

ROADSTER

BROS.

[ロードスターブロス] Motor Magazine Mook

パーツカタログ

エンジンパーツ、駆動系、ブレーキ、etc.



PARTS ア・ラ・カルト

思わず欲しくなるパーツをじゃんじゃん紹介!

今コレ
いちおし!!

「ロードスターでスポーツしようぜ」

サーキットへの誘い

ドラテクレッスンから
初心者～ベテラン向け走行会
FRスポーツをさらに楽しむ
レクチャー満載



ND
初試乗!



「人馬一体」は継承されているか!?
ND発進! そろそろ全貌が
あきらかに!?

Vol. 07

ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

ROADSTER BROS.

[ロードスターブロス]

Vol. 07

Editor in Chief 中村ブンコ(株)mink's
Editorial Staff 石津 徹(株)mink's
Producer 篠原政明
Photographer 大西 靖／金子信敏／服部直哉
犬塚直樹／高松 弘／廣井 誠
松岡徹也／上尾雅英／片桐博也(RCOJ)
Writer 正松本 宏／塩見 誠／松本尊重
山本晋也／大谷英樹／杉山雄二
石田 徹
Cover Photo 金子信敏
Cover Design 田辺雅人(株)mink's
Design 長谷川修史(株)mink's
田辺雅人(株)mink's
3PUNCH DESIGN (鯨崎真司)
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
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

「人馬一体」は継承されたか?



016 PARTS ア・ラ・カルト

気になるパーツ、ショップノウハウが目白押し

JET STREAMエアロ、ガレージベリーエアロ、
S2レーシングエアロ、マルハモーターズ水まわりリフレッシュ、
ニーレックスナックルサポートetc……

075 パーツカタログ

エンジンパーツ、駆動系、吸排気系、ブレーキ編

090 サーキットへの誘い

スポーツ走行しようぜ! 初心者でも参加したくなるイベント

113 PIT CREW FACE MEETING

118 パーツ逸品物語 ~出光興産

120 われら大学自動車部 ~法政大学

124 モニタープレゼント

127 RCOJ MESSAGE BOARD

129 ライター正松本の「NC道」

131 4040&1515号「きまぐれDiary」

132 INFORMATION SCRAP

ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

NEW ROADSTER
the 1st IMPRESSION



“人馬一体”を超えた先には
未体験の“速さ”が待っていた。

NDに蕩ける

「春までなんて、待てない!」…そんな願いが、
もしかすると天に(開発者たちに?)届いたのかもしれない。
そのエレガントなスタイルだけでも十二分に話題となった
ND型ロードスターの走りを体感する時が、早くもやってきた。
あらゆる想像を超えるその完成度を一言で評するなら、
それはまさに「人馬一体を超える」感覚だった。



ルーフを開けて走る姿の美しさは、まさにロードスターの真骨頂。サイドウインドー部分から巻き込む風の流れを最適に制御することで、快適なオープンランを実現している。



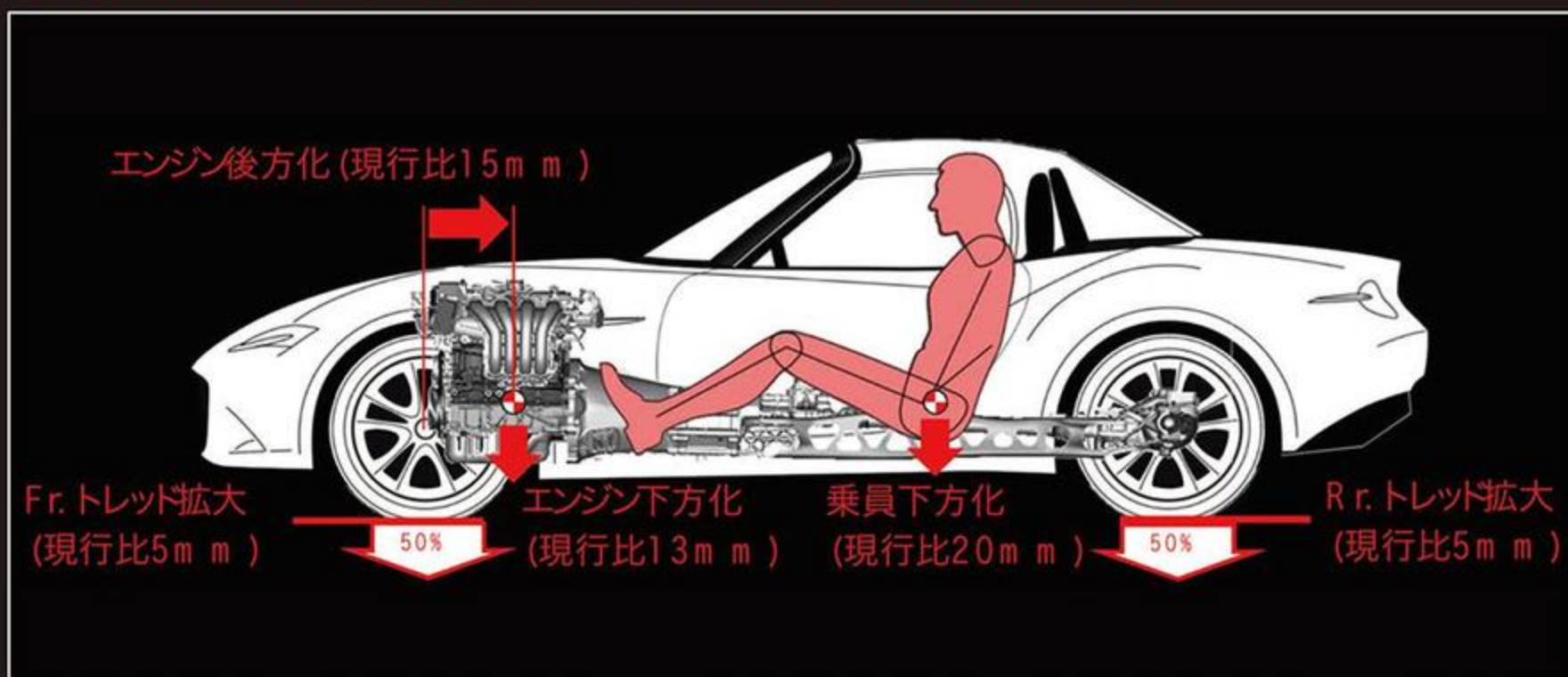
“調和”する感動

究極のナチュラルフィールが生み出す、異次元の一体感

Text: Hideshi Matsuda 松田秀士…レーサー／自動車評論家として活躍中。スーパーGTドライバーとして、現役最高齢の記録を持つ。



最適な運動性能を生み出す「バランス感覚」



軽量の1.5ℓエンジンはNC型に比べてより低く、車体中央近くに配置。各部のアルミ化、ソフトトップ軽量化などに加えて、着座位置も下げる

ことで「違和感」として伝わるヨー慣性モーメントを低減している。運転姿勢にもこだわり、ペダル類や操作系を最適配置。一方で、足元のゆとりな

ど、居心地のよさにもこだわった。トータルでの「バランスのよさ」が、自然な一体感を感じさせてくれるのだ。

NEW ROADSTER the 1st IMPRESSION

**さりげなく、けれど明快に
人馬一体感を高める工夫が**

世界中がまさに「待ちかねていた」4代目ロードスターが、今、僕らの目の前にある。

プロトタイプと言ったって、それはまさしく市販型。かすかに目を細めて睨みつけているかのようなLEDヘッドランプと、スラントしたノーズ、思い切り短いオーバーハングの組み合わせは、自然光の下で見

てもキリツと引き締まった表情を生み出している。

言われてみれば、ここまで短いオーバーハングを持つクルマは、今まで見たことがないような気がする。そのためだろうか、全長は先代のNC型に対して約100mmも短くなっているハズだが、寸詰まり感はまったく感じられない。それどころか、ボディカラーに関係なく、伸びやかでダイナミックな存在感は、とても国産車とは思えない。

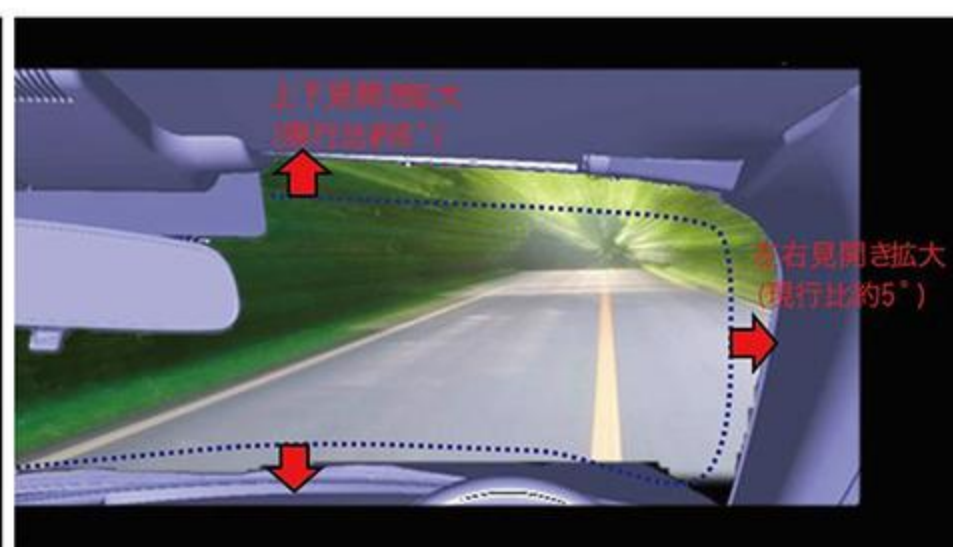
これまでに比べてルーフ長が短くなっていることも、そんな「小ささ」を感じさせる理由のひとつかもしれない。Aピラーは約70mm後退しながらデッキポイントは約20mm前送りされているというので、歴代の中でももっともキャビンが小さい……とのこと。人間で例えるなら、頭が小さくなって足が長くなった、イマドキの若者のルックスの持ち主だと言えるかもしれない。

コクピットに収まれば、視界はかなり良好。ドライバーの着座姿勢にこだわったというだけあって、最適なポジションがビシッと決まる。

フロントウインドー越しに左右に盛り上がっているフェンダーが、まるで行く先を力強く指し示す「矢印」のように見えたり、ボディ外板と同色に塗り分けられたドアパネルにエクステリアデザインのエッセンスを盛り込んでみたり、さりげないところで、人馬一体を主張しているところが面白い。視覚的にも、ドライバーとクルマの「つながり」を深く印象付けてくれる。

走り始めた瞬間

基本的に、乗り味は想像以上にソフト。適度なロール感やしなやかさにつながるとともに、クルマの挙動の変化をわかりやすく伝えてくれる。剛性がより高まるクローズド時(写真左上)には、もう少し引き締め感欲しい……と感じることもあった。



開発陣が強くこだわったのが、スポーツドライビングに不可欠な視界のよさだった。ボンネットは28mm下げられ、薄型化したAピラーは70mm後退して配置されている。これらの工夫により、オープン2シーターとしては異例に広い視界を確保した。





「世界一短いフロントオーバーハング」を謳うだけに、身のこなしは自然で軽快。低いボンネットのおかげで路面状況が把握しやすいこともさることながら、シャイプに盛り上がったフェンダートップはロール感がつかみやすく、荷重移動をうまく使ったコントロールがより積極的に楽しめる。

中身も味付けも、 オールニューなスカイG

重過ぎず、軽過ぎない。絶妙な踏み心地を持つクラッチペダルをつないで、初めてのNDドライブがいよいよスタートした。これまででそれこそ数え切れないほどのクルマを試乗してきたけれど、一発目のクラッチミートはやはりドキドキするもの。初めてのデイトで恐る恐る手を握る感じ？



その一瞬から、実はクルマとの相性を感じ取ることができるのかも。ちなみに…ND型とのときめきファーストコンタクトは、とても優しくてスムーズだった。

縦置きされた1.5ℓ直列4気筒のスカイアクティブGは、ND型専用のチューニングが施されている。スカイアクティブ系エンジンが目指す、最良の燃焼＝最良の効率はもちろん、ピストン、コンロッド、クランクシャフトやフ

131psとは思えない力強さ。 軽さとのハーモニーが絶妙なのだ



「蕩けちゃった」 モータージャーナリストからのメッセージ



Kei Takeoka 竹岡 圭
使いこなす楽しさを満喫できる
「汗をかかないスポーツカー」

「ちょっとコレ、今まででイチバン乗りやすいっ!」と、まずは素直に感激した私。使いこなしやすい適度なパワーフィールに、切るときはもちろん戻す時にも自然なつながり感のあるステアフィールで、おっかなビックリじゃなく、心から愉しんで乗れちゃう21世紀の「汗をかかないスポーツカー」テストの持ち主だ。それでいて物足りなさはないんだから、素晴らしい。乗り心地のよさもさることながら、信号待ちでもドア上部のエロカッコいいラインにウットリできる。若者っぽい大人も満足させてくれるスポーツカーだった。



Yumi Kawabata 川端由美
ドラマティックな音、伸び感と、
大人が感動できる高いクオリティ

ニューヨークでチャンを見て、パリ・サロンで内外装のデザインを目にして、否が応でも期待が高まっていた。囲まれ感のあるコクピットに座ってアクセルを踏み込んだ瞬間、期待は現実に変わった。走り出しはリニアで軽快、3000rpm付近から排気音に変化が生まれるというドラマチックな演出も。さらに5000rpmを越えてもまだ伸びていく気持ちよさと言ったら…。シフトやクラッチの操作感も、以前と比べると、より滑らかで大人っぽくなっている。すべてが自分の手の内のなかにある感覚は、やはり新鮮な感動だ。



Hitoshi Sezai 瀬在仁志
小さなボディと小排気量が
素性のよさを際立たせる

ND型は前後の接地性が大幅にアップしている。大きめの舵角でもグイグイとノーズが入っていくし、リアは路面をつかんで離さない。とくに追い込んでいった時の楽しさは抜群だ。初期の動きは初代NA的なヒラヒラ感もあるが、速度を上げれば僕の深いフラット感をキープしてくれる。SKYACTIV-G1.5のフィールはややザラッとした印象があるものの、1500rpmあたりからクラスを超えた力強さを発揮。ダウンサイジングによって淀みと無駄を削ぎ落とした結果、素性のよさが際立ってきたように思えた。



Peter Lion ピーターライオン
単なる原点回帰ではなかった!
軽いこと、の強みが巧みに生きる

開発主査の山本さんから「ロードスターを25年前の原点に戻す」と聞いていたけど、ただノスタルジックにひたるだけではないところに驚いた。シャープで新鮮なスタイリングは、とにかく格好いい! 4000rpmから7000rpmまでの音と振動には痺れたね! 1.5ℓでは「パワー不足じゃないの?」と思ったけれど、決してそうではない。131psしかないのに車重がとても軽くなっているの、とてもキビキビ走れる。ターンインはシャープで手応えがたっぷり、リアのグリップが高いところもポイントだ。

ライホイールなど、細部にわたって軽量化が徹底されている。ちなみにベースとなっているのはアクセラのエンジンだが、実は「共通しているのは本当にごく一部」だというから、ほぼオールニューだと考えてもいいかもしれない。実はこのエンジン、正式なスペックはまだ公表されていないのだけれど、聞くところによれば(笑)：最高出力は131馬力/7000回転、最大トルクは150Nm/4800回転を発揮する。

スペックだけを見れば明らかに高回転型に思えるが、実際のフィリングは低回転域から高回転まで、アクセルの踏み込み量に応じて、どこまでも続く伸び感が味わえる。実はこの「伸び感」へのこだわりも、新型ロードスター専用のチューニングメニユーのひとつだとか。1.5ℓというスポーツカーとしてはやや心もとない排気量だけれど、その中でトップエンドの7000rpmオーバーまでしっかり伸びが続いているところ

は本当に凄い。この伸び感とともに魅力的だったのが、踏み込めばしっかりとついてくるリニアな加速感だ。お世辞にもパワフルとは言えない131馬力でありながら、全開にした時の加速感はかなり気持ちいい。従来型から約100kgもダイエツトした効果は、こんなところでも感じ取ることができる。

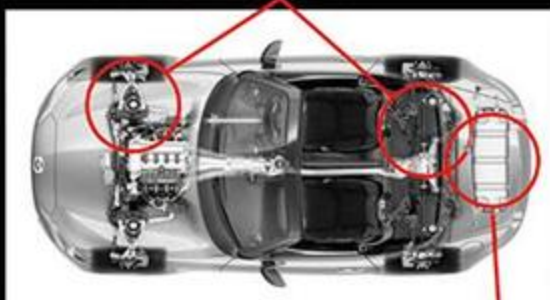
そんなリニアなエンジンの特性にぴったリマッチした、6速マニュアルトランスミッションの存在も、忘れてはいけない。節度感と剛性感、ストローク感のバランスが絶妙で、文字通りの「スコン、スコン」感覚。力まず正確にシフトが決まる。シフトノブを介しながらも、トランスミッションの存在がとても近くに感じられるような気がするほどだ。

コーナーを攻めていくと、そのサスペンション・ストロークの深さに驚かされた。ドイツ流の高剛性ボディ+ハイグリップタイヤが生み出す、ロールが少なくてやたらとシャープなコーナリングフィールとは、好対照の味付けとなっている。誤解を恐れずに言えば、想像以上に「ソフト」なのだ。けれど、そこには「軟派」とか「ハンパ」な印象は微塵もない。シンブルに、気持ちいい!

ステアリングを切り込んだ瞬間、フロントまわりが向きを変え始めるとともにしなやかにロールしていく。その一連の挙動が自然で、実に澁みがない。いつの間にか「何も考えない」で操り、その思いにクルマがしっかりと反応してくれている。もしかすると究極の人馬一体とは、この無心の境地にあるのかもしれない。

さまざまな意味で、NDには初代NA型の血脈が受け継がれている。その基本のよさを生かして、高出力なエンジンやハイテクデバイスのおかげを借りることなく、余分なものを削ぎ落とし、限られた素養をとことん使い切るために磨き抜いていった先に残ったものが、もっとも純粋な「ロードスターらしさ」なのかもしれない。

エンジンマウントとリアデマウントの振動特性のチューニング



マフラー内部の排気音の作り込み

エキゾースト系だけでなく、エンジンマウントなどの振動音を調律することで、軽く澄んだスポーツカーらしいドライビングサウンドを演出している。

ND型ロードスター
テクニカルノート

やっと見えて来たND型 “進化と深化”の秘密

Text: Yumi Kawabata 川端由美…自動車評論家としては数少ないリケジョ・ジャーナリスト。メカニズムに対する愛情を常に忘れないインプレッションが信条だ。

ドライバーを中心に、肘を載せることができるベルトラインや2人分の荷物が入るトランクを設定しながら、それ以外の要素をできる限りミニマムにした「必然」デザイン。



絞り込まれたリアまわりの造形は、踏ん張り感を表現するとともに、タイヤ上の重量物を減らす効果もある。初代を凌ぐ「無駄のない」デザインは、人馬一体を極めるために不可欠な要素だったという。



Exterior Design

全長は初代以下！なのに力強い疾走感

初代NA型に比べると全長はやや短く、よりロー＆ワイドなシルエットにまとめ上げられた全長3915×全幅1730×全高1235mmのスリーサイズ。ショートホイールベース化とともに、オーバーハングを極めて短くすることで、伸びやかなスタイルを実現している。近年のマツダ・デザインに共通する力強い疾走感を、削ぎ落としたラインと緊張感のある面で表現している

クロズド時のソフトトップにも、なまめかしいデザイン、触ってうれしい素材感を盛り込んでいく。空力特性も、非常に優れているようだ。



ところも好印象。実はコンパクトなボディになればなるほど、理想の形と内部構造との兼ね合いを取ることは難しいはずなのだが…。ヨーロッパの美しい街並みにも似合う、エレガントなたたずまいだ。

“情熱”という言葉が生んだ
深さと優しさに…心が揺れた

私たちは「情熱」という言葉をあまりにも簡単に使っている。ロードスターの開発主査、山本修弘氏のお話を聞いて心底そう感じた。プレゼンの時、彼が取り出した「巻物」のような長い紙には、開発の過程にあった出来事がびっしりと書き込まれていた。新型に愛情を注ぐだけではなく、初代から3代目までの歴史と向き合った上で、厳しい目でも見つめている。「クルマそのものを進化させるだけではなく、人がクルマを楽しむ感覚を大幅に進化させた」という言葉に偽りはないだろう。

実際、新型に山本さんの情熱があらゆる部分に反映されている。例えば、「軽快で気持ちのよい走り」を目指したというパワートレインでは、低回転域のトルクをしっかりと確保して使い勝手のよさを高めつつも、一方で高回転域での伸び感を大切にしている。

ボディサイズの設定に関しても、同様。初代と同じ車高で、3代目より10mmも低く、前後のオーバーハングが各45mmも短く、15mmも短いホイールベースというディメンションは、それだけでもスポーティな走りを予感させる。

さらにエンジンをフロントアクスルの内側に低く搭載し、ドライバーを低く中心寄りに座らせることで低重心化を図り、アルミ素材

Interior Design

シンプルなのに高い質感を演出

デミオ以降、マツダ車の内装のクオリティが大幅に高まったことは事実だ。インストルメントパネルやドアトリムといった、目で見て手で触れる部分の質感の向上はとくに目覚ましい。エアコンの吹き出し口のようにコストがかかりがちな部分も手を抜くことなく、しっかりとしたデザイン性、高いクオリティ感を保っている。3代目のNC型と比べて着座位置は明らかに低いが、ボンネットの位置も28mm下げられており、前方路面の見晴らしは驚くほどいい。さらに、フロントガラスを左右・上方向に拡大するなど、視界のよさには徹底したこだわりがある。ネット構造を初めて採用したシートも、身体にしっかりと馴染む仕上がりがかった。



トランク容量の数値はまだ発表されていないが、おとなふたりの旅行に十分な荷物を積むことができる。



軽量のネット構造を持つシートは、ホールド性が高く不快な振動の伝達を防ぐ。前部部のチルト角度が、約4度拡大された。



Body&Chassis

使えるものはアンダーカバーまで使う？

ボディ回りに関しては、強固なバックボーンフレーム構造と大断面フレームワークの併用によってベースから剛性を強化することを軸にしながら、細部に至るまで丁寧に改良、手が入られている。フロント：ダブルウィッシュボーン／リア：マルチリンクという形式は目新しくはないが、フロントサスペンションは、アンダーカバーまで剛性を確保する部材として活用し、リアサスペンションにはコーナリング時の荷重入力特性を踏まえた剛性トラス構造を採用するなど、理想的なシャシ構造を妥協することなく追求している。フロント部分のマルチフレーム化などによって、短いオーバーハングと安全性を両立している点にも注目したい。



外板部品、ボディ、シャシ系部品のアルミ化をさらに展開拡大、補強部材の肉抜きなど、NCに対して100kgも軽量化されている。

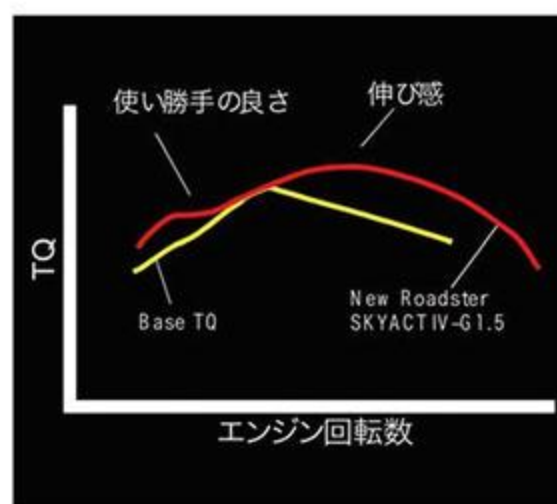
エンジン直前に、EPSのユニットを新設。ステアリングシャフトはできるだけストレートにつなぎ下流でアシストすることで、ステアフィールがクリアになる。



Power Train

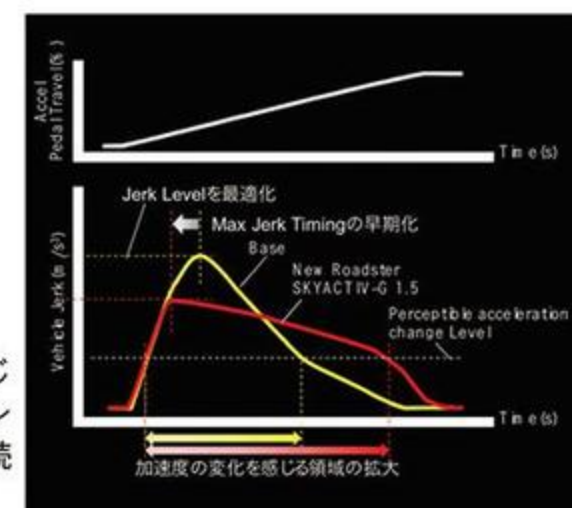
排気系は4-2-1。全域での伸び感が違う！

新型ロードスターのトルク制御は、アクセルの操作にフィットしたリニアかつダイレクトな加速感を実現するため、「躍度」と呼ばれる加速度の変化に着目してチューニングが施された。先代は踏み込んだ一発目こそシャープにトルクが立ち上がるものの、回していったときの落ち込みがやや顕著だった。それに対して新型では、初期から滑らかな加速感と、途切れることなく続く後半の伸び感を手に入れている。実質的には高回転型の味付けではあるものの、4-2-1の排気系を採用するとともにエキマニの長さの最適化や低背圧排気系を用いるなど、専用のチューニングを行い、全域でツキのよい、気持ちよく伸びる加速フィールを実現しているのだ。



伸び感を続けるために、加速度の変化を感じる領域を拡大。刺激的なピークパワーのインパクトではなく、奥行きのある加速感を持続させることに注力したのだ。

ベースとなったアクセルのSKYACTIV-G1.5に対して、低回転域からのトルクを高めるとともに、伸び感を伴うトルクカーブに調律されている。回転数は1000rpm高い。



写真中央、クルマの横で微笑んでいるのが、開発主査の山本修弘氏。開発現場の「一体」感を目指し、「感」というキーワードを共有するところから、27名のチームによるND型開発がスタートした。全員がいろいろなクルマに乗って、一体感や軽快感を体感・評価することで、「感を動かす…感動する」クルマ作りに進化していった。



開発陣の情熱が新型ロードスターを、メカニズムだけではなく感性で語る部分で、予想外の領域へと進化させてくれたことで、違う意味で再び恋に落ちてしまうほどの衝撃を受けてしまった。そしてそこには、いつまでも付き合っていきたい…と思える、ちょっと危険な誘惑が、確かにあった。

今回、山本さんをはじめとする開発陣の情熱が新型ロードスターを、メカニズムだけではなく感性で語る部分で、予想外の領域へと進化させてくれたことで、違う意味で再び恋に落ちてしまうほどの衝撃を受けてしまった。そしてそこには、いつまでも付き合っていきたい…と思える、ちょっと危険な誘惑が、確かにあった。

の採用を増したことで軽量化…その身のこなしは、まさに、軽快という言葉がふさわしい。

加えて、気軽にオープンにできることと、幌を下ろしたときに心地よく感じる程度の風が室内に侵入してくる絶妙さを特筆したい。オープンエアの開放感を心地よく感じさせてくれることが、ロードスターの真骨頂だからだ。

初代ロードスターを所有していた私にとって、2代目と3代目は、昔付き合った異性と再会したような気持ちだった。一度惹かれた相手だからこそ、その新しい魅力はよくわかる。

千葉県舞浜で行われた
新型ロードスターの発表会
それまでさまざまな情報が飛び交いつつも
明確なビジョンがなかっただけに
いよいよその姿を見ることができる
ファンは固唾をのんで見守る

**あまりの感激ぶりに
涙が出てしまった人も**

ようやく新型の姿を見ることが
できる。9月4日、その日は朝か
らフェイスブックなどのSNSが
にぎやかしかった。舞浜にはミ
ーティングでもあるのか、というく
らいのロードスターが集結。
インターネットを通じて、抽選
で当選した人が集まるのだが、予
約受付から定員オーバーまでの

の数分だった。人気コンサートの
チケット並みの難関だったよう
だ。平日だというのにこの人出、
さすがとしか言いようがない。
会場にはモータージャーナリス
トの姿も見られ、盛り上がりつ
ているのはファンだけではないこと
がわかる。整理番号順に並んでいる
姿は本当に紳士的で、軽井沢ミ
ーティングが、あの規模になっても
一定のルールにのっとって進行さ
れているのもわかる気がする。

光と音楽、映像による新型ロー
ドスターの紹介は、ファンに大き
な感動を与えたようだ。「思わず
泣きそうになりましたよ」なんて
声も聞かれた。会場にはクレイモ
デルやシャシなど展示物も多数置
かれていた。それらをじっくり見
ながら、感動の余韻にひたりつつ、
午後からは仕事という人も多勢。
急に現実に戻されてしまうが、期
待を裏切らないそのスタイルに、
みんなが称賛の拍手を送った。



2014.9.4 ROADSTER THANKS DAY in MAIHAMA

世界同時の新型ロードスターのお披露目 会場には全国からファンが集まった



懐かしの10周年記念サインカー、そして20周年記念サインカー。となると、30周年はNDにサインすることになるのだろう。



きちんと並ぶ姿は紳士的。ミーティング時でもルールをきちんと守る。だからマツダもいちユーザーに協力してくれるのだろう。



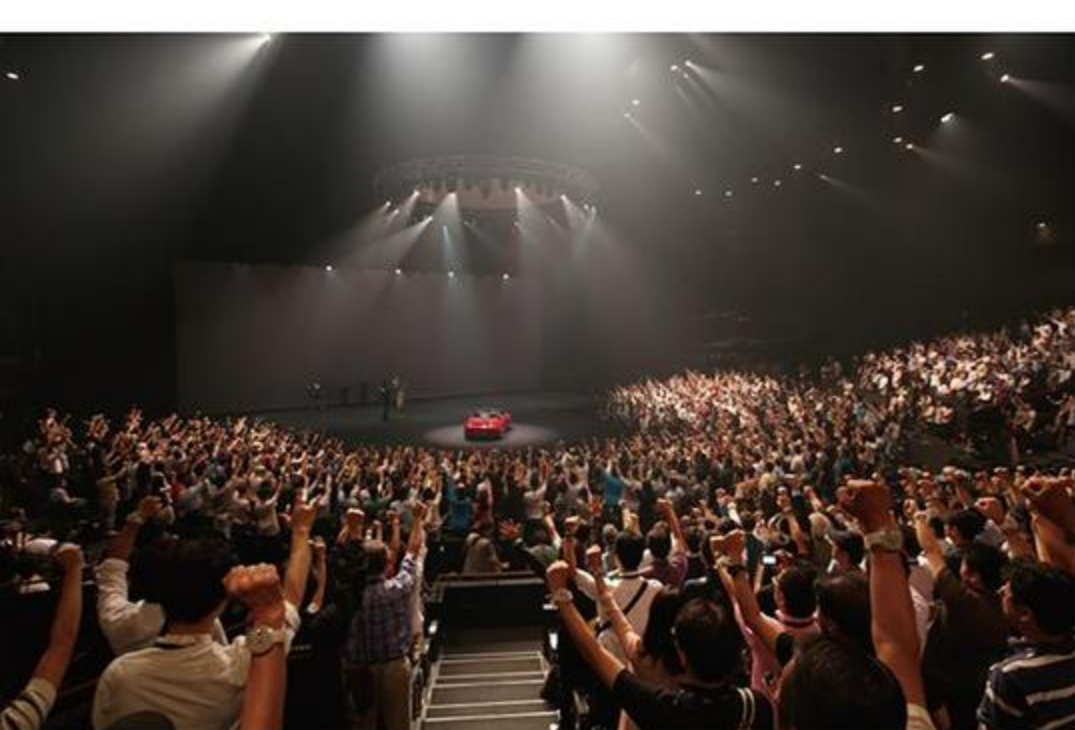
会場を後にしても見るべき展示物が多数だ。じっくり見られるとあって人だかりが途絶えることがないほどだった。



この日の山本主査は、ずっと誇らしげなお顔。一番に見せたかったであろうファンに向け、自慢の新型を披露したのだから。



ここでもタベストリーにメッセージを書くことができた。もちろんひとりのオーナーとして書いてきました。マツダの開発スタッフのものもあったぞ。



新型車の発表シーンとは思えない、まるで大物歌手のコンサート会場のような雰囲気だった。



アンケート

新型ロードスターがお披露目され、意見は本当にさまざま。

そこで、大半の人はどう思っているのかを間瀬サーキットの「秋の大運動会」で、日光サーキットでは「ロードスタ天国」で、そして清里ミーティングでアンケートをとってみた。なかなか鋭い意見が多いのは、「愛」だね。

Q1.新型ロードスターに興味はありますか？

【間瀬サーキット】トータル96
はい……93 いいえ……2 無回答1

【日光サーキット】トータル72
はい……69 いいえ……3

【清里ミーティング】トータル88
はい……82 いいえ……2 無回答4

Q2.いくらだったら購入の対象になりますか？

【間瀬サーキット】
180～200万円……………20
200～230万円……………30
230～250万円……………17
250万円以上でも買う……3
安くても買わない…………3
わからない……………10

【日光サーキット】
180～200万円……………12
200～230万円……………33
230～250万円……………14
250万円以上でも買う……0
安くても買わない…………5
わからない……………10

【清里ミーティング】
180～200万円……………19
200～230万円……………34
230～250万円……………18
250万円以上でも買う……5
安くても買わない…………4
わからない……………8

Q3.新型ロードスターの印象は？

【間瀬サーキット】
●カッコいい！(圧倒的多数) ●デザインがよかった
●ロードスターらしくてホットした、アテンザみたいじゃなくてよかった
●少し目(ライト)が小さい気がするが、それ以外は◎
●リアフェンダーが素晴らしい ●軽そう
●NA6Cに疲れたら買うかも!? etc……

【日光サーキット】
●カッコいい！(圧倒的多数)
●シャープな感じ ●目つきが悪い、かわいさが少ない
●どこか86に似ていてイヤ
●デザインが今風でよい etc……

【清里ミーティング】
●カッコいい！(圧倒的多数)
●ボディの曲線がすばらしい
●幌の開閉が楽そうに見えた
●ボディカラーがとてもいい、きれい
●インテリアがシンプルでカッコいい
●欲しいと思えるクルマ etc……

Q4.新型に望むことは？

【間瀬サーキット】
●価格が安いこと ●簡素なグレード構成
●何も付いていないこと、シンプルイズベスト
●NAみたいに長く遊べるクルマにして！ etc……

【日光サーキット】
●軽いこと！ ●速いバージョンが欲しい
●タイヤが小さいこと
●チューニングベース車として楽しめること
●ソリッドカラーが欲しい etc……

【清里ミーティング】
●軽いこと ●レギュラーガソリン仕様
●整備修理などの費用が安いこと
●日本の道でどのスピードで走っても楽しければよし
●ナビ、外してください etc……

駐車場ではプチミーティング 新型を見て何を思った？



駐車場でコメント取りの撮影をしていたら、ロードスターに乗った人が「今日、何かあったんですか？」と。新型の発表だということ、中には入れないもののカメラを持って外からシャッターを切っていた。ここにもファンがいた、と思ったトピックス。



井口 学さん

「いいけど、正直お金ないから買えませんよ。あんまりカッコいいから欲しいと思っちゃいます。プレスラインが凝っていて、とくにサイドが秀逸ですね。ま、今乗っているNCはカムを入れるなどエンジンに手が入ってるし、嫁も気に入っているんで、口ト6でも買いますか(笑)」



知久隆行さん・恵さん

「悪くないと思います、今までのイメージとは違う感じで。今の時代に作ったロードスターというか。世代ごとのよさがあって、各時代のデザインを使ってるわけですから、今風なものもありかと。ちょっと気になったのは、シートにすわって肘を置いたらポジションが高くないかなって」



千阪和史さん・規容子さん

「1028に十数年乗っています。その前もNA6に乗っていたのでロードスター歴17年になります。新型があれこれすごいとは思いませんでした。欲しくなっちゃうな。この横に並べておきたいです。もう感激のあまり涙出ちゃいましたよ(笑)。演出もすごかったですね」



西山 武さん

「かわいげがなくなっちゃいましたね。いかついイメージです。今の技術だから空力は優れてるんでしょうか？ぐるっと回って見たとき、CR-Z? 86? と思っていました。ボクはNCが好きです。ロードスター全般というよりもNCがよくて買ったので。S2000と迷いましたが」



中島 崇さん

「NBを超えるデザインはないだろうと思っていましたが、ありましたね(笑)。NBの延長みたいなデザインだと思いました。もう、けなしながら帰ろうと思っていたのに(笑)。奥さんがロードスターの新型出ないのかって聞いてきたんで、それはND買っていいってことでしようかね」



黒木栄豪さん・中村智信さん

「カッコいいから、これがRX-7でいいんじゃないですか？クレーとかロータリーでもありな感じ。乗っている人に染まってくのがいいんです(黒木さん)。「オープンカーに乗りたい」ってNCを購入しました。どこもいじってないのは、じつはND待ちだったります(中村さん)」



樋口将樹さん

「家にNBが2台あります。というのは弟も乗っているから。このNBは姉が新車で買って5年したところ、買わないかと言ってきたんです。これ乗らない？乗る！身内割引引きで(笑)。手元にやってきました。新型が出て、しばらくNBを乗り続けることになりそうです」



PARTS À LA CARTE

パーツ ア・ラ・カルト

発売から26年が経過するという初代ロードスターでも、今なお新製品が発売される
そんな車種、世界中を見渡してみてもロードスター以外にない
続々と登場する新製品を隅々までチェックする！



NA AERO PARTS

丸みを帯びたフォルムでも
スパルタンに見せることができる

ジェットストリームのエアロを取り付けたお客さんは
その後、自分でオリジナリティをアップさせることで
ほかにはない1台を作り上げているのだ。

トータル
コーディネートっす！

井上正雄さん

初めての愛車で、これでサーキットも走っています

まだラインアップされていなかったため、NB用のディフューザーをブラケットを付けて
セットしたのがこのNA8だ。
「友だちのロードスターに乗せてもらった(助手席)瞬間に、ひと目ぼれしてしまいました。そ
れでロードスターを買うことになりました。で、宮ヶ瀬パーキングでやっていたミーティ
ングに、ジェットストリームのデモカーが来ていて、カッコいいな～と思って訪ねてみたん
です。雰囲気もよくて気付いたらフルエアロ状態です」
それから自作のパーツを組み合わせることによって、同じ製品をセットしていても違って
見えるように個性をプラスしていったのだ。

人気のダックテールス
ポイラーは、クラシカ
ルにもスポーティにも
マッチする。

ドアミラーのカバー
は、遊びで作ってみた
もの。ワンポイントに
なっている。

テールライトのカバー
は3連タイプになって
ノーマルとはまったく
違う表情に。

NB用のディフューザ
ーを取り付けたものだ
が、今では製品として
ラインアップがある。

インテリアはホワイト&ブラックで統一されて
いる。ときにはチェッカー、そしてファイアパ
ターンを織り交ぜてコーディネートしている。
オープンカーこそ内装は重要だ。

オーバーフェンダーは、張
り出し過ぎず、さりげない
雰囲気にまとめている。

マニアックすぎるアイテムが
あちこちに散りばめられている

大谷弘尚さん

ジェットストリームのスタッフでありながらも、いちロードスター
ファンとあって、自分が付けてみたいものが製品になることも!? サー
キットを走るお客さんも多いため、機能性を考慮した製品ラインア
ップもそろえている。サーキットを走るクルマもドレスアップ心を忘れて
はいけないのだ。

サーキットでダウンフ
ォースを稼ぐためのア
ンダーパネル。かなり
効きそう。

ウインカー部はダクト
の機能性を持たせても
いるので、サーキット
を走る人にオススメ。

デモカーを見て自分も同様にまとめよう！



乗ってから8年ほどが経過している。ロードスターがデビューしたころは大学
生で、当然買えるはずもなく、いつかは…と思っていた。
「ドレスアップはジェットストリームのBリップからです。ツヤ消しのリップを見
たときに、これいいなって思いました」
それに合わせてダックテールもツヤ消しブラックを採用している。



ウインカーはバイク用
をセットしている。フ
ロントの雰囲気がかな
り変わる。



ボディ同色にしたくなかったため、フロントの
Bリップ、サイドステップ、ダックテールとツ
ヤ消しでコーディネートしている。こうしたパ
ッケージであるかのようにまとまりっぷりだ。



NB AERO PARTS

洗練されたイメージのNBには
さまざまなアプローチのエアロが!

ジェットストリームがロードスターのエアロとして
大々的に発表したのがNBだっただけに
そのインパクトは未だに大きいのである



内藤隼人さん

元に戻す気はさらさらないので好きにいいじっている



ドアノブやピラーのフ
ァイアパターンも自作
カッティングしたもの。
カーボンハセプロ
口製で、割高だが便利。

ハデなのは外装だけでは
ない。自作で赤のアクセ
ントを加えているのだ。



ファイアパターンがとにかく
ハデなGT200KITをまとったNB
だ。これを軽井沢ミーティングで
見てビビってきた人も多いはず。
「ロードスター歴は6年で、すぐ
ジェットストリーム仕様になりました。
子供にはよくウルトラマンって
言われます(笑)」



加藤 勉さん

ライバルがいるからこそお互いに切磋琢磨できる



フロアマットは特大の布を自
分でカットして置いた。カー
ペットにも使える。



GTウイングのステーもブル
ーを取り入れている。向こう
が赤ならこちらは青だ。

内藤さんと兄弟車と
も思えるようなGT200
キット装着車。
「毎週のように(内藤さ
んと)つるんで走って
ますよ(笑)。負けん
ねえってお互いに引け
なくなって。購入して4
年目になりますが、まさ
かこんなにハデになる
とは思いませんでした」



本庄サーキットなどミニサ
ーキットを走っている。こんな
にはまるとは自分でも驚き。

ルーフやフロントフェン
ダーなどスーパーチャ
ージャーにふさわしいスパー
タンさを備える。フロント
フェンダーは軽量化とタイ
ヤハウスのエアを強力に
抜くことを目的に製作した
ものだ。



池田拓也さん



鬼海健伍さん

「ダクトテールを付けたいと思ってジェットスト
リームのサイトを見ていたんです。で、実際に付けた
らはまってしまい、アイラインも同時にセット。ター
ボ用のリップを自家塗装するなど、もうジェットマ
ジック(!)にはまっちゃってますよ」



ジェットストリームのカスタ
ムにはまるきっかけになった
のがダクトテール。



サイドから流れるイエローの
テープは、ジェットから購入
した業務用を自分で。



中村善雄さん

「それまでバイクに乗っていたんですが、オープン
カーに乗りたくて購入しました。旧車のようなカス
タムが目立ちた〜い、と思ってスピードスターのホ
イールを装着した。またシートはデザインが気に入
らないので、あえてNA用を付けている。



バンパーからマフラーが出
て、その下にはディフュー
ザーがセットされる。



フェンダーのたたき出しをや
りたくなかったため、オー
バーフェンダーをセット。



片岡 実さん

サーキット走行をしており、メンテナンスはジョ
イファストで行っている。「そろそろGTウイングが
欲しくなっているんですが、レスでどこまでいける
か試したいような。でもそろそろないと危ない領域
になってきています」



サーキットユーザーの装着率
が高いディフューザー。数タ
イプがそろっている。



走行風を取り入れるダクトフ
ァンネルはさりげなく機能を
発揮してくれる。

NC AERO PARTS

すっかり定着してきたNCモデル
フェイスチェンジももはや定番!?

発売から9年が経過するというだけあって
スポーティでスバルタンな
思いきったモディファイも増えてきている

「以前NAに乗っていたんですが、もうNCに乗っちゃうと快適すぎて戻れませんね(笑)。NAのあとS2000に乗って、RX-8に乗ろうかと思っていたんですが、ロードスターに戻ってしまいました。フロントフェイスはバンパー交換で最新に。もともとトラストのデモカーだったクルマ。乗って3年になります」

テールランプカバーで印象がシャープになる。国産車らしく見えないところがポイント。



グリルに当たる付近にダクトのあるNC3バンパー。フロントリップなどラインアップを用意する。

NC2をNC3顔にして
スーパーインテークをセット

水越正彦さん



芝本 淳さん



レギュレーションに沿った
富士チャンピオンレース用エアロ

「今シーズンはチャンピオン奪還を目指して戦いますよ」と宣言した芝本さん。そのために、公認パーツとなったジェットストリームのエアロをまとう。Nゼロ規定によりバンパーより内側にセットし、両サイドはカナード&翼端形状によりダウンフォースを発生。



NCでもダックテールはよく似合うアイテムなのだ。がんばって今年はチャンプ獲ってね!

こんなエアロがあったら、の声に応え
ラインアップが増えている



自らもステアリングを握る大谷さん。ユーザーの声に応えるあまり、エアロのラインアップが増えていく。それだけユーザーの近くで製品開発、製造をしているのだ。



木下直人さん



NDのロードスターもすでに頭の中にあるのでは?

ジェットストリーム
大谷明生さん



マフラーセンター出しとW出しに対応できるリアディフューザー。レーシングカーのようにバックフォグ部がブレーキ運動で光る。



テールランプは光ものチューン+スモークで注目度をアップさせている。

「中古で購入して6年くらいになりましたね。試乗車だったものを買いしました。これに乗るために免許取りましたから(笑)。ずっとノーマルだったんですが、先輩にジェットストリームを紹介されて、価格もリーズナブルだしいいなって。これ奥さんも乗っているんですよ(笑)」

NC AERO PARTS

公道は当然、サーキットでも主役を張る
魅せて、走るを实践した機能派エアロ

フロントからリアにわたるラインアップを揃え、
見映えと走りのグレードを高めるボディキットが、
素材面からも全力でスポーティを鼓舞



商品名	材質	価格(税抜)
グライドリップスポイラー (NC3 純正バンパー用のリップ)	FRP	4万5000円
インフュージョンボンネット	カーボン	20万円
軽量トランク	カーボン	6万5000円
トランクスポイラー Type-S	FRP	4万5000円
リアディフューザー	カーボン	6万9000円
スリットスポイラー (リアディフューザー専用)	カーボン	5万5000円
リアガーニッシュ	FRP	9800円
クーペハードトップ	FRP	22万円
サイドステップ	FRP	5万円
グライドウイング	FRP+カーボン	6万5000円



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

フロントセクション

純正バンパー先に追加するリップは、流線的な形状を意識した。カナードを一体としたほか、出幅を車検範囲内に納めるなど、装着後でもボディサイズは変わらず。ダクト付きボンネットは、純正の半分以下となる約4〜5kg。



NA、NB、NCと、ロードスター用ボディキットを精力的に手がけているガレージベリ-は、デザインから製作まで、すべて自社で行っている業界の老舗ブランド。NC用だけでなく、1型〜3型まで展開する。一部で、オーナーの高揚感を高めるリアルカーボンを用意するなど、付加価値の高いパーツも精力的に開発。多くのオーナーから安定した支持を獲得している。そんなガレージベリ-の製品から、今回紹介するのは、最新の3型用グライドリップスポイラーを筆頭に、既存パーツを含め、小さきまざま装備したモデル。角度調整ができる大型ウイングやダクト付きボンネットといった、スポーティを直球で訴えかける刺激的なパーツもさることながら、スタイリングの印象を決定づけるものも重要なパーツは、やはりフロントだ。じつはこのグライドリップは、ワニメイクレースとして人気を集めている、富士チャンピオンレース・ロードスターカップの公認モデルとなる。

っている。登録ナンバー付き乗用車というレギュレーションをクリアするため、エアロ装着後でも全長が変わることがなく、カナードとスポイラーも一体整形とするなど、レース参戦も見据えた設計だ。

その流れはエアロミラーや、ホイールの突出を車検範囲内に納めるためのリアフェンダー用ガーニッシュにも言えることで、ドレスアップを楽しむ本来の目的である、カッコよさを追求しつつ、本格的なレースにも気軽に参戦できる環境を整えることで、ロードスター界をもっと盛り上げていければという思いが込められているのだ。

しかも今年は、次期ロードスターのデビューイヤー。従来型がより入手しやすくなると予想され、とくにNCはオーナーが増える可能性大。「イジるのも、走るのも打って付けです」と広報担当。NC人気をさらに加速させるであろう、魅せて、走ってを心底楽しめるボディキットにかかる期待は、大きい。

リアセクション



サイドセクション



ホイールのハミ出しを未然に防ぎ、車検対応内に納めるフェンダーのリアガーニッシュ。あるようでない珍しいパーツで、履かせるサイズの幅が広がる。2型共用となる小ぶりのサイドステップともども、製品はFRPのみだ。サイドビューのアクセントとなるエアロミラーはカーボンからも選べる。可倒式ではないが、全幅変化のないサイズにセーブした実用設計であるため、車検にも通る。

ヘッドカバーに限らず
熱に強い樹脂にも加工可能だ



エンジンルームがとたんに華やかになる「結晶塗装」。スタンダードは赤と黒であるが、じつは基本色を混ぜ合わせることで、緑、青、ピンクといった色まで塗装が可能だという。エンジンルーム内の熱に強い樹脂でも塗装可能だという。またヘッドに刻まれている文字の凹凸に対する加工もできる。文字だけ別の色にしたり、凸面だけアルミを削ってヘアライン風に仕上げるなど。下地をしっかり処理した上で塗装しないと、焼き付けしたあとでポロリと剥がれてしまうそう。



ヘッドで1万6000円(税抜)~となる。可変バルタイの場合は作業工程が増えるので1万8000円(税抜)~だ。基本的には要下取りだが、状態によってはできないことも。現品持ち込みもOKだ。

ガレージI ☎0266-24-5086
<http://www.lcv.ne.jp/~komaba7/>

懐かしの名タイヤRE71
最新テクノロジーで復活



「RE71」の名前を継承するモデルが、2月に発売となる。正式名称は「ポテンザ RE71-R」1986年に国内タイヤメーカーで初めてポルシェやフェラーリに新車装着されたスポーツタイヤで、サイズラインアップが豊富なことから、コンパクトから高級スポーツまでが装着していた。RE-11Aに比べサーキットでのタイムも向上している。

RE-71R専用のハイグリップコンパウンドを採用している。名前は昔のものでも技術は最新。



ブリヂストンお客様相談室 ☎0120-39-2936 <http://tire.bridgestone.co.jp/>

企画・製造・管理のすべてを賄える、 一貫生産の自社ファクトリーを完備

完全自社生産を貫くガレージベリーでは、自社内にFRP工場のほか、量産性と耐久性に優れたウレタン工場を併設する、業界屈指の存在。素材の特徴は一長一短であるため、デザインや対象となるパーツに応じて使い分けている。FRPベースとなるカーボン仕様も社内生産だ。肝心要となるマスターや、それを元にした型の成型。FRPの貼り込みやウレタンの流し込み、仕上げ処理など、作業は専任スタッフが担当。徹底した品質管理のもと、安定供給できる体制が整っている。



ウレタンエアロの生産風景。機械にセットした主剤と硬化剤を、型に流し込む直前で混ぜ合わせ一気に注入。硬化が早く、形状によってはFRPの5倍の量を生産可能。



成型直後の製品に残る、バリと呼ばれる不要な箇所を丹念に削り落としつつ、カーボンでは表面を磨いたうえで出荷される。

最重要作業となるマスターの製作は、熟練スタッフによる完全手作業。完成後、型の製作に入り、それを元に量産する。



3型用グライドリップスポイラーの反響のよさを受け、待望論が高かったNC・2型用の開発がついにスタート。グライドリップ最大の特徴である、軸となるリップ部分と、左右両端のカナード部分が一体となる形状は、新作でもしっかりと踏襲される模様だ。もちろん、3型用同様、全長変化のないサイズで設計される。正式リリースは3月上旬頃とのこと。期待して待つべし!



