

SHOTSU!

アサはカモだ

Thank y'all
for being a part of
Shotsu 2025!

We hope
that our magazine will help you
keep these memories alive

Big shoutout to all the photographers
whose photos you can see inside:

Mers, J4 studio, Magdalena
Pykacz Fotografia, Filip Flisek,
Focus on Radwix, Mishka s10i,
Michał Nowak, Ok photo,
Piotrekb96, anomally.arv,
jbrphoto, imago photography, filip
vsn, DNG design, psf,
perspektywny, toomy photo,
geoffrey_digital,



フルドリフト仕様
- ゴーテックターン
- KWクラブスポーツ
- 3.7ニスモGT LSDデフ
- ニスモフロントボディレスト チャージスピード
- ワークD9Rリム

和風 Zorro



象徴的な

日産350Zは、2002年から2009年にかけて製造されたスポーツクーペで、伝説のZシリーズの精神的後継車です。力強いシルエット、低いサスペンション、そして特徴的なロングフロントが特徴です。ボンネットの下には3.5リッターV6自然吸気エンジンが搭載され、スポーティなキャラクターを強調するパワーとサウンドを生み出します。350Zは後輪駆動、正確なステアリング、そして安定したパフォーマンスを備え、サーキット走行、ドリフト、チューニングなど、様々な用途に最適です。



このS13はシンプルなセッティングですが、信頼性と自信に満ち溢れており、日常使いには少々やり過ぎなほどです。ボンネットの下には300馬力を発揮するRB25DETエンジンが搭載され、前後ドロップナックル、Fealコイルスプリング、そしてクイックなハンドリングを実現する4.3インチディファレンシャルなど、サスペンションは全面刷新されています。



スタイル

Looks nice!

外観は、クラシックなTH1ブルーのOrigin Labo x Koguchiボディキットを装着し、安全性を高めるロールケージ、ドライバーのコントロールを確保するRecaro Pole Position、そして昔ながらのPower-FCがエンジンを支えています。インテリアでは、使い込まれたNardiホイールが、この購入ではなく製作されたストリートマシンに完璧な個性を添えています。





これはRB25DETエンジン搭載のNissan S13です。3年近く一人で製作を続けてきました。常に進化を続けており、ボディキットは時期によって変更されることもありますが、現在の構成はChargespeed製フロントバンパー、G-Corp製サイドスカート、Racing Line製リアバンパー、Origin Labo製フロントフェンダー、Chargespeed製リアオーバーフェンダーです。

Clean!



和風

フロントにはCST Hyper Zeroホイールを装着し、リアはCerberus、TE37、7Twentyをタイヤの入手状況（あるいは入手状況の少なさ）に応じて履かせています。このプロジェクトはまだ完全には終わっていませんが、常に前進し続けています。





1991年には3シリーズクーペモデルが導入され、その2年後にはルーフレスバージョン、つまりコンバーチブルが登場しました。直接的な競合車は存在せず、セダンバージョンのスポーティな代替モデルとしての役割を担っていました。これらのモデルは、全シリーズ後継モデルであるE46モデルが発表された1999年まで販売されました。

The door lifts up!



スタイル



M54B30エンジンを搭載したBMW E36クーペは、90年代のクラシックなスタイルと現代のテクノロジー、そして型破りなスタイルを融合させたユニークなモデルです。純正エンジンはE46のダイナミックな3.0リッターR6エンジンに換装され、パフォーマンスの向上だけでなく、日常の運転やサーキット走行における柔軟性も向上しています。これにより、象徴的な雰囲気はそのままに、新たな個性を獲得しました。

ピンクのボディワークはステレオタイプを打ち破り、E36を他の車と見間違えることはありません。アグレッシブなボディラインはランボルギーニのドアによって強調され、ショーカーとしての存在感を増し、あらゆるラリーで強烈な印象を残します。群衆から際立つことを好み、大胆なスタイリングを恐れない人々のために、細部にまでこだわって作られたこの車は、単なるデザインではなく、個性とモータースポーツへの情熱の表現なのです。

BMW 3シリーズIVは1998年にデビューしました。

先代モデルの8年間の販売を経て、メーカーコードE46を受け継いで市場に登場しました。先代モデルの特徴的なプロポーションはそのままに、外観とダッシュボードのデザインを一新しました。

ナイトフューリー

Blacked out!

M54B30エンジンを搭載したBMW E46セダンは、ドリフトカーの中でも静謐な黒狼と言えるでしょう。ボンネットの下には、スムーズなパワーと優れたアクセルレスポンスで知られる3.0リッター直列6気筒エンジンが搭載。コントロールされたスキッド性能にも優れています。横滑りを想定ながらも、クリーンで美しいボディラインを維持しています。

スタティックサスペンションは、低くアグレッシブなスタンスを実現し、美しい外観だけでなく、ドライビングの精度にも貢献しています。リアにはクリアランプが配され、ブラックのボディワークに爽やかなアクセントと繊細なコントラストを添えています。このセダンは、ドリフトの個性とスタイル感覚を妥協なく両立できるという、まさに完璧な例と言えるでしょう。

M60B40エンジンを搭載した日産S13は、軽快でクラシックなボディに秘められた真のモンスターです。ボンネットの下にはBMW製4.0リッターV8エンジンが搭載。このエンジンは、この車のキャラクターを一変させ、強烈なパワー、サウンド、そしてドリフトにも最適なトルクを生み出します。このエンジン交換はパフォーマンスの向上だけでなく、オリジナリティも高めます。まさに妥協を許さないプロジェクトと言えるでしょう。

赤いボディは、この車のアグレッシブなスタイルを強調し、フラップに取り付けられた巨大なウイングは、装飾としてだけでなく、高速で横滑りする際に重要な空力要素としても機能します。V8エンジン搭載のS13は、日本の軽快さとドイツの力強さを融合させたマシンです。アドレナリンを求め、大胆な決断を恐れない人のために作られたマシンです。

Big wing!

和風



スーパーチャージャー付き1G-FEエンジンを搭載したトヨタ・チェイサーは、ドリフトへのアプローチとしては異例ながらも効果的な選択肢です。直列6気筒ターボエンジンは、スムーズなパワーアップと、横滑りも容易なトルクを発揮します。ベースエンジンはパワー重視ではありませんが、適切な改造やチューニングを施すことで、サーキットでそのポテンシャルを余すところなく発揮できます。

VIP 4-door!



リムジン



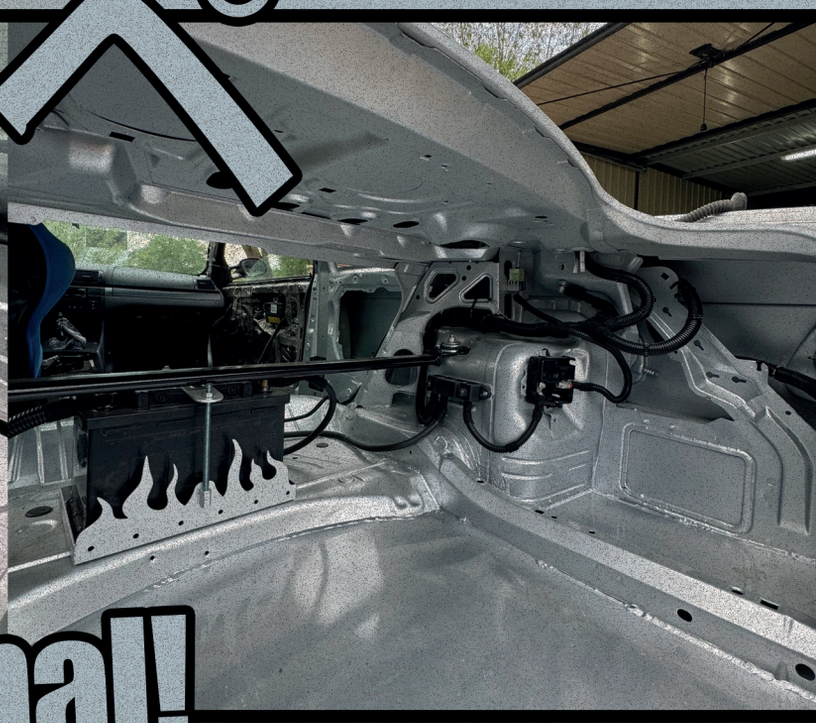
太陽の光やナイトライドのライトの下で輝くクローム仕上げが、この車の魅力を際立たせます。チェイサーは、日本のエレガンスとドリフトカーの荒々しいキャラクターを融合させ、スタイルと機能性が両立できることを証明しています。サスペンション、エキゾースト、ジオメトリーは、最大限のコントロール性と横滑りの楽しさを追求してチューニングされています。サーキットでも駐車場でも、ひときわ目立つ個性的なプロジェクトです。



こんにちは。私の最高に素晴らしい、それでいてちょっとダサいマルチカラーの車をご紹介します。基本的なパーツはバンパー、HMSportのサイドシル、リアのムスクフェロン、hujwieブランドのフロント、59northのクロームホイールです。車内には自社製のパーツ、ステアリングホイール、シフトノブ、ベローズが装着されており、もうすぐシートも取り付けられる予定です。車は完全に分解され、地金が露出するまで研磨され、溶接され、保存され、そして機械的に最後まで組み立てられました。ほとんど何も残さずに。私は、すべてが芸術（少なくとも平均的には）に基づいて行われるという考えで車を製作しています。

クーペ





Professional!



ストーブもこの冬に大規模な改修を受けました。そのため、（願わくば）シーズン中は花が咲きません。現在は、車の外観、塗装、内装など、あらゆる面の手入れを行っています。素晴らしい車になり、幅も広く、車高も低くなります。近いうちに、大量のブリンブロンを使ってグラファイトで塗装する予定です。私のブランドを代表する車の一つなので、無駄なことは許しません。最高の状態を保てるよう、徹底的に仕上げます。このクソ野郎の下で過ごした寒い夜々が無駄にならないように、今年のイベント、そして何よりもWUDAチーム全員が待ち望んでいたイベントで、他の美しい車とそのハンサムオーナーたちと共に走れることを願っています。キス、オリックスより

コンバーチブル

仕様：
-エンジン
M54B30
M50インテーク
N62スロットルボディ
エアスクープ付きカスタム内蔵インテーク
M52マニホールド
カスタムエキゾースト
オイルクーラー
261馬力 333Nm
-フロント
MTSネジ
CNC71キャンバープレート
スタッフストラット
Rzeźbmajrajdツイスト
OdessaCNCターンテーブル
OdessaCNCステアリングリミッター
Strongflexフロントスイングアーム（ポリウレタン製）
S500製大型ブレーキ（4ピストン、337mmディスク）



No roof!



美容師の車

-センター
Mirco Classicシート
Swagierシートプラットフォーム
CNC71サイドマウント
Hydroカスタム
Papayaノブ
-外装
ハードトップ
JDMボディキット近日発売
-リム
フロント
Work Wheels D9R
18x8.5 ET32
リア
Work Wheels CrKai 18x9.5
ET30
Work Wheels XD9 18x9 ET38



90年代フォード・シエラ mk2 - ジャパニーズスタイルドリフト。

エンジン：1.8リッターターボに換装、BMW製ゲトラグ製ギアボックス、ケブラー製クラッチ、ライトスイング、溶接デフ、HKS製スパークプラグ、AEM製燃料ポンプ、スワールポット、日産180SX CA18DET用Koyorad製ラジエーター、Spal製ファン、Apexi製エアフィルター、Mishimoto製インタークーラー

ヒンジ：カスタムスレッド、NFcustoms製ジャイアントツイスト、ポリウレタン製ヒンジ、Cusco製ストラット。

Hydro Wilwood製、Nardi製320インチステアリングホイール、Bride Artis製ケブラー製ドライバーズバケット、Tom's製ハーネス、Bride Brix製1人乗りバケット、カスタムボディキット、フルアシッド製エキゾースト。

SSR Longchamp製フロントホイールにYokohama製タイヤを装着。
暑さ対策ホイール：SSRスターシャーク、インパルホシノ、SSRメッシュ、エンケイアパッチ、スーパースターSS01、JMWクロスライン、アドバンA3A、エンケイリバージ。もしかしたらコンテナから何か他のホイールも取り出すかもしれません。全体的に見て、この車はカスタムが多すぎて、もはやフォードとは呼べないほどです。

和風 Turbo Sierra!





ターボ



和風



NF Garage!



