

ホンダ・シビック

チューニング&ドレスアップ徹底ガイド

HYPER
REV

[ハイパーREV]

車種別チューニング&ドレスアップ徹底ガイドシリーズ

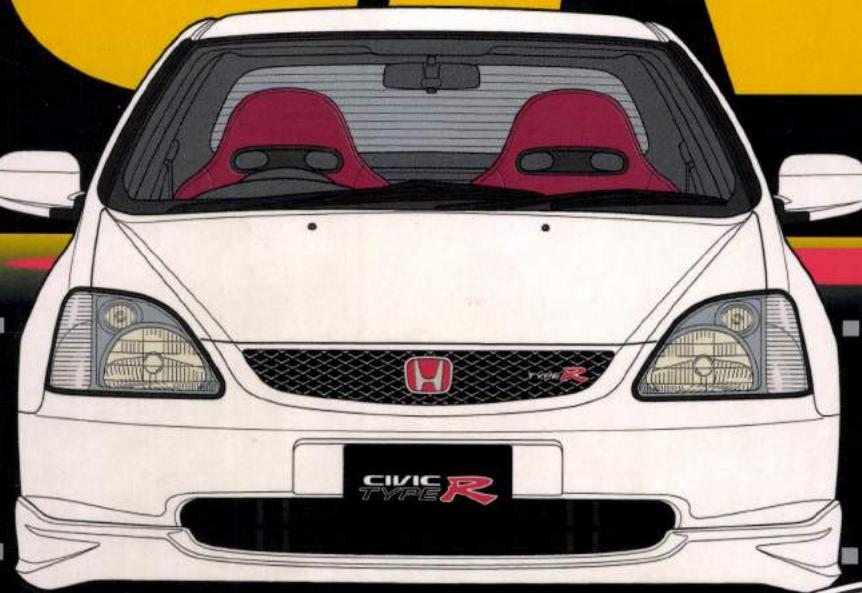
平成14年1月9日発行

Vol. 66

CIVIC

No.

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

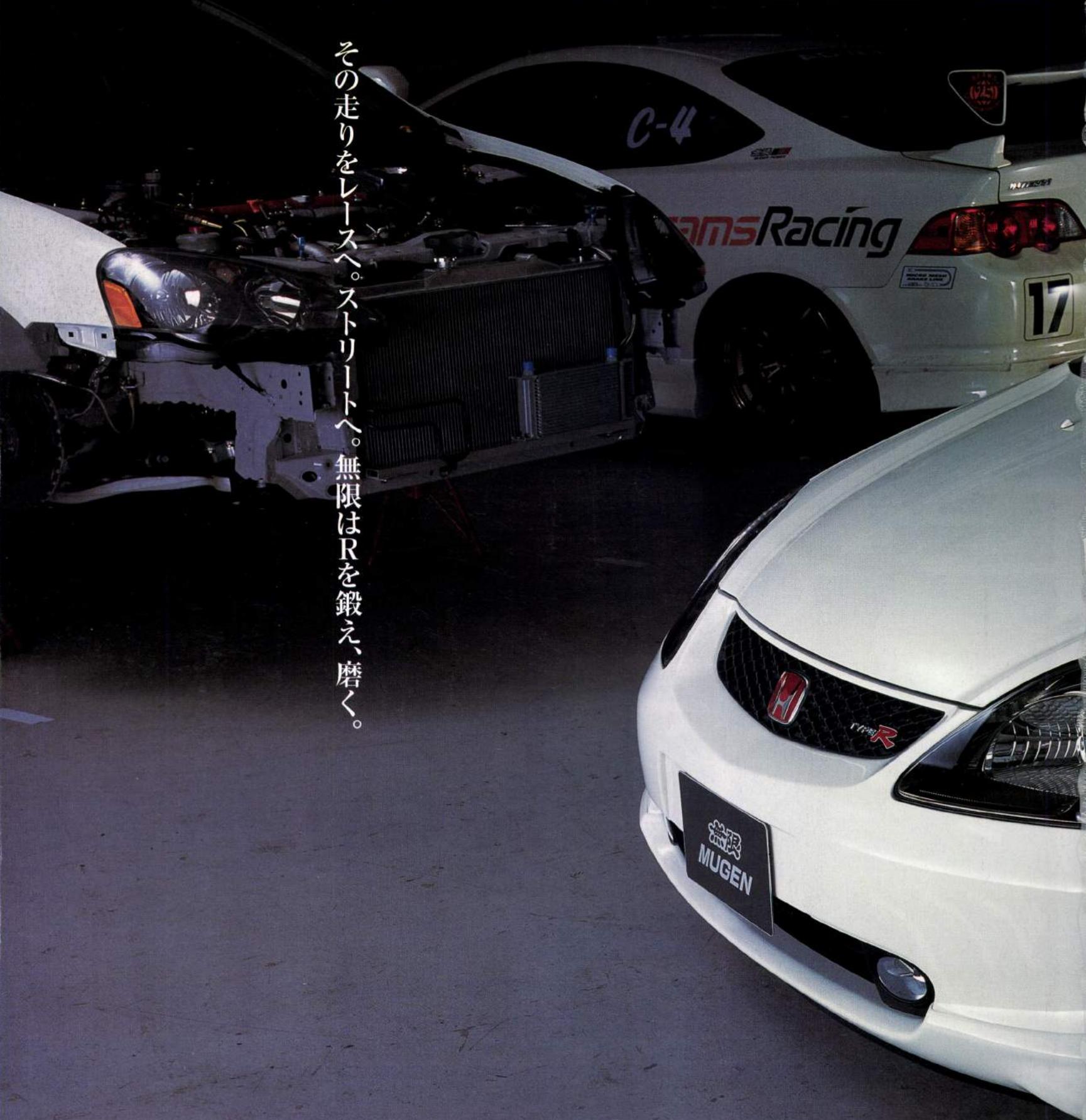


MUGEN 無限 POWER

無限商品のお問い合わせは、お近くの無限バーツ取扱店、ホンダ販売店または無限まで。
〒351-8588 (株)無限 営業部 埼玉県朝霞市膝折町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。

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
切れなくなつた

エンジンからガラガラと
ノイズができる

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

コーナーを曲がつたあと
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。



ハイリフトカム&ブーリー
CIVIC/CR-X [B16A]用
¥200,000

アイドリングと低速域をそのままに
5000回転以上のパワーチャンプするというVTECエンジンの特性を
十二分に活かしたハイカム＆カムブーリー
IN2.72度/EX2.71度
CIVIC/CR-X [ZC]用(カムのみ)
¥130,000



ハイコンプレッション
CIVIC/CR-X [B16A]用
¥130,000(燃焼室要加工)

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
性能バーツ。

CIVIC/CR-X [ZC]用 ¥80,000

軽量フライホイール
CIVIC [EF3,EG5,EH1]
CR-X [EF7]

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、余分なせい肉を落とし、
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。吸いやすさ
とモータースポーツに最適な25%軽量
としバランス取りも施されております。



クロモリ・フライホイール
CIVIC [EF3,EG5,EH1]
CR-X [EF7] 重量4.8kg
¥60,000

CIVIC [EF9,EG6/9,EK4] CR-X
[EF9,EG2] 重量
4.6kg ¥60,000

ノーマルから軽量化加工したものより、
さらに軽量化されたクロモリブテンを
採用。強度も抜群で、表面をイオン蒸
化処理済。



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オススメしま
す。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
ンジンでもフィーリングの大幅アップを
実現してくれます。また、同時にタベット
調整やスブルーバルブP/K交換な
どを行なうようあります。



NEW
大容量ラジエーター
CIVIC/CR-X [EF3/7,EG8/9,
EG6/9/2,EK9] ¥50,000
(ノーマル下取り)

ノーマルに比べて大容量。大量的水を
冷却するために、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。

ステンレスクランチホース
CIVIC [EG系] ¥9,800

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きてます!!
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
- リアアンダースポイラー ¥65,000
- オーバーフェンダー(前後1セット) ¥120,000
- 可変式ダブルウイング ¥94,000
- *EK9專用ウイング。他車取付不可
- ヘッドライトリッド ¥22,000

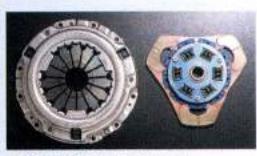


対応車種[EK2-100~110~120~/EK3-100~110~120~/EK4-100~110~120~/EK9-100~]
※EK3-130~, EK9-110~, 120~フロントバンパー&ヘッドライトリッドは装着不可



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
化を図るために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] ¥58,000
CIVIC [EK9] ¥58,000
CIVIC/CR-X [EF8/9] ¥58,000



メタルクラッチセット
CIVIC/CR-X [EFS/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
にハーパーハーパー後は必要。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。



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

よりオイルの片寄せをおさえエアのかみ
こみを防止いたします。バッフルフレー
ト追加品です。オイルパンハッキン付属。



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)

※取付方にあたり燃調等のセッティング
を要するため、通販・業販は不可。低速
から高速まで全域での出力アップ&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が発動。



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
レート構造パイプ。効果はストレートバ
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
パー触媒です。

シビックCIVIC Type-R (EK9) ¥55,000

シビックをもつと楽しもう!

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.は特殊構造RSスプリングを使用した低ニッシャル・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.の動タiming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

*E6/E4標準デフ、ビスカス装着車は、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おります。

- 1 L.S.D.ケースに空けられたオイル取り入れ口から機械部にオイルを内部循環のみ。
- 2 L.S.D.フレート、フレッシュアーリングに加工された溝により、スムーズに、確実に内部ペースト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。



※サイドベアリングは付属しておりません。

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。
- 純正の寸法を気にしないでセット交換のため、ダイヤフラムのテコ比を変更。その結果、圧着力が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ので、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/ダンバ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/フレッシュアーリング/レリーズベアリング/スリープ
※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に開発したクラッチ。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、高回転を維持するロケット発進もガッチャリ受け止めます。

*単品使用及び他の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

ストラットバー

EK9
EK4
EG6

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・高剛性のアルミ構造(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。
- フレート部はスチール製で、フレー仕上げです。



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。
- フレート部はスチール製で、フレー仕上げです。



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フレート部はチタンカラーコーティング。

型式	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
	¥15,000	¥12,000	¥12,000	¥12,000	¥22,000	¥18,000
F	○	○	○	○	R	R
R	○	○	○	○	○	○
EK9	○	○	○	○	○	○
EK4	○	○	○	○	○	○
EG6	○	○	○	○	○	○

*記号: F:フロント用、R:リヤ用　ホ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:純正品取り外し、ホリヤ取り付け。※3:ハーネスプラケット移動。
※4:エアコンパイプ移動。ボディ取り付け。

ロワームバー

EK9
EK4
EG6

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。



ロワームバー・バージョンI

ロワームバーのボディ側取り付けポイント左右をジョイントし、
ねじに対する剛性をアップします。

■EK9/EK4/EG6各フロント用 ¥7,500

EK9
EK4
EG6

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、脱いレスポンスを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・フレーキの効きまで影響を与える感覚的逸品です。

■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 ●ザ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 ●カチッとしたブレーキフィーリングに、ブレーキシリンダーストップ ●スピニングターンが一発で決まる、スピニングターンノブ ●手に馴染む44gジュラ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、株式会社キャロセの商品ブランドです。商品説明、取扱方法、在庫のお問い合わせは株式会社キャロセまでお願いします。
詳しくは、クスコホームページをご覗ください。

<http://www.cusco.co.jp>

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

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

ZERO-2

EK9
EK4
EG6

減衰力
5段
調整式

走るステージを選ばずガンガン攻める。

街乗りからサーキットまでこなす

余裕の減衰力5段調整式。CUSCO・ゼロツー

ZERO-2はこんな方にオススメです

- 理想的な走りを追求していて、サスペンション性能にはこだわりたい方。
- 詐やサーキットでいろいろセッティングを試したい方。
- そろそろ車高調整サスキットを買おうと考えたい方。
- 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タイヤを装着していてサーキットのラップタイムにこだわる方。

減衰力5段調整の目安



- 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

- プラケット部で車高調整が可能な全長調整式。プリロード単独調整も可能。
- 前後に大容量・減衰力5段調整式低圧ガスショックを装備。
- 前後にアルミニウム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



ZERO-1

EK9
EK4
EG6

減衰力
固定式

COMPLETE SUSPENSION KIT

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CUSCO・ゼロワン

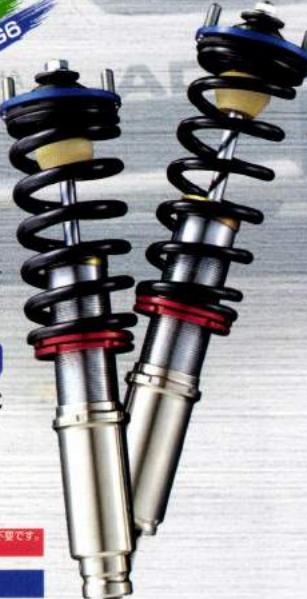
ZERO-2の減衰力調整機能を減衰力固定式へ変更以外は、すべてZERO-2と同スペックです。シンプルでリーズナブルな車高調、それがZERO-1です。

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



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

Comp-S

EK9
EK4
EG6

車高調の原点、だから実現したこの価格。

しかもアッパー・マウントからバンパーまで

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。

CUSCO車高調整サスキットシリーズは、
軽量・高強度・ヘタらない新素材スプリングを採用!

引っ張り強度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作製。
その結果、有効ストロークを増し、軽量化とヘタ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。
- 前後にアルミニウム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 -80~30mm, リヤ -50~20mm

EK9/EK4/EG6用 各1台分 ¥98,000

■Comp-Sはメイズスプリングキット標準装備品の他、レートを仕様変更して出荷できます。オーダー時の変更是追加料金などは不要です。
+20,000円でフロント、リヤをピロッパー仕様にそれぞれ変更することができます。詳しくはお問い合わせください。



シックな乗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感じたら試してください。



- リヤボールブッシュ
- レース用車両に多用される高精度ヒロボールを使用。
- 純正ブッシュのように庄険やタワミが無く、サスペンション本来の性能をフルに発揮。
- 高精度ヒロボールをケーブルに内蔵、さらに汚れによる影響を最小限に抑えるバーナーブッシュを新発売。

EG6用 EK4・9用

●フロント・ロワームブッシュ(フロント側).....	¥17,000	¥23,000
●フロント・ロワームブッシュ(リヤ側).....	¥27,000	¥15,000※1
●フロント・ダンパー・フローキブッシュ.....	¥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・ロワームブッシュ.....	¥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・ワブッシュ.....	¥16,000	¥16,000
●リヤ・トレーリングアームブッシュ(先端側).....	¥30,000	¥30,000

※1) 左右あり。※2) ボディナックル側

自分と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。
- 片側ヒロボール、片割コムブッシュを採用。

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

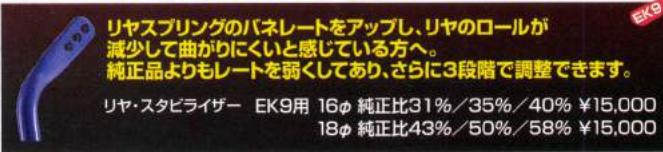
空気でタイムアップ! 穴あけ不要GTウイング



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(断面形状)ウイングを採用。さらにウレシイことに、純正スポイラーの取り付け穴を利用する為、ボディへの穴あけ不要のボルトオンタイプです。

EK9専用 ¥42,000
ウイングサイズ: 1300×180mm



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じている方へ。

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

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(マイラー前後あり)
FRP製 ¥65,000(マイラー前後あり)
EG6用 FRP製 ¥54,000



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ンブルに仕上がった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は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ーターへの冷却導風、しかも最小限の空気抵抗に押されてあり、運転席側のサイドダクトはバイピング加工によりエアクリー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されています。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） ●2885±99g ～随時ウェイト・強度開発中

2885g±99g

CIVIC EK9 • 前期（'96）●後期（'99）

N1耐久エアロパーツ	
□フロントバンパー（EK2-3-4-9/3HB/4ドアフィット）	¥72,000
□サイドステップ（EK2-3-4-9/3HB）	¥56,000
□リヤバンパー（EK2-3-4-9/3HB）	¥48,000
□フロントサイドスニーカー（EK2-3-4-9/3HB/4ドアフィット）	¥78,000
□アライアンス（純正塗装済¥5,000UP～）	¥12,000

※純正色塗装あります。ご相談下さい。

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

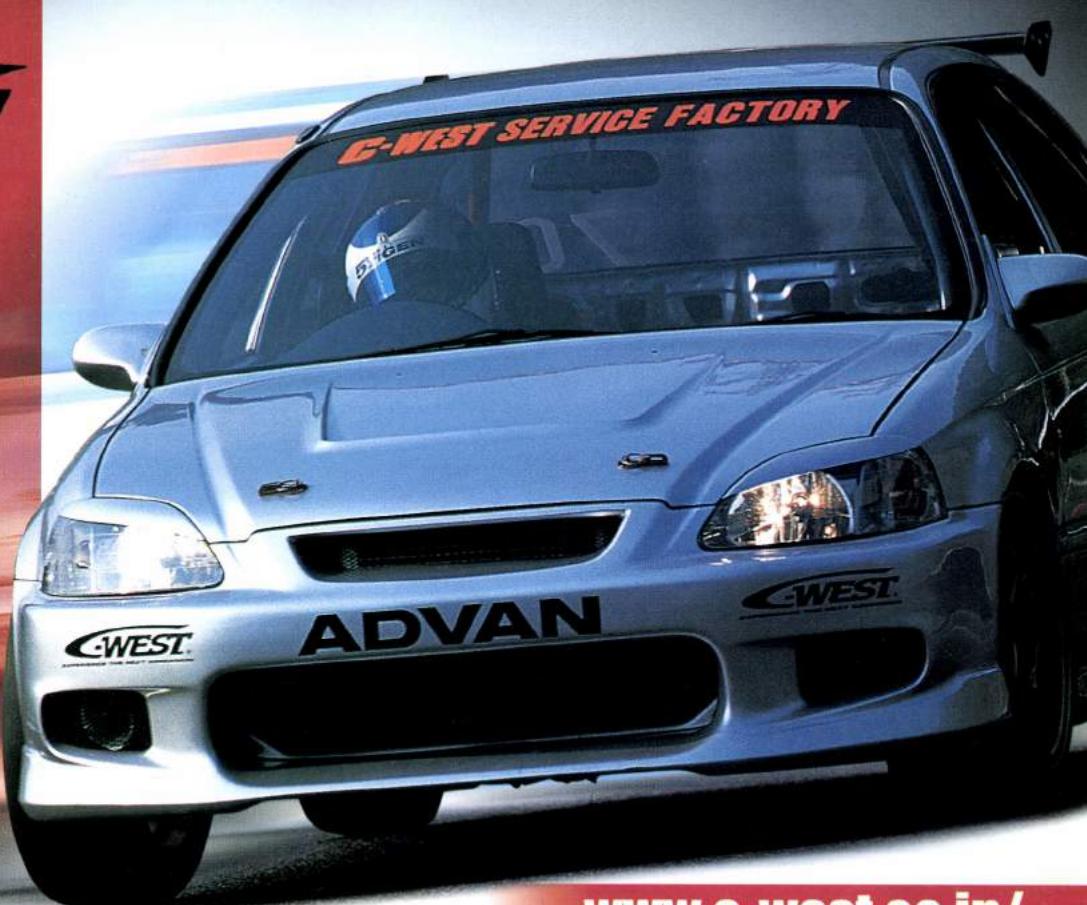
□フロントバンパー（EK9） ¥72,000

※純正色塗装あります。ご相談下さい。

GYMKHANA SPL.	GT WING
□フロントバンパー（EK2-3-4-9/3HB/4ドアフィット）	¥72,000
□サイドステップ（EK2-3-4-9/3HB）	¥56,000
□リヤバンパー（EK2-3-4-9/3HB）	¥48,000
□フロントサイドスニーカー（EK2-3-4-9/3HB/4ドアフィット）	¥78,000
□アライアンス（純正塗装済¥5,000UP～）	¥12,000

※純正色塗装あります。ご相談下さい。

GYMKHANA SPL.	GT WING
□フロントバンパー（EK9） ¥72,000	
■純正色塗装あります。ご相談下さい。	
□アイライン（前期） ¥12,000	□フルカーボン（ハッチ） ¥144,500
（純正色塗装済¥5,000UP～）	□フルカーボン（4ドア用） ¥195,000
□アイライン（後期） ¥12,000	□アルミ シングルタイプ（4ドア用） ¥78,000
（純正色塗装済¥5,000UP～）	□アルミ ダブルタイプ（4ドア用） ¥88,000
□エアロボンネット（EK2-3-4-9/3HB/4ドアフィット） ¥78,000	



WWW.c-west.co.jp/



CIVIC EG6



CIVIC EG6 フルエアロ デビュー!!



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

スーパー耐久リースシリーズ、GTCLリースシリーズで開発、実戦の上でも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リッジで角度調節が可能、7度×6穴することで、最大35度の調整幅を持たせています。これによりドライ、ウェット、またコース特性による、さくらゆき等の調整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、ルックスを考慮。レビューを精粹に演出します。トランクリッドの形状に合わせて車種別専用設計とされています。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フレジングの幅を決定できる構造となっています。



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
シングルタイプ/汎用モデル	¥78,000

Normal Rudder Type (190mm) NEW!	
シングルタイプ/車種別専用モデル	¥80,000
シングルタイプ/汎用モデル	¥80,000

High Rudder Type (230mm) NEW!	
シングルタイプ/車種別専用モデル	¥82,000
シングルタイプ/汎用モデル	¥82,000



GTウイング カーボン

一般的なアライアンスを装着する比全体にドッグ（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ちんと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こころ追求し、テストを繰り返し、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。フランジ内部は角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、先駆的なスタイルとストリートでの実用性を考慮してはいる商品のひとつとなっています。

●全車種対応：フランジ部とウイングステー（支柱）は全車種共通。
トランクリード（台）は各車種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を要受け付けます。
最大幅1800mm/m

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

※お買い求めの際は、車種ごとに希望のサイズ幅をお申し出下さい。



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

e-mail: info@c-west.co.jp ★ホームページにて通信販売実施しております。ご利用下さい。★全国通販・楽天大歓迎。

■通常販売をご希望の方は、現金支払または銀行振込をお願い下さい。店舗No.三井住友銀行 京神宮支店 銀通 1138309 株式会社シーエスト

■上記会員には当社製品は全て解説のウケ側にロゴマークが入っています。ご了承ください。お問い合わせと併せてお名前を記入して下さい。



C-WESTのエアロパーツは左のステッカーのある
C-WESTバージョン店でもご購入いただけます。

カタログ請求券
ハイパレーブンシピック

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

NEW TYPE R DEBUT!

ついにベールを脱いだ新型シビック・タイプR

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!

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

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

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

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

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
エアクリーナー 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
サスティット 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

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 パ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
マーター 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
シビックと言えば歴代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

新世纪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、当然アシとして最も適な、実用性とスポーツ性を備えたマルチバーバンや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、特にスポーツ性の高いクルマは、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つたクルマである。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年代初頭からあつた。

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たデビューした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エンジン以上を達成した。

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かなかった。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ったが、あまり芳しいセールスには至っていなかつたのである。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つたのだから。

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

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つたのである。当時は、スポーツ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。

そんな状況に待つたをかけるように、スポーツモデルとしての魅力を再定義したのが、ホンダが生みだした「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つた。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つたほどだつた。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功だつた。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つていつたのである。

SPORT CIVIC EG6 SiR

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つたB16B型と呼ばれるもの。インテグラ・タイプRでお馴染みとなつたポート研磨をはじめ、ビストンヘッドの内盛りによる圧縮比アップ、専用設計となつたバルブまわりやコンロッド、そして吸排気系に手が入れられ、SiRに搭載されるB16Aとはまったく別物となつたエンジンは、1.6ℓのNAながらも、1.85ps / 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つていつたのである。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中でも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ことからこそ、ホンダはその後に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ニングスポーツである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つていて。

エ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。こ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をショート化するもの。インテグラ・タイプRでお馴染みとなつたポート研磨をはじめ、ビストンヘッドの内盛りによる圧縮比アップ、専用設計となつたバルブまわりやコンロッド、そして吸排気系に手が入れられ、SiRに搭載されるB16Aとはまったく別物となつたエンジンは、1.6ℓのNAながらも、1.85ps / 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つていつたのである。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中でも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、ホンダはその後に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ニングスポーツである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つていて。

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、このご時世に新型タイプ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、既往の七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、企業の考え方次第では反対が出ないものの、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を前進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、さらに高い性能を發揮させる

ことができるようになつた。それは同時に20世紀のタイプRからさらに一步前進した、新たな世纪に相応しい、ボーット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グドン工場で生産されている。その証として、リニアード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の車は明確に性格分けもされた。インテグラ・タイプRはサーキット重視、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つたこともタイプ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ないのは、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も分かるように、今後もタイプRブランドは継承していく。

その意味でも、シビック・タイプRとし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、もつ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つてもらうためのものもある。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

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

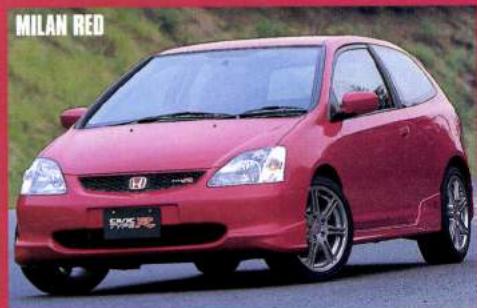
Photos/Akira Takahashi, Hiroharu Sato
Text/Atsushi Miyashita



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デビュー

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、アコードワゴン、シビッククーペと日本では影が薄い3ドアハッチがヨーロッパでは高い人気。そこで、ホットハッチの普遍形である3ドアハッチを造るイギリスでタイプ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つ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ッシュユーストローク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・コンバクト・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、コアなファンが懸念するエンジンも、従来の1.6リッターのB16B型エンジンから2リッターのK20A型I-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、

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**

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	伸び側:164
		縮み側:161	縮み側:67
	リア	伸び側:97	伸び側:192
		縮み側:55	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
ダンバーマウントッシュ (kgf/mm) フロント (軸方向)	370	100	
	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

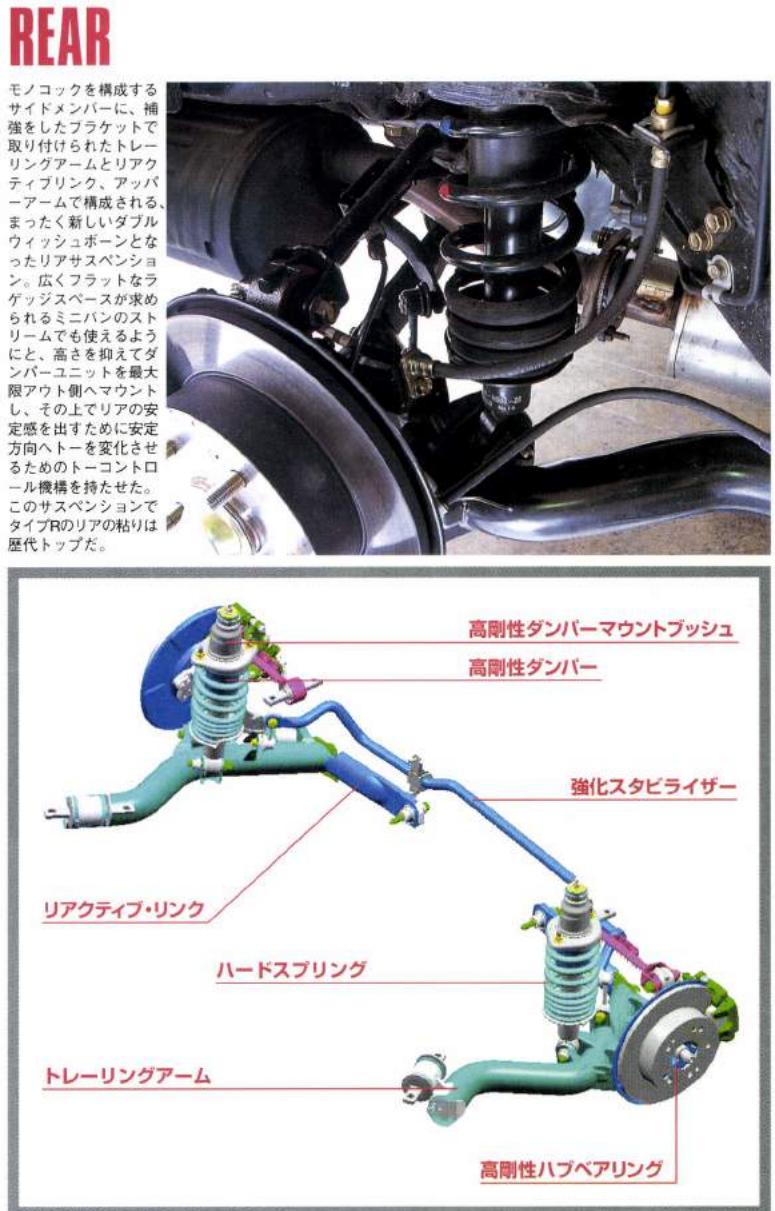


あるフルバンプした時に起こるボンティープ側へのキャンバー変化も抑えている。

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感を大幅に上げて、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、高剛性なトレーリングアームとバッシュフロントロールをするアクティブ・リンクにキャンバーコントロールをするアップアーチームを組み合わせた、シングルで軽量なマルチリンクに近い動きをするダブルウイッシュボーンにより、リアを粘らせて、タイトコナーリングでのフロントの入りを良くしている。

サスのセッティングは、アームの角度やす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ティストで、コーナリングの気持ち良さを再現するため、新インテリとの味付けの違いが持たされている。



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

キヤブフォ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つたシビック。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イッシュボーンから、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ジシート・コントロールを可能とした新型のダブルウイッシュボーンを採用。EF系から連続と続いてきた伝統の前後ダブルウイッシュボーンは姿を消した。

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、ストラット式となり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なら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良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）で行なっていたが、新型シック・タイプRでは板ばねのように前に後後にしなるリ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、より高い横力に対する最適な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りアのダンバーユニット、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、ダンバーの減衰力も伸縮とともにアップ。特に伸び側の減衰力を大幅に上げることで、リアの伸び上がりを度々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な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。ダンバーケースにプ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調整式ではないのが惜しいリアのアッパーアーム。キャンバーアクションはカムで行なう。⑦タイヤは205/45-17のBS製RE040。インテR同様のSタイヤ並みのグリップを発揮。



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發揮

●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鍛鉄製には、タイプRとしてのこだわりとして「TYPE R」の文字が浮き彫りとされている。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、新規インテグラ・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鍛鉄製とされる。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転回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Rと同等にされている。



A B S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る、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分配システム（EBD）付ABSを標準で採用。より高い安全性を確保した。

**CIVIC
TYPE R**
登場

重量という面では、新インテRのブレンボよりも重いというが、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く。ローターも新インテRとは違つて、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伴っ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、アサスが伸び上がってしまい、ロール軸が前下がりになりにくくなってしまうからだ。そのため、サイズは新インテR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R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鍛鉄製が使われている。

新旧タイプR ブレーキスペック

	IHCIVIC 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

フロントは鍛鉄片持ちながらインテ同等の剛性と制動力

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ナー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つたために従来の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ポッドキャリパーが使われたが、新型シビック・タイプRはインテグラ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片持ちタイプのキャリパーを使つていて。

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ンドルが厳しいのだという。そのため、ローター径を16インチに、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。

対して、インテグラ・タイプR 98スペックよりも重いというが、キャリパー剛性と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く。ローターも新インテRとは違つて、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伴っ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、アサスが伸び上がってしまい、ロール軸が前下がりになりにくくなってしまうからだ。そのため、サイズは新インテR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R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鍛鉄製が使われている。

A B S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る、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分配システム（EBD）付ABSを標準で採用。より高い安全性を確保した。

BODY & CHASSIS

●ボディ&シャーシ

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

高剛性ボディ技術ポイント



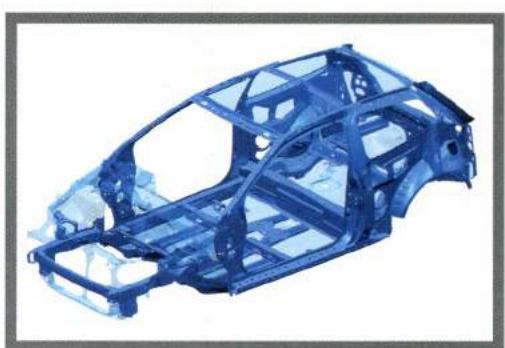
動剛性・静剛性を大幅アップ

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

衝突時の傷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なっているのが、今度のタイプR。歩行者傷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、万が一の時の傷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ンプ衝突、側面衝突、後面衝突という要素に対し、それぞれの衝撃に対して最適な吸収を行なって、フルフラン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。

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、フル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、「グルーバル・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、新型インテグラ、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。

キャブオワードというコンセプトから、ノーズが短く、タイヤを四隅に持つてい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つた。タイプRのベースとなつた新型シビックは「Gコントロール」技術で、衝突時の衝突吸収をして生存空間を確保するというだけではなく、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ストローカーを確保している。ただし、衝撃を吸収することだけを考え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、フロントのエンジンマウントが進化して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作り上げたのである。

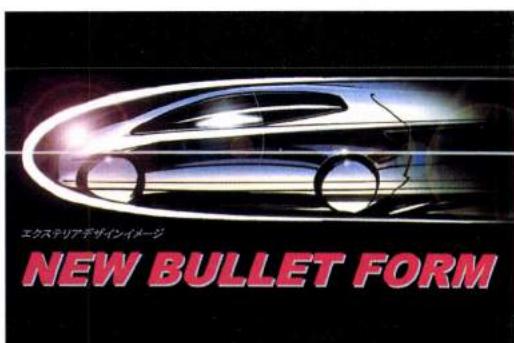
シビックのプラットフォームはタイプRを前提に開発されたこともあって、先代のタイプRからはフロントの左右で65%、リアの上下で70%の動剛性値アップと曲げで20%、ねじりで80%の静剛性値アップを果たしているため、さほどベースボディへの補強を必要としていない。ベースボディから変わっているのは前後のストラットタワー、カウルトップ内のパッシュアップアーロッド、それにアーストラットタワー、取り付け部のガセットだけ。重量面では新インテRよりも20kg増くなっているが、これはアームやブレーキで10kg、音振チューニングで10kgの分だ。

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

EXTERIOR

●エクステリア

“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



「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向上し、大径ホイー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、リアスピライラーの効きも良くしている。③センターにタイプR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、フロントスピライラーも床下への空気の流入をコントロールしてCdをClを低減させる。④テールゲートスピラ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アンダースポライラーも風洞から得られたデザインで、センターパーの形状がスムーズな空気の排出を助け、リアスピライラーの効果を上げている。⑥シビック・タイプR専用にデザインされたホイールは、スポーティさをリムにまで伸ばしておりホイールを大きく見せている。サイズは17×7.0。⑦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。



ボディカラーは、ヨーロッパ仕様と共に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。

ボディカーボンは、ヨーロッパ仕様と共に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、機能を優先してデザインさせたエアロバーツを純正で装着。これにより、ベースとなつたノーマルの3ドアよりCdもC-Iも向上している。

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、小さくなつた感じさせないのは、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。

空力性能を得ている。これには骨太感を出したために採用していないサイドモールも大きい。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、小さくなつた感じさせないのは、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。

空力性能を得ている。これには骨太感を出したために採用していないサイドモールも大きい。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、小さくなつた感じさせないのは、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。

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ドアクラスの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ツライクルマとなるように、走る塊「走塊」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前進させ、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させたのが、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、2.0ながらも1.6lクラスと同じくCdをClを低減させる。④テールゲートスピラ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アンダースポライラーも風洞から得られたデザインで、センターパーの形状がスムーズな空気の排出を助け、リアスピライラーの効果を上げている。⑥シビック・タイプR専用にデザインされたホイールは、スポーティさをリムにまで伸ばしておりホイールを大きく見せている。サイズは17×7.0。⑦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。

**全高70mmアップにもかかわらず
空力性能も大幅にアップ**

NEW CIVIC TYPE R 登場

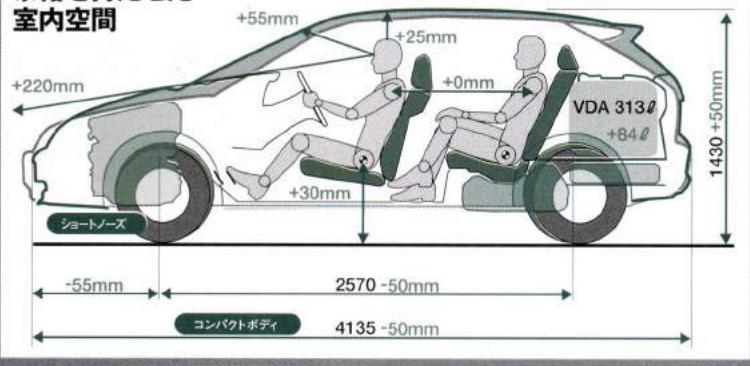
INTERIOR

●インテリア

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



余裕を持たせた 室内空間



文/宮下敦 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、国内のトップカーティゴリーを中心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「レフスピード」をはじめとする各誌でも活躍中。

Text/Atsushi Miyashita

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本スポーツ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ので、

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おり、居住スペースもフロントはもちろん、リアも優れたキャビンパッケージングにより非常にゆったりと造られ、高い実用性も兼ね備える。



1

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。さらば、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、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でも操作性が際立つていたのだろう。

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ハードと5ドアが足踏み式なのに對して、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本スポーツ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ので、

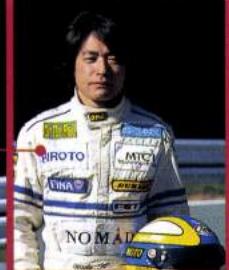
また、フロントまわりからは一転し、リアキャビンは落ち着いたブラックのトリムとされており、居住スペースもフロントはもちろん、リアも優れたキャビンパッケージングにより非常にゆったりと造られ、高い実用性も兼ね備える。

ゆったりした室内空間も
3ドアハッチならでは

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のFF違いと言えばこの人。2001年はスーパー耐久N+クラスにS2000で参戦(一部、スプーンS2000でもドライバーを務める)。また、フオーミュラニッポン、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ばワダQ。本誌や姉妹誌「レブスピード」をはじめと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ポルシェで参戦中。



TUNED EK9 CIVIC TYPE R

チューンド・シビック
タイプR
サークルトインプレッション



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クル、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達コースだ。

■スポーツランドやまなし
☎0551-22-8226

RGO
MIE TOP FUEL
KEIYO JIKO/
PROTEC
SPOON



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

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、バ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>

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、あのクルマもパーソ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」とだ。エンジンは定番となったスプーンの16B・1800ccエンジンキットで1.8l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同等だし、コンディションに不安のある中古エンジンとは安心感が違う。「の2000ccの排気量アップでトルク稼いだ上で、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なると運転が荒くなる」というのがスプーン流の考え方で、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に、「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のファインア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、ミッション、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ると、ノーマル車より確實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タイプIIパーツ交換による性能向上の意味である「調律・調整」も同時に行なうことで、シビックが洪くならないようにアタリを調整し直していく、「走りの居住性」の向上にかなり神経を遣っている。

チューニングII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。

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、あのクルマもパーソ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」とだ。エンジンは定番となったスプーンの16B・1800ccエンジンキットで1.8l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同等だし、コンディションに不安のある中古エンジンとは安心感が違う。「の2000ccの排気量アップでトルク稼いだ上で、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なると運転が荒くなる」というのがスプーン流の考え方で、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に、「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のファインア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、ミッション、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ると、ノーマル車より確實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タイプIIパーツ交換による性能向上の意味である「調律・調整」も同時に行なうことで、シビックが洪くならないようにアタリを調整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
バンチを両立した
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。
②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でレブモードも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ーナーとカーボン・ダイレクトエアーフローパイプ（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。
③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エキマニストリート用のマフラー（④）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バージのひとつ。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ので、Sタイヤ用の硬いハネが入っていても乗り心地がいい。
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ボットキャリパー。フルブレーキの時よりも、速度は落としたくないけど荷重だけ掛けたい、といった微妙なブレーキワークで大きな差が出てくる。アルミ製なのでペ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バージだ。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バージなので、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。3万6000円。



SPoon EK9 spec

最大出力/最大トルク	205ps/8200rpm/20kgm/6700rpm
コンピューター	SPoonメインCPU（前後期とも8万円）
エアクリーナー	SPoon/純正交換タイプ（1万1000円）
サクションパイプ	ダイレクトエアーフローパイプ（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テールサイレンサーN1タイプ/オールステン/メイン60.5φ、テール65φ
カム	SPoon 1BC Assy/1.8Lキット/81.00mmx87.2mm（200ps仕様：36万円、210ps仕様<ハイコンプ製>55万円）
カムスプロケット	SPoon 18C/IN24度-11.45mm、EX24度-10.52mm（14万8000円）
点火系	SPoonカムスプロケットセット（INS EXセットで3万円）
駆動系	SPoonブレーキ#24-NGK9番相当（1本2400円）
サスペンション	SPoonハイテンションコード（2万4000円）
ブレーキ	SPoon5速クワッドトランク/2.533-1.944-1.591-1.280-1.033（22万円）
	SPoonフィルギアセレクター4.857（11万2000円）、SPoonラジオカーナビ（2万6000円）
	SPoonクラッチ/メタリ（2万8000円）、SPoonブレーキ/カモ（3万4000円）
	SPoonガソリンキット（18万円）、SPoonスプリント/F18.816kg/mm（1本8000円）
	キルバー/SPoon APOP左各8万円、ローター/SPoon F1.7万5000円、R.1万1000円
	ハンドル/SPoon F2万2000円、R.2万円）、ホース/SPoon



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。



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し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、このコースならラジアルの方が面白いかもしれない。」

思い通りにクルマが動くし
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、ラジアルタイヤとの組み合わせでも結構イケると思うよ。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のドラテク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がかなり貌くなってくれる。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ならさらに効果が大きい。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ピングモカーではなく、大阪の街中で走っているお客さんの「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クし引き上げている。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つ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プバーアームを使い、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(+)、リアのキャンバーは一度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ヤ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てると、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、街中を走るんだったら燃費も良くなるだろうし、中間の加速が軽くてアクセルのツキがいいから気持ちよく走れるよ。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。サーキットだけを考えたら別だけど。サスペンションは鈴鹿仕様ってことだけ、極端に硬い感じじゃなくて、

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くていいね



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でリアが流れてくるし、荷重移動で思ったようにさせることできるから、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。一般的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ケる感じの足に仕上がってて、面白いね」

J's RACING

TUNE CONCEPT 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坂ストリートタイプ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R 98spec用の純正エキマニ(ステン)を装着。純正ラジエー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、プラグコードをノジョ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サクショ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ョンパイプ「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用することが可能となり、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、ボディ全体のねじれを抑えている。②クラックスのショックを使った足まわりは、鈑金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。アッパー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マーズにしている。③ハッチゲート付きのクルマの最大の弱点である、リア開口部のねじれを抑えるために、ロールバーとビラー間をつなぐビラーバ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、最小限の重量増でア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/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)
エアクーラー	
スロットルマフラー	J's RACING SPL BIGスロットル/バフライ67φ(3万8000円) メイン60.5φ、タイコ14φ、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、ノジョーホットワイヤー
駆動系	ATS LSD(ATSファイナル4.9)、RGメタルクランク
冷却系	J's RACING Gライハイオイル/3.8kg(4万2000円)
サスペンション	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(60℃) CRUX車高調、F18_R(6mm/29万8000円)、無限フル強化ブッシュ バッド、RAMS F-4.8 R:4.5
ブレーキ	ホース: J's RACINGステンレスメッシュホース(前後で4万2000円) J's RACING Gアブリーバー(1万2800円)、 J's RACING Gアブリーバー(1万8000円)、 ※J's RACINGプロトターバーは1万8000円
ボディ補強	DL D01J F-205/50-15R:95/55-15/ RAMS PR-6 F&R:15x7.5 すべてJ's RACING製
タイヤ/ホイール	カーボンボネット(9万8000円)、カーボンカナード(1万9800円) GT WING H2/1300mm(4万4000円)
エアロパーツ	J's RACING CIVICワンメイクリーステッカー(5800円) CIVICワンメイクリースゼッケンステッカー(3000円/1枚)
その他	

マルのままだが、排気量を上げたことで低速域からトルクが増えて、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で、ファインアルにATSの4・9を入れておるので、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、リアウイングなどは見た目だけではなく、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

R-GO

走行会仕様

【レーシングガレージ大住】

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得意とする。

〒603-8445 京都市北区鷹峯林町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

1.8ℓ化してバランスを取りました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(①)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マッシュで消した。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擦らないように工夫している。②マフラーは0.8mm厚のステン製。一般的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重い。サイレンサーにも工夫があって、タ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。音量はおとなしみだが、乾いたいい音を出してくれる。③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。オイルパンのバッフル加工で対策。



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・アンダーというワケじゃなく、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。初期でもっと舵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が速い
この足で大きいサーキットを走りたい**



代表・大住拓氏（左）

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、鈴鹿とのコースではスピードレンジが違いすぎるんでしょうがないとは思うけど、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」

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ルバランスに優れているクルマだ。

そこで、思ったほどコテコテのチューニング

カーではないが、その分ツボを押えたトータ

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

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



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×87.2 mm
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54-1切の、タコ14φ、テール65φ(18万円)
腰下	B18C純正・ピストン81.25φ、コロド、クラシッ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速マニュアル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)
冷却系	OS純正ラジエーター、8kg OSスッパー・シングル構造のセット(9万8000円)
サスペンション	RGOサードブレーカー(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) 無限強化ブレーキ(ロアアーム、RLレーリングアーム、RCコントロールアーム)
ブレーキ	バッド/ガルフオースワンF-C1/R-CO ホース/RGOステンレス(前後合わせて2万5000円)
タイヤ	BS RE540S F:215/50-15R:195/55-15
ホイール	SSR TYPE C F:15x7.5+43R:15x6.5+42
その他	スポット増し、WALKER JAPAN S耐ポンネット、TAKATA MPH-340/4点式、BRIDE/ケム、MOMO350φステアリング

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、速さによってパネレートを変更。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、多くのトroke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ある。



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、割り込んで固定。コストと軽量化を両立している。

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。



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





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付き、その可能性をひたすら追求してきた。筑波69秒3のVTECターボEK9での速さを証明。NAチューンにも力を注ぐ。

TUNE CONCEPT

[三重トップフューエル]

MIE

ストリート仕様

TOP FUEL

〒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タービンポン付けて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は一般ユーチューバーの入門的なボン付けタービン・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しなければならず、かなりのコスト高となるが、タービンのボ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はなく、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EKG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リーパーシ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ーもアイデア溢れるオリジナルバー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N-ダンパー改で、ブレーキはフロントにスプーン製の大型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なっている。

通勤や買い物などの街乗りから、峠、サークル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

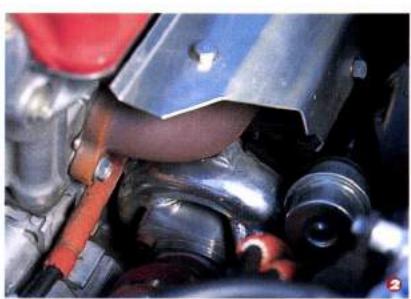
「ノーマルエンジンの下のトルクが残ってて、ターボを装着してながらもノーマルのイメージで違和感なく乗れるエンジンだね。タービンが小さいこともあるけど、パワーの出方がマイルドで4700~4800回転ぐらいから効き始めるターボのトルクと、下のトルクとの繋がりがいいね。ブーストマップアナライザを使って、ブーストをエンジン回転とともに徐々に上げてるってことで、そのあたりのセッティングが上手くいってるんだろうね。ビーキーな感じが全然ないからアクセル

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）

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。それでもホールスピニングはないし、ターボが効き始めるところ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、新バツのBCピラーバーが入っていることで剛性感が出てて、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もいいね」



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、非常にスッキリと收拾したエンジンルーム。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。トップチューブではキット化していて、専用エキマニは強度と耐久性に優れた鍛鉄製を使っている。③ターボ仕様の証である前置きインタークーラーはトップチューブオリジナルの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

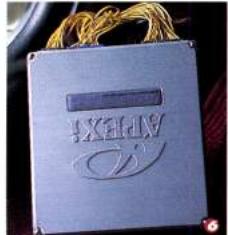
発されたもので、メインパイプ径が80mmと排気の抜けがかなり意識されている。このサイズなら、さらなるパワーアップにも対応可能だ。材質はオールステンレス。⑤ブーストはAVC-Rを使って制御。ガスケットにオリジナルの3.0mm厚を使って圧縮比を下げることで0.9kg/cm²までブーストを掛けられるようしている。ノーマルガスケットのままでポン付けタービンを使う場合、ブーストが0.4kg/cm²あたりまでしか掛けられないことを考えると、ガスケット交換によって得られるパワーとトルクは費用以上のものがある。⑥燃調や点火時期といったエンジン本体のマネージメントはアベックスのパワーFCで行なう。VTEC切り替えポイントを若干低めの5200rpmへと変更し、ターボ化による低中回転域のトルクの山との繋がりを良くしている。



優れたホールド性とファッショナビを兼ね備えたレカロのSP-Gを装着。腰の部分が高く、横方向のGでもしっかりと身体を支ってくれる。



純正リアスポイラーのような翼端と翼長の短いハコで、必要最小限のダウントラクションを得られるようにデザインされたオリジナルアウリング。



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とかなり高いレートを入れて、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。バ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。開口部のネジを抑えるとともに、クルマの前後方向の荷重移動を敏感にしてくれる。トップチューブがイチ押しさずする、要注目の補強バーツだ。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粘り感をなくし、テールの出だしをスムーズにしている。

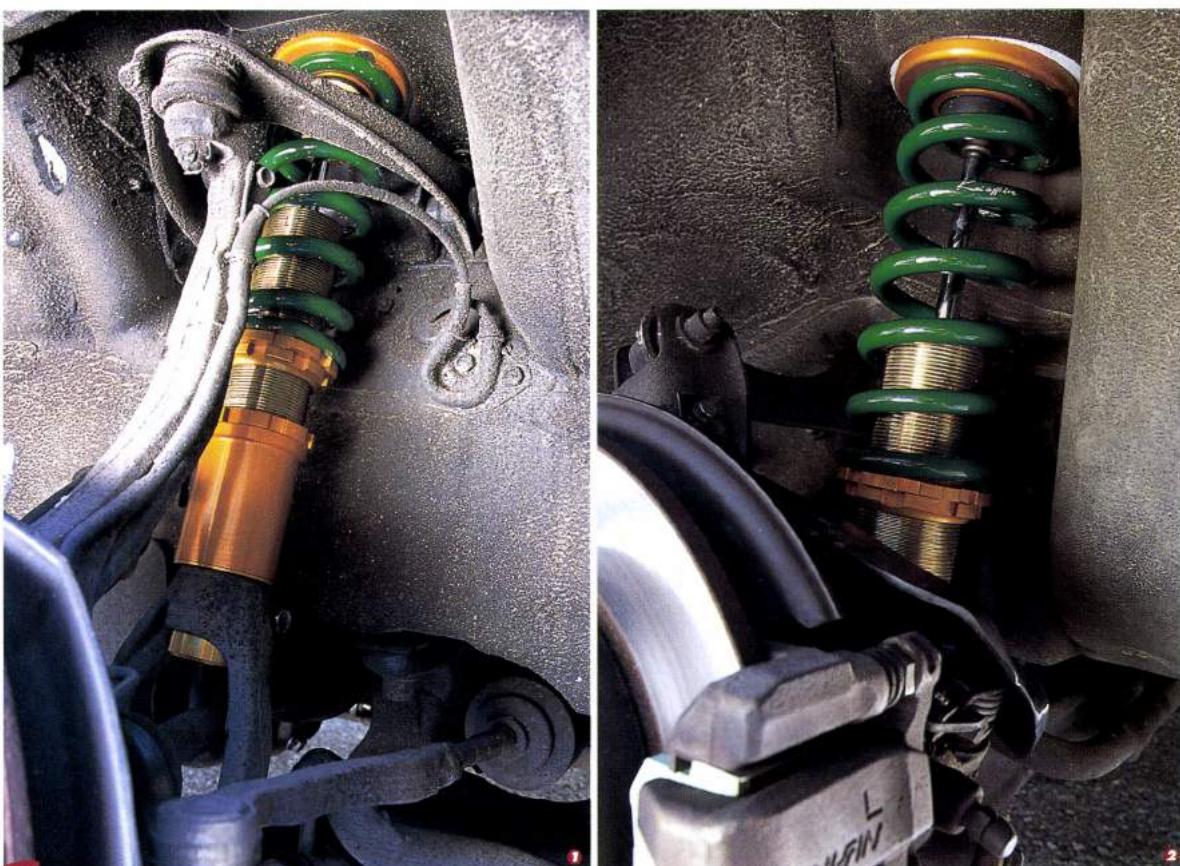




The advertisement features a large, bold, red 'K' on the left, followed by 'E' and 'I' in black, and 'OFFICE' in large black letters. To the right, the text 'TUNE CONCEPT ストリート&ワインディング仕様' is displayed above '[レーシング ファクトリー] KEI OFFICE'. Below this, contact information is provided: 'TEL 0391-0301 長野県茅野市北山2625' and 'http://www.kei-office.co.jp'. On the far right, there is a green graphic with three yellow suspension arms and the text 'SUSPENSION MAGIC OFFICE'.

**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圭オフィス。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。シリビアやハチロク、チャ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生オフ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、シッピング用はすべてタイプ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。通勤でもデータでも不快なく使え、ワインディングでも速い足仕上げられている。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。サイズはネオバの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。

エンジンはフルノーマルなからも、EKK9
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、圭オフィスのクルマだ。

つては、ノーマルエンジンのままサスペンションを煮詰めていつてタイムを狙う「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、さすがにものとのラジエター空量に余裕がなき過ぎることから、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、ジムカラーナの速度域でVTECを常に効かせた走りができるようになっている。

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

REI OFFICE EK9 spec

エンジン・吸排気系	ノーマル
サスペンション	ERFDOLG 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	圭オフDD-6ホワイト F&R:17×7.0+52 (ホワイト/ゴールドは4万8000円、シルバーは5万2000円)
その他	ラジエーター純正改 2層式 オイルパンバッフル加工





IMPRESSION by Naoki HATTORI

「すごく自然な感じのサスペンションだよね。乗っててガーッと前が入り込むワケじゃないし、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、リアルタイヤだけど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て
街乗りもイケる扱いやすい足がいい



製造部課長・中村淳一氏（右）

志す。たん、シリアル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ぶんだったら、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」

A close-up photograph of the Honda VTEC engine compartment. The engine cover is red with silver accents and features the Honda logo and 'VTEC' branding. The engine is surrounded by various mechanical components, hoses, and a red front strut brace. The background shows the interior of the car's hood.

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
要所を押された

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。エアクリーナー、マフラーまでノーマル。これも、B16Bが本来持っている高い回転でのパワーや伸びの良さを活かせる車高調のおかげだ。B16Bはノーマルジグマで高い回転キープのまま走るときに水温が危険領域まで上がってしまうが、これは純正ジグマの2層化で対処してくれる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ッフル加工して、オイルの偏りを防止している。これにより、激しい振り返しなどでもVTEOが安定して作動し、ウイークポイントで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ERFO LGKE-1のタイプTDを装着しているが、タウンドライブを意味するTDだけに、タイムを狙うのためにガチガチになってしまふような仕様と違い、街乗りの快適性をしつ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。

ジムカーナというと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ゴム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、スプリングはフロントに12、リアに10kg/mmのレートをセットしている。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などを考えると絶妙なセッティングで、シンプルのベ一スの良さを引き出している。



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 I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クシャフトに組んだ腰下で、1.2kg/cm²のブーストで360psを叩き出している。ヘッドまわりはEX削ポートを加工し、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。バルブリテナーに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をしている。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

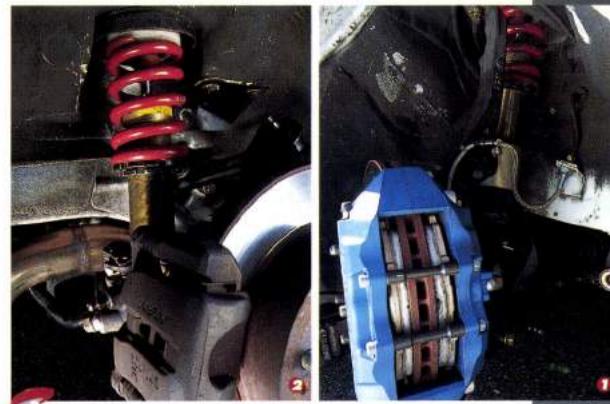
「ハイブーストで走るとさすがにすごいパワーで、スポーツランドやまなしだとパワーがありすぎた感じ（笑）。ローブーストだとちょうどサーキットのサイズとパワーがマッチする感じだけど、VTECが効き出す5000回転あたりからトルクがグンと増えて、加速しようとするとタイヤが空転しちゃうよ。DC2のミッションを使ってるってことだけど、1-2速がちょっと離れてて、このコースだとツライね。ロードで吹け切っちゃって使えないし、間に1個ギアが欲しいぐらい。でも、ロードでもイケちゃうんじゃないかと思うぐらいのパワーがあるってこと。筑波だったらハイブーストで気持ち良く走れる感じだよ。

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）

とボディがヨレ加減になっちゃうけど、それがない。ボディがしっかりと走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。筑波みたいにク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ッハのスプリング。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、キャブ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）リアはキャブーを起こす方向で、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)
コンピューター	HKS F-COM 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アーレット70φ、オリジナルステンレスエキマニ45φ オリジナルステンレスフロントパイプ70φ
腰下	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用鍛造ピストン32φ、JUN断面コントロッド 純正クラシク軽量化＆バランス取り
ヘッドまわり	戸田バルブスプリング、NSX-R純正バルブリーテナー 戸田タイミングギヤ、EX側ドラッグポート加工
点火系	NGKレーシングフラグ#9、NGKプラグコード
燃料系	東名INJ.6000cc×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	OS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層デジエター、オリジナルO/C,BILLIONサークル(65℃)
タイヤ	BS RE540S F:225/45-16R:205/50-15
ホイール	F:SSR TYPE C F:16x8.0+42 R:RAYS TE3715x7.0+35
その他	オリジナルマグナムパケットシート



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

京葉自工 / T 120-0002 東京都足立区中川4-10-3

TEL03-3605-5388

プロテック / T 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。

注目すべきはとにかくエンジン。東名のR B20用82φ鍛造ピストンにJUNの一断面コントロッドを、バランス取りしたクラシ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。

コンピュータはさすがにメインCPU改ではムリでF-COM V-Proを使うが、ブーストコントローラーにトラストのプロフェックBを使い、ロードブースト時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んで走ることができるようになっている。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ないんだけど、またりした大トルクで走れる」ということで、街乗りではこのまつたり仕様で楽々に走り、攻める時にはロードブースト、さらに「二コ一発」という時にはハイブーストと、場面に応じて使い分けることができるというわけだ。

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、大きめなタービンでも低い回転からトルクが出で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ッ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ブ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。

TUNE CONCEPT ストリート&筑波仕様

SPRIT [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くのロケーションのエスプリはRE、RB、SR、1J/2Jなどのハイパ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な技術を太くしている。

街中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-MXなどに搭載されるB20Bエンジンをベースに、ヘッドをインテグラ用のVTECに載せて換気量を2lとしたもので、カムには吸排気ともスブーン製を入れて、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タイプのトラストeマネージャー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ところで、エスプリも注目のCPUD。

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るないように配慮されている。もちろん、ワンオフバーツだ。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工

エンジンを搭載していた時のままということです。十分なボディ剛性があり、サスペンションもコー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なやかに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なのだと。車高調はHKSの旧タイプのハイパ

ーマックスダンパーだが、エスプリの長年のノウハウで、高いグ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。キヤンバーの調整はフロントがアップライトの付け加工で対応し、リアはアップアームの付け根にワッシャーをかまして対応。サーキット

ENGINE

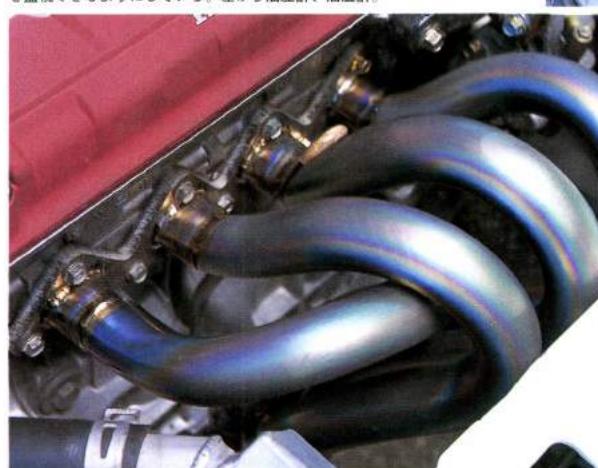
2lの圧倒的トルクとチタン製エキマニが圧巻のエンジン

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、その腰下はB20Bのものが使われていて、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、スプーン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400回転に引き下げて、排気量アップによる強大なトルクを活かしている。③ラジエー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热量が増えてるので、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、メインパイプ径は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、ラジエー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ハイパーマックスダ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。



SPIRIT 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	トラストe-manage
吸気系	HKS/パワーフロー+エスプリサクションパイプ
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	トラストNGK8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/バーマックスダンバーベース/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
その他	カーボンボンネット、リアウイング、エアロミラー BRIDEバケットシート、MOMOステアリング

AERO PARTS

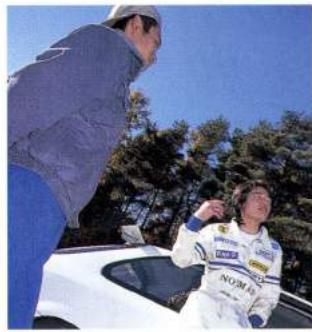
①カーボン製ボンネットでフロントの重量を軽くし、フロントの回頭性をアップしている。②リアウイングは翼長が長めのハイダウンフォース仕様で、リアのアクセントにもなっている。③小柄なエアミラーを装着することでドラッグを低減。シンプルな造りがスポーティなイメージを強調している。



IMPRESSION by Hisashi WADA

「トルクのバケモノだよ、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なくて、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つて、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」

コイツはトルクのバケモノ！
足もアンダーじゃないしね





ご存知、「スピリット太郎」こ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ト]

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>

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。キャバシティ的にはスリックタイヤで真夏の筑波のレースに出で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、プロボーショニングバルブを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、ブレーキロッド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、主たつたところではサイドシルとフロアアの継ぎ目の部分のスボット増しと、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のボディボディーナンシャルは基本的にかなり高いというのがスピリットの考え方。

つい最近では、ワンオフのアンダーパネルも完成させて、空力的なトライも始まつた。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つてくる。

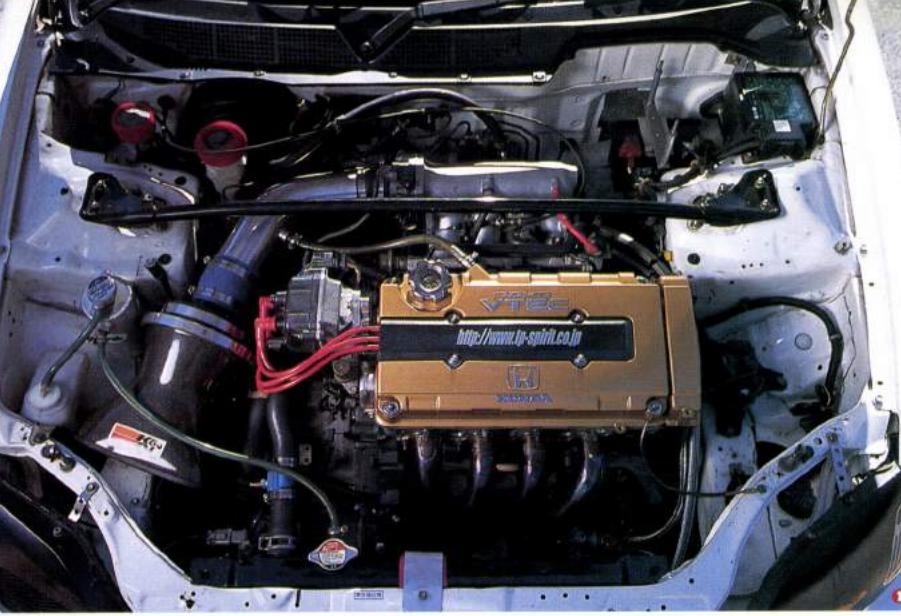
サークットで見慣れたグリーンのストライプと言えば、サンデーレースの常勝軍団、テクノプロスピリットのシンボル。このタイプRは店長・間野氏のスピリット五郎号そのもので、日光サーキットと筑波サーキットに標準を絞った完全なサンデーレース仕様だ。

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、ダッシュボードの内抜きやドアビーム抜き、エアコン&ヒーター、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のバ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OKになっている(2405250ps)。これに合わせたオリジナルの66φピッゲ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ト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。キャバシティ的にはスリックタイヤで真夏の筑波のレースに出で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、プロボーショニングバルブを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、ブレーキロッド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、主たつたところではサイドシルとフロアアの継ぎ目の部分のスボット増しと、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のボディボディーナンシャルは基本的にかなり高いというのがスピリットの考え方。

つい最近では、ワンオフのアンダーパネルも完成させて、空力的なトライも始まつた。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つてくる。



ENGINE

9500回転OKの超高回転型 スピリット五郎“常勝”B18C

①戸田の鋳造ピストン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量規制(105dB)をクリアできるオリジナル。③冷却系はKOYO製の2層フェ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

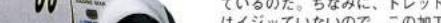
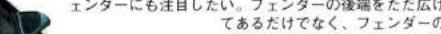
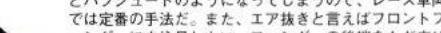
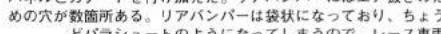
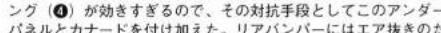
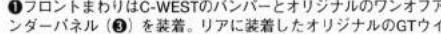
リア側のセッティング変更で サーキットを走り分ける

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ふうに。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。スピリットの開発車両でもあるのだ。

オリジナルパッケージ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。



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だろうのか……

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

ユーチャーからの絶対的な信頼を得る
無限バーツのボディシャルの理由

無限ほど、多くのユーチャーから圧倒的な支
持を得ているブランドは、稀だと言えるだろ
う。しかし、これには流行り廃りを超えた、
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Si-R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バーツ等はそう簡単
に開発できるものではないだろう、と思つて
しまう。しかし、そういう場合こそ、「無限の
バーツ」だら信頼できる」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
限ほど多種多様の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。

全てにおいて最高のものをを目指し
徹底的に性能を追求する

無限では、レース用バーツもストリート用
バーツも、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
ドアクーペのエキマニ」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
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」とことになるのだ。

もちろん、無限がこだわっているのはパワ
ーだけではない。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バーツに関
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ボ
ーツ車種のエアロバーツは、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、こんなことをやって仕上
げられているエアロバーツは、ないと断言
できないが、ほんと存在しないと言つてい
いだろう。

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

今までの手法を変えてアプローチする 新型タイプRのバーツ開発も順調

EP3・NEWシビック・タイプR用のバーツも、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作りに入ったという。というのも、排圧を下げるに「異常」と判断してパワーを下げてしまうECUや、エキマニを作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は使えないのだ。そうすると、バーツ単体のボン付けで効果を發揮させるのは難しいので、吸排気の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知れないという。フロントがこれまで使われていたダブルウイッシュボーンからストラットに変更となつたサスペンションも、また新しいアブ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つていてのことで、サスケ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。そういう。

いざれにしろ、発売されるバーツに関して、性能面での心配は言わざる無用だ。無限では、テストで性能アップが十分に証明されたバーツで性能限り、発売にGOサインが出ることはないからだ。一体どんなバーツをりりースしていくのだろうか……。いち早いりり

トリートカーをレーシングカーのようにしてしまつバーツを造つてゐるわけではない。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バーツ開発を行なつてゐる。

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、複数の人間でセッティングし、ハンドリングにクセを持たせないようになっている。また、定常円旋回等の地道なテストも繰り返し、定量的なデータをこじとも行なつてゐるという。

ストリート用バーツは、コンマ一秒を削ることを目的とするのではなく、あくまでも乗つていて楽しいクルマに仕上げることが目的。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。



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方。とはいっても、フォーミュラマシンに用いられる物と同様の砂型铸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エアクリーナー本体は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イコを二度通す、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。一般的にはビ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、サーモキット走行時等にオーバーヒートしにくくなる。⑥オイルフィラーキャップは、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。



SUSPENSION

うまくロールを使って曲がること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モ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。それでもサーモ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中空で軽量な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と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。



無限 X CIVIC TYPE R

EK9 & EP3 for STREET

MUGEN CIVIC PARTS LINE-UP (Type AERO)

■ENGINE/EXHAUST

エアクリーナー&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/	
フニッシャー外89.0φ/内76.3φ	9万2500円
ローテンブサークルモータードラム/作動温度68℃/全開温度81℃	6600円
ハイブレッシューラジエターキャップ 開弁圧1.3kg/cm ²	2700円
フォームュラヘッドカバー 砂型鋳造・アルミ製	8万3000円
オイルフィラーキャップ 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텐	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)	65000円
フルハーネスマフラー MPH-340M TYPE R専用アイボリット設定	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フォグラントCIBIE VISAGE ホワイトフォグ	2万2800円
サイドエアロスローラー 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)	
バルブスプリングセット※ 9100rpm対応	4万6000円
N1 E.C.U.※ レブリミット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/ターンフロー式	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ダンパークリップキット+【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
エアクリーナー&ボックス交換用フィルター	1万2000円
エアクリーナー&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(エアソール)	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660kgf/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。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、ライトフレームに用いられるグラ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。

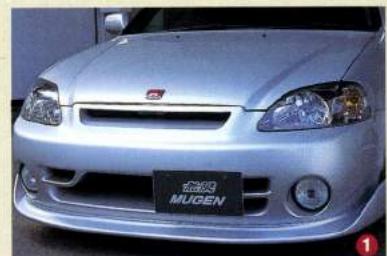


AERO

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トはオプション設定。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つたと思う。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信じている。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/Hiroaki Ominato, Yasutaka Sato, Ryota Shimizu, Shigeo Takahashi, Eiji Takeuchi,
Kiyoshi Noshino, Masayoshi Mizukawa, Yukio Toshimi, Hiro Komatsu
Text/Kazuhiro Uesugi, Hiro Komatsu, Isao Katsumori, Seiichiro 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
元々のボテンシャルが高い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

T503-0852 岐阜県大垣市木森町6-9-2

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

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トアップだ。

「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、新しいクルマと対等か、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、走りはノーマルの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、H

K5ハイパーダンパー(ジムカーナ)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バーツを出してい

く予定だ。EK9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。

バツと見はEGでも中身は別物! EG9の心臓を移植したスゴイヤツ



Pleasure Racing Service EG6 spec.

