

ROADSTER BROS.

Motor Magazine book

[ロードスターブロス]

オープンカーはインテリアが命
だれにも負けない
牙城を築け

読めば元気になる!
一家に8台のロードスター、
大学自動車部、...etc.
オーナーぞくぞく登場



Vol. 04

走ってこそその楽しさ100倍
ロードスター

Driver's High!!!!

ストリートから
スポーツ走行まで、
めいっぱい
遊ぼう

ROADSTER BROS.

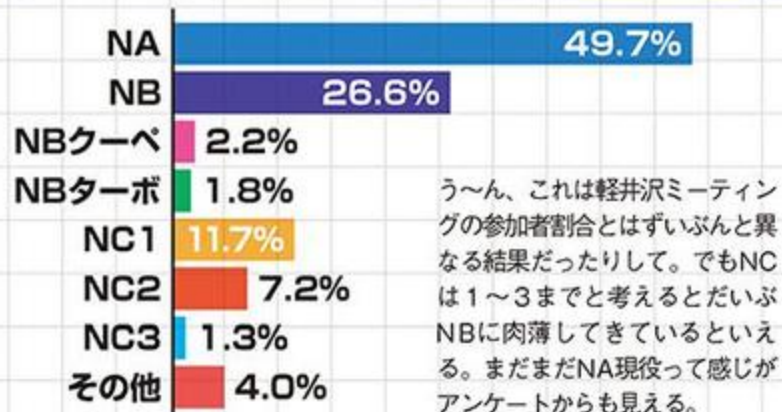
◀ *NEXT PAGE*

TOPICS

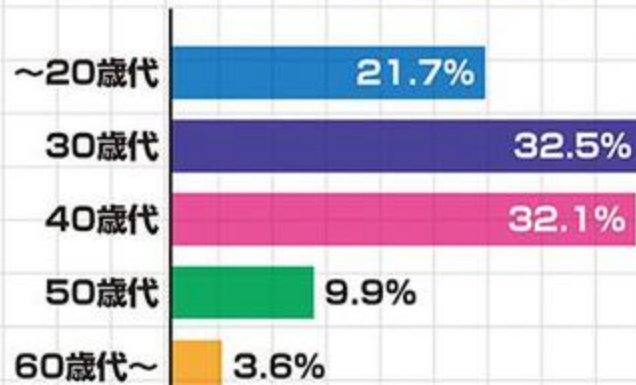
軽井沢ミーティングでのアンケート結果 どんな意見が飛び出したかな？

ROADSTER BROS.のブースで行っていたアンケート
たくさんの方が協力してくれて、感謝感激！
ここから何が見えてくるだろうか？

Q3 お乗りのクルマは？

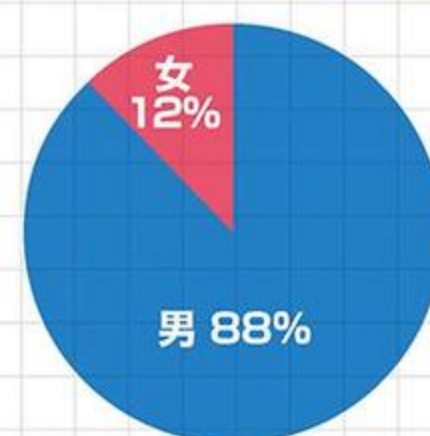


Q2 年齢層



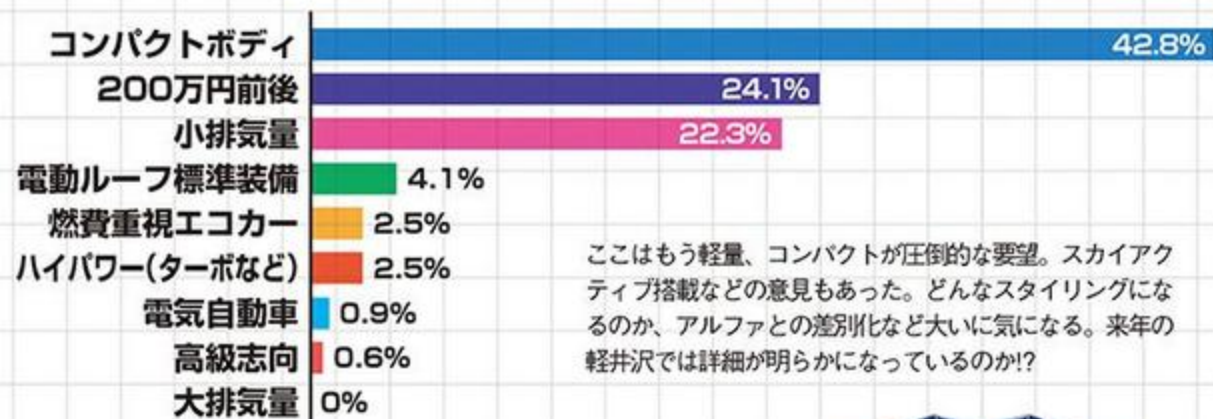
若年層が増えてきたのはすこすうれしいポイントだ。クルマ離れが著しいとはいえないながら、ロードスターでは上向きなことから、クラブやネットのコミュニティが充実しているのも理由のひとつになっていくかも。

Q1 男女比

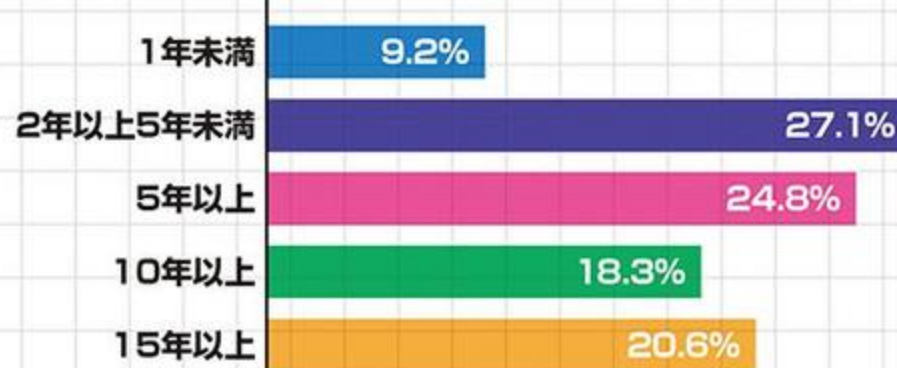


これはもう圧倒的に男性が多いのは納得。でも、確実に女性ドライバーが増えてきているのはミーティングに足を運べばよくわかる。同乗者としてではなく、ドライバーとして答えてくれた女性も多数いたのだ。

Q5 次期ロードスターに期待するこは？



Q4 ロードスター歴



これはきれいにバラけた。初心者から発売当初から好きというベテランまで、本当にさまざまなファンに支えられているのがわかる。途中数年は別のクルマに乗っていたが、出戻ったという人も、実はけっこういる。

オリジナルTシャツ、 通販開始！

軽井沢ミーティングで販売していたオリジナルTシャツ。通販でも購入できるようにしてほしい、というリクエストにおこたえて販売を開始します。
サイズはアメリカンなので女性やスリムな人はMサイズで十分でしょう。ちょっとおながか……というお父さんにはXLがゆったり着られてオススメです。
ミーティングに、イベントに、じゃんじゃん着ていってください。
ご注文、問い合わせはメールで。



Mサイズ
ライトグリーン(黄緑)／ターコイズ(濃い水色)／ショッキングピンク／ホワイト(印字は水色)
Lサイズ
ネイビー(紺色)／ホワイト(印字は水色)／デニム(深緑)／オレンジ
XLサイズ
ネイビー(紺色)

1枚2300円(送料込み) 複数枚注文の場合送料がお安くなります
問い合わせはメールをお願いします bunko@mink-s.com
枚数に限りがございます。ご了承ください。

私も
着ます

Q6 そのほか

- 車重900kg以下
- タイヤを14〜15インチにして、いじりやすく、とにかく軽く。ディーゼルはアリかも
- 軽量
- 5ナンバーで
- チューニングしやすいエンジンに
- 軽オープン車の上級グレードより安い。小排気量スーパーチャージャーは付かないのか
- 大排気量より軽いクルマがいい
- ライトウエイトスポーツ
- FR
- 限定カラー
- NBのようにデザインのいいものがある
- スカイアクティブ仕様に
- ディーゼルエンジンのMT
- NAより小さく、軽より大きく
- 軽量で車高が低くて、排気音が乾いていてカッコいいクルマ
- 特別仕様でターボ付きがあつたらいい
- 乗って楽しいクルマ
- 1000kg以下
- 高回転型エンジンと、NA、NBのパーツが流用できる
- 排気量1.4ℓか1.5ℓのターボ車。900kg台
- ライトウエイトと、カッコいい外観
- レトロすぎずに、雰囲気のあるデザイン

- おもちゃでいて欲しい
- 装備は少なくてもいいので、軽く
- ATが欲しい
- アフターパーツで替えられるところは思いっきりチープでいいと思う

本誌ROADSTER BROS.への ご要望など

- 毎年誌面に載りたい。ROADSTER大好き！
- 毎年、軽井沢で発売して欲しい
- ロードスターの専門誌は少ないので続けてください
- もう少し安いといいな
- 毎回買っています。NCの情報をお願いします
- 女性目線の企画をお願いします
- ダンナが買ってくるのを読んでいます。クルマにくわしくないですが、楽しく読んでいます
- 学生なのでバイト代で買います！
- 頑張って、長く続けてください
- オーナー目線の特集で毎回楽しみにしています
- 気軽に乗っていただける楽しみがあるといいです
- メンテナンスの特集を組んでください！
- 電子版が欲しい
- パーツレビューを充実させてください

みなさん、ご協力ありがとうございました！

ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

ROADSTER BROS.

[ロードスターブロス]

Vol. 04

Editor in Chief 中村ブンコ(株)mink's

Editorial Staff 土屋光司(株)mink's

Producer 篠原政明

Photographer 桧山行由
大西 靖
金子信敏
服部真哉
犬塚直樹
吉見幸夫
高松 弘
片桐博也(RCOJ)

Writer 佐藤 圭
正松本 宏
四馬力
塩見 誠
石田 徹

Cover Photo 大西 靖

Cover Design 田辺雅人(株)mink's

Design 長谷川脩史・田辺雅人(株)mink's
3Punch Design(齋崎真司)

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/蔭山洋平

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

編集部:株mink's
〒151-0071 東京都渋谷区本町6-4-5 城南本町ビル1F

©モーターマガジン社 無断転載を禁ずる



003 ROADSTER BROS. TOPICS 軽井沢ミーティングアンケート報告

006 走ってこそロードスター 楽しさ100倍 Driver's High!!!

ストリートからスポーツ走行まで、
めいっぱい遊ぼう

040 編集部厳選 パーツカタログ

●エアロ・エクステリア系 ●エンジン・コンピュータ系
●クーリング系 ●ドライブトレイン系 ●サスペンション・ブレーキ系

067 オープンカーはインテリアが命 だれにも負けない 牙城を築け

093 一家に8台のロードスター!? HOT FAMILY

100 ミーティングレポート

参加者の魅力的な愛車をどど〜んと掲載

124 われら大学自動車部

133 INFORMATION FILES

新製品、ショップ、イベント情報が満載!

144 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

走ってこそそのロードスター

DRIVER'S HIGH!!

楽しさ
100倍



コースは改修が行われ、最終コーナーが変更されている。ひさしぶりに走る人は要チェックだ。腕磨きにぴったりのサーキットだぞ。

アップダウンがあるため、初めて走行する場合には先が見えなくて怖いと感じるかも。まずはコースを覚えることから始めよう。



取材協力

TSタカタサーキット

広島県安芸高田市高宮町原田1378-3

☎0826-59-0055

<http://www.ts-takata.com/>

広島県にあるミニサーキットで、ダートコース(JAF公認)も有する。またこのサーキットはジムカーナのJAF戦公式サーキットにも認定され、すでに第2戦で盛り上がった。全長1500m(舗装部)、幅員は9~10m、そして直線は最大250m。ロードスターにピッタリのテクニカルコースだ。



ストリートからスポーツ走行まで、めいっぱい遊ぼう

ロードスターは楽しい。何が楽しいって言葉で表現するのは難しいけれど、通勤で乗るだけでもワクワクする。そんなクルマ、ほかにはない。ドライブも楽しいし、たまにサーキットを走って楽しむ人もいる。とにかくロードスターはいじるのもいいけれど、走ること自体が楽しい。そこで、今よりも積極的に走ることにについて考えてみたい。ちょっと意識を変えるだけで、運転することがより面白くなっていく。何もサーキットをガンガン走らなくても十分に遊べるのが、ロードスターの魅力なのだ！



楽しさ
100倍

走ってこそロードスター
ストリートからスポーツ走行まで、めいっぱい遊ぼう

運転を教えてもらうのは教習所以来!? スポーツ走行って実はメチャ楽しい!

クルマの運転って、交通ルールとマナーを守れば普段乗りでは決して難しいことではないはずでもサーキットなどで少し速度域が上がると、とたんに操作が難しくなるのはなんとなくわかる運転のプロに正しいドライビングを教えてもらうことで、安全に楽しいスポーツ走行を楽しもう!

趣味のスキルアップから資格の取得サポートまで、社会人を対象としたスクールは数えきれないほど存在する。しかも、意外に人から教えてもらう機会に恵まれないのがクルマの運転。サーキット走行を楽しんでいる人を除くと、ほとんどが教習所を卒業したら自己流のままだと思っただけで、問題はないのだが、せっかくスポーツ走行という非常識の世界を楽しんでいるから、ドライビングそのものが上達するに越したことはないはず。そこでオススメしたいのが、プロが手取り足取り教えてくれるスクール形式の走行会。今回はマツダのテストドライバーを長年務め、ロードスターの開発にも深く関わった、小田昌司さんに4名のビギナーを実際にレクチャーしてもらう。自分では気づかない悪いクセを見抜き、ひとつずつ改善すれば1日でどこまで上達できるか? そして正しい運転をマスターするってことは、タイムだけではなく一般道での安全にも直結するのだ。

参加者紹介



講師 小田昌司氏

マツダのテストドライバーとして、ロードスターの開発に携わる。現在はロードスター専門店「ニーレックス」の技術顧問として、より安全にサーキットを楽しむためにパーツを精力的に開発中。経験を生かしたレクチャーは、ビギナーにもわかりやすいと高評価。

Entry
02

運転を覚えたほうがいいと言われ
初めてのスポーツ走行にトライ



横浜ゴムのSドライブを装着している。サイズは195/55-15だ。これくらいのグリップでも基礎はちゃんと学べる。

ニーレックスに足を運ぶようになったのは、3年ほど前にサスペンションの相談をしに行ってから。いろいろアドバイスをもらい、「理にかなっているな」と思いつつも、勢いに圧倒され(?)それから1年ほど行かなかった。が、ナックルサポートを筆頭にセットアップしていくと、だんだん楽しく走れるようになり、今ではマジカルクロスを入れるまでに。「ちゃんと運転を覚えな」と言われて、この企画に乗ることにした。はたして今の走りはどう評価されるか。



NB8C
吉岡剣士郎さん

「平成13年式のNBです。本当はロータリーを買おうと思って中古車店に行ったんですが、FRだしオープンでもいいや、と思って購入。いい判断だったと思います!」

Entry
01

サーキット走行経験は、はるか昔
普段はストリートオンリーです



タイヤはスポーツ走行を前提としていないためミシュラン製、サイズは185/60-14だ。タイム出しではないのでまずは腕、だ。

1997年(平成9年)に購入した最終型。ワンオーナー車で屋外駐車だったころもあるというが、至ってきれいな内外装。幌は新車時に切られたことがあり、交換した経緯がある。サーキット経験は、はるか昔にかつてのTTサーキットを走行したことがあるくらい。それ以来スポーツ走行は皆無で、もっぱら街乗りだけ。もっと上手に運転したいと参加してくれた。いろいろ指摘され、ひとつひとつ問題点をクリア。だんだん上達していくのが見えても明らかにわかった。



NA8C
三折泰弘さん

「ビートを買おうと思っていたのにだまされて(?)NAを買ってしまいました。今となってはよかったと思っていますが、今日は勉強させてもらいます!」



9 直線といって差し支えない緩い右コーナーの奥に、Rのキツイ右コーナーが待ち受ける。横Gが残ったまま強くブレーキングすると、オーバーステアが出やすいので注意したい。



10 ここからは上り勾配となり、最終コーナーへと向かう。途中に緩い左コーナーこそあるものの、アクセル全開でクリアできるはずなので、短いストレートとして組み立てるべし。



11 シケインだった部分が改修され、現在は一般的な右コーナーに。続く最終コーナーの車速を高めるためにも、コース幅をフルに使うことを忘れずに。ブレーキも軽めで大丈夫だ。



12 最終コーナーのRはキツくないので、できるだけ高いアクセル開度で走り抜けよう。長いとはいえないホームストレートはココでの通過速度がラップタイムに大きく影響する。



5 どこをクリッピングポイントにするべきか悩む複合コーナー。足のセッティングやLSDの有無でも変わるので、いろいろなラインどりを試し、ベストな走り方を見つきたい。



6 2連ヘアピンはセオリーどおり、アウト・イン・アウトで抜けよう。正確なアクセルワークとステアリング操作が求められ、ドライバーの技量を判断するにはピッタリの場所だ。



7 ヘアピン2個目の立ち上がり。コース幅を目いっぱい使わないとステアリングを切る量が多くなり、立ち上がりでアクセルを踏むタイミングも遅くなる。とにかく基本に忠実に！



8 ダブルヘアピンをクリアすると、下り勾配の左コーナーが続く。アクセル全開ではいけないし、減速しすぎてもタイムが大きく落ちるとい、ビギナー泣かせのセクションだ。



TSTAKATA Circuit

ロードスターに ピッタリの コースレイアウト



3 2コーナーを立ち上がると、ホームストレートより長い直線区間となる。焦ってアクセルを早く踏んでしまいがちだけど、向きが変わっていないとオーバーステアを誘発するぞ。



4 ストレートは下り勾配なので、想像している以上に車速は上がるはず。次のコーナーは途中でRが変わる複合で、入り口もけっこうキツイため早めのブレーキングを心がけたい。



1 ビットロードからコースインしたら、しばらくは後続車の走行を妨げず左側に寄って走行しよう。また最初から飛ばしすぎず、3〜4周はタイヤを温めながら体も慣らすこと。



2 左に曲がる1コーナーを抜けると、すぐRのキツイ2コーナーが迫ってくる。進入でキッチリ車速をコントロールし、アンダーステアを出さないよう注意しつつターンインしよう。



Entry
04

走行経験はあるものの間があいて
スポーツ感覚が身についてない!?



タイヤはヨコハマSドライブを選択、サイズは195/50-15を。4人の中ではいちばんコンディションがよさげなタイヤだった。

今回のメンバーではいちばんサーキット走行の経験が豊富な紅一点。このNBは児玉さんから譲り受けたもので、素性がわかっているだけにパーツのセットアップもしやすい。タカタは5回くらい、そして中山サーキットを3回ほど走った経験がある。しかし、それもずっと前のことだし、少し走れば感覚が戻ってくるが、それでしばらく間があいてしまう。そのためコンスタントに安定して走ることができない。とはいえ、いちばんきれいにコースをトレースしていた。



NB6C
池田順子さん

「NA→NB6→NB6とロードスターばかり乗り継ぎです。クルマとしてしっかりした感じがするので安心して乗っていられます。SGリミ、気に入ってます」



Entry
03

サーキット走行経験はゼロ
普段はドライブを楽しんでま〜す



タイヤはトーヨーDRBでサイズは185/55-15だ。まずはクルマの挙動を覚えることが大事なので、サイズの的にも◎だろう。

NB3型のSGリミテッドにこだわっていて、これは2回目。1.6ℓから1.8ℓへと変更しているのだが、誰からも気づかれない。ロードスターはドライブをメインに楽しんでいるので、サーキットを走ったことは1回もない。運転がうまい、というのは動きがスムーズなのに速い、そんなイメージだという。ロードスターが初めての愛車となるので、しっかりと運転がうまくなるようステップアップしていきたい。初っぱなから若さいっぱい「ヤンチャ」な走りを見せていた。



NB8C
児玉篤希さん

「ニーレックスに行くようになったのは、ジョイスティックを買いに行ってからです。車検の相談に乗ってもらったりで、今ではすっかり常連のひとりです」

まずは自分のドライビングを客観的に見つめる 知らずに身についたクセがあるかもしれない!

まずはインストラクターの小田さんが助手席に乗り込んで、生徒4名の悪いクセをチェックする
サーキット自体もさほど経験がない彼ら、緊張しちゃって普段の運転ができない参加者も
当たり前の話ではあるけど、全員がダメ出しの連続。ビギナーにありがちな弱点とはいかに!?

吉岡さんの場合

初めてのサーキットでガチガチ どう走ったか自分で覚えてる?

サーキット走行そのものが初なのに、助手席に誰かが乗って「アナタの悪いところ見つけます!」だから、緊張するのは仕方ないこと。その影響もあると思うけど、あまりにも気持ちに余裕がなかったね。とはいえカンタンに実践できたら苦労しない。ひとまず速く走って考えは置いて、コースレイアウトを暗記するつもりで走るのがいいかもしれない。「次はキツイ右コーナー、その先は下りのストレート……」というレベルまで暗記できたら、次はライン取りを組み立ててみる。ブレーキングやハンドリングといった操作は、それがあ程度できるようになつてからでかまわない。イッキにくさんのことを教えられても、何もかも対応するのはムリでしょ? ひとつずつ、じっくり覚えていこう。



緊張で体がガチガチになっているのが助手席からもよくわかる。目の前にコーナーが迫ってきてから、どう操作するべきか考えている感だね。これだと少し速度が上がってきたときにとても危険だ。



その結果、真ん中を通過。クリッピングポイントの「ク」の字もない。最初はコースレイアウトを覚えることに専念したほうが、速まわりしないうえです。



ひとつ先のコーナーを見ろ、とドラテク本にはよく書いてあるけど、現時点じゃひとつ先どころか数m先しか見えていない気がする。初心者には大いにありがちなので、ゆっくりと楽しみ方を覚えるといいだろう。

三柵さんの場合

ブレーキングにメリハリがなく コースもよく把握していない!

サーキット走行の経験が少なく、タカタを走るのも初めて。そう考えれば仕方ないかもしれないが、とにかく走りにはメリハリがない。とくに問題なのはブレーキングで、コーナーのはるか手前からじわつと弱い力で踏み始め、減速にかける時間が長すぎる。それとコースもよく見ていない、というか目の前にあるコーナーしか視界に入っていない気がする。だから操作がすべて遅れがちになつちゃうし、ライン取りも適当にならざるをえないんだ。サーキットを走るといふよりは、街乗り……ワインディングを軽く流しているような感覚。だからブレーキングの時間が長くなるし、ボトムスピードも低いし、クリップも甘くなる。まずは「走っているのはサーキットだぞ」と意識を持つことから始めよう!



早いタイミングで減速を始めるから、クリップの手前でスピードが落ちる。フロントに荷重が乗っている状態でも、コーナーに入る。普段のドライブだったらいいけれど、サーキットではイマイチだ。



コーナーのクリッピングポイントを大きく外している。ドライバーは左に目いっぱい寄せているつもりでも、クルマが台分くらいイン側が開いている。もっと車幅の感覚を身につけるべし。



先のコーナーを見ていないから、立ち上がりでアクセルを踏むのもおっかなびっくり。ストレートの車速が伸びないのも当然だね。せっかくのサーキット走行なのに、ストレスがたまってしまうぞ。

初体験で舞い上がっちゃうのもムリはない
まずは周囲を見渡す余裕を作ることから!

運転の感覚がサーキットじゃなく街乗り!
メリハリをつけ減速を短時間で終わらせる



池田さんの場合

どこもオーバースピード気味！ でも不思議と帳尻は合っちゃう

唯一タカタを走った経験がある女性ドライバー、そのせいか最初の逆同乗走行ではイチバン評価が高かった。スピード感が身についているというか、街乗りと明らかに異なるドライビングができています。ただし気になったのは、どのコーナーも進入スピードが速すぎる。入ってから「ヤバイ」って感じで修正してやり、ちよつと危なっかしい。原因はブレーキングのGを感じにくい、というかコレは身体構造上の問題で、女性ドライバー特有の特徴でもあるんだ。対策としては、シートベルトの腰の部分に感覚を集中するのがオススメ。締め付け具合で「今これだけの減速Gがかかっている」というのを理解できると思う。最初から難しい話をするけど、それだけ彼女のスタートラインが高いというわけ。

児玉さんの場合

勢いはイけどガムシャラすぎ 待つことを覚えれば上達しそう

彼はほかのドライバーと正反対、メリハリがありすぎるタイプだ。思いきりがよくアクセルもブレーキも力いっぱい踏める、なので初めてのコースでもそれなりに走れた気がする。言い換えれば本能に任せた走り、で少し危なっかしい感じもするね。勢いのよさをスポイルしない程度で、かまわないから、自分の操作でタイヤがどうなっているかをイメージすると、走り方が変わってくると思う。たとえばコーナーへの進入時。今は手前でガツンと減速し、ブレーキペダルから足が離れた状態でステアリングを切っているんだ。ということはフロントタイヤの荷重が抜けており、本来のグリップを發揮していない状態。だから勢いのわりにコーナーリングスピードは乗っていないし、アンダーステアも強くなっちゃう。



このコースの経験者だけあって、ポイントはつかんでいるもよう。ほかのドライバーよりもブレーキングポイントが奥だが、踏力は弱め。踏み始める場所は同じで、そこから、少し強めを心がけてみよう。



ブレーキングが甘いから、オーバースピード。そのため挙動が安定せず、ステアリングの修正も大きくなってしまふ。ロスになるタイヤにも優しくない。ただしスピンしたり破綻させないのはすごいね。



コーナーリングで多少とつちかっても、立ち上がりは極端に遅れることはない。慌て合わせの上手さは天性、それとも経験者だから？ アドバイスは難しい話になるが、しっかり取り入れられればかなり上達しそう。



クリップの手前で減速を終わらせて、アクセルを踏みたくて踏みたくて仕方がない状態。焦ってもアンダーステアになるだけだぞ！ ブレーキングポイントが合っていない証拠だ。まだ攻めきれない。



操作の初動の遅れを気にしているせいか、ステアリングも急にガバツと切るから、挙動変化が大きくなり、タイヤの負担も増える。切り始めのタイミングを早め、全体的にもっと優しい操作を心がけたほうがいい。



立ち上がりで加速しようとしても、ステアリングを切った状態でアクセルを踏んでも、トラクションは横に逃げていく。早めにクルマを直進状態に戻すことが優先。ライン取りを見直してみるのもいいかも。

ブレーキのGを感じにくいのは女性特有？
腰ベルトの締め付け具合で判断してみよう

アクセルもブレーキもタイミングが早すぎ
タイヤがどんな状態か想像しながら走ろう



楽しさ
100倍

走ってこそロードスター
ストリートからスポーツ走行まで、めいっぱい遊ぼう



走っている人が楽しむのはもちろんだが 同行者をも楽しませる走行会は最高!

千葉県袖ヶ浦市にある「袖ヶ浦フォレストレースウェイ」で行われる恒例の「袖森フェスティバル」
この走行会でロードスター枠をジョイファストが設け、185、195、205CUPも併催
お祭り気分で盛り上がるイベント内での走行枠とあって、いつもと違う雰囲気が楽しめた



「サーキット走行は家族の理解があつてこそ楽しめる趣味」、「ひとりでするより、仲間とワイワイ走ったほうが楽しいに決まってる」と考える「ワンデイスマイル」。これはレーシングドライバーの澤圭太選手が展開する団体。レーシングスクールを広く展開しているのだ。

中でもイベント色の強い「袖森フェスティバル」が4月28日に行われた。走行会クラス、もうすぐ走行会デビュークラス、体験ファミリー走行（サーキット走行装備不要）など、細かいクラス分けがされており、初心者も参加しやすくなっている。この日は総勢130台ものエントリーがあつたという。

イベントにはロードスターの走行クラスが設けられていた。ジョイファストなどが展開しているタイムアタックチャンレジの「185、195、205CUP」も含まれている。天候もよく、ゴールデンウィークの始まりとあって袖ヶ浦フォレストレースウェイは大にぎわいだ。

ロードスターだけの走行会だからとことん面白い

久しぶりに走ると
あってコースを
思い出すのが.....



柴田ワタルさん

袖ヶ浦は1年ぶりの走行となるため、コースを思い出すのに必死。新車で購入して21年になる相棒、走行距離は23万km、何回もエンジンを載せ替えた。「昔はサーキットはレースを見に行くところって感じだったけど、これを買ってからは走りに行く場所。まさか自分が走るとはね(笑)」。タイヤはイーグルRSスポーツ(185/60-14)で、冷間時2kg/cnlスタートで走行後に2.5kg/cnlくらいを目安に。

まだサーキット歴が
浅いので1周ごとに
タイムアップできれば



三谷公彦さん

初の185CUPとなるが、ロードスターでサーキットを走るの、筑波サーキットコース1000に次いでまだ2回目。仲間と誘われて参加したのがきっかけだ。R32タイプMに乗っていたこともあるが、ロードスターのほうが走りはもちろん、どんな仲間が増えていくのも楽しい。タイヤはグッドイヤー・イーグルRSスポーツ(185/60-14)を履く。オーバーフェンダーで3ナンバー取得している。

1年ぶりの
袖ヶ浦だったけど
知らない間にまわりが
タイムアップ



林 吾朗さん

205CUPに参加している。昨年の袖森フェスティバル以来なので、「出たとこ勝負ですよ(笑)」。知らない間に周囲がタイムアップしていて少し焦ったとか。このNCはサーキット専用マシンとして新車で購入した、富士チャンピオンレース仕様。タイヤはネオバでサイズは205/50-16。空気圧は2.4~2.6kg/cnlからスタートして様子を見るようにしている。

富士チャンピオン
レースに参戦
ウデを磨くなら
ロードスターに限る



SHIBAJUNさん

ポルシェGT3のオレンジがどこでも目立つ! 昨年から富士チャンピオンレースにも参戦しており好成績を残している。このNC2はホワイトボディから製作されているもので、ジョイファストがレースカー作りのノウハウを注ぎ込んだもの。ポルシェにも乗っているが「速い」と面白いのは違う。ロードスターは面白い。タイヤはネオバで205/50-16を履く。

185CUPは操ることが
楽しめるNAには
ジャストサイズなのだ



栗原久夫さん

185CUPはスタート当初から参加している。このサイズが楽しく奥が深いからだ。ロードスター歴は5年ほどになるが、以前はS14シルビアに乗っていたこともある。しかし盗難に遭ってしまい、友人に誘われロードスターに乗り替えた。ターボよりも全開で踏むことができるのが面白い。タイヤはイーグルRSスポーツで185/60-14サイズをセットアップ。

ロードスターで
サーキットは初
父もオープンで乗る
わが家の愛車



声澤征宣さん

マンガ「彼女のカレラ」を見て、すっかりはまってしまった。ロードスターのショップを探していたところ、このイベントのことを知った。今回は初めて195CUPに参加する。過去にはAE86でサーキット経験があるけれど、ロードスターでは初めて。父親が「86はイヤだ」と言いだし、2シーターオープンならOKということで購入。そんな父は母とドライブデートしているとか。

袖ヶ浦と日光サーキットの
ライセンスを取得して練習中



堀 雅人さん

袖ヶ浦と日光サーキットのライセンスを取得している。ビデオとロガーを使って自分のドライビングを客観的に見ながら、レベルアップに努めている。サーキット走行歴は4年ほどで、以前はGDBインプレッサに乗っていた。速かったが、コーナリングはやはりロードスターに分がある。コントロールする楽しさを満喫している。つるつるのタイヤはイーグルRSスポーツで、195/50-15サイズ。

サーキットには
興味があつたけど
実際に走ってみると
課題だらけ



渡辺卓雄さん

昨年11月に購入したばかり。日光サーキットに見学に行って、「これ買おう」と思ったのだとか。「同級生が走っていて、それを見学に行き魅力を感じてしまったね」。筑波サーキットコース1000を走行した経験があるものの、袖ヶ浦はコースが広くコーナリングスピードも高く難しい。タイヤはディレツツァZIIでサイズは185/60-14。コーンズ製の車高調をセットする。

袖ヶ浦を走るのは
初めてだが
速い人があると
いい刺激になる



浅山晃尚さん

ジムカーナでスポーツ走行することが多い。2006年に中古で購入したNB1、ドリフトをやったこともあったとか。「グリップの練習としてドリフトをやっています。リアのコントロールができるように」。タイヤはディレツツァZIIでサイズは195/50-15をチョイス。袖ヶ浦を走るのは初めてだが、日光サーキットを走行した経験はある。

2013.4.28 袖森フェスティバル

当日はなんとレッドブルの車両がやってきて、冷えたサンフルドリンクを配布していた。暑い日だったので長蛇の列ができていた。



主催者であるレーシングドライバーの澤圭太選手から当日の説明が。ドライバーズミーティングをしつつ時間をかけて行つても安全のためなのだ。



One Day Smile
ワンデスマイル

いきなりサーキット、が怖いと思ったら スクールに入って勉強してみるのが正解

4輪ドライビングレッスン
ドライビングサポート
挙動コントロールレッスン
データロガー解析診断
走行会でドラサポ
マンツーマンレッスン

座学はもちろんデータロガーを使つての走行解析など、初心者からベテランまで幅広い層に豊富なメニューを用意する「ワンデスマイル」。「ドライビングレッスン」と「カートレース」を通じてカーライフを演出する、澤圭太ドライバー主宰の団体だ。親切にわかりやすく教えてくれるため、スポーツ走行経験のない人だけではなく、タイムの伸び悩む上級者にも効果的な内容が揃っている。ホームページにはレッスン内容、料金など詳細がアップされているので、気になる人はチェックしてみよう。



コースを覚えるための完全歩行ができるだけではなく、マイクロバスで澤選手自ら案内してくれる。走行ラインや注意点を説明しながら、Gをしっかりとかけ運転するので、マイクロバスは右に左に傾く。そこそこのスピードレンジで行うのだから「さすが」としか言いようがないのだ。

少人数制の本格的ドライビングレッスン 各地のサーキットに対応している



データロガー解析をすることで ドライビングを理論的に理解できる



富士スピードウェイ、袖ヶ浦フォレストレースウェイ、もてぎ、本庄、オートボリスなど、各地のサーキットに対応している。1日最大4名までの少人数制を採用しているため、密度の濃いレッスンを展開できる。低予算で本格的なレクチャーが受けられるということだ。コース攻略だけではなく、マシンセッティングについての質疑応答、車載映像によるドライビング診断などがスクール内容となる。

データロガー「Drift Box」「Performance Box」「VIDEO VBOX LITE」を使ってドライビングの改善点を探る。データロガーは持ち込みでもレンタルでも対応可能だ。インストラクターが走行したデータと比較することで、何が違うのか具体的に解説してくれる。またデータにアドバイスを記入した「データシート」をもらえるので、帰宅後も復習することができる。データロガーの使い方もレクチャーしてくれる。

袖森フェスティバルは同行者も楽しめる 新しい走行会イベントのカたちなのだ



「袖森フェスティバル」は走行する人だけではなく、同行者も喜ばせる内容となっているため、サーキットに女性や子供の姿がたくさん見られる。4月開催時には、新企画として「袖森パフォーマンス」によるアトラクションが開催されていた。マジシャン、パフォーマンスドール(パントマイム)、サックス演奏、似顔絵描きに加えてチャリティ整体マッサージなども大人気。ギャラリーとしても楽しめるイベントなのだ。

ワンデスマイル ● <http://www.onedaysmile.jp/>



日光サーキットなどで精力的に走っている宮田さんは、この袖ヶ浦で20秒台に入ったらレーシングスーツを買おうと考えている。自分にご褒美、ってわけだ。グリップはもちろんだが、ドリフトも楽しいので時々走っている。タイヤはディレツァZIIを選択してサイズは205/50-16をチョイス。走行会でどんどん仲間が増えていくのも楽しみとなっている。



袖森フェスティバルには今回で3回目の参加となる。このイベントでしか走ることがないため、なかなかタイムアップにつながらない。普段は富士スピードウェイを走り込んでいる。タイヤはディレツァZIIで195/50-15を履く。205サイズからの変更で、すっかり195のコントロールを忘れていた。冷間時2kg/cnlスタートで走行後2.3kg/cnlが理想の空気圧だ。



「昨年は首都高で迷子になって、今年は大渋滞に巻き込まれて遅刻ですよ、ははは」と、1ヒート走ることができなかった池野さん。7年前に新車で購入したNC1も走行距離は11万km。エンジンのアイドルリングが不安定なのが次の課題。サーキット歴は4年ほどになるが、最初はひとりで飛び込んでいくのには勇気が必要だった。タイヤはディレツァZIIで215/45-17を選択する。



購入して15年目を迎える元年度の相棒、全塗装して見た目をリフレッシュ。一昨年からサーキットを走るようになった。「もともと走りたとは思っていませんが、仕事の関係で休みが合わなかったんですよ。でも仕事を変えたら参加できるようになったんで、これからライセンス取って走ります」。タイヤはイーグルRSスポーツでサイズは185/60-14だ。

楽しさ
100倍

走ってこそロードスター
ストリートからスポーツ走行まで、めいっぱい遊ぼう

まるで新品のスポンジみたいな高い吸収力！ スタイルが確立していないのも有利に働いた

小田さんに指摘されたことを意識しながら、4人のドライバーがタカタサーキットを走り込む
そこで若干レベルの高いテーマを与え、再び反復練習してから最後の逆同乗走行で総合判定となった
結果は……全員が合格ライン。たった1日でこんなに成長するとはビックリ！

吉岡さんの場合

頭を使って走らなきゃ速くはなれない！
ライン取りの奥深さがやっと理解できた



ブレーキング、アクセルワーク、ステアリングワークなど操作はかなり上達したよ。肩の力がいい感じで抜けたおかげで、1回目の逆同乗とは比べモノにならないほどスムーズになった。この感覚を大切にしつつ、次はライン取りにもっと頭を使ってみる。コーナー進入のとき、なぜアウトに振る必要があるのか。インから進入すると舵角が大きくなって車速が落ち、立ち上がりでステアリングが直進状態に戻るのも遅いから、トラクションもムダになる。要するに、次のコーナーまでできる限りクルマを加速させるため、なのだ。最初はクリップもまったく無視していたけど、同乗走行で何かしらコツをつかんだみたい。通勤などでクルマを使うときは、つねにライン取りを意識しながら走ってみよう。



コース幅をいっぱい使えばアクセルをもっと踏めるし、ステアリングを切る量も少なくなる。タイヤの摩耗も減って一石三鳥だぞ。街乗りでも意識したい。



逆同乗だけではイマイチわからなかったライン取りが、同乗走行することで理屈がわかったみたいだ。ポイントの飲み込みが早いんだ。それ以降はだいぶ改善された。

三柘さんの場合

ブレーキのメリハリはだいぶ改善された
ただし車速が上がって操作がギクシャク



ブレーキングが街乗り用じゃなくサーキット用になったね。パッドの効きやABSが介入するタイミングなど、何度も同じコースを走ること自分のクルマがわかってきた。最初は何も考えていなかった走りに、少しずつ理論がリンクし始めてきたので、この感覚を忘れないように練習してほしい。次のテーマはコースの使い方がな。もっと減速しないで曲がる方法、つまり効率のいいライン取りを突き詰めるんだ。あとはスピードが全体的に上がったせいで、操作が最初よりもギクシャクしてきた。たった1日なので仕方ないとも思うけど、スムーズな操作はどんなクルマに乗っても必要なこと。正しいドライビングが身につくまで3ヵ月にかかるので、街乗りの時間もムダにせず意識しながら運転しよう。



最初にガツンとブレーキを踏めるようになった。でも車速がコレ以上になったとき、同じ操作ができるとは限らない。まだ先は長い！でも、すごい上達だ。



コーナー出入り口で、コース幅を最大限に使うことを覚えれば、必然的にストレートスピードが高くなるし、今回は計測していないがラップタイムも上がる。

まとめ

アウト・イン・アウトが何ゆえに必要なのか？
一般道でもライン取りを考えながら走るべし

何といっても人生初のサーキット、右も左もわからず緊張しましたが、指摘されたポイントに気をつけながら走ることで、恐怖心がかなり薄くなり楽しめました！最初は頭の中が真っ白になるばかりで、ライン取りなんて考えてもいなかったし……。小田さんの助手席に乗ったとき、自分のラインとまったく違うことに気づいて、説明を受けたらアウト・イン・アウトが必要な理由もわかりました。



基本で大事ですね！

Entry
02

まとめ

曲がるためのブレーキを理解したのが大きい
次はライン取りをもっとシビアに考えよう！

考えて走ることの大切さが身に染みてわかりました。最初のころはスムーズじゃなくメリハリがないだけ、後半は慣れないスピードのせいで操作が追いつかなくなったので、次はそこを改善しないと。最後は小田さんの助手席に乗せてもらい、スムーズなドライビングを目の当たりにできました。すぐにマネできるとは思えませんが、最高のお手本を見せてもらえたので、少しずつ近づいていきます！



勉強になりました！

Entry
01



池田さんの場合

ブレーキの初期踏力はかなり向上した！ 次の課題は脱出時の姿勢を早く作る方法



タカタサーキットを走ったことがあるだけじゃなく、もともとはバイク乗りなんだとか。それならスピード慣れしているのも、思い切りがイイのも納得だよ。ブレーキングのGに関しても、アドバイスをしたら格段によくなった。ペダル操作が繊細になって、アンダーステアやスピニングが明らかに減ったからね。もっと高いレベルの話を要求するのなら、今は「ヤバイ！」ってときに効いているABSを、自分の意思でコントロールするようにしてほしい。もうひとつは、立ち上がりでのスムーズな姿勢作り。アクセルを早く全開するには必須のテクニックだし、最高速を稼ぐためにも欠かせない。今はアクセルを踏み始めるタイミングが少し早すぎて、アンダーステアが強くなっている部分も否定できない。



ABSも上手に使えば速さにつながる。今は減速しきれなかったときしか使えていないが、意図的にコントロールできればより有効だぞ。ただしかなり上級テクニック。



早めのアクセルオンは速く走るために必須だけど、それは脱出の姿勢が整っていることが前提。ブレーキの技術が向上すれば姿勢作りも上達する。

児玉さんの場合

勢いだけの走りからはたった1日で脱却 次は各操作をスムーズに連携させよう！



ガムシラなのはけつして悪いことじゃないんだけど、最初の彼はクルマの基本的な動かし方が何もできていなかった。それが逆同乗と同乗を繰り返すことで、十分に理解したみたいだね。ただし経験が浅いせいもあり、ステアリング／アクセル／ブレーキの連携がうまくできない。それぞれの操作を個別にやっている感じ、といえはわかるかな？ ブレーキとステアリングをシンクロさせなきゃ進入スピードは上げられないし、立ち上がりではそれがステアリングとアクセルの連携になる。曲げるブレーキができないからクリッピングポイントを外し、ライン取りのズレがどんどん大きくなっていくんだ。それでも頭を使って走れるようになったし、周囲を見るクセもついた。すばらしい成長だと思うよ！



フロントの荷重が抜けた状態でステアリングを切るから、アンダーが強くなってクリップを外す。ライン取りの失敗はそこが原因だ。操作を連携させることで解消していこう。



悪いクセを見抜いてもらうと同時に、お手本となるドライビングを間近で見られた。やはり同乗走行と逆同乗走行はドラテクの特効薬だ。今回のレッスンの大きな特徴だ。

まとめ

高いスピードに慣れているし度胸もバツグン
ブレーキのコントロールを覚えれば鬼に金棒

アクセルを早く踏めば踏んだぶんだけタイムは上がる、というのが間違った考えだと気づきました。そのために必要なのは早いタイミングで姿勢を作ること、それにはブレーキングのテクニックが必要不可欠なんです。ひとつの操作が遅れたのをきっかけに、どんどんズレが大きくなっていく……。本当にドライビングって奥が深くて楽しい！ ココで覚えたことを忘れずにウデを磨こうと思います。

次の課題ができました



総まとめはP20に続く

Entry
04

まとめ

インストラクターと同じラインを走れない！
同乗走行でその理由が身をもって体験できた

どんなドラテク本にも書いてある、「ブレーキを残す」という意味がわかりました。自分はそれができておらず、小田さんと同じラインを走れなかったんですね。小さなズレを取り戻そうとドンドン勢いよくなりすぎ、ズレが大きくなっていく悪循環。カンだけじゃ速く走れない、ドライビングには理論があるってのを痛感しました。走る・曲がる・止まるの連携を意識しながら走るようにします！

ブレーキを残すって？



Entry
03

せっかくロードスターに乗っているのだからサーキット走行をしてみたい！
でもわからないコトが多すぎて初心者には敷居が高いのでは？ そんなモヤモヤを一気に解決！

Q&Aレベル 上級 中級 初級

Q₂ スポーツ走行に必要な装備って何？



ロールケージなしで横転するなんて、考えた
だけでも恐ろしい。サーキットの規模にかか
わらず、ドライビングミスや他車との接触で、
クルマはいとも簡単に転がってしまふ。

A 肌が露出しない服装 ロールケージも必須

どんなサーキットでも必要な
のは、長ソデ／長ズボン／ヘル
メット／グローブ。要は肌を露
出させないことが目的で、ロー
ドスターはオープンカーなので
ロールケージも推奨となる。
本格的にサーキットを楽しむ
のであれば、最初から買えとい
わないがレーシングスーツ
なども欲しいところ。よく「初
心者だから恥ずかしい」なんて
考える人がいるけど、プロドラ
イバーと素人でミスをしやすい
のは？ 事故の確率が高い
のは？ さあどっち？



レーシングスーツは難燃性の素材を使ってお
り、万が一の車両火災からドライバーを守
ってくれるアイテムだ。着用すれば気持ちも
引き締まるし、何となくカッコいい！

Q₁ まったく初めてのスポーツ走行、 何かと不安ばかりで……



A ビギナー向けのスクールもあるぞ！

ドライビングスクールと聞くと、レースに参加する中～上級者が対象って
思い込む人が多いけど、最近はそんなこともないぞ。サーキットを初めて
走る人、走行の経験が2～3回って人が中心のスクールもあり、当然な
がら、わかりやすい内容となっている。募集要項に「ビギナー歓迎」と書
いてあったら、臆することなく飛び込んでみよう。きっとドライビングス
クールに抱いていた印象が変わること確定だ！

Q₅ サーキットで振られている フラッグの意味は？

A 走行中は唯一のコミュニケーション手段 フラッグを出すポストの位置も覚えよう

無線など特殊なケースを除き、走行中にオフィシャルとドライバーが
コミュニケーションをとるのは、ポストで出されるフラッグのみ。白
と黒のチェッカーが走行終了するのはだれでもわかると思うけど、イ
エロー／レッド／ブルー／オレンジディスクなど、ほかにも何種類か
のフラッグがある。またホームストレートのメインポストだけで出る
フラッグ、ゼッケン番号といっしょに提示されるフラッグも。さほど
難しい話じゃないので、絶対に覚えておこう！



メインポストでしか出されないフラ
ッグの代表がチェッカー。またイエ
ローなどフラッグによっては固定か
振動かで、内容が微妙に異なるケー
スもある。これらは世界共通だ。



走行中止！

事故などにより、走行を一時的に中断。すべ
てのポストで提示され、ピットロードからの
コースインも不可となる。このフラッグを見
たら安全な速度まで落としてピットに戻る。



車両トラブル！

車両に何らかのトラブルがあれば、ゼッケン
番号といっしょにメインポストで提示。速度
を下げピットに戻るか、オイル漏れなどの
場合は安全な場所に停止して回収を待つ。

Q₃ いざサーキットデビュー ステップアップはどうしたらいい？



気楽に参加してとはいいたけど、クルマにかかる負荷は一般
公道の比じゃないってことを覚えておこう。どんなカテゴリ
ーであろうと、走行前後のメンテナンスは怠るべからず！

A まずはオフ会の感覚で気軽に 自信がついたら大会にも参加

サーキットだからといって、だれもが速く走ることを
目的にしているわけじゃない。気分よく流してストレ
ス解消、なんても立派な動機なのだ。サーキットの
敷居を自分で勝手に上げず、まずは「オフ会のついで
に走ってみるか」程度の感覚で楽しもう。場慣れしてく
れば、いずれ「誰かと競ってみたい」という欲求が出て
くるはず。そうなったらステップアップの時期。ジム
カーナやタイムアタック、そしてレースといった競技
は勝つ喜びを教えてくれるし、ドラテックアップにも効
果大といって間違いナシ。速い人が競技をやるんじや
ない、競技をやることで向上心が強くなり、結果とし
て速くなれるのだ。

Q₄ 走行前にやっておきたい準備は？



走行の直前にはホイールナットの増し締め、
空気圧が足りているか、油類類のキャ
ップに締め忘れがないか最終確認。サーキ
ットでタイヤ交換をした場合も要注意！

A 最低でも油脂類／ブレーキ／タイヤは確認

サーキットは大勢のモータースポーツ仲間と共有する場所。
だからこそほかの参加者に迷惑をかけないため、マシントラ
ブルには気をつけたい。エンジンやミッションのオイルは十
分に入っているか、タイヤやブレーキの残量は大丈夫か……。
運転のミスなら仕方ないが、メンテナンス不足が原因で走行
枠をつぶしてしまった、なんてのは非常に気まずい。自分で
判断できなければ、素直にプロを頼りたい。



Q ライン取りにこだわる意味は何？



コースの端を走っていたつもりなのに、実はクルマ1台分も開いていた、なんてケースも多い。タイヤがどこを走っているかを意識しながら走れば、正しい車両感覚は身につくはずだ！

A コーナーで車速を落とさず直線でスピードを稼ぐため！

アウト・イン・アウトに代表されるライン取りは、基本的にコース幅を目いっぱい使うためのテクニック。それにより最小限の減速でコーナーを抜け、脱出速度も高いため次のストレート区間の最高速が上がるという理屈だ。またライン取りが小さくなればステアリングを切る量も増えて、車速が落ちたりタイヤが摩耗したりと、いいことは何もない。

Q パドックでのマナーとかルールって？

A タバコは決められた場所で！クルマで移動するときは徐行

ピット内で堂々とタバコを吸う人が今なおいるけど、コレはどんなサーキットでも絶対にNGな行為だ。ガソリンやオイルといった可燃物が多いので、危険ってことは誰でもわかるでしょ？ あとはパドックの移動について。テンションが上がったのかコース内より飛ばす人、カッコいいと思っているのは自分だけだぞ。小さな子供も歩いている場所なんだから、徐行するのは常識なんだ。



Q 上級者と同じセッティングにするのは正しい？

A ビギナーには扱いきれないケースも多々

よく「あの人が●kgのバネを使っているから自分も」なんて話を聞く。硬いスプリングはロールが少ないけど、荷重をかけて縮めるのに強い力が必要だし、弱めるときも繊細にコントロールしないとイッキに荷重が抜けてしまう。つまりある程度の技術がないと扱えず、ビギナーには乗りにくいセットである可能性が高い。スプリングはあくまでも例のひとつだけど、自分のレベルに合わせて正しいセッティングも変化すること。



Q 持っていくべき部品や用具は？



自分の手に負えないと思ったら、まわりの参加者に助けを求めることも必要だ。使える部品や工具を貸してくれるかもしれないし、近くのプロショップを紹介してくれるかもしれないからね。



走行中に車内を転がったりしないよう、工具やスペアパーツはすべて降ろすのが常識。もし雨が降っているようなときは、屋根のあるピットを参加者みんなで譲り合って使うのもマナーだぞ。

A カンタンな工具類とオイルやタイヤなどスペアパーツも用意

いくらクルマの準備が万全でも、トラブルの可能性はけっしてゼロじゃない。ちょっとした修理ができるレベルの工具や、自走で帰るためのスペアパーツは積んでいったほうがイイだろう。あとは意外に忘れてしまいがちな予備のガソリン。ミニサーキットは給油設備がないところも多いので、どうせ使うモノだし20ℓクラスの携行缶は買って置いて損はないぞ。パーツクリーナーなどケミカル類も必要に応じて。

Q 車載ビデオを見れば速さにつながる？

A 単なる思い出じゃダメ、上手な人と比較を！

最近じゃ当たり前になった車載ビデオ、ドラテク磨きには必須ともいえるアイテムだ。ただし大半の人は旅行で撮った写真と同じ、後から見て「あのときは楽しかった」という思い出にしかならない。上級者のビデオと比較、またはうまい人に自分のビデオを見てもらい、ステアリングを切る量やライン取りなどを比較して初めて役立つワケ。広角になればなるほど分析材料が多くなるので、これから買う人は参考にしてほしい。



最適な走りを 実現するためにも 走行ステージに合わせて タイヤを選ぼう

ADVAN NEOVA AD08R

185/55-15~305/30-19
価格:オープン

新開発のMSコンパウンド2Rを採用したフラッグシップラジアルで、ドライとウェットの両方で旧モデルを上回るグリップを実現した。さらに高分子量ブレンドポリマーの配合により、コンパウンド剛性と耐摩耗性も向上。



ADVAN Sport V105

185/55-15~275/35-19
価格:オープン

旧モデルであるV103のテクノロジーを継承。構造を見直すことでハンドリングはより軽快に、剛性の最適化によって乗り心地も進化した。非対称トレッドパターン、マウンド・プロファイルなど、新技術も惜しみなく投入。



Q 縁石って乗っていいものなの？

A 極端に高い部分や波状の縁石は厳禁

縁石をダイナミックに乗り越えて走るレーシングカー、たしかに見ているぶんにはカッコいい。でも正しく乗らないと挙動は間違いなく乱れるし、マシンにダメージが及ぶ危険性もある。下まわりを擦りそうな高い縁石、それと最近のサーキットに多い波状縁石(洗濯板のように波打っている)は、乗らないほうが無難だ。レースやタイムアタックじゃない限り、タイムにこだわる必要はないんだから。

低くフラットな縁石ならギリギリまで使えるし、上級者っぽく見栄えもイイ。それには正確な車両感覚が必要不可欠だし、タイヤ1本のラインに乗せるテクニックも求められるのだ。





ショップやメーカーのブース出展もあるから、ギャラリーとして遊びに来るのもありなのだ。ロードスター乗りならパレードランにも参加できるので楽しめること請け合い。

楽しさ
100倍

走ってこそそのロードスター
ストリートからスポーツ走行まで、めいっぱい遊ぼう

ギャラリーも交ざって行うパレードランはもはや名物!? 1日中走って楽しめるグリップ&ドリフト走行会

恒例となったロードスター祭は
ドリフト、グリップクラスともに
思う存分走れて仲間とも楽しめるイベント
初心者も大歓迎で楽しさいっぱいなのだ

日光サーキットをロードスターで
埋め尽くす第6回「ロードスター祭」
が2013年も開催された。過激な
ドリフトトラックから正統派(?)サー
キットマシンまでさまざまな仕様が
揃うサーキットイベントである。

主催しているのは群馬県の平井自
動車とTKくらぶで、賛同するシヨ
ップやメーカーが一丸となって盛り
上げている。初心者もいればベテラ
ンもいる走行会で、クラス分けされ
ているので安心して走ることができ
る。また運営する「TKくらぶ」で
は走行会時に同乗するなどして走行
アドバイスを行っている。



ドリフト、グリップクラスともに多数のエントリーでにぎわうロードスター祭。
過激なドリフト走行はギャラリーも思わず興奮してしまう。走行時間は12分×
5本とちょうどいい設定になっている。



お昼には恒例となった「パレードラン」を実施。ギャラリーもいっしょになって
日光サーキットを埋め尽くす。参加者同士の親睦を深める意味でも好評。ワンメ
イク走行会ならではの光景なのだ。



2013.4.28 ロードスター祭in日光サーキット

TKくらぶではレクチャーも行っている 自信がない人はアドバイスしてもらおう

ロードスター祭をはじめとするTKくらぶが主催する走行会では、希望者に対して走行レクチャーを行ってくれる。これは「どう走らせたらいいかわからない」とか、「タイム的に行き詰まってしまって打開策を探している」といった人にアドバイスをしてくれるのだ。この日も「ラインの取り方を教えてほしい」と立原穂乃香さんの要望が。日光サーキットは2~3回(サーキット経験は10回くらい)ほど走行した経験を持つ立原さん。ATに乗っていたがドリフトをしたくてマニュアル免許を取り直した。彼の影響もあるが「女のコが乗ったらカッコいいと思った」、でワゴンRから乗り替えた。さて、どんなアドバイスをもらえるのやら……?



ピンクのつなぎで元気に走りまわる陰では、ベストポジションを作り出せるようスポンジなどを駆使している。選んだものがまたかわいくて女のコレらしい。



オーナーの見た目と違ってスバルタンともいえるモモのステアリングをチョイスしている。シフトノブは純正を使用。意外とノーマルを使っている人が多い。



問い合わせ●TKくらぶ ☎0428-22-8665 <http://tkclub.flips.jp/>
●平井自動車 群馬県前橋市総社町総社2885-11 ☎027-212-7891
<http://www.hirai-style.com/>

実は助手席に乗ってアドバイスするのは独特のテクニックがいる。客観的に運転を見てくれ、的確なアドバイスをくれるインストラクター。

選んだ理由は？

使い心地は？

みんなはどんなの
使ってるの？

Shift Knob & Steering Wheel

NB8C

高須正人さん



以前はGC8インプレッサでドリフト走行していたが、オープンカーに乗りたくてロードスターにスイッチした。



NA8C

青木真由美さん



新潟から日光まで車で通って遠征してレース参加！モモの33は扱いやすく気に入っている。ドリフト走行にシフトノブはRSファクトリーレーシングの「ジミー」ちゃん。これしか知りません！



NA6CE

鈴木雄大さん



ステアリングはスバルの35で、クルマとおそろいのカラーで選んだ。ドリフトで走っていたが、ここ半年くらいはドリフトも楽しむ。シフトノブはV.E.L.T.E.X. カタチはこだわっていないが、色で選んだ。



NA8C

堀越晋吉さん



走行距離はすでに20万kmを超えているが、前オーナーがエンジンを載せ替えているようで実質10万kmほどだ。



NA6CE

手島正弘さん



日光サーキット以外には本庄、富士、つくばで走っている。ロードスターにすっかりはまって月イチで走り込みたい。



NA8C

宮澤奈津美さん



日光サーキットを走行するのは2回目。ヘアードライバーだったのが、結婚してからAT免許を限定解除して、本庄から練習開始。33のステアリングはメーカー不明の誕生日プレゼントをもらったから。



NB8C

永坂栄悟さん



ドリフトを楽しんでいるために、ステアリングの径は33と小さい。ポジションがより手前になるようディープコールドタイプを選んだ。シフトノブに関しては、あまりこだわらず、もろいもので選んでいる。



NB8C

寺崎雄太さん



「ステージのジミー最高！」とシフトノブを絶賛。パワーステアリングレスなので、ステアリング径は大きいほうが◎。



NA6CE

小野田大輔さん



ドリフトDIYスベック33のモモのホーンをセット。ウインカー操作がラクチン。シフトノブはRAZO製で購入したときから装着されていたものを使っている。合成皮革が巻かれていたがすっきり取れてしまった。



NA8C

宮澤幸秀さん



R32 GT-Rからユーノスに乗り替えた。パワーはないが、マシンコントロールの腕は確実にアップした。地元は仙台で「サンサーキット」を走っている。ステアリングはマツダスピードで34くらいにしたい感じ。



NB8C

高橋利文さん



ステアリングはなるべく小さなもの、と思って選んでいる。これはナルディ製の32か33。ドリフトの際に切り返しがしやすいこともあって気に入っている。シフトノブはニスモ製だが、丸いのが使いやすい。



NA8C

上條理恵さん



RAZOシフトノブを採用。形状よりも重たい方がいいと思って選んでいる。初めての愛車がこの「ロードちゃん」なのだ。



NA8C

中曽根英雄さん



標準のステアリングポジションが遠いので手前になるよう調整している。グロブを使うことを覚悟して選んだ。以前バックスキャンタイプを使っていたが、ツルツルになってクリップしなくなり換装することにした。



NB8C

小林将道さん



ステアリングはドリフト用の32で、バックスキンのタイプ。安くないが、最近では手の届くところが汚れてしまっている。グロブの相性がいいので選択している。シルビアターボが乗替えて、ターボは移植した。



NA8C

飯塚伸也さん



ドリフトクラスに参加していて、ステアリングはリーズナブルな「ドリフティング」をセット。直後は32と小さくても慣れが少なくていいので不便はない。シフトノブはノーマルだが非常に使いやすいので問題なしだ。



NA8C

岡田 寛さん



ナルディの34をチョイス。ナルディは「見える」、そしてモモは外観も選ぶと決めている。脱着可能なフックを装着している。シフトノブはジュラコンで、大山オートのスタッフにももらったもの。



NA8C

梨本英昭さん



20年ぶりにロードスターを買い直したものの、ATでつまらなかつたので早々にミッション車に。ひさびさのロードスター、そしてサーキットも20年ぶり。日光以外にも本庄を走ってみようかと考えている。



NA6CE

佐藤周平さん



ドリフト走行クラスに参加。純正のステアリング径が大きすぎるので、モモのレース32を選んだ。35のナルディタイプ「コーン」を使用したこともあるが、これも使いやすいかったという。



NA8C

山田崇弘さん



ドリフト歴1年ほどで、宮城から日光サーキットまで遠征してきた。大学の自動車部に所属していて、貯金してロードスターを購入した。ナルディの33は推定されるなどして、自分で選んだ。余談だが就活中だ。



楽しさ
100倍

走ってこそロードスター
ストリートからスポーツ走行まで、めいっぱい遊ぼう

ドラテク修行はサーキットだけじゃない! 街乗りでも“正しい運転”をつねに意識しよう

サーキットに慣れないうちは速く走ることを考えず、コーナーのRや路面の継ぎ目、縁石の高さなど周囲の状況をしっかり頭にたたき込む。それが最終的な速さにつながるし、事故防止にもなる。

何km/hで曲がったのか、回転数はどれくらいでシフトアップしたのか。自分が行った操作を、あとから正確に思い出せるくらいの余裕を持つことが正しいドライビングの第1歩と小田さん。

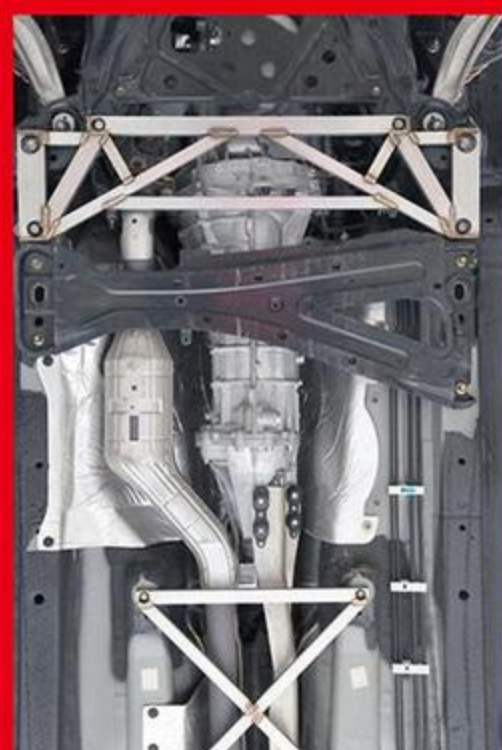
ドラテク向上のカギは普段のドライブにあり!
各操作の関連性、クルマの反応、広い視野
これらの基本はサーキットでも重要なポイントだ
つねに意識して運転することでステップアップ!

一般公道とはスピード域もクルマにかかる負荷も別次元。だからサーキット走行の練習はサーキットでしかできない。こう考えている人は、実にもったいない時間の使い方をしている。速度の差こそあれ、正しいドライビングスタイルってのは、サーキットでもストリートでもいっしょ。むしろステアリングを切ったり加減速する回数が多いストリートこそ、正しい運転を身につけるには最高のシチュエーションなのだ。

操作する/確認するの3つから成り立っている。これらを急に120km/hの領域でやれといわれても、初心者はパニックに陥るだけ。だが、40km/hなら余裕を持ってできるはず。ドライビングに限らず、とつきのときは頭で考えるより先に、体に染み付いた行動が出てしまうもの。普段から正しいドライビングができていなければ、サーキットで正確な操作なんて不可能ということ。街乗りは最高の練習場所、つてのが理解してもらえただろうか?



