

自分でエアロパーツを装着しろ

ノーマル修復より絶対エアロ!!

ガゴーンとぶつけたことをなげいていてもしょうがない……



自分で作業すればイメチェンの満足度も倍増しちゃうゾ



純正のフロントまわりを
買うくらいなら
いっそフル
エアロ
だぜ!

ハイ、オレ、ミッシー三島。実はこないだね、ちょっと調子に乗って愛車GT-Rで日光サーキットを攻めてたら、クラッシュしちゃったの。でね、これを機にフルエアロにすることに決めたんだ。普段は工具なんてあんまり握ってないオレだけど「エアロなんかだったら簡単そうだから、チャッチャッと自分でつけちゃおうかなあ」って思ったんだ……。

エアロパーツを自分で組むのは、次の条件さえクリアしていれば、さほど難しいことじゃない。

- ①純正部品の外し方まで書いてある超親切丁寧な取り付け説明書がパーツについている（または自分のクルマの整備解説書を持っている）。
- ②サンダー、ドリルなどの切削工具が自由に使える状況にある。また、その扱いにも慣れている。
- ③フライベーターとして普段クルマのメンテを自分でしていて、いろんな状況に対応できる工具を持っている。

といったところなんだけど、これはオレのように超キレーな仕上がりを望む場合であって、まあ「多少のアラは気にしないもんねー」なんて人には必ずしも当てはまることじゃないな。では、前置きはここまでとして、エアロ取り付けにあたっての一般的な段取りを説明しよう。

やったことのない人が陥りやすいミス。それはまずいきなり塗装してしまうというものだ。自分で缶スプレーで塗るにしても、プロにお願いするにしても、まずは型合わせ、建て付けをしてからじゃないと、絶対にきれいに仕上げるのは不可能だぞ。

というのも、自動車メーカーの作るパーツほどの精度がエアロパーツでは出ないからだ。たいていのエアロはFRP製ということで、ウレタンのような素材と比べて歪みが出やすいしね。また、クルマのボディ自体も本当に左右が均等にできているかといえはそうではなくて、若干のサイズ差などある場合が往々にしてあるからだ。

で、その型合わせだけど、まず純正パーツを外さなくてはいけない。やってみるとわかるんだけど、特に最近のクルマってというのは、プラスチックのクリップが山ほど使われてたり、わか

りにくい所がスクリューで留めてあったりして、バンパーにしてもサイドステップにしても外しづらいのだ。

純正パーツを捨ててしまうにしても、あんまり乱暴に外すとボディパネルを曲げたりキズつけたりしちゃうから、説明書に外し方の載ってない場合は、どうにかして整備解説書を手に入れて（ディーラーで買うとメチャメチャ高いのが）確実にやろう。

さて、いよいよエアロの型合わせだ。まず多くの人がブチあたるのが、大型の前置きインテーククーラー、オイルクーラーとフロントバンパーが干渉してしまうというもの。

手っとり早く言えば、サンダーなどで切るしかないのだが、あせってはダメだ。バンパーとボディの取り付け穴の位置関係をよく確認して採寸し、さらに干渉物とバンパーの間に大きすぎず小さすぎずの「アソビ」を設けることをよく考えてやらねばならないのだ。アソビが少なすぎると、ちょっとバンパーがこすっただけなのに、コアがつぶれたとかバンパーが割れたとか、後々トラブルの元になるからね。

サイドステップは、ドアとの干渉に要注意だ。ドアを開いた状態でつけて、「オツケイ」なんて終わらせちゃうと、最終的に取り付けた時に、ドアとこすれて両方の塗装がはげちゃったり、ボディとサイドステップの間に大きな隙間ができて異常にカッコ悪くなってしまうよ。これも干渉する部分は削ったり、ステーがある場合にはステーをちょっと変形してやったりと工夫しよう。

型合わせが完璧にできたら、ボディに取り付け穴を開けよう。慣れない人は気をつけてやらないと、大きく開けすぎて取り返しのつかないことになるから慎重にね。後でタッピングで留めようにも留まらなくて、泣きを見るこ



日光サーキット
全長：1100m
幅員：10~12m

いや～
根性だけは
買うよ

元気
出してね♡



実
験

本誌記者が

YEAH~!

