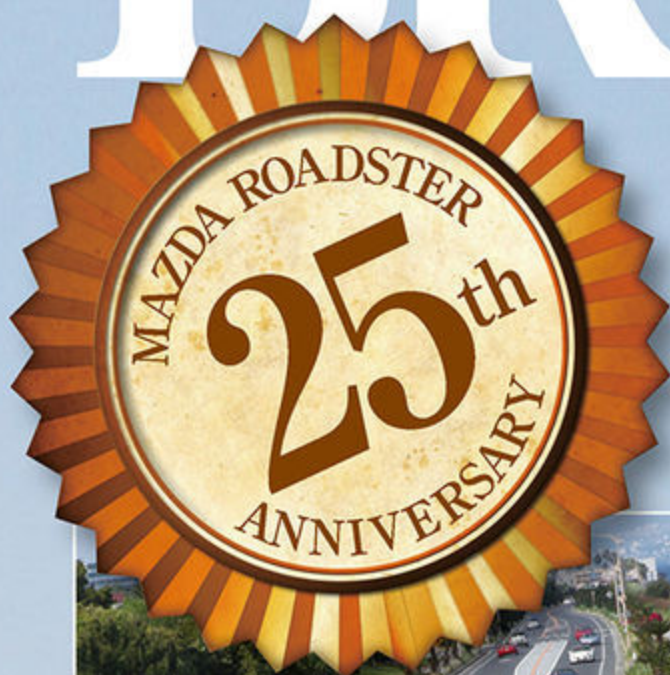


ROADSTER BROS.

Motor Magazine Mook

[ロードスターブロス]



ミーティング、サーキット、オフ会…
集まった数だけ個性があふれる。
一人ひとりのロードスターが参考書になる！

ロード友
100人
できるかな!?



一生現役宣言

メンテナンス? リフレッシュ? レストア?
まだまだ乗り続けるためのノウハウが満載
初代からNCモデルまで
お役立ちネタを見逃すな!

消費税率改定後の
最新パーツカタログ

次期ロードスタートピックス



Vol. 06

ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

ROADSTER BROS.

[ロードスターブロス]

Vol. 06

Editor in Chief 中村ブンコ (株)mink's
Editorial Staff 石津 徹/土屋光司 (株)mink's
Producer 篠原政明
Photographer 桒山行由
大西 靖
金子信敏
稲田浩章
犬塚直樹
高松 弘
清水良太郎
宮崎雄司
片桐博也 (RCOJ)
Writer 正松本 宏
塩見 誠
佐藤 圭
石田 徹
高松 弘
Cover Photo 田辺雅人(株)mink's
Cover Design 長谷川脩史(株)mink's
Design 田辺雅人(株)mink's
3PUNCH DESIGN (饒崎真司)
Advertising Div. 神戸信英/渡辺孝禎/蔭山洋平
Sales Div 中森俊行/寺岡秀樹/倉田貴司/三木 浩
Publisher 木村玄一

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

編集部: (株)mink's
〒151-0071 東京都渋谷区本町6-4-5 1F

©モーターマガジン社 無断転載を禁ずる



005 TOPICS 新型情報

008 ロド友100人 できるかな!?

ミーティング、サーキット、オフ会……
ひとりひとりのロードスターが参考書になる!

063 最新パーツカタログ

エアロ・外装・内装・サスペンション編

077 一生現役宣言

メンテナンス? リフレッシュ? レストア?
まだまだ乗り続けるためのノウハウが満載

108 RCOJ通信

109 モニタープレゼント

117 1515号PRESENTS

124 われら大学自動車部~新潟大学

129 ライター正松本の「NC道」

131 4040&1515号「きまぐれDiary」

133 INFORMATION FILES



ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*



少しでも次期ロードスターの情報が欲しい 軽井沢ミーティングには気になる例の……!!

次期ロードスターの「ウワサ」が
あちこちで聞かれるようになってきた
これは発表が近くなってきたということ
でワクワクしてくる……待ち遠しい



25周年記念車と 次期モデルのシャシ

ニューヨークのショーでお披露
目された次期ロードスター（もう
NDでまかり通っている）のベア
シャシが軽井沢ミーティングで展
示されるらしい。

そんな話が伝わったこともあつ
てか、今年の軽井沢は過去最多の
入場者数を記録した。

ミーティング会場内にはシート
がかぶせられた「物体」がふたつ。
シルエットでだいたいわかるが、
実際に目にするのはみんな初めて

軽井沢ミーティングの会場に
は、ステージがセットアップさ
れていて、いつにない発表会的
な雰囲気が漂っていた。



ペールを脱いだ限定車にみんな
興味津々。写真撮りまくり、ガ
ン見しめくり。左ハンドルなの
にちゃんとアンテナがある！
トランク部だけど。



だ。まずは25周年車を近くで見
てみた。ボディカラーは「ソウル
レッドプレミアムメタリック」で、
知っている人も多いだろうが広島
カーブのヘルメットにも採用され
ているカラーだ。それより「魂動」
デザインのクルマ以外には適用さ
れないため、このプレミアム感はハ
ンパではない。近くで見ると本当
に美しい。

ボディだけではなく、心臓部の
エンジンはバランスどりされたも
ので、10周年記念車を思わせる。
自分が乗っているNCとはエンジ
ンの吹け上がりが違うんだらう

な、と思いつつ眺める。
またAピラーやドアミラーがブ
ラックに塗り分けられているし、
オフホワイトレザーシート、ドア
トリムなど特別な装備をセットし
たパッケージ。

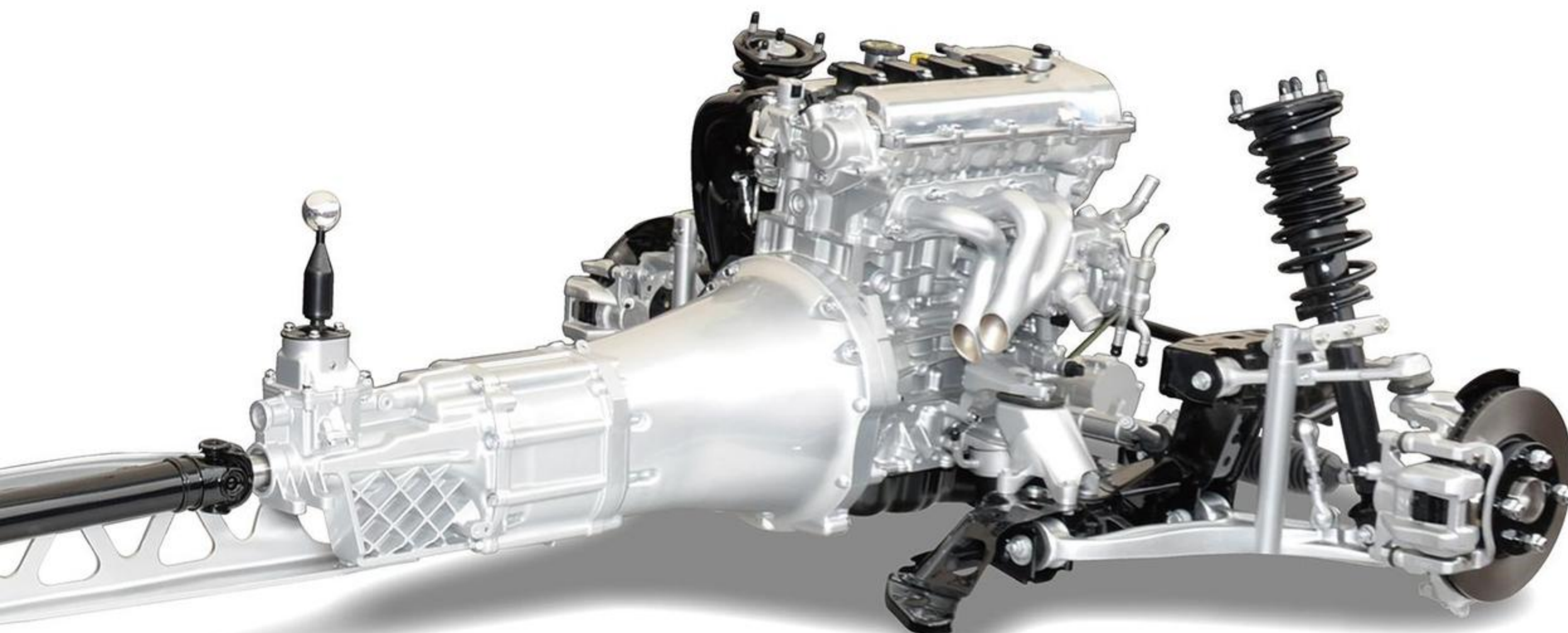
ネットで予約販売されたのだ
が、わずか5分で売り切れ状態と
なったというから、人気の高さが
うかがえる。願わくば投資目的な
どではなくミーティングに乗って
きて、大いに自慢してほしいとこ
ろだ。全世界に1000台、国内
には25台しか存在していない。も
うミーティングするしかないね。

マツダの開発スタッフ陣は30
名近くが集結。山本主査をはじ
めとする、そうそうたるメンバ
ーが集まっていた。





「スカイアクティブシャシー」から読みとれるのは 次期ロードスターへの過大なる期待か？



ダウンサイジングで
さらなる軽量化を図る

ニューヨーク国際オートショーで発表された次期モデルのシャシー。NCよりも100kgのダイエットを目標にしたというから、その努力は並大抵のことではあるまい。搭載エンジンも、小排気量ターボだとかNAだとか、やはり2

は存在するだろうか……憶測を呼んだ。

実際にシャシーを見てみると、PPF（パワープラントフレーム）がある姿にホッとする。開発スタッフ陣はやたらと「原点回帰」を口にしている。何をもってして回帰なのか？ これまでのロードスターファンが受け入れられるのか、まったく新しい層がメインタ

ーゲットになるのか。

そして何より気になるのはステイリングだろう。アテンザやアクセラのような顔になるのか、ロードスターらしさは残っているのか、そしてサイドマーカは共通パーツになっているのか？ いずれにしても、もうすぐ本当の次期モデルが見られるのだから、想像を膨らませて待とう。



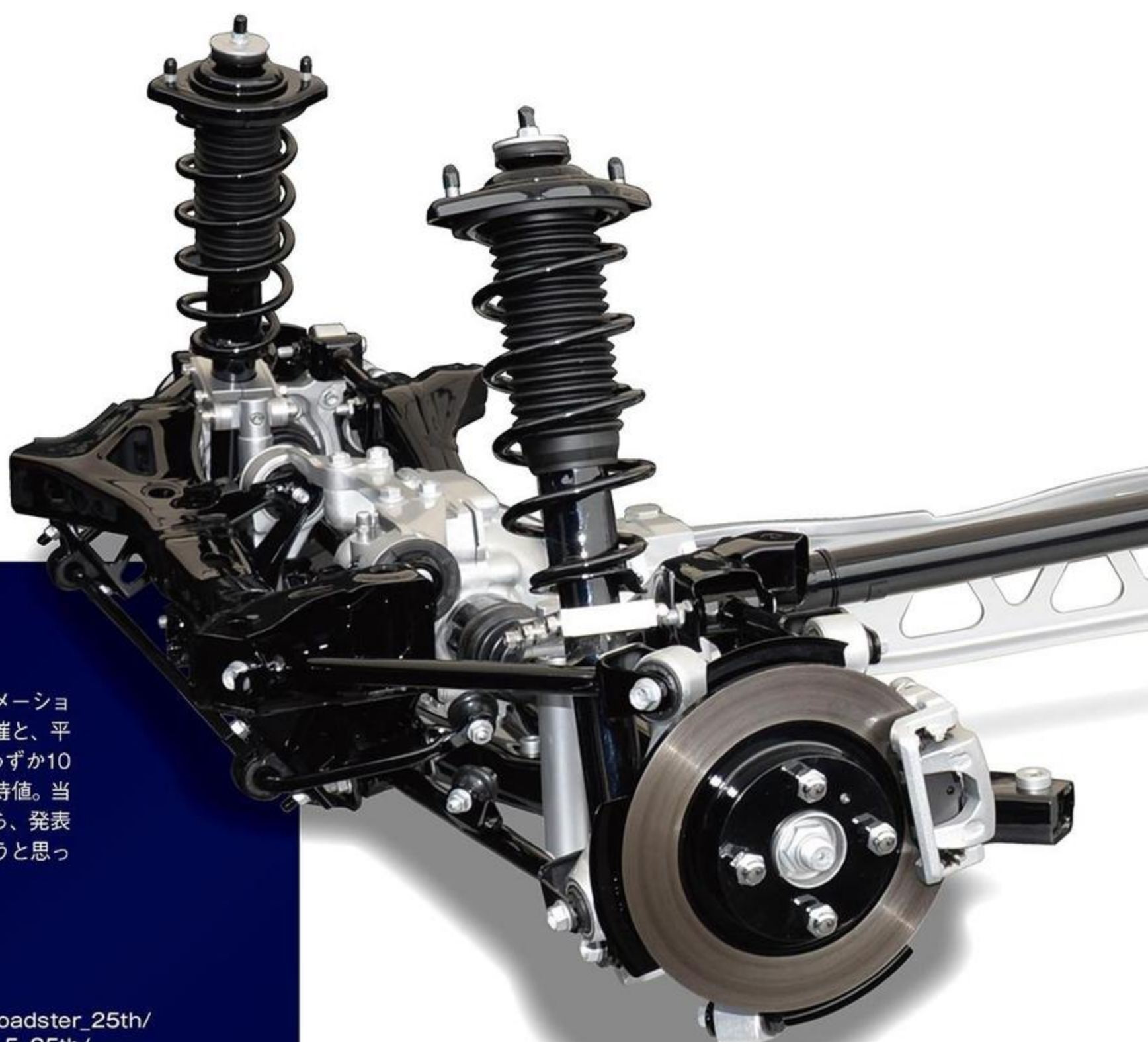


なんと新型ロードスターの情報が 2014年9月4日に世界同時発表!

9月には世界同時発表(日本、アメリカ、ヨーロッパ)が行われるとインフォメーションがあった。国内では「THANKS DAY IN JAPAN」として4日の木曜日の開催と、平日にもかかわらず、それも1200名のキャパシティがあるのに受け付けからわずか10分足らずで定員に達してしまったという。この熱気こそ、次期モデルへの期待値。当日はネットでも話題になるのだろう。限定記念品も用意されているというから、発表会に当選した人は楽しみだろう。それにしても、本誌で募集記事を掲載しようと思っていたが、そんな悠長な状態ではなかった。すごい反響でビックリだ。

「マツダロードスター」25周年アニバーサリーサイト

日本語URL: http://www.mazda.com/jp/stories/history/roadster/roadster_25th/
英語URL: http://www.mazda.com/stories/craftmanship/mx-5/mx-5_25th/



がぶり寄りで見ているミーティング参加者。ホイールが4穴に戻っているとか、少しでも細かい部分をチェックしようとカメラを構える。



さまざまな質問が司会者から飛ぶが、どの答えも歯切れが悪いところかしどろもどろ……。やはり今の時点では制約があって話せないんだなあ。誰か口を滑らせてくれればよかったのに。

できるかな?

がすべて参考になる!



ロードスターほどミーティングの多い車種は他に類を見ないのでは？
ミーティング会場では、たとえ見知らぬ者同士であっても
お互いの愛車を見せ合い、刺激を受けることで話が弾む
ミーティングに加え、サーキットイベントなどでもロード友が増えていく
“リアルな付き合い”を通じて、どんどんロード友の輪が広がるのは
社会人になって、人付き合いが疎遠になっていく世間一般とは大違い
世代を超えたロード友をたくさん作って、日々の生活をめいっぱい楽しもう!

ロド友100人

ひとりひとりの個性が



～ミーティング

北陸ミーティング
大黒ミーティング
オアシスミーティング
軽井沢ミーティング

ロド友作ろう

～サーキットイベント

R1グランプリ
ロドばか
ロードスター祭
パーティレース
富士チャンピオンレース
RS STAGE間瀬運動会

外装だけではなく、インテリアにおいてもプラモデル感覚で楽しめるのがロードスター全体の雰囲気を上手にまとめているユーザーの技、参考にしたい!

MSのボディキットは今見ても新鮮!

福田淳一さん

NA8C改

マツダスピードのコンプリートカーだった「Cスペック」もかなり珍しいが、これはおそらく全国で数台しかないであろう、Cスペック譲りのボディキットを組み込んだ、オーナーの福田さんオリジナルのロードスター。Cスペックのエンジンは2ℓ化されているが、NA8ベースのこのクルマもボアアップとハイコンピストンを組むことで2ℓ化を実現している。そのうえ、4スロをセットしFコンVプロで制御することで、Cスペックよりもレスポンスのいい楽しい走りを堪能できる。

インテリアにはマツダスピード製のベースとなった、デルタ工業製シートのプロトタイプをセットし、パネルは石川県の山中漆の職人さんにパネルを塗ってもらうことで、落ち着いた高級感を演出。単なるワイドボディではない、ベクトルがしっかりしたオトナなテイストが魅力的だ。

「オートエクゼのワンオフのトランクやランティスのテールレンズ流用など、オリジナルティをアビリティすることを大事にしています」



NA8をベースにまずエンジンのオーバーホールを施した。そして次にボディを仕上げ、さらにその後4スロ化も含むエンジンチューンを行っている。

安土桃山時代から歴史を重ねてきた「山中漆」は、依頼すると樹脂製パーツへの塗装や蒔絵(まきえ)も施してもらえる。深みのある仕上げが特徴でとても美しい。



センターコンソールパネルなどは、石川県山中温泉の山中漆の職人さんに依頼して塗ってもらったもの。ホワイトの内装にマッチする。



ガルウイングから普通に戻しました

ホイールを19インチとすることでメッキの目立ち度がアップする。サイズはフロント7.5J、リア9.5Jで、タイヤは215/35と245/30を履く。



センターコンソールとドアキックパネルをメッキ化することで、存在感の大きなホイールとの統一感を演出。うまい見せ方といえる。



渡辺 勤さん

NCEC

08年から軽井沢ミーティングに参加している渡辺さんは、当初ドアをガルウイング化していた。それはそれで目立てるのだが、使い勝手の問題となるとイマイチ。今は通常開きのドアに戻している。

エクステリアはオートエクゼのフロントバンパーに、マツダスピードのリアバンパーを組み合わせている。ほかにもセンター出しマフラーに合わせて加工するなど、まとまりのよさのなかに個性を付け加えているところが好印象。ホイールとドアキックパネル、センターコンソールをメッキで統一しているのもキレイだ。ハデすぎず、それでいて主張のあるコーディネートといえる。



「他人と同じことはしたくない、ということいろいろやっていますが、難しいのは全体のバランスを崩さずに目立つようにするところです」



リアウイングはBMW用を加工取りつけ。マフラーはマークX用を加工してセンター出しとしたもの。バンパーもそれに合わせて加工。



ここに来る途中で 電動ファンが落ちた

堀越直騎さん

NA8C

「まさかこの日に電ファンの羽根が外れるとは思いませんでした。さすがにここでは修理できないので涼しくなってから帰ります」



軽井沢ミーティングは3回目の参加となる堀越さんは、bBのボディカラーであるグレイッシュパープルメタリックオパールでNBを彩っている。イカリング付きのヘッドライトやクロス製幌への交換など、元は白でフルノーマルだったクルマをじっくりと仕上げてきた。ところが今回、休憩で立ち寄ったコンビニ駐車場で、電動ファンが脱落するという、ある意味おいしいネタをGET。このNBにより強い愛着を感じた1日となっていた。



高校生のときに購入してからすでに8年、シート交換などへたっているところをひとつずつ交換してキレイにまとめてきている。



停車中突然ガタンと音が。ボンネットを開けてみると電ファンの羽根がラジエター側に傾いていた。軸部がすり減って落ちたようだ。



ヘッドライトは自分でCCFL管をセットしたイカリング仕様。ハイビーム側はピアノ線を使い浮かせるように装着した。これはすごい。



購入時、幌もボロボロになっていたためクロスへと交換。ちなみにエアロは前後ともガレージベリーの、ウイングはFD3S用を装着。

ノガミのデモ車を 自分流にアレンジ

清水弘義さん

NB8C

「息子がクルマをぶつけちゃって(笑)。それじゃいっしょに買おうかって話になって。ノガミプロジェクトが近かったもので、このデモカーを見かけていて譲ってほしいと直談判しました」。野上代表は「中古車販売店じゃないから」とまだ売る気ではなかったが、熱意にほだされて譲ることに。なんでも2時間交渉したという。

そこまでして購入したデモカーだったが、もっぱら乗るのは父のみで息子はほとんど乗っていない。父のおもちゃとして家族は静観している。カッティングやホイールを塗装することで「ル・マン カラー」を再現している。ほかにも自作パーツでオリジナリティをプラスして、乗るだけではなくDIYも楽しんでいる。ショップが精魂こめて作ったデモカーをユーザーが引き継いで、新たなステージへとステップアップさせた。



オープンカーを買おうと考えてコルベットも候補に挙がったが、ノガミプロジェクトの前を通りがかったのがロードスターとの縁だったのだ。



ノガミがGT選手権に参戦していたころのマフラーをセット。右側1本出しだったのだが、バランスが悪いので2本出しにしてもらった。逆GTウイングは風呂のフタで自作したもの。



スーパーチャージャー搭載でパワーも十分。スバルタンな見た目を裏切らない心臓部もデモカーならではの。きちんと手が入っており安心して踏める。



ホイールは元の色を落として塗装した。冬場に作業したのでつめから血がにじんできたことも……。しかも4本あるので労力は並大抵ではなかった。



GT-RのユーロテールをバラしてLEDを移植して完成させた、世界にひとつだけのテールランプ。「ないものは作る」をモットーにDIYもこなしている。



ブリティッシュライトウエイトがコンセプト

荻野正義さん

NA6CE

個性的なフロントフェイス&リアまわりの造形は新海自動車のプロデュースによるもの。「レガシイに乗っていて、いつかロードスターをやりようと思っていたんですが、いいかげん作れと言われて1年ちょっとかかって完成しました」。トノカバー、ホイールありきでスタートしたが、コンセプトはブリティッシュライトウエイトスポーツと決まっていた。のちにホイールはブラックだったものを赤に塗装しなおしている。エクステリアだけではなく室内も見どころ満載の仕上がり。ファッションパーにいたっては脱着可能というフレキシブルさ。相変わらず目を引く1台だ。



「ロードスターに乗る前から新海自動車とは付き合いがありまして。せかされてこれを仕上げてきました(笑)。軽井沢に間に合った〜」

トノカバーはもはや新品で入手できない貴重なアイテム。シングルシートっぽく見えてカッコいい。カバーをしても外しても似合うスタイリングに仕上がっている。



渋いカラーリングでまとめたインテリア。メーターの並び方もコンソールの仕上げも秀逸。1台1台でいねいに取り組む新海自動車らしい仕事ぶり。

最初是一部だけのはずが気づいたらフルに

宮田信之さん

NCEC

Oduraブランド(オーバードライブ)のエアロパーツを身にまとった宮田さんのNCは、元は紺色だった。最初はキズ防止にフロントのみをカーボン化しようとラッピングをしたのだが、作業をし始めたらどんどん貼るのがうまくなり、もうちょい、もうちょいとやっているうちに、とうとうフルカーボンになってしまった。使った素材はオートフラッグスの4Dカーボン。ここまでにかかった材料費は約3万円、全塗装より安上がり。太陽光で温めて貼ったにしてはメチャキレイに仕上がっている。



「4Dカーボンフィルムは1500mm×15mでなんとか足りました。休みの日などを使ってコツコツ仕上げたので、かかった時間は約3週間ですね」



内装はオレンジをベースにステッチなども入れたレザーに張り替え。これは宮田さんのお母様のお手製。プロかと思うような完成度だ。



マフラーはノーマルをベースに4本出しに加工している。デフューザーは自作、フェンダーウイカーはRX-8用を流用してセットしたもの。



最初に貼ったフロント部はわずかにカーボンの目がよれていたりするが、気になるほどではなし。リアのほうは手慣れたこともあって見事な仕上がり。



大好きなブルーで 自分色に染め抜く!

黒柳勝雅さん

NCEC

マーブルホワイトだったボディカラーは、「ザ・スバル」の代名詞でもあるWRブルーへとオールペン。赤を少し配合することで、深みを強調したのがポイント。さらに「ブルーにペイントしてあるだけではつまらない」と、たとえばフロントのボトムはインテグラル神戸のスポイラーを天地逆転し、カーボンシートでアレンジ。随所にオリジナリティあふれるエッセンスが取り入れられている。

「大好きなブルーをベースにスポコン的な要素も取り入れ、上品にまとめました。もちろん、本人の服装も青でコーディネート!」



エンジンルームもブルーのワンポイントを積極的に導入。ハイカム、エキマニ、コンピュータなどによるチューニングも抜かりない。



インテリアはステアリングなどのパッチョイスだけでなく、バックスキンのカッティングシートも多用し、ブルー基调で仕上げる。



公道を走れるレーシングカーに仕上げる

山崎大夢さん

NB8C

ステッカー類はカッティングマシンを購入して、自分で貼り付けている。この仕様では作業に1日を要した。インターネットで画像を見たりすることで、デザインのアイデアを得ている。所ジョージの「世田谷ベース」よろしく、セン

スのいいまとめ方を模索、「つねにベストを求めています」。Nゼロでも走れるような合法レーシングカーがコンセプト。初めての愛車となるが、学生のため予算は限られる。そこは自分で作業するなどして対応する。

フロントからリアまわりをカッティングでデコレーションしている。エンゲイの蜘蛛の巣ホイールがお気に入り。



エアクリナーを交換して見たえのあるエンジンルームに仕上がっている。



オシャレに
仕上げないと
ダメだね



「マツダの中古車センターで、NAを見てひと目ぼれしてしまいました。本当はFDとかいいなと思ってたんですけどね(笑)」

この丸いカッティングは自分で貼り付けたもの。シンプルな外装のアクセントになっている。



平成3年式のNAは自分よりも年上!

芳賀之彦さん

NA6CE

NA6のVスペシャル(ボディカラーはブラック)から乗り替えた。そのVスベトランクが今の愛車にセットされているが、意外と違和感なくセットされている。ノーマルの良さを大切にしつつ手を入れたいと考えているためやりすぎな

い程度に抑えている。内装はアメリカンJDMを意識しており、アルミパネルを使ったりナルディのウッドに巻き物をするなどオリジナリティをプラス。「配線まみれになりながら雰囲気作りを楽しんでいます」とオーナー。



サーキット走行はもちろん ゼロヨンレースの経験もあり

トラストのターボキットを組み込んでいるSリミテッド。以前乗っていたNAから箱替えした際にすべて移植したもので、十数年が経過する。それだけではなく、パワーアップに伴いスポット溶接増しも行った。エンジンにはファミリアのピストンを採用するなど、しっかり手が入ったチューニング

グカーなのである。

「1回プラグが溶けたことがあったけど、大きなトラブルもなくサーキットもゼロヨン（セントラルサーキット）も楽しんでいます。ゼロヨンといっても、サーキット仕様でタイヤのエアを落として、13秒後半が出ましたよ」。

岡山国際のチャレンジカップカ

ーを手がけるショップでチューニング&メンテナンスしており、岡山はじめタカタサーキットを走っていた。しばらく足が遠のいていたが、また走り始めようとしたいまで入れ中。ブーストは1kg/cm²とドツカンを楽しめそうな数値までかけられる。ノーマルピストン時でも問題なく走れたという。

またコンピュータはトラストア

ルティメット。ポン付けとはいか

ないが、ショップの技術力で制御

してもらっているのだ。



①オーバーホール時にファミリアのピストンを入れたエンジン。過去にエキマニが割れたこともあったが、長く乗っているとこうしたこともある。②今となれば貴重品!?トラストのターボキットを組み込んで走っているが、デフはノーマルのままでも問題なくスポーツ走行している。③インタークーラーはキットに含まれている。フロントバンパーから見えるコアが、やる気を感じさせる。



Sリミの真っ赤な内装に合わせフルバケもコーディネート。メーターフードは結晶塗装されていて個性的に仕上がっている。デフのメーターを助手席側にすっきり埋め込んでいる。チューニングしているだけに、メーターの情報は大切なのだ。



実車だけではなく、チョコQにも自作ワザが!なんとルーフが脱着できるようにしてあるのだ。ここまで凝るとはタダモノではありません!



ドアミラーのメッキと合わせて、インテリアにもメッキをうまく取り入れている。シートを張り替えるなどリフレッシュを施して見た目を美化。

外装はシンプルに仕上げています。リアバンパーから見えるマフラーは5ZIGENで、吸排気のバランスと程よいサウンドを実現。



山名泰仁さん

NA6CE



サーキット走行だけでなくゼロヨン走行経験もあり。ターボ仕様を目いっぱい楽しむべく、またサーキットを走る予定。



ひと目ぼれのダムドエアロを中心に構成

金子成二さん

NCEC

オンシーズンは毎週のようにミーティングに足を運ぶ。以前はNB1が相棒だったが、かなりガタが目立ち始め、遠方へのロングドライブでは不安を感じ、NCへの乗り替えを決めた。洗練されたスタイリングに引かれて即決したダムドのエアロは、新車購入時に装着状態で納車してもらったこだわりの品。その後、傷がついたり、破損したりしたが、そのたびに同じ製品に買い直し、現在のバンパーは3代目。それほど気に入っている。

次期型NDが発売されても、少なくとも3年は様子を見るつもり。それでNDを買わないと決めたなら、2.5Lに換装してしまうかも。



機能パーツは色合いやインパクトも考慮したチョイスがなされている。ECU、カム、エキマニと、ひとつひとつのパワーチューンが施されている。



マツダスピード製バンパーの開口部に合わせて、HKSのマフラーを4ターブルに加工。同時にハネ上げ仕様へとアレンジしている。

ピアスボルトを搭載した2ピースの造形にほれ込み、BBSのRS10はカラーやサイズの違いで4セットを所有。定期的に履き換える。



リアに9J&255幅タイヤを履くため、ノガミのオーバークラウドを選択。インテグラル神戸のディフレーターと組み合わせる。

NCをベースに旧車テイストなメイキング

三井 彰&ひとみさん

NCEC

当初は奥様と共用するつもりで購入したものの、次第にカスタマイズが加速してしまった。現在は旧車のチューニングセンスを随所に取り入れ、マニア度の高いオールドメイクを構築するに至っている。その軸となっているのは、往年の名作であるワタナベのエイトスポーク。

タイヤは「パターンがレトロだから」と、ピレリP4を選択。16インチの純正サイズが205/50R16であ

るのに対し、あえて55扁平を選び、旧車風のテイストを強める。NC用インセットで購入したホイールも、フロント25mm、リア20mmのスペーサーを追加して装着。大幅なトレッド拡大によって、ワイド&ローを強調したフォルムに仕立てる。その際、干渉回避のためにフェンダーのツメはサンダーでカットし、エンドにはモールを追加するが、結果的にはそれもオールドテイストの増幅につながっている。



ミーティングに遠征するのがライフワーク。ロケーションに恵まれた淡路島での開催に引かれ、5年ぶりに横須賀からオアシスに参加。



純正をベースに目盛と数字を追加して製作された210km/hフルスケール仕様メーター。メーターまわりもブラックアウトされている。



シートバックパーベゼルを外し、純正ロールオーバーに固定されているステーを切断。ロールオーバーパッドを巻いて、走り屋テイストを強めた。



ワタナベのエイトスポークはフロント7J×16+42、リア7J×16+38。さらにフロント25mm、リア20mmのスペーサーを追加している。



純正ユニットを用いてLED化されたテールランプ。基本デザインはノーマルのままなのに、質感が格段に高まっているのは見逃せない。



カバーに結晶塗装が施されたL.FIVE。コスワースのカムを組み込み、ノガミプロジェクトでECUの書き換えを行う。純正マフラーのサウンドが気に入っている。純正テール部のみマツダスピード製を移植。



クルマは「見た目」が大事、さまざまなアプローチで注目度をアップさせる
参考にしたいポイントが多数あるから、自分の愛車にも生かせるハズだ

ATで快適な“なんちゃってレーシー”

三好康彦さん

NCEC

「通勤や買い物も難なくこなせる快適レーシー仕様です」と愛車を紹介してくれた三好さん。実際に奥さまの買い出しにも大活躍しているようす。転機となったのは不運な事故。修理ついでに奮起し、ガレージベリーのバンパーを中心として、一気に仕上げていった。

ポイントはホワイトのボディカラーに合わせたブルーのアクセント。ストライプ、ホイール、マフラーのヒートアレンジなど、くどくなりすぎない程度にブルーを取り入れることで、見事アメリカンスポーツなNCへと変貌させた。最小限のパーツ点数で、大きなインパクトを手に入れたのだ。



「リムの深さでアピールしたい」と、グラムライツの57ゲイナーを選択。前後とも7.5J×17+48に3mmのスペーサーを追加する。



ガレージベリーのTUNフロントバンパーは、ボトムの張り出し部分をカーボンシートでアレンジ。グッと引き締まった印象に。

サイドステップやリアディフューザーにも興味津々。日々の買い物に使えるレベルを維持しながら、スポーツ度を高めていくつもり。



マフラーはトラストのコンフォートスポーツGTSを装着。もちろん、ブルーにヒートアレンジされているのが最大の選択理由だ。

ファミリアを購入するはずだったのに……

浅原義敬・恵美さん

NA6CE

北陸ミーティングで料理の腕を存分にふるって、いつも宴を盛り上げてくれる「シェフ」。8年ほど前に購入したNAは、友達がイラストを描いてくれ、カットリングまで仕上げてくれている。新たなデザインにした暁には、福田さん(初代ロードスターのデザイナー)にイラストを描いてもらうことになっている。ロードスターに乗るきっかけは、「ファミリアを見に行き気にならず、捨てられそうなNAを見て思わず(笑)。捨てられるくらいならって」。捨て猫状態!? まだ5万kmしか走っていない車両だったのはラッキーだ。以来、すっかりはまっているというわけなのだ。

運転席だけではなく、助手席もフルバケットというのがスバルタシ。どうせ大してリクライニングしないしね!



北陸ミーティングでは材料の調達からするため、荷物がどうしても多くなる。そこはトランクにコンテナを載せて対処している。



ロードスターがつかないで縁で夫婦になったおふたり。恵美さんも北陸ミーティングでは料理のアシストを。いつもありがとー!



目にも鮮やかなボディは ルノーのグリーン

高畠宏幸さん

NA8C

アメリカ・オートコネクションのファストバックをセットした流麗なスタイルを見せているのが、高畠さんのNA8。鮮やかなボディカラーは2年ほど前に塗り直したもので、ルノーのエイリアングリーンだ。コニの車高調を使ったローダウンと14インチのTE37が見せるカタマリ感の強さも見事。強いコントラストを見せるレカロのシートが、屋根が開かなくてもしっかりと存在感をアピールする。

「マフラーはジョイファストさんの製品をセットしています。どこを走っていても注目を浴びるボディカラーが気に入っています」



ファストバックはトランク付きなので実用面での問題はなし。面積が増えるぶん、エイリアングリーンのカラーがめちゃ目立つ。

14x7Jでインセット0というTE37に、185/60R14のRE11Aをセット。車高の低さとタイヤの厚みがいい感じでマッチングしている。



これも鮮やかなレッドのレカロSP1JSを2脚セット。ボディとのコントラストが強いので、インテリアにも目が向くようになっている。



初めての愛車はめちゃめちゃ楽しい～

長澤智也さん

NB8C

2年前に免許を取得し、いざクルマを買おうと思ったときにはRX-8も候補に挙っていた。しかしロードスターのほうがミーティングといった集まりが多いので、こちらに決定。NAも視野に入れ実際に店頭へ見に行ったところ、ワンオーナーで年配の人が大切に乘っていたという履歴のNBに遭遇し、4年フルローンで購入に踏みきった。走行距離も4万km程度だったが、あっという間に6万kmまで伸びた。現在、若者が集まるミーティングで交流を深めている。



FDウイングを探していたのだが、実際に取り付けたのは丸目インプレッサ（GDB）の羽根。しっくりくるのがロードスターマジック！



社会人になって間もないが、通勤でもこの愛車を使っている。幌はいいものをおごってやろうと新品に交換されている。

このミーティングは皆勤賞です！

大橋彪也さん

NA8C

かつてFDに乗っていたのだが、いかにコストが……。そこでノガミプロジェクトのGT300を目標にNAにスイッチ。しかしパーツ代を計算したら目ん玉が飛び出た。そこでUSDMに方向変換。最終的には走れてなおかつ目立つ、「いいとこ取り」をねらう。他人がやっていないことをやりたい。パープルに輝くネオン管は取り付け方を教えてもらい、自分で作業した。ラジエター交換もキャリパーオーバーホールもDIYしているのだ。



カーボンシートも自分で張ったという彪也（ひょうや）さん。買ったときからユーロテールだったが、純正テールに交換したいとパーツを物色中。ウイングはBOMEX製。



“人馬一体”を標榜するロードスターだけに、走ってこそその真価を発揮できるもの
それぞれのフィールドに合わせたチューニングやセッティングが大いに参考になるはずだ

緒形修一さん

NB6C



なんでも自分でやってしまえる
達人。若者たちのよきアドバイザーなので、ミーティングで見
かけたら声をかけて勉強させて
もらおう。



ロードスターでは見たこともないようなエンジンレイアウト
を採用する。冷却効率を考慮したもので、エアロパーツでも
積極的に整流を行っている。

ライトのLED化からCPU まで自分でモディファイ!

見るからにスパルタンに仕上が
っている緒形さんのNB。ミーテ
ィング会場で見かけたという人も
多いのではないだろうか?

見た目だけではなく心臓部には
HKS2540タービンを組み込
んだファミリア用エンジンを搭載
する。それもVマウントにするな
ど、ロードスターらしからぬエン

ジンレイアウトを採用している。
そのため電動ファンは下向きに取
り付けられているのだ。パワーア
ップに伴う熱量のコントロール
は、エアロでもきっちり対策され
ている。ノガミプロジェクトのボ
ンネットが、エンジンルームの熱
気を放出してくれる。これで鈴鹿
を走ったりジムカーナなどスポー

ツ走行を楽しんでいる。
ベースはATだが、当時なかつ
たはずのシーケンシャルになっ
ている。ステアリングにはパドルシ
フトまであって、めちゃくちゃ楽
しそうだ。これらのプログラムも
ご自分でやるというから、まさに
クルマは思いのまま。見た目も走
ってもスゴ技だらけの1台なので
ある。長く乗り続けていることが
える。チューニングしても調子良
く乗ることができる証だ。



このシーケンシャルも、自分でプログラミング
して取り付けたというから驚き。ここまで自分
でできてしまう人って……!



ブレンドをセットして効きを高めているが、パ
ッドがあまり減らないのでキャリパー代と相殺
できるくらい。意外とお得。



エアバッグレスとなっているため、助手席側
にはコンピュータがセットされている。この穴は
熱対策のために施した。



テールランプにインストールしているLEDは、
フーガのLEDをひとつひとつバラして取り付
けたという力作なのだ。



NBのころにパドルシフトがあったらこんな感
じ? オートマでもこれがあればキビキビとス
ポーツに走ることができる。



操作しやすいように設計したペダルも、もち
ろん自作によるもの。スポーツ走行もこなせる
ようにしてある。



なんとZ33用のマフラーを改造して取り付け
ている。どこを見ても「フツー」ではないアイ
テムの選び方に驚かされる。

さっそく25周年記念車カラーにオールペン

山田則和さん

NA6CE

きっとほかの人もやってくだらうと思い、軽井沢ミーティングに向けて25周年記念車のボディカラー、ソウルレッドプレミアムメタリックにオールペンしてきてみたら、どうも自分だけのようでびっくりした、という山田さん。ボランティアスタッフとして仕事をしながら、軽井沢を楽しんでいた。

ベースはNA6だがエンジンはNB2用、ミッション

はNB1の6速に載せ換えて走りを楽しんでいる。エアロパーツは当て逃げされたのをきっかけとしてS2レーシング製をセット。リアフェンダーはフロントに合わせてたたき出し、15×8.25JのXXRを履かせることで、インパクトの強いシルエットを実現している。アクセントになっている三角窓はバルケッタのアイテムだ。



「初めは間違えてボランティアスタッフ登録をしましたが、やってみると楽しいです。ぜひみなさんもやってみませんか？」



マフラーはコーンズ製にカッターをセットすることでエアロの長さに合わせている。当て逃げがきっかけとはいえないに入っている。



エンジンはNB2で、エアクリナーはラムエアシステムをセットした。制御はNB用のECUで行っている。オルタネーターはマルハのアイテム。エキマニはRS-R製だ。



シートはインテグラタイプRの純正レカロを装着。予算を抑えるために純正レカロを探していて見つけたものだそうだ。



フロントフェンダーの幅に合わせてたたき出したリアフェンダーのラインがタイヤのショルダーにマッチ。タイヤサイズは195/50-15だ。

ロードスターの楽しさを息子も理解!

甲田 勉・琉騎さん

NA8C

「撮影してください」って免許持っていないでしょ、と思ったらオーナーの息子、琉騎(りゅうき)さんだった。クルマの説明を父よりもキビキビと説明してくれる。

少し前までNA6CEを持っていた、いじって乗りまわしていた。通勤にも使っていたが会社から「好ましくない」と言われ仕方なく手放すことに。ところが、1カ月もたたないうちに再び欲しくなりこの車両を購入。ボディカラーは購入時のまま。息子とふたりでミーティングに参加する、うらやましい親子関係。



NB2の可変バルタイエンジン搭載している。将来的には息子が乗ることになるので、コンディションを保持するのは必至。



「教えたわけじゃないのに、旧車好きに育ってくれて」と父。自分も乗る気まんまんの琉騎さんは13歳。あと5年で免許取得年齢だ。

レスポンスアップをねらってチューニングしている

森田匡俊さん NB8C

NBの走行距離が20万kmを超えたのをきっかけに、オーバーホールかたがたチューニングをしよう、と思い立った森田さんは、パワーそのものよりもレスポンスをよくすることで楽しく走る、というのを目標とした。そのメニューは軽量フライホイールへの交換や4スロの装備、カム交換とバランスどり、オーバーサイズピストンへの交換といったもの。制御はモーテックでおこなっている。その乗り味はというと、サイコー。ハタチくらいのときに購入してから十数年、ここからまた新たなNBとの生活を送るのにふさわしいクルマとなっている。ちなみにサスペンションはティン、LSDはクスコの2ウェイをセット。ここがチューニングのスタートだったようだ。

「このクルマの前はS13シルビアに乗っていましたが、パーツをバラ売りしてロードスターを買いました。楽しいクルマですね」



東名のボンカムやバランスどりをし、オーバーサイズピストンを組んで、4連スロを装備。テックアイトでセッティングを行う。



ガレージベリーのメーターカバーにデフォルトのメーターをセット。ロールバーはセーフティ21製、シートはコースのフルバケを装備した。



エアロパーツはフロントとサイドがステージ21、リアバンパーはガレージベリーの製を装着。マフラーはコーンズ製をセットしている。



メーターもAWD製で、アフターメーターもセットすることでコンディションを把握している。



ステージの田畑さんに相談しながらセット

渡邊祐樹さん NCEC

NCに乗るようになってからサーキット走行に目覚めた。乗り始めて1年ほどが経過するが、すでに本庄や間瀬サーキットの走行経験を積んでいる。

「純正タイヤのバランスがいいと思っているので、205CUPで走ってます。サスペンションは、仙台ハイランドで速いと思った人がトラストのサスをつるして装着していて、ステージの田畑さんに聞いてみたらいい足だということで、セットしました」。

北陸ミーティングからステージの間瀬運動会(その間1カ月ほど)までに、ホイールを自家塗装していた。FD前期のホイールを、自宅ベランダでキャンディカラー的なスプレーで塗った。まだ寒い最中で、しかも親に怒られながら……。そのかいあって見た目の印象がガラッと変わった。

ステアリングやシフトノブを交換して、よりスポーティでサーキット向けのコックピットに仕上げた。なかなかNACHUCKな雰囲気。



エンジン本体は手つかず。購入して1年ほどです。すでに走行距離は2万km弱! マツダの整備関係者のため、メンテナンスは自分でできる。



ドリンクホルダーは充実しているが、小物入れとなるといまひとつ。3連メーターよりよく、ドリンクホルダーを3つ合わせて小物入れに。



3連メーターは汎用のホルダーを使ってセット。純正メーターの奥行きに合わせるようヤスリで削ってガリニッシュに合わせた。



初のマイカーが このNR-Aです

高本光太郎さん NB6C

軽井沢ミーティングに参加していた高本さんのNBは、パーティレースのベース車NR-A。イベントの3週間ほど前に納車となった、高本さんにとっての初のマイカーだ。

もともとFD3Sが好き、スポーツカーが好きということから、走りが楽しいクルマを、と探していたときに見つけたこのNR-Aは、状態がよく価格も手ごろだったことからほぼ即決状態で購入を決定。まだ手もとに来てから時間がたっていない、ということから、とくに何かを替えたということはなく、とりあえずセキュリティシステムのみを装備している。初めてのクルマということで、当然軽井沢ミーティングも初参加。いろいろなチューンをしたクルマを見て、大いなる刺激を受けていた。

「初めてミーティングに参加しましたが、いろいろなチューンをしているクルマを見ることができてうれしいです」



パーティレースのベース車ということでエンジンルームはまるっきりのノーマル状態。納車されて間もないので見事に美しい。



マフラーもカッターのみ装備のノーマル状態。これは近いうちに交換したいポイントのひとつだそう。



サーキット走行を前提としたクルマだけにノーマルでロールケージを装備。走りに行こうと思えば、すぐに行くことができる。



まだ寒い(4月)ペランダで休日の時間を利用して塗装したホイール。カー用品店でキャンディっぽいカラーを探して塗ったものだ。



「ボディサイドに念願の、ステージのデカールを張れてうれしいです。サーキットはこのNCを買ってから走り始めました。楽しいです」



ミーティング編

ノーマル派

やっぱりノーマルはいくら見ても見飽きることがない、というのはみんなが認めるところ
オリジナルを大切に乗り続けるのもまたロードスターらしさだ

小保方重男さん NA6CE



小保方さん(右)と車両作りに協力したのは、まるこめ。さん。みんなが協力してくれるので頑張れる!?



北海道から愛車で駆けつけた!

中側久恵さん NA8C

ロードスター25周年を記念して、北海道のオーナーズクラブ「Rock's」では各地ミーティング会場で、大々的なプロモーション活動を敢行している。その第1弾が北陸ミーティングだ。フェリーを使って自走してきたという! 新車で購入したこのNA(平成9年式)は、走行距離が17万kmを突破。フェンダーはさびが出て交換したこともある。これからもリフレッシュを行いながら、乗り続けるという。ちなみに活動はオアシスミーティング、軽井沢ミーティングへと続いており、メンバーだれかしらが広報活動を行っている。ふらのミーティングは9月13~14日で行われるが、翌日も休みだから、ツーリングがてら参加するといいいだろう。北海道を走るの、気持ちいいぞ!



Rock'sのメンバーと。リーダーの山本さん(手前右端)を頭に各地のミーティングでふらのミーティングの宣伝活動を行っている。



助手席側には無印良品で購入した物入れを、ゴミ箱としてセットする。道中長い(!)から、ゴミが散乱しないようにしないと。



オートマだから都内の渋滞にはまってもラクチン。オリジナルを生かしつつステアリング交換をするなどして好みのフィールに仕上げている。



今M2を作ったらこうなる という好例なのだ

Gリミテッドをベースに、M2
テイストを散りばめて作ったのが
この「1028R」。これまでワ
ンオフ加工を用いて、ハデにモディ
ファイしてきた小保方さんらし
かぬ(?)シンプルさ。

かつてM2を自己流に仕上げ
ていたモリゾーこと森田さん監修
(かなり手厳しいらしい)の下、
M2パーツを組み込んでいる。ド
ア、トランクはM2を購入し、シ
ートも持っている。しかし、そこ
はこだわってGリミテッド純正を

そのままセットしている。一方、
M2 1028のリップ、ハード
トップ、ロールケージを生かす方
向。このへんのバランスが
「1028R」たるゆえんだ。
軽井沢ミーティングのあとも少
しずつモディファイが続いてい
る。それもモリゾーのダメ出しが
連発されているから。ダッシュに
アルカンターラを張ったりエアコ
ンがきくようにしたり……。来年、
いや中部ミーティングにはどんな
姿になっていることやら。

エンジンは見た目と違ってNB3用改の可変バルタイ
60馬力仕様。ダイレクトイグニッションで今時のエン
ジンに。オイルキャップは1001タイプ。



エンブレムはまるこめ。さん作。こ
のプレートに恥じないようにクルマ
を仕上げていく予定だ。

Gリミテッドの真っ赤な内装
が鮮やか。インテリアもこの
状態からさらに進化中。



NA→NB→NA→NA つねにロードスターオーナー

高木伸弥さん NA8C

このJリミは購入して3年ほど経過する。以前はマリナブルーのNAに乗って
いたのだが、「今度は黄色に乗りたい」とJリミを探していた。NAに乗っているとき
にはNBに、そしてNBに乗っているとNAに乗りたくなり、すでに4台目。つねに
ロードスターのある生活を送っている。

鮮やかなイエローのボディは、3年ほど前に購入した状態のまま。色あせもな
くコンディションはすこぶるいい。ロールバーは以前乗っていたNAから移植し引
き継いだパーツだ。エンジンはとくに手を着けていないが、走行距離は12万kmに
達する。外装、内装ともにオリジナルを大切にしまとめ方で、落ち着いた雰囲
気を演出している。大人のスポーツカーだ。



運転席はローポジションになるようシートをセットしている。センターコ
ンソール、パネル類はオリジナルのままで見た目にもヤレなし!



ミーティング編

オールペン

ロードスターほどオールペン率の高いクルマはほかにはない、といい切れる
NAがもっとも多いけれど、NBやNCでもオリジナルカラーに彩られた注目度の高い車両がお目見え

ドラえもん色と言われることもある

丸岡康郎さん NA6CE

パステル調のスカイブルーがとてもキュートな1台だ。またハードトップとピラーの部分がホワイトという塗り分けが抜群の相性で、かわいさ倍増。「嫁さんに隠れていじってます(笑)。オールペンは知り合いが適当に作った色で塗ってくれたもので、クリアが多めに塗られているみたいです」

平成2年式とは思えないほどのコンディションで、もとはシルバーだった車両だ。ホイールはハヤシレーシングの13インチで、ヤフオクで手に入れたもの。全体の雰囲気がこのスカイブルーと見事にマッチしている。100%雨ナシ、というくらいの晴れ男ならぬ、「晴れロードスター」。久々のオープン。



13インチのハヤシレーシングのサイズは7J×13で、オフセット(インセット)は+10mmをチョイスした。こんなアプローチはNAだけ。



3連テールになるカバー、トランクスポイラーをセットしたうえでオールペンを行った。やりすぎない外装が好感度アップ。



シンプルにまとめられたコックピット。ノーマルのデザインも尊重しつつ、ステアリングやシートを交換。外装とのバランスも◎。



丸岡さん(右)といっしょに参加したのは、「ラジコン友達」という高校生の八島大地さん。年の差を超えた友達ができるのはうらやましい。



20歳のお祝いに全塗装して差をつける

佐藤良平さん NA6CE

昨年、買ったばかりの愛車で北陸ミーティングに参加。なんと今年はオールペンしての登場。これはホンダのライフに使われていた色で、こうした淡い色がNAには似合う。「20歳のお祝いですね。メンテナンスでは、昨年クランクプーリーの交換を自分でやりました。今はクーラントの漏れがあるようなので、お給料が出たらラジエターを買おうかと。もうロードスター貧乏です」。若いうちは苦労してでもロードスターに乗れって言うでしょ！ 冬以外は毎日乗っているの、6万km足らずだった走行距離が、すでに10万km近くに。走るのが楽しくてしょうがない。



ヘッドカバーも塗装して、エンジンルームの見栄えもばっちり向上していた。パツと見、ラジエターに問題があるように見えない。

ロードスターではあまり見ないDADのミラーカバーになんちゃってドル札。若者らしいまとめ方だ。



切実なメッセージのステッカーは佐藤さんの叫び。ロードスターがあるから働くモチベーションになるのでは？



「オールペンしたらきっと取材してもらえと思ってましたあ(笑)。いいカラーリングになったでしょう。ねらいどおりっす！」



買ったときからこの状態 出どころが知りたいっ!

黒木栄豪さん NA6CE

1989年の試乗会で、ディーラーのお姉さんが乗ってくれたおかげで、オープンカーの気持ちよさを覚えてしまった。また友人が乗っているのを借りたりするうちに、気付いたらディーラーでハンコを押していた。ここからロードスター人生が始まる。このロードスターは「こんながあるよ」って友人が画像を送ってくれ、速攻で決めたもの。オールペン済みで、バーの類も入っていたのでそのままサーキットも楽しめそう。ただし、父親がサーキットを走ってピーピーの状態を子供ながらに覚えていて、サーキットには二の足を踏んでいるとか。

買ったままでも十分に目立っているのはいいのだが、補修しようにもカラーナンバーがわからない、どこかのボンネットが出どころ不明など困った部分も多少ある。ここまでやってあるのだから、だれかが情報持っていないかな?



「AZ-1も持っているんですよ。意外とこっちは維持費がかからないので。やっぱりオープンカーは気持ちいいですね」



内装の程度もよく、シンプルにまとめることができた。シフトブーツ、サイドブレーキのブーツを外装に合わせてカラー変更するのもよさそう。



バイザーにはサングラス的なボードを取り付けてあるなど、前オーナーの痕跡が色濃く残っている。これ、UVカットだったからさらに優れモノ。



ミュレンのシートが2脚。シートレール付きで購入したが、レールを取り付けるための部品が高かったような……。



エアロボードも前オーナーが取り付けけたものをそのまま利用している。仕上がりの完成度が高いことで、思い入れの深さを感じる。現オーナーもね!