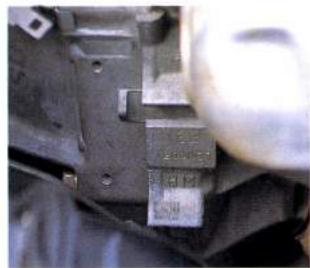
搭載エンジン	B16B
最大出力	180ps
コンピュータ	Pleasure (現車合わせは2万円~)
吸排気系	ラジエター (ARC アルミ1層)
駆動系	LSD (クスコRSタイプG)
足まわり	クラッチ (クスコ ロケット) 車高調 (HKSハイパーダンパージムカーナ) スプリング (HKS F: 16kg/mm R: 10kg/mm) ピロアップマウント (HKS)
エンジンマウント	キャロッセ
ブレーキ	バッド (AP ZC)
ホイール	エンケイESターマック (15X7.0JJ)
パケットシート	ブリッド
その他	ウレタンボディ補強 カーボンボンネット (Pleasure)



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EK9ながらの雰囲気が味わえるのだ。もちろんやっかいな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。EK9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にスワップされた跡かぬ証拠である。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うスゴイ。



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。エンジン截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。

EK9の質を最大限に高めたチューニング 「曲がる、止まる」を重視した峠仕様



LUCK EK9 spec.

搭載エンジン B16B
コンピュータ アベックスパワーFC
吸排気系 サクションパイプ (HKSレーシングサクション)
駆動系 エキマニ (インテグラ・タイプR純正流用)
LSD/ATS (機械式1.5WAY)

フライホイール/TODA (クロモリ鍛)
クラッチ/TODA
エンジンマウント 無限

足まわり 車高調 (el SPORT AJ type I F:12kg/mm R:8kg/mm 21万6000円)
ビロアッパーマウント (クスコ固定式)

ブレーキ系 パッド (el SPORT F: サーキット R: サーキットM)
ホース (APP)
VOLK TE37 (F:16inch, R:15inch)

ホイール フロントバンパー (エアウォーカー)
エアロバーツ 発砲ウレタン
ボディ補強 サイドシル補強
サイドタワーバー

el SPORT Cピラーリング (1万2000円)

IFCをオリジナルセッティングすることで中間パワーを向上。その結果、フラットなパワーフィーリングを実現し、急激にVTECがかかることがない極めて扱いやすいエンジン特性に変更されている。VTEC切り替えポイントは5150回転。LSDにはATSの1・5WAYを入れてトラクションを稼ぎ、アクセルオフ時の急激なタックインを防いでいる。さらに、Cピラーリングなど剛性バツの装着によりボディ剛性も大幅に向か。ボディの挙動も把握しやすくなり、その効果はバツグンなのだ。

エンジンは基本的にはノーマルだが、パワーフィーリングを実現し、急激にVTECがかかることがない極めて扱いやすいエンジン特性に変更されている。VTEC切り替えポイントは5150回転。LSDにはATSの1・5WAYを入れてトラクションを稼ぎ、アクセルオフ時の急激なタックインを防いでいる。さらに、Cピラーリングなど剛性バツの装着によりボディ剛性も大幅に向か。ボディの挙動も把握しやすくなり、その効果はバツグンなのだ。

全日本ラリーや全日本ジムカーナ選手権と並ぶ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。路面が悪い峰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。



「曲がる、止まる」を重視して仕上げられたクルマだけに、エンジンルームはさほど変更されていない。コンピュータはアベックスパワーFCをベースにオリジナルセッティングを施し、中間パワーを上げている。

センターコンソール部にはスポーティな雰囲気を醸し出すカーボン調オリジナル3連メーターパネルが、46φと60φサイズの組み合わせで、視認性もバツグンだ。



車高調はモータースポーツの厳しい条件下から生み出されたもの。デモカーに装着されている車高調はエルシュボルトAJ type I (左)だが、ブリード調整機構付いたAJ type II (右)も用意されている。エルシュボルトはフルオーダーメイドシステムを採用し、組み合わせるスプリングやスタビ、タイヤなどのパーツ類、そしてバネレートや車高、走りの条件なども考慮に入れたベストセッティングを得ることが可能だ。



ハッチバック車の弱点であるボディ剛性を高める、ラックオリジナルCピラーリング。ストラットバーとの組み合わせにより効果はさら減にも一役買う。UP。リアの挙動把握にも効果大だ。

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.

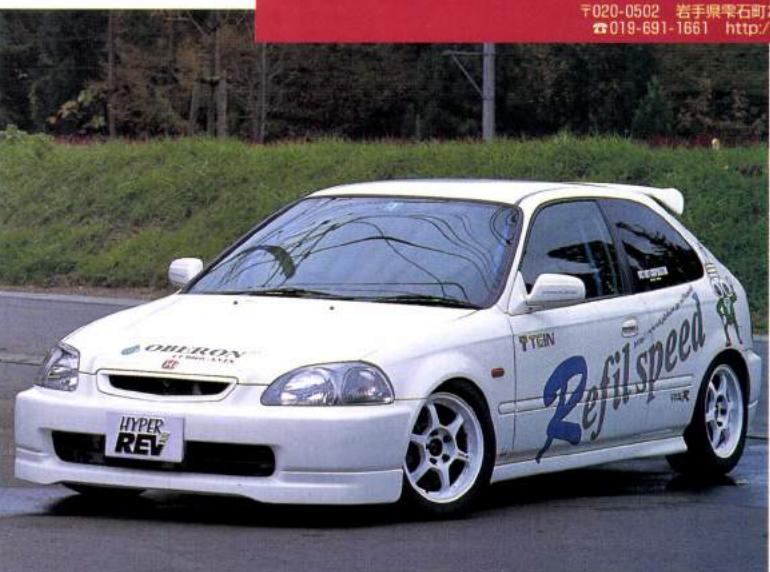
吸排気系	ダイレクトエアチャージャー (DC SPORTS 3万4800円)
スロットル (インテグラタイプR用流用)	
エキマニ (DC SPORTS Header 7万8000円)	
燃料系	燃料ポンプ (DC SPORTS High Performance Fuel line 2万7800円)
足まわり	車高調 (クスコ・コンブ F: 8kg/mm R: 8kg/mm)
F&Rストラットタワーバー (DC SPORTS ポリッシュ2万9800円/ブルーレッド各3万800円)	
ブレーキ系	パッド (F: PFC)
タイヤ	FALKEN AZENIS [195/55-15]
ホイール	VOLK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

Refil speed

〒020-0502 岩手県奥石町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) ミッション (ATS3-4-5クロス)
駆動系	クラッチ & フラットホイール (OS技研) LSD (クスコMZ)
足まわり	サスペンション テインN1 (F: 20kg/mm R: 16kg/mm)
ブレーキ系	パッド (プロジェクトミューN1 Racing) 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スペーサー]
タイヤ	BSボンテナRE540S [F205/50-15 R195/55-15]
シート	RECARO SP-G
剛性パーツ	ロールバー (GP)
その他	ステアリング (MOMO RALLY2000)

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

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ィーリングアップ。ボディ剛性アップも抜かりはない、リアにはDCスポーツのロアアーミバーが入る。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。ブレーキパッドはフロントをPFCに替えることで、強力な制動力を得た。リアはノーマルのまま、不安定な挙動が起くるのを避けている。

DCスポーツのバーツは、アメリカンドレスアップの雰囲気を漂わせつつ、走りを楽しめる仕様に仕上げられるのだ。

タワーバーやバッテリーのステー等もDCスポーツのバーツでボップな感じ。インテR用の+2mm大径のスロットルはトルクやピッ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。

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。

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＆サクションキット。アルミのストレートパイプで、スマートにエアを吸い込める。低速も細くなることはないといふ。

シフトは、ショートストロークになっているうえに、レバー自体のハイドロも低くなっている。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。ボンネットが可能で、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。ユザーにはテストして性能を確認したもの以外は勧めない、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、スポーツラング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、ユーチューバーからかけ離れないよう、比較的なライナチユーニングに留め、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見え、触摸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年年明け頃から、ボンネットやミラ、そしてチタンマフラーなどのオリジナル軽量バーツも精力的にリリースしていくことなので期待したい。



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ーン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、普段に合わせてF20、R18 kg/mmにセッティングしてある。



エンジンは腰下には手を加えずヘッドマリワリをリファイン。レブリミットは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。



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チタンマフラーがリリースされる予定。

サシンフ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	サクションチャンバー(D force 2万9800円／ボックスセット 6万円) マフラー(フジツボ・RM-01A)
駆動系	エキゾースト(フジツボ)
オイル系	ラジエーター(ARC)
足まわり	LSD／ライホイール／クラッチ(全てATS) エンジオイル(RED LINE 5W-40) ミッション・デフォイル(RED LINE 75W-90) 車高調(ZEAL)
ブレーキ系	アーバーム(R)/ロアーム(R)/リアコントロールアーム/コンベセンターアーム(全て無限) ストラットタワーバー(F/R:オクヤマ) バード(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QSP-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。シビックインタークーパーに参戦しており、そこで得られたノウハウをユーザーへの仕上げに反映させる等、E.G.、E.K9等シビックのオーナーにとって興味深いショットのひとつであろう。

今回のE.K9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、今回より積極的にローター＆キャリパーを変更した。CP-Uは純正で、無闇にパワーを求める仕様ではないが、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、D JACは「Dフォース」ブランドで、様々なバージョンも展開。もちろん、このEK9にも組み込まれている。アーシング、サクションチャンバー、運転席のレカロもオリジナルの限定仕様だ。ユニーカー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ぞう。どこまで速くなるか……楽しみな一台だ。

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。シビックインタークーパーに参戦しており、そこで得られたノウハウをユーザーへの仕上げに反映させる等、E.G.、E.K9等シビックのオーナーにとって興味深いショットのひとつであろう。

今回のE.K9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、今回より積極的にローター＆キャリパーを変更した。CP-Uは純正で、無闇にパワーを求める仕様ではないが、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、D JACは「Dフォース」ブランドで、様々なバージョンも展開。もちろん、このEK9にも組み込まれている。アーシング、サクションチャンバー、運転席のレカロもオリジナルの限定仕様だ。ユニーカー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。

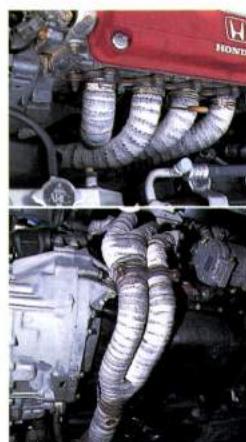
全体に「走り」を強く意識した仕様に作り変えるノウハウ、アイテムを注入されただけに、完成度の高さは折り紙付き。さらにこれからデフ、クラッチに手を付けるぞう。どこまで速くなるか……楽しみな一台だ。



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用意している。タイプR専用のようなシートは、限定100脚のオリジナル品。



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いが、ラジエーターで済むものならば」という、予算面も考慮した提案。重くしないという意味もある。



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ョンチャンバー、アーシングが組み込まれている。サクションボックスも用意されるが、今回は未着装。エキマニはフジツボ製で、流速を上げる目的でバンテージを巻く。



足まわりは、ブッシュを変更すると共に、ジールのサーキットスペック車高調をセットしている。今後、オーバーホールと時期を合わせてレートを上げるなど、よりサーキット向きの足まわりを作り上げていくことだ。



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。ドライバーから見えやすいように、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。



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きれない、適切なポジションを確保するアイテムだ。

ブレーキヘ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ドライビング! 絶品のバイピングも一見の価値あり



PRO STAGE EG6 spec.

最大出力	約360ps (フースト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製ガスケット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とも鍛造仕上げ) EG6 B16Aノーマルカム
腰下	ノーマル
コンピュータ	APEX POWER FC
フルエアロ	BLITZ D-SBC+BLITZブーストマップアナライザ 吸気系
インタークーラー	PRO STAGE 100φステンレスサクションバイブ、トラストプロ-オフバルブ
排気系	PRO STAGEステンレスキマニ、PRO STAGEステンレスバイピング 燃料系
点火系	PWR燃料ポンプ、INJメイン660ccX4、サードレギュレーター
冷却系	トラストGT-R用2層+PRO STAGEステンレスバイピング
駆動系	PRO STAGEドラッグスペシャル/ステンレス80φ
サスペンション	PWR燃料ポンプ、INJメイン660ccX4、サードレギュレーター
タイヤ	トラストオールクラー、ジエクターノーマル、PRO STAGEリザーバータンク OSツインプレートTYPE-B、クスコLSD-タイプRS 1WAY改(ファイナル4.267)
	FBS 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。基本的に街乗りも兼ねているのでサイズから想像するほど気難しさはないが、4000~4500回転でフルブーストに入つてからのパワー/フィーリングは圧巻のひとこと。VTEC切り替えポイントはノーマル5700回転のままで、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段階になるワケではなく、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だ。

そして、とにもかくにもドクを抜かされるのがこのエンジンルーム。なんと100φの極太サクションバイブ、インターフォーマー/バイピング、さらにラジエターホースまでワンオフのステンレスバイピングで製作されているのだ。通常、バ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ンジでは、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ことで、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ノである。



T67-25G 8cmタービンで1.1kg/cm²を掛けるために、3.0mmガスケットを入れて圧縮比を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(8000回転)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秒台前半~中盤が出るハズだという。



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、フロントに荷重がかかるようにし、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。



インターフォーマーはトラストの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タ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。



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と車高調によるダウンでトルクショーンに間題はない。



ターボ化するにしてもそれほど大きな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、そこそこのタービンでの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。ヘッドカバーのパッパ掛けはオーナー。

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・Σ β200 (F: 5.5kg/mm R: 5.2kg/mm)
タイヤ ML・バイセッツスポーツ (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-CROSSが造ったこのシビックは、家族で使えるタイプR。2台もクルマを持っ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やすく、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ーションバーの設定。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、細かいノウハウを詰め込んで、足まわりを活かし切っている。

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-CROSSが造ったこのシビックは、家族で使えるタイプR。2台もクルマを持っ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やすく、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ーションバーの設定。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、細かいノウハウを詰め込んで、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TMワッ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ブ向けの装備だ。



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操えるよう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。

5万キロ走行を楽しむ本格ターボ仕様 サークット走行でもトラブル知らず



HKS KYUSYU EK4 spec.

最大出力	360ps / 8000rpm
最大トルク	38kg-m / 5700rpm
F-CON V Pro	エンジン
コンピュータ	マックスダンパーPRO。以前使
吸排気系	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。
駆動系	5秒以上のタイムアップができる
足まわり	たと言うから驚きだ。
ブレーキ系	
タイヤ	LSD (クスコRS)
ホイール	車高調(HKSハイパーMAX pro F:20kg/mm R:12kg/mm 22万8000円)
エアロパーツ	パッド (AP ZC)
	ローター (APスリット)
	ホース (F:アールズ)
	DL DJ01 (195/55/15)
	SSR (15インチ)
	フロント/サイド/リア (バーディークラブ)

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



CRUISE EK9 spec.

最大出力	620ps / 7800rpm (ブースト1.5kg/cm ²)
最大トルク	60kg-m / 6500rpm
エンジン系	ビストン (クルーズ 錫造ローコンブ14万8000円) ヘッドカバースケット (クルーズ 2万6000円)
冷却系	ターボカウル (TD07-25G) クレスストラクション (トランクC) クレスコントローラ (HKS EVC PRO 0) フューエルポンプ (ニスモGT-R用)
駆動系	EXマニ (クルーズ ステン42.7φ 14万8000円) フロントバイパス (ワントップ・ステン80φ) マフラー (ワントップ・チタン80-115φ) インターフーラー (HKS GT3-A) ラジエター (ヤシオファクトリー全面2層) オイルクーラー (トランク) クラッチ (フライホイール (トップフューエル ツイン) LSD (クスコ)
サスペンション	エンドルース・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	ホイール (F:17×8.5+35 R:15×7+35)
ホイール	パッド & フロントキャリパー (エンジレス)
ブレーキ系	ロールバー (クルーズ・スーパーサイドビーム 3万9800円)
ボディ補強	タワー (クスコ)

ゼロヨン車ながら筑波で1分1秒台をマーク サークット仕様へと暫定変更された

ボルトオンターボ得意とするHKS九州サービス。シビックターボにも色々な仕様が存在するが、サーク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があるが、当時は約60psという過激なストリート仕様。現在はオーナーが変わり、サーク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り。エンジン関係は全くトラブル知らずといふから驚きた。

代表の竜円社長曰く、VTECエンジン自体はパワーもある上に壊れにくく、どちらかと言つてターボ化に適したエンジンとのこと。この車両の活躍もうなづける話である。

エンジンはインテル用B18Cに換装済みだ。ノーマルガスケットのままでGT2540Rタービンをボルトオンしている。ブースト1.0kg/cm²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。

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式交換。ターボ化にも余裕のキャパシティで対応する。

マネージメントはVブロードで行なう。当然万能オフで現車合わせ。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。

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。

メラメラピニング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一証。この車は元々ゼロヨン仕様だったが、筑波サークットを走るため、撮影時にはサーク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。オリジナルのローレンジ鍛造ピストンを組み込み、圧縮比を8.5に落とし、TD07-25Gタービンで1.5kg/cm²をかけ、製作者の予想を軽く超える、620ps (実測値) のビッグパワーを発揮。

サークット仕様に変更したとはいっても、Sタイヤに換えて、車高を落とし(F1.5、R5cmダウン)、減衰力を変更したのみ。3速でもホイールスピニングしてしまうという状態ながら、初めての筑波でいきなり1分1秒台のタイムをマークした。モンスター・シビックだ。

タービンはウエストゲート仕様の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。

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点プ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という設計になっているのが特徴だ。



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	B16B
コンピュータ	Back Yard Special (ノーマル下取り 12万円)
吸排気系	エアクリーナー (Back Yard Special 3万4800円) エキマニ (Back Yard Special<ステンレス4-1> 9万円)
ミッション系	マフラー (Back Yard Special・マグナム [®] オールステンレス、テールビーズのみ) 6万8000円 ラジエター (Back Yard Specialアルミ3層 14万8000円) ファイナルギア (ATS 4.928)
足まわり	LSDノクスコMZ (機械式1WAY) 車高調 (Back Yard Special F:14kg/mm R:10kg/mm 22万8000円)
ブレーキ系	バッド (Back Yard Special) ホース (Back Yard Special フルステンレス)
ホイール	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)
剛性バーツ	スピードスター (15×7.0J) ロールバー (Back Yard Special 10点式19万8000円/8点式17万8000円)
エアロパーツ	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 左右各8万円/カーボン左各12万円) アクリル軽量リヤゲート (Back Yard Special 4万8000円) リアスピスベーザー (Back Yard Special)

ボンネットはFRP製のオリジナル軽量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。

リアウイングの根元にはオリジナルのリアスピスベーザーが装備されている。ハードウェーテン性のボルトオンタイプで、角度調整もできる。

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

アベックスのN1Rをベースにオリジナルセッティングを施されたペ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。

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、車高を下げても当たりにくい形状に仕上げられている。

名古屋市のバックヤードスペシャルといえば、ホンダ車のチューニングを語る時に必ず名前が上ってくる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ビックは、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捕う剛性バーツだろう。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り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ース長やストローク、減衰力の見直しが図られている。YZサーキットでのベストラップは、社長自らのドライブで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を施されたペ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。



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、車高を下げても当たりにくい形状に仕上げられている。



ラジエターは、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リーナーは、クールなリフレッシュエアを吸引するためにクリーナー部分がエンジ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。



リアウイングの根元にはオリジナルのリアスピスベーザーが装備されている。ハードウェーテ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。



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。



リアウイング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。

「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。リアビ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見映えの良さに加え、サウンドも良い。

NA車の楽しさをユーチーと一緒に追求 デー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）
エンジン系	点火プラグ（テンソーザ） エンジンマウント（eS Factory 工賃込みで4万円～）
駆動系	LSD（ATS）機械式1.5WAY
オイル	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 ギガクラシ） ミッション・デフォイル（YACCO）
冷却系	冷却水サーモスタット（HKT 開弁温度68℃）
足まわり	車高調（エナベタル 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） ホース（eS Factory） ローター（リースリット加工） ロールケージ（クロモリ10点式） ステアリング（ナルディ）
ブレーキ系	剛性バーツ その他

SERGEANT

サージェント
EG6

〒590-0982 大阪府堺市海山町1-60-3
☎ 0722-27-4801



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 AL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)
4.72ファインアルギア (SGT 5万8000円)	4.72ファインアルギア (SGT 5万8000円)
車高調	SGT<CRUXアルミダンパーKIT> 32万5800円
リジットエンジンマウント (SGT<1台分>4万4000円/ノーマル下取り2万8000円)	リジットエンジンマウント (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-22φ (無限)	リアスタビライザ-22φ (無限)
ビロアーム (SGT 値格未定)	ビロアーム (SGT 値格未定)
パッド (SGTオリジナルRⅡ F:2万3500円 R:2万2000円)	パッド (SGTオリジナルRⅡ F:2万3500円 R:2万2000円)
ステンホース (JLS)	ステンホース (JLS)
リジットエンジンマウント (SGT 4万4000円<下取り4万2万8000円>)	リジットエンジンマウント (SGT 4万4000円<下取り4万2万8000円>)
ブレーキコード (SGTシールドダッシュブレーキコード 1万8500円<定価2万2500円>)	ブレーキコード (SGTシールドダッシュブレーキコード 1万8500円<定価2万2500円>)
メーターキット (SGT 7万5000円)	メーターキット (SGT 7万5000円)
フットブレーキ (SGT 9800円)	フットブレーキ (SGT 9800円)
アースイシングシステム (SGT 2万1000円)	アースイシングシステム (SGT 2万1000円)

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

シビックやインテグラ、アコードやブリュードなどのホンダ車をメインに扱うエスファクトリー。ユーザーと一緒になって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「デートにも使える、サーキットでも楽しめるクルマ、『安全に止まる、曲がる』ができるクルマ」というコンセプトで製作されている。エンジン、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。特にビルシユ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弊やサーキットでも破綻しない粘りがポイントだ。

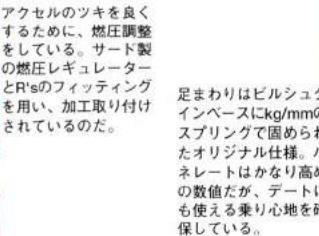
弱点であるボディ剛性は10点式ロールケージとリアストラットバーで克服されてい。



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。



足まわりはビルシユタインベースに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、デー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ースカー」。2世代前のモデルとなつた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れられている。EG6という名前に誇りを持ち、エンジンは流行りのB16C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ンなマフラーでパワー不足を補い、クロスミッショングアフィナリでパワーを効率良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。まさにレスナ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思い出させてくれる。



B16C移植に対抗すべく4連スロットルを装着。N1仕様ベースのB16Aは185psを榨り出す。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。



オールステンの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よりシャーシバランスは上、と溶接痕がアピール。



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。Tiサーキットキットをメインに「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して機能美を発散する。内装を剥がして、低く熱くなつたフロアにアルミ製フットプレートは必需品だ。

インテRの純正パーツで排気量をアップ ステージを問わずどりの走行が可能



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) サクションパイプ/エキマニ (SPOON) マフラー (Z-SPEC メイン60φ+ターピ120φ+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)
駆動系	クラッチディスク・カバーセット (Z-SPEC 4万5000円) 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 (全て無限)
足まわり	ストップタワーバー (SPOON) バッド (RG CVスリット) /キャリバー (SPOON) /ホース (APP) DL D01J (195/55-15) P1レーシング (F:15X7.0+38 R:15X7.0+45) ロールバー (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) カーボンアロイスピナー (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)
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」。それがジースペ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、ハンドルチューンされても快適で、実際に乗りやすい。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れ、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) のビストン、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と手を入れつつ、この団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。ラジエーターはワンオフの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、走行会でめいっぱい走り込んでエンジンを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「こだわりがいっぱい」。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ケージは、セーフティ-21のワークスモデルだ。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、リアとともにスプーン製を装着している。

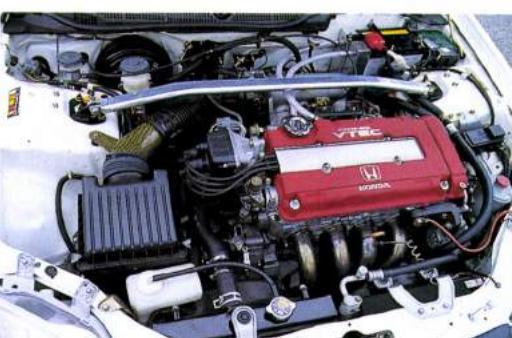


各種補助メーターが、エンジンの状態をドライバーにリアルタイムでインフォメーションする。純正メーターの手前に取り付けられているのはオートメーター。その他、インパネに水温、油圧、排気温、負圧の各メーターが整然とレイアウトされている。



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備し、さらに個性的に演出。

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全に対応することをモットーとするジースペックは、こういったワンオフ品の製作も快く引き受けてくれる。



DC2の純正バーツで、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。マネジメントシステムはパワーFC。もちろん現車合わせでベストなデータが求められている。

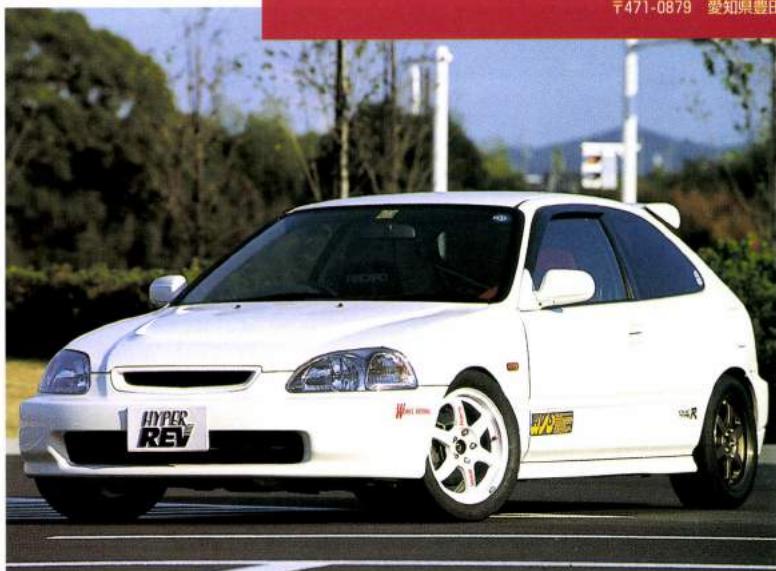


フロントのトラクションを稼ぐカナードもオリジナルアイテム。カーボン素材で強度に優れ、見た目にもレーシー。リアウイングを付けるならこれでバランスを取りたい。



ボンネットはオリジナルのエアロモデル。ジースペ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。

ミニサーーキットでの速さにゴダつた
独自のエンジン+足まわりメニュー



WORKS ESTORIL EK9 spec.

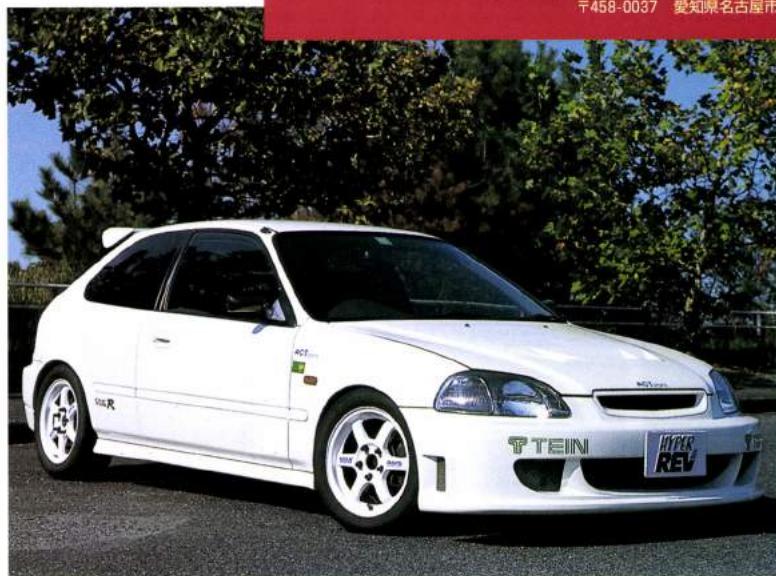
搭載エンジン	B16B
コンピュータ	WORKS ESTORIL
エンジン	バルブスプリング (TODA)
	カム (TODA IN側290度/EX側280度)
	タイミングギア (TODA バルタイ調整式)
吸排気系	ポート研磨 (IN側, EX側とも)
駆動系	プラグコード (ノロジーホットワイヤー)
	インジェクター (インテグラ用)
	燃料ポンプ (パワーエンターブライズ製)
	ラジエター (F:wi ALUMI 3層)
	ファイナルギア (ATS 4.929)
	LSD (ATS 機械式1.5WAY)
エンジンマウント	クラッチ (ATS カーボンクラッチキット)
足まわり	キャロッ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

ACT SPORTS

アクツスポーツ
EK9

〒458-0037 愛知県名古屋市緑区潮見ヶ丘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ツEK9



ACT SPORT EK9 spec.

搭載エンジン	ACT SPORTS N1コンピュータ (cpu+現車合わせ11万3000円)
コンピュータ	ラジエター (ジュラン 真ちゅう2層)
吸排気系	LSD (クスコMZ RS 機械式1WAY)
駆動系	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)
	強化ブッシュ (無限)
ブレーキ	バッド (エンドレス F:CC-M R:CC-X)
ホイール	VOLK TE37 (F:15×7.0 J 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)

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、ミニサーーキットを早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。コーナーに入りさらに入れ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。

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。ここからフィードバックされ、オリジナルのバ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)。ボンネットを開いたエアアウトレットの効果は絶大だ。

S耐で活躍するアクツスポーツは、レ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のインマニを用いることで対応し、馬力はエンジンベンチで約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とかなり硬めのバネレートだが、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ツ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となり下がられ、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指し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。

クーリング性能の向上を目指し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。

オー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	エアクリーナー (VISION 1万8000円) エキマニ (VISION 4万8000円)
駆動系	マフラー (VISION メインN1ダンパー F:26kg/mm R:22kg/mm) ラジエター (ショップオリジナル 12万円)
足まわり	フライホイール (VISION 4万8000円<競技車専用>)
ブレーキ	フロントLSD (ATS) クラッチ (エクセディ) 車高調 (テインN1ダンパー F:26kg/mm R:22kg/mm)
タイヤ	アーム類 (全て無限)
ホイール	バッド (ラムズGP4)
剛性パーツ	ホース (APP)
その他	YH ADVAN A048 (195/50-15) SSR Type C (16X6.5-42) ロールバー (無限12点式) 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)

珍しくないが、注目はその取り付け部分。車両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。車両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。エンジンを制御するコンピュータは、サイドポートでは無限、街ではノーマルと割り切っ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すいぶんとラクになるのだ。

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。

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、そのボテンシャルを最大限に引き出す。データは無限のワニ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。一般的な走行会社仕様のクルマでは、ここまでこのだわりは滅多に見られない。既成のバーツも工房次第で、本来の機能以上の性能を発揮してくれるのだ。



足はテインの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。

N 独自のチューニングノウハウを結集し A 最強クラスとなるリッターア化



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 ステンレス製メイプ出力95φ 9万5000円)
駆動系	ストレートパイプ (FEEL'S ステンレス製 1万8000円)
足まわり	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)
ブレーキ系	フライホイール (FEEL'S クロモリ製4.6kg 6万円)
エアロパーツ	サスケット (FEEL'S 減衰力12段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) F&Rバッド (FEEL'S 各2万1000円) ホース (FEEL'S 特注メッシュホース<非売品>)
ホイール	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) 可変ダブルウイング (FEEL'S 9万4000円) ヘッドライトリッド (FEEL'S 2万2000円) ボルクレーシングTE37 (F:16×7.5+42 R:16×7.0+33)

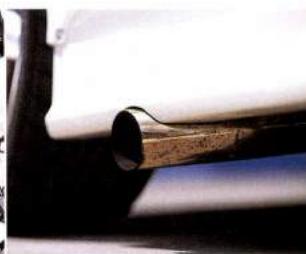
シリンダー・ブロックはS-MXなどに搭載されるB20B用を使用。さらにシリンダーへツドを加工して2ℓのVTECエンジンを完成させている。もともと2ℓエンジンのブロックを使用することで、ボア×ストロークはスクエアに近い84×89mmとなる。これでストロークアップによる2ℓ化よりも高回転域の吹け上がりもスムーズとなる上、9000rpm常用を許容する耐久性も手に入る。もちろん排気量アップによる強大なトルクは、街乗りからサーキットまでステージを問わず扱いやすさを発揮する。

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。スペインショーンは筑波のコース2000を信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。

モカーレは、思わずスタイルに目を奪われるが。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。

シリンダー・ブロックはS-MXなどに搭載されるB20B用を使用。さらにシリンダーへツドを加工して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ー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。スペインショーンは筑波のコース2000を信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。



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ーナー、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ェルケース採用のオリジナル車高調サスケット。ピロアッパー・マウントが付属となり、前後とも減衰力の2段調整が可能。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、車速等はグリーンのディスプレイ上に表示される。

2段式となるリアウイングの装着により、高速コーナーで有効なリアダウンフォースを発生する。上段ウイ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。

その仕上がりはレースカーをも凌ぐ 製品開発のためのテストカーながら



AUTO ADVANCE EK9 spec.

駆動系 足まわり	最大出力 最大トルク 吸排気系
ブレーキ系	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フィーディングステンレス 1台分1万5800円) DL D01J(195/55-15) P-1レーシング(F:15X7.0+38 R:15X7.0+45) ローレカージ(セーフティ21<10点式) フェンダー内補強(A-SPORTSカッチャリサポートタイプR 1万7800円) シートレール(A-SPORTSスーパーロータイプ 1万2600円)
タイヤ ホイール その他	

足まわりはパーダイクラフト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プアームを装着し、走るステー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、重量増を嫌いサイドシルへのウレタン充填のほか、ドアヒンジからフエ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R用ファインナルとATSクロスマッシュションを組み、T-1やMINEサーキットのストレートエンジンドで920回転前後になるようにセッティング。单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カリ活かす仕様となっている。

エンジンはB18C用クランクとコンロッドを使用して1.8φ化。同時にバランス取りや動弁系の強化等でブリミットを9500rpmまで引き上げている。吸気系はインテロ純正品を加工した70φのスロットルボディと、試作品となるアルミ製サクションバイブ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。



レースカーと見違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パケット(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はなく直付け並みのローポジションを実現。



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プ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ペセーターアームによりトーアジャストも可能にしている。フレーキはローターとホースがオリジナルバーツとなる。



ホイールはメインパイプ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、これはひとまずワゴンの試作品。商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	エアクリーナー (K&N) サクションパイプ & マフラー (無限)
駆動系	ミッショナルーム (ルート6・4速クロス)
足まわり	クラッチ (KYB) タルディスク/クスコカバー 車高調 (KYB) リヤバー別タンク式 F: 6kg/mm R: 4.5kg/mm リアスタビライサー (ALEX 1万5000円) エンジンマウント (ALEX 2万9800円)
ブレーキ	リアコントロールアーム (ALEX 1万8800円) プロントローラー (ALEX 2万2000円) F&Rストラットタワーバー (ALEX 各9800円) パッド (BRIG) ローター&キャリパー (ALEX 14inch 10万8000円/ノット入り11万8000円) ホース (HYDRASTAR) BS 460R (185/65-14) BS RIZO (14×6.0-4.5)
タイヤ ホイール 剛性バーツ エアロパーツ	ロールバー (セーフティー-21・14点式) エアーステップ付きカーボンボンネット (ALEX 7万6000円/FRP5万9000円) リアスピライ (ALEX カーボン 3万9800円) リアスピライアジャスタブルステー (ALEX 3段調整9600円) リアスピライ & 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 (セーフティー-21)
その他	

エアクリーナー（K&N）
サクションパイプ & マフラー（無限）
ミッショナルーム（ルート6・4速クロス）
クラッチ（KYB）タルディスク/クスコカバー
車高調（KYB）リヤバー別タンク式 F: 6kg/mm R: 4.5kg/mm
リアスタビライサー（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）
プロントローラー（ALEX 2万2000円）
F&Rストラットタワーバー（ALEX 各9800円）
パッド（BRIG）
ローター&キャリパー（ALEX 14inch 10万8000円/ノット入り11万8000円）
ホース（HYDRASTAR）
BS 460R（185/65-14）
BS RIZO（14×6.0-4.5）
ロールバー（セーフティー-21・14点式）
エアーステップ付きカーボンボンネット（ALEX 7万6000円/FRP5万9000円）
リアスピライ（ALEX カーボン 3万9800円）
リアスピライアジャスタブルステー（ALEX 3段調整9600円）
リアスピライ & 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（セーフティー-21）

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、特に得意しているのがラリー、ダートトライアル車の製作だ。ここで紹介するEK9もダートトライアルをターゲットとしており、JAF全日本ダート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クラスでは特にボテンシャルが高い」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。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（インチダウンで軽量化効果もあり）。

特別なバ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ト増し等のボディ補強や軽量化などの作り込み、セッティングが奢られたEK9には、"本格的"という言葉が一番よく似合う。



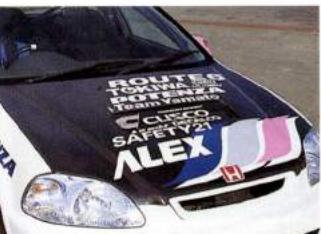
カーボン製のベースと共に、このルーフスポイラーのステーもオリジナル品。角度を変えることができるため、走りのステージに合わせたセッティングができるそうだ。



「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。ラリーにはリフ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、リフ無しで軽量化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。

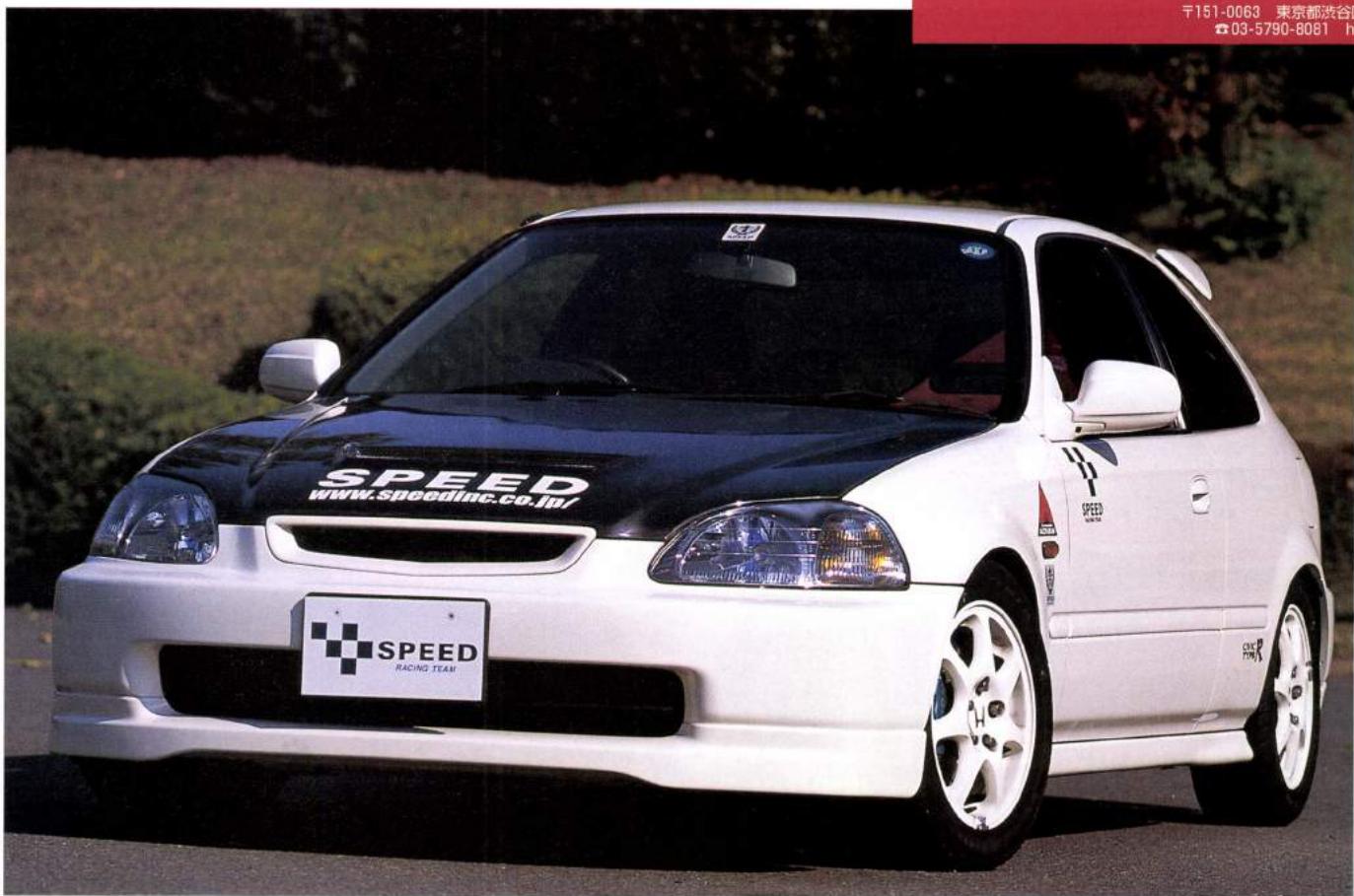


ステアリングとシートはOMP製を選択。このように「特別でないバーツ」で構成されているのが特徴だ。もちろん、チャンピオンの走りをサポートするアイテムのひとつである。



14点式ロールケージをセット。ピラーレ留めを各部に施し、またスポット増しまで施すことでボディ剛性は格段に向か。また、ピラーレ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
吸排気系	コンピュータ SPEED (ノーマル下取り8万円)
	スロットル (SPEED 5万5000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	カム (SPEED 価格未定)
	タイミングギア (SPEED <バルタイ調整式> 価格未定)
	カムケット (SPEED 1万円)
	シールドブランコ (SPEED 2万5000円) ガスケット (SPEED 1万円)
	カーボンブラング (SPEED 1万円)
	オイルフィラーキャップ (SPEED 3万4000円)
駆動系	LSD (SPEED 9万円)
足まわり	フライホイール (SPEED 3万4000円)
	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 1万5000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)
その他	ブレーキホース (SPEED 3万6000円)
	フルバケットシート (SPEED 2万8000円)
	スバーローポジションシートレール (SPEED 1万54000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)

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」。そこ。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、オイルフィラーキャップ等、様々な商品をライン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、カムといつたハードチューニングに応えるバツも用意され、このEK9にも組み込まれている。けれど基本はストリート。サーキットからファイ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。ラゲッジベースは少々犠牲にするネカはあるけれども、ボディ剛性を効果的に高めるというポジ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。サスの変更と合わせて、より効果を発揮するであろう。エンジ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。トルクが大きくなり、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。



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。スマート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



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	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) LSD/クラッチ/フライホイール (SPOON)
駆動系	バッド (SPOON)
ブレーキ系	キャリパー (SPOON 4ポット) 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: 205/50-15 R: 195/50-15)
ホイール	エンケイ (F/R: 15×6.5+40) パケットシート (SPOON)
その他	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『ユーザーが主体』というスタンスを持つつエイズ。フェイズが手掛けたEK9はいかにも、というガチガチのチューニングではなく、誰にでも手の届く範囲で收められている。

確かに、サーキット仕様車には必ずあると言つていいロールケージは未装着。ボディ側の補強は一切されていない。そのわりと言つては何だが、エンジンにはスプロンの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。

また、足まわりはレーシングギアをベースにしたダンパーに、フロント20、リア16kg/mmというレートのスプリングを合わせる。この足と、オリジナルのブレーキパッジが、カッチりとした乗り心地を生み出すのだ。



スプロンの2ℓキットを組込んだエンジン。市販されているスプロン製のキットを組合せながらも、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ズのオーバードライブだ。



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行なっていない分、しっかりした足まわりで走りを固める。

ストリートユーンからジムカーナ車両のメンテまで幅広く対応するK-ONE E。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)。パワーハウスの改造は規定により無限のエアクリくらいに留められ、足まわりを中心と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。レー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ートが低いものを使う。車高を下げるほどスタビが突つ張った感じになるので効き過ぎてしまうらしく、ローリングはバネで抑える方向性にしている。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、グリップ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慮してある。



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。

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、リアをハードにしてしまうと唐突な流れ出しがなるので、ソフトにしてマイルドな旋回を狙っている。

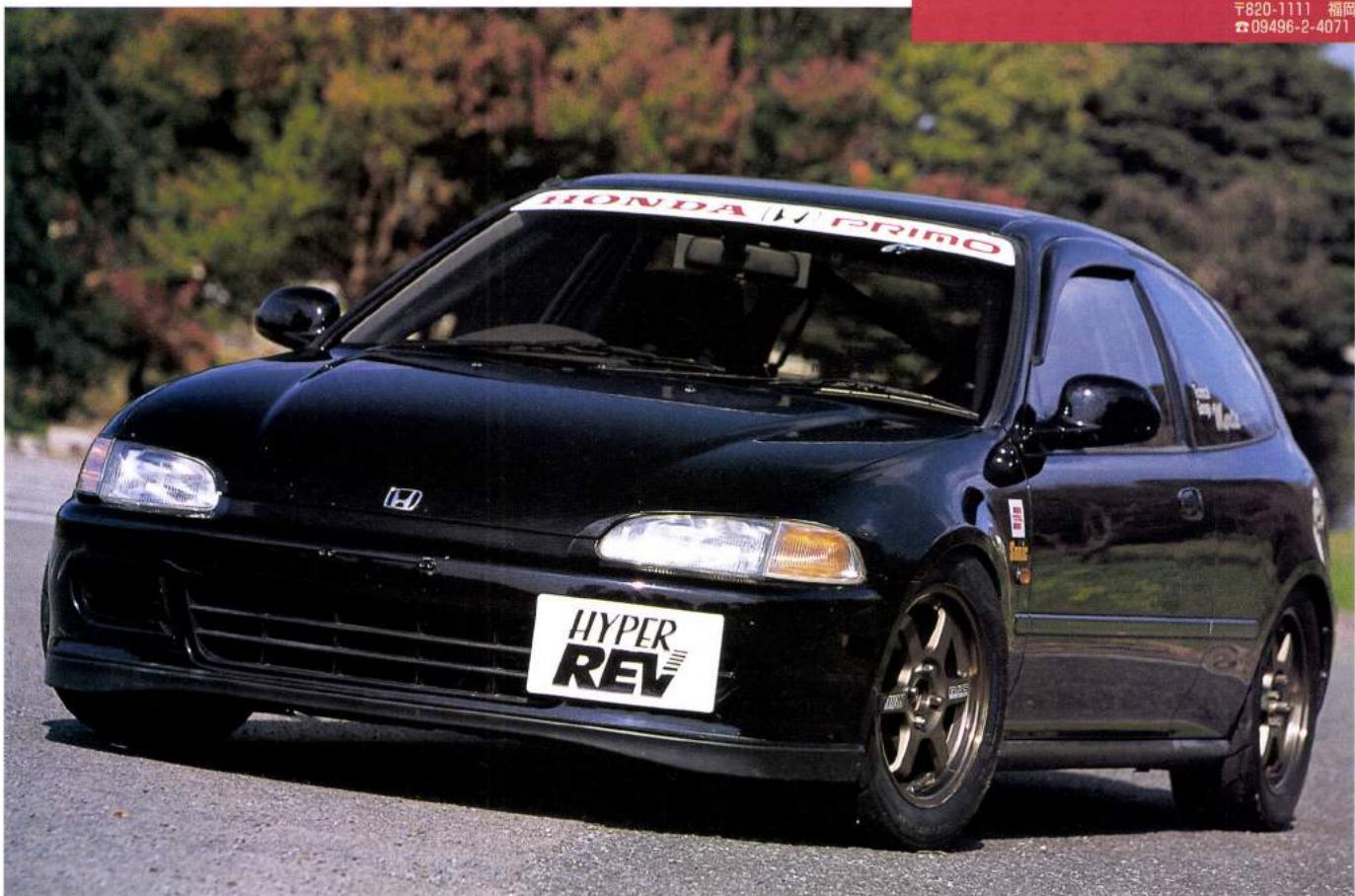
オーバードライブもK-ONEオリジナルのFRP製。タイプR純正はアルミ製でもともと軽い方だが、競技となるとさらに軽くする必要がある。

K-ONE EK9 spec.

エアクリーナー	無限
点火系	ノロジーホットワイヤー、ノロジーブラグ
駆動系	5速クロス/2.929/2.105/1.652/1.308/1.033 クスコLSD R/R 1WAY (ファイナルノーマル)
サスペンション	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
ブレーキ系	K-ONE オリジナル・エナベタルベース/F22、R7kg/mm クスコビロップバーF&R
タイヤ	YH ADVAN A048 F:225/45-16 R:195/55-15 クスコフルビロップバー
エアロパーツ	ADVANフロントバンパースポイラー/FRP製 (6万8000円)
その他	K-ONEオーバードライブ (6万8000円) BRIDEフルバケ、TAKATA MPH-340 4点式ベルト

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

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	エアクリーナー＆サクションパイプ（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（メイド50φ→カイロ25φ→チーラー80φ ハーネスルスピード 4万9800円） ラジエター（バーチャルスピード アルミ3層12万円／純正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） 冷却水サーモスター（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ハイコンブ） バルブスプリング（無限） タイミングギア（TODA） LSD（無限） フライホイール（TODA）
駆動系	車高調（TEIN F: 20kg/mm R: 18kg/mm） F&Rビロップバー／マウント（TEIN） F&Rスタビライザー（無限）
足まわり	アーム類（無限） バッド（ラムズ） ホース（アルズ） DL D01J (195/55-15)
ブレーキ系	VOLK TE37 (F: 15×7.0+35 R: 15×6.5+45) パケットシート（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）
タイヤ ホイール その他	



オリジナルコンピュータはエンジンと給排气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。



サークットでは最低でも2層以上のラジエーターが欲しい。窓を言えば写真左のような幅がワイドなタイプを導入したいが、エアコンが使えなくなってしまう。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レンバーを装着するだけでも、まるでカムを変えたかの様にフィーリングが大幅に向。さらにインテR純正カムを導入し、パルタイを遅らせてトルク重視のセッティングを実現した。



テインの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。インテークチャレンバーとタコ足と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。

スーパーアップされたVTECの迫力は 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	エアクリーナー (無限)
駆動系	スロットル (内径70φ加工) エキマニ (M&M HONDAオリジナルステンレス4-2-1 バンテージ巻き4万9800円/無し3万9800円) マフラー (M&M HONDA オーリスベース+パイロ20φ→テール80φ ステンレス8000円/チタン19万8000円) ラジエター (M&M HONDAエアコン対応 9万2000円) LSD (無限)
足まわり	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 (M&M HONDAオーリスベース・全長調整タイプ) 25万円 F:20kg/mm R:16kg/mm アーム類 (無限)
ブレーキ系	バッド (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ボット) ホース (M&M HONDA F&R1万9800円)
タイヤ ホイール エアロパーツ	BS 540S (F:225/45-16 R:195/55-15) エンケイESタイマックス (F:16X7.5+45×30mmスペーサー R:15X6.5+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

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MINE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11・8化されたエンジンが生み出す大パワーと凶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リ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、その凶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ズゾーンへと突入してしまって。

チューニングの楽しさを前面に打ち出すこの仕様は、VTECの魅力を存分に味わえる贅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オリジナルラジエー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奢り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が楽しい。



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とになっている。



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。コレによりコーナリング性能を大幅アップさせている。



見た目もさることながら、確実なダウンフォースを得られるGTウイングを装着。ストリート仕様としてはファッション性も大切だが、可変式である事が一番のポイント。



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。

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クカー



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。ことシビックに関しては、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クインタ仕様、とかなり高いボ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、セントラル筑波でGT-Rに勝つことを目標とするシビック・ターボを開発中のこと。こちらの動向も楽しみだ。



エン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。



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。



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弁温度68°Cのものに交換。

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)
駆動系	スバーハルスティーター (SIGNAL AUTO アルミ3層 10万6000円×エアコン不可11万6000円) ファインアルギア 4.765 LSD (ATS 1.5WAY) フライホイール (SPOON) クラッチ (SPOON) パッド (ZC)
ブレーキ系	ローター (AP) 車高調 (エンレス スーパーファンクション F:14kg/mm R:10kg/mm) DL D01J VOLK TE37 ロールバー (SIGNAL AUTO)
足まわり	シート (BRID ジータII)
タイヤ	
ホイール	
剛性バーツ	
その他	

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://www2.odn.ne.jp/fun>

コストをかけないパフォーマンスで ハードチューンカーに対抗する



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ンのクルマに対抗するか」をテーマに仕上げられたもの。スペシャルなバーツは使わず、トータルのバランスの良さで勝負する。走行ステージはサーキット&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、現車合わせて緻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を低めに設定。リアタイヤはセーフティ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踏躋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。



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併せ、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。



テインの車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踏躋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レーシングスペックII)
駆動系	スロットル (加工) フライホイール (FUN 3万円)
足まわり	クラッチ (FUNメタルクラッチセット3万5000円) 車高調 (TEIN F:18kg/mm R:16kg/mm)
ブレーキ系	アーム類 (無限) パッド (BRIG)
タイヤ	DL D01J (195/60-14)
ホイール	ワタナベ (14×6.0+38)
剛性バーツ	ロールバー (セーフティ21・8点式)
シート	FUN (3万5000円)

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)
燃料計	ラジエター (LANDMARK CHIBA N.Tオリジナル横流式 ワンオフ)
駆動系	コレクタータンク (LANDMARK CHIBA N.Tオリジナル ワンオフ)
足まわり	クラッチ (OSシングル)
フレーキ	LSD (クスコ1ウェイ)
剛性パーツ	車高調 (LANDMARK CHIBA N.Tオリジナル F:2万5000円/R:2万4000円)
タイヤ	ロールケージ (クスコ7点式)
	BSボテンザRE540S (F205/50-15・R195/55-15)

トロール性を重視している。もちろん、サスケ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用のブレーキパウルを流用するためにホイールは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バーナー。冬季にはオーバーカ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R用のB18Cに載せ換える。レース車メンテナンス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という。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速スロットル等のオプションメニューも用意している。



サスケットはオリジナルダンパーとアイバッ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に、基本的にはテールスラ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バージンが装着されている。つまり、誰もが同じ仕様にすることができる内容というわけだ。

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、レーシングサクショ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フラーレ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・ハイバーマックス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、それ以外は正真正銘の市販バーツのみ。しかし、シビックが本来持つボテンシャルの高さとあいまって、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というテーパーバーパイプを使用した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ョンキット。エアクリ本体はバンパー内に収まり、冷たいエアを吸入。

ハイバーマックス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バーマフラー。メインパイプは54φ、テールエンドは94φ。

HKS EK9 spec.

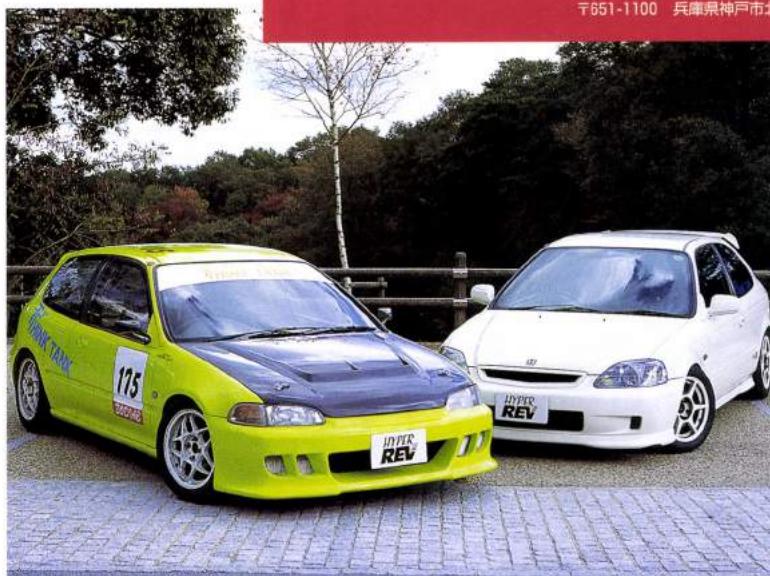
吸気系	HKSレーシングサクションキット (7万4800円)
EXマニ	HKSレーシングヘッダー (8万8000円)
マフラー	HKSハイバーマフラー (5万8000円)
プラグ	HKS SIプラグ S40i (1900円)
サスペンション	HKSハイバーマックスII (F:8kg/mm R:5kg/mm 12万9000円)
クラッチ	メタルシングルプレート (試作)
ブレーキパッド	エンドレスCC-M
ホイール	アドバンRG (16×7+45)
タイヤ	ヨコハマDNA GP (205/45-16)

THINK TANK

シンクタンク
EG6×EK9

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

ヘッドチューンを施したB18C
9000回転弱までスマーズに回る



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・峰仕様のNARライトウエイトスポーツのユーザーで賑わっているショッピングだ。

EGはB18Cをベースにチューンを進



F&Rアップバーアーム、リアトーコントロールアームで構成されるビロ調整式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。



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。そこで総横計6本のバーをプラスして、なおかつA/Bバーに溶接している。

EGはB18Cをベースにチューンを進めしていくとパワー・トルクは当然アップするものの、8000回転を常時オーバーすると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回転弱までスマーズに戻っていくチューンドB18Cに仕上げているのだ。峰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ってくる。このEG6はもう手を加えなく、T1やセントラルで開催されている走行会でその実力を發揮している。もう1台のEK9は現



0.5mmの面研と0.8mmのガスケットで圧縮比をアップ、戸田のカムとB16A用バルブで900rpm弱までスマーズに回る。マフラーは中間54.5φ、サイレンサー以降は57.5φ。



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。

THINK TANK EG6 spec.

レブリミット コンピュータ 吸排気系	8000rpm エキマニ (ティエムシー・RS-R 4-2-1タイプ) マフラー (オールステン・ワンオフ) 車高調 (無限 F:21kg/mm R:18kg/mm) F&Rアップバーアーム (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 (THINK TANK 2万5000円) リヤコントロールアーム (THINK TANK 2万5000円) タワー (プロジクタ) バッド (プロジクタ) ローター & ホース (APP) BS RE540S TYPE S (F:205/50-15 R:195/55-15) SSF (15X7.0) カーボンボンネット (THINK TANK 9万8000円)
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アップバーアーム (THINK TANK F:5万9000円 R:2万9000円) リヤコントロールアーム (THINK TANK 2万5000円) バッド (プロジクタ) N1メタル BS RE540S TYPE S (195/55-15) ハーディークラフ P1レーシング (15インチ)

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アップバーアーム (THINK TANK F:5万9000円 R:2万9000円) リヤコントロールアーム (THINK TANK 2万5000円) バッド (プロジクタ) N1メタル BS RE540S TYPE S (195/55-15) ハーディークラフ P1レーシング (15インチ)
ブレーキ系 タイヤ ホイール その他	

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.

吸排氣系	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]
	リアスタイルバンパー [AERO OVER 5万8000円]
その他	アイラインガーニッシュ [AERO OVER 1万6000円]
	エアロバーツ上記4点セット (18万円)
	マフラー+エアロバーツ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	ケルシャーラルゴ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)

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、ユーロ調の落ち着きと重厚感を見せ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、歐州車と比べても全く見劣りしない完成度の高さとなっている。

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ドな逸品なのだ。



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」をしっかり主張。



エア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ー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。グリルはバンバー一体整形で、立体的な造形はベタな一体感は感じられない。オ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ラルゴ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アバンバー。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.

ガスケット	戸田レーシングメタル
コンピュータ	戸田レーシング
吸排気系	エキマニ(無限4→1ステン)
駆動系	マフラー(C-WEST MEGAメガ)60φ→タイコ130φ→テール90φ 5万9000円 ラジエター(C-WEST 12万8000円)
足まわり	ミッシュン(SPOONフルクロス) ファイナルギア(DC2 98スペック純正) クラッチ(C-WESTメタルクラッチセット 4万9000円) 車高調(無限N1ダンパー F&R18kg/mm) ピロアーバーマウント/スクエアライザーフ&Rアッパーアーム/ ロアーム/コントロールアーム/バコンペイセイターブーム/ロールバー(無限) バッド(ラムズ F:GP4-8 R:GP4-6) ホース(APP)
ブレーキ系	YH ADVAN A048(225/50-16) YH ADVAN RG(16×7.5+37) フロントバンパースポイラー(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) エアロビニール(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)
タイヤ ホイール	ADVAN
エアロパーツ	

足まわりは無限のフルブッシュを組み、無限N1ダンパーにスイフトという組み合わせ。はつきり言って一般的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氏の好みからリアが流れるよう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ニ重視ではない。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&走行会仕様にフィードバックされているのだ。

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改1・8l等も用意されており、スピリッ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。



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でトラブル可能性があるため1.6の方が多い。



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ガマフラー。インナーサイレンサー付きで保安基準にも適合。



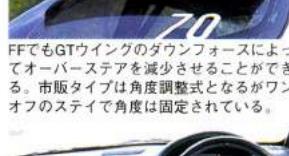
空気抵抗の軽減を第一の開発コンセプトとして作られたシーウエストのバーツ。ボンネットも軽量化を図るとともに、エンジンルームへの冷却導風を考慮したものとなっている。



中央部に大きな開口部を設けてレーシングエアージェイ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ーナーまで導いているのだ。



ハドン足に対応する強健なボディを確保するためコールバーは不可欠なアイテム。無限の6点式を各ビラ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。



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。ディフューザー効果を引き出しているのだ。



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い。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。



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。ボリュームアップされたフロント/リアバンパースポ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 (15X6.5J)

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でシンプルな造型。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戦闘効率、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よう。また、同車には装着されていないが、専用のプロジェクトヘッドライトも用意されている。

ダム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「エアロステイション」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イ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。

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「エアロステイション」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イ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。



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しているので、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poiラーが装着されている。ハーフタイプとはいって、二段階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poi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。迫力あるアリビュード。



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ヨ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。少々頗りなかった(?)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。

ダンガルレーシング/〒225-0011 神奈川県横浜市青葉区あざみ野4-15-14 ☎045-902-9941 http://www.dangunracing.com
ステップジャパン/〒310-0853 滋賀県水戸市平須町1820-7 ☎028-244-1222 http://www.stepjapan.com
ストリートギンギ/〒989-6135 宮城県石巻市桜字地区182-1 ☎029-24-5559

LAで大ブレイク中の
ジャパンズレーシングスタイル!!



