

ROADSTER

Motor Magazine Mook

BROS.

[ロードスターブros]

前期モデルをとことん楽しむ

NC1テコ入れ大作戦

2本目のマフラー、2セット目のブレーキシステム、etc.

NANB 失敗しない セカンドパーツの選び方



Vol. 02

ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

ROADSTER BROS.

[ロードスターブロス]

Vol. 02

Editor in Chief	中村ブンコ (株)mink's
Editorial Staff	木村貴行 (株)mink's 土屋光司 (株)mink's 村田純也 (株)mink's
Producer	篠原政明 (MM)
Photographer	大西 靖 / 金子信敏 犬塚直樹 / 稲田浩章 / 高松 弘 服部真哉 / 井上雅行 (MM) 片桐博也 (RCOJ) / 鄭 喆敏 (RCOJ)
Writer	高橋明宏 / 塩見 誠 石田 徹 / 鈴木ケンイチ
Cover Photo	大西 靖
Cover Design	長谷川修史 (株)mink's
Design	田辺雅人 (株)mink's / 長谷川修史 (株)mink's
Advertising Div.	神戸信英 / 渡辺孝禎 三木 浩
Sales Div.	中森俊行 / 寺岡秀樹 倉田貴司 / 中村雪絵
Publisher	木村玄一

発行所: モーターマガジン社
〒105-8611 東京都港区新橋5-33-10

©モーターマガジン社 無断転載を禁ずる



004 前期モデルをとことん楽しむ NC1デコ入れ 大作戦

- ショップデモカーに見る目的別セットアップ法
- NC2に負けないNC1を目指す
- 欲しいパーツが見つかる! カタログ情報も満載

052 NA&NB 失敗しない セカンドパーツの選び方

2本目のマフラー選び、2セットめのブレーキシステム……etc.
ちょっとしたポイントで好みのパーツに出会える
セカンドパーツカタログ全集

075 ROADSTER@MEETING ミーティングカテゴリー

- ふらのミーティング ● 中部ミーティング ● 清里ミーティング
- M2ミーティング ● RCOJイベント ● 北陸ミーティング
- オアシスミーティング ● 軽井沢ミーティング ● ロードスタージャンボリー

090 ROADSTER@DRESS UP ドレスアップカテゴリー

- ミーティング会場で見つけたユーザーカーをピックアップ

106 ROADSTER@CIRCUIT FIELD レースカテゴリー

- 富士チャンピオンレース ● パーティレースII
- 村上オートS耐チャレンジ ● 耐感180min ● JOY耐久

120 1515号発進!

編集部NC1の変貌ぶりをレポート

126 INFORMATION FILES

新製品、ショップ、イベント情報が満載!

142 GARAGE魂SPIRITS

ロードスターが先か、ガレージが先か!?
ロードスターオーナーのガレージ拝見



前期モデルを**とことん**楽しむ

デコ入れ大作戦

NCもマイナーチェンジ前後のモデルがそろったことで
パーツの開発が進み、さまざまな方向性で楽しめるフィールが整ってきた
先代NA、NBに追いついてきたと言っても過言ではない
だが、NCにはまだまだ未知数の可能性が秘められている
だからこそ、今が旬ともいえるNC1だからこそ、めいっぱい楽しみたい
街乗りですら楽しい、スポーツ走行させても高い戦闘力でこなす
さまざまなアプローチで仕上げてきたショップ、メーカーのデモカーは
参考にできるノウハウやパーツ選びのポイントが詰まっているのだ



NCT



Driver 井尻 薫

1975年5月20日生まれ。ヴィッツやマーチといったコンパクトマシンから、スーパーGTやスーパー耐久といったハイパワーマシンまで乗りこなすプロドライバー。某メーカーでサスやブレーキの開発を担当していたため、マシンセッティングを得意としている。



ノガミプロジェクト
TEL: 046-875-9813
http://www.nopro.jp/

タイムアタック仕様は2.5ℓに排気量アップして 純正ECU書き換えで対応し230馬力を発生!!

トルクフルな2.5ℓ搭載で 230馬力、29kg mを発生

クランクシャフトをロングストローク、ピストン、コンロッドを後期型に変更して、排気量アップを実現したMZRエンジンを搭載。ヘッドのポート加工やカムを交換をすることで、燃焼効率を高めた。またインジェクターを拡大し、エンジン特性に合わせたECUマップに変更することで230馬力まで最大出力を高めている。吸排気系も重要で、外気を導入するように作られたパワーフロー、オリジナルのエキマニ、センターパイプ、マフラーを装備したことで出力アップにつながった。



純正ECUの制御をしっかりとクリアしないとチューンドエンジンの性能を発揮することは難しい。マップの変更など項目は多い。



オリジナルのエキマニは42.7→45φの4in 1タイプ。ガスケットの口径に合わせてポートを拡大して形状を変更している。



HKSのパワーフローにサクシオンを装着。冷えた外気を吸えるように仕切り版を製作して、エンジンの効率を高めている。

NC1をベースに、これまで試行錯誤しながらタイムアタック車両を作り上げてきたのがノガミプロジェクト。タイムを短縮するにはエンジン出力だけでなく、サスペンションや駆動系、空力など数多くの要素をトータルで仕上げていかないと結果につながらない。

なかでも積極的にチャレンジし続けているのが2.5ℓまでスケールアップされたエンジン。ベースはアテンザの2.5ℓの腰下だが、ヘッドはMZRを使い45φのエキマニに合わせてポート形状を変更。とくにEX側に手を加えるだけでも、アイドリング領域からスムーズな吹け上がりに変化するという。またカムシ

ヤフトもコスワース製を組み込むことで、高回転域まで気持ちいい吹け上がりを実現している。

エンジン本体に合わせた純正ECUの合わせ込みも重要で4000回転以下のフィードバック領域の制御を変更。そのほかエンジン特性に合わせ、高回転域まで燃料や点火時期のデータを変更する。NAエンジン本来のレスポンスを生かしたトルクフルなエンジンへと仕上げるができるようになる。

まだギアごとの細かいマップポイントを煮詰めている段階だが、ECUはNC系のキープポイントと考えていいだろう。さらなるフィードバックの変化も可能だ。

500回転高められた レブリミットは ノーマル同士だったら 有効な武器になるはずだ

エンジンに関してはNC2になってから鍛造クランクやフルフローピストンに変更され、レブを7000回転から7500回転に500回転引き上げられている。これが大きな変更点。ノーマル同士ならこの差は大きい、さらなる差が出てくるのはチューニングをして高回転化をねらう場合。カム交換、吸排気を変更してエンジン特性を変えていくな、さらに有効な武器だ。足まわりに関してはアップライトの支点位置を変えたことで、ロールセンターが変更されている。簡単に言えばNC1は高速コーナー向きで、NC2はタイトなコーナーでの追従性がアップしている。どちらも一長一短だが、この特性の違いを理解したうえでのドライビングが必要になる。足まわりについては、チューニングの方向性は大きく変わらない。



ECUが変更されているため、エキマニ変更でもチェックランプが点灯する可能性がある。現在テストしながら確認中だという。

コーナリング特性は異なるが、サスセッティングに関しては大きく変えなくても十分に対応は可能だと野上代表はいう。



クルマの動きがものすごく素直 毎日の通勤でも苦にならない快適仕様

エンジンがものすごく軽く回る。吸排気チューン+ECUだけでも十分に遊べるレベル。またダンパーがすごく動いて、「ロールさせることでクルマを旋回させる!」というコンセプトがはっきりとドライバーに伝わってくる。だれが乗っても、スムーズに運転でき、乗り心地もいい。通勤からワインディング、ミニサーキットまで遊べる万能タイプだ。



歴代RSと比べてみると



軽さのNA&NBに対して 軽快感をどう演出するか?

NAやNBはベースが軽く仕上げられている。そのため1.6L、1.8Lのエンジンでも楽しむことはできるが、そのまま車両全体をスケールアップされているのがNCと考える。そのため同じように手を加えても、軽快な動きを与えることは難しい。NCは剛性の高いボディに2Lのエンジンを搭載しているため、その点を生かしたセットアップをしていくことで、走りの質を高める方向で仕上げるのがいい。

Tuner's Talk

サスを決めてから エンジンのフィーリングを変えたい

サスペンションやトーコンキャンセラーは基本として、サーキットで楽しみたいと考えるのであれば、やはりエンジン系に手を加えて行きたい。排気量アップはその手本ともいえる部分だが、そこまで手を加えなくても吸排気系にカムシャフトとECUの変更でも楽しめるエンジンに仕上げることはできる。NCは全域で車両レベルが上がっているのだからサーキットでタイムをねらっていくことも可能。

Driver's Talk

排気量アップらしいトルク感が どこからでも加速する楽しさを味わえる

「エンジンのトルクがあって、ものすごく楽しい。低速から高速までストレスなく、どこからでもパワーが発生するイメージ。例えばサーキットでギア選択を迷ったときでも、ひとつ上のギアで進入しても問題なく走れるはず。パワーと足まわりのバランスもバッチリ! クルマをトータルでしっかり煮詰めているのがわかる。ちょっと残念なのが、パワーに対しボディ剛性がちょっと足りないかな?と感じたところだった」

オリジナルサスで サーキットも追従可能

オーリンズDFVをベースにしたオリジナルは、バネレートはフロント10kg/mm、リア8kg/mmにレート設定をしながら、減衰力を合わせ込んでトラクション性能を高めている。サスの機能を引き出すために、オリジナルの「トーコンキャンセラー」を装着。これによりリニアなコントロール性能も得ることに成功した。スタビライザーも交換され、ロールスピードをコントロールできるようになり、スタビリティもアップした。



ブレーキバランスを装備することで、前後の初期タッチを大きく変化させることができる。サーキット走行では有効な武器になる。

オリジナルのサスキットはフロント10、リア8kg/mm設定だが、サーキットだけをねらうのならさらなるレートアップも考えたほうがいいという。

まずは足まわり エンジン特性はECU!!

「NCで走りを楽しみたい、安定したコーナリングを実現したいと考えるなら、まずはサスの変更が効果的。同時に手を加えたいのがトーコンキャンセラーだ。リアの不快な動きを制限し、リニアなドライバビリティを再現できるようになります。エンジン関係では吸排気はもちろん、効果的なのが純正ECUの書き換えです。軽く気持ちよく吹け上がるフィーリングを再現したいのならオススメです」(野上代表)



まだまだベストセッティングを模索中 タイヤサイズを見直して足まわりをリセット

走行距離が1万kmに届くか届かない段階で、アテンザの2.3ℓエンジンを換装。期待していたほどのフィールは得られなかったのは意外。「やってみたら大したことなかったね。これだったらノーマルでもいいかなあ(笑)。NCが出たばかりで何もわからなかったから、とにかくやってみようと思って」(田畑代表)。

先日、今時のジムカーナ走行をイチから勉強し、これまでの走らせ方をガラリと変えた。それは、クルマに合わせた走り方をしてしまうことで、セッティングのベストが見えに

くくなる懸念からだ。そのかいあって、改めてデモカーの課題が見えてきた。考え方を強制的に変えてみることも進化につながるのだ。

これまでのモデルと違い、ラグジュアリー路線でまとめていこうと見た目も控えめ。どんな乗り味に仕上げようと、最終的にはタイヤと路面の会話にほかならない。そこで、現在の215/40サイズの17インチから、インチダウンしてのセッティングを考えている。どこがベストかを探ることで、ユーザーに「最適」をフィードバックできるのだ。



RSファクトリーステージ
TEL: 0258-28-5122
<http://www.ne.jp/asahi/rs/stage/>



レーシングビートのエキマニに合わせたのは、オリジナルのジェントル管だ。音量は控えめで、出口がすっきりしていてスマートだ。コンピュータはODURAブランドで制御している。次の課題は足のセッティングだ。



歴代RSと比べてみると 15年以上もNA、NBできたのに いきなりNCですって言われても(笑)

先代モデルは、こうしたいといえばセッアップ法がすぐに浮かぶ。手足のように動かせる自信がある。でもNCはまだまだデータをとっている最中。これまでと違って、「やりすぎない」と決めてセッティングしている。20年以上も前にNA6CEがデビューし、時代に受け入れられたように、時代背景が違うだけでNCも同じように受け入れられていると思う。ただ、NAのほうが「人間味を感じるよね!」。

Tuner's Talk

**大いなる可能性が秘められている
まだまだこれからが楽しみ**

NCはこれまでと走らせ方が違う。リアのトラクションがあって安心感も加わった。よけいなことは盛り込まれていない先代モデルと違って、人間の進化を超えたレベルに入っている。アクセルを踏みすぎればオーバーが出る、という当たり前の考えが通用しない部分がある。だから、これまでとは考え方や乗り方を変えて細部を煮詰めていきたい。とにかく足のセッをきっちりきめたい。

Driver's Talk

**足もデフもブレーキも
各部でサーキット走行の楽しさを追求**

「今回試乗したNCのなかで、もっとも足が固いと感じた。でもステア操作に対しものすごくリニアにクルマが動かし、ブレーキもカッチリとしていてダイレクト感が好印象だった。クルマからサーキット仕様と割り切った、明確なコンセプトが伝わってくる。面白かったのが2WAYのデフ。アクセルのオンオフに対し挙動が乱れないので、FRならこういった味付けもあり! サーキットでガンガン振り回せるNCだ」

エンジンチューニングは やりすぎないくらいでOKだ

2.3ℓ(アテンザエンジンL3-VE)に排気量アップさせたら、従来よりも車重を感じさせないのでは、と思ったがそうではなかった。それがわかったのも、実際に換装させたことによる。ターゲットをサーキットならサーキット、街乗りしきしないストリートと絞

ればいいのだが、それができないためになかなか思ったようにまとめきれない。NAなど違ってデータがそろっているわけではないので、やってみるしかない部分も多い。遠まわりのように見えるが、最終的にはこれがいちばん正確なのだ。

従来と違っていいのは サス形式だけではない

リアがマルチリンク式になったことで、周囲からは「動かない」という評価が多かった。しかし、走らせ方を変えてみたところ、足がちゃんと動いているとわかった。ただ「味付け」としている部分が、これまでと違ったことで「違和感」として残るのだ。今はフロント12kg/mm、リアは10kg/mmと硬めだったが、ノーマルボディではこれが限界だと感じた。そのため、インチダウンをして足まわりのセッティングを見直す予定だ。NCを通じて「マツダの足はすごいよ」、と改めて実感した田畑代表だった。



2年前にオーダーした待望の足が完成した 乗り心地のいいスポーティな味付けが◎



本誌撮影に合わせて、急ぎよマシンを仕上げてくれた、「どくだバー」でおなじみの石井自動車。エンジン内部はエアクリナーの交換くらいで、メインは足まわりだ。

「ようやく完成しました。なんせオ

ーダーしたのは2年前ですから。おかげでいい足に仕上がりました。車高を落としながらも、乗り心地は犠牲にしない。NCのユーザー層は年齢が高めなので、サーキットよりもストリートをスポーティに走れる足

がいいかな」と石井代表。サーキットは年に1回も走れば、という程度でメインターゲットは街乗り。

写真で見せられないのだが、得意の補強もバッチリ。フロントのサスペンションのすぐ後ろにある純正の補強バーを、軽量かつ高剛性素材で仕上げた「どくだSMB-NCF(2万8000円)」。センタートンネルは車両の真ん中をきっちり補強させる(SMB-NC3万5000円)。

そしてサスペンションの補強となるSMB-NCR(1万円)の3点をシステムとして用意している。

見えずにスマートな補強だけに、NCユーザーにも受け入れられそう。



マフラーはサクラム製。見た目の質感、サウンドともにNCとのマッチングがとていい。さすがマフラー屋が作る本格派ともいえる逸品。



急いで取り付けたいというエアインクス。パイピングもワンオフ。熱対策をまったく講じていないので、遮熱板をラインアップしていく予定。

歴代RSと比べてみると

安心感がプラスされたが 大きくなったボディが気になる!?

NAなんかとは大きく異なる、と感じた。NAに乗っていると「ボロいな〜、でも楽しい!」。軽さ、ひらひらした感覚がよかった。NCはボディのサイズアップによる安心感・安定感が、現代のクルマだなとつくづく思う。ユーザーの年齢層が高くて、これなら快適で楽しいだろうと。NCでも軽さを感じられるようなセットアップをしていけば、安心感のあるさらなる楽しさが手に入る(石井代表)。

カッコよく乗りこなすのがNC 大人のスポーツカーを作る

NCの楽しさを引き出すサスペンションが完成したので、その性能を引き出せば十分でしょう。NAのようにエンジンをオーバーホールするだけでフィールが変わるようなことはない、エンジンは手を入れなくてもいい。足まわりさえ決めれば、あとは好みでシートやマフラーなどを組み込んで個性をプラスする。本当に手をかけなくていい乗り味が引き出せる素材だ。

足まわりとのバランスを考えて エンジンは吸排気系でOKだ

デモカーとなる車両を入手して間もなくの取材だったため、エンジンは吸排気系のみ。だがユーザー層を考えるとこれだけでも十分と考えている。ノーマルでも十分なパワーを持っているし、吸排気を変更しただけで楽しめるからだ。結局のところ、足まわり

をメインにしてボディをまとめていけば、もうほかに手を入れなくてもいいくらい。それだけノーマルの完成度が高いということ。従来モデルと違って、手を入れる箇所は少なくすむ。少ない予算でいいのはNCの強みといえるかも。

クルマが小さく感じられる そんな足まわりを目指した

NCのネガティブな部分を解消しようと開発されたオリジナルサスペンション。腰高なイメージを払拭するロースタイルを実現しながら、乗り心地はノーマルよりもいいくらい。バネレートはフロント10kg/mm、リア8kg/mmを標準としている。減衰調整が20段あるので、路面の状態に合わせて調整すれば、どんなシーンでもキビキビ走れる。長距離ドライブのテストとして1日1000kmを走行したが、疲れ知らずの快適そのもの。補強アイテムとのバランスもよくとれている。



オススメ!

Tuner's Talk

Driver's Talk

まさに「しなやか」な車高調キット 快適だけどスポーツ性も楽しめる足

「ステアリングのレスポンスがちょっと鈍いの気になったけど、ダンパーが全体的にものすごくしなやかなのが好印象だった。柔らかい足だけど、「ロールが止まらない」という腰砕けな感じは全然ない。ダンパーの動き出しはもちろん、すべての領域でスッと動いているのがわかる。このクルマにデフとブレーキパッドを入れたら、ストリートはもちろん、サーキットでも楽しく走れる懐の深さを持っているね」

ストリートで楽しめる仕様を狙ったサスペンションとブレーキチューニングがNCのファーストステップ

これまで積極的にエンジンチューニングを展開してきたマルハモータースだが、NCに関してはまだその段階ではないと荻野氏は語る。NCを楽しむいちばんのポイントはサスペンション。車高ももちろんだが走りを楽しむにはロールスピードをコントロールして不安なくコーナリングしたいということからオリジナルのサスキットを開発。

ただし、サーキットでタイムをねらうといったサスキットではなく、あくまでも街乗りからワインディング、そしてサーキットでも楽しめることが開発コンセプト。そのため乗り心地にもこだわりF10kg/mm、R6kg/mmのレート設定。初期をしつかりと動かし追従性を向上して作り込まれている。

またブレーキはコントロール性が悪いので、前後のパッドを新たに製作。バランスを整えながら、ペダルフィーリングを高めるオリジナルを開発した。オリジナルのブレーキラインもワイヤーアップに一役買う。エンジン関係は今後の展開に期待だ。



マルハモータース
TEL: 054-294-0076
<http://www.maruhamotors.co.jp/>

歴代RSと比べてみると



B6、BPはエンジン系 MZRは今後ECUから

B6、BP系となるとエンジンの非力さもあり、走行距離も進んでいることから最終的にはエンジン内部に手を加えるといったケースが多い。が、MZRに関しては排気量もあり、現段階ではパワー不足というよりも、コントロール性を重視したセットアップを先行してやる場合も多い。今後エンジンに手を加えるのであればまずはECU。専用のソフトを手に入れてセッティングを展開するというプランだ。

シャキッとしたフィーリングにして そこから次の段階に移るのがいい

「ボク的には、クルマとしての完成度は高いと思っていますよね。ボディ剛性もしっかりとしているし、限界性能も高い。でも散漫な部分も多いのは事実。そこをしっかりと抑えてシャキッとさせてコントロール性を高めてやるのがいいんじゃないかな。そのためには、足とブレーキは最初に抑えたい部分。NAのように軽快さはないけどクルマとしての楽しさは十分に兼ね備えていると思いますよ」(荻野さん)

免許取り立ての人から年配の人まで 万人が受け入れられるストリート決定版

「だれが乗っても違和感なく運転できる、まさに万人向けセッティング。ノーマル+αをねらったNCだった。ダンパーはシングルチューブで直巻きスプリングだけど、ツインチューブみたいなしなやかな味付けだったのが驚いた。ブレーキパッドも初期のμを抑えて、踏み込んだときのコントロール性を重視している。ダンパーとパッドの相性もいいね。コレだったら雨の日でも安心して走れると思うよ」



ブレーキパッドは、ペダルの踏力に応じて制動力が得られるようにセットされる。前後のバランスを整えることで姿勢を安定させる。



ブレーキラインはテフロン系とすることでホースの収縮をなくして、ダイレクトなペダルタッチを得られるようにしている。

ブレーキフィーリングを高めることが コントロール性をアップさせる

マスターバック容量の関係からか、軽いペダルタッチでも強い効き味に感じられるブレーキ。この不満点を解消するために、と製作されたのが前後バランスを整えながらペダルフィーリングを向上させたパッド。踏み込んだなりに制動力がアップするよ

うにコントロール性を高めているので、姿勢を乱すことなくコーナーへの侵入が可能だ。またペダルフィーリングを高める手段としてブレーキラインも製作。ダイレクトなペダルフィーリングを実現して微妙なコントロールを可能にする。

街乗りでも不快さを感じない サスペンションがコンセプト

車高調整のサスキットとなると、どうしてもサーキットでのタイムを優先してセットアップされることが多い。だがマルハでは9割を街乗り、残りをワインディングやサーキットと考えて、走りを楽しみながらも乗り心地やコントロール性を重要視したサスキットを開発した。そのためフロントは10kg/mmとロールを抑える方向でセットされるが、リアを6kg/mmとすることで、乗り味をマイルドにしながらも操作性を向上させるセッティングだ。



オススメ!

オススメ!

マイルドな効き味で 耐久性も問題なし

「納得できるLSDが欲しい」と独自に開発を進めてきたLSD (マルハMPSモデル)が完成した。ATSとともに試行錯誤してきたもので、マルハが目指す効きを実現している。そもそもLSDにはカーボンとメタルがある。カーボン=効きがマイルド、メタル=音(チャタリング)が出ると考えている人も多いかと思う。それはプレートにヒートスポットができることが原因。この音で機械式LSDを敬遠しているユーザーもいる。せっかくのFR、機械式LSD効果によるアクセルワークの楽しさを知らないのはソン! そこで音が出ず、効きもマイルドなLSDを、と開発を続けてきたわけだ。「NC用ということも考えて、日常生活での扱いやすさは十分に考慮しました。メタルでありながら音が出ず、それでいてカーボンのような乗りやすさです。オプションでファイナル変更も可能です」と荻野さん。



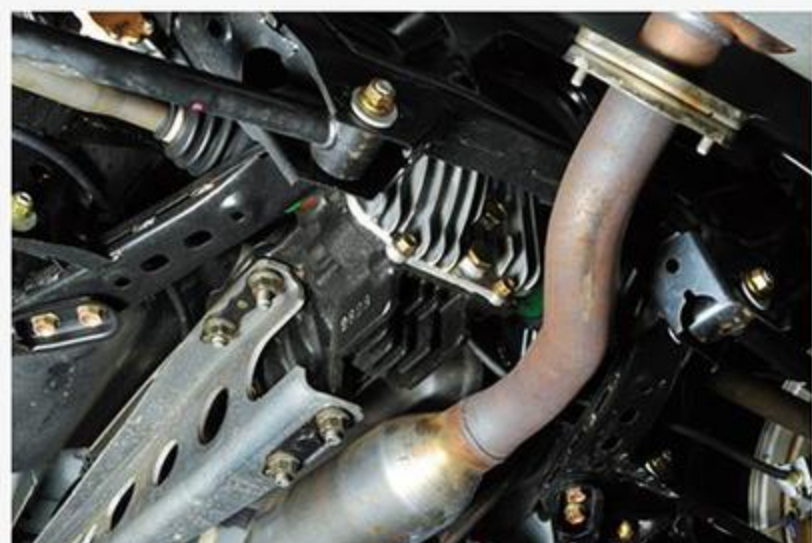
厚みの異なるシムを組み合わせて、クリアランスなく組み立てる。コアに入れる際は傾けて慎重に作業する。



プレートはプレーンタイプと溝の刻んであるものを、オイルを差しながら重ね合わせていく。

マルハLSD(MSP) 11万985円

先代モデルとは異なる部分が多いため、ほぼ専用設計といっている。左は純正トルセン。NCを盛り上げていくためにも、薬販OK!



ファイナルとはリングギアと ピニオンギアのセット

ファイナルギアはあくまでピニオンギア(マイクのような形状)とのセットを指す。気になるNCのファイナルは4.1で、これはATもMTも共通の数値となる。

NAとNCではリングギアの厚み ピニオンの大きさが異なる

リングギアの厚みが違うため、NCにNA・NB用を使うことができない。デフのセンターはピニオンギア(これも大きさが異なる)になるので、LSD本体の位置が変わってしまうからだ。



ギアの厚み変更によってボルトの長さも変更される

最初からLSDをオフセットさせた位置で設計。NA・NBギアを流用する際は右のスペーサーを外すことで、センタリングを確保。
●ファイナル4.1用スペーサー: 1万500円



切り込みのあるプレートとプレーンの組み合わせ



溝が刻んであるプレート同士だと、回転する動きでオイルが外側に逃げ、油膜切れを招く。それを解消するべく、プレーンと組み合わせた。一部はプレーン同士で油膜をキープ。



CATALOG

発売当初はパーツの動きが鈍かったことから
オーナーはガッカリしていたこともあった
だが今ではだんだんとその数を増してきている
ドレスアップ、スポーツ指向、シンプル派
さまざまなニーズに応えられるだけのパーツをそろえる
コーディネート次第で個性豊かなNCに仕上げられる



マスターズベックフロントアンダースポILER
 總インテグラル神戸 ☎078-935-2661
 ⑤カーボン: 4万7800円/FRP: 3万7800円
 ⑥カーボン・FRP

NC2用。FRPのほかカーボン製もラインアップする。
GTウイングのような3D形状がポイントとなっていて、
ダウンフォースや冷却効果の高さを実現しながら、
ロードクリアランスも十分に確保している。



マスターズベックフロントアンダースポILER
 總インテグラル神戸 ☎078-935-2661
 ⑤カーボン: 4万9350円/FRP: 3万7800円
 ⑥カーボン・FRP

純正リップとはば変わらないロードクリアランスを確保。
機能面では水温の安定化を図るため、開口部を大きくとり、
大量の空気を導入する。サイド部分でのダウンフォース発生効果も大きく、整流効果も高い。



マスターズベック(ソフトトップ)ダックテールリアスポILER
 總インテグラル神戸 ☎078-935-2661
 ⑤カーボン: 3万7800円/FRP: 2万7300円
 ⑥カーボン・FRP

アイテムそのものは小さいが、ボディ上面、ソフト
トップに沿って流れてくる空気と、ボディ下面を通して
後方から抜け、そこで巻き上げられてしまう空気の流れを
規制し整流してくれる。



マスターズベックマッドフラップリアディフレクター
 總インテグラル神戸 ☎078-935-2661
 ⑤カーボン: 4万9350円/FRP: 3万3600円
 ⑥カーボン・FRP

本来の機能はリアタイヤが巻き上げる泥を抑える、と
いうものだが、それと同時にリアタイヤが巻き起こした
空気の乱れを整流することで、車両全体の空気抵抗を
低減させる効果もある。



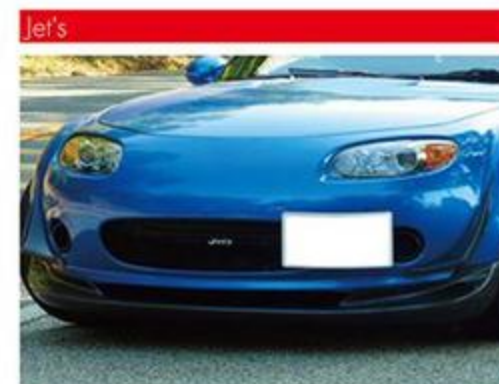
マスターズベックサイドディフレクター
 總インテグラル神戸 ☎078-935-2661
 ⑤カーボン: 4万9350円/FRP 3万3600円
 ⑥カーボン・FRP

フロントから入ってボディ下を流れる空気を、リアタ
イヤで乱れないようにするアイテム。空気の流れがス
ムーズになるため、走行中の車両の姿勢が安定する。
長距離ドライブのにもオススメしたいパーツだ。



マスターズベックフロントカナード
 總インテグラル神戸 ☎078-935-2661
 ⑤カーボン: 5万400円/FRP: 3万3600円
 ⑥カーボン・FRP

NC2用はFRP製とカーボン製をそろえる。保安基準
となる前30度、後50度のタイヤはみ出し対策にも考
慮した形状だ。前後ボディの絞り込みが大きいNC2
だけに、装着するさまざまなメリットを感じる。



マスターズベックフロントカナード
 總インテグラル神戸 ☎078-935-2661
 ⑤2万3100円⑥カーボン

ノーマルバンパー対応のNC1用カナード。カーボン
製のみがラインアップしていて、装着することで、高
速域でのコーナリング性能や安定性をレベルアップす
ることが可能に。サーキット走行などスポーツをメイ
ンステージとするなら装着しておきたいアイテムだ。



リアバンパー
 總オートエグゼ ☎03-3531-8151
 ⑤6万3000円⑥FRP

リアバンパー内部に空気がたまってしまふパラシュ
ート効果を防ぐことができるアイテムだが、装着したと
きのイメージチェンジ効果の大ききから人気を得て
いる。メリハリの強いはっきりとした形状が、あっさ
りしているNC1のリアビューにインパクトをプラス。



サイドスカートセット
 總オートエグゼ ☎03-3531-8151
 ⑤5万400円⑥FRP

絞り込みの強いボディにはっきりとした存在感を与
えてくれる、NC1用アイテム。装着する場合には穴開
け加工が必要となるが、そのぶんセットしたときの完
成度は高く、その上ノーマルボディとは違うインパ
クトの強さ、という点でも不満が出ることはないはずだ。



ヘッドライトガーニッシュ
 總オートエグゼ ☎03-3531-8151
 ⑤2万3100円⑥FRP

NC1のヘッドライトをシャープに演出するためのア
イテム。製品はFRP製未塗装で出荷されるので、ボ
ディカラーと同色に仕上げるのが妥当なやりかた。し
かしここで、あえてカラーチェンジをしても面白いはず。
純正バンパー車への装着も可能となっている。



フロントノーズ
 總オートエグゼ ☎03-3531-8151
 ⑤6万7200円⑥FRP

中央部だけではなく左右にもダクトを設けることで、
より高い冷却効果を実現。リップ部を張り出している
ため、ダウンフォースも強くなる。このデザインから
見てわかるように、純正フォグランプの装着はできな
い。スポーツ走行を楽しみたい人のためのアイテムだ。



フロントノーズ
 總オートエグゼ ☎03-3531-8151
 ⑤6万5100円⑥FRP

冷却効果を高めるため開口部をはっきり設けると同
時に、左右の空気をそれぞれ、フェンダーに沿って流
れることでダウンフォースを発生させる。純正フォ
グランプの装備も可能となっているほか、この部分をダ
クトとして使うことも可能だ。



NC1フロントアンダースポILER
 總タックイン99 ☎0798-36-1299
 ⑤3万9900円⑥FRP(白ゲルコート仕上げ)

スポILERの両端をカナード形状とすることで、この
部分でフロントのダウンフォースを稼ぎ、それがブレ
ーキング時やコーナリング時の姿勢の安定につなが
っている。ラジエター開口部は、エアを導入できる形状
としているため、クーリング効果も高い。



ロードスター(NCEC)マイナー後
 總OVER DRIVE ☎072-920-6888
 ⑤フロントバンパー: 7万4500円/サイドステップ: 5万2500円/
 リアアンダーカーボン 8万1900円・FRP 5万2500円

ノーマルと比べロングノーズ化することによって空
力特性を向上させている。フロントセンターの開口部は
ラジエター前面まで延長されているため空気が逃げ
ず、そのぶん冷却効果も高い。



NCロードスター(NC1)エアロ
 總OVER DRIVE ☎072-920-6888
 ⑤フロントバンパー: 7万7500円/サイドステップ: 5万2500円/
 リアディフューザー: 5万2500円/カーボン/ウイング: 9万9750円

数々のレース参戦から得たノウハウを元に開発した
エアロキットで、S耐参戦を視野に入れたもの。ダウン
フォースはもちろん、吸気温度や水温の安定化にも効
果大。リアはディフューザー形状を採用。



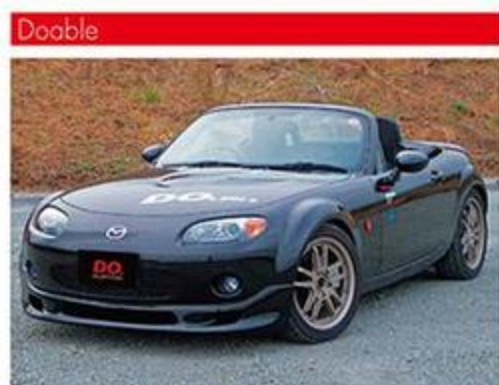
クーリングボンネット
 總OVER DRIVE ☎072-920-6888
 ⑤カーボン: 10万2900円/FRP: 8万1900円
 ⑥カーボン・FRP

冷却効果の高さはもちろんだが、ダクト付きボン
ネットにありがちな雨水の侵入を防ぐ工夫がされている。
ダクトから入った水はウラ骨を通過してボンネット前
方の穴から排出される。FRP製とカーボン製6.2kg。



リアスポILER
 總オートエグゼ ☎03-3531-8151
 ⑤3万9900円⑥FRP

トランクリッド後端にセットするスポILER。ボディ
上面の空気の流れを使ってリアの浮き上がりを抑え、
ボディ後部の巻き上げも防いでくれる効果がある。
NC1用だが、RHTには装着不可。リアバンパーとの
併用で機能面もルクスも大きくレベルアップする。



Doable Front Spoiler
 總タックイン99 ☎0550-78-3200
 ⑤4万7250円⑥FRP(白ゲルコート仕上げ)

NC1専用アイテムで、ノーマルバンパーを外さず
に装着できるという手軽さも魅力といえる。もちろん
装着することによって得られる空力効果は高く、いざ
というときの姿に戻せるというのも、ライトユーザー
へのアピールポイントとなる部分だろう。



NC1ブレーキダクト
 總タックイン99 ☎0798-36-1299
 ⑤カーボン: 4万2000円/FRP: 2万9400円(各左右セット)
 ⑥カーボン(クリヤ仕上げ)・FRP(白ゲルコート仕上げ)

ノーマルのフォグランプカバー部と取り換えるこ
とで、ブレーキ冷却用ダクトの導入部として使えるよ
うに。左右セット販売で、FRP製とカーボン製をラ
インアップ。サーキット走行車の必需品ともいえるものだ。



NC1リアアンダーフィン
 總タックイン99 ☎0798-36-1299
 ⑤カーボン: 4万9350円/FRP: 3万3600円
 ⑥カーボン(クリヤ仕上げ)・FRP(白ゲルコート仕上げ)

ボディ後端の空気の流れを整流するとともに、マフ
ラーの熱からバンパーを守るヒートシールドとしての機
能も持つ。白ゲルコートのFRP製と、カーボン製をそ
ろえる。スポーティに決めたいならカーボン製だ。



NCリアマッドガード
 總タックイン99 ☎0798-36-1299
 ⑤2万9400円(左右セット)⑥FRP(白ゲルコート仕上げ)

スッキリしているリアスタイルを引き締めてくれる
アイテム。高さはノーマルの最低部から47mmダウンと
なるが、実用上その低さを意識する場面は少ないはず。
ノーマルのスタイルを活かしながら個性をアピールし
たい人にピッタリなモノとなっている。



NCサイドステップ
 總タックイン99 ☎0798-36-1299
 ⑤4万7250円(左右セット)⑥FRP(白ゲルコート仕上げ)

ルックス的にハローダウンスタイルを強調するもの
でありながら、実際の高さはノーマルサイド部分とほぼ
変わらないモノとなっている。しかもジャッキアップ
ポイントも確保されているため、日常のメンテナンス
に支障をきたすことはないのがうれしい。

NC1デコ入れ大作戦

GReddy



GReddyエアロキットリアトランスポイラー
 機ノラスト 0479-77-3000
 3万8325円 FRP(白ゲルコート仕上げ)

上側だけでなく後方に伸びたカタチを採用して、それがテールレンズ付近での空気の巻き上げを防いでいる。真横から見るとトランクリッドを延長したようなラインとなっているため、シルエット変更によるイメージチェンジ効果も大きなものとなる。

GReddy



GReddyエアロキットリアバンパー
 機ノラスト 0479-77-3000
 6万5625円 FRP(白ゲルコート仕上げ)

フラットな面を基本としながら、下部にはっきりとしたキャラクターラインをもち、さらに後端部はフロア下の空気を素早く抜くよう、跳ねあげられた形状となっている。このメリハリの利いたデザインが、ロードスターのスポーティさを強調してくれる。

GReddy



GReddyエアロキットサイドスカート
 機ノラスト 0479-77-3000
 5万4000円 FRP(白ゲルコート仕上げ)

前後を張り出す、というか、中央部を前後部分から絞り込むことによって、ノーマルボディとのマッチングのよさを見た目の迫力を両立させている。この張り出しはそれぞれ、前後タイヤの乱流を抑えるという効果をもたらししてくれるものとなっている。

GReddy



GReddyエアロキットフロントバンパー
 機ノラスト 0479-77-3000
 6万7830円 FRP(白ゲルコート仕上げ)

大きな3ホールの開口部に加え、左右のリップ部分の小型のダクトを持っているのが特長。中央部からは空気をフロア下に流し、左右はダウンフォースとして利用する、という狙いが、カタチからも見て取れる。このはっきりとしたデザインが魅力だ。

Dooble



リアスポイラー
 機ノラスト 0550-78-3200
 4万7250円 FRP(白ゲルコート仕上げ)

ダックテールタイプのリアスポイラーでNC1の専用部品。素材はFRPで白ゲルコート仕上げとなっているため、装着時には塗装が必要。小型なのでここをあえて別カラーで仕上げてセットする、というのも個性を際立たせるときのひとつの手法といえる。

NOPRO



RHT用リアスポイラー FRP
 機ノガミプロジェクト 046-875-9813
 3万5700円 FRP

パワフルなスタイリングを実現してくれるRHT用リアスポイラーのFRPバージョン。形状はカーボン製と同じとなっているので、ボディ同色の大人っぽい仕上げや、多色使いのポップな仕上げをしたい場合には、こちらのアイテムをチョイスしたい。

NOPRO



RHT用リアスポイラー カーボン
 機ノガミプロジェクト 046-875-9813
 4万2000円 カーボンFRP

RHTの流麗なボディラインを崩さず、パワフルなスタイリングを実現してくれるリアスポイラー。もちろん装着することで、空力効果のレベルアップによる走行安定性の向上も実現できるようになる。こちらはカーボン製となっている。

NOPRO



STスペックフロントリップスポイラーFRP
 機ノガミプロジェクト 046-875-9813
 5万4600円 FRP

STスペックのフロントリップは、カーボン製のほかこのFRP製もラインアップしている。効率良くダウンフォースを発生させているそのポイントは、フロントホイールハウス内のエアを引き出す点にある。未塗装のガラスFRPもあり、こちらは3万9900円。

NOPRO



STスペックフロントリップスポイラーカーボン
 機ノガミプロジェクト 046-875-9813
 4万4100円 カーボンFRP

フロントサイド部分のエアの流れを整流し、フロントホイールハウス内のエアを引き出す機能も持ったアイテム。純正バンパーに違和感なくフィットするように、センター部やサイドフィンなど各形状に、NOPROならではのノウハウを投入している。

NOPRO



GTスペック・タイプNCエアロフェンダー
 機ノガミプロジェクト 046-875-9813
 8万4000円 FRP

見た目のボリューム感を強くアピールしつつ、車幅は片側10mmのワイドに抑えているため、車検にも対応できるようになっている。セパレートラインは純正のバンパーやフェンダーの形状に合わせてあるため、他社製エアロとのマッチングも容易だ。

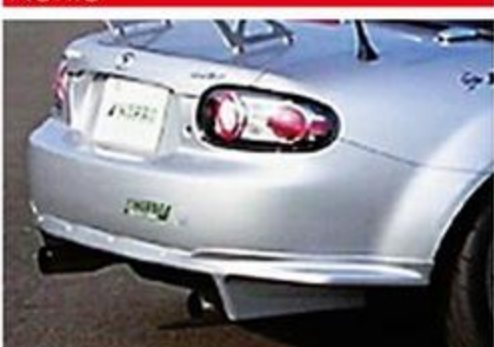
NOPRO



GTスペック・タイプNCヘッドライトトリム
 機ノガミプロジェクト 046-875-9813
 1万2600円 FRP

スタイリッシュに仕上げるとき、もっとも効果的なのがヘッドライトまわりのリファイン。これを可能としてくれるのがこのヘッドライトトリムだ。ライトの照射範囲を妨げることなく、大きなイメージチェンジを実現してくれるというのがうれしいところ。

NOPRO



GTスペック・タイプNCリアアンダースポイラー
 機ノガミプロジェクト 046-875-9813
 3万9900円 FRP(黒ゲルコート仕上げ)

GTカーのようなテイストを持ったリアアンダースポイラー。このアグレッシブさはレーシーな仕上げに似合う。もちろん、機能的にも装着効果は高く、熱がこもりやすいデフ周辺の空気を効果的に抜き、デフの油温上昇を抑えることができる。

NOPRO



GTスペック・タイプNCワイドバンパー
 機ノガミプロジェクト 046-875-9813
 7万9800円 FRP

大型のエアインテークダクトは牽引フック穴にもなり、ネットやスリットの追加などをいけることにより、走りのステージに合わせた進化も可能なスポーツアイテム。ワイド幅は片側10mm。レーシーさを求める人も注目したいアイテムだ。

NOPRO



GTスペック・タイプNCワイドバンパー専用フェンダー
 機ノガミプロジェクト 046-875-9813
 7万5600円 FRP

GTスペック・タイプNCワイドバンパーを装着した車両専用のエアロフェンダー。素材はFRPで軽く、もちろん装着することによる空力効果は大きい。走りだけではなく、ルックス面でのインパクトを求める人にもオススメできるアイテムとなっている。

NOPRO



GTスペック・タイプNS
 機ノガミプロジェクト 046-875-9813
 6万5100円

冷却効率をアップさせる。大型のフロント開口部を中心に、前期用MSタイプより30mm長いスプリッターと幅広のサイドエッジで、高速安定性を発揮する。フロント・ブレーキダクトホースを簡単に取付けられるデザイン。NC2用。

NOPRO



NC用ボンネットダクト カーボン
 機ノガミプロジェクト 046-875-9813
 2万7800円/3万5700円 FRP/カーボンFRP

流体工学を元に開発されたその形状が、空気抵抗を最小限に抑えつつエンジンルーム内の熱を効率的に排出する。とくにスポーツ走行のときには、ラジエターの冷却効率が高くなるため、水温の安定化を実現しやすくなる。取り付けにはボンネットの穴開け加工が必要。

NOPRO



幌車用 リアスポイラー カーボン
 機ノガミプロジェクト 046-875-9813
 4万4100円 FRP

幌車用リアスポイラーのカーボンバージョンはこちら。カーボン製なので塗装することなく装着しても、スポーティなテイストをアピールできる。装着することで得られる力強いシルエットは、NCをスポーティにまとめた人々にピッタリなモノだ。

NOPRO



幌車用 リアスポイラー FRP
 機ノガミプロジェクト 046-875-9813
 3万7800円 FRP

ロードスターのボディラインを崩すことなく、パワフルなスタイリングを実現してくれるというのがうれしいところ。もちろん装着することによって、リアの安定感が増すというメリットも得られるので、ハイスピードなシチュエーションでの効果は抜群だ。

NOPRO



GTスペック・タイプNCサイドスペック
 機ノガミプロジェクト 046-875-9813
 5万4000円 FRP

フロントバンパーとの統一感がとれる、GTカーティスをモチーフにしたサイドステップ。個別に装着する、というよりもタイプNCとしてのセット装着をするというのが、まとまりのいい仕上げをするための基本といえるやりかたとなる。

NOPRO



GTスペック・タイプNCフロントバンパー
 機ノガミプロジェクト 046-875-9813
 6万5100円 FRP

GTカーティスをモチーフに開発されたフロントバンパー。NC1をアグレッシブに仕上げたい人にピッタリな、インパクトの強さが魅力。レーシングカーテイストの強さから、サーキット走行を楽しんでいる人にもピッタリなモノとなっている。

NOPRO



ショートラバーアンテナ
 機ノガミプロジェクト 046-875-9813
 2520円

ヘリカルコイルを採用したショートアンテナ。純正のアンテナと交換して装着する。長さは約175mmでカラーはブラック。スタイリッシュな仕上げをしたい人にとって、アンテナが長いというのは画竜点睛を欠くもの。まさしくマストアイテムといえるものなのだ。

NOPRO



NC用ボンネットダンパー
 機ノガミプロジェクト 046-875-9813
 1万2600円

アルミ製で軽いというノーマルボンネットの特性から、テストを繰り返した上で決定したシングルダンパー仕様のボンネットダンパー。片側だけでも浮き上がりやひずみなどの問題が起きず、価格を抑えられるというメリットを実現することができた。

AutoExe



ボンネットダンパー
 機ノオートエグゼ 03-3531-8151
 2万1000円

支点部分にブラケットを設けて取り付けのため強度が高く、取り付けることによって起こりがちな、ボンネットの浮き上がりもないという優れモノ。なくても困らないが、あると確実に便利。もちろん取り付け時の加工は不要となっている。

R.S.AIZAWA



キャンバストップ(ガラスウインドウ)
 機ノアルエスアイザワ 046-254-8798
 10万5000円 FRP 撥水性アクリルクロス100%

リアウインドーをガラス製とすることでクリアな視界を長期間確保でき、撥水性アクリルクロスを採用することで汚れが付きにくい、リフレッシュ用機。カラーバリエーションが9色あるため、ボディカラーに合わせたチョイスが可能となっている。

Pit Crew Racing



GTウイング
 機ノピットクルーレーシング 059-378-7444
 ドライカーボン/ウェットカーボン/FRP(サイズ:1400/1500mm)

FRP製とウェットカーボン製のほか、軽くて強度に優れるドライカーボン製も用意されている。本格的なレース参戦を考えるなら、軽量、高剛性のドライカーボン製を選びたいところだ。

実際に走ってパーツのデータを蓄積 本当にいいパーツの選び方が見えてくる

動かない足で曲げるセットから 思い描いたラインをトレースする足に

従来のダブルウィッシュボーンよりも現行のマルチリンクは「動かない」。つまり曲がらない足だということ。それを曲げるようなセッティングに持っていったが、ATS製カーボンデフ

に変更したことでラインに乗せられるように。アクセルのオンオフに対して素直に荷重移動ができるため、さらに楽しくなった。ブッシュでたわませたくない部位はピロ化している。



ブレーキの熱を逃がすため ダクトで対策をしておく◎

サスペンションの有効ストロークを確保して、積極的に動く足にしている。減衰も柔らかめだ。それはリアも同じようにセッティングしている。フロントセクションではブレーキの熱対

策を考えたい。ダクトで走行風を当てるようにすると効きが安定する。富士でも筑波でもこれで問題なく周回できる。ブーツも切れやすいので定期的なチェックを。



JOY FAST
TEL : 045-949-6693
<http://www.joyfast.com/>

オススメ!

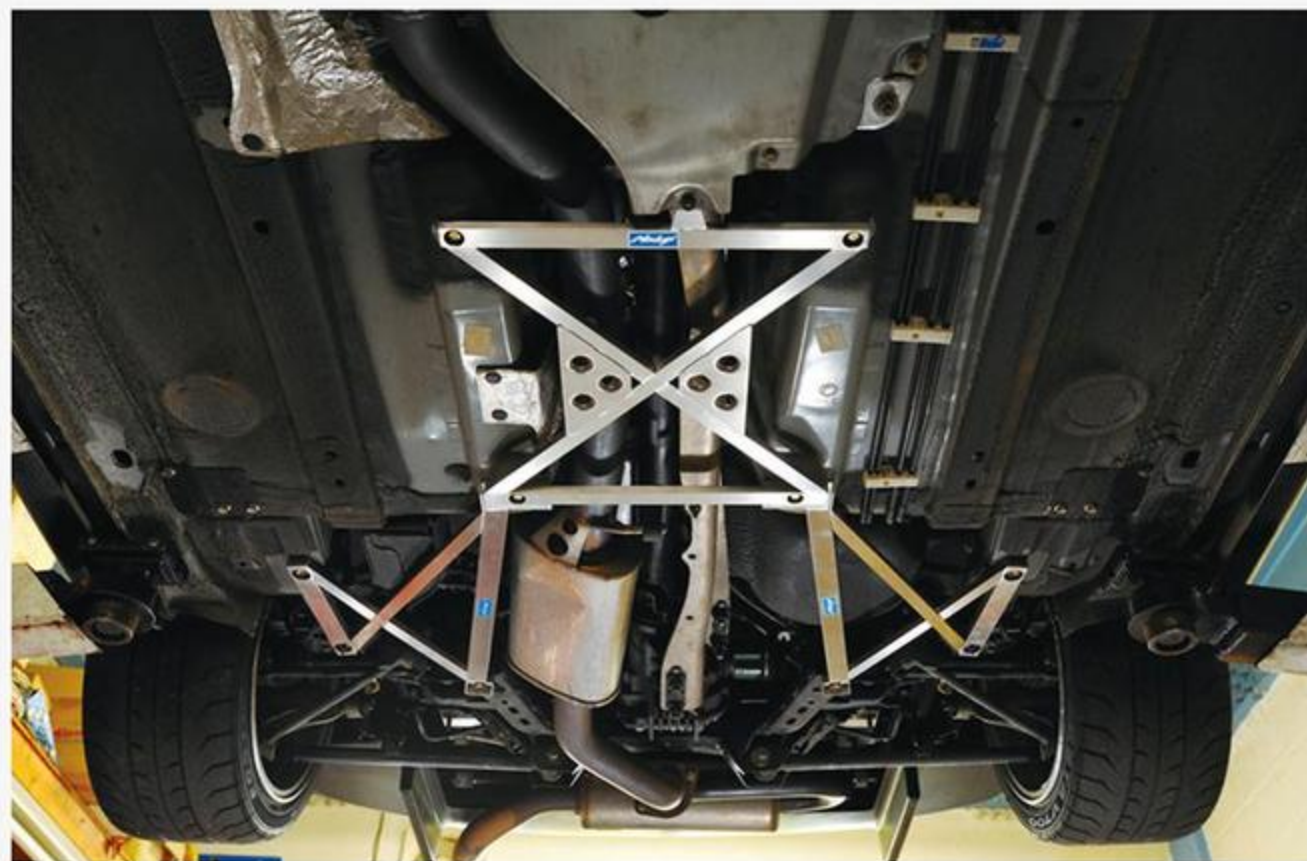
さらなる一体感を生む 目からウロコの優れモノ

伊左治さんが「よくこんな思いついたな〜、感心するよ」と絶賛していたのが、広島県にあるニーレックスがリリースしている「マジカルクロス」だ。

フロント、リア、センターのセクションに分かれている。フルで取り付ける必要はないが、センター、リアの組み合わせはとにかく高い効果が得られる。ステアリングをきったら、スパッとフロントが入っていく動きは、リンク同士がつな

がって一体感が生まれたよう。

ストリートしか走らないという人でも、この動きが得られたらドライブが楽しくなるはず。それはリニアな動きになりながらも、シビアなわけではないから。当然、サーキットでも強力な武器となる。サーキットをテスト走行してみたところ、カーボンデフのマイルドな初期特性とのマッチングもよかったという。足を限定せずにセットできるアイテムだ。



センターアンダークロスバーとリアクロスバーの組み合わせが、オススメ(写真上)。フロントステアリングリンク(右)とリアクロスメンバーエンドバー(左)と4点から構成されている。



サーキットを走るため 見た目はスパルタンに

オーバードライブのフロントとボルテックスのウイングを組み合わせたスタイルは、サーキット映える。エンジンは吸排気系に加え、東名パワードのカムを入れた程度で、エンジン排気量アップは行っていない。パワーを上げていくとブレーキへの負担が増して、キャリバー容量をアップするなど策を講じる必要が出てくる。特別なメニューを組み込んでいなくても、十分な戦闘力を備えたスポーツカーに仕上げることはできるのだ。



安心感がプラスされたNCだが 最終的には歴代のような乗り味に

NA、NBはピーキーで、危なっかしいドキドキ感がすごくよかった。NCになったらボディサイズが大きくなり、安心感があり、ボディ剛性も高い。でも、どれもロードスターらしい動きをするから、自分のなかでは「全部ロードスター」。自分の好み=NA6CEのようにセットアップしていくことだから、ベースとなる素材が違っても行き着く先は同じということ。

Tuner's Talk

素性が十分にいいから 何もしなくたって速いマシン

吸排気、足まわりまではやる人は多いけれど、次のステップとしてデフや左のマジカルクロスがオススメ。走る人ならピロ化という手もある。アライメントのセッティングでも変わってくるからおもしろい。エンジンに大きく手を入れることなく楽しめる。ただブッシュだけ打ち替えというNA、NBのようなことができないので、リフレッシュの際の負担が大きくなるのは痛いところ。

Driver's Talk

サーキット走行からストリートまでこなせる 見た目とは相反する万能マシン

「バネレートが高いにもかかわらず、ものすごく足が動いて柔らかいフィーリング。快適な乗り味だった。個人的には、もうちょっと減衰を硬めに調整してフワフワとした動きを止められたら、もっとしっかり感が出ていいかも? 足同様、デフもものすごくマイルドな味付け。アクセル操作に対しスムーズにデフがきている。足とデフとのマッチングがよく、見た目の印象とは違ってすごく扱いやすいマシンだった」

ターゲットは必ずサーキットというように、筑波サーキットはもちろん、各地のサーキットで元気に走る姿が見られる。

「サスペンションを動かして面圧を出し、タイヤのグリップ力を上げる方向でセッティングしている。とっても乗り心地は犠牲にしている。デフもマイルドな味付けにしているから」と伊左治代表。

サスペンションはオーリンズDFVベースのオリジナルで、ピス

トンスピードを細かく制御すること、一般の荒れた路面でも衝撃を吸収するのだ。ティンのスプリングを組み合わせている。マイルドに仕上げたデフはATSのカーボン。ファイナル変更ができるため、サーキットに合わせることが可能。

「新車で購入して3、4年いろいろやってきたけど、データがそろってきたので、これらはユーザーに還元できますね。パーツ選んで遠回りすることはなくなる。オレの体は

NA6CEだから(一)、昔からロードスターに乗っている人がこれに乗ってみれば、きつとコンセプトがよくわかってもらえるはずだよ(笑)」

見た目がどんなにスパルタンになってもNCには、NA6CEが持つ軽快な動きが踏襲されている。NCもやはり根っこ同じということだ。





トラスト
TEL: 0479-77-3000
<http://www.trust-power.com/>

サスペンションを仕上げて 基本の吸排気にステップアップ

独自にNCロードスタープロジェクトを立ち上げ、積極的にオリジナルパーツの開発に取り組んできたトラスト。多くのテストをこなした経験から、NCに対するチューニングアプローチ方法を聞いてみると、まずサス交換がセオリーだという。

基本性能が高いため、その走りを満喫しようと考えているのであればパフ

セカンドステップとしては吸排気系。トラストの得意とするジャンルだが、吸気系のエアインクセスと同時にスポーツキャタライザーが組み込まれたエキマニと、センターパイプ、それにパワーエクストリームGSに交換することで音質だけでなく、軽く吹けるフィールも獲得。

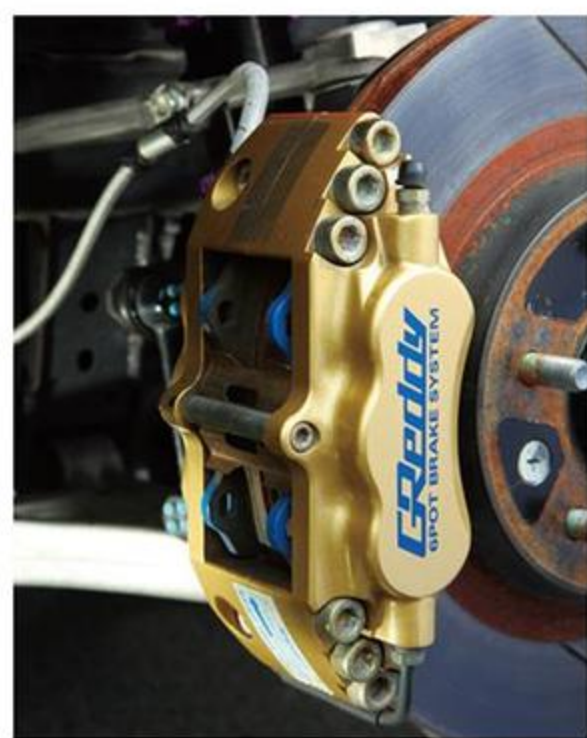
さらなるステップアップを踏むなら、「eマネーリアルティメイト」による燃料や点火系のデータ変更が効果的。シャープなレスポンスが高回転まで持続するようになり、自然吸気エンジン特有の回して楽しむフィーリングが得られるからだ。

バランスよく手を加えて 効果的にフィーリングを変化

自然吸気エンジン「MZR」の特性を引き出すのなら、効率を高めた吸気と同時に、排気をしっかりと抜くことが効果的にフィーリングを高める方法。とくにセルを変更し、排気効率を高めたスポーツキャタライザーをもつエキマニと、センターパイプまでがキットになったエキゾーストシステムは、エンジンの排圧を引き下げる。つまり高回転まで気持ちいい回転上昇を楽しむことができるようになる。

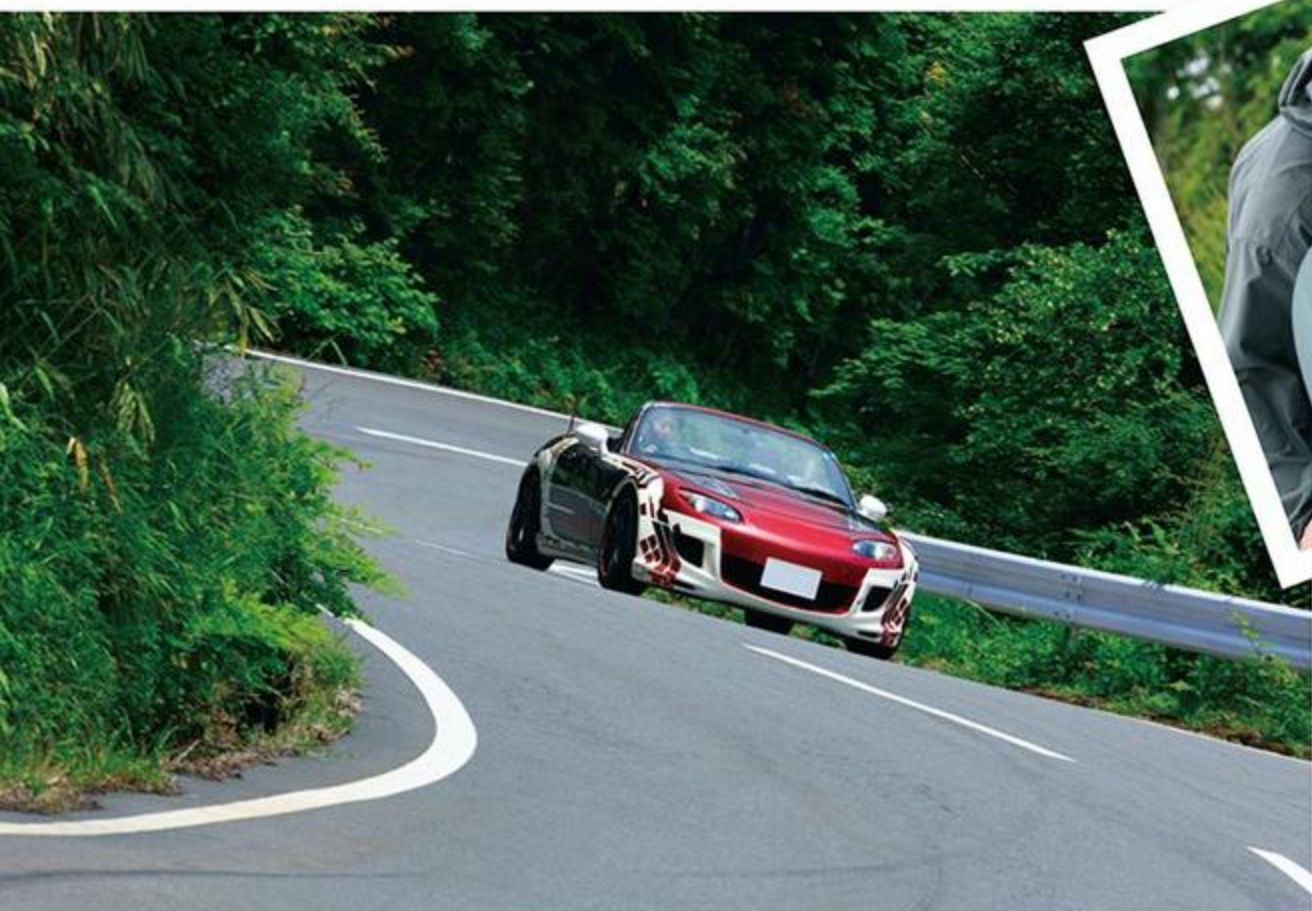


吸排気変更に伴って、ECUのデータをマッチングさせることもフィーリングアップには効果的。eマネーリアルティメイトによって、燃料や点火時期を変更して相乗効果を高めたい。



ブレーキフィールは 極上キャリパーでキマリ

カタログモデルにはなっていないパーツの中で、そのフィーリングを体感したドライバーから圧倒的な支持を受けているのがブレーキキットだ。6ポットの容量を持つブレーキは282φのローターと組み合わせる。ストップパワーだけでなくペダルフィールも秀逸。ぜひとも販売して欲しいとの声に現在ラインアップに加えるか検討中。



燃料と点火時期を変更すると さらにエンジンフィールは向上

オススメ!

吸排気効率を高めていくだけでもその変化を味わうことは可能。だが、さらに軽く高回転まで回るフィーリングを手にしたのであれば、eマネージアルティメイトは効果的なパーツのひとつ。セッティングツールとして、これまでターボにも使われてきた実績もあり、NC系でも十分に対応できる。そのため自然吸気のMZRでも効果を発揮することが可能で、現車セッティングがさらに有効だ。



歴代RSと比べてみると



パーツ開発の経験はあるが 現在はNC系が中心

NA、NB系では排気系を中心にパーツ開発を行ってきたトラストだが、現在ではパーツラインアップをそろえていないこともあり、その違いというよりも自然吸気エンジンのセオリーとして、どちらも吸排気からアプローチするのが正しいという判断。極端なパワーアップを求めるのであれば過給機という手法もあり、NCに関してターボキットの開発は継続しているという。

ターボ車のイメージが強いですが いかに楽しくしていくかがポイント

「開発当初はボルトオンターボといった方法で、エンジンパワーを高めるパーツ開発を行ってきました。実際に作ってみると多くのユーザーから支持されて、現在も開発を継続しています。それだけ楽しいフィーリングに変化しますが、自然吸気も捨てがたい。吸排気とECUをやるだけで、また違ったエンジンに変化するので、まずはそれをじっくり楽しんでいくのもいいのではないかと思います」(広報・渡部さん)。

まるでノーマル形状のバネ+ ツインチューブ仕様のような快適性

「動かした瞬間、柔らかく乗りやすいと感じた。ノーマルダンパーの持つ素直なフィーリングを残しつつ、2ランクほどスポーティな味付けにしたイメージかな? 室内から減衰が調整できるので、手軽に変更できるのもいいね。あと吸排気がしっかりチューニングされているので、ノーマルのもっさり感がなくエンジンがすごく軽く回る。ストリートでの快適性を残しつつ、スポーツ性も引き出したマシンだった」

パワーエクストリームで 計算された吸気形状に

エアインクスBは純正のクリーナーボックスを取り去り、エアフロのセンサーを専用サクシオンに移動させた。これにより吸気効率を最大まで引き上げることができる。パーツ単品で極端なパワーアップをねらうことは難しいが、排気までしっかりとサポートすれば、相乗効果が期待できるのだ。エキマニやパワーエクストリームGSマフラーまで交換して、バランスさせることが重要なシステムだ。



パワーエクストリームGSマフラーは心地よい排気音質を狙いながら、高回転まで追従させるためには欲しいアイテムのひとつ。

エアインクスはサクシオンまで交換することで吸気効率を引き上げるようセッティングされる。手軽に交換が可能だ。

ファーストステップに相応しい パフォーマンスダンパータイプS

オススメ!

路面との追従性を徹底的に研究しながら、乗り心地やコーナリングの姿勢など、サスに求められる数多くの機能を持つパフォーマンスダンパー。バネレートはフロント10kg/mm、リア8kg/mmと比較的高め

に感じられるが、走り出せばその硬さを感じることなく、トラクション性能も大幅に向上。だれにでも体感できるはず。さらに室内から減衰変更が可能なりモートコントロールキットで走りの幅も広げられる。



微低速においても、減衰をしっかり立ち上げながらスムーズにストロークさせることで、乗り心地とトラクション性能を向上させている。

リモートコントロールキットによって、前後の減衰を室内から自在に変更させることができる。走りに合わせたセッティングが手軽に行えるように。

RSアイザワ
TEL: 046-254-8798
http://www.rsaisawa.co.jp/



スーパーチャージャーでパワーアップ ただし乗りやすさはしっかりと確保する

コスワースがスーパーチャージャーの販売を終了してしまったが、フライングミラーでの取り扱いが継続されているので、この仕様にするのは可能だという。

「エンジン本体は手を入れずに、ノーマルのままです。スーパーチャージャーのブーストは0.5kg/cm²と、高めに設定しています。というのも、壊れてもいのようにデータをとりだめているところだから。壊れたら、そこから次のチューニングなりに進もうと思ってるんですが、これまた壊れないんだあ(笑)」

と話す相澤代表。エンジンルームは見た目ハデだが、足まわりはソフトな設定で乗り心地を重視したセッティングになっている。

NCはユーザーの年齢層が高いと、来店するお客さんを見て判断したアイザワでは、メインを街乗りと決めてパーツの開発に取り組んでいる。そのうえで、方向性のバリエーションとしてデモカーがあるという位置づけ。シヨップのデモカーがソフトなものからハードなものまであることで、ユーザーは参考にできるポイントが多いということだ。

手軽にパワーアップできる スーパーチャージャーはアリ!

通勤快速仕様というには、あまりにもインパクトの強いエンジンルーム。コスワースのキットを組み込んで、HKS FコンVプロでコントロールしている。エキマニはオリジナル製品で、マフラー(オリジナル)との相性がとてもいい。スーパーチャージャーはオイルクーラーをプラス。これは水冷式を採用しているが、走行風が当たるようにセットしていることで、冷却効率を高めている。NCの性能を底上げした仕様、サーキットでも試してみたい。



ノーマルエンジンにポン付けできるコスワースのスーパーチャージャーキット。ブーストは0.5kg/cm²と高めだが、街乗りなら0.2~0.3kg/cm²くらいで十分だ。

オススメ!

客層を考慮してセットアップ 足で乗り味が決まる

オーリンズをベースにしたオリジナルサスペンションは、フロント9kg/mm、リア5kg/mmとバネレートは柔らかめ。ノーマルの乗り心地が固く感じたため、ソフトな味つけにしている。クラッチ(エクセディ)、デフ(クスコ)をセットして、スポーティな走行にも対応できるようになっている。

スーパーチャージャーをセットしていると、ハードなセッティングをしていると思われるがちだが、思った通りに加速する、「おじさんウケする」快適なオープンカーに仕上がっている。



歴代RSと比べてみると



NA、NBのノウハウは確立 客層の違うNCは高級感を与える

これまで手がけてきたNA、NBは数知れず。デビュー時からの付き合いだから、20年以上になるわけだ。それこそフレッシュからレース車まで対応してきた。そのため構築してきたノウハウは多い。しかしNCは客層が違くと割りきって、これまでとはまったく違うパターンでいこうと考えている。おもちゃ感覚だった歴代とは一線を画したものとしてとらえている。

Tuner's Talk

「取りしろ」がないくらい あまりにもよくできているクルマ

「街乗りをメインにしている人が多いといっても、パーツにはこだわりたい。クオリティも高いものであるべきだと思っている。時にはオーダーメイドによる対応もしていきたい。素性がいいので、それに見合ったものを提供していきたい。あちこち手を入れなくても楽しめるぶん、小物系パーツなんかも着手していこうかと。これまでのうちでは考えられないようなやつをね(笑)」

Driver's Talk

圧倒的なパワー感が楽しい! しかも自然な特性だから扱いやすい

「ものすごくパワーが出ているけど、スーパーチャージャーなので全域で扱いやすいフィーリング。ここがボルトオンターボとは大きく違うかな。ワインディングの登りでも、グイグイ加速していくので運転していて面白い。サスのセッティングは、フロントの向きがクイックに変わるのに対し、リアが早い段階で滑り出すようなちょっと個性的な特性だ。若干、パワーに対しリアの減衰が足りないように感じた」

NCワンメイクレース仕様に準じた オリジナルパーツで武装!!

