

ROADSTER BROS.

[ロードスターブロス]

Motor Magazine Book



BEST CHOICE!!

極上 ROADSTER パーツ百貨

物欲バンザイ ネットショッピング気分でパーツを探そう



NC PARADISE

熟成の時を迎えてますますヒートアップ!
まるごと楽しむノウハウが詰まっている

マニア必見!
カタログで振り返るロードスターの歴史

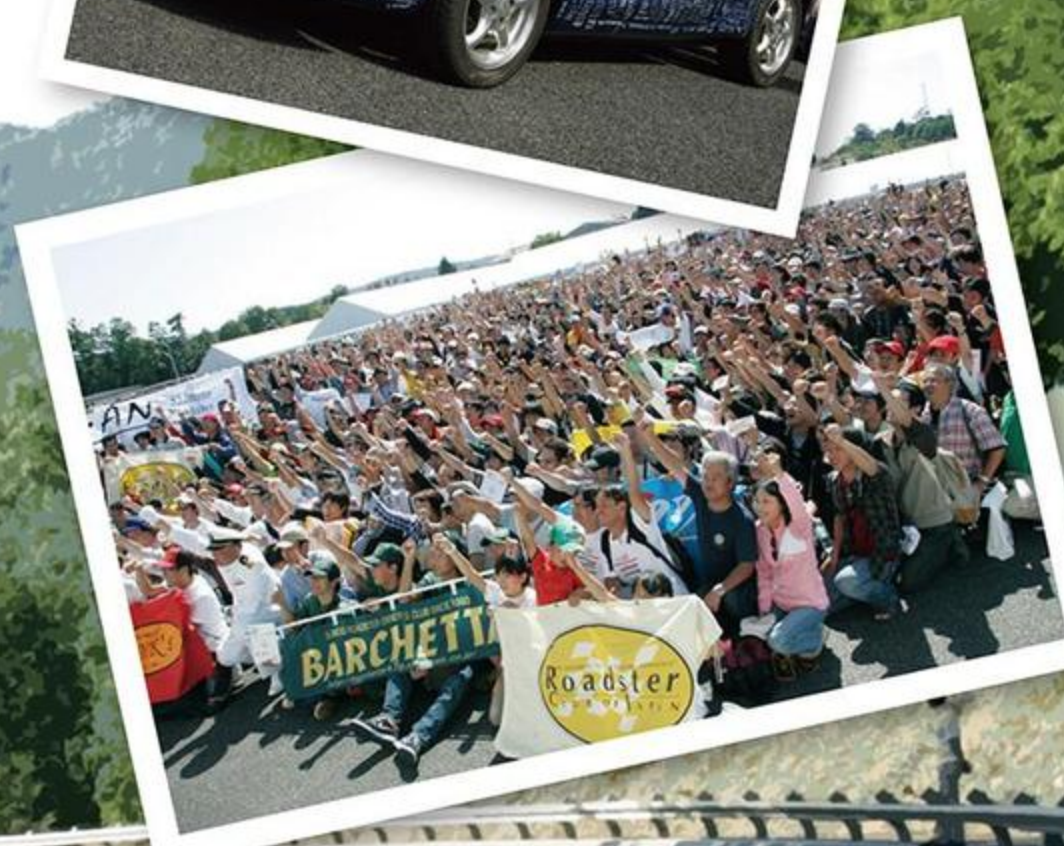
Vol. 05

ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

祝ロードスター25周年

四半世紀にわたって愛され続ける名車
2014年は大いに盛り上がっている！



早いもので、ロードスターが誕生して25年となる。10年、20年の節目には広島県三次市にあるマツダのテストコースで、1500台規模のミーティングを行った。20年のイベント時には「30周年もやります」という約束がなされた。

まだまだ先のことだと考えていたが、あと5年もしたら30年を迎えることになるのだ。そのときは次期ロードスターの姿も見られ、4代に及ぶ兄弟たちが、三次に集結することになるはずだ。

次期モデルについてはまだことしやかなうわさ話が絶えないが、これまでの経緯を見ているとうのみにできない。希望はたくさんあるけれど、「原点回帰」という開発コンセプトに期待するほかない。

ひと口に25年といっても、人間でいったら赤ん坊から責任のとれる一人前の大人へと成長している年月である。これだけ長きにわたって愛され続け、メーカーがラインアップし続けるクルマがあるだろうか。これはもう奇跡！

ならばお祝いするしかない！ということでは本誌は年1回から2回へと発行回数を増やすことに。ロードスターにとって特別な年になるよう、各地で行われるミーティングも盛り上げていきたい。

特別記念車も設定して欲しいし、マツダミュージアムもロードスター押しの展示にして欲しいし、ディーラーではえこひいきしで欲しいし、パーツも記念プライスになって欲しいし…。

ロードスターに乗っていて本当に良かったと、いつも以上に感じる欲張りな年にしていきたい！

ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

ROADSTER BROS.

[ロードスターブロス]

05

Vol.

Editor in Chief
Editorial Staff
Producer
Photographer

中村ブンコ(株)mink's

土屋光司(株)mink's

篠原政明

松山行由

大西 靖

金子信敏

服部直哉

犬塚直樹

高松 弘

廣井 誠

清水良太郎

伊藤嘉啓

片桐博也(RCOJ)

Writer

正松本 宏

塩見 誠

松本尊重

石田 徹

金子信敏

Cover Photo

Cover Design

Design

田辺雅人(株)mink's

長谷川修史(株)mink's

田辺雅人(株)mink's

3Punch Design(齋藤真司)

Advertising Div.

Sales Div

Publisher

神戸信英/渡辺孝禎/三木 浩

中森俊行/寺岡秀樹/倉田貴司/蔭山洋平

木村玄一

発行所:モーターマガジン社

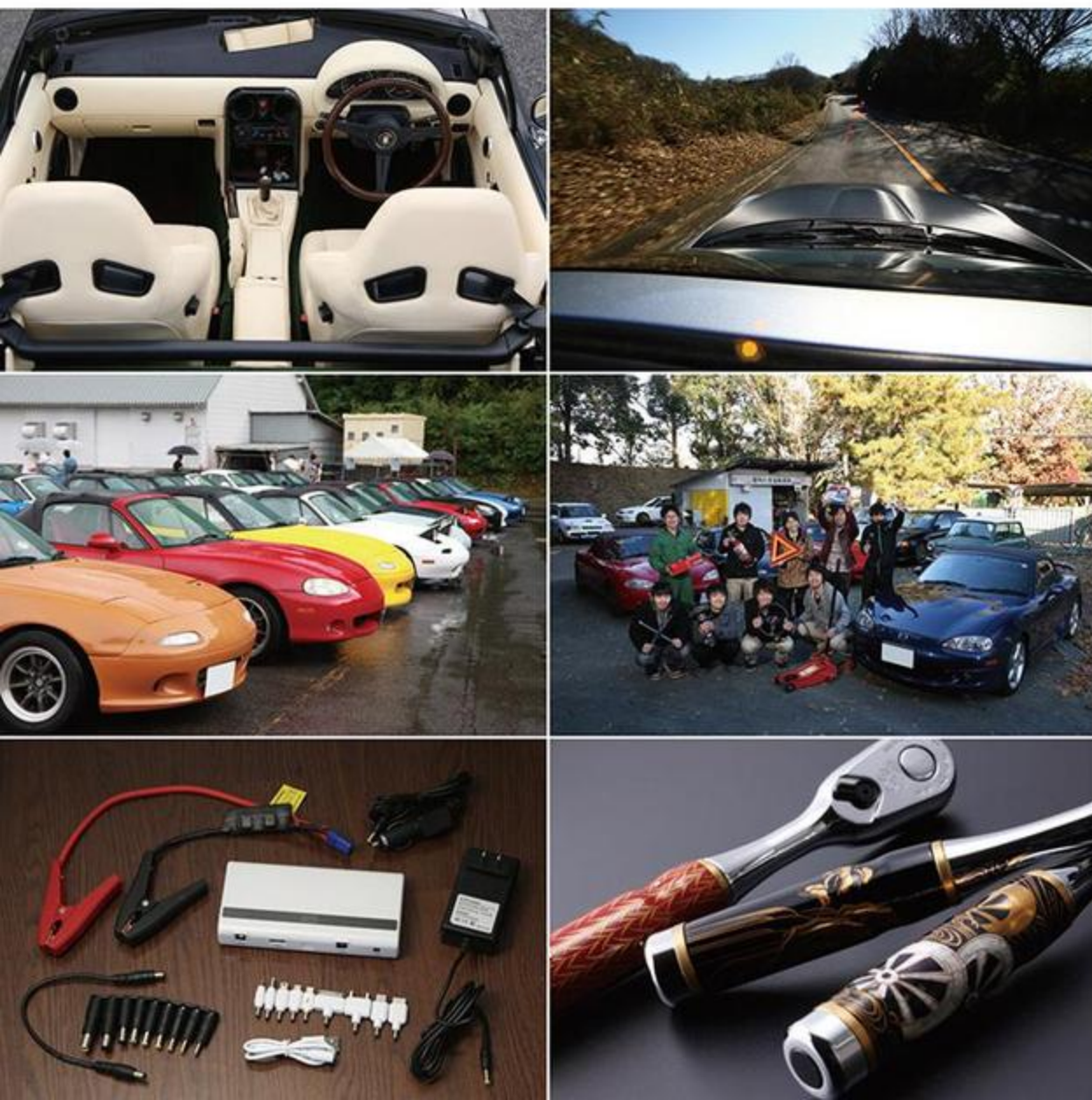
〒105-8611 東京都港区新橋5-33-10

編集部:(株)mink's

〒151-0071 東京都渋谷区本町6-4-5 1F

©モーターマガジン社 無断転載を禁ずる

※誌面掲載の価格につきましては、税別表記以外は5%の税込み価格です。
税率変動により価格が変わりますのでご注意ください。



CONTENTS



005 ROADSTER BROS. TOPICS 祝! 25周年

006 ROADSTER BROS. TOPICS 次期ロードスターNDスクープ

008 Best Choice!!! 極上Roadster パーツ百貨

物欲バンザイ
ネットショッピング気分でパーツを探そう

041 NC Paradise

熟成の時を迎えてますますヒートアップ!
丸ごと楽しむノウハウが詰まっている

070 ミーティングに行けば誰もがハッピー We LOVE MEETING

083 RCOJ Message Board

087 サーキットへの誘い モータースポーツのススメ

098 われら大学自動車部

108 INFORMATION FILES

新製品、ショップ、イベント情報が満載!

122 カタログで振り返る ロードスターの歴史

144 モニタープレゼント



紆余曲折を経て本格化した 4代目ロードスターの開発

ホイールは4穴(!!)。これも軽量化へのこだわり。フューエルリッドを見ればわかるとおり、リアまわりはNCに比べ大幅にダイエットされている。



マフラーがシングルテールのデュアル出し。



設計変更がもたらした 剛性向上と軽量化の両立

2009年から正式にスタートした4代目II ND型ロードスターの開発プロジェクト。ファンの間でうわさになっていたとおり、開発初期にはNA/NBに近いサイズ感と1トンを切る重量の実現を目標としていた。

異変があったのは、2012年の初頭。アルファロメオとの業務提携が決まり、NDをベースにアルファの次世代スポーツカーも生産することになったのだ。

そこでアルファから提案されたのは、エンジンルームの延長だった。これは搭載エンジン(NDは

1・5ℓ自然吸気、アルファは1・4ℓターボ)の違いはもちろん、デザイン面での自由度を上げるのが狙いだ。

すでにプラットフォームの設計を終え、先行テスト車も完成していたマツダだったが、かなり大がかりな設計変更を迫られた。結果的にはこの設計変更はNDにとっても大きな恩恵をもたらした。ボディ剛性のさらなる向上である。

前述の先行テスト車では車両サイズを抑え、しかもフロントミッドシップを実現するためエンジンバルクヘッドにめり込ませるよう搭載していた。NCでも採用されている構造だが、ボディ剛性という点ではバルクヘッドに大きな

な穴が開くため不利になる。それを補うためのガゼット類による重量増は、軽量化とは相反するもので、そのために開発陣は苦労していた。

ところがロングノーズ&ロングホイールベース化すれば、エンジンのバルクヘッドへの干渉は最小限に抑えられ、よぶんガゼットも不要となる。一見すればボディの全長は伸びたものの、重量面では相殺されて初期の目標値に収めることも可能なのだ。



ピニンファリーナ・デュエットタンタ。2010年に公開されたピニンファリーナのデザインコンセプト。アルファ版はこのクルマをデザインのたたき台にする？



前述のとおり、アルファは自社製の1.4ℓ直噴ターボを搭載するが、NDに比べ大幅に出力アップするため、今後シャシを中心に独自の開発を進めるものと思われる。編集部が独自にキャッチした情報によれば、NDとの部品共用率は40%前後にとどまるという。プラットフォームやサスペンション形式はNDと共用だが、すべての外板をはじめ内装に至るまでアルファロメオは独自のアレンジを採用するとのこと。ミッションもDCTに1本化される。プラットフォームは共用しながらも、2車はまったく異なる方向で煮詰めが進んでいるようだ。



デトロイトで撮影されたアルファ版のテスト車。

NDに採用されるのは "次世代の魂動デザイン"

アクセラやアテンザをベースにした予想イラストが自動車雑誌の誌面を飾っているが、最終モックアップを目撃した人物によれば「どれもまったく似ていない!」とのこと。その最大の理由が、現行マツダ車のファミリーフェイスを使っていないという点だ。ほかのモデルとの統一感よりも、あくまでロードスターらしさを追求した結果であり、次世代魂動デザインへの橋渡しの役割も持たせられているという。



"魂動"はグリルからヘッドランプに向かって伸びる「シンゲキャラクターウイング」がポイントだが、NDには採用されない

**最終デザインも決定済み
今年後半どこかで会える？**

もちろんノーズ延長による影響は多岐にわたった。その最たるものが、ドライビングポジションだ。NAやNBのような軽快感を出すために、先行テスト車ではドライバーのヒップポジションも綿密に計算されていたが、ここにも見直しが入った。さらにヨーモーメントを左右する前後のオーバーハングなど、設計変更はクルマ全体に及んだ。



マフラーが左右デュアル出しになっている。

そしてようやく完成した先行テスト車の2号機が、昨年ニュルブルクリンクでテスト走行を実施したクルマ(右ページの写真)だ。NCの外板を切り張りされたテストカー然としたボディながら、中身はNDのプラットフォームであることは一目瞭然だ。ロングノーズ化に伴い、ウインドーの傾斜角はより寝かされ、ドライバーはリアアクスルの前方に座るクラシカルなディメンションへと変貌を遂げている。同様にフロントアクスルが前出しされてホイールベ-

NDはNAエンジンにこだわる～ エンジンは1.5ℓSKYACTIV-G

NDが狙っているのは、パワーではなくハンドリングを楽しむライトウェイトスポーツの本質の追究。そこで搭載エンジンは新型アクセラと同じ1.5ℓのP5-VPS型をチョイス。もっとも単純に横置きを縦置きに直すだけではなく、圧縮比を現状の13.0から14.0にアップして高回転型にセッティングを変更、さらに排気系レイアウトの変更などで最高出力は111馬力(アクセラ用)から125馬力前後にアップされる。



圧縮比をアクセラ用の13.0からND専用に14.0までアップ。エンジン音にもこだわる

最終デザインも2013年夏に決定した。そのモックアップを見た人物は「超絶にカッコイイ! NA/NBオーナーも絶対納得するはず」と太鼓判を押す。発売は2015年になるが、事前のティーザー活動は14年後半から始まるという情報も…。全国のロードスター・ファンのみならず、なかでもNA/NBのオーナーは、情報収集をマメに行うことをお勧めしておく。

スグ延長され、併せてトレッドも拡大。その一方でリアオーバーハングは最小限に短縮されている。ニュルでのテスト走行は、もちろんタイムアタックではない。最大の目的は、開発当初の目標であったRX-8のハンドリングを上まわることが達成できているかどうかの確認作業だった。実際、サーキット内はもとより周囲の一般道でもデータの収集が行われ、結果は十分満足のいくものであったという。



菅原 聡さん

これまでNA、NBを手がけているが、これからNCもパーツを開発するというから楽しみ。どんなアプローチでやるのか心待ちにしたい。



BEST CHOICE!!!

極上

パーツ百貨

ROADSTER

編集部
厳選パーツが
目白押し

「ロードスターをよく知らない業者の人から問い合わせがあつて、あのコブラ顔エアロは？つて。ああ、人からはそう見えるのかって思ったんだよね」と菅原代表。実はほとんどコブラという存在を意識せず、デザインしていたという。NAで製作して発表したあとに、NBオーナーからの問い合わせがあつたことから着手した。難しいのはNAとNBのボディラインが大きく異なること。NBはポリウレタンでスパルタンなイ



ネットショッピング気分でパーツを探そう

ロードスター専用のパーツは、内外装含めたくさんラインアップされている。今もなお新製品が出るほどのにぎわい。また汎用品などを含めたら、あれこれ気になるパーツは限りない……。どれもこれも使ってみたくなる、そんな魅力的なパーツを厳選してみた。ウインドーショッピングよろしく、チラ見からガン見まで楽しんでもらいたい！ 中にはモニタープレゼントになっているものだってあるので、要チェックだ。

グラマラスなボディラインを生かしながら 独創性をプラスした「コブラ顔」に!

S2レーシングの個性的なエアロで、ロードスターの表情はガラッと変わる
カスタマイズの満足感が大きいのが魅力的なのだ
今回はNBでも同様のドレスアップができるアイテムを紹介したい



フェンダーだけ見ればNAもNBも変わらない仕上がりなのがある。NBでもかわいく路線でまとめられる。新たなアプローチの登場だ。



3連テールランプ(5万2500円)に反射板をプラス。これまでに通った雰囲気をもとに、フロントが激変するのでも手を入れたくない。



NBのボディフォルムを生かしているため、ポリウレタンのある迫力が強調できる。フロントフェイスはノーマルとはまったくの別モノとなっているので、乗り味はしっかりロードスターのまま。まったく違うクルマを持っている気分が味わえる。



シートはなんとNCのノーマルを流用している。大きさといい、びっくりするほどマッチしている。同社ではNCも手がけていく予定だ。

メーが強い、生き物的な雰囲気をもとに、そこをうまくアレンジして完成させたのだ。フロントに合わせてサイド、リアへとラインが繋がっている。フェンダーもNAと同様に加工した。そしてリアはキャラクターに合うよう丸っこい「かわいさ」をプラスする。これでNBでもクラシカルなイメージでまとめることができる。NAのようにストライプを入れたりすれば、これまでにないアプローチでオリジナルティアップを図れる。

リリースに関しては、まずは先行予約を受け付ける。10名限定で価格を5万円にて提供すること(予価は5万9800円)。NBオーナーは早いモノ勝ちだ!



スポーツ走行が断然楽しくなるLSD 積極的に取り入れてガンガン走ろう!

サーキットを走行するなどスポーティな動きを実現させたいならサスペンションのセッティングだけではなくLSDも重要なパーツだ。効きを重視したという東名パワードのT-TRAXを試してみた!

東名パワード ☎042-795-8411 <http://www.tomei-p.co.jp/>



EXTRA POWER TRAIN GEAR OIL

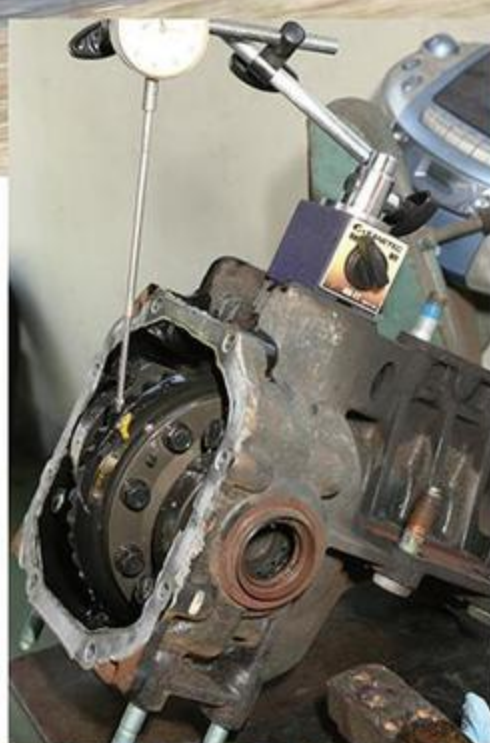


粘度:80W-90
価格:4900円(税抜き)



T-TRAX ADVANCE LSD

適合:NA/NB/NC
(MT・AT可)
価格:10万3950円



気になるLSDの情報がある。それは東名パワード製「T-TRAX」。コーナリング時における左右タイヤの回転差を分配させる「差動制限装置」であるLSDは、マシンをより積極的に前進させる役割がある。純正ではトルセン(トルク感應型LSD)やビスカス(多板クラッチ式LSD)方式が採用されているが、いずれもストリートでは十分だが、スポーツ走行を存分に楽しみたいとなると力不足を感じる。

そこでアフターパーツの出番だ。機械式と呼ばれるデフで、多板クラッチ方式だが、構造が異なる。より強力な伝達力を持ち、1ウェイ、1・5ウェイ、2ウェイタイプがある。1ウェイはアクセルオンでLSDが作動する。2ウェイはアクセルオン、オフ両方で効き1・5ウェイはその中間(アクセルオフが弱め)。今回試した「T-TRAX」は2ウェイを採用している。ドリフト姿勢にもっていきやすいタイプであるが、もちろんグリップ走行でも大いに効果を得られる。論より証拠、どんな走行フィールが得られるかを本庄サーキットでチェックしてみた。

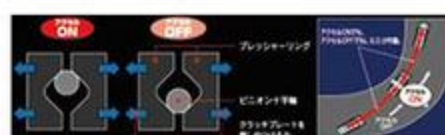
走行 CHECK!

T-TRAXを取り付けた1515号(NC1)で本庄サーキットを走行して製品のフィールをドライバーチェックすることにした

オン/オフでの効きがよくレスポンスが抜群にいい。2ウェイというのがよくわかるフィールとなっており、ドリフト姿勢が作りやすい。ドリフト派は相当楽しめるはず。ハデなパフォーマンスもいけそう。またグリップでも回頭性の向上など十分な戦闘力となるが、ここではハイグリップタイヤとの相性がいいだろう。とはいえ、街中での走行においては低速時でも機械式特有のパキパキ音も出ず、扱いやすいのが◎。FRの挙動を存分に楽しめるLSDだ。



FR特有の走行フィールを存分に楽しめる ノウハウがぎっしり詰まっているのだ

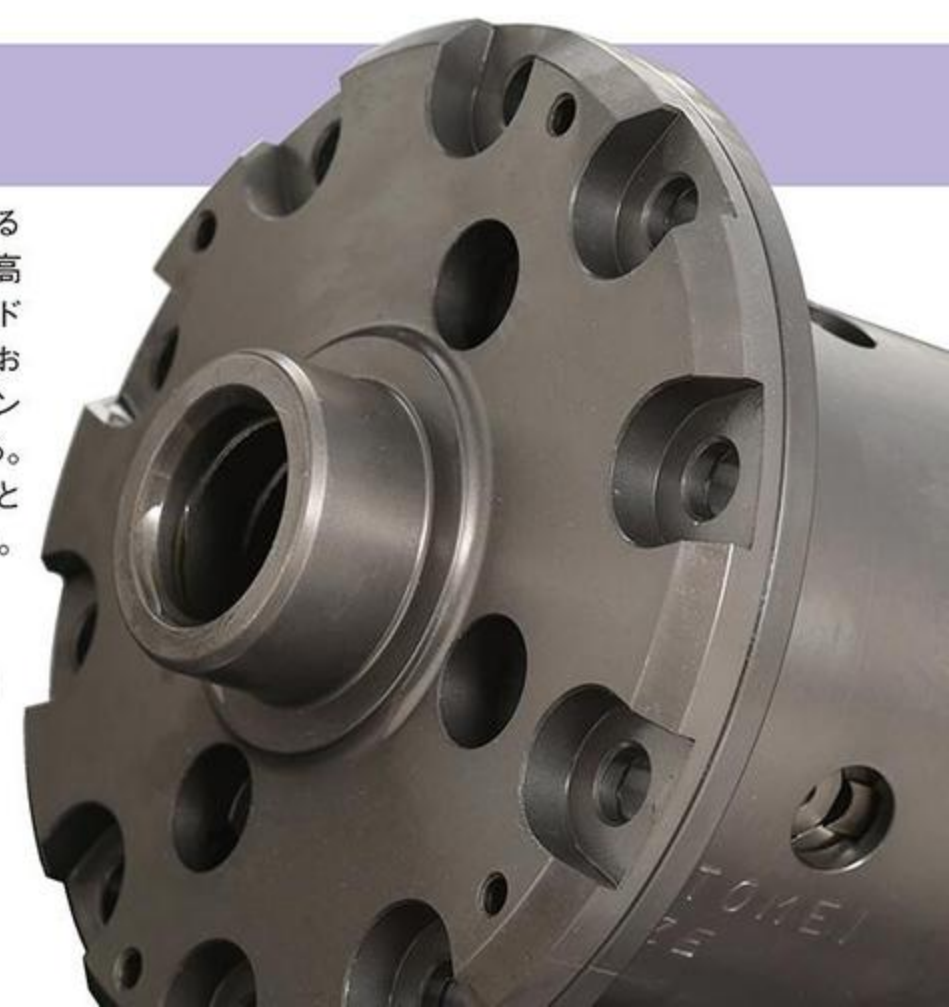


初めは1.5ウェイを選ぶことが多いのだが、FRはあえて2ウェイを選択することで、鋭利な効き味を堪能したい。

飛躍的に静粛性を高めるため、新タイプの「ADVANCE DISK」を採用。高インシャルでも安定した挙動が得られるのだ。



ドリフトに最適なカム角を持たせることで、圧倒的な効きを発揮する。高めのインシャルトルクが設定され、ドリフトだけではなくグリップ走行においてもクリッピングの正確なラインどりなどバツグンの性能を発揮する。ADVANCE DISKは面積を大きくすることで、大容量化を実現している。



峰尾恭輔
ドライバー

井尻薫
ドライバー





ビルシュタインの味を生かした しなやかなのにしっかり粘る足

NA、NBでは純正ビルシュタインの評判がよく、繰り返し使う人も多い。ただ、せっかく交換するのならプラスαの付加価値のあるビルシュタインはどうだろう。ニーレックスからリリースされているプロスベックライダーは、ビルシュタインにSSアジャスターをアッパーシートにプラスすることで、スプリングプリロードが可能となる。また車高を下げてもストロークが確保される。

実際に乗ってみると、路面の荒れたギャップでも硬さを感じることなく、そのギャップを乗り越えていく。コーナリングでもよく粘ってくれるので、クルマの挙動がつかみやすい。コンフォート系のタイヤを装着していても、十分にスポーティなドライブができる。またオーバーホールも可能となっているので、長く付き合えるのもうれしいポイントだ。

プロスベック ライダー

適合: NA / NB
価格: 25万7250円
ダウン量: 20~50mm (ノーマル比)



スプリングはスウィフトを採用する。アッパーシートはオリジナルでストローク調整式。マウントブッシュ、スプリングシートともにオリジナル品だ。ロングストロークのフィールを満喫できる。

©ニーレックス ☎082-510-2020 <http://nielex.net>

交換作業

取り付け協力: CKエンジニアリング
☎042-207-6200
神奈川県大和市下鶴間254-1

1515号(NC1)にセットする。もともとチューニングされた状態で手元にきたため、機械式LSDが装着されている。そのためケース内の入れ替えという作業となった。機械式というバキバキ音が気になるというイメージを持つ人もいるかもしれないが、最近では街中でも気にならないほど静かだ。



デフオイルを抜いてカバーを開けてみると、ケース内にはすでに機械式LSDが装着されていた。使用距離は少ないので、コンディションはすこぶるいいようだ。



ナットは緩むことがないようにネジロック剤を使って締め込むようにする。個人で作業する場合は、再剥離可能タイプと書かれたものを選ぶといいだろう。

ベアリング類は新品(純正パーツ)をそろえておきたい。圧着作業やバックラッシュ、イニシャルトルク計測を伴うため、DIYはなかなか難しそう。



純正パーツだから 感度バツゲン さらにファッショナブル!

ショートアンテナに交換したら、思ったよりもラジオ感度が低下してしまった、なんて経験から敬遠していた。しかし、純正と変わらないと聞いて交換してみることに。交換は至って簡単。ノーマルを取り外してナットをひとつ追加して、締め付けるだけでOKだ。ラジオ感度は問題なし。しかも見た目はスタイリッシュになって大満足!

ラバー ショート アンテナ& 台座

適合: NC
価格: 5980円・5500円(RHT)



ノーマル



純正アンテナを取り外すと写真のような要領。台座の切込みにペンチを差し入れてネジの容量で回す。そこに付属のねじを回し込んで、ショートアンテナをノーマルを取り外したのと逆の工程でセットすれば完了。

©村上モータース ☎089-922-1110 <http://www.murakami-m.jp/>



万力にしっかり固定したら、ナットを1カ所ずつ締め込まずに、まんべんなく対角線上に徐々に締め込んでいくようにする。



組み付けたら、最後にデフオイルを入れる。さまざまなメーカーから発売されているが、ここは製品に含ませて開発されている、メーカー指定のオイルを注入するのがイチバン。効きめ、相性を考慮されている。



ロブソンレザー代表
中村匡策さん

こだわりのインテリアに仕上げたいと思ったらロブソンに相談だ。予算に応じたメニューを用意してくれる。リフレッシュとしてもアリだ。

徹底したリフレッシュ&インテリアモディファイ 旧車に高級感をプラスしたビンテージスタイル

真っ白なインテリアはまるで高級外車のような雰囲気を漂わせ、ノーマルを重視した外装とのマッチングも秀逸
後付けのシートヒーターも完備し、冬でもオープンを楽しめるのだ



幌はマルハモーターズの「GT幌」を装着。ボディカラー、内装のホワイトと幌のストライプに英国車のテイストが感じられる。オープンでも「見える」クルマなのだ。



サーキットで磨かれた リーズナブルサス

CS-DAMPER

適合: NA / NB
価格: 14万8000円(1台分)



RSFステージのNA/NB車高調キット「CS-DAMPER」は、間瀬サーキットで鍛えた本格派サスキット。185タイヤ&サーキットに最適化されているが、リーズナブルな価格も魅力。ラジアルタイヤでのテストを繰り返し行ったことで、ベストなコントロール性を持たせた。スプリングレートはフロント10kg/mm、リア8kg/mmと、スポーツ走行に適している。減衰調整は20段階。乗り心地は重視していないが、ストリートでもゴツゴツすることはない。

あったらいいな、を 現実にする新製品

インマニステー

適合: BP
価格: 3600円(税別)

油温計の設置などでサンドイッチブロックを挟み込むときに、インマニに干渉しないようスペースを確保する。

フロアバー

適合: NC
価格: 2万1000円

フロアを裏側から補強するフロアバー。底部の障害となるようなことがない車高となっており、車高を落としても気にならないのが◎なのだ。

ホイールスペーサー

適合: NC
価格: 6000円

5mmのスペーサーで、セットしてしまおうと見えなのだがこだわってアルマイト仕上げ&ロゴ入り。価格は2枚セットのもの。

後期顔移植アイライン

適合: NC1
価格: 1万2000円

「ちょっとやりすぎ？」と思いつつも、ヘッドライトを交換せずにNC2顔にするためのパーツを開発。きりりと引き締まる。

リアリップスポイラー

適合: NB
価格: 2万4000円

リアにセットするだけで、ローダウンフォルムに。ノーマルボディでも、ちょっとしたアクセントにもなる。

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

以前はリーズナブルに入手できるFR車の代表だったNAロードスター。しかし、経年により手を入れなくてはいけない箇所が増えたり、走行距離が伸びたことで、エンジン関係にまでメンテナンスが必要になるようになった。そのせいで、何かとお金がかかる車両となってしまうている。だが、長く乗ろうと思いついた健全化に踏み切る人も少なくない。この車両もその1台だ。

イスやフェラリリが採用している「ナッパレザー」。非常に柔らかいもので、厳密には生後1年未満の子牛から採れるものを指すようだが、最近の定義はそれとは限らない。ちなみにシートや内装の張り替えて、牛4頭分(一)ほどの革を使用した。原価がどんどん上がっているため、材料費だけでもかなりのもの。

代理店となっている。欧州車でも採用されているものだ。シートに内蔵するタイプなので、どんなシートでも取り付けられる。ただし、表革がボロボロなのは作業できないとのこと。異常な熱を感じると電源が切れるようになっている。冬の寒い日のオープンでも、ポカポカしていてクセになる。またこの車両はマルハ製のカーペットでベイスを整えている。外装も含め、新車のNAをカスタマイズしたかのよう高い完成度に仕上がっている。

純正ステアリングの張り替えだけではなく、アフターパーツ(ナルディやモモ)でも作業可能。カーボン加工もできるので、相談してみよう。

ステアリング張り替え

価格: 2万9400円~



乗車を入れるなんてこともOKだ。シートの張り替え、プラスチックパーツをカーボンにするなどオリジナリティあふれる仕様にごたえてくれる。



高い技術ノウハウで 理想のインテリアを実現

ロブソンレザーではステアリングの張り替えにも力を入れている。補修といった観点からドレスアップまで、需要はどんどん拡大してきている。気に入ったステアリングは貴重な相棒だから、長く付き合いたい。また最近では操作系がステアリングに集中しているため、純正品の張り替えも増えている。ステアリングだけではなく、シートバックバーのカバーをカーボン仕様にも、なんてことも可能だ。

シートだけではなく、ドアの内張りからコンソール類まで、すべて高級革である「ナッパレザー」で仕上げた。メーターコラムなども革を張ってあるので、取り付け作業にはかなり気がついたようだ。センターパネルはピアノブラック調に塗装されており、これまた大人の仕上がり。





バッテリーにプラス、マイナスのブースターケーブルをつないでから、本体にコードを接続してエンジンを始動させる。



バッテリー上がりだけではなく、スマホ、デジカメ、パソコンなど対応端子が豊富にそろっているのも、さまざまな機器の充電が行える。

マルチファンクション ジャンプスターター

適合: 12V車
価格: 2万4150円



コンパクトな設計だから 車載はもちろん持ち運びもラク

NAのテンパータイヤと比較すると、どれだけ小さいかがよくわかる。重量も軽し、付属のケースにすべて収納できるので持ち歩くこともできる。充電の必要な機器をいくつも備える昨今、これさえあれば安心できる。停電時にも役立つことはいまでもない。費用対効果は絶大といっている。絶対「買い」のイチオシパーツだ。

88HOUSE ☎048-489-1888
<http://www.88house.net/>



「よくある」バッテリー上がりも これを車載しておけば心配無用なのだ!

気をつけていれば防げるトラブルのひとつが「バッテリー上がり」でも、うっかりしていて乗ろうと思ったらエンジンがかからない経験はあるだろう。そんなときに便利なアイテムがこれ、ぜひとも車載しておきたい!



懐中LED電灯は点滅を含め3パターンに変更できる。とても明るく、夜間での作業もこれさえあれば問題なし。



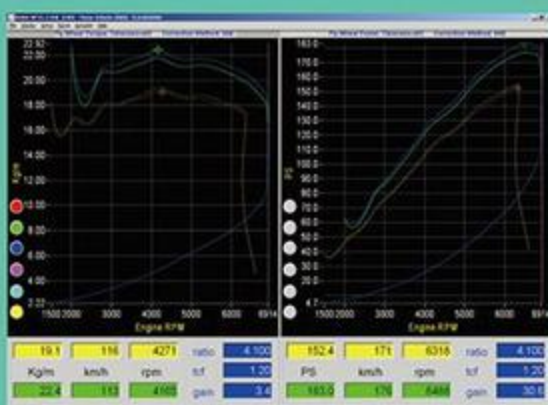
コンパクトなボディにすべて収納できるため、車載するだけでなく持ち歩くのも苦にならないほど。充電が必要な機器をいくつも持ち歩く人にもオススメ!

しばらく乗らなかつたら、バッテリーが上がっていた…なんてことはよくある。とくにバッテリー容量の小さいNAでは顕著。いちいちJAFを呼ぶわけにもいかず…。かつてブースターケーブルを車載しておいても、ジャンプする車両がなくて話にならない。

せられるパワーを誇る。それも1台エンジンをかけたら充電が必要、なんてことはない。実際に2台、3台と連続してかけることができた。自動車のバッテリーに対してだけではなく、スマートフォンやデジカメなど、バッテリー充電の必要な機器に対応している。さらに懐中電灯の機能もあるため、夜間の作業となつても安心だ。充電器をいくつも持ち歩く必要がなくなるし、ものすごくコンパクトなので、ビジネスシーンでも重宝しそうだ。

NCのフィールアップをねらう コンピュータただいま進行中

NCのスーパーチャージャー仕様を手がけるRSアイザワでは、現在コンピュータのセットアップを煮詰めているところ。ECU-TEC(エクテック)というイギリス製のコンピュータで、インプレッサなどのチューニングではよく知られている存在だ。多数あるパラメータに対応しているため、吸排気系からフルチューンまで幅広く対応できる。おまけにデータを共有することで、つねに最新・最適なデータを用いることができるのだ。



ノーマルデータとキャタライザー+マフラー+コンピュータチューンデータを記録したもの。これらを見ながらセッティングを煮詰めていくのだ。



ダイナパックの設備を整えコンピュータセッティングを行っている。さまざまな仕様に対応できるよう、ノーマルからチューニング仕様までデータとりする。



RSアイザワ ☎046-254-8798
<http://www.rsaizawa.co.jp/>

新作の軽量ホイールとカーボン製の シェルも選べるバケットシート

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



オリジナルのインタークとエキゾーストマニ
ホールドを装着し、カムのみマルハ製に交換。
コンピュータはコーンズでセッティングし、
自然吸気エンジンの楽しさをレベルアップ。



CORN'Sオリジナルダンパーキット

適合: NA
価格: 19万3200円



コンパケ

適合: 全車
価格: 5万9000円(カーボンシェルは8万9000円)

ダブルステッチを採用しているので、スエードの表革と併せて質感が高い。純
正シートレール装着のためのステーもオプションで用意され交換もラクだ。



CMC-02

サイズ: 6.0J×14 +15
価格: 1万5800円
ハブ径54φでガタ付きなど
の心配なし。軽量とリム部が
強いのもポイント。しかもか
なりのお買い得価格。NA/
NBオーナーは要注目だ。

大容量ピストンと大きなスト
ローク量、減衰特性の適正化
によって、サーキットからス
トリートまで対応可能。減衰
は40段階調整。スプリングと
アッパーマウントは別売り
で、この車両にはスウィフト
製を装着していた。

カーメイクコーンズ
飯塚伸也さん

ロードスターが好きでコーン
ズに入ったという飯塚さん。
この車両はそんな飯塚さんの
愛車で、開発車両としても使
われている。



オーナーが欲しい、と思うアイテ
ムを開発し続けてくれているカーメ
イクコーンズは、新作としてバケッ
トシート「コンパケ」と、軽さがポ
イントのホイールをリリースした。
シートのほうは表革にスエードと
メッシュを使っている、ステッチカ
ラーは基本が銀灰だが、限定として
赤も用意。そのほか緑ステッチも製
作中だ。ホイールはCMC-02とい
うネーミングで14インチ。54φとい
うロードスターに合わせたハブ径を
持っているのが特徴だ。

走行状態のタイヤをつねにモニター トラブルを未然に防ぐことも可能

以前からタイヤの空気圧を
モニターする「エアモニ」は
ラインアップされていたが、
新製品は取り付けがちょー簡
単でかなりオススメ。空気圧
だけではなく、温度管理もで
きるとあって、サーキットユ
ーザーはタイヤのデータとり
に重宝するはずだ。

バルブに取り付けるコンパ
クトレシーバは、長時間の停
車ではデータを送信しないた
めバッテリーも長持ち。ボタ
ン電池使用で交換できるか
ら、ずっと使い続けられる。

最近のタイヤは、パンクし
てもすぐに空気が抜けてしま
うようなことがないため、気
づきにくいのがこれなら一目瞭
然だ。1カ所だけ異常に空気
圧が下がったらそれがサイ
ン。モニターすることで愛車
のコンディションもわかる。



レシーバーをシガーライターに差し込めばタイヤからの情報が送信されてくる。異
常があるときに表示や警告してくれる。しっかりと空気圧と温度を管理しよう。



バルブキャップ型のセンサーを取り付けて、専用工具で締め込むだけ。4本すべて
作業しても15分ほどで終了。内蔵の電池はボタン電池なので交換できる。

専用ケースに入っているの
で、持ち運びもパーツ管理も
ラクチン。取り扱い説明書も
入っているので、作業もスム
ーズに行えるはず。



エアモニP

適合: 汎用
価格: 1万9800円

オーバードライブの人気車高調がマイチェン! 定評ある安定した走りがさらにパワーアップ

サーキットユースにも対応した低価格のスポーツダンパーとして高い評価を受ける
オーバードライブの「ODULA 蹴脚」がビッグマイナーチェンジを行った
その実力の程を知るため、装着車両をワインディングロードへと持ち込んでみた…

ODULA
OVERDRIVE
極上パーツ百貨
厳選パーツが
目白押し

手ごろな価格設定ながら、30段階の減衰調整や全長調整、硬質ゴムブッシュ、ウレタンブッシュなど、充実した機能を備えた高性能ダンパーとして展開するオーバードライブの「蹴脚」。唐突さを抑え、あらゆるステイジや天候に適応させるため、伸び側の減衰特性が比較的マイルドになっているのが特徴だ。

そんな安定性の高さとおルラウンダーとしてのキャラクターに磨きをかけるため、価格は据え置きながら、大幅な仕様変更が行われた。テーマは「リアのストロークアップ」で、フロントと同じくリアにも8インチ(約200mm)という自由長の長

いスプリングを採用。接地性を失って唐突なリアブレイクが発生することのないように、たっぷりのストロークが与えられている。

その効果はサーキットだけでなく、ワインディングでも存分に堪能できるレベル。ねらいどおりにリアは唐突感がなく、安定感はかなり高い。全体的にしっかりとストロークさせるタイプで、初期からフロントが素直に回頭し、アクセルのオン／オフによる荷重コントロールにも敏感に反応する。試乗車はかなりハードなレート設定だったが、しなやかに路面をとらえ、ナチュラルで違和感のない挙動が印象に残った。



エンジンはカム、エキマニ、ECUで構成するオスメチューンを展開。レスポンスアップに直結するハイフローインテークも人気だ

ディレツツアZⅡは前後とも245/40-17を選択。グリップ性能を重視したワイドサイズで、9J×17+63のレイズCE28Nに組み込む。

タイヤのグリップ性能が上がるべく、制動力が不足してくるため、RXⅧ純正キャリパー&ローターを添用。ボルトオンで装着できる。



標準仕様はフロント10kg/mm、リア8kg/mm。この車両ではオプションのアイバツハを選択し、フロント12kg/mm、リア10kg/mmにレートアップしている。



NCはハブが振れてキャリパーのピストンが押され、油圧がかからないトラブルも発生するため、大容量ハブへの交換がオススメだ。



ODULA 蹴脚(しゅうきゃく)

適合:NC
価格:16万5900円



消音材を使用せず、バンチングパイプ+隔壁で構成するオリジナルマフラー。消音材の飛散による劣化がなく、こもり音のないビュアなサウンドが楽しめる。

低重高に对应しながら自由長を確保するには限界があったが、ロアブラケットの外周部にも溝を切ること、リアに自由長の長いスプリングが使えるようになった。



オーバードライブ
武地孝幸さん

「岡山国際で開催されるロードスターチャレンジをはじめ、各地で積極的に走り込みを行い、完成度の高いスポーツダンパーに仕上げました」



タイヤのワイド化を推進するとハードレートが必要になるが、蹴脚はそういったニーズにも対応する。

好評のオリジナルホイール 切削リム風で新登場

静岡県にあるアイ・スタイリングがオリジナルプロデュースするホイールが「RPF1」で、NA、NBにジャストサイズ設定のみと特化している。これにディスクを塗装することで「切削リム」に見えて、足もとの存在感を強調できる。バージョンを追加した。エンケイ製スポーツホイールのため、RSファクトリーステージで展開している185カップ(サーキットイベント)にもピッタリなのだ。



i-r-fオリジナル ホイールRPF1

適合: NA / NB
サイズ: 7J×14 +28
価格: 3万8400円 / 本

特殊ポリッシュにより切削リムのように見せている。現在「RSファクトリーステージ」から販売の、オフセット+19.5のRPF1がラインアップされている。

i-r-fオリジナル ホイールRPF1

適合: NA / NB
サイズ: 7J×14 +28
価格: 3万8400円 / 本

ディスク部のみ塗装することにより、切削風に仕上げている。ポリッシュ・塗装どちらも切削風に見え、クラシカルに見えつつ、軽量・高剛性が可能となる。



軽量化バッテリーは サーキットユーザーにオススメ

高いCCA(コールドクランキングアンペア)を実現し、始動性を向上させるリチウムバッテリーがALIAINT(アリアント)。ノガミプロジェクトはその日本代理店となっている。製品は従来の鉛バッテリーの30~50%以下と超軽量で、設計もコンパクト。それでいながら安定した電気環境で安心して使える。計量したところ1665gだった。過放電の対策、プロテクションシステムも用意している。



ALIAINT X/XPシリーズ

適合: 汎用 価格: 4万2800円

バッテリープロテクションシステムはバッテリーのプラス極にセットアップし、スイッチオンでその機能を発揮する。2万1000円

サーキットをガンガン走るとセレクターの横にあるプラスチックパーツが熱でダメージを受ける。そのため対策パーツ(3個セットで1500円)を用意。ミッション脱着が必要。



ノガミプロジェクト 0468-75-9813 http://www.nopro.jp

カーメイクコーンズ 03-5656-2323 http://www.carmakecorns.com/



コンノブ

適合: NA / NB
価格: 6300円

リバースノブ風のデザインを取り入れた。アルミ削り出しで、重心を高い位置に設定したことでシフトフィールを向上させる。



オーバードライブ激押し!! カム、エキマニ、ECUで構築する パワー系セカンドステッププラン

主にレスポンスアップを目的とした吸気系+マフラーをパワー系チューンのファーストステップとするならば、セカンドステップはカム、エキマニ、コンピュータといったところ。オーバードライブの武地さんによれば、NCのLF-VEは「空燃比の設定が過度に濃く、スポーツユースを前提にするにはカムもモノ足りないし、エキマニの抵抗も大きい」という。それだけに、これらのメニューによって改善される伸びしろも大きいというわけ。

ちなみに、オーバードライブの社内テストでは実測値が155馬力だったノーマルがファーストステップで160馬力へと向上し、次なるセカンドステップでは190馬力まで躍進したという。ただし、一気にここまでステップアップするのは予算的にもけっして楽ではないため、オーバードライブでは、レーシングファンネルやラムエアインテークなど、ローコストで着手できるライトなパーツも豊富にそろえているとのこと。



ODULA パワーカムシャフトIN/EXセット

街乗りでの扱いやすさとパワーを両立できる数値として、IN256度 / EX244度に設定するオーバードライブ渾身のオリジナルカム。リフト量はIN10mm / EX9.2mm。



マキシムワークス エキゾーストマニホルド

このセカンドステップでオススメのエキマニはマキシムワークス。触媒機能をコンパクトな2基のキャタライザーに分離させることで、高効率なパイプレイアウトの構築を実現した。

パワー系チューニングプラン セカンドステップ

ODULA パワーカムシャフト IN/EXセット	7万3500円	工賃 5万2500円
マキシムワークス エキゾーストマニホルド	18万6900円	工賃 3万6750円
ODULA チューンアップ CPU ADVANCE	10万2900円	
TOTAL	45万2550円	

ODULA チューンアップ CPU ADVANCE

カム、エキマニの交換に合わせて、各マップデータを適正化。燃調、点火時期、可変バルタイなどの各マップをリンクしてセットアップすることで、大幅なポテンシャルアップが望める。



ODULA レーシングファンネル

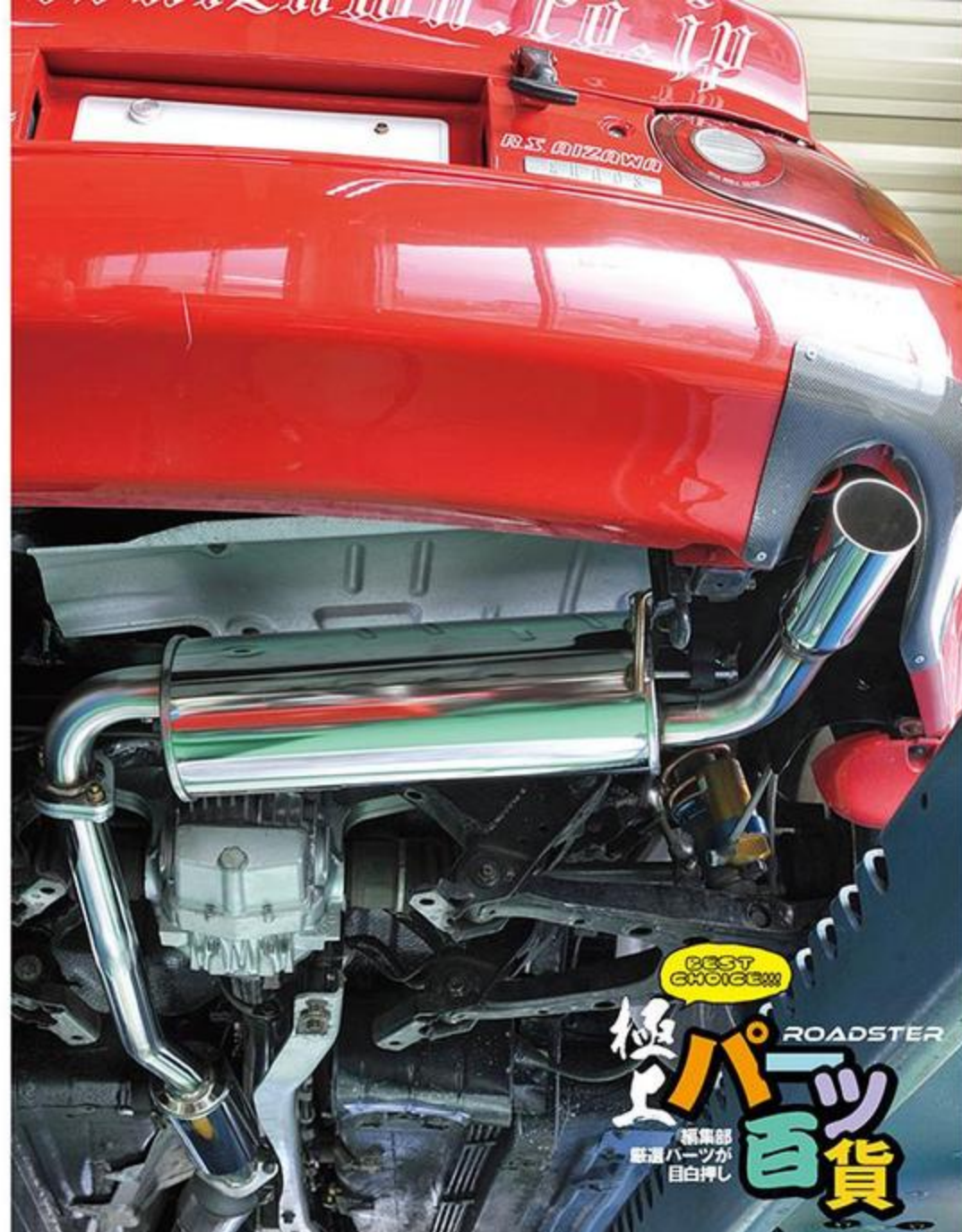
価格: 1万2600円
エアクリナーボックス内部の吸入口に装着するエアファンネル。手ごろなパーツながら、吸気効率アップの効果が体感できるはず。



ODULA ラムエアインテークRS

価格: 2万1000円
オーバードライブが発信するオリジナルパーツの中でも、ロングセラーとなっているヒット作。開口部から走行風をダイレクトに取り込めるのが強み。





かつて存在した 大人気のマフラー復刻!? 程よいサウンドと 見た目が◎なのだ

人気のあるNAだが、販売終了から時間が経過し、だんだんパーツラインアップから外されていくのは仕方ないことだ。しかし、マツダが作らなくなってもショップがオリジナルとして手がけるなど、依然として新製品は出続けるもの。

待望のストリートマフラーがRSアイザワから新発売だ。出口の口径、デザインは、往年のHKSリーガルマフラーを思い出させる。アイドリંગはノーマル並みの98dBと至ってジェントルな音量だ。見た目はノーマルチックながら、オールステンレス製でスポーティ。価格が抑えられているのもうれしい。



オリジナルマフラー
適合:NA
価格:5万2000円(税抜)

サイレンサーはガラスウールではなく、パンチングパイプにメタルウールをまとわせたもの。そのため、サイレンサーのサイズが小さくても十分な消音効果を発揮する。さすがにNAともなると、マフラーは何度

か交換することになる年式だろう。これは人気のタイプだけに注目度も高いし、大人仕様には最適のマフラーといえるだろう。交換を考えているストリート派は、ぜひとも候補に挙げておきたい。

これで5万円台というから驚き。サイレンサーがへたって音量が大きくなってきた、経年により見た目が古くさいという人は、最新マフラーの導入を考えてみては?

この車両はスーパーチャージャー装着車。インタークーラーも装着し、HKSのFコンVプロでセッティングを行う。この仕様にも対応するマフラーなので、チューニングの予定があっても十分なキャパシティを備えるマフラーなのである。



メタルシングル

適合:NC
対応トルク:340Nm(35kgf-m)
価格:10万3000円(税抜)
メタルで街乗り走行のみだと、適度な摩擦面が保てないので、その場合はオルガニックを。走行フィールドに合わせて最適なものを選びたい。



プレッシャープレートに溝があり、そこにリング状と板状のスプリングが入る。このバネがたわむことによって半クラッチの範囲を広くとれるようにした。メタルクラッチに採用する機構だ。



オルガニックシングル

適合:NC
対応トルク:313Nm(32kgf-m)
価格:10万円(税抜)



ペダルが重くなる懸念を持つ人もいるだろうが、こちらもしっかりと心配いらず。またダンパーの有無で扱いやすさを判断することがあるが、まったく違う構造となっている。

SE機構

小倉クラッチ
自動車技術部
高田高志さん

「免許取りたての人でも乗れるようなものから、タイムアタック向けまで用意しています。今回のSE機構は本当に扱いやすいです」



**新機構搭載だから扱いやすい
ストリートもサーキット派も要注目**

半クラッチの範囲が狭く扱いづらい、それがメタルクラッチのイメージだろう。しかし独自の「クツシヨニング機構」の採用で、それを払拭したのがORGの製品だ。カーボンクラッチを指して開発がスタート。カーボンは高価なため、リーズナブルにできないか?が原点だ。

軽さを求めてダンパーレスタイプを採用するが、ディスク間にバネを入れることでつなぎやすさを実現。レーシングコンセプトはサーキットを頻繁に走る人向けの仕様。そのほか、スポーティなメタルシングル、ストリート向けのオルガニックの3タイプをラインアップする。



シートはエスケレートタイプ5R。ロードスターにジャストフィットのバケットシートだ。NCでもタイトさを感じることができ、スポーツ走行が楽しめる。

レーシングカーのノウハウを市販パーツにフィードバック!



