



軽スポーツカーで楽しみ尽くすためのチューニング&ドラテクマニュアル

# REV SPEED

ニューズムック レブスピード別冊 REVSPEED 660 2016年8月13日発行

SUZUKI ALTO WORKS/TURBO RS  
DAIHATSU COPEN HONDA S660  
HONDA N-ONE

# 660

## 660ccエンジンの性能を使い切って遊ぶ

# 快感!

**Kスポーツカーの走らせかた  
&人気コース攻略ガイド**

サーキットで楽しむためのAtoZ  
N-ONEワンメーカーレースの楽しさを追跡!



新旧モデルの楽しさを実走 Check!  
各モデルの速さを支えるメカニズム解説  
最新チューニングパーツ TEST&REPORT  
モデル別チューニングデモカー ALBUM

## 吸排気パーツ&マッチングデータ付きホイールカタログ



# Special Wheels for K-sports そのデザインと性能

## ADVAN Racing RZ II 15&16inch model



抑揚の効いたコンケーブ形状  
見た目も美しいスポーツモデル

5組のツインスポークと10本スポークのクロスオーバーデザインを採用した、アドバンの誇るスポーツモデル、RZ。このRZを大きく進化させ、かつ精悍に仕立て上げたのが昨年デビューしたRZ IIだ。17インチ以上のサイズから発売が開始されたが、真のスポーツホイールを普遍のコンセプトとして掲げるブランドとして、盛り上がるスポーツカーは無視できない。そこで15インチ、16インチ仕様を追加設定したのであった。

デザインに関して、じつは一筋縄にはいかなかった。理由は、Kカー向けの幅の狭いモデルでは、リム幅にゆとりのある17インチ以上モデル同様の抑揚を持たせるのが難しかったから。しかし、スポークコンケーブ（中央をくぼませた形状）をデザイン上のアイコンとするアドバンレーシングは、スポークに立体感を持たせること、平板に見せないことにこだわった。その結果、Kカー用ホイールとして最大級のダイナミズムを獲得したデザインの当モデルが完成した。

スポーク側面のサイドカット加工やフランジ最外周部のダイヤモンド切削加工といった処理も、「Kカー用だから」と手を抜かず、抜かりなく採用されている。段付き加工も施されるなど、スポーツホイールに相応しい強度獲得のための工夫も盛り込まれている。つまりRZ IIは、Kカー用ホイールを超越したダイナミズムを獲得した、本格的なスポーツホイールだということ！

カラーリングについても触れておく必要がある。色は、独特の深みを持つブラック系が2種類、鮮烈な印象を与えるブルー系が1種類用意されている。そのどれもがインパクト抜群で……。力強く、機能性に優れる者を魅了する存在感も有している同ホイールから、目を離



スポーツKカーの代表選手 S660 への装着例。絶妙なツライチを実現するサイズをラインアップする。ニーズに合わせてきめ細かいサイズ設定である点もポイントに挙げられる



大径モデルに引けを取らないダイナミズムを獲得するべく、立体的なスポーク形状とした。中央部に向かって落ちこむコンケーブ形状は、アドバンのホイールお馴染みの造形だ



スポーク側面には、大径モデル同様にサイドカット加工が施されている。挟角側には強度アップにも効く、段付き形状も採用されている。デザイン、機能に徹底的にこだわっているのだ



### ADVAN Racing RZ II 15&16 インチ国産車サイズリスト

RIM SIZE	PCD	HOLE	IN SET1	PRICE
15 × 5.0	100	4	45/38	3万1500円
15 × 6.0	100	4	45/38	3万2500円
16 × 5.5	100	4	45/38	4万円
16 × 6.5	100	4	45/38	4万1000円
16 × 7.0.5	100	5	48	4万1500円
		5	38	
		4	48/42	

Color: レーシンググロスブラック&リング、レーシングインディゴブルー&リング、レーシングハイパーブラック&リング (3000円UP) ※輸入車用サイズ別途あり





機能性と質感、さりげない風格を与えるハイセンスなデザインなど、限られたスペックの中に様々なエッセンスを凝縮させるなど、オリジナルエアロに対するこだわりも強い。とくにカーボンフロントリップは、ダウンフォース獲得とドラッグ軽減を狙った力作だ。

フラッシュエディターではプリンスツールデータのほか、Kansai オリジナルデータも展開。MT/CVTのそれぞれにレギュラー仕様とハイオク仕様のデータを用意している。



## Kansai SERVICE S660

S660はMTとCVTを1台ずつデモカーとして導入し、それぞれHKSのフラッシュエディターによるレギュラー仕様とハイオク仕様のブーストアッププランを展開しているカンサイサービス。ただし、ノーマルのタービンサイズには限界があるため、高回転域で伸びとパワーを補うアプローチとして「大容量タービンプラン」を確立。インジェクター交換などの燃料系の強化を必要としないタービン交換メニューとして、早くも好評を博している。

フットワークについては「ショートホイールベースで前後のピッチングが出やすいので、いかに突き上げをなくし、素直に曲がるクルマに仕立てるかが重要。フロントが軽いMRでは、エアロと車高調のセットアップで適度にリフトを抑えるのもポイントです」と説く。実際にデモカーではストロークを確保し、積極的に動くアシを構築してピッチングを抑え、フロントのリフトはエアロも導入して抑制。LSDの導入によって、リア安定性も格段に高められていた。