写真はマスターの製作途中だが、グライドリップらしさは感じ取れるはずだ。3型用同様、FRPでリリースされる。

グライドリップスポイラーの2型用
ただいま発売に向け製作中

NB AERO PARTS

NBなのにNAのドアハンドルがセットされている!?
グラマラスなボディラインにもやっぱり似合う

独創的なフェイスマスク、エアロパーツの構成、
そしてデザインを発信するS2レーシング
今回はNBなのにNAドアノブ、という不思議な1台



商品名	価格(税抜)
ドアノブ NA 化	15 万円 (片側 (下取り・持ち込み))
フルキット (オールペン含む)	75 万円



イーザーバースプレー

3218円(税込)



スプレーするだけで塗装ができ、飽きたらはがして元通りにすることができる。ボディはもちろんホイールに塗装することもできる。

タイヤを装着したまま取り付け
ることができるガード。柔らかな
素材でできており、カラーバ
リエーションも豊富にそろって
いるのがうれしい。



ホイールリムガード

5184円(税込)

東京オートサロンには 気になるグッズが目白押し



年始早々に行われる恒例のビッグイベント「東京オートサロン」。2015年はとうとう会場にまで車両が展示されるほどの盛況ぶり。国内に限らず、海外メーカーからの出展も目立っていた。今回はどんなおもしろいパーツがあるか、チェックしてみて。



エスティーリング
菅原 聡さん

人がやらないことをやろうと独創的なスタイリングを提供してくれる。NBのボディにもNAドアノブがしっくりくるのを見て、やはりロードスターの血統なんだと思った。

「NAのドアノブがいった人、結構いそうじゃない？ そう思ってたみたんだけど」と菅原さん。たしかにあのドアノブは他車種にはない遊び心たっぷりのオリジナルデザイン。ただし交換後はドアの解錠はリモコンでのみ操作可能。バッテリー上がりにはくれぐれも注意を！

コブラのような顔でパツと見まるでロードスターには見えない。そんなキットに加えて、NBオーナーにとってはあこがれ(?)ともいうべき、NAのドアノブ移植というワザが盛り込まれた。ありそうでなかったのは、加工がタイヘンだから。ドアノブ周辺をこっそり移植することになるため、NAのドアノブだけあってもダメということだ。まったくつぎはぎ感なく取り付けられているので、まさかそんなふうに加工作っているとは思わなかった。それよりも真っ白だったNBが、それこそコブラのように仕上がっているのではないか。まったく別の仕様に見えるから不思議だ。



言われなければ気付かないほど自然に移植されている。作業はおおがかりになるため、工賃は高め。



TEIN車高調

リーズナブルで人気だが、じつはロードスター用にブラッシュを介してアッパーマウントをセットしている。スポーティな乗り味と、乗り心地を確保するのだ。



中古車販売だけではなくメンテナンスからパーツセッティングまでオマカセだ

ロードスターの中古車といったらここ、というほどの知名度を誇る。程度のいいロードスターのみを取り扱い、販売後のアフターメンテナンスも行っている。また積極的にオリジナルパーツもラインアップしているので、クルマの売買に関係なくても来店してみよう。掘り出しものに遭遇するかもしれない？



オリジナルマフラー

HKSとコラボしたマフラーも好評。乾いたサウンドが好評で、JASMA対応のため車検の心配がいらないところも喜ばれている。



オリジナルホイール

エンケイとタグを組んだオリジナルホイールはNA専用サイズだ。在庫がなくなり次第廃番となる予定なので、今のうちにチェックしておこう。



アイスタイリング

マルハモータース

NA REPRODUCTION PARTS

避けては通れないNAのウィークポイント
根本治療で安心して窓の開閉ができる！

長く乗っていると交換しなくてはならない
消耗部品が存在している
それこそがウィンドーまわりの部品だ

密閉されている部分を開けるとこんな仕組みに。劣化してくるとグリスがボロボロ。



小さい部品に金属ワイヤーを巻き付ける作業は大変。アッセンブリー交換が◎。



パワーウィンド
レギュレーター
価格：2万304円(税込)
／片側

いちばんの特徴はモーター付きであること。新車時の開閉スピード(ワンオーナーでも覚えていないだろう)が戻ってくる。高い品質基準で耐久性も期待できる。

パワーウィンドーならちっともパワーがないために、NAの窓は開閉速度がすこぶる遅い。基本的にはレギュレーター交換となるのだが、純正で新品を購入する場合、モーターとレギュレーターを個別に注文できる。大半はレギュレーターの問題だから、交換すれば基本的に問題はクリアになる。

しかし、それでも開閉速度の遅さは変わらない。しかもワイヤーとモーターリールの組み込み作業をしなければならぬ。これ、素人ではと

ても難しい作業なのだ。反対巻きにしてしまうと、スイッチの連動が逆になって開閉できなくなる。そこでマルハモータースでは、一体となったレギュレーターをラインアップすることに。これならば、ちよこっとメカ仕事をこなす人であれば交換することができはすだし、モーターも新品となるので、気持ちよく窓の開閉が行えるというもの。

また製造を欧州の専門メーカーに委託することで、欧州のパワフルなモーターを装備することができ

ドアロックリターンスプリング

価格：500円(税抜)



ドアのキャッチ部にある小さな小さなスプリングだ。なんでラインアップしたかという、このスプリングが錆びたりすることで破損してしまうと、ドアハンドルと内部ロッドが連動しなくなり、最悪ドアが開かなくなるという事態にも。ステンレス製だ。



NAならではの対策部品を次々にリリースしてくれるマルハモータースは、心強い味方だ。錆で千切れてしまう前にぜひとも交換しておいてもらいたい。ステンレスで錆びにくい。

ウインド・ガイドレール樹脂カラー

価格：2000円(税抜)



ウィンドーが上下する際の偏りを抑制するものである。これが純正では割れてしまっていることが多い。しかも純正部品でこれだけ取り寄せることができない。マルハ製ではきちんと寸法を出して、ガタツキのない動きを実現する。



ウィンドーレギュレーター交換の際にガラスを取り外すと、これが砕けていることがよくある。



中心のシャフトボルトに合わせ、固定後も軽く手でも回転するように中心部の設計をしている。



気になる愛車の
保管状況を
よりよいものに
安心感をプラス

伸縮性に優れた特殊な布で“はちまき”のようにして使用する。知らない間にできてしまう小キズなどから愛車を守ってくれる。マルハではライセンス生産を開始することに。特殊素材XD-Spacer Fabricを専用に製造してもらい日本で縫製する。

185CUPに参加する人だけではなく ストリートでも満足できる



STAGEオリジナルの14インチホイール「185SPL」。信頼のENKEI製RPF1をベースにスポーク及びリムデザインを14インチに合わせてモディファイしている。ハブセンター径もジャスト、もちろんサーキットでの強度は申し分ない。「185SPL」と銘打っているが、185CUP専用ホイールというわけではない。

飽きのこないデザインで、ドレスアップメインの車両にもぴったりマッチする。

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

185Special

価格: 3万7000円(税抜)
7Jx14 +19.5



本来15インチ以上しか設定されていないRPF1。ロードスターにドンピシャのサイズに設定される。



スポークのラウンドやリム形状などが、14インチならではのスペシャルな仕様に。

街中もサーキットも走って 減衰力、フィールを決めている



価格: NCEC 27万円(税抜)
NA・NB 25万円(税抜)

MONACO-SPECIAL

「SPRIT」製のダンパーで、乗り味などは市村代表が決定している。「安からう」ではなく、ちゃんとしたものを作るというコンセプトのもと、しっかりとデータ蓄積を行う。ある程度の仕様にターゲットを絞り、バネレートを決めていく。しかし、「これでいい」と思えるポイントがないのが足まわりの難しいところ。このMONACOは常に進化し続けているのだ。



このバンブラバーは径が細くなるにしたがって、硬度が柔らかくなっている。これは乗り心地優先のため。



ベースは街乗り用に設定し、そこから走る方向寄りにセッティングしていくといいだろう。



基本の減衰力はあくまで方向性を示しているのであり、あとの微調整はオーナーが楽しむところなのだ。

アクティブ ☎048-738-7670 <http://www.active-gt.com>

足まわりがシャキッとして気持ちいい リフレッシュメニュー必須項目だ



ラバーブッシュ&ピロボール ハーフ&ハーフスペシャル

NA/NB用 11万8000円(税抜)

ロードスターの交換ブッシュは22カ所。通常はすべてラバーブッシュを使うがフルピロ仕様になるだろうが、ジョイファストでは半分で使用することで、マイルドさを残したまま、シャキッとさせる。コストパフォーマンスもいいし、アライメントの出しやすさも向上する。NCではリンクごと交換になってしまう。

ゴムブッシュは交換するだけで、足まわりをリフレッシュしたかのようにシャキッと。



ピロはガタツキや音が出ると心配する人もいるが、ブッシュも使われているので大丈夫。

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

ターボ仕様にしたらぜひとも付けたい シンプルで見やすいブーストメーター

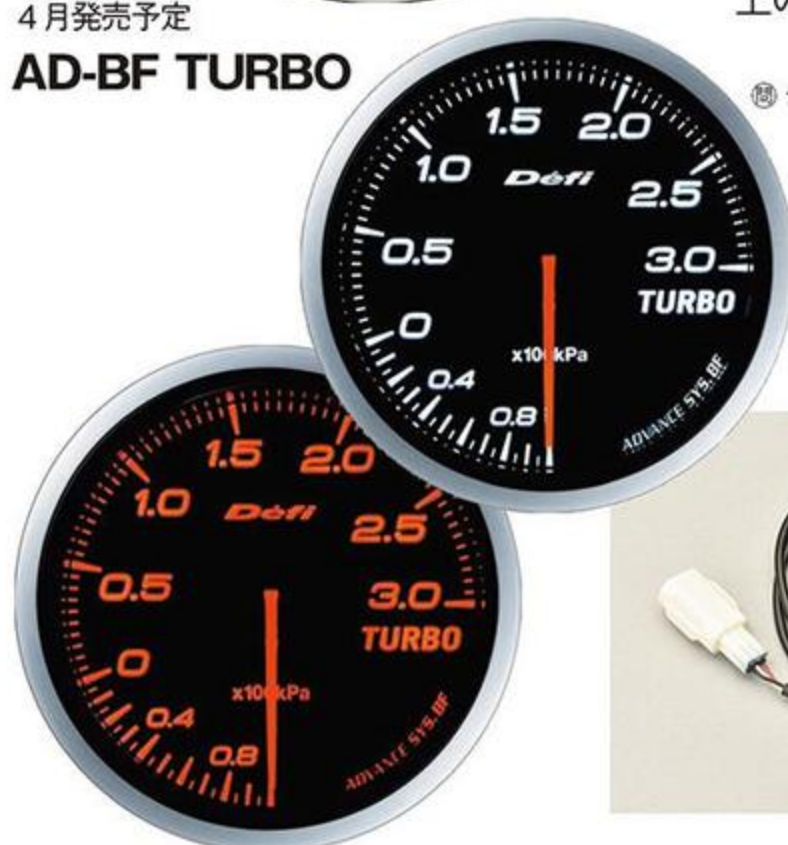


4月発売予定

AD-BF TURBO

ロードスターにはあまりピンとこないかもしれないが、これはデフィの新製品。ハイパフォーマンスエンジンの主流になりつつある、ダウンサイジングターボエンジンの高過給にともない、スケールを300kPaまで対応させたものだ。負圧の発生しないディーゼルターボエンジンユーザーの使用も考慮された。150kPa以上のユーザーにも!

デフィお客様相談室 ☎03-3835-3639
<http://www.nippon-seiki.co.jp/defi/>



デフィリンクアドバンスシステムという双方向通信システムを採用した、次世代システムとなっている。



リアエンドトラスバーNA

価格: 2万6000円(税抜)



ナックルサポートとともにセットしたいのがこれ。リアエンドパネルにトラス形状で左右連結し、車体後部の縦横方向の曲げ、ねじれ剛性を向上させる。SUS304角断面パイプにて製造。

プロスペック ナックル サポートNA

価格: 1万3000円(税抜) 1台分



SUS304製で、ボルトオン装着できるようになっている。サーキット専用と思っている人がいるかもしれないが、ストリートオンリーという人にもオススメ。ワンランク上の硬質なフィールを味わえる。

NA BODY PARTS

ボディ剛性向上の第一歩は
「ナックルサポート」
ストリートでの乗り心地を
損なうことはない

数あるボディ剛性パーツのなかで
何を選んで何から取り付けたいのか…
まずはナックルサポートからだ



取り付け前の状態。ここの空間をつなぐことにより、路面からの入力をダイレクトに伝える。



取り付けした状態。作業時には、緩み防止のピンが固着してなかなか抜けない場合があるが、新しいピンが付属されているので心配ない。DIYでも十分いける。

リアサイドフレームの最後端であるリアエンドパネルも、剛性を向上させることで挙動が変化する。角材を上下斜めにつなぐことで、しっかりとした剛性を与えることができる。ここがまっすぐだと安定しないのは足を広げたほうが踏ん張れるのと同じこと。



セットアップしたらさっそく小田さんが試走してくれる。問題なければオーナーが乗って、その変化を楽しむのだ。

NCが発売になったばかりのころ、ニーレックスがラインアップした「ナックルサポート」は、あっと言う間にシヨップデモカーがこぞって装着するヒット商品になった。実際、セットするだけでシャキツとしたフィールが得られるし、まだ素性のわからなかったNCのムダな動きを制御すると評判だったのだ。

そんなナックルサポートはもちろんNA、NBにも有効なパーツなのである。今回はタイヤセレクト東大宮のイベントを利用して、その性能を実際に体感してみた。

ナックルサポートというのは、フロントナックルアーム裏側のアップ

ーアームと、ロアアームの取り付け支持部に、アングル形状の、つかい棒をする。そうすることで、タイヤからの入力に対して、ナックルアームがたわむのを規制するのだ。

なぜ一体感が生まれるかといえ

ば、タイヤ、ホイールを通してボディに伝わる力がアームではなくナックルサポートを通じてダイレクトに伝わるからだ。とくに高速コーナリング時や、ギャップに対しても吸収するような動きを見せる。剛性パーツを取り付けるといって、動きがクイックになる代わりに、乗り心地を損なうイメージがあるかもしれないが、それはまったくの思い込みだ。

広島県から埼玉の東大宮まで、デモカーで自走してくださったニーレックスの新見社長(左)とアドバイザーの小田さん。





キャリパー交換で ブレーキ強化しても 扱いやすいのが オススメ

NAをNBのブレーキキットで容量アップするというのは、リーズナブルにステップアップできるよくある手法だ。これで270φのローターになるが、対してウィルウッドの2ピースローターキットは280φとさらに大径になる。大きな円盤と小さな円盤…、動きを止めるなら大きいほうが力が少なく済む。また力が少なくいいということは、コントロールのしやすさにもつながっていくのだ。つんのめりそうな効きを想像するかもしれないが、とてもコントロールしやすいのだ。

willwood
ブレーキキャリパー&ローターキット
適合:NA/NB 17万640円(税込)

ケンオート ☎022-797-4611 <http://www.ken-auto.jp/>

どんどん進化するハイグリップタイヤは、ときにはものすごい応力をホイールへと伝える。理想的なレイアウト、10スポークがその応力をも跳ね返す。これまで培ったノウハウを惜しみなく注ぐことで、最適かつ最上、造り込まれたカタチはまさに機能美と呼ぶにふさわしい。



VOLK Racing ZE40
18インチ7万5000円(税抜)~

**スポーツホイールの決定版
NCにピッタリの鍛造製**

レイズユーザーダイヤル ☎06-6787-0019
<http://www.rayswheels.co.jp/>

新製品も続々登場予定 NCがまったくの別モノに!

RX-8のアーム移植をはじめ、NCに対しては徹底的なテコ入れを行っているニーレックス。リアのジオメトリーにこだわりパーツ開発が進められている。下まわりの補強がしっかりしてきたぶん、今度は上が気になるということで、新たなパーツを開発中。これでバランスが取れたら欧州高級スポーツカーレベルだ!



フロントフェンダーブレースはエンジンルームの左右にあるパネルだ。これが効くの?と思うだろうが効果絶大だという。目の付け所がニーレックス。発売間近だ。



NCもNAなどと同様にシートバック部に補強を試みた。すると効きすぎて音が出るためフロントフェンダーブレースを用意することになった。



NCでのナックルサポートは体感済みであるが、NAではどうだろう。さっそくワインディングのあるコースを走ってみると…。サスの減衰を変更したわけでもないのに、全体に柔らかなフィールになっている。そのため、フロントの減衰をひとつ上げてみたりして。今までゴツゴツするから減衰はフルソフトであったが、これならいじって走るのが楽しくなりそう。高速のギャップも「音」が違う。

タイヤも新しいし、4040号がリフレッシュしてますます乗り心地がよくなるなんて。絶対にオススメ!



ニーレックスナックルサポートをNAに!

通勤ですら楽しくなる
コーナリングはサイコーッ

TOWED VEHICLE

ロードスターイベントでの注目度を高めるため ボディ後部を利用したトレーラー仕様を製作!!

新たに創設したパーツブランドをアピールするべく
不動車だったNAの後部を大胆にカット
ちょっぴりキュートなトレーラー仕様へと仕立てる



NBの後端にはロードスター用トレーラーヒッチメンバーを装着。トレーラー部はジェットスキー用のトレーラーフレームを用いる。NA後部のボディは被さっているだけで、フレームや車軸といった主要パーツはベースとなるトレーラーのものを使う。



ライトカバーやプレートホルダーといったパーツを一気に揃え、ロードスター向けパーツブランドの『Paddock!』を発足させたエイ・エス・カンサイ。これまでもユーズドカーの取り扱いを行っていたが、ロードスターのアフターパーツマーケットにはまったくの新規参入となるため、知名度不足は否めない。

そこで「各地のミーティングにも積極的に出向く予定だけど、パーツを並べるだけでは、やっぱりインパクトに欠けるよな」と、思案したのは代表の浅井さん。「ミーティング会場でも少しでも目立つクルマを作ろう」と完成させたのは、なんとロードスターのトレーラー仕様だった。

その理由は簡単。デモカーとして

用意していたNBのほかに、たまたま不動車のNAが手元にあったから。それを生かし、なおかつ注目度も得られる方法として、トレーラー仕様に仕立てることを決断。調べてみると、ロードスター用トレーラーヒッチメンバーは製品が流通しているし、トレーラー部はジェットスキー用が流用できそうだとわかった。

さすがに車体を切断する際は心が痛んだが、エアソー、サンダー、プラズマカッターなどを駆使して、NAのボディをカット。車体後部の切断部分を整形するところまで自力で行った。そのため、製作費を50万円程度に圧縮することに成功。このインパクトなら、コストパフォーマンスはかなり高いと言えそう。





Paddock! エアダクト

価格:カーボン9000円、FRP未塗装5000円

このパーツを使えば、サーキットでナンバープレートを取り外した際に、空いているスペースを外気を導入するためのインターダクトとして使える。



Paddock! ヘッドライトカバー

価格:1万9000円

手軽に表情の変化を作り出せるヘッドライトカバー。精悍な顔つきにアレンジするスモーク系のほか、イエロー、ブルー、グリーンなど、ポップな色もそろっている。



Paddock! プレートホルダー

価格:カーボン1万円、FRP未塗装6000円

純正ホルダーはボリュームがあり、軽快なルックスとは言い難い。そこを見直したアイテムをリリース。



Paddock! フロントコンビネーションランプ・デイルイト変換キット

価格:NA 2万8000円 NB 1万8000円



ウインカーをLEDデイルイトに変換し、同時にリフレクターをLEDウインカーへと転用するためのキット。

小変更で大きく印象が変わる 効果的なアレンジパーツを 次々と開発&リリース!

ロードスター専門のパーツブランドとしてエイ・エス・カンサイが発足させた『Paddock!』。記念すべきファーストモデルとしてリリースしたヘッドライトカバーは、両面テープで固定するだけの手軽さが魅力。NB2以降のNBに適合するが、経年劣化が進行するヘッドランプユニットの黄ばみを低予算で効果的にカモフラージュするツールとして重宝しそうだ。



「今シーズンはこのロードスターレーサー仕様で各地のイベントに参加する予定です。見かけたら声をかけてくださいね」

アラゴスタをベースに仕上げたオリジナルサスペンション。サーキット走行を視野に入れた仕様であるが、サーキットでいい足というのは街乗りも辛いものではないはず。値の張る商品ではあるが、先行投資という意味で装着するのもオススメ。バネレートの設定はフロント10~16kg/mm、リアは8~14kg/mmなので、だんだん腕を上げていったら仕様を変更して、さらに使いこなしていけばいいのだ。減衰力も25段あるから、緻密なセッティングも可能だ。初心者からベテランまで使えてキャパシティは広い。



JFSPEED Aragosta Type-S 全長調整式車高調

NA/NB用 31万6000円(税抜)

オリジナル減衰のサスペンションを ベストな状態でセットアップする



最新鋭のアライメントテスターを導入したので、サスペンションセッティングもさらに効率よく進められるようになった。サーキットでお悩みの方、お気軽に。

RACING CAMSHAFT

腰下ノーマルで極めるヘッドチューン
ねらうは実測200馬力オーバー!

新作ハイカムを発表したオーバードライブ
そこで新製品の詳細に迫ると同時に、カムを軸にした
オススのパワーアッププランも提案してもらった

選択肢があまりにも少ない
NCのハイカムだが、ノーマル
エンジンのパフォーマンス
を最大限に引き出すべく開発
されたのが、オーバードライ
ブが展開するODULAレーシ
ングカムなのだ。

ODULA レーシングカム

9万8000円 工賃5万円
※オプション:ODULA チューンアップ
CPU ADVANCE 9万8000円

これまでもNC用オリジナルカ
ムを設定していたが、新たにニュー
バーションのリリースに踏み切った
オーバードライブ。そこには「腰下
ノーマルの範囲内でパワーを追求し
ていく場合、ハイカムが果たす役割
は極めて大きい。だからこそ妥協は
したくなかった」と、代表である武
地さんの強いこだわりがある。

レーシングカムと名付けたオリジ
ナル新作ハイカムが想定しているの
は、ノーマルのLFIVE、もしくは
ポート加工などを施したノーマル
+αのエンジン。その条件下で扱い
やすさをスポイルせず、なおかつ高
回転域での伸びとパワーを得られる
数値として、作用角はIN264度
/EX244度に設定。製品化まで
には様々なスペックの実装着テスト
を行った。例えば、圧縮比を12.0

「このレーシングカムはノーマルエンジンとの
組み合わせが前提なので、ロココスト&ローリ
スクでNCの可能性を最大限に引き出せます」



オーバードライブ
武地孝幸さん

リフト量については「LFIVE
ピストンのEX側にはバルブリセス
が存在しないので、クリアランスの
確保に限界がある」と、武地さん。
そのため、10mmとするINに対して
EXは振動発生時のマージンも考慮
し、8.4mmに設定する。

なお、純正加工の従来モデルでは
下取りが必要だったが、レーシング
カムは鋳物の棒から削り出すので、
下取りの心配をせずにオーダーでき
るのも大きな特徴となっている。



作用角はIN264度/EX244度、リフト量
はIN10mm/EX8.4mm。イチから削り出す
ことで理想の数値を追求できた。

STEP 1

NC厳選パワー系TUNE



RS-specマフラーはグラスウールレスのサイレンサー構造の採用により、劣化による音量変化が少ない。



バンパー開口部からダイレクトにフレッシュエアを取り込むラムエアインテーク。熱害の影響を受けにくいのがメリットだ。

吸気+マフラーで構成するファーストステップ

カム交換に発展させるまでに、最小限のパーツ変更でフィーリングの改善を図れるのが吸気系のチューニングとマフラー交換だ。オリジナルブランドとして展開するODULAは人気のラムエアインテークのほか、レーシングファンネルやハイフローインテークなど、吸入空気量の増大を促す吸気系パーツを多数ラインアップ。ステップ2で純正センターパイプと組み合わせるマキシムワークスのエキマニを組み合わせるのであれば、排気系はリアピース交換タイプがオススメ。低価格で工賃設定も手頃なのがうれしい。

STEP 2

NC厳選パワー系TUNE

NC1はレブリミットの設定が7000rpmなので、ハイカムの効果を生かすにはレブリミットを引き上げたい。



マキシムワークスのエキマニは、コンパクトな2基のスポーツ触媒で構成し、妥協のないパイプレイアウトを実現。第2触媒は純正使用が前提だ。



ノーマルエンジンのポテンシャルを引き出す切り札となるODULAレーシングカム。ノーマルエンジンであっても、190~195psあたりが狙えるはずだ。

ハイカムを中心に排気系とECUを再構築

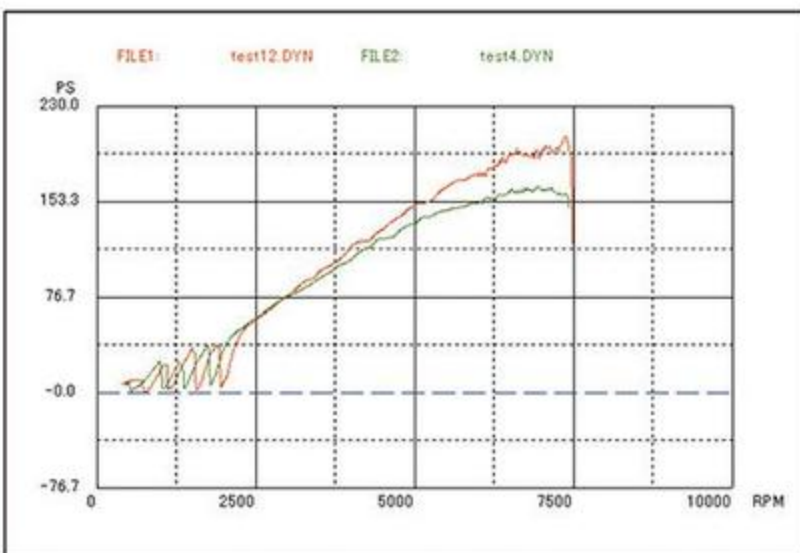
カムを中心に構成するセカンドステップ。エキマニは各社から発売されているが、オーバードライブのイチ押しは、純正センターパイプとの組み合わせを前提に開発されたマキシムワークス製だ。また、レーシングカムは低中回転域を維持しながら高回転域の伸びを強調するが、NC1ではパワー感の絶頂域でリミッターが作動するため、レブリミットの変更を兼ねてECUのチューニングにも着手したい。もちろん、レブリミットが引き上げられたNC2以降も各マップ適正化の効果は絶大だ。

ノーマルエンジンでもハイカムを組み込み、吸排気やECUチューンを駆使してセットアップを施すことで、実測190ps~195psが狙える。さらに腰下がノーマルの状態であっても、ポート加工やヘッド面研といったヘッドチューンを展開すれば、200psオーバーが実現する。それでも物足りないのであれば、ハイコンプのオーバーサイズピストンや2.3ℓハイコンプ仕様などのチューニングも確立されているので、モアパワーを追求していくことが可能だ。



このNC2のオーナーはMFCT(マツダファンサークイットライアル)に参戦し、2014年シーズンはシリーズチャンピオンを獲得している。

腰下のチューニングには着手せず、ヘッド面研、ポート加工、バルブシートカットなどのヘッドチューンを敢行。圧縮比は11.2へと若干引き上げられる。



ヘッドチューンで可能性が広がる200psオーバー

ノーマルは実測160ps前後であることが珍しくないが、取材車両は209.4psに到達。低中回転域での損失もなく、回転の上昇とともに出力が増している。



INTERIOR PARTS

本物だけが持っている見た目の美しさと耐久性
そして機能性はどこにも負けないクオリティ

豊富な種類のルームミラーを展開している
ズームエンジニアリングのミラーには
じつはすごいこだわりが詰まっていた



サイズ、形状、カラーが豊富で コーディネートしやすい

丸っこいボディからシャープなものまで、とにかく種類が豊富なルームミラー。「こんなのあったら楽しいかも」など作っていったら、どんどんラインアップが増えていったそう。手作りの部分もかなりあって、手間ひまかかっている製品なのである。価格設定に見合ったクオリティ以上を確保している。



片手で持てるほどで
劇的な軽量化ができる
タイムアップするかも



エンジンルームやトランク内のバッテリーが軽くなれば、運動性能が上がることは間違いない。とくにNCはバッテリーが大きく重たい。計測してみたら11.3kgほどあった。ところがこのALIANはわずか1.62kg。このアドバンテージは大きいだろう。ALIANはイタリア製でさまざまなサイズがある。小さすぎて不安だという人はワンサイズあげてもいいが、価格もぐっとアップする。



ALIANバッテリーX4

価格: 4万2800円(税抜)

アクティブ 048-738-7670
http://www.active-gt.com

コンバケに穴なしキャメル登場 富士チャン優勝キャンペーンも

ロードスターにベストマッチするコーンズオリジナルのバケットシート(通称「コンバケ」)に新色キャメルが登場した。穴なしタイプもラインアップに加わり、シックなスポーツイメージを提案する。従来品には新たに黒ステッチが追加。現在数量限定で富士チャンピオンレース優勝記念として黒メッシュ(黒/赤ステッチとも)2脚で10万円(税込)のキャンペーン中だ。

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



■ コーンズ バケットシート

価格: 6万680円(黒メッシュ) / 7万5600円(キャメル)



さまざまなカタチにカットされるミラー。試作段階では自社のマシンでカットして、製品化が決定すると、業者に依頼をする。下はドアミラー。

ブルーミラーといっても着色されたものではなく、メッキ処理されたガラスに白いフィルムを合わせるとブルーに見えるのだ。

国産車はもちろん、輸入車まで対応しているため、取り付けステーの種類だけでも40種近くもある。鋳型から作っているのだ。

これがルームミラーを構成している部品だ。細かい部品が使われていて、ふちのゴムは市販品なのだが、接着剤のバランスが難しい。

カーボン目がきれいにしているか、また気泡などが入っていないかをよく見てチェックする。もし発見された場合は補修が軽井沢行き(!)。

ズームエンジンニアリングといえ、ロードスター乗りの間ではドリフトホルダーや、ルームミラーなどを思い浮かべる人が多いだろう。じつは1971年創業の「老舗」で、古くからスポーツカーの開発に携わりオリジナルカラーも製造。ブルーミラーを用いたルームミラーも、手がけて十数年が経過するという。

「ブルーミラーは輸入車でもオプション」として採用されています。アフター品は価格競争になってきてしまっている。気泡が入っていたらいいねいにつぶし、そこに樹脂を入れて磨きこむという作業をするのだ。そしてケースと鏡を接着したあとに、ゴムバンドで固定する。それも手作業だ。1カ月そこらではとても製品として出せないとか。こうしたクオリティ管理がなされてこそ「本物」なのだ。

うからだ。また表面のカーボン処理も、並々ならぬクオリティを保っている。気泡が入っていたらいいねいにつぶし、そこに樹脂を入れて磨きこむという作業をするのだ。そしてケースと鏡を接着したあとに、ゴムバンドで固定する。それも手作業だ。1カ月そこらではとても製品として出せないとか。こうしたクオリティ管理がなされてこそ「本物」なのだ。

テストピースは自社マシンにて製造する



ドアミラーは純正とまったく同じカタチではなく、デフォルメする。純正との透き間を考慮してのこと。



曲面ガラスを型どおりに割る作業は、見ていると簡単そうだが、とても難しい作業だとか。切断面鋭いし。



旧車やラインアップがないもの、発売されたばかりの新型車両やオーダーメイドなど、試作レベルでは自社マシン(名前はジョニー)でカットする。誤差がないか確認したりするのに使われている。

同じものを何枚もカットできる機械なのだが、プログラムを入力していろいろな種類のガラスを切るように変更した。

ノガミプロジェクト

NC AERO PARTS

チューニングにも対応するRHT専用リアスポイラーと 後期用リアアンダースポイラーで完成するレーシーコスチューム

ハードトップ車専用のリアスポイラー。3ピース構成で、トランクリッドとボディに貼り付けて装着する。ウイング部の後端はガーニーフラップ風にデザインされ、最適なダウンフォースを得られる。

NOPROブランドからハードトップ(RHT)専用設計のリアスポイラーがリリース。あえてソフトトップとの差別化を図り、シルエットとバランスしたこだわりの設計が光っている。リアアンダースポイラーを含めて要注目だ。

NOPRO NC用GTスペック タイプNCリアスポイラー RHT用

価格: カーボン5万8000円(税別)、
FRP4万2000円(税別)



RHT車とのバランスを考慮したサイズの専用リアスポイラー。エアロパーツ用の専用両面テープで貼って固定すればセット完了。カーボン製のほかFRP製を選べばボディ同色での使用も可能。



NOPRO 後期用 リアアンダースポイラー

ディフューザーデザインで、両サイドに脱着式のバーチカルフィン(垂直フィン)を装備するレーシーでスパルタンな仕様となっている。

価格: 3万8000円(税別)、バーチカルフィン付き5万円(税別)

ノガミプロジェクトが新たにリリースしたリアスポイラーはRHT専用用品。すでにNC用としてリリースされているソフトトップ車用と同じく3分割式を採用しており、装着後はリアビューのスポーティさを一気にアップする。カーボン製とFRP製の2タイプから選べる点も従来と同じだ。

RHT専用となるのはサイズであり、ソフトトップと比較して大きめで設計されたサイズはRHT車とのバランスを図っている。ダックテールタイプのデザインだから、後方視界を妨げず、また、車検対応となる安心の仕様なのも魅力。加えて、スポイラーの後端をガーニーフラップ風に立ち上げているのも特徴であり、市販のガーニーフラップなどを例えば高さ調整も可能。ダウンフォースのチューニングができる機能を併せ持つ優れたモノだ。

一方のリアアンダースポイラーはディフューザー機能を備え、装着後のルックスはレーシーそのもの。両サイドのバーチカルフィンは脱着式であり、また、市販のパネルを使っ

バランスを考慮してRHTに似合う 仕上がりにこだわりました

「屋根の存在感に対してリアスポイラーのボリュームでバランスを取り、RHTに似合う仕上がりにこだわりました。エンドがガーニーフラップ風のデザインですから、GTウイングと同様にしっかり効果を発揮します。市販品を使えばガーニーフラップの高さをチューニングすることも可能です」



ノガミプロジェクト
野上敏彦さん



神奈川県三浦郡葉山町一色345
☎046-875-9813 <http://www.nopro.jp/>

主流はもう20インチ超え!? NAに履けるホイールの展示はないのか



東京オートサロンではたくさんのホイールが展示されていたが、いずれも大きなサイズばかり。その中にあってワークはホッとさせるサイズが。おなじみマイスターシリーズ。そのピンクバージョンは、勧めてあげたいロードスター乗りが…。一方のグッカーズは陽気さと美しさを兼ね備えた、アメリカンテイストあふれるフェイスデザインでドレスアップにひと役買いそうだ。

MEISTER CR01

15インチ 4万1000円～
16インチ 6万4000円～



GOOCARS 15インチ 2万3000円(税抜)～

ワーク <http://www.work-wheels.co.jp/>

NC FOOT WORK PARTS

ノガミプロジェクト

サーキットにぴったりの挙動を生む ピロブッシュ+アーム強化メニューに注目



どんなクルマも本格的にサーキットを走ろうと思えば相応の装備、強化などの対策が必要だ。足まわりで定番なのがブッシュの強化であり、レーシーなピロブッシュ化も少なくない。ただ、個別にやろうと思えば費用がそれなりにかかる。

ノガミプロジェクトが用意しているのは、RX-8用のリアアームを使ったピロブッシュ化。ダイレクトなピロブッシュ化に加えて、NCロードスターと足まわりが共通しているRX-8用は、各アームのロッドが太く、取り付け部も厚みがあって強化されているのが特徴だ。つまり、ブッシュだけでなくアームの強化も同時に行えるわけだ。ピロブッシュはアームに組み込み済みだから、作

業はアームの交換のみで完了する。装着後はダイレクトな動きでロードインフォメーションを拾いやすく、サスペンションの性能をフルに引き出した走りが可能になる。

さて、NCロードスター用のオリジナルNC用・PCM(ECU)設定変更にも新たなプログラムの加わり、バージョンアップが可能だ。

新たなメニューは、点火強化プログラム。スパークプラグの火花を強化して燃焼効率を向上するものだ。これによりトルクとパワーアップ、燃費の向上などさまざまなメリットを得られる。現車セッティングはもちろん、ECUを送付してのインストールも可能だ。ノーマルECUへの追加にも対応している。

岡本雄一郎さん



挙動を読み取りやすくなりました

NC型ロードスターを所有して約3年。昨年から本格的にサーキットを走り始めたという岡本さんは、リアアームをすべてNOPROのピロブッシュに交換。「NCはサーキットを走るととくにリアのトー変化が大きいですが、ピロブッシュに交換するととても安定します。コーナリング時の挙動を感じ取りやすくなりました」。ピロブッシュ化で硬質な乗り味になるものの、意のままに操れるダイレクトなフィールは一度味わうとやめられない。



NOPROオリジナル NC用・PCM(ECU設定変更) 点火強化プログラム

価格: 3万円(税抜き)
バージョンアップ1万4000円(税抜き)

NC用(リア用) ピロブッシュ

ラテラル・ロア
トレーリング・ロア
ラテラル・アッパー
トレーリング・アッパー
トーコンキャンセルアーム

価格: 3万円(税別)
価格: 2万8000円(税別)
価格: 2万8000円(税別)
価格: 2万4000円(税別)
価格: 2万4000円(税別)



ピロブールブッシュ採用でダイレクトな走行フィールに変わる。トーコンキャンセルアームを除き、すべてRX-8純正パーツがベース。アームの強化も同時に行える。

NC AERO PARTS

ロールバーで頑強な骨格を構築し
迫力のワイドボディを手に入れた
打倒ハチロクの急先鋒が発進!!

これまではNAでタイムアタックを行っていたジュピターが
ついにNCにも参戦。こちらかなり本気のメイクが施されている



ノガミプロジェクトのクーリングボンネットは、セパンガーニー付きをチョイス。専用ガーニーフラップを搭載し、エンジンルーム内に停滞する熱気を引き抜く効果が高められているのだ。



ロールバー構築の自由度を高めるため、純正ソフトトップを取り外してガレージベリーのハードトップに変更。軽量FRP製モデルをベースにカーボンラッピングを施し、質感の向上を図っている。



タイヤサイズやインセットの選択自由度が広がるようにと、グッドウインレーシングのオーバーフェンダーの装着で大幅なワイド化を実施。前後とも片側約60mmの拡大が図られる。材質はFRP製だが、ラッピングによって精悍なカーボン仕様にアレンジされる。



タイヤはアドバンネオバAD08Rで、サイズは前後とも245/40R17。ホイールは9.5J×17+30のアドバンレーシングRZを選び、ワイド化の恩恵をトレッドの拡大に反映させる。また、Sタイヤでのアタックも予定していて、その際は255/40R17を選択するつもりだ。



コニをベースに、鈴鹿をターゲットにしたオリジナル車高調を開発中。バネレートは暫定的にフロント18kg/mm、リア14kg/mmに設定。かなりのハードレートだが、街乗りもこなす余地を残したセッティングとしている。



ストリートレーシングコンセプトのキャラクターを明確にするため、レースシーンでトレンドとなっているスワンネックウイングを採用。現在はトランクに直付けしているが、いずれはトランクルーム内に専用フレームを構築し、取り付け強度を高める予定だ。

これまではNA/NBを中心とした展開だったが、ついにNC型のデモカーを導入したジュピターネット・カーガレージ。製作コンセプトはズバリ、ストリートレーシング！超絶ワイドなフェンダー、複雑に交錯するロールバー、強烈に自己主張するスワンネックウイングと、そのルックスからはヤル気がヒシヒシと伝わってくる。「今年でNCはデビュー10周年を迎えるし、NDも出てくる。そろそろハードメイクを選択してもいい時期になってきたと思う」と、かなり挑戦的で割り切った仕様に仕立ててきた。

エンジンには当面カム交換ぐらいのライトチューンでセツトアップを進めるが、それでも「Sタイヤを履いて鈴鹿で2分25秒」を目標に掲げる。そのためには「タイヤサイズとホイールサイズの選択肢は限りなく広げておきたい」と、オーバーフェンダーを装備。全幅は1840mmに達する。そして、なによりも没頭したのがボディ補強。ワイドサイズのSタイヤを装着してもネジレない強固なボディを目指して、ロールバーが徹底的に張り巡らされる。ガレージベリーのハードトップに置き換え、純正ソフトトップを取り払ったことも、ロールバー構築の自由度拡大に大きく貢献している。

これはと並行して鈴鹿をターゲットにサーキットスベックのオリジナル車高調も作った。強靱なボディに仕上げておいたので、バネレートを上げていってもフレームがたわんでボディのネジレを誘発するなんていうことは皆無。「サーキットでタイヤにしっかりと面圧をかけられるし、ストリートでは意外なほど乗り心地もいいんですよ」とは、代表・西村さんの弁。

今後はラジアルとSタイヤの双方でテストを重ね、重量も1000kgジャストまでウェイトダウンを図る。いずれにしても過給器に頼ることなく、NASポーツとしての限界に挑む予定。

このクラスのサーキットアタックでは大きな盛り上がりを見せている86/BRZの牙城を崩せるかどうか、その動向を見守りたい。



随所にピラー止めやガセット補強を駆使して、Sタイヤを履いてもボディがヨレてしまうことのない、圧倒的な強度を確保する。ヨレやネジレが完全に払拭され、ワインディングレベルでも十分にダイレクト感を味わうことができる。

オーバーフェンダーやフラップ幅1700mmのボルトテックス製スワンネックウイングが攻撃的なルックスの構築に貢献。ガレージベリーのハードトップによってクーペスタイルを手に入れ、リアルスポーツらしい堂々とした風格を備える。



「エンジンはハイカムを組み込むほかはノーマルですが、ハードチューンやSタイヤの装着も見据えて、しっかりとしたボディを作ることからスタートしました。当面はコースを鈴鹿に絞り、2分25秒を狙えるアタック仕様に仕上げていきたいですね」

◎ ジュピターネット・カーガレージ
奈良県大和郡山小泉町2763-1
☎0743-20-4000 http://jupiter-net.net



NC SUPERCHARGER

鈴鹿のような高速サーキットで
S2000と対峙するため
NCのスーパーチャージャー化を断行!!

VTECターボなど、NA車両へのボルトオン過給器のスペシャリストとして
知られるトップフューエルが、ついにNCを素材としてピックアップ!



シングルプリーリードとベルトの選択肢が狭くなるため、クランクプリーリードをダブルプリーリード化。エンジン側はノーマルベルトをそのまま使い、コンプレッサーとリンクするベルトには社外既製品を使う。



インジェクターは3200ccに変更するが、いまのところ燃料ポンプはノーマルで対応している。しかし、高回転域で空燃比がやや薄くなるので、これ以上のパワーを望むならポンプを交換し、インジェクターもさらに容量を拡大する必要があるそう。



S2000や86/BRZなど、他の2L NAスポーツにもよく用いられているHKSのGTS7040をセレクト。パワーレンジは150~400psと広く、NCであればノーマルから排気量アップまで、あらゆるエンジンスペックに対応する。



確保した搭載スペースではベルトがかけられないため、延長アダプターを製作してコンプレッサー側プリーリードの位置を調整。延長したメインシャフトだけでは強度に不安が残るので、補強を目的に3本のシャフトを追加する。さらに焼き付き防止のため、先端部には高精度・高強度のボールベアリングを組み込む。



スペースの兼ね合いでインタークーラー後は60φを使うが、インタークーラー手前のパイピングは50φで構築する。インターパイプやエアクリーナーも、限られたスペースの中で最大限の吸気効率を発揮できるものを厳選した。



メイン開口部内にはインタークーラーを設置。HKSのコアを用いて、サイドタンクをNCに合わせて製作したワンオフ品だ。また、NCのフロントにはサブフレーム的な骨格が存在しないので、インタークーラーを軸にオイルクーラーなどとともに、フロントメンバーにステーで接合することで、剛性を保っている。

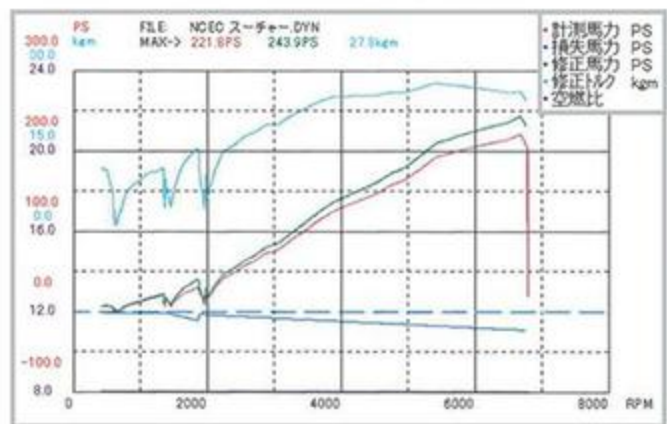


オイルクーラーはリップ部の隙間を有効に活用してインストール。エンジンオイルクーラーと並んで、スーパーチャージャー用のオイルクーラーも設置する。



コンピュータはトラストeマネージアルティメイトに加えて、O₂センサーのフィードバックを制御するためのFマネージを追加。7000rpmに設定されたノーマルレブリミットの範囲内で、点火時期と燃調の調整を行う。

0.5kg/cmのブーストでは実測で243.9ps&27.8kgmをマーク。全域で落ち込みや谷などが見当たらず、フラットな出力&トルクカーブを形成しているのが特徴だ。実走行でも停滞感がなく、トップエンドまでストレスのない力強い加速が楽しめる。



ホンダVTECへの過給器チューンを得意とするトップフューエル。近年は培ったノウハウを存分に活かして、スイスポや86/BRZなど、ホンダ車以外のボルトオン過給器仕様も数多く製作している。メーカーからキットが発売されていない場合はブラケットやパイピングをイチから製作し、ワンオフシステムの構築で対応してきた。

このNCでも「パワーで圧倒されているS2000とのディスアドバンテージを解消して欲しい」というオーナーのリクエストに応え、手っ取り早くパワーとトルクの上乗せができるスーパーチャージャーのボルトオン装着を決意。

他車種での取り付け実績が豊富で信頼性も高いHKSのGTS7040を選んだが、NC用のキットが用

意されていないため、自ずとワンオフパーツを多用することとなった。NCにスーパーチャージャーを搭載するにあたって、もともと苦勞したのは取り付けスペースの確保だ。ベルト駆動で過給を行うスーパーチャージャーは、クランクプリーリードの延長線上にコンプレッサーを設置する必要はある。

しかし、NCではABSユニットの存在が設置場所を大きく制限するため、延長アダプターを製作。さらに3本のシャフトでコンプレッサー側のプリーリードをしっかりと支え、十分な強度も確保している。

エンジンはスーパーチャージャー化と同時に2.3LのL3iVEへと置き換えられ、0.5kg/cmのブースト圧によって243.9馬力を絞り出す。全域で厚いトルクが確保されてお

り、どこからでも力強く加速していく。その瞬発力と刺激は過給器チューンならではのものが、極端に低い回転域でもギクシャクすることなく、スムーズな吹け上がりが見込める。なお、現状はあくまでもファーストステップであり、「オーナーさんが飽きた頃にまた次のステップを考えます」とは、トップフューエルの森本さん。

インタークーラー、インジェクター、燃料ポンプなどの見直しは不可欠だが、コンプレッサー側プリーリードの小径化によってブーストを0.8~0.9kg/cmにまで引き上げれば、300馬力も見えてくるだろう。扱いやすい240馬力もいいが、やはりじゃじゃ馬的な加速の300馬力仕様にも乗ってみたいものだ。NCはこれからが旬といえそう。

NCぐらゐの車格があれば 過給器チューンも違和感ないですよ!

「NCはNA/NBに比べるとパワーもトルクも増大していますが、S2000などのVTEC勢と比較するとパワー不足は否めません。そこで、吸排気を中心としたライトチューンからステップしやすく、熱害のリスクも少ないスーパーチャージャーによるアップグレードに取り組んでみました」



トップフューエル
森本康郎さん

WIDE SIZE S-TYRE

ワイドサイズのSタイヤを武器に86/BRZに対しても遜色のない鈴鹿での激速タイム樹立を誓う!!

鈴鹿で“ロードBAKA”を主催するなど、鈴鹿をホームコースとするオリーブボール。Sタイヤでのセットアップを煮詰め、2分26秒を狙う。



オリジナル鍛造ピストンは0.5mmオーバーサイズの88φ。バルブとのクリアランスを確保するリセス加工を施し、ハイコンプ仕様にアレンジされている。メタル、コンロッドオイルポンプなどはコスワースの強化品を選び、ECUTEKでセッティングが詰められている。

また、パワーとトルク的大幅な上乗せが可能になる2・3ℓ化への興味も尽きない。新型NDロードスターが発売され、さらにそのチューニングシーンが活性化するまで、まだまだNCで進化させる余地はあったと確信しているのだ。

そして、2015年シーズンの切り札として、スーパー耐久のノウハウがフィードバックされたカーボン製ドアの導入も決断。高価なパーツではあるが、これまでの仕様から一気に20kgもウェイトを削減でき、加速やブレーキング性能向上への貢献を期待している。

「次期ND型の登場前に、NCチューンの限界を極めておきたい」と、オリーブボールが丹精込めて作り上げたNCデモカー。2015年シーズンはSタイヤを装着し、代表である近藤さんがステアリングを握り、ホームコースの鈴鹿で2分26秒を目標に掲げる。

フットワークでトピックとなるのは、265幅18インチというサイズのSタイヤ導入だろう。オリジナルのフェンダーフレアの装着によって、前後にとも片側25mmのワイド化を実施。ホイールサイズは9・5J×18+30に設定し、トレッド幅も最大限まで広げている。

Sタイヤのグリップ性能に合わせて、オリジナル車高調もバネレートの見直しをはじめ、各部仕様変更を実施。慢性的にアンダー傾向が強いと指摘されるハンドリング特性についても、メンバーやキャンバーボルトの加工によってフロントキャンバー角を4度までネガティブ方向にセッティングを進め、ナチュラルな挙動に導く。



バルタイ変更、セッティング ライトチューンもおまかせ

ジョイファストではFコンを使ったコンピュータセッティングなども行っている。リセッティングしたい、フィール変更したいなど、気軽に相談してみるといいだろう。足まわりのセットアップに定評のある同店だが、こうしたセットアップも得意としているのだ。調子が悪いと感じるようなら、診断にかけてもらうなど、早めに見てもらいたい。ここは人間と同様だから。



長嶋メカニックは自分でもロードスターに乗っているだけあって、乗り手の気持ちがよくわかっているのだ。

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

クワイフ製のLSD 正規代理店として活動!

最近では車高調のブランド展開を積極的に行うクスコでは、イギリス・ケント州のヘリカルタイプLSDトップメーカーである、「RTクワイフエンジニアリング社」の正規代理店として、クワイフ製品の販売を開始する。30年以上にわたりプレートタイプLSDで国内販売トップシェアを誇るクスコだけに、ますます市場を広げることだろう。クワイフはAT車やギアボックス容量の小さい車両用だ。



QUAIFE
(クワイフ)

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



吸気はエアクリーナーレスにして導入部分をファンネル化。吸気経路がシンプルになってダイレクトに外気が取り込めるほか、クリーナーボックスの撤去によって熱だまりも緩和できる。



2LクラスのNAチューンでは、出力アップに加えて軽量化も重要な課題となる。そこで圧倒的な軽さを求め、アミューズのチタンマフラーをセレクト。洗練されたサウンドも魅力だ。



サードスポーツキャタライザーは、第1触媒を搭載した4-1形状のエキマニとストレートセンターパイプで構成する。エキマニは42.7φ、集合部以降は60φとなっている。



ラジエターはノーマルのままだが、サーキットでのハードユースに備えてエンジンオイルクーラーを追加。周回を重ねても油温は115度ぐらいで安定しているようだ。



前後フェンダーにオリジナルのフェンダーフレアを追加装着し、片側25mmの拡大を図る。かなり迫力のあるルックスだが、あくまでもノーマルのフェンダーラインを継承したワイド化であるのがポイント。



フロントには4ポットキャリパーとローターで構成する制動系のブレーキキットをインストール。ブレーキ容量を拡大することでコントロール性が上がり、唐突なABSの介入も緩和された。



オリジナルのドッグトゥースサスペンションキットは、アルミシェルケースを採用し、リアアッパーケースにもアルミのオリジナル部品を使用する本格派ハイエンドモデル。用途やステージに応じたレート選択が可能だが、デモカーでは鈴鹿を意識したレートとして、フロント14kg/mm、リア9kg/mmが選ばれる。



2015年シーズンの目玉として村上モータースのカーボンドアを奮発。純正に対して片側で約10kg、2枚でなんと約20kgの軽量化が達成できる。



ナローボディのときは235/40R18のSタイヤを履いていたが、オーバーフェンダーの導入に伴って、前後ともにタイヤサイズを265/35R18へと拡大。銘柄はアドバンA050をセレクトしている。

いよいよNCが
走行会ベースとして
面白くなってきたと
実感しています!!

「当店では年に1度の冬の恒例イベントとして、“ロードBAKA”と称したロードスターオーナーのサーキット走行会を鈴鹿で開催しています。近年はNCのエントリーが急増していて、NCベースのスポーツメイクが盛り上がりつつあると実感しています」

◎ オリーブボール 三重県亀山市長明寺町726-7 ☎0595-83-2167
<http://www.olive-ball.com>



オリーブボール
近藤正芳さん

NC AERO PARTS

ついにGTウイングを選択！
空力デバイスやタイヤサイズの再考で
高速コースの鈴鹿攻略に乗り出す

ラジアルタイヤにこだわるストリートスペックの限界に挑むべく、
GTウイングなどの空力パーツを厳選!!