Dangun Racing EK4 spec. (3ドア)

エアロバーツ	フロントバンパー カーゴラングフード	[dangunrasing: 4万8000円] [dangunrasing: 7万8000円]
	エアロミララー	[dangunrasing: 2万5000円]
吸排気系	リニアエアブロー エアフリーナー	[dangunrasing: 5万5000円] [dangunrasing: 5000円]
	サクションショントラップ	[dangunrasing: 1万5000円]
	マフラー【黒】	[dangunrasing: 1万5000円]
シフトアップポンツ	8000rpm	
ETC1切替ボタン	5000rpm	
足まわり	車高調・ケイオウターボ リバースタイルワード	[F: 9kg/mm R: 8kg/mm] [F: ケイオウターボ][R: ケイオウターボ]
ブレーキパッド	スリットタワーバー	[F: dangunrasing: 1万4800円]
	エンドレスREAM	
ホイール	NTT NT540 [215/55R18] RAYS RZ-1 [215/55R18] 16x7.5-4.0	
タイヤ	横田製タイヤ [215/55R18] 16x7.5-4.0	

Dangun Racing EK4 spec (アドア)

VTEC初起步点 500km/h	エアフローリード（AEM）
吸排気系	エアクリーナー（ショーカンレーシング）
燃料ポンプ	マツダ（SZGEN）
車高調整	エクサクターンレーシング
タイヤ	ブリヂストン P7000 (205/40-17)
ホイール	RHエボリューションCP8 (17X7.0×38)

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“ジャパンスタイル”では、もつ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。アローパーツは、一部にコテコテのショーカーのり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。

このダンガーラインのエアロモードは、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エ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ィッパーのようなテールレンズ、「ユーロテール」等、LAでは定番のバーツも装着。アメリカンな雰囲気作りに欠かせないアイテムだ。

エアロバーチューカーであるダンガンレーンシングは、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。エアロは口サングルセ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ンシングが得意としているレスアップは、口サンセルスでブレイクしている。ジヤパニーズレーンシングスタイル。」といふ、こちらから見ると、アメリカンなどスマップル、う二三である。

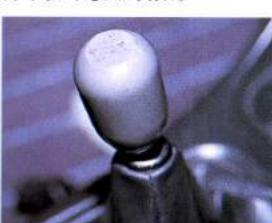


フェリオの方は、カーボンフードが入っている他は、エアロパーツはノーマル。それでも車高やタイヤホイール、そしてユーロテーブルで、LA流のドレスアップになっているのだ。ちなみにマフラーは5ZIGENのもので、サウンドもアメリカン



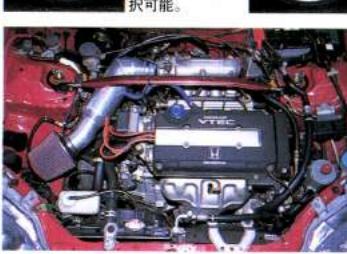
この車両は前期型だが、左右にダクトがあるオリジナルバンパーを装着して後期型風のルックスになっている。その他のラインもかなりノーマルの形態を活かしたものだ

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、ウォッシュヤー
ノブも、純正のコックを使用可能だ。



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。



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。エアクリー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、かなり軽量になっているという。ミラー一面は電動で動かすことができ、実用性が高い。

乗
り味
あなた仕様

The El Sport series are full custom order dampers.
It gives off sport car owners the exciting feeling.



for
Sports Mind



el SPORT ITEM

■エルシュポルトダンパー(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

■エルシュポルトダンパー(ハイ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

■エルシュポルトダンパー(全長調整式ハイアジャスタブル)

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

■エルシュポルトブレーキバット 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

■エルシュポ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 価格/¥35,000

■名門の血統を受け継ぐ足。

el SPORTダンパー内のバーツの全てが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、生み出されたバーツの1つ1つがel SPORTダンパーの信頼における性能の証。

■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る、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。数々の栄冠を手にしています



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

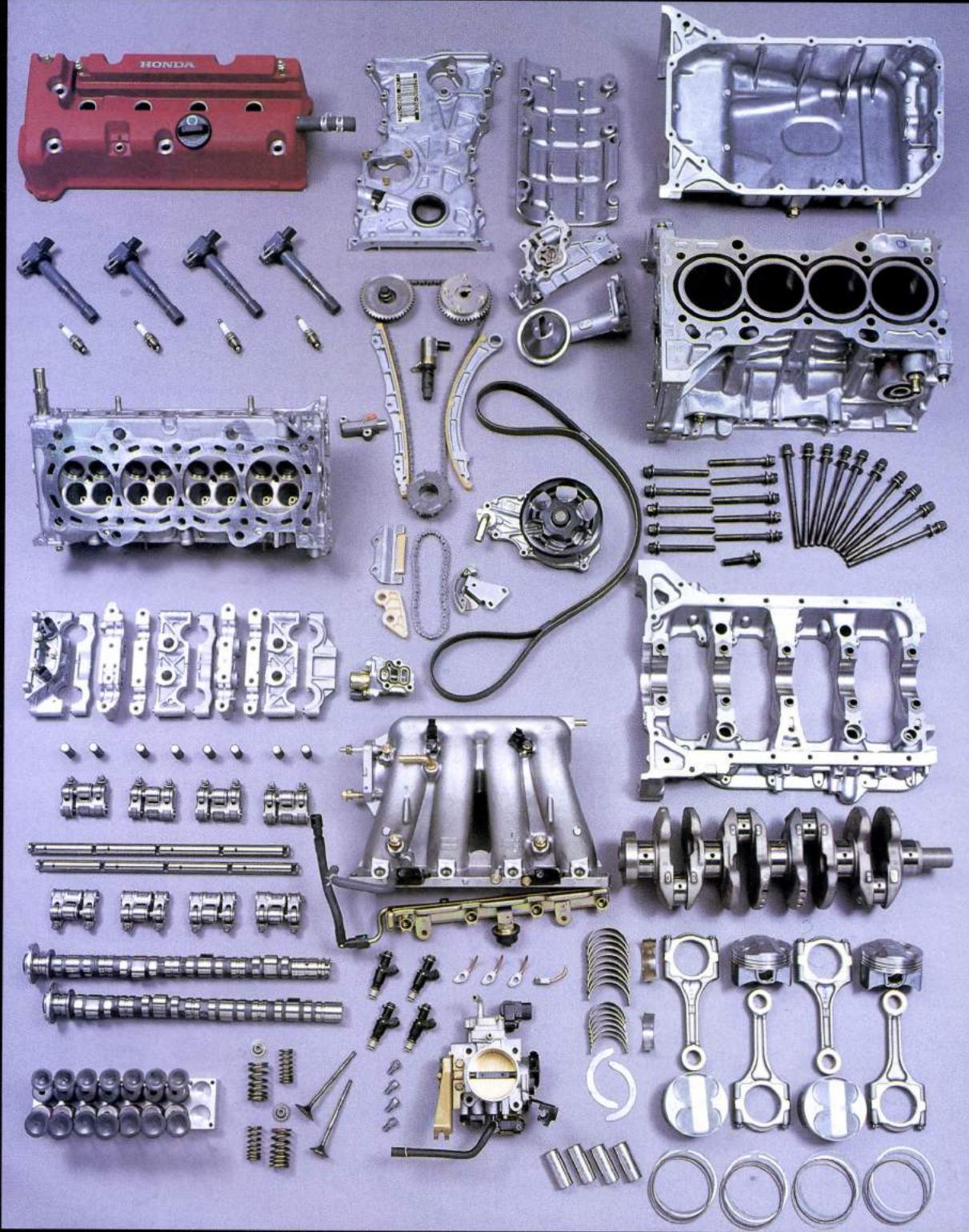
el SPORTディーラーでは、信頼おける販売・技術スタッフがお客様のご希望を伺います。「車高を○cm落としたい。」「あまり硬くない方が良い。」など細かな事でも良いのでお聞かせ下さい。少しでもお客様の理想に近いものを作ります。
近くにel SPORTディーラーがなくて困っている方は通信販売も致しております。(但し、この場合取付は専門の業者にご依頼下さい。)

NEW CIVIC TYPE R K20A徹底解剖

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



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&メンテナンスを行ない、その全てのカテゴリー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、シリバーカップ、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アGT-Rや、90~91年のN1耐久で倒的の速さを誇ったファル肯・シビック(EF9)のエンジンを担当。

同時にポルシェ、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。

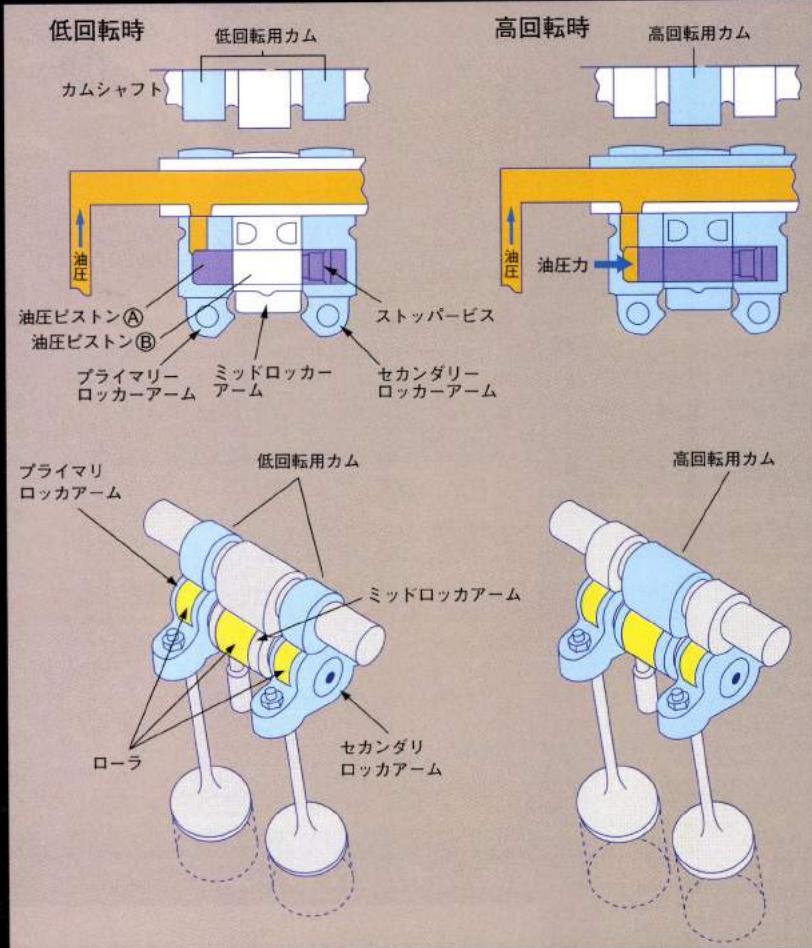


HONDA



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つに分かれしており、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、最も大きなプロフィールを持つ中央の高速用カムで全体が駆動される。



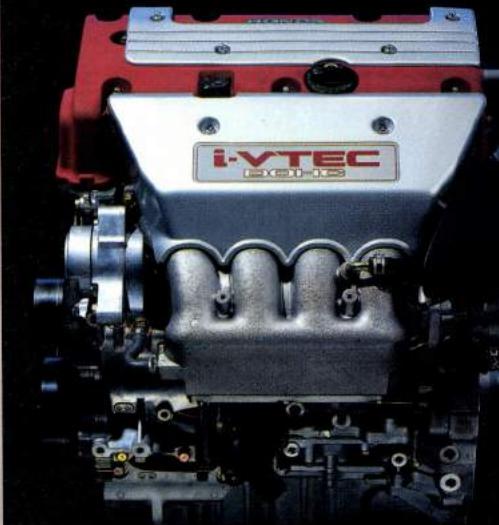
i-VTEC

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化が可能になる。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(=バルブの開く量が大きい)カムプロフィール=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ようだ。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ィールを採用しているのだが、VTECは低速用と高速用の2つのカムプロフィールを用意して、ロッカーアーム内のピストンを油圧によって作動させることでロッカーアームを合体させ、ハイカムとローク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、全域全負荷状態での出力・トルク・燃費・排ガスのすべての性能を向上している。



レースエンジンと同じ クオリティで造っているホンダ

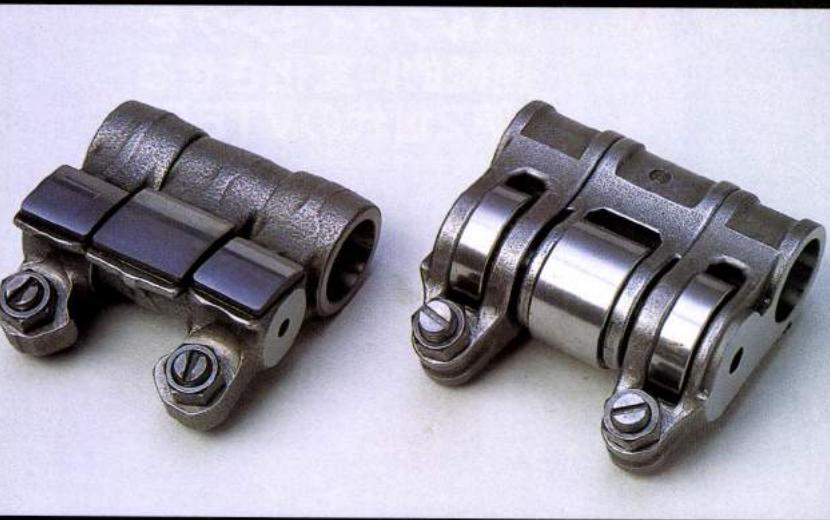
「レースをやっている自動車メーカーはたくさんありますが、多くのメーカーはレース用エンジンと市販車のエンジンはまったく別モノ。市販車用のエンジンまでレース用エンジンのクオリティで造っているのはホンダぐらいなものでしょう」というのは、サイマーラボラトリオのエンジニア、吉田利春氏。

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、ホンダ好きいきど思われがちだが、一ホンダが好きとか嬉しいとか、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通っている作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作り、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。

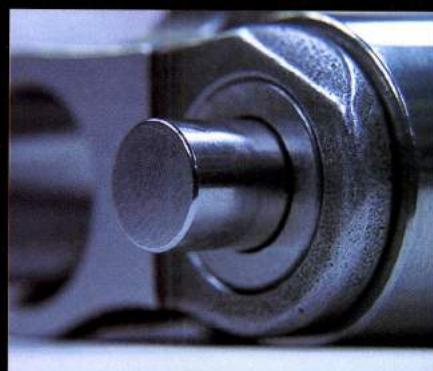
例えはシリンダーブロック。量産エンジンなので所どころに「バリ」は残っているものの、鎌肌の「砂」はほとんどない。クランクシャフトのカウンターウエイトのザラツキも、他社のエンジンに比べたら何分の一しか感じられない。こうした部分の「砂落とし」や「バリ取り」はレース用エンジンを組む時の基本メニューに含まれるが、ホンダのエンジンは量産車でここまでやっている。また、カムシヤフトへのオイルの潤滑も、他社のエンジンでは下側からオイルを送っているのに対し、ホンダはカムの上から直接オイルがかかるようになっていた。冷やすことができる。もちろん、エンジンの命とも言えるシリンダーの精度(真円度)や強度もズバ抜けたレベルにある。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。

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へアリングになり、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アームが一定になり、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なる、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/EX8.20mmということを考えれば、どれだけ過激かが分かるだろう。

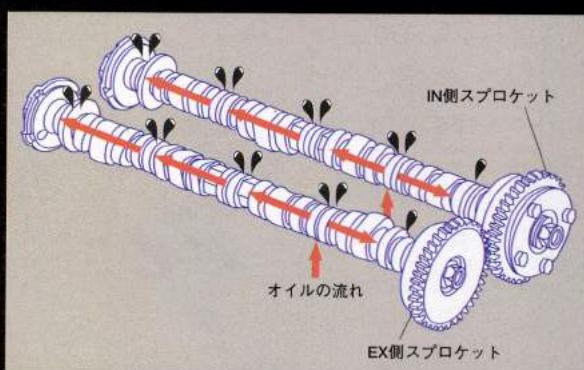


中心部分が中空になっているK20Aのカムシャフト。その中をエンジンオイルが通ることで、カムホールドパイプの部分が不要となり、軽くすることができた。

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

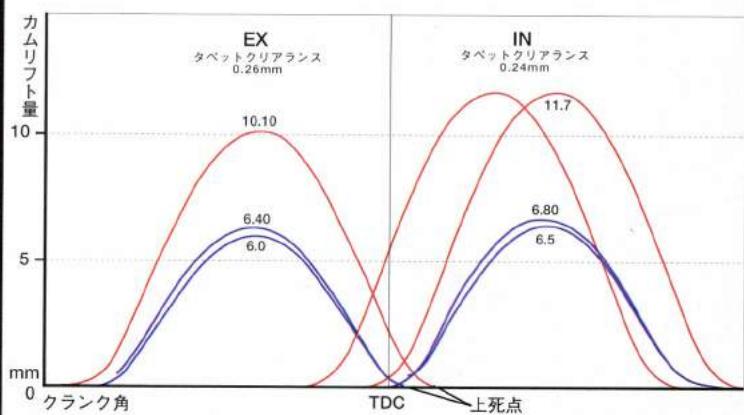
	シビック・タイプR 98spec. (EK9)	新型シビック・タイプR (EP3)
エンジン型式	B16B	K20A
ボア×ストローク (mm×mm)	81.0×77.4	86.0×86.0
排気量 (cc)	1595	1998
圧縮比	10.8	11.5
最大出力・ネット値 ps [kW]/rpm	185 [137]/8200	220 [162]/8000
最大トルク・ネット値 kgm [Nm]/rpm	16.3 [160]/7500	21.0 [206]/7000
リッター当たり出力 (ps [kW]/rpm)	92.5 [68.5]	110 [81]
VTEC切り替わり回転数 (rpm)	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
インテークマニホールド	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、細胞化による軽量化)	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バイプの廃止で、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ールダーは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

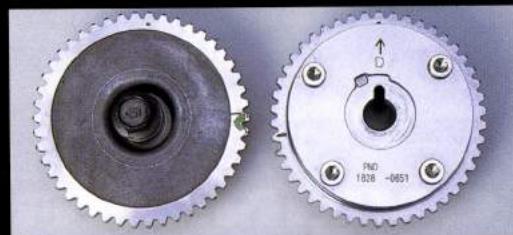


VTECの命とも言えるパーツがこのスプールバルブ。高速カムと低速カムはこのバルブの油圧によって切り替わる。仕組みは非常にシンプルだが、それゆえにトラブルの心配はほとんどない。カムを切り替えるという前代未聞の技術をシンプルなシステム＆トラブルフリーで完成させたのはまさに偉業だ。そのVTECの要であるスプールバルブもK20Aで新しい改良が施されている。さらに軽量コンパクト化が進み、B16Bでは364.3gだったスプールバルブが、K20Aでは342.5g（いずれも実測）になっている。細かく見ると、部品の一体化も進んでいて、部品点数も削減されている。部品価格も1万200円とB16Bと同じだが、始めから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

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、といふ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い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、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。



吉田氏の言うとおり、ホンダのエンジンは非常にベーシックな部分から孤高の存在とも言えるレベルにある。だが、ホンダエンジンの強みはそれだけではない。エンジンとして非常に優れた素性を備えた上で、レシプロエンジンの歴史に残る画期的な新技术、VTECを投入しているからだ。VTECは2代目インテグラ（DA系）に搭載されて89年にデビュー。以来、ホンダの「伝家の宝刀」としてすっかり定着しているが、その技術は21世紀に入つてもいまだに他社の追随を許していない。それどころか、VTECこそホンダパワーの源なのだと吉田氏は解説する。

「VTECエンジン」というのは、簡単に言うとファミリーセダンのエンジン、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中に入れ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ものはエンジン特性を決定する最も重要なパートなんです。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、食事の量に例えると、もう少し分かりやすいかもしません。人間で言

VALVE & VALVE-SPRING

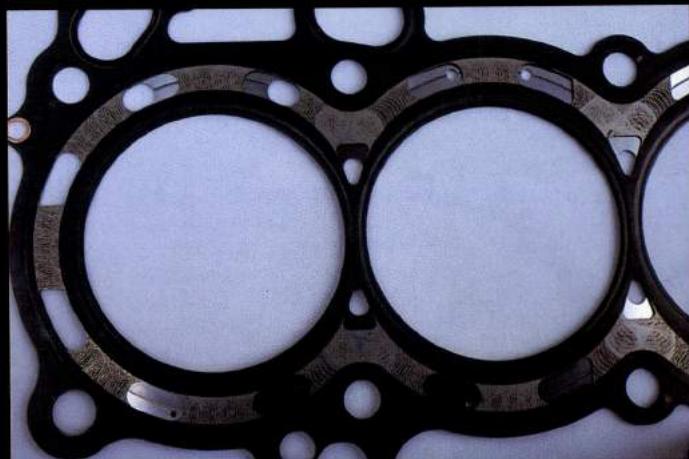
バルブ&バルブスプリング

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度にまで銳角化されている。一方、バルブスプリングは吸排気と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。



GASKET

ガスケット



K20Aのメタルのヘッドガスケット（日本リーグレス工業社製）は、吉田氏も感心するほどのお品。3枚で構成されるガスケットのうち真ん中の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、しかも価格は高くはない（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ている。冷却性能はラジエーターの大小だけで決まるものではないのだ。

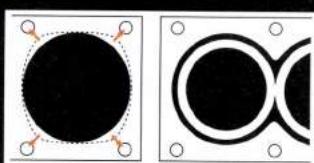
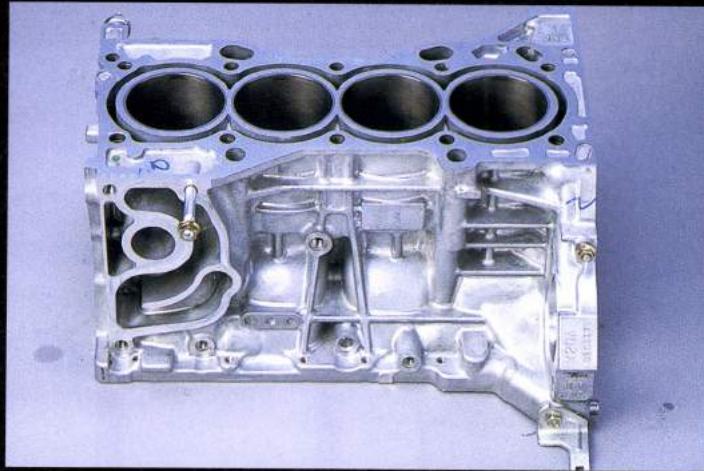
「ホンダ以外のエンジンだと、ますこのボルトの悪さに泣かされます。特に純正のボルトの使用しか認められていないN1のレース用エンジンなどは大変です。他社のボルトは締めるたびにボルトが伸びて、キチンとトルク管理ができない、なんどことがザラですから。その点はホンダ以外の国産車はもちろん、ボルトなどの高級スポーツカーメーカーですら同じです。911のボルトなんてホンダに比べると驚くほど貧弱で……。結局、一事が万事なんですよ。エンジンにいい仕事をさせる条件をそろえているのが、ホンダなんですね」

VTECこれがホンダパワーの源

吉田氏の言うとおり、ホンダのエンジンは非常にベーシックな部分から孤高の存在とも言えるレベルにある。だが、ホンダエンジンの強みはそれだけではない。エンジンとして非常に優れた素性を備えた上で、レシプロエンジンの歴史に残る画期的な新技术、VTECを投入しているからだ。

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ものはエンジン特性を決定する最も重要なパートなんです。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、食事の量に例えると、もう少し分かりやすいかもしません。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、横円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ス形式（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。サイアミース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、見てのどおり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、摆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など、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も大きくなっている。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（鍛鉄製）は、アルミの重力鋳造製のロアブロックに鍛込んである。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エイトの鋸歯の砂模、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法に注目。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、スマールエンドには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。

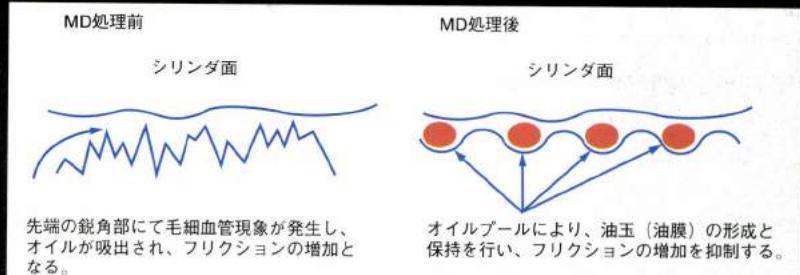
写真は左がB16B、K20Aのコンロッドのスマールエンド。K20Aの小端部につく、高負荷メタルはB16Bにはなかったもの。K20AのコンロッドはB16Bのものよりもさらに高強度素材で造られている。

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応用し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。



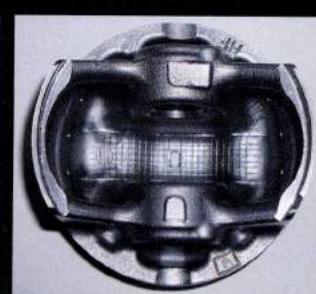
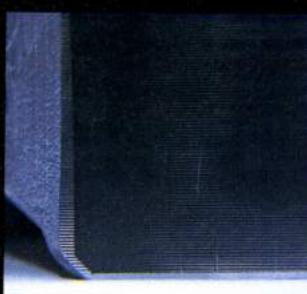
先端の鋭角部にて毛細血管現象が発生し、オイルが吸出され、フリクションの増加となる。

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／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／ピストン。

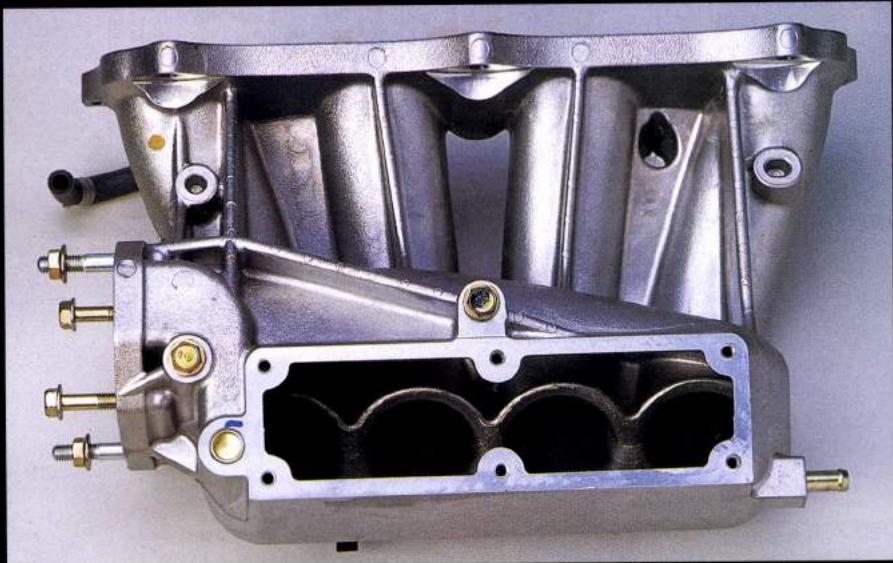
CYLINDER HEAD シリンダーヘッド

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ては、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げている。タイプRのセールスポイントだった手作業によるポ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チタンと加工されている。ポ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。インテークポート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度テーパー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のインタ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過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

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。当然排気系もブランニューで、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）の完全デュアルパイとし、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、インテリF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形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。その後の-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、排気の流れを妨害する沟がりを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、いわゆるVTECを採用している。IN側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NVCSSと同じようなシステムで、トルク特性を若干イジれるというハコモノ。

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るだけではなく、ファンネル形状になっている。従来のタイプRなども口の部分に縫い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

エアクリーナー

ホンダ純正のエアクリーナーの吸気効率の良さは從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。筒型の大きなろ紙を使っているのは從来通りだが、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、ここでエアクリーナーの全面（全方位）に向かうよう整流される。従来だと大きなろ紙を使っていても、主に入口付近だけ吸気していたのが、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）。



えは、プロレスラーーや力士など、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すうとすると、たくさんの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、おかげで作用角を大きくして開弁時間を長くする必要があるわけです。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、エンゲル係数の高い人＝燃費の悪いエンジンになってしまいます。レシプロエンジンのカムやバルブについては、エンジンに適正な空気量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ー力と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ではレーシングカム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。

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つと多孔化している。この多孔化によって混合気の微細化が促進され、インタ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を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。一般的なクラシックシャフトで直結駆動するトロコイド式と違って、クラシッ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



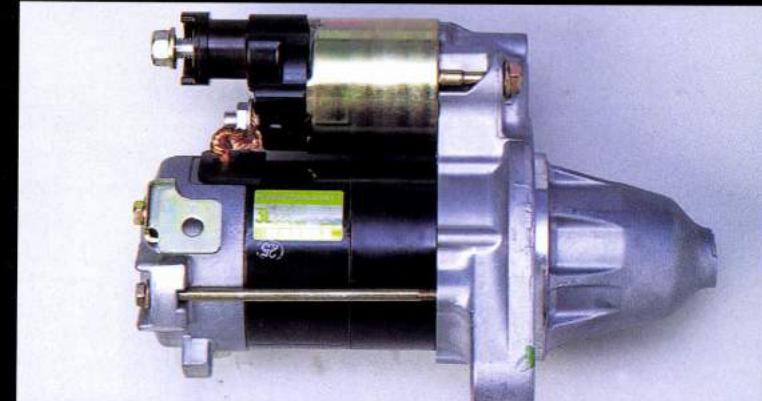
K20Aのオイルパン容量は5.8ℓ。エンジン内を駆け巡るオイルの量はこの全量ではないが、オイル容量に余裕があればそれだけオイルパンで休憩できる時間ができるということなので、オイルにとっての環境は非常に良くなる。オイルはエンジンのストレスを吸収できる唯一の消耗品。その重要度が分かっているからこそ、オイルの条件を改善したのだろう（ちなみにB16Bは4.8ℓ。RB26DETTは4.5ℓ）。材質はアルミで放熱性も高い。

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

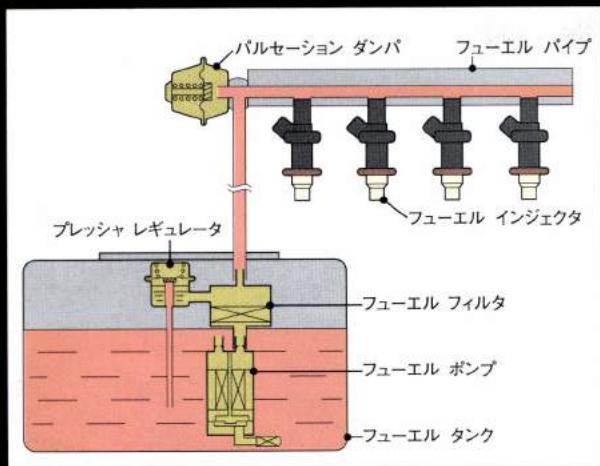


スターターモーターはデンソー製。トヨタ車のスターターもすべてデンソー製だが、ホンダ用のものは一味違う。一番違うのは軽量コンパクトという点。K20Aは圧縮が上がって排気量も上がっているのに、B型のスターターモーターよりも小さいものを使っている。当然、K20Aのために造った新開発のスターターモーターと思われる。通常、他社では性能に直結しないスターターなどの部品は、流用、流用の連続なのだが、エンジン全体でB18Cよりも10kg（全長は50mm短縮）の軽量化を果たすために、スターター1個からキチンと見直しを行なっていた。コストより性能、クオリティを優先する、ホンダ・スピリットを象徴しているパーツのひと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

FUEL RETURNLESS SYSTEM

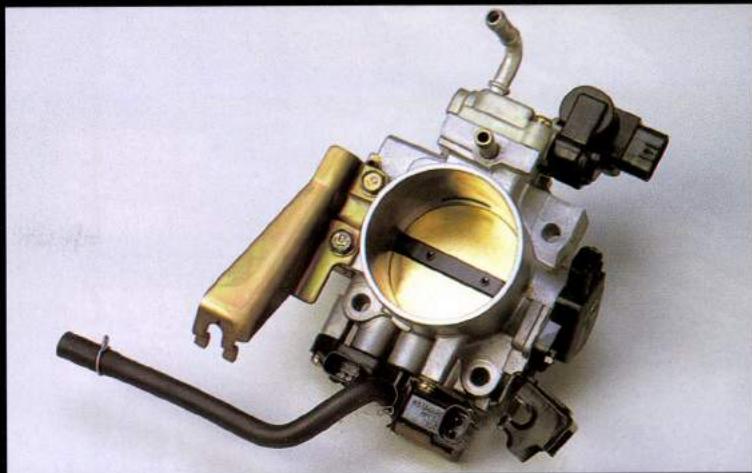
フューエル リターンレス システム

フューエルポンプはフィルター類やセンダーユニット、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はなくなった。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。スロットル径は新型インテ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ことだが、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E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っ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にもの。ホンダのECUではワンドーシ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。カーラーディオの基盤でもこうした対策は見られないで、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る必要はないが、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

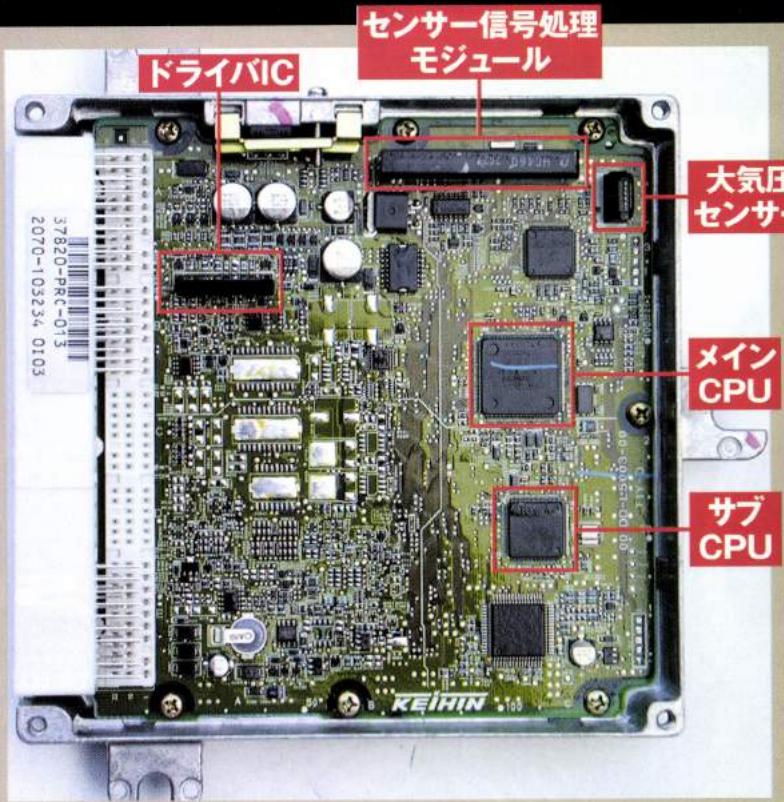
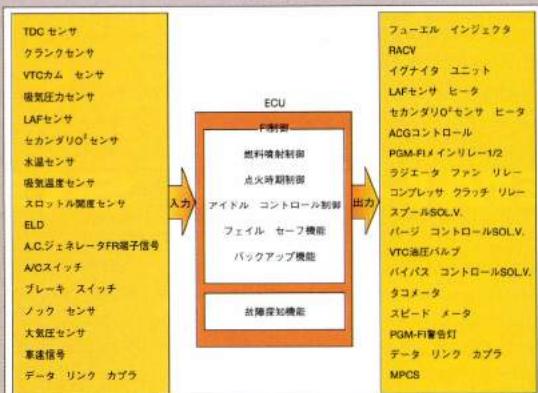
各種センサーからの信号をCPUに処理しやすい信号に加工する。

●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/Mや燃料ポンプなど大電力を必要とするバージョンを作動させるためのIC。

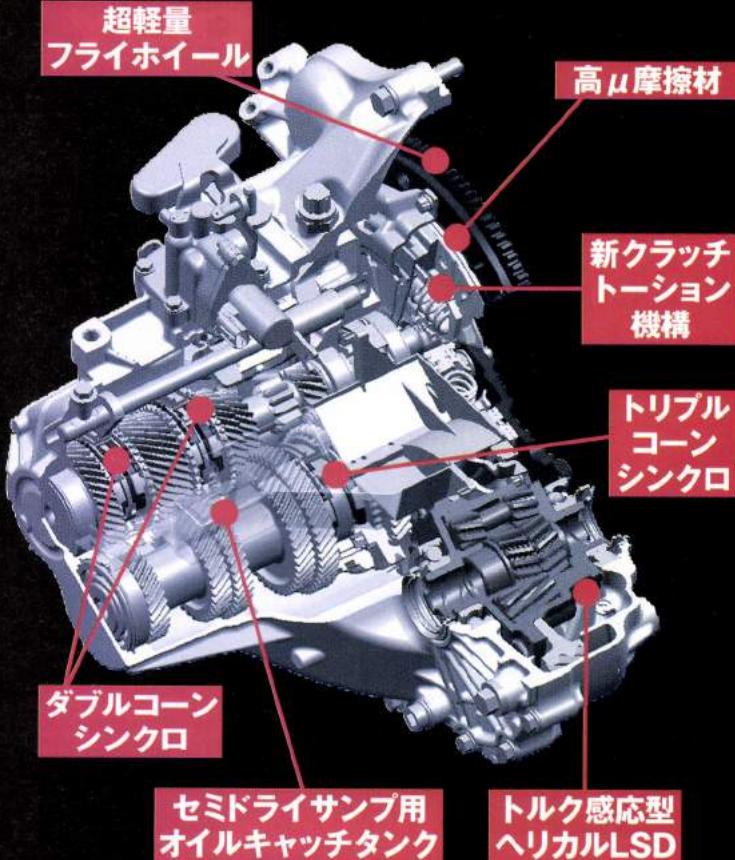


だが、吉田氏の評価はあまり高いものではない。「バルタイ」というのは、さつきの食事の例でいうと、朝食、昼食、夕食という、食べるタイミングの違いだけ。食べる量はカムで決まるので、やはりVTECよりも吉田氏が注目しているのはカムホルダー部分である。VTEC切り替わりポイントのトルクの谷も浅くすることに成功している。むしろ、ヘッドまわりでVTCよりも吉田氏が注目しているのはカムホルダー部分である。

「従来はヘッドと一体の铸造だったが、K20Aはボルト留めの分割式になっています。分割式は一体式よりコストがかかるけど、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型でも十分にあつ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ダー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。ロアブロックはペ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。

「K20Aの最大の特徴は、今までのタイプR用のエンジンと違、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プなのに頭部がフラットになってしまい、ボー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)。

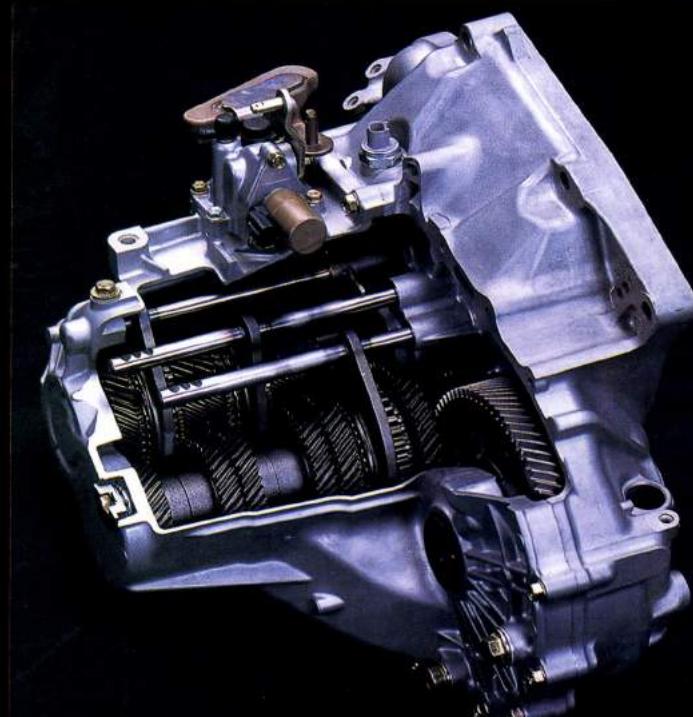
「K20AはF20Cに似ている点も多いけど、共用部品はすごく少ない。例えばロッカーアームは、F20Cの一体式からK20Aは分割式に変わっている。流用すればコスト的に楽なのに……。新型インテグラではベースモデルのI-S用のK20AとタイプR用のK20Aもカムから吸気管までいろいろ違っし。他のメーカーがコストダウンだけを目標にしている中で、こうしたホンダの姿勢は際立っていますね。きっと、変える以上は一步でも前進するというのがホンダ流なんでしょうね」と吉田氏が語る。多くのエンジンに接してきたがゆえに、メカニカルに対する非常にニュートラルな評価基準を持つ吉田氏だが、今回のK20Aエンジンについてはあら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



EP3の特徴的なインバネシフトを実現するために、リンクエ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筋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

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。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ト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。なぜセミなのかな? などといふと、本当のドライサンプのよう

にポンプがあるのでなく、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(図)にオイルを搔き上げ、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グ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。

般的な右回転に逆戻させたことに伴って、ミシ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専用ミッシュョンのテーマは、ファーリングとギアリング、コンパクト化と3つある。

このうち特に苦労の跡が見られるのはファ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ュョンのクルマは、シフトレバーとミッシュョンをダイレクトに結べないので、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ュョンをロッドで結んでいたが、新型タイプRではインバネ

VTEC+VTC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つたK20A。その天井知らずの吹上がりを思う存分味わうにはどうしてもギアリング・フィ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」の追求を標準とする、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だ。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

画期的なインパネシフトを達成できた理由

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のシフトフレールに遜色ない筋度あるシフトに仕上げて
いる（ $3 \rightarrow 2$ 速のシフト荷重はS2000より1kg／f 軽い約5kg／f）。

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を下回りたくない。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。

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が、中身は驚くほど違います。品番を見れば一目瞭然で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りますが、スプリングシートやリテ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いバ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らざるを得ません。



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、パワーはもちろん絶のようない回転感と高い耐久性を実現する。



CONE SYNCHRO

コーンシンクロ



カウンターシャフトの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。リバースには4速のシンクロを流用している。メイン・カウンターシャフトの軸受けもペアリングなので、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。

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。

「それから今回このミッションを実際にバラしてみて分かったことですが、これまでのミッションに比べ、ずい分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スセンサー（リバース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。あらゆる点で進化したMTと言えるのだ。

続られるよう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8400rpmまで回してシフトアップする限り、VTECボアの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、全段マルチコーンシンクロ（リバースは4速のシンクロと兼任）になる。メインシャフトとカウンターシャフトの軸受部もよく見るとローラー＆ボールベアリングが入っていて、さらに各ギアにも二ドームベアリングが入っているので、気温差によるオイル粘度変化によるシフトトイ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。

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プ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ることがない」と吉田氏が言うほどだ。

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60φ・80φ・90φの3種類があります。

ステンレス素材
タイコ座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90φ・100φ・115φの3種類があります。もちろん車検対応です。

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ー・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、日々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だからこそ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 & DUNLOP:JB1.3 60-90φ/
STREAM:RN3 60-90φ/
INTEGRA:DC2.5 60-100φ/
CIVIC:EG6,EK4,9 60-100φ/

PRICE ¥39,800 ★ 基本キット+メインパイプ+リアマフラー

STEP WGN:RF1.3 60-90φ /

*どの製品もボルトオンで簡単取付可能。取付に必要なバ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、安心してお買い求め頂くことができます。

- 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。



EK9-Type REG6
DC2-Type R.
TITANIUM MUFFLER

トップチューブのパワーを瞬時に!
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用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EKG用リアウイング。シックな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

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ュータイプのエアクリーナー。流体力学の結晶ともいえるその内部構造により、空気脈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濃い空気がターボのように送り込まれるため、今まで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。

ORTHA: E11.2/CIVIC: EG4,5,6,8,9/CIVIC: EH1,EJ7/CIVIC: EK3,4,5,8,9/
CR-X: EG1,2,EJ4/INTEGRA: DC1,2,DB6,7,8,9,SJ,EK3,BAB,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: RF1,2,3,4,5/CR-V: RD1,2/AVANCIE: TA1,2/STREAM: RN1,2,3,4/
INTEGRA R: DC2,5,DB8/PRELUDE: BA8,9,BB1,4,5,6,7,8/ACCORD: CD3,4,5,6/
TREORE: CF3,4,5,CL1,2,3

KIT PRICE ¥21,800



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。

*この発売記念セールは、トップチューブ店頭での直接販売または当社ウェブサイトのみの限定販売となっています。また電話・FAX・電子メールにて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

通信販売専用についてのご案内 日本国全国一律 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 ●零1000シフトノブ 5,000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。

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などの
パワーアップは望めないが改善するポイントは残っている
マフラー・エキマニ・エアクリなど交換や
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	エアクリーナー	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。



新型 = 2000年9月～
EK = 1995年9月～
EG = 1991年9月～
EF = 1987年8月～

ENGINE TUNING
KNOW-HOW

B16A/B

エンジン チューニング ハウハウ

Photos/
Akira Takahashi
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んだろう
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分けしていないので御了承願いたい

マフラー・エアクリーナー! エキマニが第一段階

PART 1 Normal A-spiration 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

吸排気系で交換するのは、マフラー、エアクリーナー、エキマニがメインだが、どち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が、そもそもいかないのでひとつひとつやっていこう。その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SI-R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十パンチング十グラスウールと消音の考え方方が違うので、明らかに排気の抜けが良くなり、サウンドもクリ

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、その後がヘッドチューン、ハード系がB18C純正アフターの強化タイプの腰下バーツを使った排気量アップ、B18Cの中古やり、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(吸気量アップ)、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つたものとなる。

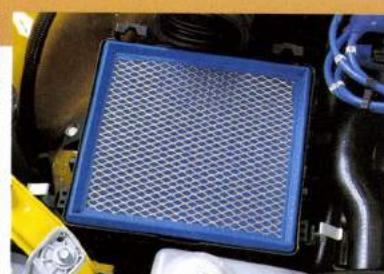
B16A/Bの場合、ストリートor峠・サーキット問わず、吸排気系チューンでやる内容はまず変わらない。



エキゾーストマニホールド



サクションパイプ同時交換型エアクリー



エアクリーナー



スポーツマフラー

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が必要とし、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)。

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。

手軽さでいいたら圧倒的にラクなのが純正交換タイプのエアクリーナー。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)。

シビック・タイプR

エンジン型式	98spec.(EK9)	シビックSiR II (EK4)
ボア×	B16B	B16A
ストローク(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	185/6200	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(熱価)	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
インタークマニホールド	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マフラーバイパス径(mm)	57.2	48.6~50.8
テールパイプ径(mm)	76	76
インタークバルブ径(mm)	33×2(マージン厚0.5mm減、細軽量化による軽量化)	33×2
エキゾーストバルブ径(mm)	28×2	28×2
バルブフリップ量・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°

シビックSiR II (EK4)

B16A	81.0×77.4
ボア×	1595
ストローク(mm)	10.4
排気量(cc)	170/7800
圧縮比	16.0/7300
最大出力・ネット値ps/rpm	115.99
最大トルク・ネット値kg-m/rpm	106.58
リッター当たり出力(ps/rpm)	5760~6000
VTEC切り替わり回転数(rpm)	5920~6160
最大許容回転数(rpm)	8400
スパークプラグ(熱価)	7番プラチナ
スロットルボア径(mm)	62
インタークマニホールド	シングルポート
エアインテーク径(mm)	70
EXマフラーバイパス径(mm)	57.2
テールパイプ径(mm)	48.6~50.8
インタークバルブ径(mm)	76
エキゾーストバルブ径(mm)	33×2
バルブフリップ量・高速側IN/EX(mm)	10.7/9.4
バルブタイミング・高速側IN(deg)	開BTDC15°/閉ABDC45°
バルブタイミング・高速側EX(deg)	開BBDC40°/閉ATDC5°



185ps/8200rpm 16.3kg-m/7500rpm



170ps/7800rpm 16.0kg-m/7300rpm

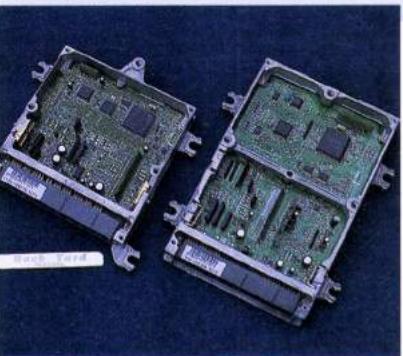
EG6やEK4に搭載されるB16Aは、名機と言われるZC型の後継エンジン。EG6搭載時にNAでリッター当たり100psを超えていた。アフターパーツもEK9と互換性が多い。

「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ーナーに交換すると以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、サクションバイパス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。

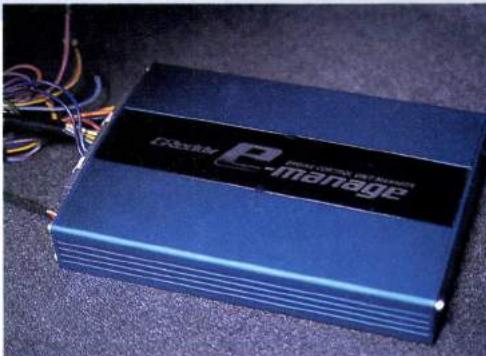


吸排気系だけでもコンピュータをやると断然に違う



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。



POWER FC (フルコン)

POWER FCは市販の状態からデータが変更されているので、いわゆるポン付けでも効果はある。しかし、データを何度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してもらった方がフィーリングも抜群にいい。



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ての燃調・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。

アで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、メインバンプは60kgくらいまでにしておこう。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。そこらへんを考慮すると60kgで十分。つるツルスケートにしてテールのデザインで選んでしまいがちだが、重要なのはメインバイパスなので注意しよう。

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）これがバワーハップ）が、純正エアクリーナーはあくまで過性能を重視しているので、排気効率アップ分の吸気量を満足を吸えない。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」を選ぶなら純正交換型、吸気効率重視で選ぶなら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、ゴミ吸引込みの心配は無用だろう。

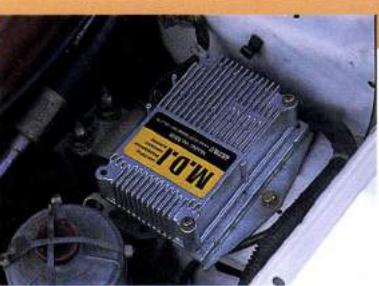
大事なのは、いかに冷たい空気を吸わせるかだ。ムキ出し型は基本的に純正のエアクリーナーボックスとレギュレーター（エアクリーナーポックス手前の消音室）を取り扱うタイプが多いが、そうするとどうしてもエンジンルーム内の熱気を吸つてしまふ。空気は熱くなればなるほど空気密度が薄くなつて、空気を吸わせることが大事なのだ。これに主眼点を置いたのがHKSの「レーシングサクション」や無限の「エアクリーナー＆ボックス」で、両者ともフロントフェンダーあたりからダクトを引いたりして、できるだけ冷たい空気を吸わせることが大事なのだ。これに主眼点を置いたのがHKSの「レーシングサクション」や無限の「エアクリーナー＆ボックス」で、両者ともフロントフェンダーあたりからダクトを引いたりして、できるだけ冷たい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。

トルクやレスポンスのアップを狙うという意味では、サクションバイパスを純正の樹脂製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が悪くなるが、アフターのチャンバータイプに交換するものが現在では主流。チャンバーがあることの間に広まつた定番アイテムである。NA車の「パワーチャンバー」は今やVTEC乗り



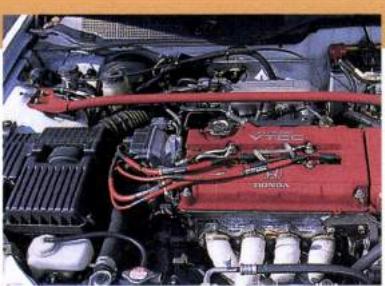
VTECコントローラー

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（写真はアペックスのV-AFC）。



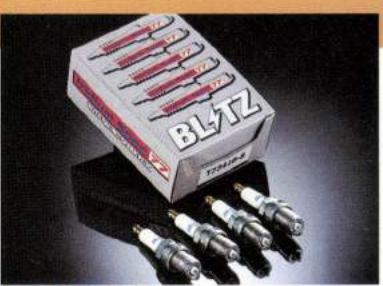
点火力アップパーツ

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うが、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も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ようなら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(バルブの踊り)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JUIN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ブタイミングを合わせればいい(写真はスプーン製)。

コンピュータには、データを書き替え済みでボ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う「現車合わせ」がいい。燃料や点火時期をA/F計やノックセンサーを見な

インマニ、エキマニとの形状合わせも重要。
インマニ側ボートはヘッド側ボートより小さくて急に流路が広くなってしまい、流速が遅くなってしまう。また、エキマニ側ボー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。これらのボート形状を合わせて、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のプロフィー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、峰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、ビーキーな特性になるので制限切れが必要だ(写真はフツー型)。



バ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表わすと低いが、それ以上に大事なのはフーリング面。吹け上がり、レスポンスと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ンプルで是定番と言えるだろう。エキマニは一般的に、4-1-1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涉がなくなつて、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、エキマニに対するショットペドメーターのアプローチが違い、4-1でも集合部までの長さを取つて低速トルクを稼いだり、ヘッドから出てくるバイブレーションを1.6mなら42.5kg、1.8mなら45kg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があるので、ショットペドメーター相談して決めた方が間違いない。

吸排気チューンがひとつおり済んだら、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 Fangcket 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、ヘッドの修正面研削（プロック側接触面の「凸面を取ること」と燃焼室加工で調整することになる。

ヘッドチーフで大きく変わる出力特性

がらセッティングしてもらつた方が、はるかにフィーリングは良くなる。現車合わせは、トラストのeマネージなどのサブコン、HKSのFコン、VブロやアベックスのパワーFC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。

ここまで吸排気+CPUチューンで、だいたい10~15ps(+)はパワーアップしている。何だか少ないよう思えるが、数字以上にフィーリングは良くなっているので、速くなつたことを体感できるハズだ。



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、インマニでも長いB18C純正サージターンに交換すると、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

吸排気+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、キットごと交換とかにした方がコストも抑えられる(写真は戸田製)。

エンジンレスポンスを さらにシャープにする



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。ショット uppとよく相談したい(写真はホンダツインカム製)。

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と「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ワーカス（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こと通り。とはいってもVTEC+キャブと聞くと何だかヘンな組み合わせの



(写真左) SSワールクスのB16A用FCRキャブレーター・キットは25万円。アルミ削り出しアダプター、インシユレーター、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&B7型やハチロクのG4型などで使われるスポーツキャブレーター。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。

オーバーホールついでの腰下チューンング

そろそろB16A／Bでも長い距離を走つて
いるクルマも多いハズ。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、
クラシック、ブロッカ、メタルほか）だけはし
っかりやつておいた方がいい。この時点では、
純正バーツを使ったオーバーホールついでの
精密組み立てということになるだろう。

オーバーホールついでに
腰下チューニング

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、リテナーなどまでひっくり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、吸け上がり、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ィーリングアップしているだろう。

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ューターでひとつひとつ削っていく。

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、インテルのカム（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ィールに



タイプRエンジンは職人の手作業によるボ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ューターでひとつひとつ削っていく。

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内の研磨を行なう。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、表面のバリー鉄物の「す」をなくしていくことで、ノックング（ブレイギニッション）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量・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、少しざらつきを残すのが常識。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ため、ツルツルにした方がいい。



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、プロックは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へエ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、鋳造ピストン、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で、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BのB18C）。



大容量ラジエター

㈱派、サーキット派はラジエター容量アップが絶対条件。アフターのラジエ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(写真はエヌブリ製)。

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を付けると油圧が掛からなくなってしまう、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(写真はスピリットZEEK9)。



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）。

とりあえずの
ラジコナタ

EK型のラジエーターは容量が少ない。街乗りオーナ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ターキャップで沸点を上げることで対処したい(写真は無限製、開弁圧1.3kg/cm²。純正は1.1kg/cm²)。

B16系は
冷却に気を遣おう



HONDA B16A/B ENGINE TUNING KNOW-HOW



エンジンチューニングノウハウ

ターボとの相性が抜群にいいのが ホンダVTECエンジン

PART 2
TURBO
チューン編

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つたVTEC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が出来て、あるオナーの「VTECにターボは付くのか」という依頼から始まつた。その時に付けたタービンはギャレットの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($0 \cdot 4 \text{ kg/cm}^2$)を掛けてもパワーの出方が全然違つていただけ。4A-Gは力尽る前もパワーがかなりアップし、VTECに入つてからはさらに伸びた。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などのタービンを装着したが、やはりパワーは圧倒的だつた。ここからVTECターボは始まり、タービン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ターボにこだわつた理由は、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種類ものリーズナブルなキットをリースしている。しかも、アクチュエ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気を利用しても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すというのだ。キット設定されているタービンで言うと、このあたりは好みで選んでもいいだろう。

トップフューエルがバイオニアとなつたVTEC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が出来て、あるオナーの「VTECにターボは付くのか」という依頼から始まつた。その時に付けたタービンはギャレットの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($0 \cdot 4 \text{ kg/cm}^2$)を掛けてもパワーの出方が全然違つていただけ。4A-Gは力尽る前もパワーがかなりアップし、VTECに入つてからはさらに伸びた。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などのタービンを装着したが、やはりパワーは圧倒的だつた。ここからVTECターボは始まり、タービン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ターボにこだわつた理由は、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種類ものリーズナブルなキットをリースしている。しかも、アクチュエ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くない。

GTR2510はHKSのGTR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 $0 \cdot 4 \text{ kg/cm}^2$ で約300~320psを発生する。GTR2510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つれてくるから、ストリートはもちろん、ミニサーキットでもガングン使える。

GTR2530はGTR2510のワンサイズ

上のアクチュエータービンだが、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、前置きインタークーラー装着、インジェクターアップなどが必要だが、 $0 \cdot 9 \text{ kg/cm}^2$

まで掛けられて約330psを発揮

するGTR2530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。こちらもス

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、上でのバンチしかなさそうだが、意外に

も中回転の4000~4500回転からラフ

スタートが掛かる。「高回転でのバンチはターボの

それで、VTECに入ってからのパワーの出

方は2段口ケット」とトップ。ゼロヨンもS

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GTR2835やGTR30

37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は言うまでもない。



大容量インジェクター



電子式ブーストコントローラー



コンピューター(サブコン・フルコン)



メイン系の太いマフラー

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マイ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IC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、インターフーラー装着ならば、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

GT2510キットも装着に必要なバ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、インターフーラー、サブコンか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、これでだいたい容量上限。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、ショットバーツの構成。このタービンのサイズはGTタービンで言うとGT2835～GT3037の中間くらいで、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かフルコンが必要。キット価格は34万8000円。

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バ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、フラットナ+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。

さて、実際の装着に当たっては、NAエンジン同様、確かなバーツセットアップとセッティングがモノを言う。特にK26などの比較的大きいタービンを装着する際には、排気系統全体の排気効率の善し悪しでパワー特性が大きく変わってしまう。特にワンオフ製作となるフロントパイプの形状（ストレートか曲げが多い）だけでもパワーの数値が恐ろしく違ってくる。また、コンピュータセッティングもサブコンやフルコンを使うことになるが、これらはどれだけのVTECターボのノウハ

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



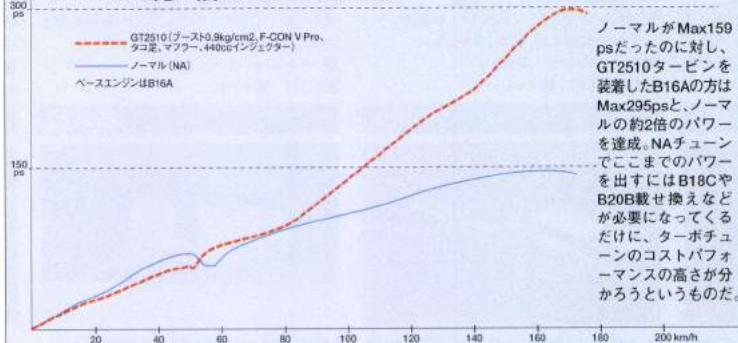
B16A/BはNAの中でもかなり圧縮比が高い方で、そのままハイブーストを掛けると間違いなくノックキングを起こし、エンジンブローとなる。そこで、ターボ同様に高いブーストを掛ける場合は圧縮比を落とすことになる。三重トップの基準で言うと、GT2510でブースト0.4kg/cm²までなら圧縮比ノーマルでOK。ただこれでは宝の持ち腐れで、これ以上のブーストを掛けこそ本領を発揮する。三重トップの2.6mm厚と3.0mm厚のガスケットを使い、圧縮比は高い方で9.4、低い方で8.5に落としている。基本的にB16Aなら2.6mm、B16Bなら3.0mmを使う。

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、エアクリーナーを採用しているという。スロットル、サージターナーはノーマルで容量的には問題ない。5.00psを超えるようなら大容量タイプにしないとツライそうだ。ヘッドチューニングでは、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で、やらないでいい。ただ、ラジエターやO/Cなどの冷却系はやつてほしいという。前置きI/Cを装着するならおさらだ。水温は夏場で95℃、冬場で90℃くらいだが、特に問題はないとのこと。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。

とにかく、ハイパワーを安く楽しめるのがシヨップに依頼しよう。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。

B16Aで約2倍のパワーを達成!



点火系パーツ

ターボの場合は圧縮圧力が高まるので、HKSのツインバー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。



前置きインターフーラー

GT2510の0.4kg/cm²仕様なら、インターフ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、少しミ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だそうだが、インターフ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、トル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、チタン製やステンレスの薄型のも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
■6万5800円 ■エッチ・ケー・エス

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

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し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

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

MUGEN

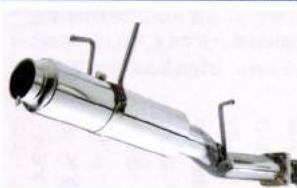


SPORTS EXHAUST SYSTEM EK EG

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

A'PEXi



隼 EK

独自のメガホン構造が優れた排気効率を発揮し、トルク&レスポンスのアップを果たす。

■ステンレス製 ■メイン60φ、テール90φ
■7万2000円 ■アベックス

A'PEXi



ハイブリッドメガホン EK EG

高消音性能が特徴で、静虜性と排気効率を高层次でバランス。■セミステンレス

■メイン54φ、テール60φ
■6万円 ■アベックス

A'PEXi



N1 マフラー 新 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

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80φ、テール102φ
■6万2000円／5万9000円 (EG6) ■トラスト

HKS



スーパードラッガー EK EG

迫力のドラング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

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。■ステンレス製
■メイン60φ、テール75φ～95φ ■6万2000円～9万5000円 ■ホンダツインカム

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

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

BLITZ



リアライズTT EK EG

適度なタメと突き放ける音質を実現。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

BLITZ



ニュルスペックマフラー EK

低中速域のトルクをアップし、中高速域でのヌケを確保する。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

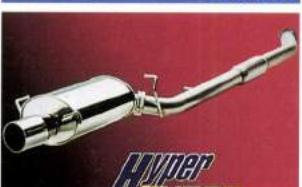
tanabe



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。■ステンレス製 ■メイン60φ、テール90φ/100φ (EK9) ■6万3000円 ■タナベ

tanabe



スーパー・メダリオン ハイバースペック 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

柿本改



HYPYER 2000 FULL MEGA N1+Single EK EG

ストレート構造の採用により排気効率を高める。

■ステンレス製 ■メイン60φ、テール115φ
■6万5900円 ■カキモトレーシング



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 ■カキモトレーシング

M&M HONDA



MM2001 EXチタン 新型 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

5ZIGEN



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

5ZIGEN



BORDER III EK EG EF

ピ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

5ZIGEN



ROCKET MUFFLER 2000

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

RS★R



EXMAG GT II EK EG

排気効率を重視し、トルク、レスポンス、ヌケを高めます。
■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

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



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 60.5 φ、テール 90 φ
■5万6000円 ■藤壺技研工業



BORDER RACING EK EG
競技専用に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 60.5 φ、テール 60.5 φ
■8万2000円 ■ディジョンカーズ



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 60.5 φ、テール 90 φ
■7万3000円 ■ディジョンカーズ



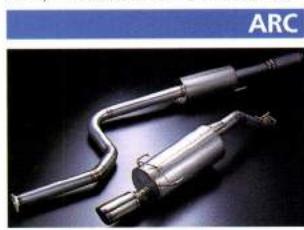
SUPER BORDER CANNON BALL EK EG
全域においてピークパワーとレスポンスを向上。
■セミステンレス ■メイン 60.5 φ、テール 115 φ
■6万8000円 ■ディジョンカーズ



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 50.8 φ / 60.5 φ、
テール 60.5 φ ■6万8000円 / 6万5000円
(EF) ■ディジョンカーズ



ワンオフマフラー 新型 EK EG EF
車両を持ち込んでの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



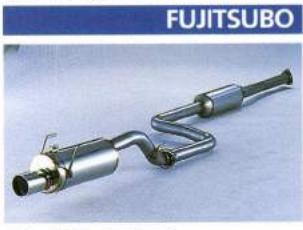
チタンサイレンサー EK
軽量化に大きく貢献しながら、耐久性も向上させた高性能マフラーだ。■チタン製 ■メイン 60 φ、テール 89 φ ■24万8000円
■エー・アール・シーインダーナショナル



アイ・レーシングJAPAN EK
材質を3種類、形状を2種類(テール 80 φ / 100 φ)から選択可能。
■選択可 ■メイン 60.5 φ ■2万7000円 ~ 9万5000円 ■アイ・レーシングJAPAN



レガリスト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 60.5 φ、テール 90 φ
■7万5000円 ■藤壺技研工業



RM-01A EK EG
競技車専用に開発された軽量マフラーだ。
■ステンレス製
■メイン 60.5 φ、テール 89 φ
■7万円 ■藤壺技研工業



60 φセンター出しマフラー EK
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 60 φ、テール 60 φ
■2万9800円 ■グランドスラムGT-R



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。
■スチール製 ■メイン 60 φ、テール 60 φ
■9万円 ■カサマレーシングサービス



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 60 φ、テール 90 φ
■1万9800円 ■エム・ツー販売



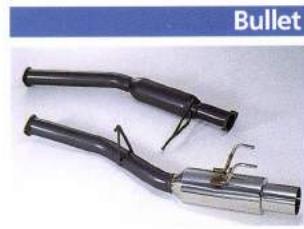
DANGAN EK
爆音で高回転域重視のストレート構造マフラー。触媒後交換タイプ。
■セミステンレス ■メイン 60 φ、テール 90 φ
■2万7800円 ■エム・ツー販売



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 × 2 φ、テール 90 × 2 φ
■7万3000円 ■エスティ.メイ



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 60 φ、テール 60 φ ■4万8000円 / 5万3000円 (EK9)
■ジェイズコーポレーション



Spartan 501S EK EG
戦闘的なフォルムの小径端型サイレンサー採用。■セミステンレス
■メイン 50.8 / 60 φ (EK9)、テール 90 φ
■5万5000円 ■ジェイアイシー



スケエアダブルスポーツマフラー 新型 EK EG
エアロ装着時もスタイリッシュなリニアビューを演出する。■セミステンレス ■メイン 50 φ、テール 89 × 78 × 2 φ ■5万8000円
■5万5000円 ■ケーファクトリー



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 60 φ、テール 100 φ
■6万4000円 ■ケージェーム



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 60 φ、テール 60 φ
■12万円 ■グランドスラムGT-R



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 60.5 φ、テール 101.6 φ
■5万3000円 ■SPEED



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 60 φ、テール 85 φ ■3万8000円
■Dangun Racing.com



スリップオンサイレンサー EK EG
ボ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 50 φ、テール 50 φ
■3万5000円 ■シグナルオート



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ponsがアップする。
■ステンレス製 ■メイン 60.5 φ、テール 75 φ
■18万円 ■ジェイズコーポレーション



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 60 φ、テール 100 φ ■5万8000円 / 6万3000円 (EK9)
■ジェイズコーポレーション



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 60 φ、テール 90 φ
■11万8000円 ■テクノプロスピリット



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 60 φ、テール 100 φ
■5万8000円 ■テクノプロスピリット



マフラー 新型 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 50 φ / 60 φ、テール 100 φ
■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



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 60 φ、テール 100 φ
■3万9000円 ■テクニカスポーツ



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 60 φ、テール 100 φ
■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ぐるぐる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

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

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

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
ヘンダーカーブを採用したりビ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

RGO

スリップオンマフラー ■EK ■EG ■EF
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

RGO

フルEXシステム ■EK ■EG ■EF
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

SHEEP DOG

VRS CS ■EK
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 ■プロロフ

Rocket Dancer

パワーテール ■EK ■EG
NA車のパワー&トルクアップを目指して開発された。■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。スポーティサウンドを演出。
■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

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数の時にパワーを発揮する。■スチール製
■パイプ径43.5→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(EK9)
■7万7000円~8万9500円 ■無限

M&M HONDA MM2001ステンEXパンテージ ■EK ■EG
断熱テープ付きで他のバ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

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) ■ホンダソインカム

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。
■ステンレス製 ■パイプ径42.7→45→54φ/45→50.8→60.5φ(EK9)、4→2→1タイプ
■8万8000円/9万5000円(EK9) ■アペックス

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) ■藤谷技研工業

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。スマーズな排気を促す。■ステンレス製 ■パイプ径45φ/42.7φ(EF3.2)、4→2→1/4→1(EK9)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

EXHAUST MANIFOLD



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マニホールド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マニホールド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マニホールド 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42.7φ、
4→2→1タイプ ■5万9800円 ■オート・アドバンス
■ジェイズコーポレーション



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マニホールド 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ールド 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
■テクノプロスピリット



BLOOD-R EXマニホールド EK EG
排気効率をアップしてくれるローブライスエキマニ。
■ステンレス製 ■パイプ径42.7→50.8φ (→60φ EK9)、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け上がりを実現。
■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マニホールド 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)
■マキシムワールズ



Back Yard SPECIAL ステンレス製4-1タコ足 EK
ビーグ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→2→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42φ、4→2→1タイプ
■7万8000円 ■Fast Beat Products



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50φ／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 ■カキモトレーシング



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、
スチールをクリーンに保つ。
■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。遮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。遮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バスする。
■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。ボリュレタントルボ製。

■1万6800円 ■エッチ・ケー・エス

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、冷えたリ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

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もの。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

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

SARD



Sports EX+

EK EG

ステンレス吸入口を採用し、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

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。レーシングな吸気サウンドも魅力。

■2万3800円 ■ブリッツ

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、内部にいくつにな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 ■アペックス

GRACER



AIRINX 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

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。

■2万2000円
■ホンダツインカム

K&N



FILTER RAM CHARGER

新規 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

K&N



FILTER HYPER CHARGER

新型 EK

バフアルミ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

K&N



FILTER CHARGER

新規 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

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

J'S RACING



つちのこチャンバー

新規 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

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。クリーナーと一緒に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
■エー・アール・シーインターナショナル

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、必要な量のエアを供給する。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 ■エー・アール・シーインターナショナル

Back Yard SPECIAL



スーパークリーナー

EK

新しい発想により、クリーナー部分をエンジンルームの外に移動。クールなリ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

優れた過性能と大きな過面積で、ボ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

NAエンジンをターゲットに開発された、新しいエアインテーク。エアー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

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

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気効率を実現。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

エアフ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ナビティを実現。

■3万9800円 ■シャフトモータースポーツ

HKS



スーパークリーナー

EK EG EF

吸入効率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 ■エッヂ・ケー・エス

FORZA



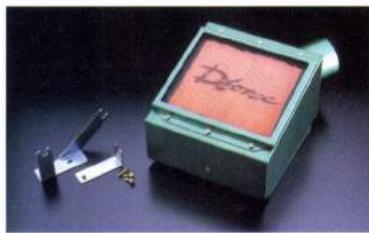
純正交換タイプエアクリーナー

純 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 ■エフティー

D force



サクションBOX

EK EG

全回転域においてエンジ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

新型 EK EG EF

スクリュー型のクリーナー、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 ■トップチューエル

ZERO-1000



AIR SURGE TANK

新型 EK EG EF

空気の密度を上げるインダクションボンド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た作られたサージタンク。

■18万5000円 ■トップチューエル

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。シャンダイで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



SPOON SPORTS



ダイレクトエアフローバイブ

EK

同社が以前よりチームで使用していたエアフローバイブを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



パワーアップインテーク エアクリーナー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



パワーア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、高い吸入効率を発揮する。

■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るが、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コントローラーも紹介。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コマンダー

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コマンダー（3万5000円）により、車内でのCPUセッティングが変更可能。■9万8000円 ■アペクス



GRddy 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
■トレス



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。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.

