



ハーフスポイラー形状ながら、装着後の約変形を思い切り集める仕上がりなのが特長。エアダクトやフィンなどを積極的に取り入れたデザインにも関わらず、純正フォグランプも位置変更することなく、そのまま適用が可能。



**フ**コンタイプとなるプリウスは、使い勝手や積載量がセダンタイプより勝る反面、ノーマルのままだとフツのファミリーカー感が強いことは否めない。もちろん、そういったニーズに対しては過不足のない良い仕上がりだが、クルマへのイタズラが忘れられないちょっとヤンチャなお父さんにはチト物足りないハズ。そこで、そんなお父さんがプリウスを選択した際に、ぜひとも選んで頂きたいエアロを紹介しよう。カーサービスブランドがRUIMF（ルイフ）ブランドで展開するハーフスポイラーだ。

まずはフロントエアロからだ。純正バンパーよりも下方向に40mm ちよいと延長した形状のスポイラーで、それによりできた面積の中にエアダクトやフィン、リップ部の造作までがなされ、とにかくノーマルフェイスと比べて、流れる空気の流れ

に変身する。しかも、かなり溜った作り込みがなされており、例えは、これだけ風の密閉気が変わっている



最新  
カスタム  
見聞録。

カーサービス・フレンズ発、「RUIMF(ルイフ)」によるヤンチャ仕様プリウスα  
ハーフスポイラーとは思えない劇的スポーティ

■カーサービスフレンズ ☎079-433-8575 <http://www.friends-2007.com/>

Produced by

Car Service **FRIENDS**

friends

フロントスポイラーの持つ  
スポーティさと非常にマ  
ッチしているサイドステッ  
プ。シンプルでありなが  
らも独特のラインを持つ  
デザインが特徴的。

標準バンパーと比較し、下  
方向に約100mmも延長した  
形状のリアスポイラー。ディ  
フューザーデザインを取り入  
れたことで重厚感が増して  
いる。

ホイールはワーク製のグナージュ、HS203/ハーフ  
アッシュをインストール。人気の5本スポークデザインで  
さりげない仕上がりとした。

に思いつく。しかも、かなり思った  
作り込みがなされており、例えは  
これだけ頭の界隈がかわっている  
のにも関わらず、純正のフォグラン  
プはそのまま使用が可能という梅り  
ぶり、そういった細かい部分も注目  
して良いポイントといえよう。

サイドステップも、フロントエア  
ロからの流れとマッチした仕上がり  
で非常にスポーティ。やはり、フロ  
ントエアロと同様に、装着するだけ  
で下方向に40mmちよい延長される  
形状であるため、これだけでローダ  
ウン化したように目に映る点も見逃  
せない。

そしてリア、どういうわけか、標  
準のプリウスαはリアバンパーの下  
部と路面の距離が大きく取られた形  
状になっているが、その部分を全面  
的に覆い隠すように、約100mmほ  
ど下方向に延長したデザインのリア  
スポイラーとなっている。延長した  
面積内に、最近流行のディフュー  
ザーデザインを大きく入れることで  
重厚感を演出。さらには、モーター  
で走るハイブリッド車であることを  
意識して、敢えてマフラーを見せな  
いリアビューに仕上げているのだ。





サイドステップは、複雑なプレスラインをさりげなく織り交ぜた凝ったデザインが目を引く。前後のエアロとのバランスも非常にいい。



バンパーをそっくり交換するフルエアロタイプのフロントスポイラー。フォグランプだけでなくデザインも埋め込み、スポーティさを強調。



ホイールはワーク製のデュランダルDD10.2のブラックサイドマシニングをチョイス。エアロの持つスポーティな印象に負けない、エッジの効いたデザインが特徴だ。



外観だけでなくオーディオまで仕上げられたフレンズの渾身の1台!  
マットオレンジが放つ他とは違う存在感

Produced by カーマーサービズフレンズ ☎079-433-8575 <http://www.friends-2007.com/>

Car Service **FRIENDS**





運転席ドアと助手席ドアは、デッドニング処理が施され大幅に音質向上がなされている。また内装は、標準車の雰囲気にマッチしたオリジナルのものに変更。なお、ラゲッジスペースに設置するのは、ミッドレンジ×2発+ウーファー×2発のスピーカーとパワーアンプ。デモカーとして見せるための仕上がりだ。ローダウン化+エアロ+ボディカラーが相まって、ノーマル車にはない存在感を放つリアビュー。



プリウスユーザーはマフラー交換はあまり好まないと言われているが、見た目はハッチリ仕上げたいという方は多い。それを反映して生まれたのがこのイミテーションのマフラーカッター。



## 無用の艶を抑えた独特のマット

プリウス、ボディカラーの華やかさにも目を奪われがちだが、実はそれ以上に細部にまで手を加えた作り込みが特長だ。

まずは、なんとと言ってもオーディオだ。左右のドアとスピーカー周辺はデッドニング(目張り&耐震処理)を施し、ノーマルスピーカーでは決して堪能することのできない澄んだ音が楽しめる仕様となっている。またドアの大手術に伴い、ドア内側の内装はカーサービスフレックスのオリジナルへと変更。