遅いスピードでできないことが、速いスピードでできるわけがない。「この場所でブレーキを踏んだら少し余った。だから次はもう少し奥から減速する」という、足し算ともいべき走り方を心がけたい。「飛び出したから少し手前からブレーキを踏む」の引き算では、クルマがいくつあっても足りないし、運が悪ければ大ケガしてしまうのだ。



「フロア下に屋根を作る」をコンセプトとしたフロア補強バー。ステンレス素材をハンドメイドで組み上げ、NCの弱点を集中的にカバーする。サスペンションの本来の性能を引き出してくれる。

基本となる4点セットのマジカルクロスに、フロントアンダークロスとリアエンドバーを追加。ノーマルからフルチューンまで幅広く対応。



リアクロスメンバー
NC特有の高速域でのフラフラ感を解消し、スタビリティが向上する補強パーツ。ボディ剛性もオープンカーとは思えないほどの高さで、28のパワーとトルクを余すことなく使いきることができる。



限界をわかりやすくドライバーに伝える
文字どおりの人馬一体感を再現する
北米やヨーロッパの市場を主要なターゲットと考え、ボディや排気量が大きくアップされたNCロードスター。足まわりの味付けはNA型と同じく、振りまわして遊べることを追求したが、タイヤなどのキャパシティが総合的に上がったことでスピード域が飛躍的に高くなり、結果として乗り手の技量が求められるようになった。そこで小田さんが技術顧問を務めるニレックスでは、操る楽しさをスポイルさせずに、リスクを減らすべくサスペンションとボディを見直した。ブレーキング時は前だけがつんのめるのではなく、4輪が沈み込むカタチで制動するので、挙動は乱れないし恐怖心もない。また立ち上がりでラフにアクセルを開けても、流れ出しがわかりやすく実にコントロールラブルな特性だ。

NCEC(NA・NB用あり)
価格:12万3900円
(ベース4点セット)
17万6400円
(パーフェクトボディキット6点セット)

NCEC 価格:5万9850円(ノーマル改造)
12万3375円(クロスメンバー新品+改造)

選んだ理由は？

使い心地は？

みんなはどんなの
使ってるの？

Shift Knob & Steering Wheel

NC2

恵比須由朗さん



グリップ走行でサーキットを楽しんでいる。ニスモのノブは少し軽めで、操作しやすいとのこと。



4〜5年前からサーキットに通い出したという恵比須さんのステアリングはNC純正。エアバッグも付いているし、不満がないので替えずに使っている。ノブはニスモ製をチョイス。そのまま装着でき、軽くて使いやすい。

NA8

馬場陽一さん



家族みんなで走行会に来ていた馬場さんはサーキット歴2年目。会社の同僚から走行会に誘われたのがきっかけだ。



グリップ派の馬場さんが使うステアリングは、モモ・プロタイプ。シンプルなデザインで見た目もよく、使い心地も申し分なし。シフトノブはチューニングショップ「ステイジ」のもの。シフトしやすい絶妙な重さだ。

NA6CE

植松公彦さん



父もドライブに使っているというユーノスだが、スポーツ走行にすっかりはまり、Nゼロレースに参戦したことも。



ステアリングはいろいろ試したが、ナルディがしっくりくる。モモはグリップ部が太くて今ひとつだった。シフトノブはNCの純正。重くて使いやすい。NB1のミッドシヨンを積んで、エンジンも3回交換した。

NA6

宮成政宗さん



激安ステアリングは、ステッチもしっかりしていて悪くない。しかし、バックスキンがすぐにつるになる……。



成田モーターランドで走り込むこと3年、使用するステアリングはノンブランド。バックスキン生地が滑りやすく、質感も高い。3000円という低価格にも驚かされた。マツダスピードのシフトノブを採用している。

NB8

市川健作さん



友人と3人で遊びに来ていた市川さん(中央)。金属製のシフトノブは触り心地に違和感を感じるとのこと。



7年間全庄サーキットでドリフトのウデを磨いている市川さん。ステアリングはナルディ・クラシックの33φ。グリップに凹凸があり握りやすい。ノブは純正の革巻きナルディ。革が手になじみ、握りやすいとのこと。

NA8

片桐康浩さん



旧車に乗り継ぎ、ほとんどの作業をDIYでこなせる片桐さん。ドリフトはマシンコントロールのための勉強とのこと。



サーキット歴2年、メインはグリップで、ドリフトもこなす。使用しているステアリングはモモ製だ。グリップの太さがちょうどよく握りやすい。ノブはRAZOの製品。重さこそたわい、300gのものをセレクト。

NB99

坪谷圭祐さん



免許を取得してずっとロードスター。重いシフトノブは、慣性を利用して素早いシフトを可能にしている。



サーキット走行のほかに間瀬サーキットでジムカーナも行う。中身のNBを買ったときに装着されていたものがたまに使いやすい。それ以来愛用している。シフトはクイックな操作に向いた重さのノブを装着する。

NA6

山下直人さん



ドリフト歴10年の山下さんは愛知県からの参加。重いシフトノブによる、力任せのシフトを避けている。



キャブチューンのNAでドリフトを楽しんでいる山下さんは、ナルディの35φ・デイトナコーンを愛用。触り心地のよいバックスキン生地がお気に入り。軽いジュラコン製シフトノブは、ミッドシヨンをいたわるために選択。

NB1

田村康伸さん



本庄サーキットをメインとしている。ステアリングにはFETのクイックリリーススパーサーを用いている。



ドリフトを楽しんでいる田村さんは、モモのモデルAを使っている。グリップの太さと径がちょうどいい。シフトノブはプロジェクトM製。ノブが回転するので、思いっきり握っても手首がねじれないのがお気に入りだ。

NA6

西澤好恵さん



写真中央が好恵さん。左のご主人がかなりのクルマ好きで、影響されてついにサーキットデビューを果たした。



家族でサーキットにきていた西澤さんは、今日が初めてのサーキット。使っているステアリングはモモ・ギブリー。径が大きく操作しやすい。シフトノブは無名ながら、重さこそたわい、シフト操作が楽なようだ。

NC1

植竹富男さん



サーキット歴6年のベテラン。新潟のステージにてマシンメイクしている。シフトノブは、大のお気に入り。



サーキット走行のほかに間瀬サーキットでジムカーナもこなす植竹さん。ステアリングはナルディ・クラシックをチョイス。シンプルさと握りやすさがお気に入り。シフトノブはステイジの「TB」革巻きを選んだ。

NA6

米谷昌利さん



ステアリングはノンブランド品。ウッド製のノブは、かなり重く、多少ミッションが硬くても入れやすい。



成田モーターランドをグリップで走り込んでいる米谷さんは、小さくてクイックなステアリングを求め、32φをチョイス。操作性はいいが、メーターが見づらくなってしまうのが難点。ノブはナルディのウッドタイプ。

NA8

土岐和彦さん



セカンドカーのつもりで買ったがすっかりメインカーに。自らも走行会を主催する。DIYもお手のモノという。



痛車カラーリングがインパクト大の土岐さん。「男は黙ってナルディ」という信念の下、ナルディのクラシックを採用。以前乗っていたF3から流用したマツダスピードのシフトノブはカーボン柄がスポーティー。

NB1

森 翔平さん



知人に走行会に誘われ、当初見るだけのつもりで参加することになった。さりげないドレスアップパーツ類が印象的だった。



今日がサーキットデビューの森さん。ステアリングはNA8の知人から譲り受けたNA純正。径が大きく、握りやすさがサーキットではもってこい。小さくしたいとのこと。ノブは、使いやすいのでノーマルのまま。

NB8

宮崎信也さん



ドリフト歴4年の宮崎さんは、以前はRX-8でドリフトしていた。シフトノブはネットで購入したノンブランド品だ。



ドリフト走行をする宮崎さんのステアリングはNB純正。そのままでドリフトできたからとのこと。シフトはアルミ削り出しで80gという重さをセレクト。重めのノブでシフト操作が楽になった。

NA6

川原孝司さん



いろいろ試しているが失敗も多い。ノブは鉛入りのヘビーウェイト。OS技研のミッションと相性抜群だ。



高校時代からカートを始めサーキット歴はなんと16年。ステアリングはバックスキンと低価格が目にとまり、ネットで購入したノンブランド。スポーク剛性が弱すぎて大失敗だった。RAZOのシフトノブは重さ感を出した。

NB8

佐々木雅之さん



サーキット歴は1年。すでに4回サーキット走行をしている。ブラック×ブルーできれいにまとめている。



ブルーでトータルコーディネートしている佐々木さんは、ステアリングにモモ・レースをセレクト。サーキットでも申し分ない使い心地。握りやすさを求めた結果選んだのは、RX-8純正シフトノブだ。

NB1

長谷川伸彦さん



以前は、シルビアやSR換装のセフィアでドリフトを楽しんでいた。ロードスターはこれからだそう。



NRリミテッドでサーキットを楽しむ長谷川さん。ステアリング、ノブともに、木目のコーデイネットを重視し、純正をキープしている。サーキットでも十分使えるが、理想はもう少し小径のステアリングが欲しいとのこと。

NA8

小山貴史さん



NAにとことんハマって現在3台目。軽量のシフトノブは、ギアのかみ合いを感じながらいいに操作できると、満足。



グリップ走行歴5年の小山さんが選んだステアリングは、モモ・レース。何気なく購入したところ使いやすくて正解だったとのこと。ノブはマツダスピード。軽量化を考えたが、いい感じのシフト操作が身についた。



楽しさ
100倍

走ってこそロードスター
ストリートからスポーツ走行まで、めいっばい遊ぼう

ハンドツールの常識を超え 進化を続ける「ネプロス」

つつい価格で選びがちな工具だが、「一度「本物」を知るとその精度、質感、使いやすさに誰もがビックリするものではない工具」とは何か？ ロードスターのプロに工具選びのポイントを伝授していただく！

©KTC京都機械工具株式会社 お客様窓口 ☎0774-46-4159 <http://ktc.co.jp> <http://ktc.jp> (製品情報)

NBR390 9.5sq.ラインアップ

No.	品名	標準小売価格
NBR390	9.5sq. ラチェットハンドル	1万1700円
NBR390L	9.5sq. ロングラチェットハンドル	1万4900円
NBR390S	9.5sq. ショートラチェットハンドル	1万600円
NBR390F	9.5sq. フレックスラチェットハンドル	2万1200円



●従来品 ●NBR390



DIY作業や各種メンテ、ドレスアップ等を自分で行おうと思うと、必要になるのが工具だ。「工具はどれも同じだろうから、なるべく出費を抑えて……」と購入したものの何だか使いにくく、その内に車いじり自体からも遠ざかってしまった……。

そんな経験をお持ちの読者も多いのではないだろうか。そこで、CKエンジニアリングの長南氏に「いい工具の選び方をお伺いすることに。」「まず自分の手にしっくりくるか、ですね。人によって手の大きさは異なりますし、メーカーそれぞれに特長がある。合わない工具を使っていると作業時間がかかるし、仕上がりに差が出ます。あと重さも大切に、好みでセレクトしてみてください」

カタチや重さ、仕上げといった表面的な部分に加えて、工具は使ってみて初めてその違いを体感すること

「経験者でいくと必要な工具は増えていくもの。最初にそろえておくと、無駄な出費が抑えられます。それにわれわれメカニックが使う工具が特別だというのはなく、どんな使ってもらっていいと思うんです。クオリティの高い工具は、作業もはかどるし、メンテナンスが楽しくなります！」

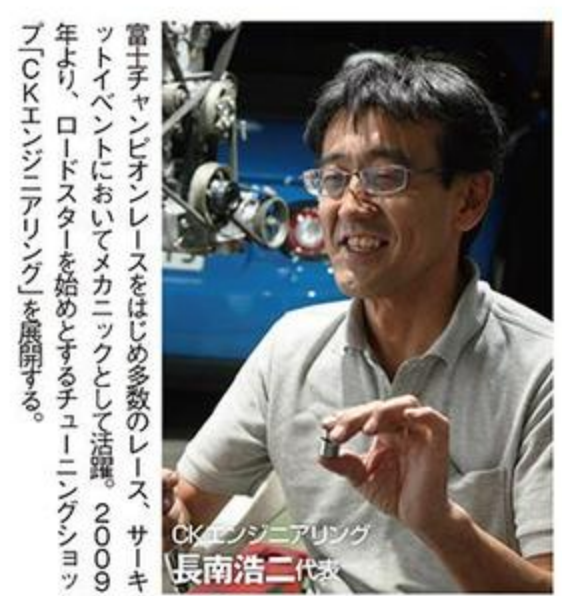
手に持ってしっくりくるか、そして使いやすいか。

一生使い続けたいと思える工具との出会いが、愛車との距離を近づけてくれるに違いありません。

最近では、小判形ヘッドとしては世界最多90枚のギアを採用し、その滑らかな動きと今までにない操作感が注目のNBR390シリーズを発売するなど、先進的な設計、高精度機能美を追い求めている世界最高峰の工具なのだが、工具をそろえる際に最初から信頼できるラインアップを購入するのもアリだという。

京都に本社を構え、ビギナーからプロユースまで豊富なラインナップを誇るハンドツールメーカー、KTC。その中であって工具の理想形を追求し続けるブランドが1995年から発売している「ネプロス」。

もある。それが精度であり、粘りである。



CKエンジニアリング 長南浩二代表

進化したドライビングシミュレーターで ドラテクをしっかりと磨くのもアリだ！



iRacingGP
1ヒート15分 1,000円～
(回数券も用意あり)
■平日 12:00～22:00
■土日祝 10:00～22:00
※月曜日定休

少し前だと「ゲームの走り方を実践している」なんて言われている人がいたものだが、最近のシミュレーターはゲームとはまったく異なる。TCR JAPANワークデスクでは、カーレースシミュレーター「アイレーシング」の体験走行が可能となっている。実車、サーキットコースに忠実なシミュレーターで、鈴鹿サーキットなどを始め海外サーキットも収録されている。サーキットにひんぱんに足を運ぶ負担を軽減でき、ドライビングのスキルを向上させることができる。また加藤代表によるドライビングレッスン(座学、トレーニング方法、ジムカーナ場を使った実車レッスン)も行っているの、レベルに合わせて受講するのがオススメ。相談してみよう！

©TCR JAPAN 東京都阿田市駅前562
☎042-706-8041 <http://www.tcrjapan.com/>

選んだ理由は？
使い心地は？
みんなはどんなの使ってるの？

Shift Knob & Steering Check 3

NA8 植野裕司さん



開業スポーツランドにてジムカーナを楽しんでいる植野さん。ディープコーンにあがれ、モモのドリフトイングを装着。見た目はカッコいいが、ちょっと手前すぎたのが難点。ノブはオートエッセのカーボン製だ。



手前に出すぎたステアリングは、ボスで調整したいとのこと。ノブは形状、サイズが自分好みという。

NB8 田谷野寛之さん



本目内装のV5グレードに乗っている田谷野さん。サーキット走行は全回で2回目。ステアリング、シフトノブはともに純正だ。高級感のある純正木目がお気に入り。操作性も今のところ不満はないので、この仕様で。



純正ステアリングなら、エアバッグも付いていて安心、というのも理由のひとつ。仲間誘われてサーキットへ。

NA8 徳満博和さん



20年間トリスを乗り継いできた徳満さん。ステアリングはクイックな操作性が求められるタイプコーンタイプのモモ・ドリフトイングを使用する。ノブは延長バーを装着し、ドリフト中でも操作しやすいという。



ノブはRAZOの球体タイプ。過去にAE86、シルビア、スカイライン、と、FR車を乗り継いでいる。

NA6 竹内勇太郎さん



ジムカーナ歴3年の竹内さんは、ステアリングにナルディのクラシックをチョイス。純正のウッドステアリングは滑るため、革製にした。ステージのノブは400gの重量感。2速に入りやすくなったとのことだ。



ステージのノブは形状や大きさもちょうどいいと大満足。ドラテクを磨くためにジムカーナに挑戦している。

NC2 宮田剛史さん



ドリフト・ダブルエントリーの宮田さんのステアリングは、ナルディ・クラシックを装着。スポーツカーのイメージが強いナルディが音が好きだそう。ノブはノンブランドながら球体で重く、使いやすいと好評。



ジョイファストでロードスターにどっぷりハマった。ミッションはマメなオイル交換を心がけている。

NA6 木谷隆志さん



ロードスター歴13年というキャリアを持つ木谷さん。この6年ほどドリフトにハマっていて、ステアリングはクイック性を求めナルディ・クラシック33のノブはアルミ削り出し、コンパクトなサイズがベストマッチ。



ステアリングは径が小さいから、重くなるとのこと。ノブはたまたま見つけたノンブランド品だ。

NB1 小林美里さん



ドリフト走行に憧れ、小径で真田のステアリングを求め、ナルディのクラシック33のノブを装着。オーバーフェンダーを装着したところ、旧車チックになったので、ノブも旧車チックな水中花タイプをセレクトしている。



クルマ好きのお父さんの影響で自身もクルマ好きに。水中花ノブは意外と使いやすくお気に入り。

NB8 宮崎隼也さん



グリップ・ドリフト両方こなす宮崎さんがセレクトするステアリングは、ナルディ・クラシックの33の操作性がよく、純正風のデザインもお気に入りとのこと。ノブはRAZO製の340g。短く、重くてクイックだ。



初めてのクルマがこのNBで、峠を走ったりサーキットに走ったりしている。サーキット歴は半年ほど。

NB8 真壁智一さん



ジムカーナとサーキットでウデを磨く真壁さん。ステアリングはもっとも使用感がよかった純正を採用。ノブはジョイファストのNA2本革シフトノブを使う。純正より少し小ぶり使いやすい。



NA2シフトノブは、純正より少し細く重い。革が手になじんでシフト操作もしやすいとお気に入りだ。

トレンドやセオリーはあっても自分に合ったモノがベストだ

ステアリングとシフトノブはクルマをコントロールするためにとても重要なアイテム。ドリフト派は体の近くでクイックに操作したいことから、小径でディープコーンタイプが多い。グリップ派は革やバックスキンで滑りを抑えるといった感じ。シフトノブは、2速シフトダウンが入りにくいという理由から、重いノブで半ば強引に入れてしまうものが多いが、あえて軽いノブで、ていねいで正確な操作をねらう人も多い。



マルチリンク式となったことで現れるマイナスポイントを解消すべくセッティング中。エンジンよりも足まわりを煮詰めていく。



インテリアパーツも鋭意開発中。ダッシュ下部の化粧パネルやドアノブなどいろいろ考えている。



キャリバーはRX-8用サイズ。大きいわりにはガッツンではなく、コントロール性がよく扱いやすい。効き具合は、バッドの材質で調整するといいたい。



みんなが乗れるクルマになったことで、限界域が読みづらいクルマになったが、アクセルのオフで荷重移動できるようセッティングアップコーンズ製。限界がわかるような方向に持っていく。

ドレスアップを楽しみながらもスポーツ走行もイケる仕様



ジェットストリーム 大谷明生代表

子供がカーブやってたんで、ずっと乗方だったから、ちょっと走りたくなって、という大谷代表。昔はガンガン走っていたけど、だから、思わず血が騒ぐ？ ノーマルエンジンで打倒ハチロクを目指す。

フロントリップ、リアのディフューザーをオリジナルでセット。これまでNA、NBをメインにエアロパーツや内装アイテムを開発してきたが、これからNCも本腰を入れていくという。このNCは社長自らステアリングを握り、日光サーキットなどを走り込んでいる。ドライバーの井尻さんいわく「ダイレクト感はやい速度でもリニアに感じる。ターゲットは低速のサーキットだから、ジムカーナ的なセッティングはアリだと思います」とコメント。

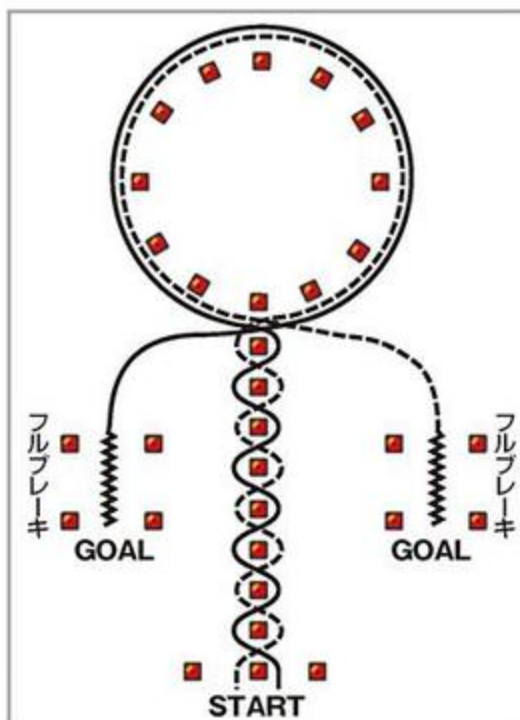


リアのディフューザーは完成したばかりだ。NC用のパーツはこれからどんどん開発していく予定だから、リクエストがあったら相談してみたい。

ここでは富士スピードウェイ主催の、車種限定のドライビングスクールを紹介しよう。4月21日に行われたのはロードスターが対象で、講師はあのミスター・マンこと寺田陽次郎氏がつとめた。

天候はあいにくの雨だったが、ともとウエット路面を作った講習だったため、走行に支障はない。むしろタイヤに優しいコンディションといえる。参加者のサーキット経験はさまざまで、まったくスポーツ走行をしたことのない人も。

「クルマはアクセルで曲がります。ハンドルはきつかけにすぎません。4輪の荷重を感じながら、ブレーキをかけるのかアクセルを抜くのか。能書きよりも体で覚えることが大事です。駆動形式に関係なく原理はすべて同じですよ」と寺田講師。体験しなくては、わからないことがある。安全なスペースでそれを体験できるのが、このレッスンというわけだ。



コース図

基本的なパイロンスラロームに定常円を盛り込んで、ラストはフルブレーキング。アクセルワーク、ブレーキを取り入れたもの。これを1日やってたら相当上達するだろう。

座学からしっかり学べるから いきなりスポーツ走行をする前に 受講するのがベストなのだ



あこがれの富士スピードウェイ本コース走行後にみんなで記念撮影
あいにくの霧&雨だったが、とても有意義な時間を過ごすことができた



みんな真剣な表情で寺田さんの言葉に耳を傾ける。少しでも上手になって帰りたいという気持ちがひしひしと伝わってくる。走行経験が一人ひとり異なるが、どう指導するのか？



講師 寺田陽次郎氏
笑いを交えながらコース解説や段取りを説明していくようすは、さすが講師としてのキャリアを感じます。あこがれのドライバに教えてもらえるとあってか、開始時間前からそわそわしている人の姿が見受けられました。

遠方からも参加してくれたぞ！

FROM 岐阜
ジムカーナは経験ありだけど
スクールに入ってブンまわしたい



ランティスに乗っていたが、壊してしまいオープンカーに興味があったこともあり、ロードスターにスイッチした。こうしたスクールには入ってみたいと思っていた。「大学時代にジムカーナとかはやってたんです。FRにもFFにも乗りました。でもFRは久しぶりなので振り回したいですね!」。購入して1年ほどになるが、サスペンションはオーリンズをセット。地元YZサーキットの走行経験はある。



NC2
宮内慶彦さん

FROM 滋賀
初めてのクルマになるので
ロードスターは勉強中です



知り合いにこのスクールがあることを教えてもらい参加することに。初めての愛車となるNA8。「スポーツカーに乗りたいと思っていて、友人から譲り受けました。もう14万kmになります。免許を取ってからしばらく経っていますが、サーキットを走ってみたいので勉強しに来ました」。まだ購入したばかりでミーティングにも行ったことがなく、いろいろ調べてみようと考えているところ。さ、どこまで上達するか!?



NA8
原田健太さん

FROM 広島
自分流が身についているので
ここできちっと教わります



トップバッターでやって来たのは見知った顔だった。北海道のオーナーズクラブRock'sメンバーで今は広島の自動車メーカー(!)に勤務する古賀さん。なんでも本社内でもウワサになりつつあるロードスター乗りらしい。「学生時代、きちっと基礎をやってこなかったんで、ここでしっかり教わろうと思って。今日がスタートですよ!」。ピカピカのNC3は寺田さんに「新車の匂いがする」と言われていた。



NC3
古賀章成さん



見通しが悪いがさっそく実践スタート!



コースレイアウトは聞いたものの、パイロンの間がどれくらいあるのか、定常円はどれくらいの大きさなのかまずは走ってみないとわからない。アイポイントは3本先のパイロン、と指示された。意外とパイロンの間は短く、もたもたしているとステアリング操作が間に合わない。さらにフルブレーキは想像以上にできていない。ABSの有無にかかわらず、ペダルを思いきり踏むという行為が難しいことを身をもって知った。数回走り込んでコースの感覚を身につける。

みんなの意見を聞くのも勉強 自分の運転を振り返ることに!

走行が終わったらいったん冷静になるために
みんなで意見の交換会を行う、これがポイント



ABSなしのポンピングブレーキ
もっともっと練習したい!!

NA
荻村 慎人さん

NAにはABSが付いていないため、ロックするくらい強く踏んだら、ロック手前で緩めるという操作が必要になる。フルブレーキから停止まで、もう1回ポンピングできるとさらにいい、とアドバイスが入る。ブレーキはだんだん良くなったが、スラロームではまだパイロンから距離があるので、もう少し近づけるようになるとさらに○。



大胆にアクセルを入れすぎ
もっといい感じに操作すること

NB
水口 瑞穂さん

サーキット経験を持つ水口さん、大胆なアクセルワークだが動きがハデということは、ムダな動きもあるということ。もっといい感じにとアドバイスされた。一方でドライビングポジションは「OK!」とお墨付き。「パイロンに触らないように気をとられてしまって、アクセルワークにリズムがなくなってしまいます」と初回走行を終えての感想。しかしラストにはアクセルの入れ方がうくなった。



アクセルのオン/オフで
スラローム走行にメリハリをつける

NA
田中 聡さん

スラロームをリズムカルに走行できるようアドバイスが入る。走行本数を重ねていくたびに、アクセルコントロールがだんだん上達していく。するとスラローム走行にもメリハリがついてきた。ラスト1本では体で動きがわかるようになったと、寺田講師からうれしい褒め言葉が。ただし最後の最後でブレーキを抜いてしまったのが惜しかったとも。次回の課題ができたね。



ブレーキをガツンと踏み込む
これが次の課題になった

NA
梅田 剛さん

ブレーキの踏み始めがなだらかすぎたため、もっとパツーンと踏むようにとアドバイスをもらった。またスラロームの進入速度が速すぎるとも。何回か走るうちにスラロームは上達していくのだが、どうしてもブレーキの踏み方が弱い。ラスト1本でも「スラロームは完璧。あとはブレーキだね」と。次の課題が見えてくることで、目標を設定できて練習にも気合いが入るはず!



ブレーキは合格
あとはパイロンに近づけて!

NA
加藤 竜司さん

「パイロンから離れすぎないように、意識がそちらばかりいってしまって……」と加藤さん。寺田講師のお手本運転のように、オン、オフの激しい動きをマネしてみると、きちんとハンドルも切れるし操作もしやすい。こうなるとスラロームにも近づけるようになり、ブレーキングも良くなっていく。ラスト1本では「ブレーキもスラロームも良くなった」と褒められた。



アクセルの抜き方、入れ方を
スラロームで練習する

NC
秦 厚三郎さん

寺田講師の走りに感激することしきり。とはいえ本人のドライビングもすごく上手で、「完璧、素晴らしい!」と褒められていた。サーキット走行の経験もあるというから、荷重移動など基本的な動きは身につけているのかもしれない。ドライビングの上達はもちろん、寺田講師にサインをもらうなどレッスンの付加価値をいっばん楽しんでいた受講生かもしれない。



ロードスターは奥が深い!
もっと走り込まないと

NC
三輪 哲也さん

スラロームのスピードをだんだん遅くしてみよう、と徐々にアップしていく。そうするとアクセルのオン/オフがわかりやすくなってメリハリのきいた走りができるようになる。だんだん動きがスムーズになっていき、ラストでは「スラロームがすごく良くなった」と褒められた。サーキット走行経験はないが、スポーツ走行の基礎をしっかりと学んだようだ。



滑り出してからコントロール
安定方向に戻す感覚を磨こう

NB
横山 慎太郎さん

定常円で滑り出してから当てるカウンターの量が多い。もっと早く安定姿勢に戻すよう修正量を調整する。寺田講師に指示されてドライビングポジションを合わせてみると、きちんとハンドルも切れるし操作もしやすい。こうなるとスラロームも上達していく。次の課題はブレーキングで、もっと強くガツンと踏んでいけるようにしたいところだ。



アクセルをもっと早く入ると
さらにスムーズな動きに

NA
森田 成厚さん

ABSが装備されていないNAのため、「マニュアル操作になるけれど、もっと細かく、短いスパンで踏めるようになるといい」とアドバイスされた。寺田講師の隣に乗ってお手本を見せてもらったが、あまりにもスラロームが速くて自分ではパイロンに当たってしまう。しかし最後にはアクセルワークがうくなったと、しっかり褒め言葉ももらったのだった。



楽しみのジャンケン大会
サインまでもらっちゃいました

ジャンケン大会には豪華プレゼントが用意されており、会場は大いに盛り上がった。また寺田講師にサインを求める姿も見られた。

楽しさ
100倍

走ってこそロードスター
ストリートからスポーツ走行まで、めいっぱい遊ぼう

走行回数が増すごとに見る見る上達 全員がパイロンすれすれを通過していく！

富士スピードウェイ本コースを
先導車付きで走行することもできた



レッスンのあとには富士スピードウェイ本コースを体験走行できる時間が設けられていた。あこがれのコースを愛車で走って満足！

何本か走り込んでいくと、だんだん走行のコツがつかめてくる。さらに寺田講師からの的確なアドバイスがあって、みなみるみる上達していく。最初はパイロンから遠く離れたところを走行していたのに、すれすれを走るまでになった。そしてブレーキングもガツンと思いきり踏めるようになっていた。短時間ではあるが、目に見えてマシンコントロールを身につけていった。こうなると次のステップとなるレッスンも受けてみたいと思ったのだった。



撮影会のころには雨も上がり
みんなで大いに盛り上がった



愛車を並べて記念撮影。霧が出ていたが、みんなレッスンを終えてホットした気分と高揚感で元気がいっぱいだった。



だんだんスピードアップして動きがシャープになっていくのがわかる。半日のレッスンでここまでスキルアップするとは、さすが寺田講師。

みなさん、
よく頑張りました！



定常円が苦手なので
勉強して帰ります



NA
佐藤晃代さん

レーシングスーツに身を包んでいる姿を見てわかるように、参加者の中でサーキット経験がいちばん豊富。苦手操作を克服しようとレッスンを受講しに。ABSなしのNAのため、ポンピングブレーキの間隔を早く、短くできるよう練習する。スラロームは完璧だが、定常円をもっと速く回れるようになるといい、とも。ブレーキングはだんだん上達し、制動距離が短くなっていった。

クルマの挙動に合わせて
アクセルコントロールする



NA
小出健太郎さん

寺田講師の隣に乗って、「ハンドルの切り方がいねいだと思います。フロントに荷重がかかった状態でアクセルを入れていくなど、とても勉強になりました」。なかなかパイロンすれすれを走行できずにいたが、アクセルコントロールができるようになっていく。あとはアクセルを入れるタイミングをもうワンテンポ速くするだけで、もっとスムーズに走行できるようになる。

アクセルのオン、オフが
考えていたのと逆だった！



NC
古賀章成さん

寺田講師の隣に乗せてもらって、アクセルのオン/オフの操作リズムが逆だったことに気づいた。同じように走行してみると、リズムカルにスラロームを走り抜けることができた。スラロームの途中でブレーキを入れたのも正解で、「完璧」とお墨付きをもらった。クルマがノーズダイブして、荷重変化させてきちんと動いているのがわかる。ノーマルサスは練習に最適といえるかも。

アクセルのメリハリを
うまく付けられるように練習



NA
匿名希望さん

アクセル操作が大きすぎてオーバーアクションになっているとアドバイスを受けた。そのことを意識して走ると、だんだんリズムカルに走行できるようになった。寺田講師のドライブに思い切りの良さを感じたが、見ているのと自分で走るのはやはり勝手が違うようだ。ラスト1本では、「完璧です」と褒められ、有意義な時間を過ごすことができた。

スラロームが上達したから
次はブレーキを本格的に



NA
原田昆寿さん

最初に寺田講師がデモカーに乗せてくれた。「ステアリングの切り方とか、アクセルのオン、オフなど難しいことはわからないけど、スムーズな動きでした」。さっそく自分も走ってみると、スラロームでスピードアップの指示が入る。速度を上げてよりリズムを崩すことなく走行すると、「すごく良くなった、OK!」と合格点をもらった。数分間でどんどん上達していった。

アクセルの踏み方や
フルブレーキを身につけたい



NC
宮内慶彦さん

スラロームはいいリズムで走行できているのだが、フルブレーキングでは踏み方が弱いと指摘された。もっと強く踏んでとアドバイスをもらい、数本練習してみる。大学時代にやっていたというジムカーナを思い出してか、メリハリのあるスラローム走行ができている。途中リズムが崩れそうになってもうまく立て直す。あとはガツンとブレーキを踏む練習だ。



次回開催は……

【主な概要】

日時:2013年11月17日(日)

講師:寺田陽次郎氏

スケジュール

●ロードスター(AMのみ)

P15駐車場特設コース

●MAZDA(PMのみ)

P15駐車場特設コース

レーシングコース フリー走行 30分

【問い合わせ】富士スピードウェイ

☎0550-78-1234 <http://www.fsw.tv/>

参加料

●ロードスター	
C:FISCOライセンスホルダー	1万3000円
D:FISCOライセンスなし	1万5000円
※Dプラン参加者はFISCOライセンス取得料、通常4万1500円のところ参加料のほかに下記料金の追加で取得できてお得	
レーシングコースライセンス	3万5000円
ショートサーキットライセンス	1万5000円

●MAZDA(新規開催)	
A:FISCOライセンスホルダー	2万2000円
B:FISCOライセンスなし	2万5000円
※Bプラン参加者はFISCOライセンス取得料、通常4万1500円のところ参加料のほかに下記料金の追加で取得できてお得	
レーシングコース ライセンス	3万円
ショートサーキット ライセンス	1万円

サーキットライセンスを取得すれば 練習量が増やせてぐんぐん上達する!

スポーツ走行を本格的に始めようと思ったら、サーキットライセンスを取得するのが近道
無理なくムダなく、好きなときに走行することができるからだ
装着したパーツを試したり、サスペンションセッティングにも活用できる



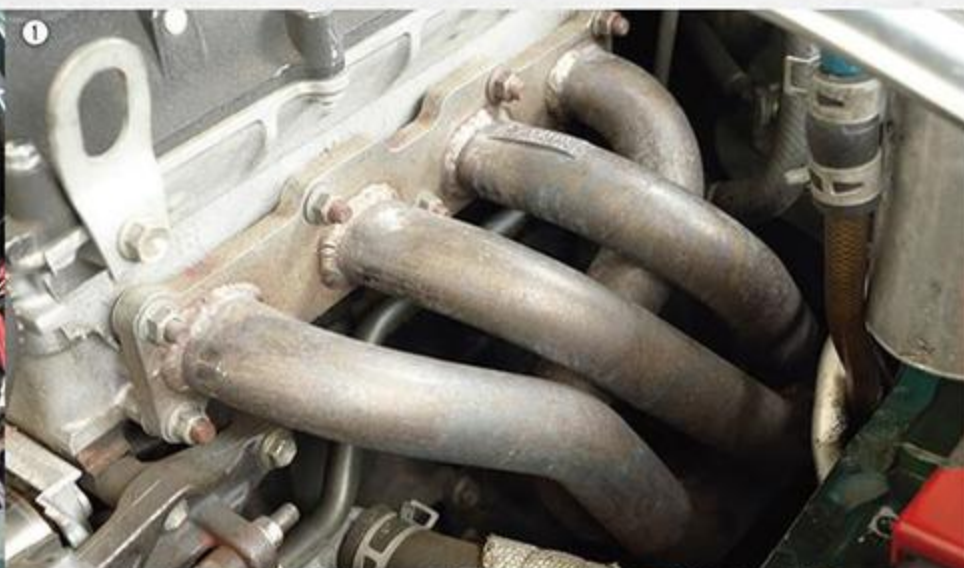
スタイリングにこだわりつつ スポーツ走行もバッチリ!

「ドリフト走行していたこともあり
ますが、今はグリップです。こだわ
りのワークマイスターはフロント9
J(マイナス8)、リア10J(マイナ
ス8)です!」とオーナーの湯井(ゆ
い)さん。このドリフトチックなス
タイリングで正統派マシンを追い抜

くのが快感だとか。

富士スピードウェイの本コースや
シヨートコースを走り込んでいる。
サーキットをターゲットとしながら
も、エアコン、パワステは残すこと
を前提としている。そうしないと苦
痛になってクルマを降りる理由にな
りそうだから。サーキットの往復を
自走することを考えたら、これは当
然の選択といえるだろう。

「免許を取ってからR32スカイライ
ン・タイプMやクレスタに乗ってま
した。ロードスターは母親が一時
NBに乗っていたことがあったの
で、抵抗なく入っていきましした」
小学生〜中学生のころレースの手伝
いでサーキットに足を運んだことか
ら、自らサーキットを走るようにな
った。エンジンと板金以外の足まわ
りはすべてDIYでやっている。



- ①②エンジンはAE111の4スロ仕様。購入したときからのもので、腰下ブローして作り直した。戸田のピストンで2.8化し、ファミリアのコンロッドが入っている。
- ③サスペンションはオーリスPCV。減衰はマックスから7段戻し(ストリートは10戻し、サーキットは6戻しくらい)。今後スタイヤを履きたいので、もっとハイレートにする予定。
- ④⑤シート、ステアリングはサーキット用にしっかりセレクトしている。シート剛性も高く安定しているのでドライビングに集中できる。
- ⑥ホイールを収めるためにフロントアームが変更されている。それでフロント4°半、リア4°10'のキャンバーをつけている。引っ張りタイヤで乗り心地が悪いのかなと思いきや、フェデラルのタイヤももともと柔らかめなので、そのへんでうまくバランスしてるようだ。



インプレッションは井尻ドライバーが担当。一見ドレアップカーであっても、「ちゃんと走れる人のセッティングですね」と走行後に話していた。

「見た目的に、もっとガツガツして跳ねるのかなと思ったら、想像していた以上に自然に乗れるから驚いた。しっかりセッティングが出せる人が作ったんだという印象だ。ブレーキもガツガツしてなくて、荷重移動のコントロールがしやすい。パーツ単品ではなく、クルマ1台としてバランスのとれたチューニングがされている。エンジンは速くてレスポンスがいいね。NBの6速クロスが入っているから、シフトダウンにもよくついてくる。ミニサーキットは問題なく楽しい」

よくいろいろなNAに乗るけど
これは抜群に
コンディションがいい

IMPRESSION





気分よく走るためには定期的なチェックを!

NC1ではエンジンオイルのガソリン希釈が起りやすく、その状態が続くと油膜切れによるエンジントラブルを引き起こす可能性がある。そのため、サーキットユースをメインとする場合には5W35や10W40といった、粘度のあるオイルを使うことで、希釈に耐えられるようにしておきたい。

逆にいうとNC1は、この部分にさえ気をつけておけば、とくにここがダメになりやすい、というポイントは少ない。その少ないポイントの中で、もっとも問題となりやすいのが、今回紹介するハーネストラブルと電動ファントラブルだ。



プラグ交換をしなければ切れている可能性は低い
ハーネスが硬くて余裕がない、というのが切れる原因。なのでプラグ交換などしていなければ意外と平気だったりする。問題がなければ触らないのが吉だ。



問題となるのはこのコネクター直前の部分のみ。修理で対処したい

修理はコネクター直前で配線をカットし、それぞれの線を延長することで行う。自分のNC1はどちらのハーネスとなっているのか、右の写真にならって確認してみよう。



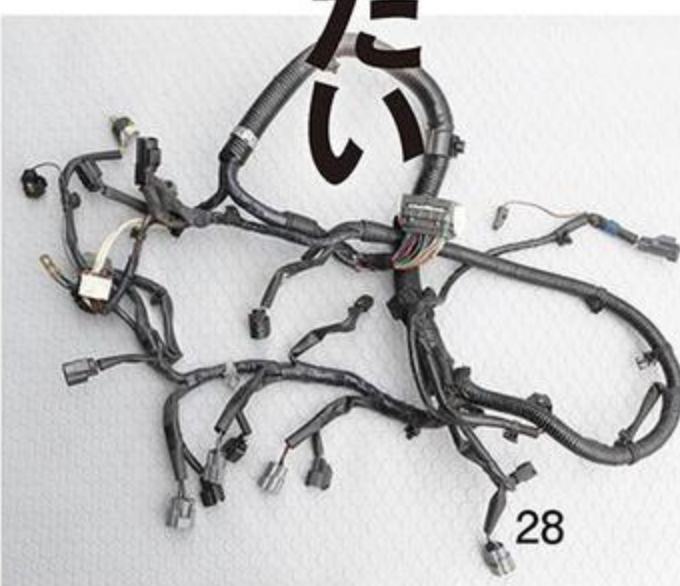
注意すべきはハーネスの形状。張っているようなら要チェックだ

このコイル直前のコネクターに向かう配線がやっかい。ここが断線するとたまにアイドル不調が出たり、突然チェックエンジン灯が点灯したりする。が、完全に切れにくいので原因がわかりにくい。



NC1の途中から写真のようなハーネスに変更された。これは配線自体が細いものをたくさんより合わせるものとなっている。

ハーネス交換は手間とお金と時間がかかる
これはNC1の途中から採用されたハーネス単体。ディーラーなどで修理となると、このハーネス(約4万円)を買って交換(工賃約3万円)することになる。そこでノガミプロジェクトでは修理を実施。



仮にアイドル不調が出た場合には、この部分の配線を4カ所ともいじってみて、キレいに回ようになったらここが原因とわかる。

NC1もデビューしてから時間が経つてきて、これまでのクルマのイメージからいけばそろそろ不具合が出てきてもおかしくない、といった時期に差し加わっている。ところが、このクルマはトラブルフリーといっているくらい、ここがダメだ、というハナシを聞かない。

これは各パーツの品質が上がったことに加えて、統合制御が採用されている、ということも大きいはず。クルマに負担をかけるようなことが起きた場合には、即座に安全方向に

NCにはNAやNBと違って現代的なシステムが採用されているが、NCの初期型、いわゆるNC1に関しては、現行モデルを知っている目からすれば、どうかな?と思える部分もないわけではない。そこをチェックしていこう

NC初期型もそろそろヤレ始めるお年ごろとくに1シリーズならではのトラブルには注意したい

楽しさ100倍

走ってこそそのロードスター

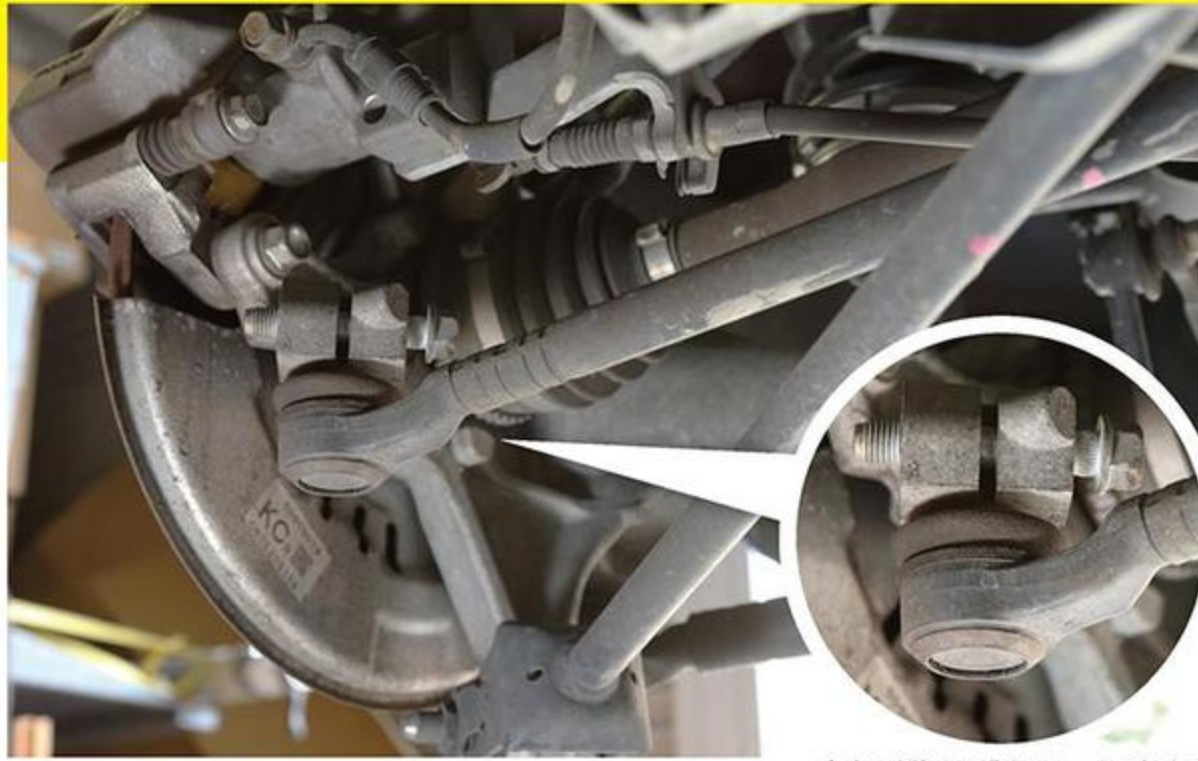
ストリートからスポーツ走行まで、めいっぱい遊ぼう



普段目にする機会が少ない下まわりにこそ危険信号がたくさん出ているのだ

の。NC1の最初期から中期くらいまで使われていたハーネスは、この部分に長さの余裕がなく、内部の配線も太くて本数が少ない。そのせいで切れやすくなっているというわけ。ただし、完全に断線するわけではないので、たまにアイドル不調が出るけど点検時には症状が出ない、などということがあからやつかい。本来これはハーネス交換で対処するのだが、それでは大事になってしまったためノガミプロジェクトでは配線修理で対応している。

また電動ファンも、内部のブラシがヘタって回転数が上がらなくなる場合がある。純正水温計では気づきにくく、気がついたらオーバーヒート、ということにもなりがちなので、可能なら表示のしっかりした水温計を装備しておきたいところ。それではそのほかのポイントも含めて、さっそくチェックを始めよう。



トーコントロールアームは付け根が問題

横Gがかかった状態でギャップを乗り越えたとき、リアがズレたように感じるのは、トーコントロールアームブッシュの強度が足りず、そこがよれるから。ここを強化するとよりリニアなドライビングを楽しめる。

自分で交換する場合には、この部分のボルトの外し方に注意を。スプラインが切れてあるため、ナットを緩めたらたいてはボルトを抜き出すようにしないと、スプラインを壊してしまう。



フロントの応答性を上げるにはナックルサポートを

ステアリングを切ったときの、フロントの応答性が格段に上がるノーレックスのナックルサポートも、楽しい走りの必需品。ノガミプロジェクトのオススメアイテム。



純正ゴムブッシュはヨレてしまって余分な動きが出やすい

純正ゴムブッシュは圧入ではなく接着されているため交換作業は面倒。そのためノガミプロジェクトではアームに強化ブッシュを圧入した状態で販売。2万5200円。



アームは純正品を使ってブッシュのみを強化

ノガミプロジェクトのトーコンアームは強化ブッシュを圧入済みなので、アーム交換のみで作業は終了。これによって操縦安定性が大きくレベルアップする。

純正水温計では症状がわかりにくいのでここは十分に注意をしておきたい

電動ファンは内部のブラシがヘタって、回転数が上がり冷却不足となる事例が見られる。問題なのは、ヘタっているだけなので何かの拍子にちゃんと回ったりしち、ということ。おかしいと思ってディーラーに行っても、そのときは普通に回ったりするので、判断が難しい。可能なら表示のしっかりした水温計を装備したい。



純正の水温計はファンが回れば異常はわかりにくい

完全にファンが止まればすぐわかるが、緩くでも回っていると水温変化に気づきにくい。少しでも通常と違うと感じたら、チェックしてもらうようにしたい。



幌車の雨水が流れるドレンはこの奥でほぼ見えない状態

幌車のドレンは樹脂製カバーの奥の下にあって、確認は困難。エアなどを使って汚れを吹き飛ばすというのが掃除の第1段階。それでダメなら下からアクセスする。



NAやNBと違ってNCIは段差があり座面下のみがぬれる。

ドレンから水が流れないと、フロアが濡れるが、段差のせいで足もとには水がこないので気づきにくい。後ろ下がりで停めているとトランクが濡れる場合もあるので注意を。

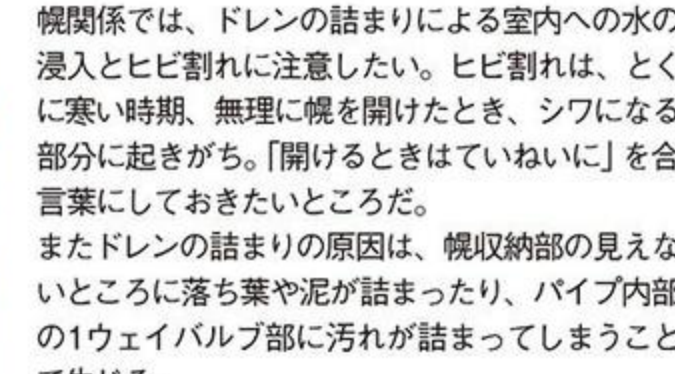


電動ファン本体はバッテリーを外すと見える問題となるのはこの電動ファンのモーター内部。バッテリーがあるために普段は見えない。問題があったときの影響が大きすぎるので、定期的な点検を受けておくこと。



水の出口は左リアタイヤの前中にはバルブがある

ここが水の出口。内部には上から一方通行のバルブがあるので、ここからワイヤーなどを突っ込むとバルブを壊してしまう。なので掃除するときには上から行いたい。



幌関係では、ドレンの詰まりによる室内への水の浸入とヒビ割れに注意したい。ヒビ割れは、とくに寒い時期、無理に幌を開けたとき、シワになる部分に起きがち。「開けるときはいいに」を合言葉にしておきたいところだ。またドレンの詰まりの原因は、幌収納部の見えないところに落ち葉や泥が詰まったり、パイプ内部の1ウェイバルブ部に汚れが詰まってしまうことで生じる。

とくに露天駐車、木の下に長期間止めているクルマなどに起きやすい。もし水が入ってしまったなら、圧縮エアなどを使ってこの部分を掃除して、雨水が流れるようにしておきたい。



ヒビ割れは折りたたむところから起きるていねいな開閉を

ビニール製幌は寒いと硬くなる。ヒビ割れて交換する際には、イメージチェンジができることもあり、カラーバリエーションが豊富な社外品の幌がオススメだ。



RHのドレンは簡単に確認できるRHはオープン動作を途中で止めれば、ドレンを確認することができる。メッシュ部になっているのがその入り口。ここが詰まると雨水が室内方向に流れていってしまう。そうなる前に掃除したい。



レース活動から日常のメンテナンスまで、オーナーのリクエストにこたえてくれるのがノガミプロジェクト。単に部品交換をするのではない、レベルアップをしながらのメンテナンスも得意。ワザ。気になることがあったら相談に行こう。

NOGAMI Project ノガミプロジェクト

神奈川県三浦郡葉山町一色345
☎046-875-9813 <http://www.nopro.jp>
営10:00~19:00
休火曜日、第2・4日曜日、イベント開催日

楽しさ
100倍

走ってこそロードスター
ストリートからスポーツ走行まで、めいっぱい遊ぼう

ロードスターオンリーのレースや走行会が 各地で行われているから積極的に参加しよう!

素性のいいFRマシンだからこそ
ワンメイクのレースや走行会で盛り上がる
興味がある人は一歩踏み込んでみては?

富士チャンピオンレースは歴史ある新人の登竜門。ロードスターはナンバー付きのNAとNBが全クラス合同、またNCはデミオとの混走で「ロードスターカップ」が開催中。現在はNB6の参加がないが、全世代のロードスターが出場可能だ。ロードスターカップは車検対応であること、つまり公道を走ることができるという大前提があり、改造範囲も限られているからイコルコンディションとなる。腕次第で上位に入るチャンスがあるというわけ。

NCクラスは1と2でエンジンレスポンスの差があるため、コンピューターチューニングで対応しバランスをとっている。エントリードライバーは、レース経験豊富なベテランドライバーもいれば、レース始めたばかりのビギナーも混じる。サーキット走行にモノ足りなさを感じたら、レースに目を向けてもいいかも。応援に行くのも楽しいから足を運ぼう。なおナンバーなしのN1仕様で戦う「ロードスターレース」は92年から開催されている伝統の一戦だ。

NC2の6速ミッション車も登場。どちらのギア比が適合しているのか、選手によって感じ方が異なる。ゼッケン6番の横山選手はレース車両としてNC2を購入。K4GPといった軽自動車の耐久レースへの参戦経験を持つ。一方ゼッケン8番の菊池選手はNR-Aで参戦。NABで富士チャンピオンレースをスタートさせた。



NR-A車両だとミッションは5速。そのせいか、これまで5速が圧倒的だったが、ここにきてNC2の6速ミッション車も登場。どちらのギア比が適合しているのか、選手によって感じ方が異なる。ゼッケン6番の横山選手はレース車両としてNC2を購入。K4GPといった軽自動車の耐久レースへの参戦経験を持つ。一方ゼッケン8番の菊池選手はNR-Aで参戦。NABで富士チャンピオンレースをスタートさせた。



富士チャンピオンレース

富士スピードウェイ本コースで行われるレースで、ロードスターだけではなくデミオ、86&BRZ、ポルシェ、フォーミュラカーのスーパーFJクラスが設けられている。レースは公式予選、決勝が通常はワンデーで開催(2日にわたって開催されることもある)。前身の富士フレッシュマンレース以来、富士スピードウェイの開業当初からスタートした草レース、実に歴史のある有名ドライバーを輩出した実績を持つ。



ビルシュタインの車高調は12段の減衰調整機構付き。Nゼロレギュレーションのためイコルコンディション。

RHT用のロールバー開発中 エントリーの間口が広がるかも!



部員を支援するサポートするドゥーエエンジニアリングでは、RHTオーナーでも参加できるように、現在ロールバーを開発している。装着状態でもきちんと開閉できるレシートになっている。これなら快適性をスポイルしない。

レースは楽しむことも大切 パドックスイートでランチタイム



レースは勝ち負けだけじゃない、と楽しんでいるカーメイクコーンズのチーム。キッチンのあるパドックスイートで栄養士さん(!)が作ってくれる手料理でお昼タイム。これならがんばれるよね。草レースでも優雅さが大切ってこと。



ボディカラーがカーボンで注目度の高いマシン。これ、塗装なんだとか。今回は減衰を変更して臨んだというゼッケン41番後藤選手(前列左)。というの、ずっと固定で走っていたから。タイムアップできないのは腕のせいとばかり思っていたが、伸びしろを見つけた!? 同チームの中井浩司さんとはよきライバルで、ともに頂点を目指して戦っているのだ。

表彰台の快感よう一度! このマシンでお立ち台に

N1でトップを目指すのはゼッケン24番の田辺良輔選手だ。Nゼロ参戦期間を含めるとレース歴4~5年ほどになる。大野選手(ゼッケン18番)に誘われてコーンズのサポートのもとで参戦。表彰台の経験があるため、このときの気持ちを再び味わうべくトップを目指している。昨年の最終戦から駆っている、このマシンで頂点に立つことが目標だ。このクラスにはコーンズからの選手が多数エントリー。



NCは5速か6速がいいのか?
まだ明確な答えが出ていない



ロードスター・パーティレースⅡ

筑波サーキットのコース2000を中心に開催されているレースで、毎年子供の日には「コカコーラ・オールドナウ」という大きなクルマイベントと同日開催される。ギャラリーも多くドライバーの気合いも違ってくるのだ。

開催スケジュール
第4戦 9月7日(土)
第5戦 11月24日(日)

ジェントル精神が根底に生きる 笑顔で帰るのがイチバンの勝利

第24回メディア対抗 ロードスター4時間耐久レース

9月7日にはパーティレースとともに開催される耐久レース。これは自動車雑誌などメディア同士がライバルとなってイコールコンディションのマシンで周回数を競うもの。ガソリンの量が決められているため、速さだけではなく燃費走行も大切。なかにはプロドライバーがエントリーしているチームもあって、見ごたえ十分なレースなのだ。

2002年にスタートしたパーティレースは、2010年から新体制でスタートすることとなり、現在はパーティレースⅡとして展開している。NBで発売となったNR-Aモデルのレースとしてスタートし、今ではNB、NCクラスで盛り上がりつつある。このレースがほかと違うところは、勝敗を競うだけでなく「休日のパーティ」のように楽しむ点。またサーキットでの時間を有意義に過ごせるよう配慮されている。ラ

ンチタイムの食事を楽しむ時間となるよう工夫。またレーシングギアのレンタルやメンテナンス面など、サポート体制も整っている。参戦しているみんなはプロドライバーではないのだから、主催サイドは「クルマをぶつけてまで勝つていいことはない」と、優勝のみにこだわったラフプレーはなしと考えている。それもあってライバルでありながら仲間、といういい雰囲気を作られているのだ。



表彰台に上ることを目標にみんな腕を磨き、しのぎを削る。スポーツマンシップにのっとっているため負けても笑顔があふれている。



第24回 メディア対抗ロードスター4時間耐久レース	
併催イベント	①ロードスター・パーティレースⅡ 第4戦 ②マツダファン・サーキットトライアル 茨城ラウンド ③ロードスター・サーキットバレード ④オールマツダ・ファミリー走行会
イベントスペース (Aパドック内)	①イベントステージ ②サーキットバスツアー ③京商 Dslot43 体験コーナー ④NAPAC 加盟店ブース

ピーススポーツ
(B-Sports Corporation)
☎03-5487-0735
<http://www.b-sports.co.jp>



「MAZDA FAN FESTA 2013 in OKAYAMA」(MFF)

2012年12月8日(日) 8:00~17:00
主催:岡山国際サーキット

年に一度開催される、国内最大級のマツダファンの祭典。過去から現在までのモータースポーツシーンで活躍を続けるマツダ車が、サーキットに集結するのだ。今年も2013年12月8日(日)に岡山国際サーキットで開催され、ロードスターのミーティングも実施予定。要チェックのイベントだぞ！



マツダファン・エンデュランス(マツ耐)

宮城ラウンド 8月4日(日) スポーツランドSUGO(宮城県)
茨城ラウンド 11月24日(日) 筑波サーキット コース2000(茨城県)
「筑波エキサイティングデイ2013」
岡山ラウンド 12月8日(日) 岡山国際サーキット(岡山県)



ルマン24時間レースで日本の自動車メーカーとして唯一の優勝を成し遂げたマツダ。そんなマツダ車ユーザーこそ耐久レースの魅力を肌で感じてほしいと企画された参加型サーキットイベント。

マツダファン・サーキットトライアル(MFCT)

宮城ラウンド/8月4日(日)・スポーツランドSUGO(宮城県)
茨城ラウンド/9月7日(土)・筑波サーキット
岡山・冬ラウンド/12月8日(日)・岡山国際サーキット



マツダ車のみで行われる国内唯一のJAF公認タイムアタック競技だ。車種や改造範囲別に36ものクラスに分かれ、すべてのマツダ車ユーザーが参加可能となっている。今年度は全国5サーキットで6戦を開催。

あこがれの鈴鹿サーキットのコースを満喫 今年も「ロドBAKA」走行会を開催予定！



三重県にあるシヨップ、オリーブボールが声かけをして行われている「ロドBAKA」走行会。鈴鹿サーキットを走ることができるとあって、遠方から参加してくれる人も多い走行会なのだ。前夜祭などもあって、これを楽しみに参加する人も。12月あたりに開催する予定しているのだが、鈴鹿サーキットとの調整いかんでは来年早々の開催になる可能性もある。しかし、楽しみにしている人がいて、走行会を希望する声が多いことから、開催の方向で動いているので安心してほしい。なんとといってもロードスターばかりだから、ちょっとしたミーティング気分も味わえる。本格的な国際サーキットの雰囲気も悪くないし！ひとりでも参加してもすぐに仲間ができる和気あいあいとした走行会。HPをチェックだ。



本格サーキットを走行する絶好の機会だから、鈴鹿を走ったことがないという人はぜひ！ピットの充実ぶりにもサーキット施設の規模にも驚くぞ。

NAからNCまでさまざまな年代のロードスターが集まる。自分たちが走るのももちろん楽しいが、みんなのマシンを見ていただけでも参考になるポイントが多数。



アナウンサーによる実況中継もあって、盛り上がること請け合い。

走ってこそそのロードスター
ストリートからスポーツ走行まで、めいっぱい遊ぼう



日光サーキットはロードスターにぴったりのミニサーキット。1周1分も満たないのに、1ヒートは10分に設定されている。

ロードスタ天国、11月は日光サーキット もちろん185 / 195 / 205Cupも開催

ジョイファストが展開しているサーキット走行会が「ロードスタ天国」だ。11月に予定されているのは日光サーキット。関東圏にあるミニサーキットで、コースレイアウトが実にロードスター向けで楽しい。

1ヒート10分×5本の走行時間が設定されているので、日光で走り込みたいと考えている人にもちょうどいいスケジュールといえる。季節的にもクルマに優しいし(ー)。

当日はオフィシャルカメラマンがみんなの激走ぶりを撮影してくれる(事前申請が必要)。自分のカッコいい走りの写真って、なかなか持っていないもの。この機会にぱりっ

撮影してもらって部屋に飾りたい。また富士チャンピオンレースなどで実況中継を務める平野氏が、熱いトークでイベントを盛り上げてくれる。自分の名前が読み上げられたら、思わずテンションが上がっちゃう。

サーキットをしっかりと走れるイベントであるだけでなく、付加価値の高いお楽しみいっぱいある。走行会、どう走ったらいいかわからない、なんて場合にもベテランが教えてくれるから、初心者でも参加してみよう。

人気の185 / 195 / 205カップも走行枠あり。自己ベストタイムを更新するべく、頑張って走りましょう!



ワンメイクのサーキット走行イベントなら
新しい友だちもできるし
参加マシンを見ているだけでも楽しいもの
サーキットに興味があるという人は
ギャラリーからスタートしてみては?



概要
開催日:2013年11月23日(祝)
開催場所:日光サーキット
走行時間:9時~16時(フリーエントラントクラスのみ15分×4回)
募集台数
① SuperCup クラス 14台
② NCロードスター クラス(205Cup併催) 14台
③ 195Cup クラス 14台 ※1
④ 185Cup クラスA 14台 ※2
⑤ 185Cup クラスB 14台 ※2
⑥ フリーエントラントクラス 10台

※1) 195Cupクラスは、チューニング、ノーマルのクラスがあり。表彰は各クラス別。
※2) 185Cupクラスは、チューニング、ミドル、ノーマルのクラスあり。走行枠は、1本目のタイムをベースに走りやすいようふたつに分ける。表彰は各クラス別。
申し込み方法:郵送、FAX、来店など。詳細はホームページにて確認。
<http://www.joyfast.com/event/13/index.html>
◎ジョイファスト 神奈川県横浜市都筑区勝田町1376 ☎045-949-6693

東北復興のシンボルイベントとして定着してきた 今年も「ロードスター魂in仙台ハイランド」に集合!

震災からの復興を目指してスタートした走行会イベントが「ロードスター魂」だ。少なからぬ被害を受けた仙台ハイランド、そのコースを再び走ることができ、ロードスターオーナーみんなで喜ぶイベントなのだ。初心者からエキスパートまでクラス分けされているので、ハイランド初走行という人も臆せず参加してみよう。

またパレードラン(先導車付き)もお楽しみ。最近、あちこちのロードスター走行イベントで開催されているが、ツーリング気分がワクワクする。レースクイーンなどもいたりするので、華やかさも加わる。同行者として遊びに行っても退屈しないので、ギャラリーとしての参加も大歓迎。真夏の祭典「ロード魂」をめいっぱい楽しもう。



ファミリー走行、パレードランのみの参加も可能となっている。サーキットってどうなるの? 一度走ってみたいというビギナーはここからスタートしてみよう?

震災からの復興を目指してスタートした走行会イベントが「ロードスター魂」だ。少なからぬ被害を受けた仙台ハイランド、そのコースを再び走ることができ、ロードスターオーナーみんなで喜ぶイベントなのだ。初心者からエキスパートまでクラス分けされているので、ハイランド初走行という人も臆せず参加してみよう。

またパレードラン(先導車付き)もお楽しみ。最近、あちこちのロードスター走行イベントで開催されているが、ツーリング気分がワクワクする。レースクイーンなどもいたりするので、華やかさも加わる。同行者として遊びに行っても退屈しないので、ギャラリーとしての参加も大歓迎。真夏の祭典「ロード魂」をめいっぱい楽しもう。



賛同ショップも多いから、デモカーを間近で見ることが出来るのだ。特価でのパーツ販売なんかも期待したいところ!



サーキット走行コンテンツのほかに、ショップ対抗模擬レースなども開催予定となっている。ドリコンも請うご期待。



ジャンケン大会にはさまざまなロードスターショップやメーカーから、オリジナルパーツが集まる。狙ったパーツをゲットできるか?



レーシングドライバー同乗走行は人気のコンテンツ。スムーズな動きに驚いている間に走行終了なんてこともよくある。



どこを見てもロードスターばかり、そんな走行会を一度でも体験してしまうとう病みつきになる。各地でワンメイク走行会があるので、積極的に走ってみたい。

概要
「ロードスター魂in仙台ハイランド」
開催日:8月18日(日)
開催地:仙台ハイランド
エントリーフィー:1万円
パレードラン、ファミリー走行
※フリー走行(昨年よりも走行枠が増えました!)
※大じゃんけん大会
※ショップ対抗模擬レース
※ドリフトコーナー(ドリコンあり)
※毎年恒例チャリティサーキットタクシー
※もちろんレースクイーン撮影会もあります!
※屋台コーナー
◎ケンオート
宮城県仙台市宮城野区福田町南1-10-33
☎022-797-4611
<http://www.ken-auto.jp>



アクティブ 埼玉県春日部市緑町1-8-16 ☎048-738-7670
http://www.active-gt.com

クルマで遊ぶ、楽しむ、を 率先してリードする お客さんといっしょに めいっぱい走ってこそ！

埼玉に店舗を構えて21年になるアクティブが
ロードスターの楽しさを広げてくれる
走って遊べるクルマだからこそ面白い
社長自ら率先してサーキット爆走中！



オイル交換で入庫しても軽点検を行うことでトラブルを未然に防ぐ。また「乗る」ことでメカニックが車両の確認を行う。お客さんに「調子が悪い」と言われて、その原因を的確に見出すのにも役立つ行為なのだ。オイルはオメガを取り扱うが、100%合成にはこだわらない。

スピリッツ事業部と共同開発しているサスペンション。装着タイヤ、また車両個体差にも対応できるようフレキシブルな味つけを施している。欲張りすぎないのが開発のコツ。

自身もサーキット走行をすることで、中古車のコンディションをしっかりと見極める。「ある程度負荷をかけるかわからない不具合があるから、乗れることは強み」とも。

「遊べるクルマ、楽しめるクルマで現存しているのは何かっていったら、ロードスターくらいしかないんだよね。耐久レースをやるうってことになってNAをデモ車としてサーキットを走ったら、これは面白い！速さが先にいかないから怖くないし、パワーもしっかり使いきれ。ちよつといじればダイレクトに速さとなつて返ってくる。エントリーモデルとして最適だよ。自動車業界、中古車販売の実績を生かして、今ではロードスター色を濃く出しています」と市村代表。今ではお客さんの半分がロードスターだとか。

サーキット走行を始めたユーザーには、最初からクルマをいじらせないようになっている。まずは腕を磨くこと。クルマに対して少しモノ足りなくらいがちょうどいいから。クルマと対話するようになるし、次に何をしたらいいか見えてくるからだ。「ロードスターはこの先10年20年経ってもなくなるんじゃないですよ。ずっと作り続けてほしいよね」



NC1 市村克己さん
データをとるためにタイヤを使い尽くす！

サーキット走行をするクルマでも、街乗りがつかないのはNGと考える。「交差点でもいかにスムーズに曲がるかとか考えながら走れば練習になります。うちで手がける基本の足まわりセッティングはストリートですよ。さまざまな仕様を試してお客さんにフィードバックしている。タイヤもしかり。データがあれば適材適所で推奨できる。ネオバは205/50-16サイズ。



サーキット歴は3年目
足で変わることを実感！
NB8 谷藤 学さん

袖ヶ浦を走行するのは4回ほどになるが、ライセンスを取得してこれから走り込んでいく予定。このNBはアクティブで購入したもので、NAで走行していたこともあるという。「なんか車高が高くて、相談に行ったのがきっかけです。足で走りが違うってことを教えてもらいましたね。エアコンの故障もありNBにスイッチした。タイヤはネオバで195/50-15サイズを履く。



FCでサーキットを走るも
「エンジンやるとタイヤヘンそう」

昨年の10月にサーキットを走ろうと思って購入した。袖ヶ浦を走行するのは初めてで「コースがちゃんと覚えられなくて難しい〜」。機械式デフにしたことで、滑って戻しやすくなったと満足。タイヤはネオバだが、2年落ちのもの。これが減ったら、次は評判もいいようなのでイーグルRSスポーツを試してみようかと考えている。サイズは205/50-15だ。



足まわりを煮詰めてタイムアップを図る

アクティブのデモカー的存在のNB。エンジンはノーマルながら、ロードスターの良さを引き出しながら足まわりのセッティングをしっかりと行う。そうすることでタイムを出していくのだ。FFで走っていたこともあるが、ロードスターはどのサーキットでも走れて楽しい。仙台ハイランドあたりも攻めがいがあるとか。タイヤはイーグルRSスポーツを選択、サイズは195/50-15だ。



NC1 北野貴之さん
昔はバイクでサーキットを走っていました

2輪でのサーキット経験があるせいか、「4輪は怖くないですよ。リアが滑ってもなんとかなりますから(笑)」。NR-Aでパーティレースに出ようかと考えたこともあったそうだ。ロードスター以外にもMR2(SW20)やDC2インテグラも浮かんできたが、いざとなると意外と高く引いた。このNCに乗るようになって友達もできるなど、走り以外でも満足度が高い。タイヤはディレッツァZII(205/50-16)。



ライセンスを取得してサーキット走行中！

P10プリメーラを手がけているアクティブで購入したNCは、走行距離が1万7000kmという極上物件だった。「プリメーラを持っていてアクティブに行くようになりました。このクルマではサーキットを走ることになったんですが、社長に誘われて走るようになりました。日光と袖ヶ浦のライセンスを取得して走り込んでいます。タイヤはイーグルRSスポーツ、205/50-16をチョイス。

頼れる先輩がいるから
安心して参加できる！



4月に袖ヶ浦フォレストレースウェイで開催された「袖森フェスティバル」にお客さんを引き連れて参加。スポーツ走行の楽しさを広めるべく、市村社長自らステアリングを握る。サーキットといってもあくまでもストリートの延長と考えるため、基本セッティングは街乗りで置いているアクティブ。ガチガチにチューニングしなくても速く走れるメニューを提案しているのだ。少しずつステップアップすればスポーツ走行がさらに好きになる。



負荷をかけすぎず長く乗りたい！

袖ヶ浦を走行するのは初めて。走行経験があるのは日光、筑波サーキットでコース1000がいちばん慣れている。RX-8のATでサーキットデビューしようとアクティブに相談に行ったのだが、同店がデモ車をNCにすることで自分もロードスターに！サーキット走行は楽しくてはまりそう。タイヤはイーグルRSスポーツで195/50-15を選択している。

マシンセッティングを デモカーに見習う!

マツダ車のアフターパーツを多数手がける
オートエクゼだからこそベストを知っている
スポーツカーをいかに楽しく走らせるか…
「新しいドライブ感覚の創出」がテーマである

ストリートをとことん楽しむ仕様のお手本 足まわりはとくに力をいれた逸品なのだ

マツダ車のコンセプトを正常進化
させるために、ドレスアップから機
能パーツまで開発するオートエク
ゼ。今回のデモカーでとくに注目し
たいのはサスペンションだ。

そのアフターでできることがわかる。
自動車メーカー理論に基づいたアフ
ター製品、信頼性も非常に高い。試
乗した井尻ドライバーによると、
「ダンパーの立ち上がりについては
段差などの速い入力があっても、ダ
ンパーが止まっているという感じは
ない。ハイスピードのバンク方向を
ちよつと落としている、という性能
曲線グラフも見せてもらったけれ
ど、棒のように硬直せず動く足なの
で、すごく快適です」

一般的に、スポーツ車に硬いという
イメージが強いと思うが、そんなに
ガチガチでなくても、こういうスポ
ーツもあるんだというところがうま
く伝わればいい、とオートエクゼの
相馬さん。単純に硬い、柔らかいとい
うレベルではなく、キツリ動か
ず、この動くという部分がポイント。
また不要なアライメント変化を抑え
るためにしっかりと補強を入れている。
ストリートをよりスポーツの次
元に近づけた1台なのである。

パーツリスト

フロントノーズ	6万7200円
スポーツサスキット	16万5900円
ストラットタワーバー(フロント)	2万9400円
フロアクロスバー(リア)	2万2050円
プレミアムテールマフラー	10万1850円
スポーツインダクションボックス	2万9400円
ブレーキライン	3万8850円
ボンネットダンパー	2万1000円
スポーツステアリングホイール	3万9900円
シフトノブ(レッドステッチ)	9420円
オイルフィルターキャップ	6090円
メンバーレースセット	9万1350円

NCEC

確固たるサスペンション理論が サスキットに生かされている

あの貴島氏が、FRスポーツカー向けにリリースしたのがこの
「KIJIMA-SPEC」である。大人のチューニングを追求した高品
位な乗り心地を実現した。サーキットで1秒でも速く走るた
めではなく、街乗り、高速道路など日常ユースの中で走りの
醍醐味を堪能することができる足だ。オートエクゼのブレ
ンとして、同社ホームページ上で「貴島ゼミナール」を展開中。
いかなる理論をもって開発に臨んでいるかわかるはず。また
操安性など自動車工学の勉強になるから、ぜひ一読を。



補強も、フロアにこれだけ入っていれば
すごい効きめだ。タワーバー、トラン
クルーム内にも補強が入っている。乗り心
地を確保しつつ剛性アップを図る。

ブレーキラインもオリジナル品。パッド、
ローターのラインアップもあるので走行フ
ィールドに合わせてセットできる。

サスペンションはKIJIMA-SPECだ。
バネレートはフロント27.4(N/mm)、
リア23.5(N/mm)だ。横剛性に優れる
専用台形スプリングを採用する。



量産品に対して110~130%
程度のバネ定数アップを基本と
している。全長式車高調整機構
を採用。高精度ツインチューブ
ダンパーは微低速域から滑らか
に作動する。

楽しさ
100倍

走ってこそそのロードスター

ストリートからスポーツ走行まで、めいっぱい遊ぼう



少しだけスポーティにした味付けで、普段乗りでイヤな挙動とか悪影響を及ぼさないようにセッティングされている。バネの形状が直巻きではなくタル状で、ストロークもあるし柔らかくて乗り心地がいいと感じた。ディーラーで扱っているというコンセプトに合っている。また機械式のデフが入っているのだが、普通に走っている分には、入っているのかわからないくらい自然だが、アクセルをバンと踏み込んだり、コーナリング中にアクセルオンしたりすると効きがわかる。



「ディーラーズベックはスポーツ度が甘いのでは?という誤解が多いですが、乗ってもらえればわかります。荷重移動を楽しんでほしい」とオートエクゼの相馬さん。

IMPRESSION

そこそこ強いNCをうまく底上げしている感じ
ヨレ感、余分なロールもなく乗りやすい

ボンネットはアルミで重たいというわけではないが、メンテナンスのしやすさからダンパーはあつたほうで、メン



プレミアムテールマフラーは加減速騒音規制に対応するためと、普段乗りでも疲れなように、こもり音を抑えたサウンドチューニングを施す。



「ステアリングがめっちゃいい。握りやすく親指の抜きも絶妙。材質も良く手触りがいい」と井尻ドライバー絶賛。シフトノブは黒ステッチもある。



エンジン内部にも自社オリジナル製品がセットアップされている。オイルフィルターキャップもオリジナルで、価格は6090円だ。またアースシステム(2万3100円)もラインアップしているのでホームページをチェックしてみて。



ラムエア・インテークシステムはNAから培ってきたノウハウが生かされている。ノーマル用エアフィルター(6825円)もある。



コントロールしやすく 非常にまとまったいい足

「開発中にセッティングするうえで、もうちょっとバネレートを上げたバージョンもあったんです。シャープなフィールやスポーツ感がすごく高まったんですが、一方でボディ剛性がきつくなってくる。それらを考慮してバランスさせる。レートを抑え乗り心地も配慮し、唐突感も和らぎました」と相馬さん。

スポーツとストリートで気持ちいいを、両立させる難しさだ。ある程度ロールをさせることで挙動変化を

体で感じる。ここを硬くしてしまうと、動きの変化が唐突になってしまうのだ。

またNBについては、ボディ補強をせず標準タイヤを装着して開発を行った。リフレクシユメニユーのひとつとして行う人も多いブツシュの打ち替えてセッとしたのだ。また、ダンパーにツインチューブを採用すると同時に、トータル減衰力を量産車比15%プラスαに設定している。ノーマル形状でここまでスポーツにこだわったサスはほかにはない。動的「感性工学」に基づいたセッティング、試してみしてほしい。

タイヤがつぶれているという感覚と ダンパーが動いている感じがいいバランス

「ロールはさせるけど、スピードコントロールはきちっとしているのがわかる。ディーラーで扱っているという安心感と、開発・製造のクオリティの高さが伝わってくる」とNBの試乗インプレを語った井尻ドライバー。「安定のマージンばかり気にしていると、スポーツ度がスポイルされてしまう、そのかげんが難しいですね。「ストリートベスト」というコンセプトでストライクゾーンがはっきりしている分、完成度はかなり高くなっていると思います」と(相馬さん)。



オートエクゼ
相馬真吾さん

「ツインチューブの良さ、純正形状の良さをしっかりアピールしたいですね。オートエクゼのデモカーは各地のディーラーで展示されているので、見かけたらぜひチェックを！」

PROSHOP

ツインチューブはオーバーホールという概念がないので、長く楽に乗りたいうにぴったり。乗るとそのコンセプトがちゃんと伝わってくるサスペンションなのだ。



楽しさ
100倍

走ってこそロードスター
ストリートからスポーツ走行まで、めいっぱい遊ぼう



エクステリアはノーマルのままで 足まわりを主体にオリジナルをセット

レスポンスを重視したチューニング内容だから
ストリートでより楽しみたいユーザーにぴったりのセッティング

スポーティな走りを実現するパーツにデフがある。しかし、このセッティングを間違えると音が気になったり街乗りしづらかったり。それらを解消したのが、マルハとATSが共同開発したMSPモデルだ。
「何度もテストしましたよ。何回バラして組み直したことが。オイルとの相性も相当試して75-90の軟らかめに落ち着きました。油膜ぎれもまったくなく、引っかけがないからチャタリングが出ない、と狙いはバッチリでした」と荻野さん。



ブレーキラインもオリジナル品をセット。もともと長く効くので、あまり強化しすぎずコントロールしやすいブレーキに仕上げてやるのが正解といえる。



ATSと共同開発したというデフは、ディスクの片面は溝がなくツルツルしたものをを使う。そのため効きがとてもマイルドなのだ。

高回転時も遠心力でオイルが抜けないのと、均等化できるプレート形状と適切なクリアランスを保持しているのがポイントだという。イニシャルトルクは10kg/cmくらいで、マイルドに効くので初めて機械式を入れるという人にもオススメ。
またこれからコンピュータの開発も本格的に始動する。完成すればもっとピックアップも良くなるはずだ。自己診断コネクタ「OBD」からアクセスして、ダイノパックを使って書き換える予定だ。



オリジナルサスペンションは乗り心地をスポイルしない味付け。とはいえきちんとレートが上がっているから、スポーツカーらしいレスポンスを実現するのだ。15段階減衰調整機構を採用。



「開発に時間をかけたというデフは、しっかり効いてるんだけどチャタリングもなく、普通に乘っている分にはまったく意識なくていい。でも欲しいところではしっかりトラクションがかかるから、スポーティな走りにもついてくる。このタイヤ(16インチ)とのバランスも良く仕上がっています。フライホイールは50%軽量化したということですが、スタートもしやすいし。とにかく乗り心地がいい。ガツガツ攻め込むよりも、のんびりクルマの動きを楽しむという方向ですね」



「特にデフの開発に力を入れたとマルハの荻野さん。これからコンピュータにも着手していく予定だという。」

IMPRESSION



マルハモーターズ 荻野才次さん



自慢のエキゾーストマニホールドで快速・快音 4-2-1タイプで下から上まできっちり回す

エキゾーストマニホールドで有名なマキシムワークスのデモカーは
吸排気チューニングのお手本のようなサウンドと伸びがいい!