エンジンはBスベックのものが搭載されており、ファイナルも変更しているようだ。またクロスミッションが入っている街なかラクチン。



デミオベースの 男でも乗れるピンク

貝原大介さん NB8C

以前はスカイライン・タイプM(R33)でドリフトをしていたのだが、オープンカーもいいなとロードスターにスイッチ。パワーのない不満を感じることもなく、早々にオールペンへと踏みきった。デミオのピンクにメタリックを粗めに入れ、黄色のパールを乗せるなど完全なオリジナルカラーだ。またリアバンパーのスムーズングやヘッドライトの加工などをDIYで行っている。そしてスタイリングに合わせるため、ダイヤモンドレーシングのホイールを個人輸入で手に入れた。サイズは10J×15インチでインセットはフロント+12mm、リアは±0mmを履かせた。



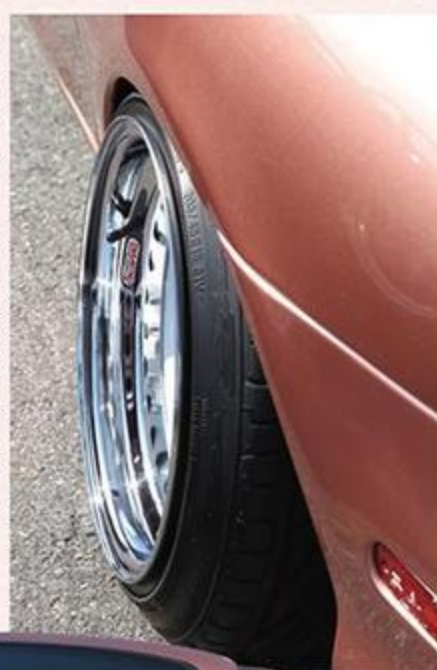
オーナー(右)とWEBチューンで黄色のNBを購入した齊藤健悟さん。このNBの隣に乗っていて「いいかも」と思い貝原さんもNBを購入。



エンブレムやかざ穴を取り外してスムーズング。ノーマルと比較すると違いがわかりやすい。ヌメっとした感じがNBらしさを強調する。



リアのキャンバーは6度半ほど。アッパーアームを短縮して入れている。深いリムホイールとマッチしてカッコいい。



ポルシェのブルーは リゾートっぽい

諸富健人さん NA6CE

アクセラディーゼルに乗り替える友人から譲ってもらったのだが、塗装がはげていたためゴールデンウィークにオールペンした。さっそくオアシスミーティングでお披露目となった。ポルシェのリビエラブルーで、これに合わせて幌もロビン社製に交換した。ガラスなのにNA開けできるのが気に入っている。この幌カラーに合わせて、インテリアをまとめていこうと画策中。オーナーの洋服もコーディネート？



「ロードスターに乗っている友人が、なんでもなんでもワクワクして楽しそうなのかと思ってたけど、乗ればわかりますね！」



こんなにユーロテールがぴったり似合うボディカラーもないだろう。幌のベージュとも相性がよく、古さをいっさい感じさせない。



初代シビックに近い イメージのボディ色

岩槻真也さん NB8C

屋根付きのガレージで大切にされているNBで、オールペンして3年ほどが経過する。「最初はノーマルの紺のメタリックに塗り替えようと思っていたんですよ。でも奥さんがどうせ塗るなら人と違う色じゃないと、お金をかけて塗る意味がないって(笑)。それでソリッドのカラーにしよう」と。

購入するときには、2人乗りだし勇気が必要だった。一家にNB1台だからだ。オープンカーに興味もあったし、思いきって買ってみたい、楽しくて自分でいじることができるようになっていったという。それまで奥さんの晴美さんが洗車などをしていて、自分でやるようになった。また、欲しいパーツがあっても、「なんでもかんでも買っちゃダメ」という家訓にしたがってじっくり考え、自作できるものは対応してモディファイを楽しんでいる。

○型にカットできるカッターを購入してシートをキリヌキ、エアコンリングとして張り付けた。こうした自作を楽しめるのもロードスターならでは。



AWD製のメーターをセットする。ドライバーがもっとも満足するアイテムのひとつだ。これまでは違う愛車との付き合い方を楽しんでいるようす。



シートコンソールにして操作性を向上させる。コクピットがすっきり見えるのもいい。パワーウィンドウのスイッチもちょうどいい位置にある。



「ノーマルと同じに塗るんじゃ捨て金になっちゃう」と手厳しい晴美さんの助言あってこそそのオリジナリティ。ナイスです！



ホイールは通信販売で安いものを買入。サイズは6.5J×15インチで、インセットは+38mmだが、スペーサーでツライチにセット。



見た目はハデだがエンジンはノーマル

渡辺丈志さん NA6CE

つや消しパープルのボディカラーに、3ナンバーのワイドボディとなるリアフェンダー。すごいNAがいると思ったら、広島県のRSガレージワタナベの代表が！お子さん連れでオアシスミーティングにプライベート参加。さぞかしチューニングも、と思ったらエンジンには手が入っていない。ボディメイクは1年ほどかけて行ったもので、ボディのセンターラインはミーティングの2〜3日前に張った。

最近ガレージに入庫してくるNAは、やることのメニューが増えてきている、と渡辺さん。レストアすることが多いってことか。チューニング以前にやることがたくさんあるのが現状。まずはエンジンよりも……を実践したデモカーがこれ！長く乗るためのノウハウを注入して仕上げた1台だから、参考になるポイントも多い。レストアを考えている人は相談してみよう。



トラック用品店で購入した水中花ノブ。控えめな長さがいじょう。メインのメーターは回転計がアフター製品に交換されている。



息子さんと一緒にミーティングに参加。これで走ってきたから、そりゃもう周囲の注目浴びまくり。

ピラーはツヤ消しカーボンシートを張り付けた。最近ではピラーもドレスアップの重要パートとして注目されている。



リアフェンダー装着により車幅は1750mmとなる。ホイールはワークのCR AER STERで、サイズは8J×15インチだ。インセットはフロント16mm、リア28mmだ。ワイドフェンダーにツライチでセットされる。



クルマではなくTOTOの……！

渡辺佐織さん NA6CE

淡いベージュは、ノーマルにもラインアップがありそうなボディカラー。軽カーか何かの車種の色かと尋ねたら、なんと「TOTOの便器(大爆笑)。アイボリーってやつですね」にはビックリ。なるほど、たしかにあるような……。クルマ関係の仕事をしていることから、自家塗装で仕上げた。NAは奥さんが主導権を握っているため、ダンナの康彦さんは「言いくるめられている状態」と苦笑い。



「NAばかり3台目です。友人がフェイスブックで手放すってアップしていたので、だったら譲って、と笑。このスタイルが気に入ってます」

レトロっぽいイメージは純正のテールランプとの相性がいじょう。ホイールも○。

内装は磨いてもらってキレイに仕上げた。よけいなモノがいじょうなく、シンプルで「男らしい」コクピットだ。



18万kmオーバーで 最近オイルが減る減る

大原秀元さん NA8C

アウディのオレンジで塗装したボディに、S2レーシングのフェンダー、ディースピードのボンネットなどエアロパーツを組み込んでいる。スポーティなイメージを実現していて、若いオーナーカーらしさがにじみ出ている。「これに乗る前はレガシィB4に乗ってました。B4を修理する間だけのつもりで、軽いクルマでもと思って選んだんです。乗ってみた感想は、ちょっとパワー不足を感じたかな。でもちゃんと踏めるし、まさかここまでいじることになるとは思ってませんでした。つなぎのはずだったのに(笑)」。

さすがに18万km超えともなるとエンジンが心配。走っているうちにオイルが減るようになった。ガスケットなど手を入れないといけないタイミングが近づいてきている。オーバーホールもしくは、走行距離の少ないエンジンに載せ替えるのもアリだ。

ブラックアウトしたサイドマーカーは自分で塗装した。暗くなるぶんLEDを仕込んでいる。黒とオレンジの組み合わせがグッド。



ドアノブも黒く塗装して、全体的にコーディネートしている。こうした細かい部分も手を抜かないことでまとまりがとれるのだ。



ウィンカーもマーカーもブラックアウト。自分で作業できるところはDIYを楽しむ。父親もサーキットを走るクルマ好きなので、理解がある。



ホイールはエンケイのRPF1をブラックに塗装してもらっている。ブレーキキャリパーの赤塗装は耐熱塗料を使って自分で塗ったものだ。



冷却効率や整流といった機能性はもちろん、見た目にもスバルタンに見せるエスツーレーシングのフェンダー。リアフェンダーはたき出して195/50/15を履く。



金田めぐみさんとオアシスモータリングに参加。会場にはオールペンされた色とりどりのロードスターが並び、オレンジは視認性が高かった。



低めにセットされたGTウイングの翼端板には、思わずクスッとさせるステッカーが。ちょっとした遊び心が垣間見える。

ズームのパネルにデフィのメーターをセット。芳香剤はエアコンの走行風を使った2基がけ(!)。



アホみたいに走ってます(笑)！

小堀顕さん NB6C

昨年購入して1年足らず、にもかかわらず半年あまりで1万3000kmも走行した。ドライブが楽しくてたまらないという感じ。ボディカラーは996ポルシェのターコイズブルー。「以前、父が乗っていたのと同じ色なんです。この色で売られていたんですが、父のほうがこれは買いだろうって。クルマの購入時にはシルビアもいいなと思ったけど、ロードスターにしてよかった」。ボンネットは黒ゲルのままだが、意外としっかりきているのでクリアにするか考え中。



ヒマさえあればロードスターに乗っているという小堀さん。フュエルリッドはカッティングを張り付けたもの。ポップなデザインが楽しげで、さまざまな柄がある。



NAのRリミテッドも持ってます

村上浩二・尚美さん NB8C

こちらがアウディのオレンジというから、同じオレンジといってもさまざま。平成10年式で新車で購入した。通勤用として乗っており、走行距離は12万kmほど。もう1台NA8のRリミテッドを所有。こちらはもう23万kmにもなるの

で、徹底したリフレッシュを予定している。エアコンも壊れたので思いきってNB流用……と腹をくくったとたんに直ってしまい「どうしよう〜」。NAが修理待ちの間でもこのNBがあるので、ロードスター生活は充実しているのだ。



毎年、オアシスと軽井沢ミーティングに顔を出すが、もう1台のNAのメンテナンスにお金がかかるので今年はオアシスのみ。愛犬ココアくん。



A-SPECのトランクスポイラーは、NBに装着しても違和感がまったくない。ユーロテールも似合いそうだが、純正のほうが大人っぽく見える。



クルマに興味なかったけど……

志鎌雅さん NB8C

サーキットが大好きな父親の影響で、子供のころからサーキットに出入りしていたが、クルマ好きというわけでもなく……。ところがロードスターを購入して以来、サーキット走行するなどすっかりはまっている。ちなみに母親もサーキットを走っていたことから、DNAがそうさせたともいえる!?

ミッドナイトパープルのNBのスパルタンな姿を見れば、腕磨き中だということがわかる。普段乗りもまだまだ慣れていないビギナー、これからが楽しみなのだ!



若いロードスター乗りが集まるミーティングにはちょくちょく顔を出している。若者にだって、まだまだクルマ好きはいっぱいいるんだと実感したよ。



学生時代に購入した初めての愛車

小林右京さん NA6CE

ポルシェGT3の鮮やかなオレンジに全塗装。知り合いに塗ってもらったものだが、「ロードスターをいじらなければポルシェ買える?」と思うことも。「コペンやカプチーノ、ビートなんかも候補にありましたが、専門学校の駐車場にNCがあって、ロードスターもいかな、と。で、ロードスターと思ったらNA」というわけで購入した。整備関係の仕事柄、オイル交換くらいは自分で行っている。また友人にもNAを持っている人がいるので、みんなでツーリングに行こうと考えている。



村上モータースのトランクにしてからオールペンを思い立った。S2レーシングのリアバンパー、ユーロテールを組み込んで、個性的なリアビューに仕上げた。



ドレスアップにもチューニングにも法則や正解などというものはない
とくにミーティングのようなお披露目の場では、なんでもあり!

柏木禎徳さん

NA6CE



思わず笑っちゃう竹ヤリマフラー。まんま風呂の煙突。こんなアプローチのドレスアップカー、今までなかったね。



どこに何が付いているか、本人にしかわからなそう。これだけの電子パーツ、本当にすべて動いているんだか。ここまできるとシャレの世界?

S13シルビア用タービンはHKSのキットだったもの。エンジンダンパーはバイクのモンキー用を使った。ダクトの効果は……あるということだ。



オーナー(右)と友人の林真吾さん。助手席に乗っているほうが恥ずかしかったりした? オープンカーだから中丸見えだもんね。

あちこちワイヤーを使ってパーツを装着しているが、トランクから伸びているワイヤーはタミ。意味なくやっているところももうお祭りのよう!



フロントバンパー内にセットしているネオン管は、いろいろなカラーに変更できる。夜見たら、雰囲気はまた違っていることだろう。



現場で組み立て、現場で撤収 ヤンチャ仕様はイベントだけ

フロントから見ていただけではわからないが、リアにまわり込んでみるとビックリ。これぞ「竹ヤリデッパ」状態。もちろんこれで走行してきたわけではなく、ミ-

ティング会場で組み立てたものの。ワイヤーでつったエアロ類も現場で脱着可能なのだ。「Y32セドリックからの乗り替えなんです。明確にロードスターに

乗りたいというのではなく、最初はリトラのデザインが気に入って買いました。でもクランクシャフトの不具合で走れなくなり、ハコ替えしたんです」と、今ではすっかりロードスターにどっぷり。さまざまな仕様があるけれど、VIP路線はなかなかお目にかかれない。しかしエンジンはシルビ

ア用タービンを装着するなど、スポーティなセッティングも楽しんでいる。すべては人と違ういじり方をしたいという気持ちから。「走行距離は12万5000kmくらい走っていますが、調子はいいですよ。パーツはもっぱらネットオークションで入手し、切った張ったは知り合いがやってくれます」。



学生ならではの どビンボーチューン

渡辺幹太さん NA6CE

先輩がいない、といったロードスターを1年ほど前に購入した。夜の撮影だったのでパッと見わからないが、じつは缶スプレーでオールペンしてある。「1本200円のを5缶使って塗りました。それも大学の駐車場で! お金ないんで、もらいものとか、拾いモノでクルマいじりしてますよ(笑)」

写真で見るとネオン管の光も手伝って、キレイに塗装されているように見えるところがすごい。大学3年生だから、社会人になったらお金をためてステップアップしていくといいのでは? あ、その前にちゃんと卒業しないかね。



ネオン管は中国製の安いもので、取り付けは自分で行った。ボンネットにはインプレッサのスクープを。リアバンパーは1万6000円で購入、いちばん高価。



ボン付けタービンが装着されているが、これもタダ同然で手に入れたもの。でもちゃんと走っているぞ!

オーナー(左)に触発されて友達もロードスターオーナーになった。共通の話題で盛り上がる。



リトラクタブルライトが好きで、あちこち探した～

今井和樹さん NA6CE

購入して1年足らずという平成元年車。NAをずっと探していたところ、友人が手放すタイミングで譲り受けることができた。買ったばかりのころに声をかけられて、若者が集まるミーティングに顔を出すようになった。また社会人になって4年たつので、クルマにお金をかけられるようになってきた。と

はいえ、ショップに行くことはなく自分で塗装なども行っている。これまた缶スプレー塗装なのだが、下地としてサフェーサーを吹いてから作業した。ツヤありとなしの2トーンになっている。人がやっていないことをやるべく、積極的にチャレンジしているところ。



バッテリーを奥に移設してからインストールしたオーディオシステム。ネオン管ともども怪しく光る。



「サーキットに誘われているんですが、今のところ山ばかり走ってますね。そろそろラジエターもやらないといけないな」

世間的に「痛車」と呼ばれているクルマは多いが、そのキャラクターはじつにさまざま
もはやアニメのキャラクターだけが痛車の対象ではないようで……

人がやらない痛車で注目度アップ

高崎 騰さん NA8C

たいていはアニメのカットインを貼ってあるのが定番。しかし、写真となるとまるでバスのラッピングのようなイメージがある。「ロードスターは10年ほど前に購入していて、最初は走りを楽しんでいました。でもパワステ、エアコンレスでしんどくなってきちゃって。痛車に始めたのは3年半くらい前で、最初はゲームキャラの痛車にしていたんですが、だんだんやる人の数が増えてきちゃって」

そこでドールを痛車にするアイデアが浮かぶ。通りがかった子供には「リカちゃん」と呼ばれ

ていたがちょっと違う。ボックスと言う模型メーカーから販売されている“のの”シリーズが気に入って集めているのだ。1体7万~8万円という高価なもので、メイク、ウィッグなど好みで選べる。それを自分で撮影し、出力してもらったのを貼った。ボディぐるっと1周で10万円ほど。



トランク部にもバックの緑がキレイな画像をラッピング。撮影次第で、いろんなバージョンができそう。



ボンネットにはでかでかとふたり(?)のドールが印刷されている。これだけでもインパクト大なのだが、サイドもリアも手抜きなし。



ドールは長いこと紫外線に当てられないので、撮影後はトランクに。それにしてもよくできているな、と感心してしまう。服もいっぱいあるんだろうな。



サイドは勢ぞろいの画像を。フロント、サイド、リアでまとめるとなると、全体図を決めてから取りかかる必要がある。



ミーティングのために、クルマに合わせたTシャツも製作するほどの意気込み。四国から痛車仲間数台で参加している。



ラブリーな外観と違ってコクピットにはスポーツ走行の装備がズラリ。電動ファンコントロールVFCが便利。



やっぱり定番は初音ミクだよね!

山本貴史さん NB8C

通勤用に使っているため、社員用のスペースに駐車しているのに、周囲からはお客さんのクルマだろうと長いこと思われていた。ラリー仕様にデカールを貼っている人もいるので、これもOKと

いうことになったとか。以前はRX-8、その前はサニーで痛車を楽しんでいた。これは1年半ほど前に購入した、人生初のロードスター。オープンカーの爽快さにもはまっている。



痛車歴が長いから、ロードスターを購入しても痛車にせずにはいられない。飽きないようになのか、各パートで見せ方が違っている。



柄を散りばめたカットインシートは痛車でなくても、フェルリッドやNAだったらリトラの部分にも使えそう。



「ずっと初音ミクで痛車にしています。このバージョンは今年に入ってからやりました」



サイドはリアルではなくゲームキャラのようなタッチのイラストを。流れるようなバックのカットインが似合っている。

サーキットもドレスアップも全開で攻める

松浦裕樹さん NA8C

軽井沢ミーティングでひと際気合いを入れてディスプレイしていた松浦さん。Jリミの黄色がイメージ色だったので痛車に。とはいえ、これでサーキットも走っており次のエンジンを用意。こ

れはNB2のピストンを使って圧縮を上げるなど、プラスアルファのチューニングを計画した。エンジン換装は自分でやる予定。このカッティングも自分で貼ったという。



ウイングにはロードスターとのコラボステッカーが。サーキットだとこれが機能的に作用してくれるのだ。



ドアミラー、サイドマーカー、そしてドアノブ、随所にブラックを配して全体をまとめる。SSRホイールは3Pなのでバラして塗装した。



メーターを作ったのはいいが、いかにせん見つらい!? 見ている分には楽しいので、これはミーティングで展示しておいた。

「えー、撮影してくれるんですかあ。うれしいー。ちょっと待っててください」と一連のアイテムを手際よく並べ始めていた。



メモリーボードも展示してあった。ロードスターのミーティング、痛車のイベント、そしてサーキットのまで楽しんでいるのがよくわかる。

まさか痛車になるとは思ってなかった

別所慶太さん M2 1001

「快盗天使ツインエンジェルシリーズ」はパチスロのキャラクター。それまでNAばかり3台乗り継ぎ、M2 1001にたどりついた。痛車にしたのは2〜3年くらい前で、だんだん仲間が増えていっ

た。購入時はノーマルだったがNA8のブレーキで制動力をアップさせたり、NBのNR-Aホイールを履かせるなど手を入れている。過走行にならないよう、イベント&週末車になっている。



「香川マツダに入り浸ってます。ボクが出入りしているんで、従業員の山本さん（右ページ）も受け入れてもらえたんだと思いますよ（笑）」



外装はハデでも、インテリアはM2を生かしていたってシンブル。ステアリング、アフターメーターがスポーティ。走行距離は4万kmと少なめ。



2006年に登場したパチスロキャラクター。このままディーラーに出入れているので、お店ではちょっとした評判だとか。

初参加なのでミニ四駆を持参です

高木雄矢さん NA8C

これまで中部ミーティングやオアシスミーティングなどには参加したことがあるという高木さんだが、軽井沢ミーティングは初参加。名古屋から前泊、それも車中泊ではあるけどやってきた。NAは5年ほど前に購入したもので、ローダウンしていたのをノーマル車高に戻している。今回は趣味で走らせているミニ四駆をトランク上に展示。よく見ると式波・アスカ・ラングレーが横座りしてたりと、けっこうマニア。



アスカのフィギュアはひげそりのシクが販促品として出していたもの。これってかなりレアなはず。ミニ四駆は30台以上持っている。

「シートはマツダスビーのセミバケットなので車中泊はそんなに苦にはなりません。ミニ四駆、今やるとかなり楽しいですよ」



けっしてハードなチューンやドレスアップではないけれど、こだわりのワンポイントだからこそ愛着もひとしお
ロードスター・オーナーたちのハイセンスな大ワザ、小ワザをチェックしていこう

独特な感性でスポーツカーらしさを創造

長谷川典子さん NCEC

あこがれの2シータースポーツを手に入れ、目指しているのはスポーツカーらしさのさらなる強調。自身の感性を信じ、ストライプとカーボンシートで大胆にリメイクを施す。しかも、マフラーはしびれるような官能サウンドを求めてオーダーしたワンオフ。車高調もジュビターネットカーガレージに特注品をオーダー。初めてのMT車で、まだ納車から1年が経過していないにもかかわらず、既製品にこだわらない、独創性の高いアレンジが光る。



ガレージベリーのフロントスポイラーはカーボン調のカッティングシートでアレンジ。継ぎ目のないきれいな仕上がりがお気に入り。



特注のアポロニアマフラーは、「突き抜けるようなカン高いサウンドに魅了されますよ」と、その出来栄にはかなり満足している。



若者が集まれる場を作りたかった

丸山匠太郎さん NA8C

20代(それも前半)が圧倒的というミーティングの言い出しっぺ。同世代の人と話せる機会を持ちたいとスタートさせて盛り上がっている。当初は若い人ばかりだったが、いろんな層の人が増えてきてさらに内容の濃い集まりになってきている。来年から社会人になるので、愛車に使えるお金が増えるのか、はたまた減るのか!?



「ミーティングに行ってみたら、年齢の離れた人ばかりで。若い人が気楽に集まれるようなミーティングがあったらいいかも……」



初めての愛車はVRリミテッドコンビネーションBの限定車だが、旧車が好きなのでそのイメージを踏襲している。



高林良紀さん NCEC

シンプルだけど個性が際立つ

「通勤でも使える低車高を極めました。これでフツーにスーパーも行けますよ」と高林さん。シンプルだが抜群の存在感だ。車高調はオーリンズDFVをベースに選び、20mmの短縮加工を実施。同時にスプリングも、標準モデルに対して前後2kg/mmずつレートを引き上げる。それに大胆な引っ張りタイヤの演出も、オリジナリティの強調に大きく貢献している。



「総額50万円で仕上げた、手軽なスーパーロー仕様です」。使用するパーツは少なく、加工も最小限だが、センスよくまとまっている。



アナログタイプの追加メーターが整然と並ぶインテリアがレーシー。シックな色遣いの内外装に、レッドのレカロが存在感を強調。



加藤 柊史さん NB8C

昨年6月に買ったばかりです!

大学の駐車場に止まっていた先輩のロードスターを勝手に撮影していたことがきっかけで仲良くなり、以来ロードスターを通じて親交を深めている。ボロボロの状態だったがベリーのバンパー付きで20万円なり。ひたすら磨いてここまできれいにした。「ランエボを探していたんですが、高い維持費もそれなりにかかるし……」と断念。正解だったでしょ。



横山安美さんとミーティングに参加。同じ大学の仲間とわいわい楽しくロードスターライフを送っているようだ。



メーターリングを変更して室内のイメージを変更している。もはや中古車店の隅でホコリだらけになっていたNBとは思えない。

カーライフとサイクルライフを両立!

河村彦嗣さん NCEC

オーナーの河村さんは耐久レースにも参加するほどの自転車フリークで、レースに行くには愛車に自転車を積載する必要があった。ところが、NCのアルミ製トランクにキャリアを取り付けるには強度的に不安が残る。そこで、アメリカからヒッチメンバーを取り寄せ、ワンオフのカーゴキャリアとスーリーのバイクキャリアをドッキング。これならトランクの耐荷重を心配せずに済み、なおかつ自転車を積載していてもトランクルームを使うことができる。ちなみに取材当日、NCに積載していたのはキャノンデールのジキル。片持ちフロントサスを採用する個性派モデルで、このほかにも10台ほどのスポーツバイクを所有。NCで充実した6ホイール・ライフを送っている。



「アメリカから取り寄せたヒッチメンバーは、自分でボディに穴を開けて取り付けました。カーゴキャリアはワンオフです」



トランクには自転車用品だけでなく、自炊用品一式も積載。ガスボンベのほか、米や肉を満載していて、キャンプモード全開だった。



農家である河村さんは、自分で作った近江米を「御所米」として販売している。もちろん、自炊の主役はこのおいしい米たちだった。



レーシングビートのマフラーは個人輸入で手に入れた。ブレーキホースやヒッチメンバーなどもアメリカから個人輸入したものだ。



各地で開催される自転車レースに出場しているため、ロングドライブになることが多い。そこで、腰痛対策としてレカロLSをおごる。



ワンオフのオリジナルキャリアで、ロードスターに自転車を搭載。自炊用品とともにどこまでもドライブに繰り出す。

純正BOSEを外しオーディオ再構築

上柿善崇さん NCEC

車高調やLSDを組み込み、ワインディングで軽快な走りが楽しめるようにセットアップする一方で、車内にはフルオーディオシステムを構築。充実した通勤時間を過ごせる空間へとアレンジしている。もともとは純正BOSEサウンドシステム搭載車だったが、音作りを重視する上柿さんにとってはモノ足りなく感じたため、純正システムをすべて撤去。純正ドアスピーカーが設置されていたスペースには、バツフルボードを製作してカロッツェリアの17cmスピーカーをインストール。ハイクオリティなフロント2ウェイシステムを構築する。ドアの内部にはデッドニング処理も施すが、ライトウエイトスポーツであることを考慮し、軽量の音響吸音スポンジを使っている。



通勤時間を有意義に過ごすため、音作りに妥協がない。フルバケにはシートヒーターも組み込まれ、快適装備が充実。

4本2万円で手に入れたボルクレーシング・エボリューション4。キズを修整し、ゴールドだったディスクカラーもホワイトに改めた。



純正のBOSEサウンドシステムは完全に撤去。カロッツェリアのメインユニットやスピーカーで構成するシンプル2ウェイシステムに変更。



スバルコのフルバケには汎用シートヒーターを組み込む。純正ヒーターの配線と結合させているので、純正ヒータースイッチが使える。

インテリアは徹底してブルーカラー

岩淵博光さん NCEC

「ロードスターってイジリがいがあって楽しいですね。チューニングにしろ、ドレスアップにしろ、確実に変化していくし、パーツも豊富なので飽きません」と、ロードスターライフを満喫する岩淵さん。基本はレーシーメイクだが、ツーリングやイベント参加で長距離を走ることが多く、快適性とのバランスを大切にしている。そのなかでも個性が突出しているのは、ブルーで統一されたインテリア。ブルーのシートやステアリングを選ぶだけではなく、タン内装の革部分はブルーレザーに張り替え、樹脂パーツもブルーにペイントするほどのこだわりぶり。一方、フロントバンパーも現在のオートエクゼで2セット目。理想を求めてつねに進化し続けているようだ。



「やはり次期ND型の登場も気になります。ロードスターの醍醐味であるイジる楽しさを残したクルマになってほしいです」

タン内装からブルー一色へと劇的にリニューアル。シートももちろんブルーで、運転席はフルバケのRS-G、助手席はセミバケのSR-6。



タイヤサイズは絶対にハミ出さず、干渉もしないセーフティサイズとして、215/45R17を選定。ホイールは軽さで選んだRE30だ。



純正ボンネットにノブのボンネットダクトを加工装着。冷却効果を最大限に引き出すため、インナーカバーも取り払う。





「MR-Sがいいなあと思ってたんですけどね(笑)。友達がUSD系カスタムなので、それ見てたら影響受けました」

今しかシャコタンに乗れないめいっぱい楽しむぞ!

アメリカンテイストを盛り込むため、ステッカーボムシートをフェルカパーに貼り付けた。昨年11月に購入したばかりの愛車。18歳で免許を取って、クーペかオープンに乗りたいと思っていた。まずは見た目と、車高調全下げ状態に。親を乗せて走ったら「よくこんな低い乗れるね」と言われたとか。



「もうかわいすぎて」と愛車を自撮り。サーキットでドリフトなども教えてもらいつつ腕を磨いているところ。

CX-5を買おうとハンコ押した……なのに、中古のNCと目が合って!

ロードスターを買う気などさらさらなかったが、販売店にあったNCを見て即買い。CX-5を売った気になっていた営業マンは複雑? 雑誌などを見てパーツを付けたり、カッティングを自分で貼ったりと個性をプラスしている。室内は女のコのクルマという感じにまとまっている。



弱冠20歳。サーキットも走りはじめて、ロードスターの楽しさを満喫している。若者ミーティングにも顔を出す。

1001に乗っていてハコ替えエンジンは1028なのだ

父がRX-8、そして叔父がBEATに乗っているというクルマ好きDNAを受け継ぐ。初の愛車がロードスター、それも1001だったが友人に貸したら……。これを教訓にサーキットを走るようになったという。それでハコ替えしてパーツもしっかり流用した。M2を得意とするハンドレッドワンでやってもらった。



リアバンパーに空気がたまる、と穴を開けてみた。「100km/hを超えてくると効果があるかも……」

「イニシャルD」を見てリトラにずっとあこがれていた

86も候補にあったがいかにせん高い。そこでFRだしリトラクタブルライトのロードスターを購入したところ、すっかりはまってしまった。昨年は初めて軽井沢ミーティングに行ってその規模の大きさに度肝を抜かれた。日光や本庄サーキットといったミニサーキットで腕を磨いている22歳!



ドリフトはお金がかかるので、最近あまり走らず。昔も今もスタイルは同じ!?

周囲の友達よりもミーティングのほう話が弾む。ウインカーのスモークスプレーは自分でやった。リップは出どころ不明。



クルマ好きの親に薦められて購入した初めての愛車

FCに乗っていた父、オートマのNAに乗っていた母を持つサラブレッド。クルマ購入の際に、MR-Sやヴィッツを候補に挙げたら「だせえ」と言われた。FRスポーツということでロードスターに決まった。自動車専門学校に行っているの、いじるのは自分でやる。親がバックアップしてくれてもいる。



初めての愛車で、走行距離も状態もよかった。「もうロードスター眺めてるだけで何杯でもご飯食べられますよ!」

生徒会長やってたんでみんな「カイチャー」って呼びます

ブルーが大好きで、ヘッドライトもうっすらブルーに。「イニシャルD」がきっかけで、ロードスターを買うと決めたらGOO netで探しまくり。そのうちに55万円の車両を発見して、親を連れて店まで見に行った。そこで即決したのがこの愛車だ。買い物で乗っても楽しいと大満足。

2014.1.24 回車BAKA in SUZUKA



富士山の世界遺産登録をお祝いして? これ、自作なんですよ。かぶりものなんですよ。か。目玉が飛び出ている表情みたいでかわいいな。



ドライバーのためのブリーフィング。初めて鈴鹿サーキットを走行する人があるので、ここでは時間をかけてきっちり打ち合わせしておく。



ミニサーキットとは大違いで、ピットが広々している。天候が悪いときにはこのピットがどれだけ重宝することか。みんなスペースを共有しても余裕。

ロードスターだらけのサーキット走行会 スキルによるクラス分けも好評の一因!

「サーキットを走りたいけど、大排気量&高出力のハイパフォーマンスカーとの混走じゃあ、おっかなくて走れないよ」と、走行会への参加をちゅうちよするロードスター乗りは多い。コーナーでは速くても、ほかのスポーツモデルと比べると非力さは否めず、上級者であってもベースをつかみづらい。それならばと、オリーブポールでは「ロードBAKA」なるロードスター単独の走行会を企画。グランプリコースである鈴鹿での開催ということもあり、毎年100台を超えるロードスターが集まり、今年はいよいよ130台に達した。アタック、チャレンジ、エンジョイと、スキルによってクラス分けされているので、タイム志向の上級者は遠慮なくアタックできるし、じっくりとスポーツ走行を楽しみたいビギナーにはハードルがグッと下がる。例年、エントリーの受け付けを開始するとすぐに定員に達してしまうため、興味のある人はオリーブポールのホームページをチェックするべし!

1.7ℓ+K26で300馬力に到達 ライバルはチューンドRだ!

戸田雅也さん NA6CE

排気量を1.7ℓに拡大し、K26タービンを搭載したB6ユニットは、ヘッドまで手が加えられ、5000~8000回転の中高回転域で俊敏に吹け上がる。NOSを噴射することで50馬力が上乗せされ、その最高出力は300馬力に達する。いちおうナンバーは付いているものの、ほぼサーキット専用車として使用。ロードスターでGT-Rやランエボといったハイパフォーマンスカーと対峙するのが楽しくて仕方がない。じつはこのNA6以外にR33GT-Rのフルチューン仕様も所有しているが、ロードスターの軽快でダイレクトな挙動は捨てがたく、ここまでチューニングがエスカレートした。

「エンジンはかなりドカンな特性ですが、ロードスターの軽快な動きを継承しながら、GT-Rと対等に走れる仕様に仕上げました」



NOSは手動で噴射をコントロールすることで、ブースト1.2kg/cm時に250馬力を発生する出力を300馬力にまで引き上げる。



強大なダウンフォースを獲得するため、1700mm幅のGTウイングやアンダーディフューザーを導入。ネットオークションも有効活用。

タイヤのワイド化と空力パーツで積極的にフロントの接地性を高める。大容量ラジエーターやツインオイルクーラーなど、冷却対策も万全。



ターボとワイドボディを武器に鈴鹿を攻略

長坂俊秀さん NA8C

鈴鹿や鈴鹿ツインをホームコースとするNA8は、0.7kg/cmのブーストで240馬力を発生するターボ仕様。BP-ZEはファミリアGT-Rのピストンとコンロッドの流用で強化とローコンプ化を敢行。AVOのターボキットをベースにGT2530へのタービン変更とフルコン化を実施する。5000回

転あたりからしっかりとトルクを立ち上げることを目的としたタービンチョイスとセッティングがポイントとなる。また、パワーの増大と比例して、フットギアも大きく拡大。フロント8.5J×15-5、リア9.5J×15-15というマイナスインセットのホイールに、225/50-15のワイドタイヤを装着。

フロントバンパーとオーバーフェンダーのセットはノガミプロジェクト製のセレクト。なんと片側50mm拡大の超ワイド仕様だ。

純正ミッションではパワーに耐えきれず、3回もブローを経験。現在はヘルハウジングを製作し、FD3Sの純正を搭載する。



ファミリアのターボ用ピストンとコンロッドで強化を図り、HKSのGT2530タービンをチョイス。最大240馬力を絞り出す。

パイピングなどはAVOターボキットの構成パーツを転用。インタークーラーもAVO製を搭載し、導風板はアルミで自作。



「パワーが増えると各部のトラブルも絶えません。でも、トラブルシューティングを行いながら、ずっと乗り続けていきたいですね」



2.3ℓエンジンにホイールもGT-Rサイズ

赤尾豊弘さん NCEC

ホームコースはスバ西浦や鈴鹿ツインといったミニサーキット。しかし、いずれも長いストレートを組み込んだコースレイアウトとなっているため、アドバンテージを稼ぐ手段として、コスワース2.3ℓによるパワーとトルクの増大を選んだ。それと並行して取り組んだのが、パワーを受け止めるために必要なタイヤ幅とリム幅のワイド化だ。オーバーフェンダーの導入によってボディサイズを片側30mm拡大したうえで、前後に265/35-18を収めることに成功。ホイールは9.5J×18+12のボルクレーシングTE37SLが選ばれ、ロードスターで深く鋭く落とし込まれたGT-Rサイズを履きこなしていることも特筆すべきポイントのひとつといえる。軽量ボディとハイグリップタイヤで鋭い加速を見せる。

「最近はいくら走ってもタイムが伸び悩んでいたんで、もう一度、自分のドライビングを見つめ直すところから始めています」



自分のドライビングを分析するため、ロールバーにGo Pro3を固定。GPSロガーも導入してライントレースの研究に役立てる。

GT-Rサイズのホイールを装着。フェンダーをたたき出し、米国グッドウインレーシングのオーバーフェンダーを追加。



カム、ピストン、コンロッドをコスワース製で構成する2.3ℓ仕様。パワーはもちろんだが、中間域の分厚いトルクが最大の特徴。



効果的なチューニングでじっくり走り込む

須貝 琴仁さん NCEC

ロドBAKAは初参加だが、普段はタカスなどのミニサーキットを中心に月イチのペースで走り込む。愛車でコース攻略を行うスポーツ走行は、男性との体力差も関係なく楽しめるのが魅力。フリー走行形式であれば、自分でペースを組み立てて自由に走れるのが好き。長く走り続けるため、

過度にチューニングせず、ロールバーやLSDなどポイントを押さえたアップデートをすることでトラブルを回避する。少ない変更点でじっくり走り込んでいるので、パーツを交換した恩恵もはっきりとすることができ、とくにロールバーを導入した際は劇的にダイレクト感が高まったようだ。



LSDはクスの2ウェイへと変更。ジオメトリ変更と強度アップが施されたニーレックスのリアクロスメンバーも導入している。



身長164cmの須貝さんがフルバケに座るとアイポイントが下がりすぎるため、スペーサーを追加してシート高の微調整を行っている。



操作性を重視して、小径ステアリングに変更。そのトップがイエローでマーキングされていて、走りに対する熱意が伝わってくる。

ミニやコペンを乗り継ぎ、NCは3年前に購入。毎日の通勤でも愛用しているが、週末を利用して、月に1回はスポーツ走行を楽しむ。



親子で役割分担してじっくり作り上げる

安達 徹さん&陽平さん NA8C

ふたりで役割を分担して、ロードスターをエンジョイする安達さん親子。整備やチューニングは父・徹さんが担当。セッティングは富士のチャンピオンレースにも参戦する息子・陽平さんが担う。ふたりで相談しながら、自宅のガレージでバネレートや車高の変更をゴソゴソと行う。車両は陽平さ

んの所有で、エンジンはノーマル。吸排気、車高調、LSD、ロールバー、バケットシート……と、バランスと安全性を重視した街乗り兼走行会仕様。扱いやすく壊れにくく、長く乗り続けられることを大前提に、父が乗っても突き上げが気にならないように、息子が気づかってセッティング。

クムホ・エクスタV7000は195/50/15をチョイス。車高調は乗り味がハードすぎないティンモノフレックスに決めた。



装着パーツで一番奮発したのが、このレカロTS-G。「乗り降りがしやすく、なおかつ腰への負担も少ない」という基準で選んだ。



メーターの取り付け担当は父・徹さん。汎用マウントを利用し、オートゲージの水温、油温、油圧の各メーターをきれいに設置する。

鈴鹿市在住にもかかわらず、これまで鈴鹿を走ったことがなかったので、「せっかくだから走ろう!」と、今回のロドBAKAに参加した。



軽量化と空力を突き詰め タカタを中心に走り込む!

NBクーペを走行会仕様として進化させている中川さん。購入のきっかけは、やはりリアまわりのスタイリングの美しさに引かれたから。エンジンはノーマルだが、軽快なハンドリングこそがロードスターの最大の武器だと信じ、軽量化と足まわりのセッティングを中心に煮詰める。現在は前後の空力バランスにもこだわっていて、メインとするタカタでは61秒4の自己ベストをマークしている。



パワーよりも軽さや空力など、まずは工夫できることから行うのがモットー。トータルバランスの追求によるタイム短縮にこだわる。

ウイングを装着するとリアにダウンフォースが備わります。フロントリフトを軽減するため、エアロポンネットを導入。



パワーステアリング、エアコン、内装にまで手を加え、重量を100kgまで減らす。エアロポンネットを装着。



中川 喜由希さん

NB8C



NOBIさん

NCEC



鈴鹿での走行を機に 足まわりの見直しを敢行

通勤でも使用しているNCは、「高すぎる車高が気に入らなかったから」と、オーリンズDFVでローダウンしたのを皮切りに、吸排気、カム、ECUと、着実にステップアップを重ねてきた。現在は年に数回のペースで走行会にも参加。今回はハイスピードコースである鈴鹿での走行に備え、バネレートの変更、ブッシュのピロ化、リジカラの導入など、足まわりを中心に大幅なリファインを行ったそう。



「レカロのスーパースターは、部分採用のアルカンターラの風合いがいいですね。シュロスの3インチもルックスで選びました」

カムはコスワース、エキマニはマキシムワークスを組み付け、ノブプロの手によってECUの書き換えが実施されている。



愛用のヘルメットはデザインが元F1ドライバーのフィジケラ、カラーは同じく元F1ドライバーのフェルスタッペン。



初心者の女性に提案する 安全にローコストで遊ぶ

今回に備えて2回ほどモーターランド鈴鹿で事前練習を行い、念願の鈴鹿デビューを飾った森さん。そんな彼女のためにドノーマルからオーリブボールが製作したのは、タイヤ&ホイール、ダウンサス、ステアリング、シート&ハーネス、ロールバーなど、最小限のパーツで構成する超ビギナー仕様。安全性の確保に必要なものを優先し、「あとは徐々に追加していけばいい」というスタンスだ。



「スピードの落差が大きくて、どこからブレーキを踏んだらいいのかわからないうくらいでした。また練習し直してリベンジします」



タイヤは前後205/50-15のブロックスR1Rを新調。サーキットで不安なく走りきるため、新品のハイグリップタイヤを奮発。



小柄な体型の彼女に合わせて、ステアリングはデイトナコンタイプ。ロールバー、シート、ハーネスと、安全装備を充実。

森 茜さん

NB8C



志崎政彦さん&早苗さん

NA8C



夫婦でダブルエントリー 月イチでサーキットに通う

今回に限らず、ダブルエントリーで走りに行くことが多いという志崎夫妻。このNA8Cは妻・早苗さんが日常的に足として使うことが多く、エアロやホイールなど、ビジュアルに関係するパーツは早苗さんの主導で決定。「女性が乗っているという意外性を出したかった」と、かなり硬派なセレクト。対して機能系の選定は夫・政彦さんが担当し、コーナリングで積極的にタイムを稼ぐ仕様としている。



今回の走行に備えて、新品のアドバンAD08Rを奮発。車高調はジュビターネットカーガレージに製作とセッティングを依頼した。

ロールバーを組み、フルバケや3インチハーネスを装着した車内は、とても女性オーナーとは思えないほどスポーティ。



月イチで鈴鹿に通う志崎夫妻。NA8Cばかり3台も乗り継ぎ、現在の車両はグリーンに塗装。



2014.4.27 ロードスター祭りin本庄サーキット



グリップ&ドリフト走行を満喫 “ロード祭り”は今回で7回目だ

ロードスターオンリーの走行会としてすっかり定番となった「ロードスター祭り」。主催は走行会運営会社のTKくらぶと、群馬のロードスターショップ平井自動車だ。12分の走行枠を5回も走れるとあって、おなかいっぱいになること間違いなし。カリカリのフルチューン車からATのノーマル車まで参加OK! ドラテクやマシンスペックに応じてクラス分けされているから、初心者から上級者まで気兼ねなく参加できるのがうれしい。またグリップクラス、ドリフトクラスにも分けられ、午前中はグリップ、午後はドリフトという申し込みも可能なフレキシブルさも魅力。恒例の全来場者参加可能なパレードラン

は、コース1周ながたつてしまう迫力の光景も見どころだ。年1回の開催で、ほかのロードスターショップの走行会と開催日とサーキットがかぶらないようにという配慮も参加者にはうれしい。

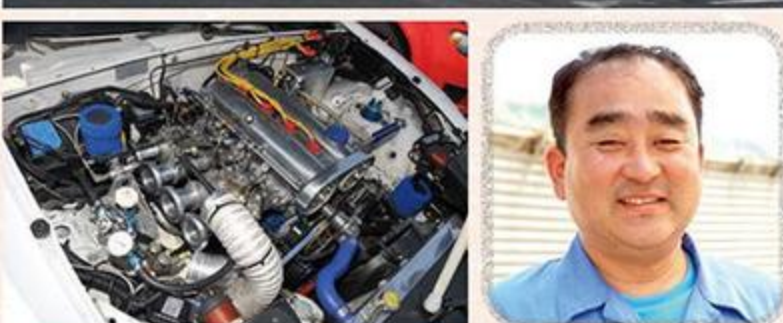
ノガミプロジェクト



NC向けECUTEKレースロムを開発

スーパー耐久やタイムアタックに積極的に参戦しているノブ。サーキットで得られたノウハウを市販のオリジナルパーツにフィードバックしている。またNC用のECUTEKレースロムを開発し、ローンチコントロールやオートブリッピングなど走りを楽しむプログラムを構築している。エアロパーツも充実し、新作のリアアンダーパネルもできあがった。

トータルカーサービスウスイ



サーキット仕様と思いきやナンバー付きで公認済み

ワイドフェンダーと鋭い吸気音で、さぞハードなサーキット専用車かと思いきや、なんとナンバー付きの公認車。もともとスーパーチャージャーで公認車の限界に挑んでいたクルマだったが、そちらの仕様はひととおりやり尽くしたので、今度はウエーバーキャブ仕様で煮詰めている。ウエーバーはセッティングの幅が広く、やりがいがあるそうだ。

石井自動車



オリジナルタービンキットはブースト制御でさらに洗練

オリジナルのタービンキットを装着している石井自動車のNC。パイピングやエキマニまでほぼワンオフという力作だ。水冷式インタークーラーも含め、エンジンルームにきれいに収まっている。オーダーがあれば販売も可能とのことなので、気になるNCオーナーは問い合わせよう。現在ECUによるブースト制御を模索中で、より確実にパワフルに。

平井自動車



ユーザーがまねできる技を多用したドリフト専用車

今回の「祭り」を主催した平井自動車のデモカーはドリフト専用車。ユーザーがまねできる改造というコンセプトの下、ドリフト走行に適した工夫が施されている。リアのアップアームの取り付け部を長穴加工することで、低車高でもキャンバーを起こせるようにしている。これでトラクションをかけられ、ハイスピードで迫力のドリフトを実現できる。



ジェットストリーム



エアロパーツで吸気性能を向上させる

オリジナルのエアロパーツが人気のジェットストリーム。見た目だけではなく空力性能にとことんこだわる製品設計が人気の秘密だ。オリジナルの吸気ダクトもラインアップし、ラムエアを利用した高効率の吸気システムを実現する。新たに「NC3バンパー用トップノーズダクト」が登場し、吸気をバンパーの前面から取り入れることができる。

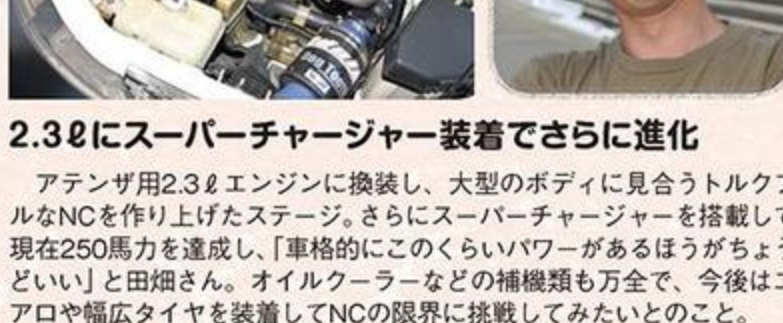


RSファクトリーステージ



2.3ℓにスーパーチャージャー装着でさらに進化

アテンザ用2.3ℓエンジンに換装し、大型のボディに見合うトルクフルなNCを作り上げたステージ。さらにスーパーチャージャーを搭載して現在250馬力を達成し、「車格的にこのくらいパワーがあるほうがうれしい」と田畑さん。オイルクーラーなどの補機類も万全で、今後はエアロや幅広タイヤを装着してNCの限界に挑戦してみたいとのこと。





池田拓也さん



NB8クーペ

全身にカーボンパーツを取り入れたパワフルNBクーペ

初めはノーマルで乗っていたという池田さんのNBクーペ。パワー不足を感じ、RSアイザワでスーパーチャージャーを装着したことからチューニングが加速。1100kgの車重で210馬力を発生し、ウィルウッドの4ポットブレーキで確実に制動する。エアロはジェットストリームで統一し、デモカー張りのフルカスタムが存在感抜群だ。カーボンが大好きということで、内外装にカーボン製品を多用する。

フルバケは豪華にカーボンケブラー製を2脚導入。ノブ製のレーシングアイテムだ。軽量とローポジションにこだわった。



ルーフはカーボンカバーで超レーシー。ボンネット、ルーフ、トランクとカーボンでコーディネートされ、統一感抜群。



スーパーチャージャーを装着したパワフルなBPエンジン。オイルクーラーを装着して冷却対策も万全だ。燃費は平均で8~9km/ℓ。



岩田龍之介さん



NA6

NA6をベースにM2 1001仕様にカスタマイズ

マシンメイクのコンセプトは「M2 1001F(フェイク)」という岩田さんのNA6。1001との出会いはお父さんの友人から譲り受けたことから始まった。その後NA6に乗り替えるも、1001のスタイルにほれ込んだゆえに忠実に再現している。その渋い仕上がりからおじさんウケが非常にいいとのことだ。走りも本格派で、日光サーキットのライセンスを取得し、ドラテクを磨くために熱心に走り込んでいる。



インテリアも1001を忠実に再現。コンソールだけでなく、ドアトリムもすべて張り替えてある。



エンジンは1028の1.8ℓを搭載している。トルクフルな特性で、軽量ボディをグイグイ加速させる。



フューエルリッドにはM2 1001の本物のパーツを取り入れた。限定300個の激レアアイテム。



ロールバーもやはり1001と同じデザインのものを選び込む。細部まで抜かりのない仕上がりは脱帽。

NB純正ターボエンジンでドリフト仕様のVR-A

ドリフトクラスに参加していた園原さんは、以前からアリストでドリフト走行を楽しんでいたベテランだ。エンジンオーバーホールのタイミングで、NBターボのエンジンが出てきて、載せ換えを決定。ツインオイルクーラーや強制ファンで冷却対策している。低速域に強いターボエンジンだが高回転がまったくだめで、レブリミットからあと2000回転は上が欲しいとのこと。



クラシックテイスト満点のホイールは、エンジンのロッターズ。サイズは15×8.5J+21。ドリフト車によく似合う。



ラジエターはマルハ製を採用し、水温の安定化を図る。パワーウィンドウスイッチを配置。



園原知史さん

NA8



特価商品が目白押し!? ブース出展も見どころ満載だ



エアブラシや筆を使った一点モノのドレスアップを得意とするGrand Arts。オーダーがあればその場で愛車に筆を入れてくれる。



こだわりの素材、熟練の技によって作り出される軽量プーリーやシフトノブ。芸術品のような魅力ある商品を手に取って吟味できた。



プレミアムジャパン

オリジナルのスポーツ用高性能エンジンオイルを展開しているプレミアムジャパン。新開発の車検対応LEDヘッドライトを展示していた。



油理(あぶり)

金属加工を得意としている会社が出展。BP、B6ヘッドカバー用「レーシングフォルムボルト」は5400円(税抜き)で限定10セット。





小林将道さん



NB1

ターボ装着からオーバーフェンダー製作までDIY!

コツコツとここまで仕上げてきた小林さんのNB。「ハマり性でやりだすととことんやっちゃいます」との言葉どおり、エンジンから足まわり、エアロワーク、ECUセッティングまですべてDIYでやってしまった強者だ。しかも公認を取っており、通勤にも使っているというから驚き。インタークーラーが飛び出しているボンネットの造形は、できれば作り直してもう少し煮詰めていきたいとのこと。

10・5J、オフセットマイナス22のエキップを収めるオーバーフェンダーは、前後ともDIYでワゴン製作した力作。



AVOのターボキットをベースに、パイピングも自作。シルビア用のタービンをセットして、400馬力の潜在能力を誇る。



山科さとかさん



NB8

クルマ好きのお母さんの影響で18歳でドリフトデビュー

お母さんがクルマ好きで、免許を取る前からよくサーキットに連れていってもらっていたとのこと。18歳で免許を取るとすぐにNBでドリフト走行にハマっていったのはまさに必然。外観はノーマルっぽさを残してシンプルだが、深リムのグッカーズホイールとドシャコタンで存在感抜群。修理、チューニングともにできることはなるべく自分でやるというスタンスで、男子顔負けのカーライフスタイルを送る。



パワーステアリングは33φステアリングはなぜか押し入れから出てきたという状態で装着。シンプルな室内が好印象。



知人から譲ってもらったジャンク品だったマキシムワークスのエキマニは、メーカーでリフレッシュした。



村上秀一さん



NA8

部品取りで購入したはずが、今ではメイン車に

かねてより4ドアセダンでドリフト走行を楽しんでいた村上さん。平成10年5月式のNA8というレアな年式の車両を見つけ、部品取り感覚で購入したのが始まり。軽量でダイレクトなハンドリングはドリフトしやすく、次第にどっぷりハマっていった。アルファロメオのレッドにオールペンし、フェンダー、サイドステップをDIYでワゴン製作。ロードスター歴1年足らずでこのハイスピードモディファイだ。



フェンダーのベースはジムニーのオーバーフェンダー、サイドステップはZ33用を加工して装着した。



やんちゃな角度のマフラーは、バイク用のテールを溶接してワゴン製作。強烈な存在感を醸し出す。



若柳公博さん



NB2

DIYでアイデアチューニングを施す

スズキ・カプチーノから乗り替えた若柳さん。友人のチームから声をかけられ、ロードスター&ドリフトに目覚め、かれこれ3年のキャリアを持つ。ライトチューンながら随所に工夫が光るエンジンは、むき出しエアクリナーにエンジンの熱を遮断する遮熱板をDIYで製作。ほかにもバイク用のラジエターを流用してオイルクーラーとして活用している。



隙間なくぴったりと施工した遮熱板。折り曲げやステーもしっかり作り込まれ、断面の処理も完璧。非常に完成度の高い仕上がりがだ。



宮澤幸秀さん



NA8

ほかの人とは違うモディファイを

夫婦で1台ずつロードスターを所有し、奥さんもドリフト走行しているというから驚き。以前はR32GT-RをFR化してドリフトしていたが、あまりにもお金がかかりすぎることからロードスターにスイッチ。人とは違うスタイルにこだわり、ヘッドライトを自作。ボンネットをスモーキングしてライト部分をシャープな雰囲気。かなり異なる印象を与える。



印象的な緑のボディカラーは「ウィルサイファ」のカラーという珍しいチョイス。シャープなヘッドライトでフェイスを一新。



2014.3.22 R1 GP in TSUKUBA-CIRCUIT

すっかり恒例となった R1グランプリ 大雪からの日程変更で 当日は晴天なり!

毎年恒例となっている「R1グランプリ」は、筑波サーキットコース1000で行われている。主催しているのはMIKI PROJECTの三木さんで、始めた当初は自らのNA6CEでタイムアタックをしていたユーザーだった。有名な存在であったため、走行会には有名ショップやバックアップしてくれているクラッチメーカーのATSなどがブースを出展。参加者も順調に集まり、年に1回の恒例走行会として定着したのだ。細かくクラス分けされた走行会で、185CUPも併せて行われた。常連たちはかなり腕を上げているので、初心者が参加しやすいビギナークラスがあると、もっと選手層が厚くなるかも。「R SPクラス」は予選ののち12週のレースがあり、ショップデモカーのタイムアタックと同様にギャラリーを沸かせていた。表彰式用にたくさんのトロフィーが用意されていた。ちなみに当初予定していた日は、関東に大雪が降って大騒ぎになったものだが、振り替えた日は晴天。タイムアタックには適した陽気だった。



自社製品を展示するブースもあって、気になるパーツをまじまじと見る人の姿も見られた。製品についても直接くわしい説明がもらえた。



みなさん、
三木です!

コース1000はホームコースの三木さんだが、イベント時は忙しく動きまわる。同乗走行を行うこともあるので、指導を仰ぎたい人はぜひ。



右から185CUPは優勝・鈴木昌也さん、2位・大谷翔馬さん、3位・板谷登起雄さん。R Jrクラスではチューニングクラスが優勝・伊藤悟さん、2位・山口忠臣さん、3位・向山繁喜さん。ノーマルクラス優勝・浅山晃尚さん、2位・横田健朗さん、3位・中島和也さん、4位・今野正勝さん、5位・土岐和彦さん、6位・山田健介さん。R SP決勝は優勝・北野貴之さん、2位・岩谷久幸さん、3位・原卓也さん。SP決勝は優勝・白井誠さん、2位・白川哲之さん、3位・伊左治孝司さん。

大山オートのルーキードライバー!?

