

NISSAN ジューク  
カスタムスタイル最前線

# JUKE

NOW

## 超個性的なジュークを WRCルックでカッコよく仕上げる！

奇抜なスタイルながらもヒット車となった日産ジュークに、  
いよいよエアロキット＆チューニングパーツが登場した。  
手がけたのは元祖・日本一速い男“星野一義”が率いるホシノインパル。  
WRCマシンをも彷彿とさせるド迫力のスタイルのみならず、  
走りも渾身のチューニングが施され、遊べるマシンに変貌している！

■文：橋本洋平 ■写真：安西英樹

レポーター：橋本洋平  
雑誌編集者を経てモータージャーナリストに転身。チューニングカーなどにも精通しており、すでにインパルのフーガ、マーチなどにも試乗済み。

IMPUL

## IMPUL JUKE

インパル ジューク

ベース車：ジューク16GT FOUR





IMPUL JUKE



インパル流のカスタムを凝縮

# 見た目だけじゃない! 速さと楽しさも両立

**星野一義のことだわりが、  
ジュークにギュッと凝縮**

そんな星野氏率いるインパルのチューニングパークには、どんな些細な部分にも星野氏の意見が盛り込まれている。それは走りの面だけでなく、デザインに対する部分まで全域にわたり、納得するまでは発売を認めないという徹底ぶり。時にはスタッフとケンカになることもあるほど熱き思いが込められているらしい。レースと同様、チュ

その昔レースに熱狂していた人々にとっては、縁石で派手にインリフトして走るオトコ・星野の走りが脳裏に焼き付いていながら走りが脳裏に焼き付いていなかったのではないだろうか?あの頃の星野氏はとにかくアツく走りに対するスピリットがこれほどまでに強いドライバーは他にいないと言つても過言ではないだろう。

インパルがベース車両に選んだ16GT FOURは、昨年11月に追加されたジュークのフラッグシップモデル。エンジンを1.5lNAから1.6l直噴ターボへと変更することで、最高出力190馬力を達成。

また、シャシにはトルクベクトル付き4×4-iという4駆システムが与えられた。これはリアに備えられた電子制御カッブリングが、旋回中に外輪へと積極的にトルク配分するものでステアリングだけではなくスロットルオンで旋回性を生み出すことに成功したものだ。

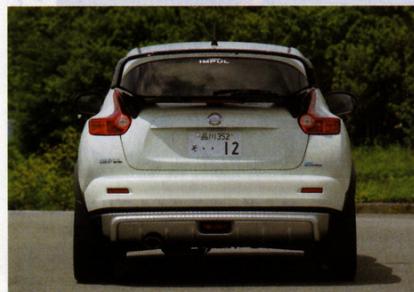
さらにその4駆システムを押しこむ関係で、リアサスペンションはトーションビームからマチリンクへと変更。これにより、乗り心地や走りの質感も高まっている。

ニンゲンにも真剣そのものなのだ。  
今回インパルが料理したのは「ジューク」だ。奇抜なフロントマスクにクーペとSUVを足して2で割ったようなこのクルマ。

当初はその独特さが故に苦戦を強いられる可能性も危惧されたが、昨年6月に販売を開始して以降、高評価を得ることに成功。現在はグローバル販売台数が10万台を超えるニッサンのスマッシュヒット作だ。日本でもすでに3万台以上を販売しているというから驚きだ。

インパルがベース車両に選んだ16GT FOURは、昨年11月に追加されたジュークのフラッグシップモデル。エンジンを1.5lNAから1.6l直噴ターボへと変更することで、最高出力190馬力を達成。また、シャシにはトルクベクトル付き4×4-iという4駆システムが与えられた。これはリアに備えられた電子制御カッブリングが、旋回中に外輪へと積極的にトルク配分するものでステアリングだけではなくスロットルオンで旋回性を生み出すことに成功したものだ。

