

(1) アコード CL-7 (ユーロ R 含む) 用パーツ

ステアフィール改善ピロブッシュ **NEW!!**

商品番号 OBSF-007

標準小売価格 ¥19,000- (税別)



このステアフィール改善ピロブッシュをフロントロアアーム後ろ側のブッシュと交換し、前側のブッシュは以下のように処置することで、純正状態で直進走行時に感じられる「クニョクニョ」としたハンドルの不安定な感じが解消し、ステアリングの応答性が向上、不正路面でのステアリング取られが減少する等の効果が得られます。

同時にTOE調整をドライバーの好みに合わせ込むことで、ロングドライブでも疲れのない快適なステアリングに仕上げることが出来ます。

アコード用専用治具 (別売)

商品番号 OBSF-008



標準小売価格 ¥5,000- (税別)

上記OBSF-007をハンドプレス等で圧入する際及び、純正のツバ付きブッシュを取り外す為にジャストサイズの治具を設定しました。

(重要!!)

上記ピロブッシュ装着時には、前側のブッシュを新品 (ユーロ R 用純正品 51391-SEA-004) に交換する事をお勧めします (現車の物が傷んでない場合は再利用可) ですが、いずれの場合でも圧入向きは下記の要領で向きを変えてください。

①ブッシュ圧入向き変更前



②ブッシュ圧入向き変更後



純正の圧入方向①から約90度向きを変え②の状態に圧入します。

この向きにすることで、タイヤからの入力による TOE 変化を少なくすることが出来ます。

その後、試走と TOE 調整を繰り返しドライバーの好みに合うステアフィールに仕上げます。

(2) フェアレディ Z (Z33) 用パーツ

コレクタータンク (ボックス型)

商品番号 OKB008

標準小売価格 ¥25,000- (税別)

好評のコレクタータンクシリーズに **NEW アイテム追加!!**



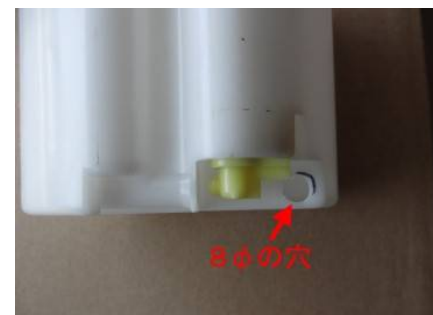
外付けシステム (レーシングマシンのコレクタータンクシステム) に対して価格面で約 **1/10 程度の低価格**とした。

純正の燃料タンクへの **インタンク方式**にする事でガソリン臭の心配を無くした。

純正の燃料タンク本体、車体のどちらも **無加工**で取付けができる (純正ポンプ Assy の樹脂タンクに $\phi 8$ 穴あけ加工必要、配線端子交換必要、画像参照)、純正タンクを脱着すること無く、サービスホールより取付け可能。自然流入式コレクタータンク (ボックス型) なので、汲み上げポンプなどの **トラブルの心配が無い**。一般工具 ($\phi 8$ 穴 & $\phi 4$ 下穴開けにドリル必要) と自動車整備技術があれば取付けが出来る。



純正ポンプ Assy バラン



穴あけ加工

純正部品 Oリング (純正品番 17342-01A00) を準備することをお奨めします、Oリングは作業時にガソリンが付着しますと膨潤します、その場合は新品交換してください。

又、ガソリン残量とコース条件等により、本コレクタータンクのフラップ作動音 (金属音) が室内で聞こえる場合がございます。



(3) フェアレディ Z (Z34) 用パーツ

コレクタータンク (ボックス型)

商品番号 OKB007

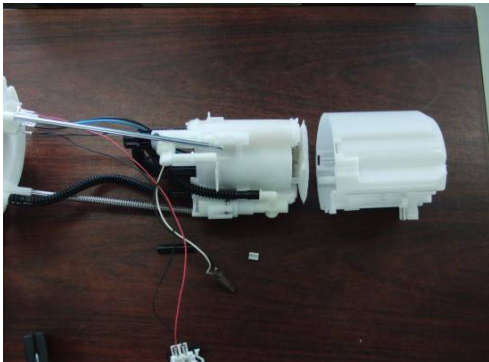
標準小売価格 ¥25,000- (税別)