高校生のころからずっとロードスターにあこがれていた。その一方で、免許を取得したらFDに乗りたと思っていた。ところがNBを地元の峠で走らせて、ひっくり返ったが、そこからきちんと腕を磨くべくサーキットに通い始めた。このNCは中古で購入したもののだが、フロントフェイスが1→2→3顔と変化していて、今の顔がいちばん気に入っている。フロントバンパーが軽くなっているというのも魅力のひとつ。エンブレムは外してノーマルバンパーを加工している。

山越恵一さん

NCEC



「通勤にも使っているのが伸びてしまします。エンジンはフルノーマルですが、圧縮が抜けてきているのが……」



リアバンパーには空気がたまらないように穴開け加工がなされている。サーキットでは有利に働きそう。



ステアリングは脱着可能になっている。愛車のコンディションを見るためのメーターは視認性を考慮。

ライバルがいるからこそ タイムアップにつながっていく

下の山口さんとはノガミプロジェクトを通じて知り合った。マシンのセットアップ具合もタイムもだいたい互角で、つねに相手を意識して走行している。が、最近負け気味なのがどうにも悔しい。エンジンは1回ブローさせてしまい、現在2.3ℓに換装している。それも後追いチューニングなのとか。オイルクーラーは冷却アイテムとして必須、フロントバンパー内にセットした。NAからの乗り替えなので、NC1のぽけっとしている顔が気に入っている。



「スターズベックを装着して走って見ましたが、グリップはいいんですがすごく減る感じがしました。どれくらいもつかな?」

オイルクーラーが口の中にあるように見える。冷却しないとエンジンに負担がかかるため取り付け。サーキットではあったほうが良い。



向山繁喜さん

NCEC



サーキットで酷使すると、NCとはいえエンジンブローするもの。2ℓのままいくか、2.3ℓでいくか悩むところだが、2.3ℓを選択。

カーボンで全身にまとった デモカー並みのサーキットマシン

免許を取って以来、ドリフト&グリップで走っている。ロードスターに乗る前はS15シルビアでタイムアタックしていた。「タービンがないけど壊れないし、不満はないですね。NBにも4年ほど乗っていたことがあります」。ラッピングボディは知り合いが張ってくれた。NC2の顔にオーバードライブのフロントバンパーと、そのつや消しカーボンがよく似合っている。オールペン並みの注目度で、貼り替えればイメージチェンジできるのがお手軽。R1 GPではR Jrクラスのチューニング部門で見事に優勝し、トロフィーを手にした。おめでとう!



「特別な洗車や手入れをする必要はなく、普通のクルマとまったく同じ洗車用シャンプーを使っています」

ジョイファストのステッカーをサイド面にでかでか貼って、オリジナルのデコレーションを施している。



伊藤悟さん

NCEC



バイクを手放す代わりに新車で購入

山口忠臣さん

NCEC

学生のころと違って、バイクで峠を走っていると危ないと考えようになった。そこでクルマなら、と新車で購入。14万km走行しているが、9万km弱のときにエンジンを2.3ℓに載せ替えた。運転がラクになったし、当然タイムアップも果たした。向山さんとはライバル関係で、帰郷した際にはふたりでオートボリスを走行したりする。ただしエンジンの載せ替えは自分が先。オートマでもなんの不満もなくラップを重ねている。今日の勝負は自分の勝ち!



やってよかった、と思えるのがエンジンの2.3ℓ化だ。カーボンルーフの採用で軽量化を図ってタイムアップにつなげている。



トロフィーに張ってあるプレートをエンジンルーム内に。これ、トロフィーをちゃんとアピールできているようにいい。ナイスアイデア。



「オープンを楽しそうと思って選びました。サーキットを走るときはクロードボディにしましたが、5年ほどオープンを楽しみました」

サーキットも走る痛車なのだ

土岐和彦さん

NA8C



「ロードスター天国」(走行会)で走ってみて、自分の実力を試してみたら、そこそこの成績が。ちょうど誘われていることもあって「R1出てみるか」ということに。

非力なのに、ミニサーキットに行けば

400馬力を誇るマシンと戦えるのが楽しい。7年乗ってきたこのボディはこのR1でおさらば。箱替えを計画している。初めて自分でエンジンをいじった愛車だったため、失敗もしたが勉強になった。



サーキット仕様らしくウインドーは手動式。軽量化にもつながら、レギュレータ交換といった定期的なメンテが必要ないのもいい。



「お金がないから、なんでも自分でやっています。サーキットはいろいろ走ったことがありますが、日光がいちばん好きです」



R1リミテッドに乗り替えるため、このボディはこのR1グランプリがラストランとなった。プチ痛車を楽しんだ愛車だったのだ。



須賀俊博さん

NCEC



S2000から
乗り替えました

すでに17万km走行していて、サーキットも走るので不安がある。そろそろリフレッシュが必要だろう。筑波サーキットは初走行となるが、富士スピードウェイやもてぎと比べるとタイトコー

ナーが多く、「苦手かも」。ストリートではオープン走行を楽しんでおり、通勤の帰り道、夜だが開けて走っている。軽井沢では碓氷峠をオープン走行。「気持ちよかった」



松田智人さん

NB8C

周囲が速すぎてビックリです

手ごろなオープンカーが欲しいと思っていて、S2000を見ていたのだが、あまりにも高いためロードスターを購入。2年ほど前から185CUPに参戦している。普段は平井自動車で見てもらって

いるが、足まわりは「MIKI SPECIAL」に。「ロードばか」走行会に合わせて今年入れたばかりだが、三木さんじきじきにアドバイスをもらったので、いい感じでセットアップできている。



谷藤学さん

NB8C



勝とうと思って
ハードトップに

ペーパードライバーだったのに、ドライブを楽しみたくてロードスターを買ってしまった。そして2009年にサーキットデビューを果たした。オープン走行を楽しんでいたのだが、勝とうと思って

ハードトップ仕様にした。自分でもこうなるとは思っていなかった。ドラテクはTCRでアドバイスをもらい、ジムカーナ走行も交えて腕を磨いている。普段は袖ヶ浦をメインに走っている。



大高佐織さん

NB8C



サーキット走行の
ために免許を取得

FDが好きで乗ろうと思っていたが、座ってみたら足が届かなかった。そこでロードスターとなったわけだが、10周年記念車だったことは購入後に知った。免許取得まで1年ほどかかってし

まったが、今では通勤の運転も楽しい(自転車を通える距離だが)。サーキットデビューは筑波コース1000で、そのときの印象は「怖かった〜」。現在はどノーマルで腕を磨いている最中だ。

2014.5.17 RS FACTORY STAGE運動会 in MAZE-CIRCUIT



クルマには負担がかからなかったけれど
恒例の間瀬運動会は季節外れの寒さにビックリ



テントでは焼き肉(焼き鳥もあった)が振る舞われており、寒かったサーキットでは人気集中。すごくおいしかった!



ほのぼのした雰囲気
晴れていると海がきれい

「日本海間瀬サーキット」は、その名の通り、目の前が日本海で、おまけに海水浴場があるからどっちも楽しめちゃう。サーキット走行している人は、そんな海を眺める余裕(?)もなく周回している。しかも、サーキットの中央部には畑があって農作業をする人の姿もあるなど、いたってのんびりしたサーキットなのだ。これ、ホントだよ。

新潟県のRSファクトリーステージが開催している、間瀬サーキットでの走行会が「春の間瀬運動会」。春というには恐ろしく寒い日だったので驚いたが……。ショップに集まる常連から走行会好きまで、55台が集まる盛況っぷり。関東方面からの参加者もいた。クラス分けはビギナー、ミドル、エキスパート、チャレンジ、そして変態クラス(!)とじつにわかりやすい。1ヒート20分のスパンで行われた。

ビギナークラスに参加した9台のうち、7台が185CUPに参戦している。この185CUPというのは、純正サイズのタイヤでタイムを競うシリーズ戦で、各地のサーキットイベントで併催されている。NAが185、NBが195、NCが205サイズで展開されている。タイヤサイズが純正とあって、金銭的な負担も車両にかかる負担も少ない。気になる変態クラスには、田畑さんのパンダ号をはじめNA&NBロードスターのほかにもアルト、S2000、シビックがエントリーしていた。

初めての間瀬サーキット、楽しい

関原直人さん NB8C

2年前のゴールデンウィークに購入したNB。実は家にはNAとNBがあって計3台ものロードスターを所有している。「会社の内輪走行会というのが年に1回あるんです。業務がクルマのパーツ製作ですからね。サーキット走るのも楽しいんですが、前夜祭のほう盛り上がりますよね(笑)」。ミドルクラスでエントリーして、ベストは1分13秒245だった。



間瀬サーキットは初めて、と言いつつも総合17位というタイムを記録している。

面倒見のすこぶるいい営業マンです



間瀬サーキットは3回目で、ほかのサーキットを走ったことはない。しかも昨年サーキットデビューしたばかり。それもトップタイムを出してしまったので、今回はエキスパートクラスに入れられてしまったという凄腕。じつはマツダの営業マンで、新潟大学の自動車部員とも親交がある(127ページを参照)。自らこれだけ楽しんでいるのだから、お客さんに伝わらないわけがないのだ!

清野慶之さん

NA6CE



タイヤはイーグルRSスポーツをチョイス。この日のベストタイムは1分15秒760だった。いきなりのエキスパートクラスはハードル高し。

ランエボⅧ用のウイングがチャームポイント。とてもディーラー勤務とは思えない。



エンジンはヴィンテージの流用。インテリジェントなセッティングだ。

12年間、ノントラブルで走っています



竹之内和典さん

NA8C

ステージでクルマをいじってもらっているが、メニューなどはけっこうお任せ。購入して12年になるが、まったくトラブルはないという。普段のメンテナンスが行き届いている証拠だ。サーキット走行をするきっかけは50歳のお祝いだった。これって50の手習い!? 今回で5度目の走行になる。いくつかから始めても楽しいものは楽しい。ビギナークラスでエントリー、これから腕を磨いていく。



運転するだけではなく、自分でフィルムを張ってドレスアップするなどDIYにも手を出しているのだ。

タイヤはダンロップのディレックスDZ101で、街乗りメインながらたまにサーキットも走る。

間瀬サーキットを走るのは2回目です



津野田明日翔さん

NB6C

「前回の冬の練習会では、スタッドレスタイヤで走りました。4月には本庄サーキットを走ってきました。最初はATで走っていいのか気後れしましたが、今は楽しんでます」。父親がラリーをやっ

ていたというから、そのDNAを受け継いでいたらこれも自然の流れか。休日になるとこのNBがなくなっていることがあるが、それは父親が乗っていったから。親子でドライブしてみれば?

タイヤはファルケンを選んでいる。エントリークラスはチャレンジだった。

若いころはドリフトしていました!



中條宗和さん

NA6CE

乗り始めて6年ほど経過するが、当初はこんなに長く乗るとは思っていなかった。若いころは180SXでドリフトをしていたので、ロードスターのエンジンには感動しなかったが、足はいいなと感

じた。中古でたまたま手に入れたクルマだったが、幌まで張り替えて乗り続けている。間瀬のほかにはタカス、鈴鹿サーキットの走行経験がある。まだビギナークラスだが、上り詰めよう!

タイヤはダンロップ・ディレックスZIIを選択。サーキット走行はまだ4回目なのだ。

初めての愛車でハマるとは……



鳥山 聡さん

NA8C

間瀬サーキットを走ったことは5~6回ほどだが、ステージの走行会にはよくエントリーしている。185CUPに参戦して、この日は総合18位のタイムを記録した。「初めての愛車なんです。とりあえず買ったというだけだったんですが、こんなにハマるとは……」。エンジンをいじって6年ほどが経過するが、エアコンも付けられる快適キャブレター仕様。今時のチューニングカーらしい。



オーバーホールに加えて、圧縮を上げるプラスアルファを施した。キャブでもエアクリーンありなのだ。

Aピラーはツヤ消しカーボンを貼り付けて、濃い雰囲気に仕上げています。

田畑王子に誘われてドブプリ(笑)

松尾和則さん

NA8C



サーキットデビューしたのは2010年秋で、間瀬サーキットを走った。走ってみたいとは思っていたが、ステージの田畑王子に誘われて走ってみたら病みつきに。185CUPにエントリーしている。

サイズが指定されていて、タイヤ代が安いのが気に入っている。消耗品が安いのは長く続けられる要因。通勤にも使っているの、いろいろやりすぎないせいか、トラブルを招かない。



「間瀬サーキットだけではなく、筑波コース1000、おわらサーキットを走ったことがあります」



185CUPは経済的負担が少ないのが魅力のひとつ。タイヤはグッドイヤーのイーグルRSスポーツをチョイスしている。



「エンジンルームが汚いよ」と言われてきれいにしてきた。RSアイザワのコンプリートエンジンを搭載する。

せっかくロードスター買ったし!



櫻井智之さん NA8C

昨年の秋からサーキット走行を始めたばかり。本庄2回、間瀬1回と計3回ほどの経験がある。テインのサスペンションを入れたこともあって、せっかくなのでサーキットを走ってみることに。「減衰調整の仕方なんて、まったくわかってませんけどね(笑)」



年2回のサーキット走行を満喫



塚田 悟さん NB8C

NBを購入してから街乗りオンリーで、「走れたらいいなあ」と思っていた。やがて間瀬でサーキット走行を体験。それ以来、年2回のサーキット走行を5年ほど続けている。KONIの車高調、185スペシャルホイールと、走行のための装備はバッチリそろっている。



まだビギナークラスです



河原利宣さん NA6CE

間瀬のほかにはおわらサーキットを数回走ったくらいで、走行歴は浅いほう。サーキットデビューをしたきっかけは、ガレージ大道走行会だった。以来、ステージが主催する走行会に参加するようになった。バルケッタのオレンジにオールペンしたのは5年ほど前。



昨年から走り始めたばかり



佐藤健太さん NB6C

「もともとサーキットを走りたくて購入しました」という佐藤さん。ストライプがよく似合っている。今は月イチでサーキットに通いつめている。コンスタントに走っていると経験値も上がって、どんどん楽しくなるもの。ステージにもよく顔を出しているようです。



初めての間瀬サーキットだ～



小林丈人さん NA8C

筑波サーキットは走ったことがあるが、間瀬は初めてなので緊張感でいっぱいだった。「サーキットは体験走行などを経てから走るようになりました。スーパーカー世代なので、やっぱり走りたくなるというか」。ロードスターを購入したからスポーツ走行をする気になった。



タイムがぜんぜん縮まらない!?



神林豊志さん NB8C

仙台ハイランドを含め計10回ほどのサーキット経験がある。足をノーマルに戻したりと、いろいろ試行錯誤している。しかし、まるっきりの初心者みたいにタイムが縮まらなくなってしまった。これ、実は上達の証ですが。購入当初は仲間がいなかったが、ミーティングで知り合いの輪が広がった。



ザク号を購入して走ってます



仲川昌宏さん 緑ザク

「すごく勇気がいりました」というのが、ステージのデモカーを買うときの心境。ブログに販売すると告知があって、悩んだ末購入。NBも持っていて、息子が免許を取ったら譲るつもり。ロードスター好きに育てているので、喜んでくれるはず。普段は日光をメインに走る。



間瀬は性能を使いきれ



仲村崇仁さん NB8

ロードスターでサーキットを走るようになって5年ほどが経過する。日ごろのメンテナンスは大山オートで行っており、日光サーキットも走行経験があるという。「日光と違って、間瀬サーキットはロードスターの性能を使いきれで楽しい」。エキスパートクラスで走る。



★スペックでタイムが出たっ



伊藤雅大さん NA8C

愛知県から泊まりでエントリーしている強者。間瀬サーキットは3回目だが、YZサーキットの経験などもあるのでエントリーはミドルクラスだ。今回はディレツァZⅡから新発売となったスタースペックでエントリーしたところ、見事にベストタイムを出すことができた。相性いいかも。



竹田祐介さん 青ザク



間瀬は地元のサーキットで走り込んでますよ!

もともとマリナブルーだったのだが、塗装がはげてきてしまった。そこで、赤ザク号、緑ザク号に続けとばかりに青ザク号に。3台そろったのかなかのもの。これまでNA、NBターボ(間瀬でクラッシュ)、そしてこのNAを通勤車として購入。が、いつの間にかサーキット車になっていた。



井上菜摘さん NB8C



ホームコースとして走り込みメンテも自分でやってます

3年ほど前にサーキットデビュー以来、間瀬を拠点に走り込んでいる。以前はEP91スターレットのNAに乗っていたが、うまく乗れているかわからなかった。腕磨きにはロードスターがいいと言われて、4年前にこのNBを購入した。ちゃんとパイロンスラロームから練習した!



中曽根英雄さん NA8C



いとことふたりでダブルエントリーしてみた

筑波サーキットや日光を走った経験はあるが、間瀬は3回目。以前NBで走っていたこともあるけれど、売却してしまいNAを購入し直し。グレーのつなぎを着た中曽根さんと一緒に、いとこの清さんも走行。ダート経験はあるそうだ。「初サーキットなんですけど、いっすね」



小林将忠さん NA6CE



このロードスターでサーキットデビューしたのだ

「白と緑を半々で混ぜたら、こんな色になりました」というオリジナルカラー。長いことサーキットを年2回走っていた。サーキット仕様にしてからはもう10年ほど経過し、今は「変態クラス」にエントリーする。が、このクラスはレベルが高い。総合11番手でも変態では下から2番目。



八木貴弘さん 赤ザク



青ザク号と仕様が近いのでタイムを競って腕磨き

ロードスターを購入してからサーキット走行をするようになった。白にオールペンしようとしたが、赤から白はないな、と判断してツヤ消し赤となり、ザク3兄弟が誕生した。コンマ1秒を青ザクの竹田さんと競っているが、クルマの仕様よりもあとはドライバーの腕の差みたい。



寺崎雄太さん NB8C



免許を取ってから間瀬サーキットに通っている

初めての愛車がこのNBで、間瀬サーキットばかりを走り込んで9年目に突入。いつの間にかズブズブとはまっていた。そんなわけでエントリークラスはエキスパートで、この日はクラス2番手のタイムをたたき出した。ホイルは田畑王子のお下がりで、かなり安くしてもらったとか。



NBから乗り替えた“スーパー常連”です



植竹富男さん NCEC



このNCは1なのだが、修理が必要になり「どうせ直すなら」とNC2顔にチェンジした。サーキットデビューは以前持っていたNBで、それまではジムカーナを中心に走っていた。スーパー常連だけあって、総合でも4番手、変態クラスでは3番手のタイムを記録した。

2014.5.5 OLD NOW in TSUKUBA CIRCUIT



今年もパーティレースが開幕 マツダカップ争奪戦にも注目

ナンバー付きロードスターによるワンメイクのパーティレースは02年以来、延べ3400名という参加者たちが茨城県の筑波サーキットを中心に戦いを繰り広げてきた。5月5日の祝日が恒例の開幕戦「オールドナウ」は内外のスーパーカーが集まることでも有名

で、今年も多くの観客で賑わった。じつはこのシリーズ、5年前にパーティレースIIにリニューアルされた時点で打ち切られていたマツダからの支援が、今年から復活。NCとNBのシリーズ戦の年間チャンピオンには、新たにマツダカップが授与されることになった。

こうなると参加者のモチベーションもグリーンと向上。とくにNCシリーズは従来のNC1とNC2が統合されたため、クラスを超えてのバトルも勃発。11月の最終戦まで目の離せない戦いが続く。なお、今年から筑波サーキットトライアル選手権が新設され、その開幕戦も同時開催された。そこには4台のロードスターも参戦したので、女性ドライバーふたりをピックアップしてご紹介しよう。

芝生席には緑日やふわふわコーナーを設置。烈車戦隊トッキュウジャーのキャラクターショーなどで、子供たちの笑顔もはじけていた。



パーティレースとMZレーシングが共同で出展したテントではミニカーやウェア類、各種グッズも販売。多くの来場者が立ち寄って盛況だった。



パドック中央の新車展示ブースには25周年と人馬一体のロゴがあしらわれたロードスターと新型アクセラを展示。こうした光景もマツダのサポート復活あればこそだ。

初開催となった筑波サーキットトライアル選手権の参加者が集合しての記念写真。ナンバー付きならば車種問わず参加可能。



コカ・コーラ大会レースクイーンは彩奈舞さん(左)と宇佐美空さん(右)のおふたり。笑顔と抜群のスタイルで盛り上げてくれました。



レース2戦目で表彰台 次はてっぺんを目指す20歳

以前より参加台数が減ったものの、少数激戦が続くパーティレースのNBシリーズ。昨年11月の最終戦でデビューしたばかりの若者が、2戦目で見事3位に入賞してポディウムに立った(写真下の青いスーツ)。デビュー当時は19歳で、もちろん初めてのマイカー。親戚のオジさんが乗っていたロードスターにあこがれての購入だった。「今日は屋根を開けて走ったので眼鏡が曇って大変。でも楽しかった」とコメント。

木村幸弘さん

NB



数年前はペーパードライバー まだまだ発展途上なんです

平成13年式のNB8Cに2年前から乗る本橋さん。数年前まではペーパードライバーだったが、ある必要に迫られてから、ついには筑波サーキットを1分11秒台で走る腕前にまで成長した。この前にも同じNB8に乗っていて、その当時にあった「Road&Ster誌」の企画でバイナルを張ることになった。そこでドレスアップにも目覚めたという。「ブンコさん(本誌編集長)は恩人なんですよ」とのこと。



本橋志津さん

NB8C

現行&先代ロードスターが 4クラスに分かれて戦う!

今年からクラス分けが変更され、各レースごとでは2008年12月のマイチェンを境にしたNC1とNC2の2クラスに分かれるが、シリーズポイントは同じクラスとして扱う。それに先代NBのシリーズと、ポイントが与えられないNCクラブマンの4クラスとなった。タイヤはBSポテンザRE11Aのワンメイクで、改造は厳しく制限されている。



参戦4年目で初優勝！ 念願がかないました

以前はスワフトスポーツに乗っていたが、TCRで中古のNC1をゲットしてパーティレースに参戦。以来、サーキットでも街乗りでも、ロードスターにすっかりハマってしまった26歳の内藤さん。「独身の寮住まいなので、今のところはなんとかレースができています」とのこと。お金がかかるからね。今回はクラブマンクラスで優勝したわけだが、練習では1分8秒台も出ているとのこと、「シリーズでも上位を目指します!」と、今後の活躍にも期待十分の若者だ。



内藤 桂さん NC1



DAHAMAレーシングは、ほろ苦デビュー戦に

カープファンの久保さん(中央)は25歳の会社員。右の萩原さんと左の濱田さんの仲よしトリオで兵庫県明石市から初参戦。FTO、NAロード、DC2インテと乗り継いだ4台目の愛車がこのNC1だ。

サーキットは日光から岡山までけっこう走り込んでいて自信もあったが、決勝ではABSをロックさせて無念のリタイア。でも第2戦の岡山では4位入賞でトロフィーをゲット。新人賞の有力候補だ。



久保直也さん NC1



まだまだ練習不足ですが、そのうちきっと……

サーキットを走るのが今日で3回目という星野辰二さん(右)。親戚の星野辰也さん(中央)と濱野さん(左)は練習もいっしょで、頼りになる先輩たちだ。初心者向けのクラブマンに出場するつもりだったが、エントリーのときに間違えてシリーズにしたのが今回は大失敗だった。決勝では速い上位陣にバンバン追い抜かれて無念のチェッカー。「とにかく練習します」とリベンジを誓っていた。



星野辰二さん NC1

FD限定車のホイールは 彼氏にももらった宝物です

4年前の「ロードスターBROS.1」にも登場していた飯田さん。愛車はNCのVSで変わらないが、当時はなかったピンクのロールバーが成長の証。本日は目標だった筑波1分11秒台についに突入。筑波選手権は全戦出場を予定している。

「じつはスピリットR用の純正ホイールは、彼氏からプレゼントされたものなんです」と、幸せモード全開のようす。その彼氏もRX-8でマツ耐などに参戦中だ。趣味が同じでお互いに切磋琢磨できるのはうらやましいかぎり。



飯田絵梨花さん NC1



9月6日は筑波へGO!

パーティレース第3戦とMFCT茨城ラウンドは9月6日の土曜日に筑波サーキットで恒例の「メディ耐」と同時開催される。この日は次期ロードスターに関して、何かがお披露目されることは確実だ。ちなみに本誌プロデューサーが所属するホリデーオート・チームも悲願のメディ耐優勝を目指して今年も参戦。レースファンならずとも見逃したくない1日になる。



MAZDA Fan CIRCUIT TRIAL

大分ラウンド	7月20日(日) オートポリス「ゴールドカップレース第3戦」
茨城ラウンド	9月6日(土) 筑波サーキット「第25回メディア対抗ロードスター4時間耐久レース」
岡山・冬ラウンド	12月7日(日) 岡山国際サーキット「MAZDA FAN FESTA 2014 in OKAYAMA」

6月の岡山戦も熱戦の連続だった

昨年に引き続き今年もパーティレースとMFCTが6月に岡山で開催。パーティレースはシリーズ戦のみ16台の参加で、総合優勝はNC1の#21田原大介選手。総合2位もNC2の#65利光弘文選手と変わらず、NBシリーズも#11高山則政選手が2連勝を飾った。



2014.6.21-22 富士チャンピオンレース in FUJI SPEEDWAY



全世代のロードスターがOK 約50台が7クラスに参戦中

今、国内でもっとも多くのロードスターが集まると同時に、最大で10クラスのカテゴリーで参戦できる間口の広さを誇るのが、富士チャンピオンレースだ。

まず、ナンバー付きのロードスターカップは、NA6/NA8/NB8/NCチャレンジ/NCオ

ーブンの計5クラス(NB6クラ

スは不成立)でバトルを展開中だ。

次にN1仕様のロードスターレ

ースは92年から開催されている伝

統を誇る。現在NA6のみの参戦

となっているが、NB6にも門戸

は開かれており、今季からNCで

も参加は可能になっている。

NゼロからNA1600まで多彩

同じナンバー付きでも、富士チャンの場合は改造範囲がクラスにより異なる。NAとNBの各クラスはオーバーサイズピストンが許されるなど、現実にはN1よりパワフル

で自由度が高い。タイヤサイズも3つの選択肢があり、現在はクムホ製の195/50R15が最強。一方N1はエアロも禁止でエンジンも基本はバランスどりのみ。車重の軽さが魅力だが、コースレコードは同じNA6でもNゼロのほうが約1.5秒も速い。



●マフラー

写真のドゥー・エンジニアリングのデモカーのマフラーはノーマルのままとされている。これもエキマニの項で触れたように、保安基準適合部品への交換はオープンクラスに限ってOKとなっている。



●エアクリナー

チャレンジクラスはRMA認定部品に、オープンクラスは指定部品以外でもフィルターカートリッジの変更のみ許されている。このあたりがNAやNBのナンバー付きとの大きな違いになっている。



●牽引フック

従来の金属製のフックだと、ガードレールやウォールにヒットした際の衝撃でボディにダメージを与えてしまう可能性がある。今季からはこのソフトタイプも認められるようになったのは大歓迎だ。



●バッテリー

バッテリーはチャレンジ/オープン共通で、同等品への交換が許されているが、搭載位置やブラケットの変更はNG。このあたりの解釈は微妙だが、もしドライバッテリーがOKでも現実には難しい。



●ステアリング

今シーズンよりオープンクラスのみ、外径350mm以上で保安基準に適合したステアリングへの変更が許されている。レース中にエアバッグが作動しないようにすることは全車に義務となっている。



●トランクスポイラー

エアロ関係の規則については右下のフロントリップのところでも説明したとおり。NAやNBで認められているGTウイングについては、現時点ではNG。もちろん、来季に向けては検討中とのことだ。



●エキマニ

オープンクラスは保安基準を満たしたエキマニやマフラーへの交換がOKとなった。ところがNC1とNC2で、適合の問題で選択の幅が異なる事態が発生。やむをえないが、ルールにはしたがうべし。



●ブレーキパッド

チャレンジクラスもパッドやシューの交換はOKとなっている(カーボンパッドはNG)。オープンクラスではホースやローターも交換できるが、パッドも含めてRMAが認定した部品のみとなっている。



●タイヤ

タイヤは両クラスでいちばん大きな相違。チャレンジはアドバン NEOVAの205/50R16で、ホイールもNR-A純正と同サイズのみ。一方でオープンでは205/45R17と215/45R17もOKとなる。

●フロントリップ

オープンクラスでは、エアロパーツも前後とサイドのスポイラーは認定品ならOKに。ただし全長変更はNGで、現時点ではガレージベリとジェットストリームが対応しているそう。もちろん写真のリップスポイラーなら問題はない。



●ロールバー

RHTモデルでも公認レースへの参戦を可能にしたロールバーは、価格12万3120円。この後方部分のみをベースに開発された4点式ロールバーもあり、5万4000円で新登場した。(各税込み)

DO ENGINEERING



田知本 守さん

マツダスピードでル・マン24時間レースに向けた開発や91年の総合優勝に中核として貢献したのち、現在はドゥーエンジニアリングの代表を務める田知本さん。

サーキットイベント編

2014.6.21-22 富士チャンピオンレース in FUJI SPEEDWAY

富士チャンN1レースを圧倒する カーメイクコーンズ・チームの秘密

3年連続チャンピオンの雨宮選手を筆頭に、今季開幕2連勝を飾った大野選手や、初のポールポジション獲得で注目される田辺選手など、とにかくカーメイクコーンズ勢の強さが目立っているのが、富士チャンのロードスターN1レース。さらに今回は初レースの新人も記念すべきデビューを飾った。その強さの秘密に迫るべく、本誌は今季の第2戦でコーンズ・チームに密着。ドライバー全員を直撃してのコメントは以下のとおりだ。



カーメイクコーンズ

渡辺 代表

「Nゼロもいいけど、コストパフォーマンスを考えるとオススメはN1だね。去年の最終戦の表彰台独占は夢がかなった瞬間だったよ」

みんなも
レース
やろうよ!

秋月義雄選手



スランプに悩んでますが、
チームのみなさんには感謝

大学職員の秋月さんは4年目。レースは楽しいが、現在は少しスランプ中。それでもトップチームにいて「勉強になることが多い」と。目標はトップグループ入りだ。



雨宮恵司選手



まさかの連敗にも、
「一番速いのは俺」と確信

2011年から3年連続王者となっている雨宮選手だが、今季はマシンチェンジを強いられる状況に「後進に道を譲ろうかな」と言いつつ、決勝では終盤までトップを激走。



宇野沢剛選手



雨のデビュー戦なのに
ポジションアップの大健闘

歯科技工士の宇野沢さんは35歳。NAロードスターを購入してコーンズに通ったのが運の尽き？ スピンした予選上位車を抜いて押さえきったのは「自信になりました！」。



コーンズチームは富士チャンではF1用に作られたスイートを貸し切りに。代表の奥様たちが手作りカレーで後方支援。これが強さの秘密か？



ベテランの今井千尋さん、若手の飯塚伸也さんのメカニックふたりを中心に、さらに有能な助っ人も駆けつけてくれるサポートする。



N1マシンの室内は至ってシンプル。キルスイッチは義務付けだが、速度計は基本的にない。車載カメラはドライバーの好み次第だ。



表彰台で3位の大井正伸選手と、2位の田辺選手からシャンパン攻撃。大野選手は握手。

今回はサポートドライバーの都合で見学のみだった岡崎の(K2エンジニアリング改め)C.K.イノベーションの藤田代表。「N1のレンタル車を作ったので興味ある方は連絡を」とのこと。



C.K.イノベーション 藤田和博 代表



ケンオート 小原健一 代表

今年からロードスター東北カップを主催している小原さんは、誘致活動を兼ねて富士チャンにも参戦中。NCオープンクラスで2連勝し、「次はNA8とNB8のトップにタイムで勝つ！」と目標を設定。



田辺良輔選手



サーキット以外でも、
お世話になってます！

医療関係勤務という田辺さんはレース5年目の28歳。雨宮さんと大野さんには、サーキット以外でもお世話になっているとのこと。初ポールを生かせず「今日は悔しい！」。



大野俊哉選手



コースレコードは正夢に
そしてチャンピオンも……

耳鼻科医の大野さんは08年にレースを始めてから、開業～結婚～お子さん誕生と充実の一途。今年は念願だったコースレコードを開幕戦で記録も「僕は車載カメラオタクです」。



2014年ロードスターレース

富士チャンピオンレース第3戦	8月30日(土)～31日(日)	富士スピードウェイ
パーティレースⅡ第3戦	9月6日(土)	筑波サーキット
ロードスターカップ東北シリーズ第5戦	9月7日(日)	スポーツランドSUGO
パーティレースⅡ第4戦	11月23日(日)	筑波サーキット
富士チャンピオンレース第6戦	12月6日(土)	富士スピードウェイ

富士チャンピオンレースシリーズ
● ドゥーエンジニアリング 担当:田知本(タチモト) ☎0550-78-3200 <http://www.do-eng.com/motorsports>
● ケンオート 担当:小原 ☎022-797-4611 <http://www.kenauto.jp>
● ロードスター・パーティレースⅡ
● ビースポーツ・パーティレースⅡ事務局 ☎03-5487-0735 <http://partyrace.nr-a.com>

2014.4.12-13 ほくりくミーティング in あさひの里

ロードスター25周年でも変わりなし 相変わらずまったりゆるゆる過ごせま〜す

かやぶき屋根の建物、囲炉裏、そして豊かな自然と、普段のせかせかした時間を忘れられるのが、ほくりくミーティングの魅力。本当の「ほくりくミーティング」は前夜祭にあるといってもいい!? 今年から、宴会のスタート時からシェフによる「ふるまい」となるため、お酒がおいしかったら。本番の13日(日)は天候にも恵まれ、色とりどりのロードスターが集まった。ロードスターが25周年を迎える特別な年とあって、北海道からオーナーズクラブのRock'sの面々が駆けつけたのには驚いた。ふらのミーティングとは違う雰囲気を楽しんでくれたらうか?



レアなNBのクリスタルブルーばかりが集まったの記念撮影。右から大井直美さん、小林理沙さん、神林豊志さん、そして舩谷陽太郎さん。



前夜祭の囲炉裏端では汁物が温められていたり、油揚げをあぶっていたりと「まんが日本昔ばなし」の世界観がそのまま再現されていたのだ。



前夜祭でもジャンケン大会で盛り上がっているのだ。お酒も手伝って、宴会モード全開で楽しい。今年は福田さんの姿がなくなっちゃった。



「ティーポ」も今年25周年ということで、記念車をミーティング会場に披露……するはずが、車両が間に合わなかったのでもうあきらめボネットだけ。



恒例の「焼き蛤」ならぬ焼きあさり大会。軽井沢ミーティング創始者の瓦井さん(左)が優勝して栄光の七輪を持ち帰ることに。来年は返却しに来てください!



お昼ご飯はカレー。自分で盛りつけるので、ご飯大盛り、ルー大盛りなんて夢のような食べ方もOKだ。カレーって、よくかまずに飲んでもよな……。



夕食前には食材調達のため、会場付近でキノコを摘んだ。調理は浅原夫妻が担当してくれた。おいしかったです、ごちそうさまでした!



ミーティング前日には、有志による「そば打ち」が行われる。精力的にミーティングに参加している小池夫妻も、初めてのそば打ちを楽しそうにこなしていた。おいしかった〜。

2014.5.11 オアシスミーティング in 淡路島

タックイン99、ピットクルーレーシングをはじめとするオアシスミーティングならではのショップがブースを出展。



お手製クッキーを振る舞っていたのは小林篤さん。編集部にもいただきました。もったいないと思いつつ、ゴチになりました。おいしかったです。



スタッフが見送ってくれる。「また来年も」って気にさせてくれる。これがロードスターミーティングの「おもてなし」というものだ。



RCOJ、マツダ、そして本誌代表がつるし上げ……じゃなく、数字当てのゲームを、まったくダメダメですみませんでした。



マツダの開発陣がやけにたくさん来ていた。いよいよ次期ロードスターの発表が近くなったのだという予感が!

ミーティング会場手前のサービスエリアでは「プチ・ミーティング」が行われていた。つい寄ってしまっただよな、集まっています。

明石海峡を渡ればすぐに会場だ 絶好のロケーションと天候で大盛況



昨年は大型台風と重なってしまい、泣く泣く開催を見送ったオアシスミーティング。日程を従来の5月開催にし、会場も2年連続で変更となった。淡路島という観光ムードにあふれた場所だから、観光を兼ねて行こうという気にさせる。明石海峡大橋の通行料金が安くなったこともあって、過去最高の参加者を記録。NA228台、NB117台、NC102台、ロードスター以外は38台で参加者は543人だ。駐車スペースが舗装されてフラットなのもよかった。海っぺりだが風もなく穏やかで大成功。相変わらずコンテンツも工夫されていて、笑いが絶えなかった。



いつも斬新なコンテンツで参加者を喜ばせてくれる、オアシスミーティングのスタッフ。子供たちも一緒になってお手伝い大忙し。大きくなったら頼むよ!



スターカップ東北シリーズ in SENDAI-HIGHLAND

エントラント紹介



和光博紀選手

フォーメーションラップは最高にテンションがUP!

まだ20代の前半という若手。以前は1.6ℓのロードスターでサーキットを走っていたけど、車種によるクラス分けがない草レースがモノ足りず、ロードスターカップに挑戦することを決意した。クルマも思いきって1.8ℓのNBに買い替え、ケンオートにてレース仕様を製作。今年は開幕戦からエントリーしており、フォーメーションラップの緊張感がたまらなく好きとのこと。第2戦では最後尾から猛烈に追い上げ、見事2位フィニッシュ!



水沼亨選手

ギスギスした雰囲気のないアットホームなレースです

以前からレースに興味はあったけど、転勤が多くなかなか踏みきれなかった。数年ぶりに地元へ戻ったら「ロードスターカップ」が始まり、一念発起してクルマなどを準備したという。富士チャンピオンレース仕様の車両が見つかり、手直しがあまり必要なかったのもラッキーだ。パドックでは参加者同士が仲よく話し、イイ意味で公式レースっぽくない空気。「ビギナーでも気後れすることはないので、いっしょに楽しみましょう!」とのこと。



小原健一さん

ロールケージと牽引フック 最低限コレだけあればOK

あまり費用をかけずにレースを楽しんでほしいと「ロードスターカップ東北」をスタート。改造の自由度はそこそこ広いが、ロールケージと牽引フックは必須。今年はSUGOとハイランドで全5戦、また富士チャンピオンカップも走行可能。レースを通じてユーザーの交流が深まれば最高ですね。



川崎俊英選手

クルマの動きが素直だからウデを磨くには最高の舞台

数々のワンメイクレースで活躍した川崎選手は、ケンオートのデモカーで参戦。トラクションコントロールの電子制御が不自然じゃなく、FRらしい走りを自在に楽しめるロードスターは、練習に最高の素材だという。改造範囲も速さに極端な差が出にくく、それでいてチューニングの楽しさを味わえる絶妙なレギュレーション。走行会や草レースからのステップアップ、またウデ磨きの場にも「ロードスターカップ」はオススメだと太鼓判!



佐藤 覚選手

オフィシャルの人数なども公式レースならではの体制

ジムカーナからモータースポーツの世界に足を踏み入れ、仙台ハイランドの草レースなどにも参戦。公式レースの魅力はいろいろとあるけど、すべてのポストにオフィシャルが入っていたり、救急の体制がシッカリしていることも、ドライバーとして見逃せない部分だと話す。直線の長いスポーツランドSUGOはどうしても排気量の大きいクルマが有利。タイヤのサイズ選びや空気圧のセッティングで、どこまでNCに迫れるかが今後の課題だ。

公式レースは縁のない世界？ 愛車でも楽しめるんです！

複雑なレギュレーションに堅苦しい雰囲気、そんなイメージを持つ人もいる公式レース。自分とは縁がないから関係ない、なんて早合点するのはちょっと待った。今年からスポーツランドSUGOで始まった「ロードスターカップ東北シリーズ」は、自分の愛車をほんの少し手直しするだけで参加でき、かつ和気あいあいとした数居の低いレースなのだ。

まず車種。NA/NB/NCとロードスターならどの型式でもオッケー。当然クラスは型式ごとに分かれるけど、エントラントの話

を聞く限り、新しくないとダメ、

軽くないと勝てないなんてことは

なさそう。どのモデルも一長一短

アリで、結果として戦力力がうまく

く均衡しているようだ。車両の改

造範囲は富士チャンピオンレース

と基本的には同じで、昔のN1の

ような「何もかもノーマルまたは

指定部品」ではなく、ユーザーが

チューニングを楽しめるのも◎。

とはいえターボやメカチューンな

ど、費用がかさむメニューは禁止。

あとは牽引フックやロールケー

ジといった、JAFの定める安全

規定に問題がなければ大丈夫。へ

そして最大の

魅力は、ナンバ

ー付き車両に限

定されているこ

と。トランポを

レンタルしなく

てイイから、経

済的にはグッと

楽になる。お手

軽かつ低予算で

楽しむ公式レー

スが「ロードス

ターカップ東北

北」なのだ！



うめ～



開幕戦に引き続き川崎選手がポール・トゥ・ウィン。5月24日の第2戦は、スーパー耐久の予選日ということもあって、グランドスタンドやパドックには観客も大勢いた。気分も最高潮！

優勝：川崎俊英選手
2位：和光博紀選手
3位：水沼 亨選手



●牽引フック

牽引フックなどはN1と同じ。一般の走行会ではあまりなじみがないかもしれないが、公式レースではカテゴリーを問わず必須。最近では金属製フックじゃなく、布製の「トーループ」が主流になった。



●タイヤ

ラジアル限定。Sタイヤだとソフトとハードのコンパウンド、さらに雨用までホイール付きで用意する必要がある。それがラジアルであれば1セットでOKなので、コスト削減に大きく貢献する。



●ロールバー

サーキットを走るロードスターなら、ロールケージは装着されているかも。ステアリング、バケットシート、シフトノブなど操作系は、保安基準に適合する範囲で自由に変更できるのもありがたい。



●剛性パーツ

ボルトオンの補強バーも使用可。ストレートの速さにそれほど差がない以上、こうした細かい部分のチューニングが大切。ただしパーツとともに重量も増える。全体のバランスを考えて仕上げよう。



●オイルクーラー

オイルクーラーの装着は自由。エアロの形状によって冷却効率は変わるし、風が当たりやすいコースとそうでないコースもある。まずは何度かテスト走行したうえで、判断次第で導入するのがベスト。



●エンジン

エンジン本体はノーマル。メカチューンや過給器も面白いけど、膨大なコストがかかるうえ耐久性も純正と同じとはいかない。低コストでレースを続けられるかも、課題のひとつだ。



●エアロパーツ

エアロパーツは車検をパスする範囲なら、GTウイングも含め自由。せっかく街乗りにも使えるナンバー付き車両なんだから、スタイリングにもこだわりたい。バンパーへのブレーキダクト加工なども問題ナシ。

2014.5.24-25 軽井沢ミーティング in 軽井沢プリンススキー場

次期ロードスターのシャシがお目見え 25周年に過去最大の参加者数を記録

ここ数年は天候に恵まれ、軽井沢マジックという言葉も過去となりつつある。今年は限定車の展示やニューヨークのショーで発表した次期ロードスターのシャシが見られるとあってか、1300台もの参加が!もう周辺の駐車場まで使わないと収まりきらない勢いである。参加車両の内訳は、NA636台、NB382台、NC282台で、今年もまだNCはNBを抜くことができなかった。また20名を超えるマツダの開発スタッフも会場に駆けつけた。もちろんミスターロードスター貴島氏も。たくさんのロードスターに囲まれて、みんながハッピーな1日を過ごした。



ずらりと並んだデモカーはかなり壮観だ。各ショップも毎年過酷なブース争奪戦を制しての出展となるから、気合い満点だ。



思わせぶりな演出とステージ マツダ開発陣も多数来場!

これまでに見たこともないようなステージが用意されており、そこにはベールをかぶせた次期ロードスターのシャシと限定販売されるNCが鎮座。開発スタッフも大勢顔を出しており、みんなの期待も高まるばかり。いよいよ9月にはその姿が見られそう。



まるで新車の発表会か試乗会といった展示風景。マツダの気合いが感じられる。



ROADSTER BROS®で撮影したあとで仕様がまた変わっているという清水達記さん。オーナーの愛車ぶりのほうがビックリしたけど!



SSワークス自慢のエンジンを第一駐車場に披露する中川 博さん。すっかりデモカーと化しているといっても過言ではないほどの仕上がりに。



北陸ミーティングでは「焼き蛤」準備スタッフとして定着している品田さん。エンジンのヘッドカバーを成金色(?)に塗装してきていた。



RCOJスタッフはお約束のコスプレ(というのか?)衣装で。昔はいろんな格好の人が会場を歩いていたが、最近ではかぶり物が目立つ。



中部ミーティングのメンツはいつものように、ミーティングの広報活動を行いつつ、かわいいキュートなお手製ステッカーを販売する。



ガレージでロータリーロードスターを製作した余吾拓郎さんファミリー。いつの間にか子供が大きくなって、しかも増えているではないか。



「カエルいりませんか?」と、空気で飛ばすやつを販売中。買ってくれた人がコメントを書くコーナーもあって、カエルの輪が広がっていた。



次期モデルのシャシを見て貴島氏がコメント。相変わらずの人気で、あちこちにサインを書きまくっていた。



次期ロードスターに関する質問をするが、お茶を濁した返答で核心に迫れない。マニアックな突っ込みにマツダ開発陣もたじろぐ。



常連もいれば新人もやってくる。仕事終わりにふらっと寄って話をするだけでも十分に楽しめる。情報交換のいい場となっているのだ。



「インプレッサに乗り替えてしまったんですが、大好きだったロードスターの本に載れてうれいっ」と清水隼人さん。中古パーツを販売していた。



ロードスターに乗る
若者が集う
「イマドキ」なんて
言わせない!?

2014.?? 某サービスエリア

若者ミーティング 月イチ開催中

編集部にも丸山さんからメールが届いた。なんでもロードスターに乗る若者が集まるミーティングがあるという。「ロードスター初心者もミーティング初心者も、ロードスターが好きな人のためのミーティングです。名前こそ若手のためとやっていますが、年輩の方たちにも来ていただいて若い人たちがロードスターを学べる場として作っています」。さまざまな年齢層が集まってくることで、若い人もベテラン世代もいい刺激を与え合っているのだ。

3%の消費税が 上がる前に購入した

信田秀二さん NA6CE

「消費税が3%から5%になる前に、駆け込みで新古車を購入しました。自分がいちばん楽しめるようにいじっています」。ピットクルー顔の前は、さらに別の顔にしていたというから、ちょっとしたモディファイでは変わった気がしない? おまけにもう1台ロードスターを持っており、こちらはファトラ顔になっている。みんながオープン仕様でいくというので、自分も合わせてハードトップを外してきた。ちなみに、ピットクルーフェイスのミーティングが鈴鹿で行われるようだから、ぜひとも本誌をチェックしておいてほしい。

アルミホイールはロールペアの15インチを装着した。程よい車高が好バランスだ。またエクステリアに合わせて、内装にもしっかり手が入っている。ATだからしゃかりきに走るチューニングよりも、ドレスアップを楽しむ方向に持っていく。自作パーツも組み合わせて個性を発揮している。



クルマの雰囲気に合わせてオーナーもスタイリッシュに。オープンカーは「見られる」存在なので、身に着けるものにも気を配るようになるもの。



うっすらと色づいたアクリルボードを使ったエアロボード。自作なのに安っぽさがなくてシンプルにまとまっている。



ニーレックスのドアパネルで内装の雰囲気を一新している。メッキを使っているのに、嫌みにならない組み合わせが秀逸だ。



エアコンリングやパネル部にメッキを使ってコーディネートしている。内装の程度がとてもいいのがうらやましい。



フルバケットシートでも、このスタイルだとレトロな雰囲気にもマッチする。ひじかけ(?)がラグジュアリーな感じ。



手作りの内装と 鋭い走りを共存させる

阿久津利一さん NA8CE

仙台ハイランドや日光サーキットをホームとして走りを楽しんでいる。BPエンジンをベースに戸田レーシングのハイコンピストンを組み立て、排気量を2ℓに拡大している。それもあって、その走りは元気いっぱい。一方で内装は、手芸店でメーター買いした生地を使い、ダッシュパネルは手ぬぐいを使って張り替えることで、独自のファンキーなテイストを演出。パッと見はファッショナブルだけどじつは速いという、大人仕様となっているところが特徴だ。

そんなNA、じつは10年ほど前に解体屋さんで文字どおり「拾ってきた」クルマだったそうだ。あまりにみすばらしかった、まさにボロの状態から手に入れてからこつこつと直し、キレイにし、チューニングをしてここまでできたわけで、そのぶんだけ阿久津さんのこのNAに対する思いは強い。この先もこつこつと、自分のペースで手を入れていくそうだ。



「捨てられる寸前のクルマを拾ってきて、10年かけて直してきました。内装はお金をかけないようにするため、アイデア勝負をしています」



ドア内張りにはボロボロだったので、手芸店で布地をメーター買いして張り替え。かかった費用は約5000円といったところ。



アライヴのどーだバーにかぶせてあるパッドはキルティング素材を使い、ダッシュは手ぬぐいの上からビニールをかぶせている。



ハイコンピストンなどを組み2ℓ化したエンジンは、ECUを書き換えることで制御。タワーバーはアライヴ製だ。ちなみに車高調はマルハ製をセットする。

センター出しのマフラーはRS-R。ロールバーはサイトウロールケージの製品で、ボディをシャキッとさせるためもあって装着。





OZのホイールはメッキ屋さんに依頼してゴールドメッキ化。ホイールをヒットしてキズつけてしまったことがきっかけだそう。



トノカバーはダムド製で、それがすっきりとしたシルエットをアピールする。排気系はエキマニから後ろがすべてオートエクゼ。

特注のメッキパーツをアクセントに取り入れた

木下昇亮さん NCEC

オートエクゼのエアロパーツにダムドのトノカバー、ボディ同色にペイントしたオーバードライブのカーボンボンネットをセットしたスタイリングがスポーティ。しかし木下さんはさらに独自の味付けをしている。その味とは、メッキを中心としたシャイニーなフィーリングだ。OZのホイールはスパッタリングをベースに、神村真空鍍金工業に依頼してメッキ化。エンジンのカムカバーもやはりここでメッキ処理をしてもらっている。ちなみにこの仕上げ、ホイールは1本1万円、カムカバーは6000円でやってもらったそう。

そのうえで、オートエクゼのカーボンのラムエアシステムやゴールドのアーシング、オプティマのバッテリーがエンジンルームをスポーティかつゴージャスに演出。エスケーレートのシートやモモのステアリングをセットしたインテリアは、ブラック&レッドを基調とした、これもまとまりのいいモノだ。

「ホイールをキズつけたとき、ただ交換するのでは面白くないのでメッキ屋さんと直接交渉して、ゴールドにしてもらいました」



ゴールドのカムカバーとアーシングがアクセントをつけている。オトナの余裕を感じさせるまとめ方だ。



インテリアは目に入る部分をブラック&シルバーにし、その他の部分はレッド&ブラックでまとめている。オトナっぽい雰囲気。



FD3S純正カラーとNCの絶妙コラボ

西村優壮さん NCEC

「若いうちに趣味性の高いスポーツカーに乗っておきたい」と、当初はFD3S・RX-7を物色していた。しかし、学生だった身にとって維持費や高額な保険料がネック、第2希望だったNCを初めての愛車として手に入れた。納車後すぐにオールペンを施すが、そのころはまだRX-7への憧れが捨てきれず、ノルディックグリーンからFD3S純正サンバーストイエローにカラーチェンジを行った。その後、当て逃げに遭い、修理ついでにオーバードライブのフロントバンパーへとアップグレード。

さらには高速道路の巡航で感じていた安定性不足を補うため、GTウイングやワイドタイヤの装着も断行。愛着も高まり着実に進化を遂げてきた。その結果エクステリアはひとまず満足できるレベルに達したので、ジムカーナかミニサーキットでスポーツ走行デビューを果たすのが次の目標。「不満点を洗い出し、今後のロードスターライフに反映させたい」と考えている。



GTウイングはヤフオクでゲット。マフラーもオーバードライブ製のヤフオクで手に入れるなど、ネットオークションを有効活用。



ホイールは憧れだったFD3Sの純正16インチ。これをDIYでブラックにペイント。タイヤはルックス重視でプロクセスT1R。



まだまだ若く、好奇心が旺盛な21歳。ヤフオクやDIYもフルに活用して、ローコストで効果的なアプローチをどんどん発掘してほしい。藤田美香さんと参加してくれた。



車内はS2000純正のニューラインディエローでアクセントを与える。これも各パーツを取り外し、缶スプレーで自家塗装を行った。



このクルマはホームセンターと ネットオークションで成り立っている

幌ではなく、かといってビキニ
トップというより「日よけ」とい
う表現がピッタリ。もちろん自作
である。がっちり付けられている
から、安心感がわく。

「このNAは3年前に購入したも
のですが、15年ほど前まで別の
NAに乗っていたんです。事情が

あって乗り続けることができな
くなりましたが、ようやくまた乗れ
るようになりました」。とにかく
自作が好きで、昔は相当ヤンチャ
ないじり方をしたのではないかと
想像してしまう……。

とにかくDIYが好きで、外装、
内装ともに自己愛にあふれてい

る。各部にメッキを使いながら、
ブラックを生かしてまとめてい
る。キラキラしすぎないところが、
大人の雰囲気。キラキラメッキの
ホイールはスピードスター製だ。
たくさん自作パーツが装着され
ているが、ホームセンターで材料
を買ったものが多いという。



しっかり固定されているので、不安定感はない。フラッグまで
含めてのオリジナルティ。



ツヤ消しブラックのカッティングシートを貼ってある、あえてツヤ
消しにしているところがいい。



フロントバンパーにはビレットを組み
込んでアメリカンに見せている。そしてLEDチューブで存在感をアピール。
カッティングがノーズブラっぽい。



ホームセンターで買って取り付けしたもの。スマホやサングラスなど、ちょっとした小物を
置いておくのにいい。



「このミッキー・マウスがポイントなんですよ」と福岡さん。ドアノブにはソフト素材も使っ
て独特の仕上がりに。

ステアリングは海外製品。エアコンリ
ングはただのメッキリングではなくブ
ルーをアクセントに。センターパネル
の金色アールチが！



福岡 隆さん

NA6CE

「久しぶりにNAに戻ってきました。自分のクルマはヤフオクとホ
ームセンターでできてます(笑)」



ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

ALL MODEL PERFECT CATALOG Vol.1

走りに、ドレスアップに、オーナーの思いをすべて具現化できるのもロードスターの大きな魅力!
それを可能にしている多数のアフターパーツを、複数号に分けて連載していくので要チェック! 今回はスタイリング、ドレスアップ編だ。



CORN'S 適合 NA
オリジナルBタイプリップスポイラー
専カーメイクコーズ ☎03-3656-2323
⑤ 1万5800円(税抜き)
④ FRP

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



RSfactorySTAGE 適合 NA
NA用フロントBタイプリップスポイラー
専RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
⑤ 2万3000円(税抜き)
④ ウレタン

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



RSfactorySTAGE 適合 NB2
NB2以降(後期)用リップスポイラー
専RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
⑤ 2万3000円(税抜き)
④ ウレタン

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



RSfactorySTAGE 適合 NB1
NB1(前期)用リップスポイラー
専RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
⑤ 2万3000円(税抜き)
④ ウレタン

