ユーノス・ロードスター

チューニング&
ドレスアップ
徹底ガイド

HYPER REV

[ハイパーレブ]
車種別チューニング&ドレスアップガイドシリーズ

Vol. 1

EUNOS ROADSTER

定価2000円

平成5年10月30日発行

ロードスター用
パーツ

全2000アイテム一挙掲載!

NEW1800ロードスター 試乗&徹底解剖
エンジン・チューニング/パーツカタログ
ハンドリング系セットアップ/パーツカタログ
ドレスアップ・センスアップ/パーツカタログ
ステップ別チューニングテクニック
絶対に知っておきたいロードスター基本ノウハウ
集結! 有力ショップファクトリーカー軍団

●スポーツマフラー（ステンレス製）¥78,000
〈車検対応〉90φテールエンド

信頼のブランド五次元との共同開発により完成した高性能スポーツマフラーです。下から上まで豊かなパワーバンドを誇り、レスポンスよくスムーズに吹け上がります。90φテールエンドから奏でる力強いサウンドは、ロードスター専用設計による高性能である事の証しです。

●エキゾーストマニホールド（ステンレス製）
〈車検対応〉 近日発売 予価¥70,000

4in1からなるその形状は、排気抵抗を減少し、マフラーの、そしてエンジン本来の性能を引き出します。焼けたステンレスは美しく変貌し、ポテンシャルがギラリと光り輝きます。

●GULLスポーツシート
GS-1（レッド・ブラック・ブルー） ¥88,000
GS-2C（レッド×グレー） ¥98,000
ローポジション専用取付ベースフレーム ¥30,000

スポーツドライビングで要求される高いホールド性、ロングドライブにおける快適性。シートに求められるすべてを人間工学に基づき、腰と脊椎のベストポジションを見い出す事により解決。無段階リクライニング体型に応じた微調整が可能です。体を優しく、しかし確実にホールドする、その完成度の高さを体感して下さい。

●サベルト製オリジナルシートベルト
（ロードスター専用） ¥22,000

世界のサーキットが認めたサベルト。体をホールドするという事を知り尽くした自他共に認めるトップブランド。ロードスター専用とする事で、ベルトが余りすぎる事なくジャストフィッティングが可能です。

●ストラットタワーバー（ステンレス製）
〈固定式〉¥18,500 〈調整式〉¥28,500

ボディ剛性をアップし、ステアリングレスポンスを向上。サスペンション本来の性能を引き出し、より速いスポーツドライビングを実現します。調整式は、よりシビアなセッティングが可能です。オープンボディの剛性不足を補うため、スポーツ走行はもとより、通常走行においても有効なパーツです。

LOVE LARK ORIGINAL PARTS

WEAPON SERIES

ウエポンシリーズはスポーツをコンセプトに、ユーノスロードスター本来の走りのおもしろさをよりおもしろく、その美しさをより美しく演出します。熟練の技と情熱がつくりあげる新しいロードスターワールドから、特上のオープンエアライフをお届けします。

●2段ロッドアンテナ（80cm）
（イタリア製）角度調整機構付 ¥9,800

機能性とドレスアップを両立する高感度アンテナです。フレキシブルな設定を可能にする角度調整機構により、リアをスタイリッシュに演出。大きな意味を持つ小技アイテムです。

●スカッフプレート
（カーボンケブラー製） ¥28,000
（カーボン製） ¥24,000

カーボン、そして究極の素材といわれるケブラーを採用しました。高い成型技術が足元を、美しくスパルタンに演出します。

●パトリオット （スモーク）¥12,800
（クリア） ¥11,800

キズ、汚れからリアウインドを守り、ビニールウインドの波うちを伸ばします。後方視界をさまたげないライトスモーク採用。後方車のライトのまぶしさも気になりません。（HONDA BE AT用あり。）視認性を向上する必須アイテムです。

男を太くする。

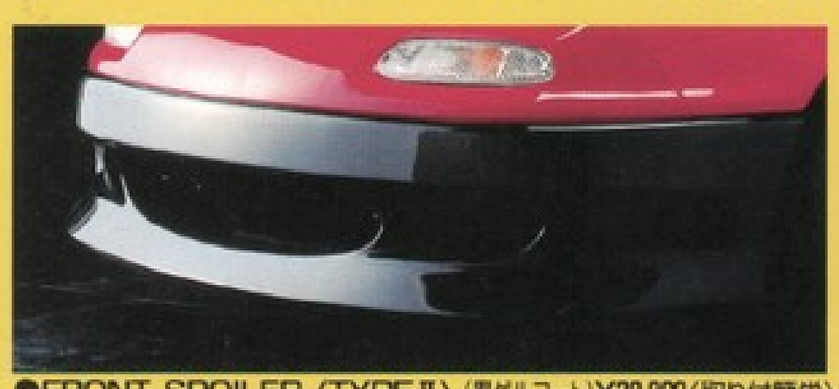
未体験の感触に血が逆流する。
ロードスターはまたひとつ強く、美しくなる。

●ダブルフォースバー(60.5φ・シートベルトアンカー付)
ステンレス製(スーパーバフ) ¥48,500
スチール製 (マッドブラック) ¥39,500
(クリアコートレッド・クリアコートブルー)¥48,500
60.5φという特太パイプは、より高い剛性を獲得するだけでなく、ドレスアップパーツとしても決定的なインパクトを誇ります。

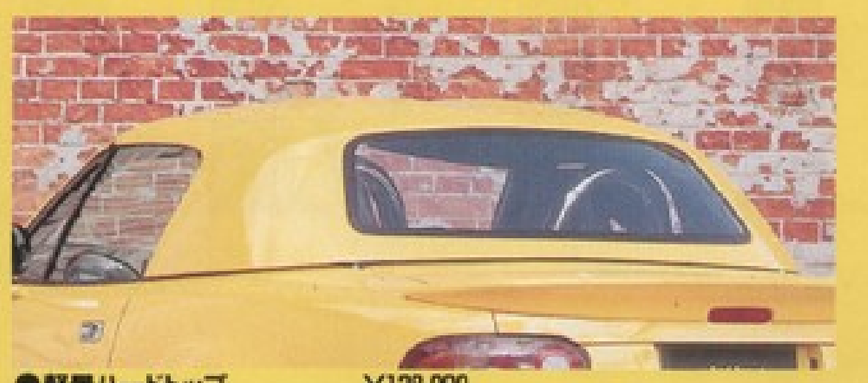
●ロールバー〈TYPE I〉(45φ)
ステンレス製(スーパーバフ) ¥38,000
スチール製 (マッドブラック) ¥29,000
(クリアーコートレッド・クリアコートブルー)¥38,000
スタンダードな45φを採用したロールバーの定番です。ボディ剛性を向上し、スマートなドレスアップを実現します。

●ロールバー〈TYPE II〉(45φ・シートベルトアンカー付)
ステンレス製(スーパーバフ) ¥46,000
スチール製 (マッドブラック) ¥38,000
(クリアコートレッド・クリアコートブルー)¥46,000
TYPE IIにアグレッシブバーをプラスする事で、より高いボディ剛性を獲得した進化バージョンです。

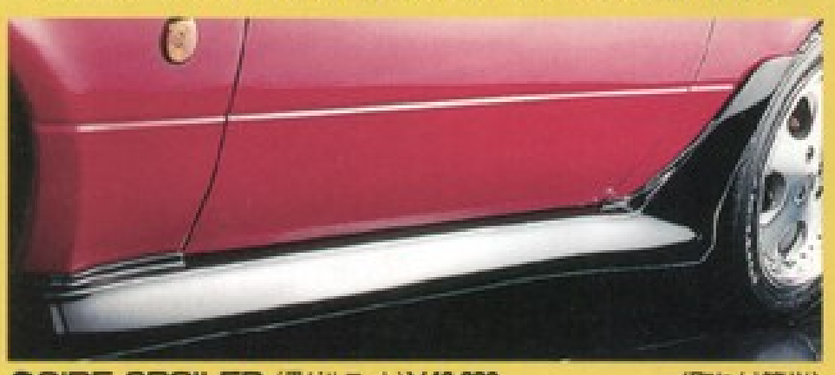
●アグレッシブバー(シートベルトアンカー付)
ステンレス製(スーパーバフ) ¥24,000
ボディ剛性をアップし、シートベルト取付を可能とする機能的ドレスアップパーツです。ロールバーと同様にオープンカーの欠点であるひずみ・ビビリ感を克服します。



●FRONT SPOILER〈TYPE II〉(黒ゲルコート)¥38,000〈取り付簡単〉
(レッド・ブルー・グリーン・イエロー)¥54,000 (ホワイト・シルバー・ブラック)¥58,000



●軽量ハードトップ ¥138,000
強化プラスチックウインドを採用した脱着簡単な軽量ハードトップです。トップのツインウェーブがオリジナルの証し。純正ハードトップの70%まで軽量化を実現しました。



●SIDE SPOILER (黒ゲルコート)¥42,000 〈取り付簡単〉
(レッド・ブルー・グリーン・イエロー)¥58,000 (ホワイト・シルバー・ブラック)¥62,000

●REAR SPOILER (黒ゲルコート)¥38,000 〈取り付ボルトオン〉
(レッド・ブルー・グリーン・イエロー)¥54,000 (ホワイト・シルバー・ブラック)¥58,000

Test & Research
Kanspo®
Kansai Sports Corner

特約SHOP募集!!

★クイックデリバリーシステム お急ぎの方は今すぐお電話ください。(送料¥1,500-3万円以上は送料サービス)
★通信販売(書留郵便又は振込で!!) 振込先:三菱銀行 城東支店 普通0084763

関東エリア 埼玉県北葛飾郡庄和町大字永沼字岡堀1304-3 TEL.048-745-2527 FAX.048-745-2571
関西エリア 大阪市城東区森之宮2丁目4番30号 TEL.06-969-4547 FAX.06-968-0094

● 製品の価格に消費税・取り付工賃は含まれません。 ● 製品の仕様・価格は予告なく変更する場合があります。

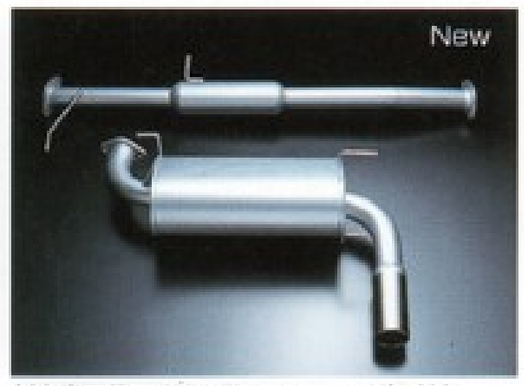
NEW

●LIP SPOILER (黒ゲルコート)¥29,000
(レッド・ブルー・グリーン・イエロー)¥39,000
(ホワイト・シルバー・ブラック)¥44,000
〈取り付簡単〉

H.K.S Co.,LTD
ANNIVERSARY
SINCE 1973 20th

ADSTER

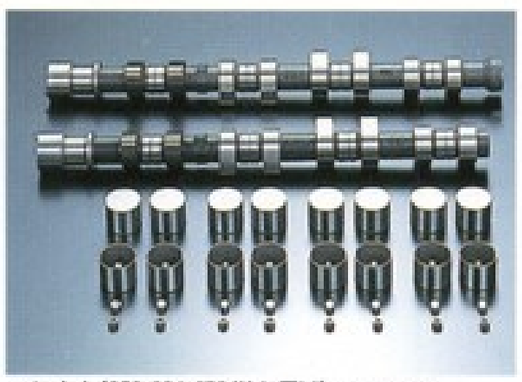
スーパーヘッダー・¥88,000
熱・曲線加工に優れた、ステンレスの等長エキゾーストマニホールドによって、各シリンダーから排出される燃焼ガスのリズムを整流。これによって吸入効率・排気効率および燃焼効率を促し、エンジンレスポンス向上を可能にします。さらに、HKSスーパーヘッダーの性能をフルに発揮するため、B6ZEの素性に合ったブランチ長・パイプ径を設定。また、高度な加工技術により溶接部のバリ・段差を減らし、排気の流れをスムーズにする等、細かな部分まで厳しくチェックされています。



NA大口径筋ポリーガルマフラー・¥61,000
内部構造は自然吸気エンジン専用構造により、優れた排気効率および材質による高い耐久性が求められています。排気パイプは排気をスムーズに流すため曲げ加工部分のシワやツブレを無くす等、徹底した排気効率が追求されています。さらに、スーパーヘッダーを使用すると、吸気から排気までのトータルな空気の流れを高効率化。燃焼効率をアップさせ自然吸気エンジンの持っている軽快なエンジンレスポンスを実現します。

サスペンションキット・¥112,000
無調整のノーマルに比べ、前後4段の調整が行なえ、きめ細かなサスペンション性能を求める事ができます。さらにロードスターを意識したバネレート・減衰力を設定。ワインディングロードを想定し、オープン感覚で風を好むドライバーにサスペンションの性格を考えています。またロールを押さえ、ハンドルの回頭性も軽快に仕上げられ、吸排気のレベルアップを行なった自然吸気エンジンのレスポンスに合ったリスペンションキットです。

ピストンキット・開発中
1.6リッター自然吸気エンジンのハイコンプピストンキットを開発中。これにより、中速域のトルクアップとピークパワーのレベルアップを行ない、余裕ある操作性を発揮するよう開発。



コンカム(256.264.272/IN・EX)・¥42,000
カムスプロケット・¥15,000
コンピューターによりエンジン素性に合った、プロフィールを設計。B6ZEエンジンのもっている優れた素性を引き出すためのカムシャフトです。これにより、ノーマルカムでは考えられない、いきいきしたエンジン回転に変身させます。

ラッシュキラーキット・開発中
ラッシュアジャスターをシム調整式に変更。これにより、エンジンをさらに高回転まで回すことができます。

ヘッドガスケット
ビートタイプ(t=0.6・1.0・2.0mm)¥12,000〜¥19,000
メタル製のシリンダーヘッドガスケットは、シール性が高く耐久性に優れています。またエンジンの仕様によって数種類ある厚みから対応ができます。またビートタイプのガスケット構造により、高い面圧を確保できます。
※t=0.6はHKSピストン専用

フライホイール・¥36,000
バランス良い慣性モーメントを設計。軽量化のための低速トルクを犠牲にすること無く、スムーズなエンジン回転が研究されています。また耐熱強度・耐摩耗性に優れた材質によって製造されています。

専用エアロオイルクーラー・¥122,000
完全キット化により、ホースの長さ・適切なコアサイズを決定。簡単に取り付ける事ができます。さらに、フィッティング・ステンレスメッシュホースは、信頼あるアメリカ・エアロクィップ社製を採用。また完全キット化により、取り付け時のミスから起きるオイル漏れ、そして複雑な加工は必要ありません。

株式会社HKS
〒418-01 静岡県富士宮市上井出2266

HKS

●商品に関する、お問い合わせはHKS各営業所に、ご連絡ください。
〈札幌〉011-723-1110〈仙台〉022-259-2626〈東京〉0425-81-4080〈名古屋〉052-354-6833
〈大阪〉0727-28-3663〈広島〉082-871-1020〈福岡〉092-471-5931

'93 GOODS MASTER 好評発売中!!
93年版HKSグッズマスターはHKS商品を詳しく説明。すべてのアイテムが満載されています。
NEWグッズマスターをご希望の方は住所・氏名・電話番号をかならず明記の上、4,120円(消費税・送料含む)を現金書留で
〒418-01 静岡県富士宮市上井出2266㈱HKS販売/グッズマスター係まで、ご請求ください。

●掲載されている価格はメーカー希望小売価格です。消費税額は含まれておりません。●表示されている数値は、定められた試験条件のもとでの値です。●本仕様は予告なく変更することがあります。また、掲載商品は印刷のため、実物とは異なって見える場合があります。●適用車種以外に取り付けたり、指定方法以外で取り付けて、事故等があった場合、当社はその責任を一切負いません。一部の商品は改造許可が必要な場合があります。

HKS POWER AND SPORTS

Power

I Love ROA

パワーフロー・¥25,500

HKSパワーフローはサクション抵抗の低減を求めた、流体損失の少ないカールファンネル形状を採用。粘性力のある空気をスムーズに流し、優れた吸入効率を実現しています。またフィルターは、3次元カットを施し均一に空気を吸入するため、シワが出来ないよう考慮されています。さらにインナーフィルターとアウターフィルターを独立させ集塵力の向上・メンテナンスの向上を可能にしています。これにより、燃焼効率のアップ、エンジンのレスポンスアップおよび性能アップを実現します。吸入効果をさらに発揮させるVPCを装着することにより、吸入効率のレベルアップが行なえます。

VPC・¥100,000

VPCは純正装着されている、エアフロメーターの役割をするコンピューターです。このエアフロメーターは吸入空気を検出するため、吸気管の途中にレイアウトされ、吸入空気の抵抗の原因になります。VPCは、このエアフロメーターを取り外し、吸気系のレイアウトを自由にしてサクション抵抗を低減。吸入効率を促して、燃焼効果を促進。エンジンレスポンスアップを行ないます。さらに、スーパーヘッダー等を装着することにより、吸入から排気効率の高効率化を可能にします。

掲載商品の資料をご希望の方は、下表に資料請求の商品名と氏名・住所・年令・職業・電話番号をはっきりと明記の上、必ず送料250円分の切手を同封して 〒191 東京都日野市旭が丘6丁目11-8 ㈱HKS/COVE事務局までお送り下さい。

REV
R・S 93-9
250円切手同封

請求資料商品名(ハッキリとご明記ください)	氏　名		年　令	歳	職　業	
	車　種		エンジン型式			
	住　所	〒　　☎　　-(　　)-				
		都道府県　　市区郡				

K.G. WORKS

SPORT MIND DEVELOPMENT

続々、新商品を開発中!!
より良いパーツを貴方のもとへ……

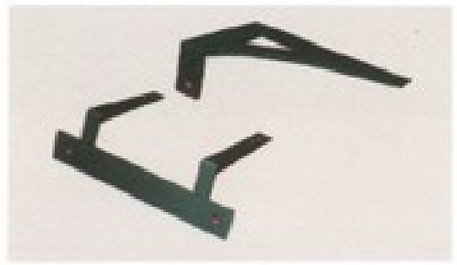
フツーのユーノスもK.G.Worksのテクニックにかかれば
さらにソリッドなスポーツカーにスペシャルアップ。
フツーじゃ我慢ならないあなたに
決めてもらいたい。

ロードスター専用丸４灯キット
●H4ハロゲン球使用●専用ハーネス付●ボルトオン
¥98,000

NEW

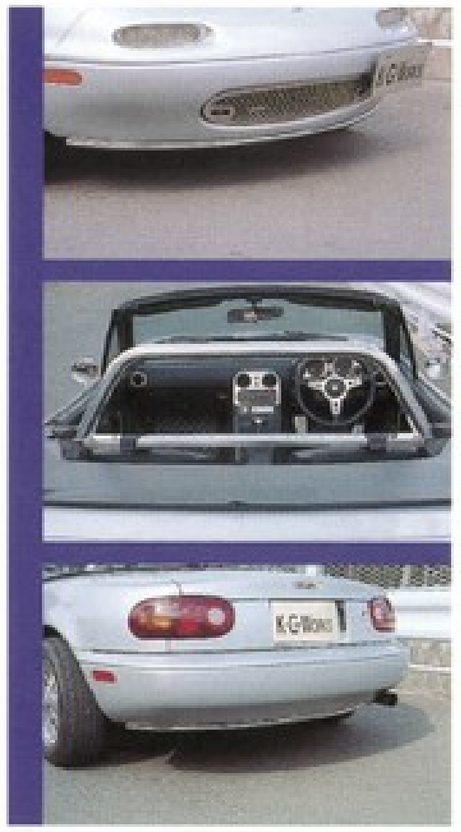
ウッドパネルセット ¥39,800
メーターパネル ¥14,800
センターコンソールパネル ¥19,800
ドアハンドルモール ¥5,980
スピーカーパネル ¥9,800
パワーウィンドスイッチパネル ¥3,000

サイドリング(2コ) ¥3,000
※単品でも販売致します。

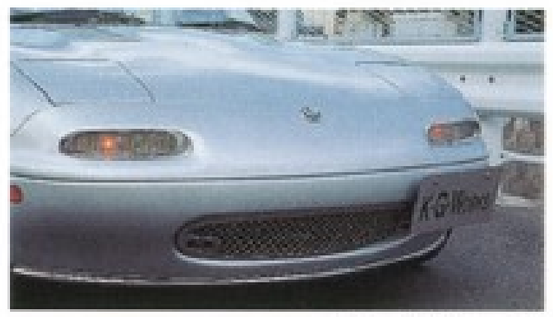


ナンバー移動ステーC、LD、RD ¥1,980
ナンバー移動ステーL、R ¥2,480

NEW
メッキワイパーセット ¥19,800



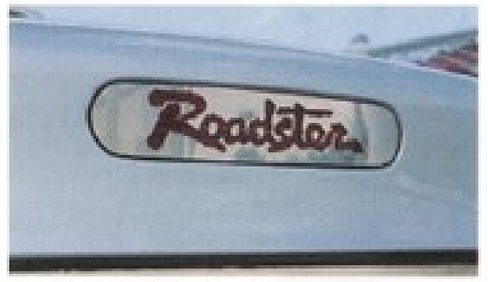
フロントファッションバー (ボルトオン) ¥18,000
センターファッションバー ダブル(ボルトオン) ¥18,000
サポートチャネル ¥14,800
リアーファッションバー (ボルトオン) ¥18,000



フロントグリル (ナンバーステー付) ¥29,800
エアーダクトコンビネーションランプ ¥29,800

ドアミラーベレGタイプ (ボルトオン 左右セット) ¥23,600

ホイルスペーサー (PCD100→114.3) 1コ フルオーダーシステム ¥15,000



ハイマウントストップランプカバー ロードスター用(両面テープ)FC3S用有り ¥2,980

専用スイッチ(プッシュ有) ¥3,480
サイドブレーキグリップ ¥3,600
シフトノブ ¥9,800

NEW

ニーパット ¥4,980

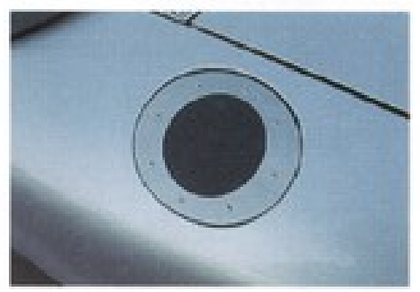
NEW

ステンレスルームミラー ¥9,800

ドアハンドルモール (左右セット) ¥3,900
スピーカーパネル (左右セット 両面テープ) ¥6,800

シフトゲートセット (ボルトオン) ¥29,800
※ウッドタイプ ¥32,800
ダイレクトシャフト ¥9,800

メーターパネルセット
メーターパネル・センターパネル・サイドリング・パワーウィンドスイッチパネル ¥24,800
※単品でも販売致します。



フューエルリッド (ボルトオン) ¥7,800

カラードカムカバー ¥29,800

ラジエーターカバー ¥7,800

オイルキャップ ¥5,500

NEW

ビックキャリバー (大口径エアクリーナー) ¥18,500

シリーズ ISCU

キーなしでエンジンスタートができるISCU。ピンレバーをはねあげスタータースイッチをプッシュ。まるでレーシングマシンにでも乗り込むかのようなムード。ほとんどのクルマに取付け可能です。(12-24V用)
※但し、ハンドルロックはカギの使用が必要です。
ISCU タイプS……¥9,800
ISCU タイプD1……¥15,800
ロードスター用カプラー付 ¥2,000UP

お求めはカーショップ・ユーノスディーラー又は当社まで。通信販売ご希望の方は現金書留で下記宛までお申し込み下さい。カタログをご希望の方は250円切手を同封の上、下記宛にご投函下さい。

K.G.WORKS事業部
電話受付時間AM10:00～PM18:00
土、日、祭日も営業しております。
TEL045-471-2841
㈱北川製作所
〒221 横浜市神奈川区菅田町2737
TEL045-471-5355代 FAX045-472-9013

※代金着払いシステムもございます。詳しくはTELにてお気軽にご相談下さい。価格には取付工賃及び消費税、送料は含まれておりません。
※商品価格、使用等は改良のため、予告なく変更することがございます。

2輪レースは風との勝負。ディーキャトロとはそんな世界から生まれて来たロードスター専用パーツだ。ホイールの設計段階ではサーキット走行を繰り返すことにより、ロードスターがロードスターとして最高の走りを実現できる完璧のスペック15×6.5JJ/オフセット+32。そしてメカニカルな8スポーク/リバース形状へと到達した。風を呼吸し大地を駆ければ、体のすみずみにまで酸素がいきわたってくる。軽く、強く、放熱性に優れたレーシングスピリット。足の裏にまで伝わるこの熱い思いを感じてほしい。

- ●フォグビルトインスポイラー(50026) …¥89,000
- ●リヤバンパースカート(50027) ……¥55,000
- ●サイドスカート(50028) ……¥69,000
- ●リヤウイング(50029) ……¥61,000
- ●ロールバー(50022) ……¥49,000
- ●ツインウェーブバー(50023)……¥54,000
- ●クラシックフューエルリッド ……
  クローム(50030)/パフ(50000) ¥ 6,700
- ●S800ミラーアダプター(50004) ……¥ 6,800
- ●ストラットタワーバー(50018) ……¥ 9,800
- ●リヤパフォーマンスバー(50003) ……¥18,000
- ●サスペンションスプリング(F)(50007)…¥14,000
- ●サスペンションスプリング(R)(50008)…¥15,000
- ●スタビライザーリンク(50014) ……¥15,000
- ●サイドスカッフプレート(50021) ……¥24,000
- ●サイドナンバーキット(50019) ……¥ 2,800

※ その他スペシャルパーツを多数販売中。

●ロードスター専用15inchアルミホイール ピュアシルバー(50001)/ダークブラック(50002)……¥49,000/1本 ※意匠登録出願中

全国ディーキャトロ取扱店

ディーキャトロカタログをご希望の方は、下記取扱店またはデイトナまで直接ご請求ください。

北海道
- 札幌市豊平 (有)グランドスラム月寒 011-853-6070
- 札幌市豊平 オートランド マックス 011-883-6331
- 札幌市白石 (株)ホカマコンペティションプロダクト 011-822-6111
- 札幌市東 (株)オリエント モーティブ 011-751-2370
- 札幌市東 ユーノスジェイアール北海道 011-222-0880
- 小樽市 グランドスラム アルピ 0134-62-6182

青森県
- 黒石市 タイヤセンター泉谷黒石支店 0172-53-3988

岩手県
- 盛岡市 (株)コクピット モリオカ 0196-61-2323
- 北上市 コクピット107(盟手) 0197-63-7907
- 北上市 タイヤショップ トップ1 0197-64-7533
- 水沢市 ピットマンクラブ 0197-24-8422

宮城県
- 仙台市若林 グランドスラム オプション 022-288-5577
- 仙台市宮城野 (株)仙台タイヤ 鶴町 022-284-7159
- 仙台市宮城野 タイヤショップせんだいタイヤ 022-239-5341
- 仙台市宮城野 タイヤルック宮城野 022-258-3214

山形県
- 山形市 PERKY(パーキー) 0236-88-8141
- 米沢市 (株)ビッグワン 0238-37-2391

福島県
- いわき市 (有)信正 0246-63-1571
- 会津若松市 (有)コクピット 会津 0242-28-5283
- 相馬市 ピーピーP(相馬タイヤサービス) 0244-36-5252
- 伊達郡 (有)コクピット HOBARA 0245-75-5700

茨城県
- 下館市 グランドスラム エスプリ 0296-24-3484
- 水戸市 ビレリー水戸 0292-41-5011
- 猿島郡 コクピットT3 0280-31-5451

栃木県
- 宇都宮市 グランドスラム アド・ネック 0286-58-2376
- 宇都宮市 カー用品 カワカミ 0286-61-4877
- 宇都宮市 (株)コクピット ミヤ 0286-64-0381
- 宇都宮市 カーショップ クロカワ 0286-60-9339
- 宇都宮市 ビレリー 宇都宮 0286-36-1010
- 大田原市 カーライフセンターダイリン 0287-23-5011
- 鹿沼市 コクピット鹿沼 0289-76-3355
- 宇都宮市 (有)日産タイヤ商会 パドック 鹿沼 0289-65-3456
- 真岡市 (株)コクピット90 0285-83-4590

群馬県
- 高崎市 リッチ 高崎店 0273-63-2310
- 高崎市 三共 株式会社 0273-52-9393
- 高崎市 カーステーション マルシェ 0273-53-3904
- 高崎市 (有)コクピット 高崎 0273-63-2500
- 高崎市 コクピットたかの 高崎店 0273-46-7177
- 前橋市 コクピットたかの 0272-35-4050
- 太田市 COCKPIT TP 0276-48-5451
- 太田市 リッチ クラブ 0276-31-9493
- 太田市 リッチ 太田店 0276-46-5076
- 館林市 (有)コクピット 館林 0276-73-5451
- 伊勢崎市 リッチハウス伊勢崎店 0270-21-4774
- 伊勢崎市 (有)ステップワン オート 0270-26-3122
- 佐波郡 ピットサービス354 0270-65-8354
- 北群馬郡 GRAND SLAM 小島 0279-53-4000

埼玉県
- 川口市 グランドスラム ニヘイ 048-269-6157
- 川口市 スピードハウス リード 048-255-1281
- 上尾市 GRAND SLAM AGEO 048-775-7555
- 上尾市 (株)宏雅カンパニー関東 048-772-7719
- 浦和市 ビレリー 浦和 048-864-8871
- 鴨川市 ユーノス ミソウロコ 048-776-8711
- 越谷市 (株)GARAGE シロクマ 0489-75-3011
- 越谷市 (有)ファースト 0489-79-5556
- 秩父市 AUTO LAND NOAH 0494-22-8515
- 狭谷市 (株)ぴっといん 0485-24-1487
- 南埼玉郡 グランドスラム 蓮田 0480-93-1300

千葉県
- 千葉市中央 RACING BOUTIQE オオフカ 043-232-0404
- 千葉市美浜 ガレージ シマヤ 043-252-3251
- 佐倉市 コクピット さくら 043-486-4888
- 市川市 (株)ユーノス船橋 0473-79-2200
- 流山市 カーショップナガノ 流山店 0471-59-5511
- 船橋市 GRAND SLAM KAZ 0474-69-9070
- 市原市 タイヤのダイリン 0436-22-3270
- 君津市 ユーノスホリエ 君津店 0475-25-1911
- 富津市 株式会社 ゴーイング 0479-63-5229
- 木更津市 テクニカルショップ ムゲロ 0438-98-8775
- 鴨川市 COCK PIT外房 0470-87-7272

東京都
- 目黒区 株式会社ジーエム 03-3723-2411
- 足立区 カーショップ BOY'S 03-3606-1017
- 杉並区 ヘッドライン 03-3394-7100
- 大田区 ユンボ 03-5709-3288
- 大田区 (株)エムファクトリー ミムキャット 03-3722-0344
- 練馬区 スピードショップ東京堂 練馬店 03-3939-3361
- 台東区 (株)三栄商会 03-3847-1811
- 世田谷区 ユーノス駒沢 03-5706-0700
- 昭島市 (株)アンフィニ西東京昭島中神店 0425-44-9675
- 青梅市 コクピット 青梅(有) 0428-23-5123
- 八王子市 A T S・B M八王子 0426-65-6511
- 武蔵村山市 エッセンシャル 0425-60-3174

神奈川県
- 横浜市神奈川 テクニカルサービスショップ イースト 045-453-3430
- 横浜市神奈川 スピードショップMAX・WAY 045-324-2501
- 横浜市神奈川 プロショップチェーン(株)日産 045-441-1171
- 横浜市港北 COCKPIT あざみ野 045-912-1005
- 横浜市金沢 テクニカルサービスショップ フジワイド 045-701-2709
- 横浜市鶴見 スピードショップフェニックス 045-364-4703
- 横浜市鶴見 Limited 045-582-9510
- 横浜市磯子 スピードショップ タイガー 045-894-5342
- 横浜市西 AUTO SHOP 横浜オート 045-314-3396
- 横浜市緑 SPEED SHOP BIG 045-473-9656
- 川崎市多摩 カーショップ YAC 044-944-9474
- 川崎市高津 SPEED SHOP USA 044-755-1134
- 横須賀市 ユーノス追浜横須賀 0468-37-8200
- 相模原市 MINI HOUSE II 0427-46-8100
- 茅ヶ崎市 PRO SHOP WAVE 0467-88-1022
- 小田原市 (有)カーファッション ヒロ 0465-47-2380
- 厚木市 TOP BOY 0462-42-0756
- 厚木市 (有)ジェイエイピー 0462-25-3700
- 秦野市 プロショップ スターキッズ 0463-88-9604
- 大和市 スピードショップ 大和 0462-77-3801
- 座間市 ユーノス 246座間 0462-52-8111
- 綾瀬市 コクピット綾瀬 0467-76-9300

山梨県
- 甲府市 オートプロデュース JOY 0552-43-0022
- 甲府市 ニュー甲府オートスポーツ 0552-28-0758
- 甲府市 コクピット APS 0552-27-8400
- 山梨市 ドライブショップ ローラ 0553-22-9243
- 山梨市 峡東ピーエスタイヤセンター 0553-22-0379
- 笛吹市 武藤タイヤショップ(有) 0554-43-2778
- 中巨摩郡 P.S.R協信 0552-79-2120
- 中巨摩郡 (株)コクピット谷河原 0552-75-4515
- 中巨摩郡 カートピア竜王店 0552-76-8106

新潟県
- 新潟市 シルエット 025-284-7673
- 新潟市 GRAND SLAM KD'S 025-270-0500
- 新津市 AUTO STYLE TEC 0250-22-3996
- 長岡市 オートクラフトステージ コクピット 0258-27-5725
- 三条市 (株)ユーノス新潟 三条店 0256-33-8071
- 新発田市 BRAN NEW 0254-23-5882
- 南蒲原郡 コクピット 車輪館 0256-45-2163

長野県
- 長野市 (株)ユーノス信州 長野東店 0262-23-8800
- 長野市 グランドスラム リー 0262-43-8066
- 長野市 (株)コクピット カトー 0262-41-3663
- 松本市 (株)ユーノス信州 松本店 0263-34-0282
- 塩尻市 Pit Road マルシン 0263-52-5740
- 岡谷市 COCK PIT岡谷 0266-23-1516
- 諏訪市 (株)ユーノス信州 諏訪店 0266-57-0500
- 飯田市 (有)グランドスラムK'S 0265-53-2600
- 埴科郡 コクピット 戸倉 0262-75-0438
- 小県郡 コクピット タイコー(株) 0268-64-3620
- 上伊那郡 ブリヂストンイヤ長野販売(株) 0265-72-7131

富山県
- 富山市 オートプティック スクラム 0764-41-6001
- 富山市 プロフェッショナルゾーン ピア 0764-91-1113
- 富山市 モンファ富山 0764-22-9930
- 高岡市 グランドスラム レガート 0766-28-3939
- 砺波市 オートスポーツ ガマダ トナミ店 0763-33-1557
- 射水郡 ドライブショップ ガマタ 0766-52-1161

石川県
- 金沢市 (株)グランドスラム テルタ 0762-91-5654
- 金沢市 モータースポーツショップアンディセカンド 0762-52-6781
- 金沢市 タイヤハウス金沢 0762-67-5666

福井県
- 福井市 ミッション 0776-34-1120
- 福井市 (有)B・West 0776-25-4770
- 鯖江市 タイヤセールス鯖江店 0778-52-9220
- 武生市 タイヤセールス武生東店 0778-21-0055

静岡県
- 御殿場市 ALL ABOUT CARSタイムス 0550-83-3030
- 富士宮市 ユーノス富士宮 0544-23-7650
- 富士市 (有)アビイロードプロダクト 0545-51-5038
- 富士市 (株)小林タイヤ商会 0545-33-0891
- 富士市 グランドスラム 富士 0545-53-6434
- 沼津市 (有)コクピット 沼津 0559-23-3888
- 静岡市 コクピット静岡 054-261-5476
- 静岡市 ビレリー静岡 054-286-8651
- 藤枝市 (株)コクピット 藤枝 054-644-2445
- 浜松市 (株)オートリメッサ 053-442-0465
- 浜松市 スプリント 053-464-8505
- 浜松市 (株)アンフィニ 浜松 053-461-6161
- 浜松市 静岡マツダ(株)浜松和田店 053-422-4511
- 浜松市 タイヤプラザグランプリ 0534-73-3381
- 磐田市 静岡マツダ(株)磐田国府台店 0538-32-8181
- 掛川市 プロショップ ワークス 0537-24-0887
- 静岡郡 (有)ショートサーキット 0538-66-6566
- 小笠郡 Pace Maker 150 INC 0537-72-4305
- 田方郡 カープティック アーバン 0559-79-5252
- 浜名郡 浜名タイヤサービス(株) 053-594-5711

愛知県
- 名古屋市天白 クラフト 天白店 052-803-5551
- 名古屋市守山 クラフト 守山店 052-794-9671
- 名古屋市中村 有限会社ガレージ エルフ 052-413-3251
- 名古屋市中川 (株)エコープロジェクト名古屋 052-432-5155
- 名古屋市中川 ガレージ八幡 名古屋店 052-432-4481
- 東海市 グランドスラム アインベック 052-604-2833
- 常滑郡 DECK MECHANICAL P. 0561-54-6586
- 豊橋市 CAR POSITION 0532-31-8786
- 豊橋市 小畑商店 0532-52-3316
- 豊田市 ピュアスポーツSRS 0565-28-6524
- 豊田市 アイメック 0565-46-0727
- 岡崎市 オートスポーツ ウッドペッカー 0564-54-2535
- 岡崎市 山本タイヤ有限会社 0564-31-4639
- 岡崎市 COCKPIT OKAZAKI 0564-53-5455
- 一宮市 クラフト 一宮店 0586-24-1175
- 豊川市 (有)コクピット豊川 05338-6-1881
- 刈谷市 GOMUYA 0566-21-0558
- 常滑市 サウンドウエーブシーサイド 0569-34-7229
- 知多郡 ガレージ八幡 本宮 0569-62-1693
- 額田郡 タイヤショップ山口 0564-62-3768

三重県
- 鈴鹿市 (株)グランドスラム フォルム 0593-88-0876
- 鈴鹿市 ピットクルーレーシング 0593-78-7444
- 鈴鹿市 コクピット 鈴鹿 0593-88-2858
- 四日市市 グランドスラム グレース 0593-33-0081
- 四日市市 ウェーブ 0593-46-5253
- 四日市市 コクピット四日市 0593-22-1391
- 四日市市 PIRELLI 四日市 0593-54-5605
- 南牟婁郡 カーファッション 紀州 0735-33-1101

岐阜県
- 岐阜市 CAR LAND JET 1985 0582-51-3227
- 岐阜市 (株)ユーノス岐阜 県庁前店 0582-76-1780
- 多治見市 (株)ユーノス岐阜 多治見店 0572-25-5311
- 中津川市 カーショップサン 中津川店 0573-66-7650
- 大垣市 松岡モータース 0584-91-3053
- 大垣市 コクピット TOKAI 0584-74-5510
- 関市 株式会社 ゼンロク 0575-28-3884
- 羽島郡 (株)ユーノス岐阜 岐南店 0582-46-0340
- 養老郡 カープティック アジア 0584-32-0187

京都府
- 八幡市 シティロード 075-971-2225
- 京都市 小林ドライブショップ 075-721-3981

滋賀県
- 草津市 カープティック ボーン・トゥ・ラン 0775-68-3620
- 八日市市 ビレリー 八日市 0748-24-1245
- 甲賀郡 (有)オートクラフト 0748-62-1092

大阪府
- 大阪市東淀川 BE FREE(ビーフリー) 06-324-0405
- 吹田市 ユーノス 吹田車店 06-339-7001
- 藤井寺市 キングスロード(株) 0729-39-3321
- 枚方市 加東タイヤ 枚方店 0720-49-2300

兵庫県
- 神戸市中央 株式会社ラテバウト 078-321-5667
- 明石市 COCKPIT Be 078-934-3391
- 姫路市網干 オートクラフト キヨ 0792-72-3456
- 城崎郡 レーシングサービス吉田 0796-42-3386

岡山県
- 倉敷市 スポーツファクトリー倉敷 086-425-8200
- 倉敷市 グランドスラム笹沖 086-425-0808
- 倉敷市 (有)タイヤセンター 豊成 086-427-7551
- 岡山市 タイヤショップ シグナル 086-276-3922
- 岡山市 ビレリー岡山 086-231-8797

広島県
- 広島市安佐南 (株)コクピット54 082-879-5241
- 福山市 PIRELLI 福山 0849-26-3640
- 福山市 GRAND SLAM VICTORY 0849-76-7555
- 呉市 (有)コクピット丸山 0823-74-1381

山口県
- 岩国市 (有)オートサロン クラウン 0827-21-4602
- 下関市 (有)スマイルショップ キタムラ 0832-58-3251

鳥取県
- 鳥取市 (有)ショップ カワムラ 0857-27-1817

愛媛県
- 松山市 (株)バンガード 0899-22-4470
- 松山市 ビレリーショップSCT 0899-22-4470
- 松山市 ビレリー愛媛 0899-73-7355
- 松山市 テクニカルショップMR 0899-76-2299
- 新居浜市 カーショップ水本 0897-33-1551

高知県
- 南国市 (有)コクピット55 0888-63-5504
- 高知市 アンフィニ 朝倉 0888-44-3217

福岡県
- 福岡市博多 株式会社ユーノス福岡 東比恵店 092-451-2101
- 福岡市西 オートレック 092-806-0145
- 福岡市西 USED CARS ブルースカイ 092-811-6685
- 大牟田市 ピット大城 0944-55-6274
- 嘉穂郡 スピードショップ ルマン200 0948-25-2292

佐賀県
- 佐賀市 (株)ユーノス 佐賀 0952-32-1877

長崎県
- 長崎市 コクピット206 0958-57-1167
- 佐世保市 Mr.FORTUNE本店 0956-39-9200
- 東彼杵郡 Mr.FORTUNE川棚店 0956-82-4449
- 南松浦郡 (有)ロードスター 0959-42-3541
- 西彼郡 グランドスラム ギア 0958-80-2655

熊本県
- 熊本市 コクピット F-1北バイパス店 096-387-2400
- 熊本市 カークラブ フランクス 096-346-5686

大分県
- 佐伯市 カーショップケイ(有) 0972-24-0011

鹿児島県
- 鹿児島市 コクピット デュランク 0992-50-0055
- 鹿児島市 GRAND SLAM スクーデリア 0992-62-2602

※リストは平成5年8月1日現在の取扱店名です。

二輪レースメカニック&デザイナーがつくったROADSTERパーツ

DCUATRO

※価格・仕様等は予告なく変更する場合があります。※価格には消費税、取付工賃は含まれていません。

株式会社デイトナ 本社 〒438 静岡県磐田市岩井1836 TEL0538-35-6126(直通)

足の裏まで感じてる。

D:なロードスター。

〈ディーキャトロ製品は保安基準に適合した合法パーツです。〉

ロードスターに贈る言葉。

実は、頭に焼き付いて離れない光景がある。いつものようにロードスターで街中を走っていた時、対向車線から赤いロードスターがやってきた。幌を開けてオープンにして、助手席にも人が乗っている。コクピットにおさまっていたのは、初老のご夫婦だった。背筋をピンと伸ばして、キッと前方を見つめている。あっという間にすれ違ったけれど、なんとも爽やかな風が後に残った。

ロードスターの魅力については、もうさんざん言葉が尽くされている。開放的なオープンエア感覚。ライトウェイトスポーツの軽快感。意のままに操れるコントロール性。ドレスアップやファインチューンの面白さ——そういったすべてが事実だし、僕もロードスターの走りの面白さにすっかり魅せられて、RE Vロングラン車のチューニングを進めてきた。もちろん、それはすっごく楽しくて、もう完全にはまってしまったけれど、でも当然ながら、ロードスターは走り屋のためだけに魅力を発しているわけではない。このクルマは、もっともっと世界が広い。あのご夫婦をシートに招き入れるような独特の魅力が、このクルマにはあるのだ。

ロードスターには、こころが満ちている。こころを吹き込んだのは、開発スタッフの意志と情熱だ。こんなクルマを創りたい、このクルマはこうあるべきだという強い意志と情熱が生みの大きな力となって、ロードスターは世に誕生した。ロードスターには、作り手の想いが息づいている。それがロードスター独特の波動となって、乗る者に何かを訴えかけてくるのだ。僕は本気でそう思っている。

Photo／Shoichi Sudoh

これは前にもREVで触れたことがあるけれど、そんなロードスターの波動に乗り手が共振して、このクルマに引かれていく。そして今度は、乗り手、オーナーが、自分の波動をロードスターに送り返していく。このやりとりが始まったら、オーナーはもうロードスターのとりこだ。ロードスターが次第にオーナーそのものを反映するようになってきて、1台ずつ、微妙に違っていく。オーナーによってここまで変化に富んでいるクルマは、他にないからね。

今のロードスター人気を前にすると、いつも思い出すことがある。それは100匹目の猿って話。九州に猿の群れが住んでいる離れ島があって、世話をする人がたまにジャガイモを運び入れてたわけ。そのうち、利口な一匹のメス猿が、ジャガイモを海水で洗って食べることを覚えた。その方が塩味がきいて美味しかったのだ。だから次第にそれを真似る猿が増えていく。そして、島全体のすべての猿がジャガイモを海水で洗い始めた時、不思議なことが起きた。他の地域の猿の群れが、突然、同じことをやり始めたのだ。そしてあっという間に、その行為は広い地域へとどんどん飛火していった。100匹目という臨界点に達した時点で、意識が空間を越えて伝わったのだ。

ロードスターもまったく同じだと思う。本来の楽しさに加えて、ちょこちょこと手を加えるのも楽しいぞという動きが、当初ぽつぽつとあった。それが少しずつ広まって、ある時に臨界点を越えたのだろう、あっという間に日本中に浸透してしまった。アフターマーケットのパーツの数たるや、今や膨大だからね。その数は、今後、さらにどんどん増えていく。

もうひとつスゴイと思うのは、ロードスターには共振波があるのだ。だから、オーナーはついつい他のオーナーと話がしたくなる。クラブ、走行会、ロードスターミーティングetc.と、ロードスターを介することで人の間に風が動き始める。こんなクルマは、本当に他に思い浮かばない。転換期を迎えた今後のクルマづくりの、これは大きなヒントなのだ。

この本の取材で1800を試乗して広島から帰った夜、僕は興奮してなかなか寝つけなかった。開発スタッフの方々の熱意に、そしてその熱意を受け継いだ1800に、軽い日射病のようにあてられてしまったのだ。1800は素晴らしい出来だ。ロードスターがどういうクルマなのかを完全に把握していてこそ、こういうマイナーチェンジが可能になる。

そんなロードスターのホントに負けないように、この本をつくった。ロードスターを日一杯遊び尽くすために、たっぷり利用しておくれね。

（松原敏雄）

MS-01R

ユーノスロードスターが登場して以来、日本の道が少しお洒落に見えてきた。白一色だったハイソカーの時代から、カラフルなファッションを楽しむ時代へと、日本のモータリゼーションも変わりつつあるらしい。というわけで、私たちのプロジェクトは始まった。永年のル・マンを共に戦ったマツダスピードとレイズがジョイントして、ロードスター専用のホイールを開発したのである。デザインはル・マンの787Bゆずり。脚の長い5本スポークとディープリムが、MS-01シリーズのアイデンティティを主張している。サイズは15インチ×7JJ。そしてカラーは、ロードスターのボディカラーにあわせた6色とシリーズのイメージカラーであるゴールドの計7色。本来はツーリングキットの1アイテムとして開発したものだが、単独でのチョイスにも、性能および感性の両面で十分な効果をお約束できる。ファッション感覚の良さも、ロードスター乗りの重要な資質のひとつなのである。

EUNOS ROADSTER
TOURING KIT・Aspec.

SIZE:15inch×7JJ　OFF SET:＋35　HOLE:4H　P.C.D.:100.0　PRICE ¥35,000　COLOR:
クラシックレッド、マリナーブルー、シルバーストーンメタリック、ブリリアントブラック、クリスタルホワイト、ネオグリーン、ゴールド
■付属品①専用ナット(M12×1.5)、バルブ、ハブリング　②ロングアダプター、スピンナーレンチ、センターパッケージオーブナー(①はホイール単体にそれぞれ付属、②はホイール4本セットに各1個ずつ付属)　■価格は取付費別消費税抜き単体希望小売価格。■MS-01Rのカタログのご請求は下記のマツダスピード営業部、またはスポーツファクトリー各店へどうぞ。

マツダスピード「総合カタログ」新発売!

従来のカタログを一新、マツダスピードの全商品を網羅した総合カタログ(A4判・カラー&モノクロ・全148ページ)、1部1,000円(消費税別)。●お求めは、全国のマツダ・アンフィニ・ユーノス・オートザム販売会社及びマツダスピード商品取扱いショップ、タイヤ・ホイールショップの各店頭か、または現金書留にて1,648円(1冊の場合、送料含む。)を〒104 東京都中央区勝どき5-5-23 ㈱マツダスピード営業部営業課「総合カタログ」係までご送付ください。

マツダスピードクラブご入会受付中!

●モータースポーツイベントや楽しい催しがいっぱい
●オリジナルグッズが特別割引で手に入る
■詳しくはマツダスピードへお問い合わせを!

ライク・ザ・レインボー!

「ル・マン」の顔を持つMS-01シリーズに、ロードスターのための「R」、全7色で新登場。

EUNOS ROADSTER
1.8ℓ用Aスペック
専用キット開発中
乞うご期待!

RAYS

MAZDASPEED

■MS-01Rに関するお問い合わせは、全国のホイールショップ、または㈱マツダスピード営業部(Tel.03-3533-6496)　スポーツファクトリー荻窪(Tel.03-3394-6040)　スポーツファクトリー倉敷(Tel.086-425-8200)までどうぞ。

[ハイパーレブ] 1993 OCTOBER
HYPER REV Vol.1

EUNOS ROADSTER

ユーノス・ロードスター

COVER ILLUSTRATION/Nobuhiko Toyoshima
(MiR corporation)

CONTENTS

10 プロローグ……ロードスターに贈る言葉

14 NEW1800 ロードスター 徹底解剖
試乗インプレッション——16
全スペック詳細分析——19
内外装リファイン・アイテム徹底チェック——22
開発スタッフ・インタビュー——24

28 マツダスピードAスペック多方位分析
すべてが正常進化した究極のカタチ

32 イラストで見るライフスタイル別 ロードスター・メイクアップ術
楽しみ方は千差万別。君はどのタイプのロードースター乗りか?

39 集結! 全日本ファクトリーカー軍団
ビットクルー・レーシング／トライアル／HKS関西サービス／フィールド技研／プロショップ・ニッケイ／ユアーズ・スポーツ／レーシングビート／HKS／デイトナ／KGワークス／Tーハウス／マキシムワークス／カメラード・ワークス／RSアイザワ／デッキメカニカルパワー／レーシングスポーツ・アクティブ／タナベ／プラスワン・アオキ

56 HEY ROADSTER! “ユーノス・グランプリ”

61 ハンドリング系 セットアップ&パーツカタログ
ハンドリング系セットアップノウハウのすべて——62
サスペンションキット——68
ショックアブソーバー——70
スプリング——72
ストラットタワーバー——74
ブッシュ・LSD・スタビライザー・スタビリンク etc.——76
クロスメンバー強化バー・クロスミッション・ファイナルギヤ——78
ブレーキ系パーツ——80

86 HEY ROADSTER! “N1ロードスター”

91 エンジン系 セットアップ&パーツカタログ
エンジン系セットアップノウハウのすべて——92
マフラー——98
タコ足——102
エアクリーナー・クラッチ・フライホイール——104
ラジエター・ラジエターシュラウド・オイルクーラー etc.——106
ビストンキット・カムシャフト・ヘッドガスケット etc.——108
コンピューター・Dジェトロシステム・4連スロットル・ダイレクトフロー——110
ターボキット・キャブレターキット・エンジンコンプリート——112

116 HEY ROADSTER! “オーナーズ・ミーティング”

121 エクステリア系 ドレスアップ&パーツカタログ
エアロパーツ——122
コンプリートカー——132
ロールバー——134
ドアミラー&ナンバー移動ステー——140
その他のエクステリア系パーツ——142

153 インテリア系 ドレスアップ&パーツカタログ
シート——154
ステアリング——158
シフトノブ・クイックシフト——160
メーター・メーターパネル——164
センターコンソール——166
その他のインテリア系パーツ——168

180 絶対に知っておきたい ロードスター基本&裏ワザノウハウ集

187 ロードスター中古車購入大作戦

194 オーナーならではのワンポイント・アイデア集

203 ロードスターおまかせSHOP大集合

211 全日本ロードスター・オーナーズクラブ図鑑

218 問い合わせ先一覧

219 ホイール&タイヤ セットアップ&パーツカタログ
ホイールセットアップノウハウのすべて——220
タイヤセットアップノウハウのすべて——222
ホイール・ガイド——224

STAFF

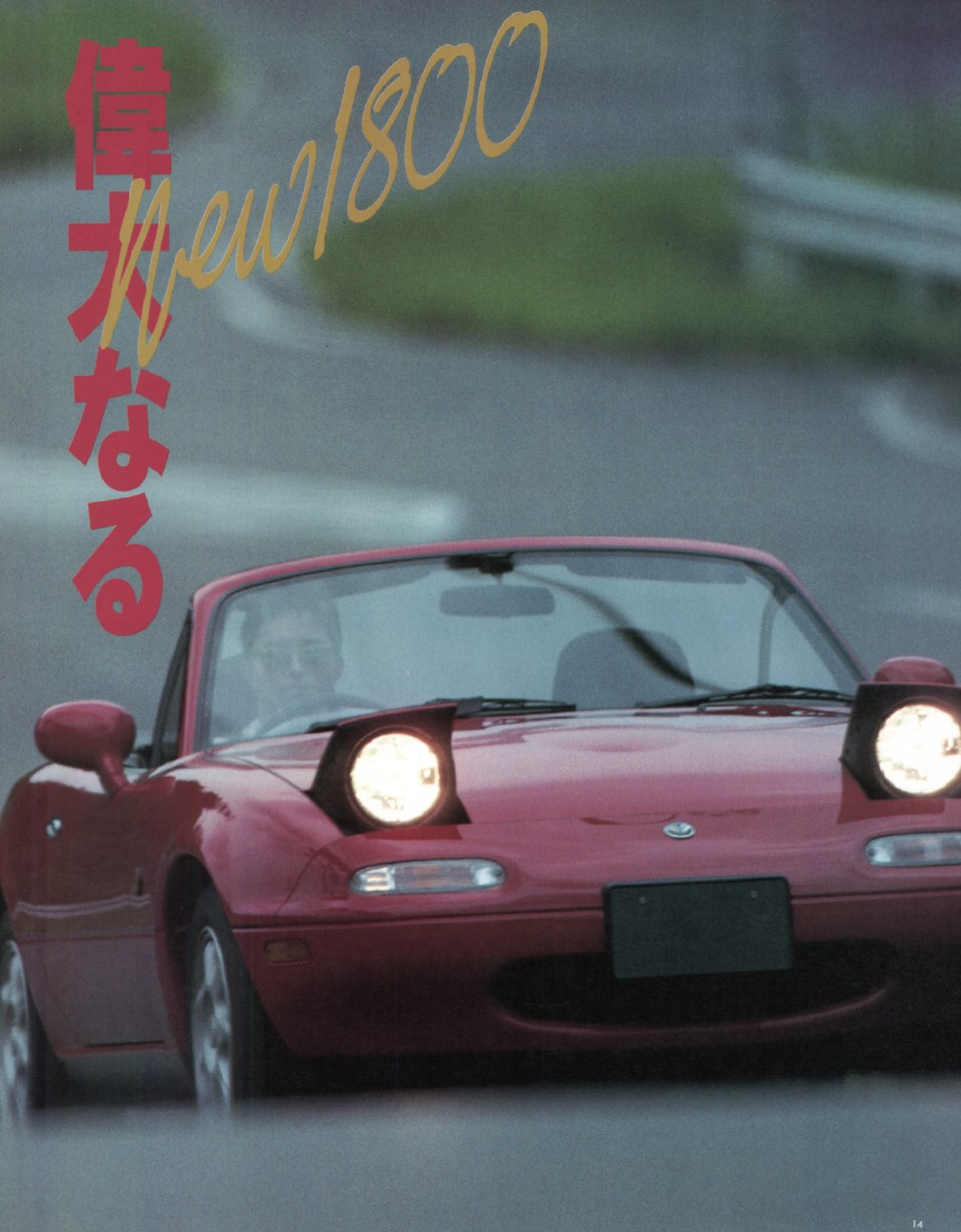
EDITORIAL DIRECTOR——松原敏雄
EDITOR——高岡佳代／森　美貴子／梅原康之／長谷川伸昭／岸本康子／斎藤　猛／坂井正治／佐藤和徳

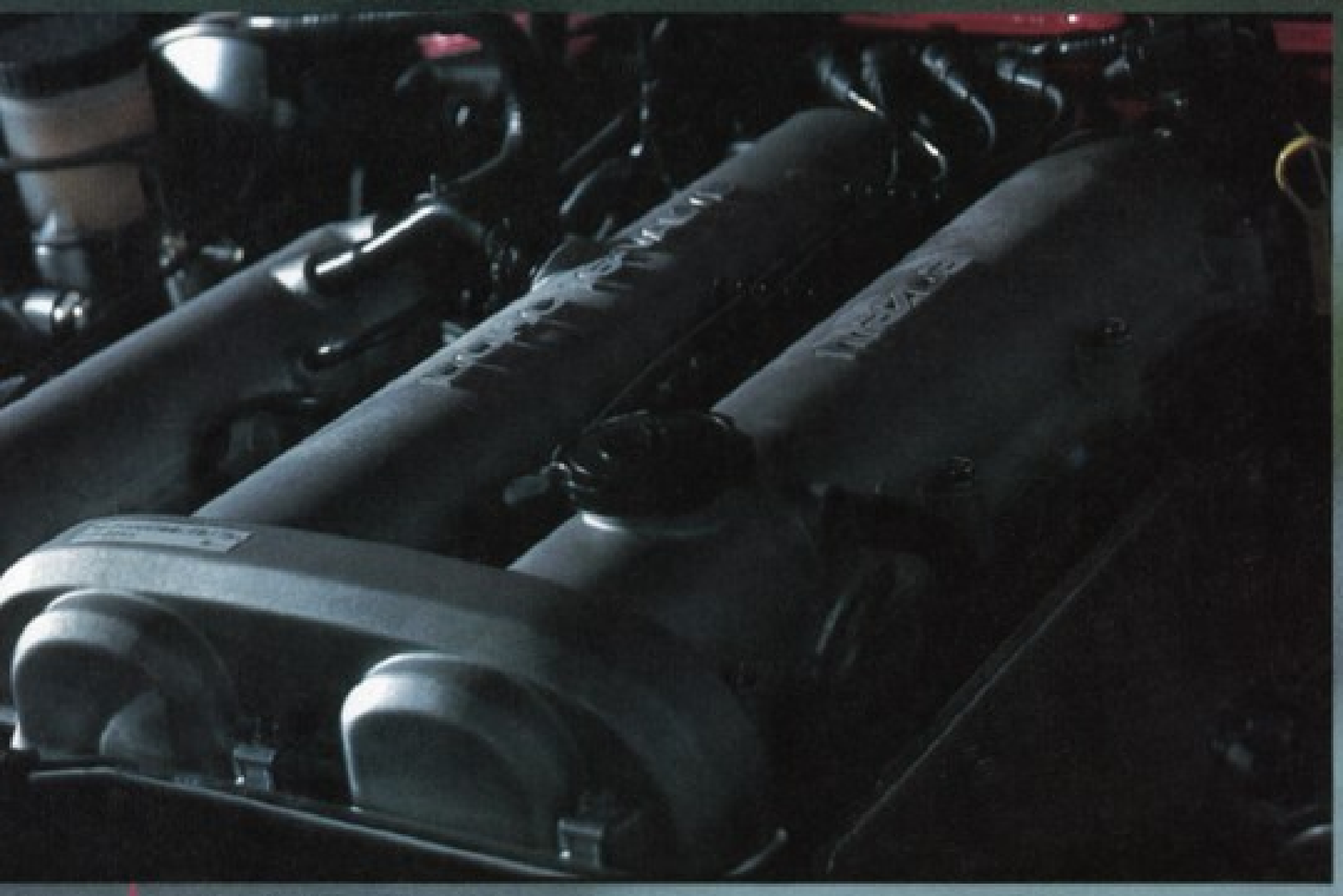
ART DIRECTOR——後藤恵二(㈱グラフィティ)
DESIGN STAFF——㈱グラフィティ（佐藤直樹／稲垣　聡／西山剛由／吉岡広樹／木村祐一／丹野弘城／秋元牧枝）／国分智恵美

PHOTOGRAPHERS——㈱グラフィティ（鳴田浩重／佐藤宏治／須藤章一）高橋　明／三浦康史／小林俊樹／堤　晋一

●ハイパーレブ VOL.1／平成5年10月30日発行
●発行人＝西ヶ谷治男
●編集人＝三好正己
●発行所＝株式会社ニューズ出版　〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7
TEL 03-5430-4441（広告）／03-5430-4440（販売）
03-5430-4465（編集）
FAX 03-5430-4455（販売）／03-5430-4460（広告・編集）
●印刷＝大日本印刷株式会社
●写植・版下＝株式会社あるす

偉大的 New1800





ロードスター マイナー

1600から1800へ。嬉しい変化だ。1993年、9月。ロードスターは、間違いなく〝深化〟した。

発売先、世界52ヵ国。累計生産台数、23万5000台。
1993年6月時点で、国内販売台数は8万4000台に達した。
全世界平均での月間販売台数も、
今もなお5300台というハイアベレージを維持している。
世界中で熱い支持を集め続けているユーノス・ロードスター。
このたぐいまれなライトウェイトスポーツが、
発売開始以来5年目にして、搭載エンジンを変更した。
B6からBP、1600から1800へ――。
1600の人気にかげりが出たわけではない。
まるで逆だ。ロードスターフリークは、世界中で増え続けている。
1800へのチェンジの背景には、いったい何があったのか？
ここで、きっぱりと断言しておこう。
ロードスターは、1800になって、その魅力をさらに増した。
オーナーだけじゃない。開発スタッフ自体が、このクルマを深く愛している。
1800に接して、改めてそれが分かった。さあ、全貌を紹介しよう。

Photos / Akira Takahashi

試乗インプレッション New1800

劇的な変化ではない。感性をくすぐるファインチューン。〝メーカースタンダード〟として、これがたどるべき進化の姿だ。

1800になれば軽快性が失われる？　ロードスター本来の楽しさがスポイルされる？安心していい。いや、喜んでいい。ロードスターを駆る楽しさは、1800になって、さらに倍加していたワインディングを走る時、そしてファインチューンのベース車としても、1800のポテンシャルは高いまさに、血統は進化した。まずは、新しい1800の走りの世界へ、みんなを案内しよう

Text／Takayuki Kinoshita

「ねえ、ロードスターが1・8リッターになるんだって？　これで俺の車も値打ちが上がるかもしれないね」

従来型の1・6リッターロードスターを、デビューと同時に焦るように手にして、今だに大のお気に入りで乗り続けている友人が、僕にそう言った。

「うん、もしかしたらね。そういうことになってしまうかもね」

僕自身、まだ1・8リッターにスープアップされたニューモデルに乗る以前だったから、彼の予想どおりに純重なマシンになってしまうのか、あるいはもっと良い車になって登場するのか、不安と期待が複雑に入り交じった心境で、そう答えたものだった。

例の友人は、ロードスターは軽量なボディと、それに対して可もなくそれでいて不足ない程度のパワーのバランスがいいのだ、と考えていた。

「ボディ剛性だって決してほめられたものじゃないけど、その辺りのほど良くヘナヘナしたところが、かえってロードスターの大きな魅力なんだよなあ」

と、言うこともあった。

その魅力が、排気量アップされることによって失われてしまうものと決めつけ、1・6リッターモデルの価値が上がると期待していたのだ。正直に言えば、実は僕自身もそう感じていた。ロードスターが成長することは、すなわち魅力を失うことだと。

しかし、いち早く新型に乗ったとたんに、すべてが杞憂であったことに気がついた。ロードスターはほとんどの部分で魅力的であり続けていてくれたのだ。

さらに〝質〟が高くなった1・8ℓの操縦性

大きなエンジンを搭載することによって、フットワークが鈍くなるかもしれない——。

多くの人が抱いているだろうこの疑問に関しては、全くと言っていいほど問題なかった。エンジンは確かに従来型より重くなっている。しかしその重量増はほんのわずかだという。実際に、フロントヘビーの印象はまったくな

かった。相変わらず、俊敏な旋回特性を示してくれるものだったのだ。中でも、ベースモデルのフットワークはいかにもロードスターらしいもので、走りの楽しさがしっかり受け継がれていることが確認できた。

ステアリングを切り込みさえするだけで、ノーズがコーナーを突き刺すように内側を向く。同時にテールがほどよく流れて、旋回特性の良さをさらに強調する。この時の、一瞬グラッとロールが始まる印象や、旋回中でもステアすればさらに深くストロークする様は、大きく変わってはいない。

ただ、初期応答はいたずらに激しくはなく、ロールが最大付近まで深くなったときの安定感も高まったように感じる。これはボディ剛性とショックの減衰力設定にこだわった効果で、軽薄な印象も薄らいでいる。

僕自身感じているロードスターの最大の魅力は、誰でもが最小のリスクを負う範囲で楽しめるオーバーステア特性にあると思っている。つまりアクセルだけでコーナーを回りこめる旋回特性。そう、軽量モデルならではのドリフト走行を気軽にエンジョイできるところに存在価値があると感じている。

毎年マツダは雑誌社向けに枠なイベントを開催してくれている。ロードスターを使った筑波サーキット4時間耐久レースを企画してくれているのだ。参加者のテクニックには大きく差があるのだが、実際にレースが始まると、ずぶの素人でさえ、立派にカウンターをあてながらのレーシング走行をプロに交じって展開してしまっている。大きな事故もない。知らず知らずのうちに、全員がサーキットランを楽しんでしまっているのだ。

それが、ロードスターの操縦性のすべてを証明している。誰でもが、安全に限界走行にトライできるのである。これが最もロードスターらしい姿に見えた。

そんな、決してドライバーを選ばない身近な走りの醍醐味は、1・8リッターになっても健在なのである。しかもほんの少しだけ、大人になった。運動神経抜群のやんちゃ坊主が、少しだけ声変わりを始めたように。

今回テストコースで僕は、ついつい試乗時間終了が迫っているのを忘れて、最後まで心地よい汗をかきながら、ドリフト走行を楽しんでしまった。仕事柄、普段から嫌というほどハードランを繰り返している僕なのだが、「もう時間ですよ」と遮られるまで、飽くことなく走り通してしまっていた。僕もはまってしまったのだ、自由自在に振り回せるロードスターの操縦性に……。

さて冷静になって考えてみると、新型のロードスターは、多くの部分で、わずかずつではあるが確実に進化していることに気づく。開発に際してのキーワードである「人馬一体」を確実に守りながらも、その質を高めているのだ。

ボディ剛性に関しては、前後にパフォーマンスロッドを介して対策を施している。もともとボディ剛性確保に有効なルーフを持たないオープンモデルであるがゆえに、こういった補強が功を奏するわけである。

新しく5・5JJから6・0JJへとリム幅が拡大されたホイールの効果もあって、下手なタイヤの頼りなさはない。キャンバー剛性も高められているようで、今までのようにタイヤのショルダーが激しく掻きむしられることも少なくなった。限界領域のコントロール性も高まり、今までよりリラックスして攻め込めるようになった。

といった具合に、目に見えて、と言うほどではないが確実に質が高まっているのだ。プレーキに関しても、ローター径が拡大された効果で、今までのような頼りなさを伴うものではなくなった。「正常進化」たるゆえんだ。

扱いやすさが増したニューエンジン

さて、肝心のエンジンに話を移そう。最初に結論を言えば、排気量アップの恩恵は十分に感じることができた。

新しいエンジンは、ファミリアに採用されていたBP型1・8リッターDOHC16バルブユニットを縦置きに改良して搭載されている。数値的には最高出力130ps／6500rpm、最大トルク16・0kg-m／4500rpmを発生している。それぞれ10ps、2kg-mのアップを果たしているのだ。

まず意識させられるのは、低速のトルク特性だ。市街地走行やワインディングでは、乗り易さにつながる変化である。もちろんリミッターの作動する7200rpmまできっちり回り続ける。現状での不満はない。

ただ欲を言えば、もう少し高回転でパワーがみなぎるような特性が好ましく思った。低速域の粘り強さが増えたために余計に感じることなのだろうが、回せば回しただけ加速度が増すような特性が、ロードスターにはマッチしているように思えるのだ。

たとえばコーナーに突入しスロットルを床まで踏み続ける。当然後輪はスライドし、絶妙なドリフト状態を維持したまま旋回を続ける。そして、その次のコーナーに向けて猛ダッシュをする。しかしその時には、もうエンジンの抜けるような爽快感が薄れてしまっていることが多いのだ。

回転を上げれば上げるほど、さっきよりも

自在に操れる楽しさは少しも変わらない。いや、さらに高まった。

新しい1800では、軽快な運動性能はそのままに、限界域での安定感が高まった。

操縦性の質的な変化は、Sスペシャルよりもスタンダードモデルの方がより大きい。エンジンでは、特に低中速域のトルクアップが魅力。ワインディングは明らかに走りやすい。

エンジンの最大の魅力はトルクアップにある。これは大きなヒントだ。

っと強力なパワーを発揮するような特性の方が、ロードスターの魅力を強調する結果になったと思う。さらに、もう1000rpmほど上まで回ってくれれば満点だった。これは、おそらく今後進んでいくだろう1・8リッターファインチューンの課題となるはずだ。

Sスペシャルと ATモデル

ところで、ロードスターはすべて同じシャシーに同じパワーユニットを搭載しているのだが、その中でもスポーティ仕様のSスペシャルというグレードが存在する。ビルシュタイン製ダンパーをはじめ、フロントのスタビライザー径やリアのスプリングレートを変えたりして、かなり走りに振ったモデルなのだ。

なるほど走りの激しさは、ベースモデルをはるかに凌ぐ。路面の凸凹を激しく拾いながら、まさにガンガンと走っていく。硬派な印象が強い。

操縦性もベースモデルとは大きく異なる。後輪のスタビリティを僅かに落とすことによってフレキシブルな旋回特性を得ているロードスターなのだが、Sスペシャルの後輪は、執拗に路面をとらえてくれる。結果として、オーバーステアの弱い、逆に言えば安定志向の強い操縦性を実現している。

自由自在にスライドさせながら走り回るロードスターの本来の姿から見ると、Sスペシャルのリアスタビリティはかなり高めだ。ベースモデルはあくまで軽快に走るための操縦性を求め、Sスペシャルは速さとハードフィーリングまでをも追い求めた、といったところだろう。

一方ベースモデルのATも新たに電子制御化され、なかなか俊敏な走り方をする。D2レンジにホールドしておけば、最高120km/hまで許容してくれるから、ワインディングではそのままで十分守備範囲に納まる。

もちろん排気量アップによって、低中回転域の粘り強さが増した分、市街地でのATの使い勝手も増しているようだ。町中での使用がメインのAT指向のユーザーには、今回の排気量アップは歓迎できることだろう。

ただ、主観を交えて言えば、ロードスターならではのワクワクするような走り味を楽しむのなら、断然マニュアルがお薦めだ。はっきり言って、このクルマの魅力は、エンジンとタイヤに鞭打って、はじめて活気づくという性格にある。

ショートストロークのカチッと決まるシフトレバーを、頻繁に上げ下げしてこそ、ロードスターの本来の世界に突入していく。そしてその世界の奥行きは、1・8リッター化によって、さらに深くなった。

（木下隆之）

狙いは高次元バランス。美味しいノウハウが随所に潜んでいる。

**新しい1800は従来モデルとどこが違うのか？走りのレベルを引き上げるために
いったいどんな手が加えられたのか？エンジン、サスペンション、車体回りetc.
1800の実力を再確認するために。そして、1600にも流用できるパーツを探し出すために
細部まで、ここでは徹底的にチェックしてみよう。魅力的なパーツは、少なくない**

Text／Naotsugu Mihori

基本性能を支える骨格となったボディ剛性のアップ

「乗る楽しさ」から「操る楽しさ」へ。それが、今回のチェンジのキーワードとなる開発コンセプトである。

ドライバーの意のままに操れるクルマであるためには、まず何よりボディ剛性を高めることが大切だ。いくらサスペンションをいじってみても、タイヤからの入力がボディへ伝わる間に抜けてしまったのでは、ドライバーの意志も通じようがない。今回のチェンジでボディ剛性アップに努力が払われたことは、当然のなりゆきだった。

では、どこをどのように改善してボディ剛性を高めたのか？ ポイントは3点ある。

ひとつは、ブレースバーと呼ばれるボディ開口部を補強するバーの採用だ。なんといっても、キャビン部分が大きな口を開けているというのは致命的。そこで、ここに開口部を横断する形で補強バーを入れ、ボディをガッシリさせて曲げ剛性を上げたわけだ。市販パーツのロールバーも、しっかりした物であれば、もちろん同じ役割を果たす。

次に、前後サスペンションへのパフォーマンスロッド採用である。フロントサスペンションに関しては、ロワアームのボディ側取り付け点の後端側をパフォーマンスロッドによって左右を結び、ねじり剛性を向上させた。リアサスペンションには、サブフレームのクロスメンバーのロワアーム取り付け点とボディとを結ぶU字型のパフォーマンスロッドを採用。クロスメンバーだけでなくボディにまで直結させたのが大きな特徴で、これによって曲げ剛性、ねじり剛性ともにアップした。

この3点の補強の結果、初期モデルに比べると、ねじり剛性で10%、曲げ剛性で30%アップした（マイチェン後の補強バー付きモデル比では、ねじり剛性で6%、曲げ剛性で13%のアップ）。静的な剛性の数値でいえばこういう値になるが、実際に走ってみて体感する“動的剛性感”を比べれば、両者の剛性の違いはもっと大きく感じられるはずである。

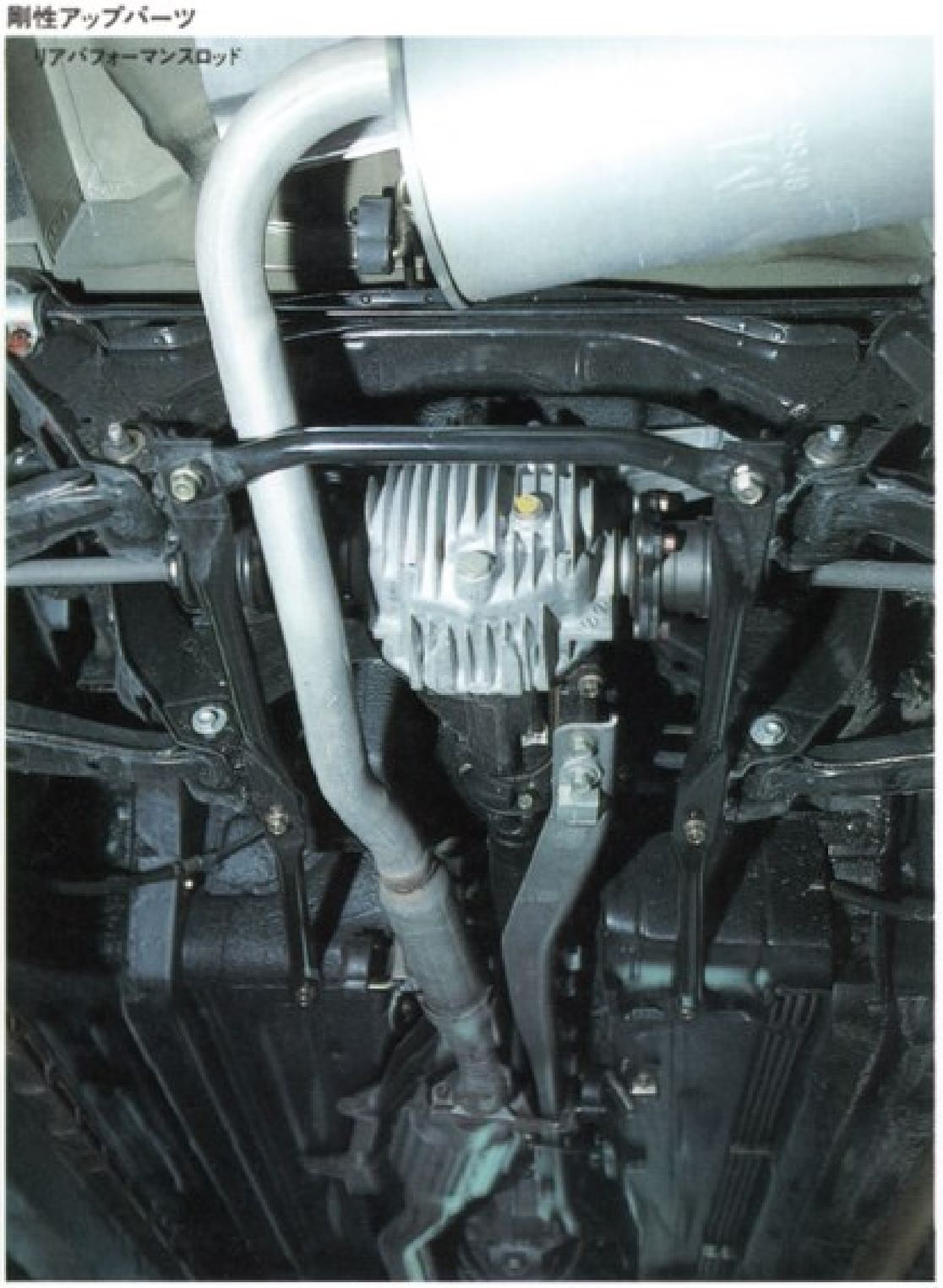
特に魅力的なのがリアのU字型パフォーマンスロッドで、従来の純正&市販パーツの補強バーと比べても、効果はさらに大きい。ボディ側取り付け点の工夫をすることで、従来の1600ccモデルにもこのパフォーマンスロッドを装着することは可能だ。

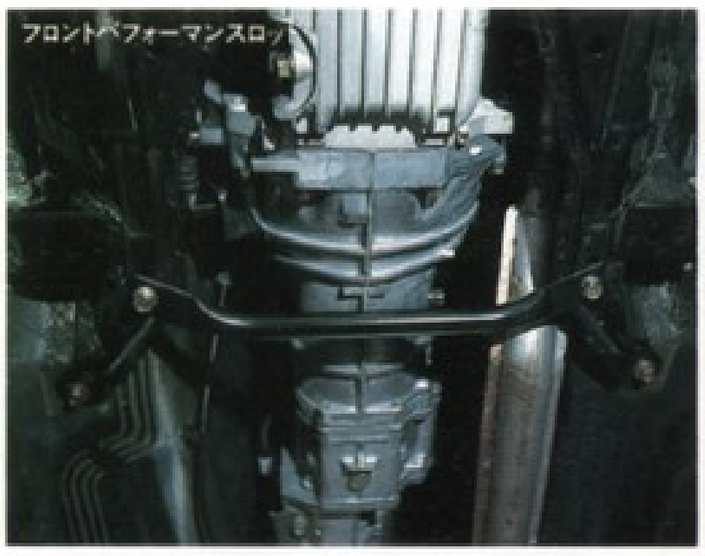
ところで、今回のチェンジに伴って、パワートレイン系で15kg、車体剛性&ブレーキ系その他で15kgと、車重は計30kg重くなっている。しかし、重量増に伴うパーツは全てホイールベース内に収まっているため（オーバーハングにかかる重量増はゼロ）、シャシーバランスへの悪影響はほとんどない。2名乗車時の前後重量配分は、1600と同じでほぼ50対50に収まっている。

目玉となるエンジンの変更狙いはパワーよりも“余裕”

今回のチェンジの最大の目玉は、何といっても1800ccのエンジンだ。マツダにはロードスターを「21世紀まではこのままのカタチで造り続ける」強い意志がある。基本的な

剛性アップパーツ





今回のチェンジで非常に魅力的なのが剛性アップ対策だ。フロントのロッド（重さ0.6kg）＝ねじり剛性、リアのロッド（3kg）＝曲げ&ねじり剛性、ブレースバー（2.2kg）＝曲げ剛性に効果を発揮し、初期型と比較すると、トータルでねじり剛性10%、曲げ剛性30%もアップしている。特に注目すべきはリアのパフォーマンスロッドで、クロスメンバーとボディをU字型のロッドでつなぐことで、メンバーの変形を大幅に防いでいる。コンピュータ解析によって、ボディにまで連結させた方が剛性アップすることが導き出されてきたという。このロッドはメンバーの下にブラケットを介し、さらにボディ裏側にメクラナットを設けることで6点でボルト止めされる。従来車のボディには当然メクラナットはないが、袋ナットを新たに溶接すれば従来車にも装着は可能だ。さらに前側のロアアーム支持部も横に連結させれば、剛性はさらに5～7%アップするという。

モデルチェンジなしでそれだけの寿命をまっとうさせるためには、何が必要となるか？

衝突安全性の向上、排気ガス浄化による環境への対応、また騒音公害に対する配慮など、クルマに要求される項目も、今後さらにシビアになる。そういった要求を満たしていくためにも、エンジン自体にもう少し余裕を与えたい。今回の1800cc化は、そういった背景のもとで決定が下されたのである。

従来型、つまり1600のロードスターではエンジンパワーとシャシー性能のバランスが取れていたとはいえ、そこにゆとりはなかった。元々ハイパワーを求めるクルマではないが、たとえばワインディングの上りタイトコーナーからの立ち上がりなど、トルクが不足して今ひとつカッタルかったのも事実だ。

今度のロードスターがドライバーの操る楽しさを追求するのであれば、やはりその点を改善したくなる。そこで、1600ccエンジンに可変機構などのデバイスを取り付けるのではなく、排気量アップによってすべてを解決しようという方向性が決められた。ライトウェイトスポーツの正常進化という面で、それは正しい選択だった。

ベースとなったのは、ファミリアGT用の1800ccエンジン（BP—ZE型）だ。ただしファミリアがFF車であるのに対し、ロードスターはFR車であるため、搭載方法の変更と、エンジンルームのスペースの違いなどに合わせて、吸排気系が新設計されている。

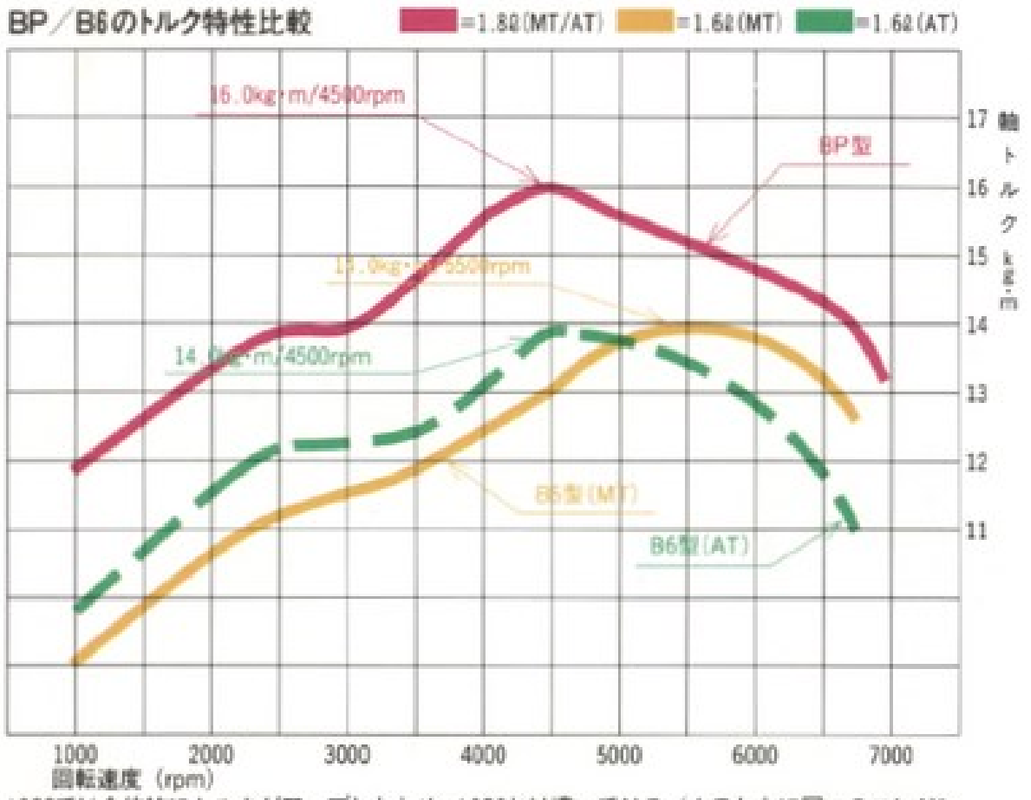
エンジン仕様の変更によって、排気量はアップしたが、ボア・ストローク比は1600cc（B6型）の1・07に比べ1・02と、同じロングストロークでありながら数値は小さくなっている。したがって従来の吹け上がりの良さが損なわれるような心配はない。

興味深い工夫も施されている。たとえばリニアな加速が体感できるように、トルクカーブとスロットル開度のチューニングが行なわれているのだ。スロットル開度を非線形とし、スロットルの開き始めの開度を抑えることで、低回転域では適切な吸入空気量を確保し、エンジンの回転が上昇するに従ってパワーに伸びが出るようになっている。これに加えて、ファイナルギア比を下げるというトータルバランスが施され、低回転から高回転に至るまでフラットなトルク特性が得られるようにセッティングの手が加えられた。

また、エンジンのパワーアップに伴って、随所に改善が施されてもいる。まず、エアフロメーターの変更。従来のフラップ式からホットワイヤー式になって吸気抵抗が減り、レスポンスが向上している。冷却性能も改善され、ラジエターの放熱量はMT車で30%、AT車で23%強増やされた。また、ベースがファミリアGT用エンジンということで、水冷式オイルクーラーの装着も可能になりそうだ。

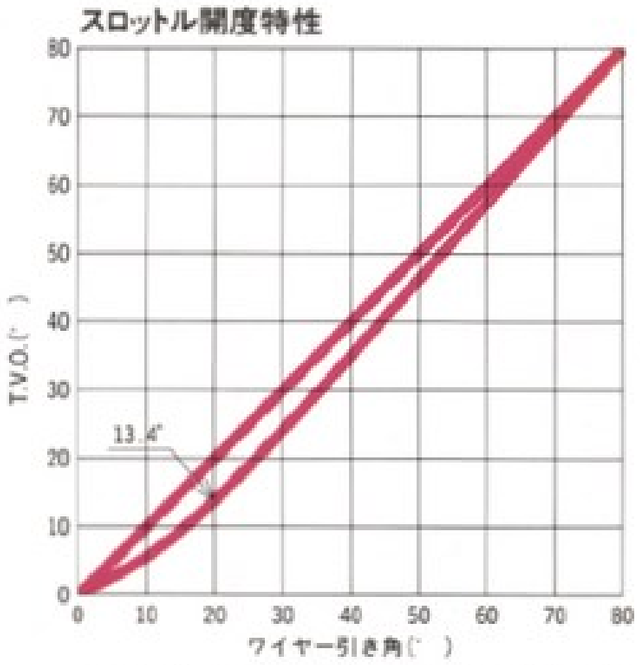
エンジンのパワーアップの一方で、クラッチとデファレンシャルの容量が拡大したが、これは対米輸出用のNAエンジンを搭載した

BP／B6のトルク特性比較



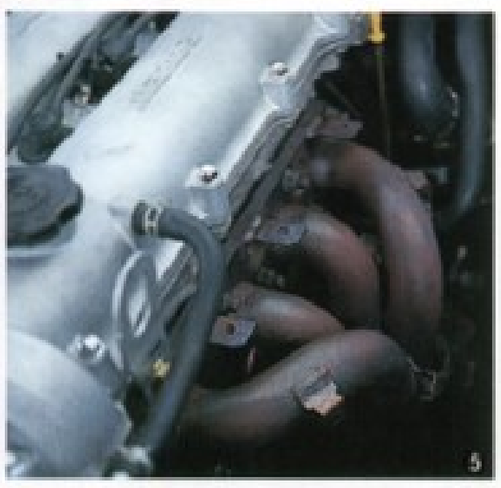
1800では全体的にトルクがアップしたため、1600とは違ってMT／ATともに同一のエンジン特性となった。3000回転の時点でトルクは20%アップ（MT比）。立ち上がり加速に有利だ。

スロットル開度特性



最大で30%アップしたトルクに合わせ、スロットル開度の特性を非線形に変更。スロットルをどの位置から踏んでもトルクが付いてくる。トルセン式LSDと合わせ、アクセルコントロールの楽しさを増している。

エンジン系



❶1800BPは対B6ではエンジン単体で6.4kg増。各シリンダー間の間隔が5mmずつ伸び、ブロックは20mm長くなっている。注目すべきはサクションパイプの形状変更で、1800ではパイプが真っ直ぐ水平になり、スムーズな吸気の流れを生み出している。また、パイプの形状変更により、ラジエターホースはパイプの上ではなく下を通るようになった。さらに、ラジエターもMTではフィンピッチが15mmから11mmへと詰まり、ATではラジエター厚が2mm増した。

❷新設計のホットワイヤー式エアフロメーター（ファミリア用BPはフラップ式）。フラップ式よりも敏感だが、エアクリーナーを換えてもコンピュータは十分に対応できると言う。

❸ラジエターシュラウドも新採用。すでに市販パーツとしても発売されているが、クーリングに効果を発揮する。

❹サージタンクも新設計された。スロットルのボア径はB6の52φから55φへと拡大され、インジェクター容量も220ccから250ccへとアップした。B6のファインチューンにも、このスロットルバルブとインジェクターは生かせそうだ。

❺タコ足もBPのシリンダーピッチに合わせて新設計。従来通りの4—1タイプで、当然ながら遮熱カバーで被われる。

❻マフラーも新設計だ。パイプサイズは従来と同じだが、メインサイレンサーの他に触媒の後ろ側にプリサイレンサーが追加されている。細かく見ていくと、新設計パーツが多い。

❼金色のユニットはABSのアクチュエーター。従来通りのオプション設定となる。ABS付きはエアクリーナーボックスまでのパイプの取り回しがスタンダードとは異なる。

走りのためのリファインは細部にまで及ぶ。物によっては、1600への流用も可能だ。

❶サスペンションでは、ショックの減衰力をメインに手が加えられた。バネレートは従来通り。❷フロントブレーキは、ディスクの径と厚さ、さらにパッド面積までアップされた。ハブは従来通りなので、1600に流用することも可能だ。❸リアでは、ディスクの外径のみ20㎜アップ。❹Sスペ専用タイロッドエンドはそのまま受け継がれた。スタビはフロントのみ1φアップ。❺新採用のトルセン式LSD。ビスカスは問題外だけど機械式までは……という1600オーナーなら、おそらく多少の加工で移植できるだろう。❻マスターバックの倍率もアップした。

従来の弱点に手が加えられたサスペンション・チューニング

最後はサスペンションだ。ボディ剛性&排気量アップに伴って、いったいどんなチューニングが施されただろう。

まず、標準車では従来に比べてショックの伸び側の減衰力を10%前後上げ、逆にフロントの圧側を25%以上下げている。従来のままの減衰力では突っ張った感じが出ることと、初期ロールを若干抑える方向に持っていくためだ。一方、乗り心地の良さを損なわないために、スプリングレートは前後ともに変更していない。

それでも、アルミホイールの軽量化によってバネ下重量が軽くなったことと（リム幅が大きくなったにもかかわらず0・9kg軽い）、ショックの減衰力の変更によって、おさまりの良い軽快な走りが得られるようになった。また、従来はSスペシャル専用だったパンプラバーを新たに採用したことも、限界時の安定性を増すことに寄与しているようだ。

もう一方のSスペシャルはどうだろう？

元々Sスペシャルはより走り指向に振られていたので、変更点は標準車ほどは多くない。フロントスタビライザーの径が19㎜から20㎜の太さになり、同時にフロントの圧側の減衰力のみ、標準車とは逆に上げられた。高速コーナリングでの限界を高めること、ロールを抑えることでコーリング時の走行安定性を高めることが狙いだ。

ブレーキは、標準車、Sスペシャルともにフロントディスクローターの外径と厚みを上げ、リアディスクローターは外径を拡大した。これによりブレーキの効きが良くなったことはもちろん、操作フィーリングと限界時のコントロール性も高まっている。また、性能面では耐フェード性が10%向上した。

タイヤは従来通りだが、ホイール幅を5・5JJから6JJへと広げることで、接地面積を稼いでいる。ライトウエイトスポーツカーとしての軽快さを保ちながら、グリップをもう少し確保させようという考えだ。

確かにクルマは重くなっている。しかし、エンジンのポテンシャルアップによって、パワー・ウエイト・レシオは、従来の7・833から7・538へと逆に向上した。そして、ボディ剛性のアップと足回りの熟成。

必要最低減のパワーアップに伴って、1800のロードスターは、一皮剥けた、熟成度の高いライトウエイトスポーツカーへと歩みを進めたわけである。

エンジンスペック［（ ）内は1600B6］

型式	BP-ZE(RS)（B6-ZE(RS)）
内径×行程	83.0×85.0㎜（78.0×83.6㎜）
総排気量	1839cc（1597cc）
圧縮比	9.0：1（9.4：1）
最高出力（ネット）	120ps/6500rpm（120ps/6500rpm）
最大トルク	16.0kgm/4500rpm（14.0kgm/5500rpm）
燃料供給装置	EGI
使用燃料	無鉛レギュラーガソリン
インジェクター容量	250cc（220cc）
スロットルボディ径	55φ（52φ）
エアフロメーター	ホットワイヤー式（フラップ式）
シリンダーブロック	鋳鉄
シリンダーヘッド	アルミダイキャスト
ガスケット厚	スチール0.6㎜（スチール1.2㎜）
ピストン	アルミダイキャスト
クランクシャフト	スチールフルバランス
メインベアリング数	5
カムシャフト	IN236° EX248°
カムシャフト駆動装置	タイミングベルト
バルブ駆動方式	HLA付タペット
バルブサイズ IN	33㎜（31㎜）
〃 EX	28㎜（26.2㎜）
バルブリフト量 IN	8.0㎜（7.8㎜）
〃 EX	8.5㎜（7.8㎜）
バルブタイミング	（〜'89年3月）（〜'90年3月）
IN 開 上死点前	5°（5°）（5°）
閉 下死点前	48°（51°）（40°）
EX 開 上死点前	56°（53°）（55°）
閉 下死点前	14°（15°）（5°）
点火装置	ディストリビューターレス
点火順序	1-3-4-2
燃料タンク容量	48ℓ（45ℓ）
燃料ポンプ形式	電動式
潤滑方式	トコロイドポンプ強制潤滑
オイルフィルター形式	カートリッジタイプ
エンジンオイル容量	4ℓ（3.6ℓ）
ウォーターポンプ形式	遠心式
冷却ファン形式	電動式5枚羽根
冷却水容量	6ℓ
ラジエター放熱量 ※	MT35,500kgCal(27,300)、AT46,000kgCal(37,300)

※MTはフィンピッチを15㎜から11㎜に変更。
ATは25㎜から27㎜へとラジエター厚を拡大。

サスペンションスペック［（ ）内は1600］

		標準車 前	標準車 後	Sスペシャル 前	Sスペシャル 後
形式		ダブルウィッシュボーン式独立懸架			
スプリング単体レート	kgf/mm	2.32	1.92	2.32	2.15
ホイールレート	kgf/mm	1.6	1.43	1.6	1.6
ダンパー形式		低圧式ツインチューブ		高圧式モノチューブ	
0.1m/S 伸び側	kgf	65(60)	63(55)	170	132
0.1m/S 縮み側	kgf	35(50)	24(25)	25(22)	20
0.3m/S 伸び側	kgf	126(116)	108(100)	270	218
0.3m/S 縮み側	kgf	60(80)	41(40)	42(38)	35
スタビライザー形式		トーションバー			
直径	㎜	19	11	20(19)	11
ホイールストローク（空車時）					
伸び側	㎜	82.2	67.5	82.2	67.5
縮み側	㎜	87.8	102.5	87.8	102.5
ホイールジオメトリー（空車時）					
キャンバー角		0°24′	−0°43′	0°24′	−0°43′
キャスター角		4°26′	—	4°26′	—
トーイン（トータル）	㎜	3	3	3	3
アルミホイール リム幅		6JJ（5.5JJ）			
アルミホイール 重量		4.7kg（5.6kg）			

ブレーキスペック［（ ）内は1600］

	前	後
形式	ベンチレーテッドディスク	ソリッドディスク
ディスク直径 ㎜	255（235）	251（231）
〃 厚さ ㎜	20（18）	9
パッド面積 ㎠	43（37）	26
マスターバック倍率	ABS無し3.5(3.0倍)	ABS付き4.0倍(3.0倍)

パワートレイン系変更リスト［（ ）内は1600］

- クラッチサイズの拡大（対米向けFC3S(NA)用を流用）
  フェーシングサイズ＝φ215×φ150×3.8㎜(φ200×φ130×3.5㎜)
- ドライブシャフトサイズの拡大
- リアデフの容量拡大（対米向けFC3S(NA)用を流用）
- 減速比の変更　4.1（4.3）
- 5段マニュアルの2速をダブルコーンシンクロ化
- LSDの変更（MT車）　トルセン式（ビスカス式）
- 電子制御式4段オートマチックの採用（AT車）（従来は油圧式）

ロードスターだからこそ細部もとことん気にかかる。

細部の小ワザが生きてくるのも、ロードスターならではの魅力のひとつだからとっても気にかかる。ここはひとつ、ロードスター・オタッキーと化そう重箱のスミまでひっくり返して、細部までなめ回す1600との違いをすべて頭に入れてこそ、ロードスターマニア。では、行くぞ

ロードスターが1800にチェンジしたとはいえ、外観上の変更はほとんどない。「今世紀末までは今のカタチを守っていく」というポリシーのもと、変化は最小限度にとどめられている。

見た目ですぐに分かる唯一の違いは、ドアミラーの形状。電動化されたために（従来通りのタイプもあるが）ステー部が太くなった。デザインは好みの問題だが、ミラーに関しては今後いろんな市販パーツが登場してくるだろう。ちょっとダンボの耳みたいだものね。

他にも細かい変更はいくつかあるけど、全体のフォルムに手が加えられなかったのは嬉しい。それでこそロードスターなのだ。この素晴らしいフォルムは、たかだか数年で色あせてしまうような代物じゃない。今世紀末とは言わず、ずっとこのままでいてほしいぐらい。ロードスターはそれだけの名車なのだ。

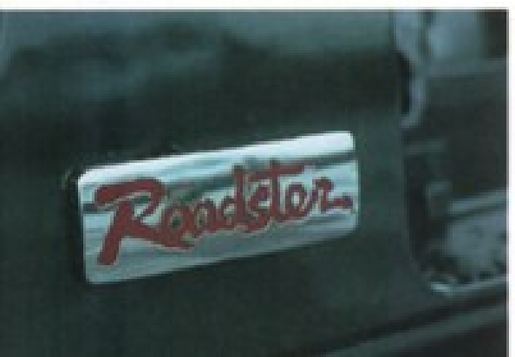
新しいバリエーションも加わった。VスペシャルTYPEII。クロームメッキのドアミラーとバフ仕上げのアルミホイールに加え、何と言ってもタン色のコンバーチブルトップが新鮮だ。人気モデルとして歓迎されることだろう。オプション類にも新たなラインナップが加わり、ロードスター全体としての魅力はさらに高まった。嬉しいかぎりだ。

ただ、残念なことがふたつ。ナンバープレートホルダーがフロントバンパーにビス止めされたこと、シートベルトのバックルがシート本体に固定されたことだ。ナンバーを移動するためにはビスの穴を埋めて塗装しなきゃいけないし、シートを換えるためには別にバックルを注文しなきゃいけない。ふたつともに、すこぶる正当な理由がある。ただ、ロードスターには独自のキャラクターがあるからね。難しいところだな、これは。

新しく加わったVスペシャルTYPEII。Vスペの装備に加えて、タン色の幌、クロームメッキ電動ミラー、バフ仕上げのアルミホイールが付く。

内外装の変更点

エクステリア
・ボディ色に新色を採用 ラグナブルーメタリック（Sスペ専用色） シャストホワイト（ノーマル車） （マリナブルー、クリスタルホワイトは廃止）
・タン色コンバーチブルトップの採用（VスペTypeII）
・新デザインアルミホイールの採用 ※VスペTypeIIは表面バフ仕上げ
・電動リモコンドアミラーを設定 ※VスペTypeIIはクロームメッキ仕様
・新デザインリアマッドフラップの標準採用
・フロントバンパー一体型ナンバープレートホルダーの採用
・リアのオーナメント文字を黒色から赤色に変更
インテリア
・ベルトインシートの採用
・シート表皮デザイン変更
・トランクルーム・トリム範囲の拡大
・ドアトリム(左右)のデザインを変更し、ドアポケットを設置



リアのオーナメントの文字の色は、従来の黒から赤に変更された。これはボディカラーの赤と同色。1600との違いをひそかに主張する。

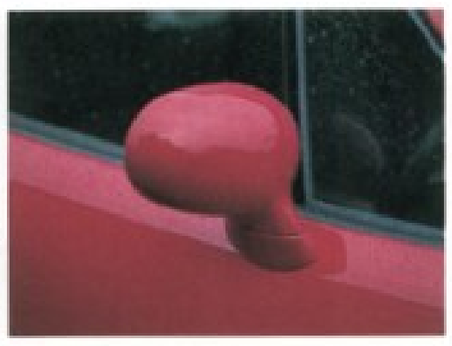
Sスペシャルには従来通りキックプレートが装備される。嬉しいのは、新たなオプションパーツとしてニーパッドが加わったこと。パワーウインド車用で、標準車の手動ハンドレギュレーター仕様に付ける場合は、別にキックプレートが必要になる。また、M2用のハンドレギュレーターもオプション設定された。

これは左側のニーパッド。パッドの価格は左右セットで1万500円。またM2品のハンドレギュレーターは1個1万6200円。共にメーカー品だけに、仕上がりの確かさは申し分ない。

ATは従来の油圧制御から電子制御式になり（EC—AT）、パワーモードとノーマルモードを自動的に切り換えるオートパワー制御を採用している。1速／2速／3速を任意に固定できるホールドモード機構も採用され、従来の1600に比べるとATとしてのスポーツ性はかなり高まった。一つの新しい方向だ。

アルミペダル類は従来通りのオプション設定。アクセルペダル2500円、ブレーキペダル2000円、クラッチペダル2000円、フットレスト5000円となる。メーカー品だけあってさすが低価格。

ヘッドカバーの文字は従来の凹から凸に変更された。従来と同じで、ヘッドカバーは磨き込むとアルミ地が渋く輝く。



1600との外観の目立つ違いが、この電動ミラー。従来タイプに比べると、ステー部がかなり太くなっている。新設定のVスペシャルTYPEIIにはクロームメッキが施される。

新設計のアルミホイール。5.5JJから6JJへとリム幅がアップしたにも関わらず、重量は5.6kgから4.7kgと1本単体で0.9kgも軽くなった。オフセットは従来と同じ+45mmだ。

ナンバープレートホルダーは5本のビスでバンパー本体に固定。ナンバーを移動するためには、ビス穴をパテ修正する必要がある…。

リアのマッドフラップは新デザインとなって標準装備される。従来のオプション品に比べると、さらに上部まで被っている。

電動ミラーの操作レバーは、後付けスイッチ用メクラ蓋の右端に付けられる。なお、電動ミラーは自動収納タイプではない。

トランクルーム・トリムの範囲が拡大され、ルームの奥もトリムで被われた。ジャッキハンドルの固定位置も奥のトリム部へと変更。

シートは形状は同じだが、表皮デザインが変更された。ヘッドレスト部のスピーカー内蔵も、もちろん従来通り。

シートベルトのバックルはシート本体に固定された。フィット性はよくなるが、シート交換の場合は従来のバックルが別に必要になる。

ドアトリムもデザインが変更され、ドアノブの水平部がなくなった。新しく付けられた小物用のドアポケットはなかなか便利そう。

スピーカー部のプラスチックカバーが廃止され、スピーカーネットの材質も変更された。オプションのキックプレートは従来通り。

標準車にオプションの電動ミラーを装着した状態。スペシャルパッケージをオーダーすれば、電動ミラーはセットオプションとして標準装備される。

大幅な変更はないけど、よ〜く見ると、ニクイところもある。

Vスペシャルのインテリア。基本的な変更点はなく、TYPEIIもインテリアに関しては違いはない。この写真では、オプションのセンソリーサウンドシステムが組み込まれている。

オプションステアリングには新たにナルディレザーが加わった。シフトノブも、ナルディレザーとM2用アルミノブが追加されている。

SRSエアバッグシステムは、従来通りのオプション設定となる。ノーマルタイプとは左右のスイッチレバーの形状も異なる。

世界中のフリークに伝えたい。偉大なるビッグマイナーはどんな想いで生み出されたか?

不思議なことに、ロードスターには、乗り手に伝わる温もりがある
おそらくそれは、開発スタッフの熱い想いが、クルマに投射しているからだ
1600だけじゃない。1800でも、その温もりに変わりはなかった
だからこそ、お聞きしたい。1800に対する想いのほどを

――なぜ、ロードスターが1・6ℓから1・8ℓへと変わったのか? まずは、その根本的なところをお聞かせください。

山本主査（以下、山本） ロードスターの将来を考えた場合、エンジンをどうするかというのが、ロードスターの生みの親である平井元主査との共通の問題点でした。

というのは、ロードスターは今後も21世紀を迎えるまでは形を変えないでいく。これはもう、くつがえすことのない確認事項です。ただ、今後は安全問題や環境問題など、クルマに対する要求はさらに厳しくなってくる。そういう状況に対応していくためにも、また、長い年月にも十分に対応できる基本的な骨格を今の時点でしっかりと造っておくためにも、エンジンのポテンシャルアップというのは欠かせない条件だったわけです。

当初は、1・6ℓはそのまま残して2ℓを追加する、という考えもありました。でも、やはりそれは良しとしなかった。ロードスターはあくまでシンプルに1本の柱で行くべきだと思ったわけです。それで1・8ℓ1本に絞った。私がその判断を下しました。B6がなくなるからBPにしたというのは誤解ですよ。B6は今後も造っていきますからね。

――1・6ℓにもう少しパワーがあれば……という声もありますが、そういうマーケットの要望にも応えた一面はあるわけですか。

山本 基本的な骨格をしっかり造っておきたい、というのがまずあります。ハンドリングを良くしたくてシャシー性能を上げていったときに、1600ではパワーが負けてくる。規制に対応していくことで、車両重量も多少は増えざるを得ないですからね。

――1800cc化の開発の狙いは、どういうところにあったのですか。

山本 平井さんともいろいろ激論を戦わせたのですが、お互い、変化のためにマイナーチェンジするのは絶対に止めようという考えでは一致していました。モータースポーツ用語の中でよく使われる言葉に正常進化というのがありますが、まさにロードスターについても、ライトウェイトスポーツカーとしての正常進化をさせたいと考えたのです。

平井さんが「人馬一体」という合言葉の下に作ったロードスターが世界中で28万人ものファンに支持されたのです。だから今度は、「乗るのが楽しい」から、「操るのが楽しい」レベルまで持っていきたい。また、進化でも、深まるほうの深化を遂げたいと考えました。

――1800cc化の開発の狙いは、どういうところにあったのですか。

山本 基本的な骨格をしっかり造っておきたい、というのがまずあります。ハンドリングを良くしたくてシャシー性能を上げていったときに、1600ではパワーが負けてくる。規制に対応していくことで、車両重量も多少は増えざるを得ないですからね。

――1800cc化の開発の狙いは、どういうところにあったのですか。

山本 平井さんともいろいろ激論を戦わせたのですが、お互い、変化のためにマイナーチェンジするのは絶対に止めようという考えでは一致していました。モータースポーツ用語の中でよく使われる言葉に正常進化というのがありますが、まさにロードスターについても、ライトウェイトスポーツカーとしての正常進化をさせたいと考えたのです。

平井さんが「人馬一体」という合言葉の下に作ったロードスターが世界中で28万人ものファンに支持されたのです。だから今度は、「乗るのが楽しい」から、「操るのが楽しい」レベルまで持っていきたい。また、進化でも、深まるほうの深化を遂げたいと考えました。

――1・8ℓとした根拠は何ですか?

山本 それは、1700ccでも1650ccでもかまいません。また、今のままの1600ccでもきちっとしたものはできたと思います。しかし、逆の言い方をしますと、今度のボディ剛性などに手を加えた車体に1600ccのエンジンを載せると、エンジンのほうがポテンシャル的に負けてしまうんです。

――それは、シャシーとエンジンのバランスということですね。

山本 それから、ロードスターの成功の大きな要因に価格というのがあります。それを考えた場合、1700ccのエンジンを新規に開発したのでは、そのコストが価格に上積みされてしまう。じゃあ、今マツダにあるエンジンの中でどれが一番ロードスターに合うかと言ったら、1800ccなんですね。そして、1600ではハンドリングの面でもう少し変えていかなければと考えられるところを残してきましたから、各規制への対応も含め重量増となる。シャシーがしゃきっとしたところにトルクの増えた分が生きてくれれば、ライトウェイトスポーツカーのコンセプトはそのままで、より深みのある走りの領域へ持っていけると考えたのです。

――そうすると、ファミリアGT用1800

確固たる基礎を築く。1800はそのための手段です。

ロードスター開発主査
山本　紘

'63年の日本ＧＰスタート以来、レースカーのエンジンの基礎研究を10年間担当。サバンナＲＸ－７でハコスカとやり合った。'86年にコスモの主査として商品本部に移り、'91年からスポーツカー担当に。1.8ℓ化では平井主査の後を受け継ぎ、陣頭指揮を取った。

次期ロードスター開発主査
吉岡史郎

山本主査がセダン系の総括者へと移行する後を受け、今後のロードスターの主査として新たな手綱を引くことになる。駆動系、シャシーという技術畑から内装担当を経て、ロードスターとＲＸ－７の主査に。「いい子供を生んでくれた。大事に育てていきたい」

ロードスター開発補佐
梅田定夫

初代ＲＸ－７に始まり、長年にわたってスポーツカーを担当。主査のアシスト役として、デザイン、設計、生産技術etc.と全ての部門を取りまとめている。チームロードスターのエースは吉岡主査へとスイッチするが、名キャッチャーの存在は変わらない。

Interviewer／Naotsugu Mihori, Toshio Matsubara

クルマを操る楽しさは、アクセルに反応する挙動こそが重要なんです。

1800ccロードスター開発スタッフの面々。「ロードスターには最初からはっきりした割り切りがあったから、みんなの意志も一点に集中していったんですよ」。その言葉通りの、さわやかな笑顔が印象的だった。スペース上、みなさんのお名前を紹介できないのが残念でならない。全員の熱意が、1800となって実を結んだ。マツダの三次テストコースにて。

れ山節」いこけ式」ンぶきと気はう山考う大の

の最高出力より5馬力低く、1・6ℓより最大トルク発生回転数が1000回転低いというのも、ロードスターというクルマの性格を考えた末のものであるということでしょうか。

山本　そうです。しかも低速型エンジンというと、高回転での伸びが不足気味になるのではないかとの心配があると思うんですが、排気量アップによって高回転域を犠牲にすることなく低中速域のトルクを太らせることができました。可変機構でトルクの山をふたつかぶせるというのではなく、本当のＮＡエンジンの素直なトルク感が得られたわけです。

もうひとつ、低中速でのアクセルコントロールが可能となったため、ＬＳＤをビスカス式からトルセン式に変えました。エンジンだけでなく、足でも操る楽しさを狙ったのです。これによって、2～3速ギアで守備範囲の広い走りが楽しめるようになったはずです。

――ギアレシオに変更はありませんが、守備範囲が広くなったというのは？

山本　従来と同じトランスミッションですけれども、ファイナルギア比とスロットル特性の変更がトルクアップとマッチして、ギアの守備範囲が広くなったわけです。従来では3速とのつながりが今ひとつでしたが、1800では2速から3速にシフトアップしたとき、トルクの厚い回転にうまくつながるようになっています。

――山本さんの経歴を拝見すると走行実験の部署に13年間いらしたということですが、自分で走ってクルマの開発に携わってきた経験から、ロードスターの進化のポイントはここだと思われた点は何だったでしょうか？

山本　クルマを操るというと、ハンドリングのことを言われる方が多いと思うんですよ。ところが、私はアクセルを踏み込んだときのクルマの挙動が重要だと思っているわけです。スポーツカーにおけるクルマとドライバーとのコミュニケーションとして、アクセルのストロークだとか、ペダルの重さだとか、あるいはアクセルとブレーキのペダルの段差が気になるとか、そういうところにこだわりたいと思うわけです。

――実際に試乗してみて、それはすごく感じましたね。特にパーシャルから踏み込んでいった時のトルクの乗り方が1600とは違います。ところでエンジンには、ホンダのＶＴＥＣのように非常に高回転まで回してパワーを出しているものもあるわけですが、ライトウェイトスポーツカーのエンジンということについて、山本さんはどのようなお考えなのでしょうか。

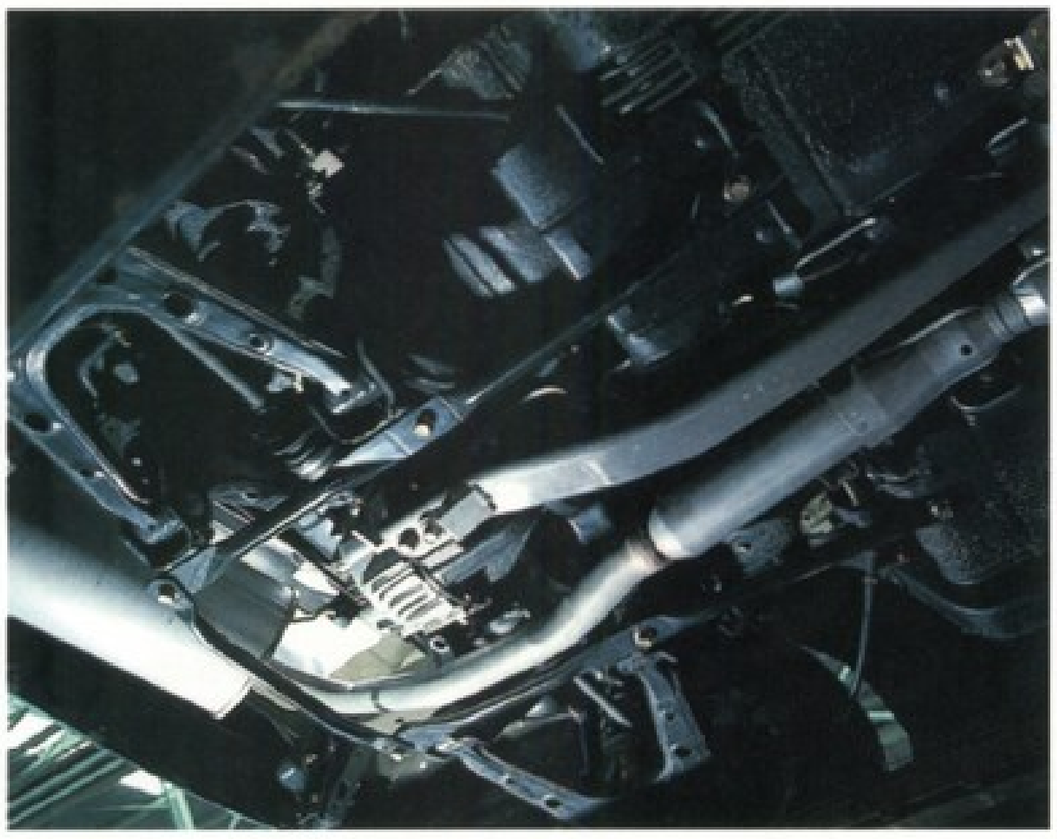
山本　両方あると思うんですよ、ライトウェイトスポーツカーのあり方って。ただ、ロードスターの場合は28万人のユーザーの方がすでにあって、さまざまな乗り方がされている。となると、必ずしもピーキーなエンジンを回して乗るという走り方でない人も多い。そういう乗り方に、ＶＴＥＣみたいなエンジンを使ったのではもったいない。

また、先ほども申しましたように、適切な価格でロードスターを提供したいと考えたとき、ＶＴＥＣだとかターボだとかにすることが果たして良いことなのか？　逆に、チューニングをなさりたいという方には、そういう方向は別にあると。

今やヨーロッパでさえ、こうしたクルマにエアコンが欲しいという要求が出てきているわけです。小さな排気量のエンジンでエアコンも効かせて、しかも走りも良く、また、ハイウェイに入る際の加速も良く……となると、どうしてもトルク不足が問題になってくる。そういった様々なかたちでロードスターを使ってくださる方に適切なエンジンとなると、この1800ccのようなエンジンになると思っています。

――同感ですね。ロードスターには様々な楽しみ方があって、何も走り屋だけがこのクルマに乗るわけじゃない。いろんな人に愛されるライトウェイトスポーツカーという点で、このエンジンは正解だと思います。走り屋で不満のある人は、手を加えればいいわけですし。ロードスターで大切なことは、普段の走りの中にもスポーツカーを感じられる、ということなんでしょうね。

山本　ええ、このクルマは一番最初の段階から、「速いセダンはいくらでもある。しかし、ゆっくり走ってもスポーツカーである」ということをコンセプトとして大事にしてきました。30～40km／hで走ったときにもそれなりにエンジントルクだとか、あるいはその音の



「これでいい、何もするな」そんな言葉が出ました。

変化があるとかということですね。まあ、今から考えると笑い話のように聞こえるかもしれませんが、平井もいろいろなスポーツカーの排気音を録音して、ファミリアの中でそのテープを聞きながら走ってみたそうです。しかし実際は、音がファミリアでの走りに合わなくて参考にならなかったということですが、そういった試行錯誤というか意識を持って開発してきました。官能面を大切にしてきたわけです。

――次にシャシーについてですが、1・6ℓの反省も込めて、どのようにしようとお考えになったのですか。

山本　シャシーというより、ロードスターで一番気にしたのはボディ剛性なんです。実は、世界のオープンカーのレベルからすれば、それほど悪くはないんです。しかし、今はあらゆるクルマに対して剛性ということが要求されるようになった。そうなると、セダンから乗り替えた人にしてみれば、ブルブル感があるとか、突起を乗り越えた時に振動が出たりとかが、オープンのライトウェイトスポーツだからといって許されるものではなくなってくる。操縦性における剛性感はなおさらです。ですからロードスターについては、そこをまず直したいという気持ちがありました。

しかし一方で、そんなにコストのかかることもできませんから、オーソドックスですけれど応力のかかる所をどう処理していくか。そこのところはチューニング屋さんでもいろんなことをなさってると思いますが、そこはメーカーの強みで、コンピュータを使って最も効果のある補強を行いました。

オープンカーのボディは、卵の殻を半分に切ったような形ですから、そこに曲げの力がかかるとパクパクと開いたり閉じたりする。そこでブレースバーといって、ボディ開口部の両側を結んでやると曲げに効くんです。リアのクロスメンバーからボディ後方へ持っていってるパフォーマンスロッドも、見れば簡単なものですが、ボディにつながっているのでねじれと曲げに効きます。コンピュータ解析でアニメーションみたいに画面で見ると、いろんなヒントが出てくるんです。

そのようにボディをまずやっておいて、あとはバネだったり、ダンパーだったり、スタビライザーであったりと、チューニングをしていくことで基礎を固めていく。こうしておけば、後でマツダスピードだとかがキットを出したときに、ベースがしっかりしていればさらにチューニングした時の仕上がりの楽しさを味わってもらえるんじゃないかなと。

――ということは、現在のロードスターの状況を見てみても、ファインチューンという楽しみ方が一方で定着していますし、メーカーサイドとして基本となるベース車を提供できた、ということもあるわけですか?

山本　いや、本当は私どもで全部やれたらビジネスとしては一番いいんですがね(笑)。それはとてもできる話じゃないんです。逆にそういう事情が、ソフトにしてもハードにしても、ロードスターに付随したビジネスを発生させた、いい素材になっているなとは思っています。

――グレード設定は基本的に従来通りですが、これは当初からの考えですか。

山本　はい、基本的に今までと同じ考えで、ベース車が1800になり、それにそのままの乗り換えでシフトしたということです。

各車種については、お客様には2～3の層があって、ひとつはエントリーユーザーといいますか、若い人がスポーツカーに乗ってみたいと思ったとき、あまりにも高価で性能もとんでもなく高いとなれば乗れないなと。そういうユーザーに標準車を、そこからもっと走りをということであれば、Sスペシャルがあります。

あとは、年配の方も含めた幅広い層で、例えばイギリスあたりでも向こうのオープンカーと一緒に、ゴーグル着けて革のヘルメットを被ってというようにしてロードスターに乗っている人がいますけど、余裕のある方といいますか、ロードスターは非常に低コストで作ろうとしてプアーになったところもありますから、そこを補うためのVスペシャル、そして新しいTYPEIIであるわけです。

――こうしてロードスターも1・8ℓのバージョンへと進化したわけですけれど、山本さんご自身の満足度といいますか、自己評価として、新しいロードスターをどのように見ていらっしゃいますか?

山本　すでに1600の時に期待以上の評価を受けたわけですが、1800もスペックを見た以上にバランス良く仕上がったのではないかと思っています。

うちには時々ポール・フレールさんが見えていくつかのニューモデルに乗っていかれるんですが、今度の1800の標準車を乗り終えて開口一番、「これでいい。これ以上、もう何もするな」とおっしゃった。今までの1600には不満がおありだったようですけれど(笑)。他にも数台のクルマを用意していましたが、ロードスターからはなかなか降りてこなかったですよ。

――それにしても「何もするな」とは、最高の誉め言葉ですね。

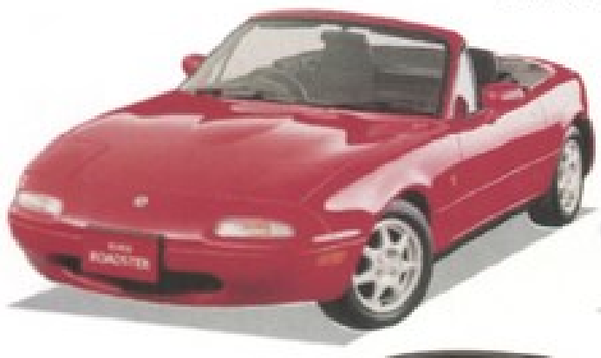
山本　翌日にもう一度乗られた時も、全く同じことをおっしゃっていましたから。

――山本さんのご苦労が報われましたね。

山本　ええ。

ロードスター・ボディカラーバリエーション

クラシックレッド



シルバーストーンメタリック

シャストホワイト

ユーノスロードスター価格（単位：万円）			
ノーマル車	MT5段	175.5	＊電動ドアミラー標準装着
	AT4段	189.0	
スペシャルパッケージ装着車	MT5段	193.0	
	AT4段	198.0	
Vスペシャル	MT5段	230.0	
	AT4段	235.0	
Vスペシャルタイプ II	MT5段	240.0	
	AT4段	245.0	
Sスペシャル	MT5段	207.5	

ネオグリーン

ラグナブルーメタリック

ブリリアントブラック

カラーバリエーションは1600と同じで全6色。従来のマリナブルーとクリスタルホワイトは廃止され、代わってラグナブルーメタリック（彩度の高い青色／Sスペシャル専用色）とシャストホワイト（ソフトな白色／ノーマル車）が新採用された。ブリリアントブラックは、従来通りSスペシャル＆Vスペシャルの専用色。クラシックレッドはSスペシャルからは外れた。
■ノーマル車＝クラシックレッド、シルバーストーンメタリック、シャストホワイト
■Sスペシャル＝ブリリアントブラック、ラグナブルーメタリック　■Vスペシャル＝ネオグリーン、ブリリアントブラック

ロードスター マイナーチェンジへの想い。

ユーノスロードスター(MX-5 MIATA)は、
開発担当主査平井氏の掲げた〝人馬一体〟のコンセプトのもとに、
志を同じくする仲間達の熱き想いとこだわりの葛藤、
そして多くの献身的な努力の結晶として誕生した。
そしてデビューして4年、多くの熱烈なファンを育み育まれて、
正統ライトウェイトスポーツカーとしての地位を不動のものとした。
これは、「操ることがこの上なく楽しいライトウェイトスポーツカー」を創ろうとした平井チームの
〝人馬一体〟のコンセプトが広く共感を呼んだ証であろう。
マイナーチェンジの企画に当り、我々はまた熱いディスカッションの末、
いわゆる変化のための変更を否定、ライトウェイトスポーツカーの正しき進化として、
〝操る楽しさ〟の奥行きの深化を指向することを確認した。
すなわちロードスターの〝操る楽しさ〟を知り、
スキル向上を成し遂げたであろう初代ユーザー達に、
新たなるチャレンジャブル・エキサイトメントを呼びおこすことを目指すことにしたのである。
この基本思想のもとで、この4年間の世界的な
安全・環境などの規制動向、市場動向を考慮して、
必要にして最小限のパワーアップを行なうこととし1.8ℓ化を採用、
これに見合うべき車体剛性と足回り、ブレーキの強化を施し、
〝操る楽しさ〟の熟成進化にベクトルを合わせ、トータルバランスのレベルを高めた。
必ずや現行車ユーザーにも、そして新たなるライトウェイトスポーツカーファンにも、
共感が得られるものと信じる。

平成5年6月　担当主査　山本ひろし

すべてが保安規準適合パーツ

1600が正常進化するマツダスピードA SPEC.

ロードスターが魅力的な1800にチェンジした
ただでさえ人気の1600ファインチューン熱は、これをきっかけに
さらに勢いを増すことだろう。1800に負けたくないからね
さあ、ここからは、ファインチューン＆ドレスアップの話だ
トップはマツダスピードAスペック。これがメーカーの出した解答だ

Photos／Shoichi Sudoh

ツーリングキットAスペック／パーツリスト

ボディーパーツ系		
フロントノーズ	FRP製。スポイラー一体式ノーズ	118,000
リアウイングA	FRP製。	58,000
リアウイングB	FRP製。フラップ部はカーボン製。	76,000
サイドシル	ウレタン製。	43,000
エアロボード	ABS製。専用4点式ロールバーに固定。	48,000
4点式ロールバーA	スチール製シルバーメッキ。	58,000
4点式ロールバーB	スチール製ブラックペイント。	48,000
ハンドリング系		
ショックアブソーバー	フロント）減衰力4段調整式	18,000
ショックアブソーバー	リア）減衰力4段調整式	18,000
アルミホイール	「MS-01R」。15インチ×7JJ+35	35,000
スタビライザー	フロント）中実22φ	19,000
スタビライザー	リア）　中実14φ	17,000
ストラットバー	アルミ製。フロントのみ。	28,000
ラバーブッシュ	ロワアームブッシュ　フロント）（2ヶ）55'	3,000
	ロワアームブッシュ　リア）（4ヶ）55'	1,500
	アッパーマウント（4ヶ）55'	5,000
	デフマウント（2ヶ）60'	4,000
	エンジンマウント（2ヶ）70'	2,800
インテリア系		
スポーツシート	シートバック固定式ドライバーズシート	68,000
スポーツシート	シートバック固定式パッセンジャーズシート	68,000
ステアリングホイール	本皮巻360φ	35,000
ステアリングボス		4,500
シフトノブ	アルミ製。グリップ部はカーボン	8,400
駆動・制動系		
クラッチカバー	圧着力510kg	18,000
クラッチディスク		15,000
メカニカルLSD	1.5ウェイ式。	74,000
メカニカルLSD	2ウェイ式。	64,000
ブレーキラインセット	ステンメッシュ・テフロンチューブ	52,000
ブレーキパッド	フロント）ノンアスベスト	13,000
ブレーキパッド	リア）ノンアスベスト	12,000
エンジン系		
エアフィルター	吸気効率20%向上。	9,800
オイルクーラー	アルミ製。ホース、フィッティングつき。	128,000
EXマニホールド	ステンレス製。4-1タイプ	94,000
S&Cマフラー	ステンレスボディー、発泡状セラミック消音材	108,000

シャープなフットワークが自慢のAスペックの足回り。ドリフトにも簡単に持っていける。

ロードスターのファインチューンは、いまや大人気。もう数え切れないほどのパーツが登場しているが、激戦が続くロードスターのファインチューンに対してマツダスピードが出した答えがこの「Aスペック」だ。

ツーリングキットというだけあって、そのパーツ群は足廻り、エアロ、インテリア、エンジン系、駆動系、ブレーキ系など、ロードスターをトータルでフォローするものだ。最も大きな特徴は、全てのパーツが保安基準適合品、つまり車検対応であるということ。オーダーから装着、メンテナンスまで、全てディーラーでOKというのは心強い。特にロードスターに強いショップが少ない地域では、このキット群はかなり魅力的だ。

保安基準適合ということで、足回りはノーマルスプリングを使用。ショックの減衰力強化や大幅に太くなったスタビライザー（フロント、リア共に+3㎜）、強化ブッシュ、ストラットバーでチューンされている。また、開発当初から15インチタイヤの装着を前提としてセッティングされている点も見逃せない。基準となったタイヤは、ロードスターにベストマッチを示すダンロップ・フォーミュラW

15インチの「MS-01 R」。7J.でオフセットは＋35mm。全7色というカラーバリエーションを持ち、ボディ色は全て揃う。

Aスペックならではのユニークなエアロボード。3分割式のABS製パーツで、Aスペックロールバーに専用装着できる。風の巻き込みを防ぐので、高速走行もかなり快適だ。後方視界もちゃんと確保されている。

バックスキン調のスポーツシートはホールド性と快適性もあわせ持っている。シフトノブはアルミ製で、表面がカーボン地で覆われる。36φのステアリングホイールは楕円状のグリップ断面を持つ。

消音部に発泡状のセラミックを使用したステンレスマフラー。排気効率の高いストレートタイプだ。

サイドビューにアクセントを与えるウレタン製のサイドシル。アンダーボディへの空気の巻き込みを抑える。

全開走行時の油温対策として必需品のオイルクーラー。アルミフィッティング＆ステンメッシュチューブ付き。

ロールバーはメッキとブラックの2タイプ。リアウイングもFRP製に加え、後端部がカーボンのタイプもある。

ショックは4段階調整式の低圧ツインチューブタイプ。ブレーキパッドはノンアスベストタイプだ。

遮熱板付きのタコ足は特に高回転域で威力を発揮する4-1タイプ。ブラックの結晶塗装が施されたカムカバーも間もなくラインナップに加わる予定。また写真には映っていないが、アルミのストラットタワーバーも用意されている。

-1の195／50R15だ。コントロール性のいいW-1専用セッティングという点も、方向性がはっきりしていていい。

パーツの全体像を見ていこう。強化クラッチ、アッパーマウント、ブッシュ、LSDetcといった機能パーツは従来のラインナップ通り。その効果は実証済みで、走りのレベルアップには欠かせないパーツばかりだ。新設定のオイルクーラーも走り屋には欠かせないパーツ。ステンメッシュのブレーキラインも必須パーツと言える。

Aスペックならではのパーツも多い。まずは、特徴的なエアロ。メーカー製だけあって、単なるデザインだけでなく空力特性も考慮されている点が大きな特徴だ。高速走行時のリフトを抑えると同時に冷却性もアップさせたフロントノーズ、風洞テストから導き出された大型リアウイング、ボディサイドの空気の流れを整えるサイドシル。この3点が構成パーツで、空力的な効果を考えればセットで装着するのがいいだろう。

4点式のロールバーも新鮮だ。従来のマツダスピード製4点式が競技指向の本格派なのに対し、これはより一般指向で、両サイドはシートベルトアンカー部で固定される。後ろ2本のバーもトランクルームまでは貫通しないので、大幅なボディ加工も不要だ。面白いのは、このロールバーに装着してオープンナップした。マフラーは消音材に発泡セラミックを使ったストレートタイプのステンレス製で、4-1タイプのタコ足もステンレス製。タコ足には遮熱板も標準装備されているのが嬉しい。走り屋に欠かせないオイルクーラーはアルミ製。フィールアップの基本中の基本アイテム・エアフィルターは純正交換タイプだ。

他にも全7色も揃えた15インチアルミホイール、ステアリング、シフトノブなど、オーナー心をくすぐるパーツがそろっている。マツダスピードも、こりゃあ本気だぞ。

では、気になる走りはどうだろう？　一言でいえば、ロードスターの運動性能をよりシャープにし、ステアリング操作に素早く反応する軽快な操縦性を持たせている。

Sスペシャルと比較すれば、話は分かりやすいだろう。どちらもスポーツ性を高めているわけだが、Sスペはロールを伴いながらピルシュタインがそのロールに合わせて腰を持たせていくタイプ。対するAスペックはロールを抑えたセッティングで、わずかな初期ロールと同時にノーズが素早くインを向き始める。これは太い前後スタビライザーの効果だろう。

Sスペを柔とすれば、Aスペックは剛のイメージ。ステアリング操作にきびきびと反応するので、ロードスターを操る面白さはさらに増す。ただその分、限界域のコントロールにはある程度の腕がいることも知っておこう。

さあて、この後は予算と好みの問題だ。

性能とマインドの再立したホイール

ENKEI

ユーノスを越えたユーノスになれ。異彩アライフ。

会話の中でも、視線の先でも、ロードスターが最もひかり輝いていた1950年代。その頃の空気と香りを、いっぱいに発散するユーノスロードスター専用ホイール「アライフ」。ツーピースタイプのアルミホイールであり、その性格はまさに現代のロードスターにぴったりである。①デザインは、オーソドックスなトラッディショナルパターン。②走行性能を損なわないよう、サスペンションジオメトリーを尊重。オフセットを純正ホイールと同一の45㎜にした。③ホイール取り付け部にハブフィット加工を採用。足回りの剛性を高めると同時に、静的・動的なバランスを向上させた。④サイズは14×6と半インチ幅広のリムを採用。なおかつ、軽量化も実現した。⑤センターディスク色はクルマのボディカラーに合わせ、赤、青、シルバー、白の4種を用意。リムは、光輝リムとした。いかがだろうか、ユーノスでユーノスの一歩先を走ってみては。◎お問い合わせは、エンケイジャパン東京03(3578)1741/福岡092(623)2551/仙台022(282)0661まで。

ユーノスロードスター専用ホイール「アライフ」

Al'Life

RACING BEAT INC.

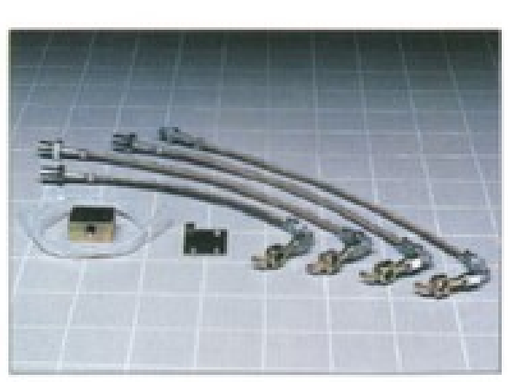
フロントスポイラー 72,000円　エアロミラー 56,000円　スタイルバー TYPE-2 62,000円　トノカバー 3分割 75,000円　リアウイング 50,000円
100Wスポットランプ クリアー 23,000円　ホイール 6.5J×15 56,000円　リアホイール フェアリング 28,000円　リアバンパー フェアリング 75,000円

こだわりは、完成度。

レーシングビートの全ての製品には、3つの大切な心が反映されています。高品質、高性能、そして美しさ、の3点です。その心がレーシングビートの「美学」であり「こだわり」でもあるのです。FC3Sツインターボの世界最高速度記録も、構築された技術やノウハウと共に、この「こだわり」がなければ達成できなかったでしょう。
確かな技術とその心に裏打ちされた高い完成度を誇る、レーシングビートがお届けします。

フォーム エアフィルター エレメント
5,000円

スタビライザー フロント&リア
40,000円



ブレーキ ホース
45,000円

エキゾースト マニフォールド 保安基準適合
ステンレス 80,000円

エキゾースト 保安基準適合
ステンレス 95,000円　スチール 68,000円

スプリング フロント&リア 強度検討書付
38,000円　TYPE-1 22%　TYPE-2 44%強化

スタイルバー TYPE-1 クッション入り合成皮革巻
56,000円

カタログ請求券
175円切手同封の上
ご請求下さい。
RACING BEAT
NA6CE

株式会社三和トレーディング〒211川崎市幸区南加瀬4-39-1 Phone 044(599)6111 Fax 044(599)6116

SANWA TRADING CORP. SANWA TRADING CORP. SANWA TRADING CORP.

ライフスタイル別

自分のクルマに仕上げよう
ロードスター・メイクアップ術

ロードスターは、乗り方のスタイルだってオープン
オーナーの数だけ、いろ〜んなロードスターができ上がる

千差万別趣味嗜好。自分の色に染めちゃおう
紹介するは典型的な8パターン。キミはどうかな?

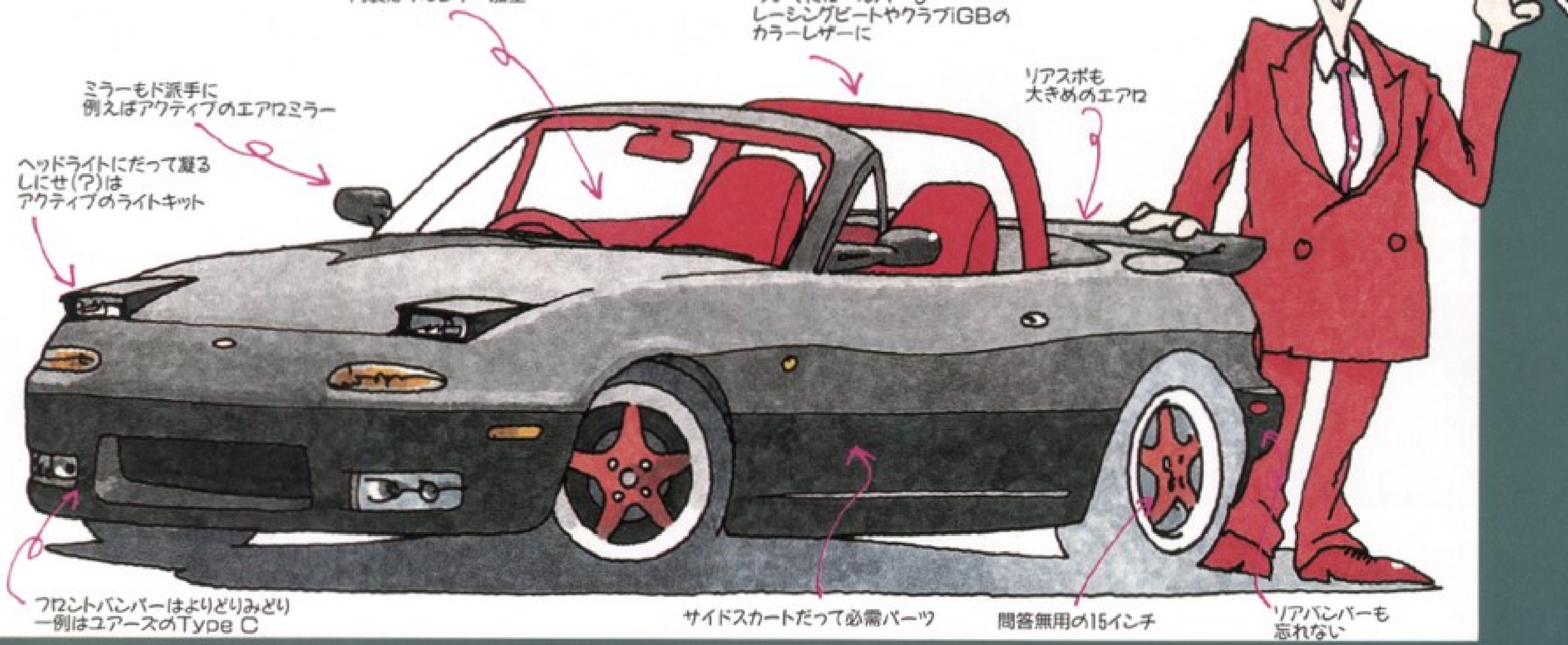
Illustration／Kiyoshi Kobayashi
Text／Toshio Matsubara

ちょっとクラシカルに ブリティッシュスポーツ派

例えばエラン風に仕上げたT-HOUSEのデモカーなんかが代表例。まんまズバリのズーム・エランキットがあるし、ピットクルーのエアロもこの流れ。ブリティッシュ派は全体をシブクまとめるけど、ワンポイントのアイテムをアクセントにして、シブイだけにとどめないところがシブイ。主張すべきところはちゃんと主張する。実は目立ちたがり屋なんだろう。ミラーは砲弾型やS800タイプ。ピットクルーのワンアームワイパーやアウトブレーズのウインドゥフレームも、なかなか雰囲気だぞ。このタイプにはけっこう走り屋が多い。峠に行くとハートにまでグリーンが灯る。負けず嫌いなのね。

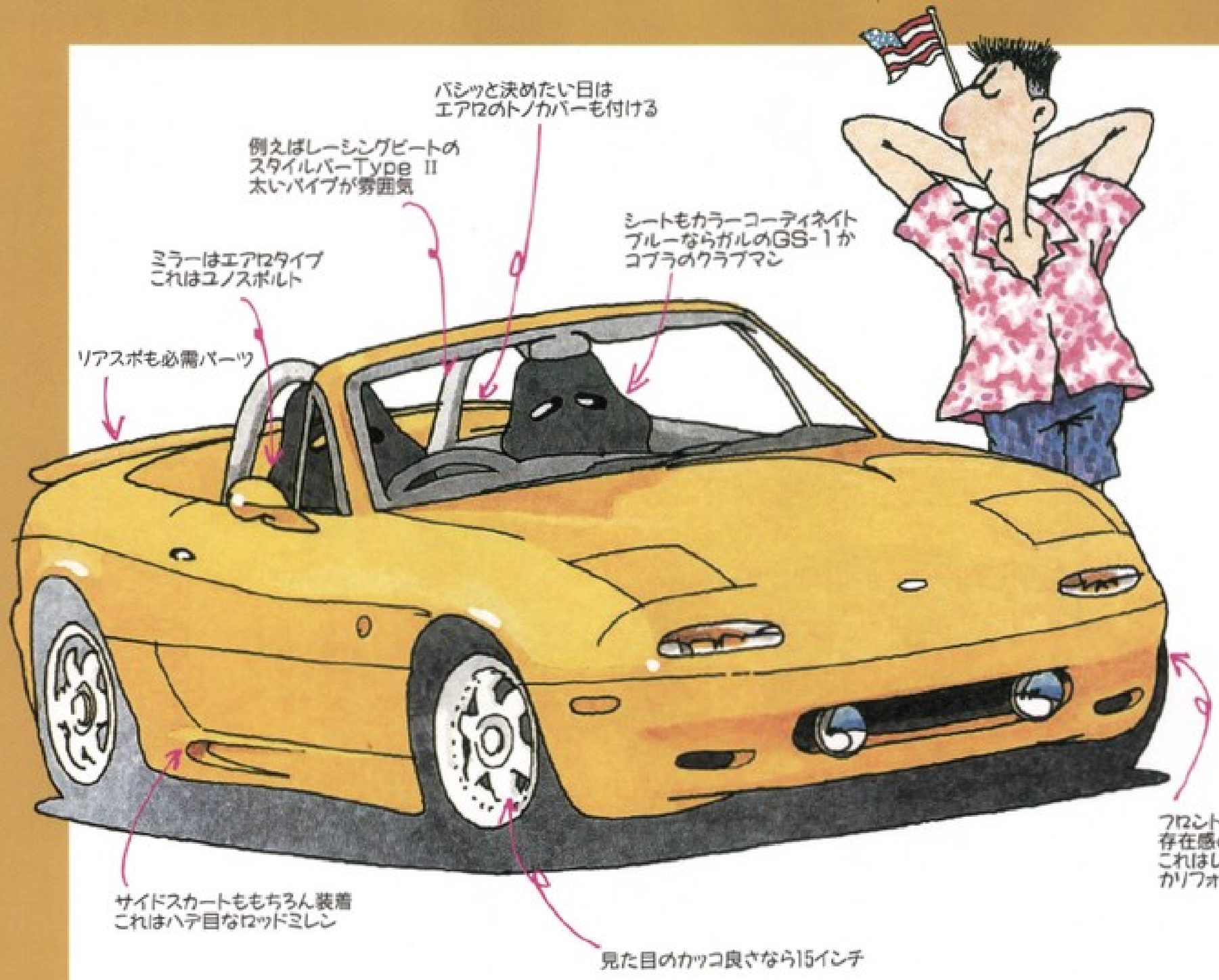
カッコ良さがナイスな気分 フルエアロ・ドレスアップ派

ロードスターはファッション性が命。数あるエアロの中から自分の好みを厳選し、トータルでエアロチューンを決めていく。心情からして、やっぱりハデにいきたい。周りの視線を感じながら、冷静を装いつつ、実は嬉しかったりする。本音はみんな単純だよね。自分だけのロードスターに仕上げたいから、内装も例えばフルレザー加工に出す。ロールバーだって、同色のレザーで覆う。こんな時は、レーシングビートやクラブiGBのレザーバリエーションが便利だね。気がついたらドレスアップだけでかなりの額になってるけど、なこたぁ気にしない。リッチな気分がここちイイのだ。



太陽サンサン ウエストコースト派

ロードスターの魅力は、なんつっても開放感いっぱいのオープン感覚。細かいことは言わない。とにかくオープンが楽しいじゃん。イメージとしては、やっぱりウエストコーストだね。オーストラリアでもいいぞ。エアロチューンでそれっぽく決めて、どうせならシートも派手っぽくカラーコーディネートしちゃう。う〜ん、ミラーも流麗なエアロタイプに交換だ。こうなると、ホイールは絶対15インチだな。ロールバーはブっとくて存在感のあるものにしよう。エアロのトノカバーも、ここぞという時には装着するぞ（ふだんは脱着がめんどくさいので付けないけど）。これでシーサイドラインを流す。あ〜気持ちいい！　それにしても、外観はREVロードスターに似ているなあ。そ〜か、僕って、こういうタイプだったのね。



外観はあくまでノーマル 走りの性能追求派

ごてごてと外観をイジルのは好きじゃない。ロードスターはノーマルのフォルムが一番。FRの走りにすっかり目覚めてしまったので、そのかわり足回りにはシツコイぐらい神経を注いでる。アライメントはどうするか？　サスをもう一度買い換えるか？　ショップに行っては相談し、REVにも電話をかけてきたりする。走行会でもよく会うね。走りに100%こだわっているから、シートは運転席側だけバケットに換える（助手席まで換える予算がない……いや助手席もバケットじゃ彼女がかわいそうだ）。ロールバーも4点式に交換した。エンジンはノーマルだけど、速さじゃ負けないぞ！

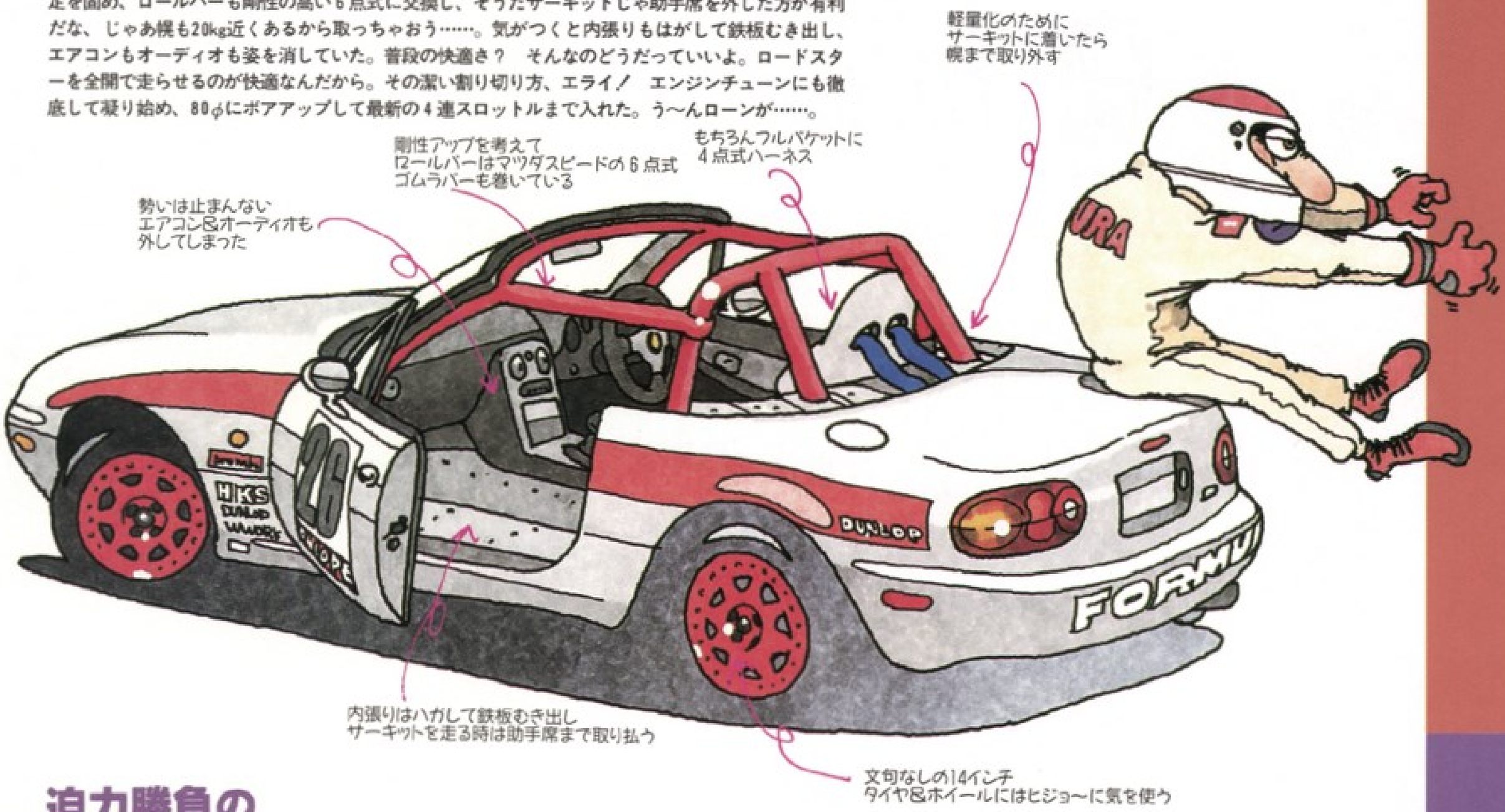
ライフスタイル別

自分のクルマに仕上げよう

ロードスター・メイクアップ術

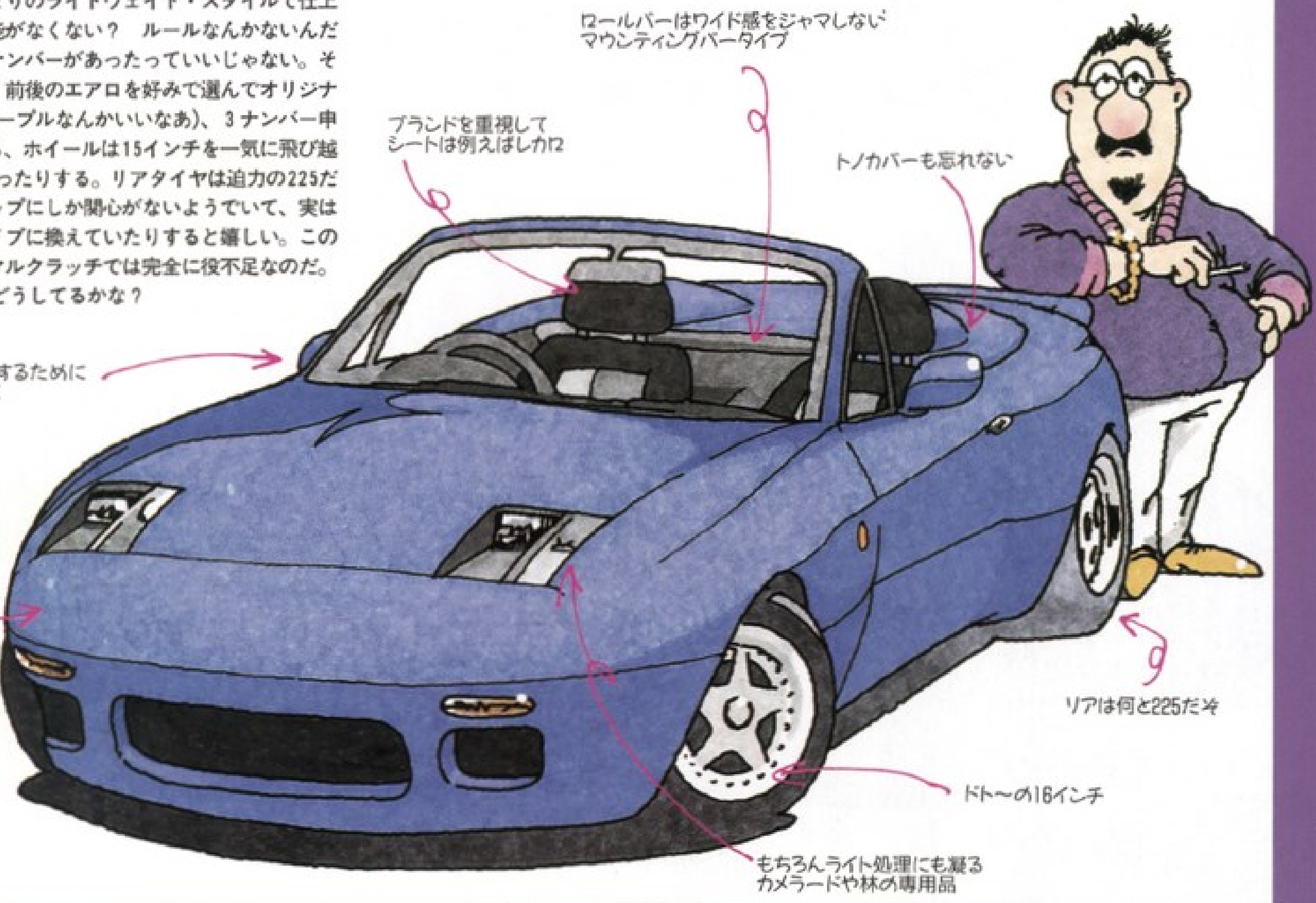
日常性はあえて無視 サーキット走行ギンギン派

ロードスターの走りにすっかりのめり込んだ症候群。走行会ではアタマを取らないと気がすまない。足を固め、ロールバーも剛性の高い6点式に交換し、そうだサーキットじゃ助手席を外した方が有利だな、じゃあ幌も20kg近くあるから取っちゃおう……。気がつくと内張りもはがして鉄板むき出し、エアコンもオーディオも姿を消していた。普段の快適さ？　そんなのどうだっていいよ。ロードスターを全開で走らせるのが快適なんだから。その潔い割り切り方、エライ！　エンジンチューンにも徹底して凝り始め、80φにボアアップして最新の4連スロットルまで入れた。う〜んローンが……。



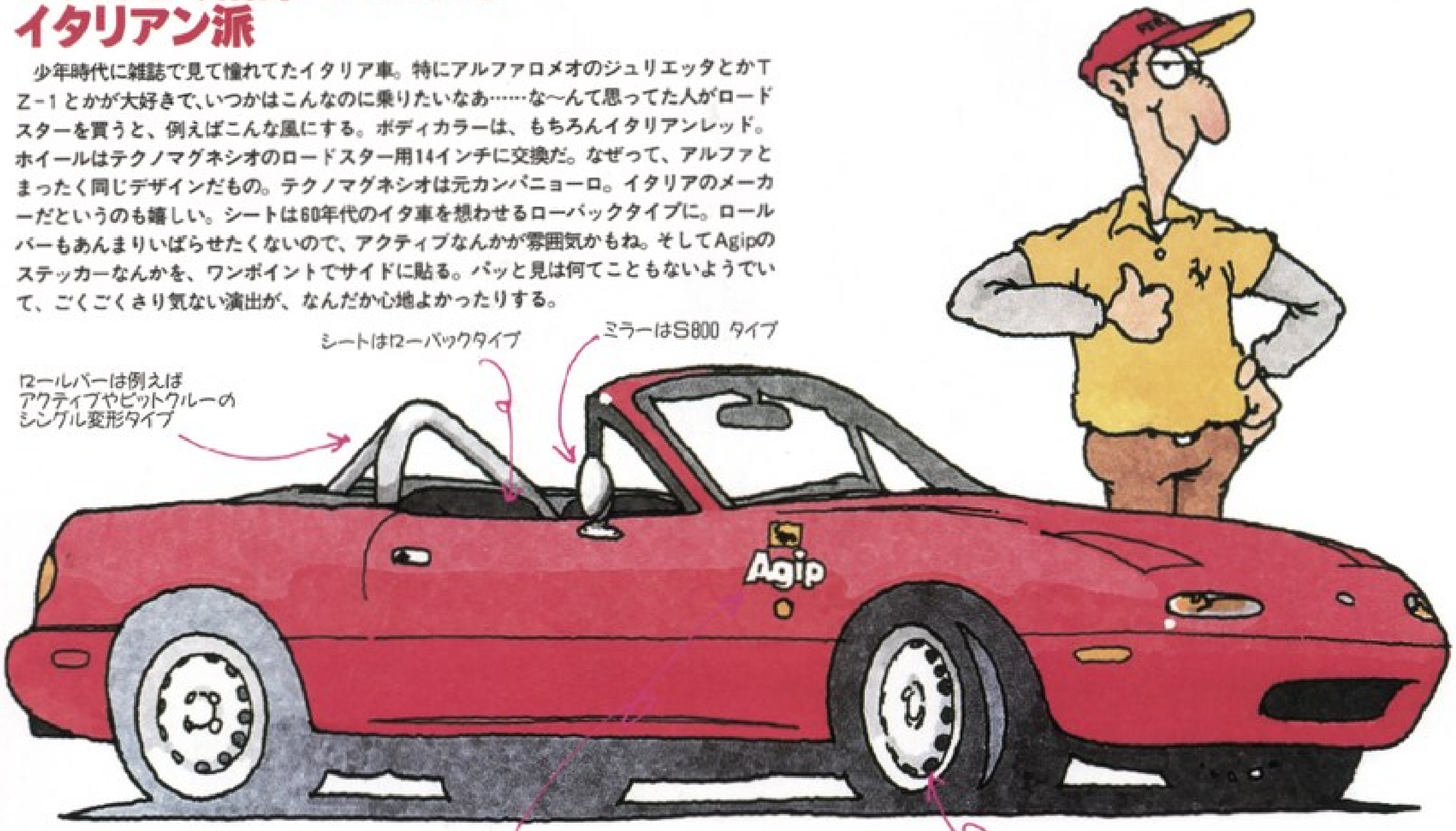
迫力勝負の ワイドフェンダー派

ロードスターをね、おきまりのライトウェイト・スタイルで仕上げていくのって、ちょっと能がなくない？　ルールなんかないんだからさ。ワイドボディの3ナンバーがあったっていいじゃない。そんなワケで板金加工に出し、前後のエアロを好みで選んでオリジナルカラーに塗装してから(パープルなんかいいなあ)、3ナンバー申請。ムードを最優先するから、ホイールは15インチを一気に飛び越して7J&8Jの16インチだったりする。リアタイヤは迫力の225だぞ、まいったか。ドレスアップにしか関心がないようでいて、実はクラッチをちゃんと強化タイプに換えていたりすると嬉しい。このサイズのタイヤだと、ノーマルクラッチでは完全に役不足なのだ。そういえば、M2・1006はどうしてるかな？



さり気なく細部にこだわる イタリアン派

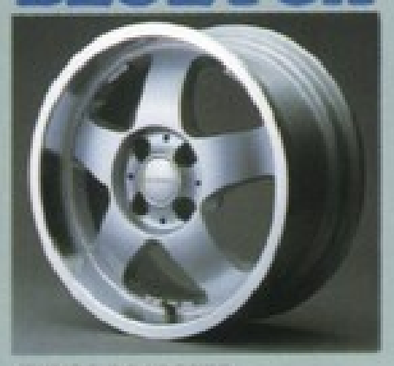
少年時代に雑誌で見て憧れてたイタリア車。特にアルファロメオのジュリエッタとかTZ-1とかが大好きで、いつかはこんなのに乗りたいなあ……な〜んて思ってた人がロードスターを買うと、例えばこんな風にする。ボディカラーは、もちろんイタリアンレッド。ホイールはテクノマグネシオのロードスター用14インチに交換だ。なぜって、アルファとまったく同じデザインだもの。テクノマグネシオは元カンパニョーロ。イタリアのメーカーだというのも嬉しい。シートは60年代のイタ車を想わせるローバックタイプに。ロールバーもあんまりいばらせたくないので、アクティブなんかが雰囲気かもね。そしてAgipのステッカーなんかを、ワンポイントでサイドに貼る。パッと見は何てこともないようでいて、ごくごくさり気ない演出が、なんだか心地よかったりする。



外装よりも内装に気を配る オープンでナンパ派

ロードスターはデートカーにもってこい。いまだに女のコが助手席に乗りたいトップランカーなのだ。そこでナンパ車仕様に専念する。ポイントは何といっても目につく所のドレスアップ。メインは当然インテリアだ。センターコンソールは定番のウッドパネルで飾って、オーディオは最新鋭機に交換だ。ハンドルもウッドにして、フロアマットも目につくから交換。予算は少ないからシートは換えられないけど、そのかわり揃いのバンダナを巻いていたりする。オープンを自慢したくて高速でもオープン。でも女のコの髪は乱れるし枝毛も気にすっから、せめてオプションのエアロカバーを付けてあげよう。

BLUE FOX



EUNOS ROADSTER
•SIZE 7.0JJx15
•OFFSET +28
•HOLE-P.C.D. 4-100
•PRICE ¥38,000
with CENTER CAP & VALVE.

今度の休日も走りたいと思う。

ショートストロークのシフトレバーを小刻みに操ると、タコメーターの針が気持ちよさそうに踊っているようだ。そのサウンドと心地よい走りは、特別なテクを持っていない私でも楽しさを味あわせてくれる。もう、100キロも走っただろうか、レカロのシートはまだまだ座っていることの苦痛を与えてくれない。そしてワンオフのロールバーはオープンにした時も不安感を消してくれそうだ。

雲ひとつない晴天の青空だった。少し風があるオープンエアが心地よい休日の午後。日本でも長い部類に入る川沿いの堤防道路を北へ進む。さわやかな空気にオーストリア製の心地よいエキゾーストノートが響く。クィックでグリップのよい小径ハンドルと、ガッチリ固められたビルシュタイン製の足回りが、川の流れに平行にスムースに曲がってくれる。

前を走るセダンと少し間をとり、シフトダウンをしてノーマルエンジンにぐっとアクセルを開ける。爆発的なGはないがヌケのよい加速をしてくれる。ややタイトなコクピットに包まれた身は、それでも加速の満喫感を覚える。標準よりワンサイズ大きめの足は確実にパワーを路面に伝えてくれる。5本スポークワンピースアルミホイールと、195／50サイズのタイヤはベストマッチングだ。

このロードスターはドライビングの楽しさ、面白さを久しぶりに味わえた1台だった。

BLUE FOX AUTOMOTIVE
2-9 Iwatsukahondori,Nakamura-ku,Nagoya-shi,Japan 453
Phone:052-413-5661 Fax:052-413-6015

ディーラー●北海道／㈱札幌ツイン 011-784-3083 ●東北／㈱マルカサービス仙台 022-288-9951 ●関東／㈱オーガストジャパン 03-3754-7021・名上コーポレーション 03-5690-2501 ●北陸／マルカサービス㈱北陸 0762-92-1552●中部／マルカサービス㈱ 052-872-2211 ●関西／㈱リア 06-854-0708 ●中国／ネットスタッフ㈱ 082-874-5766 ●九州／ネットスタッフ㈱ 092-953-4088

Let's Enjoy ROADSTER

◀グレーサーエアインクス

グレーサー エアインクス

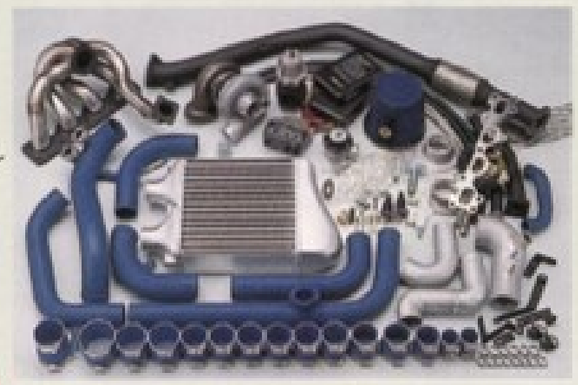
GRACER AIRINX

排気系のチューンと同時に吸気系のチューンも。吸入抵抗の低減と集塵力の向上をバランスさせたエアクリーナー。エアファンネル内蔵。
本体¥16、000 ロードスター専用取り付けアダプター ¥16、000

グレックス ストラット タワーバー

GREX STRUT TOWER BAR

ビシッ!としたコーナーリング性を追求するならコレ。ボディ剛性を格段にアップさせ、さらに軽量でもある中空アルミシャフトを採用。¥12、000



グレックス S.C.M. フライホイール

GREX S.C.M. FLY WHEEL

日6エンジンのレスポンスをアップさせたいノスタンダードクラッチ対応のクロモリフライホイール。
重量4.7kg（ノーマル8.0kg）
¥48、000

グレックス オイルクーラー キット

GREX OIL COOLER KIT

サーキット走行時の悩みのタネ。油温の上昇を抑えるオイルクーラーキット。どんなに高級オイルを使っても油温の管理をしないとダメ。5月発売予定。

グレックス S.C.M. フライホイール

GREX S.C.M. FLY WHEEL

日6エンジンのレスポンスをアップさせたいノスタンダードクラッチ対応のクロモリフライホイール。
重量4.7kg（ノーマル8.0kg）
¥48、000

TR NA.EX.マニホールド

TR NA.EX.MANIFOLD

NAチューンにこだわるなら絶対に必要。競技専用EX、マニホールド、パワー、レスポンス、音質、絶妙なバランスがNAならではの満足感を与える。4-1タイプ ¥55、000

グレックス サスペンションキット

GREX SUSPENSION KIT

限界の低いノーマルの足をシャキッ!とさせる。F/Rとも8段階の減衰力調整式だから、セッティングしだいでオーバーからアンダーまで自由自在。
中・上級者向き。
¥135、000

TR マフラー

TR MUFFLER

排気効率と音質を徹底的に追求した競技専用スポーツマフラー。パワーアップの第一歩はマフラーから。
50φ ¥63、000

この他に車検対応のB1マフラー（¥55、000）と、NA、EX、マニホールド（近日発売）もあります。詳しくはお近くの営業所、又は販売店にお訊ねください。

グレックス トーコントロール キャンセラー

GREX TOE CONTROLL CANCELLER

中・上級者には気になる、リヤサスペンションのトーコントロールシステムをキャンセル。5月発売予定。

グレックス スポーツパッド プロ&スポーツ

GREX SPORT PAD PRO & SPORTS

スポーツとプロの2タイプ。低温時からバシッ!と効くのがスポーツ/¥15、000。コーナー進入でブレーキを残してドリフト!と、コントロールしやすいのがプロ/¥25、000。

●表示価格には消費税は含まれておりません。●商品の価格及び規格・仕様は改良のため予告なく変更することがあります。●競技専用部品は、公道での走行は禁止されています。

この他、トラストでは、トータルチューンナップの思想に基づいた製品を取り揃えています。製品ラインナップ・適合車種・価格等は、お近くの営業所、又は販売店にお気軽にお問い合せ下さい。

TRUST
POWER LIVE

株式会社トラスト
〒289-16 千葉県山武郡芝山町大台字宝永作31-55番5 TEL.0479(77)3030 FAX.0479(77)0947
札幌TEL.011(875)1668 仙台TEL.022(375)4291 名古屋TEL.056(63)1225
大阪TEL.0729(66)4833 広島TEL.082(871)2100 福岡TEL.092(928)1156

BE TRAD.