参加台数も多く人気の高いNA、NBのレースだけでなく、NCのワンメイクまで企画するドゥー・エンジニアリングの車両はレースにも使える信頼性の高いオリジナルパーツを装着してハードな走行にも対応す



るよう仕上げられる。
なかでもNCに対してポイントになるパーツが純正ECUのマップを書き換えた「オリジナルのエンジンコントロールECU」。前期、後期用がレース部品として用意されてい

るほか、さらに多くのデータを書き換えた「ドアブルユニットⅢ」と呼ばれるものまでそろえる。このECUは燃料や点火時期の適正化のほか、スロットルレスポンス、可変バルブタイミングの油圧まで変更され、カムアクチュエーターの油量をトラブルのない範囲で制御することで、メインメタルの保護まで行える。FISCOでテストした結果、同一車両で1秒ほど差が出るほどフィーリングにも違いが現れるという。その違いを必ず体感できると代表の田知本さんは絶賛する。
そのほかにも多くのオリジナルパーツを取りそろえ、走りの要求を必ず満足させてくれるはずだ。



フロントリップ、リアスポイラーはオリジナル。フロントリップはフラットボトムとなっており、純正のアンダーパネルに連結する。



メーターパネルキットは視認性を向上させるメーターナセル上にセット。メーターはピボット製の油温と水温計を装着している。



オリジナルECUのほか、エアクリナーシステム、専用オイルクーラーも用意されてNCの走りの質を向上させてくれる。



吸気系プラスオリジナルのECUでエンジンフィールを変える

エアフィルターのみ交換するレース限定認定部品のほか、ストリートからサーキットまで対応するのがエアクリナーシステム。専用のボックスを用意して、容量の大きいクリーナーをセットする。積極的に外気を取り込むようにダクトを設けている。このクリーナーで高められた吸気効率をさらに引き出すのがコントロールECU。「プロスを見た!」で割りしてくれる! 詳細はカタログページを。

アラゴスタをベースにレースに対応するスペックを搭載!

車高調整機能を備え、減衰力20段の調整機能を持つオリジナルショックアブソーバーは、アラゴスタをベースにNCレースの認定部品として用意される。ショックのみの設定で、スプリングはアイバハ製をオプションとして用意。好みに合わせた前後2種類のバネレートを設定している。レートはフロント9.82kg/mmと10.72kg/mm、リアは5.81kg/mmと6.7kg/mmとなっている。走りのセッティングに合わせて、組み合わせることも可能。そのほかにもタイプSと呼ばれるキットもそろえる。



オススメ!

歴代RSと比べてみると エンジン本体を優先させるか 周辺パーツを充実させるか

歴代モデルの場合なら、搭載されるエンジンは走行距離も進んで経年変化しているケースが多い。エンジン本来の性能を引き出すために、オーバーホールを施したリフレッシュを優先させるケースが多いが、NCの場合はエンジン本体よりも周辺パーツを充実させて、ECUによるフィーリングの変化をさせることでチューニングを楽しむ方向でセッティング。その違いだけでも十分に楽しむことができる。

安定した性能を引き出すための 補機類や油脂選びが大切

「吸気系やECUでの変化を味わうことも楽しめますけど、サーキットで走りをねらうのなら、安定して周回を重ねるためにエンジンオイルやオイルクーラー、それにミッションオイル選びも重要になってきますね。うちで用意しているエンジンオイルは周回を重ねてもタレないようにブレンド。ミッションオイルも油温が上がりやすいのでシングルグレードにして安定させてシフトフィーリングも大切にしています」

ダンパーもデフも個性的な味付け クセはあるけど乗りこなすのが楽しい

「デフがしっかり効いていて、アクセルのオンオフに対しリアの挙動が大きく変わって、トラクションが強い印象だった。アクセルで積極的に向きが変わる味付けだ。ダンパーは若干、バネに対し減衰が足りないかも? とくにリバウンド側の減衰を上げて、バネの動きを抑えたい。ブレーキパッドは初期がマイルドで、非常にコントロールしやすいから、だれでも扱いやすいフィーリングなのが好印象だった」

ZOOMENGINEERING



ステンレス製トランクラック(RHTは除く)
 総ズームエンジニアリング ☎042-670-8555
 ● 4万4100円 ● ステンレス(フレーム太さ:19φ)

重量がトランクリッドにかからないよう、リアフェンダー部に重量がかかるように設計されたラック。前側は純正ハードトップ固定ねじを使用して取り付けられている。フレーム部には腐食しにくく強い、19φのステンレス製パイプを使用している。

ZOOMENGINEERING



ステンレス製タイヤラック(RHTは除く)
 総ズームエンジニアリング ☎042-670-8555
 ● 4万4100円/リンケージ付き 4万6200円
 ● ステンレス(フレーム太さ:32φ)

185/60R14から215/40R17までのタイヤを1本から4本積むことができるタイヤラック。いざ走るときに取り外しも簡単だし、フレームには32φのステンレスを使用し、そのままの状態でも美しい。

ZOOMENGINEERING



エクストラブルーサイドミラー
 総ズームエンジニアリング ☎042-670-8555
 ● 8925円(左右セット) ● ブルー発色

特殊コーティングされたブルーミラーが眩しさを低減し、視界を確保。ミラー曲面は600Rとなっているため、ワイドではあるが自然な視界となっている。純正ミラーに貼り付けて取り付けるため、取り付け作業の手間はほとんどなし。

ZOOMENGINEERING



サイドマーカーLEDバージョン
 総ズームエンジニアリング ☎042-670-8555
 ● 8610円(左右セット抵抗ユニット付き)

3チップSMD素子を2個使用したLEDサイドマーカー。オレンジレンズは白色が、クリアレンズにはオレンジ色に光るLEDがセットされている。その他、赤や白、緑、青といったバージョンも販売中。抵抗ユニットも付属しているため、取り付けは簡単だ。

AERO

エアロ

● 価格
 ● 素材
 ● カラー
 ● サイズ

AutoExe



スポーツライビングシート

総オートエグゼ ☎03-3531-8151
 ● 左/右 各1万6800円

ブリッドにオートエグゼオリジナルシートの製作を依頼し、専用の機能とデザインを実現。座角の適正化やステアリング/ペダルとの位置バランスの適正化を図り、ホールド性と座り心地、操作のしやすさが高い次元でバランスされたアイテムとなっている。

SEAT

シート

● 価格
 ● 素材
 ● カラー
 ● サイズ

AutoExe



スポーツワイパーブレード

総オートエグゼ ☎03-3531-8151
 ● 8190円(左右セット) ● 左右 各450mm

高速走行時にワイパーの浮き上がりを抑える、ウインドディフレクターを装備したワイパーブレード。ウェット走行時の視界を確保しやすくなるため、スポーツ走行だけではなくストリート走行でも大きな装着効果を発揮してくれる。

Pit Crew Racing



ライセンスフレーム

総ピットクルーレーシング ☎059-378-7444
 ● 1500円

ナンバープレートの周囲をガードしてくれるフレームで、メッキのほかカーボン調もラインアップしている。ファッション性重視であればメッキを、スポーティにまとめたならカーボン調を選ぶと統一感を演出しやすいはずだ。

TUCKIN99



ナンバープレートステー

総タックイン99 ☎0798-36-1299
 ● 4725円 ● ステンレス

ナンバープレートを好きな位置に移動し装着するためのキット。サーキット走行など負荷の大きい走りをする場合に、フロント開口部をふさいでしまうナンバープレートを移動したい、というときに便利なアイテム。もちろん、ファッションアイテムとしても有効。

Doable



ESQUELETO Driving Seat

総ドゥーエンジニアリング ☎0550-78-3200
 ● 8万9250円

エスケレートのドライビングシートは、世界のモータースポーツで認められたアイテム。もちろん保安基準にも適合していて、ホールド感もいい。サーキット走行などだけでなく、ストリート走行でもその存在をアピールできるだけの質感の高さを持っている。

TUCKIN99



スーパーダウンスライドレール

総タックイン99 ☎0798-36-1299
 ● 2万4150円

サイド留めタイプのバケットシートであれば、ほぼすべてのアイテムに対応しているスライドレール。ネーミング通り、低い位置にシートをセットできるというのがポイント。留め幅でいうと、395ミリまでのシートに対応している。

TUCKIN99



フルバケットシートSS

総タックイン99 ☎0798-36-1299
 ● 5万7750円(スーパーダウンスライドレール付属)
 ● FRP ● 赤・黒

RSとTSと同じレベルの低いヒップポジションのシートだが、体形がスリムな人に合わせてサポートを絞る気味にしてあるのがポイント。レーシングスーツを着ても中で身体が動く、という人にはぜひ。

TUCKIN99



フルバケットシートTS

総タックイン99 ☎0798-36-1299
 ● 5万7750円(スーパーダウンスライドレール付属)
 ● FRP ● 赤・黒

RSと同じ低さのヒップポジションを実現しながら、ストリートでの乗り降りのしやすさを考え、サイドサポートの先端部を低くしているのがポイント。通常のサーキット走行などではホールド性に問題なし。

TUCKIN99



フルバケットシートRS

総タックイン99 ☎0798-36-1299
 ● 5万7750円(スーパーダウンスライドレール付属)
 ● FRP ● 赤・黒

ワインディング走行やサーキット走行など、スポーティな走りをするひとに向けて造られたフルバケットシート。スライドレール付きのアイテムの中ではもっとも低い位置に装着できる。モノコックの素材はFRP。

ZOOMENGINEERING



コンパクトルームミラー

総ズームエンジニアリング ☎042-670-8555
 ● Sサイズ: 1万6800円/Mサイズ: 1万7850円(共にブルーワイドミラー使用) ● シルバー・ブラック

アルミ削り出しのボディを持つルームミラー。Sサイズは必要最小限の大きさを持つもので、Mサイズは純正ミラーよりもワイドな視界を確保できるモノとなっている。どちらも1400Rのブルーワイドミラー。

ZOOMENGINEERING



TSルームミラー

総ズームエンジニアリング ☎042-670-8555
 ● 1万8900円(ブルーワイドミラー使用) ● リアルカーボン/シルバーカーボン/カーボンケブラー

シャープなシルエットがポイントとなるルームミラー。鏡面は他のモデルと同じく、1400Rのブルーワイドミラーを採用しているため、視界は広く、眩しさも抑えられる。

ZOOMENGINEERING



エアロルームミラー

総ズームエンジニアリング ☎042-670-8555
 ● ABS: 1万2600円/リアルカーボン・シルバーカーボン: 1万8900円(共にブルーワイドミラー使用)

コンパクトな楕円形状が特徴的なアイテム。だがその小ささからは信じられないくらい視界は広い。これは鏡面がブルーの1400Rミラーであるということ、専用のアームを使って取り付けるからだ。

ZOOMENGINEERING



メタリックシリーズ(ルームミラー)

総ズームエンジニアリング ☎042-670-8555
 ● メタリックブルー・ガンメタ・シルバー: 1万7850円/リアルカーボン・シルバーカーボン: 2万790円(共にブルーワイドミラー使用)

スタイリッシュなデザインのルームミラーで、鏡面には1400Rのブルーワイドミラーを使用している。リアルカーボン製とシルバーカーボン製をラインアップ。車種ごとにアームなどを専用設計。

MIRROR

ミラー

● 価格
 ● 素材
 ● カラー

ZOOMENGINEERING



丸型シフトノブType 2

総ズームエンジニアリング ☎042-670-8555
 ● 5775円 ● アルミ/ステンレス ● アルミポリッシュ・ブラック・ブルー ● 42.5φ・高さ49.5mm・ネジ深さ43.8mm

装着したときにシフトブーツとの隙間ができないよう、首付きの形状としているのがポイント。また、より操作がしやすくなるステンレス製のアイテムもラインアップしている。

RIGID



RIGIDシフトノブ NDM102DU

総アルファ ☎048-873-6986
 ● 2625円 ● ジュラコン ● ディープタイプ

装着する高さを調整できるアジャストスクリューが付属した、ディープタイプのシフトノブ。ジュラコン製なので握り心地がよく、気候に関わらず操作しやすい。シフトパターンを表したステッカーも付属しているため、車検も安心だ。

KNOB・BOOTS

ノブ・ブーツ

● 価格
 ● 素材
 ● カラー
 ● サイズ

ZOOMENGINEERING



モナコミラー

総ズームエンジニアリング ☎042-670-8555
 ● 1万6800円
 ● FRP(ホワイト・イエロー・レッド・ピアノブラック)

メタリックシリーズのもととなったFRP製の、ズームエンジニアリングの定番ともいえるアイテム。ボディカラーはホワイトとイエロー、レッドとピアノブラックという4種を用意。

ZOOMENGINEERING



リトルミラー

総ズームエンジニアリング ☎042-670-8555
 ● FRP: 1万6800円/鏡面リカーボン・シルバーカーボン: 1万8900円 ● FRP/鏡面リカーボン・シルバーカーボン ● FRP: ホワイト・レッド

ボディを小型化することで、フロントウインドー面積の小さいクルマでも広い前方視界を確保できる。鏡面はブルーワイドミラーなので、後方視界も必要最小限な物を確保。

NC1デコ入れ大作戦



ZOOMENGINEERING



ドアグリップブーツ

ゼズームエンジニアリング ☎042-670-8555
● 本革:6720円/合成レザー:4620円
● 本革/合成レザー ● 選択可能

内装のカラーに合わせてドアグリップをコーディネートできるアイテム。本革製と合成レザー製を用意。それぞれ、1台分のセット。クラシカルな仕上げからモダンな仕上げまで、使い方はオーナーの自由だ。

ZOOMENGINEERING



アルミサイドブレーキグリップ

ゼズームエンジニアリング ☎042-670-8555
● 7140円 ● アルミ ● レッド・ブルー・ブラック・ポリッシュ ● 30φ

素早く操作ができるよう、握りやすい30φのグリップ径を採用。握ったときに滑りにくくしてくれる、ゴム製Oリングもセットされている。スポーティな仕上げだけではなく、ポップな仕上げにも似合う。

ZOOMENGINEERING



AT車用丸型シフトノブ&ブーツ付き

ゼズームエンジニアリング ☎042-670-8555
● 1万395円 ● ブーツ 合成レザー

直径42.5φの丸形シフトノブと、合成レザー製シフトブーツのセット。装着することでスポーティな雰囲気になり、AT車でもマニュアルミッション車のようなインテリアの雰囲気となる。AT用シフトパターンも付属している。

ZOOMENGINEERING



純正メーターフード張替え

ゼズームエンジニアリング ☎042-670-8555
● メーターフード送付: 1万2600円/新品メーターフード完成品: 1万6800円 ● 選択可能

純正のメーターフードは劣化しやすく、車外からも見えやすいためインテリア仕上げの大きなポイントとなる部分。ズームではパーツ単位での張り替えを行っているほか、新品メーターフードの完成品も販売。

AWD



Version Japan-BK, MT

ゼズームエンジニアリング ☎045-508-9175
● 1万2800円

桜の花びらをあしらった、チームジャパン仕様のアイテム。東日本大震災を受けて製作されたもので、速度計は200km/hスケールとなっている。同じデザインでのレッドバージョンや、さらにシンプルなチームジャパン仕様パネルもラインアップしている。

AWD



Version Route 134..(Sun set)/180AT

ゼズームエンジニアリング ☎045-508-9175
● 1万2800円

葉山や逗子、鎌倉、藤沢、茅ヶ崎をつなぐ国道134号線をモチーフにしたメーターパネル。NC1のAT車専用アイテムとなっている。ちなみにNC1とNC2はメーター形状が異なるため、パネルの共用は不可。そのためアートワークスデワは、専用のアイテムを用意している。

AWD



Version Touring-G, MT

ゼズームエンジニアリング ☎045-508-9175
● 1万2800円

NC2のMT車専用アイテム。タコメーターと速度計がそれぞれ、はっきりとしたキャラクターを持っているために、見間違えることなく走るシーンに合わせて注意をそちらに向けられる。ナイトランでは純正のアンバーカラーが透過され、くっきりとしたモノとなる。

METER

メーター

- 価格
- 素材
- カラー
- サイズ

Odula



シートベルトキャンセラー

ゼズームエンジニアリング ☎072-920-6888
● 3990円

サーキット走行などで4点式シートベルトを締めるとき、ノーマルの3点式シートベルトワーニングが作動しっぱなしとなるのをキャンセルするためのもの。走行時、キャッチ部にカチャとはめ込めば、それでOK。お手軽だがぜひ装着しておきたいアイテムだ。

AutoExe



ステアリングレザーラップ

ゼズームエンジニアリング ☎03-3531-8151
● 1万4700円 ● ディンプル表皮
● ブラック・レッド&ブラック

ベースのステアリングに合わせて立体裁断された革を、両面テープと既存のステッチを使って装着することで、スポーツステアリングに匹敵するフィット感を得ることができるアイテム。

INTERIOR OTHERS

インテリア その他

- 価格
- 素材
- カラー
- サイズ

CUSCO



クスコ・レーシングメーター

ゼズームエンジニアリング ☎027-352-3578
● フースト計: 2万1000円/圧力計: 2万5200円/温度計: 2万1000円

60φというサイズに加えてバックライトに高輝度LEDを採用しているため、視認性のよさはピカイチ。内部には高精度なステッピングモータードライブを採用しているため、正確でスムーズな指針の動きを実現している。ワーニングやピーク表示も可能だ。

Doable



Doable Meter food

ゼズームエンジニアリング ☎0550-78-3200
● 3万3600円 ● FRP(黒ゲルコート仕上げ)
● 60φメーター×2

60φのメーターをふたつ装備するための、NCロードスター専用部品。FRP製で黒ゲルコート仕上げなので、内装色に合わせたコーディネートも可能。ドレスアップ車にも使えるアイテムといえる。

R.S.AIZAWA



オリジナル・マフラー

ゼズームエンジニアリング ☎046-254-8798
● 8万9250円 ● ステンレス ● 左右2本出し

ステンレス製で横置きタイコを持つ、左右出しのマフラー。オリジナルのエキマニなどとセットで装着するとより高い排気効率を望めるが、これ単品でも静かだが、しかしスポーティなサウンドへの変化を楽しむことができ、それが走る喜びへとつながる。

MUFFLER

マフラー

- 価格
- 素材
- サイズ
- マフラー出口形状
- 音量 (db)
- 最低地上高 (mm)
- 規格
- 保安基準適合
- 競技用
- JASMA認定

ZOOMENGINEERING



トラッドスタイルコンソール

ゼズームエンジニアリング ☎042-670-8555
● サイドレザー張り: 4万9500円/サイド部黒塗装: 3万6750円(アームレスト付はプラス1万5000円/シフト&サイドブレーキブーツ付き) ● 合成レザー ● ステッチ: 赤・黒

シンプルかつスバルらしいデザインで、インテリアを60'sスポーツカーのようなテイストにまとめてくれる。合成レザーシフト&サイドブレーキブーツ付き。

ZOOMENGINEERING



ボトルホルダー

ゼズームエンジニアリング ☎042-670-8555
● 2625円 ● アルミ ● ブラック・シルバー・レッド・ブルー・チタン・ガンメタ・ポリッシュ

空冷エンジンが装備している冷却用フィンイメージしたスタイリッシュなフォルム。熱伝導に優れたアルミ製ボトルホルダー。200ml缶から500mlペットボトルまでをセットできる。

ZOOMENGINEERING



iPhoneホルダー

ゼズームエンジニアリング ☎042-670-8555
● エアコンルーバーfit:6930円/ダッシュボードfit:7980円 ● アルミ&ステンレス ● アルマイトシルバー・ブラック ● S/M/L/LL

名前はiPhoneホルダーだが、iPad nanoから5インチサイズのポータブルナビまでホールドできる優れたモノ。素材はアルミとステンレス。

CORN'S



CORN'S シングル出しマフラー

ゼズームエンジニアリング ☎03-3656-2323
● 6万4050円 ● 右1本出し

ノーマルは2本出しとなっているNCだが、あえてテールをシングル化したアイテム。軽量化と排気効率の向上を狙っているのはもちろん、高音を楽しみたいユーザーにもピッタリ。サーキットユースからストリートまで、さまざまなユーザーが楽しめるアイテムだ。

CORN'S



CORN'S W出しマフラー

ゼズームエンジニアリング ☎03-3656-2323
● 7万4550円 ● 左右2本出し

左右出しデザインだがそれぞれにサイレンサーをセットしたサイレントタイプとなっているのがポイント。3000rpm以下の常用回転数では静かだが、高回転域ではサウンドが弾けるように設計されている。テールエンドに巻き加工を施すことで高級な仕上げに。

Odula



RS-specマフラー

ゼズームエンジニアリング ☎072-920-6888
● 8万4000円 ● テール:チタン ● メイン:60φ ● 左右2本出し ● 近接排気騒音 93

テールエンドにチタンを採用することで、製品重量は7.9kgに抑えられている。さらにサイレンサー内部にグラスウールを使っていないため、そのサウンドは乾いた甲高いもので、経年劣化による音量の変化もないため、長い間高性能を楽しむことが可能だ。

Odula



R-specマフラー ステンレス

ゼズームエンジニアリング ☎072-920-6888
● 5万400円 ● ステンレス ● メイン:60φ・テール:80φ

チタンモデルと同形状のステンレス製マフラー。こちらの重量は4.5kgとなっているが、純正と比べれば十分に軽く、チタン製よりも4万円弱安いという価格設定からすれば、これでも十分といえるはず。スポーティなサウンドも魅力だ。

Odula



R-specマフラー チタン

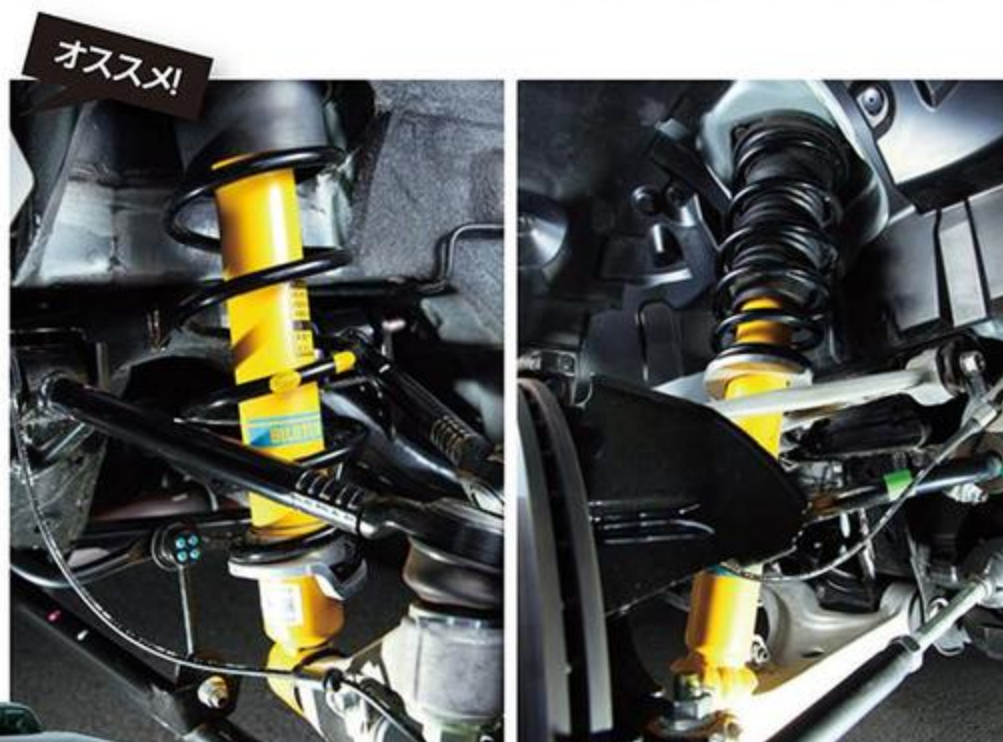
ゼズームエンジニアリング ☎072-920-6888
● 8万9250円 ● チタン ● メイン:60φ・テール:80φ

軽さと性能を追求して製作されたアイテム。純正マフラーの12.5kgという重量に対し、わずか2.5kgに抑えたことで得られる運動性能の高さは、想像以上のものがある。もちろん、排気効率の向上による性能のレベルアップも大きい。スポーツできるマフラーだ。

自動車メーカーでは不可能なトータルセッティングを 完璧に施すから自然な乗りやすさが再現できる!

車両本来が持つ性能を すべて引き出すセッティング

パーツを変えるばかりがチューニングではない。本来持っている機能をしっかり引き出すための手法がTCRのアプローチ法。コンプリートモデルのNR-AをベースにしたTCR2000は、車両全体のバランスを整えることが基本だ。そのために装着されたパーツを緩め、1G状態で締めなおす。ロールケージやタワーバーを含め、その項目は多岐に及ぶ。この作業を経た状態でユーザーの好みに合わせたオプションを取りそろえる。そこから実際に走ってもらい、タイヤの使い方を参考にリセッティングする。



TCRが得意とするのは、ノーマルが持つ本来の性能を存分に引き出すためのセッティング。自動車メーカーから量産された車両は、かなりワイドな規定に基づいて生産されている。それでは車両本来の性能を100%引き出すことはできない。そのため一度組み上げられたパーツをすべて緩めることから作業はスタートする。そこから足の動きなどに合わせて、重力のかかった状態で締め直し、適切なアライメントや力の分散などを計算した上で組み上げる。これはアーム類だけでなくタワ

ーバーやロールケージ、ダッシュパネルまですべてに及ぶという。パティレースで4戦全勝した記録は、こうした細かい積み重ねを得ているからこそ可能なこと。TCRで手を加えた車両は、ハードなチューニングを施すのではなく、バランスさせてタイヤをしっかりと使うセッティングを施すのが基本。乗り手によるステアリングやブレーキ操作の違いから、タイヤの使い方を確認する。そのうえでアライメントや車高といった調整できる範囲を駆使して、乗りやすさを演出するのである。



ロールケージの装着方法もTCR独自のやり方がある。単純に装着するのと違い、効果的に剛性を高めることができるようになるという。

TCR

TEL: 045-482-6683
http://www.tcrjapan.com/



NR-AをベースにコンプリートTCR2000は バランスを極めた一台!!

新車の状態から、もう一度作り直していく感覚で製作されているのがコンプリートとして販売しているTCR2000だ。独自のノウハウで各部の締め付けを行うほか、バランスなど調整できる範囲内ですべての作業を行って仕込まれている。

標準装備されているのはサスセッティングのほか、エンドレスブレーキパッド、専用レカロシート、K&Nリプレースメントクリーナー、HKSプラグ、マツダ

スピードマフラー、モジュールオイル、オリジナルシフトノブほかが交換されている。またオーナー専用のドライビングスクールも用意されている。こうした活動がNCを盛り上げる。オプションではマツダスピードのロールケージ、牽引フック、ウイラズシートベルトのほか、レイズのRE30軽量ホイールなど。さらにRE11タイヤを装着し、専用セッティングまで施してくれる。

車高のほか、アライメントまでドライバーに合わせて専用セッティングを施してくれるので必ず満足できるのがTCRのコンプリート開発のコンセプトとなっている。走り込んでもさらなるセッティング変更にも対応する。



アーム類も締め付けの順番などがあり、動きをいかにスムーズにするかで、バランスが変わってしまうことから、独自のノウハウを盛り込む。



ドライビングに欠かせないのは、クルマから送り出されるインフォメーションを、ドライバーがいかに関心するかの。シート選びは重要だ。

歴代RSと比べてみると



違う車と比べて アプローチをする

NA、NBとNCでは、同じロードスターというネーミングだけで比較しないほうがいい。同じ目線ではなく、現行車にないものを持っているのがNAの軽さであったり、NBの操作性。NCはメーカーの作ったチューンドカー的な存在。現在ある技術を使って作り上げられていることから、熟成した車両といえる。それぞれのモデルごとに持つ特性を理解したうえで、いいところを引き出してやればいいのだ。

NCは素材がいい そこを引き出すだけ

「先ほどいいましたが、NCは自動車メーカーのマツダが最新の技術を駆使して作り上げたスポーツカーだと思っています。ですから素材のよさを引き出してやるのが自分のアプローチの方法です。そこからタイヤであるとか吸排気系に手を加えていくというのが正しい、と自分は考えています。現在は東名とコラボしたエキマニや、KONIを使ったサスキットを製作中です」(加藤代表)

身体に身近なパーツだから こだわって製作している

TCR加藤代表がもうひとつこだわっているのが、身体に受けるインフォメーションだ。ステアリングであったり、シートなどでドライビング時の印象は大きく変わってしまう。だからそれらの高さや目線の位置など、ポジショニングが大切。またオリジナルシートは形状にもこだわりがある。それは剛性感を出すためのシートバック形状や、サポート形状など徹底して妥協なく製作されている。だからFRP素材でも、十分なクオリティを持っているのだ。



Tuner's Talk

Driver's Talk

限られたパーツの性能を 最大限引き出したワンメイクマシン

「とにかく乗りやすい! タイヤがツルに路面に追従してくれるから、最小舵角をゆっくり切ってゆっくり戻したら、コーナリングが終了しているというイメージ。まったく修正舵がいらないくらい、各部が煮詰められている。ドライバーの思いどおりに動くセッティングだ。マツダから、『新しいスポーツバージョンのNCです』と言われたら、疑うことなく乗ってしまうくらい、全体的に完成度の高い仕上がりがった」



ブライティング
TEL: 050-3307-2266
http://www.brightning.info/

万人向けのノーマルは面白くない だから自分好みの味付けで仕上げていく

「チューニングが好きだから自分のスタイルに合わせて仕上げたい」、そう語るのはGT選手権の嶋崎代表。だれにでも扱えるように作られた万人向けのクルマがメーカーの作る市販車。それじゃ面白くないから、ドライビングスタイルや好みに合わせて作っているのがこのNC。

そんなパーソナリティスタイルを強く持つ嶋崎氏だが、自らレースに参戦するなどして、そのドライビングテクニックにも定評がある。またタイムも速いことで知られる。嶋崎代表の仕上げたこのマシンは、そのインパクトのあるバンパースポイラーが特徴的だ。これもこだわりを持って製作され

た。コンセプトは空力的に有効で、冷却効果も十分にあるもの。開口部は中央だけ。よぶんに開口部があると流れが分散して冷えないばかりか、空力的にマイナスのほうが大きいの。ねらいは的中、エンジン冷却も十分で、センターから左右に分配した走行風は、ブレーキ系も冷やすことが出来る機能パーツなのだ。

経験から学んだ嶋崎流のチューニングスタイル

NCに関してはこれまでスーパーチャージャーなどのチューニングを経て、現在はカム交換をした自然吸気エンジンに落ち着いている。でももっとパワーを上げたいというのが本音。ハードパーツはアメリカでも市販されていて手に入れること

はできるが、ネックとなっているのが純正ECU。これを自分の思い通りに操ることができないと完成には近づかない。だから最終的にはフルコンピュータまで視野に入れているという。これがいろいろ試してきた結果なのだ。



気持ちいいコーナリングを実現できるパーツ選択

嶋崎代表が長年使い続けているのが戸田レーシングのサスペンション。これに独自の味付けを施したのがオリジナルのキットだ。バネレートはフロント10kg/mm、リア8kg/mmだが、これもサストロークなど実走行で確認した結果の値。車高はサーキットで試しながら決定した。操作性とハンドリングは現状がベストだという。ブレーキは定評のあるap製。長年使い続け信頼性があるから使っているという。どれも自分が信じたものを使っている。



オススメ!

楽しみたいなら足まわり あとは好みで味付けを変える

NCで走りこむと、いちばん気になるのは足のセッティング。ノーマルはリアの動きに横滑り防止のデバイスがある。そこを解消しないとアンダーが強すぎて気持ちよく曲がれない。そのためには車高やバネレート、減衰特性を変えたサスキットが必要。もちろんその特性にマッチしたアライメントもしっかりと見ていく必要がある。コーナリングやブレーキ特性を高めたいなら、タイヤの選択も重要だ。ハイグリップタイヤをどのように使ってセッティングをしていくかで、サーキットでもコーナリングの速いコントロール性の高いNCに仕上げることはできる。オリジナルパーツはいろいろあるが、嶋崎代表が作るだけに、機能を重視して快適性を無視したものもある。そこを理解して装着するならいいが、しっかりと確認をしたい。

戸田レーシングの市販品とは異なり、ブライトニングオリジナルの味付けが施された減衰、ストローク量で製作されている。



長年の経験と走行テストを 繰り返して生まれたもの

ステアリングに装着されているメーターはAIM製の多機能メーター。エンジンからの情報はもちろんのこと、走行データをログしてパソコン上で再現することができる優れたもの。このデータをもとにドライビングやパーツのテストを行う。自分のパーツ開発に対するアプローチの確認まで行っているからこそ、効果の高いパーツがオリジナルで製作されるのだ。どれもがワンオフに近いものだが、機能を考えて作られているため効果は高い。



効果的と考えて作られているオリジナルパーツも多い。どうしても欲しいという場合だけ製作する。そういったパーツが多いのもブライトニングの特徴。



室内の補強バーはオリジナルで製作されているが、幌が付かなくなる。だからハードトップのままオープンにすることはしない。

歴代RSと比べてみると



どれもが料理できる 素材として考えている

「NAはNAのよさがあり、NCにも同じようにある。そのベースの素材を生かして楽しく走れるクルマを作るのが自分たちだと考えている。だからNAのような軽さを生かしたヒラヒラ感は少ないかもしれないが、できればNCでも同じような感覚を出してやりたい。劣っている部分もあるかもしれないけど、ちゃんと作りこめば楽しめるし、ほかのクルマにも十分対抗できる」と嶋崎代表はいう。

Tuner's Talk

NCは軽快感が不足するが 作りこめば違う楽しさがある

「NAのような軽快感を出したいと思いながらNCを仕上げているけど、もともと持っている重量や特性など、同じように仕上げることは難しい。それでもアプローチの仕方でも楽しんで走れるクルマに仕上げることはできる。基本は足まわりかな。そこから自分好みの味付けをするだけで、かなりのポテンシャルアップを図ることは難しくない。最終的にはセットアップが大切だと思うね」

Driver's Talk

エンジンもサスペンションも ものすごくレーシーな乗り味が面白い

「アクセル操作に対し、ものすごくリアに反応してくれるエンジンフィーリングが面白い。サスペンションはあまり動いていないけど、その限られたストロークのなかでしっかり動いている。ロールが少ないからレーシーな乗り味に感じるけど、ギャップを乗り越えた時などはしっかりショックを吸収、しなやかに足が動く。あと、このシフトの位置とフィーリングが、スポーツ走行にはオススメのアイテムだね」



フロント開口部はラジエーターやオイルクーラーの冷却だけでなく、ダクトを用いればブレーキ冷却にも使えるユーティリティを持つ。





ステンレスマフラー

※オートエグゼ ☎03-3531-8151
⑤ 10万1850円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:65φ・
テール:90φ×2 ⑧ 左右2本出し

高回転域の性能において有利なストレート構造のサイレンサーを採用。パンチングパイプ形状をチューニングすることで中間域でのレスポンスアップ。サイレンサーを大容量化することで、こもり音を減少。



クラブマンマフラー

※インテグラル神戸 ☎078-935-2661
⑤ 8万1900円

N1スペックマフラーの性能とハイビッチなサウンドはそのままだに、ストリートユースを狙った静粛性を確保したアイテム。70φのスラッシュカットWテールが、さり気ないオトナのスポーツをアピールできる懐の深さを持っているところがうれしい。



N-ZEROスペックマフラー

※インテグラル神戸 ☎078-935-2661
⑤ 6万5100円

メガホン構造を採用することで高回転での弾けるパワーとハイビッチなサウンドを実現。音量規制をクリアしつつ、可能な限りのパワーを追い求めている。また、軽さも実現。レーシングマフラーとして求められるものを高い次元で融合させたアイテムだ。



ストレートセンターパイプ

※カーメックコンズ ☎03-3656-2323

セカンドのキャタライザーと中間タイコを排除することで、ノーマルでは考えられないほどの排気効率のよさを実現してくれる。競技専用アイテム。シングル出しマフラーとの組み合わせで、超高音を奏でようになり、サーキットでも十分に目立つ。

MUFFLER

マフラー

- ④ 価格
- ④ 素材
- ④ サイズ
- ④ マフラー出口形状
- ④ 音量 (dB)
- ④ 最低地上高 (mm)
- 規格
- ④ 保安基準適合
- ④ 競技用
- ④ JASMA認定



NC用ストリートマフラー

※ビットクルーレーシング ☎059-378-7444
⑤ 5万9850円 ⑥ テール:60.5-78φターバー

サイレンサーそのものの容量と、内部にあるパンチングパイプの穴の大きさと数の組み合わせをさまざまに試した結果、高い排気効率と静粛性を両立させている。テールエンドをターバー状に広げていることで、こもり音も解消している。



GReddyコンフォートスポーツ タイプGTS

※トラスト ☎0479-77-3000
⑤ 9万2400円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:60φ→50φ×2・
テール:102φGTSテール ⑧ 左右2本出し ⑨ 近接排気騒音 右:93左:92

テールエンドに、チタン素材に見られるヒートグラデーションを採用したステンレス製マフラー。大型サイレンサーを採用することで快適性を損なわないスポーツサウンドを実現。



GReddyパワーエクストリームGS

※トラスト ☎0479-77-3000
⑤ 9万4500円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:60~70φ・
テール:102φインナーカール ⑧ 右1本出し ⑨ 近接排気騒音 94

パイプの曲げを極力少なくすることで排気効率を追求したアイテム。小型のサイレンサーを採用することでルックスもスッキリし、テールにはインナーカール構造を採用しているので、高級感もある。



HITMAN NC

※タックイン99 ☎0798-36-1299
⑤ 9万9750円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:60φ・
テール:80φ×2 ⑧ 左右2本出し

数々のレーシングカーやチューニングカーのマフラーを作ってきた匠が、NCに最適な排気効率と音量になるよう仕上げたマフラー。ルックスもサウンドも性能も、高レベルにあるアイテムだ。



プレミアテールマフラー

※オートエグゼ ☎03-3531-8151
⑤ 10万1850円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:65φ・
テール:110φ・95φオーバル×2 ⑧ 左右2本出し

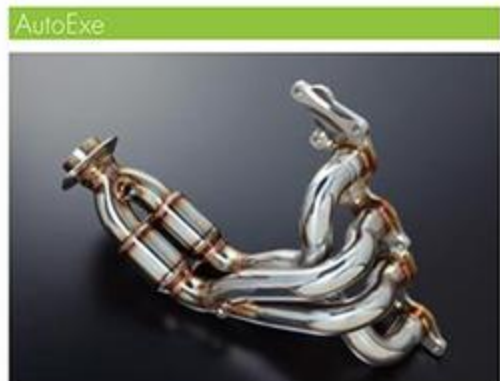
常用域での素直なトルク特性を実現するため、メインパイプ径吟味し、ストレート構造のサイレンサーを採用することで高回転での伸びのよさを実現。アイドリング時は静かに、踏み込めばスポーティになる。



SPORTS CATALYZER

※サード ☎0565-53-1166
⑤ 20万7900円 ⑥ メタル

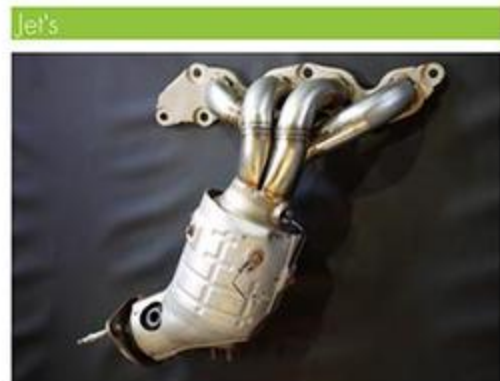
信頼性の高い国産キャタライザーセルを採用することで、圧倒的な耐久性と浄化性能を誇っている。メタルキャタライザーといえばサード、といわれているのも、そんな機能性の高さがあるから。排ガス試験証明書付属、保安基準適合品。



エグゾーストマニホールド

※オートエグゼ ☎03-3531-8151
⑤ 18万6900円 ⑥ ステンレス ⑦ 42.7φ-48.6φ
⑧ -54→60.5φ・触媒外径:63.5φ×2 ⑨ 4-2-1

中低速からのトルクアップを狙った、完全等長の4-2-1レイアウトを採用。集合部分までの長さをノーマルよりも長くし、合流部の角度を狭めて排気の逆流を防いでいる。バックシールドTIG溶接を採用。



マスタースペックエキゾーストマニホールド

※インテグラル神戸 ☎078-935-2661
⑤ 10万2900円~16万9850円(純正触媒下取り保証金あり)

純正キャタライザーを使いつつも効率のよさを追求したエキマニ。純正触媒を下取りとして出した場合には、かなりなお買い得プライスとなるほか、新品純正触媒をセットにした組み合わせもあり。NC1用とNC2用をそれぞれにラインアップしている。



オリジナル・エキゾーストマニホールド

※アルエスアイザワ ☎046-254-8798
⑤ 21万円 ⑥ ステンレス

ステンレス製でスポーツキャタライザーもセットされた高効率なアイテム。サブタイコが装備された中間パイプもキット化されていて、このキット全体での排ガス検査証明書も付属する。なお、オートマチックミッション車には装着できないので注意を。



NC手曲げスペシャル

※ビットクルーレーシング ☎059-378-7444
⑤ 9万2400円 ⑥ フロントパイプ:60.5φ・テール:60.5-78φターバー

オリジナルのエキマニとの組み合わせで、20ps以上のパワーアップを実現しているアイテム。テールエンドは60.5φから78φへと広がるターバー形状としているが、これはオープンカーの場合問題となりがちだが、こもり音を解消するためのものだ。



EXマニホールド

※マキシムワークス ☎048-584-6430
⑤ 18万6900円 ⑥ 42.7φ-48.6φ・2-1コレクター IN:48.6φ
OUT:54.0φ・テール IN:54.0φ・OUT:60.5φ ⑦ 4-2-1

NC2用のエキゾーストマニホールド。NC1用と同じくデュアルキャタライザーを採用することでスロットルレスポンスのよさを実現。ワインディングや高速道路での追い抜きなどは実に気持ちいいだろう。



NC用EXマニホールド

※ビットクルーレーシング ☎059-378-7444
⑤ 9万4500円 ⑥ 42.7φ-60.5φ ⑦ 4-1

ハイパワーと使い勝手のよさをコンセプトに、たんなる数値だけではなくフィーリングのよさにこだわって製作されたアイテム。そこで得られた最適パイプ径は42.7φ。別売りの手曲げスペシャルマフラーとの組み合わせでは、20ps以上のパワーアップが可能だ。



GTスペック42φエキゾーストマニホールド

※ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
⑤ 15万1200円 ⑥ ステンレス ⑦ 42φ-60φ ⑧ 4-1

完全等長のオールステンレス4-1タイプエキマニ。パイプ径は42φで、ターゲットとしているのは200ps前後を狙っているチューニングエンジンとなる。2.0のMZR-LF型のほか、2.3のMZR-L3型、2.5のMZR-L5型にも対応している。



GTスペック45φエキゾーストマニホールド

※ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
⑤ 15万9600円 ⑥ ステンレス ⑦ 45φ-60φ ⑧ 4-1

一般的なエキマニの径は42φだが、じつはエンジン側は出口のみ42φであとはすべて45φ。そのため出口のみ研磨すると45φ径のほうはスムーズに排気が流れる。それを狙って製作されたアイテムがこれ。200psオーバーをターゲットにしたエンジン向け。



GReddyスポーツキャタライザー EXマニホールド+センターパイプセット

※トラスト ☎0479-77-3000
⑤ 25万7250円 ⑥ ステンレス ⑦ 42φ→60φ ⑧ 4-1

スポーツキャタライザーがセットされたエキマニと、同じくキャタライザー付きセンターパイプのキット。高回転での伸びのよさはもちろん、中間トルクの落ち込みを最小限に抑えるためのパイプレイアウトとパイプ径を採用。ハイレスポンスが魅力だ。

NC1デコ入れ大作戦

Odula



ラムエアインテークRS

OVER DRIVE ☎072-920-6888
⑤ 2万1000円

走行風を利用したラム圧によって吸気効率を向上させるアイテム。RX-8用として開発されたが、好評のためNC用もラインアップ。装着することでアクセルレスポンスのレベルアップや高速域でのトルクアップ、パワーアップを体感できるようになる。

AutoExe



スポーツインテイクボックス

オートエクゼ ☎03-3531-8151
⑤ フィルター無し: 2万3100円/フィルター リブ
レイスメント(K&N製) 付属: 2万9400円

純正のエアクリーナーボックスを活かしながら、高吸入効率を実現するためのアイテム。フレッシュなエアをボックスへと導くための、ファンネル構造のFRP製フレームとアルミ製遮熱板の組み合わせだ。

AutoExe



ラムエアインテークシステム

オートエクゼ ☎03-3531-8151
⑤ 9万9750円

走行時に発生するラム圧を利用してエアクリーナーに空気を押し込むよう考えられたアイテム。実際に正圧となる場面は少ないが、ラム圧を利用することで吸気抵抗が減るため、そのぶん吸入効率が高まる。専用エアフィルターも含むキットだ。

INTAKE

インテーク

⑥ 価格
⑦ 素材

M-BIT MAXIM RACING PARTS



EXマニホールド

マキシムワークス ☎048-584-6430
⑤ 19万7400円 ④ 42.7φ・48.6φ・210レクター IN:48.6φ・
OUT:54.0φ・テール IN:54.0φ・OUT:60.5φ ⑥ 4・2・1

NC2用のエキゾーストマニホールド。NC1用と同じくデュアルキャタライザーを採用することでスロットルレスポンスのよさを実現。ノーマルでは味わえないレベルのレベルの高さがある。

NOPRO



HKSエアクリーナー用エアセパレーター

ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
⑤ 1万2600円 ④ アルミ

HKSエアクリーナーをセットする際に、エンジンルーム内の熱気を吸わず、純正の外気導入ダクトから導かれた走行風のみを吸えるようにするのが、このエアセパレーターの仕事。アルミ材をレーザーでカットし、ヘアライン仕上げとしているので見た目も美しい。

GReddy



GReddyエアインクスBセット

オートエクゼ ☎0479-77-3000
⑤ 4万1790円

3次元網目構造の高効率2層フィルターを採用することで、集塵濾過性能を大幅に向上させている。パイプ径や長さ、テストをした上でNCロードスター専用で造られたもの。フィルターが劣化した場合の、交換用アイテムも用意されている。

Doable



itg Air Filter

オートエクゼ ☎0550-78-3200
⑤ 1万6800円

湿式難燃性トリムフォームを採用することで、吸気効率のよさとダスト除去能力を高次元で両立。ロングライフ性能にも優れた純正置き換えのエアフィルター。ちなみにこのitgエアフィルターは、NCロードスターレースの認定部品にもなっている。

Doable



Doable Air Cleaner System

オートエクゼ ☎0550-78-3200
⑤ 7万1400円(itgスポーツフィルター仕様)
④ FRP黒ゲル仕上げ

itg製スポーツフィルターを採用することでロングライフ化を実現し、専用のエアクリーナーボックスが高い吸気効率を実現した。ボックスを装着するブラケットは、軽さがポイントとなるジュラルミン製。

SARD



SPORTS EX+

オートエクゼ ☎0565-53-1166
⑤ 2万2050円

トップインテーク部のプロテクションカバーを取り外すことによって、究極の吸気効率を実現できる。フィルター部のメンテナンスは、エアガンを使って汚れを吹き飛ばすだけでOK。そうすることでつねにクリーンな環境を保っていられるというのうれしい。

Jet's



N-ZEROスペックマフラー用インナーサイレンサー

インテグラル神戸 ☎078-935-2661
⑤ 3990円

インテグラル神戸のN1スペックマフラーやNゼロマフラー、クラブマンマフラーにも対応するインナーサイレンサー。ブラックの耐腐食性塗料でペイントしてあるため、取り付けでも目立たず、当然のことながら高い消音効果を発揮する。

RIGID



RIGID強化マフラーリングRM002×5

オートエクゼ ☎048-873-6986
⑤ 840円(1個) ④ 強化ゴム

ノーマルよりも硬度の高い特殊配合ゴム素材を使うことで、マフラーの脱落やボディとの干渉を防いでくれるアイテム。ブラックだけではなくブルーのアイテムも用意されているので、交換したことをアピールしたいならこちらを選びたいところだ。

RS-Factory STAGE



各種蛇腹補修kit「ジャバラン」

RSファクトリー-STAGE ☎0258-28-5122
⑤ 1万8000円 ④ ステンレス
④ 内径:51mm・全長:270mm

劣化してしまったパイプのジャバラ部分を切り取り、その部分にセットしたり、ジャバラパイプなしのエキマニに装着してクラックを防ぐなど、さまざまな使いかたができるユーティリティ性の高いアイテム。

INTAKE

インテーク その他

⑥ 価格
⑦ 素材

⑧ サイズ

NOPRO



NC用ピックアップスロットル

ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
⑤ 4万8300円

純正の60φというボア径に比して62φ径を持つスロットル。ファンネル形状の入り口は67φと大きく、開口時の面積は純正比で7%アップ。これによって少ない開度で多くの空気を流せるため、アクセルレスポンスの向上や、低中速域でのトルク感がアップする。

NOPRO



NC用78°C開弁サーモスタット

ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
⑤ 9450円

ノーマルサーモの開弁温度は82°Cだが、これは78°Cに設定。そうすることでエンジンブロック内の冷却水を早めにラジエーターへと流し、走行中の水温を80~85°Cに維持することが可能となる。純正ラジエーターでも90°C以下で安定させることが可能だ。

SARD



RACING RADIATOR

オートエクゼ ☎0565-53-1166
⑤ MT:14万4900円/AT:16万5900円
④ アルミ 2層(コア 48mm)

コアサイズをボルトオン装着できるように設定しながら、その中で最大限のサイズとなるよう工夫した、大容量ラジエーター。素材は軽さと放熱性に優れたアルミを採用。2層式なので容量大幅アップ。

Odula



クーリングラジエーター真鍮2層

OVER DRIVE ☎072-920-6888
⑤ 7万1400円 ④ 真鍮 2層

純正ラジエーターと比べて約1.3倍の容量となる、約34ℓの容量を持つラジエーター。素材は真鍮で2層式。停車時の水温安定効果も高く、スポーツ走行はもちろん、渋滞などが多いストリート走行にも対応できる。そのため、幅広い用途に使えるものとなっている。

COOLING

冷却系

⑥ 価格
⑦ 素材

⑧ 層

⑨ キャップ開弁圧 (kg/cm²)

Jet's



純正インナーサイレンサー

インテグラル神戸 ☎078-935-2661
⑤ 3990円

インテグラル神戸が販売しているJet'sオリジナルマフラーにセットできるインナーサイレンサー。テストによって最適な遮音パイプ径やパイプ長などを決定しているため、確実な静粛性を得ることができる。ブラックなので目立たない、というのうれしいところだ。

SAMCO



サムコクーラントホースキット

オートエクゼ ☎04-7190-1391
⑤ 1万8900円~2万4150円 ④ 特殊コーティングシリコン・ファイバー繊維

ホースの表面には高温からホースを守る特殊コーティングを施し、ホースそのものには独自のシリコン素材とファイバー繊維を多重積層させることで膨張や抜けを防止。ていねいなハンドメイド製法。

Doable



Engin Oil Cooler

オートエクゼ ☎0550-78-3200
⑤ 8万4000円

7Rowサーモスタットを内蔵しているため、低温状況下での油温の下がりすぎを防ぎつつ、高負荷時の油温の安定化を実現してくれる。高回転の連続走行が続くサーキット走行など、オイルへの負担が大きい使いかたをするなら、ぜひセットしておきたいアイテムだ。

SARD



HIGH PRESSURE RADIATOR CAP

オートエクゼ ☎0565-53-1166
⑤ 2625円 ④ 1.3/1.5

ラジエーター内部の圧力を高めることで冷却水の沸点を引き上げ、オーバーヒートを防止してくれるアイテム。開弁圧は1.3kg/cm²と1.5kg/cm²の2種類があるため、ストリートなら1.3を、サーキットなら1.5を、という具合に使い分けることが可能だ。

CUSCO



ハイプレッシャーラジエーターキャップ

オートエクゼ ☎027-352-3578
⑤ 2625円 ④ 1.3

ラジエーターキャップの主圧力弁スプリングを強化することでラジエーター内の圧力を上げ、それによって冷却水の沸点を引き上げてオーバーヒートを防止。パッキン素材にはシール性に優れたシリコンを採用している。開弁圧は1.3kg/cm²。

ARRIVE



Cat(Contact And Tracing) for NC

徳石井自動車 ☎0274-82-2545
 ⑤ 18万円 ② 全長調整式 ③ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(リア純正) ④ F:10 R: 8 ⑥ F:20 R:20

ストリートにターゲットを絞り、大人の乗り味に仕上げた。NCのネガな部分を消し去り、特にハンドリング部分で気になるステアリング中央付近のレスポンスの悪さを解消。角の取れた自然なフィーリングになる。

AutoExe



スポーツチューナブルサスペンションキット

徳オートエグゼ ☎03-3531-8151
 ⑤ 27万9000円 ② 全長調整式 ③ ダンパー・スプリング・アッパーマウント ④ F:88.2 R:39.2 ⑥ F:30 R:25 ⑦ F:15~35 R:15~35 ⑧ F:12 R:12

スポーツ性を優先して作り上げた。ただ締め上げるのではなく、追求したのは「ロールの味」。姿勢変化のギクシャク感を徹底的に排除した。

SPIRIT



SPIRIT RACING-SHOCKS

徳スピリットパフォーマンス事業部 ☎042-568-2430
 ⑤ 27万9000円 ② 全長調整式 ③ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(ピロボール固定式) ④ F: 8 ~ R: 6 ~ ⑥ F:20 R:20

セミオーダーメイドシステムを採用。スプリングレート、ダンパー減衰力、ストローク量など、用途に合わせて細かくオーダーできる。

TEIN



タイプフレックス(マウント付キット)

徳ティン ☎045-810-5501
 ⑤ 18万6000円 ② 全長調整式 ③ ダンパー・スプリング・アッパーマウント ④ F: 5 R: 4 ⑥ F:35 R:-30 ⑦ F:27~96 R:20~50 ⑧ F:16 R:16

街乗りからワインディングまでマルチに対応。クルマのむだな挙動をしっかりと抑制しつつも、突き上げをなくし乗り心地を犠牲にしない。

Pit Crew Racing



NC用ピットクルーダンパーキット

徳ピットクルーレーシング ☎059-378-7444
 ⑤ 31万5000円 ② 全長調整式(フロント) ③ ダンパー・スプリング ④ F:12 R: 6 ⑥ F:30 R:30

クラックス社製ダンパーにスウィフトスプリングの組み合わせはテストを重ねた結果の答え。乗り心地を確保しながら、リニアに反応するハンドリングも実現。オーダー時にバネレートの変更も指定できる。

ALPHA



アルファスペック・ジムカーナサスペンションキットASK A-303

徳アルファ ☎048-873-6986
 ⑤ 35万7000円 ② 全長調整式 ③ ダンパー・スプリング・アッパーマウント ④ F:10.41/8.46 R:4.27

そのまま取り付けできる強化マウントと純正パーツによる組込済みのA'ssyキット。オーリンズダンパーをジムカーナ向けにアルファがチューニング。豊富なノウハウに裏付けされた確かなパフォーマンスを発揮。

AutoExe



スポーツサスペンションキット

徳オートエグゼ ☎03-3531-8151
 ⑤ 16万5900円 ② ネジ式 ③ ダンパー・スプリング・アッパーマウント ④ F:68.6 R:39.2 ⑥ F:30 R:25 ⑦ F:0~30 R:0~30 ⑧ 固定式

高精度ハンドメイドのハイスpekモデル。ツインチューブ構造で快適な乗り心地を追求した。減衰が0.01m/s以下の領域からリニアに反応する。

CUSCO



Sport ZERO-2E

徳キャロッセ ☎027-352-3578
 ⑤ ピロ:21万2100円・コム:18万6900円 ② 全長調整式 ③ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(強化ゴム・ピロボール) ④ F:5 R:7 ⑥ F:40 R:35 ⑦ F:65~0 R:55~20 ⑧ F:5 R:5

「ZERO-1」ダンパーの発展形。アッパーマウントのピロブッシュをサイズアップ。ハードな走行にも十分な耐久性を持たせた。

TEIN



スーパーストリート(マウント付キット)

徳ティン ☎045-810-5501
 ⑤ 14万9100円 ② ネジ式 ③ ダンパー・スプリング・アッパーマウント ④ F:4 R:3 ⑥ F:30 R:25 ⑦ F:20~53 R:4~40 ⑧ F:16 R:16

ストリートスポーツ車志調の入門版。マウントまでフルセットなので、純正と付け替えるだけでさまざまなセッティングを意のままに操れる。

BUDDYCLUB



ジュニアスペックダンパー

徳バーディークラブ事業部 ☎082-830-2008
 ⑤ 14万4900円 ② 全長調整式 ③ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(F:ピロボール固定式/R:純正) ④ F:10 R:6 ⑥ F:35 R:35 ⑦ F:20~70 R:15~65 ⑧ F:15 R:15

ピロアッパ採用で、本格的なスポーツ走行に対応しつつ、驚きの低価格を実現した。オーバーホールサービスも用意され安心して使い続けられる。

ALPHA



アルファスペック・ジムカーナサスペンションキットASK-303

徳アルファ ☎048-873-6986
 ⑤ 31万5000円 ② 全長調整式 ③ ダンパー・スプリング ④ F:10.41/8.46 R:4.27

オーリンズショックをベースに独自のチューニングを実施。ショック単体+スプリング+スプリングマウントシートをセットしたキット。あとは純正のアッパーマウントを組み合わせれば即実践可能。

AutoExe



チューナブル+サスペンションキット

徳オートエグゼ ☎03-3531-8151
 ⑤ 23万9400円 ② 全長調整式 ③ ダンパー・スプリング ④ F:8.82 R:3.92 ⑥ F:20 R:20

同社サスペンションシステムのハイエンドモデル。しなやかさとダイレクトな操縦性を融合させた。減衰力を見直し、機剛性を確保する台形スプリングを採用することで質の高いスポーツ性能を手に入れた。

CUSCO



Sport ZERO-1

徳キャロッセ ☎027-352-3578
 ⑤ ピロ:17万8500円・コム:15万3300円 ② 全長調整式 ③ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(強化ゴム・ピロボール) ④ F:7 R:4 ⑥ F:40 R:35 ⑦ F:60~0 R:55~20 ⑧ 固定式

ロックナットやロアシートに錆に強いステンレス材を使用し、腐食を防止。いつでもスムーズに車高のセッティングができるように配慮した。

TEIN



モノフレックス

徳ティン ☎045-810-5501
 ⑤ 21万8400円 ② 全長調整式 ③ ダンパー・スプリング ④ F:5 R:4 ⑥ F:40 R:35 ⑦ F:30~89 R:24~66 ⑧ F:16 R:16

サーキットや峠など、スポーツ走行を目的として開発。新機構のMSVを採用し、微低速域でも減衰を発生させ、わずかな路面の変化に的確に反応する。

NOPRO



NCロードスター用オーリンズDFVダンパーセット

徳ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ⑤ 28万1400円 ② 全長調整式 ③ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(F:ピロボール固定式/R:純正) ④ 横車 F:7 R:4/RHT車 F:7 R:5 ⑥ F:35 R:35 ⑦ F:25~55 R:25~55 ⑧ F:20 R:20

好評のDFV機構付きオーリンズダンパー。快適な乗り心地とスポーティーな操縦性を両立できる。減衰調整用のサービスホール設置サービスも受け付け中。

ALPHA



アルファスペック・ジムカーナサスペンションキットAS-303

徳アルファ ☎048-873-6986
 ⑤ 27万9000円 ② 全長調整式 ③ ダンパー

アブソーバーと内径65mm直巻スプリング用ロアシート&ロックシート一台のキット。オーバーホールはもちろん、減衰力変更やショートストローク加工などの仕様変更も可能。好みのスプリングとアッパーマウントでカスタマイズできる。

Jet's



ProジムカーナN1スペックサスペンション

徳インテグラル神戸 ☎078-935-2661
 ⑤ 23万9400円 ② Cリング ③ ダンパー・スプリング・アッパーマウント

ジムカーナ、走行会での好成績がポテンシャルの高さを証明している。Cリング式でストロークを確保、抜群のトラクション性能で、ストリートからレースまでマルチに活躍できる。

CORN'S



オリジナルサスペンションKIT

徳カーメイクコンズ ☎03-3656-2323
 ⑤ 26万5650円 ② ネジ式 ③ ダンパー・スプリング ④ F:10~16 R:10~16 ⑥ F:40 R:40 ⑦ F:30~70 R:30~70 ⑧ F:15 R:15

N1、Nゼロレースで培ったノウハウを惜しみなくフィードバック。あえてネジ式としストロークを確保。高レートでもしなやかな乗り味を確保した。

RACINGGEAR



JTC'N 1サーキットダンパー

徳辰巳星興業 用品部 ☎03-3696-0620
 ⑤ 26万4600円 ② 全長調整式 ③ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(ピロボール固定式) ④ F:10 R:8 ⑥ F:30 R:25 ⑦ F:0~50 R:0~50 ⑧ F:7 R:7

国産パーツにこだわり、多様な要望に応えるフルオーダーメイドに対応する。アルミをふんだんに使用し、バネ下重量の軽減に貢献する。

GReddy



GreddyパフォーマンスダンパーTYPE-S

徳トラスト ☎0479-77-3000
 ⑤ 17万8500円 ② 全長調整式 ③ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(強化ゴム) ④ F:10 R:8 ⑥ F:10 R:8 ⑦ F:0~80 R:5~36 ⑧ F:32 R:32

箱根ターンパイクにて徹底テストを行い、ハイグリップタイヤでのサーキット走行まで視野に入れてセッティング。ギャップでのおさまりの良さは特筆もの。

SUSPENSION

サスペンション

- ④ 価格
- ⑤ ダンパー
- ⑥ キット構成
- ⑦ バネレート (kg/mm)
- ⑧ 推奨ダウン量 (mm)
- ⑨ 調整範囲 (mm)
- ⑩ 減衰力調整 (段)

Jet's



マスタースペックダンパーKIT THE TOUGE魔王 SPL

徳インテグラル神戸 ☎078-935-2661
 ⑤ 28万8750円 ② 全長調整式 ③ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(強化ゴム) ④ F: 6 R: 6

ストリートでの快進性に軸足を置き開発しつつ、ミニサーキットでのタイムアップにもパフォーマンスを発揮できるようにセッティング。アイバックススプリングで上質な大人の乗り味を打ち出した。

Odula



蹴脚

徳OVER DRIVE ☎072-920-6888
 ⑤ 16万5900円 ② 全長調整式 ③ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(強化ゴム) ④ F:10 R:8 ⑥ F:30 R:30

アッパーマウントはアルミ削り出し。硬質ゴムブッシュ、ウレタンブッシュと、細部にわたりこだわりを詰め込んだ、マルチユースな性能を持つ。

TUCKIN99



ヒルクライムダンパーRS NC

徳タックイン99 ☎0798-36-1299
 ⑤ 18万6900円 ② 全長調整式 ③ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(強化ゴム) ④ F:7 R:4 ⑥ F:35 R:35 ⑦ F:0~85 R:335~60 ⑧ F:8 R:8

NCの走る楽しさをめいっぱい体感できる足まわりに仕上がる。ローダウンしてもストロークを確保し、ドライからウェットまで多彩に対応できる。

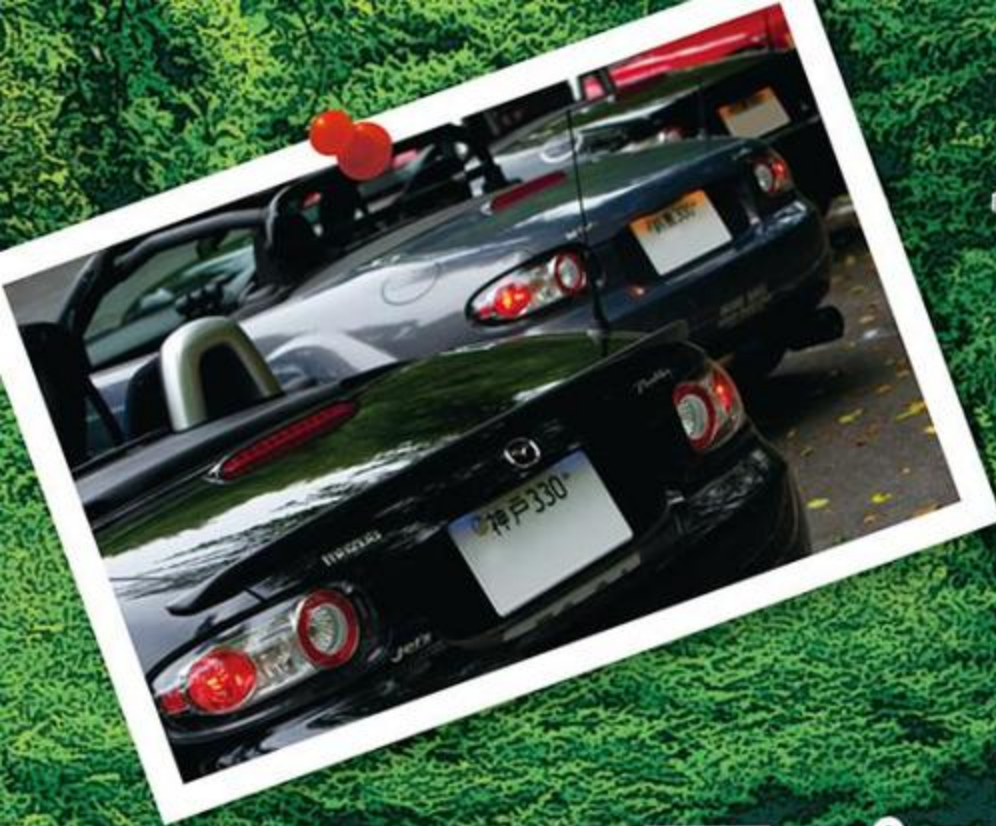
Doable



Doable Suspension Kit

徳ドゥーエンジニアリング ☎0550-78-3200
 ⑤ 26万2500円 ② 全長調整式 ③ ダンパー・スプリング ④ F:10 R:5 ⑥ F:20 R:20

コーナリング性能の向上を目指しつつも、日常での乗り心地もスポイルしないために、サーキットと一般道の両ステージでテストを繰り返した。スプリングには直巻きタイプを、リアマウントは純正を使用する。



大阪編

前期モデルを**とことん**楽しむ

NC1**デコ**入れ大作戦

走るステージ、狙いに応じて アプローチの異なるNCチューニング

Driver
井入 宏之

つねにアグレッシブな走りを披露し、スーパーGTを始めとする各種レースシーンで活躍する関西のベテランドライバー。レーシングカーだけでなくストリートチューニングにも精通しており、多種多様なチューニングカーのインプレやタイムアタックを手がけている。



サーキットはもちろん、各地にワインディングが点在していることから走り志向のデモカーでも個性が色濃く表れる関西のロードスター。ただ、共通しているのはベース車両の魅力を損なわず、いかに完成度を高めていくかというこだわり具合だ。大阪編ではGT300ドライバーの井入宏之選手によるインプレを交え、NC1の持つポテンシャルと可能性にクローズアップしていきたい。



ニーレックス
TEL : 082-510-2020
http://www.nielex.jp/



NCのポテンシャルの高さを読みとり ドライビングの楽しさをノーマル+αで提案

フットワークや補強パーツ、機能美も考慮したドレスアップパーツなど、RSユーザーが求めるアイテムを多数デリバリーする広島のニーレックス。今回持ち込まれたNCもノーマル然とはしているものの、素材のよさを見極め、細やかなストリートチューンが施されていた。

「NCはノーマルでも完成されたクルマですけど、やはり物足りない部分は随所にあります。タイヤひとつにしても、17インチではルックス的に引き締まって見えるのですが、サイドウォールの薄さがコントロール性を狭くしますから。なので、デモカーではRX8のオープンカー、といったイメージでコンフォートス

コントロールに 走りを満喫♪

タイムアタックなどのスポーツ走行では、多少シビアになってもダイレクトなハンドリングが重視されるが、予測不能なギャップも突然現れるストリートではドライバーに緊張感を与えることになってしまうだ

け。ニーレックスではドライビングスキルを問わずにリラックスしてハンドリングが楽しめるよう、ノーマルライクなマイルドさを残しながら、足とタイヤの働き具合にこだわった。



ポーツ方向に導き、だれもが楽しめる味付けにしました」と小林さん。

そこで注目したのは、やはり好ハンドリングを実現しているタイヤサイズと、ボディ補強の緩急加減だ。快適性を変えずにフロア下をタフなものとする「マジカルクロス」でボディそのものを鍛える。

サイドウォールのマイルドさを手に入れるためにタイヤは16インチへ。たしかに、この仕様であればマイルドさを残しつつ、スムーズな足の動きでコントロールラブルにハンドリングを楽しめるだろう。ノーマル+αの少ない手数でも好フィールを楽しめるお手本として、ぜひ参考にしたい一台だ。

NC1テコ入れ大作戦

ノーマル+αで楽しむのなら さほど意識しなくて大丈夫だ

ノーマル+αで楽しむ範囲であれば、NC2をさほど意識する必要はない。乗り心地とハンドリングのよさを高次元に引き上げるだけなら、ステアリング操作時の悪フィーリングとなる「ナックル剛性の低さ」を、ニーレックスがリリースしている補強ブラケットで引き上げてやる。そしてインチダウンによるタイヤのサイドウォール有効活用をしてみよう。各部の動

きを抑制していけばドライバーにとってピーキーに感じる部分も生まれるが、このような仕様であれば、ドライビングスキルに左右されることなくコントロール可能なハンドリングが楽しめるはずだ。なお16インチへのインチダウン仕様で軽量ホイールをマッチングさせれば、バネ下重量低減による軽快さも確実に体感できるのがい。



チョイスするタイヤによっても乗り味は異なってくるが、16インチでサイドウォールの厚みが増すとコントロールかつマイルドな乗り味が確保できる。同時にホイールのセンタリングやナックル補強といった小ワザを効かせれば、ダウンサスでも上々のハンドリングが楽しめる。現在ストロークアップキット開発に取り組み、さらにグレードアップをねらう。

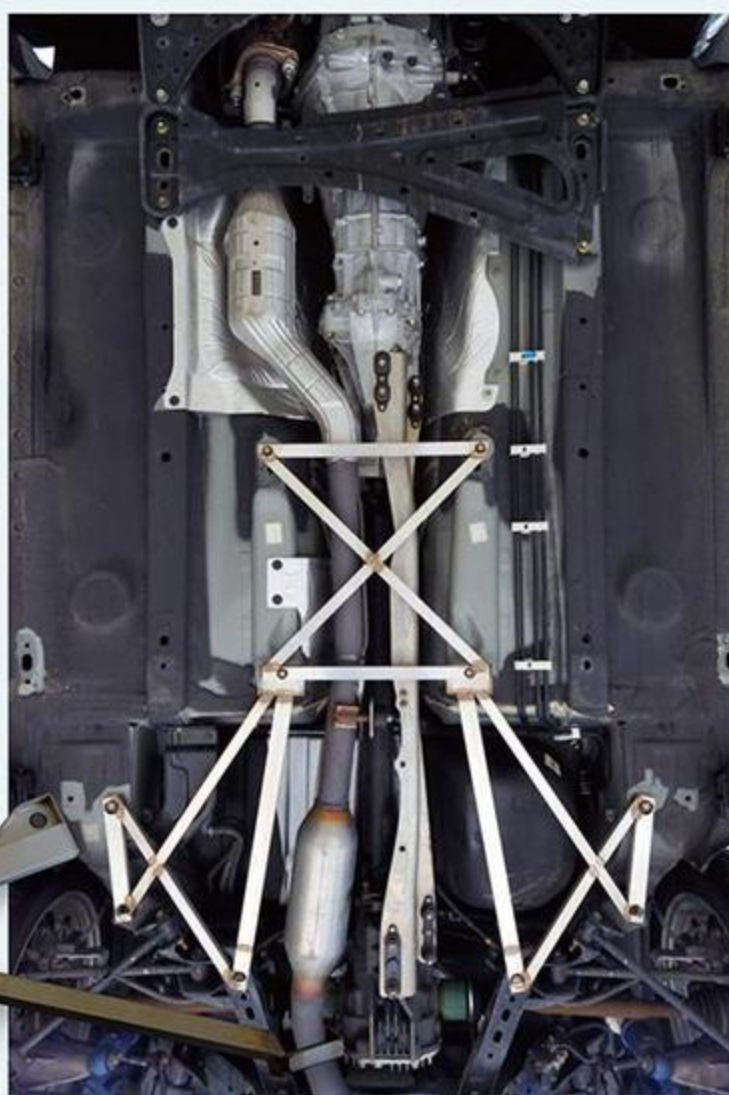


要望が多かった 人気アイテムついにデビュー

オススメ!