パイプ径は42.7→48.6→54.0mmと集合するたびに太くなる。4-2-1タイプの等長エキマニだ。NA、NBの時代からエキマニを作り続けているマキシムワークス。クオリティ、耐久性の高さは実証済みだ。



オリジナルエキゾースト マニホールド

適合: NC
価格: 18万6900円 (NC1)
19万7400円 (NC2)

マフラーはSACLAM製を装着する。狭いスペースに総型サイレンサーを左右に配置し、排気管長を確保して低音と高音質を両立させている。



マキシムワークスといえば、エキゾーストマニホールドの第一人者として知られるメーカー。ロードスター用のエキマニも初代のNAの時代からクオリティの高い製品を提供し続けており、NC用としては、NC1、NC2それぞれに対応する専用タイプをラインアップしている。

コンセプトは「ノーマルマフラーでも気持ちよく走れる」というもので、たとえノーマルマフラーと組み合わせても、フィーリングアップが体感できるよう設計されている。

構造は、低速トルク面で有利とされる「等長4-2-1」タイプの集合パイプだが、だからといって高回転で詰まるということはない。気持ちよく吹け上がってくれる。

そして、性能だけでなく耐久性や精度にもこだわっている。排気ポート側のフランジには削り出しのプレートを使っているが、これは「ゆがみを最小限に抑えるため」だ。エキマニは熱膨張でゆがむことがあり、その結果、溶接がはがれるなど耐久性に影響が出る。それを見越して部

品単位での精度を設定すると同時に、エンジンの排気ポートの形状に合わせて高精度に加工しているため、段差も少なく組み付け精度も高められている。さらに溶接工法もサビによるクラックが発生しにくいバックシールド法を使うなど、高い技術力を駆使しているからこそ、高性能を長期間維持できるのだ。

NC用エキマニはキャタライザー一体型なので高価になりがちだが、高い耐久性が保証されるので安心して装着することができる。



サスペンションはクwantumの車高調整用オートエクゼのスタビライザー。バネレートはF:8kg/mm、R:6kg/mmに設定。軽快なフットワークを生み出している。



マキシムワークス 福田浩之さん

保安基準適合という条件の中で音質、性能、耐久性にとことんこだわって造りました。ノーマルマフラーでも違いを体感できます。

全域でしっかり回って排気音も気持ちいい

タイヤの外径が大きくなっているにもかかわらず、キビキビ走ってよく曲がる、軽快なフィールが気持ちいい。エンジンも高回転までブンッとして吹け上がるし、音もいい感じの仕上がりだ。7500回転まできっちり回るが、かといって下がスカスカということはない。街乗りもしやすいはず。ただフロントサスがタイヤに負けている感じを抱いたのは、本庄サーキットだからかも。

(井尻)



「鑑賞用美術工具」は KTCの新たな提案 neprosと日本伝統が 融合して美を生む



工具とは質実剛健、丈夫で使いやすいことが何よりとされる
しかし収集を趣味とする人がいることからわかるように、工具そのものが人を魅了することも事実
日本の伝統工芸「漆塗り」が施された工具「nepros(ネプロス)漆ラチェットハンドル」は
その両方を満たす究極の逸品である



「ネプロス」には以前、限定仕様で木柄のモデルがありました。そのころから、いつかは漆の装飾を施してみたいと思っていたんです。工具なのに鑑賞する、という、相反する要素を持つていたんですが「笑」と企画担当者の四関さん。

KTC(京都機械工具)は、プロメカニクの様々なニーズに応えるハイクオリティなハンドツールを製造・販売している。その数、約1万2000アイテム。そのKTCから「ネプロス漆ラチェットハンドル」が登場した。



プリントで仕上げるという手法もあるが、ネプロスというハイクオリティな工具と組み合わせるなら本物を狙いたい。機能美と伝統美が共存するよう、試行錯誤を繰り返して完成した。見るからに美しい漆ラチェットハンドルは、オリジナルの柄が刻まれる。これは1本1本手作業で。漆塗りは何十工程もの作業を経なければならず、素材の産地によって特性が変わるほど繊細なもの。貯蔵工程ひとつとっても職人技が光る。すべてにこだわったラチェットハンドルが完成した。



製品は受注生産となるため、納品までに1〜3か月ほどかかる。1本ずつ木箱に収納されて届けられるので、プレゼントにしても喜ばれそうだ。



バリエーション豊富な 工具箱にも注目だ

定番の赤い工具箱からスタイリッシュなデザインのものまで、さまざまな種類が用意されている。遊び心を採り入れたピンクのカラーも注目を集めている。引き出しタイプの「チェスト」や「両開きメタルケース」、「プラハードケース」が揃う。ケースのタイプは工具の量に応じて選ぶといいだろう。ガレージ用品などのオフィシャルグッズも要チェックだ。



左)両開きメタルケースはコーナーパッドが樹脂のものとスチールのタイプをラインアップ。カラーは6色、全9種類のバリエーション(2万2000円〜)からチョイスできる。南京錠で施錠も可能だ。



東京オートサロンで展示していたのは、エーモン工業とのコラボ企画アイテム「光る工具箱」。夜間の視認性が高くなる実用面はもちろん、工具を愛する楽しみも。



KTCの中で工具の理想形を追求し続けるブランドが「ネプロス」。東京オートサロン2014では、歴代限定モデルや現ラインアップをずらりと壁面展示した。その圧巻の展示には2日かかったそうだ。

ガチャピンとムックが 愛らしい工具箱に!?



KTCファン、ユーザーのための会報誌「KTCファンクラブ通信」で実施したカラーリングコンテストにおいて、ツールケースの概念を突き抜けたカラーリングでグランプリを獲得したのがゴチラ。愛らしいデザインで反響も大きく、完全受注生産での商品化も検討されているとか!? ぜひ実現してもらいたい。

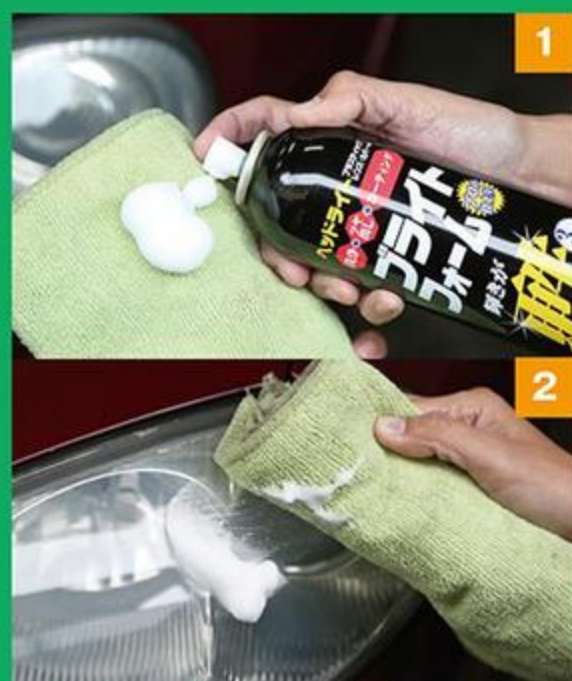
くすんだヘッドライトを簡単にリフレッシュできる

青空駐車(大半の人がそうだと思うが)だと、クルマは紫外線の攻撃を受け続ける。それは外装の塗装だけではなくヘッドライトに対しても容赦ない。そのせいでNB1だけではなく後期型のヘッドライトカバーまでが白濁してしまっている。程度の差こそあれ、古さは否めない。新品に交換できればいいが、純正ライトは意外に高い。そこでケミカルを使ってリフレッシュ。ウインドーをキレイにする要領で作業するだけなので、洗車時に毎回使うのがオススメ。



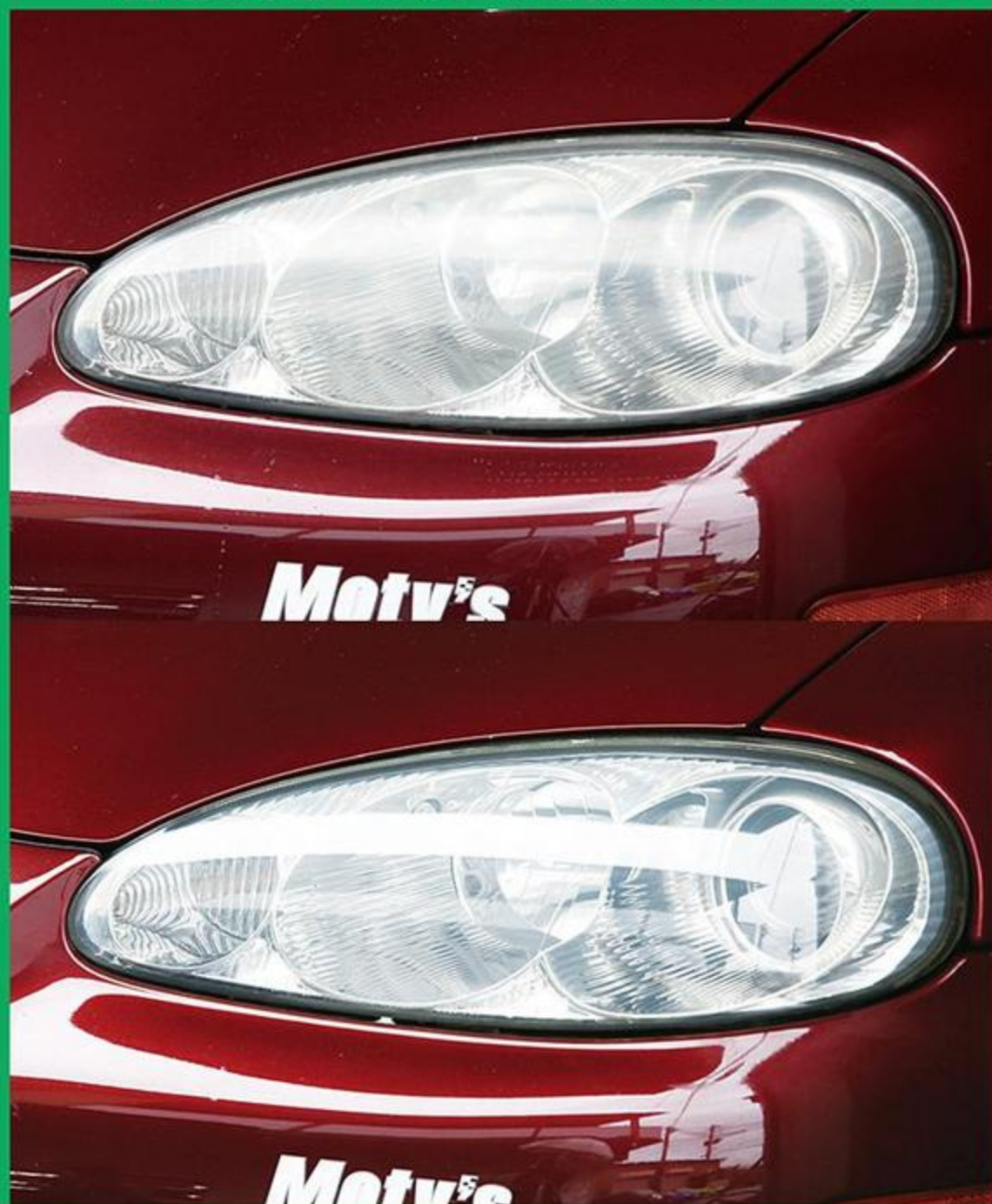
ブライツフォーム

価格: 2500円(税別)



1 ムースの泡状になって出てくる薬液を乾いたきれいなウエスに取り、まんべんなく塗り込むようにしてやる。だんだんクリアになっていくのがわかる。ヘッドライトだけではなくカーボン
2 の色あせ防止にも使える。いずれにしろ、新品のうちから使うのがオススメだ。

作業はラクチンだから洗車のたびに使いたい



ヘッドライトに入っている映り込みが、ブライツフォーム使用後にはシャープになっているのがハッキリわかる。この輝きを維持するためにも洗車ごとに使うようにしたい。



東京オートサロンではコクピット館林のブースにズラリと並んでいた。使ってみたい人はかなり多いはず。

ありそうでなかったDIYグッズ 絶対ブレイク間違いなし!

DIYユーザーの強い味方「エーモン」から、ありそうでなかった優れモノアイテムをいくつかピックアップして紹介する。いちばん感激したのは目盛りが印刷されたマスキングテープ。最近では柄付きマスキングテープが女性の間で流行しているが、こちらは実践派。パーツを等間隔にセットしたいときに便利だし、ステッカーをまっすぐ張るのにも使える。服飾関係ではこうしたアイテムが使われていたようだが、自動車関係でも全然いける。ほかにも編集部イチ推しのアイテムを取り上げた。



目盛り付きマスキングテープ
価格: オープン

1mm間隔の目盛りが入っている。幅2cm、長さ15mのパッケージで無地のテープよりも割高になるが実用対効果は抜群。工具箱に常備しておきたい。

はがせるシリコン粘着剤
価格: オープン



ダッシュボードにミニカーやフィギュアを置いて楽しむ人が多いことから、ボンドのように使えながらもキレイに落とせる粘着剤がラインアップ。乾燥には1日ほど見ておくといいい。



RGBカラーLED

価格: オープン

LEDはチューブタイプのものが使い勝手よく人気だ。さらにさまざまな色へと変更できるとあれば光りモノのドレスアップに幅が出る。暖色、寒色、微妙な色合いが魅力だ。



滑り止めを用いたい範囲のみに張り付けられるのが便利。ダッシュボードのちょっとしたスペースに使えるし、クルマ以外でも活用できる。



ラインイルミ

価格: オープン

チューブタイプになっているので、湾曲している部分にも用いることができる。メーターフードの縁取りにもよさそう。

イタリア製のシャシダイを備えるマルハではNCのコンピュータ解析、チューニングを進めているノーマル状態からパーツを交換した仕様まで上書きすることができるので仕様変更に対応できるようNCのコンピュータチューニングが盛り上がってきた!



これが車両側でデータを読み込んだり書き込んだりする端末、ジーニアス。ロードスターだけではなくほぼ全車種に対応している。



エンジンは車上で作業ができるカムシャフトのみを交換しただけで吸排気系はノーマル。コンピュータはそれに合わせてセッティング。



ディムスポルトはジーニアスを使ってデータを抜き取ってオンラインで送り、返ってきた新データを書き込むことができるシステムだ。



マルハモータース
荻野才次さん

「グレイゾーンをなくすべく、自社の車両でコンピュータテストを繰り返しているところです。デバイスをいくつも用意しなくていいので、マップ上でベストを探れます」

マルハモータースのNCは、これまでミニバンやKカーなど、運転するというよりは移動するために作られたクルマしか乗ったことがない人でも、ロードスターを運転することの楽しさを、わかりやすく伝えようとまとめられたもの。そのためお金がかかってしまうメカ系のチューニングメニューはなるべく控えめにしながら、乗りやすさとともにドライバーの意思に対する反応が速く、思ったとおりに動くことで得られる、運転の楽しさを実現している。

具体的に手を入れているところを説明すると、まず挙げられるのがカム交換とコンピュータのセッティングだ。エンジン内部ではもともとアクセスがしやすいカムシャフトを交換し、それに合わせてコンピュータは、ディムスポルトというイタリア製のシステムを使うことでリセッティングされている。

このディムスポルトは、オンラインでデータのやり取りができるため、端末を用意すれば書き換え作業が手元で行えるというのが特長。これによって燃調や点火時期、スロットルレスポンスを見直すことで、エ

セッティングデータをオンラインでやり取りできるCPU新システム採用 より洗練された乗り味に仕上げられる

エンジンは気持ち良く吹け上がり、力強さも感じられるようになる。

次に注目したいのがサスペンションとブレーキ、駆動系の仕上げだ。オリジナルの車高調はしなやかに動くが崩れず、コーナリングの楽しさを感じさせてくれるもの。ブレーキはパッド交換によってコントロール性を向上させ、駆動系は穏やかな効きのLSDと軽量フライホイールを装着することで、ストリートでは扱いやすく、しかしその気になればスポーツができる。これらのメニューでこのNCは、楽しさを大きくレベルアップしているのだ。



自分だけのタイミングで点滅させる “光りモノ”でオリジナリティアップ

光りモノのセットアップアイテムが豊富になってきた。LEDはもちろんエンブレムの加工やルームランプの変更など、多彩なアプローチが可能だ。アクアはセキュリティシステムをインストールするショップだが、最近ではオリジナルのライトを手がけている。ヘッドライト、テールランプのLED打ち替えや点滅パターンを変更するのだ。人気のイカリング加工も多数手がけている。



MAZDAエンブレムLEDキット

MAZDAエンブレムLEDキット
価格: 2万9800円

写真はトヨタ、スバル用だがエンブレムは任意のカラーに光らせることができる。あれもこれも光らせるとちぐはぐになるのでセンスよくまとめたい。



エンジンスタートボタンを取り付けるのも得意。他車種用のボタンを流用する人も多いそうだ。ボタンの押し心地が微妙に異なっている。

アクアでは内装のコーディネートにも力を入れている。デモカーの86にはフロッキーコートという塗装の一種によるもので、毛羽立った感触。



ヘッドライトを変更した一例。ウインカーをつけるとヘッドライト全体が点滅するように見えるので、ノーマルとはまるで異なる印象を与えられる。

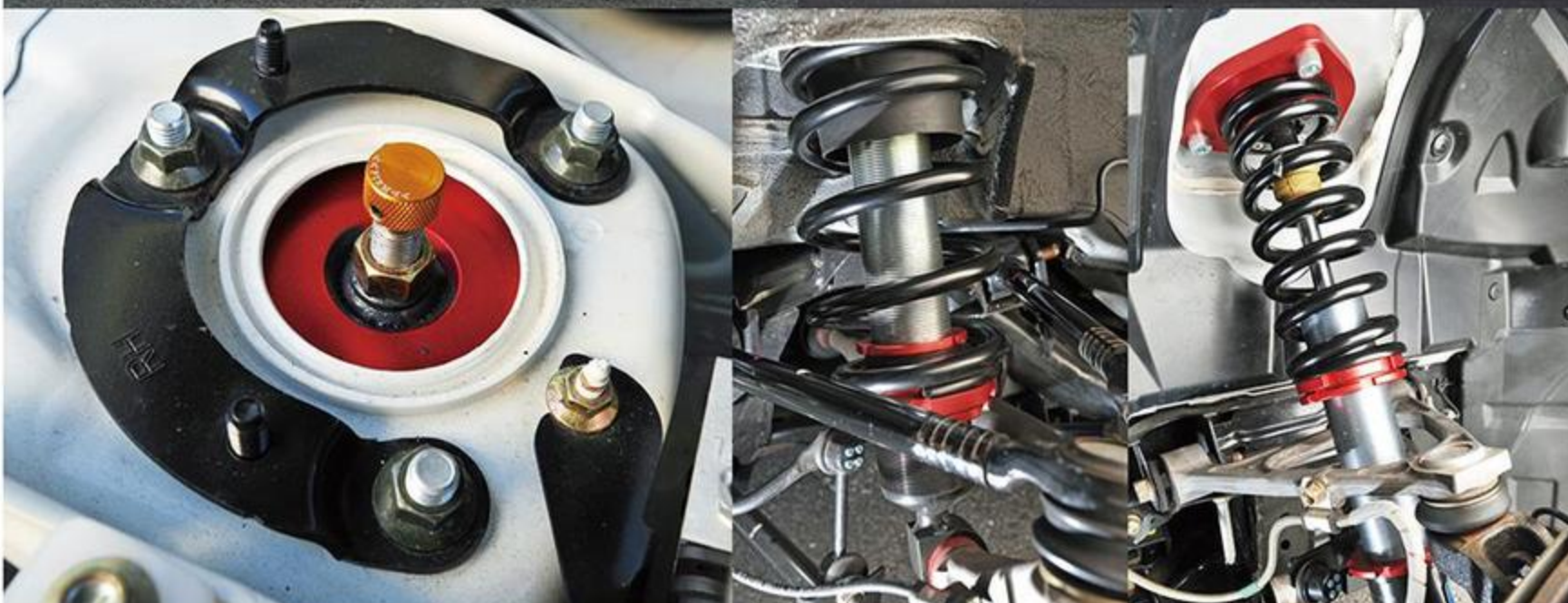


ダッシュボードやAピラー、シフトフロアなどフロッキーコートでまとめた内装。ワンポイントにこの施工を用いるのも面白いそう。

◎アクア
長野県松本市島内4113-1
☎0263-48-68-18
<http://www.aqua-alarm.com/>



高レスポンスと必要なときだけかかる トラクションが、操る楽しさを演出



ロール感はあるが姿勢を崩さないサスペンションと、むだ効きがなくアクセルを踏めばしっかりと効くLSD、ペダルの踏力によって制動をコントロールしやすいブレーキパッドは、それだけでもNCの楽しさをレベルアップしてくれるもの。このクルマはそれ上で高回転が伸び、レスポンスもいいエンジンとなっており、より走るのが楽しくなっている。

CHECK! 走行

上の吹け上がりが違うと 瞬時に感じとることができた



街乗りを重視した味付けで、LSDが入っているのにガツガツしていない。だからいざスポーツ走行、という場合でも楽しめる。車高は高めなのでサーキットではモノ足りなく感じるかも。エンジンは高回転方向に振ってあるのがよくわかる。コンピュータセッティングによるものだということが、なかなかいいフィールだ。気持ちよく走行することができる。ストリートでも存分に楽しめるはず。(峰尾)



過去最大規模で開催された東京オートサロンでは 注目すべき新製品が目白押し、要チェック!

東西南北、すべての会場を埋め尽くすデモカーやブースはこれまでにない規模を物語っている。どんな注目パーツが発表、展示されているのかチェックするべく幕張メッセに足を運んだ。



NATSの学生たちが仕上げたカースのマックイーン。ベースは180SXでライトがRX-8。

極上パーツ百貨
NATSの学生たちが仕上げたカースのマックイーン。ベースは180SXでライトがRX-8。

2014年1月10日は金曜日、この日は東京オートサロンのプレスデー。とはいっても、明らかに報道関係者とは異なる人々も大勢会場を歩いているので人だらけ。もちろん週末はこの比ではないのだが。

ミニバンが圧倒的だった数年前から、輸入車が目立つようになり、86の登場でスポーツカーも盛り上がっている。なんだかバランスがとれてきたような…。メルセデスの出展も話題になったが、国産自動車メーカーの勢ぞろいもあって、量産車、カスタムカー入り乱れての展開。

クルマだけではなく、中にはパーツを所狭しと展示しているところも。そのパーツをお目当てに会場を回ってみることにした。気になるタイヤの新製品やホイール、そして進化を続ける電装系の部品など、お面白そうなアイテムをピックアップしてみた。

これから春先にかけて、続々と新製品がリリースされそうだから、今から楽しみに待っていたい。



AR-151GA

業界最多の5種(ひまわり、グロナスひまわり、グロナスなど)59機の衛星からデータを受信するため、自車位置を見失うことはない。ドライブレコーダーと接続すれば、走行中の映像をモニターに表示できる。



AR-161GM

レーダー探知機なのだが、OBD II情報を表示できるため、エンジンの状態や燃費がわかる。またGPSデータはスマホで自動更新できるため、いつでも最新状態だ。ドライブレコーダーとの接続も可能となっている。



AR-151GA(ドラレコ接続)

セルスターのドライブレコーダー(Drv-GALUDAほか)と接続すれば、新感覚待ち受けASSURAスカウターや取締機を走行中の映像を併せて知らせるLIVE警告機能が使えるようになる。



AR-151GA(OBD II表示)

セルスター工業

☎046-273-1100 <http://www.cellstar.co.jp>



ルームミラーに情報を表示させるなど、先進技術を生かした製品を展開するセルスター工業。スマートフォンをはじめとする電子機器の充電を車内でもできるソケットが充実している。それよりも気になったのはドライブレコーダー。価格もだいぶ落ち着いてきたし、性能もどんどん向上している。オートサロンではニューモデルを披露していた。ナビ+ドライブレコーダーといった付加価値の高いアイテムに注目だ。

ストリートスポーツタイヤとして登場。ドライ性能とウェット性能を両立させるテクノロジーが詰まっている。シリカ配合のコンパウンドは、ウェット・低温での柔軟な特性を生み出す。またモータースポーツ用のウェットタイヤ開発過程で生まれたデザインのメイングループを採用した。これにより排水性を確保して耐ハイドロブレーキング性能に配慮する。そのほかオフセットワイドリブ(点線のように刻まれている)は、ハンドリング&コーナリング性能を確保する。

ブリヂストン

☎0120-392936 <http://www.bridgestone.co.jp/sc/potenza/>



RE-002



グッドイヤー

☎0120-609-188 <http://www.goodyear.co.jp>

コンフォートタイヤとしての基本性能を高めた新製品。経済性にもこだわっている。トレッドパターンは左右非対称で、内部は高剛性設計となっている。それは高速走行によって生じるタイヤの変形を抑えるため。ミニバン向けとなっているが、低燃費タイヤを考えているなら候補のひとつにしてもいいのでは？

EAGLE RV-F

溝の数や深さ、各ブロックの大きさなど、表情の違いが高次元の走りへと導いてくれる。低燃費ラバーの採用で、振動やノイズをシャットアウトする。



ディクセル

☎072-654-0120 <http://www.dixcel.co.jp>

ES TYPE

ESはエクストラスピードで、スポーツドライビング(ワインディング、ハイウェイ)で性能を発揮する。ローターに負担をかけずに経済的。パッド表面を焼き付けたことで、初期なじみも抜群だ。フロント8000円〜という価格もうれしい。

EC TYPE

ECはエクストラクルーズの略で、ノーマルパッドよりもワンランク上の制動力と耐摩耗性(寿命)を誇る。鳴きが少ないのも快適で、ローター攻撃性が弱いので経済的でもある。対象ステージはストリートからワインディング。日本車用のパッドだ。

ハセプロ

☎0120-277-907 <http://www.hasepro.com>

マジカルカーボンシリーズをさまざまな車種のドレスアップに浸透させたハセプロ。以来、続々と新製品をラインアップしている。車種別のアイテムはあらかじめ専用カットされていて、ユーザーの作業は張り付けるだけ。汎用品は自分で好みの大きさにカットして楽しめる。カーボンがカスタマイズの身近なアイテムとして普及したのは、同社の努力が大きいといっても過言ではない。

マジカルアートレーザーII

素材がよく伸びるので張りやすい。カーボンをリアルに再現できるのはもちろん、ガンメタ、パールホワイト、マゼランなど、豊富なカラーバリエーションも魅力。



マジカルカーボン リムガードII

ホイールのリムフランジを傷から守るだけでなく、ワンポイントのアクセントとしてもオススメ。IIになって純正ホイールにも対応可能になった。ドレスアップと傷付き防止の役割を両立する。

ナンバーボルトエンブレム

ナンバープレートのボルトに張り付けるだけの小物アイテム。フロント、リア用の4個がセットになっている。ボディカラーに合わせてカラーを選ぶのもいいが、あえて洗ったブラックカーボンを選ぶのもいいかもしれない。

MLJ(エム・エル・ジェイ)

☎03-5473-7588 <http://www.MLJINC.CO.JP>



キャラクターに弱い…。リラックマがホイールになっていた。カバーではないところがいい。もちろんターゲットは軽自動車だが、NAやNBにもいけるサイズ。受けねらいでどう？ エアバルブキャップにもプリントされていて、ファンはたまらないはず。カラーはシルバーのほかパールホワイトが用意されている。

トップラインプロダクト

☎04-7190-1391 <http://www.tpl.co.jp>



定番は青のSAMCOホース。ホースとひと口にしても、ウォーターラインや吸気管に用いるポピュラーなスタンダードホースや、オイルラインに用いる耐油ホース、そして世界初となる燃料用ホースをラインアップ。燃料ライン、給油口ホース、ブリーザーホースに最適。耐熱ホースはおなじみのノーメックスシリコンを採用する。

デフィ

☎03-3835-3639 <http://www.nippon-seiki.co.jp/defi/>

自社製品をズラリと並べたブースはとて目立っていた。動作している様子も見られるようになっていたので、購入を考えている人はイメージがつかみやすかったのでは？ ミニクーパのメーター(日本精機で製造していた経緯を持っている)に、旧車向けのアドバンスRSを組み合わせたディスプレイが目をつく。というのもこの手法、NAにマッチしそうだから。クラシカルにまとめている人は参考にするといいだろう。

ADVANCE RS

旧車にぴったりなデザインを採用し、52φ7種のメーターを用意している。夜間照明はグリーンと電球色の切り替えができるなど心遣い演出が、80φタコメーターは開発中とのこと。



Smart Adapter

メーター情報をスマートフォンに表示できるシステム。これまでメーターと同じ表示だったが、データを数字で表示できるようになった。メーターと同じだと新機軸がなかったようだ。



ZE40

細めのスポークデザインがカッコいい。もちろん機能面でも申し分ないのはいうまでもない。

レイズ

☎06-6787-0019 <http://www.rayswheels.co.jp>

鍛造1ピースホイールの新製品が「ZE40」。レイズテクノロジーを注ぎ込んだ強靱かつ軽量を誇るホイールだ。18インチをラインアップし、これからサイズ展開をしていく予定。NCで18インチというパターンも増えていくだろうから、ドレスアップシーンでその勇姿が見られるかもしれない。マットブルーガンメタのほかブロンズをラインアップ。

ブリッツ

☎0422-60-2277 <http://www.blitz.co.jp/>

ブリッツではリチウムイオンバッテリーが展示されていて、いかに純正より軽くできるか比較できるようになっていた。純正は重いっ！ もちろん軽さだけではなくリカバリースタート機能を併せ持つからスポーツ走行にも◎。サーキットユーザーは選択肢が増えて喜ばしい。



Li-Fe

セミオーダーが可能な 中～上級者向け車高調が ロードスターの パフォーマンスと ドラテクを向上させる!

キャロッセからセミオーダーが可能な車高調が登場
その名のとおりコンペティションにも対応する
ハイスpek車高調で、次のレベルへとステップアップしよう



コンペティション ZERO-3

適合: NA / NB
価格: 23万9400円

セミオーダーが可能なコンペティションZERO-3。全長調整式・単筒式・24段階減衰力調整式で、前後ともピロアッパーマウントが付属する。パネレートのみ選択の場合、前後とも5種類から選べる。

減衰力調整はダンパトップのダイヤルで行う。右いっばいが最強で戻しクリック数で段数を表す。前後とも正立式。



ロードスターはドラテク習得に最適な素材ということで、長期保有してサーキットを走り込んでいるという人は多い。それこそタイヤは10セット目とか、サスキットは5セット目、などというのは、とくにNA/NBロードスターの場合、むしろ当たり前前といえるかもしれない。そんな「そろそろ車高調の買い替え時期か?」と考えているユーザーに試してほしいのが、クスコの「コンペティションZERO-3」だ。

「コンペティション」なのだ。

そして、いわゆる「吊し」のキット設定に加え、購入時に「減衰力設定/ストローク(ケース長を含む)/パネレート」をオーダーできるという点が上級者向き。もちろん、オーバール時にはオーダーは可能だし、キットのパネレートのみを変更することもできる。基本セットのF・12kg/mm、R・10kg/mmのスプリングから、それぞれ8～16kg/mm、7～14kg/mmの間で選択できる。

CHECK!

走行

強化サスペンション、LSDもセットしたデモカー。ロードスターにLSDという組み合わせは、あまりいいイメージがなかったのだが、効いてほしいところで効いてくれる。プレートを組み方でこんなにマイルドになるとは。サスペンションはテストをきっちりやって煮詰めた感じが伺える。縁石に乗っても追従してくるし、いつまでも舵が残っているようなこともない。おいしい部分がしっかりと生きている。(井尻)

初心者でもわかりやすい バランスのいいサスペンション



初期の減衰がちゃんと出ている、と井尻ドライバー。ロードスターにおけるサーキットでのLSDの効果も再認識。



©キャロッセ ☎027-352-3578 <http://www.cusco.co.jp>

ロードスターの場合、タイヤサイズによるレギュレーションを設けているレースもあるなど、カテゴリーによってセットアップの方向性が異なったりするが、ターゲットを絞れるのであればセッティングを特化させることも可能なので、そんなユーザーにはセミオーダーシステムは重宝するのではないだろうか。



消耗品のエンジンオイル せっかくだから 入れたことのない製品を 試してみることにしよう!

巷に製品があふれすぎて、何を基準に選んだらいいのかわからないのがエンジンオイル。ここはショップのオススメに従って、ミッドランド製の「SHOCK WAVE」を入れてみることにした。これは、ワンメイクレースで得た技術を生かした製品で、競技での使用とストリートでの省燃費の両立を目的に開発されている。しかもライトウエイトスポーツ専用オイルとされている。交換したときのピックアップは気持ちいいものだった。すぐに慣れてしまったが…。



SHOCK WAVE

粘度: 5W-20
価格: 2625円 / ㍒



激しい走りはしなかったものの、1年ばかり交換せずにいたのでエンジンオイルは真っ黒だ。せっかくなので、オイルエレメントも新品に交換しておいた。

「極限までのフリクションロスの低減」「強固な油膜保持」をうたうエンジンオイル。サーキットでのフィーリングもよかったのだ。



シートの隙間やエンジンルーム 狭いところでも作業しやすい!

リチウムイオン
ワークライト
ジュッテ
Jutte

LEDが広まるとともに、作業用のライトもさまざまなものが販売されている。このJutteは明るさはもちろんのこと、人間工学に基づいたエルゴノミクスハンドル設計でとても持ちやすい。付属のマグネットホルダーを使えば金属面に固定できるので、作業もはかどるというものだ。



価格: オープン(参考価格 1万2600円)



microUSB端子で充電ができる。またACアダプタとシガープラグアダプター付きだから車内でも充電可能。

クスコにはほかにも 競技参戦による ノウハウが詰まった 魅力的なパーツが 盛りだくさん!

魅力的なアフターパーツを多数リリースしていることで知られるクスコブランド。それらの多くが、積極的なモータースポーツ参戦から得られたノウハウを注入した、本格アイテムとなっているのだ。右ページの車高調をはじめ、足まわりや補強系の開発はとくに得意としているカテゴリーで、確実に愛車のパフォーマンスをアップさせられるものばかり。しかも価格もリーズナブルなのがうれしい。そんな高性能製品の一部を紹介していこう。



スペック用のフラットディスク。LSDの効きを調整できる。単品販売はない。

**LSDタイプRS
スペックF**
適合: NA8 / NB / NC
価格: 10万6050円 (NA / NB) / 11万2500円 (NC)

ロードスター用のLSDはタイプRS、タイプMZとあり、それぞれに「スペックF」が設定されている。スペックFはフラット(溝なし)ディスクをキットに含み、ディスクの組み方によってLSDの特性を変更できるようにしている。



ストラットバー

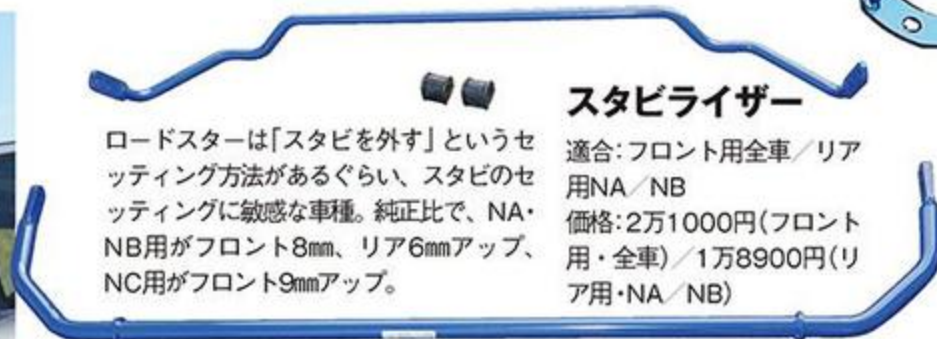
適合: 全車
価格: 1万2600円~2万1000円
(NA / NB) / 2万1000円 (NC)

ストラットバーはパイプ断面形状などいくつかタイプがあり、NA、NB用はマスターシリンダーストッパー付きモデルもある(写真はNC用)。手軽にフロントセクションの剛性を高めてくれるパーツだ。



キャロッセ
小山啓紀さん

ロードスターはサーキットユーザーが多いので、車高調にセミオーダーシステムを導入しました。各地のサーキット用のセッティングデータもそろえています。



スタビライザー

適合: フロント用全車 / リア用NA / NB
価格: 2万1000円(フロント用・全車) / 1万8900円(リア用・NA / NB)

ロードスターは「スタビを外す」というセッティング方法があるぐらい、スタビのセッティングに敏感な車種。純正比で、NA・NB用がフロント8mm、リア6mmアップ、NC用がフロント9mmアップ。



ストリートシリーズをリニューアル リーズナブルになってぐっと身近に!



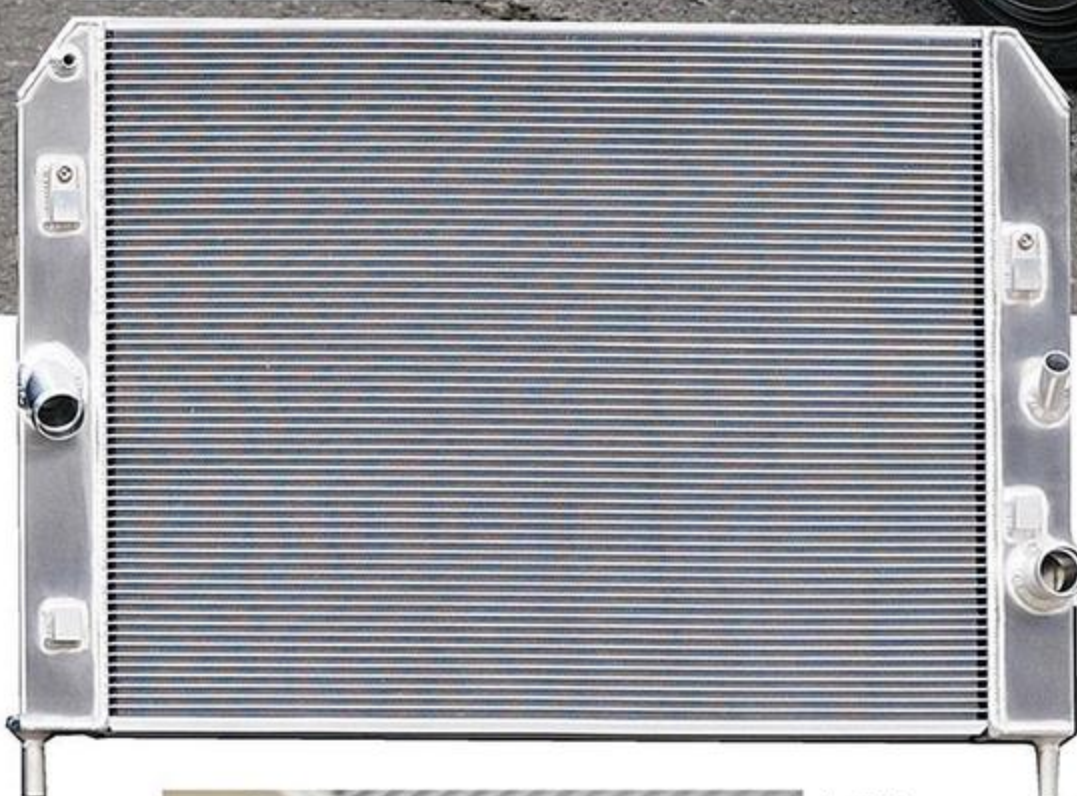
適合: 全車
価格: 15万5400円(標準キット) / 18万6000円(ピロアッパー仕様・NA、NB)

クスコ ストリートゼロエー
street zero A

車高調の入門・ストリート向けの「ストリートZERO A」がリニューアル。スタンダードモデルながら、全長調整式と減衰40段調整、オプションでピロアッパーも選択できるハイスpekなものとなっている。また室内のリモコンから減衰力のセッティングが可能な「e-con2」に対応している。高い防錆性能に加え、オーバーホールにも対応しているから、長く愛用できるのも◎だ。

豊富なノウハウを生かした「冷やし」のスペシャリスト 大和ラジエーターが生む高性能ラジエーター

DRL
DAIWA RACING LABO



DRL 適合車種:NCEC
コアサイズ:550mm×421mm×36mm
重量:5.0kg(製品)・7.7kg(クーラント含む)
価格:13万6200円(税別)

コア増しや修理などを多数手がけてきた実績がノウハウとなり、アフターパーツをラインアップすることが可能になったのだ。トヨタ2000GTにエアコンを取り付けたこともあるとか。



純正

DRL



ホースが接続されるパイプには段差が設けられている。この形状はクーラントが対流せずに入ってしまうのを防ぐ。しかも割れを進行させない目的を持つ。



写真のように複雑なタンク形状を持つNCC用のラジエーター。高い溶接技術があるからこそ、完成させることができた製品なのだ。見るからに美しい仕上がりが。



フィンには専用設計となっており、同じサイズのコアでもDRLの製品ではルーバーの数が多くなっている。通常3カ所のところDRLは4カ所となる。



見た目の美しさも左右される溶接は、ロボットではなく手作業で行われている。一人前に作業できるようになるまでには何年もかかるそうだ。



製品にはDRLのロゴとともに、メイドinジャパンの証が刻まれている。こうしたこだわりは通常製品ではありえない。アフターならではのポイント。

「大和ラジエーター」の名を耳にしたことはあるだろうか。ラジエーター、インタークーラーなど熱交換器の製造を手がける会社で、島根県に製造拠点を置いている。

同社が展開するスポーティなラジエーターブランドが「DRL」である。純正以上に冷やすべく、独自の技術を採用し開発に力を入れている。机上の理論だけではなく、実際、車両に取り付けてのデータどりを行うといった徹底ぶり。

「どうやったらいいものが作れるか、ブランドを立ち上げるにあつ

てプレッシャーはありました。テスト車両はサーキットに持ち込んで温度のデータをとったり、ぜいたくに開発させてもらったと思っています(笑)。妥協することなくノウハウを注入できました。コストを重んじるメーカーにはできないことだったと思います。もちろん、そのかいあって自信のある製品ができたと思自しています」と平元さん(商品企画室)。

アフターパーツの側面はあくまで一部。乗用車だけではなく、登坂運転の多いトラックや走行風の当たらないフォークリフト、建機のラジエ

ターなど広く手がけている。厳しい条件下でいかに冷やすか、そのための製品精度の向上は必定なのだ。

また自動車メーカーが部品対応しなくなった低年式車、輸入車なども個別で対応する(提携業者を通じて)。こうした基礎力があるからこそ、アフターパーツの場においてもたしかな機能性を発揮する。

設計から試作、装着テスト、そして量産に至るまで一貫して自社工場で行っている。メイドinジャパンの集大成なのである。冷えて当たり前だからこそより性能を重視する。

実車によるテストを繰り返すことで ユーザーニーズにこたえる



NCにはサーキット走行でのデータを取るためのメーターやPラップがセットされていた。もちろん実際にユーザーが使う市街地走行のテストも行われている。



DRLの事務所が広島県にあるから、というわけではないがテスト車両にNCECがある。FRスポーツ車ということで選定されているが、R33スカイラインなど10車種用15アイテムほど製品ラインアップが増えている。量産品では1日で製造するラジエターだが、DRLブランド品は1週間かけて完成する。ライフ、耐久性を見るために装着車をサーキットに持ち込むこともある。

大和ラジエター 島根県浜田市金城町今福1846 ☎0855-42-1117(代)
http://www.daiwa-radiator.co.jp http://www.daiwaracinglabo.jp/(DRL)



自社工場で
一括管理しているため
高いクオリティを
維持できるのだ



コアとタンクでは使用されるアルミ素材が異なる。アルミは酸にもアルカリにも弱い、先にフィンから腐食が始まるよう素材を使い分けている。

大和ラジエターの製造工場は島根県の山間にある。総勢100名ほどの従業員が作業にあたっている。工場内にはメインの素材となるアルミをはじめ、真鍮や銅といった昔ながらの素材も置かれている。多車種、多種類の熱交換器を製造するためでもあり、個別対応するものも含まれている。アルミは小回りが効く素材であるが、一方で手作業が増えるというジレンマも。ちなみに海外に輸出される製品もここで作られているのだ。

ボルテックスジェネレーター効果を 気軽にセッティングできるアイテム 工夫次第でオリジナルティアップ



三菱自動車のランエボなどで、ルーフ後部にフィンがセッティングされているのを、見たことがあるだろう。これは整流効果をねらったもの。ただ仰々しく見えてしまう。それを緩和しつつ効果が得られるようフィンを小分け(フック)にした。富士スピードウェイでの効果も実証済み。

DolFin

適合:汎用
価格:3900円 / 4個

4本でひとつのパッケージになっているので、用いたい本数だけ購入するようにする。ルーフのほかボンネットにも効果がある。



等間隔に置くようにメジャーを使って位置決めを行う。マスキングテープなどで印をつけて微調整していくといいだろう。離れて見るのも忘れずに。



取り付け前に、貼り付ける面の油膜をしっかりと取っておく。また気温が低すぎるような日は、粘着効果が弱いので作業を避けたほうがベターだ。



ボンネット左右に取り付けた。ハードトップ装着車やRHTならルーフに貼るほうがより効果が得られる。高速域での効果が高いのでサーキット向け。



位置が決まったら固定し付属の両面テープで貼り付ける。一気に貼らず、台紙を少しずつずらして貼っていくのがコツ。焦らず作業しよう。



アルミの薄い板からフィンを製造する。DRLブランドの製品はサイズもルーバーの数も異なるため、これとは別のマシンで製造されている。



完成したコアをチェックし、コアのフィンが曲がっていたら手作業で起こしていく。ひとつひとつ、きちんと製品管理されているのである。この作業でコアは目がそろう。



溶接は毎日のように作業しようやく身につく技術。数日作業しない日があるだけで、カンを取り戻すのに数日かかることがあるというくらいなのだ。



「弊社は国産一貫生産にこだわることにより、製作から市販までの時間短縮、小ロットへの対応を実現しています」



経営管理部長総務課
八幡国臣さん

「熱交換ラジエターに流し入れられる冷えるかといった実験装置も備え、高い精度と信頼を得られる製法を行っています」



商品企画室
平元 学さん

「うちのポリシーは、ロールしないアシは曲がらないです。それでもノーマルのロールは大きすぎる。そこで、ロール量、ストローク、減衰特性、バネレートなど、前後のバランスを突き詰め、ロールはするけど、少ない舵角で曲がるアシに仕上げました」と、オリジナル車高調のキャットワークタイプRについて解説するのは、ハーフウェイ代表の林さん。とくにリバウンドストロークを最大限に確保することで、リアの粘りが演出できるという。

なお、多様なニーズと用途にピンポイントでこたえるため、シリンダーの削り出しや個々のパーツ製作も66.5馬力にまで引き上げている。

既存のパーツと価値観にとらわれず 自由な発想とメイク&トライによって 独創的な吸気システムと車高調を発案

含め、自社での組み立てを貫く。それによって細かなアレンジが可能となり、乗り味やハンドリングを理想に近づけていく。

モノ作りに対して強いこだわりを持つハーフウェイが製作した吸気システムも、慣性過給を利用した大量の空気を強制的に送り込める力作となった。メイク&トライを重ねるこ

とでパイプ長とパイプ径のベストなバランスを導き出し、初期のレスポンスと中間域以上の伸びで明らかに存在感を示すことに成功。ECUの現車合わせとリンクすることで、

154.4馬力だったノーマルを1

66.5馬力にまで引き上げている。



エアストリーム
+スポーツECUセット
適合: NC1
価格: 26万2500円(取り付け工賃込み)

クリーナー部の容積とファンネル径を最大限まで拡大。80φのアルミパイプも試行錯誤を重ね、高い慣性過給効果が得られるパイプ長とパイプ径を割り出した。原則的にはパイプ長が長くなるほど流速が高まり、多くの空気を送り込める。



腰砕け感を払拭するため、コントロールアームのブッシュだけはピロに打ち替えるが、基本的には「車高調でのハンドリング改善」にこだわる。



キャットワークタイプR
適合: NC
価格: 39万9000円

シリンダーの容積が犠牲となるため、全長調整機構はあえて搭載していない。ガス室を稼ぐことができ、乗り心地を維持できるのがメリットと考えている。



大量の空気を強制的に押し込むと空圧比が極端に薄くなってアイトリングが不安定になるため、ECUの書き換えとセットで展開している。



さまざまな車種やカテゴリを手がけ 豊富な知識とノウハウを蓄積する

車種や排気量に関係なく、貪欲にチューニングの楽しさを追求するハーフウェイ。さまざまなカテゴリを手がけているからこそ、自由な発想やアイデアでアプローチできるのが最大の強み。なお代表の林さんをはじめ、スタッフはテスト好きがそろっていて、ダイナパックを導入したシャシダイ室は、試作品のテストで丸1日稼働していることも珍しくない。



「うちがNCをデモカーで所有していることはあまり知られていませんが、2014年は本格的にさまざまな提案をしていこうと思っています。楽しみにしてください」



走行 GMEGR!

すべての動きは
把握しやすく
違和感がないので
意のままに操れる

街乗りではチューニングカーらしさを感じさせず、穏やかな乗り心地。しかし、交差点を常識的な速度で曲がっただけでも、素直で一体感のある動きに気づく。ワインディングでも過度なソリッド感はないが、ロールを適度に抑え、リアの適正なトラクションがアシストし、前後ともバランスよく旋回する。ピーキーでなく、大味すぎない、絶妙なかげんが心地良かった。(ライター 正松本)



KON-1の「猫足」テイストを残しながら ストリート向けのスパイスをプラス!



ノガミプロジェクト 神奈川県三浦郡葉山町一色345-1F ☎0468-75-9813 <http://www.nopro.jp>

BEST CAR 2003
ROADSTER
パーツ百貨
編集部
厳選パーツが
目白押し



KONI サスペンション

適合: NC
価格: 13万円(税別)
突き上げを抑えた「滑らかな乗り味」が特徴。これなら助手席の人にも不満を感じることはいはず。スポーティな走りにも対応できる幅広さが◎だ。

NA時代からしなやかに動く足として人気のあるKON-1ダンパー。NCにおいてはハードチューニングのイメージが強いノガミプロジェクトからラインアップされるということで、どんな味付けになっているのか試してみることに。

「うちはサーキット向けのハードなパーツをラインアップしているのでも、KON-1のような街乗り用のサスはイメージしづらいですかねえ(笑)」と野上敏彦代表。

NCでも走行距離が10万kmをはるかに超える個体が増えてきているので、2本目のダンパーとして注目度は高いと思われる。圧倒的にストリ



フロント、リアともに純正アッパーマウントを使用する。前後に外周調整式減衰力調整機構を搭載しているのでスポーツ走行もこなせる。



ートユースのユーザーが多いし、乗り心地を重んじるから。

実際に乗ってみると、路面のギャップを軽々と乗り越えていく。NCでもしっかりと「猫足」を感じることができると。コーナリングではロールを感じられるから、タイヤが粘っているのがよくわかる。硬い足だところはいかないものだ。

車高も程よく落ちてスタイリッシュだし、それでいて乗り心地は最高。コンフォート系のタイヤと合わせてやれば、大人のフットワークが完成する。純正よりもピッチングが抑えられて、むしろ乗り心地が向上するくらいなのだ。



サスペンションはセットアップのプロならではのテクニックが光る。取り付けからアライメントまで、ノガミプロジェクトは豊富なノウハウを持つ。



ストリート派に
オススメですよ!

ノガミプロジェクト
野上達也さん





©オートエクゼ ☎03-3531-8151 <http://www.autoexe.co.jp/>



Street Sports SUS.Kit KIJIMA-SPEC

適合:NCEC
価格:16万5900円

車高ダウン量やバネレート、減衰力の設定を貴島氏がセッティング。舵を入れたときのヨーの発生がリニアに感じられるモノとなっている。

ROADSTER
パーツ
百貨

高品位な乗り味は 貴島孝雄氏セッティングの 「乗り続けたいくなる」足

端正さと力強さを併せ持ったスポーツフェイス、というのをコンセプトとしてデザインされたフロントノーズが目玉の、オートエクゼのNC。その中身はバランスを重視してモディファイされている。

まずサスペンションは、ロードスターのオーナーなら知らない人はいないであろう、ご存じの貴島氏がセッティングした、ストリートスポーツ・貴島スベック車高調をセッティングしている。

ローダウン値の設定からバネレート、減衰力設定という、サスペンションを替えるときの要素をバランスよくまとめていくことで、貴島氏自身が乗りたいたクルマ、という乗り味を実現しているのがポイントだ。さらにタワーバーやメンバーブレースなどといったアイテムによって

小さい振動を吸収しやすい台型スプリングを採用。減衰は微減速域での立ち上がり重視し、小さな減速に即座に対応する。全長調整式で、車高を覚えてもストローク量を確保している。



減衰力は固定式。ロールやスクワット、ノーズダイブの発生速度を遅らせることで初期応答性を高めつつ、ハンドリングも高レベルに。バンプストッパーバーを内蔵し、底付きを緩和する。



ハイスベックな全長調整式を採用したオリジナル車高調。コンフォートな味付けが施されており、NCを大人のスポーツカーへと仕上げる事ができる。ドライビングを楽しみ、セッティングも楽しむことができる足まわりだ。



走行 GMEG13!

クイックな動きもなく素直
ちょっとしたスポーツでも対応可

サーキットでインプレッションをとっているが、メインステージはあくまでストリート。柔らかい乗り味だが、コーナーに入ってからバランスがすごくいいので、峠のワインディングも楽しめるだろう。オリジナルのブレーキパッドとABSの制御がマッチしているため、強く踏み込んでもABSが効きつつ減速していく感じ。ノーマルを底上げしたようにバランスがいい。

(峰尾)



日本刀の柄からヒントを得た
楕円断面グリップが特徴



楕円断面を基本に、滑りを抑えるサムグリップやディンプル加工レザーを採用しているのが、このスポーツステアリングのポイント。ボトム部はフラットとなっているので乗り降りの際にもじゃまになりにくく、そのフラット部分は滑らかな形状となっているので、大きくステアリングを回す際の違和感も小さい。ステッチはレッドとなっていて、レザーシフトノブとコーディネートしやすいのもポイントだ。

径はノーマルと同じ370φでグリップが楕円断面となっているため、メーターは見やすい。手になじむグリップ感が操作性の良さを生む。



ヒルクライムダンパー RS-ST

適合:NC
価格:17万8500円(予価)



装着されていたのはプロトモデルだが、8段階の減衰調整機構やフロント7kg/mm、リア5kg/mmのレートは採用され、カラーは変更される見込み。



タックイン99代表
貴多昌司さん

「ハイグリップラジアルで幅広いステージをカバーすることを想定して、ストレスなく存分にスポーツできる足にアレンジしました」

タックイン99が発表したRS-STは、好評のヒルクライムダンパーシリーズのNC用最新バージョン。さつそく、装着車両を試乗してみた。基本的にはオールラウンドなキャラクターだが、スポーツユースをかなり意識した仕上がり。その一方で、内部構成パーツを全面的に見直し、最大限のストローク確保を行ったことで、乗り味の質感も格段に高められている。シャープな動きと路面からの衝撃を吸収する柔軟性を併せ持ち、洗練された印象を受ける。

ト変更のニーズにもこたえやすくなり、さらにオプション扱いとなるが、オーバーホールや減衰特性の仕様変更にも対応できるようになった。また、新作車高調と並行して開発を進めていたのが、こちらもオリジナルのボディパーツシリーズ。前後タワバーやフロア下に装着する補強パーツで構成し、一気に5アイテムをリリース。穴開けなどの加工は不要で、気軽に装着できるボルトオンパーツであるのがポイント。いずれも重量増を最小限に抑えたシンプルなお設計となっているので、軽快感をスポイルせずにヨレ感を抑制する秘密兵器として活用したい。

リアメンバーサポートバー・フロント



適合:NC 価格:1万500円

リアメンバーの剛性アップに貢献するアルミ中空シャフトの補強バー。メンバーのヨレやネジレを適度に抑制。走行中の極端なアライメント変化を抑え、サスペンションのスムーズな動きを促す。

リアタワバー

適合:NC 価格:1万6800円



スチールブラケットとアルミシャフトで構成。トランク内の内装をはがす必要はありそうだが、リアタワバーを熱処理する声にこたえて製法が決定した。

リアメンバーサポートバー・リア



適合:NC 価格:1万500円

フロント側のメンバーサポートバーと同じく、スチールブラケットとアルミ中空シャフトで構成。リアメンバー後部を補強してヨレやタワミを抑制することで、ダイレクトな動きを演出してくれる。

モノコックバー



適合:NC 価格:1万9950円

純正メンバーブレースを外して装着する。強固なスチールプレートで製作され、ガセットプレートで補強。左右のメンバーフレームを直結することにより、フロントのダイレクトな回頭性を生み出す。

アクセントバー



適合:NC 価格:8190円

純正フロントストラットバーと交換するタイプ。ノーマルの華奢なスチールバーを骨太なアルミシャフトに置き換えることで、リリースナブルな価格設定ながら、見た目のインパクトと体感効果は大きい。

走行 CHECK!