Pietra Racing Wheel : The N1 racing circuit is extremely competitive, requiring great technique and concentration by its participants. Meanwhile, behind the scenes, the creators of racing wheels are hard at work trying to develop the "perfect wheel". Using the N1 circuit as the testing field, many products are continuously being tested . Having analyzed the testing, the experts take the newly acquired knowledge back to the lab in order to further "perfect" the racing wheel. This persistence, along with the competitive drive of the technicians, has produced the Pietra Racing Wheel. This wheel was developed through the combined technical know-how of WORK, experts in the field of Motor Sports Racing, and Cockpit. Its success is greatly noticeable on the N1 circuit, having supported the 1993 N1 series 3rd round 3rd class champion "Friend Cockpit Civic". The TRIANGLE-SPOKE formation provides structural stability which allows for lightening-quick braking, and thus increases overall safety and performance. This wheel is available in three colors : silver, red, and gunmetallic. It is currently being installed in the Eunos Roadster. Having already established itself on the road, the Pietra Racing Wheel is looking to further enhance its overall driveability on the circuit. By setting high standards for performance, the Cockpit Original Wheels are changing the shape of the automobile world. The Pietra Racing Wheel gives the Roadster a much more sportier look, and increases its attractiveness on the road. From the driver's perspective, the wheel makes driving more fun and gives the drivers a sense of prestige. If you were asked to create the "perfect" wheel, you probably would not change a thing. The Pietra Racing Wheel is a traditional lesson on how to make the perfect wheel : Mix irreplaceable real-life race experience with unmatched technological know-how and an overall passion to produce a superior product — the results speak for themselves, as in this trend setting, high performing, TRIANGLE-SPOKE Pietra Racing wheel. Sure, there are other wheels out there that have been put through similar race testing, but that does not necessarily mean they are fit for the highway or city street that YOU drive on. This is where the Pietra Racing Wheel is unique : The spoke formation and light weight structure also produce ideal driving conditions for your Roadster. For a sporty car, agility and precision are first on the list in terms of driveability, but this is not to be at the expense of attractiveness, where once again the Pietra Racing Wheel is second to none. So BE TRADITIONAL, don't forget the basics and go catch a look of the new Pietra Racing Wheel at your local Cockpit, 'cause that's the only place you'll find it ! No strange coincidence as far as we're concerned.

ロードスターには、どこかブリティッシュ・トラッドの薫りが漂う。ライトウエイト・スポーツの血統を持ちながら古き良き伝統のブリティッシュ・カーの威厳を感じさせる、端正なスタイリング。走るためのベーシックな性能を身につけ、クルマをコントロールする歓びを堪能させるスポーティーな性能は、僕たちにオープン・エアーでドライブする楽しさをあらためて教えてくれる。世の流行に左右されることなく、あくまで自分の個性とアイデンティティーを貫き通し、それを誇りにする、騎士のごときブリティッシュ・スピリッツ。それはまた、いつの時代にも自分のスタイルを守り続ける、ピエトラ レーシングの形容詞としてもふさわしい。正統派ブリティッシュ・ライトウエイト・カーの伝統を受け継ぐ、ロードスターに捧げるピエトラ レーシング、コクピットから。

pietta Racing

走りと音のプロショップ

COCKPIT

TIRE, WHEEL, CAR-AUDIO AND COORDINATION.

WORK motorsports DIV.

Cockpit Original Wheels, changing the shape of the automobile world.

ロードスターさいりょうで楽しくなる

全日本 改造ユーザー軍団

自分だったらこうしたい。
そんなオーナー心にも、
ロードスターは素直に反応する。
手を加えれば加えただけ、
とんとん変わっていく。
走りも、全体の雰囲気もね。
だから、ショップデモカーが
面白い。内容は千差万別。
いろんなノウハウの宝庫なんだ。

Pit CREW RACING
TRIAL
HKS Kansai SERVICE
FIELD GIKEN
PRO SHOP NIKKEI
YOURS SPORTS
RACING BEAT
HKS
DAYTONA DCUATRO
KG WORKS
T-HOUSE
MAXIM WORKS
Kamraed Works
RS_AIZAWA
DECK MECHANICAL POWER
TANABE
RACING SPORTS ACTIVE
PLUS ONE AOKI

Photos/Akira Takahashi, Toshiki Kobayashi, Hiroshige Satta, Shoichi Sudoh
Text Takayuki Kinoshita(Impression), Hitoshi Sezai(Impression), Yorimasa Kato(Concept)

Pit CREW RACING

ピットクルーレーシング

雰囲気満点のクラシックフォルム。エンジンチューンもお手のものだ。

コンセプト

鈴鹿という場所柄、どっぷりとレースにはまっていたピットクルーレーシングだったが、ロードスターが現れたのをきっかけに、今度はどっぷりとロードスターの遊び心にはまり込んでいる。

スタッフのみんながカッコイイと思うのが、昔のブリティッシュスポーツ。上園社長は特にそうで、ロードスターを60年台の英国車風にリファインするキット作りに入れ込んでいる。エラン風のノーズキットに始まり（これは完売したため今では発売していない）、マツダキャロルのヘッドライトを流用加工したモデル（これはオーダー加工、写真はPI24をご覧あれ）、そして最新モデルの写真のフロントノーズキットと、クラシックスポーツへのこだわりは加速度的に熱意を増すばかりだ。

このキットのすぐれたところは、バンパー部を交換するだけで板金加工の必要もなく装着できてしまうこと。独特の雰囲気を持ったマスクで、とにかく目立つ。これだけでも相当凝っていることが分かるが、もちろんそれだけじゃおさまらない。

マフラーは写真のデュアルタイプを始め、全てセンター出しで4タイプもラインナップ。M2・1001風の砲弾型メッキミラー、上下スライド式のルームミラー、シルバーのワンアームワイパーというように、とことんブリティッシュ・クラシックを追求している。

室内に目を移すと、ヘッドレストのないオリジナルのローバックシートがデンッとひかえ、ロールバーも独特の形状を持った3点式。足の1本は助手席側に伸びているタイプだ。かと思うと、カーボン製のオリジナルセンターコンソールやメーターフードも作ってしまうあたり、レーシングシーンからのフィードバックも感じさせる。

走りはレースでさんざんやったので、ロードスターでは他ではできない違った遊び方を積極的に提案していきたいという。エンジンチューンにも積極的で、排気量アップ、メカチューン、4連スロットル、キャブレターetcと、オーダーに応じて様々なチューニングを行なっている。もともとエンジンチューナーだっただけに、そのへんのところは十八番というところだ。

写真のデモカーはエアロが完成したばかりでエンジンはフルノーマルだが、目下、ピットクルーではビッグバルブを使ったセッティング出しに力を注いでいる最中。足回りに関してはオリジナルパーツを出さず、オーナーの好みを聞いた上で、各種市販パーツを選び分けている。このデモカーはビルシュタイン＋ロッドミレンという仕様だ。

エラン風のデュアルセンターマフラー。オールハンドメイドで、スチールとステンレスの2種類が。他にシングルやキャブトンもある。

ノーマル下取りの2層式スポーツラジエター。スポーツ派には必需品とも言えるアイテム。ピットクルーはエンジン系にも力が入る。

デモカーのサイド部にはエアアウトレットも設けられている。エアロ純正ではないのが残念だが、これはかなりソソられる仕様。

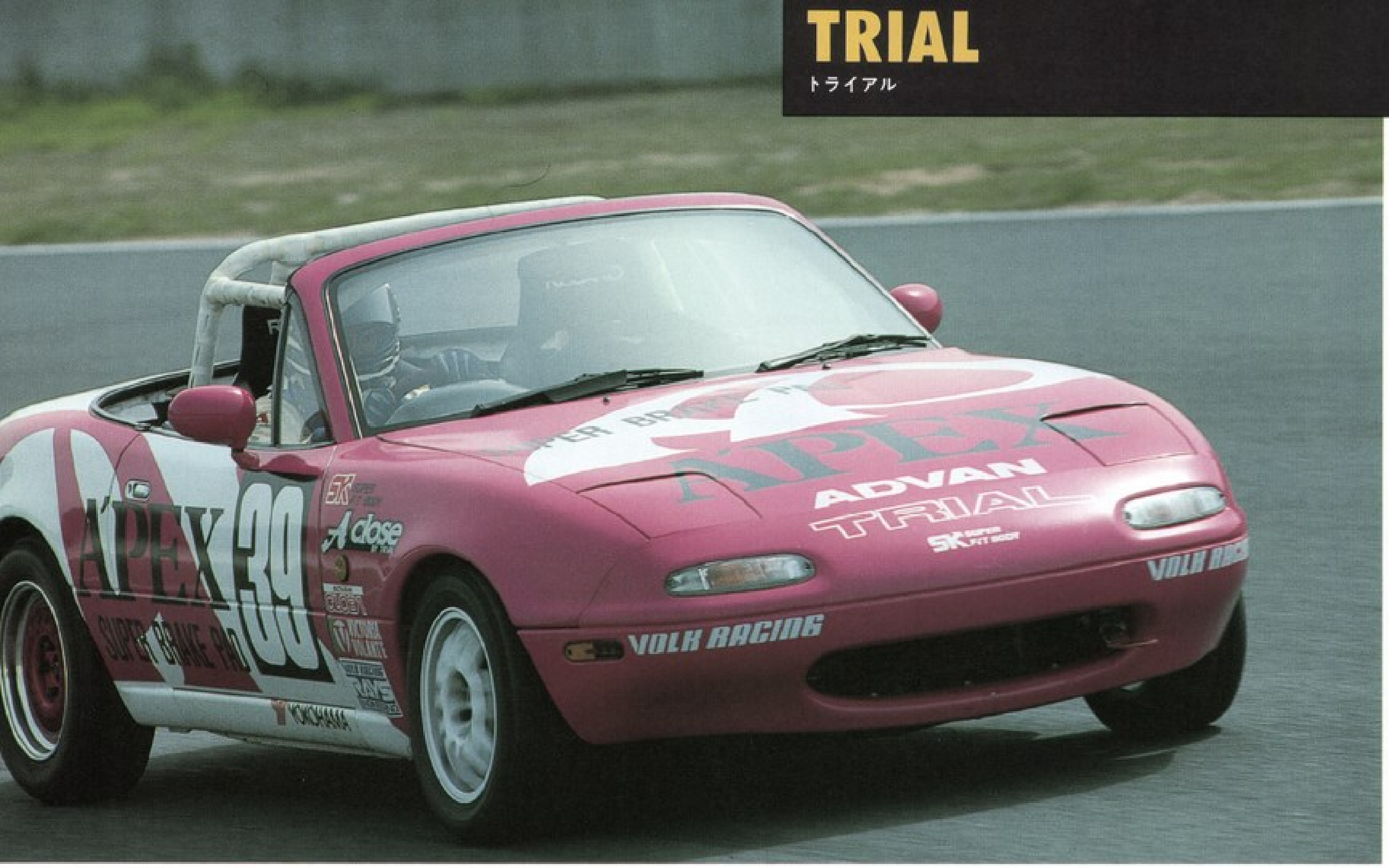
スポーティな雰囲気に満ちたインテリア。センターコンソールのカーボンキットとカーボンメーターカウルが新鮮。アルミパーツも雰囲気。

運転席側がF1レプリカシートで、助手席がオリジナル・ローバックシート。助手席側にステーが延びたシングルシートロールバーが新鮮。

TUNING SPEC.

●フロントマスク（ライト付）	19万8000円
●TypeII ミラー	2万9800円
●スライドルームミラー	4万0000円
●シングルシート・ロールバー	6万5000円
●F1レプリカシート（運転席側）	6万4000円
●ローバックシート（レザータイプ）	6万0000円
●アルミシフトノブ	4000円
●アルミサイドブレーキレバー	6000円
●ステン触媒バイパス	1万0000円
●デュアル・センターマフラー	9万8000円
●サイドエアダクト	―――
●ワンアームワイパー	＊品切れ
●アルミ・ストラットタワーバー（マスターシリンダーストッパー付）	2万2000円
●2層式スポーツラジエター（ノーマル下取り）	6万0000円
●カーボン・メーターカウル	2万8000円
●コンソール&リアトレイカーボンキット	4万8000円
●シングル・センターマフラー	7万5000円
●キャブトン・センターマフラー ・シングルタイプ	7万5000円
・デュアルタイプ	7万5000円
●アルミ・ナンバープレートステー	3500円
●ローバックシート（本革）	8万0000円

TRIAL
トライアル



過激度No.1の4連スロットルが超魅力。サンデーレース必勝仕様

コンセプト

トライアル・ロードスターは、改造車検を取得しているので何の後ろめたさもなく公道をビシビシと走ることができるが、中身は立派なレーシングバージョン。I-722cc+ハイカム+注目の4連スロットルシステム装着と、エンジンだけを見ても目一杯力が入っている。トライアルの牧原社長いわく「公認サンデーレース仕様」だが、ロードスターI日本最速車を本気で狙っているI台だ。

室内はレカロSPGに4点ハーネス、ロールバーはマツダスピードの6点式を装備。ラジオはもちろん、エアコンも取り外されているのだ。中央のエアコン吹き出し口にはエキストラメーターが埋め込まれ、その下にはオイルクーラー用の電動ファンスイッチまで装着されているという凝りようだ。

エンジンは、4A-G用ピストンを加工してボアアップしたI-722ccにI・NEXとも264度のカム、これにオリジナルの4連スロットルを装着している。スロットルボディはSK製の45φを流用し、これにオリジナルのインマニとファンネルをドッキング。ポートに対してガスがストレートに噴射するようにインジェクターの位置を調整したりアウターベンチュリーを装着したりと、高回転域はもちろんのこと、低中速域の扱いやすさを狙っているのがシステムの大きな特徴だ。マフラーもメガホン形状をさらに追求したオリジナルを市販化に移すなど、トライアルのヤル気はとどまる所を知らない。

足回りはT-サーキットで鍛えられたオリジナルサスキット。スプリングはフロント10kg、リア8kg/mmをメインに様々な特注ショックを組み合わせてテストを続けている。オリジナルサスキットも、いよいよ市販化が開始された。

インプレッション

まるでレーシングカーのようなハードな仕上がりなのがトライアル。聞けば、完全なサンデーレース仕様ということで、エアコンもなければ、ヒーターもない。コクピットはいかにもレース仕様らしい油っぽい雰囲気で満たされている。

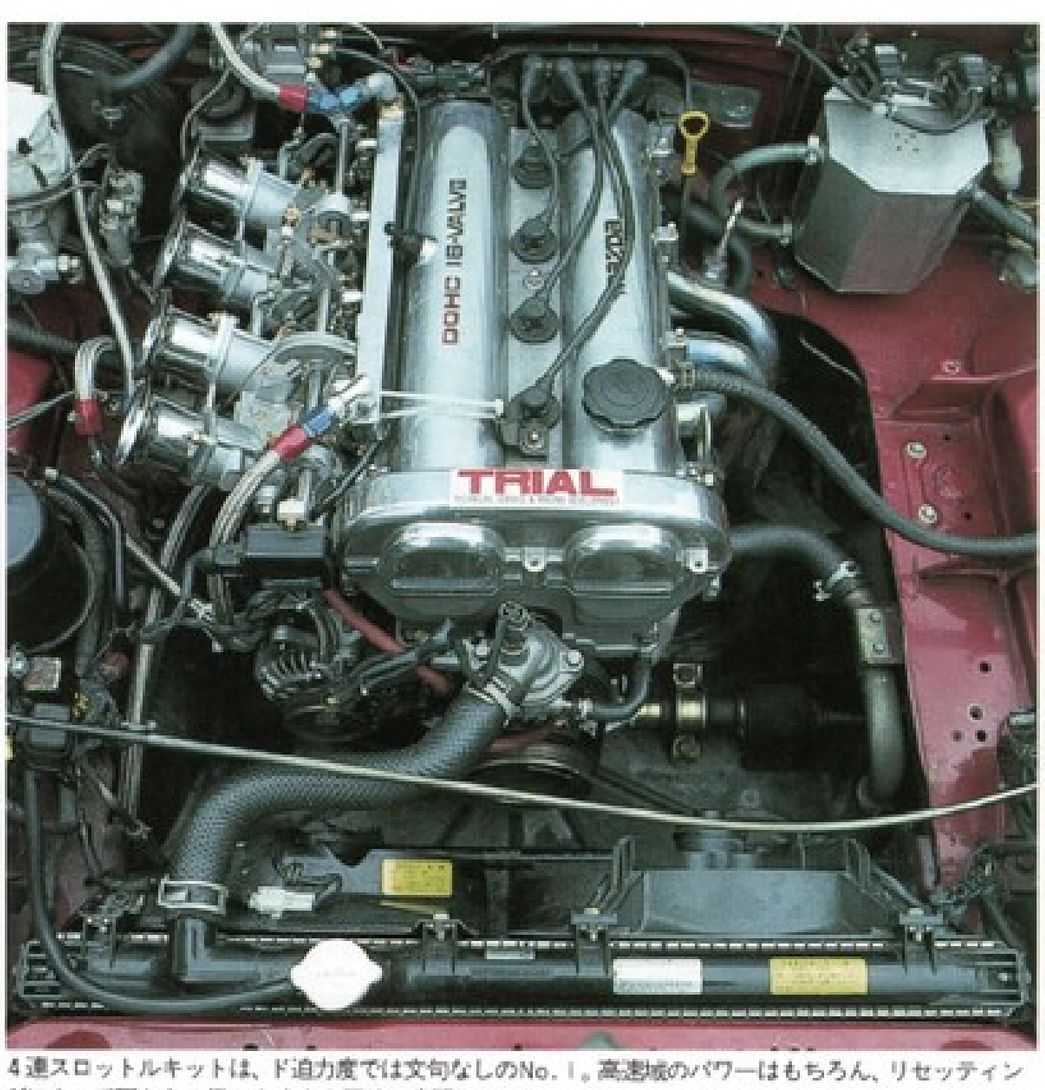
走りの味も過激そのもの。特に、I-722ccに4連スロットルが組み合わされたエンジンは、4500rpm付近からトップエンドまでストレスなく過激に吹け上がる。チューンの効果は歴然で、トルクは図太い。それでいて高回転になっても回転の上がりが渋くならないのは、誉められる。音質も荒々しく、回転に伴って増すパワーに比例してかつてのソレタコデュアルを彷彿させるサウンドを発して加速するのだ。ただし、走り味はロール感もあるしステア特性も極度にシャープじゃないのが意外だった。非常に面白いクルマだ。

（木下）

いよいよ発売が開始されるサスペンションキット。もう1年近く徹底したデータ取りが行われている。

タコ足にはRS-Rの4-1タイプを採用。トライアル・オリジナルの製作も検討されている。

トライアル独自のメガホン形状マフラー。パイプ径は3段階で大きくなり、出口は楕円長で90φになる。



4連スロットルキットは、ド迫力度では文句なしのNo.1。高速域のパワーはもちろん、リセッティングによって下からの扱いやすさも同時に実現している。

TUNING SPEC.

●スポーツインジェクションキット	19万8000円
●コア増しラジエター	6万0000円
●アクロスマフラー	7万5000円
●アクロスリップスポイラー	3万3000円
●オリジナルサスキット	26万0000円
●Z1-Rセンターロックホイール	4万8000円

■エンジン系／排気量1722cc（81×83.6mm・4A-G改ピストン）、圧縮比10.9：1、HKS製0.6mmメタルガスケット、カムIN&EX・HKS製272度（中心角IN110度・EX117度）、HKS製スライド式カムスプロケット、アールズ製オイルクーラー、オイルクーラーファン、トラスト製クロモリフライホイール（4.8kg）、マツダスピード製メタルクラッチ、ポート&燃焼室加工、各種バランス取り、NGKレーシングプラグ8番、ナプロ5W60
■燃料・吸排気系／スポーツインジェクションキット、HKS製VPC+F-CON+GCCII、RS-Rタコ足（4-1）、アクロスマフラー
■サスペンション系／オリジナルサスキット、マツダスピード製スタビライザー（F20φ・R11φ）&ロワアームブッシュ&アッパーマウント
■ロールバー／マツダスピード6点式
■ブレーキ系／アペックスブレーキパッド、アールズブレーキホース、アジップDOT4
■タイヤ&ホイール／グローバ（F185/60R14・R195/60R14）、ボルクレーシング・グループN（6×14+35mm）

HKS Kansai SERVICE

HKS関西サービス

自称、ストリート仕様の日本最高峰。快適さと高性能のハイバランスを狙う。

コンセプト

「ストリート仕様ではうちがナンバーワン」と豪語するのが、HKS関西のロードスター。ストリートでの使用を前提としているだけに、耐久性を常に考えながら運動性能の大幅なレベルアップがなされているのが特徴。もちろん、公認のチューンドカーだ。

エンジンルームをのぞくと、まず目に付くのが4連スロットルの装着。これにはサージタンクとパワーフローにつながるサクションパイプがセットされている。見た目の美しさや迫力という点ではファンネル仕様に劣るが、トルクフィーリングの点ではこのセッティングの方が有利だと言う。燃料コントロールのユニットは、VPCにF-CON+GCCCIIというフォーマット。このスポーツインジェクションはキット販売は見送られたが、オーダーがあればワンオフで製作・組み付けを行なってくれる。

エンジン本体はボート&燃焼室の加工、特注の0・5㎜オーバービストン、264度のコンカム、メタルガスケットなど。エキゾースト系はHKSのスーパーヘッダーにリーガルマフラーという組み合わせ。いたずらに排気量はアップせず、スペック上には現れない独自のセッティングノウハウによってフィーリングやレスポンス、そしてサウンドまでもがチューニングされている。最高出力はシャシーダイナモチェックで156馬力。チューンド・ロードスターとしてもトップレベルのパワーをマークしている。

足回りはHKSの4段階調整ショックとロッドミレンのスプリング。バネレートは柔らか目で、そのぶんスタビライザーでロール剛性を出している。設定としてはフロントの入りがよく、ロール後の嫌な揺り返しを抑えたものだ。15インチでグッドバランスを導き出している点も興味深い。

インプレッション

HKS関西のロードスターの最大の魅力は、予想どおりエンジンにある。超低回転域では下手なアクセリングではかぶり気味になるほどむずがる。しかし、回転が上がれば俄然迫力が増してくるのだ。

5500回転辺りから劇的に訪れるパワーゾーンはまさに圧巻。それ以下の渋さを一切吹き飛ばし、上は8000回転付近まで一気に到達する。あくまで回してさえいけば、という注釈付きだが、強烈なパンチが持続するのだ。4連スロットルならではのレスポンスの良さも、パワー感を強調している。

一方、足のできは、エンジンの過激な特性とは裏腹に、荒々しさは一切ない。ステアリング応答性はクイックなのだが、いたずらに敏感ではなく、しなやかな印象を受けるのだ。サスの完成度としては、松の位をつけてもいいだろう。（木下）

スプリングはロッドミレンで、ショックが減衰力4段階調整のHKS製。バネレートはフロントが3.71kgでリアが2.16kg／mm。スタビライザーもロッドミレンを使っている。

HKS関西が積極的に開発を進めてきた4連スロットル。低中速域のトルクと防塵性を考慮して、パワーファンネルに接続するサクションパイプを設けている。

オリジナルのフロントバンパーも非常に魅力的だ。冷却性を考慮して開口部がかなり大きく、ブレーキ用のグリルも設けられている。カッコいい。

オリジナルロールバーの「エイトポイント」。高い剛性を生み出す8点支持にも関わらず、見た目は非常にすっきりしている。関西らしい製品だ。

TUNING SPEC.

●フロントバンパースポイラー	7万8000円
●ストラットタワーバー	1万8000円
●ロールバー「エイトポイント」	12万8000円

＊スポーツインジェクションはオーダーメイド。価格未定

■エンジン系／排気量1618cc（78.5×83.6㎜：オリジナル鍛造ピストン）、圧縮比10.6：1、HKS製1㎜メタルガスケット、カムIN＆EX・HKS製264度（中心角IN103度・EX107度）、HKS製スライド式カムスプロケット、HKS製エアロオイルクーラー、オイルクーラーファン、軽量フライホイール（30%軽量）マツダスピード製強化クラッチ、ボート＆燃焼室加工、各種バランス取り、HKSプラグM35i 8番、HKSオイル5W40

■燃料・吸排気系／スポーツインジェクション、HKS製VPC+F-CON+GCCII、HKSパワーフロー、HKSスーパーヘッダー、HKSリーガルマフラー

■サスペンション系／ロッドミレン製スプリング（F3.71kg-R2.16kg）、HKS製ショック、ロッドミレン製スタビライザー（F25.4φ・R19.15φ、ともに中空）、リアのみマツダスピード製ロワアームブッシュ、エンジン＆デフマウント

■ブレーキ系／イマージュブレーキパッド、HKS・DOT4

■タイヤ＆ホイール／グローバ（FR195/50R15）、アドバンARS（6.5×15+38㎜）

■その他／ロッドミレン・リアスポイラー、レカロSP-G

FIELD GIKEN

フィールド技研

エアロも印象的。でももっと際立つのが、独自のチューニングコンピュータだ。

このシルバーのロードスターがF2で、イエローの方がF1。サスの仕様が異なるが、コンピュータチューンをメインとしたエンジン系は同仕様となっている。

コンセプト

コンピューターなど電子機器関係のチューニングを得意とするフィールド技研だが、ロードスターではエアロやサスペンションなど幅広くパーツ開発を進めている。その集大成といえるのが鮮やかなイエローに塗られたロードスターF-だ。

まず、目に飛び込んでくるのが迫力のフロントスポイラー。クリアレンズウインカーやビルトインフォグが印象的だが、機能性をより重視。ラジエター開口部をノーマルより大きく取り、フレッシュエアの導入をよりスムーズにしている。

エンジン関係ではオリジナルコンピュータの「アクティブロム」に注目したい。ノーマルの特性を生かして中回転域を重視、トルクを上げて実質的なレスポンスアップを図っている。だからといって高回転がおろそかになることもなく、5速で7100回転まできっちりと回る実力の持ち主だ。なお、このコンピュータにはHKSのパワーフロー、同リーガルマフラー&スーパーヘッダーとのマッチングがいいと言う。様々なタイプの吸排気系をテストしたというが、この組み合わせが最も好結果を生んだそうだ。

インプレッション

フィールド技研のマシンは、いわゆるライトチューン仕様だ。エンジンに関しては、コンピューターによる燃料調整に留められているし、足まわりもセオリー通りの改良である。そのため、オリジナルの完成度をいたずらに落とすものではなく、ノーマルに程よく味付けされている程度の変化であると。といってもお金をかけた分だけ、しっかりとフィーリングの変化は確認することができた。

エンジンは、パワー特性に驚くほどの違いは見られないが、回転の上昇に伴って、段階的にパワーがみなぎっていくところなどに、質の高さが伺える。足の変化も、決して過度ではなくオーバーステア傾向に振りやすく仕上げられていた。ロードスターの良さを、バランスよくほんの少しずつ強調してくれる。そんなセッティングが、このマシンのレベルの高さを語っているようだった。

（木下）

圭オフィスと共同開発されたサスキット。ショックは5段階調整式で、アッパーマウントもキットに組み込まれている。

これがアクティブロム。試乗テストでは木下・瀬在両選手から高い評価を集めた。コンピュータチューンも効果は高い。

エンジン回転をデジタル表示するアクティブレブカウンター。指定した回転数に達すると、警告灯とアラームが働く。

迫力のフロントバンパースポイラー。ビルトインのヘッドライトはデモカーのみの仕様。フォグランプは別売りで、ランプを装着しなければそのままブレーキダクトになる。

サイドステップは左右でセット販売される。フロントバンパーのボリューム感を受け止めるためにも、エアロはトータルで装着した方がベター。

オリジナルのリアウイング。やや大きめのウイング形状で、リアビューに印象的なアクセントを付けている。ちなみに、エアロパーツ類はすべて白のゲルコート仕上げとなる。

TUNING SPEC.

●アクティブロム（ノーマル下取り）	12万0000円
●フロントバンパースポイラー（フォグライト別売）	13万0000円
●サイドステップ	6万5000円
●リアスポイラー	6万0000円
●サスペンションキット	23万8000円
●アクティブレブカウンター	3万8000円

■エンジン系／HKSレーシングプラグM35i 7番、KGワークス製ラジエター風洞パネル
■燃料・吸排気系／アクティブロム、HKSスーパーヘッダー、HKSリーガルマフラー、HKSパワーフロー
■タイヤ&ホイール／グローバ(FR185/60R14)アドバンARS（6×14）
■ロールバー／クラブi GB、グランドスラムKAZ製エアダクトインカバー（F2）

PRO SHOP NIKKEI

プロショップ・ニッケイ

足に関しては文句なしのトップレベル。フットワークはここまで良くなる。

コンセプト

「気持ちとしては、ルーフ・ボルシェみたいなロードスターを狙っている」というプロショップ・ニッケイ。外見はノーマル然としているが、いざ乗ってみると違いがわかる。そんな硬派なクルマ造りを目指しているのだ。

その狙い通り、外観もエンジンルームすらも、ほとんど目立つ変化はない。これは、ロードスターが本来持っている良さはなるべくそのまま生かしたいという配慮からだ。また、このコンセプトはチューニングにも色濃く反映されている。例えば、エンジンはチューニングしても、ノーマルのいい部分は残す。サスペンションにしてもガチガチでなく、街中での乗り心地にも気を遣う、などだ。

エンジンは面研、カム、オーバーサイズ・ハイコンプピストン、NARコンピューター、同アルミラジエターなどで本格的な手を加えたステージIIIのスペシャル仕様。シャシー台で148psのパワーをマークしているが、低速から扱いやすく、ピークパワーよりもトルクとレスポンスを重視している。ロードスターを知り尽くしたプロショップ・ニッケイならではの仕様と言える。

サスペンションは高い評価を集めているステージIIIの「プロ仕様」。ビルシュタイン特注のショートケースショックにさらに手を加えて車高調アルミケースとし、新たにオリジナルのスプリングをセットしたものだ。このプロにはフロント6kg／mm、リア4kg／mmがセットされているが、好みに応じて3〜15kg／mmまでが用意されている。ショックの特性は伸び側を特に強化していて、サーキットの全開アタックにも対応する。

インプレッション

このクルマの魅力は何と言ってもしなやかに動いてくれるサスペンション。固めのスプリングが組み合わされているにもかかわらず、乗り心地がまったくと言っていいほど気にならない。しかも、攻め込んでいくと穏やかにロールし、短い時間でコーナーをクリアしてしまう。つまり速いのだ。

微低速から大きな入力までしっかりカバーしてくれている優れたサスペンションとそのチューニング力の高さには頭が下がってしまう。ただ、ここまでサスの完成度が高くなると、オレはもっと欲張りたくなってしまう。スタビライザーのせいだろうが、リアが粘ってフロントが押し出されるような傾向も少しだけ出ていた。それさえ解消すれば、この足は完璧に近い。

エンジンは全体にトルクがモリモリといった感じで、どこからでもしっかりとスロットルの操作についてきてくれる。これならワインディングからサーキットまで、くまなくカバーしてくれるはずだ。トップエンドも直線的に7000回転ちょいまでパワーを絞り出し、ストレスはまったくなし。扱いやすさと力強さを兼ね備えている。（瀬在）

プラスワン・アオキと共同開発されたチューニングコンピュータ。外部調整ダイヤルが設けられ、回転域を任意に5つに分けて、それぞれ上下別々に燃調をコントロールすることができる。幅広いエンジン仕様に対応できることが魅力だ。

新設定されたステージIIIプロ。サーキットアタックを考慮した本格仕様の車高調キットだ。スプリングは自由にレートが選べ、自由長200mmにまで対応する。1ランク下のステージIIIスペシャルもある。

ニッケイではステージI〜IIIをメインとしたエンジンチューンメニューを設けている。デモカーはステージIII＋80φピストンという仕様。

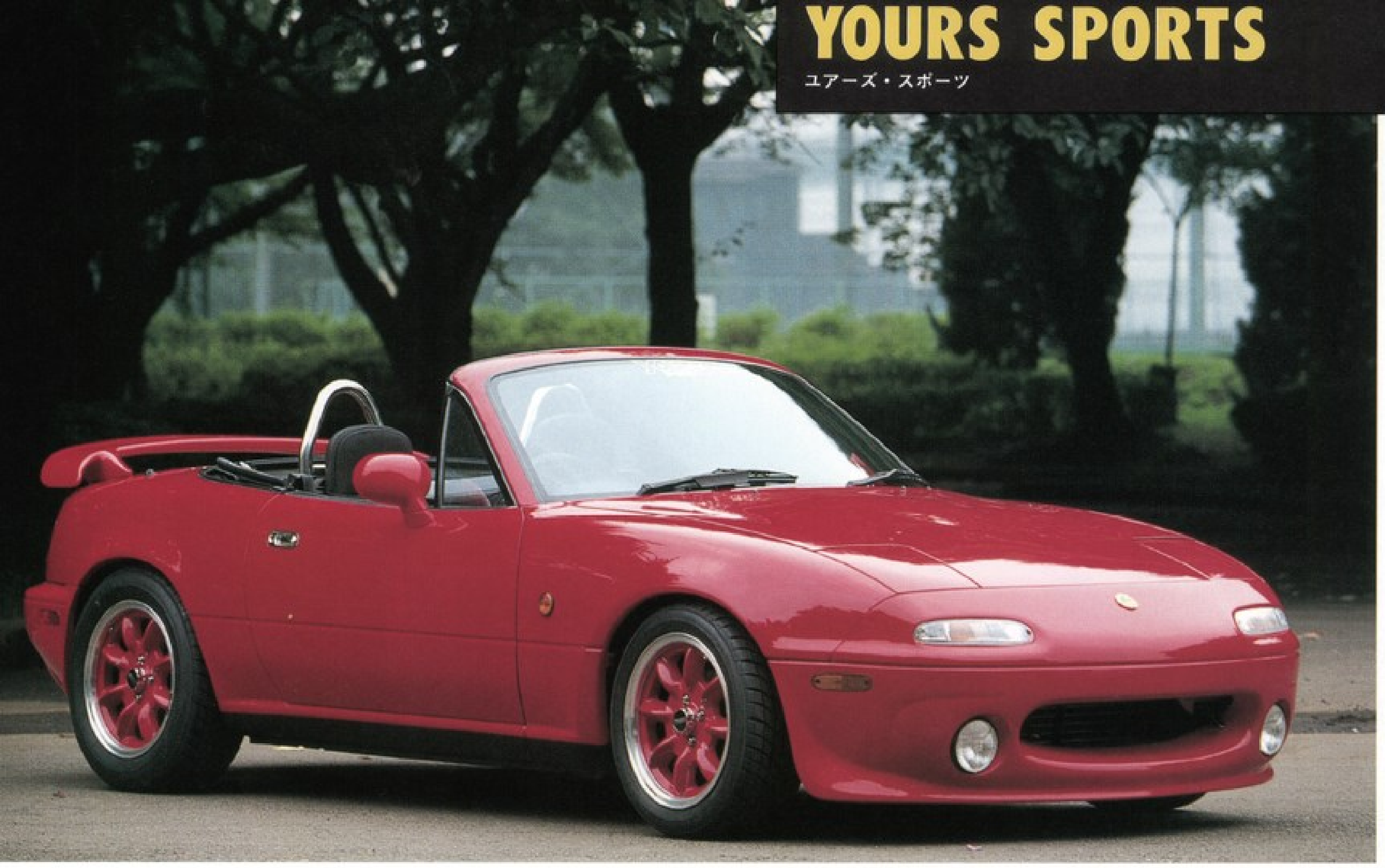
人気商品のNARスポーツシート。ホールド性と適度なクッションを両立させているので、日常でも問題なく使えるスポーツバケットだ。

TUNING SPEC.

●ステージIIIプロ（サスキット）	29万8000円
●NARホイールTypeII	2万9000円
●NARスポーツシート（黒）	6万9000円
●NARコンピュータ（ノーマル下取り）	9万8000円
●鍛造80φピストンキット	6万0000円
●NARフライホイール（4.6kg）	5万4000円
●2層ラジエター（ノーマル下取り）	6万8000円
●NARラジエターホースアッパー	1万9800円
●NARラジエタークーリングプレート	9800円
●NARパワーファンネル	1万2800円
●スリット入りライトカバー	2万3000円
●NARオイルキャップ	1万5800円
●NARタンクキャップ	7800円
●クロスメンバーバー	1万3800円
●エキサイティングバー	2万4000円
●スリット＆ホール付きブレーキローター	FR各3万3000円
●本革シフトノブ	8000円
●本革シフトブーツ	7000円
●ブラックアンテナ	9800円
●ナンバー移動ステー	3000円
●リアトーコンキャンセラー	7800円
●ステージIIスペシャル（サスキット）	18万7000円
●ステージII（サスキット）	17万8000円
●NARスポーツシート（タン色レザー）	7万9000円
●NARホイールTypeI	2万8000円

YOURS SPORTS

ユアーズ・スポーツ



狙いはカッコ良く、速く、面白く。オリジナルパーツの勢いは止まらない。

コンセプト

「速く、そしてカッコよく」。これがユアーズスポーツのモットーだ。しかも、速さにしても、ただ速ければいいってものでもない。より楽しくなければ意味がない。特にロードスターの場合はもともとが楽しいクルマなのだから、それをスポイルしてしまっては何にもならない。エンジンにしてもハンドリングにしても、どれだけドライバーの意志にすばやく反応するか——これがロードスターを楽しく速いクルマに仕上げるポイントになっている。

こういったポイントを押さえてチューニングを進めているのがユアーズのロードスターだ。以前はデモカーはターボ化されていたが、ナチュラルな特性を求めるために今はメカチューンの方に力を入れている。目下エンジンをチューンしている真っ最中で残念ながら試乗テストはできなかったが、かなり期待できるスペックとなっている。

エンジンは、まずオリジナルの81φ鍛造ピストンを使用して排気量を1722ccにアップ。圧縮比も約11にまで高められている。カムもオリジナルを使用、IN&EXともに272度とかなりワイルドだ。チューニングする上でどうしてもガンとなるエアフロメーターは取り払われ、HKSのVPCに独自のバイビングとロムチューンを加えたDジェトロキットを組み込んでいる。フライホイールもオリジナルの軽量タイプだ。

チューニングの狙いは、もちろん十分なパワーを実現させるものの、それよりも吹け上がりとアクセルに敏感に反応するトルク特性を狙っている。ロードスターには、この2点が欠かせない要素だと判断しているからだ。

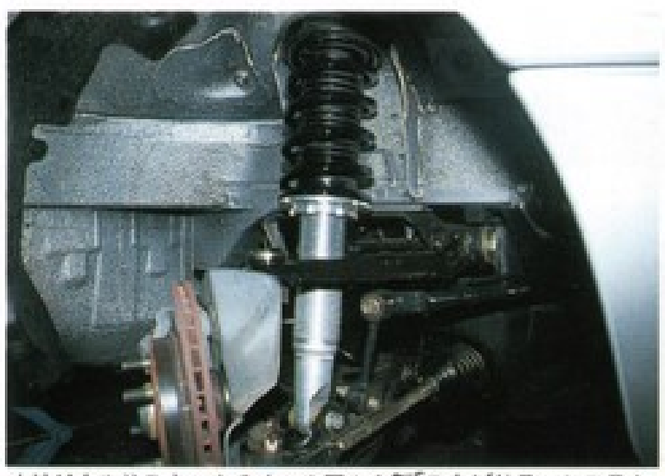
足回りでは、これまたオリジナルのスタビリティシステムをセットアップ。ショックはアルミケースを用いた車高調整式で、スプリングは直巻。レートはフロントが6kg、リアが4・5kg/mmと高めで、サーキット全開アタックまでを対象とした設定になっている。

「カッコ良さ」に関しては、エアロパーツに力を注いでいる。人気のTYPE-Cカウルに加え、写真のTYPE-Bも新たにラインナップに加わった。角張ったTYPE-Cとは対照的に丸みを帯びた形状で、丸型のロードランプをビルトインできる。

画期的なナンバー移動ステーも登場した(6000円)。60km/hを超えると風圧でプレートが内側に収納され、冷却風を最大限まで導く。収納を知らせるパイロットランプ機構付きも(1万2000円)。

オリジナルの81φ鍛造ピストン。鍛造なので熱変化が少なく、そのぶんスカート部も短く設計されている。本格派のパーツだ。

新しく製品化されたばかりのDジェトロキット。HKSのVPCにオリジナルのエアボックスとサクションパイプがセットされている。



オリジナルサスキットのオールアルミ製「スタビリティシステム・プロ」。スプリング単体でも3タイプをラインナップしている。

従来のダックテールに加えて新形状のリアウイングも登場した。ロールバーはステンレスの2点式、ワンピースのツインタイプだ。

TUNING SPEC.

●TYPE Bフロントカウル	9万8000円
●リアウイング	6万4000円
●リアアンダーカウルスポイラー	8万5000円
●ステンロールバー	7万2000円
●ブライドマスター(CPU)	12万8000円
●鍛造81φピストンキット	予価16万8000円
●Dジェトロキット	27万5000円
●カムシャフト(256、254、272他)	7万8000円
●オイルクーラー(レーシング)	11万8000円
●クロモリフライホイール	5万5000円
●マフラーセット	8万5000円
●スタビリティシステムPRO	29万8000円
●アルミストラットタワーバー	2万6000円
●リアセービングブッシュ	1万2000円
●ホワイトメーターセット(ノーマル下取り)	6万8000円
●アルミシフトノブ	9000円
●TYPE Cフロントカウル(フォグ&プロジェクターランプ付き)	15万8000円
●TYPE C専用配線キット	1万8000円
●フロントノーズスポイラー	8万9000円
●ダックテールスポイラー	3万6000円
●TYPE30スプリング	5万3000円
●TYPE50スプリング	5万5000円
●TYPE80スプリング	5万7000円
●オイルクーラー(ストリート)	6万8000円
●IHIスーパーターボキット	39万8000円
●KKKフォーミュラターボキット	52万5000円
●インタークーラー(ARC社製)	19万8000円

RACING BEAT
レーシングビート

まさに、ロードスター・トップブランド。ここにはスピリッツが流れている。

コンセプト

アメリカでいち早くロードスターのパーツをリリースしたレーシングビート。例えばそのエアロパーツは、カリフォルニアの風を感じる洗練されたもの。ボディにすんなりと溶け込むようにフィットし、オリジナルデザインを損なうことなくドレスアップされている。

考えてみれば、レーシングビートのパーツはことごとくヒットしている。いち早く登場したスタイルバーは2点式を代表するロールバーだし、新たに加わったスタイルバーTYPEIIも、極太のメッキパイプがいかにもアメリカ的で人気を呼んでいる。そして、圧倒的なベストセラーを続けているのがスプリングだ。22%レートアップのTYPEI、37%アップのTYPEIIともに、乗り心地とスポーツ性を両立させているのが人気の秘密。車高は25㎜ダウンする。

エンジン系では、タコ足とマフラーがラインナップされる。タコ足は中速トルクを重視した4-2-1タイプで、サイズは38・1→42・7→50・8φとなる。対するマフラーは60・7φと十分な口径が確保され、高回転までストレスなく回るように配慮されている。マフラーはステンレスとスチールの2タイプが用意されている。

他にスタビライザーやドアミラーもあるが、以上がレーシングビートの主要アイテム。興味深い動きとしては、輸入発売元の三和トレーディングではロードスターのパーツ開発に全力を注いでいて(レーシングビートのパーツも三和トレーディングと共同開発されたものが少なくない)、レーシングビート以外にもこのところ世界的なトップブランドとのジョイントワークを始めている。

そのひとつが、インディやF1で有名なペンスキーショックアブソーバーの開発。このショックの大きな特徴はバルブを交換することで自在に減衰力変更ができる点で、スプリングレートを極端に変更した場合でもオーダーすればリセッティングが簡単にできる。目下、開発の最終段階に入っており、秋には市販化に移されるだろう。そしてふたつめが、英国APレーシング製のプロップバルブキット。これはリアのブレーキの強さを±40%可変できるブレーキアジャスターで、特にサーキット走行では大きな威力を発揮する新アイテムだ。

インプレッション

レーシングビートのスプリングが優れている点は、TYPEI、TYPEIIともに、縮み側のスピードがとてもスムーズだということだ。柔らかすぎるスプリングは動きが卓すぎるし、逆に固いと突っぱってしまうようなケースが多いけれど、レーシングビートでは固くてもちゃんとシワッと縮んでいく。だから、ロールが素直になるわけ。初期の動きはなめらかなので、乗り心地もいい。ショックに例えれば、ビルシュタインの特性に似ているとも言える。初期からしっかり反応し、しかもロールに伴ってどっしりと腰が安定するという感じだ。

日本初登場のペンスキーは、まだ開発途中という感じ。ショックとしてのボディシャルは高いだろうけど、まだベストの減衰力が出ていなく、路面が荒れているとタイヤが跳ねてしまう。これは今後の開発を待ちたい。機構的に見ても、かなり期待はできそうだ。(瀬在)

レーシングビートTYPE II+ペンスキーショックの組合せ。ペンスキーは目下、開発が進められている真っ最中だ。

非常にユニークなプロップバルブキット。ブレーキの前後バランスが走りながら変更できるので、サーキット走行に有利。

レーシングビート・スタイルバーTYPE II。極太のメッキパイプが、いかにもアメリカっぽい。4点式ハーネスを固定するためのフックが標準装備されている点も魅力的だ。

タコ足は4-2-1タイプのオールステンレス。38.1φ→42.7φ→50.8φとなり、例えばHKSのスーパーヘッダーと比較すると、2の部分がかなり長い。

レーシングビートのマフラーは、タコ足とともに保安基準適合品。マフラーにはステンレスとスチールの2タイプがラインナップされている。

TUNING SPEC.

●RBスプリングTYPE II (5p)	3万8000円
●カリフォルニアノーズ	7万2000円
●スタイルバーTYPE II	6万2000円
●リアバンパーフェアリング	7万5000円
●リアウイング	5万0000円
●サイドスパッツ	2万8000円
●エアロフォイルミラー	5万6000円
●RBエアクリーナー	5000円
●RB・EXマニホールド	8万0000円
●RBマフラー(ステンレス)	9万5000円
●RBステンブレーキホース	4万5000円
●APレーシング・プロップバルブキット	6万8000円
●スタイルバーTYPE I	5万6000円
●K&Nフィルターチャージャー	1万0000円
●RBマフラー(スチール)	6万8000円

HKS

エッチケーエス

ファインチューンには欠かせない存在。第2のメーカーとさえ言っていい。

コンセプト

多くのチューニングショップが様々な方向性でチューンを進めているが、そういったチューンをする上でのおおもとのパーツを次々と開発しているのがHKS。メーカー的な立場にあり、その品質レベルの高さは多くの人が認めるところだ。

今回登場のHKSロードスターでは、まず目に止まるのがエンジン。チューニングする上で何かと邪魔になるフラップ式Lジェトロのエアフロメーターを取り外し、代わってDジェトロのVPCを装備している。

VPCの機能としては、吸入空気の負圧を検知し、吸気温度の補正を加えながらデータをコンピュータに送る。フラップ式のLジェトロに比べると吸気抵抗が大幅に減少する。より高いレベルのチューニングを進める上で、必要に迫られて開発したというパーツなのだ。

さらに排気系では、タコ足を評価の高い4-2-1のスーパーヘッダーに、マフラーは新開発のNA大口径マフラーを装着している。NAマフラーはその名の通り自然吸気エンジン用に開発されたもので、メインパイプが65φ、テールエンドは85φという迫力のシステムだ。ハイレスポンスと高回転でのパワーのツキに狙いが定められている。ノーマルからチューニングエンジンにまで幅広い対応が可能だ。

サスペンションもHKSオリジナルで、ショックは4段階調整、バネレートはF3・9kg、R2・1kg/mm。これにロッドミレンのスタビライザーが付く。

室内では、グローブボックスを利用したエレクトロニクスコンソールが目に付くポイント。60φのメーターが2個と、F-CON、GCCIIといったコントロール系ユニット2個が装着できる。視認性を高めるために、メーター類はドライバーに向けてオフセットされている。

インプレッション

やはり、いつ乗ってもDジェトロのフィーリングはイイネ。2000~3000回転でスロットルを大きく開けずにちょっとギクシャクする傾向があったけど、これを除けばレスポンスはかなりいい。特に3500回転をわずかに越したあたりから5000回転ぐらいまではスカーッと伸びてくれて、スロットルの微妙な動きにもしっかりついてきてくれる。もしかしたらこの下の領域だってセッティングをもう少しうまく出せば、このぐらいにはなるんじゃないだろうか。

上まで回すと、エンジン本体はノーマルなだけに7000回転を越すと力がなくなってくる。でもストレスなく回転が上がるので、コーナーの立ち上がりなどでは随分と気が楽だ。パワーが落ち込んでも、回転さえついてきてくれればシフトアップポイントを遅らせたり、次のコーナーまでの間に不容易なシフトアップを行なわずに済むからだ。

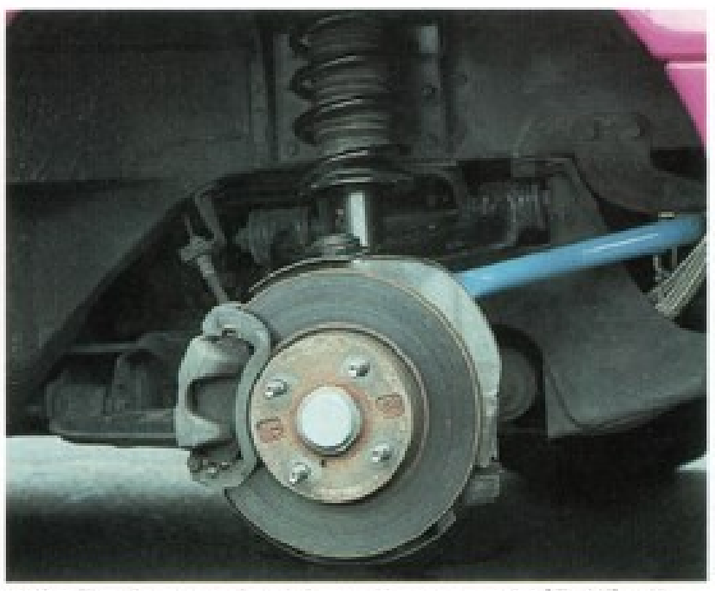
サスペンションは、フロントに遊びがあまり感じられず、そのシャープな動きにリアが突っ張って応えようとするから、コントロールがちょっと難しかった。スタビのせいなのか(?)、もうちょっとダルに動いてくれた方が、ロードスターらしさが生きてくるんじゃないだろうか。

(瀬在)

TUNING SPEC.

●スーパーヘッダー	8万8000円
●NA大口径マフラー	6万1000円
●パワーフロー	2万5500円
●VPC	10万0000円
●PFC F-CON	8万8800円
●GCC-II	4万5000円
●サスペンションキット	11万2000円
●ロッドミレンスタビライザーセット	4万5000円
●軽量フライホイール	3万6000円
●エアロオイルクーラー	12万2000円
●エレクトロニクスコンソール	2万6000円
●コンカム(256,264,272)	4万2000円
●カムスプロケット	1万5000円
●メタルガスケット(0.6,1.2mm)	1万2000円~
●ロッドミレン・リアスポイラー	2万8000円
●ロッドミレン・フロントエアダム	5万4000円

4-2-1タイプのタコ足・スーパーヘッダーとパワーフロー。写真のDジェトロ用サクションパイプはまだ発売されていない。



HKSのサスペンションキットとロッドミレンのスタビライザー。サスキットはリアのトラクションも考慮した設定となっている。

エレクトロニクスコンソール。デモカーには60φメーター2個、それにVPCとGCCIIのコントロールユニットが組み込まれている。

従来のリーガルマフラーに加えて、写真のNA大口径マフラーも新登場した。テールエンドは83φでロードスター用ではかなり大きい。

HKS製のエアロオイルクーラーのパイピング。パワーアップしたB6には、大容量ラジエターやオイルクーラーの装着が欠かせない。

DAYTONA DCUATRO

デイトナ"ディーキャトロ"

トータルコーディネイトのひとつの形。さり気ないセンスが光っている。

コンセプト

バイクのスペシャルパーツ&レーシングファクトリーとして有名なデイトナが、クルマの世界に殴り込みをかけてきた。その第一段が、このディーキャトロ・ロードスターだ。

デビューは昨年末ながら、バリエーションは豊富。エアロ関係はフロントのフォグビルトインスポイラー、サイドスカート、リアバンパースカート、リアウイングとフルラインナップだ。さらにロールバーは4点タイプとウェーブタイプの2種類。アルミシフトノブは3種類。そのほかドレスアップアイテムではカーボンのセンターコンソールカバー、同シフトカバー、サイドスカッフプレートも用意されている。

また、バイクのような軽快な走りを目指し、サスペンション関係のパーツも開発されている。レート20%アップ、車高は20㎜ダウンのスプリング。ストラットタワーバー、リアパフォーマンスバーなど。凝ったところではピロボールを使用したスタビリングがある。これは、ノーマルのゴムブッシュをピロボールに交換するもので、ステアリングの切り始めからシャープなレスポンスが期待できるアイテム。強化スタビを使用する時に、特に効果を発揮するだろう

さらに、ニューアイテムとしてシートベルトアンカーバーとマスターシリンダーストッパーもリリースされた。ますますラインナップは充実し、小物&大物のドレスアップからスポーツアイテムまで、幅広いチューニングメニューがそろっている。

スポーツアイテムは、ワインディングがターゲットフィールド。オリジナルスプリングは、評価の高いビルシュタインとのマッチングを考慮して設計されている。20%前後のレートアップは、ビルシュタインにはもってこいなのだ。

インプレッション

エンジンや足まわりにも軽く手が加えられているが、エクステリアやインテリアが品良く仕立てられてたマシンだ。といっても、走行フィーリングはノーマルとは大きく異なる。まず感じたのは、初期応答性がピックリするほどシャープなこと。素早くステアリングを切り込めばもちろんのこと、穏やかにステアしても、剃刀のように反応してくれる。右に左に、軽量マシンならではの切れるようなステアリングレスポンスを好むドライバーなら、まず間違いなく歓迎するはずだ。

しかし足まわりは、なんとSスペシャルのビルシュタインにスプリングを組み込んだだけというから、僕自身もビックリした。それでも大幅に変化しているのである。ちなみにタイヤは、BSのエクスペディアだった。

（末下）

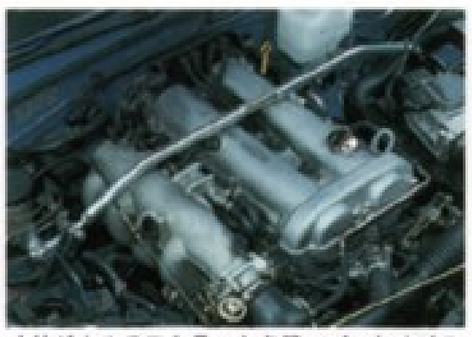
クラシックフューエルリッド。加工の不要な両面テープ固定だが、ボルト止めもできる。アルミバフ仕上げが美しい。

リアバンパー、リアウイング、サイドスカート、ロールバー、アルミホイール、クラシックミラーアダプターと、この位置から見てもオリジナルが多い。

カーボンセンターコンソールカバー&シフトゲートカバー。カーボンとアルミの組合せがいい雰囲気を生んでいる。

オリジナルのアルミホイールは8本スポークタイプ。15インチ・6.5JJでオフセットは＋32㎜。シルバーとブラックの2色がある。

オールステンレス製のリアパフォーマンスバー。21.7φと太い上に、中空パイプなので軽量なのも特徴。剛性アップに威力を発揮する。



オリジナルのストラットタワーバーとオイルフィラーキャップ。タワーバーの本体は22φのアルミバフ仕上げ。キャップもアルミだ。

TUNING SPEC.

●フォグビルトインスポイラー	8万9000円
●サイドスカート	6万9000円
●リアウイング	6万1000円
●リアバンパースカート	5万5000円
●ロールバー	4万9000円
●クラシックフューエルリッド	6700円
●S800ミラーアダプター	6800円
●カーボンシフトゲートカバー	1万8800円
●カーボンセンターコンソールカバー	1万9000円
●アルミシフトノブ	4300円
●オイルフィラーキャップ	6500円
●ストラットタワーバー	9800円
●サスペンションスプリングF	1万4000円
●〃 R	1万5000円
●リアパフォーマンスバー	1万8000円
●スタビライザーリンク	1万5000円
●アルミホイール	4万9000円

KG WORKS

ケージーワークス

どこまでも徹底したクラシックテイスト。ステンレスへのこだわりがシブイ。

コンセプト

今回勢ぞろいしたデモカーはエンジン&サスペンションと様々なチューニングが施されているが、ロードスターのもうひとつの大きな魅力として、ドレスアップ&細部のリファインがある。KGワークスは、後者に力を注いでいるファクトリー。豊富に揃ったオリジナル・アイテムが、独自の存在を主張している。

KGワークスのロードスターは、アメリカンクラシックの雰囲気に満ちている。鈍い輝きを見せるヘアライン仕上げのステンレスを多用したパーツの数々が、60年代の良きアメリカを彷彿とさせてくれるのだ。

外観上の大きな変更点といえば、オリジナルの丸形4灯ヘッドライトキットやエアアウトレットの付いたボンネット(これがなかなか面白い)、それにスポークホイールくらいなのだが、数々の小物パーツによって実にうまく雰囲気を出している。

例えば、メッシュのフロントグリルとエアダクトタイプのコンビネーションランプ。このふたつのオリジナルアイテムで、雰囲気をぐっとクラシカルにする。さらにメッキワイパーとベレGミラー、室内ではコブラのローバックシートやモトリタのステアリングなどと、徹底して60年代を意識しているのだ。シフトゲート&シフトノブもステンレス。面白いところでは、キー無しでエンジンをスタートさせる「I-SCU」というスイッチパネルもラインナップしている。

KGワークスのもうひとつの特徴は、ドレスアップパーツに機能性を加味させたものが多いということだ。前記のボンネットやノーマルのコンビネーションランプからフレッシュエアを取り入れるキットを始め、新しいI-800でも採用しているラジエターシュラウドもある。エアの流入・抜けとも悪いロードスターだが、これらのパーツを装着することで、大容量ラジエターの助けを借りなくてもそれなりに満足できる冷却性能を発揮できるという。

他にもロールバーやボルトオンのフューエルリッド、ドアアームプレートにオイルフィラーキャップ、カムカバーetc、小物類の充実には目を見張るものがある。また、新たにクラシカルな雰囲気に満ちたエアクリーナーボックスも登場した。ここでもステンレスを採用するあたり、いかにもKGワークスらしい。

新しく発売されたオールステンレスのクラシカルミラー。なかなか雰囲気。

ドアミラーベレGタイプ。もちろんこれもヘアラインの入ったステンレス製。

シルバーで統一されたインテリア。メーターパネル、センターパネル、サイドブレーキリングがセットになって発売されている。

ファッションバーと呼ばれるロールバーはサポートチャンネルという横に走るバーと組み合わせて装着する。ファッション性重視のバーだ。

カムカバー、オイルフィラーキャップ、ピックキャリバー(エアクリーナー)の3点もいかにもクラシカルだ。

あくまでもクラシカルムードにこだわった丸4灯キット。他社製品のライトキットとは対照的な方向性だ。

メッキワイパーも新たに登場した製品。ロードスターにはこういった細部のパーツがドレスアップに効果を果たす。

TUNING SPEC.

●ハイマウントストップランプカバー2980円●車用SW3480円●ドアハンドルモール3980円●スピーカーパネル6800円●ラジエター風調パネル7800円●フューエルリッド7800円●メーターパネル9800円●センターコンソールパネル1万3000円●サイドリング1080円●シフトノブ9800円●ブレーキグリップ3600円●オイルフィラーキャップ5500円●ベレGミラー2万3600円(左右セット)●サポートチャンネル1万4800円●ホイールスペーサー1万5000円●センターフッションバー1万8000円●フロントフッションバー1万8000円●リアフッションバー1万8000円●フロントグリル2万4800円●ボンネットアウトレット2万4800円●ナンバーステー2480円●シフトゲート2万9800円●エアダクトコンビネーションランプ2万9800円●丸4灯キット9万8000円●メッキワイパー1万9800円●ピックキャリバー1万9800円 他

T-HOUSE

ティーハウス

ロードスターの楽しみ方を知り尽くしている。

コンセプト

ブリティッシュスポーツの雰囲気を醸し出しながら、バランスを重視したトータルチューンを得意としているのがTハウス。エンジンではフルバランス取り、4-2-1タコ足、センター出しマフラーといったオリジナルアイテムに加え、新たに注目の4連キャブレターが加わった。京浜製フラットバルブのFCRキャブをベースに、ロードスター用にモデファイ。キャブの神経質さを払拭し、複雑な調整を無用にしている。アイドリングも安定しているし、エアコンの装備も問題ない。間もなく発売が開始されるが、本体に加えてインマニやリンケージなど必要パーツ一式が含まれるフルキットになるという。

サスはオリジナルのSバージョン。ワインディングはもちろん、サーキット走行にも対応させている。

インプレッション

キャブ仕様の加速フィールはご機嫌だ。特に中速域のパンチが高まっており、レスポンスの良さもあいまって、いたずらにシフトチェンジを繰り返しながら走らせたくなる魅力に満ちている。音質も良い。低回転域のこもった音が、回転の上昇に伴って、金属音を帯びたものに変化していく。まさに胸のすくサウンドなのだ。サスペンションの走り味は、初期レスポンスを追求したものではなく、じっくりとロールさせていくタイプである。

（木下）

TUNING SPEC.

●クワトロバー	5万8000円
●クワトロバー用レザーカバー	2万2000円
●軽量SPLハードトップ	21万3000円
●フルバランスライトチューン エンジンコンプリート	'36万0000円～
●FCRキャブレターキット	価格未定
●スポーツマフラーキット センター出し・ダミーフック付き	6万8000円
●EXマニホールド（オールステン）	8万0000円
●オイルクーラーキット	8万9900円
●サスキット「Sバージョン」	21万0000円
●センターコンソールアルミパネル	1万5000円
●エアコンカバー（2個）	3500円
●オイルフィラーキャップ	1万2000円
●ブラックショートアンテナ	3500円
●スポーツシフトノブ	3500円
●リトラカバーダクト	2万0000円
●キャメルバー	5万8000円

■エンジン系／各種バランス取り・クランクダイナミックバランス、HKS・M35-7番、レッドライン10W40
■燃料・吸排気系／FCRキャブ（エアクリーナー付き）、オリジナルタコ足&マフラー
■タイヤ／グローバ（185/60R14）

アルミセンターコンソールパネルは、質感を重視したリベット止め。ウッドのシフトノブも人気だ。メーターパネルのパイロットランプ加工が面白い。

キャメルバーに続く第2弾のロールバーとして登場したのがM2風のクワトロバー。ステンレス製で、ブラックのレザーカバーがオプション設定される。

京浜製をベースに独自にロードスター用として開発されたFCRキャブレター。メンテナンスフリーは大きな魅力だ。

オリジナルサスキットのSバージョン。バネレートはフロント4kg、リア3kg／mmという設定になっている。

MAXIM WORKS

マキシムワークス

注目すべきは職人芸のタコ足とマフラーだ。

コンセプト

マキシムワークスは、もともとレーシングパーツの試作・製作を手掛けるメーカー。F3000やクループAなどといったマシンのEXマニホールドやサスペンションアームなどを製作している。それだけにロードスター用のパーツも、性能はもとより高い加工精度、美しい仕上がりを見せている。

オールステンレス製のEXマニのフランジ部は、なんと削り出し。機能的に必要のない部分は極限まで肉そぎ落とされている。また、Mサイレントと呼ばれるステンレスマフラーは、サイレンサー部が翼断面形状になっていて、整流効果も期待できる。エンドバイプには得意の削り出しのキャップが装着され、独自の個性的なスタイルを作りだしている。

他に、ロールバー、シフトノブ、タワーバー、リアロワアームバーをラインナップ。「M・BiT」ブランドのオリジナルパーツ群は、どれを取ってもレーシングパーツ並みに仕上がりが美しい。

インプレッション

タコ足とマフラーだけで、どこまでフィールアップするか？　以前にマフラー交換だけという仕様のデモカーに乗った時もマキシムワークスには好印象を受けていたが、4-2-1のタコ足が加わるとトルクが太くなり、パワーもよりきれいに付いてきた。グオッと一瞬たまってからスカーッと抜けていく感じで、スロットルに張りが出た感じだ。一度トルクが出てしまうと、その強さがよどみなく上まで続いていく。竹を割ったような直線的な伸び方だ。ただ難を言えば、ここまで吹けが良くなるとコンピュータも調整したくなる。そうすればもっと力強く、シャープになるに違いない。

（瀬在）

TUNING SPEC.

●M SILENT サイレンサー	7万5000円
● 〃 EXマニホールド	7万6000円
●M BITロールバー：ツイン	5万8000円
● 〃 ロワアームバー	2万6000円
● 〃 ストラットタワーバー	2万6000円
●シフトノブ	5500円
●M BITロールバー：シングル	3万6000円

■シート／フォーミュラクラブ・FC-S（カーボンケブラー製）

独特の形状を持ったオリジナル・ロールバー。溶接の跡などいかにもハンドメイドっぽくて、マニアックな雰囲気だ。

ストラットタワーバーのマスターシリンダーストッパー部のアップ。材質はアルミで、長さも微調整できる。

テールエンドの独自の処理が施されたMサイレント・マフラー。

アルミシフトノブも仕上がりが非常に美しい。職人芸を感じさせる。

4-1タイプのタコ足の仕上がりの美しさには思わず目を見張る。ストラットタワーバーは、マスターシリンダーストッパー付きだ。

Kamraed Works

カメラードワークス

ロードスターのさり気なさと機能性。

コンセプト

3ナンバー・ワイドボディのコンプリートカーも手がけるカメラードだが、今回は一転、シックなバージョンを披露してくれた。外観ではオリジナルのフロントリップスポイラーとリアスポイラーを装着。さり気ないオリジナリティを狙っている。

一方、走りではバリエーションが豊富だ。ワインディングを重視したオリジナルサスペンションを始め、ブレーキパッドもオリジナルのNA10を装備。ストリート向けに初期制動と低温時の効きも十分配慮したもので、よりコントロール性を重視するのであれば、メタルパッドも用意されている。他に、81φ鍛造ピストンやハイカム、カムプーリー、それにショートストロークシフトなどがラインナップする。

インプレッション

排気量を1722ccまで引き上げ、トルク特性の向上を狙ったのがこのマシン。カムやフライホイールにも手が加えられているから、たとえばアイドリングなどは余不安定。ただ一端走り始めると、さすがに排気量アップの効果は歴然で、低中回転域からグイグイ加速してくれる。1・6ℓマシンとは、まったく次元の異なるトルク感なのだ。回転をあまり上げてなくても、そのトルクだけで若干のテールスライドが楽しめるほどである。ただし、その分、高回転域の伸びは今ひとつというところ。コンピュータ系などにリセッティングを加えれば、フィーリングはさらにアップするだろう。

ステア特性は初期の切り込みに対して剛性感を伴ったクイックなものだった。路面に合わせてアンダーとオーバーが顔を出すのがちょっと気になった。（木下）

ワインディングを重視したカメラードワークスのサスキット。ブレーキパッドもオリジナルだ。

オリジナルのフロントリップスポイラー。正面部を薄くすることで傾斜路でもリップをこすらないよう配慮されている。型どりも正確でフィット性もいい。

フラットタイプのリアスポイラー。リアの丸みの帯びたデザインに対し、スポイラー形状を大型化することで、リアビューにアクセントを付けている。

ストラットタワーバーは表面にカーボン地が巻かれたマニアックなものだ。これはソソる。

試作品のリア・ストラットタワーバー。製品化されるかどうかはいまのところは未定だ。

TUNING SPEC.	
●C'sフロントリップ	3万8000円
●C'sリアスポイラー	3万8000円
●81.6鍛造ピストンキット	18万5000円
●メタルガスケット(0.8mm)	1万5000円
●カムシャフトIN272リフト量10mm	7万8000円
● 〃 EX264リフト量10mm	7万8000円
●調整式カムスプロケット	1万5000円
●C's軽量フライホイール	4万8000円
●C'sステンレスEXマニホールド	8万6000円
●C'sショックアブソーバー	1本2万0000円
●C'sNA-10ブレーキパッドF	2万1000円
● 〃 R	2万0000円
●C'sストラットタワーバーF	試作品
● 〃 R	試作品
●大口径スロットルバルブ	試作品
●スプリング（30%レートアップ）	試作品

RS AIZAWA

RSアイザワ

豊富なノウハウは超トップレベル。狙いは走りだ。

コンセプト

コンビューターからエンジン、サスペンションに至るまで、ロードスターの走りのチューニングにかけてはエキスパートと言っても過言でないのがRSアイザワ。エンジン系では注目のDジェトロシステム「エアクリッパー」を始め、メカチューンに関しては豊富なノウハウを注ぎ込んだチューニングに応じている。冷却システムの充実に力を入れているのもアイザワならではで、2層式ラジエターにオイルクーラーをビルトインしたユニークなシステムや（ホースが短く油圧が下がらない）、より冷却能力の高い総アルミ製の大型ラジエターも開発している。

足まわりでは、特注ショートケース・オーリンズをさらに煮詰めた「柳沢スペシャル」がある。サーキット対応で、バネレートはF5kg・R4kg／mm。三和トレーディングと共同発売のブレーキアジャスターも、サーキット走行では強力な武器となる。走りのセットアップに関しては、まさにトップレベルをつっ走っているショップだ。

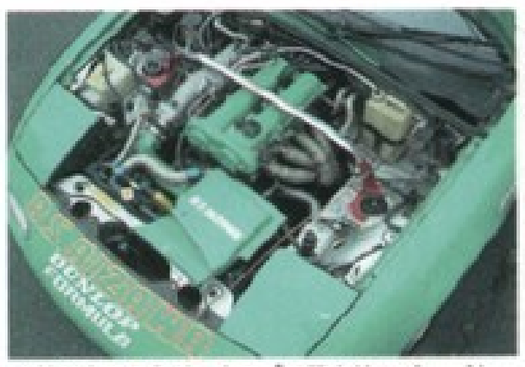
インプレッション

アイドリングは不安定で、どちらかと言えば、手強そうな印象を受けるのだが、実際に走り始めると、印象は変化する。ほんの僅か動き出した途端に、太いトルクが感じられる。超低回転域から、パワーが付いてくるのだ。アクセルに対してエンジンの反応が抜群にいいから、余計にそう感じてしまうのかもしれない。定石どおり約4500rpmから本格的パワーゾーンに飛び込み、7000rpm付近まで一切息つくことなく有効に使える。

サーキット仕様の足が入っているとのことだが、タックインを誘い出すと、しっかり反応する点が印象的だった。路面の荒れに対してはマシンが跳ねることがあったが、明確な性格が心地よい。（木下）

TUNING SPEC.	
●エアクリッパーDジェトロキット	35万5000円
●柳沢スペシャルサスキット	26万5000円
●オールアルミスーパーラジエター	13万0000円
●APレーシング・プロップバルブキット	6万8000円
●タコ足遮熱テープ	1万2000円
●オイルクーラー・ビルトイン・ラジエター（ノーマル下取り）	13万0000円
●エクセルIIIコンビュータ	10万0000円
●スペシャルショックアブソーバー	21万0000円
●オリジナルショックアブソーバー	18万9000円
●チューニングLSD	12万3000円～
●コンプリートエンジン・バージョンI	38万0000円
●コンプリートエンジン・バージョンII	50万0000円～

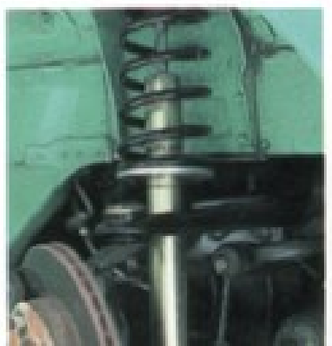
■エンジン系／排気量1618cc（純正0.5mmオーバーサイズピストン）、圧縮比10.5：1、カムIN&EX-HKS製256度（中心角IN108度・EX110度）。軽量フライホイール(15%)、ポート拡大＆鏡面加工、燃焼室容積合わせ(34cc)。バルブ＆バルブスプリング・ポリッシュ仕上げ＋レート合わせ、各種バランス取り、クランクジャーナル加工、メタルクリアランス合わせ



オリジナルのDジェトロ「エアクリッパー」は、低速域から力強いトルクを発揮する。

ロードスターのオーバーヒート対策として非常に興味深いのが、このタコ足専用の遮熱バンデージ。

オールアルミ製のオリジナル大容量ラジエター。他にオイルクーラーを内蔵した2層式ラジエターもラインナップしている。



オリジナルサスキットの「柳沢スペシャル」特注ショートケースオーリンズに、さらに減衰調整のチューンが加えられた。

DECK MECHANICAL POWER

デッキメカニカルパワー

熟成しつつあるトータルチューン。パーツも豊富だ。

コンセプト

「ウィザード」ブランドの名のもとに、ロードスターのトータルチューン&ドレスアップパーツを幅広くラインナップさせているのがデッキメカニカルパワー。ここ一年ほどの間に急激に勢いを増してきたショップだ。

外観でまず目に飛び込んでくるのが、フロントスポイラー。グランドエフェクト・フロントスポイラーという名の通り、バンパー下部が前部に張り出した迫力あるフォルムを持っている。写真で見ると一見ラブラーク製のスポイラーに似た印象を受けるが、実際に見るとよりボリューム感がある。また、ACコブラタイプのダックテールスポイラーも新たに登場した。

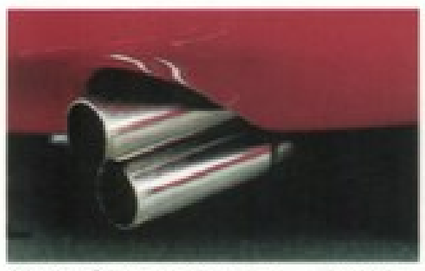
ドレスアップ系では、他にフエルト地のメーターフード、ゴルフボールの形状をしたシフトノブ、アルミ製のオイルフィラーキャップ、エンジンスターターなど、ロードスターには必須アイテムの小物類をそろえている。シートベルトアンカー部で固定されるオリジナルの2点式ロールバーもある。

走りのパーツに関しても、アイテムはかなり豊富だ。たとえば、圧縮比を10・5にアップさせるハイコンプエンジンキット、メタルガスケット（0・4〜0・8㎜）、強化ラジエターなどと、本格的なチューニングに対応するパーツが多い。目玉となるのは、スーパーコンピュータとDジェトロキットの2点。コンピュータは追加基盤を設けたロム式で、ノーマル用、ハイコンプ用、I-720cc用の3タイプのロムを用意。もちろん、より細かい仕様に合わせたロムのうちかえもOKだ。DジェトロキットはHKSのVPCに専用コンピュータとファンネルを組み込んだもので、ハーフスロットル時のアクセルのツキをより向上させているという。

足回りもストリート用〜サーキット用と、サスキット、スプリングともにバリエーションが多い。コニ、ビルシュタイン、オーリンズに対応するワンタッチ車高調キットも用意されている。

デモカーは81φピストン+Dジェトロシステムという仕様。タコ足はトラスト製。

新しく登場したダックテールスポイラー。リアビューがぐっと引き締まる。



新タイプのデュアルマフラー。横のデュアルは多いが、これはなかなか斬新。

センターコンソール部に見える黒いボックスがDジェトロ専用コンピュータ。

TUNING SPEC.

●グランドエフェクトFスポイラー	3万9800円
●リア・ダックテールスポイラー	2万9800円
●BSハイコンプエンジンキット	9万8000円
●Dジェトロキット	26万8000円
●スーパーコンピュータ（N下取り）	12万8000円
●メタルガスケット(0.8〜0.8mm)	2万2000円
●強化ラジエター（ノーマル下取り）	7万2000円
●デュアルマフラー	6万5000円
●サスキットfor ストリート	19万8000円
●2点式ロールバー	3万4800円
●フエルト製メーターフード	1万5000円
●エンジンスターター	3800円
●ルームランプキット	6800円
●フロントオーディオボード	9800円〜
●オイルフィラーキャップ	6800円
●ゴルフボールシフトノブ	3800円
●アルミ製ラジエターキャップ	6800円
●サスキットfor ハードラン	23万8000円
●50φマフラー	5万5000円
●強化スプリング	5万2000円
●ワンタッチ車高調整キット	11万8000円
●アルミ製シフトノブ	3800円
●パワーワインド5Wキット	7800円
●アンテナキット	8800円
●フューエルキャップステッカー	1360円

TANABE

タナベ

ノウハウの蓄積が生きた足と排気系チューン。

コンセプト

タナベと言えば、サスペンション関係パーツの老舗。なかでも有名なのがH-150スプリング。ノーマル比で約35%のレートアップ、車高は約30㎜ダウンする。このH-150はサステックシステムのひとつで、他にショックとスタビライザー、それにタワーバーがラインナップしている。

タナベのもうひとつの看板はマフラー。大口径シリーズのメダリオンと、レスポンスを重視したリミットAXの2つのシリーズがある。今回のロードスターに装着されているのはメダリオン。大口径といっても、中間部に排気圧を一時的に溜める独自のリキッドタンクを採用しており、低速でも扱いやすく高速でのパワフルな伸びを実現している。

エンジン系ではタコ足とマフラーが交換されていたが、その効果は4500回転から6500回転ぐらいでしっかりと出ている。乾いたシャイーンという排気サウンドとともに、中速域からグワーッとトルクが立ち上がってくる。特にワインディングでは多く使う領域なので、ダイレクト感のある吹き上がりと力強さは大きな味方になってくれる。

エンジン本体はノーマルなのでトップエンドの伸びはさほどでもないけれど、実用域が生きてくるので軽快に走ることができた。（瀬在）

インプレッション

今回のデモカーは、どういうわけか全体のバランスがちょっと取れていなかった感じ。わずかにステアリングを切ったぐらいではスプリングが反発して、ロールが進行してくれない。逆にステアリングを大きく切ると、荷重が移ると同時に舵が急激に効き始め、どんどん巻き込んでいってしまう。アライメントやスタビの設定などが、間違っていたのかも知れない。これが本来の特性とも思えないので、残念ながら判断が下せない。できればもう一度ベストな状態で試乗してみたいものだ。

TUNING SPEC.

●H-S200スプリング	2万2800円
●ショックアブソーバー	9万9800円
●スタビライザー F	3万4000円
●〃 R	3万0000円
●リミットAX・EXマニホールド	8万5000円
●メダリオンマフラー	6万2000円
●ストラットタワーバー	1万3000円
●リミットAXマフラー	19万8000円
●H150スプリング	2万0000円

スプリングはお馴染みのH-150。ショックもタナベオリジナルだ。

メダリオンマフラーは口径が大きく、見た目のインパクトも強い。

強化スタビライザー。足回りパーツはフルラインナップしている。

タコ足は4-1タイプ。マフラーとセットされると特に中速域から効果を発揮する。タワーバーもオリジナルだ。

RACING SPORTS ACTIVE

レーシングスポーツ・アクティブ

エンジンにもエアロにも、とことん熱いショップ。

コンセプト

オリジナル・エアロが大ヒットしているアクティブ。エアロ以上に全力を注いでいるのがエンジンチューンだ。もともとロータリーを得意とするだけに、ロードスターに13Bメカチューンを搭載などという過激なモノもあるが、基本仕様はやはりメカチューン。81φピストンを使って1722ccにスケールアップし、ピストン、コンロッドなどの軽量化&バランス取り、燃焼室加工などを加え、256度のカムを入れる。これがステージ1仕様でパワーは145ps前後を発揮する。

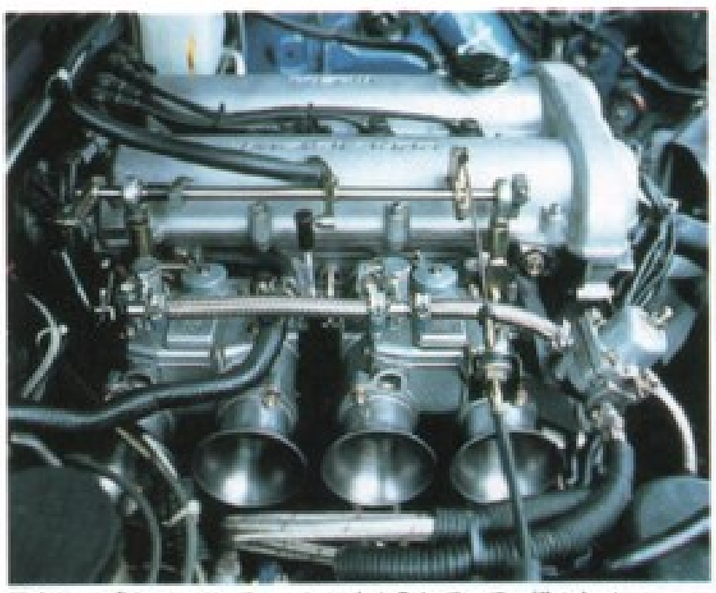
さらに今回試乗したキャブレターチューニングもあり、ソレックスまたはウエーバーが選択可能となる。キャブレター仕様ではさらに上の264度や272度のカムを使うことができ、そのサウンドとともにさらにパワーアップしたエンジンに仕上げることができる。

インプレッション

「8000回転まで回していいですヨ」という自信タップリの言葉に見送られて走り出したが、まずはごく低速域でもスムーズなのには驚かされた。1N272度、EX264度というハイカムにもかかわらず、気遣いもいらない。ワインディングの実力はノーマルをはるかにしのぎ、スロットルをわずかに踏むだけでタイムラグなしに力強く加速する。言葉に甘えて上まで回すと、恐ろしいほど早いスピードでタコメーターの針はフルスケールを指してしまう。ちょっと遠慮気味に開けていたって7500回転まではアッという間だ。キャブによるピックアップの良さと息もつかせぬ速度感、1722ccによる低速域の粘りと、どれをとっても刺激的だった。（瀬在）

TUNING SPEC.

●フロントスポイラー	4万8000円
●サイドステップ	5万6000円
●リアバンパースポイラー	5万2000円
●リアスポイラーTYPE II	5万2000円
●ライトキット	8万5000円
●ロールバー	5万3000円
●マウンティングバー	3万6000円
●ステージIIエンジン＋キャブ	55万0000～円
●EXマニホールド	8万7000円
●スポーツマフラー	6万3000円
●4×4シートベルト（パッド付き）	4万5000円
●エアロミラー	3万2000円
●リアスポイラーTYPE I	4万5000円
●フロントスポイラー（ライト付き）	8万5000.



アクティブはエンジンチューンに力を入れていて、様々なメニューとノウハウを誇っている。キャブレターチューンもお手のもので、ハイカムとの組合せで高トルクを絞り出している。

リアバンパーとサイドスカートが、ボリュームあるリアビューをかもし出す。エアロチューンもアクティブの十八番。

新登場のリアウイング。かなり大型で、全体的に丸みを帯びたデザインが特徴だ。ボリューム感を重視するアクティブらしい製品だ。

PLUS ONE AOKI

プラスワン・アオキ

疑う余地のないエンジンのスペシャリスト。

コンセプト

エンジンチューンに絶対の自信を持っているのが、プラスONEアオキ。メーカーのエンジンパーツ開発や豊富なレース活動がその裏付けだ。1・8ℓ車には絶対に負けないというエンジンは、オリジナルの80φピストンを組み込んだ1680cc仕様。HKS製の0・8㎜メタルガスケットを使用して、圧縮比は10・5にアップ。カムはHKSの256で、タコ足とマフラーにもHKSを使っている。なお、今回のデモカーには、先行テストをかねて81φのピストンが装着されていた。

燃料系では、インジェクターを霧化特性の高いものに交換。また新開発のコンピュータも注目で、外部ダイヤルを設けて燃調を2段階にコントロールできる。好みの回転数を設定し、その回転数の上と下とで別々に燃調が調整できるのだ。この機構によって、ハイカムや排気量アップにも十分に対応できるという。また、これはまだ構想段階が、「キャブ仕様にも強くひかれるものがある」と青木社長。アオキがやるとなったらハンパなものでは済まされないだけに、期待大だ。

インプレッション

なかなかパワフルなエンジンだ。排気量アップ＋VPC＋オジナルコンピュータの威力だろう。ノーマルにはない伸びの良さを生み出している。特に6000回転以上で加速度的にパワーを絞り出し、7500回転までまったく息をつかせない。登坂路でもそうなのだから、これはかなりの実力だ。

サスも前後ともにロールが押さえ込まれ、ステアリングにシビアに反応する。このロードスターのいいところは、そのシビアさがドライバーの負担とならない点。前後のグリップバランスが優れているのだ。セッティング力の高さはお見事だった。（瀬在）

TUNING SPEC.

●鍛造80φピストン	6万0000円
●試作81φピストン	
●コンピュータ（ノーマル下取り）	9万8000円
●軽量フライホイール(4.5kg)	5万4000円
●ヘッドガスケット（0.8mm）	1万5000円
●スライド式カムプーリー	5万3000円
●ホイールスペーサー	3万6000円
■エンジン系　排気量1722cc（試作81φピストン）、圧縮比10.5：1、オリジナル0.8mmガスケット、カムIN＆EX・HKS製256度（中心角IN＆EX108度）、オリジナルフライホイール、HKS製M35×1.7番、HKS製エアロオイルクーラー、HKSオイル5W40、マツダスピード製強化クラッチ、ポート＆燃焼室加工、各種バランス取り	
■燃料・吸排気系　インジェクター容量アップ、オリジナルコンピュータ、HKS製VPC、HKS製パワーフロー、HKS製スーパーヘッダー、HKS製リーガルマフラー	
■サスペンション系　HKSサスペンションキット、Fのみマツダスピード製20φスタビライザー、リアトーコンキャンセラー	
■駆動系　マツダスピード製LSD（2ウェイ）、BPS-90SDデフオイル	
■タイヤ＆ホイール　グローバ（185/60R14）、プロショップ・ニッケイNARホイール	

オリジナルのホイールスペーサー。オフセット値が合わないホイールに対応。非常にしっかりした造りだ。厚さは20mm。

80φピストンがオリジナルで出ているが、デモカーにはさらに先行テストの81φピストンが入っていた。エアフロを取ってVPC化、オリジナルのパイピングが施される。

右側のふたつのダイヤルでCPUの燃調を調整する。燃調は、ふたつの回転域に分けて上下それぞれ別に調整。上下を分ける回転数に達するとパイロットランプが点滅する。

Tecnomagnesio
MADE IN ITALY

Super Light Mag-wheel

スポーツカーのオーナーには、こだわりの強い人が多い。また、こだわることによって、個性的なスポーツカーに進化していく。ユーノス・ロードスターは、そんなクルマだろう。例えば、ホイールについて語るなら14インチのこだわり派は、その正当性を主張し、一方足まわりをチューニングした、15インチのこだわり派もその正当性を主張する。それぞれの主張は、自分がこだわる理想のスポーツカーへと具現化していく。だから、他の人がその正当性について論議する必要はないだろう。もちろんロードスターのオーナーなら、それぞれ主張する「こだわり」の理由はお互いにわかるはずである。ユーノス・ロードスターはスポーツカーであり、テクノマグネシオの主張は、その軽さである。そして、スポーツカーにとって軽さは命である。

Type 109 (4.3kg)
14×6.0JJ(38) ¥64,000

Type 202 (5.8kg)
15×7.0JJ(38) ¥76,000

テクノマグネシオの資料をお送りします。住所・氏名・年齢・職業・ご希望の車種名・ご覧になった雑誌名を明記のうえ、四輪事業部宛にご請求ください。

株式会社 日本テクノマグネシオ 四輪事業部 〒488 愛知県尾張旭市東本地ヶ原町3-20 ☎0561-52-4500

C's [si:z]

This new idea Produced a series of performance parts With COMRADE design.

SHORT STROKE SHIFT

TM. P1-147958

ショートストロークシフト(PAT P1-2976071)C'sショートストロークシフトは特許出願(公開済)商品です。

常識的ゴム硬度55度を独自の防振系数によって変更。対防振をさらに進化させました。

NA6CEショートストロークシフトには、純正品と同等な防振ゴムが採用されています。また、この防振ゴムはC'sが独自に防振支持した、防振ゴムを使用しています。

防振ゴム

金型成型による防振ゴムを使用。この防振ゴムは、独自の防振系数により、ゴム硬度を設定し対防振性を向上させています。

振動計によって測定

特にターボ車の場合ノッキング音と似ているためセッティングが不可能です。当社では、エンジン回転数6000rpm時に70m/s以下になる様、振動計による測定を行い防振ゴムを開発しています。

$$f=\frac{1}{2\pi}\sqrt{\frac{K\times g}{W}}\ (HZ)$$

f＝固有振動数(Hz)
K＝防振ゴムの動的バネ定数(kg/cm)
g＝重力の加速度 980cm/sec
W＝防振ゴム1ケに加わる荷重

なぜ保安基準に適合したシフトなのか

シフトは重要保安部品ではありませんが純正シフト以外のものに交換した場合は、強度検討書や運転姿勢が変わらないなどの証明書により、改造申請(自己申請)が必要になります。
C'sショートストロークシフトは防振ゴムの強度・シフト本体の材質などの強度試験を行ない、厳しい品質管理がされています。この様なシフトの開発は、保安基準の認可を取得。各陸運局および陸運事務所へ書類を提出し、車検時には純正シフトと同等の扱いを受ける事ができたのです。

本来の機能、ストローク率・フィーリングを変えず強度・材質を向上した車検対応タイプ。

スポーツ感覚とは、微妙な動きで決ってしまいます。C'sショートストロークシフトは、シフトストロークのさまざまなフィーリングを向上させた特許出願商品です。

運転姿勢が変わらないシフトフィーリング。

ショートストロークシフトは、独自の設計(特許出願・公開済)によって、ストローク率を短縮化しているので、運転姿勢はまったく変化ありません。

車検対応の訴求化を確認する検査シール及び品番。

ノブ上に貼られた判別シールに、各陸運局への申請No記載。車検時には純正部品と同等の検査が受けられます。

〈ご注意〉
シフトノブは純正品で申請されています。シフトノブを交換しての車両検査はできません。

確認書によって、車検を円滑化する。

陸運局に申請されていますが、さらに確認書を添付し、車両検査を円滑化し、トラブルの発生をなくす様にしています。

製品を保証するギャランティーカード。

C'sショートストロークシフトはすべて社内生産しており、製品を保証するために、1年間保証のギャランティーカードが付いています。

ENGINE PARTS

サスペンション
ショックアブソーバー(固定式)/1本‥¥20,000
スプリング/1本‥¥9,000

カムシャフト(B6用)‥1本 ¥78,000
カムスプロケット(1個)
(スライドタイプ)‥¥15,000

C'sオリジナル鍛造ピストンキット
1750仕様(B6用)‥¥185,000
C'sオリジナル鍛造ピストンキット
1640仕様(B6用)ボア:79Ø‥¥150,000

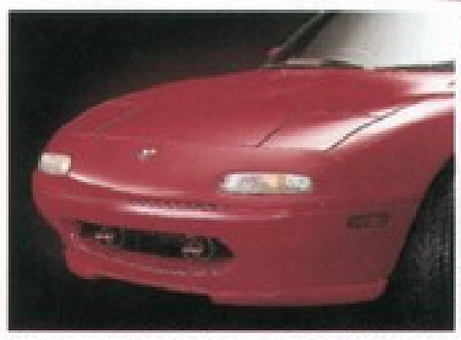
フライホイール‥¥48,000
重量:4.2kg(ノーマル8.08kg)

メタルシリンダーヘッドガスケット(t=0.8)
78Ø～81Ø対応‥¥15,000

タコ足(ステンレス)4-1タイプ‥¥86,000

AERO SYSTEM

感性の鋭いユーザーにシャープな走りを提供するC'sの技術がクルマのトータルバランスを考えたロードスターに仕上げています。



FRONT LIP SPOIRER

フロントリップスポイラー‥¥38,000
もともと低い車高のロードスター。スポイラーセンターを薄くしフロントの高さに対応できるよう開発され、ひきしまったフォルムをつくりだしています。

REAR SPOIRER

リアスポイラー‥¥38,000
独特の丸味を持つリアビューをスタイルアップする大型スポイラー。フェンダーラインとの相性も良く、安定感をいっそう高めています。

C'sのエアロシステムは開発段階より純正基準をクリアーすべく造られています。完全ボルトオンの商品です。又、両面テープ等での接着は強度不足ですので、あくまでも二次的接着としてください。
製品はすべてゲルコート仕上げになっています。色塗りについては別途御相談ください。

※価格・仕様は性能向上のため予告なく変更される場合があります。
表示価格には消費税は含まれていません。

●カメラードオリジナルグッズのパンフレットを差し上げます。切手250円・資料請求券を同封し、住所・氏名・年齢・電話番号を明記の上、下記住所にご請求ください。

資料請求券
ユーノスロードスター
REV・別冊

製造元:㈱シーズ・販売元:㈱カメラード/〒417 静岡県富士市永田町1-94 畔柳ビル3F Phone 0545(51)0600 Fax 0545(51)0629

関東版ユーノスグランプリの参加メンバー。関東全域はもちろん、遠くは石川県や岐阜県からも熱血メンバーが

みんなでチャンプを決めようぜ

走り好き？ だったら本気で楽しいユーノスグランプリ

走り終わったらすぐにボンネットアップ。みんな、ロードスターが分かってるよな〜

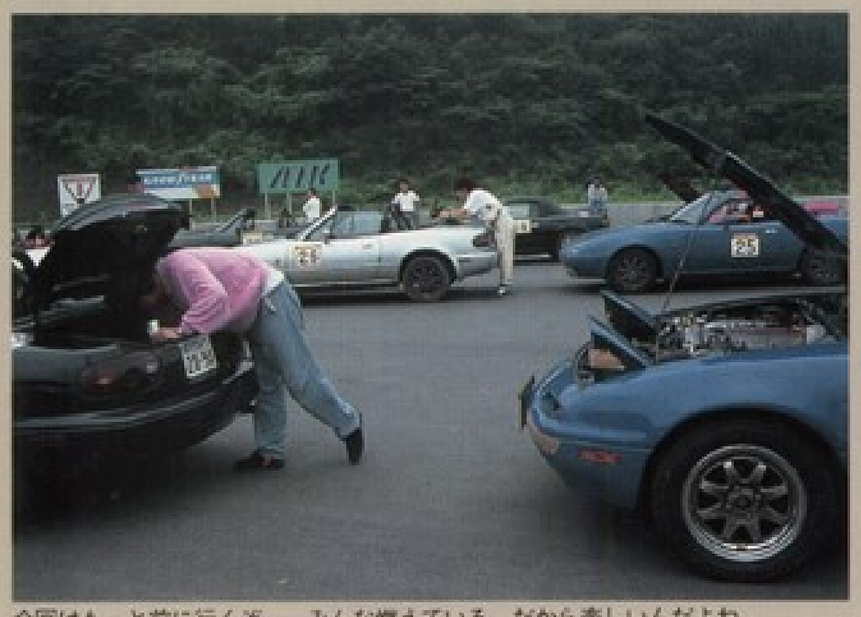
ロードスターって、ほんとに不思議なクルマだ。このクルマの魅力に取りつかれたら、もうちょっとやそっとじゃ抜けらんない。それどころか、自分だけじゃなくて周囲にまで、熱い想いが伝わっていく。伝染性の熱病みたいなもんだね。

たとえば、走りの魅力に取りつかれたとする。このクルマには様々な魅力があるけれど、FRの軽快なコントロール性っていうのは、そんな魅力の中でもひじょ〜にチャーミングで強力なウイルスなのだ。

別に運転がうまいわけでもない普通のクルマのオーナーが、オープンカーということに魅かれてロードスターを手にする。初めてのオープンエア感覚にちょっとした感動を覚えながら、時々はワインディングに走りに行ったりする。その頃から微熱が出始める。そして、FRライトウェイトスポーツの面白さが、体の中にジワ〜っと染み込んでくる。気がついた時には、ロードスターを操ることが、すっかり楽しくなっていた——。

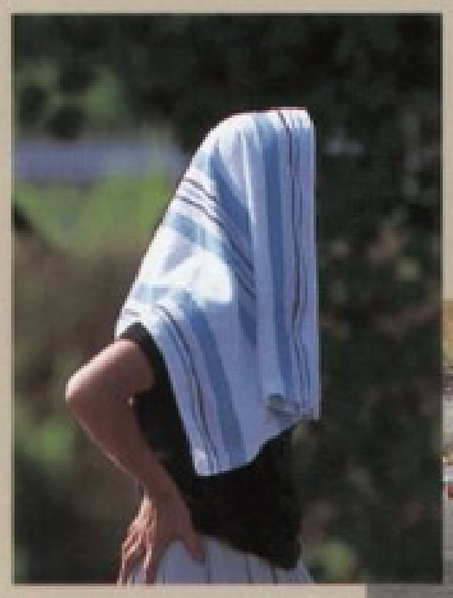
こんなオーナーは、少なくないはずだ。走りがやったら楽しくなって、中にはサーキットのスポーツ走行に目が向く人もいる。そして、すっかりトリコになる。当初はドリフトコントロールもできずにスピンばかりしていたのに、いつの間にか、全開アタックができるまで腕前も上がってきた——。

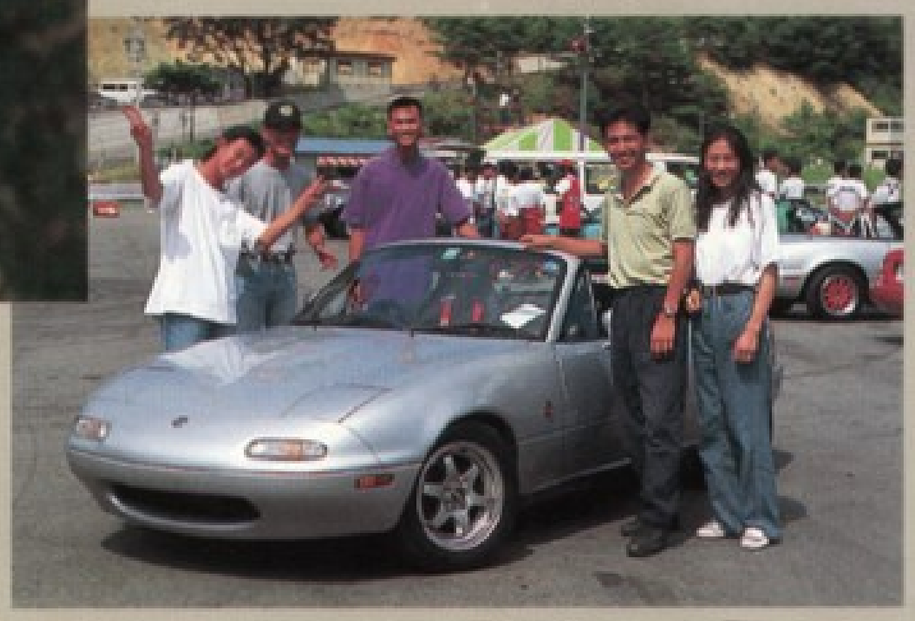
こうなったら、いよいよ重症だ。ロードス



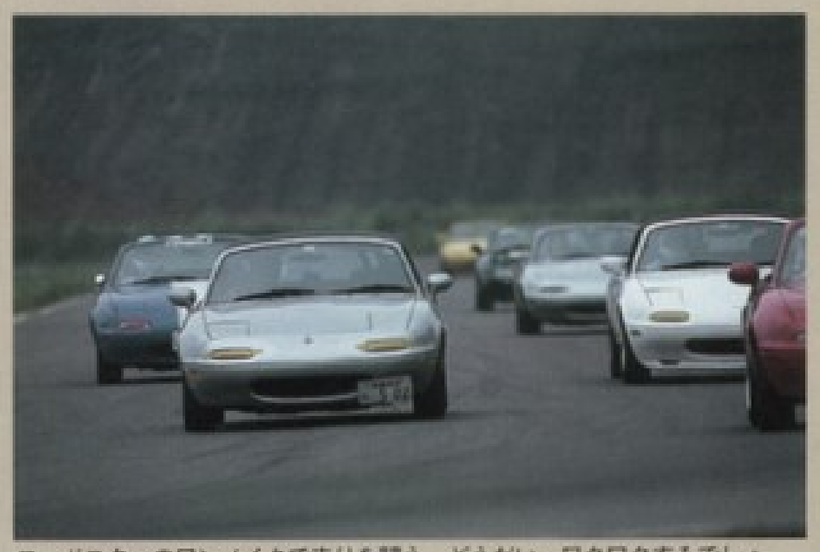
今回はもっと前に行くぞ——みんな燃えている。だから楽しいんだよね

Photos／Hiroshige Satta, Akira Takahashi　Text／Toshio Matsubara





こちらは中部版グランプリ（ＥＲＧＣ）の企画＆主催スタッフ。走り屋揃いだ



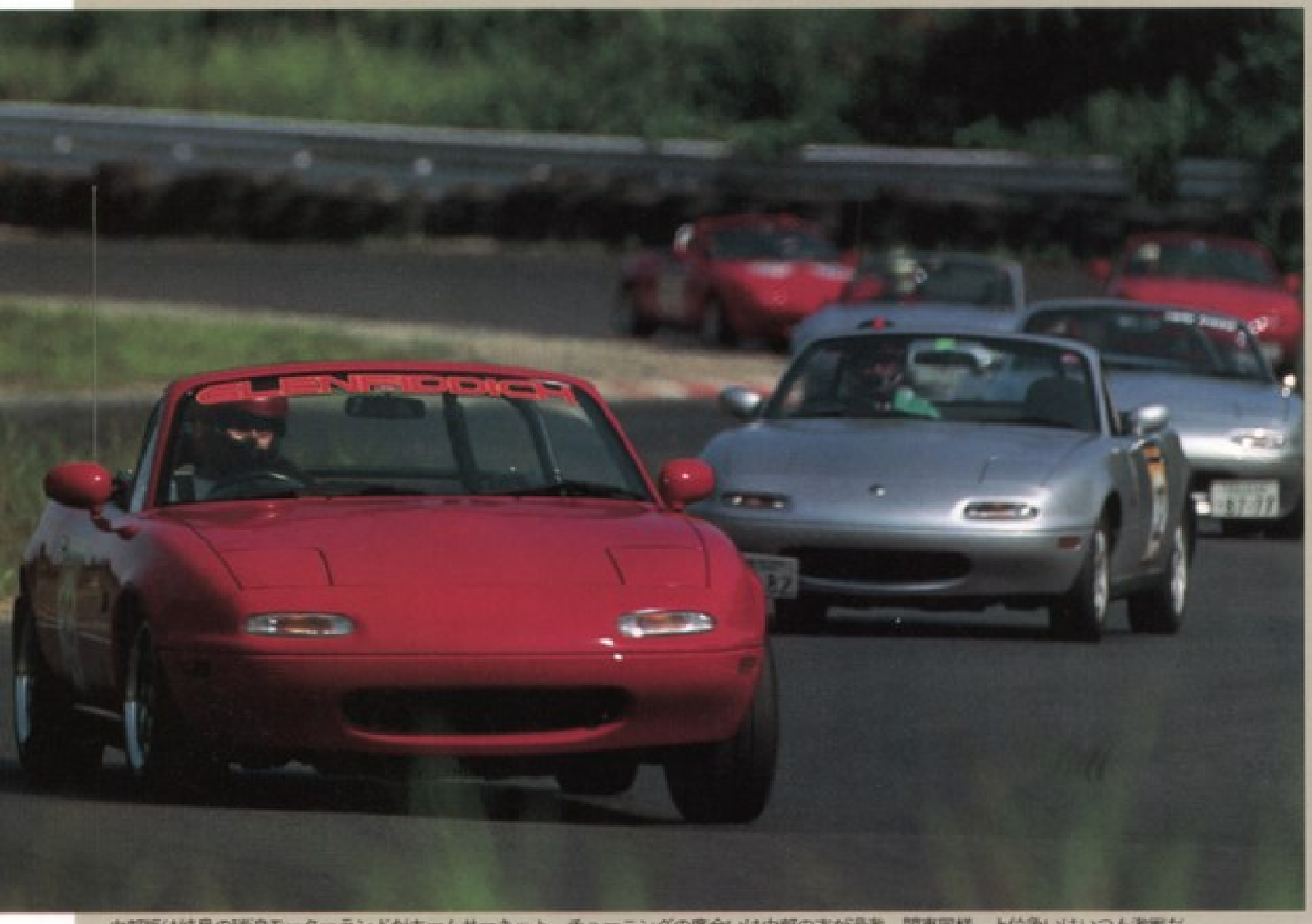
ロードスターのワンメイクで走りを競う。どうだい、ワクワクするでしょ

イベントの仕掛け人、関東ユーノス街三家

大阪のトライアルもわざわざ日光大会に参加！

オクサンさんだってベビーだってグランプリ

「カレはどう？」「ダ〜メ」応援する方もけっこうシビア



中部版は岐阜の鈴鹿モーターランドがホームサーキット。チューニングの度合いは中部の方が過激、関東同様、上位争いはいつも激戦だ

■ユーノスグランプリ連絡先
［関東版：ユーノスグランプリ］
●〒266 神奈川県横浜市緑区鴨居4-59-14-207 林一孔 ☎045-931-0878
●〒191 東京都日野市日野本町8-5-17 秋吉延郎 ☎425-87-4849
［中部版：ERGC］
●〒510 三重県四日市市泊山崎町5-42 清水会計 五味義博 ☎0593-46-7088

ターの足にこだわり始め、みんなと走りを競い合いたくなってくる。

サーキット走行は楽しいけれど、これがロードスターだけで走れたら、もっと楽しい。中にはそんな走行会もあるけど、でも自分達で企画・主催して仲間を募って、走るだけじゃなくタイムアタックも競い合えたら、もっともっと面白い。できるなら、年間数回のシリーズイベントにして、ポイントを付けて年間ランキングを決定したら、もっともっともっと面白い――。

熱病を極めたとある3人組が、熱にうかされた末に、そんなアイデアを絞り出した。この3人は「関東ユーノス御三家」と言う。そして、夢にまで見たイベントの名称は「ユーノスグランプリ」。う〜ん、なんてワクワクする響きだろう。

夢を実現するために、何度もミーティングを重ねた。一番の問題となったのは、安全性。結局、万が一の転倒のことを考えて、4点式ロールバーの装着を義務付けることにした。2点式だったら人は簡単に集まるだろうけれど、あえて4点にこだわった。このレギュレーションは、3人の想い入れの強さと確かさを象徴しているんだよ。

そうして、今年の5月から関東版「ユーノスグランプリ」が始まった。熱気はすぐに飛び火して、中部でも「ＥＲＧＣ（ユーノスロードスターグランプリクラブ）」が結成された。関東版はスポーツランドやまなし、日光サーキット、エビスサーキットの新旧コースの全4戦。中部も瑞浪モーターランドをメインとする全4戦だ。

ロードスターだけで走りを競い合う。気心も知れあって、いろんな情報交換だってできる。自分のタイムに一喜一憂するのも楽しいし、何よりもロードスターとの付き合いがもっともっと深くなるのが理屈抜きに楽しい。

徹熱におかされ始めてるあなた、グランプリの仲間に加わってみないかい？　走りの世界が、大きく広がるよ。

ユーノスグランプリの入賞トロフィー。小さなトロフィーでも、自分の走りで手に入れると、は〜んとに嬉しいものなんだよね

WHITEタイプI
スピードバー
¥28,000

WHITEサスキット4本(スプリング/ショック)
オイルショック ¥88,000
サーキットにてテューター取り済
スポーツ走行、ジムカーナ、もちろん
街乗りOK!

WHITE
タイプIII
スピードバー
¥65,000

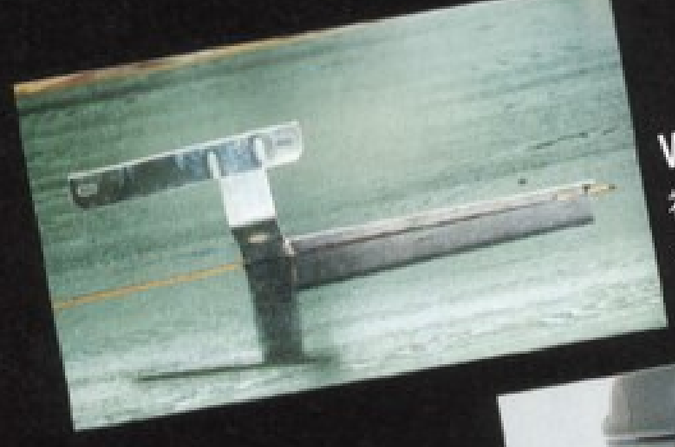
WHITE
タイプII
スピードバー
¥38,000
(4点シートベルト用バー付)

WHITEストラットバー
オールアルミ製
¥22,000

EUNOS Roadster

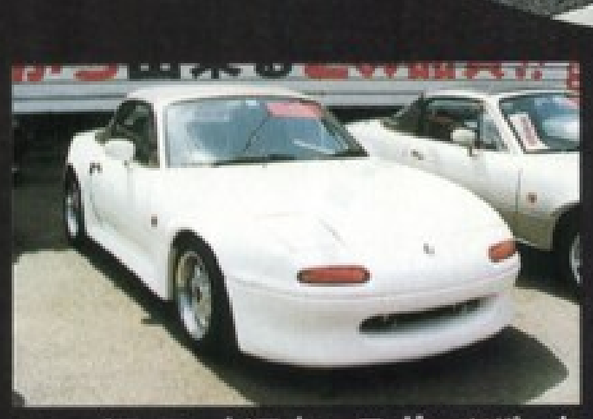
全メーカー取り扱いしています。

一番人気↑
アクティブフォグ付 フロントスポイラー
(色ぬり、取り付け、すぐ出来ます。) ¥85,000



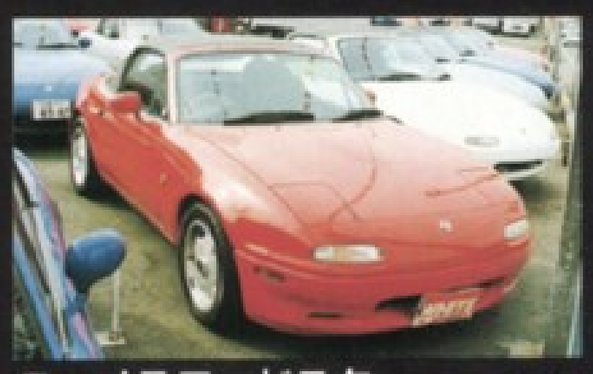
WHITEナンバー移動用ステイ(ユーノス用/FC3S用)
社外フロントスポイラー対用型(左右) ¥3,000
オールステンレス製(左右) ¥4,000
ノーマルバンパー用(左右) ¥3,000

¥144,000
↓
ボーナス大特価
7/8~8/31まで



USED CAR

ユーノス ロードスタースポーツパック
3年式 検6年7月 5F フル装備
足廻り強化 マフラー アクティブ
フルキット 178万円



ユーノスロードスター
3年式 検6年2月 足廻り強化
レーシングピート F・スポイラー付
赤 144万円

ユーノスロードスタースポーツパック
2年式 検2年付 アクティブフル
ルキット オリジナル足廻りキット
白 178万円

WHITE
ホワイト・カーパラダイス
☎ (0462)69-9898
〒242 神奈川県大和市福田5681-1
(土・日の部品取り付けは予約がいります)
●ユーノスパーツ全メーカー取り扱いしてます。お気軽にTELして/ ●営業時間10:00AM~10:00PM

※全国通信販売、業販御売可。

A-close sports

操つる楽しさを得た者だけが知るZ1-R

A-CLOSE SPORTS Z1-R

SIZE : 6.0JJ ～ 6.5JJ -14
COLOR : WHITE・SILVER・GUNMETALIC・BLUE・YELLOW・RED・GREEN

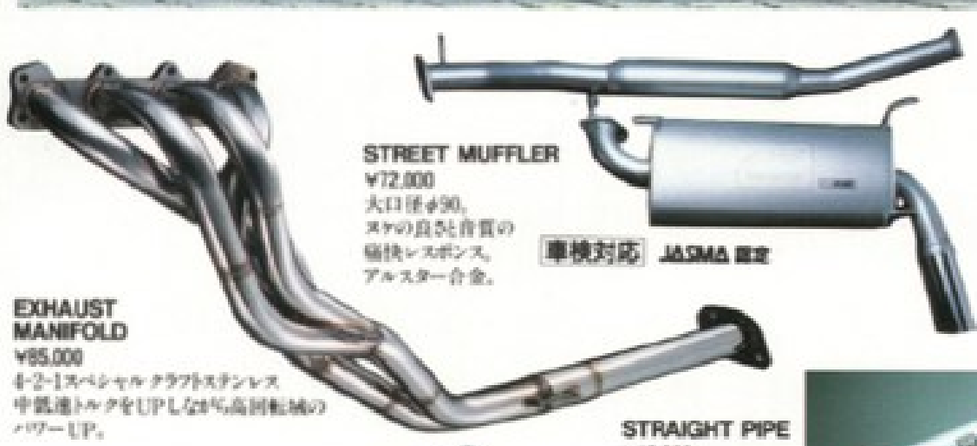
A.M corporation
総発売元
株式会社エーエム.コーポレーション　事業所 〒591大阪府堺市八下町4丁102-9 TEL.0722-54-9777 FAX.0722-54-9776 製造 ハヤシレーシング

Z1-Rのカタログもご希望の方には無償にて送付致しますので郵便番号と住所を明記の上、上記事業所までお送り下さい。

資料請求券　REV別.ユーノス

CLUB iGB
Advanced Technology makes Advanced Style

スポーツマインド溢れるDOHC16バルブ自然吸気エンジン。
そして4輪ダブルウィッシュボーンの採用。ロードスターは、
確かにノーマルの特性も優れている。ただ、「さらに」を求めるこだわりのオーナーのために、
足回り・ボディ剛性・レスポンスを高めるクラブ・iGBのファクトリー・チューニング。
コーナーをシャープに駆け抜ける、真のライトウエイトスポーツに貌変する。



EXHAUST MANIFOLD
¥65,000
4-2-1スペシャル クラフトステンレス
中低速トルクをUPしながら高回転域の
パワーUP。

STREET MUFFLER
¥72,000
大口径φ90。
ヌケの良さと音質の
軽快レスポンス。
アルスター合金。
車検対応 JASMA 認定

SUPER COOLING RADIATOR
¥78,000
夏場はもちろん、ハードな走りに必需品。
水温管理こそパワーを
保つ秘訣。

SPECIAL TUNED DAMPER
¥198,000/SET
絶妙なステアリング・レスポンスを生み
だしロードスターをより、
コントローラブルに。

SUPER SPORTS SUSPENSION
¥32,000/SET
限界域でのコーナリング
性能を高める。

STRAIGHT PIPE
¥13,000
キャタライザー交換用
ストレートパイプ・
スポーツ走行用。

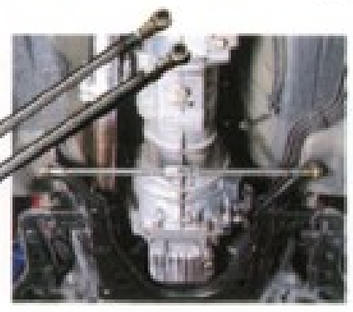
OIL CATCH TANK
¥16,000
正統派のマナー。
流出ブローバイ
オイルキャッチタンク
(ホース/クランプ付)

DISK ROTOR
¥40,000(F)/SET
¥36,000(R)/SET
放熱性の高いスリット
and ターリングホールタイプ(F)
スリットタイプ(R)

HEAVY DUTY TOWER BAR
¥18,000
フロントボディ剛性UPで、
確かなハンドリングを実現。
ターンバックル調整式。

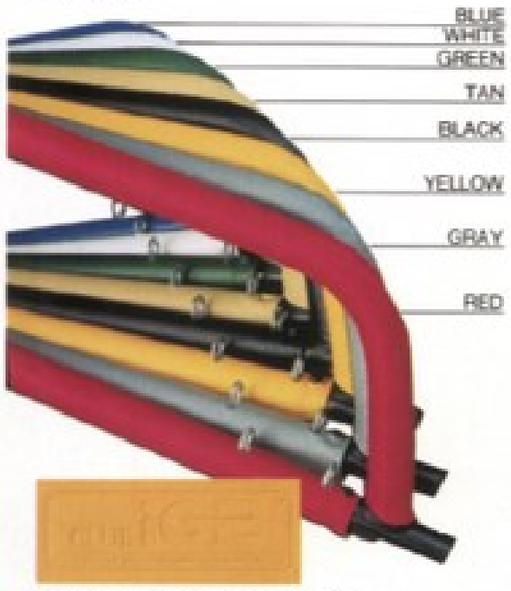
STABILINK
(PILLOW BALL/TURN BUCKLE)
¥18,000(F)/SET ¥18,000(R)/SET
ピロボール、ターンバックル仕様。
スタビライザーの働きを100%、生かす。
初期ロールをなくし、抜群のハンド
リングレスポンスを発揮。

BOTTOM ROD
¥29,000(F)/¥32,000(R)
ステンレス&ピロボール採用。
確かなセッティングはまずボディ
剛性UPから。見えない
ところに取り付けるのが
正統派。



BRAKE PADS
¥23,000(F)/SET、¥21,000(R)/SET
耐フェード性、
コントロール性を
重視。
絶大な
ストッピング
パワー。

OVER COVER
¥16,000(BAR)/¥12,000 (FRAME)
ファッショナブルな
個性の主張。



Photo;OVER COVER(BAR)(FRAME)
の高周波によるロゴ刻印。

TOWING FOOK
¥12,000(F)(R)/SET
レーシングイメージを
演出するアルミけん引フック。

SHIFT KNOB Ⓐ Ⓑ
@¥7,800
確実ですばやい操作の
為に生まれた形状
(アルマイトマルシング仕上げ)

OIL FILLER CAP
¥7,800
エンジンルームの質感向上、
レーシングイメージのワンポイント。

FRONT LICENSE STAY KIT
¥3,500
ラジエーター開口部への
エアー流入を防げない
機能的移動。

EXCITING BAR Ⓐ
¥39,000
正統派のおしゃれ心に——。
エキサイティングフレームによるボディ
剛性UPの証明。
ブラックバーパッド(標準)※エキサイ
ティングフレームに装着可能。

EXCITING FRAME Ⓑ
¥29,000
ボディのねじれ剛性UPに、ハーネス用
アイボルト標準装備。
別売エキサイティングバー取付可能。
ブラックバーパッド(標準)

iGB PARTS
ADVANCED TECHNOLOGY MAKES ADVANCED STYLE

競技専用部品は、一般公道での走行に使用しないで下さい。　この商品の価格・仕様は予告なく変更することがあります。ご了承下さい。

〒560 大阪市西区北堀江1-1-3四ッ橋日生ビル別館 TEL.06-533-2277　CLUB iGB DIVISION　interhouse

HANDLING系
SET UP & PARTS MANUAL

ロードスターは〝足〟が決め手。軽快な運動性能をフルに引き出すためには
それこそ、いろ〜んなノウハウがある。剛性アップも、忘れちゃいけないアイテムだ
街乗りから、ワインディング、そしてサーキット本格アタックまで
初歩から超ツっ込んだレベルまで、足回りセッティングのすべてを、教えよう

■SET UP KNOW HOW A to Z
セットアップノウハウのすべて 62
■SUSPENSION KIT
サスペンションキット 68
■SHOCK ABSORBER
ショックアブソーバー 70
■SPRING
スプリング 72
■STRUT TOWER BAR
ストラットタワーバー 74
■BUSH, LSD, STABILIZER, STABILIZER LINK, PILLOW UPPER MOUNT, TOE CONTROL CANCELLER
ブッシュ、ＬＳＤ、スタビライザー、スタビリンク、ピロアッパーマウント、トーコンキャンセラー 76
■CROSS MEMBER BAR, CROSS MISSION, FINAL GEAR
クロスメンバー強化バー、クロスミッション、ファイナルギヤ 78
■BRAKE PAD, MASTER CYLINDER STOPPER, BRAKE LINE, BRAKE ROTOR, BRAKE ADJUSTER
ブレーキパッド、マスターシリンダーストッパー、ブレーキホース、ブレーキローター、ブレーキバランサー 80

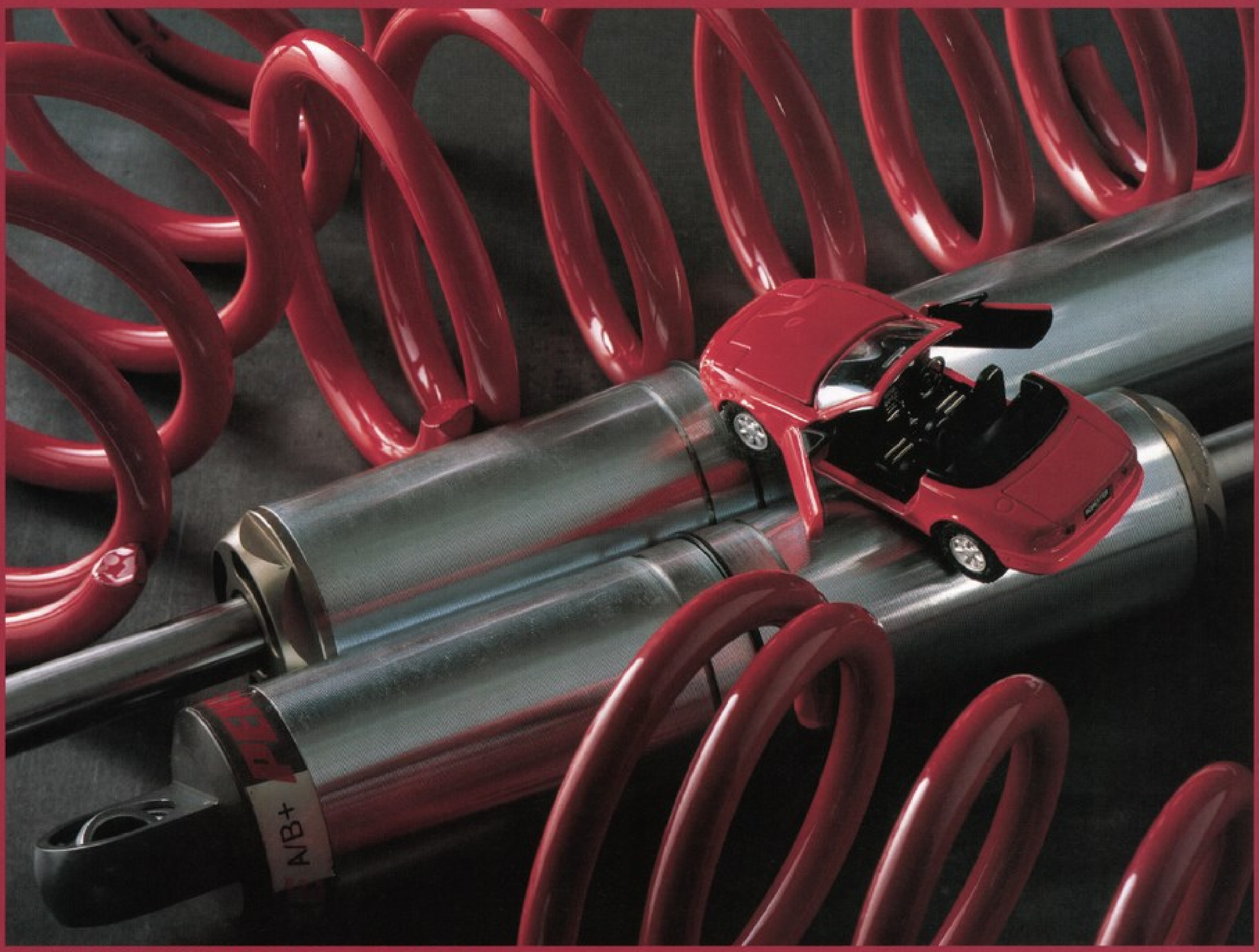
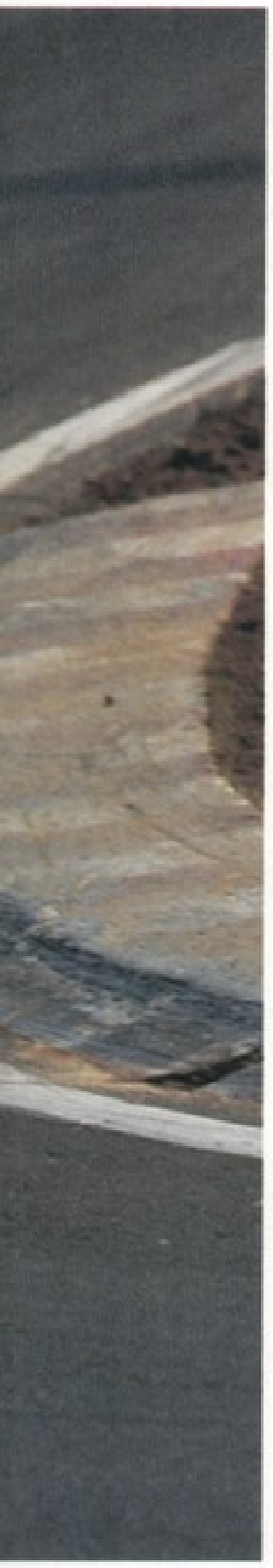


Photo: PENSKE SHOCK ABSORBER & RACING BEAT Type II SPRING by Kohji Miura

サスペンション&剛性アップチューニングAtoZ

もっともっとハンドリングマシンにしよう



ロードスターは、オープンエアの爽快感だけを楽しむクルマじゃない
ライトウェイトスポーツというううたい文句通り、軽快なコントロール性が何よりも魅力だ
もちろん、ノーマルでも楽しい。でも……
もう少し"腰"が欲しい。もっとドリフトしたい。限界をもっと高くしたい……
個人の好みに合わせて、ロードスターの足はもっと気持ちよくセットアップできる
知りたいことは山ほどあるハズだ。OK。今からそれを教えよう
ハンドリングマシンの作り方A to Z。キミのロードスターは、もっと楽しくなる

Text/Naotsugu Mihori　Special Thanks/RS AIZAWA, PROSHOP NIKKEI, SANWA TRADING

前後にダブルウィッシュボーンサスペンションを持つロードスターは、走ることに貪欲なドライバーにとって魅力的なライトウェイト・スポーツカーであることに間違いない。FRということが重要なポイントであるのはもちろん、オープンボディを持つことがロードスターの魅力を倍増させている。

しかしこのことは、一方で走りに対して矛盾をもたらす場合もある。つまり、オープンであることによって、クローズドボディに比べてボディ剛性が落ちる。ロードスターにどういった走りを求めるのか。それによってチューニングの仕方も違ってくるのだ。

乗り心地はあくまで犠牲にしないで、ワインディングをもっと気持ちよく飛ばせる足にしたいか？　あるいは、乗り心地にはある程度目をつぶっても、地方サーキットを全開で走れる足にしたいか？　もっと過激に、純サーキット仕様のような足にしたいのか？　その目的によってチューニングの方向性はまったく違ってくるし、ボディ補強の要求度も異なってくる。

とはいえ、ロードスターの場合、適度に満足できるレベルで、走りと快適さの両方を楽しめる方向にファインチューンしていくのが一般的だろう。それでも、たぶん想像以上の満足感が得られるレベルに仕上がるはずだ。あるショップの人に言わせると「ロードスターの足をいじらずに乗っている人っているのかなぁ」というほど、ロードスターのサスペンションチューニングは普及しているのだ。

その際、どうせお金をかけるのであれば、自分がどうしたいのかをよ〜く考え抜いた上で、ショップのサスペンション専門家たちに相談するのが一番だ。ちゃんとしたショップなら、ロードスターに関する情報をたくさん持っている。きっとどんな質問にも快く応じてくれるだろう。ロードスターの場合、オーナー個人個人のオリジナリティを生かしたチューニングが可能なほど、各ショップ、各パーツがバラエティに富んでいる。だから、どのショップで、何のパーツを使ってどうしたいかは、ロードスターのチューニングにとって最初に考えるべき大切なことなのだ。

まずは知ったかぶりをせず、専門家の言葉に素直に耳を傾けるのが、賢いチューニング方法だ。

ノーマルサスペンションの問題点

さて、念願のロードスターを手に入れた人は、さっそく幌を開けオープンエアの走りを満喫したことだろう。しかし一方で、走りを期待した人たちにとっては、ハンドリングの面でちょっと疑問を感じる部分があったのではないだろうか。

気持ちの良いコーナリングとは、ブレーキングからシフトダウン、そしてステアリングを切り込んだときまでで決まると、僕は考えている。もちろん、思い通りのコーナリングラインをトレースして、コーナーから立ち上がっていく加速感はこたえられないほどの心地よさだが、その度合いというものは、実はコーナーへの進入がいかにうまくいったかで決まるのだ。

コーナーの入り口でクルマの姿勢がビシッと決められないと、立ち上がりでの心地よさは半減すると言っていい。ロードスターの大きな問題点は、そのハンドルの切れ込み始め

マッチングが考慮されたサスペンションキット

足を煮詰めていく場合、無難なのはスプリングとショックがセットでチューニングされたサスキット。バランスが良く、間違いも少ないだろう

ノーマルの初期ロールを抑え、腰くだけと巻き込みを防ぐ。これが基本コンセプト。

のところで不自然に感じるところがあることだ（I800ではこの点にかなりの改良が加えられている）。ハンドルを切ったときにグラッとクルマがロールを起こすので、なにか心もとない気持ちを感じていたのではないだろうか。

またノーマルのサスペンションは、F2・32kg／RI・92kg／mmという比較的柔らかいバネレートのスプリングを使っているにもかかわらず、ショックが発生する減衰力とのバランスがうまくとれておらず、乗り心地が硬いと感じている人もいるだろう。これは、ショックの伸び側と縮み側のバランスが良くなく、縮み側の減衰力が強すぎるためである。また、ダブルウィッシュボーンであるがゆえにレバー比の問題があって、ストラットであればタイヤのストロークとショックのストロークが1対1となるが、レバー比があることによってストロークが割り引かれ、その分ビストンスピードが出なくて減衰力が足りないということも起きてくる。

結局、足回りは硬いんだか柔らかいんだか、あるいは乗り心地に振っているのかそうでもないのかというあたりで、ノーマルのロードスターの足回りは、近年のサスペンションのレベルからすると、中途半端になっているようだ。ただし、Sスペシャルに関しては、ビルシュタインのショックを使ったことによってその減衰力の出方がロードスターのダブルウィッシュボーンにうまく合っており、対するノーマルとの格差は大きいようだ。

そこで、ここではノーマルの足回りを少しでも良くするための話を中心にしていこう。

スプリングの選び方

まずは、街乗りも十分満足できる範囲ということから話を進めていこう。その際、走りの追求と乗り心地を損なわないための境目は、例えばCDが飛ばない程度の硬さの足ということが目安となる。

スプリングは、市街地走行を考えるとノーマルの20〜30%バネレートを上げるのが適当なレベルだろう。フロントで3kg／mm、リアで2・5kg／mmといったところが目安だ。バネレートを30%以上高めても市街地走行は可能だが、その場合はかなりサーキット走行を意識し始めた足になる。また、数値的には同じバネレートでも、巻き数の違いで特性が違ってくる。巻き数の多い方が、スプリングのインフォメーションをとらえやすくなる。

では、乗り心地よりもサーキットアタックを重視するケースはどうかというと、残念ながら、どのレートがベストという答えはない。乗り心地の良し悪し自体が個人の価値判断の問題だし、アライメントを始めとするセッティング・ノウハウ次第で、単なるバネレートでは説明できない特性を生み出せる。

ただ、バネレートを上げれば上げるほど、ボディにかかるストレスは高くなる、ということはしっかり頭に入れておいた方がいい。例えば富士フレッシュマン仕様のバネレートはフロント13kg、リア11kg／mmと非常に高いが、いかにも物々しいロールケージはもちろんのこと、ボディにもスポット増しや電気溶接といった処理を施して、剛性をアップさせていることを忘れてはいけない。

いくらサーキット走行にのめり込んでいるからといって、単純にこのサスキットを移植しただけで全開走行を続けたりしていると、ボディはすぐにガタガタになる。剛性アップについては後で詳しく触れるが、ロードスターと長く付き合いたいなら、これは非常に重要なアイテムなのだ。

走り屋のバネレート選びには前述したように明確な答えはないが、全開でもロールが抑えられる目安としては、ノーマル比−00%

欠かせないスポーツパッド

走りを詰めていくなら、鉄則はまずはパッド交換から。最低限、質のいいスポーツパッドに交換して初めて、足回りがどうのといったファインチューンの世界に入っていける。

バネレートは好みによって千差万別。ショックの出来不出来が大半を決定づける。そう言い切ってもいいほどだ。

そこで、まずは0・1m／s以下の、0・05とか0・03m／sといった非常に低いピストンスピードでの減衰値を早く立ち上げてやると、走りの安定性がよりダンピングを良くすると、走りの安定性が高まるとともに、乗り心地の面でもダンピングの効いたしっかりとした感触が得られる。逆にピストンスピードの遠い領域では、その減衰力特性のグラフがどのような傾きになっているのかという点を見逃すことはできない。これはもう、きちんとしたデータを持った信頼のおけるショップに頼るしかないだろう。

また、ショックの形式には低圧式と高圧式とがあり、ガス封入式とも呼ばれている。これは低圧でも高圧でも、単なる空気の代わりに空気室に不活性ガスを封入しているタイプだ。不活性ガスを使うメリットは、ショックの中のオイルが空気と混ざり合って、不適正な減衰値を出す心配がなくなることだ。普通にクルマに乗っている分にはガス封入式である必要はないが、ワインディングを走り込んだりサーキットを走るには、ガス封入式の方がいいだろう。

ただ、高圧式はモノチューブ式がほとんどで、このタイプでは構造上ガス圧を上げる必要が出てくるため、一般公道での走りでは、ガスの反発力によって乗り心地が若干硬い感じになるはずだ。低圧式は普通の空気入りのショックと同じ構造のツインチューブで、ガスが入っている分、若干の圧力がかかっていると考えればいいだろう。

ショックには他に、減衰力調整式や車高調整式もあり、これにブランド名などが絡み合い、値段はピンからキリだ。自分で走ってみて、いろいろ試しながら減衰力を調整したいというのなら減衰力調整式がいいだろう。また、車高を少し落とせば安定感が出て、見た目のカッコウも良くなる。そこでスプリングを換えようということになると自由長が違ってくるので、そのときには車高調節式を選ぶことでアレンジが可能になる。

車高調整の仕方は、ネジで調節するものと、あらかじめ設定されたスリットにスプリングのストッパーを調節する方式とがある。一般的なのはスリット・タイプだ。かなり走り込む人であれば、オーバーホール可能なショックを選ぶほうが、買い替えるよりは安上がりだ。さらに走りにこだわるなら、有効ストロークのかせげるショートケースタイプを選ぶという手がある。

ショックについては、話すときりがない。下回りをのぞいたときに、どの色のダンパーがカッコイイという話もあるだろう。基本は性能だが、そういうスタイルを楽しんでも悪くはない。ただ、むやみに取り付けるのではなく、スプリングとのマッチングを含め、やはりショップの人と十分に相談して決めるのが失敗のないやり方と言える。

もうひとつ。スプリングとショックをチューニングしていったときに、ぜひともセットで考えたいのが前後のアッパーマウントの強化だ。ストラットの剛性アップのためには、マツダスピード製の強化アッパーマウントは

強アップ、フロント5kg、リア4kg／mm前後というところが妥当な線だろう。もちろんこれは、そのレートに見合っただけのショックを選ぶという大前提があっての話だ。ロードスターの足を煮詰める場合、ショックの果たす役割は非常に高い。サーキット派に限って言えば、いいショックを選ばなければ満足のいくセッティングは出ない、と言っておこう。

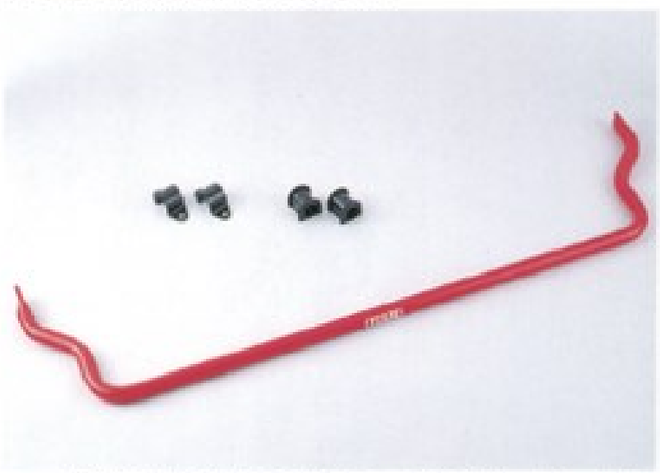
ショックの選び方

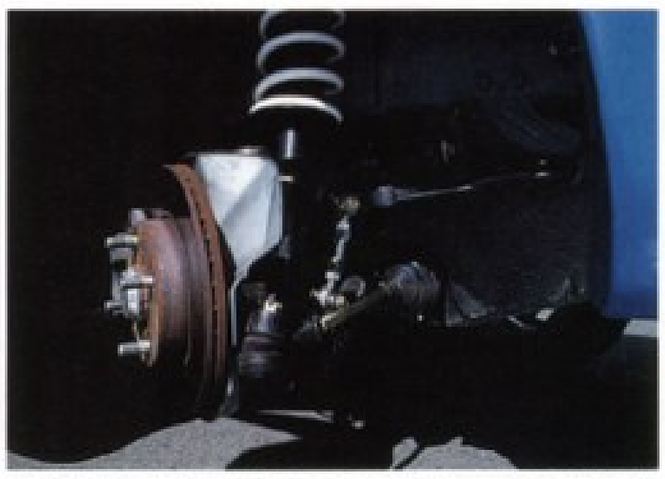
ノーマルのショックは縮み側の減衰値が強い傾向がある（特にマイチェン前）。さらに、ピストンスピードの速いところで減衰値が高くなっているため、ちょっと大きめのギャップを越えるときに硬さが出る。どちらにしても、乗り心地は硬く感じることになるはずだ。

ノーマルケース＆ショートケースのショック

足回りのセットアップで果たすショックの役割は非常に大きい。いいショックを選んでこそ、チューニングの可能性が広がってくる。写真上がスタンダードのオーリンズで、下がＲＥＶロングラン車に装着している特注ショートケース・オーリンズ。特注では減衰力の変更にプラスして、有効ストロークを稼ぐためにケースの長さもフロント25mm、リア25mm短くした。ロングラン車のセットアップは、このショックがあったからこそできたと言っていい。

固定式＆調整式のスタビライザー

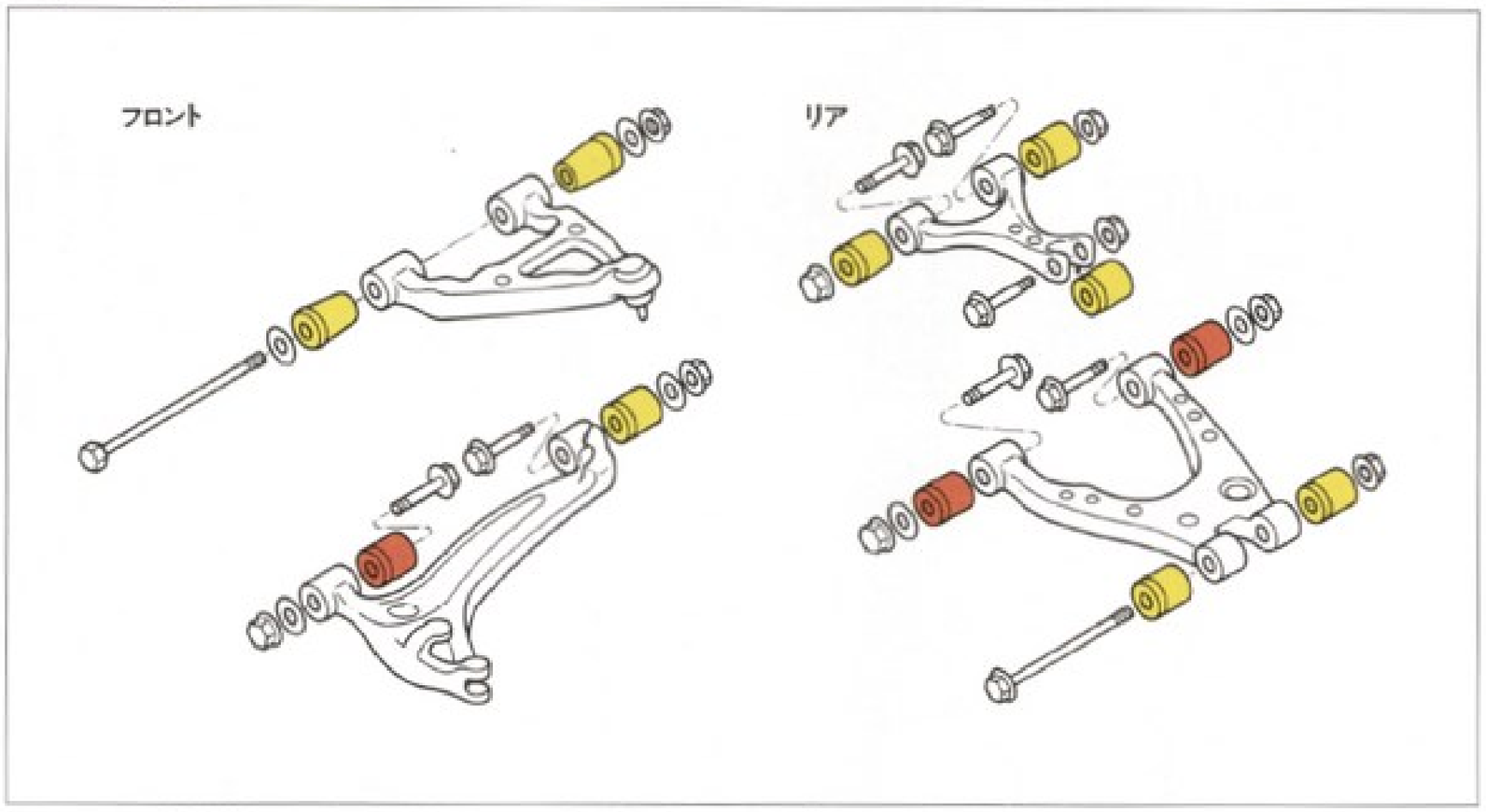




ロール剛性を変えるために利用するスタビライザーには、固定式（写真左）と調整式（写真右）の2タイプがある。調整式は取り付け部を変更することで、剛性を微調整できる。また、中実タイプと中が空洞の中空パイプタイプという違いもある。

効果的な純正＆マツダスピード製パーツ群

ロワアームブッシュ



アライメントの変化を抑えてストラットを強化させるマツダスピード製ロワアームブッシュ。上のイラストは前後左サイドのもので、強化ブッシュの数はフロント1個、リア2個で、両サイドで計6個となる。ブッシュのゴム硬度はノーマルの45度に対して55度と、22%アップしている。

アッパーマウント

サスペンションチューニングに絶対に欠かせないのが、このマツダスピード製の強化アッパーマウント。1個5000円で工賃もかからないから、サスを交換するならぜひとも同時にこのパーツに換えたい。

機械式LSD

機械式ＬＳＤは、マツダスピードから1.5ウェイ（7万4000円）と2ウェイ（6万4000円）の2タイプが発売されている（1ウェイはクスコ製で7万5000円）。ＬＳＤを機械式に換える場合、他に専用のサイドシャフト（左右ふたつで1万1040円）が必要。ビスカス式は効きが悪くスポーツ走行にはさほど効果がないだけに、走り屋にとっては機械式ＬＳＤはぜひとも装着したいアイテムだ。出荷状態のイニシャルトルクはさほど高くはないが、シムをはさみ込むことでイニシャルトルクは自在に設定できる。これも機械式ならではだ。

バンプラバー

バンプラバーも頭に入れておきたいパーツだ。写真左が従来の1600用で、右が従来のＳスペシャルと新しい1800にも標準採用されたバンプラバー。後者はシェルケースに接触する下部のゴム硬度が柔らかく、奥で固くなるように設計されている。つまり、フルバンプ時もいきなり固いゴムに当たるのではなく、初期は柔らかく後でしっかり受け止めるという、スムーズで滑らかなバンプ特性を生む。

タイロッドエンド

Ｓスペシャルに専用装備されているタイロッドエンドも面白い。ノーマルよりも頭のネジの部分が3mm長く、バンプステアによるトー変化を減少させるという役割を担っている。ノーマル車に装着したとしても、その効果を体感できる人は多くはないだろうが、理論的に考えても効果は間違いなくあるはずだ。

スプリングを選ぶ場合、単なるバネレートだけでなく、アームを介してタイヤに作用するホイールレートも頭に入れておきたい。レバー比は下の表の通り。バネレートにこの数値を掛けたものが、ホイールレートとなる。

ロードスターのレバー比	
フロント	0.69
リア	0.744

必需品。スプリングとショックのチューニングをするのなら、この強化パーツも含めて3点セットで考えるのがベストだ。

車高はどこまでダウンさせる?