ブリミットを上昇、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できる。■12万円 ■ムゲン



CRUISE DaiちゃんSPLパワーFC

ブリティッシュ走行から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

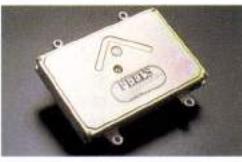
エンジンチューニングやチューニングパース取り付けに対応し、燃料マップ、点火マップ、スピードリミッター、ブリミットを変更した仕様。■8万円 ■M&M HONDA



アクストスポーツ N1コンピューター

燃調、VTEC切り替えポイント、ブリミットを変更したコンピュータ。

■9万8000円～
■アクストスポーツ



FEEL'S スポーツ・ログラムドコンピューター

フィー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



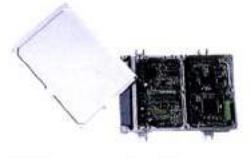
SARD ANALYSE

燃料マップ、点火マップ、ブリミットの変更や、スピードリミッターの解除が可能なコンピュータ。写真は他車種用。■8万円 ■サード



BLOOD-R BR CPU

VTEC切り替えポイント変更や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

燃料噴射調整、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

燃調VTEC切り替えポイント5250rpm、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・スピリット



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なり、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



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＆ワーニング機能付き。■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 ■アペクス



GRddy 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 ■トレス



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） ■エフイーティー



BILLION VFC-Pro

電動ファンの始動温度を50°C～100°Cの間で1°C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 ■オーワーク

B16A/BのようなNAはエンジン内部に手を加えても、ターボチューンな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、インテルバ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



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2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、鍛造ビスツンをセット。
■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+f DRAG-PRO B16A・B16B 2000cc KIT **EK EG EF**
2000ccに排気量アップ。低速からの全裕のトルクが魅力。ピストン、コンロッド、クラランクのセット。
■37万8000円 ■トップフューエル



+f B16A・B16B 1800cc KIT **EK EG EF**
排気量1796cc、最高出力200ps。ピストン、コンロッド、クラランクがセット。
■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。グランク、鍛造ピストン、I面コンロッドのセット。
■B16A用 36万円/B16B用 60万円 ■ジュン・マシンショップ



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、ボ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 **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 ハイパワープロフィールカムシャフト **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**
カムIN/EXとバルブスプリングがセットのSTAGE1、さらにリテナーがセットのSTAGE2を設定。
■4万8000円(1本)
■ジュン・マシンショップ



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・マシンショップ



KR ハイカムセット **EK EG EF**
用途に合わせたプロファイルを設定。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&ブーリー **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**
バルタイを土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ブーリー **EK EG EF**
超超シラルミンA7075材使用。目標によりクランク角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、ノーマル位置から土30°の範囲で調整可能。
■1万6000円(1個)
■ジュン・マシンショップ



SS WORK'S アルミ削り出しスライドカムブーリー **EK EG EF**
オールアルミ製の削り出し。調整幅が大きいため使いやすい。
■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



PSI ハイコンプレスビストンキット **EK EG EF**
高圧縮比を実現するハイコンプレスشن。ZCエンジン用設定あり。
■7万2000円
■パワーサービスマス



TODA POWER ハイパワープロフィール鍛造ビストンKIT **EK EG EF**
3000psiで製作される鍛造ビストン。ボア81mm/81.25mm/81.5mm/82mmあり。
■16万円
■戸田レーシング
■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ラコンプレスビストンキット。
■13万2000円
■戸田レーシング



JUN スーパービストンキット **EK EG EF**
コスワース社との技術提携で開発した鍛造ビストン。B16A、B16B用あり。
■13万2000円
■ジュン・マシンショップ



CRUISE DaiちゃんフルブーストビストンKIT **EK**
ボアサイズ81.25mmのターボ用ロコングビストン。600psオーバーにも対応。
■14万円
■CRUISE



FEEL'S ハイコンプレスビストン **EK EG EF**
高い圧縮比により出力&トルクアップを実現。SPBビストン(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

EK
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



JUN コネクティングロッド

EK EG EF
鋳造素材から絶削り出し加工で製作。I面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

CON'ROD



SPOON SPORTS コネクティングロッドASSY

EK
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

EK EG EF
シリンダー上部をウェットライナー方式に変更し、熱変形やノックを防ぐ。
■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

EK EG EF
高熱時のフ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 ■トップフューエル



SPOON SPORTS ブロックプレース

EK
ブロック下部を一本構造とすることで1万1000rpmを許容する。B16B用。
■24万円
■スプーン

PULLY



SS WORK'S アルミ削り出しクラククブーリー

EK EG EF
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

SPOON SPORTS ロッカーアームセット

EK EG EF
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

EK EG EF
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

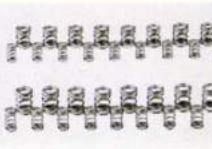
SPOON SPORTS ウエストバーレブセット

EK EG EF
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

EK EG EF
低レートのため中回転域でのトルク性能と高い追従性を誇る。
■4万4000円
■スプーン



MUGEN VALVE SPRING SET

EK EG
N1用ECUによって引き上げられたレブリミット対応品。レース専用品。
■EK9 4万6000円／EK4・EG6 4万円 ■無限

VALVE



SS WORK'S チタニウムバルブリテナー

EK EG EF
チタン合金材を使用して強度を保ちながら純正より40%軽量に仕上げている。
■4万4000円
■ジュン・マシンショップ

TIMING BELT

TIMING BELT



PSI バルブスプリングキット

EK EG EF
ダブルスプリングタイプ。CART用と同じ素材を使用。ZCエンジン用(3万2000円)設定あり。
■4万2000円
■パワーサービススマズ



TODA POWER 強化バルブスプリング

EK EG EF
フリクションを抑え、高回転域ではサージングを防ぐ。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

EK EG EF
サージングの限界を高め、バルブ追従性を高める。
■3万8000円
■テクニカスポーツ



JUN チタニウムバルブリテナー

EK EG EF
チタン合金材を使用して強度を保ちながら純正より40%軽量に仕上げている。
■4万4000円
■ジュン・マシンショップ

HEAD GASKET



A'PEXI メタルヘッドガスケット

EK EG
均一な面圧分布を形成してスリーブ下障を防ぐ。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

EK EG
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

EK EG
B16A用は1ピースの0.4mm厚。B16B用は0.45mm+0.47mmの2ピースビーム接合。
■B16A用 9000円／B16B用 1万2000円 ■スプーン



MUGEN METAL HEAD GASKET

EK
スリーブに近い位置にレ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

EK EG EF
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



SERGEANT ビッグスロットル

EK EG EF
吸気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
■グランドスラムGT-R



A-SPORTS ビッグスロットルボディ

EK EG
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

EK EG
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

EG
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

EK EG
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



SS WORK'S FCR キャブkit

EK EG EF
各気筒ごとに独立したスロットルを備え、吸気干涉を防止。インジェクタノズルレス。■24万5000円／ZC用 24万円 ■戸田レーシング



SS WORK'S スポーツインジェクションkit

EK EG EF
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。
■25万5000円
■SS WORK'S



SPOON SPORTS ベンチュリープレート

EK EG EF
シリンダーへ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

EG
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ト



Techno Pro Spirit ビッグスロットル

EK EG EF
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ト

**+F WASTE GATE TYPE BOLT ON TURBO KIT****EK EG EF**

B16B、B16A、ZC、D15Bすべてに対応するウエストゲートタイプ。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**■カムード****Revolution ターボKit****EK EG**

NA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 ターピングキット****EK**

AX53B60-P18、エキマニ、フロントバイパス、インターフーラーなどがセット。インターフーラースタータ(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向上。

■2500円(1個)**■オーエール****THROTTLE****EK EG EF**

ノーマルバージ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**■オーエール****SPOON SPORTS アルミオイルパン****EK**

オイル容量は6600cc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**

オイルの偏りを防ぐバッフルプレート入り。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フーラーキット。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、サクション、パワーフロー別途必要。

■34万8000円 ■トップフューエル**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剥がれを防止。B16系用。

■2万6000円**■スプーン****PSI オイルパン****EK EG EF**

バッフルプレートを追加してオイル偏りを防止。油温計アダプター付き。B16系用。

■4万9000円**■パワーサービススマズ****J'S RACING SPLオイルパン****EK EG EF**

オイルの偏りやエア飲みを防止。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**

高い横Gを受けたときのオイルの偏りを防止。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**

純正品にバッフルプレートを追加してエア飲みを防止。B16B用。

■2万6000円**■スプーン****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発揮しレスポンスアップ。

■1万9500円**■オーイーアール****M&M HONDA コレクターハンクBOX****EK EG EF**

燃料ポンプとコレクターハンクをアルミボックス内に配置。偏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キット****新型 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****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.****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 スパークバフオーマー****EK EG EF**

ケブラー強化ファイバーガラスを使用したアース付きブレーカコード。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**

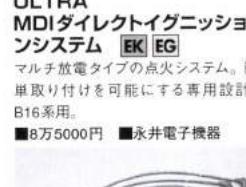
燃料ホースに巻き付けるだけで燃料の分子構造を変化させて燃費やパワーを向上。

■9800円(2本組)1万4800円**■ツーフィット****DC SPORTS フューエルレール****EK EG EF**

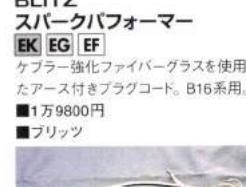
内径11φでチューンド、ノーマルエンジン対応。ドレスアップ効果も高い。

■2万7800円**■Fast Beat Products****OER パキュームタンク****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ブレーキコード****EK EG EF**

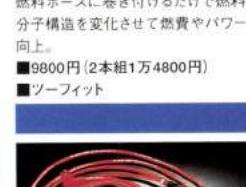
フォーミュラカーと同じスペックのコードを使用。B16系用。

■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帶電を防ぎ、スムーズに電気を流す。B16系用。

■1万8000円**■グランドスラムGT-R****MSD 点火チューニングキット****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。アー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 シリコンワープラグコード****EK EG EF**

導電性の高い銅芯線と車種別設定の巻き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A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を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

真正アース線を強化。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
フラスパークプラグ

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、外部電極をテーパー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系にインテルのB1BCを載せ換える際に必要となる変換コネクター。

■3万8000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

SPOON SPORTS
オイルフィラーキャップ

EK EG EF

純正フィラ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ラーキャップ。

■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

■ジェイス・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炎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
スパークプラグプラチナX

EK EG EF

V字型電極とプ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

SS WORK'S
アルミ削り出しオイルフィラーキャップ

EK EG EF

アルミ素材(7075材)から削り出し製作。SS WORK'S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。ブルーとシルバーの2色。

■5800円

■サード



BLITZ レーシングオイルフィラーキャップ

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

GRddy
Oil Filler Cap

EK EG EF

グレッディのロゴ入りフィラーキャップ。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ラーキャップ

EK EG EF

アルミ合金の純削り出し。表面にはバーナルマイト処理を施す。

■5800円

■エッチ・ケー・エス

FEEL'S
オイルフィラーキャップ

EK EG EF

サーキット走行などのフィラ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

アルミの採用により割れなどのトラブルを防止。ドレスアップ効果も高い。

■ボリッシュ 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ラーキャップ。

■6000円

■テクニカスポーツ

5ZIGEN
5ZR OIL FILLER CAP

EK EG EF

5ZIGENロゴがあし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

■デジジョンカーズ

STEP JAPAN
アルミオイルフィラーキャップ

EK EG EF

アルミ製のオイルフィラ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
オイルフィラーキャップ

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

■ジェイス・コーポレーション

M&M HONDA
アルミオイルフィラーキャップ

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

Gulf TEC V-SPEC
油 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

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

ブレーキ穴に取り付け、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
ピストンスライダー

EK EG EF

シリンド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。カーボンケーブルも同価格で設定。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。ドレスアップに最適。B16系用。

■ボリッシュ 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。

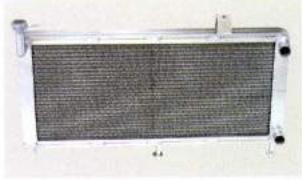
■アルミ3層 ■4万8000円 ■アベックス



**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。

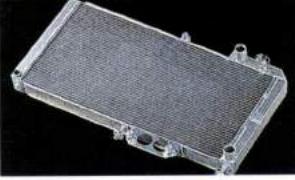
■アルミ3層 ■9万8000円 ■アベックス



**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



**スギタラヂエターワークス カロリー
UPラジエター 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 ■スギタラヂエターワークス



スギタラヂエターワークス 3層ピックラヂエター 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 ■スギタラヂエターワークス



FEEL'S コア2層ラジエター 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ター。

■アルミ单層 ■16万8000円~9万8000円 ■エーアール・シーエィンターナショナル



SARD RACING RADIATOR EK EG EF

軽量化と放熱性に優れるアルミを採用。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



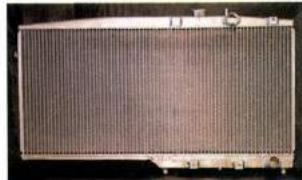
**F win テンションシリーズ
AR103 EK EG**

冷却性能を高めるため49mm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 ■田畠ラヂエーター



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) ■田畠ラヂエーター



**スギタラヂエターワークス
オールアルミレース用ラヂエター 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

■スギタラヂエターワークス



**スギタラヂエターワークス
オールアルミラヂエター EF**

軽量で大容量。レース用としても使用可能なラジエター。

■アルミ3層

■14万円 ■スギタラヂエターワークス



Signal スーパーラジエター

新規 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



カロリーアップラジエター ラジエター 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 ■カスマレーシングサービス



safura ラジエターオリジナル 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~ ■カーライフレボリューション ケーブン



M&M HONDA パワークールラジエター EK EG

レースに対応するために、サイドコアタイプを探した大容量のラジエター。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

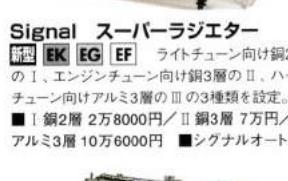


RACING GEAR POWER RADIATOR EK EG

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



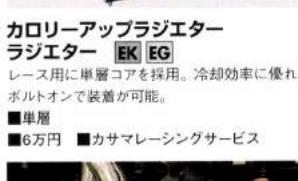
BE FREE スポーツラジエター

EK EG EF 安定した高い冷却性能を発揮するMT車用ラジエター。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 アルミ製ラジエター EK

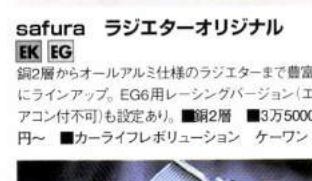
ノーマルの1層式に対し、3層式を採用。容量アップ

ラジエーターがボルトオンでお手軽に装着可能。

■アルミ3層

■14万8000円

■バックヤードスペシャル



Techno Pro Spirit アルミスポーツラジエター EK EG

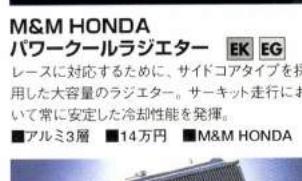
エアコン付車用アルミラジエター。タンクを樹脂

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 スピリット



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。

■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)



SECTION ラジエター 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、どんな状況でも適正温度に導く。
■6万6000円(サモ無し) / 7万4000円(サモ付き) ■銀物産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

RADIATOR



BLOOD-R BR ラジエター
EK EG EF ストリートからサーキットまで対応するラジエター。■銅2層 3万9800円/銅3層 6万5000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 アルミターンフローラジエター
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.ラジエターキャップ 新型 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 ■アペックス



GRReddy Radiator Cap EK EG EF
開弁圧を高くすることで、ラジエ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



SPOON SPORTS ラジエターキャップ EK EG EF
水温が100°Cを越えても沸騰せず、冷却効果を確実にする。■開弁圧 1.3kg/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°C。■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の熱ダレやオーバーヒート、パワーダウンを抑制。開弁温度は68°C。■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°C。
■6600円 ■無限

THERMOSTAT

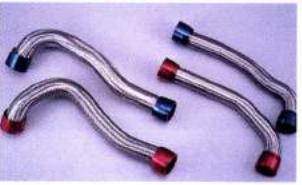


ARC ラジエターキャップ EK EG
冷却水の沸点を高め、オーバーヒートを抑制する。
■開弁圧 1.3kg/cm² ■2800円 ■エー・アール・シーインターナショナル



SARD High Pressure Radiator Cap 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

OTHERS



APP ラジエターホースシステム EK
ステンレスを採用し、耐圧性に優れるラジエターホース。■1万7000円~2万円
■銀物産APP事業部



SARD RADIATOR HOSE EK
耐熱性・耐久性に優れる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い。
■2万円(アップバー・ロワホースセット)
■サード



BLITZ クーリングパフォーマンス 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

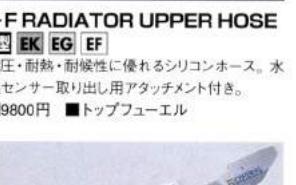
OTHERS



BILLION スーパーサーモ EK EG EF
開弁温度を65°Cと71°Cの2種類設定あり。水温が上昇する前に冷却水をラジエターに導く。
■7000円 ■ミノルインターナショナル



SPOON SPORTS アルミラジエターホース EK
同社の「アルミラジエター」との装着により効率の良い冷却効果が得られる。
■1万2000円 ■スプーン



+F RADIATOR UPPER HOSE 新型 EK EG EF
耐圧・耐熱・耐候性に優れるシリコンホース。水温センサー取り出し用アタッチメント付き。
■9800円 ■トップフュエル

OTHERS



A'PEXi GTspec.リザーバータンク 新型 EK EG EF
水温の上昇を抑え、ラジエターをサポートする圧力式。純正ラジエターにも対応。
■1万5800円 ■アペックス



SERGEANT SGTアルミラジエターパイプ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かう。最大180°Cまでの耐熱性を誇り、チュンドカード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

CARBING



BILLION ホース&フィッティングシリーズ 新型 EK EG EF
英国グッドリッジ社との共同開発生まれた。安全性、耐久性の高さがウリ。
■100円~13万4000円 ■銀物産APP事業部



Techno Pro Spirit ラジエターソフトタンク 新型 EK EG EF
冷却水に混入するエアを抜くことで、ラジエター本来の性能を引き出し、水温上昇を抑える。
■1万9800円 ■テクノプロスピリット

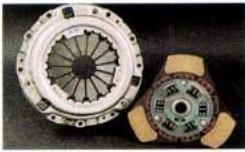
エンジンレスポンスが重要なVTECにおいては、パワーロスは可能な限り少なくしたいところ。また、高回転をキープしたままの半クラッチや全開スタートなどハード走行を行なった際の負担も大きいことから、駆動系パーツの交換は重要なファクターとなる。まずは、クラッチやフライホイールの強化＆軽量化を進め、次にLSDを交換してさらなるトランクション&レスポンスの向上を実現しよう。

DRIVE TRAIN

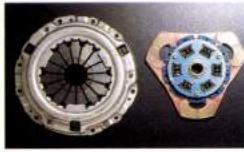
駆動系パーツ

駆動系を強化してVTECパワーを最大限に引き出そう

CLUTCH



RIGID リジット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・リジット事業部



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、スマーズで確実な伝達フィールを実現。
■圧着力 約800kgf
■EG系 7万5000円／EF系 7万2000円 ■スプーン



SPOON SPORTS クラッチディスク(アスペスト) **EK EG EF**
純正と同様のフィーリングで扱え、耐ワ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、作動音やラップ音がラース専用品となる。
■2万9000円
■スプーン



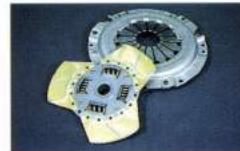
MUGEN METAL CLUTCH SET **EK**
メタルディスクと強化カバーのセット。安定したフェドリカバーを発揮。
■圧着力 660kgf
■6万円
■無限



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 ノンアスペスト強化クラッチ **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



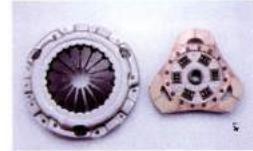
BLOOD-R BR メタルクラッチ **EK EG EF**
街乗りから峠、サーキット走行までをカバー。ダンバースプリング入り。
■圧着力 600kgf ■6万3000円
■エスアールファクトリー



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ペストを設定。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 ■kusco・ジャパン



CUSCO スーパーシングルクラッチシステム **EK EG**
純正サイズにどうられないセット交換のため、操作性を犠牲にせずに高い圧着力を実現。
■圧着力 1280kgf
■10万9800円 ■kusco・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～ ■カラーライフレボリューションケーブン



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。
■5万5000円 ■AUTO FACTORY FUN



ORC ダンパー付きシングルプレート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**
シンクルタイプの強化カバーとノンアスペ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



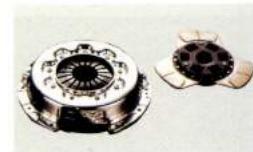
JUN ハイパークラッチキット **EK EG**
3枚羽のメタルディスクと強化カバー、フライホイールのセット。
■9万2000円
■ジュン・マシンショップ



FERODO **EK EG EF**
耐フェード性、耐久性、ジャー特性に間にクラッチメーカー設定の最高基準を満たすノンアスペストディスク。
■2万5000円～2万6000円
■芝ライニング商会



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-ichiban 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。セッターバランスタ加工済み。■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。
■3万500円～
■テクノ・プロ・スピリット



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**
強化シングルタイプ。用途に合わせメタルとノンアスペストを選択。
■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

軽くする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
レリーズペアリング
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)のハイストリートを設定。■スタンダード 3万5000円/ハイストリート 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



FEEL'S
クロスミッション
EF

モータースポーツで真価を發揮。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

Gr.A用ギアレシオをそのまま再現。1速減速比2.643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速減速比2.643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。

■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を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



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

速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。1速2.320、2速1.900、3速1.360、4速1.034、ファイナル4.929。

■11万8000円 ■M&M HONDA



ATS
ファイナルギアセット
EK EG

減速比4.929のファイナルギアセット。新型シビック用開発予定。

■7万2000円

■エイティース



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

■エイティース



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



DRAG PRO
O-400 CROSS MISSION
EK EG

セヨンで4速吹け切りでゴールできるよう設定。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。リングギア、メインシャフト、ギアのセット。

■18万8000円

■テクノプロスピリット



SERGEANT
ファイナルギア
EK EG EF

リングギアのみで4.6、アウトブリットのみで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)

■グラントラムGT-R



SERGEANT
クロスギアKIT
EK EG EF

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



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ト



EAGLE SPORT
ミッションオーバーホール
EG 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はプレートでイニ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

■エイティース



SPOON SPORTS
L.S.D.キット
EK EG EF

バ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

ブレッシャー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

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。

HANDLING

SET-UP & PARTS MANUAL

[ハンドリングパーツ・カタログ]

新型 = 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ーターボ車も
凌駕するポテンシャルを持っているのだ
日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	110
サスペンションキット	
■ SPRING	113
スプリング	
■ SHOCK ABSORBER	114
ショックアブソーバー	
■ STABILITY PARTS	115
タワーバーなどの剛性バーツ	
■ BRAKE PARTS	119
パッド、ローターなどブレーキパーツ	

※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

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出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/テクノロジーリーク、高橋晃士、大見豊、佐藤博

取材協力／テクノプロスピリッツ、京葉自工、RGO、他



エアゲージはモノによって圧力表示にはらつきがある。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。

さて、そのEKシピ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＝EK9は純正でも十分な戦闘力を持っており、そのままの状態でサー・キツ・や峠を走ってもかなり楽しめるはずだ。だか

回スピードで引き離すという喜びは、他に生まれがたいものがある。

さて、そのEK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=EK9は純正でも十分な戦闘力を持っていますし、そのままの状態でサークルや峠を走ってもかなり楽しめるはずだ。だから

だから、サー・キットなどで全開走行時に、ストな空気圧セッティングが見つかったら、そのままクール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の基準値となるので、次に走りに行く時にこの数値に最初から調整しておけば、貴重な手間時間は口にするしないで済む。

冷間でホンダの指定値に合わせてサー・キットを走ると、あつ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、冷間なる最初から指定値よりも $0 \cdot 1 \cdot 5 \cdot 0 \cdot 2 \text{ kg/cm}^2$ 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、リアに対する

さうに0・150・2 kg/cm程度落としてわく。ラジアルタイヤなら、温間時に2・4cm、2・6kg/cmの範囲に入るようにして、調教は0・150・2kg/cmの単位で行なう。ただし、あまり低くしちぎるとケース剛性が何んくなり、ショ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ケース剛性が高いため、温間1・6、ぐらに下げても特に問題はない。基準値は温間2kg/cmあたりだが、クルマによつても1・9～2・4kg/cmの範囲内でかなりバラつきがある（例えばRGOは2・3～2・4kg/cm、テクノプロスピリットは1・8～1・9kg/cmを推奨）。これは、タイヤの銘柄によって多少得意、不得意がある。ショップで聞いてみよう。

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。

kg/cm程度落としてから、ランジアルタイヤなら、温間時に2・4cmの範囲に入るようにして、調整は0・1～0・2kg/cmの単位で行なう。ただし、あまり低くしちぎるとケース剛性が何んくなり、ショルダーがよじれてしまうのでは意したい。

チューイングの前に

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。しかしモードルエンジンを重ねることにパワーは上がっていき、それとともにあってボディも大きくなり重くなってしまったのも事実で、最新型のタイプR=EP3ではスペ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EP3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

ら、まずはストックの状態で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い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、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押しつぶされてしまう状態で、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、はじめは四輪同じ数値となるように調整する。サーキットに戻り、ここで四輪の空気圧を合わせてやるのだ。

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。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＝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、ストな空気圧セッティングが見つかったら、そのままクール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。そしてそのまま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、あつ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 $0.1-0.2\text{ kg/cm}^2$ 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

kg/cm程度落としておき。
ラジアルタイヤなら、温間時に2・4
kg/cmの範囲に落とすようだ。

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うことだ。

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、ズルズルとだらしなく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いくと、好みのバランスポイントを見つかるだろう。

空気圧を上げていくと横方向の剛性感は上が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出るが、横方向の動きはダルになるということが空気圧セッティングの基本的な傾向といえる。

雨で路面がウエットの場合、調整方法は2

パターンある。ハイドロを起すほどのヘビーウエットの時は、空気圧を上げ接地面を減らして面圧を上げる。逆に全体が湿っている場合は下げる接地面積を増やし、グリップ力を確保してやるのだ。また、空気圧を落とすとタイヤがわんで、動きがマイルドになるのもメリットといえる。いずれにせよ、ウエットや真冬など路面が冷えている状態では、空気圧が通常よりも上がりにくいことを考慮に入れておいた方がいいだろう。



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輪であまりにバラつくとストローク量も変わってしまうからだ。

タイヤサイズはどうする？

空気圧の次に目を向けたいのが、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、ホイールやスペーサーでトレッドを広げてやることになる。まず

走ってみて、強いアンダーを感じるならフロントに3~5mm厚のスペーサーをましましてみる。つまり、フロントのトレッドを広げ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ペーサー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輪にましましたり、リアだけにましまたりして、微妙なハンドリングの変化を体感していくのもいい経験となる。タイヤについては純正でEK4、9とともに前後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ば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を走っても不足はない。実際、サーキットで速いショット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のリムに対しても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

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輪であまりにバラつくとストローク量も変わってしまうからだ。

95/55-15というサイズのスポーツタイヤ



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で確認してみよう。

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る確率が高いので、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いくことも忘れてはならない。1サイズ大きくなつただけで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肢だ。

逆に、前後異サイズの有利な点としては、全速のとおりアンダーステアがかなり解決されること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。

一発のベストタイムはそれほど変わらないそもそも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

とファインガルギアを上げると同じことになってしまい、加速力の面で不利になる。反対

に考えれば、外径を小さくするとファインアルスによってはギヤを有効に使うことができるので、車高を落としている（ただし前後方向の接地長は減るようになる）（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、できるだけ大きめの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、コーズにもよるが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

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

ができます。

また、サーキットでハードに走るとプロックがちぎれたり、タイヤかす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、使いわけたいところではある。

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。

車高ダウンでキャンバーはかなりきつく

アップが短いダブルウイッシュボーン形式を採用するEKは、車高を落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シングしてしまう。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、トータル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ョットと相談しながら、最終的な味付け程度にしない方が無難だ。

車高を下していくと前後ともかなりキャンバーがつく。リアは少し起してやったほうが乗りやすい。

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ない。リアの限界を落とすのではなく、フロントのキャバを上げるとリアに履かれてはいけない。ただし、純正と同じ195/55-15というサイズのスポーツタイヤ



それでもサークルでタイムを上げるのなら車高はもつともっとガツンと下げたい。もちろん、それは見た目のためではなく、重心を下げる運動性能を上げたためだ。

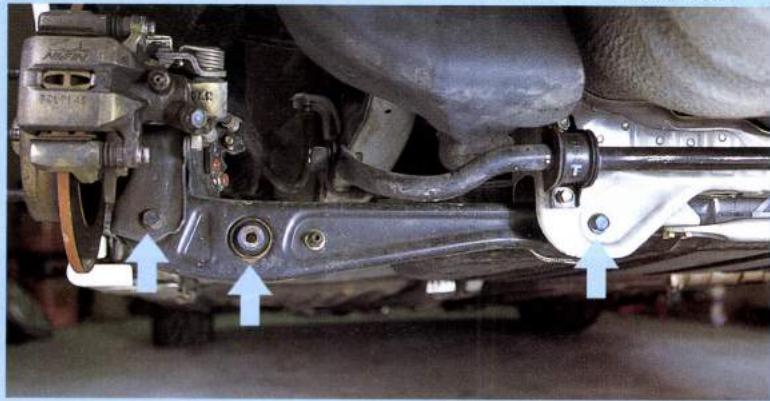
エンジンマウントの強化は効果的

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がエンジンマウントの強化。走りを追求するユーザ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、シフトリンク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、試してみてほしい。



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。シリコント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の純正フッシュはかなり硬度が高いので、他の車と比べるとフ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個所もある。



予算と相談しながら雑

しても前下がりになりがちなのだ。どうして適当に車高を落としてしまうと、前下がりになるとフロントタイヤに荷重がより多くかかる、アンダーが少なくなるの

「……」でちょっと気をつけてほしいことがあります。それは、般ユーザーのクルマでフロントを下げるときの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エンダーチークが大きく切ってあるので、見た目で水平を出そう

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の方がタイムは出る。ブレーキンググリップ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

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つたが、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にあるなど、かなり奇抜なケースだつたと言ふべきである。

として適当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。

うやり方ですすめていく。ただし一瞬一瞬ではなく、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もいい。

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



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んでおきたい。あとは、どんな風にクルマを使うかによつて変わつくる。ストリートメインで、たまにサークィットやツーリングを楽しく走りたい……というのなら、どこの

卷之三

合もあるが

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少々デコボコになる堤

なので、あまり心配し

下の車高をなるべく下げる
確保したい場合のちよつと
しよう。それは、バンプ
バー、カッターで切つて長
さ法だ。フルストローカー
てしまうのでは? と迷
うがかなり低い状態で
エンダーに当たるハズ
なので、あまり心配

半でオススメだ。 いざわ
うんと水平が出ている堤



タワ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て、そこでタイムを縮めたいというのならば、そのコースで速いタイムを出しているショップが推薦する車高調や、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るのが近道だ。

減衰力調整機能や、ブ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は、例え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でき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可能。ブリロードもかけないよう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、ブ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ア感は出る

が、運動はピークリになりやすい。最初はブ

リロードがかからないように調整し（スプリ

ングが1~2mm程遊ぶくらい。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

トを上げていこう。その際、車高をキープす

るなら、同じ量だけブレーキケットを回転させて

ショックを縮め、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こう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あたりが標準的などころだ。

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20kg/mm、上級者ならフロント18~20・リア15~17kg/mmあたりが標準的などころだ。

上級者の本氣タイムアタック仕様の場合は、そこからさらに2kg/mm程度上げるという。

リアスプリングをあまり柔らかくしそうると、高速コーナーでアクセルを入れてい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のコ

初・中級者ならフロント16~18・リア10~12kg/mm、上級者ならフロント18~20・リア12~14kg/mmというレートのスプリングをす

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

しくくなり、ミスしてアンダーを出しやすくなるのは、京葉自工の大庭さん。

FFはターンイ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るそうだ。ちなみにフロントスタビ弦はノーマル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

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さそう

というの、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し、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

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

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（リアのロアアームアップのポイントだ。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……。そんなメ

リジを持ってセッティングを仕上げなければ、

ライバルよりも1ランク上のマシンに仕上がるはずだ。

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、車高調を入れると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では



L.S.D.は2WAYよりも1WAYもしくは1.5WAYタイプの方が乗車しやすい。また、入れるデフオイルによって特性が変わってくる。

別れるが、最近は弱めが主流。低めの方針がパワーストアメン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。



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。

その他のアーチカット（サイドスカート）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16kg/mmというレートのスプリングをす



EG系、EK系のダブルウイ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なると、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、適度にス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。 ■13万5000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



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、ストリートから軒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・カロッセリア

ZEAL



FUNCTION-BASIC/B6

EK EG EF

減衰力固定式の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～軽～ミニサーキットに対応するサスキット。減衰力4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。

**ZERO-2**

EK EG

全長調整式車高調キット。減衰力は5段調整式。EG6はF8/R6kg/mm、EKはF9/R5kg/mm。TYPE-R対応。

■16万円
■クスコジャパン

**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

内容	A-KIT	B-KIT	C-KIT
●ダンパー	●ダンパー	●ダンパー	●ダンパー
●ロアシート	●ロアシート	●ロアシート	●ロアシート
●ロックシート	●ロックシート	●ロックシート	●ロックシート
(各1台分)	●バンブラー	●バンブラー	●バンブラー
●ダストブーツ	●ダストブーツ	●ダストブーツ	●ダストブーツ
●スプリング	●スプリング	●スプリング	●スプリング
(各1台分)	●アバーマント	●アバーマント	●アバーマント
	●アッパーシート		●アッパーシート
	(各1台分)		

EF8-9 /EG6	19万円	23万円	27万円
EK4-9	21万円	23万円	27万円

**車高調整式ショック**

アブソーバー EK EG EF

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

**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段調整。TYPE-R対応。

■B 10万5000円/B² 13万5000円
■エンレスアドバンス・ジール事業部

**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/R6kg/mm。TYPE-R対応。

■14万5000円
■ジェイアイシー

**kg/mm Damper Kit**

EK EG

ハドレードで峰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 ■ケージーエム

**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段調整。F8～R6～12kg/mm。TYPE-R対応。

■27万円

■ケージーエム

**ERFOLGKEI TYPE-TD**

EK EG

フラケット調整フルタップ車高調。乗り心地を損なわズボーティに。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

**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F9/R5kg/mm。減衰力固定式。TYPE-R対応。

■9万8000円 ■クスコジャパン

**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
■ティン

**サステックPRO S-O**

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

**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

**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
■ティン

**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 ■ティン

**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

■ティン

**FIGHTEX DAMPER Type DA/DA-G**

EK EG EF

減衰力固定のDA、12段調整の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 DAMPER Type FS/ST/N1**

EK EG EF

ダンバー+スプリング+ビ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、ダンバーバランスを最適化。新型TYPE-R開発予定。 ■戸田レーシング

**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

■ティン

**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

■ティン



RACING GEAR

JTC N1 CIRCUIT DAMPER EK EG EF
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
■辰巳屋興業 自動車用品部



Monster Sport

車高調整サスペンションキット EG
ヘルバースプリング仕様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



Buddy Club

Racing SPEC DAMPER EK EG EF
快適性とスポーツ性を両立。減衰力15段調整。F12／R8kg/mm。TYPE-R対応。写真は他車種用。
■17万8000円
■ファースト



Buddy Club

P-1 Racing DAMPER EK EG EF
減衰力3段調整、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。
■25万8000円～
■ファースト



Aragosta

サスペンションシステム 新型 EK EG EF
アルミ鍛造シリンダー採用。F／R各減衰力12段調整。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



VISION



PHASE

R-1 車高調KIT EK EG EF
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）
■フェイス



Back Yard SPECIAL

ベストチョイスキット EK
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



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



FEEL'S

ショックアブソーバー
EK EG
EK系はピロアッパー付で減衰力12段調整、F5／R6kg/mm。EG系は減衰力6段調整。
■EK 28万円／EG 14万5000円
■ホンダツインカム



Safura



RGO

車高調キット
新型 EK EG EF
走りのステージやドライバー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



AZECT

リベルタ サスKIT EK EF
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



DRAG PRO

ADJUSTABLE SUSPENSION KIT EK
ゼロヨン専用設計の車高調。減衰力13段調整式のピロアッパーサスケット。TYPE-R対応。
■25万円
■トップチュエル



VISION

SUSPENSION KIT EK EG
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



BE FREE



Techno Pro Spirit

車高調セット スピリットGORO SPL 新型 EK EG EF
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
■テクノプロスピリット



SECTION

SPEC-RM/A8 EK
リーズナブルな価格ながら減衰力8段調整、全長調整式サスケット。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



CRUISE

N1ダンパーPro for サーキット EK
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



SERGEANT

SGT車高調KIT EK EG
ピロアッパー付キット。減衰力8段調整。ブリード調整式。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 EK EG EF
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**
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

**APEXi
スポーツサスペンション**
EK EG

走りと快適性を両立。F4.8～7.4／R2.3～4.6kg/mm。ダウン量F5～30／R5～25mm。TYPE-R対応。

■3万3000円～3万7000円
■アペックス

**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F30～42／R23～29mm。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F24～29／R15～25mm。TYPE-R対応。

■3万6000円
■エッチ・ケー・エス

**SPOON SPORTS
プログレススプリング**
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	E9.6 EK4	E9.8 PK4	EJ1	EK9
O	4.8 3.2	4.8 3.2	4.8 3.6	4.8 3.6		
DR	3.0 2.2	3.0 2.2	4.1 2.7	4.1 2.7		
21	2.0 -10	-20	-25 -20	-20 -20		
D	-10	-20	-20	-20		
価格	34000円 37000円	37000円 37000円	37000円 37000円	37000円 37000円		
DR	6.4 4.8	6.4 4.8	6.6 4.8	6.6 4.8		
21	4.0 2.6	4.0 2.6	3.8 2.8	3.8 2.8		
Super P	2.6 -10	-20	-28 -20	-28 -20		
Sport D	-30 -20	-30 -20	-40 -30	-30 -30	-15 -15	
価格	36000円 36000円	36000円 36000円	36000円 36000円	36000円 36000円	36000円 36000円	
O	8.6 6.4	8.4 6.6	8.4 6.6	8.4 6.6		
DR	6.4 4.8	6.4 4.8	6.6 4.8	6.6 4.8		
Racing P	3.7 2.1	3.7 2.1	4.0 2.4	4.0 2.4	4.0 2.4	
D	-55 -45	-50 -45	-60 -55	-50 -55	-35 -35	
価格	38000円 38000円	38000円 38000円	38000円 38000円	38000円 38000円	38000円 38000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 EF

中間密着一体成形によるデュアルレーストスプリング。ダウン量でDR Sport、DR21 SuperSport、DR Racingの3種を用意。TYPE-R対応。

■ケージーム

**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F30～40／R30～40mm。TYPE-R対応。

■3万4000円～3万6000円
■エスペリア

**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F25～35／R10～25mm。TYPE-R対応。

■3万5000円
■アイバッハ・ジャパン

**TEIN
HIGH.TECH**
新型

新素材SAE9254Vを採用。乗り心地・異音・ヘタリに関する3大保証付。F2.6／R4.4kg/mm。ダウン量F／R各-25mm。

■3万8000円 ■テイン

**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F20～55／R5～45mm。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F20～55／R5～45mm。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／R17.7～25.5mm。ダウン量F20～25／R15～20mm。■EG 4万円／EK 4万2000円 ■ベストекс


**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～1万500円
■東京発条製作所

**SPORT MACHI
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F25～30／R20～25mm。■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F23～40／R15～40mm。TYPE-R対応。

■2万1400円～2万6400円
■テイン

**D CUATRO
スポーツサスペンションΣ β 200**
EK EG EF

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-30／R-15～-30mm。TYPE-R対応。

■3万8000円～4万5000円
■ディオナ

**AERO OVER
& V&K LOWERD SPRING**
新型

ヘタリ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F50～55mm／R55～60mm。

■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。

■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F25～40／R25～40mm。

■3万1000円～3万4000円
■辰巳屋興業 自動車用品部



**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

SHOCK ABSORBER



**SPOON SPORTS
車高調整ダンパーKIT**

EK EG

ブレーキングや高速コーナリング時のスマーズな姿勢変化、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

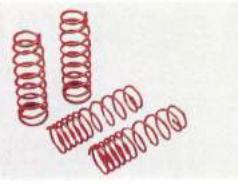


**Dangun Racing.com
コイルオーバーキット**

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。スプリングはエスペリア製。

■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ゲレ仕様。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**

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
■エナベタル



**ENNEPETAL BILSTEIN
EB9**

EK

減衰力9段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 ■エナベタル



**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



**OHLINS
ノーマル形状ショートタイプ**

EG

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



**OHLINS
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＆ケースのローダウンサス対応ダンパー。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Fロッド式8段／Rダイアル式4段調整。

■2万4900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1.5～1.8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



**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
■テクニカスポーツ



**éI 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・シュポルト事業部



**éI 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・シュポルト事業部



**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～2万4000円

■エフード

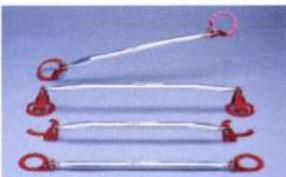
シビックの中心的存在となる、3ドアハッチバック車。使い勝手のいいボディ構成だが、スポーツ性を高めていくと剛性面はどうしても弱点が見えてくる。しかし、競技やストリートなど様々なフィールドで鍛え抜かれてるシビックだけに、剛性強化パーツも種類が豊富。どれも手軽なボルトオン装着で効果的なものばかりなので、日常的な使い勝手を考慮しながら選択するといいだろう。年式を経ていたり激しい走行を繰り返している車ほど、剛性パーツ装着は効果を発揮する。

STABILITY PARTS

剛性パーツ

気軽に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

HANDLING



GAB
ストラットタワーバー EK EG
アルミ製オーバルシャフトを採用。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



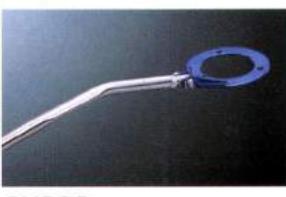
CARBING
フロントストラットバー EK
ハイパワーに耐える一体型。2点支持のタイプI、2点支持のタイプII。TYPE-R専用。
■スチール製1万2000円~/アルミ製1万8000円~ ■オクヤマ



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のリアで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
本体には横内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
軽量なアルミパイプシャフト。EG6・9はF未対応。Rはビロボールタイプも(5000円UP)。TYPE-R対応。
■F/R各1万2000円
■クスコジャパン



CUSCO
オーバルシャフトストラットバー EK EG
アルミオーバ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、アビ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ルシャフトを採用している。新型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
メキ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



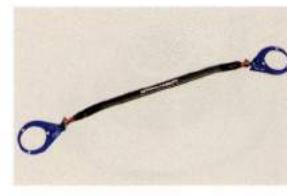
RIGID
ストラットタワーバー EK EG
余分なジョイントを排した競技用モデル。中空スチールオーバルシャフト。TYPE-R対応。
■F1万8000円/R1万2000円
■アルファ・リ rigid事業部



JURAN
STRUT TOWER BAR EK EG
アルミ製オーバ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アルミオーバルシャフト採用。ねじれ剛性を向上。アジャスター付。ボルトは18φ。TYPE-R対応。
■F/R各1万3600円
■エフエーティー



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
■エフエーティー

TOWER BAR



ZERO-1000 STRUT TOWER BAR (EK)

サスペンションと車体剛性を向上する。
■F1万9800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、ダ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



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
■ジェイアイシー



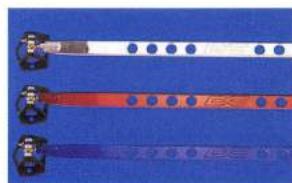
GAB ロワアームバー (EK EG EF)

ジオメトリー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



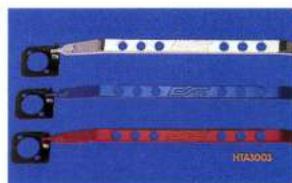
SPOON SPORTS ロアアームバー (EK EG)

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



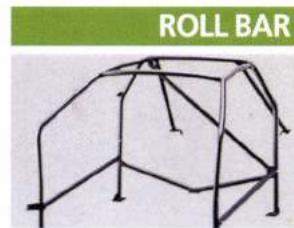
DC SPORTS リアタワーバー (EK EG EF)

ボディ剛性を向上させる定番アイテム。装着によりリアマガリを補強。
■ポリッシュ・2万9800円 レッド／ブルー・3万8000円
■Fast Beat Products



DC SPORTS フロントタワーバー (EK EG EF)

シャフト、ブレ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・3万8000円
■Fast Beat Products



MUGEN ROLL CAGE 10 POINTS KIT (EK)

シビッククレース（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



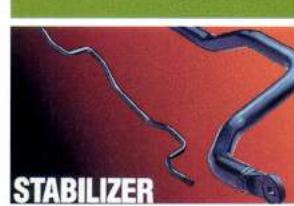
SS WORK'S アルミ製フロントメンバーブレースバー (新型 EK EG EF)

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



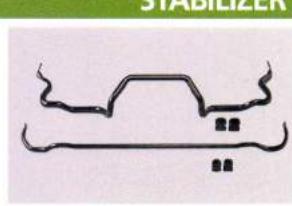
SUSTEC アンダーブレース (EK EG)

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



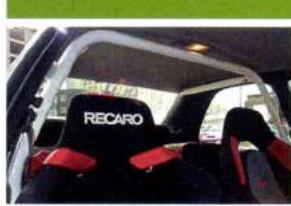
SUSTEC スタビライザー (EK EG EF)

乗り心地を損なわざロール剛性を高め、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



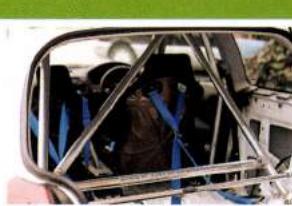
MUGEN STABILIZER (EK)

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な、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べる。TYPE-R対応。
■4P・4万円～14P・14万円
■オクヤマ



A'PEXi ニューピロボールアッパーマウント (EK EG)

アッパーマウント取付位置を見直しダブルバーストローク量増加。フリクション低減を実現。TYPE-R対応。
■F/R各2万5000円
■アペックス



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

注意：各パーツのデータは2001年11月1日現在のものです。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。

HANDLING

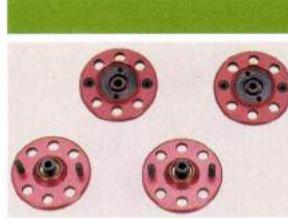


LINK,ARM

JIC ネガティブアッパーインク

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

グリーンアルマイ特処理の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バーストロークを+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**

ピロホールダーが調整式の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



A-SPORTS ピロ調整式リヤアッパー 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



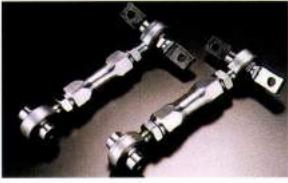
A-SPORTS ピロ調整式ネガティブアッパー アーム **EK EG**

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 ピロ調整式リヤコンペセンタアーム **EK EG EF**

リアのトーキングを最小限抑え、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 ピロ調整式リヤアッパー 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pin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。ブッシュは無限製。 ■2万9800円 ■グランドスラムGT-R



SERGEANT SGT強化ブッシュアーム KIT **EK EG EF**

ボルトオン装着のF/Rアームセット。ブッシュは無限製。EG6・9/EF8・9対応。

■EG系・10万7000円 EF系・9万8000円 ■グランドスラムGT-R



A-SPORTS ピロ調整式リヤコンペセンタアーム **EK EG EF**

ピロボールを使用し、リアのトーキングを最小限抑えられる。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 調整式リヤアッパー アーム **EK EG EF**

リアのキャンバー角を調整することで、FFならではの曲がりにくさを解消。ヨリスマ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**

強化ブ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**

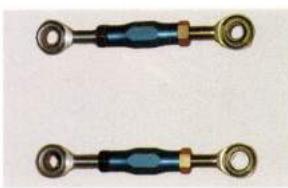
Fキャンバー角をジャスト可能に。コーナリング特性のセッティング幅や、ホイールマッチングの幅が広がる。 ■7万2000円 ■テクニカスポーツ



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 リアコントロールアーム **EK EG**

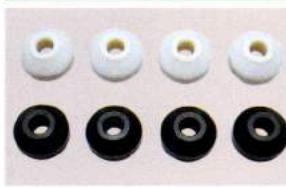
リアのトーキングを調整し、直進性を向上。ピロ部はスチール製で、ターンバックル部はアルミ製。

■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



SPOON SPORTS ウレタンブッシュキット **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 ロアアームブッシュセット **EK EG**

ブッシュ硬度を高めディスタンスカラーを大化。直進性と旋回性能が向上。ストリート用とレース専用有。TYPE-R対応。 ■1万8000円 ■スプーン



MUGEN HARD BUSH **EK**

ボディ各所のブ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ト



VISION CIRCUIT LINK KIT (リアセット) **EK EG**

リアのロアアーム、コンペセンセーター アーム、アッパー アームのセット。強化ブッシュ組込。TYPE-R対応。 ■4万8000円 ■テクニカスポーツ



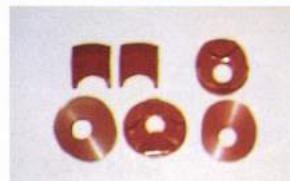
クエストオリジナル ウレタン注入エンジンマウント

EK EG EF コーナー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） ■クエスト



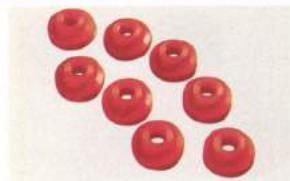
クエストオリジナル ジュラコンロワーーム R・L

EK EG フロントロアアームの強化ブッシュ。コーナーリングなどで荷重がかかる際のヨレを抑止する効果がある。
■2万円 ■クエスト



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挿むだけ、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できる。
■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



éI SPORT Cピラーリング EK EG

3ドア車のリアまわりを補強。SUS304材を採用し、仕上がりにも配慮している。TYPE-R対応。
■1万2000円 ■ラック エル・シュポルト事業部



VISION UPPER BUSH EK EF

強化タイプラバー採用。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

コーナー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

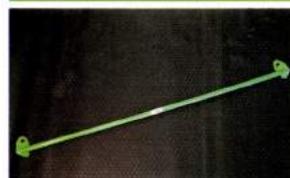
シリコン材注入でリジッドマウント化。TYPE-R対応。 ■4万2000円～4万9000円（ノーマル下取・2万8000円～3万7000円） ■グランドスラムGT-R

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ト



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、コーナー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ー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。スペ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り拘束を抑制。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 ガッチャリサポートタイプ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ピラーリー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 ■トップチューエル



JUN ポリウレタンフォームキット

新型 **EK EG EF** 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

新型 **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

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

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

ライトウェイスポーツの代名詞的存在、シック。車重の軽さはブレーキング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バー。ストリートからレーシングまで、走りのフィールドが実際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。まずはきっちりとブレーキバーを抑えよう。

●*1
Rドーム車跡く

●*2
EG4・8 (VTI ABS付) / EG5 (ABS付) / EH1 (RTS) / EK0・9・EJ1 (クーペnドラム) / EJ1 (クーペ) / EK3 (4ドア No.3200000~) / EG5 (4ドア RTI) / EKA・EKS (フェオロVi-RS) / EK9 (TYPE-R)

●*3
2+EF9 (V-TEC)

●*4
フロント……EF5 (Si) / EF9 (V-TEC) / EG4・5 (RT-G 4WD) / EK3 (Si) / EG5 (V-TEC) / リア……EF3 (Si) / EF9 (V-TEC) / EG6・9 / EJ1 (クーペ) / EG4・EKS (フェオロVi-RS) / EK9 (TYPE-R)

●*5
フロント……EF3 (Si) / EF9 (V-TEC) / EG4・7・8 (MX・ETI車) / EG4・8 (V-TEC) / EG5 (ABS付) / EK0・9 (無) / EG5 (V-TEC) / EG6・9 / EJ1 (クーペ) / EK3 (ドアEL No.320000~) / 4ドアEL車) / EK3 (ドアAB付) / MI-AT車 / ABS無 (ドラム) / EK3 (4ドアAB付) / EK3 (ドアRTI ABS付) / EK3 (ドアR ドラム) / EK4 (3ドアSiR・SiR2 4ドアSi・Si2) / EK3 (フェオロVi-RS) / EK9 (TYPE-R) / リア……EF3 (Si) / 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 (フェオロVi-RS) / EK9 (TYPE-R)

●*6
フロント……EG4・8 (VTI ABS付) / EG5 (ABS付) / EG6・9 / EK4 (3ドアSR・SR2 4ドアSi・Si2) / EK3 (フェオロVi-RS) / EK9 (TYPE-R)

●*7
F/Rセッタ設定……EG4・8 (VTI ABS付) / EG5 (ABS付) / EG6・9 / EK4 (3ドアSR・SR2 4ドアSi・Si2) / EK3 (フェオロVi-RS) / EK9 (TYPE-R)

●*1
ES2・3/EU1・2・3・4/EP3 (新型TYPE-R) / EK4・9・EG6・9/EJ1/EP9

●*2
1+EF3・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 適正温度 価格

VN500 全車*1 0~300°C F/R各 9500円

VN8500 全車*1 0~300°C F/R各 8500円

TYPE MA45 *2 350~830°C F 7500円

TYPE MA20 *3 300~800°C F 28000円

TYPE MA11 *4 300~800°C F/R各 25000円

TYPE NA-S 全車*1 70~450°C F 19000円

~20000円

R 18000円

TYPE NA-Y 全車*1 50~350°C F/R各 13000円

F 23000円

R 22000円

TYPE NA-M F3 100~500°C F 22000円

R/1 22000円

TYPE NA-R F3 300~800°C F 25000円

R 23000円

R/1 23000円

TYPE CC-X *5 100~700°C F 23000円

R 22000円

FR 40000円

TYPE CC-R *6 0~800°C F 28000円

R 27000円

FR 50000円

TYPE CC-M *7 200~800°C F 28000円

(Fのみ) ~30000円

エンレスは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VN500。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ラーを高めた

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

■エンレスアドバンス

SPOON SPORTS



ブレーキパッド EK EG

高いグリ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°C。TYPE-R対応。

■F2万2000円/R2万円

■スプーン

MUGEN



SPORTS BRAKE PAD

EK EG ストリートへ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

Project μ



ブレーキパッド

■新型 EK EG EF

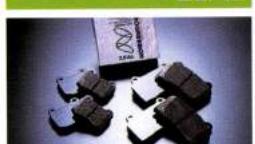
幅広い状況に対応し初期制動力も高めたTYPE NS、初期制動力にコントローラー性をプラスしたTYPE NR、コストパフォーマンス重視のストリート専用B-SPEC、ワイドな温度域でコントローラブルなTYPE HC、カーボン被覆・チタン・フッ素を組合せし、制動力とフェードリカバリー性を高めた

TYPE HC-TITAN Kai、コントロール性と制動力、耐摩耗性をバランスさせたHC N1-Racing、耐久性・耐フェード性を高めローター攻撃性を抑えた

N1-Racing METAL、耐久レース対応のN1-Racing、スラローム競技での前後バランスを重視したCOMP-B for GYMKHANA、低ミューのダート走行に対応するCOMP-B for RALLY&DIRT TRIAL、全10種をラインナップ。

■プロジェクト・ミュー

ZEAL



PROGRESSION EK EG EF

STREETとCIRCUIT。TYPE-R対応。

新型開発予定。■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

■ワインマックス

BRIG



BRIG

■EKF EG EF

■ブロンコ・バスター

IMAGE



ブレーキパッド EK EG EF

低温域から安定した制動力を重視した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

BRIG

■SUPER STREET

■SUPER SPORTS

■SUPER C2

■

BRIG

■EKF EG EF

■ブロンコ・バスター

BRIG

■GP-2

■GP-3

■GP-4

■

BRIG

■GP-1

■GP-2

■

BRIG

■GP-3

■

BRIG

■GP-4

■

BRIG

RIGID

	対応車種	適正温度	価格
フロント・パッド	*1	0~450°C	F 2000円 R 21000円
フロント・パッドG	*2	0~450°C	F 2000円 R 21000円
リヤ・パッド	*3	0~400°C	R 18000円 ~19000円
リヤ・パッドM	*3	0~400°C	24000円
リヤ・パッドRM	*3	0~400°C	F 21000円 ~21500円
リヤ・パッドRH	*3	0~400°C	F 9500円 ~10000円



リジットブレーキパッド

EK EG EF

耐熱性・耐久性・剛性感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、キャリパー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。アスペスト系パッド捕用のリヤ・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

●*1
EF3/EP9/EG6・9/EK4/EK9

●*2
EP9/EG6・9/EK4/EK9

●*3
EF3/EP9/EG6・9/EK4/EK9

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。 ■ルーピックス



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アップする。快適性・ライフを重視

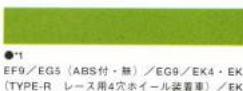
Riz



SPORTS PAD EK EG EF
適正温度10~500°CのSSと30~800°CのCS。 ■SS・F/R各2万円(全車種) CS・F2万5000円/R2万3000円(EP9/EG6/EK4・9)
■住電ブレーキ・エス・アンド・イー



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性向上させたタウンストリート向けのBC。



●*1
EG6・9/EJ1/EG4・B(VT) ABS付)/EG5(ABS付)/EJ3(ABS付)/EK4(3ドア・フェリオSi・S2)/EK9

加えて摩耗性も高めた800R、サーキット走行を重点に置き、前後のブレーキバランスやコントロール性を向上させた700R、低速~高速域まで安定した性能を発揮し、耐摩耗性としっかりとした初期タッチを持つスポーツタイプの700S、中~高速域でのコントロール性と安定した制動力、ペダルタッチまで考慮したストリートタイプの600S、しっかりとした初期タッチと剛性感のあるフィーリングのSP500。適正温度に応じた設定。 ■リズ



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性能と制動力を強

	対応車種	適正温度	価格
BC	*1	0~380°C	F/R各 19000円
BD	*1	0~450°C	F/R各 17000円
BS	*1	0~720°C	F 29000円 R 26000円
BR	*1	0~800°C	F 33000円 R 30000円

●*1
EG6・9/EJ1/EG4・B(VT) ABS付)/EG5(ABS付)/EJ3(ABS付)/EK4(3ドア・フェリオSi・S2)/EK9

●*2
テクノキャストジャパン

/オートランダム

Weds sport



REVSPEC 新型 EK EG EF

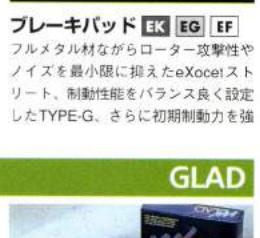
サーキット走行に対応するRC、コントロール性を重視したストリートスポーツ用CC、滑らかなタッチと高い初期制動力を実現したRCの3種。

■ウェッズ

●*1
EF2・9/EG3・4・8/MX ETI)/EG7(MTI)/EH1(RTSI)/EJ1/EG4・VTI ABS付)/EG5(Si5)/EG6/EG8(VT ABS付)/EG9/EK4・5・9

●*2
リア……EF3・9/EG4(VT) ABS付)/EG5(Si5)/EG6/EG8(VT ABS付)/EG9/EK4・9
■テクノキャストジャパン

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



ブレーキパッド

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eXocet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
RC	*1/2	150~750°C	F/R各 23000円
CC	全車*2	50~450°C	F/R各 15000円
SC	全車*2	50~350°C	F 9500円 R 7500円

●*1
EF2・9/EG3・4・8/MX ETI)/EG7(MTI)/EH1(RTSI)/EJ1/EG4・VTI ABS付)/EG5(Si5)/EG6/EG8(VT ABS付)/EG9/EK4・5・9

●*2
リア……EF3・9/EG4(VT) ABS付)/EG5(Si5)/EG6/EG8(VT ABS付)/EG9/EK4・9
■テクノキャストジャパン

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、ブレーキの鶴々やブレーキダストを抑制しながら制動力を確保したベーシックタイプのNSをラインアップ。
■アレスクリエイト



ブレーキパッド

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

	対応車種	適正温度	価格
DS3000	*1	0~750°C	F 28000円 R 18000円
DS2000	*1	0~650°C	F 20000円
DS34	*2	0~550°C	F 13000円 R 10000円

●*1
EK/EG(B16A搭載車)

●*2
EK/EG/EF(B16A搭載車)

■スズキ


HYPYER 250 WORK 布本改 RACING BRAKE PADS

EK EG EF ハード走行時も剛性感あるタッチ。600°Cの高温と250km/hからの制動に耐える。

■F/R各2万円 ■カキモトレーシング


Dorio パッド EK EG EF

前後バランスを重視し、ストリート～競技～ミニサーキットと幅広く対応。適正温度0～400°C。TYPE-R対応。

■F/R各1万5000円

■ティエムシー

	対応車種	適正温度	価格
TYPE Dgr480 STANDARD	全車	30～500°C	F 16000円 R 15000円
TYPE Dgr600 MULTI	全車	100～650°C	F 21000円 R 20000円
TYPE Dgr800 LIMITED	全車	350～850°C	F 26000円 R 25000円

であるDgr480、確実なストッピングパワーとコントロール性を持ち、剛性感のあるペダルタッチが特徴でストリート～サーキット走行まで広範囲にカバーするマルチバージョンのDgr600。レースでの過酷な状況下でも驚異的な制動力と耐フェード性・ライフに優れるDgr800の3種類を用意。

■アイ・ディ・アイ


IDI BRAKE PAD EK EG EF

中低温度域でのブレーキ性能を重視し、ブレーキフィーリングや鳴き・ダストも抑えたスタンダードバージョン


Sports Pad EK EG EF

SPORTS AF (50～450°C) と PRO AF (150～700°C) ■SPORTS AF + F1 万4000円／R1万3500円 PRO AF + F1 18000円／R1万7000円 ■トラスト


MM2001 ブレーキパッド

新型 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°C。

■F/R各2万6000円 ■M&M HONDA


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


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°C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・シュポルト事業部

	対応車種	適正温度	価格
80M	*1	0～450°C	F 19000円 R 18000円
80V	*1	0～500°C	F 19000円 R 18000円
80W	*1	0～600°C	F 19000円 R 18000円
80R	*1	200～800°C	F 19000円 R 18000円
90R	*1	200～800°C	F 24000円 R 23000円
100R	*2	200～800°C	F 25000円／R 24000円
100RR	*3	200～800°C	F 26000円

バーア80R、N1レースでも実績を上げた高性能モデルの90R、90Rをリファインし、フェードリカバリーも高めた100R、チューニングによるパワーアップにも対応するストッピングパワーを持つ100RRの全7種類を設定。

■辰巳興業 自動車用品部

- *1 EFB・*2 EG6/EK1/EK9 (5穴)／EK9 (99スペック 4穴N1レース用)
- *2 EG6/EK4/EK9 (5穴)／EK9 (99スペック 4穴N1レース用)
- *3 EG6/EK4/EK9 (99スペック 4穴N1レース用)


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80R、N1レースでも実績を上げた高性能モデルの90R、90Rをリファインし、フェードリカバリーも高めた100R、チューニングによるパワーアップにも対応するストッピングパワーを持つ100RRの全7種類を設定。


Racing Gear LANDMARK Racing
LANDMARK Racing
オリジナルパッド EK EG

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°C。■F1万8750円／R1万8000円 ■ランドマーク千葉ニュータウン


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。新型用開発予定。

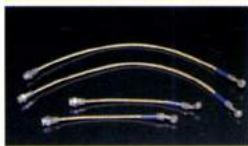
■サーキット・F2万7000円／R2万3000円 ストリートF1万8000円／R1万6000円 ■フェイス


Back Yard SPECIAL BRAKE PAD

初期制動力とコントロール性を重視したTYPE-R専用品。ノンアス製で、60～800°C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


FEEL'S
ステンレスブレーキライン

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
ステンレスブレーキ&クラッチホース

新型 EK EG EF 車種毎に設定された適切な長さと取り回しで、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 クラッシュホース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。ホースはステンレスPTFEホース。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

ステンレス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 EK EG EF

フィッティングはスチールかステンレスの2種。ホースはテフロン・ステンレス。

■1万9500円～2万9500円

■銀物産APP事業部


A-SPORTS ステンレスブレーキホース

ホースはステンレス。フィッティング、ホースエンドバンジョーにもステンレスを採用している。

■1万5800円 ■オート・アドバンス


FUN ステンレスブレーキホース EK EG EF

ホースはステンレス。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。

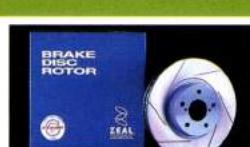
■2万5000円 ■フェイズ


ZEAL SUPER DISC ROTOR

EK EG EF

曲線スリットがシャターを抑制。熱処理済。新型用開発予定。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。新型用開発予定。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 BRAKE DISC 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 BASIC

EK EG EF

特殊熱処理を施する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 BRAKE DISC ROTOR

EK EG EF

4ポットアルミキャリパー用15インチブレーキローター(フロント) ■F1EG6/EK4に同社製4ポットアルミキャリパーが装着可。

■1万5000円 (1枚) ■スプーン


SPOON SPORTS BRAKE DISC ROTOR

14インチブレーキローター(リア) EK EG

Fに同社4POTキャリパー＆15インチローター装着時、Rローター＆キャリパーも大型化しF/Rバランスを取る。

■1万1000円 (1枚) ■スプーン

BRAKE ROTOR



**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。 ■1万6000円
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。ジャダーや騒きを抑えている。
■オープンプライス
■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

ペ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・ミュー



**Project μ
SCR**

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応える。TYPE-R対応。
■3万9000円~4万1000円
■プロジェクト・ミュー



**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・ミュー



**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
スーパー刹车キローター
スリットタイプ**

EK 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。TYPE-R対応。

■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。ブレーキフィーリングが向上する。

■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リングを向上している。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ト



**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



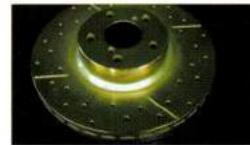
**BE FREE
ブレーキディスクローター**

EK EG EF

純正より低価格なので、パッドと一緒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



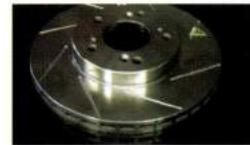
**COTO SPORTS
DBAスポーツロータークロスドリルドタイプ**

EK EG EF

スリットが熱やガスを放出。耐フェード性や制動力を高めた。TYPE-R対応。

■F3万8000円~R3万2000円

~ (各2枚) ■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) ■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。ニッサンタイヤ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・ミュー



**ENDLESS
BRAKE CALIPER**

EK EG
ブレーキのボテンシャルを向上するキャリバーキットがブライスダウン。TYPE-R専用 (同社15インチローター装着でEG6/EK4に可)。 ■19万8000円~23万8000円 ■エンドレスアドバンス



**SPOON SPORTS
4ポットアルミニウムキャリバーキット**

EK
ハネ下重量を大幅に減らし、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専用品。 ■左/右フロント各8万円 ■無限



**BILLION
スーパー刹车液**

新型 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發揮し、ベーバーロックを防ぐ。 ■4500円 (1ℓ)
■ミノルインターナショナル



**acre
ハイパーDOT4**

新型 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。耐ベーバーロック性も高い。 ■1800円 (0.5ℓ) ■ヴィーンズ



**GLAD
Lub-Prove DOT4 special**

新型 EK EG EF

ドライ沸点283℃、ウェット沸点188℃とDOT5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
FET-310**

新型 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) ■エフティー



**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。 ■1万7200円 ■ホンダツインカム

注意: 各バーツのデータは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。バ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。各バーツの問い合わせは184~185ページにあります。



RED LINE[®]
SYNTHETIC OIL

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。



類似品にご注意下さい。

当社取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）

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

寒暖差に影響されることなく、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、優れたアクセル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充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。国産車から輸入車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



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



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

商品に関するお問い合わせは

0424-66-8197

J'S RACING

Motorsport!

INTERNATIONAL RACING TEAM



根っからのHONDAマニアスタッフが送る、VTEC中毒にはたまらないJ'sコレクションの数々。今からでも遅くない! HONDA車チューニングを極めるなら、J'sレーシングにおまかせあれ!!

J'S RACING EF8 CR-X マツモトヒロシ号 セントラルサーキットNA最速 1'24"989 B18C + OEMスポーツインジェクション仕様



J'S RACING EK9 CIVIC ワケキチ号 軽量ボディに1.8リッター

詳しい車両のスペックは、ホームページで掲載中!! iモード、PCでチェックしてね!



J'S RACING ハイパーチューニングメニュー

数々のレーシングテクノロジーをあなたの愛車にフィードバック。J'sだから解っている、できる、このメニューとプライス。J'sレーシングチューニングメニューは、本物の速さを求めるあなただけのオリジナルメニューです。

J'sの足回りはこれ!! ノーマル形状のダンパーに満足していますか? ストリートで最高を目指すなら!!

ver.1 レーシングギア車高調キット・取付工賃・アライメント調整 ¥198,000 ver.2 CRUX製30段調整車高調キット・取付工賃・アライメント調整 ¥298,000~

J'sのブレーキはこれ!! 遠く走るためにブレーキを強化する。短い距離で減速・失速時間が短くなる、つまり遠く走れる!!

ver.1 RAMSブレーキパッド(GP2)・appブレーキライン・DOT5 ¥79,800 ver.2 RAMSブレーキパッド(GP4)・Fスリットローター・DOT5 ¥89,800

J'sの駆動系はこれ!! 元気なエンジンを持つHONDA車ならしっかり駆動系は、やっておきたい。100%のパワーを100%路面に伝える!!

ver.1 ATS LSD・強化メタルクラッチ・クロモリFW ¥268,000 ver.2 ATS LSD・ファイナルギア・強化メタルクラッチ・クロモリFW ¥328,000

J'sの車体はこれ!!

ver.1 7Pロールバー・サイドバー・ピラー止め ¥120,000 ver.2 上記プラス ウレタン サイドシル補強 ¥168,000 ver.3 足回りフルブッシュ ¥198,000



■車高調整
サスペンションキット
CRUX SPL.

CRUX製は車両低減・カーブ・走行カーストリート等で走行する車両に適応する
スムーズな操作性と高い剛性を実現する
低燃費とドライブ性能を追求した
純正車の車高調整式・全長調整式ダブルバーナー
各部の内部も設計が一新され
駆動系の駆動力を最大限に発揮する
仕様です。

Honda車専用の車種のネジを止めると安全性を高め、つまり安心してアクセルを踏める。遠く走れるんだ!!