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

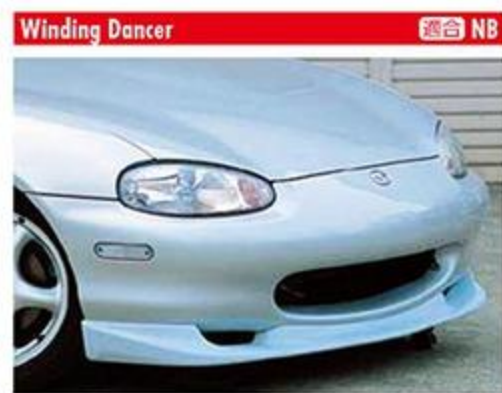


AERO

エアロ

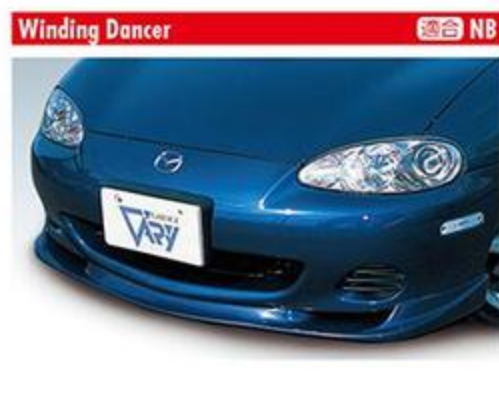
⑤ 価格

④ 素材



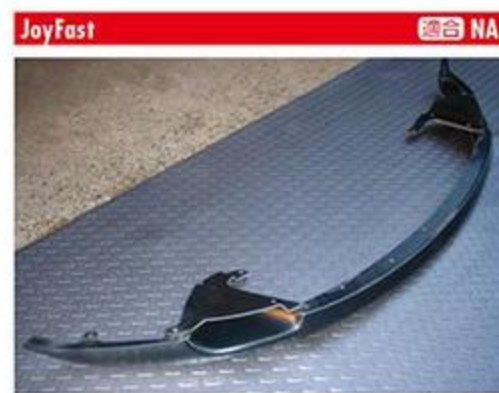
Winding Dancer 適合 NB
フロントリップスポイラー 前期用
専ガレージベリ ☎048-469-1708
⑤ 1万6800円(税抜き)
④ ウレタン

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



Winding Dancer 適合 NB
フロントリップスポイラー 後期用
専ガレージベリ ☎048-469-1708
⑤ 1万6800円(税抜き)
④ ウレタン

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



JoyFast 適合 NA
Fr Bタイプリップスポイラー
専ジョイファスト ☎045-949-6693
⑤ 2万3000円(税抜き)
④ ウレタン

ダクト形状まで細部までこだわって設計。材質はウレタンを使用することで耐久性にも優れる。製品はブラック塗装済なので購入後そのまま装着しても違和感なくフィットする。



Winding Dancer 適合 NA
フロントリップスポイラー
専ガレージベリ ☎048-469-1708
⑤ FRP: 2万1384円(税抜き) / ウレタン: 1万5984円(税抜き) ④ FRP/ウレタン

同社のNAラインアップ中一番人気の製品。Bリップより大型で、前方に突き出したデザインが迫力を演出。空気効果も期待できそうなスポーティな仕上がりが、割れにくいウレタン製も用意。



Winding Dancer 適合 NA
Bリップ
専ガレージベリ ☎048-469-1708
⑤ 2万4840円(税抜き)
④ ウレタン

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



Winding Dancer 適合 NC
トランクスポイラー(手動ソフトトップ用/電動ハードトップ用)
専ガレージベリ ☎048-469-1708
⑤ 2万1384円(税抜き)
④ ウレタン

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



Winding Dancer 適合 NC
チビトランクリップ
専ガレージベリ ☎048-469-1708
⑤ 1万6200円(税抜き)
④ ウレタン

小柄なサイズでさりげなくリアスタイルを引き締める。装着は付属の強力両面テープで張り付けるだけの簡単設計。ごくごく感はいっさいなく、リアビューにモノ足りなさを感じたときにうってつけた。



Jet's 適合 NC
マスタースペック(ソフトトップ)ダックテールリアスポイラー
専インテグラル神戸 ☎078-935-2661
⑤ カーボン: 3万6000円(税抜き) / FRP: 2万6000円(税抜き) ④ カーボン/FRP

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



RSfactorySTAGE 適合 NA
NA用ダックテールスポイラー
専RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
⑤ 2万円(税抜き)
④ FRP

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



NOPRO 適合 NC1
STスペック・フロントリップスポイラー
専ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
⑤ カーボン: 5万2000円(税抜き) / FRP: 4万2000円 ④ カーボン/FRP

リップ部のエアの流れを整流し、ホイールハウス内の圧力を軽減させる。純正バンパーに違和感なくフィットするよう、センター部やサイドフィンなど各形状に、とことんこだわった。



Jet's 適合 NC
マスタースペックダウンフォースシステムベンチュリーアンダーパネル
専インテグラル神戸 ☎078-935-2661
⑤ カーボン: 3万6000円(税抜き) / FRP: 2万4000円(税抜き) ④ カーボン/FRP

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



Jet's 適合 NC/NB
マスタースペックフェンダーカナード
専インテグラル神戸 ☎078-935-2661
⑤ カーボン: 3万8000円(税抜き) / FRP: 2万2000円(税抜き) ④ カーボン/FRP

GTカーなどのレーシングカーでも空力のキモとなるフロントフェンダー部分のカナード。風の流れをコントロールすることでダウンフォースを発生させ、直進安定性とコーナリングでの安定感が向上する。



NOPRO 適合 NC
GTスペック・タイプNCリアスポイラー
専ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
⑤ カーボン: 5万6000円(税抜き) / FRP: 4万円(税抜き) ④ カーボン/FRP

ロードスターのボディラインを前さず空力的安定感とパワフルなスタイリングを演出する。GTウイングに匹敵するレベルでリアの安定感を向上させるパフォーマンスアップアイテムだ。



NOPRO 適合 NC
幌車用リアスポイラー
専ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
⑤ カーボン: 4万2000円(税抜き) / FRP: 3万6000円(税抜き) ④ カーボン/FRP

ボディラインを前さずことなく、パワフルなスタイリングを実現する。装着することによって、リアの安定感が増すというメリットも得られるので、ハイスピードなシチュエーションでの効果は抜群だ。



NOPRO 適合 NC
RHT用リアスポイラー
専ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
⑤ カーボン: 4万円(税抜き) / FRP: 3万4000円(税抜き) ④ カーボン/FRP

パワフルなスタイリングを実現してくれるRHT用リアスポイラー。FRP製ならボディ同色の大人っぽい仕上がりになり、カーボン製ならカーボン地でレーシーな雰囲気も演出できる。



カーボン製クーリングボンネット
● 村上モータース ☎089-922-1110
● 10万5000円(税抜き) /強化クリア塗装：2万円(税抜き) ①カーボン

FRP製のスーパー耐久レース公認パーツと同じ性能を持ち、さらにカーボンで軽量化。走行時にダクトからエンジンルームの熱を排出することで、油温、水温を安定させる。実戦から生まれた機能パーツだ。



GTスペック・タイプNSリアアンダースポイラー
● ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
● 単品：3万8000円(税込み) /フルキット：5万円(税込み) ①アルミ複合板

NCをアグレッシブにリファインする、GTカーティストのエアロパーツ。熱のこもりやすいリアまわりの風を抜き、車両全体の空気の流れを速くする。リアスポイラーやGTウイングの効率をさらに上げる。



NC1リアアンダーフィン
● タックイン99 ☎0798-36-1299
● カーボン：4万7000円(税抜き) /FRP：3万2000円(税抜き) ①カーボン/FRP

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



NC用整流アンダーカバー
● ジョイファスト ☎045-949-6693
● 6000円(税抜き)

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



マスタースペックダウンフォースシステム アンダーエフェクトパネル
● インテグラル神戸 ☎078-935-2661
● カーボン：1万2000円(税抜き) /FRP：8000円(税抜き) ①カーボン/FRP

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



リアガーニッシュ
● ガレージベリ ☎048-469-1708
● 1万584円(税込み) ①FRP

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



NC用リアガーニッシュ
● ガレージベリ ☎048-469-1708
● 1万584円(税込み) ①FRP

ツライチセッティングやキャンバーをつけた際に、タイヤのはみ出しで保安基準から外れてしまう事態を防止する。さりげなく彫りのあるデザインが施されており、類似パーツとの差別化になっている。

EXTERIOR

外装パーツ

- 価格
- 素材



クーリングライトカバー
● ズームエンジニアリング ☎042-670-8555
● 左右：各1万584円(税込み) ①FRP

エアインテーク付きライトカバー。純正のカバーと交換することでエアクリーナーにフレッシュエアを導き、吸気温度を下げる。ステンレスメッシュグリル付きだから異物混入も防げる。



NC用ボンネットダクト
● ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
● カーボン：3万4000円(税抜き) /FRP：2万6000円(税抜き) ①カーボン/FRP

流体力学を基に開発された形状で、空気抵抗を抑えつつエンジンルーム内の熱を効率よく排出する。ラジエーターの冷却効果が向上し水温が安定。取り付けにはボンネットの穴開け加工が必要。



GTスペック・タイプNCエアロフェンダー
● ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
● 8万円(税抜き) ①FRP

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



NAオーバーフェンダー
● タックイン99 ☎0798-36-1299
● 6万円(税抜き) ①FRP

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



ワークスタイルN2オーバーフェンダー
● タックイン99 ☎0798-36-1299
● 6万5000円(税抜き) ①FRP

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



リアガーニッシュ
● ガレージベリ ☎048-469-1708
● 1万584円(税込み) ①FRP

NA同様、太いタイヤを装着すると車検に適合しない。オーバーフェンダーは派手すぎて苦手という人にはこのシンプルなデザインがオススメ。小さなパーツだが、合法チューンには必要不可欠。



フロントガーニッシュ
● ガレージベリ ☎048-469-1708
● 1万2000円(税抜き) ①FRP

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



ハードトップ用 雨どい
● ガレージベリ ☎048-469-1708
● 1万584円(税込み) ①ウレタン

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



GTスペック・タイプNCヘッドライトトリム
● ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
● 1万2000円(税抜き) ①FRP

スタイリッシュに仕上げるとき効果的なのがヘッドライトまわりのリファイン。これを可能してくれるのがこのヘッドライトトリムだ。ライトの照射範囲を妨げることなくイメージチェンジを実現してくれる。



NB用後期用ヘッドライトトリム
● ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
● 1万5000円(税抜き)

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



アイリッド
● ガレージベリ ☎048-469-1708
● 1万584円(税込み) ①ウレタン

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



アイリッド
● ガレージベリ ☎048-469-1708
● 1万584円(税込み) ①ウレタン

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



オフセットナンバーステー
● RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
● アルミ：2600円(税抜き) /ステンレス：3400円(税抜き) ①アルミ/ステンレス

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



キャンバストップ(ガラスウインドー)
● アルエスアイザワ ☎046-254-8798
● 10万円(税抜き) ①撥水性アクリルクロス

クリアな視界を長期確保でき、撥水性アクリルクロスを採用することで汚れにつきにくくした。リフレッシュ用に最適。カラーバリエーションが9色あるため、ボディカラーに合わせたチョイスが可能だ。



マルハオリジナル幌
● マルハモータース ☎054-294-0076
● 5万8000円(税抜き)

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



NC用軽量ドライカーボン製ルーフ
● ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
● 要お問い合わせ ①ドライカーボン

軽量なドライカーボン製ルーフ。フィンで空気の流れをよくし、リアウイングにスムーズな走行風を当てる。クリアな後方視界確保のため、熱線入り軽量ガラスを使用しているから曇りの心配もない。



ハードトップ用レインガード
● ガレージベリ ☎048-469-1708
● 1万2960円(税込み) ①ウレタン

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

RSfactorySTAGE 適合 NA/NB



NA・NB用28STYLEトゥーフックEX
 専RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
 ⑤ フロント：9000円(税抜き) /リア：1万1000円(税抜き) ④ アルミ

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

ZOOMENGINEERING 適合 NA/NB



ナンバープレートステー
 専ズームエンジニアリング ☎042-670-8555
 ⑤ 3780円(税込み)

ナンバープレートを下方にオフセットさせることで、プレート上側とバンパーラインが一致する。左右に移動するのはちょっと派手すぎるという人にお薦めだ。さりげなさがオシャレ。

odula 適合 NC



オフセットナンバーステー
 専オーバードライブ ☎072-920-6888
 ⑤ 6800円(税抜き)

純正バンパー対応で、バンパーグリル部のボルトと共留めするだけで、ナンバープレートのオフセット取り付けが可能に。ひと味違ったスタイリングの実現と、より多くの走行風を取り入れられる。

TUCKIN99 適合 NC



ナンバープレートステー
 専タックイン99 ☎0798-36-1299
 ⑤ 4500円(税抜き) ④ ステンレス

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

Joyfast 適合 NB



NB用ナンバーステー
 専ジョイファスト ☎045-949-6693
 ⑤ 3500円(税抜き)

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

JoyFast 適合 NA/NB/NC



S2000ラバーアンテナ
 専ジョイファスト ☎045-949-6693
 ⑤ NA・NB：4000円(税抜き) /NC：3000円(税抜き) ④ スチール

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

NOPRO 適合 NC



NC用ボンネットダンパー
 専ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ⑤ 1万2000円(税抜き)

軽量な純正アルミボンネットに合わせて、減衰力を何度もテスト。片側だけの設定ながら、浮き上がりやゆがみを抑えることに成功。片側ならではのリーズナブルな価格も魅力だ。

AutoExe 適合 NB/NC



ボンネットダンパー
 専オートエクゼ ☎03-3531-8151
 ⑤ 2万円(税抜き)

専用ブラケットを採用することで強度が高く、ボンネットの浮き上がりもないという優れモノ。純正バーが不要なので、エンジンルームの作業もしやすい。もちろん取り付け時の加工は不要となっている。

Doable 適合 NC



牽引ストラップ NC2・3フロント用
 専ドゥーエンジニアリング ☎0550-78-3200
 ⑤ 1万4040円(税込み)

牽引フックをスマートに装着できるアイテムだ。柔軟性のあるストラップタイプで、フラップ部をバンパー内に収納できるから、街乗りや使用しないときは自然に格納できる。レースでも使用可能。

RSfactorySTAGE 適合 NA/NB



NA・NB用スチール製トゥーフック
 専RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
 ⑤ フロント：6500円(税抜き) /リア：8500円(税抜き) ④ スチール

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

ZOOMENGINEERING 適合 NA/NB



レーシングミラー
 専ズームエンジニアリング ☎042-670-8555
 ⑤ 左右セット：3万240円(税込み)

トラッドな砲弾形ミラーのデザインを生かしつつ、ボディにリアルカーボンとアルミ削り出しのベゼルを使用。ミラーにはブルーの曲面鏡を使用し、ワイドで眩しくない視界を実現した。

Joyfast 適合 NB/NC



NB/NCカラーワイドブルーミラー
 専ジョイファスト ☎045-949-6693
 ⑤ 9800円(税抜き)

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

Winding Dancer 適合 NC



エアロミラー
 専ガレージバレー ☎048-469-1708
 ⑤ カーボン：7万9920円(税込み) /FRP：4万8600円(税込み) ④ カーボン/FRP

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

Joyfast 適合 NA/NB



アンテナベース
 専ジョイファスト ☎045-949-6693
 ⑤ 4000円(税抜き・変動あり)

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

NOPRO 適合 NC



ショートラバーアンテナ
 専ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ⑤ 2400円(税抜き)

ヘリカルコイルを採用したショートアンテナ。純正のアンテナと交換して装着する。長さは約175mmでカラーはブラック。スタイリッシュな仕上げをしたい人にとって、長いアンテナは画竜点睛を欠くものだ。

TUCKIN99 適合 NC



NC1ブレーキダクト
 専タックイン99 ☎0798-36-1299
 ⑤ カーボン：4万円(税抜き) /FRP：2万8000円(税抜き) 各左右セット ④ カーボン/FRP

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

ZOOMENGINEERING 適合 NA/NB



フロントグリル
 専ズームエンジニアリング ☎042-670-8555
 ⑤ 6372円(税込み)

アルミ製メッシュでラジエターをガード。牽引フックは外さずに取り付け可能だ。純正フロントバンパーや社外エアロに装着できる。小石などによるラジエターの破損や、ゴミや虫からコアを守る。

RACING BEAT 適合 NC



Radiator Protective Screen
 専アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤ 1万5198円(税抜き) ④ ステンレス

NCのラジエターは45°にマウントされ、かなり冷却効率のいい配置になっているが、異物の進入が多く、ラジエターをキズつけてしまうことも。プロテクターで、ラジエターを保護するのだ。

ZOOMENGINEERING 適合 NA/NB/NC



タイヤラック(ステンレス製)
 専ズームエンジニアリング ☎042-670-8555
 ⑤ 4万7520円(税込み)

185/60-14から215/40-17までのタイヤを1本から4本積むことができるタイヤラック。取り外しも簡単だ。フレームには32φのステンレスを使用し、装着時の状態でも美しい。

ZOOMENGINEERING 適合 NA/NB/NC



トランクラック(ステンレス製)
 専ズームエンジニアリング ☎042-670-8555
 ⑤ 4万5360円(税込み)

重量がトランクリッドにかからないよう、リアフェンダー部にマウントしている。前側はハードトップ固定ねじを使用する。フレームには腐食しにくく強い、19φのステンレス製パイプを使用している。

CORN'S 適合 NA/NB/NC



コーンズバケットシート(シルバーステッチ)
 専カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323
 ⑤ 本体：6万680円(税込み) /シートステー：1万584円(税込み)

ロードスターのタイトな室内空間に最適なサイズ。シヨルター部分をスマートに設計することで、シートベルト装着時の扱いやすさも考慮されている。座り心地とホールド性を両立したオリジナル形状も特徴。

SEAT

シート

⑤ 価格

④ 素材

③ カラーラインアップ

RSfactorySTAGE 適合 NA/NB



NA・NB用ドアガラスガイド
 専RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
 ⑤ 1個：1400円(税抜き)

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

ZOOMENGINEERING 適合 NA/NB/NC



サイドマーカー
 専ズームエンジニアリング ☎042-670-8555
 ⑤ LED仕様：8856円(税込み) //バルブ仕様：8208円(税込み)

LED仕様には3チップSMD素子を2個使用した。オレンジレンズは白色が、クリアレンズにはオレンジ色に光るLEDがセットされている。抵抗ユニットも付属しているため、取り付けは簡単だ。

ZOOMENGINEERING 適合 NA/NB



レーシングフューエルリッド
 専ズームエンジニアリング ☎042-670-8555
 ⑤ 1万6200円(税込み) ④ アルミ

アルミ製ポリッシュ仕上げで、美しい輝きが目を引く。エクステリアのワンポイントアクセントにも最適だ。取り付けはボルトオンで愛車の雰囲気を変えることができる。純正開閉レバーもそのまま使用できる。

TUCKIN99 NA/NB/NC



スーパーダウンスライドレール
※タックイン99 ☎0798-36-1299
⑤ 2万3000円(税抜き)

サイド留めタイプのバケットシートであれば、多くのバケットシートに対応する。低い位置にシートをセットできるというのがポイント。留め幅395mmまでのシートに対応している。

Dooble NA/NB/NC



ESQUELETO Driving Seat
※ドゥーエンジニアリング ☎0550-78-3200
⑤ 8万5000円(税抜き)

エスケレートのドライビングシートは、世界のモータースポーツで認められたアイテム。もちろん保安基準にも適合していて、ホールド性も高い。質感も高いから、サーキットだけではなくストリートでも◎。

TUCKIN99 NA/NB/NC



フルバケットシートSS
※タックイン99 ☎0798-36-1299
⑤ 5万5000円(税抜き・スーパーダウンスライドレール付属) ④ FRP ③ 赤/黒

RSやTSと同じヒップポジションの低いシートだが、体形がスリムな人に合わせてサポートを絞る気味にしているのがポイント。レーシングスーツを着ていても動く、という人にはぜひ。

TUCKIN99 NA/NB/NC



フルバケットシートRS
※タックイン99 ☎0798-36-1299
⑤ 5万5000円(税抜き・スーパーダウンスライドレール付属) ④ FRP ③ 赤/黒

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

Joyfast NA/NB/NC



ジョイファスト/エスケレートW・Nameバケットシート
※ジョイファスト ☎045-949-6693
⑤ TYPE 1~4: 7万2000円~8万5000円(税抜き)

ロードスター専用シート開発のバイオニア、エスケレートとのダブルネームが実現。タイトなインテリアのロードスターにぴったりのスマートな設計で、ホールド性、耐久性ともに抜群のクオリティを誇る。

RSfactorySTAGE NA/NB/NC



ステンレスJIMMYシフトノブ
※RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
⑤ 5000円(税抜き)
④ ステンレス

ロードスター専用設計の重量級シフトノブ。ステンレス削り出しで、ポリッシュなどの仕上げをしないことで渋い仕上がりとなっている。重さは390gあり、軽い操作で確実にシフトを押し込める。

INTERIOR
インテリア

⑤ 価格
④ 素材

maruha motors NA



フロアカーペット
※マルハモーターズ ☎054-294-0076
⑤ 7万2000円~(税抜き)

10分割のカーペットだから容易に取り換えが可能。長年の使用による汚れ、ヨレ、擦り切れを補修し、室内を足もとからリフレッシュできる。9色のカラーバリエーション、2種類の生地から選択できる。

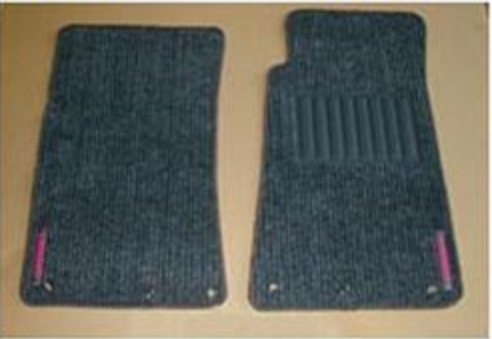
TUCKIN99 NA/NB/NC



ヒールトゥマットLUX
※タックイン99 ☎0798-36-1299
⑤ 運転席・助手席セット: 1万2960円(税込み)
③ ブルー/イエロー/レッド/グレー

ラグジュアリー感をプラス。純正+専用ストッパーのしっかり固定はそのままだ、ヒール部分にはカーペット生地を採用。ノーマルマットを大きく上まわる優れた耐久性と高級感を実現した。

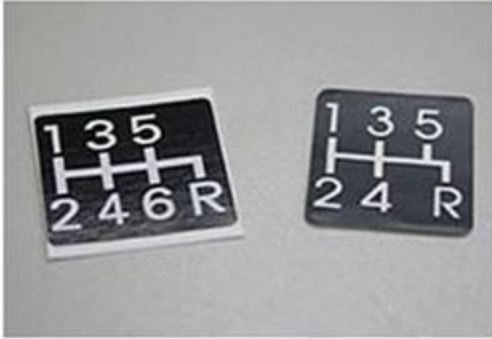
TUCKIN99 NA/NB/NC



ヒールトゥマット
※タックイン99 ☎0798-36-1299
⑤ 運転席・助手席セット: 1万183円(税込み)
③ グレー

ノーマルのマットストッパーに専用のストッパーを2カ所追加することで、スポーツ走行でもズレない仕上がり。ヒールパッドやブランドロゴ入りでファッション性や耐久性を向上。ドレスアップやリペアに。

Joyfast NA/NB/NC (NCは3速のみ)



シフトパターンデカール
※ジョイファスト ☎045-949-6693
⑤ 90円(税抜き)

周知のとおり、シフトパターンの表示がないクルマは車検に通らない。社外のシフトノブに交換した際の必需品だ。リバースギアが1速の隣に位置するNCの6速には残念ながら対応していない。

Joyfast NA/NB



オリジナルシフトノブNA2
※ジョイファスト ☎045-949-6693
⑤ 5000円(税抜き)
④ ステンレス

重量、そして重心に徹底的にこだわった自信作。3種類の重さから選択でき、自分のフィーリングに合ったアイテムをセレクトできる。振り子の原理を応用し、小さな入力でも確実にシフトできる。

AutoExe NC/NB/NA



レザーシフトノブ
※オートエクゼ ☎03-3531-8151
⑤ 8800円(税抜き)
⑤ ステッチカラー: レッド/ブラック

小径サイズで手にぴったりとなじむ形状を追求。触り心地のよい皮革を採用しており、ヘッドにはブランドロゴが入ったオーナメントが付く。ステッチカラーはレッドとブラックからセレクトできる。

RIGID NA/NB/NC



RIGIDシフトノブ NDM102DU
※アルファ ☎048-873-6986
⑤ 2500円(税抜き)
④ ジュラコン

装着する高さを調整できるアジャストスクリューが付属。ジュラコン製で握り心地がよく、熱が伝わりにくいため扱いやすい。シフトパターンを表したステッカーも付属しているので、車検も安心だ。

RSfactorySTAGE NA/NB/NC



ロングJIMMYシフトノブ
※RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
⑤ 6000円(税込み)
④ ステンレス

好評のJIMMYシフトノブにロングタイプを追加。NCのシフトストロークや位置関係を考慮して、軽い操作フィールを実現。クイックシフト仕様のNA、NBにも最適な一品となる。

AutoExe NC



ツインLEDルームランプセット
※オートエクゼ ☎03-3531-8151
⑤ 8200円(税抜き)

安心の日本製LEDを採用し、明るさはノーマルの約3倍。マツダ車スペシャリストの会社ならではの完全車種専用設計で、室内用とトランク内用をセット。夜間の乗降安全性を向上させることができる。

Joyfast NA/NB



ステアリングマルチカラー
※ジョイファスト ☎045-949-6693
⑤ 1500円(税抜き)

チルト&テレスコピック機能を持たない純正ステアリングは剛性は抜群。さらにベストポジションを追求するために、この5mm or 10mmのカラーを使用することでステアリング位置を調節できるようになるのだ。

AutoExe NC/NB



ステアリングレザーラップ
※オートエクゼ ☎03-3531-8151
⑤ 1万4000円(税抜き) ④ ディンプル表皮
⑤ ブラック/レッド&ブラック

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

Joyfast NA/NB



サイドボタン
※ジョイファスト ☎045-949-6693
⑤ 1000円(税抜き)
④ ステンレス

ステンレス材の削り出しで成形。重厚感あふれる質感に仕上がっている。サイドブレーキの解除ボタンという小さなアイテムだが、使用頻度は高く、室内での存在感も意外と高い。

Joyfast NA/NB



サイドブレーキバー
※ジョイファスト ☎045-949-6693
⑤ 7000円(税抜き)
⑤ ステッチカラー: レッド/ブラック/シルバー

レザー素材をカラーステッチで仕上げた高級感あふれるアイテム。ステッチカラーを3種類からセレクトできるのもうれしい。ノーマルのチープなウレタン製から交換すれば、インテリアの質感もアップする。

Joyfast NA/NB



ベンチレーダーRS
※ジョイファスト ☎045-949-6693
⑤ 4個セット: 8000円(税抜き)

ドレスアップはもちろん、緩くなった純正品のリフレッシュにも最適なエアコンベンチレーターセット。1セット1台分。マットなシルバーのフレームを採用することで、流めの高級感をプラスできる。

Joyfast NA/NB



シートベルトサポート
※ジョイファスト ☎045-949-6693
⑤ 3200円(税抜き)

だれもが一度は感じるシートベルトの取り出しにくさ。それを解消するのがコレだ。シートベルトアンカーに共締めするだけの簡単装着で、シートベルトをいつでも取り出しやすい位置にサポートしてくれる。

Odula NA/NB/NC



シートベルトキャンセラー
※OVER DRIVE ☎072-920-6888
⑤ 3800円(税抜き)

サーキット走行などで4点式シートベルトを締めたととき、ノーマルの3点式シートベルトウォーニングをキャンセルする。キャッチ部にはめ込めば、それでOK。お手軽だから装備しておきたいアイテムだ。

ZOOMENGINEERING NA/NB/NC



ペンタミラー190リアルカーボン
※ズームエンジニアリング ☎042-670-8555
⑤ 単体: 1万7604円(税込み) / アームセット: 2万1384円(税込み)

五角形のスタイリッシュなルームミラー。フロントガラス越しにスポーティなカーボン柄がのぞく。ミラーは曲率1400Rを採用しワイドな視界を確保。装着には別売りの専用アームが必要となる。

Joyfast NA8/NB



クリアレンズ&LED球セット
※ジョイファスト ☎045-949-6693
⑤ 3000円(税抜き)

NA8以降のルームランプレンズはスモーク仕様で夜間の照射性能はイマイチ。そこでクリアレンズに交換するとともに、高輝度LEDをセットすることで抜群の明るさを手に入れることができる。

GRReddy 適合 NA/NB/NC



インテリジェント・インフォメーター・タッチ
 特 トラスト ☎0479-77-3000
 ● 3万9800円(税抜き)
 ● 107×75mm

3.5インチのタッチパネルを搭載したマルチメーター。ディスプレイは6万5000色以上のフルカラーTFT液晶により視認性抜群。最大53項目の情報を表示でき、欲しい情報をタッチ操作で素早く呼び出せる。

GRReddy 適合 NA/NB/NC



マルチD/Aゲージ
 特 トラスト ☎0479-77-3000
 ● 2万9800円(税抜き)
 ● 62φ

ブーストフェイスと油圧フェイスをラインアップ。ブーストセンサーセットは4万6800円(税抜き)、油圧センサーセットは4万2800円(税抜き)。デジタルとアナログ併用で情報を直感的に把握できる。

CUSCO 適合 NA/NB/NC



クスコ・レーシングメーター
 特 キャロッセ ☎027-352-3578
 ● ブースト計：2万円/圧力計：2万4000円/温度計：2万円(すべて税抜き) ● 60φ

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

METER
 メーター
 ● 価格
 ● 素材
 ● カラー
 ● サイズ

ZOOMENGINEERING 適合 NA/NB/NC



iPhoneスマートフォンホルダー ダッシュボードフィットType2
 特 スムエンジンアリング ☎042-670-8555
 ● 8424円(税込み)

アルミ製のメカニカルなスマホホルダー。フレキシブルなホルダー構造で、縦、横自由自在にスタンドを装着できる。両面テープのほか、粘着シートによる設置も可能。500gまでホールド可能だ。

BLITZ 適合 NC



FLD METER
 特 ブリッツ ☎0422-60-2277
 ● 3万8000円(税抜き)
 ● 74φ

故障診断コネクタに接続するだけで、車両情報取得可能な丸形メーター。基本のソース(回転もしくはブースト)は指針表示とし、それ以外の水温やスロットル開度などの情報はデジタル表示となる。

PIVOT 適合 NC



CAN通信専用マルチゲージX2R(白照明)
 特 ビボット ☎0263-46-5901
 ● 1万8900円(税抜き)

NCのCAN通信システムを活用し、故障診断コネクタに接続するだけで、エンジン回転数、水温、シフトランプが表示可能なマルチメーター。多機能ながら60φに収めたボディは設置場所も自由自在。

PIVOT 適合 NB



スピードメーターV SML-V(赤表示)
 特 ビボット ☎0263-46-5901
 ● 9800円(税抜き)

スピードリミッター解除機能付きのデジタルスピードメーター。さらにG表示機能を搭載し、加速時のGを0.01G単位でモニターすることが可能なので、データロガーとして活用できる。

PIVOT 適合 NC



CAN通信専用デジタルモニター DMC
 特 ビボット ☎0263-46-5901
 ● 1万2000円(税抜き)

故障診断コネクタに接続することで、エンジン回転数、水温、バッテリー電圧を表示できる。クルマの状態を正確に把握するために必要不可欠な各種追加メーターの機能をこの1台でマルチに対応する。

Double 適合 NC



Doable Meter food
 特 ツーエンジンアリング ☎0550-78-3200
 ● 3万4560円(税込み)
 ● FRP

60φのメーターをふたつ装備するための、NCロードスター専用部品。FRP製で黒ゲルコート仕上げなので、内装色に合わせたコーディネートも可能。ドレスアップ車にも使ってもいいほどスタイリッシュ。

RSfactorySTAGE 適合 NA/NB



オリジナルKONI車高調キットver.イニシャルT
 特 RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
 ● 23万円(税抜き) ● ネジ式
 ● フルセット ● A オーダー

ステージオリジナルKONIダンパー。超絶バランスでロードスターを人馬一体に導くフルキット。バネレートはオーダー可能で好みのセッティングが自由自在。バネセレクトに迷った人には、基本セットも用意。

RSfactorySTAGE 適合 NA



KONIダンパーキットforNA
 特 RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
 ● 11万4000円(税抜き)
 ● Cリング(追加満彫り加工1本1000円・税抜き)
 ● ダンパー単品 ● 無段階

NAの軽快なコーナリングを楽しむ尽くすためには、よく動く柔らかめのサスペンションが最適。Cリング満は3カ所設定され、前後荷重に応じて最適に車高をセッティングできる。乗り心地も快適だからストリートにも◎だ。

SPIRIT SHOCKS 適合 NC



SPIRIT SPEC-S
 特 アクレ スピリットパフォーマンス事業部 ☎042-516-9550
 ● 27万6640円(税込み)
 ● 全長調整式 ● フルセット ● A オーダー
 ● F/R:-30~-50 ● 20

同社の車高調はすべてセミオーダーメイド。ユーザーの走行シーンや使用タイヤなどからベストな1本を作り上げる。標準スプリングはKYB。オプションでハイバコなどにも対応可能だ。

SUSPENSION
 サスペンション
 ● 価格
 ● ダンパータイプ
 ● キット構成
 ● バネレート (kg/mm)
 ● 推奨ダウン量 (mm)
 ● 調整範囲 (mm)
 ● 減衰力調整 (段)

BLITZ 適合 NC



RACING METER SD
 特 ブリッツ ☎0422-60-0033
 ● 1万6000円~2万4000円(税抜き)
 ● 52φ/60φ

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

Jet's 適合 NA/NB



ProジムカーナNo.1スペックサスペンション
 特 インテグラル神戸 ☎078-935-2661
 ● 22万8000円(税抜き) ● Cリング
 ● ダンパー・スプリング・アッパーマウント

ジムカーナ、走行会での好成績がポテンシャルの高さを証明している一品。Cリング式でストロークを確保、抜群のトラクション性能で、ストリートからレースまでマルチに活躍する。

ARRIVE 適合 NC



Cat(Contact And Tracing) forNC
 特 石井自動車 ☎0274-82-2545
 ● 18万5143円(税込み) ● 全長調整式
 ● ダンパー・スプリング・アッパーマウント(リア純正)
 ● F:10/R:8 ● a20

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

ALPHA 適合 NC



アルファスペック・ジムカーサスペンションキットASKA-303
 特 アルファ ☎048-873-6986
 ● 35万円(税抜き) ● 全長調整式
 ● ダンパー・スプリング・アッパーマウント
 ● F:10.41・8.46/R:4.27

そのまま取り付けできる強化マウントを純正パーツに組み込み済みのAssyキット。オーリンズダンパーをジムカーナ向けにアルファがチューニング。豊富なノウハウに裏付けされたパフォーマンスを発揮。

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



オーダーメイドサスペンションキット
 特 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ● 31万8000円(税抜き) ● 全長調整式
 ● A オーダー ● B オーダー

オーリンズをベースに、ユーザーの使用環境や目的に合わせてオーダーメイドできる。リアは大容量サブタンク付き。スウィフト製スプリングも標準装備。減衰力、スプリングレートを自由に変更できる。

RSfactorySTAGE 適合 NA



KONIダンパー+ショックアブソーバー+NB/バンブ&アッパーKIT
 特 RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
 ● 16万8000円(税抜き) ● Cリング

NA用KONI&ショックアブソーバー+NBアッパーなどを組み合わせた究極のストリートダンパーフルキット。ロードスターらしい軽快な動きのフィーリングと乗り心地を実現する。

AutoExe 適合 NC/NB



スポーツダンパー
 特 オートエクゼ ☎03-3531-8151
 ● NC:7万2000円(税抜き)/NB:6万4000円(税抜き) ● 純正形状 ● ダンパー単体 ● 固定式

純正然としたフォルムながら、内部に「高精度微低速バルブ」を組み込み、走り出した瞬間から効果が体感できる。クルマの姿勢変化を的確にコントロールし、小さなギャップにも即応するので常に挙動が安定する。

AutoExe 適合 NC



チューナブル+(プラス) サスペンションキット
 特 オートエクゼ ☎03-3531-8151
 ● 22万8000円(税抜き) ● 全長調整式
 ● ダンパー・スプリング ● F:8.82/R:3.92
 ● F:-30/R:-25 ● 20

単筒式ダンパーは大容量かつ初期の微低速域からの減衰の立ち上がりに優れ、微細なステアリング操作にもダイレクトに反応。基本的に硬めのセッティングだが、減衰力調整で乗り心地の角をとることも可能だ。

AutoExe 適合 NB



チューナブル+(プラス) サスペンションキット
 特 オートエクゼ ☎03-3531-8151
 ● 21万8000円(税抜き) ● 全長調整式
 ● ダンパー・スプリング ● F:6.86/R:4.9
 ● F:-25/R:-25 ● 20

ストリートの限界を求める人に向けて開発。バネレート、ダンパーともにやや硬めセッティングとすることで、ロールの少ないシャープなコーナリングを実現。なお在庫限りで販売終了となる(2014年6月現在)。

ENDLESS 適合 NC



FUNCTION-プラス7/プラス10
 特 エンドレスアド/バンス ☎0267-68-6888
 ● 27万3000円~27万5000円(税抜き) ● 全長調整式
 ● ダンパー・スプリング・アッパーマウント(B TYPE/D TYPE) ● 30

乗り心地を重視した最新システム。プラス7は7mm、プラス10は10mmの特殊ラバースプリングシートを採用し、入力時の不快な振動や異音を解消。専用ピストンバルブで剛性感と上質な乗り心地を両立した。

Jet's 適合 NC



マスタースペックダンパーKIT THE TOUGE魔王 SPL
 特 インテグラル神戸 ☎078-935-2661
 ● 27万5000円(税抜き) ● 全長調整式
 ● ダンパー・スプリング・アッパーマウント(強化ゴム) ● 6

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



CUSCO Street ZERO

※ キャロッセ ☎027-352-3578
● 13万1760円(税込み) ● 全長調整式 ● ダンパー・スプリング・アッパーマウント
● NA・NB:F5/R4、NC:F6/R3.5 ● NA・NB:F-50~-20/R-45~-15、NC:F-55~0/R-45~-15

サスストロークを確保し、スタイリッシュなローダウンを可能にする全長調整式。マイルドな乗り味になる複筒式構造、低圧ガスショックアブソーバを採用し快適な乗り心地もベストセッティングした。



CUSCO Street A

※ キャロッセ ☎027-352-3578
● 12万9600円(税込み) ● ネジ式
● ダンパー・スプリング・アッパーマウント
● F:5/R:4 ● F:-50~-20/R:-45~-15
● F:-125~-20/R:-70~-15 ● 40

街乗りからワインディング、スポーツ走行など、走行シーンに合わせて乗り心地を変えられる減衰力40段調整。別売のe-con2接続で車内からボタンひとつで減衰力の調整が可能で、ドライブがより快適に楽しくなる。



CUSCO Street

※ キャロッセ ☎027-352-3578
● 10万8000円(税込み) ● ネジ式
● ダンパー・スプリング・アッパーマウント
● F:5/R:4 ● F:-50~-20/R:-45~-15
● F:-90~0/R:-45~-15

街乗りでの快適な乗り心地と程よいローダウンを低価格で手軽に楽しめる。面倒な調整が不要なベストセッティング済み。静音ラバーシートや、高分子ポリマー製スラストシートで異音対策もばっちりだ。



CORN'Sオリジナルダンパーキット

※ カーメイクコーズ ☎03-3656-2323
● 19万8720円(税込み)
● ネジ式 ● ダンパー単体 ● 40

大容量のピストン&シリンダーで、街乗りからサーキットまで幅広く対応する。ロングストロークでロードスターのコーナリング性能を引き出す。スプリング、アッパーマウントは別売りとなる。



蹴脚

※ OVER DRIVE ☎072-920-6888
● 15万8000円(税抜き) ● 全長調整式
● ダンパー・スプリング・アッパーマウント(強化ゴム) ● F:10/R:8 ● 30

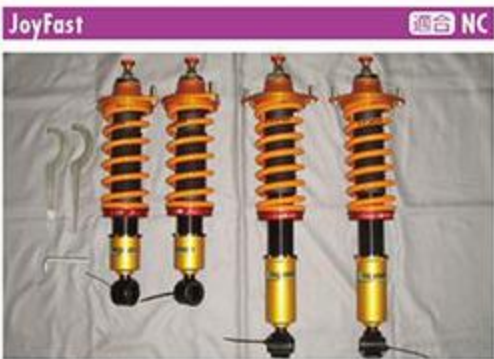
アッパーマウントはアルミ削り出し。硬質ゴム、ウレタンブッシュと、細部にわたりこだわりを詰め込んだ、マルチユースを可能にする性能を持つ。減衰力セッティングでストリートからサーキットまで対応。



オーリンズPCVサーキットスペック

※ ジョイファスト ☎045-949-6693
● 26万9000円(税抜き) ● ネジ式 ● ダンパー・スプリング・アッパーマウント(ピロボール) ● NA:F13~15/R11~13、NB:F13~16/R11~14 ● F:-40/R:-40 ● 20

高いトラクション性能と扱いやすさに定評があるPCV改に、富士Nゼロ仕様アッパーシートを前後にインストール。ダンパーがしっかりとストロークするので、サーキットで緑石を使えるサスペンションに仕上がった。



アラゴスタ アルミシリンダー/スチールシリンダー

※ ジョイファスト ☎045-949-6693
● アルミシリンダー:32万円(税抜き)/スチールシリンダー:28万円(税抜き) ● 全長調整式 ● ダンパー・スプリング・アッパーマウント(ピロボール)

アルミシリンダーとスチールシリンダーの2タイプのアラゴスタダンパー。ピストン径はアルミ製が46φ、スチール製が40φとなる。ハイスベックな全長調整式でハードなスポーツ走行にも対応できる。



Competition ZERO-3

※ キャロッセ ☎027-352-3578
● 24万6240円(税込み) ● 全長調整式 ● ダンパー・スプリング・アッパーマウント(ピロボール) ● F:12/R:10 ● F:-45/R:-30 ● -60~-15 ● F:24/R:25

サーキット、ジムカーナ、タイムアタックなど、Sタイヤでのハード走行を制するために開発された、コンペティションスペックモデル。オーバーホール、仕様変更が可能なおうえ、1年1万kmの保証付き。



Sport ZERO-3S

※ キャロッセ ☎027-352-3578
● NC:23万40円(税込み)/NA・NB:21万3840円(税込み) ● 全長調整式 ● ダンパー・スプリング・アッパーマウント(強化ゴム) ● NC:F7/R4、NA・NB:F8/R6 ● F:-45/R:-30 ● F:-60~0/R:-50~0 ● 24

ラジアルタイヤ向けに新開発された大容量の単筒式ショックを採用し、街乗りからサーキットまで対応する幅広い減衰力設定が魅力。高剛性スチールブラケットを採用。NCはバネレートを選択できる。



CUSCO Street ZERO A

※ キャロッセ ☎027-352-3578
● 16万2000円(税込み) ● 全長調整式 ● ダンパー・スプリング・アッパーマウント ● NA・NB:F5/R4、NC:F6/R3.5 ● NA・NB:F-50~-20/R-45~-15、NC:F-55~0/R-45~-15 ● 40

走行シーンに合わせた快適な乗り心地と、サスストロークを犠牲にしないローダウンを両立。40段のワイドな減衰力調整で、街乗り、ワインディング、スポーツ走行に対応。e-con2に対応し、1年1万km保証付き。



スーパーストリートKONI ハイブリッドダンパー

※ ジョイファスト ☎045-949-6693
● Verショックバネ:16万円(税抜き)/Verカヤバ直巻きバネ:18万5000円(税込み)
● Cリング ● ダンパー・スプリング

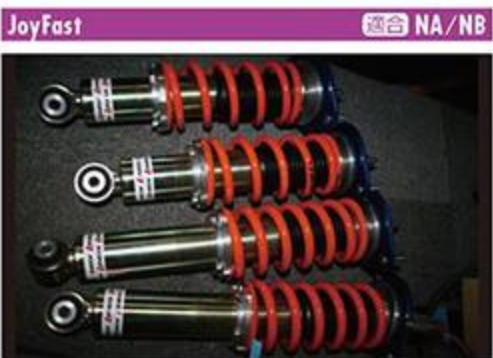
NB純正アッパーマウントがそのまま使用でき、ケース長、ロード長は定評のNA仕様だ。ストリート向け足まわりの決定版。数量限定(2014年6月現在)なので、ぜひというユーザーは急げ!



KONIストリートショックアブソーバー

※ ジョイファスト ☎045-949-6693
● NA:18万円(税抜き)/NB:18万8000円(税抜き)
● Cリング ● ダンパー・スプリング ● F:4/R:3 ● F:-20/R:-15 ● 無段階

言わずと知れたストリートサスキットの王道ダンパー。ロードスター専用セッティングした強化スプリングのセット。極端なローダウンを避け、日常での使いやすさを重視しつつも、ワインディングでは操る楽しさにあふれている。



KONI車高調キットJoyスペック

※ ジョイファスト ☎045-949-6693
● 23万2000円(税抜き) ● ネジ式 ● フルセット
● F:8~12/R:6~10 ● -40~-60

KONI特有のロングなストローク量はそのままに、Cリングではなくネジ式の車高調整機能を持つ1本。ミリ単位の車高調整が可能となり、走りにより合ったセッティングを出すことができる。



オーリンズD.F.V全長調整キットJoyスペック

※ ジョイファスト ☎045-949-6693
● NA・NB:25万8000円(税抜き) NC:26万8000円(税抜き) ● 全長調整式 ● フルセット ● F:8~14/R:6~12 ● -40~-60 ● 20

オーリンズD.F.Vをベースにジョイファストがロードスター用にセッティング。十分なストローク量を確保したアルミボディは軽量で、アイバツハの専用スプリングは経年変化が少なく長く使える。



オーリンズD.F.Vジョイファストスペック

※ ジョイファスト ☎045-949-6693
● 28万2000円(税抜き) ● 全長調整式 ● ダンパー・スプリング・アッパーマウント(ピロボール) ● F:8~10/R:6~8 ● F:-20/R:-20 ● 20

軽量化と高剛性を確保するために、アルミ鍛造製のシリンダーとアウターチューブを採用。オーリンズ独自のデュアルフロートバルブで定評がある安定した乗り味に、ジョイファストオリジナルの味付けを施した。



MONO SPORT

※ テイン ☎045-810-5501
● 15万9840円(税込み) ● 全長調整式
● F:8/R:6 ● F:-35/R:-30 ● F:22~-80/R:-21~-66 ● 16

ストラットタイプには新機構「ストロングチューブ正立式」を採用し優れたレスポンスと路面追従性を発揮。独自の「M.S.V.」で幅広い減衰セッティングを実現した。EDFCに対応する。NA、NB用も鋭意開発中だ。



ヒルクライムRS-ST

※ タックイン99 ☎0798-36-1299
● 18万9000円(税込み) ● 全長調整式
● ダンパー・スプリング・アッパーマウント(強化ゴム) ● F:12/R:10 ● 8

サーキット攻略をターゲットに開発された車高調。ただガチガチの足にするのではなく、しなやかさをプラス。結果、コントロール性に優れた足に仕上がりに、自然な乗り心地も美点だ。



ヒルクライムダンパーRS NA/NB

※ タックイン99 ☎0798-36-1299
● 17万2800円(税込み) ● 全長調整式
● ダンパー・スプリング・アッパーマウント(強化ゴム) ● F:12/R:10 ● 8

ハイレートなスプリングを装備しながら、減衰力調整のみでストリートからサーキットまで広くカバーする。アッパーマウントにピロではなく強化ゴムブッシュを採用しストリートでの快適性を考慮している。



ヒルクライムダンパーRS for NC

※ タックイン99 ☎0798-36-1299
● 21万3840円(税込み) ● 全長調整式 ● ダンパー・スプリング・アッパーマウント(強化ゴム) ● F:7/R:4 ● F:-35 ● F:0~-85/R:-35~-60 ● 8

ハイレートのスプリングながら、8段階の減衰調整機能を持たせることで乗り心地も追求できる。ストリートからサーキットまで、あらゆるステージで意のままにロードスターを楽しめる。



COLLECTION

※ SPK ☎03-3472-5015
● 5万8000円(税抜き) ● 純正形状 ● ダンパー単体 ● 純正同等

長年活躍しているNA用に、純正プラスアルファの乗り味をリーズナブルな価格で実現したサスペンション。あくまでもオリジナルの乗り味を大切にユーザー向けに開発。さらにキビキビとした走りも実現する。



Doable Suspension Kit

※ ドゥーエンジニアリング ☎0550-78-3200
● 27万円(税込み) ● 全長調整式
● ダンパー・スプリング ● F:10/R:5 ● 20

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



サスペンションキットRHT

※ ドゥーエンジニアリング ☎0550-78-3200
● 34万5600円(税込み) ● 全長調整式
● ダンパー・スプリング ● オーダー ● オーダー

幅広い走行条件に対応するために、オーダーメイドの受注生産を実施。ストリートからサーキットまで、自分の走りに応じたベストな1本を作り上げることが可能に。迷ったらまずは相談してみよう。



STREET BASIS

※ テイン ☎045-810-5501
● 7万6680円(税抜き) ● ネジ式 ● ダンパー・スプリング ● F:6/R:5 ● NA6:F-35/R-40、NA8:F-40/R-50、NB8:F-20/R-40

ストリートユースの高性能ベーシックモデル。Z7表面処理を施し新設計の部品を搭載するなど、大幅なアップグレードを施した。しかしながら、これまでにないリーズナブルな価格を実現している。



STREET ADVANCE

※ テイン ☎045-810-5501
● 9万2880円(税込み) ● ネジ式 ● ダンパー・スプリング ● F:6/R:5 ● NA6:F-35/R-40、NA8:F-40/R-50、NB8:F-20/R-40 ● 16

ストリートユースに向けたオールラウンド車高調。リーズナブルな価格は入門用にもうってつけた。表面処理には、新開発のZ7コートを採用し、防錆性能と耐久性をアップさせている。



STREET FLEX

※ テイン ☎045-810-5501
● 13万8240円(税込み) ● 全長調整式 ● NC:F6/R5、NB:NA:F7/R6 ● NC:F-35/R-30、NB8:F-20/R-40、NB6:F-20/R-35、NA8:F-40/R-50 NA6:F35/R-40 ● 16

あらゆるシチュエーションでたしかな性能を発揮するストリートユース向け。快適な乗り心地とローダウンスタイルを両立。ADVANCEニードルにより減衰調整時の変化を大幅に拡大した。

NOPRO 適合 NA/NB



オーリンズPCV車高調・NOPROスペックダンパー
 株式会社ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ● 19万6000円(税抜き) ● ネジ式 ● ダンパー・スプリング・アッパーマウント(ウレタン)
 ①F:9/R:7 ②F:-35/R:-35 ③20

PCVダンパーをノブロテイストにアレンジ。ストリートからミニサーキットまで存分に味わうことができる。スプリングは軽量でセンターずれにくいスウィフト製の直巻タイプを装備。ウレタンアッパーと相まってしなやかな乗り味だ。

NOPRO 適合 NA/NB



オーリンズDFV全長調整・NOPROスペックダンパー
 株式会社ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ● 23万2000円(税抜き) ● 全長調整式 ● ダンパー・スプリング・アッパーマウント(ウレタン)
 ①F:9/R:7 ②F:-35/R:-35 ③20

DFVをノブロテイストにアレンジ。アルミケースタイプにスウィフトスプリングをセット。ピロアッパーが苦手というユーザーに向け、オリジナルのウレタンブッシュを取り入れた。スプリングレートは変更可能。

NieLex 適合 NC



プロスペックライダー〈小田special〉
 株式会社ニーレックス ☎082-510-2020
 ● 30万円(税抜き) ● ネジ式 ● フルセット ①F:7~/R:3~

ビルシュタインをベースに、ストリート向けのスペシャル車高調を目指して開発された。ローダウンによるストローク量の減少に対応するため、前後にストロークアッパアッパーマウントを採用。

GReddy 適合 NC



GReddyパフォーマンスダンパーTYPE-S
 株式会社トラスコ ☎0479-77-3000
 ● 17万円(税抜き) ● 全長調整式 ● ダンパー・スプリング・アッパーマウント(強化ゴム) ①F:10/R:8 ②F:0~-80/R:-5~-36 ③32

箱根のトーヨーターンバイクでテストを行い、ハイグリップタイヤでのサーキット走行まで視野に入れてセッティング。初期減衰の立ち上がりにも優れるモノチューブダンパーを採用した。

Aragosta 適合 NA/NB/NC



サスペンションシステムズ
 株式会社トップラインプロダクト ☎04-7190-1391
 ● Type-S: 25万5000円~32万円(税抜き) / Type-E: 22万5000円~28万円(税抜き)
 ● 全長調整式 ● フルセット ②20/12(NC/リア)

仕様異なる2タイプを設定。最高スペックのType-Sはスポーツ走行重視。Type-Eは街乗り重視で快適な乗り心地を実現する。アッパーマウント付きのフルセットだから、すぐに装着できる。

maruha motors 適合 NA/NB/NC



BCダンパー(ピロアッパー/NBアッパー)
 株式会社マルハモーターズ ☎054-294-0079
 ● ピロアッパー: 17万9280円(税込み) / NBアッパー: 15万9840円(税込み) ● 全長調整式 ● ダンパー・スプリング・アッパーマウント ①F:8/R:6 ③15

乗りやすさとスポーツ走行性を兼ね備えたマルチスペックなダンパーキット。クラス最大径のピストンをセットし、大容量でしなやかな乗り味。ピロアッパーを介したダイレクトなハンドリングは接地感と安心感を生み出す。

BLITZ 適合 NA/NB/NC



DAMPER ZZ-R
 株式会社ブリッツ ☎0422-60-2277
 ● 14万5000円(税抜き) ● 全長調整式 ● フルセット ①NA・NB:F8/R6、NC:7/R5 ②NA・NB:F-62~20/R:-60~0、NC:F-85~-35/R-50~-10 ③32

減衰力調整は32段というワイドレンジ。全長調整式ながらリーズナブルな価格を実現。ストリートからサーキットまで幅広いシチュエーションで活用できる。カートリック先出しオーバーホールサービスもある。

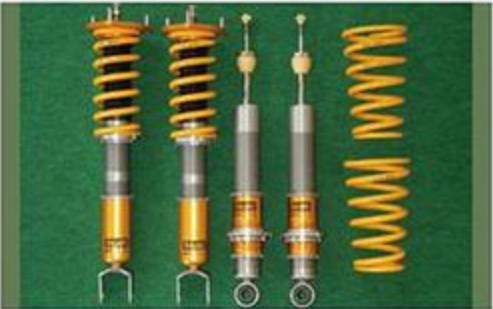
Pit Crew Racing 適合 NC



ビットクルーダンパーキット
 株式会社ビットクルーレーシング ☎059-378-7444
 ● 30万円(税抜き) ● F:全長調整式/R:ネジ式 ● ダンパー・スプリング ①F:12/R:6 ③30

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

NOPRO 適合 NC



ロードスター用オーリンズDFVダンパーセット
 株式会社ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ● 27万8000円(税抜き) ● 全長調整式 ①機車:F7/R:4、RHT車:F7/R5 ②F:-35/R:-35 ③F:-25~-55/R:-25~-55 ④20

好評のDFV機構付きオーリンズダンパー。快適な乗り心地とスポーティな操縦性を両立させた。減衰調整用のサービホール設置サービスも受け付け中。セッティングがより容易になる。