エンジン：
- M52b25
- M50b20 インテークマニホールド
- コールドエアインテーク
- ポリウレタン製エンジンマウント
- ポリウレタン製ギアボックスマウント
- Swager製安全燃料タンク
- Swagger製スワールポット
- ステンレス製カスタムエキゾースト

フロントサスペンション：
- カスタムDナックル
- カスタムコイルスプリング
- Odesa製CNCベアリングプレート
- Silver Project製3Dキャンバープレート
- Strongflex製90shaアセントリックロリポップ

リアサスペンション：
- フル90shaポリウレタン
- スモール3.38インチディファレンシャル
- Strongflex製90shaディファレンシャルマウント
- カスタムT4ショックアブソーバー
- Helmut's製コンクリートスプリング

インテリア：
- Odesa製CNCショートシフター
- Swager製ハイドロブレーキ
- Sparco製Grid-Qバケットシート
- Sabelt製3点式シートベルト
- Momo製ストリートレーサーGTバケットシート
- Momo製マスターシリンダーD&W製C36ステアリングホイール
- テクニカ・クラクフ・ブロードウェイミラー

ホイール/タイヤ：
- 15インチ SSR ロンシャン、Mk3、Mk2
- フロント：195/50/15 アドバン ネオバ AD08RS
- リア：195/45/15、195/50/15 インペリアル/アルピ

エクステリア：
- Mtech2 フロントバランス
- Hartge サイドスカート
- Hartge リアバランス
- Musk ドラッグウィング
- カスタムルーフウィング





リムジン



Still VIP?



-D2コイルオーバーサスペンション
-カスタムRCA
-アルミ製ウォータークーラー
-オイルクーラー
-BMW ZF 5速
-Superstar Wheels Elysee
-ABC Exclusiv Wheels 他
-FGAキャンバーキット
-eBayオーバーフェンダー
-カスタムBNボディキット
-バッシュバー
-NRGステアリングホイール
-Cagedude製カスタムケージ
-Hoodvent

レクサスIS IIは2005年のパリモーターショーで発表されました。この車はL-Finesse哲学に基づいて設計されており、レクサスLF-Sとレクサス LF-Cコンセプトモデルで始まったこの理念に基づいて設計されたGSモデルに次ぐ2台目の車です。故障が非常に少ないモデルとされていますが、部品とサービスは比較的高価です。

2008年のジュネーブモーターショーでは、レクサスIS 250Cと350Cのクーペカブリオバージョンが発表されました。2010年にはフェイスリフトバージョンが発表されました。この車は、サウンドシステムとナビゲーションシステム、新しいFスポーツトリムパッケージ、IS Fバージョンのセルフロック式ディファレンシャルなど、さまざまな点で改良されました。フェイスリフトモデルでは、サウンドシステムを選択できるようになりました。2つのオプションは、ダッシュボードに内蔵された6枚組CDプレーヤー、ステアリングホイールのコントロールボタン、8個または13個のスピーカーを備えた高級レクサスセットで、3つ目は、特定の種類のCDおよびDVDディ

luxury sedan!

すべてのセットはDABデジタルラジオの受信に対応しており、USBポートとオーディオコネクタも装備されているため、iPodプレーヤーなどの接続されたポータブルデバイスを自由に操作できます。また、ストリーミング機能により、Bluetooth接続された携帯電話からオーディオ録音を送信できます。工場装備のFスポーツパッケージ

スピードの悪魔

は、ディーゼルまたはガソリンエンジン搭載車でオートマチックトランスミッション搭載車に用意されていました。外観の特徴としては、IS Fモデルと同様のグリル、リアスポイラー、専用設計の18インチホイールなどが挙げられます。



Dmaxボディキット、ワイドボディのメタルアーチ、S15フロントフェンダー搭載の180SX、GREDDYターボキット。アドバン モデル6とモデル7のホイール、DEFIメーター、GREDDYブーストコントローラー。

和風



Purple swag!



これら全てを組み合わせ、SR20detレッドトップで350馬力を実現。アグレッシブなターボサージサウンドを奏でます！イベントで注目を集めること間違いなしです ;)

日本のショップ、Friends Racingが製作しました。

1jzvvti
Apexiインダクションキット
フロントマウント
Mocalオイルクーラーキット
HKSオイルフィルター
新品Greedy Profecブーストコントローラー
Garage-dキャッチタンクとスカットルベント
Garage-dは、走行距離1500マイル未満で新品のR154ギアボックスを取り付けました。費用は5,000ドル以上です。
クレスト・スポーツキャット
ブラストパイプ
BCコイルオーバー
フルポリブッシュ
溶接オートマチックデフ
クスコ製アンチロールバー
ヘイマン製800ナックル



リムジン



Crazy style!

25m延長LCA クスコ製調整式キャンバーアーム
カザマ製タイロッド内蔵ラックスペーサー フルインテリア
ダッシュドッジャーケージ（リアダイアゴナルバーとハーネスバー付き）、アングルドアバー ハイパーゼロCST 18x9.5J ET15
アドバンAD08フロントタイヤ オリジンラボ製ルーフスポイー
カスタムブートスポイラー カブキミラー JDMボディキット（オリジン不明）レカロSR6（オリジナルJZX100レカロマウント装着）バーテックス製リーパードホイールGKテック製V2リバースハイドロウィルウッドシリンダー（リザーバーき）ジェミニモータースポーツ製ツインリアキャリパーセットアップWRXハイドロ用リアキャリパーホイール、TE37、グラムライトシリアル9 ビレットロアコントロールアーム
シリアル9 ビレットトラクションアーム



13Bエンジンを搭載したマツダRX-7 FCは、日本流ドリフトを体現した、まさにクラシックカーの真髄と言えるでしょう。工場出荷時のガラスケースに収められ、ローポジションでメカニカルリペアされたこの車は、力強い風格を漂わせています。13Bエンジンは、高速レスポンスとリニアなパワーデリバリーを実現し、コントロールされたスリップに最適です。JDMスタイルのクロームホイールが、ミニマルでありながら表情豊かなスタイリングを際立たせています。



Rotary inside!



和風



1986年式のマツダRx7 fc。サスペンション、ホイール、外装ボディキットを改造。ロータリーエンジンも搭載。

2017年からテクノバイオレットカラーのオリジナル323tiを所有しています。数年前にエンジンをS52B32に換装し、Vortechスーパーチャージャーを搭載することで、450馬力/520Nmを実現しました。

- 188 LSDデフ
- カスタムロックキット
- BCコイルオーバーとH&Rスタビライザー
- Wiechersセーフティケージ（フルインテリア付き）
- Felony V1オーバーフェンダー
- リップ、スカート、スパッツ、スポイラー、ボンネットなどのボディキット
- 日本製アルミホイール（SSR、Rays）を数セット
- ドライバー用アクセサリー（Nardi、NPパーツのショートシフターとサイドブレーキ、ハーネス付きレーシングシート、メーター類）



Big power!



和風



スプレーN55で2.8アティチュード、走行距離251km
リアヒンジ前のMTSネジ、ムスク+T4
JAPAN WHEEL RACING AND HAXER
ボディはクリーンなM3セダンのグレバスタンスに対応（確認済み）
多数のムスクからのエクステンション
ハイドアダプター
キャベリー
フルポリストロングフレックス
シモタマウント
ソース
キューブスライド2個
ワイドスライドベルト
キエラQSP
ハイドロ
ショートシフター
ピンクラグ
呼気システム
シュミードマン+溶接機+チタンチップ、M3 E46



Chromed out!



ポーランドスタイル



他に何を書けば
いいのかわからない
コメント、いいね250件

色は黒から赤に変更

1UZエンジンを搭載した1990年式日産S13は、妥協を許さないドリフトマシンです。BNスポーツパッケージのボディはアグレッシブなサーキットルックを演出し、FATステアリングは最高のコーナリング精度を保証します。インテリアにはクスコ製折りたたみ式グリル、カップホルダーシート、4点式ハーネスが装備され、安全性と操縦性を確保します。V8エンジンの魂を宿した日本のクラシックカーは、サーキット走行を念頭に設計され、圧倒的なコーナリング性能を誇ります。



Son, we have a Ferrari at home!



速い色



1UZエンジンへの換装により、V8エンジンならではの咆哮に加え、安定したトルクの余裕が生まれ、長時間のスリップ走行でも常にエンジン回転数を落とすことなく、完璧な走りを実現します。チューニングされたサスペンションとワイド化されたステアリングにより、S13はアグレッシブな追い越しにも自信に満ちたレスポンスを発揮します。妥協を許さず、純粋な横滑り走行を念頭に設計されたこのモデルは、頑丈で、効率性が高く、そして実力を発揮します。



クラク
フ発セクシーツアー
M54B30 290馬力
340nm 吸気量 N54

広々



Family friendly!



M54B30エンジンを搭載したBMW E46ツーリングは、アグレッシブなドリフトカーとして、まさにアグレッシブな仕様です。N54インテークの採用により、290馬力、340Nmにまでパワーアップしたエンジンは、スリップ時のレスポンスと柔軟性に優れています。フルボディキットとラップを纏ったこの車は、サーキットを走るための個性を瞬時に表現します。一切の妥協を許さず、スタイルと機能性に徹底的にこだわった、まさにサーキットを彷彿とさせます。



BNスポーツボディキットで完全改造された日産S13。鍛造2jzエンジンをGTEに換装し、MaxxEcuに搭載。出力は526馬力。ただし、一部修正を加える予定です。ホイールは、ターゲットのCerberusのワイド化を待っているため、今のところロータリー式です。インテリアはオリジナルに加え、スパルコのバケットシートとベルト、ナルディのステアリングホイールなど。

2JZ power!





白いカラス



現在はロータ製ホイールを装着していますが、最終的にはワイド化されたケルベロスホイールを装着し、アグレッシブなセットアップを完成させる予定です。このS13は、技術的に洗練され、視覚的にも統一感があり、特定のサイドにも対応できる、綿密な作業の成果です。



フォード・シエラ・クーペをドリルド2.3に交換。新塗装、オーバーレイ付きワイドスチール、ソイル。ドリフト仕様の基本。フロントとリアのヒンジはフォード・スコーピオ。ネジ山、溶接、油圧。

シエラ

Classic beater!

新しいペイント、キャップ付きの幅広のペン先、そして低いスタンスが、アグレッシブでオールドスクールなスタイルを演出します。飾り気のないデザインは、シンプルでメカニカル、そして効果的。個性的な横向きライディングのために作られています。



これは主催者の一人によるプロジェクトであるため、一切の妥協は許されません。すべての改造には明確な理由があります。スポーツクロスは、ドリフトがクラシッククーペに限るものではないことを証明しています。必要なのは、独創的なアイデア、洗練されたセットアップ、そして個性的なスタイルだけです。

スタイル



Family friendly!

ホワイトにペイントされたレクサス IS スポーツクロスは、ドリフト走行に最適な、個性的でありながら効果的なベース車両です。ワゴン特有のボディワークは目を引くもので、サーキット走行を想定したデザインを体現しています。サスペンションと溶接部は、自信に満ちた予測可能なハンドリングを実現し、テクニカルな横滑り走行にも最適です。





この車は、先代モデルの8年間の市場投入を経て、メーカーコードE46を受け継いで市場に登場しました。先代モデルの特徴的なプロポーションはそのままに、外観とダッシュボードは完全に再設計されました。1998年に市場デビューを果たしました。スタイル面では大きな変更が加えられ、シルエットはより流線型になりました。2001年4月にはE46がフェイスリフトを受けました。E46クーペとカブリオは2002年にフェイスリフトを受けました。生産期間中、このモデルは雑誌「カー・アンド・ドライバー」でトップ10のベストカーに選ばれま

クーペ◎

腐らない

クーペとカブリオレは、初代モデルから1年後の1999年にデビューしました。直接的な競合車はなく、セダンのスポーティな代替モデルとして機能しました。2003年の近代化により、両バージョンとも、基本ボディバージョンと同様に、新しいライトが採用され、より幅が狭く、より丸みを帯びたデザインとなりました。



SWAG!

スタイル

GTX2876 gen 2
Link GT4+
Nismo Pro LSD
350Z ブレンボブレーキ
GKテック キャンバーアーム
GKテック ショートシフター
HKS ハイパワーサイレンサーエキゾースト
BMWサンマリノブルーに再塗装
その他多数!

入荷パーツ
エアロフロントバンパー
クローム57CRホイール
BBS ル・マン



きちんと



Clean!



元々はアメリカ製の240SXでしたが、シルビアのフロントバンパーに改造され、OriginLabo Stream Lineキット一式が装着されました。

SR20DETエンジンはGTX3071ターボチャージャーとRB25ギアボックスを搭載し、約400馬力を出力します。



低い



Night fury!