クラッシュ直後を激白!

人のゴマメは大きな教訓!! OPTミッシーはこうしてゴマメった トライアル・マッキーの辛口批評付き

思い起こせば3月1日、くもり空の中、オレは軽快なペースで東北道を飛ばしつつ、日光サーキットへ向かいました。ま、今年初めてサーキットを走るということで、ちょっとルンルンした気分で運転し、何事もなく日光サーキットに到着したのですが……。

実をいうと、オレはこの日まで日光サーキットを走ったことがありませんでした。この日は、仕事で行っていたオレですが、とりあえず適当に楽しみたい、練習できればいいや、なんて気持ちでいたのです。

①ヒートめは15周ぐらい、自分の7割程度の力で運転し、ウォーミングアップしました。2ヒートめを走り終えた頃、自称天才のオレはもうこのコースのGTRの走らせ方、ライン取りをほぼ完璧に把握していました。

②こうなると欲が出てきてしまいます。この日の一番時計は、サーキット仕様のFCで42秒台。内装などははぎ取れるものは全部外してあり、お約束の口



クラッシュ前

自称天才のミッシー、至福の時。まだ、彼は自分の足元にヒタヒタと悪魔がせまってきたことにこれっぽっちも気付いてない。



クラッシュ直後

さすがに自分が600万円も出した買ったクルマだけに、がっかりとキテる様子のミッシー。ミカ・ハツキネンがマネしたヘルメット越しに、暖かな日差しを感じていたという。

③クルマはSタイヤです。とはいっても、このクルマより2秒も遅いなんて、オレのプライドが許しません。④デイト仕様のGTRで1秒落ちなら、テクで負けたとは思わねえぞ」と闘志をメラメラと燃やしつつ、最終の第4ヒートに望んだのです。

⑤それまでの走行ではずーっと全開で走っていたオレですが、今回はタイムねらいなので遅いクルマの後方についてしまった周回は流し、タイヤやブレーキを温存する作戦に出たのです。

⑥2ラップほど流し、テンションを高めつつバックストレッチでアクセルを踏んでいきます。最終コーナー、9コーナーの手前、8コーナーでブレーキングでドリフトしつつ、うまく9コーナーへアプローチ。9コーナーは超タイトなコーナーなのでスローイン・ファーストアウトのセオリーどおり。ここまででは「ああ、オレって天才! (0・

001秒……村上直樹by「東京大学物語」風」と自分自身に酔いしれていたのです。

⑦スルッと9コーナーのクリップをナメて、ややS字気味になっているホームストレートへの脱出で、「軽くカウンター当てながら出ていって、ギャラリの歓声を浴びるぜ(0・005秒)」と思ったオレは、それまでよりひと呼吸早めにグイとアクセルを全開にしたのでした。

⑧思惑どおりリヤタイヤが滑り出しました。「ヒュー、なんてオレってカッコいいんだろ(0・0001秒)」と感動しつつカウンターを当てました。「ここでビビってアクセル閉じたら男じゃないぜよ(0・0005秒)」と思った次の瞬間(その間、0・01秒)、すごい勢いでクルマが回転運動を始めました。

⑨「ヤッペー! コリヤ、アクセルじやなくて、踏むのはブレーキだつぺ。しかもフルブレーキじゃないと止まんねーつぺ(0・0008秒)」とフルブレーキです。

⑩しかし道幅が10、12mしかない日光サーキットでは、0・023秒のブレーキングの遅れは取り返しようがありません。

⑪もうフロントローもへったくれもありません。ブレーキに足を乗せてから2・327秒後、オレはGTRの右フロントをコンクリートウォールにヒットさせてしまったのです。

⑫クルマから降りると、それまでくもっていた空から暖かな日差しが差ってきています。まるで、天使が舞い降りてくるかのようなその光景は、今もオレの心に鮮明に刻まれています。