さらにその4駆システムを押しこむ関係で、リアサスペンションはトーションビームからマチリンクへと変更。これにより、乗り心地や走りの質感も高まっている。



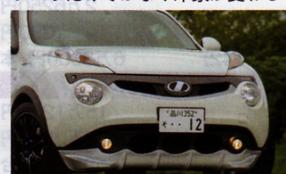
▲20mmほどのローダウンと19インチタイヤ&ホイールのドレスアップ効果はバッタリ！ デモカーのホワイトとブラックのバランスも絶妙で、ホットハッチっぽいカッコよさがある

## ノーマルと比べると 違いが歴然！



▲かなり奇抜なデザインで好き嫌いが分かれるJuke。それをインパルはエアロできっちりメイクして、派手さの中にも斬新かつスポーテなヨーロピアンコンパクトの雰囲気を醸し出している

▼フロントまわりはグリルとハーフスポークだけでかなり印象が変わる



▼WRCマシンさながらのリアウイングがド迫力。ウイング部は写真のカーボン製とFRP製も選べる



▲サイドウインドー上部にはエアロサイドバイザーを装着



▲ホイールはインパルの「AURA SR-08 (19×8.0+42)」、タイヤは「POTENZA S001 (245/40R19)」をチョイス

▲かなり奇抜なデザインで好き嫌いが分かれるJuke。それをインパルはエアロできっちりメイクして、派手さの中にも斬新かつスポーテなヨーロピアンコンパクトの雰囲気を醸し出している

さらににはフロントグリルをスッキリとした曲線を描く、デザインにした一方で、リアまわりにはWRカーもビックリのダブルウイングを備えていることも特徴的だ。インパルではかつて先代マーチでこのような大型ウイングを採用し、ヒットを飛ばしたことがあるが、それを彷彿とさせる存在感がそこにある。

形状はJukeが持つ複雑なラインとのマッチングを計算し、下段の曲線を成形。下段にはLEDタイプのハイマウントストップランプが備えられ、ルーフ

今回はそのノーマルモデルとインパル仕様を徹底比較。まずは2台を並べてみることに。すると、インパル仕様が圧倒的に重厚さや安定感が備わっていることが理解できる。フロントハーフスポイラー・サイドステップ、そしてリアのハーフスボイラーガ低くドンシリとした印象を与えてくれるのだ。

また、20mmほどのローダウンを可能にするサス&ショックと245/40R19サイズのタイヤ&ホイールが生み出す迫力もスゴイ！ノーマルは腰高であり、タイヤサイズも215/55R17だから、見比べると頼りなく思えるほどである。

さらにはフロントグリルをスッキリとした曲線を描く、デザインにした一方で、リアまわりにはWRカーもビックリのダブルウイングを備えていることも特徴的だ。インパルではかつて先代マーチでこのような大型ウイングを採用し、ヒットを飛ばしたことがあるが、それを彷彿とさせる存在感がそこにある。

形状はJukeが持つ複雑なラインとのマッチングを計算し、下段の曲線を成形。下段にはLEDタイプのハイマウントストップランプが備えられ、ルーフ

**見た目のインパクトは、ノーマルの比じゃない！**

# 峠最速ホットSUV間違いなし!



▲25馬力程度のパワーアップというが、ノーマルとのその差は歴然。また、乗り心地もノーマルよりよく感じるのは、セッティングがいい証拠だ

## ■IMPUL JUKE 装着パーツリスト

### エアロ IMPUL AERO DYNAMICS SYSTEM

フロントグリル（未塗装）	4万0950円
Fハーフスポイラー（未塗装）	5万0400円
サイドステップ（未塗装）	5万2500円
リアハーフスポイラー（未塗装）	5万0400円
カーボンアーチウイング（未塗装）	13万4400円
上記5点キット	31万5000円
エアロサイドバイザー	2万6250円
エンブレム IMPUL EMBLEM EC-02	7350円
ホイール IMPUL AURA SR-08 (19×8.0+42)	6万3000円/本

### スロットルバルブ&コンピュータ

IMPUL EXTRA POWER KIT※	15万1200円
マフラー IMPUL BLAST II MUFFLER	12万0750円
ショック IMPUL SUPER SHOCK TYPE1	7万9800円/台
スプリング IMPUL SPORT COIL SPRING	5万2395円/台
ブレーキパッド IMPUL DATA G (F)	1万5750円
ブレーキパッド IMPUL DATA G (R)	2万1000円

※スロットルバルブ&コンピュータ下取りありの価格

■問い合わせ: ホシノインパル ☎03-3439-1122

■ホームページ: <http://www.impul.co.jp>



ノーマル車とも乗り比べ。峠バトルしても全然行って行けません!