マフラーはサクラム製をセットして、いい音を奏でている。しかし、エキマニの開発においてはノーマルマフラーでも違いを体感できるよう設計される。でもこれに乗ってしまうと軽量フライホイールが欲しくなっちゃうかも。



以前のステンエキマニは溶接部から割れてしまうイメージだったが、マキシム的な対策としては仕上げに表面を研磨することで、熱膨張時のムラをなくし、クラックを防いでいる。触媒をふたつに分け下から上までトルクを出す。価格は17万8000円。



エンジンルームには、オートエクゼのタワーパーとラムエアインテークシステムがセットされている。スタビライザーやブレースバーなどもしっかり装着。ボディ剛性が向上している。



「一部の回転数域だけ気持ち良く回るよりも、下からモリモリという感じで、街乗りでも乗りやすいと思う。クルマ全体のバランスがいい。サスペンション(クアンタム)もしっかり動かし、ブレーキもガッツリではなく乗りやすい。足が想像以上に良くて、タイヤは旧ネオバなんだけど、このままサーキットに持ち込んででもけっこう楽しめそう。クラッチはエクセディ、フライホイールはノーマルという仕様で、半クラが扱いやすいからノーマルのテイストにこだわるならこれ、オススメ」



「コストはかかりますが、性能にウソをつきたくないの、ストリートでもレーシングの技術を取り入れているんです」と福田さん。井尻ドライバーのインプレを真剣に聞く

第二印象は全域にわたる力強さ、そしてトルク感が出ているのを実感した



マキシムワークス 福田浩之さん

最初のイメージはもっととがった特性で、レーシングカー的なイメージだったが、いざ運転してみると非常に乗りやすかった。ストリート中心の人にもぜひ取り入れてもらいたい。



デモカーにセットされていたのはクアンタム。とても乗りやすいのにスポーツ走行もイけるほど対応幅が広い。ノーマルのNCを全体的に底上げした感じの1台に。

「ノーマルマフラーで気持ち良く走れるというコンセプトで開発しました」というマキシムワークスのエキマニ。そのクオリティの高さは広く知れ渡っている。

ノーマルの4-1タイプでは下が細くなってしまうため、ストリートでの楽しさがスポイルされてしまう。そこで4-2-1タイプとし全域で回るよう設計した。

またフランジは金属の板から総削り出しで成型。剛性と精度が高まり、軽量化にもつながる。ハンドリングにかかわるパートだけに重量はできるだけ軽くしたいので、一挙両得。交換したことが体感できるような製品造りを心がけているという。

「バックシールドという溶接の方法を採用しています。内側からもガスを流して、溶接目の穴開きを防いでいるんです。表面を溶かして、内側からガスで押さえつけてるイメージで、それでクラックを防ぎます」と福田代表。デモカーの試乗もできるとのことだ。

Nゼロのレギュレーションをチューニングの範囲に めちやくちやいじらなくても速く走れる仕様なのだ

お金をかけ始めたら、きりがなくなるクルマいじり。ここまででやめておく、がなかなか難しい。しかしこのクルマはNゼロのレギュレーションに反することはしない、と決めているという。

「Nゼロは公道走行が基本だから、快適さがあるでしょ。デイトもするからエアコン、パワステなしはありえない。レースカーのような走りにシビアなところと、ストリートを快適に走るための線引きがNゼロ基

クルマをいじり始めるとどこまでやるか、どこで止めるかその線引きが難しくなる。レース車両ではないからレギュレーションは存在しないでも自分ルールを決めたら？お手本にしたい1台



準」ジョイファストの伊左治さん。これはお客さんのNBで、オーナーがサーキットだけではなく、ミューティングも好きだから、スタイルにもこだわっている。あまりお金をかけずに速く走れ、アクセサリや快適装備もセッティングする。まさにNゼロのいいところ。

ただ気になる点は、ボディがよれている、くたびれているところ。今はサスが硬い分、ボディが負けている感じがあるという。



ロードスターでめいっぱい遊んでいるのがわかるステッカー類。走行イベントからミーティングまで幅広い。



愛車のコンディションチェックのためメーターをセットする。ナビゲーションなど快適装備も欠かせないアイテム。



195カップにも出ているためサイズは195/50R15だ。日光サーキットや筑波コース1000を走っている。タイヤの性能をあげて制限する中で、エンジンパワーも制限されて、別のところで勝ちにいける。と考える。

サスペンションはジョイファストオリジナル。今年中にオーバーホールをして、クムホを履かせたうえで冬にタイムアタックさせたいと考えている。現在のバネレートは、フロント13kg/cm、リア11kg/cmとけっこうハイレートだ。



ブレーキパッドはさまざまなメーカーの製品を試して、ようやくたどり着いたエンドレス製。ブレーキング時もリアがしっかり落ち着いている。



「第一印象はけっこうハード！ ハードレートな足まわりでリアに動いて、こぶし1個分くらいの方が良く動く。デフもけっこうガツガツ効く感じです。当初もっと効いてて、かなりマイルドにしたとか。もっとハイグリップタイヤにしても良さそう。壊れないための対策として、パワステにメッシュホースを使っていて、サーキットだけでなく、街乗りにもオススメ。ブレーキはセミメタで扱いやすくていいし、サーキットでの耐熱性もいいと思うよ」



「ボディが、ブッシュかわからないけど、そのへんをリフレッシュさせれば、もっとサスの動きが良くなると思います」とアドバイス。

足はハードだけど動き始めが◎
サーキットと街乗り兼用車のいいお手本

IMPRESSION



ジョイファスト
伊左治孝司さん

「デモカーではなくオーナーカーですから、お手本マシ的な位置づけ。デモカーだとやりすぎる傾向にあるんで……(笑)」

◎ジョイファスト 神奈川県横浜市都筑区勝田町1376
☎045-949-6693
http://www.joyfast.com

ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

ALL MODEL PERFECT CATALOG

走りに、ドレスアップに、ロードスターの楽しみ方は無限大! それらのカスタマイズを可能にしているのがこの膨大な数のアフターパーツだ。このパーツカタログを活用して、自分だけの最高の1台を作り上げてみよう!

RSfactorySTAGE 適合 NA



NA用フロントBタイプリップスポイラー

RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
●2万4150円●ウレタン

黒ウレタン製で割れに強い。複製版Bリップで、さりげなくオシャレに仕上げられる。NAの定番エアロパーツだが、小ぶりなサイズのわりに装着時の存在感は大きい。インテークダクトから取り入れた走行風をブレーキ冷却などに活用できる。

RSfactorySTAGE 適合 NB2



NB2以降(後期)用リップスポイラー

RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
●2万4000円●ウレタン

ウレタン製だから、割れにくい。フロントバンパーにプラスアルファのさりげないデザインでドレスアップできる。主張しすぎず、視覚的にもロードダウン効果を生み出し、NBをよりスポーティに演出できる。価格も抑えられ、補修品としても◎だ。

RSfactorySTAGE 適合 NB1



NB1(前期)用リップスポイラー

RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
●2万4000円●ウレタン

衝撃に強く、割れにくいウレタン製。小ぶりな自然なデザインがさりげなくドレスアップを演出する。定番ではあるが、一度装着するとノーマルには戻れないほどのマッチングのよさとアクセントを生み出す。大人のエロパーツだ。

RSfactorySTAGE 適合 NA



NA用ダックテールスポイラー

RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
●2万円●FRP

NAにベストマッチする小柄なダックテールスポイラー。FRP製、白ゲルコートで仕上げも美しい。さりげないデザインだが、リアビューを引き締める。派手すぎないので、ノーマルが少しモノ足りないと感じたらアクセントに装着したい。

AERO

エアロ

●価格

●素材

RACING BEAT 適合 NA



Streamline 3-Piece Deck Cover

RSfactoryステージ ☎04-2946-0916
●8万7450円

ソフトトップオープン時に装着するオリジナルデッキカバー。独自の設計により簡単に脱着でき、ハードトップ固定ボルトを使用するため、車体への加工はいっさい不要。カバーは分割できるため、使用しないときは車内へ保管できる。

RACING BEAT 適合 NA

Bumper Fairing Kit



Rear Fairing Kit

RSfactoryステージ ☎04-2946-0916
●5万332円

サイドステップの後端に装着されるガーニッシュ。純正のボディラインを生かした自然なデザインが好印象。さりげなくアクセントをつけることができ、跳び石などによるキズや汚れからボディを守ることできる。アメリカでハンドメイドされている。

RACING BEAT 適合 NA



Lower Side Skirts

RSfactoryステージ ☎04-2946-0916
●9万498円

レーシングビートのオリジナルフロントノーズに合わせて、サイドにかけて流れるようなデザインを実現。アメリカの職人が手作りで成形し、フィッティングにこだわって製作されている。ステンレスのボルトと強力な両面テープで装着する。

RACING BEAT 適合 NA



Type II Nose Kit

RSfactoryステージ ☎04-2946-0916
●13万8897円

NA用フルバンパータイプのタイプIIバンパー。ダクトを追加することでハーフタイプのタイプIよりも、冷却効果、空力効果が増している。ボディラインにマッチする流れるようなデザインが魅力で、ロングセラーのヒット商品となっている。

RACING BEAT 適合 NA



Type I Nose

RSfactoryステージ ☎04-2946-0916
●10万8166円

アメリカで人気のエアロパーツが日本でも手軽に購入できる。NA用タイプIノーズは、やや大型のハーフスポイラータイプでウインカー下のプレスラインに重なるように装着できるため、マッチングが非常にキレイで自然。全体のバランスも考慮されている。

RACING BEAT 適合 NB

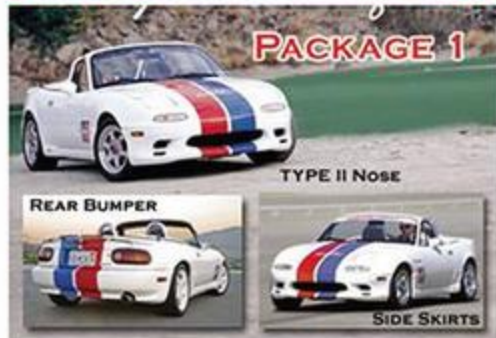


Type III Nose Kit

RSfactoryステージ ☎04-2946-0916
●13万5465円

NB用フルバンパータイプのフロントエアロ。長年にわたる高い人気、その性能とデザインの高い評価を証明している。ひとつひとつ手作りされたこのエアロは、フィッティングも抜群。車両の個性差で多少の加工が必要になる場合もある。

RACING BEAT 適合 NA



Complete Body Kit

RSfactoryステージ ☎04-2946-0916
●Package1: 30万2671円 Package2: 36万2381円 Package3: 40万9718円

レーシングビートオリジナルエアロのパッケージ。パッケージ1はフロント、サイド、リアの3点セット、パッケージ2はデッキカバーが追加される。パッケージ3はタイプ1ウイングのセット。

RACING BEAT 適合 NA



Rear Bumper Kit

RSfactoryステージ ☎04-2946-0916
●13万2189円

純正置き換えのフルバンパータイプのエアロバンパー。一体型の大型リップスポイラーで、NAのリアビューの印象を大きく変えることができる。またマフラー出口のアーチ形状は、レーシングビートのオリジナルマフラーを無加工で取り付け可能。

RACING BEAT 適合 NA



Type II Rear Wing

RSfactoryステージ ☎04-2946-0916
●7万7398円

NAにベストマッチするデザインを実現。ドリルガイドや専用ボルトといった、装着に必要なショートパーツが標準装備されており、非常に親切。レーシングビートの本国アメリカで、職人により手作りされているため、フィッティングや品質も抜群だ。

RACING BEAT 適合 NA



1990-97 TYPE I Wing

RSfactoryステージ ☎04-2946-0916
●6万9873円

ローマウントにこだわり、車体デザインに沿うような洗練された形状が魅力的。NAのリアスタイルにアクセントをもち、スポーティさと確かな空力性能を生み出す。リアまわりへエアロを装着した際にも、このウイングによってバランスが保たれる。

Jet's 適合 NC3



マスタースペックフロントアンダースポイラー

インテグラル神戸 ☎078-935-2661
●FRP: 3万7800円 カーボン: 5万8800円
●素材: FRP/カーボン

エアロパーツとしての機能性を表現した3Dウイング形状。冷却効率も考慮して開口部は多くの走行風を取り込めるようになっている。ボディサイドの下面への整流効果を高めてダウンフォースを発生させる。

RACING BEAT 適合 NB



Type II Rear Wing

RSfactoryステージ ☎04-2946-0916
●8万2234円

NB用タイプIIリアウイング。空力性能とストリートでの自然なルックスを追求し、シンプルながらスポーティで存在感のあるデザインとした。レーシングビートのエアロキットにベストなマッチングを完成させるため、トータルコーディネートにぜひ取り入れたい。

RACING BEAT 適合 NB



Streamline 3-Piece Deck Cover

RSfactoryステージ ☎04-2946-0916
●8万7450円

NB用オリジナルデッキカバー。ソフトトップ収納時のデッキ部分をスマートにカバーリングできる。3分割構造で、使わないときはトランクにスッポリと収められるように設計。ハードトップ固定ボルトを使用することで、簡単・確実な装着が可能だ。

RACING BEAT 適合 NB



Rear Fairing Kit

RSfactoryステージ ☎04-2946-0916
●5万6104円

レーシングビートのリアサイドスカートから流れるようなデザインに。リアスタイルに厚みを持たせることでロードダウン感を強調し安定感をもたらす。サイズは小ぶりなため、重苦しさを感じさせず、スポーティなエッジデザインでリアビューを引き締める。

RACING BEAT 適合 NB



Lower Side Skirts

RSfactoryステージ ☎04-2946-0916
●9万498円

NBロードスターのサイドビューにアグレッシブな印象を与えるサイドスカート。レーシングビートのフロントエアロと、リアエアロのデザインをつなげ、違和感なく全体のバランスを保つ。ロードダウン感も強調され、よりスポーティなルックスが手に入る。



Jet's 適合 NC1
マスタースペックフロントカナード
總インテグラル神戸 ☎078-935-2661
⑤ 2万3100円 ④ カーボン

ノーマルバンパー対応のカナード。カーボン製のみをラインアップしている。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。



Jet's 適合 NC2
マスタースペ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: 4万8300円 / FRP: 3万7800円
④ 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。



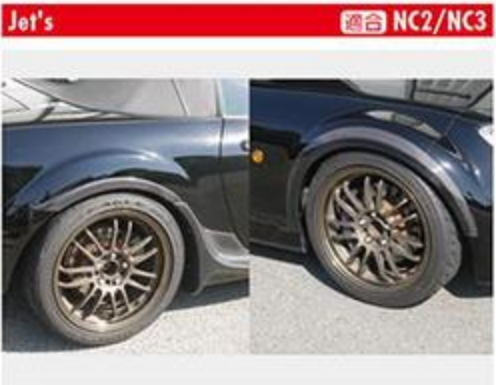
Jet's 適合 NC1
マスタースペックフロントアンダースポILER
總インテグラル神戸 ☎078-935-2661
⑤ カーボン: 4万8300円 / FRP: 3万7800円
④ カーボン・FRP

純正リップとはほぼ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。



Jet's 適合 NC2/NC3
マスタースペ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 FRP: 3万3600円 カーボン: 4万9350円
④ 素材: FRP/カーボン

泥よけ効果と同時に、リアタイヤ後の空気の流れを整流することで、ドラッグを軽減する。リアビューをスポーティに引き締める滑らかなデザインで、後付け感がないのも大きな魅力。



Jet's 適合 NC2/NC3
リーガルワイドフェンダートリム
總インテグラル神戸 ☎078-935-2661
⑤ FRP: 3万3600円 カーボン: 5万8800円
④ 素材: FRP/カーボン

ボディラインに自然になじむデザインで、トリムトップで片側5mmワイド化している。保安基準であるフェンダーアーチ前30°、後ろ50°部分は最大10mmアップで、タイヤのはみ出し対策も万全。



Jet's 適合 NC
マスタースペックダウンフォースシステム(MSDS)ベンチュリーアンダー(ネル)
總インテグラル神戸 ☎078-935-2661
⑤ FRP: 2万5200円 / カーボン: 3万7800円
④ FRP/カーボン

車体下を流れる走行風を利用し、ベンチュリー効果でダウンフォースを発生させる。高速走行時の安定性の向上に。また、バンパー開口部から取り入れた冷却風をラジエーターにまんべんなく当てる役割も果たす。



Jet's 適合 NC
マスタースペック(ソフトトップ)ダクトールリアスポ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
④ 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。



Jet's 適合 NC
マスタースペ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
④ 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。



Jet's 適合 NC
マスタースペ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
④ 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。長距離ドライブにもオススメしたいパーツだ。



Jet's 適合 NC2
マスタースペ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
④ カーボン・FRP

FRP製とカーボン製をそろえる。保安基準で定められた前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。



AutoExe 適合 NC1
サイドスカートセット
總オートエクゼ ☎03-3531-8151
⑤ 5万400円 ④ FRP

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、その分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。



AutoExe 適合 NC1
ヘッドライトガーニッシュ
總オートエクゼ ☎03-3531-8151
⑤ 2万3100円 ④ FRP

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。純正バンパー車での装着も可能となっている。



AutoExe 適合 NC1
フロントノーズ
總オートエクゼ ☎03-3531-8151
⑤ 6万5100円 ④ FRP

冷却効果を高めるため大きな開口部を設けると同時に、左右の空気は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。



Jet's 適合 NC
ダウンフォースシステムwithガレージベリー リアディフューザー&センターフラップ
總インテグラル神戸 ☎078-935-2661
⑤ FRP: 5万2500円 / カーボン: 9万3450円
④ FRP/カーボン

純正のリアバンパーは走行風をためて抵抗を作ってしまう。そこでこのディフューザーを装着すればスムーズに風圧を排除し、さらにその後方のフラップでダウンフォースを発生させることができる。



Jet's 適合 NC(AT不可)
マスタースペックダウンフォースシステム(MSDS)アンダーエフェクト(ネル)
總インテグラル神戸 ☎078-935-2661
⑤ FRP: 8400円 / カーボン: 1万2600円
④ FRP/カーボン

ノーマルでも車体下のフラット化が進んでいるNC。しかし一部分に大きな空間が開いているため、そこをふさぐことで不要な揚力を抑える。走行風を整流することでダウンフォースを発生させる。



AutoExe 適合 NC2
NC-04スタイリングキット
總オートエクゼ ☎03-3531-8151
⑤ 6万7200円 ④ FRP

「精悍さと力強いスポーティフェイス」をコンセプトに、量産車のラインを生かしたオリジナリティあふれるデザインに。大きな開口部デザインは、ポテンシャルの高さを象徴する。純正品のようなクオリティの高さを誇る。サイズもほぼ純正同等。



AutoExe 適合 NC2
フロントノーズ
總オートエクゼ ☎03-3531-8151
⑤ 6万7200円 ④ FRP

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。



Odula 適合 NC
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
④ 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してボンネット前方の穴から排出される。重量は約6.2kg。



AutoExe 適合 NC1
リアスポILER
總オートエクゼ ☎03-3531-8151
⑤ 3万9900円 ④ FRP

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。RHTには装着不可。リアバンパーとの併用で機能面もルックスも大きくレベルアップする。



AutoExe 適合 NC1
リアバンパー
總オートエクゼ ☎03-3531-8151
⑤ 6万3000円 ④ FRP

リアバンパー内部に空気がたまってしまいうパラシュート効果を防ぐアイテムだが、装着したときのイメージチェンジ効果の大きさからも人気を得ている。メリハリの強いはっきりとした形状が、あっさりしているリアビューにインパクトをプラス。



Winding Dancer 適合 NC
NC用リアガーニッシュ
總ガレージベリー ☎048-469-1708
⑤ 1万2900円 ④ FRP

NCのリアフェンダーアーチ後ろ側に装着するガーニッシュ。ツライチセッティングやキャンバーをつけた際に、タイヤのはみ出しで保安基準から外れてしまう事態を防止する。さりげなく彫りのデザインが施されており、類似パーツとの差別化になっている。



CORN'S 適合 NA
オリジナルBタイプリップスポILER
總カーメイクコース ☎03-3656-2323
⑤ 1万6590円 ④ FRP

NAには定番のBタイプリップ。シンプルなデザインながら、スポーティ感を大きく向上させることができる。ブラックゲルコート仕上げなので、無塗装のままでも違和感なく装着できるのも◎。



Odula 適合 NC2
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: 9万4500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ーター前面まで延長されているため空気が逃げず、その分冷却効率が高い。



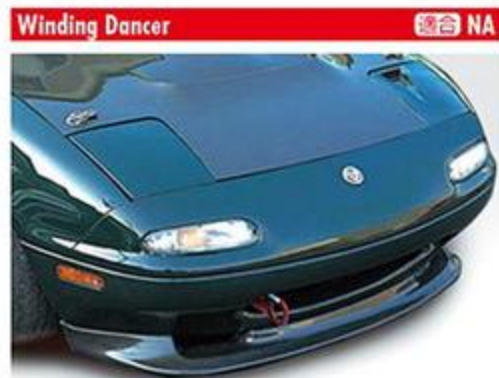
Odula 適合 NC1
NCロードスター(NC1)エアロ
總OVER DRIVE ☎072-920-6888
⑤ フロントバンパー: 7万8750円 / サイドステップ: 5万2500円 / リアディフューザー: 5万2500円 / カーボンリアウイング: 9万9750円

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。



AutoExe 適合 NB(後期用)
NB-04スタイリングキット
總オートエクゼ ☎03-3531-8151
⑤ 6万3000円 ④ FRP

NBにも近代デザインのエアロを。最新のNC-04スタイリングキットをNBにも採用することで、年式を感じさせない外観に。いまなお高い人気を誇る車種だからこそ、内外装ともにリフレッシュしてみてもいい。



フロントリップスポイラー

専ガレージベリリー ☎048-469-1708
● FRP: 2万790円/ウレタン: 1万5540円
① FRP/ウレタン

同社のNAラインアップ中いちばん人気の製品。Bリップより大型で、前方に突き出したデザインが迫力を演出。空力効果も期待できそうなスポーティな仕上がりが。割れにくいウレタン製も用意。



Bリップ

専ガレージベリリー ☎048-469-1708
● 2万4150円
① ウレタン

NAといえばBリップ。シンプルなのに存在感は抜群。路面に近いパーツなので、ウレタン製にすることで割れにくくなっているのもうれしい。何かモノ足りないときのアクセントにぴったり。



リアガーニッシュ

専ガレージベリリー ☎048-469-1708
● 1万290円
② FRP

太めのタイヤを装着すると、タイヤがフェンダー後部からはみ出てしまう。このままでは車検やレースのレギュレーションから外れてしまうため、このパーツで対策する必要があるのだ。



リアディフューザー用スリットスポイラー

専ガレージベリリー ☎048-469-1708
● 2万6250円(FRP) 5万7750円(カーボン)
① FRP/カーボン

ガレージベリリーのリアディフューザー専用のアンダーウイング。ロード感を強固し、ディフューザーと合わせてより積極的にダウンフォースを発生させる。カーボン柄もドレスアップに最適。



チビトランクリップ

専ガレージベリリー ☎048-469-1708
● 1万5750円 ① ウレタン

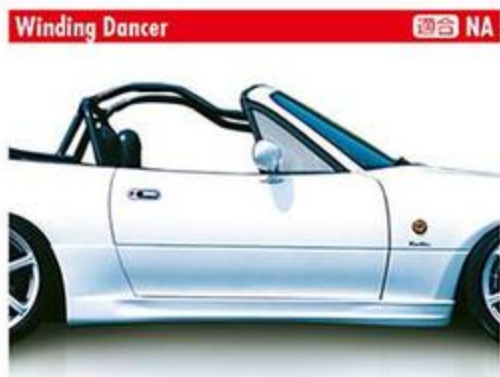
NCのトランクにマッチするトランクスポイラー。小柄なサイズでさりげなくリアスタイルを引き締める。装着は付属の強力両面テープで張り付けるだけの簡単設計。ごてごて感はいっさいなく、リアビューにモノ足りなさを感じたときにうってつけた。



リアバンパー Type-N

専ガレージベリリー ☎048-469-1708
● 4万4100円
② FRP

レースで勝つために開発されたリアバンパーはぜい肉を極限まで削ったスパルタンなデザイン。パラシュート効果をなくし、リアタイヤ周辺の熱気を積極的に排除することでポテンシャルを最大限に発揮させる。



サイドステップ Type-N

専ガレージベリリー ☎048-469-1708
● 3万6750円
② FRP

車体サイドを抜ける走行風をスムーズに後方に流すデザインを採用。ムダな凹凸をなくし、乱流を防ぐことで高速走行時の車体をより安定させることが可能。安定感のあるスタイリングも実現する。



フロントバンパー Type-N ゼロ

専ガレージベリリー ☎048-469-1708
● アンダーパネルあり: 7万2450円/アンダーパネルなし: 5万8800円
② FRP

カナード一体型のフルバンパーエアロ。ムダを省いたシンプルなラインで構成され、サーキットでのパフォーマンスの高さを予感させる。アンダーパネルを組み合わせれば空力効果はさらに増す。



フロントバンパー Type-N

専ガレージベリリー ☎048-469-1708
● 6万2790円
② FRP

開口部を大きくとったデザインのフルバンパータイプ。冷却効率を向上させ、サーキットなどでのハードなスポーツ走行でもタレにくいクルマに仕上げる事ができる。奥行きと立体感のある雰囲気もいい。



フロントガーニッシュ

専ガレージベリリー ☎048-469-1708
● 1万2600円
② FRP

太めのフロントタイヤを装着した際、保安基準から外れる場合がある。その対策としてこのガーニッシュを装着することで車検に対応、普段から気兼ねなくドライブできる。



リアバンパー Type-N

専ガレージベリリー ☎048-469-1708
● 4万4100円
② FRP

レースのために生まれた超スパルタンデザイン。軽量化のためにバンパーを短縮し、カナード風のデザインで空力を味方につける。ライバルを抜き去った際に強烈な印象を与えることができる。



リアバンパー Type-N ゼロ

専ガレージベリリー ☎048-469-1708
● 4万9350円
② FRP

サーキット走行を意識し、ムダを省いたデザインに。ダクトを多数設けることで走行風の巻き込みを防止。さりげなくオーバーハングを短縮してあるため、軽量化と運動性能の向上にも大きく寄与している。



アイリッド

専ガレージベリリー ☎048-469-1708
● 1万290円
② ウレタン

柔らかな表情が特徴でもあるNBモデルだが、もう少し精悍さが欲しいというときにはコレ。鋭さを増したスタイリッシュなフェイスは、走りのイメージを増幅。アクセントやドレスアップにうってつけ。



ハードトップ用 雨どい

専ガレージベリリー ☎048-469-1708
● 1万290円
② ウレタン

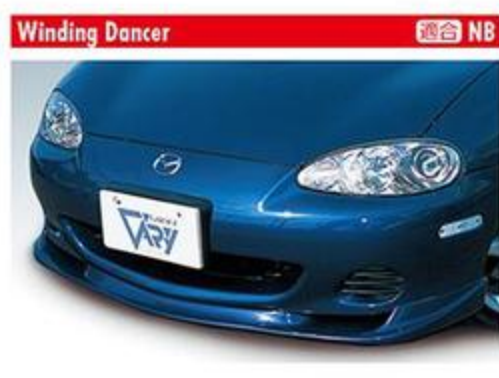
晴れた日のオープンエアは最高だけど、雨の日の頼りなさはロードスターの宿命。この小さなリップ状の雨どいを装着すれば、ちょっとした換気やウインドーの開閉で室内が濡れるのを防いでくれる。



リアバンパー Type-N ゼロ

専ガレージベリリー ☎048-469-1708
● 4万1790円
② FRP

2012年のレースレギュレーションの変更に合わせてデザインを変更。タイヤはみ出し防止のガーニッシュ一体型なので太いタイヤの装着も安心。現役NAレーサーにはうれしいバージョンアップアイテムだ。



フロントリップスポイラー 後期用

専ガレージベリリー ☎048-469-1708
● 1万7640円
② ウレタン

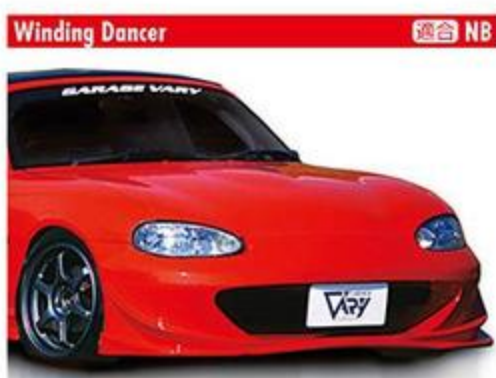
NBのフェイスにロード感とスポーティさを演出するリップスポイラー。割れにくいウレタン製にすることで耐衝撃性を向上。車体下部の整流効果も期待できそうなデザインで、機能性も持ち合わせる。



リアガーニッシュ

専ガレージベリリー ☎048-469-1708
● 1万290円
② FRP

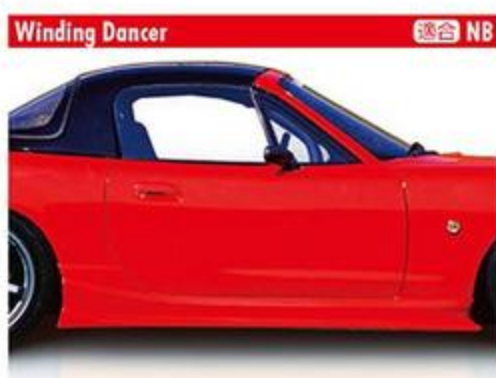
NA同様、太いタイヤを装着すると車検不適合になる。オーバーフェンダーは派手すぎて苦手という人にはこのシンプルなデザインはうってつけた。小さなパーツだが、合法チューンには必要不可欠。



フロントバンパー Type-N

専ガレージベリリー ☎048-469-1708
● 6万2790円
② FRP

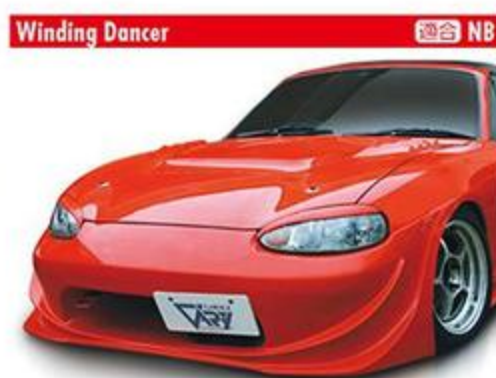
カナード一体型のフルバンパーエアロ。レースシーンでの実績も豊富で、空力性能は折り紙付き。開口部を含め、ワイド&ロード感たっぷりなスポーティなスタイルを表現することができる。



サイドステップ Type-N

専ガレージベリリー ☎048-469-1708
● 2万6750円
② FRP

サイドにロード感を演出し、安定感のあるスタイリングを実現できる。流れるようなデザインは、走行風をスムーズに受け流し、高速走行安定性を向上させる。同社フロントエアロとのマッチングも抜群。



フロントバンパー Type-N ゼロ

専ガレージベリリー ☎048-469-1708
● アンダーパネルあり: 7万6440円/アンダーパネルなし: 6万2790円
② FRP

2段カナード風のデザインは、高速走行時の空力性能を期待せざるにはられない。ワイド感のあるデザインも◎。必要最小限の開口部とすることで、揚力の発生を抑えフロントの浮き上がりを防止する。



フロントリップスポイラー

専ガレージベリリー ☎048-469-1708
● FRP: 4万2000円/中央部カーボン: 6万900円
① FRP/カーボン

NC2用のフロントリップは小ぶりなサイズながら存在感のあるデザインに仕上がっている。フロントフェイスに重厚感とスポーティ感をさりげなく演出することができる。



リアディフューザー フラップタイプ

専ガレージベリリー ☎048-469-1708
● FRP: 3万6750円/カーボン: 7万2450円
① FRP/カーボン

フィンタイプデザインのリアディフューザー。バンパー内への走行風の巻き込みを防止し、揚力の発生を抑制。リアビューにも軽快さとスポーティさを演出することができる。



リアディフューザー用センターフラップ

専ガレージベリリー ☎048-469-1708
● FRP: 1万5750円/カーボン: 2万1000円
① FRP/カーボン

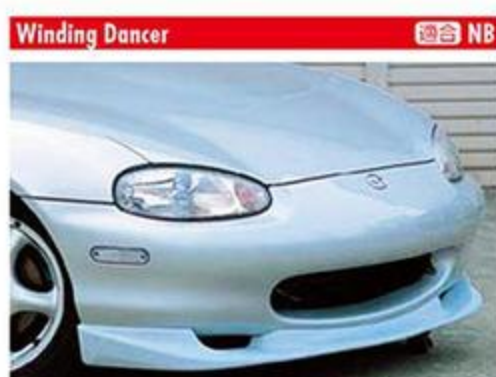
センターフラップは整流効果とダウンフォース増大に効果を発揮し、またリアビューのワンポイントアクセントにもなる。カーボン地や塗り分けなどセンス次第でさまざまなドレスアップ。



トランクスポイラー(手動ソフトトップ用/電動ハードトップ用)

専ガレージベリリー ☎048-469-1708
● 2万790円
① ウレタン

さりげないデザインながら、NCのリアスタイルを一新させ、存在感を発揮する。洗練された大人の雰囲気仕上りたい人にぴったりのアイテムだ。装着は両面テープのみで穴開け不要。



フロントリップスポイラー 前期用

専ガレージベリリー ☎048-469-1708
● 1万7640円
① ウレタン

NB前期用のリップスポイラー。丸みを帯びた車体デザインにうまくマッチさせ、ファッション性と機能性を両立したデザインが魅力的だ。スポーツ派、ドレスアップ派どちらにも対応できる。



Winding Dancer 適合 NC
アイリッド
専ガレージベリ 048-469-1708
1万2900円
ウレタン

ファニーフェイスのNC1にアイリッドでワンポイント加えることで、見違えるような精悍な表情を表現できる。スポーツカーにとって外観の雰囲気アップも重要なファクターだ。



Winding Dancer 適合 NC1
フロントリップスポイラー
専ガレージベリ 048-469-1708
2万7900円
ウレタン

NC1の純正デザインを生かしてボリュームアップさせたかのような一体感のあるフィッティングが魅力。両端を絞り込むデザインにすることで、ノーマルのサイドステップとのマッチングも良好。



Winding Dancer 適合 NC
エアロミラー
専ガレージベリ 048-469-1708
FRP: 4万7250円/カーボン: 7万7700円
FRP/カーボン

純正ミラーより小型のエアロミラー。カーボン製ならよりスバルタンな外観に仕上げることができる。小ぶりながら視認性を損うことなくスポーティに変身でき、空気抵抗の軽減も実現。



Winding Dancer 適合 NC
ハードトップ用レインガード
専ガレージベリ 048-469-1708
1万2600円
ウレタン

NCは雨の日のちょっとした換気やドアの開け閉めで大量の雨水が車内に浸入してきてしまう。そんなトラブルを防止するのがこのレインガードだ。小ぶりのサイズは車体に違和感なくフィット。



Winding Dancer 適合 NC1
フロントバンパー S耐
専ガレージベリ 048-469-1708
6万8040円
FRP

スーパー耐久レース参戦車両のために開発された生粋のレーシングパーツ。2段カナードが付属するが、S耐レギュレーションに対応。また、車検対応なので、公道でも安心して装着できる。



TUCKIN99 適合 NC
NCサイドステップ
専タックイン99 0798-36-1299
4万7250円(左右セット) FRP(白ゲルコート仕上げ)

ルックス的にはローダウンスタイルを強調するものだが、実際の高さはノーマルサイド部分とは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。



TUCKIN99 適合 NC1
NC 1フロントアンダースポイラー
専タックイン99 0798-36-1299
3万9900円 FRP(白ゲルコート仕上げ)

スポイラー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。



JoyFast 適合 NA
Fr Bタイプリップスポイラー
専ジョイファスト 045-949-6693
2万4150円
ウレタン

形状は細部にわたり当時そのものを再現。材質はウレタンを使用することで耐久性にも優れる。製品はブラック塗装済みなので購入後そのまま装着しても違和感なくフィットする。



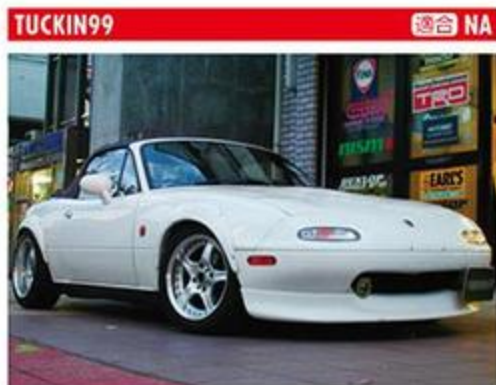
JoyFast 適合 NC
NC用整流アンダーカバー
専ジョイファスト 045-949-6693
6300円

フロア下の走行風をスムーズに流すための整流板。リフトの防止とダウンフォース獲得に効果を発揮する。また、クラッチリリースのエア抜き作業用のサービスホール付きという親切設計がうれしい。



JoyFast 適合 NC
NC用フロントバンパーストレキ
専ジョイファスト 045-949-6693
3990円

フロントにダウンフォースを発生させるストレーキを追加。高速走行時のフロントタイヤの接地性を向上させ、安定性を向上させる。リアウイングやディフューザーで前後バランスを取るとより効果的。



TUCKIN99 適合 NA
NA オーバーフェンダー
専タックイン99 0798-36-1299
6万3000円
FRP

フロント片側20mm、リア25mmのオーバーフェンダー。ワイドトレッド化によるコーナリング性能の向上はもちろん、シンプルなデザインはドレスアップ派にも大好評。ひと味違う雰囲気。



TUCKIN99 適合 NA
ワークスタイプN2オーバーフェンダー
専タックイン99 0798-36-1299
6万8250円
FRP

片側50mmアップの迫力のワイドフェンダー。リベット留めで軽量化に仕上げるができる。幅広タイヤの装着やワイドトレッドスペーサーの装着も難しくなる。タイムアップ間違いなしの機能性アイテムだ。



TUCKIN99 適合 NC
NC 1ブレーキダクト
専タックイン99 0798-36-1299
カーボン: 4万2000円/FRP: 2万9400円(各 左右セット)
カーボン(クリア仕上げ)/FRP(白ゲルコート仕上げ)

ノーマルのフог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。



TUCKIN99 適合 NC
NC 1リアアンダーフィン
専タックイン99 0798-36-1299
カーボン: 4万9350円/FRP: 3万3600円
カーボン(クリア仕上げ)/FRP(白ゲルコート仕上げ)

ボディ後部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。



TUCKIN99 適合 NC
NCリアマッドガード
専タックイン99 0798-36-1299
2万9400円(左右セット) FRP(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つつ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。



GReddy 適合 NC
GReddyエアロキットリアバンパー
専トラスト 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、下部にはしっかりとしたキャラクターラインを持ち、さらに後端部はフロア下の空気を素早く抜くよう、跳ね上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 適合 NC
GReddyエアロキットサイドスカート
専トラスト 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と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てくれるものとなっている。



GReddy 適合 NC1
GReddyエアロキットフロントバンパー
専トラスト 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。



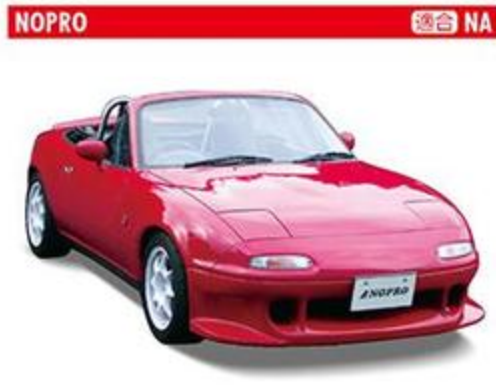
Doable 適合 NC1
リアスポイラー
専ドゥーエンジニアリング 0550-78-3200
3万9900円 FRP(白ゲルコート仕上げ)

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一工夫といえる。



Doable 適合 NC1
Doable Front Spoiler
専ドゥーエンジニアリング 0550-78-3200
4万7250円 FRP(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のひとつ。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、いざというとき元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。



NOPRO 適合 NA
GTスベックタイプNAエアロキット
専ノガミプロジェクト 046-875-9813
5万6700円 FRP

効率的にダウンフォースと冷却性能を得られるように設計。大きくえぐられたサイドセクションは、ホイールハウス内の圧力と熱気を積極的に排出する。フロント開口部を拡大し、冷却効率も大幅に向上。ブレーキ用ダクトとしても使える。



NOPRO 適合 NB
GTスベックタイプNBエアロキット
専ノガミプロジェクト 046-875-9813
6万3000円 FRP

GTマシンのデザインを採用しながらも5ナンバーサイズを維持。冷却性能と空力性能を追求したデザインで、オプションのカナード(2万9400円)を装着すればさらなる空力効果を期待できる。実戦向けの機能的エアロパーツだ。



NOPRO 適合 NB
GTスベックタイプRエアロキット
専ノガミプロジェクト 046-875-9813
16万8000円
FRP

NBモデルをベースにGTマシン風にカスタマイズできるボディキット。フロントは片側40mm、リアは50mmと大幅に拡幅。極太タイヤが余裕で納まり、ワイドレッド化でさらなるコーナリング性能を生み出す。



NOPRO 適合 NA
GT-Lエアロキット
専ノガミプロジェクト 046-875-9813
15万1200円
FRP

全日本GT選手権に参戦していたGTロードスターのロードバージョンエアロキット。大迫力のフェンダーはGTレギュレーションに基づいた片側50mmの超ワイド仕上げ。3ナンバー仕様の完成だ。



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

上側ではなく後方に伸びたカタチを採用していて、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い。



GTスペックタイプRリアスポイラー
機ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
● 5万2500円
● FRP

けっしてハイパワーとはいえないロードスターには、GTウイングは抵抗が大きすぎることがある。そこで開発されたのがこのスポイラー。3分割にすることでサイドを流れる空気もダウンフォースに活用できる。



GTスペックタイプRエアロボンネット
機ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
● 7万3500円
● FRP

GTカーを意識したデザインのボンネットダクトを採用。フロントバンパーから取り入れた走行風を効率よく排出させることで冷却性能を向上させ、ドラッグの減少にもつがる。



NB用後期用ヘッドライトトリム
機ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
● 1万5750円

ターボモデルのような精悍なイメージが、このトリムを装着するだけで手軽に再現できる。もちろん見た目だけではなく、照射の妨げにならないように設計されているため本来の機能を損なうこともない。



GTスペックタイプFエアロキット
機ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
● 7万1400円

まるでGTカーを彷彿とさせるような超ワイドフェンダー。フロント片側+40mm、リア+50mmの迫力のスタイリングを実現。ワイドトレッドの3ナンバーボディならではの高いコーナリング性能を手に入れることができる。ワイドタイヤも楽々収まる。



NA用リアスポイラー
機ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
● 3万1500円
● FRP

NAのデザインに違和感なくマッチするようにデザイン性を考慮しながらも、しっかりと実用的なダウンフォースを生み出す設計となっている。リアまわりのアクセントにも効果的。



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時、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。



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近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。



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。



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していくことによって、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。



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いサイドエッジで、優れた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り付けられるデザイン。



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。



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 ● カarbonFRP

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ると同時に、フロントホイールハウス内のエアを引き出してくれる。未塗装のガラスFRPもあり、こちらは3万9900円。



GTスペック・タイプNCサイドステップ
機ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
● 5万400円 ● FRP

フロントバンパーとの統一感がとれる、GTカーティストをモチーフにしたサイドステップ。個別に装備する、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。前後エアロと組み合わせたい。



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arbonFRP

フロントサイド部分のエアの流れを整らし、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、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。



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カーティスト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。レーシングカーティストの強さから、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。



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 ● カarbonFRP

幌車用リアスポイラーのカーボンバージョンがこちら。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。



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。



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

流体力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。



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arbonFRP

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。



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。



キャンバストップ(ガラスウインドー)
機ノアルエスアイザワ ☎046-254-8798
● 10万5000円 ● 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。

EXTERIOR

外装パーツ

- 価格
- 素材
- カラー
- サイズ



NB フロントノーズ
機ノピットクルーレーシング ☎059-378-7444
● 17万6400円

NBのフロントフェイスを大胆にカスタマイズできるエアロキット。丸目2灯を採用し、古きよき時代のビンテージ風に仕上げている。伸びのあるフォルムを実現し、車体とのマッチングも抜群。まるで初めてこのカタチだったかのような完成度の高さが◎。



リアテールライトスポイラー
機ノピットクルーレーシング ☎059-378-7444
● 17万6400円

NAのリアスタイルの面影がほとんどない大胆なスタイルを手に入れることができる。ここまで変身してもほとんどボルトオン装着が可能で、保安基準にも適合しているから車検も安心だ。レトロな雰囲気漂う特殊なデザインを存分に楽しめる。



NA フロントノーズ
機ノピットクルーレーシング ☎059-378-7444
● 20万7900円

まるで別車種のような大変身を可能にするフロントエアロキット。埋め加工などをいっさい必要としない。もちろん車検完全対応の保安基準適合品。安心して装着できる。レトロ感満点でまわりのNAとはひと味もふた味も違ったドレスアップができる。

RSfactorySTAGE 適合 NA/NB



NA、NB用ドアガラスガイド

専RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
 ⑤ 1500円(1個)

ドア内部のガラスガイド。純正ではガラスアッセンブリーでのパーツ供給しかないのが高価になるが、ガイドを単品で用意したため、劣化部分をピンポイントで修理できる。費用を抑えてクルマを快適に。1台分は2個必要となる。

RSfactorySTAGE 適合 NA/NB



NA、NB用ステンレスオフセットナンバーステー

専RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
 ⑤ 3600円 ⑧ ステンレス

ステンレス製で高剛性。ナンバープレートをフロント開口部からオフセット装着させることで、ファッション性と冷却性を向上させる。また好みの角度に調整できるからさりげなく個性も演出でき、手軽にイメージチェンジできる。

RSfactorySTAGE 適合 NA/NB



NA、NB用ショートコイルアンテナ

専RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
 ⑤ 3500円

専用アダプター&アンテナのセット。全長約200mmで美しいメッキ仕上げ。レトロな雰囲気演出できる。コイルも太く高品質。もちろんラジオの受信感度も申し分なし。マニュアルアンテナベース用となる。エクステリアのドレスアップアイテムとしても◎。

RSfactorySTAGE 適合 NA



NA用スチール製トイイングフック

専RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
 ⑤ フロント：7000円 リア：9000円
 ⑧ スチール

サーキットを走るなら必需品の牽引フック。強靱なスチール製で万が一の際も安心だ。レッド塗装仕上げでエクステリアのワンポイントにも最適。フロントはNBにも使用可能で、リアはNA専用。

RSfactorySTAGE 適合 NA



NA用アルミトイイングフックEX

専RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
 ⑤ フロント：9000円 リア：1万2000円
 ⑧ アルミ

M2 1028を彷彿とさせるデザインと、それを上回るクオリティが魅力。アルミ製アルマイト仕上げで軽量・高剛性だ。フロントはNBにも使用可能。リアはNA専用となっている。

JoyFast 適合 NA/NB/NC



S2000ラバーアンテナNA/ NB用

専ジョイファスト ☎045-949-6693
 ⑤ NA・NB:4200円/NC:3150円

ホンダS2000用のスタイリッシュなアンテナをロードスターにインストールできる。一見地味なカスタムだが、まわりとはひと味違う雰囲気演出でき、存在感アップ間違いなし。

AutoExe 適合 NC/NB



ボンネットダンパー

専オートエクゼ ☎03-3531-8151
 ⑤ 2万1000円

支点部分にブラケットを設けて取り付けするため強度が高く、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。

RACING BEAT 適合 NC



Radiator Protective Screen

専アンバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤ 1万4201円 ⑧ ステンレス

NCのラジエターは45度にマウントされ、かなり冷却効率のいい配置になっている。その分、フロント開口部からの異物の進入が多く、ラジエターをキズつけてしまうことも。そこでこのプロテクターで、冷却効率を維持したままラジエターを保護するのだ。

RSfactorySTAGE 適合 NA/NB/NC



ROADSTERエンブレムセット

専RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
 ⑤ 1500円(2枚)

3Mのポッティング加工を施した高級感あふれる樹脂製エンブレム。NA、NBのサンバイザーを取り外した際のふたとしてもちょうどいいサイズとなっている。マツダにロゴ使用の許可を得た公認アイテムだ。軟らかいので、どんなところにも張り付けできる。

RSfactorySTAGE 適合 NA/NB/NC



アルミエンジンハンガー

専RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
 ⑤ 2500円 ⑧ アルミ

ファッション性重視のアルミ製アルマイト仕上げ。実際のエンジンハンガーとしては使用できないが、エンジンルームのドレスアップパーツとして、アクセントに使用できる。カラーも5色ラインアップしているから好みの色をセレクトできる。

ZOOMENGINEERING 適合 NA/NB/NC



エクストラブルーサイドミラー

専ズームエンジニアリング ☎042-670-8555
 ⑤ 8925円(左右セット) ⑧ ブルー発色

特殊コーティングされたブルーミラーがまぶしさを低減し、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。取り付けは純正ミラーに貼り付けるだけで簡単なので、作業の手間はほとんどなし。

ZOOMENGINEERING 適合 NA



サイドマーカーLEDバージョン

専ズームエンジニアリング ☎042-670-8555
 ⑤ 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、取り付けは簡単な。

JoyFast 適合 NB/NC



NB/NC カラーワイドブルーミラー

専ジョイファスト ☎045-949-6693
 ⑤ 1万290円

ワンポイントアクセントに効果的なブルーミラー。見た目だけではなく、広角タイプで視界が広がり、死角を減少させる。また、特殊製法の防眩処理が施され、後方からのヘッドライトもまぶしくない。

JoyFast 適合 NB



NB用ナンバーステー

専ジョイファスト ☎045-949-6693
 ⑤ 3675円

取り付け位置にこだわった逸品。走行風を効率よく取り入れるためにナンバープレートをオフセットさせる際に活躍する。純正フォグランプを隠さないポジショニングが絶妙。

JoyFast 適合 NA/NB



アンテナベース

専ジョイファスト ☎045-949-6693
 ⑤ 4200円(変動あり)

マニュアル用コイルアンテナを装着する際の必需品。軽量化はもとより、コイルアンテナ独特のかわいらしさを愛車の雰囲気も一新。ドレスアップ系ユーザーは要チェックだ。

NOPRO 適合 NC



ショートラバーアンテナ

専ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ⑤ 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のだ。

NOPRO 適合 NC



NC用ボンネットダンパー

専ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ⑤ 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。

TUCKIN99 適合 NC



ナンバープレートステー

専タックイン99 ☎0798-36-1299
 ⑤ 4725円 ⑧ 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、というときなどに便利なアイテム。もちろん、ファッションアイテムとしても有効。

ZOOMENGINEERING 適合 NC



ステンレス製トランクラック(RHTは除く)

専ズームエンジニアリング ☎042-670-8555
 ⑤ 4万4100円 ⑧ ステンレス(フレーム太さ:19φ)

重量がトランクリッドにかけられないよう、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るようになっている。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 適合 NC



ステンレス製タイヤラック(RHTは除く)

専ズームエンジニアリング ☎042-670-8555
 ⑤ 4万4100円/リネージュ付き 4万6200円
 ⑧ 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。取り外しも簡単だ。フレームには32φのステンレスを使用し、装着時の状態でも美しい。

RIGID 適合 NC



RIGID強化マウント

専アルファ ☎048-873-6986
 ⑤ 2万7300円

純正形状のエンジンマウントに強化ゴムを採用することで、ジムカーナにありがちな急激な横Gやアクセルのオン・オフ時のエンジンの余分な揺れを抑制。シフトフィールが向上し、走行中のギア抜けや、シフトミス防止する。

RIGID 適合 NC



RIGID強化マウント

専アルファ ☎048-873-6986
 ⑤ 2万7300円(1台分) ⑧ 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。

ENGINE PARTS

エンジンパーツ

⑤ 価格

⑧ 材質

maruha motors 適合 NA/NB



マルハオリジナル幌

専マルハモーターズ ☎054-294-0076
 ⑤ 4万2000円〜(予約)

ヨーロッパ仕込みの職人が作り上げる幌は高級欧州車と同等のクオリティを誇る。今回ロードスター用を特注し、求めやすい価格設定でラインアップ。気になる人はお問い合わせを。

NOPRO 適合 NC



NC用軽量ドライカーボン製ルーフ

専ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ⑤ お問い合わせください ⑧ ドライカーボン

軽量なドライカーボン製ルーフ。空気の流れを良くし、無駄な乱流を減らす。後方のウイング・スポイラーなどに流れるスームズな空気がボリュームを確保。クリアな後方視界確保のため、熱線入り軽量ガラスを使用している。幌の取り外しが必須。画像は製作中のもの。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory ㊦ NA/NB/NC



オイルブロック

㊦アニバーサリー ㊦04-2946-0916
㊦1万290円 ㊦アルミ

油圧、油温の管理、オイルクーラーの取り付けに必要なオイルブロック。オイルエレメントの空間を確保するために、高さを23mmまで薄く加工した。サーキット走行をするならオイル管理は必要不可欠。信頼性の高いオイルブロックをセレクトしたい。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory ㊦ NA/NB/NC



ビッグスロットル

㊦アニバーサリー ㊦04-2946-0916
㊦NC: 4万4100円 NB、NA: 3万4650円

NCは62φに、NA、NBは57φにスロットル径を拡大する。ハイレスポンス、ハイパワーなエンジン特性に生まれ変わる。ひとつずつついでに加工し、密閉性も抜群。ライトチューンにも最適だ。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory ㊦ NB/NC

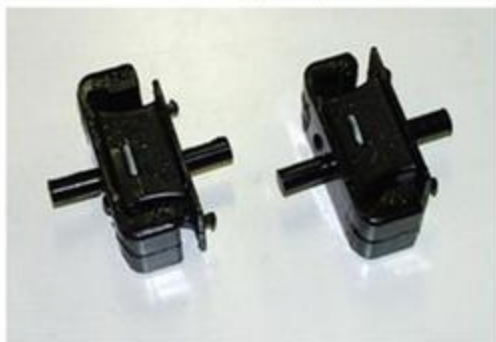


プラグコードセット

㊦アニバーサリー ㊦04-2946-0916
㊦NB8C2〜: 6615円 NA・NB6・NB8C1・NBターボ: 1万500円

キャップ剛性を上げたしっかりとした装着感のあるプラグコード。点火システムごとに抵抗値を最適化。高効率なのでしっかりとしたスパークが可能に。レジスタ付きプラグ、イリジウムプラグに最適。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory ㊦ NB/NC



強化エンジンマウント

㊦アニバーサリー ㊦04-2946-0916
㊦6300円 ㊦強化ゴム

強化ゴムを採用したエンジンマウント。横Gなどでエンジンやミッションが振られて起こる、シフト抜けやシフトミスなどのトラブルを防ぐ。サーキット走行はもちろん、ワインディングでもその剛性感を体感できる。リフレッシュパーツとしてもオススメ。

R.S.AIZAWA ㊦ NC



コスワーススーパーチャージャーキット

㊦アルエスアイザワ ㊦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。低速域からもりもり溢れ出るトルクはかつてない走る喜びを生むだろう。ごく自然な取りまわしで、まるで純正品のようだ。

Joyfast ㊦ NA/NB



ジョイファストエンジンオーバーホールメニュー

㊦ジョイファスト ㊦045-949-6693
㊦26万2500円〜

オーナーの要望に合わせてひとつひとつついでに組み上げていく。走行過多のエンジンをリフレッシュするついでに、エンジン内部に手を加えることで、補機類のチューニングとはひと味もふた味も違った極上のフィーリングを実現できる。

CORN'S ㊦ NA/NB/NC



結晶塗装ヘッドカバー

㊦カーメイクコーズ ㊦03-3656-2323
㊦2万6250円(要下取り)

エンジンルームを華やかに演出する結晶塗装カバー。表面の特殊な質感で、高級感もアップ。基本色のレッドに加え、ブラックや、そのほかのカラーオーダーも可能。自分だけのオリジナルヘッドカバーで愛車をドレスアップしてみたいだろうか。

Jet's ㊦ NA/NB/NC



ファインチューニングO/Hメニュー

㊦インテグラル神戸 ㊦078-935-2661
㊦LF-VE:29万9250円/B 6-ZE:30万4000円
/BP-ZE:32万9700円/BP-VE:34万8600円

同社が長年にわたり培ってきたノウハウを惜しみなく注入し、1台1台ついでに組み上げる。高価なパーツを使わずともスムーズで鋭い吹け上がりを実現する、まさに究極のノーマルエンジン。

Jet's ㊦ NC



MZR2.3リッターエンジン換装

㊦インテグラル神戸 ㊦078-935-2661
㊦33万6000円〜

NCと同系統のアテンザ、アクセラに搭載されている上級MZR2.3Lエンジンを、基本はそのままに補機類を交換してロードスターに搭載する。コンパクトボディに1クラス上のエンジンを組み合わせることで、パワフルなクルマに仕上がる。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory ㊦ NA/NB/NC



ナイトロオキサイトシステム

㊦アニバーサリー ㊦04-2946-0916
㊦お問い合わせください

取り付けからガスの充填までアニバーサリーで可能。ノクターボエンジンでも簡単にパワーアップできる。プラス1.5馬力から調整も可能で、正しい使い方をすれば壊れにくく安全。某映画のイメージが強いが、実際にかなり効果的なチューニングだ。

NOPRO ㊦ NC



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エンジンへの載せ換えメニュー。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ける。仕様によって変動するが、最高出力226馬力/最大トルク29kgmを発生する。

TUCKIN99 ㊦ NA/NB/NC



エンジンオーバーホール

㊦タックイン99 ㊦0798-36-1299
㊦25万4000円〜

NA、NBはもちろん、NCも走行距離が伸びてきている車両が増えてきた。オーバーホールでリフレッシュすることで、新車当時のスムーズな吹け上がりや燃費が復活する。もちろん、ついでのチューニングにも対応。リクエストに合わせて製作可能だ。

TUCKIN99 ㊦ NA/NB



スライドカムブリー

㊦タックイン99 ㊦0798-36-1299
㊦NA:9975円/NB:1万500円

ハイカム装着時には、カムのフィーリングを最大限に生かすためにバルブタイミングの変更が効果的。このスライドブリーはセンタースライドディスクにタフトライド加工を施し強度アップを図っている。純正カムでもバルブタイミングの効果を実感できる。

Joyfast ㊦ NA/NB/NC



結晶ヘッドカバー

㊦ジョイファスト ㊦045-949-6693
㊦NB 2: 1万9800円/そのほか: 1万8900円

ノーマルの味気ないエンジンヘッドカバーをドレスアップ。熱やキズに強い結晶塗装を施すことで、エンジンルームの印象をガラリと変えることができる。カラーはレッドとブラック。下取りが必要で納期も多少かかるので、オーダー時は注意が必要。

Joyfast ㊦ NA/NB



ジョイファストシリンダーヘッドチューンメニュー

㊦ジョイファスト ㊦045-949-6693
㊦13万6500円〜

ヘッドからのオイル漏れ修理などをきっかけに、ヘッドチューンを施してみたいだろうか。ポート研磨や、燃焼室改善、面研など、予算やリクエストに合わせて加工していく。ノクターボエンジンはヘッドチューンの効果が大きくあらわれる。

NOPRO ㊦ NC



NC用 小径クランクブリー

㊦ノガミプロジェクト ㊦046-875-9813
㊦2万9400円

純正のクランクブ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、パワステポンプなどの駆動損失を1割以上低減。全域にわたってエンジンレスポンスをアップできる。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。

NOPRO ㊦ NC



Ezカムシャフト

㊦ノガミプロジェクト ㊦046-875-9813
㊦6万9300円

オリジナルMZRエンジンのノウハウを基に、東名バワードにて加工したチューニングカム。サーキット走行で多用する中速〜高回転域でのエンジンパワーを引き上げる。専用スポーツECUのセットも用意し、こちらは16万8000円。

NOPRO ㊦ NC



Ezカムシャフト スポーツセットR

㊦ノガミプロジェクト ㊦046-875-9813
㊦21万円

サーキットユースに向けた超高回転エンジン用カムセット。付属のECUもよりパワー志向に振り、ピークパワーの引き上げに成功している。ストックにサーキットを攻める人にぴったりだ。専用ECUは可変カムマップ、点火、燃調のチューニングを担う。

NOPRO ㊦ NA/NB/NC



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
㊦10万5000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を引き出せるのだ。

NOPRO ㊦ NC



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のほかに2.3Lや2.5Lの上級スペックが存在し、基本はそのままで、補機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。

maruha motors ㊦ NA/NB



マルハスライドカムブリー

㊦マルハモーターズ ㊦054-294-0076
㊦1万3650円

エンジンチューンや、ハイカムの装着に合わせてバルブタイミングも見直すことで、エンジンの性能を最大限に生かすことができる。出力特性も好みにセッティング可能。カラーはゴールドとシルバーを用意。エンジンルーム内のドレスアップにも効果的だ。

maruha motors ㊦ NA/NB



カムシャフト

㊦マルハモーターズ ㊦054-294-0076
㊦3万4650円〜

純正ECUの制御範囲内で最大限のパフォーマンスを発揮する「Fカム」から、レース用のハイスペック仕様まで幅広いラインアップが魅力。フルコンや、4連スロットル仕様といったスバルタンなエンジンにもマッチし、確実なポテンシャルアップを実現する。

maruha motors ㊦ NA/NB



マルハ メタルヘッドガスケット

㊦マルハモーターズ ㊦054-294-0076
㊦1万4700円〜

B6用のスタンダードサイズから、ターボ対応の強化タイプ、マールのボアアップエンジン対応サイズまで幅広くラインアップ。各モデルともノウハウやデータに基づいた的確な厚さに設定されている。リペアや仕様変更にも活用できる。

maruha motors ㊦ NA/NB



パワーピストン

㊦マルハモーターズ ㊦054-294-0076
㊦9万2400円〜

世界でトップクラスのエンジンパーツメーカー、マール製の特注鍛造ピストン。徹底した軽量化と独特のコーティングを施し、フリクションロスを軽減。吟味された材質と優れた加工技術で、マールならではのダイナミックなエンジンフィールを実現する。

maruha motors ㊦ NA/NB



BP用 2.1Lキット ロングストロークキット

㊦マルハモーターズ ㊦054-294-0076
㊦50万4000円

マール製のピストンを採用し、ボア×ストロークにこだわる。85.5mm×89mmのスペックで総排気量2.1Lへ。どの回転域からもトルクフルな特性を発揮するため、扱いやすさとタイムアップを実現できる。オーバーホールのついでに組み込むのがオススメ。

Doable 適合 NC1



Doable PCM TypeR

●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。「プロスを見た！」と言えは割引販売を行う。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。ぜひ問い合わせしてみよう。

Joyfast 適合 NA



ジョイファストオリジナルCPUロムチューン

●ジョイファスト ☎045-949-6693
● 4万7250円

点火時期、燃焼濃度、レブリミット引き上げなど、オーナーの使用目的に合わせた特性に書き換える。ハイカム装着などの、エンジンの仕様変更時のリセッティングにも対応できる。ECUセッティングはエンジンの性能をしっかりと出し切る秘訣だ。

Odula 適合 NA/NB



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。

R.S.AIZAWA 適合 NA/NB/NC



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V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。

COMPUTER

コンピュータ

価格

PIVOT 適合 NC



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・α 3DA

●ピボット ☎0263-46-5901
● 2万7300円

スロットルレスポンスをスポーツモード、エコモードといった走行シーンに合わせて設定できる。また、30〜140km/hの範囲内でオートクルーズの設定ができるため、高速道路走行時に活用したい。ブレーキを踏むことでオートクルーズを解除できる。

PIVOT 適合 NC



ブリッピング機能付きスロットルコントローラー3-drive・BLP

●ピボット ☎0263-46-5901
● 3万4500円

オートブリッピング機能付きだから、シフトダウンもスムーズに。アクセル開度、作動時間を作動する最低速度で調整可能。アクセルレスポンスは、スポーツモード7段、エコモード5段に調整できる。取り付けには別途車種別専用ハーネス(4980円)が必要。

PIVOT 適合 NC



スロットルコントローラー 3-DRIVE X 3DX

●ピボット ☎0263-46-5901
● 2万9400円

スロットルコントローラーの機能を基本とし、水温、エンジン回転数、電圧をモニターできるマルチメーター。ピーク値の記録表示も可能。スロコンは、スポーツ7段、エコ5段、ノーマル回復の3モード12段階にセッティング可能。

NOPRO 適合 NC



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の向上および、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。

Greddy 適合 NA6



Vi-PEC

●トラスト ☎0479-77-3000
● 25万2000円

プラグインタイプのフルコンだからNA6専用で、装着後即エンジンの始動が可能。AT車ではスロットルポジションセンサーをリニアな制御に変更できる。データロガー機能も付いているため、パソコンで自分の走りをじっくり研究できる。

BLITZ 適合 NC



THROTTLE CONTROLLER FULL AUTO LIGHT

●ブリッツ ☎0422-60-2277
● 2万7900円

「フルオートプラス」と同等のパフォーマンスを持ちながら、モードを10に厳選することでコストパフォーマンスを向上させた。車種別コネクタが用意され、接続はカプラーオンで簡単装着。カスタムモードを活用し、オリジナルの制御を実現できる。

BLITZ 適合 NC



THROTTLE CONTROLLER FULL AUTO PLUS

●ブリッツ ☎0422-60-2277
● 4万2000円

アクセルレスポンスを自在にコントロールできるコントローラー。業界最多の24モードを搭載し、定番のモードからアクセルの踏み込み具合で自動的に制御するオートモード、さらに細かな設定ができるカスタマイズモードを用意。

PIVOT 適合 NC



スロットルコントローラー 3-DRIVE FLAT THF2

●ピボット ☎0263-46-5901
● 2万4150円

本体の厚さ14mmでシリーズ最薄ボディを誇り、どんな場所にもスマートに取り付け可能。レスポンス重視のスポーツモード、低燃費重視のエコモード、標準復帰のノーマルモードからセレクトでき、それぞれのモードにもスロットル開度の設定が容易されている。

PIVOT 適合 NC



スロットルコントローラー 3-DRIVE COMPACT THC

●ピボット ☎0263-46-5901
● 1万8900円

コンパクトボディに多彩なスロットル制御を搭載。ハイパフォーマンスながら低価格なのうれしい。スポーツモードでの走行後、エンジンを再始動する際にはローモードに自動復帰させるセーフティ機能付き。エコモードなら省燃費運転が容易に。

PIVOT 適合 NC



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

●ピボット ☎0263-46-5901
● 2万2000円

小型ボディで設置場所を選ばない。スロットルコントローラー機能に加え、オートクルーズも備える。スポーツモード7段とエコモード5段の設定があり、走行シーンに合わせて簡単に切り替えできる。快速走行と省燃費運転の両立を実現。

AutoExe 適合 NC/NB/NA



オイルフィルターキャップ

●オートエクゼ ☎03-3531-8151
● 6090円

総アルミ削り出しによる独特の質感は、エンジンルーム内でのワンポイントアクセントに抜群。レッドのアルマイト加工もその存在感をひと際引き出している。ヘッドにはブランドロゴがレーザー刻印される。ワンタッチタイプと、スクリュータイプをラインアップ。

OTHERS

その他

価格

材質

BLITZ 適合 NC



スクランブルスイッチ

●ブリッツ ☎0422-60-2277
● 2625円

同社のスロットルコントローラーのオプションアイテム。使用中のモードに関係なく、ボタンを押した瞬間に一定時間最大比率に切り替えて、スクランブル状態を作り上げる。スクランブル時間は30秒〜150秒まで30秒単位で任意に設定が可能。

BLITZ 適合 NC



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

●ブリッツ ☎0422-60-2277
● 5万400円

3.5インチTFT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50項目以上の車両の各種情報をモニタリング&ロギングできるスグレモノ。タッチパネルは運転中でも操作しやすく、知りたい情報の切り替えがスムーズ。

BLITZ 適合 NC1



R-VIT i-Color FLASH

●ブリッツ ☎0422-60-2277
● 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。

TUCKIN99 適合 NA/NB/NC



エンジントルクダンパー

●タックイン99 ☎0798-36-1299
● NA 6・NB 6: 1万8900円/ NA 8・NB 8: 2万1000円/NC: 2万5200円

高回転域でのエンジンの共振をダンパーで抑え込むことで、確実なシフトワークを実現する。ピロッシュなどによるリジッドマウントと違い、不快な振動を車体に伝えることもない。

AutoExe 適合 NA/NB/NC



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)

ノーマルでは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ムダがあるのも事実だ。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。

AutoExe 適合 NC



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圧。スパークプラグの点火電力を約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取り付けも簡単だ。

Odula 適合 NC



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、ひと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。

maruha motors 適合 NA



オイルリモートキット

●マルハモーターズ ☎05-294-0076
● 3万5700円

頻繁なメンテナンスが必要なオイルフィルターをクラックブリーの下側に移設。整備性が大幅に向上する。さらに1/8PTの油圧、油温センサー取り付けにも対応し、市販のセンサーを取り付ければ、エンジンコンディションの把握もできるマルチな性能を有する。



RSfactorySTAGE 適合 NA
NA用鉄管音マフラー
※RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
⑤ 4万5000円 ⑥ ステンレス ⑦ 50φ

NA用のストリートマフラー。テールエンドはW出しでストリートでのファッション性が向上している。スチールならではの涼い輝きと、レトロ感あふれる見た目がNAのリアスタイルにベストマッチする。アクセルを踏み込んだ際のサウンドもスポーティだ。



RSfactorySTAGE 適合 NA8
NA8専用ECOパワー
※RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
⑤ 1万5000円

NA8に、NB8の純正エキゾーストマニホールドを装着するためのアダプター。安価で高性能な後期純正パーツを手軽に装着できる。4-1のNAエキマニから、4-2-1のNBエキマニに交換することで、体感できるほど排気効率がアップする。



RSfactorySTAGE 適合 NB
NB用N-zero 2寸管マフラー
※RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
⑤ 4万2000円 ⑥ ステンレス ⑦ 60φ

NA用で好評だった2寸管マフラーがNB用に登場。ステンレス製の60φサイズ。マフラー交換でパワーを出しにくいといわれるNBだが、低回転域での室内へのこもり音を抑えつつ、高回転域でのパワーを引き出すことに成功した。



R.S.AIZAWA 適合 NA/NB/NC
オリジナル・マフラー
※アルエスアイザワ ☎046-254-8798
⑤ 8万9250円 ⑥ ステンレス ⑦ 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。単品装着でも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



RACING BEAT 適合 NC
Power Pulse Muffler
※アニバーサリー ☎04-2946-0916
⑤ 9万6100円 ⑥ ステンレス

排気効率最優先のヤンチャなマフラーとは一線を画す、ジェントルでハイクオリティな1本。メーカーによる1年間の保証がその品質の高さの自信につながっている。レーシングビートのリアエアロ装着車用もラインアップされている。



RSfactorySTAGE 適合 NA/NB/NC
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
⑤ 5万5000円 ⑥ ステンレス
⑦ メイン:50φ-テール:60φ

「N-zero 2寸管60φ」をベースに、いまだきのストリートに合わせて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。



RSfactorySTAGE 適合 NC
NCEC用ジェントルマフラー
※RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
⑤ 6万5000円 ⑥ ステンレス ⑦ 50φ