ゴマメ評論家
トライアルプロジェクト
代表取締役
マッキー 牧原氏



マッキー牧原の
辛口ゴマメ批評

他人の不幸は
楽しいナ♡
ケツケツ、
ケツ

⑬3月某日の午後、一本の匿名の電話を受けた。なんと編集部イチの冷静沈着なミッシーがクラッシュしたとのこと。

⑭早速飛んで行って現場検証を、と思ったが、オレも忙しい。よって本人の弁解コメントをオレ流にハサツときつたるデュー。

⑮(検証①) 最初から言い訳をするヤツはアカン。まっ、クラッシュをしたほとんどの人がこのフレーズを使うワア。

⑯(検証②) これがミッシーの大きな間違い、カン違い。アンタそりゃ7割と誤っていたのが、本当は9割だったらすべてツジツマが合うワナア。

⑰(検証③) この瞬間の判断が天国と地獄の別を選んだだけのこと。

⑱(検証④) 途中(0・01秒、地獄への道中)、神様は天国へのチャンスコース幅が10、12mもあれば、本当の天才はコース上にスピニングさせて棄てられるデ、を1回与えたのだが、ミッシーはつかめなかった。

⑲検証の結果は……、当然「地獄行き」の判決や。

⑳ミッシーに贈る言葉。天才は一日にして成らず……、まあ、これからも精進せや。

0-300km/h: 24.68秒

ガレージ福井SPL

ワークスGT-R II

ガレージ福井SPL 〒910-02福井県坂井郡九岡町朝陽2-317 ☎0776-67-2980



インパネはすつくりとカラーコーディネートされているが、各種の計測器が置かれていて、ミツシヨンはOSのクロスギヤを組んでいる。

セッティング不足で記録更新ならず(涙)



07φ鍛造ピストン、H断面コントロール、フルカウタークラウンと、APEX Iのパーツを使った腹下に、HKSのIN280度、EX280度のカムを組む。タービンはT6725GL2.8mmをツイン装着、10000ccのメインインジェクターをVX-ROM&FCO N-VC制御、ブースト1.8kg/cm²時に900psを発生する。

実は慣れないことをしていたというのは、レースガスといわれる有鉛ハイオクを混ぜていたのだ。106オクタンと100オクタン(無鉛ハイオク)を半々にして108オクタン。これで点火時期を上げることができるとい。が、慣れないことをやってもうまくいくはずがない。案の定セッティング不足だったのだ。
「T88をつけていたときのほうが、バンチがあった」とDaiののを得たひと言に、越前屋横山も二方笑い。
あんただけはそんなガソリン使っちゃダメだノ。正々堂々とストリートチューンで勝負をし、越前屋!!

オールマイティの仕様だったが「セッティングで息の根止めてしもた〜」



タービンは、RX6ツインで最大ブーストは1.8kg/cm²だ。エンジン内部は、東名の07φピストンに、HKSのH断面コントロール、アベックスのIN280度、EX280度カムという仕様だ。メインインジェクターは720cc×6本をオリジナルのコンピュータとAFCでコントロール。VPCを使ってエアフロレスになっている。

久しぶりに谷田部に現れたトライアル、中低速からレスポンスのいいオールマイティな仕様やったんやけどな、自分で6割くらい息の根止めてしもた。最後に首締めたんはDaiちゃんやけどな(笑)とマッキー牧原。テスト前に、セッティング走行で自ら運転したマッキーが多少オーバーレフさせてしまったようだ。「800ps(推定)くらいあったんやけどな、Daiちゃん乗るときには、馬150頭くらいいなくなつてみたいや。結果、Daiのアタック中にフラグが飛んで、280km/hちょっとでフロ。今回は残念だったが、また谷田部でもアツイ走りを見せてほしいゾ。

OPTION 68号

トライアル R33GT-R

トライアルプロジェクト 〒591大阪府堺市八丁町4-102-9 ☎0722-54-9777



「久しぶりに、自分でもバンク運転して、スリルも味わつたし、ストレスの解消にもなつたし、まあ満足や」というマッキー牧原。

0-300km/h: 計測できず