ウエットのチヨイ乗りでも
スポーツ性を強くアピール

ロールは最小限に抑えられていて、前後ともシャープかつクイックに動き出し、リアルスポーツらしいダイレクトなハンドリングが味わえる。乗り味はやや硬めだが、突き上げやゴツゴツ感こそまでハードではない。街乗りとスポーツユースの両立を考えたギリギリのラインを導き出したセッティングと言えそうだ。(ライター 正松本)

人気のヒルクライムダンパーに NC用最新バージョンを追加 オリジナルボディパーツも 多彩なバリエーションが揃う



タックイン99 ☎06-6418-0099
<http://www.tuckin99.com/>

スタイルアップだけではなく機能も追求する ズームミラーシリーズのすごさを実証



ノーマル

ノーマルミラー。とくに不満があるわけでは
ないが、オシャレとは程遠いデザイン。純正だか
らこんなものでしょ。

独創的なデザインで人気のあるズ
ームのルームミラー。多彩なデザイ
ン展開でどれを選ぶか迷ってしま
う。しかし、デザインよりも「ブル
ーミラー」がどう見えるのか、を気
にする人が多い。距離感が狂うの
ではないか、夜間は暗くて見えづら
くなってしまっているのか…。

それならば、いろいろ試してどう
見えるかを比べてみることにした。
これでひとつすごいことがわかつ
た。それはどのミラーでも後方の車
両が同じように見えるということ。
デザインがまちまちで、ミラーの大
きさ、面積が違うのに見たい部分は
しっかり見えているということ。

ルームミラーはどの車両も、リア
のウィンドー部全体が見えるよう
にできている。さらに広い範囲を見
ようと思っても、車内の一部が見える
だけ。純正に汎用のワイドミラーを
かぶせているのを見かけるが、カッ
コよくないしあまり意味はないよう
に思える。その点、ズームのルーム
ミラーならどれを選んでも純正と同
様に見える。しかもブルーミラーは
防眩効果が非常に高いので、これま
でまぶしいと感じた後方のクルマ
が、まったく気にならなくなった。

距離感は大きく変わらないのです
ぐに慣れるし、まぶしくないことで運
転に集中できる。見え方を心配して
いたみなさん、安心した？



モノコミラーType203

価格: 1万6800円・1万7850円(メタリック)・2万790円(カーボン)

大人気のモノコミラーにひとまわりコンパクトなタイプが登場。これも左右非対称でドレスアップ効果が高い。写真はメタリックのアクアブルーを装着した状態。カーボン、レッド、ピンクなどもそろえる。



リトルミラー

価格: 1万6800円・1万8900円(カーボン)

リトルミラーはコックピットがタイトなNAやNBとの相性がとくにいい。フロントウィンドーで存在を主張することはないので、前方視界も確保できる。写真ではわかりにくいかもしれないが、左右非対称デザインを採用している。



コンパクトルームミラーM

価格: 1万7850円

サイズアップしても見える情報は同様だ。広角な視界を実現してくれるので、小さなミラーでも「見えない」不満は感じない。ゆがみもないので、交換時から違和感なく使える。防眩効果も高いので夜間のドライブでも満足できる。



コンパクトルームミラーS

価格: 1万6800円

シンプルなデザインでNAに人気のコンパクトミラー。かなり小さいとを感じるが、PGR社製の曲率1400Rのブルー鏡を採用しているため視界はノーマルと遜色ない。ここが汎用ミラーとは大きく異なるところ。



乗りやすく、楽しく快適な乗り味に

アクレが展開しているサスペンション「SPIRIT」と共同開発で誕生したサスペンション。オリジナルの車高調を製造するだけでなく、ドライバーにとって何が最高の喜びかを追求する。実際にサーキットに持ち込んでテストを繰り返し、ストリートでの使い心地もしっかりチェックする。NCの快適性を失うことなく、スポーツ走行ではNA、NBのような乗り味に近づける。サーキットでの姿がスバルタンに見えるかもしれないが、どこを走っても楽しめる足なのだ。

MONACO-SPECIAL

NCEC用: 27万円(税別)
NA・NB用: 25万円(税別)

クルマをコントロールすることが楽しくなる。バネレート、自由長を選択できるので、現状を把握したうえで相談しながらスペックを決定する。



NB純正アッパーマウントがそのまま取り付けられる

衝撃を吸収してしなやかな走りを実現するKONIダンパーは、依然として根強い人気を誇っている。そのダンパーに「ロードスターショップ」が味つけをしたサス。NB純正アッパーマウントブッシュとアッパーシートがそのまま取り付けられ、シリンダー容量とロッド長は、今まで定評のあったNA用を採用。NA用スプリングを使うことも直巻を組み合わせるのもOKだ。街乗り向け。

KONI ハイブリッドダンパー スーパーストリート

適合車種: NA・NB
ショコラバネver 16万円(税込)
直巻バネver 18万5000円(税込)



ジョイファスト ☎045-949-6693 <http://www.joyfast.com>

遊び心があふれすぎている カエルドリンクホルダー

こだわりのインテリアパーツを手がける職人、ナカマエ製作。ユーザーの声にこたえるために製作したのがこのドリンクホルダーだ。本体はマジックテープで固定できるようになっており、収納スペースのないNAにピッタリ。メッシュと本体の色を指定できるなど、オリジナルの組み合わせで作ってもらえる。もったいなくてクルマに転がしておけない……。

メッシュドリンクホルダー 1600円

ホット用の350mlペットボトルやコーヒーマグがすっぽり入るサイズ。愛らしいカエルの顔が見えなくなるので、小さいペットボトルがベスト?



ナカマエ製作 ☎06-4392-7447 <http://www.nakamae.co.jp/>

サイドの視認性がアップして防眩効果も絶大だから◎

ルームミラーを交換したら、ドアミラーも併せてブルーミラーを採用したい。見え方が同じになるので、運転していて違和感がないのだ。ここでも防眩効果により、夜間の信号待ちが苦にならない。昼間でも日光がまぶしいことがあるので、これはかなり助かる。また死角が減るので車線変更がしやすくなるといったメリットも。



価格: 1万500円 ブルーワイドミラー

純正ミラーにかぶせるかたちで張り付ける。見え方の差は明らかだ。ルームミラーと同じR1400を使っているので運転しづらいようなことはない。



ノーマル

ルームミラーと同様、とくに不満を感じなかったが、交換してみるともう元には戻れない。斜め後方に多かれ少なかれ死角はどうしてもある。



エアロミラー

価格: 1万6800円・2万790円(カーボン)

オーバルデザインがかわいく、NAのキャラクターにぴったり合っている。シルバーメッキやカーボンタイプをラインアップしている。ブルーミラーのため後部のクルマが小さく見えるが、ノーマルと見比べると戸惑うほどではないのわかる。



ペンタミラー

価格: 1万6800円・2万790円(カーボン)

五角形のシャープエッジボディのミラーで、スポーティなクルマにベストマッチする。イエローのほか、レッド、ホホワイト、カーボンを用意する。ミラーのデザイン、形状が変わっても見え方は変わらない。



モナコミラー

価格: 1万6800円・1万7850円(メタリック)・2万790円(カーボン)

ドライバー、助手席の人間が映り込みにくいデザインとなっている。メタリックシリーズのほかにはピアノブラック、ホホワイトといったソリッドタイプも。またカーボンもそろえる。ドレスアップ効果が高いので満足感を得られる。



TSミラー

価格: 1万8900円(カーボン)

シンプルなデザインで、純正っぽく見せたい人にオススメ。シルバーカーボンのほかに平織り、あや織りカーボンをラインアップする。形状はノーマルと変わらないが見える範囲は広がる。とはいってもゆがみ率は最小レベルだ。

ベースシャシを共有する RX-8の良さを生かして NCのフィールを 根底から見直した



NCのリアがブレーキングで不安定(リアがリフトしすぎる)になるのを改善する、RX-8のリアメンバーを加工したメニューが好評だ。「初めてNCに乗ったとき、速度を上げていくと怖いって感じた。NBよりも20km/hくらい落とさないと走れないイメージ。それでどうしたらいいかを小田さん(元マツダのテストドライバー)に聞いた」と小林さん。パワーやトルクは増したが、速さを感じないNCをどうやってまとめていくか、試行錯誤が始まった。フロントの頼りない感じを「ナックルサポート」で解消したのを皮切

りに、不満点をひとつずつ消していった。マジカルクロスなどオリジナルパーツを開発する傍ら、RX-8のリアクロスメンバーを加工して取り付けられるようにした。RX-8のアンチリフトの強いジオメトリを、NCのリアクロスメンバーに採り入れるのが目的だ。

RX-8のリアメンバーのアンチリフト角の場合、ピッチングセンターがNCよりもリア寄りになる。だから、ブレーキングでリアのリフトを抑え込めるジオメトリとなって

いるのだ。それをNCのリアクロスメンバーにも採り入れる。ただしそのまま移すのではなく、NCのホイールベースに合わせて若干アンチリフト角をきつめに設定。アンチリフトできるとブレーキングでリアが浮かないぶん、安定感が増すからだ。ドライバーの目線もあまり変化しないため運転しやすくなるメリットも生まれる。屋根のないRX-8と違って、ブレーキングでリフトしにくくなる。つまり動きがスムーズになるのだ。

スポーツ走行派にはもちろんだが 街乗りでもきっちり効きめがわかる

NBに引き続き、NA用も新発売。車高調をセットしてサーキットを走るようなクルマは、きちんと足を動かしてやるセットアップが重要。そのためのアイテムなのだ。設計が古いNAは高度な足まわりチューンに対応できない。そのためこの部分を強化すればシャキッとするのは当然のことなのだ。NB8以降では純正でも採用されていることから、有効であることはわかる。ストリートでも違いがわかるほど激変する。

リアバルクヘッド・トラスバー

適合:NA全車/NB6 価格:3万4650円



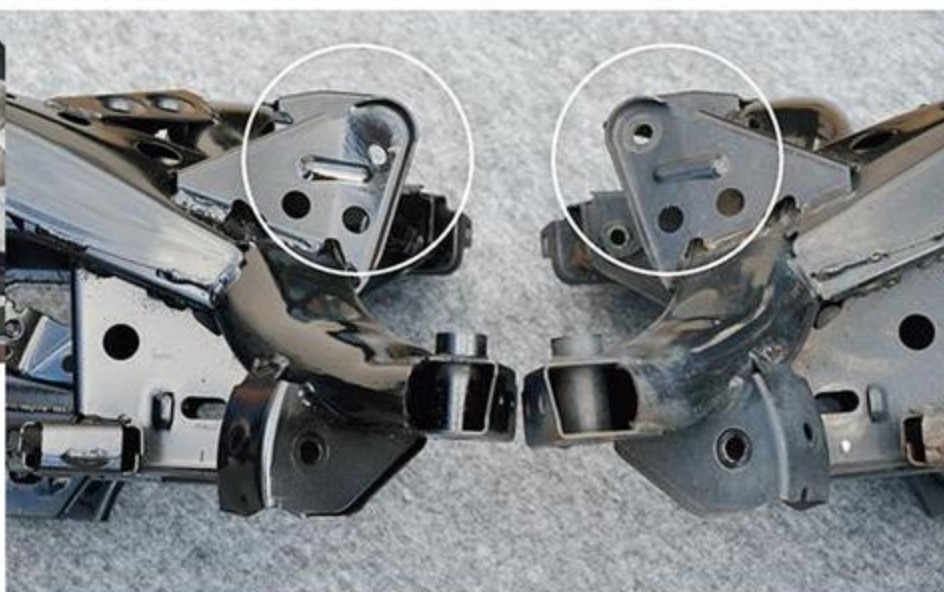
リアクロスメンバー 改造

適合:NCEC

RX-8のリアサスペンションをNCに導入することができる。サスペンションのリフレッシュ時に行うと、新車時にも味わったことのないシャキッとした感覚がよみがえる。費用的にも負担が軽減されるので、そのタイミングを逃さないように。



メンバーの補強をしてさらに安定感を増した。四隅(コーナー部)に補強ブラケットを追加してねじれ剛性を上げ、トーの狂いを抑えた。前側の開断面のフレームを開断面にして横方向の剛性アップ。



右がRX-8純正で、左が加工されたもの。取り付け用の穴位置を変更するなど、手作業で加工されているのだ。

リフレッシュメニューではRX-8のリア用サスペンションリンクを用意する。



NC リフレッシュ メニュー2

価格:27万3000円

NCにRX-8のエッセンスをより濃く注入したメニューとなっていて、サスペンションアームにはRX-8のブッシュを打ち替える。ドイツ車を思わせるスタビリティに、ノーマルとは別モノと感ずるはず。長く乗り続けたい人に。

オーバーホール+αの エンジンチューンに最適 フルコンの導入で パフォーマンスアップと 安全マージン確保の ハイバランスが実現!



©ジュピターネット・カーガレージ ☎0743-264000 <http://jupiter-net.net/>



このNA6CEでもフリーダムを用いてDジェトロ化を敢行。また4連スロットルのほか、ターボスーパーチャージャーなどの過給機にも有効だ。



セットアップにはA/F計やノックセンサーを使用。正確にセッティングするため、ノックセンサーはエンジン内部のノックだけを抽出する非共振式を用いる。

ハイコンプ化やハイカムなど、オーバーホール+αのエンジンチューンに対し、フルコンによるセットアップを積極的に取り入れているジュピターネットカーガレージ。コンピュータがノーマルのままだと、高精度なエンジンに組み上げても、高回転域を多用すると一気に壊れるリスクが高まる。「パフォーマンスアップはもちろん、安心して乗り続けるため、マージンを確保するツールとしてもフルコンは有効」というのが代表である西村さんの見解だ。

さらにフルコンにもモーターテック、FコンVプロ、ハルテックなど、さまざまな選択肢が存在するが、「のちのサポートがしっかりしている」との理由で選ぶことが多いのはフリーダム。ユーザーにとっては、設定項目が豊富であるにもかかわらず、モーターテックの半額ぐらいの予算でセッティングできるのも大きな魅力。また、セッティングを進めるうえでアドバンテージとなるのは、エアフロレスDジェトロ化に対応している点だろう。ノーマルのエアフロは容量が小さく、しかも熱害の影響を受けやすいのが難点。とくにサーキットでは吸気温度がエンジンパフォーマンスを左右するが、エアフロレスにすれば吸気経路の設計自由度が広がり、熱源を避けての吸気システム構築も可能になってくる。



取材車両はエンジンオーバーホールと同時にハイコンプ化を選択。マルハのハイカムを組み込み、同じくマルハのスライドカムプリーを導入して調整が行われている。

このNA6CEのオーナーはサーキットだけでなく、通勤でも日常的にロードスターを使うため、中間域のトルクをしっかりと確保している。



このNA6CEはATからNB6Cの新品5速MTに換装済み。古いMTを手に入れてオーバーホールすることを考えると、新品のミッションが断然オススメだ。



新築のきれいな店舗へと移転 充実した設備のピットも隣接

ガリバリウム鋼板で構築するシックなたずまの外觀が印象的な新店舗へと移転したジュピターネットカーガレージ。ショールームはロードスターフリークがゆっくりと談笑できるカフェをイメージした造り。一方、ピットにはアライメント調整スペース(写真左)も完備している。



NB新品ミッション換装でリフレッシュ!

エンジンと同様にオーバーホールのニーズが高まりつつあるのが、トランスミッション。しかし、NA6なら生産から20年以上が経過していることもあり、ギアを新品に組み替えたとしても、ミッションケースの強度や耐久性にも不安が残る。そこで、ジュピターで提案しているのは新品ミッションへの換装。さすがにNAのミッションは絶版となっているが、意外にもNBのミッションなら今でも新品が入手可能なのだ。オススメはNB6C用の5速MT。NB8Cの6速MTも手に入るが、価格が約12万円もハネ上がるため、5速MTの買い得感は魅力的。クロスしている6速MTに対して、「操作に集中できる」という理由でも5速MTの人気は根強いのだ。

ミッション換装と同時にクラッチマスターやクラッチレリーズも交換したい。とくにレリーズはオイル漏れを起こし、クラッチがきれなくなるトラブルが多い。



東京オートサロン2014「ロードスター事情」

細部までトヨ2にこだわって仕上げた1台に感動
すでにバックオーダーを抱えるほどの人気

残念ながら東京オートサロンには、ロードスターのデモカーは数えるほどしか展示されていない。しかしロードスターガレージのトヨタ2000GT風コンプリートカーは、数年続けて出展されている。今年より忠実に仕上げてきた。

「往年のチームトヨタで走っていたドライバーのサインももっているんです。チームトヨタのキャプテンだった細谷氏が監修してくれているんですよ。気に入ってくれたので、最高顧問になってもらっています。また承認をもらっているの、堂々



と2000GTと言えますね」というほどの思い入れ。

見た目だけではなく、走って楽しいことが大事なのでコンディションもばっちり。トヨタ博物館の車両よりも調子がいいかも。ただ本家本元の人間がかかわっていることもあって、気を抜けない一面も。

「ここまでやるはずじゃなかったんですが」というように、内装にもロードスターの片鱗は見当たらない。フェアレディZでも2000GTを作ってみたが、雰囲気はあつたが全体的にぼつちりして見えた。

往年のスポーツカーを思い出させる。ベースはNA8で、ナルディステアリングやバケットシートを内装にセットした。サスペンションは「龍妃ファイナル」(車両名)専用のカヤバ製サスペンション。オリジナルホイール(5.5J×15インチ)も目をひく。エンジン系はアルミ3層ラジエターや専用W出しマフラーを装備する。ここまでくるとレプリカなどではなく、1/1モデルカーといえる。これでドライブしたらかなり注目浴びそう。



ロードスターのほうがよりマッチした。ベースは走って楽しいクルマであることも大切な要素なのだ。その点、ロードスターはフレームがしっかりしているので剛性も確保できるのだ。またボディのCd値が良くなっているの、燃費にも影響しているという。

現在30台ちよつとのバックオーダーを抱えていて、順々に製作を進めているという。完成した車両はぜひミーティングといった場でお披露目して欲しいものだ。実際に走っている姿を見てみたい。

◎ロードスターガレージ ☎0533-79-6736 <http://roadstergarage.jp/>

OBDⅡのポートを使ったアイテム目白押し
バッテリー充電は太陽の力を借りて!

OBDⅡプラグイン
ソーラーチャージャー
パークセーフ

価格: 1万6800円



ソーラーパネルを使った充電アイテムを紹介しよう。OBDⅡコネクタを使ったため、装着は簡単だ。ソーラーパワーで車両バッテリーに充電ができる。とくに複数台クルマを持つと、バッテリー上がり心配になるが、これをセットしておけばそんな心配も無用となる。

ボンネットを開ける手間や、配線をつなげる面倒がない。電圧が表示されるので、電圧の計測にも使える。送電中の確認も本体でできる。実は1515号も年末年始は乗らないので、これをセットしておいた。ダッシュボードに置いてイタズラされても嫌なので、ソフトトップの収納スペースに置いた。きっちり充電されていた。半永久的に使えるから費用対効果は抜群にいい。



ステアリングコラムの下、ドアに近いあたりにOBDのポートがある。そこに差し込んだら片方を本体のジャックに接続。これだけで完了というお手軽さ。





必要なメーターだけがセットされたコックピット。シンプルながらカラーコーディネートされているのいい。メーターフードがないとココまでフラット。



フロントグリルのネット部はただの格子ではなく、スパイダーネットにしてホットロッドを表現。内装はシンプルで戦艦戦艦をイメージさせる。

専門学校の出展が多い中 ロードスターをベースに “ストリートロッダー”を表現 ダッジホットロッドを彷彿

今年開催された東京オートサロンは専門学校からの出展も多かったように思う。そこにもロードスターの姿を発見した。これは福島県郡山市にあるWIZ国際情報工科大学校の自動車工学科が手がけたもの。ベースはNA8(学生のほうが若かったりして)で、ホイールベースを延長している。

ボディはパイプフレーム化して、すべてのアームを手作りしたというからハンパではない。サスペンションはリンク式へと変更された。もうボディサイズを数値で表現するのがムリそうな感じ。

1939年製のダッジ・ホットロッドをモチーフにしており、フロントグリルは形状も似せている。とにかくツヤ消し「ゼロファイターグリ」のボディカラーと、リベットの留め(本当には留めていない)スタイルがいい。おそろいのウエアを着た学生たちは、それぞれ分担当した作業をこなした自信にあふれていた。来年もチェックしておかなくちゃ、と思わせる完成度だった。



正面から見るとガスマスクをしたような表情?。クォーターパネルリアフェンドを大幅にカットしてオープンホイールになっている。

エビスサーキットに 実習センターを設置する

WIZ国際情報工科大学校 ☎0120-454-443
<http://www.wiz.ac.jp/>

WIZ国際情報工科大学校には、情報分野、ゲーム分野、CADデザインなどを学ぶ工学科分野、そして「自動車整備士」を目指すうえで必須となる、国家資格の「二級自動車整備士」、「一級自動車整備士」を取得するための自動車工学科などがある。オートサロンの出展は活動の一環。



大きなソーラーパネルが太陽の光を集めてくれている。パークセーフ同士を連結させることで、7Wの容量が14Wにアップする。

検電テスターを使って計測しなくても、本体に電圧が表示される。なかなか便利に使えるのだ。



本体のボタンを押すと電圧が表示される(単位はV)。送電されているときは点滅する。手間いらずでセットできるので、しばらく乗らないようならセットしておくのが最善策。



ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

NC PARADISE

無限大の可能性を引き出す!

熟成の時を迎えてますますヒートアップ!
丸ごと楽しむノウハウが詰まっている

2005年の発売開始から丸9年を経たNCロードスター。チューニングやドレスアップの熟成度を増して、さまざまなファンが楽しめるマシンへと仕上がってきている。どのような変遷を経て進化しているのか、ショップのデモカーを一気にチェックしてみよう。

本庄サーキットを使っでのテストドライブ
ターボあり、排気量アップありの多彩な顔ぶれ



峰尾恭輔 ドライバー

2014年はLEON RACINGのドライバーとしてGT300メルセデス・ベンツSLS AMG GT3のステアリングを握る。



井尻 薫 ドライバー

スーパー耐久をはじめとするレースに参戦経験を持つ。ドライビング講師も務めるなど、ドライバーとして活動の幅を広げている。



GARAGE VARY



DO ENGINEERING



OLIVE BALL



FUJITA ENGINEERING



JET STREAM



JOY FAST



INTEGRAL KOBE



NOGAMI PROJECT



TCR JAPAN



CK ENGINEERING



RS STAGE



NOGAMI PROJECT



ACTIVE



TCR JAPAN



スーパーチャージャーが生み出す 余裕のパワーが乗りやすさを実現

ノガミプロジェクトといえば、NA/NBの時代からレースを通じてチューニングノウハウを磨いてきたシヨップ。NCでもNC1からいち早く排気量アップを試み、さらにNC2登場後にはMZR同系エンジンのパーツを流用することで圧縮比を変更するなど、いくつかのバリエーションを生み出してきた。コンピュータチューンにも早くから取り組み、可変バルタイや電子スロットルの特性変更も積極的に行ってきた。

NC1をベースに、NC2用ピストンを組み込んだ2.5Lエンジンを搭載した際には230馬力を発揮していたが、今回はそのエンジンをベースにスーパーチャージャーを追加。燃料系の容量をアップするとともにさらにECUのセッティングを最適化することで、282馬力をマーク(セッティングの段階では300馬力をオーバーしている)。

サスペンションに関しては、オリジナルセットのオーリンズDFVキットを装着。そのほかいち早くトーコンをキャンセルしたりと、独自のチューニングを施している。NC2になってリアサスのジオメトリーが変更されたのに合わせて、当初はフロント10kg/mm、リア8kg/mmというスプリングを組み合わせていたが、パワーアップの効果を旋回速度の高さに生かすために、フロントのスプリングを12kg/mmのrana、リアを10kg/mmのアイバツハに変更した。そのほか、リアサスのブッシュをピロボールに交換。サスペンションの追従性を高めている。

ENGINE

ベースエンジンはMZR-L5。これにNC純正のピストンとL3ターボ用コンロッドを組み、圧縮比を約11:1に設定。さらにカムシャフトとバルブスプリングをオリジナル品に変更。ジャクソンレーシングのスーパーチャージャーのブーストやブリー比とのバランスを考慮し、可変バルタイや電スロの特性もオリジナルコンピュータで変更している。ただ付けただけのスーパーチャージャーではないのだ。



DRIVER'S EYE

パワーがしっかり伝わる
足まわりのセットが◎

この車両にはREVアタックでも乗らせてもらっているが、スーパーチャージャーの効果が大きく、とにかく速い。またルーフをドライバーカーボンにしている。この軽さをドライブしながらきちんと感じとることができる。コーナーでの鈍感さがきちんと解消されているからだ。マシン全体のクオリティが高く、サスペンションのセットも完成されているから、トラクション性能が非常に高い。乗っていて面白い1台だと思う。(井尻)



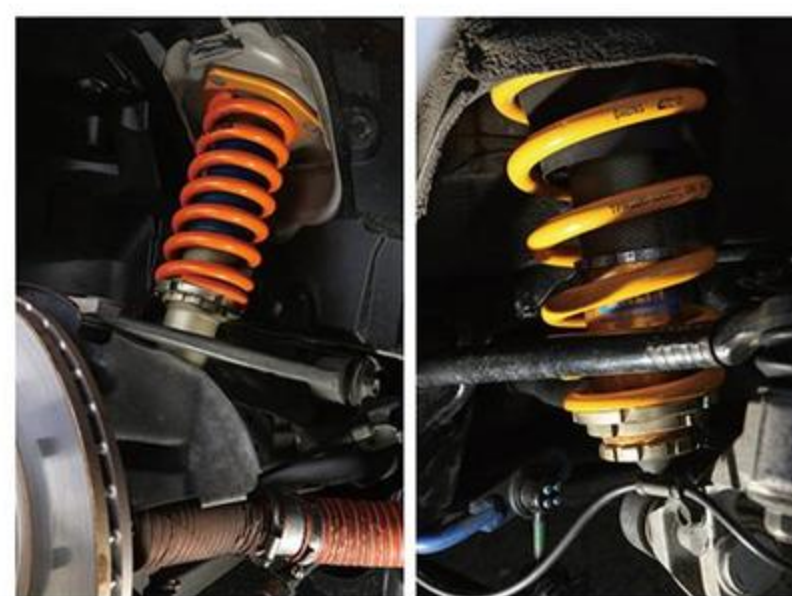
SPEC

エンジン:MZR-L5(2488cc)
L5用スペシャルハイコンピストン/L3ターボ用改コンロッド/IN:Ez256度EX:Ez252度カム/強化バルブスプリング/燃焼室ポート加工
燃料系
NOPROオリジナル純正ECUチューン
点火系
HKSプラグ8番
吸排気系
NOPROオリジナル45φエキマニ(15万9600円)/HKSマフラー/NOPROワンオフ70φセンターパイプ+サードメタル触媒/ジャクソンレーシングスーパーチャージャー改
冷却系
NOPROオリジナルオイルクーラー7段
パワートレイン
強化クラッチカバー/戸田レーシングフライホイール/ATSカーボンLSD(2WAY)
足まわり
オーリンズDFV NOPRO SP 24段式/アイバハスプリング(F:12kg/mm・R:8kg/mm)/フロントピロアッパーマウント/オートエクゼスタビライザー・メンバークロス
ブレーキ系
RX-8純正リアキャリパー/ディスクセルType-Z NOPROスベックパッド(F:2万3100円・R:2万1000円)/ディスクセルPD(前)&オートエクゼ2ピースローター/ステンメッシュブレーキホース
タイヤ・ホイール
ディレツツァZ II(255/40-17)/レイズRE30(9J×17 +63)+6mmスぺーサー
エアロパーツ
NOPRO GTスペックタイプNCワイドフロントバンパー(7万9800円)・サイドステップ(5万4000円)・リアアンダースポイラー(3万9900円)・リアスポイラー(5万7750円)/GTウイング/NOPROボンネットダクトFRP(2万7300円)・フェンダーキット(7万5600円)/超軽量カーボンルーフ(49万3500円)
インテリア
BRIDE/サベルト4点式/ブリッツR-VIT i-Color FLASH・ブースト計/ワンオフ5点式ロールケージ



AERO PARTS

エアロパーツはすべてオリジナル。前後バンパー、サイドステップ、ボンネットダクト、カーボンルーフ、ワイドフェンダー、GTウイングなど、これらはすべてスーパー耐久などの実戦レースでデータをとって製品化されたもの。カーボンルーフは純正熱線ガラス仕様でも純正HT比でマイナス10kg(RHT比でマイナス18kg)の軽量化を実現。空力性能アップだけでなく軽量化にも貢献するパーツなのだ。



SUSPENSION

サスペンションはオーリンズDFVベースのオリジナルキット。全長調整式の24段階減衰力調整式。リアのアッパーマウントには純正マウントを使用する。今回のセットでは、スプリングはキット設定のものよりややハードなフロント12kg/mm、リア10kg/mmを採用。トーコンキャンセラー、ピロボールブッシュを装着。ディレツツァZ IIの17インチに合わせてセットアップ。



INTERIOR

インテリアは開発テスト車両ということもあり、ブーストメーターや電子パーツ類が設置されているものの、基本的にはシンプル。フルバケットシートと4点式ベルト、シフトタイミングランプなどは、タイムアタック車両だけに必要な装備といえるだろう。また、ブレーキキャリパー&ローターを変更しているため、ブレーキバランサーも装着する。



TUNER'S POINT

野上敏彦さん

NC筑波最速を目指して
まだ進化していきます

筑波サーキットでのNC最速を目指しています。2.5ℓベースのスーパーチャージャー仕様は300馬力オーバーも可能ですが、トルク特性や扱いやすさ、マージンも考慮して280馬力ほどに設定しました。パワーアップしたぶんコーナリングスピードも上がりますので、サスセッティングや空力パーツで全体的にレベルアップしています。アンダーパネルの追加など空力パーツも見直して、タイムアップの期待大です。



ボディ関係では、オリジナルのカーボンルーフを新たに開発。またシャシ下には同じくカーボン製のアンダーパネルを新設し、タイムアタック時の空気抵抗を低減させている。

サス&エンジンチューンで NCを本物の「スポーツカー」に

NA/NBを長らく手がけてきたRSファクトリーステージにとって、NCロードスターはまさに「別物」のクルマだった。そこでチューニングの方向性も、当初はNA/NBとは異なるものを目指したのだという。

「クルマが大きくなったので、スポーツカーではなくラグジュアリー路線でいこう」

代表の田畑さんはこう考え、なんとL3-VE(アテンザ用の2.3ℓ)を載せてしまった。NA/NBと違い、最初から換装できるエンジンが存在したこともあり、試してみたいと思ったのだが、実際にはこの排気量アップチューニングは、期待したほどの効果はなかったという。

そうこうするうちに、自社のサーキットイベントなどで走らせる機会が何度となくあったため、「やっぱりちゃんと走れるクルマにしたい」と、サスキットの開発を始めた。そこでベースに選んだダンパーが「KONI」だ。

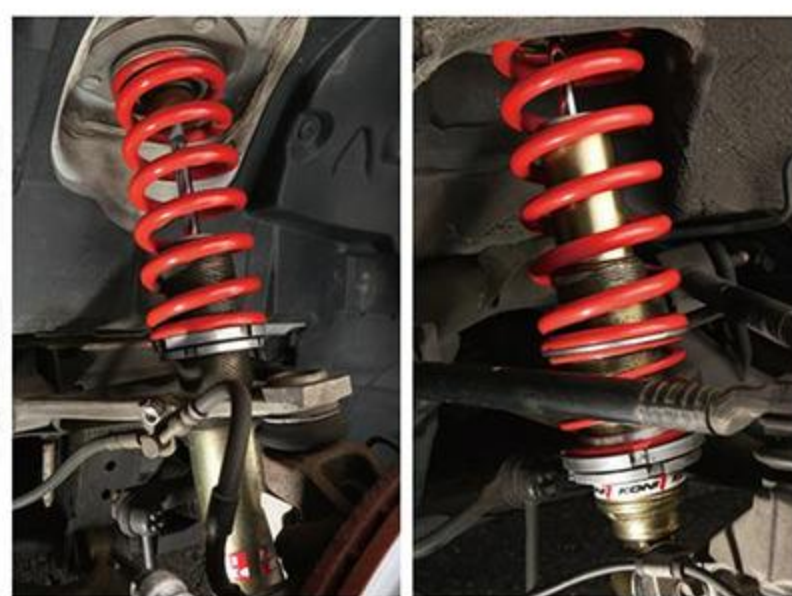
ステージでは、NA/NBの時代にすでにノーマル形状のダンパーキットを発売していたが(現在も販売中)、NC用は最初から車高調タイプとして新設計した。

そして、ホームコースである間瀬サーキットを中心に、筑波コース1000などのミニサーキットでデータを取り、車検対応となる最低地上高を確保しつつ、ストリートで必要なストローク量を確保したサスキットを完成させた。KONIらしい「よく動く足」の味付けが自慢だ。

そして、エンジンのほうは、今

後はハイコンプ仕様として、カムやバルブも変更する予定だ。NAのままで250馬力を目指しているが、パワーアップだけでなく「回して気持ちのいいエンジン」にすることもねらいのひとつ。

NCを「操って楽しいスポーツカー」に進化させるための新たなプロジェクトなのだ。



SUSPENSION

サスペンションはオリジナルのKONIベース車高調。前後ピロアッパーマウント仕様で、減衰力は無段階調整式。調整により主に伸び側の減衰力が変化し、その変化幅が大きいのがKONIの特徴。その特性を生かしたバネレート選定とストローク設定を行い、現状ではフロント12kg/mm、リア10kg/mmにセッティングされている。

DRIVER'S EYE

エンジンの排気量があるぶん 力強い加速が可能になった

「排気量アップしていても、大して変わらないっすよ」なんて田畑さんは言ってましたが、全然違いますね(笑)。5000回転からの加速、コーナーの立ち上がり、アクセルのつきがいいところなど、低速域から底上げた感じがします。またこのパワーを受け止める足がいい。テールスライドすることもないし。エンジンが重くなったぶんステアフィールは重くなるけど、回頭性はいいので切れば切るほど曲がっていく感じ。(峰尾)





タイヤは16? 17インチがベストか……の巻

NCには16インチ、17インチの設定があるが、初めて乗ったときから16インチのほうが好フィールに感じていた。もちろんタイムを出すならタイヤは太いほうが有利かもしれないが、ストリートでの使い勝手も考えると…。というわけで、16インチへとサイズダウンをして、走行比較してみることにした。タイヤがまったく同じ種類ではないので、厳密に比較できるわけではないがフィールはわかるはず。ホイールは社外品ではなくRX-8の純正。これならスペーサーを使わなくてもツライチにできるのだ。NCよりも若干重くなってしまうことだけがネックだが、軽さ重視ではないのでOKだ。



井尻 薫 ドライバー
タイムを追求するなら
17インチがオススメ

16インチとなるとやっぱりグリップ力が落ちるので、修正舵が多くなってしまふ。滑り出しが早いので、ズルズルする感じはわかりやすい。初心者は16インチで練習してスポーツ走行を覚えるといいんじゃないかな。うまくなってきたら17インチでタイムをねらっていけばいいと思う。

峰尾恭輔 ドライバー
ブン回して遊ぶなら
16インチが楽しい

滑るとスライド量が多くなってしまふけれど、グリップさせればアクセルを戻してやればいので、自分でコントロールするという楽しさは16インチのほうが味わえる。ロールも感じられるし、ロードスターの面白さがより体感できる。17インチだと滑ったら即ミスにつながっちゃうからね。



SPEC

エンジン	L3-VE
アテンザ用エンジン搭載／東名パワードボンカム／NOPRO小径クランクプーリー	
燃料系	
ODULA ECU(オリジナルセッティング)	
点火系	
NGKイリジウム7番	
吸排気系	
オリーブボールエアクリナー／レーシングビートエキマニ／STAGEオリジナル2寸管マフラー	
冷却系	
ノーマル	
パワートレイン	
マルハモータースフライホイール	
足まわり	
STAGEオリジナルKONI車高調キット (F:12kg/mm・R:10kg/mm)／STAGEオリジナルピロアッパーマウント	
ブレーキ系	
STAGEオリジナルR800RSブレーキパッド	
タイヤ・ホイール	
イーグルRS (205 / 50-16) ／マツダスピードMS-01 (F:8Jx16-R:9Jx16)	
エアロパーツ	
NC3用フロントバンパー／STAGEオリジナルアイライン／ガレージベリアーウターミラー／NOPROリアアンダースポイラー／バルケッタボンネットカバー	
インテリア	
エスケレートTYPE4シート／パーソナルトロフィステアリング	

ENGINE

エンジン本体は、アテンザ用の2.3ℓに換装。オリーブボールのエアクリナーとレーシングビートのエキマニ、オリジナルマフラーで吸排気系チューンを施している。コンピュータセッティングはオリジナルのECUチューンを入力。レスポンスに優れたファインチューンとなっているが、今後は250馬力を目指してハイコンプ化する予定。



OTHERS



シートは左右ともにエスケレートに交換。オリジナルのロゴ刺しゅうも施されている。刺しゅうカラーは、ホワイト、レッド、シルバーなどがある。



ドアミラーはガレージベリアー製。NC純正ミラーはやや太ぶりということで、スタイリッシュなミラーに交換している。

TUNER'S POINT

ラグジュアリー路線はやっぱり合わない!

ずっとNA/NBを扱ってきたので、NCは大きくなったエンジンが変わったということもあって、最初は「ラグジュアリー路線」でチューニングしようと考え、アテンザ用の2.3ℓに換装しました。しかしサーキットを走ってみると、いろいろと変更したい部分が出てきたので、これからはどんどんスペックアップします。次はまず、エンジンのメカチューンからスタートです。



田畑行康さん



買いやすく走りが楽しい、というところから一歩進めて ドライバーがウデを磨くことができるように基礎を築く

ENGINE



エンジン本体はまったくのノーマルだが、エアクリ・クーラーはi-16製の純正交換タイプをセットし、エキマニはマシムワークス製に交換している。その状態に合わせ、コンピュータはオリジナルの純正書き換え。それによってレスポンスアップを実現し、右足でのコントロールが容易に。オリジナルのオイルクーラーはマウント部が導風板となっている。

同じ型式の車両を使って速さを競うワンメイクレースは、シビリアなセッティングの差が勝負の分かれ目となる。そんなワンメイクレースのひとつである、NCレースで使用できる認定部品を開発しているドゥーエンジン・アリングは、NCをまず足から変えていった。その根底にあるのは、ドライバーがスキルアップできるようにNCの基礎的な力を高めていく、という考え方だ。そのためサスペンション開発は、スプリングを交換することでストリートからサーキットまで対応できるという、懐の深さを持ったショックを作ることから始めている。

このデモカーに装着されているサスペンションはストリート仕様で、バネレートはフロントが10kg/mm、リアは5kg/mmという柔らかめのものだが、同じショックのままレース用は、フロント14kg/mm、リア12kg/mmというレートのスプリングをセットする。もちろん20段調整の減衰力変更は必要だが、そうすることで大きくレートの違うスプリングに対応できるショックを完成させたのだ。

これはドライバーからすれば、同じバネレートでも自分の好みに合わせたセッティングが自在にできる、ということになるし、逆にいえば正解の減衰を見つけ出せばそれまでの自分の限界を超えていける、ということにもなる。

RHTの機能を生かすことができる6点式のロールバーがボディ剛性確保の役割を受け持ち、オリジナルのコンピュータがアクセルでの姿勢コントロールを思いのままにしてくれる。そんなレースから導き出された基礎体力の高さこそ、ドゥーエンジン・アリングが走りを楽しむベースとして導き出したNCチューンの答えだ。

DRIVER'S EYE

高速コーナーで良くグリップする

低速域よりも高速でのフィールがいいので、富士スピードウェイといった高速サーキット向け。S字でもスピードを乗せていける。それでいて乗り心地がすごくいいので街乗りでも気持ち良く走れる。ただブレーキが効きすぎて、タイヤが負けちゃってる感じがした。ABSがすぐに介入してきてしまう。初期タッチが欲しい人にはいいかもしれない。ストレスも谷間もなく乗りやすい、そして加速感が気持ち良かった。(峰尾)



オリジナルのオイルクーラーをセットしているので、サーキット走行でも油温が安定する。RHTでもサーキットを楽しめる見本となるデモカーだ。



NEはみ出しコラム2

NC3の魅力……の巻

NBのころからだ、ロードスターはマイナーチェンジをする度に目もとがキリッとする。NCも同様で、NC2になった際にヘッドライトが変更された。かわいいNC1、カッコいいNC2といった感じ。そしてNC3では安全基準の変更に伴いボンネットが変更になっている。歩行者と衝突したときの衝撃緩和が目的だ。ヘッドライトもベゼルがブラックアウト(ソフトトップ)されていて、さらに引き締まった感じだ。バンパーダクトの形状も変更になっている。そしてなにより目を引くのが、バンパー下部にあるチンスポイラー(?)。効果はありそうなのだが、いかんせんスタイリッシュではないのが…。



インテリアの質感も変わっている。DSCのオン/オフボタンが、ただの文字からイラストになった、というマニアックな報告もあり。



RSのメーカーセットオプション装着車だとクロッシーダークグレーのメーターリングと、小型タイプのメーターフードがセットされる。このあたりは流用できそう!? シートバックガーニッシュもメーター同色を用意する。



RS、RS RHTにメーカーセットオプションとして用意されるアルカンターラ/本革レカロシート。

205/50-16の純正タイヤ&ホイール。最近は純正でも軽いので社外品に交換しなくても不満は出ない。



TUNER'S POINT

買いやすく楽しいクルマをさらに楽しくしたいですね

NCの、とくに1型は中古車市場での価格も下がっていますが、走りの楽しさは価格以上のものがあると思います。さらに足まわりのセッティングでもっとレベルアップします。これからNCを買われる方は、まず足とブレーキを決めてもらえると、高いレベルでのドライビングの楽しさを味わってもらえます。サーキットも考えているようなら、ロールケージは必須です。日常使いに支障がないものを選びたいですね。



田知本 守さん

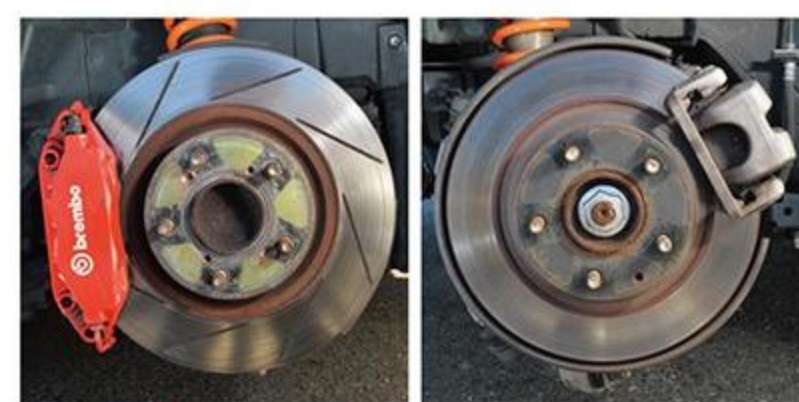
SPEC

エンジン	ノーマル
燃料系	DO-ENGINEERING PCMリプログラミング
点火系	HKSプラグ
吸排気系	マキシムワークスエキマニ/ノーマルマフラー/itgリブレスタイプエアクリナー
冷却系	DO-ENGINEERINGオイルクーラー
パワートレイン	ノーマル
足まわり	DO-ENGINEERING 20段式/Renaスプリング (F:10kg/mm・R:5kg/mm)
ブレーキ系	ブレンボキャリパー/DO-ENGINEERING DN-7パッド/ブレンボローター
タイヤ・ホイール	ネオバAD08R(215/45-17)/ADVAN RS II (7.5J×17 +48)
エアロパーツ	ガレージベリ-フロントリップスポイラー・ガレージベリ-リアスポイラー・DO-ENGINEERINGけん引フック・ナンバーホルダー
インテリア	エスケレート タイプ5R(運転席)・6R(助手席)/サベルトシートベルト5点式/サーキットカウンター/DO-ENGINEERING RHT専用6点式ロールバー



SUSPENSION

ストリート仕様とサーキット仕様では大きく違うレートのスプリングをセットするが、ダンパーは同じものを使用している。減衰調整は20段階と細かいので、タイヤのグリップ力の変化に合わせてセッティングも可能。ボディロールのスピードを前後で変えることによる操縦特性の変化なども実現でき、それによってドライバーの感じる力を育てることができる。



BRAKE

フロントにブレンボ製のキャリパーとローターをセットし、ディクセル製のパッドを前後に装備。効き方のバランスも考慮して吟味したこのブレーキキットは、絶対的な制動力の向上はもちろんだが、コントロールのしやすさも考えられたものとなっている。ブレーキングによる荷重コントロールもしやすい。フロントキャリパーとローターは、17インチのホイールに装着可能。



前後のスポイラーはガレージベリ-製をセット。牽引フックは可倒タイプのベルト式を採用。ストリートでの危険性も小さく実用的だ。



ナンバープレートホルダーはわずかにプレートを斜めにすることで、開口部への満風効率アップを実現。

OTHERS



シートはエスケレート製でドライバー側に5R、ナビシートは6Rを採用。ロールケージはRHTの機能がそのまま使える逸品。

SPEC

エンジン
ノーマル
点火系
HKSプラグ
吸排気系
東名パワードエキマニ/マツダスピードスポーツサウンドマフラー/東名パワードフロントパイプ・スポーツキャタライザー/レーシングビートエアクリナー
冷却系
ノーマル
パワートレイン
エクセディウルトラファイバークラッチ
足まわり
TCRサスペンションキット/スプリング(F:7kg/mm・R:6kg/mm)
ブレーキ系
TCRブレーキパッド
タイヤ・ホイール
ポテンザRE-11A(205/50-16)/レイズRE30(6.5J×17 +55)
インテリア
エスケレートタイプ5/マツダスピードロールバー



ENGINE

エンジン本体はノーマル。吸排気系パーツのみの交換で、ECUもノーマルのままだ。TCRは「パワー」でクルマを速くするというより、「セッティング」で楽しく走れることを重視しているの、あえてエンジンはチューニングしないのだ。エアクリナーとエキマニ&マフラーの交換だけでも、十分にトルクアップを体感できるとのこと。



TUNER'S POINT

チューニングベースとしても
素性のいいレース車両はオススメ

パーティレース仕様をベースにすると、よいものが付いていないのでチューニングはしやすいです。将来的には中古車も増えてくるはずですし。チューニングメニューとしては、吸排気とサスペンションだけで十分に楽しめます。ロードスターらしい走りを求めるならば、こうしたライトチューンから入っていくのがオススメです。アライメントも要チェックです。

加藤彰彬さん



DRIVER'S EYE

めちゃくちゃグリップするセットアップでタイヤが生かせる

TCRが持ち込んだ2台ともにドライブさせてもらったんだけど、どちらもしっかりグリップするからサーキットで速く走らせることができる。パーツを付けてタイムアップして

いくというよりも、アライメントなどのセッティングを煮詰めたことで、トラクションを稼げるポイントを見いだした感じ。腕を磨くにはベストじゃないかな。(峰尾)



SUSPENSION

サスペンションはオリジナルのサスキット(車高調タイプ)。スプリングはXコイルで、F:7kg/mm、R:6kg/mm。ブッシュ類はノーマルだが、1G(タイヤ接地荷重をかけた状態)でのボルト&ナットの締め直しにより、よじれやフリクションを減らしている。タイヤの性能を100%出きるためのアライメント&車高セッティングがTCRのノウハウだ。



ブッシュはノーマルのまま。あえて、ピロボールジョイントなどを使わないというのがTCR流だ。余計な応力を抜いて正確に組み付ける。

INTERIOR



シートは左右ともにエスケレートのタイプ5。このモデルは、開発・設計時にTCRの加藤代表がアドバイスを行ったという。

GPS電波を利用してタイム計測を行うGPSラップタイマー搭載。タイムアップで緑、ダウンで赤を表示、アタック中でも自分の走りを確認できる。

パーティレース仕様をベースに
ストリート用に最適化

TCRといえばパーティレースで数々の勝利を収めた実績を持つシヨップ。このレースはロードスターだけのワンメイクレースで、厳しいレギュレーションによって改造範囲が決められている。そのため同じサーキットを走るクルマとはいえ、いわゆる「走行会仕様」とは一線を画する存在だが、ロードスターを知り尽くしたTCRが、そのパーティレースを

「卒業」した個体をベースに、ストリート&サーキット仕様にリファインしたのがこの1台だ。レースで使ったクルマとはいえ、もともとパーティレース仕様はナンバー付きながら、ロールバーやビルシユタインダンパーが標準装備ということで、ある意味で「お買い得」なモデルではある。サーキットを走っただけなら走行距離も少ない。チューンベースと

しては、実は狙いめでもある。TCRではエアクリナー、エキマニ、マフラーといった吸排気系パーツを交換し、さらにオリジナルの車高調を組み、セッティングをよりストリート向けにリファイン。タイヤをRE-11Aに限定して緻密なセッティングを行った。205サイズの16インチタイヤを使うことで、乗り心地とスポーツ性能の両立を図り、さらにロードスターらしい「適度なヒラヒラ感」にこだわってセッティングを詰めた。「ロードスターらしさ」を存分に味わえる仕上がりだ。

AERO PARTS

ハードトップをセットするとクーペのようなスタイリングが完成。NCではハードトップ装着車が少ないが、ハードトップとは異なる、それでいてRHTでもないオリジナリティの高いスタイリングに仕上げられる。



撮影時はタイプNを装着していたが、さらにデザイン変更を施し、カナードパーツを広くとったタイプSを新たにラインアップした。



サーキットでのダウンフォース効果をねらったタイプSは7万2240円。ダクトの開口部もコンパクトになっている。



トランクもボンネット同様に軽量化に大きく貢献する。純正トランクが4~4.5kgなのに対して重さは3kgだ。チビトランクリップもベリール製。



リアまわりはディフューザー、ガーニッシュをセットしてよりスポーティな見た目に仕上げる。すっきりした印象を与える。

SPEC

足まわり
アラゴスタ車高調
タイヤ・ホイール
ポテンザ(F: 225/35-18・R: 245/35-18) / プロドライブGC-05F(F: 7.5Jx18 +48・R: 8.5Jx18 +48)
エアロパーツ
ワインディングダンサーフロントバンパーType-N (6万8040円)・インフュージョンボンネット(21万円)・軽量トランク(6万8250円)・トランクスポイラー(2万790円)・リアディフューザー(7万2450円)・スリットスポイラー(5万7750円)・リアガーニッシュ(1万290円)・クーペハードトップ(23万1000円)・チビトランクスポイラー(1万5750円)
インテリア
オリジナルシート



SUSPENSION

エアロ装着車はローダウンされているほうがカッコいい。しかもサーキットを走っても気持ちいいようにアラゴスタをセットしている。タイヤ、ホイールは18インチを装着。

中根 聡さん

だれでも乗りやすいのではなく、ロードスターにはライトウエイトスポーツの原点に戻ってほしいと願っている。



乗用車のようなフィールが スタイリングにも出てしまう

NA時代からロードスターのスタイリングを手がけているガレージベリールだが、単にスタイルアップのためだけにパーツを開発しているわけではない。富士チャンピオンも考慮したものが多い。

「最初にNCを見たときにね、乗用車っぽくなってきた、近づいてきたって思ったの。ライトウエイトスポーツって、どこいっちゃったの? って。NBでもギリギリだったと思ってるから、NCは大きくなりすぎだ」と中根代表。

それでもロードスターの良さを生かすためのエアロを開発してきている。NC2/3へと変更になってそれに応じたパーツもいくつかリフォロ。同社のデモカーは、実はNC1を進化させたもの。これによりパーツの互換性もフェイストエンジンのためのノウハウも得られる。もちろん、走って楽しい仕様にしているのは、ロードスターへの思い入れから。

「NC3になって、あれ? と感じた。チンスポイラーのデザインが今ひとつというか。マツダスピードのようなアプローチをすればいいのにと。ま、このへんはこちらが手をつければいいんだけど。NCもナンバー付きレースがこれから盛り上がっていくだろうから楽しみだね。エアロメーカーとして盛り上げていきたい。次期ロードスターも大いに気になってるし、期待してます」

SUSPENSION & BRAKE

サスペンションはコーンズ製車高調を装備。サスペンションアームはブレーキングによる大きな角度変化を防ぐため、ピロボールジョイント化されたものに交換されている。ブレーキはフロントにAP製4ポットキャリパーとRX-8用スリットローターをセット。パッドは前後ともプロジェクトμのHC-CSを使用している。

パワーではなく、エアロパーツによる整流効果とこのサスセッティングによって走りの楽しさを味わえるようにする、というのがポリシー。動きの良さが魅力だ。



アームの角度がズれることによってコーナリング特性が変化してしまうのを抑えるため、ピロジョイントのアームをセットする。



全体的な制動力を高めるためにローターを替え、キャリパーは4ポットをセット。剛性感やコントロール性も向上している。



純正サイドステップにかぶせて装着するタイプ。流れのある造形となっているのが特徴で、ボリューム感を自然に演出できる。



ダックテールのリアウイングは、上面で抑えるよりも下面を生かしたほうが効果が大きい、ということからの選択。



フロントアンダーパネルはボディ下部を大きくカバーするよう造られていて装着効果大。現在形状などをテストしているところ。



NC1と2用のディフューザー。シルエットを大きく変えず、しかしボディを抑えたいという人にピッタリなアイテムだ。

AERO PARTS

NC3フロントリップT1と、NC2エアロサイドステップ、NC1/2リアアンダーエアロディフューザーが新作。ボトムまわりを整流することで派手ではないが、しっかりとボディリフトを抑える。ハイセンスなルックスに加え、空力効果も期待できる、大注目のアイテムだ。

控えめな形状ながらリフトを抑えてくれる効果が大きい。リアのディフューザーとセットで装着しておきたいアイテムとなっている。



ENGINE

エンジン本体はノーマル。注目はカーボン製ラムエアダクトとインテークサクシジョンファンネルにエアクリナーボックスファンネル。ラムエアダクトはバンパー内にセットされエアクリボックスに接続し、そこにファンネルを装備。さらにチャンバー状サクシジョンにもファンネルがあり、ピクアップを向上させる。





DRIVER'S EYE

ハイレスポンスでNAのフィーリングに

エンジンがリニアで、アクセルを踏んだ瞬間についてくると、レスポンスがよくて面白い。NCは反応の遅さを感じるが、このクルマは初期の立ち上がりがいい。これはフライホイールの効果によるものだろう。NAに近づけるフィーリングで作ったというのがよくわかる。エンジンはけっしてドッカンではなく、全体に底上げされている感じがする。ブレーキの前後バランスもすごくいい。(井尻)



TUNER'S POINT

ノーマルの素質がいいのでバランスを崩さずに

大事なことはバランスを崩さない、ということなので、エアロパーツは底面での整流を考え、フロント、サイド、リアと作っています。またノーマルのECUを詰めていけばエンジンはノーマルのまま十分に楽しくなるため、レスポンスアップを考えたファンネルタイプのインテークを開発しました。このエアロや吸気系パーツは、ノーマル車にセットしても効果があるよう考えて設計しています。



大谷明生さん

SPEC

エンジン	ノーマル
燃料系	コーンズECUチューン
点火系	NGKプラグ9番/強化コード
吸排気系	マツダスピードエアクリナー/東名パワードエキマニ/東名パワード・コーンズマフラー/ジェットストリームインテークサクシジョンファンネル+エアクリナーBOXファンネル+ラムエアダクト
冷却系	HPIオイルクーラー
パワートレイン	エクセディウルトラファイバークラッチ/軽量4.4kgフライホイール/クスコRS(2WAY)
足まわり	コーンズ車高調/スウィフトスプリング(F:12kg/mm・R:8kg/mm)
ブレーキ系	APレーシング4ポット/プロジェクトμ HC-CSパッド/RX-8スリットローター/ステンメッシュブレーキホース

タイヤ・ホイール	ディレッツァZ II (205/50-16) / 日産R32GT-R純正 (8Jx16 +30)
エアロパーツ	ジェットストリームNC3 フリップスポイラー-T-1・NC2エアロサイドステップ・NC1/2リアアンダーエアロディフューザー
インテリア	コーンズシート/Personal 35φステアリング/ブリッツR-VIT DSメーター/6点式ロールバー



ノーマルのNCはNAやNBと比較したとき、今時のごく普通のいいクルマ、というのがジェットストリームの見立てだ。とくにオートマチックミッション車はドライブレイトカーとしても高いレベルにあって、ノーマル状態でのバランスは非常にいい。

ところがちょっとチューンしてこうとすると、そのバランスはたちまち崩れてしまう。たとえば足まわりは、ブレーキチューンをして制動力が強くなると、ブレーキ

キングによってフロントのロアアームがズレてしまい、そのぶんキヤスター角の変化が大きくなり、それが不自然な曲がり方につながってしまう。これは一例だが、中途半端に仕上げるくらいならノーマル状態のほうが楽しく走ることができるという。

そのためジェットストリームは、各部にわたってすきのない仕上げをこのデモカーに施している。ベースとなっているのはカーメイクコーンズがタイムアタック

に使用していた車両だが、それを205サイズの、ハイグリップではない普通のタイヤを履いた状態で楽しめるようにまとめている。

そのポイントとなっているのが、エアロパーツの開発と吸排気系のチューンだ。まずエアロは、ボディ上面ではなく下面の流れを重視することで、効果的にボディ

のリフトを抑えている。現在開発中のフロントアンダーパネルが完成すると、その効果

はさらに大きいものとなるはず。また吸排気では、ファンネル内蔵型のインテークパーツを開発。アクセルの動きに対するピックアップ向上をねらったこのアイテムは、ノーマルECUはもとより、よりレベルアップしたコーンズのECUとも相まってNCの走りを大きく変えてくれる。

ノーマルはそれなりにバランスがいいからチューンするならそのバランスを崩さず総合的に底上げしていきたい

ナンバー付き車両で競われるNゼロ規定 厳しい制限の中での速さはサスセッティングが決め手だ

ENGINE



エンジン本体はもちろん、リミッター解除を除いてECUもエアクリナーもすべてノーマルで、装着されているのはドゥーエンジニアリング製オイルクーラーのみとなっている。イコールコンディショニングで競うためのレギュレーションは、違反すると失格となるくらい厳しい。だからこそ、ストリートカーの参考になりやすいわけだ。

CKエンジニアリングのNCは、Nゼロレース車両として仕立てられたものだ。Nゼロレースというのは知っている人も多いと思うが、ほぼ市販車の状態で行われるレースのこと。車検的にいえばエンジンチューンをしていても公道を走ることには何の問題もないが、NCのNゼロレースではエンジン本体はもちろん、吸排気系もノーマルでなければいけない。逆にチューンできるところはどこかというところ、サスペンションの交換とブレーキパッド交換くらい。そのためCKエンジニアリングでは、ベース車として車重がわずかに軽い5速ミッション車をチョイスしている。ここまで改造範囲が狭い場合、車重の軽さというのは大きなアドバンテージとなる、重要なファクターなのだ。そのうえでほかの参加車よりもわずかでも速く走るためには、ア

DRIVER'S EYE

最小限のチューニングでバランスよくまとまっている

レースのレギュレーションに沿ってセットアップされているだけあって、仕様としてまとまっている。一瞬で向きを変えるようなセッティングではないため、タイムを詰めていこうと思うとドライビングに小技が必要になるだろう。ストリートでは乗り心地が良いので、ドライブカーとしても最適。サーキットでは少しだるい感じがあるが、1回のタイムアタックではなく、サーキット走行を思いきり楽しむ、コンスタントに周回を重ねるという点ではいいパッケージングだと思う。(井尻)



ライメント調整も含めたサスペンションのセッティングを詰めていく必要がある。基本となる考え方は、ストレートでのスピードを伸ばすための、タイヤの転がり抵抗の少なさと、なるべく速度を落とさずにコーナーをクリアできるようなするための、トラクションの確保だ。そこでこの車両は、アライメントで転がり抵抗の少なさをねらい、サスペンションセッティングによってトラクションを確保し、タイヤのグリップ力を最大限に生かしている。

つまりこのNCは、速く走るための基本的な仕上げを高いレベルで施した、チューンの第1段階を突き詰めたクルマということだ。チューナーの実力も出やすい。そのストイックな仕上げは、ドライバーに速く走るためのスキルを身につけさせてくれる、ドライバー養成車ともいえるもの。



NCはみ出しコラム3



エアロパーツの互換性……の巻

NBのころからそうだったが、発売当初はかわいらしさを感じるフロントフェイス。で、モデルチェンジを迎えるとキリッとした表情へと変化する。NCも同様で、NC2になったらヘッドライトがツリ目になった。それに合わせてダクトもとがった形状に。NC1とはかなり違ったイメージになった。NC1でNC2顔にシフトしたいと思ったら、ヘッドライトとバンパーを変更することになる。NC2とNC3ではレインフォースの位置が異なっているなど、パツと見ではわからない違いがある。ただNC2にNC3のテイストを盛り込むのはさほど大変なことではない。ベゼルをブラックにしたヘッドライトには引かれる。



NC1 フロントリップからスタートし、バンパーを開発した。カナードを装着してサーキットを走行するなど、ドレスアップの域を超えたガレージベリーのデモカー。



NC2 実はNC1のままでNC2顔にフェイスチェンジしている。完成度の高いデザインで、リップスポイラーのみの追加でも十分にスタイリッシュに見える。



NC3 フロントリップスポイラーにアンダーフラップをセットする。リップを装着せずノーマルバンパーにセットするフラップもラインアップされている。

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

INTERIOR



追加メーターはダッシュボード中央部に水温計と油温系を並べ、その横の見やすい位置にP-LAPをセット。大きく視線移動することなく、必要な情報が確認できるようにしている。



ロールケージは富士チャンピオンレース仕様の6点式。シートはBRIDEのフルバケをセットし、ドライバーの体をしっかりとホールド。

SPEC

エンジン	LZ-VE
ノーマル	
燃料系	
ノーマル	
点火系	
ノーマル	
吸排気系	
ノーマル	
冷却系	
DO-ENGINEERINGオイルクーラー	
パワートレイン	
ノーマル	
足まわり	
DO-ENGINEERING車高調	
ブレーキ系	
サミットジャパンブレーキパッド	
タイヤ・ホイール	
アドバンネオバAD08R(205 / 50-16)	
エアロパーツ	
ノーマル	
インテリア	
BRIDEシート / サベルト5点式ベルト / ビボット水温・油温計 / P-LAP	



SUSPENSION

車高調整式のサスペンションはドゥーエンジニアリング製。富士スピードウェイのNCレースでは、指定されたパーツしか使うことができない。この車高調はそんな指定部品となっている。逆にいえばみんなが同じものを使っているため、差をつけるにはアライメント調整と減衰調整を突き詰めていくしかなく、それがドライバーにとって勉強にもなる。

TUNER'S POINT

できることが少ないのは制限ではなく面白さですよ

Nゼロ車両というのはできることが少ないのであまり目立たないんですが、逆にいえば一般的なストリートユーザーにもっとも近いレーシングカーです。レーシングカーというと特別なもの、と思われがちですが、これはあらゆる部分でバランスを崩さないようまとめることで、ドライバーがミスをしにくく、扱いやすいものとなっています。トラクションが抜けにくいサスペンションが肝心です。

チューニングポイントが少ないということは、マシンメイクの基礎の部分やセッティング能力が問われる。



長南浩二さん



ノーマルで乗り続けようかと思うくらい 買ってしばらくいいじることにはなかったが...