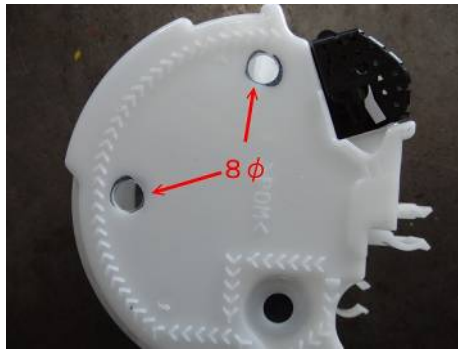
外付けシステム (レーシングマシンのコレクタータンクシステム) に対して価格面で約 1 / 10 程度の低価格とした。

純正の燃料タンクへのインタンク方式にする事でガソリン臭の心配を無くした。

純正の燃料タンク本体、車体のどちらも無加工で取付けができる (純正ポンプ Assy の樹脂タンクに $\phi 8$ 穴あけ加工必要、画像参照)、純正タンクを脱着すること無く、サービスホールより取付け可能。自然流入式コレクタータンク (ボックス型) なので、汲み上げポンプなどのトラブルの心配が無い。一般工具 ($\phi 8$ 穴開けにドリル必要) と自動車整備技術があれば取付けが出来る。

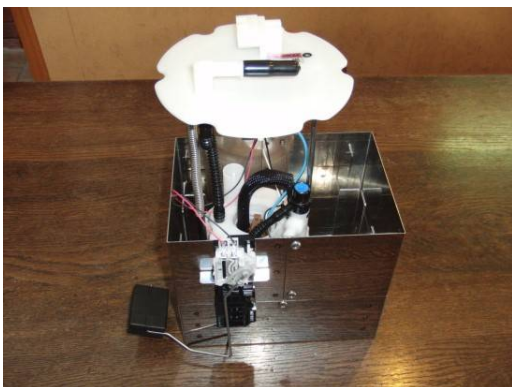


純正ポンプ Assy バラシ



穴あけ加工

純正部品 Oリング (純正品番 17342-01A00) を準備することをお奨めします、Oリングは作業時にガソリンが付着しますと膨潤します、その場合は新品交換してください。



(4) 2000用パーツ

キャンバーFIXプレート **新設定！！(実用新案登録済み)**

1. リヤロアアーム用

①N-KIT 商品番号 OBF201 ¥17,400- (税別)

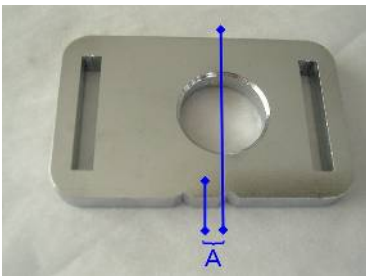
2. フロントロアアーム用

②N-KIT 商品番号 OBF202 ¥17,400- (税別)



キャンバー調整範囲は純正カムボルトと原則同等で、純正調整範囲の中心位置と同じ位置のプレート(切り欠き無し)1種類と、そこから穴位置をオフセットさせた物を3種類設定しました。最大オフセットさせたプレート(切り欠き3個)が純正調整範囲の最大位置と同位置となります。

オフセットさせたプレートは装着向きを使い分ける事で、純正調整範囲のキャンバー最小値~最大値の間を7種類キャンバー位置にセット可能です。およその目安として、プレート位置を一つ変える事でリヤ用は約0.2°、フロント用は約0.4°キャンバーが変化します。



純正カムボルト

セット内容 (写真はリヤロアアーム用)