さらに、ラゲッジスペースには見せるため、ディスプレイされたスピーカーボックスが鎮座する。ミッドレンジ×2発+ウーファー×2発のスピーカーに、パワーアンプ×3発がスラリと並び、ポリウムを強めにひねるだけで、曲切れの良いパンチの効いた重低音を響かせる。

余談だが、オーディオをこまめに仕上げるために、専属のスタッフが付きっきりで作業を行ない、1ヵ月を要して製作した力作だとか。

外観を彩るエアロに関しては、前後バンパーを丸ごと交換するフルエアロタイプに変更。プリウスの持つ

丸みを帯びたデザインを損なうことなく、それでいてスポーティなダクトやフィンが加わるデザインでまとまっている。

そんな中でも、特にリアのエアロは面白いアプローチが取られている。「マフラーを交換する気は全くないけど、交換した風。には仕上げたい」という、カスタムを好むプリウスオーナーの大多数の意見を上手く取り入れ、エアロの両サイドに左右4本出し風のイミテーションマフラーカッターを装着することで、リアビューに迫力を持たせることに成功している。

組み合わせるアルミホイールは、フーク製のデュラタルDD10.2。直線基調のシャープなデザインのホイールだが、カラーにブラックサイドマシニングをチョイスすることで、さらにエッジの効いた雰囲気を醸しだし、スポーティなエアロとのバランスを固める。また、ホイールのスポークからオリジナルのブレーキが顔を覗かせている感じも非常にグッドだ。

ローダウン化はエアサスではなく、車高調をチョイス。クルマの仕上がりがすると、足回りだけ若干地味な印象を受けなくもないが、走りを楽しみながら音楽も楽しめるデモカーであることを考えると、車高調の方が自然といえるのである。

外観  
マ  
Pro  
Ca



# RUIMF Brake Rotor & Brake Pad Kits

231,000円

## ストッピングパワーを強化する本気のブレーキパッド&ローター



内側と外側の境目がなく、ボルトでの固定も見られないのがモノブロックキャリパーの証。ブレーキング時に開く方向に力が逃げにくい特徴を持つ。

そこでオススメするのが、カーサービスフレンズ製の「RUIMF

ブレーキシステムを代表とするトヨタ系ハイブリッドカーは、ブレーキ系統にちょっとした変わった制御を行っている。ドライバのブレーキペダルを踏んだ強さをコンピュータが解析して、それに見合った量だけハイブリッドシステムの発電モーターを仕事させて(回生ブレーキ)、制動力をコントロールする。「ブレーキパッドが従来車より3倍以上もつ」という話は、クルマのメカニック経験のある人やトヨタ系ハイブリッドカーオーナーには有名な定説だが、要はそのくらいブレーキの摩擦ではなく、発電エネルギーで減速をさせているというワケだ。では、プリウスにはブレーキのチューニングは不要か? というところ、答えは否! 最終的に車輪をゼロ回転にする仕事はメカニカルなブレーキが必要のため、その強化はやはり効く。さらに、ノーマルよりも大口径化されたアルミホイールなどの装着があると、確実に重くなりブレーキが効きにくくなるので、ブレーキ強化は重要な項目だ。



錆びやクラックの発生リスクが少なく、それでいて放熱性に優れるスリットタイプを採用したローター。スリットの入り方が独特だ。

こんなに高性能なブレーキにして、価格が23万1000円というのは非常にリーズナブルなのである。

「(ルーフ)」と名付けられたブレーキキャリパー&ローターキット。それぞれパーツとも、某レーシングパーツメーカーに製作を依頼しているという。本気の製品で、そのままサーキットでの使用にも耐えられるスペックを有する。それぞれの詳細を見ていくと、まずキャリパーは、パッドと見て働き目のないモノブロック構造であることが伺える。そう、一般的に棒目がある2ピース構造の方が安価にはなるが、開く方向に対しての剛性感が劣ると言われている。この点をとっても、かなり着ったキャリパーが使用されていることというワケだ。またローターに関してはコダワリがあり、ドリルドローター(ディスク面に無数の穴の空いたタイプ)ではなく、スリットローター。これは、一発の制動力や放熱性などではドリルドが勝るが、錆びやクラックが発生しやすく長期間の使用では不利になることから、あえてスリットを採用しているとのこと。



対向4ポットピストンのキャリパー。大径ホイールに対してのブレーキ強化であることを踏まえると、これで十二分な能力といえる。



ストリートユースを前提としたセミメタルタイプのブレーキパッドを採用。主となる減速は回生ブレーキが行なうので、摩擦の心配はそこまでなくてもいい。



放熱性を高めるためのベンチレーテッドディスク。ノーマルの真っ直ぐな放射状ではなく、輸入車などに見られる回転方向の指示があるタイプを採用。



スリットの入り方やベンチレーテッド構造に合わせ、ディスクには回転方向の指示が明記される。一体成形のローターとして仕上げることで、低価格化も実現。