NOPRO 適合 NA/NB



アラゴスタNOPROサーキットスペックダンパー
 株式会社ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ● 17万円(税抜き) ● ネジ式 ● ダンパー・スプリング・アッパーマウント(ウレタン) ①F:9/R:7 ②F:-35/R:-35 ③12

メリハリのある減衰が魅力のアラゴスタダンパーに、オリジナルウレタンアッパーを組み合わせて、ピロブッシュにはないしなやかさを手に入れた。シリンドラーは高強度のスチールタイプだが、重量はアルミタイプの300g増にとどめている。

Mm 適合 NA/NB



KONIオレンジSP
 株式会社村上モーターズ ☎089-922-1110
 ● 17万2800円(税込み) ①F:6/R:4

コンセプトは「少し車高が下がって乗り心地がいいこと」。アッパーマウントとロアシートを特注し、十分な車高とストローク量を確保した。うねりの大きい路面でも快適な乗り心地を実現する。

Mm 適合 NA/NB



ストリート仕様ダンパー
 株式会社村上モーターズ ☎089-922-1110
 ● 29万7260円(税込み) ● ネジ式 ● ダンパー・スプリング・アッパーマウント(強化ゴム) ①4~20

レースで培ってきたノウハウをストリート仕様でフィードバック。軽さを重視し、アルミケースを採用。さらに乗り心地にもこだわった。質の高いダンパーは路面の小さなギャップにも瞬時に反応する。

Mm 適合 NA/NB



オリジナルレース用ダンパー
 株式会社村上モーターズ ☎089-922-1110
 ● 32万4000円(税込み) ● ネジ式 ● ダンパー・スプリング・アッパーマウント ③30

レース用に開発したスペシャルダンパー。耐久性&剛性を確保するためにスチールケースを採用。一方で各パーツを可能な限り軽量化している。5年間テストと仕様変更を繰り返した自信作。

maruha motors 適合 NC



BCスポーツ
 株式会社マルハモーターズ ☎054-294-0079
 ● リアアッパー付き: 16万8480円(税込み) / リアアッパーレス: 15万1200円(税込み) ● 全長調整式 ①F:10/R:6 ● ダンパー・スプリング・アッパーマウント ③15

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

maruha motors 適合 NA/NB/NC



BCストリート(NBアッパーモデル)
 株式会社マルハモーターズ ☎054-294-0079
 ● 14万400円(税込み) ● 全長調整式 ● ダンパー・スプリング・アッパーマウント(NB純正) ①F:6/R:4 ③15

ストリートダンパーにNB純正アッパーを組み込むことで、純正のようなしなやかな乗り味と接地感たっぷりの安定したハンドリングを両立。フルタップ式でローダウンしてもストロークを確保。まさにマルチプレイヤーだ。

TEIN 適合 NB/NC



S.TECH
 株式会社ティン ☎045-810-5501
 ● 2万6460円(税込み) ①NB:F6/R4.5、NC:F3.1/R2.2 ②NB6:F-20/R-37、NB8:F-20/R-33、NC:F-35/R-30

引っ張り強度200kg f/mm以上の素材をベースに、長時間の使用でもヘタりにくい特性に。ハイクオリティながら、徹底したコスト管理でリーズナブルな価格を実現したローダウンスプリング。

AutoExe 適合 NB/NC



ローダウンスプリング
 株式会社オートエグゼ ☎03-3531-8151
 ● NC:2万9000円(税抜き) / NB:2万7000円(税抜き) ①NC:F2.66/R1.89/NB:F3.5/R2.7 ②20

さらなるストリート性能向上を目指す。量産ダンパーのキャパシティを生かしてスポーツ性能を高めたスプリングだ。重心を下げることで、クルマ全体のレベルを引き上げることになる。

RSfactory STAGE 適合 NA



ショコラスプリングKIT
 株式会社RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
 ● 1台分: 3万円(税抜き) ①F:4.5/R:3 ②F:-20~-30/R:-20~-30

見た目だけでなく、ヘタったローダウンスプリングではボディへも悪影響を及ぼす。ダウン量、レートともに純正形状ダンパーのストロークをしっかりと使える設計で、乗り心地や運動性能がアップ。ダークブラウンカラー。

RIGID 適合 NA/NB/NC



RIGID直巻スプリング
 株式会社アルファ ☎048-673-6986
 ● 2本: 1万6000円~2万円(税抜き) ①4.27~10.41

全日本選手権をはじめ、数々の実戦テストから生まれた競技用スプリング。ヘタリが少なく耐久性に優れたバネ鋼材を採用し、ハードな走行でも抜群の追従性を見せる。特注スプリングのオーダーも可能。

SPRING

スプリング

- 価格
- バネレート (kg/mm)
- 推奨ダウン量 (mm)

TEIN 適合 NA/NB/NC



EDFC II
 株式会社ティン ☎045-810-5501
 ● 3万1860円(税込み)

車内からの減衰力調整を可能にする電動減衰力コントローラー。EDFCをブラッシュアップし、求めやすい新価格となった。走行ステージに合わせて、手軽にセッティングを楽しむことができる。

TEIN 適合 NA/NB/NC



EDFC ACTIVE PRO
 株式会社ティン ☎045-810-5501
 ● 7万2900円(税込み) / GPSキット: 7128円(税込み)

旋回G制御を追加、減衰力は4輪独立で調整が可能に。スピード制御は車速信号への配線もしくは別売GPSキット装着の選択式。さらに外部入力による制御も可能と、PROの名にふさわしいスペックを備えている。

TEIN 適合 NA/NB/NC



EDFC ACTIVE
 株式会社ティン ☎045-810-5501
 ● 5万1300円(税込み) / GPSキット: 7128円(税込み)

車内から減衰力を調整できる電子コントローラー。Gセンサー内蔵により、走行中の加減速Gに応じて減衰力を自動で調整する。別売りのGPSキットを追加することで、車速に応じた減衰力の自動調整も可能になる。

CUSCO 適合 NA/NB



e-con2
 株式会社キャロッセ ☎027-352-3578
 ● 5万1300円(税込み)

STREETシリーズに対応する電磁式減衰力コントローラー。好みで選べる7色イルミネーション機能や、縦・横表示機能のほか、最大4つまでセッティングをメモリーでき、ボタンひとつで素早いセッティングが可能。

SUSPENSION OTHERS

サスペンション その他

- 価格



Complete Body Kit



3-Piece Deck Cover



コンプリートボディキットは、パッケージ1がフロント、サイド、リアの3点キット。同2はさらにデッキカバーが追加され、同3はタイプ1ウイングがプラスされる。



Type III Nose Kit



長年愛され続ける、機能性デザインに優れたエアロキット。職人によりひとつひとつ手作業で製作される。

商品名	適合	材質	価格
Type II Nose Kit	NA	FRP	14万2251円(税抜き)
Lower Side Skirts	NA	FRP	9万3582円(税抜き)
Rear Bumper Kit	NA	FRP	13万4908円(税抜き)
3-Piece Deck Cover	NA	FRP	9万678円(税抜き)
Type I Rear Wing	NA	FRP	7万2406円(税抜き)
Complete Body Kit Package1	NA	FRP	28万8258円(税抜き)
Complete Body Kit Package2	NA	FRP	34万5125円(税抜き)
Complete Body Kit Package3	NA	FRP	39万208円(税抜き)
Type III Nose Kit	NB	FRP	13万8494円(税抜き)
Lower Side Skirts	NB	FRP	9万3582円(税抜き)
Rear Fairing Kit	NB	FRP	5万8915円(税抜き)
3-Piece Deck Cover	NB	FRP	9万678円(税抜き)
Type II Rear Wing	NB	FRP	8万5555円(税抜き)



マッドフラップリアディフレクター (NC2/3)



フロントアンダースポILER (NC3)

商品名	適合	材質	価格
マスターズベック フロントアンダースポILER	NC3	カーボン/FRP	5万6000円(税抜き・カーボン)/ 3万6000円(税抜き・FRP)
マスターズベック フロントアンダースポILER	NC2	カーボン/FRP	4万6000円(税抜き・カーボン)/ 3万6000円(税抜き・FRP)
マスターズベック フロントアンダースポILER	NC1	カーボン/FRP	4万6000円(税抜き・カーボン)/ 3万6000円(税抜き・FRP)
マスターズベック フロントカナード	NC1	カーボン	2万2000円(税抜き)
マスターズベック フロントカナード	NC2	カーボン/FRP	4万8000円(税抜き・カーボン)/ 3万2000円(税抜き・FRP)
マスターズベックマッド フラップリアディフレクター	NC2/NC3	カーボン/FRP	4万7000円(税抜き・カーボン)/ 3万2000円(税抜き・FRP)
マスターズベックマッド フラップリアディフレクター	NC1	カーボン/FRP	4万7000円(税抜き・カーボン)/ 3万2000円(税抜き・FRP)
マスターズベック ワイドフェンダー	NC	FRP	7万9800円(税抜き)
リーガルワイド フェンダートリム	NC2/NC3	カーボン/FRP	5万6000円(税抜き・カーボン)/ 3万2000円(税抜き・FRP)
マスターズベック サイドディフレクター	NC	カーボン/FRP	4万7000円(税抜き・カーボン)/ 3万2000円(税抜き・FRP)
マスターズベックダクトテール リアスポILER (ソフトトップ)	NC	カーボン/FRP	3万6000円(税抜き・カーボン)/ 2万6000円(税抜き・FRP)



ワイドフェンダー



フロントアンダースポILER (NC2)



サイドディフレクター



マッドフラップリアディフレクター (NC1)



フロントカナード (NC1)

空力効果を考慮した、流れるようなデザインが特徴のマスターズベックエアロシリーズ。各モデルごとに豊富にラインアップされている。



NAエアロバンパーF



NAエアロバンパー02



NAエアロバンパー05



NAエアロバンパー06



クラブマンショートリアバンパー

レットロな雰囲気を醸し出すバンパーFは、別途ミニクーパーヘッドライトのキットが必要。クラブマンエアロと小径ホイールを組み合わせてレットロ感を高める。

商品名	適合	材質	価格
NAエアロバンパーF	NA	FRP	5万3000円(税抜き)
NAエアロバンパー02	NA	FRP	5万円(税抜き)
NAエアロバンパー05	NA	FRP	5万円(税抜き)
NAエアロバンパー06	NA	FRP	5万円(税抜き)
クラブマンサイドステップ	NA	FRP	3万3000円(税抜き)
クラブマンショートリアバンパー	NA	FRP	4万5000円(税抜き)
NAエアロバンパー01-7	NA	FRP	5万円(税抜き)
NAエアロバンパー01改	NA	FRP	5万円(税抜き)
ワイドサイドステップ	NA	FRP	3万3000円(税抜き)
ワイドシャークフェンダー	NA	FRP	4万円(税抜き)
NAエアロバンパー01-R B-spec	NA	FRP	5万円(税抜き)
NBエアロバンパーF	NB	FRP	5万8000円(税抜き)
NBエアロバンパー03	NB	FRP	5万円(税抜き)
NBエアロバンパー07	NB	FRP	5万円(税抜き)
NBエアロバンパー09	NB	FRP	5万円(税抜き)
サイドステップ	NB	FRP	3万3000円(税抜き)
リアスミージングショートバンパー	NB	FRP	5万円(税抜き)
フラットトランク	NB	FRP	4万3000円(税抜き)



NAエアロバンパー01-7



NAエアロバンパー01改



NAエアロバンパー01-R B-spec

サキットレーシングが似合フレイムエアロシリズ。大きな開口部で強力に冷却し、ブレーキダクト導入も容易なデザインとなっている。



NBエアロバンパー03



NBエアロバンパーF



NBエアロバンパー09



NBエアロバンパー07

待望のNB用バンパーFが登場。既存のレーシーで個性的なNBエアロに加え、より存在感をアピールできる。

AutoExe

☎ オートエクゼ ☎ 03-3531-8151

フロントノーズ (NC1)



NC-04スタイリングキット

フロントノーズ (NC2)



NCをスタイリッシュにドレスアップできるフルバンパータイプのエアロ。デザインもさることながら、空力も考慮された機能系パーツとなる。



リアバンパー



サイドスカートセット



ヘッドライトガーニッシュ



リアスポイラー

商品名	適合	材質	価格
フロントノーズ	NC1	FRP	6万2000円(税抜き)
サイドスカートセット	NC1	FRP	4万8000円(税抜き)
フロントノーズ	NC2	FRP	6万4000円(税抜き)
NC-04スタイリングキット	NC2	FRP	6万4000円(税抜き)
リアバンパー	NC1	FRP	6万円(税抜き)
リアスポイラー	NC1	FRP	3万8000円(税抜き)
ヘッドライトガーニッシュ	NC1	FRP	2万2000円(税抜き)
NB-04スタイリングキット	NB(後期)	FRP	6万円(税抜き)



NB-04スタイリングキット

NBのスタイリングの近代化に成功したフルバンパーエアロ。大面積の開口部でスポーティながら、専用フォグと大きなサイズが上質なスタイルを演出している。



フロントバンパースポイラー-T-N



フロントリップスポイラー (NC3)



サイドステップ (NC2/3)

NC2/3用の最新エアロ。専用のインテークダクトも同時登場した。カナード形状のフロントバンパーや大型の開口部でスポーツイメージ急上昇。



フロントバンパースポイラー-T-S (NC2/3)



フロントバンパー Type-Nゼロ



リアバンパー Type-Nゼロ



フロントバンパーType-N



フロントバンパーType-N (NC1)



リアバンパーType-N



フロントバンパーType-N

NAのスタイリングを一新するフルエアロキット。ワイドアンドロー感を強調し、走りのイメージをかき立てる。ロングセラーモデル。



リアバンパーType-Nゼロ



リアバンパーType-N

サーキット走行愛好家からの強い支持を受け続ける。NB用エアロ。フロントはカナード形状でダウンフォースを生み出し、大胆にカットされたリアバンパーからフロア下の圧力を抜く。



NC1専用サイドステップ

NC1専用のフルバンパーエアロが新登場。走行風を切り裂くような大型のカナードデザインが、存在感を生み出す。サイドステップも新作だ。

商品名	適合	材質	価格
フロントバンパースポイラー-T-N	NC2/NC3	FRP	8万6184円(税込み・インテークダクト付き)/ 6万9984円(税込み)
フロントバンパースポイラー-T-S	NC2/NC3	FRP	9万504円(税込み・インテークダクト付き)/ 7万4304円(税込み)
フロントリップスポイラー	NC3	ウレタン	2万6784円(税込み)
フロントリップ用アンダーフラップ	NC3	カーボン/FRP	6万4800円(税込み・カーボン)/ 3万2400円(税込み・FRP)
サイドステップ	NC2/NC3	FRP	5万4000円(税込み)
フロントバンパーType-N インテークダクト付き	NC1	FRP	8万784円(税込み)
NC1専用サイドステップ	NC1	FRP	5万4000円(税込み)
フロントリップスポイラー	NC1	ウレタン	2万1384円(税込み)
フロントリップスポイラー	NC2	カーボン/FRP	6万2640円(税込み・一部カーボン)/ 4万3200円(税込み・FRP)
リアディフューザー	NC	カーボン/FRP	7万4520円(税込み・カーボン)/ 3万7800円(税込み・FRP)
リアディフューザー用センターフラップ	NC	カーボン/FRP	2万1600円(税込み・カーボン)/ 1万6200円(税込み・FRP)
リアディフューザー用スリットスポイラー	NC	カーボン/FRP	5万9400円(税込み・カーボン)/ 2万7000円(税込み・FRP)
フロントバンパーType-N	NB	FRP	6万4584円(税込み)
フロントバンパーType-Nゼロ	NB	FRP	7万8624円(税込み・アンダーパネルあり)/ 6万4584円(税込み・アンダーパネルなし)
サイドステップType-N	NB	FRP	3万7800円(税込み)
リアバンパーType-N	NB	FRP	4万5360円(税込み)
リアバンパーType-Nゼロ	NB	FRP	5万760円(税込み)
フロントバンパーType-N	NA	FRP	6万4584円(税込み)
フロントバンパーType-Nゼロ	NA	FRP	7万4520円(税込み・アンダーパネルあり)/ 6万480円(税込み・アンダーパネルなし)
サイドステップType-N	NA	FRP	3万7800円(税込み)
リアバンパーType-N	NA	FRP	4万5360円(税込み)
リアバンパーType-Nゼロ	NA	FRP	4万2984円(税込み)



リアディフューザー



フロントリップスポイラー (NC2)



フロントリップスポイラー (NC1)

純正プラスアルファのシンプルスタイルが特徴のNC用リップスポイラー。ノーマルを自然にボリュームアップでき、よりスポーティに演出する。リアディフューザーは効果的にダウンフォースを生み出すデザインだ。



NCロードスター (NC1) エアロ

レースのために開発された機能重視エアロ。S耐での使用を考慮した設計で、空力性能、冷却性能ともにハイレベルに仕上がっている。

商品名	適合	材質	価格
NCロードスター (NC1) エアロ			
フロントバンパー	NC1	FRP	7万5000円(税抜き)
サイドステップ	NC1	FRP	5万円(税抜き)
リアディフューザー	NC1	FRP	5万円(税抜き)
カーボンリアウイング	NC1	カーボン	9万5000円(税抜き)
NCロードスター (NC2) エアロ			
フロントバンパーTypeGT	NC2	FRP	9万円(税抜き)
サイドステップ	NC2	FRP	5万円(税抜き)
リアアンダー	NC2	カーボン/FRP	7万8000円(税抜き・カーボン)/5万円(税抜き・FRP)
クーリングボンネット	NC	カーボン/FRP	9万8000円(税抜き・カーボン)/7万8000円(税抜き・FRP)



NCロードスター (NC2) エアロ

NC2用フロントバンパーは、ロングノーズとすることで空力性能が向上。
ラジエターグリルは、クラウド形状。ボンネットはNC1車に適合。



商品名	適合	材質	価格
NC1フロントアンダースポイラー	NC1	FRP	3万8000円(税抜き)
NCサイドステップ	NC	FRP	4万5000円(税抜き)
NCリアマッドガード	NC1	FRP	2万8000円(税抜き)
NC1リアアンダーフィン	NC1	カーボン/FRP	4万7000円(税抜き・カーボン)/3万2000円(税抜き・FRP)
NC1ブレーキダクト	NC1	カーボン/FRP	4万円(税抜き・カーボン)/2万8000円(税抜き・FRP)

自然なボリュームアップが魅力のフルエアロ。フロントリップはカナード形状で、空力も考慮されている。純正フォグ位置はブレーキ冷却用のダクトに変換。



スタイリングと空力効果を緻密に計算されたアイテム。純正バンパーのラインを生かした丸みを帯びたデザインと、サイドステップレスでも自然なボリュームが好印象だ。リアスポイラーも程よいサイズ。

商品名	適合	材質	価格
フロントスポイラー	NC1	FRP	4万5000円(税抜き)
リアウイング	NC1	FRP	3万8000円(税抜き)



GReddyエアロキット

商品名	適合	材質	価格
フロントバンパー	NC1	FRP	8万円(税抜き)
サイドスカート	NC1	FRP	5万8000円(税抜き)
リアバンパー	NC1	FRP	7万8000円(税抜き)
リアトランク スポイラー	NC1	FRP	4万6000円(税抜き)

フルバンパータイプでNC1のイメージを大きく変えることができる。ダクトを多用した、スポーティな印象だ。



リアテールスポイラー (NA)



フルカウルタイプでスタイルを一新。レトロな雰囲気に合わせてカスタマイズできる。独特の存在感は注目を集める。是非試してみよう。

NBフロントノーズ (NB)

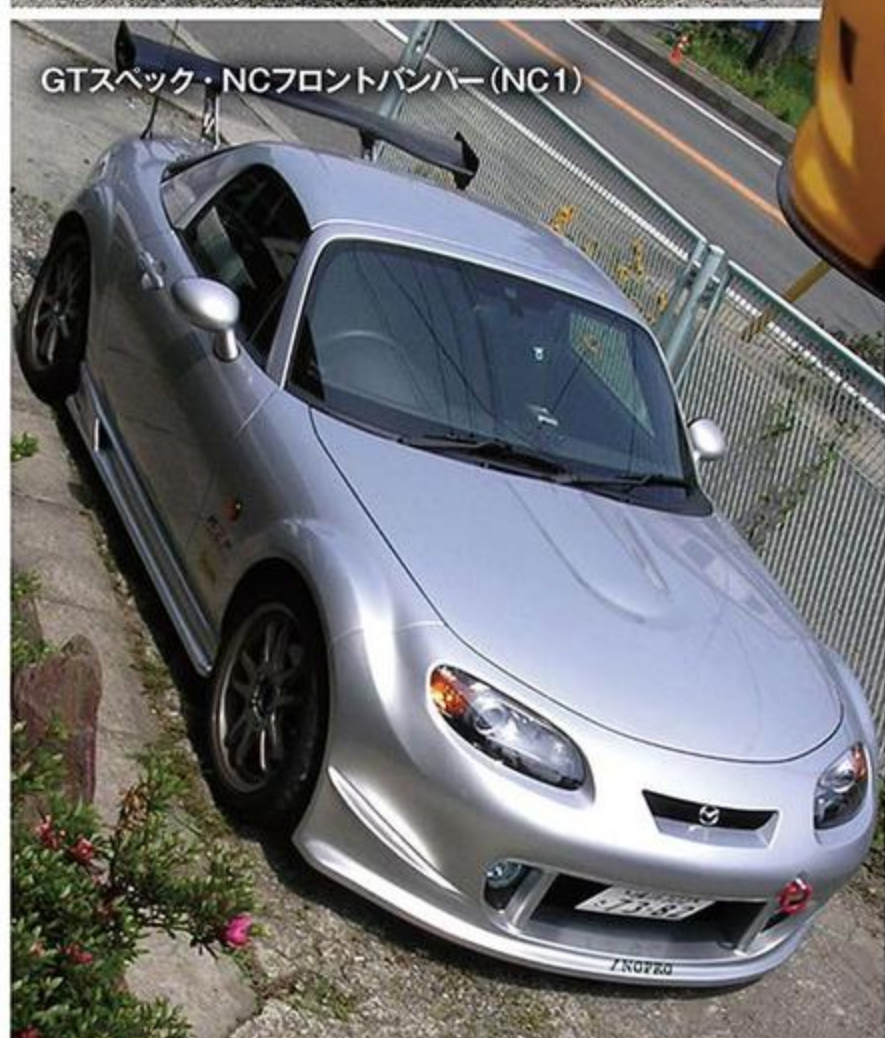
商品名	適合	材質	価格
NAフロントノーズ	NA	FRP	21万3840円(税抜き)
リアテールスポイラー	NA	FRP	18万1440円(税抜き)
NBフロントノーズ	NB	FRP	18万1440円(税抜き)

NAフロントノーズ (NA)





GTスペック・タイプNS (NC2)



GTスペック・NCフロントバンパー (NC1)

GTスペック・タイプNC
リアアンダースポイラー

GTスペック・タイプNCサイドステップ

レースシーンにも積極的に参加しているノプロエアロパーツも機能美あふれるラインアップだ。タイプNSはワークスエアロ風のNC2対応モデル。タイプNCエアロはS耐で使用されている実力派だ。

GT-Lエアロキット

GTスペック・タイプNCワイドバンパー
専用フェンダー

GTスペック・タイプNCワイドバンパー (NC1)



GTスペックタイプNAエアロキット

空力性能を追求したものでない機能美、必要最低限の開口部とすることで、エンジンルーム内の圧力上昇を防ぐ。ワイドフェンダーは極大タイヤ装着の必需品。

GTスペックタイプRエアロキット



GTスペックタイプRエアロボンネット



GTスペックタイプRリアスポイラー



GTスペックタイプNAエアロキット

商品名	適合	材質	価格
GTスペック・タイプNS	NC2	FRP	6万2000円(税抜き)
GTスペック・タイプNCワイドバンパー	NC1	FRP	7万6000円(税抜き)
GTスペック・NCフロントバンパー	NC1	FRP	6万2000円(税抜き)
GTスペック・タイプNCサイドステップ	NC	FRP	4万8000円(税抜き)
GTスペック・タイプNCリアアンダースポイラー	NC1	FRP	3万8000円(税抜き)
GTスペック・タイプNCワイドバンパー専用フェンダー	NC1	FRP	7万2000円(税抜き)
GTスペックタイプRエアロキット	NB	FRP	16万円(税抜き)
GTスペックタイプNAエアロキット	NB	FRP	6万円(税抜き)
GTスペックタイプRエアロボンネット	NB	FRP	7万円(税抜き)
GTスペックタイプRリアスポイラー	NB	FRP	5万円(税抜き)
GTスペックタイプNAエアロキット	NA	FRP	5万4000円(税抜き)
GT-Lエアロキット	NA	FRP	14万6000円(税抜き)

GTマシンを彷彿とさせるワイドボディが魅力的なNB用ラインアップ。すべてのエアロが機能最優先で設計された本格派だ。

ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*



まだまだ乗り続けるためのノウハウ伝授

メンテナンス？リフレッシュ？レストア？

アフターメンテナンス

NA、NBだけではなくNCも初期型となればもう10年選手に近づく勢い。そろそろ根本的なテコ入れをしてもいいようなタイミングだ「乗らずに」おけば長く持っていることはできるかもしれないが、それではせっかくの楽しさが半分も満たせない。どうせならとことん楽しみたい幸いにも乗り続けるためのアイテムもノウハウも、ロードスターは豊富にそろっている。長く乗り続けられるよう自分に合ったメニューを選ぼう！

まずは愛車の現状把握からスタート コンディションを知れば次が見える



極上の中古車を取り扱う
アイスタイリングが施している
メンテナンスメニューは
日ごろから見ておきたい項目ばかり
中古車を購入したときはとくに
これらの項目をチェックすれば
現状をきちんと把握できるのだ

■アイ・スタイリング車輛チェックシート

細かく項目分けされたチェックシートをひとつひとつ確認していく。車検に準じたポイントも含まれている。自分でできることもあるので、参考にしてみるといいだろう。また車両を購入して不安な場合はチェックしてもらおう。

アイ・スタイリング車輛チェックシート			
チェック項目	結果	備考	備考
○ 良好	△ 劣化	× 故障	× 欠損
点検の結果			
エンジン・駆動装置			
ブレーキ・ステアリング・サスペンション			
電気系統			
その他			

※ チェックの内容において、可成り劣化または故障と判断され、及び機能の低下が進行しているもの、または緊急ではあるが、状況に応じて交換をお勧めいたします。

NCを新車で購入するのではありません、巷のロードスターはすべて中古車。履歴がわかっているものばかりではないから、どんなふうに使われていたかで各部の疲労度は変わってくる。そこで、アイスタイリングでは現状を把握してもらうためのメニューを用意している。

自社で販売する車両は、もちろんベストコンディションに整える。だが他社で購入した中古車に乗るユーザーで「不安」を抱える人は多い。そのためのメニューなのだ。

中古車を購入する場合、長く乗ることを考えて初期投資するか、車両を安価で購入してあとからパーツをそろえるか。現状を把握できているかどうかで、かかる費用が変わって

くる。しかし欲しい気持ちが優先して購入した場合、乗り始めてからトラブルが出ることも少なくない。大きなトラブルになる前に、現状を把握しておくことが重要になるのだ。

数多くの車両を見てきたアイスタイリングだけに、型式別に起きやすいトラブルを把握している。ただし点検だけではなく、最終的には走行して確認を行っている。それは乗ってみたいとわからない部分があるため、逆を言えば乗ってみればたいいのことがわかる。

これこそが蓄積したノウハウが物を言う部分だ。現状に不安があるという人は、「アイ・スタイリング車輛チェック」をしてもらうのが◎だ。

他店で購入した車両もOKだ。

エンジンルームチェック

ボンネットを開けて各部を見ていく。これは基本中の基本といえるが、意外とこの作業をしている人は多くないはず。オイル漏れがないか、配線が抜けていないかは見ればすぐにわかる。専門の知識がなくてもチェックできる部分だから、こうした習慣は身に付けておいたほうがいいだろう。ただし中古車販売店では見える部分はキレイにしておくため、ここだけ見ても現状を把握することはできない。



クラッチフルード（上）と、ブレーキフルード（下）タンクを見て容量と汚れ具合を見る。オイルをはじめとする液体ものの確認作業は怠るべからず、だ。



各部ベルトの緩みなどを見つ、パワステフルードの残量や汚れ具合もチェック。エンジンオイルほど気にしないところであるが、やはりオイルだけに劣化する。



エンジンヘッド部からオイルがにじんでいないかチェック。ヘッドガスケットが抜けているような場合は、ここが黒く変色していることがある。セルフチェックしやすい部分でもある。



オーソドックスではあるが、プラグを見ることでエンジンの燃焼状態がわかるのは今も昔も変わらない。番手が合わない場合、交換してコンディションを整える。



ダイアグノーシスで自己診断機にかける。NABあたりだとクランクアングルセンサーに不具合が見られることがあり、新品に交換すると6万円近い負担となる。



ターミナルの状態をチェックする際は、手鏡を使って内部のようすを確認している。リアになるがバッテリーの電圧も見る。

エンジンオイルの管理は大切なので、量足りているか、汚れた具合を白視で簡単にできるから、定期的に見るようにしたい。

エアクリナーはボックスを開けてフィルターを確認。いつ交換したかも把握しておく。汚れがひどい場合は新品に交換。



ブーツが破けていたり(この症状は多い)、付け根のカブラー樹脂が粉砕していたりと、シフトレバーにトラブルがあることは多い。マウントがダメな場合もあるので予算と相談だ。



デフは意外とオイル管理を怠りがちな部分。オイルがにじんではないかなどを目視でチェックする。オイルはエンジン、ミッションオイル同様、定期的に交換しておきたい。

指差している部分がクラッチのオペレーティングで、オイル漏れしているとクラッチが切れなくなる。ここは新品をおごりたい。



タイロッドエンド、ブーツをチェック。完全に破れているとホイールを外した際に見えるが、穴が開いている程度だと徐々に中のグリスが漏れ出る。そのため走行していても気づかずに過ごしてしまうのだ。



ミッションもデフもブリーダーによって内圧を保持している。そのため内圧が上がりすぎると噴いてしまうので、にじみがで



下まわり

自分でなかなか見ることができないのが下まわり。ここを見ていくことでわかることもたくさんある。ナットが緩んでいないか、ブッシュの類がちぎれたりしていないか、そしてミッションやデフオイルがにじんではないかを見る。またクラッチオイルが漏れていると、ボールジョイント部に付着してさびていることもある。新品に交換したほうがいいポイントは、中古パーツを利用しないで新品を採用する。

サスペンション・ブレーキ

走る、曲がる、止まるでいちばん重要なパート。ブレーキキャリパーについてはオーバーホールキットもあることから、少々負担で性能を確保することができる。サスペンション本体に至ってはアフターパーツも多いため、へたっていたら積極的に交換したい。また予算を確保してブッシュも交換したいところ。そして交換後はアライメントをきちんと調整しておくことで、シャキッとした乗り心地が得られる。



ナットがしっかりと取り付けられているかも確認する。ここが緩んでいると、走行中に音が出たりすることがある。ブッシュがひどい場合は新品に交換。



ブレーキパッドの残量を見る。基本的にはパッドを取り外して厚みを見る。またここではローターとの当たり具合やローターの減り具合も見ておく。



ブレーキホースは消耗品なので永久に使えるわけではない。そのため最低でも漏れなどがないかを見ておく。余裕があればスチール、ステンレス製にしたい。

その他

まだまだアイ・スタイリング車両チェックの項目は続く。エアコンがきちんと動くか、ウインカーやヘッドライトの点灯確認といった、車検と同様の項目が含まれている。これらの細かいチェックが終了してから、最終的に走行テストをする。これは走行することでどこから音が出ていないか、ステアリング、ミッションのフィールがどうかを確認するため。ここまでやってこそ現状の把握ができるのだ。



SHOP DATA



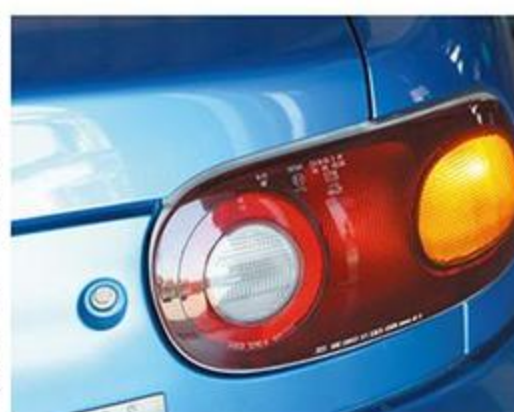
アイ・スタイリング

購入した中古車のコンディションを見るメニューが大好評。1日かかるため予約を入れて見てもらう。代車(無料)もあるので、待ち時間に観光も楽しめる。価格は1万2000円(税抜き)。法定点検もプラス3000円で受けられる。

販売だけでなく、メンテナンスも充実しているため遠方からのお客さんも多い。

静岡県浜松市南区大柳町8-1
☎053-444-4141
<http://www.roadster.co.jp>

基本的なことだが、ウインカーが点灯するかといった確認も行う。ブレーキランプ、バックランプも同様。またNAだとリトラの開閉動作も、確認するのを忘れずにしよう。



かき穴の不具合はよく聞く。運転席と助手席では、かき穴をふさぐ「フタ」が開いた状態も通っているもの。シリンドラ交換もできるので、かき穴をこじって折らないように。



夏場のトラブルが多い部分だけに、冷えた空気が出ているか温度計を当てて客観的に判断する。最近ではNBのエアコンをゴッソリ移植して、長く乗るリフレッシュ法も見られる。



ウインドーレギュレータにトラブルがあると、開閉ができなくなったりガラスがドア内に落下してしまうことも。パワーウインドーの動きが鈍くなったらマークしておきたい。

集めまくったストックパーツを使って Jリミテッドをよみがえらせる！

純正パーツはもちろんアフターパーツまで
どれくらい持っているか自分でもわからないほど
ようやくそのパーツを使って究極の1台を！

NA、NBクーペと複数台のロードスターを所有する高橋さん。彼はとにかく「パーツをストック」する。もう手に入らないかもしれない、と思っただけに買っておく。そんなふうにしたパーツが山ほど。これらのパーツを駆使して、究極のJリミテッドを作ることを決意。それもJリミテッドを新車で買ったなら……というマニアックなもの。ベースとなる車両を手に入れ、もともと持っていたNAから流用できるパーツは流用している。

エンジンは4スロ化したものを搭載する。ボディメイク、エンジン系ともに信頼できるショップで作業してもらっている。とくにボディに関しては思い入れがあるので、足しげくショップに通って出来栄をチェックしていたほど。そして完成したのがこの「Jリミテッド2014」だ。エアコン、パワーステアリングなしと、時代に逆行している部分はあるが、ハードトップにインプレッサのルーフレバーターをセットしたので、走行風が入ってくる。



板金屋に入庫しているときには、ヒマさえあれば見に行っていた。エンジンはチューニングショップで組んでもらった。

インプレッサのルーフレバーターをハードトップに取り付けた。走行風が入って気持ちいい。



ボンネットにはエンジンルームの熱気を逃がすためのダクトを設けている。ボンネットピンはフラットになるタイプのものを取り付ける予定だったが、難易度が高いのでここにきて失敗は許されないとオーソドックスなタイプを取り付けた。このボンネットの造形はかなりお気に入りの部分。これ以外のエクステリアはBリップのみ。

ボンネットは
ワックス加工を



バルクヘッド側にダクトのあるボンネット、懐かしい感じがする。取り付けてみると違和感なくフィットする。冷却効果も高そう。



ここまでドンガラにするって、もはや新車を作るのと変わらないくらい、いや新車はラインで流れるけどこれはボディがあるだけで、あとはすべて作り直しレベル。軽井沢ミーティングではニーレックスのABCベダルや、石原ラジエーターで買い物をし、それをJリミ2014に取り付けた。カーペットやダッシュボード、M2アイテムなど山ほどあるストックパーツからこだわってコーディネートしている。これ1台作っても、じつはまだ1台はラクショーで作れそうなくらいストックパーツがあるとか。彼しか持っていない絶版パーツもありそう。

こつこつとリフレッシュを続け ダッシュ補強で新車以上のフィールに

一気にリフレッシュするとなると負担は大きい
しかし、毎年ポイントを決めて見直しをしていけば
どんどん乗り心地がよくなって
走るのが楽しくなっていくものなのだ

問い合わせ: ニーレックス
広島県安芸郡府中町八幡2-9-14
☎082-510-2020
http://nielex.net/



下まわりにはマジカルクロスを入れている。シートの後ろにあるリアバルクヘッド・トラスバーが入っている。

NAやNBを維持する、乗り続けるにはある程度の予算を考えないと
いけない。ちよつとした手直しくらいではコンディショニングの復活を望め
なくなっているからだ。そこで、各
ショップでは長く乗り続けるための
リフレッシュメニューを用意する。
このニーレックスに毎年クルマを



エアコンはNB用を取り付けることでできが別物に。コンデンサー、ヒーターコアなどごっそり新品になった。これでもう10年以上快適に乗り続けられるのだ。



カーベットはマルハモータース製で、10分割されているので自分で取り付けしやすいカラーバリエーションもある。ダッシュパネル下側も潜り込ませるだけなので、面倒な作業は不要なのだ。エアロボードはNB用、ドアの内張りにはニーレックスオリジナル。ダッシュボードも新品にしている。



ダッシュボード内の補強をすれば
剛性アップと静粛性が得られる

ダッシュボードのリフレッシュが多くなったという
ニーレックス。ガレージには取り外したダッシュがい
くつもあった。ダッシュボードを新品にするだけで見た
目は変わるが、さらに一歩踏み込んだのが補強だ。
ダッシュボード内にある「クラッシュパッドメンバー」
に行うのだが、スチールの角断面パイプを使ってガ
セットを作製し、曲げ応力のかかる11カ所に溶接する
というもの。サビを落としてメッキ加工も行う。



新品ではもうパーツが出ないため
ノーマル下取りとなる。価格は3
万6000円(税別)。
曲がっている部分は力が分散して
しまう。そのためガセットをあて
がい直線になるよう形作る。

「純正パーツの価格はほとんど向上
しています。出ない部品もいくつか
ありますから、リフレッシュを考え
ているなら、早めに対処したほうが
いいかもしれませんね」と、ニーレ
ックスの小林さん。
エアコンがガンガンきくようにな
り、本格的なリフレッシュを行うこ
とに。たまにサーキットも走ること

からプロスベックライダー(車高調)
を入れ、NBのアーム移植、マジカ
ルクロスなど、ニーレックスが誇る
一連のオリジナルパーツを組み込ん
だ。これにより、クルマの動きが断
然機敏になった。
そしてダッシュ内にあるバーの補
強をしたことで、フィールはもちろ
ん静粛性も向上。ガタピシ音が気
になる車両は多いだろうが、それがな
くなるとロングドライブも快適にな
る。ひととおりの手が入ったことで、
NAとは思えないほどシャープな乗
り味を実現している。



ブレーキはフロントが
オーバーホール、リア
は劣化が激しかったの
で新品を取り付けた。
足まわりはショートストロークタイ
プのニーレックス・プロスベックライ
ダーを選択。街乗りから楽しい。

不動状態だった息子の部品取り車両を父のセカンドカーとして再生!



かねてからNA/NBのリフレッシュ作業を得意としていたジュピターネットカーガレージの元に舞い込んだのは不動になって10年が経過した車両の再生依頼…フツーに走るようにするだけでも大変な苦労があったようだ

NA8に乗る息子さんが部品取り用として所有していた車両を復活させ、セカンドカーとして乗ることにした塚原さん。ジュピターネットカーガレージが再生を担当することになったが、不動状態になって10年ほど経過していたこともあり、リフレッシュというよりは、レストアに近いスケールで作業が動き出した。

まず、ジュピターの西村さんが驚いたのは、燃料タンクや燃料ポンプがサビだらけで、まったく動かないことが判明。それらを新品に置き換えるのはもちろん、エンジンは何度もフラッシングを行い、駆動系は走行とオイル交換を繰り返した。

そもそも今回の再生の目的は、不

具合なく走って止まることができないおかつ時間を巻き戻したかのような美しさを取り戻すこと。そこで、メンバーやアームは丹念にペーパーをかけて再塗装。ブレーキもキャリパーのオーバーホールを行い、ローターやパッドは新品に交換した。

外装もオールペンを断行するが、「グリーン系がいい」という塚原さんのリクエストに対し、西村さんが選んだのはスープラターボRのダークグリーン。深みがあり、光の照射角による表情変化が楽しめる。内装もリフレッシュついでにレザーとウッドでフルカスタム。大人のセカンドカーにふさわしい、シックで落ち着いた装いの装いへと改められている。



経年劣化が進行していたソフトトップは、マルハのブラウンに張り替え。一方、なし肌ブラックだった純正ハードトップもボディ同色のダークグリーンへとペイント。プレミアムクーペのような風格すら漂うようになった。



オーナーの塚原一典さんと、ベース車を提供した息子さんファミリー。再生を果たしたNAが納車されてから「一挙手一投足、すべてが楽しくて仕方がない」と話す。1日の終わり、ちょっとした時間に乗るのが楽しいそうだ。



16万1000kmを走破したのち、10年も不動状態だったNA。エンジンや駆動系はオイル交換を重ね、ダメージのひとつだった燃料系もタンクやポンプは新品に交換し、フィルターも数回交換した。



内装はダッシュボードにクラックが入り、シートも色あせやヘタリが進行し、劣化がひどかった。そこで、ナカマエがダッシュとシートの張り替えを担当し、それに合わせてシフトやサイドブレーキのブーツを製作。上質な空間へと変貌させた。

其の5 LSDオイルとの相性ってあるの? オーバーホールを考えるその前に……

■CUSCO LSD OIL (80W-90)

水素化改質製法で作られたベースオイルを用いて開発されている。このベースオイルの純度が高いほど、添加物の効果も高くなるのだ。独自のFM剤がチャタリング(デフからの異音など)を防ぐ。また摩耗を減らすためLSDの性能を長持ちさせるのにもひと役買う。価格:2400円(税抜)

た。やはり相性はあるものだ実感。オイルは重要とわかってはいるが、交換していればいいというわけではないのだ。ミッション、エンジンも同様だから、交換時のフィーリングを記録しておくのがオススメだ。

ひさしぶりに運転したら、4040号(NA8C)の調子が悪い。具体的な症状は、直進しているときにいきなり後ろから押されたようになる。つまり、意図しない動きに見舞われるのだ。これは「デフ」だと思われる。作動がスムーズではないということだ。オーバーホール? そこまでハードに使っていないし……。装着しているのはクスコRSなので、メーカーに問い合わせしてみた。すると「まずはオイル交換をしてみてもいい」との回答。LSDと同メーカーのオイルがいいとは聞かぬが、そういえばミッションオイルの交換時に合わせて交換していたため、クスコ製のオイルを入れたことがなかった。ここからはまず、デフを降ろす前にオイルでようすを見る。さっそく交換してみたところ、ウソのように前述の動きが収まった。やはり相性はあるものだ実感。オイルは重要とわかってはいるが、交換していればいいというわけではないのだ。ミッション、エンジンも同様だから、交換時のフィーリングを記録しておくのがオススメだ。





長年不動であったため、サビの進行が甚大だったブレーキ。安全性に大きくかわかるパートだけに、キャリパーは前後ともオーバーホールを行ってリフレッシュ。パッドとローターは消耗部品と割り切り、新品に交換した。



足まわりはダウンサスとスポーツダンパーが組み込まれていたが、かなりヘタっていたため、クスコの車高調を新規。アライメント調整と併せて、街乗りからツーリングまで幅広くカバーできるようにセットアップする。

SHOP DATA

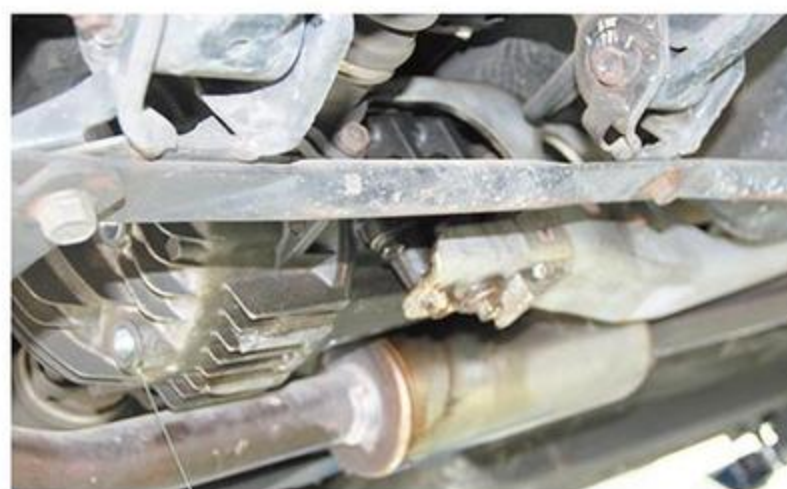
ジューピターネット カーガレージ

奈良県大和郡山形町2763-1
☎0743-20-4000
<http://jupiter-net.net/>

「1カ月半の製作期間を見込んでいたのですが、エンジンが不動で板金や塗装にこだわった結果、3カ月を費やしてしまいました。でも、ご要望どおり、快適に動き、眺めても美しい、満足度の高い1台に仕上がったと思います」



代表・西村穂地さん



明らかにオイルが劣化していたり、LSD本体に不具合があるわけでもない。これはやはり相性の問題なのだと納得。チャタリング音が出るといった症状もオイルで改善することが多い。



LSDはクスコRSを装着する。以前オイル漏れがあったことから、シールを交換した経緯あり。オイル交換をするためドレンを外してみたら、全然汚れていないオイルが……。



やりすぎるくらいでちょうどいい 酷暑のためのクーリング対策

夏場になると気になるのがクーリング
ストリートレベルでは気づかないが
スポーツ走行をするとなるとシビアになる
心配しすぎても問題はないので
サーキット派は本気で取り組んでほしい

ターボ車のようなパワーがなくても、やはり熱対策は必要になる。とくにロードスターは走行風が当たっていないと、とたんに水温が上昇してしまう。トンネルの渋滞にでもはまれば、すぐに100度達してしまふ。それがサーキットとなれば、厳しくなるのは当然。

水道水の要素に左右される部分があるからだ。サーキット走行でどうなるか、デモカーのNCで水温変化を見てきた。すぐに冷える、なんてクーラントは存在しないため、理想は水温上昇を抑えつつ限界までは到達しないこと。それをクリアしたため、ユーザーにも安心して薦めている。交換方法についても、純度を高めなるべく真空引きで対応。こと熱に対しては対策をしておいて損はないので、ハードだけではなくクーラントといったソフト面も見直したい。



PG55 主成分はプロピレングリコール液で、熱の吸収性、吸収した熱の放出性に優れる。価格:1500円/ℓ(税抜)



熱対策を実施する際には、サーモスタットのほかにもホース類が劣化していたら、中途半端にせず新品に交換しておきたい。



ローテンサーモは冬場にオーバークールとなるといった理由から敬遠されがち。しかし、夏場には効果を発揮するのでサーキットを走るなら季節に応じて替えるくらいの配慮が欲しいところ。



真空引きしたうえで交換しているだけあって、DIY交換のように泡立つことがほとんどない。クーラントには色がつけられていて、アクティブでは青を推奨した。



アクティブではラジエター内のクーラントをバキュームして、少しでも新品を注入できるようにした設備を整える。こうした配慮ひとつとっても、クーリングに対する姿勢がうかがえるのだ。



ノーマルの電動ファンは98℃になると作動するが、ここで動いたところで実際には100℃に達してしまう。ノーマルの水温計では細かい部分がわからないので、アフターメーターは必須アイテムと考えておきたい。

其の7

黄ばんだヘッドライト 少しでもクリアにしたい！

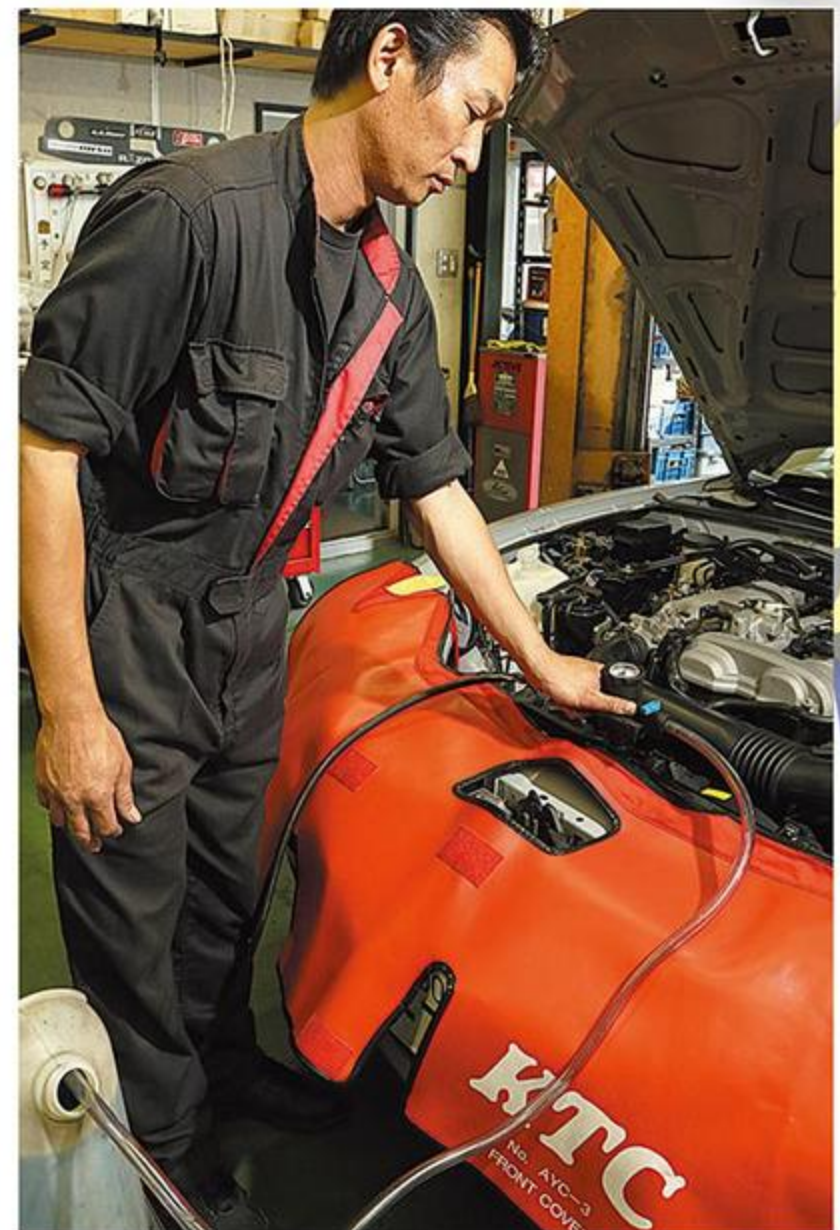
ヘッドライトのカバーが樹脂になったことで生じるのが、紫外線による濁りだ。ベンツだろうと軽自動車だろうが、こればかりは平等に表れる。なんとかできないものかと思うが、すべはある。ジェットストリームでは4000円(税抜き)からでクリーニングを行っている。表面のクリアを削って、ひと皮むいた状態にしてからウレタン塗装を施す。程度により仕上がりの異なるが、濁りきる前に作業することで美観を保てる。NC1あたりはそろそろ手を打っておきたいところ。



程度の差によってどこまでクリアになるか異なるが、光量にも差が出てきそうな仕上がり具合だ。早めに対処しておけばその後の負担にも差が出てくる。



どちらがクリーニングを行ったか一目瞭然。NB1はもちろんNB2以降も曇りが目立つ車両が多い。ライト交換の前にクリーニングをしてリフレッシュしてみても？



サーキットを走るときはクーリングラップを！

サーキット初心者ほどつい走りすぎてしまう傾向にあり、忘れがちなのが「クーリングラップ」だ。人間にたとえとわかりやすいように、全力疾走を続けていたら効率は低下する一方。インターバルをとることで体力は復活するのだ。サーキットでも同様。冷静になって愛車をいたわってほしい。





エンジンルーム内の熱気を逃がすように追加されたダクト。フロントバンパーから入った走行風がここから抜けるようになるのだ。空気の流れを考慮したコーディネートが必要になってくる。



それだけにやれることは
やっておきたい。人間
だってずっと全力疾走
はできないのだから、
安心して走行するため
にも必要なことだ。

クーリング対策としてエアロパーツも効果的である。ボンネットダクトの追加や、フロントバンパーの開閉部を広げるのはラジエターの効果を引き上げるためだ。サーキット走行を重視するアクティブでは、アンダーパネルにさらに穴を開けたらと試行錯誤してみたこともあったとか。しかし、空気の流れを逆に乱すことになってかえって悪化したこともあった。これは、それだけエアロの効率があるということなのだ。



ラジエターパネルはドレスアップ的なパーツではなく、れっきとした機能パーツである。取り入れたフレッシュエアを暴れさせない効果を持つのだ。



ブリーザータンクの設置も効果的。キャビテーションで生じる気泡を抜いてやることで、クーラント、ラジエターの効果を発揮させることができる。



フレッシュエアを取り入れる
そしてこもった
熱気を逃がす

熱を帯びるパーツに対する対策も効果的。エキマニにバンテージを巻いたりするものもそのひとつ。また遮熱板を設けるなど、エンジンルーム内はとくに熱を持つので、対策を講じたいところである。



SHOP DATA

アクティブ

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

スポーツ走行を積極的に楽しもうというスタンスのアクティブだけに、メンテナンスについてはとても気をつけている。また走る面白さも啓蒙しているので、練習会などに参加してみるのもオススメ。ホームページをチェックしておいて！



其の8

まさかの雨漏り……フロアが!? 少しの手間で防げたトラブル



針金を使って、水抜き穴を貫通させる。とっても原始的な作業ながら、これで水浸しになるのを防げるのだからやって損はない。



あ〜あ、インナーのスポンジが雨水を吸ってどうしようもない状態に。仕方なく処分、おかげでミッション付近の温度上昇をリアルに感じるように。



カーペットを取り外してもその下はぐしょぐしょ。フロアには水抜き用の穴があるので、ここの栓は外しておくことにした。これで少しは安心……。



平成17年式の1515号。とある日、フロアマットがチャポンチャポンしている。まさか雨漏り？ NCだからこんなトラブルはあるまいと思っていたが、やはりそこは幌のオープンカー。4040号(NA8)でもなかったトラブルだけに驚いた。しとしと雨の場合には何も起こらず、ザーザー降りのあとに水浸し。NAやNBで見てきた事例と照らし合わせても、大差ないだろうと踏んでいたが間違いなかった。ガレージ保管でなく、ましてジャリ駐となればリスクは大きくなるばかり。というのも、水抜き穴が詰まるから。これは平成元年から現行まで変わらない傾向だから、これまで何もなかった人にも気をつけてもらいたいポイントである。ほかにも原因はあるはずなので、プールになる前に考慮したい。



針金で水抜き穴を探ったら、サイドシルからどろりと塊が出てきた。これが出てから水没騒ぎはいっさいなし。またあるかもしれないので警戒中。



水がたまるのは幌を収める付け根あたり。元年のNAから現行NCまで、型式問わず構造上、仕方のないことかもしれない。



もしや……とウインドーの透き間を疑う。ここも原因かとも思えるような透き間が空いていた。そのため調整をして透き間をなくす対策をしていた。

お手軽に見た目を激変させる ダッシュボードをラインアップ

いくら大切に乗り続けていても
ガレージ保管でもしていないとあちこち傷む
とくに紫外線にさらされるダッシュボードは
色あせといったダメージは免れないところ
お手軽にリフレッシュできるアイテムがある！

ユーザーの身になったリフレッシュ
ユパーツが好評のタックイン99か
ら、ダッシュボードパネルが新発売。これ
はダッシュボードに両面テープで貼り付け
るタイプとなっているので、お手軽
に見た目を美化できる。純正を新品
で取り寄せ、となると上部だけでは
なく一式購入することになるので、
負担が大きい。おまけに欠品部品も
出始めているようで……。

タックインではオリジナルのフロ
アマットもラインアップしている。
これも純正だと意外と高価なため。
シンプルでカラーのものだけではなく、
チェック柄などもあり、インテ
リアに手を入れている人はコーデ
ィネットも楽しめる。

このように続々とリフレッシュの
ためのパーツを用意するのは、それ
だけニーズが高まっていることの表
れといえる。これらアフターパーツ
を上手に使用すれば、新車時にはない遊
び心と美観が得られる。

NAロードスター用ダッシュパネル

価格:1万4580円(税込み)

ツヤあり、ツヤなしの2タイプから選
べる。基本的にはツヤなしのほうがウ
ィンドーへの映り込みが少ないのでオ
ススメだ。また自分の好みのカラーに
塗り分けるといったのもいいだろう。淡
い色でアクセントにするなど、工夫次
第でコーディネートを楽しめる。

ダッシュボードが 傷だらけ…… こんな状態から おさらばしたい

ダッシュボードが色あせしていくのは青空駐車場の場合は避けられない。しかも
この4040号はVスベを塗装しているため、ところどころはげてきている
部分がある。こうした「ほころび」から古さが露呈してしまうもの。ほうっ
ておいてはいけな。



以前、ここにアフターメーターを取り付けていたた
め、ステーの跡がくっきり残っている。太
陽光が当たるため紫外線による劣化もある。



見た目がガラッと変化する。メーターフードに合わせてツヤあり
にしたが、やはり映り込みが多そうと思い直してツヤなしに。
美観がよみがえって満足度100%だ。



位置合わせをしてから、ぴったりくっつけるように。両面テープ
(付属)を細かく配置することで、より密着度が高くなる。音が出
たりしないよう配慮して取り付ける。



ダッシュボードはリフレッシュの意味合いが強いが、フロ
アマットは積極的にインテリアを楽しめる要素が強い。こ
れだけでイメージがずいぶん違ってくる。



軽井沢ミーティングでは、タックイン99のダ
ッシュボードとフロアマットをお披露目。百聞は一
見にしかず、製品のクオリティを見てもらった。



ヒールトゥマット

価格:1万183円(税込)

ノーマルのズレ防止ストッパーに専用ストッ
パーをプラスして、さらにずれにくくなっ
ている。マット裏面のスパイク部もノーマル
よりも多くしている。



ヒール部分に、フットプレートを採用
することで耐久性はもちろん、フ
ァッション性も向上させている。



ヒールトゥマットLUX

価格:1万2960円(税込)

ボディカラーやインテリアの基調
となる色に合わせて選べるフロア
マット。スポーティなイメージを
車内にプラスできる。



より広角の視野を得られるようになる。とはいえ端がゆがむほどではないので、違和感はないだろう。日中のまぶしさも軽減される。

鏡を長く使っていると写真のように黒く変色してくる。化学反応によって起こるもので、こうなると手入れをしてもダメ。



ルームミラー
価格:5184円(税込み)
適合:NC

R1400ブルーミラーを採用しているため、防眩効果がとても高い。そのため後続車のライトがまぶしくないといったメリットが。高級感もプラスされる。



ルームミラーも長年使っていると鏡が劣化していく。そこでブルーミラーを開発しようと調べてみると、同じ型式でも取り付け部の違うミラーが存在すると判明。カタチも微妙に違う!?