- ・ キャンバーFIXプレート 4種類 各4枚 合計16枚
- ・ 専用ボルト 2本 (フロント用はキャップボルト+ワッシャ)
- ・ 専用ナット 2個

注1. 上記調整範囲は、いずれも純正サスペンションを基準に目安として表示しています、現車の車高や装備品の状況で異なる場合があります。

3. 内容

S2000のロアアームを固定している純正カムボルトは、カムを回転させる事で簡単にキャンバー角が調整でき、調整幅もあり一見大変便利な様に感じる。しかし実用上は、不都合(問題)が生じる場面もある。

(問題点) 純正カムボルト装着時

- ①純正カムプレートの角度によって、ボルトの横移動量の感度が非線形(純正カムプレートの回転角度とボルトの横移動量が一定でない)に変化するので、調整したい寸法をカム角で管理(換算)することが難しく、何度も測定と調整を繰り返す事になる。
- ②純正カムプレートのセット位置(角度)によっては、大入力を受けた時の抵抗力(保持力)が低く、カムが回転してボルト位置が動いてしまう(アライメントが変化する)事がある。
- ③ロアアームの脱着作業を行なったあと、元のアライメントに戻す事が難しく、新たにアライメント調整を必要とする(純正カムプレートにマーキングして分解しても元に戻る確率は低い)。そこで上記問題点に対して、次の様な対策をして本製品の開発した。

(対策点) 本製品特徴

- ①カムプレートの形状(デザイン)を変えて回転しないようにすると共に、ボルトとカムプレートを一体型から分離(単品)方式にした。
- ②キャンバー角の調整寸法をボルト穴位置に換算し、寸法違いのプレートを準備した。
- ③純正のカムボルトネジ部M12を本KIT専用ボルトM14とした事で十分に締め付けトルクが掛けられ、軸力を安定させられるようにした。

(効果) 本製品装着時

- ①ボルトがしっかりと締め付けられ軸力がガッチリと安定、カムプレートが回転しないので、走行時のアライメントの狂いを無くす事ができる。
- ②ロアアームの脱着作業を行なった時に、分解前のアライメントに容易に戻す事ができる。

(使用に関して)

- ①キャンバーFIXプレートは、純正カムボルトと入れ替えて使用する、レースカー・GTカーなどのシムプレートを用いて行なうキャンバー&キャスター調整と同じ考えの数値(寸法)調整式に変更、正確さと信頼性の向上を図った。尚、レースカーではカムによる調整は信頼性と精度の問題で一部の例外を除いて使用されていない。
- ②純正カムボルト方式では、ボルト穴とボルトの寸法公差(ガタ)がある事で、締め付け時にロアアームが収まる位置が落ち着かず、何度も調整を繰り返す原因となる。締め付け時にガタをどちらかに寄せる事が出来れば繰り返し精度を高められるが、カム式はボルトが回ってしまうので難しい、キャンバーFIXプレートを使用すれば、簡単にこの問題は解決する。

(5) ランサー用パーツ

キャンバーFIX プレート **新設定！！（実用新案登録済み）**

1. リヤロアアーム用

①CT9A用 N-KIT 商品番号 OBF101 ￥13,000- (税別)

②CZ4A用 N-KIT 商品番号 OBF102 ￥13,000- (税別)

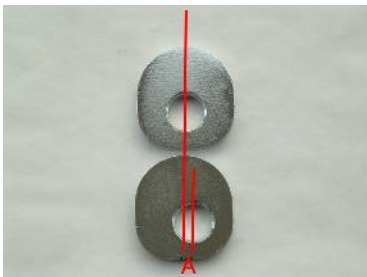


キャンバー調整範囲は純正カムボルトと原則同等で、純正調整範囲の中心位置と同じ位置のプレート（切り欠き無し）1種類と、そこから穴位置をオフセットさせた物を3種類設定しました。