ステアリング操作した際の応力でヨレが生じ、その逃げがドライビングに悪影響を与えるボディ剛性問題。ニーレックスではNA、NBに快適性を犠牲とせずフロア下が補強できるマジカルクロスをリリースして人気を集めていたが、ついにNC用もラインアップされることになった。そのクオリティは写真を見てもわかるように、緻密に計算されて設計されたものである。フロントステアリングリンクやリアクロスメンバーエンドバーまでフルセットで装着すれば、足まわり本来の動きが手に入られる!

いずれのアイテムもSUS304のハンドメイド仕上げで、軽量かつ高精度。フルキットとなる4点セットで、12万3900円だ。



素材の持つ良さを崩さずに 自然体で楽しむロードスター

万人向けに仕上げられているノーマルゆえに、ベース車両が優れていても不満箇所は必ず生じてくる。そうした不満をユーザーが手軽に少しずつ解消できるよう、ニーレックスでは数多くのアイテムを用意している。シート剛性を高めたレークルスのシートステーや、メタルの質感を巧みに生かしたショートパーツといった具合に、好みに応じたオリジナリティを自然体で演出が可能なのだ。



ヘッドライトやテールでクロームメッキ処理を多用するNCに好バランスなホワイトマーカリングやストリートでも活躍する可倒式牽引フックなど、ニーレックスでは機能面にこだわったプロスペックシリーズだけでなく、ファッションなメタルスタイルシリーズも豊富に用意。ワンポイント装着でも後付け感を与えることなくオリジナリティを引き出しているの、脱ノーマルを果たすためにも積極的に活用したい。

歴代RSと比べてみると



細部が異なっても 考え方は同じ

クルマ本来の魅力を自然体で味わうというベーシックな部分で考えれば、歴代RSとNCで「ハンドリングを楽しめる環境作り」という基本スタイルは変わらない。足まわりがスムーズに動くことが可能なボディ剛性を確保し、好みに応じたフットワークチューニングを施していくだけで。まずは路面と唯一接触しているタイヤ周辺を自分好みで仕上げていこう。

当たり前のことを確実に処理すれば 乗り心地良く走りが楽しめる

「歴代RSに共通することですけど、FRならではの操る楽しさが味わえるように対処していくべきだと思います。そこを考えればボディ剛性が高まったとされるNCでも、コーナリングなどで負担がかかりやすいフロア下の補強などが必須のメニューとなってきます。当たり前ですが、ボディがしっかりしていれば、クルマの動きそのものが大きく向上します(ニーレックス・小林さん)」

ノーマルの素性良さを再確認できる 好バランスなライトメニュー

「ルックス、チューニング内容ともにライトだけど、だからこそRSに与えられてきた軽快感が確実に味わえる。16インチへのサイズダウンで初期応答性が落ちるかなと思っていたら、ボディ補強のおかげでダルさを感じないステアフィールだったよ。ストリートでリラックスした走りを楽しめる、ノーマル+αの好メニューだね」

ルックスにこだわるアプローチで進めてもベースポテンシャルの高さで走りも好バランス

関西有数のワインディングエリア

「六甲山」が近くにあることから、NAやNBでは走り重視のデモカー製作を進めてきたタックイン99。だが、NCでは車格や質感、そしてノーマルの完成度の高さを認め、走りは意識しながらもスタイリング重視でデモカーを仕上げていく。

「NAやNBではエンジンフィールや質感など不満点が多かったのですが、NCではノーマル車高やLSDという定番部分さえ対処すれば正直走りに不満点は少ないですね。」

そうならば、あとは各ユーザーが好みの要素をどれだけ加えていくか。少しスポーティなスタイリングにするため、エクステリアパーツを

中心にオリジナルパーツを開発しています。フェイスがシャープになったNC2にも引けを取らない存在感に仕上がりましたよ」と北川さん。

もちろん、ルックス重視とはいえ、そこは老舗RSチューナーならではの工夫は満載。2ℓならではのトルク感は維持したまま、高回転までストレスなく吹け上がるように排気チューンを施す。足まわりも快適性を損なわないストローク量を与えつつ、粘りのあるコーナリングが楽しめるように配慮した。

ルックス重視でも走りが楽しめる逸材だからこそ、ストリート派はタックイン99の絶妙なアプローチを参考に愛車を仕上げてみてほしい。

走り重視ではないため、デザイン重視でホイールをチョイス。サイドウォールで乗り味を高めるために215/45サイズをマッチングさせる。



走り重視ではないため、デザイン重視でホイールをチョイス。サイドウォールで乗り味を高めるために215/45サイズをマッチングさせる。



ノーマル座面より35mmダウン可能なシートレールをセットしたオリジナルのバケットシート。タイトすぎないデザインで使い勝手も◎。



基本はストリートだが、サーキットでも楽しめるようにマルチメーターやLAPモニターは装着。スポーティさを強調するアイテムとしても役立つ。

ローダウン+エアロで精悍さをカバー

ノーマル車高ではどうしても腰高なイメージとなり、曲線基調のデザインで上げられたNC1の場合おとなしいイメージになってしまう。だが、車高を落とすとともに、エッジのきいたスポイラーやアイラインを装着すれば、このデモカーのような精悍フェイスへと大変身させられるわけだ。バンパーやヘッドライトを交換する程度で、精悍さの際立つNC2フェイスにコンバートは可能。だがそれはすでにやっている人がいるわけで、オリジナリティを出すなら、NC1フェイスにエアロパーツをセットアップしていくのがベストだろう。



リアビューを引き締める注目アイテム! オススメ!

フロントに比べれば、リアはどうしてもシンプルなスタイリングとなりがちなパート。それゆえに、フロントにエアロパーツを装着すればアンバランスに感じてしまうのだ。そこでマツダスピードバンパーにも装着可能な、ストレート構造のオリジナルマフラーをセットした。ビス留めアンダーフィンや牽引フックのアクセントパーツと合わせて、迫力あるリアビューに上げることができる。



可倒式牽引フックだけでも存在感は引き出せるが、やはりマフラー形状も重要。排気効率とルックスにこだわったアイテムだ。



フロント7kg/mm、リア4kg/mmの比較的低レートで仕上げる「ヒルクライムダンパーRS」。スプリング作動音を軽減するスラストワッシャーの採用など、快適性にも考慮した。



走行ステージに応じて減衰力を調整するだけで、乗り味は大きく変わる。初期からシッカリと立ち上げて粘りを持たせたセットだ。



車重あるストリート仕様ではブレーキへの負担も大きい。フロントにはRX-8のシステムを流用して安心感をリーズナブルに引き上げた。





ルックス優先でも 走りのレベルは◎

ルックス優先で仕上げていくと走りは期待できないといったイメージは強い。だが快適性重視の足まわりに、デザイン系で重量のあるホイールをマッチングさせても想像以上にばたつくこともなく、スムーズなコーナリングが楽しめる。ここでキーポイントとなるのは、やはりダンパーの減衰力。ソフトレートでも問題はないが、ストロークをしっかりと支配できる粘りが最終的な走りの質を左右する。

タックイン99

TEL: 0798-36-1299
http://www.tuckin99.com

歴代RSと比べてみると



走りもルックスも 欲張りに楽しめる

2Lならではのトルク、洗練されたボディラインというベース車両の利点で、ルックスを引き締める際に欠かせないフットワークチューンを施すだけでも、NCの魅力は走り、ルックスともに増していく。乗り心地重視のセットアップでもトラクションを左右するLSDさえ追加すれば、次元の高い走りが手に入れられるのだ。その素性のよさを生かして、欲張りな仕様を目指していこう。

Tuner's Talk

それほど強く意識しなくても 走りの楽しさがついてくる

「車高を落として、エアロパーツ。通常のドレスアップ仕様へと仕上げるだけでも、NCはノーマル以上の走りが楽しめる逸材です。ワインディングで楽しむならLSDなど駆動系、高回転まで回して楽しむならEXマニなど排気系を少しチューニングするだけで満足できるレベルに仕上がります。快適性と走りを高次元で両立できますから、快適ストリート仕様でスポーツ走行も問題ないですよ」(タックイン99北川さん)

Driver's Talk

NCでねらっていききたい フレキシブル仕様のお手本的存在

「ルックス、走り、とにかく全体のバランスが整っていて、ビギナーでも構えることなく気楽にスポーツ走行を楽しめるであろう安定感が印象的。タイヤは215サイズだったけど、グリップレベルが低く感じることもなく、コントロールブル。ストリートがメインでたまにはスポーツ走行しようかなといったユーザーにまねしてもらいたい、オールマイティな仕上がりがだね」



走り重視のこだわりチューナーがねらう チューニング+αのセットアップ

ベストタイム更新に燃える本格派も含め、数多くのスポーツユーザーから支持されるRSチューナー、オリーブボール。NCはデモカーとして導入したのが1年前と後発組なこともあり、今はベースポテンシャルを探りながらフットワークをじっくり煮詰めている最中だ。

「デビュー当初から気になっていたのですが、走りという部分で考えるとNA、NBが主流だったこともあり、コンピュータも未解析な状態だったからデモカー導入を見送っていました。デモカーとして開発をスタートして気になっているのは、ポテンシャルが高い反面、NA

やNBのようにドライバーとクルマで気持ちの通い合うような部分が薄いこと。恐らく電子制御関係が影響しているとは思っていますが、ポテンシャルの高さを崩すことなく対処していきたいですね」と、近藤社長。なお、注目したいのは、車格を考慮して現在準備しているヘッドライ

ト加工だ。走りには関係のない部分とはいえ、一体感を崩さないドレスアップ要素をチューニングへ盛り込めば、NCの魅力は一段と輝いていく。こだわりチューナーによるチューニング+αのメニューなどだけに、どのような提案が今後用意されるのかに期待したい。

オリーブボール

TEL: 0595-83-2167
http://www.olive-ball.com



オススメ!

ルックスも楽しむ お手軽メニュー

現在は準備を進めている状態だが、近日中にオリーブボールではノーマルヘッドライトを加工してBMW風の「イカリング」処理や、カーボンシート貼り込みによるドレスアップメニューをスタート予定。後付け感の強いドレスアップではなく一体感重視で仕上げるため、チューニングユーザーはもちろんのこと、ノーマルスタイリングを崩したくないユーザーにもうってつけのメイクとなるはずだ。

ロー、ハイのライト周囲にBMW風のリングをセットするヘッドライト加工。ユニットを分解する必要があるものの、オリジナルティが打ち出せる。



さりげなく貼り込まれたカーボンシートも要チェック。イメージを大きく変えることなく質感を高められる、注目のフィルムワークだ。



NC1デコ入れ大作戦

リーズナブルだから ベース車に最適！

各部の仕上がりレベルが高いから、全体の完成度が高いのでしょう、とオリーブボールではNCを高評価している。だが一方で、限界領域でのコントロール幅がNAやNBよりも狭いと感じている。その原因のひとつであると考えられるダンパーを、オリジナルで鋭意開発中だ。ストロークスピードや車高バランスなど細かくチェックして、リニアさの中にも安定感が生まれるように試行錯誤しているのだ。なお、取材段階ではトラクション性能を引き上げていくために、リアダンパーの上下にピロボールを使用したプロトタイプが装着されていた。中古車市場でリーズナブルになってきているNC1だからこそ、このテストデータを生かしたフットワークチューンが施されるだけで、リーズナブルに速さを手に入れられるだろう。



開発当初は市販のダンパーキットでセッティングしていたが、理想のフィードバックを求めてオリジナルダンパーキットの開発に着手。サーキットで走りを楽しめるアイテムに仕上げる予定だ。



リニアさを求めて現在テスト中のリアダンパーは、ロアブッシュもピロボールへと変更した。トラクション性能が向上するはずだ。



サーキット走行を楽しめる足とするが、ストリート走行も考慮する。減衰力変更のみで通常走行へ対応できるように煮詰めていく。



現段階はノーマルだが、足まわりが完成した後にメカチューンへ取り組む予定。コスワースのクランクやビッグバルブなどに注目している。

ステップアップも見据えて ベースを整えていく

現在はオリジナルダンパーキットを開発している段階だが、オリーブボールでは今後エンジンチューンでの大幅ポテンシャルアップも予定している。そのため、ロールケージなどのスポーツ走行で欠かせない要素はすでに投入済み。とくに追加メーターやブレーキへの冷却ダクト、バケットシートといったアイテムは、チューニング前に投入しても効果が手に入られるので、参考となるだろう。



フットワークチューンのみでもスポーツ走行ではエンジン負担がかかるケースも多い。追加メーターで走行時の弱点を洗い出していく。



安定したドライビングには、バケットシートと4点式ハーネスが欠かせない。ロールケージとのコンビネーションでレーシーさも実現。



剛性面というよりもスポーツ走行での安全面でロールケージをセッティング。乗降性は犠牲となるが、ルックスもレーシーなものになる。



フットワークチューンでコーナリングスピードが高まると、ブレーキ不安は増してくる。ダクトでクーリングすれば熱影響は少ない。



サーキットでの楽しさを追求するが、装着タイヤはストリート走行も考慮してハイグリップフラジアルをチョイスしてきた。

歴代RSと比べてみると



素材のレベルが高いから 楽しみ方は自在！

ボディ強度、足まわりの動き、トルクあるエンジンといった具合にベースとして優れているNCでは、NAやNBのように目指す方向を絞り込んでいなくても対応が可能。極端な話、ストリートオンリーのドレスアップ仕様として取り組んでいっても、さほど苦勞することなくスポーツ走行にも対応させられる。そんな懐の深さが与えられていると考えていい。

Tuner's Talk

ポテンシャルが高いからこそ どこまで通用するかが知りたくなる

「現段階ではマフラーこそ変えているものの、パワー系はほぼノーマル。それでもレベルの高い走りを楽しめますから、NAやNBよりもはるかにポテンシャルは高いですね。ただ、そうしたレベル高いノーマルだからこそ、スポーティさやリニアフィードの追求は必要と感じています。エンジンチューンでは高回転も使えるようにしたいと考えていますから、今後も楽しみな一台ですね」

Driver's Talk

完成形ではないのにも関わらず 意志が伝わってくる1台

「NC自体はNAやNBよりもひとまわり大きいのに、1ウェイでのLSDセッティングやリニアに動く足まわりで軽快な動きが楽しめる仕上がりになっていたね。ただ、1ウェイだとオン、オフでの挙動に差が大きいから、もう少しマイルドな効きにするとドライビングからシビアさが緩和できるかも。ロードスターならではの軽快な走りを実現しようとする強い意志が強く伝わってくる一台だったよ」



ENDLESS



FUNCTION-Xプラス

●エンドレス ●0267-67-7301
 ●19万9500円●全長調整式●ダンパー・スプリング・アッパーマウント●F:20 R:20

走行ステージに合わせた最適なセッティングを実現する30段階の減衰調整システムを採用。ストリートからワインディング、サーキットまで幅広く対応するマルチプレーヤーとして開発された。

AutoExe



ロードダウンスプリング

●オートエグゼ ●03-3531-8151
 ●3万4500円●スプリング
 ●F:33.9 R:29.4●F:20 R:20

ストリート重視のロードダウンスプリング。量産ダンパーのキャパシティを生かしてスポーツ性能を高めたスプリングが完成した。重心を下げることで、クルマ全体のレベルを引き上げることになる。

RIGID



RIGIDダンパーマウント

●アルファ ●048-873-6986
 ●1万6800円(1台分)

モータースポーツにおける過酷な条件に耐えうる専用特殊配合ゴムを使用し、耐久性と硬度のバランスを、より高いレベルで実現した強化ゴムブッシュ。ステアリングレスポンスの向上などを約束する、サスペンションセッティングの必需品。

CUSCO



クスコ・スタビライザー

●キャロッセ ●027-352-3578
 ●1万6900円~2万1000円

コーナーでのロールを抑えるには、サスペンションを高レートのものに交換するか、スタビライザーを強化する必要がある。ただ前者はロールだけではなく全体の乗り心地まで悪化させてしまう。スタビライザーは乗り心地はそのままにロールだけを抑制できる。

RIGID



RIGIDタワーバー

●アルファ ●048-873-6986
 ●2万9400円●スチール(イエロー)

中空スチールオーバルシャフトを使用した競技用タワーバー。余分なジョイント部をなくし、軽量・高剛性な一体型にすることで、強力無比な剛性でクルマのコーナリング限界をアップさせる。本体は鮮やかなリジッティエローを採用し、視覚的にもアピールできる。

ENNEPETAL



エナペタル MmSP 減衰12段階調整式

●村上モータース ●089-922-1110
 ●28万6650円●F:10~16 R:10~16
 ●F:12 R:12

S耐久マシンにてテストを繰り返し、仕様変更を重ねたアイテム。レギュレーションに準じ、ケースはスチール製ながらしっかり軽量化。限界まで車高を下げてモリアのサストロークが稼げるように設計した。

RIGID



RIGID直巻スプリング RGS17042-70

●アルファ ●048-873-6986
 ●1万6800円(2本) ●スプリング●4.27

全日本ジムカーナ選手権の現場で要求される性能を、実践テストを繰り返すことにより具現化。しなやかで剛性感があり、スムーズなドリフトコーナリングを可能とするサスペンションセッティングを実現させた。さらには、単品製作の特注が可能。

RIGID



スプリングマウントシート SS-313

●アルファ ●048-873-6986
 ●8400円(2枚)

内径65~70φ直巻スプリング対応のアタッチメント。リアの純正アッパーマウントに使用することができる。さらにスラストシート組み付けでスプリングのスムーズな動きをサポートし、伸び・縮みの際の異音を解消させることができる。

AutoExe



アジャスタブルスタビライザーリンク

●オートエグゼ ●03-3531-8151
 ●F/R 各2万1000円

ダウンサスや車高調を用いてローダウンした際、スタビライザーが本来の性能を発揮できる位置関係が崩れてしまう。それを補正するのがこれだ。アームとスタビの位置を適正化、ローダウン度合いによって自然なポジションへと調整することができる。

TOWER BAR

タワーバー

●価格
 ●素材



RIGIDタワーバー

●アルファ ●048-873-6986
 ●2万9400円●スチール(イエロー)

中空スチールオーバルシャフトを使用した競技用タワーバー。余分なジョイント部をなくし、軽量・高剛性な一体型にすることで、強力無比な剛性でクルマのコーナリング限界をアップさせる。本体は鮮やかなリジッティエローを採用し、視覚的にもアピールできる。

RS-Factory STAGE



KONI車高調専用ピロアッパーマウント

●RSファクトリー-STAGE ●0258-28-5122
 ●3万5000円(左右セット)
 ●リアアッパーマウント(ピロ)

KONIの自社オリジナルキットのアップグレードパーツ。ピロ化することでダイレクトなフィードバックとリアタイヤのコントロール性を確保。高速コーナードリフトでのパフォーマンスを引き上げる。

RIGID



RIGID直巻スプリング RGS20084

●アルファ ●048-873-6986
 ●1万8900円(2本) ●スプリング●8.46

スプリング形状は荷重変化に対してバネレートが安定しているタイプとした。いたずらにバネレートを上げることなく、車種ごとの特性を十分に生かした適切なバネレート設計とスプリングのたわみ剛性向上を主眼として開発した。

RIGID



スプリングマウントシート SS-302

●アルファ ●048-873-6986
 ●8400円(2枚)

内径65φの直巻スプリングをノーマル形状アッパーマウントを使用して取り付けの際のスプリングフィッティング用アッパースプリングシート。ピロアッパーマウント仕様の直巻車高調整を全日本ジムカーナのN車両規定に合致させるためにも有効。

AutoExe



スポーツスタビライザー

●オートエグゼ ●03-3531-8151
 ●F: 2万4150円/R: 2万3100円(2段階調整式)

左右のサスペンションアームをバネタイプのスプリングで結合し、ロールを抑制する効果を持つ。乗り心地にはほとんど影響することなく、コーナーでの余分なロールを抑えられるので、よりスポーティな挙動とハンドリングが生まれる。

MURAKAMI MOTORS



NC用強化ショートスタビリンク

●村上モータース ●089-922-1110
 ●1万4435円

車高を下げていくと、純正のスタビリンクでは長過ぎてスタビライザーがバネ状態になってしまう。そこでショートスタビリンクを用いて適正な位置関係に調整する。また、純正の樹脂製から金属製になることで剛性とダイレクト感が向上する。

Maruha



BCスポーツ(NBアッパーモデル)

●マルハモータース ●054-294-0076
 ●16万3800円/リヤアッパーレス:14万7000円●全長調整式
 ●ダンパー・スプリング・アッパーマウント(NB純正) ●F:15 R:15

スポーツ走行など、幅広いニーズに重点を置いて開発。サーキット仕様などの尖った特性ではなく、適度な車高を残しながらしっかりストロークさせ荷重移動でコーナリングできるようにセッティングした。

RIGID



RIGID直巻スプリング RGS18104

●アルファ ●048-873-6986
 ●1万8900円(2本) ●スプリング●10.41

リジット・コンペティションスプリングは、全日本選手権をはじめ数々の実戦テストから生まれた、競技用スプリング。ヘタリが少なく耐久性に優れたバネ鋼材を採用しハードな走行でも抜群の追随性を見せる。特注スプリングのオーダーも可能。

SUSPENSION OTHERS

サスペンション その他

●価格

SUSPENSION OTHERS

サスペンション その他

●価格

STABILIZER

スタビライザー

●価格



STABILIZER

スタビライザー

●価格



STABILIZER

スタビライザー

●価格



STABILIZER

スタビライザー

●価格

ローダウンによって崩れたスタビライザーとロアアームの相対角度を適正な状態に設定することができる。純正と同形状で信頼性も抜群。理想的なスタビライザーの角度にすることで、コーナリング中の無理な突っ張りやなくなり安定した走行が可能になる。

SUSPENSION

サスペンション

●価格
 ●ダンパー
 ●キット構成
 ●バネレート(kg/mm)
 ●推奨ダウン量(mm)
 ●調整範囲(mm)
 ●減衰力調整(段)



SPRING

スプリング

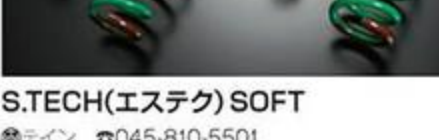
●価格
 ●ダンパー
 ●キット構成
 ●バネレート(kg/mm)
 ●推奨ダウン量(mm)



SPRING

スプリング

●価格
 ●ダンパー
 ●キット構成
 ●バネレート(kg/mm)
 ●推奨ダウン量(mm)



SPRING

スプリング

●価格
 ●ダンパー
 ●キット構成
 ●バネレート(kg/mm)
 ●推奨ダウン量(mm)



SPRING

スプリング

●価格
 ●ダンパー
 ●キット構成
 ●バネレート(kg/mm)
 ●推奨ダウン量(mm)



SPRING

スプリング

●価格
 ●ダンパー
 ●キット構成
 ●バネレート(kg/mm)
 ●推奨ダウン量(mm)

NC1デコ入れ大作戦

CUSCO



クスコ・ストラットタワー

☎キャロッセ ☎027-352-3578
📦 1万2600円~2万1000円

ボディ補強の第一歩となるストラットタワーバー。手軽に装着できるが、もっとも負担のかかるポイントのひとつであるストラットタワーを補強することで効果は絶大。クルマの動きにもメリハリが生まれて、スポーツ走行をより安全に楽しむことができる。

GReddy



GReddy ストラットタワーバー リア

☎トラスト ☎0479-77-3000
📦 1万6590円

フロントタワーバーとともに、リア側も補強することで、前後のバランスをとり、クルマ全体をがっちりさせる。ボディの足まわりを中心に強化することでクルマの動きを把握しやすくなり、より自在にコントロールすることができる。

GReddy



GReddy ストラットタワーバー フロント

☎トラスト ☎0479-77-3000
📦 1万6590円

ボディ剛性をアップし、サスペンション本来の性能を発揮させるための補強パーツ。車種専用設計で、ボルトオンでの取り付けが可能にしたため、手軽にボディ補強を行うことができる。シンプルなデザインにバフが処理でエンジンルームがシャープな印象に。

AutoExe



ストラットタワーバー・フロント

☎オートエクゼ ☎03-3531-8151
📦 2万9400円 📦 スチール

高強度なスチール材をもっとも効果的に強度を出せるオーバル形状のバーにして左右のストラットタワーを連結。さらにはバルクヘッド2カ所とも結合させることでフロント部分を強力に一体化。ボディ剛性を飛躍的に向上させることができる。

Jet's



マスタースペックピロアームブッシュ

☎インテグラル神戸 ☎078-935-2661
📦 10万5000円(22カ所フルキット)

動きが非常にスムーズで正確にサスペンションアームを動かすことができるため、限界が引き上げられダイレクトなハンドリングを手に入れることが可能に。取り付けは圧入で行い、レーシングユースはもちろん、ストリート派のリフレッシュにも最適。

Jet's



マスタースペック フロントロアアームピロブッシュ

☎インテグラル神戸 ☎078-935-2661
📦 2万5200円(左右セット)

フロントロアアームの前後に採用されている純正の大きなゴムブッシュ。このブッシュのたわみがステアリングの切りはじめの反応の鈍さや、わだちでのハンドルの取れなどの原因になっている。ブッシュをピロ化することでリニアなハンドリングに改善できる。

Jet's



マスタースペック トーコンブッシュ

☎インテグラル神戸 ☎078-935-2661
📦 1万2600円(左右セット)

程よい柔軟性を持たせたトーコンブッシュを組み込むことで、NCの優れたマルチリンクの機能を損なうことなく、サスペンションストロークの過渡領域の規定トーンへの拘束を適正値にコントロール。スポーツ走行に最適な優れたコントロール性を実現した。

R.S.AIZAWA



リジッドカラー

☎アールエスアイザワ ☎046-254-8798
📦 2万4150円

サスペンションメンバーの取り付け部にカラーをセットすることで、元のゴムブッシュのたわみによる予期せぬ挙動を抑制。リジッド化することでジオメトリをつねに適正に保ち、メリハリのあるコントロールしやすい動きに改善できる。

BUSH COLLAR

ブッシュ・カラー

📦 価格
📦 素材

ARRIVE



ど〜だSMB-NCS

☎石井自動車 ☎0274-82-2545
📦 3万5000円 📦 アルミ

車両センター部は大きなねじれのちからが加わるポイント。そこに、前後左右さらにはクロスバーを張り巡らせることで、劇的に剛性をアップさせることが可能になった。純正の細いスチールプレス材に比べればその差は歴然。

ARRIVE



ど〜だSMB-NCF

☎石井自動車 ☎0274-82-2545
📦 2万8000円 📦 アルミ

フロントサスペンションのすぐ後方はミッション用の大きなフロアトンネルが設けられている。その空間に贅沢な素材を思いきって使ったプレスで補強。応力の集中を避け強度と軽量を両立させた。純正のスチール補強材に比べ、半分の重量で仕上げた。

BAR

プレス

📦 価格
📦 素材

NOPRO



NC用 フロントロアアーム・ピロブッシュ

☎ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
📦 2万5200円

ハードなコーナリング時に横Gで変形する純正ブッシュに対し、ロアアーム前側の純正のゴムブッシュをピロブッシュに交換する事により、適正なハンドリング状態を維持することができる。アンダーステアを軽減して、よりハイレベルなコーナリングが可能に。

Odula



メンバーカラー

☎COVER DRIVE ☎072-920-6888
📦 F/R 各1万500円 📦 アルミ

メンバーとボルトのクリアランスを埋めることにより、メンバーの余分な動きが消え、サスペンションの動きを正確に伝えることができる。よりドライバーがクルマの反応を把握しやすくなり、スポーツ走行に磨きがかかる。サーキットでも大きな武器になるだろう。

SAFETY 21



SAFETY 21 ロールケージ

☎キャロッセ ☎027-352-3578
📦 4万2000円~9万4500円 📦 スチール

JAF競技に対応するレーシングユースには必要不可欠なアイテム。確かな強度と安全性を確保しつつ、ドライバーの視界を妨げないように設計。高強度な冷間引無炭素鋼を使用。ジョイント部にまで徹底的に軽量化にこだわった。

Dooble



Dooble Roll bar

☎ドゥーエンジニアリング ☎0550-78-3200
📦 11万9700円

ロードスターカップに使用できるレース認定パーツ。スチール製でボディ剛性の向上はもちろん、確実な乗員保護性能を有する。ナンバー付き車両での参加しやすいレースから積極的に参加してみれば、今までのカーライフに新しい道が開けるかもしれない。

AutoExe



メンバーブレースセット

☎オートエクゼ ☎03-3531-8151
📦 9万1350円 📦 スチール

フロア下全体を張り巡らせるようにスチールパイプを配置する。タワーバー程度では比較にならない程のボディの一体感を生み出し、ねじれを抑制する。するとサスペンションへの入力もボディに逃げることなくボテンシャルをフルに発揮できるようになる。

AutoExe



フロアクロスバー

☎オートエクゼ ☎03-3531-8151
📦 2万2050円 📦 スチール

サスペンション上部のフロアを左右に渡り連結することでボディ剛性を向上させる。純正でなんの補強も入っていないオープン構造と比較すれば効果は絶大。スチールのオーバル形状バーを用いながら、スマートでユーティリティを犠牲にすることがない。

ARRIVE



ど〜だSMB-NCR

☎石井自動車 ☎0274-82-2545
📦 1万円 📦 アルミ

リアサスペンションの一番後ろの取り付け部分の左右を連結させ、ボディの歪みを抑制する。メンバーの強度不足が心配されるNCには効果的な補強だ。純正ではなにも補強がされていないため、重量増にはなるが、それ以上のメリットは確実に手に入る。

RIGID



RIGIDホイールナット RN20T

☎アルファ ☎048-873-6986
📦 1万2600円(20個)
📦 ジュラルミン(ブラック・シルバー・レッド)

強度、軽量に優れる超々ジュラルミンを採用し鍛造にて加工。軽量化と装着性を考え、ナット径を19mm角に設定した。錯防でアルマイト表面処理をほどこし、見た目にも美しい仕上がりに。

NOPRO



NC用 トーコンキャンセルアーム

☎ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
📦 2万5200円

コーナリング中の不安定なリアのトー変化を規制し、安定した走行を可能にする。ピロブッシュタイプのため、本来のアームの上下の動きに規制がなく、安定したトラクションを保ちながら、むだなトーの動きを抑える事ができる。

NOPRO



YAMAHA製 ボディダンパーキット リア用

☎ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
📦 4万4100円

YAMAHA製パフォーマンスダンパーをNCロードスター専用開発。リアのクロスメンバーの取付け部を利用し、車体剛性の要とも言える車体の左右のフレーム間に装着する。ボディの揺り戻し現象を抑制し、走りの質感向上に大きく貢献する。

AutoExe



スポーツタイロッドエンド

☎オートエクゼ ☎03-3531-8151
📦 2万1000円(左右セット) 📦 冷間鍛造炭素鋼

ローダウンした際に、バンザイ状態になったタイロッドをボールジョイントの高さを変えることで適正な位置へ修正する。ローダウンした状態で純正タイロッドエンドを使用し続けると、トーのバランスが崩れバンブステアを誘発、乗りにくいクルマになってしまう。

CUSCO



CUSCO D1 クロモリロールケージ

☎キャロッセ ☎027-352-3578
📦 4万7250円~11万3000円 📦 クロモリ

材質にクロモリ鋼を使用することで、スチール製に比べ重量を約30%も軽減することに成功。モータースポーツ用と同じ取り付けで、安全・確実にボディ剛性を向上させることができる。接合部にも軽量・高剛性パーツを採用し、細部までこだわりを見せる。

インテグラル神戸

TEL : 078-935-2661

http://homepage1.nifty.com/integral_kobe/



ライトウェイトスポーツならではの魅力は リニアなハンドリング追求で引き上げる

リニアなハンドリングで コーナリングを楽しむ

インテグラル神戸では、ロードスターの魅力はレスポンスよくマシンの動くステアフィールの演出に尽きると考えている。そのため、ブッシュ類のピロボール化やオリジナルダンパーキットを使っ



デモカーにはオリジナルブランドのダンパーキットをマッチング。精力的にワインディングやサーキットを走り込んでセットアップデータを随時拡大している。

吸排気チューン程度でも245サイズなどをチョイスし、タイヤのグリップ性能を引き上げたい。コーナリング時の安定感が高まり、トータルで速くなるのだ。



ステアリングフィールへ大きな影響を与えるのが、ロアアームのピロボール化。足まわりもスムーズに動くようになるため、まずはココを押さえておきたい。



ストリートを基本ステージとしながらも、サーキットでもストレスのない走りが楽しめる仕様をコンセプトにNC1を仕上げるインテグラル神戸。開発初期はNCに秘められた可能性を探るために排気量アップなどエンジンチューニングへ力を注いでいたが、現在はロードスターの魅力であるライトウェイトスポーツを追求するべく、精力的に2ndでフットワークチューンに取り組む。

た。フットワークのダルな部分を解消して、タイヤのサイズアップを行うだけでも、かなり好フィールングな走りが楽しめますよ」と安藤社長。なお、注目したいのはNC2フェイスにコンバートした精悍なスタイル。コーナリング性能の引き上げをねらったタイヤサイズ&太さと相まって、ワイド&ローで存在感強い1台へ導かれていた。

ライトウェイトスポーツならではの軽快な走りを支える、インテグラル神戸流のNCセッティングアップ術。少ない手数で走りどステアリングの魅力を高めていける、まさに格好のお手本だといえるだろう。

NC1デコ入れ大作戦

NC2対抗策は レブ引き上げでOK!

鍛造クランクを採用されてきたNC2は高回転領域の信頼性が高められたため、レブリミットがNC1よりも500回転高い7500回転へと変更されている。ただ、サーキットで高回転を長時間にわたって常用するのであれば明確な差として出てくるだろうが、ストリート+αレベルなら鍛造クランクでないNC1をレブリミット変更でNC2と同仕様にしても問題はなし。中高回転を盛り上げる吸排気チューンとカム交換まで施していけばノーマルのNC2を楽々上回るポテンシャルが味わえるので、対抗策として覚えておこう。もちろん、高回転寄りを多用していくのであれば、走行ステージやドライビングスタイルに応じて高温特性に優れたオイルを使用するなど周辺にも配慮したい。



NC2では鍛造クランクだけでなく、ピストン・コンロッドのフルフロー加工も施されているが、レブリミット変更だけで肩を並べられる。



本来7000回転のリブリミットをNC2同様の7500回転へコンピュータチューンによって変更するだけでも、使い勝手は大きく変わる。

歴代RSと比べてみると



質感と走りを 上手に両立させよう

インテグラル神戸ではNCが歴代RSよりもトータルバランスで優れているととらえているため、足まわりとLSDのみを初期段階のチューニングメニューとして推奨している。なお、走りにこだわる場合でも車格を考えると一体感重視でノーマルの質感を崩すことなく仕上げていきたいところ。裏を返せば、それだけわがままに仕上げるのが可能な最適ストリートモデルということだ。

Tuner's Talk

コストパフォーマンス高く 走りのレベルを引き上げていくべき

「リーズナブルにロードスターを楽しめるのがNC1。中古車市場でも手ごろな価格になってきていますし、NAやNBに比べて少ない手数で次元の高い走りを楽しめます。今が旬といえるし、ねらい目だと思います。オススメとしては、まずは足とLSDで挙動を安定させ、そこから高回転を使えるように排気系とレブリミット変更に取り組みばいいでしょう。快適な速さ追求が基本ですよ」

Driver's Talk

各部のバランスがよく 速さのなかにも安心感が強い

「ねらいどおりの走行ラインでコーナリングが楽しめるけど、けっしてピーキーじゃない。タイヤサイズでグリップレベルを引き上げているから、マイルドな挙動で安定志向になってるね。吸排気チューンとハイカム、コンピュータチューンによってトルク感も増しているから、すごく乗りやすいのが印象的だった。チューニングバランスの整った1台だし、ステージ問わずに楽しめるよ」

サイズを引き上げるなら ハミタイに注意!

オススメ!

NCではボトム方向へ絞り込むようなデザインでフェンダーが仕上げられている。そのため、単純にサイズアップやワイドトレッド化していくと……「タイヤはみ出し」と見なされてしまう。リアに関しては

比較的余裕あるが、フロントは7.5Jで+48付近のホイールオフセットにするだけで危険領域。インテグラル神戸ではそうしたウイークポイントを攻略するためのエアロパーツを用意してきた。



ハミタイとなる危険領域を、インテグラル神戸はエアロパーツによって絶対にカバーしている。不足していたボトム部分のボリュームが増すため、そのままでは腰高感の強いNCでもワイド&ローなスタイリングへ違和感なく仕上がっていくのだ。



500回転の幅が 走りの幅も広げてくれる

6速MTならコンピュータチューンによってレブリミットをわずか500回転引き上げてやるだけでギアチョイスに悩むようなシーンでも問題なく対応でき、ファイナル変更も必要なくなるほど。なお、5速MTならファイナルを引き上げ、ATなら引き下げの方向でレブリミット変更とともにセットアップすると、ピックアップ良く走りが楽しめる。コーナリングを楽しんでいくな、こうしたアクセルオン・オフ時のフィーリングも突き詰めたい。



ストリートを意識しながら速さも妥協なく追求 NCの可能性を探り、日々進化する一台！

マツダ車チューナーとして知られる大阪のオーバードライブ。RX-7やRX-8のように、ストリートをベースとしながら、速さを追求するアプローチで仕上げてきたのが、オリジナルエアロでレーシーなNC2フェイスのNC1だ。

「NAやNBにくらべて完成度としては高いですが、やはり2.3クラスのライバルマシンにはサーキットで通用しない。なので、ルックス的

な部分も楽しみつつ、速さも手に入られるように日々試行錯誤しています」と武地(たけち)代表。

なお、現在テストが進められるのは2.3ℓハイコンプ仕様。ベースエンジンにはアテンザ用を使用するのだが、単純スワップではトルクこそあるもののパンチに欠ける。そのため、NC2ピストンやバルブスプリングを流用して、軽快にレブリミットまで吹け上げさせるねらいでエ

ンジン製作が進められていた。

コストは少々かかるが、完成すれば低回転から太いトルクでレブリミットまでパワーが盛り上がり予想される。タイムねらいのサーキットはもちろん、ストリートでもチューンドNCを余すことなく楽しめる仕上がりとなるだろう。

NCで速さを楽しみたいなら、オーバードライブの動向に注目しておいてもらいたい。



走行=データ収集というスタンスで、常にA/F計などコンディションを細かくチェック。スポーツ走行時だけでなく、ストリートも開発ステージだ。

つねに進化を目指す 徹底した開発体制

早い段階からNCのパーツ開発や、チューニングに取り組んできたオーバードライブでは、つねに進化を目指してパーツ開発やスポーツ走行が繰り返される。現在製作中となる2.3ℓハイコンプ仕様のエンジンが仕上がれば、サーキットでもタイムが大幅に引き上げられるだろうと予測されているので楽しみだ。もちろん、このような豊富なデータ収集がユーザーへとフィードバックされるため、ライトチューンを望むストリートユーザーの恩恵も大きいのだ。まさにNCチューニングの先陣を切っているということ。



ステージを問わず、ドライビングポジションの安定化は重要。ストリートユースでの使い勝手も考慮してのシートチョイスを行った。

さまざまな仕様に対応するオーバードライブのメインコンピュータセッティング。解析困難だったNCでもコンピュータチューニングが可能。



バンパー開口部からフレッシュエアを押し込むラムエアインテーク。効果は絶大で、吸気温度上昇でのパワーダウンを回避。



ストリートではルックス重視で18インチをマッチングさせるが、サーキットでは17インチの245もしくは255サイズに変更する。

エアロパーツで ルックスをカバー

一見NC2のように見えるオーバードライブのデモカーだが、これはNC2用にラインアップしているオリジナルエアロ装着時にライトユニットも変更したため。丸みを帯びたボディラインに直線基調でエッジが効いたエアロパーツを

マッチングさせることで、一気にレーシーなイメージに引き上げられていることが感じられるはずだ。ボトムのリユームアップによるアイポイントのコントロールで、ワイド&ローが際立てばNC2を凌ぐ存在感が手に入れられる。



ダウンフォースはもちろん、クーリング効果も期待できるフロントバンパースポイラー。カナードをセットすればレーシーフェイス。



フロントからのボトムラインをリアへと一直線に導くステップは、フラップ形状の張り出しがワイド感を生んでいる。



サーキットだけでなくストリートでもスポーツが楽しめる味付け。ここに2.3ℓハイコンプが加われば、かなりのポテンシャルアップになるだろう。

レーシーさが 走りの気持ちを高める

ノーマル+αのようなシンプル仕上げでの速さ追求も間違いではないが、ルックスがレーシーであればドライバーの気持ちも自然と高まっていくものだ。ポテンシャルアップより先に、チューニングカーらしいテイストをインテリアやエクステリアへ注いでいくのも、NCチューンのひとつとして有効。ワインディングを軽く流していても、満足感は大きく引き上げられるからだ。





オーバードライブ
TEL: 072-920-6888
<http://www.odula.com>

歴代RSと比べてみると



タイヤハウスの大きさを生かして コーナリングスピードを引き上げる

14インチや15インチが主流となっていたNA、NBとは異なり、16はもちろん17インチが楽々飲み込めるタイヤハウスが与えられているNC。非力さをカバーするには、コーナリングスピードを引き上げる必要があるため、可能なら245サイズ以上をマッチングさせたいところだ。とくにフロントのサイズアップが、ターンインでの安定感も生み出すキープポイントとなる。

Tuner's Talk

コンピュータチューンが 仕上がりを左右する

「電子制御が細かくからんできてNCでは、とにかくコンピュータセッティングを重要視したいですね。ハイカムを使えば7300回転付近までしっかりパワーを引き出していただけますが、セッティング次第では逆に悪フィールになってしまうなんてことも考えられます。ハードチューン=コンピュータチューンではなく、仕様ごとにリセッティングで対処しましょう」(武地代表)

Driver's Talk

走りを意識させるルックスで ドライビングも楽しい!

「2.3ℓ化に向けて仕様変更中とのことでエンジンフィールは確認できなかったけど、走りを強く意識させるレーシーなエアロ形状に見合ったフットワークセッティングでワインディングが楽しいね。ストリートでマッチングさせている18インチも、ボディのボリュームと好バランスでカッコイイ。サーキットを重視しているといっても、ストリートで十分楽しめるオールラウンダーな仕様だよ」

ねらいのラインは フットワークで決まる!

フルソフトをストリート、フルハードでサーキット対応の減衰力特性とし、幅広いステージをカバーするのが、オーバードライブの「蹴脚ダンパーキット」。ネーミングのようにトラクション重視で仕上げられているので、高い接地感を味わえるのが最大の魅力だ。シェルケースはスチール製だが、非力なNCではバネ荷重量軽減が命題となるため、同一セッティングのアルミ製シェルケースモデルも開発している。

オススメ!



30段階調整の幅広い減衰力であらゆるステージに対応させるオーバードライブの自信作。アルミ製シェルケースモデルにも注目!

メンバー固定ボルトのよいけなク
リアランスを埋めることでハンド
リングが引き締まる。リーズナブ
ルだが装着効果は大きい。



スポーツ走行時に問題となる熱影響。ダクト付きボンネットでクー
リングしていけば水温補正によるパワーダウンなども避けられる。



ダクト付きボンネットのストリートユースで問題だったエンジンル
ームへの雨水進入に配慮した排水形状をセット。洗車時も安心だ。

RS-Factory STAGE



NC用S500ブレーキパッド

RSファクトリー-STAGE ☎0258-28-5122
 F/R 各1万1000円・前後セット: 2万円
 ノンアス 0~530

NA、NBで大好評を博した「S500」パッドのNC版が待望のリリース。初期タッチをわずかに強め、自然なペダルフィールを持たせた。耐摩耗性に優れ、ダストの軽減にも成功。

BRAKE PARTS

ブレーキパーツ

- 価格
- 材質
- パッド適正温度域 (°C)
- ローター構造
- ロータースリット
- ローター径 (mm)

AutoExe



ホイールナットセット

オートエクゼ ☎03-3531-8151
 1万3440円(1台分) クロームバナジウム鋼

ナットトップに、メーカーロゴ入りのアルミキャップを設定することで、高いドレスアップ効果を生み出す。また、脱着には専用形状のレンチを必要とするため、盗難防止に非常に有効。ハードユースでも緩みにくいクロムバナジウム鋼を使用している。

VOLKRACING



TE37 Super Lap

村上モータース ☎089-922-1110
 ⑧ ⑨

細部にわたり徹底的に薄肉化。スポークなどの応力を受ける部分はしっかりと補強を設けることで、タフさも身につけている。従来モデルより400グラムも軽量化に成功。バネ下重量での軽量化は絶大な効果を発揮してくれる。

OTHER

プレス

- 価格
- 素材

ACRE



フォーミュラ800C

アグレ ☎042-556-5100
 F/R 各2万790円
 カーボンメタル 常温~800

ワイドレンジでの高い制動力を発揮。素材から出るカーボン皮膜はローターへの攻撃性を抑制し、走行後にいったん冷えても効きが回復するリカバリー性の良さを持つ。的確にブレーキコントロールできる。

ACRE



フォーミュラ700C

アグレ ☎042-556-5100
 F/R 各1万6800円
 カーボンメタル 常温~700

ライトウエイトカーのバランスを考えたカーボンメタルパッド。高い耐フェード性と高いコントロール性として高い効きを高次元でバランスさせた。カーボン皮膜の形成によりローター攻撃性を抑えた。

ACRE



ダストレスリアル

アグレ ☎042-556-5100
 F/R 各1万9950円
 ノンアス 常温~500

不快なブレーキ鳴きとホイール汚れの原因となるブレーキダストの発生を抑えつつ、制動力は犠牲にしないというままで常速を覆すパッドが登場。完全ストリート専用設計のためサーキットは不向き。

ACRE



スーパーファイター

アグレ ☎042-556-5100
 F/R 各6300円
 ノンアス 常温~450

初期制動力を重視し、優れたコントロール性を実現するばかりでなく、驚異的低価格を実現。全てを高次元でバランスさせ、エンドリユーザーから上級ユーザーまで幅広いユーザーに満足感を与える。

RS-Factory STAGE



NC用R800レーシングパッド

RSファクトリー-STAGE ☎0258-28-5122
 F/R 各1万8000円・前後セット: 3万4000円
 カーボンチタン 0~800

カーボン、チタン配合のレーシングスポーツパッド。各サーキットでレベルの高いテストをこなし、プロドライバーも納得の製品を完成させた。耐熱性とコントロール性が抜群なのだ。

RIGID



RIGIDブレーキパッド RB-308G

アルファ ☎048-873-6986
 2万3100円
 ノンアス&ロースチール 0~450

ジムカーナで好成績を達成するために開発したフロント向けパッド。ブレーキング時の初期ロックを抑え、ブレーキングバランスをリア寄りにし、ブレーキングドリフト・サイドターンをより容易にする。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory



Super Racing

アニバーサリー ☎04-2946-0916
 F/R 各2万7090円
 セラミックチタンカーボンメタル 常温~950

サーキット走行やレースで1周目から全力ブレーキングができるように適正温度域をワイドに設定。常温から効きはじめる、高い耐フェード性を持たせたことで安定した制動力を維持できる。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory



Racing

アニバーサリー ☎04-2946-0916
 F/R 各2万6040円
 セラミックカーボンメタル 常温~900

圧倒的な初期制動力を備え、抜群のコントロール性を誇る。900℃という非常に高い温度域ながら、常温度域から問題なく制動力を発揮するため、ストリートでのスポーツ走行でもしっかりカバーできる。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory



Sintered Racing

アニバーサリー ☎04-2946-0916
 F/R 各3万1290円
 シンタードメタル 200~1000

ディスク表面に保護層を作るため、ローター攻撃性を低減。制動力、ペダルタッチ、コントロール性において高性能を発揮。ワイドレンジな温度域でワインディングからサーキットまで対応できる。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory



Super Sintered Racing

アニバーサリー ☎04-2946-0916
 F/R 各3万1290円
 シンタードメタル 常温~1000

常温から高い摩擦係数を発揮し、最高耐熱温度はなんと1000℃。ストリートからサーキット、さらにはレースまでこなせるポテンシャルを持っている。頻繁にサーキットへ出向くユーザーには非常に便利だ。

ENDLESS



TYPE CC-Rg

エンドレス ☎0267-67-6888
 F/R 各3万1500円・セット5万7750円
 セミメタル 50~500

WRCやWTCCでテストを重ねた本格レーシングスペックパッド。ハイグリップスリックタイヤ装着時でも抜群の性能を発揮。WRCにおいて要求される、低温時からの確実な効きを高次元で実現している。

ENDLESS



TYPE CC-A

エンドレス ☎0267-67-6888
 F/R 各1万7800円
 セミメタル 50~480

セミメタルながら低温域からの効きが鋭く、コントロールしやすい。摩擦係数の立ち上がりもスムーズでストリートにおいて必要十分な能力を持っている。多少のダストや鳴きは高性能ブレーキの証。

RIGID



RIGIDブレーキパッド RB-318M

アルファ ☎048-873-6986
 2万9400円
 フルメタル 0~500

確実なロックと、耐熱性・耐久性を高次元で実現したフルメタルパッド。より容易でシャープなブレーキングドリフト・サイドターンを可能にした。フロントパッドとの適切な組み合わせが肝要。

RIGID



RIGIDブレーキパッド RB-318

アルファ ☎048-873-6986
 1万9950円
 セミメタル 0~800

セミメタルタイプのオールマイティなリアブレーキ。高いロック性能で軽々とサイドターンを決める。全日本ジムカーナ選手権でもその高い能力を存分に発揮できて、評価も高い。

RIGID



RIGIDブレーキパッド RB-308

アルファ ☎048-873-6986
 2万3100円
 ノンアス&ロースチール 0~450

素材にノンアス系を使うことで、ジムカーナにおけるフロントのコントロール性を重視。リアブレーキとのマッチングがしやすく、連続旋回、サイドターンとオールマイティに対応する。

ENDLESS



Super Street M-sports

エンドレス ☎0267-67-6888
 F/R 各2万4150円/4万3050円
 ノンアス 0~530

初期制動域のなかのさらに初期レスポンス領域のペダルフィーリングを追求。ダストや鳴きを限界まで抑えつつも確かな制動力を感じとれる、未だかつてないストリートパッドが誕生した。

ENDLESS



Super Street Y-sports

エンドレス ☎0267-67-6888
 F/R 各1万4700円
 ノンアス 0~380

ストリート用パッドは常用域でのあらゆる温度・速度で安定した制動力を発揮することが求められる。「SSY」は初期制動域、フェードリカバリー性といった、ストリートパッドとして重要な性能に優れている。

ENDLESS



SNP

エンドレス ☎0267-67-6888
 F/R 各1万290円
 ノンアス(NAO) 0~400

コストパフォーマンスに優れたスタンダードモデル。平均以上のブレーキパッドの基本性能を発揮し、耐摩耗性が高いので消耗品としてはうれしいスペックだ。ローター攻撃性も低く、とにかく経済的。

ENDLESS



NS97

エンドレス ☎0267-67-6888
 F/R 各1万8900円
 ノンアス 0~500

ストリートに要求される性能とはなにか。初期制動の効き、ペダルフィーリング、ダスト、鳴きなどの基本性能を高いレベルで達成。耐熱温度もストリートでは十分すぎるほどのキャパシティを持つ。

ENDLESS



MX72

エンドレス ☎0267-67-6888
 F/R 各2万5200円
 セミメタル 50~600

ストリートでのワインディングからサーキット走行会など幅広く対応できる。ペダルタッチのよさに磨きをかけ、低温時から鋭い制動力を発揮する。効きの衰えに少ないダストも魅力的だ。

GLANZ



GLANZ BRAKE PAD SPEC-S

●オートエクゼ ☎0791-64-8075
●F/R 各8000円
●ノンステールNOA ●常温~450

ストリートパッドとしての性能を追求。安心の効きを確保しつつも、コントロール性に優れ不快なカックンブレーキを抑制した。ダストも少なく、つねにホイールをきれいに保つことができる。

AutoExe



CARBON METAL BRAKE PAD

●オートエクゼ ☎03-3531-8151
●F: 2万4150円/R: 2万2050円
●カーボンメタル ●0~700

スポーツ走行における、制動力や耐フェード性といった厳しい条件下における性能を確保。さらに、ローター表面にカーボン皮膜を形成することによってローター攻撃性を軽減することができる。

AutoExe



SPORTS BRAKE PAD

●オートエクゼ ☎03-3531-8151
●F: 1万8900円/R: 1万6800円
●ノンアス ●0~550

ストリートからスポーツ走行に向けて、広い温度域で安定した制動力を発揮する。ダストや鳴きといった部分は純正よりも多少劣るが、効きや耐フェード性の差は歴然だ。

AutoExe



STREET+(プラス) BRAKE PAD

●オートエクゼ ☎03-3531-8151
●F: 1万1550円/R: 1万500円
●ノンアス ●0~400

ストリートパッドの決定版。高い制動力と低ダスト性を両立することに成功。また、バックプレートに鳴き止めのシムを入れることで鳴きも低減させ、日常走行での快適性に磨きをかけた。

ENDLESS



TYPE-R

●エンドレス ☎0267-67-6888
●F/R 各2万4150円
●ノンアス ●0~650

サーキットなどでのハードな走行でもしっかり対応。コーナー突入の急制動時のペダルタッチ・コントロール性に重点をおいて開発。高い制動力を持ちながらもとても扱いやすい。

TUCKIN99



スポーツブレーキパッド

●タックイン99 ☎0798-36-1299
●F/R 各1万3650円
●ノンアス ●0~450

ストリートユースを強く意識したパッド。ダスト、ローター攻撃性を抑え、コストパフォーマンスにも優れた経済的。素直なペダルフィーリングで峠やミニサーキットまで十分使用できる。

R masters



RM551+

●制動屋 ☎059-373-5871
●F/R 各2万6250円
●カーボンセミメタル ●0~800

ストリートでのスポーツ性能を重視。常温から高い摩擦係数を発揮し、800℃という超高温域までそれが衰えることがない。峠をハードに攻めたりワインディングを楽しむというユーザーにぴったり。

R masters



SM500

●制動屋 ☎059-373-5871
●F: 2万3100円/R: 2万1000円
●カーボンセミメタル ●50~700

ワイドレンジな耐熱範囲が特徴。ストリートからサーキットまで安心して使用できる、オールマイティな性能を発揮。カーボンを配合することでダストの発生を抑えることができる。

R masters



SM400

●制動屋 ☎059-373-5871
●F: 2万1000円/R: 1万8900円
●カーボンセミメタル ●50~600

材質にカーボンセミメタルを採用しながらも低温時の初期制動から確実な制動力を発揮。ストリートからワインディングまで対応できる。また、サーキットでもフェードに気をつければ走行可能。

GLANZ



GLANZ BRAKE PAD SPEC-C

●グラント ☎0791-64-8075
●F/R 各1万2000円
●カッパーグラファイト ●常温~650

「SPEC-S」のストリート性にさらに磨きをかけたモデル。ワインディングでもペダルタッチの変化が少なく、安定した制動力をキープする。さらには低ダスト性も向上。スポーツ走行でその差が著しく表れる。

Maruha



マルハブレーキパッド CA-27

●マルハモーターズ ☎054-294-0076
●1万5750円

「SS-27」をさらにフィールを強めたモデルが登場。表面にはすでに焼き入れ処理を施しているため、装着直後から自然な使い心地を見せる。耐熱700℃というハイスペックながら街乗りから使える。

Maruha



マルハブレーキパッド SR-27

●マルハモーターズ ☎054-294-0076
●1万2600円

「SS-27」からさらにスポーツ指向に振った特性を持つ。ただし、安易に強い摩擦材を取り入れた訳ではない。初期の唐突な効きを嫌い、ナチュラルなペダルタッチとコントロール性を重視した。

Maruha



マルハブレーキパッド SS-27

●マルハモーターズ ☎054-294-0076
●8400円

純正品を上回る安定した性能を持つストリート向けパッド。ノンアス・ノンステール材のNAOを使用。ブレーキダストや鳴きがほとんど発生しないにもかかわらずワインディングまでこなせる。

Doable



Dixcel Z-Type ブレーキパッド

●ドゥーエンジニアリング ☎0550-78-3200
●F: 2万3100円/R: 2万1000円

ストリートのスポーツ走行からサーキットまでこなす超ワイドレンジ。連続高負荷走行においても変化しにくい制動力、コントロール性、耐フェード性を持ち、非常に安定している。

RACING GEAR



POWER DISC BRAKE PAD 80R

●辰巳屋興業 用品部 ☎03-3696-0620
●F: 1万9950円/R: 1万8900円
●ノンアス ●150~700

低温時から確実に制動。街乗りからサーキットユースまで満足の効き目を発揮する。踏力に応じて、リニアな制動力を発揮。高負荷、高温時においても安定した制動力を持続する。

AutoExe



スポーツブレーキライン

●オートエクゼ ☎03-3531-8151
●3万8850円(1台分) ●ステンレスメッシュ

ステンメッシュ製のブレーキライン。油圧による膨張がなく、ペダル操作に対してのダイレクト感が格段にアップ。ホースの表面にはコーティングがほどこされ、オイル漏れや劣化もしにくい。赤にカラーリングされたラインはドレスアップ性も良好。

ENDLESS



システムインチャップキット

●エンドレス ☎0267-67-6888
●24万9900円

コンパクトな対向4ポットキャリバーはロードスターにぴったり。インチャップキットでブレーキをフルチューン。ノーマルキャリバーにスポーツパッドでは物足りないユーザーへ次のステップアップとして、ホイールの大型化が必要な場合もある。

MURAKAMI MOTORS



SM400SP

●村上モーターズ ☎089-922-1110
●F: 2万1000円/R: 1万8900円
●カーボンセミメタル ●50~600

ストリートからミニサーキットまで幅広く使用可能なパッド。メタル材で効きは抜群だが、カーボン成分による保護効果で、ローター攻撃性は低い。ブレーキ鳴きも最小限にとどめた万能タイプ。

MURAKAMI MOTORS



レース用SPパッド

●村上モーターズ ☎089-922-1110
●F: 2万5000円/R: 2万2500円
●カーボンセミメタル ●50~700

耐久性がよく、夏場の耐久レースでも安心してアタックできる。スタート直後も、熱の入りがよく、1周目から安定したブレーキングが可能。レースやタイムアタックに強い味方だ。

Maruha



マルハブレーキパッド CC-27

●マルハモーターズ ☎054-294-0076
●2万1000円

サーキットにおける確実で安心の制動力を持たせたスペシャルパッド。他社のカーボンパッドと違うのは低温時から安定した制動力を発揮できること。ストリートスポーツにも対応できる。

GLANZ



グラント ブレーキ ローター ハード シックス

●グラント ☎0791-64-8075
●F: 1万9800円~(2枚)/R: 1万7900円~(2枚) ●特殊熱処理FC鋼鉄 ●1ピース ●6本 ●純正サイズ

特殊熱処理と6本のスリットの相乗効果で、究極の制動力と耐久性を実現。摩擦係数と冷却性の向上を実現した逸品。サーキットでのさらなるタイムアップを目指すユーザーにうってつけ。

GLANZ



グラント ブレーキ ローター ハード

●グラント ☎0791-64-8075
●F: 1万9800円~(2枚)/R: 1万7900円~(2枚) ●特殊熱処理FC鋼鉄 ●1ピース ●純正サイズ

スリットタイプを使用できない公認競技ユーザーや、パッドとローターのロングライフを望むユーザーにお勧め。ハブ部分に耐熱コーティングを施して錆を防止。ホイールのすき間からの見え方もグッド。

GRddy



GRddy ブレーキローター

●トラスト ☎0479-77-3000
●F: 6万7200円/R: 6万3000円 ●特殊熱処理 ●1ピース ●6本 ●F:290・R:280

特殊熱処理を施すことでローター成分の安定化を図り、ハード走行時のヒートクラックを大幅に減少させた。カービングスリットでパッド表面をつねにクリーニング。ベル部にはメーカーロゴ入り。

AutoExe



SPORTS BRAKE ROTOR

●オートエクゼ ☎03-3531-8151
●F: 6万7200円/R: 6万3000円 ●ローター:ブラックメッキ処理/ベルハウジング:ジュラルミン ●2ピース ●8本

耐フェード性、耐クラック性を高めた2ピース構造。ベルハウジングには軽量なジュラルミンを用いて、パネ下重量の軽減に大きく貢献。ローター表面には錆を防ぐブラックメッキ処理を施した。

Maruha



マルハブレーキライン

●マルハモーターズ ☎054-294-0076
●NA・NB: 1万8900円/NC: 2万7300円

従来品に比べ、フィッティング部をさらに強化したスーパーロック・タイプ。より堅牢な作り込みになっている。ラインインナー部はデュボン社テフロンラインを採用。アウターはステンレス製のオーバーブレイドを施し、さらに樹脂製のチューブで仕上げた。

スタイリングにこだわるなら 高級感を損なわずにセットアップしていく

エアロパーツの老舗メーカー、ガレージベリーのからはNC2用エアロ。これはNC1を後期フェイスに変更したもので、イメージはNC1もNC2も同様で、「スポーツ」をコンセプトにしている。

「正直、NCはエアロパーツの動きがゆっくりなんです。これからだとは思っていますが。そのためフロントまわりはリップといったライトなアイテムを用意しました」と中根代表。愛媛県の上毛ターasuがS耐に参戦するというので、エアロで協力できるならとパーツ開発が進んだ。ボンネットは、バンパーから取り入れた走行風を効率よく逃がすようにダクトが設けられている。リアもデ

ィフューザーで空気を整流。ボディのポリウレタンは十分というNCだから、サイドステップといったエアロは必要ないと考え、ラインアップされていない。同社では「こんなエアロがあったらいいな」といったアイデアを形にするパワーがある。NCをもっと盛り上げていくためにも、アイデアのあるオーナーは声をかけてみては？



歴代RSと比べてみると

素材のよさを生かして 方向性に合ったデザインを

NCはまだ「流行」と呼べるブームのものがないが、歴代モデルは時代に応じて流行ったデザインがあった。そのニーズに合わせていろいろ手がけてきたので、NCも同じスタンスで臨む。ユーザーが何を欲しているかをいち早くキャッチして、カタチにしていきたい。

美しいカーボンが スポーティな印象を強調

インフュージョン製法という作り方で完成したカーボンボンネット、カーボントランク、そしてカーボンリップ。これは型にカーボン繊維を貼り付け、それをパッキングしたら、そこに真空の力を使って樹脂を流し込むという製法。従来よりも強度が得られるのがメリット。また軽量に仕上げられるというのうれしいポイントだ。



エアロボンネットは8万250円(カーボン)、FRPは6万2790円だ。リップは6万900円(FRP+カーボン/FRP+シルバークロス)、FRP4万2000円となる。ダクトなしもあり。



軽量トランクは写真のカーボンが6万8250円、FRP製もあり、こちらは3万1500円。トランクスポイラーは2万790円。



エアロパーツを身にまったら、足もともドレスアップしておきたいところだ。

エアロパーツだけではなく 乗って楽しいデモカーに

エアロのメーカーなのだが、デモカーとなる車両はトータルで仕上げてくるパターンが圧倒的。撮影や取材への移動すら楽しもうという気持ちの表れか、中根代表がロードスター好きだからか!? フルバケットシート2脚に加え、カーボンをプラスしてスタイリッシュになったステアリングがコーディネートされていた。



3連メーターパネルもオリジナルアイテムで、3万1000円(カーボン)。FRPは1万5750円だ。



ガレージベリー
TEL: 048-469-1708
http://www.vary.co.jp



カーメイクコーンズ
TEL: 03-3656-2323
http://www.carmakecorns.com/



年末のタイムアタックに向けて、現在、マシンを製作中 ねらうのは筑波サーキットでのNC最速タイムだ！

ロードスターのワンメイクレースの常連、コーンズが手がけるNCのマシンコンセプトは、「筑波サーキットでのタイムアタックで最速を狙う」という、単純明快なものだ。まだ製作途中なので完全ではないが、これから本番となる冬に向けて各部を造り込んでいくとのこと。特筆すべきポイントは車両重量を

950kg以下に抑えつつ、パワーは230馬力以上をねらっている点だ。まず車両重量だが、「いかにも！」という超軽量仕様にするつもりはない。タイヤはラジアルでアタックするので、ストリートでの快適性も考慮する予定だ。エンジンは2.5ℓに載せ替えるか、もしくは2ℓでチューニングす

るか？ いずれにせよ、ノーマルよりも大幅にパワーを上げる予定。最後にタイヤだが、前後とも9.5Jのホイールを組み込み、可能な限りトレッド幅を広げたいと考えている。このあたりは実際に走行テストを行い、最終的な仕様を決める。軽量のNA、それともパワーのNC？ どちらが勝つか楽しみだ。



歴代RSと比べてみると パワー&トルクに加え ワイドタイヤがNCのキモ

NCになったことでクルマが重くて大きくなってしまった。簡単に軽量化できないため、ロードスターらしい軽快感を演出するのは難しい。だが、排気量が2ℓになったおかげでパワー&トルクは増大し、太いタイヤも簡単に履けるようになった。タイムアタックをメインに考えるなら、有利なことが多い。このふたつのメリットをいかに伸ばせるかが、歴代モデルとの大きな違いと考えられる。

幅広いステージに対応させた 別タンク付きダンパー

「しなやかな足」をコンセプトに、細部にまでこだわって製作されたオリジナルダンパー。減衰調整は40段と幅広く、リアはストローク量を確保するために別タンク式を採用。写真のモデルの減衰機構は伸び縮み同時調整式だが、オプションで独立機構にすることもできる。なお価格は、スプリングレスキットで20万7900円となっている。



減衰調整は40段と幅広いので、シビアなセッティングにも対応できる。なおデモカーのパネレートはフロント12kg/mm、リア8kg/mmにする予定だ。



最大のポイントは、リアに別タンクを採用したところだろう。NCの場合、リアのストローク量をいかに確保するかで、性能が大きく左右してしまうからだ。

オリジナルの排気系パーツで 気持ちよく吹け上がるエンジンに

NCの排気系チューンでまずポイントとなるのが、中間パイプに設けられた触媒をどうするかだ。車検を考慮するなら、エンド部分のサイレンサーのみの交換がベスト。ただし、気持ち

いい吹け上がりを堪能したいのであれば、触媒レスにして排気効率を重視したい。予算に余裕があれば、エキマニも交換することでさらなるパワーアップが期待できる。



競技専用となってしまうが、中間パイプに設けられた触媒を取り除いた、70φのステンレス製オリジナルセンターパイプ。価格は3万8850円。



こちらもオリジナルのコーンズNC用マフラー（シングル）。ステンレス製で排気効率と音量を両立させた仕様になっている。価格は6万4050円。



しっかりとした制動力はもちろんだが、連続周回でも安定したフィーリングを求めて、apレーシング製のレーシングキャリパーを装着している。

車両重量は950kgが目標 NCの限界にチャレンジする

従来モデルと大きく異なるのが、ご存じ車両重量。NAはちょっと軽量化しただけで、簡単に1000kg以下にできる。だがNCの場合、ノーマルでかなりの軽量化が施されており、なかなか1000kg以下にするのは難しい。コーンズでは走行に不要なものを取り除いていき、950kgという車両重量を目指している。なおパワー的には、230馬力前後にする予定。なかなか楽しそうな数値だ。



シートの裏側にある補強パーツをすべて取り除き、ワンオフでカーベットを製作。この部分で約15kgほど軽量化でき、しかも見た目も◎だ！



インナーフェンダーの位置を見ると、若干フェンダーが膨らんでいるのがわかる。片側で約15mmほどワイドボディにした。



最終的にはホイールは前後とも9.5Jで、タイヤはフロント245、リアは255を履かせる予定とのこと。

ボイス機能を搭載した多機能スロットルコントローラー 手軽に加速ファイルの違いを楽しめ、なおかつ便利!