■RAMS'ブレーキパッド
プロト¥20,000~30,000 リア¥20,000~30,000
オプションで減衰力30段調整
1台分¥20,000

適合車種:CIVIC・CR-X・インテグラ・S2000

ローン・分割払い・カードOK
お支払い方法はお選びください

持ち込み(「次との
組み合せセッティング
」)OK

チューニング初心者
走行初心者の方
お車の状態や運転
技術も相談して下さい

CIVIC・インテグラ
各メーカー車
背面に取扱い

■J's足回りはこれ!! ノーマル形状のダンパーに満足していますか? ストリートで最高を目指すなら!!

ver.1 レーシングギア車高調キット・取付工賃・アライメント調整 ¥198,000 ver.2 CRUX製30段調整車高調キット・取付工賃・アライメント調整 ¥298,000~

J'sのブレーキはこれ!! 遠く走るためにブレーキを強化する。短い距離で減速・失速時間が短くなる、つまり遠く走れる!!

ver.1 RAMSブレーキパッド(GP2)・appブレーキライン・DOT5 ¥79,800 ver.2 RAMSブレーキパッド(GP4)・Fスリットローター・DOT5 ¥89,800

J'sの駆動系はこれ!! 元気なエンジンを持つHONDA車ならしっかり駆動系は、やっておきたい。100%のパワーを100%路面に伝える!!

ver.1 ATS LSD・強化メタルクラッチ・クロモリFW ¥268,000 ver.2 ATS LSD・ファイナルギア・強化メタルクラッチ・クロモリFW ¥328,000

J'sの車体はこれ!!

ver.1 7Pロールバー・サイドバー・ピラー止め ¥120,000 ver.2 上記プラス ウレタン サイドシル補強 ¥168,000 ver.3 足回りフルブッシュ ¥198,000



■N1 ECU

EF9,EG6・9
¥88,000/バーベルト下部

¥138,000/バーベルト上部

EK4,EK9 (M/C後)
¥98,000/バーベルト下部

¥148,000/バーベルト上部

元気印のエンジンを楽しもう!! J'sエンジンメニュー

■ヘッドO/Hメニュー

走行距離が伸びたり、中古車ベースでチューニングを始める人にオススメ。B16,18:¥150,000~

■B16Aハイカム仕様

ハイカム、ビッグスロットル、ヘッドカバー、キャップ、C.P.U.、セッティング作業がセットになって。¥248,000

■1,600cc~1,800cc換装メニュー

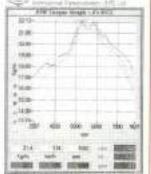
B16A用ボディにB18C新品エンジンとC.P.U.をセット。¥598,000

■B16B改1,800cc化メニュー

B16Bを1,800ccへボアアップ。さらに各部O/H作業、ピストンキット等がセット。¥498,000

■B20コンプリートエンジン

ビッグトルクの2,000cc化。コンプリート出荷で速攻チューンがOK。¥598,000



■B20コンプリートエンジン

ビッグトルクの2,000cc化。コンプリート出荷で速攻チューンがOK。¥598,000



■サーキットマフラー-SPL RR.....¥180,000

純正車用部品。無断抜き取り。
純正車用部品。無断抜き取り。
純正車用部品。無断抜き取り。
純正車用部品。無断抜き取り。



■サーキットコンバータ.....¥9,800

純正車用部品。無断抜き取り。スナーフ製。



■サーキットマフラー II¥63,000

純正車用部品。
純正車用部品。無断抜き取り。



■サーキットマフラー I¥53,000

サーキットマフラー付にしてフルエキゾースト。
いかにも走行感覚を演出させるサーキットマフラー。純正車用部品。無断抜き取り。



■SUS EX,マニホールド4-2-1,¥65,000

中低速でのドライバートルクを最適化した4-1混合タイプ。



■SUS EX,マニホールド4-1,¥65,000

高周波でマニホールドを直通する。カーボン仕様。



■ハイパワースポーツクリーナー
「ちのこチキンバー」

EG6,EK4-9
¥19,800



■EK フロントスポイラー,¥28,000

カーボン仕様。



■カーボンボンネット,¥98,000

エアダクト付のルームルーバー仕様。



■GT-WINGつや消しブラック,¥44,000

可逆式のアクリルグリーン仕様で、走行域での整流効果をもたらす事ができる。又、可逆式の為、鏡面をセッティングが可能である。サーキット走行時に最適。



■フェリオ GT-WING,¥52,000



■EG フロントスポイラー,¥25,000



■EG リアスポイラー,¥25,000



■FRP ボンネットタクト付,¥68,000



■FRP ボンネットスタンダード,¥58,000



■カーボンカナード,¥19,800

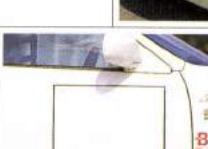
アクリルフォースによりドライバー感をUP。



■リアピラーバー,¥12,800



■OMRONデジタル水温計,¥6,800



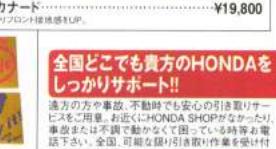
■HONDA PRIMOステッカー,¥4,800/1枚



■トレーナー,¥5,800

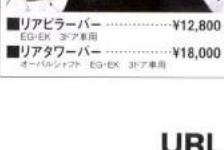


■ホロジャッ,¥2,800

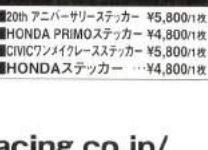


全国どこでも貴方のHONDAを
しっかりサポート!!

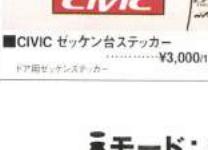
速力向上や事故、不運時での安心の引き取りサービスを用意。お近くにHONDA SHOPがないから、事務または不調で動かなくなっている時等お電話下さい。全国可能な引き取り作業を受け付けております。また、走行チューニング、車両検査、修理等もお気軽にご相談下さい。



■リアタイヤバー,¥18,000



■アップジョイントキット32φ,¥3,800



■専用アウトレットアダプター,¥5,800



■J's RACING ステッカー,¥400



■J's racing ステッカー,¥400



■ENJOY IT! ステッカー,¥800

カラード、ブラック、ホワイト

■VTEC inside ステッカー,¥800

カラード、ブラック、ホワイト

URL: <http://www.jsracing.co.jp/>

モード: <http://www.jsracing.co.jp/imode.htm>

E-mail:info@jsracing.co.jp

株式会社 ジェイス・コーポレーション

〒567-0065 大阪府茨木市上郡 2-1-40 TEL.0726-43-6700 FAX.0726-43-6556

J's RACING USA(Racing Craft) URL:<http://www.racingcraft.com> E-mail:yukfuk@racingcraft.com

AUTHORIZED DEALER GARAGE R Fong Mui Auto Supply Blk 239 Yisheng Ring Road 01-1164 Singapore 760239 Tel.001-65-453-9136

ハイバーREV

シリップ3-01.12

カタログ請求書

HAVE FUN!! HONDA VTEC

HONDA R

ホンダの“R”には特別な意味がある。誰を

まねるでなく、独自のポリシーにより培われたエンジンテクノロジーは、NAエンジンの最高峰といえるVTECシステムを生み出した。遠い過去より、サーキットに存在する事を求め続けた結果、導き出したエンジンフィーリングと極上のハンドリングは走りを極めた真のスポーツドライビング好きの心をつかんで離さない。ACCORD EURO-R、INTEGRA TYPE-R、NSX-Rそして、CIVIC TYPE-R。これらのマシンを知り尽くしたPHASEのパーツ群はノーマルの持つボテンシャルを確実に解き放つ。マシンを完全に自分の支配下におき、完璧にコントロールする事こそHONDA “R” がRたるゆえんなのである。

フェイズは、いつの時代もプレジャーを追求し続けます。



CIVIC

NEWインテグラR(DC5)用
純正レカロ用ローポジショントレイル
¥15,000

近日
発売
S2000,DC5
オールステンレスマフラー



カーボンスポイラー

EG4/6-EK3/4

¥36,000

スポーツマフラー

304耐錆型サイレンサー

出口60φ、純錆錆交換タイプ、イナーサイレンサーを付けることにより車検OK。DC2R,EK4-9

¥60,000

4ポート対向ピストンキャリパー

ノーマルの一回転を押しキャリパーに対し、そのルックスと

ストッピングパワーは止教になります。

●DC2R,EK4-9,CF-CDアコード:DB1-4-5-6

フロントのみ(ハンドル付) ¥180,000



車高調整式サスペンションキット

ベースアッセスプリング使用、フランジ調整式

FBD-17B-20D R60-17B-16D 2R,EK4-9

¥250,000

EXミニホールド304 4-1 タイプ

●DC2R,EK4-9

¥63,000

バケットシート

オリジナルFRP製

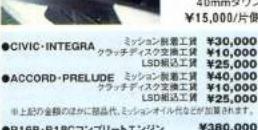
シートレース ¥25,000

純正レカロ用ローポジショントレイル

ノーマルより

40mmダウン

¥15,000/片側



シートレール、専用床ゼートレール、バケットシートで構成

に構成している貴方に恭祝、これで確実なドラボシを約束します。

¥22,000

競技ジャック

ガスケット・ボルト付 DC2R,EK4-9

¥9,000

●CIVIC・INTEGRA

ミッドシングルモード工機

¥30,000

クワッチャディスク変換工機

¥10,000

USDモード工機

¥25,000

●ACCORD・PRELUDE

ミッドシングルモード工機

¥40,000

クワッチャディスク変換工機

¥10,000

USDモード工機

¥20,000

●B16B-B18Cエンジンブレーキングシステム

エンジン制御システム

¥380,000

¥100,000

車上記金額のほかに昂昂代、ミッドオーバル等などが加算されます。



車高調整KIT

ストリート: 14kg・R:10kg ¥198,000

/アルミ サーキット: F:20kg・R:12kg ¥260,000

¥198,000

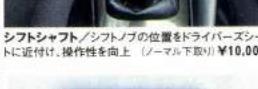
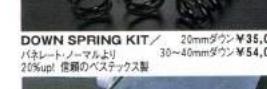
ステンレスメッシュブレーキホース

ブレーキタッチの向上に ¥250,000

ステンレスEXミニホールド

4-2-1タイプ

¥58,000



カーボンボンネット

フロント周りの軽量化に! ¥100,000

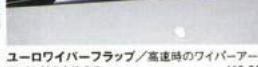
¥100,000

リヤスポイラー BTCCタイプ

カーボン製 ¥120,000

エアクリーナー/ノーマル置き換えタイプ

¥13,000



大口径スロットボディ/ノーマル下取り ¥45,000

¥45,000

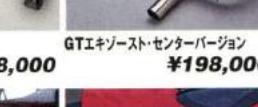
アースイグニッションシステム

¥25,000

■触媒ジャック CL1 ¥14,000 ■

¥14,000

ユーロワイバーフラップ/高速時のワイバームのバタ付きを抑える。 ¥5,500



NEWパラレルマフラー

¥128,000

GTエキゾースト・センターバージョン

¥198,000



GT2000ディザインダーバネル

CARBON ¥198,000

CARBON&KEVLER ¥198,000

CFRP ¥218,000

CFRP ¥268,000

GT2000フロントバンパースポイラー

¥198,000

カナード ¥18,000

ウイングフラップ ¥28,000

FRP ¥218,000

CFRP ¥268,000

GT2000フロントバンパースポイラー

¥198,000

カナード ¥18,000

ウイングフラップ ¥28,000

FRP ¥218,000

CFRP ¥268,000

GT2000フロントバンパースポイラー

¥198,000

カナード ¥18,000

ウイングフラップ ¥28,000

FRP ¥218,000

CFRP ¥268,000

GT2000フロントバンパースポイラー

¥198,000

カナード ¥18,000

ウイングフラップ ¥28,000

FRP ¥218,000

CFRP ¥268,000

GT2000フロントバンパースポイラー

¥198,000

カナード ¥18,000

ウイングフラップ ¥28,000

FRP ¥218,000

CFRP ¥268,000

GT2000フロントバンパースポイラー

¥198,000

カナード ¥18,000

ウイングフラップ ¥28,000

FRP ¥218,000

CFRP ¥268,000

GT2000フロントバンパースポイラー

¥198,000

カナード ¥18,000

ウイングフラップ ¥28,000

FRP ¥218,000

CFRP ¥268,000

GT2000フロントバンパースポイラー

¥198,000

カナード ¥18,000

ウイングフラップ ¥28,000

FRP ¥218,000

CFRP ¥268,000

GT2000フロントバンパースポイラー

¥198,000

カナード ¥18,000

ウイングフラップ ¥28,000

FRP ¥218,000

CFRP ¥268,000

GT2000フロントバンパースポイラー

¥198,000

カナード ¥18,000

ウイングフラップ ¥28,000

FRP ¥218,000

CFRP ¥268,000

GT2000フロントバンパースポイラー

¥198,000

カナード ¥18,000

ウイングフラップ ¥28,000

FRP ¥218,000

CFRP ¥268,000

GT2000フロントバンパースポイラー

¥198,000

カナード ¥18,000

ウイングフラップ ¥28,000

FRP ¥218,000

CFRP ¥268,000

GT2000フロントバンパースポイラー

¥198,000

カナード ¥18,000

ウイングフラップ ¥28,000

FRP ¥218,000

CFRP ¥268,000

GT2000フロントバンパースポイラー

¥198,000

カナード ¥18,000

ウイングフラップ ¥28,000

FRP ¥218,000

CFRP ¥268,000

GT2000フロントバンパースポイラー

¥198,000

カナード ¥18,000

ウイングフラップ ¥28,000

FRP ¥218,000

CFRP ¥268,000

GT2000フロントバンパースポイラー

¥198,000

カナード ¥18,000

ウイングフラップ ¥28,000

FRP ¥218,000

CFRP ¥268,000

GT2000フロントバンパースポイラー

¥198,000

カナード ¥18,000

ウイングフラップ ¥28,000

FRP ¥218,000

CFRP ¥268,000

GT2000フロントバンパースポイラー

今が旬!

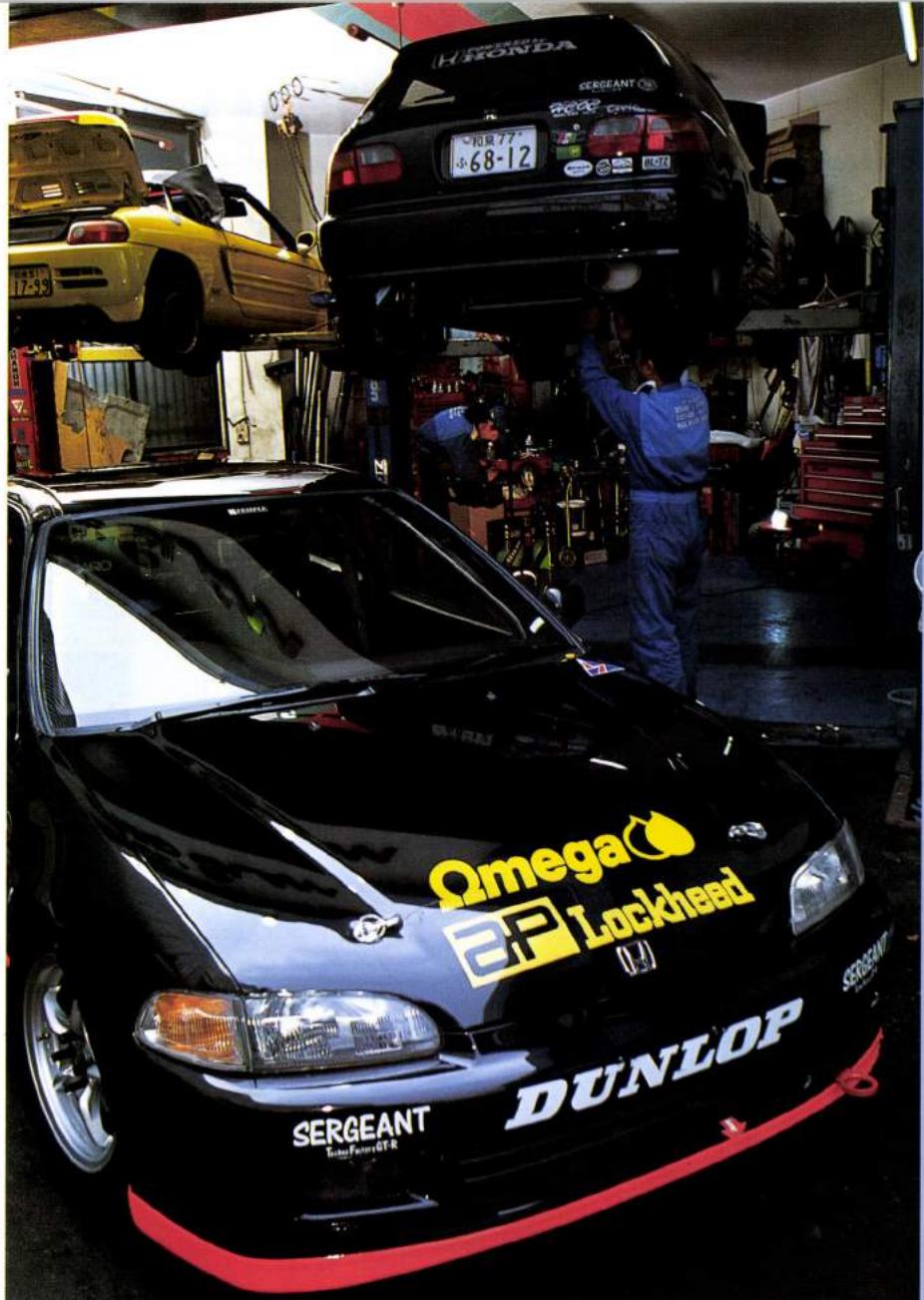
EG6

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

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もないですが、ところがどうかい、ボディ、シャルはまだまだ侮れないものを持ってます。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だって可能なのです!

チューバイナル

Photos:Hiroyuki Inada
Text:Keisuke Koga



その鶴岡さん「とにかくEG6はいいクルマ。お金をかけね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くべきポイントを追っていきましょう」と

バイザーは、「サージェント」の鶴岡 勇店長。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。

B16Aは、マニュ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、同年式の他メーカーの古いクルマと比べると普通に乗っているかぎり「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、やっぱりかなりリストレスは溜まつてたハズ。

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、なんていふるのは論外で、すぐさま外して燃えないゴミに出しましよう。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)、峰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、けつ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す。

純正品はけつこうロスが多いので、敏感な人

まずはプラグ&コード交換から



ドライブシャフトはアキレス腱



EG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。

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。

駆動系はまとめてチーン



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。

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、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。

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。

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。

O: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O: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ある。

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。

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緒に高くてつく。

オイルバンの過熱



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バンにモロに伝わる。遮熱材でガードしよう。

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、デスビのトラブルだ。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。

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。



エンジン & 駆動系

約10年前のエンジンとはいって、普通に走っているかぎりはまだ元気な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

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。

アースといえ、カムカバーとフロントエンドを結んでいる銅のアース線……そう、ヘロッと付いてるその情けないヤツです。これも新しくしてやりましょう。あと、事故や全塗装したクルマの場合、アースするボルトは塗装を剥して金属面にジタに留めてやらないと効果半減！ ですよ。

エアクリーナーの汚れ



エアクリーナーは特に暑い夏場にイクことが多いそうで、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ます。ウォーターポンプも同時に交換してしまうのが得策だ。

タイミングベルトは、ホンダ車の場合太久にアガシ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。

タイミングベルトは、ホンダ車の場合太久にアガシ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。

花が強くなつてブレーキが焼けすぎるほど効果があるそうで、ライトが明くるくなるというオマケまでついてきます。なお、アーリ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。

アースといえば、カムカバーとフロントエンドを結んでいる銅のアース線……そう、ヘロッと付いてるその情けないヤツです。これも新しくしてやりましょう。あと、事故や全塗装したクルマの場合、アースするボルトは塗装を剥して金属面にジタに留めてやらないと効果半減！ ですよ。

タイミングベルトは、ホンダ車の場合太久にアガシ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。

タイミングベルトは、ホンダ車の場合太久にアガシ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。

アースって劣化する



最近、パワー感がアップするという口こみでアーリングが注目されているけど、まずはへぼい純正のアースをどうにかしたいところ。

デスビは要チェック

なら十分にパワー感がアップしたのを体感できるでしょう。また、近頃はやりのアーリングもEGとはマッチングがいいそうです。火

花が強くなつてブレーキが焼けすぎるほど効果があるそうで、ライトが明くるくなるというオマケまでついてきます。なお、アーリ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。

アースといえば、カムカバーとフロントエンドを結んでいる銅のアース線……そう、ヘロッと付いてるその情けないヤツです。これも新しくしてやりましょう。あと、事故や全塗装したクルマの場合、アースするボルトは塗装を剥して金属面にジタに留めてやらないと効果半減！ ですよ。

タイミングベルトは、ホンダ車の場合太久にアガシ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。

がるのにきっとビビるはず。純正の水温計はなかなか動きが鈍いのですが、針が動いてしまった時にはもうけつ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つてあります。

原因は、普通のクルマの半分ぐらい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当に役に立ちません。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す。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一。その際、銅や真鍮製よりもアルミ製の方が断然軽いのですが、放熱性は銅・真鍮性の方が高いので、渋滞などで風が当たらないような状況では銅・真鍮性の方が有利です。

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、ローテンプ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、しばれる冬場は純正に戻しておいた方が無難です。

オコズカイが少ない人は、リレーを工夫して電動ファンの作動を自分で操作できるようになるのが一番安上がり。シビックといえばVTEC、VTECといえどもスブルーバルブというぐらい、この部品は重要です。油圧で作動するこのスブルーバルブは要のバーツだけになかなか頑丈についてあります。ただし、エンジンとの接触面のパッキンが劣化し、この部分からオイルがもれてしまつケースがかなり多いようです。たまにはクルマの下にもぐりこんでみると、ギトギトになっていたら、パッキンを交換しましょう。そのままにしておくと、オイルレベルが下がつてしましますから。

たまにはクルマの下にもぐりこんでみると、オイルが多くの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まず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

駆動系をチェック

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。

最近、ブレーキング時に強いジャダーが出る、ダッダッダッとハンドルがどられる……。という症状は、ステアリングラックエンジントや、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との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たらラックエンジント・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、左右方向にガタがでギトギトになっていたら、パッキンを交換しましょう。そのままにしておくと、オイルレベルが下がつてしましますから。

たまにはクルマの下にもぐりこんでみると、

オイルパンとブロックの結合部。この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まず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

腱ともいえる部分。夏場のサーキットなどで

車高をベタベタにして負荷をかけ続けると、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ます。

ドライブシャフトは、シビックのアキレス

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点を持つつかで、得られる剛性が変わってくる。バーの数を増やすすぎると重くなるが。

リアの開口部を重点的に補強



リアハッチ部は開口部が大きいため特にボディが弱い。タワーバーやピラーバーで強化してやると足の動きがつかみやすくなる。

ブレーキキャリバーの開き

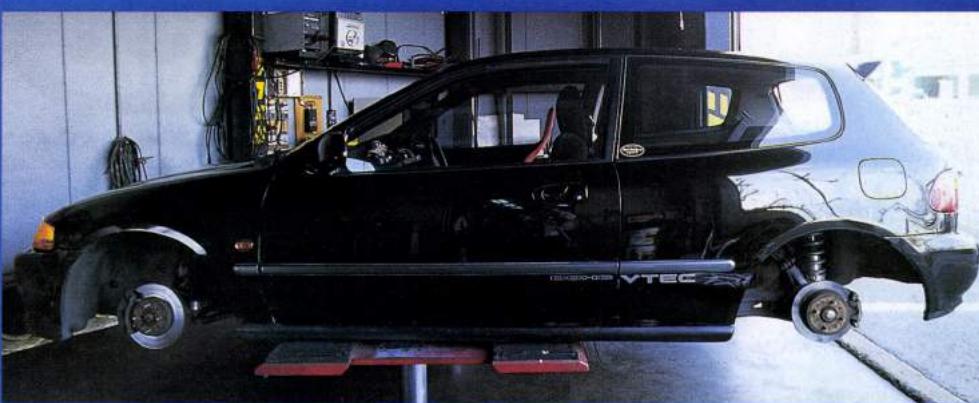


EG6のブレーキは優秀な方だが、それでもハードに使い続けると徐々にキャリバーが開いてくる。オーバーホールも可能だ。

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バーが開いてくる。オーバーホールも可能だ。

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

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。

トレーリングアームブッシュ



車高をベタベタにして負荷をかけ続けると、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ます。

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。

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。

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、フルブレーキングした際にフラフラとハンドルがとられやすくなる。

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が、圧入する工賃が高く付くし時間も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も。下まわりからコトコト異音がしたらチェック。

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パーは、10年も酷使しているとさがに開いてきます。また、ビストンのダストブーツが熱でボロボロに飛び散り、汚れが付着するとヒ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、車重が軽いせいか車自体は十分なレベルにありますか。

サスペンションは、好みの車高調を選べばいいでしょう。「EG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、高速コーナー以外ではEKよりもEGの方がコントローラブルなほど。どちらかといえば、リアはあまり粘らせないのでニュートラルなハンドリン

メニューです。本当はフルスボット溶接を入れると別モノのボディになるのだけど、かわ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、普通はそれも厳しいハズなので、まずはタワーバーやリアシートベルト、アンカーリング等を結ぶピラーバー、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、ピ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ピラー附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。

ブツシユ類は要文換

ブッシュはぜひフレッシュしたいところです。確認しやすいのはトレーリングアームの取り付け部で、「これがダメなら他もダメ」。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っ取り早いでしょう。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るべき。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)/1万円(アウター・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・リンク	5900円	1万2000円
シフトリンクエージブッシュ	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
デスピローター	1550円	3000円
デスピキャップ	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
O ₂ 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
ハブペアリング (1カ所)	4200円	1万2000円
キャリパー (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

※丁値はセ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。



A close-up photograph of a white five-spoke wheel. The hubcap features the word "MITSUBISHI" in red capital letters, with "TURBO" written below it in a smaller font. The tire has a deep groove pattern.

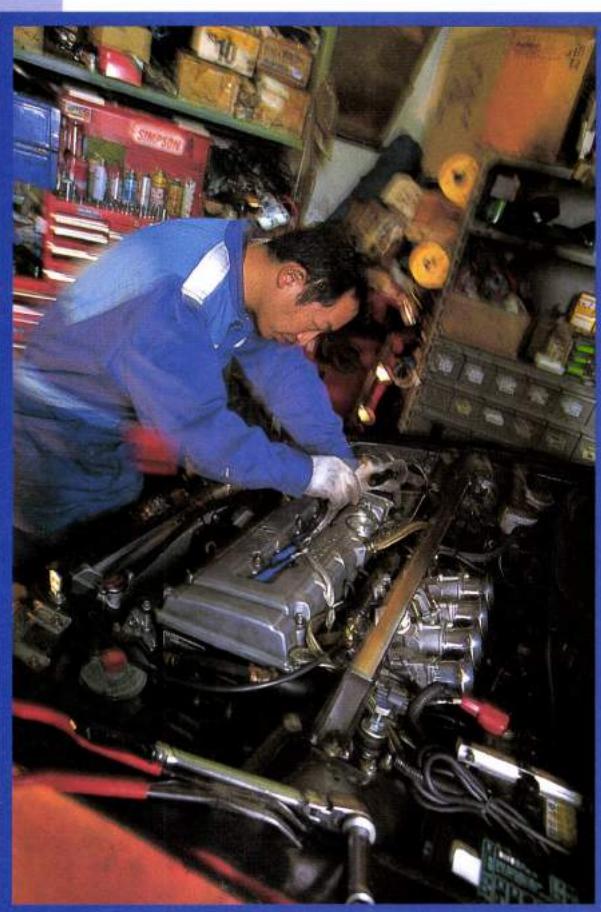
サージアント

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ケ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
ところで、数多くの
まってくる。店長の
るスタッフはみな走
オリジナルパーツの

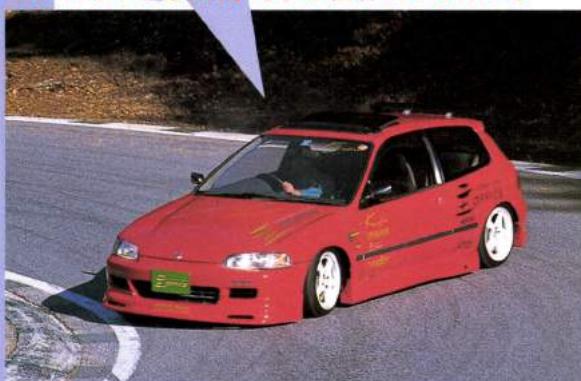


デモカーのEG6は53ページで紹介している
ので、こちらもチェックしてほしい。
〒590-0982 大阪府堺市海山町1-60-3
☎0722-27-4807 営業時間10~20時
定休日：火曜日 第2・3月曜日



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のポイント」と中村さん

「EG6でドリフトも楽しいですよ」とい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。ドリフト車の場合アリアタイヤは185/60-14がベストで、ドリフト時の空気圧は3kg/cm²に高めるのがポイント(中には4kg/cm²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いているが、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。

■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ウイングも発展して今部で15万円也。



アメリカンドラッ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1.8リッター化し、4速9000回転でゴールする。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パound(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。



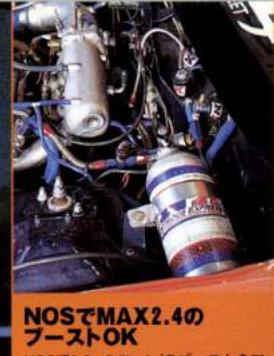
シングルターボはギャレット改

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ふ。走行前に氷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/cm²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レスパイプ。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75kg。



安全タンクー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バ選択スイッチ。



ステアのスイッチでNOSをコントロール

ダウンしたドラボジに合わせシャフトから低く寝かせられたステア。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ハ。ベルトは米CROW製で、米SFI規格に適合したもの。2年間のみ使用可能。



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ワイリー

ドラッグマシンの象徴ウイリーはフロントの車輪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。

SIGNAL DRAG CIVIC spec.

98年式EK4、車重810kg、560ps/9500rpm (2.4kg/cm²)、MOTECコンピュータ、GARRETTタービン、シングルエキマニ、シングルステンEXパイプ75mm、サードW/G、SPEARCO(米)水冷IC、シングルV/Cバイピング、JE(米)ピストン、クロラー(米)コンロッド、1.8リッター用クランク、戸田カム、RC(米)INJ.1300cc×4、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、クスクスLSI 1WAY EXEDYツインプレート、タナベSUSTEC PROドラッグVer.特注車高調(FB: R4/kg/mm)、Fアッパー・アームビロ、その他無限強化ブッシュ、ウィルウッドブレーキー式、EARL'Sホース、F:M&Hドラグリ、(0.5kg/cm²)、R:M&TドラッグF用タイヤ、他

実はシング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GTRだつた。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などという。GTR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く方がオモロイで」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が、アメリカではそんなことはまったくない。FF車のエンタリーも多く、FFのためのクラブも設定されているのだ。

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つた。迫力満点のチョップドフルーフを纏い、ターボ+NO/Sで武装したマシンで、「NHRA」「NIR」「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りケではなかつたという。

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させてもらえた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を上手く操るのはたやすい

シビックでも人気の高いアメリカでもやりたかつた

98年、ドラッグの本場アメリカでシングルオートの挑戦が始まった。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ぬくらい高い。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。

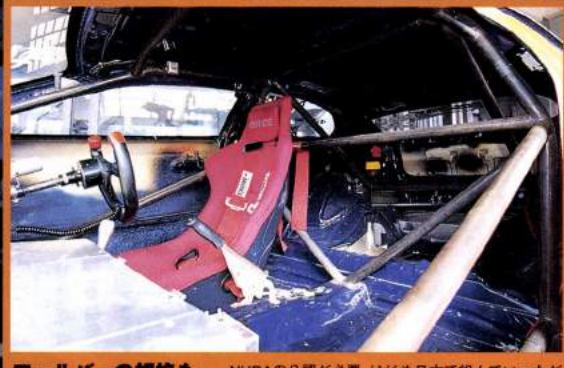
シグナルオート 驚異のFFゼロヨン9秒台 DRAGシビックのバールを



ショット潜入徹底取材

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まれたのか?
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の認可が必要。はじめ日本で組んでいたが、
本土の規格が合わなくて走らせても走れず、現地
で突貫作業で全部組み直すハメになったという。



センタークロスマンバーを
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用いらず、スポット溶接で対応。



FRPドア+アクリル
ウインドウは激軽

両ドアはFRPで成型され、拍子抜けするほど軽量。ウイ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
大胆にクリ抜いて軽量化

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ッジた。



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9.5×24.5-13+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。



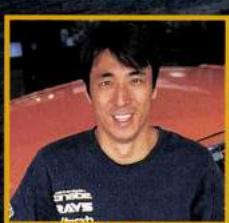
豪快にハミ出した
オーバーフェンダー

極太タイヤを収めるバーフェンダーは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
フツーだったりする

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。



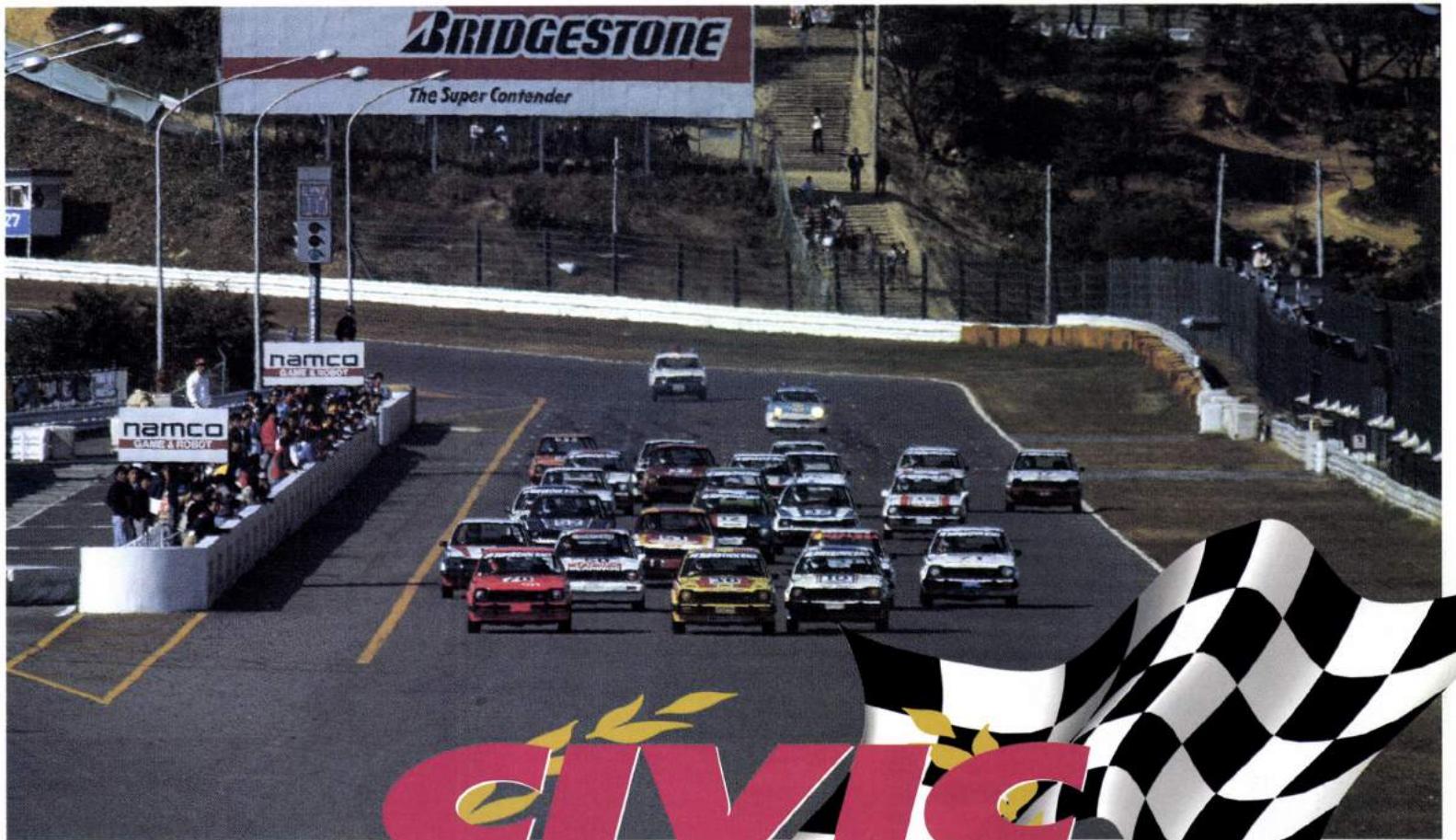
シグナルオート
木田弘輔

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時代の後、2000年から現在にかけてドライバーとしてこのマシンを駆る。

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ボテンシャルアップ。マックスパワー560ps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の序盤戦バームデールにおいて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。

とではなかつたという。特に難しかつ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、スタートしてからもFF車ではステアリングがちょっ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、FF車だけにドライブシャ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は勝てないよう状態になってきた。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ようならまだしも、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フィ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ことで誕生したのが、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、リニアインによりさらにボテンシャルアップ。マックスパワー560ps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の序盤戦バームデールにおいて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。



CIVIC ONE MAKE RACE 20th years HISTORY



'81年から20年にも及ぶ長い間、開催されてきた
ワンメイクレースの最高峰であるシビック・ワンメイクレース
惜しまれつつも'01年閉幕を迎えるこのシリーズの歴史を振り返る

Photos / HONDA, i-dea
Text / Naoyuki Hata

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、ついに幕を閉じてしまった。どれくらい歴史が長いかは、最初のレースでトップを争いあったのが中野常治と黒澤元治だったと言えば、當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、後者は黒澤琢磨の父親。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。従つて、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同一車種によって争われるレースはあつたものの、はつきりワンメイク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。今でいうN2からN1まで、サニーが走らないレースは皆無も当然だったのだ。

が、80年代に入つて、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)が切れてしまうこと。既に生産中止になつて久しく、あの手こ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ま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つたというわけだ。

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。當時の正式なシリーズ名は「FFスーパー・シビックレース」。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。當時の国内トップカテゴリー、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、魅力が積み重なつたこともある。オーナーはシビックレースから30台を超えるエントリーを集めることとなつた。

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いているドライバーがひとりとしていない

からだ。しかし、ハコのスペ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。當時のファンはきっと胸躍らせることだろう。レースの方も期待に違わず激戦で、最終戦には何と11人のチャンピオン候補が並び立つたほど。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カ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、かつ全国のエントラントが渴望し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などもなつた。

こうした流れによって、同じクルマによる

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つている。最終的には、目の肥えた

F1ファンをも喰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。

そして、もうひとつは「年に一度のレースで日本一を決めるのは、あまりにも無理がある。しかも、鈴鹿で行なわれる以上、ホームコースが鈴鹿であるドライバーが圧倒的に有利」という声を反映した結果、新たなシリーズを生み出すこととなつた。それが「インターカップ」である。全日本選手権では当たり前となつたサーキット転戦形式を取り入れたことで、サーキットや地域限定で行なうレースより、負担が増したのは事実である。

2代目 スーパーシビック



1979.7~ <SL・SS・SR・ST系> シビックレースでの最初の主役に大抜擢

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DSR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年以上も及ぶとは誰も予想していなかつたに違いないだろう。

初代シビック



1972.12~
<SN&SE系>

名車B110サニーを相手に孤軍奮闘！

CVCCエンジンを搭載したことから、今で言う“エコカー”的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とSB1はTSやブ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。

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「これがされなかつた。というのも、今ほど車両規定に明確な括りが昔はない、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と様々だったように、開催されるサーキット」と規定に微妙な違いがあつたからだ。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つ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

3代目 ワンダーシビック



1983.7~
<EA系>

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

篠田富美子 / 高武富久美 / 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つた津々見友彦。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もできる。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。

1981 鈴鹿フルコース Champion / 中野常治



1984 ジャパンカップ 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。

1983 ジャパンカップ Champion / 1982 鈴鹿フルコース Champion
高武富久美 / 津々見友彦



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。

1992インターナショナルカップ 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インターナショナルカップ 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。インターナショナルカップ初代チャンピオンは、あまり知られていない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、やがて新章へと実入ることとなる。ジャパンカップ最後の年は、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。

中でシーズンを通じ、1回も勝たなかつ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年の関実がその例に当たる。だからといって、彼らが恥じる必要は一切ない。こういう

シーズンは得してウイ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」とがこのことからも明らかだ。

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を対象としたシリーズが、かつて存在したということだ。このことからも、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ろう。最終的にはエンブリーの減少により、96年に幕を閉じてしまうが、男ばかりでともすればむさ苦しささえ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も小迫(現姓・吉野)美代子は、結婚、出産に伴い一時一线を退いていたが、子育てが一段落したということで、01年からヴィツツケン西シリーズに復帰。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たくなることを望まずにはいられない。

出場する側からも、見る側からも 誰からも愛されたシビックレース

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ルチエンジンである。もちろん、そのつどニューモルチが新たなる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ることを良しとしなかったもの、ひとつ特徴と言える。これは主要バーツを供給されたが、無限がじっくりと開発することで、誰でも同

じ戦闘力を得られるようにするための配慮だ。

ニューモルチの初登場年は、まず3代目ワンドーシビック(A1)が85年で、4代目クランドーシビック(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ごと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る。

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。

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ごと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。本領を發揮し始めたのは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位に入ることで快挙を成し遂げた。ドライバーは、山本泰吉/辻本聰/鶴崎謹の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。

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「ホンダエンタリーシリーズ」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。

そこで、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

ジャパンカップ	インターナショナル	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				
1982						津々見友彦				
1983	高武富久見			藤田正己	越野照喜	前川直典				
1984	篠田富美子			疋田安夫	越野照喜	深谷高義				
1985	中野さとし			櫻木真雄	岸本伸好	堀川康彦				
1986	越野照喜		日下部保雄	小林信行	吉原信行	越野照喜	篠田富美子			
1987	清水和夫		日下部保雄	清水忠行	清水忠行	清水忠行	高橋博代			
1988	村田清孝		森正弘	日下部保雄	前川直典	前川直典	藤枝智枝子			
1989	山崎猛		山崎猛	吉田寿博	村松廣生	小林敬一	外烟ひとみ			
1990	川本篤		黒木健次	黒木健次	福田しのぶ	黒木健次	上村真理子			
1991			黒木健次	平岡功	井波光正	前川直典	山崎猛			
1992	西垣内正義		西垣内正義	木下みづひろ	木下みづひろ	木下みづひろ	見並秀文			
1993	黒木健次		荒川雅彦	中野	小林准	中野	近藤澄男			
1994	黒木健次		小亀崇	高橋健治	近藤澄男	小亀崇	近藤澄男			
1995	渡辺明		渡辺明	鶴村馨	閑実	鶴村馨	渡辺明			
1996	黒木健次		山野哲也	大橋正澄	見並秀文	藤田隆之	古田美和子			
1997	渡辺明		渡辺明	水越真一	海老澤紳一	小亀崇	梅津則子			
1998	黒木健次		黒木健次	高橋しげる	和田則久	田久保浩二	今瀬昭彦			
1999	黒木健次		黒木健次	高橋しげる	高島広行	財津真志	八木宏之			
2000	黒木健次		黒木健次	関 実	金子博之		なかにむねあき			
							井上宏之			

※空欄はレース未開催

2000インターナショナルカップ 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と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インターナショナルカップ 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く。インターナショナルカップも西垣内正義との激闘の末に制覇。

1998インターナショナルカップ Champion

渡辺明



渡辺明が自身初のインターナショナルカップ連覇に成功。この年からタイプRごとEK9での参加も許されたものの、威風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インターナショナルカップ 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、インターナショナルでは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。

シビックのちょっと気になるパーツ&グッズ最新情報

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
レースファイ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」。クルマだけにとどまらず、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、エンジンを守りたいところ。「エンジンオイルくらい…」と思うなかれ。オイルを変えるだけで、今までとは違うフィーリングを体感することができるのだ。

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リティーム。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。これ表示するのが「OW-△」で表されるSAE(米国自動車技術者協会)の粘度番号。△の数字が大きいほど、低温でもオイルは固くなりにくく、低温度性にも優れるなどを示す。一方、△の数字が大きいほど100°C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で使用条件に合った、適正な粘度のエンジンオイルを選ぶ、ということになってくる。

レッドラインのモーターオイルは、高性能エンジットエンジンの超高温下で唯一耐えられるボリオールエステルをベースオイルに使

を兼ね備えており、冷寒時から真夏まで、ひとつアイテムでオールマイティー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 ☎ 0424-66-8197
<http://www.redline.co.jp/main.html>



「ラフィックス」から
シビック用ショートボス登場!

4種タイプ(3万2800円)が登場。ホーン以外の配線(プラス一本、マイナス一本)を追加することができ、フォグラントスイッチや無線などの任意スイッチをステアリングまわりに配置できるのが特徴だ。

長年に渡り、各メーカーのステアリングボスのOEMを行なってきたワークスベルのボルロックシステム「ラフィックス」はレンタッヂカーに採用されているものと同様のワットインテグレーティング脱着システム。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「ショートボスキット」インテグレーティング用は、従来のステアリングボス上にラフィックスを装着していく、「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かうもの。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ョ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、ドライビングボジションのベストセッティングが可能だ。

また、2001年11月には「ラフィックス」で、「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かうもの。アルミニウム合金の仕上がりも美しく、機能美に優れる。右が「ショートボスキット」の設定だ。

■ワークスベル ☎ 03-1340-1141
<http://www.worksbell.co.jp>

TOPICS ツーフィットのリモコンドアロック

池も汎用のリチウムボタン電池を使用して、コンビニなどの購入が可能だ。
■ツーフィット ☎ 03-3302-6820
<http://www.to-fit.co.jp/>

最近のクルマには、たいていリモコンでアをロック＆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ておきたいところだ。

ここで紹介するツーフィットからリリースされている「key」一体式リモコンドアロックは、本体9800円+フレンクキー980円というリーズナブルな価格設定(取り付け工賃、キー加工費は別)が魅力の一品。一般的なキーレスエントリーシステムとは異なり、リモコンとキーが一体式となっている上、リモコン本体にキーが収納されているので、ポケットの中でもかさばることはない。キーを使用する際には、ジャックナイフ式にキーが飛び出るので、見た目にもカッコいい。電波の到達距離は約10mで、リモコンをクルマの方向に向けなくても作動する優れモノ。電



9800円という低価格が魅力的なシステム。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などに威力を発揮してくれる。

VISIONのテクニカスポートから 「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トからリリースされた。

この「フォーミュラリンクキット」は、ピロボールに

より不要なアライメントの変化を抑え、加減速時やコナーリング時などのコンプライアンスを排除し、強化ブッシュではカバ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

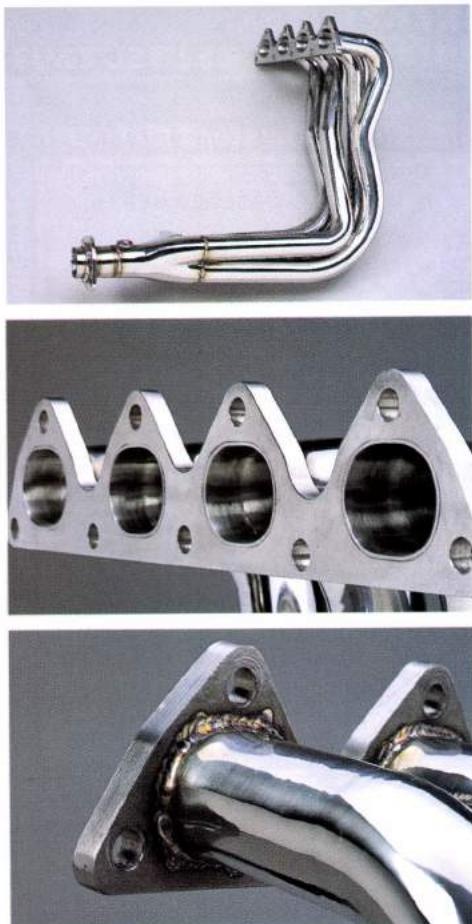
おり、十分な機械的強度の確保に成功。耐荷重性、耐磨耗性、耐食性に優れ、長寿命で求めらかな調節性をいつまでも保つことが可能だ。マイナス200℃～プラス280℃で使用可能なブッシュ本体

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ルー価格で、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、管長、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。

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。

■テクニカスポート ☎ 06-6878-1589
<http://www.technicasport.co.jp>



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。

フロントバンパー ¥50,000 サイドステップ ¥48,000 リヤハーフspoiler ¥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

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)十川

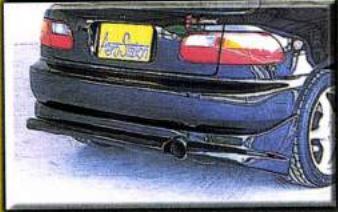
※予告なくデザイン、価格が変更になる場合がございます。
ご了承下さい。記載されている価格に消費税は含まれておりません。塗装も別途料金にて承ります。

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

More Exciting
More Dressy

EG3・4・6

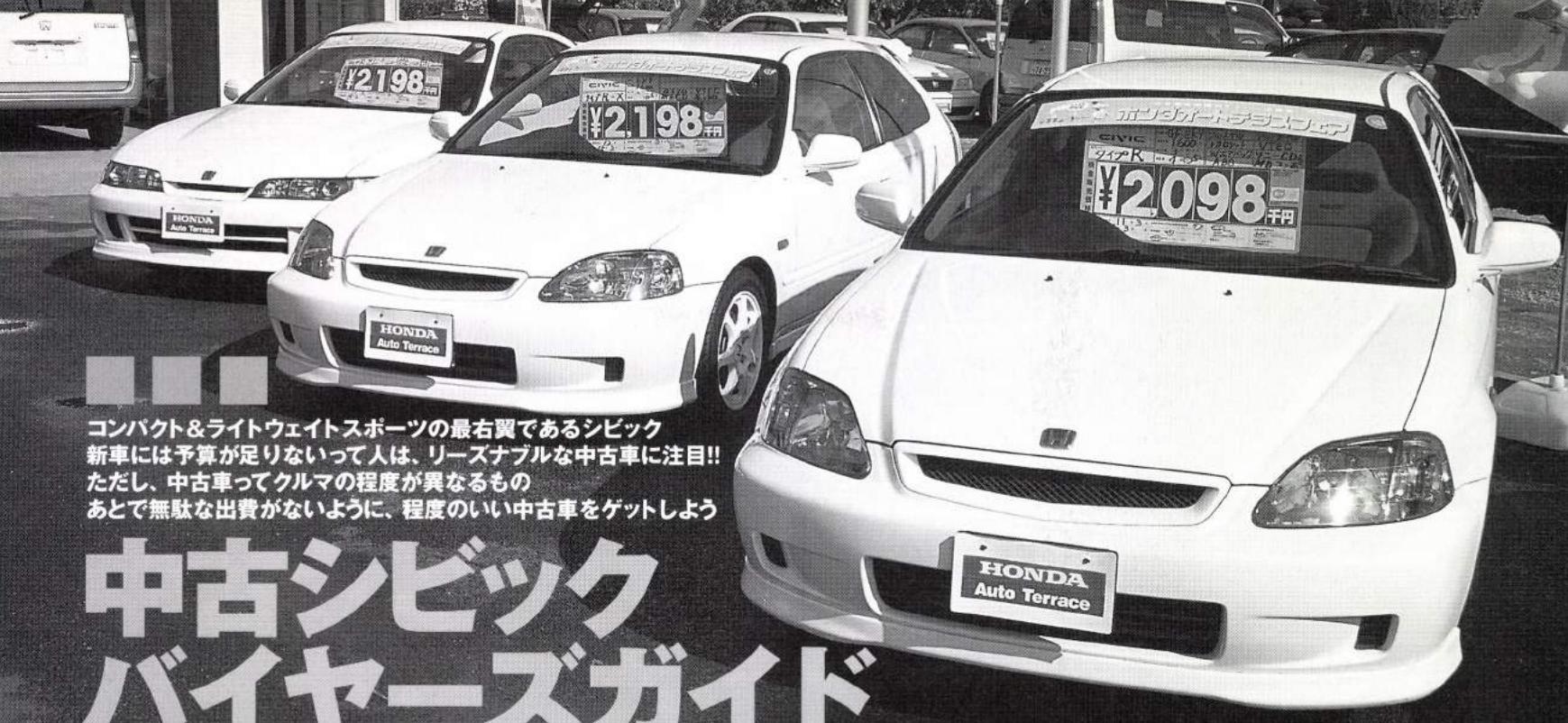
フロントバンパー
サイドステップ
リヤハーフspoiler
3点セット価格
¥130,000



フロントバンパー ¥50,000
サイドステップ ¥48,000

販売代理店

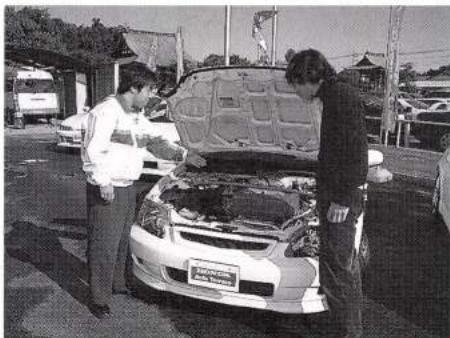
(株)ドコール東京本社03(3794)1689 名古屋(宮)052(808)5891 大阪(宮)0726(37)6267 (株)ホットスタッフ福岡本社092(953)4088 大阪(支)06(6747)1567 広島(支)082(876)5550 三共(株)0273(52)9396 (株)ジェイティエス仙台022(259)1251 (株)コスマック0252(354)3101 中部ダンロップ(株)058(245)7161 マルカサービス(株)名古屋本社052(419)1201 北陸(宮)076(292)1552 (株)マルカサービス東京03(5423)9711 北関東(宮)048(721)0500 (株)マルカサービス仙台022(288)9951 (株)マイント大坂0727(52)5271 福岡(宮)092(737)7251 (株)ツイン札幌本社011(784)3082 仙台(宮)022(387)3081 東京(宮)03(5491)5681 (株)ビーチ札幌(宮)011(896)7116 東北(宮)022(284)1877 北陸(宮)0766(57)8030 東京(宮)03(3823)4678 名古屋(宮)0568(81)0101 大阪(宮)0726(35)1399 広島(宮)082(849)1547 鹿児島(宮)096(368)1666 ☆販売代理店募集中



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。
分からぬことがあつたら、どんどん聞いていこう。

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、装着バーツや仕様の違いによっても程度は変動する。要するに買手の人気が高いものほど、高価になるのだ。基本的に同年式、同グレードの中古車の値段の違いは、程度の違いと考えていい。

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。価格は安いが、シビックの持ついるボテンシャルを引き出せないばかりか、普通に走るのにも、さらにお金がかかりする可能性があるからだ。特にシビックのスポーティグレードは、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、保険内容はどうとか、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つて選んでいるようじや、後悔してしまうぞ。

賢く、お安くクルマをゲット

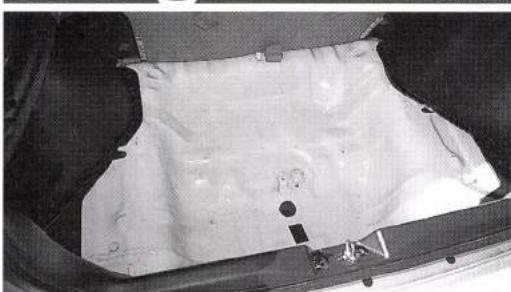
中古車を選ぶメリットは、なんといっても価格の安さ。ちょっと年式を落とせば、かなり低予算で憧れのクルマをゲットできる。だけど、中古車の魅力って低価格だけじゃない。例えば、EKのタイプ・Rが欲しいのなら、今となつては新車で入手するのは不可能。それなら中古車の中から選ぶしかない。早い話、中古車って豊富な種類の中から、自分の予算やイメージにジャストフィットしたクルマが選べるってことだ。

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、装着バーツや仕様の違いによっても程度は変動する。要するに買手の人気が高いものほど、高価になるのだ。基本的に同年式、同グレードの中古車の値段の違いは、程度の違いと考えていい。

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。価格は安いが、エンジンやドア、ルーフなどに大きな歪みが付いていたり、塗装の感じが違っているクルマは、大体面に景色を反射させて見れば発見しやすい。さらに、ちょっ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しまう。

外観チェック一編 見極めていくう

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。また、左右対称のパネル間の間隔をチェック。見た目で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、変形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。

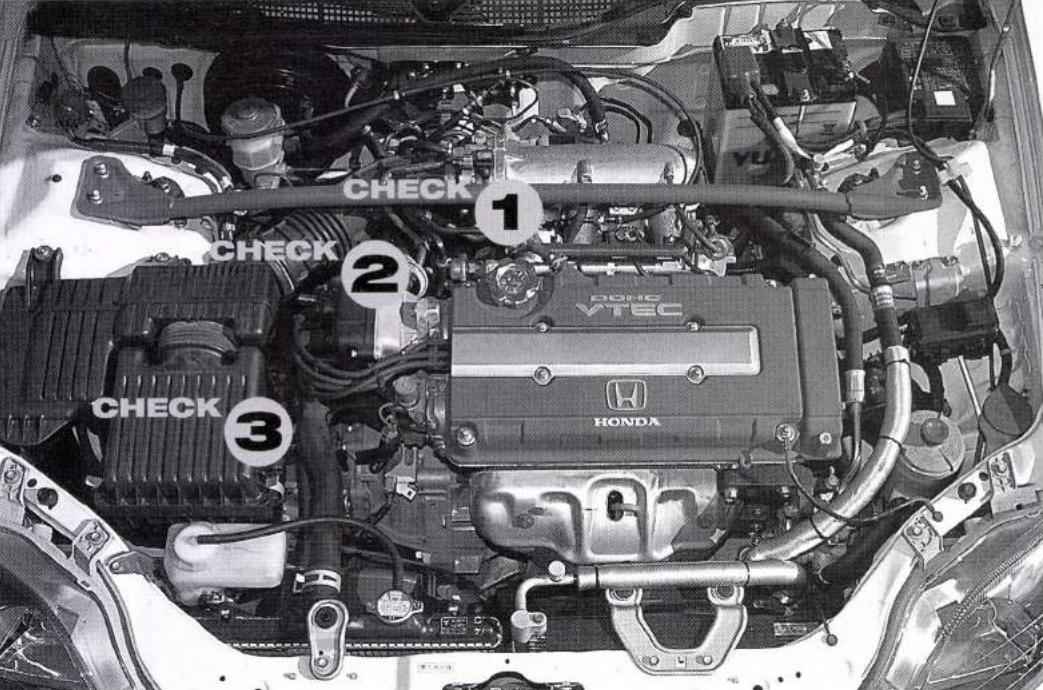
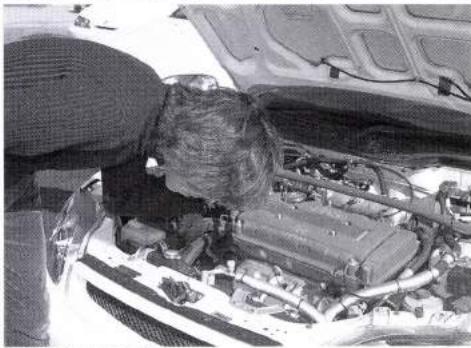
CHECK 2 下まわりの損傷



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。フロアやサスアーム、マフラー、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。

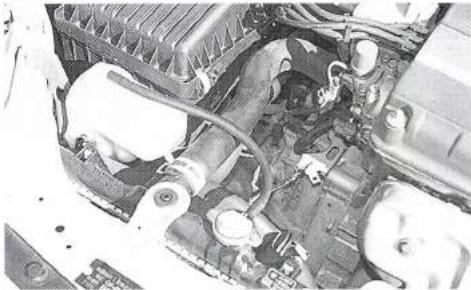
ついでに、ボンネットのつなぎが悪いクルマはぱっと見ても、どこかしつくりしないものだ。この第一印象つてヤツが意外と重要なチェックポイントだ。

さらに、エンジンルーム内にあるエンジン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へ納得のいくまで質問してみてよう。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 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、電気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。

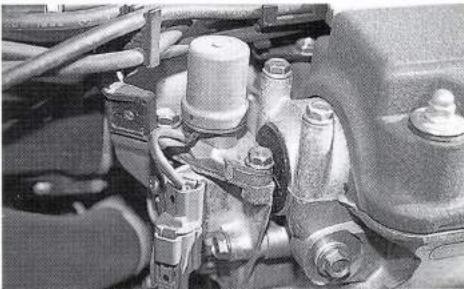
CHECK 3 ラジエターホースの劣化・亀裂

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をしてもらうようにしよう。

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ぼう。オイルフィラ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つたと考えよう。

CHECK 2 スプールバルブのパッキン劣化

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をしてもらうようにしよう。

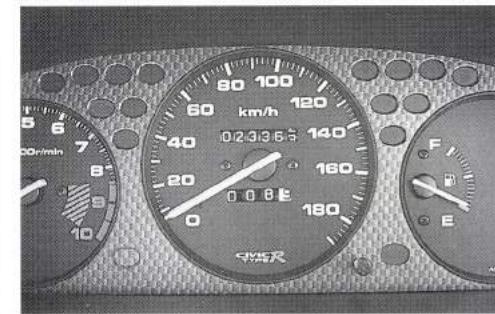
前オーナーのメンテ具合をチェックしよう

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。シビッ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くれば、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で音の違い。さらに、エンジンをかけたままヘッドランプ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、古くなつた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。さらにオイルフィラーキャップを外し、内側にひどい汚れが付着していないかも見ておこう。

VTECは油圧制御で作動するので、エンジンオイルの管理が悪かったクルマは、本来のボテンシャルを引き出せない。

CHECK 3 接触部分の痛み

走行距離はメーターからだけじゃなく、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ぼう。

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つたらショップの人と質問をしてみよう。

ステアリングやシート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意。もっとも一般的なのは、ドライバーズシートのヘタリ具合。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、乗り降りで接する部分へのヘタリ、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。

最後に、試乗が可能だったら絶対に乗っておこう。ボディやエンジンの状態は、やはりながら探すのもいい方法だぞ。

CHECK 2 シートの痛み

内装のチェックは念入りに。特にシートの傷や破れは修復が難しい。新品パーツに交換するとなると、予想以上の出費になる。

内装&試乗編

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り具合、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。

中古車選びで大切なのは、分からることはないままにないこと。どんな些細なことでも、分からることはショップの人に質問するのが良い中古車選びの秘訣。さらに、初めて購入する人は、クルマに詳しい友達と一緒にに行って、客観的な印象などの意見を聞きながら探すのもいい方法だぞ。

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、非常にリースナブル。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へたっている時、新しいサスケ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ると走りに違いが出るぞ。

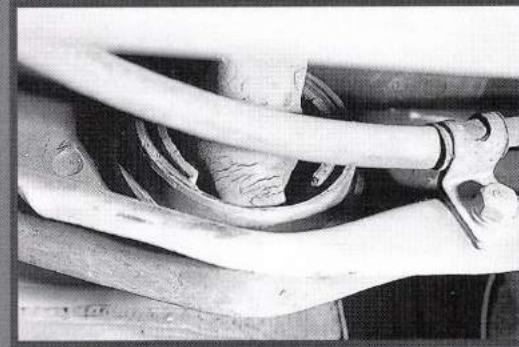


走りの消耗品の代表といえるサスペンション。オーバーホール可能なショックが装備されていたら性能もよみがえるぞ。



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&チューニングもバッチリまかせられるぞ。



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く。

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。その品ぞろいは、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といえるものだ。また、ホンダディーラー直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、分からる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れ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

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い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じゃなく、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。

焦らず地道に探していこう

購入にあたつて

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ているが、EK4やEK9はまだまだ高価で、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、店頭に並んでいる姿もなかなかお目にかかるのが現状だ。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、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ず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ある。そこで注意しておきたいのは、登録料・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らないが、ひどい店だと総額に消費税5%をかけるところもあるので細心の注意を図って購入に踏み切ろう。

中古シビック相場表

	50	100	150	200
EG6	30	100		
EK4		90	165	
EK9		135	210	

(01年11月編集部調べ)



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

極めろ

Photos/Akira Takahashi Yuki Sawada Text/Atsushi Miyashita

ノーマルデフとLSDの違い

駆動方式の如何に関わらず、走行会などで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、入ってはいるか、いないかだけで終わってしまっては、「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」とは何か、どうセッティングすると美味しい使えるか等、味わい尽くす秘訣を伺つたので、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ことを指す。でも、チ

ユーニングで一般に言われる「デフ」とは、LSD（リミテッド・スリップ・デフ）のこと。一般にこのふたつを混同しての場合が多いから、「デフ」とLSDという別のものだということを理解してもらわないと、セッティ

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うんだよね。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ト位置がズレてるでしょ。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ーのたびに変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るしかないの。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、抵抗が低い方にだけ駆動を与えてしまって前に進まなくなるんだよね。側溝にはまつたり片輪だけぬかるみにはまつた時に、浮いてたりぬかるみにはまつた方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が低くなつた時に、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】

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う円周上を通ることから起る、タイヤの転がる距離の違いを吸収して、曲がりやすくなる機構で、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、FFの場合はステアリングを切ってい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、大きな抵抗になつてしまふ。

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、ステアリングを切つてもタイヤが真っ直ぐ走るうとして、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つた状態で保持できれば、今度は駆動をかけていたり、アクセルを離した瞬間にタイヤの向い間はタイヤが向いていた方へクルマを引っ張り、アクセルを離した瞬間にタイヤの向い方向へクルマ全体を振つてステアリングを直進状態にしようとタックインが起こりやすくなる。

そこで、よりスマート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つて。しかし、かといって「デフ」によ



教えてくれたのはこのお二人

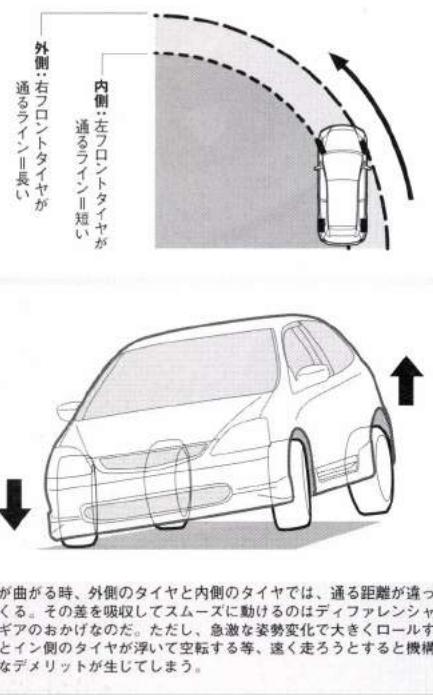


かせ キャロッセ/クスコの
加勢 裕二 代表取締役。全日本ラリーのトップドライバーとして活躍し、製品造りにそのノウハウが活かされている。



ほんだ 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。

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、通る距離が違つてくる。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、激しい姿勢変化で大きくロールすると機械的なデメリットが生じてしまう。

車が曲がる時、外側のタイヤと内側のタイヤでは、通る距離が違つてくる。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、激しい姿勢変化で大きくロールすると機械的なデメリットが生じてしまう。

そこで、よりスマート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つて。しかし、かといって「デフ」によ

ることで、運転の操作性が悪くなるから、LSDは必要だ。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ふ利点があるけど、最大に効かすということは左右の回転を同じにするということ。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、抵抗になつてパワーをロスする。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

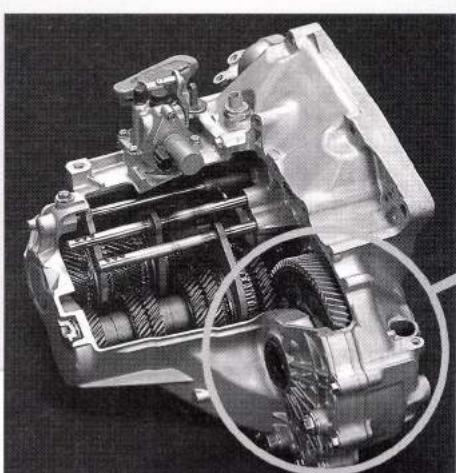
ティングというものが見えてくる。

一口にLSDと言つても
種類はいくつもある

セッティングの話を始める前に、まずはL

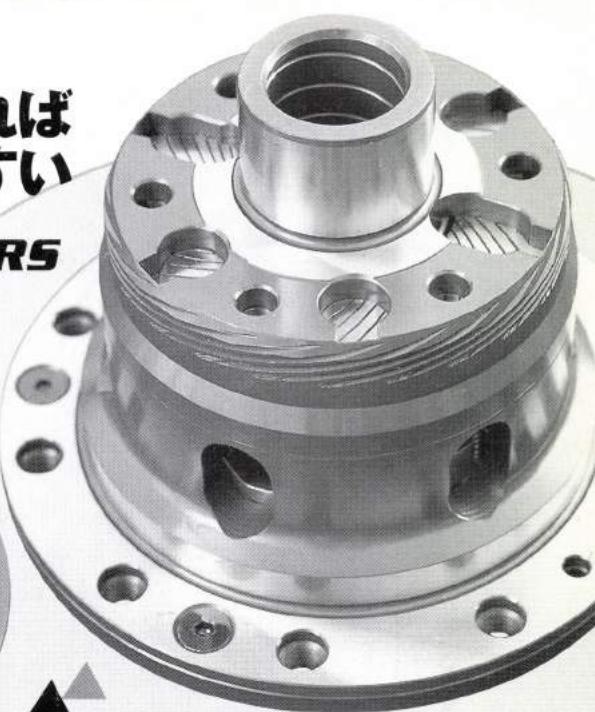
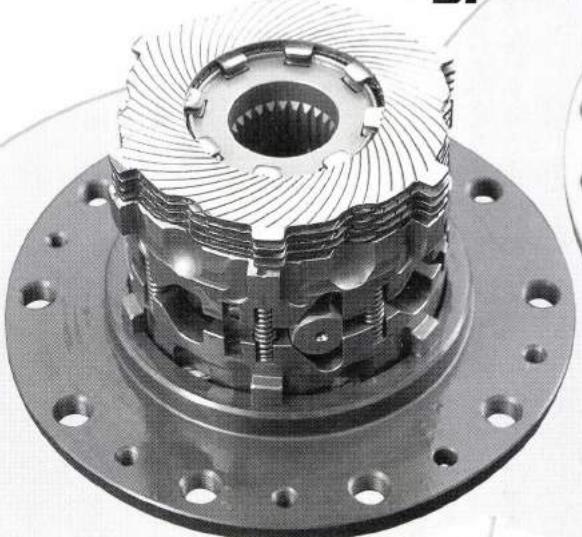


シビックRノーマルミッション&デフ



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。クラッシュは外ツメがケース、内ツメはドライブシャフトと動きが連動する。クスクのシック用デフはGサイズと呼ばれる大きさのものだが、裏ワザとして、さうねのMZをコイルスプリングのRSに変えることができる。ただしプレートの数は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。クスクのシック用デフの価格は、RSは19万8000~11万3000円、MZは9万~10万5000円となっている。



する力をセッティングする際の自由度がないという欠点もある。

その点、多板式 LSD はプレッシャーブレートとプレッシャーリング間、または左右の

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LS-Dでは物足りない部分がで
てくるというわけだ。

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ット荷重の強さによりイニシャルトルクを掛けることができるという特徴がある。イニシャルトルクというのは、最初から掛けている差動制限の強さのことだ。そのため、多板式 LSD では片輪が浮いてしまつて、最悪このイニシャルトルク分だけは接地した側のタイヤを駆動する事が可能となる。している。

そういう意味では、サーキットできちんと

必要最小限を見極めるのが セッティングのポイント

制限しようというのが速度差感応型で、このため速度差感応型は差動を制限するまでに一瞬の間ができる特徴がある。

そこで、ここではもとと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。

した。ただ、ヒンカツモヘリカルも左右1枚のロッドにはならないし、イニ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がきついミニサークットだと厳しい。

片輪が完全に浮いちゃうと、イニ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。ただしクラッチタイプは左右の回転差が無くなるか

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、波状の溝をホールが動くホールテック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、速度差感応型には多板式と似ているもののクラッ

スカスカツブリングを組み合わせたトルク感応と速度差感応のハイフリッド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力を伝えている左右のタイヤ間にグリップの違いが起つたときに、タイヤへ伝えるトルクも変わって、そのトルク差が起つたときに、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、速度差感応型は路面／＼荷重の違いによつて左右のタイヤのグリップ力が変わつて、その結果として左右のタイヤに回転の速度差が起つ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つてゐる。

常のディファ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

「トアッピングはできないよ」
純正で LSD が装着されていない場合はもちろん、装着していてもそ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て、しかも幅広い重量のドライバーが走らせてで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スペーサーを

A detailed close-up photograph of a mechanical assembly, possibly a clutch or brake system. The image shows a complex arrangement of metal parts, including a central hub with a gear-like pattern, several small cylindrical springs, and a larger circular component with multiple holes. The lighting highlights the metallic textures and the precision engineering of the parts.