左右隔壁サイレンサーを採用することでしっかり消音。80φのテールエンドで軽快なサウンドを実現している。こもり音もなく快適。ステンレス製だから耐久性抜群。シンプルなテールエンドデザインは飽きがこず、長く愛用できる。



RSfactorySTAGE 適合 NC
NCEC用N-zero 2寸管マフラー
※RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
⑤ 6万5000円 ⑥ ステンレス ⑦ 50φ

NC用の2寸管マフラー。左右ストレート構造のサイレンサーと60φのテールエンドで、NCで最高の性能とサウンドを実現した。パワー重視で、おとなしすぎないサウンドが魅力。暖機後はアイドリングは静かで踏み込んだ際にパワフルなサウンドを奏でる。



RSfactorySTAGE 適合 NB3/4
NB3以降降用センターパイプ2寸管プラス
※RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
⑤ 2万9800円 ⑥ ステンレス ⑦ 60φ

ストレート形状のステンレス製センターパイプ。2寸管マフラーと組み合わせることでパフォーマンスをフルに発揮できる。NB1、NB2用(2万5000円)もラインアップしている。テストを重ねた珠玉の逸品をぜひフルセットで装着したい。



RACING BEAT 適合 NB
Dual Tip Muffler
※アニバーサリー ☎04-2946-0916
⑤ 9万2648円
⑥ ステンレス

リアバンパーにマッチさせるために、やや楕円形のテールエンドに設計されている。エッチングされたレーシングビートのロゴが高級感を演出。装着に必要なショートパーツも付属し、精度も抜群。



RACING BEAT 適合 NA
Power Pulse Dual Sport Exhaust System
※アニバーサリー ☎04-2946-0916
⑤ 13万7529円
⑥ ステンレス

優れた耐久性と美しい見た目を手に入れるために、高品質な304ステンレス材を使用。テールエンドは高級感のある2重壁タイプで、重厚なルックスを実現した。雑音のないクリアなサウンドを奏でる。



RACING BEAT 適合 NA
Power Pulse Dual Exhaust System
※アニバーサリー ☎04-2946-0916
⑤ 14万2729円
⑥ ステンレス

よりアグレッシブなサウンドと高効率な排気を求めるユーザーに向けて、サイレンサーをいっさい用いないセンターパイプを用意した。レーシングビートのパワーバルスマフラーと組み合わせることで完成する。



RACING BEAT 適合 NA
Power Pulse Sport Exhaust System
※アニバーサリー ☎04-2946-0916
⑤ 11万2247円
⑥ ステンレス

「パワーバルスマフラー」用のセンターパイプ。曲がりわずか少くし太めなので、ハイパワーを求めるなら必須のアイテムだ。ステンレス製でサビに強く、溶接の仕上がりも美しい。



RACING BEAT 適合 NA/NB
Power Pulse Exhaust System
※アニバーサリー ☎04-2946-0916
⑤ NA: 11万7447円 NB: 7万1113円
⑥ ステンレス

アイドリング、低速域では非常にジェントルなサウンドだが、ひとたびアクセルを踏み込めばレーシーなサウンドを奏でる。アメリカの雑誌社のパワーチェックで、確実なパワーアップを証明した逸品。



Jet's 適合 NA/NB/NC
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甲高いサウンドを実現。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に求められる性能とストリート性を高い次元で融合させたアイテムだ。



Jet's 適合 NB
ビートサウンドマフラー(NB用)
※インテグラル神戸 ☎078-935-2661
⑤ 6万9300円
⑥ ステンレス

オープンドライブシーンにもっとも適したエキゾーストサウンドを追い求め、マフラー作りの原点に立ち返り造り上げた独創のバイブレイアウト。程よい音量のハイピッチなサウンドはまるで管楽器のよう。中速域のトルクを維持しながら、高回転まで吹けあがる。



Jet's 適合 NA
ビートサウンドマフラー
※インテグラル神戸 ☎078-935-2661
⑤ 7万7700円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:50.8φ/テール:70φ

オープンカーだからこそ、走行中のマフラーサウンドにはこだわりたい。マフラー作りの原点に立ち返り、徹底的にサウンドにこだわって生まれたこの形状は、まさに管楽器の響きだ。



A'PEXI 適合 NA/NB/NC
N1evolutionマフラー
※アベックス ☎042-768-8071
⑤ 8万2950円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:60φ-テール:90φ ⑧ 右1本出し ⑨ B6:93/ BP:96 ⑩ 121

フルステンレスと全面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る信頼のクオリティで、3年間完全保証を付帯。



A'PEXI 適合 NA/NB/NC
BOMBERⅢマフラー
※アベックス ☎042-768-8071
⑤ 6万4050円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:60φ-テール:90φ ⑧ 右1本出し ⑨ B6:93/ BP:96 ⑩ 121

スポーティな斜め跳ね上げロック。全域でトルク&レスポンス向上に優れた効果を発揮する。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。1年間の品質保証書付き。



AutoExe 適合 NA
ステンレスマフラー
※オートエクゼ ☎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をアップ。サイレンサーを大容量化することで、こもり音も減少。



Jet's 適合 NA/NB/NC
クラブマンマフラー
※インテグラル神戸 ☎078-935-2661
⑤ NA: 7万7700円/NB: 6万1950円/NC: 8万1900円

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。それでい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、高回転域でのヌケのよさを維持できるように設計されている。



Jet's 適合 NA/NB
N1スペックマフラー-Ver.3
※インテグラル神戸 ☎078-935-2661
⑤ NA TypeS: 7万5600円・TypeR: 8万1900円/NB TypeS: 6万900円・TypeR: 9万8700円

レースシーンで長年培ってきたノウハウを惜しみなくストリートに反映。ストレート構造で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つつ、低中速域でのパンチも追求。



Jet's 適合 NA/NB/NC
クラブマンマフラー リプレイメント(仮称)
※インテグラル神戸 ☎078-935-2661
⑤ 未定
⑥ 右1本出し

当初はスタンダードでシンプルな、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。



Jet's 適合 NA/NB/NC
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高回転域の甲高いサウンドはそのままに、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テールで、さり気ないオー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。



CORN'S シングル出しマフラー
専カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323
⑤ 6万4050円 ⑥ 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 W出しマフラー
専カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323
⑤ 7万4550円 ⑥ 左右2本出し

左右出しデザインに、それぞれ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。3000回転以下の常用域では静かだが、高回転域ではサウンドが弾けるように設計されている。テールをカールエンドにすることで高級な仕上がり。



RS-specマフラー
専OVER DRIVE ☎072-920-6888
⑤ 8万4000円 ⑥ テール:チタン ⑦ メイン:60φ ⑧ 左右2本出し ⑨ 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。サイレンサーは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、経年変化による音量の劣化もない。



R-specマフラー チタン/ステンレス
専OVER DRIVE ☎072-920-6888
⑤ チタン: 8万9250円 ステンレス: 5万400円 ⑥ チタン/ステンレス ⑦ メイン60φ・テール80φ

軽さと性能を追求した逸品。純正マフラーの12.5kgに対し、チタン製はわずか2.5kgという超軽量アイテム。ステンレス製は4.5kgだが、十分に軽い。軽さは速さに直結する。チタンは焼色色が鮮やかだ。



プレミアテールマフラー
専 オートエクス ☎03-3531-8151
⑤ 6万5100円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:60.5φ/テール:110×95mm

重厚感のあるステンレスフェイスで高級感を表現。メインサイレンサー内部は排気効率を妨げないストレート構造ながら、アイドリリングではしっかり消音できているので、住宅街でも気兼ねなく走行できる。



CORN'S サイレントマフラー(NB)
専カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323
⑤ 5万5440円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:60φ・テール:70φ ⑧ 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。



CORN'S サイレントマフラー(NA)
専カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323
⑤ 5万5440円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:48φ・テール:60φ ⑧ 右1本出し

CORN'S ハイパワーサイレントマフラー
⑤ 5万5440円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:48φ・テール:60φ ⑧ 右1本出し
専カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323



CORN'S マフラーVer. 2(NB)
専カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323
⑤ 5万5440円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:60φ・テール:60φ・70φ ⑧ 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。走行シーンや気分で組み合わせを変更し、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。



CORN'S マフラーVer. 2(NA)
専カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323
⑤ 7万1400円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:48φ・50φ・54φ・60φ選択可能・テール:60φ・70φ ⑧ 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。



ストレートセンターパイプ
専カーメイクコーンズ ☎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高い排気効率を実現してくれる、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、サーキットでもかなり目立つ。



インバージョンマフラー 54φ/57φTYPE-R
専ジョイファスト ☎045-949-6693
⑤ 54φ: 6万8250円/57φTYPE R: 7万8750円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:54φ・57φ/テール:60φ

JAF戦の最前線で鍛え上げられた機能性重視のレーシングマフラー。トップチームの愛用者が多いのは、それだけクオリティが高いという証。改造制限の限られたレギュレーションの中で選ばれている。



インバージョンマフラー Type-R/Type-F
専ジョイファスト ☎045-949-6693
⑤ 6万8250円 ⑥ 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Type-Rと、JAF公式戦にて数々の実績を誇る実戦志向のType-F。実績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。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。



二寸管プラス
専ジョイファスト ☎045-949-6693
⑤ 2万9800円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:60φ

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、ムダな絞りをなくすことで排気効率をアップ。サーキットでのあとひと伸びがほしい、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。



復刻CORN'Sマフラー
専カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323
⑥ ステンレス ⑦ メイン:48φ/テール:60φ

根強い人気の初代コーンズマフラーが復活。3000回転以下の街乗りではジェントルなサウンドで、スポーツ走行時は甲高いレーシーなエキゾーストノートに変化する。Ver.2よりフランジが少ないぶん軽量化に仕上がっている点も見逃せない。



CORN'S マフラーTYPE-Nゼロ
専カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323
⑤ 5万5440円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:60φ・テール:70φ ⑧ 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、音量を抑えた車検対応なので安心して装着できる。



NC手曲げスペシャル
専ピ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:60.5φ・78φテーパー

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へと広がるテーパ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、こもり音を解消するためのものだ。



NC用ストリートマフラー
専ピ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テーパー

サイレンサーそのものの容量のほか、内部にあるバ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なに試した結果、高い排気効率と静粛性を両立させている。テールエンドをテーパ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
専トラスト ☎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 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
専トラスト ☎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リッリ、テールにはカール構造を採用しているので、高級感もある。



HITMAN NC
専タックイン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にベスト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。



クラブマンマフラー
専ピットクルーレーシング ☎059-378-7444
⑤ 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 ⑥ 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。



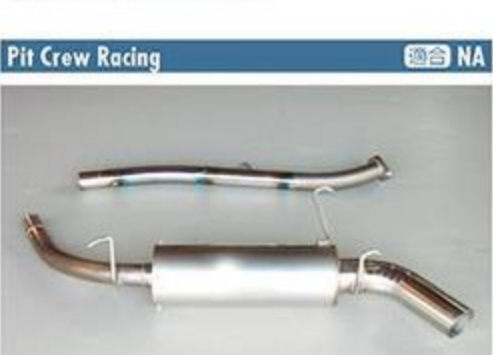
ストリートマフラー
専ピットクルーレーシング ☎059-378-7444
⑤ 8万9250円/センターパイプサ付: 9万9750円/NBセンターパイプ触媒+サ付(加工必要): 8万9250円 ⑥ メイン:50φ・テール:60φ・50φダブル

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ル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。



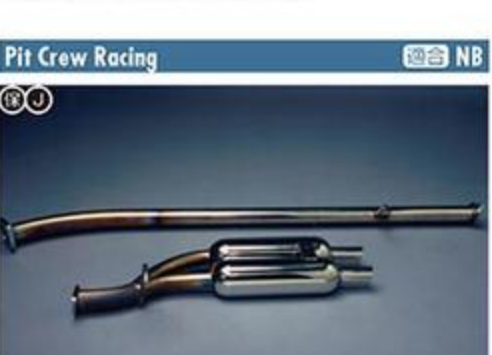
センター出しダブルマフラー
専ピットクルーレーシング ☎059-378-7444
⑤ 9万300円

仕上りの質感、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良さは特筆もの。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良さも売りが。



手曲げスペシャル
専ピットクルーレーシング ☎059-378-7444
⑤ スポーツ走行向け: 7万8750円/ストリート向け: 8万850円 ⑥ 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。



キャプトンマフラー
専ピットクルーレーシング ☎059-378-7444
⑤ センターパイプストレート: 9万300円/センターパイプサ付: 10万800円/センターパイプ触媒+サ付(加工必要): 9万300円 ⑥ 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、とにかくスリッ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。

BLITZ 適合 NA/NB/NC



E-ESC

●ブリッツ ☎0422-60-2277
●8万1900円

マフラーサウンドを自在に電子制御でコントロールできるパーツ。高耐久性の素材を使用し、室内のコンローラーから簡単に排気音量をコントロールできる。エンジン回転信号を入力することで、回転に合わせた開度コントロールも可能だ。

RACING BEAT 適合 NC



MX-5 Miata Header

●エアニバーサリー ☎04-2946-0916
●8万402円
●ステンレス

最適なパイプ長、コレクターサイズ、パイプレイアウトを見つけ出すために、膨大な量のテストを重ねている。第1触媒を取り外すことになるため車検は非対応。そのぶん圧倒的な排気効率を実現している。

Jet's 適合 NC



マスタースペックエキゾーストマニホールドリプレースメント

●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。

CORN'S 適合 NA/NB8



オリジナルエキゾーストマニホールド

●カーメックコーンズ ☎03-3656-2323
●NA6:6万3000円 NA8:6万7200円
NB8:7万3500円 NA6:38-42-48φ NA8:
42-48-50φ NB8:42-50-50φ

それぞれ排気量や特性の異なるエンジンごとに、細かく仕様を変更することでベストな排気効率と出力特性を実現させた。

Pit Crew Racing 適合 NC



NC用EXマニホールド

●ヒットクルーレーシング ☎059-378-7444
●9万4500円 ●42.7φ-60.5φ ●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、20馬力以上のパワーアップが可能だ。

FUJITSUBO 適合 NA6/NB8



POWER getter

●藤巻技研工業 ☎055-998-0130
●NA 6:7万6650円/NB 8:8万9250円 ●
ステンレス ●メイン:60.5/テール:76.3

排気効率を最優先した極太のアイテムは、純粋にパワーを追い求めた結果生まれた。砲弾型のテールパイプがリアビューに迫力を与える。重低音の響くサウンドは、ドライバーをその気にさせる。

R.S.AIZAWA 適合 NC



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
●21万円 ●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、ATモデルには装着できないので注意を。

FUJITSUBO 適合 NB8



Legalis R

●藤巻技研工業 ☎055-998-0130
●6万8250円 ●ステンレス ●メイン:60.5φ-テール:90φ ●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良さは街乗りのしやすさにひと役買っている。

FUJITSUBO 適合 NC



Legalis R

●藤巻技研工業 ☎055-998-0130
●8万9250円 ●ステンレス ●メイン:60.5φ-テール:90φ ●左右2本出し ●近接排気騒音92 ●134

大口径かつ高効率を実現するスポーツマフラーの定番。ノーマル車はもちろん、チューニングカーでも中低回転域でのトルクアップと高回転域での高効率を実現している。オプションバンパー用形状も用意した。

FUJITSUBO 適合 NA



28スペックマフラー

●村上モータース ☎089-922-1110
●6万8000円 ●ステンレス
●メイン:50φ-テール:60φ-75φ

名車M 2-1028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良さで、アクセルを踏み込むのが楽しくなる。

Jet's 適合 NC



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
●45φ-50φ-60φ ●4・2・1

数々の実験やテストによって生み出された、チューニングBPエンジン専用部品。あえてノーマルエンジンの守備範囲から超え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。少なくとも150馬力以上発揮している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。

AutoExe 適合 NC



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 ●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

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。

GReddy 適合 NC



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
●25万7250円 ●ステンレス ●42φ~60φ ●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。

FUJITSUBO 適合 NC



Legalis R

●藤巻技研工業 ☎055-998-0130
●8万9250円 ●ステンレス ●メイン:60.5φ-テール:90φ ●左右2本出し ●近接排気騒音92 ●134

大口径かつ高効率を実現するスポーツマフラーの定番。ノーマル車はもちろん、チューニングカーでも中低回転域でのトルクアップと高回転域での高効率を実現している。オプションバンパー用形状も用意した。

FUJITSUBO 適合 NA



28スペックマフラー

●村上モータース ☎089-922-1110
●6万8000円 ●ステンレス
●メイン:50φ-テール:60φ-75φ

名車M 2-1028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良さで、アクセルを踏み込むのが楽しくなる。

Jet's 適合 NA8/NB8



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
●45φ-50φ-60φ ●4・2・1

数々の実験やテストによって生み出された、チューニングBPエンジン専用部品。あえてノーマルエンジンの守備範囲から超え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。少なくとも150馬力以上発揮している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。

Odula 適合 NC



エキゾーストマニホールド+センターパイプ(キャタライザー内蔵)

●OVER DRIVE ☎072-920-6888
●25万7250円 ●ステンレス ●42φ/60φ/触媒:200cpi×2

NCのパワーアップには、エキマニとセンターパイプ装着が欠かせない。集合までの配管を等長とすることで触媒を温めやすい。曲がりやフランジの少ない高効率な配管、これこそ機能美だ。

SARD 適合 NC



SPORTS CATALYZER

●サード ☎0565-53-1166
●20万7900円 ●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。排気系でもっとも抵抗の大きい触媒を低抵抗タイプに交換することで、大幅なエンジン性能向上が期待できる。排ガス試験証明書付属、保安基準適合品。

FUJITSUBO 適合 NA6/NB8



Legalis R

●藤巻技研工業 ☎055-998-0130
●8万6100円 ●ステンレス ●メイン:60.5φ-テール:90φ ●右1本出し ●近接排気騒音 NA 6:90/NA 8:87 ●115

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抜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。

BLITZ 適合 NC1

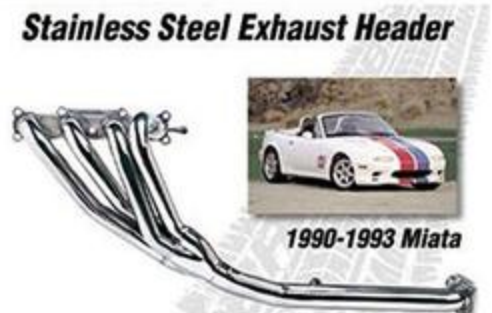


NUR-SPEC DT

●ブリッツ ☎0422-60-2277
●9万4500円 ●ステンレス ●メイン:60φ/テール:101.6φ×2

アイドリング時のジェントルなサウンドと、スポーツ走行時ははじけるようなサウンドが魅力。デュアルチューブの二重管テールパイプで、重厚さを演出。ハイグレードなリアビューを生み出す。

RACING BEAT 適合 NA6



Stainless Steel Exhaust Header

●エアニバーサリー ☎04-2946-0916
●8万5781円
●ステンレス

シャシダイナモにて200本以上の試作品のテストを繰り返し、すべての回転域でノーマルを上回るトルクとパワーの向上を実現した。高回転エンジン向けの4・1レイアウトを採用。AT車は装着不可。

Jet's 適合 NA/NB



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

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。

CORN'S 適合 NA/NB



オリジナルエキマニBOX

●カーメックコーンズ ☎03-3656-2323
●1万290円

エンジンルーム内でもっとも高温となるエキマニを、ステンレス製のボックスで覆うことで放射熱の拡散を防止。樹脂やゴムパーツに与えるダメージを最小限に抑える。ドレスアップにも効果的。ステンレス製だから耐久性も抜群。

M-BIT MAXIM RACING PARTS 適合 NB



EXマニホールド
 専マキシムワークス ☎048-584-6430
 ⑤NB6: 9万7125円 NB8: 10万2900円 ⑦
 ステンレス ④42.7φ-48.6φ-54φ

低速域から太いトルク特性を実現する4-2-1レイアウトを採用。NB6、NB8それぞれのエンジンでもっとも効率のいい出力特性を狙って設計されている。修理の受け付けなどアフターサポートも万全。

M-BIT MAXIM RACING PARTS 適合 NA



EXマニホールド
 専マキシムワークス ☎048-584-6430
 ⑤NA6: 9万2400円 NA8: 10万2400円 ⑦
 ステンレス ④42.7φ-48.6φ-50.8φ

レーシングエンジンと同じ手法を取り入れることに成功。マシニングによる総削り出しのフランジをはじめ、職人の手によりハンドメイドで溶接されている。JASMA認定で車検も安心だ。

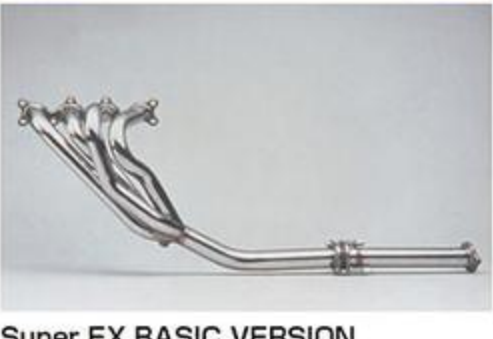
M-BIT MAXIM RACING PARTS 適合 NC



EXマニホールド
 専マキシムワークス ☎048-584-6430
 ⑤NC1: 18万6900円 NC2: 19万7400円 ⑦
 42.7φ-48.6φ-21コ レクタ IN:48.6φ・OUT:54.0φ-テール IN:54.0φ・OUT:60.5φ

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を向上させた。NC1、NC2で仕様を変えてあり、ベストな配管で仕上げています。

FUJITSUBO 適合 NA



Super EX BASIC VERSION
 専 藤泰技研工業 ☎055-998-0130
 ⑤7万8750円
 ⑦ステンレス ⑤NA6: 4-1/NA8: 4-2-1

排気量に合わせて、細かく仕様を変更している。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した。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。

Pit Crew Racing 適合 NA/NB8



EXマニホールド
 専 ビットクルーレーシング ☎059-378-7444
 ⑤9万4500円 ⑦NA 6:38φ-50φ/NA8・NB 8:42.7φ-50φ ⑤4-1

ピークパワーに優れる4-1レイアウトを採用。反面、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付け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。

SARD 適合 NA/NB8



SPORTS CATALYZER
 専 サード ☎0565-53-1166
 ⑤NA: 7万8750円/NB:10万2900円
 ⑦メタル

国産キャタライザーセルを採用し、圧倒的な耐久性と浄化能力を誇る。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。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA



触媒ストレート(サイレンサータイプ)
 専 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤1万3440円 ⑦ステンレス ④60φ

メインパイプ60φで耐久性に優れたステンレス製。サイレンサータイプだから爆音傾向を抑えている。ガスケットとボルトが付属し、すぐに装着可能だ。排気音センサーアダプター付きで、チューニングカーに適した設計がうれしい。

CATALYSER
 触媒
 ⑤価格
 ⑦素材
 ⑧保安基準適合

maruha motors 適合 NA/NB8 (Srl.2)



VPヘッダー
 専 マルハモータース ☎054-294-0076
 ⑤NA 8:12万9150円/NB 8:13万2300円
 ⑦SUS304

素材にこだわり、最終組み立てはすべて社内の職人によるハンドメイドという一品。ベンチテストを繰り返し、データに基づいたデザイン、特許出願のインナーベンチュリー機構など、まさに最高峰のエキマニだ。

M-BIT MAXIM RACING PARTS 適合 NB



EXマニホールド ストリート触媒仕様
 専マキシムワークス ☎048-584-6430
 ⑤NB6: 16万4325円 NB8: 16万6950円
 ⑦ステンレス ④42.7φ-48.6φ-54φ・触媒外径:108φ

高効率な排気を狙った配管に、ストリート向けの触媒をプラス。クリーンな排ガスで環境にもやさしい。もちろん車検も余裕でクリアできる。

RACING BEAT 適合 NC



Cold Force Intake Kit
 専 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤5万8598円

ラムエア効果を利用して、走行風で加圧された冷気をエンジンに取り込むことができる。使用するフィルターはK&Nの大容量タイプ。フィルターは専用のメンテナンスキットによりほぼ無期限に使い続けることができ、とても経済的だ。

INTAKE
 インテーク
 ⑤価格
 ⑦素材

maruha motors 適合 NA



マルハスポーツキャタライザー
 専 マルハモータース ☎054-294-0076
 ⑤6万900円
 ⑦メタル

セル数200で排気効率を妨げることなく、しっかり浄化作用の確保できる高性能メタルを採用。社内ベンチテストでもその性能を証明している。排気性能はエンジン性能に直結するため、重要なファクターだ。

Pit Crew Racing 適合 NA/NB



触媒バイパス
 専 ビットクルーレーシング ☎059-378-7444
 ⑤1万500円

サーキットなどで、エンジンの性能を出し切りたいときに。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。また装着することで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。

Joyfast 適合 NA/NB



スポーツ触媒サイレンサー
 専 ジョイファスト ☎045-949-6693
 ⑤2万2050円
 ⑦ステンレス

触媒レスのストレートパイプでありながら、消音機能を加えることで、上品なサウンドを実現。さらに、単純なストレートパイプよりもトルクアップを果たしているため、全域で扱いやすさが向上する。

Odula 適合 NC



ラムエアインテークRS
 専 OVER DRIVE ☎072-920-6888
 ⑤2万1000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 適合 NC



ラムエアインテークシステム
 専 オートエクス ☎03-3531-8151
 ⑤9万9750円

走行時に発生するラム圧を利用してエアクリナーに空気を押し込むよう考えられたアイテム。ラム圧を利用することで吸入効率が上がり、低速域からトルクフルなエンジン特性を獲得できる。専用エアフィルターも含むキットだ。NAやNB用も用意している。

RACING BEAT 適合 NB



High Flow Intake Cold Air Duct - Carbon Fiber
 専 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤4万3794円

NBのヘッドライト後方の空間を活用し、フレッシュエアを取り込むと同時にカーボンシェルでエンジンルームの熱気を遮断。より高密度なエアをエンジンに供給できる。カーボンのルックスもスポーティで、エンジンルーム内のドレスアップにも最適。

RACING BEAT 適合 NB



High Flow Intake Cold Air Duct
 専 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤3万666円

ヘッドライト後方にある大容量の空間を活用し、フレッシュエアを大量に取り込むことに成功。フィルターは信頼と安心のK&N製。アルミのバイピングは耐久性も高く、スロットルの急激なオン・オフでもパイプのつぶれや膨張を防止する。

RACING BEAT 適合 NA/NB



High Flow Air Intake Assembly
 専 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤NA6: 3万7009円
 NA8・NB8: 4万7755円

K&Nのフィルターを採用したインテークキット。フィルターはメンテナンスキットで繰り返し使え、つねにベストな状態に保つことができる。アルミパイプを採用することで、吸気ロスを軽減した。

Doable 適合 NC



Doable Air Cleaner System
 専 ドゥーエニアリング ☎0550-78-3200
 ⑤7万1400円(itgスポーツフィルター仕様)
 ⑦FRP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、専用のエアクリナーボックスで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。

JoyFast 適合 NC



NC用ビッグボアスロットル
 専 ジョイファスト ☎045-949-6693
 ⑤下取りあり: 4万8300円/
 新品: 7万4550円(変動あり)

スロットルバルブをひとつずつ加工・製作していくため、精度は抜群。ハイレスポンスなエンジンに生まれ変わり、装着効果は予想以上の体感効果を生み出す。トルクアップにもなる。

CUSCO 適合 NA6



エアインテークパイプ
 専 キャッソ ☎027-352-3578
 ⑤1万8900円 ⑦アルミ ④61φ

B6エンジンのエアフロからスロットルまでの純正樹脂パイプをアルミ製に交換する。熱や圧力の影響を受けにくく、安定した吸気を取り込むことができる。レスポンスやトルクアップに効果抜群で、吸気チューンの定番といえる。

Odula 適合 NC



ロードスター(NCEC) ハイフローインテーク
 専 OVER DRIVE ☎072-920-6888
 ⑤1万2600円

NCエンジンのスロットル〜エアクリ間のゴムホースを、容量の大きなシリコンホースに交換することで吸入効率を向上させる。その結果スロットルレスポンスが向上し、サーキット走行ではタイムアップにつながる。鮮やかなブルーカラーも◎。

Odula 適合 NC



ロードスター(NCEC) レーシングファンネル
 専 OVER DRIVE ☎072-920-6888
 ⑤1万2600円

エアクリナーボックスの吸い込み部分にファンネルを取り付けることで吸入効率を向上。小さなパーツながら、パワー&トルクの向上を果たす。普段は見えない場所に装着される地味なパーツではあるが、盲点を突いた非常に効果的なパーツだ。



輸出仕様用フレッシュエアダクト

※ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
⑤ 7350円

M's Tune仕様にも採用された、マツダ純正の輸出仕様車用エアダクト。国内の通常仕様車は吸気音の対策として、レゾネーターチャンバーの付いた蛇腹のダクトになっているが、これはストレート構造のため吸気効率が高くなり、またスポーティな吸気音も演出する。



ハイフローインテークセット

※ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
⑤ 1万7850円 ⑥ シリコン

NC後期用に、ハイフローインテークとアルミジョイントパイプ、サウンドエンハンサーキャップ、ホースバンドをセットにした。熱や膨張に強く、耐久性も高いシリコンファイバー素材の積層構造ホースを採用した、NCEC専用設計の純正交換タイプ。



ハイフローインテーク

※ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
⑤ 1万2600円 ⑥ シリコン

熱や膨張に強く、耐久性も高いシリコンファイバー素材の積層構造ホースを採用した、NCEC専用設計の純正交換ハイフローインテーク。純正の蛇腹ホースと比較して、空気の吸入効率が高くなり、エンジンレスポンスのアップを実現する。



アルミジョイントパイプ

※ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
⑤ 3990円 ⑥ アルミ

ブローバイガス用ベンチレーションパイプと、インテークホースをつなぐジョイントパイプ。アルミ削り出しでハイクオリティな逸品だ。ハイフローインテークはもちろん、純正インテークホースにも対応する。ブローバイガスを吸気に戻すための必需品。



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 ⑥ カーボン

外気導入ダクトが付いているNCの機能を有効に活用するため、オリジナルのエアセパレーターを開発。カーボン製でエンジンルームのドレスアップにも最適。HKSレーシングサクシジョンリローデッド専用設計で、エンジンルームの熱気をシャットアウト。



スポーツインダクションボックス

※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 リプレイメント(K&N製) 付属: 2万9400円

純正のボックスを活かしながら、吸入効率向上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加熱板の組み合わせだ。NB用もラインアップ。



K&N Air Filter Element

※アニバーサリー ☎04-2946-0916
⑤ 1万400円

レーシングビートのインテークシステムには、すべてこのK&N製のエアフィルターを採用している。スポーツタイプから純正置き替えタイプまで幅広くラインアップ。メンテナンスキットも用意しているから、目詰まりの心配も無用だ。



AIR CLEANER
エアクリーナー
⑤ 価格
⑥ 素材



インテークパイプ

※ピットクルーレーシング ☎059-378-7444
⑤ 3万450円
⑥ 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。



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。



SUS POWER AIR CLEANER

※ブリッツ ☎0422-60-2277
⑤ 2万2890円~

オールステンレスボディを採用したスポーツタイプのエアクリーナー。ステンメッシュとマトリックス構造で吸入面積を最大限に確保。むき出しタイプならではのシャープな吹上げりとレーシーな吸気サウンドが魅力。



ADVANCE POWER AIR CLEANER

※ブリッツ ☎0422-60-2277
⑤ 5万2290円

ステンレスメッシュフィルターとアルミ製クーリングシールドにより、エンジンルーム内の熱気を吸うことなく確実な吸気が可能に。むき出しタイプなので吸入効率は抜群なうえ、心配な集塵効果も特殊フィルターでバッチリ。



GReddyエアインクスBセット

※トラスト ☎0479-77-3000
⑤ 4万1790円

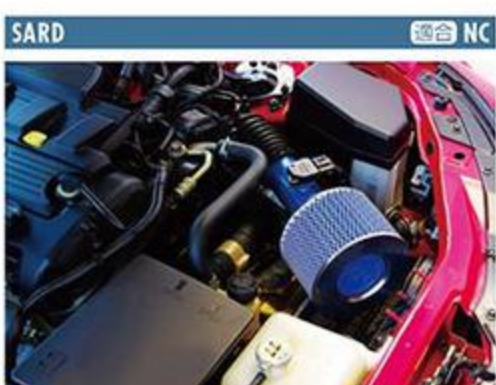
三次元網目構造の高効率2層フィルターを採用することで、集塵濾過性能を大幅に向上させている。パイプ径や長さ、テストをした上でNCロードスター専用で造られたもの。フィルターが劣化した場合の、交換用アイテムも用意されている。



itg Air Filter

※ドゥーエンジニアリング ☎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ロードスターカップレースの認定部品にもなっている。



SPORTS EX+

※サード ☎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状態を保てられるというのもうれしい。



BMC(DIA) エアクリーナー エアフロレ化専用

※マルハモーターズ ☎054-294-0076
⑤ 3万9900円

純正エアフロメーターを取り外して、そのまま既存のインテークにドッキング。フリーダムECUとの併用でDジェトロ化を実現できる。大きなエアクリボックスを省略し、エンジンルーム空間を有効利用できる。



BMCエアクリーナー 純正交換タイプ

※マルハモーターズ ☎054-294-0076
⑤ 1万1550円~

F 1マシンへのエアフィルター供給で名高い、イタリア「BMC」社の純正交換タイプエアフィルター。フィルターはF 1マシンに使用されているものと同じ素材を採用した、ハイパフォーマンスな逸品だ。



SUS POWER AIR FILTER LM / POWER AIR FILTER LMD

※ブリッツ ☎0422-60-2277
⑤ 4095円~

SUS POWERシリーズで高い信頼性と実績を誇るステンレスフィルターを採用した、純正交換タイプのエアフィルター。フィルターは特殊二重構造とすることで、高い集塵効果を発揮する。



SUS POWER CORE TYPE LM

※ブリッツ ☎0422-60-2277
⑤ 1万4490円~

幅広い車種に対応するコアタイプのエアクリーナー。交換用のエアフィルターはブルーとレッドを用意し、ファッション性も持ち合わせる。さらに驚かされるのがトップクラスの低価格だ。



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、取り付け後も目立たず、当然のことながら高い消音効果を発揮する。



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進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、というのもうれしいところだ。



RIGID強化マフラーリングRMO02×5

※アルファ ☎048-873-6986
⑤ 840円(1個) ⑥ 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。



各種蛇腹補修kit「ジャバラ」

※RSファクトリーSTAGE ☎0258-28-5122
⑤ 1万8000円 ⑥ ステンレス
⑦ 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、さまざまな使い方ができるユーティリティ性の高いアイテム。



OTHERS
その他
⑤ 価格
⑥ 素材
⑦ サイズ

CORN'S 適合 NA/NB



オリジナルオールアルミ3層ラジエーター/ N1.SPEC
 専 カーメイクコンズ ☎03-3656-2323
 ⑤ 13万1250円
 ⑥ アルミ ③ 3層

N1 レース用に開発したレーシングラジエーター。N1.SPECはスーパーGTマシン同様のサイドタンク式のリターンフロー形式を採用することで、テールトゥノーズ時の走行風が当たりにくいシーンでも安定した水温をキープできるハイパフォーマンスアイテムだ。

RACING GEAR 適合 NA/NB



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、渋滞中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く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
 ⑤ 7万4550円 ⑥ アルミ ② 2層(コア53mm)
 POWER RADIATOR TYPE A2S
 ⑤ 5万7750円 ⑥ アルミ ② 2層(コア36mm)

専 辰巳屋興業 用品部 ☎03-3696-0620

MURAKAMI MOTORS 適合 NA/NB



ラジエーター
 専 村上モータース ☎089-922-1110
 ⑤ 5万8000円
 ⑥ アルミ ② 2層(コア 53mm)

圧倒的な冷却性能を発揮するオールアルミ製。チューニングエンジンやサーキット走行ユーザーはぜひラジエーターの強化をお勧めする。サイズアップしながらも軽量を維持しているため、軽快な運動性能をスポイルしないのがうれしい。普段乗りからサーキットまで幅広くカバーできる。

Odula 適合 NC



クーリングラジエーター真鍮2層
 専 OVER DRIVE ☎072-920-6888
 ⑤ 7万1400円 ⑥ 真鍮 ③ 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。

RACING GEAR 適合 NA/NB



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。熱伝導率に優れる銅素材ならでは、コストパフォーマンスにも優れたチューンドラジエーターだ。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
 ⑤ 3万3600円 ⑥ 銅 ② 2層(コア27mm)
 POWER RADIATOR TYPE C3
 ⑤ NA: 7万4550円/NB:13万3350円 ⑥ 銅 ③ 3層(コア41mm)

専 辰巳屋興業 用品部 ☎03-3696-0620

MURAKAMI MOTORS 適合 NA/NB



ラジエーター
 専 村上モータース ☎089-922-1110
 ⑤ 2万1000円
 ⑥ アルミ ① 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、リベアの部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。

Maruha 適合 NA/NB



水冷式オイルクーラー
 専 マルハモータース ☎054-294-0076
 ⑤ 8万4000円

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することができて、圧損も少なくすむ。スポーツ走行には強い味方だ。

JoyFast 適合 NA8/NB8



68°Cサーモスタット
 専 ジョイファスト ☎045-949-6693
 ⑤ 7350円

サーモ開弁温度を通常より低い68℃に設定することで、冷却水を早期にラジエーターに循環させることが可能に。サーキット走行やスポーツ走行でも、安定した水温をキープし、エンジン性能をフルに発揮させることができる。エンジンチューンの基本として押さえておきたい。

Jet's 適合 NA/NB



大容量ラジエーター
 専 インテグラル神戸 ☎078-935-2661
 ⑤ 5万400円(ノーマル下取り)
 ⑥ アルミ ③ 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。

TUCKIN99 適合 NA/NB



ビッグラジエーター
 専 タックイン99 ☎0798-36-1299
 ⑤ NA: 3万7800円/NB: 4万9050円
 ⑥ 銅 ③ 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たいいかがだろうか。お手ごろな価格も魅力的。

MURAKAMI MOTORS 適合 NA/NB



レース用特注オールアルミラジエーター
 専 村上モータース ☎089-922-1110
 ⑤ 15万円
 ⑥ アルミ ② 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、水量を増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。

NOPRO 適合 NC



NCロードスター用オイルクーラーキット
 専 ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ⑤ 5万8800円

NCはサーキットでのハードな走行で、油温が簡単に130℃オーバーになる。油断切れでのエンジンブローを避けるためにもオイルクーラーは必須のアイテムだ。教らかめのオイルを好むハードユーザーにもエンジン保護対策として好評。サーキットで培ったノウハウがたっぷり投入されている。

SARD 適合 NB8



COOLING THERMO
 専 サード ☎0565-53-1166
 ⑤ 7350円

バルブ開弁温度を65℃に設定。早めにラジエー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。フロ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。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA/NB



オールアルミ2層ラジエーター
 ⑤ 7万4550円 ⑥ アルミ ② 2層(コア 53mm)

オールアルミ2層ラジエーター
 ⑤ 5万5750円 ⑥ アルミ ② 2層(コア 36mm)

アルミ容量アップラジエーター
 ⑤ 4万9350円(アッパー&ロアタンク再使用は3万3600円) ⑥ アルミ

専 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 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。

SUGITA RADIATOR WORKS 適合 NA



ロードスター オールアルミ ラヂエター
 専 スギタラヂエターワークス ☎0568-71-1611
 ⑤ 要お問い合わせ
 ⑥ アルミ ② 2層

レース専用に設計されたスペシャルラジエーター。エンジンルームに収まる限界のコア高さを有しており、取り付けにはステーの加工などが必要。ただそれだけ本気仕様なため、冷却効果、耐久性は抜群だ。耐久レースや、夏場のアタックでも音を上げることはない。

maruha motors 適合 NA



STDアルミラジエーター(NEWコア)
 専 マルハモータース ☎054-294-0076
 ⑤ 2万5200円
 ⑥ 1層

純正同様サイズの新型コアを採用。驚異的な低価格に抑えながらも冷却性能を重視して設計されている。破損や水漏れの際のリペア要員としても活躍が期待される。サイズが同一なので、無加工で装着が可能な点も非常にうれしいポイント。

Dooble 適合 NC



Engine Oil Cooler
 専ドゥーエンジニアリング ☎0550-78-3200
 ⑤ 7万9800円

サーモスタット内蔵のため、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する。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方をするなら、ぜひセットしておきたいアイテムだ。FRP製シュラウド付き。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA8/NB8



ロードテンパーモスタット
 専アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤ 7350円

開弁温度を68℃に設定し、水温が上がりがちになってしまう前にラジエーターに循環させることができる。ノーマルより開弁温度を引き下げ、早いうちにラジエーターに冷却水を循環させることで、不必要な水温上昇を防ぐ。夏場の走行に必要不可欠だ。

RADIATOR

ラジエーター

- 価格
- 素材
- サイズ
- 層

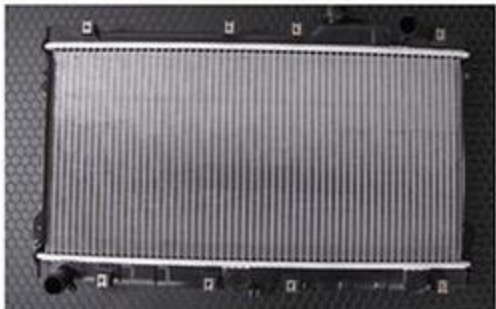
SARD 適合 NC



RACING RADIATOR
 専 サード ☎0565-53-1166
 ⑤ MT:14万4900円/AT:16万5900円
 ⑥ アルミ ② 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。

Maruha 適合 NA/NB



マルハ強化ラジエーター
 専 マルハモータース ☎054-294-0076
 ⑤ 3万1500円
 ⑥ コア:アルミ/アッパー&ロアタンク:樹脂 ① 1層

ワイドチューブの高性能強化ラジエーター。風洞実験にて放熱能力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。

OIL COOLER

オイルクーラー

- 価格
- 素材

THERMOSTAT

サーモスタット

- 価格
- 素材



TUCKIN99 適合 NA/NB



ロードテンパーモ
 専 タックイン99 ☎0798-36-1299
 ⑤ 5040円

開弁温度を71℃、全開温度85℃、リフト量9mmに設定したロードテンパーモ。極端な低温開弁は、オイルのフリクションロスを増大させ、メリットが小さくなることも。71℃に設定することで、街乗りからサーキットアタックまで幅広く対応できる。



パイプ ラジエター ロア(ステンレス製)
専 マルハモータース ☎054-294-0076
● 4200円

純正のロアパイプはメッキ仕上げのスチール製で重く、
けって耐久性に優れるものではない。そこで、ブラケ
ットを含むパイプ全体をアルミ製に。抜群の耐久性を手
に入れることができる。鏡面仕上げのルックスもレーシ
ーでカッコいい。



サムコクーラントホースキット
専 トップラインプロダクト ☎04-7190-1391
● 1万8900円~2万4150円 ● 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。

RADIATOR HOSE

ラジエターホース

- 価格
- 素材



マルハ178サーモ
専 マルハモータース ☎054-294-0076
● 3990円

純正よりもわずかに低い、開弁温度78℃設定のロー
テンサマーモ。78℃はスポーツ走行に適し、制動的
に燃費を悪化させない絶妙な温度なのだ。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
水量を稼ぎ出す。ラジエター本来の性能を引き出すキ
モとなるパーツだ。



NC用78℃開弁サーモスタット
専 ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
● 9450円

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



スーパーレーシングクーラント
専 アニバーサリー ☎04-2946-0916
● 1050円(1L) 2800円(4L)

レーシングシーンという使用条件を限定することで、
冷却性能を飛躍的に向上させた。通常のLLCと違い、
ロングライフ性や凍結対策性をあえて犠牲にすること
で、圧倒的な冷却性を実現。不凍剤は入っていないの
で氷点下では使用できない点に注意。



ブリーザータンクセット
専 アニバーサリー ☎04-2946-0916
● 2万4990円

冷却水中の気泡をブリーザータンクで取り除くこと
で、冷却性能をフルに発揮させる。キャビテーション
の発生を防ぐことで、不要なトラブルを排除する。高
回転を多用するサーキット走行で、ぜひ備えておきたい
アイテムだ。

OTHERS

その他

- 価格
- 素材



マルハシリコンホースヒーターホースセット
専 マルハモータース ☎054-294-0076
● 3150円

車種専用設計でフィッティングも抜群。取り付けはクラ
ンプが付属しているので、買ったそのままで交換できる。
純正同等の低価格が魅力的で、リペアパーツとしてもう
ってつけ。ハイクオリティなシリコン製のホースは耐久
性&見た目がGood。



マルハシリコンホース(ラジエターホースセット)
専 マルハモータース ☎054-294-0076
● 7140円~

ノーマルホース並みの低価格ながら、高品質なシリコン
素材を採用している。水漏れや経年による劣化が目立っ
てきた車庫にはぜひ取り入れたい。定番のブルーとクール
なブラックの2カラーを用意している。エンジンルーム
内の仕上がりが好みに合わせて選択できる。



ツインファンリレーキット
専 ジョイファスト ☎045-949-6693
● スイッチ付き: 1万1340円/スイッチなし: 6510円

水温管理がシビアなNA&NBだが、このキットでは2つ
のファンを強制的に同時動作させることができる。価格
もリーズナブルなので、これからの季節のスポーツ走行
に向けて、熱対策のファーストステップとして取り入れ
てみてはいかがだろうか。



NC用 高速ファンリレーキット
専 ジョイファスト ☎045-949-6693
● 1万2600円

水温が上昇した際に、室内からスイッチひとつでファン
を任意で動作させられる。水温補正が著しいNCにはと
ても有効な対策だ。水温上昇に悩んでいる人も、いきなり
高価な大型ラジエターを購入する前に、手ごろな価格
で対策してみてもいい。



ラジエタークーリングプレート
専 キャロッセ ☎027-352-3578
● 1万290円 ● 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。



ラジエタードレーンコック
専 アニバーサリー ☎04-2946-0916
● 420円

クーラント交換時や経年変化などで、コックが傷んで
しまったときに便利な補修品。このメンテナンスを怠
ると、冷却水漏れや固着などのトラブルが起こる。
早めのメンテナンスを心がければ、ラジエター本体な
どの高い出費を抑えることができる。



309シリーズ(メタルシングル)
専 オーグーシステム ☎03-3438-4113
● 10万800円
● 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、半クラッチのフィーリングなどを、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
だけではなく、サーキットでの確実なタイムアップに
も貢献する機能パーツ。



ライトクラッチ
専 オーグーシステム ☎03-3438-4113
● 10万1850円
● 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。



カーボンシングルクラッチ
専 エイティース ☎086-286-9331
● 1000 kg f: 17万6400円/1300 kg f: 17万9550円 ● カarbon
● 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
ジンまでのマッチングが良好。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、従来モデ
ルの2倍近い伝達効率を達成した。



クラッチカバー&ディスクセット
専 アルファ ☎048-873-6986
● 2万7300円(在庫限り) ● ノンアス
● カバー・ディスク ● シングル ● 680kg f

カバーとディスクのリーズナブルなセット。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。



NC用メタルクラッチセット
専 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さ。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派生した逸品。



レース用メタルクラッチセット
専 村上モータース ☎089-922-1110
● 4万5000円
● 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、軽さを追求している。それによってシ
ンクロー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。シンクローへの負担軽減も同時に達成する
ことができる。



カップーシングルセット
専 キャロッセ ☎027-352-3578
● NC: 4万9665円 NA/NB: 4万6300円~5万3200
円 ● 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製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
重をバランス良く高めた強化カバーとのセットで、非
常に扱いやすい。



ジョイファストウルトラファイバー強化クラッチN-0
専 ジョイファスト ☎045-949-6693
● 5万4180円
● カバー/ディスク/リリースベアリング ● シングル
● B6用: 520Nm/BP用: 590Nm

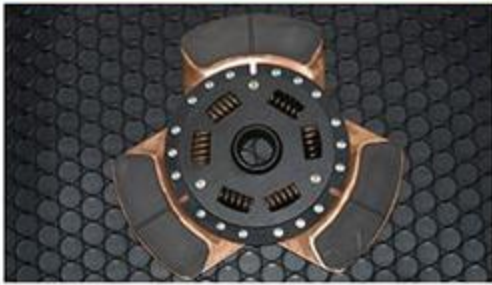
同社は長年Nゼロレースに参戦し、走行後も普通に乗
って帰れるという実績を持つ。ノーマル+αの踏力で
強力な伝達能力を有する。またサーキットなどでのハ
ード走行での耐フェード性にも優れ、ある程度使った
後のフェードに対しても優れたリカバリー能力を発揮。



スポーツクラッチセット
専 オートエクゼ ☎03-3531-8151
● NC: 5万4390円/NB6・NA6: 5万2290円/NB8・NA8: 6
万690円 ● ノンアス ● カバー・ディスク ● シングル ●
NC: 530kg f/NB 6: 530kg f/NB 8: 600kg 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、扱いやすさが向上している。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA/NB

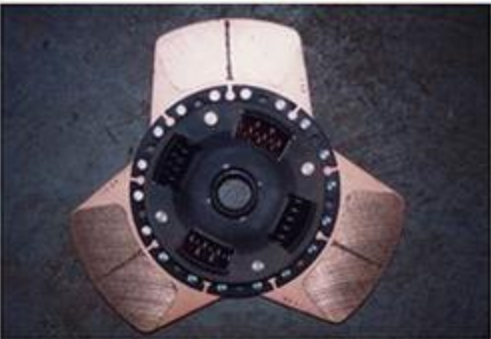


SuperMetalDisk カーボンメタルクラッチディスク

適合 アニバーサリー 04-2946-0916
2万3940円~2万7090円
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して使える。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 適合 NA/NB



スポーツメタルディスク

適合 アニバーサリー 04-2946-0916
NA6・NB6：2万4990円 NA8・NB8：2万6040円
メタル

定番のメタルディスク。純正クラッチカバーに対応するため、ノーマルからのステップアップや補修品としても使える。確実な駆動力の伝達にメタルディスクが効果的。ハイパワーエンジンにもオススメ。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA/NB



スーパースポーツディスク(カーボン銅カバーディスク)

適合 アニバーサリー 04-2946-0916
NA6・NB6：2万3940円 NA8・NB8：2万8140円
カーボン銅カバー

カーボンと銅を独自の技術でモールドし、扱いやすさと確実な伝達能力を両立した。独自の配合でクラッチミート時のジャダーを抑え、走行中のクラッチ蹴りにも対応する。

CLUCH DISC

クラッチディスク

- 価格
- セット内容
- ディスク素材

MURAKAMI MOTORS 適合 NC



Mm&ATSメタルクラッチシングル

適合 村上モータース 089-922-1110
11万5000円
ディスク/カバー/フライホイール
シングル

純正に対するセット重量が約半分に抑えられているのが特徴。フライホイールも軽量化仕様で、エンジン回転の吹け上がり鋭くなる。スーパー耐久参戦車にも実際に使用されているパーツなので、信頼性や耐久性はまさにお墨付きである。

maruha motors 適合 NA/NB



CBD(銅ブレンドディスク)

適合 マルハモータース 054-294-0076
2万4150円~2万6250円
オルガニック・銅繊維
ディスク単品

フェーシング素材は銅とカーボンの銅。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。

RACING GEAR 適合 NA/NB



POWER CLUTCH METAL DISC

適合 辰巳屋興業 用品部 03-3696-0620
5万3760円
カバー・ディスク
シングル
メタル
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はずだ。ストリートからレースシーンまで、幅広いシーンに対応できる。

RACING GEAR 適合 NA/NB



POWER CLUTCH SUPER DISC

適合 辰巳屋興業 用品部 03-3696-0620
5万400円
カバー・ディスク
シングル
ノンアス・カーボン・銅
BP:600Nm

ノンアスベストにカーボンと銅を独自法でブレンドした、フランス・Valeo社製鉛レス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させている。低温域から高温域まで安定した摩擦係数を維持できる。BPエンジン専用設計となっている。

RIGID 適合 NC



RIGIDクラッチディスク RD302

適合 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・衝撃性能に優れたガラス繊維配合の、ノンアスベストハイミュ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クラッチワークを可能にする。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA6



LightSportsDisc 強化ノンアスクラッチディスク

適合 アニバーサリー 04-2946-0916
1万7640円
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ニアな伝達が可能に。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。伝達効率もノーマル比約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。

AutoExe 適合 NC



SPORTS FLYWHEEL

適合 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

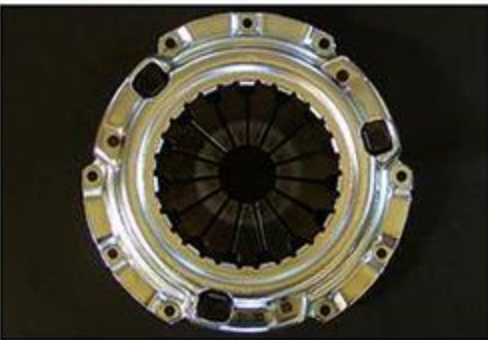
量産品の重量から適度に軽量化し、慣性モーメントを28%から42%低減させるNC専用設計。操作性への影響を最小にとどめ、エンジンレスポンスを格段に向上させることができた。熱安定性に優れたクロモリブテン鋼総削り出しで形成。

FLYWHEEL

フライホイール

- 価格
- セット内容
- ディスク素材
- フライホイール重量 (kg)

RIGID 適合 NC



RIGIDクラッチカバー RC302

適合 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線にもタフに対応する。エンジントルクをムダなく伝達。「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はうれしい。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA/NB



スポーツクラッチカバー(強化カバー)

適合 アニバーサリー 04-2946-0916
NA6・NB6：2万4990円 NA8・NB8：2万6040円
580(NA6・NB6) 750(NA8・NB8)

純正クラッチ構成パーツに対応。より高い圧着力でパワー&トルクを確実に伝達できる。各エンジンに合わせて最適な圧着力を設定している。純正の補修品としても重宝する。

CLUCH COVER

クラッチカバー

- 価格
- セット内容
- カバー圧着力

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA/NB/NC



ステンメッシュクラッチライン

適合 アニバーサリー 04-2946-0916
6300円~(ステンレス) 4620円~(スチール)

クラッチペダルのフィーリングがカッコリとした感触になり、操作性が向上する。とくに強化クラッチやマルチプレートを使用している車両に最適。設計から製造まで一貫したシステムで行い、抜群の品質を確保している。トラブルフリーで快適なカーライフを。

OTHERS

その他

- 価格
- セット内容

maruha motors 適合 NA8/NB8



28R-typeC & 28R-typeC light

適合 マルハモータース 054-294-0076
3万3600円
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マルハモータースの定番商品。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、焼き付きを防止する。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ェック全面加工を行い、高い精度を誇る。

maruha motors 適合 NA6/NB6



01R-typeC & 01R-typeC light

適合 マルハモータース 054-294-0076
3万3600円
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を生かして、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した。また、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 適合 NB/NA

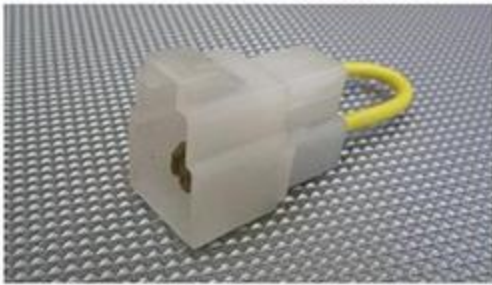


クロモリフライホイール

適合 タックイン99 0798-36-1299
3万1500円
フライホイール
クロモリ
NA6：4/NA8：4.4

ロードスターを知り尽くしたタックイン99により、計算し尽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。また軽量化することでエンジンが抜群の吹け上がりを発揮する。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ようになる。B6、BPで仕様異なる。

TUCKIN99 適合 NB



クラッチスタートジャンパー

適合 タックイン99 0798-36-1299
840円

エンジン始動時のセーフティ機能としてNB2以降のクルマに採用された、クラッチペダルを踏まないでセルが回らないシステム。その機能をキャンセルさせることで、急なエンスト時でもギアを入れたままセルを回して応急的に路肩に避難することも可能になる。イザという時に非常に頼れるアイテムだ。

JoyFast 適合 NB



クラッチスタートキャンセラー

適合 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が…。

JoyFast 適合 NA/NB



クラッチショートワークステンメッシュホース

適合 ジョイファスト 045-949-6693
1万500円

ノーマルのクラッチホースは長すぎるうえにオイル漏れなどのトラブルも多い。このクラッチラインを使用すれば、クラッチマスターからレリーズシリンダーまでをダイレクトに接続し、レスポンスとクラッチペダルフィーリングが向上する。また接続ポイントを減少させるので、トラブル防止にも役立つ。

AutoExe 適合 NA/NB/NC



SPORTS CLUTCH LINE

適合 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&テフロン製で抜群の耐久性を誇る。ペダル操作に対しリニアに反応してくる。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されてくる。PVCによる表面コーティングで見た目も美しい。

RACING BEAT 適合 NA/NB



Stainless Steel Clutch Line

適合 アニバーサリー 04-2946-0916
5738円

ステンレス繊維を編み込んだ、耐久性抜群のオリジナルクラッチライン。高圧着力のクラッチを導入した際は、ぜひ油圧ラインを交換したい。ハイパフォーマンスなレーシングビート製なら、圧力をむだなく伝達し、ストリートからサーキットまでマルチに対応できる。

Jet's 適合 NA/NB/NC



クスコJet'sスベックLSD

インテグラル神戸 ☎078-935-2661
 NA 6: 9万9750円/NA 8・NB:10万6050円/NC:11万2500円 ①メタル ②1Way

信頼性の高いクスコ製タイプRSデフをベースに、同社オリジナルのカム角&プレートセッティングを施したLSD。抜群のトラクションを実現する一方、不快なチャタリングを抑えた快適仕上げだ。

α Spec 適合 NC



NCEC ファイナル変更キット 4.444/4.777

アルファ ☎048-873-6986
 4.444:17万1150円(MZ仕様) 17万6400円(RS仕様)
 4.777:17万1150円(MZ仕様) 17万6400円(RS仕様)

長年ジムカーナ競技に携わってきた同社が開発した、オリジナルのファイナルギアセット。ジムカーナ向けのMZデフ仕様と、サーキット向けのRS仕様をラインアップ。未知の加速を味わえる。

α Spec 適合 NA8/NB8



強化コーンプレート AGL-C22

アルファ ☎048-873-6986
 2100円(1枚)

クスコMZタイプLSD専用のオリジナルセッティングツール。イニシャルトルクを左右するコーンプレートをクスコのラインアップにはない設定で独自に製作。2.2mmの高イニシャルセットとなる。抜群のトラクションでコーナーからのクイックな立ち上がりを実現。

α Spec 適合 NA8/NB8



クスコ α Spec L.S.D.

アルファ ☎048-873-6986
 AGL-303R:10万3950円(NA 8・NB 8用)
 AGL-304R:10万6050円(NC用)
 ①メタル ②1Way

クスコのLSDをベースに、同社がジムカーナ向けにセッティングしたパーツ。高めのイニシャルトルクで低速コーナーからの立ち上がりが鋭くなる。

DIFFERENTIAL

ディファレンシャル

- 価格
- 材質
- イニシャルトルク (kg m)
- 作用設定

AutoExe 適合 NB/NC



リミテッドスリップデフ

オートエクス ☎03-3531-8151
 NB:10万8570円/NC:11万2770円
 ①メタル ②4

駆動輪が本来持つ駆動力をしっかりと発揮させることで直進安定性を向上させるLSD。同社のオリジナルセッティングによるもので、チャタリングを抑えた快適な乗り味となっている。

ATS&ACROSS 適合 NA/NB/NC



メタルLSDサイレントタイプ

エイティース ☎086-286-9331
 13万2300円~15万7500円
 ①メタルディスク ②1.5Way・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。

ATS&ACROSS 適合 NA/NB/NC



メタルLSD New Type-R

エイティース ☎086-286-9331
 12万2850円~14万8050円
 ①メタルディスク ②1.5Way・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スルータイプのS型プレートを採用し、熱ダレが少なく、メリハリのあるロック性能を実現。新しいスタイルのメタルLSDの誕生だ。

ATS&ACROSS 適合 NA/NB/NC



カーボンLSDスベック3・4

エイティース ☎086-286-9331
 17万4300円~22万5750円 ①カーボンドISK
 スベック3 15/スベック4 20 ②1.5Way・2Way

従来の扱いやすさと静音性をそのままに、イニシャルトルクを上げることでこれまでにない鋭いレスポンスを実現。スベックごとのイニシャルトルクを設定。NBターボ用モデルもラインアップしている。

ATS&ACROSS 適合 NA/NB/NC



カーボンLSD標準タイプ

エイティース ☎086-286-9331
 16万4850円~17万4300円
 ①カーボンドISK ②1.5Way・2Way

メタルプレートの摩擦とプレート枚数で制御していた性能を、カーボンの安定した摩擦特性で制御。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。NBターボ用も用意。

JoyFast 適合 NA/NB



クスコSPEC-F機械式LSD/MZ&RS/ジョイスPL

ジョイファスト ☎045-949-6693
 10万1000円~10万5000円
 ①任意調整可能 ②1Way・1.5Way・2Way

従来のRSやMZのハイレスポンスを利き始めをマイルドにすることで、アクセル操作に対するピーキーさを解消する。スポーツシーンでの扱いやすさは速さに直結するはずだ。

CUSCO 適合 NC



フロアジャストLSD

キャロッセ ☎027-352-3578
 14万8050円 ①メタル ②RS: 9~11kg m/
 MZ:12~14kg m ③1/1.5/2

作動カム角をON側、OFF側それぞれ10°刻みで設定可能なプロ仕様。タイプRSとMZをベースにどの作動方式にも対応可能で、自分の走りや走行シーンにおいて好みに合わせた細かなセッティングが可能だ。

CUSCO 適合 NA8/NB/NC



クスコLSD Spec-F

キャロッセ ☎027-352-3578
 10万3950円~11万2500円 ①メタル ②RS: 7~9kg m/MZ:10~12kg m ③1/1.5/2

従来のタイプRSやタイプMZの効き始めをマイルドにセッティング。新開発FFD(フラット・フラクショナル・ディスク)を採用することで、FR車でのサーキット走行でも非常に扱いやすい特性に仕上がっている。

CUSCO 適合 NA/NB/NC



CUSCO.LSD Type-MZ

キャロッセ ☎027-352-3578
 9万8700円~10万6050円 ①10~12
 ②1Way・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 適合 NA/NB/NC



CUSCO.LSD Type-RS

キャロッセ ☎027-352-3578
 9万9750円~11万2500円 ①8~10
 ②1Way・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。

RIGID 適合 NA/NB/NC



RIGID強化デフマウント

アルファ ☎048-873-6986
 1万4700円(1台分) ①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。

RACING BEAT 適合 NA/NB



Urethane Differential Mount Bushing Kit

アニーサリー ☎04-2946-0916
 1万1287円

ウレタン製のデフマウントブッシュセット。純正の軟らかいゴムブッシュと交換することで、デフケースの余分な動きを抑制し、より高効率な駆動力の伝達が可能になりトラクションアップにつながる。ヨレたブッシュの補修品としてもオススメだ。

RACING BEAT 適合 NA/NB



Ring & Pinion Gear Set

アニーサリー ☎04-2946-0916
 12万1391円~18万25円

加速力や最高速に大きく影響してくるファイナルギア。レーシングビートでは、4.444、4.875、5.125の3種類のギア比をラインアップ。街乗り、サーキット、ジムカーナとステージに合わせて幅広くセレクトできるのがうれしい。

MURAKAMI MOTORS 適合 NC



Mm&ATSカーボンデフ

村上モータース ☎089-922-1110
 17万4300円 ①カーボン
 ②10kg m~ ③2way

スーパー耐久レース参戦に向けてテストを重ねてきた。カーボンデフ特有の静粛性をそのままに、鋭いアクセルレスポンスを実現。メタルプレートでは再現できないスムーズさとトラクションを発揮する。

MURAKAMI MOTORS 適合 NA/NB/NC



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 ①カーボンドISK

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、走行時の安定性を高める。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。

Nielex 適合 NC



プロスペックジョイスティック

ニエックス ☎082-510-2020
 2万6250円

レバー比は純正そのままに、大球と小球の球面精度を大幅に上げ、シフトフィールを阻害するゴムダンパーを廃している。さらにアジャスタブルロッドの採用により、ロッドの長さを変えることで、純正比±15mmの範囲でショートにもロングにもできる。

JoyFast 適合 NA/NB



強化デフマウントセット

ジョイファスト ☎045-949-6693
 1万5750円
 ①ウレタン

トラクションアップ&シフトフィールの向上などメリットは多岐にわたるが、ストリートでの快適性は若干損なわれるので、主にサーキット走行を楽しんでいるユーザーにオススメアイテムだ。

Odula 適合 NC

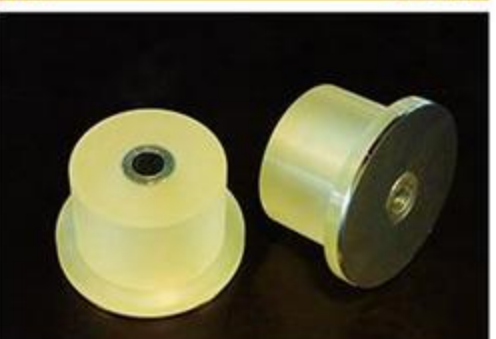


ロードスター(NCEC)ウレタンデフマウント

OVER DRIVE ☎072-920-6888
 1万8900円
 ①ウレタン

アクセルから後輪まで、ダイレクトにつながっているかのようなレスポンスを実現する強化デフマウント。強化LSD特有の振動は出るが、リアまわりの剛性感を向上させる効果がある。

Jet's 適合 NC



マスターズベック デフマウント

インテグラル神戸 ☎078-935-2661
 1万8900円
 ①ウレタン

デフマウントブッシュを強化することで、余分な振動を抑制し、シフトフィーリングの向上、トラクション性能の向上を図る。またストリートでの快適性を犠牲にしない、計算された硬度を持つ。



A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA/NB



車高調整サスKIT リアサブタンク付き

※ アニバーサリー ☎04-2946-0916
⑤ 33万3900円 ② ネジ式 ③ ダンパー・スプリング・アッパーマウント(ピロボール) ④ オーダーメイド ⑥ オーダーメイド ⑦ オーダーメイド ⑧ 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。バネレートが高くても乗り心地はスポイルされない。

ALPHA 適合 NC



アルファベック・ジムカーナサスペンションキットASKA-303

※ 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を純正パーツに組込済みのAssy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 適合 NB



チューナブル+(プラス) サスペンションキット

※ オートエクゼ ☎03-3531-8151
⑤ 22万8000円 ② 全長調整式 ③ フルセット ④ 10.78Nm/3.92Nm
⑤ F/R -15~-35 ⑥ 20段

よりレベルの高いスポーツ性能を手に入れるために、第3世代へと進化。減衰力調整幅を20段へとアップさせるなど、各部でバージョンアップを実施した。

CORN'S 適合 NA/NB/NC



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
⑤ 26万5650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:12~16 R:10~16 ⑤ F:40 R:40

Nゼロレース用に開発した車高調キット。ナンバ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。

CUSCO 適合 NA/NB/NC



Sport ZERO-3S

※ キャロッセ ☎027-352-3578
⑤ NC:22万3650円 NA/NB:20万7900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 NC:F7 R4 NA/NB:F8 R6 ⑤ F:45 R:30 ⑥ F:60~0 R:50~0 ⑦ F:24 R:24

ラジアルタイヤ向けに新開発された大容量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を採用。NCはバネレートをセレクトできる。

RSfactorySTAGE 適合 NA/NB



STAGEオリジナルKONIダンパー

※ RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
⑤ 15万円 ② Cリング ③ 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、表面メッキ処理と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ー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。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA/NB/NC



オーダーメイドサスペンションキット

※ アニバーサリー ☎04-2946-0916
⑤ 33万3900円 ② 全長調整式 ③ オーダー ④ オーダー

オーリンズをベースに、ユーザーの使用環境や目的に合わせてオーダーメイドできる。リアは大容量サブタンク付き。スウィフト製スプリングも標準装備。減衰力、スプリングレートを自由に変更できる。

ENDLESS 適合 NA/NB



FUNCTION-Xプラス

※ エンドレス ☎0267-67-7301
⑤ 19万9500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: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イヤーとして開発された。

CORN'S 適合 NA/NB/NC



オリジナルサスペンションKIT

※ カーメイクコーンズ ☎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 ⑤ F:40 R:40 ⑥ F:30~70 R:30~70 ⑦ 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。あえてネジ式としてストロークを確保。高レートでもしなやかな乗り味を実現した。

CUSCO 適合 NA/NB/NC



STREET ZERO-A

※ キャロッセ ☎027-352-3578
⑤ 15万5400円~18万6000円 ② 全長調整式 ③ NC:アッパーレス NB、NA:強化ゴムアッパーマウント(強化ゴム) ④ NC:F6 R3.5 NB、NA:F5 R4 ⑤ NC:F55~0 R:45~15 NB、NA:F50~20 R:45~15 ⑥ NC:F83~0 R:45~15 NB、NA:F117~0 R:60~0 ⑦ 40

走行ステージに合わせ、乗り心地や走行性能を細かく調整できる減衰力40段階調整機能付き。スタイリッシュなローダウンとストローク量を両立する全長調整式。e-con2に対応する。オーバーホールも可能だ。

SPIRIT PERFORMANCE 適合 NC



SPIRIT SHOCKS

※ アクレ スピリットパフォーマンス事業部 ☎042-516-9550
⑤ 26万4000円 ② 全長調整式 ③ フルセット ④ F:8 R:6 ⑤ F/R -30~-50 ⑥ 20段

同社の車高調はすべてセミオーダーメイド。ユーザーの走行シーンや使用タイヤなどからベストな1本を作り上げる。標準スプリングはKYB。オプションでハイバコなどにも対応可能だ。

RSfactorySTAGE 適合 NA



NA用KONI&ショコラ&NBバンプ&NBアッパーKIT

※ RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
⑤ 16万3000円

NA用KONI&ショコラスプリング&NBアッパーなどを組み合わせた究極のストリートダンパーフルキット。ロードスターらしい軽快な動きのフィーリングと乗り心地を実現する。

Jet's 適合 NC



マスタースペックダンパーKIT THE TOUGE魔王 SPL

※ 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

ストリートでの快適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。アイバハススプリングで上質な大人の乗り味を実現した。

Odula 適合 NA/NB/NC



蹴脚

※ 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 ⑤ 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、マルチユースを可能にする性能を持つ。

CUSCO 適合 NA/NB/NC



STREET ZERO-S

※ キャロッセ ☎027-352-3578
⑤ 12万8100円~15万5400円 ② 全長調整式 ③ NC:アッパーレス NB、NA:強化ゴムアッパーマウント(強化ゴム) ④ NC:F6 R3.5 NB、NA:F5 R4 ⑤ NC:F55~0 R:45~15 NB、NA:F50~20 R:45~15 ⑥ NC:F83~0 R:45~15 NB、NA:F117~0 R:60~0 ⑦ 40

サスストロークを変えることなくスタイリッシュなローダウンを可能とする全長調整式。NC用はリズナブルなアッパーレス仕様、NB、NA用は強化ゴムアッパーとスポーツ走行向けのピロアッパー仕様。

ACRE 適合 NA/NB



アクティブサスペンション

※ アクレ ☎042-556-5100
⑤ 13万4400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 NA F:8 R:6/NB F:10 R:8 ⑤ 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。

RSfactorySTAGE 適合 NA/NB



NA、NB用KONI車高調KIT(イニシャルT)

※ RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
⑤ 22万円 ② ネジ式 ③ オーダー

ステージオリジナルKONIダンパー。超絶バランスでロードスターを人馬一体に導くフルキット。バネレートはオーダー可能で好みのセッティングが自由自在。バネセレクトに迷った人には、基本セットも用意。

Jet's 適合 NA/NB



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
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一品。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する。

AutoExe 適合 NC/NB



スポーツダンパー

※ オートエクゼ ☎03-3531-8151
⑤ 6万7200円 ② 固定式 ③ ダンパー ④ 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効果が体感できる。クルマの姿勢変化を的確にコントロールし、小さなギャップにも即対応するので常に挙動が安定する。