フロントにはEquip 05、リアにはKakimoto N-GTを含む様々なホイールを装着し、ドリフト用にサスペンションも加工されています。

この車は、塗装からエンジンとトランスミッションの組み直し、ドリフト用にサブフレームの改造まで、自宅のガレージで一人で全てを作り上げました。

1989年式マツダRX-7は、ドリフト走行を念頭に再設計された日本のクラシックカーです。サーキット走行を想定した低い車高と、アグレッシブなキャラクターを強調する大型スポイラーを備え、高速コーナーでもリアエンドの接地性を維持します。この世代のRX-7の軽量ボディとバランス、そして後輪駆動は、横滑り走行に最適なプラットフォームとなっています。



無駄な装飾を排し、純粋で生々しく、パフォーマンスと機能に焦点を絞ったこの車は、ワイドな走り、大音量、そしてスタイリッシュな走りを実現するために設計されました。

スタイル



Big wing!

これは魂のこもったプロジェクトです。フィーリング、スタイル、そしてコントロールを重視する情熱的な愛好家によって創り上げられました。RX-7は派手なクロームメッキや偽りの装いではなく、そのシンプルさと洗練さこそが真の強さです。正真正銘のドリフトを、伝統的な日本のスタイルで表現します。





ターボKに換装したE36クーペ、KBDバンパー、Mwayサイドスカート、HMスポーツリアバンパー、フロントはシルバー、リアはピンクにフェードアウト、カラーリング、オデッサハイドロ、CNC71アングルキット、326パワーステアリングホイール、バケットシート、ワークマイスター…その他、小物多数

車はまだ完成していませんが、もうすぐ完成します。完成まであと少しです。

和風



Turbo K swapped!

ターボKエンジン搭載のE36クーペは、日本の技術とドイツの伝統を独自に融合させ、ドリフトとスタイルを念頭に置いて設計されています。ボンネットの下には、ターボチャージャー付きKシリーズエンジンが搭載され、軽快なボトムエンドと高回転域を実現し、真にパワフルなセッティングの可能性を秘めています。エクステリアは、KBDフロントバンパー、MWayサイドスカート、HM-Sportsリアバンパーが、シルバーからピンクへとフェードアウトする独特のボディカラーと見事に調和し、印象的なカラーリングが際立ちます。



M54B30エンジン、ラム、245馬力にチューニング、ディーゼルプレッシャープレート、ケブラーディスク。

OdesaCNCステアリングキット、コイルスプリング、フルポリウレタンサスペンション、調整式コントロールアーム、強化ボディ、E60パワーステアリング。

FTWLシフター、Bimarcoシート、4点式シートベルト、ハブ付きステアリングホイール。

HM Sportsエアロボディキット、18インチMK Motorsportリム、リアエクステンション、ワイドフロントフェンダー、ブッシュバー、Rough Buildsドラッグウィング。

進行中：

アルミ製部品：ルーフウィング、ボンネットベント、ラッピング。

クレイジー



Crazy style!



機能性とアグレッシブなスタイルを融合させたデザイン。技術的にも視覚的にも、あらゆる要素がそれぞれの役割を果たしています。サーキット走行を念頭に開発されながらも、他車とは一線を画す個性を備えています。まだ決定していないディテールもいくつかありますが、最終形が堅牢で妥協のないものになることは既に明らかです。

まだ写真はお見せできませんが、今年は少し違ったルックスを目指しています。

「東北」スタイルのS13に、より伝統的な純正GPスポーツサイドスカートとHotRoadリアバランス、そして現在市場への再投入を進めている「カスタムII」フロントバンパーリップを装着します！また、現在のD-Maxスポイラーをタイプ Xに交換し、Break Itoの旧S13のようなクラシックなルックスをさらに強化します！

時間があれば、イベント前にフルペイントして全体のルックスを統一します。



スタイル



KA24DE Turbo!

エンジンはKA24DEエンジンを搭載しています。カスタムターボのパワーアップに対応するため、ARPヘッドスタッドやKINGSベアリングなどの簡単な改造を施しています。GTX3076rターボとNever Lift製トップマウントマニホールド、Turbosmart製45mm Gen-Vハイパーゲート、フル3インチエキゾースト、EMU Black ECU、Nismo製555ccインジェクターを装備！



サスペンションはごくベーシックで、ステアリングアングルをわずかに増やすジオマスター製エクステンデッドインナータイロッド、ブリッツ製コイルオーバー、そして全輪調整式サスペンションアームを採用しています。



和風



Clean ride!



2005/2006 D1SLスタイリング
Originエアロキット
Work Cr Kai 17/18インチ 純正クロームホイール
エンジン：CA18det、S15ターボ、その他改造済み
サスペンション：PBMフロントドロップナックル、アジャスタブルアーム、HSDコイルオーバー



ドリフト
チーム:フェイスレス
ペイントとカラーリング(クルーと同じスタイル)
ワークス TS1 ディープディッシュホイール
ボディキット(fawesome/hmsportsaero)
オーバーフェンダー(リアはムスク、フロントはムーウェイ)
Odesacnc アングルキット
カスタムサスペンション(リアは低さを強調するマクファーソン)
フルアジャスタブルリアアクスル
この車両のブッシュはすべてユニボールまたはポリ製
アクスルパーツはすべて新品、またはパウダーコーティング(紫)
バッシュバーアンダーグロークリアテール
ストロボライト(ヘッドライトと別体)
ショットガンリアサイレンサー
クロームウィンドウティント

スタイル



Pink panther!

塗装済みインテリア
バケットシート
スナップオフステアリングホイール
カスタムギアシフトリンケージ付きショートシフター(odesacnc)
インテリアデコレーション
ストラットブレース(フロントとリア)
330i ドライブシステム
フライオフ可能なセパレートブレーキシステム(irp components)

完成1jz gte vvti エンジン、psr5455G (g30-660) 500hp。





2018年
にテキサスからオランダへ輸入

1989年式 日産 240SX クーペ
オリジナルツートン
KA24DE

ターボ部品が間に合わなかったので、イベントにはN/Aで参加します。
来年はターボと塗装をします :)

PS13フロント、D-MAXスポイラー、ルーフウィング、Type-Xスタイルエアロ。エンジンベイとアンダーサイドのレストア完了

和風



Work in progress!

5本ボルト
交換、R33ブレーキ、BCコイルスプリング、LSD、ブッシュ、アーム類



豆知識：この車は、車台番号8399で1988年製造、1989年販売の240SX初期1万台のうちの1台です。テキサス製のオリジナルツートン。純正電動ウィンドウ、サンルーフ、ヘッドアップディスプレイ。

M54B30スワップ＋オーバーホール＋シュミデマンパーツ＋カスタムインテーク
オイル＆パワーステアリングクーラー追加
大型ウォータークーラー＋SPL
ステアリング：Rzeźbmajrajd＋ユニバレス
ISCドリフト4x McPersonサスペンション
ブレーキ：Brembo製4ピストン337mmフロント、E39デュアルキャリパー（リア）
E34デュアルサーボ
E34大型ドライブトレイン
カスタムエキゾースト＋MGモータースポーツ製リアエンド
強化コントロールアーム＆クロスメンバー＋ポリウレタン
改造フロントサスペンションクロスメンバー＋ショートE46M3ステアリングラック＋カスタム調整式ストラットクロスメンバー
ショックアブソーバーのストレート化のためフロントベルハウジングを改造
車高をさらに下げ、ショックアブソーバーの性能維持のためリアベルハウジングを高く設定
改造デュアルポンプ燃料システム＋トランク内にアルミタンク

Frankenstein!

フラットボート

内装：
油圧式：Odessa（取り外し可能、トンネル内に収納）
Recaro製Omega/BimarcoシートFutura
Wiechers Motorsport ロールケージ
Nardi ステアリングホイール
オリジナル/Sabelt 3インチシートベルト, 旧Alpinaラジオ

ボディ：
Mtech バンパー, Zender サイドスカート, Mtech エルロ, Autoplast ルーバー, Taifun フロントグリル

ホイール：
WRD Mesch 17インチ 8.5j/9.5j
Borbet A 17インチ 8.5j/10j
Remotec 16インチ 4x9j



この車は1982年から1994年にかけて、工場コードE30で製造されました。このモデルには様々なボディとエンジンのバージョンが用意され、最も低出力のと最も高出力のM3がありました。BMW E30には、4輪駆動バージョンも用意されていました。

この車は4つのボディバージョンが製造されました。M3 E30モデルは、わずか5年足らずのレース参戦で50以上のタイトルと1,500以上の個人優勝を獲得し、世界で最も成功したGTカーとなりました。

スタイル



The Devil himself!



日産シルビアは、日産Sプラットフォームをベースに、日産が長年にわたり生産してきたスポーツクーペです。この車は他の多くの日産車（欧州市場向けの200SX、北米向けの240SX、そして日本市場で販売されている180SXなど）とプラットフォームを共有していますが、「シルビア」という名称はこれらの車種と互換的に使用されることはありません。

ターボチャージャー搭載の日産ローレルC32は、ドリフトに最適な一台です。80年代のクラシックなシルエットに、力強いパワーと後輪駆動を融合させています。オールドスクールな雰囲気を保ちながらも、この車はドリフトを思い切り楽しむポテンシャルを秘めています。ターボチャージャーのおかげで、エンジンは力強いトルクを発生し、ロングドリフトに最適です。また、綿密に調整されたサスペンションと油圧式ドライブトレインが、操縦性を向上させています。魂のこもった日本のセダン、それは大げさに叫ぶ必要もなく、人を感動させる力を持つ車です。

Luxury sedan!

和風



- BC Racing製コイルオーバーサスペンション（硬さ調整可能）
- Strongflexポリウレタン製リアサスペンションとフロントサスペンション（一部）
- オリジナルTTEフロントリップ
- Vertexリアリップ
- DMキット製サイドスカート
- Lチューンドグリル
- LS400 BBK
- リング付きアフターマーケットヘッドライト
- Megablast製リアウィンドウディフューザー
- ストレートスルーエキゾースト、Xパイプ、4.5インチテールパイプ
- ブラックのNardi Torino Classicsステアリングホイール、HKBヘッドランプ、Works Bell製折りたたみ式リアディフューザー

VIP



和風



- トヨタ・アリスト用ブラックウッドトリム
- 東名ジュラコン製ギアノブ
- F-Garage製フロアマット
- ファブリック製ダッシュボードマット
- ウィンドディフレクター
- フォグランプにストロボライト
- 純正ラジオにBluetoothを追加
- 18インチ 4x10.5Jホイール Enkei RPF1 SBC



トヨタ・チェイサーX90は、個性豊かなクラシックセダンでありながら、日本のストリートスタイルを洗練させたモデルです。タナベ製コイルスプリングとSSR Viscon-ti LXSホイールを組み合わせ、低くアグレッシブなスタンスを実現。アフターマーケットのボディキットがボディラインを強調し、Apexi製マフラーは、車体が視界に入る前から視線を釘付けにする独特のサウンドを奏でます。

Cool and gangsta!



スタイル



インテリアは快適性とスタイルを兼ね備え、ナルディ製トリノウッドステアリングホイール、格納式スクリーンとDVDプレーヤーを備えたJVC製ラジオは、2000年代のスピリットを体現しています。この車は、単に運転するだけでなく、あらゆるドライブを楽しむための車です。魂とスタイルを宿した、正真正銘の日本のクラシックセダンです。



1年半所有している私のレクサスIS200は、完全なストックカーとして購入したもので、今では少し見栄えが良くなっています。カスタムコイルスプリングを装着し、フロントにはキャンバー角を大きくするためにJZXから短縮したアッパーアームを装着しています。フロントバンパーはVertex V2（C Westが取り付けと装着を待っています）、Vertexサイドスカート、TRDリアリップ、Lexformスポイラー、bybaアイブロウ、オリジナルアルテッツァジータテールライトカバー（希少品）、オリジナルアルテッツァグリル（前後バッジもオリジナルアルテッツァジータ）、改造フェンダーバランス、塗装済みヘッドライトハウジング、取り外したプラスチック製ウィンカー、スカイライン風フォグランプ、改造されたマフラー、サンシールド。バンパー、ボンネット、サイドスカート、スポイラー、キャリパーなど、車の大部分は昨年中に塗装されました。

Family friendly!