ENGINE



エンジン内部はピストン、コンロッドを組み込んでコンピュータ制御を行う。まだまだ速くなるから、この先は4スロ化を検討している。NAではキャブだの4スロが登場していたように、NCでもチューニングがもっと広まっていけば、可能性がぐんぐん広がっていくに違いない。

今でこそめっちゃくちゃスパルタンな見た目でサーキットを疾走しているが、NCが発売されて購入した当初はまったくのノーマル状態だった。それが1年半続いた。「パーツがないし、コンピュータも自分でいじれないでしょう。やりたいと思っても情報が少なかったし。なんとかNA/NBに近づけたいなと思ってました。でも、途中からNCにはNCの個性があるんだって思うようになりました。ボディが大きくなったことで、より大きく太いタイヤを履くことができるメリットがある」とオリーブボールの近藤代表。

悪くない。どこを最終ポイントにするか悩んでしまう。「バネレートは8・4kg/mmと柔らかいところからスタートさせた。こんなふやけたレートでも思ったより不満に感じないんですよ(笑)。ただしサーキットに持ち込むと、切り返しのポイントでどすんと挙動が変化するから、怖くて踏めない。それからどんどんレートアップしていった、デモカーは前14kg/mm、後9kg/mmで落ち着いてます。これでもさほどゴツゴツしません」



インプレッサのインタークーラーウオッシャーと同様に、オイルクーラーにはコアに水を当てて瞬時に冷やすシステムを採用した。効果てきめん!





オールペンのススメ!?.....の巻

NAロードスターほど濃いパステルからメタリック系まで、どんなボディカラーでも似合うクルマはそうない。1000台ものロードスターが集まる軽井沢ミーティングでは、さまざまなボディカラーが会場を彩る。そろそろNCもオールペンして楽しむ、というNA的な要素を採り入れてみては？ デミオのスピリットグリーンメタリックのNCも発売されたが、早々にオールペンした1515号はランボルギーニ・ディアブロのボディカラー（マリナブルーではないのだ）を採用。既存のボディカラーだけではなく、オリジナルカラーを調合してペイントする手もある。もっとオールペン車が増えることに期待！



1515号

カッパーレッドから正反対のようなブルーにオールペン。エアロをまともになくても、それだけでものすごく変化するので満足度は相当高い。このボディカラーをきっかけに、内装にもブルーを多く採り入れるようにまとめている。



タイガー号

マーブルホワイトだったジョイファストのデモカー。サーキットでのコースアウトをきっかけに新生。ロードスターはやっぱりイエローだよ、という伊左治代表は迷わず黄色に。ブラックとのコーディネートで「タイガー」だ。



村上モータース・マツ耐号

さすが愛媛県はみかん、というわけでオレンジ？ デミオのオレンジにオールペンした車両をパーティースでも見かけたが、よく似合っているので純正色にあってもイイくらい。スポーツカーはハデでOK！

TUNER'S POINT

子供が3人いるのと同じだから好みの順番なんてつけられない

初代からロードスターのチューニングに携わっているが、どれも个性的で甲乙つけがたい。たまに預かりでNA6CEをテスト走行させると、それはそれでいいな、と思う。今はNCをさらに煮詰めていく段階にある。「うちはスロースターターだから(笑)」。オリジナルではエンジンパーツを揃えているが、ノーマル〜ライトチューンも得意としているだけに、ノウハウをお客さんにフィードバックすることができる。



近藤正芳さん

SPEC

エンジン:LF-VE

オリーブボールオリジナル88φ鍛造ピストン／コスワースコンロッド／コスワースIN:Ez264度EX:Ez256度カム／コスワースビッグバルブ強化バルブスプリング・容量アップオイルポンプ・メタル

燃料系

オリーブボールオリジナル現車合わせECU

点火系

HKSプラグ

吸排気系

サードスポーツキャタライザー／アミューズR1-TITAN EXTRA

冷却系

オリーブボールオリジナルプロトタイプオイルクーラー／ラジエター／ウオッシャー／ローテンブサーモ

パワートレイン

戸田レーシングクラッチ・フライホイール／クスコタイプRS(1.5WAY)

足まわり

オリーブボールオリジナルDog Tooth車高調／スウィフトスプリング(F:14kg/mm・R:9kg/mm)／Dog Toothアッパーマウント

SUSPENSION & BRAKE



バネレートひとケタ台からスタートして、フロント14kg/mm、リア9kg/mmに落ち着いている。数値だけ見るとハードな乗り味を想像するだろうが、ゴツゴツすることなく街乗りにも対応できる。サーキット走行をする車両はダクトでブレーキを冷却しておくといい。ショップデモカーではよく見られるので、それだけ効果があるということ。



ブレーキはオリジナルのキャリパーをセットして強化する。これなら4スロ化しても対応できる。

ブレーキ系

オリーブボールオリジナルBigキャリパーキット(4ポット)／制動屋RM551+パッド

タイヤ・ホイール

クムホ・エクスタV700(235/40-17)／XXR-530(8J×17 +25)

エアロパーツ

ガレージベリグリル／チャージスピードリップスポイラー／ジェットストリームサイド／オリーブボールフェンダーフレアー+25mm(開発中)／ORIGIN GTウイング

インテリア

BRIDE VIOS／ジュラン ラリー33φ90mmディープ／ブリッツR-Fitメーター／マツダスピードロールバー

AERO PARTS



オーバーフェンダーをセットすることで、より太いタイヤを履くことができるようになる。サーキットに特化しているため、GTマシンながらの空力パーツがセットアップされている。



SPEC

エンジン
NOPROオリジナルカムシャフト(IN:256度 リフト:10mm・EX:252度 リフト:9.2mm) / コスワースバルブスプリング
燃料系
NOPROオリジナルECU
点火系
HKS・LF40プラグ(8番)
吸排気系
HKSレーシングサクシジョンリローデッド / NOPROオリジナルエアセパレーター / パワークラフトエキマニ
冷却系
NOPROオリジナルオイルクーラー
パワートレイン
強化クラッチ&カバー / クスCORs LSD(2WAY) / ファイナルギア:4.4
足まわり
NOPROオリジナルオーリンズDFV(F:メルヴェ9kg/mm・R:アイバツハ6kg/mm)
ブレーキ系
ディクセル・タイプZ NOPROスペックブレーキパッド
タイヤ・ホイール
ディレッツァZII (225 / 40-18) / グラムライツ57エクストリーム (18x7.5 +50)
エアロパーツ
NOPROオリジナルGTスペック タイプNSバンパー・タイプNCリアスポイラー・クーリングボンネット
インテリア
トラストインフォタッチ / クスコ油温計 / マツダスピードバーティレース用ロールケージ

OTHERS



アウトレットダクト付きのFRPボンネット。ダクト前方にフラップを設けることで、より効果的に圧力を排出できる。



エアロボンネットにはネジ3本で簡単に脱着可能なラインガード付きなので、露天駐車時にも安心。ダクトの大きさもよくわかる。



トーコントロールリンク、ナックル、ロアアームなど、主要なジョイントはすべてピロボールに変更。予期せぬ挙動変化を抑えるためだ。



NOPROオリジナルのリアスポイラー。従来のタイプNCと異なり、3分割タイプでマツダエンブレムを覆うデザインとなっている。

TUNER'S POINT

野上敏彦さん

ECUセッティングで
潜在能力を引き出します

NCはコンピュータチューンの効果が期待できます。可変バルタイや電子スロットル、ミッションのギアごとの燃調(負荷特性)が変えられるので、たとえばサーキットなど同じコースを走るのであれば、ギアリングやLSDの特性も含めてトータルでセッティングができます。200馬力オーバーで気持ち良く走れるクルマに仕上げました。



DRIVER'S EYE

独自のサスセッティングで速く走ることができる

カム交換をしているため、軽快に気持ち良く回るNAエンジン。サスはフロントは硬め、リアは柔らかめで動かしてやる方向性はほかにはない味付けになっている。オーバーステアというより、フロントが入ってリアが追従している感じ。ストライクゾーンは狭いが範囲がわかっていていねいに乗ってやれば速く走れる。

アというより、フロントが入ってリアが追従している感じ。ストライクゾーンは狭いが範囲がわかっていていねいに乗ってやれば速く走れる。

(峰尾)



ENGINE

カムとバルブスプリングを交換した「ヘッドチューン」。カムはボン付けでもフィーリングがアップするよう、作用角を独自に設定したNOPROオリジナルで、さらに可変バルタイのECUデータを変更することで、低回転からのピックアップ特性を向上させている。最大パワーは実測値で215.5馬力。無過給のNCとしては相当ハイパワーといえるだろう。



SUSPENSION

サスペンションは、NOPROオリジナルの減衰力セッティングを施したオーリンズDFV。フロントにメルヴェの9kg/mm、リアにアイバツハの6kg/mmのスプリングを組んでいる。減衰力の調整範囲が広いダンパーなので、スプリングとの組み合わせによって、ストリートからサーキットまでオールマイティに対応できる。

ノガミプロジェクトでは、歴代ロードスターでさまざまなメニューを試してきた。NCでもいくつかのバリエーションを持つが、このクルマは「2.0のまま速さを追求する」というコンセプト。

まず吸排気パーツ(エキマニ)に合ナリ&マフラー、エキマニに合わせてECUをセッティングアップしたパッケージを作り上げた。NAエンジンの場合、一般的にはECU

チューンの効果は小さいといわれているが、可変バルタイ&電子スロットル機構を持つMZRエンジンの場合、これらの制御データを変更することによって、その「性格」にある程度変えることは可能だ。絶対的なパワーアップの数値はそれほど大きくないが、低回転時の特性やエンジンのピックアップ感、トルクカーブなどはドライバーの乗り方や走るコースなどに合わせて調整できるのだ。

SPEC

エンジン:MZR LF-VE(1998cc)
ノーマル
点火系
HKSプラグ
吸排気系
K&Nリブレイメントエアクリナー/マツダスピードスポーツサウンドマフラー
パワートレイン
ノーマル
足まわり
Cリング式ビルシュタイン車高調TCRオリジナルサスセッティング
ブレーキ系
エンドレスブレーキパッド
タイヤ・ホイール
ポテンザRE-11A(205/50-16)/レイズRE30(6.5J×16 +55)
エアロパーツ
ノーマル
インテリア
エスケレート タイプ5Mシート/TCRアルミシフトノブ/シュロスまたはウィランズシートベルト

DRIVER'S EYE

新車時からきっちりと パーツを付ける重要性がわかる

アームの締め方、アライメントの調整などをきっちり煮詰めている感じ。だれが乗っても安心してドライブできるクルマだと思います。速度をどんどん上げていけるというかな。懐の深いセットアップがなされていると思う。エンジンはノーマルだし、激しくいじっているわけではないのに、速い人がボンと乗っただけでちゃんと速く走れてしまう。このタイヤがこんなにグリップするのって驚いた。(峰尾)



OTHERS



ロールバーとオリジナルのシフトノブ以外はノーマル。サーキットテストということで、Pラップ、ドライビングモニターが装着されている。

コンプリートカーであることを証明する専用エンブレムがトランクリッドに取り付けられている。ハイレベルレースカーの保証書だ。



TUNER'S POINT

加藤彰彬さん

マシン以外もサポート! レースに参加してみたい

パーティレースへの出場を予定している人のためにコンプリートカーを作りました。希望者が参加しやすいように、まず車両価格を明確にし、さらにレースのサポート(練習や実務的なアドバイス)も行うというシステムをパッケージとして提案していきます。このクルマでぜひパーティレースに参加してほしいですね。



ENGINE

エンジンはパーティレースのレギュレーションに合わせてセットアップ。エアクリナーがK&N、マフラーがマツダスピード、プラグがHKSのスーパーファイヤーに交換されている。オイル関係はモチュールブランドで統一され、ブレーキフルード、クラッチフルードもモチュール製を採用する。



バッテリーは軽量のODYSSEYに交換されている。オーバーハング部分の重量軽減は操縦性に影響するだけに無視できないポイントだ。

SUSPENSION

サスペンションもレギュレーションに従って変更はNG。純正のCリング式を活用してセッティングをとる。このあたりのノウハウはTCRならではのことで、独自の車高設定とアライメント調整により、最適なジオメトリを引き出すのだ。コンプリートカー購入後は、オーナーの乗り方に合わせてリセッティングしてもらうことも可能。



ビルシュタインダンパーはCリング式。アライメント調整との合わせ技により、「速いクルマ」に仕上がることが可能だ。

NC1とNC2以降のモデルでは、アップライトの取り付け位置(ロアアームとの連結点)が異なる。最適なセッティングを行うことが重要だ。



TCRは、ロードスターのパーティレースがNCにスイッチしてからの7年間で、なんと22勝を上げたという加藤代表が率いるシヨップ。それだけにレースマシン作りのノウハウを豊富に持っている。それを注入したコンプリートカーとして販売を始めたのが、この「TCR012」だ。

パーティレース仕様のNR-A自体がある意味でコンプリートカーともいえるが、そのうえにレギュレーションに適合する改造を行い、TCR流セッティングを施し、納車されるというもの。

NR-A仕様からの変更点は、エアクリナー(K&N)、マフラー(マツダスピード)、ブレーキパッド(エンドレス)、スパークプラグ(HKS)、シート(エスケレート)、シフトノブ(TCR)などだが、これらはすべて加藤代表が実

際に自らドライビングテストを行って、機能性の向上はもちろん、タッチやフィードバックが良かったものが吟味されている。

そして、ここが最大の注目ポイントだが、このコンプリートカー販売に関連して、レース参加希望者には相談会などのアドバイスから、実戦によるドライビングスクール、シミュレーターによる練習会など、さまざまな形でのレースサポートが用意されている。パーティレースに出る人にとっては、まさに「もってこい」のコンプリートカーなのだ。



ロードスターの生命線であるひらひら感を出すために バネ下重量減を考え205幅のタイヤを使ってまとめる

ENGINE



純正交換タイプのエアフィルタと東名パワードのエキマニをセットしているが、エンジン本体はノーマル。コンピュータは点火や燃料マップはノーマルのまま、スロットルマップを変更してリニア感を出し、レブリミットは7800回転へと引き上げられている。それで峠道などでの扱いやすさと、あともうちょっと、という伸びしろを実現。

ノーマルのNCロードスターは動きがもつさりしていて、良くできた乗用車だ、というのがアクティブが初めてNCに乗ったときの印象だった。そこがNA/NBロードスターユーザーからすれば違和感の元となっている。そこでアクティブはひらひら感、言い換えればライトウエイト感を出すことを重視してチューニングを進めることにした。

その基本となるのが、バネ下重量を減らすということだ。そのためもともと大きなポイントとなるタイヤサイズは、ノーマルと同サイズとしている。そのうえでサスペンションは、ゼロカウンタでコーナを抜けていけるようオリジナルの車高調でセッティング。エンジンは扱いやすさを重視して本体はノーマルのまま、吸排気系チューンとスロットルマップの変更、レブリミットの引き上げを



マフラーは2寸管改。エアロパーツはジェットストリーム製のT2をセット。ルックス面とサウンドから元気な走りを表現している。



吹け上がりの鋭さとトルク特性の変化はもちろんだが、ドライバーをその気にさせるサウンドが得られる、というのも、大きな装着効果のひとつだ。

行っている。そうすることでリニアなエンジンの反応と、ノーマルよりもちょっとだけ回転を引っ張れるという、ドライバーにとっての楽しさを実現している。

そのほかのポイントで注目しておきたいのは、インテリアだ。まずシートはホールド性のいいレカロTS-Gが装着されていて、体でクルマの姿勢が感じられるようになっている。同時にステアリングを軽いナルディ製とすることで、慣性重量を減らしている。これもライトウエイト感の演出をするときには大事なものとなる。

そういったすべてのポイントを、オーナーが楽しみたいステイジに合わせてまとめ上げること、乗りやすさと限界のつかみや、すさを実現。それが、アクティブがNCを仕上げるときの基本としているもののひとつだ。

DRIVER'S EYE

ドライビングが楽しいセッティングが◎

ブレーキのセッティングはフロントは弱め、リアをきつめにしてブッシュアウダーが出ないように、そのバランスがすごくいい。またコーナリングではクイックと曲がる味付けがされていて、ドライバーのねらい、クルマの方向性がよくわかる。進入角度が一発で決まって、行きたいところに行ける。だからコントロールするのが楽しい。タイヤのおいしいところを使っている。

(峰尾)



NCはみ出しコラム5



ミーティング増殖中……の巻

圧倒的な数でこのミーティングでも存在感たっぷりのが、もちろんNAだ。NCが発売されたばかりの2005～2006年あたりでは、依然としてNA、NBの集まりといった感じだった。ところが、最近ではNBの数を追い越そうかという勢いになりつつある。たとえば2013年の軽井沢ミーティングでの参加内訳はNA:563台、NB:297台、NC:257台(うちRHT115台)という結果。今年あたりはNBの台数を追い越すかも。ただNCの発売当初から、中部ミーティングでは早々に見かけたように思う。いじっているNCの数も多い。NCオーナーは要チェックのイベントだと思う。



NC2、NC3も続々とミーティングに参加している。初代から現行まで、どれも楽しいロードスター。いっしょに集まることができるミーティングが、各地で開催されていることがうれしい！

SPEC

エンジン:LZ-VE
ノーマル
燃料系
ECU書き換え
点火系
HKS M40LF/ドライバタリー
吸排気系
K&Nノーマル交換タイプ/東名パワードエキマニ/アクティブオリジナルマフラー
冷却系
アクティブオリジナルLLC
パワートレイン
エクセディウルトラファイバークラッチ/オートエグゼ軽量フライホイール/クスコMZ LSD(1.5WAY)
足まわり
アクティブオリジナルMONACO-SPECIAL車高調 20段式/KYBスプリング(F:13kg/mm・R:10kg/mm)/フロント固定式ピロアッパーマウント/オリジナルスタビ強化リンク/NOPROトーコンキャンセルアーム/ニーレックスナックルサポート
ブレーキ系
エンドレスMX72ブレーキパッド/エンドレスブレーキホース/アクティブオリジナルマスターシリンダー熱対策
タイヤ・ホイール
イーグルRSスポーツ(205/50-16)/FD3S純正ホイール(8J×16+50)
エアロパーツ
NOPROフロントリップスポイラー/JETSTREAMダクトテール/チャージスピードフロントグリル
インテリア
レカロTS-Gシート/ナルディ33φディープコーンステアリング/ニーレックスアクセルペダル

INTERIOR



ステアリングはナルディのディープコーン。エアバック付きのノーマルよりも重量が軽く、そのぶんステアリングを回したときの軽さが体感できる。サブメーターはデフィZDアドバンスをダッシュ中央部にセットした。

サーキット走行を考慮し、ドライバーシートにはレカロのTS-Gを装着。小ぶりのショルダーパッドがベストマッチ。



SUSPENSION

オリジナルのモナコスペシャルは20段の減衰調整が可能な車高調。205幅のタイヤを使うことが前提なので、ピロアッパーや強化スタビリンク、NOPROのトーコンキャンセルアーム、ニーレックスのナックルサポートなども含め、一気にトラクションが抜けやまないようにセッティングしている。そこを大事にするため、ボディはあえて剛性アップはしていない。

TUNER'S POINT

どこで遊ぶのかを決めて そこから楽しさを実現

ストリートやミニサーキットで走ったときに、タイムではなく楽しさを感じられるようにしたものです。軽さを体感できるようにタイヤ幅は205とし、足まわりはゼロカウンターでコーナーを抜けられるようにしています。ドライバタリーや軽量フライホイール、ステアリング交換やスロットルマップ変更なども、ピックアップの良さや慣性重量低減といったもののため、すべてがライトウエイト感の演出のためです。

市村克己さん



AERO PARTS

控えめなリアのエアロはジェットストリームのダクトテール。小ぶりだが空力効果は意外と高く、高速域のリアの安定性向上にひと役買っている。





吸排気のためのライトチューンから ボルトオンターボ仕様に変身

NCのエンジンチューンも熟成の域に入り、NAのファインチューンからメカチューン、さらにS/Cやターボといった過給器を使ったチューニングまで、そのバリエーションは広がってきた。

アライブ石井でも、NCを開発車両として導入した当初は、吸排気系のためのライトチューンだけで十分と考えていたが、最近、新たなチューニングメニューとして「ターボ仕様」にトライしている。ターボといっても、ねらいはマックスパワーの向上ではなく、クルマが軽く感じられるような「余裕」と「扱いやすさ」の獲得だ。

また、エンジン本体をバラすことなくターボ化を実現しており、コストも考慮した設定となっている。NAエンジンにターボを装着する際、従来はヘッドガスケットの交換やローコンプレッションの装着によって圧縮比を下げる必要があったが、現在はコンピュータセッティングの技術が向上したこととあっても、高圧縮のままターボを装着できるようになってきた。

そのぶん、ブースト圧の数値は控えめ（現時点で0.5 kg/cm²ほど）になるが、高圧縮エンジンならではのピックアップの鋭さを残すことができるので、扱いやすい特性に仕上げることも可能だ。パワーは250馬力ほどだが、とても乗りやすいエンジンになる。

そして、ターボ化によって生まれる「余裕」を、さらに走りの楽しさに生かすのが、オリジナルのサスキット「CAT」だ。もともとノーマルのNAエンジンとのバランスを考慮したセッティングだ

NC PARADISE 無限大の可能性を引き出す!

ENGINE

エンジン本体はノーマルのままで、S13(CA18DET)用の純正タービンを装着。エキマニは専用のワンオフ品だ。ガスケットやピストン交換をせずに「ボルトオン」とすることで、手軽にターボ化できるようキット化する予定。現在のブースト圧は0.5kg/cm²。パワーは250馬力を発揮する。圧縮比がノーマルと同じなので、レスポンス面でも後付けターボにありがちな「ドカン」ではない。



マフラーはサクラム製のダブル出し。NCオーナーにはサウンドと造り込みのよさで人気のあるモデルだ。



HPIのエアクリナーを、オリジナルのサクショパイプで装着。MOTECを使用し、エアフローレス仕様に。



AERO PARTS

リアウイングはオリジナルで、その名も「でびるウイング」。ハードトップに合わせた3D形状でカーボン製。翼端板を一体成形して突起を排除し、サイズも車検対応。



純正の冷却システムにオイルクーラーを追加。ラジエーターやコンデンサーを交換しないで済むため、コストを抑えられる。



エンジン制御はMOTECのフルコンピュータ。燃料噴射量、点火時期の調整に加え、純正の可変バルタイも制御できる。



インタークーラーは水冷式のオリジナル。設置場所さえ確保できれば空冷式よりもレイアウトの自由度が高い。



ハイパワー化に合わせてインジェクターはニスモの490ccタイプに変更。計算上は300馬力程度まで対応可能。

SPEC

エンジン
ノーマル/アライブワンオフターボ
燃料系
MOTEC M400/ニスモインジェクター(480cc)
点火系
デンソープラグ22番
吸排気系
HPIエアクリナー/アライブワンオフエキマニ/サクラムマフラー/日産S13シルビアタービン
冷却系
3層ラジエーター/HPIオイルクーラー/水冷式インタークーラー
パワートレイン
オーエス技研LSD
足まわり
アライブオリジナル車高調Cat 20段式/スプリング(F:10kg/mm・R:8kg/mm)/アライブオリジナルフロントアッパーマウント
ブレーキ系
アライブオリジナルどこでもブレーキパッド
タイヤ・ホイール
ボテンザRE-11A(205/50-16)/ワーク(7J×16+44)
エアロパーツ
マツダスピードフロントバンパー
インテリア
エスケレートVシート

DRIVER'S EYE

ターボならではのパワーが病みつき ジャジャ馬感が楽しい

3500回転くらいからぶわっとくるパワー、こいつはかなり個性的なクルマ。気を抜いているとスピンしそうな「ジャジャ馬」だ。万人受けはしないかもしれないが、ターボ特有のパワー感は楽しめる。優等生仕様が多い中にある面白味を求めている人もいるのでは? サスとブレーキをバランスさせるともっとよくなる。(井尻)



SUSPENSION

NAモデルで登場した当初から評価が高いオリジナルサスペンション「CAT」。ストリートでの乗り心地を重視したセッティングで、スムーズなダンパーの動きにより、しなやかな乗り味を実現している。ライトウエイトスポーツにふさわしい、機敏でスポーティな走りを実現できるのだ。全長調整式、減衰力20段階調整となっている。

INTERIOR

ターボキットのテスト車両ということもあり、インテリアは至ってシンプルで、よけいなものは装着されていない。普通に街乗りで使えて、いざとなればスポーツ走行ができるというコンセプトによるものだ。Motecを使っていることもあり、メーターはMXL(デジタル)に変更されている。



TUNER'S POINT

石井栄司さん



ストリートで楽しめるターボチューンを提案します

NCロードスターもいろいろな仕様がありますが、その「新しい楽しみ方」として、ターボ仕様を作ってみました。ターボといっても、エンジン側の変更点を極力少なくしてユーザーコストを下げつつ、扱いやすいセッティングにするつもりです。現在は試作テストの段階ですが、キット化も予定しています。装着後、5000kmほどしか走行していませんが、これまではトラブルなく走ってます。

ったが、ターボ仕様とのマッチングもいいようだ。ストリートでのスポーティな走行を目指したモデルなので、過激ではなく扱いやすいパワー特性を持ったターボ仕様にも合っているのだろう。



18インチワイドで挑む、セントラル1分30秒の壁 タイヤ剛性向上に伴って、リアまわりの強化にも着手



デモカーのNCで走り込みを重ねるインテグラル神戸の悲願は、ホームコースのセントラルサーキットで1分30秒を切ること。非力な2人車がラジアルタイヤで1分30秒を破るのは大きな壁とされている。エンジンチューンが確立されているRX-8や猛烈な勢いでチューニングが成熟している86/BZRでも、NA&ラジアルでは前人未踏のハードルなのだ。

インテグラル神戸も冬のタイムアタックシーズンに向けて入念な準備を行い、コンディショニングが整うこの季節に毎年アタックを行っているが、この数年は1分30秒フラットまではいくものの、寸止めの状態が長く続いている。

この状況を打破するべく、代表の安藤さんが決意したのは、255/35-18という18インチワイドの導入だった。NCでもタイヤのワイド化が浸透しつつあるが、それでもまだまだ17インチが主流。ところがケース剛性を高めて、ワイドタイヤのグリップ性能をフル

に引き出すには、35扁平の18インチもありだと判断したのだ。

もちろん、単純に18インチワイドに履き替えるだけではない。タイヤ剛性の向上に見合ったシャシ剛性と強度アップが必要であると考え、リアまわりの大がかりなリメイクにも着手。

スチールプレートやガゼットプレートを追加して入念な補強を施したニールックスのリアクロスメンバー改のほか、リアリンクも付け根の厚みが増しているRX-8純正に変更。ヨレやタワミを抑制するため、各部のブッシュやマウントも強化品へと交換する。

なお、干渉の恐れがあるフロントは245/40-17だが、実はオリジナルワイドフェンダーを製作中で、完成すれば255/35-18の前後通しもテストする予定だ。

TUNER'S POINT

ストリートチューンでのアタックがこだわりです

製品開発へのフィードバックやノウハウ蓄積のため、各地でタイムアタックを行っています。セントラルでの1分30秒ぎりは悲願です。しかし、ストリートチューンの流れを組むチューニングカーとしては、フルストリップなどのレーシングカー的手法は用いたくないのが本音です。そこで、リアのグリップ向上でトラクション性能を高めるため、18インチワイドを導入しました。

安藤正一さん



SPEC

エンジン:LF-VE(1998cc)
東名パワードIN:250度EX:250度カム／ポート&バルブシート研磨
燃料系
トラストeマネージアルティメイト
点火系
デンソープラグ
吸排気系
ラムエアインターク／ビッグスロットル／Jet'sマフラー・フロントパイプ
冷却系
Jet's 大容量ラジエター
パワートレイン
EXEDYクラッチ／戸田レーシング軽量フライホイール／クスコLSD Jet's SPL
足まわり
Jet's マスターズベックダンパーキット・フロントロアアームピロブッシュ・コンブッシュ
ブレーキ系
オートエクゼブレーキローター／エンドレスブレーキパッド・4ポットキャリパー
タイヤ・ホイール
グッドイヤー・イーグルRSスポーツ(F:245／40-17・R:255／35-18)／エンケイPF01
エアロパーツ
Jet'sフロントアンダースポイラー・サイドディフレクター・マッドフラップディフレクター・リーガルワイドフェンダートリム・ダックテールリアスポイラー・リアディフューザー&センターフラップ・ベンチュリーアンダーパネル・アンダーエフェクトパネル
インテリア
レカロRS-Gシート／モモステアリング35φ



TYRE

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オリジナルパーツを活用し、リアに255／35-18の18インチワイドをインストール。一方、フロントはタイヤハウス内で干渉する可能性があったため、245幅を選択。さらに「35扁平ではタイヤをつぶしにくく、グリップを稼ぎにくいのでは？」と判断し、今回は40扁平の17インチを履く。

SUSPENSION



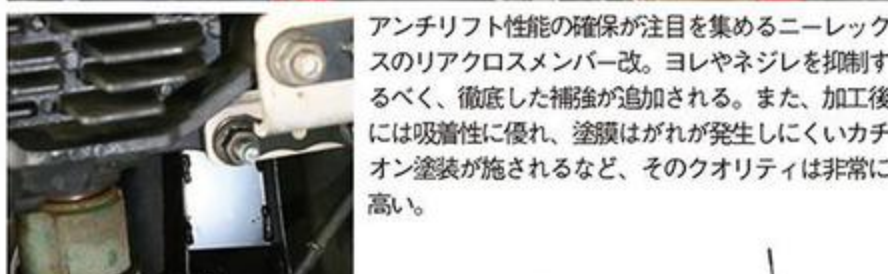
リフレッシュを兼ねて、5組のリアリンクはRX-8純正へと変更する。接続部付近を太くして強度が高められているのだ。



グリップ性能の向上に順応させるため、フロントロアアームのブッシュもオリジナルのピロとRX-8純正に打ち替えている。



ある程度の柔軟性を残して、ダイレクトに動くように設計されたウレタン製オリジナルデフマウント。純正品は破断しやすいだけに要注目だ。



アンチリフト性能の確保が注目を集めるニーレックスのリアクロスメンバー改。ヨレやネジレを抑制するべく、徹底した補強が追加される。また、加工後には吸着性に優れ、塗膜はがれが発生しにくいカチオン塗装が施されるなど、そのクオリティは非常に高い。



ENGINE

ハイカム、ポート加工などのヘッドチューンを施すものの、排気量は2ℓをキープするLF-VE。NC1の純正ECUには存在しない7000回転以上の領域を制御できるツールとして、トラストのeマネージアルティメイトを選択。高回転域での鋭い伸びとパンチを重視したセットアップを展開し、220馬力の最高出力を絞り出す。

AERO PARTS

フロントバンパーは熟成が進んだNC3純正に変更し、その性能を最大限に引き出せるNC3用フロントアンダースポイラーも開発した。また、GTウイングなどの大型リアスポイラーに頼らないスタンスを貫き、ダックテールリアスポイラーやリアディフューザーなどでダウンフォースを稼ぎ、トラクション性能を確保している。



AERO PARTS

ベースはNC1なのだが、フェイスチェンジしてNC2を飛び越えたNC3顔へとスワップしている。オールペンもしているので、これまでのイメージとは異なる。エアロは主にガレージベリイ製でまとめられており、軽量ハードトップでクーペスタイルを作り出す。どんどんサーキットに特化していくので、オープンで走ることなくなってきた。



なんて曲がらないクルマなんだ 第一印象から試行錯誤を重ね NAの乗り味に近づいた

発売されてすぐにNCを購入したが、サーキットで走って思ったのは「アンダーしか出ない」、というのと、伊左治さんは振り返る。ずっとNA、NBを手がけてきていたので、ロードスターとはこうあるべきという動きがある。だからNCも同様になるよう、セッティングを重ねてきた。現状はだいぶ素直な挙動に仕上がって、NAに近づいたといえる。

最初に交換してビックリしたのはノガミプロジェクトがラインアップしている「トーコンキャンセラルーム」。

「当時はKON-ダンパーにバネカットしたスプリングをセットしていたの。リアだけ下がって、フロントがちっとも落ちない。こんなもんかと思って富士スピードウェイに持ち込んだら2分12秒台くらいで走行した。そのあとにトーコンキャンセラルームをセットし

て走っただけで2秒もタイムアップしたんだ」。最終の上りセクションで、リアの動きが不安定だったのが解消され、アクセルを踏めるようになったってことだ。

次に効果があったのはサスペンションのブッシュをピロ化すること。そのあとにニールックス製のマジカルクロスで補強して足まわりの剛性を上げている。だんだんNAやNBに近い走りができるようになっていったから、敬遠している人は「食わず嫌い」と同じで、もったいないとのこと。

セッティングの好き嫌いは結局ドライバーの好み。だから正しい仕様なんてものは存在しない。常に自分の力量、タイヤのグリップ力などを見ながらベストを探っていく。こうした過程も楽しい。ロードスターに限らず、見直しつつ変えていくことで究極の自分好みが見つかるのだ。



SPEC

エンジン:LF-VE
圧縮比10.8/東名パワードカムシャフト
燃料系
JOYFAST書き換えECU
点火系
NGKイリジウムプラグ8番
吸排気系
K&Nエアクリナー/HKSエキマニ/インテグラル
神戸マフラー/DHRインタークスシステム
冷却系
NOPROオイルクーラー
パワートレイン
エクセディクラッチ/戸田レーシングフライホイール/ATSカーボンLSD(2WAY)
足まわり
オーリンズDFV JOYスペック 20段式/スウィフト
スプリング (F:16kg/mm・R:12kg/mm)/リアSPLアップ
パーマウント/調整式スタビライザー/フロアアーム
前後ピロボール/Rラテラルリンク各部ピロボール
ニーレックスアンチリフトメンバー・メンバーカラー/ニーレックスマジカルクロス
ブレーキ系
アクレZZCブレーキパッド
タイヤ・ホイール
レイズTE37V
エアロパーツ
フロントNC3化/マツダ純正オプションサイド/ボルテックスGTウイング/ジェットストリームダック
テール/ガレージベリーインフュージョン・ボンネット
/軽量ハードトップクーペスタイル
インテリア
JOYFASTオリジナルシート/ナルディディープコン
ステアリング/AIMダッシュロガー/オクヤマ4点
スチールロールバー

TUNER'S POINT



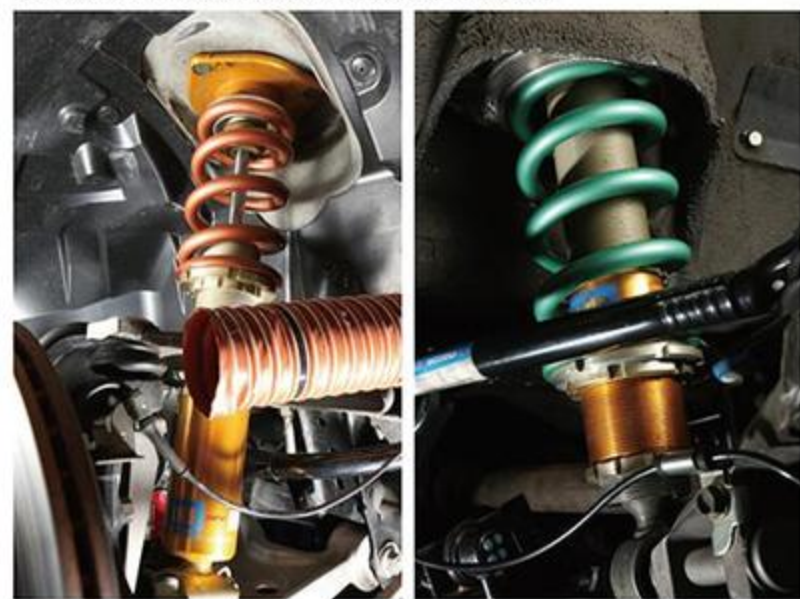
データロガーなどを使って
自分に合ったマシン作りを

伊左治孝司さん

いろいろなパーツを付けているが、常に速く走るためデータロガーや車載映像を解析する。またシミュレーターを使っているイメージトレーニングも有効だとか。「タイヤを太くすればタイムは上がるけど、205というメーカーが決めたサイズは悪くないと思う。何をどうセットするかで挙動は大きく変わる。

SUSPENSION

このNC1を購入した当初からオーリンズでセットアップを行っている。サスペンションだけにフットワークをまかせせるのではなく、ATSのカーボンデフを入れたりして良く曲がるようにしてやる。NCならではの動きもありつつ、それでもNAやNBの乗り味に近づけることができた。

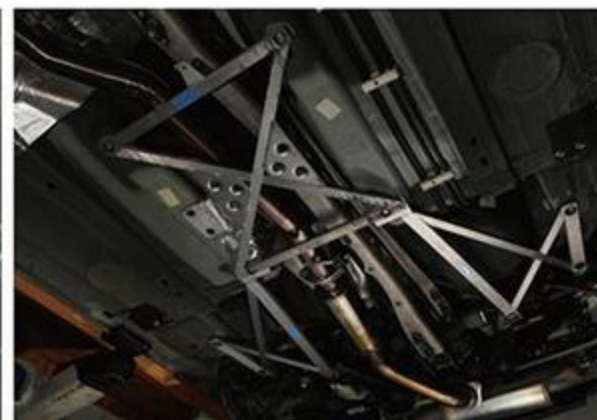


アンダーパネルはサーキットで絶大な効果を発揮してくれそうだ。

ナックルサポート、トーコンキャンセルアームなどを組み合わせてNCのダルな動きを解消する。ブッシュをピロ化させることもかなり効果的だった。どんなサスを取り付けていても、クルマの動きにリンクするようにしてやれば、ロードスターらしい動きを実現できる。乗り出しのころとはだいぶ違うフィールになった。

ENGINE

コンピュータがいじれるようになってきて、エンジン関係のチューニングがぐんと進んできている。排気量アップは行わずカムを替えている。ノーマルでも素性がいいので、これでフットワークをしっかりと整えてやれば、それだけで十分にサーキットで戦うことができる。エキマニはHKS製で、マフラーはインテグラル神戸製となっている。



OTHERS

ニーレックス製のマジカルクロスをセットした効果も大きかった。順番としてはトーコンキャンセルアーム、ピロボール化、そしてマジカルクロス&ナックルサポートだ。そのあとにカーボンデフを入れるなどしてチューニングしていくのがいいだろう。ここまでやっても、乗り心地がタイトになるようなことはない。



TUNER'S POINT

藤田儀晴さん



話題作りのワンオフではなく
メニューとしての確立が目標

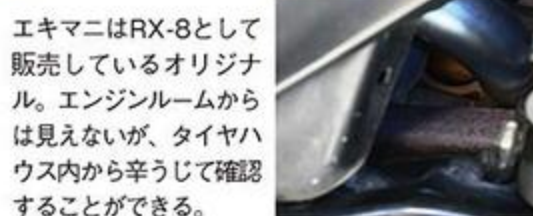
使用するロータリーエンジンはRX-8のNA仕様ですが、NCより250kgも重い車体に搭載されていたエンジンなので、換装によるフィーリングの変化は絶大です。換装には大がかりなハーネス加工などが必要で、かなり大変な作業となりますが、いずれは換装メニューとして確立したいと思っています。現在はメニュー化を想定して、不具合の洗い出しを進めている段階ですので、楽しみにしておいてください。

SUSPENSION

車高調はHKSベースのワンオフモデル。リアはバンプタッチを利用してロールスピードコントロールするため、長めのバンプラバーを使うなど、工夫が見られる。今後はじっくりと走り込みを行い、仕様変更を重ねて熟成度を高めていく予定だ。なお、RX-8用のオリジナル品を活用して、前後ともピロッシュ化を敢行。リアには純正加工の調整式アームも導入している。



RX-8のメンバーを加工してRX-8のエンジンマウントで13B-MSPを固定。コンパクトなので、低重心化と後方へのオフセットに貢献する。



エキマニはRX-8として販売しているオリジナル。エンジンルームからは見えないが、タイヤハウス内から辛うじて確認することができる。

ENGINE



意外に違和感なくNCのエンジンルームに収められた、RX-8の13B-MSPロータリーユニット。スペース的にはロータリーを搭載しても特に問題はなかったが、パワステのポンプを設置するスペースが確保できなかった。そこで、ベルト駆動のNC純正パワステからRX-8純正の電動パワステへと変更。レイアウトやスペースを制限しないので、装着の自由度が広がるのが最大のメリット。ベルト駆動に対して、パワーロスのリスクがないのも利点のひとつだ。

取材当日、ロードスターのそれとは明らかに異なる、乾いた独特のサウンドを奏で、集合場所にやってくる1台のNC。エンジンルームにはなんと、RX-8の自然吸気ロータリーが収まっている。マツダファンにとって、マツダのスポーツスピリットを象徴する存在であるロードスターとロータリーエンジンの夢のタッグが実現したのだから感慨深いものがある。製作を行ったのは、西を代表するロータリーチューナーとして知られる藤田儀晴氏が率いるフ

ジタエンジニアリング。「マツダはせっかくなのでいいエンジンを持つていっているんだから、マツダを代表するスポーツカーであるロードスターにも搭載するべき」という持論を実現するため、13B-MSPロータリーへの換装を決意したのだ。フジタエンジニアリングはRX-7をはじめとするロータリーのイメージが圧倒的に強いが、藤田さんはNBの所有歴があり、NCのポテンシャルも高く評価している。しかし、NC1はレブリミットが7000回転に設定され、ブ

ン回す楽しみに欠ける。ノーマルでも8900回転がリミットとなるロータリーユニットへの換装によって、「突き抜けるような加速がトップエンドまで持続するリアルスポーツに昇華させたい」というのが藤田さんのねらい。そのほかにもエンジンの搭載位置が後方へオフセットすることで重量配分が改善され、回頭性の向上やブレーキの負担軽減など、数多くのメリットをもたらした。換装にはメンバー加工や配線の加工と結合といった手間がかかり、さらに公認車検を取得しようとする、排ガス区分の新しい車体に古い区分のエンジンを搭載するため、相当な困難が生じる。これらの問題をすべてクリアし、換装メニューとして確立するのが藤田さんの当面の目標だ。

OTHERS



デフケースはNC純正をそのまま使用。カーにワンオフの2ウェイ式LSDをオーダー。足まわりと併せて、サーキット走行も視野に入れてセッティングを進めていく。



パワーブラントフレーム(PPF)の一部を加工し、アイシン製のRX-8前期用6速MTを換装。NCとはリバースの位置が入れ替わり、シフトノブの位置も少し後方に移動している

タイヤは前後235/40-17のネオパド08Rを8J×17+45のアドバンレーシングRG-Dに組み込む。今後はそのほかのサイズも積極的にテストしていきたいそうだ。

マツダファン垂涎の13Bロータリー よどみなくブン回る高回転ユニットと 超絶ハンドリングによる夢のコラボ!

DRIVER'S EYE

REとのコラボレートが
違和感なく成立している!

13B-MSPはノーマルながら、アイドリングから乾いたロータリーサウンドを発生させ、スポーツカーらしい鼓動と雰囲気はビンビンに伝わってくる。全開まで踏み込むといよいよ真価を発揮し、高回転域の伸びと加速は最高にエキサイティング。8000回転を超えてもその勢いは止まらない。換装による重量配分の改善も効果が大きく、舵を入れた瞬間の鋭い反応がたまらない。(ライター 正松本)





SPEC

エンジン:13B-MSP(1308cc)
13B-MSP換装
燃料系
FEED ECU書き換え
点火系
ノーマル
吸排気系
FEED エアクリナー・エキマニ・マフラー
冷却系
RX-8純正ラジエター・オイルクーラー／マツダスピードオイルクーラー
パワートレイン
RX-8純正クラッチ・ミッション／FEEDクロモリ軽量フライホイール／カーツLSD(2WAY)
足まわり
HKS改FEEDスベック車高調／FEEDピロボールブッシュ
ブレーキ系
オートエクゼブレーキローター／制動屋ブレーキパッド

タイヤ・ホイール
アドバン・ネオバAD08R (235 / 40-17) / アドバンレーシングRG-D(8J×17 +45)

インテリア
BRIDEビオスⅢシート／モモ32φステアリング／トラスティンフォメータータッチ



ECUはRX-8純正。配線図と核関しながら、NCとRX-8の配線を1本ずつ結合させ、足りない配線は新設した



ポート加工を施したチューンドロータリーでテストしたこともあったが、現在は安定性や扱いやすさを優先し、ノーマルエンジンを搭載する。



ベースはNC1だが、サブダクトの大きいNC3バンパーに換装。ダミーのダクトを貫通させ、冷却用ダクトとして使う



ロータリーはレシプロよりも圧倒的に熱量が多いので、RX-8純正ラジエターを流用。オイルクーラーも2基を装備する



車検に適合させるため、RX-8純正エアポンプも装備。合法スワップ車両として公認を取得した後、1回目の継続検査もすでにパスしている



カスタマイズのお手本になるデモカーは それぞれの個性を生かした 全モデルを網羅

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>



ショップのデモカーにはオリジナルパーツを取り付けたもの、ショップのコンセプトを形にしたものがある。各ショップは伝えたいものを形にしている。すなわちそのお店のカラーがわかる。今回は静岡県は浜松市のロードスター専門ショップ「アイ・スタイリング」のデモカーを紹介。

近年の動向も探ってみた。ロードスターの中古車販売および、ロードスターのメンテナンスをしている同店の2014年のコンセプトは「シンプル&スパルタン」。N・A・N・B・N・Cの各デモカーにはそのスパルタンさが出ている。

軽量かつ高剛性のオリジナルホイール「RPF1」にも注目。独自の方法で切削リム風にアレンジした。極限まで軽量にこだわったがゆえに、切削加工は不可能だった。それをアイ・スタイリングでは指定のホイール専門ファクトリーで塗装・特殊ポリッシュの2つの方法により切削風アレンジが可能となった。クラシカルかつスパルタンさが強調されている。



NB

軽量化をとことん追求した ライトウェイトスポーツ

NAに比べしっかりしているぶん、重いイメージが有るNB。アイ・スタイリングではNB6をベースに軽量バージョンを製作している。エアコンやパワステなど快適装備を外し、トランクの軽量化などで、なんと920kgを実現。これはノーマルのNAより軽い。本来NBは車重が1030~1040kgあるのだ。実際に乗ってみると、走り出しからNAの用な軽快感、ひらひら感が味わえる。ターボ用ライトホイール、ミラーなどモノトーンでまとめられた外観がさらなるスパルタンさを醸し出している。車重を軽くすると楽しくなるが、車検時の重量税も変わってくるのでお財布にもやさしいのだ。

エンジンは吸排気系のみでエンジン本体はノーマル。過度なチューンが行わず、あくまでもノーマルの素性を生かすというもの。エアコン・パワステが外されたエンジンルームはいわゆるスカスカ！ヘッドカバーはポリッシュ仕上げにし、渋い輝きを放つ。



こちらの「RPF1」のリムは特殊ポリッシュにより切削風に仕上げている。NBには現在「RSステージ」から販売のオフセット+19.5のRPF1が入る。

NC

シャープなスタイリングで ボディをスマートに見せる

NCに至っては、まさにスパルタン！シャープに、そしてコンパクトに見えるように仕上げてある。実はこのNCはNC1だ。NC2ライト

を使い、オートエグゼのフロントバンパー、そしてさらにオリジナルホイールにてスパルタンさを増している。



NA

コンディションを整えて 低年式車でもベストフィール

最近のNA乗りの方は「きれいに大事に乗る」傾向が以前より増したそう。アイ・スタイリングでは過酷な改造をせず、それでもって楽しく

ルマ作りを提案している。「NAはまず機関をベストコンディションに持っていくこと」が大事に長く乗っていける秘訣だという。



こちらの「RPF1」は、ディスク部のみ塗装により、切削風に仕上げている。ポリッシュ・塗装どちらも切削風に見え、クラシカルなイメージにしながら軽量・高剛性が可能となる。

We Love MEETING!!!

毎年恒例の“老舗ミーティング”が、ロードスターにはいくつも存在している。また地域ごとに行われている定例ミーティングなど、参加できる機会はかなり多い。「初めてだからなじめるか心配…」なんて思う人もいると思うが、初めの一步を踏み出せば、さらにロードスターワールドが広がっていく。

2013.9.1

FURANO MEETING in HOPS

今回のビッグゲストは、なんと初代主査の平井さんだった!



**遠方からの参加者多数
北海道丸ごと満喫!**
北海道の雄大な風景を楽しめるミーティングが「ファミ」だ。東京や関東地域をはじめ、西日本や九州からの参加者がいることもあったりと、だんだん「全国区」化してきている。というのも、愛車で北海道を走る楽しみがプラスされるためだ。これはほかのミーティングでは

味わえない。やはり、北海道の広大な大地は別格なのだ。
遠方からの参加となると前夜祭からの参加が必定。この前夜祭がまた盛り上がる! 今回はゲストとして初代ロードスターの生みの親、平井氏が初参加。これは盛り上がりがないわけがない。当時のオーラそっちのけでワイワイ騒ぎまくり。そしてROCK'Sのメンバーが盛り上げてくれるコンテンツが参加者を



ミーティング会場にすっかり溶け込んでいる平井さんを囲むスタッフ。軽井沢に続いて積極的にミーティングに参加している。

前夜祭も楽しいから泊まりで参加したい!



お酒も入って大盛り上げの前夜祭。今回はロードスターの元主査、平井氏が初参加とあってさらにヒートアップ。初対面の人とでもすぐに打ち解けられる雰囲気。会場はホテルの敷地内という安心感もあって、夜遅くまで宴は続いたのだった…。



さらにもてなす。
ミーティング当日になると、道内からの参加者も集まってくる。会場にはロードスターがずらり。会場となつてはいるホテルの敷地は芝生だから、いつもの愛車もことさらに引き立てられるというものの。恒例の「特設ラジオ局」からは、ゲストトークや音楽が流れている。まったりと流れる時間は、北海道ならではの心地いい「ゆるさ」。
ミーティングのラストは有志によるツーリングで締めくくる。スタッフが設定してくれたツーリングコースは、万全の下見を行うことでロケーションも抜群! みんなで走ればテンションマックス。擦れ違うポイントもあるから、手を振ってコミュニケーションがとれるのも心にくい設定だ。愛車で北海道、しかもミーティングあり。休暇がてら参加の計画を立ててみては?