CUSCO 適合 NA/NB



STREET Spec-A

※ キャロッセ ☎027-352-3578
⑤ 12万6000円 ② ネジ式 ③ 強化ゴムアッパーマウント ④ F:5 R:4 ⑤ F:-50~-20 R:-45~-1 ⑥ F:-125~-20 R:-70~-15 ⑦ 40

ほど良いローダウンと、走行ステージにより減衰力の調整が可能なネジ式車高調。マイルドな乗り味に定評のある複筒式構造低圧ガスショックアブソーバーを採用。e-con2にも対応する。1年1万km保証付き。

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)

RSfactorySTAGE 適合 NA/NB



NA、NB用車高調KIT(RS-Challenge)

※ RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
⑤ 13万6500円 ② 全長調整式 ③ F:10 R:8 ④ F:20 R:20

サーキット走行を楽しむために開発されたダンパーキット。極端に硬すぎない設定なので、初心者からハイエンドユーザーまで、だれでもサーキット走行を楽しめる。全長調整式でセッティング幅も広い。

ARRIVE 適合 NC



Cat(Contact And Tracing) for NC

※ 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 ⑤ 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立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 適合 NC



チューナブル+(プラス) サスペンションキット

※ オートエクゼ ☎03-3531-8151
⑤ 27万9000円/23万9400円(アッパーレス) ② 全長調整式 ③ フルセット/アッパーレス ④ F:8.82/R:3.92 ⑤ 20段

ダンパー内のピストン速度を3つの領域に分け、それぞれをセッティング。突き上げを抑え、コーナーでは粘る足まわりを実現している。

CORN'S 適合 NA/NB/NC



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
⑤ 26万4000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:14~16 R:12~14 ⑤ F:40 R:40

N1レースで勝利するための車高調キット。固めながら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。

Joyfast 適合 NA/NB



KONI車高調キットJoyスペック

※ ジョイファスト ☎045-949-6693
 ◎ 24万3600円 ◎ ネジ式 ◎ フルセット Ⓐ F: 8~12 / R: 6~10 ◎ F/R: 40~60mm

KONI特有のロングなストローク量はそのままに、Cリングではなくネジ式の車高調整機能を持つ1本。ミリ単位の車高調整が可能となり、走りにより合ったセッティングを出すことができます。

TUCKIN99 適合 NA



ヒルクライムRS-ST

※ タックイン99 ☎0798-36-1299
 ◎ 17万8500円 ◎ 全長調整式 ◎ フルセット Ⓐ F:12 / R:10 ◎ F/R: 90 ◎ 8段

サーキット攻略をターゲットに開発された車高調。ただガチガチの足にするのではなく、しなやかさをプラス。結果、コントロール性にすぐれる足に仕上がリ、自然な乗り心地も美点だ。

Dooble 適合 NC



Doable Suspension Kit

※ ドゥーエンジニアリング ☎0550-78-3200
 ◎ 26万2500円 ◎ 全長調整式 ◎ ダンバー・スプリング Ⓐ F:10 R: 5 ◎ 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。

NOPRO 適合 NA/NB



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 ◎ ネジ式 ◎ ダンバー・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:35 R:20 R:20

PCVダンパーをノプロテイスにアレンジ。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乗り味だ。

maruha motors 適合 NA/NB



BCダンパー(ピロアッパー/NBアッパー)

※ マルハモータース ☎054-294-0079
 ◎ ピロアッパー: 17万4300円 NBアッパー: 15万5400円 ◎ 全長調整式 ◎ ダンバー・スプリング・アッパーマウント Ⓐ F:8R: 6 ◎ F: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ベックなダンパーキット。クラス最大径のピストンをセッとし、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。

Joyfast 適合 NA/NB/NC



オーリンズD.F.V全長調整キット Joyスペック

※ ジョイファスト ☎045-949-6693
 ◎ NA/NB: 27万9000円 ◎ NC: 28万1400円 ◎ 全長調整式 ◎ フルセット Ⓐ F: 8~14 / R: 6~12 ◎ F/R: 40~60 ◎ 20段

オーリンズD.F.Vをベースにジョイファストがロードスター用にセッティング。十分なストローク量を確保したアルミボディは軽量で、アイバハの専用スプリングは経年変化が少なく長く使える。

TUCKIN99 適合 NA/NB



ヒルクライムダンパーRS NA/NB

※ タックイン99 ☎0798-36-1299
 ◎ 16万8000円 ◎ 全長調整式 ◎ ダンバー・スプリング・アッパーマウント(強化ゴム) Ⓐ F:12 R:10 Ⓐ NA F:35 R:30 / NB F:30 R:25 Ⓐ NA F:20~70 R:30~30 ◎ F: 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ブッシュを採用しストリートでの快適性を考慮している。

TEIN 適合 NA/NB/8



STREET BASIS

※ テイン ☎045-810-5501
 ◎ 9万3000円 ◎ ネジ式 ◎ フルセット Ⓐ F:6 / R:5 Ⓐ NA 6 F:35 / R:40 NA 8 F:40 / R:50 NB 8 F:20 / R:40 Ⓐ NA 6 F:61~1 / R:61~8 NA 8 F:60~8 / R:76~18 NB 8 F:69~14 / R:89~8

ストリートユースの高性能ベーシックモデル。ZT表面処理を施し新設計の部品を搭載するなど、大幅なアップグレードを施した。しかしながら、これまでにないリーズナブルな価格を実現している。

NOPRO 適合 NA/NB



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 ◎ 全長調整式 ◎ ダンバー・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:35 R:35 ◎ F:35 R:20 R:20

DFVをノプロテイスにアレンジ。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、オリジナルのウレタンブッシュを取り入れた。スプリングレートは変更可能。

BLITZ 適合 NA/NB/NC



DAMPER ZZ-R

※ ブリッツ ☎0422-60-2277
 ◎ 15万2250円 ◎ 全長調整式 ◎ フルセット Ⓐ NA・NB F: 8 / R: 6 NC F: 7 / R: 5 Ⓐ NA・NB F: 62~20 / R: 60~0 NC F: 85~35 / R: 50~10 ◎ 32段

減衰力調整は32段というワイドレンジ。全長調整式ながらリーズナブルな価格を実現。ストリートからサーキットまで幅広いシチュエーションで活用できる。カートリッジ先出しオーバーホールサービスもある。

Joyfast 適合 NA/NB



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 ◎ 全長調整式 ◎ ダンバー・スプリング・アッパーマウント(ピロボール) Ⓐ NA/NB F:8~10 R:6~8 ◎ F:20 R:20 ◎ F: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ーバルブで定評がある安定した乗り味に、ジョイファストオリジナルの味付けを施した。

TUCKIN99 適合 NC



ヒルクライムダンパーRS NC

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

NCの走る楽しさをめいっばい体験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。

TEIN 適合 NA/NB/8



STREET ADVANCE

※ テイン ☎045-810-5501
 ◎ 7万4500円 ◎ ネジ式 ◎ フルセット Ⓐ F:6 / R:5 Ⓐ NA 6 F:35 / R:40 NA 8 F:40 / R:50 NB 8 F:20 / R:40 Ⓐ NA 6 F:61~1 / R:61~8 NA 8 F:60~8 / R:76~18 NB 8 F:69~14 / R:89~8 ◎ 16段

ストリートユースに向けたオールラウンド車高調。リーズナブルな価格が入門用にもうってつけた。表面処理には、新開発のZTコートを採用し、防錆性能と耐久性をアップさせている。

NieLex 適合 NC



プロスペックライダー(小田Special)

※ ニーレックス ☎082-510-2020
 ◎ 31万5000円 ◎ 全長調整式 ◎ フルセット ◎ ネジ式 Ⓐ F:7~ / R: 3~

ビルシュタインをベースに、ストリート向けのスペシャル車高調を目指して開発された。ローダウンによるストローク量の減少に対応するため、前後にストロークアップアッパーマウントを採用。

Pit Crew Racing 適合 NC



NC用ピットクルーダンパーキット

※ ピットクルーレーシング ☎059-378-7444
 ◎ 31万5000円 ◎ 全長調整式(フロント) ◎ ダンバー・スプリング Ⓐ F:12 R: 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、完成した。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。

Joyfast 適合 NA/NB



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 ◎ ネジ式 ◎ ダンバー・スプリング・アッパーマウント(ピロボール) Ⓐ NAF:13~15 R:11~13 / NB F:13~16 R:11~14 ◎ F:40 R:40 ◎ F:20 R:20

高いトラクション性能と扱いやすさに定評がある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。ダンパーがしっかりストロークするので、サーキットで縁石を使えるサスペンションに仕上がった。

SHOWA TUNING 適合 NA



COLLECTION

※ ショーワ ☎HPからのメールフォームのみ
 ◎ 6万9000円 ◎ 純正形状 ◎ ショックアブソーバのみ ◎ 純正車高

長年活躍しているNA用に、純正プラスアルファの乗り味をリーズナブルな価格で実現したサスペンション。あくまでもオリジナルの乗り味を大切にユーザー向けに開発。さらにキビキビとした走りも実現する。NB用も開発中。

TEIN 適合 NC



MONO FLEX

※ テイン ☎045-810-5501
 ◎ 21万8400円 ◎ 全長調整式 ◎ フルセット Ⓐ F:5 R:4 ◎ F:40 R:35 ◎ F:89~+30 R:66~24 ◎ F:16 R:16

スポーツラジアルタイヤ装着を前提に開発。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なハンドリングを実現した。新機構のMSVを取り入れて、微微細時の路面追従性をアップ。

GRddy 適合 NC



GRddyパフォーマンスダンパーTYPE-S

※ グラド ☎0479-77-3000
 ◎ 17万8500円 ◎ 全長調整式 ◎ ダンバー・スプリング・アッパーマウント(強化ゴム) Ⓐ F:10 R: 8 ◎ F:10 R: 8 ◎ F:0~80 R:5~36 ◎ F:32 R:32

箱根のトーヨーターナバイクでテストを行い、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。ギャップでの収まりの良さは特筆もの。

NOPRO 適合 NC



NCロードスター用オーリンズDFVダンパーセット

※ ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ◎ 28万1400円 ◎ 全長調整式 ◎ 機車 F:7 / R:4 RHT車 F:7 / R:5 ◎ F:35 / R:35 ◎ F:25~55 / R:25~55 ◎ 20段

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な操縦性を両立させた。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。セッティングがより容易になる。

CUSCO 適合 NA/NB



Competition ZERO-3

※ キャロッセ ☎027-352-3578
 ◎ 23万9400円 ◎ 全長調整式 ◎ ダンバー・スプリング・アッパーマウント(ピロボール) Ⓐ F:12 R:10 ◎ F:45 R:30 ◎ F:60~15 ◎ F:24 R:25

サーキット、ジムカーナ、タイムアタックなど、ス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、仕様変更が可能なうえ、1年1万kmの保証付き。

Joyfast 適合 NA/NB



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 ◎ ノーマル形状 ◎ ダンバー・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。

TEIN 適合 NA/NB/NC



STREET FLEX

※ テイン ☎045-810-5501
 ◎ 13万400円 ◎ 純正形状 ◎ NC F:6 R:6 Ⓐ NC F:7 R:6 Ⓐ NC F:35 R:30 NB 8 F:20 R:40 NB 8 F:20 R:40 NA 8 F:40 R:50 NA 8 F:35 R:40 Ⓐ NC F:7~18 R:67~21 NB 8 F:76~28 R:96~50 NB F:76~28 R:96~50 NA 8 F:82~15 R:103~11 NA 8 F:77~20 R:93~1 ◎ 16

あらゆるシチュエーションで確かな性能を発揮するストリートユース向け全長調整部。快適な乗り心地とロードスタイルを両立。ADVANCEニードルにより減衰調整時の変化を大幅に拡大。

Aragosta 適合 NA/NB/NC



サスペンションシステムズ

※ トップラインプロジェクト ☎04-7191-2558
 ◎ 26万7750円~33万6000円 ◎ 全長調整式 ◎ フルセット ◎ 12段

徹底した減衰力設定により、ストリートでは細かな路面の凹凸をしなやかに受け止め、ワインディングではリニアなハンドリングを実現。オーダーメイドが可能で、オーバーホールにも対応。

NOPRO 適合 NA/NB



NA・NB用アラゴスタ・NOPROサーキットスペックダンパー

※ ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ◎ 17万8500円 ◎ ネジ式 ◎ ダンバー・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、ピロブ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増にとどめている。



エナベタル MmSP 減衰12段調整式
●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もらいのサストロークが稼げるように設計した。



NA用ショコラスプリングKIT
●RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
●3万1500円 ●F:4.5 R:3 ●F:20~30
R:20~30

見た目だけや、ヘタ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す。これは、本格スポーツスプリングで、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、乗り心地や運動性能もアップ。落ち着きのあるダークブラウンカラー。



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。



e-con2
●キャロッセ ☎027-352-3578
●4万9875円

STREETシリーズに対応する電調式減衰力コントローラー。好みで選べる7色イルミネーション表示機能や、縦・横表示機能のほかに、最大4つまでセッティングをメモリーできるから、ボタンひとつで素早いセッティングが可能になる。



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。



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 ●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てフィードバック。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。



RIGID直巻スプリング
●アルファ ☎048-873-6986
●1万6800円~1万8900円(2本) ●スプリング ●4.27~10.41

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パネ鋼材を採用し、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。



スプリングマウントシート SS-302/SS-313/SS-101
●アルファ ☎048-873-6986
●6090円~8400円(2枚)

内径65~70φ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イッティング用アッパーバーススプリングシート。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。



NC用アッパーマウントアルミスペーサー F/R
●ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
●F: 8400円 R: 9450円

車高を少し上げたいときや前後の車高バランスを調整したいときに、車体とアッパーマウントの間に板厚5mmのアルミスペーサーを取り付けることで、簡単に微調整が行える。フロント、リアそれぞれ2枚ずつ。車検対策やセッティングに活用したい。



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、ムダなトーの動きを抑えることができる。



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 ●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。一方で各パーツを可能な限り軽量化している。5年間テストと仕様変更を繰り返した自信作。



Mm&CRUXレース用ダンパー
●村上モータース ☎089-922-1110
●23万1000円 ●ネジ式 ●30段

レースで勝つために開発したスペシャルダンパー。レギュレーションに準じて、スチールケースを用いながらも、各部の軽量化を徹底。限界までローダウンしても、ストロークをしっかりと確保できる。



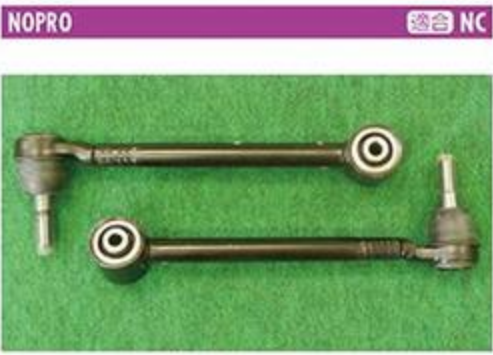
S.TECH
●ティン ☎045-810-5501
●NB: 2万5725円/NC: 2万7300円 ●F: 6/20/37 NB 8/20/33 NC: 35/40 ●NB F: 6/R:4.5 NC F:3.1/R:2.2

引っ張り強度200kgf/mm以上の素材をベースに、長時間の使用でもヘタりにくい特性に。ハイクオリティながら、徹底したコスト管理でリーズナブルプライスを実現したローダウンスプリング。サスペンションチューンの第一歩としてオススメのアイテム。



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)

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てい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。「ストロークさせて曲がる」ロードスターの基本を押さえる。



NC用リアピロブッシュアーム
●ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
●アッパー: 2万9400円 ロア: 3万1500円

リアアームをピロボール化することでコーナリング中のゴムブッシュによるアームの前後上下方向の動きをなくし、ドライバーへのインフォメーションが正確なものになり、タイムアップに貢献する。耐久性に優れたライナー入りピロボール。



BCスポーツ
●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 ●F:15 R:15

スポーツ走行など、幅広いニーズに重点をおいて開発。サーキット仕様などの尖った特性ではなく、適度な車高を確保しながらしっかりとストロークさせ、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。



Mm&CRUXレース用ダンパー
●村上モータース ☎089-922-1110
●23万1000円 ●ネジ式 ●30段

レースで勝つために開発したスペシャルダンパー。レギュレーションに準じて、スチールケースを用いながらも、各部の軽量化を徹底。限界までローダウンしても、ストロークをしっかりと確保できる。



S.TECH
●ティン ☎045-810-5501
●NB: 2万5725円/NC: 2万7300円 ●F: 6/20/37 NB 8/20/33 NC: 35/40 ●NB F: 6/R:4.5 NC F:3.1/R:2.2

引っ張り強度200kgf/mm以上の素材をベースに、長時間の使用でもヘタりにくい特性に。ハイクオリティながら、徹底したコスト管理でリーズナブルプライスを実現したローダウンスプリング。サスペンションチューンの第一歩としてオススメのアイテム。



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

走行中の入力時に、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。



SS-AJマウント(フロント/リア)
●ニーレックス ☎082-510-2020
●フロント/リア: 各3万8850円

材質にハイテン鋼を採用し、余裕の強度を確保している。スプリングのプリロードとダンパーストロークを調整できる。ダウンサスなどで車高を落とした際の、縮み側ストロークの不足を解消できる。フロント、リアそれぞれをラインアップ。直巻スプリング用のアダプターも用意。



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 ●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: 6 R: 4 ●F: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だ。



KONIオレンジストリートショック
●村上モータース ☎089-922-1110
●13万9800円 ●ノーマル

街乗りから、ワインディング走行までを想定し、ソフトな仕上がりで街乗りでの快適性も確保。車高は30~40mmダウンが可能で、スタイリッシュなローダウンスタイルを求める人にもオススメ。



ローダウンスプリング
●オートエクゼ ☎03-3531-8151
●NC: 3万4500円/NB: 2万8350円 ●NC F:20/R:20 NB F:30/R:30 ●NC F:33.9/R:29.4 NB F:33.3/R:26.5

ストリート重視のローダウンスプリング。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だ。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。



KONI車高調専用ピロアッパーマウント
●RSfactoryステージ ☎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の同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。高速コーナリードリフトでのパフォーマンスを引き上げる。



EDFO ACTIVE
●ティン ☎045-810-5501
●4万9875円

車内から減衰力を調整できる電子コントローラー。Gセンサー内蔵により、走行中の加減速Gに応じて減衰力を自動で調整する。さらに別売りのGPSキット(6930円)を追加することで、車速に応じた減衰力の自動調整も可能になる優れ物。



AutoExe 適合 NC

スポーツスタビライザー

●オートエクゼ ☎03-3531-8151
●F: 2万4150円/R: 2万3100円(2段調整式)

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。



RACING BEAT 適合 NA

Sway Bar Brace Kit

●アニバーサリー ☎04-2946-0916
●1万7680円

ハードなコーナリングを繰り返すことで、スタビが損傷または劣化してしまうことを、プレースを追加することで抑え込む。実際にレースシーンやハードチューン車で損傷が見られたことから、使用状況によってはこのキットによる補強をオススメする。



RACING BEAT 適合 NC

Sway Bar

●アニバーサリー ☎04-2946-0916
●F: 3万9304円 R: 2万9622円

フロント純正21mmに対し、なんと前後32mmという極太サイズのスタビを用意。硬質ウレタンのブッシュが付属する。強力にロールを抑制し、コーナリングスピードの向上を図る。



RACING BEAT 適合 NC

Sway Bar - Tubular

●F: 3万3486円 R: 2万3938円

フロントスタビは25mmでノーマルより2.67倍の剛性。リアは19mmと、前後ともに純正より太い。乗り心地はそのままにロールを抑える。レーシングビート特有のレッドカラーは粉体塗装で仕上げられる。

STABILIZER
スタビライザー

価格



CUSCO 適合 NC

強化スタビリンク

●キャロッセ ☎027-352-3578
●7350円

スポーツ走行で大きな負担が掛かるスタビリンク。このパーツを強化品に交換することで、連続アタックも安心してこなすことができる。全長はノーマルと同一で、純正の樹脂製ブッシュから金属製のブッシュに強化されている。



Odola 適合 NC

ロードスター(NCEC) ショートスタビリンク

●OVER DRIVE ☎072-920-6888
●F/R各1万500円

車高調などで車高を落とした場合、スタビライザーにはつねにテンションがかかっている状態になる。それでは本来の働きを阻害してしまうため、スタビリンクを適正化し、足まわりにかかる不適切なテンションを正すために不可欠なアイテムがこれだ。



AutoExe 適合 NB/NC

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

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、ローダウンの度合いに合わせて自然なポジションへと調整することができる。



A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA/NB/NC

アジャスタブルピロスタビリンク

●アニバーサリー ☎04-2946-0916
●2万4885円~

車種ごとに専用設計。スタビライザーの作用角度を補正し、ローダウン時でも本来の性能を発揮させる。レーシングビート製スタビライザーとの同時購入も可能。ブッシュ部分は高精度ピロボールを採用し、スタビの効果を最大限に発揮させる。



CUSCO 適合 NA/NC

クスコ・スタビライザー

●キャロッセ ☎027-352-3578
●1万8900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。



MURAKAMI MOTORS 適合 NC

NC用強化ショートスタビリンク

●村上モータース ☎089-922-1110
●1万5435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ンザイ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。



NOPRO 適合 NC/NB

NC用/NB用ショートスタビライザーリンクセット

●ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
●各1万4700円

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がなくなり安定した走行が可能になる。



TUCKIN99 適合 NA/NB/NC

ピロスタビエンド(ローダウン用)

●タックイン99 ☎0798-36-1299
●8925円

車高を落とすと、スタビライザーがいわゆるバンザイ状態になり、有効可動範囲が大きく制限されてしまう。そこで注目したいのがこの商品。全長の短いリンクに交換することで、スタビを正常なポジションに戻せる。車高調とセットで導入したいアイテムだ。



JoyFast 適合 NA

NA用調整式スタビエンド

●ジョイファスト ☎045-949-6693
●2万5200円(1台分) ●ピロ

ローダウンでねじれが発生したスタビライザーを、適正な状態で保持するのに必要な調整式のスタビリンク。ターンバックル式で調整もスムーズ。ブッシュはピロタイプで剛性も抜群。小さなパーツだが、この調整を怠るとせっかくの車高調も台無しに。



JoyFast 適合 NB

NB用調整式スタビエンド

●ジョイファスト ☎045-949-6693
●2万5200円(1台分) ●ボールジョイント

車高調でローダウンした際に、セットで調整することをおススメする。ターンバックル式で、装着した状態でもリンクの長さを調節することができるので、スタビライザーを本来の働きができる位置に補正する役割を果たす。



CUSCO 適合 NA/NB/NC

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

ボディ補強の第一歩となるストラットタワーバー。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。手軽に装着できるうえに、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。部位によりさまざまなパイプ形状を用意。



AutoExe 適合 NB

ストラットタワーバー・フロント/リア

●オートエクゼ ☎03-3531-8151
●各2万5200円 ●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ンアイテ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。



AutoExe 適合 NC

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率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カ所を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。



RIGID 適合 NC

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ドイエローを採用し、視覚的にもアピールできる。

TOWER BAR
タワーバー

価格
素材



R.S.AIZAWA 適合 NC

リジッドカラー

●アールエスアイザワ ☎046-254-8798
●2万3100円

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、剛性感としなやかさを両立。装着後は別途アライメント調整が必須。



R.S.AIZAWA 適合 NC

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き動きに改善できる。

BUSH COLLAR
ブッシュ・カラー

価格
素材



Pit Crew Racing 適合 NA/NB

タワーバー

●ピットクルーレーシング ☎059-378-7444
●2万3100円
●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部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。さり気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。



GReddy 適合 NC

GReddy ストラットタワーバー フロント/リア

●トラスト ☎0479-77-3000
●各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を可能にしたため、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け処理でエンジンルームがシャープな印象に。

Odula 適合 NC

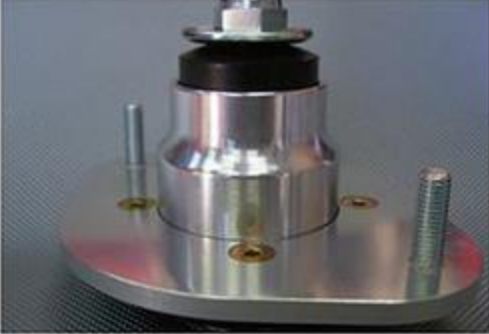


メンバーカラー

●OVER 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を消し、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、スポーツ走行を楽しめる。サーキットでも大きな武器になるだろう。

TUCKIN99 適合 NA/NB



ローダウン・アッパーマウント

●タックイン99 ●0798-36-1299
●2万5200円●強化ゴム

ローダウンする一方で、ストロークの底付きの限界点を引き上げ、十分なサスペンションストローク量を確保する。ストリートユースを意識して、スバルタンなピロブッシュではなく、強化ゴムブッシュにすることで乗り心地もスポイルしない。

RACING BEAT 適合 NB

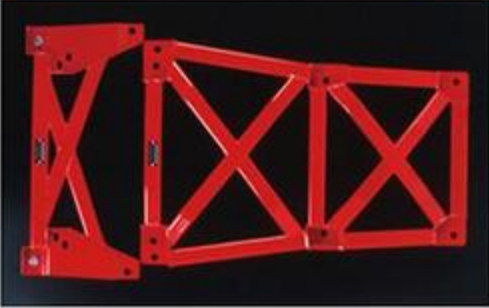


Lower Control Arm Reinforcement Flanges

●アニバーサリー ●04-2946-0916
●7145円(2セット)

フロントロアコントロールアームのU字型ブラケット。純正のL字型をこのU字型に変更することで強度が増し、より信頼性の高いチューニングを実現できる。装着には溶接が必要だが、その手間をも納得させるだけの性能だ。レーシングビートウェイパーブレースキットとの併用で、さらにポテンシャルアップする。

AutoExe 適合 NB



メンバーブレースセット

●オートエクゼ ●03-3531-8151
●6万6150円●スチール

アンダーフロアの要点にオーバー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1点に集中することを避け、ボディ全体でしっかり受け止める。その結果、ボディのねじれや歪みを抑制し、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。

Odula 適合 NC



ロードスター(NCEC) リアメンバーサポート

●OVER DRIVE ●072-920-6888
●1万2600円

リアメンバーのロアアーム付け根を補強することで、駆動力のロスを防ぎトラクションを向上。必要最小限サイズのパーツなので、重量増加の心配も皆無。安心して取り付けることができる。装着には特殊な穴開け加工などはいっさい不要。

Jet's 適合 NC



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う。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。

CUSCO 適合 NA6



ピロボールブッシュ

●キャロッセ ●027-352-3578
●1万7850円~2万4150円

走行中絶えず負担がかかるサスペンション接合部をピロブッシュで強化。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。ピ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。

R.S.AIZAWA 適合 NC2



ナックル強化ブリッジ

●アルエスアイザワ ●046-254-8798
●2万3100円

フロントのナックル裏側に装着する補強ブリッジ。コーナリング時のナックルのよれをサポートし、よりダイレクトなハンドリングを実現させる。パネ下重量の増加も気にならないほどコーナリングでの剛性感が格段にアップ。クルマの挙動がステアリングを通して正確に把握できる。

Jet's 適合 NC



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ら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。

CUSCO 適合 NA6



ピロボールブッシュ

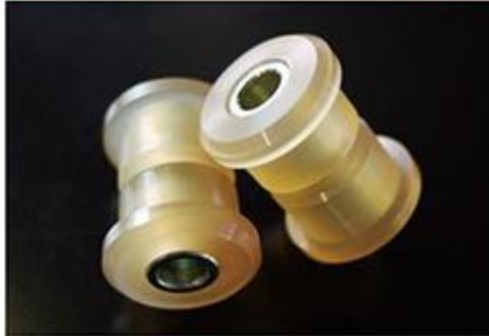
●キャロッセ ●027-352-3578
●1万7850円~2万4150円

フロントロアアームの車体側取り付け部のゴムブッシュを、ピロブッシュに打ち替えることで、ゴム特有の余分なよれを一切排除。走行中のアライメント変化を防止し、目指すコーナリングラインを確実にトレースできるようになる。

BRACE
ブレース

●価格
●素材

Jet's 適合 NC



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インへの拘束を適正值にコントロール。スポーツ走行に最適な優れたコントロール性を実現する。

CUSCO 適合 NA/NB



ピロボールブッシュ&アッパーマウント

●キャロッセ ●027-352-3578
●2万5200円●ピロ

フロントサスペンションのアッパーアームをピロブッシュタイプに交換することで、ダイレクトでハイレスポンスなハンドリングが可能になる。アルミ削り出しのアッパーマウントは、ストラットへの取り付け剛性をアップする効果を有する。

NOPRO 適合 NC



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ことで、適正なハンドリング状態を維持できる。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。

RACING BEAT 適合 NA/NB



Rear Lower Control Arm Brace

●アニバーサリー ●04-2946-0916
●1万9724円

リアのクロスメンバーにこのブレースを装着することで、「ボックス形状」を形成。足まわりの剛性を補強する。またマフラーのレイアウトを阻害することのないように設計。ブレースは4点でしっかりと固定される。足まわりの動きを正常に補正し、乗り心地、コーナリング性能を大幅に向上させる。

AutoExe 適合 NC



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。

RACING BEAT 適合 NA



Prothane Urethane Complete Bushing Kit

●アニバーサリー ●04-2946-0916
●6万965円
●ウレタン

30カ所以上のブッシュをウレタンブッシュに交換できるコンプリートキット。専用の潤滑剤が付属する。経年変化でヤレたゴムブッシュをこの強化品に交換することで、リフレッシュとグレードアップを果たすことができる。違いが体感できるのもいい。

Odula 適合 NC



トーコンキャンセルブッシュ(ウレタン製)

●OVER DRIVE ●072-920-6888
●1万2600円 ●ウレタン

リアサスのトーを変化させるトーコンブッシュを、硬いウレタン製にすることで動きを規制。不要なアライメント変化をなくしてダイレクトな挙動を手に入れることができる。剛性感も向上し、意のままのコーナリングコントロールが可能に。

NOPRO 適合 NA/NB



パフォーマンス・ピロブッシュセット

●ノガミプロジェクト ●046-875-9813
●10万5000円(22カ所)

スポーティなハンドリングを確実にフォローする、ピロボールタイプのサスアームブッシュ。上下方向のサスアームの動きがスムーズになり、タイヤの接地性が向上し、メリハリのある操縦性としなやかな乗り心地にバージョンアップさせることができる。

RACING BEAT 適合 NA/NB



Front Lower Control Arm Brace

●アニバーサリー ●04-2946-0916
●2万2485円

軽量かつ堅牢な鍛造アルミ製のアンダーブレース。腐食を抑えるために、粉体塗装を施した。トランスミッションハウジング下部の、もっとも剛性が落ちるポイントを補強することで、ボディのねじれやゆがみを抑制し、サスペンションの本来の動きをさせると同時に、乗り心地の不快感を取り除くこともできる。

AutoExe 適合 NB



タワーブレースセット

●オートエクゼ ●03-3531-8151
●6万900円●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。

TUCKIN99 適合 NA/NB



ブレースバー

☎タックイン99 ☎0798-36-1299
 ⑤ 1万2600円/アイボルト付き: 1万4490円
 ⑥ スチール

NA/NB用のボディ補強パーツとしてロングセラーを誇る。シートベルトアンカー付近を左右で連結し、腰砕け感をなくす。NBのエアボードに干渉することもなく、シートリクライニングも可能。

TUCKIN99 適合 NA/NB



ガッチリサポート

☎タックイン99 ☎0798-36-1299
 ⑤ 2万3100円 ⑥ スチール

ストラットタワー横からドアヒンジ部までをこのバーで結束することで、ボディのよれを押さえ込むことができる。効果は、装着後の運転ですぐに体感できるという。足まわりを締め上げたような剛性感が手に入り、サスペンションがより正確な仕事をする。

CUSCO 適合 NA/NB/NC



CUSCO D 1 クロモリロールケージ

☎キャロッセ ☎027-352-3578
 ⑤ 4万7250円~11万3000円 ⑥ 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。接続部にも軽量・高剛性パーツを採用し、細部までこだわりを見せる。

SAFETY 21 適合 NA/NB/NC



SAFETY 21 ロールケージ

☎キャロッセ ☎027-352-3578
 ⑤ 4万2000円~9万4500円 ⑥ 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だ。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。高強度な冷間引抜き炭素鋼を使用する。ジョイント部にまで徹底的に軽量化にこだわった。

Odula 適合 NC



ロードスターNCEC-TUF(トラクションアップフレーム)

☎OVER DRIVE ☎072-920-6888
 ⑤ 2万1000円

デフケースの先端とフレームを連結させ、同時にミッションとデフの余分な動きを規制。シフトフィーリングの向上につながり、駆動系全体の剛性アップによるトラクションの強化も期待できる。不必要な挙動が抑えられるので、街中での乗り心地もアップ。

NOPRO 適合 NC

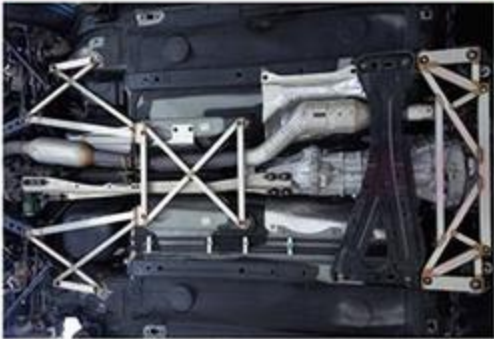


NC用YAMAHA製ボディダンパーキット フロント用

☎ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ⑤ 5万2500円

YAMAHA製ボディダンパーのフロント用がついにラインアップ。ただ固めるだけではなく、よじれをしなやかに受け止めて減衰させる、かつてない新たなボディチューンの提案がこのキットだ。その効果は実際に装着してみれば一目瞭然だ。

NieLex 適合 NC



マジカルクロスNC(パーフェクトボディキット)

☎ニレックス ☎082-510-2020
 ⑤ 17万6400円(6点セット)

同社の独自のボディ入力解析と豊富なノウハウを集結させて完成したのが、このクロスバーキット。ボディのウイークポイントを見極めることで、的確な補強が可能になり、いたずらに車重を増やすことなく高効率なボディ補強が実現する。

Doable 適合 NC



Doable Roll bar

☎ドゥーエンジニアリング ☎0550-78-3200
 ⑤ 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。

Doable 適合 NC



2点式ファッションバー

☎ドゥーエンジニアリング ☎0550-78-3200
 ⑥ 要問い合わせ

ノーマルフレームを改造する。40φクロムメッキパイプ採用でファッション性抜群。エクステリア、インテリアのアクセントにもピッタリだ。ゴテゴテ感もなくスマートに装着できるのがうれしい。バー高さは純正より80mmアップするから存在感をアピールできる。万が一の横転の際も乗員をしっかり守る。

Doable 適合NC(RHT)



6点式ロールバー

☎ドゥーエンジニアリング ☎0550-78-3200
 ⑤ 14万2800円

フロント4点式タイプならルーフ開閉が可能。リアストラットを追加することで、レース用6点式に対応。NCワンメイクレース認定ロールバーだから、安全性も抜群。リアストラットバーは、スライド式で手軽に脱着が可能。普段使いのクルマに気兼ねなくレース用ロールバーが装着できる。

ACRE 適合 NA/NB/NC



フォーミュラ700C/800C

☎アクレ ☎042-556-5100
 ⑤ 700C: 1万6800円/800C: 2万790円 ⑥ カーボンメタル ⑦ 700C: 常温~700/800C: 常温~800

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、そ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 適合 NA/NB/NC



ダストレスリアル

☎アクレ ☎042-556-5100
 ⑤ F/R 各1万9950円 ⑥ ノンアス ⑦ 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いままでの常識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 適合 NA/NB/NC



スーパーファイター

☎アクレ ☎042-556-5100
 ⑤ F/R 各6300円 ⑥ ノンアス ⑦ 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、驚異の低価格を実現。全てを高次元でバランスさせ、エントリー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。

PAD

パッド

⑤ 価格

⑥ 素材

⑦ パッド適正温度域(℃)

NOPRO 適合 NC



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
 ⑤ 4万4100円

YAMAHA製パフォーマンスダンパーをNCロードスター専用に開発。リアのクロスメンバーの取り付け部を利用し、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。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA/NB/NC



Racing/SuperRacing

☎アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤ SuperRacing: 2万6040円/Racing: 2万6040円 ⑥ セラミックカーボンメタル ⑦ 常温~900(SuperRacing: ~950)

圧倒的な初期制動力性能を備え、抜群のコントロール性を誇る。900℃という非常に高い耐熱性を確保しながら、常温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 適合 NA/NB/NC



SinteredRacing/SuperSinteredRacing

☎アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤ F/R 各3万1290円 ⑥ シンタードメタル ⑦ 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。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA/NB/NC



Street

☎アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤ F/R 各6300円 ⑥ ノンアス ⑦ 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。

ACRE 適合 NA/NB/NC(NB16インチリヤ除く)



TYPE-RC 5

☎アクレ ☎042-516-9600
 ⑤ 2万9400円~ ⑥ アルメタル ⑦ 0~1000

耐摩耗性に優れ、通常のレジン系パッドより2~3倍も長持ちするので、耐久レースやスプリントレースでもその威力を発揮する。抜群のコントロール性と制動力を両立させた特性はサーキットシーンでも頼もしい味方になる。

ACRE 適合 NA/NB/NC



ロードスターN-ZERO

☎アクレ ☎042-516-9600
 ⑤ 2万2050円 ⑥ カーボンメタル ⑦ 0~850

ロードスター専用に開発したカーボングラファイトメタル材を採用。ナンバー付き車両を意識した温度設定で常温から抜群の効きを発揮。初期タッチはじわりと制動力、踏力に応じて効き具合を調節できる。ペダルタッチの変化が少ないのも魅力だ。

RIGID 適合 NA/NB/NC



RIGIDブレーキパッド RB-309

⑤ 2万3100円 ⑥ ノンアス&ロースチール ⑦ 0~450

RIGIDブレーキパッド RB-313

⑤ 1万8900円 ⑥ ノンアス&セミメタル ⑦ 0~800
 ☎アルファ ☎048-873-6986

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。

RS-Factory STAGE 適合 NB



NB2大型ブレーキ用

☎RSファクトリーSTAGE ☎0258-28-5122
 ⑤ F: 9000円 R: 7500円・前後セット: 1万6500円 ⑥ ノンアス ⑦ 0~530

NB 2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バ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。

RSfactorySTAGE 適合 NA/NB



S500ブレーキパット

☎RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
 ⑤ F: 7800円 R: 7000円・前後セット: 1万4500円/NA 8・NB 1リ7メタ: 8000円 ⑥ ノンアス/NA 8・NB 1リ7メタル限定あり ⑦ 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。

RSfactorySTAGE 適合 NC



NC用S500ブレーキパット

☎RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
 ⑤ F/R 各1万1000円・前後セット: 2万円 ⑥ ノンアス ⑦ 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弱め、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。

RSfactorySTAGE 適合 NC



NC用R800レーシングパット

☎RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
 ⑤ F/R 各1万8000円・前後セット: 3万4000円 ⑥ カーボンチタン ⑦ 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 適合 NA/NB/NC



RIGIDブレーキパッド RB-308G/308

※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やサイドターンをより容易にする。

RIGID 適合 NA/NB/NC



RIGIDブレーキパッド RB-304

● 2万1000円
 ● 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
 ● ノンアス&ロースチール ● 0~450

※アルファ ☎048-873-6986

ジムカーナやダートなどに適応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 適合 NA/NB/NC



RIGIDブレーキパッド RB-319M

※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。

RIGID 適合 NA/NB/NC



RIGIDブレーキパッド RB-319

※アルファ ☎048-873-6986
 ● 2万1000円
 ● セミメタル ● 0~800

セミメタルによって、強烈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。

RIGID 適合 NA/NB/NC



RIGIDブレーキパッド RB-313M

● 2万9400円 ● フルメタル ● 0~500

RIGIDブレーキパッド RB-316

● 2万1000円 ● セミメタル ● 0~800

RIGIDブレーキパッド RB-316M

● 2万9400円 ● フルメタル ● 0~500

※アルファ ☎048-873-6986

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 適合 NA/NB/NC



MX72

※エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
 ● F/R各2万5200円 セット: 4万4100円
 ● セラミックカーボンメタル ● 50~700

制動力を決定づける摩擦材料のひとつ「セラミック」。その素材や粒度にまでこだわって作り上げた新しいコンパウンド「MX72」。セミメタリック材ながらダストや鳴きを極力抑え、低温での制動力をアップさせた。

ENDLESS 適合 NA/NB/NC



Super Street M-sports(SSM)

※エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
 ● F/R各2万4150円 セット: 4万3050円
 ● ノンアスベスト ● 0~350

ブレーキダストが少ない、音鳴きが出にくい＝あまり効かないという、今までのスポーツパッドの常識を覆すべく開発に着手。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、効きの体感を引き出した。

ENDLESS 適合 NA/NB/NC



SNP

※エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
 ● F/R各1万290円
 ● ノンアスベスト

コストパフォーマンスに優れたまったく新しいブレーキパッド「SNP」。コンパウンドにはスチール成分を一切含まない「NAO」(Non-Asbestos-Organic)を採用し、ローターのロングライフ化にも貢献。

RIGID 適合 NA/NB/NC



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や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 適合 NA/NB/NC



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。

ENDLESS 適合 NA/NB



TYPE-R

※エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
 ● F/R各2万4150円
 ● 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当てて開発。ペダル踏力に対してダイレクトな制動力が得られる。

ENDLESS 適合 NA/NB



Super Street Y-sports

※エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
 ● F/R各1万4700円
 ● ノンアス ● 0~380

ストリート用パッドは、季節や天候など目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。すべての条件を高いレベルで満たし、初期から優れた制動力を発揮。

ENDLESS 適合 NA/NB



NS97

※エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
 ● F/R各1万8900円
 ● ノンアス ● 0~500

ストリートおよび高速道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実現。

ENDLESS 適合 NA/NB



TYPE CC-Rg

※エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
 ● F/R各3万1500円・セット5万7750円
 ● セミメタル ● 50~500

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にもしっかり対応する。WRCにおけるテストで培った技術が、ストリートでの使用も可能にした。

ENDLESS 適合 NA/NB



TYPE CC-A

※エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
 ● F/R各1万7800円
 ● セミメタル ● 50~480

セミメタル系のペダルタッチの良さを生かし、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の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。

R masters 適合 NA/NB/NC



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、サーキットもフェードに気をつければ走行可能。

CK ENGINEERING 適合 NA/NB



サミットブレーキパッド

※C.Kエンジニアリング ☎046-207-6200
 ● F: 3万1000円/R: 3万円

耐久レースに参戦するために特別にオーダーされたスペシャルパッド。通常よりも摩擦材に厚みを持たせることで、サーキット走行連続7時間を無交換で走り続けることができる。

AutoExe 適合 NA/NB/NC



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している。

AutoExe 適合 NA/NB/NC



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まで、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で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 適合 NC/NB



ストリート+ブレーキパッド

※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。高い制動性と低ダスト性を両立することに成功。ホイールを汚しにくいから洗車の手間も軽減される。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。

GLANZ 適合 NA/NB/NC



GLANZ BRAKE PAD SPEC-S

※グラント ☎0791-64-8015
 ● F/R各8000円
 ● ノンスチール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。

GLANZ 適合 NA/NB/NC



グラント ブレーキパッド SPEC-CX

※グラント ☎0791-64-8015
 ● F/R各1万6000円
 ● 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に開発されたパッド。「SPEC-S」や「SPEC-C」と比較するとダストや鳴きは増大するが、初期制動を強化し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、ストリートからワインディングまで、これひとつで十分対応できる。

GLANZ 適合 NA/NB/NC



GLANZ BRAKE PAD SPEC-C

※グラント ☎0791-64-8015
 ● 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。

R masters 適合 NA/NB/NC



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 適合 NA/NB/NC



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ている。

Dooble 適合 NC



Dooble DN7

●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、耐フェード性を持つ。NC専用コンパウンド採用で、ABSコントロール性も高い。

RACING GEAR 適合 NA/NB/NC



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保持する。

TUCKIN99 適合 NA/NB/NC



S 2 PD

●タックイン99 ☎0798-36-1299
●F:8925円/R:6825円
●ノンアス ●0~400℃

ストリートやツーリングなどの軽めのドライブに的を絞ることで、リーズナブルな価格設定を実現。耐久性や初期制動能力を重視し、低ダスト、低ローター攻撃性、ブレーキ鳴き防止など、純正パッドに求められる要素もクリアしている。

TUCKIN99 適合 NA/NB/NC



SP 2D

●タックイン99 ☎0798-36-1299
●F/R 各1万3650円
●ノンアス ●0~500℃

ストリートからミニサーキットまでカバーするスポーツパッド。ローター温度が低い、朝イチのドライブでもしっかりとした制動力を発揮し、安心して運転できる。スポーツ走行には欠かせない要件のひとつであるコントロール性の高さも◎。

TUCKIN99 適合 NA/NB/NC



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。素直なベ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。

maruha motors 適合 NA/NB/NC



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」のフィラーをさらに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℃というハイスベックながら街乗りから使える。

maruha motors 適合 NA/NB/NC



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、ナチュラルなベダルタッチとコントロール性を重視した。

maruha motors 適合 NA/NB/NC



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

純正品を上まわる安定した性能を持つストリート向けパッド。ノンアス・ノンスチール材の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フラインギングまでこなせる。

BLITZ 適合 NA/NB



MR-1/MR-3

●ブリッツ ☎0422-60-2277
●1万2900円~ ●ノンアス
●MR-1:60~420℃/MR-3:50~620℃

ブレーキング時の鳴きを抑え、ブレーキダストの発生も極力抑えたタウンユースの「MR-1」と、サーキット走行まで視野に入れて開発された、オールマイティな「MR-3」。ステージに合わせセレクトしたい。

NOPRO 適合 NC



DIXCEL Type-Z NOPROスペック

●ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
●F: 2万3100円 R: 2万1000円 ●100~800

サーキットユースをターゲットにテストを重ねて開発したオリジナルパッド。低温時の扱いやすさと、高温時の安定性、耐フェード性、耐摩耗性を追求。ハイグリップタイヤでサーキット走行をするクルマ向き。

R.S.AIZAWA 適合 NA/NB/NC



リビルト・ブレーキ・キャリパー

●アールエスアイザワ ☎046-254-8798
●前後左右 各1万8900円(要下取り)

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
- 素材
- ローター径 (mm)

MURAKAMI MOTORS 適合 NA/NB/NC



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 適合 NA/NB/NC



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

耐久性が高く、夏場の耐久レースでも安心してアタックできる。スター直後、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の強い味方だ。

maruha motors 適合 NA/NB/NC



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に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。

R masters 適合 NC



Rmasters 4POT-Caliper-KIT(2PICE)

●制動屋 ☎059-373-5871
●29万9250円
●324φ

2ピースローターを付属するフルキットタイプ。専用ブラケットにパッド、オイルラインもセットされるので、購入してすぐにインストールできる。対向4ポットキャリパー&2ピースローターならではの、安定した制動力を手に入れることができる。

ENDLESS 適合 NA/NB/NC



4POTシステムインチャップキット

●エンドレス ☎0267-67-6888
●30万2400円

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、システムインチャップキットでローターのインチャップまで仕上げれば、無敵のブレーキまわりの完成だ。これまでも高い次元でコーナーへ突っ込める。

ENDLESS 適合 NA/NB/NC



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ポットキャリパ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。ノーマルキャリパーにスポーツパッドでは物足りないユーザーの次のステップアップとして最適。ホイールの大型化が必要な場合もある。

ENDLESS 適合 NA/NB/NC



Super micro6(スーパーマイクロ6)

●エンドレスアドバンズ ☎0267-68-6888
●26万400円

超コンパクトボディながら、高い制動性能を持つ6ポットキャリパー「micro6」がさらに進化。ローターの2ピース化を図った、「super micro6」として新たにデビューした。エンドレスのキャリパーシリーズで最小を誇り、高剛性鍛造アルミボディを採用。

ENDLESS 適合 NC



エンドレス4ポットキャリパー ビッグローターKit by Jet's

●インテグラル神戸 ☎078-935-2661
●27万900円
●303φ

容量的に小さめのNCのフロントブレーキを303φサイズにグレードアップし、エンドレスの軽量アルミ4ポットキャリパーをコンバージョンするキット。大型化にもかかわらず、トータル1.2kgの軽量化に成功している。パネ下重量の軽減で、運動性能もアップ。

ACRE 適合 NA/NB/NC



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)
●FC250材 ●1ピース
●なし ●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。純正のリペア用としても期待できる。強度、耐久性、耐クラック性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
- 素材
- パッド適正温度域 (℃)
- ローター構造
- ロータースリット
- ローター径 (mm)

maruha motors 適合 NA/NB/NC



マルハ4ポットキャリパー

●マルハモーターズ ☎054-294-0079
●F:12万5370円~
●270

NB2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。

Dooble 適合 NC



フロントブレーキBREMBOキット

●ドゥーエンジニアリング ☎0550-78-3200
●24万4755円

NCにジャストマッチなサイズの、4ポットキャリパーと310φローターのキット。ブレーキの名門・ブレンボを装着すれば、サーキットでも安心の制動が手に入る。ホイールのスポークからのぞくレッドカラーのキャリパーはドレスアップ性も抜群。

R masters 適合 NC

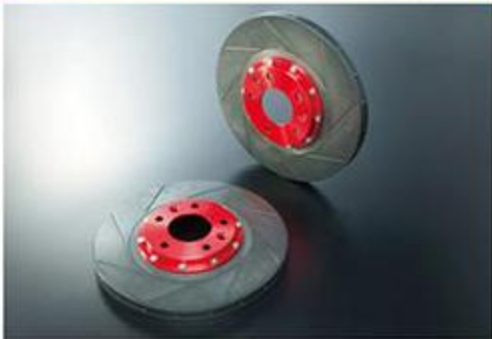


RmastersMini 6POTボルトオンKIT

●制動屋 ☎059-373-5871
●17万8500円

NCロードスター専用設計の対向6ポットのキャリパーキット。写真のローターはキットには含まれておらず純正ローターを使用する。キャリパー本体、ブラケット、ブレーキライン、専用パッドが付属する。ノーマルでは心細いという人に。

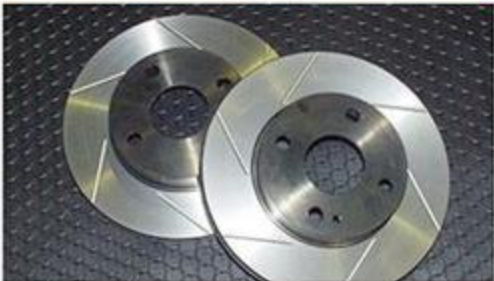
AutoExe 適合 NC/NB



SPORTS BRAKE ROTOR
 ◎オートエクゼ ☎03-3531-8151
 ◎F: 6万7200円/R: 6万3000円 ① ローター:ブラック
 メッキ処理/ペルハウジング:ジュラルミン ② 2ピース ③ 8本

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

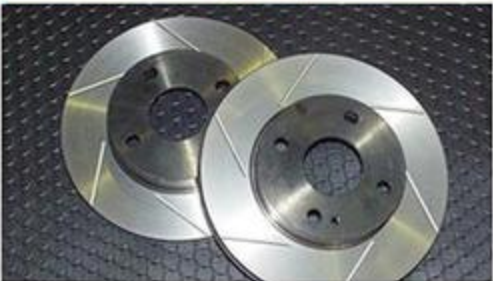
A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA/NB



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) ① FC鋳鉄+高周波焼き入れ加工 ② 1ピース ③ 6本 ④ NB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) ① FC鋳鉄+高周波焼き入れ加工 ② 1ピース ③ 6本 ④ NA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。 兼 アニバーサリー ☎04-2946-0916

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA/NB/NC



スリットブレーキローター
 兼 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ◎F: 1万7640円(2枚)/R: 1万4190円(2枚)
 ① FC鋳鉄 ② 1ピース
 ③ 6本 ④ 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ムダにすることなく使い切る。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA/NB/NC



スリットブレーキローター
 兼 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ◎F: 2万2890円(2枚)/R: 2万1840円(2枚)
 ① FC鋳鉄 ② 1ピース
 ③ 6本 ④ 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スポーツタイプ。耐久性を重視しながら、安定した制動力を確保。強度が高く、熱による歪みを防止する。結果、ジャダーやびり、クラックといったトラブルを起こりにくくできる。

ACRE 適合 NA8/NB



スリットディスクローター(リア用)
 兼 アクレ ☎042-556-5100
 ◎ 万7850円(2枚)
 ① FC250材 ② 1ピース
 ③ 6本 ④ 純正サイズ

リバース回転方式を採用した6本スリット。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している。ダストや炭化ガスを積極的に排除する。耐クラック性も改善されるので、安全面もばっちりだ。なおNR-Aは非適合。

ENDLESS 適合 NC



E-スリット(E-SLIT)
 兼 エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
 ◎F: 3万2550円/R: 3万4650円 ① ねずみ鋳鉄 ② 1ピース ③ 純正

なだらかな曲線を描くロングスリットと、ロングスリット上に並ぶEのスリットが印象的。滑らかにパッドを削るロングスリットと、強い制動力をもたらすEスリットがダブルのシェーピング効果を発揮する。

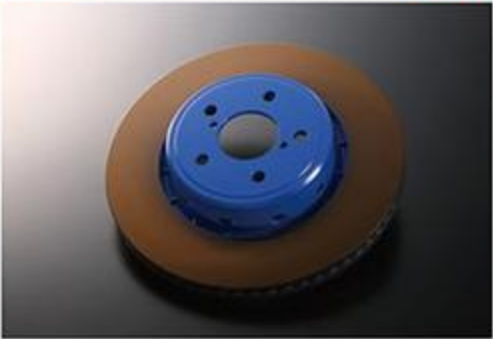
ENDLESS 適合 NC



カービングスリット(Curving slit)
 兼 エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
 ◎F: 2万5200円/R: 2万7300円 ① ねずみ鋳鉄 ② 1ピース ③ 純正

ストリートやサーキットにおいてブレーキパッドの最良性能を引き出すべく「カービングスリット」が生まれた。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減少させた。

ENDLESS 適合 NC



ベーシック(BASIC)
 兼 エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
 ◎F: 1万9950円/R: 2万2050円 ① ねずみ鋳鉄 ② 1ピース ③ 純正

パッドが本来持っている性能を引き出し、最適なブレーキ性能を発揮させることが、ローターの大事な役割。エンドレス独自の特殊熱処理と、エンドレスブルーの耐熱塗料を施すことで、その効果を十分に発揮する。

RIGID 適合 NA/NB/NC

スリットブレーキローター RBR-301(NA8/NBフロント)
 ◎ 3万450円(2枚)
 ① FC鋳鉄(熱処理済み)
 ② 1ピース ③ 6本

スリットを入れることで、パッドの表面を適正化。摩擦係数を高め、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。品質向上と耐久性確保に抜かりがない。

スリットブレーキローター RBR-311(NA8/NBリア)
 ◎ 3万450円(2枚)
 ① FC鋳鉄(熱処理済み)
 ② 1ピース ③ 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。制動力を強める要因を徹底的に取り除いていく。とく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活躍が期待できる。補修品としても◎。

適合 NA/NB/NC



スリットブレーキローター RBR-302(NA6フロント)
 ◎ 3万450円(2枚)
 ① FC鋳鉄(熱処理済み)
 ② 1ピース ③ 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。

ACRE 適合 NA/NB/NC



ステンレスブレーキライン
 兼 アクレ ☎042-516-9600
 ◎ 2万8875円~3万3600円 ① ステンメッシュ

ステンレスメッシュホースに、クリアコーティングを施すことで跳ね石や泥などから保護する。フィッティングには信頼性の高いステンレス材を採用。安全性にこだわり、プレス圧縮カシメ(スウエッジ方式)にて組み付けている。安全性とクオリティを同時に引き上げた逸品といえる。

BRAKE LINE
 ブレーキライン
 ◎ 価格
 ◎ 素材

TUCKIN99 適合 NA/NB/NC



ロータースワップKIT(FRONT用)
 ◎ 4万1790円 ① ローター:FC材/パッド:ノンアス ② 0~450 ③ 1ピース ④ なし ⑤ F:255
ロータースワップKIT(REAR用)
 ◎ 4万1790円 ① ローター:FC材/パッド:ノンアス ② 0~450 ③ 1ピース ④ なし ⑤ F:250

NB 8 (Sr1) 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。 兼 タックイン99 ☎0798-36-1299

GLANZ 適合 NA/NB/NC



グラシ ブレーキ ローター ハード シックス
 ◎グラシ ☎0791-64-8015
 ◎F: 1万9800円~(2枚)/R: 1万7900円~(2枚) ① 特殊熱処理FC鋳鉄 ② 1ピース ③ 6本 ④ 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 適合 NA/NB/NC



グラシ ブレーキ ローター ハード
 ◎グラシ ☎0791-64-8015
 ◎F: 1万9800円~(2枚)/R: 1万7900円~(2枚) ① 特殊熱処理FC鋳鉄 ② 1ピース ③ 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サビを防止。ホイールのすき間からの見え方もグッド。

maruha motors 適合 NA/NB/NC



マルハブレーキライン
 ◎マルハモータース ☎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。

AutoExe 適合 NA/NB/NC



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) ① ステンレスメッシュ

ステンレスメッシュ製のブレーキライン。油圧による膨張がなく、ペダル操作に対する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 適合 NA/NB/NC



スイベルレーシング
 兼 エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
 ◎NC: 5万1450円 NB、NA: 4万3050円

取り付け部に圧縮カシメタイプのソケットと、スイベルタイプを採用することで、ブレーキラインのねじれを防止し、非常に扱いやすいと好評のスイベルブレーキライン。フィッティング部分に強度、耐腐食性の面でより優れたSUS304ステンレス材を採用。

RACING BEAT 適合 NA/NB



Brake Line Kit - Stainless Steel
 兼 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ◎ 2万6896円 ① ステンレス

耐薬品性のPTFEインナーチューブを採用し、そのまわりをステンレス繊維でコーティング。跳ね石や泥などからブレーキホースを保護する。またハードブレーキング時のホースの膨張を抑えることで、制動時のダイレクト感を損なわないようになる。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA/NB/NC



ステンメッシュブレーキライン
 兼 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ◎NC: 2万3100円(ステンレス) 1万5855円(スチール) NB、NA: 3万3705円(ステンレス) 2万5305円(スチール) ① ステンレス

設計から組み立てまで一貫したシステムで製作。ホース1本1本をていねいに圧力テストを行い、技師の品質を確保している。ストリートはもちろん、レーシングシーンにも最適。ホースエンドは機械カシメで確実。

Nilex 適合 NB8



マスターシリンダーガセット(ABSなし用/ABS付き用)
 兼 ニーレックス ☎082-510-2020
 ◎ 各1万2600円 ① ステンレス

ブレーキを強く踏むと、マスターシリンダーが斜めにゆがんでしまう。そこでこのガセットを装着。マスターシリンダーの取り付け剛性を上げて、ブレーキペダルを踏んだ力をロスなくマスターシリンダーへ伝えることができる。

JoyFast 適合 NA/NB (ABSなし専用)



ブレーキバルンサー
 兼 ジョイファスト ☎045-949-6693
 ◎ 4万9140円

レバータイプ、可変6段式のブレーキバルンサー。プロポーションングバルブを可変式にすることで、リアブレーキの効き具合を調整する。取り付けに際しては、ブレーキラインをステン管への付け替えといった作業が必要になる。

CUSCO 適合 NA/NB



BCS「ブレーキシリンダーストッパー」
 兼 キャロッセ ☎027-352-3578
 ◎ 8925円

ブレーキング時に、マスターバックに引っ張られて生じるバルクヘッドの歪みを防止する。マスターシリンダーの先端を押さえるように装着するので、よりダイレクトなペダルフィードバックを実現し、剛性感のあるブレーキングでメリハリの効いた走りができる。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA/NB/NC



ブリーダーキャップ
 兼 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ◎ 126円

あとと便利な補修品。フルード交換やエア抜きなどで、ブリーダーキャップを脱着しているうちに紛失してしまうことがある。キャップが脱落したまま使用していると、ブリーダーにダストなどが詰まったりと不要なトラブルが発生してしまうのを防止できる。

OTHERS
 その他
 ◎ 価格

ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*



オープンカーはインテリアが命 だれにも負けない**牙城**を築け

牙城(こうじょう):城の本丸、本陣。城中で主将のいるところ。つまりオーナーが大切に場所。



ロードスターにとってインテリアはとても重要なパートだ。もちろんオープンカーであるからにはほかならないが、ノーマルの遊び心にあふれたデザインを見ると、それだけで「何か」したくなる。幸い、ちまたには、レーシーにもレトロにも、そしてカラーコーディネートまで楽しめるアフターパーツがあふれている。これらを使って自分だけの“牙城”を築けば、そこはもう聖域！ ドライバーの目の前に配置されたメーター、ステアリング&シフトレバー、そして置かれた小物類まですべてが自分中心。DIYの腕を発揮できる部分も多いから、同じコックピットは2台と存在しない。インテリアチューンをとことん楽しむ技、アイテムをここで大公開。隅々まで見逃すな！

プロはどのように 車内清掃をしているのだろう？ 細かい技に思わずなる 美しいインテリアの保ち方

洗車も趣味のうち、というロードスターオーナーは珍しくない。大切な愛車なのだから、それも当然のこと。しかし、経年による劣化に対処するには、市販ケミカルでは限界を感じることも……。それなら、ひとつ奮発してプロの
手と車内清掃をしてくれる業者は展開しており、近くで作業して
手に委ねてみるというのはどうだろう？ 調べてみ意外と多い。なかでもキーパーラボは全国規模でもらえるという大きなメリットが魅力だ！

入口

Keepet
LABO



1 ブロアで細部のホコリを吹き飛ばす

ガレージにあるブロア、室内清掃ではホコリを吹き飛ばすのに使われる。隙間や手の届かない細部など、エアによって細かいゴミまで飛び出てくる。シートもホコリっぽく、どこから入り込んだのか、落ち葉まで細かくなって飛び出ていたり……。オープンにして走らさず、これは大切な作業といえる。



ホコリがたまりやすいメーター周りやエアコンの吹き出し口は、ブロアのあとさらに拭き掃除を行う。このアイデア、使えそう。



ステアリングやシフトレバー、水拭きをしてみると思っているより汚れているもの。日ごろからキレイにしておきたいポイントである。

キーパーラボでお手並み拝見
豊富なメニューでリフレッシュ
一生懸命インテリアに手を入れてドレッシングしても、ホコリが残っていたり指紋ベタベタの窓ガラスでは台なし。そもそも車内清掃をしっかりとできる環境を、確保するのが難しい。コイン洗車場で掃除機がけしたり、ウエスで拭くくらい。それでもいいが、一度はプロの手に託して、個人では対応しきれない汚れを落としてもらっては？
カーコーティングを展開するキーパーラボでは、車内清掃も行っている。たいていの場合、コーティングと同時に車内清掃を行う人が多い。とはいえ個別のメニューも用意され、車内清掃のみでも依頼できる。

きれいにしているつもりでも、車内は意外と汚れている。とくにオープンで走る機会が多いクルマはなおさらだ。キーパーラボの車内清掃は各部の汚れをしっかりと落とすよう、道具を駆使して作業する。使用するウエスだって、つねにきれいなものを使うようにしているため、1回の車内清掃でもかなりの枚数を要する。ベーシックなコースだけではなく、気になるシートの汚れを落としたいという場合には、シートクリーニングを依頼するといいたい。また、車内のカスタマイズを一気に仕上げたときなど、そのコンディショニングを維持したいなら、半日預けて「車内まるごとクリーニング」がオススメだ。百聞は一見にしかず。さっそく作業を見てみることにしよう。

2 落としきれないホコリも放っておかない

全体にブロアを当ててホコリを落としたら、今度はさらに細かい部分を手作業できれいにしていく。「お客さん変わったな、と思ってもらわないとプロの仕事じゃありませんからね」と宇井店長の頼もしい言葉。水拭き用のウエスで、ステアリングやコラム部もていねいに拭いてきれいにしていく。全体のホコリを落としているせいか、水拭きだけでもずいぶん輝きを増したように見えるのは、気のせいではないはず。

オーブンカーはインテリアが命 だれにも負けない牙城を築け



カーボンでまとめた内装を見て すっかり影響されてしまった

基調はブラックで、そこに赤をどんどん取り入れてレーシーにまとめている。要所要所にカーボンを使っているのは、「MORIZO」と森田さんに影響されてのこと。TRAP製センターパネルは加工したうえで、カーボン柄にしているというこだわり。赤は褪色しやすいため管理がタイヘンと思うが、娘の音葉ちゃんが引き継ぐまで美しい内装でいて欲しい。この愛車は奥さんのクルマを売って黙って購入した経緯があるので、維持し続けたい!



ドアノブのカーボンもアクセントになっている。ステアリングのレッドステッチ、メーターの赤など随所に赤とカーボンを組み合わせている。



平成5年式とは思えないほどのコンディション。純正のエアロボードはロールバー装着により取り外さなくてはならなかったもので、自作のソフトボード!



土居謙司さん・音葉ちゃん・ティモソーちゃん

「娘が乗るまで持っているつもりです(笑)」。音葉ちゃんは喜んで乗ってくれているそうだが、息子さんには「いらない」と断られたとか。女性が乗ったらカッコいい!