霊柩車



インテリア- レザーシート、リアシート、六角形素材でラッピングされたドアパネル、ブラックサテン仕上げのダッシュボード、クロームセンター付きロイヤルホワイトグリップステアリングホイール、HKBテールランプ、インストルメントパネルデカール、オレンジからホワイトへのバックライト、ガレージフロアマット、スポーツドアシルとペダルカバー、花柄のホワイトノブ、ショートシフター、ブラックヘッドライナー、その他すべてのアクセサリー。リアヒンジはすべて再製作（サンドブラスト仕上げと塗装、ボルトは亜鉛メッキ、ロアコントロールアームとトーインは調整可能）、フロントにはメルセデス・ベンツ・ビッグブレーキ（ベンチレーテッドディスク）を装着、すべてのキャリパーはキャンディレッド。CSTハイパーゼロホイールは新品クローム仕上げ。



お気に入りの小さな塊、私のお気に入りをご紹介しましょう
改造箇所をいくつかご紹介します。
- Tein Flex Z 車高調
- Greedy フロントバンパーリップ
- Byba Kits サイドスカート＆リアバンパーリップ
- ASA 18インチ 9J ホイール
- Altezza グリル
- ダークテールライト
- ダークヘッドライト
- カスタムエキゾースト
センス良く仕上がっていて、
Stanceのようなイベントにもぴったりだと思います。この車は、小さなお子様だけでなく、周りの人にも笑顔をもたらすと思います。

贅沢



Clean!



初代レクサスIS200は、1990年代後半に登場したコンパクトプレミアムセダンで、日本の信頼性とヨーロッパのハンドリングを融合させています。2.0リッター直列6気筒エンジンは、小排気量ながらスムーズな作動と心地よいサウンドを提供します。後輪駆動、マニュアルトランスミッション、そして優れたバランスにより、IS200はドリフト走行のベースとして人気を博しています。また、特徴的な時計の文字盤を模した洗練されたインテリアも魅力です。高級感がありながら、運転する喜びも兼ね備えた一台です。



Golf Mk2 GTI 16Vは、魂と個性を宿したクラシックカーという、モータースポーツの夢を叶えた一台です。Weitecコイルオーバーサスペンションを搭載し、優れたハンドリングと快適なスタンスを実現。オリジナルのBBS RS 17インチホイールは、90年代のスタイルを完璧に際立たせ、エレガントさとスポーティさを演出しています。

Oldschool!



クラシック



インテリアもまた、当時の雰囲気を彷彿とさせます。Mk2 GTIのレカロシートは、コーナリングでの優れたグリップ力を発揮するだけでなく、本物の質感を醸し出しています。印象的なのは、元々G60専用だったブライトブルーのカラーリングです。初代オーナーは、この色に塗装するために追加料金を支払ったため、今日ではさらに特別な存在となっています。歴史、雰囲気、そしてスタイルを兼ね備えた、真似のできないGolfです。

RB20DETエンジンを搭載した日産S13は、アグレッシブな日本らしさが光る、正統派ドリフトマシンです。低く構えたブラックのボディワークは、サーキットを彷彿とさせる荒々しいキャラクターを放ち、ショーカーではなく、本格的な横滑りドライビングのためのマシンであることを瞬時に体現しています。

RB20DETエンジンは高回転サウンドとスムーズなパワーデリバリーを実現し、コントロールされたドリフト走行に最適です。機能性を重視して設計され、ハードヒンジ、溶接部、油圧式ステアリング、そしてステアリングが完璧なコントロール性を実現します。このデザインはシンプルさとポテンシャルを両立させ、無駄な装飾を排した純粋なドリフト体験を提供します。

Crazy!

和風

M54B30エンジンを搭載したBMW E46は、クラシックカーをスタイリッシュにドリフト仕様に改造したモデルです。ボンネットの下には、わずかに回転数を高めたR6エンジンが搭載され、スムーズなパワーデリバリーと優れたスロットルレスポンスを実現。ワイドな横滑り走行に最適です。低い車高に、E46のエレガントなラインを損なうことなくアグレッシブさをプラスするボディキットが装着されています。



セクシー



Wherespaf!

日本製クロームホイールがパッケージを完成させ、ドイツ車特有の雰囲気を打ち破り、独特のJDM（ジャパニーズ・デジタル・マシン）の雰囲気を醸し出しています。このデザインは、バイエルンエンジニアリングの精密さと日本のスタイルへのアプローチを融合させ、印象的で機能的、そしてサーキット走行にも対応しています。



初代レクサス
IS200ドリフトカーは、プレミアムクラスと日本のサーキットスタイルを融合させたモデルです。ホワイトのボディカラーは、低いサスペンションと伝統的な日本製ホイールとの完璧なコントラストを描き、アグレッシブでありながらエレガントなスタンスを際立たせています。低く構えた堂々とした車高は、後輪駆動と緻密にチューニングされたサスペンションと相まって、テクニカルな横滑り走行にも最適なプラットフォームを提供します。



White arrow!



和風



IS200は元々快適なセダンとして考えられていましたが、このモデルはサーキット走行にも対応しつつスタイリッシュさも兼ね備えた、その新たな一面を見せています。シンプルさと個性を融合させたデザインは、主張しすぎないながらも、見る者の視線を釘付けにします。このドリフトカーは、主張する必要はなく、ただ走り出すだけで



これは全く異例のドリフトカーです。高級セダンであるBMW 7シリーズ E65を、本格的な横滑りプロジェクトへと改造したのです。ボンネットの下には、333馬力の4.4リッターV8エンジンとゲトラグ製マニュアルトランスミッションが搭載されています。この車にしかないユニークな組み合わせです。

贅沢に



Looks comfy!

車体全体にカスタムサスペンションが装着されています。というか、全てがカスタムメイドです。ドライブトレインからインテリア、ジオメトリまで。これは「誰も実現するとは思っていなかった」カテゴリーに属するプロジェクトです。だからこそ、これほどまでに素晴らしいのです。





SR20DETは、1989年から2002年まで製造された日産のSRファミリーエンジンの一つである、排気量2.0L（1,998cc）の直列4気筒4ストロークガソリンエンジンです。SR20DEエンジンのターボチャージャー付きバージョンです。

SR20DEとSR20DETエンジンは、日本の排ガス規制に適合しなくなり、鋳鉄ブロックのため製造コストが高すぎたCA18DEとCA18DETエンジンの後継機でした。旧CA18DETと同様に、SR20DETはターボチャージャー付きインタークーラーエンジンの最高峰でした。

SR20DETエンジンは、日産の人気4気筒ターボエンジンで、パルサーGTI-R、日産ブルーバード、そして（特に）S13シャーシのシルビアと180SXなど、幅広い車種に搭載されていました。以前のCA18DETエンジンは、S12シャーシ以前のシルビアと180SX、そして初期のS13シャーシモデルにも搭載されていました。

カナリア

Carswag!

S13型シルビアは1988年半ばに発売されました。日本への導入後、同地域で絶大な人気を博し、1988年日本カー・オブ・ザ・イヤーを受賞しました。日産はガゼールの後継として180SXを発売しました。180SXは、日産ブルーバードストアの日本国内販売店ではフェアレディZXのジュニアモデルとして販売されました。シルビアは以前と同様に、スカイラインの隣にある日産プリンスストアという名称で、日本国内の販売店専用車として販売されていました。しかし、この世代以降、シルビアは輸出されなくなり、代わりにバッジを換装した180SXがほとんどの市場で販売されました。S13型シルビアの欧州版は200SX、北米版は240SXとして販売され、いずれも180SXのフロントエンドを採用していました。200SXのネームプレートはその地域で休止状態にあったが、最終的には2ドアクーペのB13サニー/セントラおよび



M60B44エンジンを搭載したBMW E28は、クラシックセダンを強烈なドリフトカーへと変貌させました。ボンネットの下には、自然吸気4.4リッターV8エンジンが力強いトルクと、由緒あるサウンドを響かせ、往年の5代目BMWの力強いスタンスを完璧に引き立てます。低い車高、光沢のあるホイール、そしてそれにマッチしたボディキットが、アグレッシブでサーキット志向のキャラクターを強調しています。

Granny!



祖母

これはありきたりなE28ではありません。エッジの効いたデザインで、横滑りを巧みに演出し、程よいスタイルを実現しています。クラシックなスタイリング、パワー、そして日本のエッセンスが融合したこのドリフトカーは、サーキットでもストリートでも、まさに注目を集める存在です。





v黄色のBMW E36は、妥協を許さないドリフトカーとして、一目見るだけで目を奪われます。車重は1,150kgまで軽量化され、カットアウトされたインテリアと溶接されたロールケージにより、安全性と構造的な剛性を確保しています。ボンネットの下にはM54B30エンジンが搭載され、余裕のパワーとトルクを発揮し、横滑りにも最適です。

元は



Crazy style!



エクステリアでは、ラップとボンネット上の大型ウイングが際立ち、アグレッシブなルックスを完成させています。ステアリング、調整式コントロールアーム、コイルスプリング、そして必要なセッティングがすべて整い、自信に満ちた、予測可能なハンドリングを実現しています。このE36は単なるおもちゃではありません。魂と個性を宿した、真剣なドリフトツールなのです。



このバージョンのマツダRX-8は、ロータリーエンジンを搭載したクラシックモデルで、ノーマルエンジンながら、運転する楽しさがたっぷりです。ISCコイルスプリング、溶接デファレンシャル、太めのリアスタビライザーバー、そして溶接ステアリングナックルにより、スリップ時のハンドリングとコントロール性が向上し、スタイリッシュに横滑りを楽しむために必要な要素がすべて揃っています。

Rotary!



スタイル



ボディワークは実に効果的です。ヴォイトマー・スポーツボディ、カスタムスポイラー、そしてRE雨宮にインスパイアされたボンネットが、アグレッシブでサーキットを彷彿とさせるルックスを演出しています。魂と個性を宿したRX-8です。過剰な装飾は一切施されていませんが、必要な箇所は洗練され、乗る人を楽しませ、その存在感を際立たせています。

ターボ スタイル Turbo!







vターボチャージャー搭載のレクサスIS200は、エレガンスと圧倒的なパフォーマンスを完璧に融合させたモデルです。純正直列6気筒エンジンはスーパーチャージャーの搭載により新たな命を吹き込まれ、スロットルレスポンスが大幅に向上し、力強いパワーを発揮します。横滑り走行にも最適です。

この車は、ホンダのカラーパレットから借用した斬新なペイントも特徴です。街中でもサーキットでも注目を集める、新鮮で個性的なルックスです。力強さ、スタイル、そして日本の精密さが融合した、個性的なデザインです。



このマツダMX-5は、単なるクラシックロードスターではありません。スタイル、パフォーマンス、そしてドリフト走行を念頭に設計された、専用ターボプロジェクトです。セットアップの心臓部はTD04HL-15Gターボチャージャーで、Andy-Fatラムタイプマニホールドに搭載され、3インチダウンパイプと2.5インチフルエキゾーストを装備。Blitz Nur Specチップで仕上げられています。EBC MAC製DET 3+ ECUに接続され、RX-8用イエローインジェクター、アルミパイピングのIC、オイルクーラーがサポートすることで、高負荷時でもパワー、レスポンス、そして信頼性を実現しています。

シャーシはドリフト向けにチューンアップされており、ISC Driftコイルオーバー、溶接部、Strongflexポリウレタン、ロールバー、ラジエーターエアガイド、ステアリングアングルを増加したカスタムステアリングナックル、そしてDestroy or Dieコントロールアームがコーナーリングを制します。制動は大型ブレーキキットが担い、トラクションはリアブレーキをはじめとする様々なブレーキが担います。AVS Model 6、Advan RZ、Buddy-club P1など、気分に合わせてお選びいただけます。

ターボ



Turbo!



インテリアには、Fatclan RacingまたはCobraのバケットシート、ブースト計、空燃比計、油温計、Nardi Classicステアリングホイール、Tomeiシフトノブが、それぞれ適切な位置に配置されています。エクステリアには、Mazdaspeed A-Specのサイドスカート、MR2 rev5スポイラー、そしてタッパーウェアのようなフロントエンドが装備されています。スタイリッシュで速く、そして細部までこだわって作られた、サーキット走行と純粋なドライビングプレジャーの両方に応える、魂のこもったMX-5です。



1UZ V8エンジンを搭載した日産S13 200SXは、軽量ながらも力強く、魂のこもったマシンです。マスターECUで制御されるレクサスエンジンは、力強い低音、素晴らしいサウンド、そして高い信頼性を提供します。PMCアダプターによりBMW製ギアボックスと組み合わせることで、パワーと耐久性の融合を実現しました

ナイトフューリー



Great style!



