

Option

祝 創刊40周年記念号!!

アニバーサリーイヤーに  
初代ロゴ復活!!

# OPTION

Exciting Car Magazine

06  
JUN 2021

OPTION 2021年6月号(毎月26日発売) 4月26日発売  
第41巻第6号 通巻533号  
<https://option.tokyo/>



特別付録  
歴代ロゴ  
ステッカーシート



ツクバゼンカイ!!  
ULTIMATE  
660  
WORLD GT



ステップアップ  
最高速テスト!!



特集 俺たちの  
テンロク時代

最新GRヤリスからハチロク&シビックまで!!

web option  
EXCITING CAR WEB MAGAZINE  
<https://option.tokyo/>



実力派レーシングチームと  
老舗フットワークチューナーが夢の競演!



2007年の初参戦以来、国内トップカテゴリーに参戦し続けるレーシングチーム「リアルレーシング」とフットワーク系を軸にクルマのパフォーマンスを引き上げる高機能パーツを創出し続ける「タナベ」がタッグを組み、一年半の開発期間を経て、2019年にリリースされたコラボレーションブランド「リアルスポーツ×タナベ」。

リアルレーシングが長年モータースポーツ活動に携わり培ってきた知見やノウハウを、タナベの技術と品質に盛り込んでユーザー向けに具現化された商品群だ。開発時にはレーシングドライバーがサーキットテストでセットアップを繰り返し、コンペティションユ



2018年のプロジェクト開始からJW5型S660を皮切りにFK7型シビック/JG1型N-ONE/L400K型コブンの4車種をラインアップ。今後はJG3型N-ONEに着手が決定しており、6速MTを搭載するRSとプレミアムの2台で開発を進める予定。こちらも楽しみだ!

## 車種別に基本性能を底上げし

## 作り出す人車一体感

# 車種に合わせたスポーツ性能の最適解を提供

好バランスモデルとしてジャーナリストからも評価は高い。ヘタに手を入れると性能をスポイルしかねないこのクルマを「リアルスポーツ×タナベ」はどのように調理したのか興味深い。

デモカーに装着されるのは車高調サスとスタビライザーのフットワーク系パーツ。そして、タワーバー&ブレスバーといったボディ補強パーツだ。S660で用意されていたマフラーは現在設定なし。

そして「リアルスポーツ×タナベ」ブランドの魅力は「コストよりも速さ」を優先して商品開発が進められている点にもある。

具体的に言えば、純正で指摘されていたフロントサスのストローク不足を車高を落としながら補う

削り出しの「凸形状アップバーマウント」や横方向だけでなく、路面からの入力を受け止めるサスペンションタワーの強度をアップ。サスの動きをしっかり把握できる。

③④前後のスタビライザー(F=3万4100円/R=2万9700円)はねじりの抑制もあるが、前後の動きのバランスを整えて、ステアリング操作に対してクルマの一体感を高める。フロアブレスは写真のリア(2万7500円)以外にフロント(3万7400円)にも装着。フロントは純正の補強プレートを外すことなく、取り付けが可能。形状だけでなく、構造も考慮され、軽量と高剛性を両立させている。補強パーツはFK8にも装着可能だ。

リアルレーシングの開発スタッフによる車両解析のデータをベースに、タナベの製造技術で一次試作を製作。その後、車両に実装し、狙った性能効果が出ているかを確認し、さらに手を加えたプロトモデルをサーキットに持ち込み、レーシングドライバーを交えてトライ&エラーを繰り返して、成熟を重ねていくのが開発の流れ。徹底的な現場主義が良い商品を生む。



①②フロント3Dタワーバー(2万9700円)はブラケットに3点支持補強を加える特殊形状を採用することで路面からの突き上げを受け止めるサスペンションタワーの強度をアップ。サスの動きをしっかり把握できる。  
③④前後のスタビライザー(F=3万4100円/R=2万9700円)はねじりの抑制もあるが、前後の動きのバランスを整えて、ステアリング操作に対してクルマの一体感を高める。フロアブレスは写真のリア(2万7500円)以外にフロント(3万7400円)にも装着。フロントは純正の補強プレートを外すことなく、取り付けが可能。形状だけでなく、構造も考慮され、軽量と高剛性を両立させている。補強パーツはFK8にも装着可能だ。