サーキットスペシャルではなく、あらゆるステージをカバーできるスーパーオールラウンダーとして進化を重ねるインテグラル神戸のNC。これまでは地元セントラルをホームコースにしてきたが、2015年シーズンは鈴鹿でのタイムアタックにも取り組むことを発表。

86/BRZ、RX-8、Z33/34など、他のN.A.スポーツでもタイムバトルが激化する国内屈指の高速コースだが、ロードスター専門チューナーの意地と誇りにかけて、まだまだ色褪せないNCのポテンシャルの高さを見せつけるのが目的だ。

鈴鹿を意識して、もっとも大きく更新してきたのは空力デバイス。従来はダックテールも駆使して、GTウイングに頼らない空力チューンを模索していたが、「他車種のトップマシンは強大なダウンフォースで接地性やダウンフォースを稼いでいる」と判断。そこで、「そろそろ次のステップに移行してもいいだろう」と、GTウイングの導入に踏み切ったのだ。

GTウイングの空力効果を最大限に引き出すため、ソフトトップに比べて乱流が発生しにくく、整流効果に優れたガレージベリーのハードトップを採用。フロントにはリップスポイラーやアンダーパネルも追加し、前後の空力バランスの適正化を図る。

また、フロントワイドフェンダーの導入などによって、タイヤは前後とも265/35R18へとサイズアップ

ベース車両はNC1だが、シリンダーブロックをはじめ、エンジン構成パーツは後期純正パーツを多用して再構築。バルブのリフレッシュを兼ねて、コスワースのビッグバルブも組み込まれる。セットアップはトラストのeマネージアルティメイトで行い、実測で225psをマークしている。

プ。ハイグリップ&ハイダウンフォースを軸にしたクルマ作りに大きく舵を切っている。

その一方で、コーナーでは大きな武器となるグリップやダウンフォースの増強も、ストリートでは抵抗というデメリットになる。そのため、後期純正パーツを多用したエンジンオーバーホールにも着手する。

東名のカムやコスワースのビッグバルブも取り入れ、実測で225psをマーク。鈴鹿ではラジアルでの2分30秒切りを当面の目標に掲げ、86/BRZのトップマシンとの差を少しでも縮めたいと考えている。



GTウイングを中心に 空力パーツを見直し 自己ベスト更新をねらいます

「2015年シーズンの目標は、ホームコースのセントラルで悲願の1分30秒切りを達成すること、鈴鹿で2分30秒を切ること。そのため、ストリートスペックのチューニングカーであることは厳守しながら、これまでは封印してきたGTウイングを解禁。空力バランスの再構築に挑んでいます」



インテグラル神戸
安藤正弘さん



ガレージベリーとインテグラル神戸が共同で開発したインターラムデカダクト。大開口の導入部が設けられ、フレッシュな外気を大量に取り入れることができる。



エキマニはパイプ径がやや太めの45φに設定されるノガミプロジェクト製のチョイス。チューニングされたエンジンに合った排気の逃げ道が必要だと判断したのだ。なお、キャタライザーとマフラーはオリジナルを組み合わせている。



これまではウイングレスでアタックに挑んできたが、安定性を確保する定番ツールとして、ついにGTウイングを導入。高速コースの鈴鹿ではトップスピードを活かすため、フラップは最も寝かせた状態で使う。

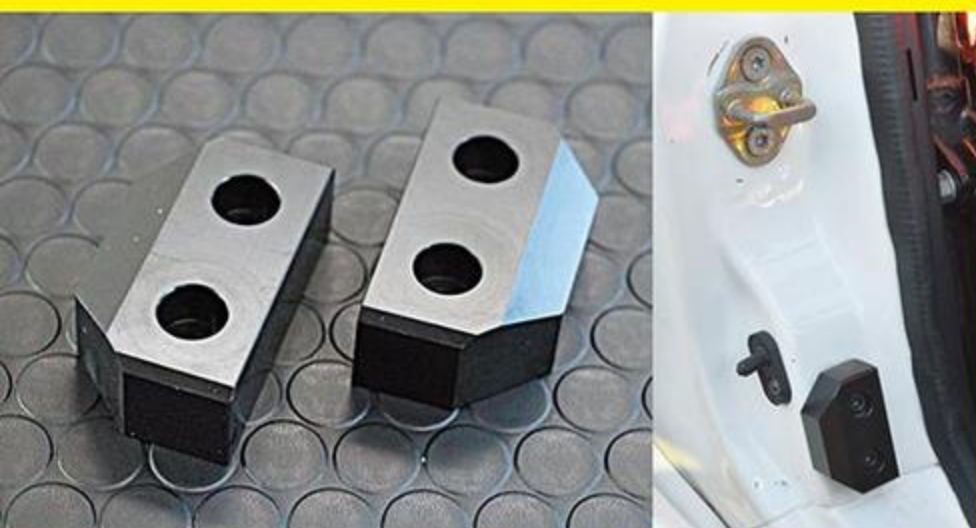


フロントは空力性能が大幅に見直されたNC3純正バンパーをベースに、オリジナルリップスポイラー、純正リップスポイラー、ワンオフアンダーパネルを追加装着。ダウンフォースを増大させ、接地性の改善を図る。



オープンカーならではの ポイントに目を付けた だれもが体感できるパーツ

左右サイドシル、フロアトンネルで構成されるオープンカー専用的高剛性ボディ。このサイドシル剛性にプラスする「体Can」を取り付けてみると、ステアリングレスポンスがよくなる、剛性が増したように思える、きしみ音が減ったという感想もあったほど。ただしドアの閉まりが悪いクルマに関しては、さらに悪化する可能性もある。



体Can

適合: NA~NC
価格: 5500円(税抜)

こここのゴムブッシュを硬度のある材質のものに交換する。するとドアの密着がよくなり高いボディ剛性を獲得できる。もともと純正では遊びの部分を作っているため、NAの大半は交換することで、ドアの開閉がシブくなる。



タイヤやホイールの選択肢を広げるため、フロントワイドフェンダーを企画。拡大は片側10mmに抑えられているので、構造変更を必要としないのがポイント。一方、リアは片側5mmのワイド化が可能なりーガルワイドフェンダートリムをラインアップしている。



純正ソフトトップから整流効果が高いガレージベリーのハードトップへと変更。NCも経年劣化でソフトトップの傷みが激しい車両も多くなってきたので、リフレッシュを兼ねたアップデートがオススメ。



センターフラップを取り入れ、整流効果とダウンフォース効果を意識して設計されたオリジナルディフューザー。走行抵抗になりにくい空力パーツとして注目したい。



街乗りとハードユースを両立できるギリギリのレートとして、フロント11kg/mm、リア8kg/mmに設定。これ以上、レートをソフトにすると、鈴鹿のようなハイスピードコースではアシが動きすぎ、扱いづらくなってしまふ。

インテグラル神戸ではNCデモカー用に255/35R18のグッドイヤー・イーグルRSスポーツも用意しているが、265/35R18のクムホ・エクスタV700も並行してテストを行っている。実はこの両者、タイヤ幅は異なるが、外径はほとんど同じなのだ。



NC SUPERCHARGER

回転数に合わせてパワーが増す
排気量アップのようなフィール

ROTLEXスーパーチャージャーをセットして
プラス50馬力のよゆうを楽しむ
通勤快速からサーキットまで対応できる

ROTLEX

適合: NCEC (AT車は要問い合わせ)
価格: 48万円 (税抜)

キット内容はエアクリーナー、Vベルト、スーパーチャージャー本体、ブラケット、ツインプーリー、オイルクーラー、パイピング、インジェクター、サブコン。NCは取り付け方向が他車種と異なる。



ROTLEXの空気の流れが取り扱い説明書にあった図は英語だらけの中であってわかりやすい。



NCはエンジンルームに余裕がないので、純正アイドラーを使って背側にあるプーリーを動力に使うようにレイアウト。そのため専用のブラケットを用意したり、裏表に溝が切ったベルトを用意するなどして、ベルトが滑らないよう取り付けることができる。

「コンピュータの学習機能がエアフロ制御などどう影響するか見ています。乗ってみます?」



パワーエンタープライズといえば、NCが出て早々にスーパーチャージャーをセットしたが、思うようにパワーが出ずに撤退したと思っていたのだが……。

「当時はイトトン社製のチャージヤーを使っていたんですが、思ったようにパワーが出なくて。音がちょっとうるさい、つてもありません。ただ新型ロードスターが発表になったこともあり、これからNCの動きが活発になるだろうということもあって、再び手がけることになりました」と小野さん。またミニサーキットに足を運ぶと、NCの姿がだんだん増えていることも、開発を後押ししたようである。

今回はロトレックス製で、しっかりパワーも感じられる。ターボのよ

うなタイムラグを生じることがないため、速度域の低いストリートから、サーキットまで楽しめる。キットにはサブコンも含まれているため、別に用意する必要がないので費用的負担が和らぐ。

じつはパワーエンタープライズ、スポーツカーのスーパーチャージヤーをやるのは久しぶり。軽自動車やミニバンが圧倒的シェアを占めているという。少し前ならミニバンはドレスアップはしても、エンジンパーツは装着しないと置いていたら、今は気軽にポン付けスーパーチャージヤーを選択する時代。

専用工具を必要としないので、メカ作業が好きな人なら、自分で装着できるという。こんなお手軽さも敷居を低くしている。

© パワーエンタープライズ
054-530-9111
<http://www.power-enterprise.co.jp/>



効果は……?

NCオーナーとして
乗らぬわけには
吸排気も手つかずで
どこまで楽しめるか

一般道をとろとろ走っていても、トルクが増幅したようで運転しやすい。ミニバンユーザーはこうした力強さを求めてセットするのだと実感。回転を上げていくと、それにとまってパワーアップしていくので、過給器がついていることをことさら強調するようなフィールではない。それでもアクセルのオン/オフに対して反応が早いのでキビキビ感が増す。あ、ちょっとこれ楽しい。安い中古を見つけて付けるの、ありじゃない?

NA&NB ENGINE PARTS

メンテナンス作業はもちろん
パーツ類にも力を入れている

充実の設備と長年ロードスターを手がけた
豊富なノウハウと遊び心が自慢なのだ



これがレンタカー登録されている代車。リフレッシュメニューを施してあるので、参考になる部分も多い。

◎ タイヤプロショップアリーナ
☎0567-28-8830
<http://arena-by-emc.com/>

立派な店舗と整備設備を整えている愛知県津島市のタイヤプロショップアリーナ。中古車の取り扱いもしているの、広い駐車場にはロードスターを始め、RX-7などが並んでいる。

「それでも入りにくいって言われるんですよ。クルマがたくさん止まっているから、逆に入りにくいんですかね?」という西川店長。最近ロードスターで多いのは、やはりリフレッシュメニューだという。

幌といった外装だけではなく、エンジンのオーバーホールなど、重作業も増えていく一方だろう。

「最近、エンジンのヘッドカバーのバフ加工なんか始めたんです。その業者はバイクのカスタムパーツなどをやっているところなんで、腕は確かです。定番といえば定番ですが、自分でやろうと思うとタイヘンじゃないですか」。

ここまできれいな仕上げは、プライベートルレベルではとうてい無理というもの。処理によってはせっかく磨いてもすぐに曇ってしまう。エンジンルームのドレスアップに検討してみたらいいのでは?

タイヤプロショップアリーナでは、NAの代車を用意している。これは普段から手を入れておいて、メンテナンスの参考になればと考えているのだ。代車が楽しいなら、預ける期間が長くなってもいいかも!? アルミホイールや座って試せるシートなどが置かれ充実している。敷居が高いなんて思っている人はもったいない。気楽に来店してみよう。

オレオルブ

適合: NA&NB (1&2) 5MT
価格: 3000円(税抜)

シフトの付け根にある部分に添加するオイル。劣化どころかなくなっているような車両が多いので、交換すると効果は絶大だ。6MT使用不可。



価格: 3万9800円(税抜)

手で触れるのもためらわれるほどの光沢。エンジンルームに華が欲しいと思っている人にぴったり。価格は下取りありのもの。

ちょっと1028を思わせるレイアウト。リーズナブルプライスで、そろそろ交換が必要になってきたという人は選択肢の候補に入れておいて!

適合: NA6&8
価格: 5万9000円(税抜)

オリジナルエキマニ



エンジンヘッドカバーバフ加工



カラフルで個性的なナットがたくさん!

東京オートサロンで見つけた、ホイールナットの製造会社、ミック。汎用のキラキラ光るストーンがついていた、カラフルでまるでネイルみたいだ。もちろん実戦向きの本気仕様(鍛造!)も置いてあった。いずれも日本製なので、クオリティは信頼できるだろう。

さまざまなタイプのホイールナットがラインアップされているので、気になる人はホームページを見てみて。



本格的にサーキットを走る人から、キラキラ系のドレスアップをしている人まで満足できるアイテムがきっと見つかる。

NA ENGINE&FOOTWORK PARTS

トレンド再燃!! あえて、いま注目が集まる
スパルタンなオーバーフェンダースタイル

キープコンセプトだけではつまらない。
細部のリメイクに着手するのをきっかけに、オーバーフェンダーなど、
思い切ったアレンジに挑むのも面白い。

取材でタックイン99を訪れた際に入
庫していたJリミテッドII。以前にソ
レックス搭載などのチューニングを行
い、今回の入庫は前後オーバーフェ
ンダーの装着が主な目的。それに合わせ
てホイールやタイヤも新調された。

関西を代表する老舗ロードスター
ショップのタックイン99で談笑して
いたときのこと。「最近、なぜかオ
ーバーフェンダー仕様のオーダーが
相次いでいますね」と、スタッフの
北川さん。NAは各部純正部品だけ
でなく、以前に取り付けたアフター
パーツの劣化まで目立ってきた車両
も珍しくない。どうやら「どうせな
ら心身のリフレッシュを兼ねて、大
胆にイメージチェンジしてしまお
う」というニーズが多いようだ。

このNA8のオーナーも鼓動や疾
走感にこだわり、ソレックスを中心
にJリミテッドIIのメイキングを進
めていたが、ついに今回、長年構想
してきたオーバーフェンダー化を決
意。オールドレーサーを強く意識し
たルックスへと変貌を遂げた。

フロント片側20mm、リア片側25mm
の拡大を実現するオーバーフェンダ
ーは、現在もコンスタントにオーダ
ーが入り、不動の人気を誇るタック
イン99のオリジナル。武骨な印象を
与えやすいオーバーフェンダーだ
が、JリミテッドIIがAピラーをブ
ラックに塗り分けているのに合わせ

てブラックにペイントする。

「ロードスターは発売からかなりの月日が経過
していますから、いまなお個性的で多種多様な
ニーズが生まれているように感じます」

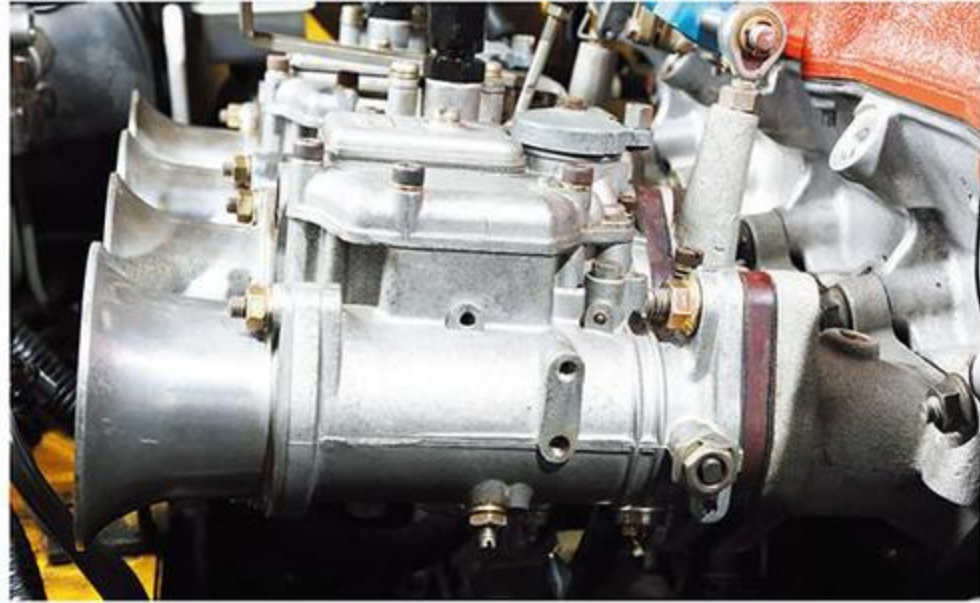
タックイン99
北川佳伸さん



ワイド化実施のため、フロントは純正
をカット、リアは叩き出しで対応。タ
イヤは前後とも205/50R16のディ
レツツアZIIスタースペック。

B6/BPでは4連スロットルの構築も確立されているが、何よりもサウンドのよさを優先し、独特なサウンドを奏でるキャブを選択。このキャブの吸気サウンドをじっくりと楽しむため、マフラーはあえて社外品を装着せず、静粛性に優れた純正を使い続けている。

キャブはソレックスの440。ノーマルのBPと組み合わせることができ、将来的に発展させていっても対応できるサイズだと判断した。



エンジン



フュエルエレメントは純正に加えて、キノコニ製を増設する。万一、異物が混入するとキャブトラブルの原因となるので、念のために装備している。

夏場のヒート対策として、ラジエーターをオリジナル2層式に変更。低価格で、ストップ＆ゴーが多いストリートでも冷えやすい銅製でもあるのがポイント。



高効率化を図るためにエキマニは交換するが、マフラーはあえてノーマル状態をキープしている。エキゾーストの音量が高くなりすぎ、キャブの吸気サウンドが打ち消されることを懸念したのだ。

オレンジアルマイト仕上げのオリジナルエンジントルクダンパー。高回転域でエンジンの振れが抑制され、シフトチェンジがスムーズに行えるようになる。

純正の劣化を隠してくれる 防眩機能搭載のミラーが登場

NA/NBの純正ルームミラーは経年劣化が進行すると、ミラーの縁などが変色しやすい。そこで、タックインでは純正の上に貼り付け、この劣化を隠してしまうミラーをリリース。表面にはブルーコーティングが施され、防眩機能を備えているので、後続車のライトによる眩しさを軽減してくれる。



ブルーガラス
ルームミラー

価格: 4800円

NA/NBに対応するが、NA6~NA8シリーズ1.5用と、NA8シリーズ2~NB用が存在する。

純正ルームミラーは、劣化が進むとミラーの端が変色する。車内のパーツだけに気になりやすい。



足まわり

オーバーフェンダーの装着に伴い、ワイドトレッド化を敢行。それと並行してオリジナル車高調やクスコのLSDによるセットアップを展開。ライトウェイトスポーツならではの軽快感と、リアルスポーツのような安定感を共存させるのが狙いだ。



ローダウンしてもスタビが突っ張らないように、30~40mmダウンを想定して設計。ピロボール部にグリスを補充するための給油口を備える。

オリジナル車高調のヒルクライムダンパーは、フロント12kg/mm、リア10kg/mmの標準レートに変更はない。減衰をややマイルドに味付けする。



オーナーは街乗りの比率が高いが、ワインディングにも出かけるので、クスコの機械式LSDをチョイス。タイプRSの1.5WAYを選ぶ。



ホイールサイズは前後とも8J×15+7。リアは15mmのワイドトレッドスペーサーを追加し、トレッド幅を広げる。

Maintenance

リフレッシュメニューのひとつ 蓄積したエンジンの汚れを洗浄

エンジン本体のメンテナンスとしてオススメなのが
ワコーズの「RECS」システムである
エンジンを開ける必要がなく



NA、NBのリフレッシュメニューで知られる愛知県安城市のポールポジション。幌は相変わらず多いようだが、ここでオススメするのはエンジンオイルやケミカルで知られるワコーズの「RECS」だ。

「これは直接インタークーラニホルドへ洗浄剤を流し込んで、吸気系統のカーボン除去を行うものです。アイドリングしながら作業します。その際、ものすごい白煙が出るのでびっくりしますが、これは薬剤の効果によるもので、とくに汚れがひどいというわけではありません。作業時間はだいたい1時間くらいです。この作業をすることで、エンジンのレスポンスが格段に改善さ

れます。あまりひどい状態になる前にやるほうが効果的ですね」と深津さん。走行距離が延びた車両、アクセルのつきが悪いと感じたら施工するといったようだ。

「うちで作業した方の8割が、作業後の違いを体感していますね」というほどレスポンスアップする。

作業後の効果は200kmほど続く（期間としては2週間）。ピストンやバルブに付着したカーボンを除去する効果が、持続しているということ。エンジンの始動性がよくなったたり、振動がおさまるなど、メリットだらけ。エンジンオイルの交換だけではできないメンテナンスのひとつとして、メニューに取り入れよう。



価格：5400円（税込）～



インマニに薬剤を入れて洗浄するのだが、作業風景はまるで点滴を打たれているような…。薬剤は速やかにデポジットに浸透し、微細な状態に清浄分散する。作業後、走行することで残存したデポジットに浸透している有効成分がさらなるクリーンアップ効果を発揮する。

「エンジンの調子が悪いまま乗っていると、大きなトラブルにつながってしまいますよ」



ポールポジション
深津俊一さん

種類がたくさんあるので ステッチの色も選んでみては？

いよいよ純正のビニール幌がなくなるようである。ということは、ますます社外品の需要が高まっていくだろう。ポールポジションで取り扱っているのは輸入品で、色のバリエーションがとにかく豊富。さらにステッチの色まで選べると言うからワクワクしてしまう。またオプションでNCのようなサイドレインレールをセットしたり（3000円×4本）、熱線入り（+5000円）などステップアップすることができる。



ビニール製もあるが、クロス地のほうが伸縮性があるので、気候によって開閉しづらいといったことがない。見た目にも高級そうに見えることもあってオススメだ。



SUSPENSION PARTS

パーティレースのチャンプから スーパー耐久のドライバーへステップアップ

マツダ注目のドライバーとして活躍するTCRの加藤氏だが
あくまでTCRという拠点があってこそ
サスペンションセッティングはとくにお得意なのだ



TCRサスペンションキット
スペックC

適合:NCEC
価格:26万8000円(税抜)

F7・R6kg/mmのスプリングと組み合わせ乗り心地を犠牲にすることなく、205幅のタイヤを最大限に活かす事を目標に開発を行った。幅広タイヤや、Sタイヤ向けのスペックもラインアップしている。



i-Racing

先日マツダが提携を発表したアメリカ発のシミュレーター「iRacing」を使ったドライバースキルアップのサービス。車種はF1からGT3車両等幅広くあるが、ロードスターはTCRのデモカーのデータを計測して正確に再現されている。加藤さん自ら指導にあたる。価格については問い合わせを。

TCRブレーキパッド

適合:NCEC
価格:F:1万7000円・R:1万6000円(いずれも税抜)

ブレーキを踏み込んだ時の応答性、ABSが介入した時に車体を与える動きと復帰のコントロール性、高速コーナーで唐突に効くことなくきれいに旋回姿勢を作る。



パーティレースのウィナーからこ
っち、すっかりロードスター使いと
しての顔が定着しているが、ショッ
プTCRもしっかり稼働中。充実し
た設備を整え、車検整備からフット
ワークチューンまで対応する。
とくに自身が培ってきたノウハウ
を生かせるのが、フットワークチュ
ーンド。サスペンションのセッティ
ング、ブレーキのコーデイネート
は自信ありだ。各地のサーキットを
走った経験から、的確なパーツ選び、
アライメントはとくにデータが豊
富にそろっているため、走るコース
に対して的確な数値にセットするこ
とができる。何が不満なのか、どん
なふうに走りたいのか、理想に近づ
けるようセッティングアップする。
レース車両の作り方から走らせ方
まで、トータルで見ることができ
るのでタイムアップに伸び悩んでいる

パーティレースでの経験、 ノウハウが生かされている

ストリートの延長ながら、プラスしてサーキットで走るためのアイテムを装備した車両でレースを行うパーティレース。イコールコンディションでしのぎを削るため、限られたチューニング、アライメント設定、そしてドライビングテクニックがモノを言う。こんな過酷なレースでチャンプを獲得した経験は、ドライバーとしてだけでなく、チューナーとしてのノウハウにもつながっている。
「TCRの加藤に会いに来てください」

ようなら相談してみるといいだろ
う。もちろん一般整備なども行っ
ているので、オイル交換もおまかせ。
またリフレッシュメニューも積極
的に行っている。ブレーキのオーバ
ーホールは実績が豊富だ。
ブレーキの効きが悪くなってきた
り、パッドが片減りするようなら、
オーバーホールの必要性ありだ。と
はいえ自己判断せずに、まずは状態
をプロに見てもらおう。それから次の
手を考えるのが得策だ。



TCR
加藤彰彰さん

たくさんのトロフィーが、これまでの戦歴を物語っている。

NC Exhaust manifold

信頼の高品質、高性能、耐久性
優れた機能性は美しさも兼ね備える

ロードスターオーナーにとって
マキシムのエキマニは
あこがれの存在だ



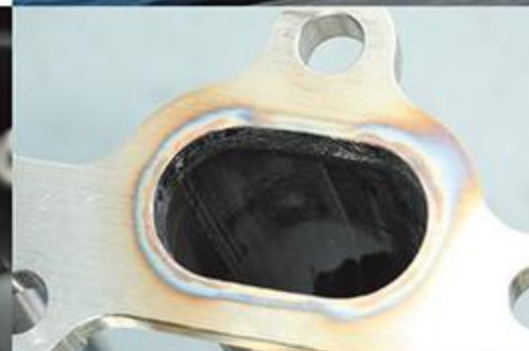
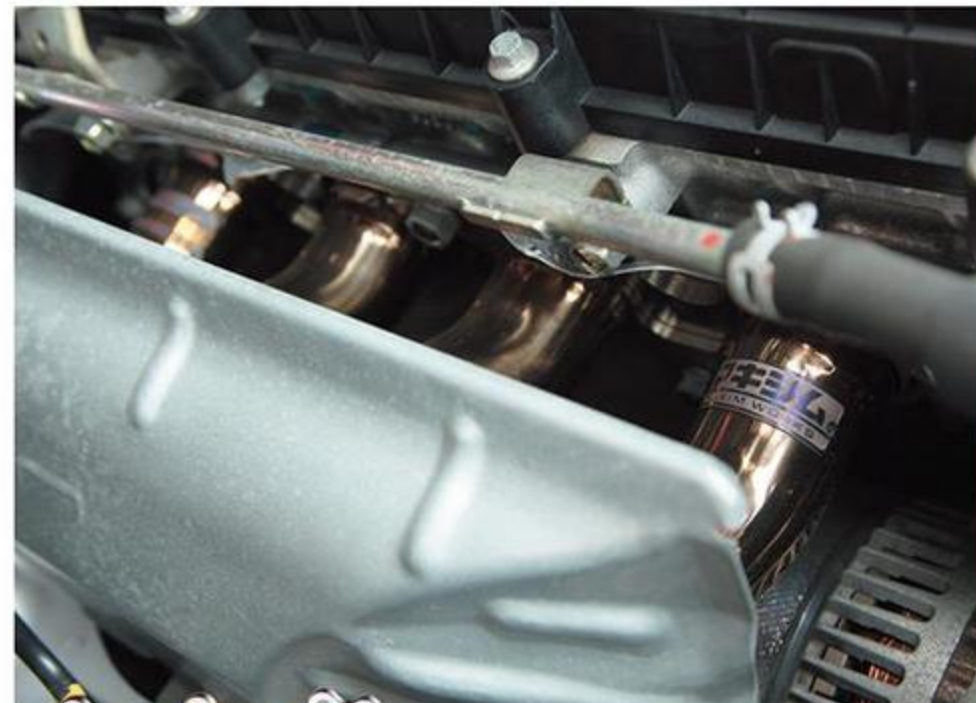
創業30年以上にもなる「マキシム」がラインアップするエキマニは、信頼性の高さから絶大な支持を受けている。なんといっても曲げの美しさ、そして交換したときのピックアップがたまらないのだ。

「性能はもちろんですが、エンジンルームを開けてみたときに、目に入ってくる焼き色など視認性においても楽しめる製品づくりをしています」と福田代表。手作りによる部分が多いエキマニ製作の現場では、品質、性能、耐久性にこだわったもの

づくりが行われている。

モータースポーツ（WRCなど）との関わりが大きかった先代は、過酷な競技という場でエキマニ作りを手がけていた。そのハイレベルな品質管理体制は、今もしっかり踏襲されているのだ。

NC型ロードスターのデモカーには同社製エキマニに、サクラム製のマフラーがセットされており、それは「ナイスサウンド」を奏でている。本物が作り出すハーモニーといったところだろうか。



フランジは1枚の板からNC旋盤によって削られていく。軽量化に仕上げるよう努力している部分だ。溶接部分、曲げの部分などハイクオリティな製品は、高い技術があってこそなのだ。パイプの内側の写真を見るといかになめらかになっているかわかる。妥協をしない職人だからこそその仕上がりなのである。



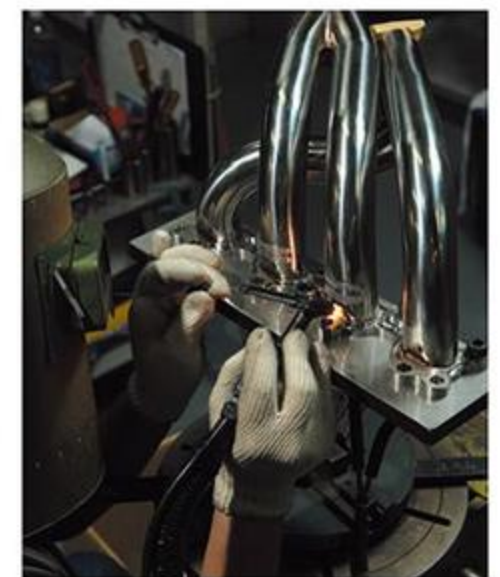
オリジナルエキゾーストマニホールド

適合: NCEC
価格: 17万8000円 (NC1) 税抜
18万8000円 (NC2) 税抜

NC用ならではの技術が生きた逸品。上のプライマリーパイプは溶接によるものであるが、表面処理がなめらかでどこが溶接されているのかわからない。



環境対策としてエキマニ内に触媒がある車両が多いため、車検時に提示する証明書も発行している。



人の手による作業が製品の出来を左右する。これは一朝一夕に身につくものではなく、下積みがあってこそ。ここに日本のものづくり文化が生きている。

歴代の名アイテムがNC用にもラインアップ

ユニークな商品名で楽しませてくれる石井自動車製のパーツ。今回紹介するのは「ど〜だバー」。ロールバーほどごっついのは付けたくないが、剛性アップさせたいという人にぴったりのアイテム。これまでNA、NB用だけだったのだが、デモカーのNCターボ車にも付けてきていた。そしてシートバックバーも現在製作中のようなのだ。楽しみ〜。



石井自動車 0274-82-2545 <http://www.do-da.co.jp/>

SUSPENSION PARTS

どこでも快適に走れるサスはない
目的に合わせてどこを強調するかだ

サスペンションに力を入れているオートエクゼでは
車高ダウンを目的としたスプリングから
サーキットに特化したアルティメットまで取りそろえる



オートエクゼでは「自分の最適仕様がきつとある」と、サスペンションのバリエーションをきっちり分けている。よくあるサーキットもいけるが、ストリートでも快適、といったどこでも快適な足というのは、存在しないと考えている。

やはりサーキットに特化していけば、低速域での乗り心地は悪くなるし、ストリート用の足でスポーツ走行すればロールが気になる。そこで、どこをメインに走るのかに軸を置いたサスペンション選びを推奨する。

スポーツダンパー



6万4000円(NB6&8C)・7万2000円(NCEC)いずれも税抜
適合:NB6&8C/NCEC



スプリングを交換せずにダンパーだけでいいのか、と思われるかもしれないが、車高を下げなくてもコーナリングや加減速時の姿勢変化を安定させることができる。ロールもほど良く挙動がつかみやすい。

ストリートスポーツ・サスキット



15万8000円(税抜)
適合:NB6&8C/NCEC



走りと利便性の面から量産車-15mmに設定。スプリングの強さは基本的な110%。Mrロードスター・貴島氏の動的感性工学をバックボーンとするストリートベストモデルとなっている。

シフトノブ

本革8800円(税抜)
スエード調9800円(税抜)



スポーツドライビングをするなら、シフトノブにもこだわりたい。NCの純正は決して悪くない。だがその大きさはスポーツ向きではない。直径42mmの小径サイズは手のひらに収まりやすく、キビキビした動作がしやすい。本革製に加えてスエード調を新たに加えた。



アルミプレート+ブラックアルマイト処理を施す。マニュアル、AT用あり。

手にしっくりなじむコンパクトな設計

アルティメットスポーツ・サスキット



32万円(税抜)
適合:NCEC

ローダウンスプリング

2万7000円(NB6&8C)・
2万9000円(NCEC)いずれも税抜
適合:NB6&8C/NCEC



基本とする設定車高はマイナス20mm、スプリングの強さは120%程度に抑えて、純正ダンパーとの組み合わせでも、減衰比が低下しないように配慮している。カッコよさにもスポーツ性をプラス。



車高はマイナス25mm、スプリングの強さは250%が基本のアルティメット。大径モノチューブダンパーを採用し、アッパーマウントもピロ化。スポーツカー専用のマニア向けモデルだ。

We Love Meeting

全国各地で行われているロードスターのミーティングを一気に紹介
イベントの楽しげなようにビビッときたら2015年はぜひ！
自慢したい愛車の「売り込み」だって大歓迎だ

2014.10.12

大分ジャンボリーin 大分銀行ドーム

ジャンボリー20周年とNDロードスターお披露目の ダブルアニバーサリーで悪天候もふっとばす



なんと、20回目の開催を迎えることとなったロードスタージャンボリー。今年も多くのロードスター達が、大分銀行ドームに大集結した。今回最大のトピックは、なんといっても新型ロードスター（ND）の初お披露目である。マツダの開発スタッフも会場入りして、各世代のロードスターを駆るオーナー達と交流を図る貴重な時間を過ごした。

NDの除幕式は、会場全体の緊張が高まり、アンバールと同時に、歓喜の声に包まれる。興奮を隠せない参加者たちは、思い思いの表情で実車を食い入るように見つめていた。その表情は、一様に「小さいロードスターが帰ってきた」という安堵感が多かったように映る。

マツダスタッフの表情も、新型が受け入れられるかどうか、という、緊張の面持ちだったが、ひとまずの安堵から、「間違っていない」と自信の表情に変わる。

実車を前に行われたトークショーでは、デザイナー自ら身振り手振りで、開発秘話を語った。オーナー取材を行う中でも、NAやNBに乗っているオーナーたちは「買い替えても良い、むしろ欲しい」という声も多く聞かれ、早くも実車を前にした購入シミュレーションが始まっていた。

少々、気が早いかもしれないが、今回のジャンボリーには、どれほどのNDオーナーが参加するだろうかと、考えてしまう。同一車種で4世代が、一同に会する様子は、貴重な光景となるはずで、早くも今から21回目への期待が高まってしまふ。九州のビッグミーティング「大分ジャンボリー」を体験したことがない読者の方々、今年はいかがが？



FDSやNAの開発者としてお馴染みの貴島孝雄氏が、現役スタッフとしてもトークショーを行うNDへの期待を語ってくれた。



ミニロードスター発見。丸山さんファミリーはRX-8を借りて2台で参加。NBは子どもが大きくなったら受け継がせたいとのこと。



ミーティング終盤では、豪華景品があたるじゃんけん大会とオークションで大盛り上がり。お目当ての商品はゲットできた？



ロードスター用パーツの販売を行うショップが、この日限りの限定特価販売を行っていた。その他、ガレージセールでお宝を探す参加者も。



別れを惜しむつつ、ミーティングは終了。来年の再開を約束しつつ運営スタッフ総出で参加者を見送っていた。また来年！

ジャンボリーといえ ば地元名物の唐揚げ

会場内では、大分名物の「中津からあげ」が販売されていたが、参加者全員に配られる唐揚げ弁当もジャンボリー名物となっている。取材スタッフもいただいたが、ジューシーかつ柔らかい肉質で、うまい！ 贅沢な時間が過ごせた。イベントスタッフの連携によって、心地良い会場づくりをしていることが伺える。



開会式が終わり、いよいよNDロードスター登場！ という瞬間。参加者全員の視線が集まる。



NDロードスターの開発に関わったスタッフたちから、会場の参加者に挨拶が。盛大な拍手で迎えられた。

2014.9.20

中部ミーティングinホワイトピア高鷲

新型ロードスターがあるとやっぱり違う いつも以上の熱気にスタッフも驚愕



澄んだ秋空が広がる絶好のミーティング日より。ホワイトピア高鷲は例年になく参加者でこったがえしていた。というのも、軽井沢ミーティング以降、2014年は全国各地のミーティングに新型NDがお目見えするためだ。いつもは使用していないスペースにも参加車両を誘導するほどの盛況ぶり。

積極的に参加しているようだ。新型目当てでも、中部ミーティングのフレンドリーな雰囲気、楽しさを知ってリピーターになってくれる人はきっと多いはず。

お披露目で盛り上がったのもつかの間、いつものようにイベントはさまざまなコンテンツを積極的にこなしながら、よみなく流れていく。さすがのスタッフ力だ。ドレスアップコンテストでは、優勝目指して年々愛車を仕上げてくる人が増えてきたように見える。

滋賀県のおいしい新米を試食させてくれる河村さん。おかずもだんだん充実していくような……。もう試食しなくても買いますよ、あたくし。



「だんご屋」さんは愛息とともに参加。赤ちゃんだったのに、すっかり大きくなったねえ。



プチコスプレ(?)ではないが、スタッフがゆかたを着て歩いているので違和感なし。イベントならではのオープン走行、普段はやれないです。

新型ロードスターとともに、開発スタッフも各地をまわっている。すっかりユーザーとも仲良し。こんなメーカーと距離が近いクルマも珍しい。



赤いベールに覆われた新型ロードスターが姿を見せると、参加者はもう食い入るように見つめる。いつまでも人だかりが途切れることがなかった。



一人馬力!



久々出勤の4040号。ドレコン参加の予定ではなかったのだが、いつものポジションに展示させてもらっていた。



笑顔のたえないスタッフ勢、すっかり日焼けして顔が真っ赤に。イベントを切り盛りしながらも楽しんでいるのが伺える。

2014.11.2

清里ミーティングin清泉寮

目玉コンテンツがあろうとなかろうと いつもの規模でこちんまり楽しもう



限定100台で展開している清里ミーティングにも、新型ロードスターがやって来た。そのためか、スタッフいわく、開催以来初めて申し込みをお断りする事態になったとか。それだけ新型を見たというニーズが高かったのだらう。

当日は濃い霧がたちこめたり晴れたり変化が激しかったが、心配された雨に降られることもなく新型のお披露目できた。ちなみに今号の表紙の撮影もこの清里ミーティングでさせてもらったものだ。

もともと屋内でのコンテンツが多いイベントだが、今回は新型が展示されているとあって、いつもよりも長い時間外にいたかも。本誌実施の新型に関するアンケートにも協力してもらった。新型は気になるけど、やっぱり「自分のRS」でしょ?



同じロードスター乗りだから、初めての人でも話が弾む。エンジンチューンをした車両はボンネットを開ける……と、人が寄ってくる。



恒例のジャンケン大会、これだけの人数がいるのに、だれも残らなかった、なんてことが1回や2回ではない。



赤いベールの下を早く見たいと参加者が、「かぶりつき」状態。お弁当を届けてくれた業者さんも新顔を見られて喜んでた。



もちろんお弁当のパッケージは新型! いつもたくさんのおかずはこんで、満足度100%。これもスタッフの交渉のおかげ!

2014.10.15

FURANO MEETING in HOPS

どこまでがメーカーの人でどこからが一般？ 境目なくだれもが楽しめるミーティングなのだ



新型ロードスターが北海道へ上陸！とあってか、マツダの開発スタッフだけではなく「お忍び」と称して（？）完全プライベートで参加する社員もかなりいたとか。社内にはロードスター乗りも多いと聞きますからね！

そして、なんといっても北海道はライダー＆ドライバーにとって特別なところであることも、参加したい理由のひとつ。愛車ロードスターで一度は走ってみたいところだけに、新型を見に行くという後ろ盾もあって、いつも以上に盛り上がりを見せる。

関東はもちろん年々遠方からの参加者が増えているように思える。たんなるミーティング参加だけではなく、旅行を兼ねてのスケジュールを組んでいる人が多いこともあるだろう。せっかくの北海道、愛車であちこち走っておきたい。フェリーでの移動すら楽しいものだから、お金をためて一度はフラミに参加してほしい。

さて前夜祭の「激しさ」がフラミの特徴でもある。ミーティング会場にあるホテルに宿泊するため、翌日の心配もそこそこ、無礼講で盛り上がる。ここではマツダの社員だろうが、元主査だろうがおかまいしない状態。そんな垣根のなさがたくさん参加者が集う要因かも。しかし、あまりの参加人数に会場はぎゅうぎゅう詰めの状態だった。

メインのミーティング当日は、開発スタッフが多数参加していたこともあり、例年と違う盛り上がりを見せる。参加台数が多かったため、ラストのツーリングもいつもより時間がかかった。それでも何事もなく終了したのが何より。



左端にいるのは！ オアシスミーティングの平井さんも参加。以前、前夜祭で生演奏していたこともあったりした。もう常連！



カットするのがもったいないケーキだが、入刀は左から山本主査、Rock's山本さん、そして貴島教授(!)だ。素敵なバースデーだ！



新型ロードスターはエンジンをかけることなく、手で会場を移動している。それを見ようとぞろぞろとギャラリーも続く。



参加台数が多かったため、いつもより時間がかかったツーリング。列が長くなることでずれ違うロードスターも多くなり、改めて25周年の勢いを感じた。



まるでニュースに取り上げられているイベントのような風景。みんながロードスターの25歳をお祝いしているところだ。



NA8C / 嶋健さん

前夜祭から参加できず 本当に残念でした(泣)

新型を見ての感想は、「サイドラインがすばらしいです(グラマラス)。ただ、ライトがもう少しどうにかならなかったのかなと思いました」。フロント、リアともに賛否両論あるようで、みんなの意見が偏ることがない。愛車の自慢ポイントは、ガレージベリーのテールランプと、ビットクルーレーシングのセンター2本出しマフラー。生き物みたいでとっても愛着のわくスタイリング。

NB8C / 米澤 匠さん



普段はジムカーナを楽しんでいるという米澤さん。競技がなかったの、ミーティングに参加できた。「JMRC北海道ジムカーナラジアルシリーズR-1クラス優勝車です(えっへん)。新型が見たくて来たんですが、動かしやすそうな感じがしますね。唯一の不満は、現時点で詳細なスペックが不明なことです。早く教えて〜」。みんな思っていることは同じよう。

新型ロードスターを見てみたい
コンパクトでステキですね

NA8C / ちにさん



新型ロードスターを早く見たいと思って、北海道の道東から参加した。ただ、「早くエンジンのスペックを見せてほしい」のがホンネ。自分もエンジンチューンしているだけに、大いに気になる。ご自身はスーパーチャージャーをセットして、フリーダムでコンピュータ制御するNAに乗っているところ。ノーマルとは比較にならない加速感が楽しめそう。

パツと見ノーマルのようですが
スーチャージャー+フリーダムで快走

NA6CE / 関塚秀夫さん



北海道の友人に会うことも兼ねてミーティングに参加。できるだけ軽くしようと考え、M2 1028のハードトップ、チタンマフラー、RSリミテッド(たぶん)のカーボンシートなどを移植している。新型については、「いいと思いますが、ホイールアーチのプレスラインはどうにかならないかなと思います。やっぱNAがいっぱいですよ(笑)」大半の人が同意見ではないかと…。

軽量化のために1028の
ハードトップをセットしました

NCEC / 若桜章則さん



フットワークよくミーティングに参加しているマツダマン! 開発に携わっていたNCをこよなく愛する。もちろん歴代も新型も認めた。NC1にも関わらずISE(インダクション・サウンド・エンハンサー)が装着されているのが自慢ポイント。こうした流用はオッケーというわけですね、さっそく検討しようかな!? 「みなさん増車してもNDをよろしく」って…(笑)。

北海道出身なので
ここは避けて通れない

NB6C / みーちゃんさん



初参加というフラミ。「前からミーティングの存在は知っていたのですが、タイミングが合わず参加できずにいました。今回やっと念願かな、来ることができました。横浜からです! ロードスターがたくさんあってウキウキします」。新型ロードスターを見ての感想は、「なんだか外車チックな感じが受けました。フィアットもこのまま出るんですね?」。

黄色がどうしても欲しくて
WEBチューンで買いました

NA8C / 梅原崇さん



ロードスターが好きすぎてむしろ辛い、という人たちが友だちになりたいと思って参加した梅原さんは、弱冠22歳! 最近ロードスターの若返りがうれしい。新型の感想を伺うと、「デザインがとにかくカッコいい。エランの呪いからロードスターは解放されたと思う」と鋭いコメント。愛車にはレアなKGワークスの「ウインカーダクト」とツライチのワタナベをセット。

ロードスターが好きすぎる人と
知り合いになりたくて参加(笑)

NCEC / りょうすけさん



「今回は25周年なので、イベントを盛り上げるべく、ジェットストリームの社長さんより、貸し出していただきました。スバルランなど出で立ちに、フラミ参加の人たちはガン見!? サーキット走行をしたい人にとっては参考になっただろう。新型を見て思ったのは、「コンパクトなところが◎。デザインの本気度が素晴らしいが、オルガン式のペダルがいただけない」。

ジェットストリームのデモ車を
北海道まで持ってきました

NA8C / そうやまひろきさん



まだ22歳というひろきさん、これからも愛車をいじっていく予定だ。フラミはお手本、参考になる車両がたくさん集まるミーティング。とくに今回は台数が多くて圧倒されたのでは? 新型を見てみて、「外車みたいでカッコいい!」という感想を抱いた。もともとロードスターは歴代からして、国産車らしからぬ風貌だっただけに、これは従来の流れをくんでいるといえるのかも。

とにかくローフォルムを目指し
低く、低くなっていくのだ

NA8C / あきばさん



「美しい富良野の景色の中を、たくさんのロードスターが走るのを見たかった」という理由で神奈川からフラミに参加。そのために、車検切れから1年かけて愛車を復活させたのだ。走れるようになったのはミーティングの1カ月前。ところが北海道上陸直後に函館の漁協でイグニッションキーが回らなくなるトラブルが! なんとか乗り切った新型もじっくり見られた。

1年かけて状態が不動だったのが
車検切れ状態で復活を遂げる

NA6CE / 中田尚行さん



「長年フラミのサイトを見ていて、いつかは参加したいと思っていました。土日が仕事の会社だったので。30年勤めた会社を辞めまして、転職したことで初めて参加することができました。楽しいですね〜」。たくさん集まったロードスターに思わず目移りしてしまう。新型は「カッコイイ! 乗ってみたいし、買えるものなら買いたいです」と絶賛。

いつか参加してみたいと思い
ようやく念願がかなった!

NA6CE / みかみよしひこさん



「2010年に引き続き2度目の参加となります。今回はただのフラミではない(笑)と聞いて…。新型ロードスター、リアビューはいいと思うんですが、自分としては顔がちょっと残念です。人によって意見がわかるのも、マツダとしては想定内!? 感じかたはいろいろあるが、長く見ているとまた違ってみえてくるかも。自分のドレスアップはすべて実用性を重視したもの。」

今回はただのフラミではない
そんな風に聞いて参加を決意

NB6C / ブランコさん



フラミ参加の理由が、「デタッチャブルハードトップの取り付け方法を調べるため」と、マニアックすぎる。副産物(?)として見た新型ロードスターについては、「担当者(メーカー)の説明を聞き、NA、NBロードスターの血を濃く受け継いだクルマと知って愛着を強くした」という。新型を見て、改めてわが愛車への思いを強めている人が大勢いるだろう。

まったくのノーマル仕様ですが
WEBチューンで購入したものが

NCEC / 金井三広さん



ホームグラウンドですっかり開放的になった金井さん。軽井沢や中部ミーティングなど幅広い広報活動のおかげで、フラミは空前の盛り上がりを見せた。Rock'sのメンバーとともに、あちこちのミーティング会場に足を運んだ努力には脱帽！「初めてフラミで泣きました(笑)。新型見ましたが、いいですね。欲しい!! 奥さんを説得……ってまずは貯金か」。

フラミのスタッフとして
本土(一)のミーティングにも参加

NA8C / りょうへいさん



白と黒を自分なりに上手く(!)使ったパンダカラーが自慢。リトラクタブルライトのカバーが色違いで珍しい。新型を見ての感想は「今風のキリッとした印象ですが、NAに乗っている自分としては、リトラを復活させて欲しかった(笑)」。無理とわかっていても、つい考えてしまうのはよくわかる。かわい派にとっては、新型フェイスはちょっと怖い?

社会人になってから購入して
早5年が経過しました

NCEC / Tipoさん



ミーティングで見かけたことがある人もいるかもしれないが、これは「ロードスターとTipoが、ともに25周年ということで各地のオーナーミーティングを巡るためのイベント車を製作しました」。ボンネットにはクラブなどのステッカーが張られている。車両担当いわく、自走&長旅ですが楽しかったと満足げ。どうせですから、新型お買い上げってのはどうでしょう?

ロードスター同様25周年を祝い
新型とともにミーティングめぐり

NA6CE / 斎藤 裕さん



初めてのフラミという斎藤さんは、オリジナル小物を製作している。北陸をはじめ軽井沢、清里など足しげくミーティングに通う。思いきってフラミに参加したのは昨年のほくりに訪れた、Rock's山本さんのパワーに圧倒されてのこと。新型の感想については、「顔がぶさく(爆笑)。早く乗ってみたいですし、NAと並べてみたいです」と辛口コメント。デザインにはちょっとうさぎいよ!

ほくりにミーティングで
ロック山本さんにやられた

NCEC / 住谷正孝さん



「今年4年目、4回目の参加です。昨年末で彼女だった人が今年は嫁になりました」とお祝いムードにさらに明るい話題が。しかも、新型については「購入します。でもNBは売れません」いきなり増車宣言。ひとり1台乗ればいいのか? ロードスターは雨が降っていても、幌(ロビンス)に当たる雨音さえ心地いいという。ロードスターが好きすぎて辛い人、ここにもいました。

去年まで彼女だった人が
嫁さんになったので参加です

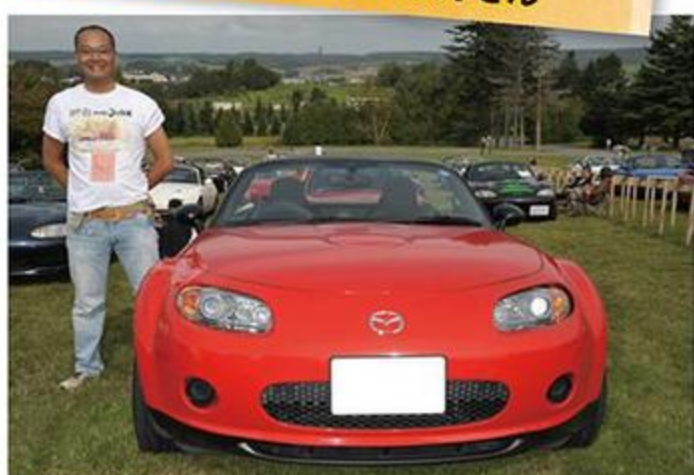
NA6C / 赤川翔哉さん



自分でラッピングしてきたという愛車。よくまとまっているのでは。まだ24歳という赤川さん、今回のフラミには同年齢の人が多かったのが楽しめたのではないかと。新型についての感想は、「カッコよかったです。できればエンジンもかけてほしいですね」と。みんなも同じように思ったことでしょう。新型についてはかなりじらされてますが、今年は新型オーナーが参加するんだらうな。

来年もまた参加したいと
そう思わせてくれたミーティング

NA6CE / 松田祐介さん



「みんなとバカ騒ぎをしたいので、そのためにフラミに参加しているようなものです(笑)」。当日よりも前日でエネルギーを使い果たそうなのは、ほくりにミーティングと同じ系統。愛車はトウルレッドにブラックのアクセントを加えているのがポイント。そして新型については、内装が気に入ったようす。ポジションのLEDは好みではなかったみたいだ。

フラミは当日も楽しいけど
絶対に前夜祭からがオススメ

NB6C / まなぴーさん



フラミに栃木から参加してきた。自分のロードスターで、北海道を走ることが前からの念願だった。その念願が2014年のフラミでかなったのだ。たとえロードスターでもレンタカーでは絶対に味わえない爽快感、痛み付きになりそう。北海道で見た新型の感想は、カッコいいけど、やっぱりボディはNBがいちばん美しく色っぽいと、「やっぱり自分のロードが好き」。

愛車で北海道に上陸するのは
これが初めてとなります!

NCEC / てつを@NC3さん



「北海道はでかいっすね。また来たいと思いました。新型は外車のような色を感じました。全長が4mをきったので、カーフェリーが安くなるかな(笑)。タイヤ代も安くなりそうだし。ただマツダコネク트가な〜」って、同感! ここは選んではいけないところだ。愛車の自慢ポイントはサクラマフラーとマキシムエキマニの、快音コンビネーション。これ、いい音するんでホントおすすめ。

メディア対抗と日程がズレて
そのおかげで参加できました

NCEC / 082さん



期待していた新型ロードスター、「すべてOKじゃないですか? コンパクトでカッコいい。ただ、オーディオを替えられないのが今イチだな」。参加者の多くが同じ感想をもらしていたから、ここはオーディオレスとか、マツダコネク트가選んではいけないところだ。シートは究極のローポジションにセッティングしたというから、ご本人以外前は見えないかも。

NDが見たいという
義務感からフラミ参加

NCEC / 中根聖始さん



ガレージベリ代表も自走でフラミに参加するとは、やはり25周年はいつもと違う。ずっと北海道を走ってみたいと思っていた、というのはだれもが思うこと。「あ〜、楽しい〜」と社長が言っているところ、スタッフは別イベントで仕事してました。「ND買いますよ。乗ってみて、みなさんのご意見を参考に、パーツを開発したいと思います」の言葉に期待したい。

いつも案内をいただいていたので
初めて参加することになりました

なんとなくノリでフラミに
グリーンの絨毯にピンク目立つ!