この車はサーキット走行を念頭に設計され、フルロールケージ、バケットシート、サイドパネルとダッシュボードなど、機能性に一切の妥協を許しません。

Origin Labo製ボディキットでワイド化されたボディワークは、アグレッシブなキャラクターを醸し出し、総重量は最小限に抑えられています。これにより、優れたハンドリングと純粋なドライビングプレジャーが実現しています。S13は、大胆かつ明確な目的意識を持ったセッティングとなっています。



M52B28TUエンジンを搭載したBMW E36セダンは、洗練されたドリフトカーであり、テクノロジーと独特のスタイルを融合させています。車高は非常に低く、日本製のクロームホイールが、アグレッシブで個性的なスタンスを完璧に引き立てています。溶接、ステアリング、コイルスプリング、バケットシートなど、ドリフト仕様のすべてが、ドリフト中のコントロールとスタイルを念頭に置いて設計されています。

有名な



Wherespaf!



このデザインは、トレンドを牽引する、一貫性があり、意識的で、かつ認識しやすいデザインです。多くの人々からドリフトシーンのベンチマークとみなされ、ドイツの伝統と日本の美学の粋が融合したモデルです。



ナイトライドグループの日産スカイラインR32は、日本の伝説的マシンのクラシックなシルエットと妥協のないエンジニアリングを融合させた、プロフェッショナルな仕上がりのドリフトカーです。自然吸気1UZ V8エンジンへの換装により、瞬時のスロットルレスポンスとリニアなトルクを実現し、コントロールされた横滑り走行に最適です。サーキット走行を念頭にゼロから設計されたこのマシンは、洗練されたサスペンション、フルドリフトセッティング、そして独特のナイトライドスタイルにより、走りだけでなく、印象にも残るマシンとなっています。

Nightride!



和風





BMW E46 クーペ 330Ciは、サーキット走行を想定してゼロから製作されたプロジェクトです。溶接されたIreco製ロールケージ、Santi Workshop製リアエンドカットアウト、カスタムサイドカー、KISSバー、ラミネート加工のリアエンド、デュアルポンプタンク、ファイアウォール、そしてタンク後方に搭載されたバッテリーなど、機能性と安全性を重視した設計が施されています。

専門的に



Solid!

ポリウレタン製ヒンジ、ISCリアスレッド、フルアジャスタブル、強化シャーシ、そしてOdesa製CNCフロントストラットを装備。M54B30エンジン、M50インテーク、N62スロットルボディを搭載し、鍛造スーパーチャージャー（約500〜600馬力）搭載も予定されています。内装には、Swagier製ハイドロコントローラー、PMC製シフター、Bimarco製2基、HRYDER製ディスプレイ、そしてスイッチパネルが装着予定です。パッケージ全体はトワイライトパープルで仕上げられ、幅広の18インチCerberusタイヤが履かれています。





1JZエンジン搭載の初代レクサスISは、アグレッシブな横滑りを体現する妥協のないマシンです。ワイドに広げられ、深みのあるブラックに塗装されたBNスポーツボディキットを纏ったボディは、一目見ただけで強烈な印象を残します。18インチホイールを履き低い車高で、BCコイルスプリングサスペンションは、滑りやすい路面でも優れたハンドリングとコントロール性を実現します。

1JZ!



ナイトフューリー



インテリアは純粋なサーキットスタイルを体現。NASCARスタイルのロールケージが安全性と剛性を確保し、フロック加工を施したダッシュボードがレーシングテイストを演出します。ボンネットの下には、十分なパワーと独特のレーシーなサウンドを奏でる1JZエンジンが搭載。これはポテンシャルを秘めたプロジェクトであるだけでなく、ドリフトシーンにおいて強力な存在感を放つマシンでもあります。

BMW 3シリーズVは2004年後半にデビューしました。

6年間の生産を経て先代モデルの後継車として登場したこのモデルは、ブランドの最新スタイルとボディプロポーションを継承し、セダンにはE90、ステーションワゴンにはE91というメーカーコードが与えられました。



This guy is crazy!



狂った

クーペとクーペ・カブリオレはそれぞれ2006年と2007年にデビューしました。先代モデルと比較すると、これらのモデルは完全に独立した個性的なキャラクターを獲得しました。これは、異なるデザインのフロントグリルと全く異なる形状のテールライト、そしてE92とE93というメーカーコードによって表現されています。カブリオレバージョンでは初めて、クーペ・カブリオレに代わり、ハードフォールディングルーフが採用されました。先代とは異なり、このモデルはよりラグジュアリーなバージョンとして位置づけられました。





夜間走行中の日産S13は、プロ仕様のドリフト仕様。900馬力の鍛造2JZエンジンを搭載。ボンネット下はあらゆる箇所が補強され、グリップとスピンをスムーズに行えるようになっています。Wisefabヒンジは、このレベルのサーキットで求められる完璧なステアリングとコントロール性を提供します。

モンスター



2jz power!



ボディは、お手頃価格のOrigin Racinglineボディキットです。見た目はまだ未完成ですが、既に完成度は高いです。メカニカル面でも洗練されており、始動性も良く、どんなラウンドにも対応可能です。オンロードでのスタイリッシュさと、パフォーマンスは既に備わっています。まさにフューリーです。



RB25DETエンジンとGTX3076Rターボチャージャーエンジンを搭載した日産S13は、クラシックなシルエットと力強い推進力、そしてサーキット走行におけるポテンシャルを融合させたデザインです。BCレーシング製サスペンション、ドリフトワークス製ステアリング、そしてジオマスター・ワイズファブキットを備えたシャシーは、高速走行時やタイトコーナーでも最高のコントロール性を保証します。この車は、メカニカル面でも外観でも、その実力を発揮します。

きちんと Clean!

BNスポーツ、DMAX、GPスポーツのコンポーネントで構成されたボディワークは、この車のアグレッシブな個性を完璧に際立たせ、希少なアンドリュー・レーシング製ヴェイルサイドタイヤ（18×10.5インチと18×12インチ）が、力強いスタンスを際立たせています。このマシンは、横滑りするだけでなく、強烈な印象を残すマシンです。



BMW E36クーペは、ドリフトイベントと独自のスタイルを念頭に、塗装を塗り直し組み立てられています。ボンネットの下には230馬力のM54B30エンジンが搭載され、軽量ボディと堅牢なセットアップと相まって、優れた横滑り性能を発揮します。サスペンションはすべてポリウレタン製で、ロールバー、2つのバケットシート、安全燃料タンクが備わり、本格的なサーキット走行に必要な基礎が整えられています。

Sweet ride!



スタイル



フェロン・マスクは車幅を広げ、ホイールは現在インシグニアとOZサターンのミックスですが、イベント専用のホイールも計画しています。油圧システムは独立したシステムで、制御性と信頼性を重視して設計されています。このプロジェクトはまだ組み立て中ですが、非常に特別なものになることが期待されます。



V8エンジンを搭載したBMW E30は、決して軽快なクルマではありません。4.0リッターM60B40エンジンは、力強いサウンドとトルクを両立しています。ISCコイルスプリング、ステアリング、そして別体キャリパーに油圧式サイドブレーキを装備し、本格的な横滑りにも対応します。室内にはフルロールケージ、ダブルバケットシート、そしてセーフティタンクを装備し、まさにサーキット走行にふさわしい走りを実現します。

V8 inside!



クラシック



ボディワークはM-Technik製サイドスカート、Zender製オーバーレイ、そしてテールゲートエルロンで強化され、すべてクラシックなツイスト＆ゴースタイルで組み立てられています。現在、車両はリファイン中です。フロントエンドは仮組みですが、イベント前に塗装とボディキットを装着する予定です。まさにRadom直系の個性あふれるプロジェクトです。



このJZX100は、まさにドリフトの鬼です。ボンネットの下には、約600馬力を発揮する2JZ-GTEエンジンを搭載し、素早いシフトチェンジを可能にするBMW製8速オートマチックトランスミッションと組み合わされています。室内はフルロールケージ、バケットシート、油圧式トランスミッション、電動パワーステアリング、そしてクラシックなナルディ製ステアリングホイールで保護され、本格的な横滑りドライビングにも対応します。

厚いです



Doriminati!

サスペンションはHSDコイルスプリングとステアリングアダプター、ブレーキはフロントとリアのビッグブレーキキットで制御されます。エクステリアは、Origin製ボディキット、ルーフスポイラー、クリアテールライトが目を引くデザインです。フロント18×9.5インチ、リア18×10.5インチのホイールが、アグレッシブなスタンスを完璧に引き立てます。



1990年式のクラシックなE30ですが、ボンネットの下には最新鋭の231馬力M54B30エンジンを搭載。アグレッシブなシュミードマン製エキゾーストパイプが組み合わされています。ISCコイルスプリングと先進のPoweride CNC +5cmステアリングキットを装備し、コーナリング時のレスポンスも向上しています。

クラシック

Classic style!

低くワイドなエクステリアは、Fucki-nAwesome x StolarWorksのボディワークと16インチRemotec 8/9Jホイールが見事に調和しています。インテリアには、ストライプが入ったMirco GTツインバケットシートが、ドリフト仕様の雰囲気を醸し出します。エッジの効いたクラシックなスタイリングとモダンな魂が融合しています。



この1989年式フォルクスワーゲン・タロは、冗談半分のドリフトプロジェクトですが、その実力は真剣そのもの。フロントにはBMW E46のサスペンション、リアにはE39のリアアクスルを流用し、安定性と強固な基盤を確保しています。しかし、最大の驚きはボンネットの下に隠されています。アウディS6の4.2リッターV8エンジンにBMWの6速ギアボックスを組み合わせることで、このピックアップトラックは新たな息吹を吹き込まれ、横滑りにも十分耐えうるパワーを発揮します。

Crazy!



前代未聞の

タロのスタイリングは、何の変哲もないものです。低くワイドな車高に、18x9.5と18x11サイズのOZガリレオホイールが、型破りなルックスを完成させています。デザインは、荒唐無稽さと卓越した完成度の間で絶妙なバランスを保っています。その結果、サーキットでは多くのクラシックドリフトカーを凌駕するピックアップトラックが誕生しました。





VQ35DEエンジンを搭載した2004年式日産350Zは、2000年代初頭の日本車を代表する名車の一つです。自然吸気V6エンジンは、力強いパワーだけでなく、優れたスロットルレスポンスと、独特のサウンドも提供します。車高は低く、程よくワイド化されたスタンスに、ステアリングアダプターと溶接デフが組み合わさり、本格的なドリフト性能を発揮します。

和風



Swag!

エクステリアは飾り気のないシンプルなデザイン。調和のとれたコンポーネントの組み合わせが、美しい外観と優れた走りを両立させています。この車は、何百万もの改造を必要としません。必要なのは、しっかりとしたセッティング、情熱的なドライバー、そしてトランクに数セットのタイヤだけです。





このバージョンのE36ツーリングは、個性と魂を宿したドリフトカーです。日本製18インチタイヤを履き、そのホイールコレクションはまるでタゾのように増え続けています。車体全体にGituwa製ボディキットが装着され、シーズンに向けてさらなる変更が予定されています。新しいボディキットも既に準備万端です。インテリアは絶好調で、カスタムメイドの炎のデザインはオーナーの個性を際立たせています。ヘッドライトは「ピッチャーオフ」仕様に変更され、すべてがチームカラーで塗装されているため、アグレッシブでスタイリッシュな印象を与えます。