電子スロットル制御を採用する車両が主流となり、これまでと異なるアプローチのパーツが増えてきた。スロットルコントローラーもそのひとつだ。この「TCメッセンジャー」は多機能スロットルで、「しゃべる」のがウリだ。設定をしたり各機能の作動時に音声ガイドしてくれるので、説明書を引っぱり出さなくていいのだ。慣れるとこれが便利!

またスロットルコントロール機能のほかに、オートクルーズ機能が使える。これはマニュアル車にも対応しているのだ、未知の体験。60km/h以上でこの機能が使える。アクセルペダルを踏み続けなくても一定速度をキープしてくれるのだ。リモコン(別売)を使えばさらに便利。ブレ

ーキを踏むと解除される。この解除までのタイムラグも設定可能だ。即座に解除されたほうが安全なので、今回は0秒にセットしておいた。暗証番号による盗難防止機能もつれしい。設定した暗証番号でロックが解除されないと、スロットルが開かないのだ。装着には本体のほかに車種別ハーネスが必要になる。

搭載機能

- 9mode
スポーツ、コンフォート、カスタム、全9通りのセッティングが可能。
- real eco
リアルエコモードを搭載しているので、本来のエコ運転が可能に。
- Automatic Cruise Control
オートクルーズ機能に加え、その間にボタン操作による加減速が可能。
- D delay
急激なアクセル操作を抑制するディレイモードを搭載。
- Security & safety
暗証番号によるセキュリティ機能を搭載。

TC Messenger
価格: 3万3600円 03-3438-4113
オーグシステム <http://www.ogs-japan.com>



本体には常時電源、アース、イグニッションのほか、ブレーキ信号を取ったり、リバース信号も持つ必要がある。



取り付け位置を決めたら、配線を通すための穴をドリルで空ける。DIYでも取り付け可能なシヨップに任せたいが安心。



配線をきれいにまとめたり、テンションがかからないようにしなければならぬ。ここが電子パーツの要だ。



カプラーを故障診断コネクタに接続する。このコネクタを使った多機能パーツがたくさんラインアップされている。



メーターから引く張ってくるのは車速センサー。これでクルーズコントロール機能が使えるようになるのだ。



メーターも取り外す必要がある。メーターフードはかきあげただけなので、カマカセに取り外さないこと。

実際に使ってみると
メイド声にはまりそ～



イグニッションオンでスピーカーから「おかえりなさいませ、ご主人さまあ」ってメイド声。う～ん、微妙な心持ち。スロットルはスポーツモード4タイプをボタンで切り替えて走行。軽くアクセルを開けるだけで加速する「SP4」は病み付きになりそう。ストリートではSP1に戻しておく。高速道路でオートクルーズを作動させた。スピードを固定した時点で一瞬加速する動きをするので、ちょっと戸惑った。でもすぐに慣れる。登り坂でもアクセル調整なくても速度低下を招かない。さて、この萌えボイス、最初はどうかと思ってノーマルにしてみた。だが人間味が感じられずメイド声に戻して使っている。後退時には注意を促す声が聞こえる……もえ～。気になる人は無音にすることもできる。

現車合わせ不要でお手軽 チューニングしても自動で調整

NCだったからフルコンピュータまでやらなくても、サブコンピュータで十分に楽しめる。「AFS(オールレンジフィードバックシステム)」は、全領域の燃料噴射を自動で調整してくれるから。エアクリナーをノーマルからオープンタイプにしたり、チューニングを進めてもリセッティングの必要がないのだ。トラストFマネージとアルティメイトを使うことで、付属の高性能空燃比センサーで全領域の空燃比を監視して、制御マップに反映している。



AFS
オールレンジフィードバックシステム
価格: 16万8000円
問: ビットイン千葉



「これからのコンピュータセッティングは、オーナーが走る場所でリアルタイムに行えます」と伊藤代表。

エンジンオイルの交換といったメンテナンスメニューから、コンピュータセッティングまでおまかせ。

MT車なのにAT車のような ブリッピング機能が追加できる

スポーツ走行中のシフトダウン時に、エンジン回転数を瞬間的に上げることで、滑らかで安定した減速が可能になる。この操作をオートで行う「ブリッピング機能」は、おもにAT車に搭載されている。この便利な機能をMT車で使える

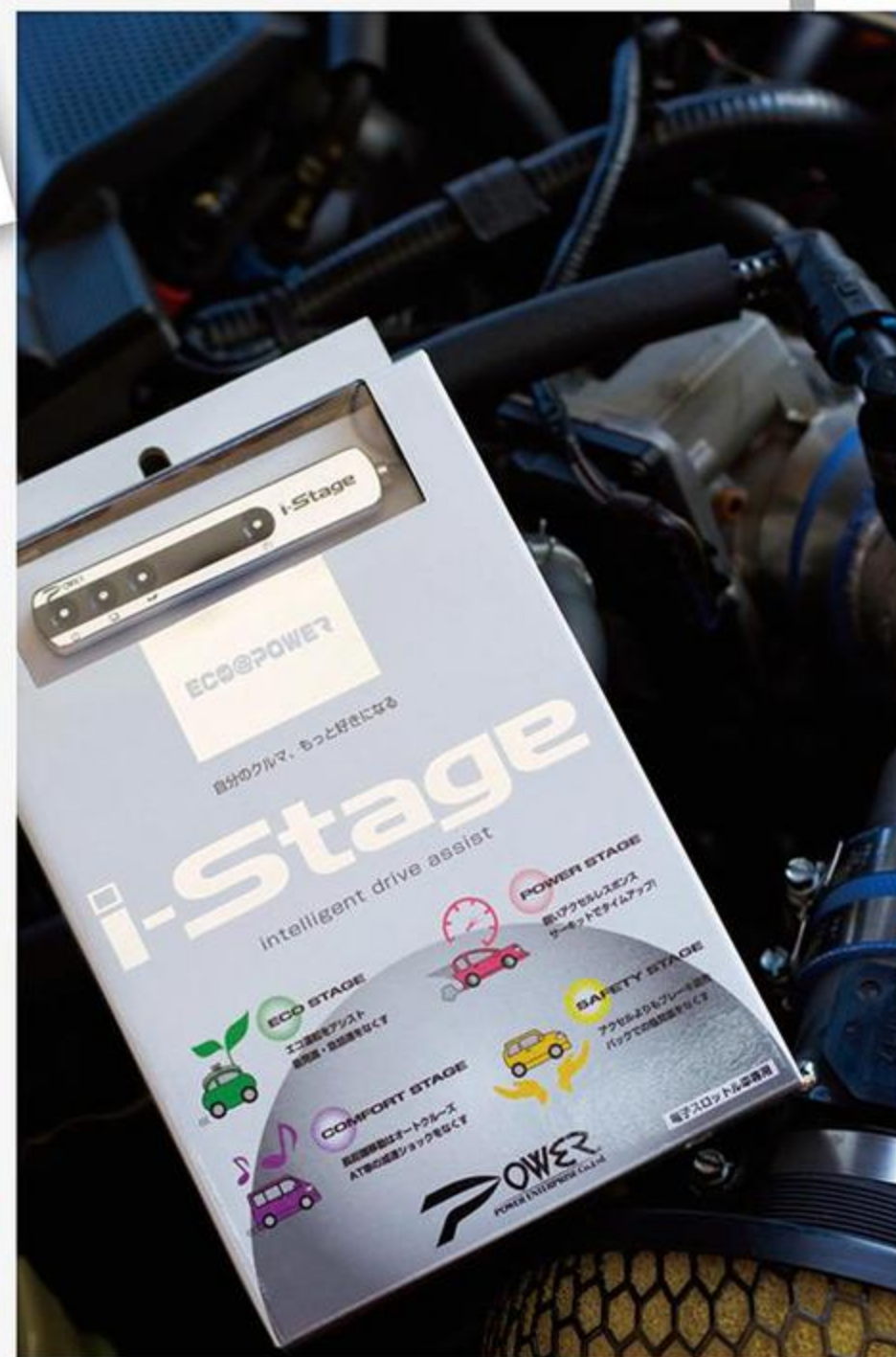


ヒール&トゥがしづらいといわれるNC、このi-Stageでそれも解消される。これも電子スロットル制御を採用したおかげ。



コントローラーは小さくスマートなデザインなので、取り付けける位置にもアレンジがきく。

ようにするのがこのi-Stageプラス。設定した速度でブレーキを踏みながらクラッチを踏み込むと、自動的にエンジンの回転数が上昇する。そのタイミングでギアチェンジをすればヒール&トゥ同様の操作が手早く行えるのだ。



X Series MULTI GAUGE

總ピボット ☎0263-46-5901
☎ 1万9845円

CAN通信対応のマルチゲージだから、故障診断コネクタに差し込むだけで、複数の情報を表示することができる。水温、吸気温、エンジン回転数、シフトランプの点灯など必要なタイプを選ぶといいだろう。イルミネーションはホワイト。



スロットルコントローラー 3-drive COMPACT THC

總ピボット ☎0263-46-5901
☎ 1万8900円

スポーツ走行から低燃費エコドライブまで、走るシーンや好みに応じた調整ができる。リズナブルプライスな3モード、セーフティ機能 (SP4以上の場合SP3に自動的に戻す) を搭載する。スポーツ7段、エコ5段の12種ものデータからお気に入りを選ぶ。



スロットルコントローラー 3-drive FLAT THF

總ピボット ☎0263-46-5901
☎ 2万4150円

薄型 (14mm) のツヤ消しブラックでシンプルなコントローラーだから、すっきり装着できる。レスポンスアップの「SPORTS」、燃費運転に最適な「ECO」、純正状態の「ノーマル」の3モードから切り換えられる。取り付けも車種別専用ハーネス (別売) で簡単だ。



オートクルーズ機能付きスロットルコントローラー 3-drive AC THA

總ピボット ☎0263-46-5901
☎ 2万2000円

スポーツ7段からエコモード5段階で、レスポンスを調整できるコントローラー。スロットルの制御だけではなく、30~140km/hの広範囲でのオートクルーズ設定が可能だ。ブレーキを踏むと瞬時に解除される。専用ハーネスとMTアダプターが必要。



CATALOG

カタログ
価格



RACING METER SD

總ブリッツ ☎0422-60-0033
☎ 1万6800円~2万5200円

32ビットOS、フラッシュリードメモリーを搭載しているため、将来的なバージョンアップが可能なマルチモニタリングシステム。取り付けは故障診断コネクタにカプラーオンするだけ。サイズは52φ、60φがあり、NC1、2ともに装着可能となっている。



THROTTLE CONTROLLER FULL AUTO LIGHT

總ブリッツ ☎0422-60-0033
☎ 2万7900円

シリーズのなかで最もシンプルな取り付けを可能にした「ライトモデル」。ブルーLEDを搭載したシンプルなスイッチ (ON/OFF) と、本体のロータリースイッチで制御している。全10パターンの走行フィールが楽しめる。NC1、2ともに装着可能。



THROTTLE CONTROLLER FULL AUTO PRO

總ブリッツ ☎0422-60-0033
☎ 4万4100円

走りのレスポンスを13種類から変更できる、スロットルコントローラーのフラッグシップモデル。純正センサーの信号を学習することで、より緻密で確実な制御を実現している。新開発のオートモードやバーグラフの表示ができるように。NC1、2ともに装着可能。



R-VIT i-Color FLASH

總ブリッツ ☎0422-60-0033
☎ 4万4940円

32ビットOS、フラッシュリードメモリーを搭載し、将来的なバージョンアップが可能になっている。故障診断コネクタに接続すれば、フルカラー液晶画面に「点火時期」「スロットル開度」「燃料圧力」「吸入空気量」など、クルマの各種情報が表示される。NC1に対応。



Touch-B.R.A.I.N.

總ブリッツ ☎0422-60-0033
☎ 5万400円

3.5インチの液晶タッチパネルタイプのマルチモニター。故障診断コネクタに接続するだけで、最大50項目の車両情報をモニタリング＆ロギングできる優れたモノ。センサージャンクションボックスの追加により、センサー類を追加することもできる。NC1に対応。



SPORTS CLUTCH SET

Ⓐオートエクゼ Ⓐ03-3531-8151
Ⓔ 4万8615円 Ⓔ ノンアス Ⓔ カバー・ディスク
Ⓔ シングル Ⓔ 530kg f

量産品と同じ形状、同じ品質ながら圧着力を約30%向上させた、ストリート向けのクラッチセット。強化された分若干の踏力を要するが、半クラッチのミートポイントが明確で、扱いやすさは向上している。



カーボンシングルクラッチ

Ⓐエイティーツー Ⓐ086-286-9331
Ⓔ 1000kg f:17万6400円/1300kg f:17万9550円 Ⓔ カーボン
Ⓔ カバー・ディスク・フライホイール Ⓔ シングル Ⓔ 1000kg f/1300kg f

ノーマルからファインチューニングをほどこしたエンジンとのマッチングが良好。従来モデルより、プレッシャープレートやディスク表面をモディファイすることで、2倍近い伝達効率を達成した。



メタルシングルクラッチ

Ⓐエイティーツー Ⓐ086-286-9331
Ⓔ 1300kg f/1600kg f 各11万5500円 Ⓔ メタル Ⓔ カバー・ディスク・フライホイール Ⓔ シングル Ⓔ 1300kg f/1600kg f

多くのコンペティションステージで採用され、好評を博してきた。それはストリートでも同じことがいえる。最大級のディスクサイズを誇り、安定したクラッチ性能を発揮している。



NC用メタルクラッチセット

Ⓐ村上モータース Ⓐ089-922-1110
Ⓔ 12万1275円 Ⓔ カバー・ディスク・フライホイール Ⓔ シングル

純正比較でセット重量が約半分という軽量化。フライホイールの軽量化の効果でエンジンのレスポンスが格段に向上。軽快なフィーリングが楽しめる。過酷なスーパー耐久レースから誕生した逸品。

DRIVE PARTS

駆動系パーツ

- Ⓐ 価格
- Ⓐ 素材
- Ⓐ セット内容
- Ⓐ ディスク枚数
- Ⓐ カバー圧着力
- Ⓐ フライホイール重量 (kg)



RIGIDクラッチカバー RC302

Ⓐアルファ Ⓐ048-873-6986
Ⓔ 2万7300円 Ⓔ カバー単品 Ⓔ 680kg f

ジムカーナなどのハードな走行でのクラッチ断絶にもタフに対応する。エンジントルクをむだなく伝達。「RD302クラッチディスク」との組み合わせで最強のポテンシャルを発揮する。お得なセット販売は消耗品にとってではうれしい。



CBD(カッパーブレンドディスク)

Ⓐマルハモータース Ⓐ054-294-0076
Ⓔ 2万4150円~ Ⓔ オルガニック+カッパー繊維
Ⓔ ディスク単品

フェーシング素材は銅とカーボンのカッパー。扱いがシビアなメタルにも劣らない伝達能力を持ちながら、純正並みの扱いやすさを実現している。ノーマルクラッチからのステップアップに最適。



RIGIDクラッチディスク RD302

Ⓐアルファ Ⓐ048-873-6986
Ⓔ 2万3100円 Ⓔ ノンアス
Ⓔ ディスク単品 Ⓔ シングル

耐熱バースト・耐衝撃性に優れたガラス繊維配合のノンアスベストハイモーター素材を採用した非メタル系クラッチディスク。競技での自由自在な半クラッチワークを可能にする。



カッパーシングルセット

Ⓐキャロッセ Ⓐ027-352-3578
Ⓔ 4万7565円~5万4705円 Ⓔ ノンアス系
Ⓔ カバー・ディスク Ⓔ シングル Ⓔ 670kg f

銅とカーボンをモールドしたスペシャルフェーシングを採用。通常、銅成形を増やすと結合しにくくバーストしやすいという欠点があるが、クスコでは独自の技術で解決。高温時でも安定した性能を持続する。



クラッチカバー&ディスクセット

Ⓐアルファ Ⓐ048-873-6986
Ⓔ 4万6200円 Ⓔ ノンアス
Ⓔ カバー・ディスク Ⓔ シングル Ⓔ 680kg f

カバーとディスクをリーズナブルにセット購入。確実なマシンコントロールを可能にするために開発された競技用クラッチカバーと全開発進や微妙な半クラッチワークを繰り返す競技車両の必需品の組み合わせ。



クスコアルファスペックLSD

Ⓐアルファ Ⓐ048-873-6986
Ⓔ 10万6050円

信頼性の高いCUSCO製LSDをベースに、アルファの長年の全日本ジムカーナ選手権参戦活動で会得した、LSDセットアップノウハウで精密に組み上げられたジムカーナ専用LSD。ひと味違うアルファのLSDセットアップを体感してみたい。

LSD

リミテッドスリップデフ

- Ⓐ 価格
- Ⓐ 材質
- Ⓐ イニシャルトルク (kgm)
- Ⓐ 作用設定



SPORTS CLUTCH LINE

Ⓐオートエクゼ Ⓐ03-3531-8151
Ⓔ 8925円 Ⓔ クラッチライン

ステンレスメッシュとテフロン製で抜群の耐久性を誇る。ペダル操作に対しリアに反応してくれる。クラッチ本体を強化したら、こういうソフト面も併せて強化することで、本来の持ち味が生かしてくる。PVCによる表面コーティングで見た目も美しい。



クラッチスタートキャンセラー

Ⓐジョイファスト Ⓐ045-949-6693
Ⓔ 840円

クラッチを踏まないでエンジン始動ができないクルマで、クラッチを踏む操作を省略できるアイテム。クラッチセンサーのカプラーを短絡させるもので、始動の際は必ずギアが入っていないかよく確認する必要がある。万が一の場合はもちろん自己責任だ。



SPORTS FLYWHEEL

Ⓐオートエクゼ Ⓐ03-3531-8151
Ⓔ 5万400円 Ⓔ クロモリ Ⓔ フライホイール Ⓔ 5.1

量産品の重量から適度に軽量化し、慣性モーメントを28%から42%低減させるNC専用設計。操作性への影響を最小にとどめ、エンジンレスポンスを格段に格段に向上させることができた。熱安定性に優れたクロモリブレン鋼総削り出しで形成。



メタルLSD New Type-R

Ⓐエイティーツー Ⓐ086-286-9331
Ⓔ 12万2850円~14万8050円
Ⓔ メタルディスク Ⓔ 1.5Way・2Way

次世代メタルLSD。ATSのノウハウを凝縮したオイルスローサータイプのS型プレートを採用。熱ダレが少なく、メリハリのあるロック性能。新しいスタイルのメタルLSDの誕生だ。



カーボンLSDタイプストリート

Ⓐエイティーツー Ⓐ086-286-9331
Ⓔ 11万2350円~13万7550円
Ⓔ カーボンディスク Ⓔ 1.5Way・2Way

カーボンタイプが求めやすい価格帯で新登場。世界最先端の高性能と、街乗りで音が出ない静粛性を両立させた唯一のカーボンLSD。雨の日、雪の日でも抜群の直進性能を発揮する。



カーボンLSDスペック2・3・4

Ⓐエイティーツー Ⓐ086-286-9331
Ⓔ 16万4850円~22万5750円 Ⓔ カーボンディスク
Ⓔ スペック2 10/スペック3 15/スペック4 20 Ⓔ 1.5Way・2Way

従来の扱いやすさと静粛性をそのままに、イニシャルトルクを上げる事でこれまでにない鋭いレスポンス性能を実現。スペックごとのイニシャルトルクを設定。高イニシャルトルクにしても異音は出ない。



カーボンLSD標準タイプ

Ⓐエイティーツー Ⓐ086-286-9331
Ⓔ 16万4850円~17万4300円
Ⓔ カーボンディスク Ⓔ 1.5Way・2Way

従来の鉄板同士の摩擦とプレート枚数で制御していた性能を、カーボン自体が持つ安定した摩擦特性で制御。これにより、フリーからロックまでの過渡特性が極めてナチュラルで思いのままのコントロールが可能に。



ATSカーボンデフ

Ⓐ村上モータース Ⓐ089-922-1110
Ⓔ 16万8000円/ファイナルギア 4.4・4.7・4.8:
5万7540円 Ⓔ カーボンディスク

静粛性はそのままに、鋭いレスポンスを実現した。イニシャルトルクの変動も少なく、安定した走行ができる。さらにファイナルギアを3種類から選択できるのでサーキットに合わせたセットが可能。



ファイナルギヤ変更キット AGLF-304R4

Ⓐアルファ Ⓐ048-873-6986
Ⓔ 17万1150円

装着する際に必要な「専用クスコアルファスペックLSD+ファイナルギア+ディスタンスピース+ロックナット」のセット。ギア比は標準の4.1から4.44に変更できる。当然最高速はノーマルに届かないが、加速性能に磨きがかかる。



CUSCO.LSD Type-MZ

Ⓐキャロッセ Ⓐ027-352-3578
Ⓔ 9万8700円~10万6050円 Ⓔ 10~12
Ⓔ 1Way・1.5Way・2Way

上下のコーンプレートによって安定したイニシャルトルクを発生させる。「Type-RS」よりも強力に差動制限させるため、高いトラクションを獲得。よりダイナミックなドライブが可能になる。



CUSCO.LSD Type-RS

Ⓐキャロッセ Ⓐ027-352-3578
Ⓔ 9万9750円~11万2500円 Ⓔ 8~10
Ⓔ 1Way・1.5Way・2Way

RSスプリングでプレッシャーリングを押さえ込むことで、ナチュラルにイニシャルトルクを発生させる。レスポンスよく効きはじめ、長いドリフト状態でも安定した駆動力を持続する。



ネオジムマグネットドレンボルト

Ⓐエイティーツー Ⓐ086-286-9331
Ⓔ 1869円

強力ネオジム (3500~4300 Gauss) 採用。長年デフ開発に情熱を注いできたATSのノウハウで、通常の磁石付ドレンボルトでは熱による磁力低下が大きく、不純物の完全な除去が難しいため、耐熱180度の磁石を使用している。



メタルLSDサイレントタイプ

Ⓐエイティーツー Ⓐ086-286-9331
Ⓔ 13万2300円~15万7500円
Ⓔ メタルディスク Ⓔ 1.5Way・2Way

メタルLSDなのにチャタリング音が出ない。適度なイニシャル設定と静音性で運転のしやすさを重視したメタルLSD入門版。好みに合わせてカム角を変更できるため、ストリートからサーキットまで幅広く使える。

NCIテコ入れ大作戦



MZR L3 2.3ℓエンジン載せ替え

●ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
●31万5000円

マツダMZR型エンジンには2ℓの他に2.3ℓや2.5ℓの上級スペックが存在し、基本はそのまま、掃器パーツなどの交換でNCロードスターに搭載することができる。タコ足などNCの純正パーツを使用してチューニングできる。



MZR L5 2.5ℓエンジン載せ替え

●ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
●120万円～

MZR L5 2.5ℓエンジンへの乗せ換えメニュー。L5エンジンはレギュラー仕様で販売されているため、チューニングベースとして使用。希望のチューニングを施している。仕様によって変動するが、最高出力226馬力、最大トルク29kgmが発生する。



RIGID強化デフマウント

●アルファ ☎048-873-6986
●1万4700円(1台分) ●強化ゴムマウント

モータースポーツ専用特殊配合ゴムを使用し、耐久性と硬度のバランスを、より高いレベルで実現した強化ゴムブッシュ。強力なトラクションがかかる駆動系のよじれを押さえ込み、クルマの挙動にメリハリを持たせることでタイムアップにつながる。



ファイナルギア変更キット AGLF-304R7

●アルファ ☎048-873-6986
●17万5350円

ファイナルギアを4.777に変更できるクスコ製LSDのキット。ジムカーナなどの中・低速ステージで強烈な加速性能を手に入れることができる。最高速は多少犠牲になるが、競技で本気で勝ちにいく仕様のため、よく吟味して装着したい。



SPORTS OIL FILTER

●オートエクゼ ☎03-3531-8151
●2940円

強力マグネット内蔵でフィルターでも濾過しきれない微細な鉄粒子も逃さずキャッチ。高油圧時の紙変形防止のバックアップネットも装着し、圧力損失の増大を防ぎ、万全の体制でエンジンを守る。エンジンオイル同様こまめな交換をお勧めする。



NOPRO ECUチューン

●ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
●2万5200円～

各種リミッターカットからスロットルマップの変更、低回転からのトルクアップおよび、中・高回転のレスポンス＆パワーアップもできる。コスワースカム専用セット、2.3ℓ、2.5ℓエンジンのチューニングも受け付け可能。劇的変化を体感したい。



Doable PCM(Doable unit III)

●ドゥーエンジニアリング ☎0550-78-3200
●12万6000円

ノーマル～吸排気交換車両に対応したコンピューターチューン。ユーザーの用途、要望に応じた現車合わせも可能だ。「ブロスを見た！」で割引販売を行う。性能の違いを体感できなければ、全額返金にも応じるほどの意気込みだ。ぜひ問い合わせよう。



チューンアップCPU

●OVER DRIVE ☎072-920-6888
●BASIC: 5万400円・MIDDLE: 8万1900円・ADVANCE: 10万2900円

スピードリミッター解除から各種マップ変更まで、予算やステージによって3つのコースから選択できる。「ADVANCE」メニューでは、安全マージンを削っていくことで最大10馬力アップが可能に。



F-CON V Pro

●アールエスアイザワ ☎046-254-8798
●14万7000円(現車合わせセッティング: 9万4500円/ハーネス製作: 7万6650円/圧力センサー+ハーネス: 2万4150円/IGNアダプター: 5250円/ブラケット: 7350円)

言わずと知れたF-CON V Proチューニング。Dジェトロ化や、きめ細かいハイレベルな統合制御が可能になる。自分に合った仕様を作り上げることができる。



Doable Engin Oil X-1R

●ドゥーエンジニアリング ☎0550-78-3200
●1万5120円(4ℓ) ●100%化学合成(10W40)

高温下での性能低下を極限まで抑えたモータースポーツ専用エンジンオイル。100%化学合成油にすることで、温度変化による変質を抑制し、油膜切れなどのトラブルを未然に防ぐ。高温時のシフトフィールを改善するミッションオイルもラインアップ。



OIL CATCH TANK

●サード ☎0565-53-1166
●1万4490円 ●アルミ(バフ掛け仕上げ)

ブローバイガスをインテークに戻す前にセパレーターに通すことで気体とオイルを分離。インテーク関連をいたずらに汚すことを避ける。設置場所を選ばないスマートなタンク設計に、取り付けに必要なホースやステー類がすべてパッケージングされている。



OIL FILLER CAP

●サード ☎0565-53-1166
●6300円 ●アルミ(ゴールドアルマイト仕上げ)

アルミ削り出しでエンジンルームに高級感をプラス。付属の回り止めスプリングを使用すれば不慮の脱落などのトラブルを未然に防ぐことができる。もっとも多く触れる機会があるパーツのひとつとして、握りやすい形状や滑り止めデザインで整備性も向上する。



クスコ・スポーツオイルフィルター

●キャロッセ ☎027-352-3578
●2625円

ろ紙をメッシュフィルターでサポートすることで高い油圧に晒されながらも適正な形状を保つことができる。濾過効率、圧力損失の悪化を低減。取り付け部のガスケットには耐油性の特殊ゴムを使用。万が一の目詰まりなどのトラブルにリリーフバルブを設ける。



OIL FILTER MAG+

●サード ☎0565-53-1166
●2625円

世界最強の磁石、ネオジムマグネットを追加装備。超強力な磁力でろ紙だけでは取りきれない超微細な金属粉をも確実にキャッチする。優れたろ過能力でオイルをクリーンに保ち、愛車のエンジン性能をキープする。耐油性パッキンでオイル漏れにも強い。



NC用 小径クランクプーリー

●ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
●2万9400円

純正のクランクプーリーを小径タイプに交換することで、ウォーターポンプ、オルタネーター、パワステポンプなどの駆動損失を1割以上低減。全域に渡ってエンジンレスポンスをアップさせることができる。高回転時にはウォーターポンプのキャビテーションを防止。



IGボルテージコンバーター

●オートエクゼ ☎03-3531-8151
●5万400円

ダイレクトイグニッションコイルに供給される電圧を昇昇。スパークプラグの点火電圧を約15%向上させる。点火効率を改善し、確実に火を飛ばすことでエンジンの本来の性能を出し切る。専用ハーネスキットにより簡単カプラーオンができる。



バッテリー縦置きキット

●OVER DRIVE ☎072-920-6888
●1万500円/専用バッテリー(44B19L): 8400円

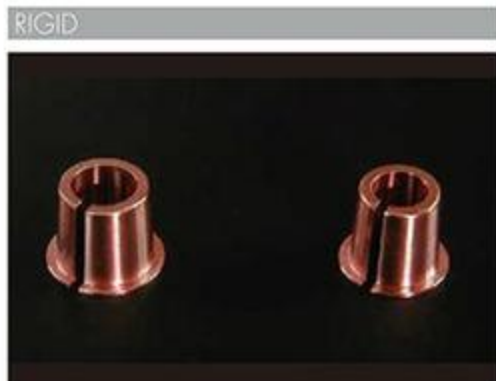
純正のバッテリーは電動ファンの上に横置きにされている。これではせっかくファンが回ってもバッテリーが邪魔してしまう。そこで、一まわり小型のバッテリーを縦置きにすることで効率よく通風させる。軽量化も同時に達成できる。



軽量バッテリー端子&取り付け用ステー BTS-A

●アルファ ☎048-873-6986
●3045円

2輪用バッテリーを搭載するために必要な端子アダプター、取り付けステーをパッケージ。クルマ側のか高は必要とせず、重たいバッテリーをおろすことができる。ストリートユースの場合、バッテリーの状態をこまめにチェックし、バッテリー上がりなどに注意。



軽量バッテリー端子&取り付け用ステー BTA

●アルファ ☎048-873-6986
●1470円

バイク用などの超軽量小型バッテリーを自動車に使うために必要なアダプターのセット。重量がかさばるバッテリーをスマートにすることで軽量化。わずかな差がモータースポーツの世界では勝敗を決することもある。やるなら徹底的に。



Sniper Universal Wet Kit(Nosシステム)

●アニバーサリー ☎04-2946-0916
●キット: 6万7300円/工賃: 4万8000円/ガス: 2万2000円

映画の影響で一気に知名度がアップ。ただ実情を理解している人は少ないようだ。+3馬力から調整可能で、無理なく安価でパワーアップできる。よっぽどむちゃな設定にしなければ壊れるリスクもかなり少ない。もちろんガスの再充填サービスもオーダーできる。



コスワース製 カムシャフト(IN/EX)

●ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
●8万9250円

サーキットやスポーツ走行で多用する中・高回転域のパワーをさらに引き出す。カム単体でも装着は可能だが、レプリミットアップ、コンピューターリセッティングなどの付帯作業を強くお勧めする。それらを組み合わせることで本来のパワーが引き出せるのだ。



アースシステム

●オートエクゼ ☎03-3531-8151
●2万3100円 ●OFC(無酸化銅)

ハーネス省略のためにボディアースを多用している。だがボディアースは通電にむだがあるのも事実だ。そこで重要ファクターを数ポイント絞り、直接ハーネスでバッテリーにアースすることで抵抗を低減。電装品の効率を高める。



コスワーススーパーチャージャーキット

●アールエスアイザワ ☎046-254-8798
●68万2500円

けっしてハイパワーとはいえないNCのエンジン。そこにコスワース社製スーパーチャージャーセットを組み付ける。低速域からもしっかり溢れ出るトルクはかつてない走るよろこびを生むだろう。ごく自然な取り回しでまるで純正品のようだ。



RIGID強化エンジンマウント

●アルファ ☎048-873-6986
●2万7300円(1台分) ●強化ゴム

競技用特殊強化ゴムを採用。エンジンのアクセルオンオフによるエンジン・デフ・ミッションなどの振れを抑える。また、適切な形状にすることでエンジンの搭載位置変化を最小限に押さえ込むことができる。モータースポーツでのハードな動きに対応。



失敗しない セカンドパーツの 選び方

NA&NB

発売から20年以上も経過すればオーナーも2人、3人……
もはや純正パーツを探すほうがタイヘンなこともあるほど
でも自分がオーナーになったならコンディションを整えたい
好みのパーツを付けたい、と思うはずだ
取り付けてから「やっちゃった」なんてことのないよう
新たにパーツをセットアップするための注意点を洗い出したい
ちょっとしたポイントでパーツ選びが上手になる

ブレーキが
もうやばそう
なんだけど……

2本目のマフラー
どうする？





吸排気系

マフラー自体がダメになっていることも 音量、音質が変化してきたら交換を考える

さすがに純正マフラーで乗り続けている車体のほうが圧倒的に少数。すぐに交換したくなるパーツだから当然といえば当然か。そのマフラーは消耗品のひとつだ。タイコの中にはガラスウールは、使っていくうちに劣化する。熱による性能低下もある。そのため、社外品をおこったからといって、10年も使い続けられるわけではない。やっかいなのは、前オーナーが交換してどれくらいたつかわからないというパターンだ。手っ取り早く、行きつけのショップに相談してもいいが、排ガス検査をして、目安にする手もある。この場合、車検場周辺にある予備検査場を利用するといだろう。穴が開いているなど、見た目でダメなものはリペアするかスパットとあきらめて新品に交換してしまう。

その際、車検対応かどうかは重要なポイント。JASMA認定ではなくても、排気音量、最低地上高などクリアしていれば問題ない。いくら認定書を持っていたとしても、劣化して車検に通らない場合、これは免罪符にならないのでお忘れなく。

エアフィルターは新品に交換を 洗浄可能タイプはマメにお手入れを

純正の場合はエアフィルターを交換してやり、むき出しタイプの場合は指定されたメンテナンス法で手入れをして、本来の性能を維持する。純正から社外にする場合には、メンテナンスの手間と自分の力量を考えて選ぶこと。カッコで選んだ方がいいが、めったに洗浄しないのでは、交換した意味がない。純正クリーナーをマメに交換するほうが効果的だったら、本末転倒になってしまう。駐車環境で汚れ具合も異なるから、まずはマメな点検だ。

ホコリだらけになったエアクリーナーのコア部。これは専用クリーナーで洗浄して使い続けられる。



キレイにしてこそ本来の性能が得られるもの。洗浄が必要なので、自分で行える人は脱着して洗っておこう。

中古で購入する場合は いろいろ注意が必要！

NAではATとMTでセンターパイプの向きが違う。そのため、バンパーに干渉して熱により溶けてしまうなんてことがある。知らずに中古パーツを購入したりすると、後からよけいな出費が発生することもあるので、注意が必要だ。中古品はリーズナブルだし、絶版品を入手できるメリットもある。しかし、最終的には自己責任となってくることを認識しておきたい。車検可とあっても場所により見解が異なることも多々ある。



触媒も消耗品。中身がボロボロになり、振ると音がするものも多い。マフラーと違って価格的な負担が大きいのがネックだ。

マフラーリングはゴム製 強化していても劣化する

強化品に交換してあるからと過信して、スルーしてしまいがちなポイント。しょせんはゴム製品なので、長期間使用しているとヒビが入ったり硬化してくるもの。そうするとマフラーの振動が大きくなってくる。バンパーに干渉することもある。価格的にはいくらかもしないパーツなので、2～3年に一度は交換するといだろう。一度も交換したことがない、なんて人はとりあえず新品に交換しておこう。



必ず強化品に交換しておいたほうがいいわけではない。劣化したものを使い続けられないことが大切だ。

番外編

NBのB6エンジンが今は旬 配線交換のいらないカムが登場

オーバーホールするのでも、リビルトエンジンに載せ替えるのでも、簡単に「ふたつめ」といえないのがエンジンだ。人気のB6エンジンも数が減ってきている。そこで注目したいのがNBベースのB6エンジンだ。数が豊富だし、RSアイザワオリジナルのカムを使えば、面倒な配線の「引越」をしなくてもすむ。チューニングの幅が広がるこのふたつめのエンジン化。ベースを安く入手できれば、かなりお得なメニューといえるのではないだろうか。



アングルセンサーがそのまま使用できるので、配線交換の必要がない。コンピュータもそのままですが、ブーリーは交換する必要がある。



安藤 誠さん

購入して早々にラジエターがパンクするなど13万kmの個体なりのトラブルが。エンジンを換装して、これまでの不満に気づいた(笑)。





足まわり系

少しずつ劣化しているから気づきにくい ブッシュも無交換なら併せてリフレッシュ

ショックアブソーバーも消耗品。いくら高価な製品を買っても一生モノではない。密閉された容器内に満たされたオイルは、だんだん劣化していくものなのだ。オーバーホールが可能なものは、わざわざ買い直す必要はない。しかし、乗り味に満足できていないなら、仕様変更を考えるいい機会だ。

新たにセットアップする場合には、とにかく情報を収集しておきたい。というのも、カタログやバネレートの数値を見ただけでは、そのフィールを感じることができないから。ネットが普及したことを、こんなときにこそ最大限利用したい。

実際に装着した人のインプレッションを、参考にするのだ。それも人数は多いほうがリサーチとして役立つ。しよせんは個人の好き嫌いが影響してくるから。

中古パーツを安価で手に入れるのはいいが、長く快適に乗りたいのなら、自分が把握できる状態にしておいたほうが管理しやすい。また新品状態から乗っていればオーバーホールのタイミングも図れる。

足まわりを見直すときには ブッシュ類を新品にする

どんなにいい足まわりをおごっても、ブッシュ類が劣化したままでは、その足の評価はきちんとできない。アーム内のブッシュやダンパーブッシュで衝撃を緩和させている部分が多い。圧入されているからパッと見はわからないかもしれないが、ブッシュが硬化してひび割れていることが多い。足まわりを交換するようなことがあれば、このタイミングでブッシュも新品に交換したい。びっくりするほどフィールが変わる！

足を交換せずともブッシュ交換だけでも、シャキッとしたステアリングフィールを得ることができる。下手なチューンより効果的。



ダンパー本体だけではなく当然周辺パーツも傷むもの

リフトアップする機会に見ておくといいのが、ダンパーのブーツだ。ちぎれていたりすると、そこから異物が入りやすくなる。そうするとトラブルのきっかけになるので、早期発見、早期対処で臨みたい。ダンパー本体はオーバーホールできるものも多いので、メーカーやショップを通じて作業してもらう。その際、仕様変更すると違った乗り味が楽しめる。



ブレーキ系

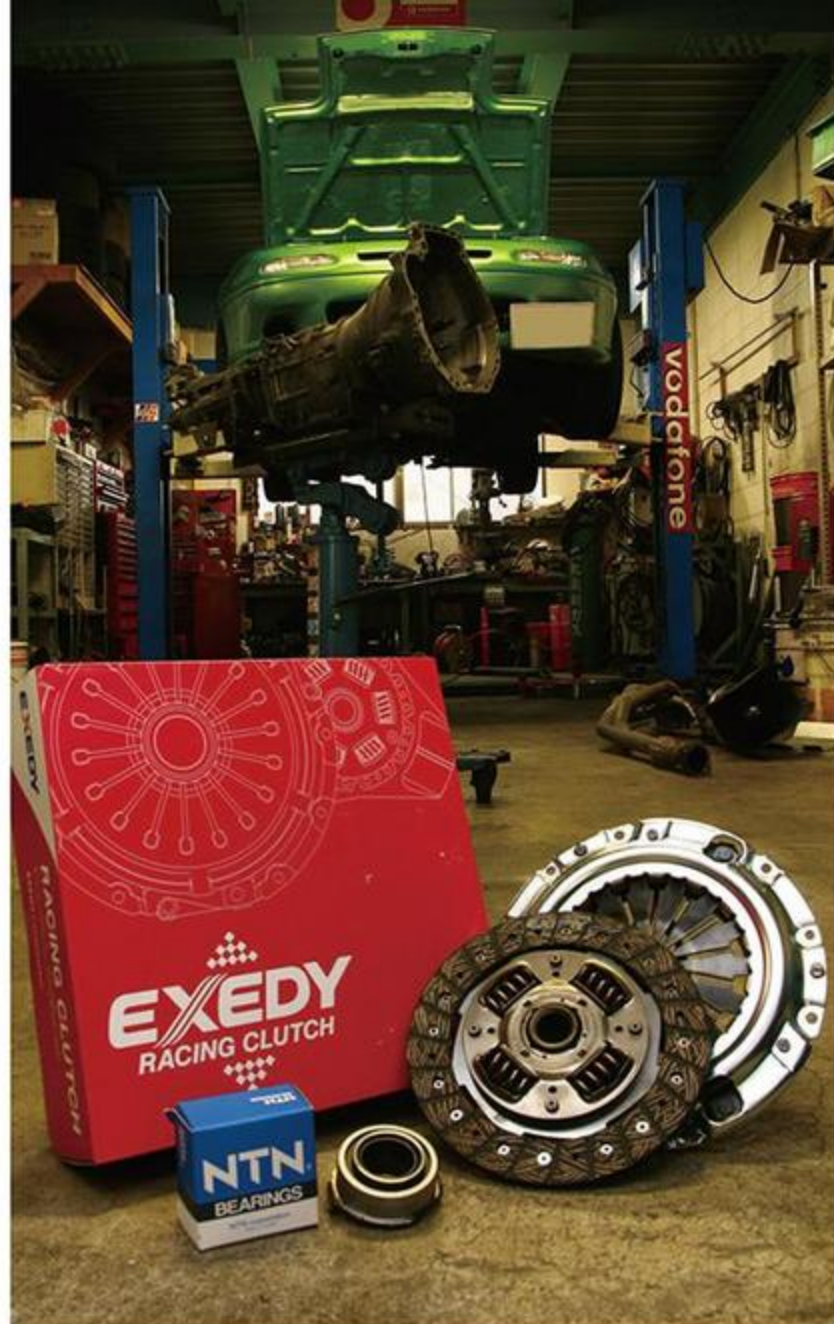
パッドの交換は抵抗なくできるが キャリパーとなるとどうだろう

ブレーキがとくに重要なことはみんな知っているはず。だからパッドを交換したり、ホースをステンメッシュにしたりする。このホースがくせ者。半永久的に使用できると考えがちだが、ホースをつなぐカシメ部が劣化してしまうのだ。これも消耗品という認識を持っていたほうがいいだろう。

パッドは踏み方や使用用途によって選ぶ材質が変わってくる。安易に値段で飛びつくと熱により材質変化が起き、厚みが残っているのに効かないこともある。これもまたローター適正温度からは読みとれない。パッドの表面をクリアにするスリット入りローターだが、これは街なかしか走らない人には必要ない。パッドが偏摩耗してジヤダーが発生、乗り心地を悪化させる要因になることすらある。どこを走るのかを決めてセットアップしていきたい。

基本的にキャリパーは容量アップを図らない限り、純正のオーバーホールで十分。NAではとくにリアのピストンが固着し、効かなくなっていることが多い。パッドを交換しても効かないようならオーバーホールをする時期と考えよう。





駆動系

運転中のちょっとした違和感を見逃さない おかしいと思ったら即効で対処する

クラッチがつかなくなる範囲が徐々に狭くなっていく(半クラエリアが狭くなる)、ペダルの反動が大きくなった(重くなった)といった症状が出たら、「そのうち直るだろう」と思わないこと。直らないから！

ひどい症状になると、クラッチがスコーンと抜ける。これはオペレーティングシリンダーが原因。またクラッチを踏むと猫の鳴き声(ー)のような音が出ることも。これはNBに見られる持病のようなもので、スラストベアリングが影響している。

いずれの症状は放っておいていいことはない。クラッチも当然のことながら消耗品なので、交換を考える。シングル、ダブルといったプレートの枚数、そしてカーボン、メタルなど素材も選べる。

圧着力をひとつの目安にするが、扱いやすさがいちばんのポイント。最近は少なくなったが、クラッチがつかなくなる範囲が狭くてシビアなものでは、日常ユースで乗るのがイヤになってしまふ。街なかしか走らないならば、ツインプレートなど必要はない。仕様、目的に合わせて選ぶ。

交換時期は年数よりも違和感の有無

人によってつなぎ方が異なるので、何年たったら交換というのは決めにくい。しかし、いつもと違うフィールを感じたら早々に手を打ったほうがいい。ほうっておいて走行不能

になると、場所によって怖い思いをするのは自分だけではすまなくなる。ギアチェンジをしてアクセルを踏んだら加速までにタイムラグがあるようなら、間違いなく滑っている。



通信販売で購入したりハンパに作業しない

便利な通信販売で商品を購入するのは悪くないが、価格だけで選ぶのは失敗につながるが多い。扱いづらくても「安かったから」と自分を納得させるものだから、さらに悪循環。本来の楽しさをスポイルしていいことはひとつもない。駆動系は信頼できるメーカー、ショップの製品が失敗しない近道だ。また腕に覚えがあっても組み込み、セットアップはプロに任せたい。



純正ローターは優れモノ 表面を研磨して使う

アフターパーツでは、ねずみ鋳鉄やFCといった素材をローターに採用している。たしかにいいのだが、表面しかコーティングがされていないため、寿命はどうしても短くなる。ストリートオンリーというなら、純正ローターの表面を研磨して使う手もある。もちろん使用できる範囲は決まっているので、ずっと研磨し続けることはできない。だが表面がフラットになることで、パッドとの当たり面がきちんと確保でき、制動力が復活する。純正品はとても優れているのだ。



ローターもキャリパーもいきなり社外品にする必要はない。純正をメンテナンスすることで使い続けるなら、そのほうがリーズナブルだ。

オーバーホールキットを使ってリフレッシュ

定期的パッドを交換していたらブレーキ性能を維持できると思ったら大違い。キャリパーも定期的なオーバーホールを必要とする部位なのである。ピストンがパッドをきちんと押し出さなくては、ローターに密着され

ず制動力が弱くなる。こうなると、いくらパッドの効きを強くしても意味がない。パッドの残りはよくチェックするが、キャリパーまでは考えがおよびにくいかもしれない。一度もやったことがないなら、すぐに対処だ。



キャリパーに使われているゴムの部分を新品にして、グリス新しいものにする。長い間使用していると、劣化して固着していく。当然、効きが悪くなる。

セカンドパーツ選びが楽しくなる
カタログ全集は次ページから！



NA用N-zero 2寸管ハーフSplマフラー

RSファクトリー-STAGE ☎0258-28-5122

価格 5万5000円

適合 NA サメイン:50φ-テール:60φ

材質 ステンレス

オリジナルの「N-zero 2寸管60φ」をいまだきのストリートに合わせサイレンサーを大型化。消音効果をアップさせつつ、ストレート構造で優れた排気効率を追求した。メインパイプを50φに設定し、軽快な音質でストリートでのスポーツ走行に最適なチューニングを施した。

Jet's



N1スペックマフラーVer.3

インテグラル神戸 ☎078-935-2661

価格 NA TypeS: 7万5600円・TypeR: 8万1900円/NB TypeS: 6万9000円・TypeR: 9万8700円

適合 NA/NB

レースシーンで長年にわたり培ってきたノウハウを惜しみなくストリートに反映。ストレート構造にコンパクトなサイレンサーから生み出されるレーシーで甲高いサウンドは、ドライバーをその気にさせてくれる。高回転域での抜けに磨きをかけて、低中速域でのパンチも追求。

CORN'S



ストレート構造のサイレンサーを採用し、抜けるような音を発生させる。サイレンサーの容量を十分確保しているため、静粛性は高い。普段はジェントルなサウンドだが、ひとたび高回転まで回せば、スポーティな高音を発生させる。

CORN'S サイレントマフラー

価格 7万1400円

適合 NA サメイン:48φ-テール:60φ

材質 ステンレス 形 右1本出し

CORN'S ハイパワーサイレントマフラー

価格 5万5440円

適合 NB サメイン:48φ-テール:60φ

材質 ステンレス 形 右1本出し

カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323

CORN'S



CORN'S マフラーTYPE-Nゼロ左出し

カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323

価格 5万5440円

適合 NB サメイン:60φ-テール:70φ

材質 ステンレス 形 左1本出し

Nゼロマフラーをベースにさらに抜けを改良。もっとも効率のよい取りまわしを追求した結果、左出しというスバルタンな仕様になった。車検対応範囲の限界性能を打ち出した逸品。全長が短くなり、アイドリングでは重低音を、回転を上げるにつれてはじけるような快音を生み出す。

MUFFLER

マフラー

価格

適合

材質

形 マフラー出口形状

サイズ

音量 (dB)

最低地上高 (mm)

保安基準適合

JASMA認定

車検対応

Jet's



クラブマンマフラー リプレースメント(仮称)

インテグラル神戸 ☎078-935-2661

価格 未定 適合 NA

形 右1本出し

当初はスタンダードでシンプルで、純正のようなマフラーをラインアップするつもりで開発を進めてきた。その過程で心地いいサウンドを発生したことから、音にこだわったマフラーへとコンセプトを変更。楽器のようなレイアウトで、澄んだ音質が期待できる。

CORN'S



CORN'S マフラーVer. 2

カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323

価格 7万1400円 適合 NA

サメイン:48φ・50φ・54φ・60φ選択可能-テール:60φ・70φ

材質 ステンレス 形 右1本出し

マフラーの構造を3分割することで、サイレンサーのサイズをクルマの仕様や好みに合わせてチョイスできる。さらにインナーサイレンサー付属で走行シーンに応じて音質を調整することも可能。経年変化でタイコが傷んでしまっても、タイコ単品で交換できるため経済的でもある。

CORN'S



CORN'S サイレントマフラー

カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323

価格 5万5440円

適合 NB サメイン:60φ-テール:70φ

材質 ステンレス 形 右1本出し

排気効率を優先したチューニングマフラーにもかかわらず、音量を純正ほどに抑えた優れモノ。街乗りではジェントルで上品なサウンドだが、スポーツ走行時など高回転までエンジンを回せば高音域のスポーティなサウンドを奏でる。大人のためのマフラーだ。

CATALOG

低年式車はたいてい社外パーツのラインアップは減っていくばかり
ところがロードスターはこの定義に当てはまらない
NA、NBのパーツだって豊富にそろっている
消耗パーツに的を絞ったカタログなので交換時期が迫っている人は
有効に利用してリフレッシュを進めてほしい
古いからといって古くさをまもってたくない!

APEXi



N1evolutionマフラー

Apex ☎042-768-8071

価格 8万2950円 適合 NA

サメイン:60φ-テール:90φ 材質 ステンレス

形 右1本出し 音 B6:93/BP:96 121

フルステンレスに全面TIG溶接採用によりかつてない高品質を実現。限りなくストレートなレイアウトにしつつ、日米特許のメガホン構造で上品なサウンドに。開発から出荷まで、一貫した管理体制だからこそないう信頼のクオリティで、さらに3年間完全保証を付帯。

APEXi



BOMBERⅢマフラー

Apex ☎042-768-8071

価格 6万4050円

適合 NA サメイン:60φ-テール:90φ 材質 ステンレス

形 右1本出し 音 B6:93/BP:96 121

スポーティな斜め跳ね上げロック。全域でトルク&レスポンスに優れた特性を発揮する。日米特許のメガホン構造を採用することで、排気効率を高めながらも、共鳴や拡張効果でスポーツカーに最適な排気音をチューニングすることに成功。高耐久を保証する1年間の品質保証書が自信の表れ。

AutoExe



ステンレスマフラー

オートエクゼ ☎03-3531-8151

価格 5万5650円

適合 NB サメイン:60.5φ-テール:90φ

材質 ステンレス 形 右1本出し

高回転域での排気効率を追求したストレート構造サイレンサーを採用。ストレートだと排気騒音の増大や中低速域がスポイルされると思われがちだが、細めのメインパイプと、車種別に念入りにチューニングされた形状にすることで弱点を克服した。サイレンサーのサイズも構造上の最大容量に設計。

Jet's



クラブマンマフラー

インテグラル神戸 ☎078-935-2661

価格 NA: 7万7700円/NB: 6万1950円

適合 NA/NB

好評のN1スペックマフラーの甲高いサウンドはそのままに、サイレンサーを大型化し、音量をコントロールした。それによってメインパイプをできる限りストレート構造にすることで高回転域での抜けのよさを維持できるように設計。よりストリートで扱いやすい特性へと仕上げた。

CORN'S



CORN'S マフラーTYPE-Nゼロ

カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323

価格 5万5440円

適合 NB サメイン:60φ-テール:70φ

材質 ステンレス 形 右1本出し

レースでテストを繰り返し、ストリートにフィードバックさせることで誕生した高性能マフラー。サーキットからワインディングまで走りを意識したチューニングが施されている。排気効率を徹底的に追求しつつも音量を抑え、車検対応なので安心して装着できる。

CORN'S



CORN'S マフラーVer. 2

カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323

価格 5万5440円

適合 NB サメイン:60φ-テール:60φ・70φ

材質 ステンレス 形 右1本出し

高品質な性能やサウンドをそのままに、3分割構造にすることでパイプの長さ、サイレンサーのサイズをユーザーの好みやクルマのスペックに合わせてオーダーできる。走行シーンや気分に合わせて変更して音質の変化を楽しむなんてこともできる。インナーサイレンサー付き。

失敗しない NA&NB セカンドパーツの選び方

Pit Crew Racing



手曲げスペシャル

📞 ピットクルーレーシング ☎059-378-7444

📏 ボーツ走行向け: 7万8750円/ストリート向け: 8万850円 📏 NA 📏 サメイン: 54φ(50φ・57φに変更可能) -テール: 76.3φ

手曲げならではの滑らかで美しい見た目がグッド。クルマのスペックや、好みによってメインパイプ径を変更できる。ただし50φ、57φの場合は受注生産のため納期がかかる場合があるので注意が必要。サイレンサー内のスチールウールの交換が可能なので、長く使えて経済的なのもうれしい。

Pit Crew Racing



キャプトンマフラー

📞 ピットクルーレーシング ☎059-378-7444

📏 センターパイプストレート: 9万3000円/センターパイプサ付: 10万8000円/センターパイプ触媒+サ付(加工必要): 9万3000円 📏 NB 📏 サメイン: 50φ-テール: 45φ×2

極小のサイレンサーやデュアルテールが性能を最優先して設計されたことを物語っている。サーキットでタイムを短縮したい、とにかくぬけのよいマフラーが欲しいというユーザーにぴったりの特性を有している。価格や性能など必要に応じて組み合わせができる。

JOY FAST



イノベーションマフラー Type R

📞 ジョイファスト ☎045-949-6693

📏 6万8250円 📏 NA 📏 ステンレス

サーキットでのタイムアップをねらって開発したスペシャルマフラー。実戦による幾多のテストを重ねポテンシャルの高さを実証してきた。いっさいむだのないフォルムは、排気効率を徹底追求した機能美そのもの。的確なエンジンセッティングのもとで最大限の性能を発揮できる。

JOY FAST



イノベーションマフラー

📞 ジョイファスト ☎045-949-6693

📏 7万8750円 📏 NA 📏 ステンレス

メインパイプサイズを54φと57φから選択できる。クルマのスペックに合わせて選ぶことが可能だ。テール径はどちらも60φ。54φ仕様の場合、価格は6万8250円なのでおサイフ事情にも合わせられるのがうれしい。大容量のサイレンサーで排気音量も程よい。

FUJITSUBO



Legalis R

📞 藤壺技研工業 ☎055-998-0130

📏 9万405円 📏 NA 📏 サメイン: 60.5φ-テール: 90φ 📏 ステンレス 📏 形右1本出し 📏 近接排気騒音 NA 6:90/NA 8:87 📏 128

大口径、高効率マフラーのベーシックモデル。ノーマル車からチューニングカーまで幅広く適応する。低回転域のトルクアップと高回転域の吹けのよさを高次元で両立することができる万能タイプ。オールステンレスで耐久性も抜群。安定した性能を求めるなら迷わずこれだろう。

Pit Crew Racing



クラブマンマフラー

📞 ピットクルーレーシング ☎059-378-7444

📏 7万8750円/センターパイプサ付: 8万9250円/ NBセンターパイプ触媒+サ付(加工必要): 7万8750円 📏 NA/ NB 📏 サメイン: 50φ-テール: 45φ×2

排気管の曲げを極力排除することで排気抵抗を軽減、レスポンス&パワーアップを果たした。低中速域の性能をねらってチューニングし、街乗りにも最適な特性を実現。センターよりやや左寄りにレイアウトされ、余裕のロードクリアランスでローダウン時も安心だ。

Pit Crew Racing



ストリートマフラー

📞 ピットクルーレーシング ☎059-378-7444

📏 8万9250円/センターパイプサ付: 9万9750円/ NBセンターパイプ触媒+サ付(加工必要): 8万9250円 📏 NA/ NB 📏 サメイン: 50φ-テール: 60φ・50φオーバー

サイレンサーをストレート構造にすることで、上品なサウンドでありながら排気効率も向上している。とくに高回転域でのトルクアップ&パワーアップが著しい。テールを大口径オーバー形状にすることで後続車へのアピール度も高まった。パイプバリエーションが豊富なのもうれしい。

Pit Crew Racing



センター出しダブルマフラー

📞 ピットクルーレーシング ☎059-378-7444

📏 9万3000円 📏 NA

仕上がりの質感、デザイン、性能を追求した自信作。スポーツタイプならではの高回転域の気持ちよさは特筆もの。ローダウン時のロードクリアランスまで考慮した、まさにチューニングカーのためのマフラーだ。排気効率にも優れ、スポーティなサウンドとレスポンスのよさも売りだ。

HKSとのコラボで誕生 NAらしさを演出する

HKSに車両を持ち込んで開発を行ったハイパーマフラー。Rタイプはストレート構造を採用しており、スポーティな走りを楽しむ人向け。そしてSは内部に隔壁を持たせたサイレントタイプ。いずれもJASMA認定で、最低地上高のクリアランスもとれている車検対応品だ。ロードスターにありがちな「こもり音」を解消する方向でセットアップしている。バランスのとれたマフラーに仕上がった。



HYPER-R/HYPER-S 📏 6万7800円 📏 NA 📏 アイスタイリング ☎053-444-4141

MURAKAMI MOTORS



28スペックマフラー

📞 村上モータース ☎089-922-1110

📏 6万8000円 📏 NA 📏 サメイン: 50φ-テール: 60φ→75φ 📏 ステンレス

名車M2-1028のマフラーをベースに、デザインを崩すことなく、現代の技術をプラスした究極の1本。オールステンレス製にすることで見た目と耐久性を確保。重量を抑えることもできた。適度な音量と抜けのよさで、アクセルを踏み込むのが楽しくなる。

FUJITSUBO



Legalis R

📞 藤壺技研工業 ☎055-998-0130

📏 6万8250円 📏 NB 8 📏 サメイン: 60.5φ-テール: 90φ 📏 ステンレス 📏 形右1本出し 📏 近接排気騒音 88 📏 184

チューニングカーらしい迫力の重低音を生み出す大口径、高効率マフラー。排気効率を向上させたことで全域でパワーアップ。とくに低中速域でのピックアップのよさは街乗りのしやすさにひと役買っている。高回転域でもストレスなく吹き上がっていくのでとても気持ちがいい。

Jet's



マスタースペックターボEXマニホールド

📞 インテグラル神戸 ☎078-935-2661

📏 20万5800円 📏 NA8/NB8(Sr1・2)

ターボチューンには欠かせない必須アイテム。BPエンジンの特性に合わせた等長4・2・1レイアウトで性能を余すことなく発揮でき、1クラス上のタービンも回すことができる。T25フランジ対応。自然吸気エンジンでは味わえない劇的な加速を手に入れることも夢じゃない。

Jet's



マスタースペックエキゾーストマニホールドリプレメント

📞 インテグラル神戸 ☎078-935-2661

📏 7万9800円

近年の排ガス規制のため、触媒がエンジンにぐんと近づいた。そのため純正レイアウトではエンジン性能をフルに発揮できない。そこで独自のパイプ形状にすることで限られたスペースでも4・2配管が可能に。触媒機能もしっかり生かしつつ、エンジンの本来の性能も引き出すことができる。

Jet's



マスタースペックエキゾーストマニホールド

📞 インテグラル神戸 ☎078-935-2661

📏 9万2400円 📏 NA8/NB8(Sr 1・2) 📏 45φ-50φ-60φ 📏 4・2・1

数々の実戦やテストによって生み出された、チューニングBPエンジン専用設計。あえてノーマルエンジンの守備範囲から超越することで設計の自由度を増した。潜在能力をフルに発揮できる仕上がりに。少なくとも150馬力以上出力しているBPエンジンに装着するべし。エアクリナーの変更も必要だ。

EXHAUST MANIFOLD

エキゾーストマニホールド

- 📏 価格
- 📏 適合
- 📏 素材
- 📏 サイズ
- 📏 EXマニ配管
- 📏 保安基準適合
- 📏 JASMA認定

CORN'S



オリジナル エキゾーストマニホールド

● カーマイクコーンズ ☎03-3656-2323
● 7万3500円 ● NB8
● 42φ-50φ-50φ ● 4-2-1

完全車種別設計にし、いっさい妥協することなく、これまでにない高い品質と性能を実現した。NB8のBPエンジンの特性を検証し尽くし、最適なパイプ径、パイプレイアウトを導きだした。どこかが突出しているのではなく、トルクフルな素性を最大限に生かす方向でチューニングされている。

CORN'S



オリジナル エキゾーストマニホールド

● カーマイクコーンズ ☎03-3656-2323
● 6万7200円 ● NA8
● 42φ-48φ-50φ ● 4-2-1

トルクの太い1800ccエンジンの特性をさらに引き出すために、幾多のテストを重ね、最適なパイプ径の4-2-1レイアウトを採用。低速の力強さはそのままに、高回転域まで一気に回りきる感覚は一度体感したらもう病みつきだ。ノーマルエンジン、チューニングエンジンどちらにも対応可能。

CORN'S



オリジナル エキゾーストマニホールド

● カーマイクコーンズ ☎03-3656-2323
● 6万3000円 ● NA6
● 38φ-42φ-48φ ● 4-2-1

NA6の1600ccエンジン専用にテスト&開発を実施。よく回る素性のよさを生かすために4-2-1レイアウトを採用し、低中速域から高回転域まで安定したトルクとパワーを高次元でバランスさせた。ノーマルエンジンからチューニングエンジンまで幅広く装着できる。

AutoExe



エキゾーストマニホールド

● オートエクゼ ☎03-3531-8151
● 9万7125円~16万6950円 ● NB(MT専用) ● ステンレス ● NB6・NB8車体番号100001~300000:42.7φ-48.6φ-54φ / NB 6・NB8車体番号300001~42.7φ-48.6φ-54φ・触媒外径:108φ ● 4-2-1

排気流速を高めるために、完全等長タイプを採用。低中速からの立ち上がり考慮しての4-2-1レイアウト。さらに全長を純正より延ばすことで合流部の角度を狭くし、排気干渉を防ぐ。職人の手によるTIG溶接はまさに芸術そのもの。

M-BIT MAXIM RACING PARTS

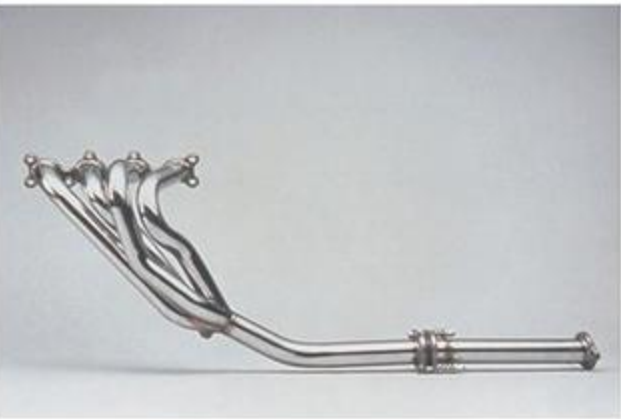


EXマニホールド

● マキシムワークス ☎048-584-6430
● 9万2400円 ● NA6 ● ステンレス
● 42.7φ-48.6φ-50.8φ ● 4-2-1

オールSUS304TPの研摩仕上げで非常に美しい出来栄だ。フランジはマシニングセンターにて総削り出し。レーシングエンジン用と同じ手法を採ることで、非常に高精度で高剛性に仕上がる。ストリート仕様でここまでやるとは、これ以上のぜいたくなことはない。

FUJITSUBO

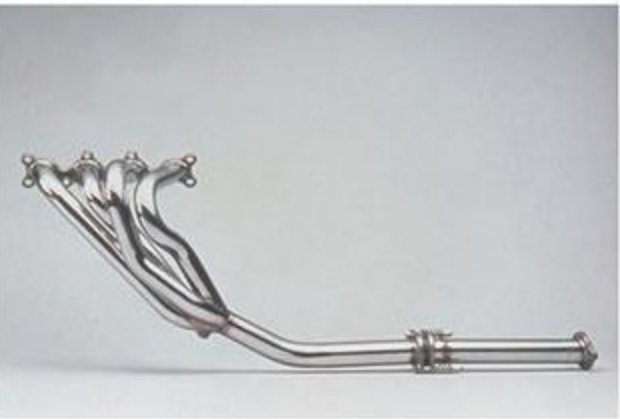


Super EX BASIC VERSION

● 藤壺技研工業 ☎055-998-0130
● 7万8750円 ● NA8(MT専用) ● ステンレス ● 4-2-1

高回転、ハイパワー志向の4-1レイアウトを採用。レーシングテクノロジーをふんだんにフィードバックした高品質&高性能パーツを、製造工程の工夫によりコストを抑え求めやすい価格を実現できた。しかしロストワックス製法により美しく仕上げられたフランジなど、品質は間違いなし。

FUJITSUBO



Super EX BASIC VERSION

● 藤壺技研工業 ☎055-998-0130
● 7万8750円 ● NA6(MT専用) ● ステンレス ● 4-1

レーシングフィールドで培われたエキゾーストテクノロジーがさらなる排気効率の向上と優れたレスポンスを実現した。素材に、研摩済みのSUS304材を採用することで最終研磨工程を省略し、コストを抑えて低価格を実現。高性能パーツをより身近なものとした。

Pit Crew Racing



EXマニホールド

● ビットクルーレーシング ☎059-378-7444
● 9万4500円 ● NA / NB8
● NA 6:38φ-50φ / NA8・NB 8:42.7φ-50φ ● 4-1

ピークパワーに優れる4-1レイアウトを採用。半面、低速域の不足を補うために数々のテストを実施。集合部までの長さを650mmにし、非常に手間のかかる手曲げ製法を取り入れることで、スムーズな排気を実現。低速トルク、ピークパワーにおいてベストなポテンシャルを発揮することができる。

M-BIT MAXIM RACING PARTS



EXマニホールド ストリート触媒仕様

● マキシムワークス ☎048-584-6430
● 16万6950円 ● NB8 ● ステンレス
● 42.7φ-48.6φ-54φ・触媒外径:108φ ● 4-2-1

美しい仕上がりや品質に定評のある当社製品にストリート触媒をプラス。環境にも配慮し排ガスをクリーンにした、今の時代には欠かせない仕様となってラインアップ。もちろん排ガス試験にもクリアし、車検も余裕で対応する。それでいてスポーツ性もしっかり持ち合わせている。

M-BIT MAXIM RACING PARTS



EXマニホールド

● マキシムワークス ☎048-584-6430
● 10万2900円 ● NB8 ● ステンレス
● 42.7φ-48.6φ-54φ ● 4-2-1

軽量、高剛性、美しさをレーシングパーツと同じ加工工程を施すことで最大限に追求した。パワー&トルクがしっかりしている1800ccエンジンを、さらに扱いやすくパワフルにチューンアップできるのだ。修理受け付けなど、アフターサービスもしっかりしているので長く使っていける。

M-BIT MAXIM RACING PARTS



EXマニホールド

● マキシムワークス ☎048-584-6430
● 9万7125円 ● NB6 ● ステンレス
● 42.7φ-48.6φ-54φ ● 4-2-1

低中速域からバランスのよい出力特性を得ることができる4-2-1配管を採用。レーシングカーのパーツを仕立てるのと同じ手法で、NB6のエンジンをいちばんよい状態に持っていく。溶接のきれいさ、製品の仕上がりはまさに職人技がなせる芸術的な工業製品だ。

M-BIT MAXIM RACING PARTS



EXマニホールド

● マキシムワークス ☎048-584-6430
● 10万2400円 ● NA8 ● ステンレス
● 42.7φ-48.6φ-50.8φ ● 4-2-1

レーシングエンジンと同じ加工工程をストリートマシンに適合させることに成功。マシニングによる総削り出しフランジをはじめとし、職人の手作業によって各部を溶接。軽量、高剛性、さらには美をも追求した完ぺきといえる製品だ。JASMA認定で車検もばっちり。

Pit Crew Racing



触媒バイパス

● ビットクルーレーシング ☎059-378-7444
● 1万500円
● NA

サーキットなどで、エンジンの性能を出しきりたいときに。排気管中の最大の抵抗となる触媒をバイパスさせることでレスポンスアップはもちろん、ピークパワーの向上を図る。少なからず軽量化にも貢献、総合的な運動性能がアップする。当然、公道での使用はできない。

SARD



SPORTS CATALYZER

● サード ☎0565-53-1166
● NA: 7万8750円 / NB: 10万2900円
● NA / NB8(各MT専用) ● メタル

国産キャタライザーセルを採用し、圧倒的な耐久性と洗浄能力を誇る。純正触媒に対し、圧力損失を大幅に低減。全域にわたりパワー&レスポンスが劇的にアップする。セルに貴金属コーティングを施すことで、洗浄能力を確保。その証となる排ガス試験証明書を付属する。

CATALYSER

触媒

.....