NA6CE / 小島侑哉さん



ひとときみんなの目を引いていたのが小島さんの愛車。ピンクのボディに白の幌を組み合わせでおり、軽自動車のようなポップさが漂っている。女のコが乗っているわけではないのがポイント。新型を見て「NAと同じスタイルで出せばよかったのに。ターボとか、ロータリーを積んで300馬力オーバーとか!」。ハチロクでも同じようなことが言われたもので…。

NB8C / えっぽこさん



みんな思うことは同じようで、愛車で北海道を走るという目的と、フラミをうまくコーディネートしている。「ミーティングのあと3泊して、道東をドライブします。前夜祭を含めて、フラミ最高です!」。新型を見るのは初めてではないものの、「最初はえっと思いましたが、見れば見るほど味が出て、今はどこから見てもカッコいいと思います。30周年にはNDで」ってマジ?

25周年を記念して一念発起
愛車で北海道を走りたかった

NA6CE / ユージさん



平成元年、それも9月に納車されたという初期のNA6。そんな低年式に見えないほど大切に持っているのがよくわかる。なんと九州からの参加ということで、気合い入ってます。というのも、新型を見たいこともあってフラミに参加したのだ。「新型はどこを見てもいい感じで、勢いで買っちゃいます? 相棒は走行距離がすでに38万km、月まで行ってますね」。

NA発売日に納車された
大切な愛車なのです!

NB6C / OKU_YU-さん



「一週間ほどかけて道東をまわりました。ずっとロードスターで北海道をドライブしたいと思ってたんです。ドライブにミーティングがセットされるなんて、究極の組み合わせだ。新型の印象もよく、思わず「買っ!」。でもベリーのエアロが付いた愛車のNBを手放すことはできないだろうから、買うとしたら買い足しになる…。こんな人が全国で何人いるんだ?」

ドライブを兼ねてフラミに
やっぱいいですね!

NA6CE / 松本185さん



フラミは広々としたミーティング会場にふさわしく、進行もまったりしている。そんな雰囲気を求めて参加する人も多い。「のんびりできました。開発者の話も聞くことができ、NDはとも考えられているのだと聞きました。大きくないパッケージング、走りも期待できますね。もう少し、顔がシンプルなほうがよかった。あとは開放感がどれくらいあるかが気になります」。

のんびりできてよかった
東京から来た甲斐がありました

NB8C / 武蔵さん



2度目の参加になる武蔵さんは神奈川県からの参加だ。「仲間もできて楽しいです。新型はセクシーなスタイリング、シャープな顔つき、ローフォルムがいいですね。まだ詳細はわかりませんが、もっとハデなカラーをたくさん用意してほしい」とリクエスト。クリスタルブルーに乗っていたら、シックなボディカラーじゃ満足できないのもよくわかる。

とてもあたたかくて
すばらしいです、フラミは

NA8C / りかちゃんさん



りかちゃんはフラミの常連さん。「一度来たらもう一度参加したくなるんです。新型見ましたが、NAの次に乗りたいドキドキするラインが好きです」。やはり自分の愛車がいっぱいという気持ちはみんな同じだ。愛車のNAは「冬でもいっしょに走ってる通勤快速車なんです」と、1年を通じて運転している。真冬でもオープン、と言っている北海道人もいた。さすが、たぐいまれい!

自分のなかで特別なイベント
一度参加したら何度でも

NCEC / hashさん



普段は流す程度にしか走っていないので、購入して3年過ぎても2万kmくらいしか走行距離は伸びていない。北海道に来てからのほうが、いきなり距離が伸びているのでは? 新型を見ての感想は…。「100kg軽い、全長4mだった、テールエンドまわりの処理が◎だと思えます。ただし、乗り替えるかどうかは、家族争議のもとになるからなあ〜(苦笑)」

フラミに参加したいから、が
購入理由の30%を占めています

NB6C / 水色号さん



今回のフラミは本当にさまざまな場所から参加してくれたよう。三重県から参加した水色号さんは「友人に誘われて参加してみたら、楽しい時間を過ごすことができた。北海道だったら、奥様もいつも以上に笑顔で同行してくれる! おまけに新型も見ることができたこと満点。新型は「シャープな目でカッコいいです」と好印象。とはいえボディカラーは愛車の特別なブルーが気に入っている。

友人に誘われて参加しました
とっても楽しいです

NA6CE / 中村典夫さん



以前フラミで一緒にいたことがあるが、フラミに限らず積極的にミーティングに足を運ぶナカムラさん夫妻。フットワークが軽い。ドライブしながらミーティング、うらやましいです。「久しぶりの参加ですが、すごい台数にびっくりしてしまいました。これからはRock'sの時代ですか(笑)。新型もお初ですが、写真より実車のほうがダンゼンいい!」とお気に入りのようす。

ロードスターは最高の友だち
久しぶりに参加しました

NB8C / Ryuさん



1年しかけて日本をロードスターで1周したという。どこを走っていても楽しいから、いい思い出ばかりが集まってしまうのでは? そしてフラミは一度は参加してみたかったというイベントで、これも達成できた。新型については、ちまたで話題になっている「興味味がまったくなかった」が、実車を見てしまったら、瞬間的に「カッコいい!」に変わっていたという。

ロードスターで日本一周
沖縄までは無理ですけどね(笑)

NCEC / 木村大地さん



フロント側からは見えないのだが、じつはRE雨宮のマフラーをセットしているとか。それは珍しい。奈良県から参加している木村さん、新型を見て思ったのは、「デザインは満点ですね。マツダコネクの今後の展開に期待したいところです」とのこと。フラミはアットホームで、みんなに愛されるイベントなので、これからもずっと続けてほしい。

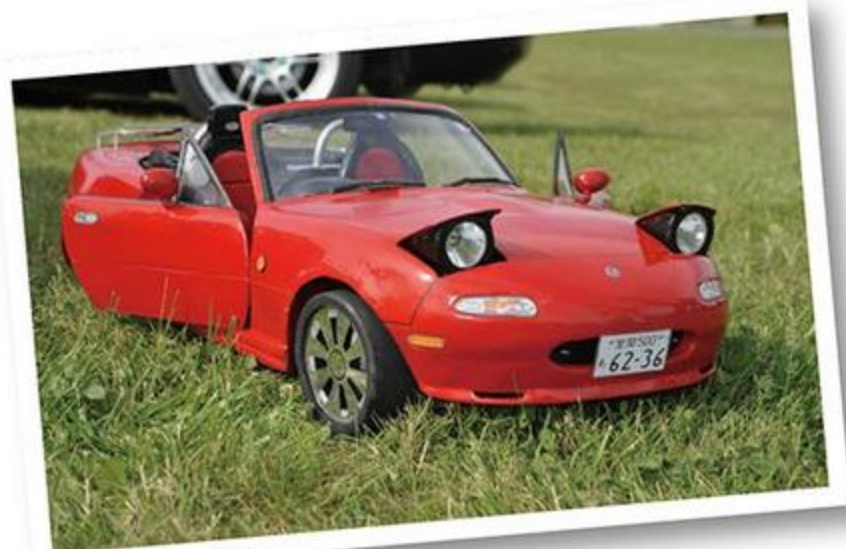
オーナーを愛し、オーナーからも
愛されるミーティングです

NCEC / 大野諭志さん



Rock'sメンバーのため、フラミ中は忙しく動き回る大野さん。「たまたま買ったNBで、たまたまRock'sに誘われ早14年が経過しました。もはや一運生状態ですよ」と悟りの境地。エスケレートシート、オートエクゼの「KIJIMA Spec」をセットしたNC1は、ほどよい車高で段差を気にしすぎることなく快適。「新型? 秘密がまだまだ多すぎて感想にならない!」

気楽にコンビニにも寄れる
運転しやすい仕様にまとめた



新型ロードスターを見に
フラミに参加してみました

ノーマルにこだわったNAで
自走してきました



ほとんどノーマルに乗っているというNAが愛車のぶにゃさん。きれいに、大事にデフォルトの状態で乗り続けるのが目標と言う。「ずるずると参加し続けて5回目、毎年フラミで楽しい思い出を持ち帰るので、可能な限り参加したいと思っています。今回はフェリーで自走できました。新型は、いかつい顔かと思いましたが、下から見上げてみると笑っているように見えますよ」



わたしのなかのロードスターは
かわいくなっちゃ！

みんなでわいわい楽しむミーティング、思わず裸足になるほどの開放感が。新型ロードスターを見て思ったのは「目が鋭い」ということ。自分のなかでは、ロードスター=かわいいだったはずだが、カッコいいというのもありになったようだ。もはやNC2のヘッドライトですらかわいく見えるくらい、新型フェイスはシャープだ。



行ってきま〜す！

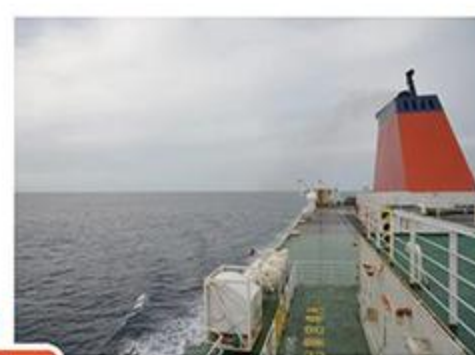
フラミ番外編

フェリーを使って愛車で北海道を走る そんな野望とともにフラミに参加してみよう

13:50~15:18頃、いよいよ北海道
苫小牧港へ上陸。海の駅ぐらっとみな
と市場で食事後、プチミーティング。
これがまた楽しい。



翌日11時40分~13時18分
頃、ゆっくり起きて船の旅
を満喫する。デッキに出て
海風に当たると気持ちいい。
朝寝台も可能だ。



16:50~17:10頃、さんふらわあ ふらのの乗船待ち。
17:44~18:25頃、早速さんふらわあ内の探検を。動き出したらわりと
すぐに夕ご飯に。コンビニで買い出しをしていくのがオススメだ。



フラミ参加ロードスターに遭遇す
ることもよくある。声をかけてみ
て、意気投合したらいっしょに行
くとさっそく友だちゲット。



15:35~18:10頃、いざ、富良
野へ出発。ここはプチツーリング
で、北海道の広大な景色とワイン
ディングを味わう。



明日はミーティング!

到着したらお酒が飲めるっ。本番は
翌日だというのに、みんな心ゆくま
で飲みまくり。それにしても会場に
人がすし詰め状態だ。

以前4040号(NA8C)も、
そして1515号(NC1)もフェ
リーを使ってフラミに駆けつけた。
茨城の大洗港から北海道の苫小牧
に着くもよし、新潟から波おだや
かな日本海を渡り小樽に着くもよ
し。フラミは愛車で参加してこそ、
その醍醐味を満喫できる。お金を貯
めて参加してみよう。

実際にどんなふうに参加したか、
をレポートしてみよう。ひとりでは
不安という場合は、ロド仲間といっ
しょに行くのも手だ。フェリーでは
大部屋からツインルーム、和室まで
さまざまなプランが用意されてい
るので、予算に応じて選べたい。

乗船待ちがいちばんワクワクす
る時間なのは、旅行と同じ。「ロー
ドスター」というだけで、スロープ
を上がる必要のない平らなスベ
ースに駐車することが多い。わかっ
てらっしゃる! 中には海を見なが
ら入れる大浴場もあって快適に過
ごせる。このフェリーに乗っている
時間も非現実的で、貴重な体験と
なるはず。運がよければ明るい時間
帯にイルカを見ることがあるのだ。

2014.10.19

東北ミーティングin笹谷オートキャンプ場

まるで海外のミーティングのようなロケーション 5回目を数え定着してきた!?



新型ロードスターのお披露目を各地で行っているため、日程が変更になってしまったものの、東北でも新型を展示できるとあってテンションは上がる一方。
他の歴史あるミーティングと違って、東北の初開催は2010年。ここで5回を迎えたわけだ。会場はキャンプ場のため、コーヒーをいれて飲んだり、テーブルを出してみたりと、海外のミーティングで見られるような光景が広がる。おまけにクルマを止める場所が緑の大地。フラミヤ清里と同様、カラフルなロードスターの見栄えをさらに

アップさせてくれるようだ。
ミーティング当日は天候にも恵まれ、紅葉も広がり始める東北に、新型ロードスターがペールのかった状態で置かれている。アンペール直後には感嘆のどよめきが初めて見る人、何度か見ている人も近づいて「ガン見」。
来場していた山本主査はじめスタッフに、あれこれ質問が飛ぶ。ユーザーの音が開発の中枢に届くというのにはすばらしいこと。緑豊かな会場ではゆったりとした時間が流れていた。まだ参加したことのない人は今年はずいぶん!



これから「東北ミーティング」も定例イベントとして定着していくだろう。あちこちでBBQのいい香りがしている……。



ここでもたくさんの寄せ書きが集まっていた。30周年イベントには飾られるんだろうなと期待しつつ、場所覚えておかないと。



精力的に全国のミーティングをめぐる開発スタッフ陣営。この日は残念ながらデザイナーの中山チーフは不参加。



いったい何度アンペールしたことか。だんだんペールの取り方がドラマチックになっていく。直後のどよめきが開発スタッフには快感。

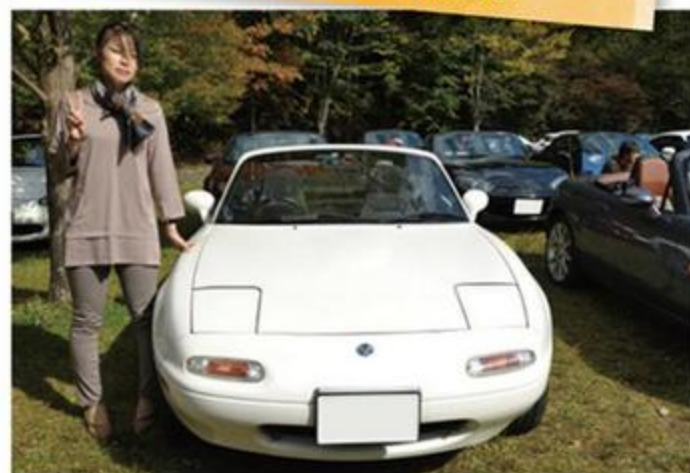
NA6CE / 菅野博基さん



「16〜17年前に友人が始めた『何にもしないミーティング』を引き継ぎました。今のこのカタチに発展させて5年になります。今後もゆるく、そして長く続けていきたいです」と意気込みを語ってくれた東北ミーティングの主催者・菅野さん。新型については、「ひとことでカッコいい、ギュッとコンパクトなのがいいですね」と好印象のようだった。

サーキットにツーリングにと
ノントラブルで走ってます

NA8C / 松田 紡さん



たくさんのロードスターを見ることができて、しかも新型も見られて……と、東北ミーティングを満喫していた様子の松田さん。「東北の紅葉とロードスターたちを見に、千葉県から参加しました。新型を見ての感想は、目のあたりからボンネットにかけてのふくらみが、なんとも言えなくてイイです」と、女性ならではの視線で新型をチェックしていた。

新型のチャームポイントは
瞳とお尻ですかね

NA6CE / 片桐博也さん



「東北ミーティングでもNDをお披露目すると聞き、フォトグラファーの端くれとして行かない理由はなかった(本当はアクアラインマラソンと被ったが)。気どらないミーティングで心地よく過ごしました。新型については各国の法規制や技術の制限がある中、最善な形となったと思う。マツダのロードスターへの思いがぶれない限り、リトラでなくても、それはロードスターなのだね」

本誌イベントレポート特派員
気軽に声かけてくださいな

NCEC / 中村治男さん



新型見たさに参加しました
場所も天気も最高ですね

奥様といっしょにミーティングに参加することが多い中村さん。いろいろ手を加えている愛車は、メーター類交換、タイヤとホイールはアドバンレーシングを装着など、結構気に入っている。見たかった新型については、「試乗してみたい。イメージは最高にいいと思います」とはなる。次回は奥様と東北ミーティングに参加したいとコメント。

NA6CE / 鈴木清孝さん



毎年参加しているので
年に1回の顔合わせでもある

親子で参加、しかも娘さんというのは珍しいかも。残念なことには(?)お嬢さんはミニが欲しいそうだが。新型については、お互いどう思っているのかといえど……。「カッコいいし、走りもよさそう(父)」「ロードスターという丸っぽいイメージがあったけど、凸凹ははっきりしていいと思います(娘)」。どちらも新型に好印象を抱いたようだ。

NB6C / 小林理沙さん



4年ぶりに参加しました
まったりがいいですね

クリスタルブルーのイメージが強いので、クラシックレッドだと意外な感じがする。新型については、「ドライブは楽しさを感じそうです。ドリンクホルダーの位置改善してほしいです」と女性ならではの鋭い着眼点。愛車の自慢ポイントは、クラシックレッドにオリジナルのバケットシートを付けたことだ。

NA8C / 土田正樹さん



北陸ミーティングの常連
ND見たさに参加しました

「いいなと思ったのはリアのデザインで、車体が軽そうに見える。今ひとつだったのは、フロントデザインが今時の流行すぎ」という点。たしかに、飽きられるのが早くないかといった懸念が。東北ミーティングは新潟から比較的近く、東北の友人に会うこともできるので◎。愛車には自作の革パーツで内装をコーディネート。

NB8C / 大塚茉莉藻さん



アールヴァンレッドのNBに乗る大塚さんも、新型を実際に見たいと東北ミーティングに参加。「絶妙なボディカラーとフェイスに心動かされました」と率直に感じたようだ。新型を見ようと参加したミーティングだったが、これを機に毎回でも参加してほしいところ。まずは参加してもらうことに意味があるので、今回の新型お披露目は成功といえるのだ。

新型をひと目見たくて参加を決意してきました！

NCEC / kachan7さん



フルカーボンラッピングに、内装は総レザー張りという迫力ある出で立ち。これは会場でもかなりの存在感を放っていた。目の当たりにした新型については、「セクシーで日本車離れしたデザインと、短い全長は素敵だとおもいます。ただホイールの選択が難しそうですね」。ブレイクすれば各ホイールメーカーが専用設計で作ってくれそうなので、みんなで買うしかない？

東北ミーティングにはスタッフとして参加しました

NCEC / 吾亦紅(われもこう)さん



カッパーレッドのNC1に乗っているワレモコウさん。新型チェックも兼ねて東北ミーティングに足を運んだ。「コンパクトで、ソウルレッドのボディカラーもいいですね。車幅がちょっと」。さらにコンパクトなパッケージングだったらよかったという。同じように考える人もかなりいるだろうが、安全装備などの制約上、全幅の1.7m超えは仕方ないようだ。

新型のソウルレッドはかなり素敵なカラーですね

NA6CE / TOKIOさん



もはや伝説となっている(?)、平成元年のユーノス予約会で徹夜した経験を持つ。あれから25年……。新型を見て思うのは「欲をかきすぎてないですか。オープンカーはもっと不便でいいかも」と、NA乗りならではのご意見に同感！オープンカーで乗用車のような装備は必要ないし、最新スポーツカーのようなスポーツらしからぬ高級志向もなくいい気がする。

東北ミーティングはほのぼのしていていいですね

NA6CE / 香曾我部 裕さん



彩香さんと参加してくれた。「RX-8用のウィングが自慢ですが正解者(だれもRX-8用とは思わない)がいません(笑)。整備も板金塗装もすべて自分でやっています。新型は、「外見は日本車という印象とは程遠く、例えるならBMWのZ3のような欧州向けのデザインに感じました。幌の素材が変わったようですが、破れないか、リアナックルもアルミのようなので割れないかが心配です」

2012年の東北に参加以来ミーティングの楽しさにはまる

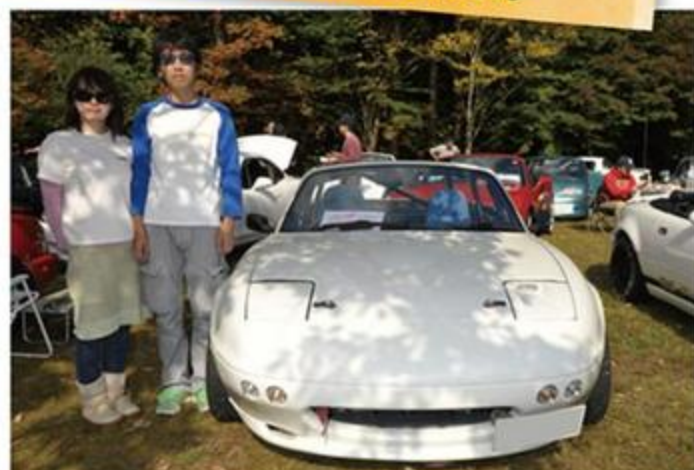
NA8C / 渡辺 恒さん



「東北地方はミーティング回数も少ないので、このミーティングは今後も大切にしていきたいです」とスタッフの渡辺さん。セミレストアした愛車は絶対満点。お披露目された新型については、「デザインはいいと思います。あとは乗ってみてからでないと、なんとも言えませんね。どんな乗り味が最も大事な部分ですから」。早い試乗の機会が待たれる。

ミーティングスタッフとして参加東北を盛り上げていきたい

NA8C / 伊藤茂紀さん



「2011年から毎年参加させていただいています。ロードスターオーナーは、みなさん気さくで素晴らしいと思います」と。とくに東北はアットホームな雰囲気です。新型を見た感想は、「フロントはいいと思いますが、リアをもう少し薄くして欲しかった」と、ボリュームダウンしたらよかったと思うようだ。そうしたデザインも見たい。

ターボを搭載した3ナンバー！東北には毎年参加しています

NA6CE / 鈴木優子さん



東北ミーティングには、「東北を元気にするサイトとして“みやらぼ”」「ふくラボ」をみなさんに知っていただきたいと、参加いたしました。会社で運営しているクチコミサイト、「みやらぼ」「ふくラボ」仕様で来ました。ラッピングしたのは初めてですが、かわいくできました!!とご満悦。新型については今どきのクルマで、どこにもない初代のようなデザインが欲しかった。

平成4年に購入して以来22年間乗り続けています！

NB6C / もぶろんさん



シンプルにまとめられたもぶろんさんの愛車は、緑の多い東北ミーティングの会場にマッチしていた。期待の新型を見た印象は、「現代的なデザイン、低さを感じるデザインがいいですね。今いちだなど感じるの、リアデザインに既視感を覚えるところでしょうか」と、なかなか難しいコメント!?どこかで見たようなデザインに見えるということだろうか。

大いに気になる新型ロードスター！東北で見られると知り参加です

NA6CE / ゆき君さん



「シートポジションが低くてよさそう。テールもカッコいい」とは、新型を見ての率直な感想。25歳とは、ロードスターが発売された年に生まれたということで、これも何かの運命!?アンテナのハチのマスコットが愛車のポイント。まだまだこれからロードスターとは長い付き合いになるだろうから、ミーティングで友だちをたくさん作ってこう！

新型を見られるのが今回の東北ミーティング

NB8C / 久田誠一さん



希少なクーペを新車から乗っているという久田さん。「NDが見られるので来ました。写真で見るとさらにカッコよく見えました。デザイン、シャシがよさそうですね。とてもロードスターらしいと思いました。ただ、欲をいえばもう少し幅がせまい方が日本には合っているかとも思いました」と。とくにNAに乗っていると勝手が違うと最初は感じるかもしれない。

写真では見たものの実物がどうかを見に来ました

NA6CE / 露木裕一さん



ロードスターは何km走れるのか、実験しているように走りまくっている露木さん、いよいよ100万kmが見えてきた!?「東北ミーティングは、日帰りキャンプ気分というか、そのものを楽しめるから好き」。新型を見ての感想は、「クルマに詳しくない人に見せても、その価値がわかりそうな雰囲気を醸し出している。これはNA以来かもしれない」と分析。

どれくらいの距離が過走行？ただいま906212km

M2 1001 / 長谷部行俊さん



無改造、どノーマルで乗り続けている。東北ミーティングには毎年仲間といっしょに参加しているので、今回も参加した。「新型を見たかったのもありました。カッコイイですね。写真では？な部分も、実物ではよかった(テールランプ等)。ポリシーが買われています。ただし、値段が気になる。このままのスタイリングで出るのか否かも...」。まだまだ情報が足りない!?

毎年参加しているけれど
今回は特別ですね

NCEC / NC naruさん



新型を見て、「赤い色が素敵でした。思わず欲しくなっちゃいました。といってもNCも負けませんから」と愛車もアピールしていたNC naruさん。メッキを取り入れた仕様で、最近レカロシートを入れた(レカロSR7)。よりスポーティな走行ができる。NDを見たくなって参加したが、例年よりも参加者が多いこともあって、友だちがたくさん増えそうだ。

ミーティングに参加することで
友だちがたくさん増えました

NCEC / sasaki@NC-R2さん



「NA6#時代にR2リミテッドが欲しかったので、今は愛車のNCで再現しようと思っています。内装を赤くしているところです。新型は小さくなったのがとてもいいと思います。素直にカッコいい。多くのアフターパーツが早く出て欲しいなと思います」。AIRというのは岩手のグループで、人数が増えてきて盛り上がってきているところです。

新型お披露目効果で
たくさんの方が参加して楽しい

NA8C / おくちゃん@Azulさん



スタッフとして東北ミーティングに参加。「ボディカラーがいい、すごくクールでカッコイイです。さらにシャコタンを見てみたいです。マツダ純正/MSからエアロがでるか、出るとしたらどんなデザインが気になります」と新型について語ってくれた。みんな発売されたあとのことまでいろいろ想像(妄想?)して、あれこれ考えているのがオーナーらしいところ。

主催者と旧知の間柄なので
お手伝いに来ました

NCEC / 長谷川大介さん



まるでキャンプの一場面かのような光景。「BBQも楽しめて、めちゃくちゃいい1日を過ごすことができました。ありがとう、東北ミーティング。最高です。新型について思ったのは、とてもカッコいいですね。でも、もう少しかわいいロードスターの方が個人的には好きかな...」。新型にもこんなグリーンの設定があったらいいのに、とも思う。

仲間とのツーリングも兼ねて
ミーティングに参加しました

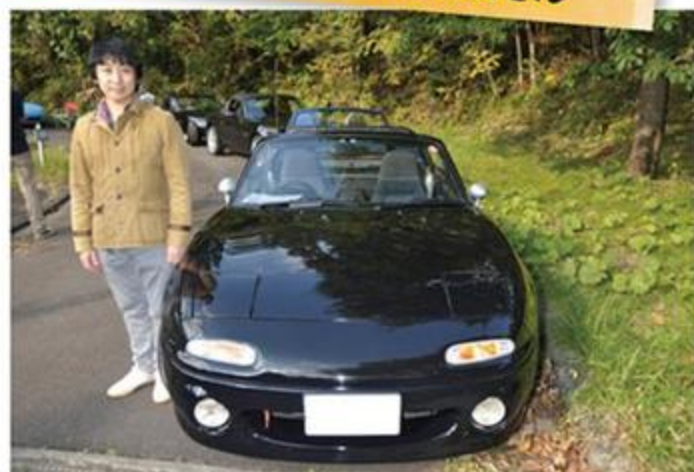
NA6CE / hiromu.さん



若干20歳というから、もう走るのが楽しくて楽しくて仕方ないのでは? 新型ももちろん気になるころだろう。その新型を見た感想は「シャープでいい感じですね。ミーティングには、たくさんの方のロードスターが集まるので楽しいです。会場ではいろんな仕様のロードスターを見たいと思っています」。最近買ったホイールがドレアップ魂に火をつけたか?

ロードスターがたくさん集まる
ミーティングはとっても楽しい

M2 1001 / 梶山洋治さん



M2に乗っているためか、新型については「なんとかして」というコメント。それはあまりにもダメダメだからという話か、はたまた欲しくなっちゃったけど先立つものが、ということか!? あちこち壊れては修理しているという愛車だが、貴重なM2モデルなので、メンテナンスしながら乗り続けてほしいところ。来年も元気に東北で会いましょう。

あちこち壊れる愛車ですが
毎年参加したいと思っています

NCEC / 森一紘さん



新型については、「思ったより小さいという印象。最近の欧州車のようなところが、ちょっと残念な気がしますね。乗る人の個性が出せるようなクルマになることを期待します」と分析した。愛車は内装を取ってあるため、いつでも排水口の掃除ができるのがポイントとか。スバルタンをNCもだいぶん増えた、というのはそれだけ販売期間が長いということ。

仲間に誘われて参加しました
新型もさっそくチェック!

NA8C / 及川さん



「バックと見レーシングビート仕様を目指してます」と愛車のアピールポイントを紹介してくれた及川さん。記念の年とあって、クラブの仲間といっしょに参加して、新型をチェック。「思ったより小さいですね」というのは、デザインのなせるワザかもしれない。NAのとなりにあったら、結構な迫力に感じるかも。ミーティング会場に並ぶ日が待ち遠しい。

25周年なのでクラブの仲間と
いっしょに参加した

NB8C / りんさんさん



東北ミーティングには、「不要パーツを売りに来ました。ミーティングの感想はとってもまったりしていて、とってもグッドです。愛車はシャコタン、深リム、オバフェンが自慢です。今度は青森方面でもミーティングをお願いしたいな(笑)」。そして目玉の新型については、「とにかくカッコいいです。ただ欲を言えば、内装をもう少し「ヌメツ」とした感じにしてみたいと思いました」

不要パーツを売りに
フリーマーケットをやりました

NCEC / 鈴木正和さん



イエローのセンターラインが愛車のチャームポイント。リトラクタブルライトのカバーにもワンポイント加えた。「新型、カッコいいです。THANKS DAY in JAPANで運動席に座らせてもらってから、ND大好きです!」って、あの時の大ラッキーな当選者だったとは。いいな〜、座ってみる風景ってのを早く見たいとみんな思っている。運命の出会いと思って、買うしかないとか?

今回で東北は3回目の参加
新型も気になるところ

NA6CE / 萌え金さん



Jリミカラーの黄色をベースに、オリジナリティをプラスしてまとめている。アメリカンっぽい感じなど、ポップに仕上げています。限定モデルを発売当時のまま維持するのか、おかまいなしにしているのか。どちらもロードスターの楽しみ方に変わりはない。新型を見た感想は、「NDが見たかったから参加しました。小さくまとまっていたいいと思いました」。

Jリミテッドモデルなのに
「おいしい」仕様です



RX-7を買うつもりでディーラーへ 「ロードスターあるけど乗る？」 そのひと言で流れが変わった

「サーキット走行用に購入しました。それまでランエボIVでサーキットを走っていた、ライバルはRX-7だったんです。それで自分も乗り換えようと、親戚のいるマツダディーラーに行きました。ロードスターがあるから乗ってみたら？って運転したら！ あまりの軽さに買ってしまいました(笑)」

サーキットも走れてドレコンにも出られるというコンセプトのもと、アームやアッパーを調整式にするなどして、足の調整を行っている。トローに回頭性を向上させたりと、サーキット走行のためのセットアップを怠らない。そして見た目はアメリカ製のホイール(XXR)を装着し、自作パーツも駆使してオリジナリティをアップ。リップアンダー(?)が◎でしょ。



ドアの内張ももちろん手作り。とはいえ、違和感のない仕上がりで雰囲気もあって◎だ。メーターはイベントで購入した。



NA8C / 森戸太郎さん



フュエルリッドには外装にマッチした自作カッティングが。マフラーはネットオークションで購入したものをセットしている。

物騒だけど楽しげな軍団、それが「奈良軍団」 キミの入隊を待っているゾ!!

会場にテラホラと迷彩柄の人物たちが歩いている。本誌読者は記憶にあると思うが、再度「奈良軍団」の勇姿をお届け。関西エリアを中心に、各地に団員が存在し、迷彩アイテムをひとつ身につけることを条件として絆を深めているクラブだ。福岡さんのNAも、イジってありそうでは？ ノーマルと、オフミヤツリで楽しむことを第一に活動していることが理解できる。

ガトリングガンは出ません、すべてロードスターの純正パーツを使って製作された力作だ。ミーティング会場などで見かけたら、ぜひ近くで見てほしい。「これは〇〇のパーツだ」と盛り上がることもない。次に合うときは団員が増えたりするのでしょうか…。



ブラックの箇所はつや消しで、渋く決まっているタツさんのNA。会場内での注目度もかなり高かった。



なんといっても、このガトリングガンがクルマより目立っている。よく見るとNAロードスターのパーツで出来ているのだ！ わかるかな？

NA6CE / 福岡 隆さん



わたしが
本部長だっ!

本部長であるタツさんを中心にグループが構成されている。会場内での団員力もなかなかのものであった！ 敬礼！



ターボキットが装着された状態で購入 さっそくミーティングに参加してみた

購入して2年ほどというNBターボ。といっても純正ターボではなく、キットが装着されたチューニングカー。「それまでシルビア(S13)や180SXでちょっとドリフトやってたんです。コンパクトな2シーターが欲しいと思って探していて、オークションで見つけたのがこれなんです。運転しやすいし、(コクピットで)集中できます」とベタ褒め。前オーナーがインテグラル神戸でいじっていたらしく、同店製マフラーが付いている。

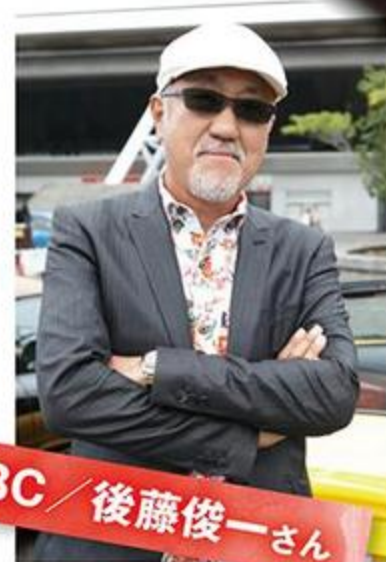


NB8C / 中村清明さん

コンピュータは基本純正で、HKSのサブコンがセットされている。インタークーラーはパイピングを作って取り付けられているようだ。



BRIDEのBIOSは買ったときにはもう装着されていた、というお得パーツ。ブーストは0.5kg/cm²とわりと高めに設定されている。



NB8C / 後藤俊一さん

オシャレの達人(勝手に)決めつけている後藤さん。サザンアルシュでは月一で早朝ツーリングを行っているそうです。



オーディオにこだわりがあり、パナソニックのデッキを採用。VUメーターがカーオーディオらしく雰囲気を漂わせている。



ボディカラー同様のイエローのキャリバーカバーでコーディネート。ホイールはノーマルが気に入る。車高調はTEINねらいで検討中。



ホワイトとレッドが組み合わされたメーターは、シートとコーディネートされている。インテリアにもこだわりを感じる。



MAZDAマークをアレンジして、キャラクター化したエンブレム。なにげに流行っているような。ツノが生えていて茶目っぽい。

大分会場のベストドレッサーに認定したい オシャレ系ロードスター乗りを発見

WEB限定注文で購入可能だった「Web Tune Limited」に乗る後藤さん。いつもガレージ保管で塗装の状態もバッチリ。住んでいる鹿児島という土地柄、火山灰を無視できないため、ガレージの有無が塗装状態に与える影響は大きい。鹿児島の「サザンアルシュ」というロードスタークラブのツーリングで使用する以外はあまり稼働させないとか。会場でNDを見た感想を求めると、「ちょっと欲しいかも」とのこと。とはいえ、NBの車高を下げたい欲求もある。

安くて楽しい1台を探していたらロードスターに 学生にも優しいトータルバランスが魅力

まだ学生だという伊東さん。いざクルマを買いたいとなり、貯金をはたいて購入したのはNB型。運転には少し興味があったが、クルマの知識もこれからという彼が惹かれたのは、予算内で買えるロードスターだったのだ。そこからTEINの車高調や、ガレージベリーのフロントバンパーなど少しずつ手を入れていき、ここまで仕上がったというわけ。イベント当日は、ガレージセールのロールバーを物色していたが、適合したかな？



ホイールはTE37と、レーシーなモデルをチョイス。ボディの白と好マッチング。ショックにはTEINの車高調が装着されている。



これまた、格安で購入したメーカー不明のスポーツマフラー。とりあえず、音を変えたいという素直な欲求で交換。この気持ち、大事ですな。



メーカー不明のリアウイング。絶妙な高さが気に入る購入。後方視界の妨げにならない高さでグッドジョブだったと断言できる。



NB / 伊東和賢さん



オートバックスで限定販売された「MH1」で参加していた渡さん。登場時に買うつもりがいつの間にか販売終了になっていた。そうなるも俄然欲しくなるのが人情だ。名古屋で発見した極上ワンオーナーの中古を、すぐさまゲット。もう手に入らないとあって、満足度はMAX! エクステリアパーツも簡単に修理できないほど希少なモデルとあって、大事にしたいところだが、きちんと「乗って楽しむ」を心がけている。そのほうが調子もいいはずだ。

買い逃した限定車を遠方で発見しゲット! 極上の状態をキープし続けるマニア発見

モノクラフトMH1 / 渡 学さん



リアのボディラインは、フェンダーの上にまでかかっているダックテール形状のウイングが、通常のロードスターと大きく異なる。



マフラーは、マツダスピードを装着し控えめな音量ながらも、存在感のある音質となっているところがポイントだ。



フェンダーはポリウレタンのあるデザインで、フロントタイヤを包む。ダンパーはビルシュタインをチョイスして格別の乗り心地。

子供が小さいながらも将来いじろうと思い 見切り発車でロードスターを購入



NB6C / 水越大八さん
亜由美さん

NAを買おうとディーラーに行ったが、NBが発売されていたため販売されておらず、記念車買わない?と勧められて購入した99年式。以来、奥さんがずっと通勤で使っていた。「当時、まだ子供が3歳くらいで(笑)。レガシィとこれと2台持つことになって、もっぱら自分はレガシィ。いい加減イヤになり、バトンタッチしてもらいました。それから2年でここまでいじりました」。ウォーターポンプ、ベルト類などに手を入れてコンディションは抜群。



インテリアにもメッキをうまく取り入れて、バランスのいいまとまり具合に。NBらしさを大事にしながら個性的に仕立てている。



オートトップスの幌は骨を締め直して、自分で3日間かけて交換した力作。マニュアルもあり、価格も4万9000円とリーズナブル。



指紋がなくなるほど(?!?)ピカピカに磨き込んだ。年に1回は丁寧に磨き直し。師匠は「溺愛ロードスター」の長年さんだ。

8年ほど前に購入したVスペシャルは、購入時6万5000km程度だったが、下まわりも非常にきれいで過走行の逆だった。「初めてのロードスターなので、いきなりリアスクリーン割っちゃいました(笑)。フェンダーをたたき出していますが、5ナンバーにおさまるようにしてます。鍵穴は埋めて開閉はキーレスで」。以前乗ってたアベニールはフルスモーキングしてたので、その影響かも。ボディカラーは完全オリジナルで、ロードスターつながりの知り合いに塗ってもらった。



NBの1.6Lエンジンに載せ替える。メーカーアクセシブリーの最後に近いものとか。ミッションは問題ないのでノーマルのまま。



やりすぎないフェンダーたたきだしが他にはない外観を演出する。キャンパの付け具合、ホイールとの相性もきまっている。



「限定」という言葉に弱いので、つい買ってしまったシート。しっかり2脚入っているところがさすが。オープンで映える。



NA6CE / 落合貴紀さん
山本佳乃さん

ほぼノーマルで購入 今では各部に手が入り オリジナルのままなのは ボディとミッションだけ



ピットクルー顔なのにリトラも生かした ほかにはないエクステリアが不思議!?

独特なスタイリングに仕上がるピットクルーレーシングのエアロ。通常はNAでもNBでも、丸いライトがフロントフェイスを作り出している。が、これはなんとNAならではのリトラクタブルライトもそのまま使えるという、見たことのない外観に。「リトラカバー付きの、ピットクルー+αの顔です。14万kmくらいで購入しまして、今では18万kmほどになります」。1.8ℓのBP用のフライホイールを採用してピックアップのよさを楽しんでいる。

NA6CE / 西川啓和さん

「ピットクルー顔でリトラが使える仕様って、ほかにはないと思いますよ。トップレスフリークスの幌も白黒です」



速攻でオールペンして注目度UP 中部ミーティングでも目立っていた



最近のマツダは「ソウルレッド」でイメージが統一されている。各地ミーティングを巡っている新型ロードスターも同様。深いメタリック系の赤で、高級感が漂うためデミオでもワンランク上に見える。軽井沢ミーティングで「お、早速だ」と目をひいた山田さんのNA。中部ミーティングでも参加者の視線を集めていた。本当にどんなカラーでも似合ってしまうのが、NAのすごいところだ。

NA6CE / 山田則和さん



軽井沢に続き中部ミーティングでもひととき異彩を放っていた。だれかやるだろうと思ったオールペンだが、意外やほかにはないあって注目度が高い。

かわいいイラストは趣味で描いている 仲間の分も描いてあげるサービス精神



NA / 本宮龍太さん
晴奈さん

ドレスアップコンテストに参加していた本宮さん。かわいいイラストが目についた。「趣味で描いてるんです」と晴奈さん。デフォルメしたロードスターが、まるで生き物のように生き生きと描かれている。ロードスターユーザーには、器用にイラストを描いている人がけっこういるものだと感心しきり。仲よくなった人のぶんも描いてプレゼントしている。



オーナーの顔イラスト入り。もしや音は全髪だった!? ミーティングは参加する人それぞれ楽しみがあるようだ。

街で見たフィガロが印象に残ったので 愛車に採用してみたらかわいさ強調



「サーキットでぶつけちゃいまして、修理ついでにオールペンしようと。フィガロを見てぼやっとした色もいいかと思って」塗装した。ハードトップは白と軽自動車のようなファンシーな組み合わせ。かわいく見えるがエンジンをハンドレッドワンで診てもらい、サーキットを走っているスパルタンな一面も。エビスサーキットでの耐久レースに仲間と参加するなど積極的に走っている。

NA8C / 前田真太郎さん



14万kmの時点でオイルもれが生じてしまい、ハンドレッドワンに持ち込んでやってもらった。羊の皮をかぶった狼とはこのこと。

精力的にミーティングに参加して「奈良軍団」の知名度アップに貢献

横浜サンタプロジェクトのために自分で貼ったカッティングシートのラインが自慢。まるでクリスマスのようなカラーリング？ 走行距離2万5000kmで購入したが、あちこち行くのであっという間に増えている。各ミーティングで見た新型については、「外観は◎。内装は現物を見たら思いのほかよかった。これがダメになったら、再びNAを探すのか、NDを買うのか選択肢が増えた」



「今年は25周年なので、初めてのフラミ参加です。前夜祭のイベントは楽しかったけど、みなさんとゆっくり話す時間も欲しかったな〜」



引き締まったNB2風フェイスで「おはくま」に参加しています

念願のオープンカーに乗れるからという理由でNBを選んだ草野さん。今や全国区のキャラクターである「くまモン」が、ボンネットに描かれている。「熊本で定期的に行われている“おはくま”にいつも参加しています」とのこと。ロードスター同士でオフミを楽しんでいるようだ。今後の課題はホイールを新調したいそうで、どれにしようかと妄想が楽しいとか。



ホイールは購入時に装着されていたので、自分で選んだモデルに替えたいとのこと。キャリパーもレッドにペイントされていた。

インテリアは、レッドの差し色でコーディネート。シートはかぶせるタイプのシートカバー。ドアハンドルやステアリングも赤の生地で張替えを行っている。



NB1 / 草野貴晴さん



新車で購入してかれこれ十数年が経過サーキットやジムカーナで楽しむ



がつりロールバーを組んでも、ちゃんと幌も閉められるのが◎。同じNBでも1と2ではAピラーの厚みが違うのだとか。マニアクスする！



NBターボ / 浜島秀和さん

軽井沢ミーティングの迷司会者(!?)で知られる「はまじ」。愛車はNBターボというレア車。これでサーキットを走っているというだけあって、ロールケージなど装備がごっつい。「M2 1028の剛性が欲しいので、持ち込んでやってもらいました。パイザーの穴を利用してもらったりと、ほかにはない取り付け方法になってますよ。剛性パーツで知られるレールでやってもらいました」

オープンカーにいろいろな要素をミックスでき上がった結果がこれだ!



NA / 古井将樹さん



もともとオープンカー好きだった古井さん。中古でベース車を手に入れて、ここまで仕上げた。サーキット仕様かと思えば、ホイールにちょっとラグジュアリーなタイプを選んだり、とにかく自分が良いと思ったふうにイジリ続けた。ボディカラーにワインレッドをチョイスするあたりが古井さんの個性の最たるポイントだ。



スパッと切り取られたスバルタンナリアバンパーに、センター2本出しのマフラーが目立つ。ノスタルジーとレーシーのどった煮!



ほぼ自作というフロントフェンダー。ダクトの仕上げもバッチリで、高い完成度を見せる。ブラックのボンネットともマッチ。

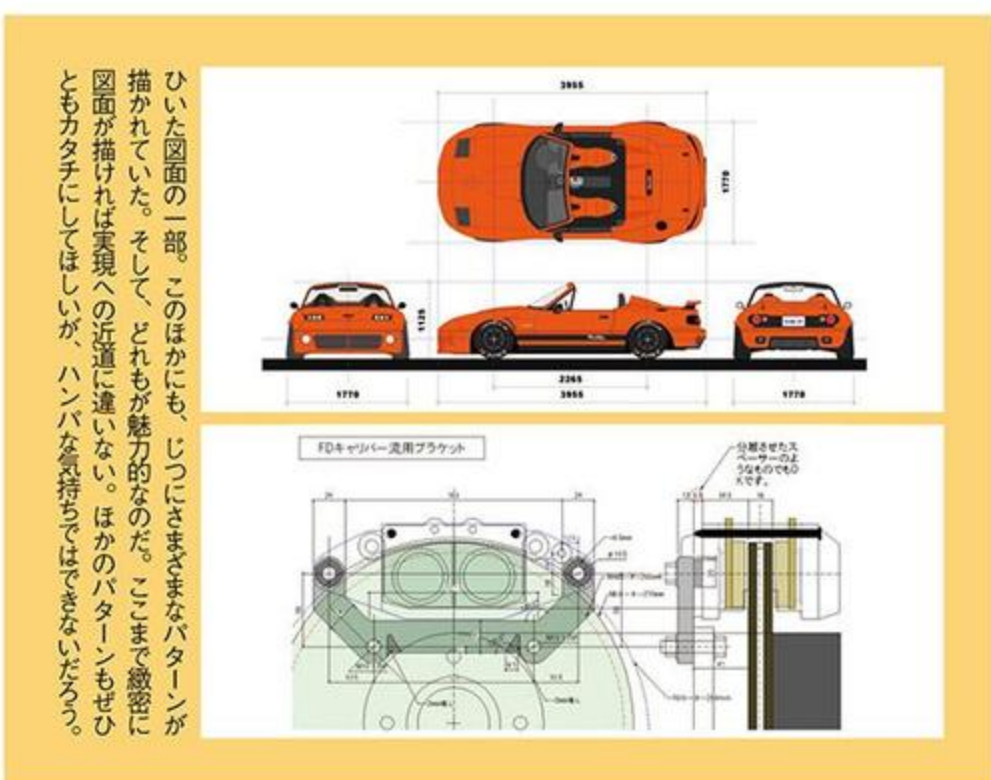


鹿児島のカスタムマイスターが また新しい仕様を完成させた いつものように個性が強い!

みんなカラで「ノイリー」と名乗っているため、こちらのほうがピンとくる人も多いかもしれない。以前はセクンターストラップが目をはくNAを完成させ、中部ミーティングのドレコンで優勝した経験もある。この仕様は2011年に図面をひいてあったもので、その後コッソツと製作していたのだ。

「自分で図面をひけるので、まずは図面をひいて実現可能か判断します。知り合いなどにカタチにしてみらっています。フロントはパイパーっぽく、リアは新型とほぼ同じサイズですよ」と、DIY感が満載ののだが、何しろ仕上がりが状態がハンパない。ドレコン優勝車もそうだったが、さすがセンスがいいのだ。張り出したフェンダーとボディカラーのマッチングが秀逸!

今回のミーティングではドレコンにこそ参加していなかったが、クラブのブースにデモカーとして置かれていた。これまで見たことのない、と思ったら柳田さんだったわけだ、またもや「やってくれた」とみんな思ったはず。



NA#C# 柳田昌三さん

エクステリアだけではなく、それにマッチするインテリアの仕上げもぬかりなし。NAにNBの内装を移植して低年式を感じさせない。



NC3 RHT 津上和志さん
久野利香子さん

ライトウェイト感よりも ビッグパワーを重視する 今後は過給器チューンも?

イエローボディにブラックの専用BBSがキマっている津上さんのNC。セカンドカーとして、およそ5年間乗ってきて一度は買い替えるを検討したが、いつの間にか気に入っている自分に気づいたそう。HKSのエキニやスルガスビードのマフラーといった吸排気系チューンで、フィリリングアップと極上のサウンドを手に入れたが、「もう少しパワーがあれば」と、さらなる出力向上を望んでいる。

もしかしたらスーパーチャージャーの導入も、とのことだが、もともとライトウェイト派ではないため、抵抗はないという。

NDの登場に、「小さくなったのはとても良いことですが、自分には物足りないかな」と、やはりパワーが好みといった回答。RHTによる高剛性もお気に入りポイントで、過給器チューンが実現したその晩には、マッチョなNCができあがりそう。隣に乗る利香子さんも「ちょっとよさ」が心地いいとコメントしてくれた。



メーターは高級時計を想起させる鏡面がプリントされたものに交換。シルバートブラックの組み合わせで、大人のイメージ。津上さんのキャラクターにピッタリ!



オイルキャッチタンクがレーシーな雰囲気を演出(実用パーツだけど!)しているエンジンルーム。タワーバーによりボディ剛性がアップ。



リアスポイラーは、マツダスピードロゴ入りのダックテールタイプを装着。イエローにブラックのアクセントが、全体を引き締める効果を生み出している。

ドアには、ニードルを装着して、コーナリング時の踏ん張りのしやすさや、ロングツーリングにおける疲労感を軽減させている。タイトな乗り心地になって。

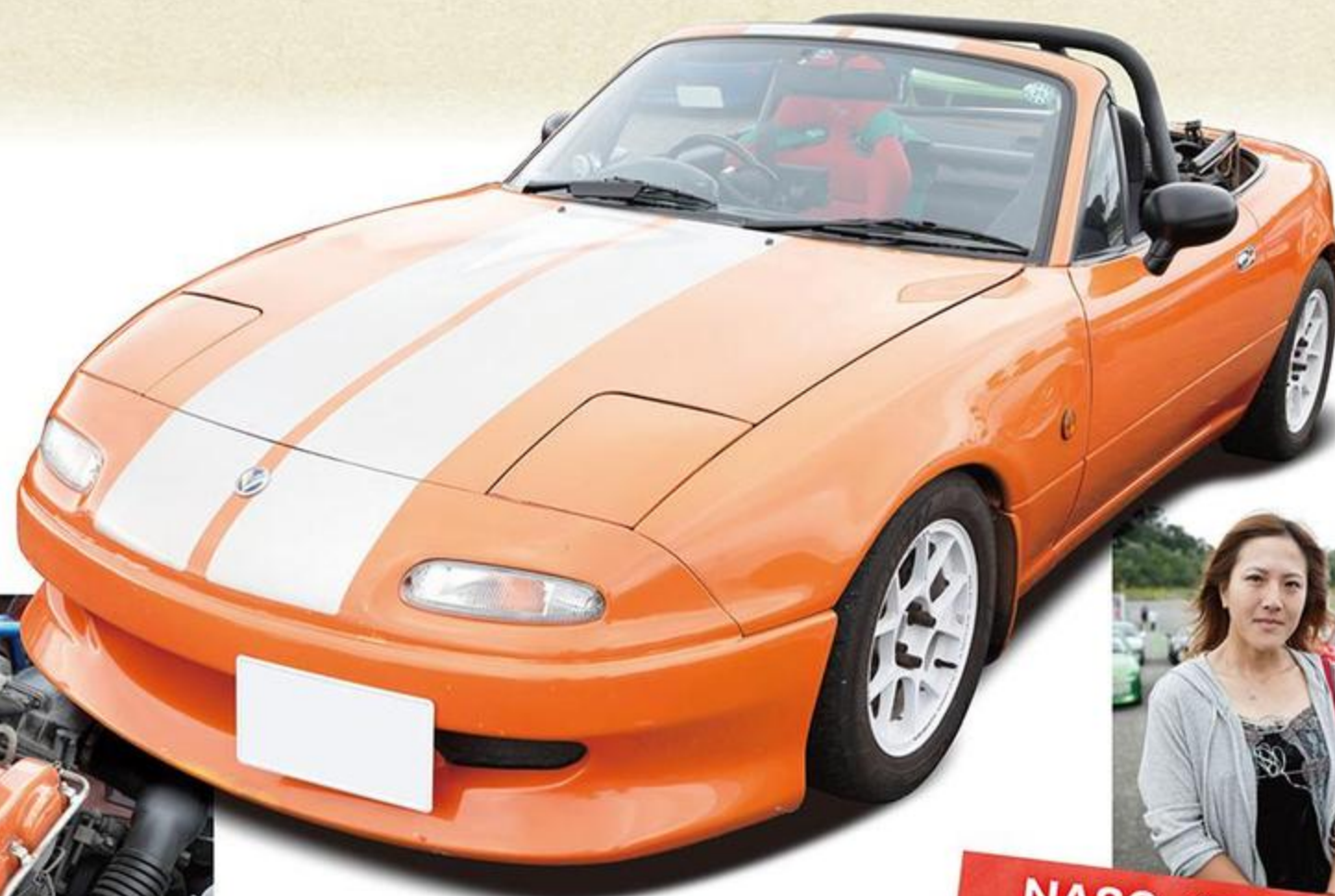
1年半前に購入したというNAで参加していた玉木さん。なんと2台目のNAだそうで、今回もオレンジにオールペンを施しトレードマークカラーとなっている。旦那さんもオープンカー乗りで、お互い通勤用のクルマも所有しているという、なんとも羨ましい環境だ。今後は「クラッチが怪しい」ので、そこから健康体を目指していくそう。ロールバーや、スタックメーターが装着されており、サーキット派？と思いきや、「メインはツーリングなんです～」とのこと。

ロールバーと、フルバゲでサーキット仕様に見えるが、用途はもっぱらツーリング。メーターは、山口県インギンギンにおまかせしているとか。

ヘッドカバーもオレンジに。エンジンの調子は良いが、クラッチがちょっとすべり気味。早く交換してガンガン走りましょう。



ナルディのステアリング、スタックの回転計と油温計が、「やる気」にさせてくれるコクピット。こういう気分を上げるアイテムって大事ですね。



NA8C / 玉木睦さん

夫婦でオープンカーを楽しむ猛者発見！ レーシーなルックスのツーリング仕様NA

トータルするともう40万km走った!? エンジンは載せ替えたがミッションは無交換



NA6CE / 飯田直樹さん



やる気を感じさせるキャンパー具合。フロントのブレーキキャリパーはwillwoodでサーキットでもキャパシティは十分なのだ。



ドアミラー、ウインカーはバイク用を流用している。コンバクトサイズだが見やすいので気に入っている。外観にもしっかりマッチして違和感がない。

平成3年式で、しかもワンオーナーのマリナブルー。全塗装しているので外観がとてもキレイ。「せっかく塗るんだから、とちょっとマリナブルーとは違うんですよ。NA6なんですがエンジンは1800ccにボアアップしています。2回載せ替えましたね。ミッションは問題ないし、つねにWクラッチでこちらも問題なし」というベストコンディション。以前は筑波サーキットを走っていたが最近足が遠のいている。そろそろ再開を考えている。

イラストを描いてもらってごきげん かなりかわいくデフォルメされてる!?