▲ダンピングが効いたスーパーショック（ダンパー）は減衰力固定式

▼スポーツスコイルプリングで車高は程良く約20mmダウンする



▲パワースロットルバルブとハイパワーコントロールユニットのセット



▼ノンアスペストタイプのスポーツブレーキパッドで強力な制動力発揮

走り始めると、2000～3000回転あたりの中間域が豊かになっている感覚が強く、ピックアップに鋭さが増した印象だ。また、アイドリング時は静かな印象だが、いざスロットルを開けると爽快な排気音が広がって行くところが心地よい。足まわりについても好印象だ。

**エンジンと足まわりのマッチングが絶妙！**

ここまで大きなワインディングだと後方視界が気になるかも知れないが、実際に運転席からそれを確認すると、装着していることを忘れるほど視界は確保されている。一方で、走りの部分にも手があり入れられていることも見逃せない。エンジン系ではスロットルバルブの大口径化とコンピュータを改め、エキゾーストも見直している。話によれば、CVTの耐久性も考えて、パワーアップは25馬力程度というが、果たしてどうだろう？

ここまで大きなワインディングだと後方視界が気になるかも知れないが、実際に運転席からそれを確認すると、装着していることを忘れるほど視界は確保されている。一方で、走りの部分にも手があり入れられていることも見逃せない。エンジン系ではスロットルバルブの大口径化とコンピュータを改め、エキゾーストも見直している。話によれば、CVTの耐久性も考えて、パワーアップは25馬力程度というが、果たしてどうだろう？

ここまで大きなワインディングだと後方視界が気になるかも知れないが、実際に運転席からそれを確認すると、装着していることを忘れるほど視界は確保されている。一方で、走りの部分にも手があり入れられていることも見逃せない。エンジン系ではスロットルバルブの大口径化とコンピュータを改め、エキゾーストも見直している。話によれば、CVTの耐久性も考えて、パワーアップは25馬力程度というが、果たしてどうだろう？

SUVだからと手を抜くことなく、ルックスから走りまでを徹底的に磨きこんだインパル・ジュープ。このクルマはジュープに新たな可能性があることを解り易く見事に示してくれたように思える。これぞ日産車の魅力をフルに引き出すホシノイ

出るかが気になるところだが、うねりや突起のいなし方が実に上手く、入力をスッと一発で収めてくれる印象がある。

走りと乗り心地を両立するた

めにセットアップしたこと、そ

してタイヤ銘柄をポテンザS0

01としたことが功を奏してい

るのだろう。対するノーマルで

はやや突っ張った印象があり、

一回の入力で何度も揺らぎを感

じるシーンがあるのだが、それ

が解消されているのだ。さすが

に荒れた路面でハネ下の動きが

大きくなると、ややタイヤ＆ホ

イールがバタつく印象があるが、

それはほんの一部のことだ。

それよりも目を見張るのはコ

ーナリング時ににおける見事な安

定感。SUVとは思えないほど

に路面に吸い付く感覚が得られ

ている。ノーマルでもこの手の

クルマにしては走れると思って

いたが、インパル仕様はその上

を行く。もうホットハッチだと

名乗つてもおかしくないほどの

性能が宿っているのだ。

SUVだからと手を抜くこと

なく、ルックスから走りまでを

徹底的に磨きこんだインパル・

ジュープ。このクルマはジュ

ープに新たな可能性があること

を解り易く見事に示してくれた

ように思える。これぞ日産車の

魅力をフルに引き出すホシノイ