霊柩車

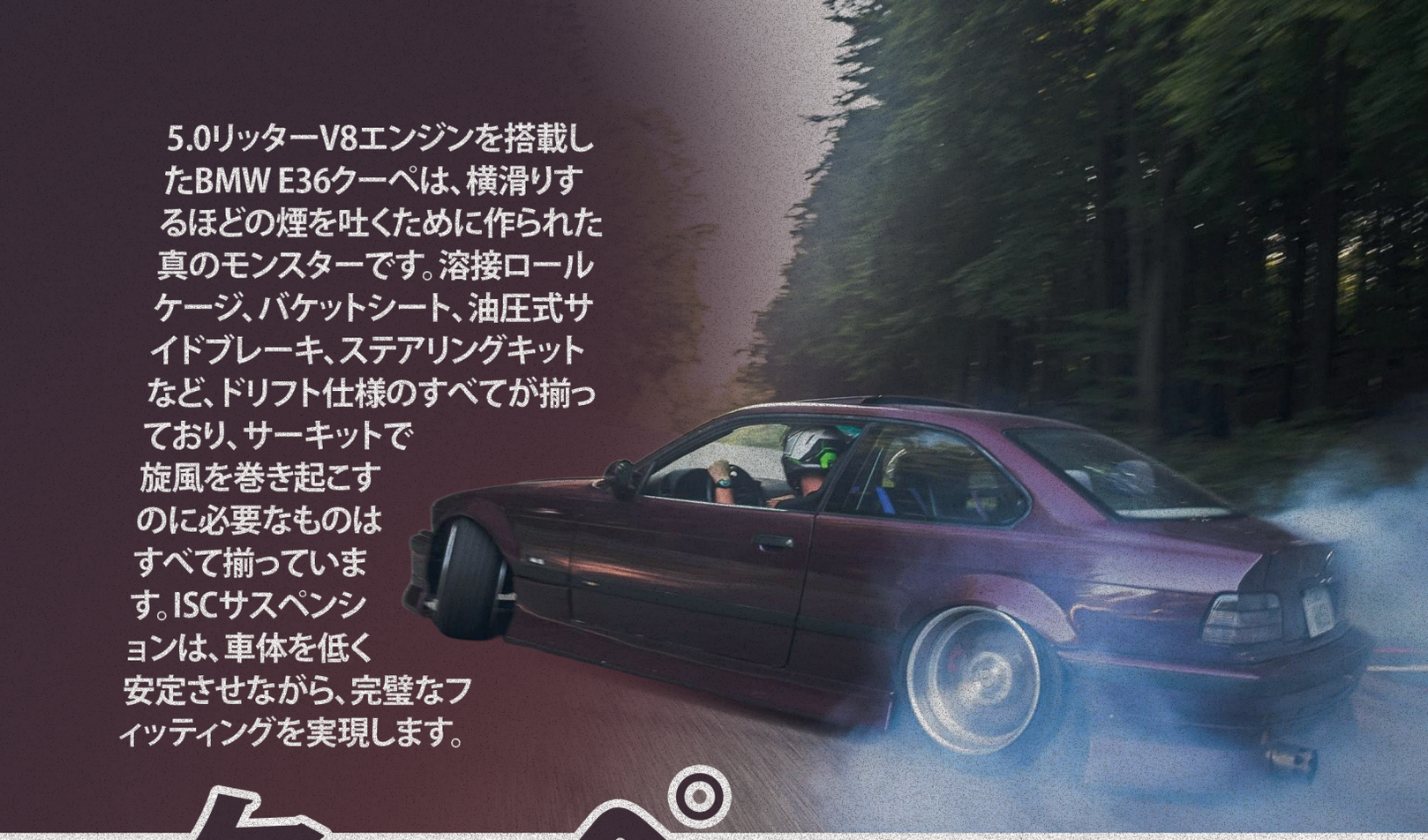


Gituwa!



ボンネットの下には、パワフルなセットアップが詰まっています。M50/M52ハイブリッドエンジンにGTX30ターボ、非VANOSクランクとピストン、デュアルインテークカムシャフト、アテナガスケット、ARP、そして視覚的なインパクトを高めるALSが組み込まれています。焼結ツインプレートクラッチ、M54B30ギアボックス、E60シャフト、E65デファレンシャル、E39ドライブシャフトなど、細部に至るまで精巧に仕上げられています。トラクションはBCRacingコイルスプリング、ステアリングはRzezbMajRajd製、フロントブレーキはS500用4ピストンブレンボ製です。EmuBlackステアリング、ADU、CANキーパッドはすべてAlek Projektによるチューニングが施されています。その結果、501馬力、621Nmのパワーが生み出され、煙を上げてショーに臨む準備は万端です。

5.0リッターV8エンジンを搭載したBMW E36クーペは、横滑りするほどの煙を吐くために作られた真のモンスターです。溶接ロールケージ、バケットシート、油圧式サイドブレーキ、ステアリングキットなど、ドリフト仕様のすべてが揃っており、サーキットで旋風を巻き起こすのに必要なものはすべて揃っています。ISCサスペンションは、車体を低く安定させながら、完璧なフィッティングを実現します。



クーペ



Clean!



スタンススタイルの雰囲気が漂い、見る者の顔にほっと微笑みがこぼれます。スタイルとアグレッシブさは両立できるからです。そして、Radomチームがサーキットに繰り出す時、煙、轟音、そして妥協のない激しい横滑りが待ち受けていることは明らかです。



この車は壊れない



この車は8年間の生産を経て第2世代に取って代わり、メーカーコードE36を取得しました。ラインナップは急速に拡大し、リムジン（セダン）とワゴンに加え、クーペ、カブリオレ、そして独立したハッチバックモデル（コンパクト）がラインナップされました。

Ah shit, here we go again!



BMW E36セダンは、90年代のドイツ自動車を代表するクラシックカーです。4ドアボディはスポーティさと実用性を兼ね備え、快適な室内空間と十分なラゲッジスペースを提供します。特徴的な角張ったシルエットと、BMWの個性的な「ノーズ」が、時代を超越したルックスを演出しています。後輪駆動と精巧にチューニングされたサスペンションにより、正確な走りを実現します。セダンバージョンは、日常使いに快適でありながらダイナミックな車を求める人々に人気を博しました。



M3ボディワークを纏った BMW E46ツーリング330i は、実用性とアグレッシブさを独自に融合させたモデルです。純正18インチのWeds Kranze Chrishna ホイールは、エレガントな雰囲気と日本の風格を醸し出し、車両のスタンスを完璧に引き立てます。

霊柩車

M3 Touring!

ボディワークの下には、一切の妥協を許しません。ステアリング、ヒンジ、バケットシート、ハイドロリックシステムなど、ドリフト仕様のすべてが機能性を重視して設計されています。これは単なるスリーパーワゴンではなく、あらゆるイベントで活躍する強力な武器であり、パフォーマンスだけでなくスタイルにも驚かされます。



この日産PS13バージョンはまさに夢のプロジェクトです。ボンネットの下にはパワフルな2JZストローカーエンジンが搭載され、強烈なサウンドだけでなく、力強いリアエンドも実現しています。BCレーシング製サスペンションがハンドリングを支え、ボディ全体はパープルのグリッターで塗装され、ボディとシャーシの両方が絶妙な輝きを放ちます。

2JZ power!



スタイル



フルロールケージに加え、取り外し可能なルーフという珍しいディテールが、このマシンをさらに際立たせています。現在は7Twenty-tyホイールを履いていますが、間もなく象徴的なWork Meister SP1ホイールが装着され、ルックスが完成します。このスタイルでドリフトを楽しむことは、ただ走るだけでなく、自己主張をすることです。



このクラシックな92年式BMW E36クーペは、スタイリッシュなデザインと横滑り防止の堅牢なセッティングを兼ね備えています。ボンネットには、まるでカータトゥーのようなトライバルラップが施され、一際目を引きます。ボンネットの下には、大型ラジエーターで冷却される堅牢なM54B30エンジン、別体キャリパーの油圧式サイドブレーキ、ブレードブレーキライン、トランクに移設されたセーフティバッテリーなど、細部までこだわった設計が随所に息づいています。

Looks clean!

部族の

エクステリアにはMway製のフルエアロパーツ、CNC71とOdesa製のコンポーネントを絶妙なバランスで組み合わせたステアリングホイールが装備されています。ヒンジはコンクリートのように硬く、確かなハンドリング性能を保証します。インテリアは、ダッシュボード、カーペット、そしてすべてのメーター類がすっきりと整えられており、まるで純正品のような、いや、それ以上の仕上がりです。



フル純正エアロパッケージを装備した日産シルビアS15スペックRは、まさにJDMのクラシックと言えるでしょう。ボンネットの下には、300馬力のSR20DETエンジンを搭載。ニスモ製1.5ウェイLSDとドリフトワークス製ジオマスターステアリングナックルが、優れたハンドリングとコーナリングコントロールを実現します。ホイールはアイコニックなブリッツ03ホイールを履き、そのスタイルをさらに引き立てています。

Clean ride!



和風



ニスモ製6速ギアボックスとクーリングキットも近日中に追加予定で、気温を気にすることなく、より長時間のサーキット走行が可能になります。このSシャーシは、今後の開発に向けた確固たる基盤であり、あらゆるラウンドで自信を持って戦うことができます。



ドリフトシーズンを好調に終え、RB25-DET NEOエンジンを搭載したスカイラインR34は、ノーマル状態で新たなレベルに到達しました。現在、大規模なアップグレードが進行中です。ボンネットの下にはギャレットGTX3076R Gen IIエンジンが搭載され、大幅なパワーアップとコーナー脱出時のスモーク出力の向上が期待されます。

White arrow!



スタイル



ビジュアル面でもアクション満載です。URAS GTボディキットがアグレッシブな印象をプラスし、カスタム3ピースGT-Cホイールがパッケージを完成させます。オーストラリア直送のフルアングルキットも、スカイラインにサーキットでの優れたコーナリング性能をもたらします。今シーズンは、まさに華々しく幕を開けます。



トヨタ JZX100 マークIIは、本格的なドリフト走行を念頭に設計されたマシンです。ボンネットの下には、ターボチャージャー付き2JZ-GEエンジンが搭載され、550馬力のパワフルなパワーを発揮。スロットルを踏み込むたびにリアアクスルから煙が立ち上るほどです。

和風



Goes hard!



外観は、春をイメージした鮮やかなカラーリングと、個性的なシルエットを生み出すオリジンラボ製エクステンデッドボディキットが目を引きます。ホイールは、日本仕様で幅広のJR5ホイールを装着。駐車場だけでなく、他の車からもひときわ目を引く存在感を放ちます。



アメリカン・エビススタイルの日産S14。低く、ワイドで、アグレッシブ。ボンネットの下にはクラシックなSR20DETエンジンを搭載。軽量ボディと優れたヒンジの組み合わせで、横滑りのドライビングを存分に楽しめます。

弾丸



Raw style!

大きなリップスポイラーを備えた日本製純正ホイールが、この車の個性をさらに引き立てています。エスパンティーノスタイル、完璧なバイブ、そしてSQUADATOとTEAM DELAYのクルー。独特の魂と独自の言語を持つマシンです。





チーム・ドリミナティのToyota JZX100は、その存在感だけで畏敬の念を抱かせる、正真正銘のドリフトマシンです。ボンネットの下には、約700馬力のターボチャージャー付き2JZエンジンが搭載されています。この圧倒的なパワーは、ドライバーの熟練度と相まって、煙を上げてロングランを可能とします。このマシンは、パワートレインからサスペンション、そして外観の細部に至るまで、徹底的にリビルドされています。

和風



Doriminati!



ボディワークは、Origin Labo製のワイドでアグレッシブなボディキットで彩られ、Carbonnere製のカーボンウィングが全体を仕上げています。このウィングは、高級感を演出するだけでなく、リアのダウンフォースを大幅に向上させます。ホイールは、フロント18×8.5、リア18×10.5の日本製ホイールがホイールアーチを完璧に埋め尽くします。HSDコイルオーバーサスペンションは、低いスタンスとコーナリング時の安定性を確保しています。全体的な結果は、力強さと洗練されたスタイルを組み合わせた、よく考えられた力強いデザインであり、Doriminatiを完璧に表現しています。



ドリフト仕様のBMW E34は、クラシックなベースモデルに独自のドライブトレインを融合させたモデルです。ボンネットの下には、メルセデス・ベンツ製の5.0リッターM113エンジンが搭載され、この軽量ボディながら圧倒的なパフォーマンスを発揮します。低回転域でのトルクと美しいV8サウンドは、サーキット内外でスリリングな走りを保証します。

Clean!



クラシック

低くワイドな車体と、カスタムメイドのボディワークがアグレッシブで個性的なルックスを演出しています。伝統的な雰囲気と現代的なドリフトへのアプローチを融合させたデザインは、典型的な日本車やバイエルン車とは一線を画しています。





ラドム直送の、ドリフト仕様のBMW E36クーペ2.8。細部までこだわった仕上げが施されています。ボンネットの下には、239馬力、301Nmのノーマルチップエンジンを搭載。軽量ボディと最適なドライブトレインと相まって、真のドリフトの楽しさを提供します。ステアリングは、ロングウィッシュボーンと改良されたステアリングナックルを採用し、フルスロットル時に優れた操舵角とコントロール性を実現しています。

クーペ



Style!