コンプレッサーホイールとタービンホイールの径を見直した純正加工タービン。燃料系を強化せずに90psオーバーが狙える、手軽なタービン交換としてプラン化している。



現在は乗り心地を重視してHKSのマックスIV GTを装備する。LSDを連動してセッティングを進めることで、コーナーでのリアの唐突な挙動を払拭することができる。

## ADVAN Racing 萩原 修

チーフ・マーケティング・プランナー

スポーツカーのためにデザインされたホイール、それがアドバンレーシング。そして軽自動車にスポーツカーが登場したいま、ついに15～16インチのアドバンレーシング RZ II が生み出された。その開発秘話に迫る



サイズは違っても、まぎれもなく「RZ II」ファミリーであることを主張する。しかもミニチュア版ではなく、15インチの中でアドバンレーシングのDNAをしっかりと表現しているのは、軽スポーツの足元を研究して設計されたホイールだからこそといえる。

## ADVAN Racing RZ II



ツインフランジとした外周部分は、切削された部分を2mmほど高くすることで視覚的にもコンケーブ効果を強めている。また非常にタイトな空間ながら「ADVAN Racing」のロゴも切削加工。機能美の表現として、加工の跡を微妙に残しているのもこだわりのひとつ。

コンケーブが流行る前からその形状はアイデンティティ

話を始める前に、横浜ゴムの「ADVAN Racing (アドバンレーシング)」というホイール・シリーズにおける誤解を解いておかなければならない。事実として、アドバンという横浜ゴムの伝統的なスポーツブランドを使っているし、横浜ゴムが販売しているモデルではあるが、このホイールはタイヤの付属品という位置づけではない。モータースポーツの世界に直結したレーシングイメージを投入したホイールなのである。その開発をリードするのは、萩原修さん。同社のホイール企画/デザインにおけるチーフ・マーケティング・プランナー、すなわちアドバンレーシング・ホイールのすべてを管轄する立場にある。

その萩原さん、かつては日本のトップレーサーの一人であった。社員ドライバーでありながら、GrA(全日本ツーリング選手権)最後の年にHKS・GT-Rを駆って勝利を挙げたほどの腕を持っている。しかし、あるときを境に萩原さんはレースを止めてしまった。その理由を次のように語る。

「レーシングドライバーとしての夢はアドバンカラーのフォーミュラに乗ることでした。ただ、GrAで勝つことはできたとはいえドライバーとしては歳を取り過ぎていたのも事実です。じつは社員ドライバーとしてレースに参戦し

かつてピートに乗っていたS660は気になる存在だった

コンケーブを実現するには物理的なスペース(すなわちリム幅)が必要であり、それがアイデンティティであるにもかかわらず、アドバンレーシングが軽自動車用ホイールを設定しようと考えた理由は、非常にシンプル。それはS660の誕生にある。

「僕自身、かつてピートに乗っていました。だからS660のデビューは非常に気になっていたのです。そして、実際に目にしたとき、このスポーツカーに対してアドバンレーシングのホイールを用意しないわけにはいかないと直感したのです。もちろんアルトワークスやコペンといったモデルも気になるところで、そうした軽スポーツに似合うホイールということと、『RZ II』の15/16インチの設定を進めたというわけです。」

しかし、開発は難航したという。5・0というリム幅とコンケーブの表現を両立するためスポーク形状を試行錯誤。リム部分のフラン

ていた頃から会社における担当業務はホイールだったので。当時タイヤメーカーのホイールというのは、ある意味でオマケ的な扱いで、おそろくレースをしていても業務が遂行できるという意味合いで会社が与えてくれたのでしよう。ただ、アルミホイールというアイテムには魅力と可能性を感じました。だからレースをきっぱりと止めて、ホイール開発に専念しようと思うことができたのです。」

しかし、そこからCADや解析ソフトの使い方を覚え、自分自身でデザインするところまで突き進むのは、萩原さんの心の奥にあるレーシング魂ゆえだろう。またレースシーンに身をおいていたことは、機能美の本質を掴むうえでも代えがたい経験になったという。そして生まれたのがアドバンレーシングのアイデンティティといえる『コンケーブ』スタイルだ。「アドバンレーシングのホイールは最初からセンターに対して、リムからスポークが下がっていかなければならぬ、と決めていました。最近でこそ『コンケーブ』という言葉が流行っていますが、我々のホイールはもともとがコンケーブであり、それは絶対に外すことのできない条件です。ただし、そのためには一定以上のリム幅が必要です。そのため、これまでアドバンレーシングとしては軽自動車用サイズを設定していなかったのです(なおアドバン・ブランドでは過去に存在した)」。

ジ形状まで、まさにミリ単位でこだわったという。

「スポーク形状をコンケーブにするということにはブレーキキャリアとのクリアランスを確保するのが難しくなります。じつは、ホンダNBOXのターボ車はキャリアと干渉してしまうために適用外となります。またフルフラットのセンターキャップが付くことも設計段階で考慮しています。さらに装着時のスタイルを考えて、28mmの貫通ナットも専用を用意しています。」

NBOXという軽自動車の人気モデルに、ターボだけとはいえ適応しないのは販売部門から反発があったことは想像に難くない。しかし、アドバンレーシングらしさを最優先したからこそその決断といえるだろう。「ブラックが流行しているのは承知しています。ですがこのホイールではインディゴブルーがおすすめてです。ディテールの造形が味わえる色味で、つくり手の僕らも興奮してしまうほどの、いい色に仕上がりました。」



若かりし頃はレーシングドライバーとして全日本選手権(GrA)で勝利を上げた萩原さん。その情熱と経験はレーシングホイールの開発に向けられている。