- 価格
- 適合
- 素材
- 保安基準適合

M-BIT MAXIM RACING PARTS



EXマニホールド ストリート触媒仕様

● マキシムワークス ☎048-584-6430
● 16万4325円 ● NB6 ● ステンレス
● 42.7φ-48.6φ-54φ・触媒外径:108φ ● 4-2-1

数々のエキゾースト製作やレーシングパーツ製作のノウハウをここにもっとフィードバック。データに基づいて計算されたパイプ形状は見た目の美しさはもとより、機能美にあふれている。さらに専用触媒をプラスすることで排ガス試験をクリア、保安基準にも適合し安心して装着できる。

失敗しない NA&NB セカンドパーツの選び方

RS-Factory STAGE



各種蛇腹補修kit「ジャバラ」

RSファクトリー-STAGE ☎0258-28-5122

1万8000円 全車
ステンレス 内径:51mm・全長:270mm

エンジンの振動などが集中する蛇腹はダメージも蓄積しやすく、さびなども相まって破損しやすい。そこで本製品を使用すれば、溶接を必要とせずにUクランプでがっちり接続、お手軽にリペアできる。また、蛇腹がないエキマニに追加することでクラックを防ぐこともできる。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory



アニバーサリー ☎04-2946-0916

オールアルミ2層ラジエーター

7万4550円 NA/NB アルミ 2層(コア 53mm)

オールアルミ2層ラジエーター

5万5750円 NA/NB アルミ 2層(コア 36mm)

アルミ容量アップラジエーター

4万9350円(アッパー&ロアタンク再使用は3万3600円) NA/NB アルミ

スポーツ走行には冷却は最重要課題なのでしっかり対策したい。3種類のコアサイズをラインアップし、エンジンのチューニング度合いによって選択できる。

TUCKIN99



ビッグラジエーター

タックイン99 ☎0798-36-1299

NA: 3万7800円/NB: 4万9050円
NA/NB(AT車用設定あり) 銅 2層

長年そのまま使用しているノーマルラジエーターをチェックしてみると、樹脂製のアッパー&ロアタンクは変色し、非常にもろくなっていることがある。予期せぬトラブルが起こる前にリフレッシュ&キャパシティアップをしてみてもいいだろうか。お手ごろな価格も魅力的。

MURAKAMI MOTORS



レース用特注オールアルミラジエーター

村上モータース ☎089-922-1110

15万円
NA/NB アルミ 2層

レースに勝つために開発されたオールアルミラジエーター。軽量かつ、アンダーカバーが装着できるぎりぎりまでコアを延ばし、水量を確保して水温の安定化を図る。アンダーカバーは車体下の整流のためにレースでは必須アイテム。総合的な性能も考慮した設計になっているのだ。

Jet's



純正インナーサイレンサー

インテグラル神戸 ☎078-935-2661

3990円
全オリジナルマフラー

当社オリジナルマフラー専用設計。本来の性能をスポイルすることなく、最適な形状とサイズで確実に遮音性を向上させることができる。耐久性を確保する、耐腐食性塗料にはブラックを採用し、装着時の違和感を排除。目立ちすぎることなく消音効果を発揮する。

Pit Crew Racing



インテークパイプ

ピットクルーレーシング ☎059-378-7444

3万450円
NA8/NB6/NB8 アルミ

サーキットだけではなく、市街地でのテストも繰り返し、そのデータに基づいて設計された。独自の構造を実現したこと、きわめて高効率な吸気性能を発揮し、エンジンレスポンスが大幅に向上される。トルクアップにも効果的だ。取り付けに必要なショートパーツもすべてキット化されている。

JOY FAST



二寸管プラス

ジョイファスト ☎045-949-6693

2万5000円 NB
ステンレス

エキマニ直下に触媒が配置されているモデルに装着可能。よりストレートな構造にし、むだな絞りをなくすことで排気効率をアップさせた。サーキットでのあとひと伸びが欲しい、チューニングエンジンの性能を出しきりたいときなどに有効。性能は富士N-ZEROチャンピオンシップで実証済み。

CORN'S



カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323

オリジナル オールアルミ2層ラジエーター

NA/NB アルミ 2層

オリジナル オールアルミ3層ラジエーター

NA/NB アルミ 3層

オリジナル オールアルミ3層ラジエーター N1.SPEC

NA/NB アルミ 3層サイドタンクリターン式

オールアルミ製にすることで冷却性能が大幅にアップ。街乗りからサーキットまで対応可能。N1.SPECはサイドタンク横流しのリターン方式で耐久レースにも対応できる。

MURAKAMI MOTORS



ラジエーター

村上モータース ☎089-922-1110

2万1000円
NA/NB アルミ 1層(純正形状)

純正形状で、街乗りで安定した性能を発揮する。驚くべき低価格も魅力で、リペアの際に重宝すること間違いなし。普段サーキット走行やスポーツ走行をしないユーザーでも、ある程度年式の低い車両ではラジエーターの劣化具合をチェックしてみるとよいだろう。

OTHERS

その他

- 価格
- 適合
- 素材
- サイズ

RIGID



アルファ ☎048-873-6986

RIGID強化マフラーリング RM003×5

840円(1個) NA
強化ゴム

RIGID強化マフラーリング RM002×4

840円(1個) NB8
強化ゴム

モータースポーツ用特殊配合ゴムを使用し、ハードな走行でもマフラーの脱落やボディへの干渉を防ぐ。さらに特殊製法によりブルーも用意。ドレスアップ性も向上。

Jet's



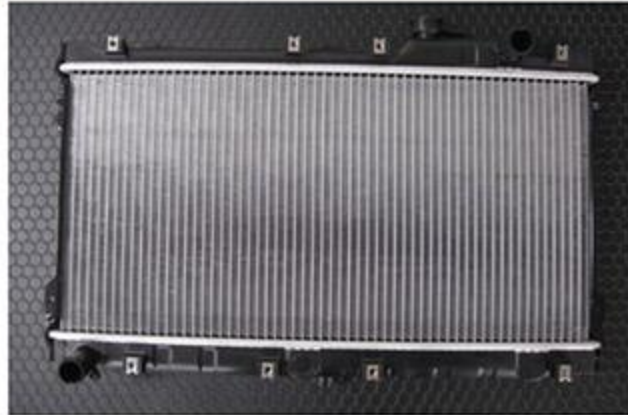
大容量ラジエーター

インテグラル神戸 ☎078-935-2661

5万400円(ノーマル下取り)
NA/NB アルミ 2層

連続高負荷走行時の熱対策はチューニングカーにとって必須事項。ノーマルエンジンでも十分な容量を確保しているとはいえない。Jet'sの大容量ラジエーターは2層構造を採用することで、「2層相当の厚み」のコアとは一線を画す放熱能力を備えているので、夏場のアタックも安心だ。

Maruha



マルハ強化ラジエーター

マルハモータース ☎054-294-0076

3万1500円 NA/NB
コア:アルミ/アッパー&ロアタンク:樹脂 1層

ワイドチューブの高性能強化ラジエーター。風洞実験にて放熱カロリーをサンプリングし性能をデータで実証。上下樹脂タンクで純正形状なため、軽量で低価格を実現。取り付け作業の整備性も高い。同社のラジエーターキャップと併用することで性能を最大限引き出すことができる。

SARD



COOLING THERMO

☎ サード ☎0565-53-1166

🏠 7350円
🚗 NB8

バルブ開弁温度を65℃に設定。早めにラジエターへ冷却水を回すことで効率よくエンジンを冷却する。ただし、フローコントロールバルブを採用することで、急激な水温変化を抑制しエンジンへのダメージを軽減している。温度変化にリニアに反応、的確に水温を管理する。

Maruha



マルハ強化ラジエターキャップ

☎ マルハモータース ☎054-294-0076

🏠 1680円
🚗 NA/NB

開弁圧力は0.9kg/cm²、1.1kg/cm²、1.3kg/cm²と3種類をラインアップ。よりの確な水温コントロールが可能に。また、ラジエターキャップは定期交換部品。とくに異常がないからと放っておくと、突然のオーバーヒートなどの深刻なトラブルを招きかねない。

OTHERS

その他

🏠 価格
🚗 適合
🚗 素材

RACING GEAR



軽量なアルミを使用することでフロントオーバーハングにかかる重量を低減。冷却効果も抜群で、渋滞などで走行風が当たりにくい状況でも安定した水温を保つ。アッパータンクはびかにバフがけされて、エンジンルーム内のドレスアップ効果も高い。

POWER RADIATOR TYPE A2

☎ 辰巳屋興業 用品部 ☎03-3696-0620

🏠 7万4550円
🚗 NA/NB 🚗 アルミ 🚗 2層(コア53mm)

POWER RADIATOR TYPE A 2S

🏠 5万7750円

🚗 NA/NB 🚗 アルミ 🚗 2層(コア36mm)

RACING GEAR



ノーマルに比べ圧倒的に増した水量で抜群の冷却効果を発揮する。熱伝導率に優れた銅素材ならではの。コストパフォーマンスにも優れたチューンドラジエターだ。エンジンをパワーアップしたら、冷却性能もセットで強化することで、壊れにくく楽しいクルマに仕上がるはず。

POWER RADIATOR TYPE C2

☎ 辰巳屋興業 用品部 ☎03-3696-0620

🏠 3万3600円
🚗 NA/NB 🚗 銅 🚗 2層(コア27mm)

POWER RADIATOR TYPE C 3

🏠 NA: 7万4550円/NB: 13万3500円

🚗 NA/NB 🚗 銅 🚗 3層(コア41mm)

SARD



HIGH PRESSURE RADIATOR CAP

☎ サード ☎0565-53-1166

🏠 2625円
🚗 全車

ラジエター内部の圧力を上昇させ、沸点を100℃以上に引き上げる。オーバーヒートを防止し、連続走行にも対応可能。純正キャップと付け替えるだけの簡単装着だ。開弁圧は1.3kg/cm²と1.5kg/cm²の2タイプから選択可能。エンジンのチューニング度合いや走行シーンに合わせて選びたい。

CUSCO



ハイプレッシャーラジエターキャップ

☎ キャロッセ ☎027-352-3578

🏠 2625円
🚗 全車

キャップの圧力弁のスプリングを強化し、ラジエター内の圧力を高める。そうすることで冷却水の沸点を引き上げ、オーバーヒートを防止。シール性に優れたシリコンパッキンを採用し、安定した性能を約束する。開弁圧力は1.3kg/cm²。ラジエター本体といっしょに強化すればより効果的。

Maruha



マルハ78サーモ

☎ マルハモータース ☎054-294-0076

🏠 3990円
🚗 NA8/NB

純正よりもわずかに低い開弁温度設定のローテンパーサーモ。78℃はスポーツ走行に適し、制御的に燃費を悪化させない絶妙な温度。さらに直径の大きな弁を大きくストロークさせることによって流量を稼ぎ出す。ラジエター本来の性能を引き出すキモとなるパーツだ。

CUSCO



ラジエタークーリングプレート

☎ キャロッセ ☎027-352-3578

🏠 1万290円
🚗 NA/NB 🚗 アルミ(ブルーアルマイト仕上げ)

ラジエター上部とフロントグリルとの間の空間をふさぎ、ラジエター本体を通る風量を増加させる。サーキットなどでの連続高速走行時の冷却効率を向上させオーバーヒートを防止する。軽量なアルミ製なのでフロント部の重量増は気にならない。簡単ボルトオン装着。

SAMCO



サムコ クーラント ホースキット

☎ トップラインプロダクト ☎04-7190-1391

🏠 1万8900円~2万4150円
🚗 全車 🚗 特殊コーティングシリコン・ファイバー繊維

独自のシリコン素材とファイバー繊維を3~5層にわたり積層していくことで、純正とは比べものにならない強度を実現。表面には耐熱特殊コーティングを施して劣化を防止。内側はハンドメイドならではの滑らかな仕上がり。カラーバリエーションも豊富で好みのコーディネートも楽しめる。

Maruha



水冷式オイルクーラー

☎ マルハモータース ☎054-294-0076

🏠 8万4000円
🚗 NA8/NB8

油温管理とは、使用しているオイルをもっとも適正な温度に保つことができるかが肝要。水冷にすることで、気温や速度に影響されにくく、一定の温度を保つことができる。また、オイルラインを短くでき、圧損も少なくすむ。スポーツ走行には強い味方だ。

CUSCO



Sport ZERO-1

☎ キャロッセ ☎027-352-3578

🏠 NA・NB ピロ:15万9600円・ゴム:13万4400円/NC ピロ:17万8500円・ゴム:15万3300円 🚗 全車 🚗 全長調整式 🚗 ダンパー・スプリング・アッパーマウント(強化ゴム・ピロボール) 🚗 NA F: 6 R: 5 / NB F: 6 R: 5 / NC F: 7 R: 4 🚗 NA F: 45 R: 35 / NB F: 45 R: 35 / NC F: 40 R: 35 🚗 NA F: 75~0 R: 55~15 / NB F: 60~0 R: 40~0 / NC F: 60~0 R: 55~20 🚗 固定式

ストローク量を減らすことなくローダウンが可能なフルタップ式ダンパーを採用。快適な乗り心地を犠牲にすることなくスポーツ性も持ち合わせる。減衰力はベストにセッティング済み。安心の1年1万km保証付き。

ENDLESS



FUNCTION-Xプラス

☎ エンドレス ☎0267-67-7301

🏠 19万9500円
🚗 NA/NB 🚗 全長調整式 🚗 ダンパー・スプリング・アッパーマウント 🚗 NA F: 8~10 R: 8~9 / NB F: 9~11 R: 8~10 🚗 F: 20 R: 20

ストリートでの安定性が欲しい、本格スポーツ走行を楽しみたいというユーザーに向けて開発。オーダー時にスプリングレートを選択でき、きめ細かな減衰力調整もできるため、走行ステージや好みに合わせてセットアップできる。

ACRE



アクティブサスペンション

☎ アクレ ☎042-556-5100

🏠 13万4400円
🚗 NA/NB 🚗 全長調整式 🚗 ダンパー・スプリング・アッパーマウント(ピロボール固定式) 🚗 NA F: 8 R: 6 / NB F: 10 R: 8 🚗 F: 20 R: 20

「スタイリッシュ&コンフォート」をコンセプトに開発。乗り心地を最優先した大人のための車高調。ピロボール以外の部品を海外で調達し、日本国内で組み上げることで、優れたコストパフォーマンスを実現した。

SUSPENSION

サスペンション

🏠 価格
🚗 適合
🚗 ダンパー
🚗 キット構成
🚗 バネレート (kg / mm)
🚗 推奨ダウン量 (mm)
🚗 調整範囲 (mm)
🚗 減衰力調整 (段)

失敗しない NA&NB セカンドパーツの選び方

JOY FAST



オーリンズD.F.Vジョイファストスペック

◎ ジョイファスト ☎045-949-6693
 ◎ 29万6100円
 ◎ 全車
 ◎ 全長調整式 ◎ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(ピロボール) ①NA/NB F:8~10 R:6~8 ②F:20 R:20 ③F:20 R:20

軽量化と高剛性を確保するために、アルミ鍛造製のシリンダーとアウターチューブを採用。オーリンズ独自のデュアルフロアバルブで定評の安定した乗り味に、ジョイファストオリジナルの味付けを施した。

TEIN



TYPE FLEX・マウント付キット

◎ テイン ☎045-810-5501
 ◎ NA・NB:16万4850円 ◎ 全車 ◎ 全長調整式 ◎ ダンパー・スプリング・アッパーマウント ①NA・NB F:7 R:6 ②NA・NB F:40 R:50・NB 8 F:20 R:40 ③NA F:17~83 R:25~93/NB F:37~63 R:15~83 ④F:16 R:16

アッパーマウントにピロボールプッシュを採用。複筒式の低圧ガス封入でフリクションの少ないスムーズな動きを楽しめる。減衰カリモートコントローラーのEDFCが装着可能で、室内から手軽に減衰力の調整ができる。

Maruha



BCダンパー(ピロアッパーモデル)

◎ マルハモータース ☎054-294-0079
 ◎ 17万4300円
 ◎ NA/NB
 ◎ 全長調整式 ◎ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(ピロボール) ①F:8R:6 ②F:15 R:15

乗りやすさとスポーツ走行性を兼ね備えたマルチスペックなダンパーキット。クラス最大径のピストンをセットし、大容量でしなやかな乗り味。ピロアッパーを介したダイレクトなハンドリングは接地感と安心感を生み出す。

CORN'S



CORN'SオリジナルサスペンションKIT Nゼロ.SPEC

◎ カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323
 ◎ 26万5650円
 ◎ NA/NB
 ◎ ネジ式 ◎ ダンパー・スプリング・アッパーマウント ①F:12~16 R:10~16 ②F:40 R:40

テストを繰り返し、Nゼロレース用に開発した車高調キット。ナンパー付きレース車両であることを考慮し、ストローク重視の設計に。あえて全長調整式にしないことでオイル容量を確保。高レートスプリングでも非常にしなやかに仕上がる。

CUSCO



Competition ZERO-3

◎ キャロッセ ☎027-352-3578
 ◎ 23万9400円
 ◎ NA/NB
 ◎ 全長調整式 ◎ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(ピロボール) ①F:12 R:10 ②F:45 R:30 ③F:60~15 R:60~20 ④F:24 R:25

サーキット、ジムカーナ、タイムアタックなど、Sタイヤでのハード走行を制するために開発された、コンペティションスペックモデル。オーバーホール、仕様変更が可能ながら、1年1万kmの保証付き。

TEIN



TYPE FLEX(マウントレスキット)

◎ テイン ☎045-810-5501
 ◎ 12万6000円 ◎ NA/NB ◎ 全長調整式 ◎ ダンパー・スプリング・アッパーマウント ①NA・NB F:7 R:6 ②NA F:45 R:55・NB F:20 R:40 ③NA F:0~88 R:16~71/NA 8 F:11~105 R:24~83/NB F:13~100 R:22~87 ④F:16 R:16

通常走行時は乗り心地のよさを生かしつつ、ワインディングではギャップをしなやかに乗り越え、突き上げ感を軽減。コントロール性に優れ、運転が楽しくなる車高調キット。マウントレスキットは在庫限りの完了品。

BUDDY CLUB



ジュニアスペックダンパー

◎ バーディークラブ事業部 ☎082-830-2008
 ◎ 14万4900円
 ◎ NA/NB
 ◎ 全長調整式 ◎ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(ピロボール固定式) ①F:8 R:6 ②F:30 R:40 ③F:10~60 R:20~50 ④F:15 R:15

レーシングテクノロジーをストリートに反映しながらもコストパフォーマンスに優れる。ドリフトなどのハードな走行にも耐えられる高性能ダンパー。完全オーバーホール対応で、長く使えるのも見逃せない。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory



車高調整サスKIT リアサブタンク付

◎ アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ◎ 33万3900円~
 ◎ NA/NB
 ◎ ネジ式 ◎ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(ピロボール) ①オーダーメイド ②オーダーメイド ③オーダーメイド ④オーダーメイド

オーダーメイドで受注生産。オーリンズをベースにリアはサブタンク式。標準スプリングはスウィフト製。レート、減衰、寸法など、ユーザーの希望に限りなく近づけるよう製作できる。バネレートが硬くても乗り心地はスポイルされない。

CUSCO



Sport ZERO-3S

◎ キャロッセ ☎027-352-3578
 ◎ 20万7900円
 ◎ NA/NB
 ◎ 全長調整式 ◎ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(強化ゴム) ①F:8 R:6 ②F:45 R:30 ③F:60~0 R:50~0 ④F:24 R:24

ラジアルタイヤ向けの大容量、新開発の単筒式ショックを採用し、街乗りからサーキットまで対応する幅広い減衰力設定が魅力。高剛性スチールブラケットで、ハードなスポーツ走行にも耐えられる。

TUCKIN99



ヒルクライムダンパーRS NAB

◎ タックイン99 ☎0798-36-1299
 ◎ 16万8000円
 ◎ NA/NB ◎ 全長調整式 ◎ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(強化ゴム) ①F:12 R:10 ②NA F:35 R:30/NB F:30 R:25 ③NA F:20~70 R:30~30 ④F:8 R:8

ハイレートなスプリングを装備しながら、減衰力調整のみでストリートからサーキットまで広くカバーする。アッパーマウントにピロではなく強化ゴムプッシュをおこなうことでストリートでの快適性を考慮している。

NOPRO



NA・NB用 オーリンズDFV全長調整・NOPROスペックダンパー

◎ ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ◎ 24万3600円
 ◎ NA/NB
 ◎ 全長調整式 ◎ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(ウレタン) ①F:9 R:7 ②F:35 R:35 ③F:20 R:20

DFVをノプロテイストにアレンジ。アルミケースタイプにスウィフトスプリングをセット。ピロアッパーが苦手というユーザーに向け、オリジナルウレタンプッシュを取り入れた。スプリングレートは変更可能。

Maruha



BCストリート(NBアッパーモデル)

◎ マルハモータース ☎054-294-0079
 ◎ 13万6500円
 ◎ NA/NB
 ◎ 全長調整式 ◎ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(NB純正) ①F:6 R:4 ②F:15 R:15

ストリートダンパーにNB純正アッパーを組み込むことで、純正のようなしなやかな乗り味と接地感たっぷりの安定したハンドリングを両立。フルタップ式でローダウンしてもストロークを確保。まさにマルチプレーヤー。

CUSCO



Sport ZERO-2E

◎ キャロッセ ☎027-352-3578
 ◎ NA・NB ピロ:19万3200円・ゴム:16万8000円 ◎ 全車 ◎ 全長調整式 ◎ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(強化ゴム・ピロボール) ①NA F:7 R:6/NB F:7 R:6 ②NA F:35 R:25/NB F:45 R:35 ③NA F:50~0 R:45~0/NB F:60~0 R:55~0 ④F:5 R:5

スポーツ性重視のセッティングながら、街乗りからサーキットまでオールラウンドに対応。突き上げも少なく、同乗者にかかる負担も少ない。また電動減衰力コントローラー「e-con」に対応、室内から即座にセッティングが可能。

SPIRIT



SPIRIT RACING -SHOCKS

◎ スピリットパフォーマンス事業部 ☎042-568-2430
 ◎ NA・NB:26万400円/NC:27万900円
 ◎ 全車
 ◎ 全長調整式 ◎ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(ピロボール固定式) ①F:8~ R:6~ ②F:20 R:20

ユーザーの走行スタイルや使用タイヤなどに合わせてオーダーメイドができる。スプリングも標準がKYB、オプションでハイパコやスウィフト製スプリングも組み込み可能。タイムアタックスペシャル仕様の製作も受け付ける。

TEIN



MONO FLEX

◎ テイン ☎045-810-5501
 ◎ NA・NB 8:20万550円/NB8 スプリングレスキット:18万1650円 ◎ NA/NB8 ◎ 全長調整式 ◎ ダンパー・スプリング ①NA F:6 R:5/NB 8 F:7 R:6 ②NA 6 F:30 R:25/NA 8 F:20 R:20/NB 8 F:15 R:30 ③NA 6 F:8~58 R:3~47/NA 8 F:66~67 R:24~53/NB 8 F:78~57 R:18~57 ④F:16 R:16

スポーツラジアルで開発。サーキットやワインディングにおける、ダイレクトでコントロール可能なハンドリングが、強烈な走りのイメージをかき立てる。新機構のMSVを取り入れて、微低速時の路面追従性をアップ。

Maruha



BCダンパー(NBアッパーモデル)

◎ マルハモータース ☎054-294-0079
 ◎ 15万5400円
 ◎ NA/NB
 ◎ 全長調整式 ◎ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(NB純正) ①F:8 R:6 ②F:15 R:15

BCダンパーにNB純正アッパーを組み合わせた。ピロアッパーモデルに比べ入力力を和らげ、純正並みのしなやかさを実現。素直なハンドリング特性と大容量ダンパーで、峠やサーキットでも余裕の安定感を生み出す。

TEIN



SUPER STREET マウントレスキット

㊦ テイン ㊦045-810-5501
 ㊦ 11万2500円 ㊦ NA/NB ㊦ ネジ式 ㊦ ダンパー・スプリング
 ㊦ F: 6 R: 5 ㊦ NA 6 F:-25 R:-30/NA 8 F:-25 R:-35/NB
 6 F:-25 R:-40/NB 8 F:-15 R:-35 ㊦ NA 6 F: 4~45 R: 3
 ~50/NA 8 F: 4~45 R:-2~45/NB 6 F:-6~45 R:-22
 ~60/NB 8 F: 5~35 R:-17~55 ㊦ F:16 R:16

入門用車高調の決定版。純正のごつごつ感を排除し、しなやかでコントロールブルな特性に仕上げた。リーズナブルな価格も入門にはうってつけ。減衰力調整も16段と細かく設定できるので、いろいろいじって使いこなしたい。

CRUX



レース用ダンパー減衰30段階

㊦ 村上モータース ㊦089-922-1110

㊦ 21万9000円
 ㊦ NA/NB
 ㊦ ネジ式 ㊦ ダンパー・スプリング ㊦ F: 8~16 R: 8~
 16 ㊦ F:-7 R:-7 ㊦ F:-5~10 R:-5~10 ㊦ F:30 R:30

レース用に開発したスペシャルダンパー。耐久性&剛性を確保するためにスチールケースを採用。それでいて肉厚を限界まで絞って軽量化も抜かりはない。5年間テストと仕様変更を繰り返した自信作。

AutoExe



スポーツダンパー

㊦ オートエクゼ ㊦03-3531-8151

㊦ 6万7200円
 ㊦ NB
 ㊦ 固定式
 ㊦ ダンパー ㊦ 固定式

純正然としたフォルムながら、内部に「高精度微低速バルブ」を組み込み、走り出した瞬間から減衰が機能する。クルマの姿勢変化を的確にコントロールし、ささいなギャップにも即応するのにつねに挙動が安定する。

AutoExe



ローダウンスプリング

㊦ オートエクゼ ㊦03-3531-8151

㊦ 2万8350円 ㊦ NB(標準ダンパー/ビルシュタイ
 ンダンパー) ㊦ F:33.3 R:26.5 ㊦ F:-30 R:-30

タイヤとフェンダーの透き間を極力詰めたい、という思いから生まれたスプリング。最低地上高を確保し、スタイリッシュなローフォルムを実現する。ドライバーが求める、コーナリングでのクルマの姿勢変化を抑制し、硬質な乗り味を絶妙に表現した。

CUSCO



Comp-S

㊦ キャロッセ ㊦027-352-3578

㊦ 10万2900円
 ㊦ NA/NB
 ㊦ ネジ式 ㊦ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(強化
 ゴム) ㊦ F: 6 R: 5 ㊦ F:-45 R:-35 ㊦ F:-60~25 R:-50
 ~20 ㊦ 固定式

リーズナブルな価格でスポーティ&スタイリッシュなローダウンが可能なネジ式車高調。ゴツゴツ感を排除したしなやかな乗り味でエントリーモデルとして最適な完全フルキット。1年1万kmの保証付きだから安心して装着できる。

NOPRO



NA・NB用アラゴスタ・NOPROサスペンションダンパー

㊦ ノガミプロジェクト ㊦046-875-9813

㊦ 17万8500円
 ㊦ NA/NB
 ㊦ ネジ式 ㊦ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(ウレタ
 ン) ㊦ F: 9 R: 7 ㊦ F:-35 R:-35 ㊦ F:12 R:12

メリハリのある減衰が魅力のアラゴスタダンパーに、オリジナルウレタンアッパーを組み合わせ、ピロプッシュにはないしなやかさを手に入れた。シリンダーは高強度のスチールタイプだが、重量はアルミタイプの300g単位とどめている。

Jet's



Proジムカーナ N1スペック サスペンション

㊦ インテグラル神戸 ㊦078-935-2661

㊦ 23万9400円
 ㊦ 全車
 ㊦ Cリング
 ㊦ ダンパー・スプリング・アッパーマウント

ジムカーナ、走行会での好成績が即戦力としての素質のよさを証明している。路面への追従性を向上させた結果ストリートでも良好な乗り心地と抜群の接地感を生み出している。あえてシンプルなCリング式でストロークをかせぐ。

RS-Factory STAGE



NA用ショコラスプリングKIT

㊦ RSファクトリーSTAGE ㊦0258-28-5122

㊦ 3万1500円 ㊦ NA
 ㊦ F:4.5 R:3 ㊦ F:-20~30 R:-20~30

本格スポーツスプリング。ダウン量、レートともに純正形状ダンパーのストロークをしっかりと使うサイズに設計したため、乗り心地や運動性能もアップ。見た目だけや、へたったローダウンスプリングではボディへも悪影響を及ぼしてしまう。落ち着きのあるダークブラウンカラー。

JOY FAST



オーリンズPCVサーキットスペック

㊦ ジョイファスト ㊦045-949-6693

㊦ 28万2450円
 ㊦ 全車
 ㊦ ネジ式 ㊦ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(ピロボ
 ル) ㊦ NAF:13~15 R:11~13/NB F13~16 R:11~
 14 ㊦ F:-40 R:-40 ㊦ F:20 R:20

高いトラクション性能とコントロールブルな特性が定評のPCV改に富士Nゼロ仕様アッパーシートを前後にインストール。段差に乗り上げてもダンパーがしっかりストロークするので、縁石が使えるサスペンションに仕上がった。

NOPRO



NA・NB用オーリンズPCV車高調・NOPROスペックダンパー

㊦ ノガミプロジェクト ㊦046-875-9813

㊦ 20万5800円
 ㊦ NA/NB
 ㊦ ネジ式 ㊦ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(ウレタ
 ン) ㊦ F: 9 R: 7 ㊦ F:-35 R:-35 ㊦ F:20 R:20

PCVダンパーをノプロテイストにアレンジ。ストリートからミニサーキットまで存分に味わうことができる。スプリングは軽量でセンターずれしにくいスウィフト製の直巻きタイプを装備。ウレタンアッパーと相まってしなやかな足まわりに。

RS-Factory STAGE



STAGEオリジナルKONIダンパー

㊦ RSファクトリーSTAGE ㊦0258-28-5122

㊦ 15万円
 ㊦ NA/NB
 ㊦ Cリング
 ㊦ ダンパー

NA用KONIダンパーを国内にて分解、精密組み立てをし表面メッキ処理に専用減衰力に変更したこだわりのスペシャルダンパー。NA用ダンパーながらロッド延長加工によってNB純正アッパーが使用できるようになっている。

CORN'S



CORN'SオリジナルサスペンションKIT N1.SPEC

㊦ カーメイクコーンズ ㊦03-3656-2323

㊦ 26万400円
 ㊦ NA 6/NB 6
 ㊦ ネジ式 ㊦ ダンパー・スプリング・アッパーマウント ㊦ F:14
 ~16 R:12~14 ㊦ F:40 R:40

N1レースで勝利するために開発を重ねた車高調キット。固さのなかにもしなやかにストロークし、粘り強いコーナリングが可能に。オイル容量を確保することで、超ショートストロークでもギャップをスムーズに乗り越えられる。

TEIN



SUPER STREET マウント付キット

㊦ テイン ㊦045-810-5501

㊦ NA・NB:13万7550円 ㊦ 全車 ㊦ ネジ式 ㊦ ダンパー・スプリ
 ング・アッパーマウント ㊦ NA・NB F: 6 R: 5 ㊦ NA F:-30 R:-35
 /NB 6 F:-30 R:-45/NB 8 F:-15 R:-35 ㊦ NA F:-7~47
 R:-10~55/NB 6 F:-7~47 R:-25~65/NB 8 F: 8~
 -32 R:-15~55 ㊦ F:16 R:16

突き上げ感を減少させ、路面の凹凸に吸いつくようなフラットな乗り味にセッティング。減衰力を高めにセットすれば、シャープなハンドリングと適切なロールスピードでダイナミックに振り回すことができる。

CRUX



ストリート仕様ダンパー

㊦ 村上モータース ㊦089-922-1110

㊦ 28万9000円
 ㊦ NA/NB
 ㊦ ネジ式 ㊦ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(強化
 ゴム) ㊦ F: 8~16 R: 8~16 ㊦ F:-7 R:-7 ㊦ F:-5~10
 R:-5~10

レースで培ってきたノウハウをストリート仕様にフィードバック。ストリートを走るうえで軽さを重視し、アルミケースを採用。さらに乗り心地にもこだわった。質の高いダンパーは路面の小さなギャップにも瞬時に反応する。

JOY FAST



KONIストリートショックアブソーバー

㊦ ジョイファスト ㊦045-949-6693

㊦ NA18万円/NB18万8000円
 ㊦ NA/NB
 ㊦ ノーマル形状 ㊦ ダンパー・スプリング ㊦ NA・NB F:
 4 R: 3 ㊦ F:-20 R:-15 ㊦ 無段階

いわずと知れたストリートサスキットの王道ダンパー。ロードスター専用にセッティングした強化スプリングのセット。極端なローダウンを避け、日常での使いやすさを重視しつつも、ワインディングでは操る楽しさにあふれている。

失敗しない NA&NB セカンドパーツの選び方

CUSCO



e-con(イーコン)

● キャロッセ ☎027-352-3578

● 4万7040円

● 全車(Sport ZERO-2E装着車)

同社製車高調整「Sport ZERO-2E」に装着することで、室内からボタンひとつで減衰力の調整ができるようになる。走行シーンに合わせて素早くリセッティング。メモリー機能搭載で、サーキットごとにセットしておけばすぐに的確なセットを呼び出すことができる。

AutoExe



アジャスタブルスタビライザーリンク

● オートエクゼ ☎03-3531-8151

● F/R 各2万1000円

● NB

ローダウンによってアームとスタビライザーの位置関係にひずみが生じると、当然本来の働きは望めない。そこでスタビライザーの長さを適正化することでスタビライザーのねじれをなくすように調整する。せっかくかっこよくローダウンしたのなら、細かいパーツにまでこだわりたい。

AutoExe



ストラットタワーバー・フロント

● オートエクゼ ☎03-3531-8151

● 2万5200円

● NB ● スチール

ストラットタワーバーは、単なるエンジンルーム内のファッショナイトムという考えもあるだろう。だがオートエクゼでは剛性の確保を最優先とし、スチールの1ピース構造とした。さらにボディとの結合部に円筒状のリップを設けることで、さらなる剛性アップを果たしている。

SAFETY 21



SAFETY 21 ロールケージ

● キャロッセ ☎027-352-3578

● 4万2000円～9万4500円

● 全車 ● スチール

ストリートからJAF競技規定対応までオールラウンドに使用できる40φスチール製ロールケージ。4点式～7点式まで設定があり、豊富なバリエーションでボディ剛性の向上と、乗員保護に貢献。レギュレーションをよくチェックし、走りのシチュエーションや用途に合わせて選択したい。

RIGID



スプリングマウントシート SS-101

● アルファ ☎048-873-6986

● 6090円(2枚)

● NA/NB フロント/リア

スプリングマウントシートにスラストシートをセットすることで、ステアリング操作時のスプリングのスムーズな動きを確保する。またバンプ・リバンプ時に発生する異音を解消し、より快適なドライブが可能に。さまざまなタイプのダンパーにセットできるのがミソ。

OTHERS

その他

● 価格

● 適合

TEIN



● テイン ☎045-810-5501

S.TECH(エステック) SOFT

● NA: 2万3100円/NB: 2万5725円 ● 全車 ● NA F:3.3 R:2.3/NB F:4.2 R:3.1

S.TECH(エステック) MEDIUM

● NA: 2万3100円/NB: 2万5725円 ● NA/NB ● NA F:4.2 R:3.0/NB F:6.0 R:4.5 ● NA F:4.5 R:4.0/NB F:2.0 R:3.7/NB F:2.0 R:3.3

引っ張り強度200kgf/mm以上の高級素材を使用しながらも、徹底したコストダウンで低価格を実現。サスペンションチューニングの入門版として最適なアイテムに。

Joyfast



20mmストロークアップピロアッパーマウント

● ジョイファスト ☎045-949-6693

● 2万8350円(2個1セット)

● NB

サスペンションのストロークを+20mm確保できるアッパーマウント。セッティングの幅が広がり、完全に煮詰めたと思った足まわりにさらなる余地が生まれる可能性あり。ピロブッシュにすることで、よりダイレクトに路面状況をとらえることができる。

CUSCO



ピロボールアッパーマウント

● キャロッセ ☎027-352-3578

● 2万5200円

● NA/NB

走行中の入力に対して、ゴムブッシュでは「たわみ」が生じ、それがサスペンションジオメトリーに悪影響を及ぼすことがある。それをピロ化することでむだな動きを抑え、サスペンションやタイヤに正確な仕事をさせるようになる。路面状況をダイレクトに把握できるため、ハンドリングもシャープに。

TOWER BAR

タワーバー

● 価格

● 適合

● 素材

CUSCO



クスコ・ストラットバー

● キャロッセ ☎027-352-3578

● 1万2600円～2万1000円

● 全車

走行中のボディでもっとも大きな負担のかかるストラットタワーの左右を補強バーで連結する。ボディのねじれを抑制し、サスペンションの動きも改善されるため、ハンドリングのダイレクト感もアップ。クスコのタワーバーは種類が豊富。機能やデザインも好みに合ったものをチョイスできる。

AutoExe



スポーツスタビライザー

● オートエクゼ ☎03-3531-8151

● F: 2万5200円/R: 2万1000円(2段調整式・専用強化ウレタンマウント付属) ● NB

乗り心地を悪化させることなく、コーナーでのロールを抑制、シャープな旋回を可能にする。ただし急激な強化はオーバーステアやアンダーステアのような挙動不審な動きになってしまうので、最適なサイズ、レートにチューニング。ごく自然にむだな動きだけを抑えることができる。

Pit Crew Racing



タワーバー

● ピットクルーレーシング ☎059-378-7444

● 2万3100円

● NB ● ステンレス

ステンレス製で強度は抜群。ロードスターのように、バルクヘッドとストラットタワーが離れているボディには、タワーバーの効果は絶大。コーナリング時の接地感やハンドリングに多大な影響を与える。さりげないデザインもエンジンルームのよいアクセントとなる。

AutoExe



ストラットタワーバー・リア

● オートエクゼ ☎03-3531-8151

● 2万5200円

● NB ● スチール

機能最優先のスチール製タワーバーは剛性の高いオーバル形状にし、できる限りストレートに近づけた徹底ぶり。ボディのむだなよじれを抑えることでコントロール性もアップする。フロントタワーバーや、フロアブレースなどと組み合わせたトータルボディチューニングも可能だ。

R.S.AIZAWA



リジッドカラー

● アールエスアイザワ ☎046-254-8798

● 2万3100円
● NA/NB

既存のメンバーカラーに挟み込むだけで、取り付け位置の適正化&センター出しが可能に。サスペンションジオメトリーが改善され、驚くべき直進安定性が生まれる。リジッドにもかかわらず、硬くなりすぎず、剛性は出てるのにしなやか。別途アライメント調整が必須。

NOPRO



NA・NB用 パフォーマンスショートアーム

● ノガミプロジェクト ☎046-875-9813

● 3万9900円
● NA/NB

NA・NBのフロントキャンバーをネガティブ方向に増やすことができ、アライメントセッティングをより適正値にすることができる。1周50秒ほどのミニサーキットでは、1秒近くタイムを短縮できた事例がある。車高によるが、アーム交換後は最大-4°最小-1°のキャンバー調整が可能に。

ACRE



スーパーファイター

● アクレ ☎042-556-5100

● F/R 各6300円
● 全車 ● ノンアス ● 常温~450

初期制動力を重視し、コントロール性に優れる。鳴きやダストを低減したストリート向けの専用設計で、日常ユースにも納得のコストパフォーマンスを持つ。とはいえスポーツパッドとしての素質を備えているため、ワインディングなどではメリハリのきいた走行も可能だ。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory

SinteredRacing

● F/R 各3万1290円

● 全車 ● シンタードメタル ● 200~1000

サーキット走行やレース用に開発したレーシングパッド。耐熱1000℃と脅威の耐久性を持つ。ローターに被膜を形成することで攻撃性を和らげる。

Racing

● F/R 各2万6040円

● 全車 ● セラミックカーボンメタル ● 常温~900

非常に幅の広い適正温度域を持つため、ストリートからサーキットまでオールマイティに使いこなせる。制動力、ペダルタッチ、コントロール性すべてにおいて高い性能を誇る。

SuperRacing

● F/R 各2万7090円 ● 全車

● セラミックチタンカーボンメタル ● 常温~950

「Racing」の特性をさらにサーキット走行に振ったモデル。レースで求められる制動力、コントロール性などを高い次元で盛り込んだスペシャルパッド。

AutoExe



タワーブレースセット

● オートエクゼ ☎03-3531-8151

● 6万900円
● NB ● スチール

ストラットタワーバーの進化版。通常のタワーバーが2点支持なのに対し、こちらは複数点で支えることができる。取り付けは極力既存のホールを使用し、加工を最小限にとどめられるように設計。トランクルームでは内装などの同時装着にも配慮し、本格派でありながら実用性も兼ね備えている。

RIGID



RIGIDホイールナット RN16T

● アルファ ☎048-873-6986

● 1万80円(16個) ● NA/NB
● ジュラルミン(ブラック・シルバー・レッド)

軽量、高剛性、高耐久性を実現させるために、ジェット戦闘機にも使用される超々ジュラルミン材を採用。さらに腐食防止のために表面にアルマイト処理を施して万全の品質を確保。バネ下重量を軽減し運動性能が向上、ハブボルトの保護にも絶大な効果を発揮する。

RS-Factory STAGE



NB2大型ブレーキ用

● RSファクトリーSTAGE ☎0258-28-5122

● F: 9000円 R:7500円・前後セット: 1万6500円
● NB 2(16インチ) ● ノンアス ● 0~530

NB2の16インチモデル用の「S500」ブレーキパッドをラインアップ。リニアなコントロール特性はそのままに、専用設計ながら、より多くのユーザーに使用してもらいたいという思いを込めたパーゲンプライスもうれしい。広い適正温度域はストリートからサーキットまで対応する。



● アニバーサリー ☎04-2946-0916

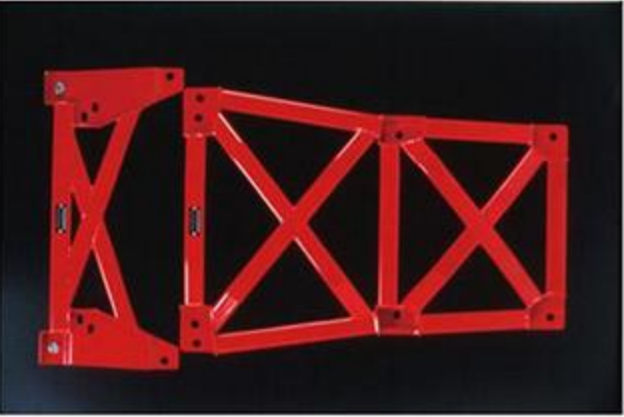
SuperSinteredRacing

● F/R 各3万1290円

● 全車 ● シンタードメタル ● 常温~1000

ストリートでの使用を可能にしたレーシングパッド。最高耐熱温度が1000℃にもかかわらず、常温からしっかり効く。さらにダストをノーマルパッドより30%も低減。

AutoExe



メンバーブレースセット

● オートエクゼ ☎03-3531-8151

● 6万6150円
● NB ● スチール

アンダーフロアの要点にオーバルシャフトを張り巡らせ「面」で補強。走行時の路面からの入力が入力に集中することを選び、ボディ全体でしっかり受け止める。その結果、ボディのねじれやゆがみを抑制し、サスペンションジオメトリーを適正化。スムーズなドライブが可能になる。

AutoExe



ホイールナットセット

● オートエクゼ ☎03-3531-8151

● 1万3440円(1台分)
● 全車 ● クロームバナジウム鋼

メーカーロゴ入りアルミ製エンドキャップを用いたオリジナルデザイン。盗難防止対策が講じられているので、脱着には専用アダプターレンチが必要だ。素材に採用したクロームバナジウムは高温時にも緩みにくく特性を持っているためサーキットなどでも安心して走行できる。

RS-Factory STAGE



S500ブレーキパッド

● RSファクトリーSTAGE ☎0258-28-5122

● F: 7800円 R:7000円・前後セット: 1万4500円/NA 8・NB 1「リアメタ」: 8000円
● NA/NB 1/NB 6 ● ノンアス/NA 8・NB 1「リアメタ」: 8000円
● 0~530

NAとNBで素材の配合を変えて専用のブレーキバランスとタッチを求めた究極のストリートブレーキパッド。踏力に対してリニアな特性がクルマをコントロールする楽しさを倍増させる。さらに前後のブレーキバランスをオフセットさせる「リアメタ」をセットすれば容易にサイドターンが可能になる。

ACRE



● アクレ ☎042-556-5100

フォーミュラ700C

● F/R 各1万6800円

● 全車 ● カーボンメタル ● 常温~700

フォーミュラ800C

● F/R 各2万790円

● 全車 ● カーボンメタル ● 常温~800

コントロール性に特化することでストリートでの扱いやすさを追求。パッドに含まれるカーボン成分がローターに被膜を形成、ローター攻撃性を低減する。

CUSCO



CUSCO D1 クロモリロールケージ

● キャロッセ ☎027-352-3578

● 4万7250円~11万3000円
● 全車 ● クロモリ

一般的なスチール製よりも約33%も軽量な40φクロモリ鋼を使用。もちろん高剛性なのはいうまでもない。4点式~7点式をラインアップし、用途に応じてセレクトできる。ボディ剛性を格段にアップさせ、さらには乗員をしっかり保護するので、ハードなスポーツ走行には欠かせない。

CUSCO



ビロボールブッシュ

● キャロッセ ☎027-352-3578

● 1万7850円~2万4150円
● NA 6

走行中絶えず負担がかかるサスペンション接合部をビロブッシュで強化。ゴムブッシュにありがちな不要なアライメント変化を押さえ込むことで、抜群の安定感を作り出す。ビロブッシュ部には泥やほこりから守るブーツを装着することで寿命を延ばす措置が取り入れられている。

PAD

パッド

.....

● 価格

● 適合

● 材質

● パッド適正温度域(℃)

ACRE



ダストレスリアル

● アクレ ☎042-556-5100

● F/R 各1万9950円

● 全車 ● ノンアス ● 常温~500

鳴きをなくして、ホイールも汚したくない。だけどしっかり効いてほしい。そんなユーザーの声に、総力を結集して開発した。純正+αの効きをキープしながら鳴きとダストを軽減させることに成功。サーキットには不向きだが、究極のストリート専用設計といえる。

失敗しない NA&NB セカンドパーツの選び方

RIGID



Ⓔ アルファ ☎048-873-6986

RIGIDブレーキパッド RB-304

Ⓜ 2万1000円 Ⓔ NA6(フロント)
Ⓕ ノンアス&ロースチール Ⓔ 0~450

RIGIDブレーキパッド RB-306

Ⓜ 2万3100円 Ⓔ NA8/NB6(NR-A除く フロント)
Ⓕ ノンアス&ロースチール Ⓔ 0~450

ジムカーナやダートラなどに適するスポーツパッド。広い適正温度域を確保し、温度変化が少なく安定した制動力をキープする。コントロールしやすく、フロントにぴったり。

RIGID



RIGIDブレーキパッド RB-319M

Ⓔ アルファ ☎048-873-6986
Ⓜ 2万9400円 Ⓔ NB8(リア ハードサス)
Ⓕ フルメタル Ⓔ 0~500

確実なロックと、耐熱性、耐久性を高次元でバランスさせたフルメタル材パッド。より容易にそしてシャープにブレーキングドリフトやサイドターンができるようになる。ジムカーナなどの超タイトコーナーが連続するステージでは、これ以上ふさわしいパッドは少ないだろう。

ENDLESS



NS97

Ⓔ エンドレス ☎0267-67-6888
Ⓜ F/R 各1万8900円
Ⓔ NA/NB Ⓕ ノンアス Ⓔ 0~500

ストリートおよびハイウェイで安定した制動力と優れたコントロール性を発揮する。日常使いに求められる、鳴き・ダストの少なさ、低ローター攻撃性、耐摩耗性を高次元で達成。スポーツパッド国内アフターメーカーNo.1のプライドが生み出した傑作。

ENDLESS



TYPE-R

Ⓔ エンドレス ☎0267-67-6888
Ⓜ F/R 各2万4150円
Ⓔ NA/NB Ⓕ ノンアス Ⓔ 0~650

ワインディングやサーキットなどハードなスポーツ走行を楽しむユーザー向け。ハード走行時のブレーキコントロール性、低ローター攻撃性に焦点をあてて開発。ペダル踏力に対してダイレクトな制動力が得られる。意のままにブレーキを操ることができれば、ラップタイム更新も容易だろう。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory

LightSports

Ⓜ F/R 各1万1340円
Ⓔ NA/NB Ⓕ ノンアス Ⓔ 常温~550

ノーマルよりも制動力を約70%向上させた、ストリートモデル。初期制動から効きやすく、コントロール性に優れ、ワインディングも得意とする。

Sports

Ⓜ F/R 各1万6590円
Ⓔ NA/NB Ⓕ カーボンメタル Ⓔ 常温~750

摩擦域を引き上げて、ストリートからサーキットまでカバーできるように設計。カーボンメタル素材を使用することで、若干だがローター攻撃性は強まる。

SuperSports

Ⓜ F/R 各2万790円
Ⓔ NA/NB Ⓕ チタンカーボンメタル Ⓔ 常温~850

「Sports」よりさらに高速ステージに対応する。初期制動からしっかり効き始め、耐フェード性も優秀。常温から使えるのでストリートでも有効だ。

RIGID



RIGIDブレーキパッド RB-319

Ⓔ アルファ ☎048-873-6986
Ⓜ 2万1000円 Ⓔ NB8(リア ハードサス)
Ⓕ セミメタル Ⓔ 0~800

セミメタルによって、強烈的な制動力を生み出すが、フロントの素材とバランスさせることでオールマイティに活躍できる。主にジムカーナやサーキット走行など、ハードな減速が連続するステージで威力を発揮する。全日本ジムカーナ選手権や全日本ダートラ選手権で活躍する超本格派。

ENDLESS



MX72

Ⓔ エンドレス ☎0267-67-6888
Ⓜ F/R 各2万5200円
Ⓔ NA/NB Ⓕ セミメタル Ⓔ 50~600

制動力を決定づけるセミメタリック材。その素材や粒度にまでこだわって作り上げた。セミメタながらダストや鳴きを抑制、低温時の効きにも磨きをかけた。また、高温時の制動力安定性も向上させ、ローター攻撃性も最小限にとどめた。試行錯誤を重ねたスペシャルパッド。

ENDLESS



Super Street M-sports

Ⓔ エンドレス ☎0267-67-6888
Ⓜ F/R 各2万4150円/FRセット 4万3050円
Ⓔ NA/NB Ⓕ ノンアス Ⓔ 0~530

「ダストが少ない、鳴かない=効かない」という今までの認識を一変させることに成功。初期制動の定義を細分化し、「初期レスポンス」を高めることで効きの体感を強く引き出した。クルマを減速させる扱いやすさがワインディングでの走る楽しさにつながる。



Ⓔ アニバーサリー ☎04-2946-0916

SuperStreet

Ⓜ F/R 各9240円
Ⓔ NA/NB Ⓕ ノンアス Ⓔ 常温~500

ストリートをメインステージとするうえで、ノーマルよりもしっかりとした効きが欲しいというユーザー向け。鳴きやダストは若干増すものの、安定した制動力が得られる。

RIGID



RIGIDブレーキパッド RB-313M

Ⓜ 2万9400円 Ⓔ NA6(リア) Ⓕ フルメタル Ⓔ 0~500

RIGIDブレーキパッド RB-316

Ⓜ 2万1000円 Ⓔ NA8/NB6(NR-A除く リア) Ⓕ セミメタル Ⓔ 0~800

RIGIDブレーキパッド RB-316M

Ⓜ 2万9400円 Ⓔ NA8/NB6(NR-A除く リア) Ⓕ フルメタル Ⓔ 0~500

焼結メタル材を使用し、リアタイヤを確実にロック。ジムカーナでの鋭いサイドターンには欠かせないパッドだ。耐久性も抜群でガンガン使える。

ENDLESS



TYPE CC-Rg

Ⓔ エンドレス ☎0267-67-6888
Ⓜ F/R 各3万1500円・セット5万7750円
Ⓔ NA/NB Ⓕ セミメタル Ⓔ 50~500

WRCやWTTCなどの世界のトップカテゴリーで開発を進めた先進のパッド。スリックタイヤ装着のハードチューニングカーでもしっかり対応する。低温時や移動区間にも対応しなければいけないWRCにおけるテストで培った技術が、ストリートでも使用可能にした。

ENDLESS



Super Street Y-sports

Ⓔ エンドレス ☎0267-67-6888
Ⓜ F/R 各1万4700円
Ⓔ NA/NB Ⓕ ノンアス Ⓔ 0~380

ストリート用パッドとは、季節や天候などめまぐるしく変化するあらゆる路面状況に対して安定した制動力を発揮することが求められる。「SSY」はすべての条件を高いレベルで満たし、最小の慣らしで初期制動から優れた制動力を発揮。ワインディングも難しくこなす。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory



Street

Ⓔ アニバーサリー ☎04-2946-0916

Ⓜ F/R 各6300円
Ⓔ NA/NB Ⓕ ノンアス Ⓔ 常温~450

ストリート用スポーツパッド。初期制動+20%、耐フェード性+5%、耐摩耗性+15%、コントロール性+20%と、すべてにおいてノーマルよりも性能アップしている。コストパフォーマンスにも優れているので、ストリート用パッドとしてはこれ以上ないスペックを持ち合わせている。

RIGID



RRIGIDブレーキパッド RB-309

Ⓜ 2万3100円 Ⓔ NB8(フロント ハードサス)
Ⓕ ノンアス&ロースチール Ⓔ 0~450

RIGIDブレーキパッド RB-313

Ⓜ 1万8900円 Ⓔ NA6(リア)
Ⓕ ノンアス&セミメタル Ⓔ 0~800

前者はロースチール配合のコントロールしやすいフロント向けのパッド。後者はセミメタル材を使用し絶対的な制動力と耐久性を備えたリア用パッド。

ENDLESS



TYPE CC-A

Ⓔ エンドレス ☎0267-67-6888
Ⓜ F/R 各1万7800円
Ⓔ NA/NB Ⓕ セミメタル Ⓔ 50~480

セミメタ系のペダルタッチのよさを生かしたストリート向けに開発。初期制動からしっかり効かせ、ローターへの攻撃性やブレーキ鳴きをストリート用としての許容範囲内に収めることに成功。摩擦係数の立ち上がり性にクセがなく、コントロールしやすいのが特徴。

ENDLESS



SNP

Ⓔ エンドレス ☎0267-67-6888
Ⓜ F/R 各1万290円
Ⓔ NA/NB Ⓕ NAO(ノンアス) Ⓔ 0~400

街乗りユースにとって消耗品のコストダウンは必須問題。純正交換相当のパッドとして、コンパウンドにスチール成分をいっさい含まない「NAO」を採用。パッド本体はもちろん、ローターのロングライフ化にも貢献する。耐フェード性も持ち合わせ、鳴きも抑えた。

GLANZ



グラantz ブレーキ パッド SPEC-C

● グラン ☎0791-64-8015
 価格F/R 各1万2000円
 ●全車●カッパーグラファイト●常温～650

適正温度域を拡大し、ストリートからワインディングまでオールマイティにこなす。超低ダストながらしっかり止まることができ、温度に対する摩擦係数の変化が少ないから、安定した制動力を維持し続けることができる。ハードな走行にもへこたれない高い耐フェード性も大きな特徴。

GLANZ



グラantz ブレーキ パッド SPEC-S

● グラン ☎0791-64-8015
 価格F/R 各8000円
 ●全車●ノンスチールNAO●常温～450

ストリートメインのユーザーにお勧め。ダストを抑え、コントロール性も抜群。「グラantz」の中でもっともコストパフォーマンスに優れるため、交換コストを抑えられるのがポイント。純正の鳴き止めシムを使用すれば、さらに鳴きを抑えることができる。

AutoExe



CARBON METAL BRAKE PAD

● オートエグゼ ☎03-3531-8151
 価格F: 2万4150円/R: 2万2050円●NA6/NA8(14・15インチホイール)/NB(14・15インチホイール)/NB6(NR-A)/NB8(16インチホイール)●カーボンメタル●0～700

ローター表面にカーボン被膜を形成させるカーボンブレンドメタル製。ローターを保護しつつ、強力な効きが得られる。ストリート走行も可能であるが、スポーツ走行などブレーキを酷使する場面においての制動力や、耐フェード性といった厳しい条件下での信頼性を最重視している。

AutoExe



STREET+(プラス) BRAKE PAD

● F: 1万1550円/R: 1万5000円●NB(14・15インチホイール)/NB8(16インチホイール)/NB6(NR-A)●ノンスチール●0～400

前者はノンスチール材のペダルタッチのよさを生かしたストリート向けパッド。後者はスポーツ走行を得意としており、制動力、耐フェード性が大幅に向上している。

R masters



SM400

● 制動屋 ☎059-373-5871
 価格F: 2万1000円/R: 1万8900円
 ●全車●カーボンセミメタル●50～600

基本素材にカーボンセミメタルを採用しながらも、低温域でも安定した摩擦力を発生。潤滑剤を改良する事により、対ローター攻撃性にも優れ、ブレーキ鳴きも最低限に抑えた。ストリートからワインディング、ミニサーキットまで幅広く使用可能でステージを選ばない。

Maruha

マルハブレーキパッド SR-27

価格1万2600円
 ●全車

冷間時からカンッと効いて、鳴きも少なくダストも出にくい。唐突な初期制動を嫌い、コントロールしやすい特性に。フェードを抑え、ミニサーキットなら十分対応できる。

マルハブレーキパッド CA-27

価格1万5750円
 ●全車

初期のリニアなタッチから、全体的な制動力の引き上げを狙い、より「走り」に振ったモデル。耐熱700℃というスペックを持ちながら、日常からマルチに使える。

マルハブレーキパッド CC-27

価格2万1000円
 ●全車

サーキットユースに重点を置いたカーボンパッド。独自の摩擦材成型により、通常のカーボンパッドにありがちな激しいローター攻撃性や鳴きを徹底的に抑えた。



● マルハモータース ☎054-294-0076

マルハブレーキパッド SS-27

価格8400円
 ●全車

ノンスチール、ノンスチールのNAO材を使用。ローター攻撃性やブレーキ鳴きを徹底的に排除。ストリートからワインディングまで幅広く使用できる。

GLANZ



グラantz ブレーキ パッド SPEC-CX

● グラン ☎0791-64-8015
 価格F/R 各1万6000円
 ●NA/NB●カッパーグラファイト●常温～750

ハードなスポーツ走行をするユーザー向け。「SPEC-S」や「SPEC-C」と比較するとダストや鳴きは増大するが、初期制動を強めたスポーツ嗜好の強いパッド。常温域から抜群の効きを発揮するのでストリートからサーキットまでこれひとつで十分間に合う。

TUCKIN99



スポーツブレーキパッド

● タックイン99 ☎0798-36-1299
 価格F/R 各1万3650円
 ●全車●ノンスチール●0～450

ストリートユースをメインとしたユーザー向けに開発。とにかくよく効き、街乗りでも非常に使いやすい。峠やワインディングでも十分な制動力を発揮するため、普段はドライブ、たまにスポーツ走行も楽しみたいといった要望にもこれひとつで応えられる。

RACING GEAR



POWER DISC BRAKE PAD 80R

● 辰巳屋興業 用品部 ☎03-3696-0620
 価格F: 1万9950円/R: 1万8900円●全車(NR-A・RS・MAZDAスピード除く)●ノンスチール●150～700

街乗りからSタイヤでのサーキット走行まで、オールマイティに使用できる。踏力に応じたりニアなブレーキフィードバックはコントロール性に優れ、高負荷、高温連続走行にも安定した制動力を持続。ただし、冷間時の発車直後は多少慣らしが必要だろう。

R masters



RM551+

● 制動屋 ☎059-373-5871
 価格F/R 各2万6250円
 ●全車●カーボンセミメタル●0～800

ベースとなった「RM551」よりさらにコントロール性と効きを持たせた。低温時からしっかり効いて、中高温時のロック率を制御。ダストは純正に比べればやや多めだが、制動力は段違い。ストリートでのスポーツ性にとことんこだわって設計した「走り屋支援」パッドの誕生。

R masters



SM500

● 制動屋 ☎059-373-5871
 価格F: 2万3100円/R: 2万1000円
 ●全車●カーボンセミメタル●50～700

「SM400」の扱いやすさをそのままに、レース用バックプレートを使用することでハード走行を可能にした。ストリートでの扱いやすさとペダルタッチ、サーキット走行で重要な耐フェード性とコントロール性、これらを高次元でバランスさせたスポーツパッド。

ENDLESS



4POTシステムインチアップキット

● エンドレス ☎0267-67-6888
 価格30万2400円
 ●NA/NB

純正キャリパー+スポーツパッドからのステップアップとして、対向4ポット化でさらなるブレーキの強化が実現できる。さらに、システムインチアップキットでローターのインチアップまで仕上げれば無敵のブレーキまわりの完成だ。これまでよりも高い次元でコーナーへ突っ込める。

R.S.AIZAWA



リビルト・ブレーキ・キャリパ

● アールエスアイザワ ☎046-254-8798
 価格前後左右 各1万8900円(要下取り)
 ●NA/NB

純正ブレーキキャリパーをオーバーホールしたリビルト品。ブレーキホース、パッド、ローターは付属しないので注意。現在使用しているキャリパーを下取りにだして、リビルト品を装着するだけなので、ブレーキのリフレッシュにかかる時間がかなり短縮できる。

CALIPER

キャリパー

● 価格

● 適合

● 径 ローター径 (mm)

MURAKAMI MOTORS



レース用SPパッド

● F: 2万3100円/R: 2万1000円
 ●NA/NB●カーボンセミメタル●50～700

SM400SP

● F: 2万1000円/R: 1万8900円
 ●NA/NB●カーボンセミメタル●50～600

N1レースに参戦しながら開発したレース用パッド。熱の入りがよく、1周目から安定したブレーキングが可能になったため、常にコンマ1秒を争う世界で優秀な成績を残せる。

失敗しない NA&NB セカンドパーツの選び方

Maruha



マルハブレーキライン

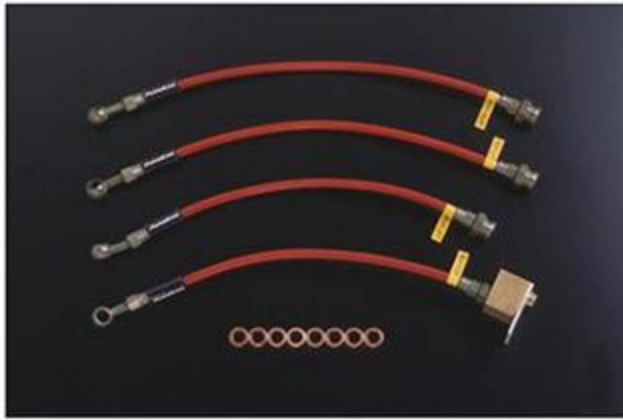
● マルハモータース ☎054-294-0079

● NA・NB: 1万8900円

● 全車

一般的なオフィス構造を廃止し、6面カシメの安全な工法で構成している。フリード漏れに神経質になった高性能ライン。コストパフォーマンスも良好で、表面には樹脂皮膜をほどこし、ドレスアップ性や耐久性にも十分配慮している。ブレーキフィーリングがダイレクトに生まれ変わる。

AutoExe



スポーツブレーキライン

● オートエクゼ ☎03-3531-8151

● 2万9400円(1台分)

● NB ● ステンレスメッシュ

純正のゴム製ホースをステンメッシュ製ホースに組み替えることで、ホース自体の耐久性アップはもちろん、ブレーキペダルを踏み込んだ時の油圧によるホースの膨張が抑えられてフィーリングが改善される。ホースの表面にはPVCコーティングによる保護で寿命もアップ。

BRAKE LINE

ブレーキライン

● 価格

● 適合

● 材質

Maruha



マルハ4ポットキャリパー

● マルハモータース ☎054-294-0079

● F:12万5370円～

● NA/NB ● 270

NB 2用270mmローターを使用した4ポットキャリパーキット。各種パッドの選択も可能で、ボルトオン装着ながら強大なストッピングパワーを生み出す。ただし、15インチ以上のホイールの装着が条件。それだけブレーキシステムの容量がアップするのだ。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory



スリットブレーキローター

● アニバーサリー ☎04-2946-0916

● F: 2万2890円(2枚)/R: 2万1840円(2枚)

● NA8/NB ● FC鋳鉄 ● 1ピース ● 6本

● 純正サイズ

国産のローターをベースに、スリット加工をほどこした。耐久性を重視し、安定した制動力を確保。強度が高く、熱による歪みを防止。結果、ジャダーやびびり、クラックといったトラブルを起こりにくくできる。

ACRE



スリットディスクローター

● アクレ ☎042-556-5100

● F: 1万8900円(2枚)/R: 1万7850円(2枚)

● NB(RS2除く) ● FC250材 ● 1ピース ● 6本

● 純正サイズ

リバース回転方式を採用した6本スリットがスポーツパッドの性能をフルに発揮させるために、パッド表面を常にクリーニング。ダストや炭化ガスを積極的に排除。耐クラック性も改善されるので安全面もばっちり。

ACRE



スタンダードディスクローター

● アクレ ☎042-556-5100

● F: 1万4700円(2枚)/R: 1万1550円(2枚)

● NB(RS2除く) ● FC250材 ● 1ピース ● 6本

● 純正サイズ

純正交換タイプでリーズナブルな価格が魅力。純正のリベア要員としても期待できる。強度、耐久性、耐クラック性とすべての面で安定した性能を発揮する。すり減って波打ったローターは安全面でも不安だ。早めの交換で対策を。

ROTOR

ローター

● 価格

● 適合

● 素材

● 温 パッド適正温度域(℃)

● 構造 ローター構造

● ス ロータースリット

● 径 ローター径(mm)

RIGID

スリットブレーキローター RBR-301

● 3万450円(2枚)

● NA8/NB6(NR-A除く フロント)

● FC鋳鉄(熱処理済み)