ROCK'Sの山本代表をはじめスタッフがラジオ局を運営。ゲストを招いてトークを展開する。会場にこうした音声や音楽があると◎。



くじ引きの景品の新鮮野菜を提供してくれる農家さん宅が、ツーリングコース上に。いつも出てきて手を振ってくれる。なんか、いい感じ。



ウェルカム

北海道ならではのまっすぐな道を、ロードスターで走るのとは格別。このツーリングをしたくて遠方から参加する人も。



広大な自然に色とりどりのロードスター。テントの特設ラジオ局からは、トークや音楽をFM波で飛ばしている。そのため会場内だけではなく、周辺を走行している車両も聴取可能という本格仕様。



りょうていんさん

ノスタルジックな雰囲気を大事にしつつ、リーズナブルに仕上げていく予定。東京からの参加。遠方からでも参加するのは、やっぱり北海道を愛車で走ることができるから。格別なんだよね、北海道の道って。



門田 誠さん

3年ぶりの参加となり、そして今回から3人でのミーティング参加となった。え？ 3人乗り??? ちょっとサーキット仕様だけじゃファミリーカーでもあるので、激しくいじるのはちょっとムリそう……。



出羽良一さん

「年齢に合わせたアダルトな仕様」で参加してくれたのは、アートワークスデワの出羽さん。あちこちのミーティングに顔を出すレスポンスのよさ！ 特製ステッカーを作成し、みんなに配ってくれるというサービス精神に参加者は大喜び。



小池清隆さん

フラミ初参加という「Windist」の小池夫妻。軽井沢ミーティングではスタッフとして大忙しだったが、今回は純粋に参加。北海道ならではの景色と芝生の緑は別格。実行委員が楽しんでいて、参加者の身近に感じられるのがいい。



呑兵衛さん

「貴島さんカラー、マフラーのサウンドを楽しんでいます」。フラミの感想は、和気あいあいとしていて参加してはほんわかする、北海道は広くて楽しい〜とこのと。東京から参加すると市街地ドライブすらワクワクするもの。



吉田卓史さん

「雪上ドリフト、雪道走行を楽しんでいます」という道産子。ボディにはサビなんかも出てきているが、「わざとボロにしている感じです」。それでもちょっと痛々しいので、ボンネットは補修したいところじゃない?



Manamiさん

購入して10年が経過し、走行距離も27万kmと伸びているけれど、まだまだ元気な走っているのだ。外装もまったく古さを感じさせないほどキレイだ。栃木県からの参加、思い出深いミーティングになったことでしょう。



白神Gさん

おなじみの石沢さん(本名)は青森県からの参加だ。NAを海外のモーターショーまで見に行ったほどのファン。23年目の幌もそのままというから驚きのグッドコンディションだ。まっすぐな道も森も「北海道最高!」



関塚秀夫さん

ミーティングでもそうそうお目にかかれない、レアなオートボックスのコンプリートカー「mm1」で東京から参加。のんびりと北海道をドライブしていたら、軽自動車のおばちゃんに追い越されたとか。地元の人、速いもんね。



福ちゃんさん

シルバーのボディに赤い幌……どこかで見たような。そう、ウルトラマンをモチーフにまとめている。ズームのミラーも何げに赤をチョイスしている。ストライプを入れたり、ドアミラーを赤くしたら完璧!



武蔵さん

グレードはRSだが、内装をVSに変更している。また幌はNRLimited用、シートはワインレッドのレカロとオリジナルの濃いコーディネート。神奈川からの参加で「楽しいので、ぜひまた来たいです」。



張替久史さん

1990年にマリナーブルーを購入し1年で売却。手離してから大後悔をし、必ず再入手するとこと二度と手離さないことを誓って、結婚後にVR-Bを入手した。17年乗り続けたが事故で廃車……などいろいろあっても乗り続けている。



加藤博樹さん

元R2リミテッドをM2オマージュで28風に仕立てている。もう1台、本物の28を持っていて、どちらもいっしょにかわいがっている。スタッフのみなさんには、「いつもすてきなミーティングをありがとう」と言いたいそう。



飯田創太郎さん

mm1フェイスのNB。01フェイスのNA8Cから乗り替えた。RCOJ推しのチャイルドシートがポイントのひとつ。「広大な大地で、全国から集まった仲間にとっても興味深い話や面白い話を聞けて楽しいミーティング。ツーリングも最高!」



みつやんさん

「フラミはロードスターを買う前からのあこがれだったので、昨年に続き参加できて本当に良かった」。自慢は鮮やかな赤色。日々手入れを欠かさず、洗車やワックスがけをしている。最近故障がたびたび…。フラミ最年少の参加者だ。



てのりぶたさん

「コンバーチブル研究所」さんで作ってもらった白い幌と、安物パーツで作ったこだわりの外装が自慢。ウイングはインプレッサ用を使っている。100台のロードスターで走る、ミーティングのラストにあるツーリングは感動的だという。



大柳大樹さん

2オーナーのぼぼノーマル車は見ても調子も絶好調。松任谷正隆氏も乗っていたというNBが気に入っている。北海道は広々として空が大きいから、ロードスター(オープンカー)にとって最適な場所、と自負している。



J.BOY & J.GIRLさん

オートエクゼのイカツイ顔がお気に入りのポイント。兵庫県からの参加という仲よし親子。だんだん親子での参加者が増えているのも、ロードスターの歴史を感じるところ。若者のクルマ好きはこれから増えるはず!



田中征一さん

なんと山口県から参加してくれた。ノーマルのフィーリングが大好きなので、そのコンディションを保持するために力を注いでいる。北海道の印象はというと、「広々としたロケーションに感動しています」。



KIRAさん

今回は関東、とくに栃木からの参加者が多くKIRAさんもそのひとり。「ロードスターで、北海道を走るのはまた格別。いつまでも、いくつになってもロードスターがあればときめいていられる」と大満足の様子だ。

2013.9.9

CHUBU MEETING in WHITEPIA TAKASU

スタッフの頑張りが支えてくれる 笑顔の絶えない“愉快”なミーティング



**心憎い心配りが◎
ひとりでも楽しめる!**

「どうも、渡哲也です」。毎年、司会者の名前が変わる中部ミーティング、今回はそうきたか。

このネーミングを楽しみに参加している人は、編集部だけではないはず。なんといってもこの迷、いや、名司会者あつての面白さ。川口さん(本名)もじつはプレッシャーになっている? さまざまなコスプレを経て、ここ数年はすっかり定番化したスタッフの浴衣姿にも安定感が漂っている!

おもだったミーティングでは唯一となる、ドレスアップコンテストを続けている同ミーティング、優勝

を目指してカスタマイズする人もひそかに多い(ハズ)。参加者の投票によって選ばれる。もちろん子供たちも投票に参加する。子供受けするロードスターも選出される。

また恒例のテンバタイヤボーリングも健在。単純なのに難しい、そしてつい本気になってしまいうゲームは、行列を作る勢いで盛り上がった。そしてランチタイムもお楽しみのひとつ。毎回異なるメニューで楽しませてくれる。会場はスキー場の駐車場と何もない場所だが、屋台も出るの助かる。

抽選用プレゼントも豊富に集め、始終笑いが絶えないミーティングはクセになるおもしろさ。参加したことのない人は、今年こそぜひ!

クラブでブース出展もあり! 仲間とわいわい楽しめる

ショップのブース出展もあるのだが、大きな特徴はクラブ単位の出展があること。ここでクラブに入会することもできるのだ。住んでいる地域のクラブがあったら、活動内容などを教えてもらおう。仲間ができるとさらに楽しくなるし、何かと頼りになるというもの。活動範囲がぐんと広がるぞ!

前回ハイウェイパトロールもどきでみんなの注目を浴びた山本史明さん。なんと「なめこ」にモディファイしてきた。今年も期待!



ピンクのコーディネートが目玉の小山莉佳さん。ワンピース柄にした外装とインテリアをコーディネート、DIYでやっているのがすごい。



ドレスアップコンテストで優勝した黒柳勝雅さん。前号のBROS.4にも登場していたが見た目は激変。インプレッサのWRブルーに全塗装。



抽選のプレゼントは事務局が用意したものだけではなく、参加者などからの差し入れも多数。アットホームな感じがあっていいでしょ。



ミーティングが終わろうという時間帯にはすっかり晴れ間が。雨が降っても浴衣姿で頑張ってくれていたスタッフに感謝!



オアシスミーティングで自家米を炊いて試食を行っていた滋賀の河村さん。中部でも炊きたてを提供。イチオシの米粉によるパンも試食できた。



2013.11.3

KIYOSATO MEETING in SEISEN-RYO

ゲストの「ここだけ話」がお楽しみの 元祖「インドア」系!?ミーティング

雨でも晴れても楽しい
ゆるゆるまったりと

マックス100台と、台数限定で行われている清里ミーティング。絶好のロケーションでツーリング、観光も楽しめる。時期的にちょうど肌寒い、紅葉がとても美しい。2013年は天候にも恵まれたため、参加者の車両が青空に映える。開会式からさっそく会場に引きこもり(??)。室内が暑く感じられるほどの陽気だった。

さて、23回を数える清里では、毎回マツダ(ロードスター)関係者がゲストとして参加し、こっそりとオアシス話題を提供してくれる。今回はアテンザが絶好調「魂動」こと

う「デザインの前田育男氏。どんな話が飛び出すか興味津々。ご自身のクルマ(車輪?)遍歴を大々的に披露したあと、次期ロードスターの方向性をちらりと。次世代「魂動」デザインがどのように進化していくのか、大いに楽しみ。つて、そろそろ全貌が見たいんですが...。ランチはお楽しみの特製弁当。なんととっても包装紙がすてき!色とりどりのオープンカーが描かれており、裏に「当たり」があったらプレゼントがもらえるサプライズ付き。毎年、業者の人と打ち合わせでメニューを試行錯誤。しかも、寒いからという理由でお茶もホットが用意されるうれしい配慮が。すべてスタッフのおかげ、感謝です。



毎年受け付けをお手伝いしているこたろう君。いつの間にか中学生、ずいぶん背も大きくなったね。って親戚気分毎年見ている。



すっかり「お約束」となっているてるてる坊主。だんだん進化しているような。甲斐あって、天候がよくボカボカ陽気に恵まれた。



観光地とあってレストランや土産物店など充実している。家族連れでも十分に楽しめる。天候にも恵まれたので、愛車お披露目タイムも充実。



ゲストはマツダデザイン本部の前田さん。アクセラが絶好調でしゃべりも舌好い!? でも肝心なところは「乞うご期待」とのこと。



抽選会のプレゼントはみんながいろいろ持ち寄ってくれるので、バリエーションが豊富になっていく。お米なんてうれしい賞品も。

斎藤さん(P81)が誕生祝いに作ってくれたオンリーワンシャツです!



おいしそう。参加者に喜んでもらえるよう、担当スタッフは毎回お弁当屋さんの人とメニューの相談をしてくれている。味、ボリュームともに大満足。



いっつもふたりで楽しくドライブしてま〜す by小池さん



2013.10.14

Roadster JAMBOREE in OHITA BANK DOME

雨が降ったら実行委員長交代と決めてから まぶしいほどの“青空”連続記録を更新中!

ジャンボリーのころ、大分近辺は
クリが旬。写真は今回、郊外の道
ばたで拾った栗とドングリ。

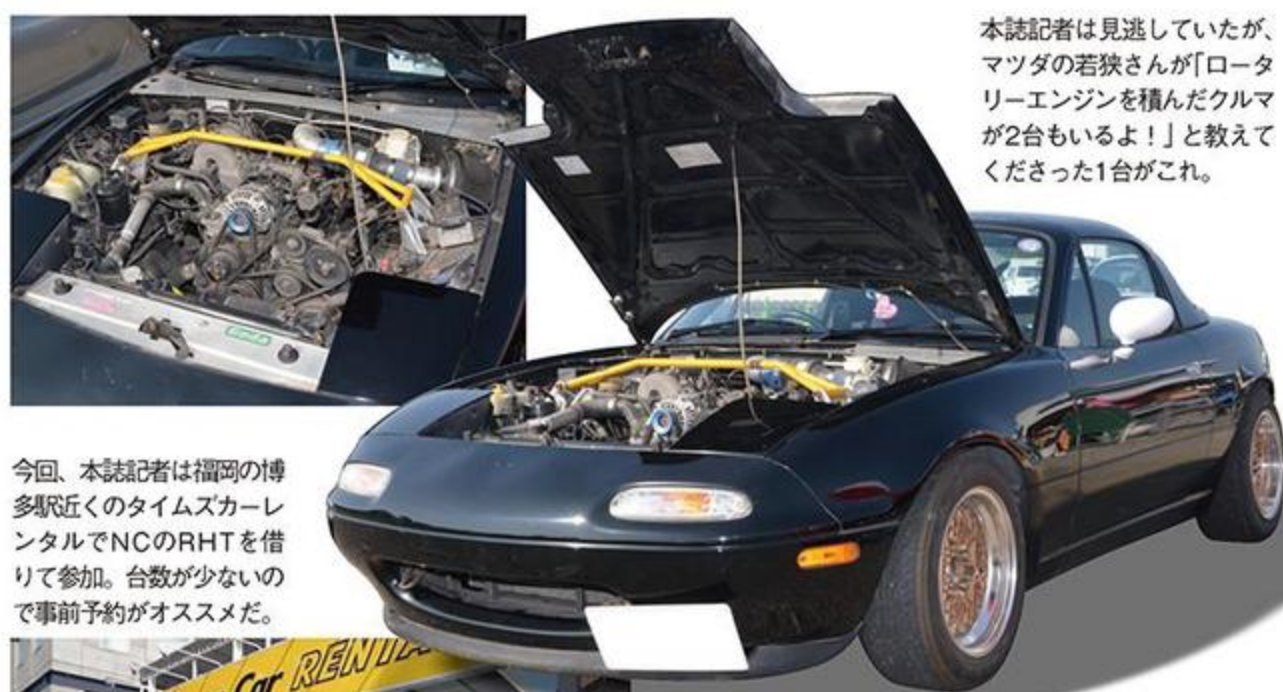
**初見参シヨップも盛況
フォトコンを初開催!**

19回目を迎えた大分のジャンボリー。06年に会場をこの大分銀行ドームに移してからは圧倒的な晴天率を誇り、今回は188台ものロードスターが九州各県や中国・四国地方などから集結した。

マツダからは自腹&自走コンビ
で有名な岸本さんと藤原さん、そ
して3年ぶりに、ロードスター伝導
師の名刺を持つ若狭さんが参加。
ステージでのトークショーにも3
名そろって登壇し、限界ギリギリの
新型ND談義はマニア垂涎の内容
だったことは間違いなし!

お昼の弁当タイムには、主催者兼
MCの佐藤さんが3カ月前ほど前に
地元FMラジオ番組組に出演した
ときの録音が流されて、さらにおな
かがいっぱいになった人も多かつ
たというわさも(笑)。

また今回の試みがフォトコン
テスト。10名の方が撮影した25点の
パネルが会場に展示され、多くの参
加者が見入っていた。



今回、本誌記者は福岡の博
多駅近くのタイムズカーレ
ンタルでNCのRHTを借り
て参加。台数が少ないの
で事前予約がオススメだ。



85万キロ走破の鈴木裕一さんは昨年、千葉から自
走で参加。こうして走行やメンテナンスの履歴を披露
してくれていた。でも今回はバルーンアートで
子供たちの人気者になっていた。



本誌記者は見逃していたが、
マツダの若狭さんが「ロータ
リーエンジンを積んだクルマ
が2台もあるよ!」と教えて
くださった1台がこれ。



左から藤原悠さん、岸本由豆流さん、
若狭章則さん(写真下)のスタッフが登
壇したトークショー。NDの心臓に迫っ
たが、さすがに肝心な部分は...

今年もお弁当(要予約)は3種
類+オマケ。写真は鶏大と
メンチ。それに唐揚げとオマ
ケの幕の内でした。



飯盛直人さん

青柳孝男さん

中根聖始さん

広島高瀬の飯盛さんはミーティ
ング初参加とのこと。青柳さん
は委員長続投中。ガレージベリ
ーの中根代表も九州は初見参。

OWNER

NC3 中村治男さん

試乗しないまま購入したNCだが、すっかりお気に入り。いじるつもりもなかったが、ひとつ手を入れたとたんにきりがなく……。

バイクの後ろには乗ってくれなかったが ロードスターならOKみたい!?

購入して1年ちよい、というピツカビカの車。休日しか乗らないというのに走行距離はもう2万km近いというから、いかに遠出しているかがうかがえる。

「ズバリ本意は乗るつもりはなかったんですが、アートワークスデワのメーターを取り付けた際に、このクルマはいじるクルマなんですと言われました(笑)」。以来、自作技を駆使してオリジナルリアアッパを削っている。クルマ購入を考えたときに、ホンダCR-Zも検討したがデザインが決め手となった。そのため1回も試乗せずにハンコを押した。

バイクに乗っているときにはタンデムしてくれなかった奥さんだが、ロードスターの助手席には乗ってくれたことから「軽井沢ミーティング」に参加して、清里が2回目。次はぜひともふらのミーティングに行ってみたいですね」とノリノリだ。



もともとバイク乗りの治男さんが、「バイクもクルマもなんてダメ」と奥さんの和枝さんにダメ出しされ、今はロードスターオンリー。



AWDのメーターに合わせてステアリングにもブルーをあしらった。エアコンリングなど、細かい部分にまで手が入っている。



このステアリングが気に入って気になって仕方なかった。サイドブレーキの解除を微妙にコントロールさせる仕掛けになっている。



ドアノブにもひと工夫。「ヒョウ柄」のアクセントは、コックピットにある自作品と合わせたコーディネートなのだ。



エンドレスのキャリパーを塗装したいところだが、なかなか予算が組めないため耐熱塗料でカラーリング。気分はエンドレスだ。

変わったクルマに乗りたくて ロードスターを購入!

黄色と黒を上手にコーディネートした1台だ。もともと1台だったロードスターを、中古で購入できたという。

「これまでワゴンRやS14シルビア、ジムニーなんかに乗りました。なんか変わったクルマに乗りたくなと思って、ロードスターのノーマルを買っても、最初からいじるつもりでした」と加藤さん。フェンダーもマッティングして、ホイールも入っている車両をチョイス。外観だけでなく、インテリアもしっかり統一感を持たせた仕上がり。完成度の高い1台に満足しているようだ。



OWNER

NA8C

加藤秀隆さん

ノーマルを購入してもいい気がしたが、ほぼこの状態で売っていたので購入。ドレスアップの方向性が気に入ればお買い得間違いなし。



フェンダーの出っ張りがいい感じ。トータルで仕上げた感があるだけに、乗り出しから注目度の高い1台となっている。



シートはもちろんステアリングも個性的。灰皿も色あせることなく、まるで新車のようなコンディションを保っている。



リアのキャンパーもホイールの深リムもNAにピッタリの組み合わせだ。前オーナーの愛情の深さがうかがえるところ。

熱意の塊のようなユーノスはスーパー出世ローンで仕上げた



オーナーはなんと平成生まれ(7年)の現役高校生! 小学4年生のときに、父親の運転するロードスターの助手席で、軽井沢ミーティングに行ったことがあり「いつか自分のロードスターで来てみたい」と子供心に思った。「もうロードスターが大好きで、この日が来るのを8年待ちました。軽井沢では同じロードスターなのに1台1台がそれぞれ違って、見ていて本当に楽しかったんです」と目を輝かせる。以前、父親のロードスターが取材されたときに、いっしょに撮影されたことがあるのだが、今回は本人が主役だ。

「7月の終わりに免許を取ったばかりです。種子島まで行って4〜5日で免許取ってききました。同級生はAT免許を取る人ばかりですよ(笑)。やはり合いが違っ! クルマは親子ともども新海自動車の手がけてもらっている。一気に仕上げられたが、これはすべておやじローン。仕事をするようになってから(もう就職先は決定している)コツコツ返済していく約束になっている。それにしても、親子でミーティングに参加できるなんて、長きにわたって愛されているロードスターならではの光景といえるだろう。」



エクステリアに劣らずインテリアも、新海自動車らしいセンスのいいまとめ方。シックなブラウンを要所に用いて、落ち着いた雰囲気に仕上がっている。ドアのチェッカーはおなじみの柄、とても平成2年式とは思えないほどの美しさ。



OWNER

NA6CE 鈴木悠斗さん

子供のころに見たミーティングに集まるロードスターの姿。自分もいつか、と思い続けてようやく参加することができた。いや〜、先輩たちもうれしいよ!

スタッフも大感動。思いのすべてを手紙に

中部ミーティング内で行われている恒例のコンテンツである「ドレスアップコンテスト」。このコンテンツに参加したいと、悠斗さんは希望理由を手紙にして事務局に送付した。その文面がまた泣かせる。ロードスターとの出会いから雑誌に顔写真が載ったときの気持ち、そして18歳になってオーナーになった心持ち。いいコに育てましたね〜、お父さん!

● 僕が初めて中部ミーティングに参加したのは今から8年前の小学4年生の時でした。ミーティングというものが何なのかは分からなかった。父の運転するNA1に乗って参加したのが最初でした。辺り一面見渡す限りロードスターだらけで、全てロードスターという同じ車なだけに、一台一台オーナーの個性が出ていて全く同じ車なんて一台もなく、それが幼いながら見ているだけでも楽しかったです。また、その時に父のNA1が雑誌の取材を受け、僕も父と一緒に雑誌に載りました。それまで雑誌に載るなんて芸能人くらいなものだと思って、いたのになんとも驚きました。小学生の僕にとっては新たな発見と驚きばかりのミーティングで、こんなにも素敵な体験をさせてくれるミーティングとロードスターという車が大好きになりました。そして、いつか僕も父の隣ではなく自分のロードスターでミーティングに参加したい!! それが僕の夢になりました。それから毎年ミーティングに参加していき、回数を重ねる毎にロードスターに対する思いもどんどん増して、宿願になるのが待ち遠しくなっていました。そして今年18歳になり、夢を叶える時が来ました。この8年間の思いを全てがつけられるミーティングはこの203年の中部ミーティングが最初で最後です。また、高校生なので自分でできる事は少ないです。周りのカスガミされたロードスターと比べると見劣りするかもしれませんが、でも僕の自分のロードスターでミーティングに参加するという夢、8年間の思いが詰まったこのロードスターは他のどのロードスターよりも誇りに思っています。これから先ミーティングに参加する事はあってもこの思いをぶつけられるのは今回しかありません。なのでドレスアップコンテストという形で思いの詰まった僕のロードスターを皆さんに見ていただきたいです。



ふたりでドライブに行くこともあるという仲よし親子。それぞれのクルマに乗って出なければ、それだけでブチッリンクだ。



父親の健矢さんもロードスターオーナー。以前に雑誌掲載されたこともある。親子でアプローチの異なるカスタム車をかわいがっているのだ。



丸みを帯びたリアバンパーが独特のシルエットを演出。新海自動車手がけるリアビューはバリエーションが豊富だ。ホイールは海外製で、ボディカラーは完全オリジナル。

「人生変えちゃう力」のあるロードスターは奥さんのちひろさんに免許を取らせることに。まだ初心者マーク車載中なのだ。



福田さんの話を聞いてクーペを買うことに!

広島から開発者の話をじっくり聞くことができる清里ミーティングに参加。その結果、奥さんが免許を取るようになったのだという。

「どんくさいし(笑)、免許は絶対に取れないと思っていました。ところが、ロードスターの開発秘話を聞いてすごくかわって作られているんだなと、感化されました」とちひろさん。マニュアル免許を無事に取得し、今ではロードスターで買い物に行くことも。

「以前は新車で購入したNAに9年乗ってました。が、福田さんの話を聞いてクーペを買おうと。赤がいいと言われ、迷わず購入しました」



ホイールはレイズTE37カップ。なるべくノーマル然としたスタイルを保ちたいので、車高ダウンも純正のバネカットで対応している。



OWNER COUPE TYPE A 鈴木隆之さん

清里ミーティングで開発者の熱意にすっかりやられてしまった。とくに奥さんが、取るはずのなかった免許まで取得したというのは驚き。



オープンカーとキャンピングカーは乗っておきたいと考えている。20年前に乗りたかったと思ったが、とても2台持てる余裕はなかったのだ。

免許を取得したときに思った「いつかはオープンカー」を実現

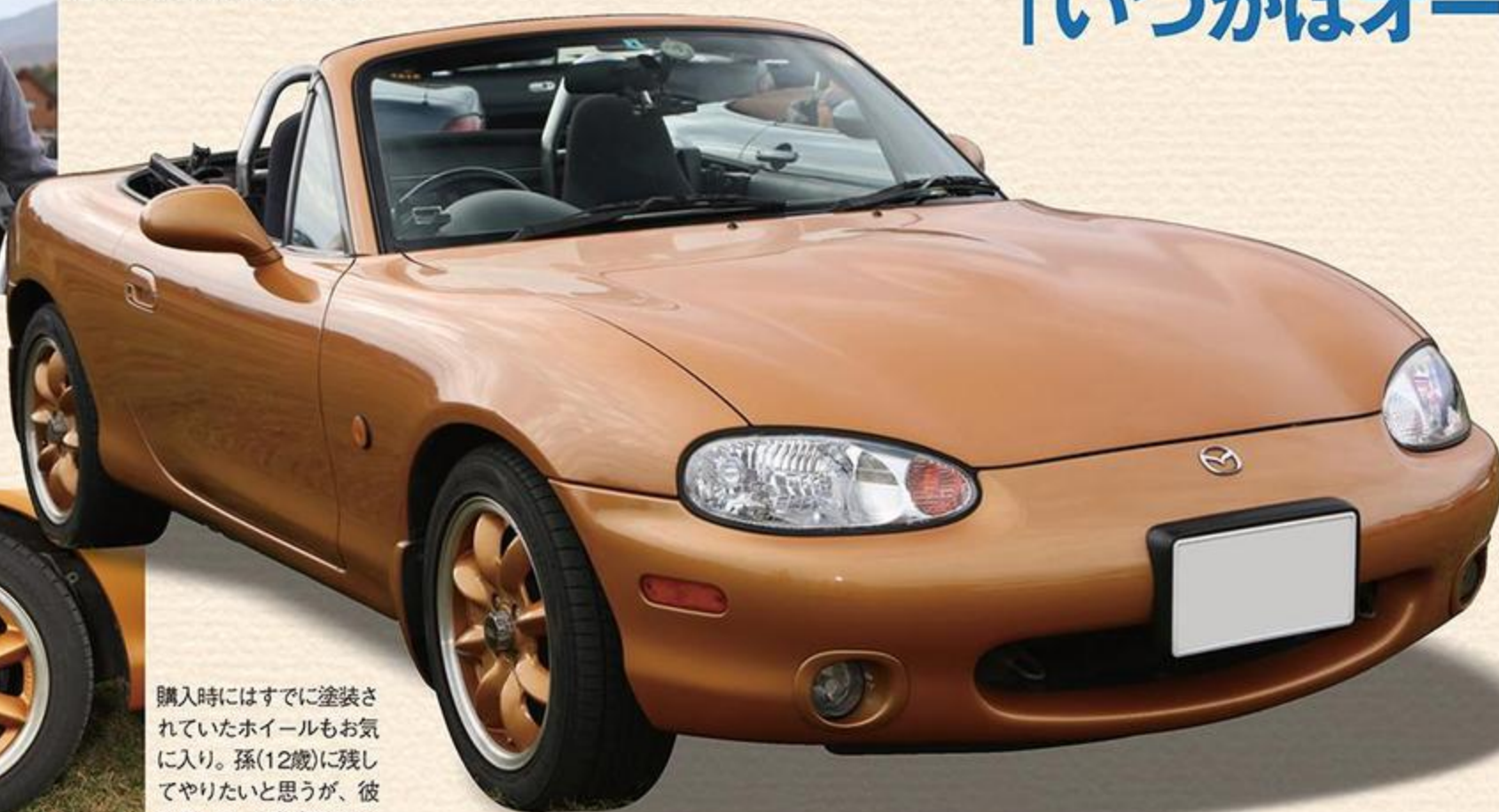
2年半前、60歳の誕生日に購入したNBは、ホイールがボディ同色の状態で販売されていた。

「中古車店で見かけて、1週間たってもあったので購入に踏み切りました。一度は乗っておきたいと思って。最初はNAを探してたんですが、長く乗りたいて思って、北陸ミーティングで見た人を見習ってヘッドライトを交換しました。印象が変わりますね」

運転は好きというだけあって、土日で1000kmも走ったこともある。夜中とはちがく、昼間はオープンにして走るのがセオリー。



購入時にはすでに塗装されていたホイールもお気に入り。孫(12歳)に残してやりたいと思うが、彼はサッカーに夢中だとか。



OWNER NB8 鈴木幸博さん

人生で一度は乗っておきたいとNAを探していたが、ホイールも同色に塗られているのが気に入って、このNBを購入することにした。

レーシーさもプラスしつつあまりハデにしすぎない

ロードスターのミーティングだけではなく、痛車のイベントにも顔を出している。

「レーシングストライプ(塗装)をメインに、キャラ(まじかマガカ)のイメージカラーを生かして仕上げました。これまでワゴンRやミラージュと軽自動車に乗っていましたが、なぜかロードスターに(笑)。周囲にスポーツカーに乗っている人が多くて、自分も乗りたいなと思って。アイスタイリングに見行って、即決しました。人と同じにならないよう個性的にまとめているが、もともとはノーマルの状態だった。」

OWNER NB8 清水達記さん

白いボディに黄色のストライプがスポーティ。ヘッドライトのブラックアウトもよくマッチしている。ちょっとだけ痛車なのがワンポイント。



中部ミーティングは初参加を清水さん、外装を仕上げたら次は内装もやっつけていこうと考えている。





RX-7に乗っていたのだが、いかにせぬお金がかかることから買い替えを検討。ガソリンが高騰していることもあるし。当初RX-8を購入するべく契約まで進んだが、そこで待たがかった。「考えてみたら、2シーターなんて今しか乗れないんじゃないかと考えるようになって買うのやめちゃいました。オープンカーに乗りたいたいと思ってました。ただ親父がNA乗ってるんですけど、たまにこのNBを勝手に乗っていつっちゃうんですからね(笑)。親子でロードスターに乗るとは、なんともうらやましい。まったくのノーマル状態で購入したが、吸排気系、ボアアップなど手を入れた。当初はいじる気がなかったのだが、ひとつパーツを交換したら次々とやりたいことが出てきた。これはまさにロードスターの「あるある」だ。

父親がNAに乗っていたからRX-8を購入するはずだったが…



追加メーターなどスポーツ走行を楽しむための装備を揃えている。またカーボンを用いることでレーシーさをプラスしている。



エンジンはボアアップをして2ℓに。マキシムのエキマニ、オートエクゼのマフラーなどで吸排気をセッティングアップする。

OWNER
NB2 栗本信仁さん
まったくのノーマルで購入し、ここまで手を入れてきた。お父さんが運転することもある、という仲よし親子。ふたりでドライブに行ってみたら？ オープンで！



親子ともどもロードスターに乗っているが、母親は「腰が痛い」とあまり歓迎ムードではないとか。

ドライブするのは休日のみだが清里と軽井沢は毎年参加する



ずっとノーマルで乗っていたのだが、数年前にメーター(アートワークスデワ)を交換してから、あちこちいじるようになった。ひとついじると次々と…。
「ロードスターが出た当時はファミリアに乗ってまして、買う気はなかったけど発表前に見る機会があって、それ見たら(笑)。あのころ、フルオープンカーなんて売ってなかったから、まさか発売されるとも思わなくて。赤もいけどライトウエイトスポーツはやっぱりグリーンでしょ。そう思って買い替え、ずっと乗ってます」
なんと平成25年式というから、この見た目には驚きだ。ガレージで大切に保存されていると聞いて納得だ。Vスペシャルの味わいをしっかりと残しつつ、ドレスアップを満喫している。

OWNER

NA6CE 大場鉄也さん

バナスポーツのホイールもあとから入手して交換した。だんだん自分だけのオリジナリティあふれる仕様にっていく。



平成25年式ながら休日しか乗らないため、走行距離はまだ6万kmにも満たない。走るときはオープン走行だ！



エンジンルームを見てまたビックリ。パイピングやエンジンのヘッドカバーがピッカピカに磨かれて曇りひとつないほどの美しさ。



ロードスターをいじるきっかけとなったアートワークスデワのメーター。ルームミラーも交換してメッキをアクセントにしている。

どこにいても圧倒的な存在感 中部ミーティングでお披露目だ



ロードスターはオールペン率が他車と比べると多い。とくにNAはどんなカラーも受け入れるとあって、さまざまなカラーパターンが存在する。ところが、NBとなるのとたんに数が減ってしまう。そんななかであって、このピンクは大きい目を引く。予想どおり(?)オーナーは女性。

「昨年オールペンしたんですが、ミーティングには間に合わなかったのでもうお披露目できました。作ってもらったピンクなので、オリジナルになりますね。もともとこの色はブラックでした。ロードスターは小学生のときにひと目ぼれして、23歳で手に入れることができました。これが人生初の愛車となったわけだ。」

NAはリトラを閉じていると怖い顔、というイメージがありNBのほうがかわいいと思って購入した。今ではNAもかわいいと感じているそう。購入時は10万kmにも達していなかったが、今では13万kmまで伸びた。「お父さんも普通に乗りまわす」という自家用車!?



女のかわいいポイントを発見。エアコンリングはなんとマニキュアでデコレートしたものだとか。デザインもかわいい!!



OWNER NB6 木村衣里さん

見るからに女のこっぴどい仕様になっているが、小学生のときにロードスターを気に入り免許を取って、めでたく愛車1号となった。お父さんが運転する姿が見たい!?



フューエルリッドにはピバンダムの顔が。意外にもピンクに似合っている。マツダマークはラインストーンでかわいくデコレート。



彼の中野智徳さんからは、レカロのフルバケをもらった。「いろいろねらわれています」と彼は戦々恐々としている?



中部ミーティング はみ出しレポート①



事前に申し込んでランチを食べるのでもいいが、たこ焼きやサイドメニューも充実した屋台があるので当日参加でも困らない。



恒例となったアンバータイヤホイールリング。まっすぐ転がしているつもりでも、意外ととんでもない方向へ行くのを見ていると怖い。



いろんなパターンで登場するからね!



ドレスアップコンテストに参加する車両は、ドレスアップ系からスポーツタイプまでさまざま。見ているだけで参考になるポイントが多数だ。



中部は豊富なコンテンツで、参加者を楽しませてくれる。今では珍しくなったドレスアップコンテストも恒例で行われている。ここでの優勝を目指してドレスアップ、DIYに励むオーナーも多いくらい。またランチも毎年異なるメニューで楽しませてくれるのがうれしい。子供が楽しめる催しもあるので、家族で参加できる。

高校生のころから欲しかったが 一度は親に反対されて断念

20系ソアラから乗り替えた。とはいっても、このソアラに乗っていたのはたった3カ月の間だけ。その前のシビックは2週間だったとか。

「どれも短命でしたね〜笑」。このロードスターはほぼノーマルで購入しました。それからHKSのターボキットを付けたり、FCキャリバーを入れたりといじっています。平成9年から乗っている、いちばん長く大切にしている愛車だ。

街乗りからサーキットまで対応できるようにと、各部に手が入っているが、中でも



NA6CE 井口清貴さん

街乗りからサーキットまでこなすターボ仕様。NC純正パーツの流用もしている。

すごいのはサスペンション。クアンタムに現車を持ち込み、ワンオフでセットアップしたもの。また自作も秀逸。

「ボンネットは自作してあるんですが、FRPで製作するとうねってしまふので、ノーマル改です。ドア、フェンダーはウエストヨコハマのFRP製ですけど。もともとブラックの車体をオレンジにオールペン。これは絢くん(中部ミレーティング司会者)に塗ってもらいました。それからソリッドの赤に変更してあります」と、いろいろな経緯を経て今の仕様に。



FCキャリバーで制動力アップ。ホイールはマイスターで7.5J×16インチだが、5mmのスペーサーを合わせている。



リアバンパーはガレージベリーの製。サイドステップもそろえている。マフラーはステージの二寸管をチョイス。



エンジンはターボ仕様。しかしエアコンが効かないので、可変バルタイのエンジンへの変更を考えているところ。



内装も赤と黒で統一されている。中でも追加メーターの取り付け状態は圧巻だ。あらゆる情報が確認できそう。またシートバックバーはNCのものを取り付けたという。塗装してあるとまた印象が変わってくる。



22歳と若さいっぱいの恩田さんは大阪からの参加。本コーナーで紹介している栗本さんとはみんなカラ友達なのだという。



リトラクタブルライトにあこがれ 初めての愛車になった

購入して3年ほどが経過した。

「リトラにあこがれていたということもあったけど、今しか乗れないって考えたらロードスターになった。みんなカラ友達もできて、たまには走りに行ったりしています」

購入したときには12万kmほどだった走行距離は、あつという間に16万kmをカウントするほどに。これまでオーバーホールしたことはないが、不具合などはないという。平成8年式というが、見た目はそんな古さをまったく感じさせない。ホイールは購入時から履いているもので、「ボディカラーとも合っているし、カッコいいから」と、購入を決める理由のひとつになった。



ドアの内張りに取り付けたのは便利そうなポケット。収納スペースがないクルマだけに、それぞれの工夫が使い勝手のよさを向上させる。



カーボン調のメーターフードや灰皿がシックながらもスポーティさをプラスする。ネットオークションを利用して購入したものだ。

OWNER

NA8C 恩田聖志さん

今乗って楽しいFRはと考えるとロードスターが選抜肢の筆頭にいく。そのためこれが初めての愛車となった。ホイールもお気に入り。

We Love MEETING!!!



予約会に行って買ったロードスター あらゆるところがショボい(笑)

齊藤さんは、ロードスターの小物グッズを製作・販売しているので知っている人もいるかもしれない。ライセンスを取得し、ストラップやキーホルダー、ウェアなどを独自のデザインで展開していて人気だ。「このNAは平成元年式ですが、ボディは2号機となります。どうしても欲しくて、予約会に行って買ったところ、これは自分でモディファイしていくクルマだな、と(笑)」。ずっと持っていたけど、5年眠らせたらエンジンが腐ってて! 4スロにしてみた

けど、パワーがあっても下がなくて街乗り主体で考えるとあんまり楽しめず。それでマールのピストンなどを入れて、ちょっとだけボアアップした仕様にしました。鍛造クランクをおりました。回転、吹け上がりが全然違いますね」と満足している。じつは新たにA211を購入したというマニアックさ。

まだノーマル然としているようだが、これもオリジナリティの高い1台に仕上げていくのは容易に想像できる。

OWNER

NA6CE 齊藤 裕さん

ユーノスマークのキー用のバッジなど、さまざまな小物製作を手がける。数百円のものから取りそろえられているのでホームページを要チェック。



エンジンはマルハモータースでセットアップしてもらい、軽快に吹け上がり気持ちいいフィーリングを得ることができた。

コックピットは個性を発揮できるポイント。ステアリングコラムやシフトブーツなど、コーディネートされている。またステアリングのホーンボタンはラインストーンでドレスアップした。



スカッフプレートにもオリジナルのプレートが装着されていた。こんな小技が随所に光っているのだ。



ユーノスのエンブレムやプレート、そしてオリジナル加工により個性的なリアビューに仕上がっている。



キーにもユーノスマークが入っている。これは販売されているので、興味がある人は<http://products.club-na.jp>まで。



ドアノブはメッキ風にしてアクセントとしている。上手な小物遣いは参考になる部分がとても多いのだ。



中部ミーティング はみ出しレポート②



「悔しかったから直してきましたよ」と声をかけてきたのは、本誌Vol.4に掲載されている児玉拓也さん。軽井沢ミーティング時には、ニキシー管がちゃんと点灯しなかったのだが、今回の中部では完璧。センターパネル上部で文字が光っているのが見えるかな? こんなこだわりを持つロードスターオーナーがたくさんいるから、ミーティングは楽しいのだ!

痛車ではあるのだがだんだんと見た目が変わっていき、今では大好きな「陽だまりスケーター」を思わせる部分は少なめ。クラシックレーサー風に入っている。



児玉拓也さん



ステッカーやエンブレムといった小物だけではなく、ウェアや個性的な名刺の提案などアイデアの引き出しをたくさん持っている。

ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

国内最大級のロードスターオーナーズクラブ「RCOJ」通信

さまざまなイベントが展開されているから ミーティング以外のお楽しみが目白押し!

RCOJは1996年設立のロードスターのクラブで、国内最大級の会員数を誇っている。その活動範囲は広く、マツダの研究開発拠点であるマツダR&Dセンター横浜が展開しているボランティア活動「横浜サンタプロジェクト」

にも協力。また、毎年7月にマツダ横浜R&Dセンターで行れる、「Roadster展」を開催する。普段見ることのできないレアなロードスターを目にできることも。そして春と秋には同様に横浜で、チャリティフリーマーケット

を開催している。掘り出しモノを探しにたくさんの方のロードスターオーナーが集まってくるのだ。RCOJの会員となると会報が送られてくる。堅苦しい規則や入会資格はいいな。ともにロードスターを楽しもう!



欲しいパーツを予算内で買うことができると、フリーマーケットは毎回たくさんの方でにぎわう。見ているだけでも楽しい。

ロードスターの関連情報やイベント情報が しっかり耳に入るのもうれしいメリット



ロードスタークラブオブジャパン RCOJ 事務局

郵便番号 156-0054
住所 東京都世田谷区桜丘4-24-23-601
TEL 03-3426-6069
FAX 03-3426-6076
メール rcoj-office@open-inc.co.jp
HP <http://www.open-inc.co.jp/rcoj/>

入会
は
ここから

三次のテストコースで開催された10周年や20周年のミーティング、じつはRCOJが事務局だった。しかし20周年の1600台のバレードは限界を超えていたらしく、今後は台数制限のうわさも。きっと会員が優先されるだろうことが想像される。三次のテストコースが2015年に50周年を迎え、マツダの日車もたくさん集まるファンミーティングが開催されるらしい。で、2019年はもちろん30周年。どっちも行きたい人は…!



Be a driver. 切り文字ステッカーを発売中。サイズは200mm×30mmで税別500円。マツダの承認を得て製作販売中。



戦利品(?)を見せ合い満足する参加者。顔なじみもでき、ちょっとしたミーティング気分も味わうことができる。

ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

ワンメイクレースからスーパー耐久まで総力取材

Motorsports Reports 2013~2014

2013年も全国のサーキットではロードスターが大活躍!

ワンメイクレースでは腕自慢たちがライバルたちと切磋琢磨し、

全国を転戦するスーパー耐久にはNCロードスターが本格的な挑戦を開始。

2014年には東北エリアで新たなシリーズが開催されるニュースも...

戦うロードスターに関する情報を一気に集約してお届けしよう

PHOTO: Toru Ishida / 東北ロードスターカップ事務局 / 岡山国際サーキット / オートポリス / 村上モータース / B-SPORTS

SEASON PRE-VIEW

2014 FUJI CHAMPION RACE SERIES

今年も全世代が
多くのカテゴリーで激走

ROUND 1	4/19~20	ROUND 4	9/20~21
ROUND 2	6/21~22	ROUND 5	11/1~2
ROUND 3	8/31	ROUND 6	12/6



富士チャンピオンレースは全6戦の中で、各シリーズ4戦ずつを行う。今季のN1は1/3/5/6、NAとNBのNゼロは1/3/4/6、NCのNゼロは1/2/3/5の各ラウンドで開催予定だが、現時点では暫定日程のため、詳細は主催者まで。

2014 ROADSTER CUP TOHOKU SERIES

SUGOとハイランドで
全5戦を初開催

ROUND 1	4/27 (SUGO)	ROUND 4	9/7 (仙台HR)
ROUND 2	5/24 (SUGO)	ROUND 5	10/19 (仙台HR)
ROUND 3	7/6 (SUGO)		



富士スピードウェイのロードスターカップ車両が、そのまま参戦できる東北シリーズ。全5戦の日程も富士とは重ならないように設定される。開幕から3戦がスポーツランドSUGO、4戦目と最終戦が仙台ハイランドという組み合わせになった。

2014 SUPER TAIKYU RACE SERIES

今季は村上NC号が
全戦エントリー予定

ROUND 1	3/29~30 (TRもてぎ)	ROUND 4	9/6~7 (岡山国際)
ROUND 2	5/24~25 (SUGO)	ROUND 5	10/25~26 (鈴鹿)
ROUND 3	7/26~27 (富士SW)	ROUND 6	11/8~9 (オートポリス)



全国の主要サーキットを転戦するスーパー耐久シリーズ。今年の開幕はもてぎの5時間レースで迎える。第3戦富士は7時間の長丁場、第5戦鈴鹿は40分スプリント×3ヒートの変則開催で、残る3戦は3時間の耐久レースとなっている。

2014 OKAYAMA CHALLENGE CUP RACE SERIES(ROADSTER)

スプリント3戦と耐久2戦を
今季も継続

ROUND 1	3/2	ROUND 4	10/12 (2H耐久)
ROUND 2	4/27 (2H耐久)	ROUND 5	11/30
ROUND 3	8/2~3		



ロードスターの初レースとなった1991年から23年連続で開催中。今季も10周のスプリントが3戦と、ドライバー2名でコンビを組む2時間耐久が2戦の計5戦が予定されている。ドライバーの腕を鍛えてくれるタフなコースとしても有名だ。

2014 ROADSTER PARTYRACE II SERIES

4戦になるも
岡山ラウンドは今年も開催

ROUND 1	5/5 (筑波)	ROUND 3	9/6 (筑波)
ROUND 2	6/15 (岡山国際)	ROUND 4	11/23 (筑波)



2012~13年と連続で開催された千葉県の大塚浦ラウンドが今季はなくなり、シリーズは全4戦に戻った。また、昨年からシリーズに加わった岡山国際サーキットは今年も6月に開催され、タイトルをねらう上位ランカーの遠征が増えるかも。

2014 KYUSHU ROADSTER CUP SERIES

今シーズンは最終戦が
9月の短期決戦

ROUND 1	3/30	ROUND 3	7/20
ROUND 2	5/18	ROUND 4	9/21



本記事の中では唯一、JAFライセンス不要の走行会形式で開催されるワンメイクレース。予選から決勝までの流れは公認レースと同様で、参加台数も増加傾向。オートポリスを舞台に今年で5シーズン目を迎えて、新クラスを設立する予定だ。



富士チャンピオンレース・レビュー 最多の5クラスで激戦を展開。 NA6は茂木選手が初のチャンプに

©富士スピードウェイ ☎0550-78-1234 <http://www.fsw.tv/>

NA & NB REGULATION

N1より改造範囲が広いのがポイントだ



タイヤはOEMに設定のあったサイズで、銘柄も多くブランドから選べる。昨季はクムホの195/50-15が圧倒的な優位を誇った。

富士のNゼロのNA/NBロードスターはオーバーサイズピストンの組み込みが許され、エキマニやマフラーの交換もOK。エアクリナーの位置や大きさも変更できるので、現実的にはN1マシンよりパワフルだ。エ

アロパーツも車両のスリーサイズを変えない範囲で、突起物がなければ自由だ。ただし、ナンバー付きマシンゆえにメーター類の作動や助手席が使えることは必須となる。

NC REGULATION

2014年から門戸を広げて活性化をねらう



昨年までのNCはネオバのAD08R/AD08の205/50-16のワンメイク。今季のオープンクラスでは205または215の17インチもOKになった。



富士のNゼロのNCは今季からビギナー向けのチャレンジと、経験者向けのオープンという2クラスで開催される。前者は安全装備以外は原則改造禁止で、タイヤを横浜ゴム製に変更すればパーティレースIIのNR-A車両も参戦可能になった。一方で後者はショックやスプリング交換、エアロパーツも解禁になって自由度が大幅に拡大した。

約1.5kmという世界有数の長い直線に加え高速コーナーにタフな折り返し坂を併せ持つコースの妙を誇るのが富士スピードウェイだ。ロードスターも全世代の全車に対して参戦の門戸が開かれている。

PROFILE of SERIES

8~10周の高速バトルを全4戦で

全世代が参加可能なロードスターカップ(通称Nゼロ)と、事実上初代NAのワンメイクとなっているロードスターレース(同N1)をラインアップする富士スピードウェイの富士チャンピオンレース。2013年はN1の4時間耐久がなくなり、全カテゴリーがスプリントのみ4戦ずつの開催となった。2014年の日程は冒頭で紹介したとおりで、イベントの概要に大きな変更はない。

レース賞典	N1は優勝5万円(台数により変動)、Nゼロはトロフィーのみ。シリーズ賞典別途あり
参戦費用	3万3000円~(Nゼロ) 4万5000円~(N1)※2013年実績
予選	15分間
決勝	4.563km×8周(Nゼロ)~10周(N1)
レース回数	全4戦(2DAYもあり)



2013年のN1第3戦では大井正伸選手が念願の初優勝。コナース勢の雨宮恵司(右)と大野俊哉(左)の両選手を従えて頂点に立った。

広い富士では1コーナーに3台が横並びで飛び込んでいく「スリーワイド」のバトルも、しばしば見ることができる。



RANKING & CHAMPIONS



NA8 Champion

石渡幸治さん (37歳・会社員)

「ほぼ自力で仕上げたのが誇り」

2003年にFJ1600でレースを始めた石渡さんは、2013年限りでしばらくお休みの予定。「ほとんどの作業を自分でやっています。だから年間予算も100万円ぐらいです」とのこと。エンジンオイルは20㍑缶を1万5000円で買って小分けで使う。

2013年富士チャンピオンレース ロードスターカップNA8ランキング

順位	ゼッケン	ドライバー	車名	合計 ポイント
1	230	石渡幸治	samsμNA8ロードスター	55
2	88	山田健介	なおしおるぐμ通勤快速NA8	42
3	1	山形 卓	大山ベリーアクレMoty NA8	40
4	81	正木 佳	NitechワイスNA8奏号	15
5	0	松本章宏	コーンズIDIロードスターNA8	12



NC Champion

芝本 淳さん (44歳・会社員)

「NCは2年目。楽しんでます」

2010年のデビュー戦で2位に入賞した芝本さんが、翌年は全損事故で1年間お休み。2012年に新たにNCを手に入れてシリーズ2位。そして昨季は見事にチャンピオンを獲得。「レースを楽しんでいます。来年はオープンクラスに挑戦したい!」

2013年富士チャンピオンレース ロードスターカップNCランキング

順位	ゼッケン	ドライバー	車名	合計 ポイント
1	64	芝本 淳	JOY☆ab Moty's NC	75
2	8	菊池 聡	ドライダー☆ロードスターCKE	65
3	18	ランマン	JOY ab Moty's ロードスター	12
4	21	新井敏也	新井μおやちR ロードスター	12
5	121	Blackmore Otto	チーム41☆NC☆RS	12



N1 Champion

雨宮恵司さん (45歳・会社役員)

「2勝だけなので嬉しさも半分」

3年連続でチャンピオンとなった雨宮さんはコーンズ勢のエース。「今年は半分しか勝てなかったけど、それも逆に刺激があって、また来年もやろうかなと……。実は僕のクルマは少し遅いんだけど、まだ負けたくはないですね」と4連覇をねらう。

2013年富士チャンピオンレース ロードスターレース(N1)ランキング

順位	ゼッケン	ドライバー	車名	合計 ポイント
1	1	雨宮恵司	コーンズIDIロードスター	70
2	43	大井正伸	カーアイランドμロードスター	49
3	18	大野俊也	コーンズIDIロードスター	47
4	24	田辺良輔	TIAシストμコーンズNA6	44
5	8	福永健二	iMAGICμロードスター	12
6	11	八田新一	ガレージワコーンズμ NA6	10



NA6 Champion

茂木文明さん (50歳・会社員)

「セッティングが決まりました」

筑波でパーティレースを3年戦ったのち、富士チャンに挑戦を開始した茂木さん。「自滅が多かったんですが、昨年の最終戦あたりでクルマがやっと決まった感じです」と、セッティングする楽しさを語ってくれた。「もちろん来年もV2を目指します」

2013年富士チャンピオンレース ロードスターカップNA6ランキング

順位	ゼッケン	ドライバー	車名	合計 ポイント
1	7	茂木文明	大山オートVARYアクレNA6	80
2	76	辻本 均	辻本運送EJピストロモスNA6	49
3	23	山川 稔	JOYアクレMotys☆NA6	45
4	999	鳥居武史	K2R IDI ロードスター	22
5	882	杉岡直人	K2R桑原精肉店 IDI NA6	12



NB8 Champion

戸田裕一さん (43歳)

「初戦で負けたのがよかった!」

ダート歴が長い戸田さんも連続でチャンピオンを獲得。「バトルはもちろんですが、ロードスターは単独で走るときも操る楽しさがありますよね」とご満悦。2013シーズンは「開幕戦で負けて、心機一転したのがよかったかも」と、2戦目以降は3連勝。

2013年富士チャンピオンレース ロードスターカップNB8ランキング

順位	ゼッケン	ドライバー	車名	合計 ポイント
1	11	戸田裕一	JOYアクレMotys☆NB8	75
2	22	山平健太郎	ファニーSオリブNB8制動屋	56
3	77	伊藤元洋	B-MAX☆BKCED NB8	40
4	100	芹澤祥宏	CKエンジニアリングNB8	27
5	91	神谷 誠	samsμロードスター	22
6	3	羽入大輔	大山オートVARYアクレNB8	20

「初戦で負けたのがよかった!」戸田さんは、開幕戦で敗戦を喫したが、2戦目以降は3連勝を挙げ、最終的にチャンピオンに輝いた。戸田さんは、ロードスターの魅力を語り、今後のレースに意気込みを語った。

戸田さんは、ロードスターの魅力を語り、今後のレースに意気込みを語った。彼は、ロードスターの軽量化とエンジンチューニングについて詳しく説明し、今後のレース戦略についても話した。

N1 REGULATION

現役最古のN1カーは軽量ボディが魅力



タイヤはダンロップ製ラジアルのワンメイクでサイズは185/60R14。NB6Cの参加も認められているが軽量化がネックだ。



1992年からという歴史を誇る富士のN1ワンメイクレース。もちろんナンバーは付いていないが、エンジンはバランスどりのみで、改造範囲はきわめて狭い。最低重量は850kgという軽さが、Nゼロ(NA6CEで930kg。NB8の後期は1050kg)より速い最大の理由だ。外観は原則ノーマルで、雨天でもオープンでの出走が義務となっている。

ロードスターカップ東北シリーズ

待望のワンメイクレースが初開催



◎東北ロードスターカップ事務局(ケンオート)
☎022-797-4611 http://www.ken-auto.jp/



どちらのサーキットでも予選は15分、決勝は10周。エントリーフィーは4万2000円を予定している。



Organizer
小原 健一さん

宮城県は日本で唯一、スポーツランドSUGOと仙台ハイランドという複数の本格的サーキットをもつ。そして今年、ロードスターのワンメイクレースがJAF公認のシリーズ戦として初開催。冒頭でも紹介したように今季は5戦が予定されている。仕掛人はレーシングドライバーにして、仙台で「ケンオート」を営む小原謙代表。レギュレーションは富士のロードスターカップと共通とし、同じマシンで両シリーズに出場が可能だ。

富士スピードウェイのワンメイクレースは、2013年のシーズンも熱い戦いが繰り広げられた。まずは1992年から途切れなく続いているN1レースだが、平均出走台数が11台まで減少。最終的には17台が顔をそろえたので、なんとかこの勢いを今季につなげたいところだ。

ただし台数が減っても、バトルはむしろ熱かったかもしれない。結果だけを見ると、カーメイクコリンズからエントリーする雨宮選手が3連覇を達成しているが、4戦全勝だった12年シーズンに比べると2勝にとどまっている。第3戦では参戦キャリア10年を超える大井選手が悲願の初優勝を果たし、最終戦では同じコリンズ勢の大野選手に先着を許した。それでも、その勝てなかった2戦でも2位でフィニッシュ。まだ当分は、雨宮選手とコリンズ勢を軸にした争いが見られそうだ。



ロードスターパーティレースⅡ・レビュー 現行NCを中心に3シリーズを展開。 実力者たちが順当に王座へ

問ビースポーツ ☎03-5487-0735 <http://partyrace.nr-a.com/>

NC1 & NC2 REGULATION

ナンバー付きレースの原則に忠実な現状



パーティレースのNCロードスターは数あるナンバー付きレースの中でもいちばん厳格に改造を制限しているといっている。走りの性能にかかわる部分ではブレーキパッドを指定部品(エンドレス製)に交換で



ロールオーバーとバケットシート、4点式シートベルトはもちろん必須。足まわりはショックもスプリングも交換は不可となっている。

きる程度。タイヤはポテンザRE-11Aのワンメイクで、エアロ関係は純正オプションのみ許される。安全装備では昨季から、シリーズ参戦車のドライバーにHANSデバイスの着用が義務となっている。

2002年に開幕したパーティレースもリニューアル4年目のシーズンを終えた。ホームグラウンドは筑波で変わらないが震災の年に宮城と福島で特別戦を開催し、袖ヶ浦や岡山でのシリーズも実現した。

PROFILE of SERIES

筑波をホームに地方開催にもトライ

2013年まではポイント対象外のNC1とNC2のクラブマンに、NC1/NC2/NBの3シリーズの計5カテゴリ(袖ヶ浦と岡山はシリーズ戦のみ)で開催。しかし今季はクラブマンはNC全車のクラスとしたほか、NC1とNC2のシリーズ戦も大会ごとには別賞典のままながら、年間を通しては統合されることになった。また2年連続で開催された袖ヶ浦がシリーズ戦から外れて、全4戦となった。

レース賞典	トロフィー(6位までも台数により制限あり)
参戦費用	4万1000円(2013年・3万9900円より改訂)
予選	10分間(筑波)
決勝	2.045km×15周(筑波)／ 3.703km×8周(岡山)
レース回数	全4戦(1DAY)

NB REGULATION

経年による劣化を補う意味もあり改造の自由度は高い



同じパーティレースでも、先代となったNB型についてはかなりの範囲で改造が認められている。エアロパーツも原則自由だし、ラジエターの交換やオイルクーラーの追加もOK。クラッチやブレーキのアップ



点火系ではプラグとプラグコード、エアフィルターもエレメントは交換OK。スリットローターやホース類の交換も認められている

グレードに関しても大きな制約はない。ただしショックは認定部品のみで、スプリングは交換不可となっている。タイヤは同じポテンザRE-11Aの195/50R15サイズのワンメイクとなっている。



クラブマンクラスのボディウム。一度ここに立ったらシリーズ戦にステップアップという暗黙のルールもあるので、立ち居振る舞いも初々しい。

NC2シリーズで小林大作選手のパーフェクトを阻止した泉多美宏選手。今シーズンは彼が主役のひとりになることは間違いない。



RANKING & CHAMPIONS



NB Champion
芦田隆宏さん (38歳・会社員)

「大逆転劇を二度できるとは…」

芦田選手も3年連続のタイトルだが、実は開幕戦で連続記録が途切れるなど、波瀾万丈のシーズンだった。「5月も5番手スタートだったんですが、今日は一度ピリに落ちてからの追い上げで、なんとか先頭まで間に合いました」と激走を振り返った。

2013年ロードスターパーティーレースII NBランキング					BEST6
順位	セッケン	ドライバー	車名	有効ポイント	
1	43	芦田隆宏	EVOLUXアクレロードスター	39	
2	18	萩野英智	ガレージコナ唯唯熟ロードスター	31	
3	96	小森晴夫	金シャチロードスター	30	
4	11	石田 徹	リボーン七三自動車ロードスター	24	
5	48	山崎 巖	YRCいわおロードスター	19	
6	49	岡本勇一	Stimミジビシロードスター	17	



NC2 Champion
小林大作さん (35歳・会社役員)

「ベストレースで有終の美かな」

一方で2010年から4年連続でチャンピオンとなった小林選手は故郷の福山市に戻るとのことで、来季のシリーズ参戦は予定なし。「最後はミスしてしまいましたが、田原選手を抜くことができたので、今年のベストレースで締めくくられたと思います」

2013年ロードスターパーティーレースII NC2ランキング					BEST6
順位	セッケン	ドライバー	車名	有効ポイント	
1	45	小林大作	だいきろTCRoadster	40	
2	123	泉 多美宏	TCC iRGPDロードスター	36	
3	71	登坂 紀	クロハチ☆ロードスター	32	
4	73	鈴木厚正	リラックマ風ロードスター	26	
5	99	北浦一司	日本工房ロードスター	19	
6	65	利光弘文	RS未来Motysロードスター	16	



NC1 Champion
田原大介さん (43歳・会社員)

「4年目でやっと取れました!」

2010年にシリーズ制が導入されてから4年目となるが、腰痛に苦しんだ時期もあって念願の初タイトルを5連勝で飾った田原さん。「やっと取れました。今日はコースレコードも更新できたし、小林選手とも楽しいレースができました」と笑顔満面。

2013年ロードスターパーティーレースII NC1ランキング					BEST6
順位	セッケン	ドライバー	車名	有効ポイント	
1	21	田原大介	YRC哀愁でいとロードスター	70	
2	36	入江一介	アトキノロードスター	54	
3	159	石川琢也	まさともTCCロードスター	38	
4	92	菊池祐也	CB365元気印ロードスター	33	
5	64	森山晃正	R349ロードスター	32	
6	3	辻かずんど	HAIRACINGロードスター	25	

本誌が創刊された2010年こそ、このパーティーレースにとって試練の時だった。2002年から始まったシリーズだが、実はマツダのサポートがこの年から打ちきられてしまったのだ。

エンドレスといったサプライヤーからの支援を得たほか、エントリーファイも若干の負担増で、いわば関係者全員が協力し合った結果のサバイバルだったといえよう。クラス分けもNC1とNC2、NBの3シリーズはポイントで年間のタイトル争いを設定。一方で

岡山チャレンジカップレース シリーズ/ロードスター 少数ながらも激戦は相変わらず!