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にくいんだよね。

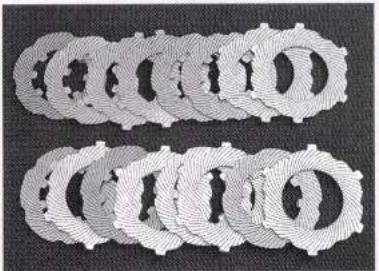
ちなみに、クラッチタイプはイニシャルトルクを3~20kg/cmと幅広くセッティングできるけど、ヘリカルは1kg/cm以下だね」市販車に多板式LSDが採用されない理由は、ABSが標準装備されているからというのも、その理由なのだと加勢氏。

LSDは足まわりの最後の味付け

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力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、上のようにな2枚ずつ並べることでクラッチの面積を半分に減らすことも可能。クスコのクラッチプレートは独自のミズ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

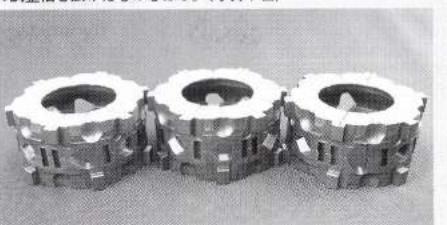
デフケース内でクラッチプレートを押し付ける強さでイニシャルトルクが決まる。クスコでは従来のコーンプレート(皿バネ)を使ったMZと、コイルスプリングを使ったRSの2種類をリリースしている。コイルスプリングを使用したRSは、バネの数の増減でイニシャルトルクを変更することができ、またプレッシャーリングが開く方向と同一方向に作用するためレスポンスが良い。



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

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なれば極力弱いはうがいいということだったが、サスペンショ



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が標準装備されているからというのも、その理由なのだと加勢氏。

ンとLSDどっちを先にセッティングを出しほうがいいのだろうか。

「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ぬ状態だと、無しの状態で始めて、駆動がかからない状態でうまく乗れるようにならった後で入れるといいし、分かる人なら先に入れてもらいいよ。ただ、LSDを効かせるセット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といいのだろうか。その基本となるのが、シビックはFFだと

「LSDをラインナップしている。エ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。エイでも2ウェイでもいいけど、サークットのようなアケル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。コーナリングのクリップまでは回転差を吸収してあけたいからね。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。

「ウチではコー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心から広げるタイプ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はイニシャルトルクもその特性に合わせてRSでは出荷時に4~5kg/cmで合わせてあるよ。サーキットではこのあたりで、コーナーの大きなサーキットではイニシャルトルクを2~3kg/cmに落としたり、ジムカーナなどもと高く設定する方向でセッティングするところになるだろうね。

例えば、一番小さなアピングなんかのコーナーでイン側のタイヤが空回りしているようなら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る可能性があるから、イニシャルを落としてみるといいよ」

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、クスコでは効き始めのフィーリングが違うMZとRSという2種類のLSDをライアップしていく、さらにそれ以上にプレ

すでに加勢氏が何度も説明している通りに、FF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ンイン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セールを考えてクスコでは1ウェイというもので、そこを考えてクスコでは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。

「ジムカーナたな走りなら1ウェイでも2

ウェイでもいいけど、サークットのようなアケル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。コーナリングのクリップまでは回転差を吸収してあけたいからね。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。

「ウチではコー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心から広げるタイプ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はイニシャルトルクもその特性に合わせてRSでは出荷時に4~5kg/cmで合わせてあるよ。サーキットではこのあたりで、コーナーの大きなサーキットではイニシャルトルクを2~3kg/cmに落としたり、ジムカーナなどもと高く設定する方向でセッティングするところになるだろうね。

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度で組むといいという。「実戦では緑石に乗つたりしたときも考えて使う」

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ということだろう。それが、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。

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ふのは理想でも実戦向きじゃないかもね。

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のものをラインアップしているのである。このプレートの組み合わせで厚みを変えて、サーキットでターンインを良くしたり、片側8面のプレートを内爪と外爪の組み合わせを変え、6面にして摩擦面を減らしたり、片側8面のプレートを内爪と外爪の組み合わせを変え、6面にして摩擦面を減らしたり、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ョットする場合もあるのだといふ。

FFの場合は、サーキットではフロントの入りを良くしたいから、初心者は1ウェイに向いていて、効きがマイルドなMZがいいが、R-S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の良さは効きが強くて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度で組むといいという。「実戦では緑石に乗つたりしたときも考えて使う」

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ということだろう。それが、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/>

遙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・ボーナス括弧・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車ご用達専門ショップ。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-

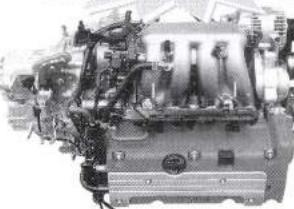
2000ccコンプリート



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、
ヘッドオーバーホール&ライトチュ
ーク交換、など、なんでもご相談下さい。
ニシ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!

スペック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、
どのピストンがわかりますか? M&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。

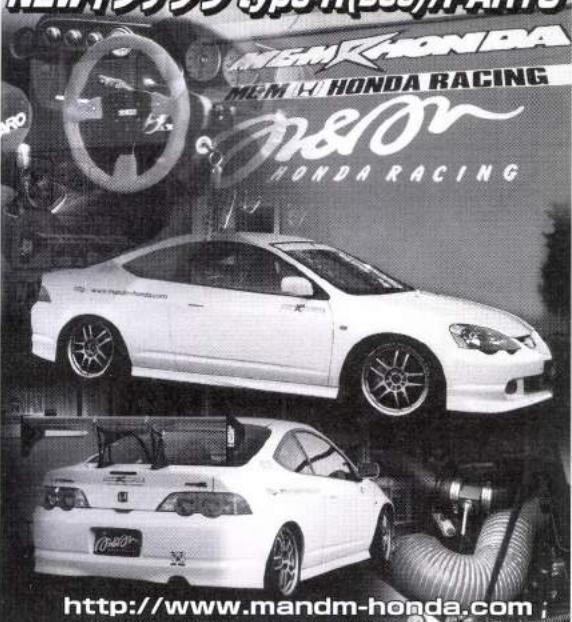
低価格で欲張りチューニング方法教えます!!

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 HONDA

●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



<http://www.mandm-honda.com>

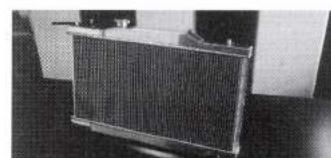


M&M HONDA 2001 フローダーメイドシステムオーリングスペシャル

ストリートからサーキットまでドライバー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。
ベースに対する性能性のオーリングを使用。減衰力は前後20段階調整。ショットカース&ストロークを確実にストリートでの
しなやかな乗り心地とサーキットでのドリフトアブノーマル性を重視。
プロパンは全長調整の車両調整式の倒立タイプ。
車高変化に伴いアクチュエーターの付け位置変更。

- セッティングデータ(サーキットスペック)
 - ・車高 ジャッキアップボリューム固定
 - ・フロント 110mm リア 110mm
 - ・ノーマルアッパーシート装着
 - ・フロントキャリア角度 -3° 40'
 - ・リヤキャリア角度 -4° 50' 固定
 - ・ピロップバーナー装着
 - ・フロントキャリア角度 -2° 40' から -5° 60'
 - ・調整可能
 - ・リニアガターハイアーモ装着
 - ・調整範囲自由
- スプリングレート
 - ・フロント 18K ・リア 28K 使用
- トーレグ
 - ・フロント ±0.30 ・リア ±0

価格 ¥284,000 (スプリングピロオプション)



M&M HONDA 2001 POWER COOLING RADIATOR

パワーカー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35リットルエラーで、
安定した冷却性能を発揮する。

パワーカーラジエータータイプS(ニーマル下取カット)

ノーマルエラーを使用し、アルミミラ、ノーマルの2倍の厚みを確保し、

冷却と軽量化に優れています。

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

タイプレ ¥38,000(ノーマル下取)

タイプレ ¥58,000(アルミ2層)



M&M HONDA 2001 TITAN POWER MUFFLER フルオーダーメイドシステムハンドメイドテンマフラー

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1本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、アルミマフラーと低共振域での不快音の消音効果や高共振域での排気の低減や低速などと考え、心地よいサウンドをトイマーに求めています。

VTEC切替時からの回転域の音色の変化とチタン独特の音色の変化を楽しめることが出来ます。また、ドライバーの好みの音量、音質まで好みのオーダーができます。

触媒後からメイン60パイ テール80パイのノーマル取り回し形状
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



ビッグスクロット70パイ(ノーマル下取)

価格 ¥19,800



アースイングシステム

価格 ¥19,800



クラッチカバー&ディスク強化タイプ(セット)
¥51,000-(EF,EG,EK,DC)



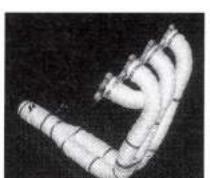
オーリング全長調整タイプ(MSMスペシャル)
¥250,000-(EG,EK,DC,AP)



チューンドレギュレーターキット
¥27,800-(EG,DC,AP)



リアアジャスタブルアッパーアームセット
¥18,000-(EF,EG,EK,DC)



エキゾースト
ミニホールド
¥39,800-(EG,EK)
¥49,800-(EK9,DC)
耐熱テープ巻きタイプ
¥49,800-(EG,EK)
¥59,800-(EK9,DC)



エンジントルクダンパー
¥20,000-(EG,DC)



話題のSEVバー貼るだけ体感できる
魔法のチューニング
エンジクション ¥20,000- フュエル ¥25,000-
インター ¥34,000- エキゾースト ¥20,000-



4速クロスマッision&ファイルKIT
¥11,800-(EG,EG,DC)



オールチタンマフラー純正取回しタイプ
¥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・大分から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
太宰府インターチェンジから2分!

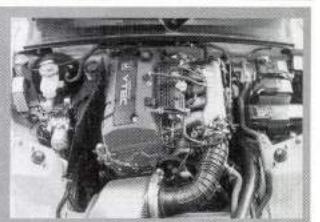
あなたのVTEC元気ですか!!

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総点検を
開催しています。

エンジン、足踏みなど、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

〒818-0132 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。

PARTS.CO.JP

access now!!

ネットで買おうとさらに安い!
http://www.parts.co.jp

(1) ヨーロテール シビック2/4dr (EJ-1/EG系 H3/9-H7/8) (3) ヨーロテール シビック3dr (EK系 H7/9-up)

定価35,000円→ ¥16,800

定価35,000円→ ¥16,800

(2) ブラックインナーヨーロテール
シビック2/4dr (EJ-1/EG系 H3/9-H7/8)

定価40,000円→ ¥34,800

(4) ブラックインナーヨーロテール
シビック3dr (EK系 H7/9-up)

定価40,000円→ ¥24,800

(5) ヨーロテール
シビック2/4dr (EJ-1/EG系 H3/9-H7/8)
定価35,000円→ ¥24,800

(6) ヨーロテール
シビック4dr M/C後 (EK系 H10/9-up)
定価35,000円→ ¥29,800

(7) ブラックインナーフロジェクターヘッドライト
シビック (EJ-1/EG系 H3/9-H7/8)
定価32,000円→ ¥19,800

(8) ヨーロコーナーマーカー
シビック (EJ-1/EG系 H3/9-H7/8)
定価3,800円→ ¥2,800

(13) ヨーロコーナーマーカー
シビック (EJ-1/EG系 H3/9-H7/8)
定価6,000円→ ¥3,700

(9) ヨーロテール
CR-Xデルソル (EG系 H4/9-up)
定価35,000円→ ¥29,800

(10) ヨーロコーナーマーカー
シビック (EJ-1/EG系 H3/9-H7/8)
定価5,000円→ ¥3,700

(11) ヨーロジェクターヘッドライト
シビックM/C後 (EF系 H1/9-H4/1)
定価32,000円→ ¥29,800

(12) プロジェクターティーンライト
シビック (EJ-1/EG系 H3/9-H7/8)
定価32,000円→ ¥19,800

(14) レッド/ホワイトテール
シビック4dr M/C後 (EK系 H10/9-up)
定価35,000円→ ¥24,800

(15) ヨーロテール シビック3dr (EG系 H3/9-up)
定価35,000円→ ¥29,800

(16) ヨーロテール
シビック4dr M/C前 (EK系 H7/9-up)
定価35,000円→ ¥29,800

(17) プロジェクターヘッドライト
シビック4dr M/C後 (EK系 H10/9-up)
定価45,000円→ ¥34,800



コイルオーバーキット

ショックにリバウンドをさせることで車両の車高調システムを手に入ります。車高を変更して乗り心地もトータルも良くなります。リバウンドの調整は簡単で、工具もワrenchのみです。

ハイフローエアクリーナー

チャージノズルを自分で組み立てるタイプのエアクリーナーです。工具も組み立てるタイプで簡単で組み立てるだけでもOKです。

ステンレスマフラー

オールスチールのマフラーなので組立も簡単。ブルーリボン賞受賞車両も採用されています。

エアロミラー

美しいラインのエアロミラー。ドライバーは運転中の安全運転を正しくはらすのに役立つ。ブルーリボン賞受賞車両も多数あります。

ストラットタワーバー

ガードを装着する上級セグメントの車両がこのモデルのストラットタワーバーです。低燃費車などもその効果は大きくなります。

キセノンヘッドライト

高輝度電力のHIDランプでの有りながらもそこまで高い発光率! これは太陽光灯に匹敵する性能。ブルーリボン賞受賞車の1台などと同じであります。

車種	型式	年式	ヨーロテール	ブラックインナー	カタログヘッドライト	ヨーロコーナーマーカー	USクリアコーター	ヨーロサイドマーク	クリアサイドマーク	コイルオーバー	エアクリーナー	ステンレスマフラー	エアロミラー	タワーバー	キセノンヘッドライト
シビック	EK系	H7/9-UP	¥16,800	¥24,600	¥34,800	—	—	—	—	¥29,800	¥16,600	¥29,800	¥19,800	¥12,800	H4 ¥68,000
	EG系	H3/9-H7/8	¥29,800	—	¥19,800	¥3,700	¥3,700	¥2,800	¥2,800	¥29,800	¥16,600	¥29,800	¥19,800	¥12,800	H4H —
	EF系	S62/9-H3/9	—	—	¥29,800	—	—	—	—	¥29,800	¥16,600	¥29,800	¥19,800	¥12,800	H4 ¥68,000
シビックフェリオ	EU系	H12/9-UP	¥29,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H4 ¥68,000
	EK系	H7/9-UP	¥29,800	—	¥34,800	—	—	—	—	¥29,800	¥16,600	¥29,800	¥19,800	¥12,800	H4 ¥68,000
	EG系	H3/9-H7/8	¥16,800	¥24,600	¥19,800	¥3,700	¥3,700	¥2,800	¥2,800	¥29,800	¥16,600	¥29,800	¥19,800	¥12,800	H4H —
シビッククーペ	EF系	S62/9-H3/9	—	—	¥29,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H4H —
	EJ-7	H7/9-UP	—	—	¥29,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H4H —
	EJ-1	H3/9-H7/8	¥16,800	—	¥19,800	¥3,700	¥3,700	¥2,800	¥2,800	¥29,800	¥17,600	¥29,800	¥19,800	¥12,800	H4H —
CR-X	EG系	H3/9-H7/8	¥29,800	—	—	—	—	—	—	¥29,800	¥17,600	—	—	—	¥12,800
	EF系	S62/9-H4/4	—	—	¥29,800	—	—	—	—	¥29,800	¥17,600	—	—	—	¥12,800



オートメモ

車高が下がる人気商品。こちらも車高でワイドで取り付けができる簡易取付キット。走行7,000km→ ¥980



ゲートピン

アルミ製のゲートピンです。各種競技やカーリング走行、FPV等に使用されています。



ATシフトノブ

クリアーフィルム被覆されたオートマチック車用ラバーノブ。車の形状がどうなってもおしゃれな形状です。



ライトウェイトGTウイング

軽量・高強度のアルミ製2段ウイング。



ケータイホルダー

人気のウイング型カーナビホルダーデザイン。フレームの開閉、長さ調節可能。走行7,500km→ ¥1,800



ポンネットピン

アルミ製のポンネットドア用。各種競技やサークル、走行、FPV等に使用されています。



MTシフトノブ

クリアーフィルム被覆されたミニマム形状ラバーノブ。手のひらに馴染むデザイン。走行7,500km→ ¥3,800



サイドブレーキノブ

ラバーノブに合わせてドライブノブの形状を変更してみました。一握りで簡単に操作できます。



カラーエンブレム

レッド、ブルー、イエロー、オレンジ、05年からお使いになります。走行7,800km→ ¥4,800



オイルキャップ

新色のカラーアラミド風を施したアルミオイルキャップ。レッド、ブルー、VAN、トヨタ用。走行4,000km→ ¥2,800



フットペダル

アルミ製のMTペダル全セット。マニュアルのリバース用が付いています。



ワイトレットスペーサー

アルミニウム製。PCD104mm 75mm走行15,000km→ ¥3,800 33mm走行7,800km→ ¥11,000 75mm走行15,000km→ ¥12,000

¥29,800

当店おすすめパーツ

DangunRacing シフトノブ

ヘビーワイドがシフトノブに向く。質感も良く手にしみやすいデザイン。

定価 8,000円→ ¥4,800



レーシングハブナット

カラー:レッド、ブルー、クリア、ブラック ピッチ: 1.25 1.5

定価1,000円/1本→ 5H用¥12,800 4H用¥9,600

STEP JAPAN

全品即時発送

お支払い方法は、早く安心手間いらず佐川急便代引き
商品到着時に配達ドライバーに代金をお支払いください

ステップジャパン
茨城県水戸市平須町1820-77

営業時間 10:00~20:00 木曜日定休

お問い合わせは

TEL 029-244-1222

D-force



SUCTION BOX

全ての領域でのエンジンレスポンスを向上させ、アクセルのON/OFFによるリーナーとブレーキマニホールド間に発生する振動を極限まで抑え戦入エアの整流効果によるレスポンスアップを可能にします。ボルトオンで装着できます。

型番	品番	方式	価格
シビックType-R	EK9	DRB-EK2	¥38,800
シビック	EG6-EG9	DRB-E91	¥36,800
BK4	DRB-BK1	¥38,800	
インテグラType-R	DC2	DRB-DC1	¥38,800
SMX	RH1-RH2	DRB-RH1	¥38,800
CR-X	EF8	DRB-EF1	¥38,800

SUCTION CHAMBER

ノーマルサクションハイブにいるエアの吸入口を最小限に抑え、息付き、レスポンスの劣化を止めます。低・中速のトルクアップを約束します。さらに、サクションボックスと併用することで、エンジン本体の性能をさらに発揮できます。

型番	品番	方式	価格
シビックType-R	EK9	DRB-EK2	¥28,800
シビック	EG6-EG9	DRB-E9C	¥28,800
インテグラType-R	DC2	DRB-DC2	¥28,800
CR-X	EF8	DRB-EF2	¥28,800

SUCTION BOX+CHAMBER SET



FRONT LIP SPOILER

純正リップスポイラーの上にもう一枚装着します。差額はしても、しなくてもOK! 軽量かつボディ下への空気の巻き込みを低減します。また衝撃時に純正リップを保護しセーリングタイプのみで構成でも片側のみの交換もできます。さらに縁にかかった時に樹脂自体が溶り、ボディへの影響を軽減します。

型番	品番	方式	価格
シビックType-R	EK9	DFL-EK8	¥68,000
シビック	EG6-EG9	DFL-E9C	¥63,000

INTEGRATION DC2

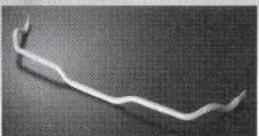
純正リップスポイラーの上にもう一枚装着します。差額はしても、しなくてもOK! 軽量かつボディ下への空気の巻き込みを低減します。また衝撃時に純正リップを保護しセーリングタイプのみで構成でも片側のみの交換もできます。さらに縁にかかった時に樹脂自体が溶り、ボディへの影響を軽減します。

型番	品番	方式	価格
シビックType-R	EK9	DFL-EK8	¥68,000
インテグラType-R	DC2	DFL-DC5	¥66,000

INTEGRATION EFS

純正リップスポイラーの上にもう一枚装着します。差額はしても、しなくてもOK! 軽量かつボディ下への空気の巻き込みを低減します。また衝撃時に純正リップを保護しセーリングタイプのみで構成でも片側のみの交換もできます。さらに縁にかかった時に樹脂自体が溶り、ボディへの影響を軽減します。

型番	品番	方式	価格
シビックType-R	EK9	DFL-EK8	¥68,000
インテグラType-R	DC2	DFL-DC5	¥66,000



STABILIZER

特殊な金属引き抜き新管を使用し、軽量・高剛性・耐久なモータースポーツでは欠かすことのできないサスペンションセッティングパーツです。ショックアブソーバー・スプリングのみでは、サスペンションセッティングには限界があります。ロール角の適応化、ステアリング特性、直進安定性に絶大な効果を發揮するのは「スクット」なんですね。つまり、サスペンションチューニングとは、ショックアブソーバー・コイルスプリング+スタビライザーで一つのです。

CARBON BONNET

型番	品番	方式	価格
シビックType-R	EK9	DRB-EK2	¥28,800
シビック	EG6-EG9	DRB-E9C	¥28,800
インテグラType-R	DC2	DRB-DC2	¥28,800
CR-X	EF8	DRB-EF2	¥28,800

RECARO 真紅のSP-G

●SP-G Dforce ¥180,000 限定100脚

グラスファイバー素材で4.5kgのSP-G。FIAのレギュレーションを余裕をもってクリアする耐久性。

SP-G：ネットウエイト4.5kg
グラスファイバー製パケット

- ノンスリップ・ショルダーサポート
- フルハーネス用ベルトホール
- アジャスタブル・パッド
- 前後スライド(210mm)
- FIA規格適合



WHEEL NUT



軽量ホイルナット ¥2,100(4個入り)
グリーンアルミターピン ¥15,800
軽量ホイルロックナット ¥4,800(4個入り)
グリーンアルミターピン ¥12,800
スチールホイルナット ¥2,100(4個入り)
M12xP1.5 DFN011



ÖHLINS

S2000用 オリジナルセット

リヤ 別タンク式

- GYM仕様 ¥310,000
- サーキット仕様 ¥310,000
(スプリング/SWIFT、アーバー/クスクス)



TE37

S2000専用

S2000のジムカーナ仕様車の為に特注で作りました。
車両の走行条件でないと効果は薄くなります。
キー、ホイールナット等は別途購入が必要です。

9.0×17 +65 114.3-5
ホワイト(新品) 4本セット
特注 RAYS TE37 定価62,000円(1本)

走行会 GOODS

AVCO エアーゲージ

品番	ホース仕様	工具仕様	価格
AG-01	ストレート	無し	¥6,160
AG-01R	ストレート	有り	¥7,920
AG-02R	カーブ	有り	¥9,440

消防法適合品

SUS304 ステンレス ガソリン携帯缶 ¥15,800

●サイズ H473×W350×D170mm ●容量 20L



KYB NEWシーザージャッキ



TELICにて

RED TOP BATTERY

TOP 8 定価 ¥24,000→¥21,600

TOP 15 定価 ¥26,800→¥24,000

TOP 40 定価 ¥36,800→¥33,000

TOP 80 定価 ¥49,800→¥44,800

グローブ各種 ¥3,000

MECHANIX

US cart nascar等レースシニアで
使用されているメカニック用グローブ



COMPETITION LICENSE 特約店

サイズ、各色種有、試着OK。

ダブルアールウノ

ジャイニンググレー/シーリングホワイト
¥61,200
レッド/ブルー
¥43,200

レーシンググローブ

ショートV8:820
セミロングV10:800
トライアル ¥5,400

sparco 特約店

全てFIA公認モデル

SPARCO 2

カラー: Red/Blue/Light Blue/Yellow
¥85,500

SPRINT

カラー: Red/Blue/White
¥52,200

レーシンググローブ

カラー: Red/Blue/Yellow/Black
¥13,500

GRAND PRIX

カラー: Red/Blue/Green/Yellow/Black
¥12,600

PROFI

カラー: Red/Blue
¥19,800

レーシングシュー

カラー: Red/Blue
¥19,800

FASHION

カラー: Black/Red, Black/White
Blue/Black, Blue/White, Blue/Yellow
¥58,000

NEW CLUB

カラー: Red/Blue/Black
¥7,200

レーシンググローブ

カラー: Black/Red, Black/White
Blue/Black, Blue/White, Blue/Yellow
¥58,000

ヘルメットパック

¥8,000

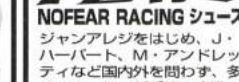
NEW

ヘルメットパック
¥5,000

CARA COAT



●亜光ヘルメットシールド ¥9,800
●カットバイザー ¥8,500
●ミラーバイザー ¥12,000
(グリーン、赤、青、ゴールド、シルバー)



AIRCBF V11,400 KTRACE V35,000

●JANNE ARS
●HARIBA
●M. ANDRETTI
●NOFEAR RACING シューズ

ジャンアレスをはじめ、J・
ハーバート、M・アンドレッティなど国内外問わず、多くのレーサーが愛用。実際の
レースに使用できる耐久性をもった本格派シューズ



●DRAFT ¥28,000

●T4 ¥24,000

adidas レーシング シューズ

¥18,000 FIA公認(赤、青)

●アディダス

当店まで遠い…というお客様には!!

全国通信販売

■銀行振込 三井住友銀行八王子北支店(当) 251828

■現金手渡し 〒192-0362 東京都八王子市松木33-8 ティージャック株式会社

B-Jac

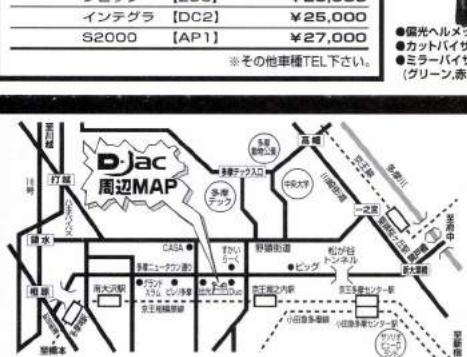
ディージャック

関東陸運局長認証工場

〒192-0362 東京都八王子市松木33-8

TEL.0426-74-7700 FAX.0426-74-7800

営業時間 AM10:00~PM8:00 火曜日定休日



D-jac ホームページ
<http://djac.co.jp/>

0120-356-014
FreeDial

広告の商品等をお申込みの際は、TELにて在庫確認して下さい

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150mm 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
高速コーナーリング時の安定性がUPします！純正スピヨーラーの
取付部を利用して取付けるので、ボディー加工は一切不要!!

テクノプロ
スピリッツ

TEL.049-235-4886 FAX.049-236-0446

〒350-0022 埼玉県川越市小中居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。

■競技用部品の一般公道での使用は、法律で禁じられています。



能越道 川越I.C.より20分！東北道岩槻I.C.より30分！首都高と野口出I.C.より15分！
通販販売で、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)304381(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。
通販OK! (個人・法人・会社・個人宅・個人宅ド

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次5875-2 サンワテック内

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

納期が短い! 通販が安い! 納期を希望の方もOK!

▲当店は通販専門店ですので、店頭販売及び取付け作業は行っておりません。▲

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 (ベステックス仕様) ¥228,000
- 減衰力固定式 (スイフト仕様) ¥228,000

各車種設定あり、スプリングレート、減衰力設定自由です。
迷惑ステージ、慣用タイヤに応じて設定します！



- スピリッツ GOROスペシャル ¥248,000

専用加工アルミニウムフレーム (ローダウン時のストロークを確保)

純正タイプローター EF9



■ フロント用
1枚 ¥7,000

純正同品が
純正品よりも
大幅に安い！

アジャスタブルリアアップアーム
EK9 EK4 EG6 EF9

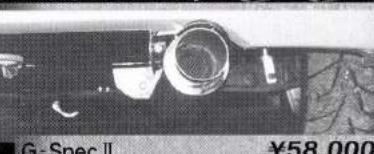


■ EF・EG・EK
全車共通品
¥18,000

リアクランパー調整自在！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 オーバステン
メインパイプφ60mm出口100mm
升むか立ち上げ、レイアウトは
ノーマルと同一、ロアアーム上、パワー削除計、サブタイヤ

G-Spec チタン EK9



■ G-Spec II チタン
4.2kg ¥118,000

フルチタン製
メインパイプφ60mm、出口φ60mm
レイアウトはノーマルと同一
ロアアーム上、サブタイヤ

エキゾーストマニホールド EK9



■ TYPE-R専用 ¥78,000

4-2-1タイプ パイプ径 45mm×50mm×60mm
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、路面とのクリアランスも良好！

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

白光、吸波サーキットでテストを繰り返し
完成しました。タイムUP達成!!

オリジナル強化クラッチディスク&カバー EK9 EK4 EG6 EF9



■ EK4(B16A)・EG6・EF9
ノンアス ¥10,500 メタル ¥24,000 カバー ¥20,000

■ EK9
ノンアス ¥14,500 メタル ¥24,000 カバー ¥26,000

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

ENGINE TUNING PARTS

アルミスポーツラジエター EK9 EK4 EG6



■ 超軽量！ ¥35,000

エアコン付車両専用のアルミ製スポーツラジエター
クランクボア削除にした事でローバイスラスト距離を
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



■ 超軽量！ ¥25,000

エアコン付車両専用のアルミ製スポーツラジエター
クランクボア削除にした事でローバイスラスト距離を
実現しました。容量はノーマルの約2倍。

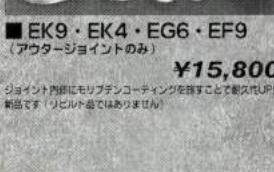
ラジエターサブタンク 汎用



■ 汎用 ホース無し

(30φ・34φ・36φ) ¥19,800

etc. PARTS



■ EK9・EK4・EG6・EF9
(アウタージョイントのみ)
¥15,800

ジョイント内部にモリブデンコーティングを施することで耐久性UP!
新品です。リサイクル品ではありません。

パワー ECU EK9



■ TYPE-R専用

■ M/C前 ¥105,000
■ M/C後 ¥115,000
レブリミット
9500rpm

パワー ECU EK9



■ M/C前 ¥9,800

リニアシートベルト取付け穴を利用したボディ特強バーツ
奥口部の剛性UPがボルトオンで可能

オリジナルパケットシート SP-S



■ ロールバー

■ 4P
■ 5P
■ 6P
■ 7P
スチール管 40φ
各車種、カーブルーフ等などラインナップ充実！
¥25,000
¥34,000
¥48,500
¥57,600

フルパケットシートカラー4色取り
(ブルー・イエロー・ブラック・レッド)



BR EXマニホールド オールステンレス(車検対応)

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	E-DC2	H7/9~	B18C	42.7φ⇒50.8φ⇒65φ	¥39,800	4→2⇒1

■開発予定車種 AE86、AE92、AE101、SXE10、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

BR CPU

適応車種
NSX, NSX-R,
アレックス、インテグラ、
シビック、CR-X、
スカイライン、フェアレディZ、
シルビア、ハルサ、
プリメーラ、レジントレリ
¥70,000

適応車種
レビン、トレノ(AE92, AE101)、MR2
¥88,000
■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、ユニットを先送りして下さい。
下取りなしの場合は、+35,000円UPとさせて頂きます。
※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 ノンアスペスト 強化クラッチ

適応車種
EP71TB, EPB2NA,
EP91NA(前期)
AE86, AE92, AW11(前期)
¥35,000

BR メタル強化クラッチ

適応車種
EP71TB, EPB2NA, EP91NA(前期)
AE86, AE92, AW11(前期)
¥46,000
適応車種
EG6, EG9, EK4, EK9, DC2, DB8
¥63,000

BR 容量UPラジエター

■真鍮2層Sタイプ
適応車種
AE86, S13, PS13,
S14, HCR32, ECR33, EK4,
EG6, EK9
¥39,000
JZX100
¥52,000

■真鍮3層Rタイプ 適応車種

AE86, JZX90, JZX100, S13, PS13, S14, HCR32,
ECR33, BNR32, EG6, EK4, EK9
¥65,000

■アルミ3層SPタイプ 適応車種

AE86, S13, PS13, S14, HCR32, ECR33, BNR32,
BCNR33, EG6, EK4, EK9
¥110,000
JZX90, JZX100
¥136,000

BR 軽量 FRPボンネット

適応車種
EG6, EK4, EK9, DC2
¥49,000

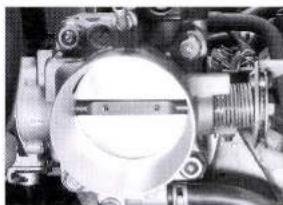
BR 触媒 コンバーター

(ストレートパイプ ステンレス)
EG6 EK4用
¥9,800
EK9 DC2用
¥13,500

PRODUCED by SRF MOTOR SPORTS



NEW PARTS



BIG スロットルボディ

流路面積約16%UP吸込、
空気の慣性マス低下実現!!
ピークパワー5~7馬力UP!!
EG2, EG6, EK4, EK9, DC2, DB8用
DC2 ノーマル67φ⇒70φ
EK4 ノーマル62φ⇒70φ
※ ノーマル下取りなし20,000円UP

各 ¥48,000



純正置き換えエアコンコアキット

夏、水温が気になっている人にとっておき!!
全面ラジエーターを付けても、
エアコンを残せるキットです。

EG, EK4, EK9用

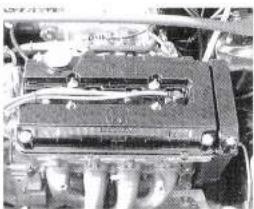
予定価格 ¥85,000



カーボン風 プラグカバー

B16A, B16B,
B18C用

¥10,000
※ノーマル下取り



カーボン塗装 ヘッドカバー

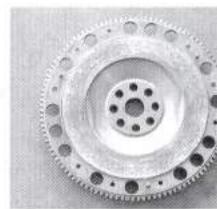
B16A, B16B,
B18C, AE86用
その他あり。

¥30,000
※ノーマル下取り



BR 容量UP ラジエター レース用 全面タイプ

適応車種
EK9, EG6, DC2
A/C取付け不可
¥138,000~



クロモリ フライホイール

適応車種
EF-8, EF-9
EG-6, EG-9
EK-4, EK-9
DC-2
その他車種あり。
¥46,000

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、バーツ類制作承ります。



TEL 075-951-1134 FAX 075-951-1136

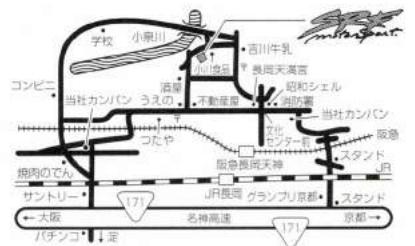
〒617-0845 京都府長岡京市下海印寺方丸47-3

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)SR FACTORY

Winmax 52GEN CUSCO BLITZ SAFETY21 YOKOHAMA OFFICE NISMO RS-R TEIN tanabe MOTUL RECARO

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 NOW

URL <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



Buddy club RACING SPEC DAMPER 定価 ¥178,000 - 特价 ¥142,400



Buddy club P-1 RACING DAMPER 定価 ¥328,000 - TEL 大特价

レーシングホイール



7.0-15	特价 ¥15,600
8.0-15	特价 ¥16,300
7.5-16	特价 ¥18,200
8.5-16	特价 ¥18,900
8.0-17	特价 ¥20,800
9.0-17	特价 ¥21,500
P1 レーシングネット (I)	特价 ¥650

P1 レーシング QF TEL 大特价

N1用エアロ



Buddy club PROSPERO
F1パンチボイラー (ストリート)
サイドスラッシュ
リア・フロント
セ EK系前・後期 タイプR 前・後期

特价 ¥96,000
特价 ¥96,000
特价 ¥45,000
特价 ¥45,000

超軽量エアロボンネット



SHIFT SPORTS
EK系 カーボン 特价 ¥76,500 FRP 特价 ¥64,000



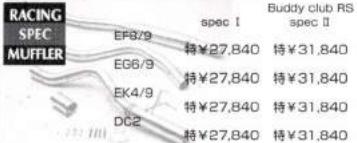
EG6 カーボン 特价 ¥76,500 FRP 特价 ¥64,000



DC2 / DB8 カーボン 特价 ¥79,050 FRP 特价 ¥56,700

ポンネットピン
アルミ製 [レッド/ブルー/ゴールド] 1Set
スチール製 1Set 特价 ¥3,800
特价 ¥3,800

レーシングマフラー



Buddy club RIS spec I

EF8/9 特价 ¥27,840 特价 ¥31,840

EG6/9 特价 ¥27,840 特价 ¥31,840

EK4/9 特价 ¥27,840 特价 ¥31,840

DG2 特价 ¥27,840 特价 ¥31,840

競技用CPU(ノーマル下取)



Buddy club EF, EG

特价 ¥58,500

Buddy club EK4/9, DC2

特价 ¥73,500

SPOON

EF, EG, EK, DC2

特价 ¥68,000

※フルオーダー承ります。

直巻スプリング



Swift ID60-ID65

228 4.0K ~ 10.0K

228 12.0K ~ 16.0K

203 4.0K ~ 10.0K

203 12.0K ~ 14.0K

203 16.0K ~ 20.0K

178 4.0K ~ 18.0K

152 4.0K ~ 18.0K

152 20.0K ~ 22.0K

152 24.0K ~ 28.0K

TELにて大特价

ギヤ & LSD



ATS ファイナルギヤ SET (4.929)

DC2/EK9 特价 ¥57,800

EG6/EK4 特价 ¥57,800

● ATS クロスギヤ SET (3.45速)

EG6/EK4/EK9/DC2 特价 ¥87,200

● ATS LSD

EF9/EG6.5/EK4.9/DA6.8/DC2/DB8 特价 ¥105,600

大容量ラジエーター



KOYO

シビック EG6 / EK4 / EK9

(銀2層) 特价 ¥21,250

(銀3層) 特价 ¥61,200

(オールアルミ) 特价 ¥76,200

インテグラ DC2

(銀2層) 特价 ¥22,250

(銀3層) 特价 ¥83,300

(オールアルミ) 特价 ¥102,000

プロジェクター ヘッドライト

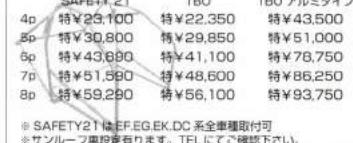


EG系プロジェクター ヘッドライト (ブラック) 特价 ¥38,000

EG系プロジェクター ヘッドライト (クローム) 特价 ¥35,000

※右ハンドル対応

ロールバー



SAFETY 21 TBO

4p 特价 ¥29,100 特价 ¥22,350

5p 特价 ¥30,800 特价 ¥29,850

6p 特价 ¥43,680 特价 ¥41,100

7p 特价 ¥51,580 特价 ¥48,600

8p 特价 ¥59,280 特价 ¥56,100

※ SAFETY 21 は EK, EG, EK, DC, DB 系全車種取付可

※サンルーフ車対応有ります。TELにてご確認下さい。

超軽量競技用バッテリー



RED TOP バッテリー

FED TOP 15

軽量化の最終兵器

ノーマルバッテリーの端子が JIS か DIN

端子がそろってます。

特价 ¥27,800

A-SPORTS カーボンパケットシート



●オリジナルカーボンパケットシート

カラー 赤/黒 特价 ¥59,800

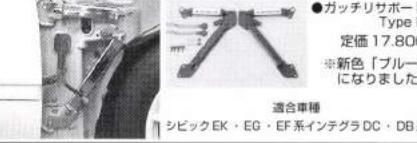
●スーパーローポジションシートベルト

特价 ¥12,600

CRX EF8 選定あり

シビック、インテグラ全車種 他の車種は TEL にて

A-SPORTS ガッチャリサポート Type R



●ガッチャリサポート Type R

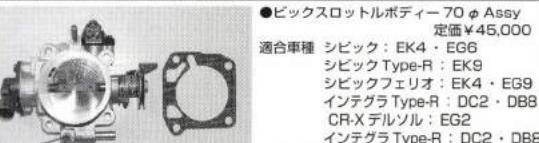
定価 17,800

※新色「ブルー」になりました。

適合車種

シビック EK・EG・EF・Esi インテグラ DC・DB 系

A-SPORTS ピックスロットルボディー



●ピックスロットルボディー 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 デルソル：EG2

インテグラType-R：DC2・DB8

純正スロットルボディーの下取り可能 (下取り ¥22,000) です。

下取りり有りの場合は先に純正スロットルをお送り頂きます。

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

酒店車種

*シビックタイプR・EK9

*シビックSIR・EK4/EG6/EG9

*インテグラ DC2

'96 Spec タイプR / '98 Spec タイプR



リヤ用

スリット6本入り(2枚SET)

EF9/EG6.9/EK4

¥16,800

EK9/98 DC2 Type-R

¥18,800



ブレーキホース (ステンレスメッシュ)

シビック・インテグラ 全車種

(1台分) 特价 ¥15,800

NEW

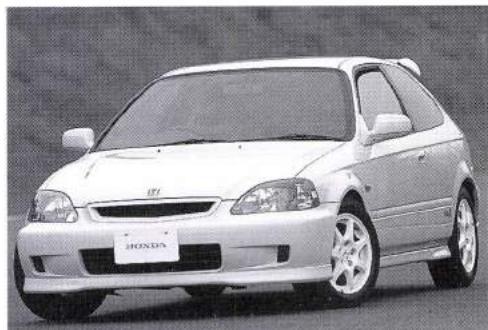
シビック&デーツ スペック&詳細

常に時代を先取りしてきたベーシックカー、シビックこのライトウェイツスポーツの足跡を辿ってみよう

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つたら、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バーツを採用。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ーシ&足まわりなど、走りを追求したモデルだ。98年9月には走りの資質はそのままに、内外装のリフайн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、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&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・UKで生産されているものだ。

EK9 SPECIFICATIONS 主要諸元		
■タイプ	タイプR	
■エンジン	水冷直列4気筒 1.6ℓ DOHC V-TEC	
■エンジン形式	B16B	
■トランスミッション	ホンダ・E (GF) -EK9 '1 5速マニュアル	
■寸法・重量	全長 (m) / 全幅 (m) / 全高 (m) ホイールベース (m) トレッド 前後 (m) 最低地上高 (m) 客室 (m) 長さ 幅 高さ 車両重量 (kg) 乗車定員 (名)	4.135 / 1.695 / 1.430 2.620 1.480 / 1.480 0.135 1.705 1.390 1.115 1070 *2 4
■性能	最小回転半径 (m) 燃料消費率 (km/ℓ) 10・15モード走行 国土交通省査査値	5.4 13.6 19.8 14.0 20.3
■エンジン	エンジン形式 種類及びシリンダー数配置 使用燃料 弁機構 総排気量 (cm³) 内径×行程 (mm) 圧縮比 最高出力 (kW [ps] / rpm) 最大トルク (N·m [kg·m] / rpm) 燃料供給装置 燃料タンク容量 (ℓ) 潤滑油容量 (ℓ)	B16B 水冷直列4気筒横置 無鉛プレミアムガソリン DOHC ベルト駆動 吸気2排気2 1,995 81.0×77.4 10.8 185/8,200 16.3/7,500 ホンダPGM-FI 45 4.8
■変速比・減速比	変速比 1速 2速 3速 4速 5速 後退 減速比	3.230 2.105 1.458 1.107 0.848 3.000 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 主ブレーキの種類形式 前 後 サスペンション形式 (前後) スタビライザー形式 タイヤ (前後)	ラック & ピニオン式 油圧式ベンチレーテッドディスク ダブルウイッシュボーン式 トーションバー式 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エアバッグ装着車の数値

EP3 SPECIFICATIONS 主要諸元		
■タイプ	タイプR	
■車名・型式	2.0ℓ DOHC i-VTEC+PGM-FI ホンダオブザユース・LA-EP3	
■トランスミッション	6速マニュアル	
■寸法・重量・乗車定員	全長 (m) / 全幅 (m) / 全高 (m) ホイールベース (m) トレッド (m) 最低地上高 (m) 車両重量 (kg) エアコンディショナー装着車 (kg) 乗車 (名) 客室 (m)	4.135 / 1.695 / 1.430 2.570 1.470 / 1.470 0.130 1,190 1,210 4 1.805 / 1.455 / 1.175
■エンジン	エンジン形式 エンジン種類・シリンダー数及び配置 燃焼室形式 弁機構 総排気量 (cm³) 内径×行程 (mm) 圧縮比 燃料供給装置形式 使用燃料種類 燃料タンク容量 (ℓ) 燃料ポンプ形式	K20A 水冷直列4気筒横置 ペントルーフ型 DOHC チェーン駆動 吸気2排気2 1,988 86.0×86.0 11.5 電子制御燃料噴射式 (ホンダPGM-FI) 無鉛プレミアムガソリン 50 電動式
■性能	最高出力 (kW [ps] / rpm) 最大トルク (N·m [kg·m] / rpm) 燃料消費率 (km/ℓ) 10・15モード走行 国土交通省査査値 主要燃費向上対策 最小回転半径 (m)	158 [215] / 8,000 202 [20.6] / 7,000 12.4 可変バルブタイミング、電動パワーステアリング 5.7
■動力伝達・走行装置	クラッチ形式 変速機形式 変速機操作 変速比 減速比 ステアリング装置形式 タイヤ (前/後) 主ブレーキ サスペンション形式 (前/後) スタビライザー	乾式単板ダイヤフラム 常時噛合式 インストルメントパネル・チェンジ式 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 4.764 ラック & ピニオン式 205/45SR17 84W 油圧式ディスク マクファーソンストラット式/ダブルウイッシュボーン式 トーションバー式

*2001年10月の登場時のデータ

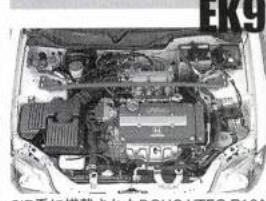
Photos/HONDA
Text/Go Itō



エンジンは2ℓのi-VTECを搭載。タイプR専用バーツを多用し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。



SIR系に搭載されたDOHC VTEC B16Aをベースに数々の専用バ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。

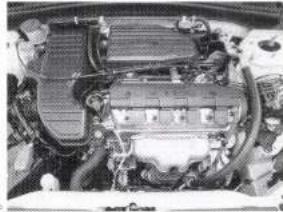
HONDA CIVIC TYPE R DATA



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性重視の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めて、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。



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(リーンバーン)+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		
■トランシミッション					
エンジンマチック(75(自動無段変速機))	●	●	●		
電子制御オートマチック(ローラー式機械式)	●		●		
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	1,050	1,100		
サンルーフ装着車	—	—	1,140		
乗車定員(名)	5		1,160		
室内寸法(m) 長さ/幅/高さ	1,865/1,380/1,170 (サンルーフ装着車1,150)		1,130		
■エンジン	D15B		D17A		
エンジン形式					
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(ccm)	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		
燃費消費率(km/ℓ)	16.2	17.8	20.0		
10・15モード走行(国土交通省審査値)	17.4	17.8			
主要燃費向上対策					
リーンバーン	●				
可変バルブタイミング	●	●	●		
電動ワイヤーステアリング	●	●	●		
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		
■駆動伝達・走行装置					
変速比	1速 2速 3速 4速 5速 後退	2.722 1.468 0.975 0.673 — 1.954	3.461 1.869 1.241 0.911 0.756 3.230	2,466～0.419 — — — — 4,579～2,414	3.142 1.869 1.241 0.969 0.805 3.230
減速比	4.066	4.111	5.809	6.359	4.411
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 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 後	マクファーソン式 ダブルウイッシュボーン式			
スタビライザー方式	前 後	トーション・バー式 トーション・バー式			

*2000年9月発表時のデータ

スマート&コンパクト

「スマート・コンパクト」をキーワードに
「最大限の室内空間」「優れた経済性と快適な

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ルの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ティイメージを追求。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、さらに乗降や運転操作が容易な低床フロアを採用。パワーユニットには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カーオブザイヤーなどの大賞を受賞し、受賞記念車が発表されている。

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・排気量・種別	1.5ℓ SOHC+PGM-Fi	1.5ℓ VTEC+PGM-Fi	1.5ℓ VTEC(リーンバーン)+PGM-Fi	1.7ℓ VTEC+PGM-Fi
車名・型式	ホンダ・LA-EU1	ホンダ・LA-EU2		
■トランシミッション				
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
サンルーフ装着車	—	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 (サンルーフ装着車1,200)			
■エンジン				
エンジン型式	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(ccm)	1,493	1,688		
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 [13.5]/4,200	139 [14.2]/4,800	139 [14.2]/4,200	155 [15.8]/4,800
燃費消費率(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				
リーンバーン	●		●	
可変バルブタイミング	●	●	●	●
電動ワイヤーステアリング	●	●	●	●
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	
■駆動伝達・走行装置				
変速比	1速 2速 3速 4速 後退	2.722 1.468 0.975 0.673 1.954	3.466～0.449 — — — 4.579～2,414	2,466～0.449 — — — 4.579～2,414
減速比	4.066	4.066	6.359	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 後	油圧式ベンチレーテッドディスク		油圧式ベンチレーテッドディスク
サスペンション方式	前 後	マクファーソン式 ダブルウイッシュボーン式		マクファーソン式 ダブルウイッシュボーン式
スタビライザー方式	前 後	トーション・バー式		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ンク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S-iR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。

EK系

ミラクルシビック

1995.9~

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(m)				4.180/1.695/1.375			
ホイールベース(m)				2.620			
トレッド(m) 前後				1.475/1.475			
地上最低高				0.150			
室内寸法 全長(m)	1990	970	1020	990	1050	1020	1120
全幅(m)				5			1100
全高(m)							1110
車両重量(kg)	1990	970	1020	990	1050	1020	1080
乗車定員(名)							4
■性能					1.115(サンルーフ装着車は1.085)		
最小回転半径(m)				5.0			5.4
10モード燃料消費率	16.6	18.4	16.2	18.4	17.2	18.6	12.8
運輸省審査値(km/l)							13.8
60km/h時燃料消費率	25.0	27.2	25.3	26.8	28.0	30.0	20.5
運輸省届け出値(km/l)							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		DOHC VTEC		
エンジン種類・シリンダー数配置				3StageVTEC			
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		10.4		
最大出力(ps/rpm)	91/6,300		105/6,400		155/7,300		170/7,800
最大トルク(kg-m/rpm)	11.6/4,800		13.6/4,500		15.6/6,500		16.0/7,300
燃料供給装置				ホンダPGM-FI			15.6/6,500
燃料タンク容量(ℓ)				45			16.0/7,300
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
2速	1.555	1.782	—	1.782	—	1.782	1.516
3速	0.972	1.172	—	1.172	—	1.172	1.078
4速	0.738	0.909	—	0.904	—	0.909	0.711
5速	—	0.702	—	0.702	—	0.702	—
後退	1.954	3.153	2.466	3.153	2.466	3.153	1.954
減速比	3.937	4.058	5.809	4.058	5.809	4.058	4.357
■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				油圧式ディスク		
サスペンション形式	後						
スタビライザー形式					ダブルウィッシュボーン式(前後)		
タイヤ(前/後)					トーション・バー(前)		トーション・バー(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。



吸気側のバルブタイミングとリフト量を切り替えクラス最高の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。

省燃費・実用性の向上へ

新时代ベーシックカーを目指し開発。楽しい走りと低燃費、乗り心地とハンドリング、

EG系

スポーツシビック

1991.9~

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つた。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トランクを持つ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。

93年5月にはホンダ・オブ・アメリカで生産されたトランクを持つ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。

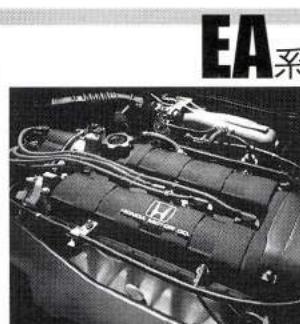
EG3/4/6 3ドア SPECIFICATIONS 主要諸元

■タイプ	EL	MX	ETi	VTi	SiR	SiR II
エンジン	1.3l HYPER16VALVE	1.5l HYPER16VALVE	1.5l VTEC-E	1.5l VTEC	1.6l DOHC 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 (m)				4.070/1.695/1.350		
ホイルベース (m)				2.570		
トレッド (m) 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 (m)	1.730			1.715	
	全幅 (m)			1.350		
	全高 (m)			1.000 (サンルーフ装着車は1.085)		
車両重量	920	940	950	970	960	980
乗車定員		5			1010	1030
10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
■性能						
最小回転半径 (m)			4.0			5.3
10モード燃料消費率	18.0	16.0	16.0	13.8	20.0	17.8
運輸省審査値 (km/l)					16.4	13.0
60km/h時燃料消費率	28.0	25.5	24.5	22.5	35.8	30.4
運輸省届け出値 (km/l)					23.5	23.0
■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nder数配置				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 (cm ³)	1,343		1,493		1,595	
内径×行程 (mm)	75.0×46.0		75.0×48.5		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 AT15.6/6,500
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	2.720	3.250	2.722	3.250	2.600
	2速	1.761	1.500	1.900	1.500	1.761
	3速	1.066	0.972	1.250	1.027	1.066
	4速	0.852	0.738	0.909	0.780	0.852
	5速	0.702	—	0.750	—	0.702
	後退	3.153	1.954	3.153	1.954	3.153
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		
主ブレーキの種類・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 (ABS装着車は油圧式ディスク)		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 (前/後)		
スタビライサー形式				トーションバー式 (前)		トーションバー式 (前/後)
タイヤ (前/後)		165/70R13 79S	175/70R13 82S	165/70R13 79S	175/70R14 82H	195/55R15 84V

*91年9月（クーペのみ94年2月）発表時のデータ

HONDA

ワンド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。



「マン・マキシマム・メカ・ミニマム」。3代目の登場は83年9月。コンセプトは

DOHCエンジンの復活
EF系

搭載された。

EF系	EA系
グランドシビック	ワンドーシビック
1987.9~	1983.7~

目では3ドア、4ドア、5ドアの3つのボディを持ち、異なる個性が与えられた。3ドアはワード&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ドアシャトルはR

V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代目のスボ

ツモードは84年1月に追加されたSi。

目すべきは、ホンダの4輪エンジンとして15注

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

デルチエンジン。そのスタイルは、先代を踏襲

しているが、曲線を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、スポート

イ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

搭載された。

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。

EF2/EF3/EF9 SPECIFICATIONS 主要諸元

シリーズ	FF																																
	25R	25X	25XT	Si				SiR				SiⅡ																					
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																									
■トランスマッキン	5速マニュアル	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●																					
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(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																												
地上最高点(m)	0.150																																
室内寸法 全長(m)	1,830																																
全幅(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	4.8																																
最小回転半径(m)	16.8																																
10モード燃料消費率	14.2	15.6	13.8	15.4	13.8	15.2	13.0	14.8	13.0	13.4	13.2																						
運輸省審査値(km/l)	16.8																																
60km/h時燃料消費率	26.4	25.0	24.5	22.5	24.0	22.5	23.0	22.6	22.6	21.0	20.5																						
運輸省届け出値(km/l)	12.1/4,000																																
■エンジン	D15B																																
エンジン形式	水冷直列4気筒簡構置																																
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)	1,493	1,590																															
内径×行程(mm)	75.0×84.5																																
圧縮比	9.2																																
最大出力(ps/rpm)	91/6,000	(MT) 105/6,500 (AT) 100/6,300	130/6,800																														
最大トルク(kg·m/rpm)	13.2/4,500	(MT) 13.2/4,500 (AT) 12.8/4,500	14.7/5,700																														
燃料供給装置	キャブレター式	ホンダPGM-FI																															
燃料タンク容量(l)	45																																
荷物容量(l)	3.8																																
■変速比・減速比	1速 3.250 2速 2.705 3速 2.500 4速 2.370 5速 2.171 後退 0.771																																
変速比	1速 3.250	2速 2.705	3速 2.500	4速 2.370	5速 2.171	後退 0.771	4.3																										
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																						
■駆動方式	ラック・ピニオン式																																
ステアリングの装置形式	油圧式ディスク																																
主ブレーキの前/後	油圧式ディスク	油圧式リーディング・トレーリング																															
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

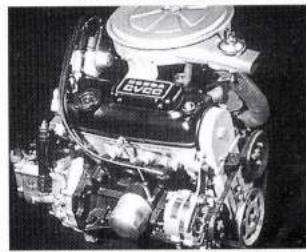
シリーズ	主要諸元						
	1500 3ドア	25i	Si	1600 3ドア			
タイプ	25R	25i	Si				
エンジン型式	EW		ZC				
車名・型式	ホンダE-AK						
■トランスマッキン	ホンダ・マルチマチック						
7ポジション電子制御オートマチック(プロアクティブマチック)	●	●	●	●			
ロックアップ付き4速オートマチック							
5速マニュアル							
ローホールド機構付き	●	●	●	●			
2WAY4速オートマチック							
■寸法・重量	全長/全幅/全高(m)	3,845/1,630/1,340					
ホイールベース(m)	2,380						
トレッド(m) 前/後	1,400/1,415						
地上最低高	0.160						
車両重量	810	820	820	840			
サンルーフ装着車	820	830	830	850			
バーウエアリング装着車	830	840	840	860			
サンルーフワーウエアリング装着車	840	850	850	870			
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	EW ZC						
エンジン形式	CVCC水冷直列4気筒 横置SOHC						
エンジン種類	1,488						
総排気量(cm³)	無鉛ガソリン						
使用燃料	74.0×86.5						
内径×行程(mm)	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			
	運輸省審査値(km/l)	[15.8]	[12.4]	[15.2]			
60km/h時燃料消費率	26.2	24.0	25.5	23.0			
運輸省届け出値(km/l)	[25.4]	[23.0]	[24.5]	[22.5]			
最小回転半径(m)	4.5						
■駆動伝達	航取り装置形式	ラック & ピニオン式					
タイヤ(前/後)	165/70R13	178/70SR13	185/60R14	82H			
主ブレーキの割動倍力装置	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)					

*86年9月マイナーチェンジ時のデータ

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。

新時代のベーシックカー
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

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ーなセッティングがおこなわれていた。



SL/SS/SR/ST系



集中ターゲットメーター。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・2ドア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・2ドア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速マニュアルを装備。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末で大ヒット。発表4年目には生産累計1,000万台を突破。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				
	GL	GF	CX	SCF	EX		
タイプ	3ドア	5ドア	3ドア	5ドア			
ドア数	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	3,380	3,760		3,830		
全幅(m)			1,580				
全高(m)			1,350				
ホイールベース	2,250	2,320	2,250	2,320			
トレッド 前			1,360				
後			1,380				
地上最低高			1,115				
車両重量	745	750	775	780	800	795	800
乗車定員			5		825	825	830
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) 副燃焼室付きウェッジ型						
燃焼室形状	1頭上カム軸3バルブベルト駆動						
弁機構	1.335		1.488				
総排気量(cm³)	72.0×82.0		74.0×86.5				
内径×行程(mm)		9.3					
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	0.45
10モード燃料消費率	18.0	13.5	18.0	13.5	15.0	17.5	13.0
運輸省審査値(km/l)							12.5
60km/h時燃料消費率	26.5	21.5	26.5	21.5	25.5	28.0	23.0
運輸省届け出値(km/l)							23.0
最小回転半径(m)	4.8(車体5.3)		4.9(車体5.4)	4.8(車体5.4)		4.9(車体5.4)	
制御停止距離(m)			13.5				
初速50km/h時							
■動力伝達・走行装置	マニュアル車 乾式单板ダイヤフラム/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	プロアチャージ式						
変速機操作方式	1速	3.272	L	3.272	L	2.916	3.272
2速	1.666	2.047	1.666	2.047	1.764	1.666	2.047
3速	1.041	☆	1.041	☆	0.181	1.041	☆
4速	0.777	1.370	0.777	1.370	0.846	0.777	1.370
5速	—	0.969	—	0.969	0.714	0.655	0.969
後退	2.916	1.954	2.916	1.954	2.916	2.916	1.954
減速比	4.066	3.105	3.105	4.428	3.875	3.105	3.105
蛇取り方式	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はパワーリヤ)						
タイヤ	145SR13 165/70SR13 145SR13 155SR13 6.15-13-4PR						
主ブレーキ	前	油圧真空助力装置付きディスク					
	後	油圧真空助力装置付きリーディングレーリング					
サスペンション方式	前	マクファーソン式独立懸架					
	後	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

SL/SS SR/ST 系

SB&SE 系

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ーなセッティングがおこなわれていた。

1979.7~1972.12~

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・2ドア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・2ドア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速マニュアルを装備。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末で大ヒット。発表4年目には生産累計1,000万台を突破。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、サイズアップにより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。

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・2ドア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・2ドア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速マニュアルを装備。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末で大ヒット。発表4年目には生産累計1,000万台を突破。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、サイズアップにより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。

SB SPECIFICATIONS 主要諸元

■タイプ	CIVIC1200 2&3ドア			
	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(m)/全幅(m)/全高(m)	3,590/1,505/1,325		3,545/1,505/1,325	3,650/1,505/1,320
ホイールベース(m)			2,280	
トレッド(m)			1,300/1,286	1,305/1,285
最低地上高			0.170	0.165
車両重量(kg)	600	615(625)	625(635)	640(650)
乗車定員(名)			5	
室内寸法(m)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	8.6
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	69/5,500
最大トルク(kg-m/rpm)クロス値			9.5/3,000	10.2/4,000
最大速度(km/h)			145	155
登坂能力(tanθ)			0.46	
燃料消費率(公式テスト値)			22	23
舗装平坦路60km/h時				
最小回転半径(m)			4.7	
制動停止距離(m)			13.5	
初速50km/h時			50	
最大安定傾斜角度(左右)				
■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	常時噸合式(前4段フルシンクロ)			
変速機操作方式				プロアチャージ式
変速比	1速	3.000		3.000
2速	1.789			1.789
3速	1.182			1.182
4速	0.846			0.846
5速	—			0.714
後退	2.916			2.916
範取り形式ステアリング	ラック&ピニオン			
タイヤサイズ	前	6.00-12-4PR	6.00-12-4PR	155-SR13
	後	6.00-12-4PR	6.00-12-4PR	155-SR13
主ブレーキ	前	油圧リーディング		
	後	油圧リーディング		
種類・形式	前	油圧リーディング		
	後	油圧リーディング		
懸架線方式	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

カーボンタイヤボンネット
¥65,700 M/C前後用有り!!

究極のバランスと洗練された技術

TOTAL TIRE SHOP
J CROSS

ビルシュタイン店頭価格より5%OFF!!

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

NEW 数量限定

ÖHLINS®

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

単品価格TELにて

SP-GN RECARO NEW
FROM BLIMP

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。

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スペック(DC2)、CIVIC TYPE-R (EK9)、
BBS RG-II/OPEN TYPE-R専用モデルリリース!
仕様/アルミニウムワイヤーホイール
ディスクカラーはチャコビオンシップホワイト
BBSリッドエンドフレーム付
サイズ/RG-II/O 312J 7.0J×16inch
オフセット+43 5穴/PCD114.3
専用ボルト64個
*7.0J×16inch オフセット+43
4穴/PCD114.3 専用ボルト64個
インテグラTYPE-R (96式)用も発売中です。
価格¥63,000/1本

BBS(RG-R、シルバー) 17インチ(レッドシルバーフレット)

(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



BILSTEIN
YAMANO
Driving Magic

サーキット走行
対応!

C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
BORE & HECK

オススメブレーキ 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
定価¥118,000→¥106,200
チタン¥265,000も有り
取付工賃別¥9,000



ユーロR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

パワードアースケーブル
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、CLI用 ¥12,000

シビックTYPE R
(インテグラの
'96、'98用
も有り)



205/45R16

YH DNAGP

HYPER REV特価!! 価格はTELにて!

BBS typeR

無限MF10

7J-16+43

無限MF10

7J-16+43

7J-16+42

TE37 CW

7J-16+43

7J-16+42

DNA GP

RE-01

RE 010も大特価

195/55R15 REV特価

215/45R16 REV特価

常時在庫あり、工賃別。

RE-01

¥12,400

¥18,180

アゼニス

¥10,710

常時在庫あり、工賃別。

RE 010

¥13,590

¥20,300

常時在庫あり、工賃別。

RE 010

¥9,270

¥12,400

常時在庫あり、工賃別。

RE 010

¥10,710

常時在庫あり、工賃別。

RE 010

¥18,180

常時在庫あり、工賃別。

RE 010

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

NEW

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!!
クオリティーも最高です。

左・右各 ¥120,000

オフショイン
強化アクリルウインドウ右側
[スライドマグナ] ¥36,000
強化アクリルウインドウ左側
¥26,000



FRP製エアロバンパー ¥58,000
(リップ部カーボンブラー) [EK全車 マイナー前・後設定有]
ナンバー移動ブラケット(スタンレス) ¥5,000



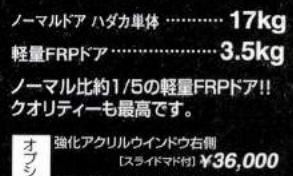
カーボンリヤゲート [EK全車] ¥98,000
ノーマル … 12kg
カーボン … 4kg -8kgの超軽量!



FRP製軽量リヤゲート
(リヤゲート) [マイナー前・後共] ¥68,000
(アクリル) [EK 3ドア全車] ¥48,000
ノーマル … 12kg
FRP …… 4kg -8kgの超軽量!