ドアミラー

価格:5184円(税込み)
適合:NA/NB/NC

両面テープで貼り付けるタイプで、こちらはR800を採用している。しっかり脱脂してから貼り付ける。防眩効果も視認性も、ノーマルより断然向上するのでオススメだ。



価格:3024円(税込み)

ダミーけん引ストラップ

JAF国内競技車両規則の改正で、ケーブルフープ式がOKになった。布製なので未使用時にはたんでおけばすっきり収納できるのがいい。



価格:9926円(税込み)

ショートアンテナキット

電動のアンテナが途中で止まらなくなる、下がらないといった状態はよくある。新品に交換すると2万円以上の出費。どうせならショートアンテナ化してスタイリッシュにしてみても?



SHOP DATA

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/

尼崎に拠点を移して営業中。リフレッシュだけではなくチューニング、サスペンションセッティングなどNAからNCまでお任せ。またユーザーに寄り添った目線でオリジナルパーツ開発を行っているので、ホームページをチェックしてみよう。



パワーウィンドーは便利だが、設計が古いのか速度が遅い(新車はもっと速い?)
止まりそうな速度にまで落ち込んだら、いよいよレギュレーターを疑いたい
これは絶対に避けて通れないところだから、未着手の人は要チェック

其の10 定番中の定番、お約束 ウィンドーが開閉できない



ドア内部にあるガイドがぐずぐずになっている。これだけで純正部品が出ないので、そんなときはRSファクトリーステージのオリジナルで対応。



ドアの内張りを取り外してみると、ベトベトしたプチルゴムにビニールが張り付いている。これ、必要なのかとよく疑問に思ったりする。



4040号のウィンドー、まずは助手席側が止まった。とりあえず動くように、と中古パーツで対応することに。じつは運転席も動きがかなり怪しいけど。



ガイドは1台分で2つ必要で、価格は1400円(税別)/個となる。純正は樹脂でもともと軟らかいがプラスチックにしてゆがみも解消。



ローラーに2本のワイヤーを巻き付けるのだが、ここはコツが必要。しっかりグリスアップしながら巻くのを忘れずに。



ワイヤーがちぎれていた。ガラスが落ちなかったのがせめてもの幸い。ガラスなしで、昨今のような豪雨に見舞われたらタイヘンなことになる。



せっかくなので、ガラスをキレイにしておこう。たまりにたまったホコリをこそぎ落として、しっかり水洗いしてさっぱり。



各部にグリスをたっぷり塗りスミーズに動くようにしてやる。細いワイヤーで動かしているの、動きが鈍いから手アシストで強引に動かすのは御法度。



モーターごと交換ではないので、流用する部分はスライドレールに移植する。難易度は高めだが、DIY慣れている人は自分でやるのもいい。



止まりそう……。NAのパワーウィンドーはそんな状態が圧倒的だろう。動いているならまだいいが、止まってしまうトラブルもよく聞かれる。ガラスがドア内に落ちているなんてケースもあるのだ。長年の使用によりレギュレータの動きが劣化し、ワイヤーが切れていることも。ここは定番なので、不安を感じたら早々に手を打っておきたい。ウィンドーレギュレータを交換すればよく、純正パーツを新品で取り寄せるのがベスト。程度のいい中古品を使うのもアリだが、新品よりもライフが短いのはいうまでもない。運転席は手動にする、という思いきりもいいだろう。とはいえ、ハンドルなどパーツがそろいにくい事情もあるのだが、検討してみてもいいのでは? ステージでは工賃6000円(税抜き)から。

問い合わせ:RSファクトリーステージ ☎025-828-5122

どうにもきかないエアコン 思いきってNB純正を移植する

夏場になるとエアコントラブルが増える
年々、厳しくなる夏を乗りきろうにも
エアコンレスは耐えがたいものがある
小手先のごまかしではなく
根本から手を入れてみるという手もある
長く乗り続けたいなら一考してみよう

エアコンの無料点検が好評なジョイファスト。これはエキスパンションバルブ（膨張弁）の圧力差を見るもので、圧力差が小さいと詰まっていることを表している。とりあえず冷えるようなら、ガスを充填したり、添加剤を入れてその場しのぎで過ごすことが多いだろう。

しかし、いよいよという段階になったらNBのエアコンを取り付けるという手段が残っている。コンデンサー、ファン、コアなど一式そろえると製品だけで20万円を超えるが、

NAにポン付けできる製品があるので、取り付けの際にボディ側への大きな負担は生じない。

NAとNBでは、エアコンパイプの取りまわしが異なる。NBのほうがダンゼン短くなるので効率がよくなるのだ。コンプレッサーも小型化されるため、負担が小さくなるなどメリットは大きい。

運転が苦痛にならないためにも、長く乗り続けたいと考えているなら、どうにも打つ手がなくなる前に、エアコン換装に着手しよう。



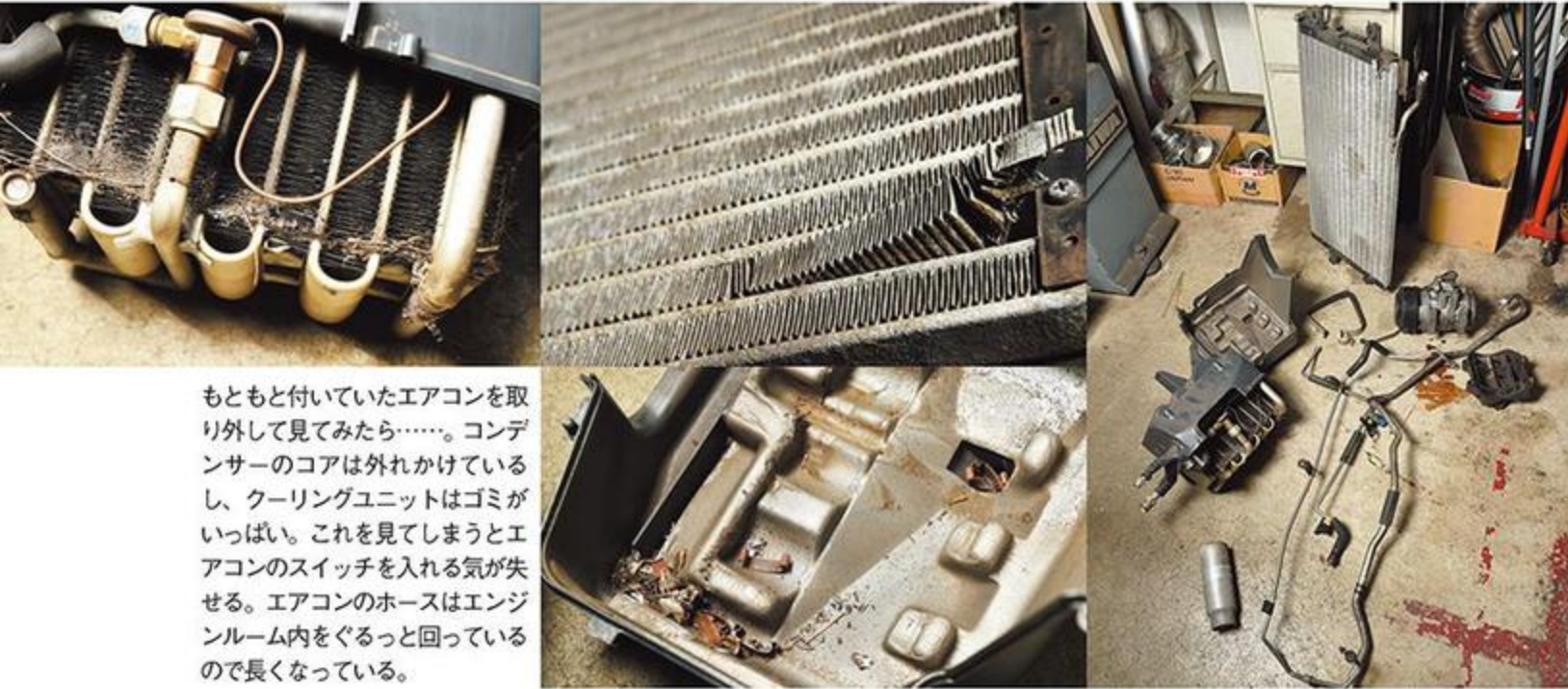
とりあえずの対処法としてエアコンのガスを充填したり、圧縮回復添加剤のコンプブーストを入れる。一時的に回復はするが、長続きしなくなっていく。何をやってもダメな場合は思いきってNBエアコンを導入したい。



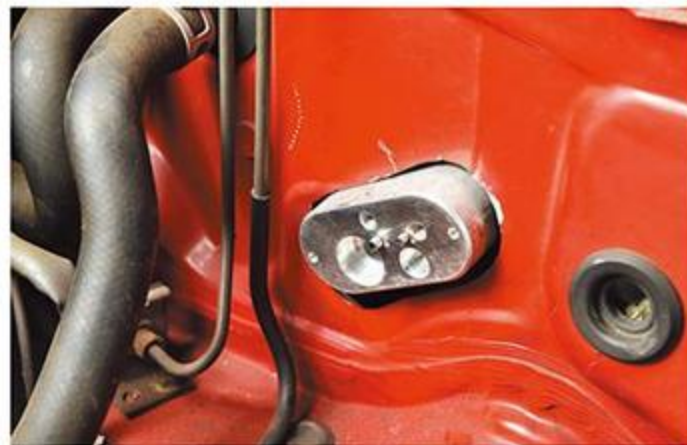
SHOP DATA
ジョイファスト

神奈川県横浜市都筑区勝田町1376
☎045-949-6693
http://www.joyfast.com/

サーキットのイメージが強いかもしれないが、日常のメンテナンスからエンジンチューンまで幅広く対応している。また、夏場にはエアコンの無料点検を行っているので、現状を把握しておきたい人はこの機会を使用してみよう。



もともと付いていたエアコンを取り外して見てみたら……。コンデンサーのコアは外れかけているし、クーリングユニットはゴミがいっぱい。これを見せるとエアコンのスイッチを入れる気が失せる。エアコンのホースはエンジンルーム内をぐるっと回っているため長くなっている。



エンジンルームと室内のホースが通過するバルクヘッド隔壁部に、穴開け加工をして部品をセットするだけ。これがNBエアコンの取り付けを容易にしてくれる。



NBのエアコンコンデンサーはとてもコンパクトだし、NAに比べたらはるかに高性能。抵抗が少ないためエンジンへの負担が小さいことから、パワーの落ち込み度も変わってくる。

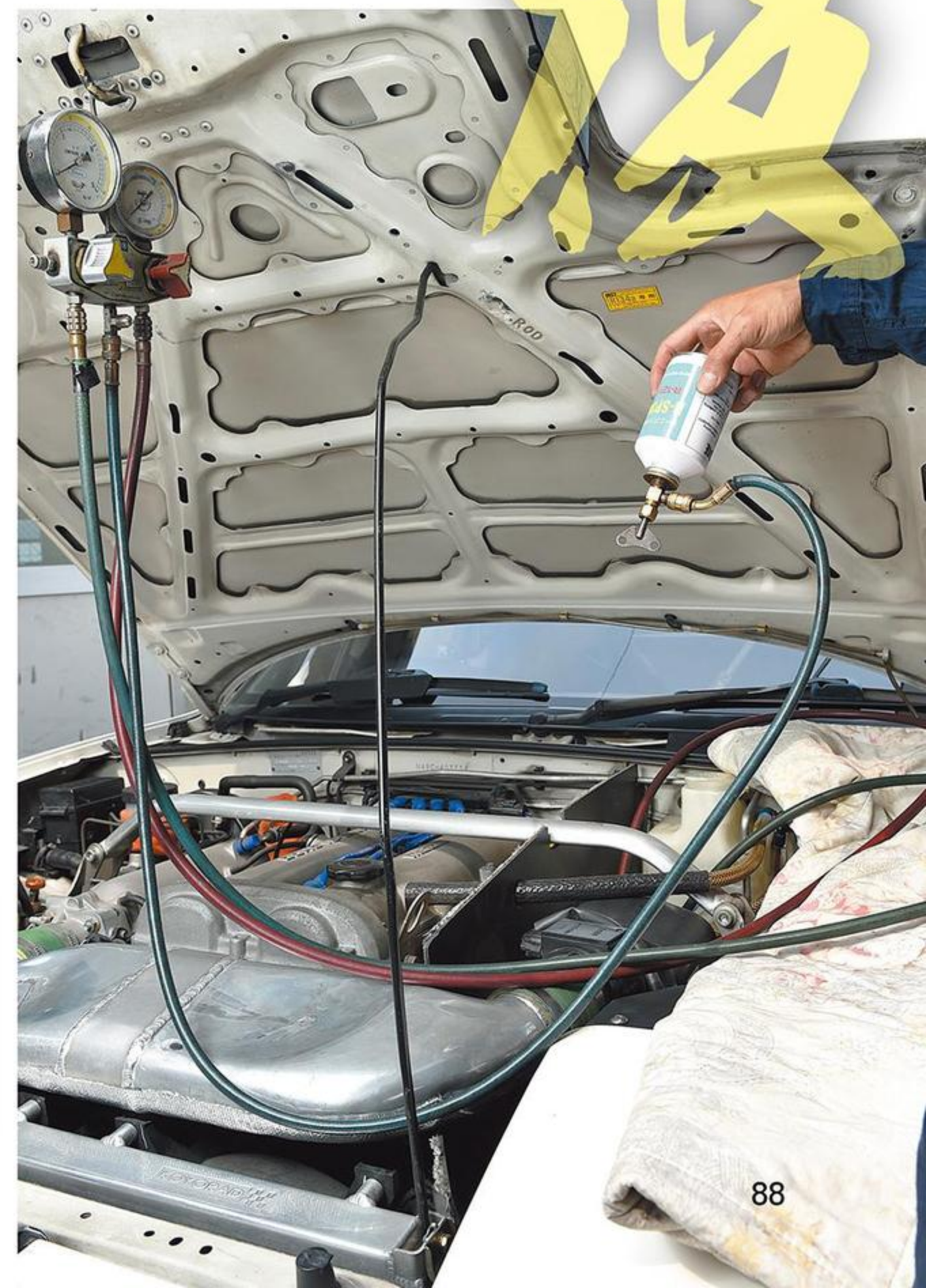


NCだからといって安心できない
そろそろ幌の心配をしないと

リフレッシュといえば、そろそろNCの幌も視野に入れておきたい。Z型にたむNC幌は写真の部分にダメージを強く受ける。そのため亀裂が入ってやがては切れてしまうのである。こうなったら交換しかないが、キャンバス地の幌がリリースされている。ビニールよりも高級感も増してメンテしやすいのでオススメだ。資金を確保して、雨漏りがひどくなる前に交換できるようにしておきたい。



エアコンのパイプはこれだけでも。取り外したNAのパイプと比べたらその長さは一目瞭然だろう。これだけ見ても、効率の違いは想像にたかない。





ブーツも新品になってリフレッシュできる。長年使っていると破れていることが多い。



アーム取り付け部のブッシュを変更するため、純正ダンパーを切断して変更するといった加工が行われる。大きさが変更されることで、より強度の高いブッシュを組み込めるのだ。加工後、ダンパーが着色されるため純正ダンパーには見えないが、かえって特別感があるかも。



オーバーホールのタイミングで、アッパーマウントをマツダスピードのものに変更するなんてことも可能。せっかくのリフレッシュなのだから、「こんな足にしたい」を実現させたい。



ピストンロッドの太さもバランスを考慮したうえで変更されている。これだけで断然強度が増す。オイル流量が変わってくるので、もちろんフィーリングも乗り味も向上する。

純正ビルシュタインの人気の高いのは、よく粘るしなやかな乗り味が支持されているから。使い続ける人が多いのもうなずける。このビルシュタインのオーバーホール時、さらにプラスアルファを施して自分好みにすることができる。せっかくオーバーホールするのなら、まったく同じ仕様ではもったいない。純正をベースにしつつ、さらに進化させるセッティングで一歩進んだフィーリングを手に入れよう。

純正ビルシュタインオーバーホール

価格:6万5000円(税抜)~



取り付け部の加工を行った後、ダンパーをオールペンしているため一見するとビルシュタインに見えない!? アッパーの変更など、オーバーホール時に仕様変更できるので積極的に相談してほしい。



純正のビルシュタインをオーバーホールさらに仕様変更すればもっと楽しめる!

其の12 実話は小説より正直なり 水まわり系は気にかけておきたい



エアコンを付けているにもかかわらず水温が上がっていく
100℃の警告ブザーが鳴ることが増えるようになった
確認したら電動ファンが回っていないようだ……なぜ?

渋滞に巻き込まれてのろのろ運転になり、ラジエターに風が当たらなくなるとたんに水温が上昇する。そんなときはエアコンを付けてファンを2つとも動かすようにしてあげよう。が、それが通用しなくなった。どうやら電動ファンが作動していないようだ。本体の不具合、ということも多いという話で中古を用意。取り外してみたら、ロードスター用?というシロモノが。いくつか種類があるのかもしれないが、前オーナーが交換したのかも。交換したらちゃんと回転したので、本体の不具合で間違いないようだ。長年使っていると、こんな部分もダメになる。ついでにクーラントのホースもちぎれかけていたので、つなぎ直しておいた。そして電動ファンを強制的に回すスイッチも設けた。

水温、油温を表示するメーター。水温が100℃を超えると警告音が鳴る。普段から温度管理は大切だと実感する。



スイッチはこのフォグランプ用に使っている。進入禁止の印を付けてみた。



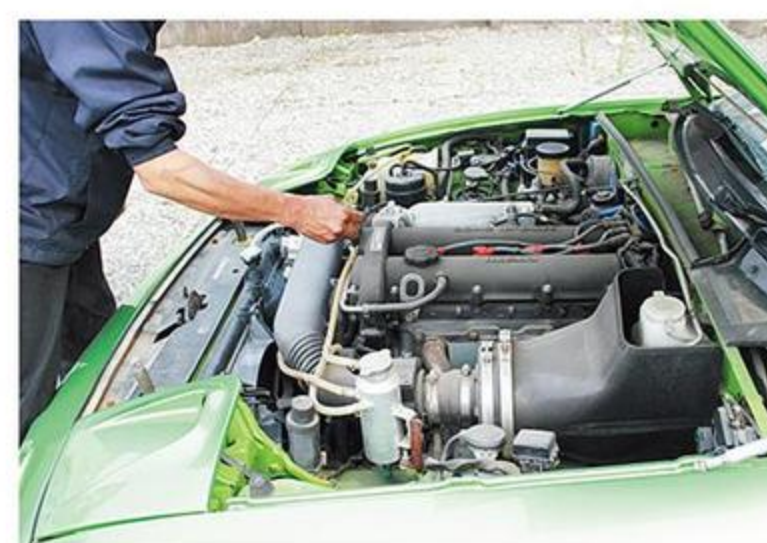
水温スイッチのハーネスを割り込ませて電動ファンを強制的に作動させるようにした。冬場の渋滞も、これで安心して乗ってられる。



電動ファンのモーターを見比べてみたら違いが! いずれにしろこのモーターがダメになって動かなくなっていたよう。作動が確認のとれている中古品に交換することにした。



ラジエターのホースまわりをいじったのでとりあえず水を足して、エンジンをかけておく。エアがぶくぶくと……。周囲に飛び散ったクーラントは水で流しておくようにするとおいが薄らぐ。



クーラントのおいがとれない。最初は装着されていたアルミラジエターに穴が開いていて、それを直したら今度はホイルから漏れていた……。



いつまでたってもクーラント臭が消えないわけだ。水まわりのトラブルは多いが、ここそっかりと手を入れておかなければならない。

サーキットで高回転を多用するNCが注意しておくポイントはおイル管理



NCがデビューしたのは2005年のこと
今やNAやNBと変わらないくらい
サーキットを楽しむユーザーが増えている
いくら年式が新しいとはいえ
街乗りではわからないウィークポイントがある

問い合わせ: ノガミプロジェクト
神奈川県三浦郡葉山町一色345
☎046-875-9813
<http://www.nopro.jp/>

最近のエンジン(NCのLFに限らず)は、燃費志向が強い。そのためフリクション(機械的摩擦損失)を低減している。各部品のしゅう動抵抗を下げる改良がなされているので、高回転まで回りすぎないように制御されている。まるでレーシングエンジンのように、手を入れるスキがなくなっている。

おり、0W/20あたりがスタンダードとなっている。
「街乗りだけならまったく問題ありませんが、サーキット走行のように高回転域を多用する場合だと、未燃焼ガスがオイルに混じってしまい、メタルトラブルにつながる可能性があります。オイル交換せずサーキット走行を2回、3回と繰り返せば、オイルはシャバシャバになる。いくらオイルの性能が上がっていても、

こうなると十分な油膜は形成されません」と野上代表。
オイル管理を怠りメタルが流れるなど、いきなり大トラブルに見舞われる事例をいくつも見ているという。またエキマニを交換するだけでNCは馬力が上がる傾向にあり、エンジンへの負担も増す。とにかく基礎的なことだがオイル管理はシビアに行い、走行会などの交換をしてもらいたい。

紫外線、酸性雨、ホコリ、ガレージ保管並みの保護効果



問い合わせ: マルハモーターズ
静岡県静岡市葵区牛妻2095-6
☎054-294-0076
<http://www.maruhamotors.co.jp>

大切な愛車をガレージ保管したいのはやまやまだが、だれもが恵まれた環境にあるわけではない。それでも保護したいと考えれば、ボディカバーをするのが得策。しかしNAやNBあたりだと汎用品では、ぶかぶかすぎて、透き間が生まれてしまう。そこに風が入ってカバーが暴れると、保護してんだかにはなだ疑問。専用商品も販売されているが、マルハで取り扱っているのはイタリア製の素材は屋外使用に適しているPVC(ポリ塩化ビニール)。もちろん紫外線カットと完全防水で愛車を守る。裏側には不織布(CDやDVDを保護する布)を採用。通気性に優れているのが特徴だ。青空駐車していると、雨水に加えてボディに付着したゴミや枯れ葉が排水ドレインに流れ込み穴をふさいでしま

ステッカー
価格:600円(税抜)

野上家の銅い猫が、物陰からターゲットをロックオンしたようすをステッカーに。これをデモカーに張っていたら、「欲しい」という声が悪いのほか多くて製品化したもの。ぶにぶにステッカー、プレートも新発売。

ポッティングシール
価格:1000円(税抜)

プレート
価格:1000円(税抜)

実際にエンジンプローした事例がこれで、中を開けてみたらコンロッドが砕けていた。オイル管理ひとつでこんな悲惨な結果を招くことがあるのは事実なのだ。温度管理のために油温、水温計くらいは付けておきたい。使うべきところで予算をかけないと、かえって高くつくもの。予算をかけられない間は工面できるまで我慢するくらいの辛抱が必要だ。一部だけブアなままではタイムは出せない。お金をかけるところを見極めないと！



エンジンプローをコンロッドが突き破りかけている、そんなエンジンを開けてみたら悲惨なことになっていた。これはメタルではなくピストンの油膜切れが原因のレアケース。



ノプロお薦めのオイルで エンジントラブルを防ぐ



フリクションの減少によりオイルを消費する傾向にある。オイルパンからいれしかオイルが出なかったなんて事例も、6000~7000回転を常用する想定はしていないのでシビアだ。

NCが出始めのころはオーバーヒートでエンジンを壊す人も。電動ファンの始動温度が高いので、すぐには水温は下がらない。最低限でも水とオイルはきっちり管理しておきたい。



ワコストリプルR
価格:1万2600円/ℓ(税抜)

パーティレースで使用しているドライバーもいて、信頼度が高い。粘度は5W-30で、オイルクーラーを取り付けている人にもマッチ。



フックス 10W-40
価格:2400円/ℓ(税抜)

あらゆる過酷な条件下でテストされたオイル。強力な油膜保持性能でエンジンをしっかりガードしてくれる。街乗りユーザー向け。



NUTEC ZZ51改
価格:2万6000円(工賃込み)

ATFは2年2万km推奨。5万~6万kmも無交換でかなり汚れているものだ。2万~3万kmで内部洗浄も兼ねるつもりで交換したい。



街乗りではせいぜい2000~3000回転が常用域。その3倍もぶん回すのだから、負担は計り知れない。ノプロではコンピュータ制御にも対応。



ボディカバーとカーバンドをしておけば屋外保管でもコンディションを維持することができる。



カーバンド
価格:3万円(予価)

ガレージ保管でもカーバンドがオススメ。車庫内に自走車も置いていたりする場合、接摩する不安から解放される。見た自にもスマート。



ロードスター専用ボディカバー
価格:未定

ボディカバーにカーバンドを取り付けられ、さらにジャストフィット。タイヤ、ホイールまでしっかりガードしてくれる。狭い車庫内でものが当たりそう、なんて心配もなくなる。柔らかい素材で通気性も◎。屋外での耐久性を備える。

ロードスター専用ボディカバー

価格:3万円(予価)
NAのボディラインに沿ったシルエツトが美しい。ここまでピッタリだとさらにすばるを固定する必要はない。



う。これが雨水が室内へと浸入してしまう原因だ。カバーをしてあげばそれを防ぐことができる。何より車種専用なので、ピタッとフィットするのがいい。これにカーバンドをすれば完璧な保護効果が得られる。

屋内ガレージ専用のボディカバーは、ピアノのカバーかと思つほど手触りがいい。ここまでやれば完璧。

エンジンマウントの適度な硬度アップがシフトミス リスクを封じ込める！

シフトミスの原因のひとつはエンジンマウントの劣化にある
高回転でのシフトミスは、ブローの原因にもなってしまう
マウントのヨレを抑制した強化エンジンマウントは
スムーズなシフトアップを促す心強い味方となりそうだ

多くの走行会系ユーザーから「シフトミスが多いのでなんとかしたい」との相談を受け、NC用強化エンジンマウントの製品化にこぎつけたのは大阪のオーバードライブ。代表の武地さん自身もデモカーでロードスターチャレンジャーなどのサーキットイベントに参加していて、日ごろから強化マウントの必要性を感じていたNC乗りのひとりでもある。

シフトミスを誘発する要因は、ゴムマウントが過剰にヨレてしまい、シフトアップするタイミングでエンジン+ミッションが大きく振られることにある。岡山国際だとマイクナイト、鈴鹿ならダンロップコーナーあたりがとくにシフトミスをしやすい。いせクションに該当する。今のところ、NCのエンジンマウントはNA/NB純正のように断裂するケースは少ないようだが、それでも経年劣化が進むとマウントのヨレやタワミはますます顕著になっていく。トップエンドでうまくシフトアップできず、オーバードライブにせしめようと、最悪の場合はエンジンブローにも直結する。それだけにハードに走り込むユーザーほど、エンジンマウントのリフレッシュと強化の必要性が高いといえる。

なお、オーバードライブの強化マウントの硬度は純正の1.8倍に設定。スムーズなシフトワークが可能な数値として導き出されている。



強化エンジンマウント左右セット(NC)
価格:2万5000円(税抜き)



オーバードライブでの取り付け工賃は1万6000円(税抜き)。予約しておけば日帰り作業も可能で、比較的手軽なプランだといえる。



ゴムの硬度とマウントの形状をイチから見直し、純正比1.8倍の硬度を手に入れたオーバードライブの強化エンジンマウント。純正(写真右)に対して強化マウント(写真左)は隙間なども大幅に減っていて、見た目からも「しっかり固定できそう」と期待できる。



NCのマウント数は2点。目視では確認できないが、シフトミスが増えたら交換時期と考えていいだろう。

スムーズな挙動を生み出す豊富なパーツラインアップ

スムーズなシフトワークを促すツールとして大注目の強化エンジンマウントだが、そのほかにもオーバードライブではダイレクトな挙動を生み出すパーツを多数ラインアップしている。その代表格がデフマウント、メンバーカラー、トーコンキャンセルブッシュの3点。いずれも過剰なヨレを抑えてダイレクト感を演出するために企画されたもので、タイヤのハイグリップ化やタイムの向上に合わせて導入していきたい。



トーコンキャンセルブッシュ(NC)
価格:1万2000円(税抜き)



メンバーカラー(NC)
価格:フロント用1万円(税抜き)
リア用1万円(税抜き)



ウレタンデフマウント(NC)
価格:1万8000円(税抜き)

デフマウントのサイズは意外に大きく、純正はゴム製を採用している。硬度の高いウレタンに置き換えれば、ダイレクト感が高まる。

問い合わせ:オーバードライブ
大阪府八尾市太田新町7-216
☎072-920-6888
<http://www.odula.com>



オーバードライブ 武地孝幸代表



「テストは試作品を装着してデモカーで繰り返し行い、振動が発生せず、スムーズなシフトワークを促してくれる製品を目指して開発を進めました」

其の16

トラブルレスの4スロだから とことん楽しめる 仕様になる



問い合わせ/テックアート
埼玉県八潮市浮塚54-1 ☎048-994-2081
<http://www.tecart.com/>

AE86を手がけるショップが本気でロードスターに取り組む
豊富なノウハウに裏打ちされた技術力で
エンジンチューニングに取り組めば楽しいことこのうえなし
トラブル知らずで長く乗り続けられるのもうれしい

「調子のいい4スロ車を仕上げることで、ネガティブイメージを払拭したいと考えていました」という鎌田代表。レスポンスアップにと4スロ仕様にするものの、調子が悪くて手放してしまう、という悪循環。これを断ち切りたいとこのNBを仕上げた。これまでAE86という小型NAエンジンのチューニングをやってきた実績から自信はある。

4スロはAE101を純正ピッチで使えるようにオリジナルパーツを用意した。同調がきつちりとれるようこだわって作ったものだ。いじっていくと寿命が縮まるというイメージが付きまとうかもしれないが、それは違っている。きちんとメンテナンスして、オーバーホールをやっていけば長く楽しめる。

「一度にやってしまうのではなく、オーバーホール時にプラスアルファ

を施す。たとえばポンカムを入れてやるとかして馬力を上げていく。それでもモノ足りなくなったら次はピストン、といった具合。最近のチューニングカーは乗りづらいなんてことはありませんよ」。

優れたパーツをどんどん使って、必要なものは自分たちで作る。調子のいいチューニングカーに乗るのがどんなに楽しいか、このNBオーナーの森田さんはよく知っている。ミーティングからサーキット走行まで楽しんでるのが何よりの証拠だ。

Sキット(ファンネル)
価格:15万円(税抜き)



スタンダードキット
価格:10万円(税抜き)



AE101の純正スロットルボディを使う、4スロ化のための基本セット。スロットルリンケージ、ワイヤステー、AE101スロットルガスケットなどが含まれるが、インジェクター、スロットルボディは別となる。セット内容はホームページを参照。



フューエルデリバリーはFU-KIT(12万円・税抜き)にインテークマニホールドスタンダードキットとセットで販売されている。適合については問い合わせしてほしい。

ダイレクトイグニッションキット
価格:6万8000円(税抜き)



アルミ削り出しのプレートを採用しているため、コイルがしっかりと固定され、強度が増すといったメリットが生まれる。ダイレクトイグニッションとすることで、安定した点火供給が得られる。

4スロットル&MOTEC SPLメニュー
価格:80万円~(税抜き)



コンピュータはMOTECで行う。メニュー内容にはスロットルボディほか現車セッティングまで含まれている。



愛車のコンディションをチェックするためにも追加メーターは装備しておきたい。水温、油圧、油温計があれば十分だ。サーキット走行をするならば必須アイテムだ。

アライメントをはじめとする 基本メニューをきちんと施す

カー用品店と違ってショップは敷居が高い？
ロードスターを多数手がけているから
トラブルシューティングもノウハウも豊富だ
いまひとつ愛車の調子がよくない、という人は
設備の整ったショップでチェックしてもらっては？

タイヤプロショップとして店舗を
構えるアリーナ。ここではタイヤ販
売や車検整備、中古車販売、そして
アライメントといったメンテナンス
を行っている。

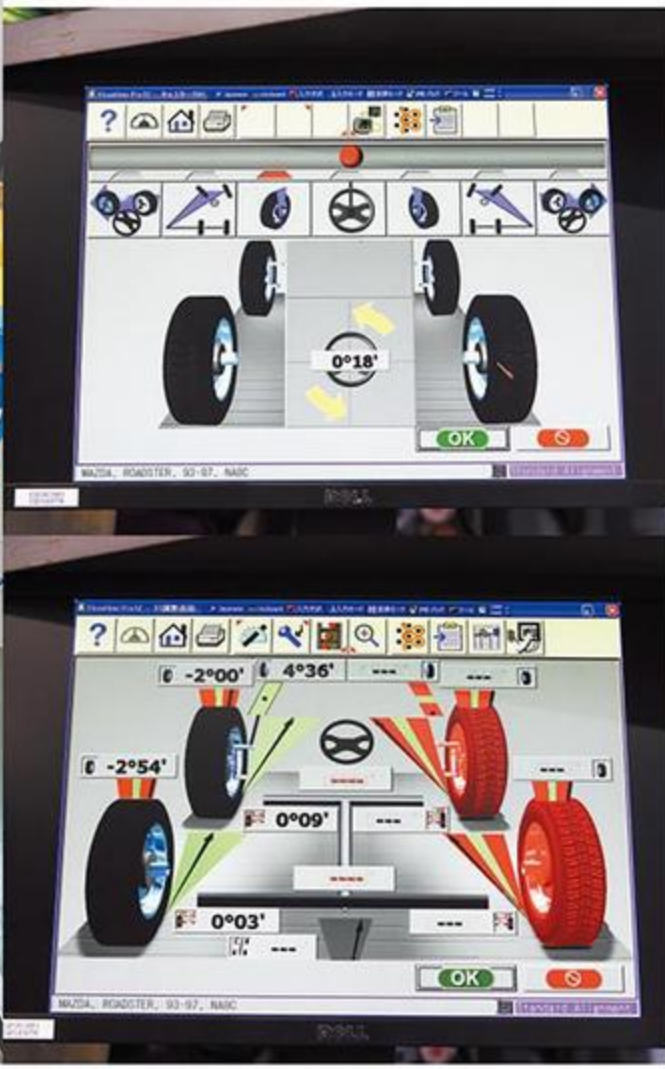
「アライメント調整は多数こなして
います。車高が低くてもアームが取
り付けられるタイプのマシンで、3
万2000円(税抜き)でフル調整で
きますよ。ただNAやNBのように、
長年乗っていてブッシュがダメにな
っているような車両だと、ブッシュ
がよれてアライメントが狂っている

ものです。この状態では、サスペン
ションを新品に交換しても思いどお
りのフィールは得られないでしょ
う」と西川店長。

サーキットを走りつばなし、また
峠をよく走るといふ人は、アライメ
ントを見直してみるといいとアドバ
イス。また、エンジンオイルと違っ
てデフォイルは忘れられがち。駆動
している部分だから、ミッションオ
イルと同じ感覚で交換を心がけた
い。まずは愛車の状態を知ってくれ
ているショップを持つのが近道だ。



アライメントはアームを取り付けて計測開始。そこから走行ス
テージに合わせた数値に調整していくのだ。リーズナブルプ
ライズで調整までやってもらえるので、定期的に見てもらよう
予算を組んでおきたいものだ。



ゆとりの駐車スペースと入りやすい店構えが◎

マニアックなショップだとふらっと立ち寄りにくいものだが、タイヤ
ショップなら量販店同様に気軽に来店できるだろう。アリーナではロー
ドスター用にパーツを展示しているコーナーもあるし、待合スペースも
充実しているので作業の待ち時間も苦にならないだろう。またロードス
ターの中古車も展示されているので、車両探しをしている人も利用する
といい。一見さん、大歓迎！

SHOPDATA **タイヤプロショップアリーナ**



愛知県津島市神守町古道46
☎0567-28-8830
<http://www.arena-by-emc.com>

タイヤ、ホイール、パーツがそろっているのでチラ見だけでもOKなのだ。



待合スペースにはパーツのほか雑誌やDVD鑑賞、
子供用の遊び場も用意されている。



NA、NB中古車が多数展示されている。希望
を伝えれば探索してくれる。



ターゲットと呼ばれるパネルを取り
付ける、光学式のアライメントテ
スターを導入している。正確な3D測
定が可能で、測定スピードも速い。

其の18 エンジンエクターの状態をそろえれば エンジンの調子もがぜんよくなる

少し前にエンジンエクターを洗浄するメンテナンスが目立っていましたが、テックアートではもう一歩進んでいる。洗浄したエンジンエクターを、1本1本管理しているのだ。噴射量やコンディションを明確にすることで、オーバーホールやチューニングの際に噴射量のそろった4本を用意することができるのだ。

だ。洗浄についても専用メーカーが行っているの、しっかりと汚れが落ちていて、新品同様といていいだろう。わざわざアフター製品を使わなくても、純正を洗浄、レベリングしてやることでシリンダーへの正確な燃料の供給が可能になる。結果的には燃費の向上につながる。経年による疲労を取り除いてやることで、効率が上がる。それが燃費につながるの、ありがたいこと！



問い合わせ: テックアート 埼玉県八潮市浮塚54-1 ☎048-994-2081 <http://www.tecart.com/>



エアコンのガス充填 R12にも対応可能

エアコンのガス充填の機械も入れたばかり。真空引きしたガスから不純物を取り除いた、フレッシュなガスを注入する。しかも入れたいガスの分量を正確に注入することができるのだ。R12にも対応できるマシンを探すのが大変だったそうだ。必要量が足りていない車両が多いという。



足りなかったガスの量をしっかりと注入して作業は終了となる。よびんな水分を除去したガスが充填される。8000円(税別)だから、酷暑の前に作業しておいたほうがいい。



実際にデモカーにセットしてみたところ、600gの必要量に対して、わずか250gしか入ってなかった。しかし、これでもエアコンがきいてしまうので、不調を感じないわけだ。

ガスを充填したあとは、エアコンを作動させてききを確認する。20年も使っていれば、どこからかガスは漏れているものだろう。冷風が出ていることがもしや奇跡か!?



「エアコンのガスをリフレッシュして充填しても、完全にききに戻るわけではありません。しかし必要量に達していないこともあるので、1回試してみたいかがですか?」

其の19 ワンオフ対応で機能性を重視したアイテムもイケる

スパルタンなデザインながら、車検対応をクリアするエアロパーツを開発するジェットストリーム。デモカーには「欲しかったから作ってみた」というアイテムがセットされている。こうしたレスポンスのよさで、ワンオフパーツにも対応している。お客さんの浅山さんはエアロの空力マジックに引かれて、大谷代表に相談しながらモディファイを繰り返す。サーキットではタイムとして結果が出るので、ますますのめり込んでしまう……。



デモカーにはサーキット走行用のヘッドライトカバーやダクトが取り付けられている。目立つ機能性もある、と一挙両得。ボディメイクに悩んでいるのなら、相談してみるのもアリ。



気づいたらワンオフパーツだらけになっていた浅山晃尚さんのNB。車検対応は絶対条件で、最近では自らアイデア出し、デザイン候補を持ち込んで検討会を繰り返す。

問い合わせ: ジェットストリーム
神奈川県相模原市愛甲郡愛川町中津4764-1
<http://www.jetstream.co.jp>



其の20

B6エンジン搭載車はとくに必見 ガスケット交換は避けて通れない

ロードスターが発売されて25年
さまざまなトラブルシューティングが
確立されている
そのためリフレッシュを続ければ
さらにもう5年、10年乗ることができるのだ

NA型に搭載されているエンジンは1600ccのB6と、1800ccのBPエンジンが存在する。初期型のB6エンジンでは、走行距離や使い方に関係なく発生するトラブルがある。それはヘッドガスケット。

「B6エンジンはNA、NBにかかわらず紙のヘッドガスケットを使っているんです。金属製に比べてやわらかいため、ずっと使っていると熱によってガスケットにゆがみが生じます。するとヘッドガスケットの抜けが起こり、すると安定した燃焼や回転が行えなくなるといいうわけです」とステージの田畑代表。

ヘッドガスケットのトラブルは、ウォータージャケットのシール効果が不十分になることで、クーラントがシリンドラー内部に入ってしまうなんて症状につながる。エンジンオイルが白く濁っているようなならこの症状だ。こうなる前に、コンプレッション計測をするなどして、事前に対処できるよう準備しておきたい。タイミングベルトだけではなくガスケットも要交換の筆頭項目だ。



問い合わせ:RSファクトリーステージ
新潟県長岡市下山5-83-3
☎0258-28-5122
<http://www.ne.jp/asahi/rs/stage/>



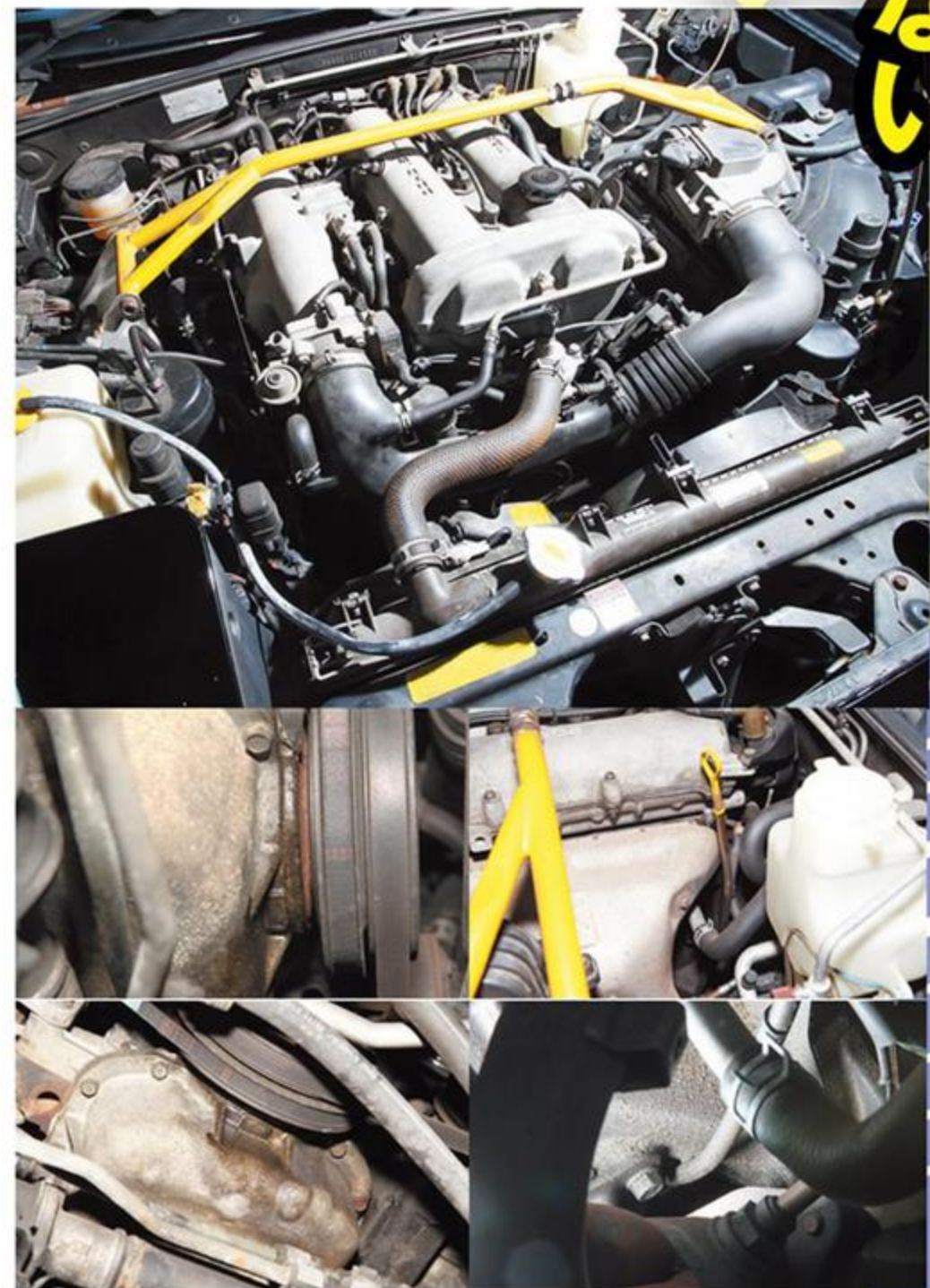
B6の場合ヘッドガスケットは致命的な部分だから、オーバーホール歴のない車両は交換が必要。メタルガスケットもアフターパーツとしてラインアップされているので、オーバーホール時にはこちらにしておいたほうが安心度が高い。またエンジン本体のオーバーホールをするなら、プラスアルファを施すのがオススメ。



ヘッドをはくつてみたら、ガスケットにはさびている部分が見られた。シリング効果が弱くなっている証拠である。このままでは、さらにシリング効果がなくなりエンジンに水が回ってしまう。その手前ならガスケット交換を済ませよう。



ガスケット交換をしたのちに、ヘッドカバーもきれいに塗装された。おかげでエンジンルームが見違えるようになった。



エンジンは走行距離、走行フィールド、オイル管理などによって個体差があるもの。8万km程度で調子が悪くなるものもあれば、10万km以上トラブル知らずの絶対調というエンジンもある。徐々にパワーダウンしていると気づかないものだから、コンプレッション測定など客観的な診断を行いたい。大ごとになる前に対処してこそ、安くリフレッシュできるもの。オイル漏れがないかといった目視によるチェックは無料でできるから、習慣づけておくのが賢明だ。



ブレーキ&クラッチフルード



ブレーキマスターASSY
価格:2万円(税抜)



タンクも汚れが目立ってきているが、一見するとまだ使えるように見える。しかし内部がどのような状態になっているかわからない。大した負担ではないので新品に。



クラッチマスターASSY
価格:8600円(税抜)

プラスチックがタンク部分に使われているので、オーバーホールするにしても限界がある。本体内部のさびや傷も取り除くことはできないからだ。ここは新品に交換するほうが得策。

だんだん純正パーツが出なくなっている
しかしマルハモータースでは
なんとか乗り続けられる部品を供給する

エンジン、ブレーキ、駆動系……
オーバーホールすることで、ロードスターは乗り続けることができる稀有な車種。NAでもNB部品が使えるパーツもたくさんある。とはいっても純正パーツの価格は上昇するし、欠品になっているものもある。そこでマルハモータースでは、リフレッシュに必要な部品をオリジナルでラインアップしている。ブレーキやクラッチのマスターシリンダー、ブレーキのピストンがそれにあたる。オーバーホールすれば使い続ける。オーバーホールすれば使い続ける。

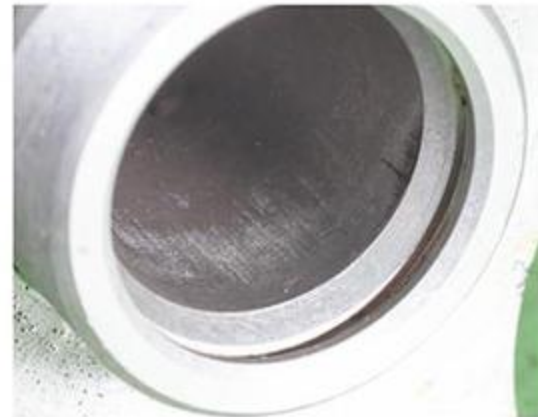
けられる場合はあるけれど、不具合が出ないとはいえない。だから20年も経過していたら思いきって新品にしたほうがいいのだ。
初期型で採用されていた部品を、現在の技術、部材で作ればロングライフを実現できる。少しの予算を節約するためのオーバーホールは、効率が悪く場合も出てきているということ。付け焼き刃のリフレッシュでは、もはや立ちゆかなくなってきたとも言えるわけで、うまく組み合わせていくのが現役続行の秘訣だ

ブレーキキャリパー



鉄の部分にはさびが発生している。放っておくとこれがどんどん広がってしまうのだ。

シリンダー内は汚れがべったり。もちろんピストンも同様で、さびまで付着していた。



ブレーキマスターシリンダーをやるなら、フルードを抜くのでキャリパーも同時に手を付けたいところ。ピストンが当たる部分は傷が生じていた。

キャリパーピストン

価格:フロント3800円(税抜き)・リア1万2000円(税抜き)



固着を招くさびたピストンを再使用せずに済むのがうれしい。リアは純正と同じ材料+ステンレスのスリーブを設けたハイブリッドタイプ。

バッテリーが劣化しているわけでもないのに、エンジンがかからない。なんで? 4040号(NA8C)は燃料ポンプを強制的に作動するよう細工していた。アクセルをオフにしても燃料を送り込むようになっていたのだ。どこでも踏んでいけるように!? これが原因かも、ということでダイアグノーシスのアースとフュエルをジャンプさせてみることにした。やっぱり……エンジンがかかった。ここをジャンプさせるとオンになるので、不調の際は試してみてください。

エンジンルーム内にあるダイアグノーシス(センサーの故障を自己診断する機能)。フタの内側にコネクタ端子の詳細があるので、そこにジャンプ(短絡)させてエンジンを始動させる。



ジャンプさせるには配線と端子に差し込む金属を絶縁テープでつなげたものを自作。トラブル判明後、配線処理をして現在は問題なくエンジンがかかる。



その22 エンジン調子が悪い そんなときは簡易的に チェック

スポーツティかつ静粛性、そしてウェット性能にも優れるタイヤ登場

乗っていなくても劣化していくタイヤ
溝があっても硬化してしまえば
グリップ力は落ちていくばかりだ
選択肢がたくさんあるなかで
走行フィールドに合ったタイヤはどれだ？

タイヤは走行フィールドに直結するもの。海外製のタイヤがたくさん入ってきて、値段から性能までじつにさまざまな種類が存在している。それだけに何を選んだらいいのか悩むところである。

まずは、どこを走るかで選ぶ。サーキットまで網羅するのか、それともストリートのみか。ストリートでもエコタイヤなのか、スポーツティな方向に振るのか。ネットで情報を見ながらあれこれ考えるより、プロのいるショップでアドバイスをもらう

のが手取り早い。

4040号はストリートがメインだが、エコタイヤでおとなしく走るだけのつもりはない。そこで新発売されたダンロップの「ディレックツァ・DZ102」がドンぴしゃという結論に至った。前モデル「DZ101」を履いていた（NC1515号）経験もあるので、信頼性は持っている。新製品ならではのテクノロジーにも期待したいところだ。サイズは195/50-15を選択。さっそく交換してもらおうことにしよう。

DIREZZA DZ102

スポーツドライビングを楽しむユーザー向け。優れた静粛性で普段乗りにも適している。コンパクトカーからセダンまでサイズラインアップも豊富にそろっている。

問い合わせ：ダンロップ ☎0120-39-2788
<http://tyre.dunlop.co.jp/>

軽井沢ミーティングでも
4040号でDZ102をアピール



問い合わせ：ダンロップ タイヤお客様相談室 ☎0120-39-2788
<http://tyre.dunlop.co.jp/>

■DIREZZA D102 サイズラインアップ 30・35・40・45・50・55シリーズ

リム径	扁平率	タイヤサイズ	タイヤ外径 (mm)	
			外径	幅
19	30	265/30-19 93W	643	271
		275/30-19 96W	649	278
	35	225/35-19 88W	641	230
		235/35-19 91W	647	242
		245/35-19 93W	655	248
18	35	215/35-18 84W	607	218
		255/35-18 84W	635	260
		265/35-18 94W	643	271
		275/35-18 95W	649	278
	40	225/40-18 92W	637	230
		235/40-18 95W	645	242
		245/40-18 97W	653	249
	45	225/45-18 95W	659	225
		245/45-18 100W	677	243
17	40	205/40-17 84W	596	212
		215/40-17 87W	604	218
		245/40-17 91W	628	248
		255/40-17 94W	636	260
	45	205/45-17 88W	616	206
		215/45-17 91W	626	213
		225/45-17 94W	634	225
		235/45-17 94W	644	236
		245/45-17 95W	652	243
17	50	205/50-17 93W	638	214
		215/50-17 91V	648	226
		225/50-17 94W	658	233
	55	215/55-17 94V	668	226
16	45	195/45-16 84W	582	195
		205/45-16 87W	590	206
	50	195/50-16 84V	602	201
		205/50-16 87V	612	201
		215/50-16 90V	622	226
		225/50-16 92V	632	233
	55	205/55-16 91V	632	214
		215/55-16 93V	642	226
		225/55-16 95V	654	233
15	50	195/50-15 82V	577	201
		205/50-16 86V	587	214
	55	195/55-15 85V	595	201
		205/55-15 88V	607	214

60シリーズ

リム径	扁平率	タイヤサイズ	タイヤ外径 (mm)	
			外径	幅
15	60	195/60-15 88H	615	201
		205/60-16 91H	627	209
14	60	185/60-14 82H	578	189



製品セレクトからサイズ決めまで タイヤのプロショップならではの!