富士より1年早い1991年から開催され続けているN1ロードスターによる岡山チャレンジカップ。最低重量が830kgと20kg軽く、アドバンのワンメイクとなる以外は共通のレギュレーションとなっている。昨シーズンは最大で11台と参加台数こそ減少したが、2名で組む耐久が2戦あるために合計では25名のドライバーが参加。参戦12年目の武連良治選手が念願の初王座を獲得した。

岡山国際サーキット ☎0868-74-3311 <http://www.okayama-international-circuit.jp>

2013年OKAYAMAチャレンジカップレース (N1)ランキング					BEST6
順位	セッケン	ドライバー	車名	有効ポイント	
1	57	武連良治	WAYS&RAYBROS龍建工業	61.5	
2	8	藤原裕二	Mm☆ASF☆DAYTONA☆制動屋	38.5	
3	7	八木和行	KRS ロードスター	33	
4	69	石川仁士	SPEC-D☆Omega☆ロードスター	28	
5	58	梶谷太郎	Mm☆純純ユーノスレンタカー☆58ドライブ	25	
6	99	近藤善嗣	くじらfromタイ☆CF垂衣☆Mm☆44	23	

レース賞典 6位まで(台数により制限あり)

参戦費用 3万8850円(4月の第2戦以降は3万9960円)

予選 15分間

決勝 3.703km×10周

レース回数 全5戦(うち2戦は2時間耐久)



2013年第3戦のポディウム。左から八木和行、武連良治、梶谷太郎の3選手。武連選手はスプリントは3戦とも優勝。

NC1とNC2には、従来どおりポイントなしのクラブマンクラスを残したことで、5つのカテゴリーを擁するイベントとなった。しかしながら参加台数は徐々に減少して、ホームの筑波でも、現在では合計で40台弱。2〜3カテゴリーずつの混走による2ヒートで争われているほか、袖ヶ浦や岡山への遠征ではシリーズ戦のみに統合して開催されている。

2013年シーズンの各シリーズの争いは予想された実力者がそれぞれ王座に就いたが、もちろんドラマがなかったわけではない。とくに従来、一番の激戦区であったNC1シリーズで5戦全勝のパフォーマンスが達成されるとは、失礼ながら想定外だった。これにはコースレコードを持つ

九州ロードスターカップ@オートポリス 5年目を迎えてクラス拡大を予定



JAFの競技ライセンスは不要でも、レギュレーションにのっとってNAとNBロードスターが3クラスで争っているのが九州ロードスターカップだ。クラス1は1800cc、クラス2は1600ccのノーマル車両、クラスRは排気量問わずに改造車だが、必ずしもナンバー付きでなくともOKとなっている。参加台数も30台を超える人気ぶり、2014シーズンは新しいクラスの設定も予定されている。

TM.R ☎0973-54-5125 <http://roadster-cup.jp/>



左から佐藤誠、石坂浩、松本英之の3選手。2013年5月の九州ロードスターカップ第2戦1クラスのポディウムだ。



Organizer 松浦秀司さん

レース賞典	各クラス1〜3位のチャンピオンのみ
参戦費用	2万4000円(2013年実績は2万1000円)
予選	15分間
決勝	4.674km×7または8周
レース回数	全4戦(ワンデー)

メディア対抗4時間耐久レース・レビュー&プレビュー 年に一度の祭典が記念の25回目へ



毎年9月の筑波サーキットで恒例となっているのが、メディア対抗ロードスター4時間耐久レースだ。参加できるのは招待された自動車雑誌などメディア関係者に限られるが、1989年の初代デビューの年から開催され、業界の中のロードスター好きやマツダファンの育成に貢献している。今年は記念の25回目を迎え、9月6日に開催される。



村上モータースNC号スーパー耐久チャレンジ・レビュー 戦闘力を着実に進化させて 2014年はシリーズ全戦に挑む!

①スーパー耐久シリーズ公式サイト
http://www.supertaiikyuu.com/

PROFILE of SERIES

国内主要サーキットを転戦する

24年目を迎えるシリーズで通称はS耐(エスタイ)。改造範囲が制限されているため、ベースとなる市販車のポテンシャルが問われる。最速はスーパーGTの300クラスが走るGT3クラスだが、排気量1.5ℓ以下のST5クラスまで、6クラスに別れて3〜7時間の長丁場で争う。2013年は韓国でも開催されたが、今季は国内のみ。かつては北海道の十勝で24時間レースも開催されていた。

レース賞典	賞金(原則クラス6位まで/シリーズ賞典もあり)
参戦費用	10万5000円〜26万2500円(ST1〜ST4クラス/2013年実績)
予選	15分間(例外あり)
決勝	3〜7時間(例外あり)
レース回数	全6戦(2DAY/鈴鹿は3DAY)

全国を転戦するスーパー耐久シリーズに
ロードスターで挑戦するチームがいる
覚悟のうえだが、戦況はかなり厳しい
それでも少しずつ、一歩ずつ進化して
今季は初めてシリーズ全戦に挑む!

ST4 CLASS REGULATION

排気量1.5〜2ℓの 市販車で争うクラス

S耐マシンのエンジンは型式や排気量の変更が認められず、吸排気系も基本的に純正ベースでの加工にとどまるため、市販車仕様から大幅なパワーアップは望めない。その一方で足まわりは基本形式さえ変えなければダンパーやスプリングはもちろん、スタビライザーやブッシュ類まで変更可能。排気量1.4ℓ以上のマシンの燃料タンク容量は最大で95ℓまで。タイヤは横浜ゴムのワンメイクで、参加車両に応じたサイズのスリックとレイン用が供給される。



NC2用のピストン、鍛造クランクを組み込んでいますが、エンジンルームは市販車とさほど変わらない。



ロールバーはワンオフの特注品でボディには強度を確保するため溶接留めが義務付けられている。



①デフミッドシャフトクーラーなどはフロア下に新設。②今季からはトヨタ86と同じ235サイズで戦う。③燃料タンクが70ℓなのはネックだ。④エアロパーツはNOPROの市販アイテムを装着する。車両重量は現時点で1035kgほど。

●スーパー耐久認定パーツ…NOPROフロントバンパー/同サイドスカート/同リアディフューザー/同GTウイング/ATSメタルクラッチ/Rdd製2ピースローター&ブレンボ・セット
●その他は装着パーツ…純正ECU書き換え+e-manage Ultimate/セトラブ大型オイルクーラー/デフミッドシャフトクーラー/エナベタルMm仕様ショック/アイバッド・スプリング(18kg/mm・16kg/mm)/ACREブレーキパッド/レイズTE37SL(9J×17 +45)/横浜ゴム230/60R17スリック&レインタイヤ/特注形状FIA認定70ℓ燃料タンク/RECAROシート/TAKATAベルト/MOMOステアリング

ロードスターが挑戦する排気量1.5〜2ℓのST4クラスはホンダ車の独壇場だ。中でもコナリングに強いS2000とストッパ&ゴーで本領を発揮するインテグラが圧倒的に強く、本来の最低重量である940kgを大幅に上まわる1050(S2000)/1150kg(インテグラ)という重量ハズレが与えられている。

昨年はトヨタ86がホンダの連勝を止めたが、総合的に見るとホンダ勢の優位は変わらないだろう。

「S耐のホンダ車は250馬力程度ですが、こっちはせいぜい200馬力。直線の長いサーキットでは厳しい。おまけに燃費もけつしよくないし、容量も70ℓなので…」と村上代表も認めている。

それでも、岡山国際サーキットのN1レースでチャンピオン獲得が見えた村上代表にとって、次に目指すのは「ロードスターで日本中のサーキットに挑戦!」というテーマしか考えられなかった。そして、それが実現できる唯一のカテゴリがS耐だったのだ。

残念ながら、初年度から全国を転戦するレベルまでは至らなかった。「N1だと連続はまず30分以内じゃないですか。10分も休めばマシンは回復しますが、S耐はそうはいかない。1時間走り続けると、エンジンやミッションがどんどん厳しくなってます」

1年目はデフが高熱に耐えられず、長いピットインで冷ましての完走がやっと。2年目はエンジンがブローしてリタイヤを喫した。しかし3年目となる昨季は2戦とも完走。初めて富士の7時間と

岡山では一時トップを快走!



2013年の岡山ラウンドでは第2ドライバーの脇谷選手が一時トップに。少し見にくいけど、このモニター画面でも表示されている。

ピットワークも勝負を左右する



参戦コストも考慮されて、タイヤ交換は2名でしかできないなど、S耐のピット作業は制約がかなり厳しい。給油などひとつのミスが大きく影響する。

最初はホワイトボディから...



2010年発行の「BROS.1」でも紹介した、開発初期のホワイトボディ状態。ここまではがすだけでも大変な労力を要する。

安全に関してはS耐はかなり厳しく、スポット増しも市販車では考えられないほど施されている。



写真下が最初期のシェイクダウン走行時のもの。まだバンパーもノーマルで、サイドスカートも未装着。



この仕上がりがプロの技だ!



最初に下まわりが仕上がったときの写真がこれ。マフラーはもちろんワンオフのスペシャルだ。さすがに美しい!

宿命のライバルが名コンビに...



左が村上博幸代表、右が2013年の岡山と富士でコンビを組んだ脇谷選手。じつはこのふたり、2011年と2012年の岡山チャレンジカップでシリーズチャンピオンを激しく争った仲。これに2010年岡山チャンプのTOMI-SANを加えた3名を中心に、今季も戦う予定だ。

RESULTS of RACE 2011~2013



2nd Challenge

2012年8月25~26日(岡山ラウンド)

#88 Mm・ダイニチ・DAYTONA垂衣
村上博幸 / 田中秀和(決勝DNS) / 柴山俊也(決勝DNS)

予選クラス9位(総合24位) BEST LAP 1'45"952(村上博幸)
決勝リタイア / 26LAPS BEST LAP 1'48"437(村上博幸)

2年目もやはり岡山のみに参戦。コンビを組んだのは岡山のAE86レースでチャンピオン経験もある田中選手と、カートで活躍していた柴山選手。この年はエンジンブローのため、村上代表がスタートするもリタイア。



1st Challenge

2011年8月26~27日(岡山ラウンド)

#88 ダイニチATS アケリアスMm☆CF垂衣
村上博幸 / TOMI SAN / 野上達也(決勝DNS)

予選クラス6位(総合24位) BEST LAP 1'52"223(TOMI SAN)
決勝クラス6位 / 89LAPS(総合25位) BEST LAP 1'49"037(村上博幸)

参戦初年度は村上代表とTOMI-SANに加えて、現在S耐ST5クラスを走るNOPROデミオの若手ドライバーの野上選手も参戦。残念ながらデフのトラブルのため、野上選手は決勝での出番を得られずに終了となった。



4th Challenge

2013年8月31~9月1日(岡山ラウンド)

#88 村上モータース ACREロードスター
村上博幸 / 脇谷 猛 / TOMI SAN

予選クラス8位(総合31位) BEST LAP 1'46"964(脇谷 猛)
決勝クラス8位 / 80LAPS(総合23位) BEST LAP 2'02"065(脇谷 猛)

ホームコースには2013年で3回目の挑戦。写真のようなヘビーウェットで決勝がスタートし、セーフティカーが3回導入される展開になるも、岡山を知り尽くした3名のドライバーが無事にチェッカーまで導いてのクラス8位。



3rd Challenge

2013年8月10~11日(富士ラウンド)

#88 村上モータース NCロードスター
雨宮恵司 / 大井正伸 / 脇谷 猛 / 村上博幸

予選クラス14位(総合37位) BEST LAP 2'01"471(雨宮恵司)
決勝クラス8位 / 187LAPS BEST LAP 2'02"637(雨宮恵司)

2013年はいよいよ富士に初挑戦。富士N1チャンピオンの雨宮選手と、前日にN1で初優勝を飾った大井選手という、富士をよく知るふたりを迎えて臨んだ。猛暑に突然の豪雨という状況だったが、クラス8位で完走。

SHOP INFORMATION

レースに限らず、オールマイティに頼れるお店だ!

整備工場からスタートした村上モータースは現在では地域ナンバー1のダイハツ販売店(ほかに全メーカー取り扱い)に成長。またロードスターは中古車からリフレッシュまでお任せを。営業/整備/板金&塗装に各6名ずつの18名体制のメガショップなのだ。



◎村上モータース ☎ 089-922-1110
〒791-8006 愛媛県松山市安城寺91-5
営業時間:8:30~19:30 / 定休日:なし
<http://www.murakami-m.jp/>

スーパー耐久の応援サイトを開設



全国のサーキットをシミュレーションできる「iRacing」を導入。有料になるが、ゲストの方ももちろん走行可能だ。

S耐挑戦を応援するWebサイトが開設された。ファンクラブ制にした個人スポンサーもここで募集している。ぜひ一度アクセスを!
<http://www.mm-stai.jp/>



いう長丁場に参戦したり、開幕前のSUGOのテストで走ったことで、見えてきたこともあるという。「富士は直線が長いので、意外にも駆動系への負担が少ないことがわかりましたが、逆に勝ち目が低いことも痛感しました。やはりメカ的には厳しくても、コースレイアウトを考えると、岡山がいちばん向いてますね」と、今季の第4戦となるホームコースでの戦いに照準を合わせている。

静岡大学自動車部

われら

大学自動車部

静岡県

静岡大学自動車部

部員数: 10名
本日のメンバー: 9名

静岡大学自動車部



休部状態だった自動車部を復活させて ジムカーナを中心に元気に活動中！



学生ジムカーナにはこのEP82スターレットで出場している。レギュレーションに合わせたパーツのセットアップ、メンテナンスを部員たちで行っている。

作業はみんなで分担。寝板に乗る部員は、いつも下にもぐっているためクーラントやエンジンオイルを浴びることがしばしばあるとか！



かぶり専門で～す



部員の愛車にはウィッツやランエボも。たまたま編集集が持っていたフライトフォームをお試し。見違えるようになって大層だった。



看板はシートを切った張ったのが大好きという、部員の河野さんの手作り。カーボンがいがにもで、いい！

クルマ好きの仲間と協力
自動車部を復活させた

今号は、アイスタイリングから紹介してもらった静岡大学の自動車部。ちよつと前まで自動車部とは名ばかりで、部室は荒れ放題で休部状態だったという。それを復活させたのが現メンバーたち。

「新入部員を集めて、お金も自分たちで出し合いました。大学サイドにも働きかけないといけないし、部室も朽ち果ててましたから(笑)」と、当時を振り返る田中部長。あまり活動的ではなかったため、OBのツテも細かったりで、まさにゼロから作り上げるような苦労だった。

「OB会とかが機能していてくれたら、金銭面や技術面での支援も得られると思うんですけど、それがなく」

て。クルマも安いのを見つけて、埼玉原まで行って交渉しました。今ではアイスタイリングさんをはじめ、三方原にあるモータースなど、応援してくれるスポンサーもいてくださって頑張れています(田中部長)。

部で所有しているのはスターレット(EP82)で、学生ジムカーナに参戦している。2014年はシビックタイプRにスイッチ。まさに車両を作っているところだった。いずれもFFだが、FRで練習できる車両はないかと画策しているときに、ロードスターがクロースアップ。

大学内にはしつこくにある自動車部のカレージ。隣は森の(ご)こく樹木が生い茂っているため、秋になると落ち葉の清掃もひと苦労だ。





田中勇太さん
工学部3年

NB6

シート後部のバーは自分で取り付けた。ロードスターに乗るようになって、練習会に誘われたり活動の幅が広がっている。



リップはアイスタイリングで購入した。ほかにもホイールなど、お買い得パーツを見つけてセットアップ。取り付け方法なども教えてもらうなど、プラスαがうれしい！

GTウイングは中部ミーティングに行って購入したもの。まだ学生なので、少しずつモディファイを進めている。



練習のために購入したロードスター すっかりハマってたりして!?

自動車部を復活させるために奔走した現部長。おじさんが中古車店をやっていたことから、コンディションのいい車両を手に入れた。「よく知らずに買ったんですけど、ウエブチューンだったんですよ。走行距離は2万7000kmで、ネットオークションなどでパーツをプラスしていきました。今は自動車部の部長として動いていますが、ある程度カタチができたなら、あとは

1年や2年が中心になって活動していってほしいと思っています。リーダーが抜けたらまた休部、なんてことにならないように。人の支えがあって活動できているなあ、ってつくづくありがたいと思ってます」ロードスターを購入してアイスタイリングに足を運ぶようになった。またミーティングにも行って積極的に楽しんでいる。



ヘッドライトがくすんでいたため、ターボ用をど考えていたが、とりあえず編集部が持っていたケミカルを試してみたら、「おおおっ」キレイになったと大感激。ライトがキレイだと目差える。

エアコンの吹き出し口を使って追加メーターをスマートにセット。ここは94年式とは思えないほどの美観。



カーボンシートをカッティングして部の看板を製作しただけあって、カーボンシートで加工するのは大得意だったりする。



河野拓也さん
工学部1年

NA8

まだ免許取りたてなので たくさん練習したい!

「じつはR33GT-Rから乗り替えたんです(笑)。経済的に厳しいこともありましたが、今乗るクルマじゃないな、と思って。親がモータースポーツ好きだったこともあって、小学生の終わりくらいからずっとクルマ好きでしたね」そのせいか、大学に入ったら自動車部に入る気満々。パワーよりもウデだとロードスターを手に入れた。NAにしたのはデザインが好きという理由から。得意のカッティング技を生かして、自動車部の看板をカーボンで製作した。



バケットシート、ロールバーなどスポーツ走行に欠かせない装備はそろっている。ステアリングも脱着可能だ。「NAのデザインが好き」



あまりにもさびれた部室を なんとか整理してここまできた

狭いながらも楽しい部室
いじって乗って幸せだ！

静岡大学の奥の奥、そこに自動車部の部室がある。向かいには学生ラ
オミューラに参戦している部がある
のだが、こことは別物。こちらの自
動車部はいじって走る派。潤沢なス

ポンサーがあるわけでもなく、この
部室も廃屋と化していたのを部員総
出で片づけた。といっても、まだ雑
然としているのはご愛敬ってこと
で。ようやくエンジンがかかった自
動車部、長く続いていくよう、1
年、2年の若者が主体となって、頑
張ってほしい！



なんとも涙ぐましいリアスクリーン。釣り糸でコツコツ縫い合わせて、コーキング剤で雨漏りを防ぐ。一度も水が入り込んだことはないというから大したものだ。

ロードスターが好きで 乗りたいと思ってました

父親が自動車雑誌を見ていたりしたこと、小さいころからクルマに興味があったという。「前からロードスターに乗りたいって思ってた、赤がいいなと思ってたらちょうどいいのがアイスタイリングにあって。免許を取ったばかりで、すぐに購入した感じですね。モーターランド三河でサーキットデビューもしました」と、正常進化を遂げている!? サーキットではエンジンをブン回して走る楽しさを実感。街乗りでは味わえない面白さで、病みつきになりそう。



山本隼平さん
情報学部1年

NA6



綿引雅一さん
工学部3年

NB8

幼いころから父親の影響で モータースポーツ好き

「実家が北関東なので、ツインリンクもてぎなんか父と父の友達に連れられてレースを見に行ったりしました。ロードスターは乗るようになったらずっと持っていたいと思うようになって、いずれもう1台欲しいなあ、なんて考えてます」当初はS2000も候補にあったが、高価だったことがネック。貯金も考えたが早く愛車が欲しくてロードスターを購入。いじったり走って遊んでいるうちに、どんどん好きになっていったようだ。サスペンションの変更を検討している。



ランエボに乗る部員に誘われて自動車部に入った。中部ミーティングにも参加して、フリーマーケットで買い物も楽しんだ。



「マツダスピードのエアロは最初から付いた状態で買いました。外装よりも4スロ化などエンジンチューンの夢が広がっているところ。

フルバケットシートはスポーツ走行に最適。これからサスペンションなど足まわりに着手し、さらに楽しい仕様にする予定だ。



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！

EVENT

ピーススポーツ ☎03-5487-0735
http://www.bsports.jp/

MAZDA FAN FESTA2013



レース、ステージイベント、パレードランあり！
マツダ車ファンにはたまらない1日だったのだ！

毎年恒例となっているファンフエスタが2013年12月8日、岡山国際サーキットで行われた。このイベントではサーキットトライアルという走行会に加え、エンデューランス（2時間30分の耐久レース）、そしてパレードランなどがレーシングコースで展開される。

また会場内にはパーツメーカーのブースがあり、お買い得アイテムが並ぶ。またパーツのレクチャーを受けることもできるとあって、お目当てのブースで真剣に話を聞く人の姿も見られた。

特設ステージでは「マツダ・アクセラ10周年記念トークショー」を筆頭に、ライブやゲストによるトークショーでにぎわう。そこにはミスター・ル・マンこと寺田陽次郎氏やロードスターの開発主査だった貴島孝雄氏など有名人の姿が。そしてアテンザ、アクセラが絶好調なデザイン本部の前田育男氏、現ロードスター主査の山本修弘氏とマツダ関係者の姿も多々。

サーキット走行に参加しないギャラリーも各地から駆けつけ、会場にはマツダファンがあふれている。展示されているコスモスポーツ、キャロルなど往年の車両をじっくり見ては懐かしんでいる人も多かった。ファンのお楽しみはなんと1991年のル・マン24時間レース優勝のマツダ787B。サーキットを走る勇姿が見られると、走行時間には観客席に人が集まっていた。マツダファンにはたまらない、さまざまなコンテンツで盛り上がった。



会場をうろついていると、有名人の姿もちらほら。寺田陽次郎さんと貴島孝雄さんを見つけては、サインをもらったり記念撮影する姿が見られた。ラッキー～！



特設ステージの前には出店ブースが。エンドレス、BRIDE、小倉クラッチなどを名だたるメーカーがパーツを展示していた。



展示されている車両は現行モデルばかりではない。会場には懐かしいマツダの名車やレーシングカーなど、マツダファンならずとも見とれてしまうクルマが！ピットにもショップのデモカーなどが並んで見えた。たっぷり。





2時間30分のエンデュランス “マツ耐”にはおなじみのNCが!

出走台数19台のうち、ロードスターが12台を占めていた。ほかにはRX-8やデミオ、ベリーサといった車種が参加。ロードスターはNAからNCまでエントリーしていた。中でもNCには見たことのある車両が! TCRからは複数台ものエントリーがあるなど、気合い十分だ。また現役マツダ社員によるチームにも注目が集まった。4時間耐久の前哨戦? 気が早いかな……。



人馬一体ロードスターNR-A



TCコルセロードスター



村上モータースNCロードスター

スーパー耐久車両が同乗走行を行ったのだが、希望者が途切れず、油温、水温にヒヤヒヤしながら走行を重ねたところ、マツ耐には同様のカラーリングを施したNCが参加している。



コガスターロードスター

愛車で参戦しまへす



TCコルセロードスター

全部で3台
エントリー!



村上モータースNCロードスター

S耐並みに
頑張るぞー



人馬一体ロードスターNR-A

関係者だって
楽しいーっ

カテゴリーを超越し、マツダ車という大きなくくりでレースを楽しむ「マツ耐」。第4ドライバーまでエントリーできるが、中にはドライバーひとりで走行を続ける強者も。なんといっても現役マツダチームがいちばん楽しそうだったかも……。



新型アクセラの試乗会が行われた。助手席や後部座席に乗り込んで、そのフィールを感じとる。希望者による長い列を作っていた、人気のコンテンツ。

ノガミプロジェクトはデミオで! トークショーにも登場だ

すっかりNCのイメージが色濃いノガミプロジェクトは、スーパー耐久を戦うデミオを持ち込んでいた。あちこち転戦するため、トランスポーターの走行距離もガンガン伸びる。今回は特別に助手席を装着し、この車両で同乗走行を行ったが、あまりの参加者に何周したかわからないほど。



トークショーでは野上代表と愛息、達也さんがステージに。このツーショット、すっかり定着してきた。若い達也さんがこれから引っ張っていくのだ!



田川ヒロアキ



SakuLove

ステージではライブが行われイベントを盛り上げる。山口出身の田川ヒロアキ氏は全盲のミュージシャン。独特の奏法に目を見張った。SakuLove(サクラブ)は岡山県のご当地アイドルユニット。



昭和を飾った名車たちがサーキットを走行する時間もあった。また1989年のル・マン24時間や国内のJSPCで活躍したレーシングカー、マツダ767Bもサーキットを疾走した。



コスモスポーツオーナーズクラブのメンバーが集まり、自慢の愛車を展示。コンディションのいい旧車にみんなウットリだ。



SHOP

長野県岡谷市神明町2-1-28 ☎0266-24-5086
http://www.lcv.ne.jp/~komaba7/

ガレージI

NAにNBターボ、インテリアを移植 どっかんフィールが超楽しい!

NAにNBパーツを移植するといった流行ワザを得意とするガレージI。豊富に取りそろえた中古パーツを使って、リズナブルにリフレッシュできるのが好評だ。内装の流行はもはや定番中の定番となっているが、今回はNAにNBターボ車のターボユニットを流用した1台をピックアップ。オーナーの木村健さんは、ロードスターがデビューした当時は若くて手にできなかった口。ここに至りてロードスター(NAに限る)に出会えたのだ。

「昔から欲しいと思っていましたから。リトラクタブルライトこそスポーツカーという、まさにスーパーカー世代ですね(笑)。最初は普通に乗りただけだから、ATを購入したんです。でもつまらなくてミツシヨンを載せ替えるのに、いろいろあつ

ていたらガレージIさんが力になってくれて。以来、いろいろお願いしています」

エンジンに手を入れようと思った際、可変バルブ付きのエンジンがターボが迷ったが、ターボのほうが面白そうだと判断。ガソリンはレギュラーからハイオク仕様へ。インタークーラーのパイピング取りまわし以外は、わりとすんなり流用できてしまったとか。普通じゃやらないことをやる、というモットーの同店だからこそ完成したといえる。

ここまでやったから、と内装もすべてNB化。高級感の漂うNAに仕上がっている。昔ながらのどっかんターボフィールに、木村さんは大満足なのだ。あとはドアの内張りなど細かい部分までNBが流用できればパーフェクトだ。



ターボの換装は思っていたよりもラクだったが、苦労したのはパイピングの取りまわし。試行錯誤の末セット。



一度オールペンしたというだけあって、外装はかなりキレイ。ユーノスのエンブレムを嫌ってフロントにはマツダマーク、リアにはFCのエンブレムを。



純正のインタークーラーもしっかり流用。ブースト値もノーマルとなっており、コンピュータも配線からすべて引き直してある。



ダッシュパネルからすべてNBがセットされ、洗練されたイメージが色濃く漂う。センターコンソールをNBにしたことで、ドリンクホルダーが追加される。



メーターも交換されている。流用なのにアフターパーツを取り付けたかのような満足感。NBのメーターはスタイリッシュだ。



赤いボタンは、リトラクタブルライトの開閉ボタン。NBにはないスイッチとなるので、ガレージIの駒場代表がセットしてくれた。

徹底したスポット増しでサーキットを楽しむ

どんがら状態のロードスター、補強をしっかり行いエンジン、ミッションを搭載してパーツを組み付けていく。ガレージIではマニアックなことをやってみよう、という人を応援している。「ムリと言われそう」などと思わずに相談してみしてほしい。



完成後は、フィールドであるスポーツランドやまなしを元気に走っている。下まわりを含めどんなメニューをしたのかじっくりとお見せしたいところだ。



プレートを見ると間違いなくNA。ドレスアップアイテムはタイヤセレクト東大宮でセットしてもらった。完成度の高いNBターボ流用仕様が完成した。



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/

ケンオート



「レースをやってみたくて……と迷っているならレンタカーで参戦するという手もあるのだ！」
2014年度から「ロードスターカップ東北シリーズ」がスタートするとあって、いよいよ全国的にレース熱が盛り上がりつつある。配。震災以降定例化しているサーキットイベント、「ロード魂」を展開するケンオートでは、東北シリーズの事務局となるだけに忙しくなりそう。「レースって敷居が高いと思うている人も多いですね。なので、サーキットを走るためのレンタカーを用意して、まずは走ってもらおうかなと思っています」と小原代表。

最初のサーキット走行が怖いと感じると楽しめない。愛車で走って何かあったら……と思うのもわかるから、レンタカーを利用してみるのも手だ。はまったら東北シリーズにエントリーだ！

レースをやってみたくて……と迷っているならレンタカーで参戦するという手もあるのだ！



ケンオート代表
小原健一さん

ノガミプロジェクトが参戦しているS耐アミノのステアリングを握り、エースドライバーとしても活躍する。



Youtubeには東北シリーズのスタートを告げる動画がアップされている。
http://youtu.be/zi3gynuehA

PARTS

ポールポジション

愛知県安城市東栄町5-25-9 ☎0566-97-0200
http://www.poleposition1.com/

ダッシュボードをリフレッシュすれば
愛車が見違えるほど高級に見える

強い日差しにさらされるダッシュボード。NAクラスの年式ならそのダメージは計り知れないものだ。色あせや樹脂の割れなど、本来ダッシュボードごと交換という大修理が必要となる。そこで登場したのが、このダッシュボードクロスだ。アルカンターラ生地のクロスはNAのダッシュボードに張り付けるだけで、ダメージを隠すだけでなく、高級感もプラスすることができるのだ。



付属の両面テープで生地をダッシュボードに張り付けていくだけの簡単施工。リーズナブルな価格も◎。オープンにするのが楽しくなる。

ダッシュボード
クロス
適合：NA
価格：1万4700円



PARTS

SPKカスタマイズパーツ部

☎03-3472-5015
http://www.showa-tuning.com/

純正にプラスアルファの価値
乗り心地とスポーツを両立する

自動車メーカーの純正サスペンションでもおなじみのSHOWAから、NA用純正形状ダンパーが登場した。純正の足まわりにプラスアルファの性能を加味。しなやかな乗り心地に、上品なスポーツ性能を付け加えている。NAロードスターそのものの軽快さと快適性はそのままに、意のままに操れるハンドリングが特徴。スプリングレス、アッパーマウントレスとすることによるリーズナブルな価格設定も魅力だ。



SHOWA TUNING
「COLLECTION」
適合：NA6&8 価格：6万9000円

NAを、あえてノーマルでキレイに乗りたいたいというユーザーが増えているなかで、純正形状の新製品というのは大きな魅力だろう。



愛知県津島市神守町古道46 ☎0567-28-8830 <http://arena-by-emc.com/>
営業時間:10:00~20:00(日曜日・祝日 ~18:00) 定休日:水曜日

タイヤプロショップアリーナ

ロードスターの中古車を探している人、大歓迎！
ストリートで楽しいライトチューンもお任せ

ロードスターに力を入れているタイヤショップとして有名なアリーナ。ここでは愛車のメンテナンスからドレスアップまでトータルで面倒を見てくれる。ノーマルの状態を維持したいという人はもちろん、ライトチューン、ハードなサーキット仕様まで幅広く対応している。また、意外と知られていないかもしれないが、中古車売買も手がけているのだ。

「程度のいいロードスターを取り扱うことで、購入時の金銭的な負担を減らしたいと考えています。NAあたりですと、安い車両を購入してものちのメンテナンスというより、レストアにお金がかかりますから。また買

い取りも可能です。アフターパーツが装着されていてもOKですから、大規模中古車店よりも愛ある査定をしますよ(笑)」と、いつも元氣いっぱい西川さん。NAのリミテッドモデルや走行距離の少ないNB、そしてNCまで取り扱っている。クルマ選びからカスタマイズまで、まさにオールラウンダー。

中古タイヤ、ホイールも販売しているので、スเปア探し、スタッドレス用ホイールを物色するのも楽しい。またお買い得キャンペーンやサーキット走行会(3月開催)といったイベント企画もあるので、ホームページをチェックしてみてください！

タイヤのプロショップだから、製品選びはもちろん、サイズのベストチョイスもオマカセだ。



幌は消耗品のひとつ。せっかく交換するのだから、カラーコーディネートや素材にこだわってみては？ 予算も気軽に相談してほしい。



ライトチューンのパッケージングも得意のパターンだ。ストリートでの乗り心地を犠牲にせず、サーキットでも楽しめる仕様が圧倒的に多い。



エンジンオイル交換やアライメント調整もお手のもの。豊富なノウハウを生かして愛車をベストコンディションに上げます。



ロードスターの中古車も多数取りそろえているので、車両購入の際にもぜひ訪れたい。アフターも万全だ。

毎月キャンペーンを展開していて、お買い得＆割安メニューが目白押し。このチャンスを逃してはもったいないぞ。



SHOP

タックイン99

兵庫県尼崎市大庄西町4-6-4

☎06-6418-0099 <http://www.tuckin99.com/>

兵庫のタックイン99が西宮から尼崎に移転 高効率のピットと十分な広さの駐車場を完備

長らく兵庫県西宮市を拠点にしていたタックイン99が、多くのロードスターフリークに愛された店舗から県内の尼崎市へと移転。新店舗での営業をスタートさせた。

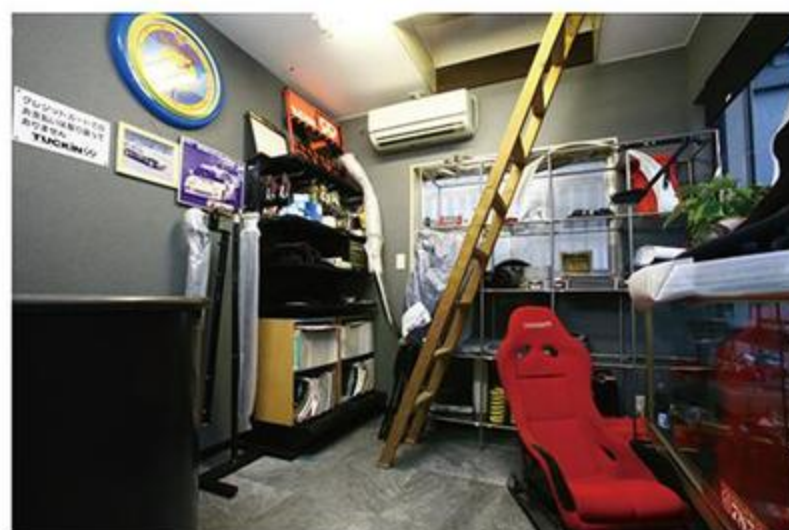
駐車スペースが不足しがちだった旧店舗に対して、新店舗では十分な駐車スペースが確保されている。国道2号線や43号線といった主要道路からのアクセスも良く、気軽に立ち

寄れる環境が整った。

3台分の作業スペースが確保されたピットは、それぞれの車両を出し入れしやすいレイアウトで、旧店舗を知る人にとっては、作業効率がかなり良くなった印象を受ける。また、近日中にはピットの一角にエンジン製作室も設け、好評のオーバーホール&エンジンチューンメニューも積極的に展開していく予定だ。



ボディパーツや車高調整など、新作のオリジナルパーツが組み込まれたデモカー。33ページで紹介しているので、そちらも要チェック。



寄ってや!

タックイン99代表
貴多昌司さん

「以前よりも広い駐車スペースを確保することができました。近くまでお越しの際は、ぜひ気軽にお立ち寄りください」

EVENT

全日本学生フォーミュラ大会

<http://www.jsae.or.jp/formula/jp/>

貴島教授率いる山口東京理科大学 「TUSY Formula」 2013年も学生フォーミュラに堂々参戦!

ロードスターの元開発主査である貴島さんは、現在山口東京理科大学で教鞭を執っている。機械工学課では自動車工学を教えているのだが、2012年から学生たちがイチからマシンを作って競争する「学生フォーミュラ」に参加している。

作りで挑んだ。大会は5日間、日本全国だけではなく海外からの参加もあるほど大盛況。課題をクリアしないと、コースを走れないから、とにかく完走するだけでも大変。参加2年目の今回は出走することができたものの、いきなりストップしてしまい(アクスル系の部品破損)チェッカーを受けられなかった。今年こそはとすでに取り組んでいる。



オレンジと黒を基調にしたマシンは、かなり目立っていたので応援のしがいがあるというもの。このセンスも学生たちによる。



それぞれ工夫を凝らしたマシンに仕上げられているが、その完成度には差はあったりする。マシンを見ているだけで楽しめた。



協賛、協力してもらったメーカーや団体のステッカーが張られている。おっとRCOJのステッカーが! さすが元主査だ。貴島監督はあれこれ手出しできないため、歯がゆい思いをしつつ学生たちを見守る。何が起るかわからず気を抜けない。メディアも取材に来ていた。



埼玉県幸手市大字下川崎19-1 ☎0480-40-3031
http://sesame2000.com/

カーライフプロデュースセサミ



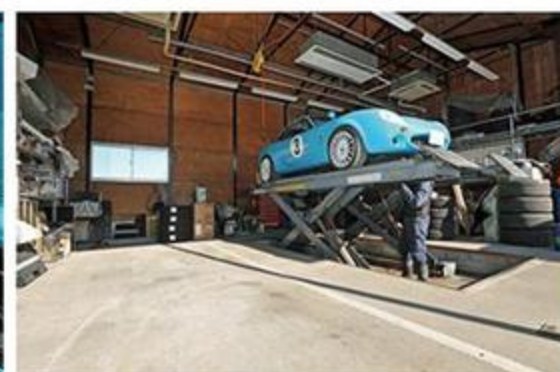
カーライフプロデュース
セサミ
三田浩明さん



「若い人たちのクルマ離れが進んでるって話、自分たちが若いころはお金なくても乗ってたくらいだから、お金の問題じゃないね(笑)」

mm1クーペが預かりで入っていた。オーナーは、とにかくロードスターを持っているだけで幸せを感じているという。

三田さんのお蔵出しになったロードスターが展示される。希少モデルが多いのはこだわり。レアなところをねらっている人はぜひ。



買ってからもじっくり面倒を見てくれる中古車店
コンディショニングのいいロードスターを探すならココ！

NA/NBの希少モデルをメインに中古車販売を展開しているセサミ。三田代表がオークションで全国からコンディショニングのいい車両を探してくる。

「自分の勤めていた中古車店が、販売にしか力を入れなかった。自分としては売ったあとのメンテナンスが重要だと考えていましたから」

考え、独立してもう15年目になる。「中古車をたくさん見てみると、全体的なヤレとかどんな駐車場に置かれていたのかを感じとれるようになりまして。これなら売ってもいいな、と思う1台にはなかなか巡り合えないもんです。また、買い取りに関してはどうしても査定が甘くなりがちなので、第三者に依頼し公正を期すように心がけて

います」

遠方からの問い合わせも多いが、輸送費を含めてどうなのか、きちんと説明をする。お客さんにとってメリットのある提案をするよう心がけているのだ。そのためか、お客さんの大半はリピーター。ロードスターの購入をきっかけにメンテナンスで来店する人や、別のクルマを購入してくれることも。中古車販売とメンテナンスが、がつりタッグを組んでいる証だ。他店で購入した場合でも点検を行ってくれる。



CASUAL LIFESTYLE SHOES
CLASSIC SHOE
価格：1万8000円(税抜き)

KART RACING
SHOES TECH 1-KX
価格：2万1800円(税抜き)

高品質、リーズナブルプライスで
サーキットアイテムを手に入れる！

これまでFETが販売を手がけていたアルパインスターズのウェアなど用品類を、SPKが行うという。同社ではブーマ製品も扱うが、こちらはよりカジュアルなライン。もっとエントリーユーザーにも手軽に試して欲しいと取り扱いを決定した。さまざまな商品ラインアップはSPKへお問い合わせを。



AUTO RACING SUIT
GP TECH SUIT
価格：18万9000円(税抜き)



SPKカスタマイズパーツ部 ☎03-3472-5015
http://www.spk.co.jp

アルパインスターズ



EVENT

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>

ロードスター祭

グリップあり、ドリフトありの走行会
お祭り気分でパレードランも楽しめる！

毎年ゴールデンウィークあたりに開催している「ロードスター祭」、今年は4月27日開催が決定した。前回は天候にも恵まれて、ギャラリーのロードスターも含めると100台近くが集結、かなり盛り上がった。今回で7回目を迎える走行会では、ドリフト、グリップクラスともに45台ほどのエントリーを募集している。それぞれ初心者クラスから設定があるので、経験の浅い人も気軽にエントリーしてみよう。サーキット

トでの走行のない時間には、ギャラリーのロードスターも集めてコース上をパレードラン。どこを見てもロードスターばかりで楽しい。サーキットイベントとミーティングが同時に参加しているようなおいしさ。最後に行われるジャンケン大会はギャラリーも参加OKとなっている。オイルや魅力的な賞品があるから、見に来た人も慌てて帰らないほうが得なのだ。見学は無料。フリーマーケットのブースもある。



ピットにはガレージベリなどのメーカーがブースを出展。オリジナルパーツやデモカーを展示しているので、気になることをいろいろ尋ねてみよう。



グリップクラスもドリフトクラスも10分×6回くらいの走行時間があるので、サスペンションの減衰を変更しながら走ってのデータとりもできる。



観客のロードスターも含めてみんなでパレードランを行った。あっという間に1周つながり、コース上にあふれ返っていた。

第7回ロードスター祭

開催日時 2014年4月27日(日) 開催場所 本庄サーキット(埼玉県本庄市)
募集台数 ドリフトクラス45台程度、グリップクラス45台程度(185cup込み)
参加費用 ドリフト1万4500円(ドリコン予定あり)／グリップ1万5500円(計測器、リザルト込み)
走行時間 10分×6本または12分×5本 クラス設定:いずれも初・中・上級クラス、グリップは185cupあり

EVENT

ジョイファスト 神奈川県横浜市都筑区勝田町1376
☎045-919-6693 <http://www.joyfast.com/>

ロードスタ天国

ロードスターだらけの走行会だから
見ているだけでもテンション上がる！

よく晴れた日光サーキットには、見渡すかぎりのロードスター。ジョイファストが開催している「ロードスタ天国」に参加するマシンたちだ。NA向けの185カップ、NBの195カップ、そしてNCの205カップの参加者を募集。フリー走行のドライバーも含め60名オーバー。走行は10分×5回とたっぷり、コース距離が短いので1日目いっぱい走れる。またロードスタ天国にはパッドやオイルメーカーのブース出展もある。

。待ち時間を有効に使って製品説明を受ける姿が見られた。雑誌でみるシヨップのデモカーがたくさん走っているの、ギャラリーも楽しめたことと思う。そしてイベントではアナウンサーが現場を盛り上げてくれる。自分の名前が呼ばれると思う、ロード天に限らずジョイファストではサーキットイベントを考えているので、興味がある人はいっしょに連れていってもらおう。



早朝には慣熟歩行が行われるほか、同乗走行や体験走行で体慣らしだ。ピット付近ではチューニングパーツのメーカーがブースを出展。



本誌で活躍中(左)の1515号と同色になったのはジェットストリムのNBだ。だんだんと兄弟が増えていくような。NBにも似合うカラーなのだ。



速さを追求し続ける三木号(57番)はハコ替えもせずに走っているから驚きだ。

静岡県駿東郡小山町中日向694 ☎0550-78-1234
https://www.fsw.tv/

富士スピードウェイ

「ミスター・ル・マン」こと寺田氏がレクチャーしてくれる ロードスターだけのドライビングレッスンでみるみる上達

富士スピードウェイが展開しているワンメイクレーシングレッスン、またもやロードスターが巡ってきた。今回はマツダ車クラスも別枠であるというから、周囲はマツダ車だらけだ。運転の基礎を教えるスクールだが、寺田講師は前回よりもあえて難易度を上げたという。ス

ラロームから定常円を描きつつストレートでしっかり加速してフルブレーキ。ここには学びたい基本動作がすべて含まれる。「クルマは勝手にスピンしめんから。スピンさせるのはドライバーのせいです。とはいえ、スラロームではパイロンを倒す勢いでやらないとうまくないま

せん」と寺田氏。またタイヤの空気圧は重要だから、ゲージを持ってマメに走るようにしたほうがいいともアドバイス。コースの説明が終わっていきなり走り始めると、思うように動けないことにビックリする。とくにフルブレーキングはアクセルを開けるよりも難しい。ひとりずつ寺田氏からアドバイスをもらいう。次に言われたことを守りながら走る…、を繰り返す。

すると何本も走っているうちに、どんどん上達していくのが傍目にもわかるのだ。参加人数がちよどいいので、寺田氏の見本同乗走行(助手席)も行えた。また、あこがれの富士スピードウェイを走行できるのも魅力的。ライセンスを取得できるコースも設定されている。それにしても寺田講師、的確なアドバイスでみんな積極的なスポーツ走行ができるようになった。



藤城太門さん



「なんかすごく緊張します」と言うのも免許を取得したばかりだから。にもかかわらずリンクサーキット(ミニサーキット)は走行の経験がある。

佐藤晃代さん



レースにも参戦しているが、基礎を学ぼうと前回に引き続き参加する。パイロンとの距離感がなかなかつかめない。「パイロン倒してしまった〜」

鵜木輝行さん



愛車を購入して7年目、たまたまホームページを見ていたらスクールの案内を発見し参加することに。思いきりフルブレーキングするのが思っていたより難しい。

田辺明満さん



スクールに参加するのは初めて。スピンもしてしまったがい経験になった。スポーツ走行のためにAT免許の限定解除を行ったという。この話、あちこちで聞くな。



まずはブリーフィングから。1日の流れを説明し、質疑応答に入る。今回はサーキット経験のある人がわりと多かった。



パイロンスラロームを抜けたら大きく旋回し、ストレートではアクセルを開けてフルブレーキング、というコースを設定。

講師
寺田陽次郎さん



ミスター・ル・マンはマツダの誇り。教え方が上手なので、レッスン受講生はみんなメリハリのある運転ができるようになる。



天候がよかったので、ウエット路面を作るために散水車が登場。けつこうな勢いで水をまいていくが、乾くのもあっという間という陽気だった。

田中 聡さん



前回と比べて上手に走れるようになった。スピードも乗せられるようになり、動きにメリハリが出てきた。たまにスポーツ走行しないと忘れてしまう……。



駐車場での特設コースを走行するほか、レーシングコースを走行するものメニューに含まれている。そうそう走れないコースだから、この経験はとても貴重なものだ。



「もっとブレーキのポンピングする回数を増やすようにしよう」と、走行アドバイスをわかりやすく伝えてくれる。言われたことに注意しながら2本目を走る。

瀬尾崇志さん



愛車のポテンシャルを試すことができ楽しいけれど、ブレーキングの難しさも感じる。買って10年になるが、今ほど面白さがわかったことはなかったかも。

山本浩平さん



山本さんはGVBインプレッサを持っている。ロードスターと乗り比べると「ヒラヒラ感」がたまらない。バイク乗りで4輪でのスクールは初めてとなる。

坂田絵里子さん



ドライバーダブルエントリーの車両で、オーナーは坂田さん。まだ走行距離は取材時で2000kmの新車。サーキット走行を目指してみようと思っている。

岩月 彰さん



サーキットを走った経験はないが、内容がとて面白かったので早くも次回も参加したいと、意欲満々のよう。寺田氏には「いいよ」と褒められていた。

荒井俊美さん



スポーツ走行をやってみようと、まずは練習できるスクールから参加。サーキットを走ろうと思っているので、すでにロールバーをセットしてある。

Hayes Bradさん



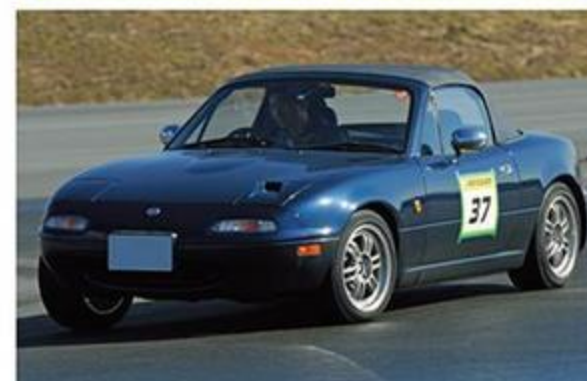
乗って4年になるが、スクールは初めて。少し前に富士ショートコースのライセンスを取得した。京都から関東に転勤となった。日本語、上手デス。

小出健太郎さん



スラロームを走ると夢中になってしまい、ブレーキが難しくなってしまう。ガツンと踏むのが課題。サーキット走行も勉強になると、前回に引き続きの参加。

水谷雅宏さん



ドライビングポジションも独学だったため、基礎から学びたいと参加。大人になってから何かを学ぶという経験はとても貴重だと思う。

齋藤佳邦さん



何本か走っていたら、それなりにわかるようになってきた。バイクでスポーツ走行の経験はあるので言われていることはわかる。安定して走るのが難しい。

仁科雅司さん



ブレーキをガツンと奥まで踏み込むのがなかなかできない。ノーマルだがリアが滑る感じがわかるようになり、とても勉強になった。

三間隆央さん



サーキット走行経験を持つので、スポーツ走行の楽しさは経験済み。的確なアドバイスをもらって、自分のドライビングを客観的に知ることができた。

大倉弘康さん



これまでベストだったと思っていたドライビングポジションを言われたように変更したら、体にかかるよぶんな力がなくなって走りやすくなった。

山田鈴香さん



ダンナさんと赤ちゃんをギャラリーに参加。夫婦で乗っているが今回は鈴香さんがチャレンジ。思ったより難しかったというが、しっかり走れていた。

福嶋左二さん



購入したばかり。通勤で峠を走ることから楽しく走れるようにとスクールに参加した。毎日の通勤がこれでさらに楽しくなるはずだ。

藤嶋宣弘さん



単純に富士スピードウェイを見たいという理由から初めて参加したが、走ってみたら「楽しい」。オープン走行にテレがあったが、だんだん平気に。

新田哲夫さん



清里ミーティングで「馬」だったのが新田さん。寺田さんレベルのアドバイスはとても貴重ながら、いまひとつよくわからなかったとか。

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



ロードスターのほかにアルファード/ヴェルファイアのパーツを置いているコーナーがあるけれど、大きさがまったく違う。これぞえこひいき? いえ優遇。

NA/NBユーザーが多いのでパーツはその専用が目立つ。しかし最近NCの来店も増えてきた。走行距離が伸びてあちこち手を入れる時期にきたようだ。



横田 伸さん

どこを走るか、タイヤに何を求めるかなど親身に相談に乗ってくれる。ロードスターに詳しいタイヤセレクトがあるだけで、カスタムの間口が広がってうれしい。

ロードスターパーツを多数取りそろえる間口の広い、でもマニアックなタイヤショップ!?