● 1ピース ● 6本

スリットを入れることで、パッドの表面を適正化。編摩耗を防ぎ、安定した性能を長い時間確保する。また、スリット加工によるクラック発生リスクは「特殊熱処理加工」を施すことにより解消。耐久性に抜かりがない。

スリットブレーキローター RBR-311

● 3万450円(2枚)

● NA8/NB6(NR-A除く リア)

● FC鋳鉄(熱処理済み)

● 1ピース ● 6本

スリットの効果でブレーキング時に発生する炭化ガスの膜を排除。制動力を弱める要因を徹底的に取り除いていく。特に連続した激しい走行時にその威力を発揮するので、モータースポーツなどの場面で大活躍しそうだ。



スリットブレーキローター RBR-302

● アルファ ☎048-873-6986

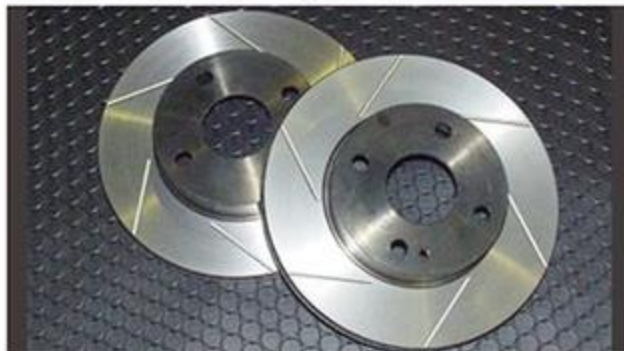
● 3万450円(2枚)

● NA6(フロント) ● FC鋳鉄(熱処理済み)

● 1ピース ● 6本

ブレーキパッドの表面コンディションを一定に保ち、つねに安定したブレーキフィーリングと制動能力・耐フェード能力の向上を約束するモータースポーツパーツ。NA 6の純正と交換するだけでブレーキをグレードアップできる。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory



● アニバーサリー ☎04-2946-0916

HPIスリットブレーキローター

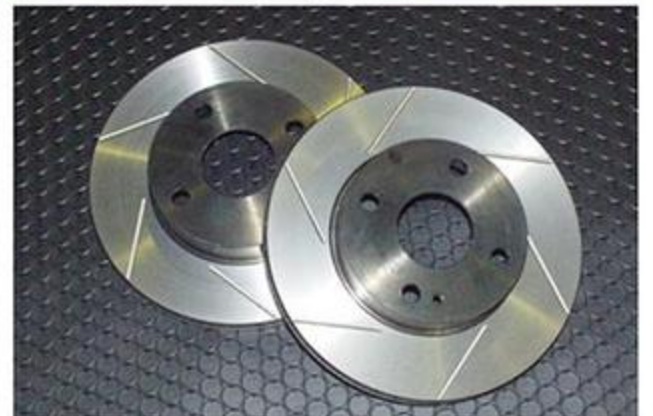
● F: 3万3390円(2枚)/R: 3万2340円(2枚) ● NA8/NB ● FC鋳鉄+高周波焼き入れ加工 ● 1ピース ● 6本 ● 純正サイズ

HPIスリットブレーキローター

● F: 2万8140円(2枚)/R: 2万7090円(2枚) ● NA 6 ● FC鋳鉄+高周波焼き入れ加工 ● 1ピース ● 6本 ● 純正サイズ

高周波焼き入れ加工+スリット加工で耐久性、耐ひずみ、耐クラックなどローターの必要条件をすべて高いレベルでクリアしている。スポーツパッドとの相性も抜群。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory



スリットブレーキローター

● アニバーサリー ☎04-2946-0916

● F: 1万7640円(2枚)/R: 1万4190円(2枚)

● NA 6 ● FC鋳鉄 ● 1ピース ● 6本

● 純正サイズ

安心クオリティの国産ローターを使用し、スリットを入れることでパッドの接触面をつねにきれいに保つことができる。またガス抜きもできて安定した制動力をキープ。高性能スポーツパッドの性能をむだにすることなく使い切る。

RACING GEAR



POWER DISC ROTOR TYPE FC STANDARD

● 辰巳屋興業 用品部 ☎03-3696-0620

● F: 1万4700円(2枚)/R: 1万1550円(2枚) ● NA/NB 6:NR-A除く/NB 8:RS・RSⅡ除く/NA 8:車体No.100001~304977・400001~500000) ● FC250 ● 1ピース ● 純正サイズ

純正タイプのスタンダードローター。低価格だが耐久性や耐クラック性は純正を確実に上回るため、車検整備時などにスポーツパッドなどと一緒に交換することでお得にリフレッシュ＆グレードアップできる。

RACING GEAR



POWER DISC ROTOR TYPE FC SLIT

● 辰巳屋興業 用品部 ☎03-3696-0620

● F: 1万8900円(2枚)/R: 1万9950円(2枚) ● NA/NB 6:NR-A除く/NB 8:RS・RSⅡ除く/NA 8:車体No.100001~304977・400001~500000) ● FC250 ● 1ピース ● 6本 ● 純正サイズ

つねにパッドと接するように効果的に配置した6本のスリットがダストや炭化ガスの排除に有効に作用する。接触面のコンディションを整え、強力な制動力を維持。スポーツパッドの性能を生かしきるための加工だ。

TUCKIN99



● タックイン99 ☎0798-36-1299

ロータースワップKIT(FRONT用)

● 4万1790円 ● NA6 ● ローター:FC材/パッド:ノンアス ● 0~450 ● 1ピース ● 無し ● F:255

ロータースワップKIT(REAR用)

● 3万8850円 ● NA6 ● ローター:FC材/パッド:ノンアス ● 0~450 ● 1ピース ● 無し ● F:250

NB 8 (Sr 1) と同サイズのローターにインチアップすることで安価ながら制動力をアップできる。ボルトオンタイプなので面倒なエア抜きの必要がない。

GLANZ



● グラン ☎0791-64-8015

グランツ ブレーキ ローター ハード

● F: 1万9800円~(2枚)/R: 1万7900円~(2枚) ● 全車 ● 特殊熱処理FC鋳鉄 ● 1ピース ● 純正サイズ

グランツ ブレーキ ローター ハードシックス

● F: 3万1100円~(2枚)/R: 2万9000円~(2枚) ● 全車 ● 特殊熱処理FC鋳鉄 ● 1ピース ● 6本 ● 純正サイズ

装着初期の熱ダレやゆがみを抑制するために、独自の特殊熱処理をほどこした。ハブ部には耐熱コーティングを実施することでホイールの間から見える錆を抑制する。

ORC(Ogura Racing Clutch)



309シリーズ(メタルシングル)

㊦ オージーシステム ㊧ 03-3438-4113

㊨ 10万800円 ㊩ NA/NB

㊪ カバー・ディスク・フライホイール ㊫ シングル
㊬ メタル/-

抜群のペダルフィーリングと確実なトルク伝達、切れ味、半クラッチフィーリングを、高次元でバランスさせたスポーツクラッチ。マイルドで乗りやすいだけでなく、確実なタイムアップにも貢献する。

ORC(Ogura Racing Clutch)



ライトクラッチ

㊦ オージーシステム ㊧ 03-3438-4113

㊨ 10万1850円 ㊩ NA/NB

㊪ カバー・ディスク・フライホイール ㊫ シングル
㊬ 有機(オルガニック)系摩擦材/-

軽量フライホイールに軽量カバーの組み合わせで、クラッチ全体をノーマル比20~40%の軽量化を達成。さらに、オルガニック摩擦材にクッション機構を設けたことで、ノーマル並みの扱いやすさにスポーツ感をプラスした。

ATS&ACROSS



カーボンシングルクラッチ

㊦ エイティーエス ㊧ 086-286-9331

㊨ 1000kg f:17万6400円/1300kg f:17万9550円 ㊩ 全車(NBターボ未確認)

㊪ カバー・ディスク・フライホイール ㊫ シングル
㊬ カarbon/- ㊨ 1000kg f/1300kg f

メタルクラッチにはない非常に穏やかな純正並みの操作性を実現。超軽量でレスポンスアップとパワーロス低減に絶大な効果を発揮する。軽快かつスピーディなシフトワークが可能になる。3点セットなので相性抜群。

RACING GEAR



POWER CLUTCH SUPER DISC

㊦ 辰巳屋興業 用品部 ㊧ 03-3696-0620

㊨ 4万4100円 ㊩ NA/NB ㊪ カバー・ディスク

㊫ シングル ㊬ ノンアス・カーボン・銅

㊭ B 6:530Nm/BP:600Nm

ノンアスベストにカーボンと銅を独自性法でブレンドした、フランス・Valeo社製鉛系高性能フェーシングを採用。扱いやすさと高い摩擦性能を両立。低温域から高温域まで安定した摩擦係数を維持できる。

CUSCO



銅シングルセット

㊦ キャロッセ ㊧ 027-352-3578

㊨ 4万7565円~5万4705円 ㊩ 全車

㊪ カバー・ディスク ㊫ シングル ㊬ ノンアス系 ㊭ NA 6・NB 6:530kg f/NA 8・NB 8:600kg f/NC:670kg f

銅線とカーボンを独自の特殊製法でモールドしたフェーシングを採用。熱によるディスクの反りや滑りに対して高い耐久性を持たせることに成功した。セット荷重をバランスよく高めた強化カバーとのセットで非常に扱いやすい。

AutoExe



スポーツクラッチセット

㊦ オートエクゼ ㊧ 03-3531-8151

㊨ NB6: 5万925円/NB8: 5万8065円 ㊩ NB

㊪ カバー・ディスク ㊫ シングル

㊬ ノンアス ㊭ NB 6:530kg f/NB 8:600kg f

量産形状の強化クラッチセット。フェーシングには幅広い温度域で高ミューを発生させるノンアス材を使用。圧着力を純正比約30%アップさせたカバーとの組み合わせで、確実なトルク伝達を可能とした。

CLUTCH 3pieces set

クラッチ3点セット

㊨ 価格

㊩ 適合

㊪ セット内容

㊫ ディスク枚数

㊬ ディスク素材/フライホイール素材

㊭ カバー圧着力

CLUTCH 2pieces set

クラッチ2点セット

㊨ 価格

㊩ 適合

㊪ セット内容

㊫ ディスク枚数

㊬ ディスク素材/フライホイール素材

㊭ カバー圧着力

MURAKAMI MOTORS



レース用メタルクラッチセット

㊦ 村上モータース ㊧ 089-922-1110

㊨ 4万5000円

㊩ NA ㊪ カバー・ディスク

㊫ シングル ㊬ メタル

カバーとディスクをセットで開発することで極限まで薄く設計し、軽さを追求した。それによってシンクロの同期時間を短縮でき、素早いシフトワークを可能にした。シンクロへの負担軽減も同時に達成することができる。

RACING GEAR



POWER CLUTCH NON ASBESTOS DISC

㊦ 辰巳屋興業 用品部 ㊧ 03-3696-0620

㊨ 3万1500円 ㊩ NA/NB ㊪ カバー・ディスク

㊫ シングル ㊬ ノンアス

㊭ B 6:530Nm/BP:600Nm

ストリートスポーツ向けのリーズナブルな価格がうれしいクラッチディスク。純正のような扱いやすさで、リニアなクラッチワークを発揮する。ダンバースプリングとクッションプレートでミッションなどの関連パーツへの負担を軽減する。

RACING GEAR



POWER CLUTCH METAL DISC

㊦ 辰巳屋興業 用品部 ㊧ 03-3696-0620

㊨ 5万400円 ㊩ NA/NB ㊪ カバー・ディスク

㊫ シングル ㊬ メタル

㊭ B 6:530Nm/BP:600Nm

耐熱、耐摩耗性に優れたメタル材を使用し、メリハリのあるON-OFFが魅力。ディスクの自重が軽いため慣性モーメントが少なく、素早いシフトが可能になる。ストリートからレースシーンまで、幅広く対応できる。

RACING GEAR



POWER CLUTCH SUPER METAL DISC

㊦ 辰巳屋興業 用品部 ㊧ 03-3696-0620

㊨ 5万400円 ㊩ NA/NB ㊪ カバー・ディスク

㊫ シングル ㊬ メタル・カーボン

㊭ B 6:530Nm/BP:600Nm

摩材表面に特殊カーボンコーティングをほどこし、従来のメタルディスクのよさを生かしながら、ウィークポイントであったジャダーを抑制。耐摩耗性の向上、高温時の焼き付きを防止し、フライホイールやカバーへの攻撃性も低い。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory



SuperMetalDisk カーボンメタルクラッチディスク

㊦ アンバーサリー ㊧ 04-2946-0916

㊨ 2万7090円

㊩ NA 8/NB ㊪ ディスク単品

ノーマルカバー対応で、扱いやすいメタルディスクに仕上げた。表面をカーボンコーティングされたメタルディスクにより、ジャダーの発生を抑え、フライホイール、カバーへの攻撃性を低減する。慣性モーメントが小さく、確実に素早いシフトチェンジを可能にした。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory



SuperSportsDisk カーボン銅クラッチディスク

㊦ アンバーサリー ㊧ 04-2946-0916

㊨ 2万2890円

㊩ NA 6 ㊪ ディスク単品

カーボンと銅を独自にブレンドしたフェーシングを使用。ノーマル然とした扱いやすさだが、高い摩擦能力によってエンジンからのトルクを確実に伝達していく。またダンバースプリングを装備し、スムーズさを確保。ストリートでの使用も難なく受け入れる。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory



SuperSportsDisk カーボン銅クラッチディスク

㊦ アンバーサリー ㊧ 04-2946-0916

㊨ 2万7090円

㊩ NA 8/NB ㊪ ディスク単品

カーボンと銅を配合し、扱いやすさと高い摩擦性能を実現したモータースポーツ対応のクラッチディスク。ダンバースプリング付きで扱いやすく、クラッチ本体、ミッションなどの駆動系への負担を低減する。ノーマルカバーにも対応し、自然なフィーリングが特徴。

DISC

ディスク

㊨ 価格

㊩ 適合

㊪ セット内容

㊬ ディスク素材/フライホイール素材

失敗しない NA&NB セカンドパーツの選び方

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory



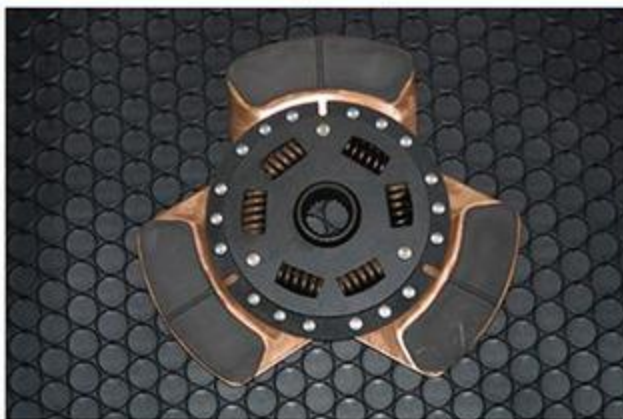
LightSportsDisk 強化ノンアスクラッチディスク

Ⓔ アニバーサリー ☎04-2946-0916

Ⓔ 1万7640円
Ⓔ NA6 Ⓔ ディスク単品 Ⓔ ノンアス

ノーマルカバーに対応できる。純正同等のペダルタッチでリアルな伝達が可能に。ライトスポーツユーザーに向けた、扱いやすい強化クラッチ。伝達効率はノーマル比約30%向上でスポーツ走行にもしっかり対応。コストパフォーマンスにも優れるので、消耗品にはありがたい設定だ。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory



SportsMetalDisk 強化メタルクラッチディスク

Ⓔ アニバーサリー ☎04-2946-0916

Ⓔ 2万3940円
Ⓔ NA6 Ⓔ ディスク単品

強化クラッチカバーと組み合わせることで最強の伝達効率を発揮。サーキットユーザーや、ハイチューンユーザーも満足できる。耐熱性、耐摩耗性に優れ、高温になっても摩擦係数が衰えにくい。さらに慣性重量も軽減するので素早いシフトが可能になる。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory



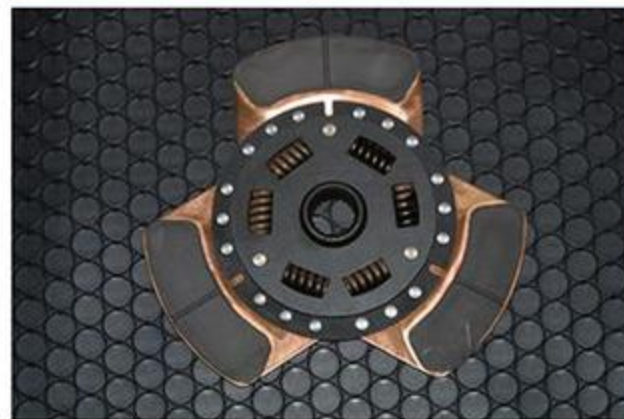
SportsMetalDisk 強化メタルクラッチディスク

Ⓔ アニバーサリー ☎04-2946-0916

Ⓔ 2万7090円
Ⓔ NA8/NB Ⓔ ディスク単品

耐熱、耐摩耗性に優れ、エンジンからの駆動を余すことなく伝達する。ディスク本体も軽量になるため、慣性重量が低減。エンジンのレスポンスアップと素早いシフトが可能になる。強化カバーとの併用でヘビーユーザーへも対応できる。もちろんノーマルカバーにも使える。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory



SuperMetalDisk カーボンメタルクラッチディスク

Ⓔ アニバーサリー ☎04-2946-0916

Ⓔ 2万3940円
Ⓔ NA6 Ⓔ ディスク単品

メタルディスクでも扱いやすいので、強化クラッチ初心者にも安心。純正カバーにも装着可能で、駆動力伝達のダイレクト感が格段にアップ。メタルディスクにカーボンコーティングをほどこすことで、ジャダーの発生を防ぎ、フライホイールやカバーへの攻撃性を軽減する。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory



SportsClutchCover 強化クラッチカバー

Ⓔ アニバーサリー ☎04-2946-0916

Ⓔ 2万3940円
Ⓔ NA6 Ⓔ カバー単品 Ⓔ 580kg f

カバーを強化することで、よりダイレクトなクラッチフィードバックが生まれる。ディスクをフライホイールにしっかりと圧着させることでむだな滑りを抑制、ディスクの延命にも貢献する。純正ディスク対応だからノーマル+αの自然なチューニングが可能だ。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory



SportsClutchCover 強化クラッチカバー

Ⓔ アニバーサリー ☎04-2946-0916

Ⓔ 2万4990円
Ⓔ NA8/NB Ⓔ カバー単品 Ⓔ 750kg f

ダイヤフラムを強化することで、圧着圧力を増大。エンジンのエネルギーをむだなく後方に伝達し、ノーマルディスクにも対応する。チューニングをほどこしたエンジンと駆動のバランスをとるためにはクラッチカバーの強化は絶対条件。ライトチューンに適したスポーツタイプ。

CLUTCH COVER

クラッチカバー

Ⓔ 価格
Ⓔ 適合
Ⓔ セット内容
Ⓔ カバー圧着力

Maruha



CBD(カッパーブレンディディスク)

Ⓔ マルハモータース ☎054-294-0076

Ⓔ 2万4150円~ Ⓔ 全車
Ⓔ ディスク単品 Ⓔ オルガニック+カッパー繊維

扱いやすいオルガニック素材に特殊工法で金属繊維を練り込んだ強化型カッパーディスク。純正同等の優しいペダルタッチで非常に扱いやすい。発熱に強く、スポーツ走行にもうってつけだ。カバーやベアリングをセットで組み込むことで本来の性能をフルに発揮できる。

Maruha



O1R-typeC & O1R-typeC light

Ⓔ マルハモータース ☎054-294-0076

Ⓔ 3万3600円 Ⓔ NA6/NB6
Ⓔ フライホイール Ⓔ クロモリ Ⓔ 5.7/light:3.9

長年にわたるロードスターチューニングのノウハウで、純正部品の弱点を洗い出し、パイロットベアリングの圧入公差の設計を変更、ベアリングの抜け防止に専用加工までほどこした。最新の機械加工技術で両面同時加工を実施し、抜群の精度で商品化することに成功した。

TUCKIN99



クロモリフライホイール

Ⓔ タックイン99 ☎0798-36-1299

Ⓔ 3万1500円 Ⓔ NA8/NB
Ⓔ フライホイール Ⓔ クロモリ Ⓔ 4.4

BPエンジンは排気量アップと強度確保のためにクランクシャフトが重く、吹け上がりもモッサリした感じ。そこでフライホイールを軽量化することで吹け上がりを改善、一気にシャープな印象に生まれ変わる。とくに6速ミッション搭載車とのマッチングがよく、オススメだ。

TUCKIN99



クロモリフライホイール

Ⓔ タックイン99 ☎0798-36-1299

Ⓔ 3万1500円 Ⓔ NA6/NB6
Ⓔ フライホイール Ⓔ クロモリ Ⓔ 4

計算しつくした重量と形状で、軽量化と低回転域での扱いやすさを両立させた。軽量化することでエンジンが抜群の吹け上りを発揮、トランスミッションのシンクロへの負担も軽減することができる。B6専用設計でマッチングは最高。気持ちのよいドライブに貢献する。

FLY WHEEL

フライホイール

Ⓔ 価格
Ⓔ 適合
Ⓔ セット内容
Ⓔ ディスク素材/フライホイール素材
Ⓔ フライホイール重量 (kg)

JoyFast



クラッチスタートキャンセラー

Ⓔ ジョイファスト ☎045-949-6693

Ⓔ 840円
Ⓔ NB

クラッチペダルを踏み込まなければエンジンがスタートできないという制御をキャンセルするアイテム。社外のリモートエンジンスターターを装備しているクルマには便利だが、思わぬ事故が起きる可能性もなきにしもあらずなので、自己責任で取り扱いには十分注意が必要。

AutoExe



スポーツクラッチライン

Ⓔ オートエグゼ ☎03-3531-8151

Ⓔ 8925円
Ⓔ NA/NB Ⓔ クラッチライン

ホースにステンレスメッシュを用いることで量産車で採用されるゴム製と比較しても経年による劣化や油圧による膨張が抑えられ、ダイレクトなクラッチフィードバックが得られる。また、PVCコーティングをほどこし表面をガード。強化クラッチ装着車などの、負担が増加している場合にも有効。

OTHERS

その他

Ⓔ 価格
Ⓔ 適合
Ⓔ セット内容

Maruha



28R-typeC & 28R-typeC light

Ⓔ マルハモータース ☎054-294-0076

Ⓔ 3万3600円 Ⓔ NA8/NB8
Ⓔ フライホイール Ⓔ クロモリ Ⓔ 6.3/light:4.4

低価格と高品質を両立させた当社定番商品。純正部品の弱点であるパイロットベアリングの圧入公差を設計変更し、焼き付きを防止。さらにオリジナルの加工で抜け防止機構も備える。BPエンジン用の複雑な形状もワンチャック全面加工を行い、高い精度を誇る。

番外編

シートだって一生ものではないから 気持ちよくドライブするために検討したい！

オーナーがいちばん気にしたいところ
それはシートとステアリング
ただ、ステアリング傷みが少ない
しかしシートはというと
布がすり切れ、穴が空いて……！！

ここで取り上げるのはシート。純正でもアフターパーツでも、長年使用していると傷みが生じる。乗降のたびに布と布が擦れ合うわけだから、それは仕方ないことだ。張り替えという手段もあるが、シートに格別な思い入れでもない限り、交換するのが正解だ。純正からの交換なら、ホールド性の高いものを選ぶ。するとクルマからのインフォメーションがガラッと変わるは

ず。シートで衝撃を受け止めていた部分がダイレクトに伝わるから。NAやNBの場合、スリムなシートを選ぶのがセオリーだ。コックピットがタイトなぶん、リクライニンググバケットのようにワイドなものと、ドアの内張りに干渉してしまう。リクライニング機能も、調整幅が狭いぶんスッパリ諦めるのもアリ。シート、ステアリング、シフトノブはドライバーにとって妥協しては

いけないポイント。ドライビングを楽しいものにできるかは、ここが決め手だから。またシートがボロボロだと、それだけで室内の見栄えが悪くなる。オープンにして走るのが恥ずかしくなるし、古いクルマだから、なんて思われたくない。せっかくのオープンカーなのだから、コックピットを堂々と見せられるようにしたい。そのためにはシートがボロボロ、はNGなのだ。



RECARO TS-GS

価格：11万2350円

©レカロコール 0800-919-5881 <http://www.recaro.jp/>

スポーツ走行時に必要なホールド性を維持しながらも、実用性を犠牲にしないフルバケットシート。日本人にフィットするシート幅だから、スリムな体型の人でも高いホールド性を感じることができるはず。



クッション部がセパレートタイプになっているので、左右の足の動きが片方に影響することがない。このへんはスポーツ走行をかなり意識している部分といえるだろう。



シートレールはレカロ製の車種別タイプを用意する。シート本体だけではなく、このシートレールにも高い精度が求められるのだ。





NA、NBに取り付けて フィッティングをチェック

フルバケットシートはモータースポーツのためのツールではない。長距離、長時間の運転でも疲労を感じさせず、運転に集中できるから、日常ユースでのメリットのほうが大きいのだ。シートを選ぶNA、NBで気になるのはドアの内張と干渉するか。果たしてテスト結果は？



NBは内装がリッチになったぶん内張の厚みがあるせいか、若干だが当たっている。しかしシエルにアシションがかかるとはならないので合格。

きちんとクリアランスがとれている。肩のシールドが当たっていると、せつかくのシエルにアシションがかかり続けることになる。

車内を高級スポーツにする 限定モデルが発売中！

モータースポーツシェルシートシリーズ「RS-G」、そして「TS-G」の両モデルから“Super Stark”（スーパー・シュタルク）が限定モデルとして発売されている。センター部にシャイニングメッシュシルバー生地を採用する。サイド面にはスポーティさを押し出すカムイ生地と、上質な風合いのアルカンターラグレイ生地を縫い合わせた。Super Starkシルバーバージョンは、両モデル合わせて500脚の限定販売となる。

RS-G Super Spark

12万9150円

競技用としての性能を追求するSP-Gモデルよりも、実用性を重視している。そのためストリート派にもオススメ。フルバケット＝疲れるというのは大きな間違い。しっかり体をホールドしてくれるので、長時間のドライブでも疲れ知らずなのだ。



TS-G Super Spark

11万2350円

TS-Gは上のRS-Gと比較してみると、バックレストの形状が中折れしているのが特徴。背中を丸め込み、沈み込むようなフォルムとすることで、低アポイントを実現する。サーキットも視野に入れるならこちらがよいのでは？



RECARO CATALOGUE

日本専用設計フルバケットシートは
低ヒップポイントと広い視野の確保がポイント

RS-G SK2

11万9700円

カムイブラックとシャイニングメッシュブルーを組み合わせたもの。コックピットがぐっと引き締まる。バックレストの形状を起こしているのが、広い視野を確保できるようになっている。ポジションを自分に合わせて装着しよう。



RS-G ALCANTARA

19万4250円

アルカンターラを用いた高級感あふれるフルバケット。乗降性の高いシートクッションのおかげで、日常での使い勝手もいい。アルカンターラ用の手入れ用品なども市販されているので、それらを使えばコンディションをより長くキープできる。



RS-GS

11万2350円

グラスファイバー製のシェルを採用する。FIA公認の保安基準適合製品のため、車検はもちろんレースでも使用することができる。コンパクトなシートフォルムがNA、NBとのベストマッチングを生む。カムイレッドもラインアップする。



RS-G CL

22万5750円

レザーとバンチングアルカンターラという組み合わせ。これまでにない斬新さで高級感とスポーティが融合する。インテリアとのマッチングを意識したバリエーションが豊富なので、性能のほかに選択肢が加わった。シート選びが楽しくなる。



ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

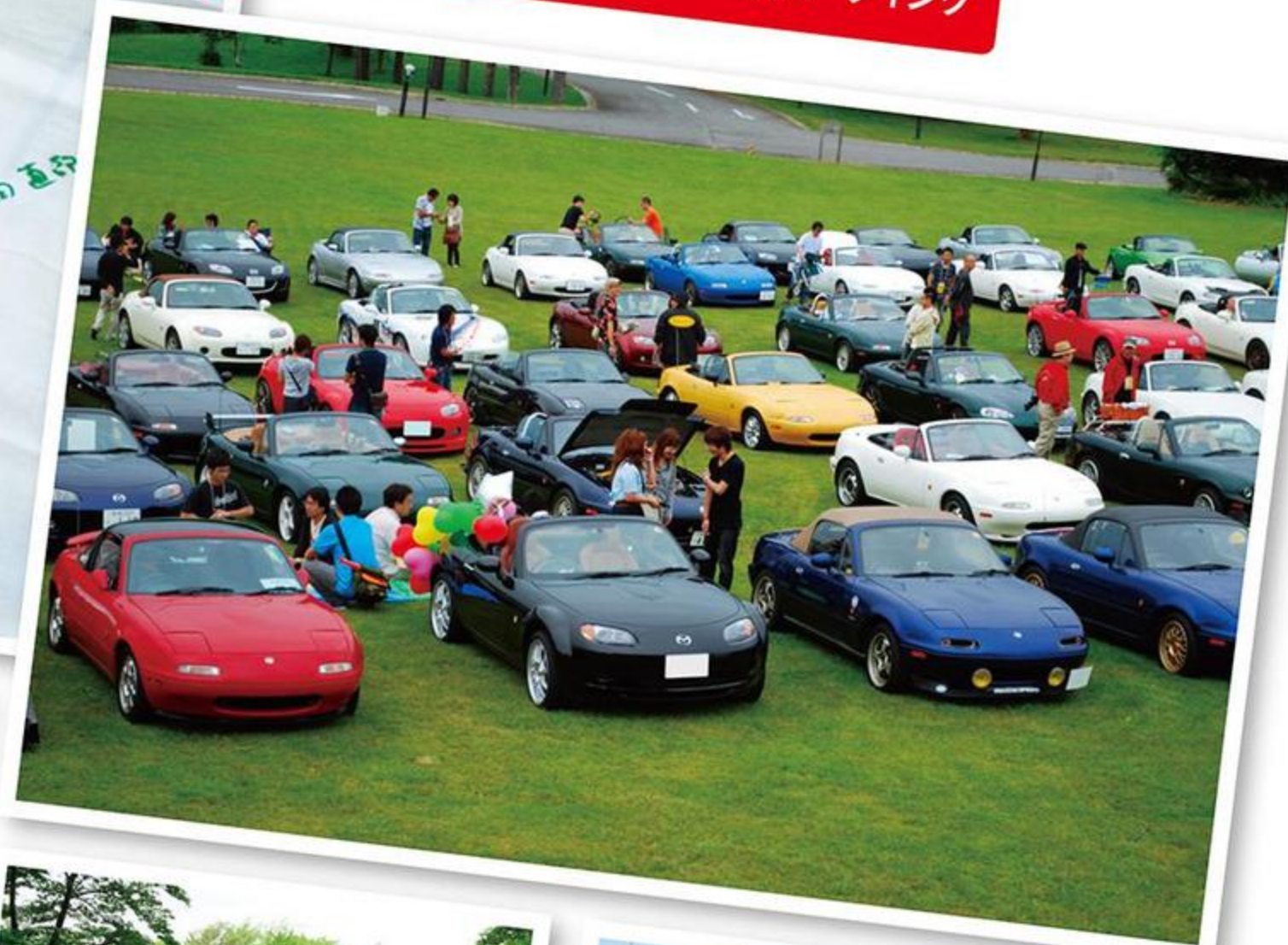
ROADSTER@MEETING

「ひさしぶり!」や「はじめまして」があふれてる
集まったすべての人が共有する笑顔の空間が好き!

毎年のように参加しているミーティングであっても
そのつど、新たな発見や出会いがあるから、いつまでも飽きることなく
参加し続けていられるし、これからもずっと参加し続けたいと思うのだ

PICK UP MEETING

ふらのミーティング / 大分ジャンボリー /
中部ミーティング / M2ミーティング /
清里ミーティング / ほくりくミーティング /
オアシスミーティング / 軽井沢ミーティング



MEETING DATA

ふらのミーティング

日程 2010年9月4・5日
開催場所 HOPSTーアホテル
参加台数 121台(NA70台・NB28台・NC23台)



あいにくの天候ながらも美しい風景のなかにある カラフルなロードスターが緑に映える

ゲコッ



緑の芝に映える色とりどりのロードスター。NCの姿も増えてきたように見えた。また遠方ナンバーの車両も例年よりも多かった。

雄大な自然のなかで行われているのが「ふらのミーティング」。ホテルの敷地内が開催場所なのだが、愛車を止めるのは芝生の上という、ほかに例を見ない点も「ふらの」ならではの。芝の緑がカラフルなロードスターのボディを引き立てる。

という貴島さんをはじめ、はるばるオアシスミーティング、東海ミーティングのスタッフも参加。ほかにもロードスターオーナーズクラブの「OVER40's(オーバーフォーティーズ)」のメンバーも参加しており、関東からの参加者が多数いた。これまでにない熱気に包まれ、前夜祭から全開の予感……。

ことにしておいた。プレゼント抽選会には、地元で採れた新鮮な野菜が盛りだくさん。ジャガイモ、トマト、キュウリ……生でも食べられるトウモロコシは、とくに人気の的だ。

ミーティングのラストは恒例のパレードラン。スタッフが見下ろしてくれたルートを、ゆっくりみんなで走行する。折り返すと道路の上りと下りで擦れ違えるという粋な演出もうれしいところ。来年もまた！と、みんな笑顔で再会を約束した。



ふらのミーティングを主催しているのは、北海道のオーナーズクラブ「ROCK's」のメンバー。じつは貴島さんもメンバーのひとり。



おなじみ4040号もはるばる遠征。大分シャッポーから北海道からのミーティングまで、全国制覇を達成したことになるのだ。

ミーティング前日は見事な秋晴れ。前夜祭に参加する人の多さが、駐車しているロードスターの数でうかがえる。



ROADSTER@MEETING



“たまごロードスター”もはるばる北海道まで遠征した

自分の愛車そっくりのミニチュア「たまごロードスター」は、軽井沢ミーティングではおなじみ。今回は北海道までオーナーとともに遠征。



ミーティング会場内に設置されたラジオブースでトーク炸裂!?

ROCK'sの山本代表がDJを務めるラジオブースでは、ゲストを迎えてのトークショーが進行している。今回はゲストがたくさん登場したのだ。



ふらミ初参加の貴島さんに手作りロードスターをプレゼント

お手製のかわいいロードスターを貴島さんに手渡す。心のこもったプレゼントに貴島さんもうれしそう。それにしてもかわいいプレゼント!



抽選会には新鮮な野菜がたくさん用意されている

ミーティングの直前に農家で分けてもらっているという新鮮野菜。ツーリング途中にはその農家の前を通るコースを設定、農家のみなさんが手を振って送ってくれた。



恒例のツーリングは、雨ながら手を振って元気にあいさつ

あいにくの天候ながら、みんなオープンにしてツーリングを楽しんだ。コースの途中では、上りと下りの車両が擦れ違えるようになっている。手を振り合えるという心憎い演出が盛り込まれていた。



OVER40'sのメンバーも大挙してふらのミーティングに初参加

観光も兼ねてふらのミーティングに参加していたメンバーのみなさん。行きのフェリー内から大いに盛り上がっていたようだ。



前夜祭の夕方には、野外でロックバンドの演奏も聞けたりして。缶ビール片手に聞いているといい気分になってくるシチュエーション。



円卓を囲んで料理を口に運ぶ。だんだん時間が経過していくと、この輪が乱れていくのはいうまでもない。か。



「前夜祭でも集合写真撮っておこうか」という話で盛り上がり記念撮影を行った。お酒が入っているのでお見苦しい点は、無礼講でことでご勘弁を!?



「かんぱ〜い」あの(!)貴島さんとグラスを傾けられるのも、ミーティング前夜祭ならではの。楽しい話が聞けた?



ロードスター主筆であった貴島さんへの感謝の言葉を、思い思いバナーに書き込む。直接伝えられるのがうれしいね。

無礼講とばかりに盛り上がりすぎ? ミーティング前夜がじつはめちゃめちゃ熱いのだ

会場となっているホテルには前泊組が宿泊しているのだが、参加人数が多すぎて近くにある別のホテルも利用しての開催となった。前夜祭は会場ホテルのホールで行われた。それぞれが持ち寄ったお酒やおつまみがたくさん集まり、時間が経過するごとに会場内の熱気は高まるばかり。会場では自己紹介に加え、ROCK'sの山本代表のライフワーク(?)である、自主製作映画が公開された。もちろんロードスターが登場・活躍している。ホテルのおいしい食事と楽しいお酒で会場のボルテージは絶頂に。日付が変わるころ(!)までロド談義に花が咲いていた。

ミーティング終了時には、感極まって思わずうるうきだったROCK'sの山本代表。意外と涙もろいところを発見しちゃった。





はみだし旅行記

ふらのミーティング

遠方のミーティングは旅行気分に参加しよう 楽しさが2倍にも3倍にも広がるのだ

北海道といえば、フェリーを使っても関東以西からはかなりの長旅になる。だからこそ、ふらのミーティングに参加しようと思ったら、そこが旅のスタート。せっかく行くなら観光もミーティングも思いきり楽しむのが遠出の醍醐味。

「今年(2010年)のふらのミーティング(以下ふらミ)は盛り上がるよ」という案内をもらい、急ぎよ参加を決意した。以前、フェリーを使つてふらミ取材をしたことがあったので、さっそく手配をすませた。

参加を公言していたら、知り合いから北海道在住のロードスターオーナーである小川さんを紹介してもらった。連絡をとってみると、東京に仕

事であって、同じフェリーで北海道に帰るといふ。なんというタイミングかと驚くやら喜ぶやら。

M2仲間という小川さんの友人、森田さんとも合流してのフェリー旅となった。茨城県大洗港を18時30分に出発し、翌日の13時30分に到着する「さんふらわあ」に乗り込む。すぐに夕食となるのだが、そこには見つけた顔を何人も発見! 早くもミ

ーティングの盛り上がりを感じるようになった。

フェリー内ではロードスターやさまざまなネタで盛り上がり、船酔いのふの字も感じることはなかった。そんなだから、到着までの時間もあっという間だった。下船してからは一路、会場を目指してソロソロリング。北海道の気持ちいい風景が歓迎してくれているようだった。



① 船外の風景を楽しむのがフェリーの旅。意外と陸の近くを航行しているので、夜でも街明かりを確認できる。② フェリー乗り場では、見ず知らずのNBオーナーと言葉を交わした。ゴールは同じくふらミということで、現地でも顔合わせ。③ フェリー内は、格安のエコノミールームをはじめ、2段ベッドが置かれているスタンダード、ツインベッドのあるデラックスやスイートルームが完備される。④ 夕食はバイキング。お刺し身、カレー、そしてデザートまでそろっている。ケーキのマークはさんふらわあマーク。⑤ ⑥ 夕方の出発、そして翌朝の到着とあって船外の風景も十分に楽しめる。甲板で海を眺めていたら巨大な魚影を発見。あとでイルカということが判明した。



苫小牧港から会場までの道すがら楽しめる。高速のサービスエリア、見慣れない案内看板ですらもツーリング気分を高揚させてくれる。



北海道ならではの広々とした道から、細い峠道まで表情の異なる道をツーリングすることができた。やっぱり北海道は格別だと実感。



ミーティング翌日に、地元の名スポットを案内してくれた小川さん(右)と、東京からの森田さん。ガンガン走ってツーリングを満喫することができた。さすが北海道、という気持ちいい道を走ることができて、オープン冥利に尽きる!?



思わず立ち止まって後方を見てみた。こんなところで撮影できたらいいのに、なんて思ってしまうのは職業病だったりして。



帯広名物
豚丼は
大盛りで!

甘すぎないタレをつけて焼いた豚肉が乗っている帯広名物「豚丼」。おいしい〜っ。濃すぎない味付けでご飯が進むったら。至福の瞬間といえますな。

ドーム開催も定着！ 温泉とグルメも間近な 最南端の大規模集会是 まさにアットホーム気分



Jリーグの大分トリニータの本拠地であるスタジアムも見学可能だった。トイレやレストランなどの施設も利用可能なので、万一の悪天候時やビギナーにも優しいイベントだ。



大分はマグロ料理でも有名。写真は津久見市の浜茶屋のステーキ。さらにB級グルメとして、とり天も要チェック。もちろん城下カレーや中津ハモも捨てがたいが……。



NC2のNR-Aでパーティレースに参戦中という、モータージャーナリストの藤島知子さん(左)。カップルで来場された女性の来場者と、親しそうに談笑中だ。

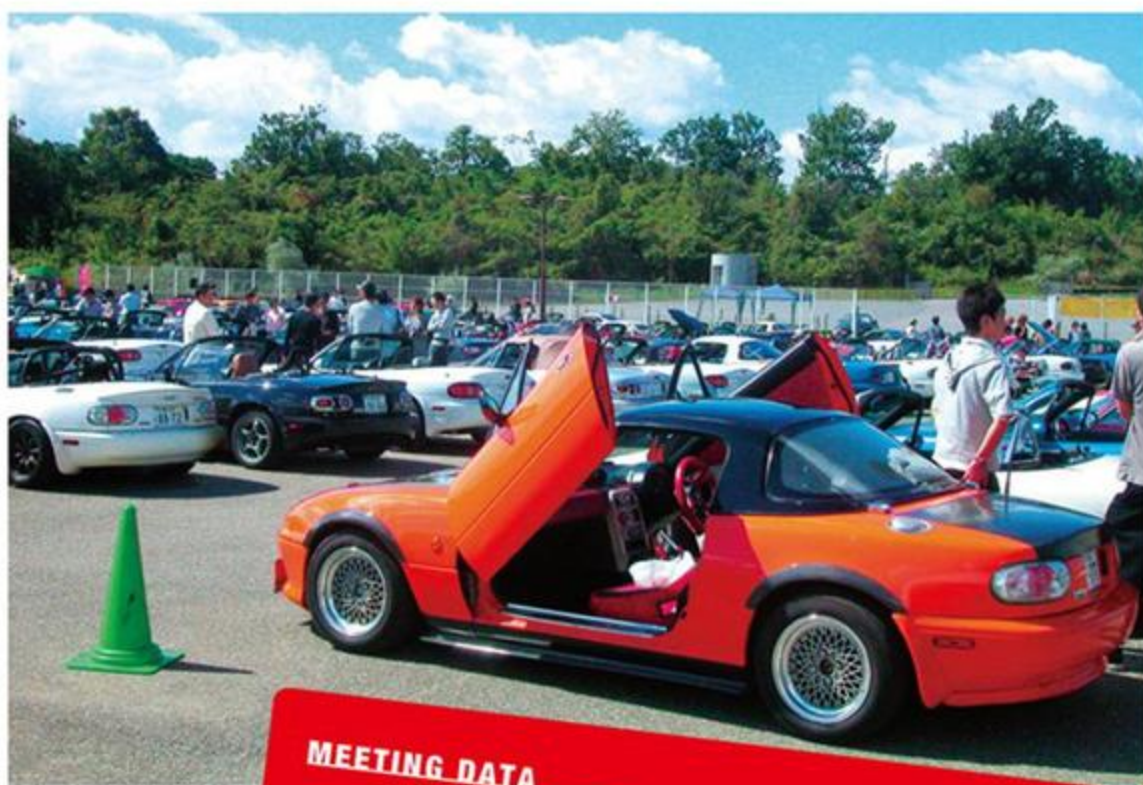


16回目ともなるとスタッフも手慣れたもの。入場ゲートわきのミニテントではパソコンも駆使して、来場者数と会費の集計作業もサクサクと進行中。



トラブル解決を即行サービスするロードスター・コンシェルジュを務めた熊本の吉村幸夫さん。今回はある来場車のパワーウィンドウの作動の滞りを、その場で改善。

ガルウイング風ドアに改造し、トランクからハードトップ〜ボンネットまでをブラックでコーディネートしたNA。インテリアにも注目です。



MEETING DATA

ロードスター ジャンボリー

日程 2010年10月10日
開催場所 大分銀行ドーム(大分スポーツ公園)駐車場
参加台数 約150台(NA83台・NB34台・NC33台)

初代誕生の89年に創立、という歴史を誇るクラブ「ROC」大分を中心に、賛同した他クラブのメンバーも加わった実行委員会が運営しているロードスタージャンボリー。今や九州地区どころか、大阪より西では唯一の大きなミーティングとなり、昨年10月で16回目を迎えた。

95年の第1回は湯布院にて。さらに96年から05年まではオートボリス(一度だけ久住高原で開催)にて、走行会やジムカーナなども開催。走り

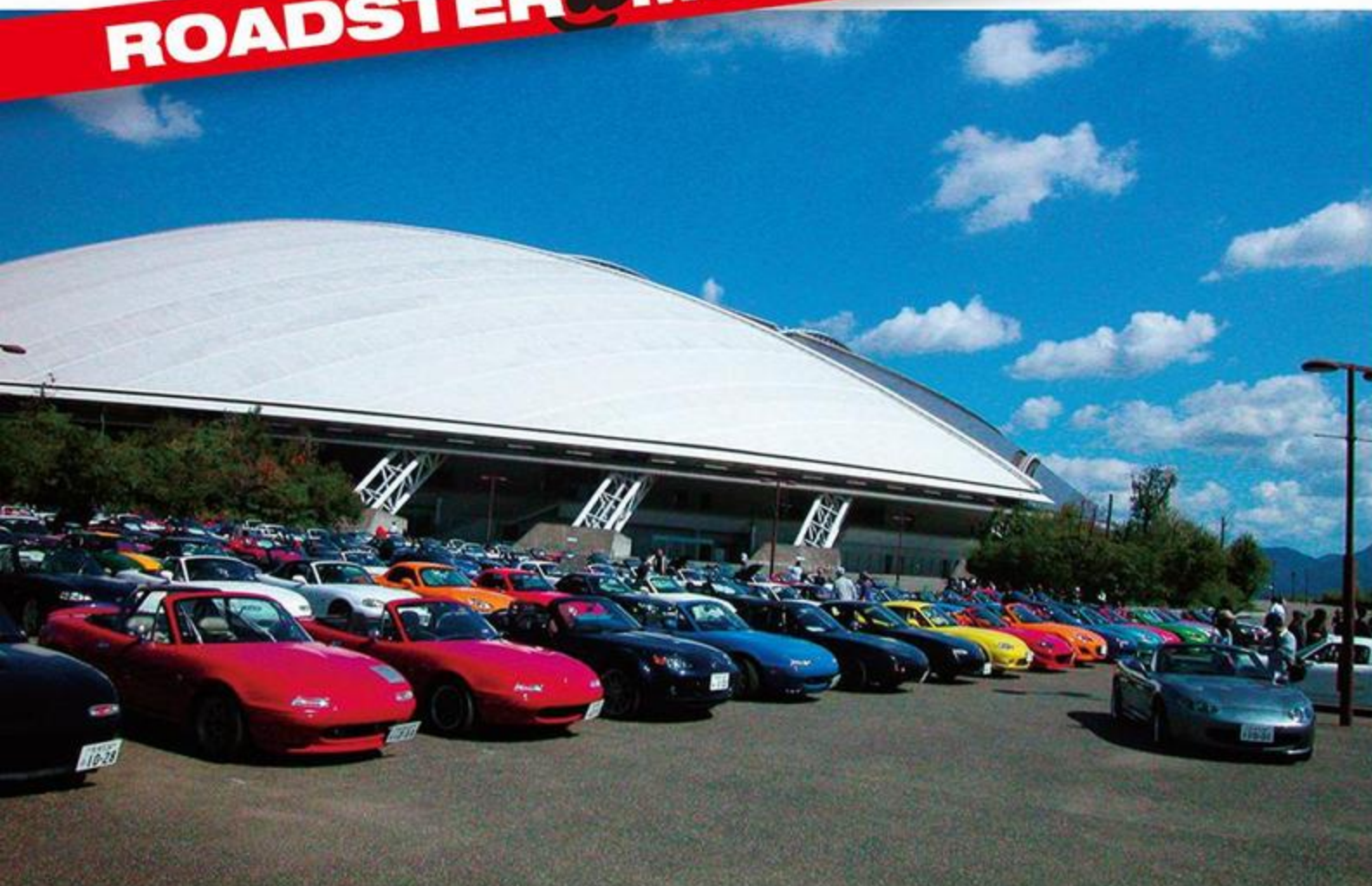
屋の色が強い個性的なイベントだったが、天候不順や会場費用面がネックで、アクセスにも難があった。ということで06年からは、サッカーW杯開催(2002年)で知られる現在の会場に移転。原点に帰ったワンデーのイベントは、幸いにして高い晴天率にも恵まれ、毎年1000台を超える盛況ぶりを見せている。

最大の特徴は、業者はほぼ不要という手作り感覚。イベントの進行はもちろん、ブースの設営も撤収もす

べてスタッフたちが担当。ステージは積載車に紅白の幕を張り巡らせただけ。唯一の露店のクレープ屋さん、NAオーナーだったりする。派手な演出はない代わり、クイズやジャンケン大会の賞品充実には実行委員会も奮闘。ガレージセールは掘り出し物が十分期待できる。

別府や黒川などの名湯も至近なジャンボリー。もちろん関アジ&関サバをはじめ、グルメも満喫できる。遠方の方もぜひ一度、ご参加を！





ガレージセールは“お宝探し”気分で楽しもう

タイヤとアルミ4本セットで1万5000円なら、爆安だ。本誌記者も昨年の軽井沢で売り切れにつき断念したオートグリムのフレキシ・ブレードを格安でゲット。まさに大満足！



ジャンケンや抽選会は全員で盛り上がる！

司会&進行はジャンボリー創立メンバーのひとりで、ROC大分の代表を長年にわたって務めている佐藤一洋さん。今回は携帯電話で抽選会の当選者を決めるアイデアが新採用された。



左から藤原悠さん、若狭章紀さん、岸本由豆流さんというマツダのスタッフ3名に、RCOJ事務局の水落さんがステージに。



仲間内のトラックで搬入した TENT を組み立てたり、撤収するのも彼らスタッフたち。このあたり、16年間の財産を感じる。



福岡在住のビリーこと、ウィリアム・メイドさんは指定ナンバー「5」の NC で参加。ジャンボリーではすでに常連の顔だ。



写真のニールックスをはじめ、ショップのブースにも多くの来場者が訪れた。ディーラーも絶版色イエローの在庫車を展示していた。



各地から集まってくれたみんなに「ありがとう！」

九州各県のナンバーが全員集合となった昨年のジャンボリー。じつは九州は福岡県(福岡/北九州/久留米/筑豊)と長崎県(長崎/佐世保)以外は、ナンバーの頭文字は県名オンリーとなっている。ご当地ナンバーも熊本県の菊池(しかも現状はバイク用などに限る)が今年4月に導入したのみ。意外にも種類は少ないのだ。今回の最北ナンバーは走行76万km(地球から月までの往復)を目指している露木裕一さんの「野田」(千葉県)。続いて藤島知子さんの「湘南」(神奈川県)、さらに「名古屋」「滋賀」「和泉」あたりが遠距離組だったかな。おつかれさま！



MEETING DATA
中部ミーティング
 日程 2010年9月12日
 開催場所 ホワイトピアたかす
 参加台数 360台 (NA188台・NB96台・NC76台)



今年はどうなコスプレで 楽しませてくれる? 元気なスタッフが ノリノリで盛り上げる

岐阜県にあるスキー場の駐車場で行われているのが中部ミーティング。オーナーズクラブのミーティングから、300台オーバーの大規模なイベントへと発展した。運営スタッフは、趣向を凝らした衣装で参加しているのが大きな特徴!? スタッフみんなが楽しんでいるのがわかるから、参加している人にもその楽しさが伝わるのだろう。

関西地区をはじめとするショッパースだけではなく、オーナーズクラブのブースも用意されている。各クラブの和気あいあいとした雰囲気、がとていい感じ。ここで入会を希望する人もいろいろのでは?

またコンテントには秋の大運動会よろしく、テンパタイヤでペットボトルを倒すボーリングや、大縄飛び、早食い競争が行われる。お遊び

と思いつつも、つつい真剣になってしまふ姿にギャラリも盛り上がる。子供も参加できるとあって、親子そろって楽しめるミーティングのひとつでもあるのだ。

会場にいる車種はNAが圧倒的ではあるものの、これまでよりも、NCの姿がだいぶ多くなってきた印象を受ける。これはどのミーティングでも見られる傾向といえ、喜ばしいかぎり。3世代そろってのミーティングが全国各地で行われているなんて、ロードスターならでは!

ちなみに、このときのスタッフコスプレはシンプルにも浴衣姿。天候にも恵まれたおかげで、ごく自然に会場に溶け込んでいた。といっても、毎度毎度のコスプレなので、ホントは参加者のほうが慣れてきた感はある(笑)。



① 4040号と同じナンバーを取得したというので、ツーショット写真をパチリ。なんだか照れる!? ② メーターやインテリア操作スイッチをドレスアップしているアートワークスデワのデモカー。③ 統一感を持たせた内装に仕上げるのはお手のものというナカマエ製作。④ LEDを仕込んだNCのヘッドライトは、威厳が加わったように見える。オリーブボールのデモカーだ。三重県にショッパを構えるビットクルーレーシングのNC1も展示されていた。



ROADSTER@MEETING



ナイスなプレゼントをかけたの、ジャンケン大会もかなり熱い

軽快&豪快トークでミーティングを盛り上げる司会の川口さん(本名。毎年芸名が変わっているのが念のため)。ロードスターオーナー垂涎のアイテムをかけて、ジャンケンすら真剣勝負。



豪華プレゼントが当たるかも、女性も喜ぶ意外なモノも!

車種別のプレゼントだけではなく、日用品といったクルマと関係ないモノも抽選プレゼントに用意されている。有名メーカーの化粧品まであって、奥様や彼女も大喜びだったのでは。



恒例の「うまい棒」食い大会 見ているほうも思わず力む!?

毎回、ふんだんに用意されている駄菓子「うまい棒」を使っての早食い競争。のどに詰まらせないように(?)、うまい棒を食べたあとにコップ1杯の水を飲む決まり。子供も大人もヒートアップするコンテンツだ。賞品ももちろん「うまい棒」。



参加回数を重ねるたびに バリエーションが増えていく

見るたびにパターンが変わるので、楽しみな人も多いはずの「ひこにゃん」号。マニアックな仲間が所狭しと集まっている。子供たちにも大人気だ。

ミーティングを盛り上げるためなら、女装もいとわぬ強者スタッフ。ムリせず、自ら遊び心たっぷりで臨むからこそ、長続きするのだろう。



あれ、北海道でも見た顔? 説明されてもよくわからないけど、じつはハトさん元総理のお面だそうです。



ここで「吉牛」が食べられるなんて ランチは牛丼の大盛りで満腹だ~

各会場で用意されるお弁当や出店に特色があるので、ミーティングでのランチもお楽しみのひとつ。中部ミーティング初となる吉野家の牛丼カー(オレンジドリーム号)がお目見え。事前に申し込んでおくと引換券がもらえ、できたての牛丼が頂けるわけ。しかも、並じゃなくて大盛り! 新鮮な空気の中で食べるとあって、大盛りもべろりとおなかの中に。やっぱり牛丼は吉野家だなあ(あくまで個人の意見デス)と思いながらかみ締めたっす。



なんとジャンケン大会のプレゼントに吉野家から、店で使っているどんぶり提供されたというサプライズも。これなら、カツ丼食っても吉野家気分が味わえるはず。



クラブM2が展開するミーティングには 貴重なモデルが詰まっているのだ

「CLUB M2」は、ロードスターのコンプリートカーを手がけているM2がラインアップしたモデルを愛する人たちの集まり。M2オーナーはもちろんだが、元オーナー、そしてM2が大好きという人ならだれでもウエルカム、という懐の深さ。同クラブが恒例イベントとして行っているのが、ロケーション抜群の

長野県・女神湖で行うミーティングだ。2010年開催時は、M2 1001が18台、1002が2台、1028が8台集まった。そしてディテックニックが手がけたコンプリートカー「TD-1001R」も4台。加えて、ノーマル(?)のNAからNCが13台、合計41台によるのんびりミーティングだった。

緑の路面に映えるM2モデルをはじめとするロードスターたちを眺めながら、ピクニックのような雰囲気の中で時間が過ぎていく。海外のミーティングを思わせるような、ゆったりとした感じがとてもいい。2011年は10月2日(日)に開催。集合写真やステッカーが全員に配布されるなど特典もすてきなのだ。



右上から下に、1028に乗る杉田正樹さん、CLUB M2の小熊克泰さん、吉村夫妻、musume 2号さん、中央から下に現代のM2といえるTD-1001Rオーナーの猪又守さん、長谷川波次郎さん、NBクリスタルブルーの小林理沙さん、1001の大淵高志さん、1028に乗る伊藤正喜さん、左上から下に徳川唯さん、愛知から参加の澤田義政さん、TD-1001R新井仁さん、小山真さん、新藤日出雄さん。

芝生の上で、まったりとロードスター談義をしているのが楽しい。新たにM2オーナーになった人の話やベテランの話、和気あいあいだ。



ミーティングについては
http://www.geocities.jp/clubm2_hp/
までアクセスを!



MEETING DATA

M2ミーティング

日程 2010年9月26日
開催場所 女神湖(野外音楽広場)
参加台数 M2 28台(NA6台・NB6台・NC1台)

集合写真は
後日
郵送されます

M2 MEETING
CLUB M2
M2 INCORPORATED



ROADSTER@MEETING



MEETING DATA

清里ミーティング

日程 2010年10月29日
開催場所 清泉寮
参加台数 74台(NA36台・NB18台・NC22台)

雨だけではなく霧までもが会場に立ちこめるが
屋内メインのミーティングだから問題なし!

親子で参加しているという松浦親父さんと息子の友哉さん。ロードスターという共通の話題があるなんて、すてきな親子関係だ。



お手製の特大でてる坊主。ビニール傘と比較するとわかるはず。よく見ると人馬一体を表現しているイラストが描かれている。



スペシャルサンクスのボードには、開催場所を提供してくれているキープ協会に加え、ROADSTER BROS.の名前も!



凝ったイラストがお弁当のパッケージになっている。毎年変わるので、これを楽しみにしている参加者も多いことだろう。



お弁当のパッケージには「当たり」があって、見事に当選した人にはほかに手に入らないスペシャルプレゼントが。おめでとさんでした。



元マツダの福田さんも愛車で参加。自筆のイラストや奥さんお手製のロードスターグッズを、毎回抽選プレゼントに用意してくれている。



悪天候でも参加者が快活に過ごせるよう、温かい飲み物を準備したりと忙しく動きまわったスタッフ。おかげで楽しかった!



手作りの展示コーナーが設置され、そこにはロードスターとのかかわりを表現したものや、オリジナルTシャツが置かれている。



本格的な冬の到来を感じるのが清里ミーティング。バグンのロケーションなのだが、高原だけあってかなり寒い。屋内では暖房器具が作動するほどののだ。
おまけに濃い霧が立ちこめる次第で、ただでさえ屋内コンテンツをメインにした内容となっているから、だれも外に出たがらない(苦笑)。人数制限を行っているため、屋内に参加者全員が入れて、その意味では問題ないのだが……。
毎度のお楽しみは手作りのお弁当

パッケージ。かわいいイラストだったり画像だったり、工夫されたものに感心するばかり。中身も充実していて大満足だ。また会場となっている清泉寮はソフトクリームが有名。寒くてもつい食べてしまうクセになるおいしさだ。売店もあり、ここではハムなどの名産品もあるのでお土産にぴったり。清里は大はしゃぎするというのはなく、静かに進行する大人のミーティングといえる。落ち着いた時間を過ごしたいという人にオススメだ。



ミルクたっぷりのソフトクリームは、意外にもすっきりした後味。そしてこのソフトクリームとプリンがいっしょになっているのは、一挙両得のおいしさ!



MEETING DATA

RCOJクリスマスミーティング

日程 2010年12月19日
開催場所 マツダ横浜R&Dセンター

何が展示されているか不安な視線が……。フロントウィンドーがないので、まったくフラット状態。タイヤが見えているので、クルマだつてことはわかる。



サンタの帽子をかぶったメンバーの姿がここに。コスプレもこの日ばかりは違和感なし(いつも?)。板長こと杉木さんが作る料理がおいしいったら。

プロトタイプのMonoPostは マツダからのプレゼント!? うれしいサプライズだった

2010年を締めくくる年末のイベントが「クリスマスミーティング」だ。横浜にあるマツダR&Dという施設内で行われる。ここでは新車の撮影会が行われることもある。

昼前の受け付けをすませると、食事タイムが始まる。RCOJのメンバーには料理達人が多く、カレーやもつ煮込み、おでんなど多彩なメニューが用意され、みんなのおなかを満たしてくれた。そして、この日のビッグサプライズのお披露目。

それはSEMAショーに展示されていた「MonoPost」。大々的に取り上げられることもなかったが、ロードスターオーナーには興味津々のターゲット。カバーを開けたときのどよめき、そして感嘆の声。最高のプレゼントだったのだ。

子供たちといっしょに ロードスターで大はしゃぎ

助手席に子供を乗せてツーリングをした。オープンカーの気持ちよさを知って、将来はオーナーになってくれる?



マツダR&Dの施設を使い、子供たちと1日遊んだ。遊んであげているつもりが、すっかり遊んでもらっていた。



本物のロードスターに乗せてもらうのも楽しいけど、自分で動かせるペダルカーのほうが興味があるみたい。



色とりどりのロードスターが集まった。子供たちの人気が高いのは、やっぱりハデめのボディカラーかな。

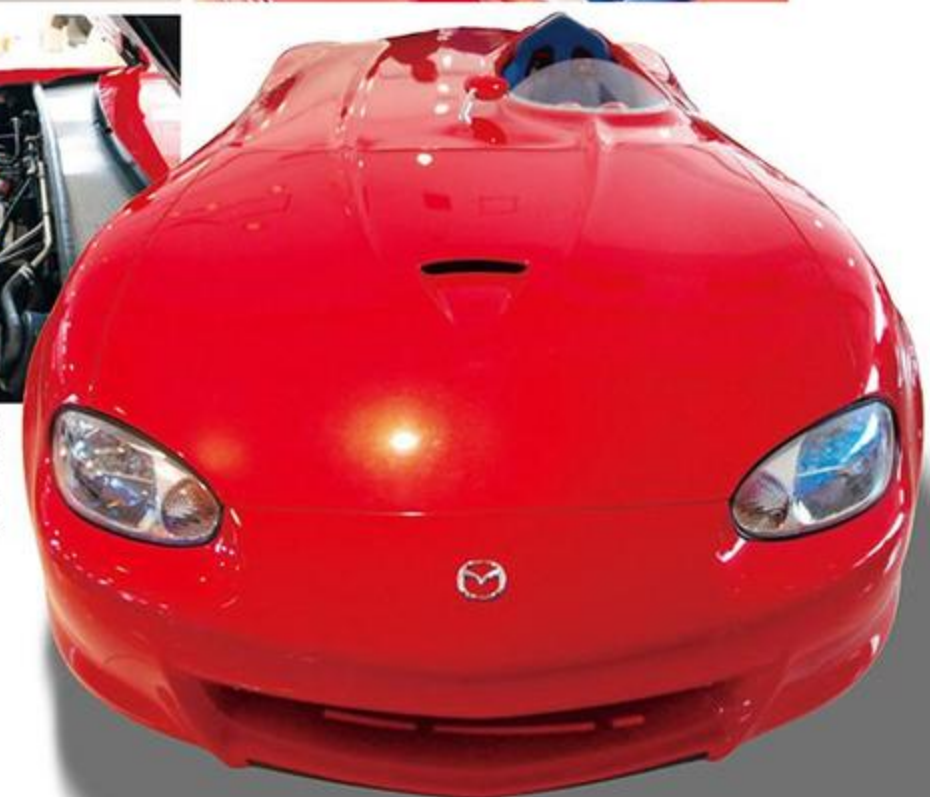


RCOJのイベントには、子供たちとオープンカーで遊ぼう、というものがある。いっしょにツーリングしたり、運動会のようなゲームを行うなどして過ごす。童心に返って遊ぶのもたまにはいいものだ。ロードスターをオープンにして走るときの子供たちは、とってもいい笑顔をしている。もちろんドライブしているこっちも笑顔だ。

これに乗って
みたいなあ



映像だけではわからない細部まで、本物をじっくり見る事ができた。NBだとわかる部分を探しながら見ているような。リアビューはピエロみたいな顔でかわいさを感じる。



ROADSTER@MEETING



MEETING DATA

ほくりくミーティング

日程 2010年4月10日
開催場所 あさひの里・庄屋の家
参加台数 約40台

前夜祭から全開で突っ走るミーティング ただし当日はじつに「まったり系」

4月早々に行われ、ミーティングシーズンの幕開けを告げる「ほくりくミーティング」。

雪が多かったこともあって、会場への道路わきには雪がまだ残っていた。そして会場は雪かきこそされていたが、たつぷりの雪が周囲に。例年ならばフキノトウなど、山菜が芽吹いているのにそれも雪の下。宿泊設備を整えているため、ミー

ティング前夜から盛り上がる。囲炉裏を囲みながら過ごす時間は、日常をすっかり忘れさせてくれる。調理場も使用できるとあって、腕自慢が振る舞う料理もお楽しみ。持ち寄られたお酒やおつまみは、地元名産品ばかりでちよっとした物産会場。また前日には希望者によるそば打ち体験もでき、こちらも好評だ。

前回とは違って好天に恵まれた当日。初参加の人も多く、恒例の焼き蛤グランプリでは2冠王が誕生した。たとえ前夜祭ではしゃぎすぎても、まったりした雰囲気のおかげでのんびり過ごせる。そんなスローさが魅力でもあるのだ。



主催者の倉元さんのあいさつからミーティングがスタート。昼過ぎまではコンテンツらしいものはないので、参加者の愛車を見たり歓談して過ごす。



大人の身長よりも高くそびえる雪の壁。だが会場までの道路には雪がなかったため、スタッドレスでなくても平気だった。

新潟県のショップ「RSファクトリーステージ」をはじめ、ロードスターを手がけるショップが東日本大震災のための募金活動中。



ほくりくミーティング発のオリジナルコーヒーは、新たにカフェインレスが加わって4タイプになった。カフェインレスもとてもおいしかった。



前夜祭で燃え尽きた？ 主催者の倉元さん自らまったりしているミーティング。落雪注意の看板が雪の多さを物語っている。

恒例の「焼き蛤グランプリ」 前回チャンプは2連覇をねらう

ほくりくミーティングで唯一(!)のコンテンツが「焼き蛤グランプリ」だ。歴史あるものとしてすっかり定着している。準備の段取りも手際よく進められる。前回初参加で見事にチャンピオンとなった早川さんが、今回もトップねらい。こんなに優勝七輪を持ち帰りたい人がいるなんて!! そしてその意気込みは現実になった。また1年、優勝七輪を大切に保管しておいて。

焼き蛤グランプリで優勝した人は、トロフィーならぬ七輪をもらう。そして優勝旗返還のように次のミーティング時に返還して再び新たな戦い(!)に臨むのだ。



優勝した瞬間うれしそうに「ウイニング蛤」をおいしそうにほお張る早川さん。中部でPilotiのドライビングシューズもゲットしてたね。





MEETING DATA オアシスミーティング

日程 2011年5月8日
開催場所 グリーンピア三木
参加台数 430台

OASISに行ってきた証!? 新たな名物の誕生だ

今回のミーティングでは、名物メロンパンの販売が行われていた。「ロードスターオアシスミーティングに行ってきました」とあるので、行きたくても行けなかった仲間へのお土産にぴったり。あっという間に売り切れるほどの人気だった。本当においしかったよ。



西日本最大規模のミーティングが「オアシス」だ。ここではトークショーやクイズ、ゲームが行われるため、参加者は気を抜けない(笑)。今回はロードスターの開発主査である山本さんも参加。さっそく司会者のえじきになっていた。この司会者というのが、とにかくくせ者。人を笑わせるという関西人のさががそうさせるのか、このミーティングの司会(丸山さんと平井さん)は漫才コンビのごとく爆笑トークをステージ上で展開させるのだ。以前には貴島さんもいじられ、なんと正座までさせられる始末。でもこれ、意外とクセになる? 当日は初夏の陽気。同じ月に行われる軽井沢といつも対照的で、日焼け止めが必要になるほどの日さしだった。ミーティング終了時には、スタッフも参加者も真っ赤になっていた。

ロードスターの主査として参加した山本さんもステージに上げられ、オアシスの洗礼を受けることになった。来年も参加したくなったのでは?



丸山さん(向かって右側)と、平井さん(いちばん左)の軽快トークで進められるオアシスミーティング。まるで台本があるかのようなテンポに、開催当初はプロのお笑いだと思った人もいたとか。



東 昌芳さん

オアシスのスタッフとして10年前後が経過する。18万km走ったという愛車のNA6CEには、子供を乗せて走ることもあるそうだ。



貴島さんのNCがRCOJブースに展示。また大阪のカマエ製作をはじめ、ショップブースにはオリジナルパーツが並べられる。



回を重ねるごとにスタッフの数が増えていく。開始から終まで、滞りなく進行していくのは陰ながら支えてくれるスタッフあってこそ。



まるで関西芸人のような司会者コンビによる
抱腹絶倒トークで1日中笑いつばなし

ROADSTER@MEETING

We love Roadster!! For Expanding your "Roadster Experience"

RCN Karuizawa Meeting

KARUIZAWA ROADSTER CLUB

MEETING DATA

軽井沢ミーティング

日程 2011年5月29日
開催場所 軽井沢プリンスホテル スキー場駐車場
参加台数 986台(NA540台・NB241台・NC205台)

台風接近! かつてないほどの暴風雨のなかで開催 それでも1000台近くのロードスターが集結



雨でも風でも参加者はみんな元気いっぱい。でも家に帰ってから風邪引いた人も、じつはたくさんいたのかも。

雨くらいなら我慢できる。前回は霧も出ていて寒かったし。でも、激しい雨と風とは。寒さ対策は万全でも、足もとが頼りない人は多かったほどの悪天候。長靴も本格的なものでないと、じゃんじゃん水が入ってくる勢いはハンパない!