RE01って、いつの時代のタイヤだよ……って2007年と刻印が。溝はたっぷり残っているけれどカチカチの状態だ。「3年3万kmで交換するものと考えてください。消しゴムと同じで、熱が発生してこそ機能するもの。小さなヒビから亀裂へと進み、そこから水が入ってしまうんです。内部のスチールワイヤー部分に付着して酸化、バーストの原因となるんです」と横田さん。段差に乗り上げるたびにタイヤには車重がかかるため、小さなヒビがだんだん大きくなる。タイヤセレクト東大宮ではタイヤの無料点検を行っているので、心配な人はやってもらおう。着地しているときに見えるタイヤはわずか3分の1なのである。



溝に沿ってヒビが入っている。触ってみるとカチカチなのも実感できる。さすがに雨天時や急出、また高速道路の運転は控えていた。



側面までしっかりヒビが生じている。段差に乗り上げるとたわむことで亀裂が入り、そこから水が浸入してしまうのが怖い。



着地状態では気づきにくい、ぐるりと360°をチェックすると釘が刺さっている箇所が。リフトアップしないとわからないことが多い。



これはダメ!!



古いな～

さすがタイヤのプロ、テキパキと作業に取りかかるスタッフ一同。取り付けたらトルクレンチでホイールナットをきっちり締め込む。



タイヤワックスだけではなく 長く乗るためのノウハウ満載

ただタイヤを組み込んで空気圧をそろえているだけじゃないところが、プロショップならではの。ホイールナットを締め込む前に、防錆軸力安定剤をスプレーしておく。トラックのナットを締め込む際に使われるもので、ナットのガタツキがなくなる。またタイヤワックスもテカテカさせるためのものではない。保護成分が入っているため、劣化の原因となる紫外線の影響を和らげてくれる。



これが防錆軸力安定剤で、ナットを締める前にスプレーしておく。プロらしい配慮。



市販のタイヤワックスはツヤ出しが目的だが、プロが使うのは保護が目的なのだ。



SHOP DATA タイヤセレクト東大宮

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>





ストリートはもちろんサーキットも！ 守備範囲の広いスポーティタイヤだ

ドライ&ウェット路面でのグリップ力を向上させる、DZ102専用コンパウンドが採用されている。高性能微粒子カーボンと、しなやかさを発揮するシリカを高次元でバランスさせている。より細かいカーボンでポリマーとの結合面が増大。すると、発熱量が増加してグリップ力へとつながるのだ。

ウェット性能のほうは、「ブレーキスロット」を搭載した新パターンとすることで優れたウェットブレーキを実現する。これまで雨のドライブが不安だったがこれで安心だ。さっそうくストリートからスタート。

車高調を入れているのだが、乗り心地は格段に向上した。以前のタイヤと比べるとはムリがあるが、前モデルのDZ101と比較しても静粛

性に優れているのがわかる。一般道でも高速道路での走行でもそれは感じることができた。

遠出もしてみた。路面のよくない高速道路でのレーンチェンジではよく感じず、シャープな切り替えができる。これはブレーカーの材料であるコードを、従来より1本多く束ねた「高剛性ブレーカー」による効果だろうか。トレッド部の剛性を高め、優れた耐摩耗性能を実現するというから、乗り続けているインプレッションを次号でも展開できそう。

サーキットを推奨するわけではないが、走って見たらどんなフィールが得られるのか、もテストしてみた。ドライバーはRSファクトリーステージの田畑さん。気になるインプレッションは？



RSファクトリーステージの 間瀬運動会でも フィールチェック

「コントロール性能が高くなって思った。ブレーキングでは縦方向の効きが抜群。ロックしないし、いいね。横方向ではスライドするものの、いきなりではない。だから初心者が初めてサーキットを走る、なんて場合にはすぐ挙動がつかみやすいんじゃないかな。滑りだしがわかりやすいから。ストリートはもちろんだけど、峠なんかも楽しめるし、たまのサーキットまでカバーできるよ」

田畑行康さん



ブレーキの根本的性能を向上させるため RX-8純正をアームごと移植してみる！



NCECにRX-8のパーツを移植することで
根本的な性能アップを図ろうと画策しているニーレックス
メンバーやアームに続き今回はブレーキを移植してみた

問い合わせ先: ニーレックス 広島県安芸郡府中町八幡2-9-14 ☎082-510-2020 <http://nielex.net/>

NCとRX-8を徹底比較

ハブサイズが大きくなることに加えてアームの剛性も強化できる。RX-8は18インチを履かせることを想定しているの、剛性を持たせているからだ。気になる重量については、ロアアームが3.3kg→3.5kg、ローターが6.22kg→7.04kg、キャリパーは5.18kg→5.58kgと意外にも大差なかった。



ローターおよびピストンサイズの違いは、見ればすぐにわかるレベルだ。リアがベンチレーテッド化できるのも大きなメリットである。



ハブの取り付け部を見たところ、ごつさが全然違っていた。RX-8はクラウンクラス、NCはアルテッツァクラスだ。ブッシュのリップ方向や肉抜き具合など、細かい部分で違いが生じていた。

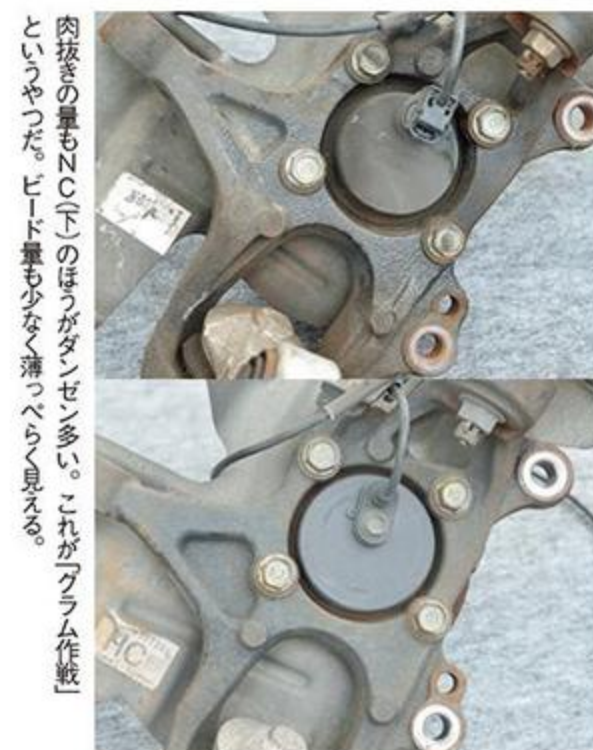
今回オリジナルの下り坂などでの制動力の甘さや、不安定感を改善できないかということで、RX-8の前後のブレーキを移植してみた。ブレーキといってもキャリパー、ローターを流用するだけではなく、フロントは、ナックルとハブ・アームなど、ごっそり移植する。サイズはもちろん剛性のポテンシャルアップをねらったこと。まずはリアのキャリパー、ローターサイズ拡大のRX-8の前期に変更し、テクニカルアドバイザーの小田さんが走行。

「制動時に上りでは後ろに引っ張られる感が強くなり、効きの向上が見られた。しかしながら、下りではリアリフトが増加した感じで、ABSの介入がかなり早くなる。ブレーキの総重量は大したことはなく、バネ下のばたつきは問題ないレベルだ」
続いてフロント。キャリパー、ローターの拡大で、ブレーキ性能の向上に加え、ハブサイズとナックルのリブ形状によるキャンバー、トー方向の剛性アップを図る。ハブアッセンブリ交換は、ナックルサポート

以上のフロントグリップ力を実現。剛性感が増したことで接地性も◎。ただ制御センサー信号が合わず、エンジンチェックが点灯、ABSが作動せず。RX-8後期のナックルとハブでは、センサーは合うがアッパーム取り付け部がNCと同様で、さらにハブベアリングのサイズが1ランク小さくなる。同等にするには、ナックルサポートが必要だ。ブレーキのポテンシャルを上げて、リアリフトを抑えないと、制動力は十分に発揮できない結果に。



RX-8ではリブが入っている箇所もあった。



肉抜き量はNC下のほうがタンゼン多い。これが「フラム作戦」というやつだ。ビード量も少なく薄っぺらく見える。



リアもブレーキはポン付け流用が可能。ベンチレーテッドタイプとなることで冷却効率もアップ。



NA、NBのABCペダルが好評だが、これはNCのクラッチペダル。強化することでフィールアップと剛性の向上を図る。

NC用クラッチペダル

価格:2万5000円(税抜き)
ブラケット(3点セット)
7500円(税抜き)



アライメントの変化や、効果を見る

走行テストに加えて、アライメント測定機を使って今回はキャンバー、カスター角の変化を見てみる。測定機で計測できる範囲内では数字は出せなかったが、確実に変化が見られた。測定はゲージを使ってステアリングを90°回転させて変化量を見る。現状カスター6.5°では、舵角キャンバー変化は約0.5°で、カスター角を1°増やしてみた。操舵角90°時で見ると、舵角キャンバー変化は約1.0°と増加する。それは、同じコーナリング中の対地キャンバーとして見ると、ネガ方向のキャンバー角への対応であり、コーナリング中のタイヤ性能をうまく使うこととなるため限界性能向上を図ることができる。

カスター	ハンドル角	0°	90°
変更後 7.5°	キャンバー	-1.4	-2.3
変更前 6.5°	キャンバー	-1.8	-2.3



ステアリングのセンターを決めてから、90度、180度と正確にステアリングをきり込んでいく。



キャンバー・カスターゲージで簡易的に測定してみた。数値の範囲が小さく、計測不能な部分も。

傷みが目立ってきた内装はアフターパーツで見た目の印象も変わってドライビングが楽しくなる！

内装小物が多いことが
ロングライフの一助を担う
さまざまなアイテムを用意する
ズームエンジニアリングはその老舗
華やかな見た目を演出する
オススメのアイテムを集めた

内装のモディファイを楽しむのもロードスター乗りの特権。内装系のパーツには、ドライバーが直接手にする部分が多いから、見た目だけではない要素も求められる。シフトノブを交換する人が圧倒的に多いのは、その表れだ。

ズームエンジニアリングでは、交換するだけでワクワクするようなアイテムを多数ラインアップしている。ロングランを誇る人気商品もあり、クルマといっしょにオーナーの間を行き来しているパーツも。ここでは、リフレッシュの意味合いが強いアイテムをピックアップした。なかでも定番のシフトブーツは、純正品にわざわざ交換せずとも、アフターの遊び心にあふれたものがオススメ。またコンソールまでラインアップされているので、コクピット

の雰囲気を一変させることができる。紫外線の影響を強く受けるメーターフードは質感も向上するので、積極的に交換しておきたい。クルマは見た目が重要だが、内装はもっと大切。とくにオープンカーなら手を抜くべからず。ここが擦り切れたり色あせていたりすると、それだけで一気に古くさが噴出してしまふからだ。



シフトノブ (MT用)
適合: NA/NB/NC
価格: 5940円 (税込み)
復刻版の丸型シフトノブ。ステンレス、ブラック、レッドなどカラーがそろっている。ポリッシュはソールドアウト。数量限定なので、早い者勝ちだ。



シフトノブ (AT用)
適合: NA/NB/NC
価格: 5940円 (税込み)
シフトブーツをかぶせれば、マニュアルシフトノブに見える丸型。スポーティなコクピットを目指すなら、こんなアプローチでまとめていくといいだろう。



シフトブーツ (AT用)
適合: NA/NB/NC
価格: 4752円 (税込み)
AT車用のシフトブーツ。丸型シフトノブと合わせてマニュアル車風の仕上がりに。ブラックのほかタン、イタリアンレッドなどカラーもそろっている。

収納スペースを確保できるだけなく、純正のひじかけがなくなり、パケットシートとの干渉防止にも。レットロな雰囲気作りにオススメ。
適合: NA
価格: 1万5984円 (税込み)

モナコミラー 203&240
適合: NA/NB/NC
価格: 1万7280円 (税込み)
ブルーミラーを採用したルームミラーで、独創的なフォルムが外観の見た目も変えてくれる。カラーバリエーションが豊富で、シルバーカーボンも。



トラッドスタイルコンソール
適合: NA (AT用もあり)
価格: 5万2920円 (税込み)
レザーとアルミの組み合わせが、60年代のスポーツカーを彷彿とさせるコンソール。同社製のメーターパネルコンソールとの相性も抜群だ。



好評のiPhoneホルダーは新製品のニュータイプもラインアップに加わった。



メーターフード
適合: NC
価格: 1万2960円 (税込み)
価格は預かりのもので、純正部品加工は1万7280円だ。NCだけではなくNA、NB用もあるのでチェックしてみよう。



ズームエンジニアリング
☎042-670-8555
<http://zoom-eng.com/>

ノーマルシートの見え目がボロボロに…… リペアやクリーニングで気分一新!

ノーマルシートを気に入って使っている人は多い
しかし、どうにもへたってきたら、どうしたらいい?

ポールポジションで行っているリフレッシュメニューに、「シートリペア」がある。これは擦り切れたりヒビの入ったシートに有効で、見た目に一新できるのはもちろんだが、ビシッとした張り心地で、シートままでリフレッシュしたよう。

オープンにして走ることが多い人は、シートの劣化が進みがちなので、思いきった補修が必要なら張り替えるのが有効な手段だ。カバーを使う手もあるが、やはり張り替えのような見た目は得られないし、厚みのあるカバーだとポジションが変わってしまうことも。

張り替えとまではいかなくても、汚れが目立っているようなら、クリーニング(税込み5400円)をすることで見た目を一新することもできる。

きる。とくにVスペシャルのタンやSリミテッドといった色のついたシートは、ほころびがなくても汚れが沈着してしまっている。クリーニングすれば美観がよみがえる。運転席助手席は汚れ具合が違っても、同時に行うのがベストだ。

型式によってドアトリムの形状は異なっているが、長年の使用により汚れが付着したり細かい傷が入っているもの。ケミカルを駆使しても落ちないようならリペアだ。タンはもちろんブラックもツヤが復活して見違える。

ドアトリムもリペアすれば見違えるほどキレイになる



価格: 1万800円(税込み) 枚



施工後

施工前

長年使っていることに加え、素材が硬化することで傷みが進んでしまっている。紫外線にも当たっていることで劣化がすすんでいるのだ。

シートリペア
価格: 4万8600円(税込み) 脚

徹底的にきれいにしようと思うならリペアだが、汚れているだけという場合にはクリーニングで対応できる。劣化具合を見て決めよう。

其の27 中古車でもきっちりと手を入れて 楽しく乗ってもらうのが村上流の真骨頂!

NCでスーパー耐久参戦を続ける村上モータース
レースでのノウハウを生かしたセットアップ術で
リフレッシュメニューを展開中だ!



村上モータース 愛媛県松山市安城寺町91-5 ☎089-922-1110
http://www.murakami-m.jp/

車検をはじめとする一連の業務を行っている。長く乗り続けるためのスキルが高い。リフレッシュを考えているなら、まずは相談してみよう。



NA、NBのエンジンオーバーホールも増えている。オーナーがこだわりのパーツピストンなどを組み付けることも可能だ。純正パーツを使用してコストを抑えながらも、オイルや水まわりのシール類を含め消耗品はすべて新品に交換する。新車時のエンジン状態以上と最高のフィニッシュを目指して取り組んでいるのだ。



村上博幸さん
「大事に乗っていた人から、本当に乗りたいたいと思っている人に車両がバトンタッチされるのが、ロードスターの中古車なんです」



レースのノウハウを生かしてNCのメンテナンス、チューニングも行っている。NCの中古車も取り扱っている。

中古車販売も手がける同店では、程度のいい中古車であっても水まわりをはじめとする基本メンテナンスを行う。ラジエターにはプラスチック部分があり、熱も加わり劣化するもの。ラジエターが破損すると、エンジンがオーバーヒートして最悪エンジンブローにつながる。そのためラジエターと同時に交換している。

「ロードスターは足まわりが命です。10年、10万km走るとブッシュはゴムですので経年変化で硬くなり、本来の機能が失われてきます。そこでブッシュ交換とアライメント調整のメニューを提案します」と村上代表。ほかにも重要なブレーキキャリパーのオーバーホールも定番作業だ。分解して徹底的に洗浄。グリスアップしていいに組み付けていく。へたっているブレーキホースはステップメッシュにステップアップ。そして大型塗装ブースを完備している。で、オールペンにも対応可能なのだ。徹底リフレッシュはおまかせだ。

ストリート派にこそオススメの「攻めの味付け」

サスペンションのセットアップは
走行フィールドによって決める
本当に必要なスペックを備えるか
過剰になってはいないか
ストリート派ならば
ノーマル形状の選択肢もアリ!

サスペンションを選ぶ際、どうしても「多機能でお得」な車高調に目がいきがち。最近ではリーズナブルな製品もあるので、よけいに。街乗りもできてサーキットも走れる、そんな万能タイプの車高調が主流となっているが、どこでも100%の性能を発揮するなんてありえない。必ずどこかが犠牲になっているものだ。そこで公道オンリーという人にオス

スメなのがノーマル形状のスポーツダンパーだ。サーキットを走ることがないなら、多くの車高調は過剰スペックになりがちだからだ。スポーツダンパーとはいえ、ストローク量はノーマルと変わらない。しかしピストンスピードが違ふことで、シャープなハンドリングを可能にする。交換後、ノーマルで感じていたワンテンポ遅い反応が解消さ

れ、自分が思い描いたとおりトレースできるようになった。ノーマル同様にロールするのだが、ムダな動きがなく挙動のつかみややすさにつながっていく。このスポーツダンパーは純正スプリングの特性を熟慮したうえで、減衰力を決定し、固定式としている。見た目を気にするなら、同社のローダウンスプリングにも対応し



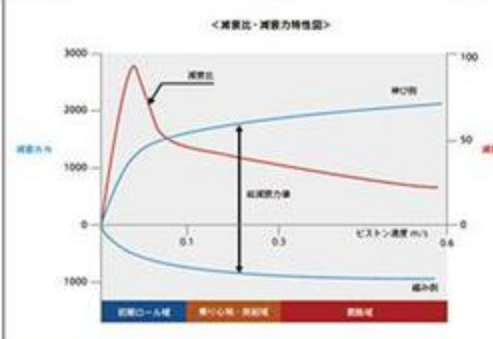
試行錯誤の末に、ノーマルスプリングとのマッチングを図った。縮み側の減衰力は量産レベルに抑えることで、スポーティながらも乗り心地に配慮させた。



スポーツダンパー

適合:NB/NC 価格:6万4000円(税抜き)/7万2000円(税抜き)

純正スプリングの強さに応じたスポーツダンパー。微減速バルブを内蔵するツインチューブ式により、急カーブでの立ち上げロール速度の抑制を図っている。



任意で減衰力を調整することはできないが、オートエクゼが考えるサスペンションの本質「乗り味」を重視した結果、固定式とした。目的が定まっていれば、答えはひとつだ。



ノーマルサスは車高が高いぶん、ロール量が多く感じる。そのわりにちょっと道が悪いところを走ると、ゴツゴツ感が伝わってきたものだ。そんなマイナス要素はどうなるのか?



NB用もラインアップしているので、ノーマル車高の快適性を気に入っている人にこそセットしてほしい。

走るフィールドに合わせて選べば、望むフィールが得られるはず

しっとりしたフィールでネガティブさはいっさいなし

「ちゃんと足が動いています。なので路面の悪いところでも乗り心地を悪化させない。ハイグリップタイヤにした際にスポーツダンパーを入れるといいでしょう。NCも中古車の流通量が増えてきているでしょうから、純正のへたった足ではなくリフレッシュの意味も含めて試してみてもいい。ダンパーのみの交換はガス圧が高く突き上げ感があるイメージだが、これはまったく別です」 テストドライバー:井尻薫



スポーツダンパー



適合:NB/NC 価格:6万4000円(税抜き)/7万2000円(税抜き)

ダンパーが動き出す瞬間のピストンスピードは0.05 SEC(毎秒5cm)以下の、微減速域からの素早い立ち上がりを重視している。純正、ローダウンスプリングに対応。

アルティメットスポーツサス・キット



適合:NC 価格:32万円(税抜き)

ストリートでの乗り心地を犠牲にせず、スポーツ走行での運動性能を優先させた。高減衰設定ながらも微減速域から減衰力が立ち上がるよう大径モノチューブダンパーを採用。

ローダウンスプリング



適合:NB/NC 価格:2万7000円(税抜き)/2万9000円(税抜き)

長径ラインアップしている商品だけに、ストローク改良が行われた。ダウン量を20mm(NB)とし、ダンパーを規制する力を柔らかい方向に振ったNC。

ストリートスポーツサス・キット KIJIMA-SPEC



適合:NB/NC 価格:15万8000円(税抜き)

貴島孝雄氏による動的感性率をバックボーンとするストリートモデル。車高は走りし利便性の両面からマイナス15mmとした。理想の減衰比に基づくツインチューブダンパー。

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

このクルマを 好きな人を好きになる

前号でなんとなく始まったこのRCOJ通信のコーナー。以前あった専門誌Road&Ster(2009年春に58号で休刊)では50回くらい続きました。本誌も長寿雑誌になることを心から祈っている、RCOJ事務局水落(みずおち)です。本誌編集長のブンコ女史とは15年くらいのお付き合い。いや付き合っただけではありません。

今回、女史からは「初めてロードスター(以下RS)を買った「初心者」の方が読むことを考えてヨロシク」と。たしかに今月も、手に入れたばかりの人たちはいらつしやるわけです。そんな方々のうれしい笑顔で、ベテランの方々の昔の自分を思い出し、気分だけは若返り、いやされたりします。発表から25年たった今もRSは、現オーナーはもちろん、手に入れたばかりの人、昔乗っていた人、そしてそのまわりの人々をしあわせにしてくれます。

私水落は86年にマツダに入社、90年から「M2(エムツー)」という子会社に出向して発表するなどしていた会社建物には、全国からたくさんさんのクラブやユーザーが来てくれました。当時はネットもメールもなく、クラブ、ユーザー同士、横のつながりを求めていたようです。メーカーで全国組織のクラブを作ってと要望していました。「まあ、そのうちだれ

かがやるだろう」と思っていたが、まさか自分がやることになるうとは。95年に35歳でマツダを退社したとき、まず考えたのは、好きなことをやって、いい人生だったと思いたい、でした。彼らとならぎつといい人生を送れるかも、と思いついたときが転職。1996年2月。全国各地で活動していた約100のクラブに手紙を送りました。全国組織を始めたい、でもみなさんの上に立つのではなく同じ高きで、その真ん中に情報センターとしていさせてほしい、賛同してもらえるか?という内容でした。80クラブから賛同いただき、96年4月、RCOJはスタートしました。

ユーザーの数だけある Story(物語)

それから18年。メンバーの人生のStory(物語)をたくさん見聞きました。クラブで出会って結婚した人。息子さんの運転で軽井沢に来た人。一度手放したけれどまた手に入れた人……それぞれにしあわせなStoryがあつて、それを共有できるのもクラブのよさ。事務局ではRoadster25th.com(マツダ25周年サイトとリンク中)で紹介しています(投稿も募集中)。RSのある25年間に、人生のたとえ一部でも重なっていたことに感謝したくなります。

5年後を語れるしあわせ

25周年の今年、メンバーからは早くも「30周年」の声が聞こえます。広島県三次市のマツダのテストコース

で、1999年には1000台が集まって10周年を祝い、2009年には1600台が20周年をお祝い。2019年には30周年ミーティングが開催される予定。そこに必ず参加するという宣言、子供、家族といっしょに行く約束、30周年までは愛車を維持したいという目標……。RSと過ごしてきたしあわせな時間が、5年後の夢を語らせてくれるのでしょうか。

30周年記念車!? そのベース車を思うとき、新型の姿が。9月4日のお披露目イベント以降、年内の各地ミーティング会場にも展示されます(9月7日、場所未確定、9月14日北海道ふらのミーティング、9月21日岐阜中部ミーティング、10月12日大分ジャンボリー、10月26日横浜チャリティフリマ、11月3日清里ミーティング、12月7日岡山マツダファンフェスタ)。各会場での誕生を祝い、マツダスタッフや仲間と新型について語り合えるしあわせを満喫しましょう。

ミュージアムの夢

RCOJでは、RSとそのまわりの人たちが作ってきたものを、5年後の30周年、さらにその先も残し伝えていくための、ミュージアムを作りたい



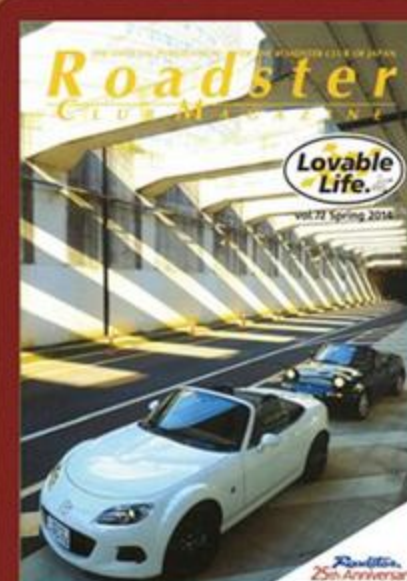
NAとNBに乗っていたときに会いました。



ふたりともNAに乗っていたときに会いました。

いと思っています。動く状態の全限定車、歴史やデザイン、ミニカーや書籍の展示、マツダとの協力で行う企画展、メンテナンススクール、そして毎週のように開かれるミーティングやツーリングの拠点になるような。立地や具体的な内容など、今後、少しずつ本誌でも紹介していきます。ご意見、アイデアもありましたら、ぜひ事務局または本誌編集部まで。

ロードスター25周年。RCOJは2014年度の入会受け付け中です。未入会の方々、この節目にこいっしょしましょう。そしていっしょに夢をかなえましょう。



事務局:〒156-0054
東京都世田谷区桜丘
4-24-23-601
TEL:03-3426-6069
FAX:03-3426-6076
HPアドレス:
www.open-inc.
co.jp/rcoj
メールアドレス:
rcoj-office@open-
inc.co.jp

HPからも直接入会申し込みができます。

Monitor Presents

佐藤 浩さん



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/

本誌で紹介した魅力的なアイテムを、読者が試してジャッジする
同じロードスター乗りが試すとあって信憑性は高い!

普段乗らなくなったので バッテリー上がりが不安

応募したときは冬で不安定だった
始動性も、今は……。というわけで、
車内でiPodの確認。問題なく充
電できました。まだ試していないが
説明書には7〜10回は充電できると
あるから、出先の携帯のバッテリ
ー切れ対策には重宝しそう。
使用方法はケーブルをつないで、
電源ボタンを押すだけ。クルマを持
つてきて、ジャンパーケーブルをつ
ないで、エンジンかけるといふ面倒
な行為がなくなり、これひとつで事
足りる。乗車の頻度が少ないクルマ
やバイクにもオススメ。サイズも片
手サイズで場所も取らないのが◎。



難をいふのは充電からの充電が4時間かかるこ
と。左車を忘れたときや自然放電で充電がなくな
っているときは最悪だろう。



携帯へバッテリーユーザーには通勤のお供にもいいの
は? いつも使っているPCとの相性は悪く充電
できなかったが、ほかのPCは問題なかった。



PCも携帯も、プラグを変えればいろいろなモノ
に対応できるし、遠出やツーリングなどにトラシ
クの隅にでも忍ばせておけば安心だ。



比較してみるとどちらがスタイリッシュか一目瞭然だろう。
感度に問題がなければ、絶対にショートタイプのほうがオ
ススメなのだ。

ノーマルアンテナを外すのはネジを回す要
領でやればOKだ。改めて見るとアンテナ
ずいぶん長い。



ラジオペンチのような先の細い工具を使って台座の金属フタ
を外す。切り込みがあるので、そこに先端を当てると作業し
やすい。キズつけないよう気を付けて。



スタイリッシュで感度がよければ いうことナシ、のショートアンテナ

1515号も交換したところ
見た目がスッキリして、しかも
ちゃんとラジオが聞けるとあつ
て、かなりお気に入りのショ
ートアンテナ。さっそく読者にも
試してもらった。
「交換後のラジオ感度ですが(A
M・FM)まったく問題ありま
せん。ほくりくミーティングの
会場ではちよつと雑音が入りま
したが、おそらく場所の問題と
思います。帰路(350km)楽し
んで帰ることができました」と
ご満悦。見た目だけショートに
なっても感度が悪いとNGだ。

ショートアンテナ

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



中村治男さん



大井直美さん

NC2以降のライトももはや白濁が進んでいる車両が多い。さっそく大井さんもブライトフォームを試してみる。「平成13年式なんですけど、もともと弟がロードスターに乗っていて私はバイクだったんです。でも一度乗ったら病みつきになっちゃって。通勤で毎日往復20km走ってます」というだけあって、紫外線によるダメージはかなり進んでしまっている。はたしてどこまで復活してくれるか。



ここまで曇ってしまっていると、光量も落ちていて、車検に引っかかるパターンが出てくるのだ。



粉川浩一さん

NBヘッドライトの宿命 濁ったカバーがどこまで復活するか

モニタープレゼント当選、ありがとうございました。さっそくわがどノーマルNB1に「ブライトフォーム」を使ってみました。曇りが目立ってきた、「なんとかしなくちゃ」と思っていたのですが放置していました。今回の当選でブライトフォームを使ってみてビックリ。とてもスッキリな仕上がりに具合で満足しました。ヘッドライトの汚れ(くすみ)も取れて、内部の反射板が輝いています。少し眠そうないとしの相棒もばっちりメイクをしたよう。1度だけではなく、2度3度と使ううちにさらに美しい仕上がりに。これはもう★3つです。



年式のわりにキレイなほうだと思っていましたが、ライトがキレイになったら、高級感がプラスされたみたいに思えてうれしい。



使用前後でその違いはもうハッキリ。ボジションランプのワット数は変わらないのに、いつもより明るく見えるっつら。



ブライトフォーム

◎ キャリックス ☎ 0120-857-666
http://www.cockpit.gr.jp/best_parts/



ブライトフォームをウエスに取って、ていねいに拭いていく……と、ウエスに汚れが付着していました。



黒柳さん



ドルフィン

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

ランエボなどで使われている「ボルテックジェネレーター」を自分の好みでセットできるのが、コーンズのドルフィン。ハードトップ車のルーフ部に取り付けるのがかなり有効だ。「サーキットを走らなくなってハードトップ仕様にしたので、さっそく取り付けてみました。両面テープで貼り付けるだけです。まだタイム計測していないのですが、ストレートでの伸びが違うそうなので、効果が楽しみです」

富士スピードウェイを走るとき 効果を実証してみたい

NC3スタイルのNC1に乗る菅原さんには、ソーラーパネルでバッテリーに充電する「チャージャーパークセーフ」を試してもらった。「付属のモニターでつねにバッテリー電圧をチェックできるので安心です。日中なら曇りや雨の日も充電してくれるので、旅行などで長期間クルマを使わないときに安心感がありますね。1万6000円(税抜き)という価格も、突然のバッテリー上がりを食らうくらいなら全然安い!」



「パネルは助手席裏のシートポケットにちょうど入るサイズで、使わないときの収納にぴったりです」



「パネル側の配線プラグが少し外れやすいのが気になりました。改善されれば、より使いやすくなるかも」



「配線は市販のクリップで固定しました。充電したいときにパネルの脱着だけですむようにしました」



「OBDⅡコネクタに接続するだけで簡単に設置完了です。基本つなぎっぱなしにしています」

ソーラーパネルで バッテリーを オートチャージ!



菅野裕太さん



BDⅡプラグインソーラー チャージャーパークセーフ

◎ ロテクタ ☎ 0564-65-8410
http://www.pro-tecta.com/

片方のヘッドライトは破損により交換することになったため、左右差が激しい小林さんのNB。「少しでも差がなくなればいいなと、磨いてみることにしました。作業はとってもカンタンで、あっという間に表面がクリアになりました。もっと磨いていくと、もう少し差が縮んでいくんでしょうか?」。アイラインで面積が小さくなっているぶん、光量を保つためにもクリアにしておいたほうがいいのは明らか。



とりあえずシュッとひと吹きスプレーしてみるとキメ細かい泡が。きれいな布でひたすら磨くだけ。これまでプラスチックコンパウンドで曇り取りをしていたのですが、それと比べると泡の伸びがよく、ムラになりにくく感じます。仕上がり

佐藤健太さん



は、今までよりも透明感が増した印象(結構綺麗にしたので)。ボディ等にも使えるとのことですが、実際はムラになりやすく少し使いにくい印象でした。ヘッドライト専用と割り切るのがいいかもしれません。施工が楽ちん、効果大、価格は安いと3拍子そろった優秀なやつだと思います。



本誌ではあちこちで取材されまくりだった森田さん。ブライトフォームにとっていい「カモ」なので、さっそくキレイにしておこう。せっかくのエンジンもヘッドライトが曇っていたら台なし。ボディをキレイにしてもヘッドライトが曇っていると、それだけで古くさく見えてしまう。



拭き取り作業をしていると、ウェスにヘッドライトについた汚れが移っている。しっかり落ちているということだ。

ヘッドライトのバルブがはつきり見えるようになって効果を実感できる。夜間、明るくなるかな?



長く乗っているため紫外線疲労が蓄積して、すっかり白濁してしまったNB1ヘッドライト。笠間さんにも試してもらった。柔らかい布にブライトフォーム(泡状)を取り出して、しっかりふき取っていく。汚れが取れてくると布の滑りが変わってくる。キュッキュといった感触に変わってきたら終了。おお、見違えるようにキレイになった。洗車のたびにやっておくとコーティング効果も期待できる。



布にフォームを取り出して……とやっているとギャラリーも集まってきて、もしかしたら作業しづらくなる?



「ほくりくミミ」に参加したところ、モニターに声をかけられて実践してみました。半信半疑で作業してみましたが、思っていたよりキレイになりました。



2名

カーボンカードケース



使えば使うほど味が出る本革に、軽くて丈夫な素材であるカーボンを組み合わせた。名刺入れとしてビジネスシーンで使うといいだろう。カーボン目のきれいなケースで、落ち着いたデザインがいい。



ドライカーボン定規

薄いの丈夫なドライカーボン製。積層したカーボンプレートを一本一本削り出して作り出す、手の込んだ定規なのだ。サイズは使いやすい15cmなので、筆記用具入れや胸ポケットにと、持ち運びに困らない。



4名

カーボンボールペン

4名

つややかで美しいカーボンを使用したボールペンで、落ち着いたシルバーが映えるアルミカラーシリーズ。高級感が漂うから、普段持ち歩くのにいい。



Presents

今号も思わず欲しくなるようなグッズをプレゼントとして用意しました。カーボン小物、魅力的でしょ?



5名

オートエクゼ <http://www.autoexe.co.jp>

ビニールケース

車検入れのように見えるかもしれないが、工具といったバラバラになりがちなものをまとめておくのに使える。洗車用のウェスを入れたり、小分けした細かいものを入れて整理しておくなんて使い方も。

応募方法

①取材商品名 ②住所 ③氏名・連絡先(携帯電話番号)などを明記のうえ

メール メールアドレス: info@roadsterbros.com

郵送 〒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「読者プレゼント」係
応募締め切りは10月31日(当日消印有効)です。

ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

Special Presents

1515号

塗り分けでさらに注目度アップ
カラーコーディネートを楽しむ!

art

ランボルギーニディアブロの“ル・マン ブルー”が好評の1515号。さらにアクセントをという提案がオールペンを担当したアートボディからあった。もはやコーティングに関しては全幅の信頼を置いているので、なすがまま!? その提案というのは、ホイールの塗装だった。昔からある手法ではあるが、注目度アップには抜群の効果だ。で、カラーはというとなんとオレンジ。はたしてその相性は……いいじゃん!



ラジコンのホイールみたい？ 組み合わせるタイヤは昨年購入したばかりのディレッツァDZ101だ。よほどリムがガリガリになっていない限り、塗装は1本1万円からとなる。ノーマルスタイルでもホイールだけ塗装するとイメージが変わるものだ。

フロント、サイド、リアに
それぞれオレンジをアクセントに

このカラーコーディネート
なんだか外車みたい？

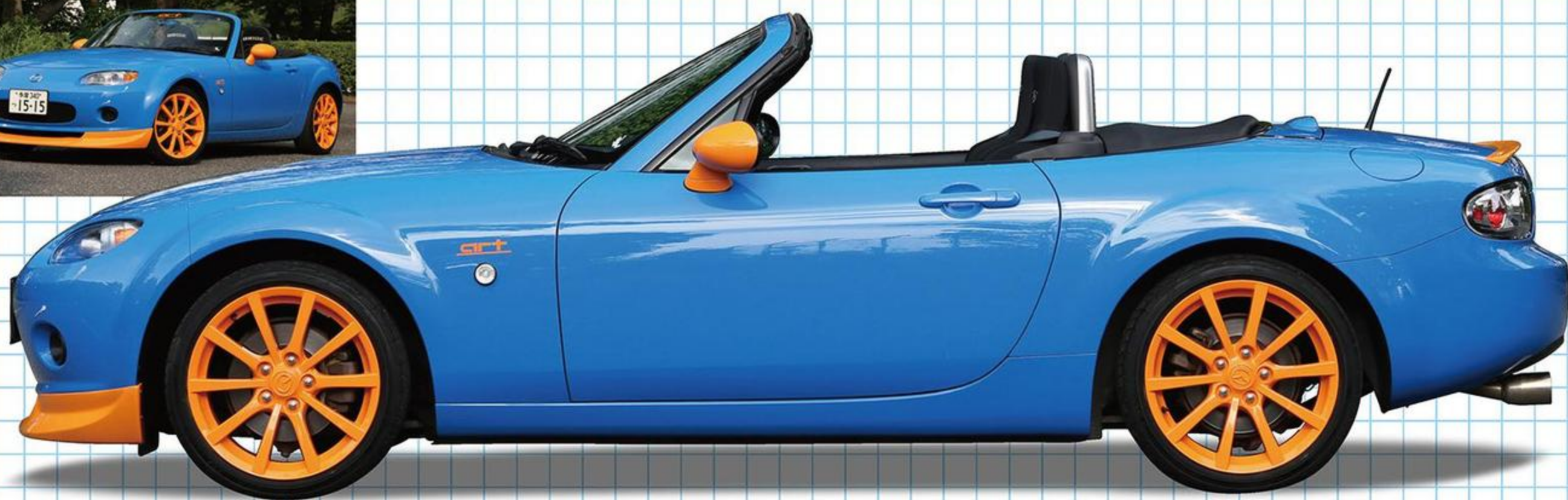
ホイールを塗装するというので、迷わず
17インチの純正を差し出すことにした。普
段履きしているのは、RX-8の16インチ。
これはサイズ優先で選んでいるので、細め
のスポークがスポーティなNC純正のほう
が気に入っている。

ホイールの塗装は、下地処理をしたうえ
で塗装を施し、コーティングで保護する。
理想は新品状態での塗装。使っていると傷

が入ったりするため、下地処理が大変にな
るからだ。最終的にコーティングしておけ
ば、塗装面の保護になるほか、汚れが付き
にくい、落としやすいといったメリットが
出てくる。

ちなみにホイールだけではサイド面のみ
浮いてしまう。そこでフロントリップ、ト
ランクスポイラー（いずれもガレージベリ
ー製）、ドアミラーを同時に塗装すること
にした。これなら、どこから見てもオレン
ジがアクセントになっている。センターキ
ャップも同色に塗装した。





アートボディ

神奈川県大和市深見西2-6-17
☎046-262-2440
<http://www.art-body.jp/>

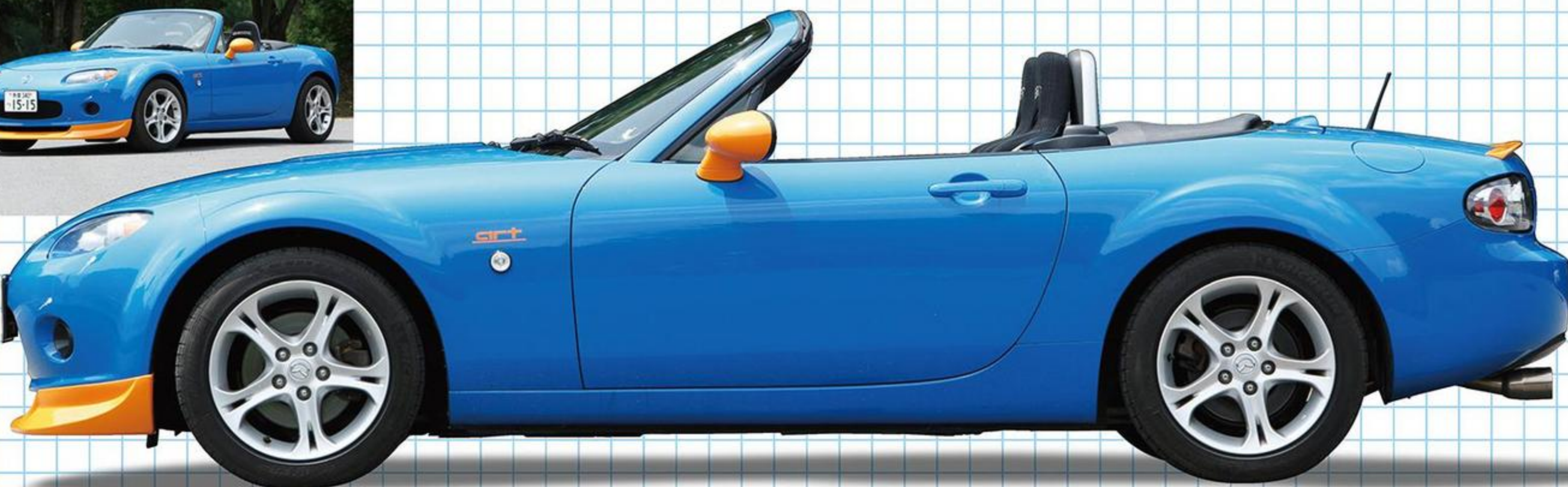
オールペンをはじめボディメイクなどを得意としている。輸入車が多いようだが、国産車も多数手がけている。カラーコーディネートについてはプロならではの視点でアドバイスしてくれる。1515号のボディカラーもプロデュース。



にこやかな職人、板橋代表(右)とスタッフのマタキチくん。さまざまなクルマを手がけてきたノウハウで、ロードスターをはっきりキメてくれる。



せっかくなのでフロントリップ、ちびトラ(トランクスポイラー)、ドアミラーも塗装する。ヘッドライトのウインカー部もなんかバランスとれてる感じ。仕上がって見たら、思ったよりもベストマッチでびっくり。子供に指さされることが増えたような……。



われら

大学自動車部

新潟大学自動車部

部員数:21人
本日のメンバー:5人

車部

歴史のある自動車部には
新入部員が10人も！
ますますロード率が高くなるかもしれない！

北陸ミーティングの参加がきっかけで、めでたく本誌取材が決定。当日はOBだけではなく友人も駆けつけてくれた。さまざまなカテゴリーでクルマを楽しみたい部員が集まり、にぎやかなキャンパスライフを送る。

スポーツ走行、VIPカー
それぞれのスタイルで楽しむ

創立は1950年代というから、かなりの歴史を誇る新潟大学の自動車部。歴代部長だけでも50人を超えることになり、今が何代目かもうわからない。かつて女性部員が存在したこともあったという話も残っているとか。ちなみに取材日は新入生の歓迎会翌日だったため、二日酔い部員も!? うれしいことに新たに10人の部員が加わるようになった。若者の自動車離れが騒がれているが、どうやらここは安泰のようである。活動としてはジムカーナで腕磨きをしたり、各自愛車のメンテナンスもそのひとつといえる。

部長はクラウン、部のクルマにはアルテッツァ、ロードスターに乗る

腕の差によって部員はクラス分けされている。少しでも上のクラスに名前がいくつ頭張る??

部員や愛車の軽カーをいじる部員など。方向性は違えど、クルマを楽しんでいる姿はどれも同じだ。新潟大学でも学生フォーミュラに参戦する部があり、兼部することもできる。ただ、忙しいため現実的ではない。雑多に見える部室の隣には小部屋がある。こたつもあった、「こたつ出し」と「こたつ仕舞い」のタイミングで大掃除を行っている。遠方からやってくるOBのため、宿泊もできるようになっている。卒業してもバックアップしてくれる、心強い先輩にも恵まれ充実した部活動を送っている。

比較的(?)整頓されている部室。自腹で買った工具やアイテムが、そのまま寄贈(?)されたものも多い。

オイル交換がしやすいよう、フロアには穴が開いている。下まわりの作業もジャッキアップの必要なしだ。

自動車部らしいミラージュと新たに加わったアルテッツァ。これで腕磨きをする。自分の愛車と同じくらい大切にしないと!

歴史の重みを感じさせる表札。以前、大学が現在の場所ではなかった時代から引き継がれてきたものだ。

取り付け作業だけでなく、自家塗装も部室で行っている。部員みんな「あーじゃない」「こーじゃない」、試行錯誤しながらやるのが楽しいのだ。

ROADSTER BROS.で見た記事にあった キーパーラボでバイトすること！

遠藤大輔さん
人文学部3年

NA8



リアのブレーキキャリパーはNB1を流用しており、パッドはプロジェクトμ。ローターが欲しいところだね、と話しているそばからディクセルのローターを(撮影中に)落札した。



どこかで見たことのあるシフトノブと思ったら、これはNC純正を流用している。重量もあるし操作しやすいので気に入っている。たしかにいいノブなので、これはオススメ。



うまい具合に塗り分けられているトランクスポイラー。外装はいたってシンプルにまとめている、20歳そこそこの若者車に見えない。父のBEATよりもおとなしく見える!?



ホイールはエンケイ製。タイヤを選ぶ際「エコピアでいいや」と思っていたが「いいホイール履いているんだか」と父がREO RACINGを勧誘した。仕方なくREO RACINGに決めた。



北陸ミーティングでは福田さん(元マツダのデザイン)がいつも用意してくださるプレゼントを見事ゲット。軽井沢ミーティングで販売していた本誌オリジナルTシャツもすてきよ!



ユーノスエンブレムはこすれたキズによってぼやけていたの、思いきって取り外した。そしてカーボンシートを張ってからNBのエンブレムを取り付けた。さりげなく違和感なし。



ホットバージョンに出ているインテグラル神戸のデモカーが、いいマフラー音を奏でていた。そこで愛車にも「これだ!」と思い、インテグラル神戸のマフラーをチョイスした。



スポーツ走行に欠かせないフルバケはエスケーレート。ロールバーも組み込んで、いつサーキットを走ってもいいような状態に仕上がっている。

今井大樹さん
工学部3年

NB8



当初はクルマに興味なかったが友人に誘われて入部してから……!



興味もなく入部したが、「部にクルマがあるからいいや」と愛車を持つ気はなかった。しかし同期が乗り出すとちょっと気になる。そんなとき先輩がドライブするNAの隣に乗る機会があった。それもジムカーナで。その体験があり「オープンカーに乗ってみたい」とロードスターを購入。結局ハードトップを装着してオープンで走らなくなってしまったが……。「先輩や横のつながりが広がって、パーツは譲ってもらったり破格で手に入れることができてます」。院生になるためあと2年は自動車部で楽しめる。



「守・破・離(しゅ・は・り)」を意味するらしく、茶道や武道における師弟関係のこととか。師匠に言われたことを守ることから始まる。死ぬほど速いロードスターじゃないんだね。



アフターメーターをセット。メインのメーターはAWD製にしており、実はもうひとつ持っている。学生だけに「奮発しました」という言葉に実感がこもっていた。



レーシングビート製のマフラーが、見た目にもサウンド的にもベストマッチ。これは譲ってもらったものというからなんともうらやましいかぎり。これもロードスターの輪のおかげ。



ラムエアをおごっているが、ジムカーナがメインとなるため、学生らしくほどほどに。冬はこのロードスターでスノボに行くこともあるから、いじりすぎないのがちょうどいい。

鶴巻駿介さん
理学部4年

NA8

思いっきり寝坊してもはやアウト？ いちばん楽しみにしていたのに～

すでに新潟で就職が決定しているという鶴巻さん。1年生のころから自動車部に所属している。これは1年の秋に購入したもので、当時は先輩にNA乗りがいた。本誌の取材をとっても楽しみにしていた(らしい)が、待てど暮らせど来ないし電話もつながらない。待っている間、「鶴巻、部活辞めるってよ」なんてウワサしてたよ。新入生歓迎会ではしゃぎすぎた？

子供のころからクルマ好きの父とF1を見ていたことから、自動車部のある大学に入りたいと考えていたほど。コンパクトなFRに乗りたくて、ヤフオクで購入したのがこの愛車なのだ。



すみません

遅刻をしたけれども、なんとか撮影には間に合った。これからはもっと乗り続けたいと考えているので、社会人になっても顔出します。



アフターメーターを取り付け、ステアリングはナルディに交換。ジムカーナ、スポーツ走行を楽しむための装備は整えているのだ。



塗り分けられた状態のまま購入したという。ジムカーナは社会人になっても続けたいと思っている。後輩がいると遊びに行きやすい！

大橋孝史さん

NA6CE

自動車部員と幼なじみのため
クルマいじりもこのガレージ



上の鶴巻さんと小学校、中学校の幼なじみ。お互いにクルマ好きなことから話が合うのだ。FDを購入しようと考えていたこともあるが、ロードスターを購入したのをきっかけに新潟大学に顔を出すようになった。「エンジンの腰下いじったりするの、ココ借りてやりましたよ(笑)。クラッチ交換も山田さん(右)にやってもらいました」。すっかりOBのような存在になっているようだ。



マツダスピードのハードトップがセットされていたが、ノーマルに戻したくて探してもらった。ボディカラー違いだったが、セットしてみたら意外にマッチしたのでそのままに。



「オイルパンからオイルが漏れてるみたいなんです〜」、とまだメンテが必要。すっかり現役自動車部とも打ち解けているようす。



そこに落とされた車高、エンケイのホイールが程よい感じ。タイヤはダンロップディレッツァZ1だ。



友人がエンジンをいじるのを見ていて、自分も思い自動車部の設備を使って腰下をリフレッシュした。次にだれかがやるときは、率先して手伝えるはず。

OBではないがロードスターの輪で
自動車部とともに楽しんでいる

山田貴幸さん

NB6



新潟マツダ自動車(有明台店)の清野さんに影響され、ロードスターでつながった山田さんは社会人。大学つながりではないものの、ジムカーナに参加するなどすっかり顔なじみとなっている。「前はアクセラに乗ってたんですが、ロードスターの隣に乗せてもらってからは、いつかは自分も乗りたいって思いました」。NAはもちろんNB、NCまで候補にあって迷ったが、試乗してこのNBに決めた。



社会人ではあるが、クルマにかけると予算は限られてくる。それでもロードスターは楽しいから続けられる。



アフターメーターはオートガレージ製。本当はデフィのメーターを取り付けたいところだが、予算との兼ね合いで……。これでもしっかり愛車の状態はチェックできる。



スリムなフルバケットを運転席、助手席の両側にセットし、4点ルーフも備えている。10万kmも走行しているが、これからも乗り続ける。

新潟大学自動車部

RSファクトリーステージの間瀬運動会にも参加していた清野さん。れっきとしたマツダのディーラーマンだ。自らNAを乗り継いでいる根っからのロードスター好きなので、パーツの調達やアドバイスを含めて自動車部員たちは頼りにしている。クルマを買ったあとは知らんぷりなんて営業が多い中、実に面倒見がいいのである。新入生もよろしく！

マツダディーラーマンとして
自動車部をバックアップ？



清野慶之さん **NA6CE**



ヴィッツのダイレクトイグニッションを移植、またRX-7のイグナイターも使っている。



この格好は、まさか仕事では？ 部員たちのようすが気になってチェックしに来てくれた。普段はデミオで通勤。



これでサーキット走行を楽しむ清野さん、お客さんにいいアドバイスができそう。地元の人にはぜひ有明台へ！



このウイング、ランエボⅢのもので、ボルテックジェネレーターは効いているんだかいらないんだか。

社会人3年目になるが
ジムカーナがあると遊びに

小泉拓真さん
農学部OB

NB8



社会人になって3年目、ジムカーナがあると福島からわざわざ遊びにやってくるOB。専業農家になるべく準備中で、来年からしばらくはクルマ遊びができないので、今年は目いっぱい遊んでおく予定。大学時代はEGシビックでジムカーナをやっていたが、社会人になりデミオ(スポルト)にスイッチ。1回ジムカーナやったがつまらなくてもう1台買おうと。このデミオは、現在奥さんが乗っている。



後輩に「ロードスター壊れない？」と確認して購入に踏み切った。車検時にある程度の予算を割いてテコ入れた。



ロードスター購入の際、2カ月ほど探してたまたま程度のいいNBを見つけた。すぐになくなるかも、と脅されて購入。車検時には120万円ほどかけてコンディションを根本から見直した。



ジムカーナをやるため、シートはフルバケをセットしている。FFでもFRでも走行姿勢があるので、後輩にいろいろアドバイスできる。

岩瀬雄太さん
工学部



おじいさんがずっと乗っていたというクラウンを引き継いでいる部長。こちらはVIP系の路線を楽しむと、まったくベクトルの方向が違ふ。それでもまとまっているのがこの自動車部なのである。



部室前では、愛車いじりに興じる部員の姿が。思い思いにクルマを仕上げていて面白い。



**自動車部
参加**

「うちの自動車部も取材して〜」、「活気あふれる自動車部です」、「ロードスターオーナーがたくさんいるよ」という自動車部のみなさん。取材に伺いますから、ぜひご連絡してね。学生フォーミュラに参戦している学生も大歓迎。小さな部でも全然OK！ 主な活動内容と画像なんかがあるとポイント高し。

募集中



これが富泊可能な小部屋で、テレビも冷蔵庫も快活設備が整っている。冬になるとこたつまで出てくるとあっては、腰が重なりそう。

info@roadsterbros.com

ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*



道のNC

NA8C、FD3S、NCECと乗り継ぎ、マツダ車歴は20年……。そのなかでも2006年1月に購入したNCはもっとも付き合いが長い。相棒歴が長くなると、それなりに愛着もわいてくるわけで。このあたりで一度、リニューアルを図ってみることにしました！



NC3フェイス換装とフロントのワイド化

チューニング雑誌の仕事でライターやっています。で、86/BRZを取材していると、NCと同じ2.0NAながら、デモカーではタイヤのワイド化がエスカレートしていて、255幅や265幅が当たり前になりつつある。もちろんデメリッ

トもあるけど、ワイドタイヤが履けるア
ドバンテージは大きいはず。
「ならば、愛機NC1も86/BRZで定着している255/35R18を履けるようにしたい」と、とりあえずフェンダーのワイド化から着手することに。ちょうどインテグラル神戸から発売されたばかりのワイドフェンダーをオーダーした。
その翌日、「ちよつと待てよ。どうせフェンダーは塗装しなきゃならないんだから、ついでにフロントバンパーも替え

ておいたほうが得なんじゃないか？」と思うようになり、NC3フロントバンパーを追加注文。さらに「フロントだけ後期ルックじゃあ、おかしいですよ」と結局リアもオーダーしてしまった。
スポーツカーにしては珍しく、ちよつといやし系にも思える、穏やかな表情のNC1フェイスはけっして嫌いではない。いや、むしろかなり気に入っていたはず。でも、「NC3のバンパーは空力

も改善されていて……」なんてウンチクが耳に入ってくると、徐々にNC3フェイスがよいように見えてきた次第……。
だけど、NC3ルック&ワイド化は達成したものの、肝心のタイヤとホイールまでは残念ながら予算が回らず……。まあ、焦らず、じっくり取り組んでいきます。でも、次号ではタイヤ&ホイールの購入報告ができていいなあ。トホホ……出費がかさむなあ。



フロントフェンダーは片側10mmワイドのインテグラル神戸製。NC3顔は精悍さとファニーなテイストが共存しているいいかも。



NC3のリアは、さりげないキャラクターラインが質感を高めている。サイドはボリュームを増やしたくなかったでNC1を維持。



NC3ルックへのスワップに伴い、ヘッドライトは後期純正に変更。ただし、前期と後期ではハイビームのバルブ形状が異なるので、これを機に汎用キットでHID化。同時にロービームも社外の高性能モデルに交換した。

NC1も気に入ってたけど
コッチもええかも～！



8年目にしてNC3ルックを手に入れました！ コッチの顔もけっこういいかも。つぎはこれに見合うタイヤ&ホイールだ！！

ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*



たびたび本誌に出てくるデモカー的存在の4040(よれよれ)号と1515(イコイコ)号。いろんなトラブルに見舞われながらも、ちゃんと乗れるように手を入れているのだ。どんな事例があるか、論より証拠で紹介していく。

気まぐれDiary



再生バッテリーといっても、見た目もしっかりきれいなものが届いた。バッテリーを持ち上げるひもの取っ手、便利だね。



再生バッテリーを買うのは初めて。もっとホロイカレ思っていたので、想像をはるかに超えるイイ状態にウキウキしていました。



カー用品店で購入できる。なんだかハニワの顔に見えるのは自分だけ？

バッテリーがダメみたい？あれ、それだけじゃない

1515号は平成17年式。ど初期型だし、中古で購入したもの。だから、ちょっと乗らないとエンジンがかからない、なんてときは真つ先にバッテリーを疑った。新品を購入するほうがいいんだろうけど、ネットで「再生バッテリー」というのを発見。価格が安いし、保証期間もあったので、購入決定。

さっそく送られてきたので交換作業を。上がってしまったバッテリーは購入元へ送る。バッテリー液を交換して使えるようにしたものが、再生品として使われるのだ。送り返すのは着払いなので負担なし。なかなかいい買い物をした。

と喜んでいたら、端子の間。またもやエンジンがかからない。端子を見たら緑



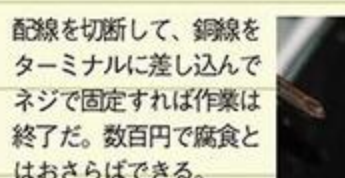
エーモンのターミナルと比較するとちやちやというか。こちら側にもサビがけっこうな勢いで張り付いていた。



サビてる、サビてる。これが成長して通電のジャマをするようになる。紙ヤスリで何回落としてみた。



銅メッキされたターミナルが頼もしい。交換してからは問題はなし、腐食もしていない。



配線を切断して、銅線をターミナルに差し込んでネジで固定すれば作業は終了だ。数百円で腐食とはおさらばできる。



サビが成長しているのがわかる。紙ヤスリで頑固なサビが削れたが、それでもエンジンがかからない症状に苦しんだ。



青だらけじゃん！紙ヤスリでこそぎ落としてはエンジンをかけていたが、どうにも面倒だ。そこで、端子を新しく交換することにした。DIYの味方「エーモン」のバッテリーターミナルを用いる。ノーマルと比較するとしっかりしていて、これは良きだ。

アースも緑青に混じって溶けていた。もはや役割を果たしていないので、これもアース用のコードを使ってきちんと接続。これで完璧！としばらくはよかったのだが、またもやエンジンがかからなくなった。「これってバッテリーじゃない？だから再生品はだめなの？」と安物買いの銭失いをしたかと後悔。

ところが！保証期間内だったので「ターミナルを交換してもダメだった」と説明。すぐに新しいものが送られてきて、その後問題はいいさなし！



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ところなく紹介していくぞ！

PARTS

神奈川県横浜市旭区今宿西町396 ☎045-951-7805
<http://s2-racing.com>

S2レーシング



**ロードスターの愛敬をさらに引き出す
NCエアロがニューラインアップ**

独創的なフェイスメイクで、NA、NBを引き立てるS2レーシングのエアロ。前号ではNAと同じようにNBフェイスを仕上げてきた。いかついイメージのNBが、すっかりかわいい雰囲気になる。そして、ここにきてNC用のエアロにも着手。

「周りを見ると、カッコいい路線に仕上がっているのが多いよね。でも、ロードスターって愛敬というか、ベットの部分があるでしょ。だったら、NC1ならいけるかなあと。けっしてノーマルがカッコいいとはいえないんだけど、その半面いじりがあるというか……」と菅原代表。



フロントバンパー

価格：5万8000円（税抜き） 適合：NC1

これまでNCはラインアップになかったが、これでS2レーシングではNA、NB、NCが出そろった。いずれも愛敬のあるフロントフェイスに仕上がっている。



NC2からはヘッドライトがシャープになっているが、NC1だとまだかわいい感じが残っている。とはいえノーマルバンパーにリップをプラス、というのはいくあるの、フロントバンパー交換タイプとした。S2レーシングらしいデザインの開口部が、ロードスターと感ぜさせる。フロントだけの変更でも十分にイメージチェンジできる。

丸っこい目玉フェイスが定番だったが、NCはノーマルヘッドランプを生かしている。NAのようなキュートさがプラスされて、車両の大きさを感ぜさせなくなる。ノーマル車高で違和感がないのも◎。

専用ボンネットを新たに追加

真ん丸のヘッドライト（ミニクーパー）を用いたエクステリアが注目を集める。リトラクタブルヘッドライトを採用するNAには、専用のボンネットをラインアップすることで、一体感を実現できた。エアクリナーへと走行風を導くダクト付き。ちゃんと風が届いて効きそう。



S2バンパー用 ボンネット

価格：4万8000円（税抜き） 適合：NA

エアロバンパー用に専用ボンネットを製作した。ダクトが設けられているので、機能だけでなくアクセントにも。裏骨もしっかり作り込まれているので、剛性も確保されている。



Jet's ビートサウンドマフラー for NC

価格：9万4000円（税抜き）
適合：NC1~3



複雑なパイプ構成と2基のサイレンサーを採用するものの、片出しのメリットは十分に生きていて、両出しの純正が11.8kgであるのに対し、9.8kgにまで軽くなっている。



Integral神戸
安藤正一さん

「加速騒音規制に対応したスポーツマフラーが完成しました。ワイドフェンダーも、多くのNC乗りに活用してほしいですね」



NCはフェンダーラインがフロントバンパーにも及ぶため、専用アダプターも付属。



255/35R18と9.5J×18+45の組み合わせを前後に装着。リアはフェンダーのツメを限界まで折る必要がある。

構造変更を必要としないワイド化で大幅に広がるホイールの選択肢!