ダンロップが展開するタイヤショップ「タイヤセレクト」の中でも、ロードスターに重点を置いて展開しているのが東大宮店である。

「オープン当初からロードスターは力を入れていました。他店にいたころからやっていたので、その知識とノウハウを生かさない手はない、と。うちは初心者が入りやすいお店として存在して

いればいいと思っています。ただし量販店とは違って情報量は豊富です。おかげさまで6年目になるため、認知度が増して、遠方から足を運んでくれるオーナーさんもいます。また昨年はロードスターショップのデモカーを展示するといったイベントを数回展開したんです。これが思いのほか好評で、ゆっくり見られるし、パーツのことも

直接聞けるのがいいみたいです。今年も考えています」と横田さん。

いくつもあるロードスターショップのオリジナルパーツを、東大宮店で取り付けられることも来店しやすいきっかけになっている。あちこちショップを回らなくても済むし、駐車場も店内も広々しているので待ち時間も苦にならないのだ。

年頭からスタースペックやDZ102が新たに投入されるとあって、ますます力が入っている。

タイヤお客様相談室 ☎0120-39-2877 **ダンロップ**
<http://tyre.dunlop.co.jp/>

好評だったZIIスタースペックが新しくなってさらにタイムをねらえるか

ディレッツァZII STARSPEC 165/55-14~

豊富なサイズラインアップを揃えるのでNAからNCまで装着できる。発売と同時に履き替える人が多く、評価もすぐに上がってきそう。

DIREZZA
ZII ★ STAR SPEC

東京オートサロンでお披露目されていたが、販売開始は2月1日からとなるZIIスタースペック。サーキットユーザーには大いに気になるだろう。これはスポーツ走行に特化しているが、ストリートからスポーツ走行までこなすディレッツァDZ101の後継102も同時に登場。とくにDZ102はこれまでよりもコンフォート寄りになっているので、「ル・マンじゃないよな」と思っていたユーザーはねらい目。進化が著しいタイヤ技術、期待しないほうがムリというものの。



ガソリン代節約のため、が スーパーチャージャー仕様に

土日が休めないから、と平日に来店することが多いという坂入さん。GRBインプレッサ(いじっている)を持っているのだが、ガソリン高騰を受け燃費のいいロードスターを購入して足代わりに。当時は若くて手が出なかったが、今は違う。いじらないつもりでいたのに、スーパーチャージャーに手を出してしまった。10km/ℓだった燃費が7km/ℓに。本末転倒の結果だが、あまりの楽しさに2台維持できなくなったら、手放すのはインプレッサ、と笑っていた。



エンジンオーバーホール、スーパーチャージャーはRSアイザワでやった。コンピュータはHKS FコンVプロで制御している。



スーパーチャージャーでパワーアップしたぶん制動力が不足するから、とブレンボを入れた。リアはNB純正で強化だ。



シンプルなインテリアに上げている。エアコンのスイッチパネルなど、東大宮で見ていたらつい買ってしまったものばかり。



坂入 聡さん

趣味のクルマを2台持っているが、青空駐車場なのでクルマ磨きは日課。「これもハイオク仕様になったので、原チャリを買いました(笑)」



ホイールのラインアップがまたまたマニアック。とてもタイヤショップの品揃えとは思えない。

ダンロップのスポーツタイヤ「ディレッツァZII」もリニューアルされて2月からデリバリーされる。まだ乗ったことがないけれど、期待できる、と横田さん。



マフラーといった大物からケミカル、芳香剤、ステッカー類まで幅広い製品を取り扱っている。ロードスター専門のパーツは人気のあるもの、需要の高いものをラインアップするようにしている。ちょっとマニアックなものがさりげなく置かれていたりするので、じっくり見てみるといい。夏にかけてイベントも予定されているので、ホームページを小まめにチェックしてほしい。

EVENT

☎03-3426-6069

<http://www.open-inc.co.jp/rcoj/>

RCOJ

2014年 イベントスケジュール予定 ◎は日程確定済み ※は未確定

- ◎4月6日 横浜 RCOJチャリティフリーマーケットwithマツダ2014春
- ◎4月12-13日 新潟 ほくりくミーティング2014
- ◎5月11日 兵庫 オアシスミーティング2014
- ◎5月24-25日 長野 軽井沢ミーティング2014 ~笑顔。逢える。~
- ◎7月12、13、19、20、21、26、27日 横浜 2014 Roadster展
- ◎9月13-14日 北海道 ふらのミーティング2014
- ※9月 岐阜 中部ミーティング2014
- ※9月 宮城 東北ミーティング2014
- ※10月 大分 ロードスタージャンボリー2014
- ※10月 横浜 RCOJチャリティフリーマーケットwithマツダ2014秋
- ※11月 山梨 ERFC清里ミーティング
- ◎12月7日 岡山 マツダファンフェスタ2014



早くも2014年スケジュールが目白押し 今から調整しておかなくちゃ!

2014年は、Roadster25周年となる節目の記念年だ。そのためイベントのサブタイトルには~Roadster 25th Anniversary~と続く。どのイベントもいつもよりも力が入りそう。とくに日本最大のロードスターミーティング、軽井沢ではなにかサプライズがあるんじゃないかと妄想が...!

4月のほくりくミーティングを皮切りに大きなミーティングが続々と開催される。20年以上続く老舗ミーティングもたくさんあるが、いつでもウエルカム。愛車とともに楽しんで!

大募集中!!

めでたく年2回発行となったROADSTER BROS.では、みなさんからの情報を大募集中!
「取材された〜い」「自分のガレージをみんなに紹介したい」「ミーティングに来て!」etc.
ホットな記事を載せるためにもみなさんのご協力、よろしくお願いします!

ROADSTER BROS.



ミーティング

恒例になっている大きなミーティングだけではなく、月例の地域密着ミーティングなんかでも取材する気満々。アットホームな雰囲気、ゆるゆる過ごす時間は楽しい。
またクラブでツーリングをするなんてイベントも大歓迎。おいしいものを食べに行くのもいいし、カートに乗るでもなんでもアリ。仲間でワイワイやるからこそ盛り上がる。ロードスターの輪をどんどん広げていこう!

ツーリングで立ち寄ったお店がおいしいとテンションが上がる。でも1人1台だったりするから、駐車場の広さは絶対に確保したい要件。

モータースポーツ

ロードスターオンリーのサーキットイベントも各地で盛り上がっている。「R1グランプリ」「ロードバカ」「ロードスター祭」「ロード魂」……数え上げるとかなりのもの。それだけ走って楽しいクルマだってことだ。
初心者のための練習会にも顔を出すので、取材希望の場合は案内してほしい。ベテランはどこを走っても楽しめるが、初心者はまず挙動の変化を覚えないと。待ってるぞ!



ピットにすわりと並ぶロードスターを見て、のんびりから、ワンメイクのイベントは人気があるのだ。ブリス出展のある走行イベントもある。



みんな楽しそうに活動している。大学を卒業してからでも交流が続いたりして、ロードスターの輪は強固なものになっているようだ。うらやまし。



われら自動車部

これからの自動車業界を引っ張ってってくれる(はずの)若者よ、来たれ! ロードスターに乗る自動車部員がいる大学におじゃまして、愛車チェックから部室にまで押しかけて取材敢行。
これまで信州大学や静岡大学の自動車部を紹介したが、「うちの大学も!」と名乗りを上げてほしい。活発に活動している部から地味に頑張っている部まで、ガンガンアピールして!

応募方法

メール メールアドレス: info@roadsterbros.com FAX 03-5304-7252
郵送 1.取材希望イベント 2.日時、場所など 3.連絡者住所・氏名・連絡先(携帯電話番号)などを明記のうえ
〒151-0071 東京都渋谷区本町6-4-5-1階 (株)ミックス内 ROADSTER BROS.編集部「取材希望」係 まで郵送。

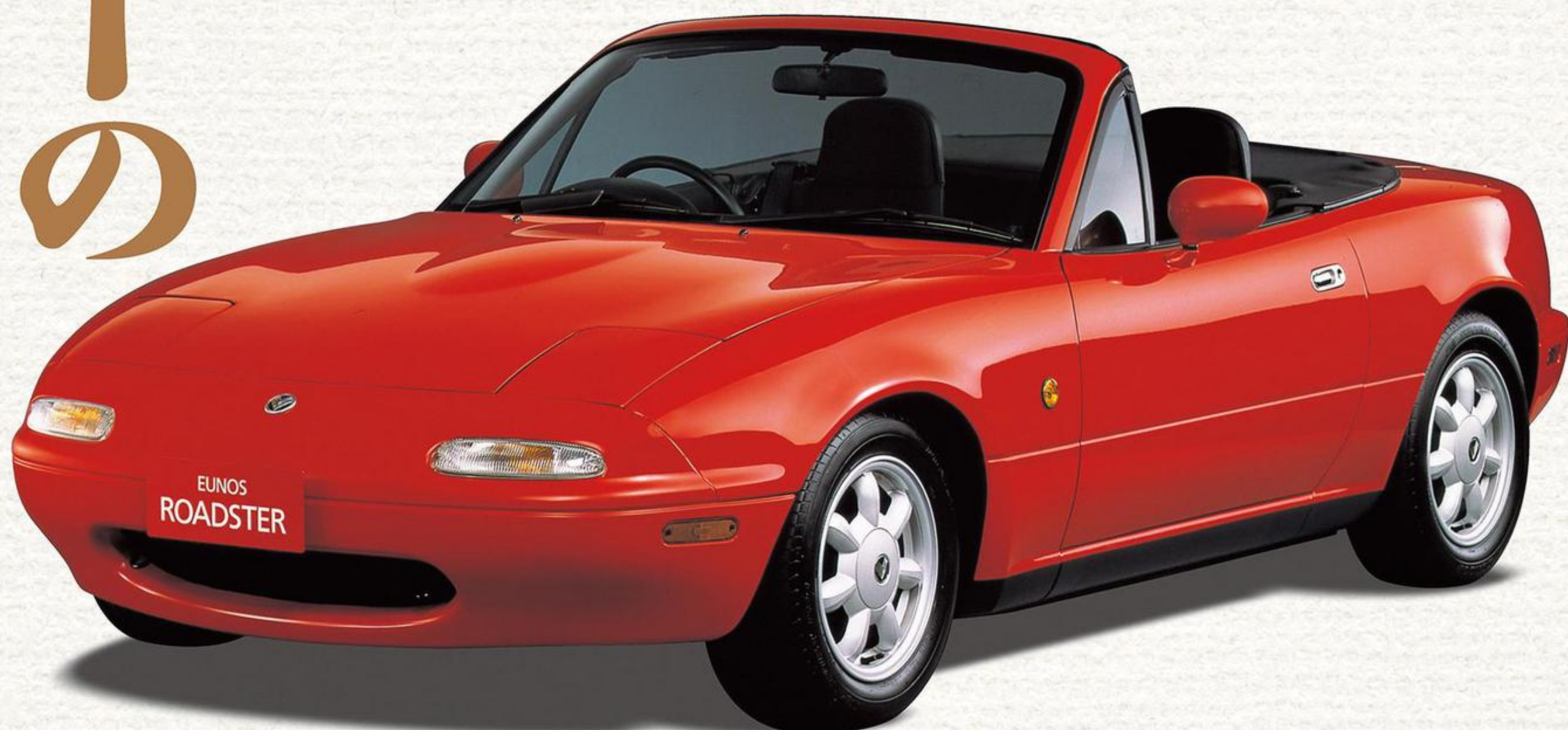
ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

ロードスターの

カタログで
振り返る

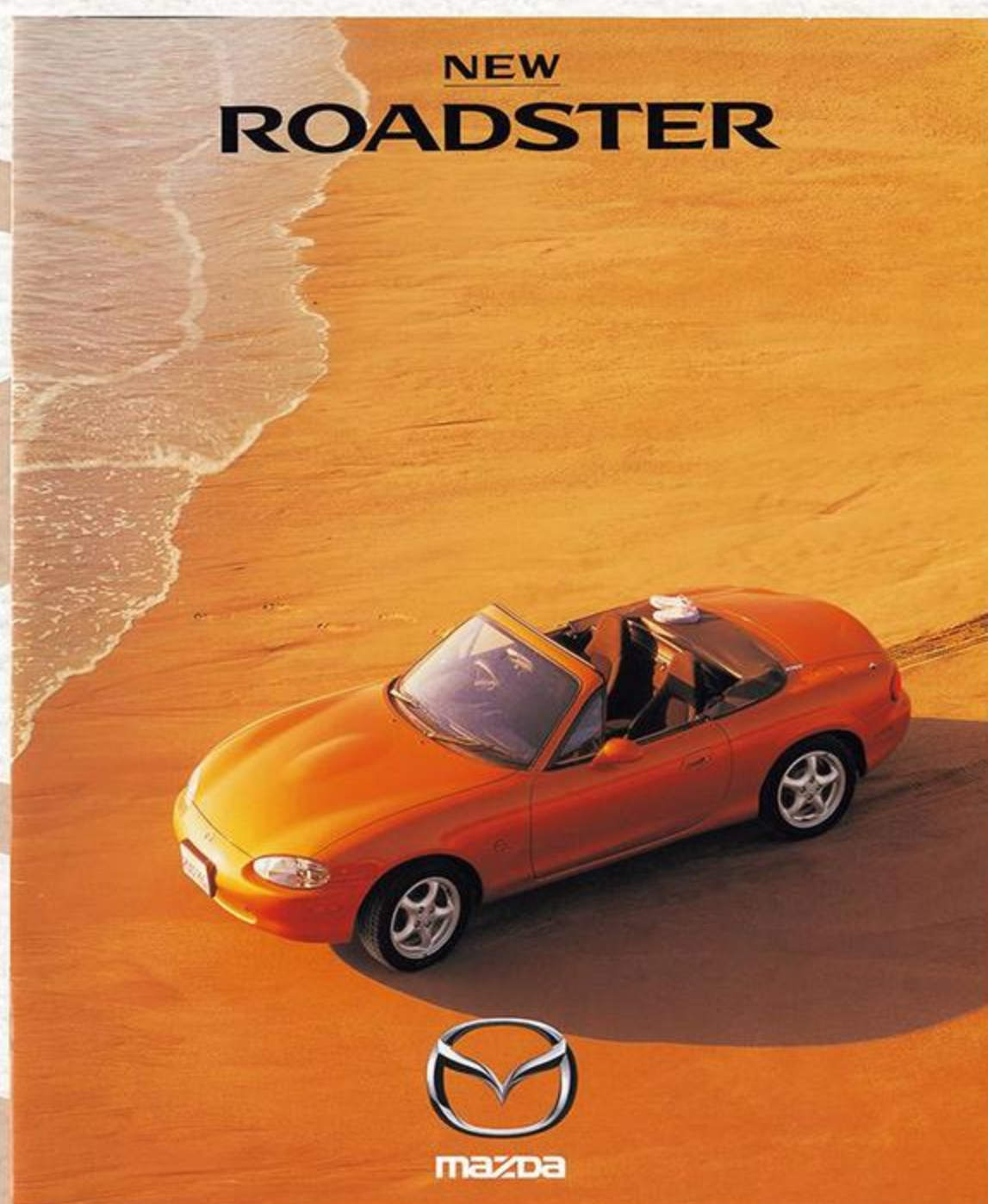
EUNOS ROADSTER



歴

*The History
of
Roadster*

史



1989年に登場したロードスターは
初代NAの爆発的人気に支えられたこともあり
25周年の節目を迎えることとなった
四半世紀にわたって愛され続けているわけだ
そこで当時のカタログを開いてみようと思う
「だれもが、しあわせになる。」という名コピーに
みんなが共感したものだ……

もちろん今でも同じように思っている
現役NA、NBがたくさん走っている昨今
当時のカタログを見ると新鮮さに驚く
色あせることのない存在感がそこにある
そして、なかなか見ることのできない
オリジナルのよさを見ることができる
NA、NBのキャラクターが際立つ



1989年発売。発売前から話題になり、「予約会」では納車まで半年待ちなんてことも。開発主査は平井敏彦氏。さまざまな魅力あふれる限定モデルが次々とラインアップされ、ファンを喜ばせた。独創的なデザインのテールランプは、ニューヨーク近代美術館(MoMA)に永久収蔵されている。

NVA

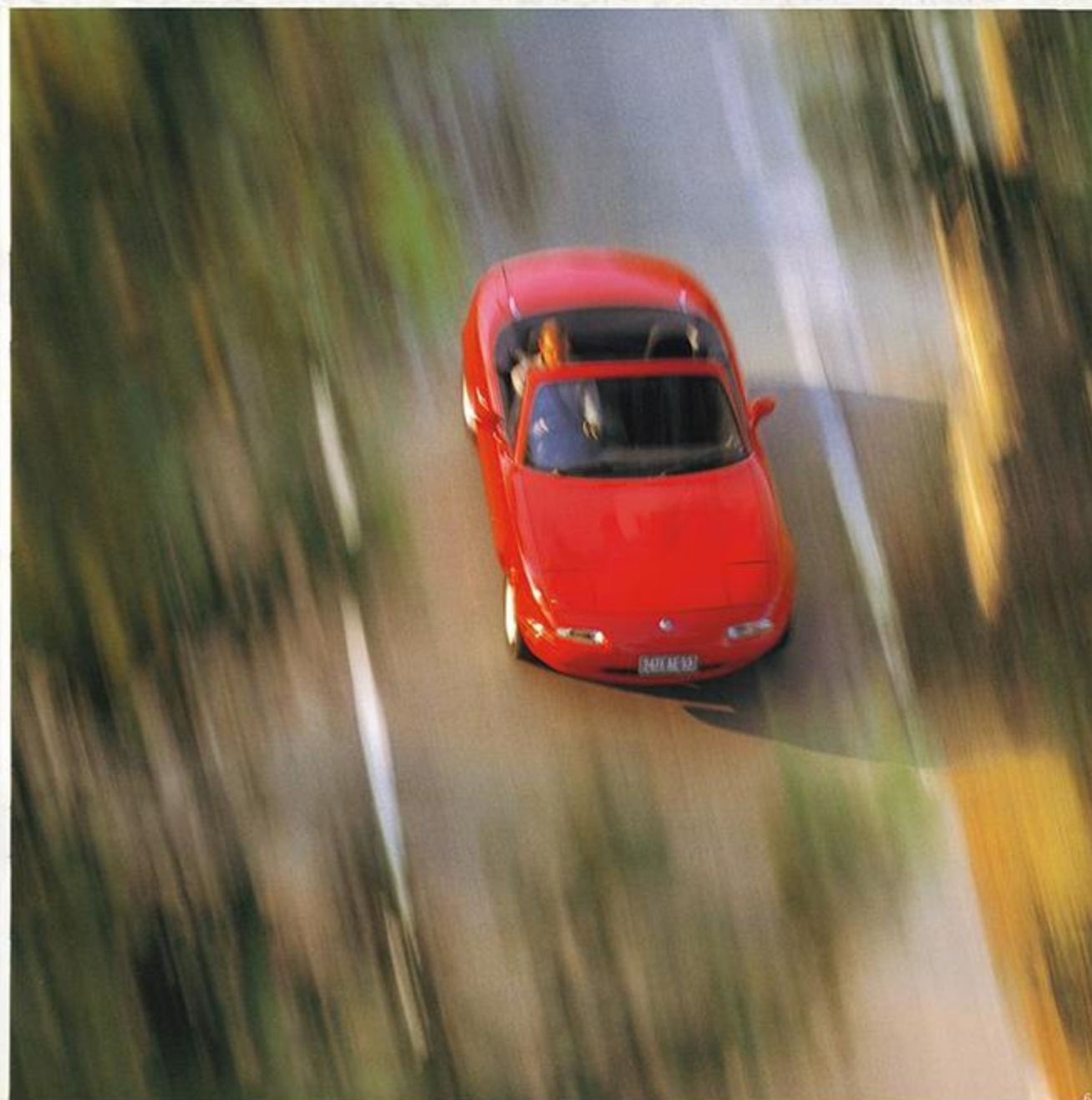
だれもが、しあわせになる。

街の通りを、はじめて見る小さなスポーツカーが、幌を開けてそれは元気に走っていく。セダンの男が振り返る。歩道をいく女性が立ち止まる。見慣れた街の風景が、いっぺんに華やか。2人しか乗れないし、バゲッジもそうは積めないし、ひょっとすると、人とは少し違って見えるかもしれないけれど、走らせる楽しさは、これがいちばん。ドライバーとスポーツカーのそんな軽やかな気分が、きっと、だれもの心ときめかせるのだろう。ユーノス ロードスター。基本は、小振りのオープンボディ、タイトな2シーター、FR。機械であることを超え、心の通いあった馬を操るように駆ける「人馬一体」の楽しさを純粋培養した、新時代のライトウェイトスポーツ。お届けするのは、人とクルマの新しいときめきを創造するまったく新しいカーチャネル「ユーノス」。このクルマを手に入れるほんの少しの勇気を持てば、きっと、だれもが、しあわせになる。

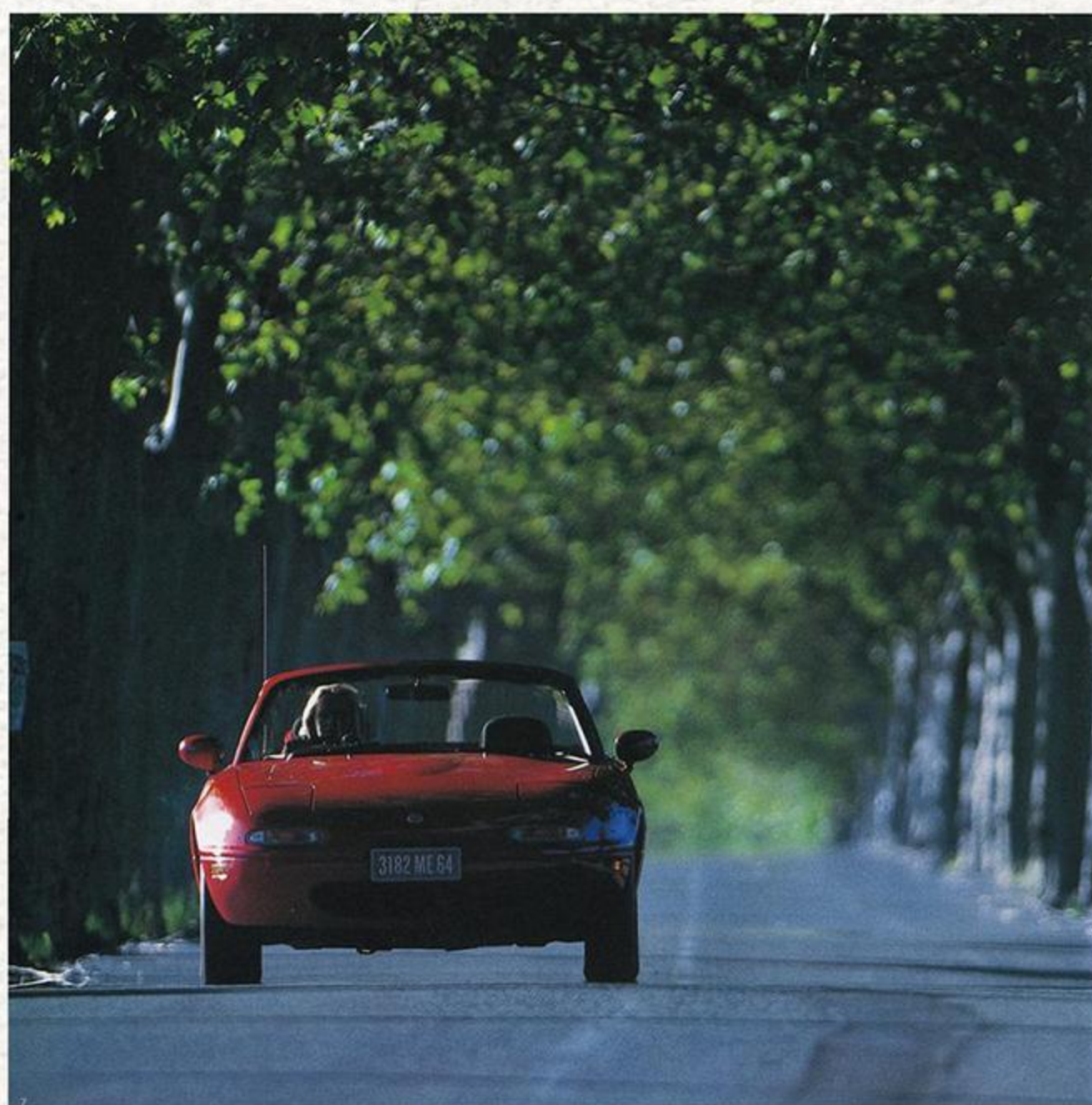




5 PHOTO: スパシナルパッキング装置車



6



7



8

A high-angle, side-profile photograph of a vibrant red Alfa Romeo Spider convertible. The car is parked on a dark, wet cobblestone street, which reflects its form. The top is down, revealing a black interior. The car is positioned in front of a rustic stone building with a dark doorway. Three large, terracotta-colored pots containing various green plants are placed along the base of the building. A circular metal manhole cover is visible on the cobblestones to the right of the car. The overall scene is dappled with sunlight and shadow, suggesting a late afternoon or early morning setting.





13



PHOTO: スバル・モータース・CDフォト編集部、スアコンシブオプション 14



15

人馬一体、ということ。

ユーノスロードスターの開発を担当した主査の名刺には、勢いのある筆で「人馬一体」と書かれている。「人車」ではない。あくまでも「人馬」である。馬の力をフルに引き出すため、愛情と努力を注ぐことを惜しまない乗り手。そして、乗り手のわずかな動きをたちどころに察して反応し、乗り手の心とひとつになって大地を思いのままに駆けめぐる馬。乗り手と愛馬との間に通う、そうした一体感こそ、ドライバーとスポーツカーを結ぶいちばんの絆であるとの思いが、「人馬一体」という言葉には、込められている。このプロジェクトのために、すべての主要スタッフが工場内にある川沿いのロフトにこもり（彼らはそこを愛着を込めてリバーサイドホテルと呼ぶ）、寝起きをともにして取り組んできたのも、スペックでは表わしきれない「人馬一体」感を、いかに具現化するかということだった。過給機構をいっさい持たない自然吸気DOHCエンジン。P.P.F.（パワープラントフレーム）でドライブトレイン系を一体化したFR。4輪ダブルウィッシュボーンサスペンション。ヨー慣性モーメントを極小に抑えた軽量設計と低重心レイアウト。高剛性オープンボディ。そしてタイトな2シーター。すべては、絶対的なスペックやハイメカニズムより、クルマの性能をフルに引き出して走る楽しさを求めた結果だ。「人車一体」ではなく「人馬一体」。ユーノスロードスターのステアリングを握って、その絆の心地よさを感じとってほしい。

16

ユーノスロードスターは、魅力的な曲面を描くボンネットの中に、1600ccDOHC16バルブエンジンを積む。ターボチャージャーはいちにおよばず、可変吸気機構すら持たない純粋な自然吸気エンジンである。これによって得るパワー&トルクは、最高出力120ps/6500rpm(※ネット)、最大トルク14.0kg-m/5500rpm。とりわけ、高回転域までスムーズに連続するトルクカーブは、自然吸気ならではのものだ。そして高回転設定のバルブタイミング、ターボ側の吸気ポート、軽量コンロッドなどを採用、マックスパワーを発生する6500rpmをゆうに超えて、レッドゾーンの7200rpmまで一気に吹け上げる回転特性を実現している。まさに、シフトワークを存分に楽しめるエンジンだ。また、クランクシャフトやフライホイールに高い剛性を与え、アルミ鋳造オイルパンをトランスミッションケースと直結させるなど、エンジンの振動を抑え、回転サウンドをより軽快で心地よいものとするための工夫も、各所に凝らした。こうした動力性能の洗練とともに、エンジンの造形美に対するこだわりも大きく、カムカバー2本とベルトカバーを一体成型したアルミ製シリンドラーヘッドカバーを与えている。補機



類の形状やワイヤー類の取りまわしの積極的なデザインもそのひとつだ。さて、駆動方式がFRであることは当然だが、ユーノスロードスターは、トランスミッションとデフをリジッドに結合するアルミ製のP.P.F.(パワープラントフレーム)を採用。これによるエンジン/トランスミッション/デフの一体化が、トルク伝達の遅れを極小に抑え、アクセルワークとクルマの挙動の関係をきわめてダイレクトにするのである。さらに、シフト操作時にトランスミッションにかかる力を、P.P.F.で一体化したドライブシャフト全体で受け止めるため、シフトの剛性もより高いものとなった。また、リアデフをアルミ鋳造ケースを持つ小型軽量のものとした。そのうえで、オイルの粘性を利用して滑らかに差動を制限するビスカス式のLSD(リミテッドスリップデフ)を採用している。排気システムは、排圧をできるかぎり低減するためプリマフラを省き、強度アップと軽量化を図って、排気マニホールドからテールパイプまですべてをステンレスパイプ製とした。また、高周波をカットし、低周波を重視した排気音チューニングにより、抜けがよくしかも低音の効いた心地よいサウンドを実現している。

排気音まで、速い。

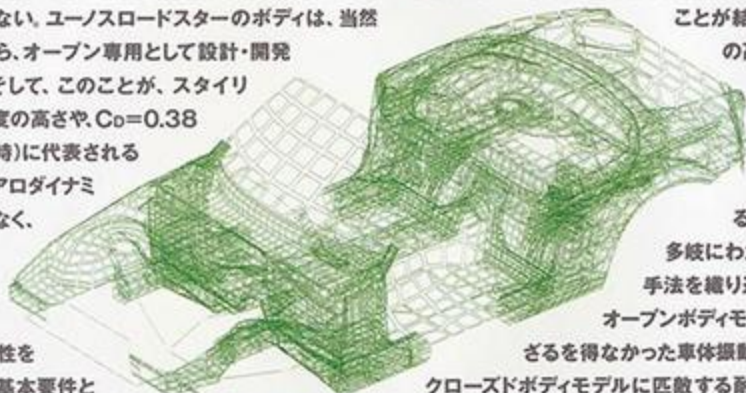
サスペンションは、路面に対するタイヤのジオメトリーをつねに適正に保つ4輪ダブルウィッシュボーンだ。フロント/リアとも、アッパーアーム/ロアアームを高剛性クロスメンバーに結合して横剛性を確保し、キャンバー、キャスターなどのアライメント精度をアップ。そして、対地キャンバー角ゼロをターゲットとする設計などにより、「パワースライド」をも積極的に楽しめるコントロールラブルな限界特性と、通常走行域においてもきわめてクイックに応答するリアなハンドリングを提供する。こうしたサスペンションデザインが、自らの運転テクニックを介してクルマと対話する楽しさの基本を形づくっているのだ。なお、リアには、コーナリング時や高速レーンチェンジ時の走行安定性を高めるため、タイヤに横力が加わると、ホイールをトーインに保ってタイヤのグリップ力を増すトーコントロール機構を備えている。さらに、ホイールハブキャリアの小型化、アッパーアームの低マウント化などにより、バネ下重量を大幅に低減。0.1m/sec以下の低ビストンスピード領域までチューニングした低圧ガス封入式ダンパーなどと相まって、すぐれたロードホールディング、路面の状況を確実にドライバーに伝え



るダイレクト感を、ハッシュネスを抑えたしなやかな乗り心地とともに実現した。ステアリングシステムは、コーナリングフォースを操舵感として確実にドライバーに伝える、高剛性ラック&ピニオン、ギアレシオは、マニュアルステアリングで18:1[ロックトゥロック3.3回転]、パワーステアリング(スペシャルパッケージ装着車)で15:1[ロックトゥロック2.8回転]というクイックなものだ。ブレーキシステムは、フロントがローター径235mmのベンチレーテッドディスクリアがローター径231mmのソリッドディスク。確かな制動力を発揮するのはもちろんのこと、ブレーキのタッチフィーリングをしっかりとしたものにするため、油圧回路系の剛性をアップするなど、さまざまな工夫を凝らしている。タイヤは、一般的な同サイズのタイヤに比べ、約1kgもの軽量化を果たした185/60R14 82Hスチールラジアル。ユーノスロードスターの走行特性に合わせて専用設計し、操縦安定性と乗り心地の高度なバランスを図った。さらには、トレッドパターンにも独自のデザインを与えて、軽快なオープンボディとのマッチングを追求しているのも、徹底したこだわりのひとつである。

いつもの40km/hとは、まるで違う。

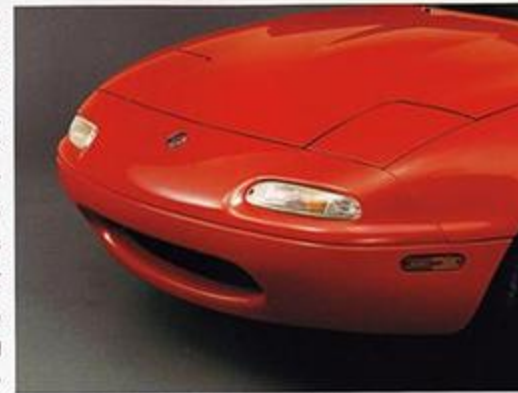
ボディ剛性の高さが、ハンドリングに与える影響の決して少なくないことは、すでによく知られていることだ。その剛性が低ければ、操舵のたびにボディがねじれ、ハンドリングに対するクルマの追従性はきわめて低くなるものになる。ましてオープンボディであれば、ボディ剛性を高めることは、さらに難しくなる。また、いかにボディ剛性を高めても、それによって軽量化をスポイルするのでは意味をなさない。ユーノスロードスターのボディは、当然のことながら、オープン専用として設計・開発している。そして、このことが、スタイリングの自由度の高さや、Co=0.38(クローズド時)に代表されるすぐれたエアロダイナミクスだけでなく、オープンボディの常態をはるかに凌ぐ高い剛性を実現できた基本要件となったのである。基本構造としては、強度/剛性部材のストレート化、結合部剛性の強化、フロアトンネルの強度/剛性部材としての活用、サイドシルなどの大型断面化。具体的な施策として挙げられるのは、フロント/リアのメインフレームをバンパーと同じ高さで、キャビンまで水平かつストレートに通したレイアウト。また、ネジレ/振動などのストレスが集中するヒンジピラーの2重断面化、サイ



ドシルやフロアトンネル断面の大型化などである。さらに特筆すべきは、このボディが、大規模有限要素法や綿密なモーダル解析など最新のコンピュータ解析技術によって設計されていることだ。一般的な簡易解析モデルでは、縦横のフレームの接点数が約1600しかとれないのに対し、ユーノスロードスターの場合は実に9000接点を数える。それだけ効果的な補強が可能となり、このことが結局は、ボディ剛性の高さと軽量化という本来相反する追求テーマの同時実現をもたらしているのである。これら多岐にわたる剛性アップの手法を織り込むことによって、オープンボディモデルではあきらめざるを得なかった車体振動を大幅に抑制し、クローズドボディモデルに匹敵する耐久信頼性を確保した。そして、何よりも重要なことは、強いボディによって得たねじれ剛性の高さが、ステアリングを切るというドライバーのアクションに即応して、クルマが一瞬の遅れもなくその向きを変える。シャープでダイレクトな車体追従性をもたらしていることだ。かつて、オープンボディモデルに乗った経験があれば、その差は如実に実感できよう。ここにも、ユーノスロードスター独自の「人馬一体」の基本がある。

オープンであることを、忘れてしまう。

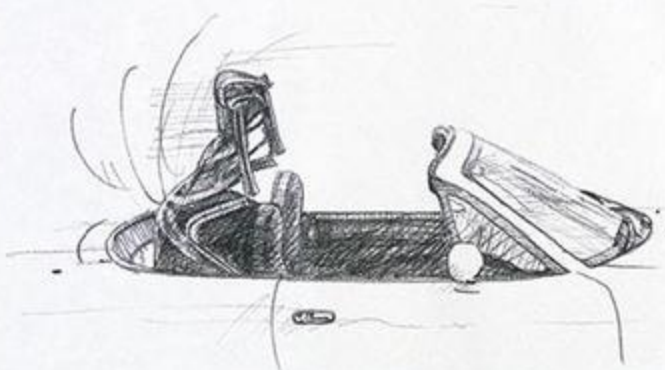
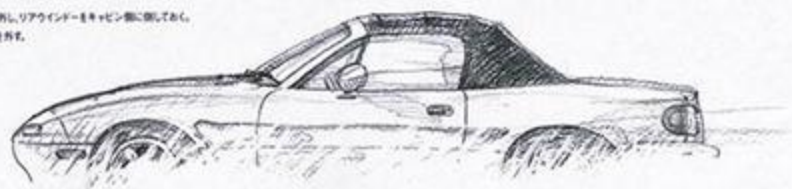
ゼイ肉をそぎ落とし、ウェイトをできるかぎり軽くするため、ユーノスロードスターには、さまざまな手法を取り入れた。その筆頭がアルミ製コンポーネントの多用である。ボンネットフード、オイルパン、シリンドラーヘッドカバー、インテークマニホールド、トランスミッションケース、デフマウントメンバー、デフケース、P.P.F.(パワープラントフレーム)、ラジエーターはアルミ+樹脂。ちなみに、ボンネットフードをアルミ製とすることで、スチール製に比べ、約7kgもの軽量化を実現している。また、排気系には、マニホールドからテールパイプまですべてステンレスを採用。そして、コンピュータ解析技術によって得た高いボディ剛性を支援するためのボディ鋼板として、強切で軽量のハイテンションスチールを適所に配した。なお、軽量化に直接関係はないが、ボディ素材として防錆鋼板をふんだんに採用し、その耐久・信頼性を高めていることも、ここでつけ加えておこう。一方、バネ下重量の低減に大きく寄与するものとしては、同サイズのものに比べ、1輪につき約1kgもの軽量化を果たした専用設計のタイヤ、鍛造スチール製ながらきわめてコンパクトに仕上げた



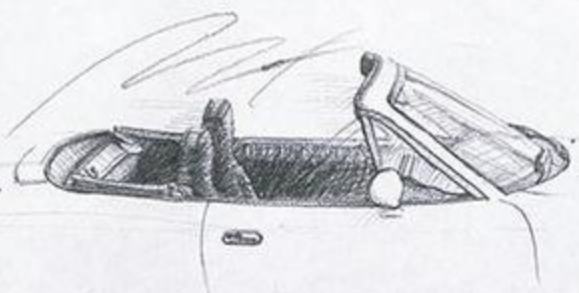
フロント/リアのホイールハブキャリアなどがある。このように、各コンポーネントを徹底的に軽量化していくとともに、ユーノスロードスターは、重量配分のいっそうの適正化を進めた。エンジンをフロントアクスルより後方にマウントするフロントミッドシップ、フロント/リアバンパーの内部構造を含めた樹脂化、軽量小型シールドバッテリーのトランクルーム内への配置、ガソリンタンクと応急用スペアタイヤのリアアクスルより前方への配置、リアエンドパネルの樹脂化などである。各コンポーネントの位置をクルマの重心点方向に1mmでも近づけ、バンパーのように重心点から遠く離れたオーバーハング部の重量をできるだけ軽減することによって、ヨー慣性モーメントを極小に抑えているのだ。こうしたクルマ全般にわたるトータルな軽量化と、低重心化を含めた適正なレイアウトによって、ユーノスロードスターは、2名乗車時で50:50の理想的な前後重量配分を達成。ステアリングの操舵に応じて、俊敏に即座にレスポンスするすぐれた回頭性を実現している。スベックのための軽量化ではなく、走りのための軽量化。だから、身のこなしが軽くなる。

身のこなしが、軽くなる。

横を開ける前に、リアウインドーを折り畳みクランプを外し、リアウインドーをキャビン側に倒してあげ、次に、後部座席の両サイドにあるレバーを操作してロックを外す。ちなみに、700ccエンジンの動力特性は、0-100km/hが12.5秒。



ロックを外したら、横に手をかけてそのまま前方に押し上げる。横はシフト機構の動きによって、自然に折りたたまれていくため、コックピットや乗客のスペースを必要としない。しかも、横を開ける動作は、運転席からでもできる。



折りたたまれた横は、ベルトラインより下にしっかりとコンパウンドに収納されるため、オープン時のフォルムは、まるで軽快でスムーズだ。走行中は、後部座席の両サイド、後部座席を覆う、固定型や変形可能なカバーが、必要に応じて自動的に展開される。

キャビンは、余分な空間を省いたタイトな2シーター。シートは、ドライバーの体を確実にホールドする形状と機能を与えたうえで、特に幅方向をコンパクトに設計。ドアのベルトラインの低さとともに、クルマとドライバーの一体感をより緊密なものとしている。インテリアカラーは、シート/ダッシュボード/ドアトリムと、すべてブラック基調。そして、コンパクトなクラスター内の丸型多速メーターは、黒地に白の針と文字とし、視認性を高めている。ドライバーの手もとに直立するクロスレシオ5段マニュアルの短いシフトレバーは、レバー比4.4、シフトストローク45mm。手首をかえすだけで俊敏に操作できる。ショートストロークとした。また、カチリカチリと決まる節度感と剛性感にもすぐれる。さらに、2nd→3rd、4th→5th間の斜めシフトが直線的にできるよう、シフトロッドエンドやコントロールレバーにさまざまな工夫を凝らした。ペダル類は、ヒール&トゥのしやすい形状と配置を与え、同時に、デリケートなアクセルワークも意のままに行なえるよう、アクセルペダルのストローク量を大きく設定。また、ブレーキおよびクラッチペダルには、確実にリニアな操作

感を提供するため、踏みに節度ある重みを与えている。オーディオは、AM/FM電子チューナー、カセットデッキ、ドアスピーカー×2、ヘッドレストスピーカー×4、脱着式ロッドアンテナ。ドアスピーカーがしっかりした中低音で音像を前方定位させ、中高音専用のヘッドレストスピーカーが、音像を拡大しサラウンド的な効果をもたらす。また、オープン走行時にキャビンに入る風は、フロントウインドー傾斜角やトランクリッド高の適切な設定などにより、「髪が後方へ気持ちよくたなびく」ようチューニングした。横の開閉は、運転席から操作できるマニュアル式。格納時に横がベルトラインの下に収まるよう、軽量コンパクトでシール性にすぐれた一枚構造クロスと塩化ビニール製のリアウインドーを採用した。



た。リアウインドーは、ファスナーで横本体に装着され、これだけを取り外しての走行も一興である。そして横を開ける際には、ファスナーを外し、リアウインドーを先に倒すという手順を踏んでいただきたい。わずかな手間を惜しまず、横の操作ひとつにもたっぷりと愛情を注ぐことで、リアウインドーの寿命ははるかに長くなる。これも乗り手と愛馬に合う「一体感」のひとつではないか。

ホールドミータイト。

スポーツカーらしいボディカラー みんなが欲しいと思うリミテッドモデル

NAの販売が絶好調だったこともあって、当時は台数限定のリミテッドモデルが目白押しだった。とくに人気があったのは1991年に登場したJリミテッド(800台限定)。サンバーストイエローがいかにもスポーツカーらしさを演出する。1994年にはNA8にJリミテッドIIがラインアップされたことから、反響の程がうかがえる。ほかにもSスペシャルという走りの楽しさを追求したモデル、赤いインテリアが印象的なSリミテッドなど続々と投入された。「M2」というマツダの関連会社も設立され、ここからM2-1001など際立ったモデルが発信されたものだ。また正式モデルではないが、M2のパーツを用いた「東京リミテッド」が50台限定で発売されたことも。

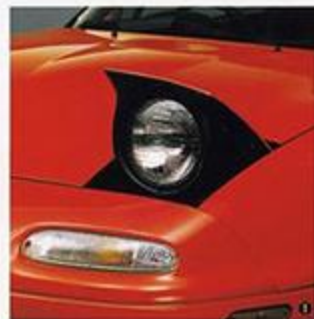
JリミテッドII



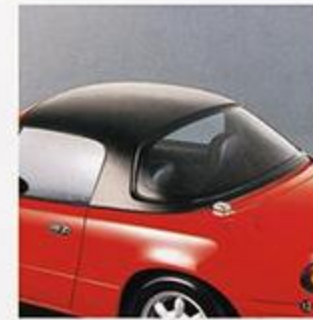
Jリミテッド



EQUIPMENT



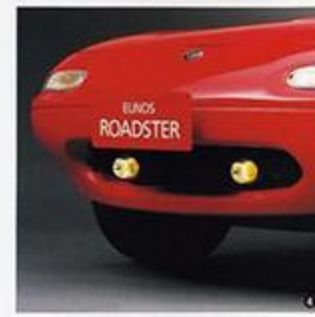
OPTIONS



ユノスロードスターは、「ショップオブション」にも、
走りの機能と気分をさらに増幅させる多彩なアイテムを用意している。
このクルマとのつきあいを深め、まさに人馬一体となって
思いのままに駆ける楽しさを発見していくプロセスの中で、
自分なりのテイストを造り上げるために活用したい。

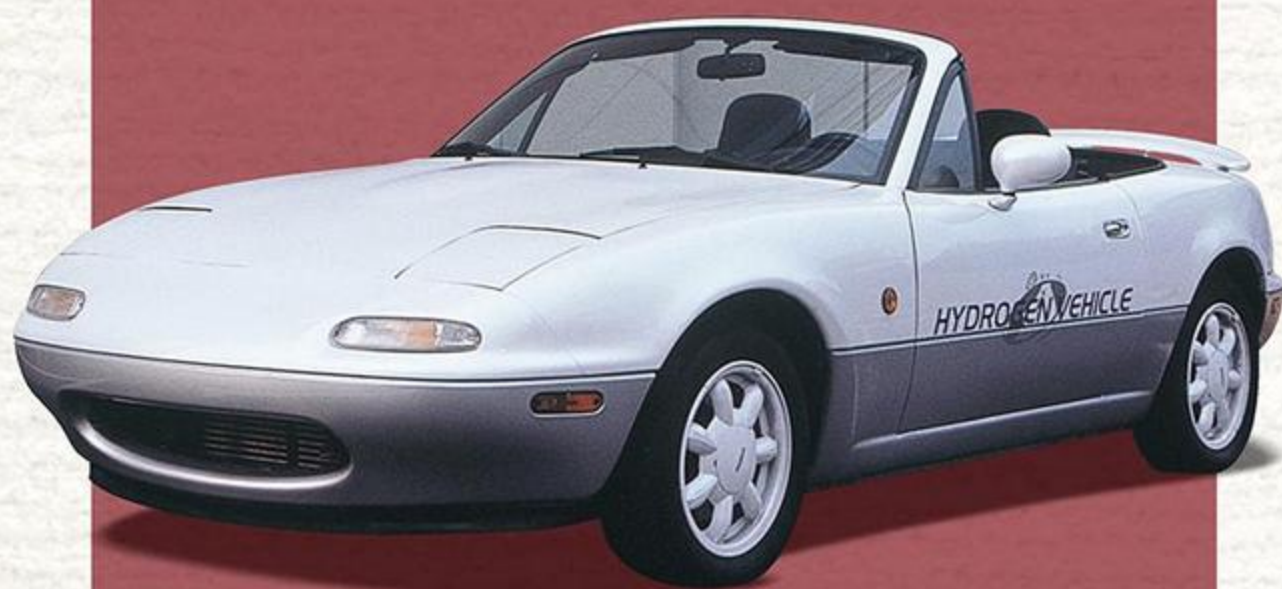
[illegible]

SHOP OPTIONS



こんな試みも行われていた 水素ロータリー搭載NA!

自動車メーカーは何年も先を見通して車両開発を行っているものだ。マツダも同様で、NAが人気を博していたころに、水素ロータリーを搭載していたのだ。水素を燃焼させて動力を得るというエンジンで、発生するのは水蒸気、つまり水だけと環境に配慮したエンジンということ。今でこそ環境対策は当たり前前の要件だが、80年代にはもうカタチになっていた!? そして2006年には世界初「RX-8ハイドロジェンRE」として実用化に成功している。ロードスターに搭載したら、どんなものだっただろうか?



VスペックこそLWSのベスト!? 今も色あせないコーディネート

国産ライトウェイトスポーツカー(LWS)として登場したユーノスロードスター。発売1年後にVスペシャルが追加され、英国車のようなたたずまいにみんな参ってしまった。深い緑「ネオグリーン」が内装のタンとベストマッチ。またナルディのウッドステアリングとシフトノブを、グローブをした手で操作する小気味よさは格別なもの。2代目開発主査の貴島氏が絶賛するLWSらしいコーディネート。1996年には、Sスペシャルをベースにタンの内装をマッチさせたVRリミテッドが登場している。



ユーノスロードスターのエクイブメントは、快適さやくつろぎをもたらすためというより、クルマと積極的にかかわることの楽しさを手渡すために存在する。例えば、手動式のコンバーチブルトップには、自分の手で幌を開け閉めするというオープンならではの楽しさがある。幌を開ける前に、あらかじめ塩化ビニール製リアウインドーを倒しておくという手順も、ウインドーの折れを避けるためであるとともに、オープンエアの楽しさを手に入れるための胸躍る儀式なのだ。オプションでは、ボディフォルムの印象を大きく変えるディタッチャブルハードトップ、ハンドリングをよりタイトなものにチューンするハードサスキットなどが、ドライバーとクルマのかかわり方をさらに深く濃いものとしよう。

EQUIPMENT

●リトラクタブルハロゲンヘッドランプ ●AM/FM電子チューナーカセットデッキ ●ヘッドレストスピーカー ●カードアスビークル(×2)に加えて、サラウンド的な効果をもたらすヘッドレストスピーカー(2×2個)を装備。 ●取付式ロードアンテナ ●キー付コンソールボックス(内部にフューエルリッドオープナーを装備している。 ●ハイマウントストップランプ ●コンバーチブルトップ:収容部分に覆う塩化ビニール製のカバーを標準装備。

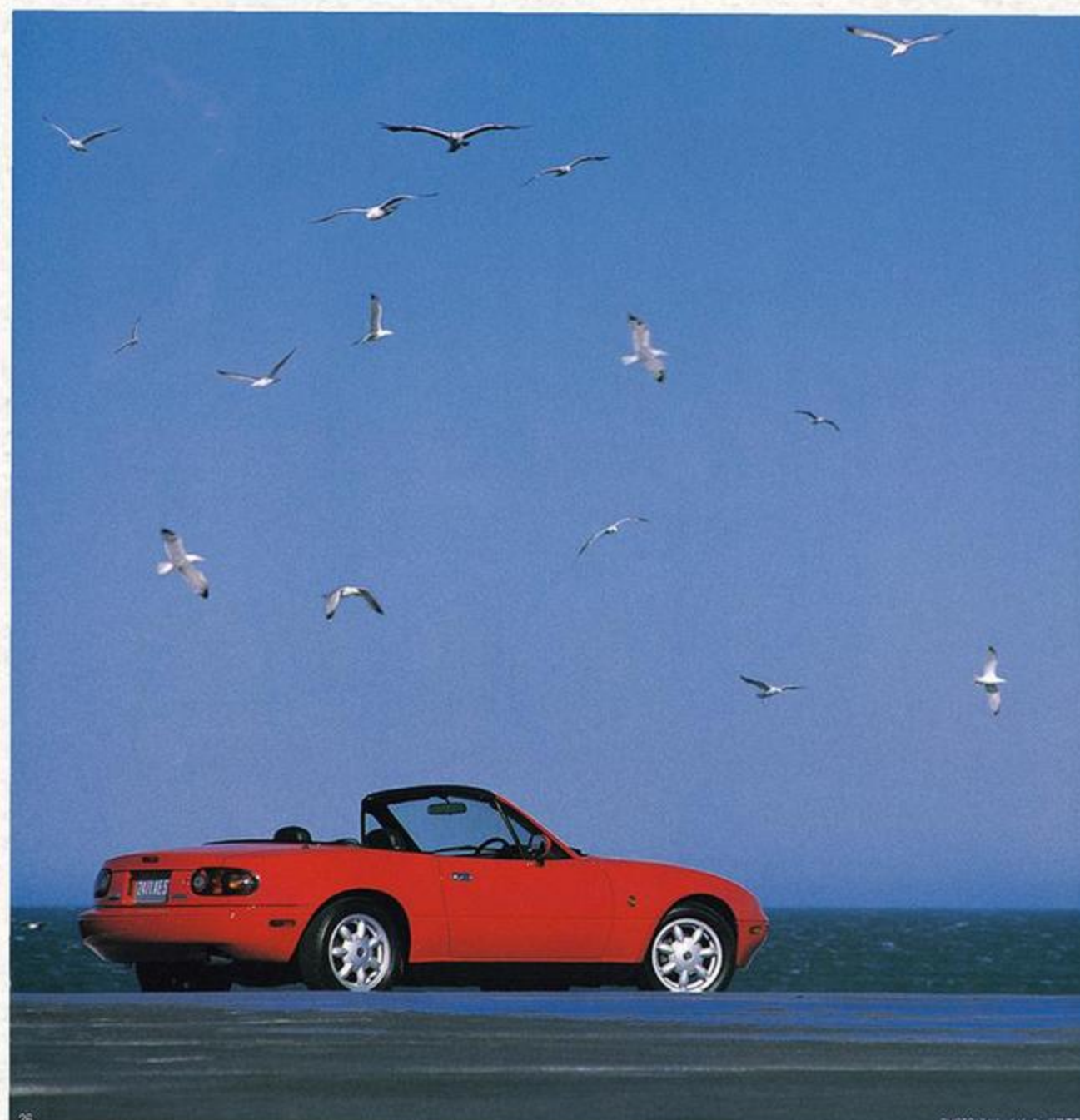
OPTIONS

[スペシャルパッケージ] ●●●● ●パワーステアリング ●パワーウインドー ●本革製ステアリング(MOMO) ●SS-JJ×1476mmホイール

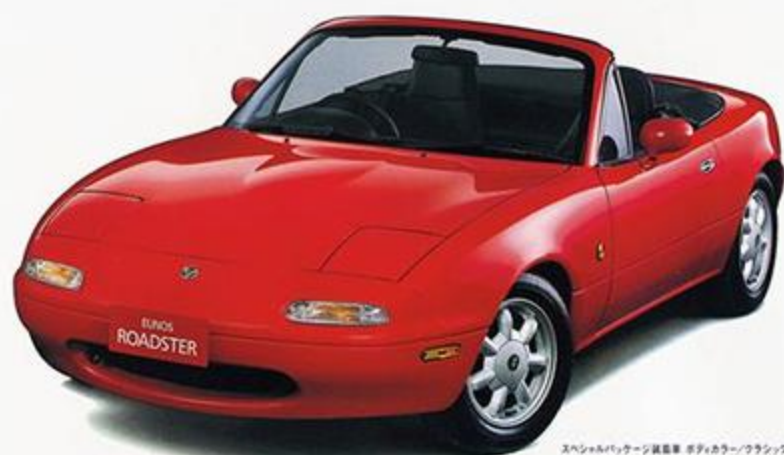
●CDデッキ ●ディタッチャブルハードトップ(ブラック/インナー/アウター、2ピース構造の軽量SMCシート・モールドディング・コンパウンド)製、リアウインドーはガラス製、最新のコンピューター制御により、軽量化とともに高い強度を確保している。取付は6秒のワンタッチロックで行ない、その操作はきわめて容易だ。●ハードサスキット(ノーマルサスに對し約20%ハードな設定、ロールを抑え、よりタイトなハンドリング特性を実現する。●クロームメッキシリンダーヘッドカバー ●ハイポジションコード(レッド) ●ディタッチャブルハードトップ(レッド)

※パワーステアリング、パワーウインドー、本革製ステアリング(MOMO)、アルミホイール(5×1476)は、スペシャルパッケージとしてオプションとなります。●2.0Lエンジンのリミテッド仕様車には約1000円、ディタッチャブルハードトップ(ブラック)を標準装備した仕様も用意しています。組み立てについては、ディーラーの一言をお聞きください。●ディタッチャブルハードトップは、商品の取扱いに際しては取扱説明書をお読みください。詳細については取扱説明書をご覧ください。

23



BODY COLORS



CLASSIC RED

スペシャルパッケージ限定版 ボディカラー/ウラシマレッド



SILVER STONE METALLIC

スペシャルパッケージ、ディクチャブルハーモトープ(ブラック)設置費、ボディカラー/シルバー・ストーン・メタリック



CRISTAL WHITE

ディエゴ・リッパ/アリスとルネサンス



MARINER BLUE

スペシャルパッケージ限定品 ボディカラー/マシキープルー

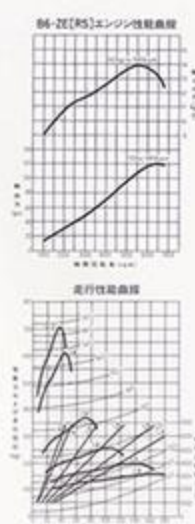
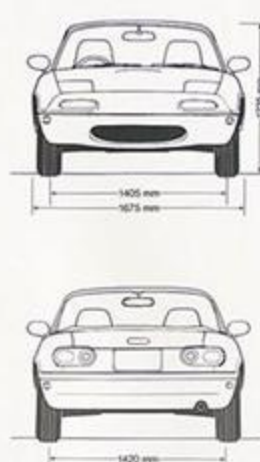
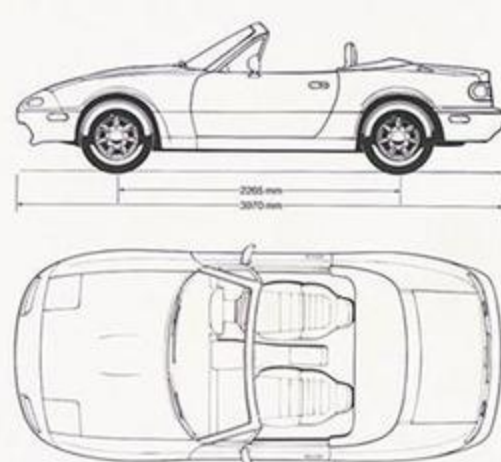
[illegible][illegible]

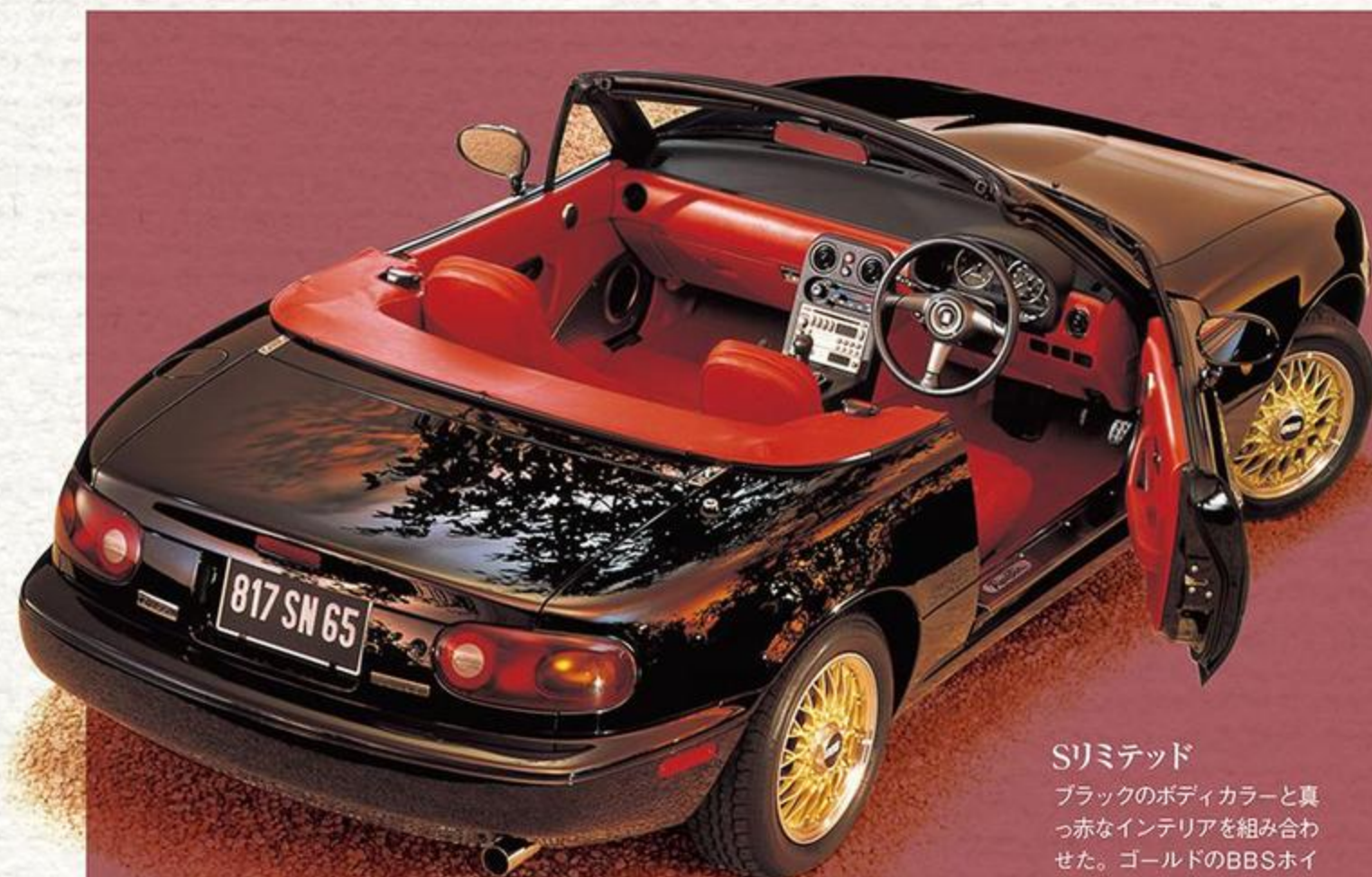
PHOTO: 3000 系列產品之外觀圖

Light Weight Sport, New.