スプリングとダンパーを替えたところで、車高の話をしておこう。

車高は下げ過ぎると、身近な例ではタイヤがフェンダーの内側に当たったりするし、もっと悪いのはサスペンションジオメトリーを悪化させ、また、ストロークも取れなくなってきちんとしたサスペンションとしての機能を引き出せなくなる。しかし、ある程度車高を下げることで重心は当然下がり、ハンドルを切り込んだときのフィーリングというか手応えも良くなってくる。

理論的には、後ろ側の車高を上げれば前輪の荷重が増えるためオーバーステア傾向となり、逆に後ろが下がればアンダーステア傾向となる。ロードスターの場合、前後重量配分が50対50という理想的なクルマ作りがなされているので、車高調整をする場合も前後均等にというのが基本。ノーマルから車高を下げる場合、2・5cm下げる程度に止めておくのが差し障りのない範囲だろう。たまに見かけるのが、車高を下げすぎてショックが底付きし、アンダーが出て曲がらないパターン。限界をわきまえようね。

つけ加えれば、ロードスターは元々オーバー気味のセッティングになっている。それがFRの軽快な操縦性を生んでいるし、ワインディング派のキミも、基本的にはこの方向性でリファインしていく方が楽しいはずだ。たまにタイムアタック派となると話は別で、弱アンダー気味にセッティングしていかないとタイムは出ない。よく減衰力調整式のショックで悩んでいる人がいるが、ごく基本を言えば、フロントを固くすればアンダー気味になり、逆にリアを固くすればオーバーになる。

ひとつ、ヒントをあげよう。例えばアンダーで悩んでいるとすると、多くの人はフロントを柔らかくしようとする。確かにセオリー通りだが、こんな場合、逆に後ろをオーバー方向に持っていって前後でバランスを取る方が、セッティングを出しやすいことが多い。ご参考までに。

スタビライザーの利用法

オーバーとアンダーの話が出たので、スタビライザーについても説明しておこう。スタビは基本的にはロールを抑えるためのパーツで、チューニングの当初は頭に入れなくていい。スプリングとショックを煮詰めた後で、どうしてもロールをもう少し何とかしたい、という状況になって、初めて手を付けるパーツだ。初めからスタビをいじっていくと、何が何だか分からなくなってくる。

ロードスターの場合、スタビはフロントを太く、リアを細くするのが一般的だ。フロントは太くしてロール剛性を高め、弱アンダー方向に振る。逆にリアは、細くしてロールさせることでトラクションを稼ぎ、オーバーを抑えていくのである。リアのスタビを太くするとロールは減少するが、いったんリアが流

ボディ&クロスメンバー補強パーツ

クロスメンバー強化バー

REVロングラン車に装着しているリアクロスメンバー補強バー。ズームの試作品だが、メンバーの後ろ側だけでなく、前側も連結しているところが特長。マツダの技術者の方も教えてくれたが、1800用の補強ロッドに加えてこの前の部分もつなぐと、剛性はさらに上がるそうだ。

ストラットタワーバー

ロードスターの場合、ストラットタワーバーはストラットの強化よりもボディ剛性アップの方により効果を発揮する。ファッション的にもグッド。

2点式&4点式ロールバー

ロールバーはファッション、安全性、ボディ剛性アップと、3つも大事な要求を満たしてくれるスグレものパーツ。理想的には4点式以上がより高い威力を発揮するが、2点式でも剛性アップの効果は間違いなく期待できる。

絶対に欠かせないのがボディ補強。
このクルマと長く付き合うためにも、
細部にも神経を注ごう。

れ出すとスライドが止まらなくなりやすい。

Sスペシャルもレースカーも、基本的には上記のスタビセッティングを行なっている。ただ、場合によってはリアも太くする方法もあり、これはあくまで一般論だということを付け加えておきたい。ロードスター本来のオーバー寄りのセッティングにしたい場合も、当然ながらやり方は変わってくる。

強化ブッシュとバンプラバー

セッティングにこだわるなら、アライメントも非常に重要だ。実は、いま世の中を走っているほとんどのクルマのアライメントは狂っている。といっても、工業製品として許容される範囲ではあるが、中にはひどい例もあるようだ。

ロードスターの場合は、キャンバー、キャスター、トーともに自在に調整ができるので、アライメント調整はとっても美味しいセッティング法である。逆に言えば、調整範囲が広いだけに、いったん合わせてもまた狂いやすい。歩道の縁石に乗り上げたり駐車場のタイヤ止めに強くタイヤをぶつけたり、サーキットの縁石に乗ったりすると、狂ってくるわけだ。アライメントデータは最後に紹介していくので、それを見ていただくとして、ここではアライメントの重要性をしっかりと頭に入れておいてほしい。

アライメントにこだわるなら、マツダスピードから発売されているロワアームの強化ブッシュも有効だ。ブッシュの硬度を高めることで攻め込んだ時のトー変化が抑えられ、キャンバーの変化も少なくできる。全部で22個あるブッシュのうち、交換するのはフロント2個リア4個の計6個。この程度なら乗り心地に悪影響を及ぼすほどではなく、走り屋にはお勧めできるアイテムだ。難点は、パーツ単体は安いのに工賃が高いこと。ノーマルのブッシュがへたって要交換の時期がきたら、ついでに強化ブッシュに交換するという手もある。

エンジンやデフの強化マウントに関しては、あまり一般的ではない。特にエンジンマウントを固くすると振動が直に伝わってくるので、かなり割り切っておかないと後で後悔することになるだろう。ただ、確かに走りのリニア感は増すので、自分がロードスターとどう付き合うのか、じっくり考えてから判断するといい。

バンプラバーも面白いパーツだ。もともとサスペンションストロークにあまりゆとりがないと言われるロードスターである。特にリアのストロークがもうちょっとあればといったところだ。その上車高を下げたりすると、ますますストロークが厳しくなってしまう。そこでロードスターの場合は走り込んでいくとストロークを使い切ってしまうケースが出てくる。その際に底突きを防止するのがバンプラバーである。

サスペンションがフルストロークしたときに金属部分がガツンとぶつかるのではなく、バンプラバーで滑らかにランディングさせていける。その硬さを調節することでも走りの味付けを変えることが可能だ。ストロークしていったところでじわりとバンプラバーを効かせてやれば、スプリングを最後のところで硬くしていくような動きをさせることもできる。あるいは長さを短く切り詰めて、そこまでのストロークをスプリングとダンパーだけで効かせることもできる。このように、バンプラバーひとつでも、特に限界走行での操縦性の味付けをすることができるのだ。

Sスペや1800に使われているバンプラバーに交換するのもひとつの手だし、ショックメーカーによっては、そのショックの特性をうまく使いこなすためのバンプラバーを用意していることもある。

ぜひ手を加えたいボディ補強

さて、前にも触れたように、オープンのロードスターにとって、ボディ補強は非常に重要な課題だ。ニューモデルの1800では従来から改善を求められていた箇所にポイントが絞られ、剛性の強化が実施されている。詳しくは巻頭の1800のページで紹介しているが、特に前後のクロスメンバー補強はぜひとも手を加えたいアイテムだ。

ここを補強するとネジレ、曲げともに剛性アップするので、走りの強化はもちろんのこと、ボディの耐久性アップにも大きく貢献する。メンバー補強パーツは数多く市販されているし、今後は1800の手法を取り入れた新製品も登場してくるだろう。断言するが、これは必須アイテムだ。

キャビン後方のボディ開口部の補強も欠かせない。これはオープンカーの弱点で、ボディ開口部はタイヤからの入力によって、開いたり閉じたりという動きを起こす。これを防ぐ役目を担うのが、ご存じロールバーだ。

ロールバーは安全性の確保にも絶対に欠かせないが、そのような方が一のときだけでなく、ボディ剛性のアップにも寄与している。4点式や6点式がより効果的なのは言うまでもないが、ボディに穴を開ける必要があるので、それほど一般的でもない。2点式を選ぶなら、左右のシードベルトアンカー部でつながったしっかりしたものを選ぼう。

ストラットタワーバーも、ボディ補強に効果がある。ダブルウィッシュボーンのロードスターの場合、タワーバーは走りよりも剛性面の効果の方が大きい。タワーバーを入れる

アライメント調整は、影の必殺チューニング。ロードスターでは大きな威力を発揮する。

ことで走りの変化を感じ取れる人はあまりいないだろうが、剛性面を考えれば、それでもやはりタワーバーは付けた方がいい。

LSDとブレーキについて

話をLSD（リミテッド・スリップ・デフ）に移そう。ノーマルのビスカス式はコーナリング時のトラクションの確保というよりも、直進安定性を高める程度の動きを重視している。つまり、効きが弱い。したがって、コーナーを素早く、しかもハイスピードで走り抜けたいというのであれば、機械式のLSDを装着することになる。I-800に新採用のトルセン式も魅力的だが、これをI-600に移植するのは容易ではないし、効き自体はトルセンよりも機械式の方がいい。

多板クラッチを使った機械式LSDにも、1ウェイ、1・5ウェイ、2ウェイの3種類がある。2ウェイはごくオーソドックスなLSDであり、アクセルのオン・オフにかかわらず差動制限を行う。一方1ウェイはアクセルオンのときのみ効いて、アクセルオフでは通常のデフと同じように働く。1・5ウェイは両者の中間で、アクセルオフ時にも若干、作動を制限する。

どれを選ぶかは好みの問題だが、1ウェイではいわゆる進入時のプッシュアンダーが出にくいので、初心者にも優しいと言えるかもしれない。2ウェイの場合は、LSDが作動するタイムラグが一切ないので、走りを追求するならお勧めだろう。プッシュアンダーはセッティングと腕で解消できる。

ブレーキについては、まずはパッドの交換とブレーキフルードの交換が第一歩。パッドは種類が多く選択に迷うが、最低限、レース専用品は冷間時の効きに不安があるので避けた方がいい。激しい走りでブレーキを頻繁に使うとブレーキフルードもベーパーロックを起こしやすくなるので、DOT4以上に交換することを勧める。

さらに、ブレーキのタッチというか反応を良くしたいのであれば、テフロン製のブレーキホースに交換することになる。ゴムホースに比べて弾力がないためフルードの伝達がきっちりと行なわれ、ダイレクト感が出て、ブレーキが効いてるなという感じになるだろう。マスターシリンダーストッパーも、安くて効果の上がるパーツと言える。

極めつけはブレーキバランサーである。これは、前後輪のブレーキバランスを調節するパーツだ。走りの状況に応じて前後バランスを変えることで、好みの状態を引き出せる。普段は後ろ側を強めにしてやると、車体全体が沈み込むようにブレーキが効く。

ただし、ブレーキ関係はいくらで性能を上げても、タイヤが持つグリップの限界を超えてまで効きが良くなることはないと、肝に命じておくべきだ。

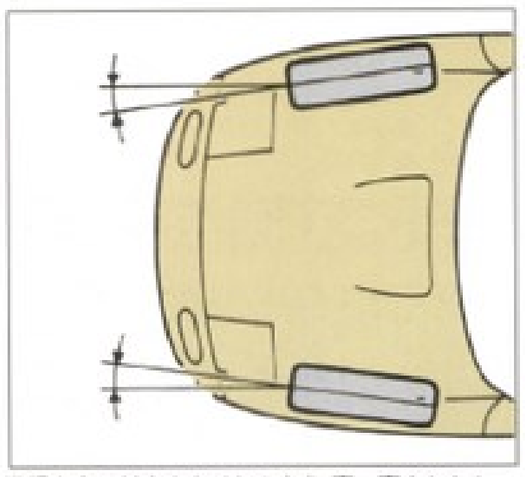
ロードスターを100%楽しもう

チューニングを進めていくと、車検対応パーツを使っていても、ディーラーでは扱いを断られるケースが増えてくる。ディーラーによって対応の差はあるが、チューニングに的確で継続的なアドバイスを得るためにも、信頼のおけるプロショップの存在は絶対に欠かせなくなる。いいショップを選ぼう。

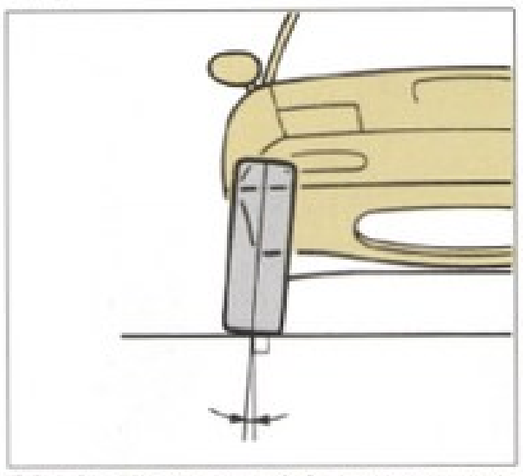
ロードスターは、ダブルウィッシュボーンサスを持ち、しかもいろいろと調整可能な作りとなっている。いじれる箇所はいくらでもあるわけだが、反面、目的を定めずにいじってしまうとクルマとしてのバランスを欠いてしまうことにもなる。そんなクルマも、よく見かける。せっかくのいい素材なのだ。本当の意味でバランスの取れたファインチューンを施し、ロードスターの魅力と性能を100%引き出そうではないか。

アライメント&前後車高の基準例

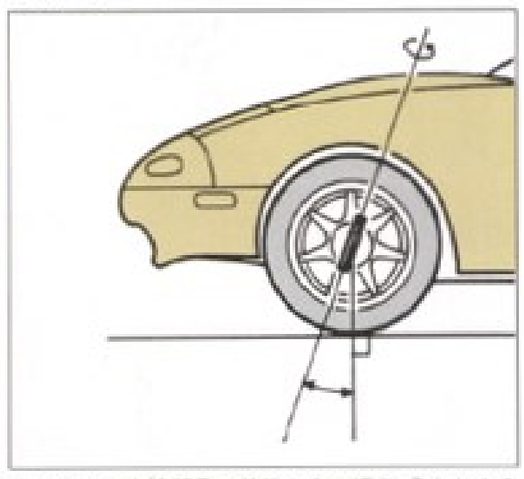
トー


進行方向に対するタイヤの向き。真っ直ぐならトーゼロで、タイヤが内側を向けばトーイン（+）、外側ならトーアウト（−）となる。

キャンバー


垂直方向に対するタイヤの角度。上のようなハの字型であればネガティブキャンバー（−）、逆ハの字ならばポジティブキャンバー（+）となる。

キャスター


ナックルの支持部分の前後方向の傾き。分かりやすく言えばバイクのフロントフォークの角度で、数値が増えるほどチョッパーのようになる。

まず、3つの要素を簡単に説明しておこう。キャスターはステアリングのレスポンス&復元性と直進性、キャンバーはコーナーでの踏ん張り、トーはリア側が踏ん張りでフロント側がステアリングレスポンスに影響する。この3つが相互に関連し合いながら、様々な特性の変化を生み出していくことになる。

アライメントの推奨値は、どういう特性にしたいかで当然ながら変わってくる。だから一概にこれがいいとは言えないが、下に示したデータは、ワインディング〜地方サーキット走行をフォローする、弱アンダー指向の最新セッティング例だ。

このデータの特徴は、キャンバー角が大きく、対してトーは基本的にゼロにしている点。キャンバーを付けていくと、トーはさほどいらなくなる。直進でのタイヤの抵抗をなくすためにトーはなるべく付けないというのが、このセッティングの考え方だ。レースセッティングも、最近はこの傾向が強い。もちろん、従来通りにリアのトータルトーを3〜4mmつけ、その分キャンバーは−1程度に抑えるというやり方もある。このオーソドックスなやり方でも、フロントのトータルトーはせいぜいイン1mm程度というのが基本だ。

メーカー指定の幅の広い基準値内に合わせるのが、アライメントセッティングではない。ここにもショップのノウハウが生きてくる。

［サスペンション・キット］

SUSPENSION KIT

サス・キットで無敵の足にする

表の見方

1＝バネレート
2＝ホイールレート
3＝車高ダウン値
4＝減衰力調整機構の有無
5＝減衰力　○○（○○）、○○○（○○）kgf
　　↑0.1m/s時伸び側　↑0.3m/s時伸び側
　　※（　）内は左側

足回りを決めるポイントは、トータルバランスをとることだ。まぁ、これはクルマのすべての部分について言える事ではある。ロードスターの場合、やはり走りをより良くしたいということで、ショックやバネを交換している人が多い。しかし、その実際を見ると、必ずしも足回りにとって大切なトータルバランスのとれた組み合わせとなっていないことも少なくない。

単にバネは硬いけりゃいい、ショックの減衰値も高ければいいというものではない。バネの硬さとショックの減衰値がバランスしてこそ、ドライバーの意のままの走りが得られるのだ。

ただ、実際問題として、ユーザー自身が様々なバネとショックを付け替えてテストすることは不可能。そこで、各ショップが試行錯誤の末に到達したベストセッティングと言えるサスキットを装着するのが一番間違いがない。

まずそういったキットを試した上で、まだ何か物たりないというのであれば、そこから独自にバネやショックを選んでいくというのが賢い方法じゃないだろうか。そして、結局、元のサスペンションキットに戻ることもあるだろう。

ステージIIIサスキット

1 Ⓕ2.83　Ⓡ2.34kgf/mm
2 Ⓕ1.95　Ⓡ1.74kgf/mm
3 10～40mm　5段調整
4 無
5 Ⓕ444(39)、——kgf
　Ⓡ323(36)、——kgf

オリジナルセッティングのビルシュタイン・ショートケースショックによりニュートラルでスイートスポットの広い、誰もが楽しめる操縦性が得られる。

●価格／18万3000円
●発売元／プロショップ・ニッケイ

ステージIIIスペシャル

1 Ⓕ4.3　Ⓡ2.4kgf/mm
2 Ⓕ2.97　Ⓡ1.79kgf/mm
3 10～40mm　5段調整
4 無
5 Ⓕ——、——kgf
　Ⓡ——、——kgf

ステージIIIよりバネレートをアップしたバージョンアップ版。懐の広い足回りで、スポーツしている爽快感が味わえる。

●価格／18万7000円
●発売元／プロショップ・ニッケイ

ステージIIIプロ

1 Ⓕ3～20　Ⓡ3～20kgf/mm
2 Ⓕ2.1～13.8　Ⓡ2.2～14.8kgf/mm
3 車高調整式
4 無
5 Ⓕ——、——kgf
　Ⓡ——、——kgf

バネレートと減衰力は自由に選ぶことができるが、基本的に中高速コーナー向けのセッティングで、3～4速に入れても音を上げない仕上がりを持つ。

●価格／29万8000円
●発売元／プロショップ・ニッケイ

T-HOUSE Sバージョンサスkit

1 Ⓕ4　Ⓡ3kg/mm
2 Ⓕ2.76　Ⓡ2.23kg/mm
3 30mm
4 無
5 Ⓕ——、——kgf
　Ⓡ——、——kgf

ライトチューンの足回りからのステップアップキット。完全ボルトオンで、オリジナル減衰力のショックは下をショートケース化しストロークを確保している。

●価格／21万円(アッパーマント等、含)
●発売元／㈱ティーハウス

スタビリティシステム

1 Ⓕ6　Ⓡ4.5kg/mm
2 Ⓕ4.14　Ⓡ3.35kg/mm
3 車高調整式
4 無
5 Ⓕ161(61)、217(95)kgf
　Ⓡ119(43)、185(61)kgf

オールアルミの軽量ダンパーと硬めの直巻スプリングとで、狙ったラインを確実にトレースする。旋回性能、コントロール性を飛躍的に向上させる。

●価格／29万8000円
●発売元／㈱ユアーズ・スポーツ

タックイン99 N1レース用ダンパーキット

1 Ⓕ11～13　Ⓡ11kg/mm
2 Ⓕ7.6～9.0　Ⓡ8.2kg/mm
3 車高調整式
4 無
5 Ⓕ——、——kgf
　Ⓡ——、——kgf

ロードスターのテールハッピーな点を改善し、滑り出してからのコントロール性に優れている。ＴＩサーキットのＮＩレースでの装着率が高い。

●価格／24万7000円
●発売元／有タックイン

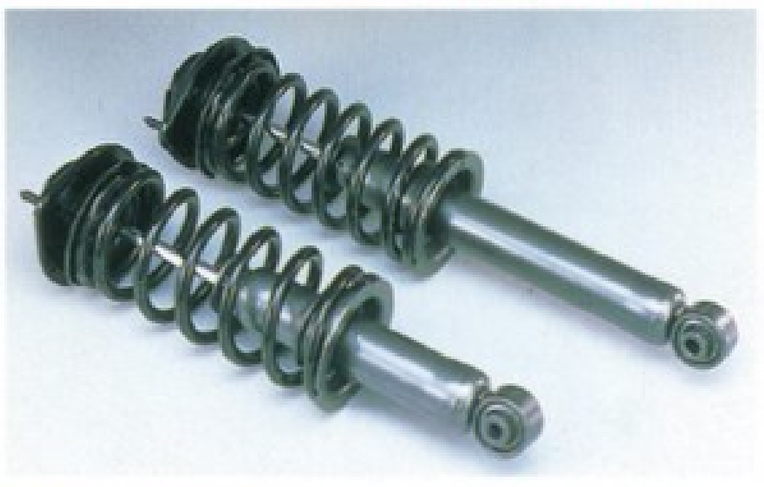
柳沢スペシャル・サスペンションキット

1 Ⓕ5　Ⓡ4kg/mm
2 Ⓕ3.45　Ⓡ2.98kg/mm
3 ～60mm　6段調整
4 有、20段調整
5 Ⓕ195(130)、340(145)kgf
　Ⓡ170(110)、280(125)kgf

サーキット走行をターゲットとしたハードなサスキットだ。オーリンズベースのショックの20段調整機構により好みの特性にセットできる。

●価格／26万5000円（ボルトオン）
●発売元／有ＲＳアイザワ

サスペンションキット



1 Ⓕ——　Ⓡ——kg/mm
2 Ⓕ——　Ⓡ——kg/mm
3 20～30mm
4 有、5段調整
5 Ⓕ——、——kgf
　Ⓡ——、——kgf

㈱オフィスとの共同開発により、ロードスター特有のリアの巻き込みを抑え、不安定な挙動を解消している。ステージを選ばない足回りだ。

●価格／23万8000円（ボルトオン）
●発売元／フィールド技研工業㈱

サスペンションキット for STREET

1 Ⓕ4　Ⓡ3kg/mm
2 Ⓕ2.76　Ⓡ2.23kg/mm
3 ノーマル、30mm　2段調整
4 無
5 Ⓕ150(70)、270(130)kgf
　Ⓡ140(60)、235(110)kgf

ロールを押さえ、ゴツゴツ感をなくし、クイックな操縦性と吸いつくようなフィーリングを持つ。滑り出しのコントロール性が高く、アクセルオンで安定する足だ。

●価格／19万8000円
●発売元／デッキメカニカルパワー

HKSサスペンションキット

1	Ⓕ3.90　Ⓡ2.10kg/mm
2	Ⓕ2.70　Ⓡ1.56kg/mm
3	10mm
4	有、4段調整
5	Ⓕ——、3番262(114)kgf Ⓡ——、2番145(25)kgf

ショックアブソーバーとスプリングとのマッチングによりロール量と揺り返しを減少させ、フロントの入りのいいハンドリングを実現する。

●価格／11万2000円
●発売元／㈱HKS販売

GREXサスペンションキット

1	Ⓕ——　Ⓡ——kg/mm
2	Ⓕ——　Ⓡ——kg/mm
3	20〜30mm
4	有、8段調整
5	Ⓕ——、——kgf Ⓡ——、——kgf

サスペンションの剛性を上げ、ロールを抑え前後バランスを取っている。調整範囲が広く、キャパシティの高い足回りになっている。

●価格／13万5000円
●発売元／㈱トラスト

車高調整式スペシャルキット

1	Ⓕ5.5〜7.0　Ⓡ4.0〜5.0kg/m
2	Ⓕ3.8〜4.8　Ⓡ3.0〜3.7kg/m
3	車高調整式
4	無
5	Ⓕ——、——kgf Ⓡ——、——kgf

ロードスターの持ち味を引き出すように作られたキット。F 6kgR 5kgのセッティングでニュートラルな特性になる。ショートサーキットにベストマッチする。

●価格／23万2000円
●発売元／㈱ジャム

ポスタートサスペンションKIT

1	Ⓕ——　Ⓡ——kg/mm
2	Ⓕ——　Ⓡ——kg/mm
3	30mm
4	無
5	Ⓕ——、——kgf Ⓡ——、——kgf

ポルシェ用サスキット等で有名な西独H＆R社製のサスキットだ。乗り心地を損わず、足回りを引き締めてくれる。

●価格／14万円
●発売元／オートトライ

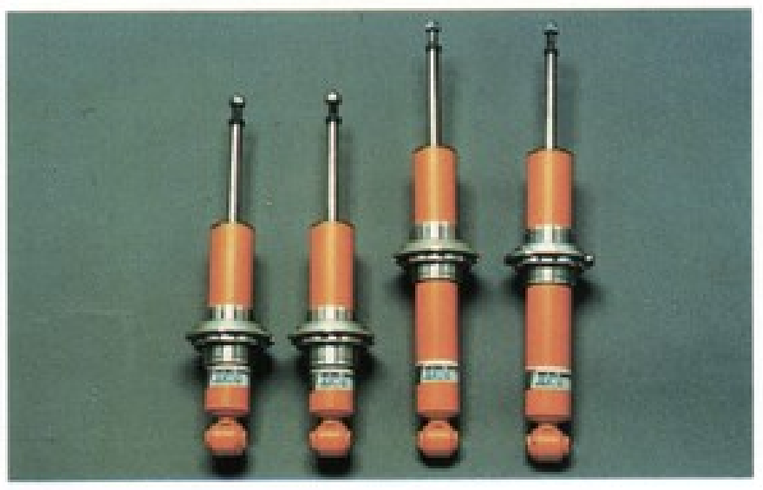
コルス碓氷スペシャル

1	Ⓕ4　Ⓡ3　kg/mm
2	Ⓕ2.8　Ⓡ2.2kg/mm
3	車高調整式
4	有、8段調整
5	Ⓕ——、——kgf Ⓡ——、——kgf

峠からサーキットまで走りを極めたキットだ。ニュートラルでアクセルを踏んでいける足だ。走り方を知っている人へ。

●価格／25万8000円
●発売元／モータースポーツエキップメント・コルス

オオツカ サスペンションシステム

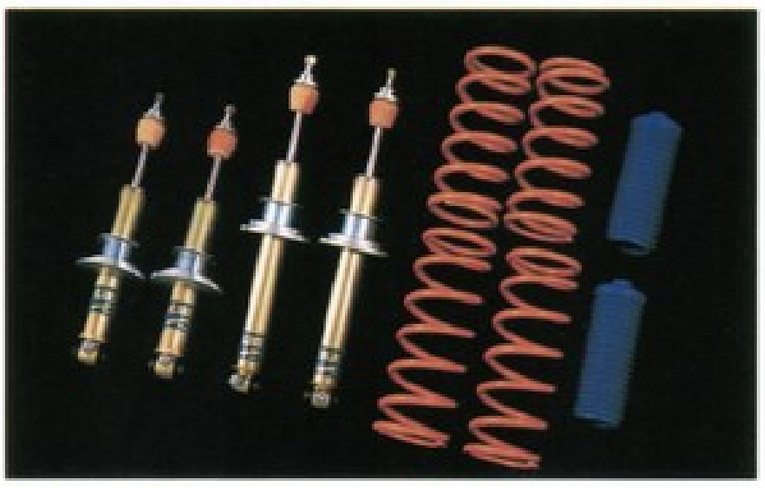


1	Ⓕ2.9　Ⓡ2.7kg/mm
2	Ⓕ2.16　Ⓡ1.88kg/mm
3	車高調整式
4	無
5	Ⓕ——、190(110)(参考値)kgf Ⓡ——、180(95)(参考値)kgf

ショートホイールベース、ライトウェイトのロードスターは硬すぎるレートを嫌うため、オリジナルのサスとビルシュタインでトラクション重視の足にする。

●価格／20万8000円(ボルトオンキット)
●発売元／レーシングサプライ・オオツカ

オーリンズ ショック&スプリング



1	Ⓕ3.9　Ⓡ2.4kg/mm
2	Ⓕ2.7　Ⓡ1.8kg/mm
3	ノーマル
4	有、20段調整
5	Ⓕ——、7段193(112)kgf Ⓡ——、7段176(83)kgf

0.01m/s以下のピストンスピードから減衰力が出ているため、ダイレクトで応答性のいいサスペンションになる。また、オーバーホール、リセッティング可能。

●価格／19万6000円
●発売元／㈱ラボ・カロッツェリア

トライアルサスKIT

1	Ⓕ10　Ⓡ8　kg/mm
2	Ⓕ6.9　Ⓡ6.0kg/mm
3	30mm
4	有、20段調整
5	Ⓕ——、——kgf Ⓡ——、——kgf

ロードスターの巻き込み、クリップからのオーバーを消して気持ちよく走れるように作られている。ハードレートだがゴツゴツ感は少なく乗りやすい。

●価格／26万円(車高版も登場予定)
●発売元／㈱トライアル

JAMEXレースライン

1	Ⓕ——　Ⓡ——kg/mm
2	Ⓕ——　Ⓡ——kg/mm
3	車高調整式
4	有、20段
5	Ⓕ——、——kgf Ⓡ——、——kgf

アルミの軽量ダンパーに装着されたダブルスプリングが特徴的。初期の細かいバンプを細いスプリングで吸収することでステア特性を改善する。

●価格／17万円
●発売元／㈱セクト

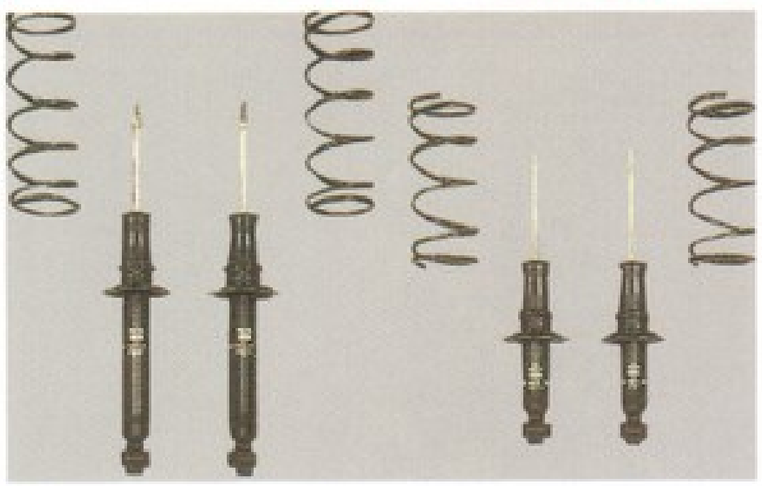
エナペタルZスペシャル

1	Ⓕ2.2　Ⓡ2kg/mm
2	Ⓕ1.38　Ⓡ1.48kg/mm
3	ノーマル〜30mm5段調整
4	無
5	Ⓕ——、——kgf Ⓡ——、——kgf

乗り易さを追求したサスキット。堅くはないが、サーキットでのハードな走りを可能にするポテンシャルを持っている。

●価格／18万4000円
●発売元／㈲コクピット川越

公認コンプリートサスKIT



1	Ⓕ4.1　Ⓡ3.1kg/mm
2	Ⓕ2.8　Ⓡ2.3kg/mm
3	F 30mm　R 25mm
4	無
5	Ⓕ——、——kgf Ⓡ——、——kgf

ローダウンすることでスタイリングを向上させた。ショートストロークショックと組み合わせ、しなやかで粘る足回りになっている。改造申請書類付。

●価格／9万2000円
●発売元／㈲ドッグファイト

ユーノス用車高調サスKIT

1	Ⓕ4〜12　Ⓡ4〜12kg/mm
2	Ⓕ2.8〜6.3　Ⓡ3.0〜8.9kg/m
3	車高調整式
4	無〔4段調整式も有〕
5	Ⓕ——、——kgf Ⓡ——、——kgf

ストリートからサーキットまで全てカバー。思いのままのハンドリングを実現する。好みのパネレートを選べる。

●価格／15万6000円
　17万8000円（4段調整付）
●発売元／㈲ドッグファイト

[ショック・アブソーバー]

SHOCK ABSORBER

用途、目的によってショック選びは絞られてくる

ショックは、標準品からブランド物に交換しただけでも違いの感じられるパーツである。それは、長い歴史に裏打ちされたノウハウと、それなりのコストを掛けて作り込まれているため、非常に低速のピストンスピードから減衰力が利き始めるためだ。しかし、だからといってそれだけでは満足しきれない部分も出てくるだろう。サスペンションキットのところでもいっているように、要はバネとのバランスによって初めてショックも持てる性能をフルに発揮できるというわけだ。さて、ショックの種類といったら千差万別で、どれを選べばいいのか分かりにくい。基本はショップに相談となるが、値段的に言うと、多少価格は高くなってもオーバーホール可能なショックであれば、長く使えるので、距離を走り込む人には得になってくるだろう。また、車高調整式や、車高を下げてもストロークを確保できるショートケースタイプなど、用途によって選び方は違ってくる。

表の見方

1＝減衰力調整機構の有無
2＝車高調整機構の有無
3＝減衰力00(00)，000(00)kgf
0.1m/s時、伸び側　0.3m/s時伸び側
※（ ）内は圧側

ノーマルショックの減衰値

		フロント		リア	
		0.1m/s	0.3m/s	0.1m/s	0.3m/s
～'92年8月	伸び側	60kgf	116kgf	55kgf	100kgf
	縮み側	50kgf	80kgf	25kgf	40kgf
'92年8月～	伸び側		110kgf		90kgf
	縮み側		48kgf		36kgf
Sスペ	伸び側	170kgf	270kgf	132kgf	218kgf
	縮み側	22kgf	38kgf	20kgf	35kgf
1800cc	伸び側	65kgf	126kgf	63kgf	108kgf
	縮み側	35kgf	60kgf	24kgf	41kgf
1800cc Sスペ	伸び側	170kgf	270kgf	132kgf	218kgf
	縮み側	25kgf	42kgf	20kgf	35kgf

オーリンズ

1	有　F、R20段調整
2	無
3	F98（89.5），184（112.5）kgf
	R78.5（31.5），171（78.5）kgf

※データは1段時

20段階減衰力調整機能を持ち、0.01～6m/sまで好みの減衰力にセッティングできる。安定した性能を発揮する単筒式で、仕様変更やオーバーホールも可能。
●価格／（F，Rセット）14万8000円
●発売元／㈱ラボ・カロッツェリア

ビルシュタイン

1	無
2	無
3	F　―――
	R　―――

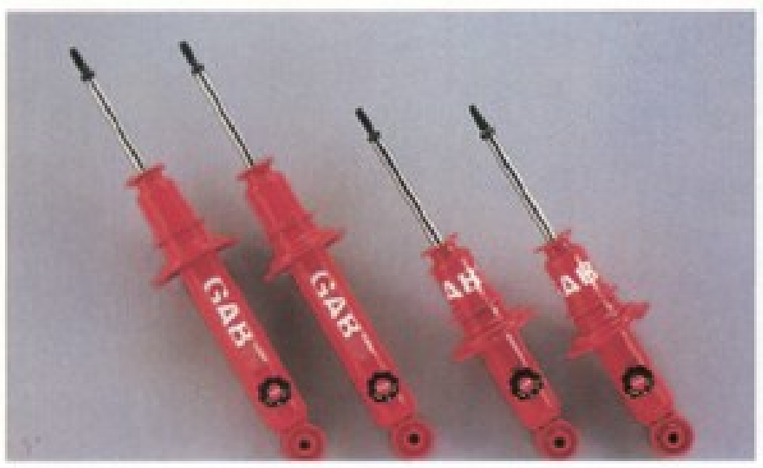
放熱性に優れたガス式単筒構造をもち、ハードな走りにも熱ダレせず安定した性能を発揮する。Sスペ用ビルシュタインとは減衰が微妙に異なる。
●価格（1本）1万9000円
●発売元／㈱阿部商会

コニ GP スポーツ

1	有　F、R無段階調整
2	無
3	F　――，120（75）
	R　――，120（75）

マイナーチェンジを受け、受け皿の部分が大型化されている。純正ダンパーより減衰力は50%～150%アップ。スポーツ走行を前提としたオイルダンパー。
●価格／（1本）2万3000円
●発売元／㈱福東

GAB スーパー



1	有　F4段，R8段
2	無
3	F　―――
	R　―――

減衰力変化の少ないガス封入タイプ。路面状況に合わせて、フロント4段階、リア8段階で減衰力を調整できる。
●価格／（1本）1万6500円
●発売元／㈱ウイングス　コーポレイション　ジャパン

マツダスピード Aスペック

1	有　F，R4段調整
2	無
3	F210（25），288（35）kgf
	R170（20），255（33）kgf

※データは3段時

マツダスピードAスペックに装着されているショック。ノーマルスプリングにも対応し、スポーツ性を向上させる。前後とも4段階減衰力調整機能を持つ。
●価格／（1本）1万8000円
●発売元／㈱マツダスピード

カヤバ クライムギア

1	無
2	無
3	F　―――
	R　―――

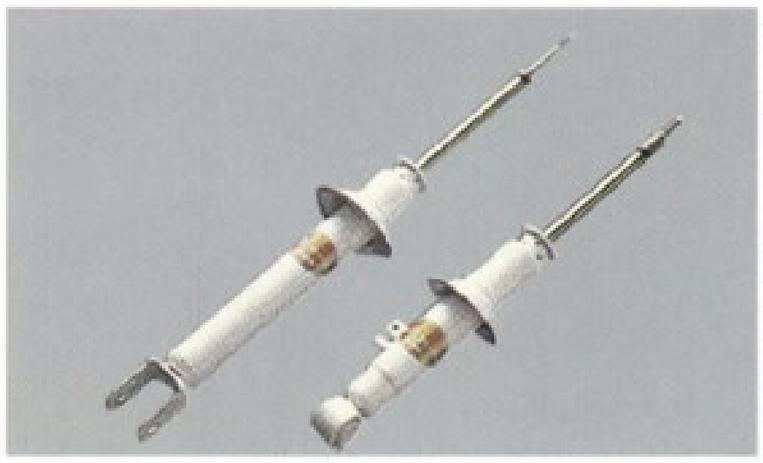
0.1m/s以下の減衰力特性を見直して、初期応答性の向上と、安定したロール速度とコーナリング姿勢を狙っている。
●価格／（1本）9500円
●発売元／カヤバ　エンジニアリングアンド　サービス㈱

カヤバ NEW SRスペシャル

1	無
2	無
3	F　―――
	R　―――

乗り味に、しなやかさを追求されて生まれたショック。街中からワインディングまで、バランスの良い走りが楽しめる。
●価格／（1本）7500円
●発売元／カヤバ　エンジニアリングアンド　サービス㈱

トキコ イルミナ・ストリート



1	無
2	無
3	F　――，215（96）kgf
	R　――，160（85）kgf

ノーマルスプリングに合わせて開発された、複筒式低圧ガスショック。急激に減衰力を立ち上げないことで、ストリートでの乗り心地を確保している。
●価格／（1本）9800円
●発売元／トキコ㈱

テイン

1	無
2	車高調整式もあり
3	F150（82），207（139）
	R161（73），218（133）

分解可能なツインチューブのため、オーバーホールや仕様変更を可能としている。また車高調整式も用意している。
●価格／（1本）5万5000円
（アルミ車高調整式セット）25万2000円
●発売元／㈱テイン

インターハウス サスキット

1	無
2	有
3	Ⓕ ―――
	Ⓡ ―――

ワインディングやサーキット走行をターゲットとする車高調整式ショック。低目の複筒式。インターハウスのスプリングと組み合わせて使用する。

●価格／19万8000円（1セット）
●発売元／株インターハウス

ブリッツ V-is

1	有　F、R 8 段調整
2	無
3	Ⓕ ―― ，184（104）kgf
	Ⓡ ―― ，164（59）kgf

※データは 4 段時

前後の複筒式ガスショックは、ダイヤルにより減衰力を8段階に調整が可能。ストリートからワインディングでのスポーツ走行まで、幅広く対応する。

●価格／（1本）1万8000円
●発売元／株ブリッツ

カメラード

1	無
2	無
3	Ⓕ ノーマル比30%up
	Ⓡ 〃

カメラードのショクアブソーバーは、ストリートタイプとして開発されたもの。乗り心地等も考慮されており、トータルバランスを狙ったものだ。

●価格／（1本）2万円
●発売元／株カメラード

プロショップ・ニッケイ ステージIII

1	無
2	有
3	Ⓕ ―――
	Ⓡ ―――

ニッケイ・ステージIIIのショック単体品。有効ストロークを確保するショートケースタイプで乗り心地も両立させるために単筒式ながら低圧ガス式としている。

●価格／14万8000円（1セット）
●発売元／プロショップ・ニッケイ

RS アイサワ オリジナルショック

1	有　F、R 20段調整
2	有
3	F185（125），312（140）
	R160（100），282（120）

オーリンズのショックをベースに、ショートケース加工が施されている。さらにスリットによる車高調整機能も加わり、伸び側が特に強化されている。

●価格／18万9000円（1セット）
●発売元／有RSアイザワ

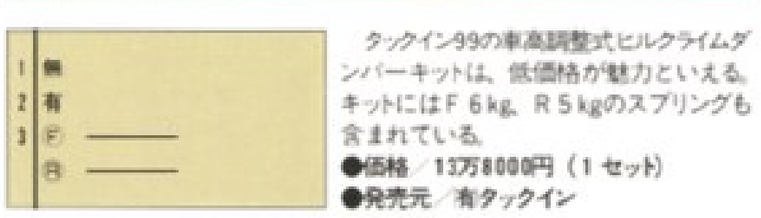
レーシングサプライ オオツカ

1	無
2	有
3	Ⓕ ―――
	Ⓡ ―――

ノーマル形状のスプリングを使える車高調整式ショックアブソーバー。低価格と高バランスを実現している。3kgあたりのスプリングとのマッチングが良いとのこと。

●価格／14万5000円（1セット）
●発売元／レーシングサプライ　オオツカ

タックイン99

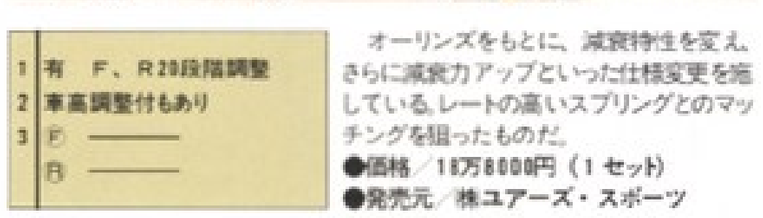


1	無
2	有
3	Ⓕ ―――
	Ⓡ ―――

タックイン99の車高調整式ヒルクライムダンパーキットは、低価格が魅力といえる。キットにはF 6kg、R 5kgのスプリングも含まれている。

●価格／13万8000円（1セット）
●発売元／有タックイン

ユアーズ ダンパーキット

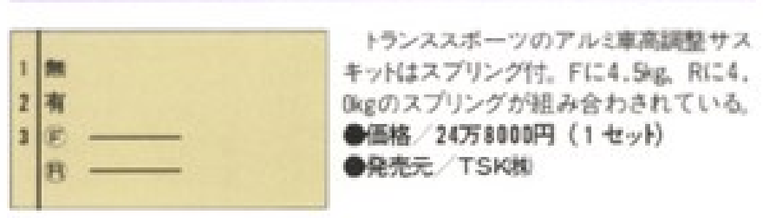


1	有　F、R 28段階調整
2	車高調整付もあり
3	Ⓕ ―――
	Ⓡ ―――

オーリンズをもとに、減衰特性を変え、さらに減衰力アップといった仕様変更を施している。レートの高いスプリングとのマッチングを狙ったものだ。

●価格／18万8000円（1セット）
●発売元／株ユアーズ・スポーツ

トランススポーツ

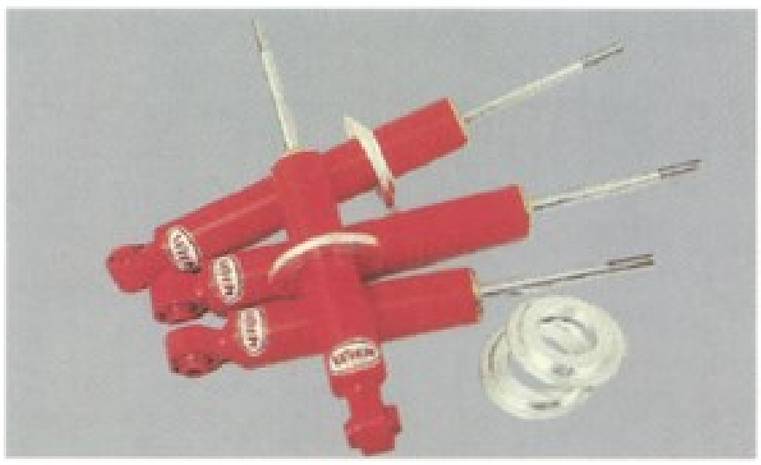


1	無
2	有
3	Ⓕ ―――
	Ⓡ ―――

トランススポーツのアルミ車高調整サスキットはスプリング付。Fに4.5kg、Rに4.0kgのスプリングが組み合わされている。

●価格／24万8000円（1セット）
●発売元／TSK㈱

ウイズ ショックアブソーバー



1	無
2	有
3	Ⓕ 自分の好みで
	Ⓡ 〃

ウィズのショックアブソーバーキットは、ビルシュタイン製を加工している。ドライバーの技能と好みに合わせて、減衰力とストロークのオーダーが可能。

●価格／16万円（1セット）
●発売元／株ウイズレーシングカーズ

ペンスキー

1	有
2	有
3	Ⓕ ―――
	Ⓡ ―――

アメリカで超有名なペンスキーのショックアブソーバー。豊富なバルブキットを取り替えることにより、オーバーホールや減衰力の変更が可能となっている。

●価格／未定
●発売元／株三和トレーディング

デッキメカニカルパワー ワンタッチ車高調整キット

1	―――
2	―――
3	―――
	―――

ショックのOリングを外し、上からアタッチメントを被せるだけで、簡単に車高調整式ショックになるというキット。スプリングは何kgでもオーダーが可能。

●価格／11万8000円
●発売元／デッキメカニカルパワー

SPRING

走り込むほどに煮詰めが必要なスプリング選びとバネレート

バネは、衝乗りを考えた場合にはあまり硬すぎない方がいいだろう。だいたいの目安は、演奏中のCDが飛ばない程度、標準バネの20～30%のバネレートアップというところに落ち着くはずだ。一方で、バネレートのバリエーションは多く、サーキット走行を考えるともっと硬めの方が有効だ。標準からさらに、100数十%アップのバネレートまで市場にはある。

ところで、ダブルウィッシュボーン式サスペンションのロードスターは、レバー比があるため、タイヤのストロークがそのまま1対1の割合でバネとショックのストロークになるわけではない。従って、そのレバー比を見込んだバネレートなのか、あるいはバネ単体で計ったバネレートなのかという点のチェックが必要だ。とくにサーキット走行ではバネレートについて試行錯誤を行なうだろうから、要注意だ。

表の見方
1＝バネレート
2＝ホイールレート
3＝車高ダウン値
4＝強度検討書の有無

ロードスターのレバー比	
フロント	0.69
リア	0.744

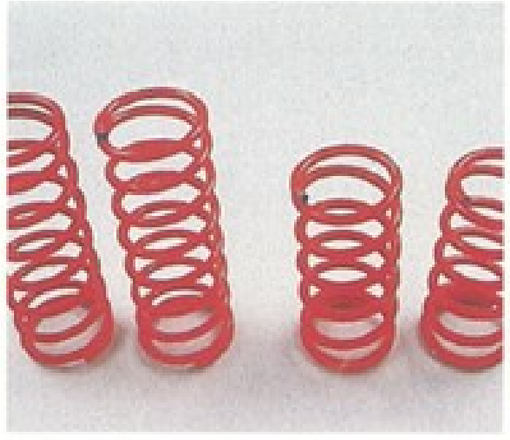
ノーマルのレート	バネレートkg/mm	ホイールレートkg/m
標準車	Ⓕ2.32 Ⓡ1.92	Ⓕ1.6 Ⓡ1.43
Sスペ	Ⓕ2.32 Ⓡ2.15	Ⓕ1.6 Ⓡ1.6

レーシングビートType I

ノーマル形状・スプリングレート22%アップ。車高25mmダウン。改造車検用の強度検討書付。
●価格／3万8000円
●発売元／（株）三和トレーディング

1	Ⓕ2.83 Ⓡ2.34kg/mm
2	Ⓕ1.95 Ⓡ1.74kg/mm
3	25mmダウン
4	有（付属）

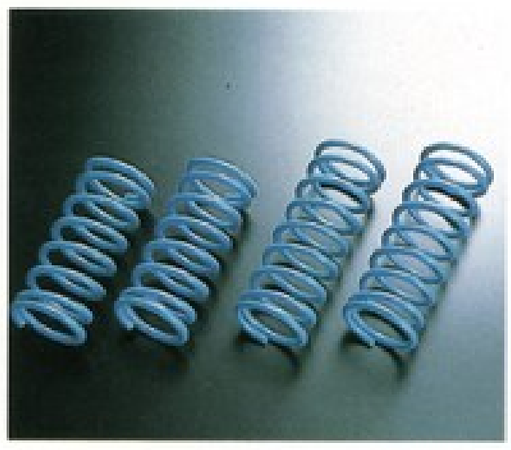
レーシングビートType II



ノーマル形状・スプリングレート37%アップ。車高25mmダウン。改造車検用の強度検討書付。
●価格／3万8000円
●発売元／（株）三和トレーディング

1	Ⓕ3.17 Ⓡ2.63kg/mm
2	Ⓕ2.19 Ⓡ1.96kg/mm
3	25mmダウン
4	有（付属）

ロッドミレン



ヒルクライム・ラリーを中心として活躍するロッドミレンの手によるスプリングがこれだ。
●価格／4万5000円
●発売元／（株）HKS販売

1	Ⓕ3.70 Ⓡ2.16kg/mm
2	Ⓕ2.55 Ⓡ1.61kg/mm
3	F 36mm R 41mmダウン
4	無

HKSサスペンション

適度なバネレートのUPにより、ロールを減少させ、フロントの入りが良く誰でも楽しく運転できるようになっている。
●価格／3万円
●発売元／（株）HKS販売

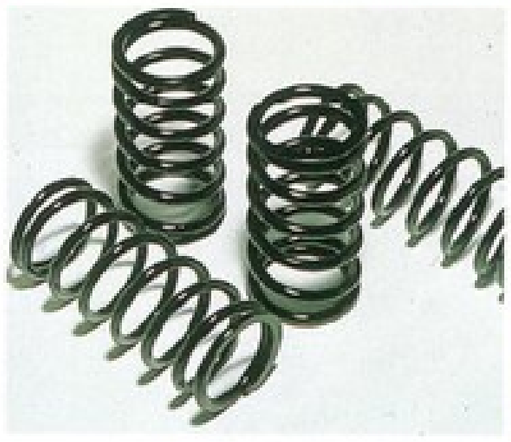
1	Ⓕ3.90 Ⓡ2.10kg/mm
2	Ⓕ2.69 Ⓡ1.56kg/mm
3	10mmダウン
4	有（付属）

ユアーズ／Type30

ノーマルからスプリングレート比を30%アップ。ヒルシュタインなどにマッチする。
●価格／5万3000円
●発売元／（株）ユアーズ・スポーツ

1	Ⓕ3.01 Ⓡ2.49kg/mm
2	Ⓕ2.08 Ⓡ1.85kg/mm
3	13mmダウン
4	有（付属）

ユアーズ／Type50



ノーマルからスプリングレート比を50%アップ。オーリンズなどの強化ショックとの組み合わせがベスト。
●価格／5万5000円
●発売元／（株）ユアーズ・スポーツ

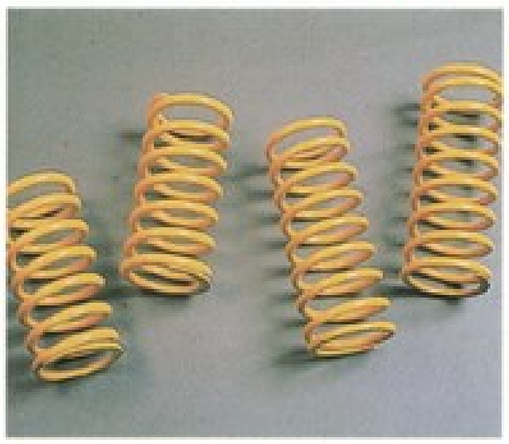
1	Ⓕ3.48 Ⓡ2.88kg/mm
2	Ⓕ2.40 Ⓡ2.14kg/mm
3	25mmダウン
4	有（付属）

ユアーズ／Type80

ノーマルからスプリングレート比を80%アップ。大きな調整範囲を持ち、高い減衰力のショックとの組合わせが最適。
●価格／5万7000円
●発売元／（株）ユアーズ・スポーツ

1	Ⓕ4.17 Ⓡ3.45kg/mm
2	Ⓕ2.88 Ⓡ2.56kg/mm
3	25mmダウン
4	有（付属）

ステージIIIスペシャル



ビルシュタイン・ショックとの組み合わせで使用。全くイヤミのないサスペンションに仕上がる。速さだけでなく質の高さが魅力。
●価格／4万3000円
●発売元／プロショップ・ニッケイ

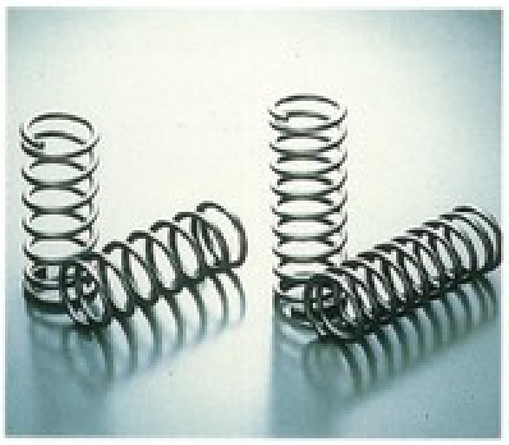
1	Ⓕ4.3 Ⓡ2.4kg/mm
2	Ⓕ2.97 Ⓡ1.79kg/mm
3	40mmダウン
4	有（発行可）

オリジナルスプリング

サーキット走行用のスプリングで、減衰力オリジナルのオーリンズショックと合わせて、ニュートラルな特性を示す。
●価格／3万6000円
●発売元／RSアイザワ

1	Ⓕ5.0 Ⓡ4.0kg/mm
2	Ⓕ3.45 Ⓡ2.98kg/mm
3	50mmダウン
4	無

DCUATROサスペンションスプリング



ノーマルサスの特性の良さを生かしながら、ロール＆ピッチングを減少させる。
●価格／フロント 1万4000円 リア 1万5000円
●発売元／（株）デイトナ

1	Ⓕ3.0 Ⓡ2.0kg/mm
2	Ⓕ2.07 Ⓡ1.49kg/mm
3	20mmダウン
4	有（付属）

ファッショナブルサスペンション

ノーマルにワインディングで物足りなさを感じている人、車高を下げてスタイリングを決めたい人のためのスプリング。
●価格／2万8000円
●発売元／南タックイン

1	Ⓕ3.7 Ⓡ2.9kg/mm
2	Ⓕ2.55 Ⓡ2.16kg/mm
3	30mmダウン
4	有（発行可）

ウィザード強化スプリング

ノーマル形状の強化スプリング。スプリングレートはⒻ3.5～8kgⓇ2～5kgの範囲の中から好きに組み合わせられる。
●価格／5万2000円
●発売元／デッキメカニカルパワー

1	Ⓕ3.5~8 Ⓡ2~5kg/m
2	Ⓕ2.4~5.5 Ⓡ1.5~3.7kg/m
3	40mmダウン
4	無

GABテーパーコイル

バリアブルレートを採用することで街中では乗りやすく、サーキット等では粘る足になる。
●価格／3万円
●発売元／（株）ウイングス コーポレイション ジャパン

1	Ⓕ1.75~4.2 Ⓡ1.0~2.5kg/m
2	Ⓕ1.93~2.9 Ⓡ1.25~1.85kg/m
3	ノーマル
4	無

スーパースポーツサスペンション

ワインディングやサーキットのスポーツ走行を目的に開発。弱アンダーのセッティングで走りやすい。

●価格／3万2000円
●発売元／（株）インターハウス

1	Ⓕ3.5 Ⓡ2.5kg/mm
2	Ⓕ2.41 Ⓡ1.86kg/mm
3	30mmダウン
4	無

タナベH150

フレキシブルで剛性の高い特殊剛を素材に、タイヤのグリップを生かし、ハードなコーナリングを可能にする。

●価格／2万円
●発売元／（株）タナベ

1	Ⓕ3.17 Ⓡ2.91kg/mm
2	Ⓕ2.19 Ⓡ2.17kg/mm
3	30mmダウン
4	有（発行可）

タナベHS200

バネレートをアップさせたいが、車高を下げたくない人にベストマッチのスプリング。

●価格／2万2800円
●発売元／（株）タナベ

1	Ⓕ2.78 Ⓡ2.3kg/mm
2	Ⓕ1.92 Ⓡ1.71kg/mm
3	ノーマル
4	有（発行可）

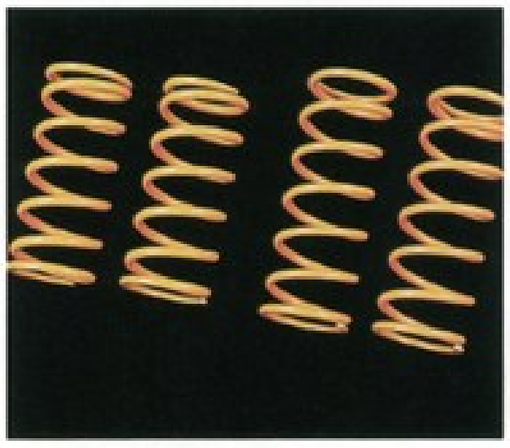
JAMEX SPORT SPRING

オランダに本社を持つヨーロッパの大手メーカー、ジャメックスは乗り心地を損なわずハンドリングを向上させる。

●価格／4万4000円
●発売元／（株）セクト

1	Ⓕ2.9 Ⓡ2.4kg/mm
2	Ⓕ2.0 Ⓡ1.79kg/mm
3	35mmダウン
4	無

オーリンズオプションスプリング

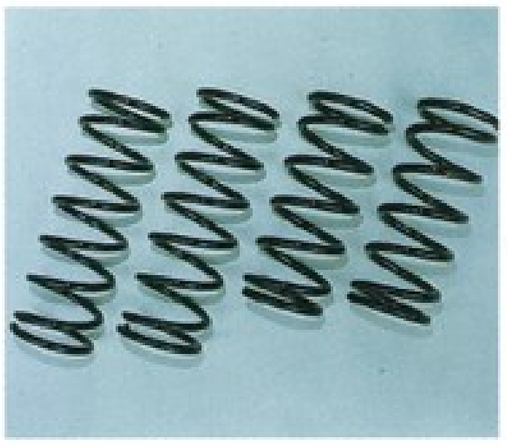


オーリンズショックにベストマッチ。ストリートからサーキットまで、期待を裏切ることはないだろう。

●価格／4万8000円
●発売元／（株）ラボ・カロッツェリア

1	Ⓕ3.3 Ⓡ1.85kg/mm
2	Ⓕ2.28 Ⓡ1.38kg/mm
3	F15mm R10mmダウン
4	有（付属）

XEBECコイルスプリングセット



レース界で有名なベステックス製のスプリングだ。コントロール性を最大のテーマに入念なテストの繰り返しから誕生。

●価格／4万6000円
●発売元／（株）ジーベック

1	Ⓕ3.33 Ⓡ1.85kg/mm
2	Ⓕ2.30 Ⓡ1.38kg/mm
3	15mmダウン
4	有（付属）

RS★Rプログクレッシブサスペンション

RS・Rのダウンサスは、不等ピッチを採用し、初期は軟かく、粘って、ふんばるスプリングになっている。

●価格／3万1800円
●発売元／（株）ティエムシー

1	Ⓕ3.0 Ⓡ2.5kg/mm
2	Ⓕ2.08 Ⓡ1.86kg/mm
3	30～40mmダウン
4	有（発行可）

Bety強化スプリング

お買い物から峠まで、マルチパーパスなスプリングがこれだ。ゴツゴツした突き上げもなくスムーズに走れる。

●価格／3万2000円
●発売元／アートボディプロデュース ファーム

1	Ⓕ3.5 Ⓡ2.5kg/mm
2	Ⓕ2.42 Ⓡ1.86kg/mm
3	30mmダウン
4	無（発行準備中）

ローフォルムスプリング

快適、快走の合法スプリング。リヤはロールによってバネレートが変化する。車高変化のないタイプも用意されている。

●価格／3万円
●発売元／（株）クスコ ジャパン

1	Ⓕ3.2 Ⓡ1.6～3.2kg/mm
2	Ⓕ2.21 Ⓡ1.15～2.31kg/mm
3	20～30mmダウン
4	有（付属）

オリジナルスプリング

シルバーの塗装が美しい、車検対応スプリング。Ⓕ3cmⓇ1cmダウンと、前下がりの姿勢となる。

●価格／3万2000円
●発売元／ガレージオオノ

1	Ⓕ3 Ⓡ2kg/mm
2	Ⓕ2.07 Ⓡ1.48kg/mm
3	F30mm R10mmダウン
4	有（発行可）

車高調整式ダンパー用スプリング

コーナリング時の特性をドライバーの好みにセッティングできるよう自由にレートを選ぶことができる。

●価格／4万4000円
●発売元／（株）ウイズレーシングカーズ

1	Ⓕ3～12 Ⓡ3～10kg/mm
2	Ⓕ2.1～8.3 Ⓡ2.2～7.4kg/mm
3	自由長200mmと250mm有
4	無

GETストリートユーススプリング

峠の神様コルスのストリート用スプリング。スタイルと走りのバランスをとっている。ノーマルダンパーに対応する。

●価格／6万5000円
●発売元／モータースポーツエキップメント・コルス

1	Ⓕ3.0 Ⓡ2.5kg/mm
2	Ⓕ2.08 Ⓡ1.86kg/mm
3	20～30mmダウン
4	無（発行準備中）

ストリートサスペンション

このサスペンションは、ノーマルショック対応で、車高を落としたスタイリングを楽しみたい人向けになっている。

●価格／3万2000円
●発売元／ドッグファイト

1	Ⓕ2.8 Ⓡ2.0kg/mm
2	Ⓕ1.93 Ⓡ1.49kg/mm
3	20mmダウン
4	有（発行可）

スーパーストリートサスペンション

走り志向の人にマッチするのがこのサスペンションだ。街中からワインディングまで優れた操縦性を示す。

●価格／3万2000円
●発売元／ドッグファイト

1	Ⓕ4.1 Ⓡ3.1kg/mm
2	Ⓕ2.83 Ⓡ2.31kg/mm
3	30mmダウン
4	無

レーシングサスペンション

サーキット等をハードに攻める人をターゲットに開発されているハードなサスペンション。

●価格／3万2000円
●発売元／ドッグファイト

1	Ⓕ5.9 Ⓡ3.6kg/mm
2	Ⓕ4.07 Ⓡ2.68kg/mm
3	30mmダウン
4	無

[ストラットタワーバー]

STRUT TOWER BAR

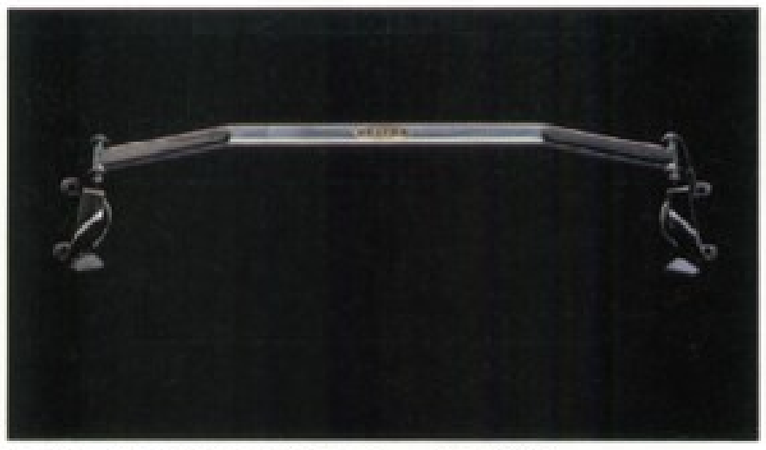
剛性アップに効果てきめん!

高い塔の先はグラグラと不安定である。ダンパーはその塔のようにそびえ立っている。そして、下からタイヤからの振動を受け、常に揺すられている。タイヤの振動を減衰し、一方で車体の姿勢を安定させる働きをするダンパーは車体にしっかりとくくり付けられ、塔のようにグラグラさせないことが肝心だ。ストラットタワーバーは、左右のダンパーのアッパーマウントを結び、支えることで、ダンパーに不必要な動きをさせなくする。ダブルウィッシュボーンのロードスターではさほど影響はないが、剛性アップには効果的だ。

クラブiGBヘビーデューティ・タワーバー

アルミ製のストレートバーがポイントとなるタワーバー。フロント剛性アップによって、確かなハンドリングが実現する。ターンバックルは調整式。

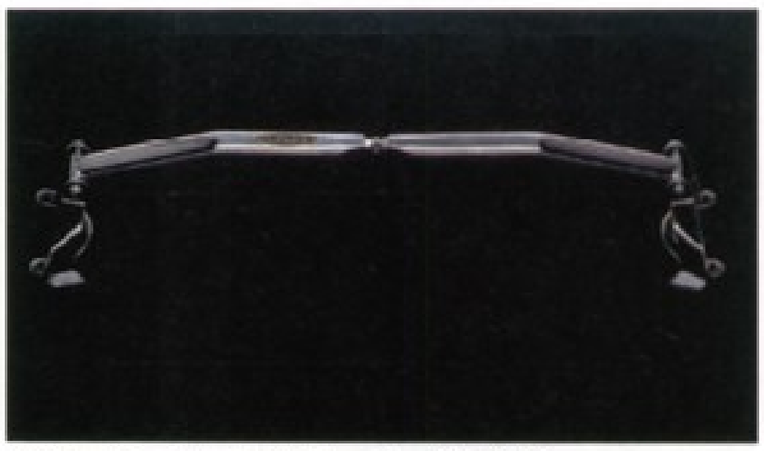
●価格／1万6000円　●発売元／㈱インターハウス



ラブラーク・ストラットタワーバー（固定式）

オールステンレス製のタワーバー。楕円パイプが採用されたファッショナブルなデザインがエンジンルームの雰囲気を盛り上げてくれる。

●価格／1万8500円　●発売元／㈱ラブラーク



ラブラーク・ストラットタワーバー（調整式）

左と同じステンレス製ながら、こちらはピロボールが使用された調整式になっているのがポイント。だから、シビアなセッティングが可能になる。

●価格／2万8500円　●発売元／㈱ラブラーク

マツダスピード・ストラットタワーバー

ツーリングキット「Aスペック」にラインナップされているストラットタワーバー。素材はアルミ製で、メインバーは楕円タイプだ。

●価格／2万8000円　●発売元／㈱マツダスピード

スーパーチタン・ストラットタワーバー

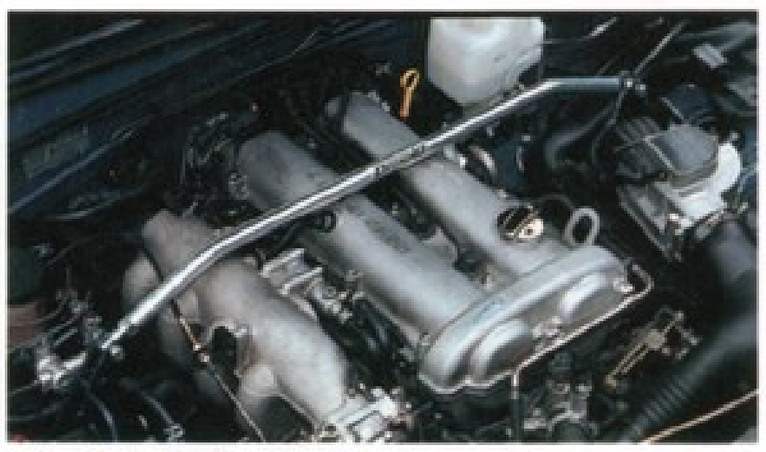
耐食性、軽量、高強度という性質を持つ、チタンが採用されているのが特徴。ツインパイプ構造によって、バーにかかる力が分散される。非常に軽い!

●価格／3万4800円　●発売元／㈱エー・アール・シー

クスコ・ストラットタワーバー

クスコのストラットタワーバーはラウンドしたメインバーが特徴的だ。調整式と非調整式があり、素材もアルミ製とスチール製から選ぶことができる。

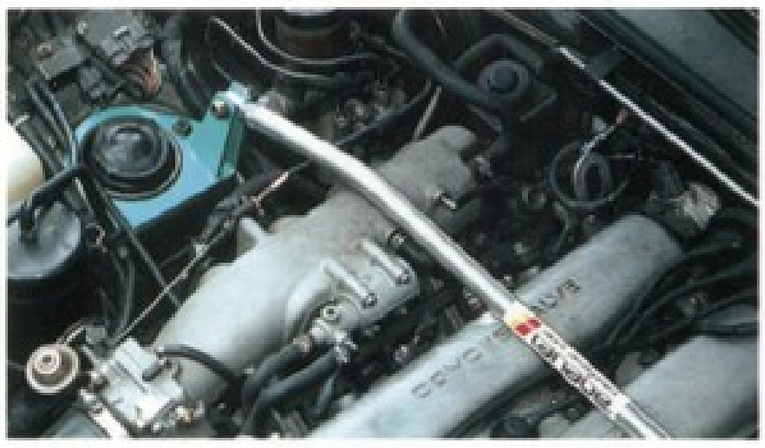
●価格／1万8500円(アルミ製・調整式)●発売元／㈱クスコジャパン



ディーキャトロ・ストラットタワーバー

メインバーに22φのアルミパイプが使用されている、オーソドックスな形状のストラットタワーバー。リーズナブルな価格設定が嬉しい。

●価格／9800円　●発売元／㈱デイトナ



タナベ・ストラットタワーバー

シンプルな形状を持つ、調整式タイプのタワーバー。素材は最も一般的なアルミだ。オプションでピロボールも用意されている（価格は1万円）。

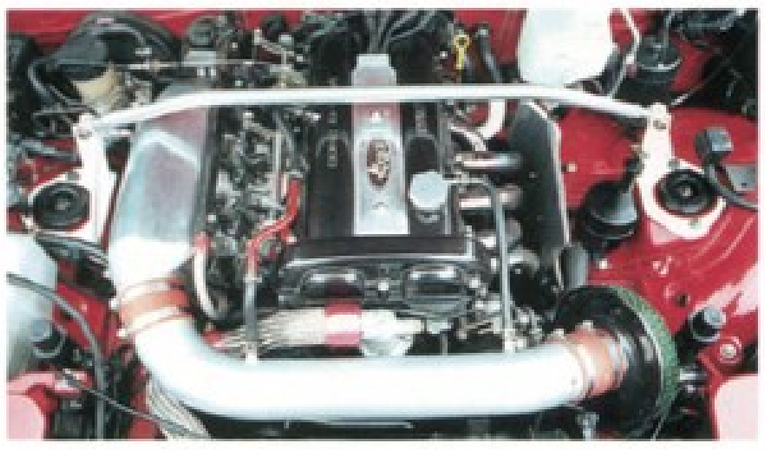
●価格／1万3000円　●発売元／㈱タナベ

C'sフロント・ストラットタワーバー

個性的なカラーと形状が印象的なC'sのストラットタワーバー。メインバーの表面がカーボン処理されていることで、エンジンルームが独特な雰囲気に。もちろん性能的にも不満はない。●試作品　●発売元／㈱カメラード

C'sリア・ストラットタワーバー

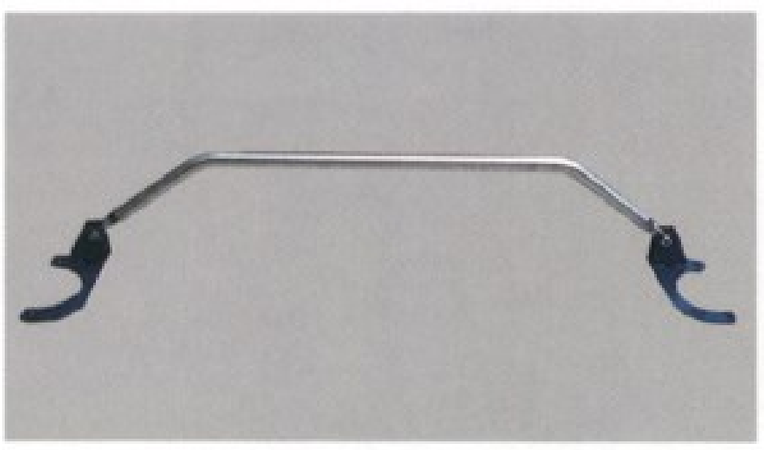
フロントだけではなく、リアのストラットもタワーバーで結んでしまおうという考えから生まれたのがこれ。アルミ製のバーがトランクルームの中で踏ん張ってくれる。●試作品　●発売元／㈱カメラード



HKS関西・ストラットタワーバー

オーソドックスなデザインで、ストラットとストラットを結ぶ。使用されている素材はアルミで、メインバーの形状は円形になっている。

●価格／1万8000円　●発売元／㈱HKS関西サービス



ジーエム・ストラットタワーバー

1本のパイプを使用したシンプルな形状のストラットタワーバー。ボディ剛性を高め、コーナリング時のロールを抑えるというのが売りだ。

●価格／1万6000円　●発売元／㈱ジーエム

VISION・ストラットタワーバー

メインバーの形状は楕円形。素材はアルミになる。シンプルなデザインで、エンジンルームの雰囲気をさりげなく盛り上げる。

●価格／1万6000円　●発売元／㈱テクニカスポーツ

GAB・ストラットタワーバー

GABならではのレッドカラーがキラリと光るストラットタワーバー。太いメインバーは楕円形で、調整式タイプになっている。

●価格／1万8000円　●発売元／株ウイングスコーポレイションジャパン

ユアーズスポーツ・アルミストラットタワーバー

ロードスターを知り尽くしたユアーズならではのストラットタワーバー。素材はアルミで、純正各色が用意されているのがウレシイ。

●価格／2万6000円　●発売元／株ユアーズスポーツ

RS★R・ストラットタワーバー

アルミ製のメインバーはスーパーポリッシュ鏡面仕上げにより、輝きを見せる。オリジナルデザインされたフランジ部分はクロームメッキ製。

●価格／1万9000円　●発売元／株ティエムシー

GREX・ストラットタワーバー

円形のストレートバーとトラストならではのブルーに彩られたフランジ部分によって構成されるストラットタワーバー。もちろん、アルミ製だ。

●価格／1万2000円　●発売元／株トラスト

オートトライ・ストラットバー

アルミパフ仕上げのストラットタワーバー。メインバーのステーの片側がピロボール仕様になっているから、調整が可能だ。

●価格1万4000円　●発売元／オートトライ

タックイン99・タワーバー・ステージII

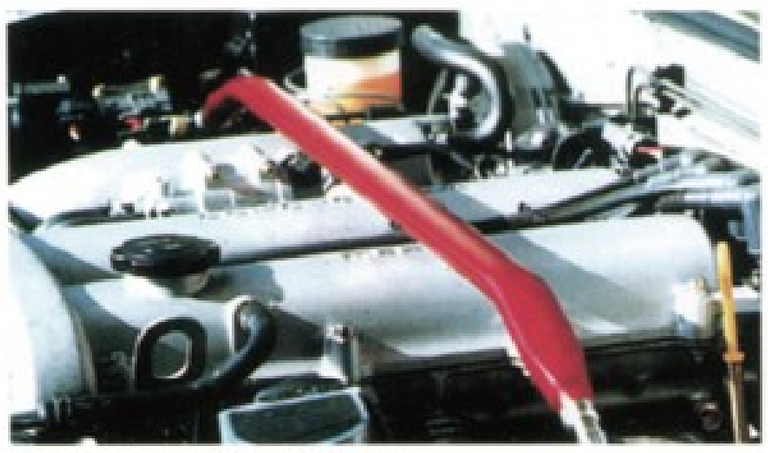
オーバル形状のメインバーはアルミ製で、調整機能も付く。オープンカーの弱点といえるボディ剛性をアップするにはもってこいの機能パーツだ。

●価格／1万7000円　●発売元／有タックイン

アクティブ・フロントタワーバー

独自の3点式支持によって、高剛性が確保されるストラットタワーバー。素材はアルミ製で、2本のメインバーの形状は楕円だ。

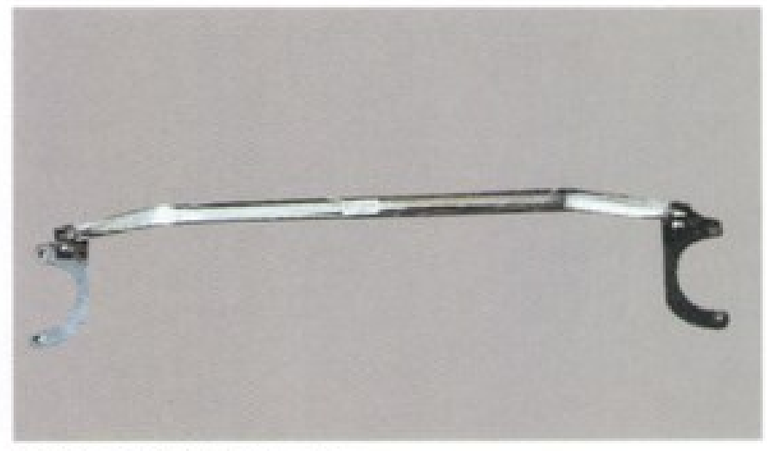
●価格／2万6000円　●発売元／レーシングスポーツ・アクティブ



KGワークス・ストラットタワーバー

マスターシリンダーストッパー付きのストラットタワーバー。メインバーのカラーはレッドとブルーの2色が用意されている。

●価格／2万4800円　●発売元／株北川製作所

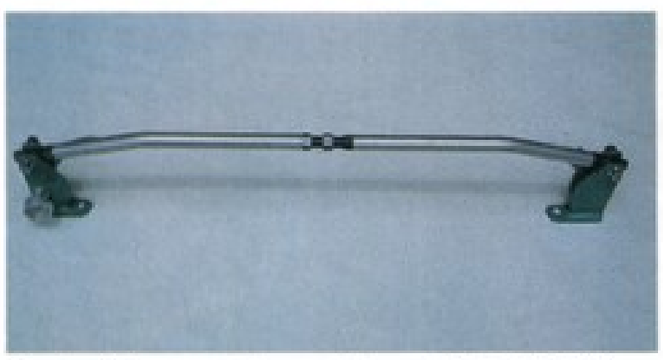


ウィズ・ストラットタワーバー

リブ加工が施されていることによって、バー本体のねじれが最小限に抑えられているというのが特徴のストラットタワーバー。

●価格／1万6000円　●発売元／株ウイズレーシングカーズ

マスターシリンダーストッパー付き



プロジェクトμ・マスターコントロールシステムFIX

ストラット取り付け部の形状が独特なタイプのマスターシリンダーストッパー付きストラットタワーバーだ。

●価格／3万円　●発売元／株プロジェクト　ミュー

バーニング・ストラットタワーバー

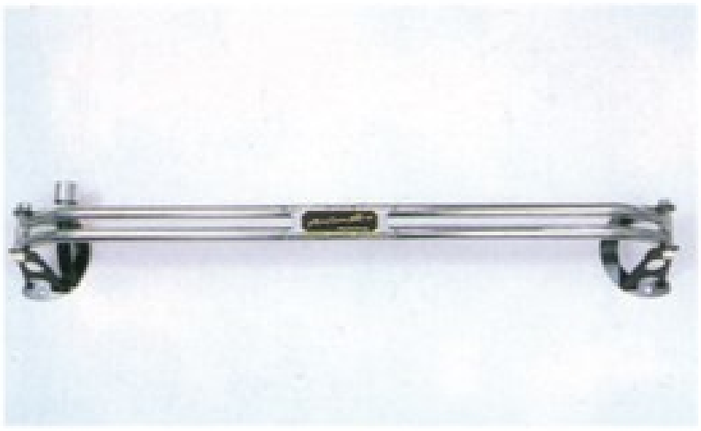
ストラット取り付け部がスチール製、シャフト部が剛性の高いステンレス製。マスターシリンダーストッパー付きだ。

●価格／2万9000円　●発売元／有バーニング

マキシムワークス・ストラットタワーバー

大口径パイプが使用されていることによって、高い剛性が確保されているストラットタワーバー。ブレーキ剛性アップに役立つマスターシリンダーストッパー付きでこの価格はウレシイ。

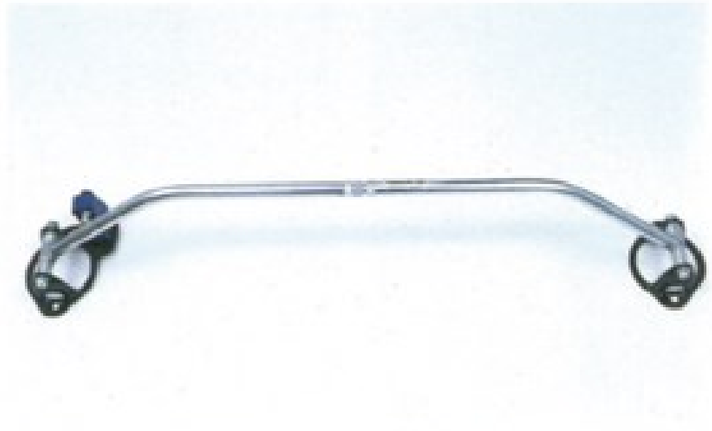
●価格／2万円　●発売元／マキシムワークス



ピットクルーレーシング・ストラットタワーバー

円形のパイプが2本組み合わされたツインパイプタイプのストラットタワーバー。ストラット取り付け部にマスターシリンダーストッパーが装着されている。もちろん調整式。メインパイプはアルミ製となっている。

●価格／2万2800円　●発売元／ピットクルーレーシング



タックイン99・タワーバー・ステージIII

シンプルな形状のマスターシリンダーストッパー付きストラットタワーバー。メインバーのセンター連結部のボルトを調整することによって剛性を変化させることができる。もちろん、マスターシリンダーストッパー部も調整可能。●価格／2万9800円　●発売元／有タックイン

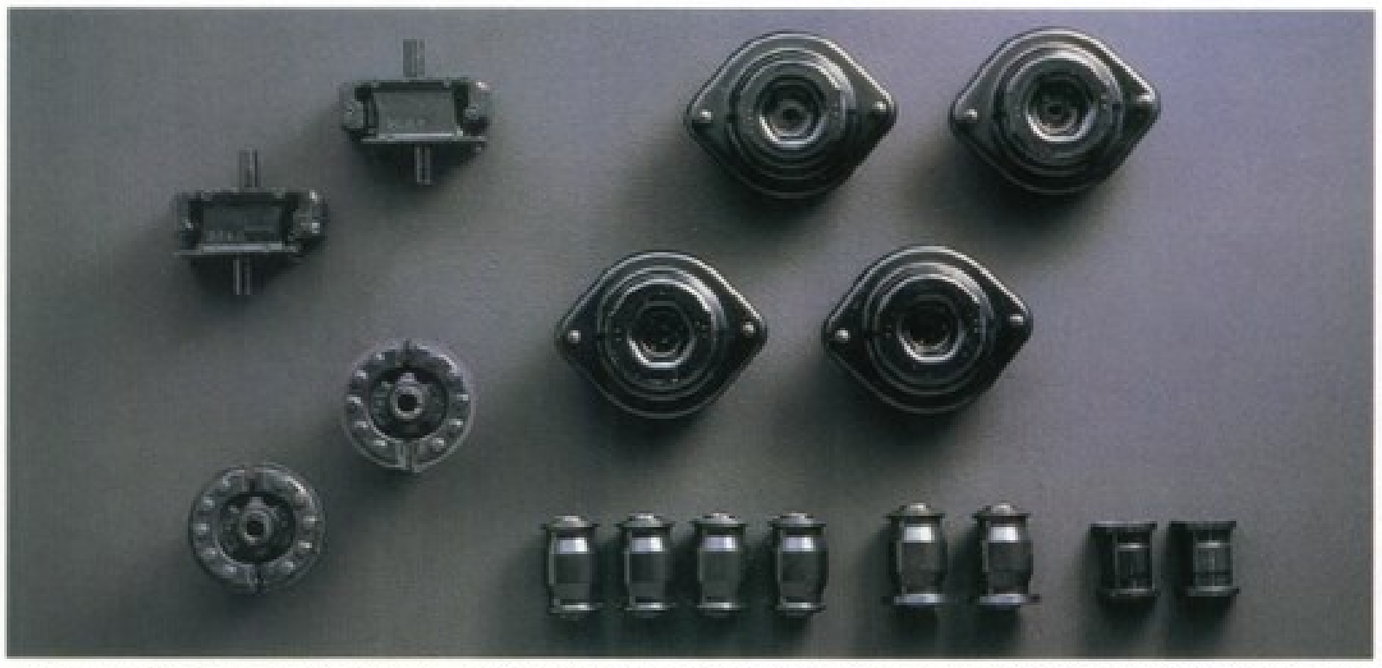
[ブッシュ、LSD、スタビライザー、スタビリンク、ピロアッパーマウント、トーコンキャンセラー]

BUSH, LSD, STABILIZER STABILIZER LINK, PILLOW UPPER MOUNT TOE CONTROL CANCELLER

ショックやスプリングで決めていくのが足回りチューニングの第一歩だとすると
その先にあるのがスタビライザーやブッシュ、LSDによる足回りの詰めだ
走りを追求し始めると、そう簡単には100%の満足は得られない
その矛盾を埋め、さらに足を完成させていく
一歩進んだ足回りチューニングパーツの数々を紹介していこう

BUSH &UPPER MOUNT類

ゴムブッシュはそもそも弾力を持っている。だから、剛性という点ではピロボールに劣る。しかし、ある程度の振動を吸収してくれるため、乗り心地を向上させる効果がある。そこに矛盾が生じる。剛性を高めて走りを追求するのか、乗り心地も満足すべきか。実際、ショックやバネを走り寄りに振った場合、ブッシュも固めて剛性を上げていけばより効果が上がるものだ。特に、アッパーマウントの剛性を上げていくのが、ロードスターでは非常に大きなポイントとなる。エンジンマウントやデフマウントを固めていけば、レスポンスやLSDの確かさが向上するが、振動はある程度大きくなることを知っておこう。



ロワアームブッシュ、アッパーマウント、エンジンマウント、デフマウントの硬度を上げ、剛性を高めたものが上の写真のパーツだ。それぞれについての効果は右の各項目で述べることにしよう。●発売元／㈱マツダスピード

アッパーマウントを強化すると、スプリングとダンパーが入力の小さい所から働くのでダイレクト感のあるステアフィールになる。
●価格／5000円（1台分2万円）

ロワアームブッシュを強化すると、コーナリング中、横Gがかかった時のアライメント変化が減少し、コーナリングが安定する。
●価格／フロント3000円　リア1500円

エンジンマウントを強化すると、アクセルのオン・オフによるエンジンのスナッチが減り、アクセルに対する反応が良くなる。
●価格／2800円

デフマウントを強化すると、デフ位置決め精度が上がり、ＬＳＤを組んだ時などの駆動系のねじれが減少する。
●価格／4000円

LSD

ＬＳＤは、リミテッド・スリップ・デファレンシャルのこと。その役目は、デファレンシャルが持つ差動機能を制限することにある。コーナリング中に内輪側からトルクが抜けてしまうのを防ぐのだ。通常はその機能がブレーキング時も加速時にも働き、それを2ウェイ式と呼んでいる。一方、加速の時だけ機能させ、ブレーキング時には機能させないタイプもあり、こちらは1ウェイ式と呼ばれる。ブレーキングからコーナリングに入るとき、アンダーステアを出しにくくしてくれるのが1ウェイ式だ。ビスカス式は差動の効きが穏やかな反面、ＬＳＤ装着を感じさせにくくするという面もある。

ＬＳＤ
アクセル・オフで「曲がる仕事」、アクセル・オンで「路面にパワーを伝える仕事」をする1ウェイタイプ。MZタイプはレスポンスが良いのが特徴。
●価格／7万5000円　●発売元／㈱クスコ　ジャパン

ＬＳＤ
路面状況や車両の挙動が変化した場合でも、左右の駆動輪に有効なトラクションを確保する。ダイレクトでスポーティな作動感覚を与えるメカニカル式となっている。1.5ウェイと2ウェイの2種類が用意されている。
●価格／1.5ウェイ7万4000円　2ウェイ6万4000円
●発売元／㈱マツダスピード

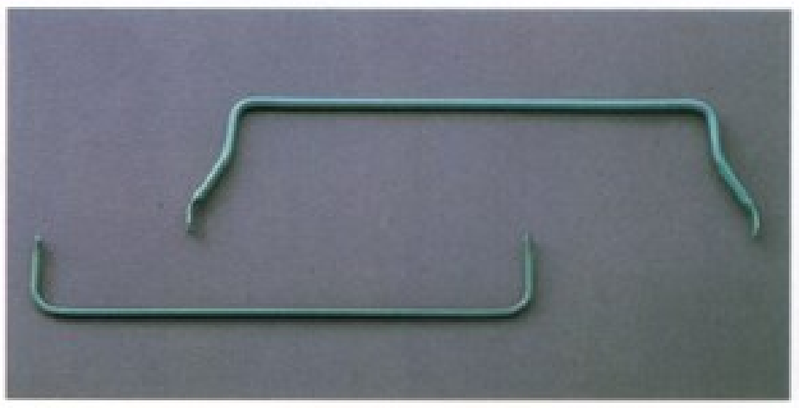
TOE CONTROL CANCELLER

ロードスターのサスペンションには、サスペンションに入力があった際にホイールアライメントをコントロールする機構は採用されていないが、サスペンションの取り付けにブッシュを使っている以上、それによってアライメント変化は起こる。そのアライメント変化を起こさせないようにしようというのがトーコンキャンセラーである。ただし、サスペンションがストロークすればアライメント変化は起こるわけで、要は操縦安定性に不自然さをもたらすようなアライメント変化は起こさせないようにしようというパーツである。写真の他に、ユアーズスポーツからも発売されている（1万2000円）。

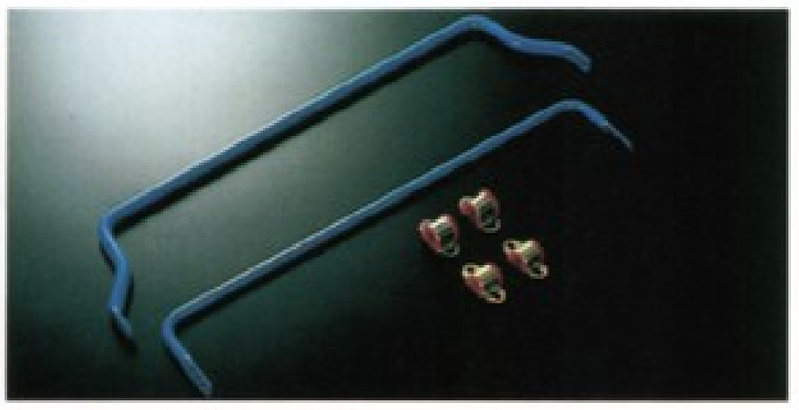
ロードスター・トーコンキャンセラー
リアの不快な動きを抑えるために
●価格／8000円
●発売元／プロショップ・ニッケイ

STABILIZER

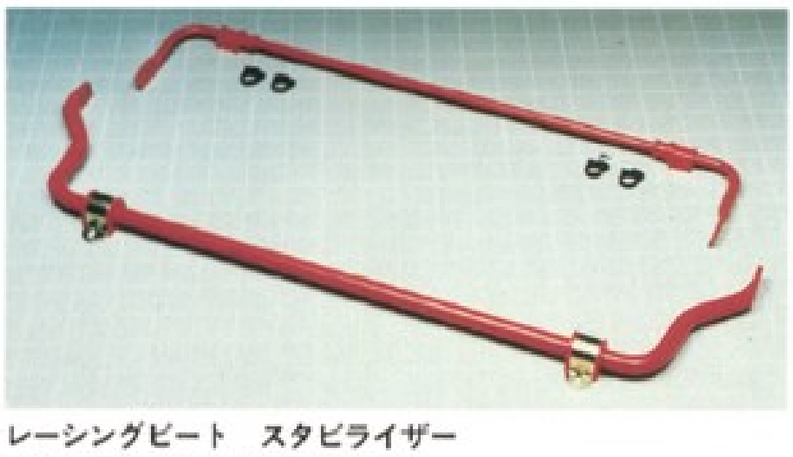
足回りのチューニングアップは、ショックとバネのバランスを取ることが基本だ。しかし、ショックとバネのバランスを取るべきポイントは多岐に渡っていて、操縦安定性ばかりでなく乗り心地も兼ね備えたチューニングがベストだろう。しかしそれでは、ハードに走り込んだときにロールが大きくなることもある。こんな時、スタビライザーを太くするという手がある。ただし、ロールを押さえればそれでいいのか、という疑問は残る。つまり、ドライバーはロールによってクルマの限界を探っているからだ。むやみにスタビライザーを太くし、固めるのは考えもの。ショックとバネをやったあとで、さらにというときに考えるパーツだ。



スタビライザー
フロント：中実22φ、リア：中実14φ。前後バランスを最適化している。
●価格／F：1万9000円　R：1万7000円　●発売元／㈱マツダスピード

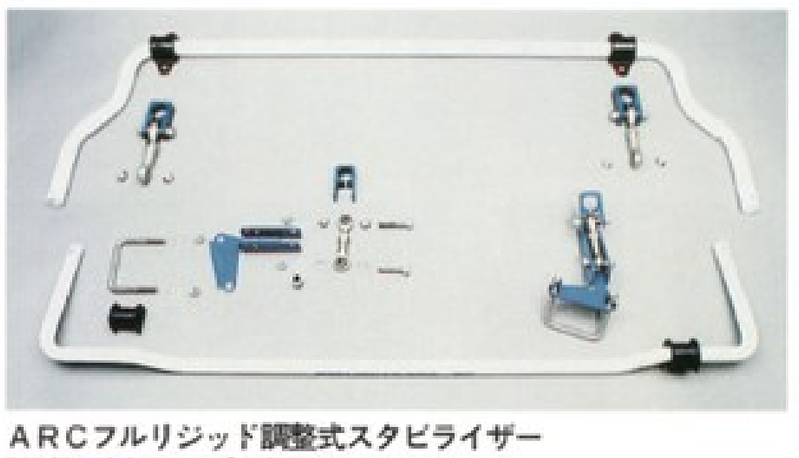


ロッドミレン　スタビライザーセット
ヒルクライムで活躍するロッド・ミレンの手によるスタビライザー。
●価格／4万5000円　●発売元／㈱HKS販売

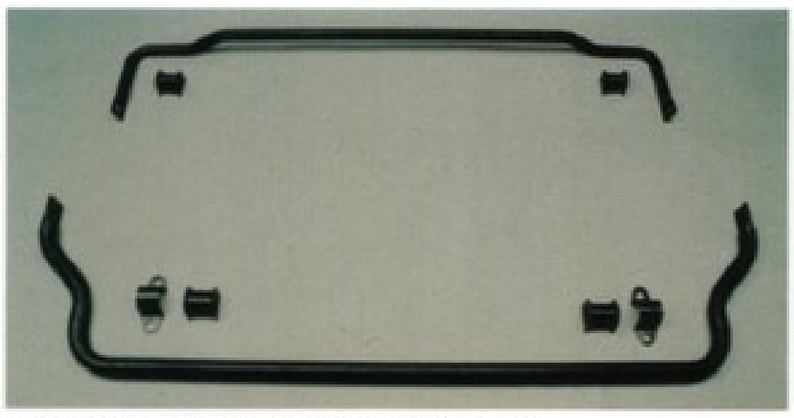


レーシングビート　スタビライザー
フロント径23.9ミリ、リア径15.8ミリ。
●価格／4万円
●発売元／㈱三和トレーディング

GAB　スタビライザー
●価格／フロント3万5000円
●発売元／㈱ウイングスコーポレイションジャパン

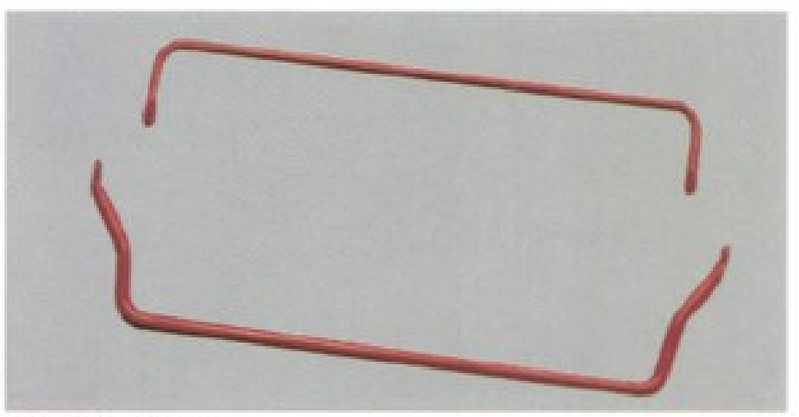


ARCフルリジッド調整式スタビライザー
引き抜き式中空パイプを使った逸品。
●価格／フロント3万1000円（ジュニア）5万2000円
●発売元／オートリファイン㈱



ARC競技用非調整式中空スタビライザー
競技用のハイレートなスタビライザー。リンクは純正を使用。
●価格／フロント3万1000円　リア3万800円
●発売元／オートリファイン㈱

サスティックシステム・スタビライザー
クロモリ鋼の引き抜き管を使ったノーマルと同形状のスタビ。
●価格／フロント3万4000円　リア3万円
●発売元／㈱タナベ



スタビライザー
純正ハードキットのスタビライザー。
●価格／フロント1万2000円、リア1万2000円
●発売元／㈱タナベ

STABILIZER LINK

サスペンションの動きをきちんとスタビライザーに伝えようというのがスタビライザーリンクの効果である。普通、量産車ではスタビライザーはゴムブッシュを仲介として取り付けられている。ゴムブッシュを使うことによって、サスペンションがストロークした場合でもスタビライザーの取り付けに自由度を持たせておこうということなのだが、それが逆にサスペンションの動きをきちんとスタビライザーに伝えなくしてしまう。スタビライザーが持っているロール剛性をきちんと得るためには、ちゃんとスタビライザーが機能する取り付けが必要なのだ。

クラブiGB スタビリンク
サスの動きをダイレクトに伝えるピロボール式。
●価格／フロント：1万8000円　リア：1万8000円
●発売元／㈱インターハウス

スタビライザーリンク
ステアリングレスポンス向上のために。
●価格／フロント、リア共通1セット1万5000円
●発売元／㈱テイトナ

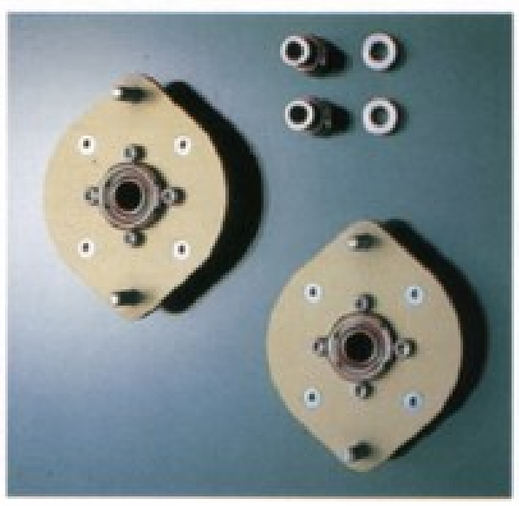
スタビ・ピロリンク
ステンレス製のピロボール式リンク。
●価格／1万8000円　●発売元／オートトライ

ウレタン・スタビライザー・エンド
硬質ウレタンを使った調整式リンク
●価格／2万4000円
●発売元／㈱三和トレーディング

スタビピロボールセット
ステアリングの剛性感アップに。
●価格／5万7000円
●発売元／㈱ユアーズスポーツ

PILLOW UPPER MOUNT

サスのアッパーマウントを固めるというのが、ロードスターのサスペンションチューニングのポイントとなっている。サスペンションを強化した後、その付け根となるアッパーマウントの剛性をピロボールを使って上げておくことにより、サスペンションストロークに対して適切な減衰力を発生させることができるのである。



ピロボール アッパー マウント
プレート部分に超ジュラルミン材を削り出して使用。抜群の強度を誇るセンター固定プレートタイプ
●価格／F・R各3万7000円
●発売元／㈱テイン

[クロスメンバー強化バー、クロスミッション、ファイナルギア]

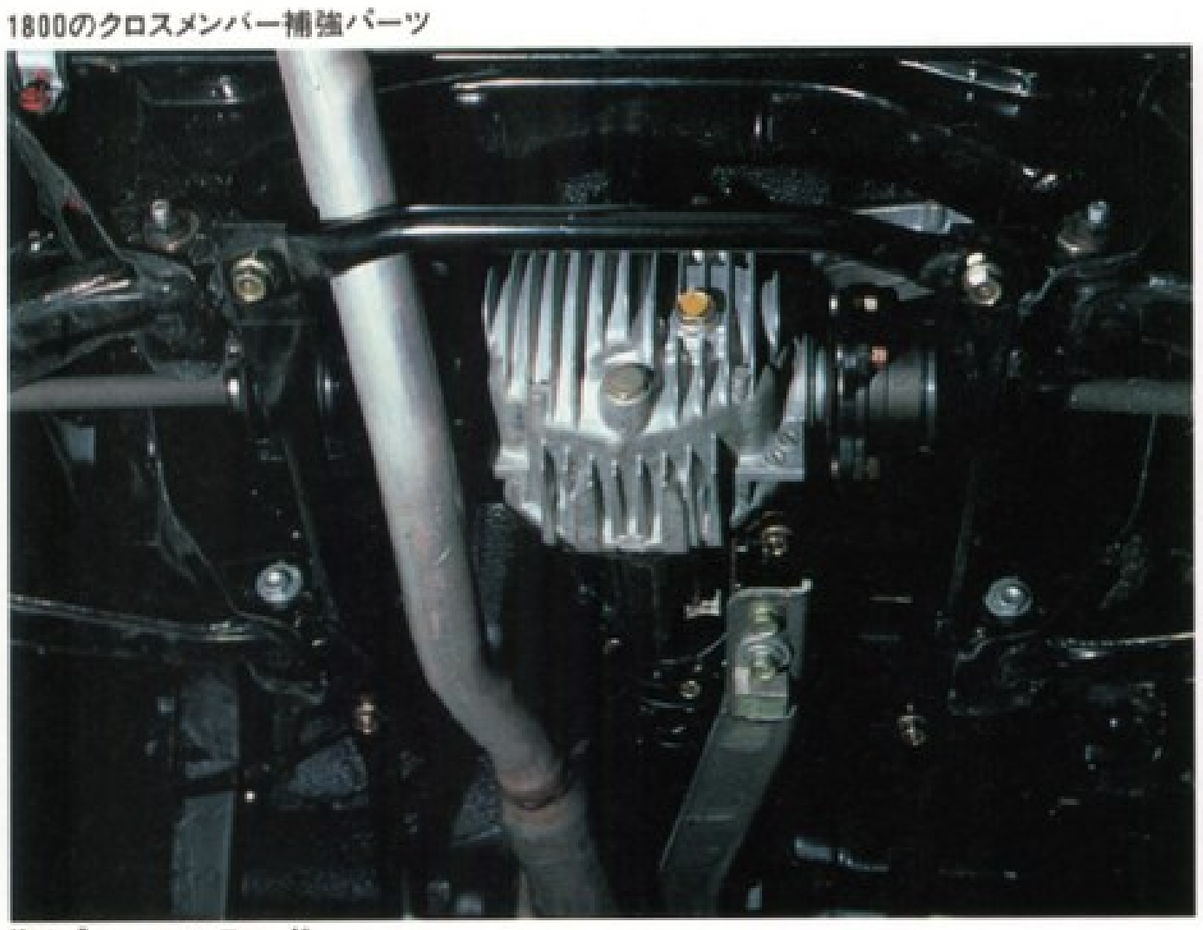
CROSS MEMBER BAR CROSS MISSION, FINAL GEAR

1800を、ボディ剛性アップの手本とせよ

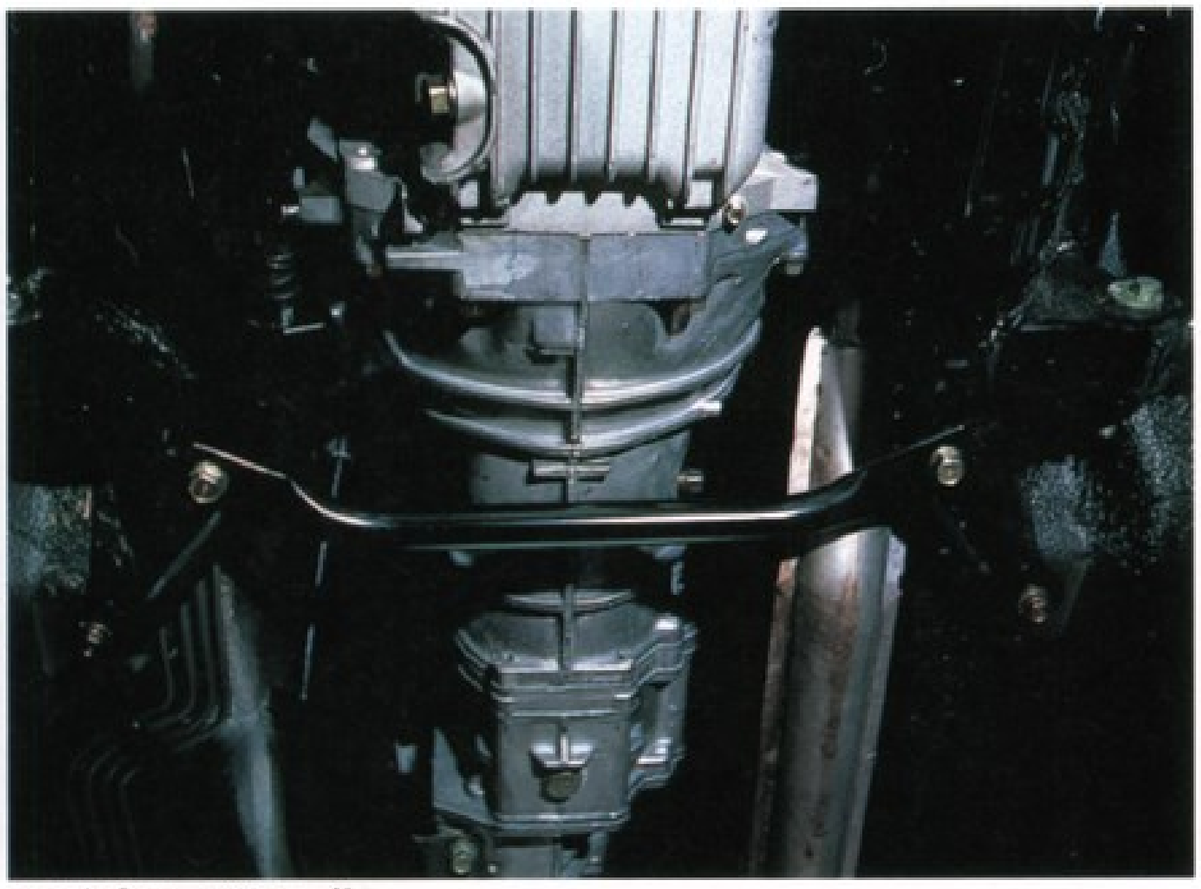
クルマの走行中タイヤには横からの力が加わっている。横力は、なにもコーナリング中だけではなく、直進状態でも発生している。道路はガラスの上のように真っ平らではないからだ。また、加速やブレーキングといった状況でもタイヤには横力が掛かっている。タイヤにはホイールアライメントがあるからだ。加速やブレーキングといった時でも、力は前後方向だけに働いているわけではない。タイヤに加わる力は、サスペンションアームに伝わり、バネやダンパーを動かす。力が素直にダンパーやバネを動かせば、クルマは設計された期待通りの走りをするはずだ。サスペンションの付け根をぐらつかせず、タイヤにかかる力をよそへ逃がさないために、左右のサスペンションアーム取り付け部を結んで固める。サスペンションのクロスメンバー強化バーとは、そういう役目を果たしている。クロスメンバーを強化するだけでなく、そこをボディに直結して剛性を上げると、走りはもっとシャキッとする。

ダブルウィッシュボーンという基本性能の高いサスペンション形式を持ったロードスターをさらに磨き上げるため、1800のロードスターでは、フロントサスとリアサスにクロスメンバーの強化バー——パフォーマンスロッドを取り付けている。さらに、リアサス側はU字型の形状とすることでボディへ直結させている。なかなかツボを心得た強化が行なわれた。1800のロードスターが採用した手法は、従来のロードスターにも有効なものといえ、要チェックだ。

1800のクロスメンバー補強パーツ



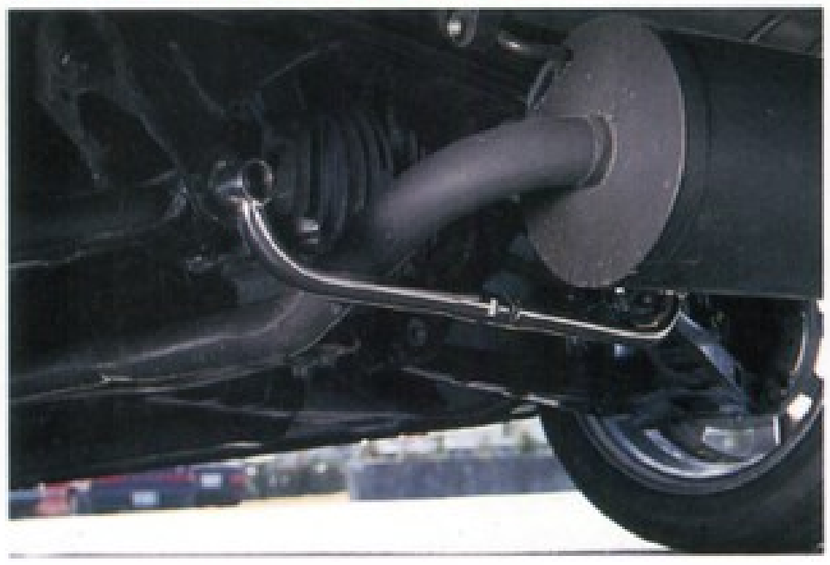
リアパフォーマンスロッド



フロントパフォーマンスロッド

1800では、車体剛性アップのために補強バーが加えられた。フロントの左右ロワアーム後端部はパフォーマンスロッドと呼ばれるバーで連結されており、さらにリアのダブルウイッシュボーンにおけるロワアーム支持部の4点すべてが、U字型のロッドで結合されている。これらは1600の車体剛性をアップさせる際の参考になるといえるだろう。また、このような補強パーツが今後出てくることも考えられる。

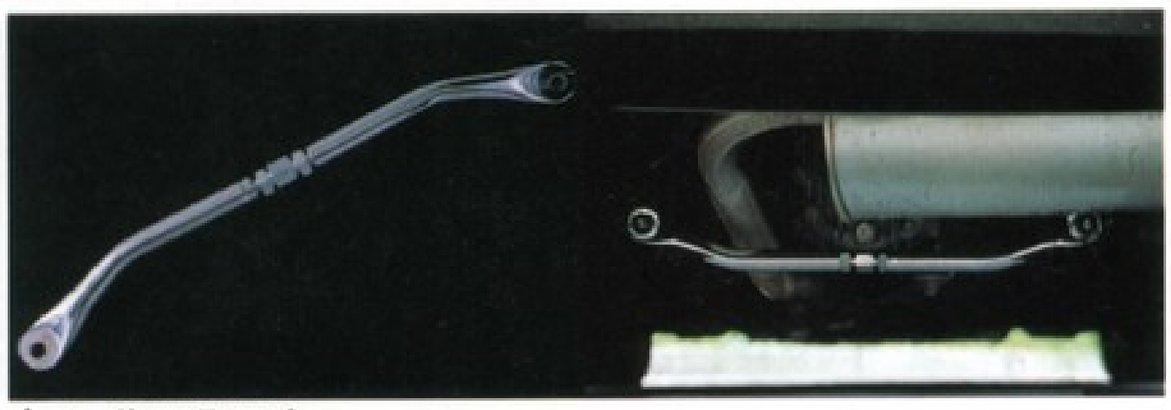
CROSS MEMBER BAR



デイトナ
リアパフォーマンスバー

デイトナのリアパフォーマンスバーは、オールステンレスで美しい仕上がりを見せるのがウリ。パイプ径は21.7φとなっていて、マイナー前後モデルのいずれにも、ボルトオンで簡単に装着できるのが特長。誰でも手軽にリアサスまわりの剛性アップが可能だ。

●価格／1万8000円
●発売元／㈱デイトナ

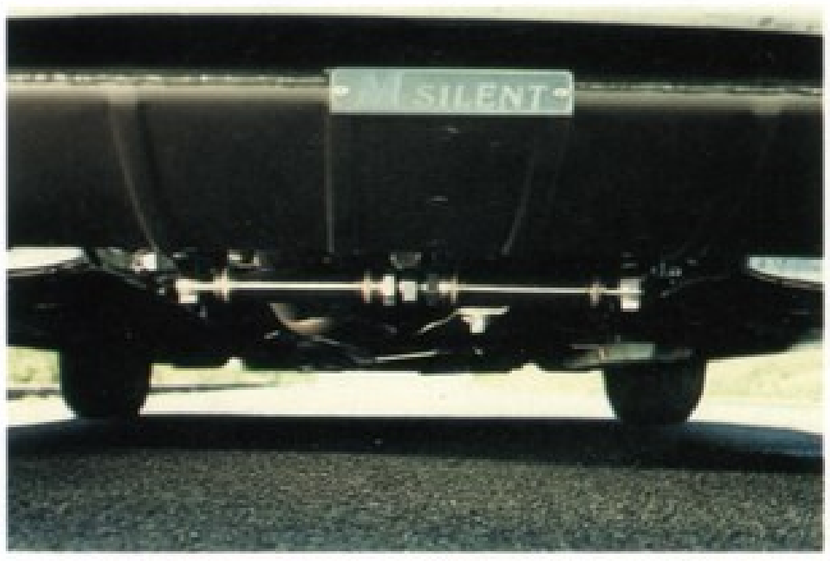


ズーム　リアスティフバー

ズームのリアスティフバーは、リアロワアームを補強するものだ。リアまわりの横剛性を上げることで、サーキット走行等での限界時のコントロール性をアップすることができる。パイプ径は25.4φとなっており、仕上げもキレイなクロームメッキだ。●価格／1万2000円　●発売元／㈱ズーム

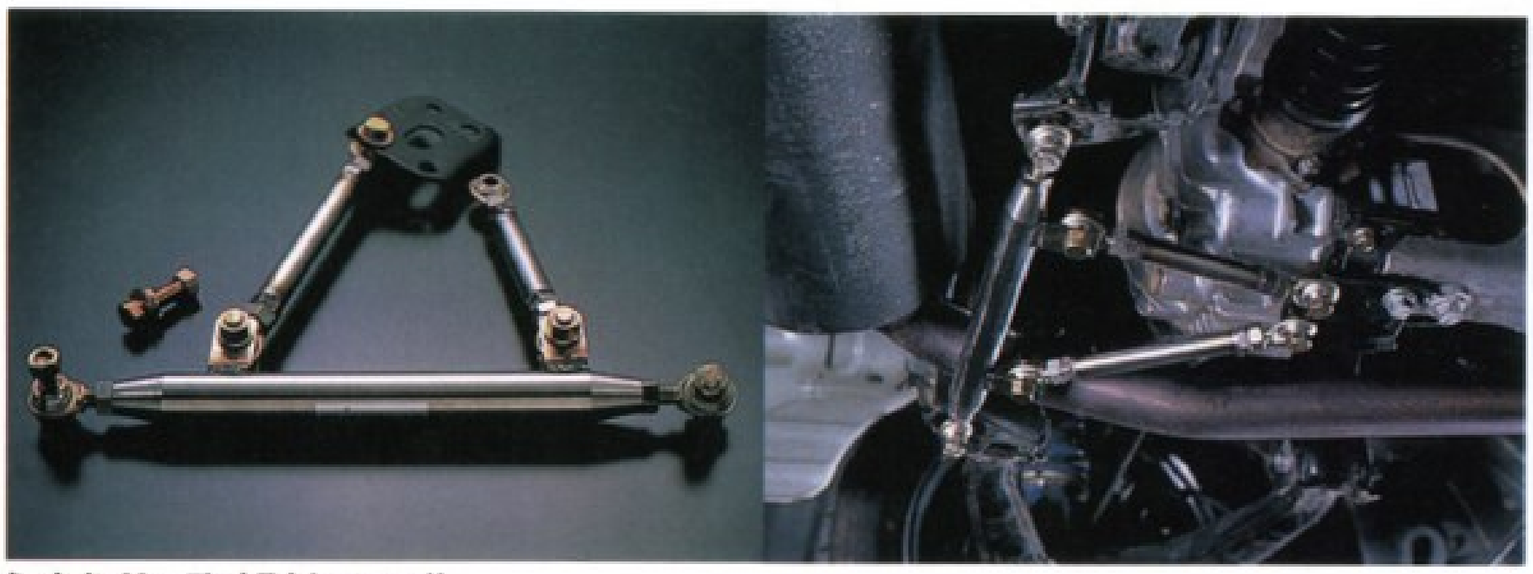
佐竹バー

佐竹バーは広島のロードスタークラブを運営する佐竹さんが、休日に作っているハンドメイドのリア補強ロッド。クラブオリジナルで販売しているものだ。初期型ロードスターは、リアクロスメンバーの剛性が低いので、特に装着の効果が高いとのこと。●価格／1万5000円　●発売元／Club J58G Hirosima 佐竹克行



マキシムワークス
ロワアームバー

マキシムワークスのロワアームバーは、32φの大口径パイプを使用しており、高剛性化が図れるものだ。ロッド長の調整も可能となっているのが特徴。材質はステンレスで、美しい研磨仕上げとなっている。マイナー前モデルには装着にあたって若干の加工が必要。
●価格／2万6000円●発売元／㈱マキシムワークス

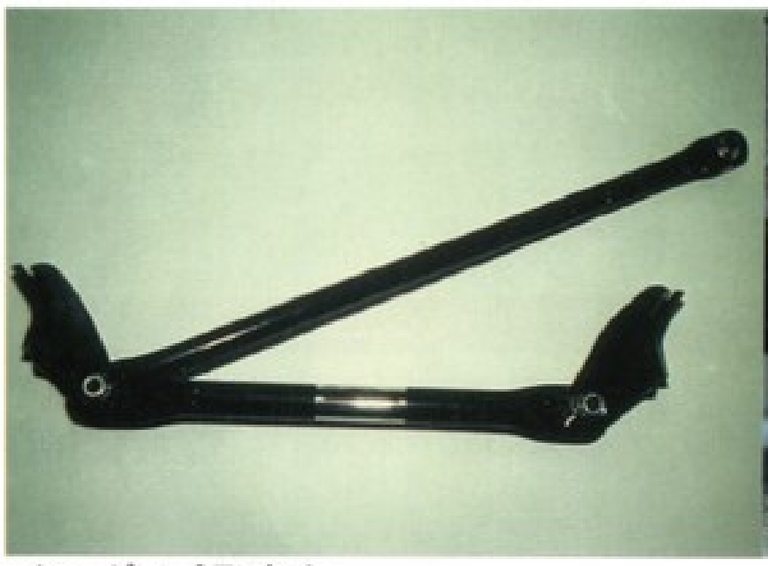


タックイン99　デフトラクションロッド

タックイン99のデフトラクションロッドは、リアメンバー補強バーに加え、デフを3点で連結してやることで、さらにリアまわりの高剛性が図れるというもの。マイナー前モデルには装着に加工が必要(工賃1万円)。●価格／2万8000円　●発売元／有タックイン

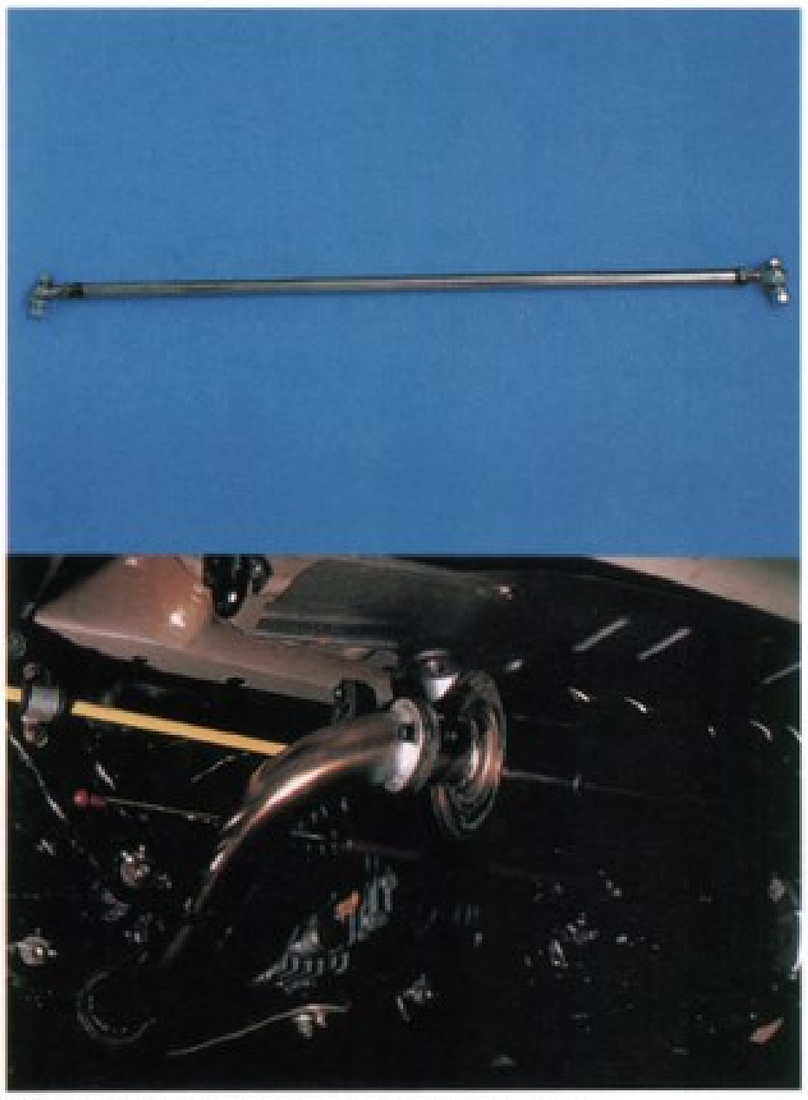
インターハウス　クラブiGBボトムロッド

インターハウスのボトムロッドは、オープンボディの弱みであるボディ剛性の不足を補うボディ補強バーだ。ボディ下部のミッション前後に、2本のバーで連結してやることで、ネジレ剛性を高めることができる。また取付け部分はボディ既存のボルト穴を生かしているので、誰でも簡単にボルトオンで装着できる。材質はステンレスで、ピロボールも採用している。手軽にボディ補強ができるのが魅力といえるだろう。●価格／2万9000円(F)、3万2000円(R)　●発売元／株インターハウス



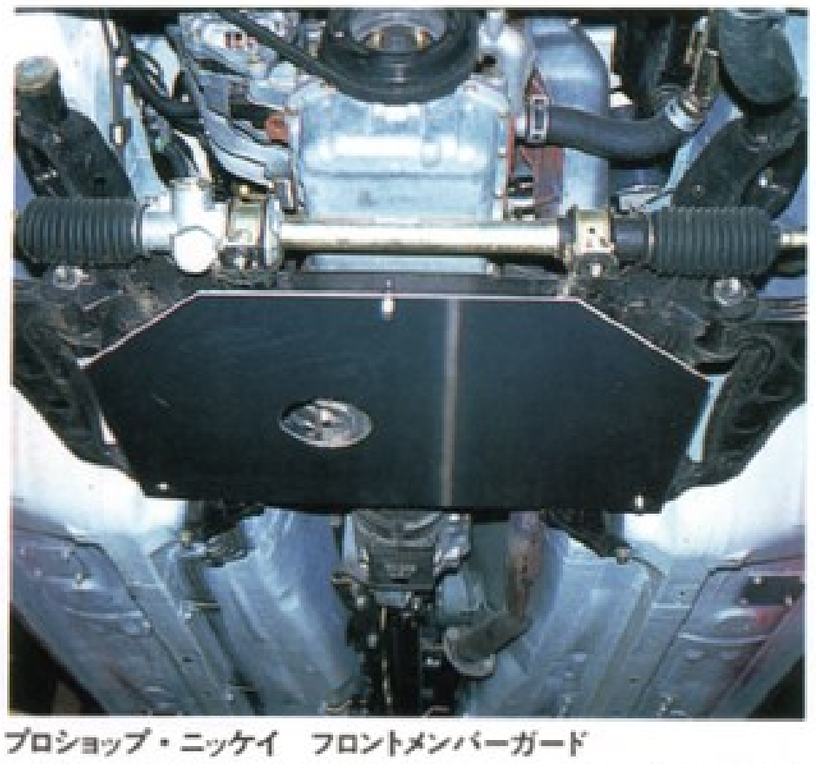
エムエーピー　トラックバー

アメリカのテクノスポーツ社製であるトラックバーは、マイナー前モデルのクロスメンバーの支持剛性とボディ剛性を上げる目的のパーツ。これによりステアリング・レスポンスの向上と振動の低減が図れる。●価格／3万9000円　●発売元／株エム・エー・ピー



プロショップ・ニッケイ　クロスメンバー強化バー

プロショップ・ニッケイのクロスメンバー強化バーはマイナー前モデルに無加工で装着が可能。材質はステンレスで、取付け部はピロボールとなっている。マイナー後モデル用に、チタン製補強バーの発売も予定されている。●価格／1万3800円　●発売元／プロショップ・ニッケイ

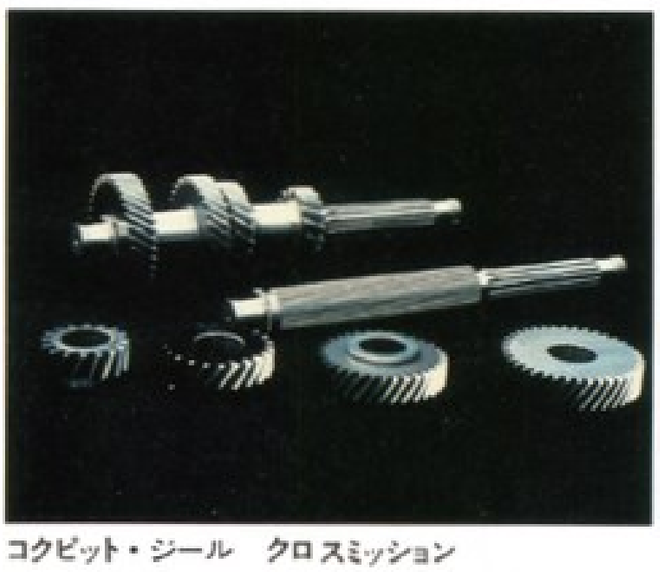


プロショップ・ニッケイ　フロントメンバーガード

プロショップ・ニッケイのフロントメンバーガードは、フロントまわりの剛性アップと、オイルパンの保護を果たすというもの。車高を落とした場合、オイルパンを打つ可能性もあるが、これで安心だ。

●価格／1万7800円　●発売元／プロショップ・ニッケイ

CROSS MISSION



コクピット・ジール　クロスミッション

ウイズレーシングカーズ　クロスミッション

ワインディングやショートサーキット等のスポーツ走行で、パワーの威力を発揮するクロスミッション。高回転をキープすることが可能で、パワーバンドに乗せたままシフトアップができるというもの。1・2・3速のみギア比を変更していることで、高速道路やストリートユースも問題なくこなせる。同じギア比で、2社から発売されている。

●価格(発売元)／16万8000円(有コクピット・ジール)、17万円(株ウイズレーシングカーズ)

クロスミッション・ギアレシオ　＊(　)内はノーマル				
1速	2速	3速	4速	5速
2.940(3.136)	1.974(1.888)	1.413(1.330)	1.000(1.000)	0.814(0.814)

FINAL GEAR

ユアーズ　ファイナルギアセット

ユアーズのファイナルギアセットはギア比3.909となっており、簡単にハイギヤード化が可能となっている。

●価格／4万2000円　●発売元／株ユアーズ・スポーツ

［ブレーキライン、マスターシリンダーストッパー、ブレーキローター
ブレーキアジャスター、ブレーキオイルフルード&クリーナー、ブレーキパッド］

BRAKE LINE, MASTER CYLINDER STOPPER
BRAKE ROTOR, BRAKE ADJUSTER
BRAKE FLUID & CLEANER, BRAKE PAD

BRAKE系

走るために止まる…だからブレーキを考えよ!

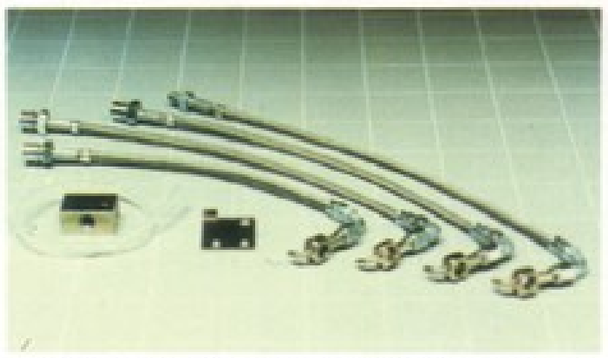
ブレーキングはコーナリングの始まりだ。だから、ドライバーの意志のままに効くブレーキが、気持ちいいコーナリングの決め手となる。ブレーキのチューニングでもっとも手軽なのはブレーキパッドの交換。パッドを換えるだけでブレーキのタッチはまるで変わる。ハードブレーキングを繰り返し行なっても性能落ちの少ないパッド、タウン走行で良く効くパッドなど、パッドの種類は多いので、用途に応じたものを選ぶのがポイントだ。

パッドの次はブレーキフルード。日本は湿気が多いから、ブレーキフルードも水を含みやすく、性能を低下させやすい。また、熱に強い—つまりDOT数の高いブレーキフルードを使えば、ベーパーロックを起こしにくくなるからワインディングでも安心してブレーキを踏める。もっと性能を上げたいというのであれば、ローターのサイズアップやキャリパーの容量アップということになる。しかし、ここで注意したいのは、ホイールの中にちゃんと納まる大きさであるかだ。また、ブレーキホースをテフロンに換えれば、タッチがてきめんに向上する。

BRAKE LINE

ブレーキホースはゴムでできている。だから、力がかかれば伸び縮みするのは当たり前。ブレーキの効き具合は、ドライバーが足で調節している。その調節の度合いをきちんとブレーキに伝えられるかどうかで、走りの気持ち良さが違ってくる。

特にサーキットなどをハードに走り込むような場合は、ふだん以上にブレーキペダルを強く踏み付けるわけだから、大きな力がブレーキフルードに与えられる。この時、ゴムのホースだと膨れ上がってしまい、その力の一部は逃げてしまう。ここで、テフロンのブレーキホースを使うと、ペダルを踏んだ足の力がダイレクトにブレーキに伝わる。カチッとしたフィーリングになるだけでなく、常に安定したブレーキ力が得られるのである。



レーシングビート アールズステンレスブレーキホース

テフロンパイプとステンレスメッシュを組み合わせている。●価格／4万5000円 ●発売元／㈱三和トレーディング

マツダスピード Aスペックブレーキホース

マツダスピード製ステンレスメッシュホースは車検対応品。●価格／5万2000円 ●発売元／㈱マツダスピード

GAB ブレーキホース

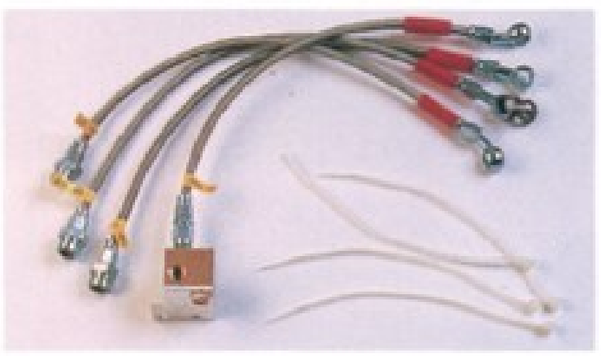
GABのテフロンブレーキホース。●価格／4万9000円 ●発売元／㈱ウイングス・コーポレイション・ジャパン

ブリッツV-is ブレーキホース

ブリッツは2タイプを用意。●価格／5万3000円（競技専用） 5万1000円（車検対応品） ●発売元／㈱ブリッツ

プロジェクトミュー テフロンブレーキライン

耐久性を持つ経年変化ゼロのテフロンホース。●価格／5万1500円（車検対応品） ●発売元/㈱プロジェクトミュー



アールズ ステンレスブレーキホース

アールズよりリリースされるステンレスメッシュブレーキホース。●価格／5万2000円 ●発売元／APP

MASTER CYLINDER STOPPER

ペダルに与えられた踏力をブレーキ力に替えるのが、マスターシリンダーだ。そのマスターシリンダーは、ボディに取り付けられているわけだが、そのボディがペコペコ動いたのでは、ペダルの踏力がきちんとマスターシリンダーに伝えられない。そこで、マスターシリンダーをしっかり固定しようというのがこのパーツ。低価格で手軽に装着できるというのも、魅力のひとつだ。

ズーム マスターシリンダーストッパー

アルミキャスト製。高い剛性を誇る形状だ。ストラットタワーバーと同時に装着はできない。タワーバーを装着しない人へのパーツ。●価格／1万円 ●発売元／㈱ズーム

ジーエム ブレーキ強化サポート

ジーエムのブレーキ強化サポートは、シリンダー部ではなく、マスターバックに直接取り付けるもの。ボルトオンで装着できる。●価格／9800円 ●発売元／㈱ジーエム

プロジェクトミュー マスターコントロールシステム"FIX"

プロジェクトミューのFIXは、アジャスティング機能を持ち、効きの微調整が可能となっている。装着はボルトオン。●価格／3万円 ●発売元／㈱プロジェクトミュー

BRAKE ROTOR

ブレーキは、スピードを熱に変える交換器。だから、その容量が大きくなるほどブレーキ性能は上がる。その容量を上げる手段のひとつが、ローターサイズのアップだ。外径と厚さの双方でサイズアップが可能。また、熱を素早く逃がすのも性能向上の決め手だ。そこに、ベンチレーテッドとする意味がある。ただし、ディスクローターの強度は大切だから、むやみに穴を開けるのは考えもの。

インターハウス クラブiGB ディスクローター

スリットに加えて、放熱に対して効果的なクーリングホールをフロントのローターに採用している。●価格／4万円（F）、3万6000円（R） ●発売元／㈱インターハウス

エンドレス セラミック・ディスクローター

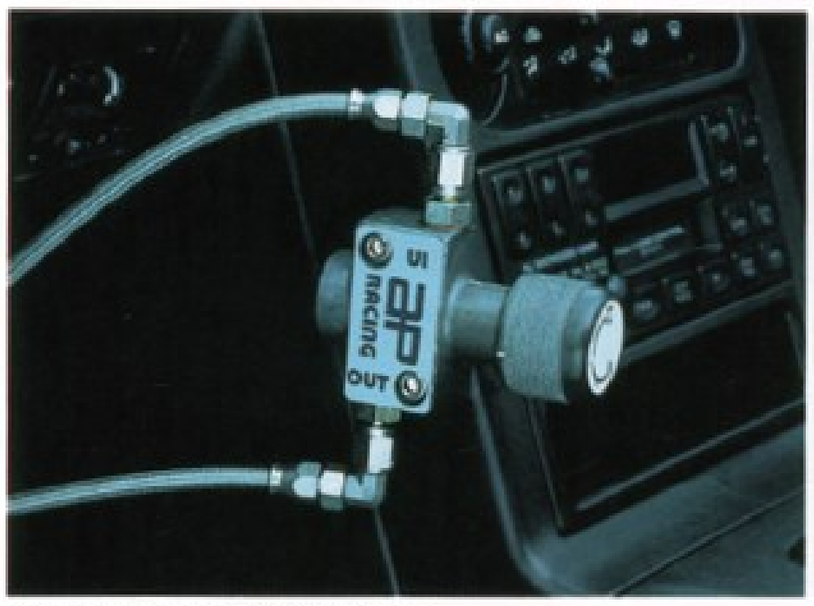
クラック防止のためスリット部に「セラミック」を溶射し、耐久性を向上させている。●価格／7万4000円（F） 7万2000円（R） ●発売元／㈱エンドレスアドバンス

ニッケイ スリット&ホール付ブレーキローター

放熱性と排水性に優れるスリットとピンホールを前後ローターに採用している。価格もリーズナブル。●価格／3万3800円（F，R共） ●発売元／プロショップ・ニッケイ

BRAKE ADJUSTER

ブレーキング時、クルマは前荷重となるのでフロントブレーキの利きをより強く配分しておくのが基本である。それが証拠に、フロントブレーキの方が容量を大きくしてあるはずだ。ところで、フルブレーキングをした場合などは後輪荷重が極端に減ってしまうことから、リアタイヤがロックしやすくなる。そこで、リアブレーキの利きを少し弱めてやれば、ロックは防げる。それはしかし、前輪側のブレーキの利きを強め過ぎることでもあり、ノーズダイブが強くなり、ブレーキング時の操縦安定性を損なうことにもなる。従って後輪ブレーキを適切に利かせてやることが安定性を高めることにつながる。さらに、ロックさせてやることでクルマの姿勢を変えるきっかけに利用する人もいるだろう。というわけで、タウンユースかサーキット走行なのか、そのときどきの走りに合わせたブレーキ性能を得たい時に絶大な効果を発揮する。



RSアイザワ ブレーキバランサー

アイザワのブレーキバランサーは、レーシングカーのように手元で簡単にリアブレーキの効きを変更できる。●価格/8万8000円 ●発売元/有RSアイザワ

三和トレーディング APレーシング・プロップバルブキット

APレーシング・プロップバルブキットは、リアブレーキの効きをノーマル比±40%まで増減可能だ。●価格／6万8000円 ●発売元／㈱三和トレーディング

BRAKE FLUID & CLEANER

ブレーキを掛けたとき、ローターの温度は300～400℃に達することがある。それでも問題のないように作られているわけだが、その熱は、ディスクから放熱される他に、キャリパーを伝い、ブレーキフルードにも伝わっていく。ブレーキフルードは、その熱によって泡立ち、ベーパーロックを起こす。それは極端な高温になった場合だが、ワインディングをハードに走り続けたり、サーキット走行を行なうとなると、よりベーパーロックを起こしやすくなる。そういう走りをするのであれば、事前に沸点の高いブレーキフルードに交換しておくことだ。

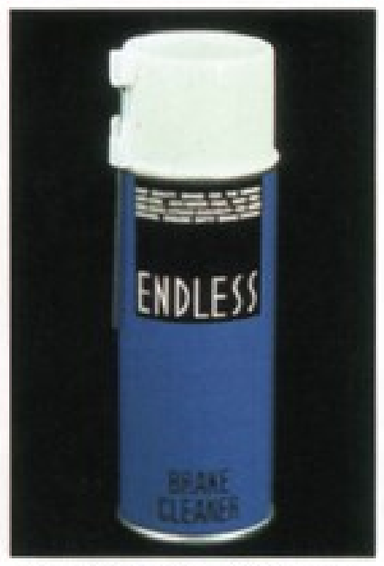
DOT3のフルードは205℃以上で沸騰するが、DOT4にすれば230℃以上まで限界温度が上がる。しかし、たとえDOT4のブレーキフルードを使っていても、日本は湿度が高いのでやがて水分を含み、限界温度は155℃まで下がってしまう。つまり、ブレーキフルードはある程度消耗品に近いものだと考えておくことが必要だ。

トラスト DOT4

ホウ酸エステルを使用し、ドライ沸点312℃、ウェット沸点200℃を誇るDOT4フルード。●価格／2800円 ●発売元／㈱トラスト

エンドレス ストリート&レーシングフリュード

エンドレスでは4タイプのフルードをラインナップ。走るフィールドに合わせて選ぶことができる。またDOT5規格を大きく越えた高性能フルードRF-650も用意されている。●価格／2100円（DOT3.5）、3200円（DOT4）、5000円（DOT5）、6000円（RF-650）各1ℓ缶入り ●発売元／㈱エンドレスアドバンス



エンドレス ブレーキクリーナー

ローター等にこびりつく粉塵や油脂類をスプレーするだけで除去できる。●価格／1200円(420㎖) ●発売元／㈱エンドレスアドバンス

ストッピングパワー、ブレーキフィールを決定づけるブレーキパッド 材質、効き、耐久性、さまざまなタイプのブレーキパッドの中から 自分の走りのステージに合ったパッドを見つけていこう BRAKE PAD

ウエッズ スポーツメタルパッド

ウエッズのスポーツメタルパッドは、メタルとセラミックをブレンドした新素材によるもの。メタルならではの、カチッとしたペダルフィーリングと、ペダルストロークの少ないスポーツパッドならではの味が楽しめる。●発売元／㈱ウエッズ

材質	メタル
ローター適正温度	低中温
用途	ストリート
価格	Ⓕ2万5000円 Ⓡ2万5000円

カメラード NA10

カメラードのNA10は、ケブラーとモリブデン系をメインの材質としている。低温域から中温域まで安定したフィーリングを発揮するというものだ。ローターへの攻撃性や、鳴きについても最小限に抑えてある。●発売元／㈱カメラード

材質	ケブラー、モリブデン系
ローター適正温度	初期～600℃
用途	ストリート
価格	Ⓕ2万1000円 Ⓡ2万円

アールズ ディスクパッド

アールズディスクパッドの適正ローター温度域は200℃～800℃と幅広い。温度上昇に対しての性能劣化を抑えることで常に安定した制動力を発揮するのが特長だ。また、踏力に応じたフィーリングを得ることができる。●発売元／APP

材質	アスベスト
ローター適正温度	200℃～800℃
用途	ストリート
価格	Ⓕ2万8000円 Ⓡ2万8000円

FET スポーツパッド

FETのブレーキパッドは、セラミックスやケブラーを配合し、高い摩擦係数と、耐摩耗性、耐温度特性を両立させたノンアスベストタイプのパッドだ。

またブレーキ踏み初めの初期μの立ち上がりも重視している。●発売元／㈱極東

材質	セラミックス、ケブラー、カーボン
ローター適正温度	100℃～400℃
用途	ストリート
価格	Ⓕ2万2000円 Ⓡ2万円

アペックス スーパーストリートパッド

アペックスのノンアスベストタイプ、スーパーストリートパッド。

効きはもちろんのこと、鳴きや、ローターへの攻撃性、ホイールの汚れについても考慮されたものだ。ハイグリップタイヤと相性が良いという。●発売元／㈱アペックス

材質	セミメタル
ローター適正温度	50℃～600℃
用途	ストリート
価格	Ⓕ2万5000円 Ⓡ2万3000円

アペックス スーパースプリントパッド

アペックスのスーパースプリントは耐フェード性を重視している。μを抑えることでコントロール性を向上かせたセミメタルパッドだ。ストリートだけでなく、サーキット走行会で使ってほしい。●発売元／㈱アペックス

材質	セミメタル
ローター適正温度	50℃～600℃
用途	ストリート、サーキット走行
価格	Ⓕ2万5000円 Ⓡ2万3000円

エンドレス タイプY

エンドレスのタイプYは、ストリートでのフィーリングを重視。性能には直接影響を及ぼさない溝切り等の作業を省くことで、コストダウンを可能としたものだ。入門用スポーツパッドといえるだろう。●発売元／㈱エンドレスアドバンス

材質	アスベスト
ローター適正温度	70℃～330℃
用途	ストリート
価格	Ⓕ1万3000円　Ⓡ1万2000円

エンドレス タイプNAM

タイプNAMは、アスベストの持つ優れたコントロール性を再現するため、アラミドやセラミック等の新素材を配合している。またディスクローターへの攻撃性やノイズも最小限に抑えられている。●発売元／㈱エンドレスアドバンス

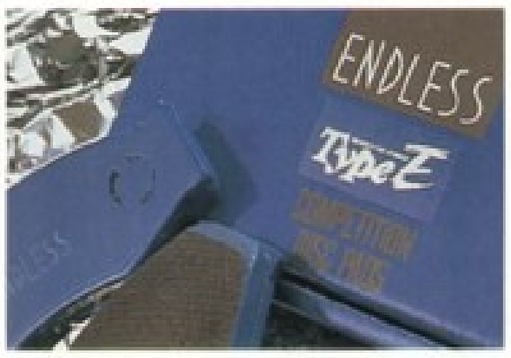
材質	アラミド、セラミック、ガラス繊維
ローター適正温度	100℃～400℃
用途	ストリート
価格	Ⓕ2万3000円　Ⓡ2万2000円

エンドレス タイプM

タイプMは、ストリートにおける初期のタッチに重点が置かれている。耐フェード性については、400℃オーバーに設定することで、サーキットでもスポーツ走行程度なら十分こなせるだけの性能を持つ。●発売元／㈱エンドレスアドバンス

材質	アスベスト
ローター適正温度	150℃～400℃
用途	ストリート及びサーキットのスポーツ走行
価格	Ⓕ2万円　Ⓡ2万円

エンドレス タイプE



タイプEは高純度の摩擦材を使用することで、制動力とペダルタッチの向上を図っている。また鳴きやジャダーも可能な限り抑えたストリート専用パッドだ。さらにタイプEを上回る耐フェード性も実現。●発売元／㈱エンドレスアドバンス

材質	アスベスト
ローター適正温度	150℃～430℃
用途	ストリート
価格	Ⓕ2万9000円　Ⓡ2万8000円

エンドレス タイプR

タイプRは、サーキットのスポーツ走行がターゲット。エンドレスのレース活動におけるノウハウをもとに、中温域～高温域の制動力と、ブレーキフィールそして耐フェード性を重点に置いて開発されたものだ。●発売元／㈱エンドレスアドバンス

材質	アスベスト
ローター適正温度	200℃～450℃
用途	サーキット走行、レース
価格	Ⓕ2万3000円　Ⓡ2万3000円

マツダスピード ブレーキパッド

マツダスピードAスペックに標準装着されているブレーキパッド。ノンアスベストだが、耐フェード性に優れた材質を使うことで、一般ストリートでのスポーツ走行に対応。踏力に応じた制動力が引き出せる。●発売元／㈱マツダスピード

材質	ノンアスベスト
ローター適正温度	――
用途	ストリート
価格	Ⓕ1万3000円　Ⓡ1万2000円

ディースピード KING

ディースピードのKINGは、コストパフォーマンスを徹底的に追求。ローター適性温度を120℃～450℃に設定しており、ストリートからサーキットのスポーツ走行までこなせるのがウリ。●発売元／㈱ディースピードインターナショナル

材質	アスベスト
ローター適正温度	120℃～450℃
用途	ストリート、サーキット走行
価格	Ⓕ2万2000円　Ⓡ2万2000円

ブリッツV-isタイプNR

ブリッツのV-isタイプNRは、ローター温度100℃～700℃という超ワイドレンジで安定した性能を示す。ストリートはもちろんのこと、NIスプリントレースまでこなせるというコンペティションブレーキパッドだ。●発売元／㈱ブリッツ

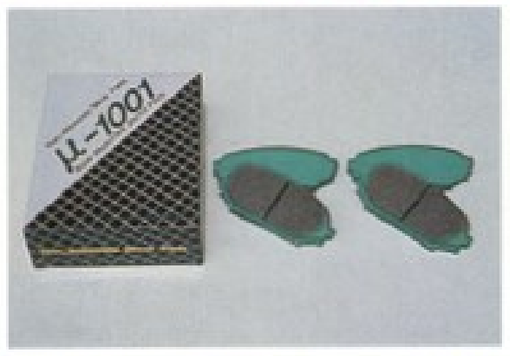
材質	スチール、アラミド、セラミックス
ローター適正温度	100℃～700℃
用途	ストリート、スプリントレース
価格	Ⓕ2万4000円　Ⓡ2万3000円

タックイン99 ブレーキパッド

タックイン99のブレーキパッドはセミメタルパッド。ストリート用として設定されているが、耐フェード性も高く、タックイン99ではレースでも使用しているほどだ。ハイグリップタイヤとのマッチングに優れる。●発売元／㈲タックイン

材質	アスベスト、メタル
ローター適正温度	――
用途	ストリート、サーキット走行
価格	Ⓕ2万2000円　Ⓡ2万円

プロジェクトミュー タイプNS



プロジェクトミューのタイプNSは、ノンアスベストタイプ。低温から強力な制動力を発揮するストリートパッドだ。耐久性にも優れ、ブレーキダストを最小限に抑えてある。ホイールを汚さないというパッドだ。●発売元/㈱プロジェクトミュー

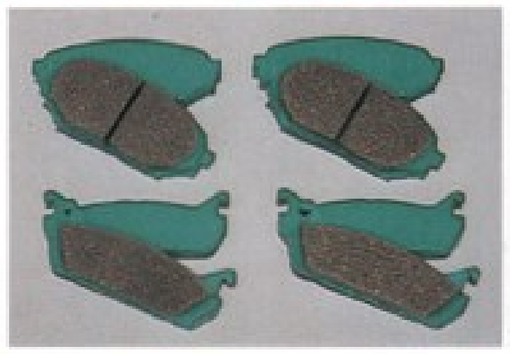
材質	アラミド、セラミックス
ローター適正温度	150℃～500℃
用途	ストリート
価格	Ⓕ2万1000円　Ⓡ2万円

プロジェクトミュー タイプNTS

タイプNSTは、安定した制動力、耐久性に優れたレーシングユースのブレーキパッドだ。N耐久やスプリントレースにも、幅広く用いられている。ローター適応温度は100℃～800℃というワイドレンジを誇る。●発売元/㈱プロジェクトミュー

材質	アラミド、セラミックス
ローター適正温度	100℃～800℃
用途	レース
価格	Ⓕのみ　2万8000円

プロジェクトミュー タイプ3000



タイプ3000のローターの適正温度は200℃～550℃。ストリートや峠、そしてスプリントレースまで対応するというパッドだ。フレッシュマンクラスのレースでも装着率が高く、ユーザーの定評も高いという。●発売元／㈱プロジェクトミュー

材質	アスベスト
ローター適正温度	200℃～550℃
用途	ストリート、レース
価格	Ⓕ2万2000円　Ⓡ2万1000円

太田屋 ブレーキパッド

太田屋から発売のアメリカのロッドアレン製ブレーキパッドは前後セットで1万9800円というリーズナブルなもの。スポーツパッドにありがちな鳴きもなく、タッチもノーマルに近いフィーリングを持つという。●発売元／㈲太田屋

材質	――
ローター適正温度	――
用途	ストリート
価格	F・Rセット　1万9800円

デイトナ ブレーキパッド

デイトナのブレーキパッドは、セミメタリック系。踏み始めから制動力が立ち上がり、確実な減速感が得られるというもの。また、フェードにも強く、ストリートからワインディングのスポーツ走行までこなせるパッドだ。●発売元／㈱デイトナ

材質	セミメタル
ローター適正温度	――
用途	ストリート
価格	Ⓕ1万5000円　Ⓡ1万5000円

モンスター ブレーキパッドタイプⅠ

モンスターのタイプⅠは、コントロール性を重視。前後バランスにベストセッティングを施し、スポーツ走行において、ブレーキングによる姿勢変化を積極的に行なえるような特性を持たせている。●発売元／モンスターインターナショナル㈱

材質	アスベスト
ローター適正温度	100℃～600℃
用途	ストリート、ジムカーナ
価格	Ⓕ2万2000円　Ⓡ1万9000円

トラストGREX SPORTSブレーキパッド

トラストのスポーツタイプは、ローターやパッドの表面温度が低い一般走行時に絶対的な制動力を得ることに重点を置いて開発されたストリートブレーキパッドだ。価格的にもリーズナブルなものとなっている。●発売元／㈱トラスト

材質	アスベスト
ローター適正温度	70℃～380℃
用途	ストリート
価格	Ⓕ1万5000円　Ⓡ1万5000円

トラストGREX PROブレーキパッド

トラストのプロタイプは、150℃～700℃というローター温度に対応し、走る場所を選ばないパッドに仕上がっている。また、コントロール性にも優れ、ブレーキングによる姿勢変化も容易に行なえる。上級者向きのパッドだ。●発売元／㈱トラスト

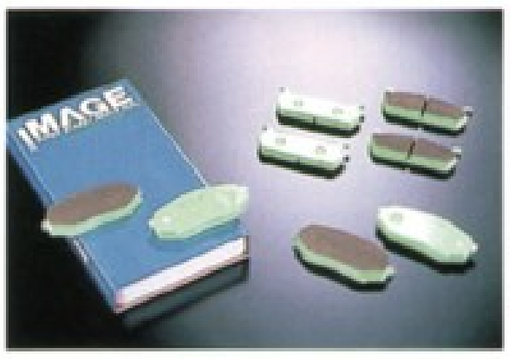
材質	メタル
ローター適正温度	150℃～700℃
用途	ストリート、サーキット走行
価格	Ⓕ2万5000円　Ⓡ2万5000円

ケーエムコーポレーション ブレーキパッド

ケーエムコーポレーションのブレーキパッドは、ノーマルサスペンション、タイヤをターゲットとして開発された。クルマを通勤や遊びにも使い、たまにワインディングを流すという人にオススメ。●発売元／㈱ケーエムコーポレイション

材質	アスベスト
ローター適正温度	100℃～420℃
用途	ストリート
価格	Ⓕ2万2000円　Ⓡ2万2000円

イマージュ ストリートパッド



土屋圭市が開発するイマージュのストリートパッド。低温域での効きやフィーリングを重視。さらに鳴きも抑えてある。もちろん耐フェード性や耐久性も十分なものとなっている。土屋選手が考える理想のパッドだ。●発売元／㈱イマージュ

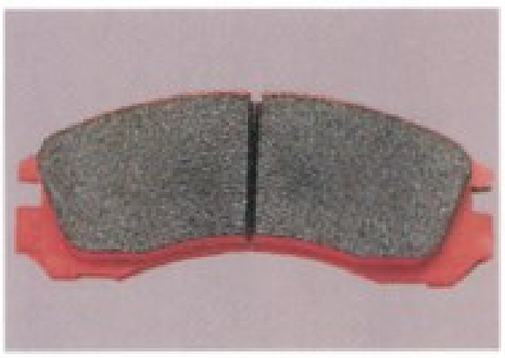
材質	アスベスト
ローター適正温度	200℃～600℃
用途	ストリート
価格	Ⓕ2万3000円　Ⓡ2万2000円

イマージュC²

N1耐久でテストを重ねたパッドをベースに、初期制動をアップさせたもの。耐フェード性を重視していることで、耐久性はスーパーストリートの2倍となっている。ローター設定温度も高いサーキット専用パッドだ。●発売元／㈱イマージュ

材質	セミメタル
ローター適正温度	250℃～800℃
用途	サーキット走行
価格	Ⓕ2万8000円　Ⓡ2万4000円

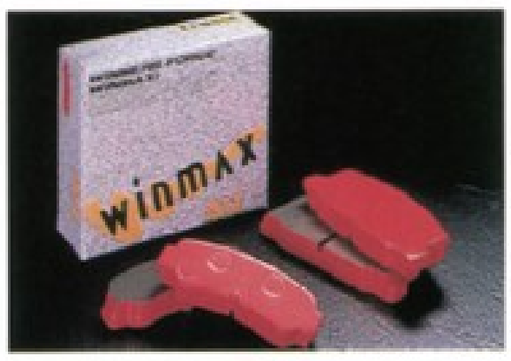
GABブレーキパッド タイプNA



GABのタイプNAは、ミューの熱安定性が高く、低温から高温まで一定の制動力を発揮する。また、磨耗率が低く、ローターへの攻撃性も少ない仕様となっている。適応温度域も広い。●発売元／㈱ウイングス　コーポレイションジャパン

材質	セミメタル
ローター適正温度	50℃～700℃
用途	ストリート、サーキット走行
価格	Ⓕ2万3000円　Ⓡ2万1000円

ウインマックス N1



ウインマックスのN1パッドはFにセミメタル、Rにアスベストと材質を変えている。本来、サーキット走行用に開発されたパッドなのだが、ストリートでの使用も可能だ。走行会にひんぱんに通う人にオススメ。●発売元／㈱ウインマックス

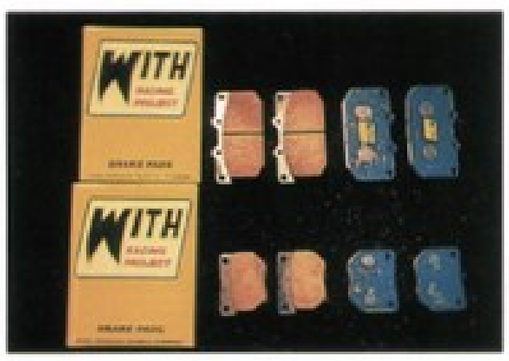
材質	セミメタル、アスベスト
ローター適正温度	60℃～800℃
用途	ストリート、レース
価格	Ⓕ2万5000円　Ⓡ2万5000円

ウインマックス タイプ31

ウインマックスのタイプ31は、ラリー等の競技でも使われている定評のあるパッドだ。峠の下りを攻めても、なかなかフェードしないという。ストリートから峠のスポーツ走行まで、使用範囲は幅広い。●発売元／㈱ウインマックス

材質	アスベスト
ローター適正温度	30℃～600℃
用途	ストリート、サーキットのスポーツ走行
価格	Ⓕ2万1000円　Ⓡ2万1000円

ウイズレーシングプロジェクト ブレーキパッド



ウイズレーシングプロジェクトのN1レース用ブレーキパッドは高速域ならびに高温域からの制動力に真価を発揮する。また低温でのタッチにも優れており、ブレーキの鳴きも最小限に抑えてある。●発売元／ウイズ・レーシングプロジェクト

材質	――
ローター適正温度	――
用途	レース
価格	Ⓕ2万2000円　Ⓡ2万2000円

インターハウス クラブiGB ブレーキパッド

インターハウスのブレーキパッドは、絶大なるストッピングパワーがウリ。耐フェード性とコントロール性が重視されたパッドだ。インターハウスでは、とりわけ走り屋のお客さんに好まれているとのこと。●発売元／㈱インターハウス

材質	アスベスト
ローター適正温度	――
用途	ストリート
価格	Ⓕ2万3000円　Ⓡ2万1000円

戸田レーシング FIGHTEX

戸田レーシングがリリースするFIGHTEX FNSは、軽い踏力で強力な制動力を発揮するパッド。前後パッドの材質の配合を変えており、絶妙なブレーキバランスを見せる。街中からスプリントレースまでこなせる。●発売元／㈱戸田レーシング

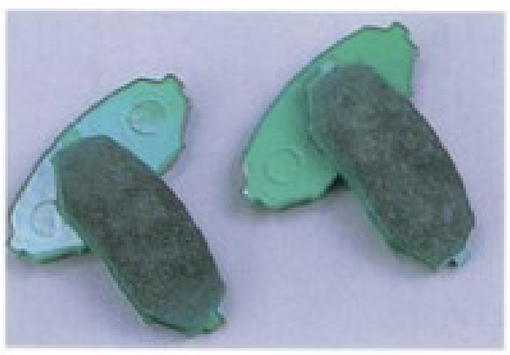
材質	ノンアスベスト
ローター適正温度	200℃～450℃
用途	ストリート、レース
価格	Ⓕ2万1000円　Ⓡ2万円

ルーピックス タイプX

ルーピックスのタイプXは、ストリートやジムカーナ競技に用途を絞り、ローター温度400℃までの効きを重視したものだ。パッド材質はアスベストで、初期制動とコントロール性に優れる。●発売元／ルーピックスジャパン　コープ

材質	アスベスト
ローター適正温度	400℃まで
用途	ストリート、ジムカーナ
価格	Ⓕ2万1000円　Ⓡ1万9000円

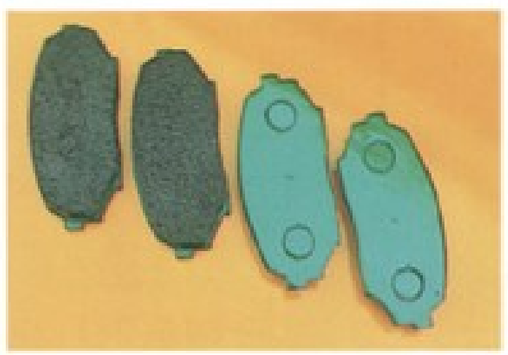
ルーピックス タイプC



タイプCは、ホイールを全く汚さないというパッド。本来、高級輸入車用に開発したパッドなのだが、ロードスター用もラインナップ。ノーマルパッドのブレーキダストが気になる人にオススメだ。●発売元／ルーピックスジャパン　コープ

材質	アスベスト
ローター適正温度	――
用途	ストリート
価格	Ⓕのみ　2万1000円

ルーピックス タイプY



タイプYは、完全なレース用。600℃までのローター温度に対応する。ロードスターは車重が軽く、なかなかブレーキも温まりにくいということで、ストリートではタイプXを選ぶのが良いとのこと。●発売元／ルーピックスジャパン　コープ

材質	アスベスト
ローター適正温度	600℃まで
用途	レース
価格	Ⓕ2万5000円　Ⓡ2万3000円

ルーピックス タイプZ

タイプZはストリートでの性能を無視し、タイプY以上の性能を発揮するように開発されたレース専用パッドだ。700℃ものローター温度においても安定した制動力とペダルタッチを約束してくれる。●発売元／ルーピックスジャパン　コープ

材質	セミメタル
ローター適正温度	700℃まで
用途	レース
価格	Ⓕのみ　2万7000円

GM
Motoring Accessories
SINCE 1955

GM CLUB

All Parts Catalogue For Eunos Roadster

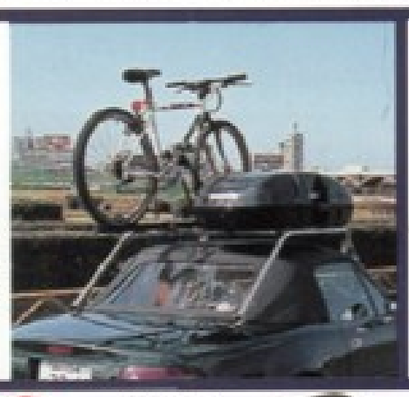
ハンドメイドで本革に張り替えます。

❶メーターフード ¥ 29,800 カラー：
❷シフトブーツカバー ¥ 5,800 タン（タンステッチ）
❸サイドブレーキカバー ¥ 5,800 ブラック（ブラックステッチ）
ブラック（ホワイトステッチ）

❹スウェード＋牛革 ¥ 98,000(RL 1set)
❺メタリック牛革 ¥108,000(RL 1set)
❻特注ブラックレザー＋ホワイトステッチ ¥120,000(RL 1set)
ステッチカラー：同色またはオフホワイト ※納期等はお問合せください。

●RSシステムラック（オールステンレス製）
¥40,000（¥4,000）

フロントフックを外すだけでソフトトップの開閉が可能。THULE・TERZOなどのアタッチメントを使用し自転車、サーフィン、スキーなどを積むことが出来ます。



●トランクキャリア
アルミ／ウッド ¥14,000（¥1,500）
アルミ／アルミ ¥16,000（¥1,500）
オールステンレス ¥25,000（¥1,500）

●NEWステンレストランクラック
¥35,000（¥1,500）
ステンレス製のとても頑丈なラック、30Kg位までの荷物に対応できます。

●ミラーグレーズ
#10 ロードスターのリアウインドの細かいキズを取り除き透明度も回復します。¥3,500（¥1,000）
#17 #10よりさらに深いキズや表面が酸化し白くなったものに最適です。¥3,500（¥1,000）
#39 オープンのビニール製ホロに付いた汚れをすばやく落とします。¥3,500（¥1,000）
#40 ビニール・レザー・ラバーの色あせ、劣化を防ぎます。¥4,000（¥1,000）

NEW

4点式シート ベルトホール付 レザータイプ・ブラックも有ります。

SALE

ローバック、ロードスター同

SALE

●コルビューローバック本革シート
¥75,000（¥4,000）
※シートレール込み

●コブラレーシングシート
モケットタイプ¥29,000（¥4,000）
カラー：レッド・ブルー・ブラック
シートレール¥9,800（¥1,000）

●コブラバケットシート
¥35,000（¥4,000）
※シートレール込み

●コルビューバケットシート
¥38,000（¥4,000）
※シートレール込み

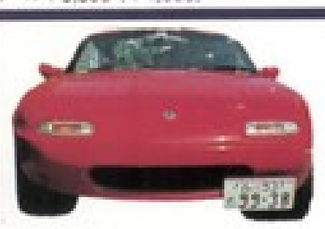
高速走行時の跳ね石などによるフロントノーズの損傷を防ぎます。

●NEWフロントエンドマスク
（Miata純正） カラー：ブラック
¥30,000（¥1,000）

●スペシャル"FUBOO"（風防）
¥9,000（¥1,000）
カラー：タン／ブラック（ホワイトステッチ）
／ブラック（ブラックステッチ）
オープンで高速走行の時の髪のみだれを防ぎ、車内の温度を保ちます。

●ロールバーダブル（パッド付）
パッド付のファッショナブルロールバー
パッドカラー：レッドorブルー
(a)クローム 38φ ¥28,000（¥2,000）
(b)ステンレス 50φパッドなし ¥28,000（¥2,000）

●ドリンクホルダー
¥2,500（¥1,000）
灰皿部分差替式



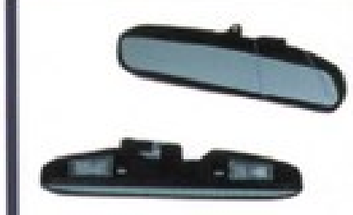
発売以来、人気No.1商品！
取付は穴開け不要。

●ナンバープレート移動ステー
（左下けん引フック部分）
¥3,600（¥1,000）

●ボディーカバー
¥30,000（¥1,000）
通風性に優れ、非常にやわらかいエボリューションⅢファブリックという特種素材を使用した、ボディにキズがつきにくいボディカバー、しかもミラー形状までジャストフィット。

●ウッドシフトノブ ¥4,500（¥1,000）
カラー：ブルー・レッド・ホワイト・イエロー
ヘッド部分にミアータのロゴ入り。

●キーホルダー ¥2,200（¥300）
シフトノブとお揃いで。



●ルームランプ付ミラー
¥20,000（¥1,000）
ミラー下部にルームランプ2コが内蔵されています。

スポーツカーにマッチするCOCOS（麻）マット。

●シザルマット
カラー：レッド／ブラック・ブルー／ブラック・シルバー／ブラック
¥19,000（¥1,500）

●ブレーキ強化サポート ¥9,800（¥1,000）
ロードスターの弱点、ブレーキのキキを改善するスペシャルパーツ
ブレーキのマスターバックに取付。

●テフロンブレーキホース 車検対応品 ¥52,000（¥1,000）

●ブレーキパッド (F) ¥22,000（¥1,000）
アスベストフリーで耐久性も抜群。 (R) ¥21,000（¥1,000）

ミスファイアーのない高性能ハイテンションプラグコード、パワーアップにつながります。

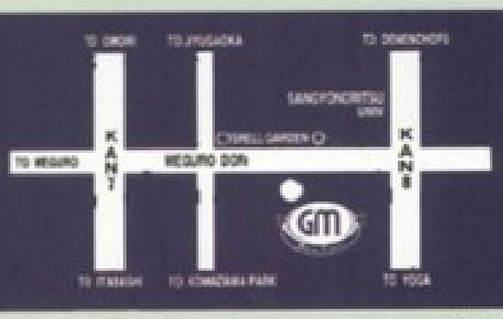
●ウルトラシリコン プラグコードセット
カラー：レッド・イエロー¥12,000（¥1,000）

ロードスターのイラスト入り。
ガレージ・お部屋のインテリアに。

●パーキングオンリー
¥3,000（¥1,000）
カラー：グリーン・レッド・ホワイト・ブルー・イエロー

OTHERS

●ウッドパネル7点セット ¥100,000（¥1,000） ●Miata Club ブラックアンテナ5段階手動収納式 ¥9,000（¥1,000） ●オートパワーウインドーキット ¥14,800（¥1,000） ●ロールバーシングル (d)クローム左・右 各¥26,000（¥2,000） (e)クローム左右セット ¥50,000（¥2,000） ●オートバッシングキット ¥9,800（¥1,000） ●テクナロン インテリアカバー ¥10,000（¥1,000） ●ストラットタワーバー ¥16,000（¥1,000） ●KONIショックアブソーバーF&Rセット ¥90,000（¥1,500） ●BILSTEINショックアブソーバーF&Rセット ¥76,000（¥1,500） ●BILSTEIN-RACING BEATサスキット ¥109,000（¥1,500） ●PIAA2灯丸型ヘッドライトセット（PHL33D） ¥24,000（¥1,000） ●WIPAC2灯丸型ヘッドライトセット ¥16,000（¥1,000） ●Lucas2灯ヘッドライトセット ¥25,000（¥1,000）



RACING BEAT INC.

全商品取り扱い開始致しました。
常時在庫有ります。
詳しくはTELにてお問い合わせください。

〈通販のご案内〉
ます、電話でご希望の商品の在庫を確認後、ご希望の商品名・カラー・数量およびお客様の氏名・住所・TELを明記の上、商品価格＋送料を現金書留にてお送りください。到着しだい商品を発送いたします。

●表示価格は消費税込みです。（）内は送料です。 ●取扱カード：AMEX・DINERS・DC・JCB・VISA・UC・日本信販・オリエント

株式会社ジーエム 〒152 東京都目黒区八雲3-26-9 Phone:03-3723-2411 水曜定休

RALLY RACING

WHITE　SILVER　BLACK

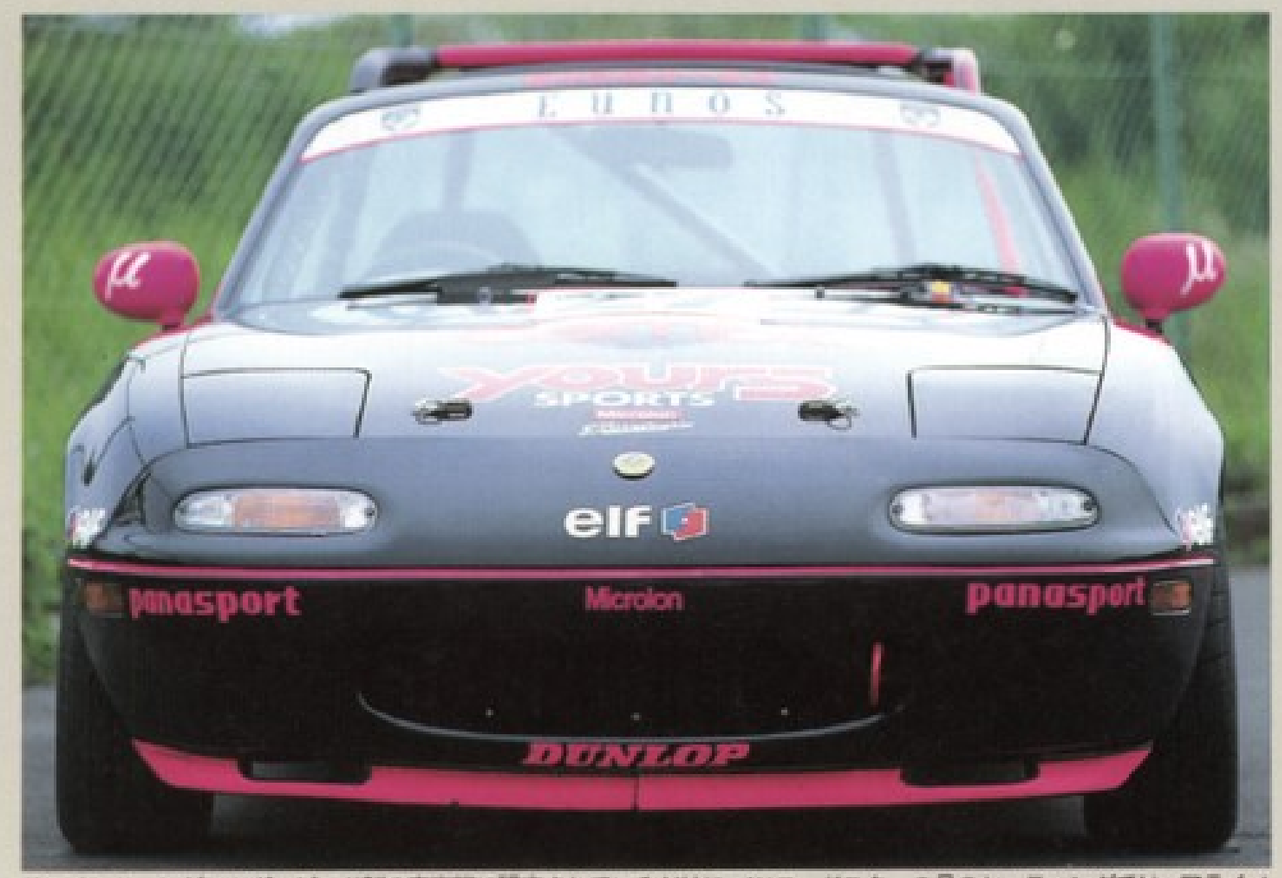
コンペティブなマシンのためにある、デザイン。

レブカウンターの針が、右足とシンクロする。フロント・ガラス越しの風景が、にじむように加速を始める。聞こえてくるのは、路面を蹴る音、レブ・リミット寸前で叫ぶ、機械たちのハーモニー、そして自分自身で刻む心臓のビート……。張りつめた空気の中をドライバーたちは、自分を信じてゴールへ向けての加速を続けていく。O.Z Rally Racing コンペティションを知っているホイール。F1GPから、DTM、WRCまで、O.Zは頂点の足を支えます。O.Z Japan Ltd. 0538-37-7751

O·Z
RACING

市販車に一番近いレースカー

これが気になるセッティング・ノウハウだ



サスペンションがマツダスピード製の車高調に限定されているだけに、N1ロードスターの足のセッティングでは、アライメントが非常に重要なウェイトを占めてくる。写真を見ても分かるように、前後ともキャンバー角がかなり付いている。ユアーズのセッティングデータの一例を紹介すると、キャンバーはⓕ−2°30′、Ⓡ−3°、トーはⓕイン2mmⓇ0mmとなる。

ロードスターに限らず、スポーティカーを全開で気持ちよく走らせるとなれば、絶好の場であるのがサーキット。速度制限はないし、安全面には最大限の配慮が施されている。

もちろん、スポーツ走行も手軽でいいけれど、次第にもっと注目されたい、腕を競いたいという気持ちが強まってくるはず！

そこで思い切ってレースに出てしまおう。どうしてもレースとなるとお金がかかるとか、いろんな面での引っかかりがあるかもしれない。でも、その心配はN1レースなら無用。なんといっても市販車に最も近いN1。ランニングコストはとても経済的。しかも、ロードスターの場合は使用できるパーツがかなり制約されているため、誰でも一線級のマシンを手に入れることができる。つまり、勝つも負けるもアナタの腕次第、というわけだ。

「FRでなおかつオープン。これでレースをすれば、誰が見たって面白いですよ。いわゆる醍醐味が味わえるっていうんですかね」

と語るのは、㈱ユアーズスポーツの有泉渉店長。ユアーズといえば、マツダ車のチューンに定評があり、RX-7やロードスターのレースで、常に上位を争うマシンを送り出していることでおなじみだ。しかも、有泉店長自らが昨年このレースに出場していたのだから、ノウハウは「いきなりオマカセ」の構え。

「基本的にロードスターの場合、N1マシンとしての構成をなす主要部品、つまり足回りではショックアブソーバーとスプリング、エンジンの性格を特徴づけるコンピューター、それと性能には影響ないんですけど、7点式のロールケージはマツダスピードのワンメイクなんです。さらにタイヤ。これがダンロップのW-1に限定されています。だから、それぞれのマシンに差がつきにくいんです」

いわば、イコールコンディションが高いレベルで保たれているのが、このレース最大の特徴だ。自由度が少ない分だけ、それぞれのドライバーに対しハンディが少なく、ドライビングに専念できる度合いが高くなる。"どうです、やってみたくなったでしょう"と言わ

Photos/Yoshitaka Kashiwada(ARGOS)　Text/Naoyuki Hata

んばかりの有泉店長の強烈な視線が、こちらに向けられてくるのが分かる。

ところで、ハンディが少ないことは確かなんだろうけれど、ユアーズのマシンは、ロードスター・レースでいつもトップ争いを繰り広げている。となれば、何かスペシャルテクニックがあるのではないだろうか？

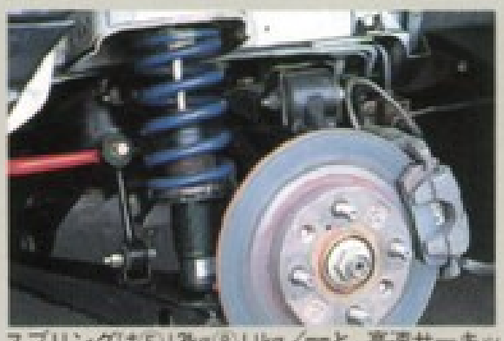
「一番はなんといってもドライバーですよ。もちろん、ドライバーのチューニングもウチは得意ですけど(笑)。このレースの場合はみんな同一条件でしょう。特にスプリングはフロントが13kg、リヤが11kgに限定されていますよ。あとはアライメントや車高の調整とか、許される最小限の範囲内でのパーツ交換だけで、タイヤのグリップを最大限に得られるようにしなくてはならない。

だから、ドライバーが一番っていうのは冗談ではなく、ある程度は基本のセッティングに乗り手が合わせなくては。そこまでは、どこで作っても同じ性能を出せるはずです。じゃあそれ以上にするにはどうするかというと、これが本当に微妙な部分でのセッティングなんです。サーキットやコンディションによって、かなり現場で手を加えますよ。はっきり言って、そのあたりの作業は他の自由度の大きいレースの方がよほど楽なくらいですよ」

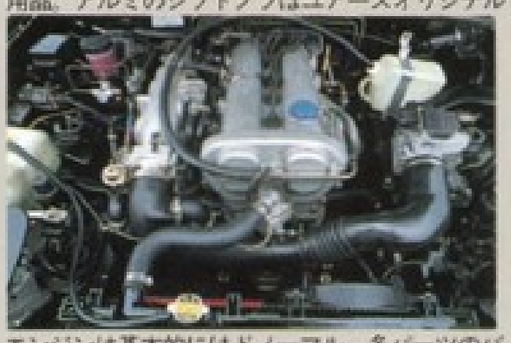
さて、そのセッティングだが、主な点としてまず空気圧はW-1というタイヤの性格上、非常に温度変化には寛容なので、冷間で1・8～1・9kgが最適。ホイールサイズは6Jが転がり抵抗を減らし、直線スピードを重視する意味でもベストという。スタビライザーは取り外すことはできないが、交換は取り付け部分の形状を変えなければ可能。ユアーズでは、踏んで回りたいというドライバーの要望に応え、ノーマルよりやや細身のマッダスピードのものを勧めるそうだ。それと、強烈な効果を示すのは軽量化とボディ補強。ともに規定で許されている範囲内での作業になるが、ユアーズではヘビー級のロールケージを含めても880kgに納めているとのこと。

ちなみに、気になるお値段だが、ユアーズすべてオマカセ仕様の場合、工賃込みで208万4300円(車両価格を除く)。だが、必要最低限のパーツに限定し、エンジンのオーバーホールを省けば、100万円程度に抑えられる。また、自分で組み上げようというならパーツ代は80万円以内で済むはずだ。

リーズナブルで、なおかつハイレベルの走りが楽しめるロードスター・レース。有泉店長の言葉を借りるまでもなく、これは初心者熟練者の区別は一切なしに、絶対お勧めである！


スプリングは(F)13kg(R)11kg/mmと、高速サーキットの富士に合わせてかなり固い。車高調のショックは減衰力4段調整で、当然ながらショートケースタイプ。スタビの選択も大きな決め手になる

アンダーコートはもちろん、不要な内装類はすべて取り払われたコクピット内。ノーマルと同じく助手席側に設置されたコンピュータは、レース専用品。アルミのシフトノブはユアーズオリジナル


エンジンは基本的にはノーマル。各パーツのバランス調整が許されている程度だ。タイヤも市販のフォーミュラW-1。同じN1カーの中でも、このロードスターは最も市販車のレベルに近い

フレッシュマンとはいえ入賞者は強者揃い。

ロードスターレースはデッドヒートが魅力

ずらりと並んだオープンカーのロードスター。これだけ揃うと、ますますカワイイ(?)

The stylish, new window frames for the Autoblaze EUNOS ROADSTER completely transform the front window glass. The frame was designed in responese to a large number of requests to incorporate a more sixties- style sporting look in the EUNOS ROADSTER and is a refreshing and impressive new design element. The brilliance of the chrome - plated surface and elegant yet sporty style promote a truly sixties feel. The design also gives the car a low-slung, intrepid look that completely alters its overall appearance.

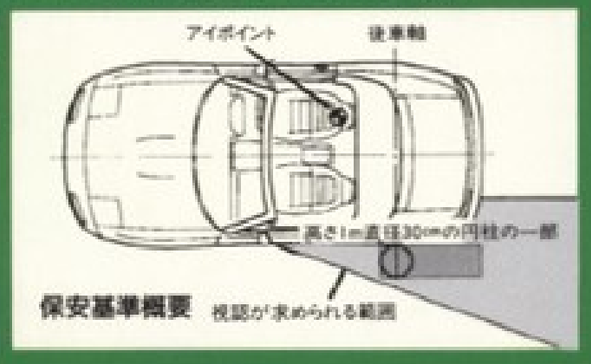
Total automobile engineering & design
AUTOBLAZE

本格派のスポーツテイスト。

本格的なスポーツカー像を追い求めるアウトブレーズアイテム。
往年の名車を彷彿とさせるクロームメッキの深い輝きは、
ピュアなスポーツテイストを蘇らせ、
どんなシチュエーションにも自然と融け込むたたずまいを与えます。
より精悍に、よりエレガントに、
ユーノスロードスターの持つ魅力をより一層際だたせます。

RACING MIRROR
レーシングミラー
ボルトオンで装着でき、車検OK。

クロームメッキの輝きが美しいコンパクトでトラディショナルな砲弾型ドアミラー。取付けは純正穴にボルトオンで簡単に装着でき、また保安基準に適合した設計になっております。 ●価格 ¥9,800(1コ)
●クロームメッキ仕上げ ●ボルトオン装着

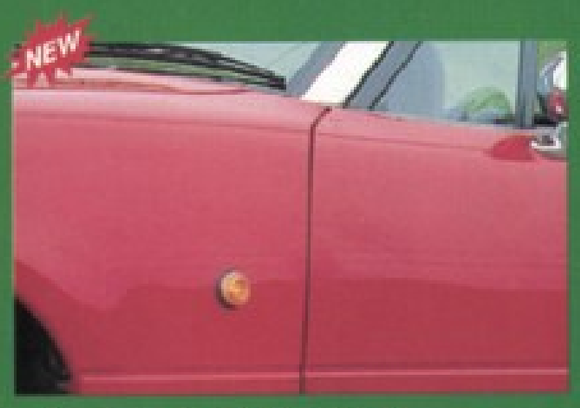


RACING FUEL LID
レーシングフェールリッド
リッドオープナーで車内から開閉。

本格的な形状と機能性にこだわり、リッド部とコーン部にポリッシュ仕上げのアルミを使用。取付けは純正穴を利用するボルトオン装着で、加工なしで簡単に装着でき、また開閉は、従来のリッドオープナーでワンタッチ操作。
●アルミ製ポリッシュ仕上げで2ピース構成
●ボルトオン装着 ●価格 ¥19,800

WINDOW FRAME
'60s ウィンドウフレーム
本物志向のスポーティルックスを造る！

グラスエリアに60年代のピュアスポーツの雰囲気を取り入れたアイテム。優雅さと精悍さを兼備えたクロームメッキの質感がどんなボディカラーにも調和し、シャープなフォルムを与え、古き佳き時代のスポーツカーの雰囲気を忍ばせます。
●真鍮クロームメッキ仕上げ3ピース構成
●価格 ¥39,000 ●取付 強力両面テープ接着



レーシングサイドマーカー

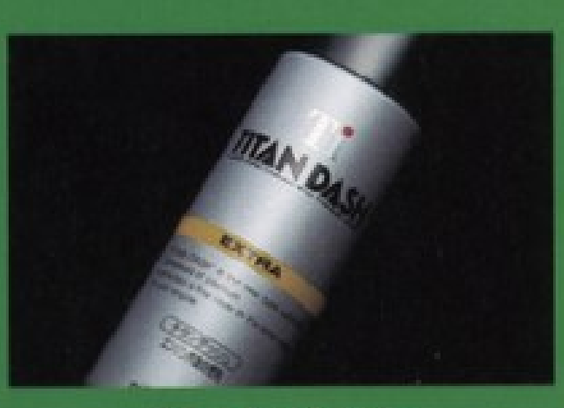
平で大きく味気ないノーマルのマーカーに対し、トラディショナルな形状で金属リング付のサイドマーカー。ノーマルに比べ15mmの小径サイズでサイドビューを引き締めます。●価格 ¥6,800 ●左右1セット

マスターシリンダーストッパー

ブレーキング時のダイレクトなフィーリングを実現。ストラットタワーバー装着車にも取付可能な設計なので、Sスペシャルの純正品や、ほとんどの市販品に対応。●アルミ鋳造製 ●近日発売予定

トゥイングブラケット

JAF国内競技車両規則に適合するツーリングカー用の牽引フック。ボルトオンで装着できるので街乗りのレーシーなワンポイントアクセントに使用できます。
●価格 フロント用 ¥6,800 リア用 ¥7,800



チタンダッシュ

鉄の結晶のわずか1/20の大きさの酸化チタンが、金属面にすり込む様にコーティング。フリクションロスを低減し、滑らかな回転フィールと鋭い吹け上がりが実現。●エンジン内面処理剤 ●価格 ¥9,800

ユーザーの皆様のご意見・アイテア募集

アウトブレーズでは、ユーザーの皆様の貴重なご意見やアイデアを広く募集しております。例えば「こんな商品があったら……」、「この商品をこんなふうに改良したらおもしろい……」等、どの様な事でもOK！ 電話やハガキ、手紙でも結構ですので下記までご一報下さい。もれなく粗品を進呈致します。尚、商品化させて頂いた方には、謝礼及び雑誌広告にお名前を掲載させて頂きます。（ご連絡の際は、お名前・ご住所・電話番号・年令・所有車種名等をお知らせ下さい。）

株式会社 アウトブレーズ 〒214 神奈川県川崎市多摩区南生田2-27-5 お問い合わせ先:TEL.044-953-0788 FAX.955-4551

FIELD

F1 ROADSTER Evolution

フロントバンパースポイラー……¥130,000
サイドステップ……¥65,000
リアウイング……¥60,000
フルキット……¥230,000
※全て白ゲルコート仕上げとなります。

RSTUS ROM

ロードスターのROMをお買い上げ頂くに際して3タイプのデータの中から仕様に合ったデータを御指定下さい。
TYPE1…エアクリーナー交換
TYPE2…TYPE1+マフラー　車検対応品
TYPE3…TYPE2+EXマニホールド　車検対応品
定価¥120,000（ノーマル下取り）
※レース専用部品ですので公道では使用しないで下さい。

ロードスター用サスペンションキット

車検対応

※オフィスとの共同開発により、各サーキットで熟成し、市販品としてフィードバック。ロードスター特有のリアへの巻き込みを押さえ、不安定な挙動の解消に成功。一般走行からサーキット走行までオールラウンドなきりを実現。
5段階調整式ダンパー　サスペンション(インクライン加工済)
アッパーマウント
定価¥238,000

REV COUNTER

レブカウンターは最新のデジタル技術を駆使し従来のアナログメーター(ノーマルを含む)では得られなかった正確さを実現。さらにLEDとブザーで、任意の設定回数を知らせ、一瞬のタイムラグも許さぬようなシフトチェンジを実現します。
適合車種 インジェクション車(エンジンCPから回転信号が出ている車)
¥38,000

FIELD
フィールド技研工業株式会社
埼玉県浦和市芝原2-13-11
TEL.048-875-2040 FAX.048-875-1994

資料請求券
REV用

HKS

Quick Response Advanced Footwork
And Good Driving!
Pursuing Sports and Sporty.