前出の晴奈さんが描いてくれたイラストを、愛車に飾って展示していた。愛車+オーナーがかわいらしく表現されていて、クルマよりもそちらが目がいってしまった。オーナーは思わず苦笑い。おそろいのイラストで仲間の絆も深まるというもの。イラスト上手なロード乗りは多く、表現方法もみんなそれぞれ個性的で見ていて楽しい。



NA / 安部公一さん

“嫁入り道具”としてやってきた 今は息子の練習車として活躍している

平成元年版、それも9月登録とかなりのド初期車両。奥さんの嫁入り道具のはずが、すっかり肇さんが楽しむ趣味のクルマと化してしまっている。そして、息子さんが免許を取る年頃になると、マニュアルの練習車に。「クラッチが減るんじゃないかと心配ですよ(笑)」。親子ふたりでミーティング、そんな姿があちこちで見られるようになっている。



NA6CE / 佐野肇さん

精乙さん



ヘッドカバーの結晶塗装とタワーはオートエクゼ製。普段見えないところだからこそ所有欲を満たせる。モノトーン好きがよく伝わる。

NBクーペ / 高木 雅さん



念願のクーペを発見！ 2度目のチャンスでゲット 大事に大事に乗っていきます

一度、予約まで入れたほど惚れたロードスタークーペ。工場のトラブルにより、やむなく諦めた過去があった高木さん。久しぶりに中古で見つけ、もう逃さないと遠方まで出向きゲット。流れるようなリアビューを手に入れることに成功した。少しずつドレスアップやチューニングを進めているが、あまりバランスは崩したくないとのこと。おとなしめなエクステリアに、洗い仕上りのインテリアの組み合わせで、完成度を高めている。



テールランプにガーニッシュを装着して、ボディ色であるシルバーの面積を増やした。まとまりのあるスタイリングに変身成功。



インテリアもブラウンのシートカバーで、大人の仕上がり。これ以上派手にならないように気をつけたいところ。

梅雨時でもうっとうしく感じない!? フルノーマルからカエル仕様に

このパステルカラーは、中部ミーティングに集まる溝口さんの「パステルカラー軍団」の1台だろう。「5月(2014年)に手に入れました。岩原さん(軍団のひとり)に感化されて、ハヤシレーシングをどうしても履きたくて。特注だから半年待つって(笑)。昔AE86(ハチロク)に乗っていたことがあって、ロードスターには乗りたいと思っていたんです」。仕事で溝口さんのところに入社して、すっかり洗脳された？ 個人的にはシンパシーを感じる！



内装はタンだったので、外観に合わないでコーンズのバケットシートを入れたり、自分で変更して引き締まるようまとめた。



ナカマエのドリンクホルダーにも緑が。もうカエルタイプのドリンクホルダーに交換したほうがいいのではと思うほど。



NA6CE / 長谷川 斎さん



ホイールサイズはフロント、リアともに8.5J×15インチで、インセットは+10だ。フェンダーは爪折りされている。

ブン回しすぎてエンジンプロー 安心して踏めるように NC2の腰下を移植した

地元広島県にあるタカタサーキットをホームコースに、イベント時には岡山国際、筑波サーキットも走行経験がある。ツートーンカラーになっているのは、ネットオークションで手に入れたバンパーの塗装待ちの最中、サーキットでやらかし修理代がかさむためそのままセットした。「最初はえげつないって言われましたが、もう見慣れたようです(笑)。NAも持っていて、サーキット専用にするつもりが、勝負となるとNCのほうが速いので」と大人げない発言。



フルバケットシートはもちろん、ロールバーもステアリング脱着も可能になっている。ちなみに足はTEIN MONO FLEXとハードめ。



7500回転まで回せるようにNC2の腰下を移植している。34GT-R用のバッテリーにして、10kgほど軽量化している。すぐ上がるけど。



NCEC / 原田政樹さん

本気度全開で走るときの様子がかがえるGTウイング装着ステ。じつは広島県警の……といえはわかるかな。



兄弟でロードスターに乗る やはり兄はNCで弟NA それぞれの個性が光る



黒と赤をバランスよくまとめている。染めQで自家塗装したものだが、オープンになっているにも関わらず色むらになることもなく定着している。

「兄弟で乗っているんで、ぜひ取材してください」と声をかけられ、行ってみるとすっきりくつろいでいるふたりが！
「周囲にはロードスターバカ兄弟って言われてますよ」と大爆笑。お兄さんの信幸さんはもともとサーキットを走る用に、NAを2台持っていた。おまけにRX-8もあって、これは圧縮が抜けてしまった。「次、何に乗るの？」NCだろうと

カラ割りにカバーを塗装、そしてLEDを打ち込んだテールランプ。弟はDIYが大好きだが、兄はやらない。

最近、さまざまなメーカー用の「悪魔エンブレム」を見かけるが、マツダバージョンはこれ。いちばんしっくりきているような。



NA / 西嶋直幸さん



NC / 西嶋信幸さん

即決で購入することに。一方の弟直幸さんは、SW20に乗っていたのだが、仕事でロードスターに乗る機会があり「あ、これいいじゃん」となって購入することになった。平成9年に2年落ちで購入して、以来大切に乗り続けている。お互い型式が違うので、パーツのやりとりはないようだが、ロードスターの会話をしているときは本当に楽しそう。兄弟で同じ趣味という



ワークのVSホイールは堂々の18インチで、フロント7.5J×18、インセット+45mm、リア8.5J×18でインセットは+52mm、絶妙〜。

が、ロードスターに乗るとは。免許取り立てのころならわかるが、ちなみに兄50歳、弟46歳のため、むしろこれくらい若いほうが趣味性の高いクルマに乗り続けられるのかも。たいてい兄弟でクルマ好きでも、ひとはスポーツ、もうひとはミニバンなんてことが多い。周囲からの「ロードスターバカ兄弟」との呼び名は、愛を込めてのもの。言い得て妙な表現だ。

乗り物好きな息子と参加した清里 30周年は2台で！

「ア ইস タイ リング のデモカーが好きて、黄色が欲しくなっちゃって。エスケートのシートが装着された状態で購入しました」とお父さん。じつはボルシェも持っており、こちらもまだ小さかった貴哉さんを連れてミーティングに参加。いろんなドライバーの助手席に乗せてもらったせいか、電車で始まりクルマ好きへと正しく育った。ゲームをやっているぶんだけ、息子さんのほうが知識が上だとか。

NA6CE / 松野浩一郎さん・貴哉さん



これはボルシェ乗りらしくエンブレムをセットする。黄色だとなぜかしっくりきてしまう、それがロードスターでも。

RS



低年式車とは思えないほどインテリアのコンディションがいい！ 貴哉さんが免許を取るまでしっかり維持しておかないと。



全体にリフレッシュしているの、どきどきもヒカヒカだ。息子さんの免許取得まで2年、30周年まであと4年だ。



総額50万円の予算で仕上げた お手軽スーパーローダウン仕様

ブラックの本革バケットシートを標準装着するプレステージエディションをベースに、シンプルにアルミと車高調でスーパーローフォルムを追求。軽くてシンプルなデザインであると、エンケイのRPF1をチョイス。ショート加工を施したオーリンズの車高調で落ちるだけ落とし、ツメ折りなどの最小限の加工で18インチのワイドリムを履きこなしている。

NCEC / 高林良紀さん



ヘッドライトは豪華な内外装を装備していた限定モデルのプレイズエディション、サイドマーカーとリフレクターは北米仕様を流用。



フロント9J、リア9.5Jの18インチに、フロント215幅、リア225幅のナンカンNS20を少し引張ってインストールしている。

これからサーキットを走りたい そのために着々とモディファイ準備中

WEB限定で注文可能だった「3rd Generation Limited」を惜しげもなくモディファイしている松田さん。専用の純正パーツがなくなってきたとの事だが、それなら大胆にサーキットも走れるように、とイジりはじめた。足まわりがひと通り落ち着いたので、次はBRIDEのバケットシートを入れたいとのこと。もう、タカタサーキットを走ったかな？

マフラーテール部が繰り抜かれたスタイルのBuddyClub製リアバンパー。センター部の意匠もレーシーな造形を見せる。



少々もったいない気もするが、今後のサーキット走行のためにフルバケットを入れる。ノーマルの赤と黒のコンビネーションは質感高し。



ホイールはノーマルだが、レーシーな雰囲気がお気に入りです。タイヤはヨコハマのアドバンNEOVA。



Gウィングを装着し、空力性能アップ。サーキットを走るならロールバーも必要になってくるので、早いうちに入れたいところ。



NCEC / 松田亮太さん



弱冠18歳で購入して早9年 貯金はたいて NB顔にしてみたい！



NA6CE / 速水遼太さん

自作ウインカーは黒く塗装したのちにオレンジのランプを埋め込んだ。バイクのウインカーや他車種用が流用できる。



中部ミーティングのドレアップコンテストにエントリーしていた車両だ。「エンジンやミッション、デフなどオーバーホールしました。ウインカーを自作するなどして、オリジナリティを出しています。これからサーキットを走りたいと思っていて、フェンダーを少しだけたたき出しています。クローリングのためにHPのオイルクーラーを取り付けています。」

を引く。この鮮やかなブルーは、ジャガーXKRのもの。1515号のランボルギーニともまた違った雰囲気、NAはどんな色でも似合うのだとつくづく納得してしまふ。それもデザインに優れているからといえるだろう。「オールペンはボディが痛んできたことから、下地からきっちりやり直した」と速水さん。このカラーでNB顔というのを見てみたい気がするが、しばらく今の状態で楽しむというだろう。かわいいし！



エンジンのヘッドカバーはブルーの結晶塗装。ボディカラーに合わせているので、一体感が増す。エンジンもオーバーホール済みだ。



ホームセンターで購入した材料で ビキニトップを製作した



NA6CE / 嘉納隆則さん



写真を撮る、って段階になるとわらわらと団員が集まってくる。ポーズをとらずにはられないみたい。



テンションをかけて取り付けられるようにキャッチ側にステーを設置。日陰を作って風がよく抜けるので夏でもオープン可!?

以前はFD3Sに乗っていたというたくみさん。このNAは6月に購入して手を入れはじめたばかりなので、素性もよくわからないという。しかし、ホイールには一家言ありでXXRをチョイス。ゴールドの8Jをインストールして、日本車らしからぬ雰囲気を醸し出している。マフラーを自作するなど、DIYも得意な彼のセンスによって、どんな変化をしていくのか、非常に楽しみな1台だ。彼女とも仲良くね。



ゴールドメッシュだが、ネオクラシックなデザインが目立つXXRの「714」をチョイス。タイヤサイズは165/50R15を履かせる。

排気系も換えていきたいというたくみさんだが、現状は自作マフラーを装着している。トルクの出方も良く乗りやすそう。



NA8C / たくみさん

ゆいさん



ウッドステアリングが装着されていたが、ここを起点にインテリアを作りこんでいく、とのこと。今はどうなっているかな?



ちょいUSDM風でさりげなくカスタム センスよくストリートをゆくゴールドホイール



トランクのラックは、DIYで製作。緩やかなアールにあわせて手曲げ。微妙なラインを見事に表現している逸品といえる。

ドリンクホルダーは、スイフトスポーツ用を移植して実用性アップ。青いシートプロテクターは100均で購入したマラソン用アームバンドを巻いている。



NB8C / 小西春人さん



文房具でよく使われるクリップを利用したサンバイザー。取り外しも簡単で、タオルかけにも使用しているとか。スペースを有効活用。

愛媛から参加した小西さん。なんと、前日の天候不順により、しまなみ海道～山陽道～九州道とかなり大回り、会場入り。フェリーなら比較的近いのだが…。そんなロングランにもビクともしないNBだが、クラシックな雰囲気の中に自作パーツやDIY技が散りばめられており、新鮮さをまったく失っていない! センターコンソールは大胆にカットされているが、最初からそういう仕様?という仕上がり。ボディのブラックに金属パーツが映える大人の1台だ。

DIYを感じさせない抜群の仕上がりを見せる 手曲げのアルミラックが流麗な曲線を描く

2015年も各地でミーティングが開催されます

軽井沢ミーティング



5月の最終日曜日に開催される、言わずと知れた日本最大規模のロードスターオーナーズミーティング。出展ブース、参加者数ともにスケールが大きい。発売間近の新型ロードスターもお目見えすることだろう。
■開催場所：軽井沢プリンスホテルスキー場

北陸ミーティング



毎年4月に行われる、ミーティングの一発目の存在。ウォーミングアップに「まったく」した空気に触れてみてはいかが？ 田舎裏を囲んで過ごす前夜祭からの参加がオススメだ。有志でそばうち体験などもできるぞ。
■開催場所：あさひの里「庄屋の家」(新潟県)

ふらのミーティング



9月という絶好のシーズンに開催されるフラミ、ロケーションが絶好だから今からスケジュール調整して、ぜひとも旅行を兼ねて参加してみたい。フェリーの旅は格別だ。そしてこのミーティングも前夜祭からどうぞ。
■開催場所：富良野HOPSホテル(北海道)

オアシスミーティング



台風で中止になった経験から、開催日程がどうなるかは未定。淡路島の広々としたスペースに集まるたくさんのロードスター、これまでのオアシスとは違った新鮮な雰囲気でも盛り上がった。天気がいいと海がよく見えて気持ちいい。
■開催場所：淡路島公園(兵庫県)

清里ミーティング



11月に開催されており、限定100台という制限あり。紅葉の進む高原で、緑の上に置かれた愛車を見ながらロードスター談義に花が咲く。開発スタッフを招いてのコンテンツが充実しているので、新型のトピックスが聞ける!?
■開催場所：ホープ協会「清泉寮」(山梨県)

中部ミーティング



だいたい9月中旬以降に開催される中部ミーティング。「テンパーボリング」や「うまい棒食い競争」など独自のコンテンツで盛り上がる。唯一、ドレスアップコンテストのあるロードスターオーナーズミーティング。
■開催場所：ホワイトピア高鷲スキー場(岐阜県)

東北ミーティング



キャンプ場で行われるミーティングは、まるで外国のミーティングのよう。前の晩、仲間と盛り上がるのもあり。バーベキューをしたりコーヒーをいれたりできるから、ゆっくり話ができる。美しい景色と愛車をゆっくり愛でよう。
■開催場所：笹谷オートキャンプ場(宮城県)

ジャンボリー



10月に行われる九州でのミーティング。フリマや開発スタッフのステージトークショーなど。なんといってもお昼の「名物とり天弁当」を楽しみにしている人も多いことだろう。広い九州のあちこちからロードスター乗りが集結。
■開催場所：大分銀行ドーム(大分県)

2015年も全国各地で行われるミーティングで盛り上がりましょう！
開催場所はあくまで2014年に開催されているところなので変更の可能性あり
最新情報はRCOJのイベントページに詳しいので
マメにチェックしておくことをオススメする

http://www.open-inc.co.jp/rcoj/event_info/index.html

ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

ALL MODEL PERFECT CATALOG

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

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NB/NC

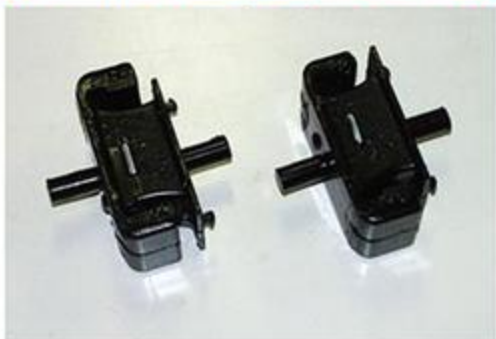


プラグコードセット

適合アニバーサリー ☎04-2946-0916
●NB8C2～: 6615円 NA・NB6・NB8C1・NBターボ: 1万500円

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

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NB/NC



強化エンジンマウント

適合アニバーサリー ☎04-2946-0916
●6300円 強化ゴム

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

RIGID 適合 NC



RIGID強化マウント

適合アルファ ☎048-873-6986
●2万7300円

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

RIGID 適合 NC



RIGID強化マウント

適合アルファ ☎048-873-6986
●2万7300円(1台分) 強化ゴム

競技用特殊強化ゴムを採用。アクセルオン・オフによるエンジン・デフ・ミッションなどの振れを抑える。また、適切な形状にすることでエンジンの搭載位置変化を最小限に抑制することができる。モータースポーツでのハードな動きに対応。

ENGINE PARTS

エンジンパーツ

価格
材質

Jet's 適合 NA/NB/NC



ファインチューニングO/Hメニュー

適合インテグラル神戸 ☎078-935-2661
●LF-VE:29万8000円/B6-ZE:32万円/ BP-ZE:33万円/ BP-VE:34万円

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

Jet's 適合 NC



MZR2.3リッターエンジン換装

適合インテグラル神戸 ☎078-935-2661
●32万円～

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

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



ナイトロオキシサイトシステム

適合アニバーサリー ☎04-2946-0916
●お問い合わせください

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

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



オイルブロック

適合アニバーサリー ☎04-2946-0916
●1万290円 アルミ

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

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



ビッグスロットル

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

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

TUCKIN99 適合 NA/NB



スライドカムブリー

適合タックイン99 ☎0798-36-1299
●10260円～10800円

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

JoyFast 適合 NA/NB/NC



結晶ヘッドカバー

適合ジョイファスト ☎045-949-6693
●NB 2: 1万9800円/その他: 1万8900円

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

JoyFast 適合 NA/NB



シリンダーヘッドチューンメニュー

適合ジョイファスト ☎045-949-6693
●13万6500円～

ヘッドからのオイル漏れ修理などをきっかけに、ヘッドチューンを施してみたいかがある。ポート研磨や、燃焼室改善、面研など、予算やリクエストに合わせて加工していく。とくにNAエンジンはヘッドチューンの効果が大きく感じられる。

JoyFast 適合 NA/NB



エンジンオーバーホールメニュー

適合ジョイファスト ☎045-949-6693
●26万2500円～

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

CORN'S 適合 NA/NB/NC



結晶塗装ヘッドカバー

適合カーメイクコーズ ☎03-3656-2323
●2万7000円(要下取り)

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

NOPRO 適合 NC



Ezカムシャフト スポーツセットR

適合ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
●20万円

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

NOPRO 適合 NA/NB/NC



コスワース製カムシャフト(IN/EX)

適合ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
●10万円

サーキットやスポーツ走行で多用する中・高回転域のパワーをさらに引き出す。カム単体でも装着は可能だが、レプリミットアップ、コンピューターリセッティングなどの付帯作業を強くお勧めする。それらを組み合わせることでモアパワーを引き出せるのだ。

NOPRO 適合 NC



MZR L3 2.3ℓエンジン載せ替え

適合ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
●31万5000円

マツダMZR型エンジンには2ℓのほかに2.3ℓや2.5ℓの上級ユニットが存在し、基本はそのまま、補機パーツなどの交換でNCロードスターに搭載することができる。タコ足などNCの純正パーツを使用して、さらなるチューニングも可能だ。

NOPRO 適合 NC



MZR L5 2.5ℓエンジン載せ替え

適合ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
●120万円～

MZR L5の2.5ℓエンジンへの載せ替えメニュー。L5エンジンはレギュラー仕様で販売されているため、チューニングベースとして使用。希望のチューニングを施していける。仕様によって変動するが、最高出力226馬力/最大トルク29kgmを発生する。

TUCKIN99 適合 NA/NB/NC



エンジンオーバーホール

適合タックイン99 ☎0798-36-1299
●27万5000円～

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

maruha motors 適合 NA/NB



マルハ メタルヘッドガスケット
 ◎マルハモータース ☎054-294-0076
 ⑤ 1万4700円～

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

maruha motors 適合 NA/NB



パワーピストン
 ◎マルハモータース ☎054-294-0076
 ⑤ 9万2400円～

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

maruha motors 適合 NA/NB



BP用 2.1Lキット ロングストロークキット
 ◎マルハモータース ☎054-294-0076
 ⑤ 50万4000円

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

NOPRO 適合 NC



NC用 小径クランクプーリー
 ◎ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ⑤ 2万8000円

純正のクランクプーリーを小径タイプに交換することで、ウォーターポンプ、オルタネータ、パワステポンプなどの駆動損失を1割以上低減。全域にわたってエンジンレスポンスをアップできる。高回転時にはウォーターポンプのキャビテーションを防止。

NOPRO 適合 NC



Ezカムシャフト
 ◎ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ⑤ 6万6000円

オリジナルMZRエンジンのノウハウを基に、東名バワードにて加工したチューニングカム。サーキット走行で多用する中速～高回転域でのエンジンパワーを引き上げる。専用スポーツECUのセットも用意しており、こちらは16万円。

JoyFast 適合 NA



オリジナルCPUロムチューン
 ◎ジョイファスト ☎045-949-6693
 ⑤ 4万5000円

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

Odula 適合 NA/NB



チューンアップCPU
 ◎OVER DRIVE ☎072-920-6888
 ⑤ BASIC: 5万4000円・MIDDLE: 8万1900円・ADVANCE: 10万2900円

スピードリミッター解除から各種マップ変更まで、予算やステージによって3つのコースから選択できる。「ADVANCE」メニューでは、安全マージンを削っていくことで最大10馬力アップが可能に。

COMPUTER
 コンピュータ
 ◎ 価格

maruha motors 適合 NA/NB



マルハスライドカムプーリー
 ◎マルハモータース ☎054-294-0076
 ⑤ 1万3650円

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

maruha motors 適合 NA/NB



カムシャフト
 ◎マルハモータース ☎054-294-0076
 ⑤ 3万4650円～

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

PIVOT 適合 NC



ブリッピング機能付きスロットルコントローラー 3-drive・BLP
 ◎ピボット ☎0263-46-5901
 ⑤ 3万4500円

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

PIVOT 適合 NC



スロットルコントローラー 3-DRIVE X 3DX
 ◎ピボット ☎0263-46-5901
 ⑤ 2万9400円

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

NOPRO 適合 NC



ECUチューン
 ◎ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ⑤ 2万4000円～

各種リミッターカットからスロットルマップの変更、低回転からのトルクの向上および、中・高回転のレスポンス＆パワーアップもできる。コスワースカム専用セット、2.3ℓ、2.5ℓエンジンのチューニングも受け付け可能。劇的な変化を体感したい。

Greddy 適合 NA6



Vi-PEC
 ◎トラスト ☎0479-77-3000
 ⑤ 取り扱い店舗に要問い合わせ

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

Doable 適合 NC1



PCM TypeR
 ◎ドゥーエンジニアリング ☎0550-78-3200
 ⑤ 12万6000円

ノーマル吸排気交換車両に対応したコンピュータチューン。ユーザーの用途、要望に応じた現車合わせも可能だ。「プロスを見た!」と言えは割引販売を行う。性能の違いを体感できなければ、全額返金にも応じるほどの意気込みだ。

BLITZ 適合 NC



THROTTLE CONTROLLER FULL AUTO PLUS
 ◎ブリッツ ☎0422-60-2277
 ⑤ 4万3200円

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

PIVOT 適合 NC



スロットルコントローラー 3-DRIVE FLAT THF2
 ◎ピボット ☎0263-46-5901
 ⑤ 2万4150円

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

PIVOT 適合 NC



スロットルコントローラー 3-DRIVE COMPACT THC
 ◎ピボット ☎0263-46-5901
 ⑤ 1万8900円

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

PIVOT 適合 NC



オートクルーズ機能付きスロットルコントローラー 3-drive・AC THA
 ◎ピボット ☎0263-46-5901
 ⑤ 2万2000円

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

PIVOT 適合 NC



オートクルーズ機能付きスロットルコントローラー 3-drive・α 3DA
 ◎ピボット ☎0263-46-5901
 ⑤ 2万7300円

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

AutoExe 適合 NA/NB/NC



オイルフィルターキャップ
 ◎オートエクゼ ☎03-3531-8151
 ⑤ 6264円

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

OTHERS
 その他
 ◎ 価格
 ◎ 材質

BLITZ 適合 NC



スクランブルスイッチ
 ◎ブリッツ ☎0422-60-2277
 ⑤ 2700円

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

BLITZ 適合 NC



Touch-B.R.A.I.N.
 ◎ブリッツ ☎0422-60-2277
 ⑤ 5万1840円

3.5インチTFT液晶タッチパネルタイプのマルチモニター。故障診断コネクタに接続するだけで50項目以上の車両の各種情報をモニタリング＆ロギングできるスグレモノ。タッチパネルは運転中でも操作しやすく、知りたい情報の切り替えがスムーズ。

BLITZ 適合 NC



THROTTLE CONTROLLER FULL AUTO LIGHT
 ◎ブリッツ ☎0422-60-2277
 ⑤ 2万1384円

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



TUCKIN99 適合 NA/NB

エンジントルクダンパー
●タックイン99 ●0798-36-1299
●NA 6・NB 6: 1万9440円/NB6(ABS付き): 3万2400円
NA 8・NB 8: 2万1600円/NB8(ABS付き): 3万2400円

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

AutoExe 適合 NC

IGボルテージコンバーター
●オートエクゼ ●03-3531-8151
●5万1840円

ダイレクトイグニッションコイルに供給される電圧を昇圧。スパークプラグの点火電力を約15%向上させる。点火効率を改善し、確実に火を飛ばすことでエンジンの本来の性能を出し切る。専用ハーネスキットにより取り付けも簡単だ。

Odula 適合 NC

バッテリー縦置きキット
●OVER DRIVE ●072-920-6888
●1万5000円/専用バッテリー(44B19L): 8400円

NCの純正バッテリーは電動ファンの上に横置きにされている。これではせっかくファンが回ってもバッテリーが邪魔してしまう。そこで、ひとまわり小型のバッテリーを縦置きにすることで効率よく通風させる。軽量化も同時に達成できる。

maruha motors 適合 NA

オイルリモートキット
●マルハモータース ●05-294-0076
●3万5700円

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

RSfactorySTAGE 適合 NC

NCEC用N-zero 2寸管マフラー
●RSfactoryステージ ●0258-28-5122
●6万6960円●ステンレス●50φ

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

RSfactorySTAGE 適合 NA

NA用鉄管音マフラー
●RSfactoryステージ ●0258-28-5122
●5万4000円●スチール●50φ

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

RSfactorySTAGE 適合 NA8

NA8専用ECO/パワー
●RSfactoryステージ ●0258-28-5122
●1万5660円

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

RSfactorySTAGE 適合 NB

NB用N-zero 2寸管マフラー
●RSfactoryステージ ●0258-28-5122
●4万8600円●ステンレス●60φ

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

MUFFLER
マフラー

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

RACING BEAT 適合 NA

Power Pulse Sport Exhaust System
●アニバーサリー ●04-2946-0916
●11万2247円
●ステンレス

「パワーパルスマフラー」用のセンターパイプ。曲がり角が少なく少し太めなので、ハイパワーを求めるなら必須のアイテムだ。ステンレス製でサビに強く、溶接の仕上がりも美しい。

RACING BEAT 適合 NA/NB

Power Pulse Exhaust System
●アニバーサリー ●04-2946-0916
●NA: 11万7447円 NB: 7万1113円
●ステンレス

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

RACING BEAT 適合 NC

Power Pulse Muffler
●アニバーサリー ●04-2946-0916
●9万6100円●ステンレス

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

RSfactorySTAGE 適合 NA

NA用N-zero 2寸管ハーフSplマフラー
●RSファクトリーSTAGE ●0258-28-5122
●5万5000円●ステンレス
●メイン: 50φ-テール: 60φ

「N-zero 2寸管60φ」をベースに、いまだきのストリートに合わせてサイレンサーを大型化。消音効果をアップさせつつ、ストレート構造で優れた排気効率を追求した。メインパイプを50φに設定し、軽快な音質でストリートでのスポーツ走行に最適なチューニングを施した。

RSfactorySTAGE 適合 NC

NCEC用ジェントルマフラー
●RSfactoryステージ ●0258-28-5122
●6万6960円●ステンレス●50φ

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

A'PEXI 適合 NA/NB/NC

N1evolutionマフラー
●アベックス ●042-768-8071
●8万2950円●ステンレス●メイン: 60φ-テール: 90φ●右1本出し●B6: 93/BP: 96●121

フルステンレスと全面TIG溶接採用によりかつてない高品質を実現。限りなくストレートなレイアウトにしつつ、日米特許のメガホン構造で上品なサウンドに。開発から出荷まで、一貫した管理体制だからこそないうる信頼のクオリティで、3年間完全保証を付帯。

A'PEXI 適合 NA/NB/NC

BOMBERⅢマフラー
●アベックス ●042-768-8071
●6万4050円●ステンレス●メイン: 60φ-テール: 90φ●右1本出し●B6: 93/BP: 96●121

スポーティな斜め跳ね上げバック。全域でトルク&レスポンス向上に優れた効果を発揮する。日米特許のメガホン構造を採用することで、排気効率を高めながらも、共鳴や拡張効果でスポーツカーに最適な排気音をチューニングすることに成功。1年間の品質保証書付き。

RACING BEAT 適合 NB

Dual Tip Muffler
●アニバーサリー ●04-2946-0916
●9万2648円
●ステンレス

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

RACING BEAT 適合 NA

Power Pulse Dual Sport Exhaust System
●アニバーサリー ●04-2946-0916
●13万7529円
●ステンレス

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

RACING BEAT 適合 NA

Power Pulse Dual Exhaust System
●アニバーサリー ●04-2946-0916
●14万2729円
●ステンレス

よりアグレッシブなサウンドと高効率な排気を求めるユーザー向けの、サイレンサーをまったく使わないセンターパイプを用意した。レーシングビートのパワーパルスマフラーと組み合わせることで完成する。

AutoExe 適合 NA

ステンレスマフラー
●オートエクゼ ●03-3531-8151
●7万7760円●ステンレス●メイン: 65φ-テール: 90φ×2●右1本出し

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

Jet's 適合 NA/NB

N1スペックマフラー-Ver.3
●インテグラル神戸 ●078-935-2661
●NA TypeS: 7万5600円・TypeR: 8万1900円
●NB TypeS: 6万9000円・TypeR: 9万8700円

レースシーンで長年培ってきたノウハウを惜しみなくストリートに反映。ストレート構造でコンパクトなサイレンサーから生み出されるレーシーで甲高いサウンドは、ドライバーをその気にさせてくれる。高回転域での抜けに磨きをかけつつ、低中速域でのパンチも追求。

Jet's 適合 NA/NB/NC

ビートサウンドマフラー
●インテグラル神戸 ●078-935-2661
●6万6000円~10万2000円
●右1本出し

マフラー製作の原点に立ち返って作り上げた、独創のバイブレイアウトから奏でられるハイピッチなサウンドは、管楽器を思わせる。NC用は2010年加減騒音新規格(JQR規格) 対応ながら、NA・NB同様の甲高いエキゾーストサウンドが実現するのうれしい。

Jet's 適合 NA/NB/NC

N-ZEROスペックマフラー
●インテグラル神戸 ●078-935-2661
●6万5100円

メガホン構造を採用することで高回転での弾けるパワーと甲高いサウンドを実現。音量規制をクリアしつつ、可能な限りのパワーを追い求めている。また、軽さも実現。レーシングマフラーに求められる性能とストリート性を高い次元で融合させたアイテムだ。

Jet's 適合 NA

ビートサウンドマフラー
●インテグラル神戸 ●078-935-2661
●7万7700円●ステンレス●メイン: 50.8φ/テール: 70φ

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



シングル出しマフラー
専カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323
⑤ 6万5880円 ⑥ 右1本出し

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



W出しマフラー
専カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323
⑤ 7万6680円 ⑥ 左右2本出し

左右出しデザインに、それぞれサイレンサーをセットしたサイレントタイプとなっているのがポイント。3000回転以下の常用域では静かだが、高回転域ではサウンドが弾けるように設計されている。テールをカールエンドにすることで高級な仕上がり。



RS-specマフラー
専OVER DRIVE ☎072-920-6888
⑤ 8万4000円 ⑥ テール:チタン ⑦ メイン:60φ ⑧ 左右2本出し ⑨ 近接排気騒音 93

テールエンドにチタンを採用することで、製品重量は7.9kgに抑えられている。サイレンサーはグラスウールを使っていないため、そのサウンドは乾いた甲高いもので、経年変化による音量の劣化もない。



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

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



プレミアテールマフラー
専 オートエクス ☎03-3531-8151
⑤ NB 6万6960円/NC10万4760円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:60.5φ・テール:110×95mm

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



マフラーTYPE-Nゼロ
専カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323
⑤ 5万7000円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:60φ・テール:70φ ⑧ 右1本出し

レースでテストを繰り返し、ストリートにフィードバックさせることで誕生した高性能マフラー。サーキットからワインディングまで走り意識したチューニングが施されている。排気効率を徹底的に追求しつつも、音量を抑えた車検対応なので安心して装着できる。



サイレントマフラー(NB)
専カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323
⑤ 5万7000円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:60φ・テール:70φ ⑧ 右1本出し

排気効率を優先したチューニングマフラーにもかかわらず、音量を純正なみに抑えた優れモノ。街乗りではジェントルで上品なサウンドだが、スポーツ走行時など高回転までエンジンを回せば高音域のスポーティなサウンドを奏でる。大人のためのマフラーだ。



サイレントマフラー(NA)
専 7万3440円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:48φ・テール:60φ ⑧ 右1本出し

ストリート構造のサイレンサーを採用し、抜群のヌケを定規。それだけでサイレンサーの容量を十分確保しているため静粛性は高い。普段はジェットルなサウンドだが、ひとたび高回転まで回せば、スポーティな高音が楽しめる。



マフラーVer. 2(NB)
専カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323
⑤ 5万7000円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:60φ・テール:60φ・70φ ⑧ 右1本出し

高品質な性能やサウンドをそのままに、3分割構造にすることでパイプの長さ、サイレンサーのサイズをユーザーの好みやクルマのスペックに合わせてオーダーできる。走行シーンや気分に合わせて変更し、音質の変化を楽しむなんてこともできる。インナーサイレンサー付き。



マフラーVer. 2(NA)
専カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323
⑤ 7万3440円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:48φ・50φ・54φ・60φ選択可能・テール:60φ・70φ ⑧ 右1本出し

マフラーの構造を3分割することで、サイレンサーのサイズをクルマの仕様や好みに合わせてチョイスできる。さらにインナーサイレンサー付属で走行シーンに応じて音質を調整することも可能。経年変化でタイコが傷んでしまっても単品で交換できるため経済的。



パワーエクストリームGS
専トラスト ☎0479-77-3000
⑤ 9万7200円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:60~70φ・テール:102φインナーカール ⑧ 右1本出し ⑨ 近接排気騒音 94

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



HITMAN NC
専タックイン99 ☎0798-36-1299
⑤ 10万2600円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:60φ・テール:80φ×2 ⑧ 左右2本出し

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



イノベーションマフラー 54φ/57φTYPE-R
専ジョイファスト ☎045-949-6693
⑤ 54φ:6万8250円/TYPE R: 7万5000円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:54φ・57φ/テール:60φ

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



イノベーションマフラー Type-R/Type-F
専ジョイファスト ☎045-949-6693
⑤ 6万5000円 ⑥ ステンレス

サーキットでのタイムアップをねらって開発したType-Rと、JAF公式戦にて数々の実績を誇る実戦志向のType-F。実践による機多のテストを重ねポテンシャルの高さを実証してきた。的確なエンジンセッティングのもとで最大限の性能を発揮できる。



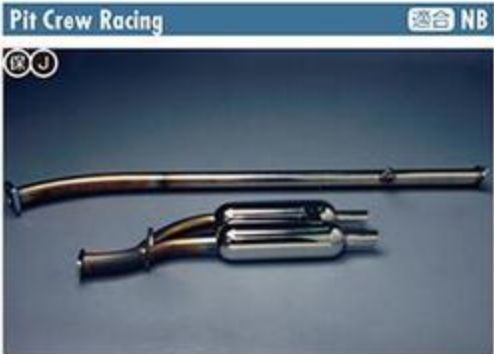
二寸管プラス
専ジョイファスト ☎045-949-6693
⑤ 2万3800円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:60φ

エキマニ直下に触媒が配置されているモデルに装着可能。よりストレートな構造にし、ムダな絞りをなくすることで排気効率をアップ。サーキットでのあとひと伸びがほしい。チューニングエンジンの性能を出しきりたいときなどに有効。性能は富士N-ZEROチャンピオンシップで実証済み。



手曲げスペシャル
専ビットクルーレーシング ☎059-378-7444
⑤ スポーツ走行向け: 7万8750円/ストリート向け: 8万850円 ⑥ メイン:54φ(50φ・57φに変更可能)・テール:76.3φ

手曲げならではの滑らかで美しい見た目がグッド。クルマのスペックや、好みによってメインパイプ径を変更できる。ただし50φ、57φの場合は受注生産のため納期がかかる場合があるので注意が必要。サイレンサー内のスチールウールの交換が可能なので、長く使えて経済的なのもうれしい。



キャブトンマフラー
専ビットクルーレーシング ☎059-378-7444
⑤ センターパイプストレート: 9万3000円/センターパイプサバ付: 10万8000円/センターパイプ触媒+サバ付(加工必要): 9万3000円 ⑥ メイン:50φ・テール:45φ×2

極小のサイレンサーやデュアルテールが性能を最優先して設計されたことを物語っている。サーキットでタイムを短縮したい、とにかくヌケのよいマフラーが欲しいというユーザーにぴったりの特性を有している。価格や性能など必要に応じた組み合わせができる。



NC手曲げスペシャル
専ビットクルーレーシング ☎059-378-7444
⑤ 9万2400円 ⑥ フロントパイプ:60.5φ・テール:60.5φ・78φテーパー

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



NC用ストリートマフラー
専ビットクルーレーシング ☎059-378-7444
⑤ 5万9850円 ⑥ テール:60.5φ・78φテーパー

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



コンフォートスポーツ タイプGTS
専トラスト ☎0479-77-3000
⑤ 9万5040円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:60φ・50φ×2・テール:102φGTSテール ⑧ 左右2本出し ⑨ 近接排気騒音 右:93左:92

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



Legalis R
専藤森技研工業 ☎055-998-0130
⑤ 9万1800円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:60.5φ・テール:90φ ⑧ 左右2本出し ⑨ 近接排気騒音 92 ⑩ 134

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



Legalis R
専藤森技研工業 ☎055-998-0130
⑤ 7万2000円~8万8560円 ⑥ ステンレス ⑦ メイン:60.5φ・テール:90φ ⑧ 右1本出し ⑨ 近接排気騒音 NA 6:90/NA 8:87 ⑩ 115

大口径、高効率マフラーのベーシックモデル。ノーマル車からチューニングカーまで幅広く対応する。低回転域のトルクアップと高回転域の吹けのよさを高次元で両立させた万能タイプ。オールステンレスで耐久性も抜群。安定した性能を求めるなら迷わずこれだろ。



クラブマンマフラー
専ビットクルーレーシング ☎059-378-7444
⑤ 7万8750円/センターパイプサバ付: 8万9250円/NBセンターパイプ触媒+サバ付(加工必要): 7万8750円 ⑥ メイン:50φ・テール:45φ×2

排気管の曲げを極力排除することで排気抵抗を軽減。レスポンス&パワーアップを果たした。低中速域の性能をねらってチューニングし、街乗りで最適な特性を実現。センターよりやや左寄りにレイアウトされ、余裕のロードクリアランスでローダウン時も安心だ。



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

サイレンサーをストレート構造にすることで、上品なサウンドでありながら排気効率も向上している。とくに高回転域でのトルクアップ&パワーアップが著しい。テールを大口径オーバーバル形状にすることで後続車へのアピール度も高まった。パイプバリエーションが豊富なのもうれしい。



センター出しダブルマフラー
専ビットクルーレーシング ☎059-378-7444
⑤ 9万3000円

仕上がり、質感、デザイン、性能を追求した自信作。スポーツタイプならではの高回転域の気持ち良さは特筆もの。ローダウン時のロードクリアランスまで考慮した。まさにチューニングカーのためのマフラーだ。排気効率にも優れ、スポーティなサウンドとレスポンスのよさも売りだ。



28スペックマフラー

専 村上モータース ☎089-922-1110
● 6万9950円● ステンレス
● メイン:50φ-テール:60φ-75φ

名車M2・1028のマフラーをベースに、デザインを崩すことなく、現代の技術をプラスした究極の1本。オールステンレス製にすることで見た目と耐久性を確保。重量を抑えることもできた。適度な音量と抜けのよさで、アクセルを踏み込むのが楽しくなる。



NUR-SPEC DT

専 ブリッツ ☎0422-60-2277
● 9万7200円● ステンレス● メイン:60φ/テール:101.6φ×2

アイドリング時のジェントルなサウンドと、スポーツ走行時のはじけるようなサウンドが魅力。デュアルチューブの二重管テールパイプで、重厚さを演出。ハイグレードなリアビューを生み出す。



E-ESC

専 ブリッツ ☎0422-60-2277
● 8万4240円

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



POWER getter

専 藤巻技研工業 ☎055-998-0130
● NA: 7万8840円/NB 8:9万1800円● ステンレス● メイン:60.5/テール:76.3

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



Legalis R

専 藤巻技研工業 ☎055-998-0130
● 7万200円● ステンレス● メイン:60.5φ-テール:90φ● 右1本出し● 近接排気騒88● 184

チューニングカーらしい迫力の重低音を生み出す大口径、高効率マフラー。排気効率を向上させたことで全域でパワーアップ。とくに低中速域でのピックアップのよさは街乗りのしやすさにひと役買っている。



マスタースペックエキゾーストマニホールドリプレースメント

専 インテグラル神戸 ☎078-935-2661
● 7万6000円

近年の排ガス規制のため、触媒がエンジンにぐんと近づいた。そのため純正レイアウトではエンジン性能をフルに発揮できない。そこで独自のパイプ形状にすることで、限られたスペースでも4-2配管が可能に。触媒機能もしっかり生かしつつ、エンジンの本来の性能も引き出すことができる。



マスタースペックエキゾーストマニホールド

専 インテグラル神戸 ☎078-935-2661
● 8万8000円
● 45φ-50φ-60φ● E 4-2-1

数々の実戦やテストによって生み出された、チューニングBPエンジン専用設計。あえてノーマルエンジンの右側から超えることで設計の自由度を増した。潜在能力をフルに発揮できる仕上がり。少なくとも150馬力以上発揮しているBPエンジンに装着するべし。エアクリナーの変更も必要だ。



Miata Header

専 アニバーサリー ☎04-2946-0916
● 8万5781円
● ステンレス

シャシダイナモにて200本以上の試作品のテストを繰り返し、すべての回転域でノーマルを上回るトルクとパワーの向上を実現した。高回転エンジン向きの4-1レイアウトを採用。AT車は装着不可。



MX-5 Miata Header

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

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

EXHAUST MANIFOLD

エキゾーストマニホールド

- 価格
- 素材
- サイズ
- EXマニ配管

規格

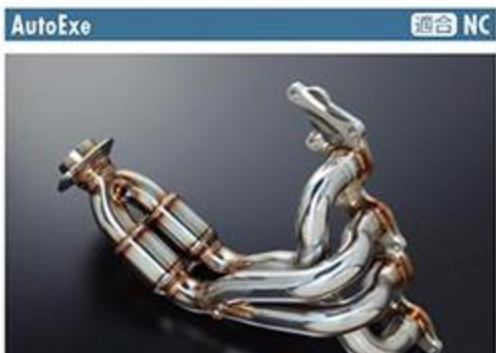
- 保安基準適合
- 競技用
- JASMA認定
- 排ガス検査証明付き



エキゾーストマニホールド

専 オートエクゼ ☎03-3531-8151
● 9万8000円~18万4680円● ステンレス● NB6・NB8車体番号100001~300000:42.7φ-48.6φ-54φ/NB 6・NB8車体番号300001~42.7φ-48.6φ-54φ/触媒外径:108φ● E 4-2-1

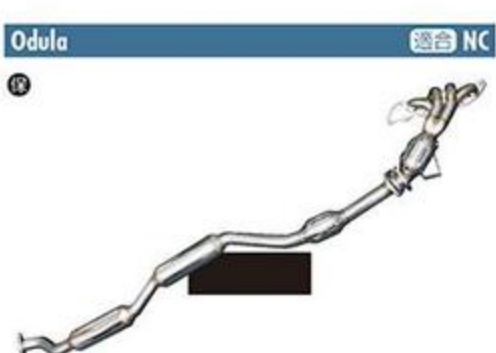
排気流速を高めるために、完全等長タイプを採用。低中速からの立ち上がり考慮しての4-2-1レイアウト。さらに全長を純正より延ばすことで合流部の角度を狭くし、排気干渉を防ぐ。職人の手によるTIG溶接はまさに芸術そのもの。



エキゾーストマニホールド

専 オートエクゼ ☎03-3531-8151
● 19万2240円● ステンレス● 42.7φ-48.6φ-54φ-60.5φ/触媒外径:63.5φ×2● E 4-2-1

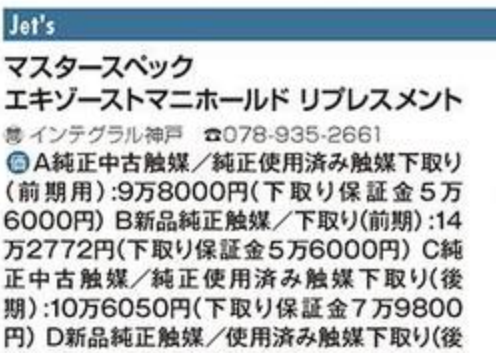
中低速からのトルクアップを狙った、完全等長の4-2-1レイアウトを採用。集合部分までの長さをノーマルよりも長くし、合流部の角度を狭めて排気の逆流を防いでいる。バックシールドTIG溶接を採用。



エキゾーストマニホールド・センターパイプ(キャタライザー内蔵)

専 OVER DRIVE ☎072-920-6888
● 25万7250円● ステンレス● 42φ/60φ/触媒:200cpi×2

NCのパワーアップには、エキマニとセンターパイプ装着が欠かせない。集合までの配管を等長とすることで触媒を温めやすい。曲がりやフランジの少ない高効率な配管、これこそ機能美だ。



マスタースペックエキゾーストマニホールドリプレースメント

専 インテグラル神戸 ☎078-935-2661
● A純正中古触媒/純正使用済み触媒下取り(前期用):9万8000円(下取り保証金5万6000円) B新品純正触媒/下取り(前期):14万2772円(下取り保証金5万6000円) C純正中古触媒/純正使用済み触媒下取り(後期):10万6050円(下取り保証金7万9800円) D新品純正触媒/使用済み触媒下取り(後期):16万1762円(下取り保証金1万6000円)

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



NC用EXマニホールド

専 ビットクルーレーシング ☎059-378-7444
● 9万4500円● 42.7φ-60.5φ● E 4-1

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



GTスペック45φエキゾーストマニホールド

専 ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
● 15万2000円● ステンレス● 45φ-60φ● E 4-1

一般的なエキマニは42φ管が多い。しかし実は排気ポートの出口だけが42φに絞られており、燃焼室側はすべて45φ。つまりポート出口を45φに拡大加工すれば、45φ管エキマニのほうが効率は断然高い。200馬力オーバーをターゲットにしたエンジン向け。



スポーツキャタライザー EXマニホールド+センターパイプセット

専 トラスト ☎0479-77-3000
● 26万4600円● ステンレス● 42φ~60φ● E 4-1

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



SPORTS CATALYZER

専 サード ☎0565-53-1166
● 20万7900円● メタル

信頼性の高い国産キャタライザーを採用することで、圧倒的な耐久性と浄化性能を誇っている。排気系でもっとも抵抗の大きい触媒を低抵抗タイプに交換することで、大幅なエンジン性能向上が期待できる。排ガス試験証明書付属、保安基準適合品。



オリジナルエキマニBOX

専 カーメイクコース ☎03-3656-2323
● 1万580円

エンジンルーム内でもっとも高温となるエキマニを、ステンレス製のボックスで覆うことで放射熱の拡散を防止。樹脂やゴムパーツに与えるダメージを最小限に抑える。ドレスアップにも効果的。ステンレス製だから耐久性も抜群。



EXマニホールド

専 マキシムワークス ☎048-584-6430
● NB6: 9万7125円 NB8: 10万2900円● ステンレス● 42.7φ-48.6φ-54φ

低速域から太いトルク特性を実現する4-2-1レイアウトを採用。NB6、NB8それぞれのエンジンでもっとも効率のいい出力特性を狙って設計されている。修理の受け付けなどアフターサポートも万全。



EXマニホールド

専 マキシムワークス ☎048-584-6430
● NA6: 9万2400円 NA8: 10万2400円● ステンレス● 42.7φ-48.6φ-50.8φ

レーシングエンジンと同じ手法を取り入れることに成功。マシニングによる総削り出しのフランジをはじめ、職人の手によりハンドメイドで溶接されている。JASMA認定で車検も安心だ。



EXマニホールド

専 マキシムワークス ☎048-584-6430
● NC1: 18万6900円 NC2: 19万7400円● 42.7φ-48.6φ-2.1コレクター IN:48.6φ-OUT:54.0φ-テール IN:54.0φ-OUT:60.5φ

デュアルキャタライザーを採用することで、スロットルレスポンスを向上させた。NC1、NC2で仕様を変えてあり、ベストな配管で仕上げています。



Super EX BASIC VERSION

専 藤巻技研工業 ☎055-998-0130
● 8万1000円
● ステンレス● NA6: 4-1/NA8: 4-2-1

排気量に合わせて、細かく仕様を変更している。レーシングテクノロジーをふんだんにフィードバックした高品質・高性能パーツを、製造工程の工夫によりコストを抑え求めやすい価格を実現した。しかしロスワックス製法により美しく仕上げられたフランジなど、品質は間違いなし。



EXマニホールド

専 ビットクルーレーシング ☎059-378-7444
● 9万4500円● NA 6:38φ-50φ/NA8・NB 8:42.7φ-50φ● E 4-1

ピークパワーに優れた4-1レイアウトを採用。反面、低中速域の不足を補うために数々のテストを実施。集合部までの長さを650mmにし、非常に手間のかかる手曲げ製法を取り入れることで、スムーズな排気を実現。低速トルク、ピークパワーにおいてベストなポテンシャルを発揮することができる。



SARD 適合 NA/NB8
SPORTS CATALYZER
※ サード ☎0565-53-1166
● NA: 7万8750円/NB:10万2900円
● メタル

国産キャタライザーセルを採用し、圧倒的な耐久性と浄化能力を誇る。純正触媒に対し、圧力損失を大幅に低減。全域にわたりパワー&レスポンスが劇的にアップする。セルに貴金属コーティングを施すことで、洗浄能力を確保。その証となる排ガス試験証明書を付属する。



RACING BEAT 適合 NC
Cold Force Intake Kit
※ アニバーサリー ☎04-2946-0916
● 5万8598円

ラムエア効果を利用して、走行風で加圧された冷気をエンジンに取り込むことができる。使用するフィルターはK&Nの大容量タイプ。フィルターは専用のメンテナンスキットによりほぼ無期限に使い続けることができ、とても経済的だ。



Odula 適合 NC
ラムエアインテークRS
※ OVER DRIVE ☎072-920-6888
● 2万1000円

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



Doable 適合 NC
Doable Air Cleaner System
※ ドゥーエンジニアリング ☎0550-78-3200
● 7万1400円(itgスポーツフィルター仕様)
● FRP黒ゲル仕上げ

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



NOPRO 適合 NC
輸出仕様用フレッシュエアダクト
※ ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
● 7000円