一向に色あせることのない輝きを放つ唯一無二の存在。
いつの時代にあっても人々から愛され続けていくのだ。



初代ロードスターNA6CEの登場から25年が経過した今も
どこにも存在しないオリジナリティ、輝きを放っている
今では採用することのできないリトラクタブルライトのデザインは
中古でも手に入れたと思わせる魅力のひとつとなっている
メンテナンスをしっかりと行えば乗り続けられる丈夫さも
アフターパーツで個性を演出できるのも、人を引きつけてやまない魅力なのだ



Sリミテッド

ブラックのボディカラーと真っ赤なインテリアを組み合わせた。ゴールドのBBSホイールがまた目を引く。限定台数は1000台ですぐに完売。

インテリアの遊び心がハンパない！ リミテッドの豊富なバリエーション

エクステリアデザインの独創性はもちろんだが、インテリアがまた秀逸。ドライバー自身が存分に楽しめるのだ。ムダな操作をいっさい必要としない、シンプルで潔さを感じられる。窮屈さすら心地いいドライバーポジション、タコメーターが見やすく配置され、スポーツカーとしての存在感を放つ。遊び心と高い実用性を兼ね備えたインテリアは、ロードスターならではの個性。



RSリミテッド

純正でバケットシートをセットするなど、スポーティな走行に適したモデル。Sスペシャルがベースとなっている。



Rリミテッド

シートはもちろんドアの内張り、カーペットまで真っ赤なコックピット。オープンカーだけに、見られることを意識したコーディネート。

1998年発売。開発主査は初代の途中から就任していた貴島孝雄氏が担当する。人気のリトラクタブルライトは規制により廃止され、グラマラスなボディをまとった。このスタイルには賛否両論あったが、1800ccに加え1600ccエンジンも復活し、エンジンは充実の2モデルがそろった。

飛翔の原点

マツダは未来と世界に向けて
真に魅力ある商品とサービスを提供いたします。
その決意の証として新しいシンボルを導入いたしました。

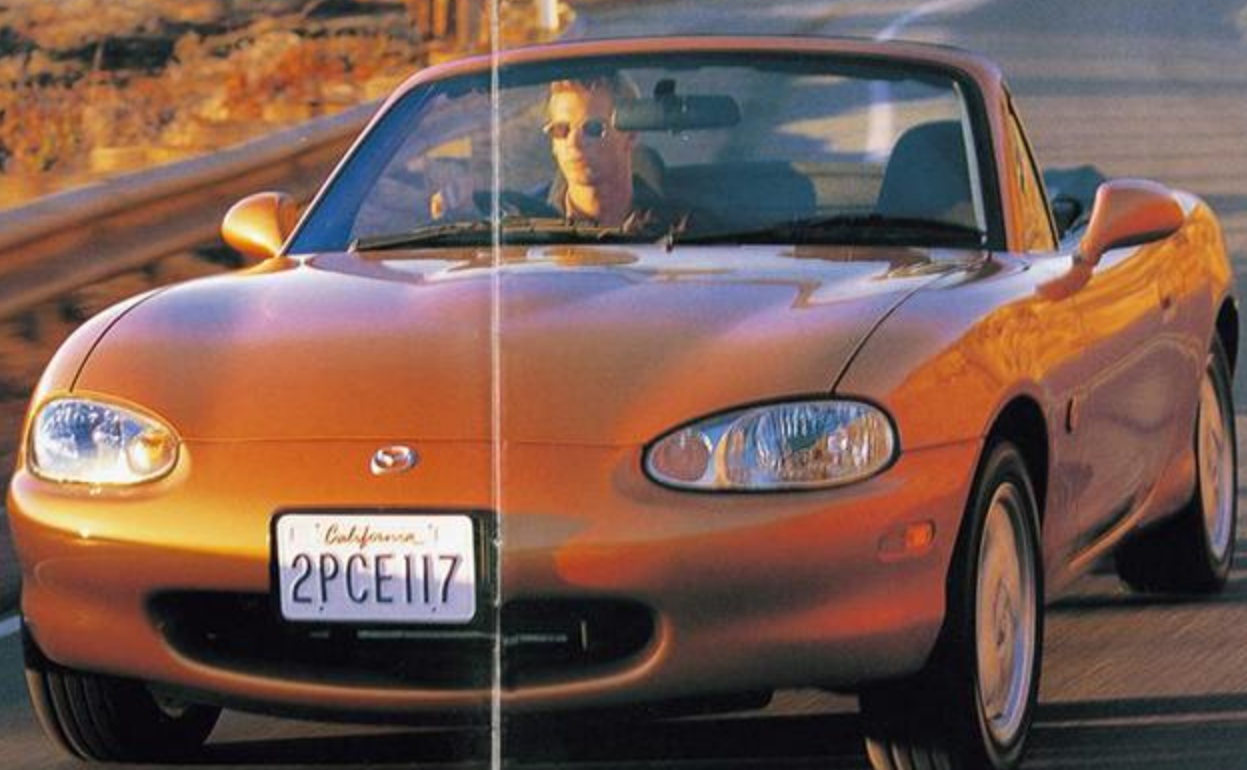
新しいシンボルは
世界に引けなくマツダの姿を(M)の形に象徴したものです。
マツダは使う楽しさ、生活の広がり、
人々の心をつかむクルマを創造いたします。

そして、このシンボルが
人々に愛される存在になることを願っています。



面白いほど楽しめる。

オープン、ライトウェイトスポーツの楽しさを、みんなの歓びに変えたのはロードスターだった。あれから8年と少し。いま、NEWロードスターが走り出す。すっかり新しいのに、ひと目でロードスターとわかるオープンボディ、タイトな2シーター、もちろんFR。それらを基本としてさらに高めた、オープンの楽しさ、操る楽しさ、使いこなす楽しさ。いつか乗りたいと思っていた人も、ずっと気になっていた人も、存分に味わってほしい。生まれ変わったロードスターは、面白いほど楽しめる。







クーペ、ターボ仕様が出るなど アプローチの異なるモデルが登場

2代目となったNBロードスター。リトラクタブルライトの廃止はファンを大いに落胆させたが、新たなファンを獲得した。10周年にはピストンの重量合わせなどを行うなど、エンジンにもこだわった「10th Anniversary」も登場。そして、2003年にはオープンカーにもかかわらずクーペモデルが、翌2004年にはターボモデルが加わった。このターボは世界展開され、限定3500台用意されたが、日本ではうち500台が販売されることとなった。

クーペ仕様

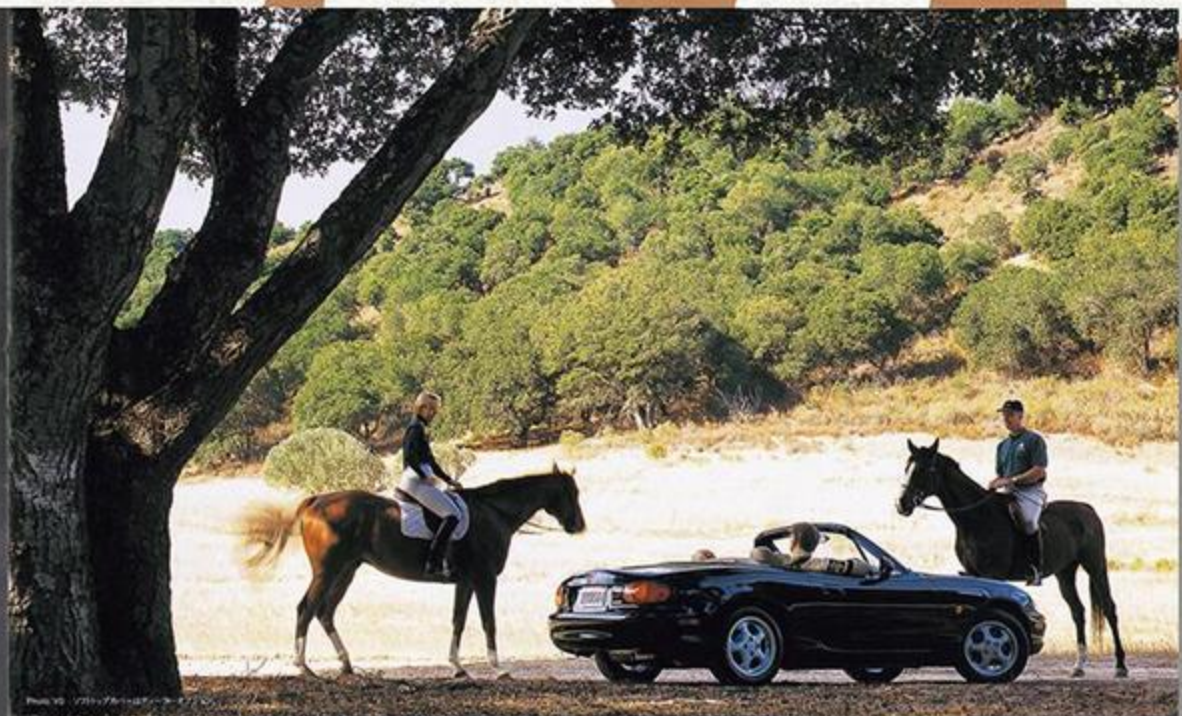
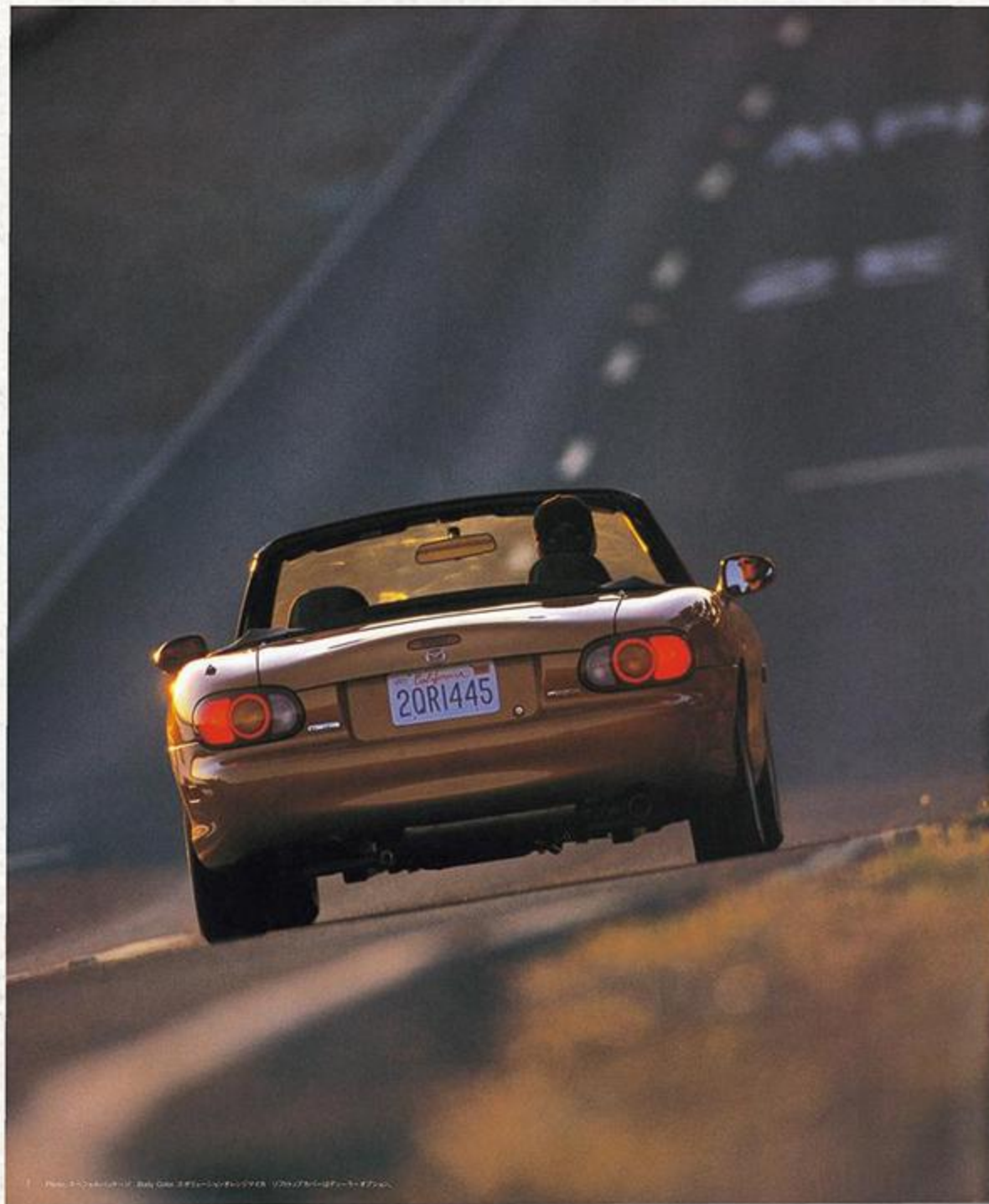
クーペはキャラクターの異なるタイプが用意されていた。ロードスターの素性を生かしたクーペは、サーキットでも高評価を得た。

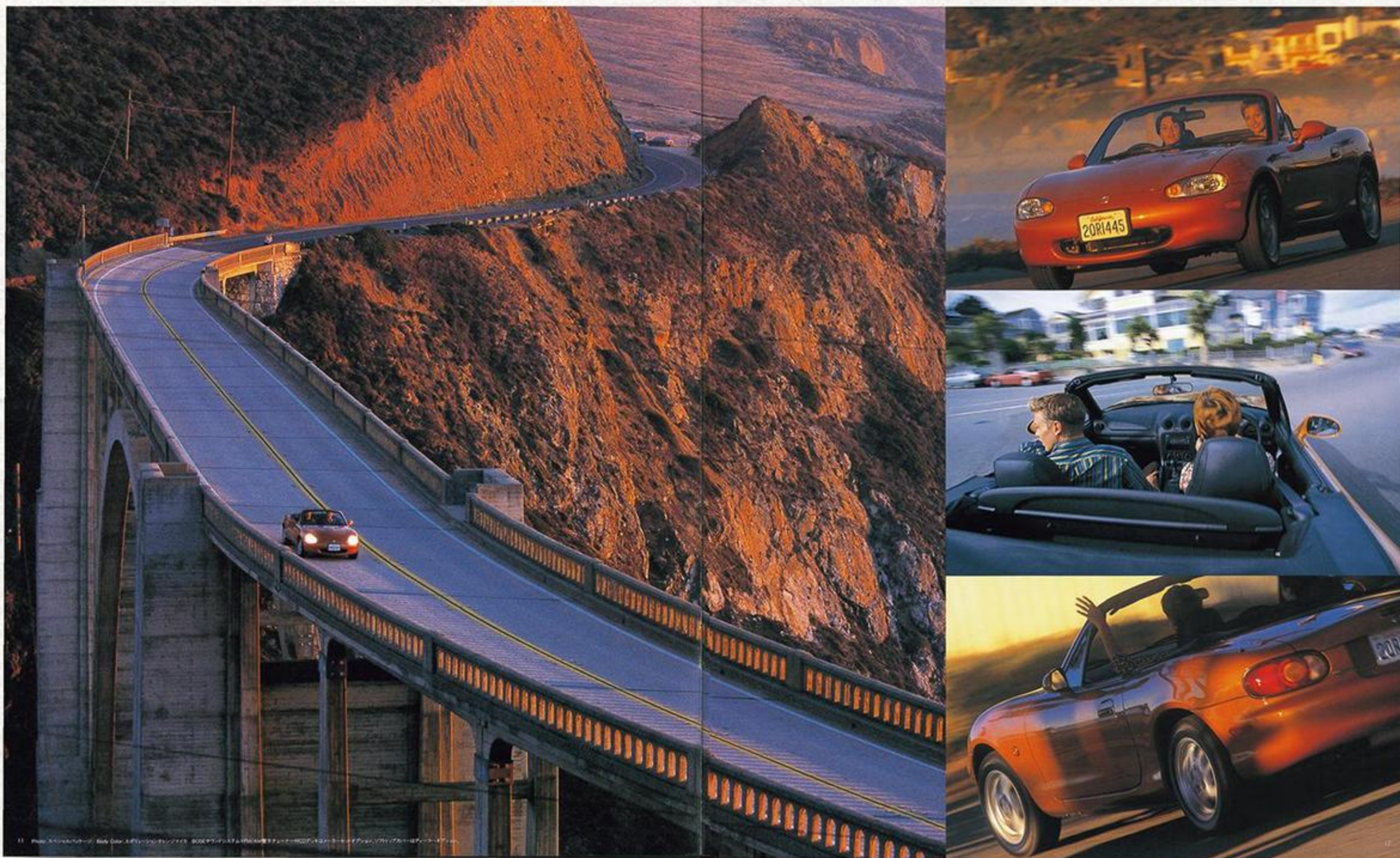
ターボ仕様

フロントの開閉部から見える小型のインタークーラー。ヘッドライトはブラックアウトされシャープな印象。流用するオーナーが続出。



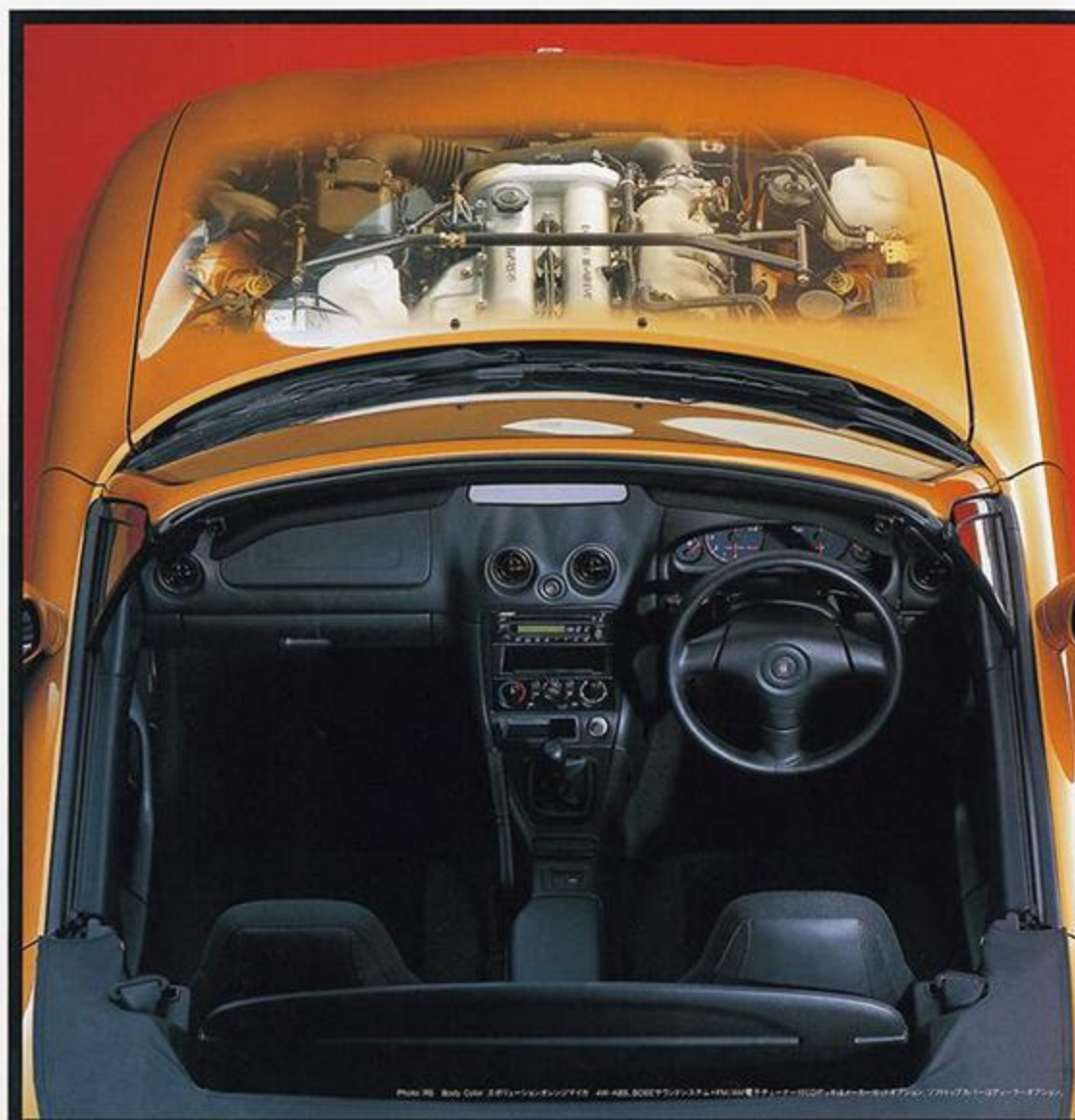
NB





DRIVE TRAIN

パワーは、使いこなすのが面白い。



楽しさがほとぼしと2つのパワー。NEWロードスターのホットニュースは、2タイプのエンジンがラインアップされたことだ。1800 DOHC 16バルブエンジンは、吸気経路の小さなストレート吸気ポート、高速カムタイミング、可変慣性吸気システム、ノックコントロールシステム、4-2-1デュアル排気システムなどを新採用。圧縮比もアップし、一気に+15psの最高出力145psを獲得した。高回転域の力みなぎる伸び、全域にわたって研ぎ澄ましたスロットルレスポンスが、「打てば響く」ダイレクトな加速感を実現する。そして、あらためて登場した1600 DOHC 16バルブエンジンは、1800同様のノックコントロールシステムや4-2-1デュ

アル排気システム、軽量フライホイールを採用し、最高出力125psとハイレスポンスを実現。ロードスターの「人馬一体」の走りを軽やかに楽しむ、元気いっぱいのユニットだ。

1800 DOHC 16-VALVE BP-ZE(RS)*
Max.Power 145ps/6500rpm (NET*)
Max.Torque 16.6kg-m/5000rpm (NET*)



1600 DOHC 16-VALVE BP-ZE(RS)*
Max.Power 125ps/6500rpm (NET*)
Max.Torque 14.5kg-m/5000rpm (NET*)



パワーを使い切って走る楽しさ、6速MT。1800シリーズに、6速マニュアルトランスミッションを新採用した。エンジン回転を大きく落とさずシフトアップであるなど、ダイレクトな加速感とパワーを使い切って走る楽しさが何よりの魅力だ。燃費や静粛性の向上に

貢献することも見逃せない。1600シリーズのマニュアルは5速。「6MT」同様、手置を添うだけで軽くカチリと決まるショートストロークだ。また、マニュアルライクな走りが楽しめるホールドモード付の電子制御式4速オートマチック [EC-AT]* も選べる。



曲がる楽しさを高める*トルセンLSD*。*トルセンLSDとは、コーナリング時などに後輪左右に生じる駆動力の差に対応し、瞬時に適切なトルク配分を行なうリミットスリップデフ。NEWロードスターでは、アクセルをOFFにしたときのLSDの働きをさらに高めて、車間の大きな挙動変化を抑制。アクセル操作による車体姿勢のコントロールが、よりスムーズにできるようチューニングした。人馬一体の楽しさをさらに深めるとともに、安定した挙動が安全な走りをサポートする。



CHASSIS

街角を曲がるだけで、楽しさが違う。

走る楽しさを高次元化した4輪ダブルウィッシュボーンサスペンション。ロードスターを操る楽しさは、ワインディングロードなどスポーツシーンだけに限らない。街角を何気なく曲がるようなふだんのシーンでも、クルマとひとつになって駆け回る人馬一体の楽しさが持ち受けている。その走りを支えるメカニズムのひとつが、さらに進化した4輪ダブルウィッシュボーンサスペンションだ。車体のロール時の安定性を高めるため、フロントのロールセンター高を20mmダウン。そして、リアサスペンションのストロークを11mm増加するとともに、前後ダンパーのマウンストラバー構造を新設計し、さらに、バンプストッパーをウレタン化。コーナリングやレーンチェンジでのスムーズで安定した操縦性と、限界付近でのコントロール性を大きく向上させながら、快適な乗り心地を実現した。また、チャスケーとトレールを大きく取って直進安定性を向上。1800シリーズには、高剛性のフロントリアアクロスバーを装着してサス剛性を向上させ、ドライバーとクルマとの一体感をいっそう高めている。ダイレクトな加速感を支えるシャシーアイテム、P.P.F. ロードスターならではの俊敏な加速感。独自のシャシー構造によっても支えられている。それが、トランスミッションとデフをしっかりと結合する軽量アルミ製のP.P.F. (パワープラットフォーム)。これにより、加速時の大きなエンジントルクをスムーズに後輪に伝達。ダイレクトな加速感と、シフトフィールの高剛性感を支えている。



最新の14インチサイズ・ディスクブレーキ。ブレーキは、フロントにベンチレーテッドディスクを備える4輪ディスク。全車に14インチサイズを採用し、150psアップした1800 DOHC 16バルブエンジンのパワーにも余裕をもって対応する。すぐれた制動力を確保した。ディスク有効半径は、フロント100mm/リア109mm。8インチ径真空力装置と相まって、リニアでしっかりした踏みこたえのペダル操作感を実現している。

185/60R14タイヤ・アルミホイール。タイヤは軽量185/60R14 82H。そして、スペシャルパッケージ、S、VSには、ニューデザインの5本スポーク14インチアルミホイールを装備。ロードスターの走りの頂点に位置するRSには、専用チューン*ミシュランPilot SX GT*タイヤ (185/50R15 82V) と、15インチ軽量アルミホイールを標準装備している。



BODY

クルマの中心が、カラダの中心。

楽しみの旅の主役、強くて軽いボディ。ロードスターは、オープン専用開発した高剛性・安全ボディ「MAGMA」。操縦性能を支える高剛性と万が一備える高い安全性を確保しながら、ライトウェイトスポーツの命である軽さを実現している。剛性については、ボディ前後とフロアトランスの結合部強化、フロン

トビラー・レインフォースメントの大型化と厚みアップ、レインフォースメントの厚みを増したサイドシルとビラーの結合強化などを実施。ボディのねじり剛性をさらにアップし、振動の抑制と、サスペンションを支える骨格としての強さを高めた。

軽量化では、ボディパネルに軽くて強靱な高張力鋼板を多用するとともに、ボンネットフード、シリンダーヘッドカバー、P.P.F.などにアルミ製パーツを採用。より軽量の樹脂パーツも要所に取り入れている。この強くて軽いオープンボディが、ロードスターを思いのままに操る楽しさを基本から支えているのだ。



ドライバーとクルマをひとつにするパッケージ。ロードスターでコーナーを抜けるとき、自分の体を中心にクルマがクイックと方向を変える感覚に気づくと思う。これは、ボディ全体を軽くしながら、エンジンなどの重量物を車体の中央付近に寄せて実現した、前後重量配分50:50 (2名乗車時) の効果だ。基本は、

エンジン重心がフロントアクスルより後方に位置する、マツダ独自のフロントミッドシップレイアウト。そして、ガソリンタンクのリアアクスル前方配置、アルミ製ボンネットフード。さらにNEWロードスターでは、ポリプロピレン樹脂製の前後バンパーやリアバンパー・レインフォースメントのアルミ化、固定式

ヘッドランプなどを採用し、ボディ前後端部の重量をよりいっそう軽減している。こうして、コーナリング時などに車体を振り回すように働く慣性の力(ヨー慣性モーメント)を極小化。クルマがドライバーの体を軸に方向を変える、FRライトウェイトスポーツならではの小さく、いい操縦性を実現しているのだ。

CABIN

誰も降りたがらない空間。



オープン気持ちよさをより深く。クルマの全身に神経が行き届くタイトな2シーターキャビン。高いホールド性とともに疲れにくい座席姿勢を提供するバケットシート。そして、新採用のエアロボード*がキャビンへの走行風の巻き込みを抑制。髪の流れを抑え、冬場のオープン走行時にも暖かから下の暖房効果を高める。また、ソフトトップのリアウィンドーには熱線プリント式デフォグ*付ガラスを新採用。つねにクリアな後方視界を確保する。



さらに使いやすくなったトランクルーム。スペアタイヤとバッテリーをフロア下に移動し、実用的なトランクルーム容量を確保。また、トランクルーム内を不織布でフルリム化し、コートなど汚れては困るものも気兼ねなく置けるよう配慮している。



収納スペースもたっぷり用意。容量をアップしたグローブボックス、インパネポケット、ドアポケットのほか、リッド付センターコンソール内部に、カップホルダー2個とカード&チケットホルダーも装備。さらにエアロボード*にマルチメッシュポケットも備えている。



迫力音質、BOSEサウンドシステム。8インチNd™ウーファーを総出力200Wのハイパワーアンプでドライブ。オープン走行時にも豊かな重低音を満喫できるダイナミックサウンドを実現した。(VSに標準装備、スペシャルパッケージとRSにメーカーセットオプション。) 最新AVナビも設定。ナビゲーションでは、5.8型ワイド液晶ディスプレイを採用し、交差点音声ガイド、電話番号検索などの新機能の

ほか、渋滞などの交通情報がリアルタイムでキャッチできるVICIS*も対応。(VICISユニットはディーラーオプション) しかも、FM (文字放送含む)/AM、CD、カセットを一体化し、迫力のBOSEサウンドシステムを兼ねる。(スペシャルパッケージ、RS、VSにメーカーセットオプション。ディーラーオプションのTVチューナー&TVアンテナでTV映写も楽しめます。安全のため走行中はTV画面は映りません。)

SAFETY

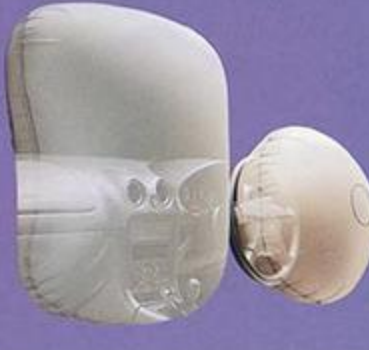
安心感という、進化性能。



新開発 高剛性・安全ボディ「MAGMA」。NEWロードスターは、高剛性・安全ボディ「MAGMA」の採用により、高度な衝突安全性を身につけた。ボディ前部のクラッシュゾーンは、フロントフレームの強化に加え、衝突時にサスクロスメンバーが後方にスライドする衝撃緩和構造を採用。後方からの衝撃に対しては、リアサイドフレームを強化している。側面衝突では、ドアとサイドシルの重なり代を拡大し、ドアのキャビン側への侵入を抑制。しかもドア内部に、後部2本のサイドインパクトバーと計4個の衝撃吸収材を装備し、ヨーロッパおよび国内の新衝突基準に適合する強度を確保した。



全車にデュアルエアバック標準装備。前方からの一定以上の衝撃を感じて、運転席・助手席SRS*エアバックが同時に作動。シートベルトを正しく装着した乗員に加わる衝撃を緩和させる。また、衝突時にシートベルトを同時に固定して乗員の体を拘束するダイレクトクランプと、体にかかるシートベルトの負担を適切にコントロールするロードリミッターを採用している。



4W-ABS (4輪アンチロックブレーキシステム)。滑りやすい路面などでのブレーキング時に、ホイールのスリップを抑えて、ステアリング操作によるクルマのコントロールをしやすくする、安心のアクティブセーフティ機構。(4AT車に標準装備)

見やすさ、見られやすさへの配慮。雨の日の後方視界を高めるため、雨水コントロールドアミラーを装備。水滴をドアミラーカバーのガター (溝) にそって流し、ミラー面に付着するのを抑える。後継車から確認しやすいハイマウントストップランプも装備している。



高やぶを減らすための環境保護対策。爽やかな風を感じながら、思いのままの走りを楽しむロードスターは、環境保護にも積極的だ。プラスティック部品には、再利用しやすい熱可塑性樹脂を採用。また、100g以上のプラスティック部品には材質名などをマーキングし、リサイクル時の作業効率のアップに備えている。さらに、エアコンの冷媒にR134aを使用するとともに、製造工程からもフロンを全廃している。



AUTHENTIC TASTE VS

感覚を深く味わうテイスティスポーツ、VS。



VS
Tan Colored Cabin

VS

コンフォート志向ドライバー仕様。専用色ダークグリーンマイカをはじめとする4つのボディカラーに、お洒落なタンカラーのソフトトップが映えるVS。1800 DOHC 16バルブエンジンを搭載し、6速マニュアルのほか、スムーズなシフトクォリティの電子制御4速オートマチックも設定。ロードスターならではの人馬一体の走りを、上質な深い味わいとともに楽しむテイスティなモデルだ。本革とウッドの豊かな感覚。キャビンは、本革製バケットシートをはじめ、ダッシュボードやドア

トリムなどにタンカラーを使用。さらに、SRSエアバッグ内蔵のウッドステアリングと6速MTのウッドシフトノブは、NARDI社製。パーキングブレーキレバーもウッドとし、主要な操作系を本革ならではのあたたかき豊かな感覚で統一している。また、乗り降りの際にサイドシルの傷つきを防ぐスカッフプレートには、艶やかなステンレス製パーツを使用している。



VS EQUIPMENT

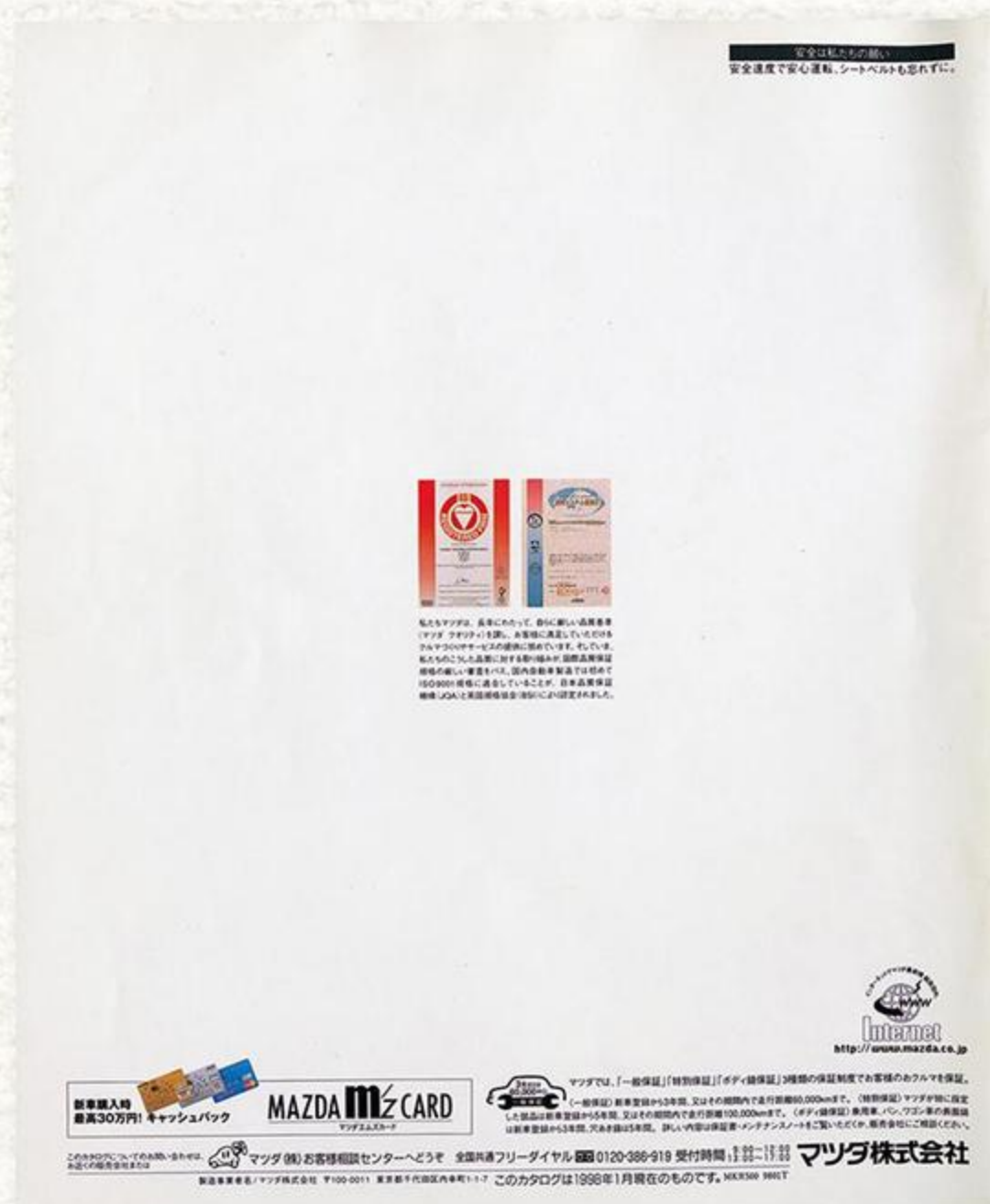


BOSEサウンドシステム標準装備。FM/AM電子チューナー付CDデッキとともに、VSだけに標準装備したBOSEサウンドシステム。中でも注目すべきは、新開発の8インチ大口径BOSE Nd™ウーファード。これは、

マグネットをコーン前方に配置して厚さをわずか50mmに抑えるとともに、ネオジウム・マグネットの採用で通常のコーンの約2.5倍の振幅距離を確保。この最新ユニットをドア内部の支持構造を強化したうえで設置し、オープン走行時にも歪みのないダイナミックな重低音を実現している。そしてこれに2インチツイーター(中高音用スピーカー)を加えた4スピーカーを、総出力最大200Wの小型軽量スイッチングアンプでパワフルにドライブ、つねにクリアなサウンドを提供する。



人気車のモデルチェンジだけに 賛否両論も必至だった



人気が高ければ高きだけ、モデルチェンジには雑音が飛び交うもの
しかしロードスターの開発には、確固たる意思を持つ貴島主査がいた
いくつもの「ロードスターらしさ」を失うピンチを切り抜けながら
2代目を堂々とこの世に誕生させたのである
もちろんそのデザインは好き嫌いが分かれるものの
月日の経過とともに愛されるようになるのは、ロードスターだからである

NBのラインオフは関係者で 大いに盛り上がった

話題を集めた初代ロードスターの発売から10年、1998年に2代目にフルモデルチェンジした。貴島主査をはじめとするスタッフ渾身の力作とあって、ラインオフ時にはマツダの工場は大いに沸いた。もちろんロードスターファンも待ちわびていたものだ。NBはさまざまなモデル展開を試したチャレンジャーでもあった。広島県の工場から船積みされ、世界各地に運ばれた。そして国内外にファンを増やしていったのである。



NBワンメイクのパーティレース開催

2代目となって走行性能が向上したこと、サーキットフィールドでの人気がめきめきアップ。ついには、筑波サーキットでワンメイクレース「パーティレース」が開催されるまでに盛り上がったのである。初心者でもエントリーしやすい工夫がなされ、イベ

ント性も高く現在も続けられている。このレースに参戦するためにパッケージングされたNR-Aモデルが販売されると、スポーツ走行に適していると評判に。パーティレースに参戦しないユーザーも魅了し、思わぬ人気モデルとなった。

NR-Aにはビルシュタインのサスペンションがセットされている。ロールバー、牽引フック、競技用ベルトなども標準装備される。



Presents



モニター印
このマークがあるプ
レゼントはモニター
プレゼントです



ROADSTER BROS.年2回発行 & ロードスター25周年

これまでは年1回の発行だったROADSTER BROS.が年2回となったことを記念して
パーツ特集で紹介したアイテムをモニタープレゼントとして大放し、どんどん応募しよう!

マルチファンクションジャンプスターター

©88HOUSE ☎048-489-1888 <http://www.88house.net/>

思わぬバッテリー上がりに対処できるのはもちろんのこと、スマートフォンやデジカメの充電もできる。クルマだけではなく日常生活で使えるシーンが満載なのだ。どんなシーンで何を充電したかレポートよろしく。



B **1名**



DolFin

©カーメイクコーンズ
☎03-3656-2323

<http://www.carmakecorns.com>
ハードトップ装着車やレース、サーキットユーザーのインプレッション求む。とくにルーフ後部に取り付けることで高速コーナーに効くから、そのへんの効果をしっかりレポートしてほしい!

A **1名**



C **1名**

エアモニP

©プロテクタ ☎0564-65-8410
<http://www.airmoni.jp>

サーキットユーザーにはもちろんだが、ドライブによく出かける人、距離を乗る人はこれでしっかりタイヤの管理を行いたい。万のパンクなど、タイヤに異常があればレシーバーが知らせてくれる。データとともにレポートしてくれるとうれしい。



E **5名**

オートエクゼキーホルダー

©オートエクゼ <http://www.autoexe.co.jp/>

高級感漂うシンプルなキーホルダーには、愛車のカギを合わせておきたい。ロゴもさりげないので、普段持ち歩くのにも遜色ない仕上がり!

D **5名**

RCOJカレンダー

©RCOJ <http://www.open-inc.co.jp/rcoj/>

めくるのが楽しみなおなじみBOW。さんのイラスト満載のカレンダー。毎年さまざまなシチュエーションで描かれていて、飾っておくだけでワクワクする。



H **3名**

ブライトフォーム

©キャリックス ☎0120-857-666
http://www.cockpit.gr.jp/best_parts/

NB、とくにNB1のヘッドライトは白濁が進行している車両が多い。そこでこのケミカルを使ってほしい。クリアに近づいて見た目の印象も変わる。



G **1名**

OBDIIプラグインソーラーチャージャーパークセーフ

©プロテクタ ☎0564-65-8410
<http://www.pro-tecta.com/>

あまり乗らない、という人はこちらをレポートして欲しい。ダッシュボードに置くと盗難の心配があるようなら、ソフトトップ収納スペースに置くなどして試してみて。

清里ミーティング特製バッグ ERFC提供

参加者に配布された特製ミニトート。鮮やかな黄色地に緑のクラブロゴが映える。使い勝手がいいと好評だった。小物を入れて車内に置いておくのもグッド。



F **5名**

Monitor



Presents

モニタープレゼントはこうして応募すれば完璧！

3

画像、原稿にもチャレンジ！

写真撮影は、作業に熱中するあまり撮り忘れてしまった、なんてことがないようにご注意！ 画質はコンパクトデジカメの高画質モードで十分。携帯電話のカメラはNGだ。原稿も気難しく考えず、伝えたいことをブログ感覚で書いてみよう。



※応募できるよう訪問者を目ごから集めるようにコンテンツ
※更新をいくつか作って毎日訪問してもどかが新しくなっている
ようにメニューを考案するようにする。 ※

●ホームページの別冊化
「取レシビ」「カエルグッズ」などハガキサイズの別冊化する。 ※
「取レシビ」は1枚1枚独立させた状態にして、見ながら料理ができるようなものにする。 ※

●自主製作本
自分たちで何かしら本を作るというだけでなく、自主製作本を出版したいと思っ
ている人のバックアップをする。ショップのオリジナルパーツカタログやホームページコン
テンツの作成など、自分で作ってきたカタログやホームページをアップロードして、販
売アップにつながるようなものにする。 ※

●ロードスターイベントガイド
サーキット走行会制覇への道。 ※
プロドライバーが教えるのではなく、ロードスターで走って通い人が伝授するアライメン
トセッティング、サーキット攻略法。 ※

1

パーツが手元に届いたら……

まずは開封して、製品に割れや汚れなどの異常がないかチェックしよう。本当に自分のクルマに対応しているかの確認も重要だ。そして同封の取り扱い説明書や注意書きを熟読。作業手順やポイントを把握し、イメージトレーニングをしてみよう。



4

インプレッションもよろしく！



最後に忘れちゃいけないのが、インプレッションだ。装着して走りが変わった！とか、作業前と作業後でこんなに見た目が変わった！など、あるいはこんなところが不満だった、みたいな正直な感想ももちろんOK。みんなの参考になるようなインプレを期待！

いいねえーいいねえー
とってセクシーだよ♡

2

取り付け工程をレポート



製品の扱い方をしっかり理解したら、いよいよ実践だ。接着や加工が必要な商品の場合、一度作業を進めてしまうと元に戻れないこともあるので、撮影や



調整のことも考えて仮留めなどすると、やりやすいはずだ。DIYに慣れている人も、いつもより時間をかけて、ゆっくり作業すればレポートしやすい。

応募方法

メールでお申し込みの場合は

①希望賞品 ②お乗りのクルマ ③住所 ④氏名 ⑤連絡先(携帯電話番号)
を明記のうえ、タイトル名「モニタープレゼント希望」として送信。
メールアドレス: info@roadsterbros.com

ハガキでお申し込みの場合は

①希望商品 ②お乗りのクルマ ③住所 ④氏名 ⑤連絡先(携帯電話番号)
〒151-0071 東京都渋谷区本町6-4-5-1階
(株)ミンクス内 ROADSTER BROS.編集部「モニタープレゼント」係 まで郵送。

ロードスター、売るのも買うのも専門店

専門店だからこそできる
「委託販売」が好調

愛情たっぷり注いだロードスター。手放すにあたり、どこへどのよう引き取ってもらおうか、悩むもの。ディーラーさんや大手買い取り店なども視野に入れてみるが、はたしてそれがいいものなのか？ いい人が乗ってくれるのか？ またネットのオークションや個人売買もトラブルが付き物。そこで紹介したいのがロードスター専門店、アイ・スタイリング。こちらでは通常の買い取りにプラスして「委託販売」を行っている。これは実際に車を預かり店頭並べ、さらにネットにも載せて、より多くの人へアナウンスしてくれる。それによりいわば中間マージンがない為売りたい人はより高く、買いたい人はいいものを安く選べると



いうことだ。では、どのように行われるのか探ってみよう。まず売却を考えてる人は電話かwebにて申し込む。その車の相場を相談してみよう。後付けパーツやメンテナンスの内容ももちろん伝えよう。そして車を展示してもらおうわけだが、ここで注意しないといけないのは現車展示するので必ずアイ・スタイリングにクルマを持ち込むことになる。時間が取れないとか遠方の方は陸送手配もしてくれるからそれを利用するといい。店頭の展示と同時に大手中古車サイトにも掲載してくれるから、より沢山の人の検討してもらうことになる。そして買いたい人は、プロの目から見たクルマの状態を知ることができる。商談そして成約になればアイ・スタイリングが代金決済・名義変更・登録・納車と全てをしてくれるから安心だ。



しっかり価値を見出してくれる

人それぞれ価値観が違うもの。ロードスターならではのさまざまな価値を評価してもらおう。1オーナー車であったり、付加価値の高いパーツが付いていたり。走行距離が少ないクルマはもちろんだが、走行が多かったって、しっかりメンテナンスをしてあるクルマはまだまだ価値がある。修復歴のある車両であっても、走行にはなんら問題のないことだってある。そのほかチューニングやカスタマイズもそう。こだわりのパーツを付けてはあるけれど、買い取り店ではどこにも価値を見出してくれないこともある。こだわりのパーツであったり、レア？なパーツも同じ価値観を持った方ならきっと評価してくれるはず。

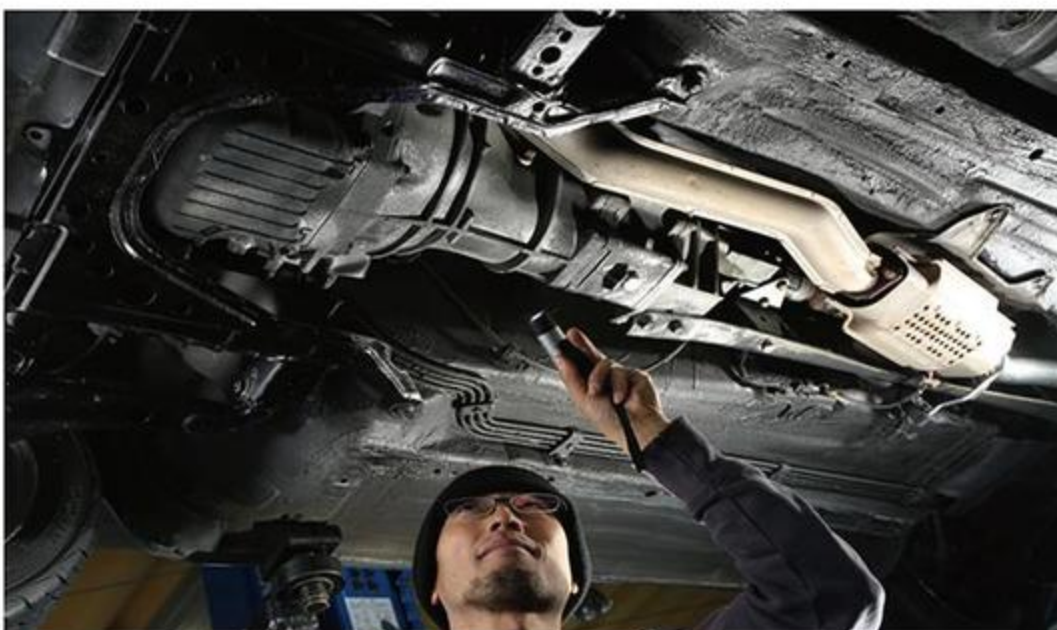


選べる展示方法

せっかくガレージ保管されてきたクルマも屋外展示された場面に遭遇したときはショックだね。さらに雨ざらし日ざらしにされているのを見たら、もう戻したくなっちゃうんじゃないかな。アイ・スタイリングでは屋外展示場と12台収容できる屋内展示場がある。本来は「委託販売車」は屋外展示だが屋内展示も引き受けてくれるから相談してみよう。

購入者は
充実の整備を受けられる

アイ・スタイリングにて「委託販売車」を購入した人は好評の納車整備が受けられる。これは大きく分けて71項目だが、ロードスター一筋20



年、さらにロードスターの弱点を網羅した、アイ・スタイリングならではの納車整備だ。また納車する全ての車の下まわりを高圧洗浄して防錆塗装も施してくれる。外観がいくら綺麗でも泥やサビがついたままではイヤだね。ただしこの「委託販売車」。アイ・スタイリングが独自に仕入れたわけではないのでまだ整備がされていない状態で購入することになる。悪いところを見てもいい、それをどうしようかという相談にものってくれる。認証工場完備のアイ・スタイリングだから車検から重整備まで受け付けてくれる。またパーツの取り付けも相談にものってもらえる。たとえば幌の色を交換したいとか、サスペンションをこれにしたいとか、気になるパーツやカスタムなどの取り付けもお得意だから納車時の対応ができる。

納車時にはピカピカに

納車整備が好評のアイ・スタイリングだが、納車してくれる車は外も中もピカピカにしてくれる。また今月からすべての車にボディコーティングもサービスしてくれる言うからすごい。今まではポリッシャー（磨く機械）にて行っていた作業だが、新しくボディの塗装を削ることなく行えるマツダも純正採用しているボディコーティングを採用。これで納車時はピカピカになったクルマに乗れるね。



マツダディーラーで行っているコーティングを、アイ・スタイリングでは納車前に施工している。



全国へ引き取り 納車もOK

アイ・スタイリングでは全国へ引き取り・納車を行っている。納車時は必ずスタッフが直接納車に来てくれるから心強い。ロードスターに初



ロードスター委託販売車募集！ OWNER'S BUY

自分好みのカスタマイズをしているため、大手中古車店では金額を出してもらえない、そんな話をよく聞きます。しかしロードスターに精通しているアイ・スタイリングなら、その価値を見出すことができます。愛車を手放すのは辛いものだけど、本当にかわいがってくれる人が買ってくれるなら安心できる。ロードスターを通じて人々との思いをつなぐのも役目だと思っています。そのため委託販売に力を入れていくので、愛車を手放すときは預けて安心。

アイスタイリング 買い取り

検索

ロードスター中古車情報！

限定モデルが欲しい、マリナブルーのNAが欲しい……。そんな希望が決まっているなら、ウェブ情報をチェックしてみよう。お買い得車から極上中古車まで取りそろえているので、気に入る1台にめぐりあえるかも。店頭にも展示されているので、ご来店いただくのも大歓迎なのだ。

アイスタイリング 中古車

検索

めて乗るといふ人も、取り扱い方法や注意点など、その場で聞けるから安心できるはず。また引き取りも全国の車を運んでくれる業者と提携しているの、どこに住んでいても引き取りに来てくれる。まずは相談してみよう。



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 営業時間：(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

ロードスター専門店全国一の敷地面積(800坪)にはロードスターがずらーっと並んでいる。全国から仕入れ、全国へ納車している

アイ・スタイリングがある浜松はいわば日本の真ん中。東は北海道から西は沖縄まで、全国からいいクルマが集り、いいクルマが旅立つ。また納車は必ずスタッフが届けるという徹底ぶり。石川代表はすでに47都道府県に出向いたという。現在の納車スタッフの野沢君もあと数件で全国制覇というから驚き。