Kansai SERVICE

刺激的です。

Quick Response Advanced Footwork And Good Driving! Pursuing Sports And Sporty.

ロードスターの楽しみ方。
Kansaiがアドバイスします。

●ユーノスロードスター(NA6CE)
アルミロールバー
エイトポイント
材質・アルミニュウム　重量・3.9kg
価格／¥128,000

8点支持・超軽量・高剛性が考えられたアルミロールバー。室内の居住性を犠牲にすることなく、ボディー剛性のポイントを的確に押さえています。また、4点式ハーネスの固定フックも取り付けられています。

●フロントバンパースポイラー(バンパー交換タイプ)¥78,000
●フロントストラットタワーバー　¥18,000

全国販売・通信販売も行なっています　詳しくは関西サービスまでお問い合わせください（担当・鈴木）

保安基準適合(車検対応品)
ピロテンションロッド
ピロボールを使用し、強度・耐久性を向上。直進安定性・ハンドルレスポンス等をより確実なものにします。
LIST ●BNR32(スカイラインGT-R)
●R32(スカイラインGT-St)
●S13・PS(シルビア・180SX)
●Z32(フェアレディーZ)
●1本／¥32,000(1台分2本必要です)

GT-R用5速クロスギヤ
¥120,000
5速での加速力を求めたギヤ比を設定。4速から5速にチェンジアップした時よりトルクバンドを有効に使用できます。

CD9A(ランサーエボリューション)
サスペンションキット
¥238,000
4WDのコーナリング性能を追求する20段調整のサスペンションキットによって、ランサーエボリューションの走行性能を追求します。
●スプリングセット　¥50,000
●ショックセット　¥198,000

エアースクープボンネット(GT-R用)
¥160,000
エンジンルームの熱を効率よくクーリングする事により、ベストなコンディションを可能にします。
材質：カーボン・F.R.P・カーボンの3層構造

NISSAN
スカイラインGTS(HCR32)
●フロントリップスポイラー　¥42,000
(マイナー後ノーマルバンパー専用)
●リヤウィング　¥58,000
●フロントストラットタワーバー　¥18,000

MITSUBISHI
ランサーエボリューション(CD9A)
●フロントリップスポイラー　¥46,000
(カーボン製)
●リヤウィングリップ　¥28,000
(カーボン製)
●フロントストラットタワーバー　¥18,000
●リアストラットタワーバー　¥18,000

PS13用シルビア用オリジナル
エアロ
●エアロセット(フロントバンパー/リヤウィング)
¥143,000
フロントバンパー……¥87,000
リヤウィング……¥56,000
専用ナンバーステー……¥8,000
フロントストラットタワーバー　開発中

HKS Kansai Service company limited
株式会社 HKS 関西サービス
〒632-01 奈良県山辺郡都祁小倉1100-3 Phone 07438(4)0126㈹ Fax 07438(4)0413

●掲載されている価格はメーカー希望小売価格です。消費税額は含まれておりません。●本仕様は予告なく変更することがあります。また、掲載商品は印刷のため、実物とは異なって見える場合があります。●適用車種以外に取り付けたり、指定方法以外で取り付けて事故等があった場合、当社はその責任を一切負いません。一部の商品は改造許可が必要な場合があります

資料請求券
REV.T & D
93-9

ENGINE系
SET UP & PARTS MANUAL

B6ファインチューンの基本は、エアクリーナー、プラグ、タコ足、マフラーの4点
もちろん、ノーマルだっていい。でも、シンプルでオーソドックスな
エンジンだけに、手を加えてポテンシャルアップさせていくのも、面白い
スタンダードモデルが1600ccから1800ccに排気量アップしたのも、気になるところ
簡単なフィールアップから超過激チューンまで、これがB6変身術だ

■SET UP KNOW HOW A to Z
セットアップノウハウのすべて ——— 92
■MUFFLER
マフラー ——— 98
■EXHAUST MANIFOLD
タコ足 ——— 102
■AIR CLEANER, AIR FUNNEL, CLUTCH, FLY WHEEL
エアクリーナー、エアファンネル、クラッチ、フライホイール ——— 104
■RADIATOR, RADIATOR SHROUD, OIL COOLER, OIL CATCH TANK, PRESSURE REGULATOR SPRING, EXHAUST INSULATING WRAP
ラジエター、ラジエターシュラウド、オイルクーラー、オイルキャッチタンク、プレッシャーレギュレター・スプリング、タコ足遮熱ラップ ——— 106
■PISTON KIT, CAM SHAFT, CAM PULLEY, HEAD GASKET, INNER SHIM KIT
ピストンキット、カムシャフト、カムプーリー、ヘッドガスケット、インナーシムキット ——— 108
■COMPUTER, D JETRONIC SYSTEM, SPORTS INJECTION, DIRECT FLOW
コンピューター、Dジェトロシステム、4連スロットル、ダイレクトフロー ——— 110
■TURBO KIT, CARBURETOR KIT, ENGINE COMPLETE
ターボキット、キャブレターキット、エンジンコンプリート ——— 112

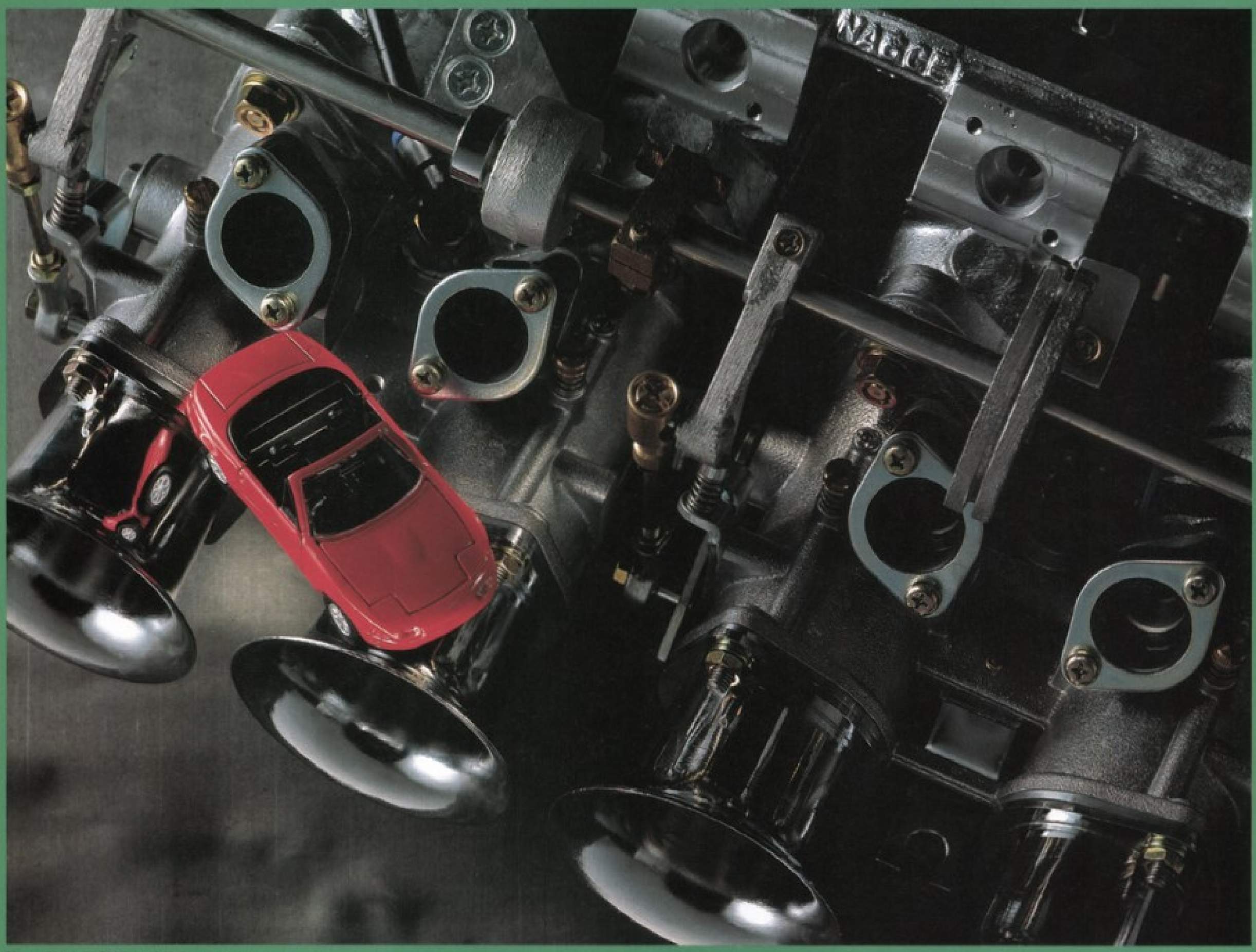


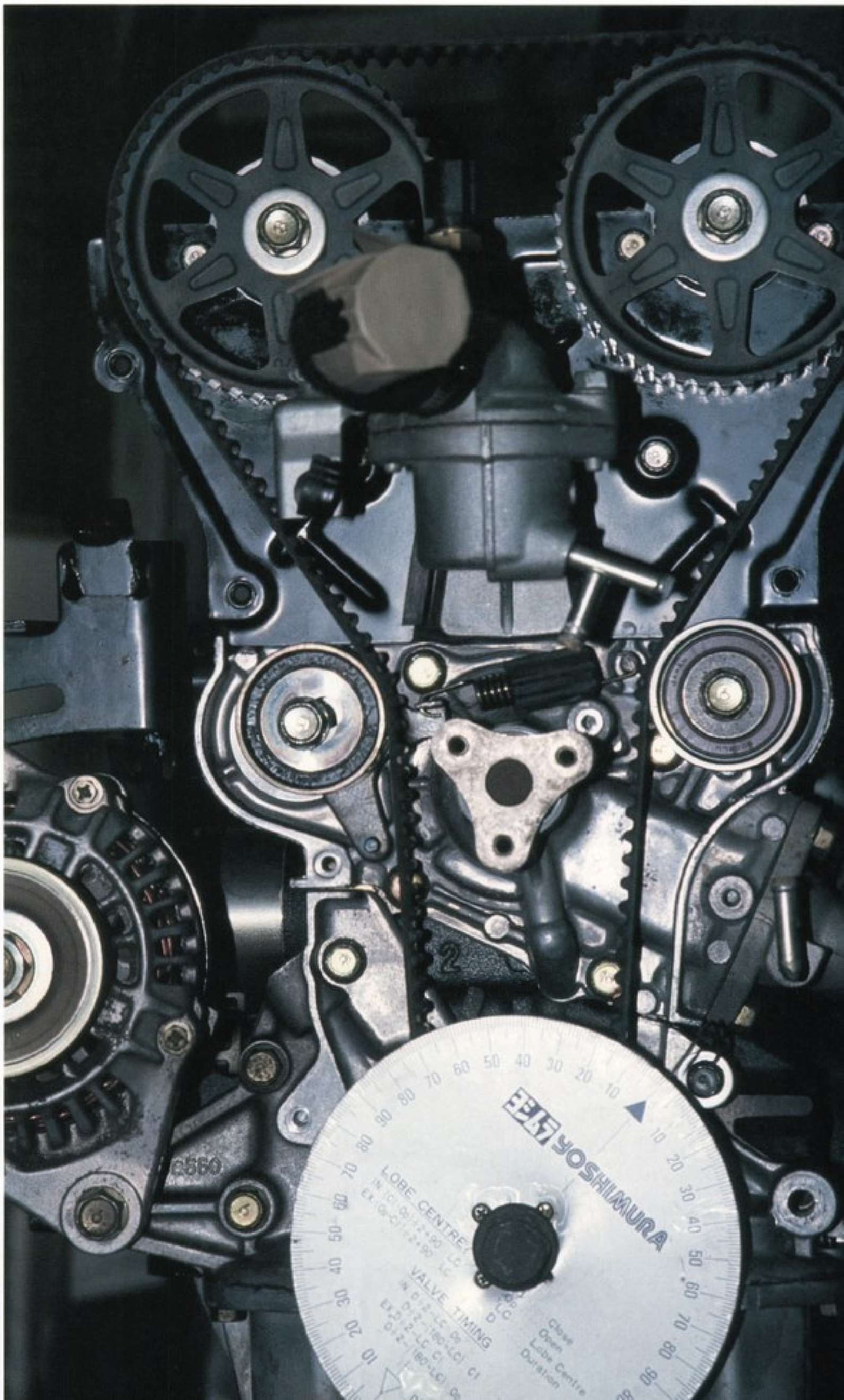
Photo: TRIAL SPORTS INJECTION by Kohji Miura

ステップ別エンジンチューニングAtoZ

B6はここまで ポテンシャルアップする

ロードスターは足がすべて。エンジンは問題じゃない
キミは本当にそう思うかい?
確かにそれは間違いじゃない。
でもB6のポテンシャルがもう少しアップすれば
ロードスターはもっと楽しくなることも事実なのだ
新しい1800にひけを取るのも、ちょっと悔しい
B6チューンのノウハウは、それこそ山のようにある
このへんで、自分の好みにリファインするのも悪くない

Special Thanks／HKS KANSAI SERVICE, RS AIZAWA, TODA RACING
Text／Atsushi Miyashita



ユーノス・ロードスターに搭載されたB6-ZE(RS)型エンジンは、もともと当時のファミリアのスポーティバージョンに搭載されていたエンジンだった。しかし、ファミリアのレイアウトはFF。そのエンジンをFRのロードスターに載せようというのだから大変だ。シリンダーブロックへの入力方向もパワーもFFとFRでは違う。特にFRのロードスターを気持ち良く走らせるためには、アクセルにリニアに反応し、さらに高回転で気持ち良く回るエンジン特性でなければならない。そのために、ロードスターに搭載されているB6-ZE(RS)は、ファミリア用と同じ形式ではあるがロードスター用に設計の見直しが施されたのである。

具体的には、軽量フライホイール(これは前後の重量バランスも考えてのことだろう)とバルブタイミングの変更、ビストンクーラー採用、インテークマニホールドを40mm→38mmアジャスターを介した直打式だ。

こういったB6が→30ps／7000回転、14kg-m／5500回転、14kg-m／5500回転へとスペックダウンさせ、中低速側を太らせたトルク特性へと移行させている。これは、FRの醍醐味であるアクセルによる姿勢コントロールのしやすさを狙ったものだ。

しかし、それでもまだやや下のトルクが不足していることは否めない。立ち上がり時の加速感などで、もう少しパンチがあればと思うのである。高回転域も決してスムーズとは言えない。気持ち良くロードスターに乗るためにも、エンジンのチューニングは重要なポイントとなってくる。発売以来5年目に入り、従来のノーマル状態からエンジンチューンに関心を示すオーナーも、このところ増えてきたようだ。

そんな矢先の、今回の→800ccへのビッグマイナーチェンジだ。新しい→800にひけをとらないためにも、ここはひとつエンジンチューンに目を向けるのも悪くない。別にあおっているワケじゃないぞ。手の加え方次第で、B6はもっと気持ちのいいエンジンへと変わっていく。そのノウハウを、すべて紹介したいのだ。

プロローグとして、HKS関西の向井氏の

エアクリーナー、プラグ、タコ足、そしてマフラー。この4つのアイテムが誰にでも勧められる大きな柱だ。

言葉をお借りしたい。いったいB6のどこが弱点なのか？　まずはその弱点を知ることで、チューニングの方向性が見えてくるだろう。

「チューニングのベースとしてB6をチェックすると、ブロック剛性が弱く、ボートの効率が良くないなどヘッドレイアウトも今ひとつ。さらにウォータージャケットのレイアウトも悪いみたいで、熱い水がボコッボコッと断続的にラジエターへと出てくるんだよ。

それからメンテナンスフリーはいいんだけど、ラッシュアジャスターは中間をダメにしちゃうし、パワーを絞り出すにも限界がある。とことんこだわるなら、ラッシュアジャスターを殺してインナーシムにした方がいいだろうね」

というわけで、じゃあ本題に入ろう。

基本の基本はエアクリーナー

まずは、誰でも手軽にできるライトチューニングから。これは特別な知識も道具も必要ない。ノーマルのパワーを使い切るのがロードスターを走らす醍醐味、チューニングなんて必要ないね、と思っているキミも、だからトライして欲しい。

ここでちょっとおさらいだ。自動車のエンジンは内燃機関であることは言わずもがな。ガソリンを気化させて酸素（空気）と混ぜ、シリンダー内へ入って圧縮して点火する。その爆発した時のエネルギーを回転力として取り出すのがガソリンエンジンだという基本を、知っておいてほしい。この原理がエンジンをチューニングする時のすべての基本となる。

ガソリンエンジンの空燃比（空気と燃料の混合比でA／Fとも言う）は、空気14・5～15・0にガソリン一という重量比が理想と言われ、これを理想空燃比と呼ぶ。そして、12・0～14・0：1付近を出力空燃比と呼んでいる。

エンジン特性や排気ガスに含まれる有毒ガスの量を考えながら、入ってきた空気の量に合わせてこれらの空燃比になるようにガソリン噴射量を決めるのがコンピュータ（ECU）だ。ということは、エンジン内部に入る空気の量（いわゆる酸素の量）を増やしてやれば、より多くの混合気をエンジン内部に送り込めるようになり、出力向上につながっていく。

と、ここまで長々と書いておいて何をするのかと言えば、エアクリーナーの交換だ。何だ、たかがエアクリーナーかとあなどってはいけない。これが抵抗になって空気が入らないんじゃ、せっかく高い金を出してチューニングしても無意味になりかねないし、逆に完全ノーマルでも吸気抵抗の少ないタイプへと交換してやれば、劇的な変化はないけれど多少なりともフィーリングがアップするのだ。

エアクリーナーにはK&Nなどの純正タイプと、パワーフローのようなキノコの形をしたむき出しタイプがある。どちらも吸気抵抗を減少させているが、キノコのような形をしたタイプはフィルターがむき出しのために吸入表面積が広く効率はアップする反面、汚れやすく、取付けにも若干の加工が必要になるタイプがある。また、エキゾーストマニホールドからの熱害を受けやすいので、タコ足を交換するなら同時に遮熱板を取りつけた方がいい。吸入する空気の温度が上がると含有される酸素の量が減ってしまって、パワーダウンするぞ。

熱対策の話が出たのでここで触れておくけれど、ロードスターはボンネット内の熱が排出されづらく、フルノーマル状態でも全開走行をするとオーバーヒート気味になりやすい。エアダクトがもっと大きく、さらにボンネットにアウトレットでも付いていてくれれば問題ないのだが、現実は甘くない。

だから、エアクリーナーボックスの周辺に遮熱材のセラミックグラスウールを貼ったり、最近登場してきた専用の遮熱バンテージをタコ足に巻き付けるというのも、ぜひとも考えておきたいアイテムだ。走り屋ならば、油温計も装着しておきたい。油温が120度以上になっていることも知らずに全開走行を続けたりしていると、いくらエンジンはノーマルでも耐久性が落ちないわけがない。

スポーツクリーナーへの交換がB6リファインへの第一歩。誰でも手軽に行なえるアイテムだ。ただし、クリーナーは定期的に洗浄することを忘れてはいけない。目づまりを起こすと、性能は著しく低下する。

プラグからタコ足の交換へ

いいかな？　さて、エアクリーナーの交換に加えてぜひやりたいのが、プラグの番数を一番上げ、プラグコードも抵抗の少ないタイプに交換することだろう。走行会などで高回転域を多用する人、エアクリーナー交換などのライトチューニングをした人には、プラグの番数アップは有効だ。

エンジンがまったくのノーマルでも、高回転まで引っぱる人であればプラグは標準の6番から7番にアップさせた方がいい。もうひとつ、プラグは消耗品だ。劣化したプラグを使い続けるようでは問題外。

ちなみにノーマルの点火プラグは5番だが、番数を上げることでプラグへの熱のこもりが減り、強い火花が期待できる。結果として、ピックアップの向上と回転の伸びに影響が出てくるワケだ。

このエアクリーナーとプラグの交換が、基本中の基本。この2アイテムに手を付けたなら、次に挑戦したいのがタコ足とマフラーの交換だ。

排気系のチューニングは、本来吸気系のチューニングと併せて行うのがベストだが、ノーマルの排気系は万人受けするセッティングと静寂性を狙っているため、ノーマルの吸気系に対してもベストのセッティングとはなっていないようだ。そんな中、現在のマフラーは、テーパー形状を採用して排気効率を高めた物が主流となっている。

ただし、チューニングに対する厳しい環境から、マフラーはそのほとんどが車検対応品となっており、もちろんロードスター用にも多くのマフラーが有名メーカーから販売されている。その中からフィーリングの合ったものを選べばいいだろう。

マフラーを交換することで高回転の伸びが良くなり、低速トルクも期待できる。とはいえ、タコ足がノーマルのままマフラーを交換しても、体感できるほどの差は生まれないようだ。これは、ノーマルのタコ足の造りに問題があるからだ。低コスト化の報いは、ロードスターの場合、マフラーよりもタコ足の方により強く出ている。

そこでタコ足交換となるわけだが、どんなモノを選ぶかはオーナー次第。エンジンにどんな特性を求めるのか、どんな走りをするのかによって選ぶタコ足は変わってくる。高回転を気持ち良くさせたいなら4－1－1の口径拡大タイプ、中速域のトルク重視派なら4－2－1タイプがお勧めだ。タコ足の特性を決める要素はもちろん他にもあるが、一般的にはそう言って間違いはないだろう。

というわけで、もし資金的に余裕がないなら、マフラーよりもまずはタコ足を交換した方がいいということになる。

コンピュータの必要性と選び方

ここまでがライトチューニングの第1段階。第2段階では、それこそ様々なアプローチがある。ここではちょっと変則的に、まずはチューニングコンピュータを交換するのが得策かの段階でコンピュータを例に挙げよう。これからコンピュータの必要性と選び方について説明しよう。

コンピュータ（ECU）の主な仕事は、アクセルの開度（空気の流入量）とエンジンの状態によって最適な空燃比となるように燃料噴射量を計算することだ。要するにキャブレターが機械的にやっていたことをよりきめ細かく制御しているわけだが、交換するだけでパワーアップする魔法の小箱のようなものと思っている人が多いのではないだろうか。

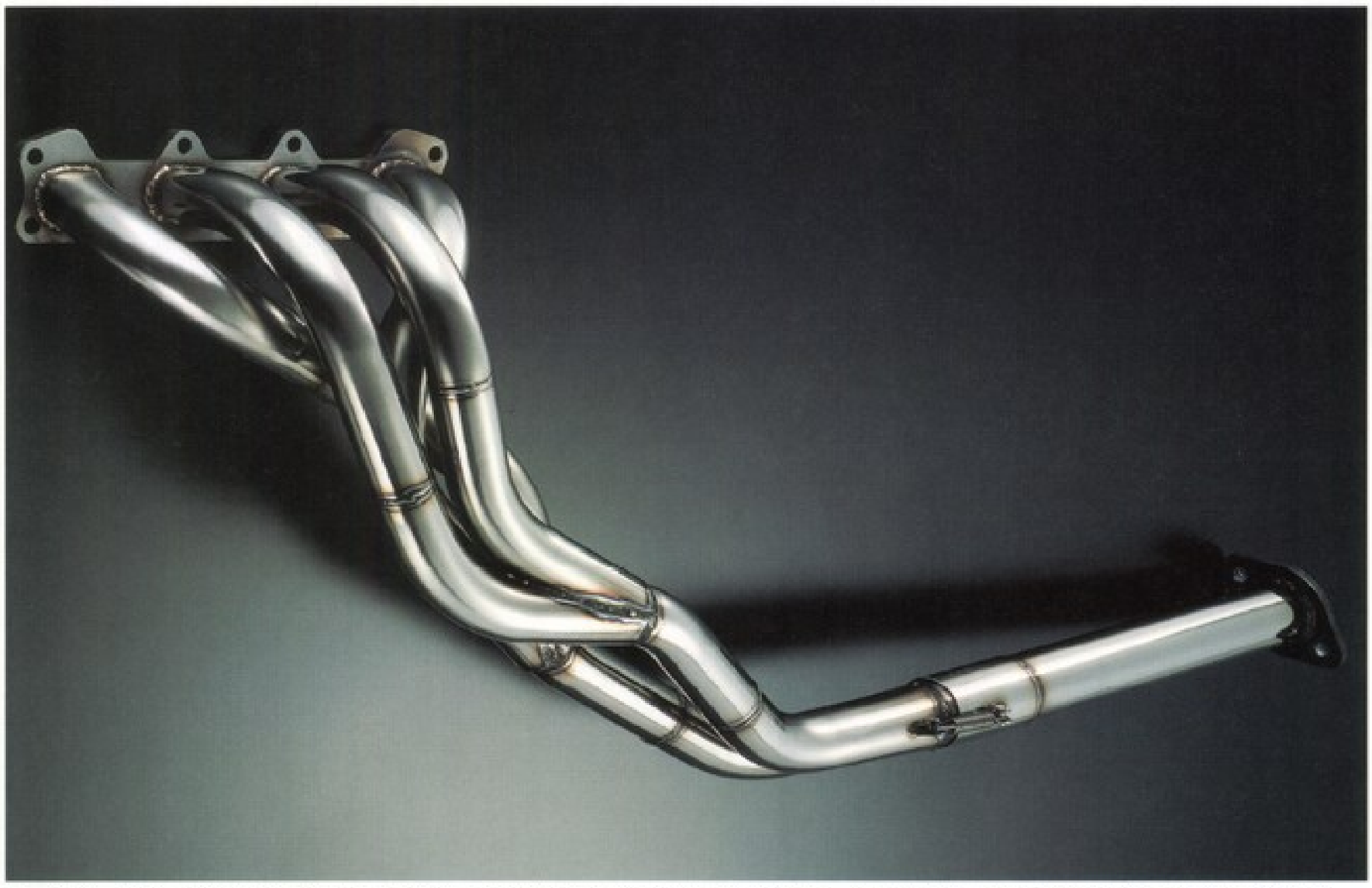
最近のターボ車では、ECUで過給圧をコントロールしている場合が多い。ECU内のマップを書き換えることで過給圧を上げることもでき、大幅なパワーアップにつながる。ところがNAの場合は、せいぜい燃調と点火時期を変更する程度だから、その他のメカチューニングとの併用でなければ大幅なパワーアップは望めない（5～8ps）。

それでも、リミッター類の解除や変更ができるから、ノーマルエンジンでのコンピュータ交換もまったく無駄だとは言えないだろう。吸排気系のライトチューニングが施されていれば、その吸排気系に合わせたセッティングをすることで、例えば中間のトルクを増やすこともできる。ECUによって、エンジン特性をかなり改善できるわけだ。

もちろん、これから説明するメカチューンを施してゆけば、コンピュータのセッティングは大幅にウェイトを増していく。もし将来メカチューンを狙っているのなら、簡単にリセッティングができるコンピュータを付けることをお勧めしておこう。

先に説明したように、理想空燃比は14・5～15（一般には14・7と言われている）がいいわけだが、高出力を狙った場合、やや濃い12～14の空燃比とするのがいい。ただ、ノーマルのチューニングコンピュータでは、この空燃比を設定することはできない。

フライホイールの軽量化も低コストで効果を発揮する。ただし、度を越した軽量化はトルクの減少を招き、ノーマル状態よりもかえって遅くなることも。まずは15～20%の軽量化を目安にするといいだろう。



ロードスターの場合、実はマフラーよりもタコ足を交換した方が体感できるほどのフィールアップを生む。4-1と4-2-1タイプ（写真）から、好みのタコ足を選ぼう。

ノーマル（写真左）とアフターマーケットのタコ足（写真右）の造りの違い。ともに4-1タイプだが、パイプの結合部の処理がまるで違っている。ノーマルでは1本に結合する部分が変形してひしゃげているのに対し、後付けのタコ足ではパイプの形状に変化がない。これが排気抵抗の差となって現れてくる。

同じく、写真左がノーマルで右が後付けパーツ。これは4本のパイプがフランジ部にどう溶接されているかを示したものだ。ノーマルではパイプの内側で溶接しているので、溶接の跡が段になって盛り上がり、開口部を狭めている。排気の流れはここで干渉を受け、排気流に「段付き」が発生してしまう。

上の写真は、後付けパーツの4-1の結合部を内側から覗きこんだもの。4つのパイプはきれいな円形を保ったまま、ひとつにまとめられているのが分かる。ノーマルでは結合部がつぶれていて、排気の流れがここで干渉されてしまう。後付けパーツのようにきれいに結合させていくのが理想だが、コスト上の問題があるのでそうもできないのだろう。

このように、ロードスターのタコ足は、ノーマルと後付けパーツとの違いが明らかに確認できる。エンジンルームを開けた時のカッコ良さはもちろんのこと、そのカッコ良さが実は性能アップにもちゃんとつながっているわけだ。ただ、こういった後付けのタコ足を装着する場合は、必ず遮熱板を付けるようにしよう。キットとして用意されていないケースが多いので、そういう場合はアルミ板で自作したい。

B6リファインを進めていくと、必然的にメカチューンへと入っていく。効果はもちろん、大きい。

マルのコンピュータでは安全マージンをかなり多めにとってあり、12以下に設定されているようだ。これに対して、多くのチューニングコンピュータは12・5〜13・5程度にセッティングされている。これに点火時期の変更が加わってくるのだ。

さて、数あるチューニングコンピュータだが、おおまかに分けると現在は3タイプに分類することができる。

ひとつめは、ノーマルCPUに追加基盤を立てて燃料噴射量や点火タイミングを変更するタイプだ。最近では追加基盤に書き換え可能なEPロムを設けて、セッティングの幅を広げたものも増えている。また、追加基盤を設けたロム式ではなく、CPUを仕様変更したものに交換するタイプもある。外部調整ダイヤルを設け、燃調をある程度自在に変更できるものも出てきた。

ふたつ目は、燃料噴射量を変更するサブコンピュータを接続するタイプで、HKSのF-CONとGCCIIがそれに当たる。EPロムを設けたタイプ同様、幅広いチューニングエンジンに対応でき、リセッティングも容易だが、取付けに加工が必要なことや、細かくセッティングできることによる操作の煩雑さなどが若干の欠点。とはいえ、後々のメカチューンの進行具合にも細かく対応できることがメリットとなっている。

最後は、コンピュータ本体をオリジナルで製作したタイプ。RSアイザワのエクセルIIIやマツダスピード製のレース用ECUなどがこれに当たる。吸入方法の変更やインジェクションシステムの変更などメカチューン全般に対応できるのが特徴だ。ただしオリジナル製作なので、価格は高い。

いずれにせよ、コンピュータを選ぶなら、今後のステップアップにも対応できるように、仕様変更の可能なものを選ぶのが賢いやり方だと言える。

フライホイールとハイカム

第2段階としていきなりコンピュータの話から入ったが、もちろんノーマルコンピュータのままでも手をつけられることは数多い。例えば、フライホイール。適度な軽量化はアクセルレスポンスをアップさせ、低コストでB6をフィールアップできる。

ただし、軽量化といっても限度がある。ノーマル重量は8kg強だが、エンジンがノーマルなら10〜15%程度の軽量化が限度だろう。それ以上軽くするとトルクが細くなり、回転の落ち込みも激しくなる。何らかのチューニングを加えてトルクをアップさせて初めて、4〜5kgまで落とせるのだ。クロモリ製のフライホイールは4kg台のものが多いが、これはトータルチューンのーアイテムとして捉えればいい。例えばHKS関西では5kg前後を勧めているが、4kgを切るのはちょっとやりすぎのようだ。いくらタコメーターの針が敏感に上がろうと、それでトルクが減ってしまっては何にもならない。

では、ハイカムはどうだろう？　ここでカムの話を持ち出すのはまだ早いかもしれないが、効果としては魅力的だ。

ハイカムは本来ならばチューニングコンピュータとマッチングさせるのがベストだろうが、コンピュータはノーマルでも、イニシャルの点火時期を進めてやることで、それなりの対応はできる。

カムシャフトは、バルブを押し下げることによって混合気の吸入と燃焼ガスの排気を制御している、エンジンの中でも重要な部品のひとつ。ノーマルカムよりもバルブがリフトしている時間（作用角）を増やしたカムをハ

イカムと呼んでいる。バルブリフト量も増えているのが普通だ。ロードスター用では、HKS、ユアーズスポーツ、カメラード製を合わせると、256／264／272／304度という豊富なバリエーションが発売されている。

一般的なのは、やはり256か264だろう。例えばRSアイザワでは、エアコンを使うなどのタウンユースも考慮して256度を推奨している。また、HKS関西では、0・5mmのオーバーサイズピストンと合わせて264度を入れている。

これ以上のハイカムとなると、例えばトライアルのI-722cc+4連スロットル+VPC（これは272度を採用）やキャブレター化というように、エンジンの仕様をかなり変更しないことには使えない。むやみにハイカムを入れても、下がなくなってアイドリングもバラつくので、乗りづらいエンジンになるだけだ。

とはいえ、選択さえ間違わなければ、やはりハイカムは美味しい。中間域からのトルクアップやカムに乗ってからの心地よいサウンドなど、ハイカムは間違いなく魅力的なアイテムのひとつだ。

圧縮比アップとバルタイ変更

順序が後先になった感もあるが、気にせず次へ進もう。ミドルチューンとして一般的なのは、圧縮比をアップできる面研だろう。

ここで注意したいのは、B6ではピストンがシリンダーブロック上面から飛び出している場合があることだ。この場合、ヘッドに合わせて加工する必要がでてくる。

B6の圧縮比は9・4だが、フライス盤でヘッドを面研して10・0前後まで上げると、爆発力が上がりパワー、トルクともにアップする。もっとも、その際は点火時期の調整が必要だ。さらには、燃焼室を加工して燃焼室容積のバラツキをなくしたり、形状を良くして吸排気効率や火炎伝播速度を上げるといったプロのノウハウもある。

また、ガスケットをノーマルのI・2mmより薄いタイプに交換することでも圧縮比は上げられる。アスペスト製とメタル製が発売されているが、メーカーなどによって製品ムラがあり、場合によっては吹き抜ける可能性もなくはないようだ。

すでにハイカムの話しをしてしまったが、ハイカムを入れずにバルブタイミングを調整するだけでも、ある程度はトルクやエキゾーストのバルブタイミングを増やせる。バルブタイミングとは、インテークバルブの開閉がピストン位置のどのタイミングで行われるかということ。

ノーマルカムの場合、インテークバルブは上死点前5度で開き、下死点後51度で閉じる。一方のエキゾーストバルブは下死点前53度で開き、上死点後15度で閉じている。この角度はクランクの角度を示しているが、クランクの角度はそのままピストンの位置に当たるわけだ。

バルブタイミング調整とは、この開閉タイミングを前か後ろへオフセットする操作のことで、スライド式のカムプーリーを取りつけて調整する。

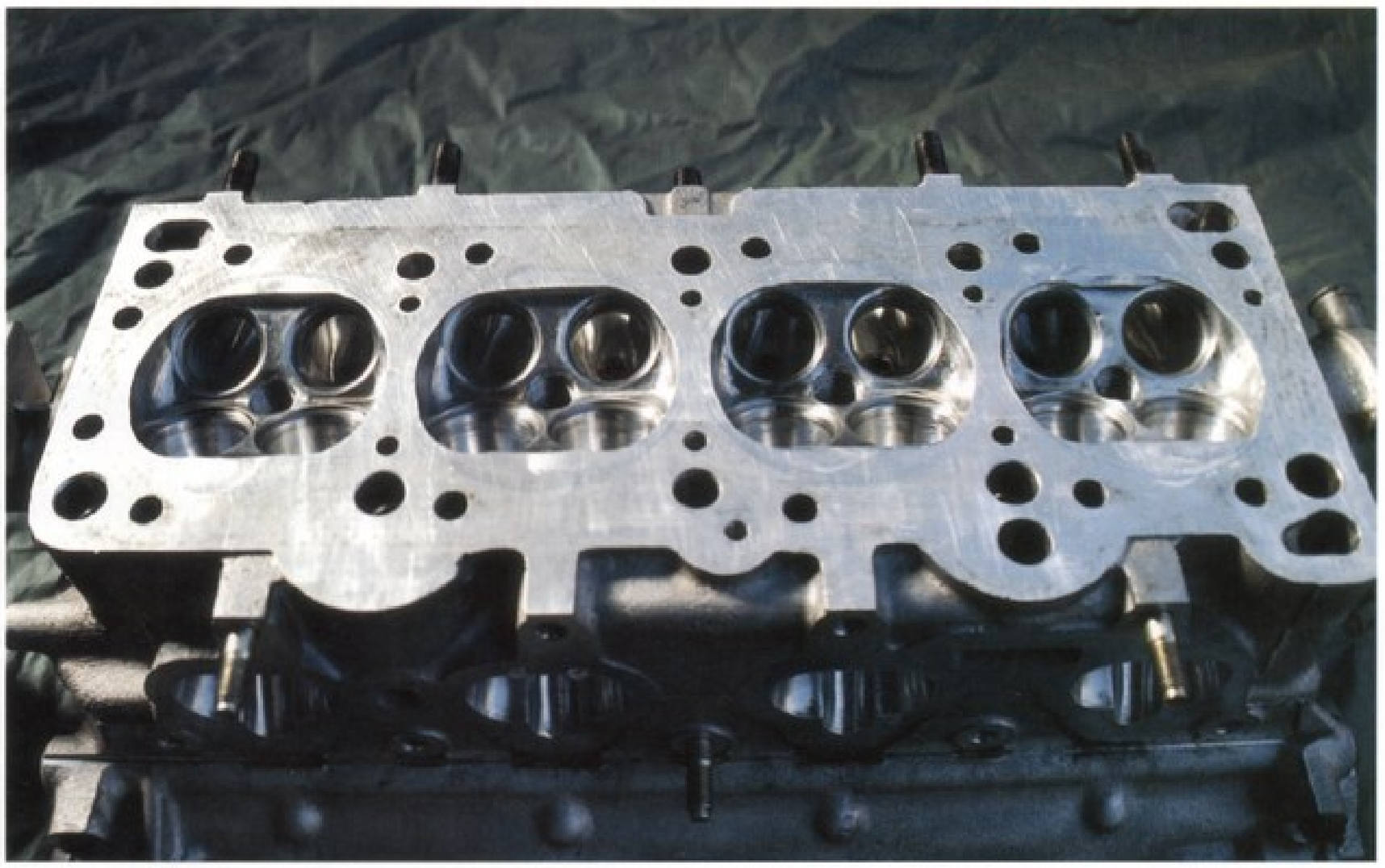
一時5度程度の進角（もちろんインテーク側のカム）が流行したが、低回転域でのトルク不足や高回転でのノッキングなどの弊害が出たようで、この数値が推奨値とも言えない。

非常に重要な冷却対策／ラジエター＆オイルクーラー

純正品を加工した2層式ラジエター。写真はニッケイの製品だ

もうひとつの必需品のオイルクーラー。これはT-HOUSE製

NAチューニングの常道／バランス取り、ポート研磨etc.といったメカチューン

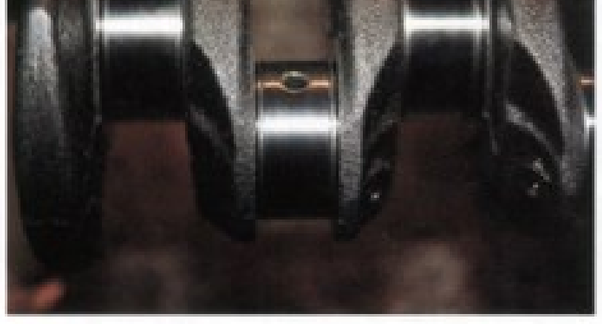


圧縮比を上げるための面研が施され、さらにポートの段付き修正にプラスして形状変更にまで手が加えられたシリンダーヘッド。この輝くばかりの美しさが性能を生む。

エンジンの固体差もあるので、この数値に関してはショップのノウハウに任せるしかないだろう。エンジンチューンをステップ別にメニュー化しているショップが少なくないが、プロショップ・ニッケイ&プラスワン・アオキのように「面研による圧縮比アップ+バルタイ調整」という仕様を基本メニューとして設定しているところもある。

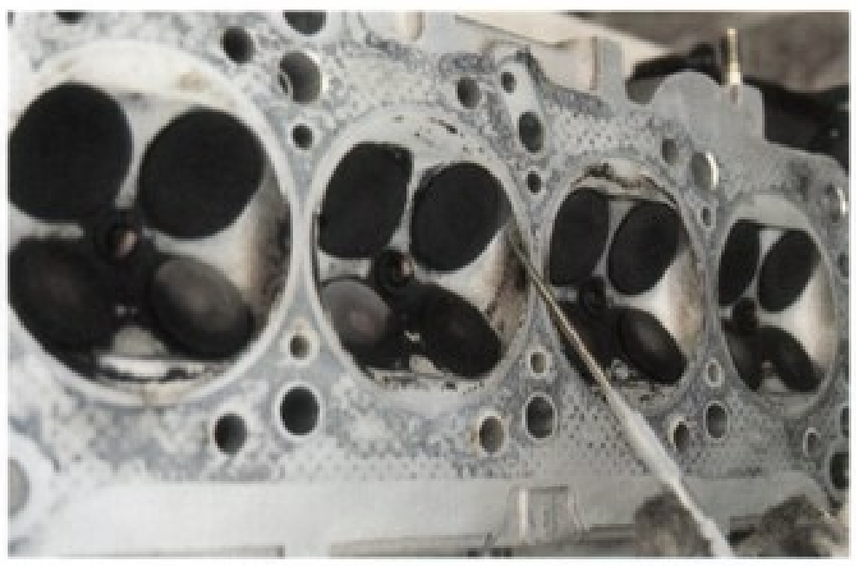
ミドルチューンの世界へ

次はメカチューンの定番、ハイコンプピストンの登場だ。これはシリンダー上面からピストンピンまでの距離がノーマルピストンよ



ダイナミックバランスが取られたクランクシャフト。高回転のアップを考慮して、オイル穴も拡げられている。バランス取りはメカチューンの必須アイテムとも言えるだろう。

上が標準ガスケット（1.2mm）で、下がマツダスピード製の0.8mm。ちなみに1800ではガスケット厚が0.6mmとなった。圧縮比アップには面研しか手がなくなるだろう。



処理が施されたヘッドと比較すると、ノーマルの限界がよくわかる。写真左の指し示した所に段差があるが、機械加工ではどうしてもこのようにシートリング周辺に段差ができる。この段差が爆発の抵抗になり、カーボンが次第にこの角にたまってくる。写真右は処理を施したポートのアップ。ノーマルではとてもこうはいかない。

りも遠く、燃焼室の容積が減るために圧縮比が上がるピストンのことを言う。一般的には、他車種のエンジンからピストンを流用する場合が多い。例えば、ニッサン・パルサーのGA16DE用のピストン（φ78㎜）のピン径とコンロッドを加工したり、マツダ・フェスティバのB3型用ピストン（φ78㎜）を組み付けたりしている。

ただし、ヘッドの面研や薄厚ガスケットの使用とのトータルな圧縮比で考えないと、回したとたんにガスケットが吹き抜けたなんて痛い目に会うぞ。また、バルブとピストンとのクリアランスも気を使いたいところ。ハイコンプピストンへの交換はパワーとトルクをアップできるが、エンジンを降ろしての作業となることや、気を使わなければならない部分が多く、それなりの工賃がかかることは頭に入れておこう。

ここまできたら、ヘッドを開けたついでにポート研磨もしたくなる。最初に触れたようにB6はポートの形状が悪く、スムーズに吸排気が行なわれていない。ポート研磨というと段付き修正や鏡面仕上げのことを思い浮かべるかもしれないが、B6の場合、ノウハウのあるショップならポートの形状を作り替えると考えた方が合っているだろう。

これと共にピストンやコンロッド、クランクシャフトなどの可動部品の製品誤差を慣らして均一な重さにしてあげることも重要だ。これはバランス取りと呼ばれているが、やるとやらないとでは回転のスムーズさに大きな差が出るばかりでなく、機械損失が減ることからパワーアップしたような感じにもなってくる。T-HOUSEのフルバランスエンジンのように、バランス取りを行なったエンジンをコンプリートエンジンとして発売しているケースもある。

ここまでのチューニングをどう組み合わせるかは各自の自由だが、自分の財布と求めるエンジン特性に照らして、最適なチューニングを選んでほしい。

ミドルチューンのメニューはこれで終わりだ。ここから先は、いよいよヘビーチューンの世界へと入っていくことになる。

ちなみにHKS関西の向井氏が勧めるミドルチューニングでは、ボアアップはせずに高回転が欲しいならばラッシュアジャスターを外し、高回転がいらないなら5000〜6000回転のトルクを上げる方向で考えていくそうだ。ロス馬力を減らしてスムーズな回転が得られるように、バランスを取っていくらしい。具体的には、ノーマルエンジン＋面研0・7〜1・0㎜（燃焼室形状変更も合わせて行なう）＋ポート研磨（悪い形状を直す）を施すそうだ。これで、約23psのアップが図れると言う。

ラッシュアジャスターを殺すインナーシムキットはマツダスピードと戸田レーシングから発売されているし、HKSでも開発の最終段階に入っている。ラッシュアジャスターのままでは油温が上昇した時のバルブタイミングに狂いが出やすいし、7000回転以上でパワーを出すことも難しい。その対策としてインナーシムキットが登場しているわけだが、反面、メンテナンスフリーというわけにはいかなくなるデメリットもある。この辺の選択は、オーナーの価値判断に委ねたい。

最終ステップは吸気システムの大幅な仕様変更。バリエーションは多いと予算で……う〜ん、難しい。

そしていよいよヘビーチューン

さて、いよいよ大詰めのヘビーチューニングだ。メニューは、ボアアップに4連スロットル、Dジェトロ、ダイレクトフロー、ターボチューンというところ。

B6はブロック剛性が弱く、ボアピッチが狭いので、大幅なボーリング加工を施すボアアップは不可能であることを理解しておこう。ボアアップ用ピストンとしてはφ81㎜4A-G用（1722cc）にピン径加工を施したものが一般的だったが、最近では80㎜（1680cc）と81㎜でオリジナルの鍛造&鋳造ピストンがいくつか登場してきている。79㎜（1639cc）も間もなく登場するはずだ。

シリンダーのボア加工（ノーマル78㎜）は81㎜程度が限界だが、耐久性を考えれば、控え目な数値にとどめておくのが無難なところだろう。ボアアップをするということは、エンジンのボーリング加工、ホーニング加工、専用ガスケットの用意などが必要であり、ハイコンプピストンの組付けと同様に工賃のかさむ高価なチューニングとなるのは承知しておこう。

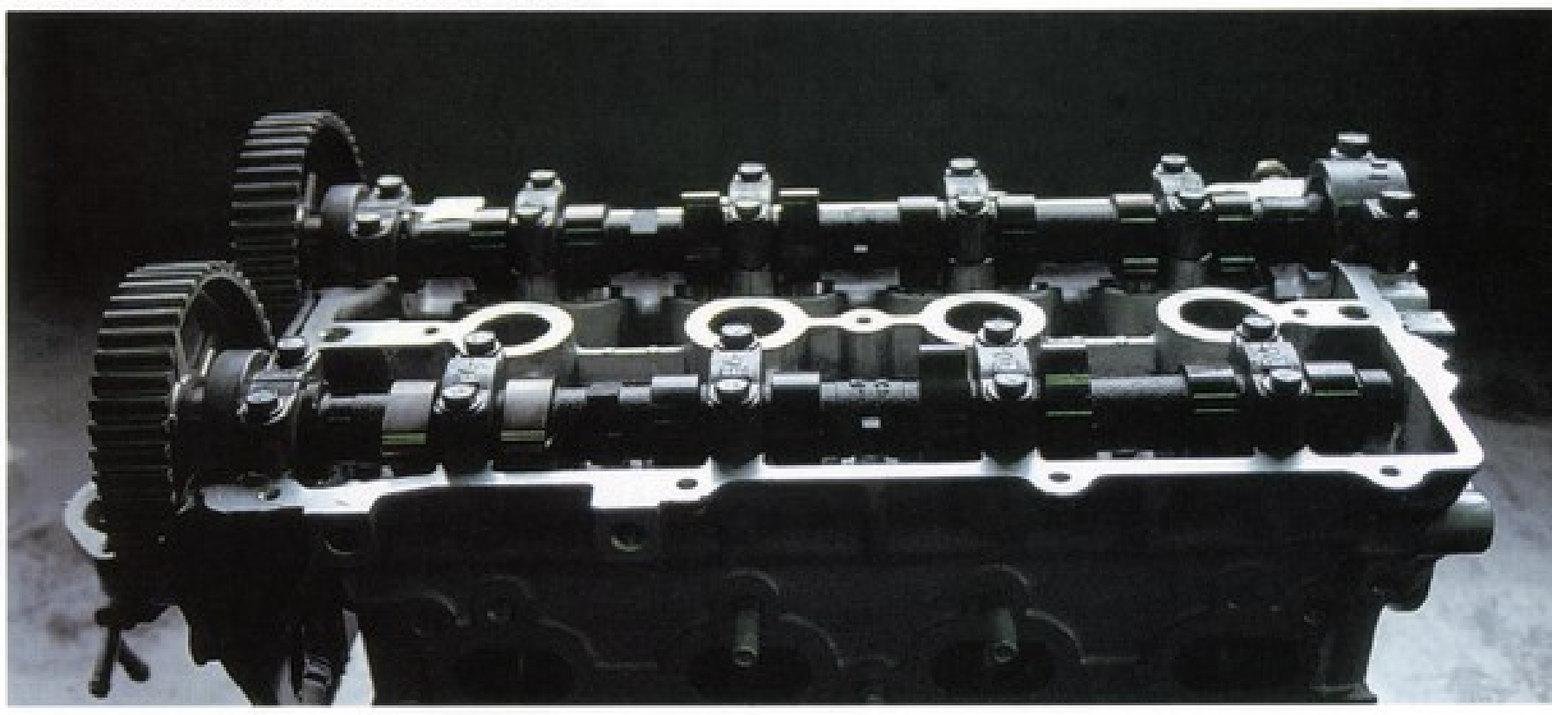
ところで、パワーが上がれば、当然ながら熱対策としてラジエターのカロリーアップやオイルクーラーの新設も必要になる。ただでさえオーバーヒート気味なのだから、パワーアップに伴う冷却対策は、もう絶対に欠かせない。

ノーマルのラジエターは一層式で専用ファ

ピストン＆コンロッドのバランス取り

バランス取りが施されたノーマルのピストン＆コンロッド。ハイコンプピストンや純正の0.5mmオーバーサイズピストンを使ってバランス取りを行なえば、さらに高い効果を期待することができる。NAチューンを詰めていけば、やはりメカチューンが欠かせなくなってくるのだ。

間違いなく効果の上がるハイカムチューニング



文句なしに確かな効果を発揮するのは、やはりハイカムへの交換だ。コンピュータはノーマルのままでも、それなりの威力を発揮する。コストパフォーマンスはかなり高い。ハイカムのサウンドも魅力だ。

カムプーリーはハイカムとセットで使うのが本来の姿。とはいうものの、ノーマルカムでも、圧縮を上げてからカムプーリーを使ってバルブタイミングを変更するというのも、それなりの効果を発揮する。

エンジンのポテンシャルがアップして高回転域でパワーが出てきたら、バルブスプリングも強化タイプに交換した方がいい。ノーマルのままだとカムの動きにスプリングが追いつかなくなって、高回転域でジャンピングの症状が出る。強化バルブはマツダスピードなどから発売されている。

とが多く、オイルクーラーの追加も欠かせなくなってくる。ただ、パイピングを伸ばせば全開時に油圧が足りなくなるケースも出てくるので、その場合はオイルポンプも交換した方がベターだ。あるいはユアーズから新登場したプレッシャーリリーフバルブはコストも安く、使いやすそうだ。

エンジン本体の究極チューニングがボアアップなら、吸気系チューニングの究極は4連スロットルとDジェトロ化だろう。

4連スロットルは現在トライアルやSKなどから販売されている。ノーマルのスロットル径が52㎜で吸入できる空気に限界があり、ハイカムやハイコンプを入れた場合、もっと高回転を欲張りたくもなる。そこで、吸入空気量を増やそうと考えられたのが4連スロットルだ。

DジェトロにはRSアイザワのエアクリッパーやHKSのVPC、それにユアーズスポーツやデッキメカニカルパワーのキットなどがある。エアフロメーターがなく吸気効率の高いDジェトロ（吸入される空気の流量を吸気管の負圧から計算して求めるインジェクションシステム）に換えることで、トルク&パワーアップを図ろうというアイテムだ。

エアフローメーターがないタイプとして、Dジェトロ以外にもダイレクトフロー（インテック製）がある。これは初期のF3などで使われた方法で、スロットル開度を燃調の基本として、吸気温度などのセンサーを通してデータ補正を行なうシステムだ。レスポンスアップなどに効果を発揮するので、これはこれで面白い。

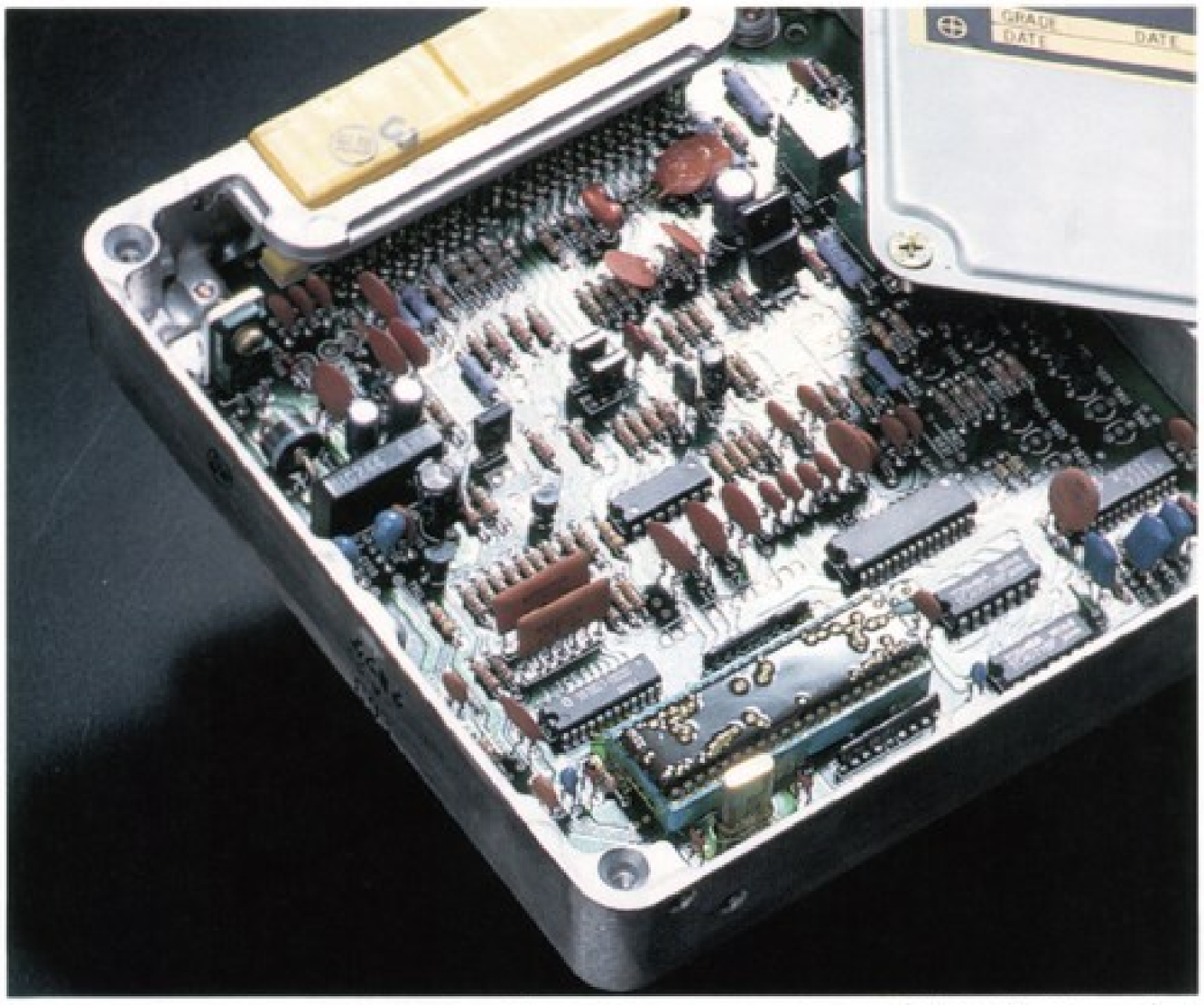
また、最終チューニングとも言えるターボ化だが、ロードスターのエンジンルームレイアウトを考えると、問題がなくもない。

まずひとつに、エンジンルームが狭いことによるパイピングの取り回しの問題と、ターボユニットから発生する熱の問題。ふたつめにトランスミッションとデフのキャパシティ不足の問題。三つめにボルトオンターボの特性（ドッカンパワー）がライトウェイトスポーツのロードスターに合いづらいという問題。最後にボルトオンキットの場合、エンジン内部に補強が入らないためにライフが短くなるという問題がある。

これらの問題が解決できるか許容できる場合に限り、ターボチューンも有効な手段となるだろう。現在、トラストとユアーズスポーツとブリッツからボルトオンキットが発売されている。

以上、B6チューンの流れを追ってきた。さ〜て、キミはどうするか。もちろんノーマルのままでもいいし、チューニングにはまっていってもいい。ロードスターは人によって様々な楽しみ方ができる。エンジンのリファインでも、それはまったく同じなのだ。

ステップが進むほど重要になるチューニングコンピュータ



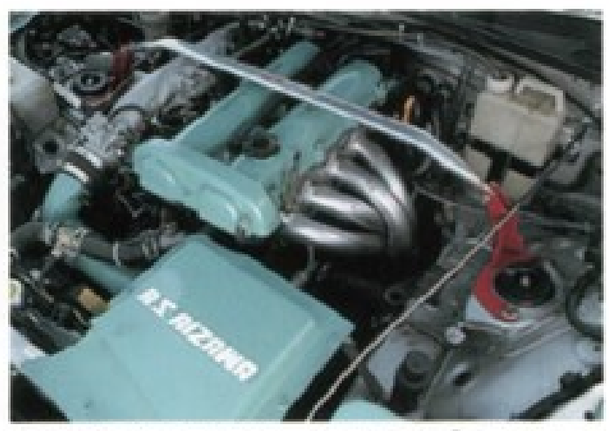
コンピュータはタコ足やマフラーを交換した時点で、考慮に入れ始める。チューニングのステップが進むめば進ほど、コンピュータの役割は大きくなる。従って、ロム式に変更して書き換えが自在にできたり、ダイヤルなどで燃調を調整できるものを選ぼう。

これはインテックから発売されているダイレクトフロー・システム。吸気抵抗の大きいバタフライ式のエアフロメーターを取り払い、アクセル開度によって燃調をコントロールする。アクセルにリニアに反応すので、レスポンスアップに効果がある。コスト的にも低価格のシステムだ。

熱いマニアのためのキャブレター・チューニング

本文では紹介しきれなかったが、キャブレターも根強いファンを持っている。セッティング出しが難しいが、ちゃんとしたノウハウを持ったショップならば、満足のいく結果が得られるはずだ。CRキャブが使われることが多く、また本来のコンピュータは点火時期の制御用として使われるパターンが多い。セッティングがうまく出たキャブレターはアクセルレスポンス、トルクともに好フィーリングで、キャブならではの胸のすくような吸気サウンドも生む。気象状況の変化などによる微妙なセッティングが気になるところだが、たとえばT-HOUSEから間もなく登場するF-CRキャブシステムでは、様々な状況方でも基本的にはメンテナンスフリーで対応できるようになっているということだ。ヘビーチューンのアイテムとして、確かにキャブレターというのも面白いだろう。

これはHKS関西の4連スロットルシステム。技術開発も終了し、その後の製品化への検討はＨＫＳ本社に委ねている。キット商品としては販売されていないが、ワンオフのオーダーメイドという形で手に入れることはできる。一方のトライアル製は、すでに19万8000円で市販されている。



これはRSアイザワのDジェトロシステム「エアクリッパー」。センシングした負圧をチューニングコンピュータのエクセルIIIに送り、トルクとパワーをアップさせる。製造分はすべて完売したので、今後はオーダーを受けてからの受注生産になるということだ。高い評価を集めている。

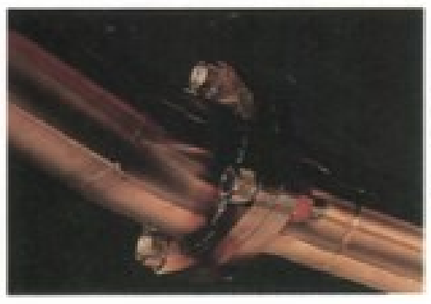
[マフラー]

MUFFLER

エンジン性能をフルに引き出すためにもマフラーの選択は重要だ

NAと言えども、エンジンチューンとマフラーとは切っても切れない間柄にある。もちろんエンジンチューンの方向性によって選び方も変わってくるけど、一般的には高回転域での抜けの良さが欲しいなら入口から太いもの、中低回転域でのトルクが欲しいなら入口の細めのものがいいと言われている。

ロードスター用にも保安基準適合マフラーが各メーカーから多種発売されている。これらは基本的にはノーマルエンジンの特性に合わせて開発され、最近ではテーパー形状を採用するなどして排気効率を上げたものが増えている。タコ足からテールパイプまでトータルに排気系を考えて作られたものならば、車検対応とは言っても排気系の交換だけで5~10%ぐらいのパワーアップが可能となる。それにサウンドの変化も、やっぱり大きな魅力だ。

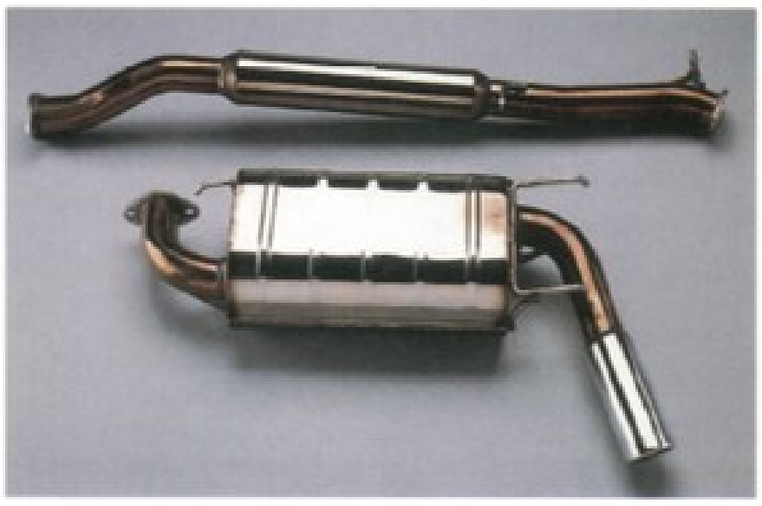


リーガルマフラー — HKS

このHKSの車検対応リーガルマフラーシリーズは、メインパイプが50φとなってはいるが、実は50φ-54φ-60φ、テール76φと出口に行くに従ってパイプ径の広くなるメガホン構造を採用し、排気効率を向上させている。また、NA大口径マフラー(パイプ65φ、テール83φ)も新発売された(6万1000円)。

●価格／6万1000円
●発売元／㈱HKS販売

エキゾースト・ステンレス — RACING BEET



肉厚1.5mmのステンレス材を使うことにより、耐久性を高めるとともに、ステンレスマフラー独特のサウンドを響かせるものに。メインパイプ径は60.5mmで、マフラー出口径は74.7mm。シングル出し。スチール製もある(6万8000円)。

●価格／9万5000円
●発売元／㈱三和トレーディング

LIMIT AX — TANABE

タナベの考えるスポーツマフラーの完成形がこのリミットAXだ。JASMA認定。耐久性も抜群で一般公道で安全に長く使用できるマフラーとなっている。タナベ独自の技術で、鋭い吹け上がりと豊かな低速トルク、心地良い排気音を生みだす。メイン50φ、出口70φのシングル出しとなっている。

●価格／6万2000円
●発売元／㈱タナベ

WEAPON(ウェポン) — LOVE LARK

ラブラークの車検対応マフラー、ウェポンはオールステンレス製ながら抑えられた価格が魅力だ。もちろん性能の方も申し分なく、中低速から高速まで一気に吹け上がる。ステンレスならではのサウンドと高い耐久性がポイント。メインパイプ径は50φで、出口径は90φのシングル出し。

●価格／7万8000円
●発売元／㈱ラブラーク

BLマフラー — TRUST

排気音の消しにくいNAのスポーツモデルでもストレート構造、しかも車検対応。トラストのBLは、気軽に街で乗れる本格的な車検対応マフラーだ。ストレートマフラーの高回転でのカン高いクリアなサウンドと自然なパワー特性が楽しめる。パイプ径はメイン50φ出口70φ。シングル出しになっている。

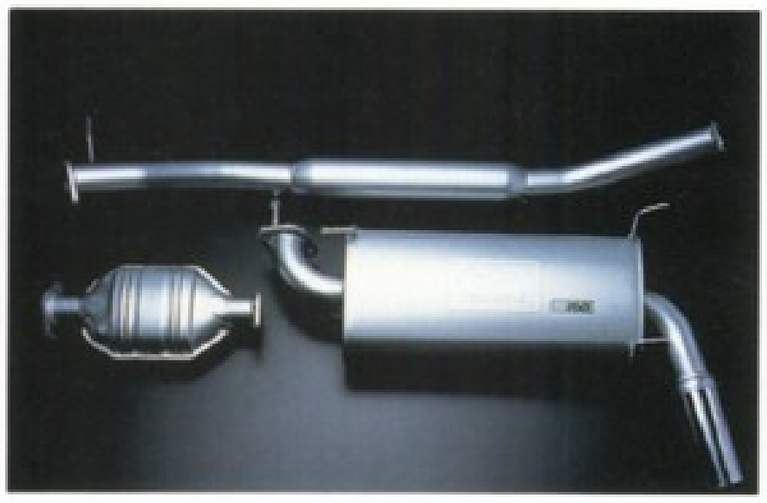
●価格／5万3000円
●発売元／㈱トラスト

TRマフラー — TRUST

トラストから、リリースされているスポーツマフラー・シリーズがこのTRマフラー。排気効率を向上させるため、触媒も取り外されており、消音面での効果は低下するが、スポーツマフラーならではのフィーリングが体感できる。パイプ径はメイン50φ、出口50φのダブル出しとなっている。

●価格／6万3000円
●発売元／㈱トラスト

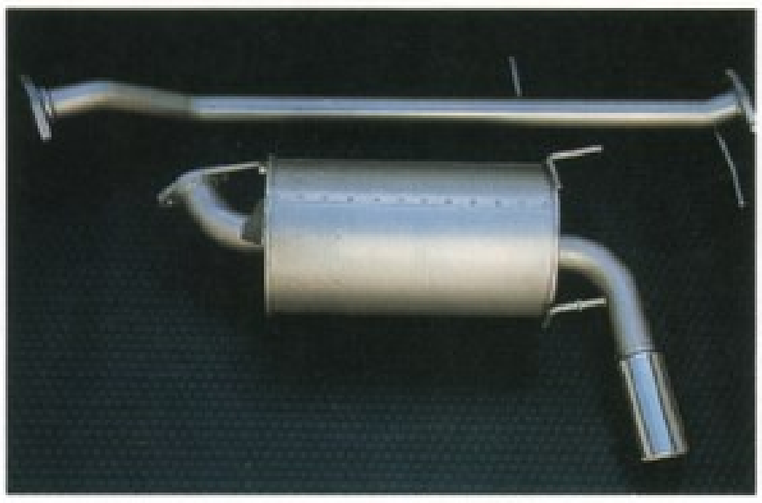
クラブiGBストリートマフラー — INTERHOUSE



インターハウスの車検対応マフラーは抜けの良さと高回転での乾いた音質が魅力だ。材質はアルミナイズドを採用し、耐久性を高めている。ノーマルエキマニとの組み合わせでも十分な性能を発揮する。メインパイプ径が60φで、出口は90φのシングル出し。JASMA認定。

●価格／7万2000円
●発売元／㈱インターハウス

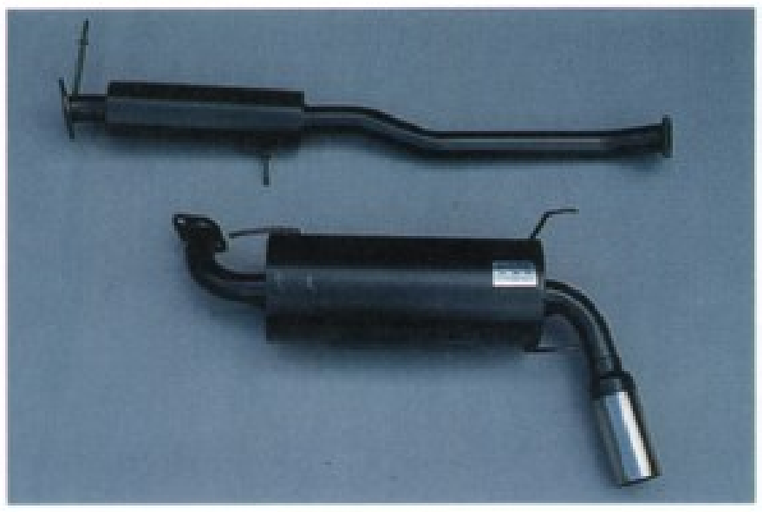
スーパーメガホンマフラー — A'PEX



NAエンジンの最高性能を引き出すために、アペックスの到達した結論がこのスーパーメガホンマフラーだ。排ガスは、マフラーの出口に行くに従って膨張する。そこで、パイプ径からシェルの内部構造までが、徐々に径の広くなるメガホン構造となっている。シャンパンゴールドの塗装も美しい。JASMA認定。

●価格／6万8000円
●発売元／㈱アペックス

ボーダー車検対応マフラー　DIJON CARS



レースにも参戦している5次元ブランドのロードスター用高性能スポーツマフラー、それがディジョン・カーズのボーダー車検対応マフラーだ。下から上まで豊かなパワーバンドを誇り、レスポンスよくスムーズに吹け上がる。90φテールエンドからは力強い音を響かせる。

●価格／6万2000円
●発売元／㈱ディジョン・カーズ

A-CLOSE EXシステム　TRIAL

ロードスターに全力投入中のトライアルの車検対応マフラーがこれだ。パイプ径が45φ-50φ-60φ-出口101φと広くなるメガホン構造を採用し、低速のトルクと高速域でのパワーを出している。音質はこもり音が一切なく、アイドリングでは低い音で、高回転域ではカン高いサウンドに変化する。

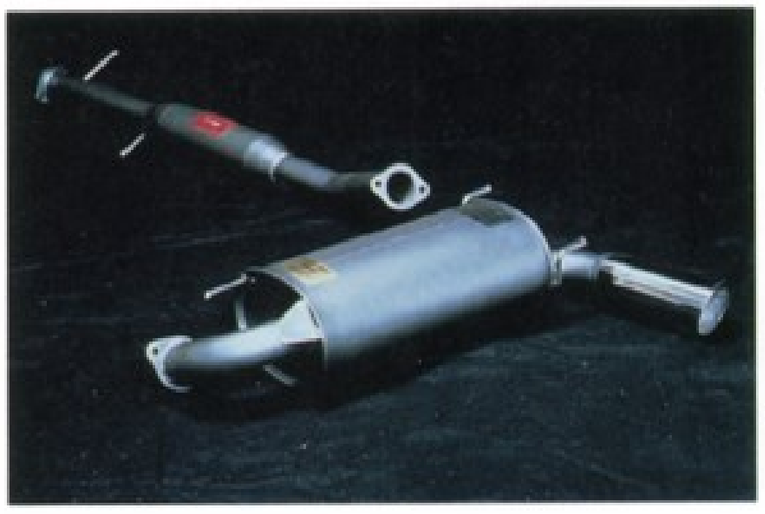
●価格／7万5000円
●発売元／㈱トライアル

レガリス　FUJITSUBO

チューニングマフラーの定番として支持されているフジツボの車検対応マフラーがこのレガリスだ。純正マフラーで犠牲になっているパワーソース本来のポテンシャルをフルに引き出し、パワー&トルク、レスポンスを向上させる。防錆剤添加の耐熱塗料を使用した焼付塗装を施した高品質設計だ。

●価格／6万5000円
●発売元／藤壺技研工業㈱

レガリスR　FUJITSUBO



"近年の高出力エンジンに対応する、全く新しい高性能マフラー"これがフジツボのレガリスRのコンセプトだ。パイプの曲折率を減らしたストレートレイアウトの採用、排気抵抗を最小限に抑える独自のパイプ内面加工など、フジツボの技術が結集されている。出口径は90φ。JASMA認定。

●価格／7万5000円
●発売元／藤壺技研工業㈱

スーパーチタンマフラー　ARC

このエー・アール・シーのスーパーチタンマフラーは、耐触性・軽量・高強度を持つ第三の金属、チタン材を採用している。チタン材使用により、重量が純正の半分以下という超軽量化がなされ、低燃費、マフラー接続部の耐久性や酸化耐久性を高めている。

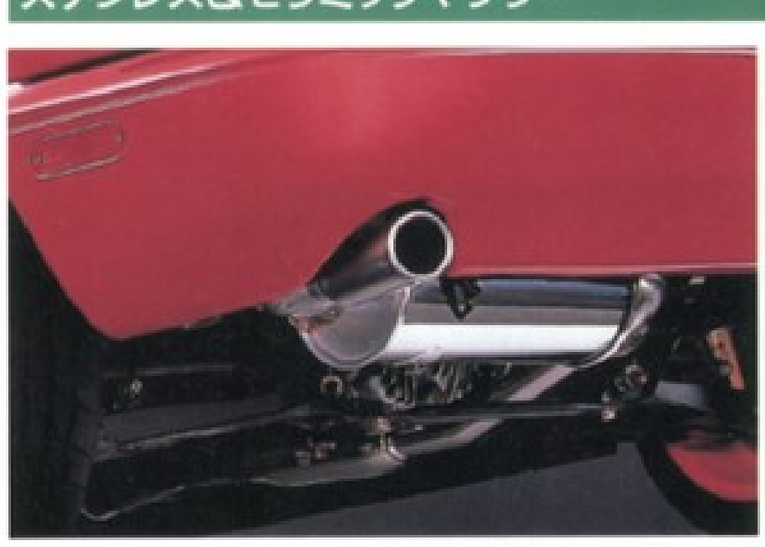
●価格／19万円
●発売元／㈱エー・アール・シー

ハイパーチューニングEXシステム　KAKIMOTO RACING

大口径の"本物仕様"としてカキモトレーシングが送り出すのが、この楕円改ハイパーチューニングエキゾーストシステムだ。排気効率、音作りにカキモトのレーシングテクノロジーが余すところなく生かされている。メインパイプ径は60φで、出口は80φのシングル出しだ。

●価格／7万円
●発売元／カキモトレーシング

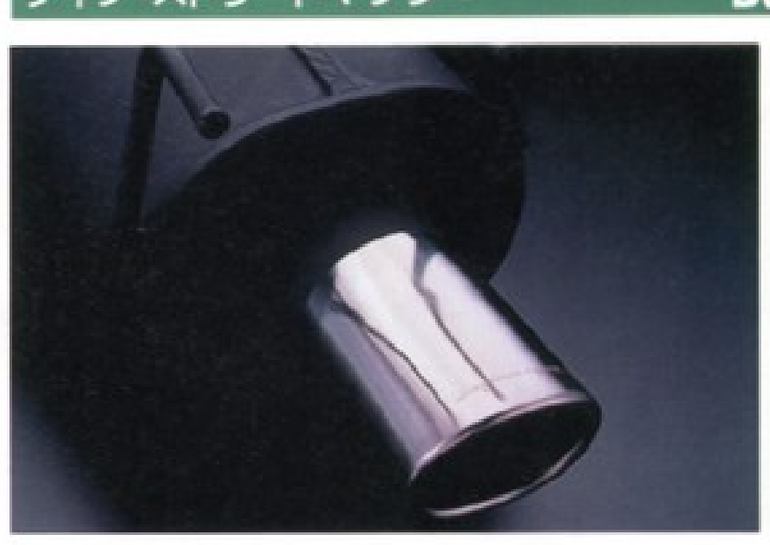
ステンレス&セラミックマフラー　MAZDASPEED



マツダスピードのAスペックマフラーがこれだ。効率の高いストレートタイプで、迫力ある音質ながら音量はノーマルレベルに抑えられている。消音材には発泡状のセラミックを使用。ステンレススチール製の外装とあいまって、長期に渡って性能を持続することができる。

●価格／10万8000円
●発売元／㈱マツダスピード

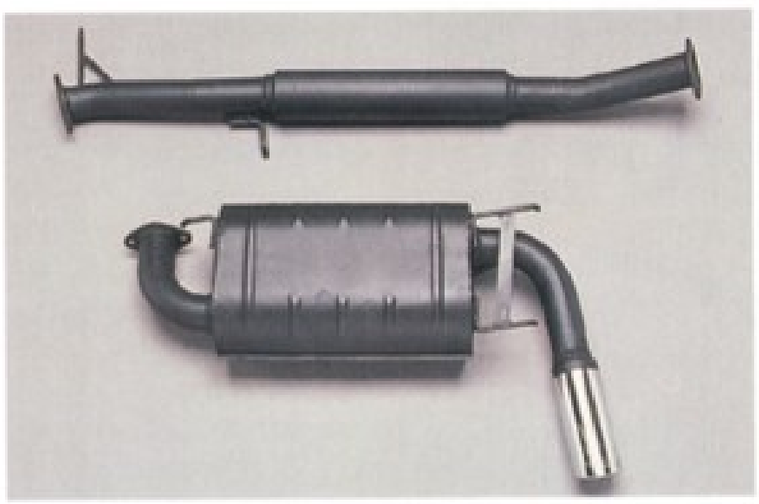
タイプ-ストリートマフラー　Bay Side Sports



純正触媒でも高い性能を引き出すために開発されたのが、ベイサイドスポーツのタイプストリート車検対応マフラーだ。低中速でのトルクアップと、本体肉厚2.1mm（スチール製）という耐久性を重視した設計となっている。メインパイプ径は50φで出口は89φの楕円カール形状を採用。

●価格／6万1000円
●発売元／ベイサイドスポーツ

LIGHT95　RS★R



RS・Rのライト95は、保安基準適合の合法スポーツマフラーだ。RS・Rのスポーツマインドはそのままに、公的検査機関における基準値をクリアすることにより、一般公道で安心して使用できるものとなっている。出口形状は60φのシングル出しだ。

●価格／7万2000円
●発売元／㈱ティエムシー

LIGHT95 90φ　RS★R

従来からのライト95シリーズに新たに90φシリーズが加わった。この90φという数字は、リアビューをより美しく演出するために選ばれたもの。小気味よい走りを約束するクルマと最高の融合を果たすため、メインパイプ径を60φ、出口アウター径を90φとし、理想的な構造を実現している。JASMA認定。

●価格／7万2000円
●発売元／㈱ティエムシー

M SILENT サイレンサー　MAXIM WORKS

サイレンサーが異断面形状をしており、フロア下の整流もしてしまうというのが、このマキシムワークスのMサイレント車検対応マフラーだ。ガンメタ耐熱塗装が施され、サイレンサー出口がハーダーマイト処理されており、赤、青、黒の3色が選べるなどファッション性も高い。

●価格／7万5000円
●発売元／㈱マキシムワークス

メックス・スペシャルマフラー　MEXC-S

レーシングカーのエキゾーストマニホールド作りで有名なメックスの保安基準適合マフラーがこれだ。オールステンレス製で、その仕上がりの美しさは工芸品としての価値を持っている。デフの部分で50φのパイプを60φに広げるメガホン構造を採ることで、中速から高速まで気持ちよく吹けあがる。

●価格／14万円
●発売元／メックス

デュアル・センターマフラー　PIT CREW RACING

人気のセンター出しマフラーのロータス・エラン風デュアルタイプがこのピットクルーレーシングのデュアル・センターマフラーだ。オールハンドメイド仕上げで、パワーとスタイリングの良さを兼備。スチールとオールステンレスの2タイプ。

●価格／8万5000円(スチール)
9万8000円(ステンレス)
●発売元／ピットクルーレーシング

シングル・センターマフラー　PIT CREW RACING

排気効率重視のストレートタイプマフラー。人気のセンター出しの形状はそのままに、サーキットからヒルクライムまでロードスターのパワーが体感できる。さらに上を望む人には、サーキット用の触媒バイパス（別売8000円）も用意されている。

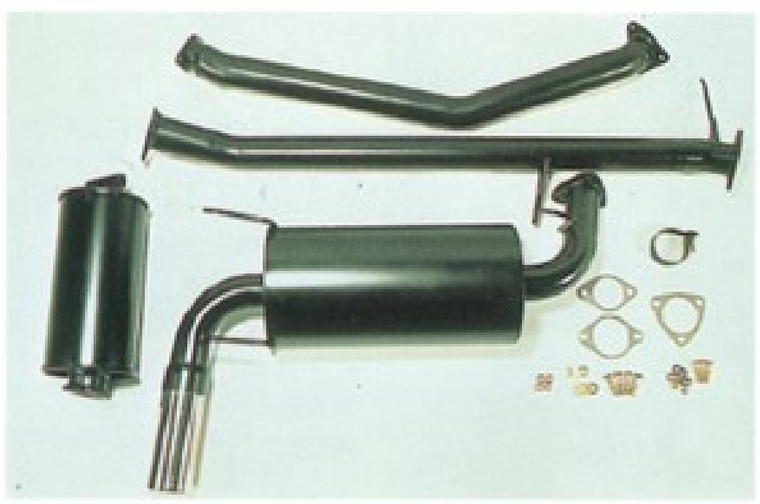
●価格／7万5000円(スチール)
8万9000円(ステンレス)
●発売元／ピットクルーレーシング

カーボンマフラーサイレンサー　TUCK'IN99

タックイン99のサイレンサーは、カーボンを使用することで通常のサイレンサーの約半分の重量となっている。入口径は50φと60φがあり、カール仕上げされた出口からは低音が響き渡る。センター出しのマフラーキット（レース用・7万8000円・サイレンサーを含む）も用意されている。

●価格／3万5000円
●発売元／㈲タックイン

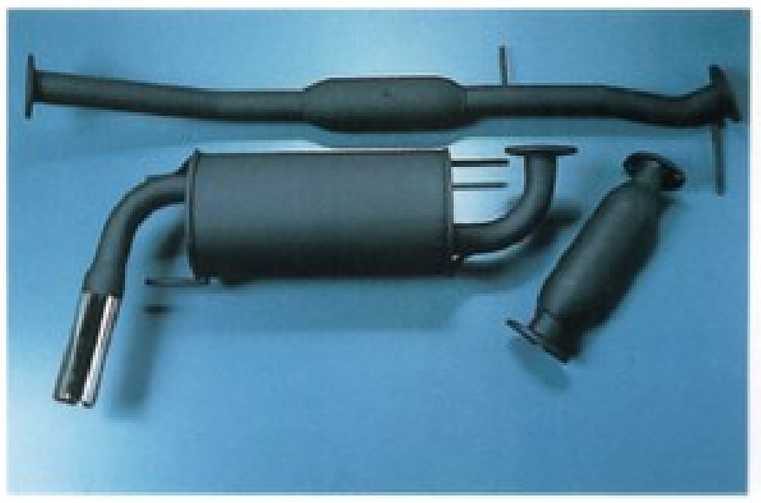
マフラーセット　YOURS SPORTS



ユアーズスポーツのこのマフラーは、スロットルに俊敏に反応するレスポンスが実感できるもの。約10PSのパワーアップにより高速域のパンチも向上する。触媒のフランジにも対応。メインパイプ径が60φ、出口径は60φのシングル出しとなっている。

●価格／8万5000円
●発売元／㈱ユアーズ・スポーツ

ウィザード　DECK MECHANICAL POWER



芸術的な曲げ加工の施されたウィザードは、その曲げ加工により排気をスムーズにし、パワーアップを果たしている。エキゾーストノートはビートとパンチの効いた音。メインパイプ径は50φ、出口は60φのシングル出しで、3分割タイプになっている。

●価格／5万5000円
●発売元／デッキメカニカルパワー

ウィザード縦2本出し　DECK MECHANICAL POWER

他のマフラーと違い、フェアレディZ432風の縦デュアル出しになっている。NIマシンのエキゾーストノートをストリート用に音量ダウン。高回転時のカン高いサウンドが魅力的だ。メイン50φ・出口50φの縦ダブル出しになっている。

●価格／6万5000円
●発売元／デッキメカニカルパワー

アクティブEXシステム　ACTIVE

エアロパーツで有名なアクティブのマフラーがこれ。JASMA認定の車検対応で、ノーマルよりも低音の響く重みのある音質となっている。曲がりを極力減らした構造により、高回転域の抜けと、中低速のトルクを両立させている。メインパイプ径は50φ、出口径は76φ。

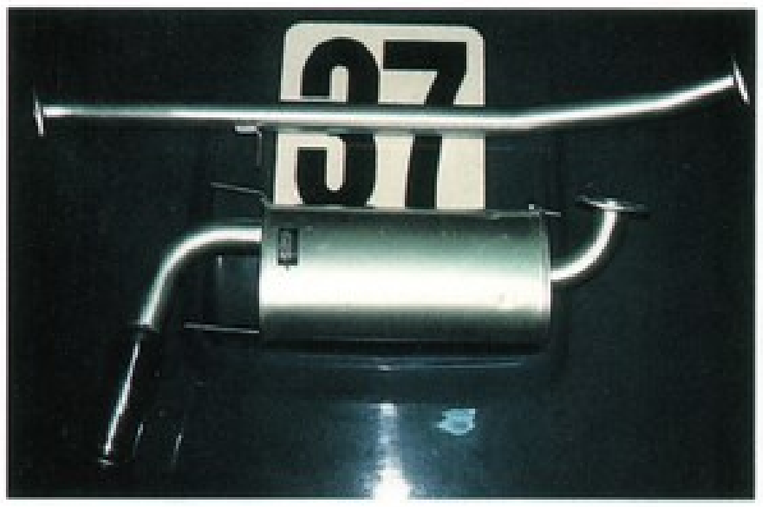
●価格／6万5000円
●発売元／㈲レーシングスポーツ・アクティブ

デビルマフラー　DEVIL

バイクのマフラーでは有名なフランス・デビル社のロードスター用車検対応マフラー。オールステンレス製で、メインパイプ55φ、テールパイプ83φのテーパー形状で、仕上がりはとても美しい。音質は上品で、高回転ではカン高い音になる。トルクフィーリングも向上。

●価格／13万5000円
●発売元／㈱三越ワールドモーターズ

AXIOMアルスター　GARAGE AUTOVERT



アクシアム・ブランドの車検対応マフラー。パイプ径の変更により排気ガスの流速を速め、排気効率をアップさせている。レスポンスが向上し、タウンユース～高速クルージングまで幅広くパワフルかつトルクフルになるはずだ。メイン50φ出口76φのシングル出し。

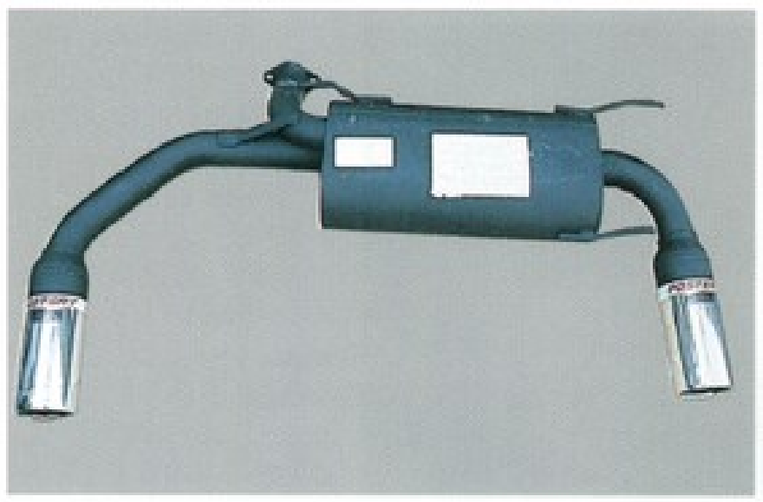
●価格／6万5000円
●発売元／有ガレージオートパート

センター出しマフラー　DIECI SÉIS

デイシ・サイスからはオールステンのセンター出しマフラーが登場。メインパイプは60φで、サイレンサーから2本になっている。出口は40φ。高回転域での伸びを重視しており、7000回転付近でも元気がいい。低めの音質で、そのルックスと相まって気持ち良く走れる。

●価格／14万8000円（バンパー込み、塗装なし）
●発売元／有デイシ・サイス

ポステルト　AUTO TRY



ドイツの厳しい検査規格TÜVをクリアした高性能マフラーがこのポステルト（POSTERT）だ。アウトバーンの国ならではの、高回転重視の設計がポイント。メインパイプ50φ、出口90φの左右2本出し。音質は重低音といえるもので、高回転になるに従い抜けの良い音へと変化する。

●価格／9万8000円
●発売元／オートトライ

ファームオリジナルマフラー　FARM

トータルボディチューニングショップのファームから、オリジナル車検対応マフラーがリリースされている。メインパイプが50.2φで、出口形状60φの左右2本出しが特徴だ。回転が上昇するに従って、カン高いカーンという気持ちの良い音となり、回転の伸びも向上していく。

●価格／8万5000円
●発売元／アートボディプロデュース ファーム

クラブiGBストレートパイプ　INTERHOUSE

インターハウスからは、スポーツ走行用の、キャタライザーと交換するストレートパイプも発売されている。サーキットなど、高回転を多用して走る場面では、触媒がなくなったことによる排気効率の向上を体感できる。ジムカーナやサーキットでは強い味方になるだろう。

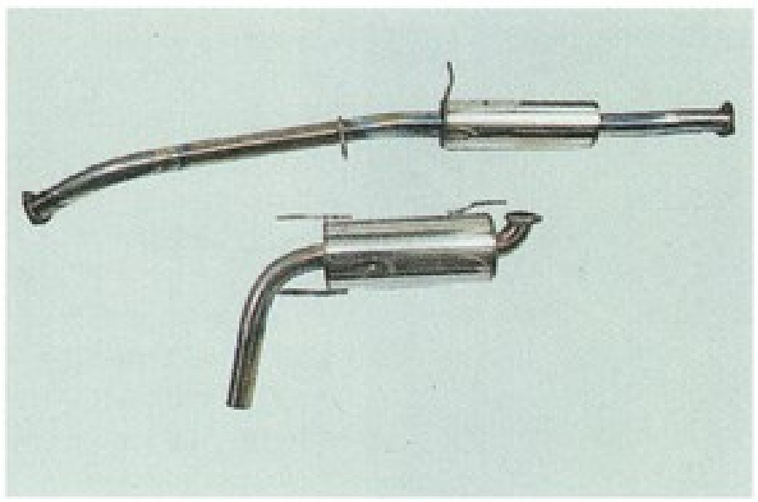
●価格／1万3000円
●発売元／株インターハウス

セブリング　SEBRING

AMG、ロリンザー、シュニッツァーなどの有名チューナー達から絶大なる信頼を得ているヨーロッパトップブランドのセブリング。そのセブリングよりロードスター用が登場。保安基準をクリアし、JASMA認定車検対応となっている。

●価格／フロントパイプ（1万4000円）リア（5万円）
●発売元／ユーロジャパンルブリカンツ

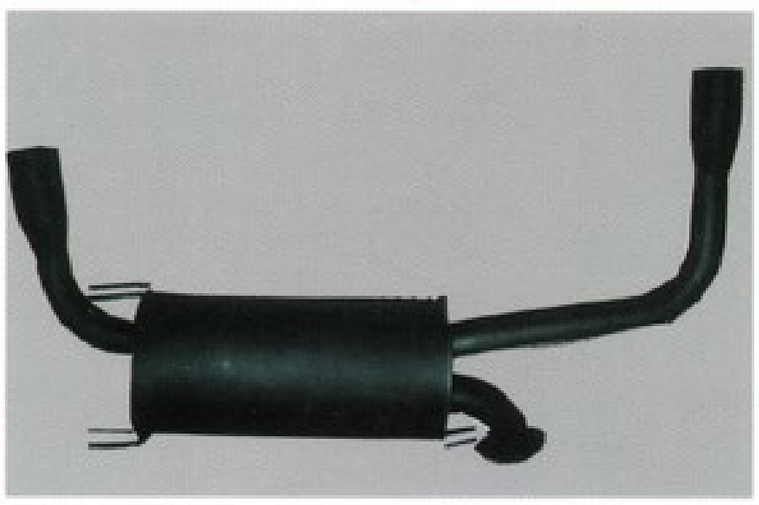
ウイズ スポーツマフラー　With RACING CARS



肉厚0.6mmのステンレス材使用により、片手で持てる軽さに仕上がっているのが特徴。メイン60φだが、出口形状は注文に合わせ製作してくれる。別売の42φのエキゾーストマニホールドを組み合わせることで、性能を発揮するよう作られている。

●価格／18万8000円
●発売元／株ウイズレーシングカーズ

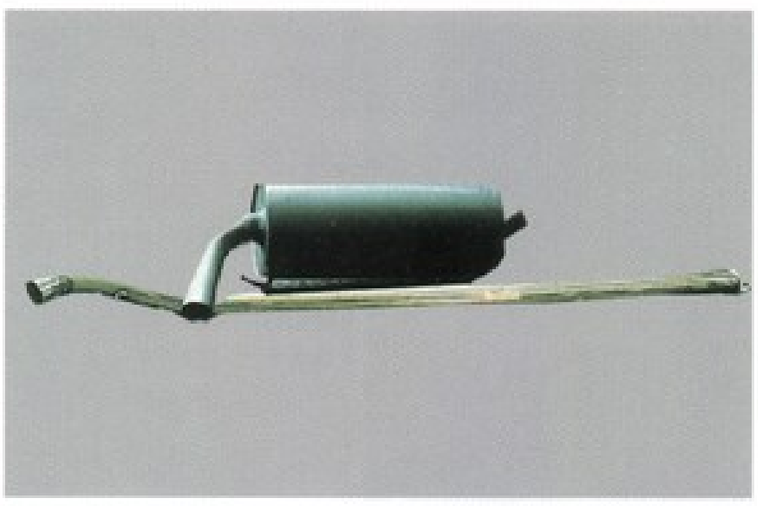
EXマフラー　RACING CRAFT



装着している満足感ではなく、パーツの性能を発揮させることの満足感を追求するレーシングクラフト。その製品は本物が持つ機能美に満ちている。このマフラーは左右2本出しとなっているが、これも見せかけのものではない。車検対応で、メイン60φ、出口76.3φ。

●価格／6万3000円
●発売元／株ホイルサプライ

競技用マフラーセット　DOG FIGHT



メインパイプを55φとして、中速のトルクを重視した競技用マフラー。メインパイプにステンレスを用いていることもあり、回転を上げるにつれて乾いた音がする。音量は少し大きめの競技専用タイプで、走りを追求する際の強い味方となってくれる。

●価格／6万2000円
●発売元／有ドッグファイト

スーパートラップ　MARUKATSU

スーパートラップはアメリカのバイク用マフラーとして特に有名だ。最大の特徴は『ウェーブディスク』と呼ばれる12枚のディスクがテールエンド部にセットされていること。このディスクの数を増減させることで、排圧を任意に調整できる。テールエンドの口径は60φ。見た目のデザインも特徴的だ。

●価格／10万円
●発売元／マルカツ

[タコ足]

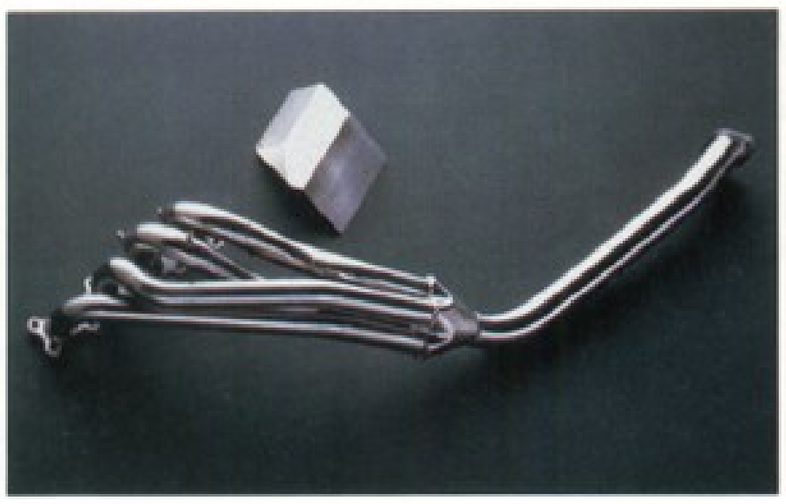
EXTHAUST MANIFOLD

排気系チューンはタコ足から始めよ

排気系のチューニングに欠かせないのがタコ足（EXマニ）だ。排気慣性効果などを考えると、各気筒の排気管の長さは必然的に同じになる。それをうまくレイアウトしようとするとタコ足という形になるわけだ。ノーマルはEXマニの形状が悪いため、交換するだけでかなりの効果が期待できる。マフラーとセットでの交換を勧めるが、財布の中身が乏しいのならまずタコ足を交換しよう。

タコ足には4-1タイプと4-2-1タイプがあるが、集合部までの長さと太さでトルク特性やトルクバンドが違ってくる。一般的に言えば、高回転域で気持ち良く回すなら4-1の口径拡大タイプ、トルク重視で立ち上がり加速を考えているなら4-2-1がいいだろう。

4-1 MAZDASPEED



マツダスピードAスペックのエキゾーストマニホールドは、排気系の効率を改善するとともにフラットなトルク特性を実現したもの。各シリンダーから集合部分までのパイプ長は、試作と実車での試乗テストを繰り返して決定したもの。保安基準適合申請済。

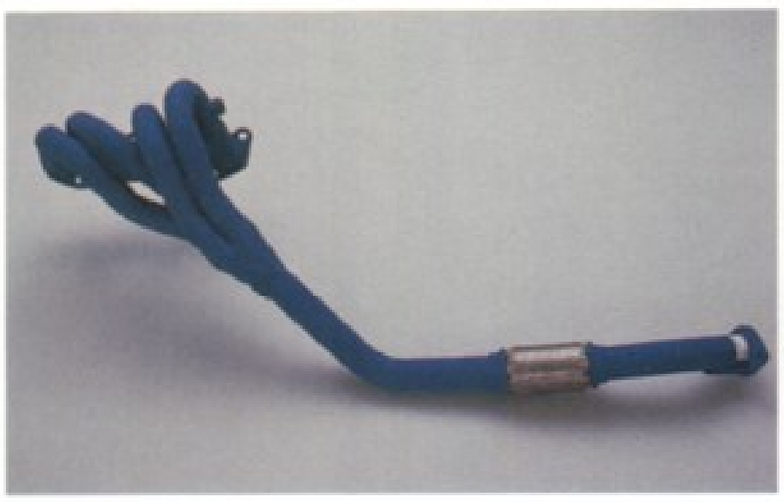
●価格／9万4000円
●発売元／㈱マツダスピード

4-1 CAMRAED

カメラードのEXマニホールドは、非常に美しい仕上がりを持つオールステンレス製。4本のマニホールドを等長とし、効率の良い排気脈動を追求したものとなっている。

●価格／8万6000円
●発売元／㈱カメラード

4-1 TRUST



数多くの車種に対応した商品造りで定評のあるトラストのロードスター用EXマニホールド。その名はTR NA EXマニホールド。鮮やかなブルーの耐熱塗装が目を引く美しい仕上がり。オールスチール製。

●価格／5万5000円
●発売元／㈱トラスト

4-1 RS★R(TMC)

ティーエムシーのブランドRS・Rのライト95シリーズステンレス・エキゾーストマニホールド。"排気ポートからマフラー出口まで"のポリシーのもと、ハンドメイドのTIG溶接仕上げを採用。凸凹のない内壁は、なめらかな排気流出を可能にした。保安基準適合品。

●価格／8万5000円
●発売元／㈱ティーエムシー

4-1 BORDER(DIJON CARS)

JASMA認定、車検対応のボーダーシリーズのロードスター用エキマニ、ボーダー車検対応エキゾーストマニホールドがこれ。接合部の焼け加減が、いい雰囲気をかもし出している。オールステンレス製。

●価格／8万5000円
●発売元／㈱ディジョン・カーズ

4-1 TUCK IN '99

マットブラックの耐熱塗装が施され、精悍な雰囲気を持っている。オールスチール製で、低価格なのも魅力的。

●価格／5万8000円
●発売元／㈲タックイン

4-1 RACING SPORT ACTIVE

車検対応EXマニホールド。ステンレス製で美しい仕上がりがウリ。集合部の作りこみや各パイプをできる限りストレートにすることで排気効率を上げ、高回転域の抜けをよくしている。

●価格／8万7000円
●発売元／㈲レーシングスポーツ・アクティブ

4-1 WITH RACING CARS

最良の排気効率を追求していくと行き着く所は"タコ足"になる、とウイズ・レーシングカーズでは自信を持ってこのタコ足を送り出している。クロスジャンクションを採用したオールステンレス製。42mmφの等長タイプ。

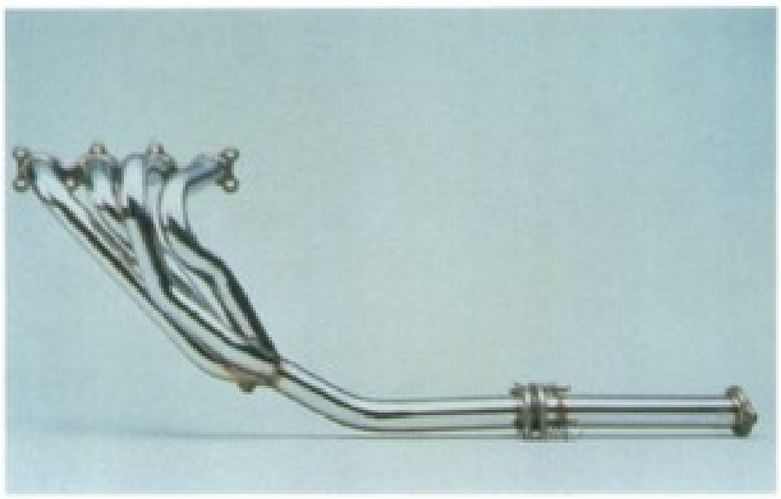
●価格／12万8000円
●発売元／㈱ウイズレーシングカーズ

4-1 CUSCO

クスコＰＳエキゾーストマニホールドはJASMA認定、車検対応品。各ブランチ42.7mmφを集合し60mmφに。実測によりベストの長さに設定した等長タイプ。気持ち良いほどよく回り、心地良いサウンドを約束するエキゾーストだ。ステンレス製。

●価格／８万5000円
●発売元／㈱クスコジャパン

4-1 FUJITSUBO



エンジン特性を徹底的に解析し、曲げ率やブランチ長を決定したフジツボのレガリスＥＸマニホールド。単なる等長化ではなく、高効率・高品質を追求。さらに集合部の効率ロス軽減のため、独自の技術でパイプ同志を直接溶接、内部の段差をなくし排気効率をアップ。オールステンレス。

●価格／８万7000円
●発売元／藤壺技研工業㈱

4-1 MEXC-S

オールステンレス製で、その仕上がりは工芸品のように美しいメックスのエキマニ。パイプの継ぎ目部分は、外側・内側とも突起やへこみは皆無。しかも要となる４－１への連結部分は無限のＦ３エンジンなどで最もいいデータが記録された形状を採用している。性能的にも素晴らしい。

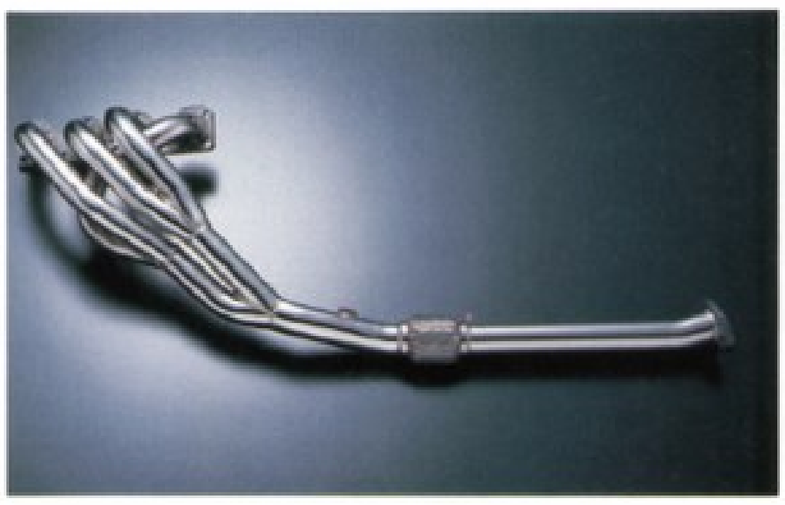
●価格／14万円
●発売元／メックス

4-1 AXIOM

形状とパイプ径の変更により排気ガスの流速を速め、排気効率をアップさせたのが、このAXIOM（アクシアム）ロードスター用車検対応マニホールド。エンジンのレスポンスを向上させ、幅広くパワフルかつトルクフルな性能を発揮。オールステンレス製。

●価格／８万5000円
●発売元／㈱ガレージオートパート

4-2-1 HKS



１番４番と、２番３番をそれぞれ集合し、さらにそれを１本に集合したＨＫＳのスーパーヘッダー。データ分析により決定されたパイプ長・口径が、排気効率の適正化、スムーズな排気の流れを実現した。ステンレス製。JASMA認定品。

●価格／８万8000円
●発売元／㈱ＨＫＳ販売

4-2-1 RACING BEAT

レーシングビートのエキゾーストマニホールドは製作をＴＭＣが担当。オールステンレス製で、機能美を感じさせる美しい仕上がりだ。

また、4-2-1の2-1の部分を長くとり、トルクを引き出すことに成功している。保安基準適合品。

●価格／８万円
●発売元／㈱三和トレーディング

4-2-1 CLUB iGB

クラブｉＧＢのエキゾーストマニホールドは、スペシャルクラフトのステンレス製。中低速トルクをアップしながら高回転域のパワーアップにも成功した。JASMA認定品。

●価格／８万5000円
●発売元／㈱インターハウス

4-2-1 T-HOUSE

ロードスター用のマニホールドとして、中低速トルクを犠牲にせず、高回転域まで気持ち良く吹け上がるよう、等長にこだわって製作。排気系のファインチューンを考えている人は、マフラーよりも先にこれを勧めるとのこと。オールステンレス製。

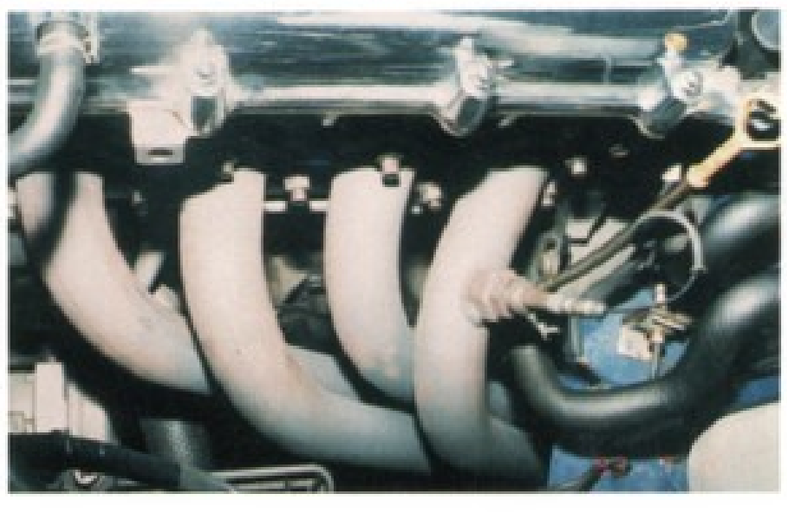
●価格／８万円
（遮熱板5500円）
●発売元／㈱ティーハウス

4-2-1 MAXIM WORKS

Ｍサイレント ＥＸマニホールド。レーシングパーツと同じ加工工程で最大限に軽量、強度、美を追求しながらも、ストリートマシンへの適応を実現している。フランジはマシニングセンターにて削り出し。オールステンレス製、研磨仕上げ。保安基準適合品。

●価格／７万円
●発売元／㈱マキシムワークス

4-2-1 RACING CRAFT



４本の38mmφブランチを２本の43mmφパイプに集合、さらにそれを50mmφに集合したタイプ。スチール製。

●価格／５万8000円
●発売元／㈱ホイルサプライ

[エアクリーナー、フライホイール、クラッチ、エアダクトカバー&ボンネット、エアファンネル]

AIR CLEANER, FLY WHEEL, CLUTCH AIR DUCT COVER & BONNET AIR FUNNEL

エンジン・チューンの第一歩は エアクリーナーの交換から 軽量フライホイールも効果大

エンジンをチューニングする場合、大量の空気がスムーズにシリンダーに流れるように吸気系のチューニングをするのは基本中の基本。もちろんノーマルでも、やらないよりはやった方がエンジンも喜ぶというもの。吸気系を変えているのならなおさらだ。また、ロードスターは、排気熱の影響を受けやすい構造のため、ぜひともタコ足とスポーツエアクリーナーの間に遮熱板を取り付けたい。

直接、エンジンのレスポンスを上げたいなら軽量フライホイールへの交換が一番。気持ち良く吹け上がるようになるはずだ。さらにクラッチを強化すれば、伝導効率も上がって立ち上がり時のレスポンスも向上するはずだ。

AIR CLEANER

K&Nフィルターチャージャー

独自のエアロダイナミクス構造で高い吸気効率を実現。

●価格／1万円
●発売元／株三和トレーディング

Aスペック　エアフィルター

集塵効果を下げることなく吸気抵抗を低減させる。パワーや燃費の改善に加えて、俊敏なレスポンスを実現。

●価格／9800円　●発売元／株マツダスピード

FORZAエアクリーナー

空孔率98%のポリウレタンフォームにナイロン製植毛を施している。中性洗剤で水洗いすれば、再使用が可能。

●価格／3900円　●発売元／株極東

レーシングビート　エアフィルター

ノーマル交換タイプ。汚れても、洗浄することにより再使用することができる。

●価格／5000円　●発売元／株三和トレーディング

AIR CLEANER

POWER FILTER

特殊オイルにより約4ミクロンのダストまでを集塵。

●価格／9800円
●発売元／モンスターインターナショナル㈱

パワーフローKIT

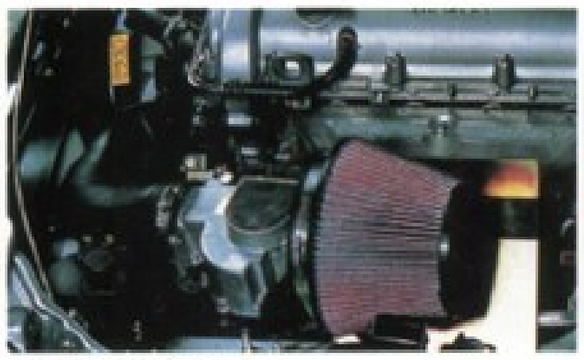
HKSのパワーフローは、優れた吸入効率を達成したパワーフローケースと整流効果を発揮するアウターフィルターとインナーフィルターの独立した2重構造をとっている。わずかな吸気損失も抑え、新鮮な空気を取り入れる。

●価格／2万5500円　●発売元／株HKS販売

GRACER エアインクス

●価格／AX-Sタイプ　1万6000円
ロードスター専用アダプター　1万6000円
●発売元／㈱トラスト

AIR CLEANER



M's パワークリーナー

純正エアクリーナーに比べ、最大10倍の吸気効率アップを実現。チューニングに少なからぬ効果をもたらす。

●価格／2万7000円　●発売元／㈱オートルック

ビック キャリバー

KGワークスからは、アメリカンスタイルのエアクリーナが発売されている。小気味良い吸気音が魅力的だ。

●価格／1万8500円　●発売元／㈱北川製作所

オリジナル　エアクリーナー

吸入効率を上げシャープなレスポンスを実現する。

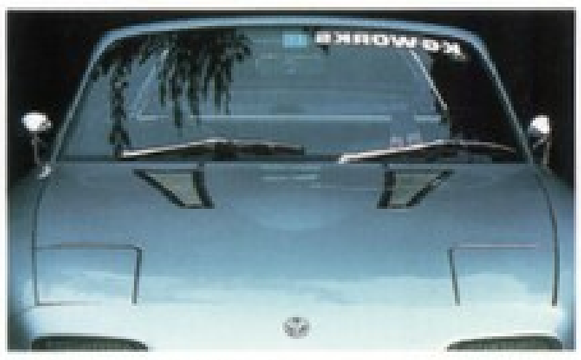
●価格／2万1000円
●発売元／スピードショップMAX

K&Nフィルター・メンテナンス・キット

K & N製エアフィルターのリニューアルが可能。

●価格／3000円
●発売元／㈱三和トレーディング

AIR DUCT BONNET



ボンネット　アウトレット

エンジンルーム内の熱気を排出する。ステンレス製。

●価格／2万4800円（加工別）
●発売元／㈱北川製作所

スリット入りボンネット

熱気を排出する。ライトカバーと同デザイン。

●価格／5万円（塗装別）
●発売元／プロショップ・ニッケイ

AIR FUNNEL

NARパワーファンネル

アルミ削り出し。エアクリーナーも換えると効果的だ。

●価格／1万2800円
●発売元／プロショップ・ニッケイ

CONTROLLER

リトラクタブル　ハーフ　ユニット

ライトOFFでもリトラクタブルをハーフ状態に固定。ボリュームつまみで開度はワンタッチ調整できる。

●価格／9800円　●発売元／㈱ピボット

FLY WHEEL

S.C.M.フライホイール

重量4.7kg。クロモリ鋼を使用しているため、強度的にも問題ない。

●価格／4万8000円　●発売元／株トラスト

C's　フライホイール

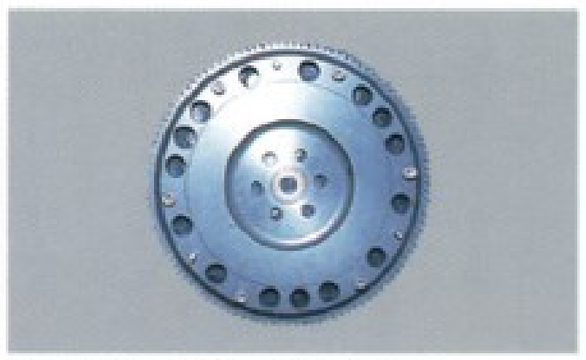
重量4.2kg（ノーマル8.08kg）。クロモリ鋼を使用。

●価格／4万8000円
●発売元／株カメラード

クロモリフライホイール

重量4.7kgの軽量フライホイールでレスポンスアップ。

●価格／5万5000円
●発売元／株ユアーズ・スポーツ

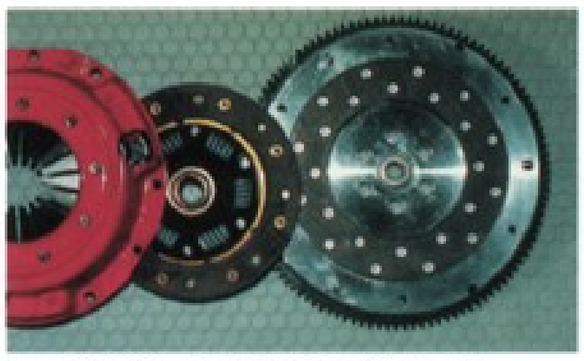


ロードスター軽量フライホイール

重量4.5kg。

●価格／4万3000円
●発売元／プラスワン・アオキ

FLY WHEEL



レーシングビート　アルミフライホイール

重量3.5kg。リングとフェーシング部以外はアルミ製。

●価格／6万4000円
●発売元／株三和トレーディング

AXIOM　フライホイール

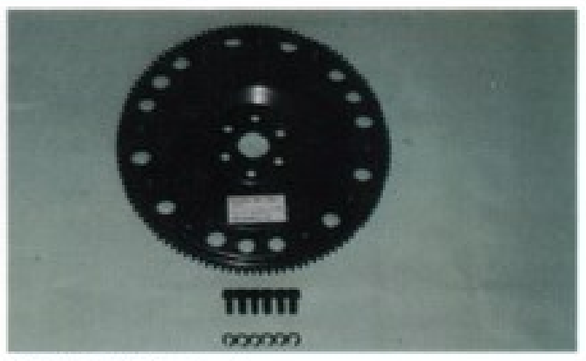
重量4.3kg。耐摩耗性とレスポンスが向上。

●価格／4万800円
●発売元／有ガレージオートパート

オリジナルクロモリフライホイール

素材にSCM40を使用した高信頼品で、鋭い立上がりや全域にわたり最良のバランスを実現。

●価格／4万9200円　●発売元／株インテック



軽量フライホイール

高剛性のクロモリ鋼を使用し、ぜい肉を落としたスーパーレスポンスパーツ。

●価格／4万6000円　●発売元／株戸田レーシング

CLUTCH

Aスペック　クラッチセット

●価格／クラッチカバー　1万8000円
　　クラッチディスク　1万5000円
●発売元／株マツダスピード

クラッチカバー&クラッチディスク

●価格／クラッチカバー　1万8000円
　　クラッチディスク（アスベスト）　1万5000円
●発売元／株ユアーズ・スポーツ

タックイン99　強化フェーシング、カバー

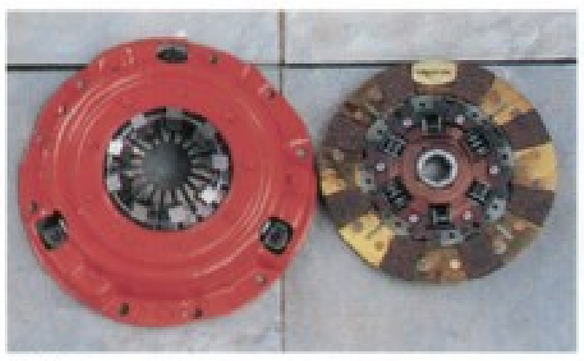
●価格／強化フェーシング　2万5000円
　　強化カバー　1万8000円
●発売元／有タックイン

ケブラークラッチディスク

ケブラー使用により、軽量でありながら高い耐熱性と強度を持っている。ロードスター用は近日発売予定。

●価格／未定　●発売元／株タナベ

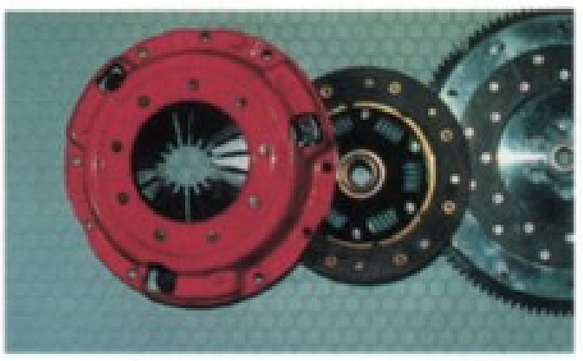
CLUTCH



強化クラッチカバー&ディスクキット

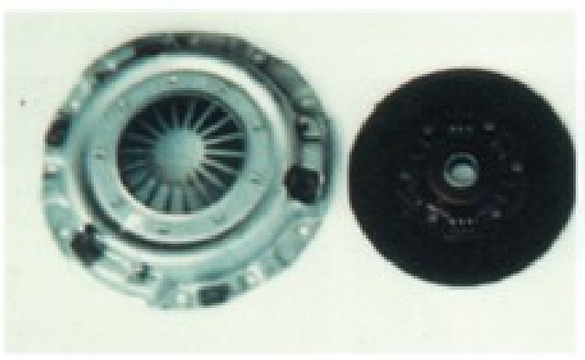
アメリカから直輸入のキット。皆で一括購入するとさらに安くなるぞ。組み付け解説ビデオも作製中だ。

●価格／予価5万8000円　●発売元／有太田屋



レーシングビート　クラッチセット

●価格／クラッチディスク（フェロード／メタルとも）
　　1万8000円　クラッチカバー（560g）　2万7000円
●発売元／株三和トレーディング



クラッチ&フライホイールKIT

クラッチまわりを全て強化できるキットだ。またクラッチとフライホイール別々に買うよりも得するキットだ。

●価格／8万円　●発売元／プラスワン・アオキ

AXIOM強化クラッチセット

圧着力510gで、しっかりとトルクを伝達する。

●価格／3万3000円
●発売元／有ガレージオートパート

CLUTCH

Dog FIGHT クラッチセット

●価格／メタルセット　5万8000円
　　アスベストセット　4万3000円
●発売元／ドッグファイト

AIR DUCT COVER

スリット入りライトカバー

オーバーヒート対策だがファッション性も高い。

●価格／2万3000円（FRP製、白ゲルコート仕上げ）
●発売元／プロショップ・ニッケイ

エアダクトINカバー

エア・ダクトINカバーの効果により吸入温度を抑え、安定したパワーが得られる。形状はテストで決められた。

●価格／2万円　●発売元／グランドスラムKAZ

T-ハウス　ヘッドダクト

スポーティ感覚だけでなく、エアを極力取り込むよう形状が工夫されている。

●価格／2万円　●発売元／株ティーハウス

［ラジエター、ラジエターシュラウド、オイルクーラー、オイルキャッチタンク、
プレッシャーレギュレター・スプリング、タコ足遮熱ラップ、ステンメッシュホース］

RADIATOR, RADIATOR SHROUD OIL COOLER, OIL CATCH TANK PRESSURE REGULATOR SPRING EXHAUST INSULATING WRAP STAINLESS MESH HOSE

泣きどころの冷却系をチューン

ロードスターの泣きどころは、なんといっても冷却系。エンジンルーム内のレイアウトが悪く、空気が出ていきづらいのだから困ってしまう。さらに、エンジン本体のウォーターギャラリーの設計が悪いのか、水回りのレイアウトが悪いのか、とにかく冷却効果はあまり良くない。夏場のオーバーヒートに悩まされているオーナーも多いことだろう。さらに、水温だけでなく油温も上がってしまうから始末が悪い。

水温が上がると熱ダレでパワーが落ちてしまったり、最悪の場合、オーバーヒートでエンジンを壊すことにもなりかねない。オイルも温度が上がると劣化が激しくなり、油膜切れなどが起こりやすくなるから注意が必要だ。

ラジエター容量を上げたりオイルクーラーを取りつけて、そんな心配から開放されよう。

RADIATOR

ノーマルのラジエターは1層式で電動ファンとクーラーコンデンサ用ファンで冷却しているが、M2　1001はA／T用の2層式を採用、ファンの風量をアップしている。それでも、チューニングエンジンの熱量には対応しきれないのが現実だ。それは、十分な空気がエンジンルームを流れないことに加え、エンジン本体のウォータージャケットの設計やウォーターポンプの吐出量、水回りのレイアウトに難があるからだろう。

本当に冷却系を改善したいなら、空気の出口を作ってやることが必要になるだろう。そこまでできないにしても、ラジエターシュラウドを付けたり、導風板を取り付けて空気の流れを制御することも効果がある。

もちろん、冷却効率を上げたラジエターに交換することを忘れてはいけない。

クラブiGB　スーパークーリングラジエター

アルミ製にすることで、軽量化と冷却性を徹底させている。2層式タイプ採用でクーリング効率がノーマルと比べてグンと向上する。

●価格／1万8000円　●発売元／㈱インターハウス

NAR　2層式ラジエター

真ちゅう製の2層式ラジエター。車検対応のため、取りつけたままでも車検OK。これでノーマルでは悩まされたオーバーヒート対策は完璧。ノーマル下取り。

●価格／6万8000円　●発売元／プロショップ・ニッケイ

タックイン99　大容量ラジエター

2層式タイプで材質は真ちゅう。ノーマルと比べると多少重いが冷却効果はバツグンにアップ。取り付け加工は必要なし。ノーマル下取り。

●価格／5万8000円　●発売元／㈱タックイン

RSアイザワ　オリジナルコンビネーションラジエター

2層式のラジエターにオイルクーラーがビルトインされているので、オイルポンプもノーマルのままで十分OK、油圧の低下を防止する。ノーマル下取り。

●価格／13万円　●発売元／㈱RSアイザワ

RSアイザワ　オールアルミスーパーラジエター

2層式により容量をアップし、さらに縦方向にギリギリまでサイズアップを図っている。材質を総アルミにすることにより、大幅な軽量化を実現。N1レースでも使用可能。

●価格／13万円　●発売元／㈱RSアイザワ

デッキメカニカルパワー　強化ラジエター

真ちゅう製の2層式で、冷却面積を増大させることにより夏場のスポーツ走行時や渋滞でのオーバーヒートを防止。チューンドロードスターにはもちろん、ノーマルにも最適。

●価格／7万2000円　●発売元／デッキメカニカルパワー

RADIATOR SHROUD

プロショップ・ニッケイ　ラジエタークーリングプレート

ラジエターへのフレッシュエアを外に漏らさずに送り続けるクーリングプレート。

●価格／9800円　●発売元／プロショップ・ニッケイ

ウィズレーシングプロジェクト　フードパネル

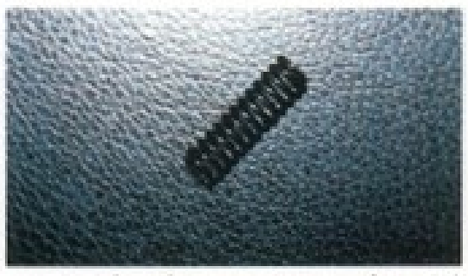
熱ダレを防止し、冷却効果を高めるフードパネル。ルックスもワンポイントとなる。●価格／2万4000円　●発売元／ウィズレーシングプロジェクト

ピットクルーレーシング　2層式ラジエター

アルミ製と真ちゅう製の2タイプが用意されており、軽量化を目指す場合にはアルミタイプ、コストを抑えたい場合は真ちゅうタイプと、用途で選択可能。

●価格／6万円〜　●発売元／ピットクルーレーシング

P.R. SPRING



ユアーズスポーツ　PRスプリング

オイルプレッシャーレギュレーター内のスプリングを強化することによって、オイルクーラー装着時のホース延長によって起きる油圧の低下を防ぐ。

●価格／未定　●発売元／㈱ユアーズスポーツ

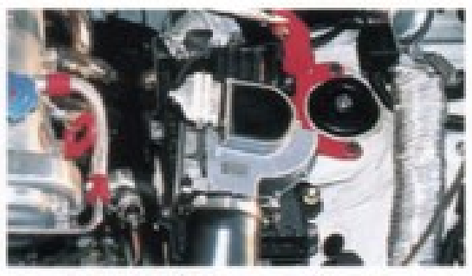
MESH HOSE

ニッケイ　メッシュホースアルミエンド

EARL'S（アールズ）製ステンレスメッシュホースアルミエンド。ラジエターホース、バキュームホース、PCVホースの計4点セット。

●価格／4万5000円
●発売元／プロショップ・ニッケイ

遮熱TAPE



ニッケイ　遮熱テープ

エンジンルーム内の熱の影響を受けやすい部分には何らかの処理が必要。熱に苦手な部分に張るだけで十分な遮熱効果を発揮。こんなところにも気を配りたい。

●問い合わせ先／プロショップ・ニッケイ

EXHAUST WRAP

RSアイザワ　エキゾーストラップ

タコ足にこのラップを巻くだけで、エンジンルーム内の温度が30%以上も下がるというスグレモノ。見た目はスゴイが効果絶大のアイテムだ。

●価格／1万円　●発売元／㈲RSアイザワ

OIL CATCH TANK

クラブiGB　オイルキャッチタンク

オールアルミ製のオイルキャッチタンク。クランプ、ホースにはすべて耐熱、耐油処理が施されているので安心。競技専用パーツ。

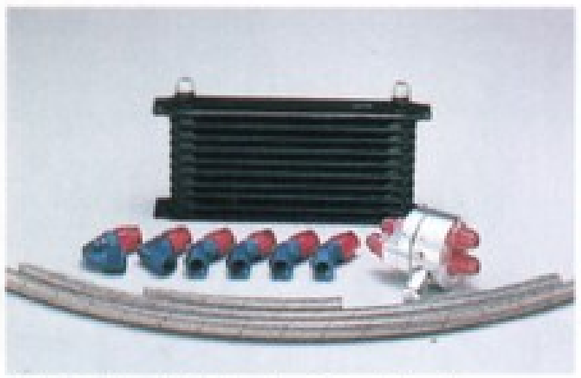
●価格／1万6000円
●発売元／㈱インターハウス

OIL COOLER

ロードスターのようにエンジンルームに熱がこもりやすく、冷却性の悪いクルマではエンジンの潤滑をするためのオイルも熱を持ってしまう。もちろん、オイルにはエンジン冷却の役目もあるが、温度が高くなるとオイルそのものがシャバシャバになって、油膜切れが起こりやすくなり、本来の目的である潤滑もままならなくなってしまう。この対策には、高温でも変質しにくいオイルを使うか、5000km程度の短いスパンでオイル交換をするかだが、より積極的に対策するならオイルクーラーの追加という方法がある。ただし、ロードスターの場合、エンジンルームに入る空気を妨げるような場所にコンデンサーを取りつけると、かえってラジエターの冷却効率を落としてしまうことになるから、その点に注意してコンデンサーの取付け場所を決定しよう。また、B6エンジンはオイルポンプの容量が不足ぎみだから、より積極的に冷却するならオイルポンプも交換したいところだ。

タコ足を付けるならば遮熱板は絶対に必要だぞ

排気系パーツとしてタコ足は絶対にはずせないパーツだけど、エンジンルーム内の熱対策が悩みのタネ。特にノーマルのエアクリーナーはタコ足のすぐ隣にあるので、熱の影響をモロに受けてしまうことになり非常にマズイ。そこでお薦めなのが遮熱板の製作。アルミ板を使って適度な大きさに切り、写真の位置に固定するだけでOK。これなら誰でもカンタンに熱問題を解決できるゾ！



トラスト　オイルクーラーキット

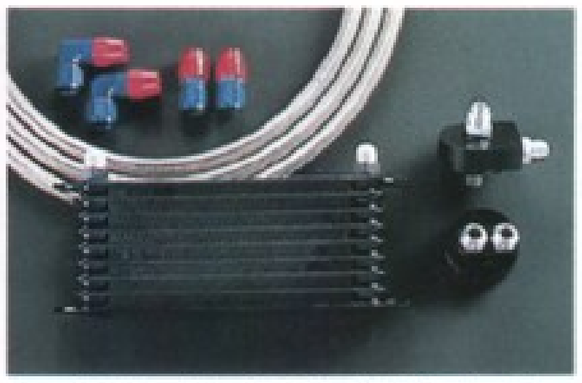
競技専用。サーキットでのハードなスポーツ走行対策として開発。放熱量を高く、圧力損失を低く抑えた高効率タイプ。コアは10段で、オイルエレメント移動アタッチメント付き。AタイプとBタイプの2種類あり。

●価格／12万円(A)、14万円(B)●発売元／㈱トラスト

HKS　エアロオイルクーラーキット

クーリング対策が非常に重要なロードスターだけに、油温対策にも気を使いたい。そんな時にお薦めなのがこのエアロオイルクーラーキット。8段式コアの採用によりサーキットでも十分な冷却効果が得られる。

●価格／12万2000円　●発売元／㈱HKS販売



マツダスピード　Aスペックオイルクーラー

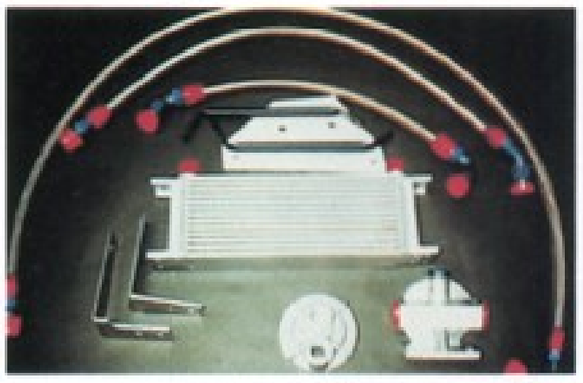
ハードなスポーツ走行時にエンジンオイルの油圧上昇を抑え、オイルとともにエンジン本体を保護するオイルクーラー。コア段数は8段、材質はアルミ。ホース、フィッティング付き。

●価格／12万8000円　●発売元／㈱マツダスピード

ユアーズスポーツ　オリジナルオイルクーラー

真ちゅう製の10段式コアを採用しているにもかかわらず、アルミ製にも遜色のない軽量化を実現している。ロードスター専用設計なので、加工不要で取り付けられる。価格も非常にリーズナブル。

●価格／8万8000円　●発売元／㈱ユアーズスポーツ



T-HOUSE　ロードスター専用オイルクーラー

ステンレスメッシュホースを使用した、コア段数12段のアルミ製オイルクーラー。ノーマルのエンジン状態でもオーバーヒート気味の状態になることも多いロードスターには、ぜひ装着したいパーツだ。

●価格／8万8500円　●発売元／㈱ティーハウス

アールズ　車検対応オイルクーラーシステム

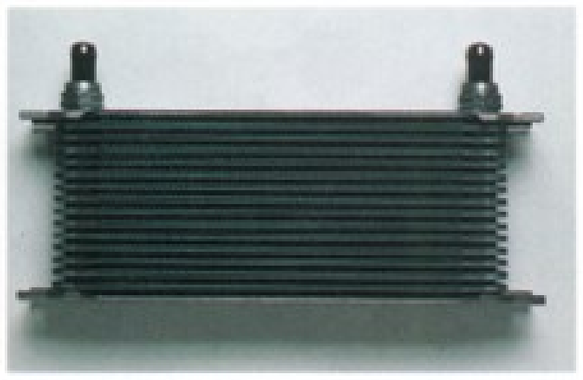
レース専用として開発したものを車検対応システムとして新たにリリース。全システムにサーモスタットが標準装備。レーシングホースはボルトオンタイプ。写真はサンドイッチタイプ。

●価格／13万5000円　●発売元／APP

アールズ　車検対応オイルクーラーシステム

サーキットで綿密な油温、油圧のテストを行ない、理想的なコアサイズ、装着位置を決定。可能な限りクーリング性能を引き出せるよう開発されている。写真はバイパスタイプ。

●価格／18万5000円　●発売元／APP



タナベ　オイルクーラー

オイルを素早く冷却できるように、大容量16段コアを採用しているにもかかわらず、コンパクトなボディを実現。ホースの接続部分にはオリジナルのアルミフィッティングを採用、オイル漏れによるエンジンブローを防ぐ。

●価格／5万3000円　●発売元／㈱タナベ

RSアイザワ　オリジナルコンビネーションラジエター

ラジエターの方でも紹介しているが、オイルクーラーの機能ももちろん見劣りすることはなく、優れたオイル冷却効果を発揮する。オイルクーラーにビルトインされているため、ラジエターまわりもスッキリとまとまる。

●価格／13万円　●発売元／有RSアイザワ

OIL FILLER & RADIATOR CAP

オイルの循環に難のあるロードスターでは、オイルフィルターも重要なチューニングパーツになる。スラッジや鉄粉を確実にキャッチしつつオイル循環の抵抗とならなければ、油温の上昇も少しは抑えられるというもの。オイルキャップはエンジンルームの中では珍しいファッションアイテムだが、加工精度が高くパッキンがしっかりしたモノを選ばないとオイル漏れなんてこともあるぞ。

NAR　オイルフィラーキャップ

エンジンルームにもこだわりを持ちたい。アルミ削り出しのバフ仕上げ。●価格／1万5800円　●発売元／プロショップ・ニッケイ

ディーキャトロ　オイルフィラーキャップ

エノット社のフューエルリッド風アルミキャップ。バフとクロームの2タイプあり。

●価格／6500円　●発売元／㈱デイトナ

タックイン99　オイルキャップ

アルミ削り出しのオイルキャップ。エンジンルームにひと味違ったアクセントを。

●価格／5000円　●発売元／有タックイン

T-HOUSE　アルミオイルキャップ

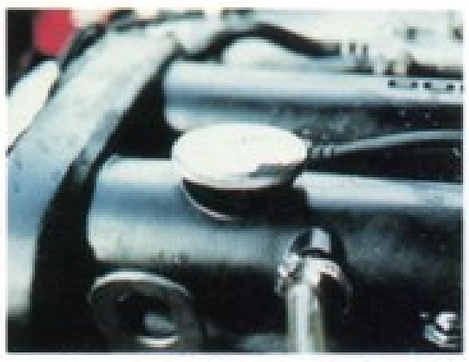
エンジンルームをレーシーな雰囲気に演出してくれるアルミ製オイルキャップ。●価格／1万2000円　●発売元／㈱ティーハウス

KGワークス　オイルフィラーキャップ

シンプルなデザインでスッキリとしたエンジンルームを演出するアルミオイルキャップ。●価格／5000円　●発売元／㈱北川製作所

クラブiGB　オイルフィラーキャップ

クラシカルなムードが漂うアルミ削り出しのオイルフィラーキャップ。●価格／7800円　●発売元／㈱インターハウス



デッキ　アルミ製オイルフィラーキャップ

純正のプラスチックにはない引き締まったイメージのアルミオイルキャップ。●価格／6800円　●発売元／デッキメカニカルパワー

デッキ　アルミ製ラジエターキャップ

滑り止め加工が施されているのが嬉しいアルミ製ラジエターキャップ。●価格／6800円　●発売元／デッキメカニカルパワー

ウーバーズ　オイルフィラーキャップ

ロードスタークラブ「ウーバーズ」のオリジナルキャップ。2タイプあり。●価格／5000・5500円　●発売元／ウーバーズ事務局

［ピストンキット、カムシャフト、カムプーリー
ヘッドガスケット、インナーシムキット、クランクシャフト］

PISTON KIT, CAM SHAFT, CAM PULLEY HEAD GASKET, INNER SHIM KIT VALVE SPRING, CLANK SHAFT

ハイカム、ハイコンプピストン ボアアップで高度チューンを

NAエンジン・チューニングの王道といえばメカチューン。そのメカチューンの中でもハイカム、ハイコンプピストン、ボアアップは花形ともいうべきもの。もちろんチューニングはトータルで考えなければいけないから、単純にこれらのチューニングを施すことはできないが、やはり一度はやってみたいものだ。5ps、10psなんてケチなことは言わず、一気に20ps も30psものパワーアップをしてしまうのが、これらのパーツを使ったチューニングなのだ。

また、ロードスターに限らず、最近のエンジンの特徴としてハイドリックラッシュアジャスターが動弁系に使われているが、メカチューンで高回転を狙うのなら、インナーシム式に交換するという手もある。メンテナンスは大変だが、効果は間違いない。

PISTON KIT

ロードスターのメカチューンも徐々に普及してきて、オリジナルのピストンキットや他車種エンジンから流用・加工したピストンキットが多数出回るようになってきた。もちろんバランス取りは済んでいるものばかり。高性能を求めた鍛造ピストンと、価格も考慮した鋳造ピストンの2タイプがある。しかし、ロードスターに搭載されるB6－ZE〔RS〕型エンジンは、1597ccの排気量で目一杯コンパクトに設計されたエンジンのため、ボアピッチが狭く、シリンダー間の肉厚はわずかに8mm、1番シリンダーとウォータージャケット間の肉厚はなんと5mmしかない。そのため、強度的な問題からボアアップにもおのずと限界ができてしまっている。ストリートユースをメインに考えているならば、パワーアップもさることながら耐久性にも心を配るべき。また、排気量アップや圧縮比アップをすると、ノーマルでは考えられなかったほどの熱が発生するから、ラジエターの容量アップやオイルクーラーの取付けなど、冷却面、潤滑面もトータルで考えていかなくてはならない。

鍛造ピストンキット

ユアーズのピストンキットは、吹け上がり、パワー、トルクをトータルで向上させることを目標に開発されたもの。81φ鍛造ピストン採用で耐久性も高く、長く楽しめるものとなっている。補機類変更も同時に行なうことで、V-TECにも負けないエンジンになるはずだ。

●価格／未定　●発売元／㈱ユアーズ・スポーツ

カメラード・ピストンキット

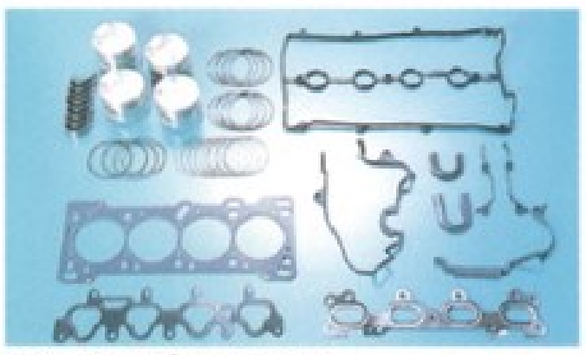
パワーアップを望むなら、排気量を拡大するのが近道。カメラードのピストンキットは1750cc仕様と1640cc仕様の2種類があり、1750cc仕様はボア81φのスタンダード(1723cc)と81.5φのオーバーサイズ(1745cc)がある。

●価格／1750cc仕様各18万5000円：1640cc仕様15万円
●発売元／㈱カメラード

タックイン99　ピストン・キット

いまいち元気のないB6エンジンに喝を入れるキット。81φ鋳造ピストンで圧縮比9.8、排気量1723ccに上がり、パワー、トルクとも共に向上。元気よく回るエンジンになる。シビック、CR-X軍団にも負けないロードスターになる。コンロッドのフルフロー加工が必要。

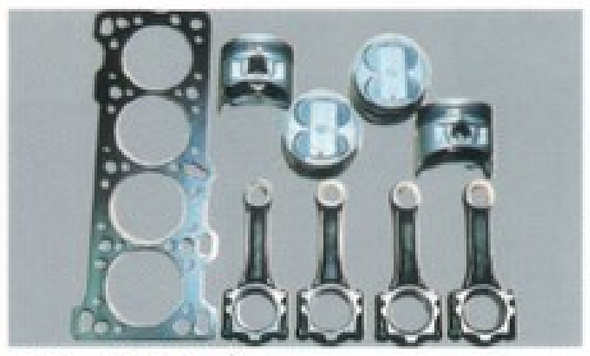
●価格／5万8000円　●発売元／有タックイン



B6ハイコンプピストンキット

圧縮比を10.5にまで高め、レスポンスの向上とパワーアップを約束するキット。ピストン、ピストンリング、メタルガスケット、パッキンなど必要なものは全てセットされているのがうれしい。キットのみのオーバーホールも可能だ。ノーマルボア。

●価格／9万8000円●発売元／デッキメカニカルパワー



1750ccボアアップ

81φ鍛造ピストンで、排気量は1722ccにアップする。キットにはピストンリング、ガスケット、パッキンなどに加えて、取付け方法を説明したビデオもセットされているところが面白い。鍛造ピストンだけに高温・高圧に強く、耐久性も十分に考慮されている。

●価格／16万円　●発売元／有太田屋

ハイコンプレッションピストン

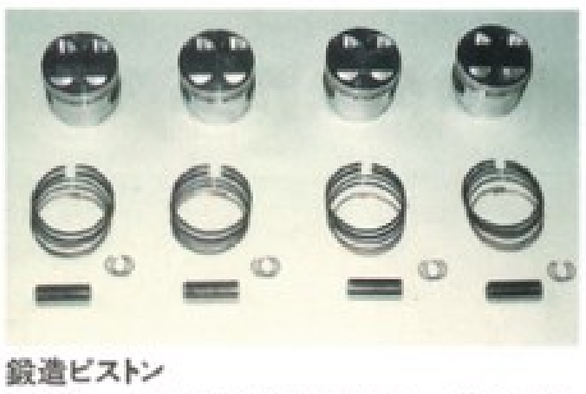
サーキットで鍛えられた、信頼性抜群のハイコンプ・ピストンキット。圧縮比をノーマルの9.4から11に高めることで約20PSもパワーアップし、特に中高速域でのレスポンスが向上するという…。ボア79φ。メタルガスケットとセットで使って欲しい。

●価格／4万9800円　●発売元／㈱インテック

プラスONEアオキ ピストンキット

80φのピストンで排気量を1680ccまで拡大するキット。圧縮比は10.5に設定されており、仕様にもよるが135馬力前後までパワーアップ可能。キットには鍛造ピストン、ピストンリング、ピストンピンが含まれている。

●価格／6万円
●発売元／有プラスワン・アオキ



鍛造ピストン

戸田レーシングの鍛造ピストンは、レース用エンジンにも組み込まれ、信頼性には定評がある。81φのこのピストンは、ノーマルクランクタイプとストロークアップクランク用の2種類があり、排気量はそれぞれ1722cc、1854ccとなる。パワー、トルク共にバッチリ向上。

●価格／9万8000円　●発売元／㈱戸田レーシング

B6ハイコンプピストンキット

ヘッド研磨などの加工なしで圧縮比が11まで上がる。セミ鍛造で81φと81．25φが選べ、良質リング、フローティングピンと合わせることで、レスポンス&パワーアップを可能にした。

●価格／9万2000円
●発売元／㈱ドラゴンモーターエンジニアリング

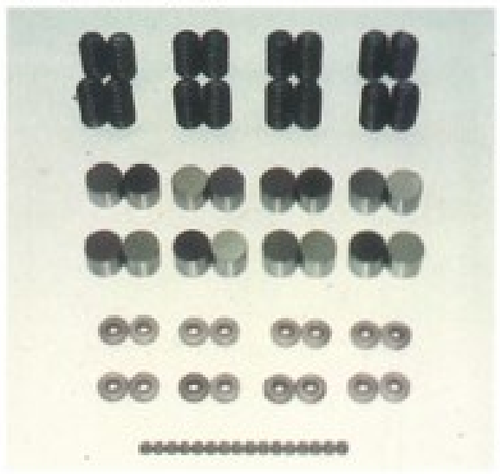
B6ハイコンプピストン

HKSが現在開発中のハイコンプピストンキット。ピストン、ピストンリング、ピストンピンがセットとなる。鍛造ピストンで、ボアはノーマルの78φに加え、78.5φ、79φの3タイプがラインナップされる予定だ。

●価格／未定
●発売元／㈱HKS販売

INNER SHIM KIT

インナーシムキット



油圧でタペットを自動的に調節しているノーマル・エンジンでは、高回転で連続して使用するとダレが発生し、狂いが生じてくることがある。また、バルブのフリクション重量も大きく、これも高回転時には問題となる。が、このインナーシムキットに交換してしまえば、もうそんな心配はいらない。高回転を多用する人にオススメだ。

●価格／8万5000円
●発売元／㈱戸田レーシング

VALVE SPRING

オリジナルバルブスプリング

高回転域で生じるバルブ・ジャンピングを防止し、カムの回転に完全に追従させレスポンスを向上させるために必要不可欠なのが、この強化バルブスプリングだ。インテックでは、取り付け費用2万8500円でシャシー・ダイナモによるパワー測定もしてくれる。さらなる高回転を目指すなら忘れてはならないパーツだ。

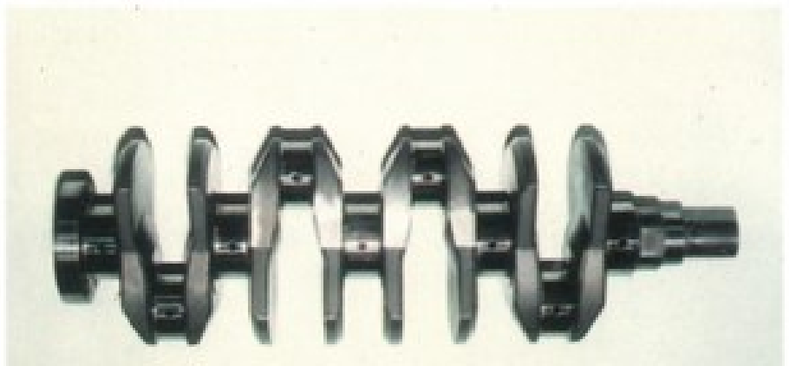
●価格／1万9200円
●発売元／㈱インテック

CLANK SHAFT

クランクシャフト

低速トルクを大幅に向上させるには、ボアアップだけでなく、ストロークも伸ばしたい。このストロークアップ・タイプのクランクシャフトは、同社の81φボアアップ・ピストンとの組み合わせによって排気量は1854ccとなり、全域でパワー、トルク共に大きくアップする。もちろん完全なバランス取りがされている。

●価格／30万円　●発売元／㈱戸田レーシング

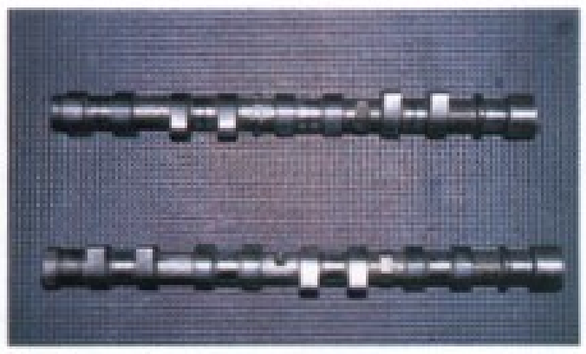


CAM SHAFT

ＮＡのメカチューンの中でも効果が高いのがカムシャフトの交換だ。いわゆるハイカムと呼ばれる、バルブの開いている時間を長くするカムシャフトを使えば、より多くの空気をシリンダー内に入れることができ、パワーアップが可能になるわけだ。ただし、空気と排気のオーバーラップはあまり長くなるようだと、燃料噴射のタイミングなどを変更しなくてはならなくなり、コンピュータ・チューニングも必要になってくる。エアコンを使用するタウンユースも考えるなら、264°が限界だろう。ハイカムを入れると低速トルクが細くなりアイドリングも不安定になりやすいため、エアコンは使えなくなるし、タウンユースでの使いごこちは悪くなってしまうのだ。

コンピューターカムシャフト
インテーク側256°／264°／272°
エキゾースト側256°／264°／272°
リフト量8.7ミリ。B6チューニングでは、数多くのショップが必須アイテムとして使用している。
●価格／各４万2000円
●発売元／㈱ＨＫＳ販売

カムシャフト
インテーク側264°／272°
エキゾースト側256°／264°
リフト量10ミリ。チューンの度合にあわせて２通りのバルブ開度が選べるようになっている。
●価格／各７万8000円
●発売元／㈱カメラード



カムシャフト
インテーク側304°／288°／272°／264°／256°
エキゾースト側304°／288°／272°／264°／256°
リフト量304°／288°は8㎜、その他は10㎜、272°は8.5㎜の設定もある。好みに合わせた特性に仕上げられる。
●価格／７万8000円
●発売元／㈱ユアーズ・スポーツ

スポーツカムシャフト
インテーク側264°／272°
エキゾースト側264°／272°
リフト量テスト中。取り付け費用１万9800円でシャシーダイナモによるパワー測定も。SPL仕様もあり。
●価格／11万円（２本組）
●発売元／㈱インテック

CAM PULLEY

ピストンのある位置をクランクシャフトの角度に置き換えて、クランク角度に対して何度で吸気バルブと排気バルブが開閉するのかというタイミングのことを、バルブタイミング（バルタイ）と呼んでいるが、それぞれのバルタイによって混合気が効率よく吸入できる回転域が限られている。つまり、バルブの開閉タイミングを変えることでトルクの山を移動することができるわけだ。ノーマルカムでもバルタイを換えればエンジン特性を変えることもできるが、点火時期や燃料噴射のタイミングを換えなくてはあまり意味がない。ハイカムと組み合わせて使用するのが本来の姿だろう。そのバルタイを変更するためのアイテムが、このカムプーリーなのである。

カムスプロケット
スライド調整タイプのカムスプロケット。
●価格／各１万5000円
●発売元／㈱ＨＫＳ販売

カムスプロケット
スライド調整タイプのカムスプロケット。
●価格／各１万5000円
●発売元／㈱カメラード

フリーアジャスティングカムプーリー
チューニングエンジンの正確なバルブタイミングを取るなら必須アイテム。
●価格／各１万5000円
●発売元／㈱戸田レーシング

カムプーリー
ノーマルプーリーのキー溝を大きくすることでも、ある程度のバルタイ調整ができる。低コストチューンの１アイテムとして取り入れる場合もあるそうだ。
●問い合わせ先／㈲タックイン

HEAD GASKET

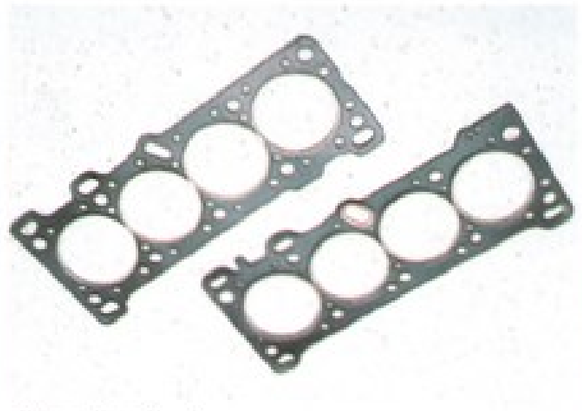
高回転でトルクが出るようなチューニングをした時、圧縮比を上げた時などに、気にしたいのがヘッドガスケット。爆発力が高いところでエンジンを使うわけだから、ヘッドガスケットにかかる圧力は相当のもの。ノーマルのままでは吹き抜けが心配だ。また、お手軽に圧縮比を上げたいなら、厚さの薄いヘッドガスケットに交換するだけでも可能。ちなみにノーマルガスケット（1.2㎜）を0.8㎜のガスケットに換えるだけで、圧縮比はノーマルの9.4から9.7にまでアップする。

メタルヘッドガスケット
ボア80φのメタルガスケット。1.2ミリの他、圧縮を上げる0.6ミリ、ターボチューン時に圧縮を下げる２ミリも。●価格／１万2000円（0.6ミリ）、１万7000円（1.2ミリ）、１万9000円（2.0ミリ）●発売元／㈱ＨＫＳ販売

メタルヘッドガスケット
ボア81.5φ、厚さ0.8ミリの高圧縮比タイプのメタルガスケット。
●価格／１万5000円
●発売元／㈱カメラード

メタルヘッドガスケット
圧縮を上げる２ミリと、ターボ装着時に圧縮を下げる２ミリの２タイプがある。
●価格／各２万8000円
●発売元／㈱ユアーズ・スポーツ

メタルガスケット
厚さは0.4ミリから1.2ミリまで４タイプがある。チューンの度合いに応じて選んで欲しい。
●価格／各２万2000円
●発売元／デッキメカニカルパワー



メタルガスケット
ノーマル用のガスケット（上）と、1750ccにボアアップしたエンジン用（下）の２タイプがある。
●価格／１万6000円（上）、１万8000円（下）
●発売元／有太田屋

メタルガスケット
厚さ0.8ミリの高圧縮比タイプのガスケット。
●価格／１万3000円
●発売元／㈱マツダスピード

オリジナルメタルガスケット
厚さ0.8ミリのメタルガスケット。取り付け費用１万9800円でシャーシダイナモによるパワー測定も。
●価格／２万円
●発売元／㈱インテック

［コンピュータ、フューエルコンピュータ、イグニッションコントローラー、
Dジェトロシステム、4連スロットル、ダイレクトフロー］

COMPUTER, FUEL COMPUTER IGNITION CONTROLLER, D-JETRO SYSTEM SPORTS INJECTION, DIRECT FLOW

チューンドエンジンを仕上げたら燃料系や吸入系、そして点火系なども
キッチリ決めなければせっかくのエンジンも本来の性能を発揮することは不可能だ
ここではチューニングの定番ともいえるコンピュータはもちろん
燃料コントローラーや点火システムといったチューンナップアイテムを全網羅
さらに究極のNAチューンのDジェトロニックシステムや4連スロットルまでイッキ紹介

COMPUTER

ノーマルコンピュータはガソリンの品質低下など様々な状況にも対応できるよう、安全マージンがかなり高く取られている。つまり、空燃比は最適セッティングにはなっていないわけだ。さらに、エンジンをチューンすると、シリンダーに入る空気の量やバルブタイミングなどが変わるから、もちろん燃料噴射量も違ってくるし、点火時期なども変わる。そんな時に、パワーアップ方向にマップを書き換えたチューニングコンピュータが必要になるわけだ。

マインズ　VX-ROM

マインズのロードスター用VX-ROMは、スピードリミッター解除に加えレブリミッターも500回転アップ。また燃調、点火時期のリセッティングによりレスポンスもアップだ。

●価格／25万4000円、純正下取り13万6000円　●発売元／㈱マインズ・ウエイブ

フィールド技研　アクティブROM

フィールド技研のアクティブROMは、スピードリミッターとレブリミッター、燃調、点火時期を変更し、エンジン性能を余すことなく引き出して高効率な走りを提供する。

●価格／23万円、純正下取り12万円
●発売元／フィールド技研工業㈱

BART'S　ブライドマスター

ユアーズのオリジナルCPUブライドマスターは、ユーノスらしい軽快さを生かすようにピックアップ重視のＣＰＵだ。低回転から高回転までの吹き上がりとパンチ力を実現。

●価格／純正下取り12万円
●発売元／㈱ユアーズ・スポーツ

ニッケイ＆アオキCPU

ニッケイ＆アオキのCPUは、ノーマルから排気量アップまで対応。付属ダイヤルで低速＆高速時の燃料調整も可能だ。スピードリミッターカット及びレブリミットも10%UP。

●価格／純正下取り９万5000円　●発売元／プロショップ・ニッケイ、㈱プラスワン・アオキ

タックイン99　オリジナルCPU

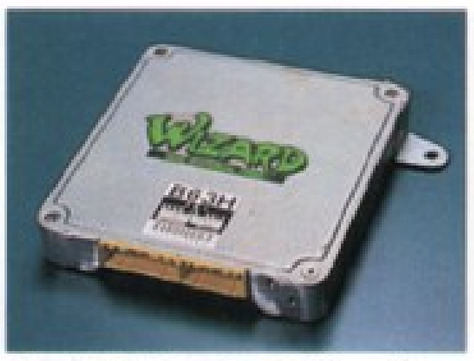
タックイン99のオリジナルCPUは、追加基盤により燃料マップ及び点火時期変更を行う。スピードリミッターのカットはもちろん、レブリミッターもカットしている。

●価格／純正下取り12万5000円
●発売元／㈱タックイン

RSアイザワ　EXCELIII

RSアイザワのノーマルLジェトロ対応のCPUがこれ。燃調及び点火時期変更とスピード＆レブリミッターカットが基本仕様だが、オーダーによりどんな対応も可能だ。

●価格／19万8000円
●発売元／㈱RSアイザワ



ウィザード スーパーコンピュータ

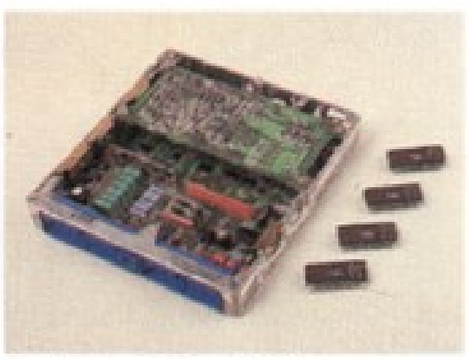
デッキのスーパーコンピュータはレブリミットを7800rpmに設定、10ps以上のパワーアップを実現する。ノーマル、ハイコンプ、1720cc用の3種のロムを設定。オーダーも可。

●価格／純正下取り12万円
●発売元／デッキメカニカルパワー

柿本レーシング　KR-ROM

柿元改のKR-ROMは、専用セッテイングアナライザーを使用し豊富なデータを元に開発。安全マージンを十分にとり、ハイパワーと低燃費という相反する要求を満たす。

●価格／25万4000円、純正下取り13万6000円　●発売元／カキモトレーシング



ウイズ　S.S.　CPU

ウイズのオリジナルコンピュータは点火と燃料のマップ変更と、スピードリミッターカット、レブリミットのカット及び設定をクルマの仕様に合わせる現車合わせが基本だ。

●価格／純正下取り13万8000円
●発売元／㈱ウイズ レーシングカーズ

FUEL COMPUTER

メインコンピュータには手を加えずに、燃調設定用のサブコンピュータを追加接続させることできめ細かなセッティングを行なおうというシステム。HKSのF-CONが有名。同じくHKSのGCC-IIは、より細かいセッティングを行なうための補助パーツだ。

HKS PFC F-CON

HKSのF-CONは、ノーマルCPUでは補いきれなくなったチューンドカーの燃料をカプラーオンでネットワーク。ノーマルCPUでは不可能な燃料の増減を他の機能に影響を与えることなく可能にする。仕様や車種変更の場合も本体はそのままで内部ロム等の交換で仕様変更が可能だ。

●価格／８万8800円
●発売元／㈱HKS販売

HKS GCC-II

HKSのGCC-IIは、PFC F-CONの制御をよりキメ細かくコントロールするためのオプションコントローラーだ。F-CONの燃料増減パターンを基本に、アイドリングから高回転まで自由に燃料の増減を行なうことができるグラフィック・コンピュータだ。F-CONとの併用が使用の基本。

●価格／４万5000円
●発売元／㈱HKS販売

RSアイザワ　オリジナルCPU

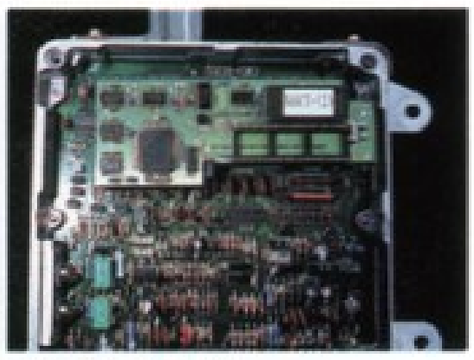
EXCELIIIに対し、オリジナルCPUはノーマルをベースに燃調と点火時期変更、スピード＆レブリミッターをカットしたロムへの交換が行なわれる。

●価格／純正下取り10万円
●発売元／㈱RSアイザワ

オオツカ　SIT　ROM

オオツカのSIT　ROMは、リミッターカット及び各マップ変更で、下から上までスムーズかつトルクフルに変身。各エンジン仕様によりプログラム変更も可能だ。

●価格／純正下取り10万8000円
●発売元／レーシングサプライ・オオツカ



太田屋　J'sロム

太田屋のCPUは追加基盤のみの販売。キメ細かいセッティングのため1600cc用8種、1750cc用６種と豊富。また取り付けは自分でが基本。ロム交換ビデオ（3000円）も発売中だ。

●価格／1600cc用7万5000円～、1750cc用7万5000円～、キャブ用７万円～　●㈱太田屋

IGNITION CONTROLLER

永井電子　ウルトラCDI

エンジンチューンの成果を最終的に決定するのは点火装置。永井電子のウルトラCDIはレーシングユースを前提に開発。高回転域までの卓越した火花特性と耐久性を実現。実戦で鍛え抜かれたハイクオリティは他の追随を許さない。ロードスター適合はNo.9250。

●価格／４万8000円
●発売元／永井電子機器㈱

インテック　イグニッションコントローラー

インテックのイグニッションコントローラITC２Fは、コンピュータロムの打ち直しをせずに、従来不可能だった点火時期を手元のダイヤルで調整できるというスグレモノ。点火時期の調整範囲はプラス・マイナス16度。パワーセッティングもこれでOK

●価格／６万5000円
●発売元／㈱インテック

D-JETRO SYSTEM

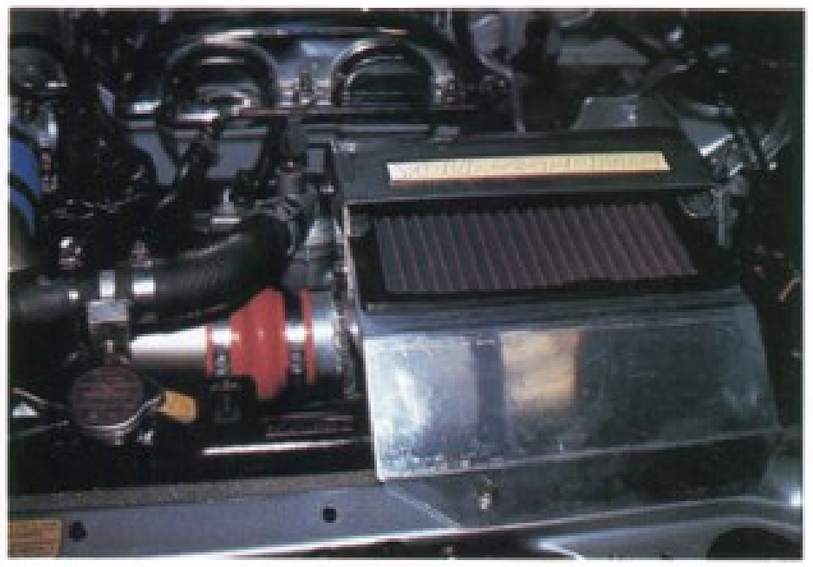
Dジェトロニックとは、空気の流量を吸気管にかかる負圧によって計算して求める方式のインジェクションシステムだ。ノーマルでは吸気の流入量を流速で計るエアフロメーターが使われているが、ホットワイヤー式ならまだしもバタフライ式のため、特に吸気抵抗が大きい。また吸気管の径も制限されてしまうので、空気の吸入量にも限りがあり、せっかくのメカチューンも効果を発揮できなくなる。

かといって吸気量を計るセンサーを外してしまうと、きちんと制御できなるなる。Dジェトロにすれば、この問題も一気に解決するわけだ。

ちなみに、エアフロメーター式をLジェトロと呼ぶが、LジェトロをDジェトロに換えると、一般的には計算用のサブコンピュータも必要になってくる。Dジェトロは吸気管の径を制限するものが必要ないため、あらゆるパターンのチューニングにも幅広く対応できる。

RSアイザワ　エアクリッパー

RSアイザワのエアクリッパー・Dジェトロニック・インジェクションシステムは、エアフロメーターの効率の悪いロードスターをDジェトロ化するキット。システムの特長は、オリジナルコンピュータで直接圧力センサーの信号を受け取る点だ。Dジェトロ化に合わせ燃調、点火時期を最適に合わせたCPU・EXCELIII、圧力センサー、エアインダクションボックス、ダクトの4点でキットを構成する。●価格／35万5000円　●発売元／㈲RSアイザワ



BART'S Dジェトロシステム

ユアーズのDジェトロシステムは、VPCをベースにロムを打ち換えている。アルミエアボックスを使用し、インレットに対しての均等なエア配分を行なうことで、吹け、パワー感が大幅アップ。パワーはノーマル比で25psアップを実現。●価格／27万5000円　●発売元／㈱ユアーズ・スポーツ

HKS VPC

エアフロを使用したLジェトロニック方式をサクション抵抗の少ない圧力センサー仕様のDジェトロニック方式に変換する装置が高性能16ビットコンピュータのVPCだ。オプションでF-CON、GCC-IIを接続でき、双方と併せての燃料を含めたシステム制御も可能だ。●価格／10万円（ハーネス1万2000円）
●発売元／㈱HKS販売

ウィザード　Dジェトロキット

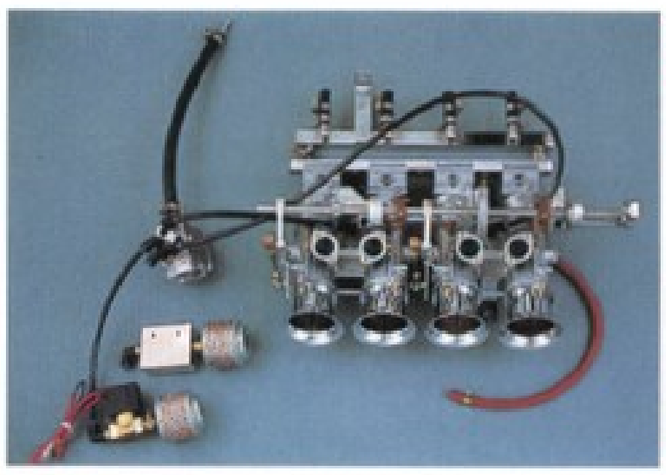
従来のキットをさらに改良し、中低速時のレスポンスをさらにアップしたエボリューション版Dジェトロキット。各種チューニングに対するセッティングの幅もぐんと広がっている。キットは専用CPU、ファンネル、HKS製VPCの3点セット。
●価格／26万8000円（純正CPU下取り）
●発売元／デッキメカニカルパワー

オオツカ　Dジェトロシステム

オオツカのDジェトロシステムは、HKS製のVPCをオリジナルCPUのSIT ROMとマッチングさせ、レスポンスアップを実現している。システムはVPCとM's製エアクリーナーで構成され、オリジナルCPUは別売となっている。
●価格／12万6000円
●発売元／レーシングサプライ・オオツカ

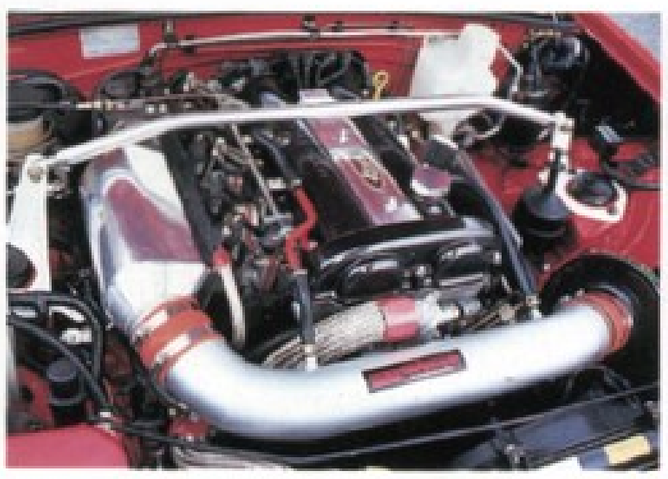
SPORTS INJECTION

ノーマルは径52mmのスロットルボディを持ったシングルスロットルで、どうしても吸気量に制限がある。だからハイカムや排気量アップチューンをしても、ベストを求めるならば高回転域で吸気量が足りなくなり、十分なパワー／トルクが出せなくなる。これを解消させるために登場してきたのが、スポーツインジェクション、いわゆる4連スロットルだ。ノーマルの1個に対して4個のスロットルから吸気されるわけだから、吸気量は大幅にアップしてハイパワーを稼げる。ノーマルエアフロを流用したシステムもあるが、吸気システムも同時に変更してDジェトロ化し、それにともなってコンピュータもリセッティングするのが本来の姿だ。見た目のカッコ良さは、も〜バツグンだ。



トライアル スポーツインジェクションキット

トライアルのスポーツインジェクションは、SK製の4連スロットルボディにオリジナルのインマニとファンネルをドッキング。走行場所によりワンタッチでセッティング可能なアウターベンチュリー（34φ〜40φまで設定。1台分1万6000円）もオプションで用意されている。
●価格／19万8000円　●発売元／㈱トライアル



HKS関西　スポーツインジェクション

ロードスターを遊び心を持った楽しいクルマに仕上げようと全力を注いだHKS関西が、その最終点としてワンオフで製作したのがこのスポーツインジェクションだ。スロットルボディはHKSの4A-G用をロードスター用に改良しVPCと組み合わせて使用。4連スロットルによる高回転でのパワーは絶大。
●問い合わせ先／㈱HKS関西サービス

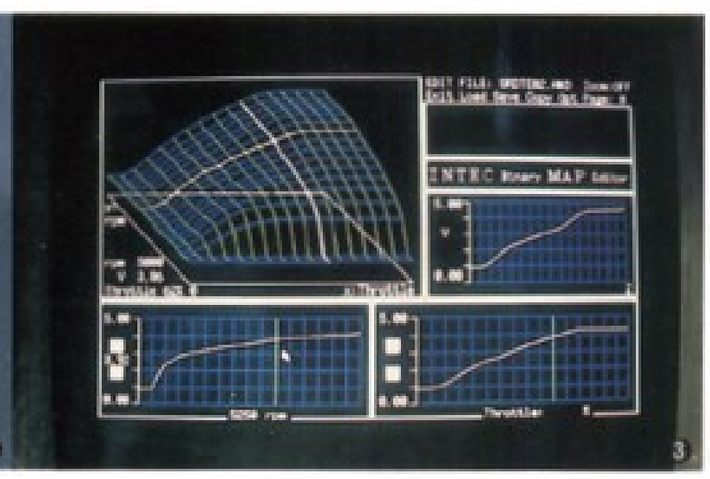
SK FiT 4連スロットルボディ

❶SKの誇るFiTボディ・ノーマルエアフロ仕様は、その名のとおりノーマルのエアフロ&コンピュータを使用し、多連スロットル化を実現した。●価格／25万円（インテーク回りフルキット）❷Fitボディを使用しDジェトロ化したのがスポーツコンバージョンキット。燃料関係をすべてコントロールする❸D-FiTコンピュータTYPEII（15万円）とセットで構成●価格／35万円。●発売元／㈱エス・ケーサンヨー

DIRECT FLOW

インテック　パワースルーパイプ、ダイレクトスロットルコントローラー

❷



❸

❶吸入効率の高いパワースルーパイプでレスポンス向上を実現。●価格／8000円
❷ダイレクトスロットルコントローラーは、エアフロを使用せずにダイレクトなレスポンスを得る。●価格／8万5000円❸バイナリーマップエディタソフトは、PC98シリーズ及び互換機で簡単にDSCの燃調データ作成が可能。●価格／6万2000円、ロムライター付9万7200円
●発売元／㈱インテック

[キャブレター、ターボキット、エンジンコンプリート]

CARBURETOR TURBO KIT ENGINE COMPLETE

誰にも負けない究極のエンジンチューニングがしたい!
それならエンジンまるごとチューニングのコンプリートエンジンチューニングだ
とにかくパワーを追求するならば、奥の手のターボKITもある
アナログ感覚を味わいたければ、キャブレターKITは最高のマテリアル
ロードスターのエンジンチューンはこれほどまでに奥深いのだ!!