サスペンションはISCコイルスプリング、調整式リアウィッシュボーン、そして追加油圧キャリパーを装備。ホイールはスタイルと機能性を両立。SSR Vienna Courage 18インチホイールとWork VS-KFホイールは、どんなシーンでも優れたパフォーマンスを発揮します。さらに、Felonyフロントフェンダーとリアフェンダー、HM Sportボディワーク、インテリアバケットシートとシートベルトなど、このクルマの外観と走りに必要なものがすべて揃っています。



こんにちは。私の赤
いワゴン、シルビアS13をご紹介します。象徴的な
CA18DETエンジンを搭載し、ターボで320馬力、
370Nmを発揮します。通称「ディスコポテト」。90年代
後半のスタイリングを純正+で再現したモデルです。

CA18DET 320馬力、370Nm、EMU Black搭載
ターボ、通称「ディスコポテト」、GT2860RS
アフターマーケットマニホールド
ランサーEVO6用インジェクター 900CC
3インチエキゾースト
FMIC

ボディ:
Dmaxスポイラー
Vertexサイドスカート
TypeX純正バンパー＆リアスパッツ

日本の機械

日産S13は、80年代後半から90年代初頭にかけて、特に日本の自動車界で高い評価を得ていたカルトモデルです。クーペ（シルビア）とリフトバック（180SX）の両バージョンは、軽量構造、後輪駆動、そして優れたボディプロポーションを特徴としていました。特徴的な低いフロントエンドと、一部のバージョンに採用されたリトラクタブルヘッドライトは、クラシックなJDMスタイルを醸し出しています。

S13は、その高い改造性と優れたハンドリング性能で知られ、ドリフトファンやチューニングファンの間では象徴的な存在となっています。時を経てもなお、スポーツカーやコレクター向けプロジェクトのベースとして高い評価を得ています。

Isn't red the fastest color?



BMW E28「Grandpa to Chase Grandma」は、クラシックカーのシルエットのみを継承したプロジェクトで、その他はすべて本物のドリフト技術を採用しています。フェンダーフレアとISCコイルオーバーを装備し、フロントエンドはE36、大型レバーはE46 330iから流用。リアエンドはE34から流用し、ブレーキはV8バージョンから採用。サスペンションとドライブトレインは、様々なBMWモデルの最高峰を融合させ、サーキットでの自信と精度を提供します。

クラシック





Classic style!

ボンネットの下には、2.8リッターシリンダーヘッド、カムシャフト、インジェクターを備えたS50B30ブロックとM50マニホールドを搭載。走りの楽しさとトルクを重視したセッティングとなっています。インテリアはサーキット標準装備で、ロールケージ、バケットシート、CNC71シフター、E36から流用したトンネル、トランスミッションの代わりにマングル、そして独立したハイドロリバーサーが装備されています。さらに、充実したボディ、力強いステアリングレスポンス、そして容赦ない車の姿勢。





2003年型BMW Z4は、魂とユーモアが宿るデザインです。ボンネットの下には標準の2.5リッターエンジンが搭載されていますが、それ以外は全く異なる魅力を放っています。ランボルギーニのドア、クラシックなBlitz 03ホイール、そして他の車と見間違えることのない個性など、個性的なスタイリングが際立っています。

Vibes!



屋根なし



ロードスターでありながら、その雰囲気はガレージサーキット走行を彷彿とさせます。美しいインテリアと、日本の誰もが誇りに思うようなセンスを兼ね備えたドライバーです。何も偽ることなく、ただ自分の役割を果たし、その姿が美しく見えるZ4です。

3.0リッタースーパーチャージャーエンジンを搭載したBMW E46クーペは、個性あふれる真のサーキットカーです。力強いトルクとサウンドを奏でるエンジンは、これが普通の330iではないことを瞬時に証明します。スーパーチャージャーが力を発揮し、横滑りや高速通勤にも余裕のパワーを提供します。



コンプレッサー



Supercharged!



ホイールは、伝統的な日本製ホイール、Weds LXZをワイドスペックで履き、フルボディキットとの組み合わせにより、ロー＆ワイドなルックスとレーシングバイブを実現しています。無駄な装飾を排した、堅牢な造りの車。純粋なスタイルと機能性を兼ね備えています。



GPスポーツD1GPパッケージをフル装備した日産シルビアS15は、一目見るだけで目を奪われるマシンであり、一切の妥協を許さない姿勢を明確に示しています。GPスポーツサイドスカート、エアロスポイラー、クリアテールライトを配したボディワークは、アグレッシブでサーキットを彷彿とさせるスタンスを演出。フロントには、87ワークス製ヘッドライトがフレッシュで個性的なタッチを添えています。

スタイル



Clean!

ボディキットと完璧に調和するカスタムメイドのガルフレイムホイールを装着。D2コイルオーバーサスペンションとフルアジャスタブルサスペンションにより、路面をしっかりと捉え、ストリートでの攻めの走りとコーナリングでのコントロール性の両方を実現します。排気システムの先端には、GPスポーツマフラーが装着されています。素晴らしいサウンドを奏でるだけでなく、車全体のスタイリングにも完璧にマッチしています。統一感のあるデザインと力強いビジュアルで、本格的なドライビングにも対応します。



クラシックなスタイリングと、350馬力と500Nmを発揮するM52B28ターボエンジンを搭載した、BMW E30クーペ。エンジンは自信に満ちた力強い走りを披露し、横滑りにも余裕で対応します。これらすべてが、考え抜かれたセットアップに組み込まれ、優れたパフォーマンスだけでなく、ステアリングを握った際の一体感と予測可能性も確保しています。



クラシック



Clean ride!



vClicktuningボディキットを装着し、トランクリッドにはM3スプリッター、そして定番のGTAメッシュ16インチ8Jホイールを装着。インテリアはフル装備。バケットシート、独立キャリパー付きハイドロスタティックサスペンション、ロールバーを装備。フロントエンドはアーティキュレートされ、ISCコイルオーバーサスペンション、そしてもちろん溶接部分も装備されています。このE30は、決して見せかけではなく、ただ仕事をこなすだけの力強さを備えています。



ここに展示されているBMW E46クーペは、文字通りゼロから製作されたプロジェクトです。英国から右ハンドルベースで到着した車両は、完全に分解され、細部に至るまで細心の注意を払ってゼロから組み立てられました。シャーシは徹底的に整備され、サスペンションはサンドブラスト処理、ボディワークは再仕上げ、ボギーとコントロールアームマウントは溶接され、一部のブッシュはポリカーボネート製、残りは新品の純正ゴムで取り付けられました。サスペンションはISCコイルスプリングをベースに、CNC71ステアリング、フロントブッシュは偏芯式です。330ciブレーキは再塗装・塗装され、別体キャリパーの油圧式サイドブレーキと新品ホースが追加されました。

たくさんの仕事



Built from scratch!

ドライブトレインは330iの定番セットアップで、改良型M54B30にJass Performanceアダプター付きのM50B25マニホールド、N62スロットルボディが採用されています。排気システムはフルフローエキゾーストで、M3スタイルの4本出しテールパイプを備えています。5速ギアボックス、ケブラー巻きクラッチ、3.0Dのプレッシャープレート、オデッサ製ショートシフターを装備。外装は、Musk Customsと自社製アクセサリー、サイドスカート、CSL mikini、MWay Sエルロンを装備したM3のフルボディ。すべてトワイライトパープルの鮮やかな塗装で仕上げられています。内装は、2つのバケットシート、4点式ハーネス、油圧式ハンドブレーキ、RRSステアリングホイールを備えたシェルで、Swagier製ストラットと頑丈なロールケージも完備。見た目も走りも、まさに走り出しの準備ができています。





この1991年式ホンダ・シビックは、魂のこもったプロジェクトです。見た目が良いだけでなく、オーナーがこれまで経験したあらゆる冒険にも勇敢に耐え抜いた、まさに魂のこもった一台です。この車は毎年改良を重ね、現在は新しいカラーリング、フレッシュなヘッドライト、そして個性を際立たせるホイールを装着しています。サイドスカートがルックを完成させていますが、フロントはまだ新しいものを待っています。イベントまでに間に合えばいいのですが！インテリアとスタイリングは、クラシックとJDMスタイルを融合させた雰囲気を維持しており、統一感と細部へのこだわりを重視しています。まだ全てが完成しているわけではありませんが。

和風 OG style!

予定されているのは、外観のマイナーチェンジ、エキゾーストパイプの延長、そしておそらくはそれにマッチしたスポイラーの装着です。このプロジェクトは、プレッシャーを感じることなく、情熱を込めて、しかし強い意志を持って取り組んでいます。もしアイデアやインスピレーションをお持ちの方がいらっしゃいましたら、オーナーはぜひフィードバックをお待ちしています。このプロジェクトは今も進行中で、シーズンごとに進化を続けています。イベントでお会いしましょう！



このレクサスIS200は、外観とメカニカルの細部に至るまで徹底的にこだわって作られた、本格的なスタンスカーです。エクステリアは、Vertex V2ボディキットをフル装備。カーナード、サイドスカート、エルロン（ルーフと巨大なCliqtuning製ドラッグウィングの両方）が追加されています。アルテッツァのフロントグリル、新レンズのクリアヘッドライト、アイブロウライト、エアロガナドールミラーもその役割をしっかりと果たし、18インチのシュティッヒ・プレシャス・クロームホイールと工場出荷時のスモークウィンドウが全体を完璧に仕上げています。リアエンドも見劣りしません。ドアハンドルカバー、クリアヘッドライト、アルテッツァのフェアリングが、2000年代のJDMの雰囲気を醸し出す個性的なデザインとなっています。

Clean!



和の雰囲気

インテリアは、オールドスクールとストリートスタイルがスタイリッシュに融合。チェッカーボード柄のフロアマット、パープルのフットウェルランプ、和風のウェルカムモジュール、そして厳選されたデカールが、完璧な雰囲気を醸し出しています。技術的には、この車の魅力は見た目だけではありません。ボンネットの下には、TPC製のカスタムコンプレッサーキットを装備したイートンM62エンジン、TFSIコイルオーバー、そしてBemaniスタイルのエアフィルターキャニスターが装着されています。ハンドリングは、16/14インチコイルオーバーサスペンションとCNC71ステアリングアダプター、そしてリアにはストラットブレースと太いスタビライザーバーが組み合わされています。この車は、機能性とデザイン性を兼ね備え、魂と個性を宿した、洗練されたスタンスを体現しています。





ピンクのロールバー、同系色のSparcoシートベルト、そしてピンクの糸でステッチされたステアリングホイールが、このデザインを完成させています。これらのディテールは、全体の美しさを一貫して維持するための意図的なディテールです。ホイールは、Alek Wiśniewski氏による3ピースBBS RC041（フロント9J、リア10.5J）で、力強い存在感を放ちます。リアには、Pro-Custom製のエキゾーストパイプに繋がるストレートスルーエキゾーストが装着されていますが、これはほんの一例です。ハート型のエキゾーストチップを備えた新製品も近日発売予定です。R32のエルロンとバンパーはアグレッシブな印象を与え、マクストン製フロントスプリッターとカスタムサイドシルがボディワークを完成させます。見た目の美しさだけでなく、視点と思考を込めたスタイルストーリーを語るデザインです。

ドイツの雰囲気

Good vibes!

この1999年式Audi TT MK1は、初代Audi TTのオールドスクールなキャラクターとショーカーシーンの現代的な美学を融合させた、妥協のないスタンスを体現したモデルです。Low Custom WorkshopのPatryk Horawa氏によるカスタムエアライドにDTS Lineコイルオーバーが装着され、日常のクルージングからトップレベルのラリーまで、あらゆるシーンに最適な車高調整が可能です。



このシビックの心臓部は、ポート加工、コンプレッション加工、CompCams製59300カムシャフト、そしてWebers製45気筒をベースにしたITBキャブレターを備えた純正NA D16Z9エンジンです。このセットアップにより、優れたスロットルレスポンスと独特のクリーンなサウンドが保証されています。トランスミッションはショートギアのハイブリッドトランスミッションに接続され、オイルクーラーとウォータークーラー、SPL、そして高剛性ポリウレタンマウントが強化されています。サスペンションはLRコイルスプリング、フルセットのストラット、そして調整式コントロールアームで構成されています。ブレーキは?プレリュードとCR-Vのスワップモデル。1インチポンプとヘリウムブレードで、自信を高めます。インテリアにはCRXシート、QRコード付きRRSステアリングホイール、そして追加メーター一式を装備。魂を込めたシビックというだけでなく、真の エッジも備えています。

和風



Racing vibes!