NA60E



気持ちいいくらい(?)見る見るウエスが汚れていく。タバコを吸わなくても車内には静電気によるホコリが付着しているもの。オープンにしていれば排ガスも気になる。



汚れたウエスはさっさと交換して、つねにきれいなウエスで拭くようにする。せっかく落とした汚れが再び付着しないようにするため。こんなウエスの使い方、一般ではたしかにやらない。



幌のスクリーン部もしっかり拭き掃除。水滴が残ったまま乾くと、それが汚れとして定着してしまう。自分で作業するときは、水拭きと乾いたウエスを用意するのがいいだろう。

オリジナル溶剤で 徹底的に汚れ落とし

3

樹脂部には専用のコックピットクリーナーを用いる。キーパーラボで使用しているケミカル類は、すべてSONAXと共同開発されたものを使っている。開発から製造まで一貫しているのだ。ホコリを落としてからウエスにスプレーして拭き取るだけで、汚れを落としながら自然なツヤが出る。わざとらしい光沢の出るケミカルもあるが、あまりキラキラさせるよりは素材感が残っているくらいがちょうどいい。

インテリアは黒を基調にしているため、ここにツヤが出ることで全体的にリフレッシュ感が増す。静電気によるホコリもしっかり落としておく。



窓がきれいだと 全体が美しく見える

4

知らないうちに内窓は汚れている。ここはアルコール分を含む液体を使って拭き上げる。というのも、水滴が残ってしまうと汚れにつながるため。アルコールが入っているぶん、速乾性に優れるのだ。奥までしっかり拭き上げる。ロードスターならまだしも、ミニバンのようにフロントウインドーの大きな車両では、ここに拭き残が多い。プロの仕事はここが違う、という腕の見せどころのひとつ。

カーペットだけではなく シートも掃除機を

5

業務用掃除機を用いてゴミやホコリを吸い取る。洗車場にある掃除機ではのんびり細部まで、というわけにはいかないし、ハンディ掃除機とは吸引力が異なる。カーペット類だけではなくシートにも掃除機をかける。へこみにゴミが入り込んでいたり、気づかないうちに入ってきた異物(虫とかね)もしっかり除去してやる。掃除機のアとは、粘着シートを使って取りきれなかった細かいゴミも逃さない。これだけで本当にコックピットがきれいになった。



掃除機は室内だけではなく、フロアマットにも用いる。すっかりきれいになって、オープンにしたいような……。さらに除菌といった効果が欲しい人は、「車内清掃プレミアム」といった別メニューで対応できる。

取材協力

PROSHOP



キーパーラボ
KeePerLABO
東京都世田谷区上野毛4-38-6
☎03-6431-0353
🕒 平日9:00~20:00 / 土日祝8:00~20:00
🗓 年始休業(元旦、2、3日)
HPアドレス: <http://www.keeperlabo.jp>



■料金表 (ロードスター・Sサイズの場合)

メニュー	価格(税込み)	施工時間
車内清掃(スタンダード)	1800円	20分~
掃除機がけ	950円	10分~
内窓拭き	950円	10分~
プレミアム(上記+除菌・抗菌処理)	4600円	50分~
シートクリーニング	5500円/1脚	10分~
まるごとクリーニング	4万1800円	半日~

エクステリアが美しくなければインテリアも生きてこない しつかりコーティングしてツヤをキープしてやるっ！

低年式車もプロの手にかければ
クリアなボディを取り戻せる

オープンにして走るからこそ、インテリアが重要なパートになる。だが、やはり外観がくすんでいてはせっかくのインテリアも映えない。そこで、引き続きキーパーラボでボディガラスコーティング・クリスタルキーパーを施工することに。

基本はやっぱり「洗車」。化粧をするのにもまずは洗顔をしっかりとっておかないと、つていうのと同じことだ。ちなみにクリスタルキーパーは、技術資格認定を受けた者のみ施工できる。これは作業技術だけではなく、ケミカルや塗装についての知識まで含めて身につけている証。

またガソリンスタンドなど、SSと呼ばれる店舗でも施工可能。もちろん、ここにも技術修得者がおり、全国に3000店(※)ほどある。(※キーパープロショップのノボリが立っているのだからわかる)。

コーティングメニューのなかでもオススメは1年サイクルで施工する「クリスタルキーパー」。価格的にもエントリーしやすいし、洗車がこれまでよりもぐっと楽になる。1台1台のコンディションを見ながら作業してくれるので、その効果に満足できる。お決まりのメニューだけではなく、いろいろと相談に乗ってくれる。今回はオールペンした4040号でコーティングをチェック。



1 ブレーキダストの汚れを落としておく

いちばん最初にやるのはホイールの汚れを取る。まずは足もとから、というわけか。「とくに外車はブレーキダストがすごいですよ」と宇井店長。この世田谷店は6月4日にオープンしたばかりという、ピッカピカの店舗。広々としたスペースを有し、待合スペースも居心地がいい。ホイールの汚れを落とす液剤を噴霧すると、驚くほどホイールがきれいになる。ホイールのコーティングもメニューのひとつにあるから、メッシュタイプはやってくと洗車が楽になる。

2 ボディ全体を洗車していく工程に移る

ホイール、下まわりを洗浄したらボディに。キーパーラボでは手洗い洗車を行っていて、この手洗い洗車だけでも施工してもらうことができる。ボディ全体に水をかけるのは手洗い専用のマシンが行う。機械洗車の困いがないような状態で、子供にはかなりウケるという。メカ好きもハマりそう……。泡の洗浄液が出てきて、スポンジを使って洗っていく。てきぱきした動きで、ホイールも同時に洗っていく。クルマが喜んでるように見えるよ。



ボディをキズつけないモコモコの泡が汚れを包み込む。洗うのはプロ仕様の羊毛モップ「ラ・モップ」。優しく洗うことでボディに負担をかけることはないのだ。



再びマシンが水をかけて洗い流す。あつという間、作業が進んでいく。ボディの汚れがしっかりと落ちる。水分は「キーパークロス」でふき上げる。



洗車の前にボディへ水をかける。「純水」を用いているのは、コーティングの品質を確実に上げることができるからだ。



洗浄の液剤が同じマシンから噴霧される。泡で出ているため、優しく手洗いで洗うだけで汚れが落ちる。ボディに負担をかけない洗車法なのだ。



下まわりは高圧洗浄で汚れをしっかりと落とす。手洗い洗車ならではのこまやかな配慮で、ボディを隅々までキレイにしていける。

自動で水洗い、洗剤噴射を行う純水を使っているのもポイント

「WINGII」という機械で水洗いや泡の吹きつけを行っている。使用している「純水」はミネラルを含まない。水道水に含まれるミネラル成分は、水染みの要因になるためだ。仕上がりにはこの「純水」を使っているため、水染みを防止しクリアな仕上がりを実現する。



オーブンカーはインテリアが命 だれにも負けない牙城を築け



自分で型どりから行ったのはいいが ダッシュボードが部屋にあるとジャマ

とにかくメーターがカッコいい！ここまで仕上げるのに2年ほど費やした。というのも、型をとって部屋でコツコツ成形していったから。「60～70年代をイメージして作りました」という言葉どおり、旧車の雰囲気がいいね。スピード、タコメーターは自分でデザインしたもの。アフターで取り付けたスミス製と違和感がないようにした。走行距離が14万kmほどになるので、これからは外装を含めリフレッシュを行う。手をかけたぶん愛着があるので、長く乗りたい。



メーターはスミス製でそろえている。シフトノブのブーツやオーディオ選びなど、細部までこだわって旧車然としたインテリアに仕上げた。メチャカッコいいぜ。



大塚直樹さん

NA6CE

今となってはもっとシンプルに仕上げればよかったかな……と反省!? これくらいやったほうが“らしさ”が伝わる。



またまた「WING II」を使って水洗いを行う。汚れが残っているとコーティングの溶剤が乗らないので、この作業はものすごく重要なのだ。



水アカや油分といったボディに付着した汚れをしっかりと落とすためのケミカル。これらもすべて開発から行っている完全業務用品だ。



スポンジで溶剤を塗り「スピン」状態を作っていく。力を入れすぎずに優しく汚れを落とす。この力加減こそ技術力のひとつでもある。

1層目のコートはぬれたボディで行う

「クリスタルキーパー」は2層のコーティングから構成される。下地処理が終わったらまず1層目。ここではガラスの被膜を形成していく。ぬれたままのボディに塗り込むのが特徴だ。それは水に反応するため、塗り始めてすぐにコーティングがスタートしている。約90分のキーパーラボでの作業がすべて終わったら、すぐに乗ることができるのもうれしいポイント。半日乗らないで安定させる、といった不自由さはいっさいないのである。



ぬれたボディに塗り込んでいく。乾いてしまった部分には、スプレーで「純水」を吹きかけながら作業を進めていく。

拭き取り作業をしていくと明らかに光沢が増したのがわかる。ガラスコーティングされた状態が完成したのだ。



2層目は乾いたボディで塗布してふき上げ

ガラスコーティングが終了したら、次はレジコーティングを行う。こちらは乾いたボディで作業する。ツヤを与えると同時に、水染みをできにくくする効果があるという。優れた撥水でボディをコートしてくれる。コーティング作業では15枚ほどのウエスを使った。幌ではない車両ならばもっと増えていただろう。コーティングが終了すると、ホイール、タイヤもピカピカに磨き上げる。細部まで手を抜かないプロの仕事！



カメラマンが使うレフ板のように、反射させて拭き残しなどがなくチェックしている。これを見ただけでもプロ意識を感じる。



タイヤワックスなどで足もとをきりりとさせて作業は終了。すぐに乗って帰れる。雨でも平気だ。



最初に行ったガラスコーティングとレジコーティングで鉄壁のツヤを作り出す。

3 水アカや残った油分などを しっかり落とす

専用のケミカルで「下地処理」を行う。コーティングの効果を出すためにも、特殊な汚れもしっかり落としきることが大切なのだ。雨が降り続いていても安心だから、ボディコーティングは梅雨前にやっておくのがベストだそう。また一部のクルマ好きが行う特別なもの、というわけではなくファミリー層にも浸透、広く支持されている。それは1台を長く乗る人が増えてきたこともあり、きれいに乗り続けたいと考えるためだ。ロードスターなら、なおさらそう考える人は多いことだろう。

鉄粉が気になるようなら オプションメニュー

鉄粉クリーナーは市販されているものもあるが、作業はなかなか手間だ。ここではムースの溶剤を使ってスムーズに作業を行う。これは塗装を傷めないため、ひげそりと同じと考えればわかりやすい。駐車場が工場の近くにある場合や、工場で働いている人は駐車時間も長い場合、鉄粉が多いという。線路のそばに駐車している場合も同様だ。鉄粉除去はコーティングのオプション(軽度)で価格は2700円(Sサイズ)となっている。



専用のケミカルを吹きつけて作業を行う。ボディ表面に付着したザラザラしたものは、汚れては鉄粉である。



鉄粉を除去する粘土。ムースを吹きつけてあるため作業がスムーズに進む。白いボディカラーのクルマはメニューに加える人が多いという。

代車の用意もあるから待ち時間も有意義に！



1～2時間程度の作業だと待っている人が多い。ガラス越しに作業を見ているだけでも時間をつぶせる。しかし半日コースとなるようなら、代車を借りるのがオススメ。買い物を済ませるなど時間を上手に使うことができる。

■料金表 (ロードスター・Sサイズの場合)

メニュー	価格 (税込み)	耐久年数
クリスタルキーパー	1万7800円	1年
ダイヤモンドキーパー	5万100円	5年
ダイヤモンドキーパープレミアム	12万2500円	5年
ピュアキーパー	5850円	3ヵ月
アクアキーパー	4万1800円	5年
メニュー	価格 (税込み)	施工時間
純水手洗い洗車	1780円	25分～
プレミアム純水手洗い洗車	3400円	40分～

イギリス生まれのケミカルが本当に効く！ 使用方法も簡単だから長く使い続けられる

2005年からイギリスのバーズ兄弟が試作・開発する「クリアーズ」は高次元での車両の維持に役立つケミカル外装のための製品ばかりではなく内装用もラインアップ

NAともなれば、内装はヤレていたり前。それでも古さを感じさせないよう、オーナーそれぞれ市販の製品を駆使していることだろう。そこで、本誌でも以前取り上げたことがあるクリアーズの登場。ボディ用だけでなく、インテリアのための製品もラインアップされている。気合いを入れて清潔にしておきたいシートだが、取り外して水拭きして……となると工具も場所も確保しなくてはならない。しかしファブリッククリーナーを用いればシートはもちろん、カーペット、内張りもリフレッシュできる。もちろん、レザーシートをセットしているなら、レ

ザークリーナーを使う。そしていちばん効果的なのが、ウエザーストリップなどに用いるラバートリムドレッシング。黒々としたツヤがよみがえり、車両の古くさを払拭してくれる。いくつか実際に試したが、どれも目に見える効果があった。それぞれ高価ではあるが、費用対効果には納得できるのだ。

ガラス専用クロス
Kleers Glass Cloth
価格:1260円(2枚入り)

「ガラスクリーナー」専用開発された拭き上げクロスだ。非常に滑らかな作りで、ガラス面を拭き上げるのに最適な柔らかさをもつ。繊維も細かくキレイに拭き取れる。

布製品をキレイにリフレッシュする。清掃後はシートの香りが広がり、さわやかな空間。シート、カーペット、ドアの内張りなど、布製のインテリアならどこでも使える。丸洗いでないから強い味方だ。

ファブリッククリーナー
The Fabric Cleaner
価格:2625円(500ml)

ファブリッククリーナーのあとに施工するのがオースメ。見えないコーティングを施すことで、布製品を防水加工し、汚れやシミをつきにくくしてくれる。布に直接スプレーし、自然乾燥させるだけの簡単施工。

ファブリックプロテクター
The Fabric Protector
価格:2625円(500ml)

革製品専用開発されたクリーナー。程よい洗浄性能を持たせることで、革を傷めたり、脱色させる心配もなく、汚れだけをキレイに落とすことができる。乾いた布に適量をとり、なじませるよう拭き上げて使用する。

レザークリーナー
The Leather Cleaner
価格:2625円(500ml)

レザークリーナーでキレイになった革を守るためのケミカル。革の状態をベストに保つために必要な通気性を確保しながら、汚れやシミを防止する。クリーナー使用後、十分乾燥させてから、タオルに取って塗り込む。

レザープロテクター
The Leather Protector
価格:2625円(500ml)

ガラスクリーナー
The Glass Cleaner
価格:1470円(250ml)

ガラスについていたガンコな汚れを一掃できる。とくにフロントガラスは走行中に虫や鳥のふんなどの、やっかいな汚れがたまりがち。時間がたつて乾いてしまってもこのクリーナーで強力除去。研磨剤が入っていない。

ゴム・プラスチック用
The Rubber & Plastic Trim Dressing
価格:2415円(250ml)

室内外の至るところに装着されているゴム部品やプラスチック部品。低年式のクルマなど多くが劣化し、白くくすんでいる。これをワックスに置き換えて、艶々とした仕上がりになる。ゴムを黒く光らせる。古くさを払拭できる。

シルバーイオン清浄ミスト
The Silver Interior Purifier
価格:2310円(150ml)

室内の除菌と消臭に使用する。エアコンやタバコの臭いをひと吹きで除去。上向きのスプレータイプだから、ルーフにも吹きつけやすい。一度吹きつければ、銀イオンのミクロ層が6カ月間効果を持続する。

シートクリーニング



クリーナーで汚れを除去したら、次は「ファブリックプロテクター」をまんべんなく直接スプレー。スプレー後は自然乾燥させることで汚れをつきにくくしてくれるのだ。



続いてレザー表面のシートをクリーニングする。レザークリーナーを同じくタオルに適量吹きつける。少しシャバシャバした液体が出てくるので、しばらく塗りすぎに気を付けよう。

ウエザーストリップ部

ゴム製のトリムなどのクリーニングに使用するのは「ラバー＆プラスチックトリムドレッシング」。タオルに適量を取り、ゴム製品を磨き上げる。

ガラスクリーニング



「ガラスクリーナー」は、ガラスに付着した虫やタールなどのガンコな汚れを落としたいときに使用する。汚れを直接スプレーするのだ。ちなみに撥水効果はない。

室内の脱臭・除菌

室内清掃の仕上げや、タバコや食べ物の臭いがついてしまった際に活用したいのが「シルバーイオン洗浄ミスト」。上向きにスプレーされるのだ。



2

1

3

4



内装をごっそりNB仕様にしたなら 装備まで欲しくなって……ついに!!

NAにこだわり続けているものの、インテリアの使い勝手に疑問を感じNBのパーツを流用していたら、中身が全部NBに!? エンジン、ABSもやるならトコトン総移植だ!

9年ほど前に購入したJリミⅡだが、限定車だったことすら知らずにいた。しかしだんだん知識を増やして、NB内装がセットできると知り踏みきった。ところがNB化は内装だけにとどまらなかった。調子の

もともとNAの内装が気に入ってなかったこともあり、内装のNB化を決意した吉原さん。
「ナビの位置が悪かったんでしょけど、シフトチェンジすると手が当たって、タッチパネルだから勝手に画面が変わってたりして(笑)。最初はダッシュをオークションで購入して、それを長野県のカレージで取



吉原圭祐さん

「シートベルトはNBではなく、NAのRリミⅡに変えてあります。Jリミのシートは、ヘッドレストが動くタイプで、今ひとつ乗り心地が良くなかった。」



丸いエアコンの吹き出し口はNAと同じだが、デザインがまるで違う。コックピットに座ったらNBを運転するような錯覚に陥りそう。ナビシステムはちょっと古い、助手席エアバッグスペースにハードを収めた。



洗練されたデザインの内張りや違和感なく装着されている。黄色のボディカラーに赤をアクセントにした内装が映える。最初はちょっと恥ずかしいと思ったくらいだったとか。スポーツカーはこれくらいで◎。

悪かったエンジンもブレーキも移植するなど、加速していった。
そしてとうとう(？)ABSもセッティングすることになった。もう外観こそNAだが、中身はごっそりNBになっているという。ドアキーの開閉、トランク開閉のリモコンだってあるほどのだ。ここまでやるNB化、ほかにはないだろう。



NBの赤いシートをセット。最初は派手すぎるかと思いきや、オープンに抵抗があったほどだ。しっかり黒と赤をコーディネートしてまとめているのが◎だ。



Aピラーはパテを使って造形し、布を購入して自分で張り付けた。心配だったので予備でピラーを手に入れてから作業に取りかかったという。



シフトノブはRX-8用だ。同様になっているロードスターはわりと多い。このノブは重量もあって操作しやすく、耐久性も問題ない見た目も違和感なし。



「このスイッチは何?」これはカレッジの駒場代表が作ってくれた、リトラクタブルライトの開閉スイッチ。たしかにこれはNBから移植できるものではない。



ざっくりとしたNAと違って、より細かい設定が可能。見た目に洗練された雰囲気を演出できるのは、すべてをNBにしているからこそのもっとも具合といえる。



どこまでもNB仕様というのがわかるリモコンキー。トランクもしっかり開けることができる。これら配線などカレッジでやってもらった。DIYではとてもやり切れそうにない。



エンジンルームもビックリ ないはずのABSが存在している

NBエンジンやミッションを搭載することはよくある。しかし、ABSまで移植する人はそういないはず。「当初はABSなんていない、と思ってたんですけども思い切りブレーキを踏まなくてはいけないときがあって、そのときは本当に付けておいてよかったと思いました」。エンジンはトルクが増して、坂の多い地域なので違いがよくわかるという。

ZOOM流コーディネート

純正のようにフィッティングするのに 存在感たっぷりのインテリアアイテム!

ロードスターオーナーだったら、誰もがズームのインテリアアイテムを検討したり、セットアップしているはず。ロードスターならではの便利アイテムからドレスアップ製品まで、クオリティの高い仕上がりが好評を博している。新製品も続々とラインアップされているから要チェックだ!



さまざまな小物が織り成す“牙城”の個性



メーターフード(NC)

1万2600円(純正預かり)・1万6800円(新品加工)

●レッドステッチ

●ブルーステッチ

●スエードブラック

●ホワイトステッチ

さりげなく高級感をプラス

メーターフードはつねに視界に入る部分だけに、ノーマルの安っぽさがどうもいただけない。革製品に替えるだけでもインテリア全体の印象に影響してくるので、ここからスタートしてもいいくらい。素材はレザーとスエードの2タイプ。受注生産品となっているため、納期が14日前後かかる。オープン時の注目はハンパではない。



NCのメーターフードはカシメで固定されているだけなので工具を必要とせず脱着可能。しかしプラスチック製なので、乱暴に作業するとカシメ部が折れたり、割れるので注意が必要。



スエードにすることでプラスチックを多用したコックピットの雰囲気が高級なものに変わる。また反射もなくなってメーターも見やすく、ドライブしやすくなるのもメリットのひとつ。



ステアリングのステッチなどと、カラーコーディネートすることもできる。また純正タン(ステッチはホワイト)もラインアップされている。レザータイプもあるのでもちろん注目。



内外装のイメージチェンジに有効!

大人気のルームミラーシリーズ。形状もカラーバリエーションも増えているので、よりボディカラーとの組み合わせがしやすくなっている。またブルーミラーを使うなどミラーとしての機能は純正以上だ。型を起こしてゲルコート塗装をし表面を磨くなど、ていねいに仕上げられているためクオリティが非常に高いのだ。

モナコミラー

1万125円(ホワイト、イエロー、レッド)
1万7115円(リアルカーボン、シルバーカーボン)
1万3125円(ピアノブラック)

2



モナコミラー

1万4175円
カラー:シルバーメタリック、ガンメタリック、アクアブルーメタリック

あっという間に取り付け終了。これならあまりDIYは苦手という人でも自分で交換できるだろう。



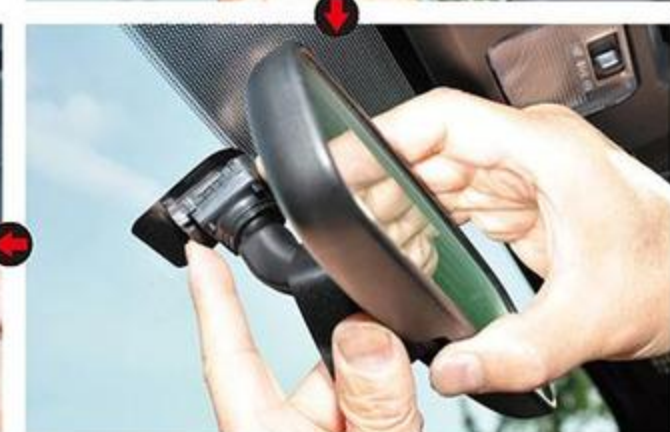
NCでは振動が出るということから、対策部品を用意して視認性を確保しているのだ。

純正の台座に差し込んでしっかり取り付ける。最後にヘキサゴンで締め込んで作業は終了だ。

取り外してみると、バネでしっかり固定され、ぶれないようになっているのだとわかる。



交換の際には、まずノーマルのルームミラーを取り外す作業から。付け根にあるカバーを写真のように取り外す。



するとスライドして取り外す仕組みになっているのがわかる。この際工具は不要だが、無理やり引っ張ったりしないこと。

オーブンカーはインテリアが命 だれにも負けない牙城を築け

4 便利な定番アイテムとして定着

ドリンクホルダーを備えていないNAにとってこれは画期的なアイテムといえる。遊び心たっぷりのエアコン吹き出し口は、汎用性のドリンクホルダーがセットできないというデメリットもある。しかし、これならオシャレで冷温自在。カラーが豊富なのもうれしいポイント。



ボトルホルダー 2625円(ガンメタリック、チタンカラー、ブルー、レッド、シルバー、ブラック)



NAからずっと丸いエアコン吹き出し口を踏襲している。そのため型式を問わず愛用されているのがズームのドリンクホルダー。装着率は相当高い。
取り付けの際にはしっかりと固定するための両面テープをお忘れなく。これがないと回転してしまうことがあるのだ。底部前後スライド量は調整可能だ。

センターパネルは人それぞれに工夫して使いやすいようにレイアウトしている。ズームのパネルは52φ×2穴と52φ×3穴で、それぞれシルバーとアルミをラインアップする。メーターをすっきり収められる。

素っ気ないノーマルに表情を生む



コンソール本体

2万5200円(ブラック塗装)
3万3600円
(ブラック、レッド、NAタン)

パネル

8400円



5 シフトノブ

丸型(5775円)／丸型首付(5775円)／ヘビーウェイト(6090円)／AT用(8715円)

好みの形状とカラーを組み合わせよう

以前は量販店に行けばさまざまなシフトノブが販売されていたが、マニュアル車が減ったせいかバリエーションが少なくなった。定番の丸型は誰もが使いやすい。小ぶりでデザインなので、NAあたりだとフィーリングもばっちり！

6 シフトブーツ

4620円(合成レザー製)
6720円(本革製)

素材もステッチ色もこだわれる！

インテリアに手を入れていくようになると、シフトブーツもドレスアップしたくなるもの。長く使いたいというなら本革を選ぶのがオススメ。使うほどに味が出てくるから、インテリアにも深みが増すというもの。サイドブレーキのブーツもそろえたい。

7 トラッドコンソール

2万2050円(ブラック塗装)
2万6250円
(ブラック、レッド、NAタン)

8 コックピットが一変するほどの効果

見た目の変化はもちろん、使い勝手が良くなるのでセンターコンソールの交換を推奨したい。すっきりした印象になって、しかもカスタマイズした満足感も大きい。合成レザー製で、レッド、NAタンを用意する。パネルはシルバー、ブラックのアルミで5460円。

8 サイドブレーキブーツ

4620円(合成レザー製)
6720円(本革製)

シフトブーツに合わせるのが◎

ノーマルが色あせたりボロボロになっているようなら、交換のいいタイミングと考えよう。シフトブーツと合わせてドレスアップすれば、車内の雰囲気も華やかになること請け合い。シフトブーツ同様に長く使うなら本革がオススメだ。

9 ドアポケット

5040円／個
(ブラック、レッド、NAタン)

ドア内張りのコーディネートもバッチリなのだ

便利だけではなく、ドレスアップ効果も高いポケット。ステッチのカラーはステアリングに合わせるといいだろう。面積が大きいから、アクセントに用いたい色をセットして、それから各部の配色を考えてみては？

10 ドアプルベルト

2730円／個
(ブラック、レッド、NAタン)

遊び心を生かせるポイント

タイトなコックピットをすっきり見せるプルベルト。ヘキサゴンレンチなどが付属しているため、DIYで取り付けができる。ブラックのレッドステッチ、ブルーステッチ、レッド、NAタンなどをラインアップする。

11 スターターボタン

6300円

イマドキとレトロの融合デザイン

レーシングカーらしいスターターボタンも、今ではコンパクトカーでも当たり前の時代。同じスターターボタンでも、ロードスターに似合ったデザインのものを選びたい。写真のタイプ以外にブラックボタン、ブラックパネルも。

リトルミラー(1万3125円～1万5225円)／エアロミラー(8925円～1万5225円)／TSミラー(1万5225円)／コンパクトミラー(1万3125円～1万4175円)／モナコミニ(試作)

リトルミラー



エアロミラー



TSミラー



コンパクトミラー



モナコミニ



信頼性と視認性、そしてデザインに優れたメーターは コックピットでの存在感がバツグンなのだ!

後付けメーターは愛車のコンディションを把握するのに役立つ。最近のメーターは正確で見やすくファッショナブル、そして多機能。ここではおなじみデフィの期間限定メーターをピックアップ!

メーカー純正だけではなく、圧倒的なアフターメーターのシェアを誇るデフィ。さまざまなタイプのメーターをラインアップしているが、今注目したいのはアドバンスC2(シート)。これはリンクコントロールユニットに接続して使用する、いわゆるリンクメーターで、ブルーとピンク(1)の2色を用意する。視認性の良さはもちろんなのだが、2014年6月までの限定販売

というのがいちばんのトピックスかもしれない。限定という響きに弱かったりするんだよね……。コントロールユニットを使用するため、取り付けはだいぶ楽になった。が、隙間のないエンジンルーム内での手探り作業は思わぬケガをするため気をつけたい。メーターを取り付けるのは助手席側のダッシュ。ここに穴を3つ開け、ひとつはエアコンの吹き出し口を利用することに。

若干ドライバー側を向くようにオフセットして取り付け。こうした技はレーシングカーを手がけているシヨップが得意とする技。運転に支障のないポジションへの取り付けを行ってくれるのだ。イグニッションオン! メーターの針がグンと動くオープニングモードは「ヤル気」にさせる。また自己診断機能により断線などをワーニングLEDで警告するのもイマドキ。

ADVANCE-C2

ターボ計 (200kPa)	2万 5200 円
インテークマニホールドプレッシャー計	2万 5200 円
油圧計	2万 9400 円
燃圧計	2万 9400 円
油温計	2万 2050 円
水温計	2万 2050 円
排気温度計	2万 9400 円
タコメーター (80 φ)	2万 3100 円



油温計

ストリートでは問題ないが、サーキット走行では高温になり、オイルの劣化につながる。クーリングラップを効果的にするためにもセットしておくのが◎。



油圧計

とくにスポーツ走行をする人は高回転域を使うので、セットしておいたほうがいい。油圧の低下はトラブルのもとだ。オイルの粘度を変えたときなど注意して見ておく。



水温計

純正ファンが動き出す温度がほぼ100°Cと高くビックリ。走行中は80°C前後で、渋滞では90°Cオーバーになることが多い。まだワーニング音は聞いたことなし。



インテークマニホールドプレッシャー計

後付けのラム圧エアクリナーの性能で見ることができる。また燃費運転を心がける人にも役立つのだ。普段のアイドリング値を覚えておくといい。



油圧計のセンサーはオイルフィルタにサンドイッチするようにセットする。このへんはプロシヨップに任せたいところだ。

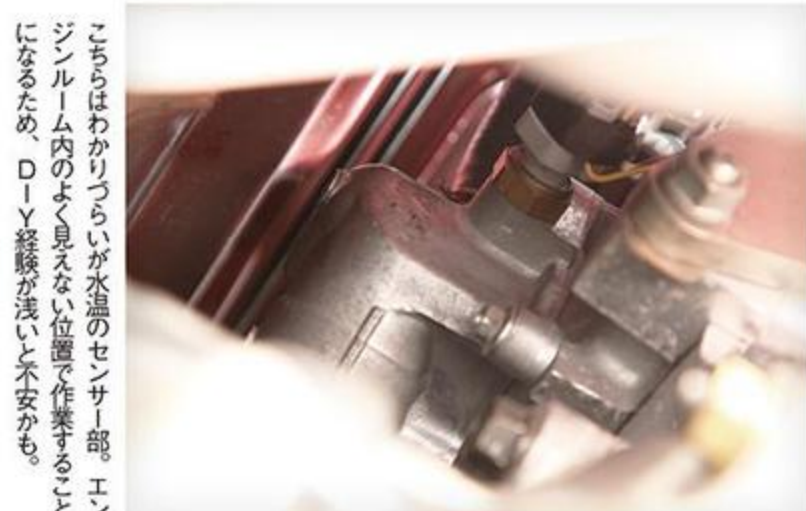


水温、油温をとるためのアダプター。きちんとセンサーからの情報がメーターに届かないと意味がなくなってしまう。

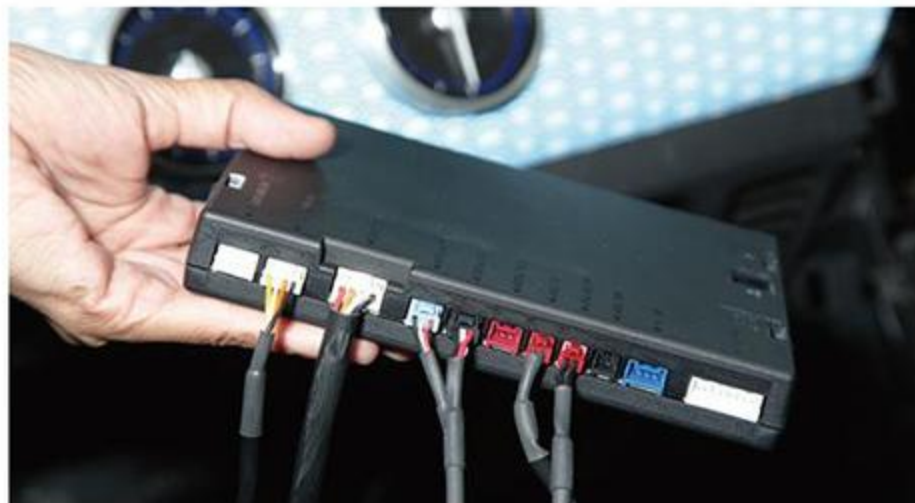


コントロールユニット(リモコン)

手もとでピーク値を見たり各種設定、動作確認を見ることができる。オープニング、エンディングモードの変更もここでOKだ。



こちらはわかりづらいが水温のセンサー部。エンジンルーム内によく見えない位置で作業するので、D-Y 経路が浅いと不安かも。



コントロールユニットの配線はわかりやすいよう色別になっている。これなら迷うことなく接続できる。配線は乱暴に扱わないよう注意しよう。

それぞれのメーターをつなぐ配線があつてリンクされるようになる。ちなみにステアリングを交換したときにエアバッグなし(安全)になったので、助手席側もレス。意外と重いのでもっと軽量化がオススメしたいが。



Defi-Link ADVANCE

1万4490円

デフィのメーターをスマートにセットして機能を十分に使うためのユニット。単体で使用することはない。
価格: 1万4490円

厳選Defiメーターカタログ

今回装着して紹介したメーター以外に、デフィには高性能で魅力的なメーターが勢揃いしている。その中でもイチ押しの注目アイテムを紹介しよう。好みや必要に応じてセレクトできるのがうれしい。



油圧計
2万9400円

油温計
2万9400円

ADVANCE BF

1万4490円

BFとはブラックフェースの頭文字。イグニッションオフのときは文字盤が見えないのに、オンになると証明が点灯する。80φのタコメーターもラインアップする。カラーはホワイト、アンバー、ブルーがそろう。



インテーク
マニホールド
プレッシャー計
2万5200円

ADVANCE CR(52φ)

昼間は文字盤の印刷、夜間は照明を後ろから透過させることで、文字や目盛りを表現するメーター。白文字盤、黒文字盤があり、サイズは60φ、52φの2種。



油圧計
2万2050円

60φターボ計
(照明点灯時)
2万2050円



油温計
2万9400円

水温計
1万7850円



ADVANCE RS



インテークマニホールド
プレッシャー計
2万5200円

油圧計
2万9400円



(電球色)

ADVANCE ZD

3万3600円



自社製有機ELディスプレイ(OLED)を採用したメーターで、マルチ表示タイプとなっている。メーターハーネス1本でデフィリンクアドバンスシステムに接続できるため、最大6種の表示が可能。

SMART ADAPTER

1万6800円



2013年8月ころ発売予定。こちらは2014年12月までの限定販売となる。旧車にマッチするデザインで52φサイズで夜間照明はグリーン、電球色で切り替えが可能だ。

アドバンスシステム用の無線アダプター。車両に接続しているセンサーの情報を無線でAndroid端末に送信することができる。記録、解析もできるのだ。



ファッショナブルなピンクもラインアップ カラーコーディネートするなら今がチャンス

1515号はボディカラーがブルーのため、内装にも同色をあしらっている。そのためメーターもブルーをチョイスしたが、珍しいピンクもラインアップしている。期間限定だし、これは狙い目といえるのでは？
ちなみに1515号はシルバーコーティングされたベゼルがセットできない状態だったので取り外しているが、これはこれでレーシーでいいかも。
60φ×4つなので、とにかくスマートにセットすることを心がけた。



インテークマニホールド
プレッシャー計



油温計



油圧計



イグニッションのオンオフの演出は2種類から選べる。またオフにしているときでも存在感を放つデザインが秀逸。ベゼルは付属される。

インマニホールドをためホースに三つ又をかませてセット。ターボ車は当たり前のようにはセットするが、NA車でも有効な情報となるだけにセットしておきたい。



取り付け協力

シー、ケー、エンジニアリング PROSHOP
C.K. Engineering
神奈川県大和市下鶴間254-1
☎&FAX 046-207-6200
MAIL: c.k.eng@jcom.home.ne.jp
🕒10:00~20:00 🗓木曜日

後発ながらもアフターメーターのトップに! おなじみのメーターができるまでを追った

純正メーターはもちろんのこと、圧倒的なアフターメーターのシェアを誇るデフィ。どんなふうに製造されているのか気になったので、さっそく「工場見学」させてもらった。実は二輪のメーターなども作っていてラインを見ているだけで楽しいっ。

日本精機 Defi事業部

新潟県長岡市藤橋1-190-1
☎03-3835-3639(お客様相談室)
<http://www.nippon-seiki.co.jp/defi/>



文字盤は非常に薄い膜のよう。組み立ての第1工程がこの文字盤を本体に張り付けること。1日に約20機ほど製造。



文字盤もシリアル管理 接着面のホコリも除去する

最初は文字板をメーター本体に張り付ける。この工場では月に8万台ものメーターが製造されるが、シリアル管理されているのはデフィの製品のみ。月産で3000~4000台が製造される。文字板は粘着シートになっていて、組み付け前にはホコリやゴミが入らないようブローで取り除かれる。それだけではなく除電も同時に行っているという徹底ぶり。文字板に異物が付着していると、製品となって点灯したときに影になってしまう。そのため、細心の注意が払われているのだ。

文字板



作業室内はクリーンルームというわけではないが、徹底した静電気対策がなされ、湿度管理もされている。精密機器を扱っているだけにこのへんはシビアなのだ。



構成材料ひとつひとつが シリアル管理されている

量産メーターと大きく違うのが、構成されている部品ひとつからすべてシリアル番号で管理されていること。トレーにあるバーコードを読みとってコンピュータ管理されるので、製品になった状態でも、どの番号の部品が組み込まれているかわかるのだ。このトレーに対してひとつの製品が完成するよう、作業が進む。デフィのメーターはわずか3名で箱詰めまで行う。少数精鋭って感じ。

はじめに……



きちんと発光するか 確認作業が行われる

メーターの指針を取り付けたら、実際に光らせて指針、文字板の部分に影が出ていないか、不具合がないかを目視でチェック。見慣れたデフィメーターのディスプレイとなってきた。この段階ではまだカバーをしていない状態でホコリが心配になる。が、文字板を張り付ける際に除電処理されているので、ホコリの付着を過剰に心配する必要はない。

通電テスト



メーターカバーがない状態で点灯しているメーターは、製造工程の途中でないと見られないもの。文字板にホコリがあると光が均一にならないといった状態になる。

針がクルリと1周すると 組み付けられている

指針をセットする作業。組み付けマシンに指針をセットすると、それがクルリと1周回って取り付けが完了する。あっという間だ。押し込む角度をはじめ、寸分の狂いもなく正確にセットされる。仮圧入と本圧入と取り付けの治具が異なる。これらは人間がきちんと使い分けられるもの、機械で正確に指針を取り付けていくようすはあっけないほど。もちろん小さな指針ひとつとっても管理されている。そう考えると製品を見る目が違ってくるのでは?

指針取り付け



指針は透明のポリカ樹脂のため、機械にセットしているのが見つらいかも。セットしたら、あとは機械が自動的に指針を圧入。

細かい部品で構成されるから 手作業によるところが大きい



文字板にメーターの裏側となる部分を組み込む作業。ビス留めするためのドライバーが下がついている。ちなみに1日の作業のなかで、朝、昼の作業前には静電気のチェックを行うことになっている。どれほど静電気がメーター製造に悪影響を与えるか、この作業前確認を見てもわかるだろう。アクリルといった樹脂を使っていることから、静電気が生じやすいと想像できる。

本体取り付け

マメ知識

静電気は大敵となるため 徹底的に防止策を行使する

メーターに使われる基盤は、静電気にとっても弱い。静電気による基盤破壊もありうるくらいの大敵なのだとか。そこで組み立ての作業に使われている手袋も、静電気対策がされたものを用いている。また室内の湿度管理もしっかり行われていて、空気が乾燥してくると噴霧器で加湿されるようになっている。

アースとクッションの役割を果たしている

次に行うのはコイルバネの取り付け。このコイルバネというのはアースの役割をするもの。本体と基板のアースをしているコイルバネは、基板が動かないようクッション材的な役割も担う。めちゃくちゃ小さく、吹けば飛んでいってしまうような部品なのに、その役割は非常に重要。余談だがメーカーの量産メーカーにおいては、ケースの成型から印刷技術、塗装など多岐にわたって展開している。24時間稼働している部署もある。



除電作業を行っているところ。作業の途中段階においても、こうした静電気対策が講じられている。静電気が生じる車内で問題なく作動しているのはすごいことだ。



2サイズのビスを使ってケースが固定される。こんなに構成部品が小さいと、手先の器用さが求められる……。

コイルバネの取り付け

基盤はデリケートだからホコリ、静電気は禁物

だんだんメーターらしくなってきたところで、次は基盤を組み込む。小さなパーツながら高性能な機能を発揮するのは、すべてこの基板のおかげ。しかしこの基板、じつに静電気に弱いときている。部品を入れてあるボックスにも静電気注

意とあったほど。少なくとも1日2回は静電気チェックするのは、この基板を守るためでもある。それにしても細かい作業が連続する。1日の生産量は約200台で、それを3名で組み立てているというのには驚きだった。



基盤は大切な部品だから、かなり丁寧に扱い扱う。コレクションボックス並みの保管状況だけに、重要性もわかるというもの。



基盤を組み込んだらケースを取り付ける。固定する治具もデフォルト専用、専用でなければうまくいきません。

基板組み付け

ケースを組み付けるまで あっという間に作業が進む

基板をセットしてアクリル樹脂のケースをセットしたら、いよいよメーターケースを組み付けていく。完成まであと1歩といったところか。組み込まれている基板だが、ロット管理されているため、誰がハンダ付けしたかまでわかるようになっているという。この体制はブランド立ち上げ当初から採用される。



見慣れたアルミのメーターケース。これを組み立てたメーターと合わせれば、いよいよ本体が完成するのだ。



ケース組み付け

ガラスの内側が曇らぬよう 処理をして加湿器で確認

カバーとなるガラスは、内側に曇り止めの処理がなされる。防曇材を塗布しているのだが、液体を薄く塗布するという、ここは至ってオーソドックスな作業。このボード材がしっかり乾くまでエアを当てて乾燥。それが終わったら、加湿器を使って曇らないか検査される。



割りばしの先にある布に液体を染み込ませて、薄く均等に塗布していく。

曇り止め処理

グラム管理されているから ハガキ1枚も見逃さない

検査に合格するとラベルが2枚出てくる。1枚を保証書、もう1枚は本体に。あとはメーター組み立て室を出て箱詰め作業だ。箱には本体、センサーのほかに保証書や取り扱い説明書、付属品などが入れられる。ここも人為的ミスを防ぐべく、重量による管理が行われている。規定の重量よりも上下すると、警告音が鳴る。すると中身をもう一度チェックし直すといった具合だ。



保証書、シールの類は母子手帳のようなもので、大切に保管してもらいたい。工場見学をしたお客さんに渡す。



箱詰め後の落下試験も実施されていて、輸出品はより厳重に梱包される。

箱詰め

出荷前に最終的な検査 通過したものが製品になる

ここまで来たら、あとはパッケージング、かと思ったら最終検査が待っていた。これは実際に点灯させて、文字盤が不安定に光っていないか、指針がきちんと作動するかといった確認が行われている。最近ではイグニッションオンでのデモンストレーションをするので、その確認も。今回はアナログメーターだったが、デジタルメーターも同じラインで組み立てられている。最終検査をクリアしたら、ようやく製品として世に出されることになる。



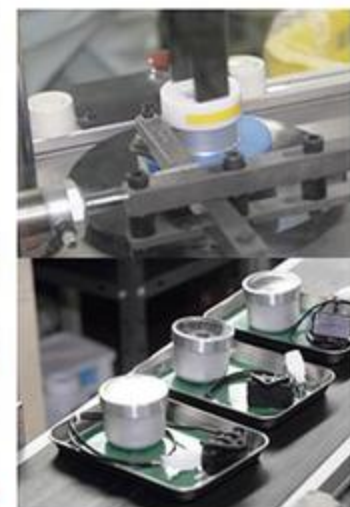
暗室チェックなどで一連の検査が行われる。この検査のための機器も、デフィメーターのために作られているのだ。

最終検査工程

最終チェック

ケースと文字盤の部分は ロールカシメで極上の出来!

文字部と基盤のある本体を組み合わせる作業、以前はプレスで行っていたというが、美観の点から見ると仕上がりに納得できず……。関連会社「エヌエスアドバンテック」にムリをいって、ロールカシメの設備から作ってもらった。ここまでのこだわり、デフィメーターに対する見方が変わってきそう。製造にあたっては製作機械から行われる。またステッピングモーターは専用品のため、量産品とは別で製造されているのだ。



文字盤のパートと本体がロールカシメによって合体したら、セットとなるセンサー類が合わせられトレイに載せられていく。

ロールカシメ

クルクルクルクルと回転しながらケースをかしめて合体。あっという間に組み付け作業が完了していく。

3年かけて開発した新作の幌は ルックスも実用性も兼ね備えた超自信作!



いくらボディや内装をキレイに仕上げていても
幌が痛んでいるといかにも古いクルマ、という見た目になる
そこで注目なのが今回発表されたこの新作の幌だ

NAの幌がヤレてしまったとき、補修しつづやらずごしていくというのもひとつの手だが、さすがにそれもあるそろそろキツイ、というクルマも多いはず。そんなクルマにぜひセッティングしてもらいたいのが、ナカマエの新作幌だ。単に純正と同じデザインとするのではなく、リアのアクリル樹脂を広く、さらにはそのリアウインドー部

分はファスナーによる開閉式となっているので、そこだけを開けることも可能。さらに注目したいのは機能性の高さという部分。

この幌をよく見るとわかるのだが、もともとと装備されている雨水が流れるドレンに向かって水が流れるように、雨よけの両端をしっかりと伸ばしている。これによってフロント側は、雨だれがない。この



アクリルウインドーはファスナーによって開閉が可能で、写真のようにウインドー部分のみを開けての逆タルガトップ状態にもできる。3年かけて開発したこの幌、価格はこれから決まる。



リアのアクリルウインドーは開口部面積を広げているので視界が広く、幌を開いているときでも開放感がある。左後方の視界も広がるので、後退時などに感じていたストレスが減る。



①②幌両端にある雨水ストッパーは、フロントはドレン部まで、リアはくるっと回って下端まで伸びている。そのためとくに雨の日にクルマから降りる際、ドアを開けたら太腿がぬれた、なんていうことがない。③前方の水はこのドレンを伝ってボディボトムに流れていく。④アクリルウインドーはベルトと樹脂製クリップによって固定。なので内部に小物も置ける。⑤ドクターシートは純正品のサイドサポートを強化し、座面のアンコを抜いてフィッティング性を向上させた。



ドアハンドルはオリジナル品のベルトタイプ。年数的に内装の純正樹脂パーツのヘタリが気になるだけに、こういうものにも注目したい。



単に交換してオツケーではなく
コーディネート考えた仕上げを



NA6CE

もう1台のNAはナカマエオリジナルのローバックシートをセットしたクルマ。その仕上げはブラウンを基調にしたもので、シートとトノカバーはブラウンの生地で、センターコンソールは黒をベースにブラウンのステッチを入れることでコーディネートしている。こういうセンスのいい仕上げは、オーナー本人のアイデアとナカマエのワザが融合して産まれるものだ。

©ナカマエ製作 大阪府八尾市南太子堂4-2-25
☎072-992-0163 <http://www.nakamae.co.jp/>
営9:00~19:00
※日曜・祝日

オープンカーはインテリアが命 だれにも負けない牙城を築け

こんなパーツが欲しかった、を実現する FRPショップ「TRAP」が移転して本格稼働中



オープンカーに乗りたくて購入 やっぱNAといえば赤のイメージ

いろいろなクルマに乗ったが、「オープンカーが欲しくなってきた。MR-Sも考えましたが、NAを買ってよかったです」。イメージする色が赤だったので、ボディカラーに合わせたインテリアコーディネートを行った。シートは無名メーカーのものだったが、室内の雰囲気とぴったりマッチした。メーターフードはオークションで買ったものだが、基本的には自分でいじるのが好き。塗装からシートの張り付けまで積極的に行っているのだ。



3Mのダイノックシート(カーボン)を内張りに張り付け、アクセントをプラスした。小物入れも使えて見た目も個性的な仕上がりがいい。



センターパネルは塗装したもの。その上にメーターをセットし、なんとも戦艦的なコックピットに。ステアリングもかなりスバルタン!



杉本克利さん



イチマルマルコメセンターパネル
100※センターパネル
適合:NA 価格:2万3800円

↑1DIN用だったので、余ったスペースにメーターを移植した。これでコックピットがすっきりする。こうした配慮もセンスのひとつ。この作業はCKエンジニアリングが行った。



↑店内には「レザーソウル(<http://soul-leather.com/>)」の手作り革製品が販売されている。おしゃれで魅力的なアイテムがそろそろ。日本革工芸展で受賞するほどの実力なのだ。



アがでる100※で実際にどれほど雰囲気が変わるかを見てみよう。センターパネルはノーマルでAWD製の小物をセットした4040号でお試しだ!



これが取り付け前の状態。アフターメーターがセンターコンソール上にセットされ、1DINのオーディオと、ドリンクホルダーになる引き出しと小物入れが入っていた。

TRAP

茨城県つくば市北条1626
☎029-867-2867
<http://trap-web.com/>



「フロントバンパーをガードするパーツを作ろうかと、試作品を作ってみてみただけ」とレスポンスの良さを披露。みんなの声を実現してくれるのがTRAP代表の真骨頂だ。



小ぶりなデザインで使い心地◎ 小気味いいシフトチェンジを可能に



レザーシフトノブ 9240円

ネジロック部も塗装されており、とってつけたような違和感はいっさいなし。重量もあるので操作しやすさは純正にも負けない。手の小さな人にとくにオススメしたい。



190gという適度な重量があるのもポイントのひとつ。シフトパターンは付属されているシールを見やすい場所に張り付けて。

これがノーマル装着状態。取り外してみるとわかるが、意外と大きい。

ステアリングと同様に、シフトノブも好みが変われるところ。自分にとって使いやすいものを追求するとアフター製品に目がいく。今回試したのはオートエクゼのレザーシフトノブ。直径42mmの小ぶりなサイズとなっていて、手のひらに収まってシフト操作がしやすい。写真は黒に黒ステッチだが赤ステッチもラインアップする。上質感のある本革製で、好みに合わせて高さを調整できるようになっている。シフトノブが手にぴったりくると、これまで以上に運転が楽しくなる!

◎オートエクゼ ☎03-3531-8151
<http://www.autoexe.co.jp/>

大型ヒールプレートや滑り止め機構の充実により 耐久性と使い勝手のよさを進化させたフロアマット



タックインがロードスター用オリジナルフロアマットを発売!
マットのズレや摩耗に配慮した機能が満載され、
老舗プロショップらしい気配りの行き届いた注目作となっている



ヒールトゥマット スタンダード

(NA NB用)9900円

ヒールトゥマット LUX

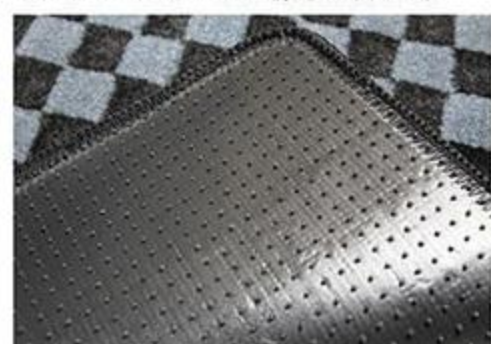
(NA NB用)1万2600円



「TUCKIN99」のロゴ入り刺繍ネームを導入。
金属プレートではないので水洗いに対応し、ガ
ソリンスタンドのマット洗浄機も使える。



タイプによって材質が異なるが、運転席側には
大型のヒールパッドを採用。ペダルワークによ
るマットへのダメージを最小限に抑える。



裏面は滑り止め加工を施したゴムで構成。さら
にストッパーホールを3カ所も設け、専用フ
ックも付属してマットのズレを抑制する。



手ごろな価格設定を実現した「スタンダード」はグレーのみラインアップ。これに対
して「LUX」はチェッカーフラッグ柄を取り入れ、しかも豊富なカラーバリエーショ
ンを用意。毛足もスタンダードより長く、高級感の高い仕上がりとなっている。



タックイン99 兵庫県西宮市江上町8-15 ☎0798-36-1299 <http://www.tuckin99.com/>

固定フックを備え、一応はズレ防
止策が講じられている純正フロアマ
ット。しかし、何度も乗り降りを繰
り返しているうちに、いつの間にか
ズレてくる。ましてやハードなペダ
ルワークを繰り返すと、すぐに固定
状態が乱れてしまう。

そんな日常のちょっとした不具合
を解消し、快適なドライビング環境
を提供しようと企画されたのがタッ
クインの「ヒールトゥマット」。スト
ッパーホールを純正の1個から3個
へと増やし、それに伴ってマット1
枚につき2個の専用ストッパーを付
属。これで乗降のたびにマットの位
置を修正する手間が省けるのだ。

純正はもちろん、ドライバッテリーよりも軽いバッテリーとし
て注目し、タックインが取り扱いをスタートさせたのが米国ス
カイリッチ社のリチウムイオンバッテリー。実際に重量を測
定したところ、NA/NBの純正が10.9kg、他社製ドライバッ
テリーが6.9kgなのに対し、たったの2.16kgしかないことが
判明。軽いだけでなく、自己放電を起こしにくいので、バッ
テリーの寿命が長いのもうれしい。



リチウムイオンバッテリー

(NA/NB用端子付き) 5万820円

NA/NB用端子付きのほか、レース車両や
走行会専用車両への装着を想定して、端子を
付属しないバッテリー単品での販売も実施。
オプションで専用の充電器も用意している。



ドライバッテリーよりも軽い
リチウムイオンバッテリーが登場

INTERIOR PARTS CATALOG

オープンカーは外から内装が丸見え! だからインテリアも重要なカスタムポイントだ
走りのための環境を整えたり、自分好みに仕上げたり、ロードスターはインテリアも自由自在だ!

JoyFast NA/NB/NC



ジョイファスト/エスケレートW・Name/バケットシート
 〓 ジョイファスト ☎045-949-6693
 〓 TYPE 1~5: 7万5600円~9万3450円

ロードスター専用シート開発のバイオニア、エスケレートとのダブルネームが実現。タイトなインテリアのロードスターにぴったりのスマートな設計で、ホールド性、耐久性ともに抜群のクオリティを誇る。

CORN'S NA/NB/NC



オリジナルバケットシートVer. 2
 〓 カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323
 〓 5万9000円
 〓 FRP

すでに完成の域に達しているシェル形状はそのままに、蒸れやすい座面生地をメッシュにし、そのほかは高級感のあるバックスキン調の生地で仕上げています。ステッチカラーはレッドとシルバーを用意。

CORN'S NA/NB



コンパクト用シートステー
 〓 カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323
 〓 1万290円
 〓 アルミ 〓 レッド/シルバー

純正シートレールにコンパクトを装着する際に必要な専用シートステー。軽量高剛性なアルミ製。適用車種はNA、NB。ステッチの色に合わせられるよう、レッドとシルバーの2色で展開している。

CORN'S NA/NB/NC



オリジナルカーボンバケットシート
 〓 カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323
 〓 8万9000円
 〓 カーボン

大好評のコンパクトシリーズに、カーボンタイプが新登場。約6.5kgと軽量で、ステッチはレッドとシルバーの2タイプあり。別売りの専用シートステー(1万290円)はブラックカラーで一体感を出す。

SEAT

シート

- 〓 価格
- 〓 素材
- 〓 カラー
- 〓 サイズ

Dooble NA/NB/NC



ESQUELETO Driving Seat
 〓 ドゥーエエンジニアリング ☎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 NA/NB/NC



スーパーダウンスライドレール
 〓 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。ネーミングどおり、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、395mmまでのシートに対応している。

TUCKIN99 NA/NB/NC



フルバケットシートSS
 〓 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やTSと同じヒップポジションの低いシートだが、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身体が動く、という人にはぜひ。

TUCKIN99 NA/NB/NC



フルバケットシートRS
 〓 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人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もっとも低い位置に装着できる。モノコックの素材はFRP。

AutoExe NC/NB/NA



レザーシフトノブ
 〓 オートエクス ☎03-3531-8151
 〓 9240円 〓 ステッチカラー: レッド/ブラック
 42φ/高さ73~91mm(調整式)/重量190g

小径サイズで手にぴったりとなじむ形状を追求。触り心地の良い本革を採用しており、ヘッドにはブランドロゴが入ったオーナメントが付く。ステッチカラーはレッドとブラックからセレクトできる。

RIGID NA/NB/NC



RIGIDシフトノブ NDM102DU
 〓 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。ジュラコン製の握り心地がよく、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の、車検も安心だ。

RSfactorySTAGE NA/NB/NC



ステンレスJIMMYシフトノブ
 〓 RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
 〓 5250円
 〓 ステンレス

ステンレス製で重量タイプ。慣性力が大きいため、ストリートでもスポーツ走行でも軽快なシフトができる。2速へのシフトダウンもストレスフリーだ。すべてのモデルに装着できる。

RSfactorySTAGE NA/NB/NC



ロングJIMMYシフトノブ
 〓 RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
 〓 6000円
 〓 アルミ

アルミ削り出しで高級感も抜群。インテリアのドレスアップにも最適。ロングタイプシフトノブだから、少ない力でシフトチェンジが楽しめる。すべてのモデルに装着可能なものうれしい。

INTERIOR

インテリア

- 〓 価格
- 〓 素材
- 〓 カラー

AutoExe NC/NB



ステアリングレザーラップ
 〓 オートエクス ☎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ティングを得ることができるアイテム。

JoyFast NA/NB



サイドボタン
 〓 ジョイファスト ☎045-949-6693
 〓 1050円
 〓 ステンレス

ステンレス材の削り出しで成形。重厚感あふれる質感に仕上がっている。サイドブレーキの解除ボタンという小さなアイテムだが、使用頻度は高く、室内での存在感も意外と高い。

JoyFast NA/NB



サイドブレーキバー
 〓 ジョイファスト ☎045-949-6693
 〓 7350円
 〓 ステッチカラー: レッド/ブラック/シルバー

レザー素材をカラーステッチで仕上げた高級感あふれるアイテム。ステッチカラーを3種類からセレクトできる点もうれしい。ノーマルのチープなウレタン製から交換すれば、インテリアの質感もアップする。

JoyFast NA/NB/NC (NCは5速のみ)



シフトパターンデカール
 〓 ジョイファスト ☎045-949-6693
 〓 95円

周知のとおり、シフトパターンの表示がないクルマは車検に通らない。社外のシフトノブに交換した際の必需品だ。リバースギアが1速の隣に位置するNCの6速には残念ながら対応していない。

JoyFast NA/NB



オリジナルシフトノブNA 2
 〓 ジョイファスト ☎045-949-6693
 〓 5250円 〓 ステンレス 〓 ロング: 440g/ショート: 395g/スーパーショート: 300g

重量、そして重心に徹底的にこだわった自信作。3種類の重さから選べ、自分のフィーリングに合ったアイテムをセレクトできる。振り子の原理を応用し、小さな入力でも確実にシフトできる。

だれにも負けない 成を築け



ポールポジション
愛知県安城市東栄町馬捨場65
☎0566-97-0200
http://www.poleposition1.com/

メンテナンスやカスタマイズを手がける一方で、歴代ロードスターのユーズドカーを多数扱うポールポジション。ウイークポイントを知り尽くしているからこそ、それを克服していくための術も熟知しているのだ。

ダッシュボードクロス
1万4700円

ダッシュボードの劣化に悩むNAユーザーに朗報だ！
付属の両面テープでダッシュボードに固定することによって
新車以上の質感を手に入れられるダッシュボードクロスが人気だ



ダッシュボードクロスには強力な粘着力の持続性も高い専用の両面テープが付属されている。これを隙間なくダッシュボードに張り付け、メーターフードで挟んで固定するのがポイント。ちなみに取り付け作業で工具の代用品として意外に活躍するのが定規だ。定規を駆使してダッシュボードとクラッシュパッドの隙間にクロスを押し込んでいくことによって、後付けであることを感じさせない、美しい仕上がりが実現するのだ。



NAのVスペシャルや一部の特別仕様車は、ブラックのダッシュボードにタンカーカラーやレッドのペイントが施されており、これまで灼熱にさらされてきたことで、塗料が溶けてベタついている車両も少なくない。最近ではダッシュボードがブラックのグレースでも、変色やヒビ割れ、ゆがみといった、熱や経年変化によるダメージが目立つ車両が増えてきた。これらの症状はチープな印象を与え、オーナーとしてはすごく気になるが、ダッシュボードを交換すると

なると工賃込みで10万円オーバーとなる大修復となってしまふ。そこで安価にダメージを隠せるリフレッシュアイテムとして開発されたのが、「ダッシュボードクロス」。柔軟性に優れ、なおかつ高い質感を保持できるアルカンターラを採用していることもあり、ドレスアップパーツとしての実力も非常に高い。そのほかポールポジションはヘッドライトリペアや幌の張り替えなど、長く乗り続ける上で欠かせないメニューの充実にも力を入れている。

ヘッドライトリペア
1万9600円(両側)

NBオーナーにとっては深刻な悩みであるヘッドランプの変色、研磨して劣化した層を除去。硬質樹脂用クリアコート膜を形成して保護してくれる。



ガラス窓ソフトトップ
クロス幌:5万4800円~/ビニール幌:4万5400円~/
NA/NBオーナーの注目度が高いのが、幌の張り替え。オススメは米国オートトップス社製で、低価格ながら丈夫さと豊富なカラーバリエーションが魅力だ。



NA8のマッドフラップほどボリュームが過度ではなく、コンパクトでしかもタイヤのハミ出しをカバーできるツールとして、ぜひ取り入れたいアイテムだ。



チューニングよりも見た目重視
ミーティングには初めて参加した

赤いFCから乗り替えた青いNB。購入当初から青でまともしていこうと決めていた。「昔から機会があればオープンカーに乗りたと思っていました。以前は赤でまともでいて、ステアリングもモモの赤いのを。今は青いモモです(笑)」
ミーティングには初参加で、みんなのクルマを見て参考にできるところがあったら反映したいと思っている。今後はホイールを交換してガルウィングにしようと計画している。

ニューゲートカーを
ユックヒット
主に学べ！



クリアレンズ&LED球セット
※ ジョイファスト ☎045-949-6693
● 3150円

NA 8以降のルームランプレンズはスモーク仕様で夜間の照射性能はイマイチ。そこでクリアレンズに交換するとともに、高輝度LEDをセットすることで抜群の明るさを手に入れることができる。LED特有のクリアな光は高級感も演出する。



シートベルトサポート
※ ジョイファスト ☎045-949-6693
● 3360円

誰もが一度は感じるシートベルトの取り出しにくさ。それを解消するのがコレだ。シートベルトアンカーに共締めするだけの簡単装着で、シートベルトをいつでも取り出しやすい位置にサポートしてくれるスグレモノ。一度使うと離せなくなる？



ステアリングマルチカラー
※ ジョイファスト ☎045-949-6693
● 1575円

チルト&テレスコピック機能を持たない純正のステアリングホイール。剛性は抜群だけど、ベストポジションは追求したいところ。そこでこの5mm×10mmのカラーを使用することで、手前にステアリング位置を調節できるようになるのだ。



シートベルトキャンセラー
※ OVER DRIVE ☎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たと、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ッとめめ込めば、それでOK。お手軽だがぜひ装備しておきたいアイテムだ。



ツインLEDルームランプセット
※ オートエクス ☎03-3531-8151
● 8610円

安心の日本製LEDを採用したルームランプ。その明るさはノーマルの約3倍というから驚きだ。マツダ車スペシャリストの同社ならではの完全車種専用設計で、室内用とトランク内用をセット。夜間の乗降安全性を向上させることができる。



Version Touring-G, MT
※ アートワークスデワ ☎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、くっきりとした印象に。



METER
メーター
● 価格
● 素材
● カラー
● サイズ



ヒールトゥマット LUX
※ タックイン99 ☎0798-36-1299
● 1万2600円 ● タックインロゴ入り

従来のヒールトゥマットにラグジュアリー感をプラス。純正+専用ストッパーのしっかり固定はそのままに、ヒール部分にはカーペット生地を採用。ノーマルマットを大きく上まわる優れた耐久性と高級感を実現した。カラーはブルー、イエロー、レッド、グレー。



ヒールトゥマット
※ タックイン99 ☎0798-36-1299
● 9900円 ● グレー

ノーマルのマットストッパーに専用のストッパーを2カ所追加することで、スポーツ走行でもズレない仕上がりに。また、ヒールパッドやブランドロゴ入りでファッション性や耐久性を向上。ドレスアップやリペアにもってこいだ。



ベンチレーターRS
※ ジョイファスト ☎045-949-6693
● 8400円(4個セット)

ドレスアップはもちろん、緩くなったノーマル品のリフレッシュにも最適なエアコンベンチレーターセット。1セット1台分。マットなシルバーのフレームを採用することで、涼めの高級感をプラス。日中ギリギリしないポイントだ。



マルチD/Aゲージ
※ トラスト ☎0479-77-3000
● 3万1290円
● 62φ

ブーストフェイスと油圧フェイス、それぞれをラインアップ。ブーストセンサーセットは4万9140円、油圧センサーセットは4万4940円。デジタルとアナログの併用で、情報を直感的に把握できる。



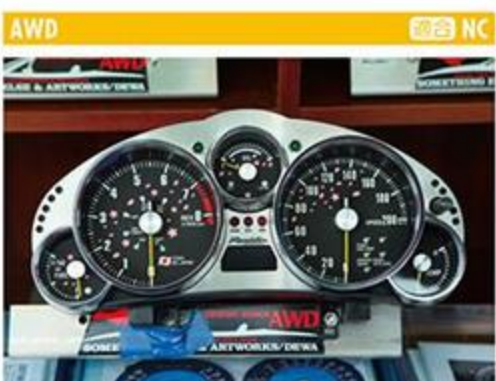
クスコ・レーシングメーター
※ キャロッセ ☎027-352-3578
● ブースト計: 2万1000円 / 圧力計: 2万5200円 / 温度計: 2万1000円

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、視認性の良さはピカイチ。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ので、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。



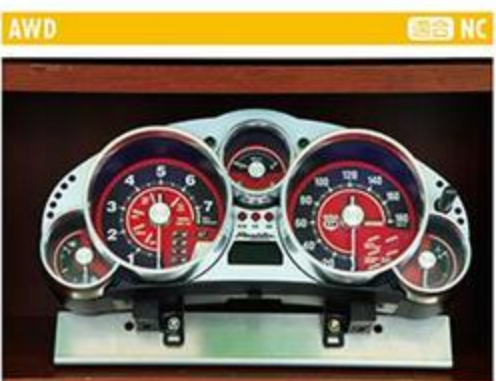
Gauge Face
※ アートワークスデワ ☎045-508-9175
● 1万2800円

NBメーターパネルをボルトオンで交換できるグラフィック。ベースのメーターはそのままなのでトリップメーターがリセットされることがないのも魅力。アルミ削り出しのリングやニードルキャップを併用することで、完成度の高い仕上がりになる。



Version Japan-BK, MT
※ アートワークスデワ ☎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。



Version Route 134, (Sun set) 180AT
※ アートワークスデワ ☎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車専用部品となっている。ちなみにNC1とNC2はメーター形状が違うため、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。



CAN通信専用マルチゲージX2R(白照明)
※ ビボット ☎0263-46-5901
● 1万9845円

NCのCAN通信システムを活用し、故障診断コネクタに接続するだけの簡単装着で、エンジン回転数、水温、シフトランプが表示可能なマルチメーター。多機能ながら60φに収めたボディは設置場所も自由自在。次世代のマルチメーターだ。



スピードメーターV SML-V(赤表示)
※ ビボット ☎0263-46-5901
● 1万290円

スピードリミッター解除機能付きのデジタルスピードメーター。さらにG表示機能を搭載し、加減速のGを0.01G単位でモニターすることが可能なので、データロガーとして活用できる。ゼロヨン計測機能も付いているので幅広いシーンで活躍してくれる。



CAN通信専用デジタルモニター DMC
※ ビボット ☎0263-46-5901
● 1万2600円

コンパクトボディのデジタル表示メーターは、故障診断コネクタに接続することで、エンジン回転数、水温、バッテリー電圧を表示できる。クルマの状態を正確に把握するために必要不可欠な各種追加メーターをこの1台でマルチに対応してくれる。



Doable Meter food
※ ドゥーエンジンエンジニアリング ☎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ってもいいほどスタイリッシュ。



インテリジェント・インフォメーター・タッチ
※ トラスト ☎0479-77-3000
● 4万1290円
● 107×75mm

3.5インチのタッチパネルを搭載したマルチメーター。ディスプレイは6万5000色以上のフルカラーTFT液晶により視認性抜群。最大53項目もの情報を表示でき、欲しい情報をタッチ操作で素早く呼び出せる。



RACING METER SD
※ 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。



FLD METER
※ ブリッツ ☎0422-60-2277
● 3万9900円~
● 74φ

故障診断コネクタに接続するだけで、車両情報を取得可能な丸形メーター。基本のソース(回転もしくはブースト)は指針表示とし、それ以外の水温やスロットル開度などの情報はデジタル表示となる。

マルハモーターズではアフターでカーペット類をラインアップしているNB内装の移植がスタンダードだったのはもう昔の話になりそうだ！

新車に勝る内装のリフレッシュをすればノーマル然としても威風堂々！



フロアカーペットセット
●(NA/NB用) 予価: 7万9800円(合成繊維)・12万6000円(ウール)



ファイナルギヤセット
●NA8・NB用
●価格4万8300円
●送料4,600円



センターコンソール、シート、フットレスト、スカッフプレートなどを取り外せばセットできるからDIYでもいける。カーペットが使われている範囲は広いので効果的なリフレッシュといえる。

カーペットグロメット

汎用●価格未定



ロールバーを装着している車両向け。レシーブな空気圧が漂うインテリアだが、こつこつイメージを緩和してくれそうなアイテム。

これはウールを使って仕上げたものだが、合成繊維でもクオリティが高いので見劣りすることはないという。ここまでやったら、もう年式なんて気にならない。

純正パーツのデリバリーはまだ心配なさそうなロードスターであるが、純正が手に入らずに困る部品も出始めている。そんなときは頼れる社外品だ。内装で広い範囲を占めるカーペット、ここはNB→NAという図式がスタンダード。しかし、最近では程度の問題もあって必ずしも有効な手段とはいえない。

モーターズのカーペット。取材時に入庫していたオーナーカーは、内装をすべて張り替えてあるほどのこだわり。そのイメージに合わせてカーペットの色はグリーンをチョイス。素材はウールと、もう住みたいくらいのゴージャスなインテリア。幌も含めて大々的なリフレッシュを講じているのだ。ずっと長く乗り続けようと思ったら、ここまでやるのはアリ。まるで新車の匂いまで再現できそうな気が……。

価格は予価となっているが、けっして手の届かないものではない。とことんインテリアにこだわりたいなら根本的なリフレッシュから開始したい。



マルハGT幌

●(NA/NB用)+1万8000円(ビニール)+2万円(キャンバス地)

ベースとなる幌(NA用ビニール・アクリルウインドーで4万9350円〜)に加工する。生地の上にライン用の生地を重ねたものではなく、ベース生地にカットインされる工法を採用している。そのためクローズドのシルエットが美しいのだ。

●マルハモーターズ 静岡県静岡市葵区牛妻2095-6
☎054-294-0076 <http://www.maruhamotors.co.jp/>



1mmサイズアップとなる。ヘッド側のバルブシートカットのみで使えるのがポイント。もちろんノーマルピストンでも使用可能なのだ。



大がかりな変更をしなくても組み込めるビッグバルブ。BP用で価格は4万2000円。

走行距離が10万kmを超えてくると、エンジンのオーバーホールを考えたい。通常バルブは再使用するために加工されたりするが、カーボンが固着してシートに当たっている痕跡が見られるようなら新品を組んだほうがいい。そこで1mm径アップのビッグバルブが効果的。吸気の入口にあたる部分だけにビッグサイズ化はより多くの空気を取り入れるのに有効。ハイカムとの相性もバツグン。

吸排気効率の向上にビッグバルブが効果的！

だれにも負けない牙城を築け



ピンクにとことんこだわった内外装
三面図からデザインまで起こした

中部ミーティングのドレコンにエントリーしていたピンクのロードスター。これはもうダントツの注目度。「ピンクが好きなのでまとめました。この外装デコレーションはイメージがパツと浮かんで、ステッカーマシンで抜いて、ピンセットを使って仕上げました(笑)。内装はラインストーンをふんだんに使いました」と言うとおり、どこを見てもピンク、ピンク、ピンク！

ここまで一貫していると、パーツを選ぶときにもブレがない。軽井沢ミーティングではズームエンジンリアリングが試作で作った、ピンクのモナコミニをゲット。取材したときから小山さんの手に届くことを祈っていただけに、ホッとしたよ。

ロックナットのピンクからスタートしたこのコーディネート、まだまだ加速度が増している。次はどんな技が盛り込まれているのか！?



ヘッドカバーはホイールと同色に塗装。さりげなくの割合がちょうどいい。ATの限定解除をしようとしているのだ。



染めQを使って塗装した純正ベアスコートを塗って、その後ヤ出しをするようにした。これだけで45万円かかったとか。



細かいステッカーデコレーションはもう職人技と言っても過言ではない！購入して1年でこの姿になったというも驚きだ。



小山莉佳さん

NA8C

「6点シートベルトは使うことがないと思うけど、ピンクなので買っちゃいました」。車庫保管で走行距離7600kmという極上中古車を、惜しげもなくモディファイ！

赤を下部にもっていきようにデザイン そうすると引き締まる感じが強調できる



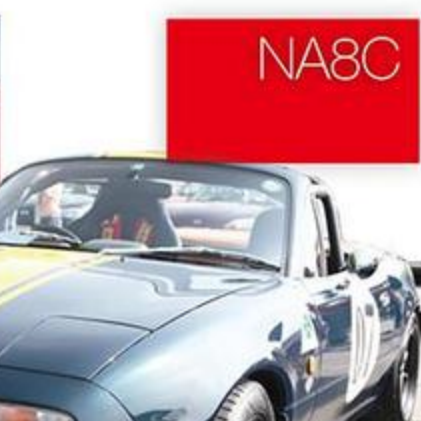
オープンカーにあこがれ、お金を貯めて購入したNA。 「買った旧車のように仕上げたいと思っていました。幌を閉じている姿を見せたくないくらい、四六時中オープンで走ってます(笑)」と福田さん。ヨーロッパの旧車を雑誌などでながめながら参考にした。センターストライプを自分で入れる、小物も自分で取り付けるなどDIYも楽しんでいる。他車種からの流用技も効かせているのもポイント。狙ったとおり、旧車のような雰囲気がしつかり出ている。次はメーターパネルあたりをカスタマイズしたい。

下に赤を持ってくる、というのを実践しているドアの内張り。ドアノブも旧車っぽい仕上がりで、もちろんこれは自作している。カーペットの赤とも相性がいいのだ。

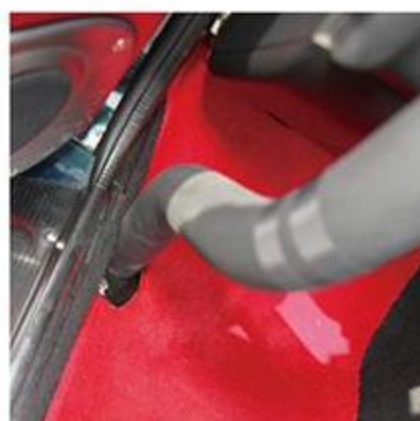


福田 亮さん

軽井沢ミーティングには初めて参加もみんなのクルマを見ていただけに刺激になる。とくに晴れたからインテリアもじっくり見ることができた。



NA8C



ホンダ・フィットのシフトブーツを見て「これ、付けられそう」とネットオークションで購入して取り付けてみた。これはなかなか見ない！ ロールバーも中古で買って、自ら取り付けたいという強者なのだ。

ナカマエ製作と相談しながら どこにもないインテリアが完成

得田美勝さん



愛犬が運転席によく座っているの、「これは乗り続けることだな」と解釈。ホイールは23年使い続けているという。

ロードスターひと筋23年、一時は2台所有していたこともある。17年間乗ったVRリミットコンバージョンBをつぶしてしまい、そこから部品を移植したのが現在の愛車だ。ボディ色を使ったインテリアコーディネートを考えて、ナカマエ製作に相談。なかなか意見が合わないこともあったが、ここまで仕上げた。妖しい雰囲気インパクト絶大。座席を照らす赤いライトもセットしたので、夜はもっとムーディかも。基本的には純正にこだわっている。



バイザーに至るまでカラーコーディネートされている。ダッシュ下方のパネルからドアの内張りにかけてパープルのラインができていく。アイボリーとの相性もばっちりだ。



NA8C

イギリス製のパーツを取り寄せ 自分で取り付けて仕上げた

得田さんのVRリミット内装を譲り受けつつ、自分でイギリス製のパーツを取り寄せ、取り付けまで行っている。それまでNBに乗っていたが、NAに乗りたくて買い替えた。「イギリスのトップゲーターというメーカーに注文する

と、カットされた布が送られてきて、それを自分で取り付けました。ダッシュを外したりけこうタイヘンでした」。シートカバーも用意してあるので、あとは取り付けだけ。これは山口にあるメーカーから購入したとか。



バイザーも内装色に合わせてある。アイボリーを用いるポイントが絞られていて、インテリア全体に落ちついた空気が漂う。



センターコンソールの取り付けも自分で行ったが、簡単ではなかったと振り返る。NBの内装パーツをさげなく使っているところがさすが。

「自分で作業するのが大好きなんです。ベージュに緑のロゴが入ったシートカバーを手に入れたので、また印象が変わりますよ」



NA8C

学生はお金をかけずに手間かけて イギリスをイメージしてます！



菅原一樹さん

ハイエース用の鉄ちゃんホイールは青空駐車場自分で塗装した。軽井沢ミーティングへは久保田未来さんと参加してくれた。

「イギリスの色です」と豪語する内外装。一昨年に購入したユーノスで、走行距離はなんと20万kmオーバー。軽井沢直前にはオルタネーターがダメになるトラブルも発生した。しかしまだ学生の身の上、一気にリフレッシュというわけにはいかない。そこは自分で作業するなどして乗りきっている。ワグンの眠たそうな目玉とベージュの内装、そして自分で塗装したというセンターストライプが絶妙にマッチ。プラモ感覚で遊べることを体現しているね。



ピラーも抜かりなく、もともと黒い内装をここまで仕上げた。「行ったことないけど、カリフォルニアって感じ？」。アメリカじゃ。



クラシックカーのようなステアリングもよく似合っている。アイボリーとの組み合わせも学生とは思えないほど決まってる。



NA6CE

NA6CE

ニキシー管を使って个性的に…… のはずが熱で黄ばんでしまった



児玉拓也さん
純正っぽい、シンプルな路線でインテリアをカスタマイズしている。そのためオーディオ選びも大切な要素になるのだ。

室内の張り替えはスタジオKに依頼したもの。オーディオ関係にも手を入れてあり、ツイーターのボリュームも変更できるようになっている。メーターフードはRSプロダクツ製のチョイス。やんちゃなイメージがありつつも、全体に違和感なくまとまっている。



直線を多用することで「男らしいイメージ」の内装にしている。つくばにあるTRAPでコツコツ仕上げている。外装はちょい痛車でソフトなイメージだが、内装は異なるアプローチで。「ニキシー管って数字なんかを表示するパーツをセットしたんですが、熱で黄ばんじゃいました〜。センターパネルはワンオフで仕上げていますよ」。結晶塗装してあるので、落ち着いた感じを演出できる。エアコンの吹き出し口も変更するなどじつは大がかり。

NA6CE



痛車だったころのなごりのひとつが、パッと見はデザインのひとつみたく、違和感なく収まっている。

メーターフードの部分を囲い込んでアフターメーター（機械式）をセットしているので、これまではイメージがまったく違っている。水筒+ステッカーのNOSボトルは健在。

本誌Vol.2に登場しているのだが、このときには同じピットクルーフェイスながらガッツリ「初音ミク」仕様だった。ハデなぶん飽きやすいので、頻繁に変更しているとは言っていたが……。今回は内装をチェックして取材を申し込んだ。どうやら編集部の心をつかむのが上手なようで。痛車

の延長を取り入れてまとめているというが、ブラックとイエローとスポーティなイメージを全体に踏襲している。旧車スポーツって感じがして内装のバランスがすごくとれていると思う。センターストライプのマットブラックもまた決まっている。ここまで変化するとは……。

これまでスポーティなステアリングだったが、ウッドになってイメージが大きく変わった。エクステリアとマッチしている。

小椋慎吾さん



痛車から大きくイメージチェンジ しかしインテリアにはしっかり!?