CARBURETOR

今は電子制御のインジェクションが全盛だが、キャブ仕様の吸気音には魂を揺さぶる魅力がある。吸気音とメカニカルノイズ、排気音が渾然一体となって耳に飛び込んでくると、エンスー気分も一気に盛り上がるはず。ウエーバーやソレックスの2連装は見るだけでもその気になれるアイテムだ。

ただし、インジェクションとは違って一般的にはセッティング出しとメンテナンスに手間がかかり、乗りっぱなしでOKというわけではない。ここになってメンテナンスフリーのキャブシステムが登場してきたのは歓迎できる。トルクアップはもちろん、素早いアクセルレスポンスが得られるのも、キャブレターならではの魅力だ。

T-HOUSE FCRキャブレターキット

オリジナルセッティングを施したケイヒン・FCR4連キャブレターキット。取りつけ状態でリセッティングすることなく、一年中そのままの状態で走り切ることが可能。アイドリングも安定しており、カブる心配もなし。インジェクションの気軽さで楽しめるキット。
●価格／未定 ●発売元／㈱ティーハウス

太田屋 キャブレター&コンピュータチューン

キャブレターのセッティングは手間のかかる作業。特にエンジンの回転域は上か下かに偏ってしまいがち。そこで太田屋では、キャブレターとノーマルコンピュータのロムを変更したものを併用したセッティングで対応。こうすれば回転のムラを抑え、理想的なエンジンフィールが得られる。**●問い合わせ先／㈲太田屋**

ピットクルーレーシング FCRキャブレター

バグカスタムからロードスター用として発売されているFCRキャブを使用してチューンしたもので、キャブはダウンドラフトタイプの37φ(T-HOUSEのFCRキャブは水平に接続するホリゾンタイプの41φ)。低回転域からの好ピックアップを狙っている。
●価格／37万円 ●発売元／ピットクルーレーシング

タックイン99 ソレックスキャブレターキット

ノーマルエンジンに装着するだけで驚くほどレスポンスがアップするミクニ製キャブキット。チューンドエンジンにもメインジェットのセッティングを変えるだけでOK。コンピュータチューンよりもお得で、見た目もクラシックな雰囲気を漂わせる。**●価格／12万5000円 ●発売元／㈲タックイン**

アクティブ ステージIIエンジンキット

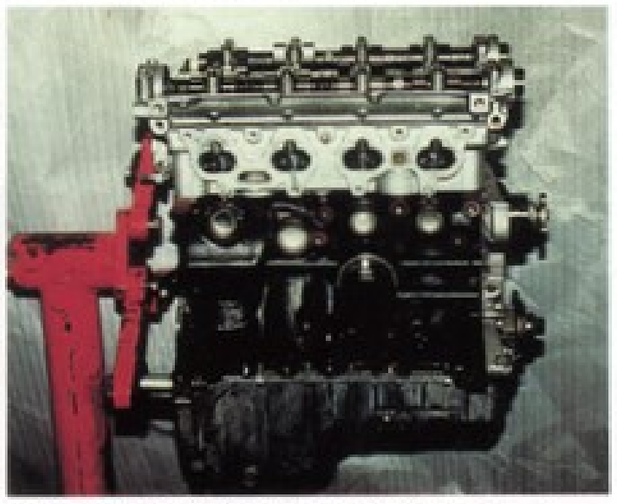
このコンプリートエンジンは、ソレックス44キャブ、マツダスピードインマニ、4連スロットルで武装され、インジェクションでは味わえない独特の面白さがある。特に峠でのシフトダウン時にはマニアにはたまらないエンジン音を発生させる。工賃込みで65万円。**●問い合わせ先／㈲レーシングスポーツ・アクティブ**

ENGINE COMPLETE

B6チューンの王道を行くのは、何といってもメカチューンだ。各種バランス取り、圧縮比アップ、ポート研磨etc.といった基本中の基本をひとつずつ詰み重ねていってこそ、エンジンはトータルでポテンシャルをアップさせていく。

メカチューンを手がけているショップは数多い。例えば中部〜関西以西では、戸田レーシング、トライアル、タックイン99、HKS関西、ピットクルーレーシング、デッキメカニカルパワー、関東ではプロショップ・ニッケイ+プラスワン・アオキ、ユアーズスポーツ、RSアイザワ、レーシングスポーツ・アクティブ、レーシングサプライ・オオツカ、レーシングサービスYASUといったところが代表例だ。

完全なコンプリートエンジンとしては、ヨシムラのハイカム仕様、それにT-HOUSEのフルバランス・エンジンなどがある。ともにノーマルエンジンを下取りに出して、新エンジンに交換するシステムを取っている。

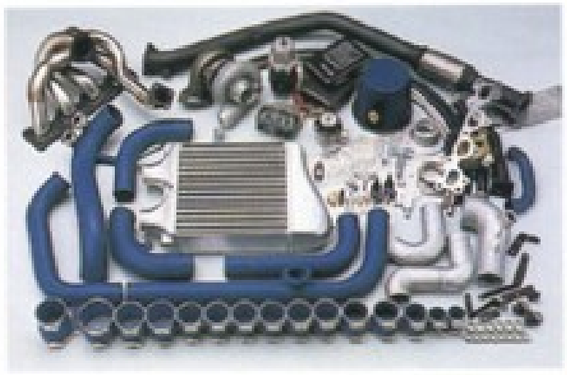


RSアイザワ オリジナルエンジンコンプリート

ノーマルのフルバランスを取りを施したバージョンI、それに加えポート研磨、カム等の変更を受けたバージョンIIの2タイプ。**●価格／38万円(バージョンI) 50万円(バージョンII)(共に下取り価格) ●発売元／㈲RSアイザワ**

TURBO KIT

ロードスターのエンジンチューンとしては一般的ではないが、手っとり早くパワーとトルクを上げるにはターボチャージャーに敵うチューンはない。B6エンジンにはもともとターボ仕様もラインナップされていたのだから、エンジン的には特に問題はない。ただ、エンジンルームのレイアウト的にパイピングの取り回しが難しく、熱対策に頭を悩ませることになるかもしれない。もちろん、現在発売されているボルトオンターボキットなら問題なく取り付けることができる。ただし、ミッションやデフはノーマルでも容量にさほど余裕はない。50%以上もパワーアップするターボキットを取り付けたら、寿命が短くなることは覚悟しておこう。もちろん、ラジエターの容量アップやエンジンルーム内の熱対策も忘れずに。オイル管理もマメに行なうようにしたい。



GReddy ターボキット

ステンレスEXマニホールド、TD05Gタービン、ウエストゲートSタイプ、エアインクスSタイプ、ブローオフバルブSタイプ、レビックII、インタークーラーからなるキット。最高出力は200psを超える。**●価格／66万円 ●発売元／㈱トラスト**

IHI スーパーターボキット

IHI・BSタービン、ステンレスEXマニホールド、ロードスター専用インタークーラー、フロントチューブ等からなるキット。ノーマルエンジンにボルトオンが可能。180〜270psを絞り出す。**●価格／39万8000円 ●発売元／㈱ユアーズ・スポーツ**

ブリッツ ターボキットステージIII

ステンレスEXマニホールド、K24(2460)タービン、タイプCウエストゲートからなるターボキット。パイピングに気を使って設計されており、過給圧0.5kg/cm²で145psを発揮するスグレモノ。**●価格／39万8000円 ●発売元／㈱ブリッツ**

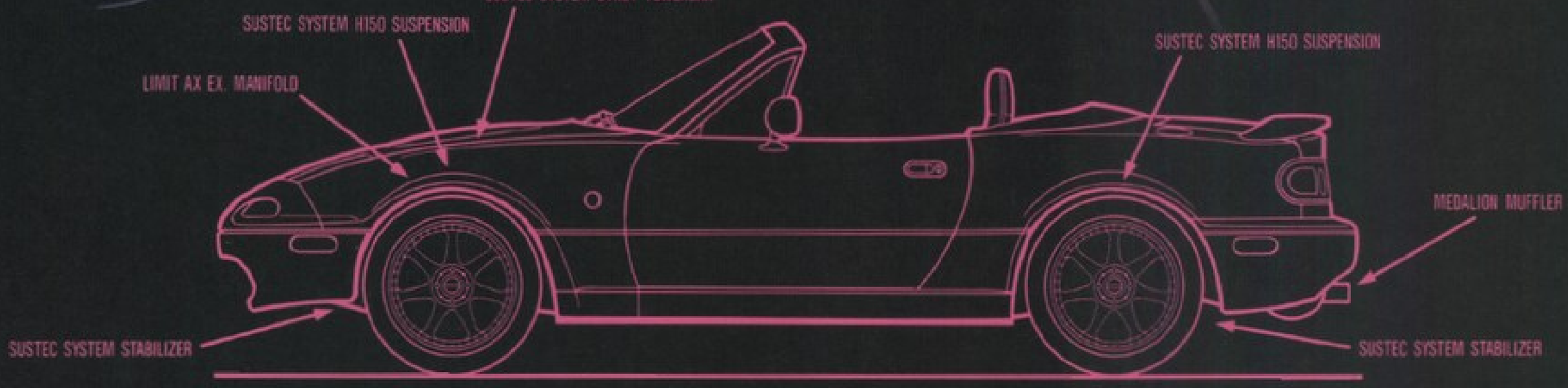
T-HOUSE フルバランスエンジンコンプリート

バルブ、ピストン、コンロッド等の単重合わせ、クランクのダイナミックバランス取りを行い、レブリミットまで気持ちよく吹け上がるエンジンに仕上がっている。**●価格／36万円(ノーマル下取り価格) ●発売元／㈱ティーハウス**

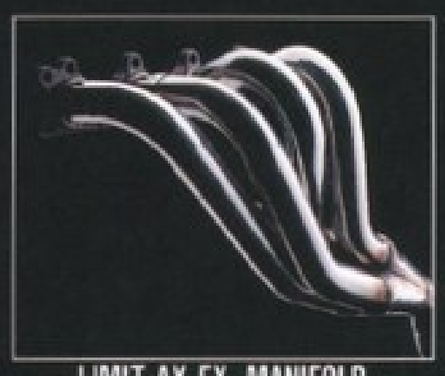
racing development
tanabe.

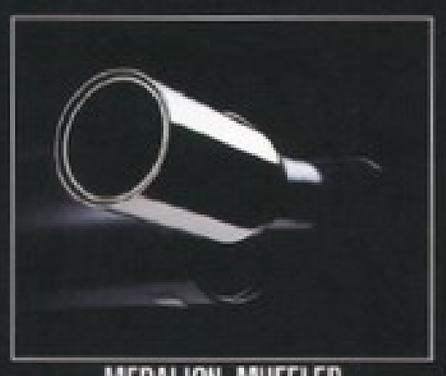
スポーツカーの足回りを考える。

タナベの縦置FRスポーツ専用パーツ、ユーノス・ロードスター。

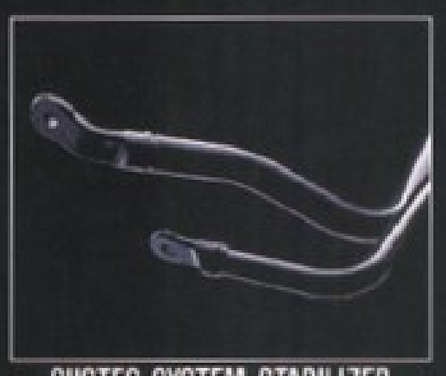


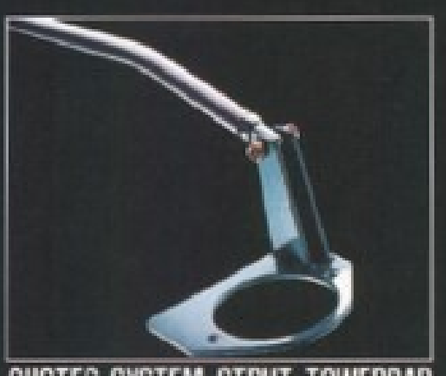
クルマの操縦性も性格も、エンジンの位置と駆動方式で大きく変わります。スポーツカーの原点であり、今でも王道とされる縦置フロント・エンジン、リア・ドライブ。タナベはFRスポーツの特性を考えて、ひとつひとつのパーツを造り上げました。タナベ得意の排気系、タコ足＋マフラーにしても、形状と取り回しの設計によって、最大能力や装着の難易度が変わってきます。どの駆動輪にトラクションを掛けるか、荷重移動はスムーズに行えるか、独特の重量配分によるハンドリングの違いで、スタビライザーとサスペンションの設定値は変わってきます。縦置FRスポーツには、タナベのタテFR専用パーツを。


LIMIT AX EX. MANIFOLD


MEDALION MUFFLER

SUSTEC SYSTEM H150 SUSPENSION


SUSTEC SYSTEM STABILIZER


SUSTEC SYSTEM STRUT TOWERBAR

株式会社タナベ 〒562 大阪府箕面市小野原東1-4-15 TEL(0727)28-6700代 FAX(0727)28-6744

★NA6CE ユーノス・ロードスター用パーツの詳しい内容はお問い合わせ下さい。 ★'93タナベカタログをご希望の方は、現金書留に2000円を同封し、タナベまでご郵送ください。1週間くらいでお届けします。

スキーButton Down4 ¥14,000

サイクルキャリア
（フォークマウント）¥18,000

スキーButton Down6 ¥16,000

サイクルキャリア
（正立式）¥18,000

タイダウンストラップ ¥4,000
マルチマウント ¥4,000

ウインドシールド ¥9,000
ノーズプロテクター
¥25,000

クロスバーパット ¥5,600
（サーフ&ウインドサーフ）

クローンズ ¥4,500
（サーフ&ウインドサーフ）

カヤックラック ¥10,000

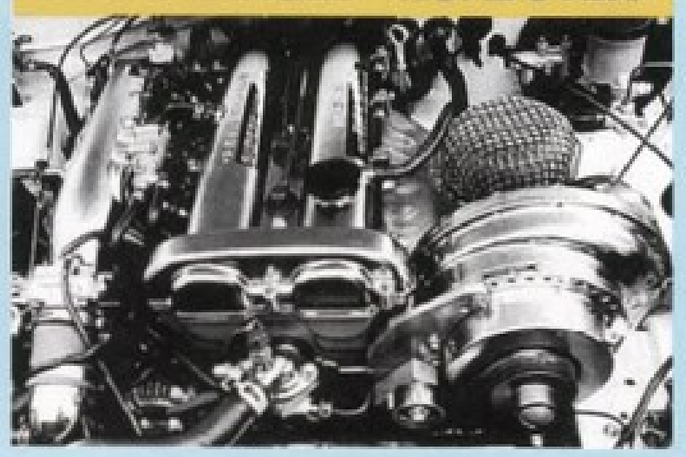
新発売！

メーターリング
¥13,000
アルミ削りだし（ケース一体）
（リングのみ）¥6,000
（3本セット）

センターコンソール
ウッドカバー
¥80,000

フロント・バンパースポイラー（ランプ付） ¥100,000
リヤ・バンパースポイラー（ダブルマフラー対応） ¥80,000

SUPERCHARGED ROADSTER



人気度第1位

キャリアベース ¥28,000
ロードスターにスキー、スノーボード、Wサーフィンボード、マウンテンバイクが搭載できるスグレモノ！取り付け時間は2分もあればOK!もちろん工具いらずで、車のボディーにキズが付く心配もなし、パウダーコート焼き付け塗装でサビにも強い。

便利度第1位

ランプ内蔵
ルームミラー
¥18,000
ルームミラーの下面に2つのランプが内蔵されておりドアの開閉及びスイッチのON／OFFで点灯します。地図を読める明るさが十分ありますのでナイトドライブで便利このうえないアイテムです。防眩機能ももちろん付いていますし、取り付けは説明書を読めば誰でもカンタンにできます。
（取り付け工具もちゃんと付属されているのがウレシイ）

愛車精神度第1位

リヤウィンド・プロテクター ¥9,000
幌をオープンにする時、リヤウィンドの上にかぶせてキズを防止します。
プロテクターの表面は柔らかい起毛生地なので、少々の荷物を置いても大丈夫。
幌カバーもちゃんと使えるのでご安心を！

ホットニュース
USミアータ（スーパーチャージャー付）展示中。あなただけの特別仕様車を作ります。

ドリンクホルダー（ウッド） ¥5,000
カーセイフティーロック（盗難防止用）
¥9,500

ドアエントリーガードset
¥9,500
ミアータロゴ入り、ブラック結晶塗装

ダッシュボードカバー ¥14,000
日焼けによる劣化を防止

ヘッドライナー ¥21,000
見た目スッキリ！保温・遮音バツグン！

フロアマット（1SET） ¥17,000
ロゴの色は、ブルー、レッド、シルバー

US仕様
ミアータエンブレム ¥3,000
フロントリフレクターSET ¥8,000
リヤリフレクターSET ¥8,000
フロントコンビネーションランプSET
¥30,000

ホイールダストシールド ¥9,800
ブレーキダストの付着を防ぐ（2枚組）

ウィンドジャマー ¥11,000
後方からの風の巻き込みをシャットアウト！

電動トランクオープナー ¥10,000
誤作動防止機能付

セルラースタイルアンテナ ¥4,800
全長34cmのかわいさ！

フレキシブルアンテナ ¥4,000
折れないアンテナ

小物入れ ¥4,800

ステアリング ¥40,000
モモ社製36∅

ナンバー移動ステー ¥3,000

アルミ製シフトノブ ¥3,800
アルミ削りだし、パフ仕上げ

チタン製シフトノブ ¥9,000

トランクパット ¥2,500
むき出しの鉄板を保護します

レザークリーナー&コンディショナー
SET ¥2,500
皮シートの劣化を防ぐケミカル

リヤウインドーポリッシュSET
¥1,300
クリーナーとスクラッチリムーバーの2本組

スタビ・ピロリンク ¥18,000
ステンレス&ピロ、シャープなステアリングレスポンスを実現

サスペンションKIT ¥140,000
西開日&R社製、ポスタート仕様

ホイール(007VIP) @¥40,000
イタリア・カノニカ社製、日本初登場（8×15）

ストラットバー ¥14,000
アルミパフ仕上げ、片側ピロ付き調整式

ロールバーAタイプ ¥60,000
Bタイプ ¥40,000
ステンレス38∅ファッションではありません

スポーツマフラー ¥98,000

MAIL ORDER SYSTEM

通信販売ご希望の方は、商品名・数量・お客様の住所氏名・電話番号を明記の上、現金書留または銀行振込にてお申し込みください。代金引換の発送もできます。

※消費税別途、送料は一律¥1,000（エアロは除く）
※商品はお近くのユーノス店でもお求めになれます。

Auto Try
オートトライ

〒586 大阪府河内長野市上原町527-2
TEL.0721-52-6897.
平日/9:00AM～6:00PM 土・日・祭日は休み
FAX.0721-52-4680.（24時間受付）
銀行口座：住友銀行河内長野支店 普通396344オートトライ

DIGITAL SPEED METER

2

◆最高400km／hの計測を可能としたデジタル式スピードメーター◆「ピークホールド表示」が最高速の再表示を可能にし、より正確な読取りを実現◆0～400mの発進から計測を開始するゼロヨン機能では、所要時間と400m地点通過時の速度（ゼロヨンエンド表示）をも記録表示◆1m,100mの両単位で計測を可能にしたツイントリップ表示
MODEL №4000¥20,000

ULTRA

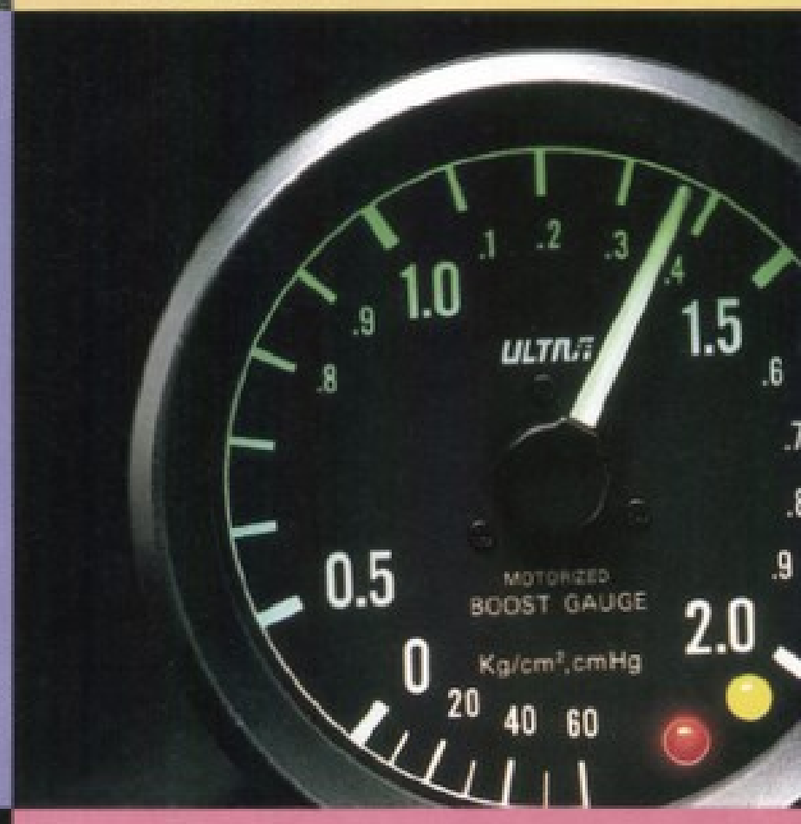
QBC TURBO METER

1

◆ステッピングモーターによる指針ダイレクトドライブ◆電子式圧力センサー採用◆レース用モデルとして開発された大型化80φモデルと一般用52φモデルを設定◆負圧とブースト圧最大2kg／cm²まで計測可能なターボメーター（連成計）◆最大過給圧を記憶するピークホールド機能を装備◆任意の圧で警告を与えるワーニングLEDの採用◆メータースケール盤、指針は視認性に優れた全面透過照明を採用
MODEL №1712¥55,000
MODEL №1702¥38,000

ウルトラが威張る5つのプレステージモデル

より高性能に、より正確に……、ウルトラが目指す夢は、シンプルではあっても、とても難しいテーマの追求です。ここにご紹介する5つのウルトラ製品も、このテーマへの徹底した研究から生み出されました。どれもがウルトラの持てるテクノロジーすべてを結集させ、また新技術への試行錯誤を繰り返して開発されました。だから私達はウルトラ製品を自信たっぷりに胸を張って皆様に提供できるのです。



SILICONE PLUG WIRE

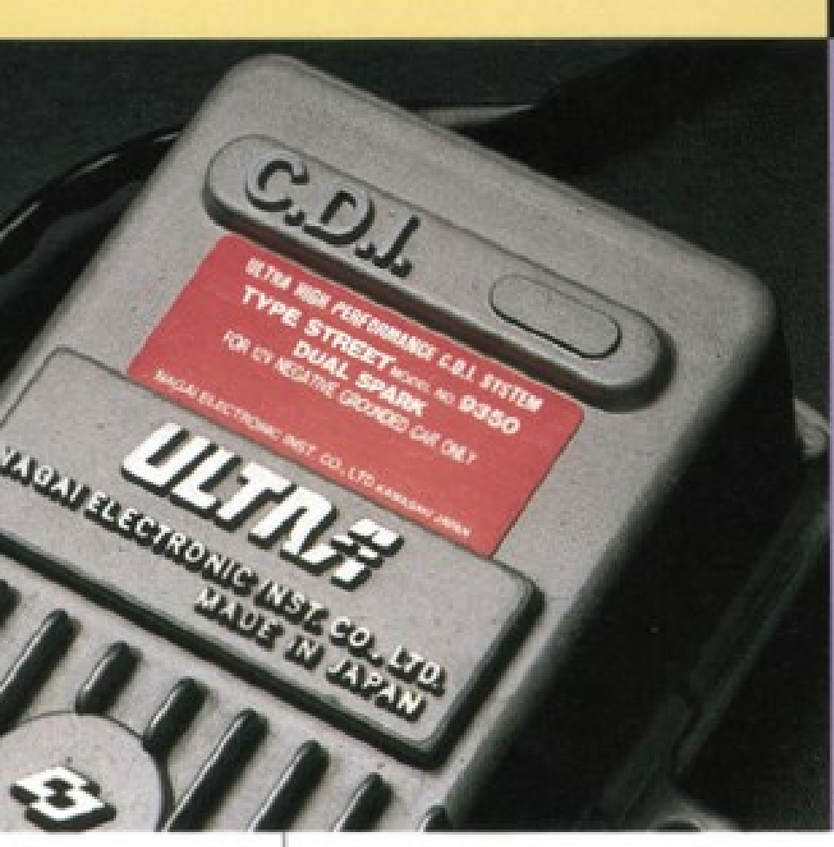
3

◆防水性に優れた100%シリコーンゴムを採用した高性能点火装置専用プラグコード◆コード以外のブーツ、キャップ類にも純粋シリコーンゴムを採用◆メタルシールドの採用によりプラグ周辺からのノイズをシャットアウト◆引っ張り強度、経年変化に優れた鋼芯線を採用し、コードの両端はウルトラ独自のカシメ処理を採用◆コード端末に抵抗を配した独自の手法により、コード長による抵抗差は皆無
¥5,800～

H.L.CONTROLLER AUTO DIM（新発売）

5

◆車速感応型の減光システムを採用したライトコントロールシステム◆車速検出回路と連動して、停止後約2秒で減光開始◆減光時の消費電流を減少し、バッテリーへの負担を軽減◆半導体回路が点灯時の突入電流を大幅に制御し、バルブ寿命を向上◆同時点灯防止回路を内蔵◆大容量F.E.T.回路、極太ハーネスの採用で、バルブの最大限の照度を実現◆オートディムのみ補助灯連動システム採用
MODEL №6502¥12,000
MODEL №6503¥14,800
MODEL №6600¥25,000（新発売）



C.D.I.

4

◆タウンユースからレーシングユースまで幅広く対応可能な点火装置◆車種に合わせて3モデルを設定◆最高46,000ボルトもの高電圧を発生◆優れた高速応答性（4気筒14,000rpmまで）◆高い点火電圧と長い火花時間が優れたドライバビリティを実現◆デュアルスパーク（複合点火）モデル№9350を設定◆EFI、EGI、タコメーターすべてに対応◆ポイント式点火をフルトラにするためのピックアップキット（P・P・K）を各車種ごとに設定◆閉磁式IGコイルにも対応
MODEL 9250¥48,000

資料請求券
切手250円分同封の上
お申し込み下さい
REV ユーノスロードスター

永井電子機器株式会社 〒213 川崎市高津区下作延471 TEL044-877-2441㈹ FAX044-877-2658

'92年10月31日
ユーノスセントラル・エピスサーキット走行会

クラブだけじゃない、ディーラーだってガンバっている。
埼玉のユーノスセントラルが主催する
エピスサーキット走行会は、今年でもう3回目。
サーキット走行に慣れてきた人が増えてきたので、
今回は希望者は模擬レース形式の走行もできるんだって。

不思議だね ユーノス達と逢いたくなる

全国に広がっているクラブミーティング

たとえば、こんなことってないかい？
街中をロードスターで走っていて、対向車線からロードスターがやってきたとする。ロードスターは人気車種だからそんな場面はしょっちゅうだけど、すれ違う瞬間に相手のクルマを素早くチェックする。もうそれが、習慣になっちゃうわけ。

チェック項目は、なんといってもホイール。ナンバープレートの移動は一目でわかるし、ドアミラーまで換えてるロードスターはそんなには多くない。でも、ホイールを換えてる人は多いからね。それでホイールが換わってたりすると、オッ、やるな、後は何をやってるのかな、などと思ってしまうわけ。

ロードスターに乗っていると、他のロードスターのことが気にかかってくるでしょう。別に足やエンジンといった大きなものじゃなくても、センターコンソールとか、ステアリングとか、ロールバーとか、どんなパーツを付けてるかチェックしたくなる。中には独自のアイデアパーツを付けている人もいるし、オイルは何がいいとか、エアクリーナーはどうだとか、オーナーならではの情報も交換したくなるよね。

そういえば、以前にマツダスピード主催の走行会に参加した時に、スタッフの人から面白い話をうかがった。RX-7のオーナーが集まるとライバル意識火花バチバチって感じでお互いに距離を置いて話もほとんどしないのに、ロードスターだとまるで逆。オーナー同士が自然と集まって、すぐに話の輪ができるらしい。ロードスターのオーナーなら、それって、すごく分かると思う。

まったく初対面の人でも、ロードスターという共通項だけで、ついつい話が始まってしまう。というか、話がしたくなる。

ほんとにステキなクルマだと思う。こんなクルマは、周りを見回しても、ちょっと見当たらない。ロードスターのクラブが日本中でこんなにたくさん生まれているのも、クラブ同士の交流まで始まっているのも、それはごく自然発生的なことなのだ。アメリカではロードスター、いやミアータが登場して割とすぐの時期に「ミアータクラブ」というロードスターだけの情報誌が発刊された。ミアータクラブは今もオーナーに愛読されている。

最近思うんだけど、そんなロードスター専門誌が日本にあってもいいんじゃないか……。ちょっと話がそれたぞ。ロードスタークラブは実際の数がつかめないくらい増えていて（わかる範囲でこの本でも紹介している）、クラブ単位の活動は日本中で盛んに行われてる。そんな中、単なるクラブの集まりの域を越えた、もっと広域の大がかりなミーティングも、年1回の恒例イベントとして、いま根付き始めようとしている。

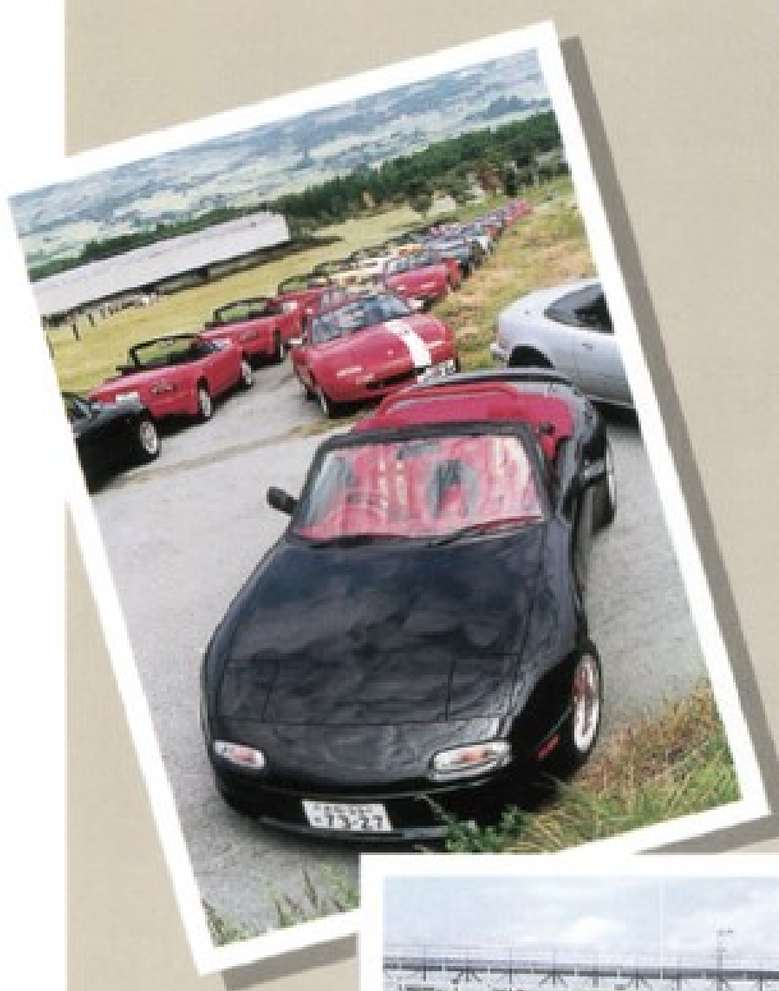
その代表例は、九州の『ロードスター・ビッグミーティングin阿蘇』、そして東北地方の『ONIKOUBE MEETING』。ともに地元のクラブが主催して周りに声をかけ、第1回目が昨年に開催されている。今年はともに10月に第2回目が開催されることになっていて、100台以上のロードスター&オーナーが集まることになるだろう。

愛車を自慢し合ったり、他のロードスターをチェックしたり、ロードスター談義に花をわいわい咲かせたりと、オープンで走る気持ち良さと同じような、スカッと楽しい1日になるだろうな。年に一度のロードスター大移動&大集結。うーん、ちょっとワクワクするよね。こんなイベントが各地域に根づいてきたら、ステキだね。

'91年5月12日
ユーノスロードスター六甲フェスティバル

ユーノスミーティングの
ハシリとなったのが、
清里でのイベントや
この六甲フェスティバル。
全国からオーナーが集まった。

Photos/Eunos Oweners Text/Toshio Matsubara



いろんな

'92年9月20日
全九州ロードスターBIGミーティングin阿蘇

熊本のEDDYオーナーズクラブが中心になって
ミーティングを呼びかけ、九州全域から100台近くが
阿蘇に集まった。第2回目の今年は10月3日(日)。
会場は大分阿蘇レーシングパーク(旧オートポリス)。
盛りだくさんのイベントが予定されているよ。

'92年11月3日
鬼首高原ミーティング

東北地方で根付きつつあるのかこのミーティング。
宮城県の鬼首高原にロードスターが大集結。
第1回目の去年は東北地方の6クラブがメインに
集まったけれど、今年(10月11日)は
一般参加も広く呼びかけている。主催は仙台の「PPF」。

'93年7月
EDDYオーナーズクラブ・ツーリング

だいたいどのクラブでも、月1回程度のツーリングを
行なっているところが多いみたいだね。
ツーリング以外ではバーベキューや飲み会や
誕生パーティetc.。中には埼玉のウーパーズみたいに
クラブのオリジナルパーツを作ってるところもあるぞ。

MAXIM WORKS

ロードスターが変わる、
M SILENT・EXマニで変わる。

常にモータースポーツの世界の高みを目指し、リードし続けるマキシムワークス。高性能、低コスト、美観にこだわったサイレンサーの力強い咆哮は、レーシングパーツサプライヤーとしての他の追随を許さない威信と威嚇の声なのです。レーシングパーツのサンクチュアリから自信を持って送り出す究極の『M SILENT』EXマニホールド・サイレンサー、確かな走りを体感できる逸品です。

EXマニホールド

- オールSUS304TP研磨仕上げ。
- フランジはSUS304－NO1マシニングセンターにて削り出し。
- タイプ4－2－1。
- レーシングパーツと同じ加工工程で最大限、軽量、強度、美を追求し、ストリートマシンに適応し実現しています。

（JASMA申請中）

定価 ¥70,000

●ロードスター用●

M SILENT サイレンサー JASMA認定保安基準適合マフラー 定価 ¥75,000
（サイレンサー出口：赤・青・黒）

MBIT ロールバー 定価 シングル ¥36,000 ツイン ¥58,000

ストラットタワーバー（マスターシリンダーストッパー付） 定価 ¥20,000

ロアアームバー 定価 ¥26,000

シフトノブ（赤・青・黒） 定価 ¥5,600

●カプチーノ用●

サイレンサー（サイレンサー出口：赤・青）	¥58,000	ストラットタワーバー	¥18,000
ロールバー	¥35,000	シフトノブ（赤・青・黒）	¥5,500

AZ－1 開発中!!

正社員募集

高品質パーツの製作に意欲のある方、高度な技術を身につけたい方等、やる気と情熱のある人材を求めています。

- ●募集対象：技術見習・試作板金要員・業務管理（要普免）
- ●給　与：当社規定による
- ●待　遇：社会保険完備、寮有り、通勤可
- ●休　日：日曜、第2・第4土曜日、大型連休年3回

◀特約店募集中▶

株マキシムワークス 〒216 神奈川県川崎市宮前区神木本町3-2-3
TEL 044-877-6171 FAX 044-877-7200

JASMA 日本自動車スポーツマフラー協会会員

～ロードスターオーナーの皆様へ～マキシムワークスではオーナーの皆様からのさまざまな情報をお待ちしております。よりよい商品作りにご協力いただけるようよろしくお願い致します。

TRANS SPORT

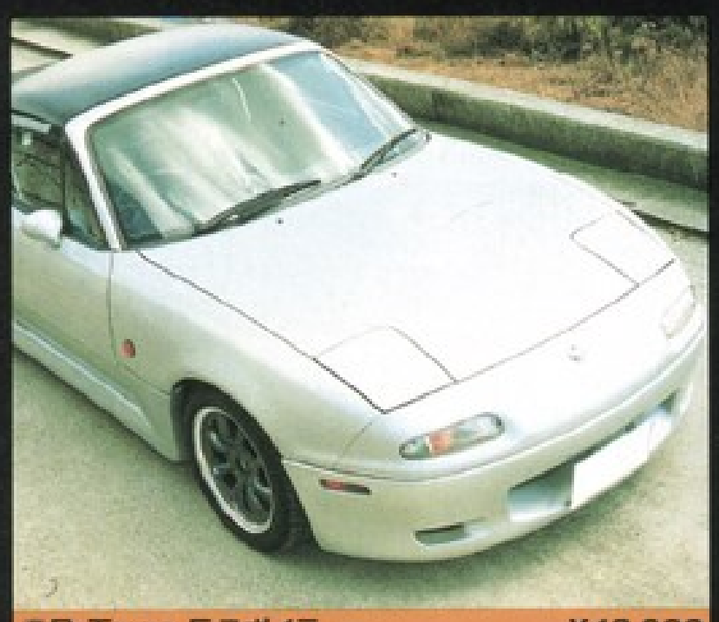
MOTOR SPORT SUPPORT by T.S.K

EUNOS ROADSTER

DRESS-UP KIT

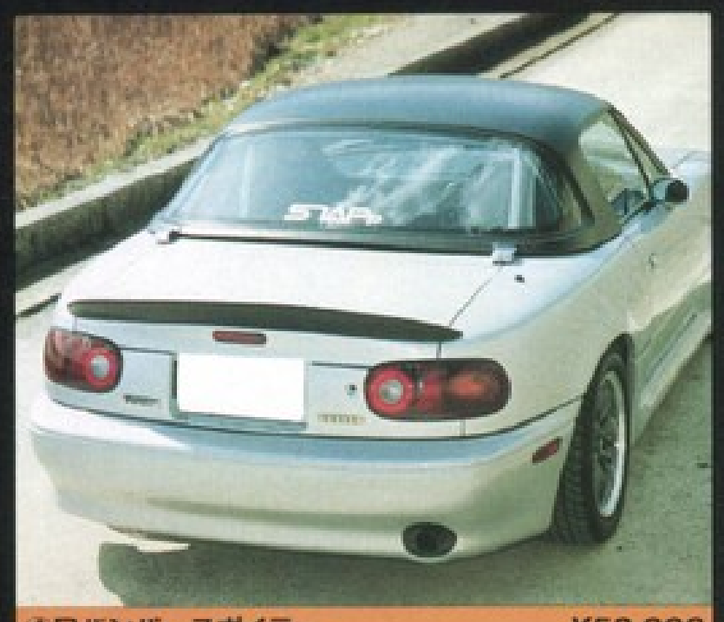
ホイール／RSワタナベ M8 14-6J

①A Type Fスポイラー ¥48,000



②B Type Fスポイラー ¥48,000

③サイドステップ ¥56,000



④Rバンパースポイラー ¥52,000
⑤Rスポイラー ¥35,000

⑥エアロミラー（手動/純正色） ¥52,000

視認性と美しさを兼ね備えたエアロフォルムモデル。

⑦バケットシート（ブラックレザー） ¥87,000

自由なポジショニングが可能な無段階リクライニング機構を装備。シートレール別売 ¥15,000。

⑧ロールバー（4点式/アルミ） ¥68,000

高級感あるアルミパフ仕上げの4点式ロールバー（35φ）。フロアーパネル・ボルトオン方式の本格派です。

⑨車高調整（スプリング付） ¥248,000

無段階車高調整可能。減衰力はノーマル比40～50%UPします。アルミボディーが美しいショートストロークタイプ。（フロント4.5K・リヤ4.0K）

TRANS SPORT

MOTOR SPORT SUPPORT by T.S.K

1-6-47 MOTOMIYA, TSURUMI-KU, YOKOHAMA
☎YOKOHAMA:045-583-6858 NAGOYA:052-805-8818

■上記①～⑤の商品価格は黒ゲルコート仕上げての価格です。
●カラー塗装仕上げも可能です。（各¥20,000UP）
■掲載商品の表示価格には、消費税は含まれておりません。

エンジョイ ロードスター〈ズーム〉エランキット!

ユーノスロードスターをライトウエイトスポーツカーとして、雰囲気のある楽しい車に仕立て上げようというコンセプトで、『ズームエランキット』の開発をしています。

●**ノーズキット**／ゲルコート……¥95,000
純正塗装仕上げ……¥140,000
車検対応ウィンカーリレー付

●**スリムトランク**／ゲルコート……¥75,000
純正塗装仕上げ……¥110,000
スリムリヤバンパー／ゲルコート……¥70,000
純正塗装仕上げ……¥105,000

●**テールランプキット**／ゲルコート……¥70,000
純正塗装仕上げ……¥95,000
ボルトオンタイプで取付簡単です。クロームメッキのリング付き

●**センターコンソール**／黒ゲルコート……¥30,000 （その他カーボン、レザー仕様有り）52φメーター3個迄取付可。パネルはシルバー又は黒の2色

●**スターターボタンキット**……¥6,000
カプラーを使いワンタッチで取り付け出来ます。ボタンは赤、又は黒の2色。レーシングイメージを演出します

●**バグアイキット**……近日発売予定

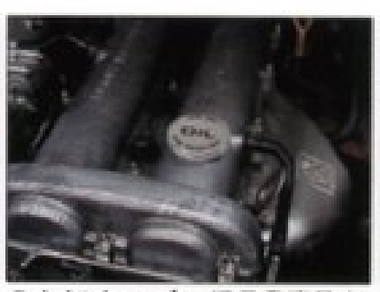
●**ハードトップ**……近日発売予定
リヤウィンドーにはアクリルを使用し大幅に軽量化しました

●**シフトゲート&ノブ**……近日発売予定
アルミキャスト製のゲートとアルミ削り出しノブのセット（バフ仕上げ）

●**マスターシリンダーストッパー**……¥10,000 アルミマグネシュウム合金キャスト製で大幅に剛性アップ

●**リヤスティフバー**……¥12,000
リヤロアーアーム取付部の剛性アップ。25φクロームメッキ仕上げ

●**アルミシフトノブ**……¥5,500
42.5φ球形ノブ。黒クローム、クロームメッキ、バフ仕上げの3種類



●**オイルキャップ**……近日発売予定
アルミの削り出し。周囲に美しいローレット加工を施してあります

●**メータークラスターカバー**／黒ゲルコート……¥15,000
その他カーボン及び、レザー仕様も有ります

●**レーシングミラー**……¥9,800
ボルトオンタイプの砲弾型ミラー。クロームメッキ仕上げ
〈アウトプレーズ製〉

●**ストラットタワーバー**……¥20,000 32φステンレス製。マスターシリンダーストッパー付 〈マキシムワークス製〉

●**EXマニホールド**……¥70,000
オールステンレス製研磨仕上げ 〈マキシムワークス製〉

●**マフラー**……¥75,000
異断面形状のサイレンサーに赤、青、黒3種類のエンド付き。車検対応品
〈マキシムワークス製〉

●**ナンバープレートステー**……¥2,500 純正ノーズにも取り付け出来ます

■全品保安基準適合品 ■ローンいたします 詳しくは、お問い合わせ下さい。

株式会社ズーム 東京都港区西麻布4-11-24 ☎(03)3486-8601 担当 藤井まで

EXTERIOR
DRESS UP & PARTS MANUAL

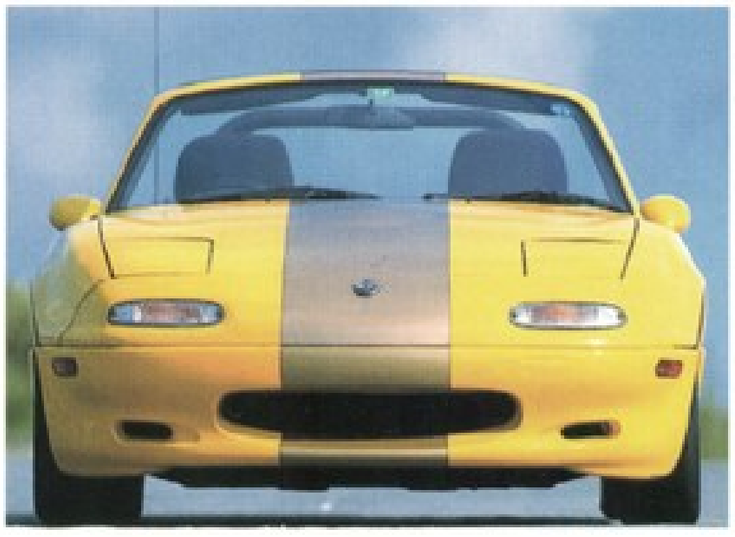
パーツを付けてドレスアップしていく楽しさは、まるでプラモデル感覚
ちょっとしたワンポイント・アイテムから、フルエアロまで
エクステリアに好みの手を加えて〝マイ・オウン・ロードスター〟を創ろう
それに、ロールバーはドレスアップはもちろん
安全性とボディ補強のためにも、絶対に欠かせない必需アイテムだ
せっかくのロードスターだもの。フルノーマルじゃつまらない
さあ、ここがキミのセンスの見せどころ。ロードスターをカッコよく決めようぜ

■AERO PARTS
エアロパーツ ——— 122
■COMPLETE MODEL
コンプリート カー ——— 132
■ROLL BAR
ロールバー ——— 134
■DOOR MIRROR, NUMBER STAY
ドアミラー、ナンバー移動ステー ——— 140
■OTHER PARTS
その他のパーツ ——— 142

Photo: ACTIVE AERO MIRROR, BOMEX AERO MIRROR, RACING BEAT AERO MIRROR, PIT CREW RACING TYPE II MIRROR by Kohji Miura

AERO PARTS

世界でたった1台のスペシャルマシンを作りたいからエアロでチューンする!!



ユーノスロードスターの外観を最も簡単に、かつ個性的に変身させるには、エアロパーツの装着がお勧めだ。数多くのメーカーから販売されているため、その組み合わせしだいによっては、世界にたった1台のスペシャルマシンを作り上げることだってできる。

ただ、エアロパーツと一口にいってもその装着部分、さらにその効果によっても千差万別だ。フロントバンパー下部やリアトランクの上のスポイラー、左右のドアの下に着けるサイドステップなど様々。最近ではバンパー一体式のフロントスポイラーも人気があり、より個性的な変身が可能になった。

さて、その効果だけれど、正直なところエアロパーツのすべてがすべて、空力特性を向上させるものではない。でも、ドレスアップのための装着と考えれば、それはそれとして、オーナー心を十分に満足させてくれる。

だから、エアロパーツはあくまで自分の好みで選べばいい。最近の傾向をちょっと紹介しておくと、グリルの開口面積を大きくして、冷却エアをより多く取り入れられるようなフロントバンパーが増えてきた。この場合、もちろんノーマルバンパーは取り外してから付けかえることになる。ファッション性だけじゃなく、機能性も満たしているわけだ。ということで、最後はキミの好みが全てです。

2輪で鍛えたデイトナのセンスが光るエアロパーツ　DAYTONA DCUATRO

2輪レース界で活躍中のデザイナーがつくったディーキャトロ。フォグビルトインスポイラーは150φのフォグランプキットがセットされ、エアを取り入れやすい形状の開口部により冷却性の向上も図っている。価格は8万9000円

ロードスターの軽快さに、美しいボリュームを与えるエアロパーツ類。リアバンパースカート＆ウイング、サイドスカートだ。サイドスカートはFRP製の白ゲルコート仕上げで、装着は車体無加工のボルトオン。価格は6万9000円。ロールバー＆アルミホイールもディーキャトロで統一されている

リアバンパースカートはFRP製の白ゲルコート仕上げで、装着は車体無加工のボルトオン。価格は5万5000円

リアウイングはFRP製の白ゲルコート仕上げで、装着は車体無加工のクランプ式ボルト止め。価格は6万1000円

2輪レース界で活躍中のデイトナ。そのメカニック＆デザイナーがつくったロードスター用スペシャルパーツ、それがディーキャトロだ。ブランド名はデイトナのDと4を意味するキャトロを組み合わせたもの。自分だけのクルマを自由に思い描き、創造する楽しさを追求するデイトナの、4輪にかける情熱を実現したエアロパーツの数々だ。

そのラインナップはフォグビルトインスポイラー、サイドスカート、リアバンパースカート、リアウイング、そしてトータルコーディネイトされたロールバーやアルミホイールなど。全てが完成されたモダンクラシックなパーツ達だ。●発売元／㈱デイトナ

カリフォルニアからアメリカンレーシングの雰囲気を伝える RACING BEAT

アメリカンスピリットの漂うカリフォルニアエアロ、レーシングビート。フロントエアダムスポイラーはノーマルバンパーに被せるタイプで、価格は7万2000円

IMSA、ボンネビルにおけるRX-7の活躍で有名なレーシングビート。ミアータには登場以来熱い情熱を注いでいて、早くからエアロパーツなどをリリースしてきた。これらは、日本人オーナー奥氏のセンスとカリフォルニアならではのテイストがうまくマッチした、アメリカンレーシングの雰囲気がプンプン漂っているものだ。

ミアータのデザインの特徴であるストリームラインを崩すことなく、さらに洗練するのが目的ということだけあって、どれもが魅力的なものだ。

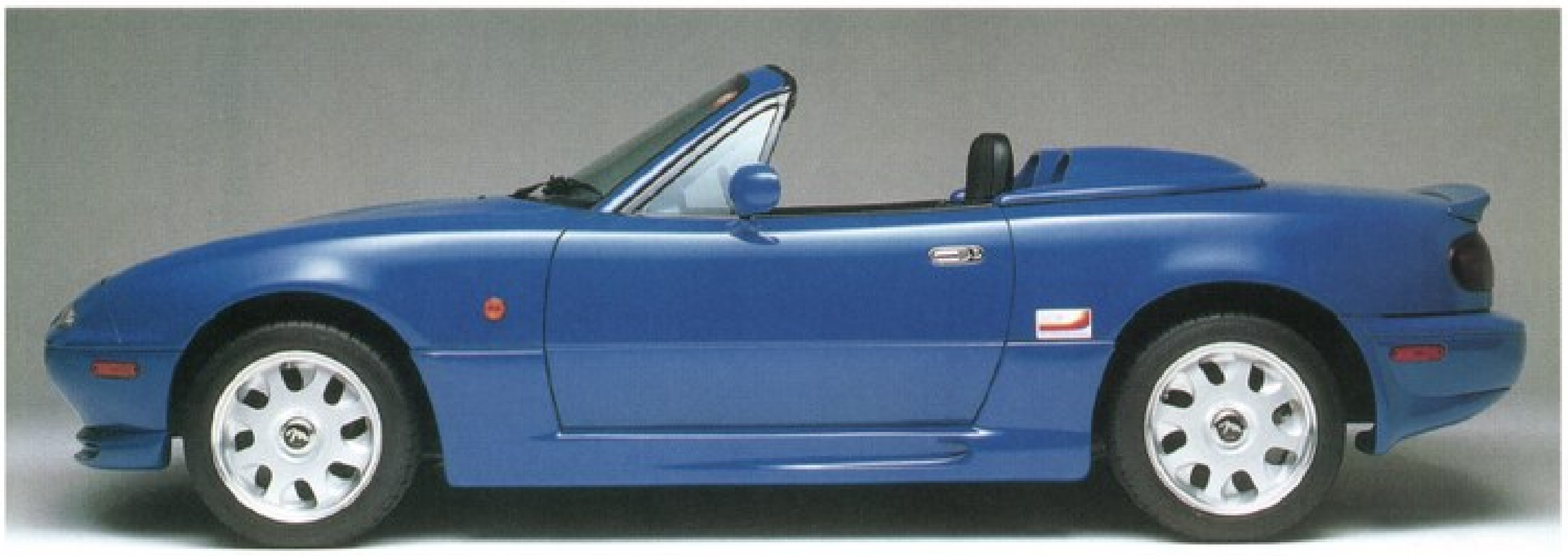
●発売元／㈱三和トレーディング

リアスタイルをさりげなくイメージチェンジする、リアスポイラー＆リアバンパーフェアリング。価格はスポイラーが5万円、バンパーフェアリングは7万5000円だ

トノカバーは3ピース構造でキャビン後部に収納することができる。スタイルバーとのマッチングもなかなか良く、価格は7万5000円

サイドビューのボリューム感アップにはもってこいのリアホイール・フェアリングが、このスパッツだ。価格は2万8000円

アメリカのレーシングシーンで活躍するロッド・ミレン ROD MILLEN



アメリカのレーシングシーンで活躍しているロッド・ミレンのエアロパーツ。サイドスカートが9万6000円、リアバンパースカートが2万2000円だ

SCCAやパイクスピークで活躍しているロッド・ミレン氏。それ以外にもミアータやRX-7のチューニングパーツの開発も行なっている。

そんなエアロパーツがHKSから販売されており、日本でも購入できる。つまり、カリフォルニアスタイルのミアータを再現することが可能なのだ。

●発売元／㈱HKS販売

ノーマルの軽快なデザインを崩すことなく、ロードスターのリアビューを引き締めるリアスポイラー。価格は2万8000円

オープンにする機会の多いカリフォルニアならではのパーツ、リアデッキエアロカバー。シート後部を完全にカバーする。価格は6万5000円

オープン時のドレスアップに効果的なクラブスポーツ・エアロカバー。ヘッドレスト後方のふくらみがポイントだ。価格は5万8000円

'60年代の古典的スポーツカーにこだわったスタイル

PIT CREW RACING

これがロードスター？　というくらいガラリと顔つきを変えてしまうピットクルーレーシングのドレスアップパーツ。'60 年代のスポーツカーの雰囲気を強調したデザインが特徴的だが、単なるレプリカではなくオリジナリティを感じさせる仕上がりになっている。古典的なスポーツカーのイメージとブリティッシュ・スポーツの薫りを感じさせる 2 台だ。●発売元／ピットクルーレーシング

コブラやカルマンギアに似ていなくもない、独自のフロントマスク。フロントバンパー部のみの交換でノーマルとは全く違うクルマに変身する。リトラクタブルの開閉を使えなくすれば車検もOK。価格は19万8000円（予価）

こちらはブリティッシュ・スポーツを強調したエアロだ。ウインカーがビルトインされたフロントノーズが 8 万9000円（予価）。埋め込み式ライトキットとファイバー製ボンネットキットは価格未定

戦闘的なイメージが強烈なF1 ROADSTER

FIELD GIKEN

その名もＦＩ ROADSTERというのがフィールド技研のロードスター。デモカーはフェラーリF40のようなヘッドライトをビルトインし、独特な顔つきのフロントバンパーと相まって、何とも言えない戦闘的な表情を作りだしている。このバンパーには丸形のフォグランプもピッタリマッチし、是非とも一緒に装着したいアイテムだ。●発売元／フィールド技研工業㈱

クリアタイプのウインカーランプと、独特の形状のエアインテークを採用しているフロントバンパースポイラー。丸型フォグランプは別売で価格は13万円。写真はヘッドライトも固定式の丸目 4 灯に変更されていて、フェラーリF40のようだ

リアのドレスアップに欠かせないのがウイングタイプのリアスポイラー。ゆるやかなRでまとめられたデザインはなかなかのもの。フロントスポイラーなど全体のバランスを十分考慮したものでメローイエローのカラーリングとのマッチングもグッドと言える。FRP製の白ゲルコート仕上げで価格は 6 万円

ボリューム感たっぷりの強烈なエアロパーツ

BOMEX

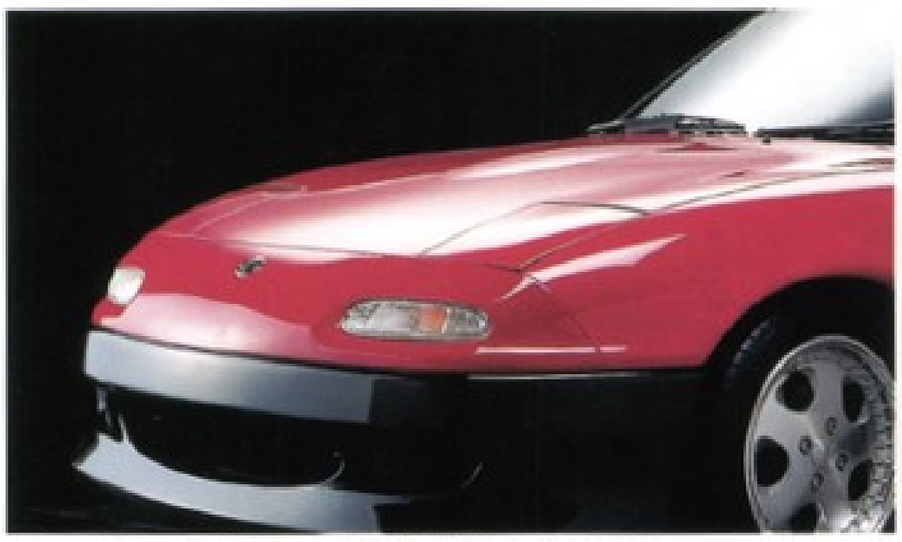
アリゲーターのプロデュースするフルエアロキット、BOMEX。ワインレッドのボディカラーが美しい仕上がりを見せている。

そのエアロキットの中でも、特に目を引くのがリアスポイラーだ。これだけ大きいとちょっと品がなくなりそうだが、絶妙のバランスでうまくまとめられている。●発売元／㈱アリゲーター

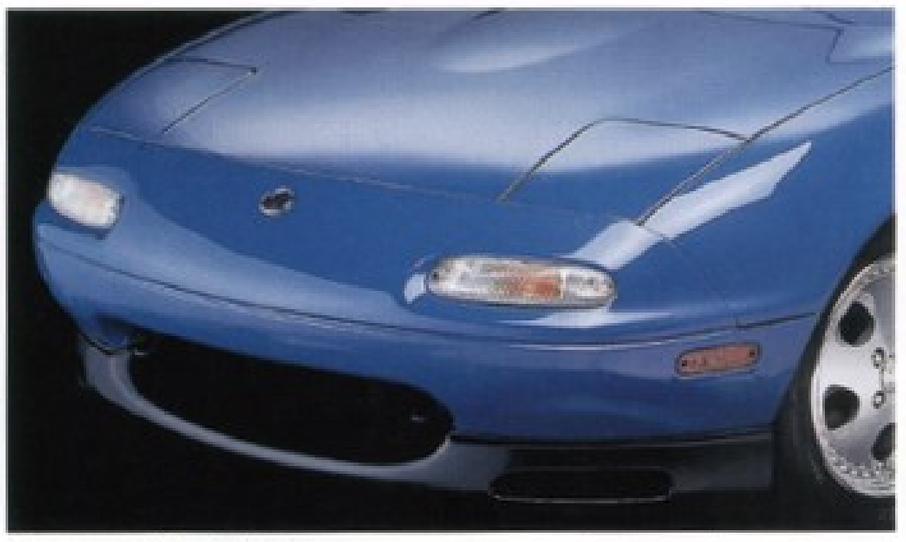
フロントハーフスポイラーは冷却効果を高めるためにダクトを大きくとっているのが特長だ。価格は 4 万5000円。曲面をうまく利用してトータルバランスを重視したサイドステップは 5 万円、エアロミラーは純正穴のボルトオンタイプで 3 万5000円だ

リアフォルムをグラマラスに変える、大型リアスポイラー。価格は 4 万8000円。整流効果も考えて作られたリア・アンダースポイラーもボリュームのあるデザインだ。価格は 4 万8000円

流行をうまく取り入れたセンスのよいドレスアップ　LOVE LARK



シャープなエッジと大型のエアダクトを個性的にデザインしたフロントスポイラー・タイプII。FRP製の黒ゲルコート仕上げで価格は3万8000円。塗装済みは5万4000円～



ボルトオンで簡単に装着でき、フロントマスクをシャープにするリップスポイラー。FRP製の黒ゲルコート仕上げで価格は2万9000円。塗装済みは3万9000円～4万4000円

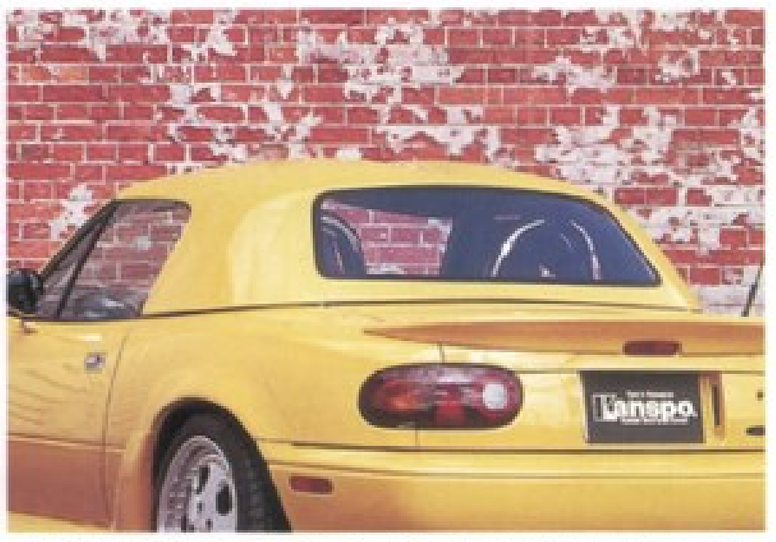
常に流行を先取りしたフォルムのエアロパーツを提供している、ラブラークの最新パーツ群。スタイリッシュなスポイラー類だけでなく、オリジナルデザインのハードトップまで手掛けている。

幾度となくトライ&メイクによって生み出されたラインが、ボディにジャストフィットするパーツなのだ。また、製作においては、すべての工程を自社ファクトリーで行ない、強く美しい仕上がりに自信を持っている。そんな妥協を許さないクラフトマンシップを感じさせるものだ。

●発売元／㈱ラブラーク

リアホイールアーチまでボリュームあるサイドスポイラー。FRP製の黒ゲルコート仕上げで価格は4万2000円。塗装済みは5万8000円～

ダックテールタイプのリアスポイラー。FRP製の黒ゲルコート仕上げで価格は3万8000円。塗装済みは5万4000円～5万8000円



オリジナルデザインで、強化プラスチックウィンドウを採用した軽量ハードトップ。純正ハードトップの70%まで軽量化を実現。価格は13万8000円

さりげなく控え目な中にも存在感のあるデザイン　YOURS SPORTS

さりげないデザインで丸型のフォグランプを内蔵したタイプB。価格は9万8000円。別途、塗装代2万5000円、フォグランプ2万2800円、配線キット1万2000円

ノーマルのイメージをかなり残したフロントカウルから精悍なタイプCまで。すっかりお馴染みのユアーズのエアロだが、さりげないイメージのタイプBも新たに追加された。さらに、ダックテールスポイラーに加え、ウイングタイプのスポイラーもリリースされ増々充実した。どのパーツも新鮮に感じるデザインセンスはさすがといえる。

●発売元／㈱ユアーズ・スポーツ

トランクリッドにワンタッチで取り付けできるダックテールスポイラー。価格は3万6000円、塗装代は1万8000円

フォグとプロジェクターのデュアルランプが装備された精悍な大型スポイラー、タイプC。価格は15万8000円。別途、塗装代2万5000円、専用配線キット1万8000円

ノーマルに近いフォルムでさりげなくドレスアップするフロントノーズスポイラー。価格は8万9000円、塗装代は別で2万5000円

リアアンダーカウル。価格は8万5000円、塗装代は2万3000円。ウイングタイプのリアスポイラーは予価6万4000円

現代に蘇るロータス・エランのフォルム

ZOOM ELAN KIT

英国のライトウェイトスポーツの雄ロータス・エラン。文字どおりエランのイメージを彷彿とさせるデザインだ。エラン調にバンパーが塗り分けられたフロントフェイス、小型のウインカーもそれっぽい雰囲気。ノーズキットは価格9万5000円。ナンバープレートステーは価格2500円

ロードスターをモディファイする上で、どうしても意識してしまうのがロータス・エランの存在だ。ZOOMのエランキットは、まさにエランをコピーしたドレスアップパーツなのだ。ただし単にデザインをコピーするだけでなく、ロードスターを見事にシェイプアップさせているのも注目だ。

ブリティッシュ・レーシンググリーンとイエローのホイールのコーディネイトもきまっている。●発売元／㈱ズーム

FRP製のスリムトランクが7万円、スリムリアバンパーは7万5000円、丸型のテールランプが7万円、ランプベゼルは8000円、角型バックランプが4500円だ

デザインだけでなく機能美も追求したKansai SERVICE

HKS KANSAI SERVICE

HKS関西サービスからリリースされたロードスター用エアロパーツ、フロントバンパースポイラー。ライトウェイトスポーツを意識し、力強さをファッショナブルに表現し、走る喜びをさりげなくイメージしたフロントフォルムを作りだしているスポイラーなのだ。そんなコンセプトだけでなく、機能的にも空力を意識したものとなっている。エンジンルームの冷却効果を高めるために、開口部を大きくデザインし、ブレーキ冷却用の空気取り入れ口も設定されているのだ。さらにフロントの先端部を両端よりアップさせたデザインとし、なおかつバンパーと路面の接触を防いでいるのも見逃せないポイントといえる。

材質はFRP製のゲルコート仕上げで、取り付け方法はノーマルバンパーと交換するタイプとなっている。価格は7万8000円（塗装費用は別途）。

●発売元／㈱HKS関西サービス

公認3ナンバー、ド迫力のワイドなボディフォルムが魅力的

BOSCO

コンプリートカーとして販売される公認の3ナンバー車。全幅は1750mmで、タイヤもF205/50-15、R225/50-15とワイド化されている。価格はブリスターフェンダーのキットが44万1000円（ゲルコート仕上げ）、フルキットで54万9000円

ボリューム感たっぷりで、ポルシェを彷彿とさせるようなフェンダーとスポイラーが目に飛び込んでくるボスコのエアロキット。全幅もノーマルボディに比べて75mm拡げられている、構造変更検査済みの3ナンバー車両なのだ。コンプリート販売となっているが取り付け費用、塗装、登録費用などは別途必要。

●発売元／ボスコ・インターナショナル・コーポレーション

ポルシェのターボルックのようなリアフェンダーの膨らみとリアスポイラー。スポイラーはFRP製のゲルコート仕上げで価格8万9000円。カーボンリップは別売で1万9000円

コンプリートカーのように完成された仕上がりが人気

RACING SPORTS ACTIVE

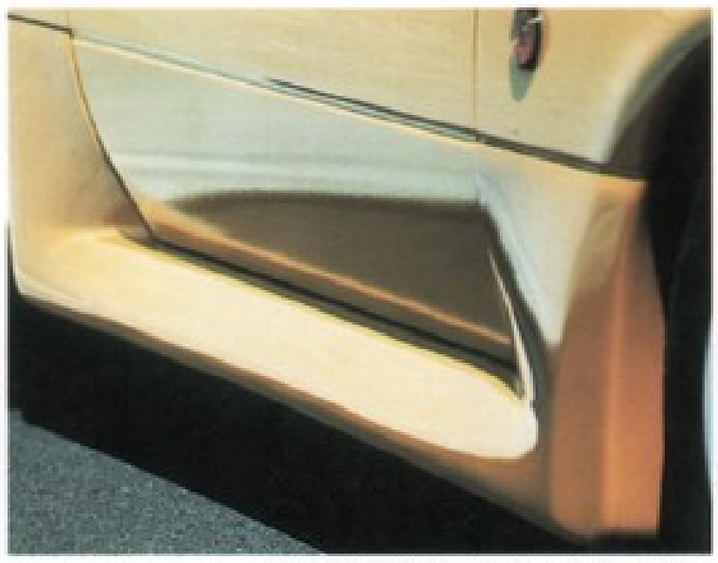
ロードスター用のエアロパーツとして、かなりの販売実績を誇るレーシングスポーツ・アクティブ。その人気の秘密は、何といっても大胆なデザインとその完成度にある。

フロントスポイラーからサイドステップ、リアスポイラーまで、まるでコンプリートカーのような仕上がりが際立っている。さらに角型ライトキットで、ライトON時にノーマルとは異なるマスクを演出できる。●発売元／㈱レーシングスポーツ・アクティブ

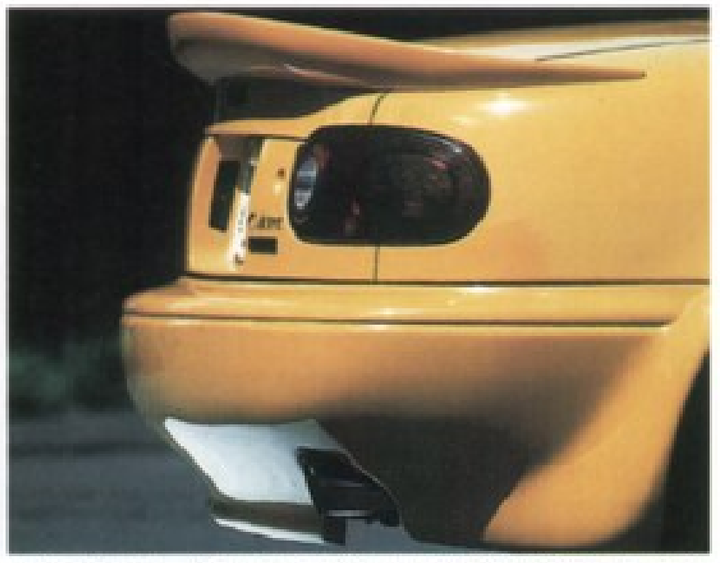
アクティブならではの角型4灯式ライトキット、価格8万5000円。グラマラスなフロントスポイラーは4万8000円。エアロミラーは3万2000円

新登場のリアスポイラー・バージョンII。ウイングタイプで価格は5万2000円

こちらはロードランプを内蔵したフロントスポイラーで価格は8万5000円。角型ライトキットと相まって、ノーマルとはかなりイメージを異にする



軽快なイメージのノーマルと異なり、迫力のあるサイドフォルムを演出するサイドステップ。価格は5万6000円



大型のダックテール型リアスポイラーは価格4万5000円。マッドガードも兼ねたリアバンパースポイラーは価格5万2000円

シンプル派もマッチョ派も満足させる味付け

TRANS SPORTS

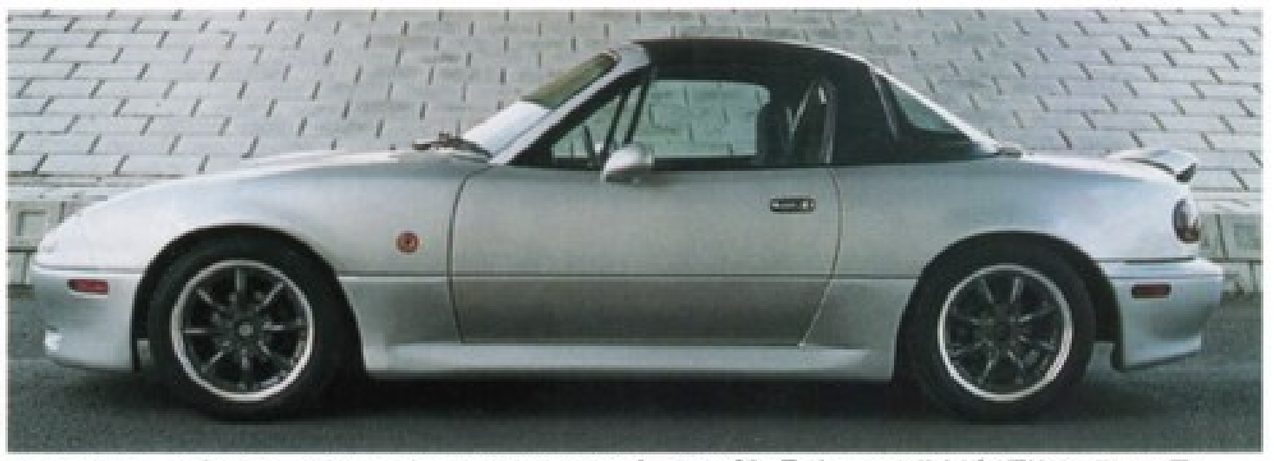
シンプル派指向ともいえる、さり気ないフロントスポイラーAタイプをリリースするトランススポーツ。新たに、ボリューム感のあるマッチョなフォルムのBタイプも追加され、あらゆるユーザーに対応するようになった。

合わせてサイドステップ&リアバンパースポイラーも登場し、トータルコーディネイトもできる。●発売元／㈱ティーエスケー

中央下部をやや凹ませた、比較的おとなしいデザインのフロントスポイラーAタイプ。価格は4万8000円。取り付けも純正バンパーと同じでワンタッチで交換できる

マッチョなリアビューを演出するリアバンパースポラー。価格は5万2000円

力強いデザインのフロントスポイラーBタイプ。ＦＲＰ製の黒ゲルコート仕上げで価格は4万8000円



これもボリューム感のある、力強いデザインのサイドステップ。ＦＲＰ製の黒ゲルコート仕上げで価格は5万6000円

アウトバーンで育てられた凝ったデザインが象徴的

ZENDER

ドイツのコンプリートチューナーとして有名なツェンダーの手掛けたエアロパーツ。キュッと絞られた印象で、凝ったデザインのフロントスポイラーは価格7万5000円（フォグランプは別売）。一方、シンプルなサイドスカートは7万6000円だ

ツェンダーと言えば、日本でも有名なドイツのコンプリートチューナー。ヨーロッパでも高い人気を誇るミアータMX-5も、当然手がけている。

そのフォルムは、アウトバーンの国ドイツで鍛えられただけあって、空力的にも洗練された印象を与えるものだ。カラーリングも真紅のインテリアとホワイトボディがお洒落にきまっている。●発売元／㈱タルガ

これもツェンダーならではの形状と言えるリアスカート、価格は7万6000円。リアスポイラーはウイングタイプで価格は6万5000円。写真はもちろん、レフトハンダーのミアータMX-5がベースだ

ドイツのクラフトマンシップが生んだフォルム

FUJITUBO SAMRAI

サムライ・デザインによる55Wロードランプ内蔵のスポイラー一体型フロントバンパー。純正バンパー取り付け部を利用するもので、価格は15万3000円。大胆なオーバーフェンダーと言える形状のホイールアーチモールが価格8万2000円だ

このサムライ・デザインは藤壺技研とドイツのコーチビルダーの共同開発によるドレスアップパーツだ。ドイツのクラフトマンが丹念に作りあげたというだけあって、実にバランスがよく美しい仕上がりを見せている。

デザインも大胆なホイールアーチモールなど非常に個性的だが、細部までしっかりと処理されている点も注目だ。●発売元／藤壺技研工業㈱

空力も十分に考慮した、シート後部のスピードスター・ハードカバーは価格9万円。リアスポイラーが5万4000円、スカート一体型のリアバンパーが11万9000円だ。全キット価格は39万8000円

こだわりのロードスター専用パーツ、ウイザード

DECK MECHANICAL POWER

ロードクリアランスをキープしつつ、空力的にも効果が期待できる、鋭いエッジの効いたデザインのフロントスポイラー。グランドエフェクトノーズという商品名からも空力に対する自信がうかがえる。FRP製の白ゲルコート仕上げで価格は3万9800円、ペイント仕上げが5万9800円だ

誰にも負けない自分だけのオリジナリティを主張するクルマを作りたい、というのがデッキメカニカルパワーのポリシー。そんなライトウェイトスポーツへの思い入れが生み出した、ロードスター専用パーツがウイザードだ。スパルタンなデザインでロードスターを演出する、フロントスポイラーとリアスポイラーの組み合わせだ。●発売元／デッキメカニカルパワー

こちらはACコブラ427を模したというリアダックテールスポイラー。FRP製の白ゲルコート仕上げで価格は2万9800円、ペイント仕上げが4万2800円だ

ハンドメイドの薫りが漂うトータルエアロチューン

FARM BETY KIT

どうしても自分のイメージにある形をロードスターで実現したい、というオーナーの思い入れを実現したのがこのエアロパーツだ。外観の印象からもわかるように、美しいRの出し方に気をつかったこだわりのパーツで、ベティーというキット名で発売されている。他にもワンオフオーダーのエアロなどスペシャル化をお手のものとしている。●発売元／アートボディープロデュース ファーム

ノーマル交換の一体式フロントカウルは9万8000円。スポイラー左右にセットするフォグランプはディーラーオプション品でOK。フェンダーキットが8万円だ。ドレスアップに効果的な4灯式のプロジェクターライトが9万8000円

大型のリアスポイラーと左右2本出しのマフラーが、力強いリアビューを主張する。リアスポイラーは5万9000円、アンダースポイラーは3万9000円。これでもフェンダーは5ナンバー枠に収まる

クラシカルなイメージをリファインしつつ機能性も重視

ELITE

ロードスターの持つクラシカルなイメージをさらに強調しつつ、現代流にアレンジしたのがエリートSPLのエアロパーツだ。そのデザインもさることながら、スポイラーの持つ本来の機能性やミラーの持つ視認性などをも追求している。ハデハデなドレスアップパーツではないけれど、分かる人には分かるといった渋さが特徴だ。●発売元／エリートSPL

ノーマルバンパーに被せるタイプのフロントスポイラー。開口部を大きくすることにより、エンジンルームの冷却性向上も狙っている。材質はFRP製の黒ゲルコート仕上げで価格は4万8000円。スポーツミラーは視認性も考慮したもので、純正カラー塗装済み、価格は5万円だ

リアスポイラーはタイプBと呼ばれるもので、FRP製の黒ゲルコート仕上げ。価格は3万5000円。他にやや小振りなタイプAがあり、こちらは3万円だ

メーカー公認、改造申請不要の保安基準適合パーツ

MAZDA SPEED A SPEC.

Aスペックのリアスタイルを象徴する、大型のリアウイング。幌をクローズした状態で、空力的に効果を発揮するものだ。FRP製でフラップ部がカーボンファイバー製になっているタイプBとオールFRP製のタイプAがある。価格はタイプBが7万6000円、タイプAが5万8000円

サイドシルはボディサイド下部の整流効果を高め、高速走行時の空力安定性を高めるパーツだ。ブラックのカラーとその独特の形状が、ボディサイドのアクセントにもなる。材質は飛び石などでも傷のつきにくいウレタン製となっている。価格は4万3000円

フロントスポイラーは開口部が大きく、エンジンルームの冷却にも効果的だ。価格は11万8000円

マツダのレーシングディビジョンとも言えるマツダスピードが送りだすロードスター用パーツ群。このAスペックはストリートでの使用をターゲットとした合法パーツなのだ。

エアロパーツも単なるアクセサリーではなく、空気抵抗や揚力の低減、ダウンフォースの獲得など、高速走行時の操縦安定性の向上を図っている。●発売元／㈱マツダスピード

BUGEYE

古き良き時代のライトウェイト・スポーツカーを彷彿とさせるデザインが愛らしいバグアイ。基本デザインはオランダのファクトリーで製作され、アメリカはボストンのレプリカメーカーを開発パートナーとし熟成されたスタイリングなのだ。

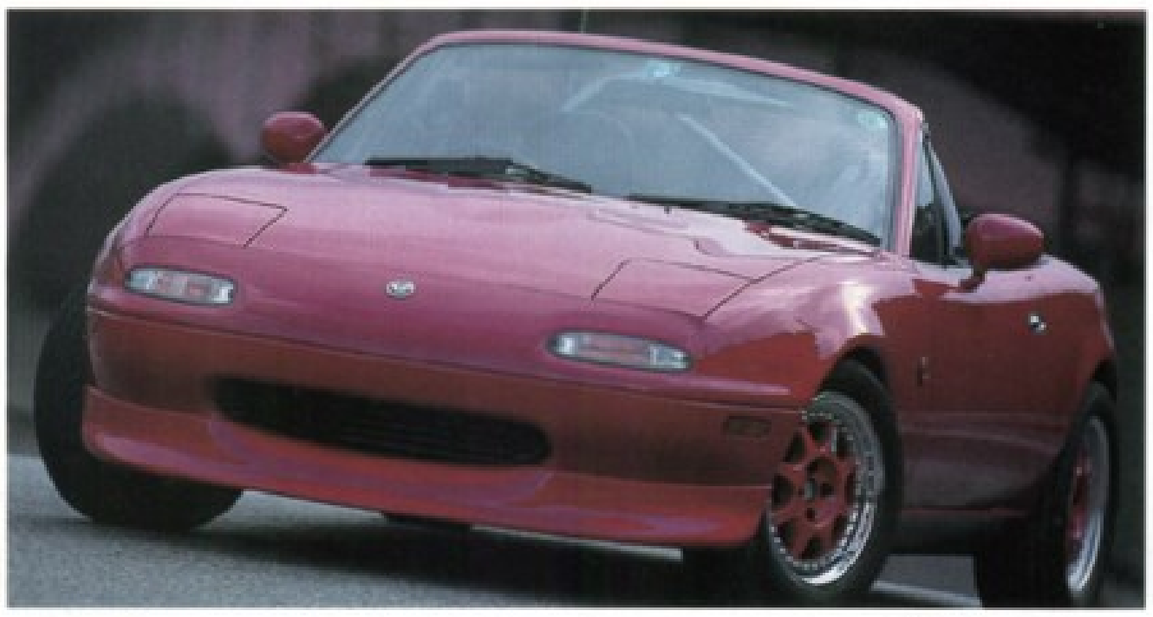
イメージはカニ目の愛称で親しまれるオースチン・ヒーリー・スプライトMKIIで、ロードスターの面影は全く消えてしまう。さらに従来のキットにフロントグリルが追加され、より一層完成度が高まった。

取り付けはボルトオン方式で、車検対応パーツという点も見逃せない。

価格は取り付け込みで25万8000円。部品のみが21万8000円だ。

●発売元／矢野新商事㈱

TACK' IN 99



数々のロードスター用のパーツをリリースしているタックイン99。当然エアロパーツも扱っており、フロントエアロキットが発売されている。フロントの開口部にまで及ぶ大型のリップスポイラーで、イメージチェンジを図れる。材質はFRP製の白ゲルコート仕上げで価格は2万8000円。塗装代は別途1万円〜。●発売元／㈱タックイン

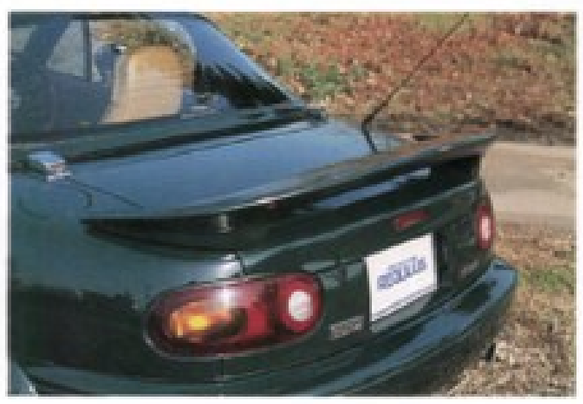
TRIAL

マッキー牧原の率いるトライアルからも、フロントリップスポイラーがエントリーされている。ノーマルのロードスターのラインを損なうことなく、アンダースポイラーとしての効果を狙ったデザインとなっている。材質はFRP製の白ゲルコート仕上げで価格は3万3000円。塗装代は別途1万8000円。●発売元／㈱トライアル

REGULUS

左：フロントマスクのボリューム感をアップさせるフロント・フレア。材質はFRP製、黒ゲルコート仕上げで、価格は3万9000円。塗装代は別途1万円〜1万2000円

下：ウイングタイプのリアスポイラー。両面テープとブラケットでワンタッチで装着できる。材質はFRP製、白ゲルコート仕上げで、価格は5万2000円。塗装代は別途1万6000円〜1万8000円



カム・デザインがリリースするスーパーエアロコスチューム、それがレグルスなのだ。ロードスター用としてはフロントフレアと呼ばれるリップスポイラーとリアスポイラーがラインナップされている。

自身で一等星という独自のデザインが、もともと軽快なロードスターを、重厚でワイドにイメージチェンジする。

●発売元／カム・デザイン

C's ROADSTER

フロントマスクを引き締めるワンポイントアイテムとして開発された。もともと低いフロントの車高に対しては、正面を薄くしたデザインでクリアー。バンパー側の型を正確にとることにより、フィット感を十分出している。完全ボルトオンで、FRP製の白ゲルコート仕上げ。価格は3万8000円

リアの丸みを帯びたデザインに対し、スポイラー形状を大型化することでリアビューを一新。フェンダーとのラインの成り立ちをスポイラーの角度で融合させている。こちらも、取り付けは穴あけ不要の完全ボルトオンで、FRP製の白ゲルコート仕上げ。価格は3万8000円

カメラードといえばC'sロードスターがあまりにも有名だが、そのボディワーク技術をフィードバックしたエアロパーツもリリースしている。フロントリップスポイラーとリアスポイラーのみで、全く新しいロードスターを演出する。●発売元／㈱カメラード

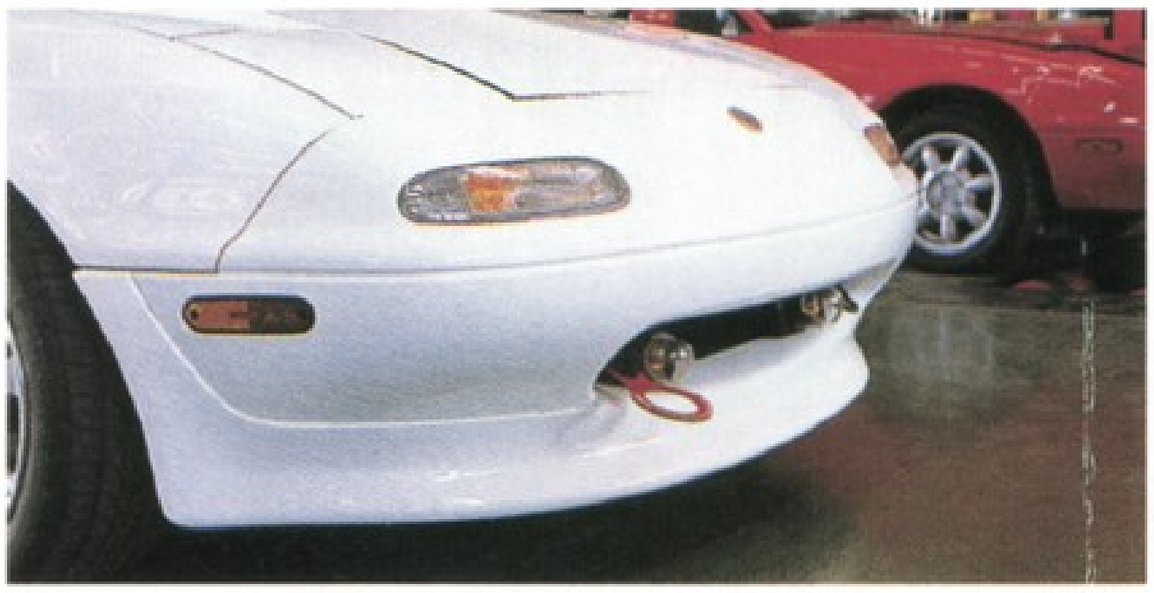
CHARGE SPEED

アドバンス・スタッフがプロデュースするチャージ・スピード。ワンタッチで装着できるフロントリップスポイラーだ。材質はFRP製の白ゲルコート仕上げで、価格は2万8000円だ。●発売元／㈱アドバンス・スタッフ

AC MX905

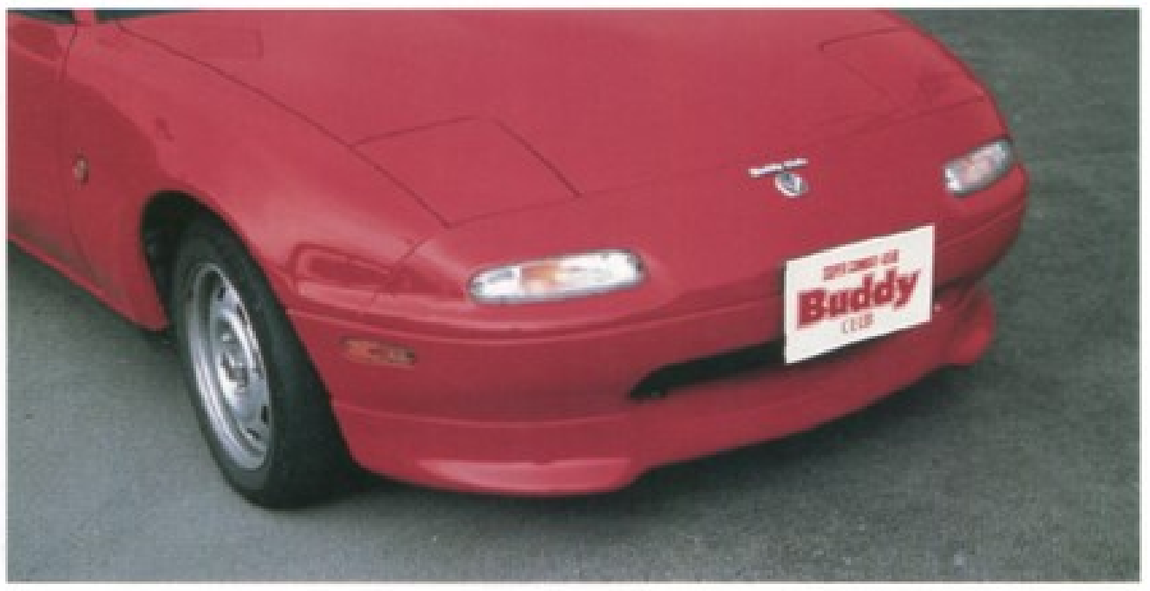
AC MX-905は、ボディ下方をすぼめる独特のデザインが特徴。さりげないフロントスポイラーなのだ。材質はFRP製の白ゲルコート仕上げで、価格は3万5000円だ。●発売元／アートクラフト

KM CORPORATION



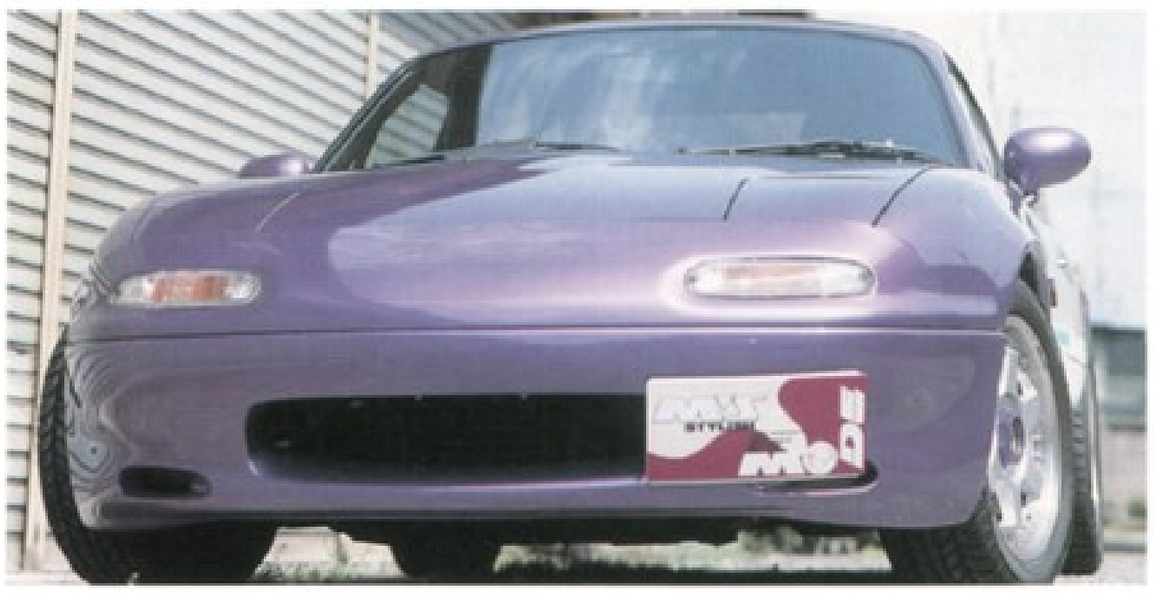
美しいスタイリングだけでなく空力的な機能性をも追求し、その両立を図ったフロントスポイラー。材質はFRP製の純正色仕上げで、価格は4万5000円だ。無塗装タイプもあり。●発売元／㈲ケーエムコーポレーション

BUDDY CLUB



ファーストのフロントリップスポイラー・シリーズ、バーディークラブ。両端の膨らみが特徴あるデザインだ。材質はFRP製の黒ゲルコート仕上げで、価格は3万2000円だ。●発売元／㈱ファースト

SPEED SHOP MAX



曲面の美しさを大事にしたフロントリップスポイラーは、バンパーに被せるタイプだ。FRP製の黒ゲルコート仕上げで、価格は3万8000円。純正色は1万6000～2万円アップ。●発売元／スピードショップMAX

YOUS

ユーズがプロデュースするブランド、ゲイリー。そのシリーズからロードスター用に、フロントリップスポイラーが発売されている。材質はFRP製の白ゲルコート仕上げで、価格は2万8000円。●発売元／㈱ユーズ

EXTERIOR

COMPLETE CAR

まさに「ザ・ロードスター・スペシャル」それぞれに独自の主張が脈打っている

Photos/Shin-ichi Tsusumi, Shoichi Sudo

ルックスも、インテリアも、そして走りそのものも、ロードスターは手を加えてみたくなる魅力にあふれている。いわば、市販車は素材となるべきスタンダードモデル。後はオーナーが自分の好みに合わせて、様々な方向にリファインしていける。そんな自由度が、このクルマにはある。だから、すでに数え切れないほどのパーツが登場してきているわけだ。

そんな中、オリジナルアイテムを装着した上で改造車検を取得、コンプリートカーとして独自の存在感を全面に打ち出したモデルも、比較的早い時期から生まれている。大きな特徴はエクステリア系のデザイン変更で、ワイドボディにして3ナンバー化したり、あるいはまったく別物のボディワークを施したりと、ノーマルのロードスターとは次元の異なる新しい世界を造り出している。

確かにこれも可能性のひとつだ。ライトウエイトスポーツというワクに飽き足らない人にとって、こういったワイドボディモデルは、独自の魅力を発揮するに違いない。

流れは、もうひとつある。ルックスはもとより、〝走り〟の世界をより追求していこう、という方向だ。ヨシムラエンジンを搭載したMCLロードスターがその典型例。メーカー系で言えば、スパルタンな走りを磨き上げたM2・1001が、コンプリートカーとしてのひとつの完成例と言えるだろう。

M2・1001は、ルックス、エンジン、足回り、ボディ剛性アップというように、ロードスターを総合的にポテンシャルアップさせている。インテリアの熟成に主眼を置いたM2・1002というモデルもあるが、1001に対する反響の大きさからも、コンプリートカーに何を期待するかというユーザーの指向が見て取れる。

なお、最近の傾向として、ショップ&ディーラーともに、新車時にサスキットやロールバーを組み込み、登録を済ませた上でオリジナル・ライトコンプリートとして発売するケースが増えている。改造申請の手間も費用も省けるので、これはこれでなかなか魅力的だ。

ブリスターフェンダーの圧倒的なボリューム感 プロジェクターランプも印象的だ

C'sROADSTER II

カメラード

オリジナルのリアスポイラーで、後ろ姿もスタイリッシュ

COMPLETE SPEC.

●全長／全幅(mm)：3940／1770●フロントバンパー●リアバンパー●フロントフェンダー●リアフェンダー●サイドスカート●リアスポイラー●アクリルヘッドライトカバー●角目固定式ヘッドライト●フロントウインカー●サイドマーカー●標準色塗装

■価格：130万円（車両持ち込み）

3ナンバーコンプリートカーの文法そのままに、ボディをグッとグラマラスに変貌させた「C'sロードスターII」。そのシェイプは、横幅を広げると同時に、全長が短くされている。つまり、よりワイドさが強調されているわけだ。

ブリスターフェンダーは、明瞭なキャラクターラインを設けてふくらむことで、さながらコンペティション仕様のような迫力を生むことに成功している。とはいえ取って付けたような印象になることなどなく、フェンダーにパーティングラインなしでつながる前後バンパーとともに、見事な一体感と完成度を演出している。

固定式に変更されたヘッドライトは、アクリルカバー内にプロジェクターランプを埋め込んだもの。これがこのクルマの表情づくりに大きく寄与すると同時に、ライトON時の視界向上にもつながっている。このユニットは、単品でも発売されるとのことだ。

●製造元／株カメラード

スポーツライクなブリスターフェンダーに固定式ライト。印象的で違和感のないまとまりを見せている

シャープでデリケートなシルエット・ライン 洗練されたワイドボディが美しい

ROADSTER HAYASHI

ボディショップ林

「ロードスターHAYASHI」は、本家ロードスター発売開始後まもなく公認コンプリートカーとして発表されているマシンだ。

オリジナルではダルなイメージのノーズは、シェイプ変更でシャープなものに。その顔つきをさらに個性的にしているのが、4灯ヘッドライトだ。アクリルの中にユニットが収められて、普段は固定式のようにも見えるが、実はライトON時にそのリア側が少しだけ起き上がる、ユニークなセミ・リトラクタブルタイプ。空力面、視界、照明能力とすべてに優れるアイデアだ。

前後フェンダーの美しいラインにも注目。まるで叩き出しのようにスムーズにせり上がるその抑揚は、クラシカルかつデリケート。ワイドボディにありがちな、粗野な印象などみじんもない。〝ボディショップ〟林の面目躍如といった仕事だ。

●製造元／株ボディショップ林

マスクはシャープで知性的なイメージ。極めて自然なオーバーフェンダーのふくらみには、つい見とれてしまう

テールランプにはモールが入り、よりノスタルジックに

COMPLETE SPEC

●全長／全幅(mm)：3970／1750●フロントバンパー／リアバンパー●フロントフェンダー●リアフェンダー●コンビネーションランプ●標準色塗装●構造変更登録

■価格：115万円（車両持ち込み）

（オプション）●リトラクタブルヘッドライト19万5000円●リアスポイラー2万8000円●プロジェクターランプ2万8000円

収納時には固定式に見えるヘッドライトは、点灯時にリアがわずかに持ち上がる方式

最大の魅力はヨシムラエンジン搭載
空力を考慮したエアロパーツも新鮮だ

MCL ROADSTER
エムシーエル

これが名チューナー・ヨシムラの作品。パワーの盛り上がり方、レスポンス、吹け上がりと、すべての点で悦びを与えてくれる

レーシングカーの開発や量産車のエアロパーツなどで活躍中のMCLが、2輪の伝説的チューナーたるヨシムラと手を組んで生み出したのが、この「MCLロードスター」だ。

その目玉はチューンドbyヨシムラのエンジン。スペシャルハイカム、コンピューター、圧縮比アップに吸・排気／燃焼室の研磨等と、手法こそはNAチューンのセオリー通りだが、そこには長年のノウハウがふんだんに盛り込まれた。そうして完成したエンジンは、鋭敏なレスポンス、ストレスのない吹け上がり、心地よい過度特製と、まさに白眉の逸品だ。

落ち着いた外観を演出するエアロパーツは、MCLオリジナル。その目的はダウンフォースの増大で、オリジナルの直進安定性の悪さをカバーするスグレモノだ。

●製造元／㈱MCL

『MCL ROADSTER』のロゴがコンプリートカーの証しだ

MCL製エアロパーツで端正にまとめられた外観。そのエンジンフードの下に、駿馬の心臓が眠っている

COMPLETE SPEC.

●フロントバンパー（ロードランプ付）●リアスポイラー●オリジナルホイール（6J×15 OFF+35㎜）●オリジナルステアリング●タイヤ：ミシュランMXV2（195/50R15）●ヨシムラエンジン／最高出力148ps/7000rpm、最大トルク16.3kg-m/5200rpm、圧縮比10.6

■価格：298万円

まったく別物のコンプリートモデル
発表以来、独自の存在感を誇り続けている

EVA ME22
エバ

これがロードスター!?　そんな声を聞くのもオーナーの楽しみなのでは。古く、新しく、美しいスタイリング

エバは、'68年の創業以来カスタムやレーシングマシンを数多く造り続けてきた、日本のコンストラクターの老舗ともいえる存在。現在でもパーツ開発のかたわら、シャシーを自社開発して、走行実験や実戦参加を繰り返している。

「EVA ME22」は、そんなエバならではのコンプリーカーだ。ロードスターのオリジナル・スタイルをベースに発展させていく他社のクルマとは、これはまったく別物といっていいだろう。そのスタイリングは、写真を見てもらった通り。ベース車の存在をみじんも感じさせない、全くのニューマシンとしか思えないものだ。これはベース車をチューニングしたものではなく、"オリジナルマシンを作るに当たって、パーツとしてロードスターを使いました"というクルマと考えた方がいいのかも知れない。

フェンダーからボンネットへのセクシーな曲面、グラマラスなサイド・シルエット、スパッと断ち切られたテールにスリットでクラシック・レーシングカーの薫りを伝えるリアビュー。ノスタルジックで新しい、そんな1台だ。

●製造元／㈱エバ

古典的スポーツカーの文法に乗っ取ったリアビュー

COMPLETE SPEC

●全長／全幅／全高（㎜）：4,000/1,830/1,200●ステアリング：EVA GERMAN BERG（360φ）or EVA PD4（365φ）●マフラー：EVA●ホイール：7JJ×15●タイヤ：205/55R15■価格：ソリッドレッド＝380万円、濃紺メタリック＝390万円（希望色は10万円＆ATは各5万円アップ）

ライトウェイトスポーツの究極のカタチ
その実力は、いつ、実証されるだろう?

T&T CLUBMAN
T-HOUSE

前後フードを開けた時のシルエットは、レーシングカーそのもの。徹底して軽量化を図った明確な思想が、このクルマの最大の魅力。ワンオフの試作で終わらせるのは、本当に惜しい

「ノーマルのシルエットはあえて崩さない」というポリシーのもと、デザイン上のモディファイは最小限度にとどめている。ボンネット横にエアアウトレットを設けているのはサスガ

ロードスターの魅力を知り尽くしたT-HOUSEが、このクルマの素性の良さを100%引き出すために造り上げた試作コンプリートモデル、それが「クラブマン」だ。

最大の狙いは軽量化で、何とサブフレーム、Aピラー、バルクヘッド、ドアパネルの4ヵ所以外はすべて、ゼロから作り直している。ボディは軽量のFRP製で、スチール製ボックスフレームにマウントされるという凝りよう。一見するとノーマルと大差ない外観だが、前後フードを開いた時の存在感は圧倒的！　市販化は未定だが、登場が待望される1台だ。●製造元／㈱ティーハウス

ROLL BAR

サーキット走行には必要不可欠なロールバー
安全性とファッション性が選択のポイントだ

Photo/Shoichi Sadaki

ある意味ではロールバーは決して必要不可欠なパーツではない。

もちろん、ロードスターなどのようにオープンボディのクルマでは、それがあるかないかで、転倒してしまった場合の安全性は飛躍的に向上する。とはいえ、重心が低く、足回りの安定感の強いユーノス・ロードスターの場合、普段の街乗りな程度ならばまずひっくり返ることはないだろう。

しかし、サーキットなどでスポーツ走行をする場合は、この限りではない。逆に、ロールバーは絶対に必要なパーツとなってくるのだ。

サーキットによってはオープンカーの走行にはロールバーの装着が義務づけられていることも多い。N-マシンほどの重厚なものは必要ないにしろ、リヤシートの後ろに設けるタイプを最低でもつけないと走ることはできないようになっているはずだ。

また、ロールバーは単に安全性を高めるだけでなく、シャシーの剛性を高める効果も持つ。フレームのねじれを軽減し、サスペンションの動きをよりリニアにすることも可能なのである。つまり、走りのポテンシャルを高めることもできるパーツなのである。もちろん、スパルタンな雰囲気を高め、よりマシンをファッショナブルに変えられるといった面もあるが。

最近ではいくつものメーカーから、様々なタイプのロールバーがリリースされており、より個性的なイメージチェンジが可能となっている。ドライバー側だけをカバーするもの、形もウェーブ型やストレートなバーのものなど様々だが、これらは好みで選んでよいだろう。中にはシートの後ろのスペースを制約しないものもあるので、自分の用途に合わせて選ぶようにしたい。

もっとも、そのロールバーもドライバーの頭よりも頂点が低ければ、本来の意味も持たないのは言うまでもなし。ただ、それをあくまでもファッションと割り切るのなら、問題はないだろうが……。

2点式 CUSCO CASUAL BAR D-TYPE

ストレート2座席カバータイプのシンプル・デザイン。アルミバフ仕上げの美しさが、さり気ない、おしゃれなフォルムを作り上げる。パイプ径は40φ。シートベルトアンカー部固定式なので、穴あけ加工は必要なく、見かけのシンプルさと強度、機能を両立させたロールバーだ。

●価格／4万円
●発売元／(株)クスコ　ジャパン

2点式 RACING BEAT STYLE BER TYPE 1

外径44mmのスチール・パイプを黒のビニール・レザーでラップして独特の雰囲気を出す。形状そのものはオーソドックスなタイプながら、別売で赤、青、白、緑、シルバー、タンといった6色のカバー(各1万6000円)が用意され、ボディカラーに合わせたコーディネートが楽しめる。シートベルトアンカー部固定式。

●価格／5万6000円
●発売元／三和トレーディング（株）

2点式 GM ROLL BAR DOUBLE

シンプルなデザインのロールバーながら、太巻きのカラーパッドが強いインパクトを与える。カラーパッドはレッドとブルーの2カラーが用意され、好みに応じてチョイスできる。また、ステンレス製50φの極太タイプ（パッドなし）もあり、迫力あるフォルムを演出。シートベルトアンカー部固定式。

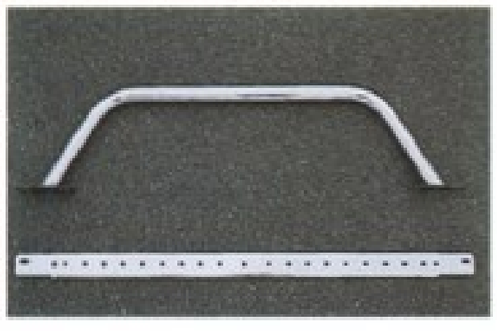
●価格／2万8000円（クローム、ステンレスとも）
●発売元／(株)ジーエム

2点式 DECK MECHANICAL POWER ROLL BAR

デッキメカニカルパワーは自ら走行会も主催し、ロードスターのことならおまかせのショップ。そのオリジナル商品であるロールバーは、剛性不足に悩むオーナーやサーキット走行を楽しみたい人にはもってこいの機能重視で作られたものだ。シートベルトアンカー部固定式で穴あけ不要タイプ。

●価格／3万4800円
●発売元／デッキメカニカルパワー

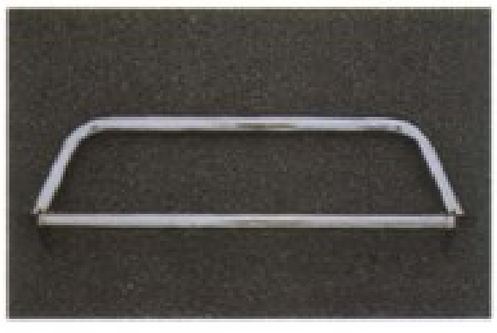
2点式 KG WORKS FASHION BAR SINGLE



2点式ながら、センターバーとサポートチャンネルで剛性アップを図る。仕上げのよいステンレス製で、いつまでも輝きを失わないもの。機能を重視したサポートチャンネルが、走り屋の雰囲気を演出する。センターバー、サポートチャンネルともにシートベルトアンカー部固定式だ。

●価格／バー1万8000円、サポート部1万4800円
●発売元／（株）北川製作所

2点式 AXIOM SAFETY BAR



ガレージオートパートのAXIOM（アクシアム）ブランドのロールバー。50φステンレス製バフ仕上げで、4点式シートベルト用アイボルト付き。デザインはオーソドックスなものだが、50φの極太パイプが迫力と剛性アップの機能を両立している。メッキとブラックペイントの2タイプがある。

●価格／4万5000円
●発売元／(有)ガレージオートパート

2点式 LOVE LARK ROLL BAR TYPE II

スタンダードな45φを採用し、タイプIにアグレッシブバーを装着した、より機能性の高いタイプ。ボディ剛性の向上とスマートなドレスアップを演出する。マッドブラックのスチール製、スーパーバフ仕上げのステンレス製、クリアコートレッド、クリアコートブルーのカラー仕上げのスチール製と種類も豊富。

●価格／3万8000円～4万6000円
●発売元／(株)ラブラーク

2点式 CLUB iGB EXCITING BAR & FRAME

ブラックバーパッドが標準装着されたバーとフレームによってボディ剛性向上とおしゃれな外観を作り出す。オプションで8色揃ったカバーも用意されており(バー部1万6000円、フレーム部1万2000円)、独自のカラーコーディネートも可能。フレームにはハーネス用のアイボルトが標準装着される。

●価格／バー3万9000円、フレーム2万9000円
●発売元／(株)インターハウス

2点式 DCUATRO ROLL BAR

50.8φのオールステンレス製。デザインは4点式だが、センターアームはボルトオンしないタイプとなっている。幌の開閉、純正ハードトップに干渉しない設計となっており、実用度が高いロールバーだ。極太の光沢あるフォルムでドレスアップ効果も十分。シートベルトアンカー部固定式。

●価格／4万9000円
●発売元／（株）デイトナ

3点式 TUCK'IN 99 ROOF BAR

ピロボール付のバーが、走りのイメージを主張する3点式ロールバー、ロードスターのクルマ作りでは定評のあるタックイン99が作り上げたドレスアップ感覚をもあわせ持つオリジナル。ボルトオンタイプでボディ剛性アップにも効果は大きく、走りの楽しさを満喫するには必需品だ。

●価格／5万5000円
●発売元／(有)タックイン

2点式

CUSCO CASUAL BAR B-TYPE

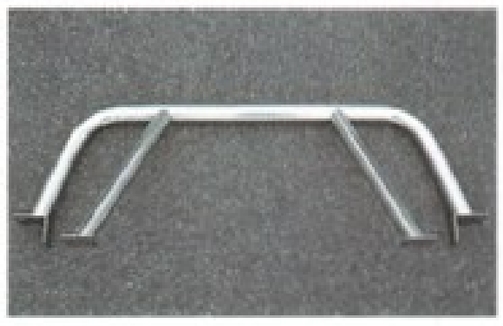
4本ステーの2座席カバータイプ。38φのアルミバフ仕上げで美しい光沢を見せる。左右それぞれに大型の固定板を配し、それぞれ2本が一枚の板で固定されるタイプで、より高い強度が得られるロールバーだ。

デザインはオーソドックスなものだが、機能美漂う仕上げのよさが特徴となっている。

●価格／4万円
●発売元／(株)クスコ　ジャパン

2点式

T-HOUSE QUATTRO BAR



ステンレス製の4本足タイプ。左右の2点止めでしっかり固定する。ハードトップの脱着もOKで、ドレスアップと剛性アップを両立したロールバーだ。オプションでブラックの皮革製ロールカバー（2万2000円）も用意されており、これにより高級感あふれるフォルムとなる。

●価格／5万8000円
●発売元／(株)ティーハウス

2点式

ROAD KIDS ROLL BAR DOUBLE

ファッション性に優れたステンレス製ロールバー。2座席カバータイプで落ち着いたフォルムを作り出す。また仕上げの美しさがスポーティなムードを演出し、ドレスアップ効果大のアイテムだ。装着はシート後部の純正ボルト穴を使用するタイプで、穴あけの必要はない。

●価格／6万円
●発売元／(株)ル・モンド

4点式

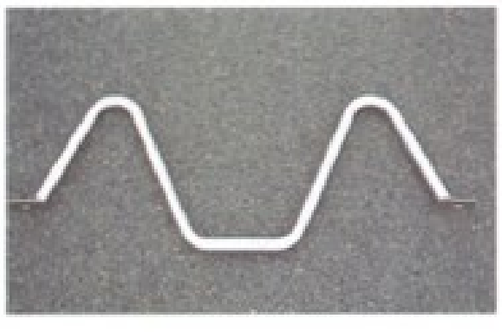
TRANS SPORTS ROLL BAR

オールアルミ製のバフ仕上げ。小径パーでスタイリッシュな装着性のよさを誇るとともに、フロア部、シート後方の4ヵ所で固定し、剛性アップにも効果が高い。フロア固定ならではのナナメに入ったフォルムがスポーティムード満点。個性的なドレスアップにも一役買ってくれる。

●価格／6万8000円
●発売元／(有)ティー・エス・ケー

2点式

CUSCO CASUAL BAR C-TYPE



アルミバフ仕上げの38φ径を使用。ウェーブタイプのシンプルなデザインで、さり気ないドレスアップを実現する。シートベルトアンカー部固定式で穴あけ不要。美しい仕上がりが特徴でセンスのいい、その上スポーティムード満点のフォルムを作り出し、オーナーの個性が光るロールバーだ。

●価格／4万円
●発売元／(株)クスコ　ジャパン

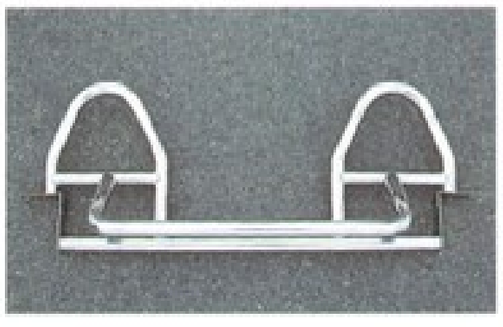
2点式

RACING BEAT STYLE BER TYPE 2

58φのスチールパイプにクロームメッキを施した仕上で、美しさあふれる光沢を出す。ストレートプレートには4点式シートベルトの取り付けが可能で、ドレスアットのみならず、機能面も充実したセパレートタイプのロールバーだ。シートベルトアンカー部固定式で装着性も高い。

●価格／6万2000円
●発売元／三和トレーディング（株）

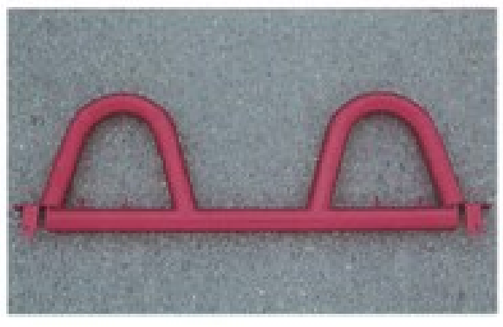
2点式 YOURS SPORTS STAINLESS ROLL BAR



剛性感あふれる独特のデザインでスポーティムードを演出する。サイドバーの効果によりボディ剛性は向上。オールステンレスの仕上げの美しさとあいまって個性的なフォルムのロールバーだ。シートベルト折り返しのブラケットを固定するボルトに装着するタイプで穴あけ加工不要。

●価格／7万2000円
●発売元／(株)ユアーズ・スポーツ

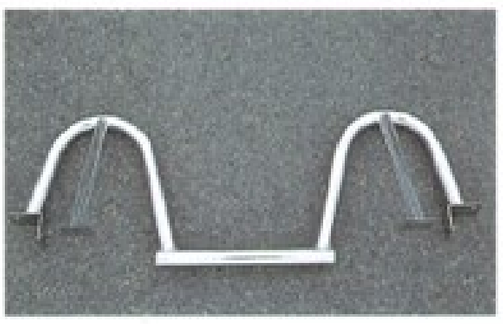
2点式 LOVE LARK DOUBLE FORCE BAR



60.5φの極太パイプで高い剛性とインパクトあるフォルムを作り出す。スチール製にはブラック、クリアコートレッド、クリアコートブルーのカラーバリエーションがあり、さらに高級感あふれるステンレス製スーパーバフ仕上げのバージョンも用意され、個性的なドレスアップが可能。

●価格／3万9500円～4万8500円
●発売元／(株)ラブラーク

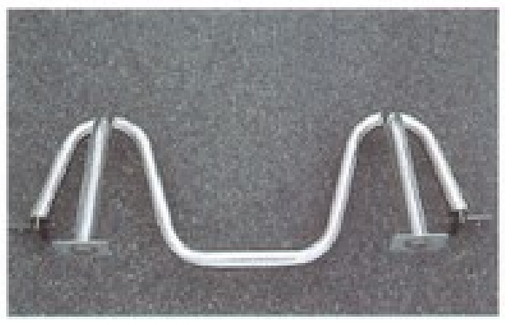
2点式 T-HOUSE CAMEL BAR



メッキ仕様の3本足シングルタイプをつなげたデザイン。リアからのフォルムは完全にシングルに見えるシンプルなデザインだが、落ち着きのあるオーソドックスさが特徴。スチール製でシートベルトアンカー固定式で装着性が高い。しっかりとした取り付けでボディ剛性も向上する。

●価格／5万8000円
●発売元／(株)ティーハウス

2点式 DCUATRO TWIN WAVE BAR



質感の高い45φオールステンレス製。剛性感のあるデザインがオリジナリティを高め、センスのよい外観を作り出す。幌の開閉、純正ハードトップの使用が可能なタイプで機能性も高い。ウェーブタイプとしては太めのパイプの3本足だけに、インパクトの強さが特徴となっている。

●価格／5万4000円
●発売元／(株) デイトナ

2／1点式 MAXIM WORKS ROLL BAR

50.8φの極太タイプロールバー。シングルタイプとシングルタイプをつなげたツインタイプの両方が用意されているが、迫力ある3本足のデザインは共通となっている。ツインタイプは4点式のボルトオン式だが2ヵ所は穴あけしなくても装着可能。シートベルトアンカー部に固定するだけでもOKだ。

●価格／シングル3万6000円、ツイン5万8000円
●発売元／(株) マキシムワークス

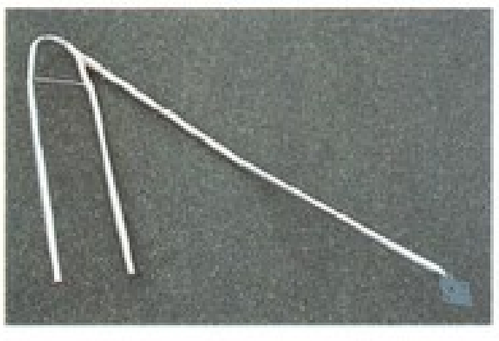
2点式 PLUS-M FASHION BAR

オーソドックスなデザインの3本足シングルタイプロールバー。スポーティさとクラシカルなムードが個性的なイメージを作り出す。左右専用のタイプで、ステンレス製バフ仕上げでシートベルトアンカー部に固定する。ドライバー側のみの取付けももちろん可能で走りのイメージをアピールすることもできる。

●価格／2万6000円（1本）
●発売元／MSCエンジニアリング

3点式

PIT CREW SINGLESTAT ROLL BAR



フロアパネルに取り付ける独特なデザインのシングルタイプロールバー。メッキ仕上げで、ファッション性も高く、3点支持によりサーキット走行にも十分な強度を兼ね備えている。各種のロードスター用パーツを開発、販売しているピットクルーならではの個性的なアイテム。

●価格／6万5000円

●発売元／ピットクルーレーシング

3点式

CUSCO CASUAL BAR A-TYPE

3本ステーの鋭角タイプ。38φのアルミ製パフ仕上げで美しく高級感あふれる仕上がりだ。左右単独での取り付けも可能。3点のボルトオン装着だが、2点固定でも十分な機能を持ち、本格的なレーシングムードを漂わせる。走り屋としてのイメージいっぱいのロールバーだ。

●価格／3万5000円（1本）

●発売元／㈱クスコ　ジャパン

2点式

MAP STAINLESS PERSELL BAR

座席後部より荷物の落下を防ぎ、オープン走行時のドレスアップとしてワンポイント決めるアイテム。ステンレス製27φのパイプを使用し、取り付けも簡単だ。さり気なく、アクセントとしておしゃれなパーツとして、他のロールバーとはちょっと違ったオリジナリティを見せる。

●価格／1万1000円

●発売元／㈱エム・エー・ピー

2点式

ROAD KIDS ROLL BAR SINGLE

ステンレス製左右独立の3本ステータイプ。レーシーな雰囲気のシングル装着はもちろん、ダブルで取り付ければより個性的なフォルムを作り出す。

ドレスアップとしても、ボディ剛性向上のための機能パーツとしても申し分ないレベルをクリアしたロールバーだ。

●価格／3万円（1本）

●発売元／㈱ル・モンド

2点式

アクティブ・マウンティングバー

左右シートベルトアンカーの部分にボルトオンするだけでボディ剛性がアップ。さらに4つのラッチには、4点式シートベルトアンカーが引っかけられるようになっており、今までのリヤ部分の穴開け加工による4点式シートベルトの固定という面倒な作業も必要なし。もちろん脱着も簡単にできる。サーキットで培われた技術がストリートでも発揮される注目のパーツだ。

●価格／3万6000円

●発売元／㈲レーシングスポーツ・アクティブ

2点式

アクティブ・ロールバー

ステーは3本伸びているが、取り付けステーは2本で済むというイージータイプ。アルミ製パフ仕上げの50φパイプはロードスターとマッチした上品な仕上がりを見せる。

ひと昔前のレーシングカーのロールバーのようなシェイプは、ノスタルジックな雰囲気を漂わせる。サーキットでも注目を集めるユニークなスタイルのロールバーだ。

●価格／5万3000円

●発売元／㈲レーシングスポーツ・アクティブ

2点式

デイシ・サイス ロールバー

オールステンレス製で、通常のロールバーの角を落としたような形状が特徴。一見すると4点式のようだが、実は両サイドのシートベルトアンカー部で固定する2点式という凝ったデザインとなっている。単なる2点式に物足りなさを感じてはいるものの、4点式では取り付けが……という人にはうってつけのアイテムだろう。

●価格／2万8000円

●発売元／㈲デイシ・サイス

4点式 レーシングクラフト ロールバー

見かけよりその性能、機能を重視したロールバー。パイプは38φで、サーキットユースにも耐えられる剛性を誇っている。取り付けはボルトオンで可能、ボディ加工は不要だ。幌の開閉も装着状態で楽にすることができ、ハードトップの装着も可能。別売のパフォーマンスロッド（1万3800円）を加えることにより、ボディ剛性はさらに向上し、4点式シートベルトの取り付けにも対応することができる。

●価格／3万8500円
●発売元／㈱ホイルサプライ

2点式 デイトナ シートベルトアンカーバー

シートベルトアンカー部の左右を連結するバー、45φのアルミムク材を使用し、強度も十分。黒アルマイト仕上げで、他のロールバーとはひと味違う、硬派の雰囲気を漂わせる。4点式シートベルト用アンカーボルトを、運転席・助手席共に装着可能とすることで、2シーターにありがちな、4点式シートベルト装着の際の、ボディ加工などの不安も解消してくれるアイテムだ。

●価格／2万円
●発売元／㈱デイトナ

2点式 M5 バックバー

ボディ剛性を高めるというロールバーの機能はそのままに、アイボルトが装着可能となっていることで、ロードスターでの4点式シートベルトの取付不安を一気に解決してくれるアイテム。2点式だが、50φのアルミムク削り出し棒を使うという強度重視設計により、ボディ剛性はもちろん、シートベルト強度も高く、競技使用にも耐えられるようになっている。

●価格／4万5000円
●発売元／㈱ピボット

6点式 マツダスピード競技専用6点式ロールバー

競技専用。6点式の38φでブラック塗装仕上げ。取り付け方法はフロアパネルへの直付けで、素材はスチール。サーキットで安心できる剛性感を保ち、ドライバーを危険から確実に保護してくれる。車検書への記載変更が必要。スタイルはもちろん、精悍なブラックカラーがレーシングマインドを呼び起こしてくれる。

こちらもマツダスピードがレースで培った技術がふんだんに生かされている。

●価格／8万5000円（クローム）
●発売元／㈱マツダスピード

4点式 マツダスピード 4点式ロールバー

こちらの4点式はフロア直付けタイプの準競技用。リアのトランクルームにも貫通してしっかり固定されているので、2点式とは比較にならないほどの強度を持つ。ヘッドクリアランスも十分に確保されているので、万一横転した時でも頭を守ってくれる。リアスクリーンも隠れることがなく、後部視界も十分に配慮した設計が嬉しい。材質はスチールの38φパイプで、車検書への記載変更が必要。

●価格／4万2000円
●発売元／㈱マツダスピード

4点式 マツダスピード Aスペック4点式ロールバー

マツダスピードのAスペックロードスターに標準装備されているスチール製4点式38φロールバー。クロームメッキ仕上げとブラックペイントの2タイプがあり、サーキットでの安全基準に添って製作。重量が軽く抑えられているので、車検書への記載変更は不要。世界のサーキットを知りつくしたマツダスピードならではの力作。ＡＢＳ製のエアロボードは、風の巻き込みを防ぎ、オープンでの快適なドライブが楽しめる。

●価格／5万8000円（クローム）4万8000円（ブラック）エアロボード／4万8000円　●発売元／㈱マツダスピード

4/6点式 SAFETY21

ラリー、ダートラ、ジムカーナと競技界で有名なキャロッセの競技専用ロールバーだ。肉厚2㎜の40φパイプを使用することで、十分な剛性を確保しながらも、軽量化も図られている。ブラックの塗装仕上げだが、ロールバーパッドが6色用意されており、カラーコーディネイトを楽しむことも可能。また、6点式のタイプもあり、こちらはよりボディ剛性を上げることも可能。いずれのタイプも幌の開閉は楽に行なえる。

●価格／3万2000円（4点式）　5万7000円（6点式）
●発売元／㈱クスコ ジャパン

5点式 ウィンスポーツ・ロールバー

接合部、ジョイント部、補助板とも'90FIA-JAF J項規格に適合。レーシングユースのために開発されたもので、材質はスチールの肉厚2.6㎜パイプの38φ継ぎ目なし冷間引き抜き鋼管を採用。4点式＋リア斜行バー付きのレイアウトはロードスターのようなライトウェイトスポーツには理想的な形。モータースポーツで鍛え上げられたシロクマの技術が余すことなく注がれている魅力の一品だ。

●価格／4万7000円
●発売元／シロクマ・ウィンスポーツ

6/8点式 HKS関西サービス ロールバー

フロアパネルとシートベルトアンカーをつなぐ8点支持のロールバー。6点支持にすればハードトップの装着も可能。アルミの手曲げ式パイプの描く3次元アールの輝きが何ともいえず美しい。重量も3.9kgと軽量。

●価格／12万8000円
●発売元／㈱ＨＫＳ関西サービス

[ドアミラー]

DOOR MIRROR

機能にルックス、ミラー選びはどちらも大事

ドレスアップの仕上げは、ボディサイドにちょこんと張り出すミラー
視認性や取り付けやすさと、機能も気になるパーツだ
ボディラインに溶け込ませるか、それとも一点キラリと光らせるか
バラエティの豊かさも、嬉しい悩みだぞ

TRANS SPORT

トランススポーツ　エアロミラー

ボディラインにフィットするデザイン。FRP製で、ボディ純正色に合わせた色揃えだ。

●価格／（セット）5万2000円
●発売元／㈲ティー・エス・ケー

CRAFT SQUARE

BR-60

渋いチタンシルバーのタルボ型ミラーは、アルミのヘアライン仕上げ。防キズ硬質アルマイト加工だ。

●価格／（セット）3万2000円（キャップボルト、クッションゴム付き）　●発売元／㈲クラフトスクエア

CRAFT SQUARE

ユノスボルト

超軽量のユノスボルト。取り付けは両面テープだが、強度も心配ない。ビス穴カバーの車体同色シール付き。

●価格（セット）／4万8000円、4万4500円（ペイントなし）
●発売元／㈲クラフトスクエア

PIT CREW RACING

タイプⅡミラー

アルミバフ仕上げの質感が美しい、ノスタルジックムードのミラー。交換もボルトオンで簡単だ。

●価格（セット）／2万9800円
●発売元／ピットクルーレーシング

KG WORKS

KGワークス　ドアミラー

アルミ製品ならおまかせのKGワークス。ステーとボディのバランスが繊細だ。

●価格（1コ）／1万1800円
●発売元／㈱北川製作所

ELITE SPL

スポーツミラー

各ボディカラーが用意され、ボディのビス穴で取り付けられる。足なしタイプ（4万8000円）もあり。

●価格（セット）／5万円
●発売元／エリートSPL

VITALONI

ヴィタローニ　カリフォルニアン

楕円形ながらシャープなイメージ。

●価格（1コ）／5800円
●発売元／㈱ヤマコ

RACING BEAT

レーシングビート　エアロミラー

カリフォルニア生まれの丸っこいルックスがキュート。未塗装プライマー仕上げ（5万4000円）もある。

●価格（セット）／5万6000円（赤・青・白・シルバー）
●発売元／㈱三和トレーディング

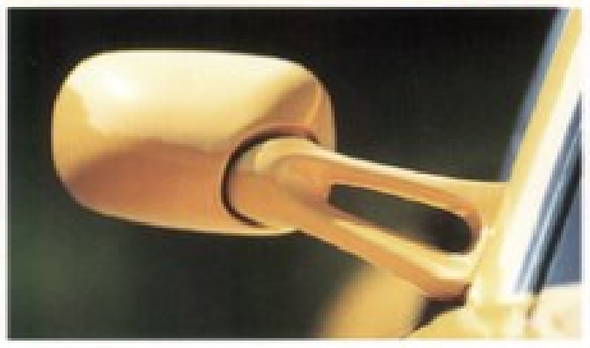
CLASSIC TASTE

テイストルック・タイプ912

ポルシェ912タイプのメッキミラー。視認性の落ちる左側用に広角レンズ（700円）もある。

●価格（1コ）／9000円
●発売元／クラシックテイスト

ACTIVE



エアロミラー

ステーにスリットが入ったCカールックのフォルムは、アピール度抜群。

●価格（セット）／3万2000円
●発売元／㈲レーシングスポーツ・アクティブ

AUTOBLAZE

レーシングミラー

ロードスター専用設計で、視認性も良く、ボルトオンで取り付けもカンタン。

●価格（1コ）／9800円
●発売元／㈱アウトブレーズ

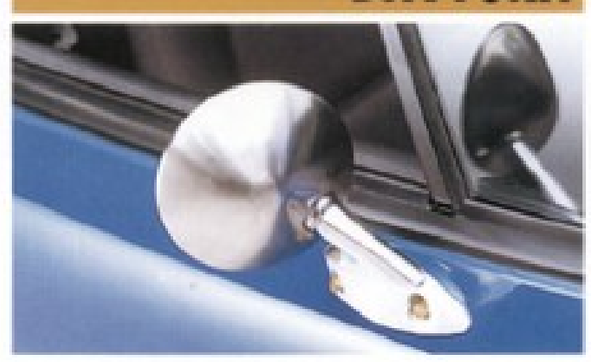
BOMEX

ボメックス　エアロミラー

その名の通り、見るからに空力的なミラー。取り付け部の処理もユニークだ。未塗装状態での販売。

●価格（セット）／3万5000円
●発売元／㈲アリゲーター

DAYTONA



S800ミラーアダプター

取り付けに加工の必要があったS800ミラーを、加工なして装着できるアダプター。視認性も向上する。

●価格（セット）／6800円（ミラーは付属しない）
●発売元／㈱デイトナ

［ナンバー移動ステー］

NUMBER STAY

ヤボな位置のナンバーも、移動でセンスアップ

日本のクルマが今イチかっこ悪いのは、あの不細工なナンバープレートが一因かも
海外の写真を見て、タメ息ついてる人も多いんじゃないかな
でもステーを使って、そのポジションをちょいと移動すれば……
ご覧の通り、見事にセンスアップだ!

ZOOM

ナンバープレートステー

バンパーライン下、センターに取り付けるタイプ。

●価格／2500円
●発売元／㈱ズーム

PLUS M

ナンバープレートステイAタイプ

こちらは左サイドに移動するタイプ。A・Bともにブラッククロームだ。

●価格／3600円
●発売元／MSCエンジニアリング

ナンバープレートステイBタイプ

プラスMのステーは2タイプ。これはセンターアンダーに移動するもの。

●価格／3600円
●発売元／MSCエンジニアリング

KG WORKS

ナンバーステー付フロントグリル(右)、ナンバー移動ステー(左)

ステー単体は、C,L,R（センター）、L,R（サイド）と2種類あり。

●価格／グリル:2万9800円、ステーC,L,R:1980円、ステーL,R:2480円
●発売元／㈱北川製作所

MAP

ナンバー移動ステー（サイド）

ステンレス製でサビの心配は不要。取り付け方法も簡単だ。

●価格／4800円
●発売元／㈱エム・エー・ビー

ナンバー移動ステー(センター)

従来の位置より約4.5cmダウン。オーバーヒートも心配なし。

●価格／3500円
●発売元／㈱エム・エー・ビー

AUTO TRY

ナンバー移動ステー

グリルサイドへ移動させるタイプ。

●価格／3000円
●発売元／オートトライ

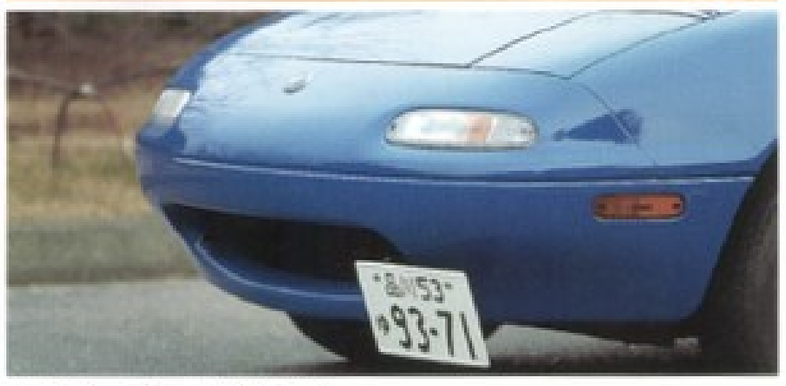
AXIOM

AXIOM(アクシアム)　オフセットナンバーステー

リンクを使った、サイド移動タイプ。

●価格／3600円
●発売元／有ガレージオートパート

GM

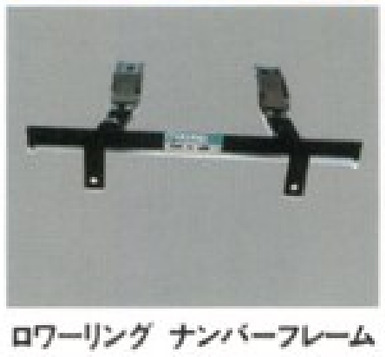


ナンバープレート移動ステー

左下移動タイプの人気商品。取り付けは穴開け不要だ。

●価格／3600円
●発売元／㈱ジーエム

RS GARAGE



ロワーリング　ナンバーフレーム

純正ナンバーの高すぎる位置を、バンパーセンターのラインまで下げる。低価格も魅力。純正加工品。

●価格／2000円
●発売元／ＲＳガレージ

TUCK' IN 99

ナンバープレートステー

エア吸入を向上させ、スポーツ走行に効果大。

●価格／3000円
●発売元／有タックイン

CLUB iGB

フロントライセンスステーキット

ラジエターへのエア流入を妨げない、機能的なステー。

●価格／3600円
●発売元／㈱インターハウス

PITCREW RACING

アルミ・ナンバープレートステー

フロントマスクを引き立てて冷却性を高める、アルミ削り出しのナンバープレートステー

●価格／3500円
●発売元／ピットクルーレーシング

CUSCO

オフセットナンバーステー

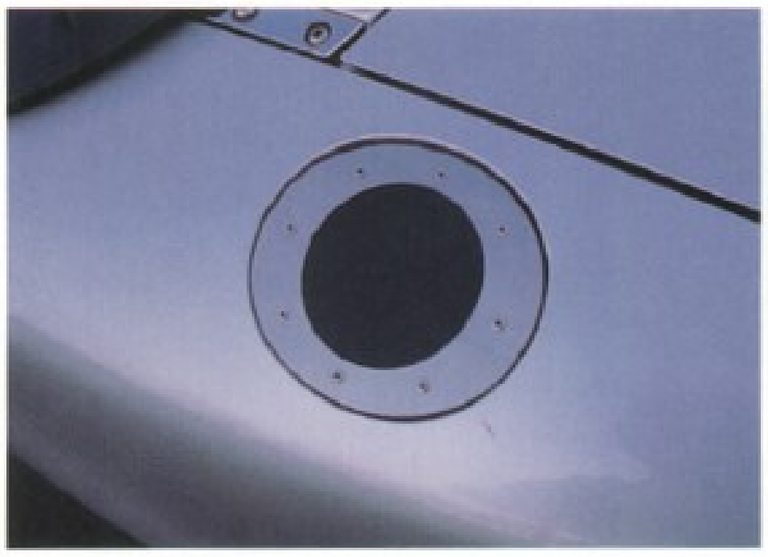
取り付けは付属のボルト・ナットでワンタッチ、穴開け加工も不要だ。

●価格／3000円
●発売元／㈱クスコジャパン

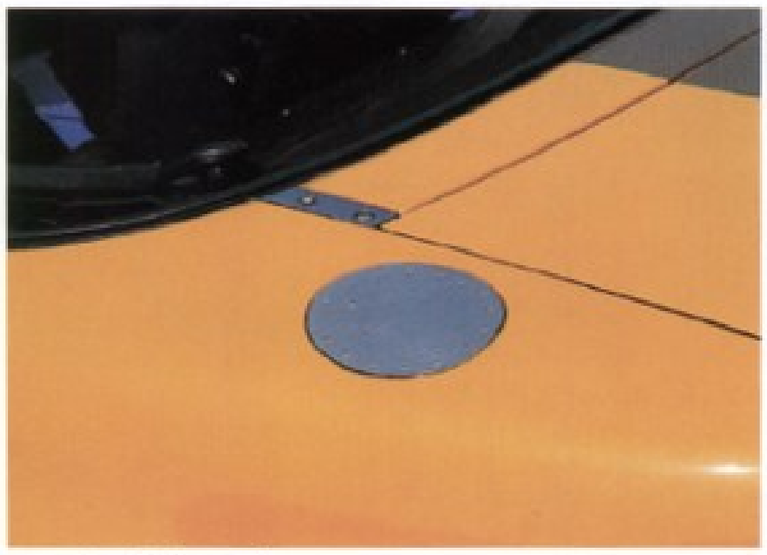
EXTERIOR
FUEL LID, ANTENNA, SIDE MARKER WINKER RING, WIPER and others その他

フューエルリッドやサイドマーカー ちょっとしたパーツでロードスターが変わる

フューエルリッド

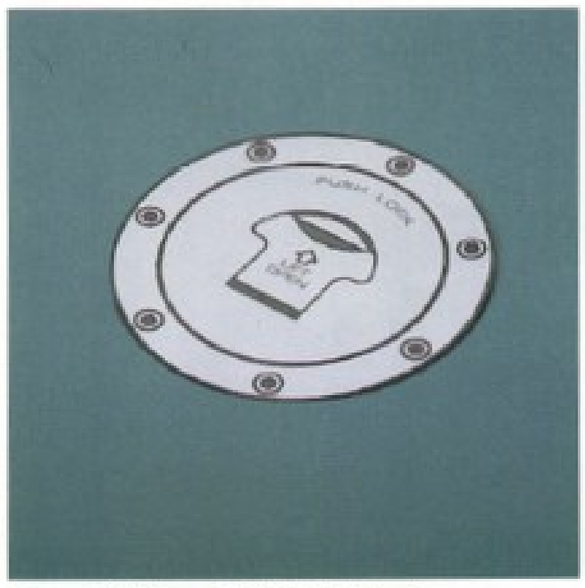


フューエルリッド
ステンレス製純正キット。たったこれだけで、ぐんと引き締まった表情に変身する。
●価格／7800円　●発売元／㈱北川製作所



アルミタンクキャップ
リベットが特徴的なニッケイのキャップ。よけいな装飾が一切ない、ハードなイメージのアイテムだ。
●価格／6800円　●発売元／プロショップ・ニッケイ

フューエルGASキャップ
見かけだけのキャップではない。純正と交換して取りつける本格タイプ。もちろんカギの開閉もＯＫ。本物を追求するオーナーに。アルミ製。
●価格／3万8000円　●発売元／㈱タックイン



フューエルキャップ・ダミーステッカー
フューエルリッドに貼るだけでレーシーな演出をかもしだしてくれるムード満点のダミーステッカー。
●価格／1300円
●発売元／デッキメカニカルパワー

クラシックフューエルリッド
エノット風のフューエルリッド（ダミー）。装着は両面テープ止めとボルト止めの選択可。パフとクローム有り。（写真はパフ）
●価格／6700円　●発売元／㈱デイトナ

フューエルリッド
アルミ削り出しの逸品。
●価格／2万8000円
●発売元／エリートＳＰＬ

レーシングフューエルリッド
フューエルリッド部とコーン部にポリッシュ仕上げのアルミを使用した２ピース構造を取り入れたもの。取り付けも簡単にできる設計。
●価格／１万9800円　●発売元／㈱アウトブレーズ

けん引フック

トゥイングブラケット
右のトゥイングブラケットのリア用。
●価格／7800円
●発売元／㈱アウトブレーズ

トゥイングブラケット
JAF国内競技車両規則に適合し、国内競技にも使用できるアイテム。フロント用。
●価格／6800円
●発売元／㈱アウトブレーズ

けん引フック
●価格／Ｓ4500円　Ｒ4800円　Ｍ5800円　Ｌ6800円
●発売元／㈱北川製作所

TOWING FOOK
レーシングイメージを演出するクラブｉＧＢのアルミけん引フック。とことんこだわるなら、けん引フックにもこだわりを。フロント・リアのセットで。
●価格／１万2000円　●発売元／㈱インターハウス

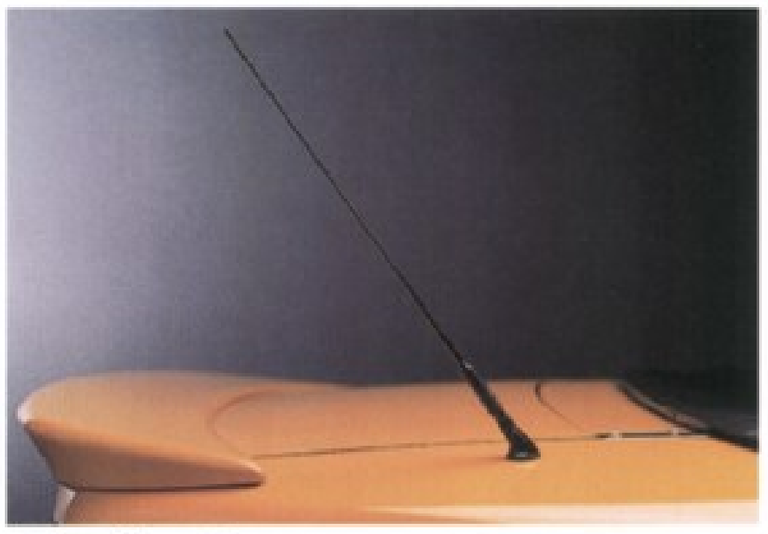
アンテナ

セルラースタイルアンテナ

全長34cmと、コンパクトなかわいさがウリ。
●価格／4800円
●発売元／オートトライ

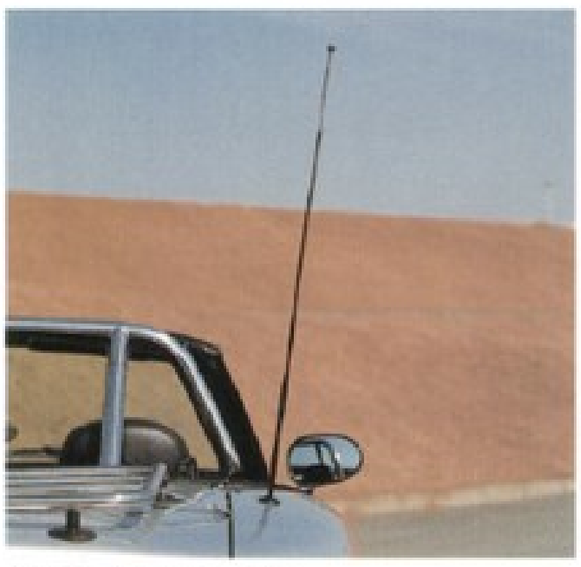
フレキシブルアンテナ

折れない工夫がしてあるアンテナ。
●価格／4000円
●発売元／オートトライ



2段ロッドアンテナ

全長80cm。イタリア製。フレキシブルな設定を可能にする角度調整機構付き。機能性とドレスアップを両立する高感度アンテナだ。
●価格／9800円　●発売元／㈱ラブラーク



バッド　ロッドアンテナ

アンテナ本体部分のロッドケースを取り換えるだけで通常の手動引出し式アンテナに早変わり。固定式だから盗まれる心配もなし。●価格／クロム・ブラックとも9000円　●発売元／㈱ル・モンド

ブラックショートアンテナ

長さ41cm。ショートタイプのネジ込み式アンテナ。
●価格／3500円
●発売元／㈲ティーハウス

アンテナキット

マイナーチェンジ前のロードスター用。トランク内から取り付けるため盗難の心配もいらない。
●価格／8800円　●発売元／㈱ラブラーク

ミアータ クラブ ブラックアンテナ手動収納式

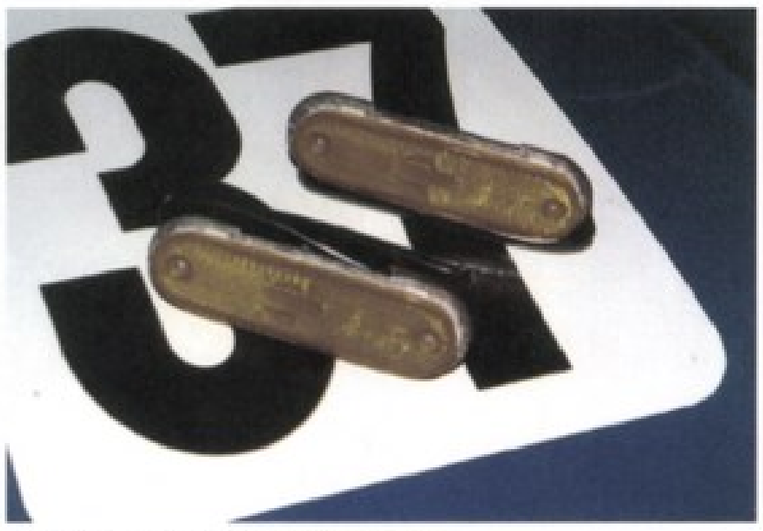
取り外しの手間やわずらわしさの心配がいらない。
●価格／9000円
●発売元／㈱ジーエム

ウインカーリング

ウインカーリング M4

クラシックなイメージに仕上げるためのワンポイントにぴったり。こんなところまで……とこだわりのアイテムだ。
●価格／4000円　●発売元／㈱ピボット

サイドマーカー



AXIOM 点灯式リアサイドマーカー

ガレージオートパートのブランド「AXIOM（アクシアム）」のサイドマーカー。輸出仕様パーツだ。
●価格／7000円　●発売元／㈲ガレージオートパート

レーシングサイドマーカー

小型ヨーロピアンスポーツの雰囲気をかもしだす金属リング付きサイドマーカー。
●価格／6800円　●発売元／㈱アウトブレーズ

ワイパー

ワンアーム　ワイパー

●価格／4万円
●発売元／ピットクルーレーシング

ワイパー

メッキ仕上げ。
●価格／1万9800円
●発売元／㈱北川製作所

Aピラーの飾り

60s ウィンドゥフレーム

フロントガラスまわりのスタイルを一新。材質はしんちゅう、3ピース構成。両面テープで固定する。クロームメッキの輝きがクラシカル。
●価格／3万9000円　●発売元／㈱アウトブレーズ

EXTERIOR

［エクステリアその他:キャリア、グリルカバー、バンパーガード、
ボンネット、リアレンズカバー、ライトカバー、テールランプKIT］

EXTERIOR

CARRIER, GRILL COVER, BUMPER GUARD, BONNET, REAR LENZ COVER, LIGHT COVER, TAIL LAMP KIT その他

遊びに欠かせないキャリア
印象をがらりと変えるライトキットなどなど

キャリア

NEWステンレストランクラック

ステンレス製。とっても頑丈。だから、30kgくらいまでの荷物ならへっちゃら。

●価格／3万5000円　●発売元／㈱ジーエム

RSシステムラック

オールステンレス製。フロントフックを外すだけでソフトトップの開閉が可能なタイプ。スーリーなどのアタッチメントを付ければスキーや自転車なども搭載可能。●価格／4万円　●発売元／㈱ジーエム

ROAD KIDS トランクキャリア

ラゲッジスペースを確保するトランクキャリア。吸盤とステーで増設も簡単。ブリティッシュ・テイストのファッション性と実用性を兼備。

●価格／3万円　●発売元／㈱ル・モンド

※オートトライからはこの他にタイダウンストラップ(4000円)、マルチマウント(4000円)、サーフボードやウインドサーフィンをマウントするためのパッド（5600円と4500円の2タイプ）なども発売されている。

スキーボタンダウン6

ロードスターでスキーに行きたい！　ならばコレ。同タイプでスキーボタンダウン4（1万4000円）もあり。

●価格／1万6000円　●発売元／オートトライ

トランクキャリア

フレームとバーの部分の素材の違いで3タイプ。アルミ／ウッドのものが1万4000円。アルミ／アルミが1万6000円、オールステンレス製だと2万円。●発売元／㈱ジーエム

カヤックラック

なんとカヌーをのっけるキャリアもあるのだ。ロードスターにカヌー、う〜ん素敵かもしれない。

●価格／1万円　●発売元／オートトライ

サイクルキャリア

お気に入りの自転車も一緒に遊びのフィールドへ連れて行こう。こちらはフォークマウントのタイプ。車輪をつけたままマウントする正立式もあり（1万8000円）●価格／1万6000円　●発売元／オートトライ

トランクキャリア

ステンレス製クロームメッキ仕上げ、ゴムラバー付き。2次元アジャスト式。純正ウイングA・Bタイプ装着車でも取り付け可能。重量4kg。

●価格／3万5000円　●発売元／有ケーエムコーポレーション

バンパーガード

ROAD KIDS フロントバンパーガード

フロントマスクを引き締めるフロントバンパーガード。60年代風のルックスにぐっと渋く変身するアイテムだ。

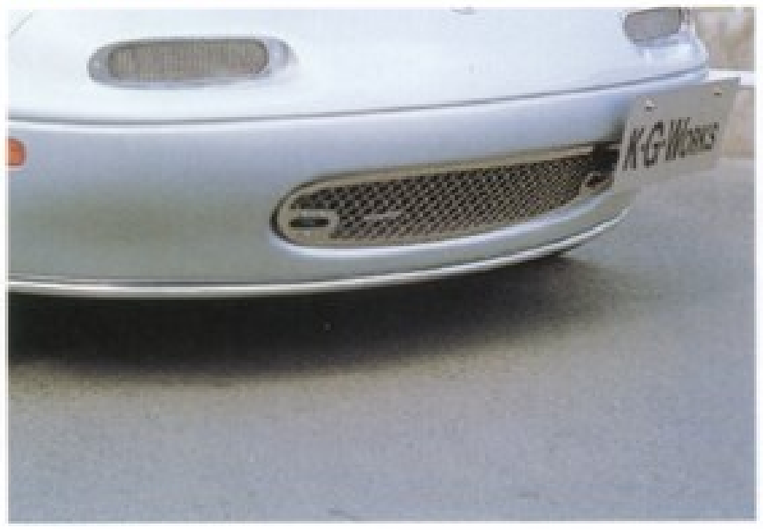
●価格／3万円　●発売元／㈱ル・モンド

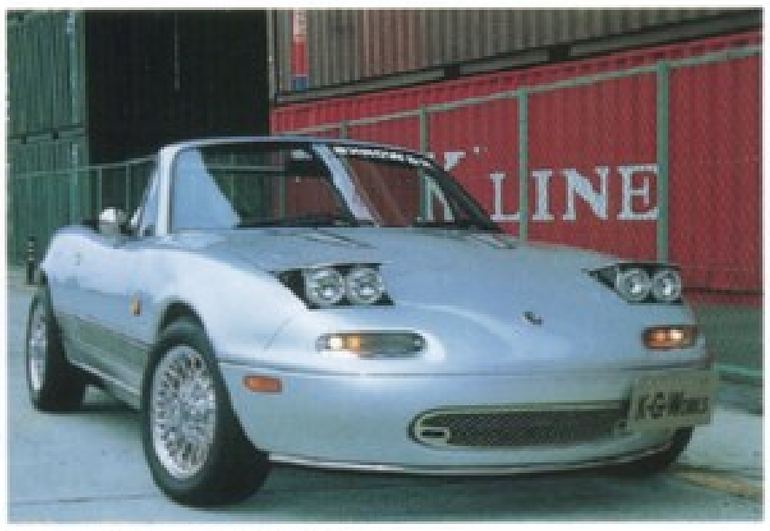
ROAD KIDS リアバンパーガード

ファッションだけでなく無防備なリアバンパーを縁石などから守る役目も。目につきにくいところにこそ気を配るのがおしゃれなのだ。

●価格／2万円　●発売元／㈱ル・モンド

グリルカバー





KGワークス　フロントグリル

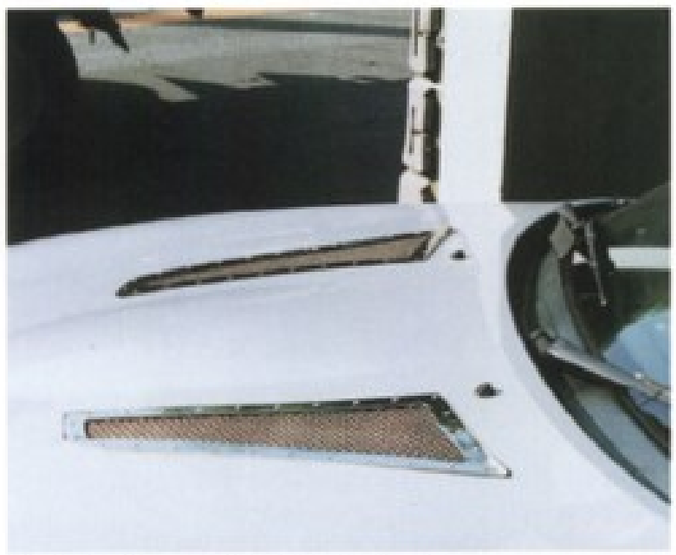
コンビネーションランプ付きフロントグリル。ステンレス＋SPCC＋ポリッシュのAタイプが2万9800円。SPCCブラック仕上げのBタイプで2万4800円。●発売元／㈱北川製作所

ボンネット

スリット入りボンネット

プロショップ・ニッケイならではの美しい仕上がりのボンネット。エンジンルームの冷却にもひと役買うはず。

●価格／5万円
●発売元／プロショップ・ニッケイ



KGワークス　ボンネットアウトレット

ステンレス製。エンジンルームの冷却に。工賃1万5000円。

●価格／2万4800円　●発売元／㈱北川製作所

ライトカバー

ROAD KIDS　リトラクタブルライトカバー

おしゃれにロードスターを変身させるパーツをたっくさんリリースしているル・モンドのロードキッズブランド。このライトカバーも要チェックのアイテムだ。このリトラクタブルヘッドライト専用カバーの装着で、フロントマスクがぐっと精悍になるから不思議だ。カラーはスモーク。個性的なセンスアップを目指したい君に。

●価格／1万2000円
●発売元／㈱ル・モンド

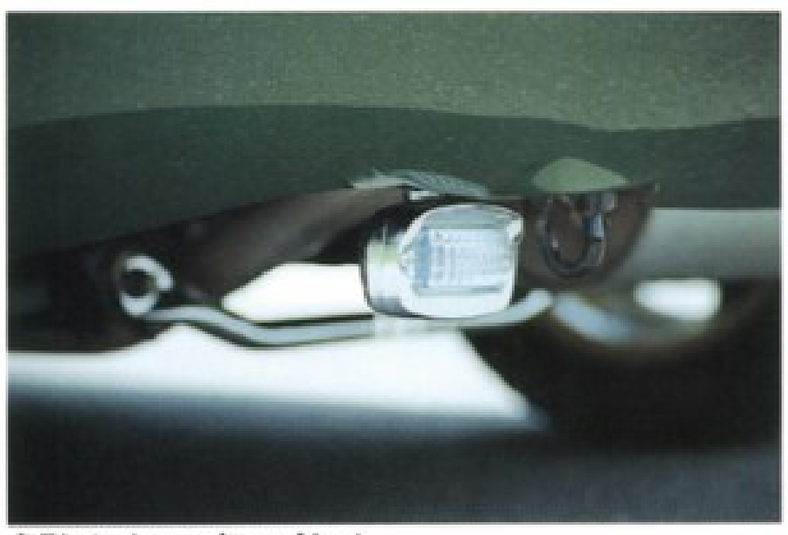
リアレンズカバー

LONZA スモークレンズカバー

テールレンズに装着するだけで、リヤビューが一転。ハードでありながらドレッシーな雰囲気に変身するレンズカバー。反射テープ付属。

●価格／1万8000円　●発売元／㈱オートルック

テールランプキット



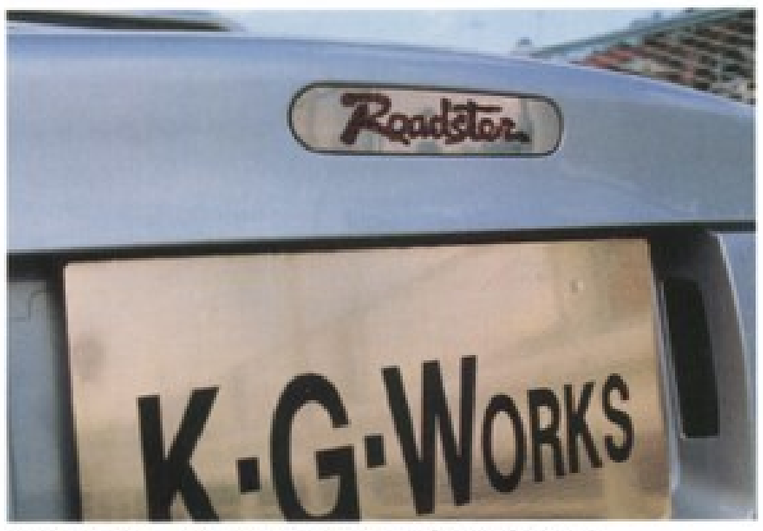
角型バックアップランプキット

右のテールランプキット対応のバックアップランプ。バンパーの下に取りつける。

●価格／4500円　●発売元／㈱ズーム

テールランプキット

よりスポーツカーらしさを強調する丸型のコンビネーションランプ。取り付けもノーマルをそっくり交換し配線をカプラーでつなぐのみ。車検にも対応。●価格／7万円　●発売元／㈱ズーム



KGワークス　ハイマウントストップランプカバー

ハイマウントストップランプをよりドレスアップするアイテム。こんなところにまでこだわるのはかなりの通と見た。

●価格／2980円　●発売元／㈱北川製作所

EXTERIOR
POWER WINDOW KIT, AUTOPASSING KIT POWER TRUNK OPENER KIT, LIGHT KIT その他

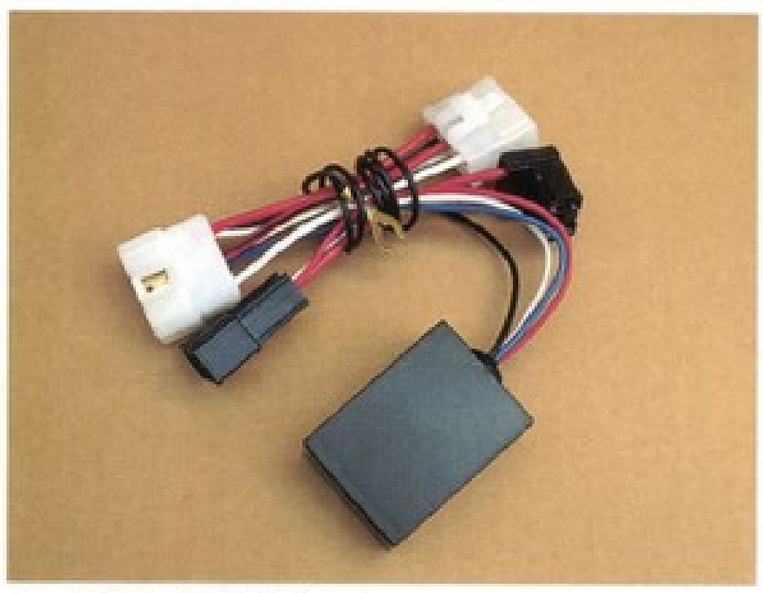
より快適なロードスターにするために……ライト、ウインドゥをシステムアップしよう

パワーウインドゥキット

ワンタッチパワーウインドウスイッチキット

マイナー前用ロードスター対応パーツ。マイナー後のものと同様のプッシュプル式を採用。もちろんオート機能付き。

●価格／7800円　●発売元／デッキメカニカルパワー



オートパワーウインドウキット

ワンタッチでウインドウを上げ下ろし。料金所などではとっても重宝するはず。

●価格／1万4800円　●発売元／㈱ジーエム

ROAD KIDS ワンタッチオートパワーウインドウ

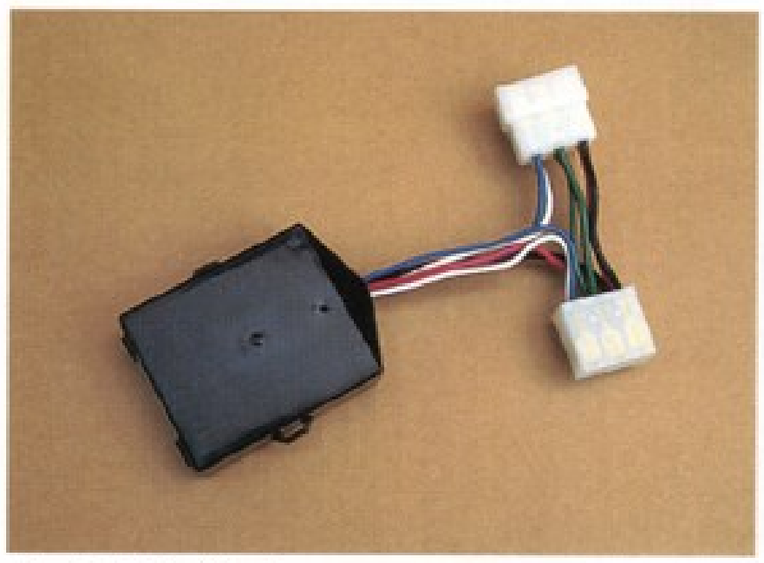
押し続けなければ開閉できなかったロードスターのパワーウインドウもこのキットで変身。ワンプッシュで全開・全閉、2回目のプッシュで好きな位置に止まる。●価格／1万2000円　●発売元／㈱ル・モンド

オートパッシングキット

ワンタッチパッシング　RPK

ワンタッチでライトをポップアップパッシングさせ、スイッチを離すと約3秒後にライトを自動収納させるキット。

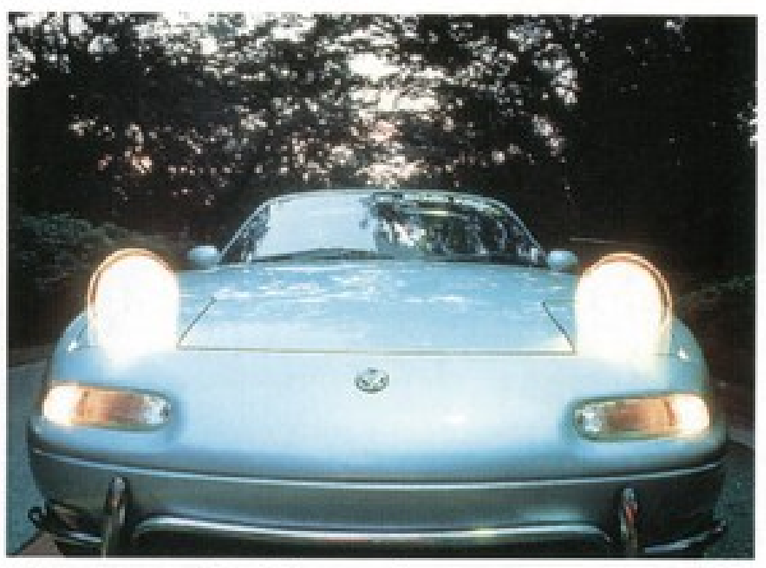
●価格／8000円　●発売元／㈱ピボット



オートパッシングキット

左手でライトをアップして、右手でパッシング……この一連の操作の煩わしさを解消してくれるパッシングキット。

●価格／9800円　●発売元／㈱ジーエム



ROAD KIDS オートパッシングシステム

オートパッシングシステムはその名の通り、ライト格納状態からパッシングが指一本でできるシステム。取りつけもカプラーではさむだけ。

●価格／9800円　●発売元／㈱ル・モンド

パワートランクオープナーキット

電動トランクオープナー

誤作動防止機能つきのトランクオープナー。

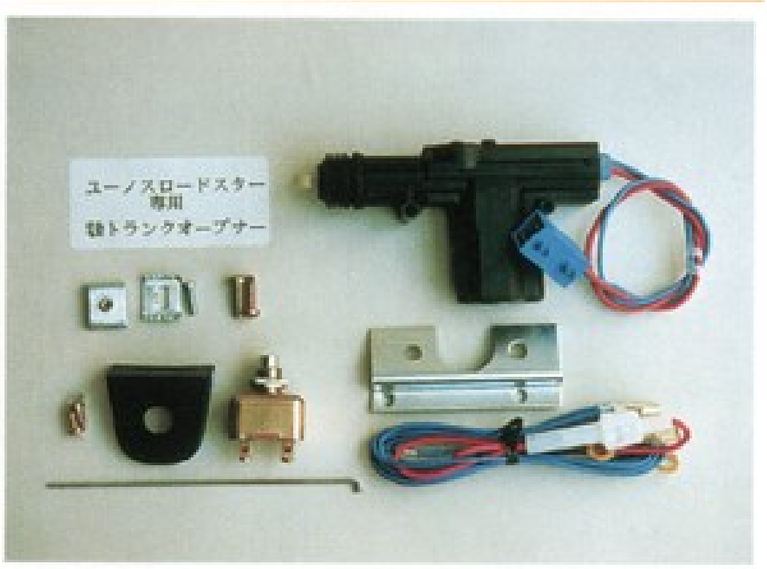
●価格／1万円

●発売元／オートトライ

トランクオープナーキット

マイチェン前のロードスターの欠点を解消。トランクの開閉のたびにエンジンを切って……という手間はこれで解決。

●価格／1万2500円　●発売元／デッキメカニカルパワー



ROAD KIDS パワートランクオープナー

運転席からのボタン操作でトランクのロックが解除できる。センターボックス内にスイッチをつければ、オープンのまま車を離れてもトランクを開けられる心配もない。●価格／1万3000円　●発売元／㈱ル・モンド

ライトキット

アクティブ ライトキット

レーシングスポーツ・アクティブのライトキットは角目が特徴的なフォルム。また、ライトが上がりきるのをハーフで押さえるようにもなっている。あまりリトラクタブルが開きすぎない方がいい、と思う人にはオススメのキットだ。

●価格／8万5000円
●発売元／㈱レーシングスポーツ・アクティブ

ファーム　プロジェクター ライトキット

このライトキットの特徴は、何といってもプロジェクトランプが4灯あること。実に個性的な外観に変身することができる。また、取り付けもアッセンブリーで簡単に行なうことができるのも嬉しいところ。

●価格／9万8000円
●発売元／アートボディプロデュース　ファーム

ランプKIT

レーシングサプライ・オオツカのライトキット。H1 85W、リレーハーネス付き(専用スイッチ付き)。また穴あけなしで取りつけ可能な専用ステーも付属している。白スポット／フォグと黄スポット／フォグがある。

●価格／2万8000円（1セット）
●発売元／レーシングサプライ・オオツカ

KGワークス 丸4灯キット

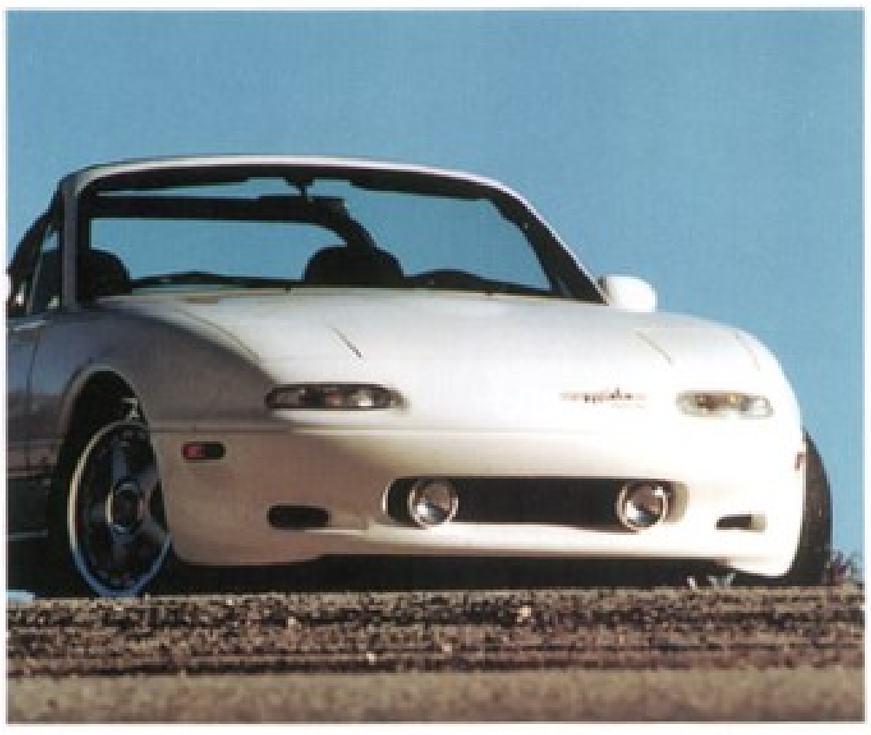
より個性的なロードスターに変身する丸4灯のライトキット。

●価格／未定
●発売元／㈱北川製作所

AXIOMリトラクタブルヘッドランプ

ガレージオートパートのブランド"AXIOM（アクシアム）"からは、挑戦的なイメージに変身するリトラクタブルヘッドランプがリリース。

●価格／8万7000円
●発売元／ガレージオートパート



100Wスポットランプ／クリアー(未塗装)

フロントのルックスをひと味違ったものに。100W、カラーはクリア（未塗装）だ。

●価格／2万3000円（1セット）
●発売元／㈱三和トレーディング

リトラクタブルハーフユニットRHU-X

こちらは開度を全開から80%まで調節可能。さらに、開度を車内からモニターできるタイプなので、開度を変更するときにはとても便利なアイテムだ。

●価格／1万2000円　●発売元／㈱ピボット

リトラクタブルハーフユニットRHU-S

RHU-Rと同様、ライト角度を50%までボリューム調整できる。ただし、こちらのキットはハーフ状態でのライト点灯機能はなし。

●価格／9800円　●発売元／㈱ピボット

リトラクタブルハーフユニットRHU-R

ライトカバーの開度を50%まで車内から調整できる。またハーフ状態のままスモールポジションでライトの点灯が可能な便利アイテム。ロードスター専用パーツ。

●価格／1万8500円　●発売元／㈱ピボット

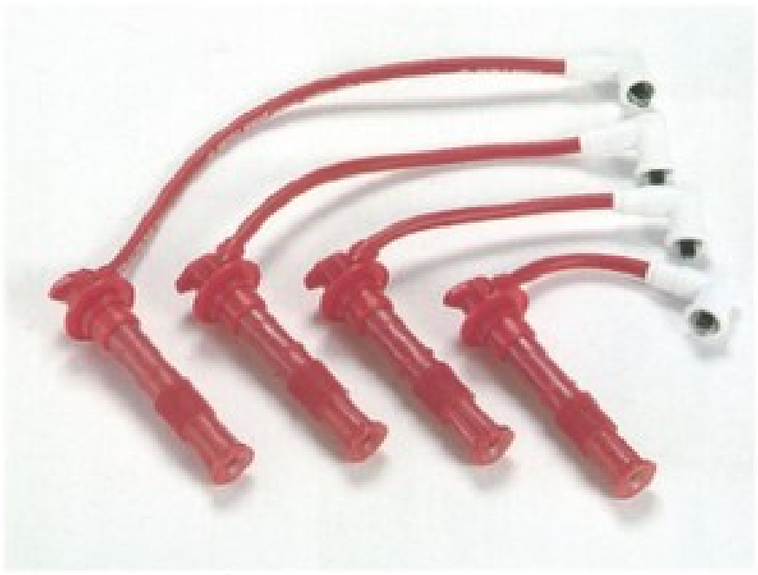
ウルトラ　オート・ディム

車速と連動する"減光システム"やヘッドライトスイッチで後付け補助灯のスイッチ操作も兼用できる"補助灯連動システム"など、同社の最新テクノロジー満載のキット。●価格／6600円　●発売元／永井電子機器㈱

EXTERIOR
PLUG CORD, COVER, ACRYL GLASS FLEXIBLE GUARD, CHEMICALSその他

プラグコードにアクリルガラス こまごまエクステリアパーツ大集合

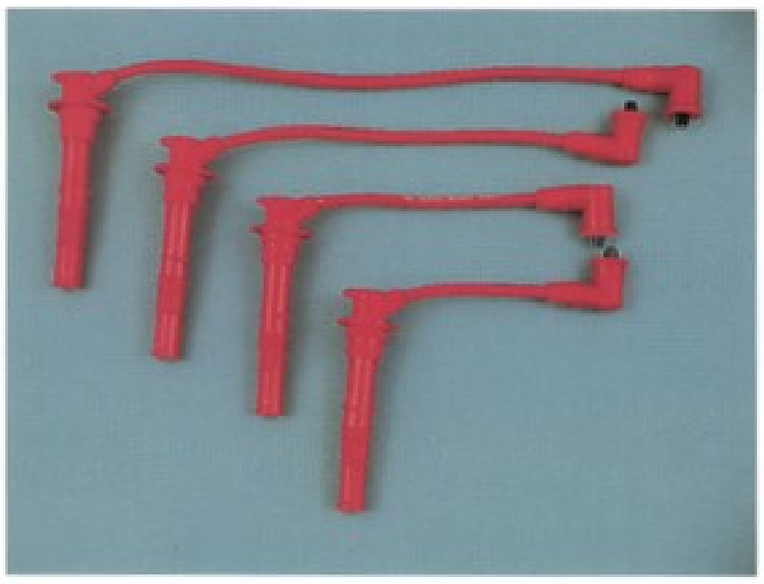
プラグコード



ウルトラシリコンプラグコードセット

ミスファイアーのない高性能ハイテンションプラグコード、パワーアップにつながるとのこと。レッド・イエローの2色がある。

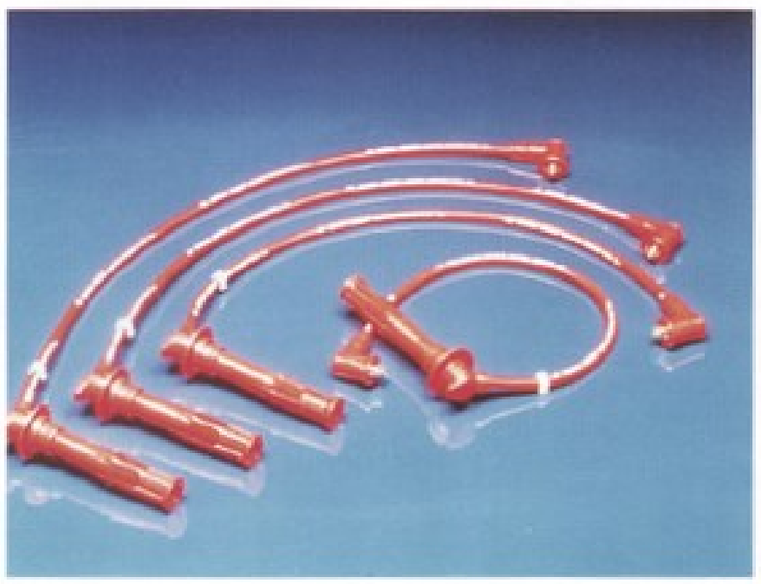
●価格／1万2000円　●発売元／㈱ジーエム



シリコンプラグコード

●価格／8㎜メタルシールドなし　1万2000円
　　7㎜メタルシールド付き　1万5000円

●発売元／永井電子機器㈱



"レッドホット" イグニッション　ワイヤー

レーシングビート・ブランドのイグニッション・ワイヤー。全身レーシング・ビートのパーツで決めるなら、ここも忘れずに。

●価格／1万6000　●発売元／三和トレーディング㈱

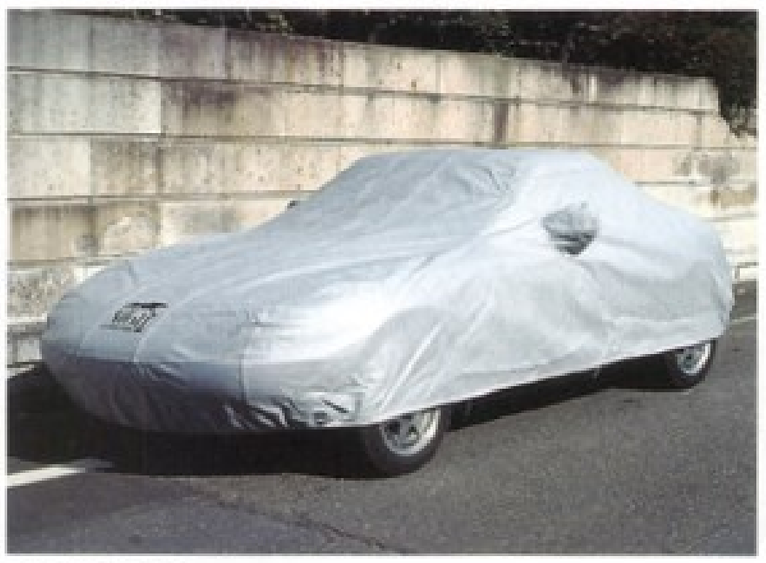
アクリルガラス

アクリルガラス

●価格／5万8000円（1台ぶん）

●発売元／㈱タックイン

カバー



ボディーカバー

エボリューションIIIファブリックという特殊素材を使用。通気性に優れ、柔らかい。ボディーに傷がつきにくく、ミラー形状にもジャストフィット。

●価格／3万円　●発売元／㈱ジーエム

プラグコード

シリコンコード

●価格／1万2000円

●発売元／㈱タックイン

ケミカル

ミラーグレーズ

プラスチックやアクリル、ビニールなどの細かい傷を除去するクリーナーがこれ。リヤウインドなどに傷がついてしまったらこれでピカピカに。4タイプあり。●定価／3500円・4000円　●発売元／㈱エム・エー・ピー

ホイールバルブキャップ

Miata ホイールバルブキャップ

●価格／2200円

●発売元／オートトライ

フレキシブルガード

フレキシブル・ガード

ガソリン給油時にボディをガソリンから守るアイテム。

●価格／1200円

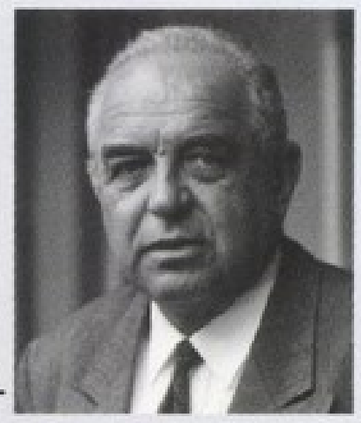
●発売元／㈱エム・エー・ピー

ROADSTER with SEBRING

Sebring
SENSIBILITY OF EUROPE

EURO/JAPAN Lubricant 1-4-1, TAMAGAWADAI SETAGAYA-KU, TOKYO 158 JAPAN.
EURO LINIE:TOKYO 03-3707-6911/OSAKA 06-746-9901

AUSPUFF & Hührer Sport



Sebring GMBH
Komm.-Rat Herbert Tunner

Sebring Schall
Beweis der Zuverlässigkeit

車検対応

Sebring

CRESCENDO（クレシェンド）、セヴリングサウンド。

「エンジン性能は、フィニッシュつまりエキゾーストシステムの良否で決定する」と考えるヨーロッパのチューニングファクトリー達は、セヴリングに絶大の信頼を寄せています。ABT、SCHNITZER、IRMSCHER、ZENDER、OETTINGERそしてAMG、広く世界に知られるチューナー達がこぞって採用する事実が、セヴリングの優秀さを証明しています。
いま、セヴリングは新しいターゲットに照準を合わす。セヴリング社技術の全てを投入したジャパニーズカー専用MODEL、EUNOS ROADSTER車検対応モデル。ヨーロテクノロジィ満身で吠える、セヴリングサウンドをEUNOSオーナーへ、いうまでもないが足は、北天の5角星「ヒューラーシュボルト」

スーパースポーツ誕生。

ドライバーが重力と戦っていることをご存じですか。
ホールディング性能の不足したドライビングシートでは
ドライバーを無駄に疲労させるばかりか
ドライビングポジションが安定せず危険ですらあります。
ドライバーを完璧にホールドし、
ドライビングの愉しさをさらに増幅させる
ブリッドの最強リクライニングモデル、その名はディアス。

Dias

PRICE——————¥88,000

重力を制覇する者。その名はディアス。

高次元ポテンシャル。

tee's
corporation
ティーズ株式会社
名古屋市瑞穂区田町1丁目17番地の1 〒467
電話(052)882-2741 ファクス(052)872-6848

カタログをご希望の方は、ご希望の商品をお書きになり資料請求券と62円切手を10枚同封のうえ
左記のティーズ株式会社ブリッド事業部までお申し込みください。

資料請求券 '93 RS別

“RACING BEAT”wheel

レーシング・ビート1971、カリフォルニアに設立。
マツダ車を手がけ、幾多のレースで常勝のレーシング・ファクトリー。
そして、いま最も注目すべき足回りは、美しさに秘めた高品質、高性能ホイール。
走りのスタイルを変える、ポジティブ・バージョンだ。

The Positive Version.