### Driver's VOICE By 塚越 広大

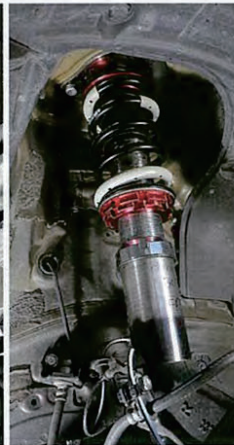
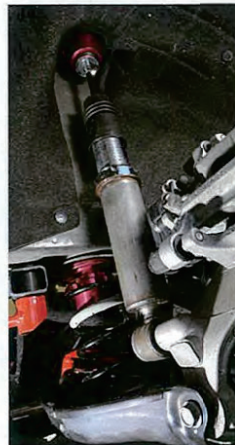
シビックのネガを取り払った印象です。ノーマルはリヤに比べてフロントの剛性がやや低いので、ステア操作に対して、前後の動きにやや違和感があったのですが、デモカーはボディ補強の効果でそのネガ要素がかなり薄れていますね。足は減衰力を推奨の20段で走りましたが、サーキットでは若干物足りなく、ストリートでは少し硬めです。減衰調整で幅を持たせているのでイジってフィットさせる。そんな楽しみもあっていいのではないのでしょうか。



### Driver's VOICE By 小暮 卓史

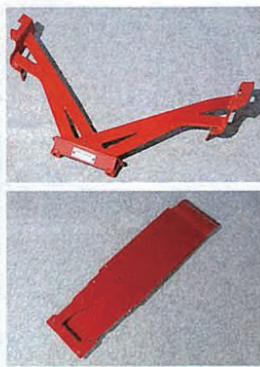
足を交換し、補強を追加したことで、クルマのインフォメーションがステアリングや身体を通じて伝わるので、安心して攻められます。また、操作に正確に反応してくれますし、路面のアンジュレーションに対しての懐も深いのでFRとかMRと遜色ないコーナリングスピードが得られています。旋回速度が高いため、ボトムエンドではスピードが乗り、連続周回ではブレーキが根を上げるレベルまで速さを引き出せるので交換する満足度は十分あります。

ホイールはSSRブランドがレースにも供給するレーシングホイールのテクノロジが投入されたリアルモータースポーツブランドの「GT-X03」をセット。スポークに断面デザインを加えることでコンケープの深みと奥行きをさらに強調。カラーは写真のクロームシルバーとマシニンググラファイトガンメタル+スモーククリアを用意。



「REARACINGxtaabie」にはストリートからワインディングをカバーする「ST-SPEC」とサーキットでのタイム短縮を狙う「R-SPEC」の2種類を用意するが、現状シビックには前者のみを設定。マイルドな乗り心地と細やかな減衰力調整が可能な複筒式ダンパーをベースにスポーツ性を追求している。スプリングは軽量・高耐久性を誇るタナベのPROTEOをチョイス。スプリングレートは前6kg/後5kgと柔らかめだが、しっかり動かすことで路面追従性を高め、コーナリングスピードを稼いでいる。サスキットの価格は21万7800円(税込)。

ファーストモデルとしてリリースされただけあって、パーツラインアップが幅広いS660。左右のストラットとフロアメンバーをつなぐクロスプレス(4万1000円)とフロア下の整流と剛性効果がアップするパフォーマンスパネル(4万9000円)を新たに追加することで前後のバランスが最適化。コーナリングマシンとしてのパフォーマンスとドライバーとクルマの一体感をさらに高めている。



S660のノウハウが生かされて開発されたコペン用アイテム。ハイグリップタイヤではなく、スポーツタイヤでバランスが最適化。剛性強化パーツを追加したことで、フロアのしっかり感が高まり、奥行きのあるサスと相まって全体のバランスが引き上げられた印象。路面の接地性はアップしているが、軽快さも残されるなど、コペンが持つライトウエイトスポーツらしさをスポイルしていない。

サスの交換と補強パーツの追加という最小限の変更でも、走行面の総合的なレベルアップが図れることをシビックでも証明した「リアルレーシングxタナベ」。FK8型シビック・タイプRなどよりハイパフォーマンスなモデルにやいしての開発やパーツの投入にも期待したい!

ことなど「ノーマルのいらぬ部分をそぎ落としてよりスポーツ性を引き上げる」ことで、ドライバーとクルマの一体感を高めている。開発車両のタイヤは純正と同サイズながら、ハイコンパウンドなダイレツツアZIIIを装着していたこともあり、減衰力を高めればハイエンドスポーツ並みのコーナリングスピードも引き出せるが、好バランスなのは推奨の20段(中間)。ロール量は若干増えるもののドライバーの操作に対し車両の動きに違和感がなく、素直なのは何よりも気持ちいい。それでいてストリートで使っても快適性を損なわない乗り味の良さは誰が乗っても満足できるはずだ。