「Vスベが欲しいと思っていたんですが、いいのがあるよと紹介されて購入しました。今となってはこれでよかったって思ってます」。



めっちゃめっちゃ楽しそうな早々ちゃん7歳。ひとりずつしか連れて来れないのがつらいところ。

ホームセンターで「使えそうだな」と取り付けてみたクリップ。これきつと家内どうなる。でもこまめにメンテナンスした内装だと結構似合ってます。



センターパネルは自分でアルカンターラを市販の粘着シートを使って張り付けた。オーディオがスイッチ類とマッチしていて、もともとこういう組み合わせだったかのよう。



NA8C

ブルーが大好きで自分で作業した 軽井沢はディズニーランドに勝てる!

斬新なデザインはインパクト大

だが飽きるのでマイチェンを行う



じつはもう1台イエローのNAを持っています。息子が乗る予定のクルマなのだが、「取材されたくない」と参加拒否。間もなく免許を取得できるので、来年はおいでよ。

命を懸けて築けない牙城



新海自動車は遊び心たっぷりのカスタマイズを提案、お客さんとともに楽しんでいる、いつも個性的なロードスターを見せてくれる。

軽井沢ミーティングへは、毎回仕様を変更して参加している。2013年はインテリアを大幅に変更して臨んだ。「新海自動車でクルマをいじってもらっているんですが、チェッカー柄目立つよね、ってこまで一気に……」。ブルーのボディカラーによく映えている。イメージはブルーインパルス!? メーターとエアコンの吹き出し口は自分でやったところ。これまでNAばかり乗り継いで3台目。ハデなぶん飽きることもあるので、ちょこちょこ変えていくつもり。



見たことない内装。やっぱりロードスターはプラモ感覚で遊んだほうがいい。エクステリアともバランスがとれている。



グローブボックスを開けると、そこにはリモコンや接続端子が整然と並んでいた。すばらしいのびと言に尽きる!

家族のためにワンボックスに乗る必要もなくなったこともあり、趣味としてロードスターいじりを楽しんでいる。軽井沢ミーティングへは北海道からフェリーを使っのての参加。「内装は自分でやりました。エンジンはノーマルで、娘も乗れるようにとATにしたのに「乗りづらいクルマ」と不評でした」。助手席にセットされたモニター、メーターはお見事。各部に技が光っている1台だったのだ。



リアエンブレムのロゴを張り付けてノーマルミラーにパテを盛り成型したという。社外品みたいでなかなかカッコいい。



2778さん

ベリサのキールズを流用した。細かいところまで見るほどに丁寧さが伝わる。

内装はすべて自らコーディネート 趣味として楽しんでいる



NA6CE

ニューズカーを
じゃんじゃんチェッリ

ユックピットの主に学べ!



NB8



クラシックで落ち着いた書体を採用。針を青いのにしたのが見づかったので却下。アルミパネルは懐かしの「のぼんミーティング」当選品。



センターコンソールはフラット化してすっきり見せていて、M2のようなイメージになる。パワーウインドウのスイッチは移設してある。

購入して10年目を迎える愛車は、エンジンをオーバーホールしたときにデフィの3連メーターを取り付けた。すっきり収まっているのが、ロードスターの cockpit では重要。内装に手を入れて完成したのは軽井沢ミーティングの2日前(危ない、危ない)。使っているカーベットはトヨタ関連の仕事をしている人にももらったもので、ほころびるようなことがなくてすごくいい。自分でステッカーを作成できるので、メーターの文字を自作した。



運転席にはRSファクトリーステージのフルバケットをセットする。シックな内装に赤いシートがよく映える。



3連メーターをセットしたセンターパネル。エンジンスタートボタンがさりげなくセットされている。

メーターの書体など自分で作成
軽井沢のために超特急仕上げ!



川勝崇司さん

中部ミーティング実行委員の正装(!)で。「9月8日開催となっていますので、お問い合わせのうえ、いらしてくださいね~!」

ロードスターのために設計された「コンバケ」がラインアップ豊富に新登場!

東京都内のロードスター専門店でおなじみの「カーメイクコーンズ」より新製品が登場
専用設計のバケットシートをはじめ、最新作のインテリア小物も充実しているぞ



カーメイクコーンズ
**コーンズバケットシート
フェイクレザーシート**
価格:7万9800円

前面にフェイクレザーを用いたタイプでシェルはFRP製。レザーカラーは写真のタンと、ブラックを用意。スポーティかつラグジュアリーな質感がインテリアに高級感を演出する。インテリアをトータルコーディネートしたい。



カーメイクコーンズ
**コーンズバケットシート
レギュラーシート**
価格:5万9000円

ファブリック生地を採用したレギュラータイプ。表革カラーはブラックで、ステッチカラーはホワイトとレッドからセレクト可能。またコーンズのブランドロゴが太腿の位置にさりげなく配されているのがオシャレだ。



エンジン、足まわりといったクルマ全般のチューニングから内装カスタムまで、ロードスターを知り尽くしている「カーメイクコーンズ」。独自のオリジナルパーツも豊富にラインアップし、国内はもちろんロードスターを愛する外国のユーザーから

も絶大な人気を得ている。

それでは最新のニューアイテムをチェックしていこう。まずはコーンズバケットシートは、ロードスターの室内空間を考慮してシヨルダー部分をスマートに設計。シートベルトの出し入れのしやすさも考慮されている。座面には低反発クッションを取り入れたことで、ロングドライブでも疲れ知らず。シェルは腰部分の剛性を向上させ、安定感と安心感を確保した。

小物類も充実。NA用メガネケースはNAが出た当時オプション設定されていたアイテムをヒントに設計。スクリーンカバーはソフトトップのスクリーンを保護しつつ、フェイクレザーでドレスアップ効果も期待できる。



シェルにウエットカーボンを用いたことでレーシーな1脚。シートバックが丸見えのオープンカーだからこそカーボンシェルのインパクトは絶大。表革はレギュラーと同じで、ステッチもホワイトからレッドをセレクトできる。

カーメイクコーンズ
**コーンズバケットシート
カーボンシート**
価格:8万9000円

NA登場初期のころだけオプション設定されていたアイテムにヒントを得て製作。タバコを吸わない人には灰皿は不要なので、このメガネケースに差し替えれば小物入れとして重宝する。



カーメイクコーンズ
NA用メガネケース
価格:3900円



カーメイクコーンズ
コンノブ
価格:開発中



カーメイクコーンズ
キーホルダー
価格:1000円(左)/2000円(右3色各)

コーンズはキーホルダーなどのファッションアイテムも豊富に取りそろえている。写真の4点はいずれも新作で、オーストラリアやヨーロッパにおいても人気が高まっている。ブランド力が高い証拠だ。



写真は開発中のもので、製品版はさらなる改良が施されるようだ。重心を高め設定し、シフトのしやすさを追求。またねじ切りの位置を低く設定することでミッションからの熱を伝えにくくし、過熱を防げるようにしている。

カーメイクコーンズ
スクリーンカバー
価格:5800円

表面は合成レザー製で高級感満点。クッション材入りで厚みがある。ソフトトップオープン時にスクリーンを保護する。またカーベットの日焼けなどの劣化部分をカバーすることもできる。NA、NB用となる。



すでに飽和状態まできているNA、NBのアフターパーツ市場でも、つねにユーザーのニーズを第一に考え、時代に合った新製品を開発し続けている。取材日もガレージはフル稼働で大忙しだ。
カーメイクコーンズ
CORN'S
東京都江戸川区西葛江4-1-1
☎03-3656-2323
営10:00~19:00(日・祝~18:00)
休月曜日(祝日の場合は翌日)・
レース&イベント開催日

カーメイクコーンズ
渡辺富男代表

ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

HOT FAMILY

一家で8台のロードスターを所有する
衝撃の恐るべきロードスタライフに迫ってみた！



8台ものロードスターを所有する人がRCOJに入会したと聞き、それは取材するしかない！と訪ねてみた。免許保有者は5人というのに、ロードスターが8台、ほかにミニバン、思い出のスープラ……なんとかんだて11台。家族仲良くクルマ談義したり身内ミーティングしたりと、楽しいRSライフを送っているのだ。



ここに並んでいるロードスター、すべて小森家所有。ナンバーもすっかりあって、自動車税の総請求額がどれくらいになるのかと、人ごとながら心配になってしまふ。なんでこんなにロードスターだらけになってしまったのだろうか？

すべてひとりの営業マンのせいでネガティブなイメージに偏ってしまっていたようだ。と気づく。

「峠を走りたいと思って、練習用にNAを購入したのがいちばん最初ですね。まったくのノーマルで、セッティングでどこまで速くなるか楽しんでました」と聡子さん。

やがて子供たちが成長し、免許を取得すると一家のロードスターがどんどん増えていく。いちばん末っ子の、亜都沙さんはまだ免許を取れる年齢ではないが、取得したらNAに乗ろうと考えている。この撮影をしているとき、たまたま近所さんが通りかかり、「すごい一家でしょう。周辺じゃ有名ですよ」と話していた。やはりタダモノではない一家だったようである。



一家にクルマが
複数台あることが
当たり前!?
ほかの家族も同じだと
物心つくまでは……

HOT Roadster **FAMILY**



「ほかの人ん家にはクルマが複数台ないんだ。うちはちょっとおかしいかも、と気づいたのは家のロードスターが3台になった時ですかね」と笑う長男・裕幸さん。

三男・智さんもロードスターが5台に増えたところ、友人に話すと「え?」といった反応が。これは普通じゃないな、と悟った。ほかにも小森家で「山に行こう」というのは峠へ走りに行くことなど、一家の会話はよそで通用しない!

また小森家には「峠教習」も存在する。これは仮免許取得時にアクティブな走行を学ぶという、教習所ではけっして教えてくれない教習。

「免許取って、ロードスターで山に母と行ったんですよ。まさか母に負けるまい、と思ったけど余裕でぶっちぎられました(爆笑)」(智さん)。

なんとも熱い一家なのである。

主の敦夫さんは、メーカーがセッティングしたノーマルこそベストバランスと考えている。それはしっかりと息子たちにも伝わっている。

「クルマはいじらず、が家訓ですね。マツダもよくぞこうも面白いクルマを作ってくれたと思いますね。納戸にはつぶしたロードスターのパーツがごっそりありますけど」というのは次男・篤さん。智さんとは双子の兄弟だ。ちなみに3人いる息子さんのうち、ふたりがマツダのディーラーに勤めているというのも、ものすごい話だと思っただが……。

NAからNC3までそろっているが、ひそかにNA6CEを取り入れたと考えている。以前はあったので、その楽しさをまた味わいたい。それにしても家族でミーティングができるなんて、尋常じゃないよね!



家族仲よし、和気あいあい。近くの駐車場でミーティングをするかのごとく撮影会。聡子さんがNCを購入するきっかけになったのは、12時間レンタカー。助手席に乗っているときはまったくピンとこなかったが、運転してみたら「笑いが止まん!」状態に。RHTならだれでも乗れるし、と購入したが、意外と自分のロードスター以外には乗らないらしい。車両を動かす際でも、「あ、だれか乗ったな。オレ、エアコンつけて走んねえぞ」と次男・篤さんは即気ついてた。個人個人の癖がついていて、自分のロードスターがしっくりくるようである。

ノーマルで優れた性能の他車にも乗ってみたいくて

クルマはいじらない小森家の家訓を守りつつ、ロードスターよりもとんがった性能のマシンが欲しい。そう考えてロータス・エキシージを鬼ローンで購入。「仲間外れだな」という兄弟の嫉妬をよそに、自慢げな三男・智さん。「すぐに飽きるんじゃない?」と母・聡子さんは冷静。ロードスター以外のクルマを知るのも勉強でしょう。



小森家ロードスター一覽

NB8C 担当: なんとなく父・敦夫

稼働率が高くないというNB。敦夫さんいわく「蒲座ポイントが合わない」ので一考の余地あり。安くてもいい物件があると、娘と岐阜まで買い付けに。亜都沙さんは新車に乗りたいだけらしい。



NCEC 担当: 母・聡子

カッパーレッドのこのRHITで事故ってしまい、修理に出していた。その間の姿があまりにもしょぼ～んとしているようで、ダンナ敦夫さんが見かねて買ってくれた1台。幸せ者！



NCEC 担当: 母・聡子

いちばん最初に小森家へやってきたNC。事故も経験したりと愛着はひとしお。「赤が元気のネオツーカーはよし！」と、小森家には赤いロードスターが1台。また1台と増えること！



NCEC 担当: 長男・裕幸

納車はやばやのNC3。入社してでローン地獄だと苦笑。時間さえあれば買っている姿がほえましかった。勤め先のマツダディーラーではNCがないため試乗車も兼ねているとか。



NCEC 担当: 次男・篤

マニプルホワイトのNC1。ヒットしてしまいでアミラーが片方なかったりする。マツダスピードのエアロをセットしているが、次はオーバードライブ製に交換する予定だ。



NA8C 担当: いずれ娘・亜都沙

はっきりだれのもの、という線引がないNAだが、免許を取得した時には娘の練習車として引き継がれていく。「娘にも峠教習を？」と聞くと「いや、たぶんやらないでしょう」と。本当？



NCEC3rd 担当: 三男・智

「トゥルーレッドのNCが欲しくて探してたけど、これを見たらひと目ぼれ。欲しくなっちゃって、福井県から買ってきました」という1台。ピラーの部分がダウキになっているところが、とくに気に入っている。



NA8C 担当: 次男・篤

横浜R&Dで行われているロードスターのイベントに参加したときに、RCOJのグラブに入ってみれば？と勧められた。冬はスタンドレス仕様せず、4WD車で遊んでいる。



We Love MEETING!!!

ロードスターオーナー同士が集まるだけでも楽しいものなのだが、ミーティングとなればコンテンツも充実。ショップブースやフリーマーケットでの買い物が可能なこともある。ここでは、各地でのにぎやかな様子と参加者を紹介しよう！

2012.9.1-2

FURANO MEETING in HOPS

おなじみ富良野の壮大な景色の中に色とりどりのロードスターが集う



遠方からの参加者が年々増えてきている！
北海道で開催されているのが「ふらのミーティング」。独自の空気感にファンも多いイベントへと成長している。なんといっても、北海道の大自然の中で行われるというだけで魅力的。そこをみんなでツーリングをするというコンテンツは、おもしろみのひとつでもある。

最近では関東など本州からの参加者も増えてきており、前夜祭はにぎわいを増している。この前夜祭では実行委員製作のムービーが試写されるなど、ここぞが楽しめない内容が揃っている。

本州から参加するのなら、休みを取って、北海道旅行もプランに盛り込んで参加するのがオススメ。あの広大な風景の中をロードスターで走る快感はたまらない！

お楽しみは前夜祭から無礼講のカーニバル！

各地で行われているミーティングの中でも、前夜から参加したいのが北陸とこのふらのミーティングだ。ランダムに設定された座席では、初めて顔を合わせるオーナー同士がロードスター談義で盛り上がる。ま

た参加者を喜ばせるコンテンツも毎年用意されていて、これを楽しみにはるばる北海道まで足を運ぶ人も多いのだ。回を重ねるごとに本州からの参加者が増えているのもうれしいこと。



夕食ではアルコールも入って、だんだんヒートアップして会場が熱くなっていく。もちろん二次会も行きますよ！

グリーンが美しい芝のじゅうたん、そこに並ぶロードスターはいつも以上にカラフルに見える。白いテントがラジオ局となっているのだ。



ツーリングは、実行委員があらかじめコースを設定してくれる。すれ違うポイントを途中で入れるのがにくい演出。



所 孝明さん

20年間、ともに楽しく走っているM2 1001。さすがに経年変化も出てくるのだが、そこは当然そうなるものと受け入れている。とはいえ、とっても大事に乗っているのがひと目でわかるというもの。緑の美しい大地に映える姿、20年たっても色あせない。



鈴木清孝さん

ミーティングの3日前(8月30日)に仕上がったというNA6CE。RSファクトリーステージで仕上げてもらった。フロントフェンダーには「エラ」があり、リアフェンダーはパテ埋めをしてきれいに仕上がっている。ホイールもショップオリジナルというこだわり。



岡田直紀さん

はるばる埼玉県から参加してくれた。愛車のNA8Cは、「Roadster 20th meeting」のためにオールペンしたという。晴れた日の光を浴びるとつやっぽく輝くのがポイント。次の30周年記念(あと5年後)のイベント時にも、同じ輝きで参加してほしい！

「ロードスター的幸福論」
読んでみてください
by 貴島孝雄





蛭田尚彰さん

ちょっと変わってるって？ れっきとしたM2血統の1028なのだ。はるばる長野県まで足を運んで、M2ミーティングにも参加した経験を持つ。ドゥカティのマフラーが入っているため、リアビューは見たこともない姿。オリジナルも好きだけど、いじるのも楽しい！



金田美由紀さん

なぜかレンタカーの前でポーズ。自身の愛車は白のNAだ。毎年セクシーな衣装で参加しているの、どこにいてもすぐに見つけられる。もはやふらのミーティング風物詩と化しているといっても過言ではない、かも。来年の衣装に早くも期待大って感じ？



北野修司さん

Rock'sのメンバーで吉川智恵美さんと参加してくれた。ちなみにRock'sは北海道のロードスタークラブで、ふらのミーティングの運営を行っている。みんな和気あいあい、楽しそうなクラブなので、北海道にいるオーナーさん「ウエルカムですよ！」。



めぐるさん

クルマにはかわいらしいヌイグルミだらけ♡これぞまさに「女子車」。だが、これでジムカーナに常時参戦しようとしているあたり、なかなかヤル気を感じさせる。ジムカーナは運転の基礎が詰まっていますね。ボンネット上のクマがオーナーなんだとか。



片桐美鈴さん

なぜか「わ」ナンバーのNC。つや消し？と思うくらいにやれ気味なボディは、レンタカーの試験か!? 今回のふらのミーティングには3台のレンタカー参加者が。こんなミーティングの楽しみ方も。とくに北海道をオープンで走りたい、という目的も含まれるなら、大いにアリ！



早川さん

昨年の3月に乗り替えたばかりのNA8C。淡い水色、ホントに似合うんだよね。ピラーまで塗っているところが個性的。これからはサーキット仕様にしていくらしいが、スパルタンになりすぎず、「羊の皮をかぶったオオカミ仕様」でいて欲しいな。



べすぽさん

まだ走行距離が3万kmを超えたところと、なんともうやましいNA8C。前オーナーと同様に、スタイリングなどノーマルのままで大事にしている。見た目も美しいJリミⅡだが、冬でも走りまわっている元気さ。フロントウインドーのオープンカー&ヌイグルミがかわいい！



なおぼんさん

助手席にいるシャーク、某イベントで勝ち取った(?)戦利品。ツーリングではトゥルーレッドというだけでも目立つのに、このシャークが飛び出ているから注目度バツグン。これもオープンカーならではのほほえましい光景ってことで。街乗りでも助手席に置いてほしい……。



多田賢司さん

自走でいちばん遠くからの参加、どこからかと思えば地元(マツダの?)広島県だ。各地のミーティングに参加している。ロードスターオーナーズクラブの「Shooting Star」に所属する。早朝ミーティングなどを行っているそうだから、県内に住んでる人、要チェックだよ。



雫石将太さん

すっかり各地のミーティングで姿を拝見するようになった常連!? 北海道から大分ジャンボリーまで制覇している。それくらい魅力があるってこと。それもあって走行距離は見る見る伸びている。NB1のノーマルスタイリングが今となっては新鮮に見えるような。



don yoshibooさん

21年で走行距離が41万1000kmにもなる。もう月まで行ってしまったんですね。その距離を感じさせないくらいボディはきれい。ドアミラーはヴィタローニに交換されているものの、ノーマル然としたスタイリングが好感度高し。道内旭川からの参加だ。



みせつちさん

トゥルーレッドのボディに白いホイールを装着して、コントラストが芝生に映えて美しい1台。埼玉県からの参加だ。ボンネット上には、スライムなどゲームセンターでの戦利品よろしく、並べられている。その中にちゃんとオープンカーが交じっているのがナイス。



内田昌一さん

ガーネットレッドマイカのNB8Cには、地元愛の詰まったアートワークスデワ製の北海道バージョンメーターがセットされている。メーターを見るたびにうれしくなるかも。さりげなくドアミラーが変更されていて、クラシカルな雰囲気もコーディネートしている。



宇野翔太さん

あまり見かけなくなりましたがゆえに目を引くヴェイルサイドのフロントバンパー。スパルタンな姿にNAのかわいさはどこへやら、スポーティな装い。マリナブルーのボディと色味が異なるのも、目立つ要因のひとつかも。NBのインテリアに仕上げているのもポイント！



みつやんさん

なんと、免許を取る前にロードスターを買ったという強者がいた。18歳にしてNCオーナーというのは、時代としかいいようがない!? いうまでもなく、ふらのミーティング参加者最年少だった。たくさんの先輩&ロードスターがいるから、心強いんじゃない?

2012.9.23

M2 MEETING in LAKE MEGAMI

HP: http://www.geocities.jp/clubm2_hp/

レアなM2ロードスターが集結するマニアックなミーティング!



M2オーナーばかりではなく、M2に興味のある人も参加OKというミーティング。今年も開催予定というから、情報を逃さないように。



あいにくの雨だったがつゆつくり見てまわれた
長野県にある女神湖で行われたM2ミーティング、もう恒例となっているので常連参加者も多数だ。緑の美しい芝に愛車を置くことができたため、絶好の撮影ポイントにもなる。他車をのんびり見ること



狙った賞品が当たるか、当たらないか……ビンゴ大会も行われ、これはかなり盛り上がるのだ。子供も参加してのコンテンツ。



雨のせいか参加者が少なかったが、そのぶん参加者の顔がよく見えたポジティブ。主催の新藤さん(右)もひと安心。

ができるし、何より同じM2に乗る者同士の情報交換できる場所として楽しんでいる。ここにはTDI 1001Rも参加している。天候には恵まれなかったが、しっかりと緑に色とりどりのロードスターがなじんでいた。ゆつくり過ごせるミーティングとして、ホームページをチェックしておいて。

わーい!

2012.9.9

CHUBU MEETING in WHITEPIA TAKASU



「コスプレ」スタッフでおなじみの(!?) 笑いにあふれたミーティングなのだ

**ドレコンやテンパータイヤの
ボーリングが根強い人気**

基本的にミーティングのコンテンツは毎年同じ。なのに、どうして毎回楽しいと感じるんだろう。なんて考えても仕方ないくらい、笑いにあふれている中部ミーティング。銘菓(?)の「うまい棒」を武器に、早食いコンテストやテンパータイヤボーリングなど、参加して楽しめるコンテンツが充実している。プレゼントも車両別、そして子供、女性向けに分かれていて親切。またドレコンやテンパータイヤも恒例となっているため、これに参加するべく仕上げてくる人もいる。

参加総台数は405台のうちNAは218台、NB98台、NC89台。やはりNAは圧倒的な数を誇っている。ショップのブース出展だけではなく、オーナーズクラブのブースがあったりと、アットホームな雰囲気でも居心地サイコー。

主催者が面白がっているのが伝わってくるから、参加者も存分に楽しめるのだ。



カエルマニア発見！ ロードスターオーナー(とくにいばNA)にカエル好きが多いのは、けっして気のせいだけではない。



マツダマークをもじったTシャツ、いけてるね。プリングルスにも似てる気が。個性的なTシャツがあちこちで目を楽しませる。



広々としたスキー場の駐車場を埋め尽くすロードスター達。端から端まで見てまわるだけでも圧巻なのである。



ショップのブース出展があり、デモカーが展示されている。直接質問したり相談できるとあって評判がいい。



見ている以上に難しいのがテンパータイヤボーリングだ。曲がっていつってしまうので、ボトルを倒すのもひと苦労。



1日中、楽しい気分が過剰なのはスタッフの支えがあつてこそ。感謝して今年も楽しく参加するぞと決まっています。



「的場選手です」。司会者は毎回名前が変わる。前回はマツコ。期待値が高くなっていくので、実は川口さんプレッシャー？



参加者が持ち寄りで行われるフリーマーケットも人気。欲しかったアイテムが格安で！ 交渉するのも楽しみのひとつ。

2012.10.8

ROADSTER JAMBOREE in OHITA BANK DOME



ジャンボリー名物の青空は健在！ 復活したプレッソーリング也大盛況

**152台の3兄弟が
九州を中心に集結！**

中国・四国地区が空白になって久しいので、九州で開催されるジャンボリーは貴重な存在だ。2006年に会場をこの大分銀行ドームに移してから、高い晴天率に恵まれていることも見逃せない。

そして昨年は、以前は前日恒例だったプレッソーリングが復活。満員御礼のスタッフを含む43台が朝一番にオートボリスのゲートに集結して、やまなみハイウェイや大観峰などのドライブを楽しんだ。

もちろん翌日の本番も快晴。18年ぶりの参加という福田成徳(元デザイン部長)夫妻や、タックイン99の喜多代表、エスケレートの田沼代表は初参加で、ゲストとショップのテントも大にぎわいとなった。

最高の盛り上がりを見せたのは広島からの自腹&自走コンビのひとり藤原悠さん。チャリテイオークションで悩んで、頑張った末に8万円で念願のエキマニをゲット。会場からも大拍手が送られた。



毎回恒例のグルメ紹介。今年は「E3 湯の里」のふぐ会席。ここではお刺身身を「キモあえ」で食べることができました。



プレッソーリングは10月7日の朝、以前会場だったオートボリスに集合。2組に別れてドライブを楽しんだ。



軽井沢ミーティングで有名な福田成徳氏は18年ぶりの参加。もちろん、軽井沢同様にご夫妻で広島から自走で来られた。

当日参加者の軽食や飲み物を提供してくれる移動販売車。もちろんドームの食堂も営業しているが、少し遠いので便利だ。



お弁当は従来のメンチカツ/チキン南蛮/とり天に、昨年はシークレットが新登場。もちろん一番人気になったが、正体は「しょうが焼き」。



右から順に佐藤さん、九州マツダの豊田さん、喜多さん、ナカマエ製作の中前さん、田沼さん、ワコリスの宮崎さん、RCOJ水多氏。



ガレージセールの充実ぶりもジャンボリーの特徴。実店舗の佐藤一洋さんはショップ開店を本気で考えていたほどだ！



栢谷陽太郎さんのNBはタックイン99のダンパーやクスのLSD、マツビ&純正のプッシュを仕込んだ峠仕様。



2012.10.28

OASIS MEETING in KOBE SHINRIN PARK

会場を変更して初のオアシスミーティング 天候はイマイチでも笑顔いっぱいだ！



広々として緑がキレイ
晴れていれば……と期待大
これまでグリーンピア三木で開
催されていた同ミーティング、新た
なる開催地「神戸森林植物園」で
行われた。当日は朝からあいにくの雨
となってしまったが、会場は広々と
して絶好のロケーション。
参加者をボートとさせないオア
シス、開催地が変わってもテンシ
ョン変わらず。特設ステージでは司
会者が軽快なトークでみんなを笑
わせている。ここには、ロードス
ターの開発主査だった貴島さんもお
見え。といつも、お客様扱いしな
いのもオアシスならでは！
これまで軽井沢ミーティングの
前に行われていたが、開催時期も
大幅に変更している。5月に大き
なミーティングが重なる、どち
らか一方しか参加できないという
声も多かったことから、この選択は
よかったのでは？ 終盤には雨も
上がって、次回こそは晴れてほしい
とみんな同じように願っていたはず。
だから今年は晴れだね(きつと)。



すっかりおなじみになった(?)
オアシス土産のオリジナルバ
ン。参加できなかったロード友
に買ってあげよう。



雨のせいで肌寒かったから、温
かい食べ物に人気があった。屋
台がいっぱいあると、さらに楽
しくなりそうだな。



こちら、人のクルマに草でイ
タズラ書きしてはいかん。雨で
も目いっぱい楽しんでる光景
があちこちで見られた。



会場ではクルマが咲いていて
ビックリしたが、これはカンザク
ラの一環。晴れていればビク
ニツク気分が楽しめるそう。



進入路の整備など、前から準
備してくれたスタッフのみな
さん、ありがと！ 楽しい時間
は彼らが作ってくれている。



自ら作った米を試食してもら
う。斬新なアイデア。漬物と白
米を試食してないけど買って
家で食べた。おいしかったよ。



ひそかに貴島さんはオアシスは楽し
みにしている、とおっしゃってました。



あいにくの雨でも、みんな落ち込ま
ないのがオアシスパワー。

2012.11.4

KIYOSATO MEETING in SEISEN-RYO

オープンカー日和の晴天の下 120台のロードスターが大集結



絶景の清里を舞台に
今年で23回目を迎えた
猛暑も落ち着き、紅葉が見ごろ
を迎えた11月4日、ERFC(ユー
ノスロードスターファンクラブ)が
主催する、「清里ミーティング」が
開催された。会場は山梨県清里高
原にある「清泉寮」。この日は雲ひとつ
ない晴天に恵まれ、高原から望む富
士山と紅葉が絶景で、ミーティ
ング日和となった。
ユーノスロードスター登場と同
年から始まったこのイベントは、毎
年欠かすことなく開催され今回で
なんと23回目。ふだんはクルマの進
入ができない草原地帯に、120台
ものロードスターが集結した。
草原のほかに、ロッジ内にも会場
が用意され、ミーティング参加者
全員にスケッチブックが手渡され、
司会者とのかけ合いに活用するなど、
全員が楽しめるような工夫が凝ら
されていた。またゲストとして現役
のマツダ社員や当時の開発者が招
かれ、ほかでは聞けない話などで大
変な盛り上がりを見せた。



毎年このイベントを成功させる
ために、入念な準備と当日の進
行をこなしている実行委員のみ
なさん。今年もお疲れ様でした。



毎年お約束のてるてる坊主
ももちろん用意された。こ
れの効果もあり、当日は曇
ひとつない晴天に！



テーマに沿ってスケッチブックで回答
していく参加者を、司会者がイジリまわ
すやりとりで爆笑が途絶えない。



清泉寮の名物、ジャージ
ーミルクを使用したソフ
トクリーム。絶景の下で
食べるとまた格別。



うめー！
これも本ミーティングの
名物、手作り包装紙のお
弁当。毎年異なる凝った
デザインが楽しめる。も
ちろん味も大満足だ。



マツダ・デザイン部長を務めていた福田氏
による手作りの激レアアクションは会場
でチャリティオークションに出品された。



ハイクオリティな内装パーツを数多く手が
ける、ナカマエ製作がブースを出展。絶えず
参加者ににぎわっていた。

2013.4.14

HOKURIKU MEETING in ASAHI-NO-SATO



手作りのおいしい料理とお酒が楽しめる 前夜から参加したいミーティングNo.1

**初参加でも和める空気
病みつきになるはず!**

元祖まつり系ミーティングといえは北陸。参加者の声を取り入れることで、年々過ごしやすさが増している。なんといっても盛り上がるのが前夜祭。囲炉裏を囲みながらお酒を飲んだり、おいしいおつまみを食べ、会話を交わす。厨房が使えるため、腕自慢の参加者が居酒屋のように料理を供してくれる。

開催時期がよいおかげで、会場付近で採れた山菜(ふきのとうなど)も出てくる。また今年からミーティング当日のランチ、カレーも参加者が作ってくれるという献身ぶり。ごはんまりとした規模ならでは。会場にはまだ雪がたつぷり残っていたが、昨年ほどではなかった。恒例の「焼き蛤ランブリ」では、チャンプ早川が連覇成るか、というトピックスにギャラリーも盛り上がった。かつてこんなに盛り上がったことが……。ジャンケン大会には持ち寄りの魅力的なプレゼントも持ち込まれていた。



またやウイナーに輝きトロフィーならぬ七輪を持ち帰ることになった早川さん。「そろそろ負けたい」と願いつつも!



厨房には板長と浅原くんの姿が。ふたりとも本音にのっておいしいおつまみを作ってくれて、来年の夕食もお願いしたいくらい。



オリジナルコーヒーは3タイプで、カフェインレスも人気がある。試飲もできるので、好みのタイプをとろ。



オリジナルロードスターグッズはかわいいデザインのものばかり。こんなあつたらしいなという相談もあり。



ようこそ!

北陸ミーティングを主催する倉元さん。だれよりも前夜祭を楽しみにしているひとり。いつもご苦労様です。



たくさん煮るとカレーはがぜんおいしくなる。施設のおばちゃんがつくってくれたカレーはマイルドだったけど、これはヒリリ。



ランチはカレーライスとサラダが用意される。事前に申し込んでおいたほうがいよ。



ミーティング終了後にNCだけ集めてみた。色々の違う赤と青。来年はこれにNC3がプラスされるといふ。

2013.5.26

KARUIZAWA MEETING in KARUIZAWA PRINCE



2年連続の好天にテンションも上がるばかり 多数のボランティアに支えられる日本一の集い

**老若男女が楽しめる内容で
参加者はアップし続ける**

日本最大級のロードスターミーティング。今回は参加台数1117台と過去最高に。内訳はNA563台、NB297台(うちクーペ8台)、NC257台(うちRHT15台)。来年はNCのほうにNBを追い越すことになるかも。当日は気持ちいい五月晴れ。これまで悪天候での開催が定着しすぎたせいか、2年連続の好天が怖い気もする。とにかく参加台数が多いので、時間をきっちり区切って進行が行われる。周囲に迷惑をかけないよう、運営スタッフも気をつかう。参加者も気持ちよくいたいところ。さて、お楽しみのランチには、おぎのや「峠の釜飯」が登場。幕の内弁当もあり、いつもと違う味覚にみんな大喜び。できたての釜飯に当たったラッキーな参加者も。軽井沢ミーティングならではの豪華なゲストによるトークショーや、多くのブースでイベント特価のお買い得ショッピングを満喫できた。



クルマも人もいっぱい。駐車場は写真の第一だけではなく、第二、第三まであり、いずれもロードスターがびっしり。

三塚真章さんと愛さんのおふたり。愛さんが手作りしているという革のバッグがすごい! ロードスターの柄(?)がたまらないぞ。



ボランティアスタッフがこのマシンミーティングを支えてくれている。細かい決まり事も大きいイベントならではの。



子供たちが遊べる環境も充実している。近くのアウトレットも歩いていける距離にあるので、同行者もコキゲンなのだ。



どうしても気になるのは次期ロードスターの話題。なかなか核心に迫ることはできない。来年はここで披露とか!

2013 MEETING SCHEDULE

開催日時	イベント名	開催場所	問い合わせ
8月31日(土)~9月1日(日)	ふらのミーティング2013	北海道富良野ホップスホテル	http://furami.rock-s.info/
9月8日(日)	中部ミーティング2013	ホワイトピアたかす	http://chubu-meeting.com/
9月22日(日)	東北ミーティング2013	笹谷オートキャンプ場	http://www.facebook.com/roadster.tohoku
10月14日(祝)	ロードスタージャンボリー2013	大分銀行ドーム	http://5.fan-site.net/~roadster/
10月20日(日)	M2ミーティング2013	山梨県	http://www.geocities.jp/clubm2_hp/
10月27日(日)	OASIS Roadster Meeting 2013	神戸市立森林植物園	http://oasis-mt.org/
11月3日(日)	ERFCミーティング	キープ協会 清原寮	http://erfc.sakurane.jp/
12月7日(土)~8日(日)	RCOJ東海メンバーミーティング2013	愛知県	-



ミクシイのコミュニティ「神奈川のマツダロードスター」のメンバーでクルマを並べて撮影した。楽しかった。



ショップやメーカーが提供してくれた豪華プレゼントにみんなワクワク。天気もいいと、どのコンテンツも盛り上がる。



ROADSTER BROS編集部もブースを出展。アンケイトに協力してもらったり、オリジナルTシャツを販売。

超希少車のコンプリートカーは 存在感抜群のうえ 極上コンディションをキープ



NA8

白根宏希さん

極上コンディションのC-SPECを購入し、大切に乗り続けている。普段はガレージに保管しており、イベントなどを待ちわびている。

OWNER



テールランプは「ランティス」のものが逆さまに装着されている。この個性的なリアビューもお気に入り。

秋の清里ミーティングに参加していた白根さんの愛車は、知る人ぞ知る、マツダスピードのコンプリートカー「C-SPEC」だ。2ℓのコンプリートエンジンを搭載し、キャビン部分以外すべてオリジナルボディとなっていて、一瞬本当にこれがNA8?とさえ思ってしまうほどの迫力。フロントカウルをチルトアップさせたその風貌はまさに威風堂々で、100台以上のロードスターが並ぶ会場でも、ひと際存在感を放っていた。

特筆すべきはそのコンディションのよさ。白根さんはこのクルマをほとんどイベント専用車として扱っているため、走行距離が極端に少なく、ボディもキズひとつなくびかびか! 走行にも気をつかっているため、リップも無傷だ。豪華なホワイトレザー張りの内装もコンディション抜群で、シートもヤレが少なく大事に乗っているのがよくわかる。これからの各地のイベントに向けて、このコンディションをキープしていき、長く乗り続けたいとのことだ。

FRに乗りたくて購入し どっぷりサーキットに……



NB8

三屋明弘さん

スターレットでスポーツ走行の楽しさを知り、ロードスターで奥深さを体験中。このNBは購入して6年ほどになり、走行距離は5万km近い。

OWNER

購入したときの走行距離は1万2000kmと、信じられないほど少ないものだった。免許を取得してからEP91スターレットに乗っていた。しかしFRに乗りたくなり、S15シルビアかMR2が候補になったが、ロードスターに落ち着いた。「友人がNAに乗っていたんだけど、内装がヤレてどうかなって。だからNBがいいと思って笑」。今ではタカササーキットをガンガン走っていて、走行回数はこれ20回を超えているほどだ。

内装全体をホワイトレザーで仕上げた、豪華なインテリアからは、当時のマツダスピードの気合いが伝わってくる。



マツダスピードのコンプリートエンジンは隅々までキレイに磨かれてある。基本的なメンテナンスは維持している。

完全オリジナルのブルーにオールペン センターストライプとの相性も◎だ



NA6CE

OWNER

吉井孝行さん

「ロードスター祭」に日光にギャラリーとして参加。パレードランではみんなから注目を浴びていた。オールペンに勝る変化なし、だね。



NAのかわいいイメージと、カッコいいスポーティカーを連想させるボディカラーが、見事に融合したスタイルを表現した。

以前、本誌で取材した吉井さんのユーノスは、マリナブルーだった。とても大切に持っているのがわかった。しかし久しぶりに会うと、オールペンしてまったく別モノに生まれ変わっていた。どのクルマのものでもない、調査したオリジナルのブルーは目を引く。「カモノハシブルー」ってどう？ なぜかカモノハシのキャラクターはこんな色だったからと提案したのであるが……ダメ？ 却下？
「いや、オールペンでこんなに変わると思ってたんですけど。単に塗装するだけではなくセンターストライプにしたかったので、これも塗装でやってもらいました」
ハードトップなので、センターストライプが似合っている。軽井沢ミートینگでも、どこに止まっているかすぐにわかるほど目立っていた。これまでにやってきたドレスアップスタイルとのマッチングもいいようだ。



NA8C

OWNER

高田宏幸さん

NA6CE(乗りつぶした)から乗り替え、かれこれ9年。走行距離は7万kmオーバーと、まだエンジンなどの心配をする必要はなさそう。

丸くてぼてっとしたドアミラーも、ブラックに塗装することで全体を引き締める効果を生む。参考にしたいポイントだ。



ファストバックを見たときから ずっとやりたいって思っていました～

ソリッドのグリーンとファストバックのクーペスタイルが、NAを大きく見せているようだ。ルノーのスポーツカーから選択したボディカラーだとか。ただしドアミラーとドアノブはブラックにすることで、引き締める効果を演出した。
「リトラクタブルライトが好きなので、NBにもちょっと乗ってみたけど、やっぱりNAになりました」という。サイドシルにさびが出たことから、ボディメイクに踏みきった。TE28ホイールとの組み合わせもイイ感じに仕上がっている。



トランクは写真のようにしてオープンするのだ。真横からのスタイリングはNBクーペとも違って、個性的なシルエットを作り出す。



グリーンのボディに真っ赤なシートというコントラストがまた秀逸。スポーツカーは派手なくらいでちょうどいい気がする。フロアマットはチェッカー柄。





かつてハワイに在住していたことがあるという芦邊さんの奥さん。そのときに普通の買物などに便利な小柄なクルマが欲しいということで購入したのが、このNB型MX-5ミュータだ。帰国の際に、気に入っていたこのNBもいっしょに日本へ持ち込んだのだ。

アメリカのディーラーで購入した新車なので、もちろん左ハンドル。メーターもマイル表示だ。何より左ハンドルがゆえに、日本ではとにかくよく目立つそうだ。

エンジンを含め、多少の取りまわりの違いはあれど基本的に日本仕様と同様で、多くのアフターパーツが装着可能とのこと。ほとんどフルノーマルだが、フロントブレーキにマルハの4ポットを装着することで、性能アップを図っている。



ハワイで購入したためもちろん左ハンドル。基本的にノーマルのままで乗っているのだが、いいコンディションを保っている。



メーターはマイル表示。内側にキロ表示もあるので不便さは感じないとのこと。メーター基板はブルーで鮮やかな雰囲気。



リアバンパーに張ってあったステッカーは、ハワイの車検ステッカー。記念にと今でも剥がさずに残している。



フロントブレーキにマルハの対向4ポットキャリパーを装着している。安心して止まれるようにと、さりげなくチューニング。



NB1 芦邊洋司さん

OWNER

清里ミーティングにご家族で参加していた芦邊さん。このNBは奥さんがハワイで購入し、現在も奥さんがメインで使用。

ハワイ在住時に購入したMX-5ミュータは大のお気に入りです日本でも乗り続ける!

RSファクトリーステージの田畑代表にあこがれてます!

北陸ミーティングには、若い面々(!)が参加していてうれしいかぎり。24歳の佐藤さんが、このロードスターで愛車3台目。S14シルビアに乗っていたこともある。だが、パワーのあるシルビアよりも「このロードスターのほうが面白

いです」。ミーティングのようなイベントも多いし、パーツが豊富にそろっているのもGood。またステージの田畑さんのようになりたいと思っているようで、間瀬サーキットも走行経験がある。頑張って走り込んで!

平成5年式で、たまたま見つけて「面白そう」と購入した。このとき、候補に挙がるようなライバル車種はなかったほどの決め打ちっぷり。男らし〜。



NA6CE

佐藤良平さん

恥ずかしがり屋の若者たちも、ミーティングでは時間が経過するにつれて打ち解けていた。次回はぜひ前夜祭の洗礼を受けて欲しいものだ。

OWNER

「RSお掃除愛好会」の名にふさわしく、新車といってもいいほどのコンディションを保持しているM2 1028。限定車なのでオリジナルの部品にこだわっている。94年式で新車購入してから、もちろん屋内保管で、ずっと大切に

している自慢の愛車。雨の日は乗らないなど、徹底した管理で、ボディ、インテリアだけではなくアームに至るまでピカピカ。なんともうやましい状況。これなら大敵のさびリスクも低いだろう。もちろん洗車大好き!

プラスチックのパーツまで劣化することなく黒々としている。20年近くが経過しようとしているが、走行距離はまだ3万6000km程度。



M2/1028

魚住一也さん

タコ足はツヤなしだったが、ツヤありに見えるよう磨くなど、とにかくきれいなコンディションを維持する楽しみ方を満喫中。

OWNER



中部ミーティングでは、エンジンルーム、サスペンションまわり、そして下まわりまでちゃんと見られるようにウマに掛けられていた。

見えるところだけではなく下まわりも足もピカピカ



仲間がいるから乗り続けていられるし いじって楽しむのもやめられない!



OWNER

NCEC 金子成二さん

基本はオープンで走っている。サーキットを走ったこともあるが、腕がないから体験走行くらいが楽しめるとか。



シートは納車の前に購入してディーラーに預けておいた。「ノーマルのシートには10kmも乗ってないね」というほど、ほれ込んだシートだ。



赤ばかりをあちこちに多用せず、ミラーやピラー部にはメッキを使っている。ダムドのフロントフェイスともバランスがとれていて◎だ。



赤と黒のコントラストがスポーツカーらしいコックピット。ピラー部は自分で塗装している。長距離ドライブを考えミッションはATをチョイス。

メッキを要所所に取り入れて、なかなかアグレッシブなエクステリアに仕上がっている。中部ミーツィングのドレコン参加車両で、オーナーは若い人かと思いきや元気なシニア(失礼! 世代)。ノガミプロジェクトでクルマをいじっており、このNCに乗る前にはNBに9年乗っていた。

プロジェクトでいじってもらっているが、インテリアなどは「自分でいじれるところはやる」という信念でDIYを楽しむ。こうしたカスタマイズも仲間がいるから。「ひとりでは続かない」という。

またこれまで趣味としてゴルフをやっていたが、「こつちのほうが楽しい」からと、すっかりやらなくなってしまった。ちなみにNBのトランクには、ゴルフバッグがちゃんとふたつ入ったとか。NCより広いと感ずるようだ。



3rdジェネレーションのメッキピラーをセットする人はいるが、マツダのエムレムを装飾するのは金子さんだけだ。



シートバックバーのカバーもメッキをチョイス。落ち着いた幌のブラウンとは、ちぐはぐになることなくまとまっている。配分が難しい。



NCでもNA・NBと同様に、プラモ感覚で楽しむことを教えてくれるドアの内張り。もちろんDIYで仕上げています。これもまた楽し!



OWNER

NAGCE 長安 純さん

アメリカに出品されたスパイダーやNCのコンセプトカーを見て影響された。布だと車高が低く見えカッコいいとビキントップを製作。

日差しをしっかりと避けながら 風通しのよさはオープン並み

「NAなのにNB 幌にしているせいで、NA開けができない」という不満を解消すべく、自作でビキントップを作ってしまった。オープンにするより風が抜けて、しかも直射日光は避けられる、といいこと尽くし。手芸店でいちばん太い糸を買い、現物合わせしながら製作していった。最後は思いきりで完成させた。走行風の抜け具合が独特で、想像していたものよりずっとよかった。車高がぐっと低く見えるのもねらっていたところ。

ルーフ部にはしっかりと補強がなされている。よく考えられていると感心してしまう。夏はビキントップがオススメといえそう。



市販されているかのような完成度の高さ、まさか手縫いとは。長安さんはこうしたDIYやリフレッシュのノウハウを豊富に持っているのだ。





OWNER
NCEC
黒柳勝雅さん
ボンネットダンパーも青く塗るなど、とことんブルーにこだわる。マフラー出口のチタンカラーもまたお気に入り。自分でやるのが楽しい。

ブルーを基調にするためにDIY作業 お金をかけずにコツコツ仕上げた



ユーロテールのようなクリアなライトは、ブラックアウトすることで落ち着いた雰囲気に仕上げられる。これ、いいアイデア!



「夜な夜な張った」バックスキンが布がいて感じが収まっている。ここはNCECの要になりそうなおパーツ、いいアイデア。



ボンネットにはラインを入れてメリハリをきかせた。このコーディネートも自ら考案し、DIYすることで2度楽しむ。

NA6CEから乗り替えたマールホワイトのNC2。NAはエンジンを載せ替えないと乗り続けられなくなったため、どうせお金がかかるなら、と新車購入に踏みきった。ブルーが好きだが「ストミィブルー」マイカはオレの青じゃないなって思ってた。そこでインテリアからスタートして、少しずつブルーを生かしたモディファイを続けている。DIYが好きなのでNAのときもいじっていた。みんなに協力してもらって仕上げている。



ホイールのバルブは手榴弾のようなデザイン。これだけでも「おっ」と思わせることができるだろう。

ナンバープレートのナットはなんと「ロータリー」形状。友人が削り出しで作ってくれた貴重なもの。



青が生かせる部分には用いている。これからカバーの塗装でもして、さらにブルーを広げていってはどうだろう?



インテリアもブルーを使ってまとめた。居心地が悪くなるほど多用しないあたりは、参考にしたいコーディネート技。

中部ミーティングのスタッフであるため、当日はなかなか忙しい。愛車はクラブブリスの前に展示されていた。インテグラル神戸のフロントカナードを採用するなど、NC2のキリリとしたフェイスを生かすメイクを施す。
ドレスアップが進むにつれ、中部ミーティングの仲間とは「まずはROADSTER BROSに取材されて、雑誌に掲載されることだね」と話していたとか。その言葉は見事に現実になった!



道路公団ではなくロード公団ってのがシャレがきいている。このミニカーを作ったならなかなかマネできそうにないから絶対欲しい。

OWNER
NCEC
山本史明さん
昨年に引き続き取材対象、もうアイデアと仕上がりのよさに限る。みんな写真をガンガン撮りまくっていたほどの人気っぷりだった。



ミーティング限定のお楽しみ デコレーションのセンスが◎

昨年はウサギのミッフィーをあしらった仕様で、がっつり食いついて撮影させてもらったが、今年はなんと道路公団風。オーナーを見て「やられた」と思ったね。ボディカラーを存分に生かした、遊び心満載のエクステリアはミーティングのために行ったもの。翌日にはノーマルに戻ってしまう「一夜城」。こんな公団車両が走っていたら、思わず追尾してしまいそうだ。次はどんなバージョンにしてくれるのか、もう期待してしまう。



よくできたスタイリング。とってつけたような違和感はなく、こんな車両があってもおかしくないほど。このまま高速道路を走ったら止められそう?



バンパーは消耗品、はハッキリじゃない 「妄想」を「現実」にしてドリフトも!



ちっちゃ! ステアリング径は28φだが、ドリフトでは操作範囲が小さいのでなかなかいいのだとか。外観と違ってインテリアはシックに仕上がっている。



マフラーはコーンズ製でなんとNA用。センターパイプを作製して、NB用に変換して装着した。NBなのに1本出しなのだ。



運転席はリクライニングバケット。Vスベックの内装にもマッチしている。ドライブにもドリフトにも適したシートだ。



OWNER
NB6 応本 丈さん
ホイールはTE37Vで、フロントオフセットは-5、20mmのスペーサーをセット。リアは-15。走ってスタイリングも追求する。

免許を取得してすぐロードスターに乗り始めた。「20代前半は勢いがあつた」ので、ヤンチャな仕様。その後旧車に乗るようになり、「またロードスターに乗りたいたい」と思い立って購入した。「NBの出始めのころ、乗りたいなって思っていましたけど、とても買えませんでした」
中古車で購入したもの、コンディションは決してよくなかった。そこで気合いで一気に仕上げた。キャンバーが派手についていて、一見ドレスアップかと思わせるがドリフトを楽しんでいる。「見た目だけで走れないんじゃない意味がない」というポリシー。想像していたスタイリングを現実にしていく。それもまたカスタマイズのお楽しみといえる。

友人の引っ越しで手もとにやってきたNB アメリカンチックに仕上げている



ジェットストリームのエアロは存在感たっぷり。ブラックアウトしたテールも悪そうな感じがしていい。ホイールは懐かしのSSRタイプCだ。



コックピットもアメリカン風に仕上げている。NBはこのスタイルがよく似合う。外装に合わせてもっと派手にしちゃえばいいかも。



よくよく見ると……あれ、マツダのエンブレムが逆に付いてる。ここは遊び心の部分ということで。これに目玉をつける人はよくいるね。

以前ランエボVIIに乗っていたが、「どっかんターボで、下がないから街乗りがつまらなくて」1年ほどで乗り替えた。NB1からスイッチした理由は、信号無視のクルマに突っ込まれて、廃車になってしまったせい。
しかし友人が「引っ越してガレージがなくなるので、買ってくれないか?」とこのNBを差し出した。NB1から流用できるパーツは取っておいて、ジェットストリームのエアロをまとった「やりすぎ」くらいがいいと悟った。そしてアメリカンスタイルを取り入れるべく、ファイアバタールをボディに。ランエボに乗っていた経験から、今はエンジンパワーには興味がない。アメリカンな印象を与えるエクステリアに力を注いでいる。



OWNER
NB8 梅津野延子さん

「もうエンジンパワーなど興味がなくなってしまいました」とカスタマイズに目覚めたようす……。



さまざまな体験をして早19年目 まさに苦楽をともにする ベストパートナー!



中部ミーティングの名(迷?)司会者として活躍する川口さん。愛車でドリフトを楽しんでおり(1割はグリップも楽しむ)、これまでにさまざまな表情を見せてくれた。「グレイにすることは頭にありましたが、現行ボルシェとかいろいろ考えたけど、ヘッドカバーの色からこれを選びました」

だ。オールペンしてからは、それまでしなかったボディカバーを掛けるようになった。ダクトも設けてあるので、雨は大敵となった。これまではデフブローなどさまざまなトラブルもあったが、仲間に助けられながらこまできた。スポッと増してボディ補強しているため、タワーバーといったパーツは不要になった。調子が悪いパーツはすべて取り外している。バンパー内も塗装しておけばよかったという点だけが心残り。



キャブ仕様で自らセッティングしている。インマニに異物が入った経験があり、このときはヘッドがブローするという大惨事に。



ノーマルとはまるで異なるスリムなドアミラーはスタイリングにマッチしている。バイク用を使ったりするのもありな手法。



OWNER
NA6CE 川口 純さん

よどみなく話す司会力はだれもが認めるところ。自らキャブを調整し、チューニングも行っているが、ときどき手痛いトラブルも……ある。

キャンバーがついて「末広がり」なシルエットを作り出している。ドリフト9、グリップ1の割合でどちらの走りも楽しんでいる。



横のつながりが強固だから すごく助けられている

クルマ関連の仕事に就いている関係で、人のクルマをチェックする目は職人かたぎ。これだけでかなり勉強になるという。もう20年近く乗る愛車に、持てる力をすべて注入してきている。しかし、これは自分だけの努力ではないと思っている。仲間の協力があるからこそ乗り続けられたし、いじり続けられた。中部ミーティング後、実行委員は忙しいのだがみんなで記念撮影。だれもかれもみんなが楽しそうだった。



川口さんの人柄に仲間も集まる。ロードスターがつかないでくれた縁である。さて、今年はなんて名前を付けてくれるのかな。



ミーティング終了後には、仲間と愛車を並べて撮影する姿があらゆるところで見られるが、主催サイド目撃してみた。珍しい光景なのだ。

そろそろサビや不具合が気になる オリジナルカラーの2年式!

バステル調のカラーが本当によく似合うNA。ハードトップとのカラマツチングも◎だ。
「ビラーがもともとオリジナルカラーなので、それに合わせました。ハードトップは入手した当時、シルバードットだったんです。13年前に購入して以来、車検を切つて乗らない時期もあったが、走行距離は10万kmを超えた。最近ではサビが気になってきているところ。」

ター出しマフラーが付いていました。でもホイールはネットオークションで落としたハヤシレーシングです。オールペンでレトロな雰囲気をまとっているから、この組み合わせは絶妙。
オアシスミーティングには息子さんと参加してくれたが、「お姉ちゃん、娘のほうにロードスターのこと、気に入っているみたい」だそう。これからのセットアップ予定は、ナンバー灯のLED化だ。



NA6CE

丸岡康郎さん

会場を変更して開催となったオアシスミーティングに、息子の誠一朗くん(4歳)とともに参加。雨にも負けず、元気いっぱい!

OWNER



コックピット全体は黒を基調にしつつメッキをアクセントにしている。室内灯をLEDにしたらかなり明るく役立つようになった。ノーマルは暗くてよく見えないからね。



メッキを使うことで、旧車チックなスタイルを実現している。知り合いのショップでいじってもらっている。



とくにNAのドレスアップに高い人気を誇るハヤシレーシングは7Jでオフセットは+10を選択している。

初めて参加した北陸ミーティング 持ち込んだ愛車は自分でいじっている

NB/バンパーがしっかり似合っているこのユーノス、走行距離はすでに14万km弱。車両はまだ入手して半年ほどだというが、カスタマイズは進んでいる。「たまたま4~5日前にこの北陸ミーティングのことを知りました」と愛車を披露。これまでの車歴は数えきれないほどあるが、AE86でサーキットを走っていたこともある。板金塗装の仕事をしているだけに、「盆栽気分」で自分のクルマをいじっている。オリジナルティの高いモディファイはお手のものだ。



ヘッドカバーをホワイトに塗装している。NAだけでも4台ほどというから、ドレスアップやチューニングの引き出しは多いのだ。

NA6CE 藤本重良さん

走りやスタイリングは両立が難しいので、サーキット仕様は別々に用意。北陸ミーティングには初の参加となった。

OWNER



ホイールはバレルリアキャンパーをつけて見た目のインパクトを強調している。サイドは黒で引き締めている。塗り分けが特徴的な仕上げだ。



中学生でNAのリアビューに一目ぼれ以来、自己学習を経て実践に至る!?

中学生のころに「一目ぼれして、来ずっ」と恋い焦がれていた。高校生になると関連雑誌を読みふけり、自己学習する毎日。転機は平成5年。最終生産のNA6を新車で購入し、サンバーストイエローにオーラルペンした。ロードスタークラブ新潟のメンバーになり、積極的に各種イベントなどに参加するも事故でこの愛車を失う。その後AE86に乗ったが、NB6を新車で購入し今度もサンバーストイエローにオー



ロードスターオーナーにガンダム好きが多いのはなぜだ!? 遊び心にあふれるドリンクホルダーはコツコツと自作したもの。エアコン風が当たって冷温自在。



ルペン。FCRキャブ化、ローファイン化、エアコンレスなどを進めたら普段乗りがつかなくなり手放す。その後セダンに走ったり、超コンパクトカーに乗ったりもしたが、7年くらい前に村上モータース經由ステージでM2/1028をゲット。各種修理・補完を行いつつ、現在に至る。ロードスターを所有していない時期でも北陸ミーティングには参加していた。ロードスターへの思いは熱いぜ!

OWNER
M2/1028
品田研二さん
28ハードトップのリアスクリーン(ポリカボ)をアクリルで作ろうかと画策中。穴を開けると割れそう。色や厚さより加工の問題か?



ビッグスロットルに興味があったが、社外品は不安だったのでEG6(シビック)用を。55φから60φへとサイズアップ。ちなみにDC2インテグラだと70φ。



北陸ミーティングの恒例コンテンツ「焼き蛤グランプリ」では、七輪+炭の用意が不可欠。専門要員のようなよみな動きがナイス。



ヨシムラのデジタル温度メーターは2カ所の温度を同時に表示することができる。油温、水温を把握するのにピッタリなメーターだ。

OWNER
NA8C
中田義人さん
購入してから7年ほど経過するが、オールペンに踏みきったのは最近。エンジンはノーマル、185CUPでタイムアタックに挑む。



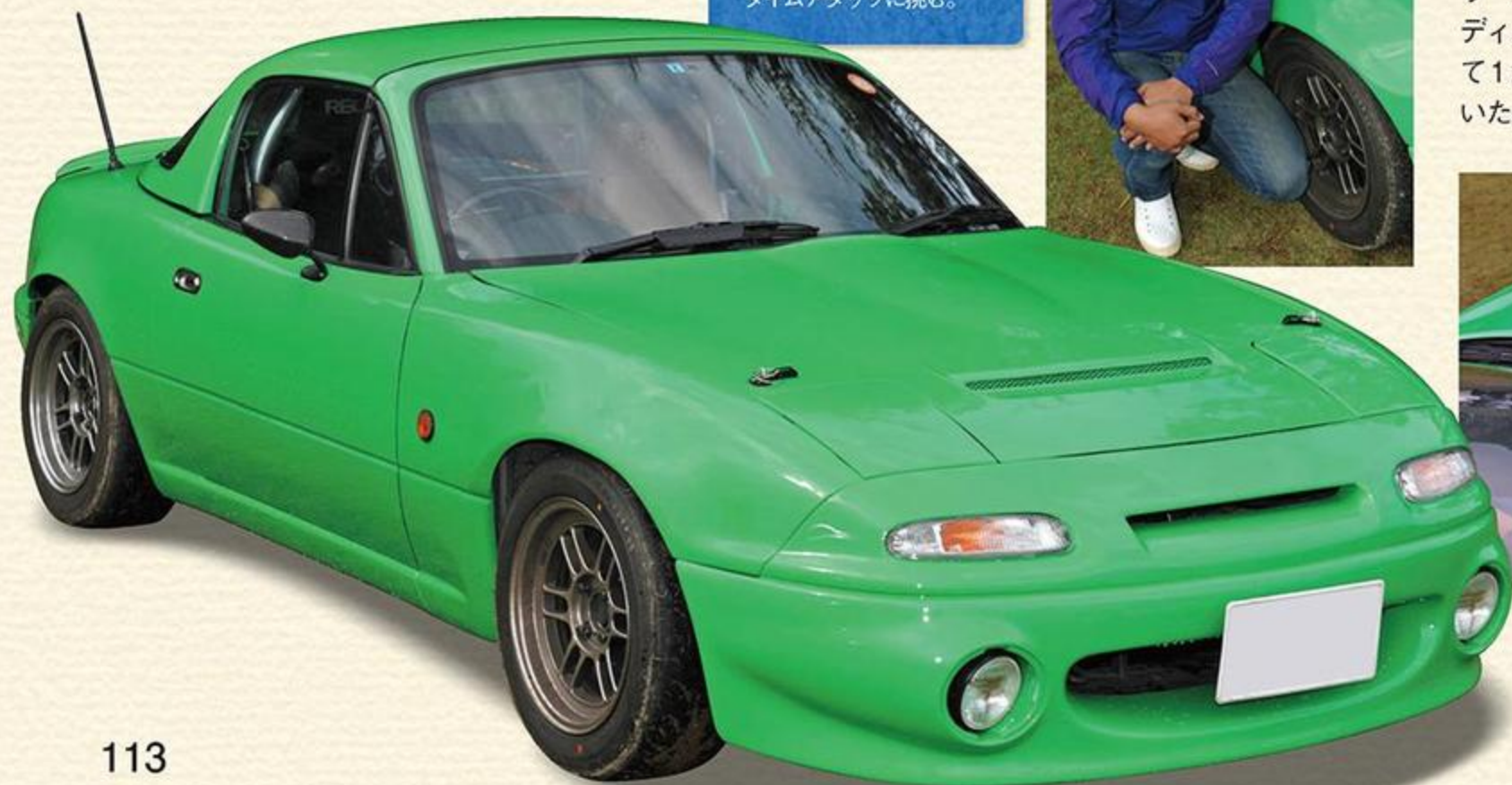
オンリーワンを目指して全塗装 自作技も取り入れて個性度アップ

オアシスミーティングの会場へ向かう途中、高速道路で見かけたソリッドグリーンのNAを見つけて大興奮。さっそく会場で声をかけた。「これはポルシェのシグナルグリーンです。前からこの色にしようと思ってました。ライムグリーンとか他車種のボディカラーを考えたりもしましたが、ほかの人がやっていない色と思って」。塗装して1カ月くらいでこのオアシスミーティングに参加。当初はS2000を買おうと思っていたが、今はロードスターで結果オーライだった。



ボンネットはRSアイザワ製で、エンジンルーム内の熱気を外に逃がすダクトが設けられている。エアクリ側のリトラにもダクトがある。

NA6CE用のドアにはビームが入っていないので左右で10kgくらいの軽量化ができる。意外と重たいんだな、と思った。

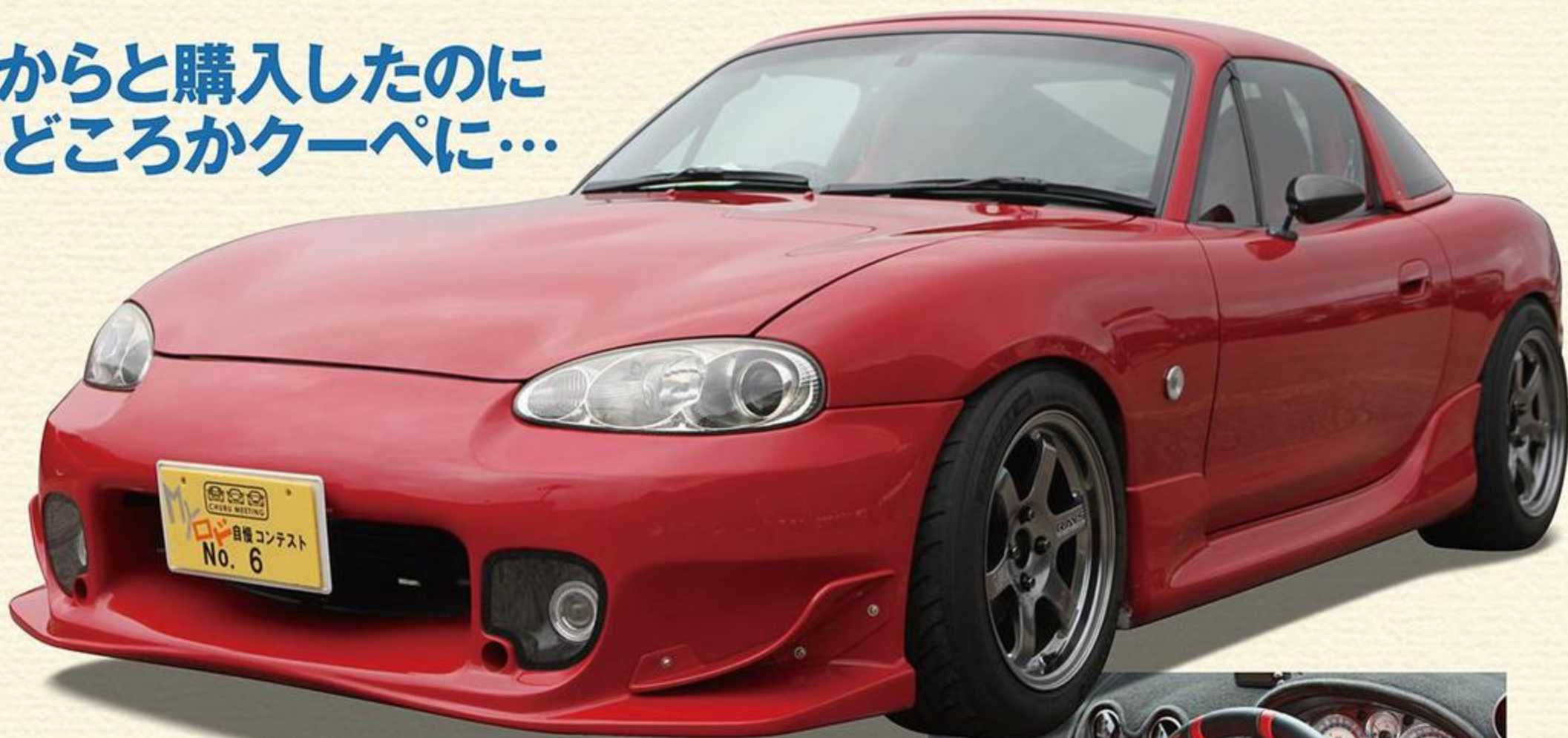


オープンカーだからと購入したのに 意外に開けないどころかクーペに…

2009年に中古で購入したこのNB、理由は「屋根が開く」からだった。しかし、気づいたらオープンどころかファストバックのクーペスタイルへと変貌していた。

初めてのミーティング参加となった中部へは、愛車を見てもうっているオリブボールの近藤代表に誘われて、シヨップに足を運ぶようになったのは友人の影響だ。「FF（インテグラ）に乗っていたけど、つまらなかったんでFRに乗ろうと購入しました。オリブボールに行くようになって、サスのセッティングや走らせ方を教えてもらって、すごく役立ってます」

鈴鹿ツインをはじめ、本コースを月イチくらいで走り込んでいます。そのため、クスコの2ウェイ（デフ）を入れたところ、挙動が劇的に変わって感激。大がかりなチューニングはシヨップに任せるものの、小技系は自分でやるようにしているという感心な25歳なのだ。



OWNER
NB8 高岡 真さん
オーナー（右）の幼なじみ（小学校からの友人）という望月さん（S2000乗り）と中部ミーティングに参加した。



エアコンの吹き出し口にぴったりはまったメーター。見やすいし、すっきり収めることができたのだ。ドレスアップ効果も大。



センターコンソールはオカマエのキルティング、それに海外パーツを組み合わせた。パーツはネットで探して購入することが多い。



別のクルマに浮気していたけど やっぱりオープンは止められない

最近「出戻った」ばかりで、前まで別のクルマに乗っていた。といってもアテンザ。しばらくすると、「ロードスター、また欲しいな〜」と考え始める。オープンカーの気持ち良さは別のクルマでは味わえない。そこで購入したのが平成4年式のユーノス。ATだったのだが、MTに換装した。AT車はスポーツ走行などせずボディの状態もいいことが多いから、ミッション載せ替えはこれからの主流かも。とはいえこの個体は下まわりまで補強してあったそうだから、そこそこ走りを楽しんでいたのかもしれない。

OWNER
NA6CE 福田優生さん
「フェンダーはどうやらスカイライン用を加工して付けたみたい。ATのわりには手が入っているほうで、お得だったかも！」



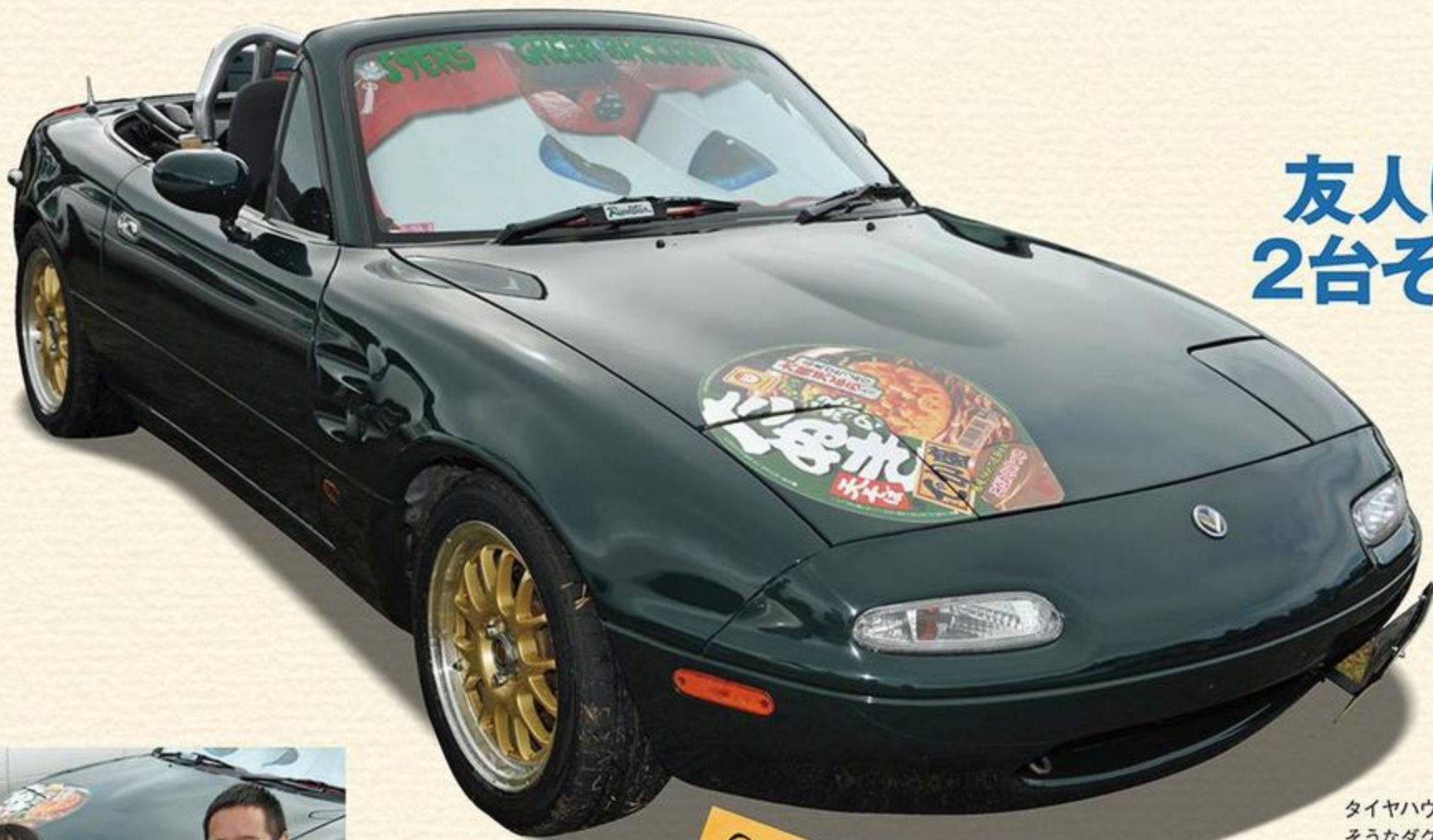
当初はフルバケを考えていたが、レカロのセミバケットを運転席にセット。平成4年式だが、内装の状態は至ってきれいに保たれている。



マフラーは前オーナーが交換したもの。自分ではLSDにマツダスピードの1ウェイを入れて、フィーリングの違いに満足している。



友人は「赤いきつね」バージョン 2台そろっているとインパクト大



リアバンパーに「緑のたぬき」とあったので思わずクスッ。と、フロントサイドにまわり込んだら大爆笑。これは思いつかなかったよ。「友人が赤いNAに乗っていて、これってきつねとたぬきっぽくない？って話になって」、ノリでいつてしまったというわけ。もうスポンサーだしてはいくらいいだね、マルちゃんこと東洋水産に！

AT限定免許しか持っていないが、マニュアル車に乗りたくなり、限定解除して中古車店に足を運んだ。なんとというレスポンス。エンジンをかけたときの音がよくて、「これしかない！」とロードスターを購入した。平成3年式という低年式車ながら、オールペンをしていること、エンジンも一回オーバーホールしてあり、走行距離は16万kmになるものの調子はいい。



OWNER NA6CE 中牟田久梨さん

クルマに興味なかった、というセリフがうそのような仕上がりがっぷり。オアシスミーティングへは潮川雅之さんと参加していた。

OWNER

タイヤハウスの冷却にひと役もふた役も買いたそうなの。ワンオフボディ加工でやってもらった。男らしいっす！

外見と違ってコックピットはレーシーな装い。Vスベのタンクもきれいに保っている3年式とは思えないほどだ。



NAなのに2本出しマフラー。リアビューの印象もなかなか強い1台に仕上がっているのだ。赤いきつねも次回ぜひ見たい。



新車で購入した元年式をずっと乗り続け ついにやりたかったことを実現した！



フロントから見ると「あれっ、なんかヘン」と思い、リアを見てビックリする変則的な「タルガトップ」仕様。「ずっとやりたい」と考えていたんです。やろうと思ったら意外と短期間で作っちゃいました。自分でサンダーを使って切斷しました。驚かせようとしたれにも言わずに作業しました」と、サブライズねらいは見事に成功した。仕事の合間を縫ってとはいえ、2週間足らずで完成。断面がどうなっているか、強度はどうなのか、まったく手探りの状態だ。

オアシスミーティングは開始直後からあいにくの雨で、それでもこのまま展示していたのではびしょびしょになってしまった。それでもみんなに注目されて、やったかいたったというものの。



安いハードトップを手に入れて製作。行き当たりばったりで作ったとは思えないほどのクオリティだ。固定方法も手探り状態だった。車高も落とした。

バイク用などを使ってノーマルとは違う表情を演出する。ちゃんとオレンジ色の電球を入れているので車検もクリアできるのだ。



OWNER NA6CE 河合茂男さん

アルファ156も並行して乗っていたが手放し、別のクルマを模索中。アルシオーネにも乗っていた経験があるほど「変わった」クルマ好き。



自分でいじるのが好きで、インテリアも自分で手を入れている。せっかくの内張りも雨にぬれてカビカビにならないか心配になってしまった。



エンジンルームもピカピカだ。走行距離は6万kmくらいで、購入時は3万kmほどだったというから、けっこう走り込んでいる。

ロードスターとポルシェを所有する これがホントの理想だったりするが……



シートはローバックにしたいと考えていた。ヘッドレストもあるタイプなので、安全面もクリアできる。内外装のマッチングが◎。

ロードスター歴は、NA（シルバー）→NB2（SGリミテッドのグリーンメタリック）→NB1（2年ほど前に購入した現車だ。NB2はとくにいい感じ、ぶつけられるたびにパネルごと塗装し、グリーンのストライプを2本入れていた。ロードスターだけではなく、ポルシェに乗っていた時期が2度ほどある。理想はこの2台体制だが、なかなか……。そのせいかロードスターを購入したら、ポルシェのボディ

カラーにしようと思っていた。NAと違ってNBはメタリックのイメージが強いせいか、ソリッドカラーは想像しづらいものがあつたが、実際に見てみると違和感なし。スポーツカーはソリッドが似合うようにできているのだ。箱根を走るのが好きで、休日の早朝には大観山ドライブインから伊豆スカイライン、仙石原まで走りを楽しみ、そのあとは温泉に入って帰るという優雅な時間を過ごしている。

購入したときに落着いてたところがあつたため、アメリカから新品を購入し、リサイズナブル工賃で取り付けてもらった。ボディカラーによく似合う。



OWNER

NB1 岩上英資さん

ロードスターに乗らなかった期間もあったが、再びオーナーになったため、クラブ「オーバーフォーティーズ」に入会し直した。



免許を取って初めての愛車です なのに現状維持が目下の目標!?