ここ数年は「軽井沢マジック」と呼ばれる回復の兆しもない。さすがに1000人以上もの人間が1カ所に集まると、何かの呪縛が生まれるのか……。集合写真撮影もままなら

ないほどの降りだったが、当日エントリーも数百台あったというから、猛者はたくさんいるということだ。傘を差してのブース巡りや、参加者の愛車チェックは気をつかうものの、楽しいものは楽しい。

ミーティングの前日は雨の予報にもかかわらず降らなかったし、後日も台風一過、問題のない天候。本当に当日だけが嵐のようだったわけで、これから先は、これを「軽井沢マジック」と呼ぶのかもしれない!

フリーマーケットやオリジナルグッズ販売も工夫が必要。暑過ぎに風が出てくると、みんな早々に店を閉める。これまでにないという条件だったが、それもまたいい思い出。



テント内で行われたトークショーは、雨の音はすごいので、聞くほうも耐久。運営スタッフ、ボランティアスタッフには頭が下がるばかり。



明石雅之さん

マリナブルーのNA6CEで、軽井沢ミーティングだけではなく、清里ミーティングなどにも足を運んでいる。今回は第2駐車場に駐車していた。

震災以降、よく見られる日の丸をモチーフにしたバナーに、復興への思いを感じとれたのだ。



だれもが目を見張ったのがこのトレーラー!?ではないだろうか。NAのリア部をつなぎ合わせたスペースには、さぞかし荷物が入り込むことだろう。じつによくできていた。



ROADSTER BROS.編集部もブース出展していました!

ROADSTER BROS.編集部でもブースを出していたの、知ってました? 昨年に引き続きアンケートを取っていたのと、発売日を告知するチラシを配布。またイギリス製のケミカルkleers(クリアーズ)の販売も行っていた。悪天候だけに、クルマの水分を手早く取り去るブレードがよく売れたようで、国内ストック分はすべて売りきったとか。



プロストックレーシングのインテリアパネル「RAUM IXC」(ラウムイクス)も注目。雨さえなければ装着状態をお見せできたのに。



カーシャンプーといった基本アイテムから、カーボンアイテムを長持ちさせるマニアクなものまでそろそろ。あとは幌アイテムが欲しい。

同じ仕様の車両は2台とないほどの個性派ぞろい ミーティングにはドレスアップのヒントが詰まっている

ドレスアップのためのマニュアルがなくても
ロードスターには各地で行われているミーティングがある
そこにはたくさんの愛情が詰まったお手本があふれているのだ



新車で購入してから毎日乗っている いじるのも好きだから自分で作業したい

**カタチが好きで購入を決意
基本的に旧車が興味の対象**

ワンオーナーという愛車の走行距離は14万kmになるが、12万kmのときにエンジンを載せ替えた。それまでのキャブ仕様からインジェクションに戻して、乗りやすさを実感したとか(笑)。ロードスターのスタイルが好きで、WATARU(昔、F1に参戦していたフットワークが手がけたコンプリートカー)用ハードトップを着装する。ほかにはない独特なラインが気に入っているのだ。

エンジン以外は自分で作業を行っている。ラジエター交換やキャリパーのオーバーホールもこなす。リアブレーキ用のSST(専用工具)まで

手に入れたほど。ちなみにエンジンをやらないのは、以前手を出してトラブルになったためだ。

平成3年式とは思えないほどの美観を保っているが、駐車場は青空パイクングというから、どれだけ大切にしているかがうかがえる。エンジンルーム内までピッカピカだ。同年代の他車種でこれだけのコンディションで残っているものは少ないはず。

ボディカラーはオリジナルで、マリナブルーよりも若干白みが強いようだ。全体的にノスタルジックな雰囲気だ。全体がまとまらないうえ、スポーティさを散りばめシムプルに仕上げた印象を受ける。数あるパーツのなかから、一貫性をもってセットアップしているのがよくわかる1台だ。



NA6CE
吉井孝行さん

トランクはメーカー不明のものだというが、とてもよくマッチしている。ミーティングでよく会うが、意外にも中部ミーティングは初めてだとか。



ナカマエ製作のパーツを基本に内装をまとめている。ごちゃごちゃせず、機能美優先というコンセプトが見てとれる。

定番のバナスポーツは6J×14でオフセットは+15。185タイヤとの相性はバッチリ。ウオッシャーノズルはカプチーノ用を流用。



ガレージベリーのFRPボンネットに、後付けのダンパーをプラス。こうすると開閉がラクなだけでなく、エンジンルーム内の作業がぐんとしやすくなる。

ハイパワースポーツを乗り継ぐも パワーでなくハンドリングで選択

ストライプ仕様は
内装と合わせている

6万5000kmと、NAとしては走行距離の少ない中古車を購入して、1年7カ月ほどで現在の状態にまで持っていた。まったくのノーマルというわけではなかったが、短期間で自分好みのロードスターになった。以前は80スープラやインプレッサ、BMWといったスポーツカーで直線番長的なパワーを楽しんでいた。「そろそろパワーはいいかな、と思って。旧車も考えたけど、車体も安いし部品も手に入るのだからロードスターを選んだ。ブレーキがサビだらけだったりと、安全面に不安があったため、消耗品は早々に交換。作業は面倒なこと以外は自分で行う。

オアシスミーツイングほどの大規模なミーツイングは初めてで、しかもスタッフとして参加した。クルマいじりだけじゃない世界がロードスターならではの。



NA6CE
越前卓也さん

程度の悪い部分は手を入れて改善してきた。エンジン、デフなどのマウント類とウエザーストリップ交換での雨対策が今後の課題だ。



フェンダーは中古パーツで、ネットオークションで手に入れている。ボンネットと合わせて冷却性能が高そうだ。ストライプはインテリアに合わせたもの。



真っ赤なフルバケットシートを2脚セットする。これまでのパワーで走らせる乗り方から、荷重移動でコーナーを責めるようにスイッチ。

元年の発表時に買うと決意！ 家族がいてもNA現役なのだ

3年お金をため新車購入
趣味はいつしか仕事に

ロードスターの発表時にはグラントホテルまで駆けつけ、その姿を見て「絶対に買う」と決意したほどのほれ込みよう。それからずっとNAひと筋。趣味にしていたクルマいじりが、いつの間にか仕事になっていった。ロードスター以外にもハチロクを持っていた、一時はレースをやっていたことも。今ではロードスターを通じてミーツイングのよさを知ってもらおうと、14台引き連れて中部ミーツイングに参加していた。「20年たっても飽きないデザインがいいです。フロントはアスレーシング製で、さりげないのが好きです」お金をためて購入したNA6はというと、じつはこの車両ではなく、今はオーナーズクラブの人が引き継いで乗っている。

NA6CE
溝口隆夫さん

奥さんのいつかさん、息子の隆介（りゅうすけ）くん、ファミリーでミーツイングを満喫。家族や仲間とともに過ごせるのがうれしい。



RSプロダクツのメーターや定番ナルディのステアリングで、内装は至ってシンプルでスマートにセットアップされている。



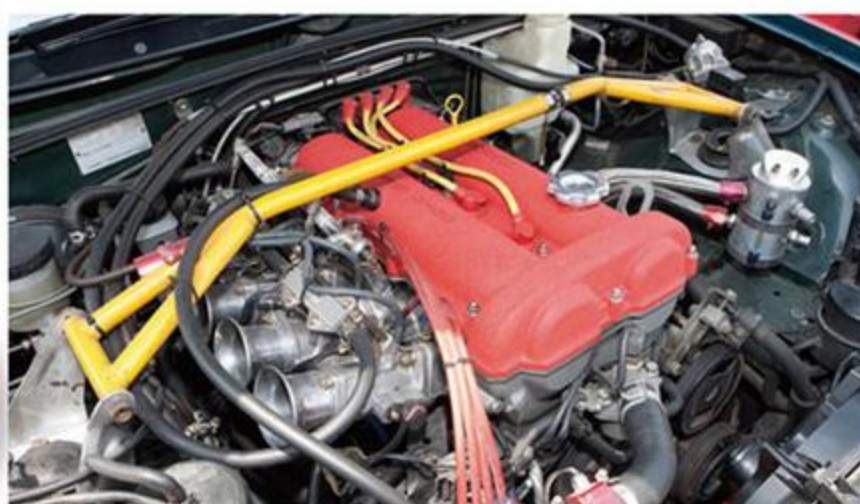
ピカピカのエンジンルームを見れば、溝口さんの「古いクルマだからといって、汚いのはイヤ」というポリシーに納得できるというものだ。



ツートーンでまとめたNA軍団を発見!? 輸入車のテイストを散りばめ新鮮な外観に



NA6CE
松原毅司さん



インテリアはノーマルの持ち味を崩さないようにしている。エンジンルームも見栄えよくまとめている。ワゲンから乗り替えるのもわかる!?

**オールド輸入車を手がけ
ノウハウを注入している**

高いオリジナルティでまとめ上げられた3台のNA。オールペンされた車両は多いが、ツートーンは少なく新鮮だ。国産車では、高級セダンに採用されているイメージが強い。けれど、こうしたアブローチもありだと仕上がりを見て思う。

製作は「GARAGE BUG」という、古いフォルクスワーゲンなどを手がけるショップの手によるもの。代表の松原さんが、ロードスターはパーツが多く改造したらカッコよくなると思う、2年ほど前から手をつけ、まずは1台仕上げた。

するとワゲンに乗っていたお客



ワゲンが壊れて修理に出したとき、このツートンを見て乗り替えた。ミーティングには12歳の息子の颯一朗さんと水入らずの参加。



NA6CE
石原英幹さん

さんから、自分も乗りたいという声が上がった。ワゲンに施されていたテイストを盛り込んでいることから、違和感なく受け入れられるのかもしれない。次々とツートーン仲間が増え、ついに3台そろってオアシスミーティングに参加、お披露目することになったのだ。

これまでにないオリジナルのデザインを楽しんでいたが、乗ったら乗ったでもちろん面白い。

松原代表だけではなく、お客さんもすっかりロードスターの魅力にはまってしまった。もともとレトロな雰囲気が出合うNA、フェンダーミラーをも受け入れるとは! 新しい風がどんどん入って、別の魅力を引き出してくれる。

メルセデス・ピアノのボディカラーを採用するなど、ビンテージカラーを使うことでツートーンでもまとまりが生まれるようだ。



NA6CE
武道隆志さん



エンジンにもしっかり手が入っている。ツートーン軍団(!)でツーリングに行くこともあるそう。注目度がとても高そう。



カルマンギアのフェンダーミラーを流用。こんなところが、実物大のプラモデルといわれるゆえん。似合ってしまうところがまたすごい。

後期フェイスを移植した1&2混合モデル 妥協せずに手を入れ、満足度100%



FRに乗ってみたくて
ロードスターを選んだ

シビックにインテグラとFF車に乗ってきたが、次はFRに乗ってみたいとロードスターやS2000が候補に挙がった。価格的な問題もあってNCに決定。

購入したのはNC1のRHTだが、フロントフェイスがかわいすぎるのでNC2フェイスを移植。ただしリアはNC1のままという、一見ではどちらかわからない仕様で個性を出している。

ちなみにRHTを選んだのは、発売されたばかりだったということと、寿命を考えてのこと。

大分のロードスタージャンボリーやみんカラの集まりに行ったりして、クルマいじりだけではなくソフト面でも充実している。妥協せず燃え尽きる勢いで突き進むのだ！



NC1
安永達則さん

NC2顔への移植はフィッティングに時間がかかったが、大満足の仕上がり。フルエアロで武装したスタイルは圧巻だ。



メーターはAWDアイトワークスデフ製に交換。そしてエンブレムはハセプロのシートを購入して自作したもの。



ボルテックスのGTウイングはサーキットでも通用する本格派。NC2の耐摩でスポーティになった外観によく似合っている。



せっかくのNRリミテッドだったが アクセラのセレスチルブルーマイカに

初めてオアシスミーティングに参加したという山下さん、とにかくめちゃくちゃ楽しそう。

「2年くらい前に購入したので、NAからNCまで選択肢はあったんですが、でもNCはちょっとボテツとしすぎだなと思って。ディーラーの人に勧められてNBになりました。じつはS2000に乗っていたんですが、2週間でつぶしまして(苦笑)」

忘れられないオープンカーの気持ちよさを、今度はロードスターで実現。S2000ではわからなかった「人馬一体」感が、ロードスターに乗って実感できたという。スピーカーやツインターが光るようになっていたり、ナンバー灯も交換するなど、電飾系は自分で取り付けている。夜の撮影ならもっと目立ってた!?

NAも候補になったが
スズメられてNBに決定



NB8
山下雄太さん

わかる、わかる
そうだね

ここまで大きい
ミーティングとは

量販店で買ったドリンクホルダーは、シフト操作のジャマにならない位置にセット。助手席の人も使いやすそう。



ボディカラーに合わせたホイール。ベースのカラーが決まるとパーツを組み合わせやすくなる。



NB2ターボのブラックアウトされたヘッドライトをお手本に、自分で中を黒く加工した。ドライヤーを使ったら表面が白濁してしまった。

ピットクルーフフェイスが大好きで さらに施された痛車仕様で注目度満点

ミーティングごとに違う仕様
目が離せない変化ぶり

「ロードスターがデビューしたときには、まだ18歳だったのでもともた買えませんでしたね」と振り返る小椋さん。これまでMR2(AW20)やハチロクといった、走って楽しいクルマに乗ってきたことから、FRでコンパクトなロードスターが愛車になっても不思議はない。

ピットクルー顔が大好きでフロントフェイスを変更している。キャラクターも好きとくれば、痛車になる



のは自然な流れ。描き手の許可があるものだけを貼っている。

中部ミーティングで取材したあと、オアシスミーティングではガラッとデザインが変更されていた。もともと素材に耐久性がないので、3カ月ほどで交換している。

エクステリアをハデにすると、どうしても飽きるのが早くなりがちだ。でもこれならつねに新鮮さをキープできる。よくよく見ると、細かい部分まで手を抜かず仕上げてある。ちなみにこの痛車バージョンでサーキットを走ったことも。

NA6CE

小椋慎吾さん

初音ミク号で中部ミーティングに参加し、大いに目立っていた。痛車系の雑誌では有名とか。



水筒+ステッカーという「なんちゃってNOS」。リアウィンドーに貼り付けた素材は、ラッピングバスと同じもの。初音ミクが好きな長ネギをモチーフにしたエンブレムは、自然すぎて一見だけではこのたわりの品とわからない。

季節ごと、ミーティングごとにデザインを変更し、人の目を喜ばせる

5月に行われたオアシスミーティングでは、同じクルマとは思えないほどの変貌を遂げていた。色合いの美しい配置で、注目度も高かった。フェンダーに集められたステッカーまで変更されている。ピットクルーの社長は「うちのステッ

カーがないやん」と苦笑しているとか。でもピットクルー顔で痛車にするのは公認済みだ。じつは痛車関係の本で掲載されたこともあるという、有名なロードスター。ミーティングで見かけたら細かくチェックしてみよう。



グラデーションがふんだんに使われて、とてもきれいな東方プロジェクト編。全体の雰囲気がずいぶん違って見える。

彼氏、彼女ともにNCを乗りまわす 出かけるときはつねに2台でいっしょ!?



**初めて買ったのがNC2の彼
R32から乗り替えた彼女**

中部ミーティング会場のベストボ
ジション(一番乗りだったというこ
と)で、ひと際目立っていたNC2と
リラクマだらけのNC1のオーナー
は川合さん。ディーラー試乗車だ
ったものを購入した。

「GTRで事故に巻き込まれて、修
理代が相当かかるということでFD
を買おうかとマツダに行ったら(笑)」
オープンにできるからと思いつ
つも、最初は恥ずかしくて開けられな
かったという。

彼女の隣に並ぶのは、彼である石
原さんのNC2だ。
「2月14日の納車なんです。前日は13
日の金曜日だったので(笑)。初めて



トウルーレッド、サンフラワーイエローとスポーツカーらしいボディカラ
ーを選択したふたり。サーキット走行も楽しんでいる。

ホイールは純正を塗装している。白いクルマに白いホイールがカッ
コいい、と同様のコーディネート。黄色のボディに赤は似合うと
確信してレカロを2脚装着。そしてリアウイングはNB用を塗装し
て取り付けた。自然にフィットしている。



買ったクルマで、パワ
ーよりもオープンカー
へのあこがれのほうが
強く選びました。

彼女とふたりでサー
キットを走ったり、1
台を交互に運転して出
かけたりしています。

どっちのクルマもいじ
ってますが、NC1と2とでは内装
のはがし方が違うんですね」

鈴鹿ツインを走ったり、仲間との
ミーティングに参加したりと、ふた
りでロードスターライフを満喫中。

彼女の愛車はリラクマだらけ。
本人も着ぐるみでミーティングを
楽しんでいた。



ベレットやアルファをイメージして ワンオフで仕上げたどこにもない仕様



**作っていくうちに
ゴールが変わってくる**

茨城県にあるボディクラフトショ
ップのTRAPが手がけたもので、
軽井沢ミーティングに登場した。オ
ナーの林さんいわく、「いすずベレ
ットとかアルファのイメージに仕上
がってます。最初は、ヨタハチにし
たいと相談を持ちかけたんです」。

いろいろと計画して進んでいくの
だが、いかんせんワンオフのため、
当初の予定とは違つところが次々と
発生してくる。そこが醍醐味でもあ
る。この話は4年ほど前から進行し
ていて、ここに至ってカタチになった。

軽井沢のときには未完成だったベ
ィントもしつかり仕上げて、さらに
洗練された感じに。フェンダー部に
あるミラーは日産チェリーのもの。
こうしたパーツを見つけてくること
も、モディファイの楽しみだ。



**NA8
林 明宏さん**

同じ仕様のクルマがあるのはイヤ
なので、量産はしないという方向
で話がまとまり、ボディを作り込
んでもらった。ノスタルジックな
雰囲気が漂っている。

**だれとも
似ていない
でしょ**

赤黒、白を基調にして、そこにメッキの
アクセントを加えている。昔のスポーツカー風
のまともな方が細部まできっちり磨き込まれて
いるため、統一感がとれている。カラーリング
も個性的で好感が持てる。



新車で購入して11年 メンテは自分で行う

セントラルサーキットを、月1回くらいの割合で走っている山田さん。ロータリーチューンで有名な藤田エンジニアリングのターボキットを組み込んでいます。パワー的には250馬力ほどというから、NBの軽さ、耐久性を考えれば十分だろう。

「バイクの事故で右手が使えないためATなんです。パワーアップに伴い強化してもらっています。ATFクーラー、パワステクーラーも取り付け、冷却面もフォローステップです。

これまでSA、FC、FDと乗り



継いできたので、ロードスターは乗りやすい。懐が深いというか、動きがビビキーじゃない」と

とはいえ、片手ドライブでサーキット走行とは大したものだ。車両にアシスト機能がプラスされているわけではないという。しかも、エンジンオイルの交換や、足まわりのメンテナンスも、できることは自分で行うというから脱帽だ。

スポーツ走行といえばマニュアル車と考えがちだが、ATでも十分にスポーツ走行ができるというお手本。チューニングしても運転しづらくならないこともポイント。

ターボをセットしたスポーツロードスターを 左手ドライブでサーキット走行までこなす



ラジエター前にインタークーラーを取り付けて、冷却効率をアップさせている。ファミリアGTRベースのエンジンにターボをセットしてパワーアップ。



ウィングは右井自動車工場の「デビルウィング」。フロントのノガミプロジェクトGTタイプNエアロとバランスさせている。サーキットでは空力を味方。



NB8
山田功次郎さん

フジタエンジニアリングの藤田社長とは、ショップを構える前からの長い付き合い。新車で購入したNBは11年目を迎えている。

ミーティングで披露するために つねにマイナーチェンジを行うのだ

TRAP軍団(と勝手に呼んでいる)のクルマをこどもで発見。ROADSTER BROS 01の取材時とは異なる仕様にして、中部ミーティングに参加していた。ただでさえ自立痛車だが、デザインをガラッと変更されると別のクルマのように見える。それが楽しさのひとつといえる。見ているほうも楽しめて一石二鳥。違う? 一挙両得?



Vol.1とは
また違うのだ
by巧己



痛車の
基本つすよね~
by拓也



オイルクーラーやATFクーラーなど複数セットしているため、それらをモニターするメーターが並ぶ。機能的なもの以外は何かと、割り切ったインテリア。



プロジェクトMのキャリバー&ローターで、ハイパワー車の制動力を確保している。ノーマルではサーキットで力不足だ。

ROADSTER BROS.Vol.01登場から 1年たったNC2になっていた!?



諸般の事情
ってやつよ

NC2
北崎慎二さん



プロジェクターは自作したもの。購入して半年ほどでここまで仕上げたという。タイヤの組み替えなども自分で行っている。

NC2で過激にいじっているなあ、と思ったらどこかで見た顔。本誌Vol.01で取材した北崎さんではないですか。NC1はどうしたのか? 乗り続けられる状態になく、NC2にスイッチしたという。そのときに、サイドステップやエキマニ、マフラー、シート、ドアミラーなどを移植している。車両を変更しても、人目を引くコーディネートがうまいっ!

ほくりくミーティング恒例の 「焼き蛤GP」2連覇しました

ほくりくの
焼き蛤GP
チャンプ!



NA8C
早川耕平さん



シートはRSリミテッドモデルの純正。ロードスターに乗り始めて友人の年齢層が広がった。

愛車の前に置いてある七輪は、ほくりくミーティング名物の焼き蛤グランプリ優勝の証! しかも2連覇中。小学4、5年生のころからずっと欲しかったNAを手に入れ、ようやく夢がかなった。購入した当初は雨漏りしたりモールが真っ白だったりしたが、少しずつ手を入れていった。長く乗るために樹脂系の対策を行う予定。あとは焼き蛤GP3連覇を目指す!

父親もロードスターが好き できることは自分でやっている



NA6CE
速水遼太さん



バイクのウインカーを使って自作している。水も入らずに出来栄と満足している。岡本貴さんとオアシスミーティングに参加していた。

免許を取得して、スポーツカーに乗りたいと思っていたが、父親も好きだというロードスターに決定。ノーマルからここまでモディファイしたのだが、父親は「ノーマルのほうがいい」とコメント。大きい羽根を付けたいと思っていたが、GTではないと総和製をチョイス。パーツはオークションで購入し、自分で塗装、装着している。

レース仕様と街乗り仕様の2台を シーンに応じて乗り替える幸せ者



NA8
伊藤一良さん

動物園のごとくロールバ
ーに群がる獣たち。愛敬
ついで。



マフラーはジュビライドで型まで作ってもらい製作した。ピットクルー号(何台持っているんだ?)から移植したパーツも多々セット。

「だんご屋」として有名な伊藤さん。中部ミーティングでは自らだんごを焼いているのだが、今回は純粋に参加者として楽しんでいた。結婚する仲間が手放したというNAを購入した。これは街乗り用だ。といっても深リムホイール(14インチ)は外せない。また通称「ピンク号」も持っていて、こちらはサーキット用として乗り分けている。

M2 1028-Rプロジェクト進行中 独自のチューニングを行う

M2 1028
森田 学さん



独自の考えに基づき、1028でありながらそれを超える「M2-1028R」化計画を推進している。マメなメンテナンスはもちろんだが、パーツを取り付けるのでもそこには理由付けがある。とにかく「こだわり」を持って愛車をいじっている。手に入れた当初は、乗りながらベストコンディションを維持していくつもりだったが、もはやプロジェクト進行中につきノーマルの姿とは程遠いスタイルに。こういう1028があってもいいと思う!

シルバーカーボンをふんだんに使ってまとめられたエクステリア&インテリア。エンジンルームもピッカピカだ。メンテナンスはM2の聖地(?)ガレージハンドレッドワンで行っている。洗車は自分の気がすむまでじっくりやる。M2モデルを持っている人はノーマル維持派が多いと思うが、素性がいいだけにいじるのも大いにアリでしょう。

楽しさ忘れられず振り返り 見た目重視で仕上げたい



雨の日以外
オープンで
走ってます

NB6
寺田大佑さん



リアはあまりハデにならないようガレージベリを選んだ。ボディカラーのセリオンシルバーメタリックとユーロテールが似合っている。

09年の9月に購入したというNB、高勢スタウトのエアロがどうしても欲しくて、探してセットアップした。あまり見ない外観で注目度が高い。また油性ペンキで塗装したというキャリパーも目をひく。見た目重視で仕上げていくつもりだ。以前はミーティングに参加しなかったが、遊びに行くようになって横のつながりが増えた。オアシスは初参加だった。

ロードスターのネット世界が 楽しそう仲間入り!

面白
ブログで
はまった~

NA6CE
我妻武尊さん



内装には手が入っていたが、あえてシンプルなものに戻している。

乗り始めたきっかけが、インターネットのブログというのが珍しい。「面白いブログを見ていたら、なんか異常な世界に引かれてしまった！」が理由。3世代のどれを購入するか悩んだが、NAは間違いなく名車ということで選んだ。このNAは2年ほど前に購入したもので、もう4万kmもドライブした。すっかり「異常な世界」の住人になっている!?

ナックルサポートにはまり 広島まで通って走行性能を上げる



NC2
松下昭子さん



マジカルクロスの効果があることで、ようやくNC2のよさが際立ってくるようになった。20年前から欲しかったロードスターだったので、とことん納得したい。

大阪から広島のマレークスまで足を運んでパーツをセットしている。最初はナックルサポートがいいという評判を聞き、取り付けてもらった。その際、デモカーを試乗してすぐにマジカルクロスを装着することに。以来、機能パーツがラインアップされるたびに広島まで飛んでいく。手を入れることで、だんだん乗りやすいスポーツカーになっていく。

免許取りたての初心者! 初路上教習も雨だったな……

NC2
和栗郁美さん



「NAは維持費がかかる」というのは僕を見てわかる!? 父親がF1やGTが好きで、クルマにはGTウィングがあるものだと思っていたとか。

彼がNAに乗っていることから、初めての愛車がNC2という幸せ者。NAよりも少し車高が高いと感じたが、シフト操作はしやすいと感じた。台風が来ているときに納車され、教習所での初路上教習の日は大雨。マンホールから水があふれるほど。そして今回、清里ミーティングでも雨……何か持ってます? ひとりでスマートに運転できるようになるのが目標。



2011年後半も恒例のミーティングが目白押し スケジュールを調整してぜひ参加しよう!

高速道路の休日上限1000円なんてすてきな制度がなくなってしまったが、やっぱり楽しいミーティングには参加したい! スケジュールと同様に費用も調整しておきたい。

愛車のお披露目ステージとして、仲間と再会する場として、そして新しい仲間を作る場として参加しよう。オープンカーの快適シーズンには、大きなミーティングが目白押しだ。



ふらのミーティング

日程: 9月3日~4日
開催場所: 富良野HOPSトアホテル
問い合わせ: <http://furami.rock-s.info/>

100台オーバーを達成した2010年は、北海道外からの来場が多かった。HOPSホテルの芝スペースをロードスターで埋め尽くすほど盛り上がりたところ。恒例のパレードランは、北海道ならではのコースを走って感動しきり。



中部ミーティング

日程: 9月11日
開催場所: ホワイトピアたかす
問い合わせ: <http://chubu-meeting.com/>

うまい棒をふんだんに使うミーティング! 運動会をやる覚悟で参加してみよう? ドレスアップコンテストも見ごたえたっぷり。自信アリという人はエントリーして参加者に積極アピールを。さて今年の司会者はどんな芸名かな。



東北ミーティング

日程: 9月25日
開催場所: 宮城蔵王セントメリススキー場
申し込み・問い合わせ: <mailto:ppfkanno@aw.wakwak.com>

「がんばろう東北」を合言葉に、とくにコンテンツを決めずに、のんびり過ごすミーティングにする予定。フリーマーケットなどは自由に行える。また前泊宴会の予定も検討中だ。9月23日(祝)は仙台ハイランドR&Rへ。



ROADSTER@CIRCUIT FIELD

富士チャンピオンレース

NAからNCまでクラスが用意されている
富士チャンピオンレースが面白い
スタート直後の駆け引き、バトル……
まずは応援でいいからサーキットへ!

イコールコンディションで戦うから面白い NCも加わってROADSTER CUPが盛り上がっている

2011 FUJI CHAMPION RACE SERIES

5月15日 富士スピードウェイ
6月26日 富士スピードウェイ
9月3~4日 富士スピードウェイ
10月2日 富士スピードウェイ

2011 MTEGI CHAMPION CUP SERIES

11月6日 ツインリンクもてぎ

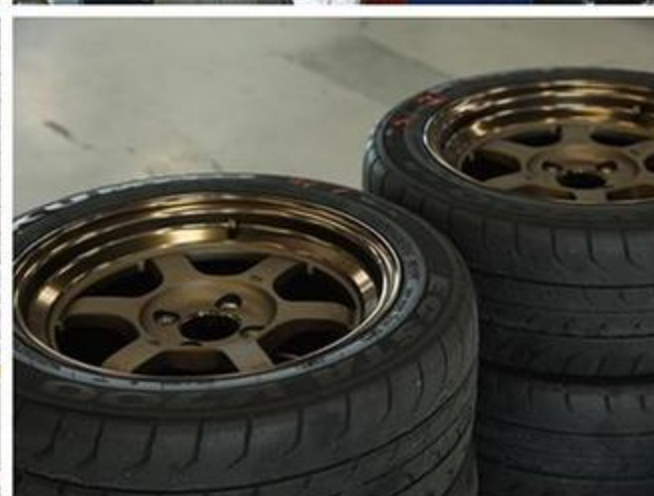
痛車も自作カッティングも
思い思いのマシンで参戦!

富士スピードウェイで行われているチャンピオンシリーズ。なかでも「ロードスターカップ」はエントリー台数が安定して盛り上がっている。レースと聞くと「お金がかかる」と考えがち。ロードスターカップは4輪レースのなかでもパーツが安価なため、リーズナブルにすませられる。レギュレーションで改造範囲やパーツ選択に制約があるため、お金をかけたもん勝ちとはならないのだ。

おまけに、ベース車両がロードスターとくれば、中古車のタマ数はあるし、いじりやすい。そのためベストコンディションを維持していくことができる。レース用と割りきった車両を確保するという手段もある。

ロードスターカップはNA6/NB6/デミオの3車種と、NA8/NB8/NCの混走という2クラスにわけて走行する。予選のベストタイムでグリッドが決まり、決勝は8周のスプリントで行われる。1周4563mもあるコースだけに、8周といえど周回遅れが出てく

るほど。また同日開催されるレースには、スーパーFJ、FJ1600やポルシェカップ、シルビア、MR2やカローラなどが対象となるクラスもある。またNA1600クラスにはNA6のエントリーもある。そしてカートも同じコースを走るのだ。レストランやショップが充実しているのも、富士スピードウェイ目的の応援でも選手たちはうれしいぞ!





NA6、NB6はデミオと同クラスで戦う じつはデミオのエントリーが急増中

デミオクラスができたばかりのころはエントリー台数が少なく、いまひとつ盛り上がりには欠けていたが、今はCVT車を含む10台ものエントリーがあるほどの盛況ぶり。こちらにも痛車があったりと、見ていて楽しいマシンが参戦している。コンパクトカーとはいえ、デミオの戦闘力は侮れない。レースとなればイコールコンディションで競われるわけで、だんだん広がっていく差はドライバーのウデ以外の何ものでもない。これが病みつきになる要因でもある。



ロードスターと同様に、リアルプラモデルとしてレースマシンに仕上げられるデミオ。新型が発売されたらどうなるか、も気になるところ。



レース前に行われる公式車検では ライバル同士が健闘を誓い合う

レース前は車検が行われ、レギュレーションに違反していないか、整備の不備（ブレーキランプがきれているなど）がないか、1台ずつチェックされる。走行後にも行われる。こうして公平性を保っているのである。参戦車両が一堂に会するので、車検場を見ているのも楽しいかもしれない。コース上ではライバル同士だが、レース仲間として声をかけ合う姿があちこちで見られる。



和気あいあいとした雰囲気、大きなレースと大きく違うところ。これもまたロードスターとつなぐ人の輪だ。



抜きつ抜かれたバトルシーンは、レースならでは。スタート直後の1コーナがイチバン見どころだ。



レギュレーションでウイングの取り付けが強化されたようで、応急処置でクリアしている人の姿もあった。柔軟に対応することが大切だ。

パワーのバランス調整、クラスわけでもっともっとおもしろいレース展開が期待できる

1.6ℓと1.8ℓが混走していた数年前は、エントリー台数が増える一方だった。ところが、走りやすいようクラス分けをしたら、皮肉にも横ばい傾向に。ただ、ここに来てNCのエントリーが徐々にだが増えてきた。これからもっと増えていけば、デミオとの混走クラスを設立することもありうる。そうすればデミオとは距離をおけるため、NC同士のバトルが可能

に。レギュレーションにテコ入れを行うなど、レースを盛り上げるために主催者はいろいろ考えている。現行モデルのNCは前期と後期でチューニングの範囲を変更するなど、よりイコールコンディションになるよう配慮されている。富士スピードウェイでのレースだけど数居が高いと思わず、興味のある人はエントリーしてみよう！





NAからNBに車両スイッチ まだ乗り慣れていないので戸惑う



伊藤元洋選手

77

レースの独特な刺激、緊張感 このドキドキがたまらない

赤石沢清人選手

総合3位だった一昨年の成績を超えるようにしたい赤石沢選手。NBでは3台めとなるマシンで参戦中だ。「最初は新車で出ましたが、新車である必要はなかったな、と。でもお金かからないし、壊れなくていいですよ。なんともいえない刺激が好きです」



NB8

痛車で参戦して3年が経過 今は伸び悩みの真っ最中だ



大矢明夫選手

84

サーキット走行会と違うのは 集中して走っているところ



安達陽平選手

81

ロードスターで初レース 仲間とわいわいやるのが楽しい



中井浩司選手

40

昨シーズンにチャンプを獲得 もう1シーズン続けることに



八田新一選手

41

ミラーカップのコンセプトカーを イメージして仕上げたマシン



中西健治選手

52

もともと興味があつて始めたレース。予選では見事に3位をゲットした。レースのおもしろさは、速度感が速いこと、数周に集中すること。これが病みつきになりそう。これからも続けていきたいと思っている。

これまでのサーキット走行会で走る程度だったが、レースをしてみたらもう4年ほどたつという。レースで走るだけではなく、仲間といっしょに楽しんでいる。しかし、「レースはお金がかかるといふこと」は、まだまだ飛んでいってます。

いろいろなクルマでのレース経験を持つけれど、FR車でのJAF戦という魅力が続いている大きな理由。長野県のカレー（アイ・駒）代表として当日はクルマを見学し、二入脚で今シーズンもチャンプを目指します。

昨年はフルエントリーして、シリーズ5位という結果に終わった。レンタルレースの草レースや「峠アタック」(群馬サイクルスポーツセンター)のピギナークラスでも表彰台に上った経験があるなど、かなりのセンスだ。

ROADSTER @CIRCUIT FIELD

気軽にエントリーできる サンデーレース「富士チャン」 参加者の声に楽しさの真実がある!?

常連の顔ぶれからニューフェイスまで、エントリードライバーからレースの楽しさ、ロードスターの魅力聞いてみた
みんな仲間と参加しているので、それだけで楽しそうに見えた

初めてのJAF戦に出場 封印していたスピリットが……!

高市桃介選手

以前は筑波サーキットをカートで走っていた。が、その趣味を封印したのが20年前。再燃したのは富士チャンピオンレースだった。このためにジム通いもスタートさせたほど。プリデストンからクルマにタイヤを変更し、まだ特徴がつかみきれないのが課題。



NB8

このレースに出たくて NBを購入して2シーズンめ



戸田裕一選手

11

1秒以内に何台もひしめく 混戦状態がシビア!



田辺浩一選手

33

クルマのデザインのため 色鉛筆を買いそろえました



細井彰一選手

37

目を引くカラーリングに仕上げたNBをドライブする細井選手。独特の雰囲気だ。デビューは一昨年の秋。このデザインは自ら考えたもの。「そのために24色の色鉛筆セット、買いました」(笑)。

スタッフからドライバーへ 昨年から参戦している

板谷登起雄選手

予選でポールポジションを獲得した板谷選手。なんと、還暦でレースデビューを果たしたそうで、それまではお手伝いとしてサーキットに来ていた。6年前からロードスターオーナーではあったが、昨年からレーシングドライバー! 充実しています。



NB8

ベストよりも1秒遅いのは タイヤの空気圧をミスったと分析



山田健介選手

88

転戦していたところから参戦 別カテゴリーでの経験もありだ



石渡幸治選手

230

TVゲームとリアルレース やっぱり全然違いますね(笑)

羽入大輔選手

もともとロードスター乗りでサーキット走行の経験もあった。レースを始めたいと思い、富士チャンピオンレースに参戦することになった。最初に感じたのは「TVゲームより10倍すごい」こと。いっせいにスタートするあのドキドキは、ゲームでは味わえないもの。



NB8

2010年シーズンは初戦と最終戦のみのエントリーだったが、今年は全戦エントリーが目標。今はダンロップのタイヤをチョイスしている。何かとコストがかかるのが悩み。自分でセットアップしているが、まだ決まらないうえに、このレースを選んだ。

先パイがやっていたので
自分にもできるかもと思って……

321
神谷慶佑選手
もともと乗っていたNAをレース用にした。先パイがやっていたレースがロードスターで、「オレにもできるぜ」と思って始めた。月に1回は練習走行を行うようにしている神谷選手。これまで決勝4位が最高順位。目標は当然、表彰台のイチバン高いところ。



同じフィールドで勝負できるから
富士チャンレースに決めた

882
杉岡尚人選手
昨年はスポットで参戦した。そして今シーズン初の走行が3回目のレースとなる。ミニサーキットを走らせていたが、パワーのあるクルマに勝てない。そこで、馬力の差がないイコルコンディションのレースで勝負することにした。



兄のお古がまわってきたので
ロードスターレースに出場

999
鳥居武史選手
予選7番手と、まずまずの成績を残した決勝前のインタビュー。このチームは左利きだ。昨年スタートしたばかりで、これからもっと伸びていくはず。街乗りしかなかったが、いっしょにレースで走るまでに。



NB6クラスのエントリーが
少なくてちょっとモノ足りない!!?

10
桑野秀規選手
小さいときからレースをやっていた桑野選手。富士を走ってみたいと思っていたので、実現できたのはうれしいこと。「でも楽しむよりも前に、予選があったという間に終わってしまいました(笑)」。シーズンチャンプを目指して、さらにウデを磨く。



ライバルがたくさんいたほうが
いい勝負ができるのに……

43
後藤 満選手
NB8でレースを始めた後藤選手。それからNB6へとスイッチして3年が経過する。乗り比べるとストレーターの違いを感じる。エントリー台数が多かったため、台数が増えたいという刺激になるだろう。



NBでパーティレースに参戦
富士チャンは2シーズンめとなる

7
茂木文明選手
パーティレースは筑波サーキットで行われる。勝つことだけに突出しないジェントルなレース。華やかで楽しいレースでした。自分でメンテできるくらいだし。でも富士チャンはちゃんとクルマを作らないと勝てませんね。



昨シーズンの休みが
マシンでなく人に影響した!?

15
毛塚広幸選手
1年ぶりの参戦となる富士チャン。マシンのほうは半直して力走になったが、人間、つまりドライバーのほうがイマイチだったとか。同じようにいじっているのに、腕の差で順位が決まるのがおもしろいところ。



久しぶりに返り咲いたら
勝手に違ってみたい

55
鈴木哲也選手
N1レースに参戦してきたが、しばらく前から休んでいた。しかし3年ほど前に再開した。ところがサーキットは改修された後だった。もちろんコースレイアウトは変更されていたため、当初は戸惑ったという。「今日は練習不足でダメですね」



ショップでロードスターを見て
「これしかない!」と思った

73
高橋功典選手
サーキットを走りたくて、ハチロクやS13シルビアに乗っていた。NAに乗りたかった。始めたときにロードスターと出合った。練習を重ねるレースへとステップアップ。走行会では違う楽しさを満喫している。



タイヤを変更するという作戦が
裏目に出てしまったような……

124
山本浩朗選手
クルマホカネオバへとタイヤを替えて臨んだ予選「前に使ってた、転がらないやつって感覚はわかるつもりだったけど、ブレーキがロックしちゃった。やっぱりクルマホカのほうが相性がいいかもしれない。荷重を乗せやすい」



NAでのレース経験はあるものの
NCで走るのは今回が初めて

39
増田真彦選手
NA8でスポット参戦したり、Nゼロレースへの経験を持つ。こちらは乗り方がわかっているが、NCはまだまだ模索中。手ごわいもの、乗っていて楽しいことからNCをチョイスした。レース車両だが通勤にも使うのでムリは禁物。



モータースポーツの楽しさを
もっともっと広げていきたい

55
Shin.G選手
自分のマシンが壊れてしまい、急ぎよ、知り合いの予備を借りて参戦。しかし、筑波サーキットのセッティングだったため思うように走れなかったのが残念。ロードスターは価格と性能が見合っているクルマを評価。



練習するならロードスター
そう言われて昨年からエントリー

144
Aquira Stanley選手
ドライビングスクール(ボルシェのだけどね)で、清水和夫氏や織戸・脇阪選手にロードスターを勧められ、購入してみた。「勉強になります。どやってクルマを前に走らせるのが難しい。アドバンスが生まれた」。



予選はポールで通過
昨年の低迷を吹き飛ばせ!

1
前田圭紀選手
「決勝1回も勝てなかったんですけど」昨年は振り返る。2年前に表彰台の頂点に立つたうれし経験。せひとも再びと毎週がんばっている。知り合いの応援に来ていたが、ロードスター好きもあってエントリーする側だ。



もともとクルマが好き
K4 GPなどの参加経験アリ

6
横山 護選手
ロードスターはレースをやるために購入した。しかし平成元年式(3シーズンめ)とあって、あちこちダメージが蓄積している。メンテナンスはショップに任せているというものの、限界。NCへのハコ替えも検討しているところ。



ギャラリーとドライバーとでは
まったく違うものだな、と実感

91
神谷 誠選手
これまで友人(セッケン230の石渡さん)に連れてこられて、応援する立場だった。ところが、見ているうちに走りたくなってきたのが当然の成り行き!? レースの世界に足を踏み入れた。練習の時間がなかなかとれないのが課題。



レースに参戦するためNBを購入
今シーズンは気合いを入れて!

100
芹澤祥宏選手
RX7(FD3S)や180SXでサーキットを走った経験があり、富士チャン歴は4年になる。「パワーはないけれど、コーナーは楽しいですね。昨年はほとんど出ていなかったため、今シーズンはフル参戦のつもりで」と意気込み。



練習用に買ったNC
そして初めてのレース

7
Maverick選手
フェアリートロフィーに出たいので、経験を積むためと練習のために、NCで富士チャンピオンレースに出場。走ってみると新鮮で、緊張感が高かったようだ。気づけば車載カメラに向かってしゃべっていた空乏。



釣りに行くために買ったはず
なぜかサーキットを走っている

21
新井敏克選手
NCのATを「釣りに行くため」購入したというのも変わった理由だが、それをわずかに半年で手放してMTを買い直した。以前NBで参戦していたことから、NCでレース参戦を。当初の釣りはどこにいった?



レースは初参戦になるが
ラジコンはかなりの腕前

28
HIKARU選手
NCの前にNAを2台乗り継いだ。「運転すると同じクルマだなんて思えますね。乗り味も同じだと思っし。なんでもラジコンでは全日本のベスト10に入っていたほど。プロドライバーのなかにもスクワデの人は多い」。





ROADSTER
@CIRCUIT FIELD

パーティレースII

6月4～5日にスポーツランドSUGOにて「2011パーティレースII 東日本サーキット応援エキシビジョンマッチin菅生」が開催された。意気に感じた関東のエントリー16台がエントリー。イベントを盛り上げた！

温かい気持ちのうえで 激しいバトルを披露

3月の東日本大震災によって東北のサーキットも被害を受けた。スポーツランドSUGO(宮城)、仙台ハイランド(宮城)、エビスサーキット(福島)も被災者だ。そこで支援しようと開催されたのが「2011ロードスター・パーティレースII 東日本サーキット応援エキシビジョンマッチ」だ。6月4～5日にスポーツランドSUGOで行われ、7月24日にはエビスサーキットで実施される。

スポーツランドSUGO戦には、そんな主催者の思いを理解して16名が関東からエントリー。初日に予選、2日目に本戦という宿泊の日程をこなし、多くの参加者が被災地の生の空気を感ずることができた。

レースは1年ぶりに復帰した加藤選手のポール・トゥ・ウイン。2位以下も激しいバトルが繰り広げられた。「常勝を誇る加藤選手の走りを見たかった」「応援レースは素直にうれしいものです」という東北在住の観客の声も聞かれ、和やかで温かい雰囲気となった。



エントリーしたほぼ全員が関東エリアからの遠征組となった。NC1、NC2、NBの3クラスの合計で16台がエントリー。レース本戦には13台が出走を果たす。レースはNC1クラスの加藤選手がトップを牽引。その後でNC2クラスの首位争い、NC1の中心争いが激しく行われるという展開となった。

NC2クラス

2位

小林大作選手



「NC2クラスは2台しかいないので、2位は完敗ですね。がっかりです。1日目からきっちり詰めていけばよかったんですけど、納得できるほど練習できませんでした。初めてのサーキットを攻略するのは難しいですね」

NC1クラス

3位

坂本友信選手



「あまりよくないですね。ファステストラップではトップと3秒差があって、本能的にはボロ負けな感じです(苦笑)。菅生はドライバーのウデの差が出るコースですね。そういう意味では面白いところだと思います」

NC1クラス

優勝

加藤彰彬選手



「約1年ぶりの参戦です。レース展開は楽でしたが、レースディスタンスを全開で走ったデータがないので慎重に行きました。ロードスターは、どこを走っても楽しめるクルマなので、全国のサーキットをまわるのいいですね」

NBクラス

優勝

岡澤清英選手



「ほかの人は初めてのようですが、僕はここを走った経験があるので自信がありました。でも、タイム差がありませんので、失敗しないように気をつけました。後半アンダーが出るようになって……、ヒヤヒヤの勝利でしたよ」

NC2クラス

優勝

堀田 東選手



「スタートでNC1クラスを抜いちゃったので、先に行かせようとしたら、NC2クラスの1台も先に行かせちゃいました(笑)。まあエキシビジョンなので楽しもう！って思いましたね。実際に、十分に楽しめましたよ」

NC1クラス

2位

辻かずんど選手



「菅生は初めて。中高速コーナーをどこまで攻めることができるかがテーマでした。ここはドライバーズサーキットなので、本当の意味で楽しめました。スリリングなレースになったと思う。また開催してほしいですね」

スーパー耐久にNCロードスターが参戦!? これまで気にとめなかったレースが身近に

レースを通じロードスターの楽しさを広めようと、積極的に活動する愛媛県の村上モータースNCをベースにスーパー耐久参戦車両を製作し、現在は岡山国際でデータどりを重ねているライバルはS2000などになるが、ロードスターの底力を見せてほしい!



**レース車はバランスが大事
それはストリートでも同じ**

NAでN1レース、そしてNCでスーパー耐久(以下S耐)に参戦する村上モータース。NCはホワイトボディから作り上げている。だがカタチになっても、そこからのセッティングが勝負に大きくかわってくる。岡山国際をベースに走り込んで、なんと1万ラップも走行してデータを収集。仕様変更を繰り返して、最適な足まわりに仕上げた。瞬間の速さよりも耐久性が重視されるレースだけに、どこが壊れるかをひととおりチェックするのも、レース前に行う重要事項だ。まずは8月27日、28日に行われる岡山国際にエントリー。「真夏の3時間耐久ですから、暑さとの戦いですね。半数はリタイヤするほど過酷ですから、完走はしたいですね。ドライバーも私を含め2人なので、もう1人確保したい」と村上代表。S耐でNCが走るというだけでワクワクする。レースに興味なかった人もぜひ応援に行こう!



これまで走り込んで、どこが壊れるのか、どう対処したら壊れなくなるのかをひとつひとつ検証してきた。ROADSTER BROS.発売から1ヵ月もすればレース本番。このオレンジ色のマシンが岡山国際サーキットを元気に走りまわる勇姿が見られるまで、あと少しだ。



村上モータース

愛媛県松山市安城寺町91-5

TEL:089-922-1110

<http://www.murakami-m.jp/>



ロードスター・パーティレースII 特別戦 NC1 決勝

順位	No.	氏名	車名	タイム(差)
1	12	加藤彰彬	TCR JAPANロードスター	
2	74	辻かずんど	ゴジツパARP2ロードスター	3.73
3	44	坂本友信	奥多摩Rよんよんロードスター	24.61
4	5	鈴木克美	がんばろう東日本ロードスター	25.693
5	22	岸本裕之	Swift Wingロードスター	26.038
6	36	入江一介	あさカラ★ロードスター	26.446
7	54	小松寛子	こまっちゃんロードスター	28.556
8	30	桐畑恒治	CGRTロードスター	43.595

出走台数:8台

ロードスター・パーティレースII 特別戦 NC2 決勝

順位	No.	氏名	車名	タイム(差)
1	3	堀田東	ハイパーネットロードスター	
2	45	小林大作	DTRだいさくROADSTER	2.341

出走台数:2台

NBクラス

2位

岩澤理夫選手



「今日のレースは調子よくいけましたね。初めてのサーキットなので、昨日の時点では、どうなるか?と思ってました。どこを走っているの?なんて思ってたくらい(笑)。なんとか走れたって感じですね」

NBクラス

3位

石田 徹選手



「2年ぶりのレース復帰を楽しむことができました。しかも表彰台まで乗れて……。こういう応援イベントのレースに参加したご褒美かもしれませんね。次のエピソードで開催されるエキシビジョンにも参加したくなっちゃいました」

ロードスターが活躍できる 大人気の3時間耐久草レースが 東北仙台にあったのだ!

ROADSTER
@CIRCUIT FIELD

The耐感180min

スポーツランドSUGOで人気の耐久レースがThe耐感180minだ。参加のハードルが低く、クラス分けの妙もあってロードスターが活躍する草レースでもある。6月の開催でも数多くのロードスターが参戦していた。



参加しやすく ロードスターに大人気

スポーツランドSUGO(宮城県)には、アマチュアが楽しめる草レース「The耐感180min」がある。毎回多くの参加者を集めるイベントなのである。

最大の特徴は1チームで複数台の車両が参戦できること。さらに、特別なライセンスが不要で、参加費用も格安(1チーム4万5000円)。とにかくレース参加のハードルが低く設定されているのだ。それでも、チーム内の排気量の平均でクラス分けを行い、毎回接近戦が演出される。そしてもうひとつ、マツダ・ロードスターの参加が非常に多いというのも特徴だろう。今回も23チーム66台の参戦のうち、ロードスターを含むチームが7つあり、15台のロードスターがレースを戦った。約4分の1がロードスターだったのだ。

そうしたロードスターたちは、直線で抜かれコーナーで抜き返し、格上のマシンと互角に近い戦いを繰り広げていたのだ。手ごろで楽しめるだけでなく、勝ち目もある! 人気があるのも納得のレースだ。



The耐感180minのルール

1チームに1個の発信機を使い、最大5台&ドライバー5人までが参加可能。参戦車両の規定もない。クラス分けは大きく、ナンバーありとなし。そのなかで1チームに所属するマシンの排気量の平均値でクラス別けを行う。勝利の秘訣は平均して速いドライバーをそろえること。デコボコがあると上位に食い込むことができないというレースになっている。



取り付け

レース中の車両交代はピット裏で発信機を付け替えて行う。クリップを外して、準備していた別車両に発信機を移して再スタートを行うのだ。



服装

服装は長そで長ズボンでOK。サーキットライセンスも必要ない。逆に、このイベントに参加することでJAFの国内A級ライセンスの取得も可能となるのだ。



ガソリン

レース中に給油を行うこともできる。その場合は、写真のように消火器をしっかりと用意しなくてはならない。ロードスターのチームのほとんどが無給油作戦。

K2 REロードスター

青森のロードスターガレージK2は、ロータリーエンジンにスワップしたロードスターで参戦。1台のクルマに4人のドライバーで臨んだ。「いつもは、このマシンで仙台ハイランドのレースに出ています。このレースは和気あいあいと楽しめるのでいいね。ハイランドはけっこう本気な雰囲気なんです」



青森から仙台までは公道で500km以上ある。東京、仙台間くらい離れている。同じ東北といっても遠征という雰囲気だった。

TCR S5

ディーテックのコンプリートカーTD1001R(NB6)の3台とNB8、NCの5台で参戦。ラスト4周で抜かれ、クラス3位。「ライバルが速いので、入賞は正直あきらめていましたが、一時は2位まで走れました。最後にギリギリ抜かれましたが、それでも表彰台に上れて満足です」



949RACING

これまでも数回のクラス優勝を経験している949レーシングは、今度もまたクラス優勝を達成した。「平均タイムがそろっているのがうちの強みです。このレースはほかの車種と絡めるのが楽しいね。シビックともコーナーなら戦えます。やんわりとしたレースっていうのも面白いところだね」



それぞれロードスターで参戦。ベストラップは1分43秒136。総完でも5位を獲得。常連となっているチームで、メンバーは関東在住。

みんなで走るから楽しい耐久レース 車両作りの段階からワクワクする!

つや消しブラックの悪そうなNB。これはツインリンクもてぎで毎年開催されているJOY耐参戦のための車両だ。さまざまな車種がエントリーするこのレースで、どこまでいけるのか!? ショップに日参するドライバー達。この楽しい時間も耐久レースの魅力といえるのだ。

**オープンカーも輸入車も
入り乱れての7時間**

2001年に第1回が行われ、以来毎年開催されている歴史ある耐久レース「JOY耐」。草レースの色合いが濃いため、参加車両は市販されている量産車ならOKだ。ドライバーはJAF国内A級ライセンス以上を保持していれば参加可能。

CKエンジニアリングでは、このレースをターゲットに、NBで参戦を決めたオーナー兼ドライバーの車両製作が進められていた。ロールバー、フルバケットシート、GTウィングなど、レースに必要な装備が徐々にセットアップされていく。

7月9日の公式予選では4時間耐久が行われ、80台が選抜される。翌日の決勝は、推薦枠の10台を含めた90台で行われる。パワーがあれば勝てるわけじゃないのが、耐久の奥深いところ。燃費も気にかけて、レースの駆け引きを楽しむ。お手伝いスタッフも引き連れ、仲間とわいわい楽しむ。



①市販車ならOKといっても、サーキットを走るための装備は必要不可欠。②スポット増しをして補強を行った。③6点式ロールケージを装着したので、セミバケットはもはやセット不可能。RECAROフルバケットシートを。④マシンの状況を見るためのメーター類も視認性を損なわないポジションにセット。⑤見た目も気にしながら用意した。



C.K.ENGEERING

神奈川県大和市下鶴間254-1 TEL&FAX:046-273-3178

うまい炊き出し
これも楽しみ



なんでも
手作りでOK!



ロードスターだけでなく、シビックやRX-7、S2000、スカイラインなど車種もさまざま。さらにナンバー付きからナンバーなしまで交じっているのだ。

The 耐感180min 2011 3時間模擬耐久結果

車番	クラス	クラス 順位	周回数	Types	チーム名	ドライバー
22	CN3	1	97	NB8C/ NA6CE/NA8C	949RACING	佐藤 浩/澤向 龍 真/丸木 祐二
28	C3	2	96	EF8/EG6/ NA8C	まるくです	大竹 真/藤田 一彦/ 菅原 典明/佐藤 淳
27	CN3	2	94	SE3P/NA8C	いちかわ @武蔵中原	堀内 圭樹/鷹取 孝/向山 繁喜
29	CN3	3	93	NB6C/NB6C/ NB6C/NB8C/ NCEC	TCR S5	新井 仁/田上 光輝/ 鈴木 健太/浅山 晃尚 /小林 大作
17	C3	3	93	NA6CE	K2 REロードスター	外崎 靖也/ 藤野 寧大/三上 巧/ 松原 怜史
18	CN3	6	88	NB8C/NB8C/ NA6CE	ラスカルズ SUGO耐感チーム	金子 裕昭/ 早坂 貴之/鈴木 雄大
20	CN2	3	71	NCEC/GRB	エンジン・ レーシング・ チーム	村上 政/ 中村 光宏

出走台数:23台



発信機

1チームにひとつの発信機が与えられ、駅伝のタスキのように、その発信機を付けて走って行く。1チーム最大5台までがエントリー可能だ。

ラスカルズ

山形のロードスタークラブが「ラスカルズ」だ。20代から70代までの幅広い年齢層のメンバーを抱える。この日は3台のマシンにドライバー3人、スタッフ2人のチームで参戦していた。「この耐感180minレースには過去4回くらい出ていますね。最高位は3位。みんなでワイワイできるのがいいところですね」



友人でもある宮城や岩手のロードスターの仲間といっしょに記念撮影。同じ東北の仲間として、古くから交流があるという。

参加者は当然のことながら ギャラリーも楽しめる走行会 来年こそはサーキットデビュー!?

ROADSTER
@CIRCUIT FIELD

ろーどすたあ祭

埼玉県にある本庄サーキットは、タイトなコーナーがブレーキ性能を試すテクニカルコース。距離が短いので、ロードスターのようにライトウエイトにジャストサイズなのだ。そこで行われたロードスターだけの走行会をレポートする。



平井自動車 ☎027-212-7891
<http://www.hirai-style.com/>



ホイールの展示を行っていたレイズのブース。メーカーの人と直接話ができるいい機会でもあるので、こうしたチャンスは積極的に活用したい。



ドリフトクラスはやはり熱い！タイヤのスキール音をとどろかせながら横滑りしていく。ハデなアプローチでギャラリーにアピール。

**グリップ、ドリフトともに
初心者から参加OKだ**
参加車両がすべてロードスターというサーキット走行会「ろーどすたあ祭」が4月17日に行われた。60台を超えるエントリー車両に加え、ギャラリーを加え当日は大にぎわい。グリップ、ドリフトでクラス分けされ、それぞれ15分間1ヒートで走行。見渡す限りロードスターと、ミートイング気分も味わえる。ただし、ミートイングと違うのはスパルタンな容姿が多いことか？



パレードランのあとは、キャンギャル(?)と撮影タイム。このときばかりはサーキットが華々しい雰囲気に包まれる。



おれも入っている募金箱。RSファクトリーステージやJOY FASTなどが展開するロードスターネットワークの活動にも参加している。

シンプルながら、ホイールメーカーのレイズがブースを出していたり、東日本大震災のための募金箱があったりと、主催者の心づかいが感じられた。昼休みに行われた、パレードランでもそれを感じた。
走行会にエントリーした人だけではなく、ギャラリーも含めたロードスターによるサーキットパレード。何周かするうちにだんだん台数が増えていき、なんと1周すべてロードスターでつながった。参加者みんなが知り合いみたいな走行会、来年は日光サーキットで5月5日開催予定。



主催の平井自動車の平井代表。イベントを仕切りつつも、自ら楽しんでた。ショップ情報やイベントの予定はホームページをご覧ください。



走行会参加者、ギャラリーのロードスターによるパレードランは、2列で走行しているにもかかわらずずっと1周つながった。圧巻！



2011 Ma5da MX5 Championship at Silverstone

岡山と富士でN1チャンピオンに輝いた“日本最速のロードスター乗り”が、これまた元岡山王者とコンビを組んで、念願のイギリス初遠征を果たした。無念の結果に終わったが、その挑戦の過程が大胆不敵で面白い!

挑戦者&写真:高橋和雄/中島哲也

シリーズ初戦は参加100台オーバー 英国のフリークたちは熱かった! が、ノーマル車高じゃ勝負にならず



①パートナーの中島哲也選手も岡山で2度のチャンピオン経験を持つ。現在は明石市でレッドファイブというガレージを主宰。②高橋和雄選手は大阪在住の38歳。レースを始めたのは10年前。③ロールバーは堅牢な7点式。マシンは富士&岡山のN1仕様と限りなく近い。④最終コーナーを立ち上がるMX-5。⑤1月のスカラシップ受検は試験官が助手席に同乗。⑥F1イギリスGPも開催される由緒ある名門コースだ。

難関スカラシップ突破も スポット参戦計画の二環

岡山に続いて昨年の富士N1シリーズで王座に輝いたのが、高橋選手だ。さらに今年は富士で、より戦闘

力の高いNA1600シリーズにも参戦して開幕2連勝を達成。まさに今、ロードスター国内最速車だ。そんな彼が、昨年の本誌で「できれば北米が英国のレースに挑戦したい」と思ってた準備中なんです」と語って

中島選手の活躍は話題になっている

現行NCクラスのワンメイクを含め、合計で100台以上が参加した英国のワンメイクシリーズは、9回の開催で20レースを戦うタフな日程だ。ブランチハッチやドニントンでも開催される。予選での計測ミスにより、最初のレースを最下位の45位からスタートした中島選手が抜きまくって23位でゴール。公式サイトでも活躍が報じられ、以下で動画を見ることが可能。上の43号車が高橋選手、74号車が中島選手だ。



たのを記憶だろうか? まさしく有言実行で、彼と相棒の中島選手は今年1月にオーディションに挑戦し、160名中10名という難関を突破して合格。ところが、彼らの目標はシリーズ全戦に出場が義務となるスカラシップ獲得ではなく、スポット参戦でもマシンが借りられる交渉を進めることがねらい。首尾よく交渉は成立し、3月27日の開幕戦への参戦が実現。しかしじつは用意されていた車両は1台だけ。これを中島選手に譲った高橋選手には、車高ノーマルというスベアカー以外に選択の余地はなかった。予選からタイムは伸び悩み、最終レースでは事故に巻き込まれてリタイアという無念の結果に終わった。



号発進

NCのオールペン車がまだまだ少ないことをこれ幸いと編集部員が購入したNC1を個性的に仕上げることにしたエアロパーツを取り付けなくても十分に目立てるしこれまで持っていた愛車はすべてオールペンしていたこともありなんの抵抗もなくボディカラーの変更をすることに決めたのだった



緑色が大好きだからってNCも緑系とは限らない

もともとの愛車、NA8は太のお気に入りだし、乗っていて楽しい。しかし、そろそろNCが欲しいと思うようになった。そこで手に入れた平成18年式のNC1。走行距離は3万kmにも満たない少なさ。6速ミッション搭載車で、しかも、車高調減衰調整は室内から可能や、デフまで入っているというからお買い得。

NC2はたしかにエンジン性能は格段にアップしたし、見た目もキリリと洗練されている。しかしNC1のかわいさが残るフロントフェイスが好きだ。初代に通じる暖かみのあ

るデザインを感じる。だから自分ではいるのはNC1と考えていた。一時はRHTもいいなあ〜と思っていたが、重くなるレソフトトップになんの不便も感じていないため、その選択肢もあっさり却下。で、手に入れたのがカッパーレッドマイカのNC1だったわけ。

しかしあまりにも落ち着いたカラーのため、イチバン最初に考えたのがオールペンだった。緑色好きで知られているが、NC1は違つ色にしようと考えていたのでソリッドの青にしたのは意外だったはず。ちなみにナンバーにかけた「イコイコ」号は、ロードスターで遊びに行こうぜ、ってことで以後お見知りおきを!!



編集部発 NC1 1515



**1515号の素性はショップデモカー
ものすごくタイミングよく
手もとにやってきた〜!**

ロードスターだけではなく、他車種も手がけるショップが持っていたNC1。新たなデモカーを製作するために手放すという情報を、たまたま耳にした同僚がこの話を持ち込んで手に入れられることに。さっそくオアシスミーティングに乗っていった。「似合わない」という賞賛(!)を頂くも、自分でも「愛車感」がなかなかわいてこなかった。それは人が手をかけたクルマで、自分ではまだ何も手をつけていなかったからだろう。



**RSファクトリーステージ
オリジナルマフラー
「GENTLE」**

価格:6万5000円

もともと社外マフラーがセットされていたが、改めてロードスター専門ショップのものに変更。出口がシンプルですっきりして見える。静かなマフラーなのだが、タコ足が変更されていたため、わりといい音を響かせている。



オールペンはじっくり考えてカラーを選定しよう プロの意見も取り入れれば成功間違いなし!

オールペンしようと思いついたら、まず考えるのは
どこで塗装をしてもらえばいいか、ということ
口コミや人づてに聞いた信頼できるショップを選ぼう

当初はクリスタルブルー そのうち路線変更……

青系にオールペンしようと思い、
塗装をお願いするアートボディの板
垣代表と話を進める。が、いまひと
つ思案顔。実車を見てソリッド系で
もいいかも、と。オーナー本人はN
Cくらいのポリウムだと、メタリ
ックのほうがいいと決めてかかって
いた。が、マーブルホワイトといい、
トウルーレッドといいソリッドであ
る。そこで、ソリッドという選択肢
もあるとイチから考え直してみる。

こんな色はどう?と、クッキー缶
にある青色を指摘される。おお、水
色と青色の間くらい。微妙な明るさ
で、だんだん頭のなかでオールペン
が完成されていく。運転しているときも、ソリッドの青が頭から離れな
くなっていった。

そこで決意して、色の調合を進め
てもらうことに。選ばれたのはなん
と、ランボルギーニ・ディアブロの
ル・マン・ブルー。「マツダが787
Bをル・マンで復活させるというこ
とにもかけて」なんてサイドストー
リーつき。さすがのセンス!



フロントバンパーやトランクなど、取り外せる
パーツは個別に塗装される。車体部はマスキ
ングされブース内でル・マンブルーに染まってい
く。エンジンルームの内側まで塗装するなら、エ
ンジン脱着作業が必要になるが、そこまでは
必要ない。またフロントガラスを取り外すとい
った作業を行わずに塗装を進めてもらう。それな
のにもかかわらず、まるで取り外して塗装したか
のような仕上がりだった。こういう部分でウデ
のよしあしがわかる。





キズやへこみの修理は、周囲との色合わせが必要になってくる。1台丸ごと塗装するよりも、違和感なく部分的に塗装するほうがずっと難しい。紫外線や雨による影響で、塗装面が疲労しているからだ。そこがウデの見せどころといえるだろう。写真のミラーも見事に復活していた！

つや消しブラックの中にアクセントとしてライトグリーンのリップ、ドアミラー、ウイングがコーディネートされている。すべてアートボディのセンスだ。



バイクやつや消し塗装もOK! オールペンは表情を一変させる

オールペンなら既成のカラーだけでなく、オリジナルカラーを作製することもできる。また、つや消しなどという斬新な塗装も可能。これは高い技術力がないと、美しい表面に仕上げられない。クリアでごまかすことができないからで、いかに塗装前の表面処理を行うかがポイント。アートボディはクルマだけではなく、バイクの塗装も手がけた実績がある。いきなりオールペンというパターンは少ないだろうが、何かのきっかけで考えてみていいのでは？

カワサキグリーンに塗装されたNinjaの外観が美しい。愛車のNA800も、デミオのスピリットグリーンマイカの前は、このカラーリングにしていたことを思い出す。



キレイな塗装面を長持ちさせるには コーティングとのセットがオススメ

塗装作業の途中、何度か経過を見に行っているのだが、正直コーティングなどしなくても十分にツヤツヤしていた。コーティングしたあとかと思うくらいに。しかし、長く乗ることを考えるとやはりコーティングはしておいたほうが、鮮やかなカラーが持続で

きるとのこと。撥水効果のあるものを使用しているので、普段の洗車は水洗いしてふき取るだけ。1年間は効果が持続するというから、およその目安である10万円を高いととるか、洗車にかかる時間やケミカル用品の価格分と見るか。



液剤を専用スポンジに含ませ、薄くのばして手早くふき取る。と、順序だけ追うと簡単そうなのだが、全面ムラなく作業するのはプロのワザ。高級外車メーカーで指定され用いられているというだけあって、コーティング後のボディはとてもきれいだ。晴れている日だけではなく、雨の日も楽しめようになるほど！



アートボディ

神奈川県大和市深見西2-6-17
☎046-262-2440
<http://www.art-body.jp/>



作業を担当してくれた、板垣代表(右側)と若きスタッフ又吉さん。1515号はどこに行ってもこの塗装を褒められるので、オーナーは鼻高タデス。

試しにコーティングを幌にも施工してみた、ということでも撥水効果を試してみると、水玉コロコロ、面白いように水滴が落ちていく。見た目に白っぽくなっていた部分も真っ黒くなって、引き締まった印象を与える。





**黒ベースにホワイト？
大胆コーディネートが◎**

スイッチ類にメッキのアクセントを出したり、エアコンリング、メーターリングに手を入れるアイテムは多い。ただ、まだNA、NBと比べるとラインアップは圧倒的に少ない。そこで目新しいものをピックアップ



RAUM IXC.(ラウムイクスー)
オリーブダッシュホワイト
価格:4万5000円

アップした。エアコン吹き出し口が埋め込まれているパネル部すべてを、純正と交換するというのがそれだ。これは特殊フィルムに印刷された柄を「水圧転写」という手法で転写させたもの。曲面を持つ複雑な形状でも、まるで既製品のような仕上がりだ。また立体感のある象嵌(ぞうが)加工も見事に再現している。



プロストックレーシング
埼玉県三郷市高州1-253
☎0489-48-0774
<http://www.prostock.co.jp/>

象嵌というのは工芸技術のひとつで、元となる素材に対して、異質の素材を埋め込むもの。高級外車の内装に用いられていることがある。この細工をフィルム転写で完成させており、これが特許を取得している。世界で唯一の技術なのだ。メーカーにも採用される世界水準レベルのワザが、NCパーツに加わった。

ピアノブラックを上まわるほどの美しさ! 種類も豊富だから 好みの内装に仕上げられる

インテリアドレスアップの新しい提案がこのRAUM NCの雰囲気ガラッと変えてくれるアイテムで、さまざまなタイプで個性的な表情を見せるのだ



アンストラパーチブラック 価格:4万5000円

大理石のような柄というか、複雑な表情を醸し出す。シックでラグジュアリーな個性派インテリアに仕上げられる。価格は2Pセットのもの。



クロコダイルブラック 価格:4万5000円

ワニ柄と聞くとちょっと奇抜なものを想像するだろうが、ワイルドな柄が施されているくらい。ほかにもオーソドックスなカーボン柄もある。価格は2Pセットのもの。

ノーマルに乗り慣れてないから!? シートも速攻で交換してしまった

ノーマルシートなら硬めの車高調でも衝撃を吸収してくれるかな〜、と思って乗っていた。が、やはり純正シートを長期使用したことがないせいか、しっくりこない。そこで、これまた車両と同じくグッドタイミングで手に入れたリクライニングバケットシートに交換。NAでは窮屈なリクライニングも、NCなら楽勝で2脚セットできる。ホールド性もばっちり、長距離ドライブでも疲れ知らずだ。



ピアノブラック 価格:4万5000円

ピアノブラックは高級な製品だが、少し前まで国産車の内装によく用いられていた。柄のあるプリントを見ると地味に感じる? 価格は2Pセットのもの。NA用もいけそう、とのことだ。



マシンコンディションもコミュニケーションも 信頼関係があるから長く付き合える!