M's Tune仕様にも採用された、マツダ純正の輸出仕様車用エアダクト。国内の通常仕様車は吸気音の対策として、レゾネーターチャンバーの付いた蛇腹のダクトになっているが、これはストレート構造のため吸気効率が向上し、またスポーティな吸気音も演出する。



A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA
触媒ストレート(サイレンサータイプ)
※ アニバーサリー ☎04-2946-0916
● 1万3440円 ● ステンレス ● 60φ

メインパイプ60φで耐久性に優れたステンレス製。サイレンサータイプだから爆音傾向を抑えている。ガスケットとボルトが付属し、すぐに装着可能だ。排気音センサーアダプター付きで、チューニングカーに適した設計がうれしい。



INTAKE
インテーク
● 価格
● 素材

セル数200で排気効率を妨げることなく、しっかり浄化作用の確保できる高性能メタルを採用。社内ベンチテストでもその性能を証明している。排気性能はエンジン性能に直結するため、重要なファクターだ。



AutoExe 適合 NA/NB/NC
ラムエアインテークシステム
※ オートエクゼ ☎03-3531-8151
● 8万4240円~10万2600円

走行時に発生するラム圧を利用してエアクリーナーに空気を押し込むよう考えられたアイテム。ラム圧を利用することで吸入効率が高まり、低速域からトルクフルなエンジン特性を獲得できる。専用エアフィルターも含むキットだ。



Joyfast 適合 NC
NC用ビッグボアスロットル
※ ジョイファスト ☎045-949-6693
● 下取りあり: 4万6000円/
● 新品: 7万1000円(変動あり)

スロットルバルブをひとつずつ加工・製作していくため、精度は抜群。ハイレスポンスなエンジンに生まれ変わり、装着効果は予想以上の体感効果を生み出す。トルクアップにもなる。



NOPRO 適合 NC
ハイフローインテークセット
※ ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
● 1万7000円 ● シリコン

NC後期用に、ハイフローインテークとアルミジョイントパイプ、サウンドエンハンサーキャップ、ホースバンドをセットにした。熱や膨張に強く、耐久性も高いシリコンファイバー素材の植層構造ホースを採用した、NCEC専用設計の純正交換タイプ。



maruha motors 適合 NA
スポーツキャタライザー
※ マルハモーターズ ☎054-294-0076
● 6万9000円
● メタル

セル数200で排気効率を妨げることなく、しっかり浄化作用の確保できる高性能メタルを採用。社内ベンチテストでもその性能を証明している。排気性能はエンジン性能に直結するため、重要なファクターだ。



RACING BEAT 適合 NB
High Flow Intake Cold Air Duct - Carbon Fiber
※ アニバーサリー ☎04-2946-0916
● 4万3794円

NBのヘッドライト後方の空間を活用し、フレッシュエアを取り込むと同時にカーボンシェルでエンジンルームの熱気を遮断。より高密度なエアをエンジンに供給できる。カーボンのルックスもスポーティで、エンジンルーム内のドレスアップにも最適。



CUSCO 適合 NA6
アルミターボパイプ
※ キャロッセ ☎027-352-3578
● 1万9440円 ● アルミ ● 61φ

B6エンジンのエアフロからスロットルまでの純正樹脂パイプをアルミ製に交換する。熱や圧力の影響を受けにくく、安定した吸気を取り込むことができる。レスポンスやトルクアップに効果抜群で、吸気チューンの定番といえる。



NOPRO 適合 NC
ハイフローインテーク
※ ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
● 1万2000円 ● シリコン

熱や膨張に強く、耐久性も高いシリコンファイバー素材の植層構造ホースを採用した、NCEC専用設計の純正交換ハイフローインテーク。純正の蛇腹ホースと比較して、空気の吸入効率が向上し、エンジンレスポンスのアップを実現する。



maruha motors 適合 NA/NB8(Sr1.2)
VPヘッダー
※ マルハモーターズ ☎054-294-0076
● NA 8:12万9150円/NB 8:13万2300円
● SUS304

素材にこだわり、最終組み立てはすべて社内の職人によるハンドメイドという一品。ベンチテストを繰り返し、データに基づいたデザイン、特許出願のインナーベンチュリー機構など、まさに最高峰のエキマニだ。



Pit Crew Racing 適合 NA/NB
触媒バイパス
※ ビットクルーレーシング ☎059-378-7444
● 1万500円

サーキットなどで、エンジンの性能を出し切りたいときに。排気管中の最大の抵抗となる触媒をバイパスさせることでレスポンスアップはもちろん、ピークパワーの向上を図る。また装着することで少なからず軽量化にも貢献。総合的な運動性能がアップする。当然、公道での使用はできない。



RACING BEAT 適合 NB
High Flow Intake Cold Air Duct
※ アニバーサリー ☎04-2946-0916
● 3万666円

ヘッドライト後方にある大容量の空間を活用し、フレッシュエアを大量に取り込むことに成功。フィルターは信頼と安心のK&N製。アルミのバイピングは耐久性も高く、スロットルの急激なオン・オフでもパイプのつぶれや膨張を防止する。



Odula 適合 NC
ロードスター(NCEC) ハイフローインテーク
※ OVER DRIVE ☎072-920-6888
● 1万2600円

NCエンジンのスロットル〜エアクリーンのゴムホースを、容量の大きなシリコンホースに交換することで吸入効率を向上させる。その結果スロットルレスポンスが向上し、サーキット走行ではタイムアップにつながる。鮮やかなブルーカラーも◎。



NOPRO 適合 NC
アルミジョイントパイプ
※ ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
● 3800円 ● アルミ

フローバイガス用ベンチレーションパイプと、インテークホースをつなぐジョイントパイプ。アルミ削り出しでハイクオリティな逸品だ。ハイフローインテークはもちろん、純正インテークホースにも対応する。フローバイガスを吸気に戻すための必需品。



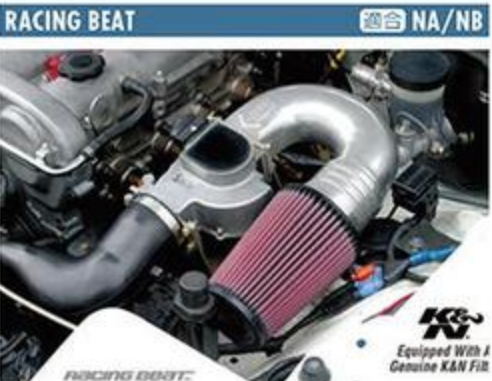
M-BIT MAXIM RACING PARTS 適合 NB
EXマニホールド ストリート触媒仕様
※ マキシムワークス ☎048-584-6430
● NB6: 16万4325円 NB8: 16万6950円
● ステンレス ● 42.7φ-48.6φ-54φ-触媒外径:108φ

高効率な排気を狙った配管に、ストリート向けの触媒をプラス。クリーンな排ガスで環境にもやさしい。もちろん車検も余裕でクリアできる。



Joyfast 適合 NA/NB
スポーツ触媒サイレンサー
※ ジョイファスト ☎045-949-6693
● 2万1000円
● ステンレス

触媒レスのストレートパイプでありながら、消音機能を加えることで、上品なサウンドを実現。さらに、単純なストレートパイプよりもトルクアップを果たしているため、全域で扱いやすさが向上する。



RACING BEAT 適合 NA/NB
High Flow Air Intake Assembly
※ アニバーサリー ☎04-2946-0916
● NA6: 3万7009円
● NA8・NB8: 4万775円

K&Nのフィルターを採用したインテークキット。フィルターはメンテナンスキットで繰り返し使え、つねにベストな状態に保つことができる。アルミパイプを採用することで、吸気ロスを軽減する。



Odula 適合 NC
ロードスター(NCEC) レーシングファンネル
※ OVER DRIVE ☎072-920-6888
● 1万2600円

エアクリーナーボックスの吸い込み部分にファンネルを取り付けることで吸入効率を向上。小さなパーツながら、パワー&トルクの向上を果たす。普段は見えない場所に装着される地味なパーツではあるが、盲点を突いた非常に効果的なアイテムだ。



NOPRO 適合 NC
HKSエアクリーナー用エアセパレーター
※ ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
● 1万2000円 ● カーボン

外気導入ダクトが付いているNCの機能を有効に活用するため、オリジナルのエアセパレーターを開発。カーボン製でエンジンルームのドレスアップにも最適。HKSレーシングサクシジョンリロード専用設計で、エンジンルームの熱気をシャットアウト。

AutoExe 適合 NB/NC



スポーツインダクションボックス

専オートエクス ☎03-3531-8151
 ⑤ フィルターなし: 2万3760円~2万8080円/フィルター
 リプレイメント(K&N製) 付属: 3万240円~3万4560円

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

RACING BEAT 適合 NC



K&N Air Filter Element

専アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤ 1万400円

レーシングビートのインテークシステムには、すべてこのK&N製のエアフィルターを採用している。スポーツタイプから純正置き替えタイプまで幅広くラインアップ。メンテナンスキットも用意しているから、目詰まりの心配も無用だ。

AIR CLEANER etc

エアクリーナー

⑤ 価格
 ⑤ 素材

Pit Crew Racing 適合 NA/NB



インテークパイプ

専 ビットクルーレーシング ☎059-378-7444
 ⑤ 3万450円
 ⑤ アルミ

サーキットだけではなく、市街地でのテストも繰り返し、そのデータに基づいて設計された。独自の構造を実現したこと、きわめて高効率な吸気性能を発揮し、エンジンレスポンスが大幅に向上される。トルクアップにも効果的だ。取り付けに必要なショートパーツもすべてキット化されている。

NOPRO 適合 NC



NC用ビックボアスロットル

専ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ⑤ 4万6000円

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

BLITZ 適合 NA/NB/NC1



SUS POWER AIR CLEANER

専ブリッツ ☎0422-60-2277
 ⑤ 2万3544円~3万9744円

オールステンレスボディを採用したスポーツタイプのエアクリーナー。ステンメッシュシェルとマトリックス構造で吸入面積を最大限に確保。むき出しタイプならではのシャープな吹上げりとレーシーな吸気サウンドが魅力。

BLITZ 適合 NC1



ADVANCE POWER AIR CLEANER

専ブリッツ ☎0422-60-2277
 ⑤ 5万3784円

ステンレスメッシュフィルターとアルミ製クーリングシールドにより、エンジンルーム内の熱気を吸うことなく確実な吸気が可能に。むき出しタイプなので吸入効率は抜群なうえ、心配な集塵効果も特殊フィルターでバッチリ。

GReddy 適合 NC



エアインクスBセット

専トラスト ☎0479-77-3000
 ⑤ 4万2984円

三次元網目構造の高効率2層フィルターを採用することで、集塵濾過性能を大幅に向上させている。パイプ径や長さ、テストをした上でNCロードスター専用で造られたもの。フィルターが劣化した場合の、交換用アイテムも用意されている。

Doable 適合 NC

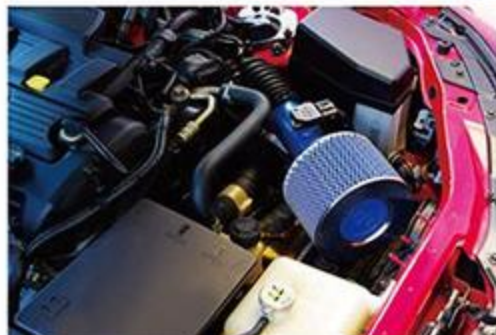


itg Air Filter

専ドゥーエンジンアリング ☎0550-78-3200
 ⑤ 1万6800円

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

SARD 適合 NC



SPORTS EX+

専サード ☎0565-53-1166
 ⑤ 2万2050円

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

RSfactorySTAGE 適合 NA/NB/NC



各種蛇腹補修kit「ジャバラ」

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

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

maruha motors 適合 NA



BMC(DIA) エアクリーナー エアフロレ化専用

専 マルハモーターズ ☎054-294-0076
 ⑤ 3万9900円

純正エアフローメーターを取り外して、そのまま既存のインテークにドッキング。フリーダムECUとの併用でDジェトロ化を実現できる。大きなエアクリボックスを省略し、エンジンルーム空間を有効利用できる。

maruha motors 適合 NA/NB



BMCエアクリーナー 純正交換タイプ

専 マルハモーターズ ☎054-294-0076
 ⑤ 1万1550円~

F 1マシンへのエアフィルター供給で名高い、イタリア「BMC」社の純正交換タイプエアフィルター。フィルターはF 1マシンに使用されているものと同じ素材を採用した、ハイパフォーマンスな逸品だ。

BLITZ 適合 NA/NB/NC



SUS POWER AIR FILTER LM / POWER AIR FILTER LMD

専ブリッツ ☎0422-60-2277
 ⑤ 4212円~

SUS POWERシリーズで高い信頼性と実績を誇るステンレスフィルターを採用した、純正交換タイプのエアフィルター。フィルターは特殊二重構造とすることで、高い集塵効果を発揮する。

BLITZ 適合 NA/NB/NC1



SUS POWER CORE TYPE LM

専ブリッツ ☎0422-60-2277
 ⑤ 1万4904円~2万8944円

幅広い車種に対応するコアタイプのエアクリーナー。交換用のエアフィルターはブルーとレッドを用意し、ファッション性も持ち合わせる。さらに驚かされるのが、きわめてリーズナブルなプライス。

RIGID 適合 NA/NB/NC



RIGID強化マフラーリングRM002×5

専アルファ ☎048-873-6986
 ⑤ 840円(1個) ⑤ 強化ゴム

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

Jet's 適合 NA/NB/NC



N-ZEROスペックマフラー用インナーサイレンサー

専インテグラル神戸 ☎078-935-2661
 ⑤ 3800円

インテグラル神戸のN1スペックマフラーやNゼロマフラーにも対応するインナーサイレンサー。テストによって最適な排気パイプ径やパイプ長などを決定しているため、確実な静粛性を得ることができる。ブラックなので目立たない、というのうれしいところだ。





CORN'S 適合 NA/NB
オリジナルオールアルミ3層ラジエーター/ N1.SPEC
※カーメイクコンス ☎03-3656-2323
●受注生産につき応相談 ●アルミ ●3層

N1 レース用に開発したレーシングラジエーター。N1.SPECはスーパーGTマシン同様のサイドタンク式のリターンフロー形式を採用することで、テールトゥノーズ時の走行風が当たりにくいシーンでも安定した水温をキープできるハイパフォーマンスアイテムだ。



Odula 適合 NC
クーリングラジエーター真鍮2層
※OVER DRIVE ☎072-920-6888
●7万1400円 ●真鍮 ●2層

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



Jet's 適合 NA/NB
大容量ラジエーター
※インテグラル神戸 ☎078-935-2661
●4万8000円(ノーマル下取り)
●アルミ ●2層

連続高負荷走行時の熱対策はチューニングカーにとって必須事項。ノーマルエンジンでも十分な容量を確保しているとはいえない。Jet'sの大容量ラジエーターは2層構造を採用することで、「2層相当の厚み」のコアとは一線を画す放熱能力を備えているので、夏場のアタックも安心だ。



A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA/NB
オールアルミ2層ラジエーター
●7万4550円 ●アルミ ●2層(コア 53mm)
オールアルミ2層ラジエーター
●5万5750円 ●アルミ ●2層(コア 36mm)
アルミ容量アップラジエーター
●4万9350円(アッパー&ロアタンク再使用は3万3600円) ●アルミ
※アニバーサリー ☎04-2946-0916
スポーツ走行には冷却は最重要課題なのでしっかり対策したい。3種類のコアサイズをラインアップし、エンジンのチューニング具合によって選択できる。

RADIATOR

ラジエーター

●価格
●素材
●サイズ
●層



RACING GEAR 適合 NA/NB
POWER RADIATOR TYPE A2
●7万4550円 ●アルミ ●2層(コア53mm)
POWER RADIATOR TYPE A2S
●5万7750円 ●アルミ ●2層(コア36mm)
※辰巳屋興業 用品部 ☎03-3696-0620



MURAKAMI MOTORS 適合 NA/NB
ラジエーター
※村上モータース ☎089-922-1110
●5万9660円
●アルミ ●2層(コア 53mm)

圧倒的な冷却性能を発揮するオールアルミ製。チューニングエンジンやサーキット走行ユーザーはぜひラジエーターの強化をお勧めする。サイズアップしながらも軽量を維持しているため、軽快な運動性能をスポイルしないのがうれしい。普段乗りからサーキットまで幅広くカバーできる。



RACING GEAR 適合 NA/NB
POWER RADIATOR TYPE C2
●3万3600円 ●銅 ●2層(コア27mm)
POWER RADIATOR TYPE C3
●NA: 7万4550円/NB:13万3350円 ●銅 ●3層(コア41mm)
※辰巳屋興業 用品部 ☎03-3696-0620



MURAKAMI MOTORS 適合 NA/NB
ラジエーター
※村上モータース ☎089-922-1110
●2万1600円
●アルミ ●1層(純正形状)

純正形状で、街乗りで安定した性能を発揮する。驚くべき低価格も魅力で、リペアの際に重宝すること間違いなし。普段サーキット走行やスポーツ走行をしないユーザーでも、ある程度年式の低い車両ではラジエーターの劣化具合をチェックしてみるとよいだろう。



TUCKIN99 適合 NA/NB
ビッグラジエーター
※タックイン99 ☎0798-36-1299
●NA: 3万8880円/NB: 4万4280円
●銅 ●2層

長年そのまま使用しているノーマルラジエーターをチェックしてみると、樹脂製のアッパー&ロアタンクは変色し、非常にもろくなっていることがある。予期せぬトラブルが起こる前にリフレッシュ&キャパシティアップをしてみたいかがだろうか。お手ごろな価格も魅力的。



SUGITA RADIATOR WORKS 適合 NA
ロードスター オールアルミ ラジエーター
※スギタラヂエーターワークス ☎0568-71-1611
●要問い合わせ
●アルミ ●2層



maruha motors 適合 NA
STDアルミラジエーター(NEWコア)
※マルハモータース ☎054-294-0076
●2万5200円
●1層

純正同様サイズの新型コアを採用。驚異的な低価格に抑えながらも冷却性能を重視して設計されている。破損や水漏れの際のリペア要員としても活躍が期待される。サイズが同一なので、無加工で装着が可能な点も非常にうれしいポイント。



SARD 適合 NC
RACING RADIATOR
※サード ☎0565-53-1166
●MT:14万4900円/AT:16万5900円
●アルミ ●2層(コア 48mm)



maruha motors 適合 NA/NB
強化ラジエーター
※マルハモータース ☎054-294-0076
●3万1500円
●コア:アルミ/アッパー&ロアタンク:樹脂 ●1層

ワイドチューブの高性能強化ラジエーター。風洞実験にて放熱能力をサンプリングし性能をデータで実証。上下樹脂タンクで純正形状なため、軽量で低価格を実現。取り付け作業の整備性も高い。同社のラジエーターキャップと併用することで性能を最大限引き出すことができる。



NOPRO 適合 NC
NC用78℃開弁サーモスタット
※ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
●9000円

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



TUCKIN99 適合 NA/NB
ローテンブサーモ
※タックイン99 ☎0798-36-1299
●5184円

開弁温度を71℃、全開温度85℃、リフト量9mmに設定したローテンブサーモ。極端な低温開弁は、オイルのフリクションロスを増大させ、メトリックが小さくなることもある。71℃に設定することで、街乗りからサーキットアタックまで幅広く対応できる。



SARD 適合 NB8
COOLING THERMO
※サード ☎0565-53-1166
●7350円

バルブ開弁温度を65℃に設定。早めにラジエーターへ冷却水を回すことで効率よくエンジンを冷却する。フロントロールバルブを採用することで、急激な水温変化を抑制しエンジンへのダメージを軽減している。温度変化にリニアに反応、的確に水温を管理する。



A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA8/NB8
ローテンブサーモスタット
※アニバーサリー ☎04-2946-0916
●7350円

開弁温度を68℃に設定し、水温が上がりがちになってしまう前に冷却水をラジエーターに循環させるローテンブサーモ。ノーマルより開弁温度を引き下げているので、連続高負荷運転時の不必要な水温上昇を防ぐ。夏場の走行には必要不可欠だ。

THERMOSTAT

サーモスタット

●価格
●素材

maruha motors NA/NB



シリコンホース(ラジエーターホースセット)
 特 マルハモーターズ ☎054-294-0076
 ⑤ 7140円～

ノーマルホース並みの低価格ながら、高品質なシリコン素材を採用している。水漏れや経年による劣化が目立ってきた車両にはぜひ取り入れたい。定番のブルーとクールなブラックの2色を用意している。エンジンルーム内の仕上がりや好みに合わせて選択できる。

maruha motors NA



パイプ ラジエーター ロア(ステンレス製)
 特 マルハモーターズ ☎054-294-0076
 ⑤ 4200円

純正のロアパイプはメッキ仕上げのスチール製で重く、けって耐久性に優れたものではない。そこで、ブラケットを含むパイプ全体をアルミ製に。抜群の耐久性を手に入れることができる。鏡面仕上げのルックスもレーシーでカッコいい。

SAMCO NA/NB/NC



クーラントホースキット
 特 トップラインプロダクト ☎04-7190-1391
 ⑤ 1万8900円～2万4150円 ⑥ 特殊コーティングシリコン・ファイバー繊維

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

RADIATOR HOSE
 ラジエーターホース
 ⑥ 価格
 ⑦ 素材

maruha motors NA8/NB



マルハ78サーモ
 特 マルハモーターズ ☎054-294-0076
 ⑤ 3990円

純正よりもわずかに低い、開弁温度78℃設定のローテンブサーモ。78℃はスポーツ走行に適し、制御的に燃費を悪化させない絶妙な温度なのだ。さらに直径の大きな弁を大きくストロークさせることによって流量を稼ぎ出す。ラジエーター本来の性能を引き出すキモとなるパーツだ。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory NA/NB/NC



ラジエータードレンコック
 特 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤ 420円

クーラント交換時や経年変化などで、コックが傷んでしまったときに便利な補修品。ここのメンテナンスを怠ると、冷却水漏れや固着などのトラブルが起こる。早めのメンテナンスを心がければ、ラジエーター本体などの高い出費を抑えることができる。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory NA/NB/NC



スーパーレーシングクーラント
 特 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤ 1050円(1ℓ) 2800円(4ℓ)

レーシングシーンという使用条件を限定することで、冷却性能を飛躍的に向上させた。通常のLLCと違い、ロングライフ性や凍結対策性をあえて犠牲にすることで、圧倒的な冷却性を実現。不凍剤は入っていないので氷点下では使用できない点に注意。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory NA/NB/NC



ブリーザータンクセット
 特 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤ 2万4990円

冷却水中の気泡をブリーザータンクで取り除くことで、冷却性能をフルに発揮させる。キャビテーションの発生を防ぐことで、不要なトラブルを排除する。高回転を多用するサーキット走行で、ぜひ備えておきたいアイテムだ。

OTHERS
 冷却系その他
 ⑥ 価格
 ⑦ 素材

maruha motors NA/NB



マルハシリコンホースヒーターホースセット
 特 マルハモーターズ ☎054-294-0076
 ⑤ 3150円

車種専用設計でフィッティングも抜群。取り付けはクランプが付属しているので、買ったそのままで交換できる。純正同等の低価格が魅力的で、リペアパーツとしてもうってつけ。ハイクオリティなシリコン製のホースは耐久性&見た目がGood。



Joyfast NA/NB



ツインファンリレーキット
 特 ジョイファスト ☎045-949-6693
 ⑤ スイッチ付き: 1万800円/スイッチなし: 6200円

水温管理がシビアなNA&NBだが、このキットでは2つのファンを強制的に同時動作させることができる。価格もリーズナブルなので、これからの季節のスポーツ走行に向けて、熱対策のファーストステップとして取り入れてみてはいかがだろうか。

Joyfast NC



NC用 高速ファンリレーキット
 特 ジョイファスト ☎045-949-6693
 ⑤ 1万2000円

水温が上昇した際に、室内からスイッチひとつでファンを任意で動作させられる。水温補正が著しいNCにはとても有効な対策だ。水温上昇に悩んでいる人も、いざなり高価な大型ラジエーターを購入する前に、手ごろな価格で対策してみては。

CUSCO NA/NB



ラジエータークーリングプレート
 特 キャロッセ ☎027-352-3578
 ⑤ 1万388円 ⑥ アルミ(ブルーアルマイト仕上げ)

ラジエーター上部とフロントグリルとの間の空間をふさぎ、ラジエーター本体を通る風量を増加させる。サーキットなどでの連続高速走行時の冷却効率を向上させオーバーヒートを防止する。軽量なアルミ製なのでフロントボウの重量増は気にならない。簡単ボルトオン装着。



ORC(Ogura Racing Clutch) 適合 NA/NB



309シリーズ(メタルシングル)

※ オーダーシステム ☎03-3438-4113
 ⑤ 10万800円
 ⑥ カバー・ディスク・フライホイール ⑦ シングル
 ⑧ メタル

抜群のペダルフィーリングと確実なトルク伝達、切れ味、半クラッチのフィーリングなどを、高次元でバランスさせたスポーツクラッチ。マイルドで乗りやすいだけではなく、サーキットでの確実なタイムアップにも貢献する機能パーツ。

MURAKAMI MOTORS 適合 NC



Mm&ATSメタルクラッチシングル

※ 村上モータース ☎089-922-1110
 ⑤ 11万8800円
 ⑥ ディスク/カバー/フライホイール
 ⑦ シングル

純正に対するセット重量が約半分に抑えられているのが特徴。フライホイールも軽量化で、エンジン回転の吹き上がり鋭くなる。スーパー耐久参戦車にも実際に使用されているパーツなので、信頼性や耐久性はまさにお墨付きである。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA6



LightSportsDisc 強化ノンアスクラッチディスク

※ アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤ 1万7640円
 ⑥ ディスク単品 ⑦ ノンアス

ノーマルカバーに対応できる。純正同等のペダルタッチでリニアな伝達が可能に。ライトスポーツユーザーに向けた、扱いやすい強化クラッチ。伝達効率はノーマル比約30%向上でスポーツ走行にもしっかり対応。コストパフォーマンスにも優れるので、消耗品にはありがたい設定だ。



AutoExe 適合 NC



SPORTS FLYWHEEL

※ オートエグゼ ☎03-3531-8151
 5万1840円 ⑥ クロモリ ⑦ フライホイール ⑧ 5.1

純正の重量から適度に軽量化し、慣性モーメントを28%から42%低減させるNC専用設計。操作性への影響を最小にとどめ、エンジンレスポンスを格段に向上させることができる。熱安定性に優れたクロモリブデン鋼削り出しで形成。

ORC(Ogura Racing Clutch) 適合 NA/NB



ライトクラッチ

※ オーダーシステム ☎03-3438-4113
 ⑤ 10万1850円
 ⑥ カバー・ディスク・フライホイール ⑦ シングル
 ⑧ 有機(オルガニック)系摩擦材/-

軽量フライホイールに軽量カバーの組み合わせで、クラッチ全体をノーマル比20~40%の軽量化を達成。さらに、オルガニック摩擦材にクッション機構を設けたことで、ノーマル並みの扱いやすさにスポーツ感をプラスした。

MURAKAMI MOTORS 適合 NA

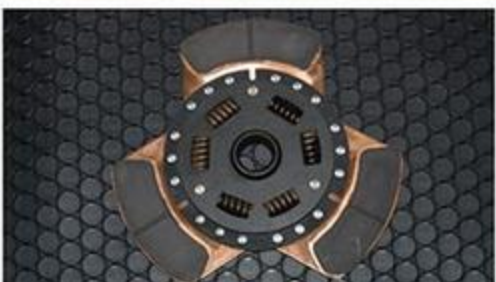


レース用メタルクラッチセット

※ 村上モータース ☎089-922-1110
 ⑤ 4万6290円
 ⑥ カバー・ディスク
 ⑦ シングル ⑧ メタル

カバーとディスクをセットで開発することで、極限まで薄く設計し、軽さを追求している。それによってシンクロの同期時間を短縮でき、素早いシフトワークを可能にした。シンクロへの負担軽減も同時に達成することができ。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA/NB



SuperMetalDisk カーボンメタルクラッチディスク

※ アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤ 2万3940円~2万7090円
 ⑥ ディスク単品

メタルディスクでも扱いやすいので、強化クラッチ初心者にも安心して使える。純正カバーにも装着可能で、駆動力伝達のダイレクト感が格段にアップ。メタルディスクにカーボンコーティングを施すことで、ジャダーの発生を防ぎ、フライホイールやカバーへの攻撃性を軽減する。

maruha motors 適合 NA/NB



CBD(銅ブレンドディスク)

※ マルハモータース ☎054-294-0076
 ⑤ 2万4150円~2万6800円 ⑥ オルガニック+銅
 カバー繊維 ⑦ ディスク単品

フェーシング素材は銅とカーボンの銅。扱いがシビアなメタルにも劣らない伝達能力を持ちながら、純正並みの扱いやすさを実現している。ノーマルクラッチからのステップアップに最適。

ATS&ACROSS 適合 NA/NB/NC



カーボンシングルクラッチ

※ エイティーズ ☎086-286-9331
 ⑤ 18万4680円 ⑥ カarbon ⑦ カバー・ディスク・フ
 ライホイール ⑧ シングル ⑨ 1600kg f/2200kg f

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

CUSCO 適合 NA8/NC

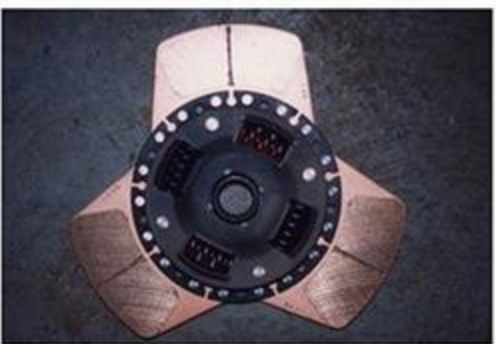


銅シングルセット

※ キャロッセ ☎027-352-3578
 ⑤ NC:5万1084円 NA/NB:5万4円~5万7546円 ⑥ カ
 バー・ディスク ⑦ シングル ⑧ ノンアス系 ⑨ NA 6-NB 6:530
 kg f/NA 8-NB 8:600kg f/NC:670kg f

銅線とカーボンを独自の特殊製法でモールドしたフェーシングを採用。熱によるディスクの反りや滑りに対して高い耐久性を持たせることに成功した。セット荷重をバランスよく高めた強化カバーとのセットで、非常に扱いやすい。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA/NB



スポーツメタルディスク

※ アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤ NA6-NB6:2万4990円 NA8-NB8:2
 万6040円 ⑥ メタル

定番のメタルディスク。純正クラッチカバーに対応するため、ノーマルからのステップアップや補修品としても使える。確実な駆動力の伝達にメタルディスクが効果的。ハイパワーエンジンにもオススメ。

RACING GEAR 適合 NA/NB



POWER CLUTCH METAL DISC

※ 辰巳屋興業 用品部 ☎03-3696-0620
 ⑤ 5万3760円
 ⑥ カバー・ディスク ⑦ シングル
 ⑧ メタル ⑨ BP:600Nm

耐熱、耐摩耗性に優れたメタル材を使用し、メリハリのあるON・OFFが魅力。ディスクの自重が軽いため慣性モーメントが少なく、素早いシフトが可能になるはずだ。ストリートからレースシーンまで、幅広いシーンに対応できる。

RIGID 適合 NC



クラッチカバー RC302

※ アルファ ☎048-873-6986
 ⑤ 2万7300円 ⑥ カバー単品 ⑦ 680kg f

ジムカーナなどのハードな走行でのクラッチ断線にもタフに対応する。エンジントルクをムダなく伝達。「RD302クラッチディスク」との組み合わせで最強のポテンシャルを発揮する。お得なセット販売はユーザーにとってもうれしい。

RIGID 適合 NC



クラッチカバー&ディスクセット

※ アルファ ☎048-873-6986
 ⑤ 2万7300円(在庫限り) ⑥ ノンアス
 ⑦ カバー・ディスク ⑧ シングル ⑨ 680kg f

カバーとディスクのリーズナブルなセット。確実なマシンコントロールを可能にするために開発された競技用クラッチカバーと、全開発進や微妙な半クラッチワークを繰り返す競技車両の必需品の組み合わせ。

JoyFast 適合 NA/NB



ウルトラファイバー強化クラッチN-0

※ ジョイファスト ☎045-949-6693
 ⑤ 5万1600円
 ⑥ カバー/ディスク/リブスベアリング ⑦ シングル
 ⑧ B6用:520Nm/BP用:590Nm

同社は長年Nゼロレースに参戦し、走行後も普通に乗り続けるというのがモットーだ。ノーマル+αの踏力で強力な伝達能力を有する。またサーキットなどでのハード走行での耐フェード性にも優れ、さらに優れたリカバリー能力を発揮。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA/NB



スーパースポーツディスク(カーボン銅カバーディスク)

※ アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤ NA6-NB6:2万3940円 NA8-NB8:2
 万8140円 ⑥ カarbon銅カバー

カーボンと銅を独自の技術でモールドし、扱いやすさと確実な伝達能力を両立した。独自の配合でクラッチミート時のジャダーを抑え、走行中のクラッチ蹴りにも対応する。

RACING GEAR 適合 NA8/NB8



POWER CLUTCH SUPER DISC

※ 辰巳屋興業 用品部 ☎03-3696-0620
 ⑤ 5万400円 ⑥ カバー・ディスク
 ⑦ シングル ⑧ ノンアス・カーボン・銅
 ⑨ BP:600Nm

ノンアスベストにカーボンと銅を独自性法でブレンドした、フランス・Valeo社製鉛レス高性能フェーシングを採用。扱いやすさと高い摩擦性能を両立させている。低温域から高温域まで安定した摩擦係数を維持できる。BPエンジン専用設計となっている。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA/NB



スポーツクラッチカバー(強化カバー)

※ アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤ NA6-NB6:2万4990円 NA8-NB8:2万
 6040円 ⑥ 580(NA6-NB6) 750(NA8-NB8)

純正クラッチ構成パーツに対応。より高い圧着力でパワー&トルクを確実に伝達できる。各エンジンに合わせて最適な圧着力を設定している。純正の補修品としても重宝する。

CLUTCH SET

クラッチセット

- ⑤ 価格
- ⑥ セット内容
- ⑦ ディスク枚数
- ⑧ ディスク素材/フライホイール素材
- ⑨ カバー圧着力

AutoExe 適合 NA/NB/NC



スポーツクラッチセット

※ オートエグゼ ☎03-3531-8151
 ⑤ NC:5万5944円/NB6-NA6:5万3784円/NB8-NA8:6
 万2424円 ⑥ ノンアス ⑦ カバー・ディスク ⑧ シングル ⑨
 NC:530kg f/NB 6:530kg f/NB 8:600kg f

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

CLUTCH DISC

クラッチディスク

- ⑤ 価格
- ⑥ セット内容
- ⑦ ディスク素材

RIGID 適合 NC



RIGIDクラッチディスク RD302

※ アルファ ☎048-873-6986
 ⑤ 2万3100円 ⑥ ノンアス
 ⑦ ディスク単品 ⑧ シングル

耐熱バースト・衝撃性能に優れたガラス繊維配合の、ノンアスベストハイミュー素材を採用した非メタル系クラッチディスク。競技での自由自在なクラッチワークを可能にする。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA/NB



CLUTCH COVER

クラッチカバー

- ⑤ 価格
- ⑥ セット内容
- ⑦ カバー圧着力

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



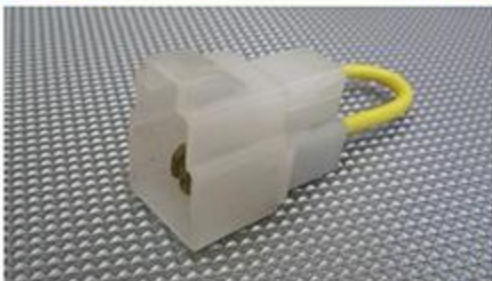
ステンメッシュクラッチライン

※アニバーサリー ☎04-2946-0916

☎6300円〜(ステンレス) 4620円〜(スチール)

クラッチペダルのフィーリングがカッチリとした感触になり、操作性が向上する。とくに強化クラッチやマルチプレートを使用している車両に最適。設計から製造まで一貫したシステムで行い、抜群の品質を確保している。トラブルフリーで快適なカーライフを。

TUCKIN99 適合 NB



クラッチスタートジャンパー

※タックイン99 ☎0798-36-1299

☎864円

エンジン始動時のセーフティ機能としてNB2以降のクルマに採用された、クラッチペダルを踏まないでセルが回らないシステム。その機能をキャンセルさせることで、急なエンスト時でもギアを入れたままセルを回して応急的に路肩に避難することも可能になる。イザという時に非常に頼れるアイテムだ。

Jet's 適合 NA/NB/NC



クスコJet'sスペックLSD

※インテグラル神戸 ☎078-935-2661

☎NA 6: 9万5000円/NA 8・NB: 10万1000円/NC: 10万5000円 ☎1 1Way

信頼性の高いクスコ製タイプRSデフをベースに、同社オリジナルのカム角&プレートセッティングを施したLSD。抜群のトラクションを実現する一方、不快なチャタリングを抑えた快適仕上がりだ。

AutoExe 適合 NB/NC



リミテッドスリップデフ

※オートエクス ☎03-3531-8151

☎NB: 10万8570円/NC: 11万2770円 ☎1 1Way

駆動輪が本来持つ駆動力をしっかりと発揮させることで直進安定性を向上させるLSD。同社のオリジナルセッティングによるもので、チャタリングを抑えた快適な乗り味となっている。

MURAKAMI MOTORS 適合 NC



Mm&ATSカーボンデフ

※村上モータース ☎089-922-1110

☎17万9280円 ☎1 カーボン ☎2 10kg m〜 ☎2 2way

スーパー耐久レース参戦に向けてテストを重ねてきた。カーボンデフ特有の静粛性をそのままに、鋭いアクセルレスポンスを実現。メタルプレートでは再現できないスムーズさとトラクションを発揮する。

OTHERS

伝達系その他

☎ 価格

☎ セット内容

JoyFast 適合 NB



クラッチスタートキャンセラー

※ジョイファスト ☎045-949-6693

☎800円

クラッチを踏まないでエンジン始動ができないクルマで、クラッチを踏み操作を省略できるアイテム。クラッチセンサーのカプラーを短絡させるもので、始動の際は必ずギアが入っていないかよく確認する必要がある。万が一の場合はもちろん自己責任だが……。

α Spec 適合 NC



NCEC ファイナル変更キット 4.444/4.777

※アルファ ☎048-873-6986

☎4.444: 17万1150円(MZ仕様) 17万6400円(RS仕様) / 4.777: 17万1150円(MZ仕様) 17万6400円(RS仕様)

長年ジムカーナ競技に携わってきた同社が開発した、オリジナルのファイナルギアセット。ジムカーナ向けのMZデフ仕様と、サーキット向けのRS仕様をラインアップ。未知の加速を味わえる。

ATS&ACROSS 適合 NA/NB/NC



メタルLSDサイレントタイプ

※エイティース ☎086-286-9331

☎13万2300円〜15万7500円 ☎1 1Way ☎2 1.5Way・2Way

メタルLSDなのにチャタリング音が出ない。適度なイニシャル設定と静音性で運転のしやすさを重視したメタルLSD入門版。好みに合わせてカム角を変更できるため、ストリートからサーキットまで幅広く使える。

CUSCO 適合 NC



フロアジャストLSD

※キャロッセ ☎027-352-3578

☎15万2280円 ☎1 メタル ☎2 RS: 9〜11kg m/ MZ: 12〜14kg m ☎1 1/1.5/2

作動カム角をON側、OFF側それぞれ10°刻みで設定可能なプロ仕様。タイプRSとMZをベースにどの作動方式にも対応可能で、自分の走りや走行シーンにおいて好みに合わせた細かなセッティングが可能だ。

maruha motors 適合 NA8/NB8



28R-typeC & 28R-typeC light

※マルハモーターズ ☎054-294-0076

☎3万3600円

☎1 フライホイール ☎2 クロモリ ☎3 6.3/light: 4.4

低価格と高品質を両立させたマルハモーターズの定番商品。純正部品の弱点であるパイロットベアリングの圧入公差を設計変更し、焼き付きを防止する。さらにオリジナルの加工で抜け防止機構も備える。BPエンジン用の複雑な形状もワンチェック全面加工を行い、高い精度を誇る。

JoyFast 適合 NA/NB



クラッチショートワープステンメッシュホース

※ジョイファスト ☎045-949-6693

☎1万円

ノーマルのクラッチホースは長すぎるうえにオイル漏れなどのトラブルも多い。このクラッチラインを使用すれば、クラッチマスターからレリーズシリンダーまでをダイレクトに接続し、レスポンスとクラッチペダルフィーリングが向上する。また接続ポイントを減少させるので、トラブル防止にも役立つ。

α Spec 適合 NA8/NB8



強化コーンプレート AGL-C22

※アルファ ☎048-873-6986

☎2100円(1枚)

クスコMZタイプLSD専用のオリジナルセッティングツール。イニシャルトルクを左右するコーンプレートをクスコのラインアップにはない設定で独自に製作。2.2mmの高イニシャルセットとなる。抜群のトラクションでコーナーからのクイックな立ち上がりを実現。

ATS&ACROSS 適合 NA/NB/NC



メタルLSD New Type-R

※エイティース ☎086-286-9331

☎12万2850円〜14万8050円 ☎1 1Way ☎2 1.5Way・2Way

次世代メタルLSD。ATSのノウハウを凝縮したオイルスロースルータイプのS型プレートを採用し、熱ダレが少なく、メリハリのあるロック性能を実現。新しいスタイルのメタルLSDの誕生だ。

CUSCO 適合 NA8/NB/NC



LSD Spec-F

※キャロッセ ☎027-352-3578

☎10万9080円〜11万3400円 ☎1 メタル ☎2 RS: 7〜9kg m/ MZ: 10〜12kg m ☎1 1/1.5/2

従来のタイプRSやタイプMZの効き始めをマイルドにセッティング。新開発FFD（フラット・フリクション・ディスク）を採用することで、FR車でのサーキット走行でも非常に扱いやすい特性に仕上がっている。

maruha motors 適合 NA6/NB6



01R-typeC & 01R-typeC light

※マルハモーターズ ☎054-294-0076

☎3万3600円

☎1 フライホイール ☎2 クロモリ ☎3 5.7/light: 3.9

長年にわたるロードスターチューニングのノウハウを生かして、純正部品の弱点を洗い出し、パイロットベアリングの圧入公差の設計を変更した。また、ベアリングの抜け防止に専用加工までほこした。最新の機械加工技術で両面同時加工を実施し、抜群の精度で商品化することに成功した。

AutoExe 適合 NA/NB/NC



SPORTS CLUTCH LINE

※オートエクス ☎03-3531-8151

☎9180円 ☎1 クラッチライン

ステンレスメッシュ&テフロン製で抜群の耐久性を誇る。ペダル操作に対しリニアに反応してくる。クラッチ本体を強化したら、こういうソフト面も併せて強化することで、本来の持ち味が生まれてくる。PVCによる表面コーティングで見た目も美しい。

α Spec 適合 NA8/NB8



クスコ α Spec L.S.D.

※アルファ ☎048-873-6986

☎AGL-303R: 10万3950円(NA 8・NB 8用) / AGL-304R: 10万6050円(NC用) ☎1 1Way

クスコのLSDをベースに、同社がジムカーナ向けにセッティングしたパーツ。高めめのイニシャルトルクで低速コーナーからの立ち上がりが鋭くなる。

ATS&ACROSS 適合 NA/NB/NC



カーボンLSDスペック3・4

※エイティース ☎086-286-9331

☎17万4300円〜22万5750円 ☎1 カーボンディスク ☎2 スペック3 15/スペック4 20 ☎1 1.5Way・2Way

従来の扱いやすさと静粛性をそのままに、イニシャルトルクを上げることでこれまでない鋭いレスポンスを実現。スペックごとのイニシャルトルクを設定。NBターボ用モデルもラインアップしている。

CUSCO 適合 NA/NB/NC



LSD Type-MZ

※キャロッセ ☎027-352-3578

☎9万8700円〜10万6050円 ☎1 10〜12 ☎2 1Way・1.5Way・2Way

上下のコーンプレートによって安定したイニシャルトルクを発生させる。「Type-RS」よりも強力に差動制限させるため、高いトラクションを獲得。よりダイナミックなドライブが可能になる。

TUCKIN99 適合 NA/NB



クロモリフライホイール

※タックイン99 ☎0798-36-1299

☎3万2400円

☎1 フライホイール ☎2 クロモリ ☎3 NA6: 4/NA8: 4.4

ロードスターを知り尽くしたタックイン99により、計算された重量と形状で、軽量化と低回転域での扱いやすさを両立させた。また軽量化することでエンジンが抜群の吹け上がりを発揮する。トランスミッションのシンクロへの負担も軽減することができるようになる。B6、BPで仕様が異なる。

RACING BEAT 適合 NA/NB



Stainless Steel Clutch Line

※アニバーサリー ☎04-2946-0916

☎5738円

ステンレス繊維を編み込んだ、耐久性抜群のオリジナルクラッチライン。高圧着力のクラッチを導入した際は、ぜひ油圧ラインを交換したい。ハイパフォーマンスなレーシングビート製なら、圧力をむだなく伝達し、ストリートからサーキットまでマルチに対応できる。

DIFFERENTIAL

ディファレンシャル

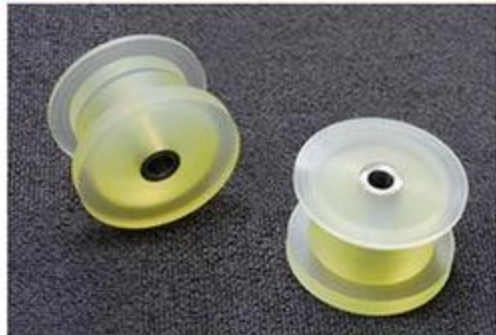
☎ 価格

☎ 材質

☎ イニシャルトルク (kg m)

☎ 作用設定

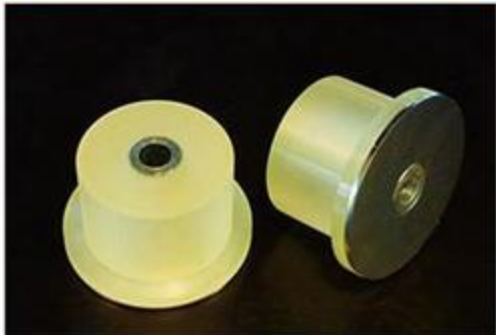
Odula 適合 NC



ロードスター(NCEC) ウレタンデフマウント
 OVER DRIVE ☎072-920-6888
 ⑤ 1万8900円
 ⑧ ウレタン

アクセルから後輪まで、ダイレクトにつながっているかのようなレスポンスを実現する強化デフマウント。強化ブッシュ特有の振動は出るが、リアまわりの剛性感を向上させる効果がある。

Jet's 適合 NC



マスタースペック デフマウント
 インテグラル神戸 ☎078-935-2661
 ⑤ 1万8000円
 ⑧ ウレタン

デフマウントブッシュを強化することで、余分な振動を抑制し、シフトフィーリングの向上、トラクション性能の向上を図る。またストリートでの快適性を犠牲にしない、計算された硬度を持つ。

RIGID 適合 NA/NB/NC



RIGID強化デフマウント
 アルファ ☎048-873-6986
 ⑤ 1万4700円(1台分) ⑧ 強化ゴムマウント

モータースポーツ専用。特殊配合ゴムを使用し、耐久性と硬度のバランスを、より高いレベルで実現した強化ゴムブッシュ。強力なトラクションがかかる駆動系のよれを抑制して、クルマの挙動にメリハリを持たせることでタイムアップにつながる。

RACING BEAT 適合 NA/NB



Urethane Differential Mount Bushing Kit
 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤ 1万1287円

ウレタン製のデフマウントブッシュセット。純正の軟らかいゴムブッシュと交換することで、デフケースの余分な動きを抑制し、より高効率な駆動力の伝達が可能になりトラクションアップにつながる。ヨレたブッシュの補修品としてもオススメだ。

RACING BEAT 適合 NA/NB



Ring & Pinion Gear Set
 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤ 12万1391円~18万25円

加速力や最高速に大きく影響してくるファイナルギア。レーシングビートでは、4.444、4.875、5.125の3種類のギア比をラインアップ。街乗り、サーキット、ジムカーナとステージに合わせて幅広くセレクトできるのがうれしい。



Nilex 適合 NC



プロスペックジョイスティック
 ニーレックス ☎082-510-2020
 ⑤ 2万7000円

レバー比は純正そのままに、大球と小球の球面精度を大幅に上げ、シフトフィールを阻害するゴムダンパーを廃している。さらにアジャスタブルロッドの採用により、ロッドの長さを変えることで、純正比±15mmの範囲でショートにもロングにもできる。

JoyFast 適合 NA/NB



強化デフマウントセット
 ジョイファスト ☎045-949-6693
 ⑤ 1万5000円
 ⑧ ウレタン

トラクションアップ&シフトフィールの向上などメリットは多岐にわたるが、ストリートでの快適性は若干損なわれるので、主にサーキット走行を楽しんでいるユーザーにオススメアイテムだ。

AutoExe 適合 NB/NC



スポーツスタビライザー
 オートエクス ☎03-3531-8151
 ⑤ F:2万4840円~2万5920円/R:2万1600円~2万3760円

左右のサスペンションアームをバタタイプのスプリングで結合し、ロールを抑制する効果を持つ。乗り心地にはほとんど影響することなく、コーナーでの余分なロールを抑えられるので、よりスポーティな挙動とハンドリングが生まれる。リアは2段調整式。

RACING BEAT 適合 NA



Sway Bar Brace Kit
 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤ 1万7680円

ハードなコーナリングを繰り返すことで、スタビが損傷または劣化してしまうことを、ブレースを追加することで抑え込む。実際にレースシーンやハードチューン車で損傷が見られたことから、使用状況によってはこのキットによる補強をオススメする。

RACING BEAT 適合 NC



Sway Bar
 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤ F:3万9304円 R:2万9622円

フロント純正21mmに対し、なんと前後32mmという極太サイズのスタビを用意。硬質ウレタンのブッシュが付属する。強力にロールを抑制し、コーナリングスピードの向上を図る。

RACING BEAT 適合 NC

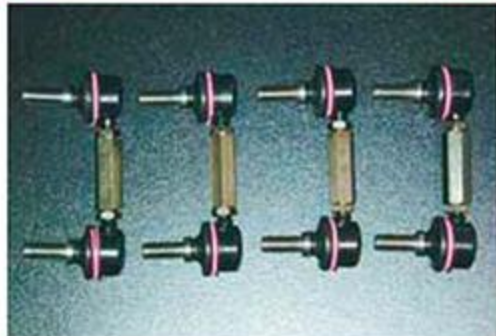


Sway Bar - Tubular
 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤ F:3万3486円 R:2万3938円

フロントスタビは25mmでノーマルより2.67倍の剛性。リアは19mmと、前後ともに純正より太い。乗り心地はそのままにロールを抑える。レーシングビート特有のレッドカラーは粉体塗装で仕上げられる。

STABILIZER
 スタビライザー
 価格

JoyFast 適合 NB



NB用調整式スタビエンド
 ジョイファスト ☎045-949-6693
 ⑤ 2万4000円(1台分) ⑧ ボールジョイント

車高調でローダウンした際に、セットで調整することをオススメする。ターンバックル式で、装着した状態でもリンクの長さを調節することができるので、スタビライザーを本来の働きができる位置に補正する役割を果たす。

Odula 適合 NC



ロードスター(NCEC) ショートスタビリンク
 OVER DRIVE ☎072-920-6888
 ⑤ F/R各1万500円

車高調などで車高を落とした場合、スタビライザーにはつねにテンションがかかっている状態になる。それでは本来の働きを阻害してしまうため、スタビリンクを適正化し、足まわりにかかる不適切なテンションを正すために不可欠なアイテムがこれだ。

AutoExe 適合 NB/NC



アジャスタブルスタビライザーリンク
 オートエクス ☎03-3531-8151
 ⑤ F/R 各2万1600円

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

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



アジャスタブルピロスタビリンク
 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤ 2万4885円~

車種ごとに専用設計。スタビライザーの作用角度を補正し、ローダウン時でも本来の性能を発揮させる。レーシングビート製スタビライザーとの同時購入も可能。ブッシュ部分は高精度ピロボールを採用し、スタビの効果を最大限に発揮させる。

CUSCO 適合 NA/NC



クスコ・スタビライザー
 キャロッセ ☎027-352-3578
 ⑤ 1万9440円~2万1600円

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



MURAKAMI MOTORS 適合 NC



NC用強化ショートスタビリンク
 村上モータース ☎089-922-1110
 ⑤ 1万5120円

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

NOPRO 適合 NB/NC



NB用/NC用ショートスタビライザーリンクセット
 ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ⑤ 各1万4700円

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

TUCKIN99 適合 NA/NB/NC



ピロスタビエンド(ローダウン用)
 タックイン99 ☎0798-36-1299
 ⑤ 9180円

車高を落とすと、スタビライザーがいわゆるバンザイ状態になり、有効可動範囲が大きく制限されてしまう。そこで注目したいのがこの商品。全長の短いリンクに交換することで、スタビを正常なポジションに戻せる。車高調とセットで導入したいアイテムだ。