「これを購入するまでは、バイクに乗っていたんです。クルマに乗ろうと考えたとき、まずはFRだろうと購入しました。この車両は、北陸ミーティング名物「焼き蛤グランプリ」のチャンプ、早川さんが購入しようとしていたとあとで知ったとか。JリミテッドIIは平成6年式で、走行距離も13万kmいっているため、購入してからブッシュ交換を施した。これだけでもずいぶんと走行フィールはシャキッとした。ジムカーナを年に数回楽しんでいる。



スポーツ走行を楽しむべく、バケットシートで体をホールド。ごちゃごちゃモノを置かず、ノーマル然としたコックピットが好感度高し。

OWNER

NA8 沢村哲朗さん

「ストライプを入れるのもいいかな〜と思っています」。とりあえずは現状維持を目標にしているという。若干23歳、頑張れっ。





インテリアも隅々まで手が加えられている。モノトーンの配色も印象的だ。ナカマエ製作の社長と、型紙を当てながら内装やシート製作の話し合いに余念がなかった。

内外装にアイデア満載の ハイセンスなオンリーワン仕様

清里ミーティングに参加していた小林さんご夫妻。キレイなガンメタにオールペンされたNA8は、至るところに小林さん独自のアイデア満載だ。LEDやイカリングなどの光りモノを多用し、ナイトステージでもアピール度満点。バンパーのモールの使い方もハイセンスだ。リアのナンバープレートはバンパーに移設し、トランク部分をスムーズにすることでリアの印象がガラリと変わっている。内装も、イベント時にナカマエ製作の社長と、次のプランについて熱心に話し合いを重ねていた。



リアバンパー下部のLEDバックフォグは、なんと本物の金で装飾されていた！ワンポイントアクセントをねらったとのことだが、すごいインパクト。

OWNER
NA8
小林政吉さん
他車にはないカッコいいNAIに仕上げたいと、日々アイデアを練っている小林さん。DIYで作り上げることも多いという。



やっと理想のカタチが現実のものに 一気に仕上げ3ナンバーも取得した



サーキット走行をする予定があるため、GTウイングもハンパない。ここまでのスパルタンルックにはちょうどいいくらいか！

OWNER
NA8 工藤徹也さん
「トルクがあるぶん楽に運転できます。サーキットも視野に入れているので、ブレーキキャリパーの交換も考えています」



ここまでやってあげれば、インテリアだって手を抜くようなことはない。コンディショニングチェックのためのメーターもセットしている。シンプルで。



ワークのマイスターはフロント8J×16、+3、リア9J×16、-10で5mm、3mmのスペーサーを入れている。



NBエンジンをさらに2.1ℓ化、4スロットル仕様としている。160馬力オーバーの楽しいマシンに仕上がっているのだ。見ごたえもたっぴりのエンジンルーム。

なんとも迫力満点のボディメイクだと思っただけで取材を申し込んだら……。前号でも取材させてもらった工藤さん。ずいぶん大きく変貌を遂げたロードスターに驚くばかり。「エンジンからやって外観と、徐々に。お金もかかりますし。実家が近いこともあって、マルハモーターズでNBエンジンにしてコンピュータセッティングまでお願いしました」とや

る気、気合いともに満々。そしてこのグラマラスボディにした理由は、「ノガミプロジェクトがGTに出ていたのが記憶に残っていたんです。それに近づけようと思って」。そこで大々的なモディファイを行ったというわけだ。片側だけで50mmトレッド幅が広がっている。もちろんアーム延長して対応したという。3ナンバーを取得して車検もOK！



まるでアルファとのコラボフェイス!? 合併話の前に完成していたオリジナル



もともとNB1の初期型であるが、後期のヘッドライトに交換している。そのためにはフロントバンパーの交換が必要になる。イーストベア製のフロントバンパーを選択し、さらに塗り分けをしてもらうことでよりオリジナル리티の高いものとなった。

ニューズが流れる前から斬新な表情を作り上げていたくらいなのだ。アルファの部品を使ってグリル部を仕上げている。これにはオアシスミレーティングに参加していた貴島さんも思わずチェックを入れている。購入して3年ほどでここまで仕上げたというのも、最終の形を想像できるからこそ、と感心した。このNBに乗る前には、マリナブルーのNAに4年ほど乗っていた口下歴を持つ。



OWNER
NB8 鴨川慶武さん

「外装をメインにまとめています。このまま売っているような感じで、自然な純正っぽい仕上がりになるよう考えています」



反射板を左右にセット。レトロとも異なるアプローチで、個性的に仕上がっている。小技を随所にきかせた1台なのだ。



これなんと、BMWの旧車にあったメッキパーツ。こんなアイテムを見つけるのも楽しみのひとつ。色のセンスもよくまとまっている。



フェンダーは加工したものが出回っており、それをセットアップした。フロントからリアまで、ぶれないコンセプトを感じる。



トランク上部にはメッキのスポイラーをセットしている。ここにアクセントがあるおかげでモレティ風リアテールも映えるというものだ。



輸入パーツを多用して個性的に仕上げる ヘッドライトの注目度もかなり高い

ヘッドライトに目を引かれ質問したところ、iLモータースポーツ製のものだという。iLモータースポーツはドイツのパーツメーカーで、日本と違ったデザインが魅力的なのだ。ただレンズカットが逆になっていたため、自分で付け替えた。この車両、実はターボモデルなのだ。「純正ターボモデルなんですけど、気づいてもらえませんか」。やはりヘッドライトを交換しているから？ ブラックアウトしたヘッドライトは人気なのだが、あえて交換した。わざわざターボを探してNBから乗り替えたという。



OWNER
NBturbo 沼沢 寛さん

購入して4年半ほどになるNBターボ。物件はレッドのボディばかりだったが、なんとかこのカラーを見つけ出してドレスアップしている。



アメリカのボラ製マフラーを、レートが安かったときに通信販売で購入した。あちこちでさりげないパーツチョイスが光る。



メーターも海外製品をセットアップすることで、異国情緒漂うコックピットに仕上げています。NBにはよく似合っていると思う。

ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

われら

大学自動車部

長野県

信州大学自動車部

部員数: 20数名
本日のメンバー: 5名



気づけばロードスターが増えていた!? ジムカーナ練習会でウデ磨き中です

若者のクルマ離れが言われて久しい。でも、みんながみんな興味がないわけじゃない。たとえば大学にある自動車部。ここにはクルマいじりや運転が好き、という若者が集まっている。長野県にある信州大学、この自動車部でロードスターに乗る学生をクローズアップしてみた。若者よ、ロードスターで思いきり遊べ!

本間健太さん
人文学部卒

NA8C



運転席はバケットシートに交換した。購入したときは5万5000km程度だった走行距離が、今は12万kmオーバーだ。

バイトしながらせっせと貯金 19歳の夏休みに晴れて購入!

人文学部を卒業したOBの本間さん。大学2年の時にネットオークションで13万円で落札! 今は社会人(自動車関連の仕事)となり、ある程度お金を使えるようになったので、昨年レガシ「ブリッツェン」のボディカラーにオールペンした。ビーナスラインをドライブするのが好きで、バリバリのチューニングというよりは長く乗れるよう手を入れていきたい。TEINのストリートフレックスを入れたばかりで、ご機嫌!

楽しそうに乗っていると 自分も思わず欲しくなる

長野県にある信州大学は、人文学部、経済学部、医学部、理学部、教育学部、工学部、農学部、繊維学部で構成されている国立大学。この学生で、ロードスターに乗っている人がいるよ、という情報をもらい、とある休日集まってもらった。

大学のキャンパス内で撮影したいというわがままも聞き入れてもらい、本誌取材を敢行した。広々とした敷地には緑があふれて、大きな建物があちこちに存在する。思わず目が泳いでしまったよ。

ロードスターに乗っているのは自動車部の面々で、いろいろな学部の生徒が入りまじっている。

「ドライブが好きならいけば、エンジンいじってる人がいたり、好

き勝手やっつる感じですかね」と鈴木木雄大さんが説明してくれる。

OBの本間さんが大学在籍中にロードスターを購入。これに影響され、ひとり、またひとりとロードスターオーナーが増えていった。仲間ができるというしよに行動する機会も増えていくものである。今年は軽井沢ミーティングにも参加したそう。

自動車部なのだから、基本的なメンテナンスなどは自分たちで行う。が、情報量はまだまだ足りないため、最近はずっかりガレージ(アイ)を頼りにしている。長野から岡谷までの距離も、楽しい移動となっている。

勉強、バイト、ロードスター。忙しいからこそステアリングを握る時間がいりフレッシュになっているのは、学生も社会人も同じ。お金がなくても維持できるロードスターだから学生でも大いに楽しめる!

阪野樹央さん
大学院生

NA6CE



自作でリップを作った。ピラーも塗装しているのだが、こちらはガレージの駒場さんに作業してもらった。普段は幌で走行している。

まだ乗り始めたばかりだけどスポーツ走行を楽しんでいます

自動車部に所属しているというわけではないが、ジムカーナといったイベントには参加している。春から乗り始めたばかりなので、冬の凍結路は未体験。「冬は乗りません」ってホント？ 以前はインプレッサのワゴン(1.5ℓNA)に乗っていたのだが、

雪の日に突っ込まれてしまった。修理するより買い替えてしまえ、とロードスターを購入。走行距離は12万km(購入時は8万kmオーバー)を超えているが、NBエンジンに換装している。楽しいからじゃんじゃん走行距離が伸びるね。

インプレッサに乗るはずが!? ロードスターにして良かった

昨年12月に購入したばかりという繊維学部2年生。ターボ車は速いだろう、速ければカッコいいとインプレッサに乗る気まんまんだ。周囲でロードスターに乗る人を見て、2シーターに乗れるのも学生のうち、と親ローンで購入。NBの6速ミッション、リアメンバー、そしてNBターボのトルセンデフを搭載するなど見えないところも手が入っている。将来的にはフロント部の足まわりもセッティングしていきたいと考えている。

軽井沢ミーティングで購入したエスケートのシートは、自分でバイトをしたお金でゲット。福岡での生活が長かったが、もともと長野出身という数少ない地元人だ。



村本周平さん
繊維学部

NA6CE

鈴木健斗さん
工学部

NB8

先輩の所有車を引き継いで メンテからDIYまでやるぞ!

1年ほどクルマのない生活をしていて、5月初めに晴れてロードスターオーナーに。仲間のロードスターが修理中だったとき、代車としてNB8後期型に乗っていたのを見て、ひそかにヘッドライトチューンを考えている。軽井沢ミーティングにも初参加した。バンパーが傷んでいた部分を鈴木雄大さんと友人3人で塗って補修した。さすが自動車部、自分でやれるところはやる。先輩が持っていた車両を引き継いでいるのだとか。



基本的には自分でお金を工面しているが、車両購入の際には援助してもらった。しかし、ブリッドのフルバケは自分でバイトして購入したものだ。次はヘッドライトのために貯蓄中。



ガソリンスタンドでアルバイトをしたお金で購入した中古のサスペンション。仕様変更も考えていたが、とりあえずはこのままセットしてみることに。ジムカーナでガンガン磨こう。



鈴木雄大さん
繊維学部

NA8C

本気でジムカーナをやろうと スーパーオーリンズGET!!

自動車関係の会社に就職が決まったという4年生。就職するのはマツダ系ではないのだが、このロードスターには乗り続けるつもりでいる。大学1年のときにノーマルで買って以来の相棒だから、もはや手放せないでしょう。車検もユーザー車検で通している。ガレージに来店するきっかけは、落石に遭い、修理をしようと思っただけのことから。激安でパーツをゲットできたり、いろいろ勉強になるため足しげく通っている。ちなみに繊維学部ではカーボンなどを研究している。

夏は暑く、そして冬はメチャ寒い だけどみんなの大好きなガレージ紹介！



自動車部ってくらいだから、当然ガレージもあるはず。案内してもらったこととする。敷地のいちばん端っこ、道路に面したところにシャッターがあり、そこを開けたら……汚っ。いろんな人が使うせいか、雑多な感じがぶんぶん漂う。広さはそこそこあるのだが、モノが散乱しているせいで狭く見えるぞ、おい。

ガレージ内にあるヴィヴィオは軽自動車の耐久レース参戦車。自動車部として、部員が一丸となってまとまるのが、このレースのとき。もう1台は転がしてもいいような練習用として購入した。転がる、というのは耐久レースがダートだからだ。ホコリまみれでなかなか楽しそう。

参戦にあたっては、スポンサー探しから企画書の作成、タイヤアップのお願いなども自分たちで行っている。こうした活動は、社会に出てから絶対に役立つはず。好きなクルマいじりをしながら社会勉強もできるなんて、一石二鳥。

取材したのは梅雨時で、ガレージの中は蒸し蒸し。「夏は暑くて冬は寒いつつ」という言葉、よく理解できる。こうした環境下で、ワイワイやりながらクルマいじりを満喫している若者がいることは、自動車の未来にも一縷の望みを感じた。新しく入ってくる部員、卒業していく先輩。進む道はそれぞれでも、ロードスターでつながっているのだから、ずっと仲間でいられるだろう。

撮影時にはOBも駆けつけてくれたし、部員ではなくともロードスター仲間も参加してくれる。この統制がとれている。ROADSTER BROSはこうした若者たちを応援していくぞーっ！

軽自動車の耐久レースは自動車部みんなの集大成だ

日常の活動はそれぞれ思い思いに行っているが、ジムカーナの練習会や軽自動車の耐久レースのときには部員が一丸となって活動する。レース車両のセッティングや部品調達、メーカーへの交渉などなど忙しくなる。

信州大学自動車部の設立は明らかではないというが、なんでも90年代にはあったようだ。中には幽霊部員のような人もいたが、大半はドライブを楽しんでいた。ことにロードスター部隊(!)はパーツ流用など興味は尽きない。



ペットボトルに入った廃油で洗われるや、使いかけのケミカルなどゴミもつかないモノが散らばっているガレージ。撮影だからと手を入れた。あつたままのようすを見せてもらった。

学生トピックス

元ロードスター開発主査貴島氏率いる
山口東京理科大の自動車部、頑張る！



全日本学生フォーミュラとは、文字どおり学生がフォーミュラカーを企画、設計、製造、メンテナンス、ドライブをして大学ごとに順位を競うもの。マシンはFL500(古い!)の4スト版といった感じだ。主催は公益社団法人自動車技術会(自動車関係の学会)で、たくさんの自動車関連会社が協賛。貴島さんに全日本学生フォーミュラについて話を伺うと、「とにかく車検が厳しい」とのこと。出走前に行うオフィシャルのマシンチェックは入念で、とくに安全には時間と手間を割いている様子。また学生に「貴島先生はどんな先生?」と聞いてみる(意地悪?)と、「完璧な先生」とか「優しい先生」とか「スパナは投げないけど、ボルトなら投げよう」……なんて答えてくれた。昨年は残念ながら決勝走行まで残ることはできなかったが、今年への期待を残した。学生も貴重な経験として人生の1ページを刻んだはず。



まずは車検をクリアしなければ、走行するところまでたどりつかない。常連校も多数あり、ライバルは数えきれない。海外からの参加もある。

以前、大学にある「ものづくり工房」におじゃましたときにはフレームだけだったのに、ちゃんとカタチになっていて感心してしまった。



今年は9月3〜7日で開催予定。初参加だった昨年からの成長に期待している。詳細については<http://www.jsae.or.jp/formula/jp/>まで。



全国各地、そして海外の大学からの参加もある。規模はそれぞれだが、完成度の高いマシンが並ぶ。今年も9月開催、応援に行ってみよう。



ガレージIは兄貴的存在 頼りにしつつ勉強させてもらう

諏訪湖の近く、岡谷市にあるガレージIでは、ロードスターの中古車をはじめ中古パーツも多数取り扱っている。そのためリーズナブルなプライスでの提供が可能になっている。「学生さんなんかだとお金がないから、少しでも安くして、ロードスターで楽しく盛り上がりたてくれるといいな」と思っています。と駒場代表。そんな人柄に、自動車部の学生はすっかり常連の顔なじみだ。

富士チャンピオンレースに参戦している実績もあるため、いろいろ勉強になる。また先輩ドライバーからは、走行に関するレクチャーをしてもらうことも。まるでサークルのようなアットホームさが居心地いいようだ。またちよつとしたトラブルにもすぐ対処してくれるのが心強いところ。軽井沢ミーティングへの参加も駒場さんに誘われて行った。



プライベートガレージのような雰囲気、ついつい話し込んでしまう。現在、待合スペースを作っているところなので、完成が楽しみ。たまり場になることは間違いない!



メンテナンスから流用チューンまで、「頼りにしてます」と自動車部員たち。長く乗り続けるためにも、なるべく出費は少なくしてあげたいという親心(?)が心強い。



ちょっとしたトラブルでもすぐに見てくれ、対応してくれる。このレスポンスの良さが魅力。純正中古パーツもそろっているの、リフレッシュメニューも豊富だ。



富士チャンピオンレースに参戦しているドライバーがいることもある。またロードスターの先輩にはクルマについてやドライビングについて教わることもたくさんある。



ガレージ I

長野県岡谷市神町2-1-28
☎0266-24-5086
◎9:00~17:00
◎日曜・祝日・不定休
(レース・イベント開催日)

富士チャンピオンレース用の車両があり、これを自動車部で使えるようにしたらどうか、など若者育成のためのあれこれを思案中。レースはメンバーの士気も高まるし、まともにも出てくるのでピッタリの活動となりそう。いいと思うけど、どう部員?

ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

ROADSTER BROS. INFORMATION FILES

PARTS

新製品情報

SHOP

ショップ紹介

EVENT

イベント告知

OTHERS

その他

新製品情報からイベント告知まで、ロードスターに関する旬なニュースが満載のインフォメーションファイル
気になる最新情報をいち早く、しかもネットでは見られない直接取材ならではの詳細な内容を余すことなく紹介していくぞ！

PARTS

神奈川県横浜市旭区今宿西町396 ☎045-951-7805
http://s2-racing.com/

S2レーシング



新たなイメージを身にまとうことで
生まれ変わったNAとNBを楽しむ

「らしさ」を残しつつ、さまざまなスタイリングを提唱してきたS2レーシングは、NAとNBのそれぞれに新たなイメージを作り出した。まずNAは、大きく深い開口部を持ったフロントバンパーを中心とした、どこかクラシカルな雰囲気でもとめられている。このフロントバン

パーはリトラクタブルヘッドライトのままでも装着が可能だ。ヘッドライトは写真のミニ用だけではなく、NA純正品の装着も可能。ウインカー部もオーナーが好きなものをセットできるよう、あえて穴なしとなっている。一方NBのほうは、スポーティさ

を打ち出したもの。ターボエンジン搭載車ということもあって、走りの実力とこのイメージがマッチしている。とくにフロントバンパーダクト部の造形は、シャープなラインが特徴的。あつさりしがちなノーマルNBにアクセントを与えつつ、しかしハデすぎないところが、多くの人に受け入れられるものとなっている。今後S2レーシングは、NC用アイテムの開発にも取りかかる予定。

NA

価格:

- フロントバンパー
- リアシュートバンパー
- トランクリッド
- 3連テールランプ

5万5000円
4万8800円
4万8800円
5万2500円

NB

価格:

- フロントバンパー
- サイドステップ
- リアバンパー
- 3連テールランプ

5万2500円
3万6800円
5万2500円
5万2500円

NAのリアにはシュートバンパーとトランクリッド、3連テールレンズが装着されていた。微妙なシルエットの変更によって、ノーマルっぽさを残しながらのイメージに成功している。

カムカバーの結晶塗装は カラーオーダーも可能

S2レーシングではカムカバーの結晶塗装も行ってくれる。写真はブラックがB6エンジン、レッドがBPエンジン用のもの。価格はノーマル下取りで2万9800円となっていて、カラーオーダーも可能。イエローやグリーンなど、ボディカラーにマッチしたイメージにもできるので、まずはS2レーシングに問い合わせてみよう。



NBのリアバンパーは絞り込みが強く、それが軽快さを見せるポイントだ。張り出しの強いサイドステップも含めスポーティ。



20年先も安心して乗り続けてもらうために ピットガレージと充実の設備・ノウハウを完備

ロードスター専門の中古車販売を中心に展開しているカーライフプロデュースセサミ。しかしここは「売」だけでなく「単なる中古車店とはひと味もふた味も違うのだ。

「中古車を買っていただく際も、車検や点検を行う際も、10年、20年と安心してロードスターを楽しんでいただける提案をしています」と店長の三田さん。ロードスタースペースサルメニユーを用意し、長く乗り続けるためのメンテナンスメニューをわかりやすく提示している。

スペシャルメニューの内容は、ボ

ディ、足まわり、ブレーキ、エンジン、幌など、1台丸ごと網羅したものとなっているが、中でも人気なのが、エンジンマウント交換とロアアームブッシュ交換だ。交換後に明らかに変わったことが体感できるというのも人気の理由のひとつ。

車両をリフトアップして、オーナーさんといっしょに下まわりを見ながら長期的なメンテナンスメニューを提案していく。そんな親身な対応ゆえに、常連客が多いのも特徴だ。

最新設備も豊富だから 車検からメンテナンスまで安心だ

セサミの魅力のひとつに、充実した設備が挙げられる。右の写真はコンピュータ自己診断機。近年のモデルの故障診断に必要なツールだ。光軸テスターや排ガステスターも備えているので、車検の際に予備検査ができてロスがない。もちろんリフトも完備しているから、足まわりや下まわりのチューニングやメンテナンスもお手のものなのだ。



セサミ店長 三田浩明さん

18歳のころからクルマ業界に身を置き、2級整備士資格も有する。ワゴン車のカスタムも数多く手がけてきている。

埼玉県幸手市下川崎19-1 ☎0480-40-3031
<http://sesame2000.com/>

カーライフプロデュースセサミ



ショップはフロントと併設されたピットで構成されている。ピットにはリフトをはじめ車検に必要なテスター類が多数用意されていて、ロードスターを知り尽くした熟練のメカニックが、ツボを押さえたムダのないメンテナンスを行ってくれる。このショップを頼って遠方からの入庫も珍しくないという。長い期間をかけて積み重ねてきた、実績と信頼の証でもある。



ロードスターの在庫も豊富にラインアップ。書類だけではわからない、過去のオーナーの足跡を、車両を隅々まで観察し判断して、それをすべて購入希望者に説明してくれる。

新製品のタイプ6は シートバックが立ち気味

ファトラスタイリングのバケットシート「エスケレート」にタイプ6が新たに追加された。これはタイプ5の18°というシートバック角を、14°と立ち気味にすることで、よりシビアなステアリング操作がしやすくなる、というもの。さらにサイドサポートが25mmほど高く、その分ホールド性の高いタイプ6Rも近日発売を目指して開発中。FRPを素材としたモデルのほか、CFRP製もラインアップするので、サーキット走行メインならこちらがオススメ。



静岡県御殿場市保土沢1157-812 ☎0550-89-6979
<http://www.fatrastyling.jp/>

ファトラスタイリング

エスケレート・タイプ1 価格：7万5600円～



これがもっともベーシックなタイプ1。NAとNBに装着した場合には車検にも通るので、安心して使ってもらえる。内部のウレタンは低反発性なのでフィット感も良好。

エスケレート・タイプ6R 価格：13万7550円(予価)



タイプ6よりもサイドサポート部を約25mm高くすることでホールド性の向上を実現。サーキット走行をメインとしているNCのオーナーにピッタリなアイテムとなっている。CFRP製。

エスケレート・タイプ6 価格：9万3450円～(予価)



NC専用の車検対応品となるタイプ6よりも背もたれの角度を立ち気味にすることで、ステアリングとの位置関係を改善。ヒップポジションの低さと併せ、ドライビングが楽しくなる。

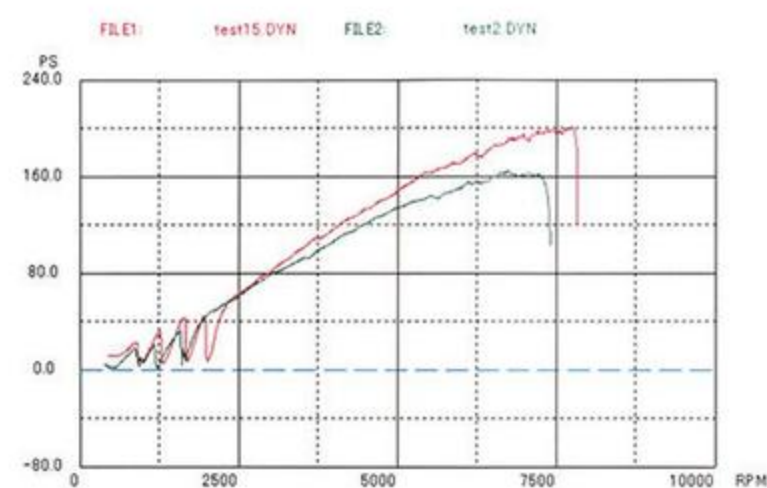
大阪府八尾市太田新町7-216 ☎072-920-6888

<http://www.odula.com/>

オーバードライブ

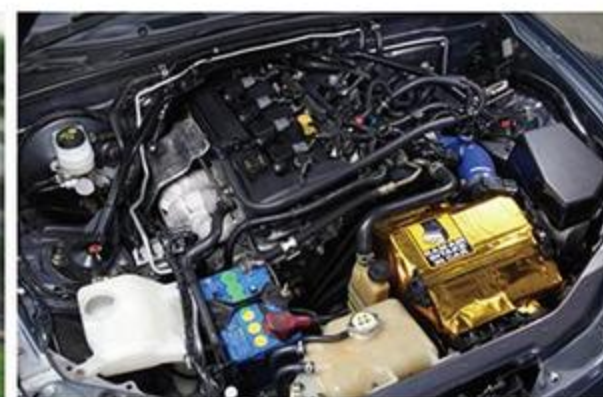
NCを長く楽しむために生み出された
コンマ5mmのオーバーサイズピストン

走行距離が伸びたNCも増えてき

た中、「そろそろオーバーホールで
も……」と考えているオーナーはき
つと多いはず。ただ、LFEV-Eには純正でオーバーサイズピストンの
設定がないため、基本的にはブロッ
ク交換というアプローチとなる。もちろん、チューニングピストン
を利用すればブロックのボーリング
することは可能なものの、LFEV-
E用でラインアップされるピストン
は、スリーブを利用して組み込むよブロック上面の面研に対応して、
エキゾースト側にもバルブリセスを
設ける。修正面研+ノーマルガス
ケットでは締比11・4に設定。クリングチャンネルはノーマル
の片側2カ所に対して、オーバー
ドライブは片側3カ所で強化。こ
うした部分も耐久性向上の秘訣。
テストにテストを重ねて圧縮比や
サイズを決定した、こだわりのア
イテム。初期なじみ高める表面処
理を施して仕上げています。わずかな排気量アップでも低回転域から効果は絶大。ハイカム、コンピュー
タセッティングでリッター100馬力となる200馬力オーバーが実現できる。

88φ鍛造ピストン

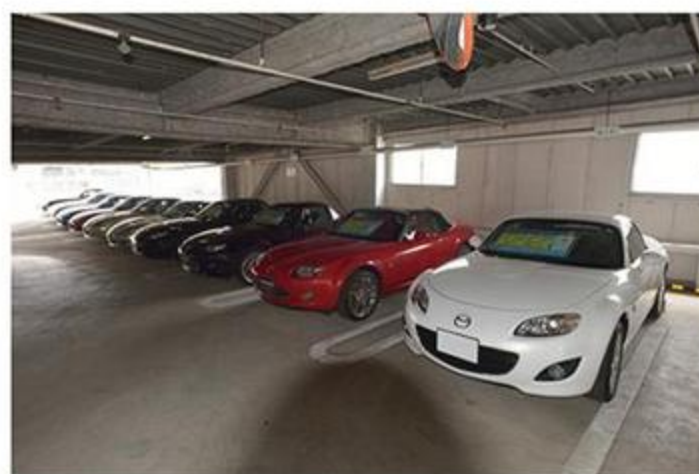
価格：10万2900円

オーバードライブでは単品販売だけでなく、このピストンを使って仕上げた
コンプリートエンジン(47万2500円・ノーマル下取り)も用意。オーバーホ
ール+αを楽しみたいストリートユーザーは要チェックだ!グして組み込むことが可能だ。また、
ノーマルよりも少し圧縮が引き上げ
られるので、ボア拡大による排気量
アップだけでなく、ちよいハイコン
プ仕様でパンチある吹け上がりも同
時に手に入れられる。鍛造というだけでなく、ブロック
強度を損なわない
サイズ、メタルへ
の負荷を考慮した
圧縮比設定で耐久
性を重視したアイ
テム。オーバーホ
ール時に、ぜひ活
用して欲しい。

広島県広島市安佐南区八木2-19-19 ☎082-873-5100

<http://www.maz-bairin.com/>

オートザム梅林

NCモデルも走行距離が
めっちゃ少ない物件
ばかり。店の外からは中
古車が展示されているよ
うすが見えないが、タワ
ーパーキングにぎっしり
駐められているのだ。中古車はすべて屋根のある駐車場に保管されているので、幌が傷ん
だりする心配はない。日本に数台しかない、なんて中古車が在庫し
ていることもあるという。極上中古車、
レアモデルがそろっている
購入後もサポート体制は万全だ中古車選びは難しいと考えている人は多い。でもディー
ラーだったら買った後も安心できる。しかも広島にある
このオートザム梅林では、レアな中古車が勢揃いしてい
る。ロードスターに限らずピックアップトラックが置いて
あったりもするのだ。中古車は基本的に走行距離が少な
く、程度のいいものを置いている。そのため乗り出しか
らコンディションがいい。あちこち見てまわるのもいい
が、信頼できる中古車店を選びたいものだ。



「速さに直結するパーツ作り」にこだわり、製作されるパーツはどれもホームコースのセントラルサーキットで徹底した走り込みを行い、完成度を高めたうえで製品化される。

後付け感のない洗練されたデザイン性を理想に掲げ、機能性と存在感を凝縮させたエアロを展開するインテグラル神戸の「Jet's」マスターズベックシリーズ。バンパーなどの純正部品を取り外すことなく、追加パーツによって空力的にもビジュアル的にも大きな効果を生み出すことが最大の目的だ。

先鋭的なNC3用フロントスポイラーが登場 フェンダートリムなども続々とリリース！

アル的にも大きな効果を生み出すことが最大の目的だ。核となるフロントアンダースポイラーはNC1用とNC2用がすでにリリースされているが、発売を待ち望む声にこたえ、ついに現行NC3用が登場した。しかも既存製品の焼



先行して発売されていたリアディフューザー+センターフラップ。GTウイングに頼ることなく、強大なダウンフォースを生み出し、なおかつ優れた整流効果を発揮させることをテーマに開発された。



複雑なラインと面の構成により、躍動感を存分に表現するNC3用フロントアンダースポイラー。そのうえで空力的な効果も積極的に狙ったデザインに仕上げられている。



リーガルワイドフェンダートリムと併用することで、トレッドを拡大していった際のはみ出しを抑止してくれるマッドフラップリアディフレクター。NC2/3に対応。



サウンドとビジュアルを洗練させた NB用の新作マフラーがデビュー！

すでにNA用をリリースして好評を博している「Jet's」ビートサウンドマフラーに、待望のNB用が追加された。不快感を与えないレベルにまで音量を抑え、音質とビジュアルの美しさにこだわった超意欲作。フルピースで構成するNA用に対し、センターパイプに触媒が搭載されるNBではリアピースのみで商品化されたが、重厚感のあるサウンドを表現することに成功している。



下品にならず、リアビューにアクセントを与えられる形状として、70φスラッシュカット+跳ね上げテールを採用。

ビートサウンドマフラーfor NA

価格：7万7700円



センターパイプとリアピースで構成するフルピースモデル。サイレンサー内部はパンチングパイプ+消音材のストレート構造を採用し、パワーとトルクのハイバランスを実現。

ビートサウンドマフラーfor NB

価格：6万9300円



隔壁を駆使したサイレンサー構造と十分な長さのメインパイプにより、音量を抑制しながら個性の光るサウンドを創出。それをリアピースのみで実現している点がすごい。

き直しではなく、「空力的なトレンドが積極的に取り入れられている」と評価する純正バンパーの長所をフルに引き出すべく、イチから設計した新意匠が与えられる。注目すべきは、たつぷりのポリリウムが確保された、センターからサイドにかけてのセクション。整流効果を高めながら、ダウンフォースの獲得を強く意識した造形となってい

る。NC3から採用されている純正エアダムスカートを排除せずに活用することを前提にデザインが構築されている点も興味深い。そのほかにも、リーガルワイドフェンダートリムやマッドフラップリアディフレクターといった魅力的なアイテムを同時に投入。整流効果を向上させ、ホイールサイズの選択肢を広げるパーツとして活用したい。

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

デモカーを展示するイベントを開催 ロードスターに力を入れていることをアピール!

お客さんでにぎわう週末を中心に、ロードスターのデモカーを展示してパーツを身近に見てもらおうイベントを開催していたのはタイヤセレクト東大宮。本誌でもおなじみだから、ロードスターに力を入れていることを知っている人も多いだろう。

取材時には、エアロでおなじみのガレージベリイはじめ、兵庫県から自走で駆けつけてくれたインテグラル神戸や、フアトラスタイリングのデモカーが展示されていた。営業時間になると、数台のロードスターが駐車場へと入ってくる。み

んなネットなどで情報を入手しているとか。タイヤ交換に来ていた関口さんは、「車検のときに残溝2.5mmと言われて、タイヤ交換しなきゃと思っていたんです。ちょうどイベントをやっているみたいなので来店しました。街乗りがメインなのでスポーツタイヤよりもワンサイズ下くらいのでいいかな、と」。

を見た、店内のパーツを見て過ごす。あつという間に交換が終わり、愛息の翼くんとお買い物の出かけていった。取材時は、2週連続でロードスターイベントを開催。たくさんユーザーが集まってくれた。店内にはロードスター専用のパーツコーナーもあるので、ぜひ立ち寄ってみては? ノウハウ豊富なスタッフがみんなの相談に乗ってくれる。

関口貴士さん翼くん



「ミニカー買ってあげたから」と息子を連れ出してきたのだとか。高級なミニカーを見抜く目を持つ翼くん、何を買ってもらったのかな?



アツという間に関口さんのタイヤ交換が終わった。「早いね」と待ち時間の短さに驚いていた。タイヤ選びのアドバイスも的確にしてくれた。

ロードスター専用のアイテムが 取り揃えられているのだ

店内には機能性パーツからケミカル用品まで、タイヤショップとは思えないほどの多種多様なパーツが並べられている。他店とは違って、ふらっと立ち寄ってもロードスターに適合するパーツが多数見つかるのだ。入りやすさと専門店ならではのノウハウを備える、頼りになるショップだ。パーツを見に来るだけでも大歓迎!



ショップデモカーは見どころたっぷり



NAからNCまでデモカーが展示されていた駐車場。装着パーツをじっくりと見ることができ、ショップの人と直接話せる機会もできて、イベントは大いに盛り上がったのだ。



ガレージベリイ 室井さん

できあがったばかりのフロントリップスポイラーをセットアップして車両を展示。NC1ベースのデモ車はいよいよNC3フェイスへと進化した!



インテグラル神戸 安藤代表

神戸から大宮まで遠征。スバルタンなNC3エアロに集まったお客さんは興味津々。デジカメのシャッターを切り続けている姿が見られた。



愛知県津島市神守町字古道46 ☎0567-28-8830
http://arena-by-emc.com/

タイヤプロショップアリーナ

PARTS

SHOP

EVENT

OTHERS



進化したNA8C純正部品を流用して 信頼性の高い走行会仕様へと熟成させる

ユーザーへフィードバックするノウハウの蓄積を目的に、「安定して周囲を重ねることが出来る走行会仕様」として製作されたタイヤプロショップアリーナのNA6CE。万全の冷却対策なども施すが、トラブルなく存分にポテンシャルを発揮させる

ため、使えるNA8Cパーツは積極的に流用しているのがポイント。中でも目玉となるのはエンジン。イチからNA8Cの配線に引き直し、1・8ℓのBP12Eを換装することに成功。それ以外にもミッショ、デフ、ブレーキなど、NA6



スワップしたBP12Eは腰下ノーマルで、ポート研磨やカム交換といったヘッドチューンを実施。AE111用純正4スロも流用する。



アラゴスタは低車高時のストローク確保をテーマに、ロード/ケース長、減衰特性などの仕様変更を重ねたオリジナルスベック。



ストレスなくスムーズにストロークさせるため、スプリングシートとマウントカラーを追加したのもアリーナバージョンのポイント。



カメラとリンクして測定を行う、最新の3Dアライメントテスターを導入。低車高やエアロ装着車両の作業もスムーズに行える。



ホイールは軽さだけでなく、旧車っぽい雰囲気の演出もねらい、ワークのマイスターCR01を選択。ブレーキはNA8Cから流用。

CEに比べてアップグレードや容量アップが図られているNA8C純正部品を有効に活用している。

なお、車高調は限界ストロークを見極め、アラゴスタをベースに製作されたオリジナルスベック。ダンパーとスプリングをストレスなく機能させるため、スプリングシートとマウントカラーを採用。しなやかで素直な挙動に仕上げられている。

人気スポーツラジアルのNA/NB用 定番サイズをつねに在庫として用意!

NA/NBユーザーの来客が多く、ラジエター、ブッシュ、幌など、リフレッシュついでにチューニングやカスタマイズに力を入れている。タイヤショップであるため、185/60-14や195/50-15といったNA/NBの定番サイズはつねに在庫として確保するように心がけていて、ホイールも数種類から選べる。急に走ってみたいとなったときにも、きっと心強い味方になってくれるはずだ。



プロペラシャフトやドライブシャフトといったNA8Cのデフを移植する。LSDはATSのカイボンスウェイが組み込まれる。



ノーマルバンパーの小さな開口で最大限の冷却効果を得るため、ラジエターは傾斜角をつけてマウント。オイルクーラーも追加する。



デフマウントカラー 価格: 1万5540円

NA/NBに対応したアルミ製のデフマウントカラーもオリジナルで用意。ノーマルのゴムマウントを金属のカラーで挟み込み、ヨレを払拭することで駆動伝達系のダイレクトな動きを引き出す。



スタビライザーリンク 価格: 2万3100円

ローダウンを進めていくとスタビライザーが突っ張り、本来の性能を発揮できなくなってしまう。そこでスタビライザーリンクのショート化を図ることで、スタビライザーの適正位置を取り戻すのだ。



TE37アリーナVer. サイズ: 14×7J 18

低車高の状態でワイドトレッド化を追求するためのベストサイズとして設定するボルクレイシングTE37・アリーナバージョン。カラーも特注色のマーキュリーシルバーが採用されている。

SHOP

愛媛県松山市安城寺町91-5 ☎089-922-1110
http://www.murakami-m.jp/

村上モータース



愛媛といえどもかん!? なんとも鮮やかなオレンジにオールペンされたデモカー。リフレッシュメニューを施してある。



内装のリフレッシュも可能だ。オリジナルパーツもラインアップがあるので、デモカーをぜひ見に来てみてください! とのこと。

徹底したリフレッシュを施した中古車だから
トラブルなく長く楽しめるのだ!

オリジナルパーツの開発にも積極的に取り組む村上モータース。地元愛媛で自動車販売を営みつつ、大好きなロードスター専門店の顔を持つようになったのだ。

「力を入れているのはリフレッシュ中古車です。とくにNAは価格バランスが崩れていて、走行距離が少なかったりすると極端に高いことも。ただ、経年による劣化はあります。実際、デモカーになっているこのNA8(Mパッケージ)も、走行距離は3万2000kmでしたが、外装が傷んでいました」と村上代表。

そこで中古車を買出しから快適に乗ってもらおうと、しっかりリフレッシュしてから販売する。水まわ

り、ブレーキまわりはとくに重要なパート。部品があるものは新品に交換する。中古で買ってからさらにお金がかかった、なんて話もよくある。なのでこれはうれしい。事前に相談することもできるから、リフレッシュだけではなくステップアップメニューにも対応可能だ。

スーパー耐久参戦中! ぜひ応援に来てください

「以前はN1に参戦していて、次のステップは何かと考えたらS耐だったんです。ロードスターといえばやっぱりNAだろうと思っていたんですが、実際に乗ってみると完成度は高いし早くなる余地も十分で、考え方が変わりました」と、やっぱりロードスターはNCになってもロードスターだったと実感したという村上代表。不利な条件はあるけれども、頑張っている姿に対して、みんなで応援していきたいよね。

レースカーならではの装備が満載だ。しかも窓は手動式。NAから流用しているものとか。ここからフィードバックされたノウハウがショップで生かされている。



ウエザーストリップ類まで交換されていると見た目もリフレッシュできる。内装は自分好みにアレンジするのがいいだろう。

駐車場には預かりのロードスターから中古販売されているものまで並んでいる。

PARTS

とくに注目したいのは6ポットキャリパーだ

アメリカ・オートコネクション社のファストバックを装着したNAを展示していたオリーブボールは、オリジナルのNA/NB用6ポットキャリパーを製作中。すでにホイールとのマッチングも確認中で、TE37の14×6.5J+15サイズや、14×7.0J+28のCE28、14×8.0J+25のTE37Vは大丈夫ということがハッキリしている。現在キャリパーをセットするためのブラケットを開発しており、完成したらキットとして発売する予定だ。そのほか4スロアダプターも作っているぞ。



オートコネクションのファストバックは、輸入品のため輸送費など込みのプライスで販売。スタイリングが美しく、注目度も高い。

三重県亀山市長明寺町726-7 ☎0595-83-2167
http://www.olive-ball.com

オリーブボール



DogTooth車高調

価格: 22万8900円(NA) 23万9400円(NB)

オリーブボールのオリジナル車高調はショートケース、ショートストロークの全長調整式がポイント。アルミケース・アルミダンパーを採用した軽量モデルもラインアップしている。



NA/NB用6POTキャリパーキット

価格: 約20万円

14インチホイールにセットできる6ポットキャリパーを、ということから開発がスタート。現在は最適なキャリパーブラケット形状をテスト中。ホースなども含めたキットとして近く発売できる予定。



4スロアダプター

価格: 未定

4連スロットルを装着するためのアダプターも製作中だが、価格はまだ未定。これらのほか、NC用のアイテム開発もどんどん進めているところなので、NCオーナーも注目したいショップだ。

PARTS

ガレージベリ-

埼玉県和光市下新倉5-18-21 ☎048-469-1708
http://www.vary.co.jp

NC2と3はフロント部のデザインが異なり
互換性がないため、型式に適合したパーツを
選ぶようにすること。



NB用ノスタルジックテール

価格：3万1290円

価格は未塗装のもの。ライトは付属していないので用意する必要あり。またバックランプを別に設置する。他車種からの流用などオリジナルリティを出して仕上げたい。



NC3用アンダーフラップ

価格：3万1500円 (FRP)
6万3000円 (カーボン)



精悍さを強調するフロントフェイス リップだけでも個性的に仕上げられる

歩行者保護の観点からボンネット
が変更になるなどして、フロントフ
ェイスも変更されたNC3。一見あ
まり変わったように見えない？

しかしフォグランプ周辺のデザイ
ンなどけっこう違う。さっそくガレ
ージベリ-ではフロントリップを開
発した。またリップ下部にセットす
るアンダーフラップが新製品として
加わった。とくにサーキット走行を
視野に仕入れている人にオススメ。
「よく3と2で互換性はないのかと

聞かれますが、バンパーの形状がま
るで違いますから」と広報の室井さ
ん。1〜3まで製品をラインアップ
する同社だけに、そのへんはしっか
り把握している。バンパーの開口部
は、塗装してクリアで仕上げている。
フォグ周辺の小物も同様だ。これだ
けで違った表情に見えるから、マネ
してみるのもアリだろう。
ノーマルのフラップを生かすかど
うか迷うところだが、やっぱりカッ
コ良さをとりたいたいよね。

SHOP

沖縄県那覇市上之屋341-33 ☎098-866-1535
http://www.58drive.com/

58ドライブ

1515号の兄弟車、第1号はなんと ロードスターのレンタカーin沖縄!

前号が発売された後、1515号
のボディカラー番号を尋ねるメル
がきた。それも沖縄から！ ロード
スターのレンタカー店「58ドライブ」
からのものだった。現在稼働してい
る2台のNAのうち1台を同色にし
たいということだった。

沖縄の日差しを浴びた「ル・マン
ブルー」(ランボルギーニ・ディアブ
ロの純正色)さぞかし似合うことだ

ろう。さっそく塗装したアートボデ
イに聞いて返答。するとオールペン
後の画像が送られてきた。もう、う
らやましいといしか言いようがない。
沖縄旅行でマニュアル車に乗りた
い、オープンカーに乗りたいたい、何
よりロードスターでドライブしたい！
という人はぜひ58ドライブでレンタ
ルしてほしい。ブログにはレンタル
した人の楽しげなようすも。

料金：
当日 1万500円
1泊2日 1万6800円
2泊3日 2万5200円
3泊4日 3万3600円
以降1日につき +8400円



気持ち
いいよっ!



PARTS

☎042-493-0123
http://www.barchetta-x.com/

バルケッタ

開放感タップリのビキニトップで
この夏を涼しくすごそう

ユーザー目線に立ったオリジナルアイテムの開発をしているバルケッタは、NA/NB用のビキニトップを新開発した。ロールケージ装着車にピッタリと装着できるこのアイテム、真夏のサーキット走行会の行き帰りで便利なのはもちろん、ツーリングでは開放感も味わえる。またハードトップ装着車向けに、樹脂製のルーフスポイラーも開発。両面テープで取り付けられるこのアイテム、装着がカンタンなのにシルエット変更の効果はすごく大きいから今後トレンドになりそう。



ハードトップ車の後端に両面テープで固定するルーフスポイラーは3万3000円。空力効果とともにイメージ効果が大きい。

開放感最高。サイドウィンドウを開めれば、多少の雨はしのぐことができる。価格は3万6750円でNA/NB用となっている。

SHOP

埼玉県坂戸市南町23-5-1F
☎049-265-8530 http://www.act-biz.jp

アクト

輸入ホイールで足もとに個性を!
LEDなども取り扱っているので要注目

軽井沢ミーティングの会場、ガレージベリーのブースで見慣れないホイールを発見。これはアクトが手がけているもので、まだ日本に数本しか入ってきていない「STANCE CONCEPT」。これから大々的に展開していく予定だとい

う。同社ではホイール以外にもLEDやBANZAI SPORTS JDMの牽引フック、カラフルなシリコンホースなどを取り扱っている。ホームページをチェックしてみよう。これからはレアなアイテムでドレスアップに差をつけよう。



カッコいい
ホイール
扱ってます!

海外製のホイールはサイズラインアップやオフセットがやけに豊富だったりするので、これから注目していきたいところなのだ。



PARTS

東京都品川区東大井1-4-20
☎03-3472-5015
http://www.spk-cuspa.jp/

SPKカスタマイズパーツ部

車種ごとに最適なセッティングで
より楽しい走りを実現するサスペンションキット

SHOWAは1938年創立のダンパーなどを製造するメーカーで、4輪よりも2輪のイメージが強い人もいるだろう。そのSHOWAが展開するコレクションシリーズ、これは長年にわたって活躍している車種向けに、純正+αの乗り

心地を追求したダンパーのこと。オリジナルのよさを大切にユーザー向けで、新車時の快適な乗り心地を再現できる。メーカー純正を手がけるからこそその高品質パーツを、ていねいに組み上げている。

SHOWA TUNING
「COLLECTION」

適合: NA/NB (開発中)
価格: 6万900円

NA用はリリースされたばかりで、NBも現在開発中というからオーナーはお楽しみに。ストリート走行がメインで、乗り心地を重視したいと考えている人にピッタリのダンパーだ。



PARTS

広島県安芸郡府中町八幡 2-9-14
☎082-510-2020 http://nielex.net/

ニーレックス

そろそろエアコンの根本的見直しを
NAにNBをインストールするのはどう?

「家のエアコンだって20年は使わんでしょう。そう考えたらもう交換する時期ですよ」と新見社長。たしかに年式を考えれば、ガス交換といった小手先のメンテでは追いつかない感じ。そこでニーレックスではNAにNBのエアコン

をセットするキットを開発中。キットになると必要な部品だけでも価格的に負担が大きくなるが、あと10年乗ると考えるなら大いにあり。簡単にポン付けできるものではないが、これからの夏を考えたら完成が待ち遠しい。



エアコンキット (仮)

価格: 未定

ダンゼン効きがいいNBのエアコン。必要になる部品はこんなに。これだけで軽く10万円は超えてしまうことを考えれば負担は大きい。しかし根本的なリフレッシュはこれに勝るものなしだろう。

ダッシュボードと交換するとなれば、インテリアのカスタマイズにも着手できる。一生乗る気持ちがあるなら、エアコンのシステムアップは不可欠だ。



群馬県甘楽郡下仁田町下仁田475-5
☎0274-82-2545
http://www.do-da.co.jp

PARTS

ARRIVE石井自動車

NCで本気なパワーアップをするためのターボキットを開発中

アライブは現在、NCのターボキットを開発中。タービンはS13シルビアの純正品であるギャレット製のアクチュエーター式を採用し、オリジナルのエキマニにセット。インタークーラーやサクシ

ターはニスモ製の480ccに替えられていて、制御はモータックで行われている。5月に開発をスタートしたこのキット、現在はインタークーラー非装着だが、将来的には水冷式を装備する予定とか。完成が待ち遠しい。



NC用ターボキット 価格：未定

吸気系から排気系までをキット化する予定。第1キャタフィを開発している。タービンはS13の純正品を使っている、これからブーストをかけつつ、さまざまなチェックをしていく段階。

なるべく普通のNCと変わらない外観とするため、インタークーラーは水冷式に。ECUも将来はノーマルECU制御にする予定。



SHOP

新潟県長岡市下山5-83-3
☎0258-28-5122
http://www.ne.jp/asahi/rs/stage/

RSファクトリーステージ

ちょっとしたアイテムの追加で新たな気分をGET!

長年ロードスターに乗っていると、慣れてしまってワクワクドキドキする、新鮮味というものが減少しがち。そう

アイテム。すっきりしているけど意外と目立つコイルアンテナや、レーシーな雰囲気の牽引フックなどを装備すれば、ノーマルとはちょっと違うスタイリングを実現可能。買いやすいプライスというのもうれしいのだ。



ドア内部にセットされていて壊れやすい純正ガラスガイドを、同形状でジュラルミン製のアイテム。NA/NB用で1個1500円。



ショートアンテナを付けている人は多いし、ノーマルのストレートでは味気ない、という人にオススメのコイルアンテナ。3500円。



本来はエンジンを降ろすときに使うものだが、これはアルミ製のドレスアップアイテム。スポーティなイメージに。2500円。



新商品の牽引フック。アルミ製はフロント9000円、リア1万2000円。スチール製はフロント7000円、リア6000円となっている。



神奈川県大和市深見西2-6-17 ☎046-262-2440
http://www.art-body.jp/

PARTS

アートボディ

「ROADSTER BROS.」の2号目、表紙を見てこれだっと思ってしまった」と高橋さん。スポーツカーはソリッドと考えていて、そこにビビッときた色らしい。とうとう2年越しの夢をかなえた。

友人が乗らずに寝かせていたNBのNRリミテッドを手に入れて3年ほどになる。その友人はノーマルの雰囲気を楽しんでいたようだが、高橋さんはスポーツカーとして乗るべく内外装とも大幅に手を入れた。

「内装にラグジュアリーな雰囲気が少し乗っちゃってるのがこれからの課題ですね。いや、それにしてもいい色ですね」と自画自賛気味。わかる、わかる。これで兄弟がすべてそろった。あとは3台が一堂に会するだけ!? 沖縄から。オールペンは外装ノーマルでも十分に目立つし、オーナーの満足度が高い。外装リフレッシュ時にやるのが◎。

本誌NC「1515号」のル・マンブルーNAに続いてNBオールペン車も登場!



アートボディ 板垣代表

そもそもこのボディカラーを推奨してくれたのが板垣さん。NBはメタリック系のボディカラーが多いが、やはりスポーツカーはソリッドが似合う。



オーナー 高橋豊紀さん

仕事で関東にいても多いそうだが、山形から神奈川県まで車両を持ち込んでのオールペン。ヘッドライトはYSリミテッドを移植した。

Vol.3のモニター当選

突然のモニタープレゼント当選報告が！
なんと父が応募していました(笑)

2台目となるロードスターを2月に中古で購入し、休日の息抜きをしています。「ちびトラ」は以前から見えて気になってましたが、RHT用はほとんど掲載されていなかったのだからちよつとあきらめていました。

塗装が必要ですが、面倒だしこのまま付けようかな……。が、クルマ好きの父(20台以上乗り継いだに相談したところ、「やっぱり同色にしたほうが見栄えもいいし、かわいらしい」ということになりました。というわけで父と一っしょに作業を進めることになりました。



脱脂作業の完了後、サフェーサーを塗り、父に手伝ってもらって(やってもらって?)ペーパーでツルツルに。



まずは「ちびトラ」の脱脂作業を行い、塗装の下地作りを行う。これからは自分でやらないとね。



トゥルーレッドに塗装することを決めたので、専門店で塗装してもらおうと料金を聞いたが、父にやってもらおう！



届いたトランククリップを合わせ、スタイル確認。トランク部分が引き締まってカッコいい！このままでもイケそう。

愛知県 森 奏恵さん

ロードスターに乗るとついつい楽しくて、コーナーではちょっとオーバースピード気味に!? そんなことして休日過ごしています。彼氏を作るよりロードスターで走ってるほうが楽しい。



塗装が乾いたところで仮の位置合わせを。接着作業では私も手伝い、父といっしょに取り付けました。



4回ほど塗り重ねを行い、欲を出して家にあったクリアを吹いたら……ツヤなしになったので再びトゥルーレッド塗布。



塗料を買いに行くも標準で販売されていないらしく、スーパーオートバックスで調合してもらい塗装準備が完了。



前乗っていたロードスターです。おまけカットということで……。



完成

RHT車でトランクスポイラーを付けているのを見たことがないので、これをオンリーワンと目印に満足です。さっそくドライブにレッツゴー！

ちびトラ(NC用) 2万790円 ㊟ ガレージベリー ☎048-469-1708

読者プレゼント

ショップやメーカーのみなさんが厚意を寄せてくれてプレゼントコーナーができました
発表は発送をもって……だけどモニターとしてインプレッションをとって欲しいパーツもあり！

3. オートエクゼ 3. マイナス・プラスドライバー

マイナスとプラスを入れ替えて使えるドライバー。クルマに1本載っているだけで、何かと重宝する。グリップに重量を持たせてあるので、すごく使いやすい。



5名

4. クリアーズ 4. キーホルダー

インテリアの企画で試したケミカル「クリアーズ」のキーホルダー。ボトル型になっているのがかわいいでしょ。優れたケミカルだからみんなもぜひ試してみてください！



10名

応募方法

- 官製ハガキに ①希望商品番号と製品名
②住所(郵便番号をお忘れなく)
③氏名 ④年齢
⑤乗っているクルマの車種
⑥連絡先(携帯電話、メールアドレス)

をご記入のうえ、〒151-0071 渋谷区本町6-4-5 城南本町ビル1F (株) ミンクス内「ROADSTER BROS.④」プレゼント係までご送付ください。期限は2013年12月末まで。

モニターをお願いすることがあります



ノーマルを取り外して銀のフタも外しネジを入れる→

2. 村上モータース 2. ショートアンテナ(NC用)

「ノーマルのアンテナがカッコ悪くて」とラインアップしたショートアンテナ。台座のアルミが洗練されたイメージを引き立てくれる。感度も問題なしだ。これもモニターしてくださいね！

1名



1名

1. TRAP 1. 100※センターパネル(NA用)

インテリアの表情を変えるパネル。素材がアルミタイプでレーシングタイプでもクラシカルでも似合うはず。オリジナリティあふれるコーディネートを楽しんで！モニターよろしくっ。

編集部に珍しく手紙が届いた。それは、ガレージ取材を希望する内容。男のロマン、ガレージは自己主張できる最たるもの。ロードスターオーナーなら、だれでも持ちたいと思っている夢の空間だ。家の建て替えを機にガレージを得た竹内さん、どんなコンセプトなのかさっそくチェックだ!

GARAGE SPIRIT



TAKEUCHI's GARAGE

「M2カフェ」を目指したシックなガレージ ディスプレイの完成までは試行錯誤しそう!?

- オーナー：竹内 豊
- ガレージ寸法：
奥行き6.37m×3.185m
- シャッター開閉：巻き上げタイプ

ガレージハウスの展示場で
ひと目ぼれしてしまった

見るからにすてきな「イマドキ」の住居、このガレージが全号の主役。全体的にシックで落ち着いた雰囲気。愛車を引き立てている。

「以前NA8を持っていたとき、1028風に仕上げたんです。でも手放してワゴンに乗るようになって、しばらくすると本物のM2が欲しくなりました。奥さんが買ってしまいました。奥さんが理解ある人で良かったです(笑)」と竹内さん。このガレージは1年半前に家を建て替える際に「ワガママを言って作ったもの」。

「フロアの素材とかもいろいろ検討して。黒をベースに考えていてこのタイルにしたんですが、思ったよりも汚れがすぐ落ちるんです。でも本当はツヤのある黒が良かったんですが、滑ってしまいますかね?」

ホンダ車も好きでNSXに乗っていた期間もあったが、ロードスターのほうが面白く飽きなかった。そんな姿を見ているせいか、奥さんも「そんなに好きなら」とガレージ設置を快諾。なんともうらやましい。

ガレージのあるモデルハウスを見に行き、そこでひと目ぼれ。話をしたら親身になってくれ、新築を決意した。毎日のようにガレージのことがばかり考えて同僚にも見透かされていたとか。M2カフェをイメージして居心地のいい、でも内装はシンプルなガレージを思い描く。ガレージ自体は完成してもディスプレイが決まらず未完成。前号で紹介した馬場さんのガレージも見せてもらい、参考にさせてもらう予定だ。



奥さんの真衣子さん、俊輔くん5歳、浩くん3歳の4人家族。お父さんの姿が見えないときはガレージ、とすでに悟っている。

建設前縮小版の模型が完成。そこには以前乗っていたNSXのミニカーが。ロードスターを飾りたいが、ちょうどいいサイズがない。



1階、2階の間取りがわかるよう、精密に組み立てられている。製図だけではピンとこなかったそうだが、これなら想像しやすい。



唯一、音楽を聴ける環境がある。奥さんいわく「つるいでいいよ、って言われてもね」。ソファを置くか検討中。優雅な空間にしたい。



小ぶりのシフトノブを革巻きで自作したのがこれ。基本的にマメに自分で作業するタイプなのだ。手先が器用なのはうらやましい。



ホントはもっと何もないはずだった…… あれこれ悩むのもまた楽しみのひとつ

ガレージができたものの、想像していた以上にディスプレイが難しい。M2カフェ風と思って何も飾らないくらいのもつもりでいた。しかし、実際にミニカーなどを置き始めたら際限がなく、目下の悩みどころだ。シックなイメージでまとめるため、エアコンもスプレーで同色に塗ってもらった。オーディオが止まっても違和感のない雰囲気作りを目指している。部屋からもクルマが見られるようレイアウトしたのもポイントだ。

このボスターは自作で、写真はMORIZOと森田さんが撮影した。M2が集まるハンドレッドワンに行くようになり仲間も増えた。



走行距離は7万km程度。雨の日には乗らないとボディの保護は徹底的。ガレージ内の壁紙は難燃性に優れているので安心そのもの。



NA発売当初に購入しようと思ひ、ディーラーで白のボディカラーを選んだら「だれも買わないよ」と言われたそう。でもやっぱり白いボディはいい。





以前は屋外に駐車スペースがあり、いちおう屋根はあったがガレージと呼べるものではなかった。建築規制の範囲内でいかに広くスペースをとるか日夜考えていた。



初めて(再び)のロードスターライフの始まり……どこから手をつければ、どこにいいけばいいのだろう？

あのパーツこのパーツと色々付けたいがどこからやっていけばいいか悩んでしまう。またお店に行きたくても、初めてだと何からはなしていいかわからない……そんな不安はいっさい無用、まずは気軽に来店してみよう！



Step.1

何はともあれまずは情報収集 インターネットや専門書をチェック

ロードスターといえば、他に類を見ないくらいパーツが豊富にそろっている。それだけに、クルマを購入する前からワクワクしてくるもの。クルマを手に入れたら「あれを付けよう」などと妄想を楽しんでいる時間もうれしいはず。近所にどんなロードスターショップがあるのか、どんなメンテナンスをしているのか調べておけば、いざというときにアタフタすることはなくなる。でも、パーツを付けるその前に、愛車のコンディションチェックをしてみてもいいかな？ ベースを整えてこそ、のカスタマイズだ。

んー、どんなふうに
仕上げて
いこうかなあ？



Step.2

「きっかけ」があれば大丈夫？ 恥ずかしがらずに来店してみよう

ロードスター専門店と聞くと、気後れしてしまう人もいるかもしれない。「ロードスターはマニアックな車種だから、いろいろ知ってないと恥ずかしいかも」なんて考えているなら、それは取り越し苦労というもの。初心者こそ専門店できちんとした知識を身につけてほしいのだ。知らないこと、わからないことは恥ずかしいことではない。これから知っていけばいいだけの話。「クルマの調子を見てほしい」、それだけで来店してみるのはいかにアリ。「アイ・スタイリングチェック」強化中だぞ。

何かを装着したい、という場合でも、
くても遠慮は無用。これからどんな
ふう仕上げていきたいかを話せば、
的確なアドバイスが返ってくる。



広々とした駐車場、どこに止めたら
いいかな、と思っていたらスタッフ
が誘導してくれた。こうした配慮は
初心者にとってうれしいもの。



パーツも
盛りだくさん！



コーディネートに……

アイ・スタイリングではたくさんの展示車や預りのクルマがあり、見るだけでも楽しい。ホイールの選択や、今後のカスタムにも役に立ちそう。「ホイールやマフラーは自社製品以外でもお気軽にお問い合わせください」とのことだから、気になるパーツがあったら遠慮なく相談してみよう。

irf「HYPER-R」

価格：6万7800円

HKSと共同開発されたNA専用のステンレスストレートマフラー。最低地上高のクリアランスも考慮し、レーシーなサウンドながらJASMA認定品である。またロードスター特有の不快感「こもり音」をも解消している。



極上中古車を多数展示中

希少車から人気モデルまで、多数の車両をそろえている。とくに走行距離の少ない、コンディションのいい物件にこだわっている。乗り出しから気持ちいい走りを楽しめるのだ。もちろんメンテナンスなどアフターフォローもお任せだ。

irfオリジナル 「RPF1」

価格：3万8400円/本

軽量かつ高剛性・高精度を誇るENKEI製「RPF1」を、ロードスター専用の14インチ版にて販売。重量は3.8kgととても軽く、ハブ径もロードスター専用になっている。そんなスタイリングにもマッチする。

irf TEIN FLEX

価格：12万6000円

TEINのFLEXにプッシュアップマウントが付いた。ピロアッパー式によるボディへのダメージや不快な音への配慮として、プッシュ式を採用する。また16段の減衰力調整式で街乗りからスポーツ走行まで対応。





Step.3

まず中古車はしっかりと不安を取り除いてあげる

パーツうぬぬんよりも修理が先だった、なんてことはよくある。そこでオススメなのは「アイ・スタイリングチェック」。当店以外で購入した車両のコンディションを見るもので、リフレッシュ計画の組み立てにも役立つと好評だ。豊富なノウハウで対応するため、同時に新品交換したほうがいい部位、強化したほうがいい部品など要望に合わせたメニューを用意できる。また国家資格を持ったメカニックが行っているため安心して愛車を見てもらうことができる。



多数ある点検項目をひとつひとつチェックしていく。もちろん当店で販売する中古車はすべてのチェック項目をクリアしたものである。

Step.4

納得するまでしっかり話をするショップがぐっと心強い味方に!

「アイ・スタイリングチェック」を頼むために、関東や関西、また四国からも来店する人がいる。いかに不安を抱きつつ乗っている人が多いかということ。やはり、心配な部分を見てもらい、どう対処したらいいかきちんと理解することが大切。納得できるまで、理解できるまでわかやすく教えてくれるので、信頼度も増す。アイスタイリングでは1日無料代車があるから、作業をしてもらっている間に、近辺を周遊ドライブすることも可能。浜名湖はじめ名所がたくさんある。



アイ・スタイリングの強みはマツダとのオンライン接続

低年式車になると、頼みの綱は純正パーツ。オイルレベルゲージなんて何本目になることか……。しかしこの純正パーツ、デリバリーが悪かったりすると納品待ちの時間をやたらとられることがある。しかしアイ・スタイリングではマツダとオンライン接続しているため、即座に在庫を確認でき、注文することができる。そうすることで作業計画も進むから、愛車を預ける時間が最短ですむ。時間のやり繰りがしやすいのは大きな大きなメリットなのだ。



パソコン画面に出ている純正パーツの部位と品番。在庫状況はもちろん、変動の激しい価格もリアルタイムでわかる。



型式、年式などを打ち込めば純正部品の一覧が出てくる。あっという間に検索でき、画面を見ながらお客さんとスケジュールリングを行う。

中古車販売からメンテまで長く付き合えるショップ

ロードスター専門店というだけでなく、認証工場であることもアイスタイリングの強みだ。法定点検を受けることができるため車検もお任せだ。日常のメンテナンスから車検まで対応してくれるので、愛車のかかりつけ医より安心して面倒を見てもらえる。パーツ選びはひとりで考えているより、たくさんの情報をもらうほうが賢い買い物ができる、でしょ? そんな付加価値もぎゅっしり詰まったショップだから、ずっと長くお付き合いできるのだ。



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>