TECHNICAL DATA ●**DISK**／6本スポークというシンプルなデザインは、**RACING BEAT**社の「高品質」・「高性能」そして「美しさ」の基本コンセプトにも反映されている。●**RIM**／マグネシウム系アルミ合金A5052を使用した「スーパーユニモノチューブリム」採用パフクリアコート仕上げ。●**CENTER CAP**／鍛造センターキャップは、レース用ホイールと同等のキャップ(R側に「レッド」・L側に「ブルー」の特殊アルマイト仕上げ。)オーナメントベースは、セルロック機構。 ■ SIZE：15×6.0～7.0/16×6.5～9.0/17×7.0～10.0 ■ P.C.D.：100,114.3 ■ OFFSET：＋3～＋52 ■ HOLE：4,5 ■ COLOR：SILVER

RACING BEAT INC.

ROTARY PERFORMANCE PRODUCTS, ANAHEIM

Sole agent/TAKECHI PROJECT CO.,LTD 1436-1, HIRAI, MATSUYAMA, 791-02 JAPAN TEL.0899-75-2800

Fashion & Sports

クラシック・スポーツ

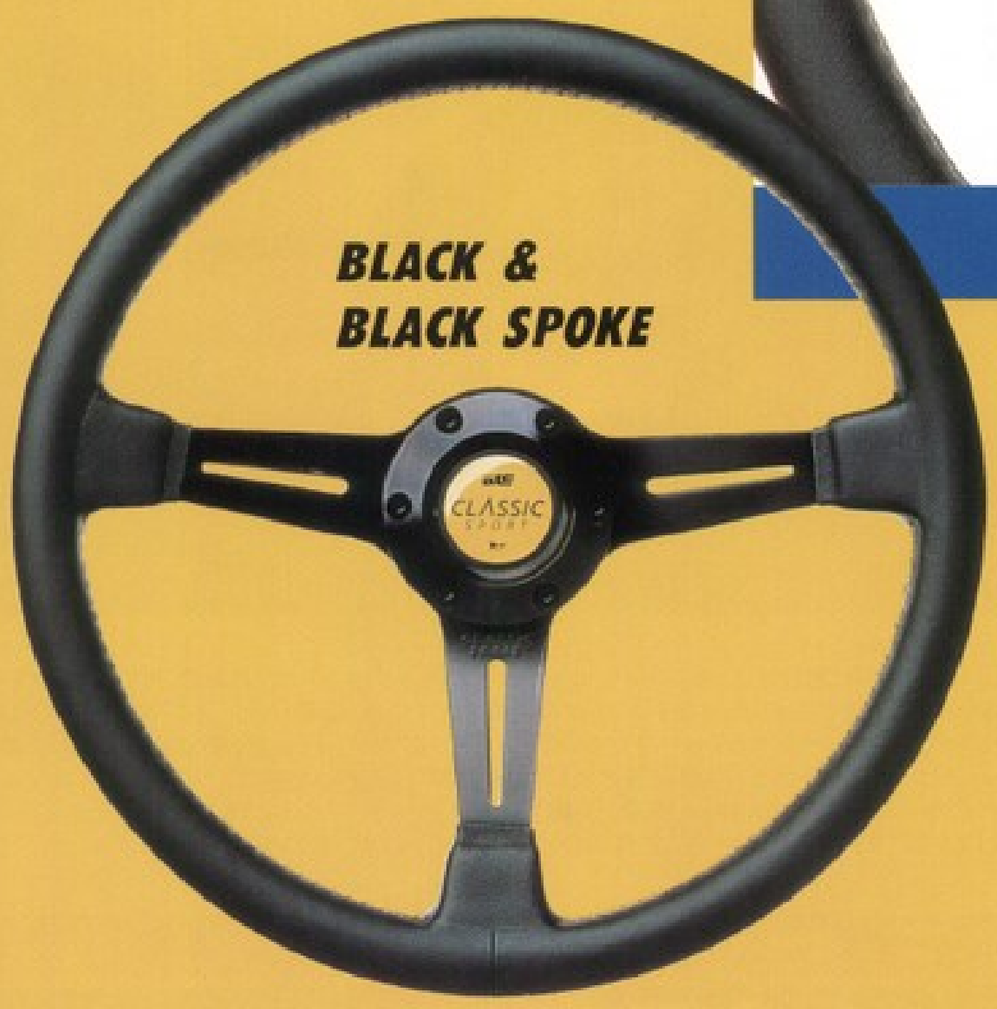
BLACK &
RED SPOKE

あっけらカラ〜。

BLACK &
GREEN SPOKE

フレーム、リング、ステッチをキリッと
カラーコーディネート。
グリップは、もちろんのナチュラルレザー。
小枠でPOPなステアリング。
あっけらカラーと、新登場。

BLACK &
BLUE SPOKE



BLACK &
BLACK SPOKE

atc
CLASSIC
SPORT

CLASSIC SPORT/350mmφ ¥28,000

ATC
AUTOMOBILE TECHNICAL CONSTRUCTION

■総合カタログご希望の方は、300円切手を「ATCカタログ係」まで封書でお送りください。
■お問い合わせ：ATCインターナショナルジャパン株式会社/〒562 大阪府箕面市小野原西6-1-9-202号 TEL.0727-27-0881代●記載の価格には消費税は含まれません。

INTERIOR
DRESS UP & PARTS MANUAL

エクステリアに負けず劣らず豊富なのが、インテリアパーツ群
オープンカーのロードスターだからこそ、ちょっとしたアイテムでもスッゴク目立つ
代表格は、何といっても、シート＆ステアリング
この2アイテムを交換するだけで、イメージはガラリと変身する
スポーティに決めるか、ちょっとクラシカルを装うか
やり方は千座万別。オーナーの数だけ、ドレスアップの方法がある
う〜ん、これは嬉しい悩みだぞ。自分の好みを、じっくり探しておくれ

■SPORT SEAT
シート 154
■STEERING WHEEL
ステアリング 158
■SHIFT KNOB, SHIFT BOOT, QUICK SHIFT
シフトノブ、シフトブーツ、クイックシフト 160
■METER, METER PANEL
メーター、メーターパネル 164
■CENTER CONSOLE
センターコンソール 166
■OTHER PARTS
その他のパーツ 168

Photo: ZOOM CENTER CONSOLE & METER CLUSTER COVER by Kohji Miura

SPORT SEAT

走りのスタイルに合わせて慎重なシート選びを

Photos/Shoichi Sudo

シートは走りの醍醐味を高める重要なパーツだ。安定したポジションを保持することで、より確実な操作を可能とし、ミスを減らすことにもなる。もちろん、居住性を高める効果も忘れてはならない。

ドライバーの腰、そして背中を囲むようなレイアウトのバケットシートは、スポーツドライビングには欠かせない。ポジション保持だけでなく、シート自身の剛性の高さによってクルマの挙動を全身で感じることができるのだ。さらに、ノーマルのシートはかなり重いため、バケットへの交換は軽量化にもつながる。

ただ、バケットシートは基本的にはリクライニングできないため、シート合わせはフロアとシートをつなぐステーの高さ調整によって行なう。また、ホールド感は若干劣るが、リクライニングの可能なバケットもある。自分のスタイル、走りメインなのか、居住性メインなのかで選択していこう。さらに、ブランドイメージだけでなく、実際に座って自分の体にフィットしたものを選ぶことが大切。合わないものは疲れるばかりか、シフトやステアリング操作の妨げになることもあるのだ。

RECARO LX-EAGLE

シートクッション前部を30mm低くすることによりロードスターにも装着可能になったレカロLX-EAGLE。しかも電動リクライニング採用によって、ダイヤルとコンソールとの干渉を解消。専用ファブリック、電動無段階リクライニング、パッド式ランバーサポートなどを装備する。ネットヘッドレスト標準装備。限定販売。

●価格／19万7000円
●販売元／ブリンプ㈱

RECARO SP-G

レカロのコンペティション用シートのSP-G。グラスファイバー素材で4.5kgの軽量フルサポートタイプで、FISAのレギュレーション適合の強度耐久性だから、レースはもちろんサーキット走行にはピッタリのシートだ。レーシングなドレスアップには欠かせない。他にカーボンファイバー素材のSP-Aもラインナップする。

●価格／16万円
●発売元／ブリンプ㈱

VISION COMPE-R II

テクニカのオリジナルブランドVISIONのCOMPE-RII。モノコック構造のフルサポートタイプで、写真のカラーの他に本体がブラック、サイドサポート部分がグレー、レッド、グリーンのアイテムも揃っている。こちらの価格は7万8000円。尚、シートスライダーは別売で1万8000円。

●価格／7万5000円
●発売元／㈱テクニカスポーツ

5ZIGEN N1R

レースフィールドでおなじみディジョンカーズのブランドN1Rのシート。フルバケットタイプなのでホールド性は抜群、激しいコーナリングGからドライバーをしっかりサポートしてくれる。デザインもすっきりとシンプルでインテリアとコーディネイトしやすい。価格が手頃なのも嬉しいところだ。

●価格／6万8000円
●発売元／㈱ディジョンカーズ

M's RS-012

あらゆるモータースポーツシーンで活躍するオートルックのブランドM'sのスポーツシートRS-012。ショルダー部分のバックをサポートしてホールド感は抜群ながら、ショルダー部分の動きをフリーにしたオールマイティタイプだ。レースからストリートまで幅広いシーンで最適のモデル。

●価格／6万5000円
●発売元／㈱オートルック

JAM OMP SPORTS SEAT

ジャムのオリジナルスポーツシート。日本人の体型に合わせて特注したイタリアOMP製のバケットシートで、その一体感のある形状は抜群のホールド性を実現している。しかもローポジション、リクライニング機構付きなのでベストポジションを素早く確保できる。スポーツ走行にはオススメのモデルだ。

●価格／8万7000円
●発売元／㈱ジャム

NAR SPORT SEAT(FOR V-Sp.)

ニッケイのロードスター用スポーツシートのVスペシャル用。タン色のレザーを使用しているため、Vスペシャルの内装にベストマッチングのシートだ。しかも性能は右のスポーツシートとまったく同じだから、ノーマルよりさらにスポーティな走りが楽しめる。もちろんオリジナルのシートレール付き。

●価格／7万9000円
●発売元／プロショップ・ニッケイ

NAR SPORT SEAT

ロードスターのチューニングには定評のあるニッケイからは、ロードスター専用シートがリリース。オリジナルのシートレール付きでローポジションを実現。しかも運転席側だけを交換しても助手席のノーマルシートと高さが変わらない仕様になっている。ヘッドレストの形状もロールバーにフィットするもの。

●価格／6万9000円
●発売元／プロショップ・ニッケイ

COBRA DAYTONA

コブラ・デイトナも日本人の体格に合わせて作られたシートで、無段階のダイヤル式リクライニング機構によって快適な乗り心地を生み出している。適度なクッションと各種サポートによって、ロングドライブからスポーティな走りまであらゆる走りに適したシートだ。重量は15kg、素材はナイロン／ツイード。

●価格／8万7000円
●発売元／㈱ケー・エフ・シー

COBRA CLUBMAN

英国のコンペティション・シートとして名高いコブラのシート。クラブマンは日本人の体型に合わせた特別仕様で、快適な乗り心地と高いホールド性を両立させたモデルだ。カラーもブラック、ブルー、レッドの3色が揃っていてボディカラーに合わせて選べる。重量は5kg、素材はナイロンを使用。

●価格／4万5000円
●発売元／㈱ケー・エフ・シー

COBRA KEVLAR

ショルダーサポート付きのコンペティションモデル。ケブラー繊維を使用し超軽量の4.7kgと高剛性を実現。ヘルメットの着用も考えたヘッドレスト形状なので、モータースポーツには最適だ。付属品としてハーネスパッドとランバークッションが付いている。カラーはブラック、レッド、ブルーの3色。

●価格／8万5000円
●発売元／㈱ケー・エフ・シー

COBRA SEBRING

ケブラー繊維を使用し、6kgの軽量化と高強度を両立させたコブラのトップグレード・コンペティションシートがこのセブリングだ。付属のランバー・クッションと腰下のクッションによって理想的なドライビング・ポジションが得られる。カラーもブラック×レッド、ブラック×イエローとカラフル。

●価格／12万円
●発売元／㈱ケー・エフ・シー

PITTURA BS STYLE

多機能を誇るピッツーラは、無段階調整式フルリクライニングバックレスト、ワンタッチ式バックレスト前倒レバー、腰痛の防止のシュクラ健康シートシステムなどの機能満載。しかもヘッドレストは3タイプ価格1万2000円より自由に選べる。別売りのスライドレール付きベースフレームは2万2000円。

●価格／14万8000円
●発売元／TNDコーポレーション

COBRA SFX

日本人の体型に合わせ座面を低くし、乗降性も考えられた特別仕様のローバックタイプ・バケットシート。タイプはブラックレザー×ブラックモケットとブラックレザー×白パイピングエッジでモケットタイプは価格3万5000円になる。また、ヘッドレスト付きもあって、価格は6000円アップで装着可能だ。

●価格／3万9000円
●発売元／㈱ケー・エフ・シー

BRIDE ERGO SPORT

ブリッドの最高級リクライニングスポーツモデルのエルゴ。このエルゴシリーズの中でもスーパーローポジションのスポーツモデルがこのスポーツだ。4点式シートベルトのズレを防ぐベルトホールが特長。ノーマルポジションのタイプII価格8万3000円もラインナップされている。

●価格／8万3000円
●発売元／ティーズ㈱

BRIDE BASIS ROADSTER

ブリッドのベイシスモデルをユーノスロードスター専用に仕上げたシート。抜群のショルダー部ホールド性やローポジション機能はそのままに、リクライナーや無段階調整フリーダイヤルを両側にセット。さらに、ヘッドレスト内部にはロードスター純正スピーカーが内臓される。

●価格／9万8000円
●発売元／ティーズ㈱

ANAYAS

ヨーロッパの製品をリリースするANAYASのプライマリー(原色)カラーバケットシート。レッド、イエロー、グリーン、ブルーの4色がデザインされ、思いきりポップなアイテムだ。シートレールは別売り。さらに、シートと同じデザインのステアリングとシートノブも発売される。オープンにして走れば注目度バツグンだ。

●価格／7万円
●発売元／㈱欧州販売

GULL SPORT SEAT GS-2C

スポーツドライビングに要求される高いホールド性とロングドライブに欠かせない快適性を両立したスポーツシート。人間工学に基づいた腰と脊椎のベストポジションの実現により体を優しくホールドしてくれるのが特長だ。この他レッド、ブラック、ブルー単色のGS-I価格8万8000円も揃っている。

●価格／9万8000円
●発売元／㈱ラブラーク

PITCREW F1 REPLICA SEAT

ピットクルーレーシングがリリースするF1レプリカシートは、ヘッドレストとクッションが脱着可能なモデル。自分のドライビングポジションに合わせて、シートをマイナーチェンジできるのがポイントだ。デザインもF1のコクピットにピッタリしそうなレーシングなデザイン。価格もお手頃だ。

●価格／6万4000円
●発売元／ピットクルーレーシング

PITCREW LOWBACK SEAT

鈴鹿サーキットから数分のところにあるチューニング・ファクトリー、ピットクルーレーシングのオリジナルシート。このローバックタイプには写真の本革の他に合成革&布の価格6万円のタイプもある。また、カラーもブラック以外に各色オーダー可能。自分のロードスターに合わせてカラーが選べる。

●価格／8万円
●発売元／ピットクルーレーシング

YASU LOW BACK SEAT

トータルチューンならおまかせのレーシングサービスYASUのオリジナルシート。素材に上質な本革を使用し、快適なドライビングが行なえるのがポイントだ。また、ホールド性も高いのでスポーツ走行にもオススメ。ブラックの他にVスペシャル用のタン色もラインナップしている。シートレール付き。

●価格／12万8000円
●発売元／レーシングサービスＹＡＳＵ

TRANS SPORT SEAT

より快適でエキサイティングなストリートユースを実現するためにTSKよりリリースされたトランススポーツ・ブランド。シートはドライバーとパッセンジャーをしっかりとホールドする機能を持ち、グンとロードスターの個性を引き立てるデザインが特長だ。素材はブラックレザー。シートレールは別売りで価格1万5000円。

●価格／8万7000円
●発売元／ＴＳＫ㈱

CORBEU GTA

ブリティッシュ・ヒストリック風にロードスターをドレスアップするなら欠かせないのがコルビューのシートだ。このGTAタイプはショルダーストラップスロット付きで、ハーネスの固定に最適。モータースポーツユースはもちろん、ドレスアップの仕上げにもオススメのアイテムだ。素材はナイロン、重量は6.75kg。

●価格／4万1000円
●発売元／㈱極東

MAZDASPEED TOURING KIT SEAT

マツダスピードがロードスター用チューニングパーツとして発売するツーリングキットのスポーツシート。バケットに匹敵するホールド性と日常使用の快適性を両立し、バックレストは理想的な脊椎支持を可能にするBCプレートを内蔵。ナビシートも同一のデザインでコーディネイトが可能。価格6万8000円。

●価格／6万8000円
●発売元／㈱マツダスピード

GM ORIGINAL SEAT

ジーエムからリリースされているロードスター専用本革シートは、純正シートを本革で張り替えたアイテムだ。純正シートのデザインのまま本革にグレードアップされているので、純正シートに少し物足りないオーナーにはオススメのアイテムだ。カラーはブラックにホワイトのステッチ。特注色は15万円からとなっている。

●価格／12万円
●発売元／㈱ジーエム

CORBEAU LOW BACK

コルビューのローバックはヘッドレストのないシンプルなタイプのバケットシート。素材は体にフィットしやすい本革で、カラーはブラックの他にVスペシャルにマッチするタン色の2色がラインナップしている。イギリスの伝統職人芸が、ロードスターをブリティッシュな雰囲気に仕立ててくれるシートだ。シートレール付き。

●価格／7万5000円
●発売元／㈱ジーエム

KÖNIG PRINZ P700

ケーニッヒのプリンツP700はリクライニングできるフルバケット、というのが大きな特長だ。本格的なバケットにも関わらず、15度分だけシートバックが可動する。適度なクッション性と合わせ、長距離走行でも疲れにくい。4点ハーネス用のホールも当然ついている。色は黒、青、ブラウンの3タイプ。

●価格／8万5000円（シートレール付き）
●発売元／㈱極東

FORMULA CLUB FC-S

ロードスターとのマッチングを考慮して設計された新発売のスポーツシート。レース専用バケットのポジション、ホールド性、強度をベースに、ストリート用にモデファイを加えている。乗降性や純正3点式シートベルトの使い勝手も考慮されたデザインだ。

●予価／8万円（FRP製）、12万円(ケブラー製)
●発売元／フォーミュラークラブ

FOX HEAD SEAT

フォックスヘッドのユーノスロードスター用オリジナルバケットシートは、良き時代の雰囲気をロードスターにかもしだす大人のオーナー向けの本革バケットシートだ。素材は本革で、カラーはブラックとタン色を基本として、特注色も可能。自分だけのオリジナル・カラーをオーダーすることもOKなのだ。

●価格／9万8000円
●発売元／㈲フォックスヘッド

D&W CRAZY COLOR

ユーノスロータリーからは、ユーノスロードスター用バケットシート、D&Wクレイジーカラーがリリース。ビビッドなカラーで、注目度ナンバーIまちがいなしのアイテムだ。ドレスアップとしてもよし、スポーティな走りにもよしのシートで、ショルダーストラップスロット付き。目立ちたいオーナーに。

●価格／13万5000円
●発売元／㈱ユーノスロータリー

STEERING WHEEL

カラーコーディネイトでキメるか
走りのイメージを追求するか、のステアリング選び

コクピットのイメージのほとんどは、どんなステアリングが装着されているかで決まると言っていい
そして走りを直接左右するのもステアリングだ。だからこそ真剣に、自分にとってのステアリングを選びたい
自分に、自分のロードスターに、どれが一番似合うだろうか——

Photos/Shoichi Sudoh

ATC CLASSIC SPORT

このシリーズはレッドに加えて、このブルーとグリーンも揃って、カラフルなラインナップが用意されている。ボディカラーに合わせて選べるってのが、インテリアのコーディネイトにうるさい向きにはうれしい話だ。

ブルーは澄んだ海や空を思い起こさせるような、鮮やかな色合いだ。

●価格／2万8000円
●発売元／ATCインターナショナルジャパン(株)

ATC CLASSIC SPORT

ATCのクラシック・スポーツ・シリーズは、350φブラックレザーのグリップ部に囲まれたスポーク＆ホーン部分に、4色のカラーバリエーションが揃っている。これはそのレッド・バージョン。透明感のある塗色に、静かな情熱が満ちている感じだ。

●価格／2万8000円
●発売元／ATCインターナショナルジャパン(株)

Racing SPARCO GP-1

トップとボトム、それにホーンリングに燃えるようなレッドのアクセントカラーが映えるレーシングスパルコ〈レッド〉。ステッチも入って、気分はイタリアンモダンの世界だ。ステアリングひとつでこれだけのアピール度。ドライバーを挑発するかのようなステアリングだ。

●価格／3万円
●発売元／(株)クリムソン

ATC CLASSIC SPORT

森の中を軽快に駆け抜けるロードスター、そんな情景をイメージさせてくれるグリーン・バージョン。ツーリング心をくすぐる色合いだ。

素直でシンプルなデザインだから、インテリア全体のトータルコーディネイトも、うまくまとめやすいのでは？

●価格／2万8000円
●発売元／ATCインターナショナルジャパン(株)

Racing SPARCO GP-1

こちらは上のブルー・バージョン。情熱的なレッドに比べて、よりメカニカルなイメージになる。どちらも350φで、コクピットの鮮烈なアクセントになること間違いなし！　ボディを派手にまとめた人は、室内にもこれくらいのインパクトが必要なのでは？

●価格／3万円
●発売元／(株)クリムソン

▲カラーコーディネイトで ボディカラーとお揃いに！

カラフルなロードスターだからこそ
ステアリングにも
カラーのこだわりを持ちたい

たとえばV-Special
大人っぽくロードスターを
乗りこなしたいならウッドだね

クラシカルな雰囲気なら やっぱりウッドでキマリ▼

MOMO MONZA WOOD

「クラシカルな方向で行きたいんだけど、50'Sよりもレーシーにまとめたい」という人には、同じモモでもこちらのモンザ・ウッド。グリップに埋め込まれたポイント、より飾り気のないスポークが、ドライバーをミッレ・ミリアの世界へと導いてくれるはず。ポリッシュ・スポークに映る君の顔は、スターリング・モスになっているか。こちらも360φだ。

●価格／4万8000円
●発売元／モモ・ジャパン・リミテッド

MOMO 50'S STYLE

その名の通り、こいつは'50年代のライトウェイト・オープンの世界そのもの。艶やかに輝くポリッシュのスポークとウッドのグリップ、材質感のマッチングが繊細だ。360φと小さすぎないサイズも、クラシカルな雰囲気を作り上げるにはピッタリなのでは？

●価格／3万3000円
●発売元／モモ・ジャパン・リミテッド

虚飾はいらない
機能性を追求した
走るためのステアリングを選ぶ

シンプルさがウリ
▼スポーティー・モデル

MOMO VELOCE RACING

モモのラインナップの中でも、ハードな香りが強いのが、その名もヴェローチェ・レーシング。スポークからグリップへとつながるデリケートな曲線は、モモの真骨頂といったところだろうか。サイズは330φと350φの2種類。写真は艶消しブラックのスポークだが、他にポリッシュスポークのモデル(350φ、3万3000円)もある。

●価格／2万8000円
●発売元／モモ・ジャパン・リミテッド

ITALVORANTI IMOLA AIRCALF

イタルボランテは、イタリアの高級ステアリング。グリップにはカーフスキンを使用して、ひとつずつ手造りで製造されていく。イモラはそのスポーティモデルだ。ホーンスイッチとステッチのカラーアクセントが、インテリアをピリッと引き締めてくれる。サイズは350φ。

●価格／3万5000円
●発売元／(株)イージーライダーズ

personal MONZA LEATHER

F1ではウイリアムズなどの一流チームに採用されているパーソナル。そのモンザ・シリーズは、スポークがゆるやかに下降する曲線を描くのが特徴だ。美しいカーブが、ロードスターのボディラインにフィットする。サイズは350φ。イタリアはモンザのコースレイアウト・マークが、そこに息づくレーシングスピリットの証明だ。

●価格／3万5000円
●発売元／(株)オートランダム

ATC CLASSIC SPORT

右ページで紹介したATCクラシック・スポーツ・シリーズの、これはブラック・バージョン。カラフルモデルと同じ形状でも、ブラックでまとめると一転イメージがハードに変身するから不思議だ。ホーンスイッチに入ったワンポイントのカラーアクセントが印象的。

●価格／2万8000円
●発売元／ATCインターナショナルジャパン(株)

ITALVORANTI SPRINT

比較的スタンダードなイモラに比べ、グンとアグレッシブなのがスプリントだ。目を引くのは、何といってもそのデザイン。下端が膝をクリアするように変形させられたその異形の面持ちは、フォーミュラカーに装着されるステアリング以外の何ものでもない。限界を求める走りをコクピットで表現したいなら、これはうってつけのモデルだろう。サイズは350φ。

●価格／3万4000円
●発売元／(株)イージーライダーズ

5ZIGEN N1R

フォーミュラにツーリングカーにとサーキットで大活躍の5ZIGEN。そのステアリングには、当然レースのノウハウが生きている。日本人のサイズに合わせたグリップポイント、メーター視認性と操作性を考えた開口部の取り方、楕円のグリップ形状と、まさに実戦派の350φだ。材質もこのエアーレザーに加え、レザー(3万円)、バックスキン、ヌバック(以上3万3000円)と多彩。

●価格／3万3000円
●発売元／(株)ディジョンカーズ

M's MA-011

サーキットでもおなじみのブランド、M's。飾り気のないデザインが、いかにもスポーツモデルといったデザインだ。

スポークは5mm厚として高強度を実現。スポーク裏のレザーは、ハードワークでもはがれないように心遣いがされている。写真はカーフスキンモデルだが、同じスペックでバックスキンモデル(MA-012)もあり、いずれも360φだ。

●価格／3万円
●発売元／(株)オートルック

NARDI CLASSIC

クラシックは、ナルディのラインナップの中で最も古い歴史を誇るモデル。その登場は、実に1968年までさかのぼる。3本スポークにデリケートなスリット、まさに「ステアリングのスタンダード」と呼びたい1本だ。

写真は360φだが、他に330φと380φがある。シリーズの中には、グリップ／スポークの材質のバラエティも多く揃っている。

●価格／3万1000円
●発売元／(株)極東

NARDI GARA3 TYPE 0

ステアリングといえば、すぐにナルディを思い浮かべる人も多かろう。それほどの実績と名声を確立しているナルディのコンセプトは、「優れたデザインとエネルギー吸収性の高さ」だ。

このガラ3(360φ)は、伝統的な美しさにグリップ感などを高め、ハイテクとハイタッチを融合させたモデルだ。タイプ0は写真のブラックスポークの他に、シルバースポークもある。

●価格／2万7000円
●発売元／(株)極東

[シフトノブ]

SHIFT KNOB

素材・色・形……千差万別のシフトノブ とことんこだわってチョイスせよ

コーナー手前で小気味よいシフトダウン、コーナーを抜けたら今度はシフトアップ
シフトノブはドライバーの意志をクルマに伝える重要なパーツだ
だからこそ、自分と息の合うシフトノブを探したい
形は？　手触りは？　さらにクルマのボディカラーとの
コーディネイトやドレスアップの雰囲気ともマッチさせたい
シフトノブはとことんわがままにこだわって選ぼう

MAXIM WORKS

M BITシフトノブ

ジュラルミン削り出しで、複数のミゾが指先にフィット。高さをおさえてショートストローク化を図った。カラーは黒、赤、青の3色。　●価格／5500円　●発売元／㈱マキシムワークス

T-HOUSE

スポーツシフトノブ

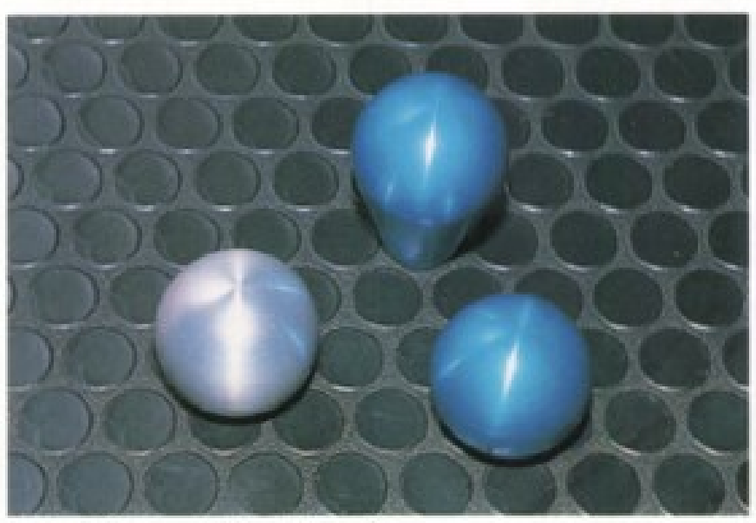
シンプルな球形、45φのウッドを使用することで、ロードスター本来のカチッとしたシフトフィーリングをより引き立ててくれる。
●価格／3500円　●発売元／㈱ティーハウス

MAZDASPEED

シフトノブ

長年のレース経験から操作のしやすい棒状の形状が導き出された。アルミ本体をカーボン地でおおった感触もスポーツ心をソソる。
●価格／8400円　●発売元／㈱マツダスピード

PRO SHOP NIKKEI



アルミショートシフトノブ

小振りのつかみでシフトストロークを短くし、クイックなシフトを実現。黒、青、シルバー、ゴールドのアルマイトカラーが新鮮。
●価格／9000円　●発売元／プロショップ・ニッケイ

本革シフトノブ＆ブーツ

レザーに鮮やかなステッチが入ったノブとブーツ。ステッチには赤と黒の2色がある。●価格／本革ノブ：8000円、本革ブーツ：7000円●発売元／プロショップ・ニッケイ

KG WORKS

シフトノブ、シフトゲート、ディアプロタイプ

SUS304のステンレス（ヘアライン入り）でシンプルに作り上げたノブ&ゲート。●価格／ノブ：9800円、ゲート：2万9800円●発売元／㈱北川製作所

M.A.P.

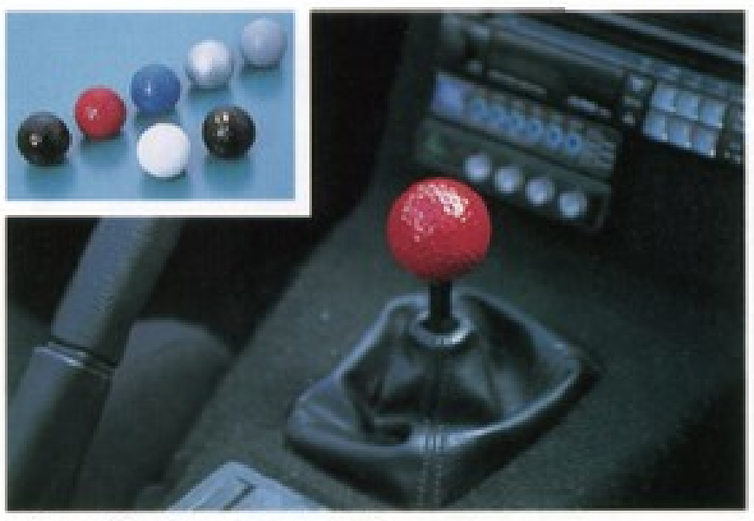
ミアータクラブ・オブ・アメリカ製オフィシャルシフトノブ

ミアータマガジン発行元のオススメ。直径43mmのプラスチック製で、ブラックマスクが精悍。同形状でアルミ製（5800円）も。
●価格／4500円　●発売元／㈱エム・エー・ビー

DECK MECHANICAL POWER

アルミ製シフトノブ

同じデッキメカニカルパワー製でも、こちらはスタンダードなデザイン。アルミ素材のシフトノブだ。
●価格／3800円　●発売元／デッキメカニカルパワー



ゴルフボール・シフトノブ

ゴルフボールをモチーフに、ディンプルが入ったシフトノブ。純正ボディカラーに合わせて、全7色がラインナップされている。
●価格／3800円　●発売元／デッキメカニカルパワー

LONZA

カーボンノブ（M）

レーシングマテリアルのカーボンファイバーを採用して超軽量に。透けて見えるクロス地が迫力満点だ。

●価格／6800円　●発売元／㈱オートルック

ELITE SPL

シフトリング、シフトノブ

ポリッシュアルミの艶やかな質感が美しい、シフトリング＆ノブ。ノブはストロークが15mmショートになる。●価格／リング：1万8000円、ノブ：4500円　●発売元／エリートSPL

PIVOT

M1　シフトレバー＋サイドブレーキレバーセット

冷ややかな地肌がスポーツ心をくすぐる、ピボットのシフトレバー＋サイドブレーキレバーセット。コクピットのクールな演出に。

●価格／1万3500円　●発売元／㈱ピボット

LONZA

アルミレザーノブ

アルミの軽量感にレザーの手ざわりを加えた、ハイテック感覚のスポーティなノブ。

●価格／4200円　●発売元／㈱オートルック

アルミノブ（トワイライト）

右のクリアーと同じフォルムに、トワイライトメッキを施したもの。新感覚が光るノブだ。

●価格／3600円　●発売元／㈱オートルック

アルミノブ（クリアー）

高強度アルミ削り出しのボディは、フォーミュラマシンさながらのスタイリング。スポーツ心をくすぐるフォルムだ。

●価格／3600円　●発売元／㈱オートルック

LONZA

ウッドノブ（ガングリップ）

こちらはガングリップタイプのスタイリング。シックで、なおかつスポーティなイメージだ。

●価格／5000円　●発売元／㈱オートルック

ウッドノブ（フック）

LONZAのウッドノブシリーズは、3種類のフォルムがある。これは、見るからに手のひらにフィットしそうなフックタイプ。

●価格／4800円　●発売元／㈱オートルック

ウッドノブ（丸）

ハンドメイドならではの味わいが、ヨーロピアンテイストあふれたインテリアを創り出す。これはシンプルな丸タイプのもの。

●価格／4000円　●発売元／㈱オートルック

PITCREW RACING

アルミシフトノブ、サイドブレーキレバー

ノスタルジック・チューン大得意のピットクルー。アルミのバフ仕上げで、質感がしぶい。●価格／シフトノブ：4000円、サイドレバー：6000円　●発売元／ピットクルーレーシング

TUCK'IN 99

アルミシフトノブ

アルミ製のスタンダードな形状は、N1レースで蓄積したノウハウが詰め込まれたもの。ショートストロークタイプだ。

●価格／4500円　●発売元／㈱タックイン

YOURS SPORTS

アルミシフトノブ

アルミ削り出しで、触感、グリップ感ともにGOOD。形状は球形と縦長の2種類で、カラーも赤、青、黒、白の4色がある。

●価格／9000円　●発売元／㈱ユアーズ・スポーツ

DAYTONA DCUATRO

ディーキャトロ　アルミシフトノブ

アルミ削り出し、メッキ仕上げ。適度な重さが小気味良いシフトフィールを生む。写真は左からGTタイプ、ストレートタイプ、ボールタイプ。　●価格／4300円　●発売元／㈱デイトナ

INTER HOUSE CLUB iGB

クラブiGBシフトノブ

シフトノブは確実で素早い操作を実現、オイルフィラーキャップはエンジンルームのアクセントに。　●価格／ノブ：7800円、キャップ：7800円　●発売元／㈱インターハウス

ZOOM

アルミシフトノブ

オーセンティックな球形のアルミ削り出し。黒クロームメッキ、クロームメッキ、バフ仕上げの３種類がある。

●価格／5500円　●発売元／㈱ズーム

GM

ウッドシフトノブ

ヴッドの本体には、ヘッド部分に"Miata"のロゴがアクセントで入る。カラーはレッド、ブルー、ホワイト、イエローの４種類。

●価格／4500円　●発売元／㈱ジーエム

ZINMU

本革シフトノブ、本革シフトブーツ

カラーはVスペシャルとSリミテッドの内装色と同じ、茶と赤の２種類。ブーツはノーマル形状で、取付も簡単。

●価格／ノブ：１万2000円、ブーツ：8000円　●発売元／㈱神武

AUTO TRY

アルミ製シフトノブ

スポーツ心にあふれるアルミボディは、３種類のフォルムが揃っている。バフ仕上げで触感も良好。チタン製（9000円）もある。

●価格／3800円　●発売元／オートトライ

LEVOC

①のMTヨーロピアンタイプGT（ブラックレザー）と②の同RS（バックスキン）は、御存知ムーンクラフトのデザインで、フォーミュラを思わせるフォルムが掌にしっくりと収まる。近未来的なデザインの③MTステックタイプアルミは、本革巻のトリガーグリップが確実なシフトを生む、モータースポーツ感覚のノブだ。レボックには他にもガングリップ、ウッド等色々なラインナップがある。　●価格／①・②：3600円、③4200円　●発売元／ナポレックス販売㈱

ATC

スプリント　シフトノブ

ATCのラインナップは、カラーがレッド、イエロー、ブラック、材質もエアー、ヌバック、バックスキンと多彩。　●価格／7000円

●発売元／ATCインターナショナルジャパン㈱

NARDI

クラシックな雰囲気を追い求める向きにも、レーシーなイメージを追求するドライバーにもナルディなら応えてくれるはず。①ナルディ・ウッドシフトノブ。素材はけやき、オートマチック／マニュアルとも装着可能。8000円。②ナルディ・プレステージウッドシフトノブ。素材はマホガニー、価格は8000円。③ナルディ・エボリューションシフトノブ。素材はマホガニー、カラーはマホガニー・ダーク。価格は8000円。④ナルディ・レザーシフトノブ。オートマチック／マニュアルとも装着可能。ブラックレザーとシルバープレートの洗練されたデザインだ。7000円。⑤ナルディ・プレステージレザーシフトノブ。牛皮製のブラックレザーに"ND"のロゴが映える。8000円。

●発売元／㈱極東

NAKAMAE

カラーシフトブーツ、カラーサイドブレーキブーツ
シフトブーツ、サイドブレーキブーツも右のシフトノブ同様、ボディカラーに合わせたカラーコーディネイトが可能。
●価格／合革：5500円　天然皮革：8000円　●発売元／ナカマエ

NAKAMAE

カラーシフトノブ
合成皮革素材なら赤／青／黄／モスグリーン／タン／黒、天然皮皮なら赤／タン／黒と豊富なカラーバリエーションが魅力。
●価格／合革：7500円　天然皮革：9000円　●発売元／ナカマエ

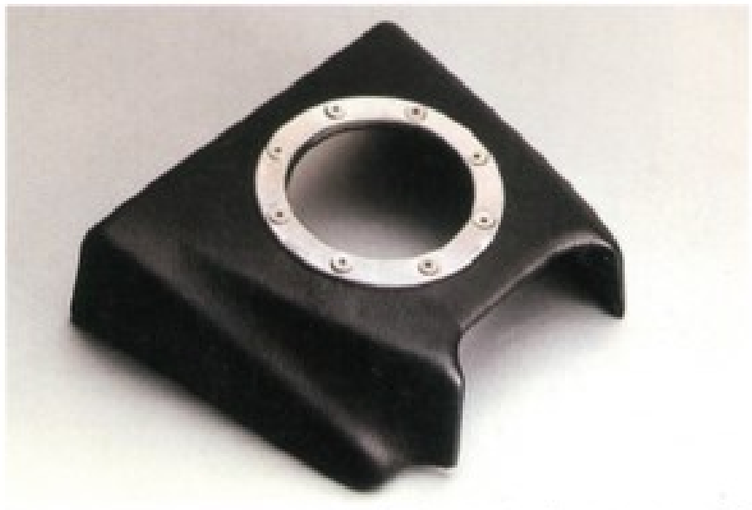
CUSCO

シフトノブ
温度に影響されない素材を採用。白、黒がジュラコン、ピンクがウレタン。シフトパターンステッカー付き。50mm、63mm、75mmの3タイプあり。●価格／3000円　●発売元／株クスコジャパン

RS GARAGE

レザーサイドブレーキブーツ
純正を取り外して装着。'70年代のクルマのイメージの商品。子牛のなめし皮を使用。●価格／9000円　●発売元／RSガレージ

DAYTONA



ディーキャトロ　シフトゲートカバー（レザータイプ）
面倒な加工なしで純正の上に被せて装着可能。FRP本体にレザー張り。中央のリングはアルミ製。本体がカーボン製のもの（1万8800円）も。●価格／1万7800円　●発売元／株デイトナ

ウーパーズ

アルミサイドブレーキノブ
オーナーズ・クラブ「ウーパーズ」のクラブマンによる手作りのサイドブレーキノブ。仕上がりの美しさとコストを度外視した価格設定が魅力。●価格／4500円　●発売元／ウーパーズ事務局

CAMERADE

C's ショート・ストローク・シフト
ゼロヨン加速でコンマ5秒の短縮を可能にしたというカメラードのショートストロークシフト。ノーマル比57%。車検対応。
●価格／3万円　●発売元／株カメラード

[クイックシフト] QUICK SHIFT

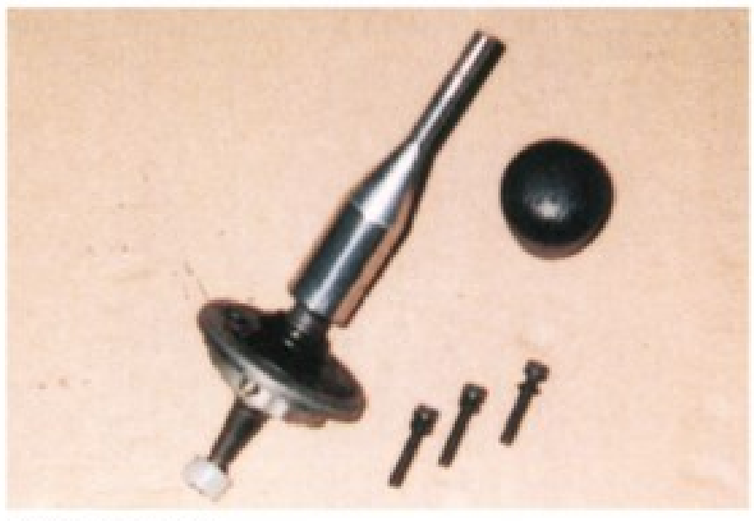
よりスポーティーにクイックシフトで武装する

よりダイレクトなシフトフィーリング
素早いシフト操作、それはクイックシフトがもたらしてくれる
さらに、カチカチという音とタッチでレーシーな雰囲気もアップ
スポーティ派には気になるアイテムだ

ROAD KIDS

シフトキッズ
シフトストロークをノーマルから25mm短縮。センターコンソールを外すだけで装着可能。スタイリッシュゲートもセット。
●価格／3万4000円　●発売元／株ル・モンド

ACTIVE



クイックシフト
専用設計のため、ノーマルフィールを損なわずにクイックなシフト操作を可能にした。●価格／2万9800円　●発売元／有レーシングスポーツ・アクティブ

PRO SPERICE

DPシフター
ノーマル比49%以上。操作音は抑えられているが、カチカチという音とタッチはレーシーな雰囲気。室内から取りつけ可能。●価格／3万円　●発売元／プロスパイス

[メーター、メーターパネル、メータリング]

METER PANEL METER RING METER

ファッション派もスポーツ派もメーター回りに気配りを

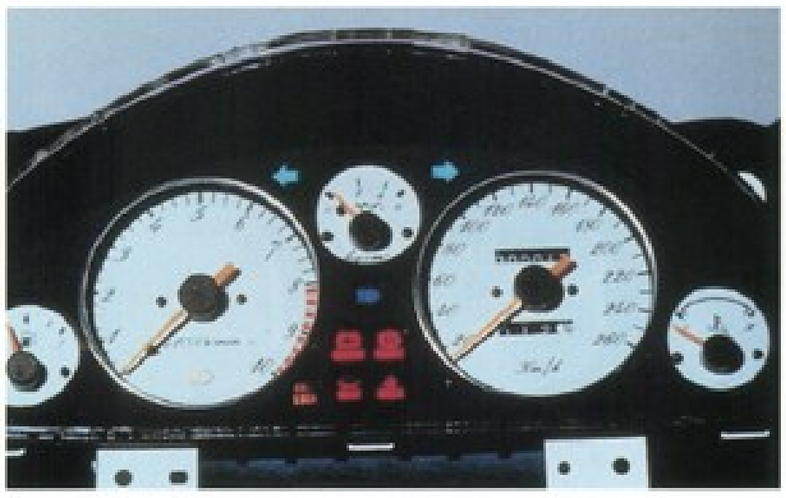
よりレーシーな雰囲気をコクピットに呼びこむために
そしてエンジンからの情報をより繊細にキャッチするために
メーター回りのセンスアップを考えてみよう
メーター&メーターパネルがセットになったキットで全く別物に変身するもよし
メーターフードでお手軽にイメージチェンジを図ってもいい
スポーツ派ならば、迷わず機能アップメーターにも目を向けてみよう

METER
メーター

メーターユニットを交換すると、コクピットのイメージはガラリと変わる。より精悍なコクピットに、あるいはよりクラシックな雰囲気に。文字盤の色が違うだけでもイメージは大きく変わってくるもの。メーターユニットを選ぶ際には、実車に装着した状態でどうなるのか、自分の好みとの合致をよく考えてから選びたい。

また、スポーツ走行など走りを追求するならば、油温などのエンジンからの情報をより繊細に得られるメーター類が必要不可欠になってくるはずだ。スポーツ派ならば、ドライビングそのものだけでなく、メーターからエンジンの情報をどれだけ読み取れるかにも習熟していきたいもの。以下のように様々なものがリリースされているので参考にして欲しい。

YOURS SPORTS



ホワイトメーターセット

基本的にブラックと同じだが、パネル内のすべてのメーターがホワイトになり、字体も変わる。インテリアのセンスアップに。

●価格／6万8000円(ノーマルメーター下取り価格) ●発売元／株ユアーズ・スポーツ

ブラックメーターパネル

スミス・ルックのスポーツパネル。スピードメーターは260km/h、タコメーターは10000rpmのフルスケール。水温計はセンター85℃、MAX110℃だ。タコメーターは100回転刻みと、目盛の刻みは細かい。●価格／6万8000円(ノーマルメーター下取り価格) ●発売元／株ユアーズ・スポーツ

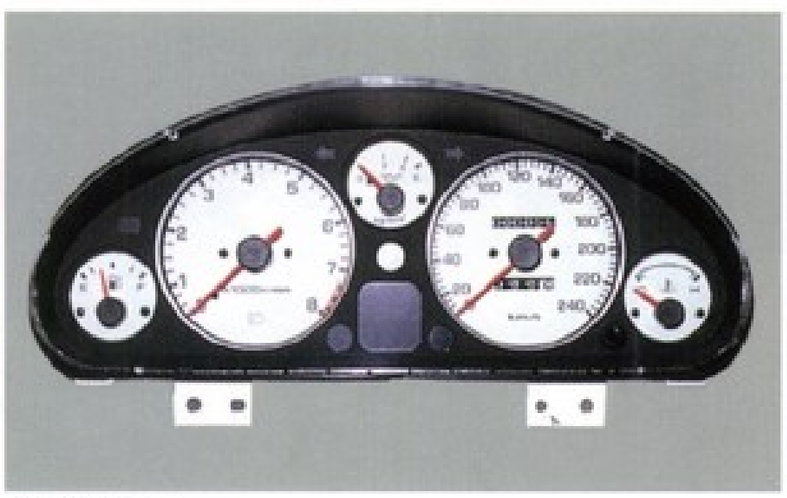
レーシングサプライ・オオツカ

スミスタイプメーターAssyホワイト

ホワイトパネルに刻まれた数字はスピードメーターが240km/h、タコメーターが10000rpmと、ハイポテンシャルをアピールしてくれる。

●価格／9万8000円
●発売元／レーシングサプライ・オオツカ

KMコーポレーション



ホワイトメーター

スピードメーターは240km/hまで表示の高速タイプ。スタイリッシュなホワイトのメーターは、夜には赤く浮き上がり、走りのシーンをドラマチックに演出する。●価格／6万2000円（現車品下取り、調整、返却）●発売元／有ケーエムコーポレーション

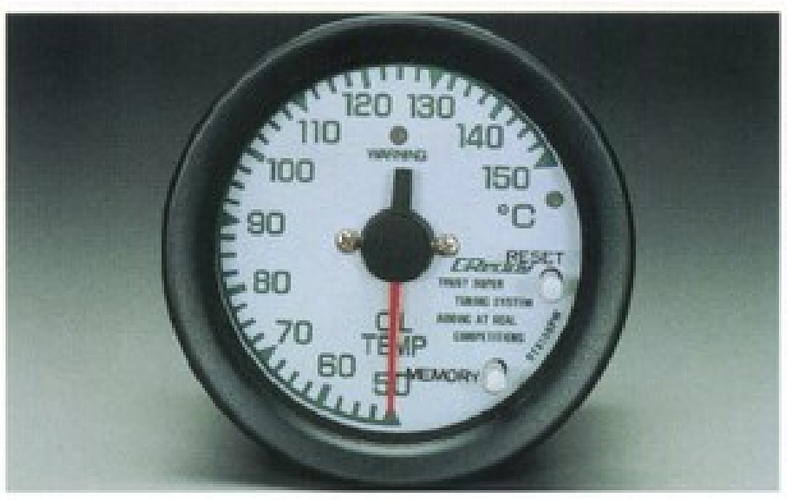
K's

ユーノスロードスター用メーターセット(スミスルック)

古きよき時代のライトウェイトスポーツの定番スミスからイメージを受け継ぎ、それを現代風にアレンジしたオリジナルメーター。夜間透過色はグリーンに光る。

●価格／9万8000円（改造価格）●発売元／K's(ケイズ)

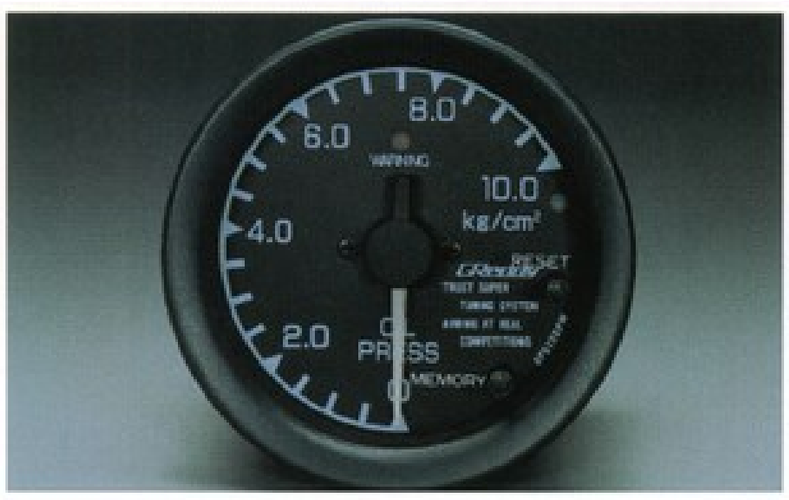
TRUST



GReddy　ワーニングメーター　油温計

スポーツ派なら気になる油温をチェック。水温／油温計と同じく、指向性高輝度タイプLEDで明るさを最優先し、広角スケールの優れた視認性を確保している。

●価格／3万3800円　●発売元／株トラスト



GReddy　ワーニングメーター　油圧計

これは油圧計。シリーズの他モデル同様、別ユニットの回路ボックスにより、細かく確実なワーニングポイントの設定が可能だ。

●価格／3万3800円
●発売元／株トラスト

GReddy　ワーニングメーター　水温計

グレッディのワーニングメーターは、全モデルワーニング／ピークホールド機能を装備。電子計測用カスタムICを採用し、シリコンダンパー内蔵で衝撃設計がほどこされている。これはラジエター液の温度を見張る水温計。

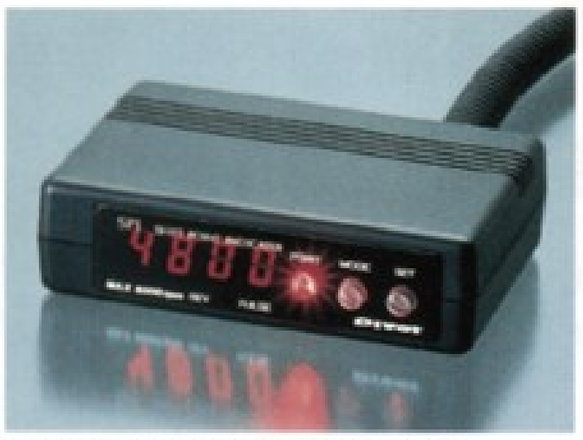
●価格／3万3800円　●発売元／株トラスト

PIVOT

ボルテージメーター　VLM

バッテリー寿命、充電回路トラブルなどをいち早く見つけるには、電圧チェックが大事。VLMは9〜16Vまでの電圧を、正確にバー表示してくれる。取付はシガーライターに差し込むだけのワンタッチ。

●価格／5500円
●発売元／㈱ピボット



シフトポイントインディケーター　SPI

タコメーターとして、8000rpmまでを200rpm単位でリアル表示。また200rpm単位で設定できるシフトチェンジモニター機能も持つ。手頃な価格も嬉しいところ。

●価格／1万2000円
●発売元／㈱ピボット

マルチタコメーター　PRS

12000rpmまでを1rpm単位でリアル表示。ピーク、ロックの表示もできる。またシフトチェンジモニターとして、100rpm単位での設定回転でモニターが点灯、シフト遅れやシフトミスを防ぐ。タイムアップのトレーニングツールとしてもおススめ。

●価格／1万8500円　●発売元／㈱ピボット

スピードメーター　SM-35

350km/hまでの車速をリアル、ピーク、ロックで表示。加えてゼロヨン等オート計測、ヘッドライト自動制御(追加部品で作動)、スピードリミッター解除(競技車用)の機能も備えているマルチプレイヤー。

●価格／1万8500円
●発売元／㈱ピボット

永井電子

ウルトラ　スピードメーター　No.4000

最高400km/hまで計測可能で、ピークホールド表示により最高速がメモリーできる。加えてゼロヨン機能、トリップ（積算計）機能と、3つの機能を合わせ持つスグレモノだ。

●価格／2万円　●発売元／永井電子機器㈱

HKS

60φピークホールドメーター

こちらはピークホールド機構付きの60φ。上段が左から排気温度計、連成計、燃圧計、下段が左から水温計、油温計、油圧計。価格はすべて3万6000円だ。

●発売元／㈱HKS販売

46φメーター

ブラックマスクが精悍なHKSの46φメーター。上段が左から連成計（1万6000円）、排気温度計（2万6000円）、水温計（2万2000円）、下段が左から油温計（2万2000円）、電圧計（1万6000円）。コンパクトさがウリ。

●発売元／㈱HKS販売

GM

メーターフード

ステッチの入ったレザーフードで、ダッシュボードがイメージチェンジ。シフトブーツカバー(5800円)、サイドブレーキカバー(5800円)も同じくレザーでコーディネイトできる。

●価格／2万9800円
●発売元／㈱ジーエム

PIT CREW RACING

カーボン・メーターカウル

オープンクルーズならなおさら目立ってしまうロードスターのメーター周りを、カーボン+ケブラーのカウルでレーシーにドレスアップ。

●価格／2万8000円
●発売元／ピットクルーレーシング

ZOOM

メーカークラスターカバー

ノーマルのメータークラスターをカバーして、よりスポーツライクなイメージを盛り上げてくれる。

●価格／黒ゲルコート：1万5000円、カーボンファイバー：3万円、レザー仕様：4万5000円
●発売元／㈱ズーム

METER PANEL METER RING
メーターパネル／メーターリング

コクピット回りのドレスアップ／センスアップにはメーターパネルやメーターフード類の交換がお薦め。素材も様々で、カーボンやケブラーなどのようにレーシーかつハードな雰囲気のものから、フェルト製まで好みによってチョイス可能。また、材質によってはノーマルで悩まされていたフロントガラスへの映り込みを防ぐものもある。

PIVOT

M3メーターリング

メーターを縁どるリング（3個）と、メーター針中央を飾る指針キャップ（大2個、小3個）のセット。コクピットの飾めをノスタルジックに演出したい人に。

●価格／1万8000円
●発売元／㈱ピボット

AUTO TRY

メーターリング

ケース一体のアルミ削り出しで、メーターリング部以外はブラックにして精悍さをアップ。レーシーなメーターと組み合わせてみたい一品だ。

●価格／1万3000円
●発売元／オートトライ

TUCK' IN99

アルミメーターパネル

メーター周りをハードにイメージアップ。アルミ製のソリッド感とシンプルさが、スポーツ心を盛り上げる。

●価格／2万円
●発売元／有タックイン

デッキメカニカルパワー

フェルト製メーターフード

ノーマルのメーターフードのチープさは、これで解消。オリジナルデザインを崩すことなく、メーターまわりに高級感を演出できる。別売でコンソール（3万円）もあり。

●価格／1万5000円
●発売元／デッキメカニカルパワー

[センターコンソール]

CENTER CONSOLE

コンソールが決まれば勝ったも同然！
コクピットのイメージ創りのカナメだ

ドライバーにもパッセンジャーにも、視界にバッチリ割り込むコンソール
ここをどうするかで、ドライビングルームのイメージが決まってくる
アルミにカーボン、レザー、ウッドと、そのマテリアルは様々
ハードに、シックに、ゴージャスに……
どんな方向でキメるか、たっぷり頭を悩ませるべし！

PIT CREW RACING

コンソール＆リアトレイカーボンキット

素材はレーシングマシンを思い起こさせるカーボン＋ケブラー。オープンクルージングではアピール度抜群、コクピットをスポーティにシェイプアップしてくれるアイテムだ。

左に一緒に写っているメーターフードは別売で、2万8000円。

●価格（セット）／4万8000円
●発売元／ピットクルーレーシング

ZOOM

センターコンソール

コンソールをダッシュボード上まで延長して、3個の追加メーターかスイッチ類を取り付けられる。パネルはアルマイト仕上げのアルミ板。本体はゲルコート、カーボンファイバー、レザー仕上げの3種類がある。

●価格／
黒ゲルコート：3万円
カーボンファイバー：3万8000円
レザー仕様：4万円
●発売元／㈱ズーム

KG WORKS

KGワークス メーターコンソールパネルセット

メカニカルな質感が、インテリアをハードに、スポーツライクに演出してくれるパネルセット。メーターパネル（アルマイト、赤・青、9800円）単品もある。

●価格／Aセット：1万9800円、Bセット（モニターランプ付き）：2万4800円
●発売元／㈱北川製作所

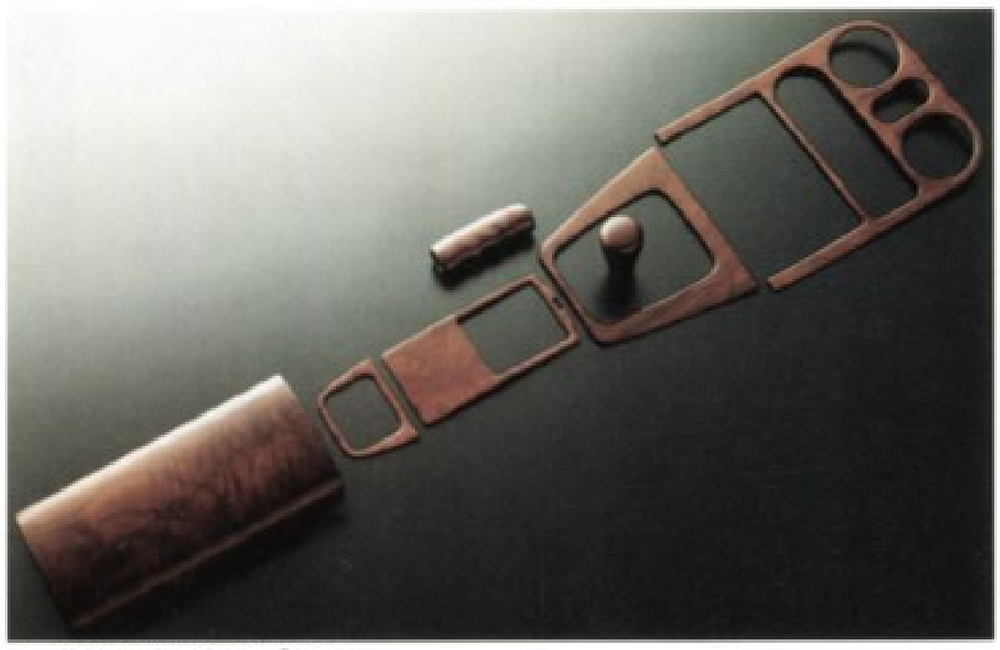
T-HOUSE

センターコンソールアルミパネル

コンソール部とシフトゲートまわりの2枚セットで、素材はアルミ。ボルト留めのルックスが、コクピットを一層スパルタンにイメージアップする。

●価格／1万5000円（ステンレス・アレンボルト付き）
●発売元／㈱ティーハウス

KM CORPORATION



ヨーロピアン・ウッドパネル

ヨーロッパの伝統が薫るウッドパネルはフランス製。材質は表がプライヤー、中がアルミ、裏がマホガニーの3層構造に、クリアコート仕上げを施したもの。全パーツの木目も統一されていて、高級感の演出にぬかりはない。取り付けは接着剤で行なう。

●価格／10万円

●発売元／㈲ケーエムコーポレーション

DAYTONA

センターコンソールカバー

スパルタン・イメージのカーボン製。ノーマルのコンソールにかぶせて、両面テープで固定すればＯＫと、取り付けも簡単。エアコン吹き出し口のアルミリングがアクセントとして効いている。(写真のシフトゲートカバーは別売)

●価格／1万9000円

●発売元／㈱デイトナ

HKS

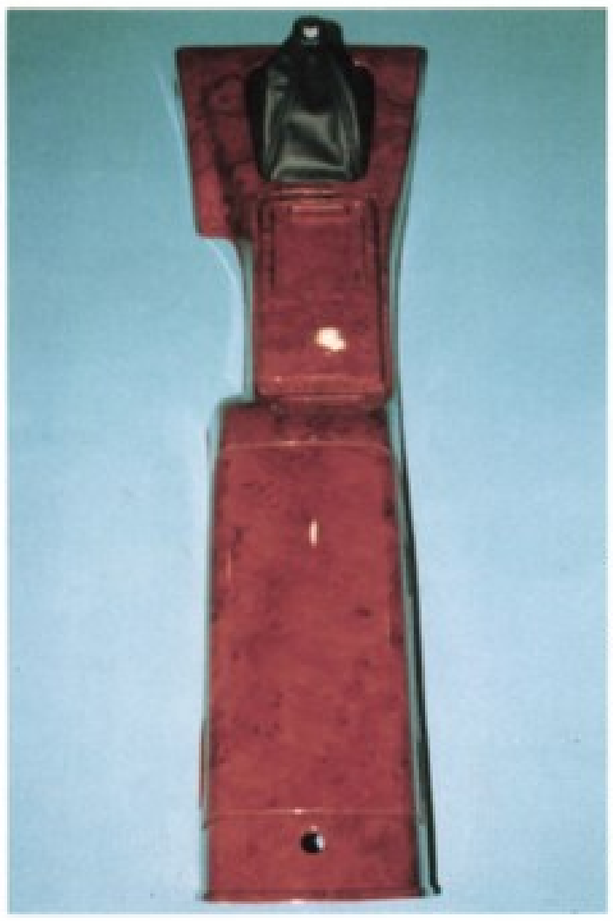
エレクトロニクス コンソール

グローブボックスを開けるとメーターパネルが出現。これがＨＫＳのエレクトロニクスコンソールだ。消音性やメカ保護を考えた材質を使用、メーター角度は視認性を高める設計がなされている。

●価格／2万6000円

●発売元／㈱ＨＫＳ販売

LUCK



エル・シュポルト・ウッドパネル

エル・シュポルトはビルシュタインとの提携で生まれたショックでも有名なメーカー。このシックなウッドパネルセットは、センターコンソール（上）とフロアコンソール（左）のセットで、オーダーメイド。ハイクラス・ムード満喫のできばえだ。

●価格／19万5000円

●発売元／㈱ラック

MIZUTANI SHOKAI

アルミセンターコンソールパネル（右）
ウッドセンターコンソールパネル（左）

水谷商会からは2種類。スポーツイメージのアルミ製と、しっとり落ち着いたウッド製だ。ウッドはセンターコンソールのほかにシフトパネル(3万6000円)、アッシュトレイパネル(2万8000円)、パワーウィンドウスイッチパネル(2万4000円) が揃っている。また写真はウォールナットだが、ゼブラのウッドパネルもある。

●価格／アルミ：1万5000円、ウッド：8万4000円

●発売元／㈱水谷商会

INTERIOR

SPORT HARNESS, SPEAKER BOARD AIR-CON. RING, ROOM MIRROR and others その他

スポーツ・ドライビングに欠かせないハーネス& センスアップのインテリア小物を大紹介!

SPORT HARNESS

スポーツドライビングには、しっかりとドライバーの体をホールドしてくれるスポーツハーネスが必需品。コーナリングやブレーキング時に体がフラついてしまっては、ドライビングに専念できないってもの。サーキット走行派はもちろん、ストリート・スポーツ志向のドライバーなら、本格的な4点式スポーツハーネスはぜひとも導入したいアイテムだ。

スーパースポーツ　4×4

JAF公認（ラリー及びスラロームA、B車両）のFMVSS-209規格品。4点支持4点取り付けの本格派スポーツハーネスで愛車ロードスターを華麗にドライブすることができる。アイボルト、ストレスプレート付。

●価格／2万1000円　●発売元／㈱福東

ストックカー4　4×3

純正シートベルトの取り付けを変更せずに4点式シートベルトを追加できるロングタイプのアイボルトを装備する4点支持3点取り付け式スポーツハーネス。左右共通でストレスプレート付き。

●価格／3万円　●発売元／㈱福東

ウィランズ　クラブ4　4×4

F1ワールドチャンピオン達が選んだレーシングハーネス、ウィランズ。パラシュートハーネス造りで培われた安全性と優れた強度と耐久性。スピーディで確実な脱着を約束する、4点支持点取り付けハーネス。

●価格／3万7000円　●発売元／㈱福東

サベルト製オリジナルシートベルト

世界のサーキットが認めたサベルト。身体をホールドするというクルマを知り尽くした自他ともに認めるトップブランド。ロードスター専用とすることでベルトが余りすぎることなくジャストフィッテングが可能。

●価格／2万2000円　●発売元／㈱ラブラーク

シートベルト(パッド付き)

自社製のマウンティングバーと併用することにより、ベルトの余りをなくしジャストフィッテングを可能としたオリジナルシートベルト。ショルダー部にはアクティブのロゴが入ったパッドが付く。

●価格／4万5000円　●発売元／有レーシングスポーツ　アクティブ

サベルト　トップフォミュラーC

ミッドシップ型の2座席スポーツカーに仕様できるよう開発されたスポーツハーネス。多くのプロフェッショナルドライバー達の経験により開発された信頼のサポートギアだ。

●価格／4万4000円　●発売元／㈱オートランダム

SPEAKER BOARD

オープンだからこそ、サウンドにもこだわりたい。好きな音楽とロードスターとの時間を大切にしたいからね。オープン走行時には、強力なスピーカーの助けがアリガタイのだ。

スピーカー(50)W

良い音を実感！　ロードスター純正交換タイプ。誰にでも簡単に交換できるポークオーディオ社製スピーカー。

●価格／2万円　●発売元／スピードショップ　MAX

16CM用スピーカー　グリル

FRPにより立体成形されたグリルで、大きい市販スピーカーを取り付けることができる。

●価格／2万2000円　●発売元／㈱ナカマエ

フロントオーディオボード

スポーツカーといえども音楽は大切。このオーディオボードは16cmまでのスピーカーを装着することができる。

●価格／2万9800円　●発売元／デッキメカニカルパワー

AIR CONDITIONER RING

インテリアのワンポイントにはエアコンリングがおすすめ。たった1個のアルミのエアコンリングを付けるだけで、あーら不思議、室内のムードがガラリとクラシカルになる。

エアーベントリング

愛車ロードスターのエアコン吹き出し口にこのリングをはめ込めばインテリアがキリッと引き締まり、ドレスアップに最適。●価格／3500円 ●発売元／㈱エム・エー・ビー

ディフューザーリング

エアコン吹き出し部をドレスアップするアルミリング。ヘアーライン仕上げで、付属の両面テープで取り付けも簡単。4個1セット。
●価格／4000円 ●発売元／㈱デイトナ

エアコンカバー

左右の吹き出し口に取り付けるアルミ削り出しリング。装着後のフィット感もよく、ドレスアップに最適。2枚セット。
●価格／5000円 ●発売元／㈱ティーハウス

フロアーリング

ロードスターのエアコン吹き出し口4ケに装着するアルミリング。付属としてシガーライターキャップもセットされる。
●価格／1万3500円 ●発売元／㈱ピボット

SCAF PLATE

ドアを開けた瞬間からドライブは始まる。カーボンやカーボンケプラーなどの先端素材のスカッフプレートが、レーシングライクな世界へと誘ってくれるのだ。

カーボンスカッフプレート

カーボンの地肌とＳＰＬの文字がレーシーな雰囲気をかもしだすスカッフプレートはサイドシルを傷や汚れから守ってくれる。●価格／1万8000円 ●発売元／エリートＳＰＬ

サイドスカッフプレート

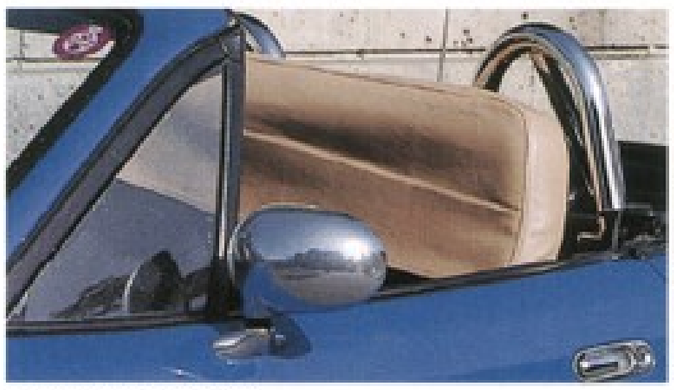
室内をスパルタンな雰囲気にドレスアップするサイドスカッフプレート。素材は軽量で強靭なカーボンを使用している。
●価格／2万4000円 ●発売元／デイトナ

スカッフプレート

カーボン、そして究極の素材といわれるケブラーを採用したサイドスカッフプレート。高い成型技術が足元を美しくスパルタンに演出。ロードスターのドアを開けた瞬間、きらりと光るサイドスカッフプレートがお洒落に、そしてエレガントに愛車をドレスアップ。
●価格／2万4000円（カーボン製）、2万8000円（カーボンケブラー製）●発売元／㈱ラブラーク

SEAT AERO COVER

オープンで走る楽しさはロードスターの大きな魅力のひとつ。でも速度を上げていった時、乱気流でドライバーやナビの髪は乱れがち。特に女のコは髪の乱れを嫌がるものだから、気を使ってあげたい。エアロカバーで空気の流れを整えることを考えよう。



スペシャルFUBOO

オープンで高速走行時の髪の乱れを防ぎ、車内の温度を保つ風防。カラーはタン／ブラック（ホワイトステッチ）とブラック（プラスチック）がある。●価格／9000円 ●発売元／㈱ジーエム

ウィンドジャマー

後方からの風の巻き込みはシャットアウトする、シートにかぶせるエアロカバー。センターはビニールレザーを使用し、後方視界を確保する。●価格／1万1000円 ●発売元／オートトライ

Ａスペック　エアロボード

オープンでの高速走行時にコクピット側面を通過する空気を整流するエアロボード。別売のロールバーとのセットでのみ装着可能。●価格／4万8000円 ●発売元／㈱マツダスピード

ROOM LAMP

ルームランプキット

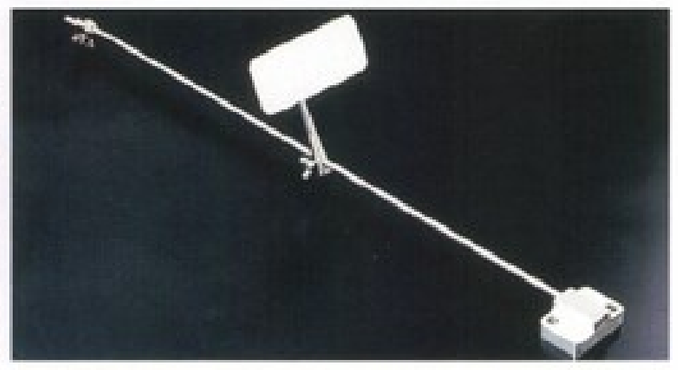
夜、車内が暗いのもロードスターの欠点のひとつ。これをフロントルームミラー横にビルトインすれば、明るい車内を確保する。
●価格／6800円 ●発売元／デッキメカニカルパワー

ROOM MIRROR

よりワイドな後方視界をもたらすもの、ノスタルジックなフォルムで雰囲気を盛り上げるもの。気合を入れてドレスアップするならば、ルームミラーのセンスアップも大切なポイントだ。

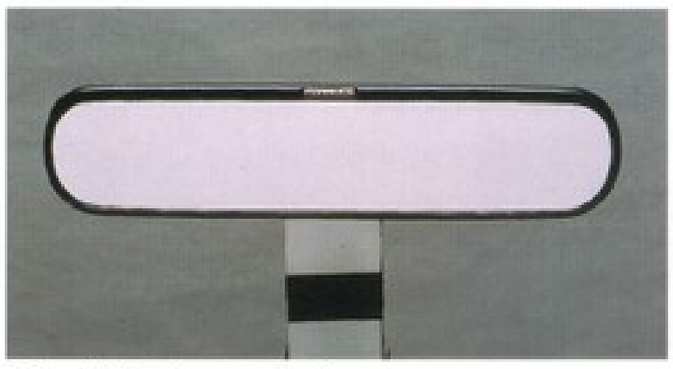
KGワークス　ルームミラー

オールステンレス製のルームミラー。ドレスアップはもちろん、後方視認性がよい。ワンポイントアクセサリーに最適。
●価格／9800円 ●発売元／㈱北川製作所



スライド・ルームミラー

ボルトオンで取り付け簡単なブリティッシュロマンを感じさせるユーノス専用スライド式ルームミラーでセンスアップ。
●価格／4万円 ●発売元／ピットクルーレーシング



ブロードウェイ・フォーミュラー

カーブが斬感覚の薄型フォルム。眩しさ、歪みのない高精度ワイドミラーを採用。ワイドな有視界で高い安全性を追求する。
●価格／4000円 ●発売元／㈱ナポレックス販売㈱

ランプ内蔵ルームミラー

ルームミラーの下面に2つのランプが内蔵され、ドアの開閉及びスイッチのＯＮ／ＯＦで点灯する。地図を見るのに便利だ。
●価格／1万8000円 ●発売元／オートトライ

［インテリアその他:フロアマット、バックスペースマット、リヤウインドプロテクタ
カバー類、ロールバーカバー、アームパッド、ドリンクホルダー］

INTERIOR

FLOOR MAT, BACK SPACE MAT, REAR WINDOW PROTECTER COVER, ROLL BAR COVER, ARMPAD, DRINK HOLDER その他

インテリアに気を配るならフロアマットやロールバーカバーのチョイスは大きなポイント

FLOOR MAT

インテリア・ドレスアップ派なら、何をおいてもフロアマットに注目したい。意外にも足もとって目が向くもの。オシャレ派を気取るなら、フロアマットもコーディネイトを考えよう。また、ズレ防止機能に優れたタイプもあるので、これまで気になっていたマットのズレを解消することも。

オートトライ・フロアマット

Miataのロゴがいかした、オートトライのフロアマット。ハードなドライビングに耐えられるよう、ペダル位置は2重の加工が施してある。ロゴの色はブルー、レッド、シルバーとあり。

●価格／1万7000円（1Set）　●発売元／オートトライ

フットマット

Wow!!　ポップなデザインのフロアマットは、ロードスター専用のオリジナルマット。足元まで派手に演出したい人はコレしかない。ドイツ製だから、耐久性も抜群。

●価格／1万9000円（1Set）　●発売元／スピードショップ　MAX

カロマット
クローネ／シザル

クルマを心地良いリビングルームに……カロマットはそんな願いを込めて、職人さん達が丹念に作りあげる最高級オーダーシステムカーマットだ。

汚れやすく、摩耗しやすい足元はマットを保護する合成ゴム製のフットプレートを装着。しなやかで反りかえることがなく、グリップ力も抜群だ。マットの裏には剛性を高め、ズレを防ぐラバーフォーム・バッキング加工。マット外周のトリムテープは頑丈な2段縫い、とぬかりなし。

⇦写真左はクローネ。天然ウールの自然な風合いと、特殊化学繊維の実用性と耐久性を見事に融合させた。シンプルで上品なツイード調。

⇦写真右はシザル。麻の中でも傑出した耐久性を誇る天然シザル麻を素材に使用。鮮やかな色調が4色あり。

●価格／クローネ2万6000円。シザル2万1000円（1Set）

●発売元／㈱相東

MAPフロアマット

MAPのフロアマットは米国製。さすがにアメリカ製だけあって、当然Miataのロゴ入りネ。Miataのロゴが入っているだけで、クルマに乗り込むのが楽しくなってしまうから、アラ不思議。

足元は頑丈な2重加工が施され、ハードなペダルワークにも対応。さらに、マット外周のトリムテープも厳重な仕上げで、マットの反りを抑えている。

●価格／1万8000円

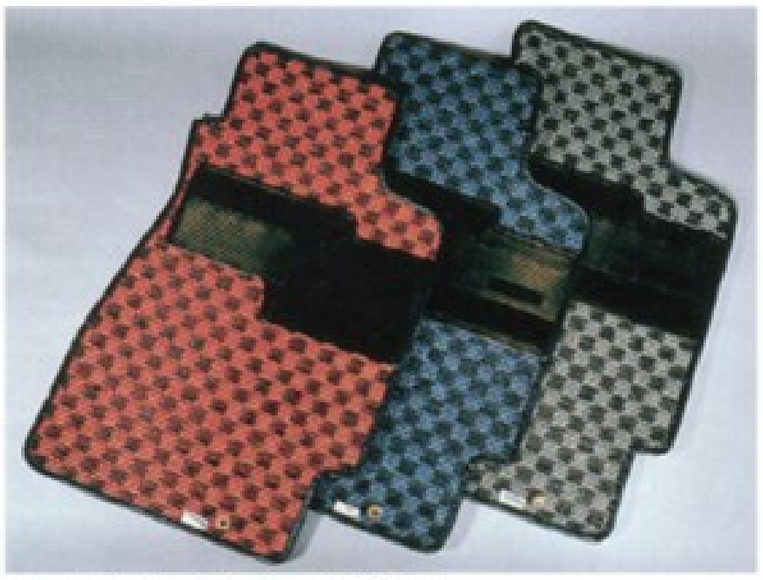
●発売元／㈱エム・エー・ビー

BACK SPACE MAT

バックスペースマット

ロードスターのバックスペースまで、フロアマットとコーディネイトしてしまうユニークな製品。MAXのフットマットと御一緒に！

●価格／2万5000円　●発売元／スピードショップMAX



Tapis Volantオートマット・SISAL

こちらは天然麻100%素材を使ったサイザル。麻独特の風合いと発色で足元を飾る。ストッパースクリュー付きだから、ズレを完全防止。

●価格／1万7000円（1Set）　●発売元／㈱レイズ

Tapis Volant オートマット・DENIER

タピヴォランマットはデニール、ウール、シザルの3種類、9タイプ。写真はハイクオリティマテリアルのデニールタイプ。シックな2色。

●価格／1万2500円（1Set）　●発売元／㈱レイズ

REAR WINDOW PROTECTOR

ロードスターの場合、リヤウインドウに傷がつきやすいのがウイークポイント。手荒に幌の開閉をしたりしていると、あっという間にリヤウインドウ（スクリーン）は傷だらけってことにもなりかねないロードスターだからこそ、リヤウインドウを保護するスクリーンで守ってあげよう。

リヤウインドウ・サンドイッチャー

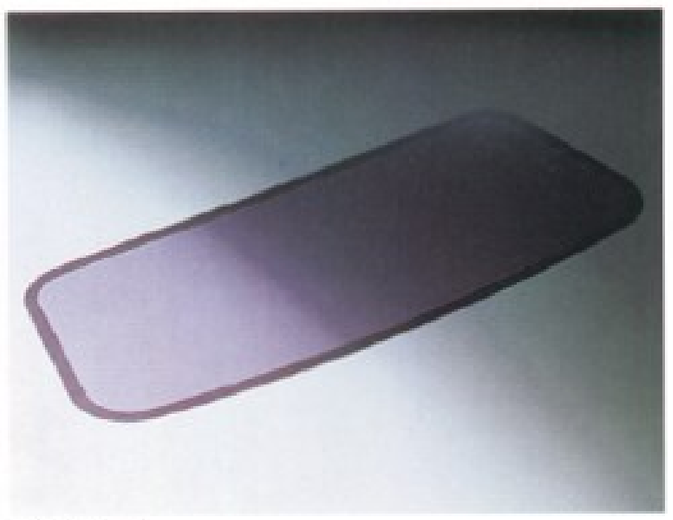
厚手のコットンがリヤウインドウをサンドイッチ！　傷や汚れから守ってくれる。米国製で取り付けはスナップ式で簡単。

●価格／9000円　●発売元／㈱エム・エー・ピー

リヤウインド・プロテクター

プロテクター表皮は頑丈に、裏面は柔らかい起毛生地でリヤウインドウをしっかりガード。幌のカバーもちゃんと使える。

●価格／9000円　●発売元／オートトライ



パトリオット

リヤウインドウを守り、同時にウインドウの波うちを伸ばす効果もアリ。後方視界を妨げないライトスモーク採用●価格／1万2800円（クリア1万1800円）　●発売元／㈱ラブラーク

COVER

気になり始めると、とことん気になるムキダシ部分。トランクや、幌の内側などの剥き出し部もこういったカバー類でセンスアップ。

ダッシュボードカバー

直射日光はプラスチック製のダッシュボードの天敵。これはスマートにカバーして、日焼けによる劣化を防止してくれる。

●価格／1万4000円　●発売元／オートトライ

トランクパッド

ロードスターのトランクは鉄板がむき出し。これを保護してくれるパッドだ。荷物にもクルマにもやさしい心使いデス。

●価格／2500円　●発売元／オートトライ

ヘッドライナー

幌の骨が剥き出しの無骨なロードスターの天井もこれでスッキリ。保温性、遮音性にも優れるから実用性も高い。

●価格／2万1000円　●発売元／オートトライ

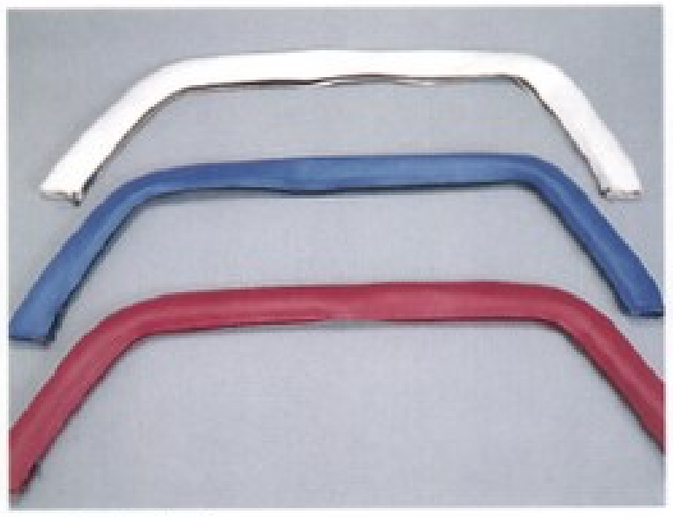
ROLL BAR COVER

ボディカラーに合わせて、ホイール、ステアリング、シートなどをカラーコーディネイトで決めるなら、当然ロールバーも着替えよう。各色、各タイプ揃ったロールバーカバーで無骨なイメージになりがちなロールバーをセンスアップすべし。

クラブiGB OVER COVER

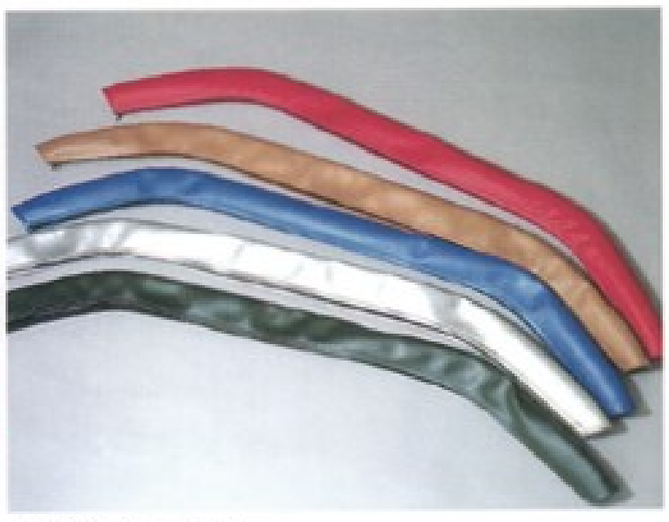
iGBのロールカバーは、なんと8色！　のカラーがラインナップされている。すべてのロードスターにコーディネイトできる。

●価格／1万6000円（BAR）1万2000円（FRAME）　●発売元／㈱インターハウス



ロールバーカバー

こちらはウレタン入り合成皮革仕上げ。ファッショナブルかつ安全面での配慮も十分。取り外し可能で、2ウェイに使い分けできる。●価格／1万6000円　●発売元／スピードショップMAX



スタイルバー・カバー

レーシングビートのロールバー、「Type Ⅰ」にジャストフィット。ジッパー式だから、取り付けもいとも簡単。カラーは5色。

●価格／1万6000円　●発売元／㈱三和トレーディング

DRINK HOLDER

ドリンクホルダー

小物を置くスペースがヒジョーに少ないロードスター。これは灰皿部分をドリンクホルダーに差し替えるもの。小物も置けてGOOD。●価格／2500円　●発売元／㈱ジーエム

ARM PAD

KGワークス ドアーハンドルモール

味気ないドアーハンドルに、ワンポイントのオシャレをしたい人に。シックなデザインで高級感を演出してくれる。

●価格／3980円　●発売元／㈱北川製作所

コンソールアームパッド

コンソールBOXの上に取り付けるパッド。これでコンソールBOXがセンターアームレストに変身！　ドライブが楽に？

●価格／6000円　●発売元／㈱エム・エー・ピー

INTERIOR

その他

内装、シート、そして幌
とことんこだわってドレスアップしよう!

内装レザー加工

ユーノス吹田 内装張り替え

カラーバリエーションが豊富で、合成皮革なら現物で150通りの色がある。本革の色揃えももちろん多数ある。大抵のカラーに対応できるし、さらに何色かのコーディネイトを考えている場合も相談に乗ってくれる。合成皮革か本革か、またカラーによっても価格は変わってくるが、この写真の場合（合成皮革）だと約70~80万円程度。シフトなどのブーツ関係なら7000円からとお手頃。●問い合わせ先／㈱ユーノス・ロータリー

フォックスヘッド・内装スペシャルパッケージ

写真の内装は、①ダッシュボード上面を英国製ビニールレザー加工　②センターコンソール取り外し・ダッシュセンターパネル改造　③シート2脚をフォックスヘッドオリジナルローバックシートへ変更　④シート・ドア内張り・トノカバー・シフトレバーブーツ、サイドブレーキブーツのレザーに張り替え　⑤床カーペット張り替え　など。参考価格150万円。個々の内装については要相談とのこと。●問い合わせ／㈲フォックスヘッド

ナカマエ ロードスターカラーインテリア価格表(消費税別)

	ロードスター	定価	トータル価格
ダッシュ部分	パッド	23,000	
	本体下廻り	42,000	
	本体上面	32,000	
	メーターフード	18,000	
	脱着	28,000	合計 143,000
ドア部分	パッド　左右	30,000	
	下パネル　左右	22,000	
	グリップ　左右	27,000	
	スピーカーパネル　左右	12,000	
	脱着	3,000	合計 94,000
ハンドルノブ等	ステアリングパッド	42,000	
	シフトノブ	5,500	
	シフトブーツ	5,500	
	サイドブレーキノブ	6,000	
	サイドブレーキブーツ	5,500	合計 64,500
フロントピラー部分	フロントピラー　左右	11,000	
	トップカバートリム	8,500	
	サンバイザー　左右	22,500	
	脱着	3,000	合計 45,000
リアサイド足元	足元パネル　左右	16,000	
	後部サイドパネル　左右	36,000	
	脱着	3,000	合計 55,000
センターコンソール	センターコンソール	70,000	
	脱着	8,000	合計 78,000
シート	シート張替　左右	135,000	合計 135,000
その他	フロアカーペット	100,000	
	幌カバー	23,000	合計 123,000

ロードスターカラーインテリア

カーインテリアなら、オマカセのナカマエ。ロードスターも隅から隅まで、くまなくモデファイされている。ダッシュボード、ドア、ステアリング、フロントピラー、足元、センターコンソール、シート、幌カバーまで。徹底的にブルーでコーディネイトされている内装は、ビューティフル！カラーは実に116色からチョイスできる。
●価格／左表参照　●発売元／ナカマエ

写真左　こちらもナカマエの内装。ブルーとバイオレットの2トーンでコーディネイトさせている。こんな芸当ができるのもオーダーならでは。ドアパネルやステアリング、センターコンソールに注目。オリジナル部分を生かしたレザーの使い方がオシャレかな。
写真右　ホワイトの内装は、コントラストがハッキリクッキリで強烈なイメージ。汚れが気になるけど、素敵です。

BOMEX

MY CAR COVER WITH COMPLETE AERO PARTS.

BOMEX ロードスター
エアロパーツ フルラインナップ!!

■フロントハーフスポイラー　￥45,000

フロントハーフスポイラーですが、厚みのあるリップ部を与えることにより、前輪に働く揚力の低減とフロントタイヤの接地性を高めました。そして、開口部を拡大することにより冷却性の向上にも努めています。フロントハーフスポイラーはバンパーかぶせタイプのボルトON取付です。

■サイドステップ　￥68,000
■リアアンダースポイラー　￥48,000

エアロチューニングをトータルで考えると最終的に必要になるパーツがサイドステップとリヤアンダースポイラーです。
BOMEXエアロパーツは常に総合的なバランスを考えて製作してありますのでフロントスポイラーを装着後、「まだ少し物足りないな」と感じられた方、是非御装着下さい。車体下部の整流効果がUPするのはもちろんトータルなデザインの美しさにきっとご満足頂けることでしょう。　サイドステップ、リヤアンダースポイラー共にかぶせタイプとなります。

■リアスポイラー
TYPE I
￥48,000

リヤスポイラーTYPE Iですがダウンフォースを意識し、リヤタイヤのグリップの向上を目的としたトランクベタ付けタイプとなっております。

■エアロミラー
￥35,000

エアロミラーですが、砲弾型の採用により風きり音の低減、鏡面は視認性バツグンの曲面ミラーを使用、ドレスアップ性、実力共に優れた効果を発揮します。
取付は純正ミラー取付穴使用の簡単ボルトオン!

※製品は塗装しておりません。
※製品は、接着合わせを必要とし、補修後、塗装・加工をして下さい。
※最近、類似品（コピー商品）が出回っておりますのでお買求めの際は「BOMEX」とご指定下さい。
※価格及び仕様は予告なく変更する場合があります。又、表示価格には消費税は含まれておりません。

全国通信販売OK!!

●ボーナス一括お支払いOK!
●ローンもOK! (VISA・JCB各種カード取扱い)
「通信販売ご利用のお客様は、現金書留にて（商品代金・消費税・送料）をショールームまでお送り下さい。※￥50,000以上お買上げの方は送料無料になります。」

Alligator
㈱アリゲーター
〒125 東京都葛飾区高砂2-36-3
TEL. 03-3857-5033

BOMEX車体を購入の際は、各号各ショップでもお買い求めになれます。詳しくは03(3857)5033アリゲーターショールームまでお問合せ下さい。

エアロパーツカタログ請求券
REV　E特集

BOMEXオリジナルエアロパーツカタログご希望の方は、カタログ送料と手数料4枚を同封の上、〒125 東京都葛飾区高砂2-36-3 ㈱アリゲーター ショールームまでお申し込みください。

内装加工

古き良き時代をほうふつとさせる、ビンテージな雰囲気満点。さりげなくフロアマットも同色で揃えている

ロードスター ビンテージキット

ロードスターを渋めにキメたい人に。ノーマルパーツと取り替えるだけで、ビンテージロードスターへと変身。ポケット付きドアー内張りパネル、ドアーグリップはいにしえのベルトタイプ。カーペット張りのセンターコンソール、ベースはFRP。オリジナル製品のローバックバケット。これは布張りでベースはFRP。すべて取り付けはノーマルの取り付け位置に止めるだけ。新たな穴開け等はないので、気楽に装着できる。

カラーバリエーションは黒を基調としているが、色指定ももちろんOKだ。

●価格／ドア内張りパネル2万8000円（左右）ドアグリップ1万6000円　（左右）センターコンソール4万5000円　ローバックバケット5万8000円（金具付）
●発売元／ナカマエ

シートはオリジナル製品のローバックバケット

センターコンソールはカーペット張りで雰囲気満点

ドアはベルトタイプのグリップ+ポケット

幌の張り替え

ソフトトップ

ソフトトップを張り替える、というのもけっこう目立って効果的なドレスアップだ。従来のブラックオンリー（最新モデルはタンカラーも登場しているけど）ではちょっと味気ない。MAXなら色、素材ともにお好みしたい。

●価格／7万9000円より　●発売元／スピードショップMAX

ジャーマントップ

ポルシェ純正ソフトトップメーカーより直輸入された製品。カラーはタンとワインの2色でロードスターの骨組みをそのまま利用できる。耐久性、耐水性にも優れた生地を使用している。

●価格／15万8000円（取り付け費3万5000円）●発売元／デイトナ

トノカバー

トノカバー+ スタイリッシュカウル

スタイリッシュカバーに取り付けるトノカバーは、走行時にサイドウインドウの上下が可能。専用バッグに収納すれば、キャビンにすっきり。

●価格／スタイリッシュカウル4万8000円　トノカバー4万3000円　収納バック3000円●発売元／ナカマエ

シート本革張り替え

オリジナルレザーシート

シートを本革シートに張り替えるのはいかが？写真奥は特注ブラックレザー+ホワイトステッチ。ステッチカラーは同色もあり。

●価格／スウェード+牛革9万8000円　特注ブラックレザー+ホワイトステッチ12万円（いずれも左右セット）●発売元／㈱ジーエム

INTERIOR
その他
オーナー心をくすぐるインテリア小物たち

ステアリングボス

TYPE F1ステアリングボス

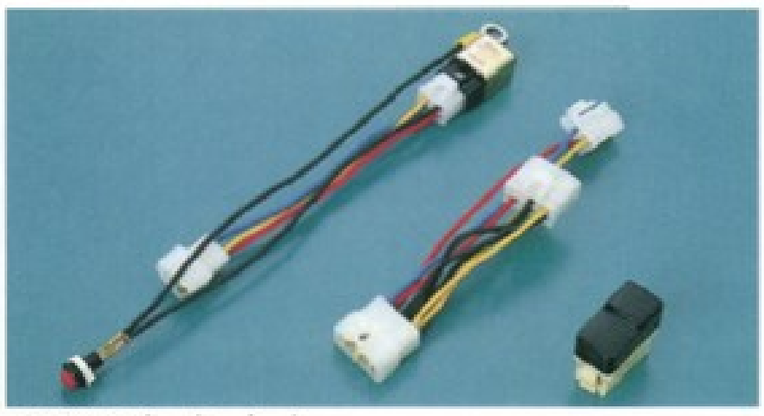
ステアリングがワンタッチで脱着、交換できるので、用途に合わせて、その日の気分でステアリングをチェンジすることができる、ロードスター専用のステアリングボス。
盗難防止にも役立つのでオープンしたままでも安心してクルマを離れることができる。ステアリングプレート1ヶが付属として装備される。プレートの別売は1ヶ3000円。●価格／1万9800円 ●発売元／㈱ユアーズ・スポーツ

HORN

ホーンキッズ

ホーンの名門ブランド、イタリアのウナス社によってロードスター用に特注に開発されたホーンキット。ボディカラーはブラック／クローム、レッド。
●価格／9800円 ●発売元／㈱ル・モンド

ENGINE STARTER KIT



エンジンスターターキット

レーシングマシンのようにセルスタートスイッチを押してのエンジン始動は雰囲気がレーシー。別売りの専用ハーネス(2200円)を使用すればワンタッチで装着可。●価格／3800円 ●発売元／デッキメカニカルパワー

スターターボタンキット

キースタートをボタンスタートに変更。これで気分はカーレーサー。取り付けはメクラブタを外しそこにキットをはめ込みカプラーでつなげばOK。●価格／6000円 発売元／㈱ズーム

SEAL

内張りシールセット

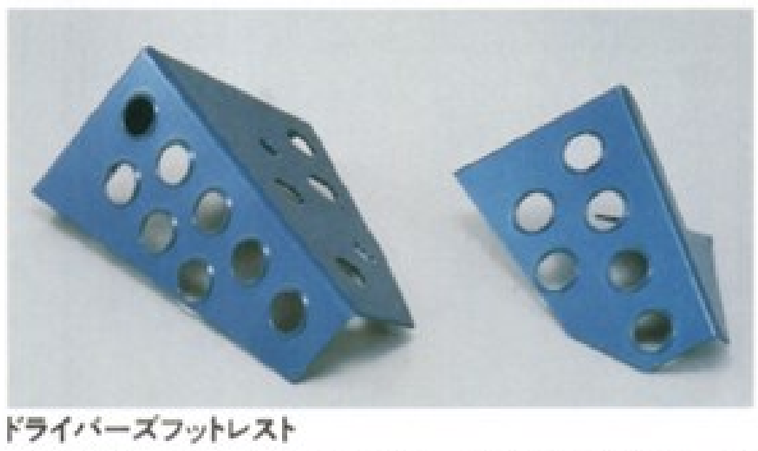
木目調の内張りシールセット。お手軽ドレスアップが可能。
●価格／9800円(予価)
●発売元／㈱太田屋

ACCELL PEDAL

アクセルペダルMタイプ

確実なペダルワークを可能にするレーシングフォルムがコクピットをスパルタンに演出する。サイズは縦220×横103。
●価格／1800円 ●発売元／㈱オートルック

FOOT REST



ドライバーズフットレスト

左足の強い味方。高速クルージングよし、攻めのコーナリングよし、左足をフットレストにのせたり踏んばったりするだけで走りやすくなる。
●価格／3500円（1セット） ●発売元／㈱クスコジャパン

KEY HOLDER

キーホルダー

ロードスターの輸出名、ミアータのロゴをあしらったキーホルダー。カラーは赤、青、黄、白。
●価格／2200円 ●発売元／㈱ジーエム

キーホルダー

ミアータのロゴをあしらったアルミ・アルマイト仕上げ＆塗装仕上げのキーホルダー。
●価格／2500円 ●発売元／オートトライ

EUNOSエンブレム＆キーホルダー

エンブレムはFバンパーやホーンボタンと交換可能。●価格/5000～1万2000円(エンブレム)7000円(キーホルダー) ●発売元／㈱ユアーズ・スポーツ

ユーノス・ロードスター専用通販カタログ

年2回発行のロードスター専用通販カタログ“エム・キャット”。国内外のアクセサリーを約50アイテム収録。各写真付きでアドバイス欄を設けている。●価格／無料 ●発売元／㈱エム・ファクトリー

ロッドミレン バンパーステッカー

トリコロールカラーにロッドミレンのロゴをあしらったお洒落なバンパーステッカー。
●価格／3000円 ●発売元／㈱エム・エー・ピー

Miataステッカー

カラーはホワイト、ブラックの抜き数字タイプの二種類。3枚1セットで販売。
●価格／1500円 ●発売元／㈱ジーエム

パーキングオンリー

ロードスターのイラスト入り。ガレージや部屋のインテリアとしてお洒落に使いこなそう。
●価格／3000円 ●発売元／㈱ジーエム

RACING SPORT
NAR
YOKOHAMA
NIKKEI!

ROADSTERを君だけの1台に仕上げる。

Produced by NAR!

NARロードスター 富士フレッシュマンレース参戦！

■ロードスター専用ホイールTypeI

定価¥33,000➡特 **¥28,000**

6J-14てワイドトレッド/
"純正タイヤてOK"
NAR 6J-14 P100 オリジナルOFF SET
カラー：ブラック,シルバー,ガンメタ,ブルー,レッド,シャンパンゴールド,イエロー 純正カラーOK
アルマイトブラック
ゴールド 入荷/

NEW/ ■NARオリジナルホイールTypeII

富士フレッシュマンユーノスロードスターレース用ホイール

ウェッズRS-5
6J-14 +20
カラー：ブラック
¥29,000

NEW!

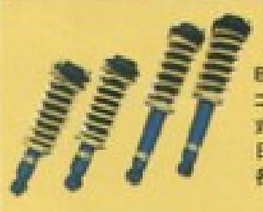
■NARスポーツシート ロードスター専用シート

ブラック ¥69,000
タン色レザータイプ
Vスペシャル用 ¥79,000
ローポジション、取付ボルトオン、シートレール付 L.Rあり

STAGEIII PRO

BILSTEIN+スポーツコイルS/P
無段階車高調整式、ピロボール付き
S/Pレート3.0kg～15kg
ストリートからサーキットまで幅広いセッティングOK/ ¥298,000

STAGEIII SPECIAL



BILSTEIN+NARコイルS/P車高調整式1cm～4cmダウン
日光、筑波、ミュー、各サーキット仕様
¥188,000

STAGEIII

BILSTEIN+スポーツコイルS/P(ショートストローク、ショートケース)
車高調整式
1cm～4cmダウン
¥183,000

STAGEII

BILSTEIN ストリートショックサスKIT
¥114,000

STAGEI

GAB+スポーツコイルS/P(3段調整式)
¥104,000

サスKITオプション

MAZDASPEED
アッパーマウント+ブーツ
これさえあればサスKIT ボルトオン取付OK/ ¥27,000

ブラックアンテナ ¥9,800

NARコンピューター NEW

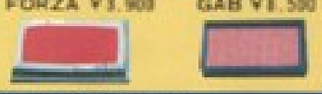
コントローラー付
詳細はTELにて
¥95,000

NARパワーファンネル

ボルトオンタイプ
¥12,800

エアフィルター

FORZA ¥3,900 GAB ¥1,500



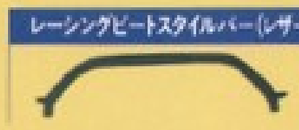
スリット入りライトカバー ¥23,000

オーバーヒート防止/
FRP製白ゲルコート仕上げ/

GABストラットタワーバー

アルミ製
¥18,000

レーシングビートスタイルバー(レザータイプ)



¥58,000

ステンレスロールバー

¥38,000

エキサイティングバー

¥24,000

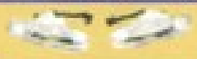
HKS車検対応75φマフラー ¥61,000

NEW/
ベスト
マッチング

HKS車検対応ステンレスタコ足

¥88,000

「コンビネーションランプ



カナダ仕様
¥53,000

本革シフトノブ・シフトブーツ

ノブ ¥6,000
ブーツ ¥7,000
純正タイプ
ステッチはレッド、ブラック有り

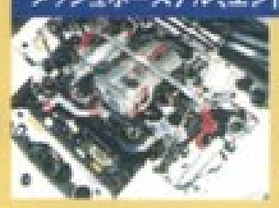
ウルトラプラグコード

イエロー、レッド
1セット ¥12,800

HKSレーシングプラグM35i7

1セット ¥10,000

EARL'S製ステンレスメッシュホースアルミエンド



ロードスター専用
¥45,000
ラジエーターホース
バキュームホース
PCVホース 4点KIT

NARラジエター ホースアッパー

ステンレスメッシュ ブルー、レッド ¥19,800

NAR 2層式ラジエター

ノーマル下取り
¥68,000
車検OK/
オーバーヒート対策

NARタンクキャップ ¥7,800

NARオイルキャップ

アルミ削り出しバフ仕上
¥15,800

LUVIXブレーキパッド

タイプX タイプG
F ¥22,000 R ¥10,000

スリット&ホール付ブレーキローター

F.R各 ¥33,000

GABパイプスタビライザー

F ¥35,000
R ¥33,000

クロスメンバーバー

¥13,800

■EARL'Sブレーキホース
車検対応
スチール ¥48,000 アルミ ¥56,000

■レーシングビートコイルスプリング
強度検討書付 2.5cmダウン
タイプI 22%UP タイプII 44%UP
1台分 各¥38,000

■レーシングビートスタビライザー
F R セット ¥40,000

■レーシングビートミラー
レッド・ホワイト・シルバー・ブルー
¥56,000
ボルトオンタイプ取付ワンタッチ

■NARコイルスプリング NEW
F 54%UP R 44%UP
強度検討書付 ¥43,000

■ラジエタークーリングプレート ¥9,800

■ナンバー移動ステー
左下用、センターダウン用
各 ¥3,000

■リアトーコンキャンセラー ¥7,800

■NARオリジナルTシャツ ¥2,800

■NARオリジナルトレーナー ¥6,800

■NARステッカー 各¥1,000
ブラック、ホワイト、シルバー、イエロー、レッド

NEW 1680ccピストンKIT ¥60,000

マツダスピード、マツダ純正部品、レーシングビート、ラブラーク取扱い店

FAX.045-453-0805
AM10:00～PM8:00

ラブラークステンレスマフラー入荷/
車検対応 出口90φ ¥78,000

NARエンジンチューン

STAGE I	¥135,000	シリンダヘッド面研、バルブタイミング調整
STAGE II	¥300,000	STAGE Iプラス ハイコンプピストン(エンジン脱着込み)
STAGE III	¥550,000	STAGE I、STAGE IIプラス ピストン、コンロット重量バランス、クランク、ホイール等のトータルバランス、ポート研磨、メタルSET交換(オーバーホールKIT含む)

全国通信販売！

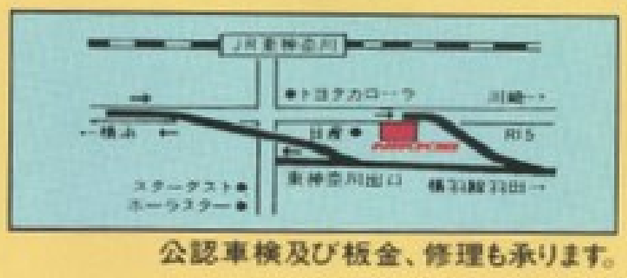
●全国テレホンショッピング致します。通信販売のお客様は必ずTELにて在庫確認して下さい。
●TELローンもOK！ ●ボーナス一括払金利0円!!
振込先：あさひ銀行子安支店(当)1010373 プロショップチェーン株日京

☎045-441-1171

PRO SHOP NIKKEI YOKOHAMA—JAPAN

横浜市神奈川区
東神奈川2-44-8
TEL045-441-1171

MAZDA SPEED HKS FET FGK
TRD CUSCO GAB BBS RSR
PIRELLI ADVAN BRIDGESTONE
RACING BEET Rod Millen



公認車検及び板金、修理も承ります。

Revolutionary Technology

BILSTEIN

ユーノス・ロードスター用ビルシュタイン・ガスダンパー
Front:B46-1488 19,000-/Rear:B46-1489 19,000-
＊価格は予告なく変更することがあります。ご了承下さい。

究極の走りを求めればビルシュタイン。ドーベルマンのように俊敏な脚で応えます。

ワインディング・ロードを意のままに駆け抜けるとき、潮風に吹かれながら浜辺の路を流すとき、ユーノスは私達を虜にしてしまいまい、片時も離れたくない気分にさせられてしまいます。そして、このユーノスの脚がさらに洗練された操舵性と安定性を持てたらと願うのは当然のことです。低速時のシャープな応答性、高速時の優れた安定性、しかもトラクションも向上させるビルシュタイン。いま、ユーノスを知るマニアの間でビルシュタインは〝ベストマッチング〟と最高の評価を得ています。

BILSTEIN
GAS TRUCK STOSSDÄMPFER

岡部商会
東京(03)3233-2222/千葉(043)424-2171/大宮(048)722-9225/水戸(0292)26-6711/武蔵野(0429)55-3521/北関東(0289)76-3410/伊勢崎(0270)32-8503/札幌(011)841-1371/仙台(022)235-4270/新潟(025)269-6800/郡山(0249)61-4777
横浜(045)622-2611/相模原(0427)77-2611/静岡(054)264-5071/名古屋(052)931-5361/北陸(0762)37-2814/大阪(0729)66-9700/姫路(0792)22-2771/広島(082)253-6311/四国(0878)85-2670/福岡(092)581-2411/熊本(096)387-1211

NEW PART!

MAZDA ミアータ純正
ドリンクホルダー ¥4,000
灰皿を取りはずして交換
カン、カップ、マグカップ等を置けます。

M2レーシングミラー ¥9,500(1コ)
ロードスターにボルトオンで取付けできます。
好評発売中!

S800ミラーアダプター ¥4,000(1セット)
ロードスターにボルトオンでS800ミラーが
取付けできます。好評発売中! ※S800ミラーは別売りです。

■Exterior

ドライバー1本で簡単に取付けできる
ボルトオンタイプ。
(従来のリッドオープナー使用可)

大好評!
レーシングフューエルリッド
(Runabout オリジナル)

タイプ-T ¥18,000
タイプ-R ¥20,000
オールステンレスポリッシュ仕上げ

■P700 H4 Halogen Headlights (Runabout オリジナル)

バルブフード シルバー ¥18,000(2コセット)
ゴールド ¥20,000(2コセット)
ポジションランプ付
スペア球H4 60/55ハロゲン球
(タングスラム球)¥1,000

Miata (北米仕様パーツ)

'93 ミアータ パワーミラー
¥45,000(左右セット)

'93 ミアータボンネットエンブレム
¥3,500

'93 ミアータホイールセンターキャップ
¥16,000(1台分)

マツダホイールセンターキャップ
¥16,000(1台分)

フロントサイドマーカーランプ
¥12,000(左右セット)

フロントコンビネーションランプ
¥35,000(左右セット)

ミアータボディーカバー ¥40,000
ケーブルロック付

ミアータフロアマット
¥12,000(1台分)

リアサイドマーカーランプ
¥15,000(左右セット)

MAZDAフロントバンパーステッカー
各¥3,000(1枚)
ダークグレー/ライトグレー

ミアータフロントマスク ¥25,000

スカッフプレート
ステンレス ¥10,800(左右セット)
ブラック ¥9,800(左右セット)
アメリカ直輸入(数量限定)

コブラローバックシート ¥33,000
ロードスター用シートレール付(ビニールレザー)

■Interior

ダッシュボードセット (Runabout オリジナル)
ウォールナット ¥62,000
ゼブラノ ¥56,000
ダッシュボードパネルと
右エアベントパネルのセット

コンソールセット (Runabout オリジナル)
ウォールナット ¥75,000 オーディオパネル、シフトパネル
アッシュトレーパネル
ゼブラノ ¥68,000 パワーウィンドースイッチパネル、
コンソールBOXパネル、エアベントリングのセット
※バラ売りについては御相談ください。

上記の他、Miataパーツ多数入荷! 詳しくはお問い合わせ下さい。

Roadster Innovation

■Mirror

※取り付けには穴あけ加工等が必要です。

S800ミラー
¥5,000(1コ)

クロームレーシングミラー
¥9,500(1コ)

軽量アルミレーシングミラー
¥6,000(1コ)

レイヨットタイプミラー
¥6,000(1コ)

140MPH(220K)
スピードメーター
¥35,000(1コ)

リアエンブレムセット
¥6,000(左右セット)
Miata+MAZDA

純正シートをハンドメイドで本革に張替えます。
スウェード+牛革(左右セット)
¥98,000
メタリック牛革(左右セット)
¥108,000

メーターフード ¥29,800
シフトブーツカバー ¥5,800
サイドブレーキカバー ¥5,800
カラー:ブラック/ダークグレー/タン
ステッチカラー:同色又はオフホワイト

■Mirror Glaze

オープンカーの必需品!

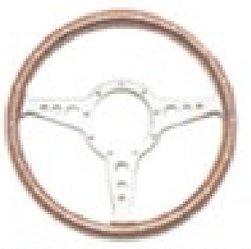
#10	¥3,500	オープンのリアウインドーの細かいキズを取り除き透明度を回復します。
#17	¥3,500	#10よりさらに深いキズや表面が酸化し、白くなったものには最適です。
#39	¥3,500	オープンのビニール製ホロの落ちにくい汚れを良く落とします。
#40	¥4,000	ビニール・レザー・ラバーの色褪せ、劣化を防ぎます。

サングラスホルダー ¥1,500(1コ)
13種類のアニマルコレクション
サンバイザーやダッシュボードに
はさむだけの簡単クリップ・オン
タイプ アメリカ直輸入

■Steering

13φ、14φアリ
(ロードスター専用ボスキット付)
※ミニ用もあります。

モトリタMK-Ⅲ(レザー) ¥26,000



モトリタMK-Ⅲ(ウッド) ¥28,000

Runabout

通信販売のお申込み方法

ますお電話もしくは往復ハガキにて、ご希望商品の在庫をご確認下さい。お電話受付時間:月~金10:00AM~6:00PM(祝日は除く)代金は、現金書留または下記当社指定銀行口座へお振込み下さい。同時に、住所・氏名・電話番号・ご希望商品名・車種・年式をお知らせ下さい。送料は、5万円以上お買上げの方は弊社負担、5万円以下の方は、お客様負担でお願い致します。

お問合せ電話番号 078-321-5667

株ラナバウト 〒650 神戸市中央区北長狭通1-9-3 Phone 078-321-5667 Fax 078-333-1066

銀行口座:兵庫銀行本店営業部 普通No.693533 株式会社ラナバウト

販売店募集~詳しくはお問合せ下さい。

本広告に掲載商品の料金は、消費税が含まれておりません。別途消費税3%を申し受けます。ご了承下さい。

Tuning Innovation
Mine's Vx-Rom
For EUNOS ROADSTER

MOTOR SPORTS CREATOR

■EUNOS ROADSTER/NA6CE B6ZE
下取価格￥136,000　下取無価格￥254,000

■STRUT TOWER BAR./NA6　￥18,500

MOTOR SPORTS CREATOR
Mine's

〒239-03 神奈川県横須賀市林5-7-25 TEL/0468-57-3313 FAX/0468-57-2708

SLICK50®

ロードスターが喜ぶ簡単チューニング教室

簡単で確実、しかも驚くほどの効果
おまけにエンジンとギアの劣化を防止する
そんなおいしい話、あるわけない!!
いえ、実はあるんです
効果てきめんの簡単チューニング
早速、ご紹介しましょう

Q 1速から2速へのシフトいつもスムーズに入らないんですけど?

A

おっしゃる通り、ロードスターのミッションはやや渋い。特に1速から2速へのシフトアップは固めで、結構入りづらいことが多いのだ。新しい1800CCのロードスターは、シンクロがダブルコーンになってそれが改善されたんだけど、だから買い換えるってわけにはいかないよね。

ギアチェンジがスムーズに行かないのはロードスター特有の症状で、君の運転が下手クソだからじゃない。でも、入りにくいミッションを無理やり叩き込むようにシフトアップしてるとしたら、それはもう下手クソの部類だ。固いミッションだからこそ、回転を合わせてキレイにスコッと入れてやって欲しい。

ただ、そんな気難しいロードスターのミッションにも、ひとつ特効薬がある。それが、スリック50のギアトリートメントだ。

これは、PTFEという金属表面のコーティング剤。フライパンやホットプレートのテフロン加工と同じ処理をミッションにしてやるもので、非常に滑らかでしかも頑丈なコーティング膜を形成する。そして半永久的に、ギアを金属摩擦と摩耗から強力に保護してくれる。実験では、ギアシフト操作力が20%減少したという事実も確認されているから、ドライテクに関係なく、滑らかなシフトができるようになるのである。

また、金属摩擦が減るのだから、当然パワーの伝達効率も上がる。ギアボックスのノイズが減って、さらにミッションでの発熱量も下がるから、ミッションオイルも長持ちするようになる。いいコトばっかりというわけだ。

スリック50ギアトリートメントの使用法はいたって簡単。ミッションオイルに規定量混ぜるだけ。オイル交換時に行えば、手間が省けて効果も上がる一石二鳥。その上、一回入れておけば半永久的に効果が続いてくれるのもおいしい話だ。

実はスリック50は、マツダディーラーでも推奨品に指定されているのだ。いってみればメーカーの純正品と同じ扱い。そんなことからも安心して使えるんだ。

「ロードスターのミッションにはいいオイルを使わないとダメ」って聞いたことあるでしょ。でも最近はそれが「ロードスターのミッションには、スリック50を入れなきゃダメ」って言葉に変わってきてる。行きつけのショップでもそう言われたって人も、実は既に多いんじゃないかな。

ミッションオイルを指定量抜き取り、同量のギアトリートメントを注入する。ミッション全体に行き渡るように、その後すぐに30分ほど走行すれば作業は完了。オイルの交換と同時に行えば、手間も省けてさらに効果的だ。

Q パワーを上げつつ、エンジンの劣化を防止したい。何かいい方法ありますか?

A

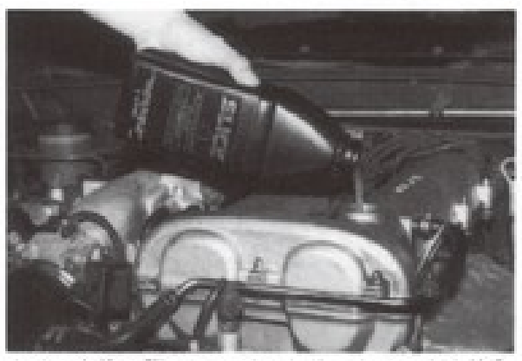
パワーアップすれば寿命は縮む、これって一般的に仕方のないことだ。ただ、エンジンオイルにいつも気をつかっていれば、エンジンはそうそう劣化はしない。いいオイルをマメに交換していれば、エンジンがイカれることはほとんどないと言っていい。

でもロードスターの場合、エンジンオイルの温度は極端に上がりやすい。ちょっとハードな走りをすれば、簡単に120℃を越えてしまう。サーキットを走行した後などは、即交換の必要ありだ。

ロードスターの落とし穴は実はそこにある。オイルを換えたばかりだと思って安心していると、いつの間にかオイルが劣化していて、エンジンの寿命をどんどん縮めることになってしまうんだ。

そこでお勧めしたいのが、スリック50のエンジントリートメント。ギアトリートメント同様、エンジン内部の摩擦、摩耗を極端に減少させるから、エンジンの劣化を防ぐには最適の〝チューニング〟だ。

スリック50でコーティングしておけば、万が一劣化したオイルを使い続けていても、エンジンへの負担は最小限。知らないうちにエンジンを傷める心配もなくなるというわけ。ハードな走りをしてるなら、スリック50は必需品なのだ。



オイル交換の際にエンジントリートメントを注入する。この時、フィルターを交換するのを忘れずに。これで、走るにつれて効きめが表れる。

ギア&エンジンを金属摩擦と摩耗から守る即効トリートメント剤、SLICK50

●スリック50ギアトリートメント

80㎖:8,800円

マニュアルミッションのギア鳴り、ギアチェンジ時の固さや引っ掛かり、デファレンシャルからのうなり音を解消する、スリック50ギアトリートメント。PTFE（ポリアトラルオロエチレンの略で、フライパンや鍋に表面処理してある黒や灰色の物質）をギアの金属表面にコーティングすることで、金属摩擦をストップ。たった1回の使用でスムーズなギアチェンジが半永久的に持続する。

●スリック50エンジントリートメント

1ℓ:12,000円、750㎖:9,800円、500㎖:7,000円

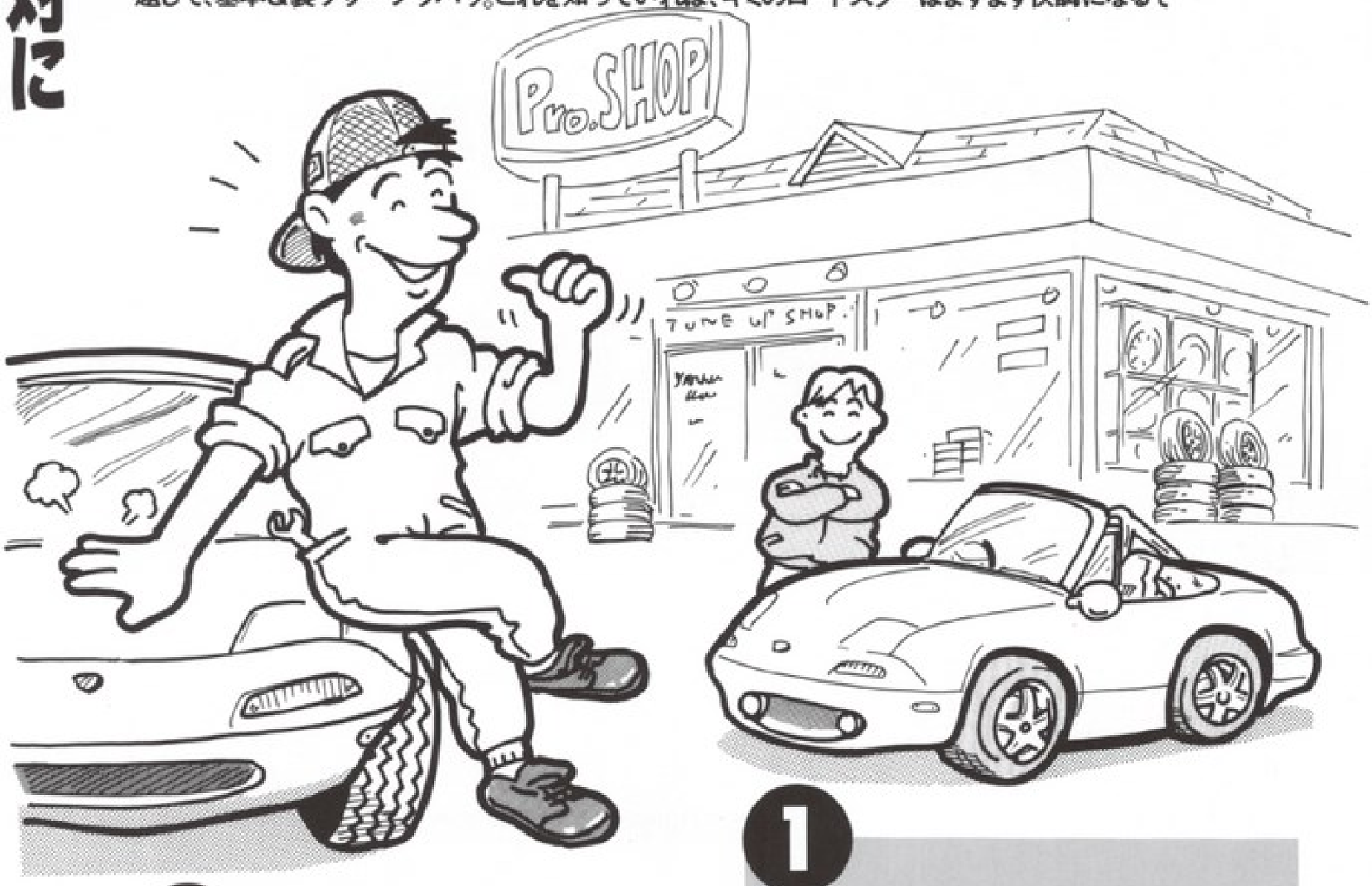
エンジン劣化の最大の原因は、金属摩擦と摩耗。特にそれは、イグニッションキーをひねった後のたった数秒の間に起こっている。そこでギアトリートメントと同様、エンジン内部の金属表面にもPTFEコーティングが有効だ。スリック50エンジントリートメントは、たった1回オイル交換時に適量を注入するだけ。それで、約80万kmもの間エンジンを守り、パワーを引き出してくれるのだ。

株式会社ソヴリンインターナショナル
〒468 愛知県名古屋市天白区植田3-1406 Tel.052-802-6378 Fax.052-805-0699

絶対に知っておきたい ロードスター ノウハウ

基本&裏ワザ

全国のロードスターオーナーのみんな。そして、これからオーナーになろうとしてるキミ
み〜んな全員、このクルマに末なが〜く快適に乗り続けたいと思っているよね
だったら、今から紹介することを、たっぷりアタマの中に叩き込んでおきなさい
題して、基本&裏ワザ・ノウハウ。これを知っていれば、キミのロードスターはますます快調になるぞ



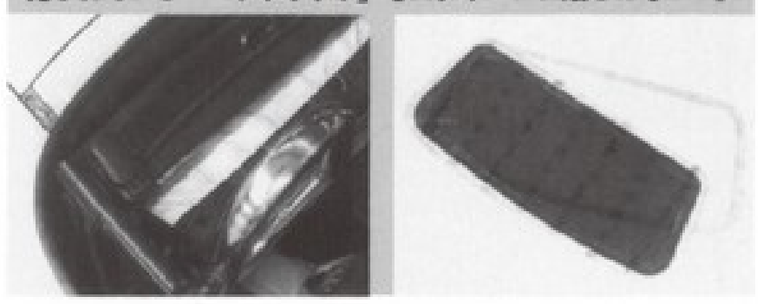
Photos/Shoichi Sudoh Illustration/Tsuyoshi Mita
Special Thanks/T-HOUSE, PROSHOP NIKKEI

1 幌のファスナーを閉める時は幌を完全に閉じないで半開きの状態で閉めよう そうじゃなきゃ、ファスナーが傷むぞ

幌を完全に閉じた状態でファスナーを締めると、写真のカーブした部分でひっかかり、無理をするとファスナーを傷める。ファスナーは半開きの状態で締めること。友人にクルマを貸す時も、前もってちゃんと注意しておこう。

2 幌のスクリーンは傷がつきやすいスポーツタオルを利用するか「パトリオット」を貼ってスクリーンを傷から守ろう

スクリーンはメーカーでも消耗部品と考えていて、車検時に交換を勧めている。このスクリーンはほんとに傷が付きやすいのだ。対策としては、スクリーンの上にスポーツタオルを被せ、幌がスクリーンに直に触れないようにする。ラブラークから発売されている「パトリオット」をスクリーンに貼るのもいい。

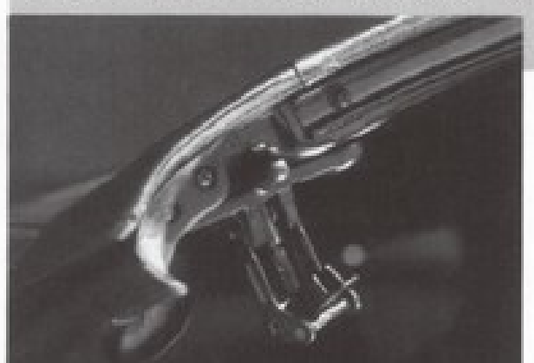


3 スクリーンの傷を取るならこんな用品を使うといいよ

スクリーンに付いてしまった傷も、初期のうちなら何とか落とせる。ディーラーで扱っている専用の補修材「ミラーグレーズ」(大きい傷用と小さい傷用があって、ともに2,500円)も効果的だし、同じくディーラー品の「レザーワックス」(750円)も効果的。他に、一般市販品でもいい物がある。

4 幌の張り具合はクルマによってバラツキがある調整ネジを回して張りを調整しよう

意外と知らない人が多いけど、幌側のストッパー部には、張り具合を調整するネジが付いている。固定ピンを押し上げてからこのネジを回すことで、幌の張りが調整できるわけ。で、この張り具合には、けっこうバラツキがある。極端な場合、張りが強すぎて、フロントウインドの窓ワクが湾曲してるケースもあった。雨漏りにもつながるから、ぜひ一度チェックすべし。



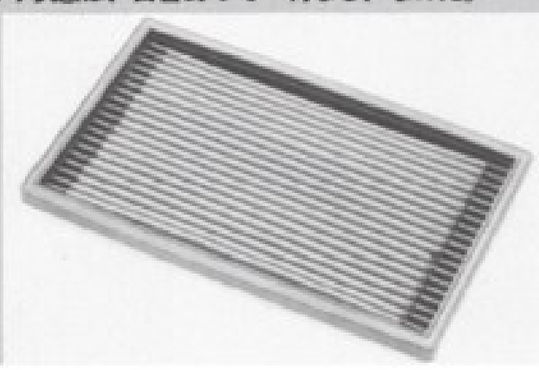
5 フロントウインド上部についている幌のストッパー部は距離を走ると緩むことがある たまにチェック。緩んでたら増し締めを

この部分には力がかかるだけに、幌の開け締めを繰り返すとネジがゆるむことがある。定期的にチェックしよう。

14

スポーツタイプのエアクリーナーは定期的に洗浄すること 目詰まり状態のクルマがとっても多い

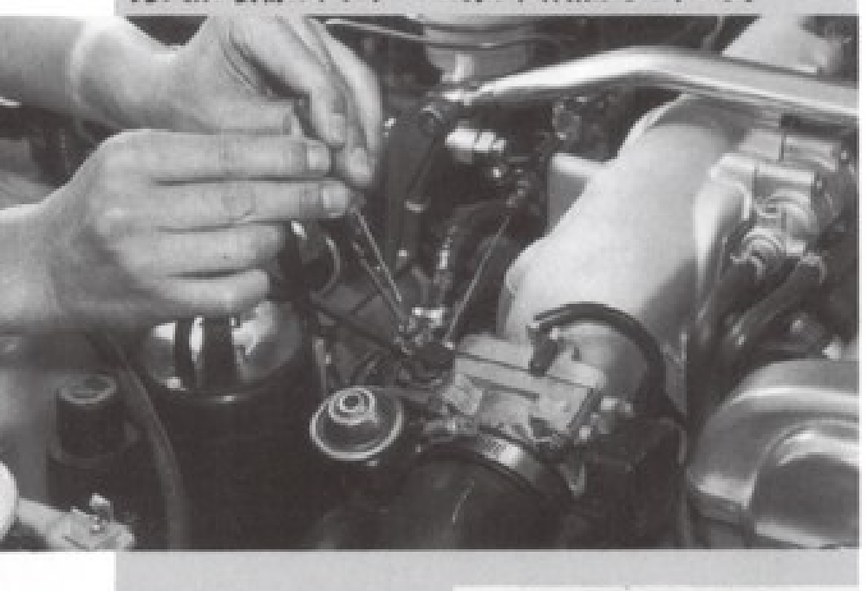
エアクリーナーはだいたい15,000km走行で真っ黒けになる。パワステオイルの対策（⑪参照）をしていないと、汚れ方はもっと早い。エアクリーナーは定期的に洗浄or交換することを忘れずに。目づまり状態は、百害あって一利なし、なのだ。

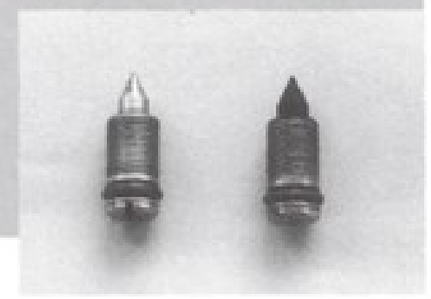


15

アイドリングがバラつき始めた？ アイドルスクリューを外して 付着したカーボンを洗浄しよう

アイドルスクリューにカーボンがたまってくると、(特にエンジンが冷えた状態で) アイドリングがバラつき始める。写真のように見事に真っ黒になるので、アイドルスクリューを取り外してカーボンを洗浄しよう。スクリューはネジを回しただけでは取れないので、写真のようにドライバーを2本使ってネジ部にハの字型にかませ、上に引き上げるようにして抜き出す。先が細い安物のドライバーの方が、作業はしやすいよ。





16

ブレーキオイルはDOT4に交換を 標準のDOT3では沸点が低く フェードしやすいぞ

いくらパッドを交換しても、ブレーキオイルがDOT3のままだと沸点が低く、パッド本来の性能が発揮できない。パッド交換のついでに、オイルもDOT4に交換だ。

10

新車はアライメントにバラツキがあり エア圧も正規の状態とは限らない エア圧は必ずチェック できればアライメントも取りたい

実際にエアが冷間で2.4kgというケースがあった。エア圧は絶対に要チェック。アライメントは許容範囲が広すぎるから、走りが分かった後で希望値に変更するのがベター。

11

ハードな走りをすると、パワステのオイルタンクからオイルが漏れやすい タンクにはウエスを巻いて オイルの飛散を防ごう

写真のようにオイルタンクにウエスを巻いて、リストバンドかタイラップで固定しよう。パワステのオイルが飛散すると、エンジンルームが汚れるだけでなく、ファンベルトが劣化しやすくなる。ちなみに、ファンベルト交換の目安は3年。少しでもささくれだってきたら、早めに交換した方がいい。

12

オイル交換でドレンボルトを締める時 ネジ部にシールテープを貼るといい オイルの染み出しが完全に防げる

ドレンボルトを完全に締めたつもりでも、オイルは微妙に染み出してくる。カー用品店で売っているシールテープをネジ部に巻き付ければ、漏れは完全に防げるよ。

13

エアクリーナーをスポーツタイプに 交換したら、プラグは7番にアップ 夏場はさらに1番上げるくらいがいい

吸気抵抗の少ないエアクリーナーに交換して上まで回すと、ノーマルの6番のプラグでは電極が真っ白けになる。プラグは7番に交換した方がいい。中高回転域の吹けが良くなるのが体感できるハズだ。ちなみに、夏場は8番でもいいぐらいだよ。

6

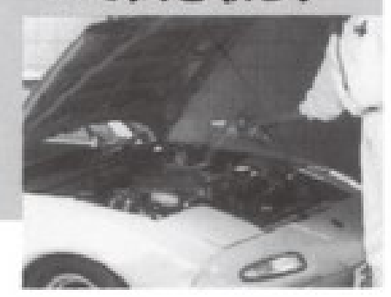
ハードトップの 窓ワクから雨漏りするなら この対策法が効果的だよ

ハードトップの雨漏りは、写真の後ろ側のカーブした部分から起こることが多い。対策としては、ゴムラバーをいったん外し、鉄枠のフレームをプライヤーで少し外に引き出してやるといい。そうすることで窓ガラスとゴムラバーの密着度が高まり、雨漏りを防ぐことができる。

7

新車時のエンジンルームは 防錆コーティングされてペタペタしてる CRCを噴いて、ウエスで拭き取ろう

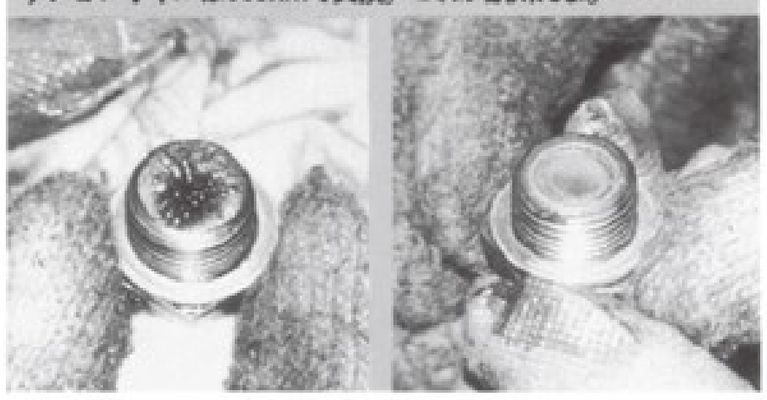
コーティング剤がついたままだと、ホコリなどが付着して後の掃除がやっかいになる。CRCを吹きかけ、ウエスで拭き取っておこう。



8

新車時はミッションからバリが出やすい 整備手帳には書かれていないけれど ミッションオイルは 初回500kmで交換した方がいい

新車時のミッションオイルは交換不要、というのはとんでもない間違い。500kmも走ると、バリや細かい鉄粉でオイルは見事に汚れる。左の写真のようにドレンボルトにもバリが山と積もるほどだから(写真右はバリを取り除いた状態)、新車時のミッションオイルは500kmで交換。これが鉄則だよ。



9

耳障りなシートベルト警告音や警告灯 運転席の左下側にあるカプラーを 外すと解除できる

スイッチオンと同時に鳴る警告音は、ありがた迷惑。警告灯も、4点式シートベルトを締めている時は、ちょっと目ざわりだよね。そこで、ブザーもランプも解除してしまう。運転席左側にあるシートベルトホルダーから出ているカプラーを外せばOK。後は個人の責任で。

23

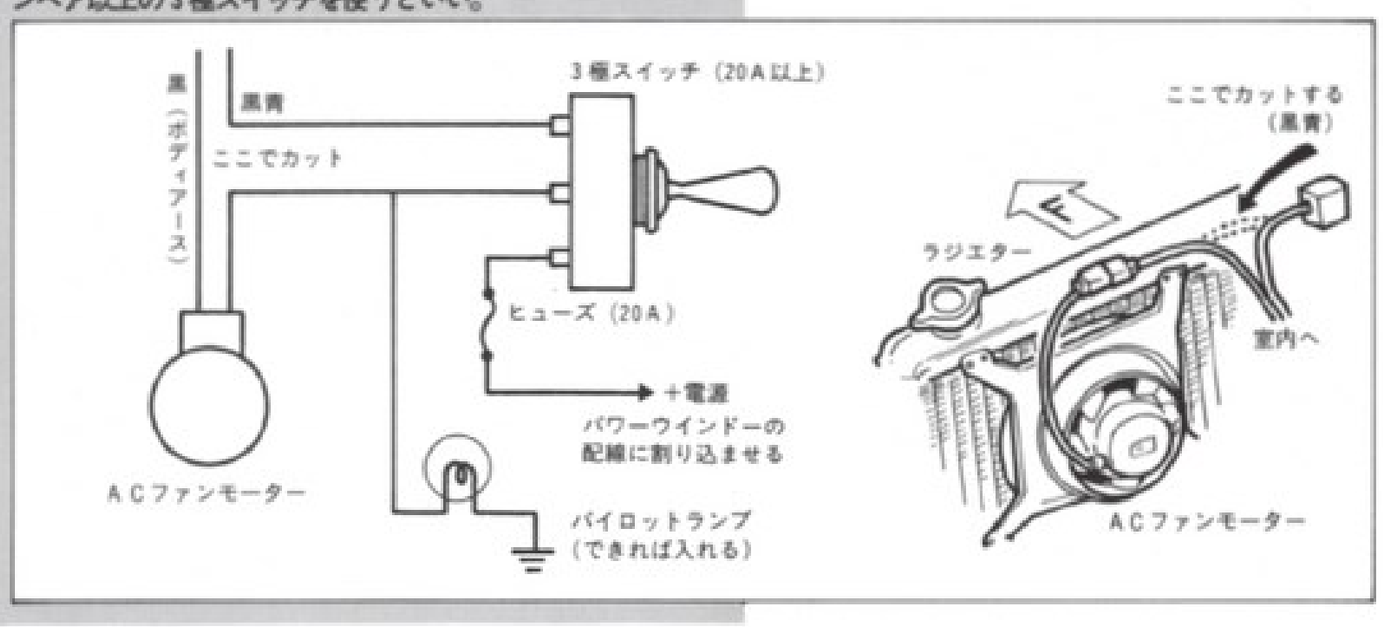
スポーツ走行時の注意点 走行後にエンジンが冷えたら ラジエターのキャップを開けて 水の量をチェックしよう

ごくごく稀にだけど、ハードな走りをすると、冷却水の中に気泡が発生して、サブタンクから水が補充されなくなることがある。だから、念には念を入れよう。走り終わってエンジンが冷えたら、ラジエターキャップを開け、水量を確認するクセを付けておくといい。ちゃんと水が入っていれば、問題なし。

24

走り屋にはお勧めのアイデア リレーでスイッチを入れ エアコン用のファンを クールダウン用として使う

イラストのように、エアコンの配線にリレーを入れ、スイッチでACファンを作動させてクーリングに使う、という裏技もある。走行中の冷却効率はあまり変わらないけれど、全開走行後のクールダウンにはかなり効果的。水温の下がり方が、通常よりもずいぶん早くなる。スイッチ用のパーツとしては、20アンペア以上の3極スイッチを使うといい。



25

さらにこだわるなら セラミックグラスウールを使って ホースやクリーナーボックスを覆う。 もっとこだわるなら タコ足自体を遮断テープで巻く

セラミックグラスウールは、例えば船具ショップなどでメーター5,000円前後で手に入る。この耐熱ウールを、ラジエターホースやエアクリーナーボックスの回りなど、熱に影響する部分に巻きつけるのだ。カラー頁で紹介しているタコ足用の遮熱テープも効果的。走り屋にとって、熱対策は欠かせないのだ。

20

ナンバープレートを付け替える時は 「トルクス工具」を使いたい プラスドライバーだとネジ山を傷める

ナンバープレートステーをボディ側にマウントしているネジは、星型に切られた特殊ネジ。プラスドライバーや8角レンチだとネジ山を傷めるので、写真のトルクス工具(5.5mm)を使おう。

21

夏場の水温対策として リキッドクールを使う手もある これで5度くらいは水温が下がる

ラジエターにこのリキッドクールを入れると、約5度ぐらい水温が落ちる。1ℓ／2,800円で売られていたけれど、今は輸入されなくなったそうだ。まだ在庫品は売られているかもね。

22

走り屋なら油温計と水温計は付けたい エンジンを守るためにも このふたつは必需品なのだ

サーキットを走ると、油温はすぐに120℃をオーバーする。油温計なしだとそのことに気付かずに走り続けてしまうから、大問題。水温計も標準品だと作動が大ざっぱで、正確な数値は分からない。走り屋なら、油温計と水温計は別に装備しよう。

17

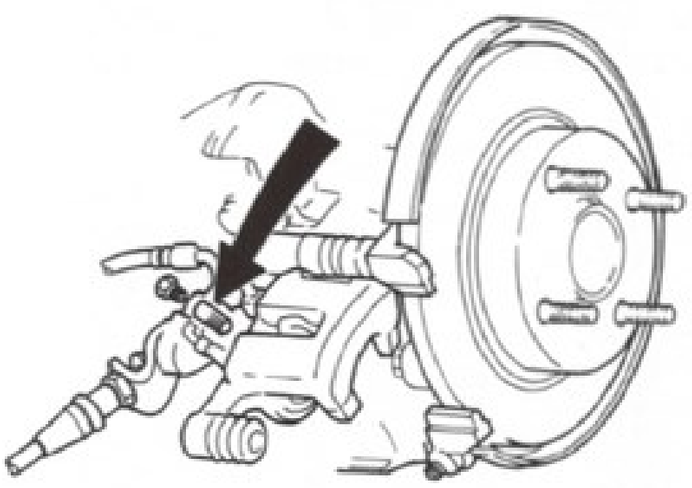
ブレーキのタッチを良くしたいなら マスターシリンダーストッパーが 安くて効果的。自作もできるよ

初期のスポンジーなタッチを解消するには、マスターシリンダーストッパーが安くて効果的。タワーバーに最初から付いている製品もあるし、タワーバーを利用して写真のように自作することもできる。その際の注意点は、アルミよりも柔らかい材質で作ること。シリンダーにヒビが入る可能性があるからだ。

18

ブレーキパッドを自分で交換する人は リヤの調整スクリューを 1/3回転戻すことを忘れずに さもないとブレーキを引きずる

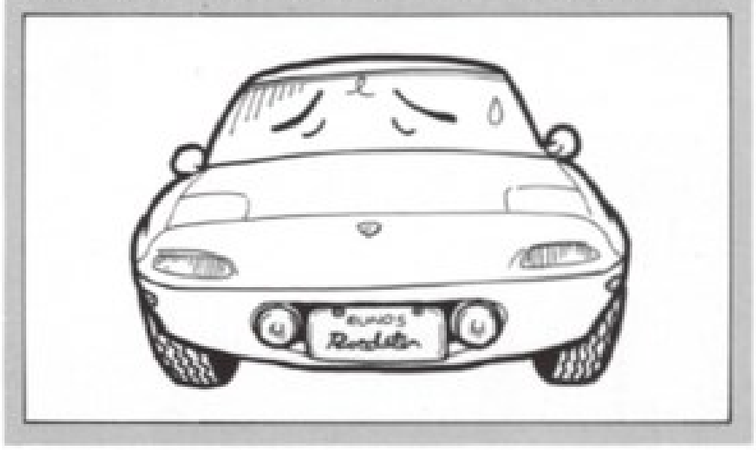
ディーラーでも間違うことがあるんだけど、リアパッドを交換した際は、ピストンの真後ろにあるアジャストギヤを締め込んでから必ず1／3回転戻すこと。戻さないとブレーキをひきずった状態になるし、サイドブレーキの効きしろがなくなってサイドが引けなくなる。絶対に忘れないようにね。



19

ナンバープレートを移動する際は 絶対にグリル開口部をふさがないこと オーバーヒートの原因になる

いまだにたまに見かけるのが、このパターン。ナンバープレートでグリル開口部をふさぐのは、エアが入りづらくなるから絶対にダメ。最悪なのは、さらにフォグorロードランプまでつけて開口部をほとんどふさいじゃうパターン。ダメだよ。



34

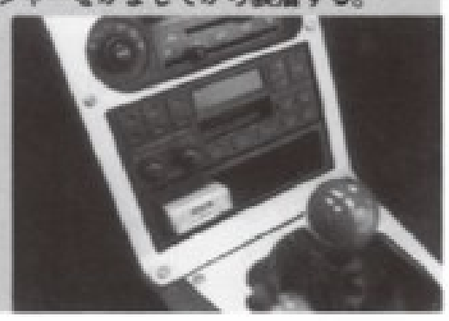
電源を取りたい人へ リアのバッテリーからじゃなく エンジンルーム内にある ヒューズボックスの隣から取ると便利

ライトチューンなどで電源が欲しいなら、わざわざトランクルーム内のバッテリーから取ることはない。エンジンルーム内のヒューズボックスに目をやると、サイドにメクラ蓋が付いている。この蓋を開ければ、12Vのメイン電源が取れる。

35

センターコンソールの 収納ボックス容量に不満がある人は ハイエースの収納ボックスに 交換するといい

写真左が純正品で、右がハイエース用。奥行きにこんなに差があるのだ。ちなみに、部品番号は「55521-22020」。取り付け穴は合わないので、ワッシャーをかましてから装着する。



36

ルームミラーの視界に ロールバーが入って気になる人は ミラーを貼り付けタイプに交換しよう

これはFD-3Sのルームミラー。このタイプだと自在に位置決めができるので、ロールバーに視界を妨げられても対応できる。現行のシビックやビートもこのタイプ。

37

ホイール脱着時に多いのが ナットを締め付けすぎるパターン 締める時の要領は、こんな具合だよ

トルクレンチがあるなら、締めつけトルクは12kg。十字レンチのみでやる場合、ナットが止まってから手で軽くトントンと回し、ジャッキを下ろす。それから半回転ぐらい回せばOK。締め過ぎるとハブボルトを痛めるぞ。

30

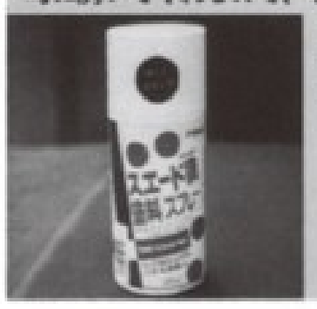
マイチェン前のアッパーマウントは ネジ部が短い タワーバーを付けるなら アッパーマウントは交換した方がいい

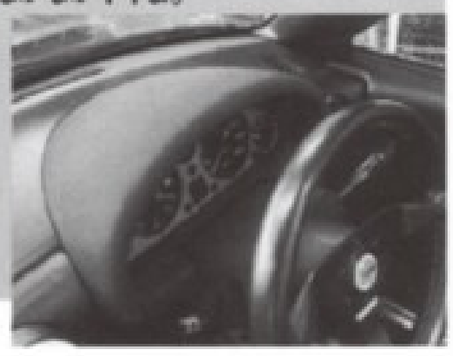
マイチェン前のアッパーマウントはネジ部が短く、ストラットタワーバーを固定しづらい。タワーバーを付けるなら、アッパーマウントをマツダスピード製に交換することを勧めたい。

31

メーターフードをスウェード調に塗ると ドレスアップだけじゃなく フードの反射も消えてグッド

アサヒペイントのスウェード調スプレー（1,500円前後）は、メーターフードのドレスアップでけでなく、フードの反射も同時に防いでくれるので、なかなかイイよ。

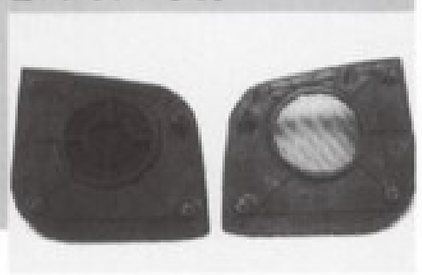




32

誰でもできるオーディオ 無料グレードアップ術を教えよう

ドアとヘッドレストについているプラスチックのスピーカーカバーを外し、一つおきに穴をドリルで大きく開けてやる。作業はこれだけ。穴が大きくなった分、音の抜けがよくなるから、ほんの少しではあるけれど、音がクリアになる。



33

マイチェン前のクルマは フロアマットがズレやすい 簡単な解決法をふたつ

マイチェン後はフロアマットにベルクロが付いているので問題ないけれど、マイチェン前はベルクロがなく、マットがすぐに前方にズレてしまう。対策としては、マットの裏側にベルクロテープを貼るか、写真のFET極東製マットストッパー「KARO」を使うといいよ。

26

こんな手もある。電動ファンの モーター&ファンをAT用に交換する ファンの効果がアップするぞ

MTとATでは、モーターの容量もラジエター容量も違う。ラジエターごとAT用に換えれば効果があるのは当然として、モーターとファンだけ交換してもそれなりに冷却効率がアップする。交換するなら1600ではなく1800用を流用するといい。

27

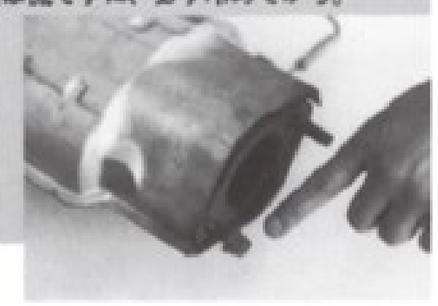
エンジン&ミッション&デフオイルに ついてちょっとひとこと

エンジン&ミッションともに、安物のオイルは油膜切れの恐れがつきまとうから、走り屋なら、多少高くても100%化学合成タイプの高級オイルを使った方がいい。ミッションオイルは75W前後のものがお勧めで、交換の目安は1万～1万5000kmぐらい。無交換でいいと思うのは、とんでもない間違いだよ。デフオイルに関しては、ノーマルのビスカスなら中にオイルが封入されいる。オイルの役目はリングギヤの潤滑程度なので、純正デフオイルで十分。ただし、機械式に換えた場合は話は別。高級オイルに切り換え、定期的に交換した方がいい。

28

マフラーを自分で交換する人へ まだ熱があるうちに 触媒部のボルトを緩めると 間違いなくネジをなめる 作業は必ず冷ましてから行なおう

自分でマフラーを交換する人は、だいたいこの間違いを侵す。まだ熱が残っているうちに写真の触媒部のボルトを緩めると、ネジをなめてしまう。作業は慌てずに、必ず冷めてから。



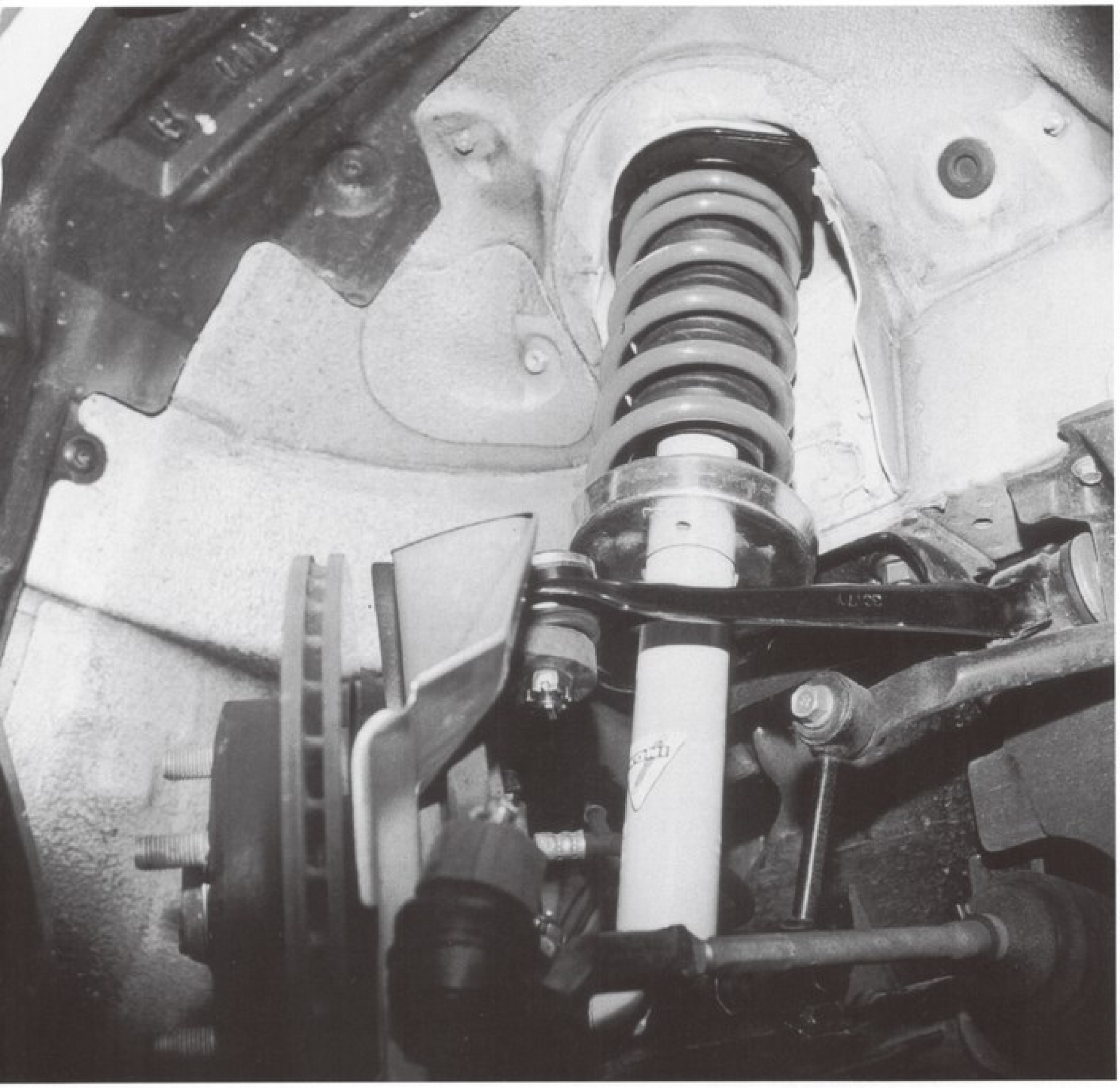
29

タコ足を交換するなら 遮熱板を付けることを忘れないように

タコ足には必ず遮熱板を付けよう。キットに付いてないことも多いから、その場合はアルミ板で自作したい。エアクリーナーに近いだけに、遮熱板は必需品なのだ。

コニでキメる

数あるロードスター用ショックの中から
好評のKONIのGPタイプをチョイス
さらに攻めの走りに対応するセッティングにもトライ



ダンパーの役割とは?

