制動屋 ℡059-384-9871
www.seido-ya.com/

SEIDOU-YA with MAX RACING

エンジンはワンオフピストンに加工したカムを装着することで、全域でノーマルとは比較できないほどのパフォーマンスを発揮するように仕上げられている。本調子なら140馬力オーバーは確実。

燃料や点火時期、スロットルレスポンスなど変更したメインECUデータはJ's レーシング製のもの。エンジンチューニングに合わせてセットされているが原因不明の不具合が発生。

マフラーは5次元のボーダーSプラスマフラーを装着。オーバルテール2本出しは純正仕様とセンター出しが用意される。中高回転を楽しむユーザーには中間パイプも用意されている。

ファイナルギアはノーマルの4.1から4.6にローギアード化することで、シフトのつながりがアップするほか、加速性能も向上。モータアシストへの悪影響も少ないという。

SPEC

エクステリア	RANDOスポーツ／フロントハーフスポイラー／サイドスポイラー／リアサイドパネル／ゲートスポイラー　インパルス／カーボンボンネット
インテリア	BRIDEジータⅢスポーツシート／4点式シートベルト
エンジン	ハイコンプピストン／加工ハイカム／J'sレーシングハイパーECU／大容量ラジエター／オイルクーラー
ブレーキ	Rマスターズ4ポットキャリパー／OP2ピースローター324φ／サーキットRM551&SP300ブレーキパッド
ホイール	レイズグラムライツ57アルティメイト(F&R8J×17+43)
タイヤ	ハンコックベンタスR-S3(F&R215／45-17)

ポテンシャルを高めたエンジンを搭載して全域ポテンシャルアップ

エンジン、足、ブレーキを高い次元でバランスさせる

ブレーキパーツメーカーとして、西日本地区で多くのユーザーを抱える制動屋。ラインアップを豊富にそろえたブレーキパッドだけでなく、車種別の専用キャリパーも用意することで、サーキットをハードに攻めるユーザーに対応してくれる。

その制動屋代表の坂本氏自らがブレーキテスト車両として、またデモカーとして購入したのがハイブリッドスポーツとして人気の高いCR-Z。サーキットでの走行を中心に開発を行い、鈴鹿やセントラル、筑波サーキットでのテストを重ねるためにトータルでセットアップした車両となっている。

エンジンはハイコンプピストンとハイカムを組み込んでバランスどりを行うことで出力を高め、J'sレーシングのECUでセッティング。サスペンションはマックスレーシングのストリートダンパー改。マックスレーシングの植田代表とは、開発ドライバーとしてもタッグを組む。

ブレーキは制動屋オリジナルのRマスターズ4ポットキャリパーをフロントに装着。ローターは2ピースの324φを装着してパッドはフロントにRM551、リアにはブレーキバランスを考えてSP300に変更してセットした。

この組み合わせでコーナー進入時のターンインがしやすくなり、前後のブレーキバランスがアップした、とドライブ担当の植田氏は話る。

さまざまな場面での走りを想定してトータルでセットアップしたマシンだけに、今後さらに煮詰めていけばそのポテンシャルは相当のものになりそう。

フロントはRANDOスポーツ製のアンダースポイラーを装着。ボンネットはインパルス製のカーボンをセレクトしている。

インテリアはシンプルそのもの。走ることに徹していてとくに追加されたものもなく、ドライブに集中できる環境となっている。

ホイールはレイズのグラムライツ57アルティメイトで、サイズは8J×17+43にハンコックのベンタスR-S3の215／45-17を履く。

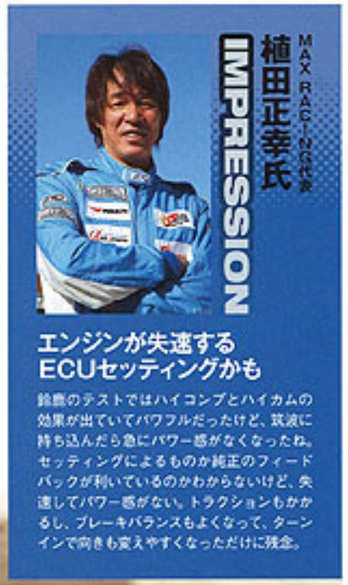
サイドスポイラーもRANDOスポーツ製を装着。「あたスポートでスポーツ」をコンセプトに製作、価格は3点セットで26万8250円。

シートはブリッドのデジータⅢスポーツ。フルバケットタイプを2脚装着。軽量化にも有効で、サーキット走行には欠かせないアイテム。

ブレーキはRマスターズの4ポットに2ピースローターを組み合わせ。ブレーキパッドはRM551とSP300にてバランスを整える。

サスペンションはマックスレーシングのストリートダンパー改を組み込んでいる。トラクション性能が向上してコーナーの立ち上がりも良い。

サーキット走行に備えた冷却対策として大容量ラジエーターを、油温対策としてオイルクーラーを装着。前面のフルカバーコースを施められる。



MAX RACING 植田正幸氏 IMPRESSION

エンジンが失速するECUセッティングかも

鈴鹿のテストではハイコンプとハイカムの効果が出ていてパワフルだったけど、筑波に持ち込んだら急にパワー感がなくなったね。セッティングによるものか純正のフィードバックが利いているのかわからないけど、失速してパワー感がない。トラクションもかかるし、ブレーキバランスもよくなって、ターンインで向きも変えやすくなっただけに残念。

坂本俊克氏

鈴鹿ではいい状態で仕上がってきてたのに、筑波に持ち込んだらエンジンのパワーが思ったように出なかったのが残念。足まわりやブレーキはいい状態だったけどな。