EK CIVIC用軽量FRPドア
(競技専用) 左・右各 ¥80,000



ノーマルドア ハダカ単体 …… 17kg
軽量FRPドア …… 3.5kg
ノーマル比約1/5の軽量FRPドア!!
クオリティーも最高です。

オフショイン
強化アクリルウインドウ右側
[スライドマグナ] ¥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



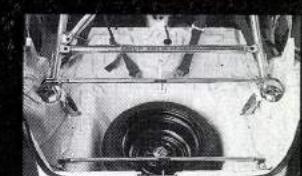
リヤスポスベーサー [EK専用] ¥18,000
・ハードウェン製 ポルトオン交換。



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]
TOP ¥198,000 BP ¥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。



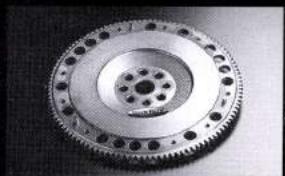
タイプR用触媒キラー (ガスケット付)
[タイプR専用] ¥18,000



アルミ製ラジエター
[EK全車] ¥148,000
3型式を採用し、冷却効率を大幅にUP。
ノーマルにポルトオン交換OK!



ベストチョイスキット
バネレート フロント14k リア10k ピロップバーマウント付
[EK全車] ¥228,000



クロモリ製軽量フライホイール (約4kg)
[B16A B16B B18C] ¥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 &
カーボンケーブル製プラグカバー
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

TEL:(052)704-1707
FAX:(052)703-7371

Tel 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

Back Yard®
SPECIAL



FOR CIVIC

車高調



IRC 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
とのラインからもハイスピードで
コーナーに進入できる足



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 フルカーボン型 ¥175,500

2000.12.12

筑波サークット2000(コース)

1分3秒786

ドライバー
宮川雅行



ブレーキパッド



エンジンパーツ
TODA RACING



ミッション



メーター
SARD



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~

クラッチ



点火系



オイルクーラーKit



ラヂエター



L.S.D.



フライホイール



マフラー



エアロパーツ



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

Please
call!!

LANDMARK

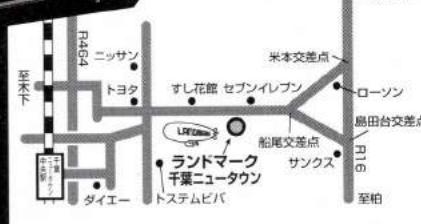
今年最終戦
第5戦

12月13日(木)

エントリー費 ¥19,000
RGバッジ使用者 ¥17,000

参加受付中!!

ランドマーク千葉ニュータウン
TEL 0476-48-6633
FAX 0476-48-6634
千葉県印西市船台尾368-9
AM10:00~PM8:00 年中無休



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・バツ代込、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+
コンピューター設定
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+
コンピューター設定
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、ハイコンブピストン、
4連スロットル+コンピューター設定
とにかくトップを目指して方、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で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マイナチな方、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)

クロスミッシュョン、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~



ボディフルスポット、
ワンドリバーパーツ製作、
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
- ワンオフバーツ製作
- 競技車両製作
- ※その他お気軽にご相談下さい。



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ペック

シビックワントューニングの方面ではあまり名前を聞かなかったかもしれないが、実は一部のシビックオーナーに対しては、ワムマ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ョットなのだ。

そのレーススペックがこれからはさらにズ

トリートチューンにも力を入れていくとい

う。現在、そのメニューの中へ好評なのが、B

16型フルロックを使った「B17A」「B17B」

という1・7ℓへの排気量アップだ。EG6

とEK4の場合はB17A、EK9の場合はB

17Bとなるワケだが、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

と説明する。

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

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のでフリクション

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E

X側にはEK4純正を使う。リフト量で1mm、

作用角で5~6度、EK9用から高速側・低

速側とも落ちるそうで、オーバーランを少

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

オススメのメニュー。

他の動弁系では、これもガソリンに使わ

れているセミチタンリテナー（EK純正は

鉄）。このリテナーは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EK9純正（B17Aの場合はそのまま）

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。ガスケットはノーマルを使い、ヘッドの修正面研削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。このことで、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ムマイクレース用を使う。9000回転まで回るようセッティングされているというが、B17A/Bの場合は1万回転まで回せ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。ここまでの高回転だと回っているだけという感じにならぬが普通だが、しっかりとパワー感も伴つ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うるので、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。

FF1/A/Bの場合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うるので、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。

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。普通の人には一見しただけでは、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のできないティストを演出してくれる魅力あるバーツのひとつだ。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。

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。普通の人には一見しただけでは、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

エアロミラーと多岐に渡る。

個性が光る海外仕様バーツ



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。

FFを攻略したいならこの一冊で決まり

シビックワントューニングの方面ではあまり名前を聞かなかつたかもしれないが、実は一部のシビックオーナーに対しては、ワムマ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ョットなのだ。

そのレーススペックがこれからはさらにズ

トリートチューンにも力を入れていくとい

う。現在、そのメニューの中へ好評なのが、B

16型フルロックを使った「B17A」「B17B」

という1・7ℓへの排気量アップだ。EG6

とEK4の場合はB17A、EK9の場合はB

17Bとなるワケだが、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

と説明する。

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

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のでフリクション

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E

X側にはEK4純正を使う。リフト量で1mm、

作用角で5~6度、EK9用から高速側・低

速側とも落ちるそうで、オーバーランを少

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

オススメのメニュー。

他の動弁系では、これもガソリンに使わ

れているセミチタンリテナー（EK純正は

鉄）。このリテナーは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EK9純正（B17Aの場合はそのまま）

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。ガスケットはノーマル

を使い、ヘッドの修正面研削と燃焼室加工で圧

縮比を調整する。その圧縮比はB17A/Bど

こで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。このことで、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てもかか

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ムマイクレース用

を使う。9000回転まで回るようセッティング

されているというが、B17A/Bの場合

は1万回転まで回せ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。ここまで

の高回転だと回っているだけという感じにな

らぬが普通だが、しっかりとパワー感も伴つて

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」。B

16Bの場合はB18Cに載せ換える方法も安く

上がりうるので、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。

FF1/A/Bの場合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」。B

16Bの場合はB18Cに載せ換える方法も安く

上がりうるので、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。

他のオリジナルバーツでは、メタルディス

クとグラッチャカバーのセットで2万9500

円という格安クランチも用意。この組み合

せだと5万円を超えるのが一般的なので、い

うから、速く走りたいシビック乗りはこれ

から要注目のショットなのだ。

■レーススペック／〒239-2746 栃木県那須郡西那須野町四区町730

TEL02871-39-13144

FAX02871-39-13146

■販売時間10:00~21:00/定休日:月曜日

■TEL02871-39-13146

■FAX02871-39-13146

■HPhttp://www.e-k.com.jp

■メールアドレス:sales@e-k.com.jp

■お問い合わせ:02871-39-13144

■お問い合わせ:02871-39-13146

■お問い合わせ:02871-39

SHOP GUIDE

●ショップガイド
for HONDA CIVIC

ディーテクニック

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ック。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.hondatwincam.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 岩手県岩手郡胆石町23地割板橋78-4
- TEL: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とのこと。

- 住所:〒151-0063 東京都渋谷区富ヶ谷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イオンキャリバーベイント」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 神奈川県横浜市泉区中田東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バーとアースティングをおすすめしているので、試してほしいとのこと。

- 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、セキュリティーなど、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信頼性も抜群だ。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 神奈川県横浜市都筑区早渕1-24-5
- TEL:045-955-0270
- 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

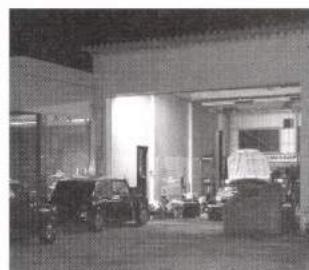


アメリカのDCスポーツ正規代理店にして、ショップオリジナルパーツも販売するファーストビートプロダクツ。DOHC車はもちろん、シングルカム車のラインアップも豊富。シングルカム車オーナーはぜひ足を運んでほしい。

- 住所:〒224-0045 神奈川県横浜市都筑区東方町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、量販店になら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・スピリット

埼玉

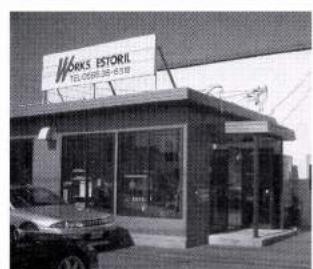


サーキット仕様から修理・車検まで何でも対応してくれるテクノ・プロ・スピリット。サーキットテストと実戦レースで仕上げた自信作の足まわりキットはユーザーにも好評。足まわりでお悩みの方は、ぜひとも相談してほしい。

- 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、エンジンの素性がいいので、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

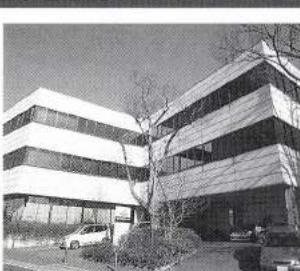


ラック愛知は、言わずと知れたオリジナルブランド「エル・シュポルト」の足まわりを中心に、エンジン、CPUのチューニングからドレスアップまで対応してくれる。プロ集団による完璧な足まわりのセッティングを味わってみよう。

- 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。そのスピリットに触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

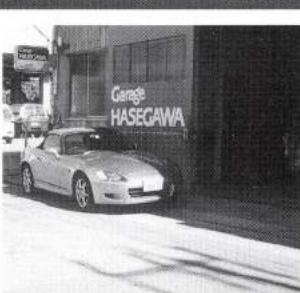


壊れない＆乗って楽しいクルマ作りに励むエスファクトリー。お店の提案とユーザーの要求に沿ったワンオフパーツ製作が得意だ。シビックはオイル交換ひとつでフィーリングが変わること。体感したい人は足を運んでみよう。

- 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

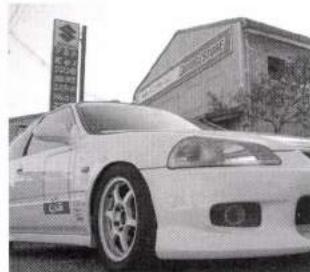
愛知



「コツコツていねいな仕事」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 岐阜県本巣郡大和町馬場上光町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(サーチェント)



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:〒501-0115 岐阜県羽島郡羽島町丸野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-factory.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メの一品だ。

- 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 岐阜県大垣市禾森町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賀山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

トップフューエル



三重

VTEC十ターボのチューンでお馴染みのトップフューエル。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 & フィーリング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る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てほしい。

- 住所:〒660-0075 兵庫県尼崎市大庄中通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、ヨーロピアン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北区糸綱東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。オリジナルバージョンも豊富で、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:0798-79933
- 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緒田若園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。オーリング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てはいかが。

- 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 福岡県嘉穂郡糸田町勢田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

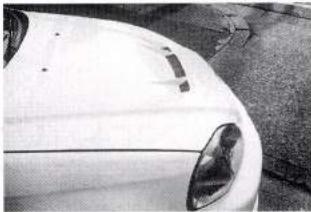


走りを楽しむことを大切にレベルアップを目指しているケーピット。車高調キット、CPU、タイコ足などのオリジナルパーツもリリースしている。バランスの良い足まわりのチューニングがシビックには最適とのアドバイスだ。

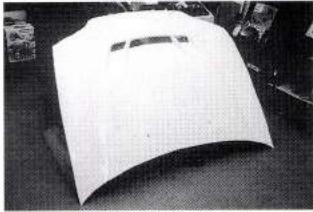
- 住所:〒731-4229 広島県安芸郡熊野町平谷651-4
- TEL:082-855-3977
- 定休日:レース開催日
- 営業時間:10:00~作業終了まで



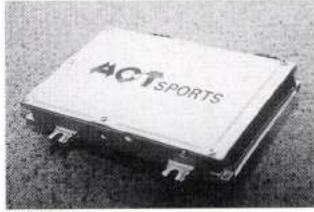
フロントエアロバンパー ('95.9~'98.8) [FRP・白グレ] ¥58,000
ノーマルに比べ、約50%軽量!



エアロボンネット EK9 ('95.9~'98.8)
[FRP・白グレ] ¥68,000



エアロボンネット EG6
[FRP・白グレ] ¥63,000



ACT SPORTS N1 コンピューター
[ホンダスポーツ全車] ¥113,000~



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!

ACT SPORTSでは、
ユーザー1人1人の
マッチングを最重
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。



ストリート・レースを問
わず、ホンダ車を知り尽
くしたACT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つ
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 名古屋市緑区瀬見が丘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)名古屋市天白区飛山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



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

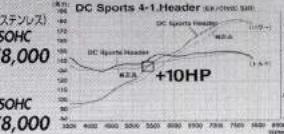


4-2-1 Header (ステンレス)
EG,EJ,EK DOHC/SOH
¥78,000



4-2-1 Header
EG,EJ,EK DOHC/SOH
¥78,000

Header

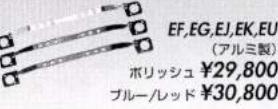


DAC (ダイレクトエアチャージャー)



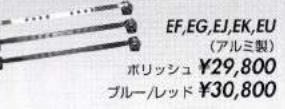
EF,EG,EJ,EK
¥34,800

Front Tower Bar



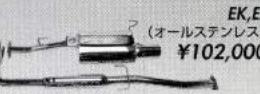
EF,EG,EJ,EK,EU
(アルミ製)
ポリッシュ ¥29,800
ブルー/レッド ¥30,800

Rear Tower Bar



EF,EG,EJ,EK,EU
(アルミ製)
ポリッシュ ¥29,800
ブルー/レッド ¥30,800

Cat-Back Exhaust



TCS Exhaust
EUフェリオ
(オールステンレス)
¥125,000

Rear Lower Bar



EF,EG,EJ,EK,EU
(アルミ製)
ポリッシュ ¥22,800
ブルー/レッド ¥23,800

Billet Battery Tie Down



ホンダ全車
ポリッシュ ¥7,000
レッド/ブルー ¥7,500

Billet Plug Wire Cover



B16A-B16B,
B18,B18C
(アルミ製)
ポリッシュ ¥27,800
レッド/ブルー ¥28,800

Billet Oil Cap



ホンダ全車
ポリッシュ ¥7,000
レッド/ブルー ¥7,500

Adjustable Cam Sprocket High Performance Fuel Line

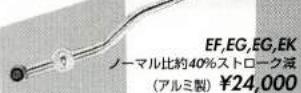


B16A,B16B,
D15,D16
(アルミ製)
(1個) ¥27,800



ブルー/レッド ¥27,800

Billet Short Shifter



EF,EG,EJ,EK
ノーマル比約40%ストローク減
(アルミ製) ¥24,000

Billet Shift Knob



ホンダ全車
ガンメタ/ブルー/レッド ¥9,000

CARBON HOOD



EF (前期/後期)
¥85,000

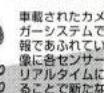
Windshield Banner



シルバー/ホワイト/イエロー
8"×3/4" ¥3,500
ステッカー (200mm) 2set ¥1,000



DATA CAM



フルキット ¥1,150,000
ビデオシステム (ロガー無) ¥700,000
詳細はTelにて



車載されたカムラ映像にはロ
ガーシステムで取り込んだ情
報があわせてあります。この映
像に各セザンからの情報を
リアルタイムに合成表示さ
ることで新たな情報を創出し
ます。車載カメラの画像にロガーデータを
リアルタイムに合成。多目的な第二
世代の計測システムです。

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

業販承っております。
●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きサービス開始
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。

VISA MasterCard JCB American Express



神奈川県横浜市都筑区東方町644

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。



当店のチューンドCIVIC試乗出来ます。

至鉄田
小曾根文字
R46 ★ HIGS
スチール
壁内子屋
壁内第二病院
壁内I.C.
至鉄田
Design and Motorsports
Refil speed
岩手県岩手郡雫石町雫石23地割板橋78-4
TEL&FAX:019-691-1661
<http://www6.plala.or.jp/refilspeed/>
OPEN : 10:00 ▶ 19:00

Z-SPEC

Sincerity Motor Assist Pro Shop

Produced by [Zi:Spec]

アベックスパワーFC済車合わせセッティングOK (EG, EF可)
オイルパンバッフル加工 (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

EG, EK, DC LSD組付	¥20,000
クロスM/T組付、ファイナル変速¥25,000	EF¥5,000UP
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~

オリジナル

EK, EG, DCエアロボ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 カーナード 各車種専用有 ¥19,000 小円 ¥ 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ー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、ブレーキバッド交換、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、ケミカル取り扱い

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

Z-SPEC

Sincerity Motor Assist Pro Shop

Produced by [Zi:Spec]

アベックスパワーFC済車合わせセッティングOK (EG, EF可)
オイルパンバッフル加工 (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

EG, EK, DC LSD組付	¥20,000
クロスM/T組付、ファイナル変速¥25,000	EF¥5,000UP
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~

オリジナル

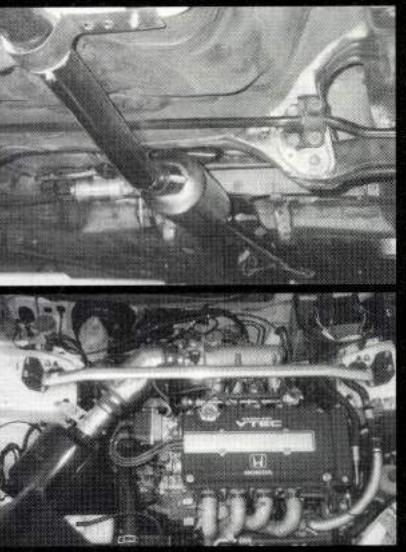
EK, EG, DCエアロボネット高剛性タイプ ベラベラではありません。
FRP ¥ 68,000
カーボン ¥ 98,000 } カーボン繊維1枚物継ぎ目なし!
フルカーボン(最軽量) ¥150,000

カーボン カーナード 各車種専用有 ¥19,000 小円 ¥ 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ー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、ブレーキバッド交換、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、ケミカル取り扱い

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!



<http://cccinet.yyynet.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

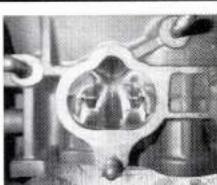
各種チューニング
メニューに応じて
気軽に御相談下さい。
(気さくな店長より)

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!

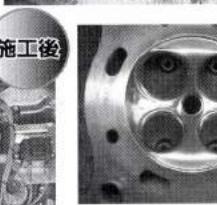


EG6VTECターボ「ゼロヨシ仕様」

- T67-25G
- TRUST GTR用インターチューブ改
- 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.



施工前



施工後

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！

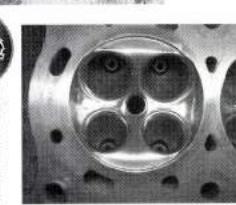
¥140,000～

NA車ももちろんOK
技術とノウハウに自信あり

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～



車両持込みのみ ¥200,000～



車両持込みのみ ¥140,000～

<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上光町3-134

- 各種タイヤ・アルミ販売
- 車検・钣金・塗装修理
- 各種スピナー
- 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
BL-TZ ■ BILSTEIN
■ TEIN ■ OS GIKEN
■ WAKO'S ■ Luvix
etc.

場所の解らない方はお電話下さい。



ボディーアースシステム 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
 - ・ヘッドライトの光量増加
 - ・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!

- ・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!

各種メーカー取り扱い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 测定+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。

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**



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

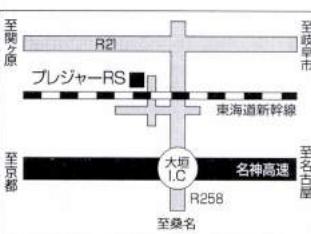
リアルスポーツへの進化論

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むみたい方、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!

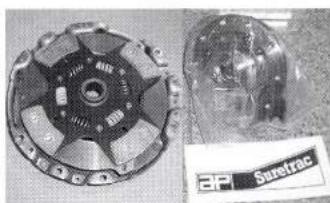
• AP ZC/RC Brake Pad
Front Only: 35%off
Front Rear set:
35%off+工賃無料
• Brake Line
(フィッティング:ステンレス)
全車種製作可 ¥12,000~



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
Engine Mount
予定
¥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(ボルシエ)
¥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
TEL 078-593-6668 FAX 078-593-6613

〒651-1101

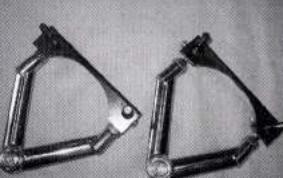
神戸市北区山田町小部妙賀山10-9

AM11:00~PM8:00

定休 イベント開催日



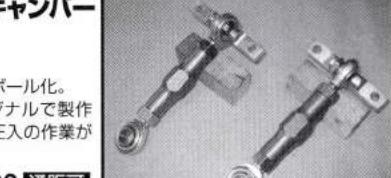
FF、FRにこだわらず
楽しく速く走れる車
型にとらわれないチューニングを
提供します
ストリートからサーキットまで
ユーザーのごだわりを実現



フロントビロキャンバー 調整式アーム EG, EK, DC

ブッシュ部分をビロボール化。
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



リヤピロキャンバー 調整式アップアーム EG, EK, DC

リヤキャンバ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、ダイレクトな操舵性、剛性
感が味わえる。

1セット ¥29,000 通販可



オリジナル カーボンボンネット

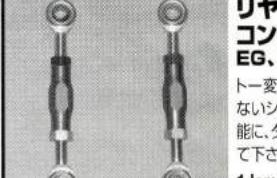
実際に風洞実験室
にてラジエーター
冷却効果を測定。
10~15°Cの冷却効果
を実証。
カーボン繊維に折
り目なしの1枚モノ。

超軽量6.9Kg
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
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



リヤピロトー調整式 コンベセーターアーム 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

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車種別チューニング&ドレスアップ徹底ガイドシリーズ」または、「スタイルRV Vol.○号 車名」と書名をご指定のうえ、ご注文下さい。約1ヶ月でお取り寄せが可能です。

*ハイパー車種別チューニング&ドレスアップ徹底ガイドシリーズ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までお願ひいたします。

Get HYPER REV / STYLE RV sent directly from Japan!

If you would like to order, please write your Name · Address · Zip-code · Your country · E-mail address · Telephone/FAX NO.
Order is FAX or E-mail only please.

FAX : 81-3-5430-4455 E-mail : news-pub@news-pub.com

<Payment Information>

Please write your credit card (VISA / Master / AMEX), your cardnumber (16-place) and expiration date (mm-yyyy), your signature.

*You choose 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 / Near East	Europe	South America · Africa
	EMS 4-6days SAL 13-22 days	EMS 5-8days SAL 16-22 days	EMS 4-7days SAL 16-22 days	EMS 5-9days SAL 16-22 days	
1	EMS ¥1520	EMS 5-8days SAL 16-22 days	EMS 4-7days SAL 16-22 days	EMS 5-9days SAL 16-22 days	
SAL ¥820	¥2040	¥980	¥980	¥3120	
2	EMS ¥2400	EMS 5-8days SAL 16-22 days	EMS 4-7days SAL 16-22 days	EMS 5-9days SAL 16-22 days	
SAL ¥1380	¥3200	¥1680	¥3700	¥5400	
3	EMS ¥3500	EMS 5-8days SAL 16-22 days	EMS 4-7days SAL 16-22 days	EMS 5-9days SAL 16-22 days	
SAL ¥1940	¥4700	¥2380	¥5400	¥8500	
				¥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/ウハウ、パーツカタログはもちろん

各車の魅力をじっくりと掘り下げる企画も満載

大人気を誇る車種別ガイドのトップシリーズ

HYPERRV

Vol.4	トヨタ・スープラ70&80
Vol.5	スバル・レガシイツーリングワゴン
Vol.6	マツダRX-7 FD&FC3S
Vol.7	ホンダ・シビック/CR-X
Vol.8	日産180SX/S13シルビア
Vol.9	ホンダ・アコード・ワゴン
Vol.10	三菱パジェロ
Vol.11	日産スカイラインGTS-t
Vol.12	スバル・インプレッサ
Vol.13	ホンダ・オデッセイ
Vol.14	マツダ・ユーノス ロードスター No.2
Vol.15	日産スカイライン/GT-R No.2
Vol.16	トヨタ・ハイラックスサーフ
Vol.17	三菱ランサー・エボリューション
Vol.18	トヨタ・レビン/トレノ
Vol.19	日産シルビア No.2
Vol.20	日産セドリック・グロリア
Vol.21	トヨタ・MR2
Vol.22	スズキ・ワゴンR
Vol.23	マツダ・RX-7 No.2
Vol.24	スバル・レガシィ No.2

Vol.25	日産フェアレディZ
Vol.26	トヨタ・マークII / チェイサー/クレスタ
Vol.27	ホンダ・インテグラ
Vol.28	スバル・インプレッサ No.2
Vol.29	トヨタ・スープラ No.2
Vol.30	トヨタ・セリカ
Vol.31	ホンダ・シビック/CR-X No.2
Vol.32	ホンダ・NSX
Vol.33	三菱ランサー・エボリューション No.2
Vol.34	トヨタ・アリスト
Vol.35	トヨタ・ソアラ
Vol.36	トヨタ・セルシオ
Vol.37	日産スカイラインNo.2
Vol.38	日産ステージア
Vol.39	トヨタ・ランドクルーザー
Vol.40	スバル・レガシィ No.3
Vol.41	スバル・フォレスター
Vol.42	日産・ブリーメーラ
Vol.43	トヨタ・アルテッツァ
Vol.44	トヨタ・スターレット
Vol.45	スズキ・ジムニー

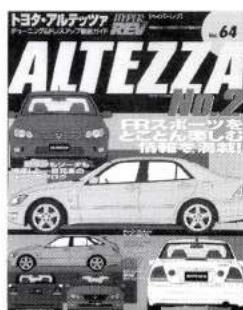
Vol.46	ホンダ・S2000
Vol.47	トヨタ・ヴィッツ
Vol.48	トヨタ・レビン/トレノ No.2
Vol.49	日産シルビア No.3
Vol.50	トヨタ・MR2 No.2
Vol.51	マツダ・ロードスター No.3
Vol.52	日産マーチ
Vol.53	スズキ・エスクード
Vol.54	マツダ・RX-7 No.3
Vol.55	トヨタ・マークII / チェイサー/クレスタ No.2
Vol.56	日産R32 GT-R
Vol.57	日産R33 GT-R
Vol.58	日産R34 GT-R
Vol.59	スバル・インプレッサ No.3
Vol.60	日産スカイライン No.3
Vol.61	三菱ランサー・エボリューション No.3
Vol.62	ホンダ・インテグラ No.2
Vol.63	トヨタ・MR-S
Vol.64	トヨタ・アルテッツァ No.2
Vol.65	スバル・レガシィ No.4

■本体各1748円~2000円



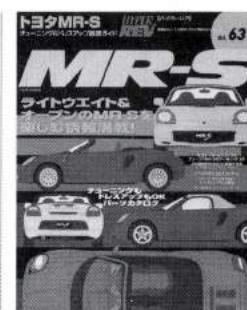
Vol.65
スバル・レガシィ No.2

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/スバル・レガシィサーキットテスト/デモカーコレクション/スバルワールド・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/自分でできるメンテ講座/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&バーツカタログ/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/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/最新バーツカタログ/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&バーツガイド/最新チューンドMR-Sサーキットテスト/ドレスアップ/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/ウハウ/ドライテク向上講座/基本メンテナンス/レーシングMR-S徹底解剖/最新バーツカタログ/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
日産ステージア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から競技車両までシビック&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/FFドライブ・テクニック 他
■本体1942円 ■全212ページ

HYPERRAY 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
ドライブバイブルVol.1「筑波完全攻略法!」		2,381円+税

ハイパーレブビデオスペシャル 「スポーツFR No.1 決定戦!」

「チューニングカー比較 筑波サーキット徹底バトル」S2000からハチロクまで新旧、排気量関係なしのチューンドカー走りの比較&ドライブ養成講座/「最新オープンスポーツカー徹底チェック」ロードスター、MR-S、S2000のメカニズムや走りを掘り下げて解説/チューンドカーのエンターテイメント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。

RVドレスアップガイドシリーズ STYLERV

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・グランピア	Vol.22	トヨタ・グランハイエース&ラルゴ/レジアスエースハイエース
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・アコートワゴン	Vol.24	トヨタbB
Vol.12	ミツubishi・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&ラグレイト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トとハイールとローダウンのすべてが分かるフルワーク大作戦の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超強力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(予価)

最新のチューニング情報をGETするなら

レブスピード



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
イイクルマまで、毎月毎月ドッサリ紹介。さらにプロショップならではのチューニングノ
ウハウもいっぱいだから、自分のクルマをいじるための参考にしておくれ~。とにかくオモシロくて役に立つ、クルマで遊ぶヒトのための雑誌です。本屋さんでどうぞ。

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ります。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.○号 車名」または「スタイルRV Vol.○号 車名」と書名をご指定のうえ、ご注文ください。約1ヶ月で取り寄せが可能です。

●通信販売をご希望のお客様は、お電話（月～金曜日 10:00～18:00）またはファックス03-5430-4455（24時間受付）にて直接弊社までご注文ください。商品代金、送料代引きにて、ご注文から1週間以内にお届けいたします。送料はご注文1件につき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

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

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

■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サンライズ湯西商店	☎028-638-0857
宇都宮市篠崎町393-1	ブックランドアレックス篠崎店	☎028-634-3722
宇都宮市雀の宮1-4-23	ブックスランド雀の宮店	☎028-653-3211
宇都宮市上戸祭町2-2-13	J-BOX戸祭店	☎028-650-1616
宇都宮市伝馬町2-22	ブックランドアレックス伝馬町店	☎028-637-3430
宇都宮市御幸ヶ原町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
栃木市館部町3-10	メディアクラブAtoZ栃木店	☎0282-24-6411
栃木市昭和町2-25	文教堂書店新栃木店	☎0282-20-1135
佐野市富岡町106	ブックス・テン	☎0283-24-0970
佐野市堀米町138	ファミリーBOOK佐野店	☎0283-20-1278
鹿沼市茂茂2284-1	J-BOX鹿沼店	☎0289-63-6666
小山市羽川488-1	ダイセイコーワ小山店	☎0285-25-0223
小山市城東6-36-13	創文堂	☎0285-23-4198
小山市稻葉郷285-1	ファミリーBOOK城東店	☎0285-25-6678
小山市中久喜1345-6	進駿堂中久喜本店	☎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
太田市高林寿町1809-1 太田高林サティ1F	太田高林サティ ザ・シティ	☎0276-38-1131
太田市東本町56-13	ファミリーBOOK太田店	☎0276-26-1878
館林市藤町2-19-1 六郷ハイツ1F	みくに書房	☎0276-75-0132
館林市近藤町178-96	文教堂書店館林店	☎0276-70-1361
安中市高別当344-1	ファミリーBOOK安中店	☎0273-82-7278
勢多郡大胡町大胡343-3	ファミリーBOOK大胡店	☎027-283-0078
群馬郡群馬町菅谷	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
佐波郡東村町東小保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	キャブテンブック	☎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
洗川市御幸84-1	オートバックス洗川店	☎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
川越市鶴田本町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
熊谷市座2-123-1 ニットモール4F	新栄堂書店熊谷店	☎0485-27-3911
川口市川口3-2-1 リプレ1番街1号館208	金華堂書店	☎048-253-7057
川口市西川口3-30-15	長鳴書店	☎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
●	函館市鏡治2-7-10	TSUTAYA函館鏡治店	☎0138-31-5858
●	北見市寿町5-11	booksいづみ北見店	☎0157-61-7317
●	帶広市大通南14-22-1	TSUTAYA大通高架下店	☎0155-28-3728
●	帶広市西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
●	吉小牧市ときわ町6-23-30	TSUTAYA吉小牧バイパス店	☎0144-68-6666
●	千歳市東郊1-4-3	TSUTAYAサークルパーク店	☎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12-1-10	TSUTAYA木野店	☎0155-31-8835
●	標津郡中標津町東2条北1-2	明屋書店中標津店	☎0153-2-8451
●	標津郡中標津町東19条	イエローハット中標津店	☎0153-2-2443
●	中川郡幕別町札内曉町4-2	TSUTAYA札内店	☎0155-55-5222

東北

■青森県	青森市大野前田64-5	ブックショッピングバス荒川通り店	☎0177-29-3377
●	弘前市田町5-5-2	TSUTAYA堅田店	☎0172-38-1141
●	八戸市大字河原木字日計前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		
●	稗貫郡石鳥谷町小森林第5地割231-1	ドリーム花巻空港店	☎0198-26-5588
●	盛岡市下田沢沢68-25 かしむら太田プラザ内	さわや書店太田店	☎019-658-0605
●	盛岡市三本柳23地割25-1	オートバックス盛岡南店	☎0196-38-8763
●	胆沢郡金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
●	各取市上田字千刈田535-1	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		
●	天童市舞塚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
●	喜多方市柴崎町上高額字前田1750-7	ムービータイム喜多方店	☎0241-21-1206
●	白河市北舟真舟25-2 東邦ビル1F	Boo PAL西部店	☎0248-24-6935
●	白河市北川川原161-1	みどり書房白河店	☎0248-27-8207
●	二本松市杉田駒内20-1	宮橋書店二本松店	☎0243-62-2488
●	河沼郡会津坂下町字館ノ下77	ムービータイム新富店	☎0242-83-0667
●	相馬市馬場字雨田120-1	イエローハット相馬店	☎0244-37-3366
●	田村郡常葉町岩中町	石川屋書店	☎0247-77-2001

関東

■茨城県	石岡市杉並1-3-22	おがわやブックセンター	☎0299-23-3933
●	下妻市大字高道祖字西原1384-21	イエローハット下妻店	☎0296-45-1135
●	下館市下岡崎263-1	イエローハット下館店	☎0296-25-1680
●	水海道市測量町4551-1	ブック・シスター・ベル	☎0297-22-0261
●	つくば市吾妻3-8-7	友朋堂書店	☎0298-52-3665
●	ひたちなか市馬渡3861-4	浜田ブックセンター	☎029-274-5161
●	那珂郡東海村舟石川字大山台1570-19	ブックエース東海店	☎029-283-3113
●	鹿島郡伴田町鉢田2473-2	増子書店	☎0291-32-2325
●	行方郡潮来町延方1452	文教堂書店潮来店	☎0299-66-3450
●	稲敷郡戸崎町江戸崎甲4836 江戸崎SC2F	こうの書店パンプ店	☎0298-92-9174
●	猿島郡統和町西牛谷1014-3	BOOKSセキギチ牛谷店	☎0280-31-7138
●	北相馬郡守谷町立沢1131-6	明文堂書店守谷店	☎0297-48-5005

千代田区神田佐久間町1-11-1	書泉ブックタワー	03-5296-0051	●	川口市朝日4-13	文教堂書店川口朝日町店	048-228-1646
中央区八重洲2-5-1	八重洲ブックセンター	03-3281-1811	●	さいたま市道祖土3-5-20	ブックス21	048-887-1771
中央区銀座5-6-1	近藤書店	03-3571-2480	●	さいたま市大成町3-545	さきたま書店	048-651-2877
港区新橋4-30-5	トミタBOOKS	03-3431-0112	●	さいたま市吉野町2-211-7	文教堂書店大宮吉野店	048-654-2666
港区新橋1-13-12	文教堂 新橋店	03-5251-5041	●	さいたま市宮町1-60 大宮ロフト8F	ジュンク堂書店大宮ロフト店	048-640-3111
新宿区神楽坂2-16-1	のりもの俱楽部	03-3267-2724	●	さいたま市三橋1-1504-1	オートバックス 大宮店	048-648-9677
江東区東雲2-7-20	スーパー オートバックス 東京ハイアウェイ店3F「クルマとバイクの専門店」 リンドバーグTOKYO	03-3529-0705	●	所沢市線町1-1-10	白樺書房	042-922-6990
品川区小山3-21-16	ソーブン堂書店 武蔵小山店	03-3783-5801	●	所沢市西住吉10-21	文教堂書店所沢店	042-928-1929
品川区西五反田1-18-9	五反田NTビル1F あおい書店五反田店	03-3495-7289	●	所沢市東所沢和田2-3-2	BOOKS CULP	042-945-8775
目黒区中町1-28-6	産興堂書店	03-3712-8254	●	所沢市若松町853-3	ブックス・タマ所沢店	042-998-5830
大田区久が原3-31-16	雄美堂	03-3753-2738	●	和光市白子2-2-2	イエローハット 和光白子店	048-469-4330
世田谷区池尻3-1-3 武蔵工業ビルB1F	ムトオレンジキャット	03-5486-1151	●	飯能市仲町4-15	田中一誠堂	0429-74-1111
世田谷区上用賀2-18-14 コリース馬事公苑1F	葛屋書店馬事公苑店	03-5450-3232	●	飯能市柳町26-4	ファミリーBOOK 飯能店	0429-72-8078
世田谷区尾山台2-29-20	「クルマとバイクの専門店」 リンドバーグ	03-3705-2021	●	本庄市緑2-5700	ファミリーBOOK 本庄店	0495-22-7878
世田谷区若林4-20-8	山下書店世田谷店	03-3419-0617	●	東松山市松葉町4-5-38	比企文化社	0493-22-0232
渋谷区神宮前5-53-67 コスモ青山ビルガーデンフロアB2F 青山ブックセンター本店		03-5485-5511	●	東松山市沢口町15-1	マイタウン栄暉堂	0493-23-6611
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	●	春日部市柏船東2-5-1 ロビンソン百貨店6F	須原星春日部店	048-763-1211
渋谷区恵比寿西1-7-4	ミスタークラフト	03-3461-2665	●	春日部市農町3-1-7	ブックガーデン春日部店	048-735-4243
渋谷区笹塚1-30-5	BOOKSクリッパー	03-3467-7081	●	狭山市入間川2-3-2	謙受堂	042-952-2509
中野区鷺宮4-34-2	Book Shop Z	03-3330-1161	●	狭山市入間川3-4-20	盛文堂書店	042-952-2815
中野区沼袋3-27-6	ブックス805	03-3385-5721	●	羽生市中央1-2-11	松栄堂書店	0485-61-0419
板橋区板橋2-64-15	ブックタウン	03-3961-8221	●	羽生市中岩瀬1059-1	TSUTAYA 生羽店	0485-63-3455
板橋区蓮沼町26-2	BOOK-AID	03-3965-2850	●	羽生市中央3-3861-2	ファミリーBOOK 生羽店	0485-63-4778
板橋区蓮根3-9	文教堂書店西台店	03-5392-3003	●	深谷市上柴町東6-8-7	ファミリーBOOK 深谷店	0485-73-5578
練馬区高松5-5	文教堂書店ヶ丘店	03-5372-0864	●	上尾市春日2-5-1	TSUTAYA 上尾店	048-772-7541
練馬区北町6-31-1	宮脇書店練馬店	03-3559-3252	●	上尾市上野45	ブックガーデン上尾店	048-726-3899
練馬区石神井町7-26-1	TSUTAYA 石神井台店	03-3929-4699	●	越谷市谷中町2-58	竹島書店越谷店	0489-65-1135
葛飾区高砂2-38-6	セントラルブックス	03-3673-8560	●	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
江戸川区春江町2-40-1	椿書房	03-3676-8131	●	越谷市大字大里474-1	オートバックス 北越谷店	0489-77-8335
江戸川区小松川13-36-22	エクセルビル204 ぱびるす江戸川店	03-3637-1151	●	蕨市塚越5-54-18	TSUTAYA 西川口店	048-444-0941
江戸川区東葛西5-45-6	マルカ書店東葛西店	03-5658-6991	●	鳩ヶ谷市南4-15-8	BOOKSドリーム	048-286-4060
八王子市越野23-13	パルス越野店	0426-77-0744	●	久喜市中央4-9-11 イトーヨーカード久喜店4F	温古堂 イトーヨーカード店	0480-22-5311
八王子市日吉町13-24	マガジンショップ井上	0426-22-9282	●	八潮市南後谷八幡400	竹島書店八潮店	0489-31-4785
八王子市石川町924	オートバックス 八王子石川工業団地店	0426-56-5626	●	上福岡市松山2-5-9	文教堂書店上福岡店	0492-63-3141
武藏野市吉祥寺本町1-14-3	ブックスルーア	0422-22-5677	●	三郷市三郷3-17-5	竹島書店三郷店	0489-58-8511
武藏野市境2-3-2	でんぐん堂書店	0422-36-1450	●	三郷市戸ヶ崎3-556-2	竹島書店戸ヶ崎店	0489-55-6625
小金井市前原町5-3-15	オートバックス 小金井店	0423-87-8700	●	坂戸市南町4-10	Kブックス	0492-84-4133
小平市花小金井3-20-6	オートバックス 小平店	0424-51-0539	●	鶴ヶ島市松ヶ丘3-13-3	ファミリーBOOK 鶴ヶ島店	0492-87-1178
三鷹市野崎4-7-3	ハタヤ書店	0422-31-8221	●	和光市白子2-2-2	イエローハット 和光白子店	048-469-4330
三鷹市野崎4-1-10	スーパー オートバックス 三鷹店内コルソティーボ三鷹店	0422-39-3190	●	北足立郡伊奈町小室宇津地2268-14	チサンブックセンター伊奈店	048-721-6771
昭島市松原町3-4-29	オートバックス 昭島店	042-549-7700	●	北葛飾郡杉戸町大字下高野2838	オートバックス杉戸店	0480-32-7881
青梅市今寺3-443-15	タイヨー	0428-32-6082	●	入間郡毛呂山町長瀬533-1	ファミリーBOOK 毛呂山店	0492-94-0078
調布市国領町4-51-7 ピエール・ジークル1F 文教堂書店国領店		0424-82-9781	●	入間郡三芳町藤久保923-4	オートバックス 三芳店	0492-58-5730
稲城市矢野口806	正育書店稻城店	042-370-6511	●	秋ヶ郡皆野町皆野1811-1	ブック&ビデオ スパレ	0494-62-1883
町田市玉川学園2-21-9 オダキューOX内	ブックメイツ玉川学園店	0427-24-2629	●	児玉郡児玉町吉田林400-1	ファミリーBOOK 児玉店	0495-72-6578
日野市日野台5-5-10	一見堂書店	042-581-1430	●	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
東村山市久米川町5-3-1	TSUTAYA 東村山店	042-397-4801	●	大里郡江南町惣通り2071	ファミリーBOOK 江南店	0485-36-6178
東村山市美住町2-18-41	オートバックス 東村山店	0423-91-4111	●	埼玉郡白岡町西8-4-12	雄峰堂書店白岡店	0480-92-3765
国立市中1-9-1 増田ビル内	増田書店	042-572-0262	●	■千葉県		
東大和市中央3-889-1	TSUTAYA 東大和店	042-567-3911	●	千葉市中央区春日2-25-1	ブックスワールド西千葉店	043-243-2630
清瀬市梅園2-10	文教堂書店清瀬店	0424-97-7055	●	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
清瀬市元町1-4-5 西友新清瀬店4F	BOOKSいいだクレア店	0424-95-9570	●	千葉市若葉区つつわ台4-1-7	地球堂	043-255-3856
武藏村山市学園1-50-1	メディア本店B館	042-561-4099	●	千葉市稻毛区山王町307-2	オートバックス 千葉長沼店	043-424-8561
多摩市豊ヶ丘1-59-10	ユーブックス	042-371-8141	●	鎌ヶ谷市新生町1-40-24	宝文堂書店	0479-22-0769
あきる野市測定178-1	メディアあきる野店	042-558-8584	●	市川市開ケ原16-2	TSUTAYA 行徳店	047-358-3939
■神奈川県			●	市川市国分1-5	文教堂書店市川店	047-320-8286
横浜市鶴見区豊岡町2-1 西友鶴見店5F	西友鶴見店書籍売場	045-575-7711	●	市川市八幡3-43-1	椿書房本八幡店	047-322-3501
横浜市神奈川区菅田町1704-1	BOOKSモア	045-473-7401	●	市川市相川3-13	アーケブックセンター南行徳店	047-397-4641
横浜市神奈川区新町7-1	オートバックス 東神奈川店	045-450-3337	●	市川市妙典1-1 市川妙典サティ2番街	ビープロ市川店	047-395-2397
横浜市綾子上中里町851	ブックス・キタミ上中里店	045-774-7732	●	船橋市習志野台2-73-9	御幸	047-466-4493
横浜市金沢区富岡東6-31-7	富岡書房	045-774-3500	●	船橋市金杉5-10	文教堂書店金杉店	0474-47-1113
横浜市栄区長倉町1-1387-1	文教堂書店栄上郷店	045-895-3220	●	船橋市新高根1-9-14	ときわ書房船橋芝山店	0474-490-1961
横浜市栄区飯島町1435	文教堂書店本郷店	045-894-9060	●	木更津市大久保2-9-9	本屋しげちゃん	0438-36-3419
横浜市泉区岡津町121	ブックスキタミ山手台店	045-812-5791	●	野田市花井231-7	オーケスマディアパーク野田店	0471-23-0094
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	●	佐倉市大崎台1-2-7 JR佐倉駅南口前	青山書店	043-486-8812
横浜市青葉区青葉台2-5 アレックス青葉台2F	グリーンブックス文教堂	045-983-4270	●	佐倉市王子台6-26-6	文教堂書店王子台店	043-463-1782
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	●	東金市東金800-5	文教堂書店東金市役所前店	0475-52-6861
横浜市青葉区たちはな台2-24-1	文教堂書店たちはな台店	045-962-3560	●	東金市道庭字八島659 おかじま電器東金店2号館	おかじま電器東金店書籍売場	0475-52-0111
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	●	智志野市東習志野7-3-1 イトーヨーカード東習志野店4F	堺江良文堂書店東習志野店	0474-70-1211
横浜市都筑区仲町台1-4 パルスポート1F	ゆうゆう堂	045-943-8833	●	柏市明原3-2-25	オーケースブックセンター柏明原店	0471-46-0094
横浜市都筑区あゆみが丘1番	スーパー オートバックス246江田店内コルソティーボ江田店	045-910-3676	●	流山市三輪野山1026	マイ・ブックス流山店	0471-58-8511
川崎市高津区上作延234	文教堂書店上作店	044-866-4332	●	流山市諸ヶ崎2040-1	宮脇書店流山店	0471-50-1500
川崎市麻生区下麻生38	文教堂書店麻生店	044-989-3160	●	八千代市八千代台東1-1-10 ユア・エルム3F	堺江良文堂書店八千代台店	0474-84-1408
川崎市麻生区上麻生28	あおい書店麻生店	044-989-4538	●	八千代市大和田新田438-1	タヨシブックセンター八千代店	047-458-1867
川崎市多摩区生田1-5-8	オートバックス生田店	044-946-2651	●	八千代市勝田台1-31-7	PAC勝田台店	047-487-7751
茅ヶ崎市浜竹3-7-58	オートバックス辻堂店	0467-57-7370	●	鎌ヶ谷市右京塚3-3	すばる書店鎌ヶ谷店	0474-42-0421
横須賀市船越町1-52	東京堂	0468-61-3253	●	浦安市北栄1-11	文教堂書店浦安駅店	047-381-5662
横須賀市野比2-1-6	平坂書房野比店	0468-49-3221	●	浦安市北栄3-26-3	アーケブックセンター やなぎ通り店	047-354-4623
平塚市岡崎5898-1	文教堂書店伊勢原南店	0463-59-5121	●	浦安市東野2-1-18	文教堂書店浦安店	047-354-5610
藤沢市南藤沢2-1-1	有隣堂藤沢店	0466-26-1411	●	印西市小林1811	アイタイン	0476-97-3715
藤沢市牛込野4-15-6	文教堂書店六会店	0466-82-9610	●	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書籍部		0476-46-7911
藤沢市湘南台2-2-4	有隣堂湘南台店	0466-44-1231	●	印西市戸戸469-2	多田屋アルカサー店	0476-47-2122
藤沢市石川457	宮脇書店藤沢店	0466-88-8126	●	東葛飾郡沼南町大島田450-3	ファミリーBOOK 沼南店	0471-92-3078
藤沢市鶴沼海岸6-10	文教堂書店鶴沼店	0466-30-1360	●	東葛飾郡沼南町1-3-13 スーパーオートバックス柏店内	コルソティーボ柏店	0471-60-6650
藤沢市沢村東1-5-7	井上書房蔦屋JRS店	0466-24-5515	●	東葛飾郡沼南町鳳早1-3-13	スーパーオートバックス かしわ沼南店	0471-92-4000
藤沢市用田491-4	文教堂書店藤沢用田店	0466-49-1126	●	印旛郡酒々井町中央台2-24 サンプラム内	信水舎書店酒々井店	043-496-8404
小田原市栄町1-16-29	平井書店	0465-22-5370	●	印旛郡栄町安食2170-1	ブックフェスタ	0476-95-6353
小田原市栄町1-14-48 小田原ナックビル4F	文教堂書店小田原ナック店	0465-21-1478	●	■東京都		
逗子市逗子5-1-15	島森書店逗子店	0468-71-6611	●	千代田区神田保町1-3-2	書泉 グランデ	03-3295-0011
相模原市陽光台8-6-16	ブックスA	0427-53-0890	●	千代田区神田保町1-21	書泉 ブックマート	03-3294-0011

浜松市有玉町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3-29-11 名古屋パルコ東館4F	パルコブックセンター名古屋店	052-264-8526
名古屋市中川区広川町1-1-2	オートカルチャーサービスショップクラフト	052-354-5211
名古屋市守山区川村町120	白沢書店	052-793-6864
名古屋市港区木塚町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
名古屋市瑞穂区瀧ノ水5-2113	ブックセンター名豊縁店	052-896-3801
豊橋市大岩町北山8-1	精文館書店二川店	0532-41-8201
豊橋市佐藤町古伝96	イケヤ文楽館豊橋店	0532-63-5650
岡崎市戸崎町字池下10-1	鎌倉文庫岡崎店	0564-54-1822
岡崎市土井町池田乙12	あおい書店土井店	0564-58-1081
岡崎市六名南2-4-21	あおい書店六名店	0564-58-6771
岡崎市天白町西池20 メディア内	メディア123	0564-53-1655
一宮市末広2-6-6	ブックランドウイング	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
津島市蛭間町糸田307-1	津島書店	0567-24-3322
刈谷市小垣江町字古浜田35-1	ブックスステーション刈谷	0566-23-4688
農田市大林町13-5	一二三書店大林店	0565-27-0110
農田市丸山町5-55-1	夢屋書店豊田丸山店	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	こみかるはうすペルコート店	0561-54-4946
日進市赤池2-210	高原書店	052-804-1605
瀬戸市西長根町66	ヴィレッジヴァンガード瀬戸店	0561-21-3822
愛知郡長久手町山越312	ヴィレッジヴァンガード7(イースト)	0561-63-9621
丹羽羽扶桑町柏森郷西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	白場 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
龜山市東御幸町字実泥61-1	あおい書店龜山店	05958-3-4881
一志郡嬉野町中川字場浦823	宮脇書店三重嬉野店	05984-2-8520
三重郡朝日町小向313-1	ウンオ書房朝日店	0593-77-3935
三重郡川越町高松37 平田SC内2F	白揚サンリバー	0593-63-3937
度会郡小俣町宮前691-1	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	ブックスマルオカ(村岡光文堂矢倉店)	077-563-3933
■京都府		
京都市山科区西野山蔭町31	丸山書店山科店	075-581-5381
京都市西京区大枝原町3-144	ブックプラザ洛西店	075-333-2673
京都市西京区下津林台般若町77	ブック&ビデオK桂店	075-393-6522
八幡市奈良一丁地3-4	オートバックスガレージルート八幡店	075-972-2253
舞鶴市引土85-3	ブックプラザ舞鶴店	0773-77-1741
舞鶴市森本町26-17 川上ビル内	ブックプラザ東舞鶴店	0773-64-6039
向日市寺戸町小佃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
大阪市北区樋之口町3-21	宮脇書店大阪店	06-6357-3518
大阪市中央区難波千日前12-7 YES NAMBAビル1・2・3F	ジュンク堂書店難波店	06-6635-5330
大阪市淀洲区桜川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 ボ高槻店	0726-70-0148
牧方市三栗1-1-24	水鳴書房牧方店	0720-56-2468
枚方市招提町1-1-1	オートバックス枚方バイパス店	0722-85-5678
南河内郡美原町黒山4B3-1	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
茨木市農園町3-8-25	豊臣書店茨木店	0726-41-3522
泉佐野市松原1-5-18	バルネット泉佐野店	0724-69-5511
寝屋川市寝屋806-1	水鳴書房寝屋川店	0720-21-6760
寝屋川市木田町2-11	宮脇書店寝屋川店	0720-21-2323
松原市天美西4-185-1	ブックスマリア天美店	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	石村集文堂イトヨーカドー厚木店	0462-24-1223
大和市下鶴間1598-1	イト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	プロス3F	0462-60-1231
伊勢原市石田312	有隣堂大和店	0463-95-2112
座間市小松原1-5192-5	内田屋書房愛甲石田店	0462-58-2100
座間市西栗原1-7-7	石村集文堂日産アリーネ座間店	0462-59-3171
綾瀬市寺尾中1-4-70	オートバックス座間店	0467-70-2771
綾瀬市小国1540-6	島森書店綾瀬店	0467-78-8220
三浦郡葉山町一色1465-1	内田屋書房海老名第一支店	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		
新潟市柴竹山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	宮脇書店新潟湯西店	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
柏崎市柳橋町10-18	ファミリーBOOK柏崎店	0257-21-4578
加茂市幸町1-4019	ムービータイム加茂店	0256-53-5550
三条市須頃3-58 コメリ三条SCパルス2F	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
板尾市新栄町2-1-1	ムービータイム板尾店	0258-51-1323
南魚沼市塩沢町竹俣界字追出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
下新川入善町門山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
射水郡大鳥町小島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
小松市平面町力82-1	Books明峰	0761-23-6893
加賀市見附町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
七尾市藤橋町戎ノ部17	オートバックス七尾店	0767-53-3535

■福井県		
坂井郡坂井町上兵庫33-2	オートバックス福井坂井店	0776-72-3636
長野県		
長野市東和田714-1	マガジンクラブ東和田店	026-243-1818
長野市福田612	ビッグスポット徳間店	026-263-0211
長野市大豆島3079-1	ビッグスポット大豆島店	026-221-5541
長野市末広町1355-5 ウエストプラザ長野ビル内	平安堂新長野店	026-224-4545
中野市吉田522	ビッグスポット中野バイバス店	0269-24-1220
松本市出川3-6-19	リンクス松本店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	文新堂書店	0266-24-3342
飯田市座光寺3717-1	TSUTAYA座光寺店	0265-53-7733
須坂市塙川町503-1	ビッグスポット須坂店	026-246-4275
北佐久郡代田町馬瀬口2087-18	宮脇書店野沢店	0267-32-8090

東海

■岐阜県		
岐阜市泉町5	郁文堂書店	058-262-9897
岐阜市舟橋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	ながらり書店	058-247-1861
岐阜市鶴山雨屋589	自由書房ブックセンター鶴山店	058-294-6191
岐阜市茜生8-7-21	カルコス本店	058-294-7500
岐阜市茜部大川2-10-1	あおい書店茜部店	058-274-8201
岐阜市芳見長山3-122-2	自由書房ブックセンター芳見店	058-243-0070
大垣市葵捨町5-64	自由書房ブックセンター大垣南店	0584-89-3939
大垣市島里2-21-6	本の家	0584-89-6816
大垣市中曾根町戎2-2	丸本書店中曾根店	0584-91-5602
高山市三福寺町407-1	田近書店三福寺店	0577-32-1139
高山市下岡本町1426	中田書店	0577-32-2270
羽島市小熊町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
土岐市飛田浅野梅ノ木町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
可児市惠土字長津良	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3-1-3	くまさわ書店柳津店	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
本郷郡糸貫町三橋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ビア内	喜久屋ビア店	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
浜松市三町和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	0

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
宇部市東梶道4-9-35	ワールド宇部店	☎0836-29-0471

四国

■徳島県

徳島市川内町平石夷野102-1	附家(つきや)書店	☎0886-65-6931
徳島市末広3-1-56	ブックマン・末広	☎088-654-7057
小松島市日開野町慈弥次15-3	カルチャーシティ 平慈小松島バイパス	☎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 平慈石井店	☎0886-75-0220
阿南市橋町	TSUTAYA CLUB ブックマート阿南	☎0884-27-2788

■香川県

高松市丸亀町4-8	宮脇書店	☎087-851-3733
善通寺市吉田町4-9	宮脇書店善通寺店	☎0877-62-9034

■媛県

松山市大街道2-4-12	明屋書店大街道店	☎089-941-4242
松山市北井門町25	明屋書店石井店	☎089-957-6151
松山市谷町143	明屋書店北北	☎089-978-0600
松山市南斎院町25	明屋書店空港通り店	☎089-973-4844
松山市平井町甲2352	明屋書店平井店	☎089-976-6151
松山市中央2-66	明屋書店中央通店	☎089-925-4343
今治市南鳥生町4-4	仲栄館書店鳥生店	☎0898-32-0788
西条市福武穴田甲443	明屋書店西条店	☎0897-53-1717
大洲市東大洲660	明屋書店大洲店	☎0893-25-1313
伊予市米淵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
南宇和郡御莊町平城3730-1	明屋書店南宇和店	☎0895-72-6565

■高知県

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
高知市鷲崎3-24-10	オートバックス高知西店	☎0888-43-8262

九州、沖縄

■福岡県

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
福岡市城南区種川井川1-1-1	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 あんとく東櫛原バイパス店	☎0942-32-7888
久留米市荒木町白口字笠井原1450-4	TSUTAYA 荒木町店	☎0942-51-3044
久留米市山川野町口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
三潴郡三潴町早津崎先真田892	Books あんとくみずま店	☎0942-64-5656
山門郡三橋町久末764-1	Books あんとくやまと店	☎0944-73-6555

■佐賀県

佐賀市本庄町大字袋292-1	オートバックス 佐賀南バイパス店	☎0952-29-2351
唐津市和多田本村6-24	唐津ブックセンター	☎0955-72-1181

■長崎県

長崎市葉山1-28-15 S & B葉山ショッピングプラザ2F	スペースエム葉山店	☎095-857-6122
佐世保市大塔町1861-12	スペースSM大塔店	☎0956-32-0644
大村市古賀島町524-14	スペースエム大村店	☎0957-52-5661

■熊本県

熊本市本山町143-4	イエローハット 熊本本山店	☎096-375-1515
熊本市上通町5-1	金龍堂まるぶん店	☎096-356-4733
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 あんとく荒尾店	☎0968-66-2668

■大分県

杵築市杵築字北浜665-217	さくら書店杵築店	☎09786-3-4000
-----------------	----------	---------------

■宮崎県

宮崎市大字島之内6368-1	オートバックス 宮崎北店	☎0985-30-2511
宮崎市大淀3-7-11	スーパー オートバックス 宮崎南店	☎0985-54-2321

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	リバティ 田中書店	☎0986-27-1250
--------------	-----------	---------------

■鹿児島県

鹿児島市東郡元町19-8	イエローハット 東郡元店	☎099-206-5301
--------------	--------------	---------------

■沖縄県

石垣市大川276	山田書店	☎09808-3-2758
----------	------	---------------

海外

SINGAPORE

Singapore Main Store 391 Orchard Road, #03-09/10/15 Ngee Ann City,		
Takashimaya Shopping Centre Singapore 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	ブックラサ牧落店	☎0727-24-6015
箕面市栄生新家4-1-14	ブックラサ小野原店	☎0727-29-9806
箕面市牧落3-20-48	オートバックス牧落店	☎0727-21-5111
揖斐市千里丘5-12-3	ブックラサ千里丘店	☎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	ブックラサ菱江店	☎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
■兵庫県		
神戸市東灘区青木1-2-34	コルソティーボ神戸店	☎078-452-6091
神戸市東灘区御影中町4-3-1	ブックラサ御影店	☎078-854-1323
神戸市兵庫区荒田町2-1-34	ブックラサ新神戸店	☎078-531-0422
神戸市須磨区白川台6-17-8-3 ジェントリー白川台1F	ブックラサ白川台店(KTV白川台)	☎078-793-6011
神戸市須磨区多井畠字池ノ奥12-7	ブックラサ須磨店	☎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	ブックラサ有野店	☎078-982-9094
神戸市北区星と台3-4-12	ブックラサ鈴蘭台店	☎078-593-6113
神戸市西区枝吉4-34-1	ブックラサ西明石店	☎078-928-8743
神戸市西区王塙台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	ブックラサ西昆陽店	☎06-6436-1344
尼崎市東昆陽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
西宮市津門町4-15 西宮サティ内	西宮サティ ザ・シティ	☎0798-64-0021
伊丹市野間字ハツレ松193-2	ブックスユートピア	☎0727-70-2100
加古川市平岡町新在家615-1 加古川サティ内	加古川サティ ザ・シティ	☎0794-25-4121
加古川市平岡町二俣762-10	ブックスユカリ	☎0794-37-1986
宝塚市小林5-9-78	ブックラサ宝塚店	☎0797-72-5540
川西市見野3-58-1	ブックラサ川西山下店	☎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
三田市寺町4440	ブックラサ三田店	☎0794-63-2319
三木市末広3-336-1	BOOKS コスモ三木店	☎0794-83-3103
宍粟市山崎町中井94-1	ブックランドヤスイ	☎0790-64-2051
氷上郡氷上町本郷300 湟めタウン1F	ブックバーン氷上店	☎0795-82-8598
津名郡津名町志筑新島10-2 淡路サティ3F	淡路サティ ザ・シティ	☎0799-62-6300
■奈良県		
橿原市中曾司町76	宮脇書店奈良橿原北店	☎0744-29-4646
吉野郡大淀町下瀬868-5	ブックストリード下市口店	☎0747-52-5705
大和郡山市小林町560-2	パルネット筒井店	☎0743-58-3302
■和歌山県		
和歌山市鷺神1054	オートバックスわかやまIC店	☎0734-73-7373
和歌山市小雜賀西浜畠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
■島根県		
松江市西川津町32-4	ブックセンター今井学園通り店	☎0852-31-8099
松江市東朝日町151 松江サティ3F	松江サティ ザ・シティ	☎0852-32-2121
浜田市周布町1-61-1	オートバックス浜田店	☎0855-24-7126
■鳥取県		
鳥取市安永29-1	オートバックス鳥取北店	☎0857-29-0104
■岡山県		
岡山市築港新町2	ブックラサAZ本店	☎086-263-9154
岡山市新保660-3	ブックラサ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
倉敷市倅冲字太田山1301-1	オートバックス倅冲店	☎0864-22-7215
倉敷市中島996-1	ブックラサAZ中島店	☎086-460-0370
笠岡市笠岡123	宮脇書店新笠岡店(コムラサ内)	☎0865-67-1312

□掲載メーカー&ショップ問い合わせ住所録

か

カラーライフレボリューション ケー・ワン	〒468-0047 愛知県名古屋市天白区井の森228	☎052-891-7717
カキモトレーシング(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 茨城県西茨城郡友部町小原字滝川4514-3 ☎0296-77-8389	
(株)カメラード	〒417-0801 静岡県富士市大渕2479-14	☎0545-35-3322
カヤバエンジニアリングアンド・サービス(株)	〒105-0014 東京都港区芝2-1-25	☎03-5476-1771
(株)共豊コーポレーション	〒460-0012 愛知県名古屋市中区千代田4-23-2	☎052-321-1835
(株)ギルド	〒578-0976 大阪府東大阪市西鴻池町3-2-34	☎06-6744-7899
(株)銀物産APP事業部	〒123-0864 東京都足立区鹿浜2-5-5	☎03-3857-5011
(株)ファンタムJAPAN	〒412-0003 静岡県御殿場市しばんた962-13	☎0550-89-9966
(有)ケエスト	〒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 東京都狛江市和泉本町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)クリムソン	〒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1F	☎011-662-7219
(株)K & N JAPAN	〒334-0054 埼玉県川口市安行北谷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 大阪府と泉市銀治屋町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3-1-8-1	☎078-845-7507

あ

RGO	〒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)アイバッハ・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)アクツスポーツ	〒458-0037 愛知県名古屋市緑区潮見ヶ丘2-22	☎052-892-4447
(株)アジア アセクト事業部	〒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士代町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	☎03-657-5033
(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 神奈川県横浜市都筑区川向町855-1	☎045-470-2888
EAGLE SPORT	〒581-0854 大阪府八尾市大竹1-131	☎0729-41-2848
(株)イージーライダーズ	〒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畠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
インペリアルモタリング(株) ウイングスウェストジャパン	〒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)ウェッズ	〒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 愛知県名古屋市北区落合町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 静岡県富士市伝法273-6	☎0545-57-0678
ATCインターナショナルジャパン(株)	〒562-0031 大阪府箕面市小野原東1-2-69	☎0727-27-0881
エコープロジェクト(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 滋賀県長浜市加納町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)エスペリア	〒197-0013 東京都福生市武蔵台1-19-9	☎042-539-0870
(株)エッチ・ケー・エス	〒418-0192 静岡県富士市北山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鰯田若園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)オーリー・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
オーツタイヤ(株)	〒595-8650 大阪府泉大津市河原町9-1	☎0070-800-325536
(有)オート・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賀山10-1	☎078-593-6668
AUTO FACTORY FUN(オートファクトリーファン)	〒671-0217 兵庫県姫路市飾東町佐良和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)大森メーカー製作所	〒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

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

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)タケチプロジェクト	〒791-0243 愛媛県松山市平井町1436-1	☎089-975-2800
(株)ブリッツ	〒202-0023 東京都西東京市新町4-7-6	☎0422-60-0515	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
ブリンク(株)	〒527-0066 滋賀県八日市市柴原南町1570-1	☎0748-24-0611	(株)タナベ	〒562-0031 大阪府箕面市小野原東1-4-15	☎0727-28-6700
ブ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	田畠ラヂエーター(株)	〒221-0862 神奈川県横浜市神奈川区三枚町267	☎045-383-1814
(株)プロジェクト・ミュー	〒358-0034 埼玉県入間市根岸東狭山80	☎0120-443688	(株)タルガ	〒465-0064 愛知県名古屋市名東区大針1-12	☎052-704-0088
プロステージ	〒501-0201 岐阜県本巣郡穗積町馬場上光町3-134	☎058-325-0678	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
(株)プロフ	〒223-0057 神奈川県横浜市港北区新羽町587	☎045-546-7311	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)プロンコ・スター	〒350-2211 埼玉県鶴ヶ島市脚折町6-27-11	☎0492-87-9622	(株)ティーエヌディー	〒145-0064 東京都大田区上池台2-27-1	☎03-3728-8444
(株)ベステックス	〒135-0047 東京都江東区富岡2-4-7	☎03-3820-3961	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
ペロフジャパン(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	ティーズ(株)	〒467-0836 愛知県名古屋市瑞穂区佃町1-17-1	☎052-882-2741
(株)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	(株)ティエムシー	〒561-0842 大阪府豊中市今在家町18-10	☎0120-826-644

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)ミノ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稗原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

5

(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・シュポルト事業部	〒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・カロッセリア	〒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 大阪府八尾市南松塚町3-13-7	☎0729-99-6363
(株)リズ	〒242-0028 神奈川県大和市桜森3-10-17サンセリーテ桜森103	☎046-264-8785
(株)ルーピックス	〒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
レフィルスピード	〒020-0502 岩手県岩手市零石町零石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)ワークスペル	〒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／バーツの用品の価格・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。

●この本に掲載したバーツ／用品の中には競技専用のものも含まれています。ご購入に際しては、商品の仕様・特徴・取り付け方法・価格など、よくご確認ください。●この本に掲載したバーツ／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。

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 三会堂ビル	☎03-5572-8235
日本デルファイ・オートモーティブ・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

ば

(有)パックヤードスペシャル	〒465-0058 愛知県名古屋市名東区貴船3-808	☎052-704-1707
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 東京都八王子市鍾水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
ビー・アンド・エー(株)	〒106-0044 東京都港区東麻布1-10-11アベビル5F	☎03-5575-2320
(有)ビー・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)ビット	〒390-0313 長野県松本市岡田下岡田87-3	☎0263-46-5901
(株)ヒロ	〒536-0004 大阪府大阪市城東区今福西5-4-25	☎06-6932-2612
(株)ファースト	〒733-0842 広島県広島市西区井口5-15-1	☎082-276-0809
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)フェイズ	〒224-0025 神奈川県横浜市都筑区早渕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林前弘町15-7	☎075-381-7931
(株)ブリヂストン	〒104-8340 東京都中央区京橋1-10-1	☎0120-39-2936



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 ㈲クリエイティブランド／パワータンク 古賀敬介／鈴木紀行／岸田哲也／中村 実 桑原雅美
WRITER	宮下 敦／藤田竜太／古賀敬介／斎藤精一郎 秦 直之／小松ひろ／広重克典／八野岳雄 勝森勇夫／伊藤 剛／河口まなぶ／芝 修 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 三浦信也／稻毛七重／小林賢太／東海林和幸 原 靖隆／小田嶋陽子） 岩上伸市／さかせがわてつや
PHOTOGRAPHER	高橋 明／吉見幸夫／黒田 明／大淵博之 清水良太／伊藤 剛／小松ひろ／水川尚由 佐藤安孝／能勢博史／竹内英士（STUDIO BIS） 高橋茂夫（クロスポイント）／西野 潔 （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／㈲クリエイティブランド