スポーツドライビングを志しているユーザーでも、ショックアブソーバーの役割は、上下の振動を素早く吸収するスプリングの補助的システムとしてしか認識されていないことが多い。しかし、これ自体に間違いはないけれど、ショックアブソーバーの優劣によって、クルマ全体の乗り味を大きく左右してしまうことを忘れてはならない。

クルマにはロールやピッチングなどに代表される大きな動きがあって、コーナリング中のアウト側のように荷重を受ける側もあれば、反対にイン側のように荷重を離していく側もある。受ける側だけを強化スプリングなどで良くしても、離す側もしっかりチューニングしていないとバランスは崩れ、瞬間的には良くなったように見えても、コーナリングの大きな流れの中ではますます悪い方向に向いてしまうのだ。

ショックアブソーバーはまさにそういったスプリングなどでは手の届かない領域をカバーする役割を受け持っており、単なる補助システムではない。あくまでもサスペンションはスプリングとショックアブソーバーが対となって、はじめて正確な作動をするのである。ショックアブソーバーも主役であることを認識できれば、サスペンションチューニングも、どんどん答えが見えてくるに違いない。

KONIのGPタイプ

そこで、ショックアブソーバーのメーカーとして世界的に有名で、中でもレースシーンにおける活躍が良く知られているKONIをロードスターに装着しセッティングを行ってみた。KONIをデリバリーしているのはグループAレースに代表されるスポーツシーンで最前線を走っている(株)極東。当然のことながらモータースポーツで培ってきたノウハウは多くの商品に反映され、ショックへのこだわりも持ち、古くからオランダ・KONIの日本総代理店となっている。

KONI GPは減衰力の調整ができる低圧ガスアジャスタブルタイプ。今回は、レーシングビート製の強化スプリングType Iとの組み合わせでテストした。

今回採用したショックは、その中でももっともスポーツ指向の強いKONI GPだ。KONI GPは、低圧ガスを用いたツインチューブダンパーで、ガス式の特長にはハードな走行を続けても減衰力が落ちにくいという利点がある。また、ガス式にもモノチューブとツインチューブがあって、モノチューブはオイルと空気が混ざってしまうエアレーションは防げる半面、内圧が高くて乗り心地が悪くなる傾向がある。それをきらったのがツインチューブタイプで、KONI GPはまさにこれにあてはまる。

KONI GPは、減衰力をバリアブルに変えることができるのが特長で、付属のノブで乗り味を様々に変化させられる。走り屋にとっても乗り心地にこだわるユーザーにとっても、これはなかなか興味深いアイテムだ。今回組み合わせた強化スプリングはマッチングの幅が広いレーシングビート製のタイプI、バネレートは22%のアップである。

ワインディングでテスト

テストは片側一車線でタイトターンの続く一般的なワインディングで行った。まず、KONI GPの最初に乗った印象は大荷重に強いという点だ。今回使用したロードスターはタイヤが195/50R15にサイズアップされていたが、KONI GPはコーナーをグイグイ攻めていってもへこたれないグリップを持続させている。

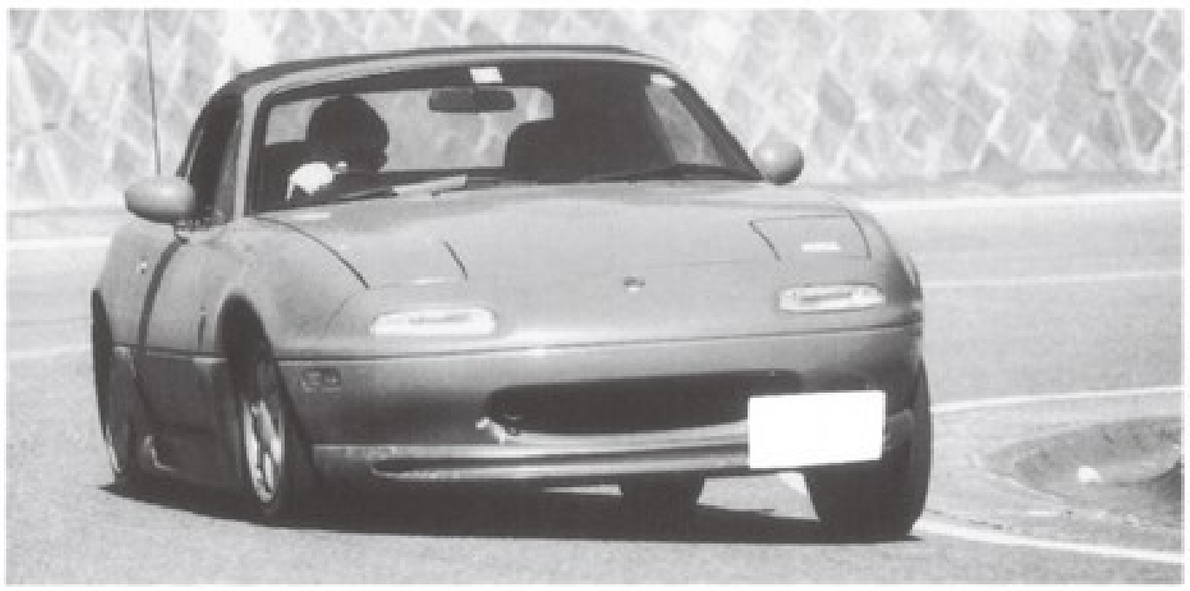
そこに持ってきてタイトターンの連続、大なたをふるような気持でコーナーに飛び込ん

Text/Hitoshi Sezai Photos/Tatsuo Sakurai, Hiroharu Sato

走りをキメる

問い合わせ先／KONI：㈱極東　☎03(3484)3121
装着：㈱T-HOUSE　☎0427(71)8151

今回サスペンションの装着をお願いしたのはロードスターユーザーにはおなじみ。神奈川県相模原市にあるT-HOUSE。



でみても、タイヤのグリップをダンパーがしっかりと受けとめてくれる。初期にグラッとした直後に、若干のタイムラグをおいて減衰力が強力に立ち上がり、姿勢を整えてくれる。ダンパーの減衰をチェックしてみると、前後とも一番ソフトのポジションだった。

乗り心地が良かったのもこのためである。ちなみに今回はテストできなかったが、ノーマルスプリングを使用した場合には、乗り心地を優先するストリート走行ならば、この最弱のポジションがおすすめということだ。

次にフロントだけ1回転締め込んで見るとステアフィールは良くなったものの、リアからあおられるようなピッチングがあるため、リアも1回転ハードよりに合わせた。すると全体にコーナリングスピードが高くなった。

市街地走行がメインで、あまりハードになって乗り心地が犠牲になってしまうのはちょっと…、というセレクトならば、この前後1回転という減衰のポジションがベストだろう。ただし、この前後1回転というセッティングではハードに攻めていくと、バランスの関係からか、そのスピードにフロントがついていけず、フロント側から徐々に逃げていってしまうような感覚が残る。

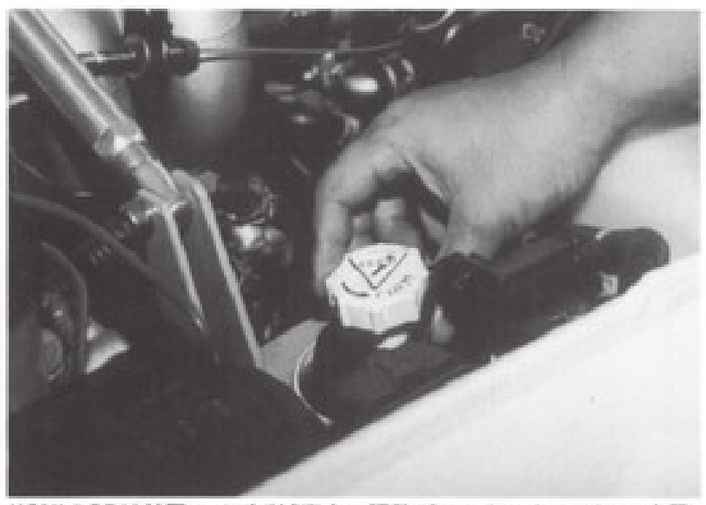
そのために思い切ってフロントを2回転と、およそ最強にしたところ、シャープになって落ち着いた。だが、そうすると限界がつかみにくくなってしまう。間を取ってフロント1・5回転、リア1回転にするとフロントのおさまりもコントロール性も良くなったが、まだリアが思いどおりにいうことを聞いてくれない。なんとなくバタバタしている。

ベストはF／Rとも1・5回転

前後1・5回転にすると全体のバランスが取れ、ロールも自然になったし、コントロール性もよくなった。これがベストだ。ちなみにこのKONI GPの調整システムは伸び圧だけが変わるタイプのため、バネ下のドタバタを抑さえるためにとても効果的で、セッティングも行いやすい。今回はタイヤがサイズアップされていたこともあって、特にバネ下の重さが気になっていたが、縮み側がそのままで、伸び側を変化させられたのが助かった。

ベストと思われるセッティングがでたところで本格的にワインディングを攻め込んでみる。まずはステアリングの中立付近での手ごたえがしっかりとして、切りはじめのタイミングがつかみやすくなった。ステアリングを切ったら、切った分だけノーズがスムーズに反応し、どのコーナーでも一発でステアリングの舵角量が決められる。おどろくほどスムーズに動くようになったのは、その旋回スピードにロールの進行がピッタリとマッチしている証拠で、ダンピングも十分に効いている。

ノーズがスムーズに入っていくと同時に、スロットルを開けていくと、フロントはガッチリと路面をとらえ続け、リアもそれに続いていく。荷重の少ないリア側は一瞬つっぱるような印象を与えるものの、イン側が大げさに伸びるようなこともなく、フラットな姿勢を保とうとする。意地悪くスロットルをあおってみてもピッチングが出るようなこともなく、外側に移った荷重が急激に戻ってしまうこともない。そのために一度決めたコーナリングフォームは、脱出までよほどのことがない限り崩れることはなく、速いスピードでコーナーをクリアしてしまうのだ。



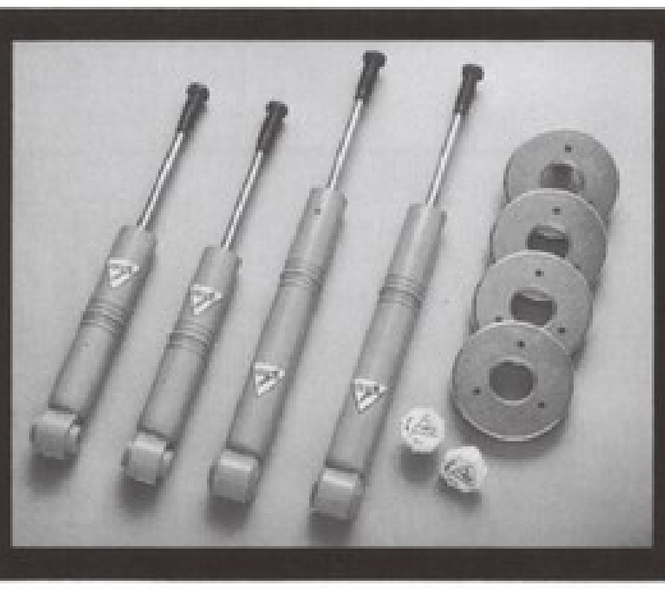
KONIのGPは付属のノブで減衰力の調整がワンタッチでできる。今回のテストでもこの調整方式は好評で、サスペンションセッティングを進めたいユーザーにも強い味方となってくれるに違いない。

切り返しのあるS字などでもレスポンスの良いステアリングに、クルマ全体がシャープに反応し、スロットルをわずかに抜くだけで、スパッと向きを変え、再び安定したフォームを作り上げてくれる。安定性が高いとシャープさが薄れてしまうことが多いけれど、この組み合わせは、ロードスターの軽快な動きを阻害するようなことはまったくなかった。

サーキットなど、さらにハードに攻めるならばリアを半回転かたくして2回転にアップすればOKだ。そうすれば、トラクションも強力でコーナリングスピードをまだまだ高くできる。このセッティングならばワインディングからサーキットまでのハードな走行にも幅広く対応してくれる。

前にも述べたように、フロント1・5回転、リア2回転のセッティングだと、さすがに路面からの入力がダイレクト過ぎてしまう。乗り心地をまったく気にしないのなら話は別だが、やはり前後ともノブを1回転締め込んだポジションが街乗りのベストセッティングだろう。これならシティランでも切れの良い乗り味が楽しめるはずだ。

自分の好みや乗り味、クルマの使用に応じて様々に対応してくれるのがこのKONI GPの魅力だ。付属のノブで簡単に減衰力が調節できるために、オリジナルセッティングが容易に楽しめる。ロードスターの足回りの最後の煮詰めにイマイチ納得できていないユーザーには、KONI GPは最適のアイテムといえるだろう。



KONI GP

外部調整システムを内蔵したタイプの
低圧ガスアジャスタブルダンパー
ノブによって、減衰力の調整ができる
フロント／リア各1本¥23,000

強化スプリング対応
アルミスプリングシート
現在は別売りだが、
今後KONI GPとセット
で販売される予定
フロント／リア各¥3,000

セッティングデータ

	ダンパー	スプリング	フロント	リア
ワインディング	KONI GP	ノーマル	1.5回転	2 回転
	KONI GP	強化スプリング（レーシングビートType I）	1.5回転	1.5回転
ストリート	KONI GP	ノーマル	0 回転	0 回転
	KONI GP	強化スプリング（レーシングビートType I）	1 回転	1 回転

上の表が今回のテストの成果、セッティングデータ。フロントとリアの回転数は最弱のポジションから、どれくらいノブで締め込んで減衰を上げたかを表している。つまり、0回転なら最弱のまま、1回転なら360度ということだ。

Roadster ELF MAGIC

ソフトパーツからエアロパーツ、タコ足、サスペンション取付まで自社で行います。
サス交換後は、アライメントテスターを完備していますのでバッチリです!!

EXHAUST MUFFLER
- ■レムス …… ¥69,000
- ■スーパートラップ（車検対応） …… ¥100,000
- ■APEX（車検対応） …… ¥68,000
- ■HKS（車検対応） …… ¥61,000
- ■LOVE LARK（車検対応/ステンレス） …… ¥78,000

EXHAUST MANIFOLD
- ■RSR（車検対応） …… ¥85,000
- ■HKS（車検対応） …… ¥88,000
- ■レガリス（車検対応） …… ¥85,000

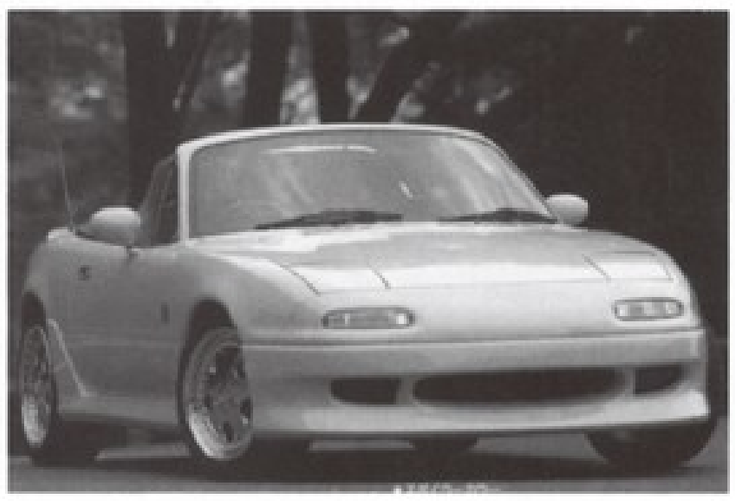
STRUT TOWER BAR
- ■LOVE LARK（調整式） …… ¥36,000
- ■タナベ …… ¥13,000
- ■iGB …… ¥18,000
- ■RSR …… ¥19,000

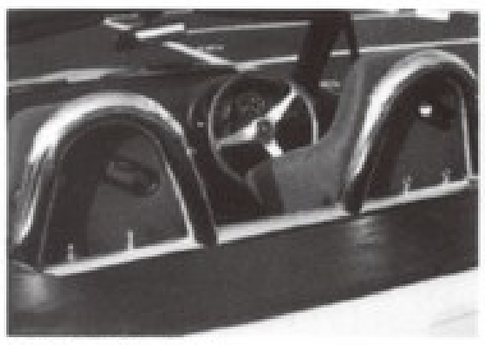
SHOCK ABSORBER
- ■ビルシュタイン（1台分） …… ¥76,000
- ■オーリンズ（1台分） …… ¥148,000
- ■マツダスピード（1台分） …… ¥60,000
- ■コニー（1台分） …… ¥92,000
- ■クライムギア（1台分） …… ¥38,000

SUSPENSION
- ■タナベH150（1台分） …… ¥20,000
- ■RSR（1台分） …… ¥31,800
- ■マツダスピード（1台分） …… ¥24,000
- ■レーシングビート（1台分） …… ¥33,000

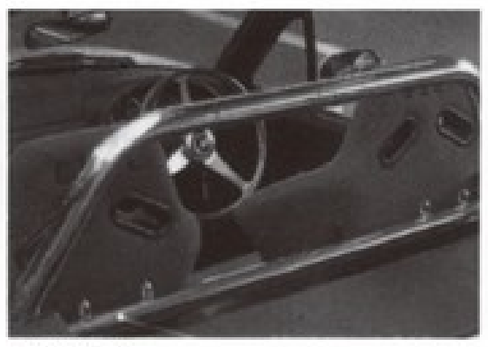
ROLL BAR
- ■Tハウス …… ¥58,000
- ■アクティブ …… ¥53,000
- ■LOVE LARK …… ¥67,000
- ■iGB …… ¥68,000

AERO PARTS
- ■ツェンダーフロントスポイラー …… ¥75,000
  - サイドステップ …… ¥76,000
  - リアスカート …… ¥76,000
  - リアウイング …… ¥65,000
- ■アクティブフロントスポイラー …… ¥48,000
  - サイドステップ …… ¥56,000
  - リアスカート …… ¥52,000
  - リアウイング …… ¥45,000
- ■LOVE LARKフロントスポイラー …… ¥38,000
  - サイドステップ …… ¥42,000
  - リアスカート …… ¥38,000

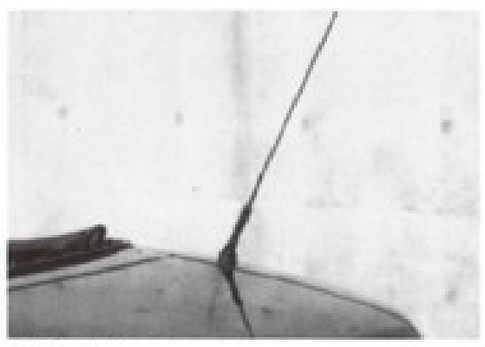




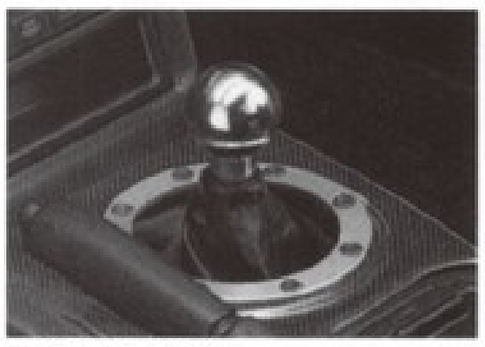
■ダブルフォースバー
キャメルタイプ
シートベルトアンカー付でこのプライス!!
¥48,500



■ロールバー
アグレシブバーも付いたNEWタイプ。
シートベルトアンカー付
¥46,000



■アンテナ
2段ロット80cm
ブラックフェイス
¥9,800



■シフトゲートカバー
本体はカーボン製。リング部はアルミ製。室内をスパルタンな雰囲気に演出します。
¥18,800

■センターコンソールカバー
本体はカーボン製。ディフェーザーリング部はアルミ製。室内をスパルタンな雰囲気に演出。¥19,000

■オイルフィーラーキャップ
エノットフューエルリッドをオイルフィーラーキャップにアレンジ。
¥6,500（バフ/クローム）

■クラシックミラーM2タイプ
砲弾型ミラーの決定版!
プライスもリーズナブル。
¥18,000

■ブリティッシュメーターフード
プラスティックのメーターフードにはサヨウナラ。本物の皮を使用した豪華な仕上がり。
¥29,800

■レムスマフラー限定発売
レムスはシュニッツアーエッティンガーのマフラーも生産しているオーストラリアンメーカー。全国30SET限定販売。¥69,000

■フューエルリッド
ロードスターのイネージチェンジにバッチリのアイテムです。
●ツーリングタイプ …… ¥18,000
●レーシングタイプ …… ¥20,000

■ドイツライセンスプレート
ドイツのアウトバーンを走った本物のライセンスプレート限定入荷!!使い方はあなたのセンスで。¥5,000

■ステッカーバリエーション
ドイツモーターマガジンのオフィシャルステッカー。1枚でも通販OKです。
●ラリーレーシング …… ¥800
●スポーツィファーラー …… ¥800
●モータークラッシック …… ¥800
●モータープレス …… ¥1,000

遠方の方は通信販売もしております。

振込先　中京銀行大治支店
普通口座No.0309776
口座名　ガレージエルフ

●ディーラー関係の方は当店業販部をご利用下さい。

AUTOLAND

PS:ガレージエルフでは93年はロードスター造りにチャレンジします。タイヤ&ホイールの教祖、山田を始め、サスペンションマジシャン秋田までお気軽にお問い合わせ下さい。トータルアライメントテスターも設置しておりますので、サーキット走行会もバッチリです。REV常連の佐藤選手ロードスターも、エルフにてセットアップしています。ヨロシク!!

Import Car's Sporty Goods House
garage ELF

〒453 名古屋市中村区岩塚本通2-9
営業時間10時から21時(日祝は18時まで)毎週水曜日定休
TEL/052-413-3251　FAX/052-413-6015

ロードスター中古車購入作戦

気になる中古車相場と購入マル秘ノウハウ

もちろん新車は欲しいけれど、中古車にだって魅力はいっぱい
まず第一にお手頃な価格が嬉しいし
中にはドレスアップ状態で売られてる中古車だってあるのだ
そう、あえて中古車を買って、浮いた予算でパーツを買ったっていい
賢い中古車選びで、君のロードスター・ライフをスタートしよう

Text/Yorimasa Kato Photos/Shoichi Sudoh, Kazuo Mizutani

ニューロードスター1・8ℓこの登場で中古市場は変わるか?

平成元年9月にデビューしたユーノスロードスターが、丸4年を経て初めて大々的にマイナーチェンジを受けた。これまで、細かい改良は毎年のように行なわれてきたが、今回ほど大規模なものは過去にない。このI・8ℓの登場によって、中古車市場に変化はあるのだろうか? はっきり言って、発表間もない現時点ではどうなるかは分からない。もしかするとI・6ℓ車が引っ張りダコになるかもしれないし、その逆だってありうる。とはいえ、おおかたの予想では大きな影響はないとされている。今回、取材に協力してくれたロードスター専門店のホワイトカーパラダイス(☎0462-69-9898)の店長・佐須田敏也さんも、「ロードスターは、お客さんがハッキリとしたイメージを持って買われるクルマ。確かにI・8ℓは良さそうですが、だからといってI・6ℓの人気が落ちるとは考えられません。形が変わっているわけでもないですし、I・8ℓになって多少は速くなっているでしょうが、みなさん速いからロードスターを買うというわけではないですから。買い替えも少ないでしょう。」という。

つまり、ロードスターはスポーツカーであり、ドライビングの楽しいクルマではあるけれど、走るための道具とだけ思っている人は少ないってこと。ユーノス・ロードスターという存在自体に何らかの共感を覚えながら走っているのだ。ここが、普通のスポーツモデルとは違うところ。

では、いよいよ中古車市場を見ていこう。動きが落ち着いてきたといっても、それは一時期に比べてのこと。ロードスターが人気車であることに変わりはない。中古車の動きは速く、気に入ったモデルを探すのはなかなか大変。しかし、ロードスターには面白い現象がある。すでに、クルマを探している人は気がついているだろうが、中古車店の店頭には結構豊富にタマ数があるのだ。専門店はもちろんのこと、人気車ゆえ専門店以外でもちょっと大きい店ならば1台や2台は並んでいる。

ところが、そういったクルマは意外に動きが遅い。「お客さんのほとんどは予算や程度、仕様、ボディカラーなどをハッキリと決めているので、好みに合わないものには目もくれないんです」(佐須田さん)というように、ロードスターの中でも人気、不人気があるのだ。年齢層によって違いがあるが、セカンドカー的な使い方をする中年層は、Vスペシャルや Sリミテッドといった特別仕様車を好み、20代のユーザーはスペシャル(以下S)パッケージに何らかのドレスアップがされているクルマを探しているケースが高い。

安いものでは100万円程度からあるロードスター中古市場。ただし、年式や仕様によって市場価格は100万円以上の開きがある。ロードスターにグレードは存在しないのだが、年式ごとに微妙な違いがあるし、実際にはいくつかのバリエーションがある。このことはロードスター選びで大切なことなので、年式を追いながら各バージョンの変化を頭に入れておこう。

中古車のタマ数は意外に豊富。価格も100万円台前半から

どんなカラー、年式が欲しいのか？好みのタイプをじっくり探すべし。

お手頃価格の元年〜2年式 Sパッケージ車

基本となるのは、平成元年に発売された標準車。デビュー当時の価格は170万円（東京地区車両本体メーカー希望小売価格、以下同）。こいつはなかなかにスパルタンなクルマで、快適装備で標準装備されているのはFM／AMカセットくらい。パワステもなければ、パワーウインドウもアルミホイールもないのだ。これらの装備がワンパックになったものがスペシャル・パッケージと言われるもので、市場に出たのはほとんどがこの仕様。実質的にはこちらがスタンダード車といっていい。標準車に15万円のプラスでこれだけの装備が付いたのだから、歓迎されるのは当たり前。また、ノンパワステはステアリングギア比が遅いため、ダルイ感じがしてロードスターのイメージに合わなかったことも、Sパッケージがもてはやされた理由だ。

当然のことながら、中古車市場でもこのSパッケージが最も豊富。価格的にもずいぶん手頃になってきており、元年から2年式は120万円前後というのが相場。ただ、気を付けたいのは、これらの年式はすでに1回目の車検を迎える時期になっているということ。たまに100万円台のものもあるが、車検受け渡しというものが多く、諸経費ぶん総額がアップすることを頭に入れておきたい。

ところで、本当の標準車のほうはどうかというと、これはほとんど市場では見かけない。新車時から不人気だったため、タマ数が極端に少ないからだ。中古車でも不人気なのだが、だからといって大幅に安いということもなく、せいぜい10万円前後安くなっているというところ。どうしても「標準車」という思い入れがあるのなら別だが、それ意外は探すのに手間暇がかかるだけ時間の無駄だ。

デビューから約半年後にオートマチック仕様がラインナップされた。価格は5速MTの新車時の価格は204万円高。AT用にエンジンがチューニングされ、パワーは10馬力にダウン。女性や熟年層ユーザーの拡大を狙っての投入だったのだろうが、予想外に販売台数は伸びなかった。そのため、こちらも標準車と並んでタマ数は少ない。「中古車市場での引き合いもほとんどないため、買い取りを断っている」（佐須田さん）ケースもあるので、なおさら市場には出にくいというわけ。中古車価格は5速MTより10万円以上は安い。

中古回転の早いVスペシャルはお店に頼んでおくのがベター

デビューから1年たったころから、ロードスターにさまざまなモデルが登場するようになった。第1弾が2年8月に販売開始されたVスペシャル。Sパッケージをベースにブリティッシュグリーンの専用ボディカラーを身にまとい、内装はタンの本革シート&革張りインテリア。ステアリング&シフトノブはナルディのウッド、またCDプレーヤーも標準装備されるなど、豪華な内容となっている。新車価格は212万円と低く抑えられ、そのコストパフォーマンスの高さから超人気モデルとなった。さらに、オプションのデタッチャブルハードトップが、黒一色からボディカラーとのコーディネートが可能になったのもこのころからだ。

そのため、中古車市場にも比較的台数がある。3年にはブラックのVスペシャルも追加され、こちらも人気を呼んだためだ。しかし、中古車でも人気が高いため相場は高め。同年式のSパッケージよりも20万円以上は上乗せの160万円前後が相場。しかも、タマ数はあるのだが、店頭に並ぶ暇もないほど回転が速いので、購入を考えているのなら信頼できるお店にオーダーを入れるのが賢い方法だ。

3年8月には、2周年を記念してJリミテッドが発売された。これは800台の限定生産モデル。といっても、サンバーストイエローの専用カラーが採用されているくらいで、基本的にはSパッケージと変わりない。中古車市場に出回ることはほとんどないが、出ればVスペシャルよりも10万円以上の高値が付くだろうと言われている。'89年シカゴオートショーに出品されたミアータ・クラブレーサーの印象が強いからだろうか？　さらに、3年8月には初のマイナーチェンジが行なわれている。アンテナ、ワンタッチパワーウインドウなどを装備。さらに、リアにパフォーマンスバーが追加され、足まわりの剛性アップが図られた。

3年式の相場は、マイナーによる影響は多少あるが価格差は少ない。後期型が145万円前後、マイナー前の前期型は135万円前後というところ。また、このマイナーはもちろん全モデルに共通で、継続モデルのVスペシャルや先程紹介した限定生産のJリミテッドも準じている。

Sスペシャル&4年式以降モデル 中古だからと言って安くないものも

昨年8月には3周年を記念してSスペシャルが追加された。このモデルは足まわりにチューニングを施したもの。ビルシュタインのダンパーやBBSホイール、タワーバーなどが装備されたロードスターの中でもさらにスポーツ性の高いものだ。このモデルのみATの仕様はなく、5速MTの新車時の価格は203万円。また、デビューからようやく1年を過ぎたところなので、中古車のタマ数は少なく価格も高め。200万円を切るものはない。ハッキリいって、Sパッケージ車を含めてこの年式からはちょっと頭張って新車にすることをお勧めしたい。今の時期ならば、探せばとでなくても、古車を探して1・6ℓ最後のバリエーションは、今年1月に登場したSリミテッド。名前の通り限定生産車で、内容はSスペシャルに準じたもの。変更点はブリリアントブラックのボディカラー1色ということと、内装がレッドの本革仕様となっていること。1000台の限定販売

ロードスター中古車相場のめやす		
タイプ	年式	中古価格（　）内はデビュー当時の価格
標準車	H1〜	110万円後（170万円）
Sパッケージ 〃 〃	H1〜2年式 H3年式（前期型） H3年式（後期型）へ	120万円前後（185万円） 135万円前後 145万円前後
Vスペシャル	H2.8〜	160万円後（212万円）
Jリミテッド	H3.8〜	170万円後
Sスペシャル	H4.8〜	200万円後（203万円）
Sリミテッド	H5.1〜	？　（235万円）
M2 1001/1002		250万円以上

フロントスポイラーにサイドスカート、アルミホイール。専門店系の中古車はアフターパーツ付きのものも多い

ロールバー装備の中古車だってアル。気に入ったタイプのものがついていれば買いだ

中古専門店ならアフターパーツ付き。ドレスアップ車の在庫も豊富だ。

で、価格は235万円。こちらに関しては、まだ全く中古車市場には出ていない。

ところで、実はロードスターには忘れられない存在のモデルがもう2種類ある。それはM2から発売されたI00IとI002だ。しかし、それぞれ限定300台しか販売されなかったクルマ。しかも、本家マツダの限定版よりもスペシャル度が高いため、オーナーとなった人の愛情はひとしお。まず中古車市場には出てこないと思っていい。価格はプレミアこそ付いていないが、250万円以上は確実。手に入れる方法は個人売買くらい。

では、どうしたら売りの情報をつかめるか。これは東京・世田谷M2ショールームに足を運ぶのがベスト。実は、ここにはお客さんが自由に使えるインフォメーションボードがあり、ここにときどき「売りたし」の情報が出ていることがあるのだ。どうしても欲しいって人は、マメにM2に通うべし。

パーツ付きのクルマも多い 中古車専門店が狙い目?

さて、これでロードスターの変遷は分かったと思う。欲しいモデルが決まったら、あとは実物を見てみるしかない。で、買って安心なのはやはりディーラー系か専門店。ディーラー系は多くの在庫を持っているところは少ないが、品質がしっかりしているし、アフターフォローもいい。しかし、意外な盲点もある。それは、ほとんどがノーマル車ということ。おおかたの人が、購入後に何らかのドレスアップ計画を持っているだろうが、ディーラー系のクルマはナ〜ンにも付いていないサラのものが多い。

それに対して専門店系は、アフターパーツ付きのクルマが豊富。しかもそれでいてノーマル車と価格はそう大差ないのだ。自分の好みにさえ合えば、どっちがいいかは分かりきったことだ。今回の取材でいくつかの専門店を回ったが、しっかりしたお店ほど、名の通ったアフターパーツを取り付けたクルマが多く揃っている。もちろん、そういうお店にはノーマル車もあるが、わけのわからないメーカーのパーツが付いてることはほとんどない。だから、ドレスアップを考えているのなら、専門店を回るのがお勧めだ。

で、後はそのクルマの見極め。一般的な中古車のチェックポイントは省くが、ロードスターで要チェックのポイントを紹介しよう。

まずは、ホロ。今回の取材に協力してくれたホワイトカーパラダイスのように、「あまりにくたびれている場合は事前に交換してしまう」ってお店はいいが、そうじゃない場合はまずここから。ロードスターのホロはしっかりしていて雨漏りの心配は少ないが、イタズラや取り扱いミスによるキズに注意したい。実際に開閉してみて、骨やファスナーの動きがスムーズかどうかチェックが必要だ。

骨に異常があることはまずないとは思うが、ホロはやはり傷みやすい。とくに、リヤスクリーンはキズが入りやすい。程度のよくないボディカバーをかけっぱなしにしているだけでもキズだらけになってしまう。ここだけでも交換となると部品だけで約3万、工賃を入れると5万以上の出費となる。ホロ全体なら、工賃込みで約10万円にもなる。

次はタイヤをチェック。純正タイヤは減りが早いのだ。とりたてて不具合が多いわけではないが、3万kmはもたないといわれている。ゆえに、4分山くらいだったらその後すぐにタイヤ交換をする覚悟をしておいたほうがいい。また、ブレーキパッドも同じく減りが早い。こちらも3万kmがひとつの目安と言われている。

また、ロードスターは「足が命」である。ところが、やっかいなことに車高が低くアーム類を打ちやすい。とくにリアのロワアームを曲げてしまう場合が多い。駐車場の車止めをまたいでしまったりすると、すぐに傷めてしまうのだ。だから、下回りは必ず覗くようにしたい。アームが平気でも、ジャッキをかけるミミの部分がキズだらけの場合は、無神経なオーナーが乗っていたことも考えられる。

もっとも、こういったクルマを除けば、ロードスターはていねいに乗られている方が多い。飛ばす人が多いようにも思われるが、それはごく一部。大半はセカンドカー的な使われ方をされており、程度の悪いクルマは少ない。それゆえ走行距離も総じて少なめ。年間6〜7000kmというのも珍しくはない。また、エンジンやミッションといったパワートレイン系が丈夫にできているのもありがたい。

「これまでにエンジンや駆動系にトラブルがあったロードスターはない」(佐須田)というほど信頼性は高いのだ。

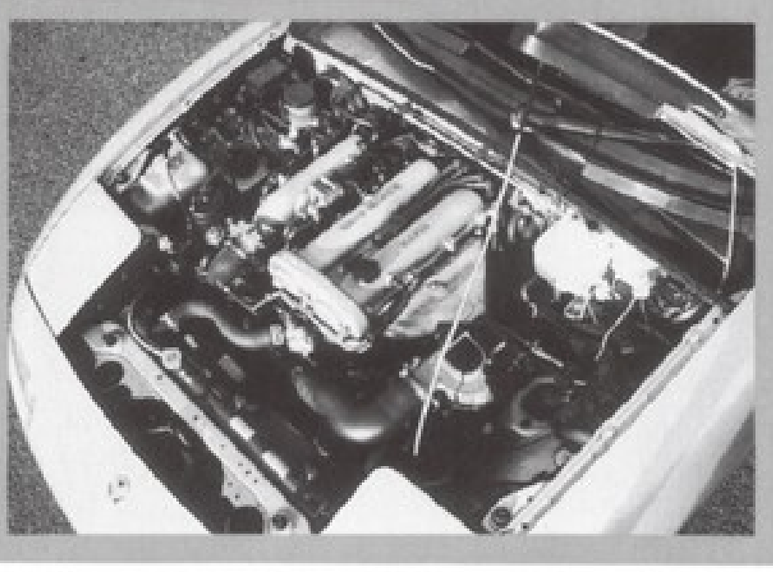
あとは事故車にだけ気を付ければオーケー。これに関してもディーラー系や専門店ではまず扱うことはないので、それほど神経質になることはない。心配ならお店の人に素直に聞いてみることだ。ハッキリと答えてくれないようならば、そのお店自体からおサラバだ。特別なモデルでなければタマ数は豊富なことは確かなのだから、後悔しないようにジックリと最後まで諦めずに探してほしい。

中古ロードスターチェックポイント

必ず実車でチェックするようにしたいポイントあれこれ

まずチェックしたいのはホロとリアスクリーン。ホロの痛みはもちろんのこと、スクリーンは要チェック。ちょっとしたことで傷がつきやすいスクリーン。あまりに傷がひどかったら交換しなければならない。逆にここがキレイなら大事にされていた証拠かも。

純正のタイヤは意外に減りやすい。ヤマがどれくらい残っているか、ここも必ずチェックすべし。



エンジン系はほとんどトラブルなしのロードスター。大事に乗っているオーナーが多いので、走行距離も少なめのはず。

ORIGINAL BUCKET SEAT

良き時代の雰囲気をかもしだす　大人向けの本皮ローバックシート発売!!

表皮：本革
カラー：ブラックとタンを基本として特注色も可能です。
価格：¥98,000

ユーノスロードスター改装例

上記商品は、メールオーダー以外に神戸・スピードショップFII等で、お求めになれます。

シートからウッドパーツまで内装の事なら、何でもご相談下さい。

FOX HEAD
LEATHER SEAT

TEL.0489-53-0183
FAX.0489-52-3884
有限会社フォックスヘッド
〒341 埼玉県三郷市番匠免1-80

超快感! 全域レスポンス!!

スロットルに乗る

EUNOS ROADSTER

100%のスロットル制御を実現
レスポンス抜群
吸気系アクセレーター

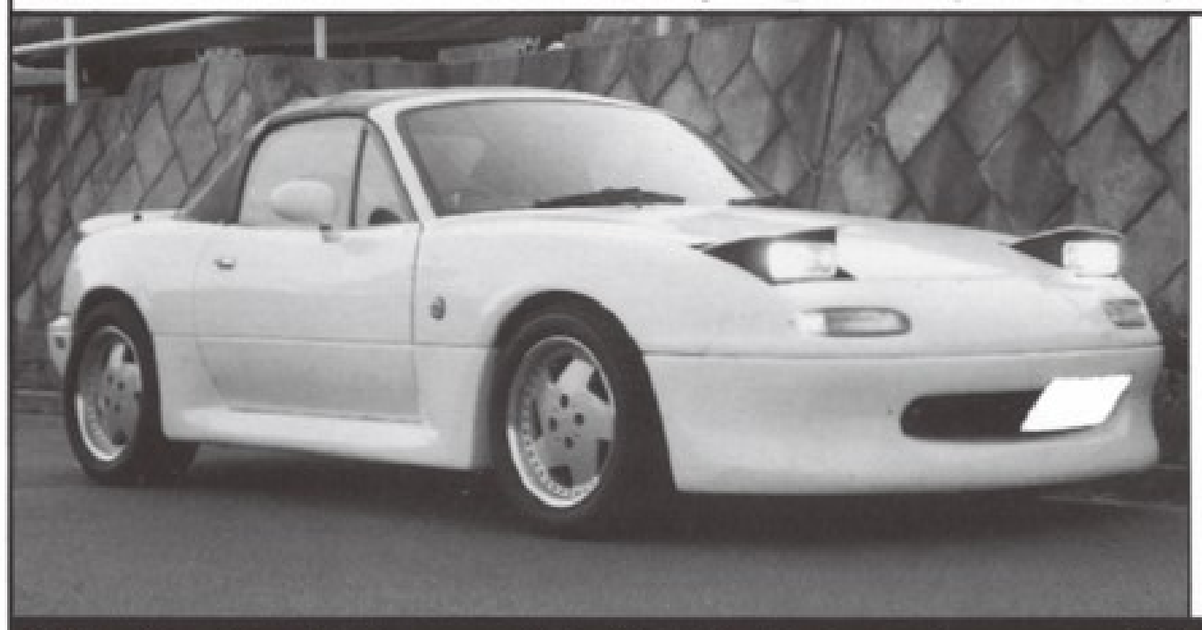
DSC2F ダイレクトスロットルコントローラ	¥ 85,000
LS-4N スロットル開度センサ	¥ 5,000
PS-7F パワースルーパイプ (オプション)	¥ 8,000
RT-9A 吸気温度センサ (オプション)	¥ 2,700

スロットルを半分も開ければインテーク内圧力は大気圧に近くなり相互間の脈動が発生するために中～高負荷になるとエアフロメータ（L/Kジェトロ）や圧力センサ（Dジェトロ）では吸入空気量の正確な測定が難しく高度や気圧により大きく差が出やすいのでF3000やF-1ではスロットル開度とエンジン回転数がベースになってコントロールされています。DSCもスロットル開度だけの信号でエアフロの信号を完全シュミレートされていますのでドライバーの意志通りにエンジンコントロールが可能です。

大好評！点火時期を手元で基本±16度まで調整可能!!

2度ステップで基本進角値に対して±16度のイグニッションタイミングをコントロール可能で正確なイグニッションタイミングはハイ・パワーを発揮します。取付はカプラーオンですからどなたでも簡単に取付可能です。進角や遅角させるタイミングは希望する範囲で設定が可能ですしスイッチ1つでノーマルに復帰します。

ITC3F イグニッションコントローラ ¥ 65,000



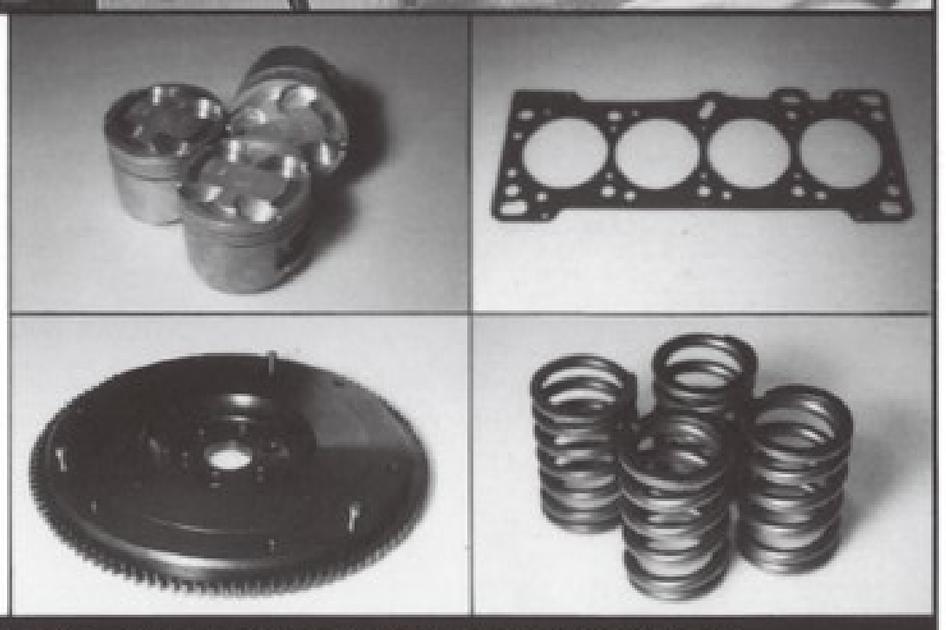
20ps UP確実!!
おまかせチューニング

- 79mm インテックハイコンプピストン
- 0.8mm メタルヘッドガスケット
- インテッククロモリフライホイール
- 強化バルブスプリング

工賃込 ¥ 350,000

オプション
- ダイレクトスロットルコントローラ
- イグニッションコントローラ
- インテックハイカムシャフト

※パーツ単体の販売も致しております。



INTEC 株式会社インテック
SUPPORT〒246横浜市瀬谷区相沢7-17-6
FACTORY〒242大和市代官1-1-11
13:00～17:00 TEL 045-303-7260
17:00～21:00 TEL 0462-67-9993
土日祭休み FAX 045-301-9484

資料請求の方 希望商品型番をお電話またはハガキにてご連絡下さい。
FAXによる送付も受付ています。
購入希望の方 お近くに取扱店がない場合現金書留又は銀行振込でも受付ております。

CAUTION！レース用機器に付一般道使用禁止

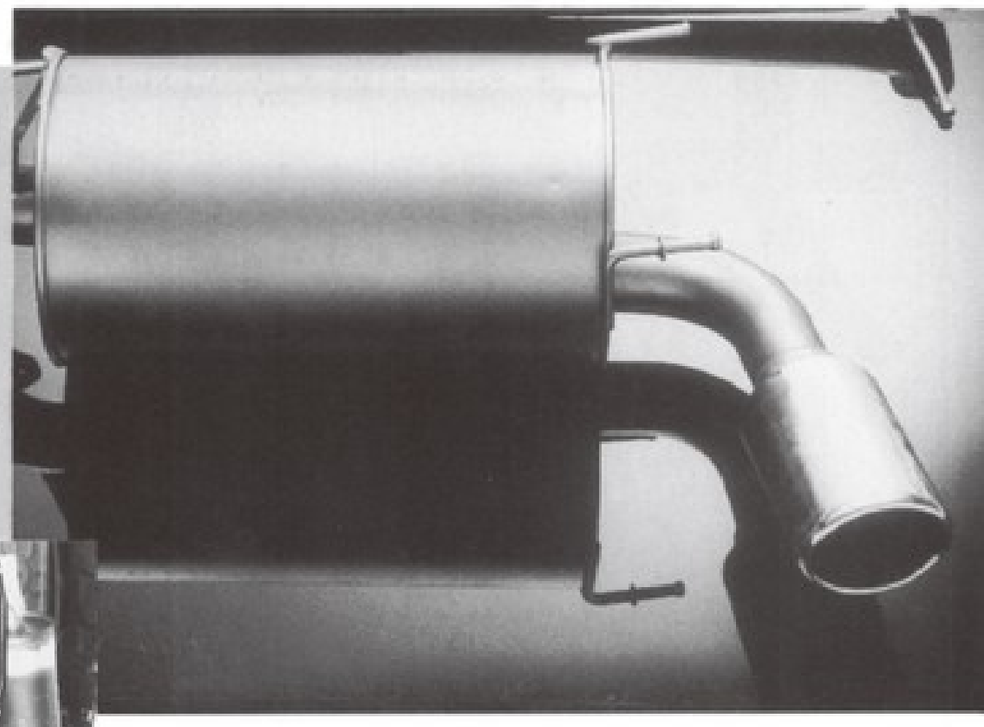
今、ロードスターオーナーに贈る

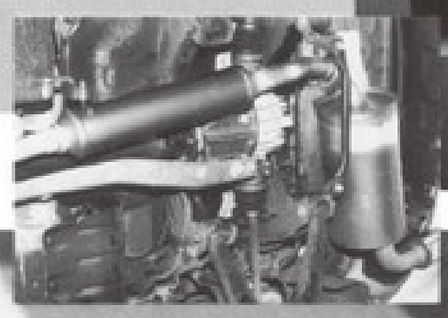
大口径101φ車検対応マフラー

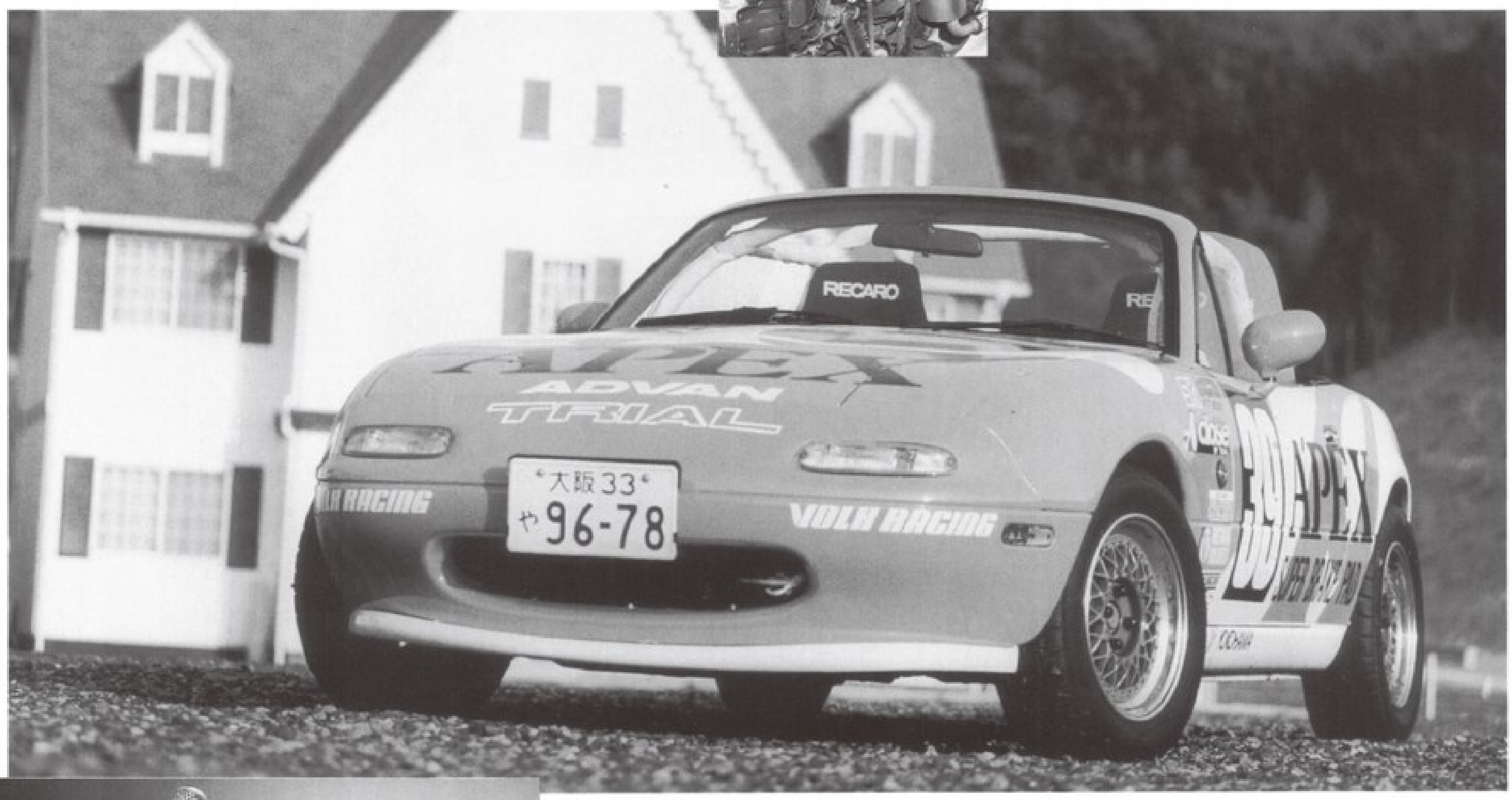
B6（1600c.c.）用 **¥75,000**　BP（1800c.c.）用 **¥77,000**

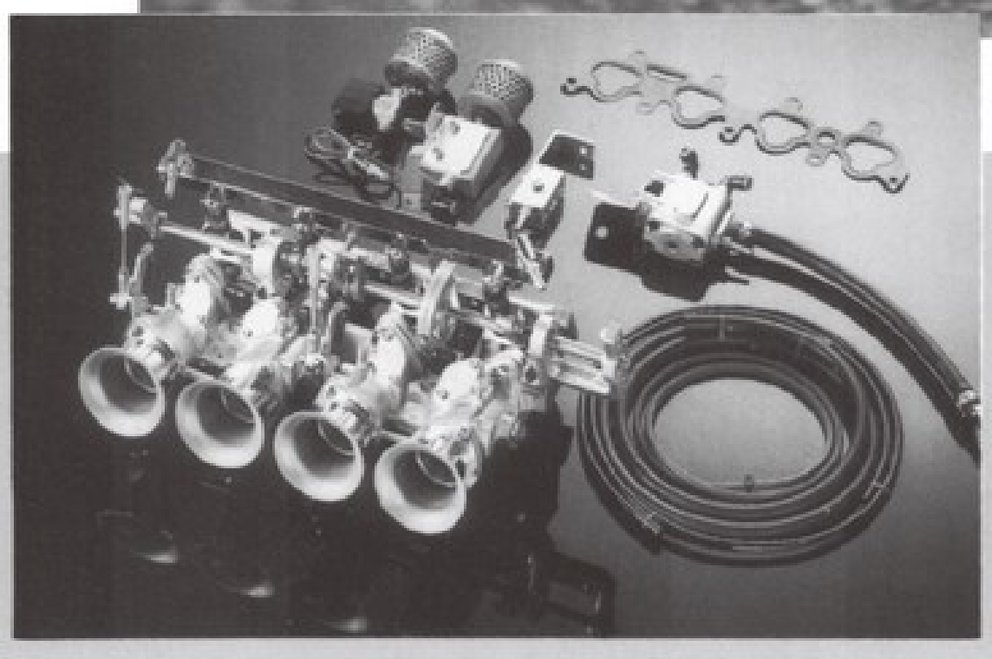
長期にわたるテストの結果を今、ここに発表！（アペックス社との共同開発）

アイドリング時：低音は静かだが走りを刺激するサウンド。
中・高回転時：高回転になるに従って高音質になるメカニカルサウンド。
トルク感：マフラーフロント部を45φに絞る事によりノーマルより数段のトルクアップ。（1800ccは50φ）
パワー感：45φに絞ってから94φの膨張管を利用し、再び50φに絞り、60φから101φへと抜けるメガホン構造のため確実なパワーを得た。









大好評発売中！
スポーツ インジェクション（B6専用）

走る場所に応じて 低速用・中速用・高速用とベンチュリーの 交換だけで セッティング変更が可能！ **¥198,000**

フロントスポイラー

Type-U ¥33,000
Type-S 開発中

上記商品の業販についてのお問い合わせは
株式会社エーエムコーポレーション TEL.0722-54-9777までお願いいたします。

TRIAL
TECHNICAL SERVICE & RACING DEVELOPMENT

■株式会社トライアル
トライアル東大阪 〒578 大阪府東大阪市菱江3-16-5
TEL.0729-65-6823 FAX.0729-65-6964
トライアル南大阪 〒591 大阪府堺市八下町4丁102-9
TEL.0722-54-7039 FAX.0722-54-7037

皆さんの要望に応えて（本当は廉価版を先に出したかったよ～）

限定販売ダンパーキット

ショック　：オーリンズ製
スプリング：トライアル製
¥260,000

バンプ・リバンプ側共に減衰力変更、ショートストローク加工済み。ロードスターのダンパーとして絶対の自信を持っています。が、高価なため限定品とさせていただきます。（廉価版も発売予定）　●もしこのダンパーの減衰力でタイムアップ等が望めなかったら返品を受け付けます。開発担当：椋

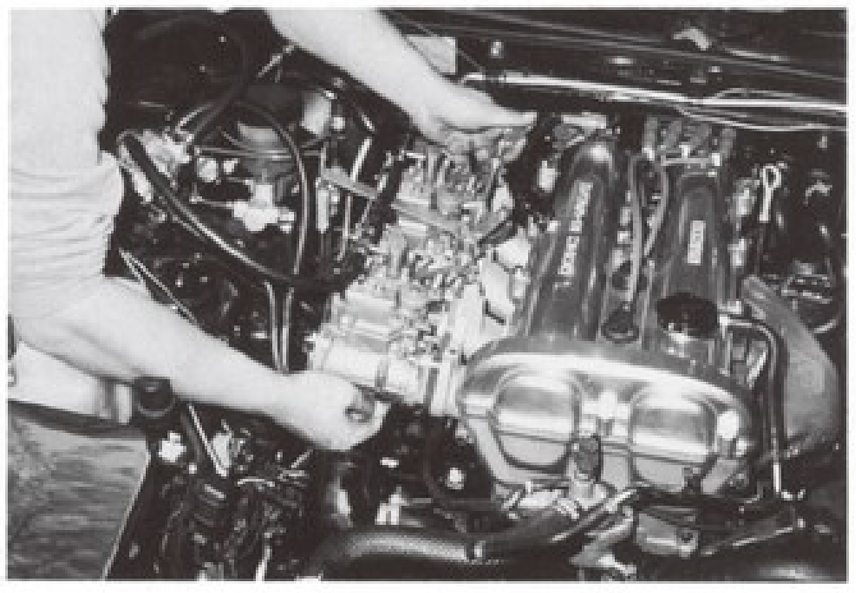
企画・制作／太田屋

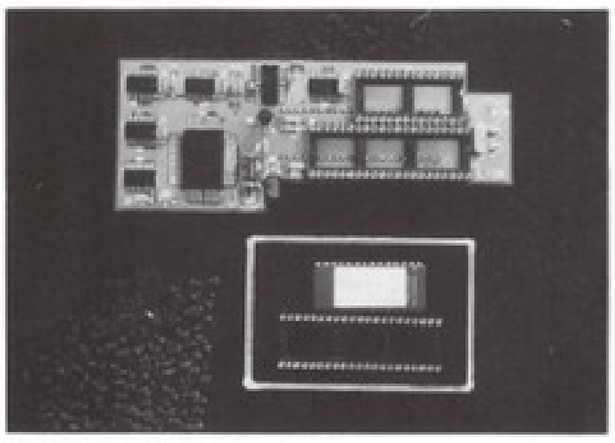
カモる！ 太田屋 ロードスター Bomb-Bee TUNING

いじる楽しさ、乗る楽しさを教えてくれるロードスター。しかしロードスター関連誌を見れば能書ばかりの記事が満載。

ボクらはその裏側にあるホントのことが知りたいのだ！キャブを付けたら燃料がこない、点火進角しない、ハイカム組んだら調子悪い、マフラー入れたらすぐ爆音、1001のほんとの姿は、なぜコンピュータがあんなに高価なのか、同じＢ６でもタイプがいくつかある……。そんな情報の本音が伝わってこない。

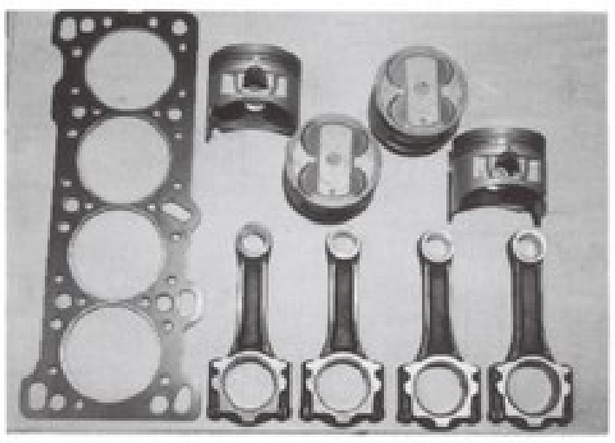
自分でいじって自分で楽しむ、太田屋はそんな方のためにお手伝いがしたいのです。コストパフォーマンスに優れたパーツ&チューンナップノウハウの供給、それをかたちにしたのが、「J'sパーツ」&「ボンビーチューン」です。メーカーのやることはよく分かりませんが、ウチは当分Ｂ６で1800をカモりますよ。





★コンピュータチューン（通販・電話相談・指導）
エアクリーナー、マフラーのメーカーが違うだけでチューニングロムの内容が違ってきます。はっきりいって難しいヤツです。そんなワケで、基本チューニング以外はオーダーロムとなりますので詳しくはお問い合わせ下さい。レブ500回転アップ、燃料・点火変更。キャブ仕様は正しい点火タイミングを得るためのロム。キャブ仕様で上の回転が苦しい方、コレで解消します。すべて追加基盤タイプで取り付け交換（指導）もOK。取り付けビデオもあります。（価格は送料・税別です）

- B6　1600cc用　現在Bタイプ　¥65,000
  オーダーロム　¥75,000
- B6　1750cc用　現在Bタイプ　¥75,000
  オーダーロム　¥85,000
- B6　キャブ仕様　¥70,000



★B6パーツ&O／H　（通販・電話相談・指導）
B6エンジンをもっと楽しくするハイコンプ、ハイカム、ボアアップ……自分でやってもウチでやっても安さ格別のボンビーチューン。エンジン脱着・オーバーホール、コンプリートエンジンへ交換もOK。（できないことはお手伝いしますが自分でやることが基本で大切なことですぜ）

- 1600cc用メタルガスケット厚さ0.8mm　¥16,000
- 1750cc用メタルガスケット厚さ0.8mm　¥18,000
- 1600ccハイコンプピストンセット　予価 ¥55,000
- 1750ccボアアップピストン・コンロッド・ヘッドガスケットのセット。　¥150,000〜
- 1600ccハイコンプエンジンコンプリート　¥300,000〜
- 1750ccボアアップエンジンコンプリート　¥450,000〜
- ハイカム加工　ワンヒール　¥3,500〜

★ロードスターチューンナップビデオ撮影中（通販）
太田屋は下記のように、オーバーホール&チューンナップビデオシリーズをラインナップしています。オーバーホール・チューニングができるからこそ、他では絶対に見ることのできないシーン、書きぶったまげの世界？ を覗くことができます。撮影はベーカム、マスターテープは１インチにてVHSにダビングしています。ホームビデオカメラによる撮影ではありません。
内容：エンジン脱着・オーバーホール、キャブ取り付けセッティング、コンピュータ追加基盤取り付けなどの内容で90分ものを制作中です。ご期待下さい。　予価¥8,500

★J's PARTS & パーツ製作希望者募集
人数分だけ集まって、オリジナルパーツを製作しませんか。そのまとめ役を太田屋が引き受けますので、希望者は価格、納期、仕様等　お問い合わせ下さい。案内書を送ります。

- B6用強化クラッチカバー&メタルディスクセット
- ステンレスエキゾースト&マフラーセット
- 木目内貼りセット
- 耐圧メッシュブレーキホース
- サスペンションキットなど。

太田屋 Kimochi wa itsumo "Hi-comp" sa!

03-3310-9446　Tel 土、日、祭日OK 夜9時まで
Fax 24時間OK 自動切り換え

太田屋はプロやプライベートチューナー問わず、役に立つ情報やビデオ、パーツの供給を行っています。そのパーツのブランド名が「J's PARTS」それらのパーツを使用した楽しいチューニングが「Bomb-Bee」Tuningなのです。（太田屋　オッタマン）

ボンビーチューンの仲間募集!! 希望者はハガキで！

ボンビーバッジ製作中!!

OVERHAUL & TUNE-UP VIDEO SERIES

太田屋のビデオは、チューニングパーツの一部だっ！

Vol.1 4A-Gの組み付けとベンチテスト ¥6,500

ハイコンプピストン、304°Ｒ・288°Ｒハイリフトカム、カットモデルによるバルブの組み付け手順、各クリアランスチェック方法、特殊工具の使い方、最大リフトのバルタイ、ベンチテストでのパワー測定など、組み付けに必要なコツと手順が把握できる必見ビデオ。

Vol.2 エンジンの分解と組み付け（L28） ¥4,500

Ｌ型６気筒エンジンをベースに、エンジン分解のコツ、組み付けのコツをそれぞれの手順で楽しく紹介したエンジン分解・組み付け入門編という内容です。ベースはL28で、ボア88mmに拡大した3リッター、66°カム、キャブ仕様です。NGシーンも参考にして下さい。

Vol.3 バルブタイミングPart1 ¥6,000

ハイリフトカム単体で歪数の測定を行なう方法は組み付けたいカムや加工後の歪数を調べる場合に有効。これを知っておけば、例えばホントに304°カムであるかの測定方法やチェッククリアランスを設定した場合の作用角チェックなど、基本を把握する内容です。

Vol.4 AE86TUNE-UP ¥6,500

サスペンションチューニングに欠かせない分解・組み付け手順と必要工具の使い方など、スプリングを飛ばした危険な作業も紹介。ミッションを降ろしてクラッチやフライホイールを交換、メインは自作特殊工具でリヤシャフトを抜きLSDを組み付ける手順です。

Vol.5 AE86Hi-compチューン ¥4,500

エンジン脱着はせず、ジャッキアップをしてヘッドとオイルパンを外しハイコンプピストンに交換した「駐車場でハイコンプチューン」の様子を収録。「へえー、そんな方法でもできるのか」という、AE86オーナーへの提案ビデオ。CB誌2月・3月号DIYページ参照。

Vol.6 FJ20E／ETの組み付け ¥8,500

バルブの組み付け、バルブキャップを削りバルブクリアランス調整の方法、ヘッド全体の組み付け、シリンダーブロックの組み付けなど、エンジンの組み付け手順を中心に収録。最後にギヤトレーン組み付け調整の様子も収録。ベースはFJ20ETのボアアップ仕様。

Vol.7 2TGの組み付け ¥8,500

2TGエンジンは当時のレビン、セリカ、カリーナに搭載された名機。そのエンジンのオーバーホール用として、またボアアップチューン用として組み付け調整を収録したファン必見のビデオです。エンジンは1750cc仕様になっています。キャブ調整の様子も収録しました。

好評発売中！

Vol.8 ロム交換のポイント ¥3,000

AE86 4A-G、CA18（RB20／26系）やロードスターB6、SR20系の追加基盤タイプなど、ロム&ICチップを交換する様子、ポイントを収録。これからチャレンジする方、必見ですぜ。

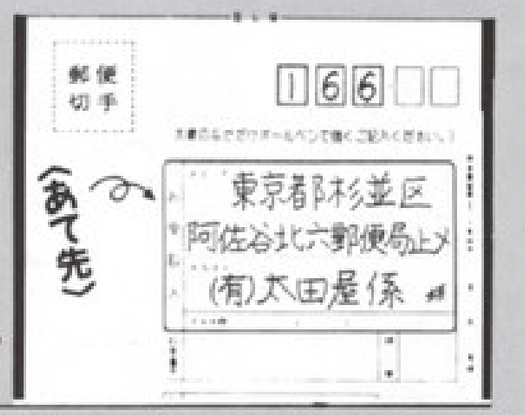
★ビデオ常時在庫あり。下記の申込書の要領で現金書留か電話・FAX・ハガキでの代金引換（着払い）OK。
★ロム・パーツは在庫・納期確認。クロネコヤマトのコレクト便にて発送。現金書留・郵便代引もOKです。
★オッタマンの「車少年探偵団」東海ラジオ（1332KHZ）、土曜深夜25時30分よりオンエアー中。よろしく！

ビデオのご注文方法

●代金引き換えでのご注文
Tel/FaxまたはハガキにＣ、右の「申し込み書」の要領で希望商品と住所、氏名、電話番号をご連絡下さい。商品到着時に、商品と引き換えで代金＋手数料をお支払い下さい。

●現金書き留めでのご注文
右の申し込み書または同様に書き込み、代金に送料を加え、合計金額を「現金書留」でお申し込み下さい。

申込書 ＋ ¥



お問い合わせ：TEL／FAX 03-3310-9446 太田屋・〒166東京都杉並区阿佐谷北4-19-3

キリトリ

●申込書●

Vol.	円×　本＝　円	□□□-□□ フリガナ	
Vol.	円×　本＝　円	住所	県都府道
Vol.	円×　本＝　円		
Vol.	円×　本＝　円		
Vol.	円×　本＝　円		
送料	1本/500円 2〜4本/1000円 5本以上/1500円　円	TEL.	
合計	ビデオ＋送料　円	氏名	年令　才

BILSTEIN TECHNICAL SERVICE

EUNOS ROAD STER アンケート募集!!

このアンケートにお答えいただき当社にお送りいただいた方々にもれなくF-3000鈴木利男選手、グループＡ GTR 高橋国光、土屋圭一選手のマシンに貼ってあるレース用エナペタル ビルシュタイン スペシャル ステッカーをプレゼントいたします。

●封書には必ず返送先住所、氏名、年令等をお書き下さいます様お願いいたします。

❶ ENNEPETALセッティングのBILSTEINをご存知ですか？

❷ ENNEPETAL BILSTEINのもつイメージはあなたにとってどの様なものですか？

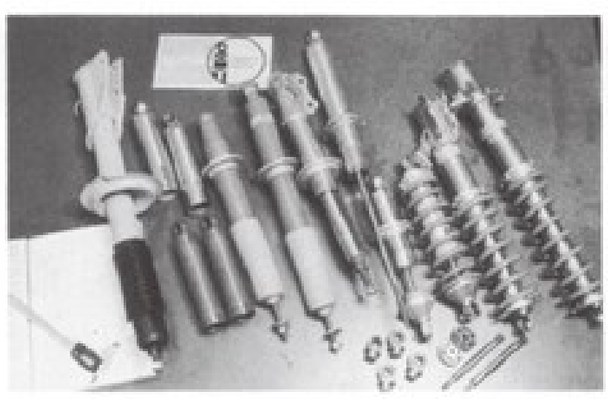
❸ ロードスターのダンパーキットにはどの様なタイプのセッティングが良いとお考えですか？

❹ あなたのロードスターは現在どんなダンパーをお使いになっていますか。又、満足していますか？

❺ 今後、当社にどの様な事、又は、どの様なダンパーを希望していますか？

オーバーホール及びセッティング変更

オイル・シール等の交換、セッティング変更、ロッドのストローク加工、シリンダーのショート加工、ピストンロッドの交換、シリンダーのグルービング加工、取付部ブッシュの交換、再塗装etc.各メニューにより御見積させて頂きます。



ennepetal

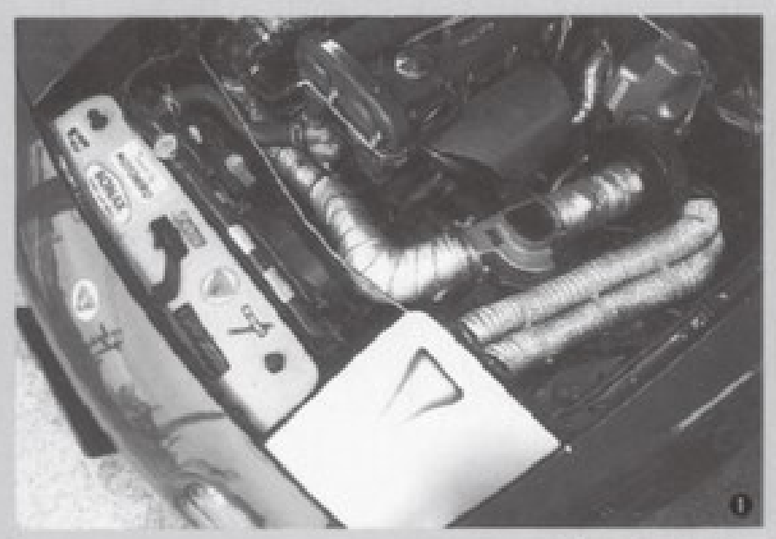
株式会社 エナペタル 〒488 愛知県尾張旭市東山町2-14-8
TEL052-775-3328 FAX052-775-3370
定休日：日曜・祭日　営業時間：AM10:00～PM7:00

Owner's One point Idea!

ロードスターだからこそ楽しめる!

オーナーならではのワンポイント・アイデア

1/1スケールのモデルカー感覚で楽しめるロードスター。
オプション品や既成のパーツを取り付けるだけじゃない、
そんなロードスターフリーク達の小技を覗いてみよう。



他車用のパーツの流用や手作りのパーツがマルクラブマンレーサー風に仕上げて楽しんでいるぞ

渡辺丈夫さんはクラブマンレーサー風にドレスアップしている。

❶：エンジンルームで目を引くのは吸気ダクト。定番ともいえるヘッドライトカバーに設けたＮＡＳＡダクトからフレッシュエアを導くためのものだ。これは東急ハンズなどで売っている50φのパイプを２本使用している。エンジンルーム内に熱がこもり温度の上がりやすいロードスターならではのアイデアで、サクションパイプにも耐熱シートを巻き付け、さらに効果を高めている。アルミ製の整流板とタコ足の遮熱板も自作なのだ。

❷：ルームランプが足元にしかないロードスターならではのアイデア。ダイハツミラ用を流用しているのだが、サイズがぴったりで違和感がない。

❸：これはサイドブレーキレバーのブーツカバー。バックスキン調の布地を巻いただけのものだが、どうしてなかなかイイ雰囲気をだしている。

❹：純正のリップスポイラーをカットして作ったブレーキ冷却用エアダクト。まだダクトは取り付けていないが、エアロパーツを好まないヒトにはオススメのアイデアかもしれない。

アルミの輝きでコーディネイトしたインテリアがひときわ目立つ

小川康浩さんもオーナーならではの不満を解消するようなモディファイを加えているが、特に注目したいのはインテリアだ。

❶：初期型はトランクオープナーがなく、とても不便なのだ。そこで電動式のオープナーを設置。ミソとなるのはコンソール側に取り付けたこと。使い勝手を優先するとココしかないという。

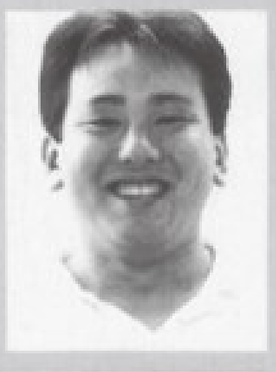
❷：ノーマルの把手を取り外し、アルミパネル＆ミニ用のアルミ製把手を装着。ドアノブもアルミ製のリングでコーディネイトしている。インパネまわりもアルミを多用しているので、全体に古典的なレーシングカーの雰囲気を作り出しているのがポイントだ。

定番チューンのエアダクトにプラスα ワンオフのハンドメイドパーツも自慢

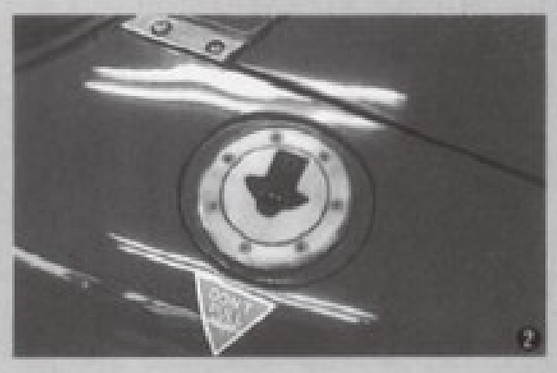
大木満さんはあまりお金をかけずにモデファイしているという。

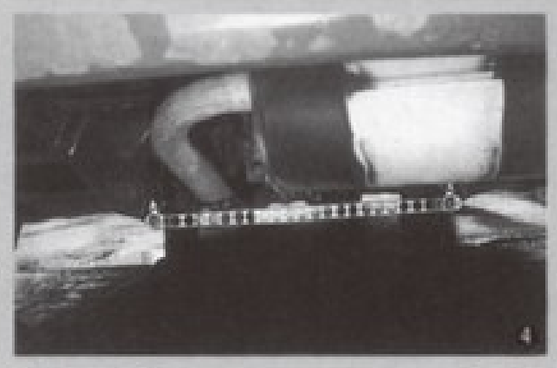
❶：これはロードスターのドレスアップでは定番ともいえるエアダクト。エンジンルーム内に熱がこもりやすいため、フレッシュエアを直接吸気口に導こうというもの。ヘッドライトカバーにＮＡＳＡダクト形状の切り込みを入れ、パテで成形すれば簡単にできる。ただ、雨天時には水が入ってきてしまうので、ネジ止めでフタができるようにしているのが大木さんのアイデアだ。

❷：これはレーシーな雰囲気のアルミ削り出しのシフトガイド。友人にワンオフで作ってもらったそうだ。



ロードスター・オタッキーといえるくらい こだわりを持った技がスバラシイ





もうほとんど病気というくらい、細かい部分にまで手を加えているのが乙黒能さんだ。そのイジリ方は、他のロードスターオーナーの興味を引くものばかりといえるだろう。

❶：まず注目すべきは、ボンネットのエアアウトレット。エアインテークを取り付けているヒトはかなりいるけど、それだけではクーリング対策としては万全とはいえない。やはり空気の通路が必要なのだ。ボンネットに穴を開けただけではラム圧の関係でうまくエアが排出されないので、実走行でチェックを重ねこの形状に決定したというから恐れ入る。まるでヘタなショップ顔負けというデキなのだ。作業はボンネットを取り外し、ダクトの形状に切り、パテで成型したという。基本的にはリトラクタブルの開閉部にエアインテークを設ける場合と同じだ。ただ、塗装はさすがにショップにオーダーしたというが、美しい仕上がりだ。

❷：オートバイ用のものを利用したレーシングカーっぽいフューエルリッド。ノーマルに被せているだけのダミーだが、ステッカーと相まってムードは十分だ。

❸：乙黒さんはコニGPショックを装着しているが、これはその減衰力調整用のツマミだ。デルリンで自作したもので、簡単に調整できるようになる。

❹：初期型には装着されていないリアのロアアームバーまで自作しているのだ。アルミ材の20mm厚の板に穴をあけたものを使っている。アライメントの調整は不要で取り付けられるということだ。

❺：追加メーターとしてロードスターの必需品といえる油温計をセンターコンソールに装着している。純正オーディオの場合、そのままではスペースが足りないが、メクラ蓋との位置を上下逆にすることで装着できる。

❻：ロールバーに自転車用のドリンクホルダーを流用して、消化器を取り付けている。サーキット走行では有効かもしれない!?

コンセプトは清貧 お金かけずに知恵&手間かけて

長尾光男さんは、まさに清貧の思想でロードスターのドレスアップを楽しんでいる。まさに、お金かけずに知恵かけての見本といえる。

❶：アルミ地肌の輝きが美しいヘッドカバーとエアフロが目立つエンジンルーム。これはオーナーが自分でしこしことヤスリがけしたという。一見するとタコ足を装着しているようだが、実は純正品。ノーマルでもタコ足になっているので、遮熱板を外すとムードは盛り上がるのだ。さらにこれも磨きをかければよりグッドとなる。長尾さんはステンレス板でタコ足が見えるような遮熱板も自作している。

❷：これは市販されているナンバープレートの移動ステーに工夫を加えたもの。そのままだと路面に接触した時などプレートが曲がったりしてしまうので、カーショップで売っているナンバーガイドを使っているのだ。プレートの保護ができるし、見た目もきまっている。

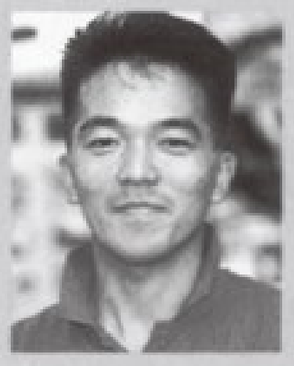
❸：これも一見すると社外品のアルミホイールのようだが、実は純正品を塗装し、センターキャップを外しただけのもの。こんなにもイメージチェンジが図れる。

目的はひとつ サーキットでの 全開走行時に 新鮮な空気を

松原一茂さんのクルマはサーキットでのみ使えるアイデアだ。

とにかくエンジンルーム内に新鮮な空気を、ということで左側のライト類をすべて取り外した上で、リトラクタブルをポップアップさせたままにしておくのだ。ウインカーまで外してしまう、その心意気がとても潔い。

お手製のパーツなど シックな小技がきまっている



富岡紀三さんはシックにきめたドレスアアップが好みだという。

❶：エンジンルームではやはり磨き上げられたヘッドカバーが際立っている。が、これはヘッドを外さずに小一時間、ペーパーがけしただけだという。オイルフィラーキャップもレーシングカーのように、緩み防止のスプリングを装着してムードを盛り上げている。

❷：アルミ製の牽引フックもレーシングムード満点だが、自作のものだ。アルミ板を自分でカットしボルト止めすれば、できあがりだ。

他に富岡さんのクルマは初期型でアンテナが脱着式なのだが、VWゴルフ用のものを装着し、盗難防止&ルックスに対処している。

さすがショップ・ワークスカー!? 美しく見せる仕上がりがウリだ

プロショップ・ニッケイのメカニックでもある伊左治孝司さん。そんな彼のクルマは、各所に美しい仕上がりを見せている。特に吸気ダクトは、市販の75φのパイプにアルミ製のファンネルを装着している。

お手軽なワンアームワイパーが独自のイメージを作りだす

大木一紀さんはエクステリアにワンポイント、自分だけのエッセンスを加えている。

❶：ワンアームワイパーはとてもレーシングライクな雰囲気だ。運転席側のみにＦＣ３Ｓセブン用のアーム＆ブレードを装着。助手席側は取り外してしまっている。ロードスター用に比べるとかなりサイズが大きいので、十分対応できるようだ。

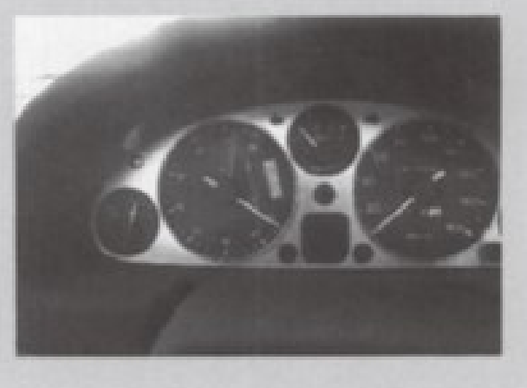
❷：ハードトップ装着時、当然室内に視が残るワケだが、これを隠すために純正のトノカバーを利用している。トップを装着する際にはかなりの力で押し込んだということだが、室内はスッキリする。

レーシングカーのメーターパネルをイメージ

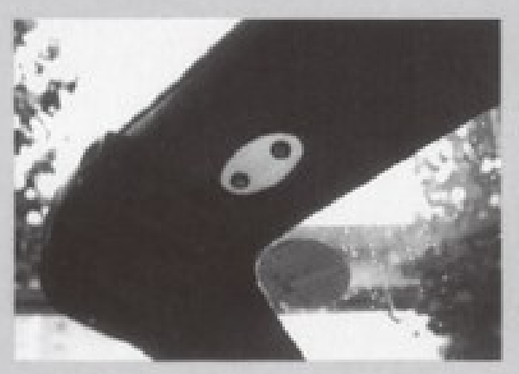
水高淳さんのクルマはメーターまわりに注目だ。

メーターフードをスウェード調スプレーで塗装。

タコメーターは０回転の位置をずらし、レッドゾーンが真上にくるように設定。レーシングカーのイメージだ。

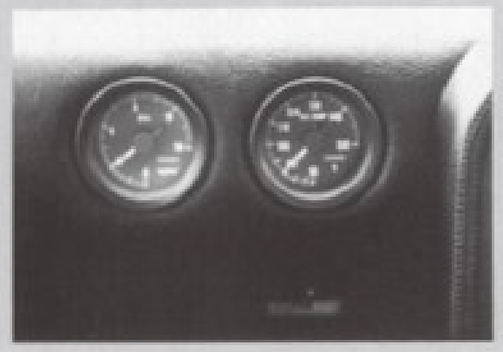


オープンカーならではの爽快感を強調する小さなアイデア



諸星啓介さんは、オープンならではのスッキリ感を強調するために、サンバイザーをはずしてしまっている。そこに、ＫＧワークスにオーダーしたステンレス製のメクラ蓋を装着。ちょっとしたドレスアップになる。

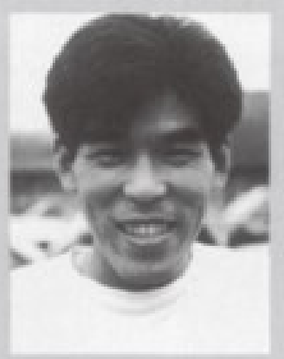
エアコンもフル活用できる追加メーター装着法



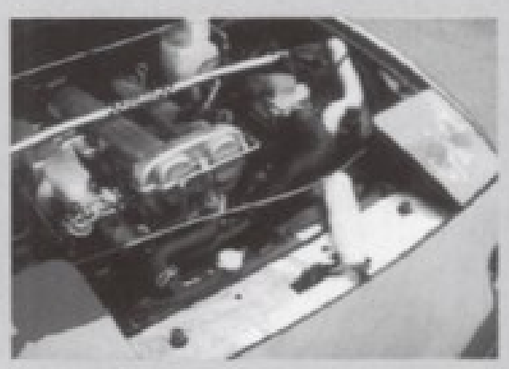
ロードスターの場合、追加メーターはエアコン吹き出し口に付けるのがポピュラーだが、風見治さんは助手席側ダッシュボードに収めている。

油圧計と油温計がきれいに並び、これならエアコンもフル活用できる。

外観はノーマルのままでフレッシュエアを効果的に導く



太田直樹さんはアルミ製の整流板を作ったうえで、そこから吸気口付近まで、エアインテークパイプを装着。これならばヘッドライトカバーに穴を開けることなく、フレッシュエアを採り入れることができる。



何ともいえず大胆なモディファイ タルガトップのロードスター

三橋智和さんは大胆なモディファイが刺激的だ。

ノーマルのハードトップを加工した自作タルガトップが、名車ヨタ８のようでもある。もちろん、これに合わせた幌も用意し、雨天時にも対処できるようにしている。

APプロップバルブキットをコンソールにきれいにビルトイン

田中幸美さんはインテリアに一工夫凝らしているのが特徴だ。

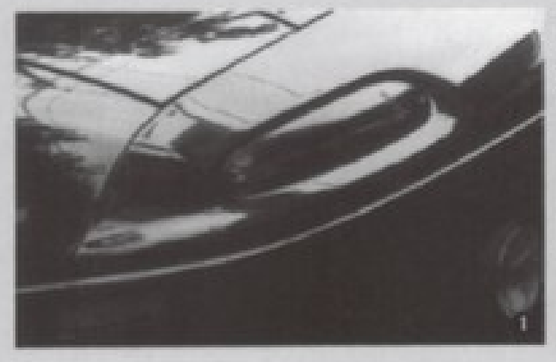
ＡＰレーシング製のプロップバルブキットの調整用のツマミを、センターコンソールのメクラ蓋を利用して、ステレオ下部にきれいに収めている。

カラーコーディネイトやオーナメントで純正オプションを装う

木全悟さんはＶスペシャルをカラーコーディネイトでドレスアップしている。

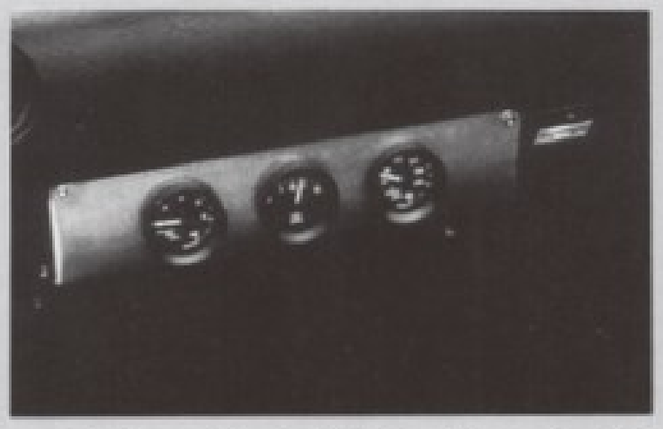
❶：これはフロントマーカーランプ部のカバーをスモーク色のスプレーで塗装したもの。顔つきがガラリと変わり、ずいぶんと精悍な印象になる。

❷：こちらはアルミホイールをボディと同色のグリーンにペイント。センターキャップにユーノスのオーナメントをあしらい、あたかも純正オプションのような雰囲気を作り出している。



Owner's One point Idea!

グローブボックスも こうして使えば きれいなメーターパネルに



これはグローブボックスを使用して追加メーターを装着した例。室内の小物入れが少ないロードスターでグローブボックスがなくなるのは多少気になるが、油圧計、電圧計、そして油温計がきれいに収まる。

クーリングのためなら 使えるものなら エアコンでも使ってしまう

とにかくエンジンルームの温度状況の厳しいロードスター。少しでも冷却性をよくするために、エアコン用のファンを利用しようというもの。これは、その作動回路にスイッチを設定したもので、必要に応じてＯＮできる。

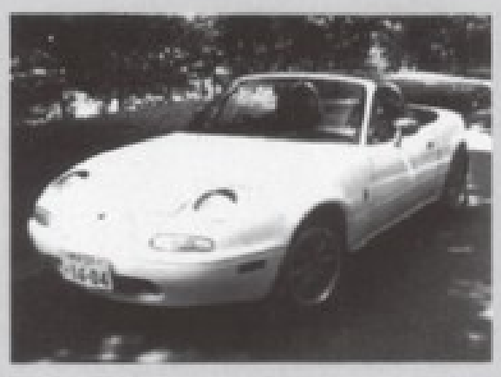
競技車両のスターター スイッチをそのまんま コピーした

これは、競技車両をモチーフに作られたインパネだ。

オーディオをＩＤＩＮサイズのものに変更し、センターコンソールに自作のパネルを貼り付けてスペースを確保。そこに、キーシリンダーを移動、さらにトグルスタイプのキルスイッチとスターターボタンを設置している。

美しく、イイ雰囲気に仕上がっている。

ボルシェ928!? 丸目ライトが特徴の 愛らしいフェイス



今村日出夫さんのロードスターはまるでＦＲポルシェのようなフロントマスクが目を引く。ライトはＡＺ-Ⅰ用を流用した固定式で、照度、高さとも実用上は十分ということだ。

さすがの仕上がり MCL製 エアアウトレット

冷却性の向上はフレッシュエアを導入するだけでなく、空気の逃げ道が必要だ。ロードスターは、特にこの抜けが悪い。これはヨシムラエンジンでお馴染みのＭＣＬのエアアウトレット用ダクトだ。

3連メーターも バッチリ収まる コンソール

笹子紀元さんのインテリアは、かなり凝っている。エアコン吹き出し口を助手席側に新設し、センターコンソールそのものを自作。３連メーター、オーディオがバッチリ収まり、ウッドパネルも統一感がある。

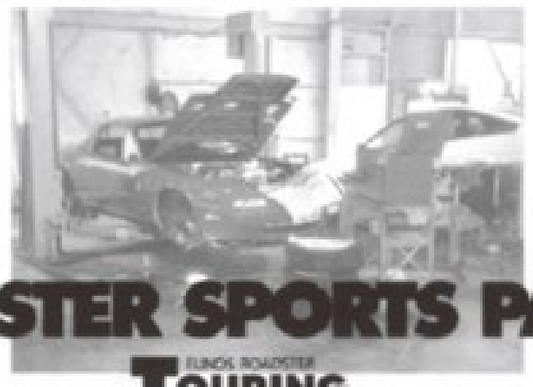
気になるエンジン ルームの温度を デジタルに感知する

これはエンジンルーム内に温度計を設置した例。カー用品店で市販されている外気温センサーを流用したもので、運転席でデジタルに確認できるのだ。何となくソレッぽい雰囲気になる。

Garage HASEGAWA

Garage...車が安息する巣、車好きの趣味的空間

ドリフトを自由に楽しめスポーツカーを・・・
支配する喜びを味わうためのサスペンション&リミテッド・スリップデフ



ROADSTER SPORTS PARTS

TUNING KIT ROADSTER
TOURING
MAZDASPEED

自在なハンドリングへの欲求を満たす

ガレージハセガワ
名古屋市港区川間町2-24
TEL052-654-3252
営業時間 AM11:00～PM7:00 月曜日定休日 便利な低金利ローン・ボーナス・一括払い・各種カードもご利用ください。

ROADSTER SPORTS PARTS

SHOCK ABSORBER「自在なハンドリングへの欲求を満たす」
●ショックアブソーバー●オーリンズ●20段調整O/Hセッティング変更OK ¥148,000●コニ●車高、減衰力ともに調整式 ¥92,000●GAB●4段調整 ¥66,000●KYB●クライムギア ¥38,000

SPRING「コーナリングのキメ手」
●スプリング●オーリンズ●F=3.9 R=2.4 ¥48,000●レーシングビートタイプ2●F=3.9 R=2.0 ¥38,000●クスコ●F=3.2 R=1.6～3.2 ¥30,000

STABILIZER「サスペンションセッティングの基本」
●スタビライザー●GAB ¥68,000●リジッド ¥61,800●ディキャトロ・スタビリンク●NMB・M10ピロボール使用 ¥30,000

SUSPENSION BUSH「カチッと姿勢をキメる」
●サスペンション・ブッシュ●マツダスピード●ブッシュ&アッパーマウント ¥32,000●トーコントロールキャンセラー ¥7,800●ボールジョイント（Sスペシャル用）¥6,020●マツダスピード エンジン&デフマウント ¥13,600

ROLLBAR and STYLEBAR「安全だからたのしい」
●レーシングビートスタイルバー・タイプ2 ¥62,000●マツダスピード●4点式ロールバー ¥42,000●ウィンスポーツ5点式ロールバー ¥47,000●ロールバーパッド●黄・青・灰・白・黒 各色 ¥7,500

STRUTBAR and MASTERCYLINDERSTOPPER「剛性up-コントローラブル」
●クスコ●マスターシリンダーストッパー付ストラットバー ¥17,500●クスコ●オールアルミストラットバー（強靭にて軽量）¥24,000●クスコ●マスターシリンダーストッパー ¥8,500●ディキャトロ●リアーパフォーマンスバー ¥18,000

CLUTCHCOVER and DISC「エンジン性能を活かす」
●マツダスピード●クラッチカバー ¥18,000●英国フェロード●クラッチディスク ¥18,000

LIMITED SLIP DIFF「アクセルで向きを変える」
●マツダスピード●1.5WAY ¥74,000●マツダスピード●2WAY ¥64,000●LSDリペアーキット&イニシャルトルク（キキ味）調整シム ¥18,000

MUFFLER and EXHAUST MANIFORLD「胸をうつエキゾーストノート」
●マツダスピード●EXマニホールド ¥94,000●マツダスピード●ステンレス&セラミックマフラー ¥108,000●HKS●EXマニホールド ¥88,000●HKS●リーガルマフラー ¥61,000

BUCKET SEAT「マシンの挙動をつかむ」
●ブリッド●ジータ/背もたれ傾斜角102° ¥65,000●ブリッド●レブ/背もたれ傾斜角106° ¥65,000

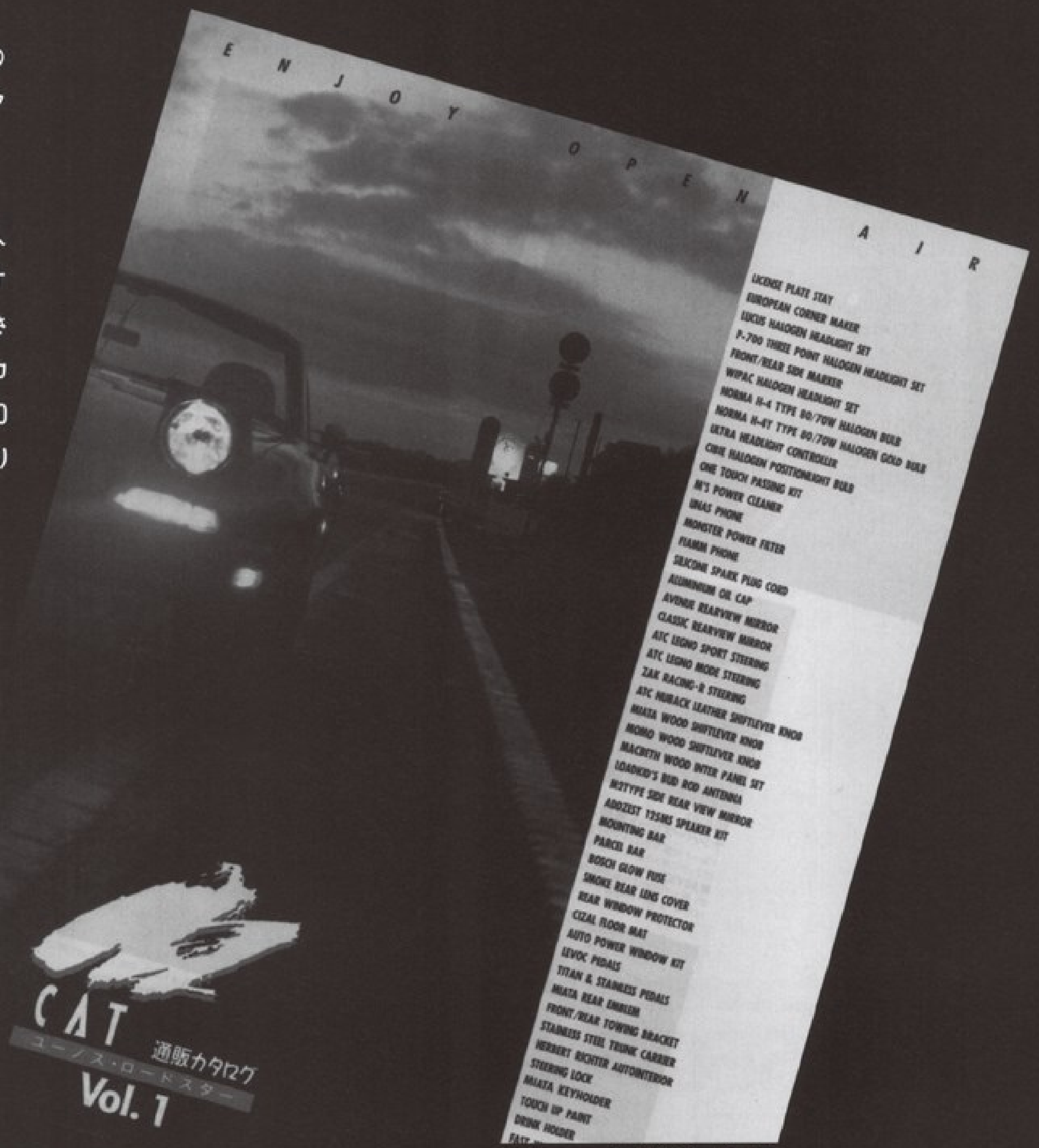
BRAKEPAD and HOOS
「よりダイレクトなペダルフィーリング」
●英国フェロード●DS11(サーキット用フロント) ¥22,000●英国フェロードDS11（サーキット用リア) ¥20,000●エンドレス●M Type(ストリート・サーキット)フロント・リア 各¥20,000●エンドレス●Y Type(ストリート)フロント ¥13,000●エンドレス●Y Type(ストリートリア ¥12,000●マーベル#(ミニサーキット用)ブレーキで向きを変える ¥21,000●アールズブレーキホース●スチール ¥46,000/アルミ ¥52,000●GAB●ブレーキホース ¥51,000

■通販OK(詳しくはＴＥＬにてお尋ね下さい)

MOTUL TRUST V-is WINMAX POTENZA tanabe. kg/mm Liqui Moly RIGID
WILLANS SHOEI MINES Sabelt ATK engine TEIN Orient

ONLY ROADSTER

カー雑誌等でおなじみのロードスター・グッズ&アクセサリーをこの一冊に、掲載!!
数多くの商品の中より、入念にチェックしたものですので、安心してお求め下さい。一冊で約50種類、カラー・バリエーションで100点余り。ロードスター乗りの定番商品です。



Vol.2　9月中旬より発送

カタログ・送料共／無料

CAT 通販カタログ
ユーノス・ロードスター
Vol. 2

カタログサイズ：182×228㎜

カタログのお申し込み

9:00AM～6:00PM（月－金曜日）FAXはいつでもOK。

TEL 03-3722-0244　FAX 03-3722-3351

㈱エム・ファクトリー　〒145 東京都大田区田園調布1-30-8 清光ハイツ33　TEL 03-3722-2466

ミラーグレーズ日本初上陸！

from U.S.A.

Meguiar's MIRROR GLAZE Professional

オープンカーのリヤーウインドウ（ビニール製）は非常にデリケートに出来ており、すぐにキズがついてしまったり表面が白く酸化してしまいます。この為後方視界が悪くなり非常に危険です。このような時にミラーグレーズNo.10、No.17を使用しますと、元の透明度を回復します。又、リヤーウインドウのみならずヘッドライトカバー・テールレンズ等あらゆるプラスチックのキズを取り除きます。

ミラーグレーズNo.17　¥3,500

（プラスチック・クリーナー）

基本的には、№10と変わりありませんが、№17のほうが深いキズ、表面が酸化して白くなったもの等が、良く取れます。№17を使用後に№10を使用するのがベストです。

用途
- ○航空機・ヘリ等の風防
- ○オープンカーのリヤーウインドウ
- ○ボート
- ○レーシングカーの風防
- ○オートバイ
- ○その他

ミラーグレーズNo.10　¥3,500

（プラスチック・ポリッシュ）

プラスチック及び、アクリルの細かいキズを取り除き透明度を回復し、それを維持します。
又、表面を保護し静電気を防ぎますので、ホコリ等が付着しません。
特に№10は米国のミリタリースペックをクリアーして、米軍の航空機等で使用されております。

用途
- ○航空機・ヘリ等の風防
- ○オープンカーのリヤーウインドウ
- ○ボート
- ○レーシングカーの風防
- ○オートバイ
- ○その他

ミラーグレーズNo.40　¥4,000

（ビニール・レザー・ラバー・クリーナーコンディショナー）

ミラーグレーズ№40はビニール・レザー・ラバー等の色褪せ、ヒビ割れを劣化等から守るプロ用の保護剤です。ビニール・レザー・ラバー等は太陽の紫外線や汚れにより劣化が進行します。№40はこうした自然の敵からあなたの愛車を保護し、しっとりとした自然のツヤを保つ為に生まれた保護剤です。特に№39（ビニール・クリーナー）の使用後に使うとより効果的です。

用途
- ○オープンカーのビニール製ホロ
- ○カーインテリア　○ゴルフバッグ
- ○エアークラフト、コックピット

ミラーグレーズNo.39　¥3,500

（ヘビーデューティ・ビニール・クリーナー）

№39は、通常では非常に落ちにくい汚れを良く落します。
特にオープンカーのビニール製のホロは、非常にキビシイ条件下で使用されますので汚れ等でビニールそのものが劣化してきます。
№39を使用する事によって、汚れをおとし劣化を防ぎます。

用途
- ○オープンカーのビニール製ホロ
- ○カーインテリア
- ○エアークラフト、コックピット
- ○ボートインテリア
- ○ゴルフバッグ

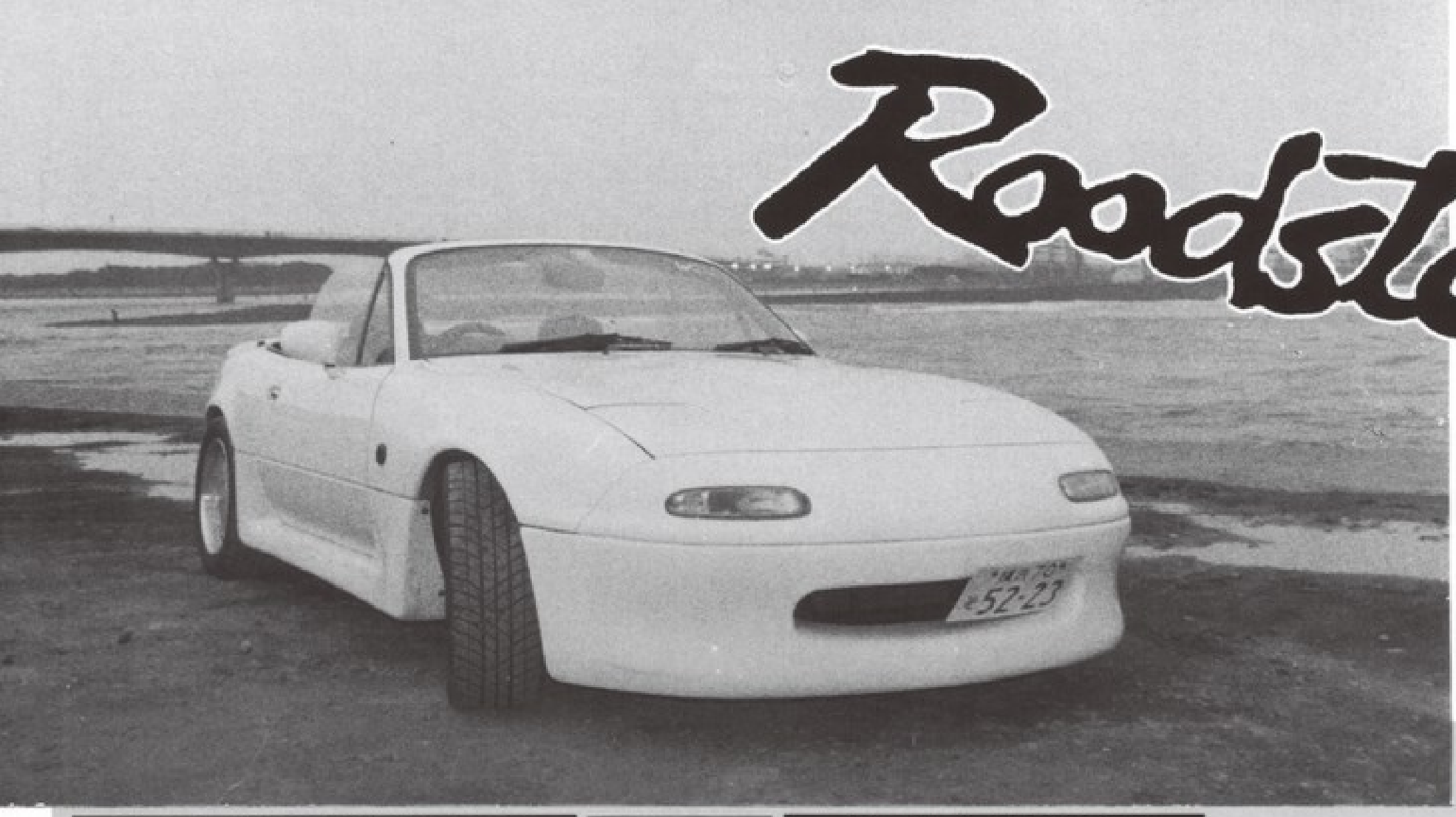
上記商品についてのお問合せは

日本総販売元

株式会社 エム・エー・ピー

〒111　東京都台東区橋場1-35-15-406

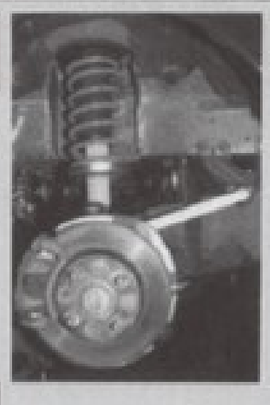
TEL. 03-3875-4152　FAX. 03-3875-4102



Roadster

SHOCKABSORBER

オーリンズ	15%引	¥125,800
ビルシュタイン	20%引	¥60,800
KONI GP	20%引	¥73,600
TOKICO イルミナ	30%引	¥25,200



MUFFLER

BSSオールステン検対	15%引	¥97,750
HKS 車検対応	25%引	¥45,750
RSR ライト95	30%引	¥45,500
五次元車検対応	20%引	¥49,600
アペックス車検対応	25%引	¥51,000

BRAKE PADS

プロジェクトμ100／NS	15%引	¥34,850
エンドレスタイプY	15%引	¥21,250

SUSPENSION

レーシングビート・タイプI	10%引	¥34,200
リジェ強度検計書付	30%引	¥21,700
Kg／mm 5.4 4.3	15%引	¥25,500
tanabe H150	35%引	¥13,000

EX MUNIFOLD

FGK車検対応ステンレス	25%引	¥69,600
RSR車検対応ステンレス	20%引	¥68,000
トラストスポーツ	25%引	¥41,250
CLUB iGB 4-2-1手曲げ	5%引	¥80,750

ROLLGAGE

レーシングビートタイプI	10%引	¥50,400
アクティブ	5%引	¥50,350
クスコシングルタイプ	10%引	¥31,500
CLUB iGB エキサイティングバー	5%引	¥37,050

BUCKETSEAT

コールビュー ローバック
Ⓣ80,000 ¥27,000

コールビュー GTA
Ⓣ41,000 ¥29,800

RECARO SP－G
Ⓣ160,000 ¥120,000

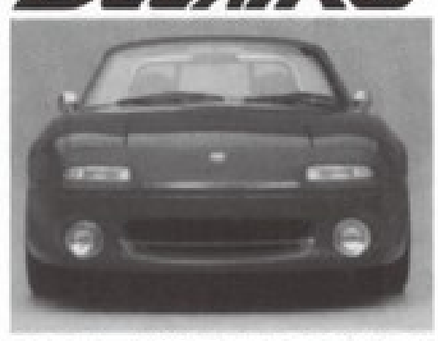
RECARO SR－II
Ⓣ160,000 ¥98,000

GULL SPORTS
Ⓣ98,000 ¥69,800

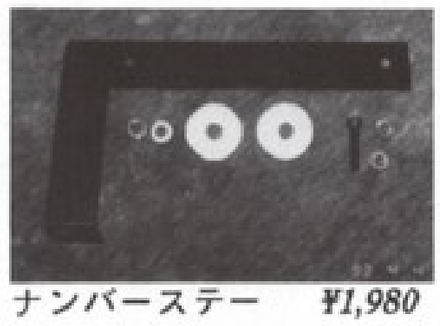
BRIDE EURO－G
Ⓣ75,000 ¥60,000

BRIDE RESULT
Ⓣ65,000 ¥52,000

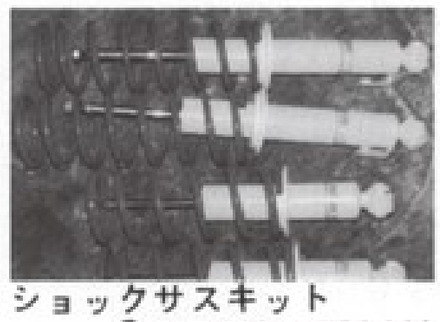
DCUATRO



デイトナ製品 ALL10%OFF



ナンバーステー ¥1,980



ショックサスキット
Ⓣ107,000→¥81,000

アウトブレーズクラシックミラー
Ⓣ9,800→¥8,800(1コ)

ラジエターパネル ¥9,800

RSワタナベ 6J－14
185/60-14
SET¥136,000

レーシングヒート 6J－14
185/60-14
SET¥119,000

バナスポーツ G7－2R 6J－14
185/60-14
SET¥132,000

8スポーク 6J－14
185/60-14
SET¥98,000

WAVEオリジナル 7J－15
1本¥27,000

【グランプリM5、オムニセント、Vグリッド】

通信販売大歓迎！通販ローンもOK、TELで手続します。

㊟在庫、納期等確認の上現金書留にて下記住所までお送り下さい。尚、送料は着払いにてお願い致します。

《神奈川県茅ケ崎市西久保1518－1》

★頭金即決ローン15分3～36回までボーナス一括もOK!

（上記商品には消費税3%がかかります。）

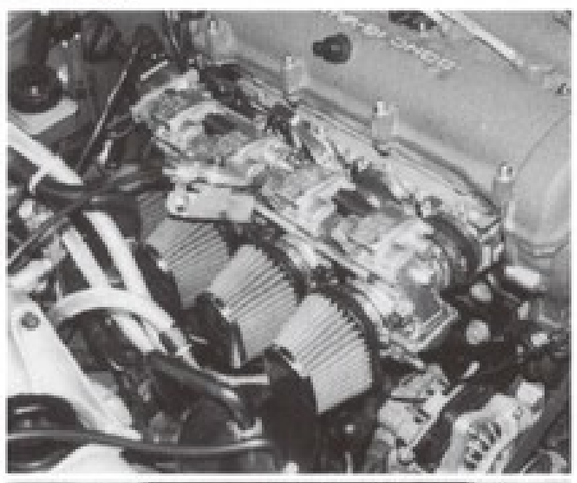
PRO SHOP
Wave
0467－88－1022

FUN&TASTY

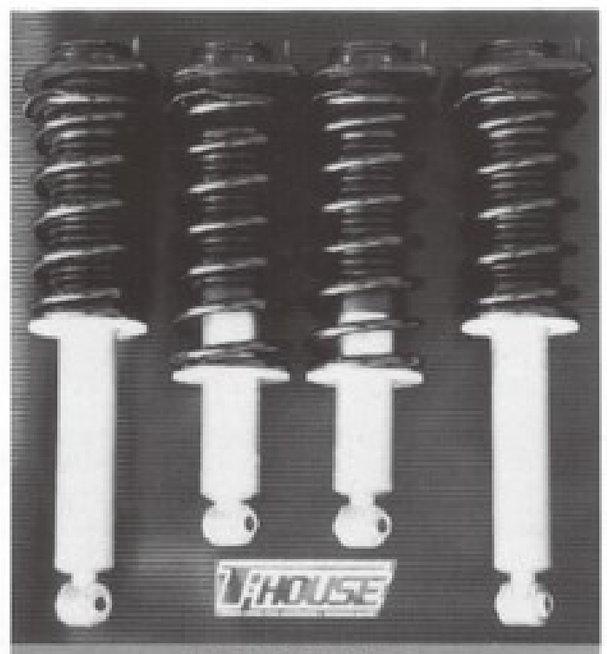
優越感!!

Roadster

《ロードスター・ティーハウスバージョン》



- B6用 FCRキャブレターキット……¥未　定
  (セッティング済)
- フルバランスライトチューン
  エンジンコンプリート……¥360,000
- エキゾーストマニホールド
  4-2-1(オールステンレス)……¥80,000
- オイルクーラーキット……¥89,500
  (オイルエレメント別)
- クワトロバー(ロールバー・ステンレス)……¥58,000
  レザーカバー(黒)……¥22,000
- キャメルバー(ロールバー)……¥58,000
- センターコンソールアルミパネル……¥15,000
- エアコンカバー(アルミ)……2個¥5,000
- アルミ削り出しエンジン
  オイルキャップ(数量限定)……¥12,000
- ブラックショートアンテナ……¥3,500
- スポーツシフトノブ……¥3,500
- スポーツスプリング(レーシングビート製)……¥38,000
- フォームエアフィルターエレメント……¥5,000
- マスターシリンダーストッパー(ズーム製)…¥10,000
- E/Gスターターボタン(ズーム製)……¥6,000



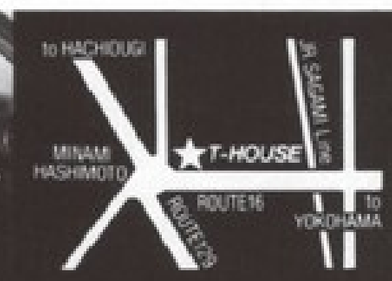
T-HOUSE
オリジナル サスペンション KIT
"S·version"
(Mスピード アッパーマウント込み)
21万円

※シフトノブについては、各車種用があります。※上記の商品には消費税は含まれておりません。

ライト ウェイト スポーツショップ

T-HOUSE

LIGHT WEIGHT SPORTS SHOP



★取扱い品目★
ATKエンジン
RACING BEAT
MOMO. NALDI. RECARO
各種オイル、各メーカータイヤ
ライトウェイトスポーツパーツ

〒229 神奈川県相模原市大山町11-11 マルエスビル
TEL:0427-71-8151　FAX:0427-71-8799

Parts Catalogue For EUNOS Roadster

NEWサスペンションキット

強化サスと強化アッパーマウントをセットし、思いのままに操れる回頭性、操舵性を発揮します。多くのデータに基づき従来の製品に更に磨きをかけた、RACINGサスペンションキット新発売。

RACINGサスペンションキット ¥298,000
CIRCUITショックアブソーバー ¥228,000
STREETショックアブソーバー ¥188,000

CPU"ブライドマスター" ¥120,000

その伸びの良さや、レスポンスに定評のあったコンピューターがバージョンアップしました。軽く、力強い吹き上がりを体感出来ます。

Dジェトロシステム ¥275,000

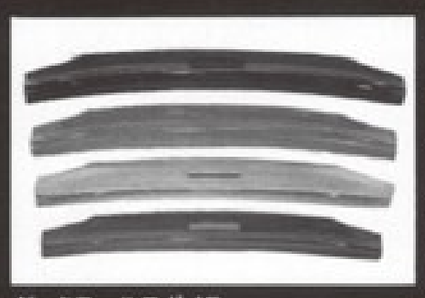
吸気抵抗になるエアフロメータを外し、専用コントローラーにて制御します。アルミエアボックスから聴こえるエキサイティングな吸気音が確実なレスポンスアップとパワーアップをお約束します。

TYPE B フロントカウル ¥98,000 専用ドライビングランプ ¥22,800
専用配線キット ¥15,000

TYPE C フロントカウル(フォグ&プロジェクターランプ付)¥158,000
専用配線キット ¥18,000 フロントノーズスポイラー ¥89,000
リアアンダーカウルスポイラー ¥85,000

It's MOTOR SPORTS.

アクセルペダルのオン、オフにタコメーターが敏感に呼応する。ステアリングの舵角にノーズがリニアに追従する。
かつて、スポーツカーはドライヴァーの意志を忠実にトレースすることのできるライトウェイトのみがスポーツカーと呼ばれた。
そして、全てのモータースポーツの源流はそこから派生した。高いポテンシャルが潜むパッケージングは、
私達が忘れかけていたスポーツマインドを刺激する。日本で産声をあげたモータースポーツのエッセンス。
現代に降りたピュアスポーツ、ユーノス・ロードスターを、モータースポーツマインドを体感するために。 *Produced by* ユアーズスポーツ



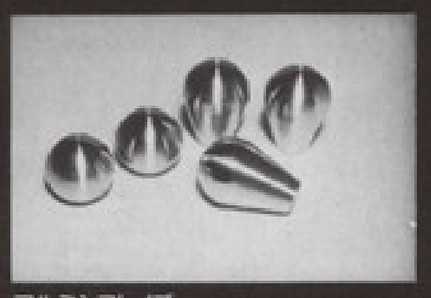
ダックテールスポイラー
トランクにワンタッチ取付け
¥36,000

フロントスポイラー(TYPE A)
¥89,000

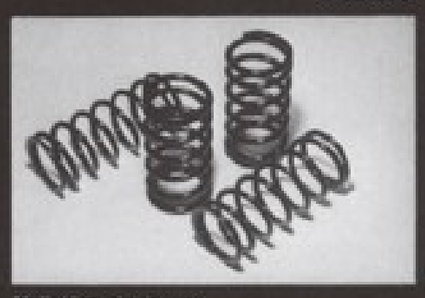
リヤバンパースポイラー
¥85,000

リアウイング
¥64,000

ステンロールバー
ワンピースのツインタイプ
ボルトオンで取付10分。 ¥72,000



アルミシフトノブ
球型・ロング型 赤・黒・青・白
¥9,000



強化サスペンション
タイプ30(ノーマル比30%UP)¥53,000
タイプ50(ノーマル比50%UP)¥55,000
タイプ80(ノーマル比80%UP)¥57,000

リアセーピングブッシュ
¥12,000

スタビリティーシステムPRO(車高調整式)
オールアルミ製 6.0 4.5K
¥298,000

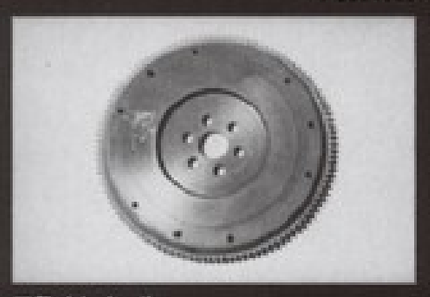
アルミストラットタワーバー
純正色、各種有り。
¥26,000

サーキットナンバーステー
¥6,000

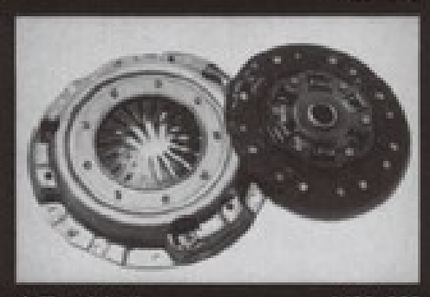
ワンタッチボス
¥19,800

ホワイトメーターセット
260km、10,000r.p.mのホワイトプリント
ノーマル下取り ¥68,000

ブラックメーターセット
スミス風レーサータイプのブラックパネル。
ノーマル下取り ¥68,000



フライホイール
4.5kの軽量。レスポンス、軽い吹き上がりは快感。
¥55,000



クラッチカバー ¥18,000
ディスク ¥15,000
メタルディスク ¥30,000

ワンメイクレース鋭意参戦中 製作、メンテナンスはお任せください。

富士フレッシュマンシリーズのロードスター、RX-7等多数入賞中。製作、メンテナンス行ないます。

ライセンス習得から、各装備、ドライビングテクニックなど幅広く指導します。

レーシングティーム随時入会受け付け中

オイルクーラー
ストリート ¥ 66,000
レーシング ¥116,000

ファイナルギアセット
3.909(高速タイプ) ¥42,000
LSD 2WAY ¥66,000

メタルヘッドガスケット
0.8~2回メカチューンからターボまで
¥28,000

EUNOSエンブレム
55/18金七宝 ¥12,000
55/18金メッキ ¥ 8,000
50/18金メッキ ¥ 6,000
50/クローム ¥ 5,000

全国取扱代理店:㈱ユーピー ㈱トラスト ㈱ウッドベル ㈱ヒノデ
㈱ウッドベル ㈱タカマ 他

PRO BORGH EUNOS

●新車からのトータルプランニングを是非ご利用下さい。

Yours SPORTS

TEL03-3424-3771(代) FAX03-3424-3775
〒154 東京都世田谷区上馬4-11-22 営業時間AM 9:30~PM7:00毎週水曜定休

●ロードスターパーツ資料を御希望の方は72円切手を同封し、申し込み下さい。
●表示価格に消費税は含まれません。●通販御希望の方は「商品価格+消費税3%」を現金書留か銀行振込でお送り下さい。第一勧業銀行 駒沢支店 普通預金 No1417534 ㈱ユアーズスポーツ

ロードスター おまかせSHOP 大集合!

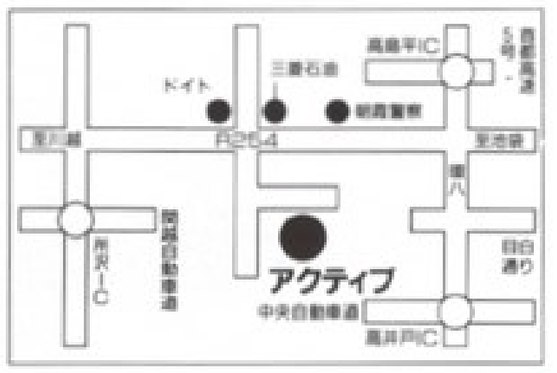
ブリティッシュスポーツでキメようか
それとも走りのサーキット仕様にするか
ロードスターをいじろうと決めたなら
まずは信頼できるショップに相談するのが一番
個性派揃いのロードスターおまかせショップだから
必ずキミの志向にぴったりのところがあるはずだ
困ったときのショップだのみ、おなじみショップあれば憂いなし
それではロードスター大得意ショップ、とくとご覧あれ

レーシングスポーツ・アクティブ

住所▶〒351 埼玉県朝霞市膝折町2-12-46
TEL▶048-467-2825　FAX▶048-467-0066
定休日▶月曜日
営業時間▶AM9：30～PM7：30

アクティブはエアロパーツの店というイメージが強い。オリジナル・エアロを装着したアクティブのマシンが、'91年東京オートサロンのドレスアップカー部門で人気投票1位を獲得したんだから。とはいえ、エアロに限らず足まわりからエンジン、排気系と何でもござれ。ロードスターを手掛けるコンセプトは、まず楽しく乗れるクルマにし、かつパーツをうまく組み合わせ極力お客さんの出費を抑えること。「エンジンパワーが足りないという不満は、ステージ1・2で解消できると思います」

巷で評判のアクティブ エアロ、エンジン 何でもおマカセ!

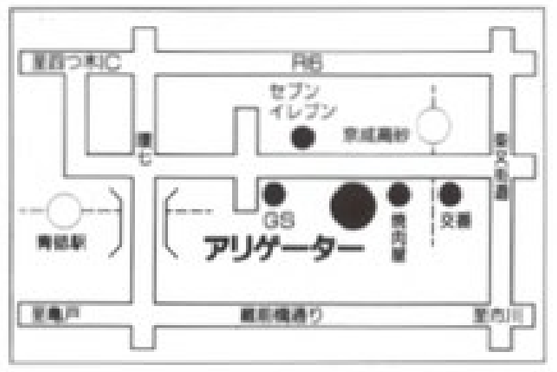


アリゲーター

住所▶〒125 東京都葛飾区高砂2-36-3
TEL▶03-3657-5033　FAX▶03-3657-5503
定休日▶なし
営業時間▶平日 AM12：00～PM8：00　日・祭日 AM11：00～PM7：00

アリゲーターは「個性的な外観を」という人には要チェック。数多くのドレスアップパーツをオリジナルの「BOMEX」ブランドで送り出している。1台まるごとドレスアップできるエアロパーツは、アピール度の高いボリューム感を持ちつつ、自然なフィッティングを実現。この点には特に自信アリだ。また「BOMEX」ブランドのパーツは全国の特約代理店でも扱っている。「スポイラーも新アイテムを準備しています。今後のラインナップにもご期待下さい」

ファッション派も 走り屋も 個性派のためのお店です

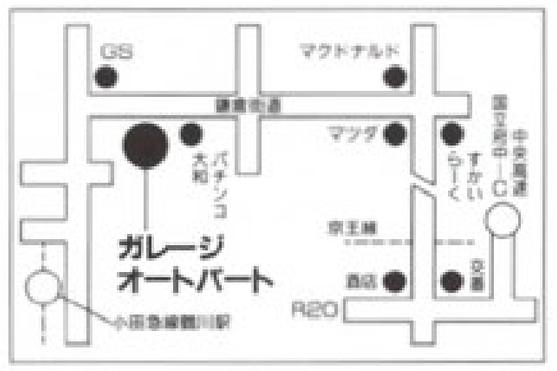


ガレージ　オートバート

住所▶〒195 東京都町田市小野路町2399
TEL▶0427-35-6086　FAX▶0427-34-8221
定休日▶なし
営業時間▶AM10：00～PM8：00

「車検対応のチューニングなら特にオマカセ。もちろん車検取得もやります」というオートバート。車検を取り、色々なわずらわしさから開放されたいというユーザーには見逃せない。「AXIOM（アクシアム）」ブランドのオリジナルパーツも品揃え豊富。輸出仕様パーツも揃え、ユーザーの好みに合わせた様々なセッティングに対応する。また、レース活動のノウハウがそのアライメントにも活かされている。チューニングカーのマイナートラブル対処もOK。困った時には相談してみては？

一般の整備工場で 敬遠されがちな マイナートラブルもOK



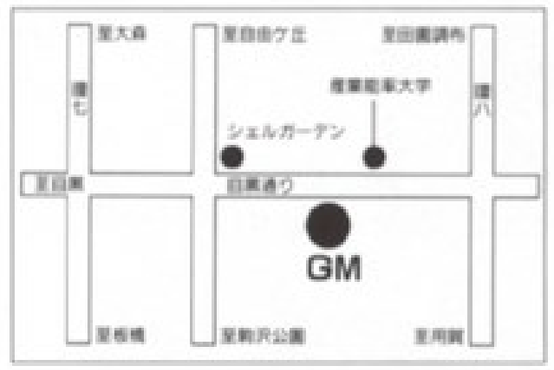
GM(ジーエム)

住所▶〒152 東京都目黒区八雲3-26-9
TEL▶03-3723-2411　FAX▶03-3723-2413
定休日▶水曜日
営業時間▶平日 AM10：00〜PM8：00　日・祭日 AM10：00〜PM7：00

用品ディーラーとして30年もの実績を持つGM。ロードスターに関しても、そのラインナップは〝痒いところに手が届く〟感のあるソフト方面が得意。例えば新登場のロードスターのロゴ入りフロアマットなど、他所では見つからないパーツが心をくすぐる。ソフトに限らずロールバー、マフラーなどもOK。

ディテールで差をつけたい、ハードは決めたけどもうひと味欲しい、という人には見逃せない。「バケットシートは座れますし、色見本も揃ってます。一度商品を見にお越しください」

革製品の
カラーバリエも豊富
ソフトなら絶対ココ

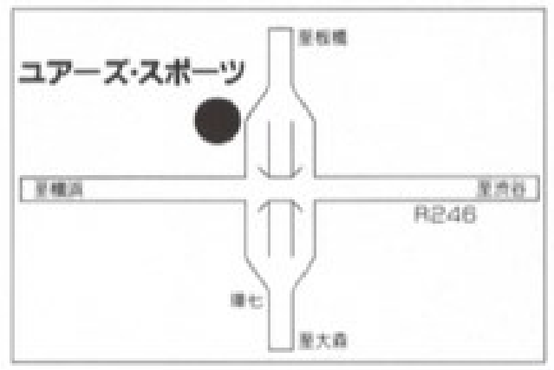


ユアーズスポーツ

住所▶〒154 東京都世田谷区上馬4-11-22
TEL▶03-3424-3771　FAX▶03-3424-3775
定休日▶水曜日
営業時間▶AM9：30〜PM7：00

サーキットでは、黒のボディに〝YOURS〟のロゴでおなじみのユアーズ。ストリートでも、実に多くのオリジナルパーツが用意されている。エアロは、後付けがなくシックでハイセンスな「BORGH（ボーグ）」、メカ関係は「PRO（プロ）」、コンピューター・電子部品は「BART'S（バーツ）」といったラインナップはユアーズならではのこだわりを持ったもの。「ステッカーやエンブレムから、クルマをハードに造り変えたい人まで、どんな要望にも対応できると思っています」

先のことも考えて
それがユアーズの
こだわりです



レーシングサプライ・オオツカ

住所▶〒292 千葉県木更津市小浜319
TEL▶0438-37-0828　FAX▶0438-37-0823
定休日▶木曜日
営業時間▶平日 AM10：00〜PM8：00　日・祭日 AM10：00〜PM7：00

機能部分のチューニングを追求するオオツカは、レース界でも大活躍を演じるビッグネームだ。25年に渡るレース活動で数々のツーリングカー・チャンピオンを獲得したその技術は、ロードスターのチューンにもフィードバックされている。オリジナルの車高調整式サスやコンピューター・チューンのエンジンなど、ポテンシャルアップなら何でもおまかせだ。とはいってもむやみに絶対性能を追うようなことはしない。「車をいたわり、かわいがる方向で性能を上げていけば、いい車になります」

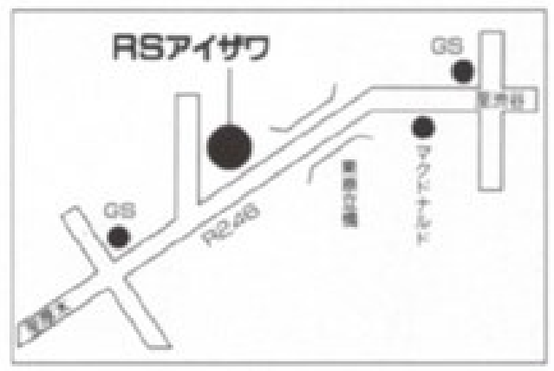
レースでのノウハウで
いいクルマ造りの
お手伝いをします

RSアイザワ

住所▶〒228 神奈川県座間市栗原中央4-16-58
TEL▶0462-54-8798　FAX▶0462-54-1293
定休日▶月曜日
営業時間▶平日 AM8：00〜PM8：00　日・祭日 AM9：00〜PM8：00

RSアイザワは、'92年度のロードスターレースでチャンピオンを獲得しているショップ。その実績からも分かるように、走りには絶対の自信を持っている。その真骨頂は何といってもエンジンと足まわりのチューン。走りを極めたい人にはもってこい、とはいっても過激な方向には走らない。〝いじればいじったなりに反応してくれる、面白いクルマ〟というロードスターの良さを生かすチューニングを勧めている。「走行会に行ってみたいという人の相談にものります。1回遊びに来てください」

真骨頂は何といっても
エンジンと足まわりの
チューニング

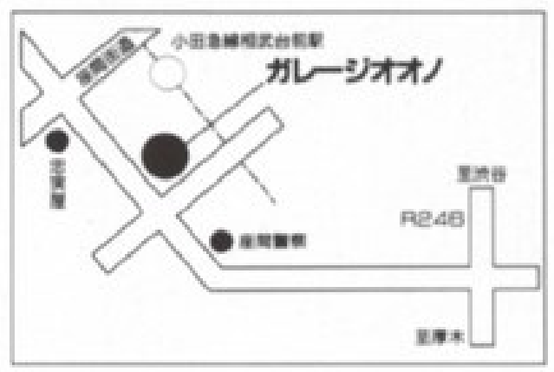


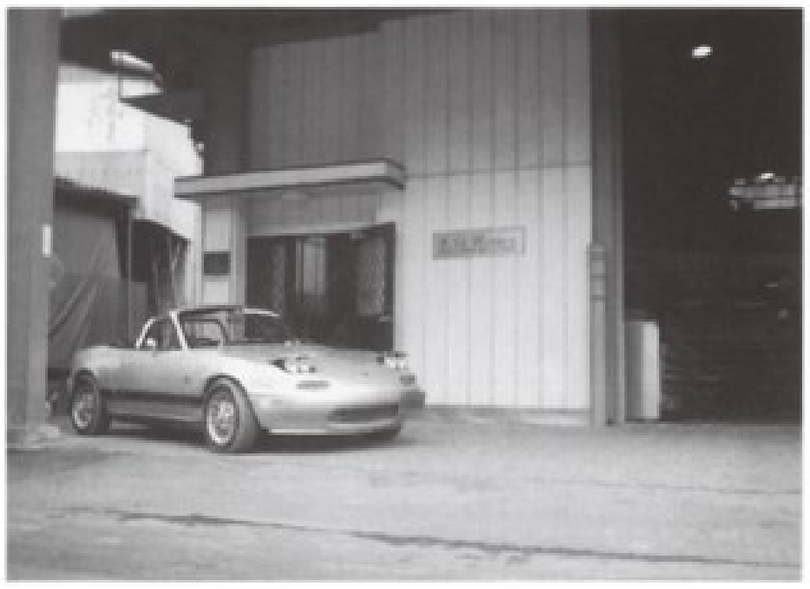
ガレージ オオノ

住所▶〒228 神奈川県座間市入谷3-3372-1
TEL▶0462-52-9209　FAX▶0462-52-9209
定休日▶火曜日
営業時間▶AM10：00〜PM9：00　日曜日 AM10：00〜PM7：00

ロードスターのオリジナルの美点を活かし、それを伸ばすファインチューニングをしてくれるガレージ　オオノ。エンジンは、インジェクション／燃焼室の清掃、プラグ／プラグコードの交換と、ライトチューンでレスポンスの向上を。足まわりには、リアのトラクションを重視したオリジナルのサスペンションショックを。これらは公認車検も取得してくれる。「いかに出費を押さえながら、そのクルマのポテンシャルを上げるかを考えています。予算面が気になる人もご相談ください」

お金がないけど…
という人はここだ!
これで諦めずに済むゾ



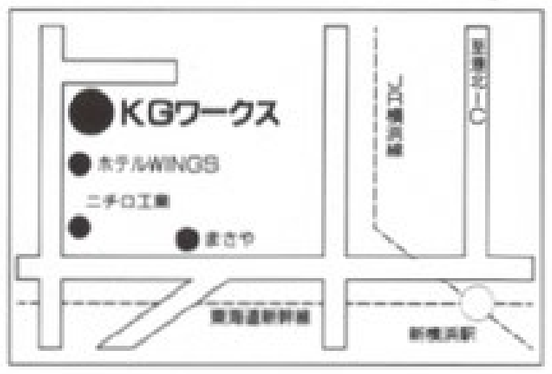


KGワークス

住所▶〒221 神奈川県横浜市神奈川区菅田町2737
TEL▶045-471-2841　FAX▶045-472-9013
定休日▶なし
営業時間▶AM10：00〜PM7：00

KGワークスでは様々なファッションパーツを製作。「パーツメーカーである前に我々がロードスターのユーザーだから、結果的に自分が求めるオリジナルになった」というそのラインナップは40アイテムを越える。素材、形状にもこだわって作られたそれらのパーツは、「もしロードスターが60年代に生まれていたら…」そんなイマジネーションをかき立る。「60年代の横浜を意識したデザインをハンドメイドで作っています。気に入っていただけた方は、工場ですが気軽にお立ち寄り下さい」

「シンプルでいてアクの強い」横浜育ちのエスプリが魅力

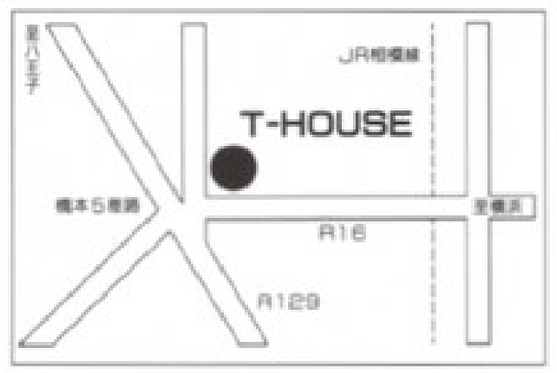


T-HOUSE

住所▶〒229 神奈川県相模原市大山町11-11
TEL▶0427-71-8151　FAX▶0427-71-8799
定休日▶なし（イベント日のみ休み）
営業時間▶AM10：00〜PM8：00

トータルバランスを上げて、クルマと大事に、長くつきあいたい。T－ハウスは、そんなユーザーの力になってくれるショップ。だからロードスターに関しても、どこか一部分だけが突出したようなやり方でなく、ノーマルが持っている良さを更に引き出す方向を目指している。また年に数回、ロードスター・ワンメイクのサーキット走行会も開催。「チューニングの、本には書かれていない部分、日頃のメンテナンスもお教えします。しっかりと話し合い、アレンジをさせてもらいたいと思います」

トータルバランスそれがドライビングテイストの秘訣

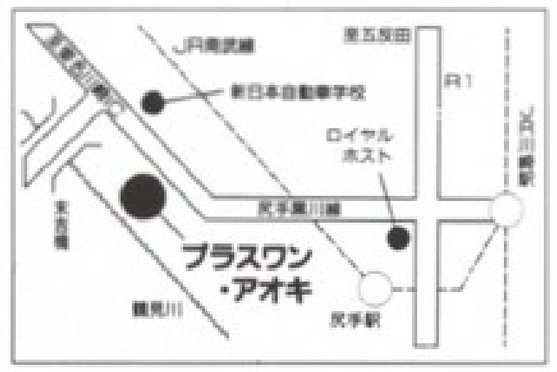


プラスワン・アオキ

住所▶〒230 神奈川県横浜市鶴見区矢向1-9-4
TEL▶045-575-3956　FAX▶045-582-3662
定休日▶月曜日
営業時間▶平日 AM9：00〜PM7：00　日・祭日 PM9：00〜6：00

ロードスターのオリジナリティや素材としての魅力を生かし、クルマ全体をトータルでバランスよく、粋に仕上げるプラスワンアオキ。テストで好結果を得ている足回りやエンジン、スペーサーキットも好評。興味アリの人は、デモカーでその効果を体感することもできる。「人がこう言うからではなく、自分がどうしたいのかという意志をしっかり持った方が、いいクルマにできると思います。今のクルマをより軽快に走らせたい、非力さに不満があるという方は、ぜひ相談にお越し下さい」

「誰が何と言っても俺はこうする!」そんなこだわり派に

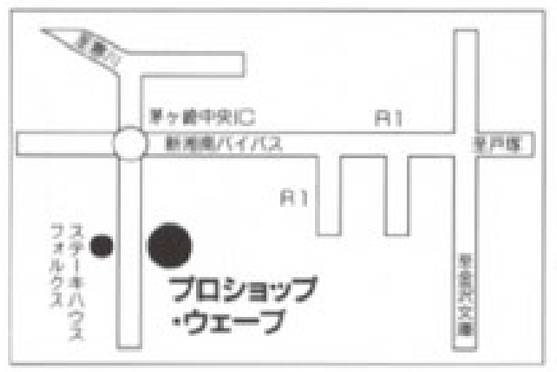


プロショップ・ウェーブ

住所▶〒253 神奈川県茅ヶ崎市西久保1518-1
TEL▶0467-88-1022　FAX▶0467-88-1022
定休日▶なし
営業時間▶AM10：00〜PM9：00

比較的若い年齢層の支持を得ているプロショップ・ウェーブ。足まわりのライトチューン、エアロチューンと、お客さんの幅広い要望に対応し、公認車検も取ってくれるから、まかせて安心。オリジナルパーツの制作も進めている。スポーツマフラーはオーダーメイドに対応。毎年恒例で夏と年末に、午前3時まで続く「ミッドナイトセール」を行なっている。「ロードスターはいい素材。1台まかされるとしたら、全体をトータルに見てやっていきたいですね。いろいろ気軽に聞いてください」

恒例『ミッドナイトセール』はナイトランのついで(?)に行くべし

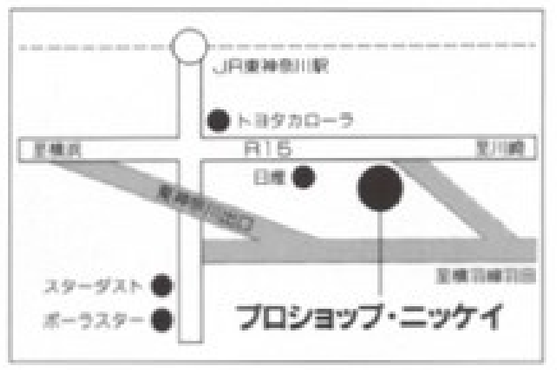


プロショップ・ニッケイ

住所▶〒231 神奈川県横浜市神奈川区東神奈川2-44-8
TEL▶045-441-1171　FAX▶045-453-0805
定休日▶なし
営業時間▶平日 AM10：00〜PM8：00　日・祭日 PM10：00〜7：00

「まず相談して、お客さんの不満点を聞き出すところから始めています。強引な売り方はしません」というニッケイ。そのためか店自体の雰囲気も温かい。エンジンからサスチューン、小物アイテムと何でもこい。中でも足まわりは特に評判が高い。エンジンは車検対応チューンを用意。改造車検に板金修理もOK。またオリジナル「NAR」ブランドの、バケットシートやアルミホイールもある。「電話でも結構、まず相談から始めましょう。頭からツマ先まで、何でもできますから気軽にどうぞ」

足まわり、車検対応のエンジンチューン改造車検はおまかせを

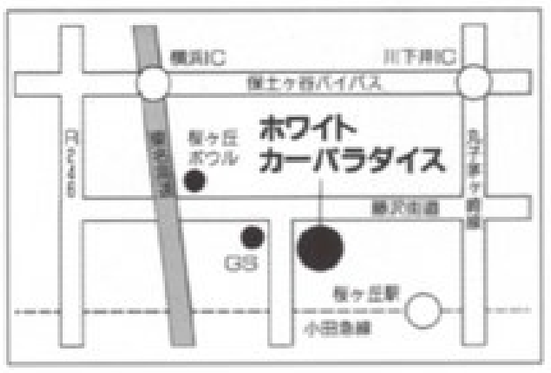


ホワイトカーパラダイス

住所▶〒242 神奈川県大和市福田5681-1
TEL▶0462-69-9898　FAX▶0462-67-5885
定休日▶なし
営業時間▶AM10：00〜PM10：00

ホワイトカーパラダイスは、中古車のディーラー業に加え、ドレスアップからチューニングまで、幅広くユーザーの力になってくれる。だから、しっかりしたベース車選びの段階から、自分のロードスター造りが楽しめる。予算に合わせ、ユーザーの要望に幅広く対応してくれる。関東地区に限らず、全国どこでも車両本体からパーツまで通信販売がOK。これは今まで、不具合のクレームが一度もないとのこと。安心できるって証拠だ。「ぜひ一度気軽に遊びにきてください。お待ちしています」

**ベース車選びから
アフターパーツまで
全部OKなのだ**

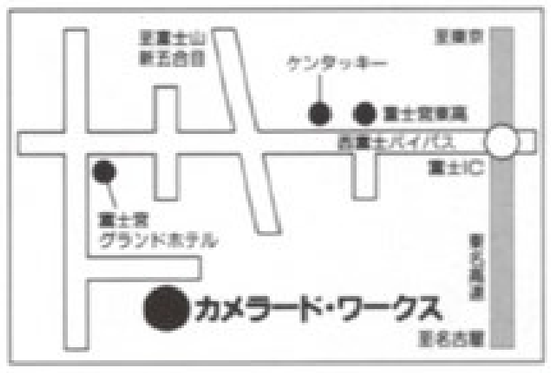


カメラード・ワークス

住所▶〒418 静岡県富士宮市外神東町23-2
TEL▶0544-58-5225　FAX▶0544-58-6188
定休日▶日・祭日、第2土曜日
営業時間▶AM8：30〜PM5：30

ロードスターで不満の声が多いのは、やっぱりパワー不足。だから、カメラード・ワークスはエンジンチューンに力を入れている。ライト〜フルチューンまで、予算と合わせて気合を入れて手がけている。注目はオリジナルブランド「C's」の1750ccビストンキット。更にカメラード・ワークスへエンジンを送ればコンプリートで仕上げてくれる。「1800cc登場でうなだれている1600ccユーザーも、カム等まで手が入った1750ccキットなら負けることはありません」

**要チェックの
1750ccビストンキット
もちろん"自信作"**

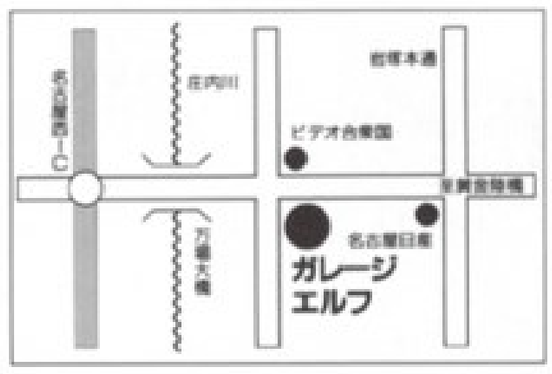


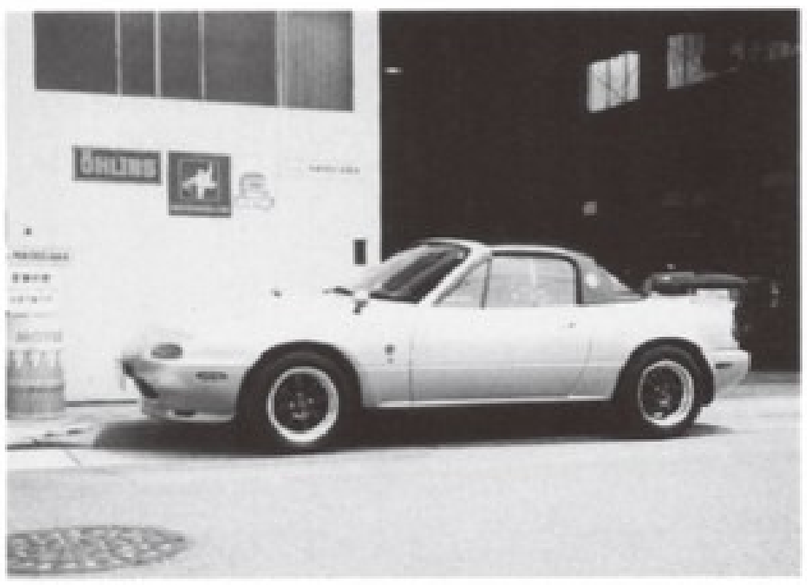
ガレージエルフ

住所▶〒453 愛知県名古屋市中村区岩塚本通2-9
TEL▶052-413-3251　FAX▶052-413-6015
定休日▶水曜日
営業時間▶平日 AM10：00〜PM9：00　日・祭日 PM10：00〜6：00

ロードスターのことなら何でもOK。ガレージエルフは店から「こうしなさい！」と方向を押しつけるようなやり方は一切しない。「ドリンクホルダー1個の取り付け方からどうぞ」と、気軽な雰囲気も嬉しい。そんなエルフにやってくるのは、街中をオシャレに走る、ファション志向の人が多いようだ。年に何回か瑞浪モーターランドで走行会も開催。「お店に何でも並んでますから、こちらへ一度来てもらえば、気に入るパーツを選んでもらえますよ」

**走りを極める
スタイリッシュにする
どんな好みにも、合う**



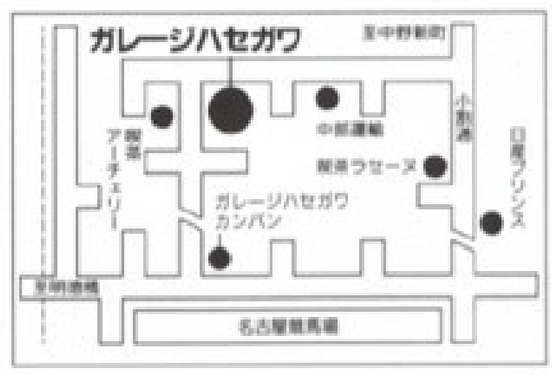


Garage HASEGAWA

住所▶〒455 愛知県名古屋市港区川間町2-24
TEL▶052-654-3252　FAX▶052-654-3253
定休日▶月曜日
営業時間▶AM11：00〜PM7：00

ガレージハセガワのテーマは、「自由なハンドリングへの要求を満たす」こと。特筆すべきは、その仕事ぶり。信条は細かいところまで気を配る。代表の長谷川氏自ら接客・取り付け・試運転と一人ですべてを行なうのは、お客さんの意向やクルマの状態を完全に把握し、責任あるクルマ造りをしたいからだ。パーツについても、信頼できるメーカーを選ぶことは当然。カスタマーからの評判はもちろん高い。「まず納得のいくまで、しっかり話をします。遠くなら電話でもOK。通信販売もします」

**丹念な仕事ぶりが
いいクルマを造る
何よりの証拠**

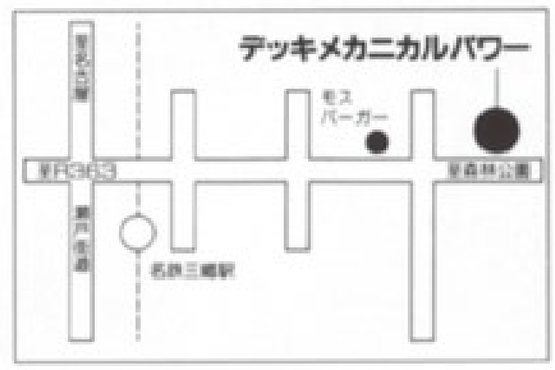


デッキメカニカルパワー

住所▶〒488 愛知県尾張旭市東大久手1-16-13
TEL▶0561-54-6586　FAX▶0561-54-6586
定休日▶水曜日
営業時間▶AM11：00〜PM7：30

「自分のロードスターに対する不満が、開発の出発点」というデッキメカニカルパワー。特筆すべきは開発テストの濃さ。どんなものでも半年以上の時間をかけ、コンピューターなら富士山の5合目まで登り、足まわりならテストドライバーを雇い、更にユーザーの意見をフィードバックする。ショップの規模が小さいぶん、その対応は早い。「他のショップでパーツを付けて不満のあった人は、うちへどうぞ。お客さんの立場に立って考えますから、プラグ1本から何でも気軽に相談に来てください」

**開発に注がれるパワーは
はっきり言って
並みじゃないゾ！**

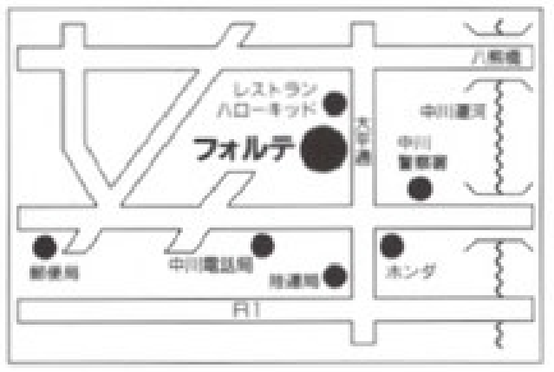


フォルテ

住所▶〒454 愛知県名古屋市中川区太平通1-51
TEL▶052-351-0936　FAX▶052-351-0860
定休日▶第２・第３水曜日
営業時間▶平日 AM10：00～PM8：00　日・祭日 PM10：00-7：00

店内にロードスターのコーナーを設けるなど、力の入っているショップがフォルテ。ドレスアップパーツも多くのメーカーと直接取引をしており納期も早い。オリジナルのエアロパーツ「ウインレーシング」も、制作進行中。お客さんとダイビングやアウトドアに遊びに行く陽気なショップ。女性客も多い。更に読者には嬉しい話が。「お店で「この本を見た」と言ってもらえれば、アライメント調整料を半額にしちゃいます。足まわりのパーツを購入された方には、更に値引きも検討しますよ」

足回りに自信アリ
パーツの品揃えも
もちろん豊富



トライアル

住所▶〒591 大阪府堺市八下町4-102-91
TEL▶0722-54-7039　FAX▶0722-54-7037
定休日▶月曜日
営業時間▶平日 AM10：00～PM8：00　日・祭日 PM11：00～7：00

「ロードスターは走って楽しむのが大前提のクルマ。パワーのかったるい部分を直して、軽快に吹け上がるようにしてやるのがいいと思う」というトライアルは、オリジナルパーツに関しても積極的。ここの「A-CLOSE」ブランドをご存知の人も多いハズ。ＴＩサーキット走行会は、いつも40台の枠が満員。景品まで出るそう。東大阪店と南大阪店、２店とも強い味方だ。「どんな不満でも対応できますから、セッティングの悩みから何でも聞いてください。楽しくクルマを造っていきましょう」

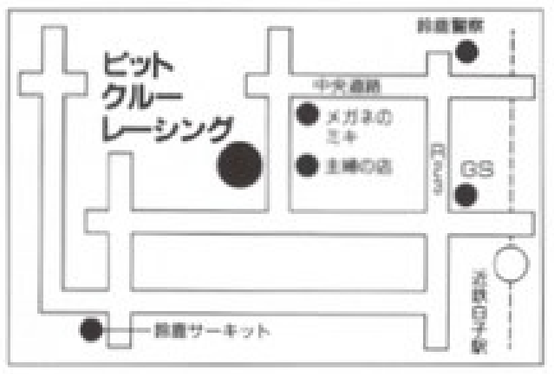
誰にも言えない
セッティングの悩み
トライアルが聞きましょう

ピットクルーレーシング

住所▶〒513 三重県鈴鹿市道伯2-10-5
TEL▶0593-78-7444　FAX▶0593-78-3099
定休日▶水曜日
営業時間▶AM10：00～PM7：30

ピットクルーレーシングはロードスターオンリーの専門店だからどんなことでもOK。1722ccボアアップからコンロッド、クランク軽量化、キャブ、インジェクションと、手法も多様。オリジナルのドレスアップパーツも充実。ボルトオン一体式のフロントノーズや60年代の香りが漂うパーツ、スポイラーの新製品も登場したばかり。過激に、徹底的にやるユーザーが多いのはサーキット間近の土地柄ゆえ？「ロードスターに関してなら何でもやります。このクルマひとすじなので情報も多いですよ」

60年代風パーツも
徹底的にやる人用も
幅広く扱ってるよ

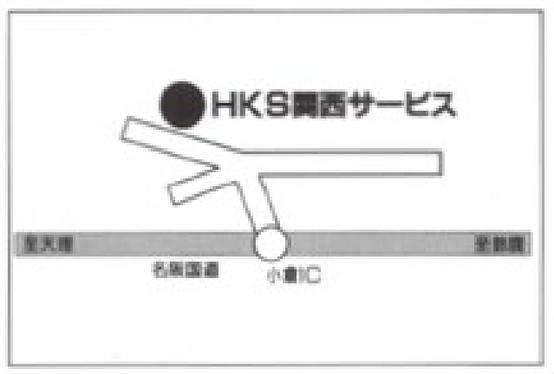


HKS関西サービス

住所▶〒632-01奈良県山辺郡都祁小倉1100-3
TEL▶07438-4-0126　FAX▶07438-4-0413
定休日▶木曜日・第２水曜日
営業時間▶AM10：00～PM7：30

HKS関西サービスはハード志向の店、というイメージがあるようだが、ソフトなドレスアップから幅広く対応できる、柔軟性のあるショップというのが真の姿。お客さんとのディスカッションを大事にし、不満解決こそがチューニングの真価と考えている。自らを「開発型ショップ」と語るその言葉通り、最低でも週に１回はテストに出動。オリジナルブランドは『ニューエアロシステム』『エイトポイント』。「興味を持ってくださった方は、ドライブがてら店の雰囲気を見に来てください」

注目度ピカイチの理由は
徹底した開発姿勢と
お客さんへの柔軟性

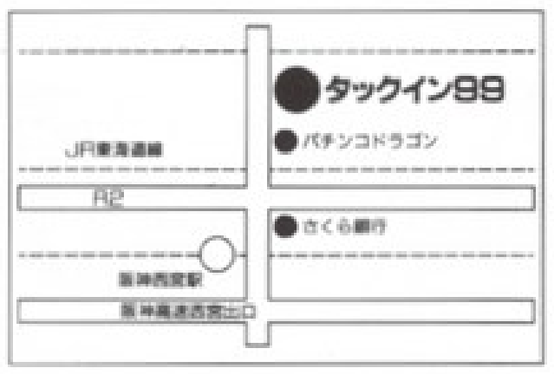


タックイン99

住所▶〒662 兵庫県西宮市江上町8-15
TEL▶0798-36-1299　FAX▶0798-36-1224
定休日▶木曜日
営業時間▶AM10：00～PM8：00

タックイン99は、ロードスターはあくまでもストリートが基本と考える。だから足まわりは極端に硬すぎず、エンジンは常用回転域の扱い易さ、気持ち良さを求めるチューンがフィットするだろうとのこと。オリジナルパーツも多彩。ロードスター特有のデフのバタ付きを押さえるデフトラクションロッドは、気になる人も多いのでは？「走行会フリークから足回りの相談も多く受けるけど、回り道をしている人も多いみたい。まずうちへ来てもらえば、豊富なデータで適格にアドバイスできます」

豊富なデータで
悩めるオーナーに
適格なアドバイス



OIL交換からタイヤ&ホイール、アライメントまで、トータルセッティング出来るお店です。

FOR NA6CE NA8C

OIL関係

○英国ダッカムスオイル	¥1,980~
○トラスト Fシリーズ	¥2,380~
○T/M LSD	¥1,500~
○DOT4 ブレーキ	¥2,800~
○スリック50	¥8,800~

ブレーキパッド

	Ⓕ	Ⓡ
○ENDLESS		
Y type	¥13,000	¥12,000
M type	¥20,000	¥20,000
○WINMAX		
アクレ	¥10,000	¥10,000
#20	¥17,000	¥17,000
#31	¥21,000	¥21,000
○GREX	¥15,000	¥15,000
○APEX	¥25,000	¥23,000

プラグ ELCパーツ

○トラスト レーシング 1本	¥2,500
○NDレーシング 1本	¥1,600
○NGK VX 1本	¥1,500
○プラグコード	¥10,000

マフラー&EXマニ (車検対応)

○HKS	¥61,000	&¥88,000
○FGK	¥65,000	&¥87,000
○LIMIT	¥62,000	&¥85,000
○RSR	¥65,000	&¥80,000
○マツダスピード	¥108,000	&¥94,000
○5ZIGEN	¥62,000	特価
○APEX	¥68,000	店頭発表
○PROF	¥68,000	

エアーフィルター

○レーシングビート	¥5,000
○マツダスピード	¥9,800
○M'S (パワークリーナー)	¥28,000
○HKS (パワーフロー)	¥25,500

ブレーキホース

○アールズ	¥46,000
○マツダスピード	¥52,000
○GAB	¥51,000

スプリング 1台分

○タナベ H150	¥22,800
○RSR DOWN	¥31,800
○クライム1	¥58,000
○kgm 4k 3.2k	¥29,000
○オーリンズ	¥48,000

ダンパー 1台分

○POTENZA 8段	¥66,400
○イルミナ 固定	¥36,000
○クライムギア 固定	¥38,000
○KONI スポーツ	¥92,000
○ビルシュタイン	¥76,000
○マツダスピード	¥72,000
○オーリンズ 20段	¥148,000

スタビライザー

	Ⓕ	Ⓡ
○マツダスピード	¥19,000	¥17,000
○ARC 調整	¥51,000	¥56,000
○ARC 固定	¥31,000	¥30,800
○タナベ	¥34,000	¥30,000
○GAB	¥35,000	¥33,000

ミラー

○S800 type	¥10,000/ペア
○S800 アダプター	¥6,800
○アウトブレイズ	¥9,800/1コ
○ビタローニ F-1	¥5,800/1コ

ロールバー

○ラブラーク ステン	¥38,000
○レーシングビート type I	¥56,000
○レーシングビート type II	¥62,000
○マツダスピード BLACK	¥48,000
○マツダスピード CROME	¥58,000

インテリアパーツ

○C'S クイックシフト	¥30,000
○ユアーズ シフトノブ	¥5,000~
○マクベス ウッドパネル	¥36,000
○アルミメーターリング小3大2	¥18,000
○アルミブロアーリング小1中4	¥13,500
○ウインカーリング 2ケ	¥4,000
○リトラクタブル ハーフユニット	¥12,000

クラッチ&LSD

○LSD 1.5WAY	¥74,000
○LSD 2WAY	¥64,000
○LSD 専用OIL 1ℓ	¥2,000
○クラッチディスク	¥15,000
○クラッチカバー	¥18,000
○クロモリ フライホイール	¥48,000

アライメントセッティング

○アライメント測定	¥12,000
○アライメント調整	¥8,000~

※ツーリング・ストリート・ジムカーナ・ショートサーキット等、オリジナルデーター有り。
他車よりセッティング幅の広いNA6は、ショップのノウハウで走りが決まると言っても過言ではありません。
数々のマスコミで絶賛された当店のアライメントシステムを是非ご体験下さい。

※要TEL予約.