パワーチェックやセッティング ダイナパックで広がる可能性



車軸に直接負荷装置を取り付けるタイプのダイナパックを装備。チューニング後のパワーを計測したり、コンピュータセッティングもこれを使って行うのだ。

**ロードスターの魅力が
人と人がつながる場へ**

シヨップとお客さんの関係というのは、料金を支払って技術を提供してもらっただけのものではない。初めての来店でも常連でも、そこに確固たる「信用」を築けなければ、長い付き合いはできないだろう。

「大切な愛車を任せるシヨップ選びはいい加減にしたくない」ロードスターオーナーには、そんなこだわりの派が多い。だからこそ、どんな作業においてもいっさい手を抜かない。このスタンスを持ち続けることが、信頼関係につながっていくのである。また設備の充実度もそれに裏付けされるファクターなのである。

オールペンにも対応できる



塗装ブースを完備しているので、エアロパーツの塗装やオールペンまで自社で行うことが出来る。もちろん板金作業もOKだ。純正色からオリジナルカラーまでおまかせ。

調整幅の広いアライメントも 豊富なデータでお好みに!



ロードスターほど、アライメント調整が行えるポイントが多いクルマはないだろう。ゆえに、それぞれの組み合わせによるパターンは数知れず。しかし、きちんとデータ収集ができていれば、ねらった足に仕上げられる。ストリートしか走らない人にもオススメ。

いつもベストな状態で乗りたい マイカーチェックを確認を!



中古車を買ったばかりで、コンディションが今ひとつよくわからない。また、長く乗ってきてもこれからメンテナンスメニューを考えたい。そんな時に有効なのが「マイカーチェック」だ。リフトアップしての下まわりチェックや実走チェックも含まれている。

専門店ならではのノウハウで ロードスターの楽しさを引き出す



ロードスターのさまざまなトラブル、いくとおりものチューニングを行ってきた実績から、気持ちよく走れるマシンにセットアップできるのだ。日常のちょっとした「気になる」ことでも、解消されるまでとことん付き合う!

RSアイザワ

神奈川県座間市栗原中央4-16-58
TEL:046-254-8798 FAX:046-254-1293
<http://www.rsaiizawa.co.jp/>
営業時間: 8:30~19:30 定休日: 金曜日



ロードスター専門の老舗として有名なシヨップだ。オリジナルパーツの開発を始め、充実した店舗設備を駆使して、より多くのサービスを提供できるように。また運輸局長の認証を得た「認証工場」なので、分解整備を事業として経営できる資格を持つ。安心して愛車を任せられるのだ。

ROADSTER BROS. INFORMATION FILES

PARTS

新製品情報

SHOP

ショップ紹介

EVENT

イベント告知

OTHER

その他

ホームページからだけでは伝わらないショップやパーツの情報を網羅
欲しかったものや知りたかったことがきっと見つかる！
軽井沢ミーティングでのブース情報もピックアップしている

PARTS

群馬県富岡市一ノ宮1300-2 ☎0274-63-8687
<http://www.topless-freaks.com/>

トップレスフリークス



愛知県
大野貴光さん

休日高速道路1000円を 上手に利用してリフレッシュ

リアのアクリルがダメになったので交換を考えた、という大野さん。ネットで情報を見て、高速1000円の最終日を利用して作業を行った。「どうせ交換するなら、純正っぽくないのを、と思って紺にしました」本人はコーディネートに自信がなさそうだったが、そのねらいはバッチリでしょう。手をかけているってのがわかるし、よく似合っている。



幌といっしょに交換してほしいのがレインレール。国産と違って柔軟性に優れるため、割れなどのトラブルがない。



ビニールレザーもご覧のとおりバリエーションが豊富だ。白い幌なんてイキだろうと思うが、つい手入れの大変さを考えてしまう。

豊富なバリエーションで悩んでしまうから愛車とのカラーコーディネートを考えて

ソフトトップが傷んでくるのはオープンカーの宿命。屋根付きガレージで保管できる幸せモノでない限り、紫外線や雨による劣化は止められない。でもロードスターには、リフレッシュする手段が複数ある。

NAならNB幌を流用してもいいだろうし、アフター製品に交換するのもオススメ。ソフトトップの材質が変わるだけで、全体の印象も異なってくる。NAやNBもクロス地に

するだけで、高級感がプラスされ年式も若返る(?)というもの。

アメリカのロビンズ社製ソフトトップを扱うトップレスフリークスでは、ビニール、クロスともに色のバリエーションを多数そろえる。レアナ色のオーダーも自在。またビニール窓、熱線ありのガラス、ジッパの有無など、形状のバリエーションを含めると数えきれない。すでにNCの交換も数台手がけたという。



上のカラーがクロスのスタンダードカラーで、下がレアなもの。ほかにオレンジや黄色なども紹介されなかった色もあるというから、ボディカラーとの組み合わせを考えてほしい。

PARTS

SHOP

EVENT

OTHER

神奈川県足柄上郡大井町金子1825 ☎0465-83-6882
http://www.estremo.jp/

アタックレーシング

原理や仕組みはわからなくても
付けて走れば何かが変わっている!?

「怪しいパーツだと思われちゃいますよ」と、こちらの不安をズバリ指摘する藤沢代表。鋭い。

「estremo」というオリジナルオイルで知られるアタックレーシングが、新たに「MVS(マシン・バイタルシステム)」を展開するのだ。これは原子レベルで物質の活性化を働きかけるといふもので、もはや凡人レベルの考えでは追いつかない。そのため藤沢さんは、とくに仕組みを語ることなく、パーツの「試着」

により違いを感じてもらえたら購入してもらおう、という販売方法をとっている。論より証拠、というわけだ。編集部員が乗っているNA8を使って、実際のところはどうかテストしてみた。結果は下記を。このMVSだが、何にどう効果がある、というのではなく、乗り手が「こうしたい」と願うことに対して、シヨップがセットアップして改善していく。だから通販で手に入れても性能を発揮できることはできないのだ。



パワーメタル 9800円(小)~



マフラーや触媒に取り付けるようにしたもの。この場所にはこれ、といったマニュアルがないぶん、楽しみは無限大に広がっていくのだ。

パワープレート 2000円/枚 パワーシート 2000円/枚



上がパワープレートで、一度貼っても移動させるのは可能。パワーシートは貼り付けたら別の部位への移動はNG。貼り付ける前の脱脂は忘れずに。

MVSパワードーム 9000円(小)~



好みの色とデザインを選べるよう種類が豊富。強力なマグネットで自由自在に取り付けポイントを変更することができ、この手軽さも特徴。

各種MVS 5500円~



クルマによく使われているM6、M8はもちろん、さまざまな車種に対応できるラインナップを用意している。装着場所は自由自在だ。

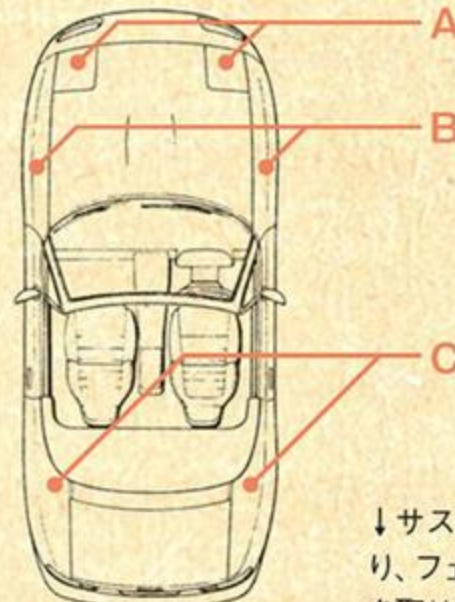
MVSパワーブロック 7500円(小)~



デザイン的に凝ったものではないが、コストパフォーマンスに優れたスタンダードタイプ。強力マグネットをチタン合金内に埋め込んでいる。



↑バッテリーに取り付けたバッテリーパワーリングはエンジンの第1ステップ。



A パワードームは応力が集中するところにセットするのが効果的。マグネットになっているので、あちこち移動させてフィードバックをテストすることができる。補強パーツを取り付けてしまうとこうした柔軟性はない。

↓サスペンションにはパワーシートを貼り、フェンダー内にはMVSパワーブロックを取り付けた。足のセットだ。

ノーマルからステップアップすると 低速トルクが増しているような……

市街地を何もしない状態で走行。STEP1のあとに走りに行くと、坂道での加速がスムーズになっていた。クルマが軽くなった感じ。次のステップではさらにその感覚が強くなった。サスペンションは段差での衝撃が弱くなった気がしたが、今ひとつよくわからないので、一度すべてのアイテムを外して(サスペンション以外)走行してみた。半信半疑で臨んだが、乗り心地が向上していたことを実感。人間、悪くなることには敏感なのだ。こうしたセットアップができる強みがMVSにあるのだ。

- STEP 1 バッテリーパワーリング/アース線取り付けボルト→MVSパワーボルトに/触媒にパワーメタル(大)/ショックアブソーバー、PPFにパワーシート
- STEP 2 試作ラジエーターパワーリング/試作燃料ホースパワーリング/ボディにパワーブロックをセット
- STEP 3 試作チェーンをインテークに
- STEP 4 パワーブロックをマスターシリンダーに移動/MVSナットをフルードタンク部周辺に



藤沢公男さん

「体感できないものは出しません。クルマに興味のない人にまでテストしてもらってまずからね。データの裏付けを収集中です」

埼玉県さいたま市見沼区東大宮1-85-2 ☎048-682-2372
<http://shop.dunlop.co.jp/shop/syousai/index.php?id=358799>

タイヤセレクト東大宮

PARTS

SHOP

EVENT

OTHER

NAからNCまで対応できるように
 つねに充実した専用パーツをセレクト

ダンロップ系のオフィシャル
 タイヤ専門ショップとして、常
 時数百本も在庫をそろえるタイ
 ヤセレクト東大宮。店舗の外観

からはロードスターを専門的に
 扱うショップには見えないが、
 驚くのは店舗内に足を踏み込ん
 だ瞬間から。広いスペースにず



☎ 10:00~19:00
 休 水曜日



ロードスターに精通しているスタッフが
 どんな相談でも気軽に引き受けてくれ
 る。気になっていることがあるなら、ま
 ずは電話で確認してみよう。



ブッシュ類などを交換したアライメント調整もし
 っかり行いたい。テストスターを準備しているので走
 りにあわせたセッティングも可能だ。

らりと並んだパーツ類は、エア
 ロからサスペンション、マフラ
 ーや専用サイズのホイールま
 で、小物も合わせれば数百の専
 用パーツ！ここまで豊富な在
 庫を抱えるショップは希有だ。
 その豊富なパーツ類をユーザ
 ーが満足してくれるよう、多く
 の経験からの確なアドバイスで
 オススメする。最近では、NA、
 NBのリフレッシュメニューも
 豊富に用意。ブッシュ系からア
 ーム類、幌の補修、エンジン系
 まで気になるポイントを相談す
 れば、的確な判断で最適なパー
 ツをセレクトしてくれる。
 夏場に向けて多いのは水温の
 トラブル。そのため現在行っ
 ているのが冷却系のキャンペー
 ン。マルハモーターズのラジエ
 ターをベースにホース類の交換
 メニューまで用意されているの
 で、まずは相談してみよう。



NAからNCにマッチする13インチから17インチま
 で専用ホイールがずらりと展示されている。懐かし
 のリバイバルシリーズに思わず自が……。

ロードスターコーナーには 気になるパーツがどっさり

店舗の正面を入って左に向かうと広いスペースにとこ
 ろ狭しと展示されているのがロードスターコーナー。
 ショーケースの中から壁一面までロードスター専用
 パーツがずらりと展示されていて専門ショップ以上の在庫
 を揃えている。それらを見ているだけでも楽しめるのがこ
 こタイヤセレクトなのだ。ここに展示されている以外で
 もほとんどのパーツを取り寄せることが可能なので、気
 になるパーツがあるならまずは訪れてみたい。



テールレンズやコーナランプに関してもLEDのユー
 ロテールなどを数多く展示。自分のスタイルに合わせた
 パーツを選ぶことができるのがこの最大の特徴だ。



ガレージ・ベリ製のスポイラーが展示される
 が、エアロに関してはどのメーカーでも対応可
 能。幌の補修も多くの種類から選べる。



クーリングキャンペーンではラジエターからホース
 類まで常時在庫。気温が高くなる前にはぜひチェッ
 クを。とくにNA、NB系は注意したい。

神奈川県横浜市都筑区勝田町1376 ☎045-949-6693
http://www.joyfast.com/

JOY FAST

NCのホワイトボディからレース車を製作中 秋にはサーキットイベントも開催される!

「珍しいものがあるんだけど」と連れて行かれたピットには、NCのドンガラ(ホワイトボディ)が! これは村上モーターがS耐参戦用に用意したものと同じではないか。同様に、この車両を使ってレースマシンを製作するという。

こういう状態になっているからこそ、スポット増しによるボディ補強が行える。対象となるのはピラーまわりやフェンダー周辺などだ。徹底した補強と軽

量化が可能だから、量産モデルとはまるで違うNCが誕生するに違いない。

足まわりのセッティングなども違ってくるだろうし、どのような味付けがなされるのか楽しみ。完成した暁には、デモカーのセットアップとどう違ったのか、オーナーの感想も含めて聞いてみたいところだ。

ボディカラーはこのままでもいいかも、なんて話になっているらしいが、それって「アリ」

だと思ふ。ただし、きっちり表面処理をしておく必要があるだろうけど……。

ピットにリフトが増え、アライメントテストの導入予定もあるなど、設備が充実してきたジョイファスト。メンテナンス、チューニングだけでなく、マシン製作の相談も大歓迎だ。

身ぐるみ剥がされたような状態のホワイトボディは軽々と持ち上げられそう。広い開口部を持つドアまわりやエンジンルームなどスポット増しでの補強が有効。



筑波サーキットコース1000でロードスターの走行会を開催!

サーキットを走るにはベストシーズンの11月に、ロードスターだらけの走行会を開催する。初心者でも参加しやすいよう、ゆったり走れるクラス設定もあり。年々盛り上がりを見せている走行会なので、筑波をホームコースとしているドライバーはぜひ参加してみて。ロードスターだからだから、走行時間外も楽しめる。

第4回ロドスタ天国2011

開催日: 11月5日(土)
開催場所: 筑波サーキットコース1000
クラス分け: 走行会クラス①②/
ラジアルA・B/185CUP
Sタイヤクラスを廃止し、走行会クラスを増設



ニーレックス、サクラム製のパーツ取り扱いをスタート

実際に伊左治代表が取り付け、その効果に納得したという他ショップ製品は、積極的に取り扱っていく。お客さんにもその良さを知ってほしいからだ。デモカーに取り

付けたニーレックスのマジカルクロス、そしてサクラムのマフラーを取り扱うことが決まった。効果のほどは代表自らが体感しているのでも「お墨付き」だ。

ニーレックスマジカルクロス



リアセクションはとくに動きが変化する。ストリートオンリーという人にもオススメできるアイテムだという。

サクラムマフラー



サウンドの美しさに定評のあるサクラム製マフラー。NCだけではなく全車対応可能なので相談してみよう。

SHOP

神奈川県横浜市都筑区池辺町3226 ☎045-482-6683
http://www.tcrjapan.com/

TCR



マシンメンテナンスだけではなく、クルマで楽しみたい人のショップなのだ。筑波サーキットで行われている「バーティレース」の常勝男として知られる加藤代表が、ロードスターのショップをオープンさせた。日常のメンテナンスはもちろんなのだが、とくにドラテクを身につけたいという人にオススメしたい。というのも、超リアルモニターを使っている講習があるからだ。軽井沢ミーツで見た人もいるだろうが、アメリカ製のシミュレーター「iRacing」を有効利用している。とにかくクルマで楽しく遊ぶことに真剣なショップなので、「長くクルマを楽しむためのメンテナンス」がモットー。仲間同士がわいわいにぎわうようなショップにしていきたいというから、とても楽しいショップだ。

マシンメンテナンスだけではなく、クルマで楽しみたい人のショップなのだ

PARTS

SHOP

EVENT

OTHER

iRacingを使っ てのドラテク講習を実施



オンラインで究極のレース体験ができるシミュレーターには、インディやNASCARで有名なサーキットを走行できる。これを単なるゲームとしてではなく、ドラテク向上のツールとして使っている。



エンジンオイルの交換からレース前のメンテナンスまで、楽しむための作業は大歓迎なのだ。



作業の待ち時間や、お客さん同士が会話する場として使ってもらえるよう、快適空間を作っている。

SHOP

長野県岡谷市神明町2-1-28 ☎0266-24-5086
http://www.lcv.ne.jp/~komaba7/

ガレージI

富士チャンピオンレースを通じて、お客さんとの信頼を重ねる！



長野県にショップを構えるガレージアイでは、以前からレースサポートを行っている。マシンメンテナンスをはじめ、当日は現場でメカニカルな作業を担当することもある。またNA、NBを維持するための中古パーツの販売にも積極的だ。NAのNBパーツ流用といったメニューも得意。たとえばNB2以降の可変バルタイエンジンのスワップやファイナル流用、ATからMTへスワップするキット販売も行う。

ロードスターの楽しさを知っているから、ユーザーを応援するためのノウハウをたくさん持っているのだ。レースサポートもそのひとつ。ドライバーにとってこれは、本当に心強いものだ。マシンのことだけではなく、メンタル面でも。メンテナンスやパーツ販売、各種チューニングのほかに、中古車、リースカーレンタルについても相談に応じることなので、興味がある人はまず相談してみよう。

応援しますよ



レース車両のメンテナンスを行う駒場代表。エントリーしている複数のマシンを見ている。予選のあとには可能な限りのメンテを行って決勝に臨む。

☎045-534-4046 <http://www.kleers.jp>

クリアーズ・ジャパン



● The HydraFlexi Blade 価格: 1785円
実践して貰っていく人が多かった。使い心地がボディ表面に優しい。



イギリスから上陸したケミカル製品は種類が豊富でサーキット派にも◎だ

カーケア用品全般のラインアップを有する「クリアーズ」は、イギリス生まれ。ロブ・アンディー・バーンズ兄弟により開発された製品で、彼らはイギリスやヨーロッパで、レース車両の製作やドライバーとして長年にわたり活動した経歴を持つ。

これまでのケミカルと違ってパワートライナップがユニークだ。たとえばカーボンパーツのための「UVプロテクター」や、サーキット走行で付着するタイヤのカスを落とすのに適したリムーバーなど、「ハッゾー」というシーンで使いたいモノがそろっているのだ。

いずれの製品もきちんとテストを経て、厳しい審査をパスしたものであり。ボディ磨きのプロが試してもその仕上がりに納得できる、というほどの高品質を誇る。従来のケミカルからすると高価な部類に入るかもしれないが、使ってみればその費用対効果に満足できるはず。軽井沢ミューズではボディの水滴を落とすブレードが大人気だった。悪天候ならではなかった!

ホイールの洗浄はこれひとつ 水さえあればピッカピカだ

Soapy Detailing Cloths(945円)は洗浄成分を含んでいるので、水だけで用意すればホイールやボディ下部などのガンコな汚れを落とす。しかもカットして使えるのでムダがない。せっけんのにおいが心地よい。



使い捨てタイプのクロスなので、惜しみなく汚れをガンガン落とす。薄くて小さいので、ホイールの奥まで洗浄できる。



ホイールの場合4等分して1本ずつ洗浄するといだろう。この段階ですでにせっけんのにおいがしているのだ。



よく洗浄したらあとは水で洗い流すだけ。しっかりと洗浄成分を落としたあとは、乾いたウエスでふき取っておく。



一気に水を含ませすぎると洗浄成分が落ちてしまうので、ようすを見ながら泡立てるようにするのがいいだろう。

The Paint Cleaner 価格: 1575円

ボディ表面の汚れを除去する製品で、保護成分を含有。くすんだ塗装面や小さなきず傷を素早くキレイな状態に。

Glass Cloth 価格: 1785円

とても柔らかいクロスは、すべてのガラス部に使うことができ、クリアに磨き上げる。クルマ以外にも使える。



The Tar Remover 価格: 2100円

タールを取り除くリムーバーで、サーキットで付着するタイヤカスを、ボディにダメージを与えることなく除去できる。



The Carbon UV Protector 価格: 7350円

カーボン製品は紫外線に弱いもの。ゲルコート表面から浸透してカーボン繊維を守る保護剤。美観の維持にも。

☎042-493-0123 IP:050-3575-6632
<http://www.barchetta-x.com/>

バルケッタ

ノスタルジックな外観が演出できて なおかつ機能性にも優れている逸品

前号で紹介したレトロロウィンドウを取り付けたオーナーからのコメントが届いた。「前からこの三角窓が開けばいいのに」と旧車好きはボクは悩ましく思っていた。そんななか、このレトロロウィンドウが発売になるとの話が！

第1号!?として購入。

取り付けは「レギュレーター」や「三角窓」をバラせる人なら可能。個人的には、全開時の押さえ(レバー部分)がきかない、ウエザーが貧弱(雨漏りしそう……)なマイナス部分も目につきますが、それを上回る実用性(走行風の取り込み)、ノスタルジーな外観、が手に入りました!



タバコを吸う人にはかなり好評。これなら車内にタバコのおいがこもることもない。価格はNA・NBともに各4万2000円(片側)。



年中DHT、エアコンレス、旧車が大好きという人には「待ち焦がれたパーツ」。
Report: 神山@Nostalgic Roadster's

迫力のボディはハンパじゃないインパクト ガレージ・ハンドレッドワンとの共同開発だ

幻のM2モデルはいくつかあるが、1006のグラマラスなラインを忘れられない人は多いだろう。そのボディが手に入るようになった。ガレージ・ベリ

ーとガレージ・ハンドレッドワンによる共同プロジェクトでそれが可能になったのだ。

全幅を165mm、フロントフ
エンダーは100mmもワイドに



M2 1006 MODEL

取り付け・塗装込み 157万5000円

パーツのみ 115万5000円

(使用パーツ：フロントバンパー/ボンネット/リトラ
クタブル/フロントフェンダー/サイドステップ/リア
フェンダー/リアバンパー/トランク)

なった姿は、当時言われていた「和製コブラ」そのもの。コンパクトなボディスタイルで完成されたNAなのに、こんなにグラママーにしても違和感がないのは、完成度の高い証だ。

ボリュームアップしているのに、少しも重さやばてつとした雰囲気を感じさせることはない。思いきったモディファイが減ってきたように思える昨今、ここまで手を入れたNAは新鮮に映る。ロードスターを知らない人なら、こういうモデルがあるのかと思えるほど自然だ。このモデルだけで集まったらかなり圧巻だろう。



どれくらいボリュームアップしているかは、フューエルリッドの段差を見るとよくわかる。フロント、リアのサイズアップにバランスさせるサイドステップは、それ自体にあまりボリュームを持たせていない。ここに厚みを持たせると全体の印象にスマートさがなくなる。ずっと見ていると、このモデルがラインアップされているような錯覚を覚えるほどの出来栄だ。

ボンネットの裏側までしっかり作り込まれているのは、さすがベリーといったところ。



NA ROADSTER 06 TYPE

こちらはワイドフェンダーにせずM2 1006テイストを表現するためのエアロパーツだ。ボンネットのボリュームは同様だが、エアロはリップとトランクのみ。このボンネットを取り付けるなら、セットでコーディネートしておきたいところ。ノーマルボディでもマッチするところがNAの懐の深さ!?

ダックテールタイプのトランクは、シンプルながら自己主張するデザイン。06にこだわらず採用できるのでは。

商品名	材質	価格
Bリップ	ウレタン	2万4150円
06ボンネット	FRP	6万6150円
06トランク	FRP	3万6750円

埼玉県さいたま市南区別所2-1-1 ☎048-861-7105 **イーグルショップ浦和**

☎ 10:00~20:00 (平日)
10:00~19:00 (日祝)
☎ 水曜日



タイヤショップなので、やはりイチバンのウリはタイヤ。安くて性能のいいものがそろっている。



最近の量販店ではスポーツより小物のほうが幅をきかせているが、ここではスポーツパーツがじっくり見られるのでうれしい。



アライメントテスターを完備する。データも豊富だ。足まわりのセッティングでロードスターの楽しみ方はどんどん広がる。

店内には、スポーツパーツが展示されている一画がある。ここだけ見ても、一般のタイヤショップと違うことがわかる。

**オープンカーのノウハウが豊富
単なるタイヤショップとは違うのだ!**

S2000を多数手がける実績を持つ同ショップには、NB乗りのスタッフがいる。そのためロードスターのお客さんも多いという。

「S2000と両方やってっていると、意外と共通点があったりするんですよ。幌ですとか、デフなんかは同じものだし。これまでの蓄積を生かすことができますね。いずれの車種もチューニングというより、メンテナンスがメインですね。長く乗るため

のお手伝いをしたいと思っています」と草間さん。彼こそNBに乗るスタッフなのだ。

ショップ内にはサスペンション、シートなどスポーツ走行を楽しむためのパーツが展示されている。ここらへんは、ただのタイヤショップじゃないな、と思わせる。気軽に立ち寄れるタイヤショップでありながら、専門知識もばっちり。近くの人



2011年も元気に走ろう! 「ロードだら」を11月に開催

ロードスターだらけで盛り上がりつつあるのは、何もミーティングばかりではない。サーキット走行会も各地で盛り上がりつつある。昨年開催され好評だった「ロードだら走行会」は、4回目の開催が決定した。

初めてのサーキットでも、まわりがロードスターだったら参加しやすいのでは? ベテランドライバーから話を聞くなつても上達への近道。同じロード乗り、すぐに打ち解けられる。ちょっとした食指が動いたら、ぜひ本庄サーキットに足を運ぼう。



ロードだら走行会

開催日: 11月26日(土) 開催場所: 本庄サーキット(埼玉県)
参加費: 1万8000円 問い合わせ: chmaster.nrs@gmail.com
〒369-1211 埼玉県大里郡寄居町赤浜631-1 「Blue sky factory」滝沢あて





スポーツドライビングシートはリクライニングタイプ。1脚7万7000円で、専用ベースフレーム(1万6800円)が必要となる。



新しく設定されたチューナブル+サスペンションキット。価格は23万9400円。市街地での微振動も吸収する、よく動く足でドライビングが楽しくなる。



スリット入りのスポーツブレーキローターの価格は、フロント6万7200円、リア6万3000円。強化されていても操作しづらいことはない。



ノーマルが使いやすいせいか交換する人が少ないシフトノブだが、これは操作しやすいうえにスタイリッシュ。9240円。



ステンメッシュ製ラインを採用して、リニアな効きを実現。ブレーキシステムの第1歩としてオススメ、価格は3万850円。



足まわりをセットして車高を下げた際のタイロッド角度の変化を抑制する。本来のステアリング特性を復活させる。



左右のストラットタワー部を結合させるタワーバー。スチールのワンピース構造、価格は2万9400円だ。

進化したNC2の高ぶりをさらに加速させる 魅力的なアイテムが続々とラインアップ

洗練されたセンスで歴代ロードスターに独自の息吹を与えるオートエクゼが、NC2をベースにしたデモカー「NC-03B」を完成させた。ベースとして選んだのはRHTモデルだった。

スタイリングのテーマはずばり、「スポーツとしての高揚感」だ。エアロパーツのデザインにはもちろん、各部のセットアップにもそれは徹底されている。乗ってみればすぐにわかる。

「スポーツタイロッドエンド、メンバーブレースセットによるバランスも関係している。NC1よりもスポーツ色の濃くなった2に対するアプローチは、ノーマルの素性を引き出し、なおかつ同社オリジナルパーツの持ち味を合わせている。明らかにNA、NBとは路線の異なるセットアップとなるのは、車両の大きさやユーザー層の違いによる。それでいながらきつちりとスポーツ感を盛り込んでいるのはさすがだ。」

あの貴島さんが特別講師? ネットで読めるロードスター魂

オートエクゼが展開している「マツダ車個性化プロジェクト」に、あの貴島さんがプレーンとして参加する。スーパーアドバイザーとして、同計画の推進力となること間違いなしだ。また同社のホームページ上では、貴島さんの動的感性工学に基づいた「貴島ゼミナール」を展開。ものづくりに対する姿勢をじっくりと読むことができるのだ。



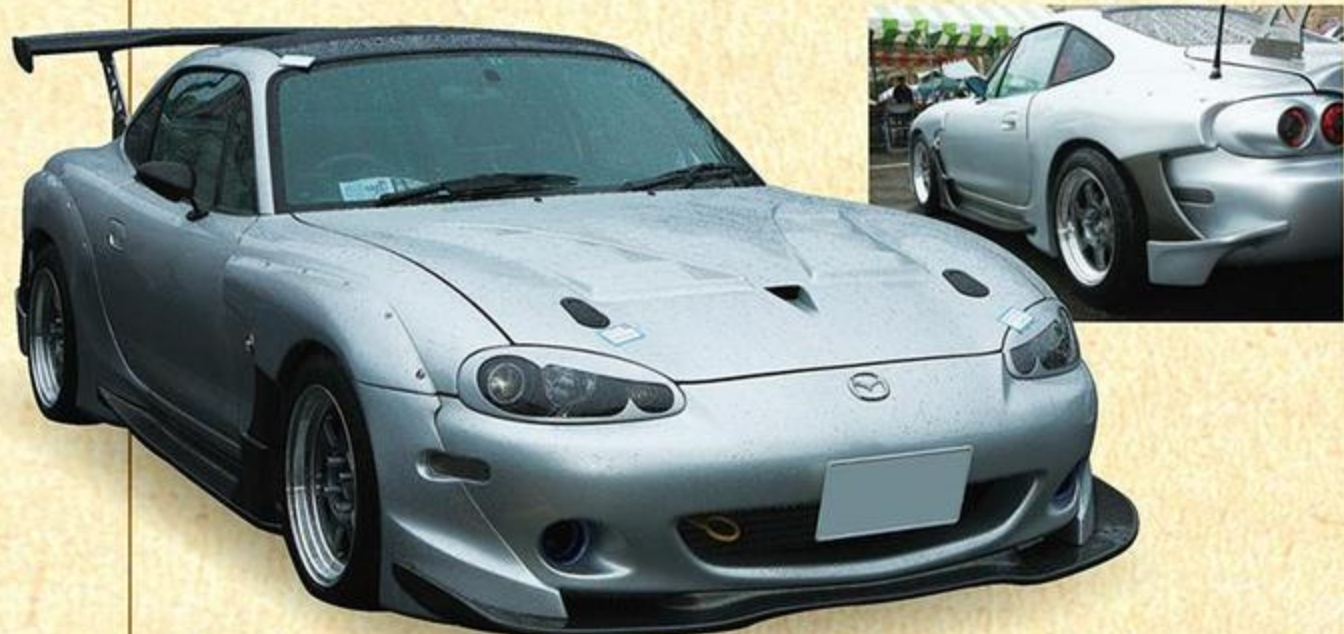
PARTS

ジェットストリーム

神奈川県愛甲郡愛川町中津4764-1
☎046-286-4422
http://www.jetstream.co.jp/

ものすごくワイドに見えるが じつは片側10mmアップと控えめ

ジェットストリームの目玉は、このNB用GT200エアロキットだ。フロントのフェンダーや貼り付けで仕上げるリアのウィンドフェンダー、大きく張り出したフロントリップ、はっきりした形状のサイドステップという組み合わせのこのキットは、ネーミングどおりGT200クラスがあればこんな感じ、というアイデアで仕上げたもの。各部にカーボンをあしらったスペシャルセットも準備中だ。



ボンネットとGTウイングは他社製品を装備。このワイド感で片側10mm内に収まっているというのは、うれしい話。

NBII GT200エアロセット

スタンダードセット 16万8000円
(リップスポイラー、フロント&リアオーバーフェンダー、サイドスカート全11ピース)
SPLセット 19万8000円 (リップスポイラー、サイドスカートカーボン仕様)

SHOP

カーメイクコーンズ

東京都江戸川区西端江4-1-1
☎03-3656-2323
http://www.carmakecorns.com/

富士チャンピオンレースで勝てるマシンが 1日たった10万円でレンタルできる!

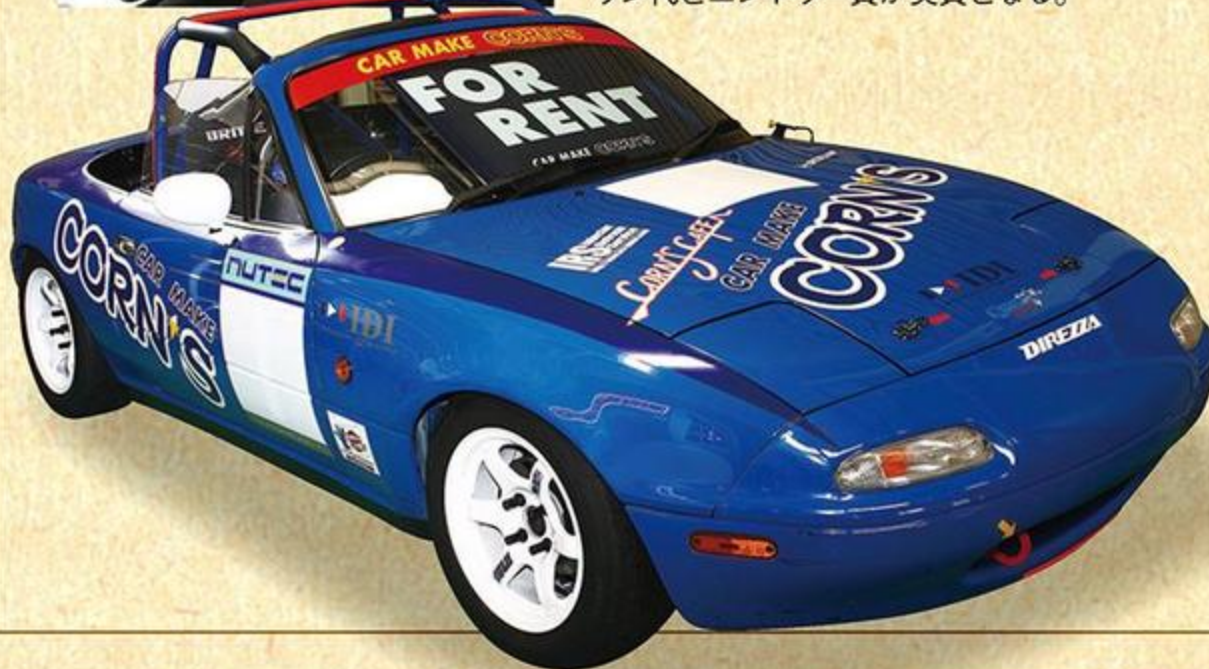
レース参戦を考えている人にとって、最大の難関はやはり「マシンをどうするか?」だ。ほとんどの人が、自分のクルマをレース仕様に仕上げて参戦することになると思う。つまり車両代+200万円くらいの改造費がかかる。それに加えタイヤ代やエントリー費となると……、気軽に遊べない。そんな人にオススメなのが、コーンズが用意しているレンタカー。1日たった10万円思う。つまり車両代+200万円くらいの改造費で、レースサポートまで対応してくれるぞ。



N1レース用レンタカー

料金: 10万円 (運搬費やガソリン代は別)

消耗品関係はすべて点検や交換を行い、タイヤは新品。ドライバーの腕さえあれば、トップを走る戦力を持ったクルマだ。なお運搬費は、富士スピードウェイで往復2万円くらい。ガソリン代とエントリー費が実費となる。



PARTS

メカドック

http://www.mecha-doc.com/
mailto:4649@mecha-doc.com

機能性をレベルアップする アイデア商品を積極的に開発

メカドックのオススメは、ノーマルと交換することで、0.5~5.5℃もエアコンの温度を下げられるエアコンサーモスタット。そしてNB用の8枚羽根ラジエターファン。エアコンサーモのほうは他車種にも流用可能。ラジエターファンはノーマルの5枚羽根から替えることで、冷却効率を格段に向上させることができる。実走テストでも明らかな水温低下を実現している。

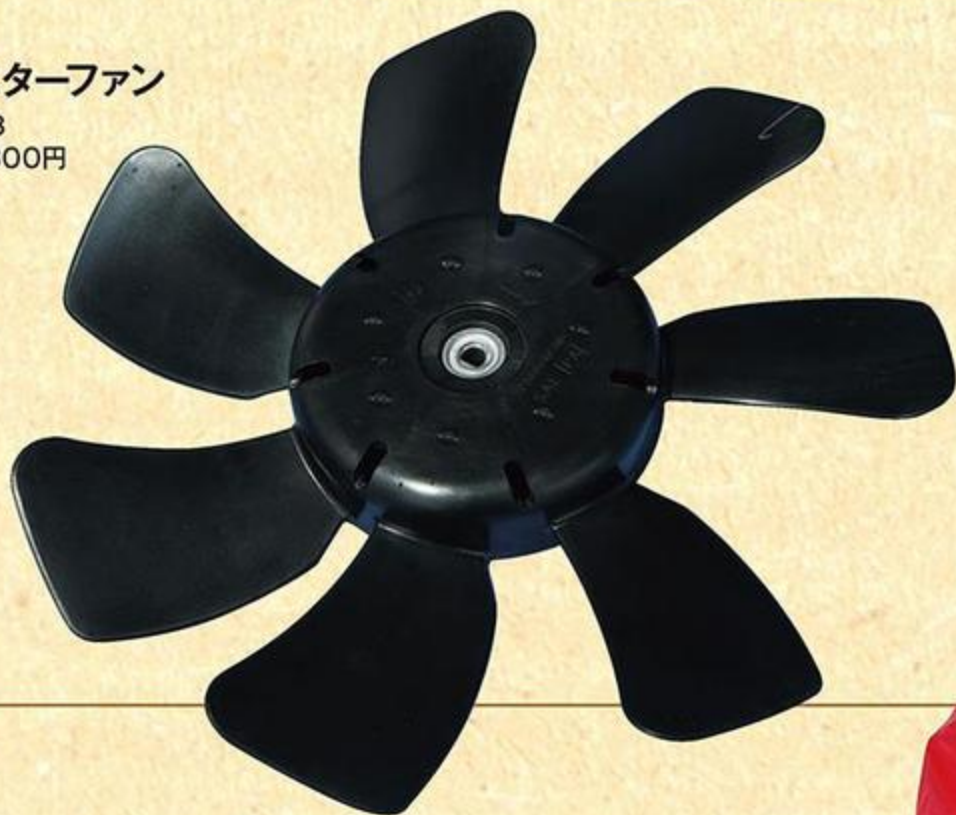
エアコンサーモ

適合: 全車
価格: 8400円



ラジエターファン

適合: NB
価格: 6300円



PARTS

RSファクトリーステージ

新潟県長岡市下山5-83-3
☎0258-28-5122
http://www.ne.jp/asahi/rs/stage/

意外と(!?)効果的なスパッツと NBマニを装着する際のアダプター

NBにNB用のマニをセットしたくても、あれば、NBマニを装着できるのだ。もうそのままでは装着することができない。そこでステージでは、アダプターを開発。タコ足側のジャバラパイプと、キャタライザー側のアダプターというこのふたつが、意外と(!?)効果的なスパッツとなっている。

サイドスパッツはここが割れたり腐ったりしてるクルマにバッチリアイテム。こういうのが欲しかった人って、何げに多いはずだ。



タコ足側ジャバラパイプ

1万8000円
キャタ側アダプター1万5000円





フルエアロにクロス地のソフトトップ、GTウイングで武装したNB2ベースのデモカー。NAのようなアプローチが斬新でカッコいい。

デモカースペック (要問い合わせ)

S2レーシング ハイオリティ塗装 20万円 (3コートパール・RX8のホワイト) / フロントバンパー07 5万2500円 / ショートバンパー 5万2500円 / サイドステップ 3万6000円 / ワンオフ フェンダー 5万2500円 / 3連テールキット 5万3800円 / ホブソングロスホロ 12万円 / 東京リミテッド ヘッドライト 7万3000円 / メーターパネル RSプロダクト 1万8000円 / メーターリング等 S2レーシング 3万円 / NC純正シートに変更ワンオフ加工 6万円 / HKSタービンキット (絶版品のためもう二度と入手できません) 30万円 / KGワークス オイルキャップ5800円 / NGKプラグコード7000円 / ウィンドウウォッシャータンク移設 5800円 / ガソリンタンクキャップ 2万円 / 車高調 マルハモータースBCストリート 13万6500円 / 走行距離90000km ※平成10年式です。タイミングベルトも交換済みです。

復興への思いを短冊に託す
仙台七夕と同時開催の
走行会を仙台で

ロードスターが東北を元気にする! 8月より営業を開始する予定の仙台ハイランドで、ロードスターの走行会を開催する。サーキットコンテンツだけではなく、家族や友だちを連れて遊びに行かれるような内容になっている。走行会参加者だけでなく、ぜひとも足を運んでほしい。笑顔の似合うクルマだから、みんなを元気にしてくれるはずだ。



「ロドスタ魂in仙台ハイランド」開催概要

開催日時

8月6日(土)・7日(日)
10:00~16:00(7日は~15:00)

開催場所

仙台ハイランド レースウェイ

開催内容

ロードスター各種走行会、ショップ販売コーナー、撮影会、チャリティーオークションなど盛りだくさん!
お客様の縁日コーナーや屋台コーナーもあり!

問い合わせ

ロドスタ魂in仙台ハイランド実行委員会
宮城県仙台市泉区市名坂字原田159
(アクティブサウンド内)
☎022-344-7705
fax.022-344-7706
http://www.kenauto.jp/rssoul.html

2ウェイストラップ

価格980円



オリジナルトートバッグ

価格1200円



エアロパーツといった大物だけではなく、オリジナルグッズの展開も目が離せない。オリジナルのエアロパーツを展開するS2レーシング。最近ではリーズナブルプライスでできるオールペンが注目。クルマ1台でもいいし、エアロのみと単体でも可能というもの。とにかく見えるところだけキレイに塗り直したい、なんて人にもオススメのメニューだ。

そんなS2レーシングが軽井沢ミューティングではシンプルながらアイテムを販売していた。それがトートバッグやストラップ類だ。一見するとロードスターに関係あるように思えない。普段の生活でもまったく違和感なく使える。こういうアイテムは、「いかにも」って感じの仕上がりだとミューティングなど特別な場所でないと思っ気になら

なかつたりする。でもここまでシンプルならどんな使い方も自由自在。カラーはほかにネイビーブルーがある。またストラップにはシリアルプレートがセットされており、ロードスターバージョンとユーノスバージオンがある。大きめのシリアルプレート単体の販売もあり、これは価格が2100円だ。

PARTS

RSプロダクツ ☎052-269-9071
http://rs-products.sakura.ne.jp/

さまざまなアイテムを販売 自作派にうれしい素材がいっぱい

さまざまなアイテムをラインアップしているRSプロダクツは、どの時間帯もお客さんでいっぱいだった。ことさら注目を集めていたのが、ステンレス製のクラスター自作キット。もちろんこのまま取り付けてもいいのだけれど、これをベースとしてさらなる仕上げを施せば、より個性的な内装となる。そういうねらいを持ていろいろなアイテムを物色する人が多いというのは、ロードスターならではの光景だ。

当日特価として、50%オフでの販売をしているアイテムも。早い者勝ちでわけて。

ステンレスクラスターDIYキット
適合：NC 価格：2万790円



当日は半額セール品も多数あったので、えらい人ごみに。ステンレスクラスターDIYキットは、そんななかでもお客さんの注目を集めていたアイテムだった。



PARTS

石原ラジエター工業所 ☎0564-21-4035
http://www.ishihara-radiator.com/

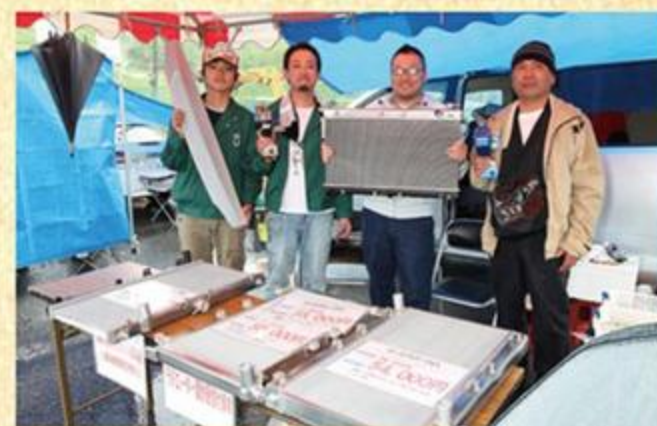
オリジナルのフロントバンパーは トップを下げることで長さを強調

コア増しをしてあったり、タンク部をアルミ製としたレギュラー品のほか、ワンオフの製作にも対応してくれるのが石原ラジエター工業所だ。今回はそんな中から代表的なラジエターと、オリジナルのフロントバンパーを装備したNAを展示していた。このバンパー、じつはそんなに長くないのだが、そう見えるという優れモノ。ウインターカーを上下ひっくり返して装着しているのがポイントだ。

フロントバンパー

適合：NA 価格：未定

シャープな印象が強くなっているのがポイント。高効率ラジエターの装備で、開口部をそれほど大きくしなくてもいい、というのもあり。



OTHER

ナカマエ製作 ☎072-992-0163
http://www.nakamae.co.jp/

NA/NB用の幌カバーに注目 キルティング仕上げは上質だ

ナカマエ製作で注目なのが幌カバー。NAとNB用があって、それぞれプレーンレザースタイルとキルティング仕上げが用意されていた。とくにキルティングレザのほうは、ひとつひとつの山がなだらかなので、シャープなため、全体の印象は上質、という感じ。幌を開けて走るときの、シッパとキルティングレザの仕上がり具合が、クナスタイルにピッタリだ。価格はプレーンレザが1万9500円、キルティングレザのほうは2万9000円。



OTHER

ズームエンジニアリング ☎042-670-8555
http://zoom-eng.com/

オーナーの装着率が高い ミラーやシフトノブを展示

適度な曲面を持ったミラーを採用することで、サイズは小さくても十分な視界を確認できる、ズームのミラー。ブースではモナコミラーをはじめ、各種取りそろえて展示をしていた。もちろんデモカーにもアイテムは装着済み。実際に座って、見え方などを確かめることができたのだ。また東日本大震災の義援金募集として、売り上げすべて寄付しますという、小物販売コーナーも設けられていた。



デモカーにはルームミラーのほか、貼り付けることで視界が広がるドアミラー用鏡面やシフトノブなどを装備。



E-mail: deki@d-technique.co.jp
http://d-technique.txt-nifty.com/

ディーテクニク

原点回帰、ディーテクニクが モータースポーツの楽しさを広く伝える

神奈川県にショップを構えていたディーテクニク。その出来代表が活動を開始。
「近年、チューニングショップとしての活動に注力してきまし

たが、今年から原点回帰し、モータースポーツを楽しむうえでの基本となる『座学によるドライビング講座』と『メンテナンス講座』の内容を充実させてい



アドバイザー 出来利弘

NA、NB、NCと歴代ロードスターのすべてを所有し、レース参戦した知識と経験を生かして、2011年はパーティレースⅡ『ドライビングアドバイザー』として活動している。

きます。これらはロードスターと向き合ううえで大切だと思われる点に特化した内容で、すでに全国に出張しての座学はスタートしています。
7月からは活動拠点の中心となる教室を二子玉川駅近くに開設。おしゃれなレストランやショッピングモールが立ち並び、今も注目をされているスポットです。11年前にディーテクニクがスタートをきった場所でもあり、まさに原点に返ってクルマとの向き合い方を提案していく場所として、ふさわしいものだと思っています。

走行会の講師など行うなかで、昨年末パーティレースⅡの参加者たちから「初心者を中心にテクニクとマナーを教えてくださいませんか？」との相談を受けたこともあり、今年はこのレースのアドバイザーを務めさせていたことになりました。
また、クルマ離れが取りざたされる今日ですが、若い世代にクルマの楽しみ方を伝える啓蒙活動に力を注ぎ、クルマと人が共有する『幸せな時間』をいっしょに体感していきたいと思っていますので、これからも応援をよろしくお願いいたします。

東北支援イベントとして行われたパーティレースⅡにも参加！

コースに慣れていないドライバーにとって、レースは緊張の日。座学で攻略法を解説したり、パドックで個別に質疑応答ができる立場のアドバイザーがいれば、とくに初心者にとって心強いのではないかと。ドライバー全員にとっても安全でクリーンな展開が期待できるレース環境作りに貢献したいと感じました。



ロードスター専門で『ドライビング教室』と『メンテナンス講座』を座学で開講。実践的なテクニクを伝授する。全国に出張しての講師活動や座学も行う。
東京都世田谷区玉川2-24-24 セゾン玉川309
TEL: 03(6431)0084

OTHER

エスケレート ☎0550-89-6979
http://www.esqueleto.jp/

実際に座って確かめられるのは 高い買い物だけにありがたい

エスケレートは各種モデルのシートを、そ
の場で座ってみられるようにブースを作っ
ていた。そのためお店などでは見たことし
なかつたシートに座って、ホールド性な
どを確認してみる人がいっぱい。なかには

かなり気に入ったのか、座ったままで商談
している人もいたくらいだった。そのほか、
リアウイングなどといったアイテムも当日
特価での販売を実施。そちらも人気となっ
ていたのだ。



OTHER

RCOJ http://www.open-inc.co.jp/rcoj/

義援金募集をメインに おなじみPilotiシューズなども販売

RCOJのメインとなっていた企画は、東日
本大震災の義援金募集。義援金を寄付して
くれた人には、オリジナルのうちわ(今夏
は重宝か!?)と福島産のキュウリ数本をプ
レゼントしていた。そのほかシューズや小

物などの販売も実施。定評のあるピロティ
のドライビングシューズはもちろんだった
が、とくに小物類の人気は高く、午後早い
段階ですでに売りきれとなってしまってい
るアイテムもあるくらいだった。



RCOJ (ロードスタークラブオブジャパン)
東京都世田谷区桜丘4-24-23-601
☎03-3426-6069 FAX.03-3426-6076
入会金1000円/年会費6000円

SHOP

RSアイザワ 神奈川県座間市栗原中央4-16-58
☎046-254-8798 http://www.rsaisawa.co.jp/
アイ・スタイリング 静岡県浜松市南区大柳町8-1 ☎053-444-4141
http://www.roadster.co.jp/

ショップ同士の連携で サービスがどんどん広がっている

ロードスターショップの老舗といえるRS
アイザワと、極上中古車を取り扱うアイ
スタイリングが業務提携を行う。業務提携
と聞くとわかりにくいですが、要するにお互
いのオリジナルパーツを取り扱ったり、双方

のお客さんにトラブルがあったときには、
協力体制をとりますよ、という話。出か
けた先でトラブルがあった場合など、いず
れか近いショップが対応してくれるという
わけ。お客さんには心強い話では?

アイ・スタイリング



中古車販売だけではなくメンテナンス、オリ
ジナルパーツの開発も積極的に行っている
アイ・スタイリング。

充実した設備を整えるRSアイザワ。これ
まで手がけたロードスターのノウハウが
蓄積されているのだ。

RSアイザワ



OTHER

ガレージハンドレッドワン 埼玉県戸田市笹目4-28-7
☎048-422-3434
http://www.hundred-one.com/

オリジナルTシャツの人気高し! とくに1008Tシャツは大人気だ

M2オーナーが注目するガレージハンド
レッドワンのブースでは、Tシャツをはじ
めとしてさまざまなアイテムの販売を行っ
ていくという人気の商品となっていた。そ
た。なかでもきわめて人気だったのが、幻
のM2・1008をモチーフにしたTシャツだ。
は関係なく人が集まっていた。



車両展示も行っていたのだが、
あいにくの天気ということも
あり、ブース内のアイテム販売
に人が集中していた。パーゲ
ンセール並の集まりだった。

M2 1008が展示さ
れていた。プリスターフェ
ンダーのラインがハンパ
ない。天気がよければもっ
とじっくり見られたのに。



埼玉県幸手市大字下川崎19-1 ☎0480-40-3031
http://www.goo-net.com/usedcar_shop/0540135/

カーライフプロデュースセサミ

希少車の在庫だけでなく 多くのノウハウからアドバイス

ロードスターの取り扱いをスタートさせてから十数年、これまで数多くの車両を目にした経験から、つねにクオリティが高く、希少なモデルまで取り扱うことで知られるセサミ。展示車両の状態はもちろん、販売した車両のアフターフォローまで、

ユーザーが納得するまで対応してくれるのがこのスタイル。もちろんロードスターに関しても、数百台のメンテナンスをこなしている経験からの確かなアドバイスも受けることも可能。最近ではNA、NBに関してリフレッシュの相談を受けること



走行距離も進み、劣化も進んでいるブッシュ類は交換することでハンドリングがよみがり、乗り心地などにも変化を与える。リフレッシュしたいのなら相談しよう。

が多く、とくにブッシュやアーム類の交換メニューも用意される。22カ所及以上ブッシュの交換も手なれたもので、その状態を的確に判断して交換作業を行う。そのほかボディ補強に関するアドバイスや幌の修理、エンジン状態の診断も可。整備に関しては2級整備士がしっかりと作業してくれることから、安心して任せられるのもセサミのセールスポイント。

新たに車両を購入する場合でも、同店ならではの視点でしっかりとアドバイスしてくれ、要望や予算に合わせた車両を全国ネットで探してくれる。だから来店して一度相談してみるのもいい。必ず満足できる一台を見つけてくれるはずだ。



足まわりをリフレッシュするだけで、本来の走りをよみがえらせることが可能。ショック選定のポイントもツボを押さえている。

NR-Aのパーツを流用したり、参考にしたボディ補強術も行ってくれるので、気になる人はご相談を。また意外と盲点なのがクラッチのレリーズ。フルードが漏れてからでは走行不能に陥るので、早めの交換を勧めている。またセサミではローダーも完備しているから、走行不能になった場合でも対応する。



代表の三田氏(右)は数多くの車両を見極めてきた査定士の資格を持つ。長野メカも経験を積んだプロ。安心して作業を任せられる。

(株)ポールカース 愛知県安城市東栄町馬捨場65
☎0566-97-0200 <http://www.poleposition1.com/>

ポールポジション

(株)ポールカース

中古車販売からオリジナルパーツまで 低年式車でも色あせない魅力をサポート

新たにラインアップされたのが「ダッシュボードクロス」。紫外線や経年による劣化でヒビが入ったり、ベタついたりするダッシュボードを、お手軽にリフレッシュできるもの。

両面テープで貼り付け、メーターフードでしっかり固定させれば取り付け完了。あつという間に全体の印象が変わる。

生地にはブラックのアルカンターラを使っているのも、これまでとは違う雰囲気にとめられるのもうれしいポイント。価格は1万4700円と、これまたお手頃だ。

また同店ではNBの幌をNA



に取り付けたり、エンジンオイル交換といったメンテナンスも行っている。またオリジナルパーツもそろえており、気軽に足を運んでほしい。遠方という人はホームページに情報がアップされているので見てみよう。

ホームページには情報が満載。中古パーツは動きが激しいのでマメにチェックするのが◎。

GARAGE SPIRIT



ガレージは男の夢だ
クルマを止めるだけの車庫ではない
自分の愛車を含めたその空間すべてが
ガレージとして成り立っている
そこにいてだけで時間を忘れてしまう
そんなガレージを作ったオーナーを紹介しよう

HIDEKI's GARAGE

愛車だけではなく、大好きなSnap Onアイテムや
宝物がたくさん詰まっている大切な空間なのだ

- オーナー：大野秀貴
- ガレージ寸法：8m×4m
- シャッター開閉：電動高速タイプ



あまりのこだわりっぷりに
「うーに住むのかい？」と……

北海道に住む大野さんは、ふらのミーツ
ティンクを開催しているオーナーズクラ
ブRock'sのメンバー。スナップオン
ツール好きとしても知られる。それより
仲間内では鶴川で本物のシシヤモを取り

扱っていることのほうが知られている？
夢のガレージのサイズは奥行き8m、
幅4m。床は「カラクリート仕上げ」で
油が染み込みにくい仕様になっている。
全体的に木目を生かして、柔らかなイメ
ージに。手がけてくれた大工さんに、「こ
んなにキレイにして、ここに住むのか
い？」と笑われてしまったほど。



おもちゃコーナーと呼ぶべき一画。左はスナップオンのツナギ3着。JBLのスピーカー完備で作業中もじつに快適。



ピストバイクも愛車ロードスター同様にフルカーボン仕様。どこまでもカーボン好き！



スナップオンのロールキャブ&ツールボックス、赤いデスク前には同じく赤いRECAROシートを2脚配置している。



自慢の逸品である貴島さんとRCOJ代表・水落さんのサインを額装にして飾ってあるのだ。

天上には蛍光灯2本×3基とスポット
ライト12基でロードスターを、そして
HID照明2基で、自慢の自転車（ピス
トバイクもフルカーボン仕様）をピッカ
ピカにライトアップしている。シャッタ
ーは電動タイプなので、雨の日もクルマ
から降りることがなく快適。木製作業台
の下にはコンプレッサーも装備した。

愛車は全身カーボン仕様のNA つねにどこかが進化し続けている

こんなすてきなガレージに収まっているのが、ボディから内装までふんだんにカーボンを用いた愛車。ここにもスナッポンの工具がシステマチックに搭載されるなど、趣味を徹底している。ティッシュボックスなどの小物までカーボン仕様にしているのだ。

これでもか、というくらいにカーボンを用いているが、ずっと同じ仕様であり続けることはない。クルマいじりも好きだから、次々と新しいアイデアを取り入れていく。よく見ないとわからない部分でさえこだわっているのだ。

若かりしころから、ロードスターに乗りたい一心で過ごしただけあって、注が

れる愛情は並ではない。そのカーボン号が鎮座するガレージに、手を抜くはずがないのである。愛車と過ごす時間はドライブしている時間だけではなく、作業中でさえも、ともに過ごせるのだ。



ドアの内張りまでカーボン仕様。安っぽい感じがせず、よくまとめられている。一見ブラッククリアに見えるが、晴れている日にはカーボン目がかっきり浮き上がる。



カーボン色かと思いきや、エンジンルームはチャンバーやエンジンヘッドがピカピカに磨かれた鏡面仕上げがまぶしい。これも美しく保つにはマメな磨きが必要になる。



マフラーは上下に2本出しへと変更していた。これも自分でこつこつ作業して変更したポイント。スパルタンでもなくエレガントでもない、なんともいえないオリジナリティを放つ。



カーボン大好き大野さん。クルマも大事だが、家族も大切にしているというナイスガイなのだ。

**ロードスター専門
だからこそ
できること**

**最高レベルの
中古車販売だけでなく**

**メンテナンスも
パーツ開発も
可能だ!**

中古とは思えないクオリティの高さを
1台1台にプラスして車両販売を行う
そんな同店はメンテも充実している!

アイスタイリング

住所: 静岡県浜松市南区大柳町8-1

TEL: 053-444-4141

FAX: 053-444-4148

営業時間: 10:00~19:00(平日)

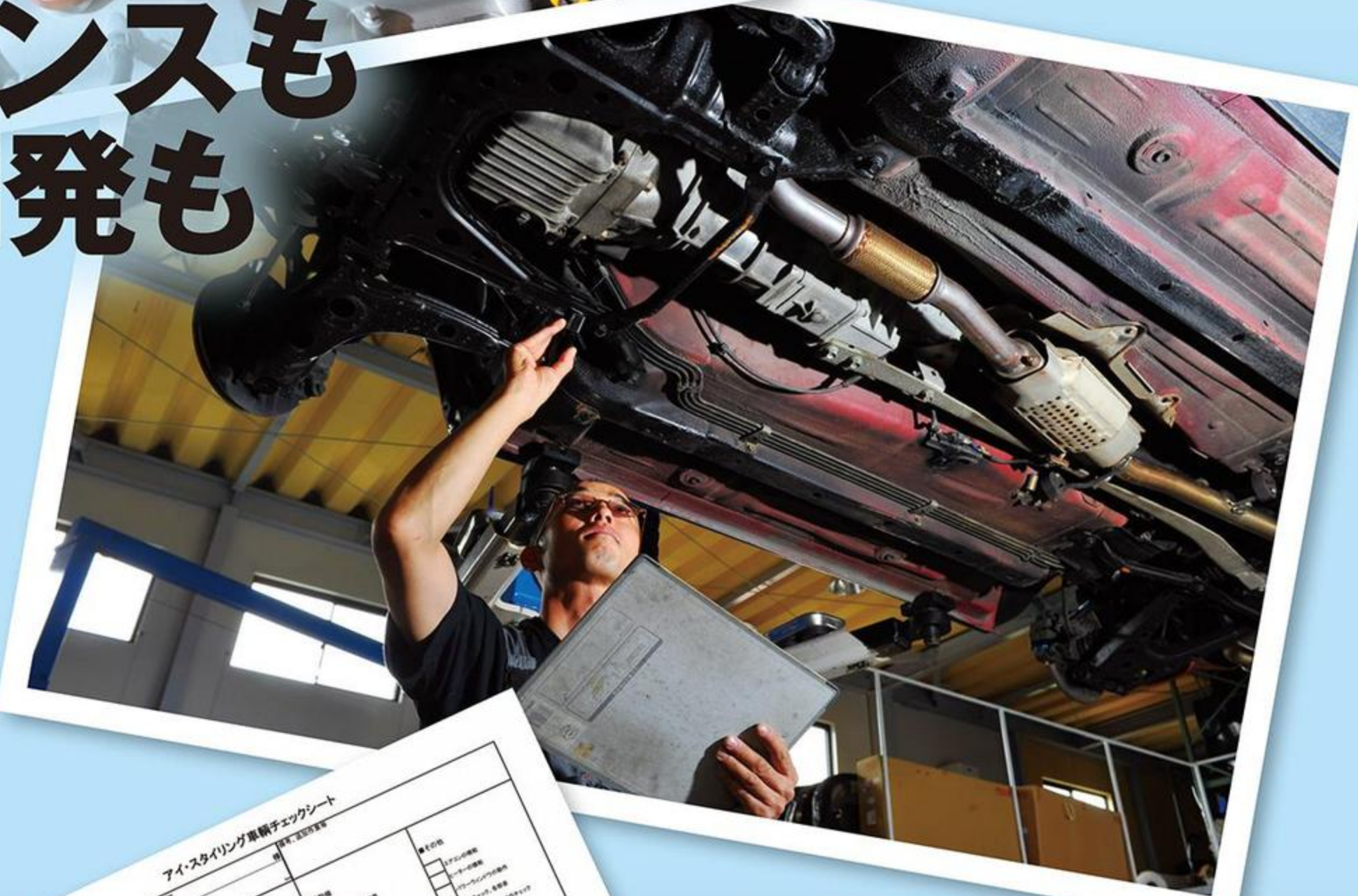
10:00~18:00(日祝)

定休日: 火曜日

ホームページ: <http://www.roadster.co.jp>

「故障したら直す、ではなく故障する前に手を入れる」。オープンにして出掛けても、突然のトラブルは困りものだ。また故障ばかりするとお財布にも優しくない。そこでアイ・スタイリングが行っている「アイスタチェック」がオススメ。これは約一日かけて、愛車のチェックを行う。また同店では中古車の販売も行っている。極上車からアウトレットカーまで豊富な在庫を誇る。これから

ロードスターを探す人は、ぜひとも足を運んでみよう。「FACE to FACE」がモットーというだけあり、遠方の納車はもちろん、詳細の打ち合わせにもスタッフが出向いてくれるという。なかなか電話やメールでは分かりづらい事も聞きやすいし、やはり相手の顔が見えるというのは安心につながる。ますます広がるサービスのなかで、長く乗り続けられそう。



項目	確認	結果
エンジン	アイドリング不安定、振動、異音、水温計の異常、オイルの量と色、ベルトの張り、冷却水の量と色	
変速機	変速時の振動、異音、変速機油の量と色	
サスペンション	走行時の振動、異音、タイヤのすり減り、ブレーキの作動状況	
ブレーキ	ブレーキの作動状況、ブレーキパッドのすり減り、ブレーキ油の量と色	
タイヤ	タイヤのすり減り、タイヤの空気圧、タイヤの交換履歴	
照明	ヘッドライト、ブレーキライト、サイドブレーキライトの点検	
その他	車体の腐食、塗装の剥離、ガラスの割れ、ドアの開閉状況	

「アイスタ車両チェック」で コンディションキープを

テスターにてセンサー類の異常をチェックをしているところ。これにより時々出る異常な症状も取り出せることがあるという。



「やっぱり乗ってみたいとね。」毎日何台ものロードスターを乗っていると、その車の異音やクセがわかるそう。



気付いたところを再びリフトにあげてチェック。修理の必要な箇所を教えてもらう。その場での修理も可能だ。



広々としたストックヤードには 極上中古車が並べられている

「いいクルマを全国から、いいクルマを全国に」、を实践するアイ・スタイリングは、全国からロードスターを集め、厳選した後に中古車として販売している。屋内展示場をはじめ、屋外にも所狭しとロードスターが並べられているのだ。仕入れはほぼ前オーナーさ

んからの直接仕入れたもの。だから素性もしっかりとわかるものばかり。また「アウトレットカーコーナー」や「委託販売コーナー」もあり、中古車を選ぶ側にとってはうれしい配慮がされている。見ていると「どの子も欲しくなる」ペットショップ状態に!?



希少なレアモデルを始めとして、魅力的な中古車が並べられている。NAの取り扱い数も多く、またコンディションがとて素晴らしいのだ。

走行距離が極めて少ない そんな車両もここにならある

こちらの白いロードスター、平成8年式で走行7600km! ほかに10000km台も数台あり。アイ・スタイリングにはそんな車両がゾロゾロとある。程度のいいロードスターがあれば、全国どこへでも買い取りに行くからだ。また納車も全国へきれいに整備し届けてくれる。



正真正銘の7600km! またまたこんな極上車が存在していることに驚く。また納車整備も専門店ならではの行き届いた内容だ。



「存在しないパーツは作る!」 魅惑のアイテムを新開発中

そろそろロードスターも20年選手となると、部品の供給が難しくなる可能性が出てきた。そこで「無いものは作ろう」と、現在の技術を駆使してパーツ作りを始めた。また材質を良くする工夫もあり、「長く乗っていく」には頼もしいかぎりだ。

下に紹介するものは一例だが、これからアイテム数を増やしていくつもりだ。完成したらホームページにて紹介する予定なので、要チェックだ。欲しいアイテムがあったら逆に提案してみる、なんてのも受け止めてくれそうだ。

これはM2-1028へ幌を付ける場合のアタッチメント。28のオーナーで幌を付けたい人には朗報だ。

「こんな物も作ってみました。」の一例。これはM2で使われていたインナーハンドル。材質はジュラルミン製。丈夫になるそうだ。



こちらはセンターキャップ。材質はアルミで作り、それにメッキを施した。これだけでも足元が輝いて見える。