JoyFast 適合 NA



NA用調整式スタビエンド
 ジョイファスト ☎045-949-6693
 ⑤ 2万4000円(1台分) ⑧ ピロ

ローダウンでねじれが発生したスタビライザーを、適正な状態で保持するのに必要な調整式のスタビリンク。ターンバックル式で調整もスムーズ。ブッシュはピロタイプで剛性も抜群。小さなパーツだが、この調整を怠るとせっかくの車高調も台無しに。

CUSCO 適合 NA/NB/NC



クスコ・ストラットバー

☎キャロッセ ☎027-352-3578
 ⑤ 1万2960円～2万1600円

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

AutoExe 適合 NB



ストラットタワーバー・フロント/リア

☎オートエクゼ ☎03-3531-8151
 ⑤ 各2万5920円 ⑥ スチール

ストラットタワーバーは、単なるエンジンルーム内のファッションアイテムという考えもあるだろう。だがオートエクゼでは剛性の確保を最優先とし、スチールの1ピース構造とした。さらにボディとの結合部に円筒状のリップを設けることで、さらなる剛性アップを果たしている。

AutoExe 適合 NB/NC



ストラットタワーバー・フロント

☎オートエクゼ ☎03-3531-8151
 ⑤ 2万5920円～3万240円 ⑥ スチール

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

RIGID 適合 NC



タワーバー

☎アルファ ☎048-873-6986
 ⑤ 2万9400円 ⑥ スチール(イエロー)

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

TOWER BAR

タワーバー

⑤ 価格
 ⑥ 素材

Jet's 適合 NC



マスタースペック トーコンブッシュ

☎インテグラル神戸 ☎078-935-2661
 ⑤ 1万2000円(左右セット)

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

RACING BEAT 適合 NA



Prothane Urethane Complete Bushing Kit

☎アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤ 6万965円
 ⑥ ウレタン

30カ所以上のブッシュをウレタンブッシュに交換するコンプリートキット。専用の潤滑剤が付属する。経年変化でやれたゴムブッシュをこの強化品に交換することで、リフレッシュとグレードアップを果たすことができる。違いが体感できるのもいい。

BUSH COLLAR

ブッシュ・カラー
 ⑤ 価格
 ⑥ 素材

Pit Crew Racing 適合 NA/NB



タワーバー

☎ピットクルーレーシング ☎059-378-7444
 ⑤ 2万3100円
 ⑥ ステンレス

ステンレス製で強度は抜群。ロードスターのように、バルクヘッドとストラット部が離れているボディには、タワーバーの効果は絶大。コーナリング時の接地感やハンドリングに多大な影響を与える。さり気ないデザインもエンジンルームのアクセントとなる。

GReddy 適合 NC



ストラットタワーバー フロント/リア

☎トラスト ☎0479-77-3000
 ⑤ 各1万7064円

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

CUSCO 適合 NA/NB



ビロボールブッシュ&アッパーマウント

☎キャロッセ ☎027-352-3578
 ⑤ 2万1600円～2万5920円 ⑥ ビロ

フロントサスペンションのアッパーアームをビロブッシュタイプに交換することで、ダイレクトでハイレスポンスなハンドリングが可能になる。アルミ削り出しのアッパーマウントは、ストラットへの取り付け剛性をアップする効果を有する。

Odula 適合 NC



トーコンキャンセルブッシュ(ウレタン製)

☎OVER DRIVE ☎072-920-6888
 ⑤ 1万2600円 ⑥ ウレタン

リアサスのトーを変化させるトーコンブッシュを、硬いウレタン製にすることで動きを規制。不要なアライメント変化をなくしてダイレクトな挙動を手に入れることができる。剛性感も向上し、意のままのコーナリングコントロールが可能になる。

Odula 適合 NC



メンバーカラー

☎OVER DRIVE ☎072-920-6888
 ⑤ F/R 各1万500円 ⑥ アルミ

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

Jet's 適合 NC



マスタースペックビロアームブッシュ

☎インテグラル神戸 ☎078-935-2661
 ⑤ 10万・円(22カ所フルキット)

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

Jet's 適合 NC



マスタースペック フロントロアアームビロブッシュ

☎インテグラル神戸 ☎078-935-2661
 ⑤ 2万4000円(左右セット)

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

NOPRO 適合 NC

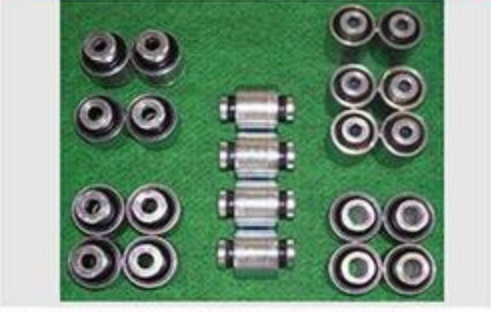


NC用 フロントロアアーム・ビロブッシュ

☎ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ⑤ 2万5200円

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

NOPRO 適合 NA/NB

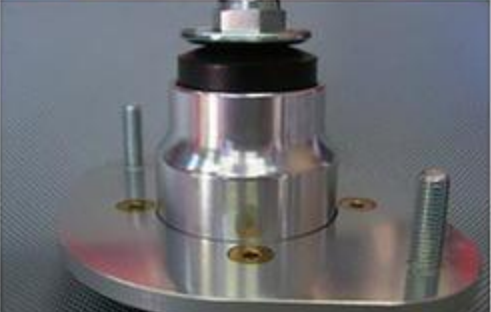


パフォーマンス・ビロブッシュセット

☎ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ⑤ 10万5000円(22カ所)

スポーティなハンドリングを確実にフォローする、ビロボールタイプのサスアームブッシュ。上下方向のサスアームの動きがスムーズになり、タイヤの接地性が向上。メリハリのある操縦性としなやかな乗り心地にバージョンアップさせることができる。

TUCKIN99 適合 NA/NB



ロードダウン・アッパーマウント

☎タックイン99 ☎0798-36-1299
 ⑤ 2万5920円 ⑥ 強化ゴム

ロードダウンする一方で、ストロークの底付きの限界点を引き上げ、十分なサスペンションストローク量を確保する。ストリートユースを意識して、スバルタンなビロブッシュではなく、強化ゴムブッシュにすることで乗り心地もスポイルしない。

CUSCO 適合 NA6



ビロボールブッシュ

☎キャロッセ ☎027-352-3578
 ⑤ 1万8360円～2万4840円

走行中絶えず負担がかかるサスペンション接合部をビロブッシュで強化。ゴムブッシュにありがちな不要なアライメント変化を抑制することで、抜群の安定感を作り出す。ビロブッシュ部には泥やほりから守るブーツを装着することで寿命を延ばす措置が取り入れられている。

CUSCO 適合 NA6



ビロボールブッシュ

☎キャロッセ ☎027-352-3578
 ⑤ 1万8360円～2万4840円

フロントロアアームの車体側取り付け部のゴムブッシュを、ビロブッシュに打ち替えることで、ゴム特有の余分なよじれを一切排除。走行中のアライメント変化を防止し、目指すコーナリングラインを確実にトレースできるようになる。

AutoExe 適合 NB



メンバーブレースセット

☎オートエクゼ ☎03-3531-8151
 ⑤ 6万8040円 ⑥ スチール

アンダーフロアの要点にオーバルシャフトを張り巡らせ「面」で補強。走行時の路面からの入力力が1点に集中することを避け、ボディ全体でしっかり受け止める。その結果、ボディのねじれや歪みを抑制し、サスペンションジオメトリを適正化。スムーズなドライブが可能になる。

RACING BEAT 適合 NA/NB



Rear Lower Control Arm Brace

☎アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤ 1万9724円

リアのクロスメンバーにこのブレースを装着することで、「ボックス形状」を形成。足まわりの剛性を補強する。またマフラーのレイアウトを障害することのないように設計。ブレースは4点でしっかりと固定される。足まわりの動きを正常に補正し、乗り心地、コーナリング性能を大幅に向上させる。

RACING BEAT 適合 NA/NB



Front Lower Control Arm Brace

☎アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤ 2万2485円

軽量かつ堅牢な鋳造アルミ製のアンダーブレース。腐食を抑えるために、粉体塗装を施した。トランスミッションハウジング下部の、もっとも剛性が落ちるポイントを補強することで、ボディのねじれやゆがみを抑制し、サスペンションの本来の動きをさせると同時に、乗り心地の不快感を取り除くこともできる。

RACING BEAT 適合 NB



Lower Control Arm Reinforcement Flanges

☎アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤ 7145円(2セット)

フロントロアコントロールアームのU字型ブラケット。純正のL字型をこのU字型に変更することで強度が増し、より信頼性の高いチューニングを実現できる。装着には溶接が必要だが、その手間をも納得させるだけの性能だ。レーシングビートウェイバーブレースキットとの併用で、さらにポテンシャルアップする。

BRACE

ブレース

⑤ 価格
 ⑥ 素材



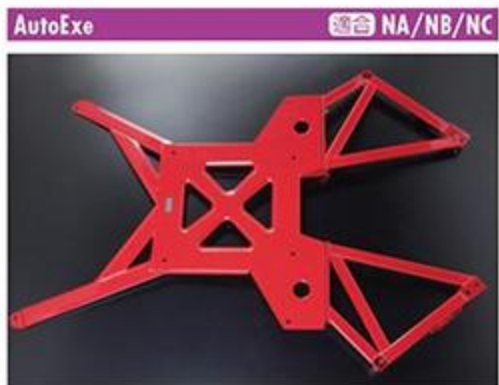
ロードスター(NCEC) リアメンバーサポート
 ●OVER DRIVE ☎072-920-6888
 ● 1万2600円

リアメンバーのロアアーム付け根を補強することで、駆動力のロスを防ぎトラクションを向上。必要最小限サイズのパーツなので、重量増加の心配も皆無。安心して取り付けができる。装着には特殊な穴開け加工などはいっさい不要。



スポーツタイロッドエンド
 ●オートエクゼ ☎03-3531-8151
 ● 2万1600円(左右セット) ●冷間鍛造炭素鋼

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



メンバーブレースセット
 ●オートエクゼ ☎03-3531-8151
 ● 6万4800円~9万3960円 ●スチール

フロア下全体に張り巡らせるようにスチールパイプを配置する。タワーバーだけでは比較にならないほどのボディの一体感を生み出し、ねじれを抑制する。さらにサスペンションへの入力もボディに逃げることなく、ポテンシャルをフルに発揮できるようになる。



フロアクロスバー
 ●オートエクゼ ☎03-3531-8151
 ● 2万2680円 ●スチール

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



タワーブレースセット
 ●オートエクゼ ☎03-3531-8151
 ● 6万2640円 ●スチール

ストラットタワーバーの進化版。通常のタワーバーが2点支持なのに対し、こちらは複数点で支えることができる。取り付けは極力既存のホールを使用し、加工を最小限にとどめられるように設計。トランクルームでは内装などの同時装着にも配慮し、本格派でありながら実用性も兼ね備えている。



ブレースバー
 ●タックイン99 ☎0798-36-1299
 ● 1万2960円/アイボルト付き: 1万4904円
 ● スチール

NA/NB用のボディ補強パーツとしてロングセラーを誇る。シートベルトアンカー付近を左右で連結し、腰砕け感をなくす。NBのエアロボードに干渉することもなく、シートクライニングも可能。



ガッチリサポート
 ●タックイン99 ☎0798-36-1299
 ● 2万5920円 ●スチール

ストラットタワー横からドアヒンジ部までをこのバーで結束することで、ボディのよれを抑え込むことができる。効果は、装着後の運転ですぐに体感できるという。足まわりを締め上げたような剛性感が手に入り、サスペンションがより正確な仕事をする。



D1 クロモリロールケージ
 ●キャロッセ ☎027-352-3578
 ● 4万8600円~12万2040円 ●クロモリ

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



ロールケージ
 ●キャロッセ ☎027-352-3578
 ● 4万3200円~9万7200円 ●スチール

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



ロードスターNCEC-TUR(トラクションアップフレーム)
 ●OVER DRIVE ☎072-920-6888
 ● 2万1000円

デフケースの先端とフレームを連結させ、同時にミッションとデフの余分な動きを規制。シフトフィーリングの向上につながり、駆動系全体の剛性アップによるトラクションの強化も期待できる。不必要な挙動が抑えられるので、街中での乗り心地もアップ。



NC用YAMAHA製ボディダンパーキット フロント用
 ●ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ● 5万円

YAMAHA製ボディダンパーのフロント用がついにラインアップ。ただ固めるだけではなく、よじれをしなやかに受け止めて減衰させる、かつてない新たなボディチューンの提案がこのキットだ。その効果は実際に装着してみれば納得できる。



マジカルクロスNC(パーフェクトボディキット)
 ●ニレックス ☎082-510-2020
 ● 18万1440円(6点セット)/工賃2万7000円

同社の独自のボディ入力解析と豊富なノウハウを集結させて完成したのが、このクロスバーキット。ボディのウイークポイントを見極めることで、的確な補強が可能になり、いたずらに車重を増やすことなく高効率なボディ補強が実現する。



Doable Roll bar 6点式/4点式
 ●ドゥーエンジニアリング ☎0550-78-3200
 ● 6点式: 11万4000円/4点式: 5万円

6点式は、ロードスターカップに使用できるレース認定パーツ。スチール製でボディ剛性の向上はもちろん、確実な乗員保護性能を有する。ストリートでも安全性を高めたいが、6点式だと開放感がなくなると敬遠していたユーザーのために4点式もラインアップされた。



2点式ファッションバー
 ●ドゥーエンジニアリング ☎0550-78-3200
 ● 要問い合わせ

ノーマルフレームを改造する。40φクロムメッキパイプ採用でファッション性抜群。エクステリア、インテリアのアクセントにもピッタリだ。ゴテゴテ感もなくスマートに装着できるのがうれしい。バー高さは純正より80mmアップするから存在感をアピールできる。万が一の横転の際も乗員をしっかり守る。



6点式ロールバー
 ●ドゥーエンジニアリング ☎0550-78-3200
 ● 14万2800円

フロント4点式タイプならルーフ開閉が可能。リアストラットを追加することで、レース用6点式に対応。NCワンメイクレース認定ロールバーだから、安全性も抜群。リアストラットバーは、スライド式で手軽に脱着が可能。普段使いのクルマに気兼ねなくレース用ロールバーが装着できる。



YAMAHA製 ボディダンパーキット リア用
 ●ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ● 4万2000円

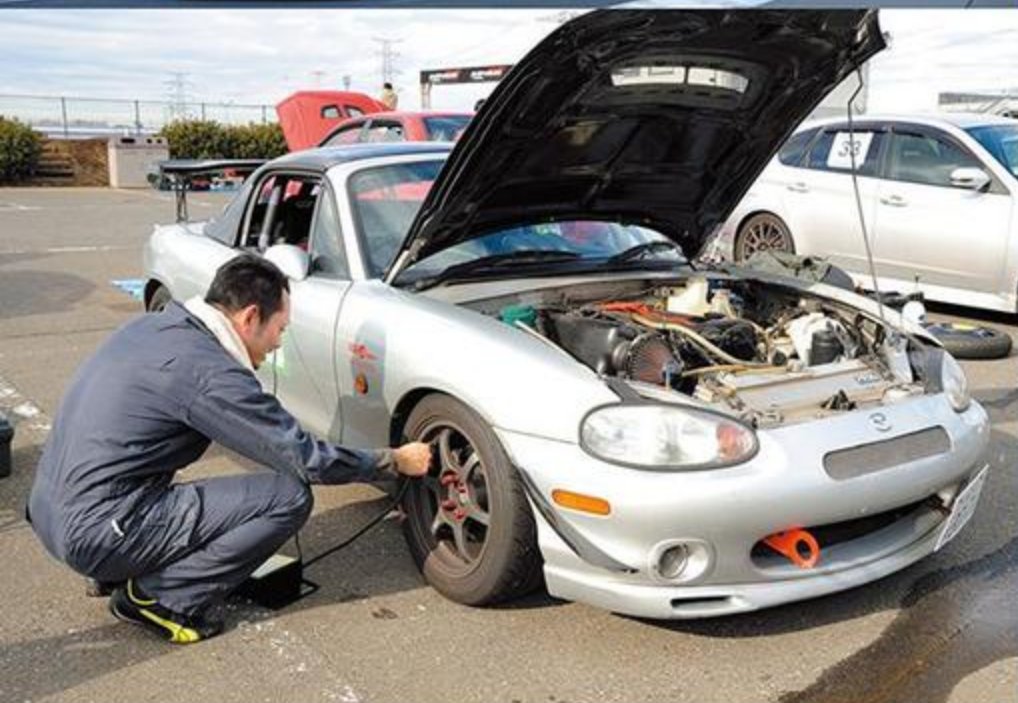
YAMAHA製パフォーマンスダンパーをNCロードスター専用開発。リアのクロスメンバーの取り付け部を利用し、車体剛性の要とも言える車体の左右のフレーム間に装着する。ボディの揺り戻し現象を抑制し、走りの質感向上に大きく貢献する。

ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

サーキットへの誘い

サーキットは走ってみたいけれど、あと一歩が踏み出せない
そんなふうに思っている人は、たくさんいることだろう
その一歩を踏み出すだけで、ロードスターの世界はもっと広がる
いきなりサーキットを走るのではなくレッスンを受けて
講師によるアドバイスのある走行会もあるので、有効に活用したい
せっかくのFRだからスポーツ走行を一度はしてみたい！



座学からしっかり基礎を学べば
サーキットへの心構えが違う！

Step. 1



スポーツ しようぜ!



ロードスターだらけの走行会なら
ミーティング気分も味わえる!

Step.2



ロドBAKA
間瀬サーキット「秋の運動会」
ロードスター天国in日光サーキット

プロドライバーが講師に あたる本格スクール 座学からサーキット走行 まで充実の1日に



2014.10.18



従野孝司講師

桂伸一講師

太田哲也講師

座学

ベテラン講師が教える
セーフティドライビングの
ワンポイントアドバイス

Be a driver.
マツダ・ドライビング・アカデミー
with Tetsuya OTA

プロドライバーがきちんとカリキュラムを組み
座学から始めるドライビングレッスン
パイロンスラロームなど走行の基本から始めるので
スポーツ走行の経験がなくても問題ない
まずはここから始めるのがいいだろう



それぞれの視点からいかに安全運転が大切か、それはサーキットにおいても同様だということを伝える。難しい講釈ではなく一般道における話なのだと入ってくる。

講師はル・マン24時間レースにフェラーリで参戦した経験を持つ太田哲也氏のほか、雑誌の編集を経てレーシングドライバーになった桂伸一氏、マツダのテストドライバーを勤めた従野孝司氏の3名。アクセルは「曲がる」をコントロールし、ブレーキは荷重移動を制御するもの。これをきちんと把握したうえで練習を行う。「スピンしなくても速くなります」と太田氏。座学で教わった「安全への意識」を高めたら、いよいよ走行開始だ。

「慣れる前に習う」で
安全に速く走れるように

ドライビングレッスンといっても、何もサーキットを速く走ろうというものではなく、安全運転を楽しむ学ばものである。

「事故の9割は人為的なものです。環境やクルマのデバイス進歩だけでは事故は減りません。速く、より上手くです。マナー、意識、知識を身につけることでスキルアップします」と講師の太田哲也氏。

ツインリンクもてぎで行われたマ

走り出す前にドライビングポジションを きちんと合わせることが大切だ

参加者はグループ分けされ、それぞれの講師についてドライビングポジションについて教わる。ステアリングを切るときの腕の角度を調整し、シートの前後を合わせる。スポーツ走行はいつもの運転よりもスピードレンジが上がるため、街中とは異なるポジションにセットすることになる。街中でも意識するだけで変わってくるはずだ。



各班ごとに教習車を使ってドライビングポジションの合わせ方を教えてもらう。



真剣な表情で講師のアドバイスに聞き入る参加者。スポーツ走行はまったくの初めて、という人も多い。



サーキットで出される旗の色と意味を教わる。旗を見る余裕＝周囲の状況をつねに確認しているということだ。

ツダ・ドライビング・アカデミーはこうした説明から始まった。初めて参加した人の緊張もこれでほぐれただろう。気負って参加しなくてもいいのだと理解してからスタートだ。マツダ車を対象にしたスクールには、ロードスターのほかにデミオやRX-8、アテンザそしてCX-5までそろった。駆動方式もサイズもタイプも異なるわけで、サーキットを速く走るためのだけのレクチャーでないことがうかがえる。今より運転が上手くなりたい。そう考えて参加する人も多いのだ。

ザ・サキの誘い Step.1

クローズドコースにパイロンが並べられた特設コースが設定されている。ここではスラロームだけではなく、一定速度までの加速からフルブレーキングもメニューに含まれている。これらを繰り返すことによって、挙動の変化を感じ取ろうというもの。フルブレーキといっても、ABSが搭

載された車両が大半。それでも意外と思いきってペダルを踏めないものだとわかる。一般道では決してやらないであろう動作を、閉鎖された場所で行うことでいざという場合に備えられるようになる。経験を積むことで、運転に対する心構えも変わってくるというものだ。



走行後に講師からそれぞれにアドバイスを与えられる。それに注意して次から走るようにする。

スラローム走行

ドライビングの基礎がぎっしり詰まっている



講師によるデモンストレーションを食い入るように見つめる参加者。次はいよいよ自分たちが走ることになる。



講師の助手席に座り、どんなふうに加減速しているかを見ることも大切だ。いかに自分がメリハリのない運転をしていたかに気付く。

コース走行

ミニサーキットのようなコースで、ウォーミングアップを

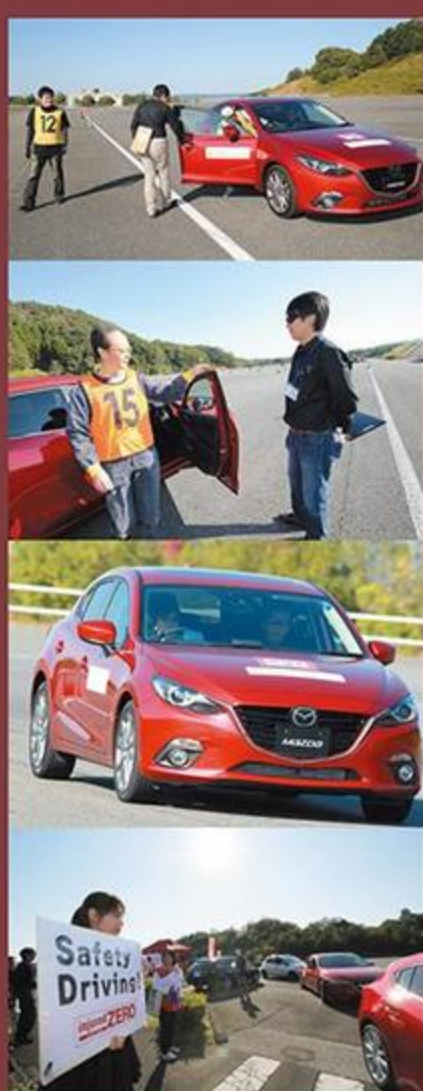
新型アクセラの試乗もできる！ クリーンディーゼルを体感

広いコースの片側では、こちらもゆるやかなコースを作ってアクセラの試乗会が行われた。各クラス持ち回りで順番に乗り込む。ガソリンとディーゼルの2タイプが用意され、ディーゼルはマニュアルミッションだった。

テレビCMでやっているように、トルクフルなフィールにみんな驚いているようす。詳細をマツダのスタッフに聞くなどしていた。これはドライビングスクールのうれしいおまけ。



制限速度が設定されているが、新型アクセラをコースで走らせることができた。



場所の移動をとまうが、わかりやすくインフォメーションしてくれる。



1台1台、順番にコースに出ていく。最初は緊張していた初心者も、時間が経つにつれ表情が変わっていく。



講師の後ろに付いて走ることで走行ラインを覚える。スポーツ走行らしく、徐々に速度を上げていく。



スラローム、フルブレーキングの練習が終わったら、次は高速コーナーを含めたコースがパイロンで設定される。ちょっとしたミニサーキットくらいのレベルなので、ここでしっかり走り込んだら相当うまくなりそう。フリー走行タイムも設けられており、練習を重ねることができる。講師からのアドバイスを頭に入れて走るようにする。

サーキット走行

いよいよサーキットコースを走行する
ライン取りよりもメリハリのある動作を

クローズドコースで走行を重ね、スポーティな動きを身につけたら、1日の集大成ともいべきサーキット走行が待っている。サーキットを走りたくて参加したという人もいだろう。走行するのはツインリンクもてぎ東コース。講師の後に続いて走ったあとは、アドバンスクラスの参加者はフリー走行となる。初心者対象のベーシッククラスは見学タイムだ。無事に走り終えたころに日没となり、あたりは一気に暗くなっていった…。

コースのライン取り、注意するポイントなどが説明されるが、初めてだと何をどうしていいやら、難しく思う。

ENTRANT



NC
中野 清さん



**こうしたイベントには初参加
ちょっと前までマツダに勤務!**

「2011年退職です。マツダの社員が取得する三次のライセンステストで、講習も受けずに走行したら落ちちゃったんです(笑)。正式な運転の仕方を教わったことがないので、ここでしっかり学んでおこうと。NAに乗っていたこともあります。当時は子供も小さくスポーツ走行なんてできませんでしたから。いちマツダファンとして楽しめます」



NA
田村正弘さん



**かなり前にスクールを受講
今一度運転を見直そうと参加**

「奥さんが乗ってたロードスターに乗って10年以上になります。だいぶ前にベーシッククラスを受けたことがあります。facebookを見て申し込みました。普段は通勤で使うくらいですが、スラロームもやってみるとおもしろいです。インストラクターには“飛ばして踏む”とアドバイスを受けました。ちょっとサーキットもいいかなと思っています」



NB
土井良子さん



**挙動がおっかなびっくり!?
だけど本人的に楽しめてます**

「サーキットを走ってみたいと思っていたので、エントリーしました。こうした機会は初めてです。フルバケシートを入れたんですが、スポーツ走行でもラクです。もう純正シートに戻れません(笑)。スピードを出してもブレーキがバーンと踏めなくて。もう1回走りたいです。マーチからの乗り替えですが、運転の仕方がまったく違いますね」



NA
萩野一也さん



**スポーツ走行をやってみようと
どノーマル状態で参加です**

「初めてのドライビングスクールです。このロードスターは知人から購入して、まだ半年くらいなんです。初めての愛車でもあります。モータースポーツに興味があるので、まずはレッスンを受けようと。ノーマルのままでも楽しめますが、不満点をパーツで補ってほしいかな。アクセルもブレーキもバーンと踏むようアドバイスをもらいました」



NC
鈴木芳昭さん



**初めてのドライビングスクール
基本から学びます!**

「カービューの案内を見てイベントのことを知りました。NCに乗って7年ほどになりますが、ディーラーの試乗車だったんです。FR+オープンに乗りたいたと思って。それまでもプジョーのMT車に乗るなど、ずっとMTです。座学で習ったことをしっかり実践できるようにしたいです。思いきり走れるのがいいですね、楽しいです」



NA
小出崇夫さん



**インターネットで見つけて
申し込んで参加してみました**

「レーシングカートはやってたことがあるんです。でも乗用車でこうしたスポーツ走行するのは初めてですね。なのでベーシッククラスを受講することにしました。公道では出せないようなスピードで走れるのがいいですね。サーキットも走ってみたいとは思いますが、ロールバーなんか付いたら家族に白い目で見られそうだし」



修了式

すべての走行が終了したら
1日を振り返りつつ終了の証を授与

大きなトラブルもなく東コースの走行を終え、再び受講室に戻って修了式を行う。ひとりひとりにレッスンを受けた証が配布されるのだ。こうした配慮がスクールっぽい。各自1日を振り返って、次へのステップ、目標を考える。「スポーツ走行のテンションそのままに公道を走らないように」という講師の言葉に一同苦笑。公道を飛ばすためではなく、安全運転のためのレッスンなのだから。しっかり心に刻んで「お疲れさまでした〜」



修了証には太田哲也講師のサインが入る。しっかり学べたうえに、いい思い出にもなるのだ。



修了証をもらった晴れ晴れとした笑顔。真剣ながらも和気あいあいとした、じつに実りのあるアカデミーだ。

マツダの開発スタッフや出光興産の興味深い話も当イベントならでは

ランチタイムの合間に行われたのが、ゲストによるトークショーだ。試乗会が用意されていたアクセラの開発スタッフ・岡本さんからは、「乗って笑顔になれるようなクルマを開発しています。最終的なスペックなどは、現場で決めていくものなんです」と。そして出光興産の山口さんからは「マツダとは50年来のお付き合い。純正オイルはもちろんルマンレースのオイルも担当し、優勝しました」と深い話!?



マツダ 車両開発本部
岡本隆秀さん



出光興産 株調油部
山口顕さん

アクセラの設計や実験を担当しており、企画から量産までを手がけていた。

マツダの純正オイルがずっと前から出光興産だったと披露。意外に近しい関係だった。

NC 荒井俊美さん



別イベントに参加したことあり それぞれ得るものがある!

「以前、富士スピードウェイで寺田さんが行っているスクールに参加したことがあります。今日のスクールとは教え方は違いますが、どちらも勉強になります。このスクールは初めての参加となります。アクセラターボから乗り替えました。もうドア4枚なくてもいいかって(笑)。ムダに速いよりも燃費もいいし、走っていて楽しいです」



NC 佐藤晃代さん



ツインリンクもてぎは 初めて走るのを楽しみます

「パーティレースに参戦しています。富士スピードウェイで行われているスクールなど、よく参加しています。でもパーティレースに参戦しているほかの選手よりは練習量が少ないほうだと思います。走ってないと目がおとろえるんですよね。日々トレーニングです(笑)。ツインリンクもてぎは未走行で楽しみ。1日走っていたいくらい」



NB 花田祥照さん



スポーツ走行を始めて1年 東コースを走ってみたい

「山野哲也さんのスクールに参加したことがあります。サーキット走行会なんかにも参加していますが、人馬一体とはなかなか程遠い(笑)。インテグラから乗り替えましたが、パワーを持て余してました。ロードスターはパワーがなくても楽しいと聞いて購入しました。操る楽しさを感じつつも、怖い面もありますね。カウンター当てられないし…」



サーキットの誘い
Step.1

まる1日走り放題だから テーマを決めて走り込める ドライビングレクチャー付きの 走行会はオススメ!



2014.12.10

ACTIVE DRIVING LESSON

さまざまなロードスター系サーキット走行会に、こぞって参加しているアクティブの面々。走り慣れた人ばかりかと思えば、じつは初心者が入ってきやすいよう、門戸を大きく広げている。そのひとつがドライビングレッスンだ。今回もド初心者が参加する。



計測器の取り付け位置や、取り付け方、テーピングの必要箇所などについて市村社長が教えてくれる。さあ、ここからは自分でやってみよう。



初めてならではの不安を ひとつひとつ取り除く

市村社長自らサーキットをかつ飛んでいるアクティブ。お客さんもサーキット慣れしていて敷居が高そうに思える? と、ところが、じつは「初心者」こそ大切にしたいと市村さんは考えている。スキーと同じで、初めての経験がその後を左右するからだ。楽しければ続けるだろうし、苦痛だったらもう二度と走りたいなどとは思わなくなってしまう。

スポーツに乗っているのだから、少しでも興味があるならサーキットに足を踏み込んでみるべきだ。その第一歩をアクティブが「ドライビングレッスン」というカタチでお手伝い。エビスサーキットでまる1日走り放題にしておき、初心者には社長自ら指導にあたるのだ。

長くサーキットを楽しめるように、さまざまな工夫がなされていた。たとえトラブルがあっても、現場でいろいろ対応してくれるので、こうした部分でも安心してサーキットを走ることができる。



サキオ祝
デビュー

ショップに顔を出していたが
いい機会だと思いました

NB8
岩間正博さん



「ロードスターを購入し、車検でアクティブに行くようになりました。ずっと走行会に誘われていたんですが、レッスンがあるというのでいい機会だなと思って参加することに決めました」。だんだん動きがスムーズになってきたころ、まだタイヤが冷えているときに踏み込んでしまいスピン。タイヤバリアにこすってしまったが、そこは冷静に自己判断。「楽しかったんでまた走りたいと思います」と前向き。やはり初めての走行がどうだったか、は大切なのだ。



サキオ祝
デビュー

会社の同僚に誘われて
サーキットはまったく初めて

NB8
関 英樹さん



「会社の同僚がロードスターに乗っていて、アクティブに出入りしているんです。それで誘われたんです。それまでFD3Sに乗っていて、ボードをやるからとハリアーにしたんですが、どうにもつまなくて。ハリアーは親にあげてしまいました(笑)。アクティブでクルマを購入して、サーキット走行へとつながっています」。走行するのに精一杯で、タイムを見る余裕もなかったというが、まずはサーキットに慣れるのが大切。有意義な1日だったはず。

ザ・サーキットの誘い Step.1

ENTRANT

V O I C E

NA8
栗原秀明さん
1'13.264



**エビスは4~5回走った
いちばん楽しいかも~**

アクティブのオリジナルダンパー「MONACO」をセット。「これが初めてのロードスターでずっとOLD miniに乗ってました。森泉さんに誘われて、踏ん切りがつかなかったんですがタイミングがあってロードスターでサーキットに行くようになりました」



NA6
大平正志さん
1'14.077



**どこのサーキットも
それぞれ楽しいものです**

「エビスは何回か走っています。筑波、袖ヶ浦、日光、スポーツランド菅生と走りましたね。アクティブへはロードスターに乗る前に行って見たことがあって。走行距離の少ないきれいなNAがあって購入。以来通ってます。40代後半のサーキットデビューでしたよ」



NB8
森泉 明さん
1'10.196



**2台目のロードスター
市村さんとは旧友なのだ**

「GT-Rなんかに乗っていたので、ロードスターなんて直線お世えだろう、って思ってた(笑)。耐久レースに出るってんで乗ったらおもしろくて。サーキットを走っている人が多いのもわかるよ。市村(アクティブ代表)とは30年来の仲」というだけあって掛け合いが絶妙。



NB6
古橋 怜さん
1'15.224



**初の愛車ロードスターで
2014サーキットデビュー**

「エビスは初めてです。2年前にロードスターを買ったばかりで。お父さんが練習用にいいぞって。どうやら昔走ってたみたいですね(笑)。ロールバーやシートを入れて、サーキットを走るようになってから、アクティブに行くようになりました。近くですし」



NB6
西尾 凌さん
1'14.666



**ばあちゃんローンで購入
初の愛車も3年目に**

「エビスは今回で3回目。日光サーキットも走りましたし、あとはスポーツランド菅生かな。そんなにひんぱんには走ってないです。年に片手分くらい。クルマを購入するとき、DC5(インテグラ)も候補にあったんですが、友人がS2000。MR-Sだったんで流れで(笑)」



NB8
谷藤 学さん
1'14.333

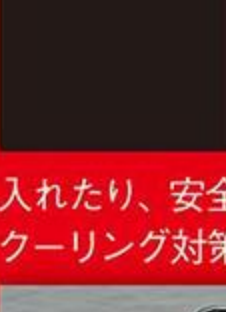


**タイム出すまで飯抜き!?
社長から厳しいゲキが**

サーキット走行会では常連。「タイムが上がらんねえ。一応自己ベストは更新したけど、微々たるもの。マシンは速いんだろうけど腕がね…。日光や袖ヶ浦などいくつか走ったけど、スポーツランド菅生はおもしろかったかな。アップダウンがあったほうが楽しい」



NB8
内藤久嗣さん
1'14.809



**購入後1年ほどで
サーキットのとりこ!?**

中古車を購入したのがきっかけでアクティブに出入りするようになったという内藤さん。常連さんがたくさんいるところに来店したのだから、すっかり意気投合。MONACO足を入れたり、安全のためのロールバーに加え今はクーリング対策をしているところ。



NCEC
塩入伸行さん
1'11.936



**同乗してもらったら
自分とのタイム差が!?**

「エビスは2回目ですが、日光は月イチくらいで走ってます。205CUPにも参加してるんですが、どんどんレベルが上がっていった。これまでNA、NB、NCと乗り継ぎましたが、サーキットを走ったのはこのNCが初めて。ロードスターだらけの走行会はいいです」



NCEC
熊谷哲也さん
1'9.929



**ACTIVEの走行会で
エビスは数回走ってます**



「エビスは5~10回ほど走っていますね。以前は筑波サーキットのコース1000が多かったんですが、今は近いこともあって日光サーキットを走ることが多いです。P10プリメーラでアクティブに行ったのがきっかけ。ロードスターで走ろうよって誘われて(笑)」以来、常連さんだ。

NA
四宮岳史さん
1'10.074



**ロードスター歴25年
NAひと筋です！
サーキットはいいですよ**

「アクティブの市村社長は、エビスでやっていたR&Rというイベントで、ドライバーとして見ていましたが、怖くて声かけられなかったですよ(笑)。こんなに仲よくなるとは。NAファンですが、エンジンはNBの可変が乗っています。ファイナルも3.9に変更していますよ」



NA
池田大和さん
1'18.127



**前はバイクに乗っていて
サーキットはまだ
走り始めたばかり**

「エビスサーキットは2回目です。日光と筑波サーキットコース1000を走ったことがありますが、けっこうエビス好きかも。初めての愛車で購入して2年が経ちます。シンプルで軽くていいクルマです。アクティブで購入して、ちょくちょく顔出していますよ(笑)」



NB
宮田 剛さん
1'8.407



**やっちゃった!?
タイムはいいところまで
詰めていったのだが……**

ドライバーとしてぐんぐん成長している宮田さん。ロードスターの走行会ではよく顔を見かける。「やっちゃいましたーっ」。フロントバンパーが痛々しい姿になっていたが、赤いガムテープなどを駆使して補修。こんな対処も上手になっていたとは。



NCEC
北野貴之さん
1'10.133



**年に1回のサーキット
久しぶりの走行です
ジムカーナやってます**

「もともとスポーツ走行、ジムカーナをしようと思って購入しました。アクティブに行くようになって3年くらい経ちます。最初NBかSW20を買おうと思っていたんですが、中古で購入して6年になります。今だからあえてSW20に乗ってみたい気はするけど」



NA
田久昭裕さん
1'10.133



**エビスサーキットはお初
ロードスターだけの
走行会はBESTです**

タイヤセレクト東大宮のイベントには、NCECで来店していた、ということは2台持ち！「富士スピードウェイのショートや筑波1000、最後だったので仙台ハイランドも走ったことがあります。ショップの走行会に混ぜてもらって、走るのがうまくなる近道だと思います」



アクティブの市村さんと、夢工房の志鎌さんは昔からの知り合い。ドラレスにも愛車のNCで乗り込んで(?)きた。アクティブ号に乗ってビックリしていた。



積極的に走行風を取り入れるようなダクトをグリル内にセットしたアクティブ号。興味ある人はお店に問い合わせよう！



**ランチはなんと手作りカレー
アットホームな雰囲気も◎**

エビスサーキットがあるのは福島県。雪が降ったあとだったこともあり、寒さが厳しい。そんななか、お昼はカレー、豚汁、サラダと充実のメニュー。冷えた体にスパイスがしみ込む。コーヒーブレイクではみんながサーキット談義に花を咲かせていて、こじんまりとした走行会ならではの充実した時間を過ごしていた。1日中走ることができるので、こうした休憩時間もたっぷりあるのがうれしい。



炊飯器で何度もお米を炊くことになり、厨房(!)はつねに忙しそう。



ご飯を食べながら、その日の走りっぷりを語り合う。午後タイムアップを目指そう。

サーキットの誘い Step.1

初めてのサーキットでも怖くないよう配慮 プロドライバーがしっかりアドバイスしてくれる



2014.7.21&12.20

「走郎」サーキット走行会

ディーランゲージが展開しているサーキット走行会が
筑波サーキットで行われている「走郎」だ
初心者からベテランまで楽しめるようになっており
車種を問わずに人気の走行会だ
少しずつだがロードスターの参加も増えている

問い合わせ: 走郎 <http://hashiro.net/>



はじめてクラスの参加者は記念撮影がある。いつか
この日を懐かしく思う日がくるかも。じゃんじゃん
走り込んでタイムアップしよう。

充実の はじめてクラス

サーキットの楽しさを満喫

これまでサーキットを走ったことがない、という人向けに初心者クラスがある。通常の走行時間枠以外に、まずは座学でコース説明や旗の説明を受ける。真剣なまなざしがボードにくぎ付けになっている。

座学のほかにも同乗走行といった方法で、走り方を教えてもらうこともできる。オプションコースでプロドライバーのマンツーマンレッスンも可能。いずれにしろ、何もわからず闇雲にサーキットを走っても上手くはならない。基礎を身につけて、クルマの動きを理解しコントロールできるようになれば、ますますサーキットが楽しくなっていくはずだ。がんばれ、初心者！



コースレイアウトを見ながら、どこでブレーキングするかなどをわかりやすく教えてくれる。走ったあとに質問するのもありだ。



筑波コース1000は
数回走ったことがあります
NB8
高塚慎吾さん



「筑波サーキット以外は走ったことはありません。コース2000も走りました。R33GT-Rで走っていたんですが、基本に戻るべくロードスターで走りこんでいるので、2台体制です。パワーはありませんが、おもしろいクルマで勉強になります」



職場の後輩に連れられ
参加してみました～
NA
渡辺成省さん



「サーキットは1回走ったことがあるだけで、どうやって走ったらいいの。弟がロードスターに乗っていたが手放すというので私が乗ることに。走郎は初めてで不安もありますががんばります。ディーランゲージの岡田社長にはシート交換を勧められました」

初めてのサーキットでも 座学から学べる

初めてサーキットを走る場合、何もかもがまったくの初体験のため、走行速度域はもちろん、どんな装備が必要かわからない。そこで走郎では「はじめてクラス」を用意している。ドライバーズミーティングのあとに、座学の時間をもうけているのだ。ここではコースの説明、どんなふうに走ったらいいかをレクチャーしてくれる。

それもプロドライバーがとてもわかりやすく説明してくれるので、ここで緊張もいくぶんほぐれるのでは？ この「はじめてクラス」からサーキット走行をスタートさせ、ぐんぐんタイムアップしている先輩たちが大勢いる。

ディーランゲージのデモカーが走ったり、豪華商品があたる抽選会などイベント性が色濃いのの特徴。走行時間以外も楽しめるのだ。ひとりで参加しても、まわりの人と会話すれば話も弾む。初心者ならではの不安は大きいかなと思うが、こうした配慮のある走行会なら大丈夫でしょう！

豪華な講師陣が みんなをけん引する タイムアップ 目指せさん走って 目撃



初心者もエキスパートも 楽しめる走行会「走郎」

ショップが運営する走行会は数あるが、ディーランゲージの「走郎」(はしろう)は、そのユニークなネーミングから想像できるように、とても楽しめる走行会となっている。

年に4回ペースで筑波1000を舞台に開催されている「走郎」だが、その最大の特徴は、常に数人のプロドライバーが講師として参加しているということ。ライン取りやペダルワークなどのレクチャーを、プロドライバーから直接受けることができるほか、自分のクルマを試乗してもらい、コースの攻め方や必要なチューニングのアドバイスを受けることもできる。車載ビデオのレンタルも行っているのも、「とにかくドラテクを向上させたい」というアグレッシブなドライバーの要求に応えてくれる走行会といえるだろう。

今回も、5ヒート制の走行会が行われたが「とにかく一日中、目いっぱい走れる」とエントリーにも好評だった。タイム(自己申告)によって、5つのクラスに分かれているが、これらに加えて「サーキット走行は初めて」というクラスも設け、別枠で特別にプロドライバーがレクチャーしてくれるという、至れり尽くせりの走行会なのだ。

気軽に参加でき、しかもドライビングを上達させたいと思うなら、「走郎」はおすすめの走行会だ。

豪華ドライバーがみんなの運転をチェック!



総勢9人のプロドライバーが、エントリーの走りをチェックして、的確なアドバイスをしてくれる。同乗走行でのレクチャーが「わかりやすい」と好評だ。



メカニックも常駐しているので、突然のトラブルにも対応してくれるのがありがたい。



パワフルなターボ車の走りを目の当たりにしても、浮気心が生まれないのがロドスタ乗りの特徴!?



ディーランゲージのタイムアタックマシンも用意しており、プロの運転で同乗走行を体験できる。



橋澤宏講師



佐々木孝太講師



井尻 薫講師



菊地 靖講師



山田 英一講師



青木孝行講師



番場 彬講師



鎌田卓麻講師



番場 琢講師

エントリー同士の情報交換も楽しい。

パドックにはケータリングサービスも。



問い合わせ:ディーランゲージ ☎03-6807-1557
<http://dlanguage-z.com/>

ザ・サキの誘い Step.1



ワインディング通勤で鍛えた テクニックをサーキットで発揮

今年で走行会に参加して5年ほどになるという石井さん。通勤路が峠道だったためにNAロードスターを購入したが、今ではすっかりサーキットにハマっているという。

筑波1000のほか、日光サーキットなどのショートコースを中心に、年に7〜8回ほどサーキットを走るといだが、筑波1000でのベストタイムは46秒台。今回は45秒台を目標にエントリー。テーマは「ア

クスルから足を離さないこととブレーキをゆっくり戻すこと」。軽量FRのロードスターは、アクセルやブレーキオフでもオーバーステアになるので、そうした挙動を起こさないようペダルワークに神経を集中。そして、5本のヒートを走り切った。結果は46秒0がベスト。目標まであと一歩だったが、ほとんどのアタックで46秒3以下のタイムを刻んでおり次回に期待できる結果だった。



NA6
石井 豊さん



ほぼノーマルのボディだが、リアアンダーのディフューザーのみ変更されている。

タイヤはグッドイヤーRSスポーツ。サーキット派のロードスターに人気のタイヤだ。



エンジンはノーマルだがメンテナンスをしっかりと行っている。走行会の前にエンジンオイルとデフオイルを交換してきた。



GTウイングは気合十分のボディ付け。トランクはカーボン製に変更されている。

軽くて安くて壊れない ロードスターは走行会に最適

以前はR34 GT-Rに乗っていた三浦さんは、そのころから走郎に参加していたそうで、「とにかくたくさん走れること」が魅力だという。NBロードスターに乗り換えたのも筑波1000を攻めまくるためで、RSアイザワのコンプリートエンジンを搭載したGTウイング付きのチューニングカーを手に入れて、一年ほど走りこんでいる。「GT-Rよりお金がかからない」のはロードスターの優位点だが、逆にタイヤを積めないのがアタックタイヤで自走参加するしかないなどの悩みも…。

筑波1000でのベストタイムは43秒5。今回は初の42秒台に挑んだが、各ヒートごとにタイヤを目いっぱい使う走りを見せるも、目標にわずかに届かず、ベストタイムは43秒0。ヒート後半にタイヤがタレ始める傾向があるので、今後はそのあたりが課題となるとのこと。



NB8
三浦 雄一郎さん



ダッシュボードには追加メーターを設置。エンジンは丈夫だが水温だけは要注意とのこと。

タイヤはディレッツァのZ2。195/50R15を履かせているが、今回は新品で勝負する予定。



エンジンは1.9LのRSアイザワ製。チューニングされたコンプリートエンジンだが、これまでトラブルはないという。

サーキットの誘い Step.2



走行経験により
クラス分けされているから
自分のペースで走れる

2014.10.11

RSファクトリーステージ 秋の大運動会

すっかり春と秋の走行会として定着したイベント
遠方からのエントラントも増えて盛り上がる
サーキットのすぐ前は日本海というロケーション
いやでもテンションが上がってくる!

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



走行準備はしっかりと。困ったことがあれば、スタッフが相談に乗ってくれるのもありがたい。



NAからNCまでノーマル然としたマシンからフルチューンまで、仕様はじつに多彩だ。



「イエーイ」パーツGET。これだけロードスターが集まるなら、プチフリマや物々交換などやってみようかな!?



焼き鳥やホルモンなど、おいしいお肉を焼いて提供してくれてま〜す。

わたしが
おいしいお肉を
焼いてますよ

コースレイアウトが ロードスターにマッチ

「春の大運動会」が季節外れの寒さだったせいか、秋の晴天がやたら心地いい。エントラントはなんと100台超えの大盛況っぷりで、ピットの熱気もハンパない。サーキットの走行経験に応じて、A〜F、ビギナークラスに加え寄せ鍋クラスと計8クラスに分けられている。

1クラスの台数は14〜15台程度なので、ゆったり走れるのも人気のあるところ。また1ヒート20分と余裕があるため、途中でサスペンションの減衰変更などを行うことも可能だ。安全に配慮されているのはもちろんだが、堅苦しくない雰囲気がありピーターの多い理由だろう。走行会なのに、ほくりくミーティングのようないまったり加減……土地柄? ロードスターばかりの走行会は、だれと話しても楽しい。ミーティングの楽しさがサーキットにプラスされるのだ。セットアップパーツの情報交換をするなど、有意義な時間を過ごせる。楽しく走って、仲間もできていいことづくめののだ。



ENTRANT

V

O

I

C

E

NA6C

柴野康介さん



生まれて初めて走る 間瀬サーキット楽しい～

ミラからロードスターに乗り替えた。それも購入してまだ45日という日が浅い(浅すぎる?)にも関わらず、いきなりサーキットデビューとは、若さのなせるワザ。「公道では法定速度しか出せませんが、サーキットには制限速度ありませんからね」と全開走行が楽しいようだ。まだ買った状態のままなので次は足まわりに着手する予定。



NB8

鈴木計雄さん



知人に誘われて参加しました ドキドキして楽しい

NBターボに新車時から乗っているという鈴木さん。「NAを知り合いから譲ってもらって乗ったのがロードスター人生の始まり。今日は浜松から7時間かけてやって来ました。間瀬サーキットは初めて走るんですが、ドキドキして楽しいです」とご満悦。長岡の知人に誘われて「秋の大運動会」に参加することになった。



NA6C

大橋孝史さん



見ている立場から 走る側になっていました

最初はギャラリーとしてサーキットに足を運んだという大橋さん。「体験走行」を試してみたところ、楽しさに気付いてしまった。「自分でも走りたくなってしまったんです。春の大運動会で初めて走って、今回は2度目になります。もう1ヒート20分も走ったらへとへとになっちゃいますね(笑)」と言いつつ、じつに楽しそう。



NCEC

渡邊祐樹さん



何も考えずに踏み! 無理しない程度にね(笑)

販社に勤務しているので関係者みたいなもの? ミーティングではドレスアップポイントをアピールしていたが、サーキットを走るようになってだんだんスパルタンになっていくような。「ベストは3秒台です。エントリーしたFクラスは中上級クラス。あせりますよ」とか言いつつバンバン走る。自家塗装ホイールも健在。



NA8C

高橋靖則さん



ロードスター歴は長いが 今さらながらのデビュー

「20年もロードスターに乗っているのに、今年(2014年)からサーキットデビューしました。ステージの田畑さんに誘われたのがきっかけです。冬の練習会でならして、今回で3回目となります。この緊張感がいいですね」。それまでとは違うロードスターの魅力を満喫している様子。仲間がたくさんできるのも楽しいポイントなのだ。



NA6C

大平正志さん



走行距離はわずか3万km程度 もっぱらサーキットを走る

「ステージの大運動会は皆勤で参加しています。走って楽しいですよ、間瀬は。サーキットは公道では出せないスピードで走れるし、操る楽しさも体感できます。たしかに1回目、2回目は怖いと感じるかもしれませんが、3回目あたりから楽しくなりますよ! 無理せず走ることが長く続けられるコツだと思います」と先輩からのアドバイス。



NB6C

渡辺明日翔さん



初めての愛車で サーキットデビューしました

まだ24歳という渡辺さん。購入したロードスターはATモデルで、タイヤもまだノーマルという状態だが、スポーツ走行にチャレンジだ。「サーキットはこれで4回目になります。シフトチェンジの必要がないから、運転に集中できますよ。次はお下がりですが車高調を入れる予定です。タイヤも考えなくちゃ」



NB8C

内藤久嗣さん



サーキットを走り始めて まだピッカピカの1年生

エビスサーキットで行われたドライビングレッスンにも参加していた内藤さん。初走行はエビスサーキットだったとか。「アクティブでクルマ買ってからはまりました(笑)。サーキットはみんなで行くと安心できるので、数台で参加することが多いです。非日常を体感できるし、タイムが上げればもっと楽しいです!」



NB8C

熊田幸市さん



「おっかなびっくり」走ってます

「日光サーキットは3回ほど走ったことがあります。クルマのメンテナンスは宇都宮にあるAZナカザワさんでお願いしていて、これはスーパーチャージャー仕様になっています」。やはりパワーがあるせいか、踏み切れないようで「午後からはがんばります」と苦笑い。間瀬サーキットは初めて走るので、無理せず慎重に走りつつ楽しめればいいでしょう。さまざまな年齢のエントラントがいて楽しい。



スーパーチャージャーがセットされたエンジンルーム、なかなかスパルタンですね。

NA8C

長嶋利充さん



エンジンノーマルで12秒台

ジョイファストのメカニックである長嶋さんだが、じつはロードスター歴は非常に長いのだ。このマシンは徹底した軽量化がなされている。なんと車重は940kgだとか。タイヤはグッドイヤーのRSスポーツで、ジョイファストオリジナルの3ウェイダンパーがセットされている。「足まわりにはお金をかけていますが、ほかはノーマルです。幌を取り外し、バッテリーも軽量化、これで30kgはマイナスできます」



バッテリーは小型のドライバッテリー。サーキットでタイムをねらうなら考えたいアイテム。

NB6C

佐藤健太さん



月イチくらいのペースで走り込んでいるんです

間瀬サーキットに足しげく通うもはやベテラン。

「間瀬はスリルがたまりません。自分がやれると思っている8割くらいで走ると、危ない気はせず楽しめると思います」と初心者のころを思い出しながら。間瀬サーキットを走り始めて2年が経つので、攻めるモードと流すモードの切り替えができるようになっている。



NA6C

佐藤良平さん



**サーキット走行は年に1回
今回で3回目となります**

ほくりくミーティングでロードスターをお披露目したと思ったら、間瀬サーキットにも足を運んでスポーツ走行を楽しんでいる。「ふだんは峠を走っています。走行距離は年間1万2000kmくらいですね。サーキットはタイムをねらうというのではなく、楽しく走ればいいのかと思っています。それとおしゃれに走る!」



NCEC

金山将美さん



このロードスターでサーキットを走ることに

「これまでS2000を2台つぶしまして(苦笑)。NCで初めてサーキットを走ることになったんです。ロードスターも楽しいです!」

もともとロードスターとの相性がよかったのかもよ。サーキットできちんと走れるようになれば、日ごろの運転にも余裕が生まれるから。つぶしてしまったS2000のためにも安全運転を!