●NEWS PUBLISHING CO.,INC

（本誌中の記事、写真、イラストなどの転載、使用を禁じます）

AD CONTENTS

アクトスポーツ	173	to Fit	164
アレックス	138	TOP FUEL	82
エアロステイション	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&CRUZING 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	レーススペック	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ト	149		



EXTERIOR & INTERIOR

SET-UP & PARTS MANUAL

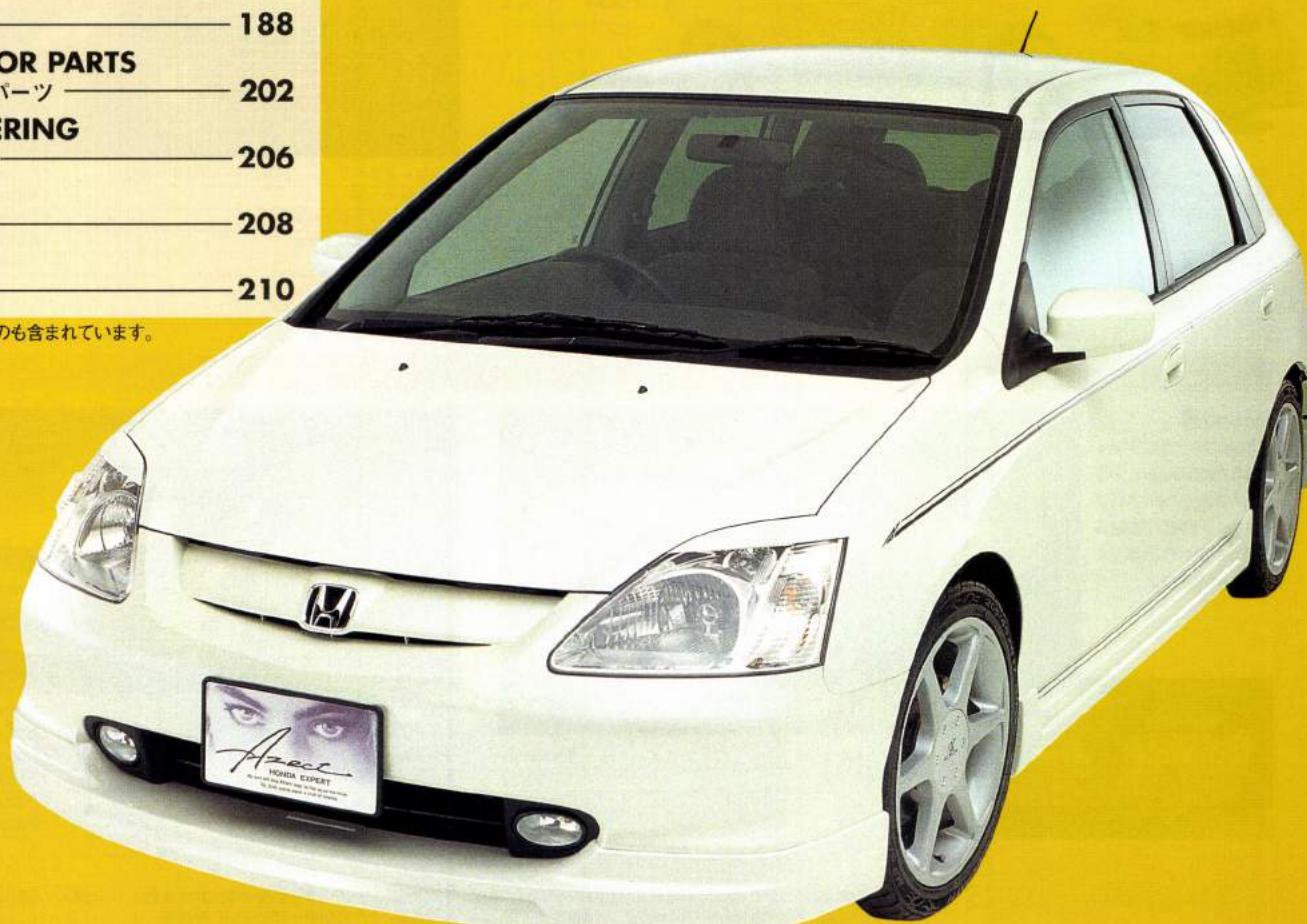
[ドレスアップ・カタログ]

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はなくても
身体をしっかりと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。



ABIT



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



AERO PARTS

エアロパーツ

空力効果を発揮するだけでなく ドレスアップ面でも必須アイテムだ

レースカー等では、空力効果を得るために必須アイテムとなっているエアロパーツ。エンジンや足まわりのチューンに加えて、タイムアップには欠かせない項目となっている。チョイスのポイントは、もちろん走行性能アップだけでなく、見た目の良さも重要だ。同じブランドでそろえれば間違いないし、ブランドMIXにトライして個性化を出すのも良いだろう。数多くリリースされているバーツの中から自分のクルマに合うものを厳選して欲しい。

■インペリアルモタリング ウイングスウエストジャパン



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spoイラー	価格未定
サイドステップ	価格未定
リアspoイラー	価格未定
エクストリームフレア	価格未定



WINGS WEST



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ジが可能だ。

EU

フロントspoイラー	3万8000円
サイドステップ	4万8000円
リアspoイラー	3万8000円
ライトガーニッシュ	1万4000円



■Fast Beat Products



Fast Beat

刺激的で、アメリカンスポーツボーティな雰囲気を漂わせるのがFast BeatのMAX21 RACING DESIGN。ツインになったチタクトデザインは、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spo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
クオーターパネル	1万9000円
リアspoイラー	3万6000円

■ケベレオートワークス



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spoイラー	5万5000円
サイドステップ	7万8000円
リアスカート	5万2000円
ルーフspoイラー	4万5000円

■ケーファクトリー



AERO OVER

抜群のフィッティングクオリティを発揮するエアロバー。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。シンプル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
アイスタイリッシュバンパー	5万8000円
アイライナーガーニッシュ	1万6000円
上記4点セット	18万円



MS-Design



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spo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spo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лер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。サイドと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spoiler ※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、スバ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poiラー (3ドア) 3万9000円	
リアspoiler (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



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



EXTERIOR & INTERIOR

■ウォーカージャパン



3ドア用

フロントバンパースpoiラー	4万5000円
サイドステップTYPE1/TYPE2 (3ドア用)	各4万5000円
リアバンパースpoiラー (3ドア用)	4万5000円
リアspoiler	4万5000円
ポンネット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
スーパー耐久用ポンネット (ダクト付き)	6万8000円

フェリオ用

フロントバンパースpoiラー	4万5000円
サイドステップ	4万8000円
リアバンパースpoiラー	4万9000円

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。シンプルなフォルムでスバルタンな表情を演出、リアのディフューザーデザインも渋めだ。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

■アクトスポーツ



FRP製で軽量化を達成するアクトスポーツのエアロバーツ。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poiラー	5万8000円
ポンネット	6万8000円

■オクヤマ



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、見た目だけではないのがミソ。ポンネットはタイプR以外の3ドア車にも装着可。

EK9 (ポンネットはEKに対応)

CARBING

■エアロテックジャパン



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、進化した機能バーツだ。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



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
カーボンポンネット	6万8000円



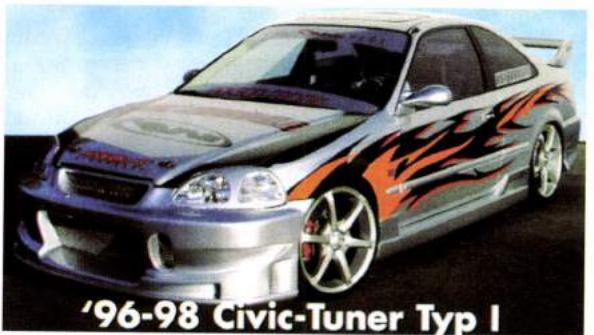
'96-2000 Civic Avenger

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。

EJ (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



'96-00 Civic HB Avenger

フロントバンパー 9万9000円

サイドステップ

EJ 6万2000円

EJ 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

流れのフォルムを基調に、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ベンジャー。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)

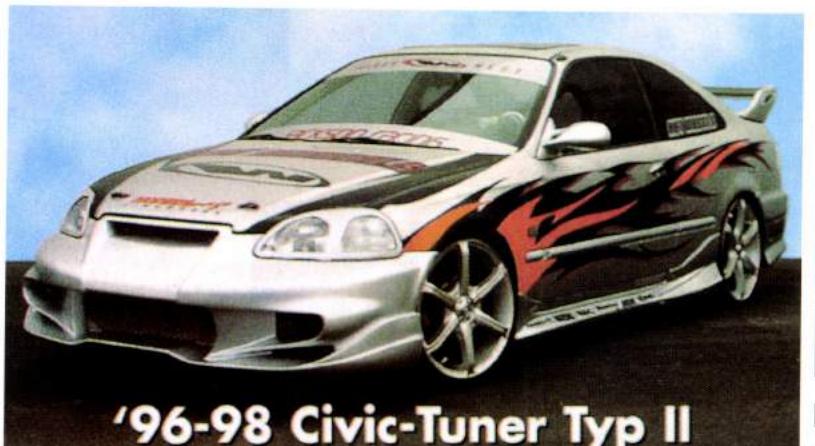
Wタイプ

レースカーをイメージするディフェューザーデザインをあしらったウイングスウェストの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



'96-98 Civic-Tuner Typ II

Tuner TYPE II

アグレッサーの進化版モデルが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)

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



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トを満載したのが、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spoiler	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



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



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エストの中で一番人気なのがこのアグレッサータイプ2。戦闘的なスクエアで注目度も高い。写真にはバイバーフラグ(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) EI



フロントバンパー	9万4000円
サイドステップ	6万2000円
リアスピーカー	4万6000円
上記3点セット	18万6000円



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
ブリスターフェンダー	2万7000円(1枚)
ガスフィラーキャップ	8700円
上記5点セット	27万5000円

GSR
ブリスト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)



Touring Style
ウイングスウエストとしては珍しい、ヨーロピアンレーシングフォルムを採用したTouring Style。スポイラー型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。

EK (タイプRを除くMC前)
EI

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

フロントバンバースポイラー	価格未定
サイドステップ	価格未定
リアバンバースポイラー	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

EXTERIOR & INTERIOR

■エンドレスアドバンス・ジール事業部



フロントバンバースポイラー	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spoイラータイプI/タイプII	各5万8000円

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spo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。



ZEAL

■ジーベック



フロントリップspoイラー	2万6000円
---------------	---------

XEV

XEVブランドよりリースされたのがEK4のMC前用のリップspo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spo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)

■トップフューエル

フロントバンバースポイラー	価格未定
サイドステップ	価格未定
リアバンバースポイラー	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

MS-Design



フロントspo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

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バージで低さとスピード感を強調する。

EK (3ドア)



■ ジェイズ・コーポレーション



フロントspoiler	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spoiler	EK	(4ドア)	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&リアビューカウリングするアイテムをリースするJS RACING。クールダウン効果を發揮する機能エアロだ。

EK



■ Dangun Racing.com

Dangun Racing.com



from U.S.Aのアイテムで、スゴコソ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



フロントバンバースポイラー	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

■ テクニカスポーツ



フロントspoiler	3万4000円
-------------	---------

VISION

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)

■ バックヤードスペシャル



Back Yard SPECIAL

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ケブラーを使用。3ドア用には1/3の重量に軽量化できるボンネットアリゲートもリリースされ、コンペティショナー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製軽量アリゲート	6万8000円
カーボン軽量アリゲート	9万8000円
アクリルアリゲート	4万8000円



■ シーウエスト



C-WEST Westin'

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バージョン。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

■ ジュン・マシンショップ



JUN

ボリュームのあるカウリングバージンで、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/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spoiler	3万円
リアspoiler	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

■ ティーエヌディー



JURAN

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バージン。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

■ パックヤードスペシャル



Back Yard SPECIAL

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ケブラーを使用。3ドア用には1/3の重量に軽量化できるボンネットアリゲートもリリースされ、コンペティショナー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製軽量アリゲート	6万8000円
カーボン軽量アリゲート	9万8000円
アクリルアリゲート	4万8000円



■ ドゥービー



Purple Speed

ハーフタイプながらボリュー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spoiler	2万8000円
----------------	---------

■無限



フロントエアロバンパー	11万8000円
サイドエアロスป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、走りのリーダーのモデルが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



FERIO

シビックフェリオ専用モデルで、シンプルなバージ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ป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)

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。スポーティティストをもじらず、無限ならではの独創的なスタイルで魅了する。

EK (3ドア)



フロントアンダースポイラー	未塗装／塗装済み 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／-



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バルタンな仕上がりが特徴。フロントバンパーとライトカバーは3ドア・MC前用。フィラーキャップは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
レーシングフィラーキャップ		5800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ปイラーには割れにくいPPエ素材を採用。

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ポンへ、スポーツ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ปイラーは勿論ながら、スバ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ป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

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
オーバーフェンダー (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
ヘッドライトトリッド	2万2000円

■アリゲーター

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バースポイラー	4万3000円
フロントアンダースポイラー	1万8000円
サイドステップ	3万5000円
リアバンバースポイラー	3万9000円
リアスピーカー	2万7000円
エアロミラー	手動2万7000円／電動3万2000円

手動2万7000円／電動3万2000円

FRONT BUMPER 43,000円
SIDE STEP 18,000円
REAR BUMPER 35,000円
REAR SPK 39,000円
AERO MIRROR 27,000円
AERO MIRROR (ELECTRIC) 32,000円

BOMEX

アンダースポイラーセット

■アドバス・スタッフ**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ヒ、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、ドアパネルをセッテッド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

フロントバンバースポイラーTYPE1	4万8000円
フロントバンバースpoiラーTYPE2	4万9000円
サイドステップドアパネル付き	4万8000円
リアバンバースpoiラー	4万8000円
リアウイング	4万8000円

FRONT BUMPER TYPE1 48,000円
FRONT BUMPER TYPE2 49,000円
SIDE STEP DOOR PANEL 48,000円
REAR BUMPER 48,000円
REAR WING 48,000円

■アジア AZECT事業部**AZECT**

徴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。リアアンダースポイラーのみEJターボにも装着可能。

EG EJ

**EXT-FORCE/MAD CAP****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poiラーは、FRP製のため軽量化も達成する。

EG EJ



フロントスpoiラー	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poiラー (4ドア)	9万8000円

**■インペリアルモタリング ウイングスウェストジャパン****WINGS WEST****Wタイプ**

ウイングスウェ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

FRONT BUMPER 59,000円
SIDE STEP 50,000円
REAR BUMPER 59,000円
SET 166,000円

**Big Mouth**

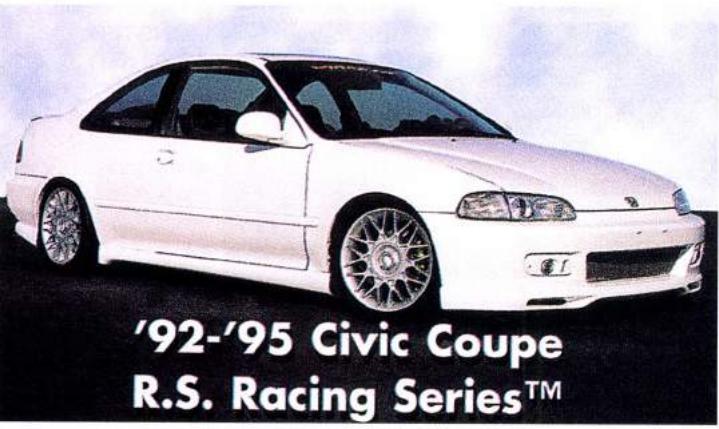
バンパー交換タイプのウイングスウェスト・ビッグマウス。商品名にもあるように大きく開いたダウトデザインを採用。冷却効果も期待できる。

EG EJ

**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ェ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のも魅力。

EG EJ



'92-'95 Civic Coupe R.S. Racing Series™



'92-'95 Civic HB

フロントリップスpoiラー	4万3000円
サイドステップ	5万円
リアアンダースpoiラー	4万9000円
上記3点セット	12万7000円

FRONT LIPSPOLIER 43,000円
SIDE STEP 50,000円
REAR UNDER SPOILER 49,000円
SET 127,000円

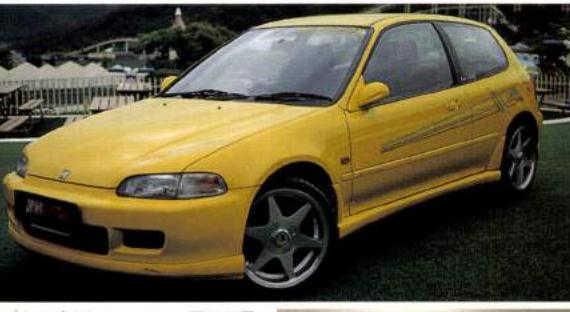
■ケベレオートワークス



クーペ用

フェリオクーペをステディにドレスアップ。シックでエレガントな雰囲気を持つつ、走りをイメージさせるフォルムが特徴だ。

フロントspoiler	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



MS-Design

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&エレガント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



3ドア用

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 poiler。手軽にイメチェンできる。

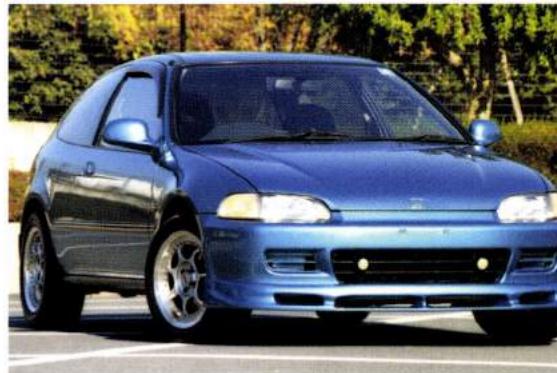
FRP製。
EG (3ドア)

フロントリップス poiler
2万6000円



4ドア用

■ジュン・マシンショップ



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 poiler
3万円

■ドゥービー

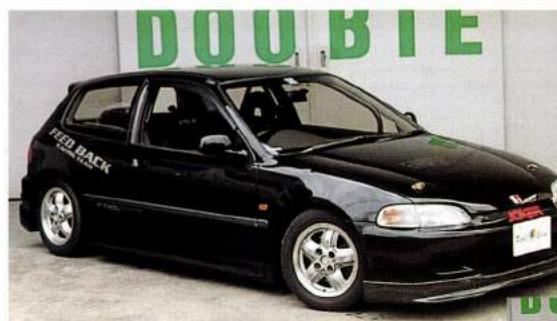


4ドア用

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spoiler	2万5000円
サイドステップ	4万円
リアハーフspoiler	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ハーフ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



Purple Speed

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spoiler	2万8000円

■トヨタ タイヤセレクト・トムウェスト



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
プロジェクトヘッドライト(限定品)	4万8000円



EG (3ドア)

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。面白い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。

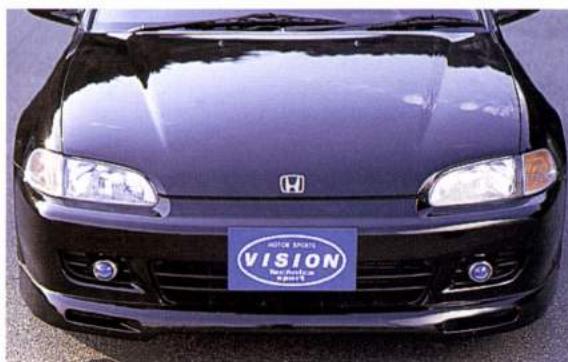
EG (3ドア)

VISION

手軽にイメージチェンジを図りたいならコレ。純正色塗装済みでの価格だ。

EG EJ

■テクニカスポーツ



フロントspoiler
3万8000円

■フジムラオート



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spoiler
3万6000円

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) 5000円UP~)
リアス poiler	2万4000円



■パリス



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	

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

■ジャイズ・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spo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spoiler	2万5000円
リアウイング	2万5000円



■インペリアルモタリング ウイングスウェストジャパン



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

Racing Series
サイド部までパネルでカバーしたオリジナリティを演出するレーシングシリーズ。ボトム部がボリュームアップされるから、迫力も満点。



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

■ジーベック



EF3

EF (3ドア)

フロントリップスポイラー

2万3000円

EF9

ジブがリリースする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。



XEV

■モダンガレージ

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

Modern Garage

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、ユーロスポーティデザインを採用。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



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バーツ。ノーマルデザインとのマッチングもよくスタイルリッシュな1台が完成する。フォグランプは別売り(2万2600円)。

EF

フロントバンパー (MC前)	6万5000円
サイドステップ (ドアパネル付き)	7万円
リアバンパー	6万円
リアルーフspoイラー	4万8000円
スマートテール (ガーニッシュ付き)	2万円



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



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 スピリット



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、水温低下効果を發揮。ノーマルストライカー使用なので、ボンビン不要。重量は約9kg。

EK

カーボンボンネット
8万8000円

■Fast Beat Products

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。アンダーステアの満足感に貢献。

EK

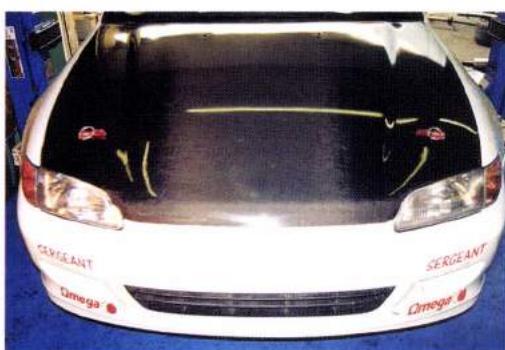
カーボンボンネット
8万5000円

Fast Beat

KONAMI FLAG

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、ボンビンの併用を推奨。

EK EG EF

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①-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

■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も軽量化が可能にする。カーボン製はカーボン繊維1枚物の美しい仕上がりが特徴。

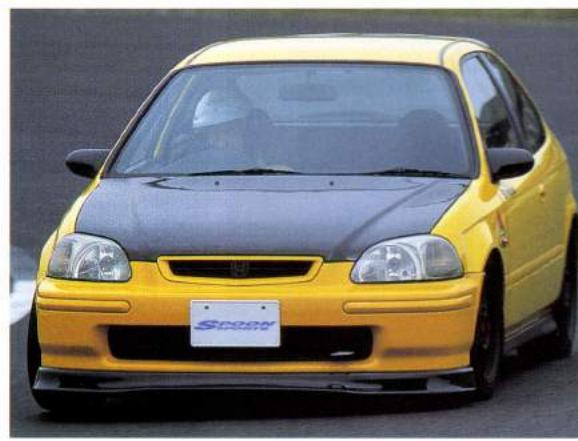
EK EG

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

Z-SPEC

■スプーン



SPOON SPORTS

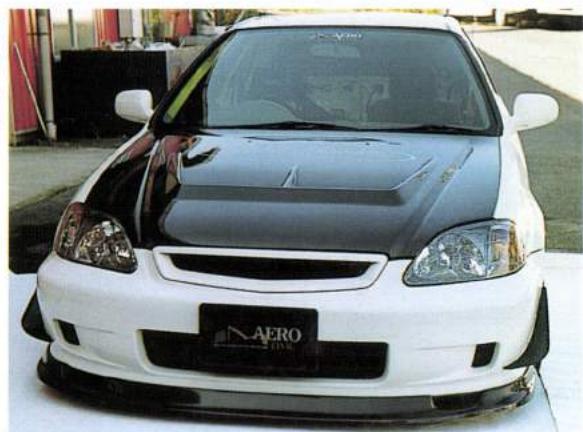
强度に優れ、軽量なカーボンボンネット。ノーマルの15.5kgから8.2kgへの軽量化を実現し、エアコンレスと同様の効果を得ることができる。

EK3 EK4 EK9
EG3 EG4 EG5 EG6

カーボンボンネット
9万5000円

■BE FREE

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。スポーツラジエー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

ファーストモールディング

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發揮する。

EK EG

カーボンボンネット
9万8000円

■ジェイス・コーポレーション



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ー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8kg。

EK

■EAGLE SPORT

EAGLE SPORT



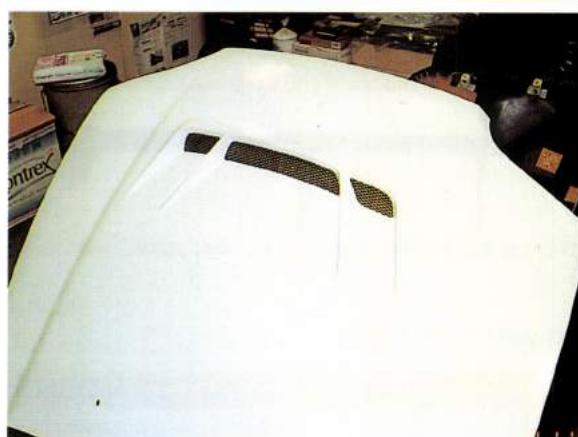
高剛性のFRP製ボンネット。純正キャッチを使用できるため、ボンピンは不要。ダクトは、確実に水温をダウンさせる効果あり。EKはMC前のみ。写真はEG用。

EK EG

エアロファイバーボンネット
6万8000円

ACT SPORTS

■アクツスポーツ



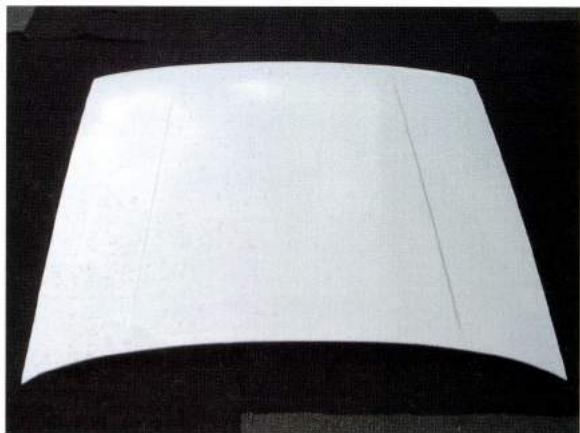
ノーマルの約半分、7kgという重量を実現するEG6用FRP製ボンネット。ダクト付きで冷却効果も考慮されている。

EG6

ボンネット 6万3000円

■エスアールファクトリー

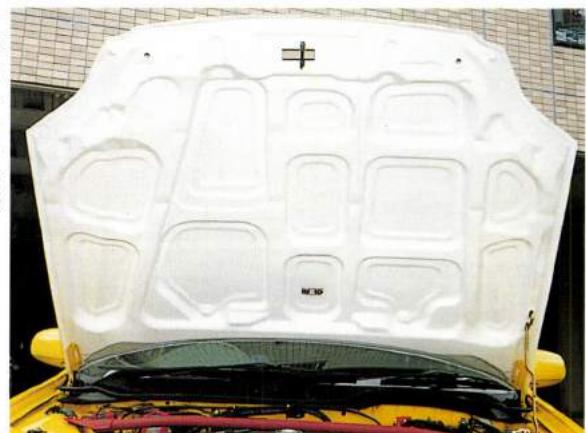
BLOOD-R



BR FRPボンネット
4万8000円

■アルファ・リジット事業部

RIGID



競技用パーツを多数リリースするリジットのFRP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

EXTERIOR & INTERIOR

■ジェイズ・コーポレーション

J'S RACING

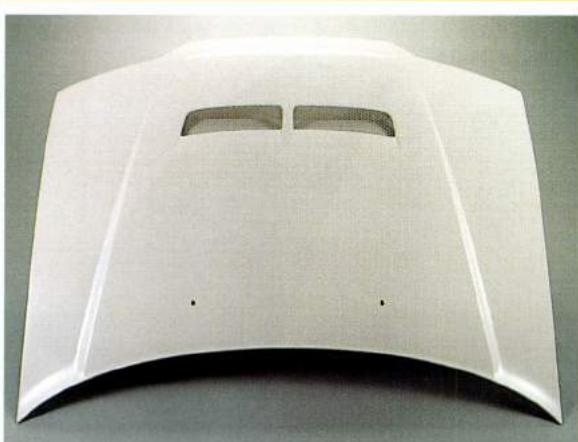


FFであるシビックには欠かせないフロントまわりの軽量化。これを、手頃な値段で実現するのがジェイズのFRPボンネット。全て3ドア対応。

EK EG EF

FRPボンネット 5万8000円

SS WORK'S



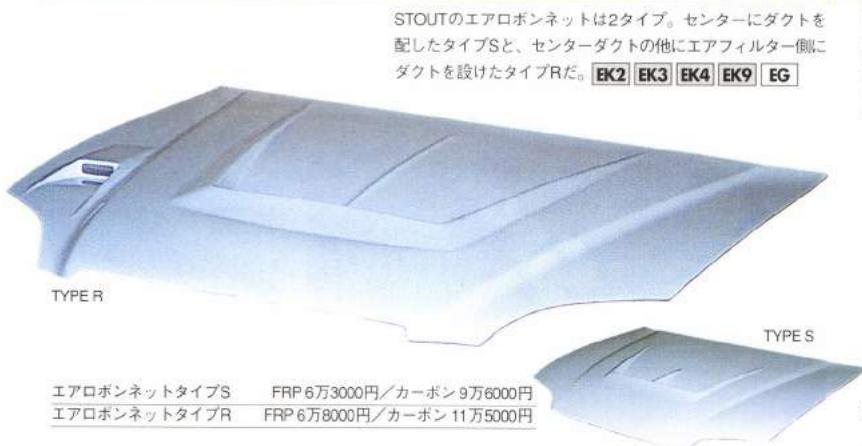
フロントまわりの軽量化で“より曲がる”クルマを仕上げる。ダクト付きで冷却効果もアップ。

EK EG EF

FRPエアロボンネット
6万9000円

■高勢スタウト

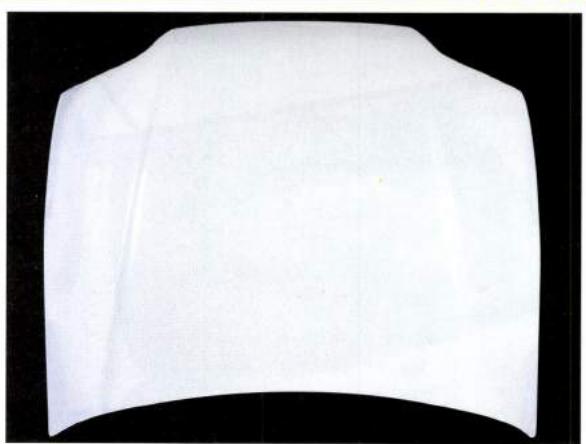
STOUT



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。

■ホンダツインカム

FEEL'S



EKとEG6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ヤ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



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]

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

■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

■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、材質にアルミニウム合金を採用し、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ので、安定した空力効果を得ることができる。

EKS



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ケブラーの2種類からチョイスできる。

GT-WING TYPE S
カーボン 9万2000円
カーボンケブラー 10万円

■テクノプロスピリット

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。

EKS

GTウイング 5万8000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spoiler。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

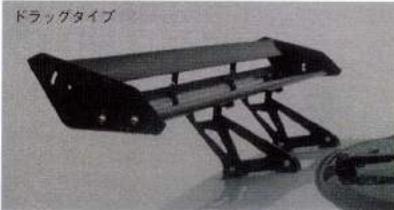


カーボンルーフspoiler
3万6000円



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リング。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



OTHERS PARTS

■Z-SPEC



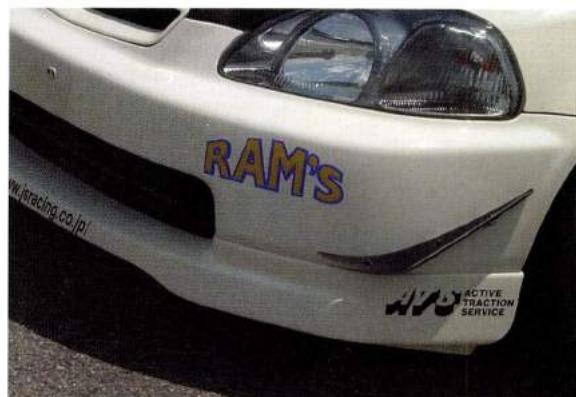
Z-SPEC

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。

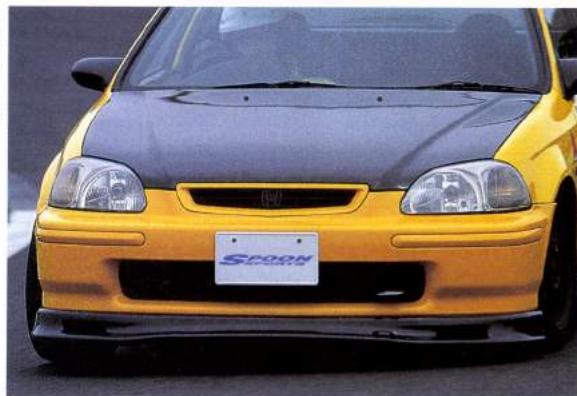
EK EG

カーボンカナード
1万9800円

■スプーン

フロントロアスク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、軽量なカーボン製。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 poiler
4万6000円

■エー・アール・シー インターナショナル



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れる。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。ライトやバルブをエンジン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バツ選びだって断然OK。さり気ないエンブレムエンジンは、分かる人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

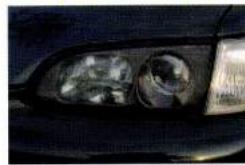
EG

ライトオレンジ、スモーキーオレンジの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。装着にはスマートマーカーの移設が必要となる。競技用バーツ。

■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。装着にはスマートマーカーの移設が必要となる。競技用バーツ。

■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。競技用バーツ。

■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。競技用バーツ。

■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



クリアーサイドマーカー

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インカー 全国

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。水漏れもなし。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

Dangun Racing.com

Dangun Racing.com

Dangun Racing.com

純正輸出仕様

Dangun Racing.com



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。EKクーペ対応。

■2万1000円

■エス.ピー.アイ



ユーロテール

EK

こちらはEK・MC前、4ドア用ユーロテール。競技用バーツ。

■3万5000円

■Dangun Racing.com



ユーロテール

EK

EK・MC後、4ドア用ユーロテール。競技用バーツ。

■3万5000円

■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。競技用バーツ。

■4万円

■Dangun Racing.com



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



ユーロテール

EK

こちらはEK・タイプR／3ドア用。競技用バーツ。

■3万5000円

■Dangun Racing.com

純正輸出仕様

Dangun Racing.com

Dangun Racing.com

Dangun Racing.com

Dangun Racing.com

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。

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



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。競技用バーツ。

■3万5000円

■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。競技用バーツ。

■4万円

■Dangun Racing.com



ユーロテール

EG

EGの3ドア用ユーロテール。競技用バーツ。

■3万5000円

■Dangun Racing.com



ユーロテール

EG

E.G・2／4ドア用ユーロテール。競技用バーツ。

■3万5000円

■Dangun Racing.com



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

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。バ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。各バーツの問い合わせは184～185ページにあります。

CATZ	CATZ	RAYBRIG	BELLOF	純正輸出仕様	純正輸出仕様
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 ■エフェーティー	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 ■エフェーティー	HID Type200 高級感のあるチタンカラーリムをも採用 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	H.I.Dシステム HL4 D-drive 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 ■ペロフジャパン	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	テールランプ EF アメリカ仕様のサイドマーカー付きテー 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	RAYBRIG	BELLOF	RAYBRIG	RAYBRIG	CAZ
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、最適な点灯フィーリングを実現 する。 ■オープン価格 ■スタンレー電気	ホワイトソニックBスタイル ツイン合成樹脂により高温度蒼白色を 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 雰囲気を追求した。 ■オープン価格 ■スタンレー電気	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のアーカホワイト 光に変更することができる。 ■3万9800円 ■ペロフジャパン	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	R700 FOG マルチリフレクター採用の、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	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 ■エフェーティー
Dangun Racing.com	純正輸出仕様	純正輸出仕様	Dangun Racing.com	Dangun Racing.com	RAYBRIG
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	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雰囲気を演出。 ■各4900円 ■エス.ピー.アイ	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	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	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	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、業界初の「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	Dangun Racing.com	SPOON SPORTS	純正輸出仕様	純正輸出仕様	バーチャルスピード
ドアミラー EK ボ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	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	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	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 ージ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	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。ちょっとし たイメージチェンジに。 ■各1500円 ■エス.ピー.アイ	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	FEEL'S	CRAFT SQUARE	VISION	VISION	VISION
FRPフロントフェンダー EK ノーマルと同形状。フロントまわりの絶 え間なくカーブする"クルマ"に、左右設定 あり。MC前用。 ■3万3000円 ■SS WORK'S	ツーリング 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	ツーリング 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	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	AERO MIRROR Type-EC EK EG カーボン調のスタイルが、スポーティな 雰囲気を演出するエアロミラー。装着は ボルトオンでOK。カラーはブラック。 ■4万8000円 ■テクニカスポーツ	AERO MIRROR Type-MC EK EG EF 継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**エアロウイングアーム****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イングアーム。ウイング付きなので、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**ウイング付ワイバーアーム****EG**

イギリス仕様のワイバーアーム。高速走行時のワイパーの浮きを押さえるウイング付き。

■5000円
■エス.ピー.アイ

SERGEANT**SGTアクリルガラス****EG EF**

フロントウインドウ以外の窓を、アクリルにし、軽量化を図る。3ドアのみに対応。

■8万8000円
■グランドスラム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。左右各設定あり。

■各8万7000円
■SS WORK'S

Back Yard SPECIAL**リヤスポスベーサー****EK9**

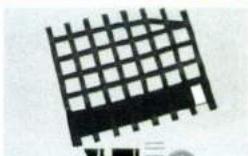
純正リアスピボイラーに、ボルトオンで装着可能。強化ウレタン製。

■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を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インドウネット。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)
■グランドスラムGT-R

SERGEANT**SGT プリモ
ウインドウデカール****全車**

フロントウイ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
■グランドスラムGT-R

J'S RACING**ウインドーステッカー****全車**

フロントウインドウに貼って、レーシースタイルを演出。

■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、バ尔斯線をボディに付けるだけ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
■ツーフィット

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
■ソーフィット

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****全車**

ジュラルミン製軽量ナット。カラーは、クリア、レッド、ブルー、ブラックの4色。

■4H用 1万6000円
SH用 2万円
■Dangun Racing.com

Dangun Racing.com**ワイドトレッドスペーサー**

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**ブレーキキャリバーラッカー****全車**

スポートの間から見えるキャリバーを塗ることで、足元のドレスアップにアクセントをつける。

■6000円
■エコープロジェクト

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**クエスト****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。防水性、耐熱性、防炎性にも優れる。

■1万3000円~5万6000円
■エフイーティー

FET KARO**ウーリー****全車**

光の角度によって様々な色を発揮。防水性、耐熱性、防炎性に優れる。ブ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
■エフイーティー

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
■エフイーティー

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ルリッシュ。

■1万500円~4万7000円
■エフイーティー

**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

**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	SIMONI RACING	SIMONI RACING	CARBING	CARBING	SERGEANT
					
SPORTS PEDAL KIT EK EG アルミニウムをベースに、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	RALLY AUTOMATICO 全車 「シモーニーレーシング」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 ■エフィーティー	RALLY ERGAL 全車 ヨーロッパのドレスアップパーツメーカー「シモーニーレーシング」製のMT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 ■エフィーティー	パッセンジャー・ブレート 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。ファッシュョン性も抜群。 ■8000円 ■オクヤマ	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	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 ■グランドスラムGT-R
 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 ■クレージングジャパン	 5ZIGEN 5ZR FORMULA PEDAL (FAH) 全車 (AT車用) ハンドル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・ウッドレッグ。 ■5800円 ■ディジョンカーズ	 5ZIGEN 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車用で、カラーはチタンシルバー・ウッドレッグ。 ■5500円 ■ディジョンカーズ	 5ZIGEN 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	 5ZIGEN 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	 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
 ワンボディーアラーム 全車 サイレンをエンジルーム内に固定し、パワーテリーのプラスとマイナスに接続するだけという簡単が魅力。オプションのスペアリモコンは2800円。 ■9800円 ■ツーフィット	 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 ■クレージングジャパン	 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 全車 S-300の機能にエンジンスターター、ランプオープ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 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	 マークスマンM4 全車 異常を感じたら、6種類の音が118dBの大音量で警告するなど、様々な機能を持つマークスマンのベーシックモデル。 ■3万4800円 ■クレージングジャパン
 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とも、モーターとの併用で対応。 ■1万9800円 ■Dangun Racing.com	 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。スマート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 ■ツーフィット	 key一体式リモコンドアロック 全車 ジャ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くなくても作動できる。 ■9800円 ■ツーフィット	 R-SPEC 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	 リモコンドアロック 全車 イモビキラ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 ■ツーフィット	 トーキングアラーム 全車 トイアラーム&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 ■ツーフィット
 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	 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。洗濯中でも同乗者を飽きさせずに済む。EKは3/45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プ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、別売りトーポタイマーハーネス併用で簡単取り付け。 ■6500円 ■ピボット	 カーボンアンダーブレード 全車 用途に応じて使えるカーボン製のL字アンダーブレード。大は150×150×320mm、小は50×50×320mm、500×500mm、厚さ1.5mmのハネル(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なし。 ■4800円 ■Dangun Racing.com	 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、よりスマーズで精度の高いマシンコントロールが可能になるハズだ。ドライバーが直接触れるバーツだけに、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

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、形状は丸形と丸足型(写真右)を設定している。

■3500円 ■ブリッジ

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削り製作し、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

SHIFT KNOB

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



カーボンルックノブ

素材には手触りが良く、熱くなりに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バンチンググレーを採用。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



ヘビーウェイツシフトノブ

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ルック(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ルックのコンビを採用。重圧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

過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

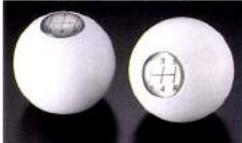


リジット・シフトノブ

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



Mr.ALEX



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

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



ヘビーウェイツシフトノブ

真っ直ぐ削り出して、重量は約780g。シフトの引っ越しを解消し、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。色褪せし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。

■オープン価格
■ナボレックス

VISION



SPOON SPORTS

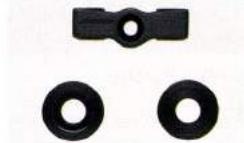


シフトリンクバッシュ

膠着なシフトフィールを解消し、ガッチャ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

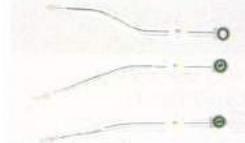


シフトリンクージブッシュキット

純正品と交換することで、ガッチャとしたタッチと剛性感のあるシフトフィールを感じできる。EK9・4、EG9・6、EF9対応。

■1万4000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～3万3000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。独自の技術により筋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
■カムード

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:各バーツのデータは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。バ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。各バ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ツステアリング。サイズは350φ。

■3万3000円 ■スプーン

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



TWILINE

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



GARAGE

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。滑りにくいハッキ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

カーボンルック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



CORSA

95mmディープコーン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アレ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 330φ

数多くのレーシングフィールドで活躍するバーナルの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向上。サイズは355φ。

■2万5000円 ■C-ONE PRO SHOP

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。ステアリングブレード付き。■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、限りないボテンシャルを発揮するシック。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まで刻んでいます。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

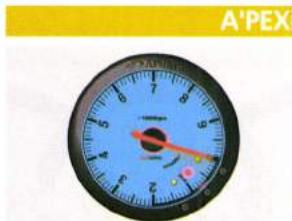


**CIVIC TYPE R(EK9)
SPORTS METER KIT**

250km/hフルスケール、オリジナルデザインを採用したアッセンブリ交換タイプ。アンダーバイザー(赤)付き。EK9対応。

■8万5000円 ■無限

GReddy

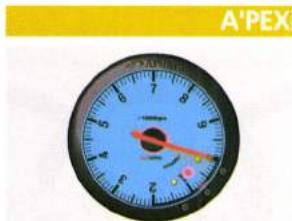


Meter Series

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

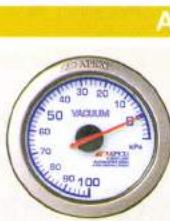


120φ EL TACHOMETER

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
プライタメーターシリーズ**

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

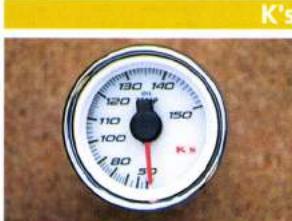


Twin Pressure Meter

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

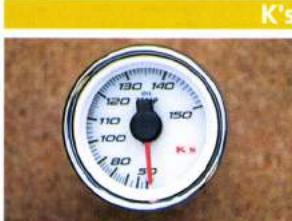


MASTERメーターシリーズ

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

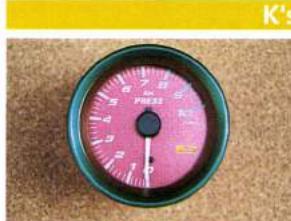


EL プライタメーターシリーズ

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。文字はタイプレと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。

■1万500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

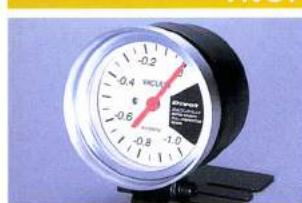
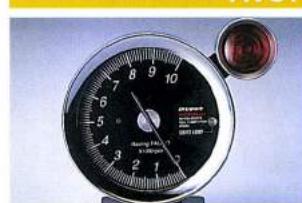
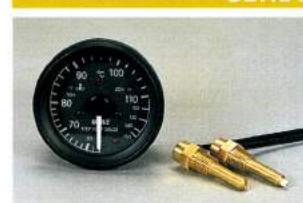
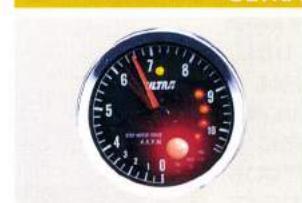
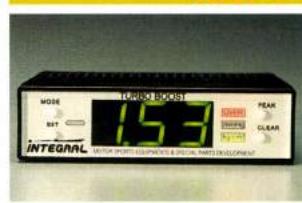
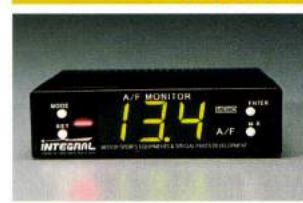
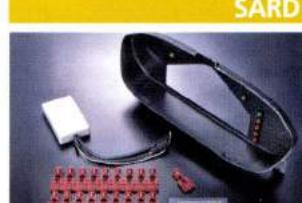
SARD



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

<p>PIVOT</p>  <p>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</p>	<p>PIVOT</p>  <p>RACING TACHO LAMP-X 徹底的な軽量化によりフレを防止。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</p>	<p>ULTRA</p>  <p>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</p>	<p>ULTRA</p>  <p>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</p>	<p>ÓMORI</p>  <p>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</p>
<p>INTEGRAL</p>  <p>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</p>	<p>SARD</p>  <p>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は燃費とコーナ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</p>	<p>SARD</p>  <p>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</p>	<p>BLITZ</p>  <p>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。シャーシダイナモ計測・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を表示可能。 ■2万4800円 ■ブリッツ</p>	<p>A'PEXI</p>  <p>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 ■アペクス</p>
<p>INTEGRAL</p>  <p>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じし、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</p>	<p>INTEGRAL</p>  <p>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</p>	<p>INTEGRAL</p>  <p>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</p>	<p>INTEGRAL</p>  <p>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</p>	<p>INTEGRAL</p>  <p>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、データを瞬間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</p>
<p>FIELD</p>  <p>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</p>	<p>PIVOT</p>  <p>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</p>	<p>PIVOT</p>  <p>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・リミッタ解除・ゼロヨントラップ機能を搭載している。EK9・4、EG9・6、EF9対応。 ■9800円 ■ピボット</p>	<p>TECHTOM</p>  <p>CM-100 ホンダ用 コンパクトモニタ 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</p>	<p>R-SPEC</p>  <p>デジタルスピードメーター DSM340B レブリミットインジケーター・タイム計測・タイヤ外径補正機能などを備えた多機能デジタルスピード&レブカウンター。 ■1万6800円 ■データシステム</p>
<p>K's</p>  <p>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</p>	<p>SARD</p>  <p>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、車速信号用アンプ等が付属。EK4対応。 ■4万5000円 ■サード</p>	<p>MUGEN</p>  <p>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</p>	<p>PIVOT</p>  <p>Auto SHIFT LAMP-X センサー配線不要のシガーライター差込み式。設定回転域で大型アルミ削り出しが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</p>	<p>SARD</p>  <p>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</p>

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、フルバケット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イ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 思い通りの走りを可能にする

RECARO SR-SPEED

リクライニング
であります。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
■プリント



RECARO orthopad

最新の整形医学
を集約した腰痛
予防シート「オル
ソペド」。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
群だ。色は全5色。
ベースフレームは
2万円～。
■38万円
■プリント



RECARO SR-IV

レーシングフィー
ルドでのノウハウ
を集約し、日本車
と日本人の平均
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
■プリント



RECLINING SEAT

BRIDE REV'S

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」のスボ
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
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
ーシートトレールは
1万5000円。
■8万3000円
■ティーズ



BRIDE BRIX

フレバケット並み
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
■トライアルオ
リジナルバージ
ョン



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
(赤・白・黒・オ
ーク)を設定。
シートレッグは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
最適だ。ファブリ
ック(黒)と合成
レザー(グレー・
オーク)を設定。
シートレッグは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
■イージーライ
ダーズ



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
■イージーライ
ダーズ



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
ルダーカラーは
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
ー



VISION STYLE SEAT

ワンタッチでス
ライドする座面
部分が快適なド
ライバーズ専用
の機能を実現す
る。シートレッグ
は1万8000円～。
■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。
専用シートレッグ
は1万3000円。
■2万7800円/
左右セット 5万
4000円
■エムツーブ
ラック



エムツーフルリクライニングシートタイプTS

快速なロングド
ライブとスポーツ走
行を両立させた
ハイパフォーマン
ススタイル。色は
黒・赤・青の3タ
イプ。シートレー
グは1万3000円。
■2万9800円/
左右セット 5万
8000円
■エムツーブ
ラック



BLITZ BUCKET SEAT GT-3

ブリッツとケニ
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。
シートレッグは1
万5000円。
■7万9000円
■ブリッツ



JAMEX CLUB SUPERSPORT SEAT

機能性とファッ
ション性を追求し
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。シートレッグ
は1万5000円～。
■4万9000円/
左右セット 9万
5000円 ■セクト



EXTERIOR & INTERIOR

RECARO SP-GN

日本車と日本人のためにレカロの最新技術を結集したモデル。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。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
■プリント



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プリング採用で、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。EK9・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ブフィールが楽しめる。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応える。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とサポートする。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
■エフイーティー



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。表面素材はペロア、シートバックにはグスマイバーを採用した。色は黒・青・赤の3タイプ。

■16万円
■エフイーティー



BRIDE MAXIS

ニュースタイルのネックガードが高い安全性と視認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POジションシートレール(セット価格4万5000円~)の使用で、高さと角度の調整は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 COMPETITION

日本人の平均体型に合うよう開発された。あらゆるカテゴリーに対応し、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。サイドステーセットは1万1000円、シートレッグは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。高い安全性能で、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、ルッ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ケット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パケットシート

ショルダーアームと腰背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パケットシート。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。スタウトパ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製パケットシート。ドライビングポジション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リアパック付]

4点式シートベルトの入門編とも言えるボリューマーなモデル。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点取り付け色は青・赤・黒。■2万1000円 ■エフティー

TAKATA



MPH-340R

調整がしやすく緩まないアジャスター。世界最薄・超強度構造のパックル。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

GRACER



Shoulder Pad

シートベルトのフィット感をアップさせ、ショルダーアーム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、ファンシヨン性にも優れる。
■5000円 ■トレス

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点支持の背パックル付きシートベルト。抜群の安全性を發揮する。
■[4×3] 2万2000円／[4×4] 2万4000円
■トレス

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パ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 SEAT SLIDER

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ライダーだ。■1万円／左右セット 1万8000円
■テクニカスポーツ

Mr.ALEX



スーパー ローポジションシートレール

座面をローダウン化させ、理想的なポジションを構築。レカロSPG・ブリッド・スバルコ・OMPに対応し、レカロ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

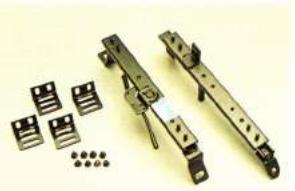
BE FREE



ローポジションシートレール

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

Sabelt 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、肩と腰のベルトが脇間に外れるロータリーリリース式パックルを採用。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 ■エフティー

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フルパケットシート専用の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

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
■テクニカガレージモリタ

VISION



LOW POSITION SEAT SLIDER

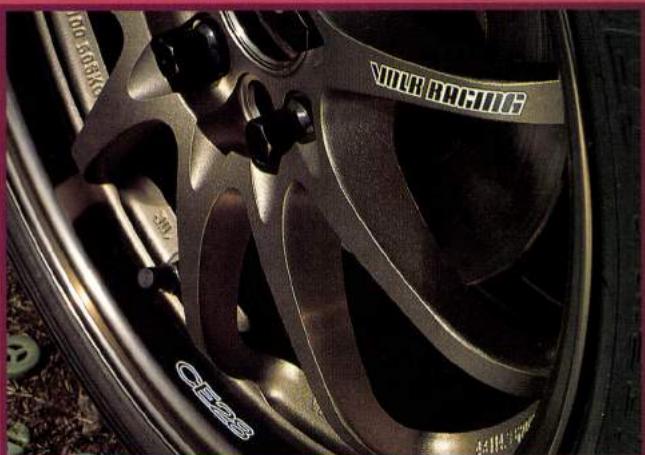
ローポジションを確保するための必需品だ。サイド止めパケットシートに対応(各シート専用取り付けステーのため、注文時に要確認)。EK4の3Dr、EG9・6、EF9・3用。
■1万8000円 ■テクニカスポーツ

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ト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ト ☎0492-35-4886

WHEEL MATCHING

実車装着ホイールマッチング

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。センタープレートを装着すればドレスアップ仕様に、取り外せばレーシング仕様に、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、スマ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ペックが魅力。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方向へツ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	←



ラウンドされたリムに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、操縦安定性とフレーキング特性の向上に大きく貢献。鍛造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、プロンズ、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」。ハブセンターと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發揮するレーシングスペックのホイールだ。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「ロツツ・アルツーラ」。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鋳造ホイールだ。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



「美しくかつ強靭で、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。センター部の駆肉を徹底的に削ぎ落とし、鋳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

■オーゼットジャパン OZ RACING



ザウバー、ウィリアムズ、ジョンソン、BARなどのF1チームが装着するマグネシウム鋳造ホイールデザインを踏襲した「スーパー・レッ杰ーラ」。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「グラムライツ・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 ←

WRS

■レイズ

VERSUS ISOTTA

17inch



	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



	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

18inch



	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	←

Series X

■横浜ゴム

KREUZER



	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、スポーツコンパ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 / **鑄** 鑄造ホイール / **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の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ーマイトのみ。

■3万9000円
(⑥15×6.5+42)
(④15×6.5+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。

■4万2000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。バランス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。

■4万3万9000円
(15×7.0+43)
■4万6000円
(16×7.0+42)他
■レイズ



ENKEI

Racing RP02

鍛 1

軽量、高剛性を追求したスバルタンなホイール。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た。カラーはシルバーとホワイト(ホワイトは2000円アップ)。

■4万2万8000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アスピルトを配し、足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

鍛 1

サーキットユースに的を絞り、鍛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
(①16×7.0+44)
(⑤16×7.0+45)他
■YFC



ENKEI SPORT

ES-TARMAC

鍛 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。

■4万2万3500円
(15×7.0+35)
■5万5000円
(④16×7.0+40)
(⑤16×7.0+45)他
■アイ・アール・エス



ENKEI

Racing J-Speed III

鍛 2

2ピース構造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。

■4万3万7000円
(16×7.0+26~48)
他
■エンケイジャパン



MEISTER

S1



鍛 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。
■4万4000円
(16×7.0+42)他
■ワーク

WORK



EMOTION

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。
■4万9000円
(15×7.0+45)他
■ワーク

ADVAN



鍛 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しでのリ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。
■4万9000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。
■4万2800円
(15×6.5+37), ■4万3800円(15×7.0+42)
■日本BBS

OZ RACING



鍛 1
F1で使用されたホイールデザインを踏襲したのが「スーパーレッジーラ」。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。
■3万9000円
(15×7.0+37)
■オーゼットジャパン

OZ RACING



鍛 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譲りの高いクリーリングパフォーマンスと強度があり。カラーはホワイトとシルバーの2色。
■4万9000円
(17×6.5+45)
■オーゼットジャパン

LEONIS

MK



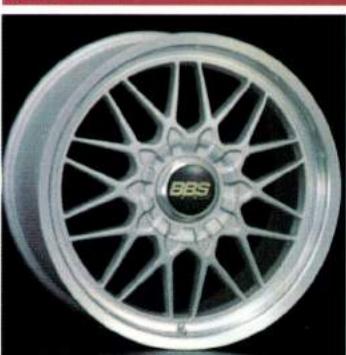
鍛 1
スタイルを重視しながらも軽さや剛性バランスに優れた「レオニス・エムケイ」。カラーはシルバー、ガンメタ(17インチのみ)/3000円アップ)。
■4万2万8000円
(16×7.0+35)
■3万3000円
(17×7.0+45)他
■ウェッズ

Weds Sport



鍛 1
ホイール設計から製造工程まで徹底的に見直し、疲労強度や韌性を向上させた。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)。
■4万9000円
(16×7.0+42)
■4万4000円
(17×7.5+40)
■ウェッズ

BBS



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。製作工程で4トン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キャップがスバルタンな印象。カラーはシルバーのみ。
■4万3000円(16×6.5+40)
■日本BBS

HOKUTO Racing

HIRYU



鍛 1
スタイリッシュなメッシュデザインが目を引く「ホクトーレーシング・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。
■4万3万2000円
(16×7.0+40)
■4万3万8000円
(17×7.0+40)
■クリムゾン

RALLY SPARCO



鍛 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。
■4万2万5000円
(15×6.5+40)
■4万2万8000円
(16×7.0+40)他
■クリムゾン

CREATIVE DIRECTION



鍛 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。
■4万5000円
(15×7.0+45)
■4万3万9000円
(16×7.0+42)他
■共豊コーポレーション

LINEA SPORT

SPECIALE



鍛 1
「リネアスポーツ・スペチアーレ」は繊細さと力強さを表現したフィンスタイルが特徴。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。
■4万3万7000円
(17×7.0+38)
■クリムゾン

HOKUTO Racing



鍛 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「リュービ」。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。
■4万3万8000円
(17×7.0+40)
■クリムゾン

HOKUTO Racing



鍛 1
スポーク部の中央がくび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ツモデル。カラーはシルバーのみ。
■4万3万2000円
(16×7.0+40)
■4万3万8000円
(17×7.0+40)
■クリムゾン

Speedline Corse

CHRONO



鍛 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だ。カラーはホワイト、ゴールド、シルバー、ガンメタ。

■4.5万5000円
(15×6.5+38)
■4.5万2000円
(16×7.0+35)他
■タルガ

Speedline Corse

COMPE-2



鍛 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。

■4.5万3500円
(15×6.5+35)
■4.6万2000円
(16×7.0+35)他
■タルガ

Speedline Corse

GT-one



鍛 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「スピードラインコルセ・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。

■5万円
(17×7.0+45)
■タルガ

5ZIGEN

N1R BECKETTS



鍛 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ベケッツ」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。

■4.5万2000円
(15×7.0+42)
■4.5万円
(16×7.0+42)他
■ディジョンカーズ

Speedline Corse

ACROPOLIS



鍛 1

虚飾を排したスバ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。

■4.5万5000円
(15×6.5+36)
■4万6000円
(15×7.0+35)
■タルガ

Speedline Corse

RALLY-7



鍛 1

同社のシリーズで最も独創的なデザインの「ラリーセブン」。リムへ細く伸び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。

■4.3万6000円
(15×7.0+35)
■4.5万2000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加工を施した。

■6万6000円
(17×7.0+45)
■ディスモンド

5ZIGEN

FIRE BALL 6SPOKE WHEEL



鍛 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。

■4.6万2000円
(15×7.0+42)
■4.6万4000円
(16×7.0+42)他
■ディジョンカーズ

5ZIGEN

BECKETTS FN-01R



鍛 1

チーム5ZIGENがシック、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バルタンなホイール。カラーはホワイトとマット・ブラック。

■4.5万5000円
(15×7.0+42)
■4.5万円
(16×7.0+42)他
■ディジョンカーズ

PIAA

ROZZA SQUALA



鍛 1

ユーロラフメッシュスタイルが魅力の「ロツツア・スクーラ」。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)、■3万6000円 (17×7.0+42)他
■PIAA

PIAA

RACING SPORT1



鍛 1

TSSC製法により、軽量化と高剛性を実現した「レーシングスボルトワン」。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。

■4.2万9500円
(15×6.5+39)
■4.5万5000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EVO」。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。

■4.5万9000円
(15×6.5+45)
■4.5万8000円
(16×7.0+45)他
■ディスモンド

PIAA

EURO-SPORT M



鍛 2

存在感、重厚感を醸し出すヨーロピアンスタイルが魅力の「ユーロ・スポートM」。ベーシッ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。

■5.5万1000円
(17×7.0+43)
■PIAA

PIAA

ROZZA MONOBLOCK



鍛 1

「ロツツア・モノブロック」は同社の人気モデルであるロツツアの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)。

■4.3万3000円
(15×7.0+43)
■4.6万4000円
(17×7.5+44)
■PIAA

PIAA

ROZZA



鍛 3

「ロツツア」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。クロススポーツとツインスポークを融合したデザインは応力分散性、フレキシビリティに優れる。カラーはシルバーとハイパー・ブラック。

■5.5万9000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は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。

■④8万5000円
(17×7.0+42.85)
■⑤8万7000円
(17×7.5+45.85)
■バナスポートレーシングINC.

FALKEN



AZENIS ZR

鍛 ②
ライドウェイ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。

■①③3万9000円
(15×7.0+35)
■④⑤4万6000円(16×7.0+42)
■④⑤4万7000円(16×7.5+45)
■オーツタイヤ

FALKEN



AZENIS Z

鍛 ①
スポーティ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。
■①3万6000円(15×7.0+35)
■④⑤4万円(16×7.0+42)
■④⑤4万3000円(17×7.0+42)他
■オーツタイヤ

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。

■④⑤3万7000円
(15×7.0+42)
■④⑤4万4000円
(16×7.0+45)他
■ファースト

Buddy Club



P-1 Racing

鍛 ①
リムまで細く伸びたスポークは、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。

■④⑥2万7500円
(16×7.0+43)
■④⑥3万1000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。

■④⑦4万3000円
(16×7.0+45)
■④⑦4万9000円
(17×7.0+43)他
■バナスポートレーシングINC.

BRIDGESTONE



ERGLANZ E001S

鍛 ①
ヨーロピアンデザインをベースに日本の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。

■④⑤2万9000円
(15×6.5+38)
■④⑤3万3000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/エーアールダブル・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)。

■④②2万1000円
(15×6.5+38)
■④②2万7000円
(16×7.0+38)他
■ブリヂストンFVS

BRIDGESTONE



鍛 ①
スポーティ感漂うスマートな7本スリット・スポークデザインを持つ「ベオ/エーアール エス・ゼロスリー」。カラーはブロンズ、シルバー、ガンメタ。

■④②2万1000円
(15×6.5+38)
■④②2万8000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ピアン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。

■④③3万5000円
(16×7.0+40)
■④③3万9000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バルタンなホイールだ。カラーはホワイトとガンメタ。写真は5穴モデル。

■④③3万7000円
(15×6.5+40)
■リアル

KEIICHI TSUCHIYA



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。鍛造裂開工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。

■④⑤4万円(15×7.0+35)
■④⑤4万8000円(16×7.0+45)
■④⑤6万1000円(17×7.0+45)
■モーデックス

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」。シックなアーチ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。

■④④9800円
(15×7.0+35、43)
■エム・ツー販売

MOMO

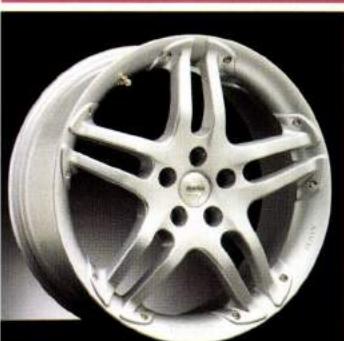


M-1

鍛 ①
綏やかなアーチ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。

■④⑤3万7000円
(16×7.0+45)
■④⑤3万8000円
(16×7.5+45)
■レアーズ

MOMO



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」。ビアスピ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。

■④⑥4万円
(16×7.0+38)
■④⑥4万5000円
(17×7.0+45)他
■レアーズ

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ェット性能も確保しており、ストリートからサーキット、セロヨン等のイベントまで幅広く実力を發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、静粛性を高め、ロングツーリ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、タイヤプ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、高いウェ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&ウェット性能を誇り、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シリーズの中で一番スポーツ的なのが「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、CO₂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・ウェ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、耐ハイドロブレーニング性をもつ。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、ウェ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
- オーツタイヤ
- 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
- オーツタイヤ
- 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ェ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ウリである「パイロットスポーツ」。高剛性ビッグブロックと強靭なショルダーでドライでのコーナリング性能はもちろん、ウェ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
195/50-15, 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ェ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



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」。セミ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ペック。

- 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探している。

- オープン価格
- ピーチ・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のが「デュカラオ・レヴスペック」。ドライ&ウェット性能、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、カ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、ウェットグリップもしっかりと確保している。

- 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。本来は競技車専用に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、ウェ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「ピクトリーグループ」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、太く深く設定された溝がヘビーウェットにも強く、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&ウェ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F/S/R/アイライン)スペシャルプライス	¥180,000
●6点F/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

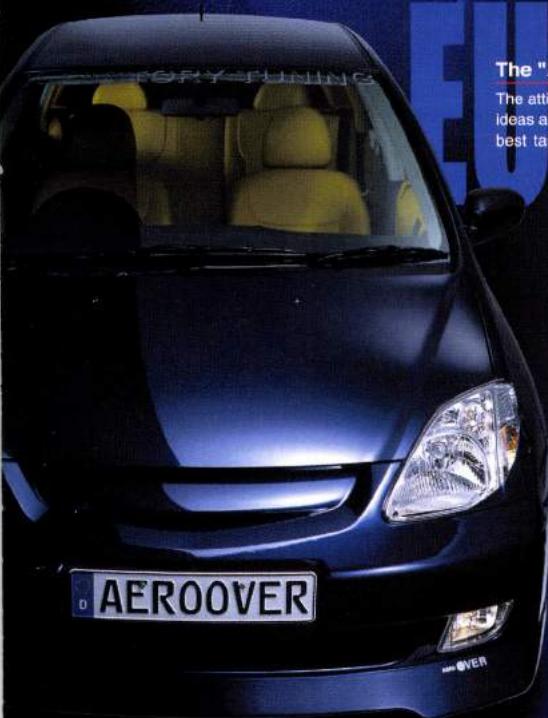
AERO OVER
from K-Factory Project Team



EURO COMPACT TUNE

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 ORDER



EXHAUST SYSTEM



■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
FRONT/50mm~55mmDOWN REAR/55mm~60mmDOWN



総削り2ピース組み立て型。

この試作キャリーバーはスプーンが2ピース鋳造キャリーバーを市販した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ピースキャリバ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52000、次期インテRなどロータ一径320mmを上限に想定し進みました。



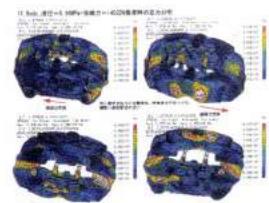
鋳造モノコックアルミキャリバー。

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アルミキャリバー

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削削する。ラジア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。またロールバッケン、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バ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。最新の技術でしつとじした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キャリバー1個¥64,000

これは鋳造2ピースアルミキャリバーアイントR、シビックR15インチ専用に開発し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キャリバー1個¥80,000
車種専用キャリバーサポート1個¥8,000

シリンダー面積23.1cm²
シリンダーサイズ40φ / 36φ
バッド形状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、シートベルトをしめて安全運転。お子様にはチャイルドシート。

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だす **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-CAN**



CIVIC
FERRIO

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(レバーケージ、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+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+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 ●パワーウィンドウ(運転席挟み込み防止機構付) ●パワードアロック ●電波式キーレスエントリーシステム(ウェ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 ●ゲート式インバネシフトなど 【シビックGタイプ 主要諸元】■型式UA-EU1 ■全長4,285mm/全幅1,695mm/全高1,495mm ■総排気量1,493cm³ ■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 ●パワーウィンドウ(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4,435mm/全幅1,695mm/全高1,440mm ■総排気量1,493cm³ ■最高出力77kW[106PS]/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 134.8万円 [FF/4速AT] | シビックG 144.8万円 [FF/4速AT] | シビックG [FF/4速AT] 159.8万円 [FF/4速MT] | シビック フェリオC 126.8万円 [FF/4速AT]

●シビック フェリオCタイプの4速AT車は0.5万円高となります。 ■価格はメーカー希望小売価格で参考価格。スペアタイヤ・標準工具・ジャッキが含まれます。他のオプション等は価格に含まれておらず、税金は弊社専用等別、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。

■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情報案内をご利用ください。(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



X000XDNYZT

ホンダ・シビックNo.3...スアップ徹底ガイドシリーズ
中古品 - 良い

1929475020001