最大オフセットさせたプレート（CZ4A用は切り欠き3個・CT9A用は切り欠き6個）が純正調整範囲の最大位置と同位置となります。

オフセットさせたプレートは装着向きを使い分ける事で、純正調整範囲のキャンバー最小値～最大値の間を7種類キャンバー位置にセット可能です。

おおよそ目安として、プレート位置を一つ変える事でCZ4Aの場合は約0.2°、CT9Aは約0.4°キャンバーが変化します。



純正カムボルト

セット内容

- ・ キャンバーFIXプレート 4種類 各4枚 合計16枚
- ・ 専用ボルト 2本
- ・ 専用ナット 2個

CT9A用とCZ4A用はプレートの組合せ、ボルトが異なります。

注1. 上記調整範囲は、いずれも純正サスペンションを基準に目安として表示しています、現車の車高や装備品の状況で異なる場合があります。

2. 内容

ランサーのロアアームを固定している純正カムボルトは、カムを回転させる事で簡単にキャンバー角が調整でき、調整幅もあり一見大変便利な様に感じる。しかし実用上は、不都合（問題）が生じる場面もある。

（問題点）純正カムボルト装着時

- ①純正カムプレートの角度によって、ボルトの横移動量の感度が非線形（純正カムプレートの回転角度とボルトの横移動量が一定でない）に変化するので、調整したい寸法をカム角で管理（換算）することが難しく、何度も測定と調整を繰り返す事になる。
- ②純正カムプレートのセット位置（角度）によっては、大入力を受けた時の抵抗力（保持力）が低く、カムが回転してボルト位置が動いてしまう（アライメントが変化する）事がある。
- ③ナット側の純正カムプレートを案内する（連動させる）為にボルトネジ部がDカットされているので、規定トルクで締付けてもDカット部でナットを傷めたり（かじる）してしまうと軸力が不足するなど、結果的にボルト位置が動いてしまう事につながり易い。
- ④ロアアームの脱着作業を行なったあと、元のアライメントに戻す事が難しく、新たにアライメント調整を必要とする（純正カムプレートにマーキングして分解しても元に戻る確率は低い）。そこで上記問題点に対して、次の様な対策をして本製品の開発した。

（対策点）本製品特徴

- ①カムプレートの形状（デザイン）を変えて回転しないようにすると共に、ボルトとカムプレートを一体型から分離（単品）方式にした。
- ②キャンバー角の調整寸法をボルト穴位置に換算し、寸法違いのプレートを準備した。
- ③取付けボルトをDカットの無い通常ボルトとした事で規定トルクが正しく掛けられ、軸力を安定させられるようにした。

（効果）本製品装着時

- ①ボルトがしっかりと締付けでき軸力がガッチリと安定、カムプレートが回転しないので、走行時のアライメントの狂いを無くす事ができる。
- ②ロアアームの脱着作業を行なった時に、分解前のアライメントに容易に戻す事ができる。

（使用に関して）

- ①キャンバーFIXプレートは、純正カムボルトと入れ替えて使用する、レースカー・GTカーなどのシムプレートを用いて行なうキャンバー&キャスター調整と同じ考えの数値（寸法）調整式に変更、正確さと信頼性の向上を図った。尚、レースカーではカムによる調整は信頼性と精度の問題で一部の例外を除いて使用されていない。
- ②純正カムボルト方式では、ボルト穴とボルトの寸法公差（ガタ）がある事で、締付け時にロアアームが収まる位置が落ち着かず、何度も調整を繰り返す原因となる。締付け時にガタをどちらかに寄せる事が出来れば繰り返し精度を高められるが、カム式はボルトが回ってしまうので難しい、キャンバーFIXプレートを使用すれば、簡単にこの問題は解決する。

(6) アルテッツア用パーツ

ステアフィールチューニング KIT **NEW!!**

適応車種 アルテッツア S X E 1 0 G X E 1 0

アルテッツアワゴンジータ GXE10W JCE10W

(4WD 車両 JCE15W・GXE15W 適応不可)

キット内容 (ロアアームNO. 1 ピロブッシュ、ステアリングギアBOX用ヨークスプリング)