タイヤ&ホイール

店頭特価発表

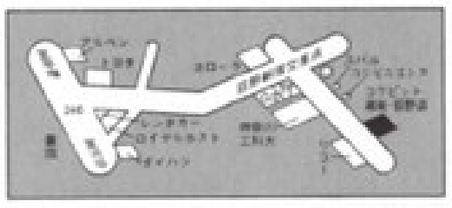
○RE710	185/60-14
○RE710	195/50-15
○RE810	185/60-14
○RE810	195/50-15
○V'GRID	185/60-14
○V'GRID	195/50-15

全品モーレツ価格の為、誌面では公開できません。ぜひ御来店下さい。

荻野店

REV本誌でもおなじみロードスターショップ

COCKPIT SHONAN (神奈川工科大前)
〒243-02 神奈川県厚木市下荻野846-6

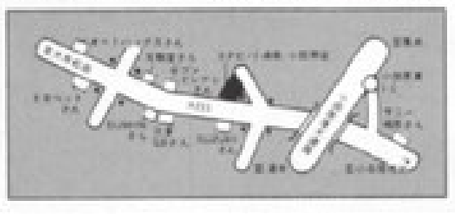


0462-41-8050

小田原店

走りのパーツがいっぱい有ります。

COCKPIT SHONAN (小田原東I.Cそば)
〒250 神奈川県小田原市成田155

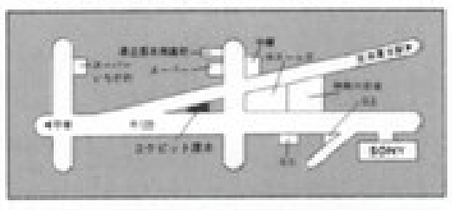


0465-37-7088

厚木店

特にオーデイオは日本一を目指しています。

COCKPIT ATSUGI (SONY厚木工場そば)
〒243 神奈川県厚木市岡田1-1-1

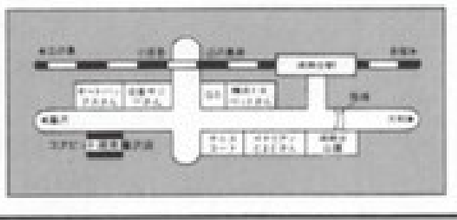


0462-28-8031

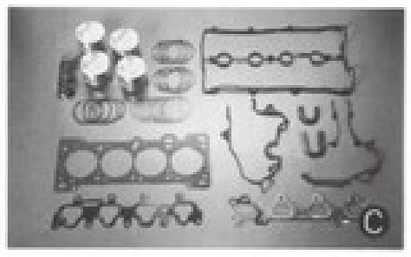
藤沢店

ジムカーナの事なら何でもおまかせ。

COCKPIT SHONAN (湘南台オートバックス前)
〒252 神奈川県藤沢市湘南台7-36-3



0466-45-9881



B6ハイコンプエンジンキット
¥98,000
（ピストン+リング+メタルガスケット+パッキンetc）
圧縮比10.5、ゆえにライトウェイトスポーツにふさわしいエンジンレスポンスを約束。キットのみのO/Hも可能。コンプリートエンジンも受注製作OK／¥300,000〜

メタルガスケット（0.4〜0.8）
¥22,000
意外と知られていないのがガスケット交換によるパワー&レスポンスの向上。こんな手軽なライトチューンでも効果抜群。

強化ラジエター
¥72,000
冷却面積を増大させる事により夏場のスポーツ走行時や渋滞でのオーバーヒートを防止。チューンドE/Gはもちろん、ノーマルE/Gにもおススメ。

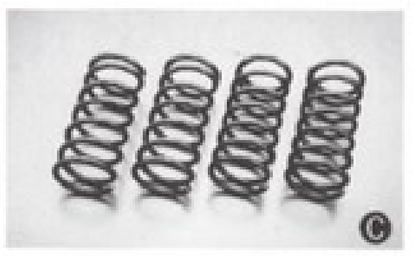
マフラー　50φ
¥55,000
芸術的な曲げ加工によりスムーズな排気となってパワーも大幅にアップ。もちろんエキゾーストノートもビートとパンチの効いたサウンドを実現。パイプ径50φ、出口60φの3分割タイプ。
＊競技専用部品

Dジェトロキット（ノーマルC/PT車）
¥268,000
従来の当社キットを更に改良したエボリューション版。従来品に較べ低中速時のレスポンスを更にアップさせ、各種チューニングに対するセッティングの幅もぐんと広がりました。

スーパーコンピュータ（ノーマルC/PT車）
¥120,000
数十回に及ぶテストを重ね、コンピュータで可能な限りパワー&レスポンスを向上。レブリミット7,800rpm、パワーアップ10ps以上。ロムはノーマル用・ハイコンプ用・1720cc用の3タイプ、オーダーロムもOK。

2点式ロールバー
¥34,800
ボディ剛性を大幅にアップさせ、サスペンションの働きを助けるロールバーもスポーツ走行派には必需品。剛性不足に悩むオーナーや地方サーキットを走るオーナーは是非！

サスペンションキット for STREET
¥198,000
（チューンドビルシュタイン+F4kg+R2.5kg）
ボディロールを押さえ、変なゴツゴツ感を無くし、クイックなハンドリングと吸い付く様なフィーリングを提供。スポーツ走行を中心にというオーナーのために「for SUPERSPORT」（¥238,000）もあります。



強化スプリング　¥52,000
（F 3.5〜8kg、R 2〜5kg）
ノーマル形状のショックやアッパーマウントがそのまま使用可能なハードスプリング。コーナーでのロールを押さえ動力性能を向上させるのはもちろん、若干ローダウンするためスタイルもバッチリ決まります。

ワンタッチ車高調整キット
¥118,000
（コニ、ビルシュタイン、オーリンズ用、スプリング付き）
ショックのOリングを外し、上からアタッチメントを被せるだけで直巻き車高調整式ショックになります。スプリングレートは何kgでもオーダー可。

フエルト製メーターフード
¥15,000
ノーマルのプラスチック製のフードは今一つ安っぽい感じが否定できません。ノーマルのデザインを崩さず高級感あふれるメーターまわりを演出。別売コンソール（¥30,000）とセットにする事により、一層ライバルに差をつけます。

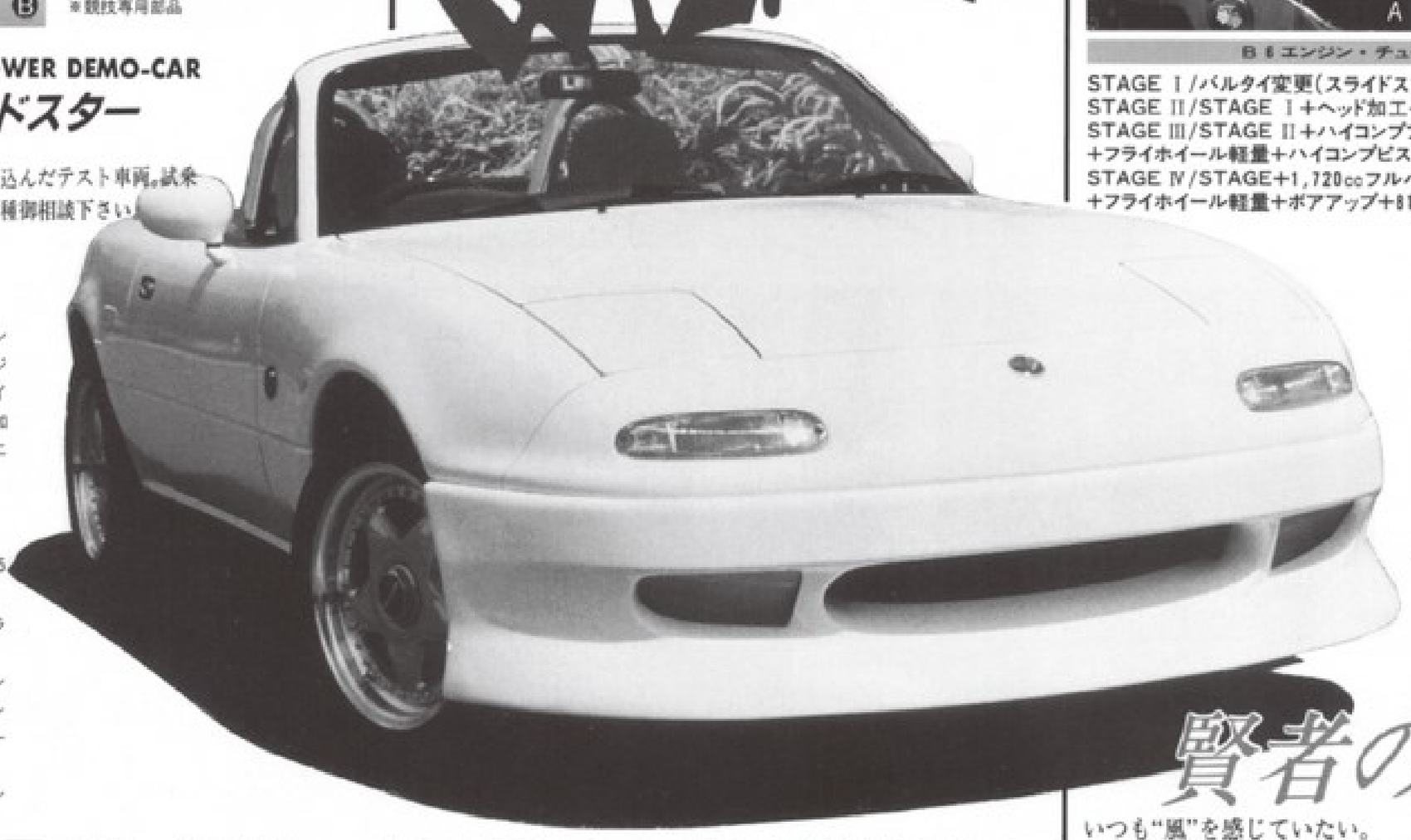
B6エンジン・チューニング・メニュー

STAGE Ⅰ/バルタイ変更（スライドスプロケット込み）	¥35,000
STAGE Ⅱ/STAGE Ⅰ+ヘッド加工+メタルガスケットetc	¥148,000〜
STAGE Ⅲ/STAGE Ⅱ+ハイコンプフルバランスエンジンヘッド加工+フライホイール軽量+ハイコンプピストンetc	¥450,000〜
STAGE Ⅳ/STAGE+1,720ccフルバランスエンジンヘッド加工+フライホイール軽量+ボアアップ+81φピストンetc	¥530,000〜

WIZARD

DECK MECHANICAL POWER DEMO-CAR
ウィザード・ロードスター

当社のノウハウを余す事無く注ぎ込んだテスト車両。試乗OK！又、エンジンチェーンも各種御相談下さい。



SPECIFICATION

- ●エンジン／1,720cc、フルバランスエンジン160ps オーバー、Dジェトロキット、ハイカム、フライホイール軽量バランス、ヘッド加工、ポート・燃焼室ミラーフィニッシュ
- ●フットワーク／ウィザードSPLサスKIT、レーシングヒート 6.5J×14+25、ヨコハマM5　185/60-14
- ●エクステリア／ウィザード・グランドエフェクトスポイラー、
- ●インテリア／ブリット・エルゴシュポルト、モモ・ベローチェ・レーシング、ウィザード・メーターパネル+コンソール
- ●オーディオ／アルパイン+インフィニティ

マフラー（縦2本出し）
メイン50φ 出口50φW　¥65,000
フェアレディZ432風の縦デュアルはライバルの嫉妬を誘います。NIマシンのエキゾーストノートをストリート用に音量ダウン。高回転時のカン高いサウンドは今までにない魅力的なもの。もちろん排気効率も上がります。

グランドエフェクト・フロント・スポイラー
¥39,800
フロントビューを引き締めスポーツカーらしいシャープなマスクに。ロードクリアランスも確保した上、高速走行時のリフトを押え走行安定性も向上。ウィザードの自信作です。
●純正カラー塗装費用別途¥13,000

リア・ダックテール・スポイラー
¥29,800
ACコブラ427を彷彿とさせるダックテールタイプ。純正のハイマウントストップランプをカバーし、リアビューを引き締めます。白ゲルコート仕上。
●純正カラー塗装費用別途¥13,000

レーシングスターターキット
¥5,480
（別途/本体¥3,800、ハーネス¥2,200）
レーシングマシーンやフェラーリーの様にセルスタートスイッチをプッシュしてのエンジン始動は雰囲気がとってもレーシーです。
ワンタッチで装着可能。

ワンタッチパワーウィンドスイッチキット（マイナー前用）　¥8,800
マイナーチェンジ以前のロードスターのオーナーの要望に応えて開発しました。マイナーチェンジ後のものと同様プッシュプル式を採用。もちろんオート機能も付いています。

アルミ製オイルフィーラーキャップ
¥6,800
凝った作りのヘッドカバーも純正のプラスチック製オイルフィーラーキャップではイメージダウン！そこでこのアルミ製オイルフィーラーキャップでドレスアップ、エンジンルームが引き締まります。

ゴルフボール・シフトノブ（6,8,9,10,12段用）
¥3,800
純正ボディカラーに合わせて全色ラインナップ。握りやすい球状タイプでシフト操作も確実に決まります。ロードスターは車内も見られている事を意識して下さい！
左：アルミ製シフトノブ¥3,800

アルミ製ラジエターキャップ
¥6,800
下品なパーツはちょっと…だけど他人に差を付けたい、そんなオーナーにおススメのエンスー・パーツ。純正と付け替えるだけでエンジンルームが見違えるように変わります。

アンテナキット（マイナー前）
¥8,800
マイナーチェンジ前のネジ式アンテナは安っぽい上に手間がかかって面倒だ、そんなオーナーのために用意しました。トランク内から取り付けるため盗難の心配もありません。

トランクオープナーキット（マイナー前）
¥12,500
マイナーチェンジ前のロードスターの欠点をまたもや解消！トランクの開閉の度にエンジンを切って…という手間はこのオープナーでなくなります。

※写真Ⓐ→車載工具のみで初心者でも取付簡単。Ⓑ→やや取付が難しい為プロのアドバイスが必要。Ⓒ→専用工具等が必要。取付はプロに依頼して下さい。

通販OK!
詳細は電話にて
☎0561
54
6586

※"ウィザード"はデッキメカニカルパワーがプロデュースする、ユーノスロードスター専用パーツのオリジナルブランドです。

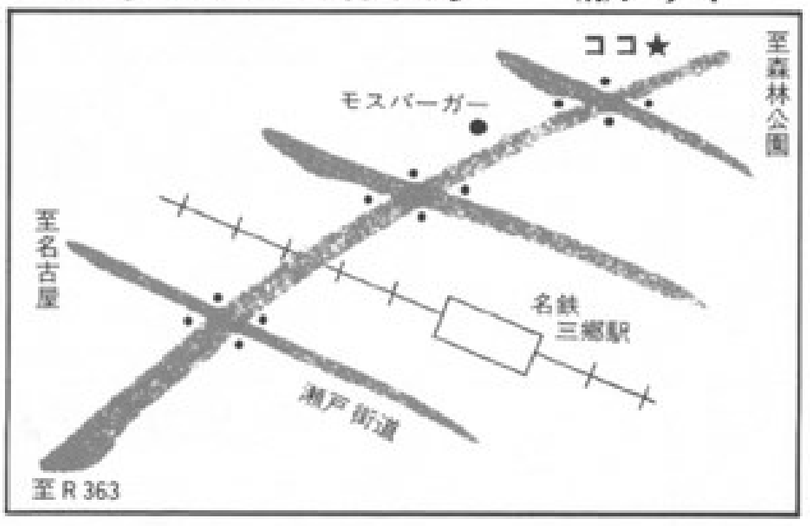
ウィザード特約代理店
㈱ヒノデ名古屋営業所　☎0568-81-0101

賢者の選択。

いつも"風"を感じていたい。
ライトウェイトスポーツに恥じないレスポンスが欲しい。
思い通りにラインをトレースするサスペンションが欲しい。
誰にも敗けない自分だけのクルマを作りたい。
誰よりも速く走るクルマに仕上げたい。
ドライブする事はスポーツする事だと胸を張っていたい。
だから、誰も乗っていない自分だけのクルマで走りたい。

何度と無く繰り返されるメイク・アンド・トライからのみ生み出される良質のNA6CE専用パーツ・ウィザード。
貴方と、貴方のロードスターのために…。

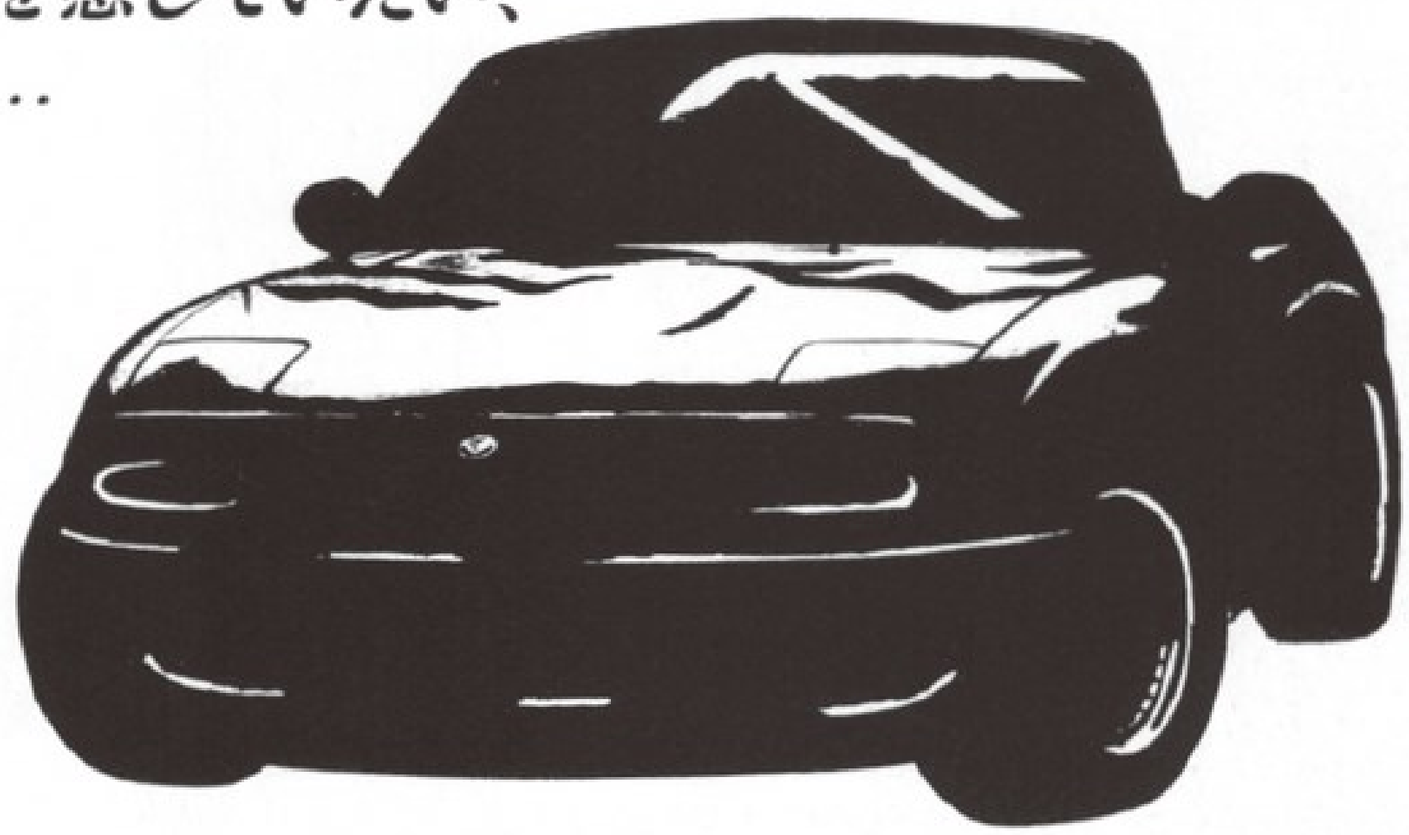
デッキメカニカルパワー　㈲デッキ



〒488 愛知県尾張旭市東大久手町1-16-13
☎0561-54-6586　営11:00〜19:30　毎週水曜定休

MECHANICAL DECK POWER JAPAN

都心にいても季節の風にふれていたい。
大自然の中にいても人目を感じていたい、
そんなあなたへ……

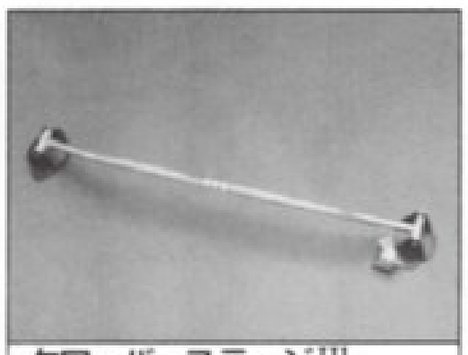


99Sports for EUNOS

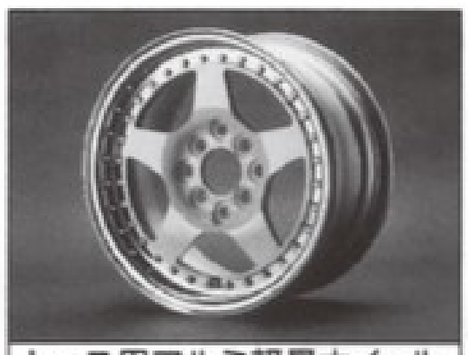
3ナンバーワイドボディー仕様

11月コンプリート1800c.c.
タックイン99ロードスター登場

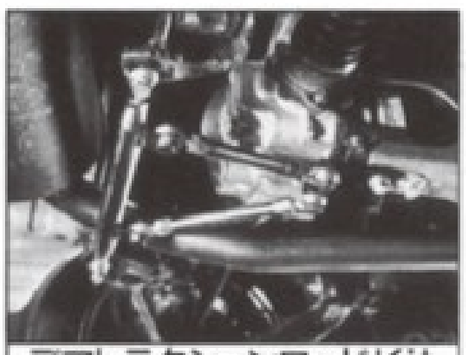
ユーノスロードスター用オリジナルチューニングパーツ



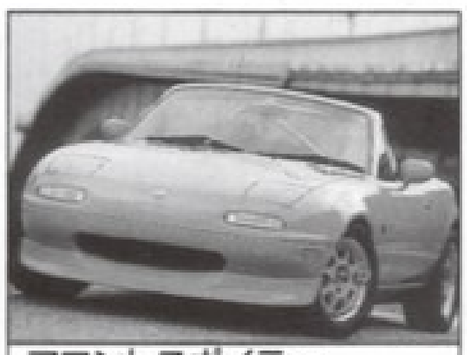
タワーバーステージIII
マスターシリンダーストッパー付 ¥29,800



レース用アルミ軽量ホイール
6J-14¥31,000、6.5J-14¥32,000、6.5J-15¥36,000

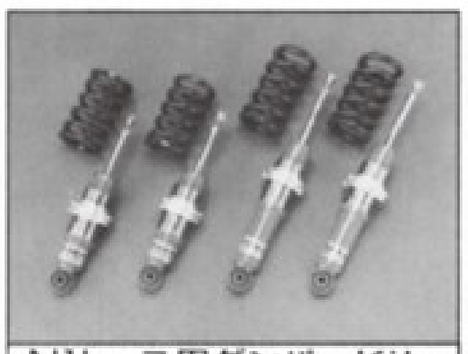


デフトラクションロッドKit
キット¥28,000(単品¥18,000有)



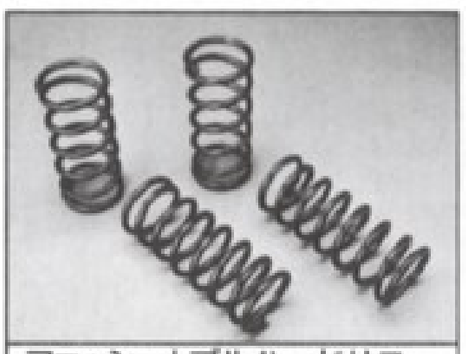
フロントスポイラー
白ゲルコート仕上げ ¥28,000

ルーフバー
¥55,000

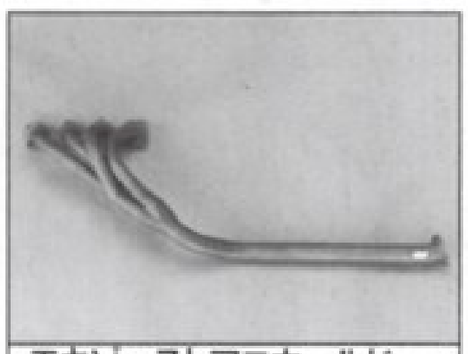


N1レース用ダンパーKit
車高調整式 ¥247,000

ヒルクライムダンパーKit
¥138,000

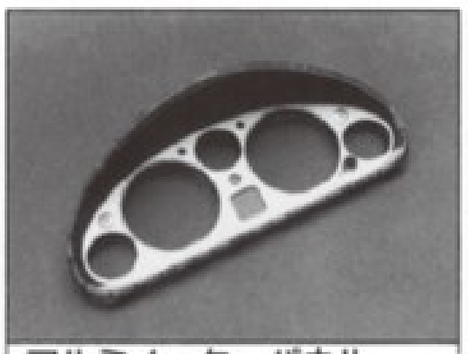


ファッショナブルハードサス
あそびはありません¥28,000

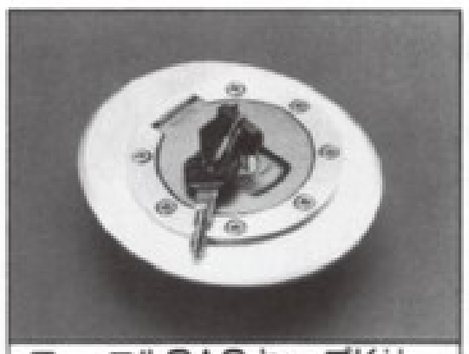


エキゾーストマニホールド
車検対応 ¥58,000

カーボンマフラー
競技専用 ¥78,000



アルミメーターパネル
¥20,000



フューエルGASキャップKit
ボルトオンタイプ ¥38,000

アルミシフトノブ
ショートストロークタイプ ¥45,000

アルミオイルキャップ
マツダ車全車種OK / ¥5,000

ナンバープレートステー
¥3,000

■キャブレターキット¥125,000 ■1750c.c.ボアアップバランス済E/G(競技専用)¥350,000ヨリ ■大容量クーリングラジエター(ノーマル交換)¥55,000 ■F/Wクロモリ¥46,000 その他いろいろ有ます。

TUCKIN 99

● 通信販売ご希望の方は、TELにて在庫を確認の上お申し込み下さい。2万円以上お買上げの方は送料サービスになります。詳しくはお問い合せ下さい。

上記価格は変更することがあります 消費税別

タックイン99 〒662 兵庫県西宮市江上町8-15
TEL0798-36-1299 FAX0798-36-1224 営業時間：AM10:00～PM8:00 定休日：毎週 木曜日

全国のロードスターオーナーよ、集結せよ!

日本全国ロードスターオーナーズクラブ図鑑

❶クラブU
❷R's
❸EUNOS ROADSTER OWNERS'CLUB OPEN AIR
❹Air
❺K. T. S
❻P. P. F
❼Whipl
❽Wind's
❾クラブ・ドゥ・ユーノス
❿ロードスターオーナーズクラブ安積
⓫PROJECT ONE
⓬CENTAURUS
⓭BASARA
⓮Club de'Caprice
⓯Club of Roadster
⓰ボイス・オブ・ウインド ロードスタークラブ
⓱AMUSE
⓲ウーパーズ
⓳CLAB-A
⓴Car Romanticist Club FROGGY
㉑EUNOS FUN CLUB
㉒R'sベイサイドクラブ
㉓M2-1001 オーナーズクラブHUNDRED ONE
㉔DOROP
㉕ユーノスオーナーズクラブ信州
㉖ROADSTER CLUB NIIGATA
㉗風来人富山RS
㉘ALDEBARAN
㉙KRC 金沢ロードスタークラブ
㉚メドー・ラークス
㉛CLUB ROADSTER
㉜ユーノスロードスター クラブ大阪
㉝J-ROAD open club
㉞EUROC
㉟Club J58G HIROSHIMA
㊱ロードスタークラブ香川
㊲PARADIGM SHIFT Club Roadster
㊳VENT
㊴ROADSTER PLAYER'S SPECIAL HAKATA
㊵EKS
㊶EUNOS ROADSTER OWNERS CLUB(R.O.C)
㊷CLUB・SKY・TOP
㊸OKINAWAN ROADKIDS

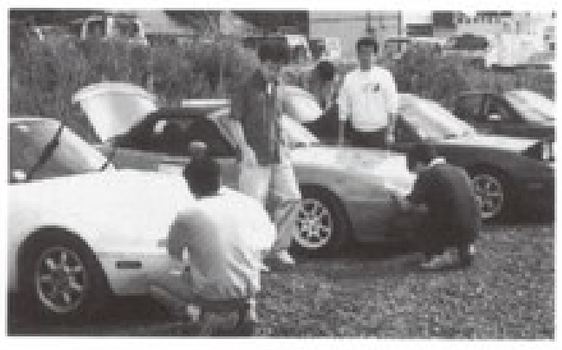
ひとりだって楽しいけれど、
仲間が増えれば
ロードスターライフはもっと楽しい!
というわけで日本各地の
ユーノス・ロードスター
オーナーズクラブを一挙紹介
じっくり読んで探して
キミにピッタリのクラブを見つけておくれ
きっと新しいロードスターの世界が
待っているはずだよ!

❶クラブU

北海道

〒060 北海道札幌市中央区北2条西3丁目上田ビル 吉村歯科内
☎011-251-7589 FAX 011-251-6155
代表者：宮脇雅裕（会長）

●設立年月日 ：平成2年2月
●会員数 ：男性25人 女性15人
●新規会員募集：あり
●入会条件 ：車が好きであること。ロードスターオーナーにはこだわらない
●クラブの趣旨：車好きが集まり、交流を深めること、情報・技術の交換等
●主な活動内容：月1～2回のツーリング、コマ図ラリー、飲み会など



「最近は、会員のテクを磨くことも目標に頑張ってます」

❷R's

北海道

〒063 北海道札幌市西区二十四軒3条1丁目 ㈱ユーノス北海道 琴似店
☎011-642-1515 FAX 011-611-7110
代表者：中本裕之（黄色い悪魔と呼ばれてる）
事務局：富居保

●設立年月日 ：平成元年11月
●会員数 ：男性26人 女性5人
●新規会員募集：あり
●入会条件 ：ユーノス北海道でロードスターを購入、またはメンテナンスを受けている方、
●クラブの趣旨：強制的ではなく、楽しければよし！というクラブです
●主な活動内容：ツーリング、キャンプ、飲み会大小ミーティング

「イカシタ走りが売りのチームです。だけど… とにかくおもしろいですよ!」

❸EUNOS ROADSTER OWNERS' CLUB OPEN AIR

北海道

〒065 北海道札幌市東区北6条東1丁目
ユーノス札幌中央内 オーナーズクラブ事務局
☎011-222-0880
会長 ：佐藤巌
事務局：広部亜希子

●設立年月日 ：平成2年10月10日
●会員数 ：男性35人 女性8人
●新規会員募集：あり
●入会条件 ：ロードスターを愛する人であれば、老若男女を問わず
●クラブの趣旨：自動車を楽しむ生活の創造
●主な活動内容：ミーティング、(毎月2回)走行会（月1回）

「最近、サーキットでの走行会を始めました。とにかく楽しいクラブです。」

❺EUNOS OWNERS'CLUB TEAM KISS THE SKY(K.T.S)宮城

〒983 宮城県仙台市若林区大和町5-18-7-308
☎022-283-8907 FAX 022-231-5650
代表者：佐藤勇二
事務局：ユーノス仙台小田原 青木、山崎
☎022-293-7150

●設立年月日 ：平成4年5月30日
●会員数 ：男性40人 女性2人
●新規会員募集：あり
●入会条件 ：ユーノス車・シトロエン車オーナーでイベントに参加可能な人
●クラブの趣旨：オーナの親睦を深め、新しいカーライフの創造を目指す
●主な活動内容：ツーリング、ジムカーナ、各種イベントの開催、マツダドライビングスクール参加

「今夏から各種イベントテンコ盛りです。乞う御期待!」

❹Air

岩手

〒028-31岩手県盛岡市津志田24-32
☎0196-36-4680 FAX 0196-36-2040
代表者：八重垣宏志

●設立年月日 ：平成2年9月1日
●会員数 ：男性28人 女性5人
●新規会員募集：あり
●入会条件 ：ROADSTERの所有者
●クラブの趣旨：どうせクルマに乗るなら、楽しくROADSTERに乗る集まりです。
●主な活動内容：年2回のツーリング、etc …

「せっかく楽しいクルマなんだから、ROADSTER好きが集まり、楽しんでマス」

❼Whip!（ウイップ）

秋田

〒018-35 秋田県北秋田郡田代町岩瀬字大川目元渡4-198
☎0186-53-2220
代表者：小間屋浩

●設立年月日 ：平成元年11月3日
●会員数 ：男性18人
●新規会員募集：あり
●入会条件 ：県内在住のロードスターのオーナー、任意保険に加入、社会人として常識をわきまえている方
●クラブの趣旨：楽しく豊かなカーライフをオープンスポーツで追求する
●主な活動内容：ツーリング、ジムカーナ、ボーリング大会、キリタンポ大会、他

「元気いっぱい走り回っているRS-Trainを見かけたら合図ください」

❻P.P.F(Powerful Performance Freak)

宮城

〒983 宮城県仙台市宮城野区日の出町2-1-11
㈱ユーノス宮城 ユーノス日の出町店
☎022-239-4471 FAX 022-239-4474
代表者：横山和浩（チーフ）

●設立年月日 ：平成3年8月13日
●会員数 ：男性32人 女性5人
●新規会員募集：あり
●入会条件 ：違法改造をしていない、任意保険に入っている人
●クラブの趣旨：オーナー間相互の親睦を深め情報交換の場を提供する。かつ、ドライビングの技術向上を図る
●主な活動内容：ONIKOB MEETING 10月11日主催ミーティング、ツーリング、他

「団結力と行動力は他のクラブの追随を許さない（と思う…）」

❾クラブ・ドゥ・ユーノス

福島

〒963-02福島県郡山市亀田西67 ㈱ユーノス福島内
☎0249-61-1155 FAX 0249-61-2058
代表者 ：相場昌也（会長）
事務局 ：㈱ユーノス福島 菅原、諸橋

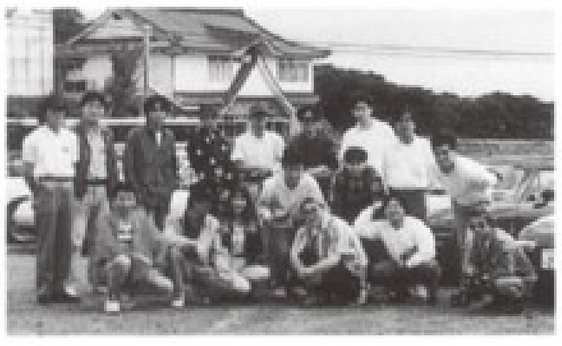
●設立年月日 ：平成3年1月4日
●会員数 ：男性44人 女性12人
●新規会員募集：あり
●入会条件 ：福島県内在住の方でユーノス・シトロエン車オーナーの男女
●クラブの趣旨：車オーナーの交流を深め、情報交換の場とする
●主な活動内容：サーキット走行会、ツーリング、バーベキューなど

「現在会員募集中です。オーナーの皆様、今がチャンスで～す」

❽Wind's

山形

〒994 山形県天童市鎌田本町2-2-12
☎0236-54-2276 FAX 0236-54-2276
代表者 ：高橋浩生 広報担当：島貫利幸
事務局 ：㈱ユーノス山形中央 同部
〒990 山形県山形市荒楯町2-1-80 ☎0236-25-5777



●設立年月日 ：平成3年8月4日
●会員数 ：男性44人 女性12名
●新規会員募集：あり
●入会条件 ：ロードスターをこよなく愛し、走ることが大好きな人
●クラブの趣旨：クルマを愛する者同士が、年齢職業を越えて仲間となり、楽しく豊かなカーライフを目指す
●主な活動内容：定例ミーティング〔プレツーリング〕毎月第一日曜日 平衡会

「個性的なメンバーの多いクラブです。新入会員募集中!」

⓫EUNOS OWNERSER'S CLUB PROJECT ONE 茨城

〒319-14茨城県日立市相田町2-5-14
ユーノス日立店
☎0294-43-8100 FAX 0294-43-8101
代表者：大竹直樹 会長：小沼利光

●設立年月日 ：平成2年10月1日
●会員数 ：男性35人 女性9人
●新規会員募集：あり
●入会条件 ：EUNOS車のオーナー、好きな人。違法改造車は入会できません（公認車検車はOK）
●クラブの趣旨：社会的に認知されるような紳士的なクラブを目指しています
●主な活動内容：毎月第1土曜日のミーティング、ツーリング、ジムカーナ練習会

「来年の富士フレッシュマンレース参加を計画中。やる気のある方待ってます」

⓾ロードスターオーナーズクラブ安積(ROCA)

福島

〒963-01福島県郡山市安積町荒井字外川原42-1
ユーノス郡山安積店内
☎0249-46-0008 FAX0249-46-0006
代表者：増戸和宏（会長）
事務局：鈴木（ユーノス郡山安積店）

●設立年月日 ：平成2年3月1日
●会員数 ：男性32人 女性1人
●新規会員募集：あり
●入会条件 ：Roadsterを所有している方！（新・中古車不問）
●クラブの趣旨：クラブ員相互の親睦など
●主な活動内容：毎月1回ツーリング、いも煮会、うねめ祭りパレード、走行会他

「Roadster大好きな方、入会待ってます。」

⓭EUNOS ROADSTER OWNER'S CLUB BASARA栃木

〒326 栃木県足利市山下町2427
☎0284-63-2276
代表者：横田温（会長）
事務局：岡村利重

●設立年月日 ：平成4年4月18日
●会員数 ：男性38人 女性13人
●新規会員募集：あり
●入会条件 ：ロードスターの好きな人、できればオーナー
●クラブの趣旨：ロードスターを通じて会員相互の親睦と交通道徳の向上
●主な活動内容：月1回のミーティング、イレギュラーで一泊ツーリングなど

「室町時代の流行語"ばさら"の意味（派手）通り皆個性鮮やか」

⓬CEN'TAURUS

群馬

〒329-27栃木県那須郡西那須野町下永田1-102-14
栃木マツダ㈱西那須野店
☎0287-36-1105 FAX 0287-36-2608
会長 ：矢吹典久
事務局：後藤春美

●設立年月日 ：平成2年7月
●会員数 ：男性24人 女性7人
●新規会員募集：あり
●入会条件 ：20歳以上の方でロードスター以外の車でもアリ、ステッカーをはってもらう 他
●クラブの趣旨：Enjoy Car Life風に向かって突っ走ろう。それが青春だ！ そして明日が見える。
●主な活動内容：食事会 走行会 ツーリング

「オーナーズクラブの皆様お世話になっております。ケンタウルスでございます」

⑮Club of Roadster　埼玉

〒331 埼玉県大宮市桜木町4-345
ユーノス大宮中央店
☎048-648-0715　FAX 048-648-8359
代表者：落合康久、渡辺修、小谷勲
担当　：井上かおり

●設立年月日　：平成３年５月
●会員数　　：男性36人　女性５人
●新規会員募集：あり
●入会条件　　：ユーノスロードスターのオーナーであること
●クラブの趣旨：オーナー同士の親睦
●主な活動内容：ツーリング、ジムカーナ、サーキット走行会、ボーリング大会、バーベキュー大会、ミーティング、クリスマスパーティー、飲み会

「ロードスターを通して集まった仲間で、技術向上や親睦を図ります」

⑭Club de' Caprice　群馬

〒370-05群馬県邑楽郡大泉町2-1-2
ユーノスロードいずみ
☎0276-62-0333　FAX 0276-62-0255
会長　：岡島克実
事務局：坂村秀隆

●設立年月日　：平成４年８月１日
●会員数　　：男性23人　女性４人
　　：助手席　男性１人　女性１人
●新規会員募集：あり
●入会条件　　：ロードスターの好きな方
●クラブの趣旨：ロードスターオーナー達と楽しく気ままに各イベントに参加してもらい皆で楽しむ
●主な活動内容：日帰りツーリング、一泊ツーリング、花見、ボーリング

「走りよりも遊びを楽しむ方を優先。誰でも気軽に入れます」

⑰AMUSE(アミューズ)　埼玉

〒363 埼玉県桶川市西2-10-19
㈱ユーノスミツウロコ桶川店
☎048-776-8711　FAX 048-776-8200
会長　：田島実
代表者：野本操

●設立年月日　：平成４年11月11日
●会員数　　：男性35人　女性３人
●新規会員募集：あり　女性の入会歓迎
●入会条件　　：ロードスターを所有している人　入会金0円年間通信費1000円
●クラブの趣旨：AMUSEです。
●主な活動内容：２ヶ月に１度のイベント、月１回のミーティング、会報作り93・12・11　ミューサーキットにて走行会予定（１日貸切）

「できて間もないので和気あいあいと活動している色の付いていないクラブです」

⑯VOICE OF WIND ROADSTER CLUB　埼玉

〒362 埼玉県上尾市谷津1-4-24　㈱ユーノス昭産
☎048-773-1475　FAX 048-773-1652
会長　：関口徹
代表者：遠山謙二（ユーノス昭産チーフメカニック）

●設立年月日　：平成４年４月１日
●会員数　　：男性45人　女性15人
●新規会員募集：あり
●入会条件　　：風を気持ち良いと感じる人
●クラブの趣旨：楽しく他の人との交流を深める
●主な活動内容：ツーリング、ジムカーナ、サーキット走行会、バーベキュー大会、スキー

「自らロードスターに乗るチーフメカの元、老若男女を問わず楽しく走っています」

⑲EUNOS ROADSTER ENJOY CLUB CLAB-A　埼玉

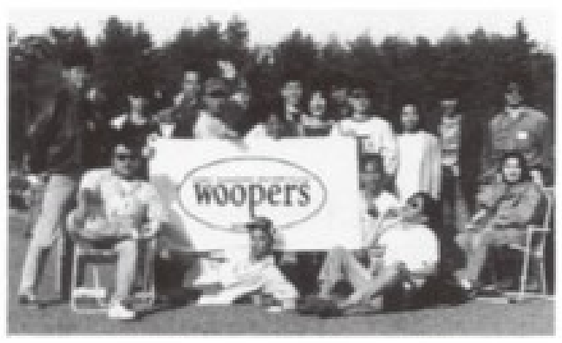
〒359 埼玉県所沢市こぶし町26-9
☎0429-98-7583　FAX 0429-92-9274…メンバー宅
代表者：石川嘉彦

●設立年月日　：平成５年３月
●会員数　　：男性13人　女性１人
●新規会員募集：あり　大募集中!!
●入会条件　　：ロードスターの好きな方、オーナー　入会金・年会費各1500円
●クラブの趣旨：ロードスターをだしにして楽しく遊ぼう!!
●主な活動内容：月１回のツーリング、不定期ミーティング、その他メンバーの希望によりイベントを行います

「気さくな人ばかりですのでお気軽に。女性メンバー大歓迎です」

⑱ウーパーズ　埼玉

〒335 埼玉県戸田市喜沢2-20-2
☎048-433-6231 FAX 048-433-6231
代表者：瓦井俊悟



●設立年月日　：平成２年２月18日
●会員数　　：男性49人　女性６人
●新規会員募集：あり　大歓迎
●入会条件　　：ロードスターオーナーであるか、オーナーになりたい方
●クラブの趣旨：ユーノスロードスターオーナー同士の交流を深め親睦を図る、安全運転意識と運転技術の向上
●主な活動内容：定期ツーリング、ジムカーナー、サーキット走行会　他

「ロードスターがうれしい！楽しい！大好き！な人集まれ。一緒に虹を見に行こう」

㉑Eunos Fun Club(仮称)　千葉

〒277 千葉県柏市中原1-26-4
☎0471-72-7514
代表者：関谷真人

●設立年月日　：平成４年10月４日
●会員数　　：男性28人　女性３人
●新規会員募集：あり
●入会条件　　：特になし
●クラブの趣旨：快楽追求
●主な活動内容：日帰りツーリング、１泊ツーリングが中心　クイズラリー、走行会、パーティー等

「楽しい事を求めて、10年でも20年でも活動を続けたいです」

⑳Car Romanticist Club FROGGY　埼玉

〒340-01　埼玉県幸手市南3-7-4
☎0480-42-3051（自宅）
会長　：石川賢治（本来の会長は上野哲也　現在転勤のため不在）
代表者：石川賢治

●設立年月日　：平成４年12月
●会員数　　：男性９人
●新規会員募集：あり
●入会条件　　：ロードスターのオーナーの方で、入会規約を守っていただける方及びやる気のある方
●クラブの趣旨：明るく仲良く元気良くを心がけ、少ない予算でより楽しい活動を！
●主な活動内容：ツーリングとイベント、オリジナルグッズ考案・作成

「クラブ員の交流を深めるため、少人数ですが、今後の展開に乞う御期待!」

㉓M2-1001オーナーズクラブ HUNDRED ONE　東京

〒179 東京都練馬区氷川台3-41-16-503
☎03-3557-2082
代表者：小林亘彦（会長）

●設立年月日　：平成５年２月21日
●会員数　　：男性59人　女性０人
●新規会員募集：あり（車種不問）
●入会条件　　：車好きの方なら老若男女問わず（常識的な行動、考え方は当然）
●クラブの趣旨：M2-1001を媒体としてクルマ生活を考える
●主な活動内容：ミーティング、走行会、オリジナルパーツ製作　他クラブとの合同イベント、勉強会

「M２といえどもロードスターとは親も出身地も同じ。クラブ同士の交流も図りたい」

㉒R'sベイサイド・クラブ　千葉

〒279 千葉県浦安市北栄2-15-36-202
☎0473-51-9708　代表者：武田由一
事務局：ユーノス新東京　西葛西店　茂呂尚子
〒134 東京都江戸川区西葛西6-27-17
☎03-5696-5101

●設立年月日　：平成４年６月10日
●会員数　　：男性20人　女性０人
●新規会員募集：あり（只今女性募集中です）
●入会条件　　：ロードスターに乗っている方、これから買おうと思っている方
●クラブの趣旨：オーナー同士のコミュニケーションを図り、ＲＳの楽しさを知ってもらう
●主な活動内容：ジムカーナ練習会、ツーリング、パーツ交換会など

「楽しい人ばかりなので、入会されるとロードスターに乗る楽しみがUPしますヨ」

㉕ユーノスオーナーズクラブ信州

長野

〒390 長野県松本市白板2-3-35
☎0263-34-0282　FAX 0263-34-0025
会長　：松田幸久　代表者：前倉周司

●設立年月日　：平成元年11月13日
●会員数　：男性73人　女性36人
●新規会員募集：あり
●入会条件　：ユーノス及びシトロエン車のオーナーであること
●クラブの趣旨：オーナー同士の交流を深めとにかく楽しんでもらう
●主な活動内容：サーキット走行会、ジムカーナ、ドラテク講座、ミーティング

「いちご狩り・グルメツアーなどの企画ももりだくさん。参加をお待ちしています」

㉔DOROP(Driving Of Roadster Owners Pleasure)

東京

〒164 東京都新宿区高田馬場4-13-12 東海林ビル2F　ワープランドR'プティック
☎03-5386-8888　FAX 03-5389-0353
代表者：佐藤和重（運営委員）

●設立年月日　：平成5年3月
●会員数　：男性14人
●新規会員募集：あり（車種不問）
●入会条件　：ロールバー装着（ファッションバーOK）車楽人メンバー（年間3000円）の登録
●クラブの趣旨：ロードスターの持つ走る楽しさを追求する
●主な活動内容：サーキット走行会、ジムカーナ、ドラテク講座、ミーティング

「女性、初心者も歓迎しますのでロードスターで遊びましょう」

㉗風来人富山RS

富山

〒933 富山県高岡市四屋598-1
㈱ユーノスワン富山　四屋店内
☎0766-26-1800　FAX 0766-21-3955
会長　：西伸昭　事務局：西森晃

●設立年月日　：平成4年2月1日
●会員数　：男性16人　女性0人
●新規会員募集：あり
●入会条件　：ロードスターの所有者、任意保険加入者で交通安全に努める者
●クラブの趣旨：ロードスターを所有する会員の親睦を深め、安全運転の向上を図る
●主な活動内容：定例ツーリング(年4回)、ジムカーナ、機関紙発行、その他

「会員年齢も幅広く活発に活動しています。新会員大歓迎受付中」

㉖ROADSTER CLUB NIIGATA

新潟

〒950 新潟県新潟市女池4-34-17 SAJA'91　B206
☎025-285-3554
会長　：上坂允　代表者：熊倉祐介

●設立年月日　：平成2年11月18日
●会員数　：男性21人　女性2人
●新規会員募集：あり
●入会条件　：ロードスターのオーナーでロードスターを本当に好きな人
●クラブの趣旨：ロードスターを通じて人と車の付き合い方車の楽しさを考える
●主な活動内容：弥彦スカイライン頂上早朝ミーティング、クラブメンバーの結婚式パレード　他

「本当にロードスターが大好きな人間の集団です」

㉙KRC(金沢ロードスタークラブ)

石川

〒921 石川県金沢市増泉2-7-16
グリーンヒルズビルⅠF
☎0762-45-5200　FAX 0762-45-5204
会長　：杉本徹　代表者：大谷和子

●設立年月日　：平成元年12月
●会員数　：男性30人　女性10人
●新規会員募集：あり
●入会条件　：ロードスターのオーナー、ロードスターが好きな方
●クラブの趣旨：会員相互の親睦
●主な活動内容：毎年9月にオーナーズクラブパーティー、季節ごとのツーリング

「個性あるオーナーが集まる楽しいクラブです」

㉘ALDEBARAN(アルデバラン)

石川

〒921 石川県石川郡野々市町横宮3-1
☎0762-48-5666　FAX 0762-48-5889
代表者：上村悟

●設立年月日　：平成2年6月
●会員数　：男性37人　女性0人
●新規会員募集：あり
●入会条件　：ユーノス野々市にて車を購入した人（ただし、特例あり）
●クラブの趣旨：ロードスターを愛好する会員相互の親睦を深める
●主な活動内容：春・秋のツーリング、ジムカーナ、機関紙の発行、クリスマスパーティー、バーベキュー大会

「いつもワイワイガヤガヤ。ロードスターに乗ってる人、待っています」

㉛CLUB　ROADSTER

京都

〒606 京都府京都市左京区田中上大久保町3
㈱ユーノスロード京都　洛北店
☎075-723-5585　FAX 075-723-5633
会長　：池辺博行　事務局：加藤美穂

●設立年月日　：平成2年2月25日
●会員数　：男性140人　女性11人
●新規会員募集：あり
●入会条件　：ユーノス車の所持及び使用者
●クラブの趣旨："楽しいカーライフ"
●主な活動内容：月1度のツーリング他、走行会や総会、現在1泊旅行検討中

「おかたい事は言いっこナシ!皆、楽しく遊びましょうよ」

㉚メドー・ラークス

愛知

〒480-01愛知県丹羽郡大口町中小口4-7
㈱ユーノス名鉄　小牧店内
☎0587-95-3393　FAX 0587-95-7293
代表者：長谷川由美

●設立年月日　：平成3年1月
●会員数　：男性23人　女性1人
●新規会員募集：あり（とくに女性会員募集）
●入会条件　：ロードスターオーナーの方ならOK　ナビも募集
●クラブの趣旨：ロードスターオーナーの親睦と情報交換
●主な活動内容：月1回のミーティング、走行会、ボーリング大会、バーベキューetc…

「とにかく一度ユーノス名鉄へ!楽しい仲間と親切なサービスマンがいます。」

㉝J-ROAD　open　club

兵庫

〒663 兵庫県西宮市大島町2-8，204(神戸本部)　☎(神戸本部)0798-63-0593　(岡山支部)0862-56-2035　(大阪支部)06-912-3283　(姫路支部)07915-4-0007　代表者：(神戸本部)中野智博　(岡山支部)渡辺利昭　(大阪支部)前田好二　(姫路支部)隠岐秀輝

●設立年月日　：平成3年1月15日
●会員数　：男性55人　女性5人
●新規会員募集：あり
●入会条件　：ロードスターにこだわりを持った中身の濃い人
●クラブの趣旨：ロードスターを通じて、良き仲間をつくる
●主な活動内容：ミニサーキット走行会、クラブツーリング、イベント参加

「関西で知る人ぞ知るバンド『ナスティ・ドール』のメンバーが3人もいる。」

㉜ユーノスロードスタークラブ大阪

大阪

〒572 大阪府寝屋川市松屋町18-6
㈱ユーノス大阪　香里店
☎0720-35-1101　FAX 0720-34-0705
会長　：松岡弘　事務局長：中矢毅

●設立年月日　：平成3年2月
●会員数　：男性33人　女性2人
●新規会員募集：あり
●入会条件　：できればロードスターオーナーの方　年会費有り
●クラブの趣旨：世代を越えたオーナー同士の親睦と友情を深め楽しさを分かち合う
●主な活動内容：ツーリング　ジムカーナ大会は年末にかけてを予定中

「一緒にオープンカーの魅力を満喫しませんか」

㉟Club J58G Hiroshima

広島

〒734 広島県広島市南区宇品御幸5-6-21
☎082-254-8093　(週末)
代表者：佐竹克行

●設立年月日　：平成2年10月
●会員数　：男性68人　女性4人
●新規会員募集：あり
●入会条件　：ユーノスロードスター、マツダミアータ、M2のオーナー
●クラブの趣旨：オーナー同士の情報交換の場他のオーナーズクラブとの交流
●主な活動内容：月1回のミーティング、年5回のツーリング、クラブマンジムカーナ、オリジナルパーツ作成

「マツダの地元なのでロードスターに関する情報はおそらく日本一では?」

㉞EUROC(ユーロック)

奈良

〒633-02奈良県宇陀郡榛原町毛里522-3
☎07458-2-0150
代表者：奥山博

●設立年月日　：平成2年4月1日
●会員数　：男性38人　女性7人
●新規会員募集：あり
●入会条件　：個々のライフスタイルにロードスターが重要な位置を占めているオーナー
●クラブの趣旨：古き良き時代のオープンスポーツカーの追求
●主な活動内容：月1回のミーティング、年2回のフェスティバル　会報発行

「本年10月に第3回ユーロックフェスティバル開催。他クラブの参加を募ります。」

㊲PARADIGM SHIFT Club Roadster

愛媛

〒791 愛媛県松山市南吉田町2441-1
☎0899-71-1773　FAX 0899-73-8033
代表者：澤田剛年

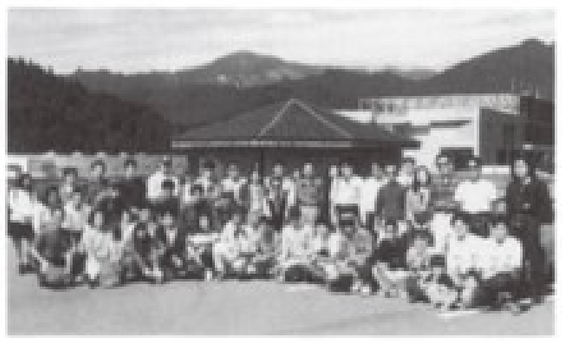
●設立年月日　：平成元年9月
●会員数　：男性42人　女性10人
●新規会員募集：あり
●入会条件　：ロードスターのオーナー、オーナーになりたいと思う方、etc..
●クラブの趣旨：Love and Harmonyをテーマに色々な人との交流を深める
●主な活動内容：月1回ツーリング、サーキット走行会、ボーリング、ミーティング

「オリジナルパーツも作成しています。入会希望の方、気軽に声をかけて下さい!」

㊱ロードスタークラブ香川

香川

〒761 香川県高松市香西東町408 ユーノス香川内
ロードスタークラブ香川事務局
☎0878-81-2210　FAX 0878-81-2215
会長　：早川宏紀　事務局：大山



●設立年月日　：平成4年9月27日
●会員数　：男性37人　女性2人
●新規会員募集：あり
●入会条件　：ロードスターのオーナー、もしくはファンであること
●クラブの趣旨：オーナー同士の親睦と情報交換
●主な活動内容：ツーリング、ジムカーナ、クリスマスパーティー、ミーティングなど

「オーナーの方、もしくはオーナーを夢見る方はお気軽に事務局までご連絡を」

㊴ROADSTER PLAYER'S SPECIAL HAKATA

福岡

〒811-12福岡県筑紫郡那珂川町片縄540-2 南アム内
☎092-952-2837　FAX 092-952-9144
会長　：堅田勝義　事務局：佐伯雅克・森下公介

●設立年月日　：平成2年5月1日
●会員数　：男性31人　女性1人
●新規会員募集：あり
●入会条件　：運営委員会の承認を得て正会員とします
●クラブの趣旨：ロードスターを通じて人間性や教養を高めるための行事企画を考え積極的に参加していく
●主な活動内容：ツーリング、クイズラリー、ビデオミーティング、ナイトラン

「東に楽しい道あれば行ってそこを走り…そんな私たちと走ってみませんか」

㊳VENT（バン）

福岡

〒807 福岡県北九州市八幡西区陣ノ原2-11-4
㈱ユーノス北九州　黒崎店
☎093-631-1881　FAX 093-631-1896
代表者：平井順司

●設立年月日　：平成元年9月1日
●会員数　：男性44人　女性6人
●新規会員募集：あり
●入会条件　：所有車両がロードスターであればどなたでも入会受付します
●クラブの趣旨：オーナー同士の和（輪）づくり、ディーラーとの親近感を高める
●主な活動内容：2ヶ月に一度、年5～6回のツーリング、クリスマスパーティー

「ロードスターをこよなく愛している方を一人でも多く集めたいと思っています」

㊶EUNOS ROADSTER OWNERS CLUB(R.O.C)

大分

〒879-55大分県大分郡挾間町向原246-5
☎0975-83-4641
代表者：佐藤一洋　事務局：佐藤淳生

●設立年月日　：平成2年3月
●会員数　：男性40人　女性3人
●新規会員募集：あり
●入会条件　：ロードスターの現オーナーかオーナであった者（購入店の制限なし!）
●クラブの趣旨：ロードスターを通じてオーナーの交流を図る
●主な活動内容：月1回のツーリングまたはイベントの実施

「非常にオープンなクラブです。あなたもすぐに仲間になれますよ!」

㊵EKS(ユーノス・クマモト・ソサエティ)

熊本

〒861-41熊本県熊本市南高江町1555
㈱ユーノスクマモト
☎096-357-2100　FAX 096-358-3599
代表者：藤原延和

●設立年月日　：平成元年9月
●会員数　：男性150人　女性30人
●新規会員募集：あり
●入会条件　：㈱ユーノスクマモトでユーノス、シトロエン車を購入された方
●クラブの趣旨：カーライフの充実と主にクラブ員同士の情報交換と交流
●主な活動内容：ツーリング　その他イベント

「ロードスターで、楽しいカーライフを満喫しています。お気軽にSHOPへ!」

㊸OKINAWAN　ROADKIDS

沖縄

〒901-21沖縄県浦添市勢理客456 ユーノス浦添内
☎098-878-2313　FAX 098-879-9959
会長　：新川博嵐　事務局：大嶺美香子

●設立年月日　：平成2年6月
●会員数　：男性40人　女性10人
●新規会員募集：あり
●入会条件　：ロードスター所有者及びその他のユーノス・シトロエン車の所有者
●クラブの趣旨：友好を深め、車の知識及びセーフティードライブを探究する
●主な活動内容：定例ツーリング、一泊旅行、サーキット走行会　など

「ロードスターやユーノスに乗ってる方、ぜひ一度ツーリングにご参加下さい」

㊷CLUB・SKY・TOP

大分

〒870-01大分県大分市大字鶴崎2020-1
☎0975-21-6348
代表者：岡崎弘文（会長）

●設立年月日　：平成4年7月
●会員数　：男性18人　女性0人
●新規会員募集：あり
●入会条件　：原則としてロードスターのオーナーであること　他
●クラブの趣旨：ロードスターを通じオープンエアを楽しみ、オーナー同士の親睦を図る
●主な活動内容：会員の募集、情報交換、ツーリング・イベントの企画運営など

「車好きの集まりです。一人で走っているあなた!私たちと走りましょう!!」

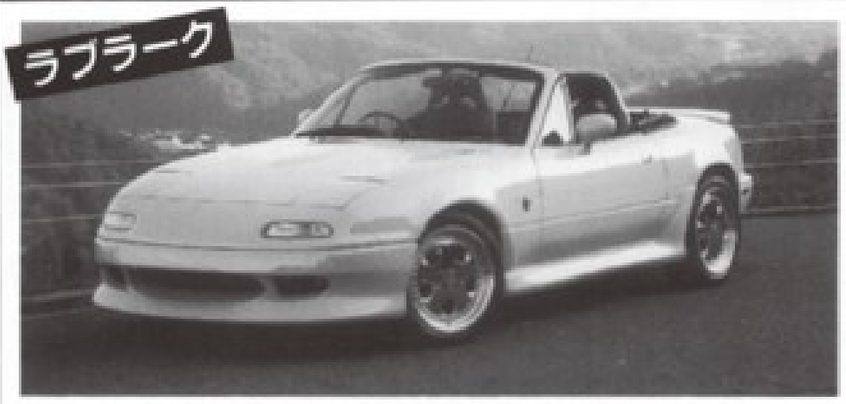
厳選された高水準、高性能パーツを

フォルテ SPECIAL プライス

◎サス、ショックお買い上げの方、アライメント調整が半額です。
◎ブレーキパット1台分お買い上げの方、取付費1ヶ所1,000円です。
（ブレーキフルード交換はDat代込みで6,000円です）
◎シートお買い上げの方、取付費が無料になりTAXもサービスです。
◎スポイラーお買い上げの方、取付費がサービスです。
（だだし、バンド脱着車は除く）
◎マフラーお買い上げの方、取付費が無料です。
◎各種クリーナーお買い上げの場合、取付費1,000円です。
◎まだまだロードスターには色々なパーツがありますが、
安い工賃にておこないますので電話でお問い合わせ下さい。

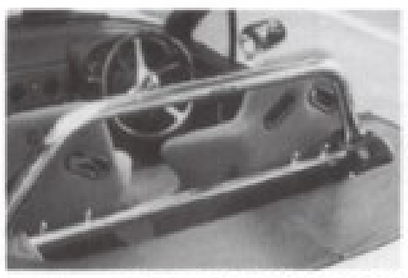
フォルテが送るユーノスロードスターパーツがハイクオリティにラインUPしました!!

ラブラーク



フロントスポイラー ¥38,000　サイドスポイラー ¥42,000
（レッド、グリーン、ブルー、ブラックM、イエロー ¥16,000アップ）
（シルバー、ホワイト ¥20,000アップ）

リヤスポイラー ¥38,000



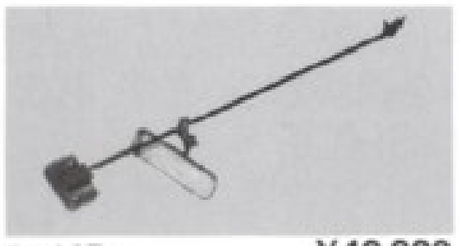
ロールバー（ステンレス） ¥38,000
（スチールブラック） ¥29,000
アグレシブバー ¥24,000

マフラー（車検対応） ¥78,000

バトリオット（スモーク） ¥12,800
（クリアー） ¥11,800

WIN·R

オールアルミパーツです。

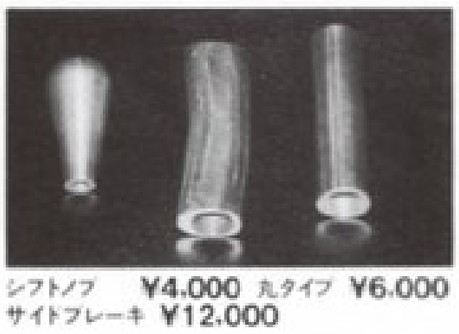


ルームミラー ¥40,000

ナンバー移動ブラケット ¥35,000

アルミサイドミラー ¥29,800

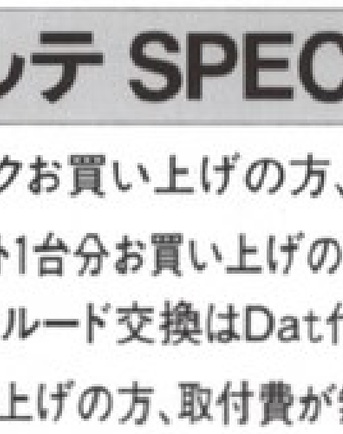
ストラットバーマスターシリンダー
ストッパー付 ¥22,000



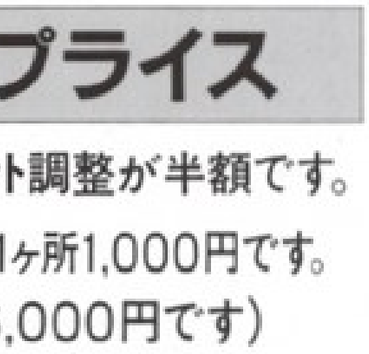
シフトノブ ¥4,000 丸タイプ ¥6,000
サイドブレーキ ¥12,000

iGB

● A エキサイティングバー おしゃれに剛性UP ¥39,000
● B エキサイティングフレーム おしゃれに剛性UP ¥29,000

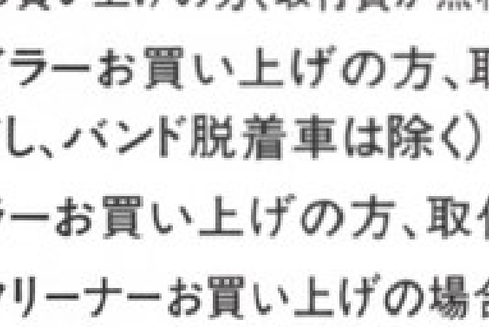


● オーバーカバー
¥16,000（バー）
¥12,000（フレーム）
● カラー
BLUE·WHITE
GREEN·TAN
BLACK·RED
YELLOW
GRAY

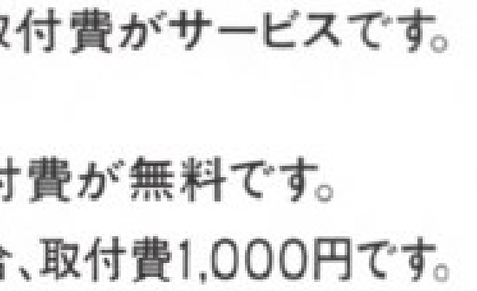


● ブレーキパット
¥23,000（F）
¥21,000（R）

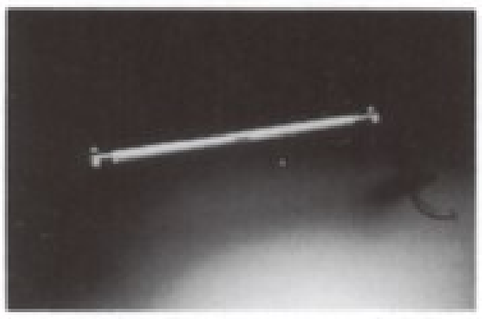
● スペシャルチューンドダンパー、スパースポーツサスペンション ¥198,000(SET) ¥32,000(SET)



● スパークーリングラジエター ハードな走りの必需品、パワーを保つ ¥78,000

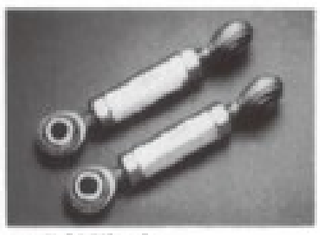


● ストリートマフラー（車検対応） ¥72,000

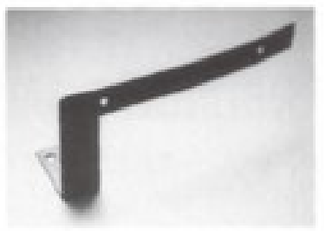


● ヘビーテューティタワーバー フロントボディの剛性をUP ¥18,000

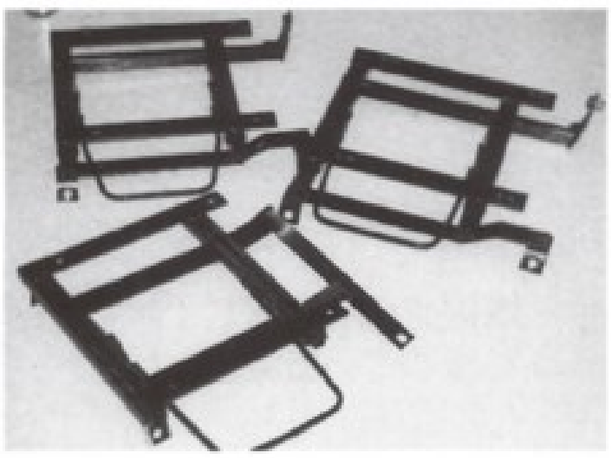
● シフトノブ ¥7,800
● オイルフィラーキャップ ¥7,800



● スタビリンク
ピロボール ターンバックル
¥18,000(F) SET
¥18,000(R) SET



● フロント ライセンス ステー Kit ¥3,600

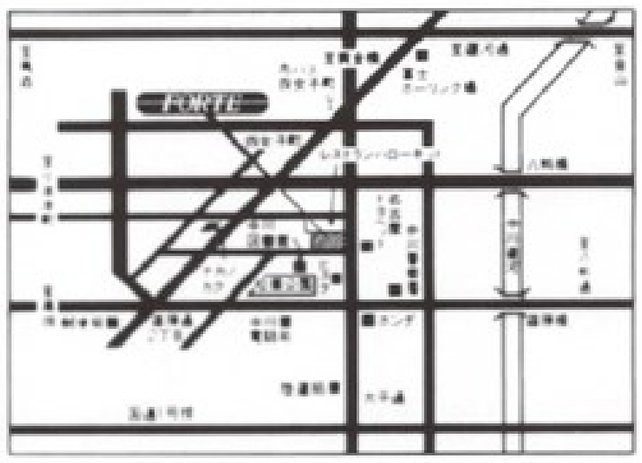


スーパーローポジションシートレール

・レカロ、ブリッド他対応します。
・3cm程ダウン
・純正シート装着不可
・600車種ラインアップ

¥15,000より

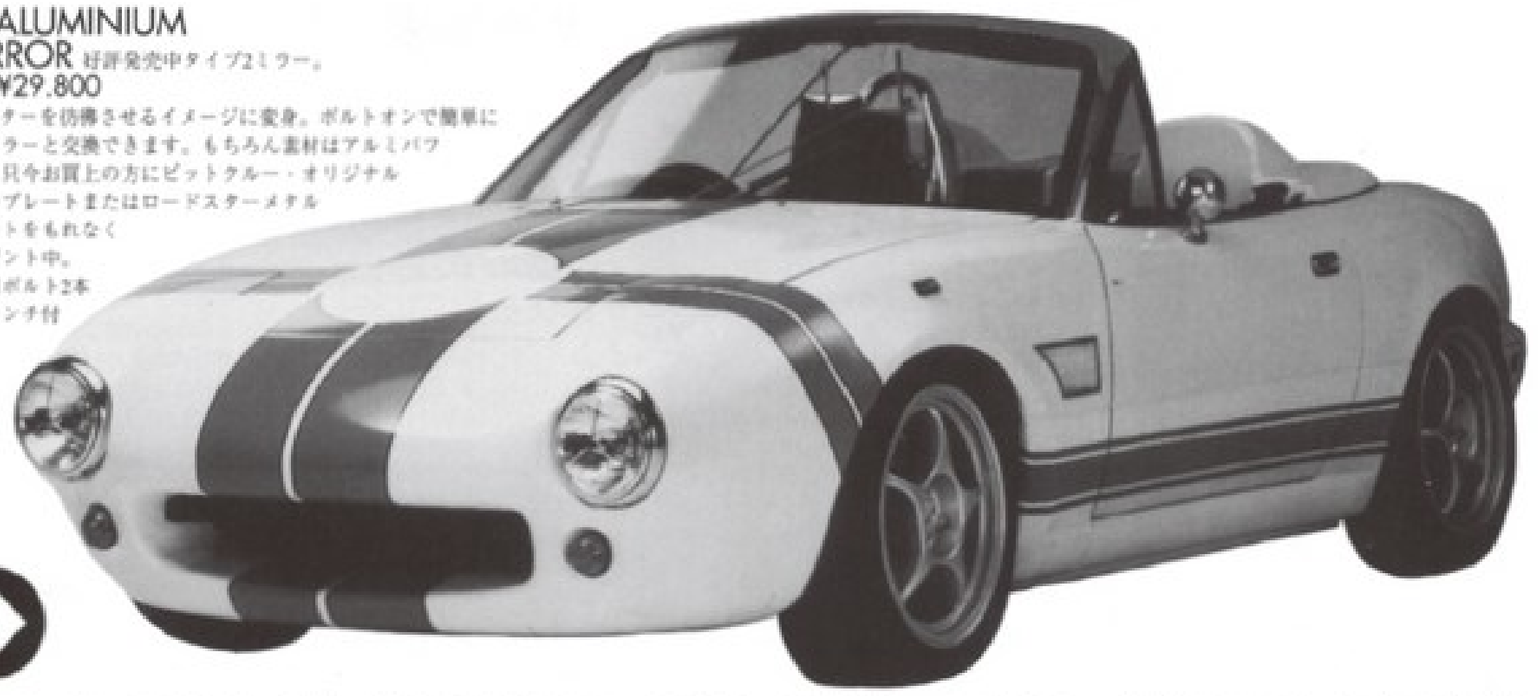
TIRE WHEEL COSTUM PARTS & CAR ACCESORIES SHOP
FORTE
フォルテ
〒454 名古屋市中川区太平通1丁目51番地
TEL052-351-0936 FAX052-351-0860
営業時間 AM10:00~PM8:00 日・祭日 AM10:00~PM7:00
定休日：毎月第2、第3水曜日
CPフォルテ：〒554 大阪市此花区西九条3－1
TEL・FAX 06-462-5946 定休日：第2・第3火曜日



THE ROADSTER
YOURONLYONE

ORIGINAL PARTS and TUNING with BEST SETTING

PITCREW ALUMINIUM
TYPE2 MIRROR 好評発売中タイプ2ミラー。
SET PRICE ¥29.800
●M2ロードスターを彷彿させるイメージに変身。ボルトオンで簡単にノーマルミラーと交換できます。もちろん素材はアルミバフ仕上加工。只今お買上の方にピットクルー・オリジナルメタルプレートまたはロードスターメタルプレートをもれなくプレゼント中。
●専用ボルト2本
専用レンチ付



NEW ITEM
PITCREW ROADSTER SPECIAL COWL
PRICE ¥198.000

ユーノス・ロードスターのイメージを一新する待望のニューアイテム。ピットクルー・ロードスター一体成型フロントノーズいよいよ新発売。強烈な個性と破格なプライス。入念に仕上げられたそのフォルムと美しい曲線はロードスターを真のロードゴーイングカーの世界へと貴方を導きます。取り付けはボルトオン方式だから面倒なパテ埋め加工など一切必要ありません。もちろん車検にも対応する保安基準適合の安全設計。

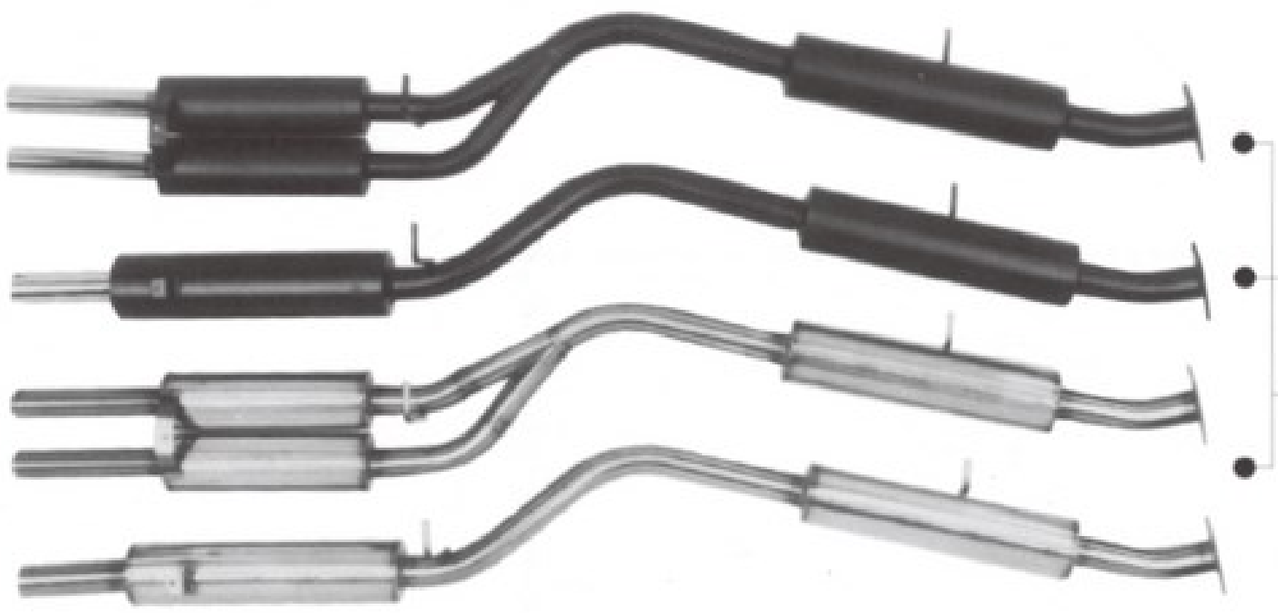
PITCREW SPORTS MUFFLER SERIES

●ピットクルー・スポーツマフラーシリーズはサーキット、ヒルクライムなどそのエンジン自体が持つパワーが最大限に発揮するためのパワー重視のストレートタイプ・スポーツマフラーです。素材はオールステンレスとスチールの2タイプ。スタイリングはダブルテールとシングルテールの二種類からお選びください。そしてこれだけのパワー&レスポンスを追求しながら95dbターン以下に排気騒音をクリアしました。あらゆる状況下の中で使用していただきたいスポーツ・マフラーです。

ALL STAINLESS DUAL&SINGLE CENTER SPORTS MUFFLER

●人気のセンター出しマフラーにステンレスタイプが新登場。超軽量、耐久性に優れたステンレス素材を採用。オールハンドメイド仕上げのパワーとスタイリングを兼ね備えたハイパフォーマンス・マフラーにふさわしい仕上がりです。

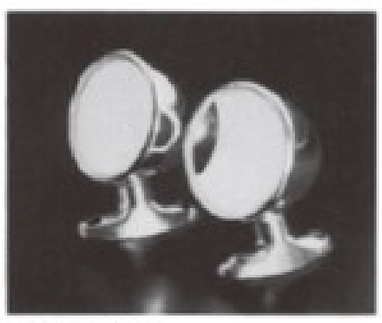
オールステンレス製
センターマフラー・シリーズ
●オールステンレス
デュアル・センターマフラー
PRICE ¥98.000
●オールステンレス
シングル・センターマフラー
PRICE ¥89.000



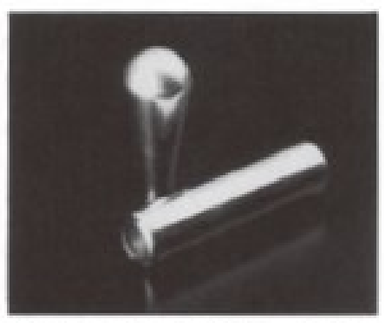
STEEL MATERIAL DUAL&SINGLE CENTER SPORTS MUFFLER

●サーキット、ヒルクライムなどパワーが重視される使用状況のなかで人気のセンター・マフラー。オールハンドメイド仕上げのパワーとスタイリングを兼ね備えたハイパフォーマンスはオールステンレスと同様です。この度新たにブラック塗装のニューカラーがラインアップ。ロードスターの世界がまた一歩広がりました。

●スチールタイプ
シングル・センターマフラー
PRICE ¥75.000
COLOR：ブラック、ナチュラル
●スチールタイプ
デュアル・センターマフラー
PRICE ¥85.000
COLOR：ブラック、ナチュラル

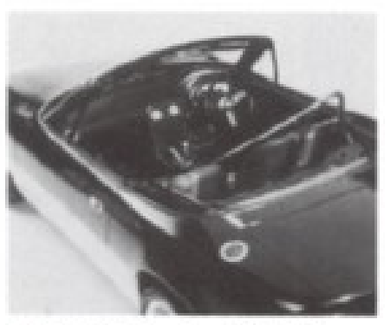


●タイプⅡミラー
SET PRICE ¥29.800
●専用ボルト・レンチ付



●アルミ・シフト&ブレーキノブ
シフト・ノブ　PRICE ¥4.000
ブレーキ・ノブPRICE ¥6.000

●アルミ・ストラットタワーバー
PRICE ¥22.000



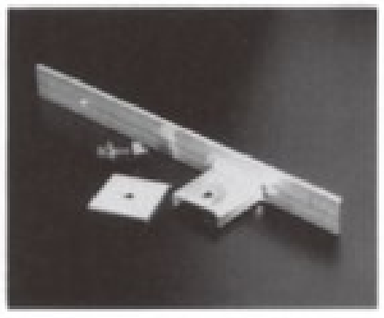
●シングルシート・ロールバー
PRICE ¥65.000

●コンソール&リアトレイ
カーボンキット
SET PRICE ¥48.000

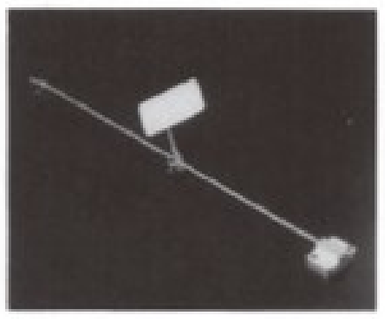
●キャブトン・センターマフラー
シングルタイプPRICE ¥75.000
デュアルタイプPRICE ¥75.000

●ローバックシート
本革シート
PRICE ¥80.000 (本革製)
レザータイプ
PRICE ¥60.000 (合成革製)

●F1シート
PRICE ¥65.000 **NEW**



●アルミ・ナンバープレートステー
PRICE ¥3.500



●スライド式ルームミラー
PRICE ¥40.000

●カーボン・メーターカウル
PRICE ¥28.000

●サーキット用施錠バイパス
PRICE ¥8.000

PitCREW RACING Roadster
ORIGINAL PARTS and TUNING with BEST SETTING

●通信販売によるご注文は商品の在庫御確認の上、商品代金＋消費税3%の金額に住所・氏名・電話番号・品名・数量を明記して現金書留にてお申し込みください。
●広告表示価格に消費税(3%)は含まれておりません。●業務販売も承っております。

●上記製品のお問い合わせは ピットクルーレーシング 〒513鈴鹿市道伯町2-10-5 TEL0593-78-7444 FAX0593-78-3099

問い合わせ先一覧

[あ行]			
アートクラフト	〒145	東京都大田区田園調布本町36-11	03-3721-1220
アートボディープロデュースファーム	〒194	東京都町田市鶴間1-21-1	0427-99-2814
㈱RSアイザワ	〒228	神奈川県座間市栗原中央4-16-58	0462-54-8798
RSガレージ	〒690	島根県松江市東津田町1886-1	0852-21-3255
㈱アウトブレーズ	〒214	神奈川県川崎市多摩区南生田2-27-5	044-953-0788
㈱アドバンス・スタッフ	〒560	大阪府豊中市夕日丘1-13-7	06-848-6488
㈱阿部商会	〒101	東京都千代田区神田美土代町３	03-3233-2213
㈱アペックス	〒243	神奈川県厚木市上依知582-1	0462-46-4880
㈱アリゲーター	〒125	東京都葛飾区高砂2-36-3	03-3657-5033
㈱アルファ　リジット事業部	〒336	埼玉県浦和市中尾7-1	048-873-6230
㈱イージーライダーズ	〒150	東京都渋谷区南平台町4-11-101	03-3464-3095
㈱イマージュ	〒389-01	長野県北佐久郡御代田町三谷1668-2	0267-32-7679
㈱インターハウス	〒550	大阪府大阪市西区北堀江1-1-3 四ツ橋日生ビル別館２Ｆ	06-533-2277
㈱インテック	〒246	神奈川県横浜市瀬谷区相沢7-17-6	045-303-7260
㈱ウイズレーシングカーズ	〒511	三重県桑名市安永5-367	0594-21-8375
ウイズ・レーシングプロジェクト	〒351-01	埼玉県和光市諏訪1-14	048-464-1351
㈱ウイングス コーポレイション ジャパン	〒105	東京都港区新橋5-23-7	03-3431-9921
㈱ウインマックス	〒104	東京都中央区八丁堀2-2-4	03-3297-0165
㈱ウェッズ	〒152	東京都目黒区目黒本町1-12-12	03-3792-0130
ウーバーズ事務局	〒335	埼玉県戸田市喜沢2-20-2	048-433-6231
ATS-BM	〒190-12	東京都武蔵村山市中央2-127-2	0425-63-1186
APP	〒123	東京都足立区鹿浜2-5-5	03-3857-5011
ATCインターナショナルジャパン㈱	〒562	大阪府箕面市小野原西6-1-9-202	0727-27-0881
㈱エー・アール・シー	〒417	静岡県富士市大渕2692-18	0545-36-2899
㈱エーエム・コーポレーション	〒591	大阪府堺市八下町4-102-9	0722-54-9777
㈱HKS関西サービス	〒632-01	奈良県山辺郡都祁小倉1100-3	07438-4-0126
㈱HKS販売	〒418-02	静岡県富士宮市上井手2266	0544-54-0484
㈱エス・ケーサンヨー	〒581	大阪府八尾市北亀井町2-2-2	0729-97-9715
㈱エバ	〒227	神奈川県横浜市緑区霧が丘2-5-7	045-921-7000
㈱エム・ファクトリー	〒145	東京都大田区田園調布1-30-8清光ハイツ33	03-3722-2466
㈱エム・エー・ビー	〒111	東京都台東区橋場1-35-15-406	03-3875-4152
㈱MSCエンジニアリング	〒531	大阪府大阪市北区大淀中5-5-12	06-458-5335
エリートSPL	〒517-05	三重県志摩郡阿児町鵜方393-86	05994-3-3212
㈱エンドレスアドバンス	〒110	東京都台東区台東1-33-3	03-5688-6571
遠菱アルミホイール㈱	〒438	静岡県磐田市上岡田439-5	0538-34-4321
オーゼットジャパン㈱	〒438	静岡県磐田市今之浦2-4-3	0538-37-7751
オートトライ	〒586	大阪府河内長野市上原町527-2	0721-52-6897
㈱オートルック　東京営業所	〒331	埼玉県大宮市三橋2-931	048-649-2011
㈱オートランダム	〒150	東京都渋谷区南平台町2-6 南平台ヒルス601	03-3770-0671
オートリファイン㈱	〒241	神奈川県横浜市旭区都岡町2-3	045-954-4411
㈱欧州販売	〒546	大阪府大阪市東住吉区矢田2-2-22	06-607-5950
㈱太田屋	〒166	東京都杉並区阿佐ヶ谷北4-19-3	03-3310-9446
[か行]			
カキモトレーシング	〒593	大阪府堺市鳳西町2-15-6	0722-64-7392
カム・デザイン	〒229	神奈川県相模原市下溝2346-5	0427-78-5003
㈱カメラード	〒417	静岡県富士市永田町1-94畔柳ビル３Ｆ	0545-51-0600
カヤバエンジニアリング＆サービス㈱	〒105	東京都港区芝2-1-25	03-5476-1771
ガレージエルフ	〒453	愛知県名古屋市中村区岩塚本通2-9	052-413-3251
ガレージオオノ	〒228	神奈川県座間市入谷3-3372-1	0462-52-9209
㈱ガレージオートパート	〒195	東京都町田市小野路町2399	0427-35-6086
㈱北川製作所(KGワークス)	〒221	神奈川県横浜市神奈川区菅田町2737	045-471-2841
㈱桜東	〒157	東京都世田谷区千歳台4-30-11	03-3484-3121
㈱クスコジャパン	〒370	群馬県高崎市新保町1664-1	0273-52-2888
クラシックテイスト	〒400	山梨県甲府市国保8-2-5	0552-28-4884
Club J58 Hiroshima	〒734	広島県広島市南区宇品御幸5-6-21佐竹克行	082-254-8093
㈱クラフトスクエア	〒359	埼玉県所沢市北野433-4	0429-49-3696
グランドスラムKAZ	〒274	千葉県船橋市習志野2-6-23	0474-69-9070
㈱クリムソン	〒536	大阪府大阪市城東区野江1-17-15	06-934-0234
㈱ケー・エフ・シー	〒105	東京都港区新橋5-8-3 代市ビル４Ｆ	03-3459-0851
㈱ケーエムコーポレーション	〒140	東京都品川区東大井1-17-20-102	03-5479-5673
K's(ケイズ)	〒112	東京都文京区春日1-26-14	03-3941-6311
コクピット川越	〒350	埼玉県川越市広栄町3-5	0492-43-3111
㈱コクピット・ジール	〒485	愛知県小牧市西之島1970-1	0568-76-0601
[さ行]			
㈱三和トレーディング	〒211	神奈川県川崎市幸区南加瀬4-39-1	044-599-6111
㈱ジーエム	〒152	東京都目黒区八雲3-26-9	03-3723-2411
㈱ジーベック	〒135	東京都江東区富岡2-4-1	03-3630-1103
㈱ジャム	〒125	東京都葛飾区亀有4-2-6	03-3690-1610
シロクマ・ウインスポーツ	〒343	埼玉県越谷市南荻島1064	0489-75-3011
㈱神武	〒227	神奈川県横浜市緑区さつきが丘23-15	045-931-4741
スピードショップMAX	〒558	大阪府大阪市住吉区苅田2-16-23	06-697-4112
㈱スピードスター	〒581	大阪府八尾市太田新町5-159	0729-49-2634
㈱ズーム	〒106	東京都港区西麻布4-11-24	03-3486-8601
住友ゴム工業㈱	〒135	東京都江東区豊洲3-3-3 豊洲センタービル	03-5546-0113
㈱セクト	〒152	東京都目黒区目黒本町5-30-6	03-3760-0102
[た行]			
㈱タケチプロジェクト	〒791-02	愛媛県松山市平井町1436-1	0899-75-2800
㈱タックイン	〒662	兵庫県西宮市江上町8-15	0798-36-1299
㈱タナベ	〒562	大阪府箕面市小野原東1-4-15	0727-28-6700
㈱タルガ	〒465	愛知県名古屋市名東区大針1-12	052-704-0088
TNDコーポレーション	〒141	東京都品川区西五反田6-7-5	03-3491-2751
㈱ティー・エス・ケー	〒230	神奈川県横浜市鶴見区本宮1-6-47	045-583-6585
㈱ティエムシー	〒561	大阪府豊中市利倉3-6-17	06-866-1431
㈱ディースピードインターナショナル	〒151	東京都渋谷区千駄ヶ谷2-39-3千駄ヶ谷ホリタン216号	03-5474-8949
ティーズ㈱	〒467	愛知県名古屋市瑞穂区佃町1-17-1	052-882-2741
㈱デイシ・サイス	〒350-12	埼玉県日高市高萩1134-9	0429-85-8710
㈱ディジョン・カーズ	〒578	大阪府東大阪市菱江534-1	0729-63-7040
㈱デイトナ	〒438	静岡県磐田市岩井1836	0538-35-6126
デイトナ	〒371	群馬県前橋市南町3-14-33	0272-43-1020
㈱テイン	〒226	神奈川県横浜市緑区大熊町5-2	045-474-5236
㈱ティーハウス	〒229	神奈川県相模原市大山町11-11	0427-71-8151
㈱テクニカスポーツ	〒564	大阪府吹田市岸辺北5-40-2	06-878-5891
デッキメカニカルパワー	〒488	愛知県尾張旭市東大久手町1-16-13	0561-54-6586
㈱トイズ	〒577	大阪府東大阪市荒本北116	06-746-9441
トキコ㈱	〒102	東京都千代田区九段南1-5-6 あさひ銀九段ビル	03-3237-1415
㈱ドッグファイト	〒679-11	兵庫県多可郡中町森本64-3	0795-32-2348
㈱戸田レーシング	〒713	岡山県倉敷市玉島1363	086-526-2758
㈱トライアル	〒591	大阪府堺市八下町4-102-9	0722-54-7039
㈱ドラゴンモーターエンジニアリング	〒503	岐阜県大垣市築捨町3-108	0584-89-8208
㈱トラスト	〒289-16	千葉県山武郡芝山町大台字宝永作3155-5	0479-77-3000
[な行]			
永井電子機器㈱	〒213	神奈川県川崎市高津区下作延471-1	044-877-2441
ナカマエ	〒581	大阪府八尾市太田8-98	0729-48-1658
ナポレックス販売㈱	〒124	東京都葛飾区小菅2-7-26	03-3602-7311
㈱日本テクノマグネシオ	〒488	愛知県尾張旭市東本地が原町3-20	0561-52-4500
日本ビー・ビー・エス㈱	〒104	東京都銀座8-9-16 長崎センタービル9F	03-3573-7000
[は行]			
㈱バーニング	〒242	神奈川県大和市上和田440-12	0462-68-0086
PIAA㈱	〒150	東京都渋谷区神宮前5-52-2JBP オーバルビル	03-3797-9311
ピットクルーレーシング	〒513	三重県鈴鹿市道伯町2-10-5	0593-78-7444
㈱ピボット	〒390-03	長野県松本市岡田下岡田87-3	0263-46-5901
㈱ファースト	〒733	広島県広島市西区庚午中4-7-19	082-274-7155
フィールド技研工業㈱	〒336	埼玉県浦和市芝原2-13-11	048-875-2040
㈱フォートラン	〒221	神奈川県横浜市神奈川区羽沢町1648	045-371-3211
フォーミュラークラブ	〒107	東京都港区南青山6-12-4-401	03-3486-7061
㈱フォックスヘッド	〒341	埼玉県三郷市番匠免1-80	0489-53-0183
藤壺技研工業㈱	〒223	神奈川県横浜市港北区新羽町569	045-544-6316
㈱プラスワン・アオキ	〒230	神奈川県横浜市鶴見区矢向1-9-4	045-575-3956
㈱ブリヂストン	〒104	東京都中央区京橋1-10-1	0120-036710
㈱ブリヂストン　コクピット事務局	〒104	東京都中央区京橋1-1-1	03-3274-5555
㈱ブリッツ	〒105	東京都港区虎の門4-2-3	03-3432-6718
プリンプ㈱	〒606	京都府京都市左京区岩倉幡枝町1236	075-721-0204
㈱プロジェクトミュー	〒190-12	東京都西多摩郡瑞穂町箱根ヶ崎東松原9-18	0425-56-4877
プロショップ・ニッケイ	〒221	神奈川県横浜市神奈川区東神奈川2-44-8	045-441-1171
プロスパイス	〒111	東京都台東区元浅草3-12-10 グランドール佐久間ビル	03-3843-0471
ベイサイドスポーツ	〒221	神奈川県横浜市神奈川区東神奈川2-40-9	045-451-5321
ベイトンプレイスジャパンオフィス	〒557	大阪府大阪市長田西5-80	06-746-3045
㈱ホイルサプライ	〒157	東京都世田谷区砧2-20-5	03-3417-5544
㈱ボーダー	〒190-12	東京都西多摩郡瑞穂町箱根ヶ崎西松原51-4	0425-57-7304
ボスコインターナショナルコーポレーション	〒518-11	三重県上野市安場1398-8	0595-39-0880
㈱ボディショップ林	〒185	東京都国分寺市光町3-15-27	0425-76-4663
[ま行]			
㈱マキシムワークス	〒216	神奈川県川崎市宮前区神木本町3-2-3	044-877-6171
㈱マインズ・ウエイブ	〒240-01	神奈川県横須賀市林5-7-25	0468-57-3313
㈱マツダスピード	〒104	東京都中央区勝どき6-5-23	03-3533-6496
マルカツ	〒158	東京都世田谷区等々力7-2-32	03-5707-3333
㈱水谷商会	〒151	東京都渋谷区本町3-35-18	03-3372-5191
㈱三越ワールドモーターズ	〒158	東京都世田谷区深沢6-8-18	03-5706-0700
メックス	〒614	京都府八幡市上奈良宮ノ東2-8	075-983-6911
モモ・ジャパン・リミテッド	〒158	東京都世田谷区用賀2-26-4	03-5716-5485
モータースポーツエキップメントコルス	〒384	長野県小諸市柏木547-7	0267-23-8407
モンスターインターナショナル㈱	〒438-02	静岡県磐田郡竜洋町掛原665	0538-66-6761
[や行]			
㈱ヤマコ	〒105	東京都港区虎の門4-2-3	03-3432-6711
矢野新商事㈱	〒150	東京都渋谷区渋谷2-16-1	03-5485-3838
㈱ユアーズ・スポーツ	〒154	東京都世田谷区上馬4-11-22	03-3424-3771
㈱ユーズコーポレーション	〒125	東京都葛飾区白鳥2-20-13	03-3838-0141
㈱ユーノスロータリー(ユーノス吹田泉町)	〒564	大阪府吹田市泉町2-47-10	06-339-7001
ユーロジャパン・ルブリカンツ	〒158	東京都世田谷区玉川台1-4-1	03-3707-6911
横浜ゴム㈱	〒105	東京都港区新橋5-36-11	03-3432-7111
ヨシムラジャパン	〒243-03	神奈川県愛甲郡愛川町中津6748	0462-86-0321
[ら行]			
㈱ラック	〒480-11	愛知県愛知郡長久手町砂子20	0561-63-0101
㈱ラナバウト	〒650	兵庫県神戸市中央区北長狭通1-9-3	078-321-5667
㈱ラブラーク	〒536	大阪府大阪市城東区森ノ宮2-4-30	06-967-0072
㈱ラボ・カロッツェリア	〒336	埼玉県浦和市辻8-23-13	048-863-1801
㈱リアル	〒577	大阪府東大阪市島之内1-7-5	0729-64-1527
ルービックスジャパン・コープ	〒144	東京都大田区新蒲田1-20-6-601	03-3732-1238
㈱ル・モンド	〒157	東京都世田谷区南烏山4-9-8	03-3300-5044
㈱レイズ	〒577	大阪府東大阪市長田西5-80	06-746-1010
レーシングサービスYASU	〒329-12	栃木県塩谷郡高根沢町大字太田芝関740-5	0286-76-0195
㈱レーシンサービスワタナベ	〒230	神奈川県横浜市鶴見区元宮1-2-21	045-573-5629
レーシングサプライ・オオツカ	〒292	千葉県木更津市小浜319	0438-37-0828
㈱レーシングスポーツ・アクティブ	〒351	埼玉県朝霞市膝折町2-12-46	0484-67-2825
[わ行]			
㈱ワーク	〒577	大阪府東大阪市長田西4-17	06-746-1133

AD CONTENTS

表２見開き ……㈱ラブラーク
P４～５ ……㈱エッチ・ケー・エス
P６～７ ……KG・Works
P８～９ ……㈱デイトナ
P12 ……㈱マツダスピード
P30 ……エンケイ
P31 ……㈱三和トレーディング
P36 ……ブルー フォックス オートモーティブ
P37 ……㈱トラスト
P38 ……コクピット事務局
P54 ……㈱日本テクノマグネシオ
P55 ……㈱カメラード
P58 ……ホワイトカーパラダイス
P59 ……㈱エーエム・コーポレーション
P60 ……㈱インターハウス
P84 ……㈱ジーエム
P85 ……O.Z.ジャパン㈱
P88 ……㈱アウトブレーズ
P89 ……フィールド技研工業㈱
P90 ……㈱HKS関西サービス
P113 ……㈱タナベ
P114 ……オートトライ
P115 ……永井電子機器㈱
P118 ……マキシムワークス
P119 ……T.S.K.
P120 ……ZOOM
P149 ……ユーロジャパンルブリカンツ
P150 ……ティーズ㈱
P151 ……タケチプロジェクト
P152 ……ATCインターナショナルジャパン㈱
P173 ……アリゲーター
P175 ……プロショップ・ニッケイ
P176 ……㈱阿部商会
P177 ……㈱ラナバウト
P178 ……マインズ
P179 ……㈱ソヴリンインターナショナル
P184～185 ……㈱桜東
P188 ……ガレージエルフ
P189 ……フォックスヘッド
P190 ……インテック
P191 ……㈱トライアル
P192 ……太田屋
P193 ……㈱エナペタル
P197 ……ガレージハセガワ
P198 ……㈱エム・ファクトリー
P199 ……㈱エム・エー・ビー
P200 ……WAVE
P201 ……㈱ティーハウス
P202 ……ユアーズスポーツ
P208 ……コックピット厚木&湘南
P209 ……デッキメカニカルパワー
P210 ……タックイン99
P216 ……フォルテ
P217 ……ピットクルーレーシング
表３見開き ……住友ゴム工業㈱(日本ダンロップ)
表４ ……マツダ㈱

WHEEL&TIRE
SET UP & PARTS MANUAL

ドレスアップ＆機能アップパーツとして大きな威力を発揮するのが、ホイール＆タイヤ
もちろん、ホイールはまず、ドレスアップで考えるのが大前提
その上で、もしもキミが根っからの走り屋なら
外径、リム幅、オフセットの数値にも、熱い視線を向けるといい
タイヤだって同じこと。大事なのは、エンジン＆サスペンションとのマッチング
単にハイグリップを履けばいいってもんじゃない
どんな走りをロードスターに求めるか？ 軽快感？ コントロール性？ アタック仕様？
枝葉はいくつもある。まずは、自分の走りを、見つめよう

■WHEEL SET UP KNOW HOW
ホイールセットアップノウハウのすべて ——— 220
■TIRE SET UP KNOW HOW
タイヤセットアップノウハウのすべて ——— 222
■WHEEL GUIDE
ホイール・ガイド ——— 224

Photos: ENKEI J-SPEED II by Kohji Miura

リム幅とオフセットでも走りは変わる

走り屋なら ホイール細部にもこだわろう

本気で走りにこだわるならば、ホイール選びも重要になってくる
注目したいのは、リム幅とオフセットの数値
どういうサイズを選ぶかで、走りの特性は微妙に変わるのだ
もちろん、これはタイムアタックにこだわる人のための話
そうじゃなければ、ホイールはデザインの好みで選べばいいだろう
テストはトライアルのセンターロックホイールを使って行なった
リム幅とオフセットは、いったいどう選べばいいか?

Photos/Ken-ichi Oda(Vehicle Advertising) Text/Satoshi Saito Special Thanks/TRIAL

オフセットを前後ともに＋25mmに設定すると、ロードスター本来のオーバー特性が出て限界が低めになった。

アルミホイールの選び方ひとつで、クルマのハンドリングははっきりと変わる。これは経験に基づいたことだから明言できる。アルミホイールで変えられるのはリム幅とオフセット量ぐらいのものだが、たったこれだけで、クルマの挙動はずいぶん違ったものになってくるのだ。

ロードスターに185／60R14サイズのタイヤを履かせる場合、適合リム幅は5・5JJ～6・5JJまで。この範囲内であるなら、速く走るということを前提にすれば、リム幅は広い方がいい。富士フレッシュマンのロードスターでは、今年からレギュレーションの変更で6JJまでしか使えなくなってしまったが、昨年までは6・5JJが使えた。

リム幅が変わったことで何がどう変わったかというと、はっきりと分かるのはグリップ性能が低くなったことだ。

たとえば、FISCOのI00Rは、6・5JJを履いていたときはクリッピングポイントに早めについてもグリップしたまま走ることができたのだが、6JJになってからは早くインにつきすぎるとタイヤが滑り出してしまうようになったのだ。

ステアリングに伝わってくるグリップ感もある6・5JJのときの方がどっしりとした安定感のあるものだった。6JJになってからは、コーナーのターンインでステアリングを切り込んだときの手応えが頼りなくなっている。タイヤの歪むような手応えが常にあって、ガシッとした剛性感が少なくなっている。

これはタイヤのサイドウォールのたわみを見ても一目瞭然。当然6・5JJの方がたわみが少ない。乗り心地は6・5JJの方が悪くなる傾向にある。

7JJにしたらどうなるかというと、これはあくまでも予想だが、乗り心地が悪化するとともに、サイドウォールが目一杯開いて、歪みがなくなってしまうから、滑り出しの挙動がビーキーになって、グリップを失うとスパンと滑り出すようになるはずだ。

ちなみにフレッシュマンレースで6・5JJと6JJとでタイムが変わらないのは（現在のコースレコードは6JJで出している）、サスのセッティングが煮詰まってきたからだと考えられる。

オフセットは、純正ホイールが＋45mm。キャンバー角をノーマルのままにしておいても＋19mmまではノーマルのままにしておいても無理なく入るはず。6JJで＋19mmが限界というところだ。フレッシュマンレースでは認定ホイールの関係で、実際には＋35mm、＋36mmくらいを使っているのだが……。

オフセットに関してはワイドトレッドになる方がコーナーで踏ん張りやすくなるが、それとともにハンドリングをより好ましいものに変えることもできる。

これに関してはトライアルの牧原氏が興味深いテストを行なっている。

テストはオフセット＋25mmのホイールを前後に履いた場合と、フロントに＋25mm、リアに＋19mmのホイールを履いた場合とでTーサーキットを走って、全開タイムアタックチェックを行なっているのだ（リム幅は6JJ）。

結論は表のとおりで、リアにオフセット＋19mmのホイールを履いた場合の方が速かった。リアの方が6mmワイドトレッドとなる組み合わせだが、興味深いのは、こちらの方がクルマの挙動がゆっくりで、走りやすかったとコメントしている点だ。

フロント10kg／mm、リア8kg／mmというスプリングに、セミレーシングのアドバンO29Rを用いていることもあるのだろうが、前

ホイールが6JJの場合、一般的な仕様（車高＆キャンバー）でのオフセット限界値は＋19mm。6.5JJならば＋25mmというところだ。

オフセットテストは、トライアルが独自に開発したセンターロックホイールを使って行なった。写真はハブにアジャストシムとセンターロックハブを組み込んだ状態。この時点で、スタッドボルトはセンターロックに対応する1本のみとなる。

本物のセンターロック機構だけあって、ホイールの脱着も簡単。締め付けは1本のナットだけで済む。締め付けトルクは18kg。

オーバー特性を減らすには、前後でサイズを変えるという方法が生きてくる。

後ともオフセット＋25㎜の場合は、ステアリングを切り出すとリアが巻き込んでくるように滑るのだが、リアのオフセットを＋19㎜にすると、このオーバーステア傾向が消えて、スムーズなターンインができるようになったと言っている。牧原氏のコメントを使わせてもらうと、

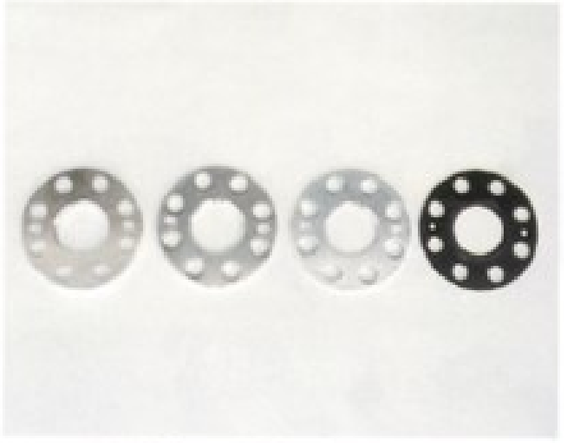
「リアが鈍になったと言うんかな、速くなった感じはないんだけれど、タイムを見ると速くなっている」

ということになる。リアの踏ん張りが効くようになったことで、クルマの挙動が穏やかになり、無駄な操作をしなくて済むようになったのだろう。

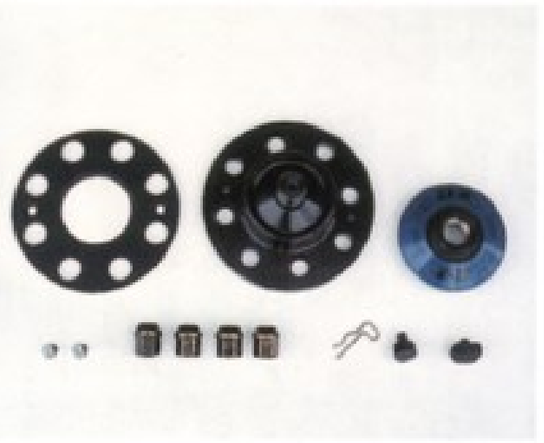
つまり、程度問題はあるだろうが、ロースターの場合、リアのオフセット量を大きく取った方が、つまり＋の数字を少なくした方がリアの滑り出しが穏やかになって、コントロール性が良くなり、タイムも向上するということが言える。

サーキットの場合は限界走行を行なうために、わずかな挙動の差がかなりはっきりと現れ、それがタイムに影響する。ホイールのリム幅にしても、オフセット量にしても、一般道でこれほど明確に差は出るかどうかは分からないが、走り屋のキミがホイールを買い替える場合は、参考になると思う。（斎藤 聡）

センターロックナットの緩み防止法は2タイプある。左がRピンタイプで右が脱落防止スクリュータイプ。Rピンはワンタッチで取り外せるし、脱落防止スクリューはメインロックナットとは逆ネジになっている。



オフセットを自在に4種類まで変更できるアジャストシム。左から10㎜、8㎜、6㎜、4㎜で、4㎜が標準シムとなる。4㎜シムを付けた状態で、6JJの場合のオフセットは＋38㎜と＋25㎜の2タイプが用意される。



機構の構成パーツ。上左からアジャストシム、センターロックハブ、センターロックナットカラー。下左からカラーナットサークリップ、センターロックハブ取付け専用ナット、Rピン、Rピンヘッド、脱落防止スクリュー。

ロードスターに情熱を燃やすマッキー牧原。センターロックは自信作だ。

ホイールの違いによるラップタイム差

	A	B
	Ⓕ6J×14＋25㎜(4㎜STDシム)	Ⓕ6J×14＋25㎜(4㎜STDシム)
	Ⓡ6J×14＋25㎜(〃)	Ⓡ6J×14＋19㎜(10㎜シム)
ラップタイム	① 2分09秒46	① 2分10秒27(他車とからむ)
	②★ 〃 08秒75	② 〃 09秒00
	③ 〃 09秒40	③★ 〃 08秒15
	④ 〃 09秒89	④ 〃 08秒38

●タイヤ＝ヨコハマ021R：Ⓕ185/60R14Ⓡ195/60R14
●スプリング＝トライアル試作：Ⓕ10kg/㎜Ⓡ8kg/㎜
●ショック＝トライアル試作：特注ビルシュタイン

★マッキー牧原ひとくちコメント

［Aの場合］コーナー進入時にオーバーステア気味になり、クリップを過ぎた時点からリアの巻き込み現象が発生（急激なオーバーステア）する。

［Bの場合］自分自身の思ったラインが取れる（クリッピングポイントめがけてラインが取れる）。Aと同じ進入の方法を取っても、クリップまでにオーバーステアにはならない。コーナー出口でも急にシリが出てこなかった。運転していてもハンドル操作が大きくならず楽でした（弱アンダー気味のセッティングが取れそうな気がします）。

センターロックホイールの色は、写真のシルバー、ガンメタ、青、赤の他に、黄、白、緑の全7種類。14インチ専用で、リム幅は6JJと6.5JJの2タイプ。基本オフセットもそれぞれ2タイプ用意される。

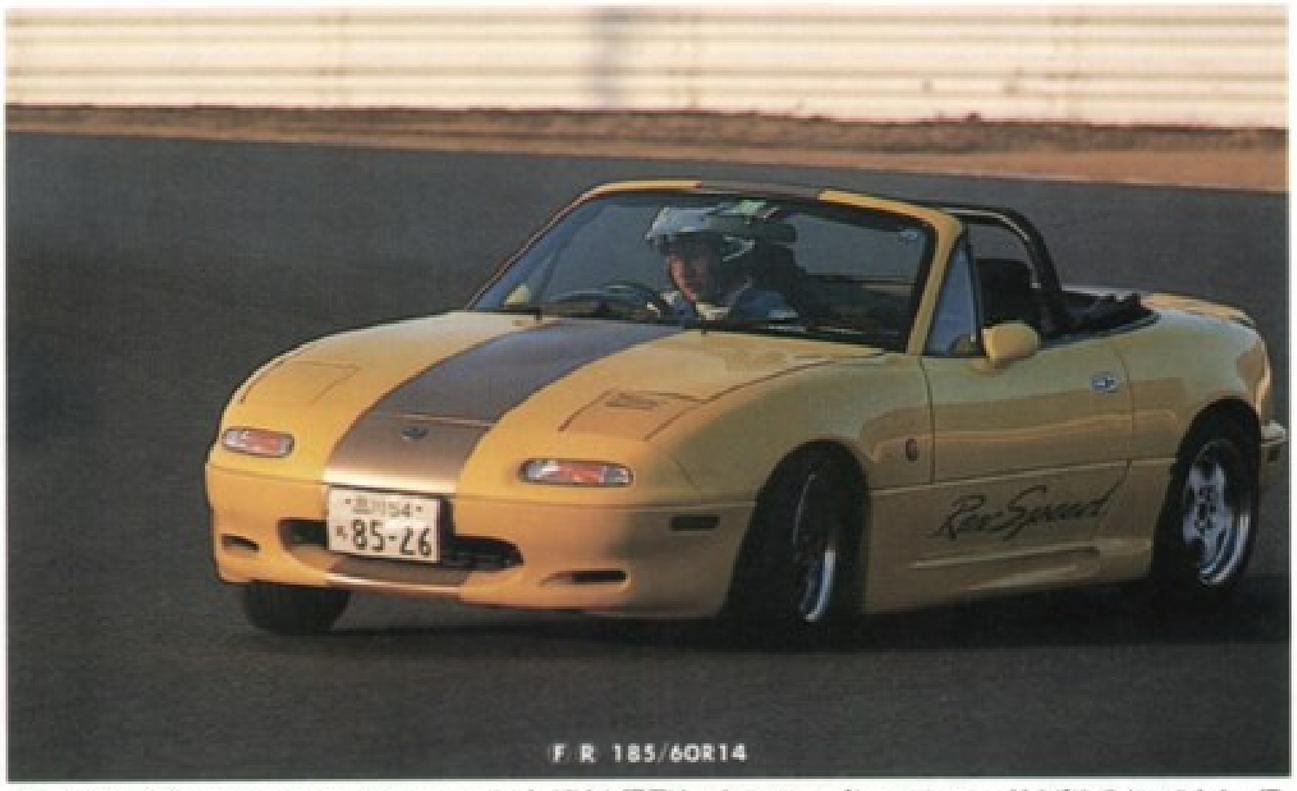
フロント＋25㎜に対してリアを＋19㎜とすると、オーバー傾向が薄れてターンインがスムーズになった。前後のオフセットが変えられない場合、リム幅をフロント6JJ、リア6.5JJとリア側をワンサイズ広くする手もある。

サイズは？エア圧は？

スポーツ派のためのタイヤ・セッティング

コーナリング性能は、最終的にはタイヤで決まる
ロードスターには、いったいどんなタイヤがマッチするのだろう
このクルマの命は、自在にコントロールできる楽しさ
いくらグリップが上がっても、仮にサーキットを速く走れても
その楽しさがなくなるようでは、何の意味もない
ブランド。タイヤサイズ。そして、エア圧
タイヤと自分なりに対話することも、大きな楽しさの一つなんだ

Photos／Hiroshige Satta, Shoichi Sudoh　Text／Hitoshi Sezai



ロードスターのベストマッチはやはり14インチだが、適度な限界域の中でスムーズなコントロール性を楽しみたいのなら、標準サイズの前後185／60がいい。スライドコントロールの腕を磨くにもベストだ。ただ、もう少し限界を高めてもっと攻め込みたいというのなら、リアのみ195／60へとサイズアップさせる。このチョイスのいいところは、相対的にリアのグリップが上がってオーバー傾向が減少するだけでなく、それでも限界域のコントロール性は決して損なわれないという点にある。

最近好きなスポーツカーは、って聞かれると、ふたつ返事で「ロードスター」って答えちゃうんだよね。今までは覚醒的なスピードがないとスポーツカーとして認めたくなかったけど、実際に乗ってみるとこれがちっとも満足感が得られない。それがロードスターに乗ってちっちゃなサーキットやワインディングを攻めてみると、コーナーというコーナーが挑戦状を叩き付けてきているみたいで、えらく刺激的だった。速さよりもコントロールする楽しみの方がスポーツカーにとってどんなに大切なことか、ってことをロードスターは教えてくれたのだ。

それからというものはロードスターに首ったけになっちゃったけど、変わらぬイメージがある。タイムを出すための足、ドリフト指向の足、そしてノーマル然として誰でも走りが楽しめる足と様々あるけれど、どれも絶対に失ってはいけないものが「扱いやすさ」だ。これを失ったロードスターはスポーツカーとしての魅力を失ったも同然。だからタイヤ選びでも、タイムは出るけど扱いにくいものははなっから相手にしない。Sタイヤと呼ばれたハイグリップタイヤや、大幅にサイズアップされたものは抜きで話を進める。

走りのスタイルでタイヤを選ぶ

まず、ノーマルサスペンションのケース。これはピッチングやロールが大きい反面、動きが分かりやすく、誰でも扱いやすいのが魅力。この点を失わずにより一層スムーズに走らせることが狙いとなってくる。すると、ダンピング特性に優れていて、なおかつ滑り出しが分かりやすいタイヤ、ということでヨコハマのM5、トランピオのNAのノーマルバージョンあたりがいいだろう。これでステアリング切り始めのグニョッとした手応えや、リアがフワフワしながら流れるような感触も消えるはず。サイズはもちろん標準の185／60R14だ。

次に低次元のドリフトは卒業よ、って人向けには、滑り出すタイミングの高いダンロップW-1やヨコハマM3、BSのVグリッドあたりがいい。これならあるレベルまできっちりとグリップし続けて、さらに追い込んでいくとズルッと滑り出すタイプだから、納豆走行も派手なカウンター走りも思いのまま。ただ、スピードが高いレベルでカウンター方向に転じるから、素早い対応も要求される。

もし、そんなに腕はないけれど見栄を張りたいというなら、RE71がお勧め。これなら滑り出すタイミングもつかみやすいし、滑りながら加速させていくタイプだから、多少リカバリーが遅くなってもカッコ良く決められる。ただ、RE71はロードスター用のサイズがなくなったのが残念だ。M3はM5へとスイッチされるから、M3の特性をそのままM5に置きかえて考えてもらっていい。

今度はチューニングサスペンションの場合。これだとハード化によって荷重移動量も大きくなりタイヤへの負担も増すため、高いケース剛性と荷重に押し潰されないような大きなブロックを持っていることが第一となる。バネレートで言えば50%前後までであれば、W-1やM5、トランピオNAのGモデル、ファルケンGR-βだろう。

しかし、これが50%以上アップとなると荷重を最後まで受け切れずに、突然グリップを失ってしまったり、ノーズが急に入りすぎてしまう。だから荷重をジワッと受け止めて、なおかつロールが戻る時にも急激に発散してしまわないようなポテンザRE710やアドバン・グローバあたりがいい。

もしW-1のシャープなハンドリングを生かしたまま、710やグローバ並の走りを期待したいのであれば、フロント185／60R14に対し、リアを195／60R14へとIサイズアップするといい。扱いやすさはそのままでグリップが高くなり、滑り出しも良好だ。

ただし、ワンサイズアップすることでバネ下の重さが気になってくるため、これには微入力で高い減衰力を発揮し、さらに伸び側の減衰力が強力なショックが要求されてくる。

ロードスターの場合はバネ下重量増がそのままハンドリングに悪影響を及ぼしてしまうので、サイズアップは195／60R14が限界。195／50R15までインチアップしてしまうと、よほどしっかりしたセッティングを出さないことには、限界は高いけれども扱いやすさを失った足になってしまう。

走り屋を前提に結論を出すと、RE710とW-1がベスト。乗り味は前者がジワッと滑りながら前へ前へとつき進んでいくような幅

これはフォーミュラW-1の3サイズを比較したものだ。同じ14インチでも、左の185/60と真ん中の195/60とでは外径が12mm異なる。前後にこの異径サイズを履く場合、厳密に言えばその分だけ、改めて前後の車高を調整し直した方がいい。15インチの50はロードスターには剛性が高すぎる感じで、セッティングを出すのは非常に難しい。

の広いコントロール性を持ち、後者はカチッとした手応えとシャープな切れ味を出しつつ、攻め込んでいくと大き目に滑り出していく。RE710だとどんな人にもハードサスが楽しめるのに対し、W-1は高い次元で滑った時のスライドコントロールを楽しむタイプで、ステアリング操作に腕が鳴る。

エア圧にも神経を配ろう

最後にエアの話だが、内圧によっても走りっぷりには大きな違いが出る。W-1でテストした時には、冷間で2・2kgにセットするとタイヤのダンピング特性が一気に高くなり、ステアリングフィールも実に自然なものになった。走り始めて1〜2周でベストの状態になったこととその後のデータを照らし合わせれば、温間で2・3kgに合わせておけばタイヤの特性をフルに引き出すことができる。W-1ではこれより低いと粘り感が少なく、リアの滑り出しも唐突になる傾向が出てくる。

わずかコンマ2kg程度の違いでも、特性は大きく変わってくるものだ。W-1ならば温間2・3kgがベスト。走り始めの冷間値は、状況に応じて類推すればいい。サーキットを連続走行するならば、目安としては1・8〜1・9kgでスタートすればいいだろう。温間2・3kgなら、ノーマルサスからハードサスまで的確にコントロールできるはずだ。

さあ、これを参考に、タイヤとの対話をじっくり行なってくれ。

（瀬在仁志）

どんな走りをしたいかで、選ぶべきタイヤもサイズも変わる。共通したテーマは、コントロール性だ。

ロードスター・マッチングタイヤ

DUNLOP

フォーミュラ　W-1

専用チューンのソリューションSBRコンパウンドを採用。サーキットでのハードなコーナリングにもワイドな接地面積を維持し、強力なグリップを発生させる。ウェービング・グループという特徴的なパターンが優れた排水性を発揮。

185/60R14	2万5500円	185/55R15	2万7000円
195/60R14	2万7500円	195/50R15	3万1500円

ル・マン　Bb490

ウェットでのグリップを高レベルで発揮させるため、3本のワイド・ストレート・グループ＆スポーティ・フレキシブルコンパウンドSSR-394を採用。キビキビした運動性能と快適な乗り心地が自慢のロングセラータイヤ。

185/60R14	2万5400円	185/55R15	———
195/60R14	2万7500円	195/50R15	———

BRIDGESTONE

ポテンザ　RE710

高性能ラジアルRE71をさらに進化させ、新開発のブロードグリップ・コンパウンドの採用でさらに広い温度域で強力なグリップ力を発生。特にウエット路面における排水性、コントロール性はピカイチのハイパフォーマンスタイヤ。

185/60R14	3万500円	185/55R15	———
195/60R14	3万2500円	195/50R15	3万9000円

Vグリッド

プロフェッショナルグリップ・コンパウンド、ジョイントレス・キャップ&レイヤー、ユニディレクショナルパターンなど先進の技術を投入。RE71を母体として開発された、攻めの走りが可能なローブロファイルタイヤ。

185/60R14	2万5500円	185/55R15	3万500円
195/60R14	2万7500円	195/50R15	3万1500円

YOKOHAMA

アドバン　グローバ

レーシングウェットタイヤ同様、実接地面積比率を高く維持するため、独自の方向性を持つ左右非対称パターンを採用。粘弾性を高いレベルでコントロールする専用コンパウンドにより、ドライ、ウエットを問わず高いグリップ性能を発揮。

185/60R14	3万1000円	185/55R15	3万2500円
195/60R14	3万3000円	195/50R15	3万9000円

グランプリ　M5

確かなグリップ力と高い排水性を実現したM.C.Pパターンに加え、さらにレーシーなイメージのアクアカット・タスクグループをプラス。新開発のFT-415コンパウンドの採用とともにあらゆる路面状況でも優れたグリップ力を生み出す。

185/60R14	2万5500円	185/55R15	———
195/60R14	2万7500円	195/50R15	3万1500円

TOYO

トランピオ　NA

ツイン・サーフェイス・アングル、ハイミューコンパウンド、4輪接地バランス理論などの最先端テクノロジーとともに、高い排水性能を発揮するブロックパターンの採用でいかなる状況でもレーシング・ライクなハイグリップを約束。

185/60R14	2万9000円	185/55R15	———
195/60R14	3万1000円	195/50R15	3万6800円

オムニセント

オムニウィングパターンとオムニEXHiμコンパウンドの採用と、TOYOによる走行時接地面理論DSOC-Tを基に開発。コーナーでのグリップの確かさと、優れたウェット性能を提供するワイドトレッド構造が自慢のタイヤ。

185/60R14	2万5500円	185/55R15	———
195/60R14	2万7000円	195/50R15	3万1600円

OHTSU

ファルケン　GRβRS tune

N1耐久によって培われた最新技術を投入し、広温域でのグリップの良さを生み出す。RSチューン・ハイグリップコンパウンド&ハイテンション・カーカスコードが大舵角時と限界時でのコントロール性能を一段とアップさせている。

185/60R14	2万5500円	185/55R15	———
195/60R14	2万8000円	195/50R15	3万2000円

ファルケン　ZIEX

サーキット用とストリート用の両方のタイヤの優位性を生かすべく、ニューハイグリップ・コンパウンド、ドライ&ウェットの両立を狙ったNシェイプWツインブロックを採用。OHTSU独自の低ノイズ設計がスムーズな走りを生む。

185/60R14	2万5500円	185/55R15	———
195/60R14	2万7500円	195/50R15	———

PIRELLI

P700 Z

ポルシェ、BMW、アウディと共同開発した新パターンモデル。短距離、低速度でもあえてタイヤ温度が上がってフル性能を発揮する設計となっている。発表以来着実にユーザーに浸透しているフラッグシップ・タイヤ。

185/60R14	3万1000円	185/55R15	入荷予定
195/60R14	3万3000円	195/50R15	4万3000円

P600

スポーティーカー専用モデルとして、登場以来そのポテンシャルを発展させ続けている。激しい運動性能が要求されるタイヤだけに、コーナーでの安定性、4輪全体のバランス取りの非常に優れたタイヤ。ライトウェイトスポーツに最適。

185/60R14	2万8500円	185/55R15	3万6000円
195/60R14	3万500円	195/50R15	3万6000円

MICHELIN

XGT　V

ドライでの強力なグリップを発生させるため、バリアブル・コンプライアンス・グループを採用。もちろんウェットでの排水性も十分考慮され、優れたトータルバランスを実現。高性能スポーツカーのためのハイパフォーマンス・ラジアル。

185/60R14	2万6900円	185/55R15	———
195/60R14	3万5500円	195/50R15	3万9500円

WHELL

どんなホイールを履かせるかで クルマのスタイルが決まる！

自分だけのロードスターを仕上げたいと考える時、ホイール選びは手をつける順番からいっても、満足度の高さからいっても、かなり重要なファクターだ。

いくらロードスターに1・8ℓバージョンが登場したとは言っても、足回りに関しては、1・6ℓの車両とそれほどの大変更はされていないのだから、ホイールに関しては、これまでショップやホイールメーカーなどが蓄積してきた豊富なデータは生かせるはず。だとすれば、ホイールを交換する前に、ざっとデータをおさらいしておけば、1・6だろうと、1・8だろうと、ホイールを選ぶ時に役に立つはずだ。

スポーティランを中心にを考えると、14×6JJ&6・5JJがベスト、というのが、本誌のテストの結果（220ページ参照）出たものだが、ホイール選びの目的を、ドレスアップまで含めると、選択の幅は当然もっと広くなってくる。

それでは、ロードスターのホイールとして考えられる14〜16インチまでのそれぞれのサイズで、いったいどのようなものが、対象として考えられるのだろうか。ショップなどに聞いたデータを、サイズ別にまとめておこう。

まず14インチ。これはやっぱり14×6・5JJオフセット＋25あたりが、走りの面からも、カッコ良さの面からもおすすめだ。フェンダーからのクリアランス（真横から見た場合の、フェンダーとタイヤの面の一番張り出した部分とのクリアランス）には、ちょっと余裕があるが、バランスを考えるとこれぐらいがちょうどいい。

次に15インチ。フェンダーとのクリアランスを考えると、最大7JJで、オフセットは＋35だと、許容範囲内でしかも見かけのバランスもいい。ロードスターの場合、真後ろから見ると、ボディ側面から、下面にいくにしたがってボディが絞りこまれるようなデザインになっているので、タイヤがちょっと張り出しているような印象を受けるかもしれないが、そうではないので御心配なく。

同じ7JJでも＋33で、195／50のタイヤを履くと、フロントがほぼフェンダーと面いち、リアは−1程度になる。15インチだとこれぐらいが上限だろう。

そして16インチ。このサイズになると、目的はドレスアップに絞られてくるから、フェンダーやインナーカバーに干渉しない範囲で、どれだけ大きくできるかがポイントになる。だいたい7JJで、オフセット＋35近辺というのが、最大許容範囲のようだ。装着タイヤだ

	フロント	リア
ホイールサイズ	14×5.5J+45	〃
フェンダークリアランス	−29／21	−27／−30
価　格	—	—
タイヤサイズ（装着タイヤ）	185/60　R14 ダンロップ、BS、ヨコハマ	〃

上の表は今回撮影した2台の1.6ℓロードスターに装着されていたノーマルホイールの、フェンダーからのクリアランスなどのデータを編集部で計測したもの。クリアランスのふたつの数値のうち、左がVスペシャル（ブリティッシュグリーン）、右がスタンダードのロードスターのもの（赤）。左の写真はノーマルホイール。

こちらは1.8ℓロードスターのローター。これまで(1.6ℓ)のローターとは、少しだけサイズに変更(径と厚さ)が加えられており、性能が上がっていると考えられる。

と、205／45になるだろう。

以上の数値は、フロントタイヤは目一杯に切ってもボディのどこにも接触しないし、リアタイヤは走行中少々バウンドしてもフェンダーの内側などに干渉しないという前提に基づいてのもの。

もうひとつ注意しておきたいのは、装着するタイヤの銘柄によって、フェンダーのクリアランスが多少変わってくるということ。通常、フェンダーからのクリアランスを計る時には、ホイールのディスク面よりはタイヤのサイドウォールの面のほうが高くなるので、実際には、フェンダーとタイヤのサイドウォールの距離を計ることが多いから、気をつけておきたい。

例えば同じサイズのタイヤでも、BSはちょっと張り出しぎみ、グッドイヤーも幅が広く、張り出しがち。ダンロップはほぼBSに似たようなものだが、ちょっと細め。ピレリは幅自体が細くてホイールのディスク面とほぼフラットな感じになるのが特徴だ。

その他、今回のこのページでは、それぞれのホイールごとに、フェンダーからのクリアランスを掲載していることにも注目してほしい。ただし、この数値は編集部独自で計測したものなので、厳密な数値ではなくて、あくまで参考値だ。同じロードスターとは言っても、車両ごとに個体差があるし、ちょっと離れたように装着されているタイヤによっても数値が変わってくるからだ。ホイールを選ぶ場合は、信頼のおけるショップなどで実際に相談されることをお勧めしたい。

1.8ℓになってから、これまでの14×5・5JJから、14×6・0JJへとサイズが変更された純正装着のホイール。同時に、デザイン自体もスリムでよりスポーティーなものになった。1ピースタイプで、性能的にもポテンシャルが上がっていることが期待される仕上がりになっている。

オプション設定とはいっても、純正ホイールでよくぞここまで、とでも言えるようなクロームメッキのホイールも、1.8ℓといっしょに登場した。このホイールでも分かるように、マツダ自体もこのクルマを大切にしていこうとする姿勢がうかがえる。

A-close sports Z1-R

●問い合わせ先／㈱エーエム・コーポレーション **AM corporation**

本物のセンターロックホイール、それがZR-1だ。もちろんレース用より高い耐久性で、ストリートでの安全性を確保。その上、アジャストシムを採用、オフセットをセッティングし直せるという画期的ホイール。

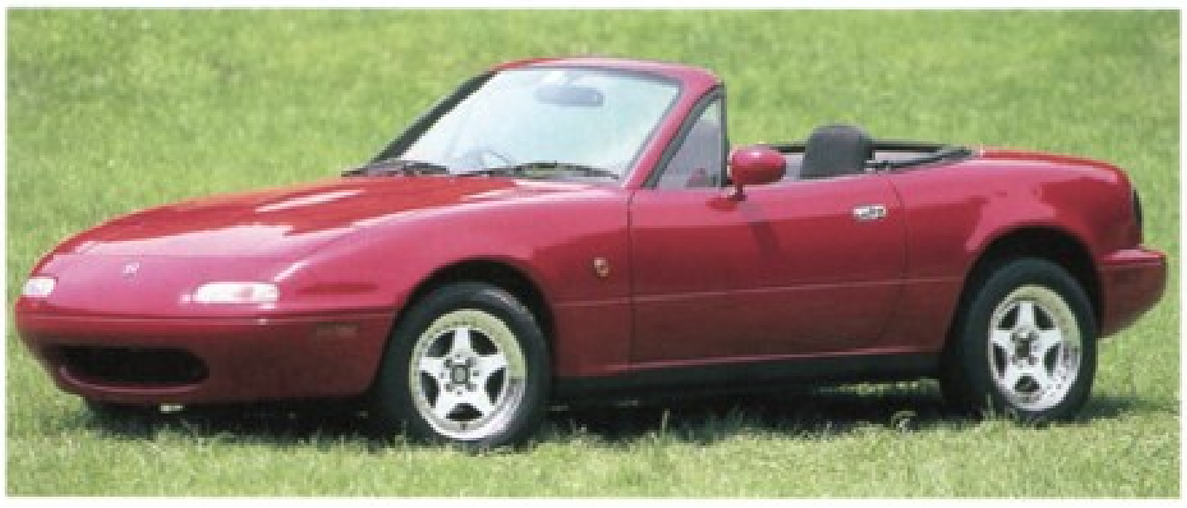
	フロント	リア
ホイールサイズ	14×6.0JJ+25	←
フェンダークリアランス	-3	-6
価　　格	4万8000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	185/60 R14 ADVAN A-021R	←

その他

●14×6.0JJ+38	4万8000円
●14×6.5JJ+45、+32	4万9500円

MSR-02

●問い合わせ先／㈱タックイン **TUCK'IN 99**



専用の19mmというオフセットを設定して、フェンダーに干渉しない範囲でトレッドを稼ぐ設定は、ロードスタースペシャリストならではのもの。軽量化に関してもぎりぎりまで追求したオリジナルホイール。

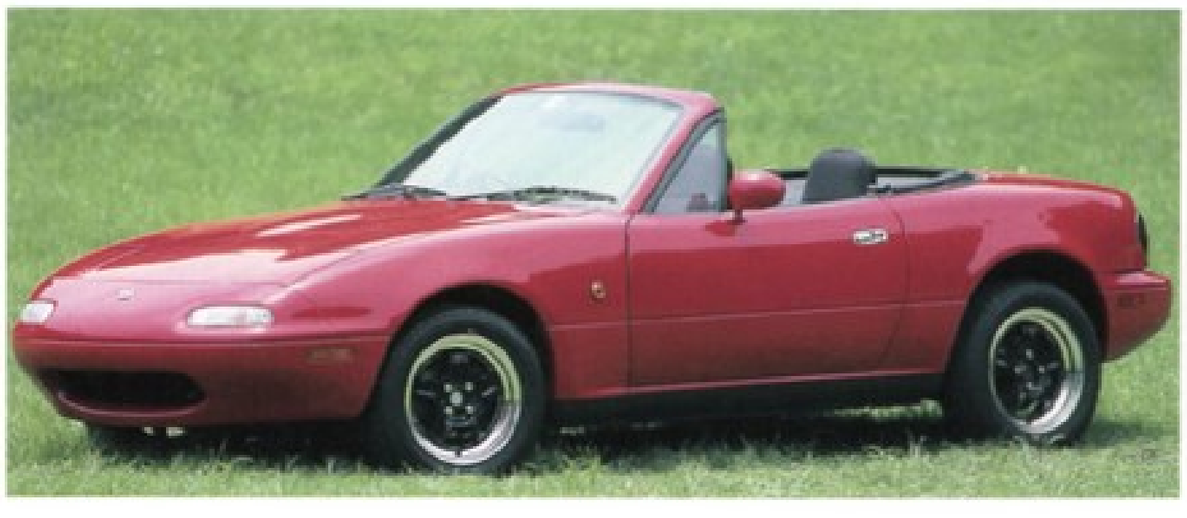
	フロント	リア
ホイールサイズ	14×6.0J+19	←
フェンダークリアランス	+7	+7
価　　格	3万1000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	185/60 R14 FORMULA W-1	←

その他

●14×6.5JJ+25	3万2000円
●15×6.5JJ+25	4万9500円

NAR TypeⅡ

●問い合わせ先／プロショップ・ニッケイ **PRO SHOP NIKKEI**



富士のロードスターレースで使われている、ウェッズのRS-5をベースに、走行性能を追及するニッケイならではの、専用のオフセットを設定。ディスクカラーの黒も、このホイールだけのオリジナル設定だ。

	フロント	リア
ホイールサイズ	14×6.0J+20	←
フェンダークリアランス	+4	+2
価　　格	2万9000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	185/60 R14 FORMULA W-1	←

Al'Life

●問い合わせ先／遠菱アルミホイール㈱ **ENKEI JAPAN**

「ロードスター」たちが一番輝いていた1950年代の雰囲気を表現したデザイン。軽量であると同時に、サスペンションのジオメトリーを尊重して、オフセットをノーマルと同じ45mmにした機能的な設定だ。

	フロント	リア
ホイールサイズ	14×6.0JJ+45	〃
フェンダークリアランス	−13	−15
価　　格	2万円〜2万5000円	〃
タイヤサイズ（装着タイヤ）	185/60 R14 FORMULA W-1	〃

DOF

●問い合わせ先／住友ゴム工業㈱ **DUNLOP**

タイヤメーカーはクルマの走りを本当に知っているのではないだろうか。そんなメーカーのひとつダンロップが贈るヨーロッパ調のオーソドックスなホイール。落ち着いた走りを演出する鋳造3ピース。

	フロント	リア
ホイールサイズ	14×6.0JJ+38	
フェンダークリアランス	−13	−15
価　　格	3万1000円	〃
タイヤサイズ（装着タイヤ）	185/60 R14 FORMULA W-1	〃

EWING RSβ

●問い合わせ先／㈱ワーク **WORK**

レースユースを念頭に開発されたピュアレーシングバージョン。このサイズとしてはトップクラスの開口部面積を誇り、ブレーキの放熱性は抜群。同時に、強度、剛性に優れたディープリムを使用している。

	フロント	リア
ホイールサイズ	14×6.0JJ+38	〃
フェンダークリアランス	−16	−14
価　　格	3万1000円	〃
タイヤサイズ（装着タイヤ）	185/60 R14 RE710	〃

その他

●15×1.5JJ+38、+35	3万3000円
●15×7.0JJ+35	3万4000円

MK-ⅡR

●問い合わせ先／㈱スピードスター **SPEEDSTAR**

レーシングホイールのパイオニア、「スピードスターMK-Ⅱ」の伝統を受け継ぐピュアスポーツホイール。サーキットでの持ち運びまで考えた、高剛性で、軽量な中空クロススポークデザインが特徴だ。

	フロント	リア
ホイールサイズ	14×6.0JJ+38	〃
フェンダークリアランス	−21	−20
価　　格	3万8000円	〃
タイヤサイズ（装着タイヤ）	185/60 R14 TRAMPIO RA02	〃

その他

●15×7.0JJ+27	4万5000円
●16×7.0JJ+25、+38	5万2000円

NAR Type Ⅰ

●問い合わせ先／プロショップ・ニッケイ **PRO SHOP NIKEEI**

純正タイヤ装着でもワイドトレッドにできる、14×6.0J、6.5J+オリジナルオフセット（19.5、25、30）のサイズ設定。ディスク＋リムの2ピース構造で、ディスクカラーは純正色の他、10色ラインナップ。

	フロント	リア
ホイールサイズ	14×6.5J+30	〃
フェンダークリアランス	+6	±0
価　　格	3万3000円	〃
タイヤサイズ（装着タイヤ）	185/60 R14 SP SPORT D39	〃

14inch

RS WATANABE F8FS

●問い合わせ先／㈱レーシングサービスワタナベ **RS WATANABE**

1ピース8本スポークとしては、すっかりスタンダードとして定着しているRSワタナベの「エイトスポーク」シリーズ。リムに切削加工したものや、マグネシウム合金製のものなどのバージョンも充実。

	フロント	リア
ホイールサイズ	14×6.5J+30	←
フェンダークリアランス	−2	−6
価　　格	3万5000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	195/50 R15 GRAND PRIX M3	←

その他
- ●14×6.8JJ+21、+35　3万円〜3万6000円
- ●14×7.8JJ+21　3万3000円〜3万8000円

SPRINT HART

●問い合わせ先／㈱タケチプロジェクト **TAKECHI PROJECT**

ジムカーナなどのモータースポーツシーンでも、幅広いユーザーに支持を受けているのが、このスプリントハートだ。軽量な2ピースであることにはもちろん、豊富なカラーバリエーションにも注目したい。

	フロント	リア
ホイールサイズ	14×6.5J+35	←
フェンダークリアランス	−16	−26
価　　格	3万1000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	185/60 R14 EAGLE	←

TYPE109

●問い合わせ先／㈱日本テクノマグネシオ **TECNOMAGNESIO**

1970年代、ヨーロッパツーリングカーの全盛時代にワークスホイールとして活躍したものをベースに、ロードスター専用に開発した、テクノマグネシオの自信作。デザイン、仕上げも当時のそのままだ。

	フロント	リア
ホイールサイズ	14×6.0J+38	←
フェンダークリアランス	−16	−26
価　　格	6万4000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	195/50 R14 EAGLE	←

VOLKRACING GROUP N

●問い合わせ先／㈱レイズ **RAYS**

数あるレースカテゴリーの中から、特に「Nクラス」へのエントリーを考えて開発。まったくムダのない軽量な1ピース8スポークは、レースでもストリートでもきっと俊敏なフットワークを見せるだろう。

	フロント	リア
ホイールサイズ	14×6.0JJ+34	←
フェンダークリアランス	−5	−6
価　　格	3万1000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	185/60 R14 SP SPORT D89	←

その他
- ●15×6.5JJ+32　4万8000円
- ●15×7.0JJ+38　4万9000円

WEDS SPORT RS-5

●問い合わせ先／㈱ウェッズ **WEDS**

グループAを始めとするツーリングカーレースで、高い評価を受けている"Racing"がさらに進化。レースからストリートまで、幅広い視点で開発されたホイールだ。鋳造ディスク＋スピニングリム2ピース。

	フロント	リア
ホイールサイズ	14×6.0JJ+24	←
フェンダークリアランス	±0	−11
価　　格	2万9000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	185/60 R14 RE 710	←

その他
- ●15×6.5JJ+35　4万円

14inch

Payton Place clubman

●問い合わせ先／ペイトンプレイスジャパンオフィス **Payton Place**

お手本は英国流クラブマンレース。その熱いスピリットを、現代風にアレンジし直したのが、この『クラブマン』。モータースポーツにも使える鋳造1ピースで、5色のカラーバリエーションを誇る。

	フロント	リア
ホイールサイズ	14×6.0JJ+33	〃
フェンダークリアランス	−13	−14
価格	3万2000円	〃
タイヤサイズ（装着タイヤ）	185/60 R14 SP SPORT D89	〃

その他
●15×6.5J+33　3万7000円

ADVAN ARS

●問い合わせ先／横浜ゴム㈱ **YOKOHAMA**

モータースポーツブランドとして名高いADVANから登場したスポーティな鍛造1ピースタイプ。舗装路でなら、高い運動性を見せる軽量ホイールだ。赤、白、シルバーの3つのカラーバリエーションがある。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×6.5JJ+38	〃
フェンダークリアランス	−11	−9
価格	4万1000円	〃
タイヤサイズ（装着タイヤ）	205/50 R15 GRAND PRIX M5	〃

DCUATRO

●問い合わせ先／㈱デイトナ **DAYTONA**

ロードスター専用デザイン・設計の8スポークホイール。リバースリムを採用したことで、デザイン的にメカニカル感、ワイド感を表現する2ピースタイプ。シルバーとブラックの2色がラインナップ。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×6.5JJ+32	〃
フェンダークリアランス	−12	−12
価格	4万9000円	〃
タイヤサイズ（装着タイヤ）	195/50 R15 EXPEDIA S-01	〃

i SPEED TYPE-N

●問い合わせ先／㈱インターハウス **INTERHOUSE**

名門ヒーローズレーシングのスポーツスピリットをホイールに表現し続けるインターハウスのカラフルバージョン。レースシーンを意識したスペックを持ちながらも楽しげなイメージが感じられる1ピース。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×6.5JJ+32	〃
フェンダークリアランス	−20	−20
価格	3万8000円	〃
タイヤサイズ（装着タイヤ）	195/50 R15 FORMULA W-1	〃

PIAA NAKAJIMA RACING WHEEL

●問い合わせ先／PIAA㈱ **PIAA**

NI耐久で戦うPIAA PRELUDE VTECに装着され、テストと実戦で鍛え抜かれた本格的なレーシングホイール。ロードスターの足元をよりレーシーに仕上げたいユーザーにはお勧めの、鏡面仕上げホイール。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×7.0JJ+38	〃
フェンダークリアランス	−14	−11
価格	6万円	〃
タイヤサイズ（装着タイヤ）	205/50 R15 AQUA CONTACT	〃

15inch

BRENZ-II

●問い合わせ先／㈱ブリヂストン **BRIDGESTONE**

ディープリムデザインの8スポークホイール。ブリヂストンのホイールの中では、走りをメインに考えた定番ホイールなだけに、ロードスターとのマッチングも良好だ。カラーは3色のバリエーションがある。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×7.0JJ+35	←
フェンダークリアランス	−2	−5
価　　格	3万3000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	205/50 R15 V'GRID	←

BUGATTI EB016

●問い合わせ先／日本ビー・ビー・エス㈱ **BBS**

スーパーカーEB110で世界にその復活を宣言したブガッティ。ブガッティはまた、アロイホイールの発明者でもあった。そして今、BBSとブガッティが手を組んで、新しいスポーティなホイールを作り上げた。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×7.0J+35	←
フェンダークリアランス	−3	−6
価　　格	3万6000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	195/50 R15 AQUA CONTACT	←

EINS KHAN

●問い合わせ先／㈱レイズ **RAYS**

トラディナルなメッシュの形を追求した「アインスカーン」。形自体はオーソドックスでも、その造形には数々のレースで鍛え上げられたノウハウが生きている。カラーはシルバーの他にブラックもあり。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×6.5JJ+32	←
フェンダークリアランス	−2	−6
価　　格	3万9000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	195/55 R15 PERFORMA 8000	←

MS-01R

●問い合わせ先／㈱マツダスピード **MAZDASPEED**

マツダ車のスペシャリスト、マツダスピードが贈る1ピースは、ル・マン制覇でも知られるレイズと共同開発したもの。ロードスター専用オフセットで、センターロック風ピンがアクセントになっている。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×7.0JJ+35	←
フェンダークリアランス	−3	−7
価　　格	3万5000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	195/50R15 FORMULA W-1	←

PIETRA RACING

●問い合わせ先／㈱ブリヂストン　コクピット事務局 **COCKPIT**

ワークとコクピットの共同開発で生まれた、ライトウェイトスポーツのためのホイール。ハードブレーキング時などのタイヤとリムのズレを防ぐためのセレーション加工を施している鋳造2ピースホイールだ。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×6.5JJ+35	←
フェンダークリアランス	−3	−10
価　　格	3万8000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	195/55 R15 V'GRID	←

RA452

●問い合わせ先／日本ビー・ビー・エス㈱ **BBS**

最近のメッシュのトレンドとも言える粗めのメッシュデザイン。新機構「マルチ・フィットメント・システム」の採用で、いろいろな車にジャストフィットさせることができるのが特徴だ。ドイツ製。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×6.5J+40	←
フェンダークリアランス	−13	−13
価格	3万4000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	195/50 R15 AQUA CONTACT	←

その他
●15×7.0J+38　5万7000円

Racing Beat

●問い合わせ先／㈱タケチプロジェクト **TAKECHI PROJECT**

ボンネビルで最高速記録に挑戦し続けるレーシングビート。そのレーシングビートとタケチプロジェクトの共同開発で生み出されたのがこのホイールだ。左右のセンターキャップの色分けがレーシーな雰囲気。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×7.0J+38	←
フェンダークリアランス	−14	−11
価格	5万7000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	195/50 R15 V'GRID	←

RACING PEAKS

●問い合わせ先／遠菱アルミホイール㈱ **ENKEI JAPAN**

走りを追及する人たちにとっては一番面白いとされるミドルクラスのスポーティカーのためのホイールとして、エンケイが技術を集結した鋳造3ピース。極限まで軽さを追求したスリムなディスクデザイン。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×6.5JJ+32	←
フェンダークリアランス	−9	−9
価格	4万4000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	195/50 R15 V'GRID	←

Racing SPARCO N-1

●問い合わせ先／㈱クリムソン **CRIMSON**

アルマイトカラーのリムとカラーディスクのいろいろな組み合わせで、自分だけのカラーコーディネイトが楽しめるカラーコンビネーションホイール。もちろんスペック的にも充実した鋳造2ピースタイプだ。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×6.5JJ+32	←
フェンダークリアランス	−13	−7
価格	3万8000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	205/55 R15 RE610S	←

Revolution

●問い合わせ先／㈱ケー・エフ・シー **KFC**

モータースポーツの本場、イギリスで、WRC、ラリークロス、そしてレースなどのためにホイールを開発し続ける名門から送り出された8本スポーク。英国流のクラシックな味わいを残す鋳造1ピースタイプだ。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×7.0JJ+37	←
フェンダークリアランス	−9	−8
価格	3万3000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	195/50 R15 FORMULA W-1	←

15inch

Racing SPARCO NS-Ⅱ

●問い合わせ先／㈱クリムソン **CRIMSON**

カラフルで楽しげ。でもどことなくスパルタンな性格は隠せない。シャープなディスクラインとディープリムの組み合わせが、高い運動性を感じさせる、鋳造2ピースタイプ。カラーコンビネーションホイール。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×6.5JJ+32	〃
フェンダークリアランス	−4	−10
価　　格	3万8000円	〃
タイヤサイズ（装着タイヤ）	205/50 R15 HF TYPE-D	〃

RALLY RACING

●問い合わせ先／オーゼットジャパン㈱ **OZ JAPAN**

OZレーシングがWRC、DTMなどに供給している競技用マグネシウムホイールの市販化モデル。ディシュタイプながら、独特のエアロシェイプで、ブレーキの冷却性能などには抜群の威力を発揮する。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×6.5JJ+40	〃
フェンダークリアランス	−15	−19
価　　格	3万4000円	〃
タイヤサイズ（装着タイヤ）	195/50 R15 SEMPERITO	〃

その他

●14×6.0JJ+41	3万2000円
●15×7.0JJ+35	3万5000円

RD QUATTRO

●問い合わせ先／㈱ラブラーク **LOVE LARK**

独特の鏡面仕上げが、柔らかな光沢を発する4本スポークホイール。ディープリムとの組み合わせで、ローブロファイルのタイヤにも十分に対応。ファッショナブルさとは対照的な剛性感の高いホイールだ。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×7.0JJ+25	〃
フェンダークリアランス	+3	−5
価　　格	6万3000円	〃
タイヤサイズ（装着タイヤ）	205/50 R15 RE710	〃

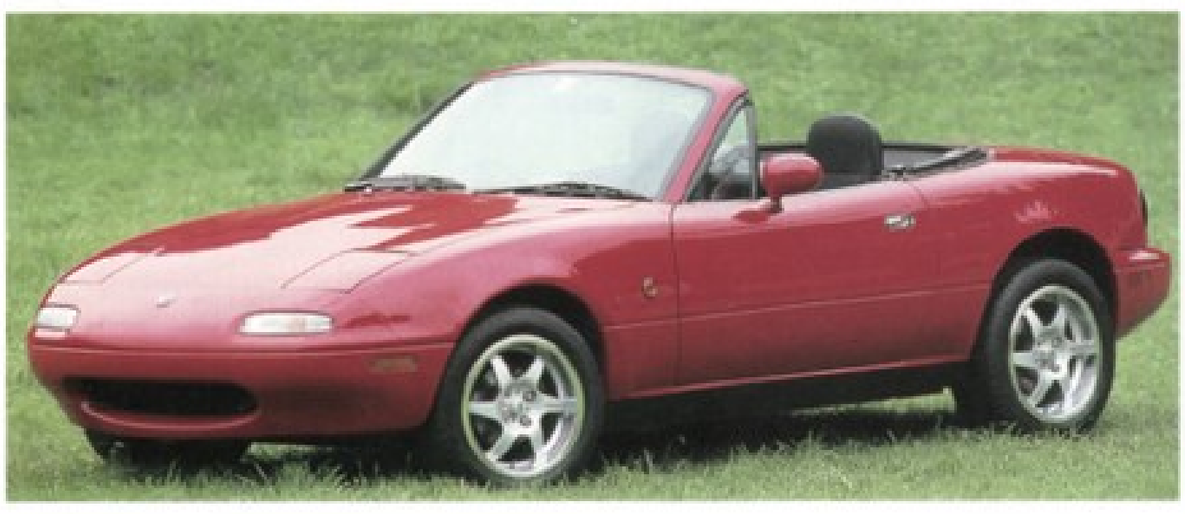
その他

●15×6.5JJ+25、+33	5万2000円
●16×7.0JJ+35	6万2000円

＊スーパーバフ仕様は＋1万円

SEBRING Hührer Sprint

●問い合わせ先／ユーロジャパンルブリカンツ **EURO/JAPAN Lubricant**



ヨーロピアンテイストで独特の展開を見せるセブリングのラインナップの中でも、ひときわスポーティなのが、1ピースの「スプリント」だ。ディープリムと方向性のあるスポークがスパルタンなデザインだ。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×7.0JJ+35	〃
フェンダークリアランス	−3	−6
価　　格	3万8000円	〃
タイヤサイズ（装着タイヤ）	195/55 R15 PERFORMA 8000	〃

shmidt motorsport

●問い合わせ先／㈱オートランダム **AUTORANDAM**

ドイツのレースシーンで鍛え上げられたシュミット。運動性とブレーキの冷却性に優れた、開口部の大きな6本スポークの1ピースホイール。空力にも優れた滑らかな表面の仕上げがその性能の高さを物語る。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×7.0JJ+35	〃
フェンダークリアランス	−5	−9
価　　格	3万8000円	〃
タイヤサイズ（装着タイヤ）	205/50 R15 GRAND PRIX M5	〃

SEBRING Hührer SPORT

●問い合わせ先／ユーロジャパンルブリカンツ **EURO/JAPAN Lubricant**

ラテン系の、剛性の高そうな5本スポークが、その素性を物語る。今のホイールのトレンドにもなっているスポークのディンプルと、ディープリムの組み合わせが、質感をより一層高くしている1ピースだ。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×7.0JJ+30	←
フェンダークリアランス	−5	−7
価　　格	4万2000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	205/50 R15 PERFORMA8000	←

その他
●16×7.0JJ+35　5万2000円

SSR 265

●問い合わせ先／㈱スピードスター **SPEEDSTAR**

ピュアスポーツのイメージが強いスピードスター。でも、このSSR265は、ディスクカラーバリエーションも、オプションまで含めると10色。デザインも個性的だから、ドレスアップ派の人にも注目してほしい。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×5.5JJ+34	←
フェンダークリアランス	−11	−10
価　　格	4万1000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	195/50 R15 PERFORMA 8000	←

その他
●16×7.0JJ+25、+38　5万2000円

TYPE202

●問い合わせ先／㈱日本テクノマグネシオ **TECNOMAGNESIO**

ヨーロッパラリーで磨かれ、鍛えられたコンペティションホイールのスポーツ性能をそのまま受け継いでいる。単なる軽さだけを追求するのではなく数多くの実戦で突き詰められた高い剛性を兼ね備える。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×7.0JJ+38	←
フェンダークリアランス	−13	−10
価　　格	7万6000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	195/50 R15 FORMULA W-1	←

VOLKRACING GROUP NR

●問い合わせ先／㈱レイズ **RAYS**

同じボルクレーシングの「グループN」よりも、さらにぎりぎりまで削りこんで軽量化を実現した「勝つため」のスパルタンなホイール。鋳造1ピース。カラーはゴールドのほか4つのバリエーションがある。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×7.0JJ+35	←
フェンダークリアランス	−4	−8
価　　格	3万8000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	195/55 R15 V'GRID	←

STARFORM type A

●問い合わせ先／㈱リアル **REAL**

スターフォルムシリーズのなかでも、エレガントなスタイルを誇る鋳造3ピース。独自のアルマイト処理を施したヘアラインリム、ステンレスSUS304を使用したステンレスボルトなど質感の高い造りが身上。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×6.5JJ+33	←
フェンダークリアランス	−7	−14
価　　格	3万8000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	205/50 R15 CINTURATO P7	←

その他
●15×6.5JJ+33　5万円
●15×7.0JJ+39　5万1000円
●16×6.5JJ+33　5万7000円
●16×7.0JJ+34　5万8000円

SURE LIBRE ARC

●問い合わせ先／㈱フォートラン **FORTRAN**

ビッグディスクとリバースのディープリムがユニークな曲面のフォルムを作り出す『シュア・リブレ・アーク』強力なストッピングパワーを発揮するビッグキャリパーにも対応するアグレッシブホイール。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×6.5JJ+35	←
フェンダークリアランス	−5	−10
価　　格	3万6000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	205/50 R15 P7	←

TOY'S S-08

●問い合わせ先／㈱トイズ **TOY'S**

ライトウェイトスポーツをターゲットに開発された、RBT（レーシング・バード・オブ・トムス）ブランドの第3弾モデル。全国150セット限定でカラーリムバージョンが登場（15×6.5サイズのみ）。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×6.5JJ+32	←
フェンダークリアランス	−5	−6
価　　格	4万4000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	195/55 R15 V'GRID	←

TSW RACING

●問い合わせ先／㈱ホイルサプライ **WHEEL SUPPLY**

スポークが長めにデザインされているのは、止まっている時も走っている時もクルマをよりダイナミックに見せようというコンセプトによるもの。元F1ドライバー、エディ・カイザーブランドのホイールだ。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×7.0JJ+35	←
フェンダークリアランス	−2	−5
価　　格	3万6000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	205/50 R15 COMP T/A R1	←

WEDS SPORT TC-05

●問い合わせ先／㈱ウェッズ **WEDS**

レースで高い評価を得ている同じウェッズの『Racing』『RS-5』から得たレース用ホイールのノウハウのすべてを注ぎ込んで開発された。1ピース低圧鋳造フローフォーミング製法の採用で軽量化に成功。

	フロント	リア
ホイールサイズ	15×6.5JJ+30	←
フェンダークリアランス	+5	−2
価　　格	3万5000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	205/50 R15 V'GRID	←

その他

●15×6.0JJ+37　　3万3000円

5ZIGEN CA²LOT

●問い合わせ先／㈱ディジョン・カーズ **DIJON CARS**

進化していくことをコンセプトにデザインされた5ZIGENの新作。ロードスターへの16インチ装着を提案する。剛性の高いリムとカラーディスクの組み合わせが、新しい走りを予感させる鋳造3ピースだ。

	フロント	リア
ホイールサイズ	16×7.0JJ+32	←
フェンダークリアランス	−10	−12
価　　格	5万7000円	←
タイヤサイズ（装着タイヤ）	205/50 R16 ADVAN GLOBA	←

15inch

16inch

WHEEL&TIRE

走りの性能を追及する。注ぎ込んだのは、強い意志だった。単にレベルアップするのではない。一気に核心に迫る。トレッド剛性を大きく高めたハイブリッドバンドの搭載。そして、限界走行に耐え得るウェービング・グルーブの採用。進化を形にするために、様々なレーシングテクノロジーが引き出された。そしていま、新たに集まった膨大なデータが分析され、テストが繰り返されている。W-1は進化を止めない。走りを極めるための、それが宿命だ。

FORMULA W-1

DUNLOP
DRIVING TO THE FUTURE

Wの力。

RACING FORMULA直系、純・高運動性能ラジアル。
走りは意志だ。このタイヤには、意志の力が満ちている。

［ハイパーレブ］車種別チューニング&ドレスアップガイドシリーズVOL.1
ユーノス・ロードスター
平成5年10月30日発行
発行人●西ケ谷滋男　編集人●三好正己
発行所●株式会社ニューズ出版　〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7
広告03-5430-4441　販売03-5430-4440　編集03-5430-4405

EUNOS

ロードスターらしく、
ロードスターを超える。

テーマは、バランスの進化。

ロードスター1800DOHC新登場

デビュー以来、ライトウェイトスポーツの新しい世界を育んできたユーノスロードスター。心通いあう馬を操るようなその喜びをより高次元へと導くために、いま1800DOHCエンジン搭載のロードスター、誕生。排気量アップ、ボディ剛性の向上、サスペンションの改善など、めざしたのは走行性や安全性、快適性など、あらゆる能力の、ひときわ高いバランスでの結晶。不要な変化はしない。走る楽しさを高めていく進化なら、どこまでも追求する。すべては、よりロードスターらしくあるために。

Roadster 1800DOHC

PHOTO：Vスペシャルタイプ II

定期点検整備促進運動実施中
（平成5年9月―10月）

マツダ株式会社

PHOTO/ユーノスロードスター Vスペシャル タイプII〈主要諸元〉●全長×全幅×全高：3955×1675×1235mm●エンジン：1839ccDOHC16バルブ●最高出力（ネット※）：130ps/6500rpm●最大トルク：16.0kg-m/4500rpm〈主要装備〉●パフォーマンスバー●ブレースバー●センソリーサウンドシステム●本革製バケットシート●ウッドステアリングホイール/シフトノブ（5MT）（NARDI）〈タイプII専用装備〉●タン色ソフトトップ●14×6JJアルミホイール（パフ仕上げ）●クロームメッキ電動ドアミラー　※「ネット」とは、エンジンを車両搭載状態で測定した数値です。

ユーノス車のさらに詳しい資料のご請求は、フリーダイヤルをご利用ください。**EUNOS CALL 0120-489217**
●9:00～21:00まで。
●全国どこからでも無料でかけられます。

安全は私達の願い――安全速度で安心運転、シートベルトも忘れずに。

MAGIC十003 成功させよう、みんなの力で！　第12回アジア競技大会広島1994 マツダ株式会社

雑誌66717-01 NEWs PUBLISHING CO.,INC. 1993 PRINTED IN JAPAN 大日本印刷株式会社 T1066717012001
定価2000円（本体 1,942円 送料58円）