この1991年式ホンダ シビックは、クラシックなJDMスピリットと確かなサーキット走行性能を融合させた、妥協のないデザインです。ボディワークは興味深い組み合わせで、改造されたCRX IIバンパーとJsRacing製スプリッター、6代目シビックのサイドスカート、そしてカスタムメイドのアッパー＆ミッドウィング・エルロンが、ダイナミックでややアグレッシブなスタンスを生み出しています。全体として、視覚的にも空力的にも優れた仕上がりとなっています。





BMW E30は、1982年から1994年まで製造された3シリーズの第2世代であり、今日ではクラシックカーの象徴とされています。特徴的な角張ったボディラインとツインの丸型ヘッドライトが、時代を超越したルックスを演出しています。優れたハンドリング、後輪駆動、そして堅牢なメカニカル構造を特徴とするモデルです。

last incarnation?

幽霊が出た



この2000年式シビックは、低くアグレッシブで個性豊かな日本の関城ストリートスタイルへのオマージュです。ボディワークは大阪ストリートレースを彷彿とさせます。リップ付きのエアウォーカー製フロントバンパー、フェンダーカットアウト、サイドスカート、タイプRリアスポイラーを装備し、全体に関城スタイルのデカールが貼られ、タイヤにはホワイトレターが入っています。ホイールはクラシックなTenzo R DC-6。オールドスクールでありながら、まさに完璧です。

Kanjo!



ストリートスタイル

ボンネットの下には、B18C4エンジンとS9Bエンジンが搭載され、リミテッドスリップデファレンシャル、ショートFD4.4、Y21ギアが組み合わされています。街乗りからサーキット走行まで、頼りになるギア比です。MB6 282/262ブレーキ、ブレードライン、そして1インチポンプが、確実な減速を保証します。KONI 1130ヒンジ、2.5インチエキゾースト（3.5インチチップ付き）、Skunk2マニホールド、そしてカスタムインテーク。これらはすべてP28コンピューターで接続され、エアスプリングやシフトライトなどの追加機能も備えています。





スタンススタイルのこのトヨタGT86は、スタイルとディテールにこだわり抜いて製作されています。ISCコイルオーバーにより正確な車高調整が可能で、SSRプロフェッサーSP5ホイール（フロント9.5J、リア11J）は、低いサスペンションと洗練されたスタンスを印象づけます。ブレーキもアップグレードされ、スバルSTIから交換された前後ブレーキレバーが効果的な減速を実現します。

スタイル Clean!

エクステリアには、ヴァレンティ製テールライト、レッグスポーツダックテール、そしてスポーティな雰囲気を醸し出すサイドスカートやカナードといったTRDパッケージパーツが装備されています。ボンネットの下には、Xforce UELマニホールドとカスタムエキゾーストがサウンドを際立たせ、強化エンジンマウントやトランスミッションマウントといったテクニカルディテールがドライビングエクスペリエンスを向上させます。時間があれば、カスタムターボキットを追加することで、このスタイリッシュなGT86に本格的なパフォーマンスを与える予定です。



スタンス・トリムに3.0リッターエンジンを搭載したトヨタ・スープラMK4は、現代的なひねりを加えたクラシックカーです。低くアグレッシブな佇まいとスタイリッシュなスタイルは、洗練されたサスペンションと、ワイドなホイールアーチと力強いボディラインに完璧にフィットする伝統のワークVS-KFホイールによるものです。

Goes hard!



和風



ボディワークは無駄を削ぎ落としたピュアなデザインでありながら、JZA80プラットフォームの個性を強調するディテールが随所に散りばめられています。時代を超越した日本のデザインと、1ミリ単位の精度を追求した現代的な装備設計が融合しています。スープラは美しいだけでなく、その走りも格調高く、個性的なスタイルを体現しています。



スタンスバージョンの「アイコニック」なBMW E46は、クラシックなスタイルと洗練されたディテールが融合しています。ボンネットの下には、オイルを消費しないという実績のあるM54B30エンジンが搭載されています。このエンジンは、一部の人にとっては驚きかもしれませんが、オイルを消費しません。BCレーシング製サスペンションは、伝説のワークVS-KFホイールに完璧にフィットし、全体に独特のエッジを与えています。

きちんと



Looks clean!

インテリアにも抜かりはありません。カスタムアクセントが他のアクセサリーと美しく調和し、統一感のあるクリーンな外観を生み出しています。エクステリアにはカスタムLEDクリアライトが備わり、オリジナルのシルエットを損なうことなく、新鮮なタッチを添えています。シンプルでありながら、個性あふれるこの車は、まさにこうあるべきなのです。



このブランドのBMW M4 F82は、アグレッシブさ、スタイル、そして洗練さを細部に至るまで融合させたモデルです。SSR MS3ホイール（フロント20×10インチ、リア20×11.5インチ）を装着し、BC-Racing BR-RHコイルオーバーサスペンション（リアはマクファーソンストラット一体型）との組み合わせにより、快適なスタンスとハンドリングを実現しています。さらに、PSMサイドスカート、Vスタイルディフューザー、Mパフォーマンスフロントスプリッター、キャナード、CSLハッチといったカーボンファイバー製アクセサリーがパッケージを完成させ、統一感のあるアグレッシブなルックスを演出しています。



スマーフ



Looks clean!



リアでは、クリアテールライトとカーボン/クローム製エキゾーストパイプが目を引きます。フロントには「REVVED」バッジをあしらった専用グリルが装着されています。車体下部のネオンライトとグリル後方のストロボライトが、特に夜間の視認性を高めます。ボディワークは丁寧に磨き上げられ、セラミックコーティングが施されています。見た目の魅力を高めるだけでなく、塗装の保護にも役立ちます。街乗りでもイベントでも、この車は素晴らしいパフォーマンスを発揮します。



このBMW E90は、サスペンション、スタイリング、そして技術的な細部に重点を置いた、完全なるイメージチェンジを遂げました。ボディワークは再塗装され、同じく光沢のあるシルバー仕上げに生まれ変わったAVS Model 7ホイール（フロント9J、リア10J）と相まって、クラシックでクリーンな外観を演出しています。サスペンション全体はスタティックサスペンションをベースにしていますが、大幅なカスタマイズが施されています。短縮されたフロントショックアブソーバー、16kgのBCレーシングスプリング、約4度のレイク角を持つCNCキャンバープレート、ポリウレタンインサート、カスタムスタビライザーリンクが採用されています。リアには、MSRショックアブソーバー（短縮、高剛性インサート、追加調整機能付き）、20kgのBCスプリング、そして新しいポリウレタンインサートを備えたリフレッシュサイドカーが装備されています。

Swag!



スタイル

メカニカル面でも、この車は見落とされていません。ダウンパイプからエキゾーストチップまで、エキゾーストシステムは完全にカスタムメイドで、現在改造中です。日本製のネジ式シフトノブと特注のシフターが、このクルマの仕上げをさらに引き立てています。E90 M3のコントロールアームを交換することで、ハンドリング性能が向上しただけでなく、スポーティな雰囲気も加わりました。魂と職人技が込められた、考え抜かれたスタンスプロジェクトと言えるでしょう。





このBMW E36クーペは、本格的なドリフトカーであり、同時にマスク氏自身のショーケースでもあります。彼はこの車を、自身のスタイルを体現する動く広告塔へと変貌させました。ボンネットの下には、信頼性の高いM54B30エンジンが、横滑りにも余裕で対応するパワーを発揮します。車体全体が特徴的なラップで覆われているため、どんなイベントでもすぐにそれと分かります。

Musk customs!



和風



ボディはマスク氏によるフルボディキットで装飾され、精巧に作り上げられたキットは、アグレッシブな外観だけでなく、優れたパフォーマンスも実現しています。ホイールは、クラシックなマルチピースワークVS-KFホイールが装着され、全体のシルエットを美しく縁取り、日本の雰囲気を強調しています。これは単なるラリーで披露するためのプロジェクトではありません。この車は定期的に横滑りの練習を行っており、オーナーの創造性、職人技、そして情熱を体現しています。



1994年式トヨタ・ソアラをB58に換装したこの車は、日本の伝統デザインとドイツの最新技術が真に融合した車です。最新のBMWエンジンは、3.0リッター直列6気筒ターボチャージャー、優れたスロットルレスポンス、幅広い改造の可能性、そしてほぼ最初から力強いトルクといった、全く新しいレベルのパフォーマンスと信頼性をもたらします。このボディにB58エンジンを装着すれば、まるでチートコードのように、予想外の速さ、荒々しさ、そして必要な時には洗練された走りを堪能できます。

Crazy fuckers!



力強いデザイン



この車はドリフト走行に特化した設計で、適切なサスペンション、ステアリング、油圧式サイドブレーキ、バケットシート、ロールケージなど、妥協のないドリフトに必要なあらゆる要素が揃っています。ボディは伝統的なソアラのラインを踏襲しつつも、低いスタンス、ワイドなホイール、アグレッシブなサイドスカート、そして際立った空力ディテールなど、サーキット志向のキャラクターを強調する要素が加えられています。伝統と革新の融合により、サーキットだけでなく駐車場でも優れたパフォーマンスを発揮するこの車は、まさに理想の走りを実現しています。



M54B30ターボチャージャー付きエンジンを搭載したBMW E46クーペは、スタイルとサーキット走行性能を両立させたプロジェクトです。ニュートンによるチューニングが施されたこの車は、360馬力、520Nmを発揮。コントロール性と余裕のある横滑り走行に最適なパワーを発揮します。Hm Sportパッケージを纏い、「Fucking Awesome」カラーリングで仕上げられたこの車は、注目を集めるだけでなく、独特の個性を醸し出しています。

Clean!



ターボ

ホイールには、クラシックな日本製Weds Kranze Cerberus IIホイールが装着され、この車のスタイルに完璧にマッチしています。ドリフト仕様のセットアップに加え、コイルスプリングサスペンション、Rzeźbmajrajdaステアリング、ロールバー、油圧式サイドブレーキ、Grip Royalステアリングホイール、そして堅牢なボディが組み合わされています。このE46は、純粋なドライビングプレジャーと、横滑りを楽しむための堅牢なデザインを兼ね備えています。





この日産S13は、ボンネットの下に550馬力の2JZエンジンを搭載し、クラシックなJDMルックと本格的なトヨタのパワーを融合させています。ポーランドで製造され、ギリギリのタイム（正確には21時37分）で仕上げられたこの車は、本格的なレース仕様ではなく、ストリート仕様のセッティングとなっています。充実したインテリアは実用性と快適性を確保しながら、必要に応じて強力なパフォーマンスを発揮します。

2JZ power!



和風

外観は、チャージスピード製フロントバンパー、アグレッシブなサイドスカート、それにマッチしたリアバンパー、そしてワイドフェンダーが、力強く安定感のあるスタンスを完成させています。ワイズファブは不要。生のパワーとバランスの取れたストリートスタイル。鋭さと存在感を備えた、まさにスリーパーです。



狂ったcompact sized king of entries!



車両スペック：

エンジン：
BMW 318ti → 328ti スワップ
M52B28 約210馬力
M50B25 インテークマニホールド
323ti エキゾースト（4インチパイプエンド付き）
（以前装着していたHamann 323ti エキゾーストと簡単に交換可能）
Bartzmod ECU

ドライブトレイン：
210mmソリッドクラッチ＋M57D30 E60 プレッシャープレート＋POWERIDE 軽量シングルマスフライホイール
ZF ギアボックス、タイプ188 3.46 E34 デフ＋PMC アダプター；ハーフシャフト（SWAGIER アダプター付き）



サスペンション：
Lines Racing コイルスプリング（フロント 10kg＋FK 9.5kg）145mm リア セパレートスプリング
Sideways Garage 調整式リアサブフレーム

ステアリング：
OdesaCNC フルキット V2（ワイドアーム付き）

ホイール：

[F] 17インチ King K1000 8.5インチET13＋12mmスペーサー
[R] 17インチ King K1000 8.5インチET13＋20mmスペーサー
[R] 17インチ Brock B6 / OZ Saturn 10j＋15mmスペーサー

素敵なドリフト高いです



インテリア：
純正ドアトリムにフィットする、NASCAR風サイドを備えた6点溶接ロールケージ
Fatclan製運転席＋Mirco GT製助手席＋Sparco製ハーネス＋Momo製ステアリングホイール

エクステリア：
Mスポーツフロントバンパー＋M-wayリップ
M-way製新型オーバーフェンダー
M-way製サイドスカート
M-way製リアドラッグウィング
TOFU!製ルーフウィング
インテリアカラー：BMWシルバーグレー
エクステリアカラー：BMWジャパンロット
エアロパーツ：M-way
ステアリングキット：OdesaCNC V2

No. 2/2025

時間がありません SHOTSU!



森の中でのサバイバル

Tor Kielce
15-16.08.2025

Don't get lost in the forest!



サマーキャンプ

5 901234 123457