商品番号 OBSF-001

標準小売価格 ¥19,000- (税別)



アルテッツアのステアリングは、渋く重い。

直進性も、今ひとつあいまい。

長時間高速道路を移動すると、腕が疲れる。

そこで、その渋く重いステアリングの根本原因である、フリクションをチューニング (低減) する。

そしてステアリングのあいまいな応答性は、Fr ロアアーム NO.1 のブッシュが原因、このブッシュをピロボールジョイントする事で、完璧な応答性と正確さ (遊びが最少となるので) を実現できる。

ポイント1. ステアリングギア BOX 内のフリクション値低減チューニングする。

ポイント2. Fr ロアアーム No.1 ブッシュをピロボールでジョイントする事で、限りなく遊びゼロに近い操舵フィールに、チューニングする。

(フォーミュラカーや GT マシンなどのレーシングカーは当然だが、市販車でも BMW やスカイライン GTR などは、同じ部位にピロボールを採用している。)

ポイント3. Fr ロアアームのブッシュのタワミがほぼゼロになる事で、ホイールアライメントの TOE IN 数値を少なく設定できる、これによって直進時の窮屈さが減り落ち着いた走りになる。

ポイント4. コーナーを曲がったあとステアリングの戻しに苦労していたのが、フリクションをチューニングする事で、スムーズにかつシャキット N (センター位置) まで戻るようになります。

ステアリングギア BOX のフリクションと、ブッシュによるあいまいな応答性には当然相関関係があり、お互いに影響しあっている、そこで同時に対処する事が非常に重要で、この2箇所を処置してあげると、軽くクリアな手応えになり、ライントレース性、直進性が格段に向上します。

アルテッツアの走りが、同じ車と思えない程変わります。

(7) NSX (NA2) 用パーツ (受注生産)

リヤサスペンションピロボールブッシュKIT

(ロアアーム、アッパーアーム用全8点ロアアームNO. 2はテフロンブッシュ)

商品番号 OBP-009

標準小売価格 ¥150,000- (税別)



サーキット走行、タイムアタック車両にお勧めのKITです、各アーム持込み組付け致します。

(8) 日産系ショックアッパースッショ (ウレタン製)

スカイライン (R 3 2 / R 3 3 / R 3 4) ・ ステージア用 (1 台分)

商品番号 OBM-005

標準小売価格 ¥ 9, 500 - (税別)



スカイラインを代表とする日産系のノーマルアッパーマウントの中にはゴムブッシュでボディの上下からはさみ込むタイプの物があり、それによってショックがストロークしない部分が発生する、このゴムブッシュをウレタン製のブッシュに交換することで、ショックを正確にストロークさせ、ワダチ路でのハンドルの取られ防止や、微妙なハンドリング、し

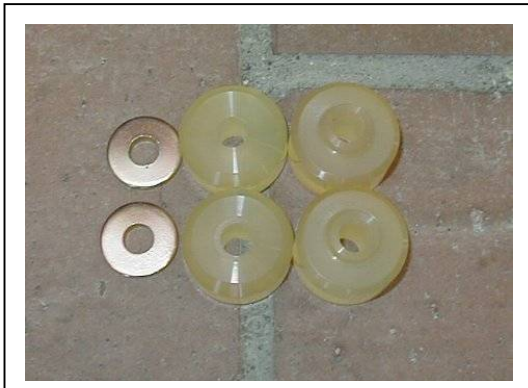
っかりしたステアリングの手応えを実感出来ます。

また乗り心地もシャキッとフラットな乗り心地に変貌します。

シルビア (S 1 3 / S 1 4 / S 1 5) リヤ用 (2 本分)

商品番号 OBM-006

標準小売価格 ¥ 4, 800 - (税別)



シルビア系フロントショックはストラット式でアッパーマウントもゴムブッシュは使用していないが、リヤショックには、スカイライン同様ゴムブッシュが使用されている。