86/BRZのチューニングシーンでは、前後255/35R18といったワイドサイズが定番化しつつある。「打倒86を掲げる以上は、NCでも同じサイズを履きたい」と、ワイドフェンダーを発売。片側10mmのワイド化に抑え、構造変更不要としているのがポイント。ワイドサイズに頼らないセットアップを目指すユーザーにとっても、インセット選択の自由度が広がり、大きなアドバンテージとなるはずだ。



Jet's ダウンフォースシステムベンチュリーアンダーパネル
価格：FRP2万4000円（税抜き）、カーボン3万6000円（税抜き） 適合：NC1~3

走行抵抗になるリスクが小さいフロア下の空力パーツに注目

走行抵抗を増やすことなく、ダウンフォースを高めることができるアプローチとして注目しているのが、フロア下に装着する空力パーツ。すでにいくつか製品化も実現させていて、ベンチュリーパネルでは勢よくフロア下に進入してくる空気の流れを利用して、ダウンフォースを生み出す。二次的な効果としては走行風がラジエーターのコア全面に当たるため、冷却効率向上も期待できそう。



Jet's ダウンフォースシステムアンダーエフェクトパネル
価格：FRP8000円（税抜き）、カーボン1万2000円（税抜き） 適合：NC1~3

フロントメンバー後方の開口部をふさぎ、空気の流れを整える。さらにフロア下の空気の流れをコントロールするため、ゴム製のガイドもセットで販売。

PARTS

兵庫県明石市大久保町597-1 ☎078-935-2661
http://www.integral-kobe.co.jp

Integral神戸

加速騒音規制に対応させながらも表現力豊かなエキゾーストサウンドを追求

Integral神戸がプロデュースするNC用マフラーでは、シンプルに軽さと排気効率を追求したN-Z EROSベックマフラーが、ロングセラーモデルとして、すでに多くのユーザーから支持されている。

ただし、このマフラーは2010年から導入されている加速騒音規制には対応していないため、2010年4月以降に登録されたNC2やNC3を所有するユーザーからは、規制に対応したモデルの登場を待ち望む声が多かった。

そして満を持して登場したビートサウンドマフラーは、当然ながら加速騒音規制に対応。そのうえで、雑味がなく、クリアな高音域のサウンドを徹底的に追求している。静粛性の高さと、ドライバーに高揚感を与える刺激的な音質を共存させている

のが特徴なのだ。

ビートサウンドマフラーの長く複雑なパイプの取りまわしは、パイプ長を最大限まで拡大して、音域とトルクを同時に確保することを目的としている。その一方で、パイプ長が長くなると共鳴してサウンドボリュームが増える傾向にあるため、2基のサイレンサーを搭載することで音量を調整している。

用意されていた装着車両に乗り込んでみると、アイドリング時の静粛性は非常に高く感じられる。それでいて、回せばしっかりと主張してくる。パンチのある整ったサウンドで、「力強く、なおかつ軽快感がある」とでも表現しておこう。いずれにしても、加速騒音規制値のなかでスポーツ性の限界に挑んだことは間違いなさそう。



加速騒音規制に適合していることを示す「JQRプレート」を装備。5速MT、6速MT、6速ATと、どのタイプのミッションにも対応している。

メインパイプ径は60φに設定される。トルクと音域の幅を確保するため、限られたスペースのなかで最大限のパイプ長を捻出しているのだ。



Jet's マスタースペック
フロントワイドフェンダー
価格：7万9800円（税抜き/FRP）
適合：NC1~3

SHOP

TEC
DAMPER

価格：30万円（税抜き）
適合：NA8/NB8



鎌田三兄弟でショップを支える。
右から電装系の俊一さん、社長兼
ドライバーの義徳さん、そしてエ
ンジン担当の貴夫さん。

減衰力調整はフロント、リアと
もに20段。アルミピロアップバ
マウント仕様となっている。
パネレートは走行フィールドに
合わせて変更可能だ。

ヘアライン調ボンネット加工
価格：8万円～（税抜き）

ドリフト車両なども手がけることから、ボディメイクにも
意欲的。ヘアラインは手作業によるもので、職人的センス
がモノを言う部分だ。

埼玉県八潮市浮塚54-1 ☎048-994-2081
<http://www.tecart.com/>

テックアート

ボディメイクからサスセッティングまで
オールラウンドに対応できるショップ

よりよいものを、と考えているテックアートでは必要なものをだけをオリジナルとしてラインアップする。ここで紹介するサスペンションはアラゴスタベースで、高精度の全長調整機能を備えている。使用するオイル、ガス圧すべてがオリジナルで、パネレートは前6kg、後7kgと街乗りにも対応する。路面の凹凸で跳ねるような足では疲れてしまう。そこで初期の突き上げ減衰を街乗りに合わせているのだ。たまのサーキットにも十分対応できる。ちなみに受注生産となっている。

EVENT

村上モータース

村上モータースACRE & Moty'sマツダロードスター



愛媛のミカンをイメージしたカラーリングのNC1で頑張る村上モータース。村上代表自らステアリングを握りながら、雑務もこなしている。遠征も多いがバイタリティあふれるみかん号、応援よろしく！

ROUND4	岡山国際サーキット	9月6日（土）公式予選 9月7日（日）決勝
ROUND5	鈴鹿サーキット	10月25日（土）公式予選 10月26日（日）決勝
ROUND6	オートポリス	11月8日（土）公式予選 11月9日（日）決勝

TCR
TC CORSE iRacing ROADSTER

パーティレースの覇者、そしてニュルブルクリンクでもロードスターのステアリングを握った加藤肇松選手がドライブ。今シーズンからの参加ながら、しっかり成績を残しているのはさすが。

スーパー耐久オフィシャルサイト
<http://www.supertaiyu.com>

スーパー耐久

おなじみ村上モータースはもちろん
TCRも本格レース参戦中！

スーパー耐久は市販車をベースに行われている偉大な草レースのひとつ。村上モータースがNCで参戦しているのはご存じのとおり。今シーズンにはTCRの加藤代表もドライバーとして参戦している。ロードスターはST4というクラスに分類されており、ライバルはトヨタ86やホンダのS2000やインテグラと、なかなか厳しいものがある。ちなみにノガミプロジェクトのデミオはST5クラスでフィットやヴィッツと張り合っている。ロードスターにとってゆかりのある車両が3台も出ているのだから、応援に行ってみよう。

SHOP



志鎌代表（いちばん奥）をはじめ、スタッフが……って昔のJAMレーシングを思い出させるメンバーだっけって。



ショップにはつねに数台のロードスターが入っている。中古車販売も行っている。ノーマルではなく4スロ車のような、いじってある車両もある。

埼玉県八潮市木曽根655-1 ☎0489-94-2225
<http://www.dreamworks-racing.com>

夢工房

サスセッティングに自信あり
ロードスターユーザーも多数！

これまでRX-7やGT-Rのイメージが強かった夢工房。志鎌代表が「基本的なドライビングを取り戻す」べくNCを購入。これがきっかけでロードスターが集まるショップになってきた。
「なんか、運転が荒くなってきたっていうか、見直してみようかなと思って。そう考えるとロードスターがベストでしょ」と志鎌代表。その昔NAにもよく乗っていたし、サスセッティングを得意としているだけに、サーキットでの伸び悩み、サス選りなど相談してみようという。

EVENT

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

恒例のイベントには開店直後からお客さんが！
 特価&デモカー展示、そしてお楽しみがうれしい

ショップのデモカーが集まって、お店がロードスター一色に染まるイベント開催日。これは、タイヤショップながら、ロードスターに特化するタイヤセレクト東大宮ならではの、遠くは兵庫県からインテグラル神戸がデモカーで駆けつけてくれたり、広島県のニレックス製品をセッとしたロードスターが展示されたり。こんなにロードスターが集まるタイヤセレクトは全国でもここだけ。

イベントは2週にわたって行われたのだが、参加ショップが変わったりするのでどちらも見逃せないのだ。特価販売のパーツがあったり、製品説明をじかに聞けるなど人気のあるイベントなのだ。また、当日はショップスタッフによる出店があったりして、夏祭りっぽくて楽しい。

店内にはロードスター専門のパーツコーナーも用意されている。タイヤのことはもちろんだが、パーツ選択のアドバイスなど豊富なノウハウで対応してくれる。イベント開催日のチェックはホームページで。



オープンと同時に、お店の前にはアツという間にロードスターが並んでいた。早くもどんなパーツがあるかを物色(?)していた。NAからNCまで、偏りなくお客さんがやってくるのだ。



「3年ほど前から来店しています。買ったときはノーマルだったんですよ」というNA6CE。DIYにどっぷりはまって駐車場まで際目を引くほどに。この日は車高調を依頼しに。



ショップやメーカーが出展 見ごたえたっぷりなのだ

おなじみのショップデモカーに加えて、パーツメーカーのブース出展もあった。お買い得品や、ロードスターにジャストマッチのえりすぐりパーツが並んだ。ゆっくり話ができるのが好評なのである。



SHOP

東京都足立区血沼3-24-11 ☎03-6807-1557
<http://dlanguage-z.com/>

ディーランゲージ

CKエンジニアリングの長南代表がディーランゲージでロードスターを手がける

神奈川県大和市でショップを展開していたCKエンジニアリングだが、その長南代表が新たにディーランゲージに移って作業を続けることとなった。これまで以上に充実した設備を駆使して、これまでと変わらない技術を提供。オイル交換からエンジンチューニングまで対応。

ディーランゲージというハードなチューニングショップと違う人もいるかもしれないが、デモカーはあくまでチャレンジ。お客さんのクルマはいたってシンプル。気後れせずに、気軽に遊びに行ってみよう。



スタッフにはドライバーもいるので、ディーランゲージ開催の走行会では、レクチャーしてもらうこともできる。



エンジンチューニングは長南さんの得意とするところ。CKエンジニアリングに来店していた人は、ディーランゲージにも顔を覚えて！



スポット増しの作業も対応できる。サーキット仕様やレースに参戦したい、なんて人もウエルカムなのだ。



エンジンの組み立てを専用に行うスペースが用意されている。温度管理もきちんとしてあるので、安心してまかせられる。

茨城県古河市高野713-3 ☎0280-91-1133
http://www.s-kbc.com/

KBC



コンパクトなスーパーチャージャーで 3ℓクラスのパワーとトルクを実現

NA6をベースにパワフルな走り
を求めるときに考えられる手段はい
ろいろある。より高回転を目指すメ
カチューンもそうだし、エンジンの
排気量そのものを大きくするという
のもそう。しかしこれらのメニュー
は対費用効果や、結果得られるパワ
ーという部分で、ユーザーフレンド
リーとはいえないところがある。
そこでKBCは、スーパーチャ
ージャーによるパワーアップを薦めて
いる。小さいスペースしか必要とせ
ず過給効率が高い遠心式スーパー
チャージャーを使ったチューニング
は、B6エンジンで250馬力弱の

パワーと、28・6kgmのトルクを生
み出すことが可能となる。これはほ
ぼ、NA3ℓクラスのエンジンに匹
敵する数値で、ロードスターの車重
も併せて考えれば、その走りの鋭さ
は想像がつくというもの。
しかしそんな数値以上に楽しいの
は、このスーパーチャージャーによ
るチューニングが、レスポンスに優れて
いるところだ。乗り始めはそ
の力強さに驚くが、しかしそれに慣
れさえすれば、エンジンの自然なフ
ィーリングはまさにロードスターそ
のもの。それこそが、このメニュー
をKBCが勧める理由なのだ。

遠心式コンプレッサーは、軸の部にトルク感度式トラクショ
ンドライブ増速装置を採用したことで、コンパクトながら高い圧
縮効率を実現している。前掲のインタークーラーは70mm厚の
コアだが、フロントバンパー内にキレイに収まっていて、外観
上ノーマルとの大きな違いは感じられない。ボディカラーは
CR-Zのオレンジに全塗装されている。



営業時間: 10:00~20:00
定休日: 水曜日



リクエストに応じてさまざまなチューンをしてくれる
KBCだが、NAエンジンのパワーアップにはスーパー
チャージャーがオススメ。フレンドリーなショップだ。

チューニング
はおまかせ!



KBC
高瀬淳さん

柳沼友博さん



柳沼さんはペイントが趣味で、このロー
ドスターも自分でCR-Zのオレンジに全
塗装している。そのとき、ウェザースト
リップなどは新品に交換済み。



エンジンマネージメントはFCONVプロで行ってい
る。試乗もさせてもらったが、圧倒的なトルクとマ
フラーのサウンドを除くと、アイドリングもスム
ーズだしアクセルレスポンスも自然で、とても乗りや
すいクルマになっていた。シートはランサーエボIV
の純正レカロを左右にセット。スーパーチャ
ージャーを付けているからといって、特別ハデなインテリア
としていないところも好感度大。

BARCETTA 東京都清瀬市元町1-7-7 ☎042-493-0123
e-mail: barchetta.MOTOHASHI@nifty.com

REV9

日本にはない感覚のパーツを取り入れて オリジナリティを高めてみては?

REV9カナダからもメッセージ

日本のチューニングショップさんたちと深いお付き合いをさ
せてもらっています。REV9は日本から中古部品を買って、世
界中のオーナーたちが最高のロードスターを作れるよう手助け
もしています。売りたい中古部品がありましたら、お気軽にご
連絡ください。日本語メールでOKです。



Project-G was started in 2011 by Steve Fujita and Joe Tam deep in the City of Los Angeles, California. Both Steve and Joe have been heavily into the car scene from the early days, even before they could drive on their own. Unlike most of the tuners in the United States who try to imitate the Japanese style, Project-G uses their knowledge of all the different car cultures in the United States and Japan as well, to bring their SoCal (Southern California) style to the market. It is not uncommon to go to any Miata meet in the United States and see more than half of the cars with some Project-G products proudly displayed on their cars. From body aero and styling, engine dress up, and even their patented G-String (Bikini Top), Project-G prides themselves on a no-compromise quality fabrication belief. Not to be left out of the performance side of the scene, Project-G was heavily involved in the final development of the Rotrex Supercharger Kit by Kraftwerks, and most recently the development of performance exhaust systems by Nitradyne Fabrication. Project-G has recently launched their webstore which carries many sought after specialized parts for the Mazda Miata which are popular with the local crowd, as well as providing the latest information on new Project-G products.

日本では見えないようなパーツをラインアップする「REV9」。ブランドである「Project-G」製品が欲しいという場合は、個人輸入せずともバルケッタで取り扱っている。Project-Gから国際定期便があり、迅速・確実に対応してくれるので安心だ。海外パーツ、うまくコーディネートに取り込んでみよう。

和訳: Project-Gは、スティーブ・フジタとジョー・タムによって、2011年カリフォルニア・ロサンゼルスに創設されました。スティーブもジョーも、自分のクルマを運転できるようになるずっと前から、クルマ大好き人間でしたから、さまざまなクルマ情報に精通するようになりました。アメリカでのロードスターのチューニングは日本のまねをすることが多いのです。けれども、Project-Gは、日本とアメリカ両方の自動車文化を生かして、「SoCal (Southern California)」スタイルを提唱しています。今や、アメリカのロードスター・ミーティングに参加すると、参加車両の半分以上が、何かしらのProject-G製品を誇らしげに付けているといったことも珍しくありません。エアロボディだけでなく、クルマのスタイリング、エンジンのドレスアップ、なにより特製のG-String (Bikini Top) でも、Project-Gは妥協せずに高品質な仕事をします。その信念に誇りを持っています。パフォーマンス面にも力を入れており、Kraftwerks社のローテックス・スーパーチャージャー・キットの最終開発にも深くかかわっています。最近のところでは、Nitradyne社のパフォーマンス・マフラーの開発にも協力しています。

SHOP

三重県鈴鹿市道伯2-10-5 ☎0593-78-7444
http://www.pitcrew-racing.com/

ピットクルーレーシング

「ピットクルー顔」は定番ながらいつも斬新
念願のフェイスチェンジをしたユーザーを直撃!

NAが発売されてから四半世紀が経過するが、ピットクルーフェイスはまったく色あせることなく支持されている。NBでもこの顔にするのが可能で、ずっとピットクルー顔にしたいと思っていた北川さんは、ようやく念願がかなった。

「このNBには4年ほど乗っています。以前NAに乗っていたことがあったので、今度はNBにしようかと。NAだったところからお店の存在は知っていて、近いので通りがかったりしてたんですけど、なんか入りづらかったんですよ(笑)」

完成したピットクルーNBに大満足のようです、内装まですべて同フ

ランドでまとめているのも自慢。

「若いころ(NA)はパーツまで手がまわらなかったですもん。また乗るようになってようやく理想のロードスターになりました」と満面の笑顔。ミーティング会場に行けば必ず見かける仕様だけに、ピットクルーフェイスのミーティングをやってみようというところで話が盛り上がった。そうしたら、ホントに開催することが決まったというから、NA、NBのピットクルーフェイス仲間はホームページをチェックしてみて。ここまですべてファイナしたんだから、お披露目の場は多いほうが楽しい。もちろん本誌取材も行くから!



北川裕司さん

気軽に遊びに来てね!

ピットクルーフェイス
ミーティングやります!

鈴鹿にて、ピットクルー仕様のミーティングを計画している。まずはホームページから登録してもらい、詳細を案内するような流れ。自慢のピットクルー仕様だって、1台1台個性的。一堂に会したらどんなに圧巻か。さっそくホームページを見てみよう。

日時■10月12日
場所■鈴鹿サーキット周辺
詳細はホームページをチェック!

ピットクルー
上園 卓さん

店内はポップにディスプレイされている。夜になると2階がバーになるので、たまにはクルマを離れておしゃべり、も楽しい。



クルマの面倒を見てもらうだけではなく、時には飲みにも来るという北川さん。ようやく完成したピットクルー仕様に大満足だ。



助手席側にあるバーもまたピットクルーのオリジナルで、ワイパーの位置もあって隣に座る人は快適じゃないかも? ドライバーが楽しければそれがイチバン!



フロントだけではなく、合わせてデザインされたリアスタイルも北川さんはお気に入り。そんな姿を家族は冷ややかに見ているとか……。



助手席との間から伸びるバーは運転席後部へとつながって、しっかりサポートしてくれる。



プレートもしっかり貼ってある。どこをとってもピットクルー、というスタイルにこだわっているのだ。



ピカピカのセンター出しマフラーがバンパーからのぞく。デザインがまた全体とマッチしている。

PARTS

ガレージI

長野県岡谷市神明町2-1-28 ☎0266-24-5086
http://www.lcv.ne.jp/~komaba7/

臨場感はどこにも負けない!?
NBボディを使ったカーゲーム

純正中古パーツを流用するといったリフレッシュを得意とするガレージIでは、どこまでもロードスターにこだわったグランツーリスモをお店に設置した。3面のモニター、NBのボディやシートなど、「いかにもゲームってのがイヤだったんです」と駒場代表。ちょっとしたシミュレーターのように楽しそう。メンテを待つ間など、トライしてみるといいかもしれない。



「意味もなくドアを付けたら、シートを用意したりして臨場感は超リアルです」と駒場代表。待合スペースが完成したと思ったら、こんな高価なおもちゃ(一)が作られていよつとは! 自作というのがすごい。

SHOP

ガレージベリ

☎048-469-1708
http://www.vary.co.jp

フロントバンパー Type-N (インテークダクト付き)	FRP 7万 4800 円 (税抜き)
1 型専用 インフュージョンボンネット	カーボン 20 万円 (税抜き)
サイドステップ	FRP 5 万円 (税抜き)
1 型専用軽量トランク	カーボン 6 万 5000 円 (税抜き)
トランクスポイラー Type-N	FRP 4 万 5000 円 (税抜き)
リアディフューザー	カーボン 4 万円 (税抜き)

サイドはフロントからの流れを受け止めるようなデザイン。へこみがあるため、ここに汚れが集中してしまいがち...



リアディフューザーはサーキットを走らない人にもいい。性能はもちろんだが、スタイリングのアクセントにもなる。



フロントはよく重要なパーツなので、開口部の大きさ、ダクトの位置、そしてカナードデザインが熟慮されている。



トランクスポイラーは、これまでのラインアップよりもとがったイメージを持たせたデザイン。NC2以降のシャープな顔にとてもよく似合います。

富士チャンピオンレース適合のエアロパーツ
サーキット派にもオススメのデザインだ

ドレスアップ派にはもちろんのこと、レースでも高い装着率を誇るガレージベリーのエアロ。富士チャンピオンレースのレギュレーション変更に伴い、NCの新作エアロがラインアップされた。

フロントは空力特性を考慮したデザインで、カナードが一体化したようになっている。ヘッドライト横にはダクトが設けられており、熱対策

の一環を担う。フロントのデザインはサイドへと流れていく。彫りの深い造形だが、ホコリがたまりやすいかもしれない。リニューアルを検討中。リアはトランクと整流のためのディフューザーがセットアップされている。サーキットを走るためにデザインされているので、空力や冷却性を重視する人にも、セットアップしてもらいたい。

スパルタンになりすぎないのがNCにはちょうどいい感じだ。



PARTS



金属とカーボンを組み合わせたスタイリッシュなデザインのボールペン。ビジネスシーンで使うと、ちょっと優越感。

価格:1836円(税込み)

使えば使うほど、味が出る本革に軽くて丈夫な素材であるカーボンを組み合わせたカードケースも販売している。

価格:6264円(税込み)

ドライカーボンの定規は4gという軽さ。ドライという響きがまたいい。

価格:1620円(税込み)



CARBON-izm

公式サイト <http://www.carbon-izm.com/>

公式ショップ <http://www.shop-carbon-izm.com/>

美しいカーボン目に見とれそう
小物パーツからいずれは自動車用品も

カーボンイズムでは、ボールペンやカードケースといったカーボンを使った小物から、アタッシュケースなども製作している。繊維そのままを織り込んだり、貼り付けたりしたものもあれば、樹脂コートで高度と光沢を持たせた製品もある。独特の光沢と網目の立体感を持つカーボンクロス。いずれはクルマ関係のパーツも視野に入れているというから楽しみだ。

SHOP

埼玉県幸手市下川崎19-1 ☎0480-40-3031
http://www.sesame2000.com

セサミ

距離や外装の程度だけではないこだわりの
売り手にもしっかりあるから固定客が多い

「売りたい、と思わせるクルマが減
ってきたね」というのはセサミ
の三田さん。コンディションのい
いクルマを手ごろな価格で販売す
るがモットーの同店。

最近では走行距離が少ないとい
うだけで、NAの価格が100万近い
なんてことがよくあるそうだ。

「中古車というのは、1台1台違っ
ているものです。ポテンシャルに合
った適正価格があるもんなんです。
その価格からはみ出るものが増えて
いる、ということなんです」

そのこだわりは強く、オークショ
ンはもちろん、ネットでロードスタ

ーを探していて、見に行ける場所な
ら現地まで行くという。取材した日
はあまりにもロードスターがなくて
ビックリしたが、置いてあったもの
はすべて売れてしまい、次に売りたい
ものが見つからない状態だそう。

中古車を見れば、どんなふうに乗
られてきたかがわかるので、乗って
いた人の思いもくみつつ販売してい
るのだ。チェックは、リフレッシュ
する際に負担の大きいエンジンから
スタート。水まわり、ブレーキとい
った走行に欠かせないところまで、
ひととおり見てコンディションを整
えたのちに販売している。



ダイアグノーシスを使
った自己診断機で
トラブル箇所を
しっかり把握して、対
処しているのだ。



セサミ
三田浩明さん

「ディーラーと大きく違うのは、使える
ものは使ってコストを抑えるところ
です。うちでは新車もお買い得価格で
販売していますのでご相談ください」



セサミで購入したお客さんは、その後オイル
交換無料ということもあって、長いお
付き合いが続く。コンディションも把握して
もらって安心なのだ。



何台ものロードスターを扱ってきた経験から、
たいてい壊れるところはわかっている。ベテラ
ンメカニックがメンテナンスフリーで楽しく乗
り続けられるよう、しっかり面倒を見てくれる。
ここはほかの中古車店とは違うのだ。



ロードスターは乗ってきた人の足跡が感じられる車両が多いと三田さん。屋外保管でも大切にされているとわ
かるものだから、距離だけではわからない部分も含めてこだわりのだ。

EVENT

ケンオート

宮城県仙台市宮城野区福田町南1-10-33 ☎022-797-4611
http://www.kenauto.jp/

仙台ハイランドで行われる 「ロードスター魂」は今回で見納め

震災復興目指してスタートした「ロードスター魂」が、今年も8月17日に仙台ハイラ
ンドで開催される。走行会を中心としたロードスターオンリーのイベントは、パレ
ードランやじゃんけん大会、出展ショップのデモカーレースなども行われ、真夏の東北の
祭典として定着。だが残念なことに仙台ハイランドでの開催は今年が最後。盛り上がる
ことは必至。楽しみにしていた人も、まだの人も、今年のロド魂は要チェックだ！



ショップのデモカーが東北に集まるのはこのイベ
ントが最大規模。雑誌でしか見たことのないロードス
ターを、間近で見よう。



仙台ハイランドを走る機会としてもこれは絶好のチャンス。1回は走って
みたいと思っていた、なんて人はこれを逃す手はない。アップダウンのあ
るロングコース、もう走れなくなっちゃうんだから。



PARTS

埼玉県深谷市黒田376-1 ☎048-584-6430
http://www.maxim-works.com/

マキシムワークス

CBA-NCEC EXHAUST-MANIFOLD

適合：NC1/2
価格：17万8000円



手作業による部分も多いエキマニ製作。先代から受け継いだこだわりが、しっかり品質、耐久性に反映されている。



遮熱板から見えるエキマニが美しい。NCはエキマニ交換でフィールにも変化があるので、高性能のエキマニなら体感レベルに達する。

エキマニといえばマキシムワークス。ロードスター乗りのお約束ともいえる信頼度を誇っている。NAから製品ラインアップはあるが、ここに来てNCが好調という。

「エキマニには曲げの部分があたり、溶接部があるものです。そこに段付きを作って空気の流れを妨げることがないよう、とにかく表面処理には気を付けています」という福田さん。こうしたこだわりが、工芸美術品のよう仕上がりにつながっていくのだろう。

デモカーのNCには同社製品がセットされ、マフラーはサクラム製とあって、音はもちろん軽快な吹け上がりを実現している。

「デモカーのマフラーは変わっていますが、コンセプトはノーマルマフラーで気持ちよく走れることです。そのため4-2-1タイプを採用し、全域で回るように設計しました」

バックシールドという溶接方法を用い、内側からもガスを流して溶接の目が開かないようにするなど、随所に技術力が光る。

こだわりの性能でロングランヒット
パワー感がしっかりあって見た目も美しい



マキシムワークス
福田浩之さん

「縦置きエンジンだとエンジンルームを見てすぐにエキマニを目にできます。そのため見ても楽しめる製品作りを心がけています」



プライマリーパイプは一本ものように見えるが、溶接されているのだ。空気が抵抗のないツルンとした仕上がり、レベルの高さを物語る。



パイプの内側も滑らかな仕上がりで、空気の流れをスムーズにする。耐久性を高めるようフレキシブルパイプを使うことで、エンジンからの振動を抑制している。取り付けた状態も想定して各部が作り込まれているのだ。ちなみにフランジも金属板から削り出して製造されているという。



EVENT

「緑組」で浅間ヒルクライムを見学に ツーリングも飲み会も楽しめた

浅間ヒルクライムというイベントを通じて、ツーリングをするという情報が入った。このヒルクライムイベント、かなりの規模で行われており、一般公道を使って展開されている。そのイベントを見学がてら、緑ロードスターの集まりを楽しもうというのが趣旨。ヒルクライムの会場にはさまざまな車両があり、それを見ているだけでも楽しめた。また途中で食べるものもおいしかったし、泊まりの宴会も最高。来年はみんなもやってみるといいよ。公式HP: <http://www.asama-hillclimb.com>



軽井沢ミーティングの少しあと、2014年は6月14日(土)、15日(日)で開催された。イベントを見学するだけでも十分に楽しめるからオススメですよ、と片桐さんから情報をもらった。

SHOP

ボデーショップサンクス

長野県茅野市湖東6062-1 ☎0266-77-5309

懐かしいロードスターデモカー!? 今も大切に乘られている

軽井沢ミーティングで見たことがあるという人がいるかも。ボデーショップサンクスが手がけたNAは、わざとヤレたように見えるペイントがなされていた。社長が大切に乗り続けている。同店は、旧車のレストアからボディメイクまで、たしかな技術で仕上げてくれる。徹底的にボディリフレッシュをしたいという人は、相談しに行ってみるといいだろう。ここのガレージに止まっているクルマを見るだけでも楽しかったりする。何しろ昭和のにおいがプンプンする魅力的な旧車が鎮座してるから！



富士スピードウェイ <http://www.fsw.tv/freepage/905/>
岡山国際サーキット <http://driving-academy.mazda-fan.com/>

Be a Driver.マツダ・ドライビング・アカデミー

ミスター・ル・マンのレッスンが受けられて 1日楽しめるマツダ車オーナー注目のイベント

マツダ・ドライビング・アカデミーは、マツダ車のオーナーを対象に、運転の基礎となるドライビングポジションの取り方や、アクセルとステアリングの連動した動きなどを、ミスター・ル・マンこと寺田陽次郎氏がレクチャーしてくれるイベントだ。4月12日に富士スピードウェイで行われたレッスンには、45台のマツダ車が参加。レクチャーのほかにレーシングコースで30分間のフリー走行ができるアドバンスクラスと、フリー走行なしのベーシッククラスが用意されていたが、ほぼ3分の2はベーシッククラスへの参加となっていた。

イベントの内容は充実している。希望

者は早めに集合して、富士スピードウェイのスポーツ走行ライセンス講習会を受けることができたほか、アテンザやアクセラの試乗会も設定。参加者にはお昼ご飯や専用のピットと休憩スペースが用意されているうえ、家族での参加も問題なしというアットホームなイベントだ。

そのうえ、ル・マン24時間耐久レースへの連続参戦で世界的に有名な寺田陽次郎氏が、個人個人にドライビングのアドバイスをしてくれるわけだが、これはマツダ車のオーナーに、ドライビングの楽しさを知ってもらいたいというマツダと寺田氏、富士スピードウェイの思いがあつてのもの。次回は8月16日、9月15日。



「マツダとして、オーナーのみなさんに走ることを楽しんでもらえるイベントを積極的に展開していきます」と語るマツダの松崎氏。



ミスター・ル・マン寺田氏とロードスターの主査である山本氏。山本氏からは、フリー走行時に、次期ロードスターに関するヒントやマツダのクルマ作りに関する話も。



会社の同僚からイベントの話を聞いて参加してみました

会社の同僚からこのイベントのことを聞いて申し込んだという佐藤さん。実際に寺田選手の走りを見て思ったのは、自分の走りはまだまだメリハリがない、ということだったそうだ。アクセルを踏むべきところで踏みきかず、ブレーキも自分では効かせているつもりだったが、寺田講師と比べるとまったく効いていない。それを感じたレッスンだった。



いつも以上に乗った状態で寺田講師が自分のクルマを運転してくれるので、自分のドライビングとの違いが頭ではなく体で理解しやすい。



基本中の基本となるドライビングポジションの取り方も、わかりやすく教えてもらえる。多くの人が遠くまでこの指摘を受けていた。



当日は、富士スピードウェイの場内コースを利用して、話題のディーゼルエンジンを含む、アテンザやアクセラの試乗会も行われた。



ステアリングはきつかけだ、というのが理解できました

「寺田さんの横に乗せてもらったんですが、当たり前のことですけど走り方がまったく違います。とくにアクセルワークは別次元でした」。それまで自分はステアリングを回すことでクルマの向きを変えていたが、そうではなく、荷重移動をしたときにステアリングをきつかけにして向きが変わる、ということがよくわかったそうだ。次は実践します、とのことだった。



こういう走るイベントは初めての参加になります

NCロードスターに乗っている佐藤さんは、パイロンを立てたスラロームや定常円旋回など、ジムカーナ的な走りをするのは初めて。最初のうちはあたふたしていたが、寺田講師のアドバイスを受けたあとは、見違えるようにスムーズでメリハリのある走りとなっていた。「頭ではわかってはいたつもりでもできていなかったのが、ヒントをもらって一気にできるようになりました」



寺田さんに会いたくてやってきました

昭和63年式のカベラC2で参加していた鈴木さん。このクルマはサーキット用で、年に数回サーキット走行を楽しんでいる。このほか街乗り用のカベラC2も持っているそうで、つまりはマニアと呼びたいカベラ好き。お父さんがカベラ・セダンに乗っていて、自分がオトナになって火がついたそうだ。今回は寺田講師に会いたくてのイベント参加。1日中、すごく楽しかったそうだ。



思いきり走るのって すごく楽しいですね

フェイスブックでの告知を見てこのイベントを知ったという齊藤さんは、NBロードスターのオーナー。こういったジムカーナ的なものは初めてだったが、自分でまず走ってみて、そのあとアドバイスをもらってまた走ることで、それまでとは違ったクルマの動きを感じることができたそうだ。なるほどこれは走りやすい！というのがもっとも強く感じたもの、とのことだった。



NB
齊藤貴史さん

1日走って、走りがそれなりに カタチになってきました

アクセラをベースにチューニングを楽しんでいる岡野さん。そのメニューはCPUチューンと吸排気系、ブレーキチューンなど。ボンネットはガレージベリーの製品をセットしていた。走りに関しては最初はリズムがとれなかったが、寺田講師のアドバイスを受けたら見違えるように進化。いろいろな走り方を試してみることができた、というのも楽しかったところだそうだ。



アクセラ
岡野守宏さん

8年ぶりのサーキットなので 今回はリハビリのつもりです

NBやNC1ではパーティレースにも参加していたという中本さんだが、サーキット走行から離れてすでに8年。今回はひさしぶりのサーキットなので、リハビリ気分ですと言っていたが、そこはさすがに経験者。次第にリズムが戻り、最後のほうは見事な走りを披露してくれた。今のNC3RHTはほぼノーマルに近いが、シートなど大事なところを自分好みにしている。



NC
中本善清さん

初めてのなので他人に走り 見られるのが恥ずかしいです

NC1RHTを買ってまだ1年というのが細井さん。これまでこういったイベントには参加したことがなかったため、自分の走りをほかの人に見る、というシチュエーションに緊張していた。しかし実際に走り出すと、最初はともかく最後には見事な走りを披露。とくに定常円旋回はトップクラスといっていきたい走りだった。「何かつかんだ」という、有意義な1日だったようだ。



NC
細井直樹さん

こういう走り方は 初めての経験です

ロードスターに乗りたくて予算に合う個体を中古で探して購入した井手上さんは、購入後まだ日が浅いこともあって、走り系イベントへは初参加。公道ではなくクローズドコースで思いきり走ってみたい、と思っているときに、スマホでニュースを見ていてこのイベントを知ったそうだ。この1日でドライビングスキルが大きく成長したひとりとなっていたぞ。



NC
井手上悠さん

寺田さんとの同乗走行で 動きの違いがわかりました

FRのマニュアル車が欲しいということで、6年前にNCロードスターのオーナーとなった吉田さん。ホームページ経由でこのイベントを知り、ドライビングのアドバイスを受けてたくて参加を決めたそうだ。実際に走った感想は「今までわかっていなかったつもりだったんですが、寺田さんの横に乗らせてもらうことで、もっとできるんだ、ということがわかりました」とのことだった。



NC
吉田紘子さん

CX-5でも参加できるので 思いきり走れます

およそ1年ほど前にCX-5を買って、初めて走るイベントに参加した、というのが鈴木さん。当然これまでは、フルブレーキングなんてことがなく、今回はいい経験ができた、と語ってくれた。「こういう大きなクルマだとスラロームはつらいのかなと思っていましたが、寺田さんにかかると信じられないくらいスバッパッと曲がっていくんです。これには本当に驚きました」



CX-5
鈴木悠介さん

オートマチックでも楽しく 走ることができますよ

もともと走り好きの楠本さんは寺田講師との同乗走行後「イメージ通りの走りをそのまま実際にやってみようところは、さすがだなと思います」という感想を語ってくれた。愛車のNCロードスターはATだが、マニュアルモードを使ってアクセルコントロールをすれば、マニュアルミッション車に負けない走りができる、ということを実際に見せていたのが印象的だった。



NC
楠本泰則さん

アクセルの使い方を 意識して走ってみました

レーシングカート経験がある新井さん。アクセルやステアリングに対してシビアに反応するカートよりも重たく、動きも鈍い市販車ということで、よりアクセルをはっきり意識して、パワーをかけていくようにすることをアドバイスされ、それを実践。結果、タイヤにしっかりトラクションをかけて走れるようになったそうだ。次の課題はリズム、だそうです。



NC
新井裕樹さん

EVENT

中部ミーティング

9月21日(日)
場所：ホワイトピアたかす(岐阜県)
<http://chubu-meeting.com/>

サービス精神旺盛で、コンテンツがたくさん用意されている。お子様&奥様方にも配慮した1日のんびりできるイベント。

ERFC清里ミーティング

11月2日(日)
場所：キープ協会清里寮
<http://erfc.sakura.ne.jp/>

観光地で行われるのでツーリングもショッピングも楽しめる。台数限定ながら、奥深い内容でリピーターも多いのだ。

ふらのミーティング2014

9月13日(土)~14日(日)
場所：北海道富良野ホップスホテル
<http://furami.rock-s.info/>

芝生の上に愛車を展示できるというロケーションに加え、ラストのツーリングがまた気持ちいい。観光気分に参加して！

ロードスタージャンボリー2014

10月12日(日)
場所：九州石油ドーム
<http://5.fan-site.net/~roadsterx/>

九州で行われる最大級のミーティング。開発者も顔を出すイベントで、ステージイベントも充実しているのだ。

ミーティング後半戦も盛り上がり 旅行気分ですら遠出してみてもは？

軽井沢ミーティングを区切りに、いったん大きなイベントは途切れて、9月から後半戦がスタートする。新型ロードスターの話題も上ようになってきて、後半のミーティングはこれまで以上に盛り上がりそうな予感がある。北海道、大分と最北端、最南端のイベントがあるし、唯一のドレコンが開催されている中部ミーティングも楽しみ。すでにチケットは定員に達してしまったが、9月4日には新型の発表イベントもある。どんどんテンションが上がっていくな。

EVENT

軽井沢ミーティング

毎年ここでのお宝探しが楽しみ！
注目のショップ&メーカーブースをチェック

さまざまな注目イベントが開催されたり、マツダ開発陣などのスペシャルなゲストが登場したりと、いつもロードスターファンを楽しませてくれるコンテンツが盛りだくさんの軽井沢ミーティング。その目玉のひとつが、ショップやメーカーによるブース出展だ。

出展者側もこのイベントの価値を十分理解してくれているので、ここぞとばかりに新製品をお披露目したり、特価でパーツを販売してくれたりと、見ても買っても楽しめるようになってきているのだ。

このページでは、それらブースのなかから主なブースを紹介していこうと思う。残念ながら軽井沢に行けなかった！という人は少しでも雰囲気を感じてもらうといいのだけだ。気になるアイテムが見つかったら、ぜひお問い合わせを！

ブースには1日中お客さんの人だかりが！

ノガミプロジェクト

☎046-875-9813

本格的なレース活動で有名なノガミプロジェクト。この日も、レースのために訪れていた宮城・SUGOサーキットからUターンのようなダックテールのリアスポイラーは、スポーティな人気機能パーツだ。



デモカーに装着されていたのは、片側25mmワイドのNC用オリジナルフェンダー(6万円、税別)。これを付けば265/35R18という超ワイドタイヤまで入れられるとのこと。NCハイドチューンユーザーは注目なのだ！



オリーブボール

☎0595-832167

TCR with MZ Racing

☎042-706-8041

上質なマシンセッティングでおなじみのTCR。マツダ・オーストラリアもつながりがあるとのこと、国内では販売されていないMX5ロケットの傘やキーリングなどのレアものが展示されていた。



RCOJ

☎03-3426-6069

言わずと知れた日本最大のロードスターのオーナーズクラブ・RCOJ。ここだけでしか入手できないレアなレジンカーや地デコラボしたフードなど、バラエティ豊かなアイテムで多くの人を楽しませてくれた。



カーメイクコーンズ

☎03-3656-2323

こちらはオリジナルホイールのCMC01。てっちゃん風のデザインだが、じつはアルミ製の軽量ホイールという優れ物なのだ。当日はほかにも目玉のアイテムがそろい、ブースには多くのユーザーが詰めかけていた。



バルケッタ

☎042-4930123

バルケッタのブースでは、アメリカンブランド「プロジェクトG」のパーツなどが展示販売されていた。今後ユーザーからの反響を見ながら本格的に取り扱いを開始する予定とのことなので、気になる人はぜひお問い合わせを！



RSファクトリーステージ

☎0258-28-5122

新潟の人気ロードスターショップ・RSファクトリーステージ。この日のブースで目を引いていたのが珍しいボンネット。ガレージベリーのボンネットに、ワンオフ加工のフタが取り付けられたものだ。



オートグリム

☎045-595-0024

洗車好きの間では超メジャーな存在となっているオートグリムのカーケア用品。ロードスターオーナーにも非常に認知度が高いとのこと。ボディだけでなく、樹脂や樹脂のアイテムもあるのが要チェック！



たまごロードスター

☎0467-243625 / モモ工房

愛車をデフォルメしてモデル化してくれるたまごロードスタークラブ。2000年のスタート以来、これまでに180台が製作されたという。現在バックオーダーは47台で、納品までなんと4年半待ち！人気振りは相変わらずだ。



各ショップ&メーカーのデモカーがずらりと並んだブースエリア。ロードスター愛あふれる光景は、見るだけでも楽しいもの。そのうえ、お宝が見つかるかもしれないのだから、多くのユーザーが押し寄せるのも当たり前。





RSプロダクツ

☎052-269-9071



メーターをはじめとするインパネまわりにこだわるのはロードスター乗りの宿命!? そんなユーザーのニーズに、質の高い製品でこたえてくれるのがRSプロダクツのパーツだ。編集部デモカー1515号も、メーターまわりはRSプロダクツのアイテムでドレスアップ。上質な仕上がりに、大いに満足しているのだ。古くから同社を知るユーザーには、NAやNBのイメージが強いと思うが、これからはNC用の製品にも力を入れていくとのことなので、期待しておこう。



左:NC用ステンレスピレットA/Cディフューザーリングセット 1万8000円(税抜き) 右:NB用のエアコンダイヤルリングセット 8800円(税抜き)



ドリンクホルダー
価格:1500円(税抜き)
/汎用

ナカマエ製作

☎06-4392-7447



インテリアパーツを中心とした、ロードスター乗りの琴線に触れるアイテムで人気のナカマエ。現物を見られる機会はなかなかないだけに、パーツを求めてブースには終始多くのユーザーが詰めかけていた。「これからいろいろと新しいアイテムを作っていくつもりです」と楽しそうに話してくれただけに、今後の展開も楽しみ。



ナカマエ製作
中前伸二さん

タイプ6R試作品

価格:未定/ウルトラスピード+メッシュ

タイプ6R試作品

価格:未定/プロテインレザー+ウルトラパンチングスエード

ファトラスタイリング

☎0550-89-6979



快適かつスポーティな走りがロードスターの身上だけに、シートのセレクトは大切。そんなロードスター用に高品質なシートをリリースするのがエスケレートだ。当日は、新素材を用いた試作品が多数展示されていた。

マスターシリンダーガセット

価格:1万5000円(税抜き)
/NC用



効かないパーツは作りたくないというニーレックス。しっかり乗り込めないと作れないパーツを次々と生み出してくれるのだ。NC用ボディパーツを中心に、3Dレーザーカットマシンによる美しいパーツが充実していた。



ニーレックス

☎082-510-2020

イズイシ手袋“CACAZAN”

☎0879-43-5676



CACAZANブランドでおなじみのが、香川県発のグローブメーカー・イズイシ手袋だ。素材の選択から縫製、仕上げまでプロの職人が手がけるという高品質なグローブは、ロードスターユーザーとも相性バッチリ。スポーティな気分を盛り上げてくれるのだ。

フロントバンパーType-N(1型専用)

価格:7万4800円(税抜き)
/NC用



「新型の話も出てきましたし、これからNCが面白くなりますよ」と意気込むガレージベリ。当日も、NC1型用フロントバンパー&サイドステップ、1〜3型共通のトランクスポイラーなどの新製品が展示されていた。精力的なエアロワークに今後も期待大なのだ。

ガレージベリ

☎048-469-1708



オリジナルアルミ

リザーバタンク
価格:2万7000円(税抜き)
/NA用

石原ラジエーター

☎0564-21-4035

これからの時期に欠かせない冷却チューンで注目なのが石原ラジエーター。ロードスターの特性を踏まえたオリジナルアイテムが自慢なのだ。当日は、得意のアルミ溶接技術で駆使した、新製品のスポーティなアルミ製のリザーバタンクも展示されていた。



好評だったボディ補強パーツ・ど〜だバーが、リクエストにこたえて3年ぶりに再販決定。今年7月下旬から8月上旬にはリリースされる予定とのこと。このほか、昨年から手がけているというNCのターボ仕様も披露。S13用タービンを搭載して250馬力という仕上がり。セットアップも順調に進んでいるそうで、今後の展開が楽しみだ。



新ど〜だバー
価格:8万5000円(税抜き)
/NA、NB用



2014年11月23日(日)
ロードスター天国in日光サーキット
9:00~16:00
開催地:日光サーキット
6クラスにエントリー分け
費用:1万9000円



ジョイファスト

神奈川県横浜市都筑区勝田町1376
☎045-949-6693 <http://www.joyfast.com/>

今年も日光サーキットで「ロードスター天国」やります

10分1ヒートを5本も走れる走行会で、185&195&205CUPも開催されている。185CUPはチューニング、ミドル、ノーマルクラスがあり、195CUPはチューニング、ノーマルクラスがある。フリーエントラントクラスはサーキット経験の浅い人、初心者を対象としたもの。台数も10台と少ないので、ゆったり走れる。そしてセミレーシングタイヤもOKというスーパークラスまで豊富にそろっている。定員になり次第受け付け終了となる。

SHOP



見るからにガソリンスタンドの施設なのだが、居心地がいいのもたしかなのだ。



赤のロードスターが富士チャンのN1仕様デモカーで、シルバーのロードスターはNA6は富士チャンのN1仕様デモカー。



藤田さん/小野さん
代表の藤田さん(右)とマネージャーの小野さん。みんなの来店を待ってます。

C.K.イノベーション

愛知県岡崎市下青野町奥屋敷45-4中部石油内
☎0564-64-3454 <http://ckinnovation2014.com/>

K2レーシング改めC.K.イノベーション

K2レーシングといえば、富士チャンピオンレースに積極的に参加しているロードスターのショップ。それが店名、場所を変更して営業開始。2014年4月10日にオープンした。ガソリンスタンドの敷地内という、イレギュラーな場所だが設備は整っている。またこれまでどおりに富士チャンピオンレースも行っていくという。最初は入店しづらいかもしれないが、これまでと変わらないので気楽に足を運んでみてほしい。

掲載された愛車の写真をプリントして額に入れて飾ってみませんか?



愛車の画像をデータで持っていない、なかなか見る機会がない。それならいっそ、きれいにプリントして飾ってみたいほうがいいのだ。



ROADSTER BROS.では、これまでにたくさんのユーザーを撮影してきた。そこでこれらの写真を紙焼きにして部屋に飾ってもらおうと、プリントサービスを開始する。データを販売するという味気ないものではなく、きちんとプリントして、さらに額に入れてお届けする。本誌ではキリヌキで掲載されていても、実際に撮影したものは背景があるので、ご安心あれ。ショップのみなさんも、デモカーの写真をお店に飾ってみてはいかがでしょうか?

愛車の写真館

サイズ:四切り(B4)
価格:1万円(プリント、額縁代含む)・税込み/送料別
申し込み方法:メールでお申し込みください。
掲載号数&ページ数・氏名・住所・電話番号(連絡先)・メールアドレス
連絡をいただき次第、確認作業に移行します。
確認がとれましたら、プリントします。
<mailto:info@roadsterbros.com> 件名に愛車の写真館とお書きください。

軽井沢ミーティングで好評だったマグカップを通販します

車種別カタログムック「ハイパーレブ」などで表紙を描く、イラストレーター都築氏(自身もNA乗り)が、オリジナルで描いたロードスターをマグカップにして軽井沢ミーティングにて販売。来場できなかった人のために通販を開始。送料別で1つ1800円。色はホワイトかアイボリー。詳細はメールで。



ご希望の方は
doghouse@m16.alpha-net.ne.jp
までメールをお願いします。

サーキット走行の写真をただではなく、ミーティングで撮影したものもOK!