NA8C

浅井佑一さん
美幸さん



**サーキットデビューするも
奥さんのロードスター**

ちゃっかり奥さんのロードスターでサーキットを走行している浅井さん。何事もなく走行を終えたからいいようなものの、何かあったら帰りの車内の空気が重くなったりして。初めてながらも楽しめたようだから、今度はふたりでダブルエントリーしてみるというのはどうでしょうか? タイムを競うようになれば楽しいかも。



NA8C

床爪純一さん



**怖さと楽しさが同居
はまってしまいかも**

寄せ鍋クラスにエントリーしている床爪さん。サーキット走行の難しさを感じつつも、楽しさも十分に感じている。

「裏ストレートはブレーキングに注意ですね。怖くて難しいけど、また来たいな」って、その瞬間にはまっています。次は春の大運動会だから、しっかりメンテナンスして、みんな腕磨きに集まろう。



1	NCEC	中野喜正	1'12"992
2	デミオ	坂井友寛	1'15"610
3	NA8C	伊藤雅大	1'15"772
4	NB8C	石原 守	1'15"848
5	NA8C	村山秀之	1'15"949
6	NA8C	長津 泉	1'15"969

Dクラス

1	NB8C	寺崎雄太	1'12"574
2	NA8C	鳥山 聡	1'12"618
3	NA6C	大保 雄	1'12"954
4	NA6C	竹田祐介	1'13"033
5	NA8C	長嶋利充	1'13"076
6	NA8C	板谷登起雄	1'13"370

Eクラス

1	NA8C	床爪純一	1'16"704
2	MR2	岡田哲也	1'17"279
3	NB6C	佐藤健太	1'17"562
4	インプレッサ	渡邊大輔	1'18"059
5	NB8C	神林豊志	1'18"642
6	NA8C	佐藤啓太	1'18"665

寄せ鍋クラス

1	NA8C	トータルカーサービスウスイ	1'07"932
2	NA8C	ケンオート	1'09"058
3	NB8C	ガレージ AZ ナカザワ	1'10"010
4	NCEC	Active	1'10"735
5	NCEC	植竹富男	1'11"004
6	NCEC	宮田剛史	1'11"765

Aクラス

1	NCEC	田畑王子	1'08"914
2	S2000	高橋 衛	1'09"593
3	S2000	門野裕司	1'10"580
4	S2000	深野崇高	1'10"638
5	NA8C	田畑行康	1'11"323
6	S2000	太田正春	1'11"677

Bクラス

1	NCEC	清川正弘	1'12"524
2	NCEC	原田信一	1'13"335
3	NA8C	関原直人	1'13"902
4	NB8C	森泉 明	1'14"232
5	NB8C	横田健朗	1'14"736
6	NA8C	飯島利彦	1'15"386

Cクラス



リザルト

NIKKO CIRCUIT

ザキツの誘い Step.2

ベストタイムを目指すもよし タイムアタックでしのぎを削るか はたまたCUPカーレース参戦か



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

2014.11.23

ロドスタ天国in日光サーキット

ジョイファストが開催している「ロドスタ天国」も、定期的に行われているためサーキットユーザーには知られた走行会だ。日光サーキットはロードスターで走るのに適したコースだから、人気のある走行会なのだ。

1ヒート10分刻みだから
集中して走れる

どんな走行会でも同様だが、まずは朝イチのドライバーズミーティングからスタートする。それが終わると、ロドスタ天国ではジムカーナのように「慣熟歩行」を行う。これはコースを自分の足で歩いて、コーナーの見え方などをあらかじめ確認しておくこと。これをやるだけで、初めて走る人は心の負担が違ってくるのではないだろうか。

それから同乗走行、体験走行も用



NA6C
石井 豊さん



「日光サーキットは年10回ほど走っています。タイムは46秒台です。メンテナンスはジョイファストでやってもらって、エンジンも載せ換えてあります。トータルすると18万kmという元年式です。筑波も走ったことがありますし、レッスンを受けた経験もあります」

ショップやメーカーのブースも要チェックだ!

ピット周辺にはエアロパーツでおなじみのガレージベリや、ブレーキのアクレ、そしてオイルのモティーズがブースを出していた。直接製品の説明を聞くことができるし、サーキットユーザーなら気になるパッドやオイルに関する質問などもできるのだ。協賛品も……!



●ガレージベリ ●アクレ

●モティーズ

溶けたタイヤのゴムがこびりついていて、空いている時間にこそぎ落としておく。タイムを気にするならこうした作業も重要だ。



意されている。日光マイスターが運転してくれるとあって、これは参考になりそうだ。1ヒート1名となっていてしまふが、走り込んでいられるだけでは得られない有益な時間を過ごすことができる。

2009年から展開している「ロドスタ天国」。参加者のレベルもどんどん上がっているが、新しいエンタラントも楽しめる。2015年は3月13日に予定。しかも気軽に参加できるよう、速すぎるドライバーはご遠慮願うらしい。タイムアタック以外のクラス設定もある。

ストリートではminiに乗り サーキットではロードスター



195Cup
高久寛輝さん

ENTRANT

V O I C E

「ミニも持っていますが、初めての愛車はこのNBです。購入してもう15〜16年ほどになります。18万kmほど走行していますが、9万kmの時点でエンジンをオーバーホールしています。タイミングベルトも先日交換したばかり。ミッションは、6速に入らないトラブルがあってオーバーホールしたことがあります。

サーキットがあったころはよく行ってたんですが、今はもうないので日光サーキットがメインですね。ロードスター天国で走るために、夜なべ(ー)してボックススカナードを作ってきたという。百均で材料を調達した自作パーツ、タイムアップしたかといえそうではないのだが、「ラクに出せるようになった」気がするとか。「そこから先、なんだけどなく」とポロリと本音も。



プラスチックの植木鉢やアルミの鋼板などを購入し、カッターやジグソーで切断してステーに取り付けた。



メーターコラムは2つセットできるようにこれもまた自分で改造を加えた。「ど〜だバー」でボディも補強している。



カプチーノ用のウオッシュータンクをバルクヘッド部にセットしている。ドンびしゃで入るサイズだ。オーバーホール時にヘッドを結晶塗装した。

サーキット走行会で このモンスターを 見ない日はない!?

精力的に走り込んでいる臼井さん。ひたすら軽量化を重ねたNA8は重量なんと835kgという軽さ。「自分がダイエツしろって感じですよね笑」と自嘲気味。ロードスターが集まるサーキット走行会はもちろん、本庄サーキットで撮影をしていると、平日の会員走行枠でも練習している姿に遭遇することが！

なんとでも10万円程度(4040号と同じだ)で手に入れたもので、ソレックス仕様で走っていたのにエキサイトしてしまい、すでにサーキットに特化した1台となっている。この日のロードスター天国では、日光サーキットをなんと37秒台で、と気合いを入れて臨んだ。スーパーアタッククラスにエントリーしていたのだが、見事に優勝。これで2連覇となった。



SUPER CUP
臼井 誠さん



エンジンはウエーバーキャブレターの4連仕様。レーシングカーのような爆音がサーキットに鳴り響くのだ。



スパルタンなロールバー。サーキットではこれくらい必要かもしれない。



ドアはベラベラ。開閉の際、重量を感じることはなかった。



ブレーキはアルコンをセット。ローターはPFCを組み合わせる。

サーキットの誘い Step.2



185Cup
田代哲也さん



プラモデル感覚で DIYを楽しんでいる

ストローをくわえているような顔に見えるが、自作ダクトである。「普段は外して走ってますよ。効果ですか？ はっきりいってわかんないです(笑)。このブルーはマーチの色で板金ついでに全塗装しました。それまでMRSに乗っていた。「軽くておもしろかったんですが、発展性はないですね。エンジンスワップまではな、と思って。ロードスターは、乗るなら今だろうと踏み

きりました。仲間もいるし、専門ショップがあるのが強みだと思って」。エアロやマフラーなど取り付けられているが、ただ取り付けただけではないのが田代さんのこだわり。たとえばリップをボディと違う色にしてメリハリを付けている。パステルカラーで、軽自動車のようなかわいさ。それでいてノガミプロジェクトのサスペンションをセットするなど、走るための装備はぬかりない。



ロードスター乗りの心をぐっと引きつけるエンブレム。どぎついカラーは似合わないので、分解してシックな雰囲気仕上げて。



整流効果をねらって自作したカナード的なパーツ。効果のほどは定かではないが、器用に取り付けていることに感心してしまった。



マフラーはステージの2寸管ハーフに出口を加工している。ディフューザーの形状もオリジナリティが高く、目をひくものがある。



やっぱNAは生き物みたいな顔つきだな、とつくづく思う。水色と白の組み合わせはとてもさわやかで、サーキットよりも緑に映えそう。

全国各地のサーキットで走っている姿を見かける、ケンオート(宮城県仙台市)の小原社長。ロードスターを本格的に扱うようになったのは5年ほど前のこと。それまではAE86をメインにしていたとか。「ハチロクもだんだんクルマがなくなってきた。なにやろうかと思ってたときに、たまたまロードスターに乗る機会があって。そしてたまたまサーキットで走った(笑)」以来、完全にハマった。いったいサーキット走行会では何台のロード

スターを走らせているんだか。ロードスター天国で走らせていたのは、185CUPに参加しようと思ったもので、白のNAはタイムアタック仕様。そしてNCはZゼロレース用だ。185CUPは、あまりお金をかけずに楽しめるのが魅力だという。多少、走るフィールドによって適正温度の違うパッドを用意すればいいくらいだ。これから東北でもガンガンはやらせるべく、エントリーしていく。春になったらまたガンガン走る予定だ。

オリジナル車高調はストリートでの乗り心地もいいので、サーキットを走らない人もそんな色な



185Cup
小原健一さん



サーキットを走るのでも中野カーベツトはちゃんとつけておく方が賢明だ。



熱対策に使われているこのシート、効果があるので本格的なレースから走行会まで使われている。エンジンルームの見た目がかなりえぐなるけれど……。

ササキの誘い

Step.2 ロードスターばかり120台 F1が走る憧れのグランプリコースに スポーツ派ロード乗りが集結



2014.12.19

ロードBAKA2014 in SUZUKA

スポーツ派ロード乗りのあいだでは、年に一度のビッグイベントとして定着しつつあるロードBAKA。30分×2本で構成されるタイムアタック形式のフリー走行を楽しんだ後は、賞品の松阪牛を争奪するジャンケン大会などで盛り上がった。

問い合わせ: オリーブボール
☎0595-83-2167
<http://www.olive-ball.com/>



これまで主流だったNA/NBに対して、NCのエントリーも急激に増えてきた。チューニングのアプローチも多様に。



ロードスターが大好きな人ばかりでサーキットを埋め尽くしたいから「ロードBAKA」...「フツ」の走行会だとパワーやチューニングのレベルが違いすぎる車種が多くて肩身が狭い」と訴えるロード好きが多いのに気づき、「ロードスターばかりでたっぴりと走れる場を提供できれば」と、オリーブボールが企画。いまや120台以上の走行会仕様が集まるほどの一大イベントへと発展した。憧れのグランプリコースを堪能できるとあって、全国からスポーツ派ロード乗りが押し寄せるのだ。

ただし、ロードスターという車種は同じでも、サーキットビギナーからSタイヤを履いてタイムを狙う本気のアタッカーまで、仕様や目的、ターゲットタイムはさまざま。そこで基準タイムによって3クラスに分けることで、同じ枠で走行する車両のタイム差を最小限に抑えている。そして好評だったのは、万が一に備えて加入できるロードBAKA損保。サーキットの施設を破壊してしまった場合に適用され、エントラントの大半が加入。実際に今回もガードレールやクラッシュパッドの修復に適用され、当事者の自己負担額を大幅に減らすことができたそう。

デモカーも多数参加!



ブライトニング

本気仕様のエンジンチューニングならここ、という信頼性の高いショップなのだ。



インテグラル神戸

NCのセットアップのために、安藤代表自らステアリングを握る。



ケンオート

宮城県から各地のサーキットに遠征している。どのロードスターで走るのかも楽しみ。



ジョイファスト

雪の心配をしつつも、走行会前日に出発。エントラントとして楽しんだ。

親子態でサーキットをめぐっている。今年もデミオでスーパー耐久を戦う。



ノガミプロジェクト



オリーブボール

「ロードBAKA」を主催しているのはオリーブボールの近藤代表。鈴鹿サーキットを走行できるとあって、人気の走行会なのだ。

スーパー耐久をはじめモータースポーツ活動を積極的に行っている。オレンジのNCはすっかり定着したようだ。

村上モータース



PIT CREW FACE MEETING

ピットクルーの個性的な顔だけで
ミーティングやったらおもしろいかも!?

そんなノリで開催することにしたプチミーティング
参加台数は少なめだが、これだけでも集まると圧巻
休日ののどかな時間をピットクルー談義で過ごした

もったいないけど、
切っちゃおうよ



ピットクルー顔の特注ケーキ。
もったいないからこのままにし
ておきたいところだが、暖かさ
にだんだんラインが崩れてき
ちゃったので...



「食べられるかなあ」と前日を反省する海老ちゃん
(左)だったが、食べ始めたら胃袋が元気になった
ようで、そのあと完全復活。



焼きそばだってお手の物。味つけも完璧だった。
WAKOSの営業さん(休日だったのでは?)まで巻
き込んだのバーベキューとなった。



網の上にはエビをは
じめとするおいし
そうな食材がずらりと
並ぶ。取材に行っ
てるんだか、ごちそう
になりに行ったんだ
かわからない?



「もう食べられません」のあとはお店の前で記念撮影。じつ
はこのあと、サプライズプレゼントが。それにしてもま
ったりすぎるミーティングだった? 楽しかったけど!

愛らしいまんまるライトで、ひ
と目で「ピットクルーレーシング」
と認識してもらえる。そんな大
ヒット&ロングセラーエアロをま
つたら、ロードスター人生も華や
かなものになる。しかも、ミーテ
ィングで同じ顔に出会ったら、声
をかけずにはいられない。そこで、
ピットクルー顔で集まろう、とい
うことになった。

やらみなさんは前夜祭を楽しんだ
ようすが強うかがえるゾ。
集まって何をするかといえば、
「そりゃバーベキューしかない
でしょう」と上園代表のどや顔。
よく常連さんとバーベキューをや
っているようで、みんなして手慣
れているところが微笑ましい。
味つけも焼く順番も完璧だし、
ついでにえば片付けまでが流れ
るような運びだった。心配された
天候も問題ないどころか、季節外
れの暑さに運転放棄してプッシュ

といきたいところだった。
参加者のクルマを並べてみる
と、一気にテンションアップ。あ
つという間に「撮影会」の会場と
化してしまった。
同じピットクルー顔のはずなの
に、それぞれ違っている。もちろ
んベースがNAかNBで異なるの
だが、オーナーがプラスした個性
によって1台1台にオリジナリテ
ィがプラスされる。またこんな機
会を作ってピットクルー顔が一堂
に会するというのは?



●ピットクルーレーシング
三重県鈴鹿市道伯2-10-5
☎0593-78-7444
<http://www.pitcrew-racing.com/>



ピットクルー顔のロードスターを手に入れて2年ほど。少しずつ自分らしさをプラスして、愛着もどんどん増していく。オーバーフェンダーを装着するのを楽しみにしている。

後藤友成さん



クラシカルな内装でまとめている。センターパネルも自由度がハンパない。きまりごとがいっさいないぶん、センスも大切になってくる。



フェンダーダクトもメッキのクラシカル風にまとめている。メッキなのにどぎつく感じないのはフロントフェイスの個性だろう。



タテ目のテールランプに他車種のクラシックエンブレムが。まったく違和感なくマッチしている。ボディラインのブラックとメッキのバランスが◎。



ピットクルー顔が気に入って 2年ほど前に購入しました

「この顔が好きで。出たばかりのころはとうてい手が届くような状態になくて。ようやく買えたという感じです。もうネットオークション見たり、中古車情報誌なんかも見まくりました」というほどの惚れ込みよう。

これが初めてのロードスターとなり、せっかくだからと8月(2014年)に意を決してピットクルーを訪ねてみることにしたら、なんとタイミング悪く臨時休業。

「上園さんが出かける直前だったんですよ。それが初対面でしたね(笑)。それからちょこちょこいじっています」。

リアフェンダーキットを探してきて、自分で取り付けたりと購入時のスタイリングから少しずつモディファイされている。オーバーフェンダーを取り付けたいと考えており、ネットオークションをこまめにチェックしている。近場なら取りに行く気まんまん。



北川裕司さん

早いところバックランプを付けて欲しいと頼んでいるが、上園さんの重い腰がなかなか上がらないまま2年経過。ここは北川さんがプッシュするしかなさそう。



センター出しで出口がデュアルになっている。他にないデザインで思わず目をひく。サウンドも心地良く気に入っている。



仕切りのように張り巡らされている補強バー。「これはどうしても付けたかったアイテムです」というほど思い入れたっぴり。



ただのお客さんを超えた？ 近所なのでよく遊びに行く常連さん

ピットクルーでは週末の夜だけバーがオープンするのだが、近所なのでそこにも顔を出すという北川さん。ずっとNBでピットクルー顔にしたいと考えており、ようやく完成したのが昨年の夏だ。

「以前はNAに乗っていました。近所なのでもちろんショップの存在は知ってました。でもなんか入りづらい雰囲気があった」と。今ではもうスタッフであるかのようなお付き合いっぷり。

ミーティングの準備をテキパキこなす姿はもう、スタッフ以外の何ものでもないような……。今の外観、インテリアには十分満足しているのだが、唯一の不満を挙げるとすると、

「バックランプを付けたいとずっと上園さんに言ってるんですが、やってくれないんです(笑)」。

これが付けば北川さんのピットクルー化はさらに前進するのだ。早く作業してあげて！

PIT CREW FACE MEETING



海老原健一さん

スポーツもするけど、飲むのも好き。ピットクルーミーティングの前夜祭では、相当楽しい時間を過ごしたようだ。



コブラシートもこだわりのチョイス。ピットクルー顔にする人は、こうしたいというビジョンを持っているようで、ぶれない気がする。



ボンネットを開けるとNBだったとわかるのがなんだか不思議。いつもキレイにしているのは屋内保管だけが理由ではないだろう。



ボルシェのターボエンブレムがさりげなく埋め込まれている。ドレスアップのいち手法として取り入れてみたいワザである。



最近オイルを食うようになってきたがターボ仕様は外せないポイントなのだ

さまざまなミーティング会場で姿をみかける「海老ちゃん」。NBでのピットクルー顔の代表ともいえる存在感。

「もうピットクルー顔決め打ちですよ。この顔にBMWミニのリキッドイエロー、この組み合わせですよ(笑)。HKSのボルトオンターボ仕様なんですけど、中古で7年も乗っているの、そろそろ手を入れたい、でしょうか」。

ブーストはコンマ4kg/cmほどかかっていて、計測はしたことがないけれど、183馬力ほどは出ているだろうという話だ。

しかし、このピットクルーを長くきれいに維持するために、都心でありながら屋根付きの駐車場を借りているほど溺愛している。とはいえこの出費は予算計上(！)されている。都市部で趣味のクルマを持つというのはなかなかタイヘンなことなのだ。もちろん「一生乗る」でしょ？



「おいおい、マジだよ」そりゃそうだ。勝負ごとには真剣になってしまうのだから。



ピットクルー顔のメンバーのみに配布されることになっているキーホルダー。どんどん増えていくといいね。

ピットクルー顔のシリアル入りのキーホルダー贈呈

ミーティングが終わったあとは、作っばかりのピットクルーレーシングの特製キーホルダーの授与。シリアルナンバーが入っているので、だれがナンバー1を獲得するのか？ ジャンケンなんてあまちゃんろい方法ではなく、ダーツの得点で選ぶことに。大人げない(?)くらいマジになっている姿に、ピットクルー愛を感じずにはいられない。



海老ちゃん僅差でGET。ま、ナンバーがいくつでもピットクルー顔のキーホルダーに愛車のキーをセットできるだけで幸せというものなのだ。



パーツ逸品物語

出光興産編

文：山本晋也 カメラ：大西靖

エンジンオイルを選ぶ際に「高価であれば安心。数字が大きいほどいいものだ」と思っている人が多いだろうか。とくに純正オイルについては、「最低限の性能であって、もっといいものがあるはずだ」ととらえていないだろうか。しかし、エンジンを開発しているエンジニアに聞けば「純正オイルがベストの選択です」と答えが返ってくることが多い。

そこで、マツダをはじめ多くの自動車メーカーの工場充填油や純正オイルを開発している出光興産のエンジニアに、純正エンジンオイルが生まれるまでをうかがうことにした。

出光興産といえば、1991年にマツダがル・マンを制したときの787Bのロータリーエンジン用オイルを供給したほどマツダと深い関係にあり、また最近ではニュルブルク

リンクの24時間耐久レースに参戦したNCロードスターも出光のエンジンオイルを使っている。マツダ純正オイルの成り立ちを知るのに、これほど最適な取材相手はいない。

訪れたのは、千葉県にある出光興産株式会社営業研究所。その歴史のほとんどすべてにおいて、エンジンオイルに代表される潤滑油に関わっている出光興産が、1968年に開設した営業研究所は、営業という名前が付いているものの、純然たる研究所であり、世界的にも珍しい潤滑油に特化したラボとなっている。

「なぜ『営業』と付いているのか」といいますと、自動車メーカーをはじめとしたお客様の課題を発掘し、解決するという姿勢で潤滑油を開発しています。お客様とともに開発することとが『営業研究所』のポリシーなの



出光興産株式会社
営業研究所 内燃機油グループ
グループリーダー
鎌野秀樹さん(49歳)

「食用以外の油はすべて研究しています」という営業研究所において、エンジンオイルをはじめ内燃機油のグループリーダーを務める。

です」と答えてくれたのは、内燃機油グループのリーダー、鎌野さんだ。

さて、エンジンオイルの役割についてあらためて整理しよう。説明いただいたのは、内燃機油グループで、マツダの純正オイルを担当している原山さんだ。

「エンジンオイルの役割は大きく7つあります。まず出力損失を防ぐための減摩作用、そして機械を摩耗から守るための減摩作用。同じ減摩作用ですが、流体潤滑領域と境界潤滑領域とに分かれており、異なる内容です。そして、レシプロエンジンでいえばピストンとシリンダー間などの密封作用は性能を左右します。さらに、ピストンやターボチャージャーなどを冷やす冷却作用や、エンジン内部にオイル由来の汚れ(スラッジ)が付着することを防ぐ清浄・分

散作用も担っています。腐食防止作用、酸中和作用も重要な役割です。」

こうしたさまざまな機能を実現するためには、ベースオイルに添加剤を加えることがキーとなる。いまや、どのような配分で添加剤を加えるかが、エンジンオイルの開発だといっても過言ではない。そこにはトレードオフの関係も出てくるという。

「私は、マツダのレネシスエンジン

(RE)用オイルの開発を担当したことがあります。そこで問題となったのが、スピッツバック現象です。これはオイル由来のスラッジが付着することで、ローターとハウジングのクリアランスを管理しているアペックスシールの動きを邪魔して、吸気側に燃焼した炎が漏れる現象でRE特有の問題です。レネシス用には化学合成油を使いましたが、スピッツバック現象に対応するためには、通常のレシプロエンジンとは異なる添加剤のブレンドが必要でした。ただ、エンジンオイルを開発する立場としては、そうしたユニークなエンジンとを相手にしたのはいい経験ですし、いまでは楽しい思い出です」と語るの、大ベテランの山田さんだ。

「そうした特殊なケースに対応できるのも、『コンポーネント技術』とい



出光興産株式会社
営業研究所 研究業務グループ
グループリーダー
山田 亮さん(57歳)

レネシス用エンジンオイルの開発経験もあり、787Bなどに使われたレーシング仕様の開発時期も知るマツダと関わり深い大ベテラン。



出光興産株式会社
営業研究所 内燃機油グループ
原山 貴登さん(30歳)

現在、マツダ向けのオイル開発を担当する若きエンジニア。ニュルブルクリンク耐久でNCロードスターが使ったことも教えてくれた。

日本車として唯一・マンを制したマツダ787Bには、出光のエンジンオイルが使われていた。もちろんレーシング用の専用品である。



う設計思想によっているからと考え
ています。国外のオイルメーカーで
はパッケージとなった添加剤をベ
ースオイルに入れることで性能を出
そうとする傾向にあります。出光で
は添加剤のひとつひとつを吟味、メ
ーカーやエンジンの要求に合わせて

細かくブレンド比率を変えていま
す。例えるなら市販のルウでカレー
を作るか、香辛料を別々に鍋に入れ
てカレーを作るかといった違いでし
ようか」というのは鎌野さん。
「レース用オイルなどは、レースデ
イスタンスだけの耐久性があればい



高回転まで使う4ローターエンジン搭載のマツダ787B。
そのフェンダーには「IDEMITSU」のロゴが確認できる。

いので、耐久性を犠牲にしても、他
の性能を上げるといったブレンドも
可能ですが、市販ではそうはいきま
せん。一部にはトレードオフの関係
もありますので、いくつもの要求性
能を満たすためには『コンポーネン
ト技術』による開発は効果的なの
です」と山田さんは説明する。
ところで、燃費性能へのニーズが
高まってからエンジンオイルへの要
求レベルは上がっている。1980
年代には10W-30といった粘度が標
準的だったエンジンオイルは、どん
どん柔らかくなり、いまでは0W-
20でも硬い方で、粘度表示されてい
ないものの0W-8相当といったオ
イルも純正採用されている。
「粘度を下げるということは、オイ
ル消費は多くなりますし、油膜も切
れやすく、減摩作用を確保するのが
難しくなります。とくに流体潤滑領
域は低粘度の影響を受けやすいので
すが、だからといって耐久性に難が
あるようでは製品として通用しませ
ん。こうした相反する性能を実現す



ル・マンを制したエンジンオイルは、いまも研究所で大事
に保管される。もちろん、レース中のオイル交換はなく、
補充だけで24時間を耐え抜き、エンジンを守ったのだ。

るのが、適切な添加剤のブレンドで
あり、我々の『コンポーネント技術』
というわけです。
さて、マツダ以外の自動車メーカ
ーとも取引があるであろう出光だ
が、マツダのエンジンオイルに対す
る要求は、どのようなものなのだ
ろうか。
「比較的、実現可能なオーダーをさ
れるメーカー様もあれば、突飛なオ
ーダーをされるメーカー様もありま
す。その中で、マツダ様のイメージ
をひと言であらわせば『つきぬけた
目標を提示』される傾向を感じます。
やはり、内燃機関の将来に対して高
い目標を持っていられるからこそ、
エンジンオイルへの要求レベルの高
さにもつながるのでしょう」。
なるほど、マツダの純正オイルは、
そうした厳しい要望に応えた末に生
まれているというわけだ。だからこ
そ、エンジニアは純正オイルへの自
信を示すのであろうし、ユーザーと
しては、もっと純正オイルをリスパ
ェクトすべきだ。

最後にエンジンオイルの選び方な
どについてお教えいただいた。
「まず粘度については純正オイルで
指定する数値を選んでください。指
定値が10W-30であれば、柔らかく
するのではなく、指定粘度で最新の
オイルを選ぶのがベストです。また、
エンジンオイルというのは有機物で
すから、そのまま放っておいても傷
みます。とくに短距離ユースのよう
な使い方では走行距離以上に負担が
かかりますから、きっちりとしたサ
イクルでの交換が重要です」。



潤滑油を専門とする出光興産・営業研究所。今回のインタ
ビューは、秘密の多い、その研究所内で行われた。

われら

大学自動車部



法政大学自動車部
小金井キャンパス

部員数:11名
本日のメンバー:7名

日本各地にある大学の「自動車部」には、ロードスターオーナーが多数存在する
勉学に励みつつロードスターライフを満喫する学生たちをピックアップするこのコーナー
「若者ミーティング」で声をかけてくれた、東京の大学にスポットを当てて紹介しよう

50年近い歴史を持つ法政大学自動車部は 充実した環境でメカいじりも走りも満喫

日	月	年	部員	予定
1	10	2018	部員	予定
2	10	2018	部員	予定
3	10	2018	部員	予定
4	10	2018	部員	予定
5	10	2018	部員	予定
6	10	2018	部員	予定
7	10	2018	部員	予定
8	10	2018	部員	予定
9	10	2018	部員	予定
10	10	2018	部員	予定
11	10	2018	部員	予定
12	10	2018	部員	予定
13	10	2018	部員	予定
14	10	2018	部員	予定
15	10	2018	部員	予定
16	10	2018	部員	予定
17	10	2018	部員	予定
18	10	2018	部員	予定
19	10	2018	部員	予定
20	10	2018	部員	予定
21	10	2018	部員	予定
22	10	2018	部員	予定
23	10	2018	部員	予定
24	10	2018	部員	予定
25	10	2018	部員	予定
26	10	2018	部員	予定
27	10	2018	部員	予定
28	10	2018	部員	予定
29	10	2018	部員	予定
30	10	2018	部員	予定
31	10	2018	部員	予定

月ごとの予定はガレージ内にある黒板に書かれている。部員にちゃんと用件が伝わるようになっていくのだ。

クルマだけではなくカートやバイクなども、気付いたらどんどん増えている。部員が置いていくものが大半。



法政大学は小金井、市ヶ谷、多摩にキャンパスを有している。多摩以外のキャンパスには自動車部的な存在があるという。今号で紹介する小金井キャンパスの自動車部は、正確には「自動車研究会」という歴史ある部である。そもそも、取り上げることになったきっかけは、若者が集うミーティングの取材で、編集部が声をかけてもらったことにある。これまで地方都市の大学だったが、ここに来て都内の大学に白羽の矢が！「自動車研究会は50年近い歴史があるんです。卒業した先輩が遊びに来てくれることもありますし、今年は新入部員が4人入りしました」と小堀さん。大半は理系の学生なのだが、新入部員には文系も混じっており、多彩な個性を有することになった。

とにかく設備の充実ぶりにビックリ。これまで取材した自動車部は、サークル的なアットホームさが漂っていた。が、ここはセキユリティシステムも完備した都会の施設の中にあつてガレージもしっかりした建物の一角にある。とはいえ、活動内容はこれまで紹介した大学と同様に、部車でレースに出たりと、走ることを楽しんでいるのだが…。「エンジンなんかは譲ってもらったり、近所の整備工場に協力してもらってクルマいじりしています。いろいろなアドバイスもらってますよ(笑)。文化祭のときには、グランツリースモをやって子供に遊んでもらいました。また卒業しても交流のある先輩とのバーベキューなども年1回行っています。そこではもつぱらクルマオフ会みたいになりますね」とメンバー。先輩には就職の参考になるようなアドバイスをもらったり、思わぬ本音を聞くこともあるようだ。



ポルシェブルーに魅せられて購入 走るのがめちゃくちゃ楽しい！

「本当は学生フォーミュラをやりたいかったですよね。でも自動車部に入ることを決めて入学しました。父親がF1好きだったので、影響されてクルマ好きになりました。初めての愛車がこのNBになります」。父親はまさに「プロスト・セナ」時代のF1黄金期をファンとして過ごしており、その熱が息子である顕さんに伝わったということだろう。

愛車購入の際、シルビアも候補にあった。しかし、パーツの多さでは群を抜くロードスターに決定したというわけ。それから軽井沢といったビッグミーティングに参加するなど、正統派(?)ロードスター道を行く。最近では、マツダ関係のイベントを手伝ったり、バイトするまでに至る。また「マツ耐」ではドライバー助っ人にまで借り出されるほどの人気っぷり。すっかりロードスターにはまってしまっているのだ。レーシングカーを作りたいという希望に、こうした人脈が生きてくるかもよ！

フェルリッドにはプリントシートを貼り付けている。さまざまな種類のプリントがネットで購入できるので、ワンポイントにおすすめ。

今どきのツールを使いこなしつつ、見た目はクラシカルなオーディオをセットする。これこそが今風ってこと！

理工学部 3年生
小堀 顕さん
年々早々の「オートサロン」では、関係者風にマツダ付近のブースにスーツ姿で立っていた。お手伝いのごことで就職前のいい経験だったのでは？



遊び心たっぷりのステッカー類も貼付されている。ガレージ茶畑はカートシヨッブで、部にカートがあつてロードスター同様に楽しんでいる。



シートはボディカラーに合わせたブルーのレカロ。パーツはいたたくへんか激安で入手して、学生ながらもカスタムを楽しんでいるのだ。





立派なツールボックス、さぞかし中は整理整頓されているだろうと思ってみたら：そうでもなかったりして。もっと使いやすくしたほうがよいのかと。



卒業生からの贈り物は、つねに意識できるように(?)配慮されている。ヒモは空気をチェックするためにクルマに付けたもの。

トルク設定 早見表

項目	単位	値
エンジン	Nm	10.0
トランスミッション	Nm	15.0
サスペンション	Nm	20.0
ブレーキ	Nm	25.0
ステアリング	Nm	30.0
タイヤ	Nm	35.0
ホイール	Nm	40.0
エンジン	Nm	45.0
トランスミッション	Nm	50.0
サスペンション	Nm	55.0
ブレーキ	Nm	60.0
ステアリング	Nm	65.0
タイヤ	Nm	70.0
ホイール	Nm	75.0
エンジン	Nm	80.0
トランスミッション	Nm	85.0
サスペンション	Nm	90.0
ブレーキ	Nm	95.0
ステアリング	Nm	100.0
タイヤ	Nm	105.0
ホイール	Nm	110.0
エンジン	Nm	115.0
トランスミッション	Nm	120.0
サスペンション	Nm	125.0
ブレーキ	Nm	130.0
ステアリング	Nm	135.0
タイヤ	Nm	140.0
ホイール	Nm	145.0
エンジン	Nm	150.0
トランスミッション	Nm	155.0
サスペンション	Nm	160.0
ブレーキ	Nm	165.0
ステアリング	Nm	170.0
タイヤ	Nm	175.0
ホイール	Nm	180.0
エンジン	Nm	185.0
トランスミッション	Nm	190.0
サスペンション	Nm	195.0
ブレーキ	Nm	200.0
ステアリング	Nm	205.0
タイヤ	Nm	210.0
ホイール	Nm	215.0
エンジン	Nm	220.0
トランスミッション	Nm	225.0
サスペンション	Nm	230.0
ブレーキ	Nm	235.0
ステアリング	Nm	240.0
タイヤ	Nm	245.0
ホイール	Nm	250.0
エンジン	Nm	255.0
トランスミッション	Nm	260.0
サスペンション	Nm	265.0
ブレーキ	Nm	270.0
ステアリング	Nm	275.0
タイヤ	Nm	280.0
ホイール	Nm	285.0
エンジン	Nm	290.0
トランスミッション	Nm	295.0
サスペンション	Nm	300.0
ブレーキ	Nm	305.0
ステアリング	Nm	310.0
タイヤ	Nm	315.0
ホイール	Nm	320.0
エンジン	Nm	325.0
トランスミッション	Nm	330.0
サスペンション	Nm	335.0
ブレーキ	Nm	340.0
ステアリング	Nm	345.0
タイヤ	Nm	350.0
ホイール	Nm	355.0
エンジン	Nm	360.0
トランスミッション	Nm	365.0
サスペンション	Nm	370.0
ブレーキ	Nm	375.0
ステアリング	Nm	380.0
タイヤ	Nm	385.0
ホイール	Nm	390.0
エンジン	Nm	395.0
トランスミッション	Nm	400.0
サスペンション	Nm	405.0
ブレーキ	Nm	410.0
ステアリング	Nm	415.0
タイヤ	Nm	420.0
ホイール	Nm	425.0
エンジン	Nm	430.0
トランスミッション	Nm	435.0
サスペンション	Nm	440.0
ブレーキ	Nm	445.0
ステアリング	Nm	450.0
タイヤ	Nm	455.0
ホイール	Nm	460.0
エンジン	Nm	465.0
トランスミッション	Nm	470.0
サスペンション	Nm	475.0
ブレーキ	Nm	480.0
ステアリング	Nm	485.0
タイヤ	Nm	490.0
ホイール	Nm	495.0
エンジン	Nm	500.0
トランスミッション	Nm	505.0
サスペンション	Nm	510.0
ブレーキ	Nm	515.0
ステアリング	Nm	520.0
タイヤ	Nm	525.0
ホイール	Nm	530.0
エンジン	Nm	535.0
トランスミッション	Nm	540.0
サスペンション	Nm	545.0
ブレーキ	Nm	550.0
ステアリング	Nm	555.0
タイヤ	Nm	560.0
ホイール	Nm	565.0
エンジン	Nm	570.0
トランスミッション	Nm	575.0
サスペンション	Nm	580.0
ブレーキ	Nm	585.0
ステアリング	Nm	590.0
タイヤ	Nm	595.0
ホイール	Nm	600.0
エンジン	Nm	605.0
トランスミッション	Nm	610.0
サスペンション	Nm	615.0
ブレーキ	Nm	620.0
ステアリング	Nm	625.0
タイヤ	Nm	630.0
ホイール	Nm	635.0
エンジン	Nm	640.0
トランスミッション	Nm	645.0
サスペンション	Nm	650.0
ブレーキ	Nm	655.0
ステアリング	Nm	660.0
タイヤ	Nm	665.0
ホイール	Nm	670.0
エンジン	Nm	675.0
トランスミッション	Nm	680.0
サスペンション	Nm	685.0
ブレーキ	Nm	690.0
ステアリング	Nm	695.0
タイヤ	Nm	700.0
ホイール	Nm	705.0
エンジン	Nm	710.0
トランスミッション	Nm	715.0
サスペンション	Nm	720.0
ブレーキ	Nm	725.0
ステアリング	Nm	730.0
タイヤ	Nm	735.0
ホイール	Nm	740.0
エンジン	Nm	745.0
トランスミッション	Nm	750.0
サスペンション	Nm	755.0
ブレーキ	Nm	760.0
ステアリング	Nm	765.0
タイヤ	Nm	770.0
ホイール	Nm	775.0
エンジン	Nm	780.0
トランスミッション	Nm	785.0
サスペンション	Nm	790.0
ブレーキ	Nm	795.0
ステアリング	Nm	800.0
タイヤ	Nm	805.0
ホイール	Nm	810.0
エンジン	Nm	815.0
トランスミッション	Nm	820.0
サスペンション	Nm	825.0
ブレーキ	Nm	830.0
ステアリング	Nm	835.0
タイヤ	Nm	840.0
ホイール	Nm	845.0
エンジン	Nm	850.0
トランスミッション	Nm	855.0
サスペンション	Nm	860.0
ブレーキ	Nm	865.0
ステアリング	Nm	870.0
タイヤ	Nm	875.0
ホイール	Nm	880.0
エンジン	Nm	885.0
トランスミッション	Nm	890.0
サスペンション	Nm	895.0
ブレーキ	Nm	900.0
ステアリング	Nm	905.0
タイヤ	Nm	910.0
ホイール	Nm	915.0
エンジン	Nm	920.0
トランスミッション	Nm	925.0
サスペンション	Nm	930.0
ブレーキ	Nm	935.0
ステアリング	Nm	940.0
タイヤ	Nm	945.0
ホイール	Nm	950.0
エンジン	Nm	955.0
トランスミッション	Nm	960.0
サスペンション	Nm	965.0
ブレーキ	Nm	970.0
ステアリング	Nm	975.0
タイヤ	Nm	980.0
ホイール	Nm	985.0
エンジン	Nm	990.0
トランスミッション	Nm	995.0
サスペンション	Nm	1000.0

ルールをちゃんと守るよう
に注意書きがでかかどと貼
ってあった。決めごととは守
ってもらわないと、収拾が
つかなくなるな。

工具を借りる
人は工具箱の
横の紙に日付・
名前・工具名を書いて下
の欄に記入する

以前走っていた部車のドア
には、車検ステッカーがた
くさん。残念ながら参加し
ていたレースが開催されな
くなってしまったとか。



家にクルマがなくても生活できるので これが我が家で唯一のクルマになります！

じつは市ヶ谷キャンパスの学生で、しかも文系という変わり種。楽しいクルマを求めてロードスター購入に至ったのだ。
「もともと家にクルマがないので、実用性を重視しなくてもよかったんです(笑)。いろいろ候補はありましたが、価格なども考慮して決めました。FRなら自動車部的にもOKかと」。初の愛車であるが、思いきって個人売買で購入している。自分で3人めのオーナーになるのだが、2人めも学生だったという。購入時で21年落ち(!)とはいえ、走行距離が少なめだったのがポイント。ハードトップ仕様になって1年にほどになるが、その理由がなんとも。
「ソフトトップのスクリーンがもうダメで、自分で修理したんですよ。でもあの大雪で破壊されちゃって、そこから猫が入ってきて(爆笑)。もうシートとか毛がすごくて」というせっぱ詰まったもの。知らない間にホイールも3セット所有するほど、のめり込んでいる真っ最中。

マフラーは爆音タイプのため、普段はサイレンサーを装着して走っている。が、それでも十分に存在感があるとか。



サーキット走行をするため追加メーターは有効な情報源。センターに取り付けてあるので、視認性も抜群だ。



経済学部 3年生
星崎大雅さん
サーキット走行もするようになった。「他人のライン取りをマネして走ってたら、失敗しちゃうんだよ」と、これから腕を磨くという段階だ。



追加メーターやフルバケットシートなどは装着された状態で購入した。エンジンルームにもいくつかのアフターパーツがセットアップされている。



パロディステッカー。一見、NAになんて? と思ってしまった。スパルタンな見た目とびつたりマッチしているよ、この悪そうな1ドクロ。

FC3Sを購入するつもりが予算的にNG 部員仲間に勧められてNBを購入した

部長っす。このNBに乗る前、先輩OBから購入したFC(RX-7)に乗っていたのだが、エンジンプローしてしまい、クルマの買い替えをすることになった。「またFCに、と思ったんですけどお金かかるし、エンジンにお金がかからないクルマがいいかな〜と。NAを検討していたんですが、FCの件(親にだまされて購入してた)もあって、もう少し新しいのにしろ(笑)と。もうNA買いたって言うたら大反対でしたよ」

さすがに“だま”で購入して壊れました、では親も静観してられない。多少距離は走っているが、NBにしておいて正解だったはず。サスペンションなどはノーマルのままで、ホイールは部員仲間の小堀さんからのおさがり。同じ車種に乗っていると、こうしたパーツのやりとりができるというメリットもある。クルマにお金をかけられない学生の身分にとっては、これはなかなかのメリットなのでは？

昨年9月にはメディア対抗レースを見に行ったり、軽井沢にも足を運ぶなど積極的に活動中！



理工学部 3年生
篠木紀孝さん

「まだ就活やってない…」と、ボロッと行ってたけど大丈夫か。部長だけに新人部員も引っ張って、いずれはOBとして緑の下の力持ちにならないと。



ワークのホイールは小堀さんからの譲られパーツ。FC時代の名残はシフトノブだけ。ロールバーを処分してパーツ代にしちゃえば？

ブリッドのパープルのフルバケットシートがセットされていた。見た目はナンだがホールド性はバッチリだ。



インプレッサに乗りたくて 親ローンお願いしました！

1年生なのに、部員のなかでいちばんのハイスペック。通称「涙目」のインプレッサ(GDB)は、もちろんWRブルー。「親もクルマ好きなんで、理解はあるほうだと思います。13万km近いんですが、ホイールもサイドスカートもマッドフラップも買ったときから付いていましたね」

せっかく部に入ったので、何かしらやりたいと思っているやる気満々の新人。これからサーキットも走ってみたいと思っているようだが、いきなりインプで臨むか？



理工学部
1年生
永井信一郎さん

STIバージョンだけに大型スポイラーがセットされているが、GTウイングの装着も考えている。トランクごと交換できるようにしたい。



買ったときからこのスタイリングだったのはラッキー。とはいえ、ダート走る気はないようだ。



スポーツ走行にふさわしいレカロのリクライニングバケットシートがセットされている。シフトまわりもリフレッシュされて年式を感じさせない。ドライブレコーダーのセットも検討中とか。



オーディオ重視のはずが いつの間にかスパルタンに

こちらはNAエンジンのMR2(SW20)で、カートをやっている知り合いから購入したものである。

「なんかオーディオに凝っていて、いろいろ手を入れてたみたいなんですよ。最初はそのまま乗ってたけど、いろいろやってたらこうなってきました(笑)」

外装は一見「アドバン」だがそうではなく、なんと缶スプレー(!)でボンネットやバンパーを塗装したのだ。メーカーオリジナルカラーはルーフの赤い部分だ。



理工学部
1年生
高原裕史さん

自動車部に入ったルーキー1年生。いちばん学生っぽいクルマいじりをしている。自分でいろいろやってみることが大事だからね！



①リクライニングバケットシートは快適そうだが、マット類はなにもないので、夏は暑く冬は寒い。ロールバーがボンレスハムみたいになっている。②まだいじっている途中なのでシフトリンケージもむき出し。前オーナーはビックリしていることだろう、この姿に。

NAエンジンだが、マフラー出口の口径はだれにも負けないくらい。



OBに譲ってもらった このMR2が初の愛車です

97年式のMR2(SW20)はターボ車で、車高調、新品のリアタイヤが2本もついていて10万円だったというから、かなりお得なお買い物。これも自動車部に所属していたからこそこのメリット。スポーツカーとして高いポテンシャルを持つSWも、最近ではあまり見なくなりました。

「乗り始めて2年になります。シートも先輩のお下がりで、最初からバケットタイプです。おもに街乗りと峠を楽しんでいます」とスポーツカーライフを満喫。



理工学部 4年生
狩野浩平さん

まもなく卒業となるが、今度はOBとして顔を出して欲しいところ。自動車部にはもう1台SW20がいて、刺激があってよかった。

新品タイヤとともにうれしいのがフルバケットシートが装備されていたこと。コンディションもいいので、相当お得だったといえる。



キーは自分でアレンジしたもの。スナップオンはよくあるので、と選んだ工具はなかなかグリップがよくて、イグニッションを回すのが心地いい。



歴史のある自動車研究会の過去資料には 先輩たちの優れた技術&頭脳が！



ガレージだけではなく各部に部屋も用意されている。これがまたちょっとした企業並みのセキュリティが整う。あまり広くはないが、徹夜になっても過ごせそう！
ここには資料などが置かれているのだが、先輩が作っていた小冊子のバックナンバーや、モノクロの写真なども「過去資料」として保管されている。その中を見てみたら、まだ「学生フォーミュラ」なんて行われるずっと前なのに、自分たちで設計したフォーミュラ

カーを走らせた形跡が残っている。これには現部員も感心しきり。ちなみに20年くらい前には女性部員もいたというウワサも。
各キャンパスに自動車部的な存在はあるが、特色がそれぞれあるそう。たとえば市ヶ谷の技術連盟では大会に出ることがメイン。研究テーマを決めてレースに出たりなど、動向が気になるところ。実際に交流はないようだが、やってみたら楽しそう。「他の校舎に行くことないし(笑)」ごもっとも。



自分たちで製作した冊子「びすとん」は、古いもので40年以上も前の日付が確認できた。パイプフレームで作ったフォーミュラカーの設計図と走らせた写真も資料箱に入っていた。貴重な資料だから、きちんと保管しておかないと。



あまり広くない部屋には作りかけロードスターモデルが。完成するにはいつになるやら。

大学らしく部室の入口には啓蒙チラシが置かれていた。他の部の部屋がマンションのようにずらりと並んでいる。



参加者募集

これまで長野の信州大学、静岡県静岡大学、新潟県の新潟大学、そして東京都の法政大学と紹介してきた。「うちの大学にも自動車部あるよ」「ロードスター乗りがけっこういるよ」→だから取材に来て、というみなさんから

メール：info@roadsterbros.com

の情報をお待ちしております。またショップのみなさんからの「うちに出入りしている学生取り上げてやってよ」という依頼でも喜んで。遠慮せず、じゃんじゃんメールくださいね！

Presents

ほかでは手に入らないプレゼントが登場

THANKS DAYに行けなかったみなさんにも
プレミアムグッズをプレゼントしちゃおう!



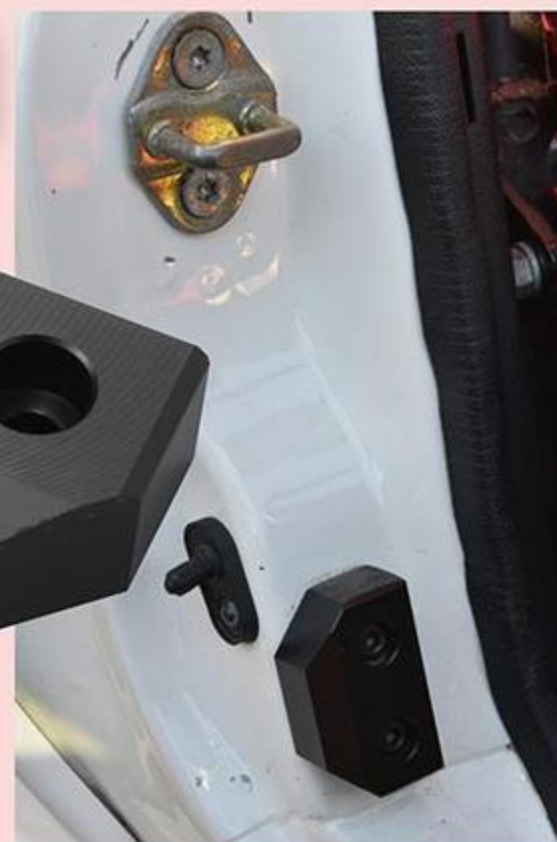
THANKS DAY in JAPAN SPECIAL PRESENT

抽選に外れてしまった人、予定が合わずに参加できなかったみなさんのために、マツダが用意した「おみやげ」セットをプレゼント。時計型ライトは会場の演出に使われたもので、何に使えるというわけではないのだが。クリスタルは東京タワーで売っているおみやげのようなもの(?)で、かなり重くてゴージャスな感じ。思わずライトアップしたくなるほどの逸品!

A
3名



B
2名



ケンオート 体Can

©ケンオート ☎022-797-4611 <http://www.ken-auto.jp/>

コチラはモニタープレゼント。実際に取り付けてどうだったか、撮影と簡単なレポートにまとめてね。必ずしもサーキット走行インプレッションは必要なし。我こそはというコメントとも応募してほしい。

応募 方法

メールでお申し込みの場合は

①希望商品 ②お乗りのクルマ ③住所 ④氏名 ⑤連絡先(携帯電話番号)
を明記のうえ、タイトル名「プレゼント希望」として送信。
メールアドレス: info@roadsterbros.com

ハガキでお申し込みの場合は

①希望商品 ②お乗りのクルマ ③住所 ④氏名 ⑤連絡先(携帯電話番号)
〒151-0071 東京都渋谷区本町6-4-5-1階
(株)ミンクス内 ROADSTER BROS編集部「プレゼント」係 まで郵送。

4月30日締め切り

国内最大級のロードスターオーナーズクラブ「RCOJ」通信

ROADSTER



これから新型NDの イベントが目白押しだ

新型ロードスターが各地のミーティングを「練り歩いて」、たくさんの人にその姿を見てもらうことができました。そして、東京オートサロンでは6月発売と公表されました。いよいよ、といった気持ちではありますが、それまでテンションが持つかどうか(笑)。でも、そんな心配はご無用です。

「THANKSDAY in JAPAN 2nd」と題したキャンペーンが始まります。

- 2月11日(水)
横浜(マツダR&Dセンター横浜)
- 2月16日(月)
大阪(クリエイティブセンター大阪)
- 2月21日(土)
静岡(ミュージオ御殿場)
- 2月27日(金)
愛知(愛知工科大学自動車短期大学)

● 3月9日(月)
愛知(フォレストヒルズ)

● 3月14日(土)

横浜(マツダR&Dセンター横浜)

開発陣とのトークセッションを中心に、ファンに満足してもらえようなコンテンツを用意しているとのこと、今から楽しみです。

2月開催分については、応募期間が経過してしまいました。3月開催分については、2月2日(月)10時から2月19日(木)23時59分まで、インターネットを通じて応募することができ、競争率がそれなりに高いと思われますので、都合のつく方は早々に申し込んだほうがいいでしょう。

さて、いよいよ車両の性能までもが情報解禁となりました。みなさんも「早く乗せろ」と思っていることでしょう(笑)。あと少しです。それまではキャンペーンに参加して気を紛らわせておきましょう。

発売は6月ですが、5月開催の軽

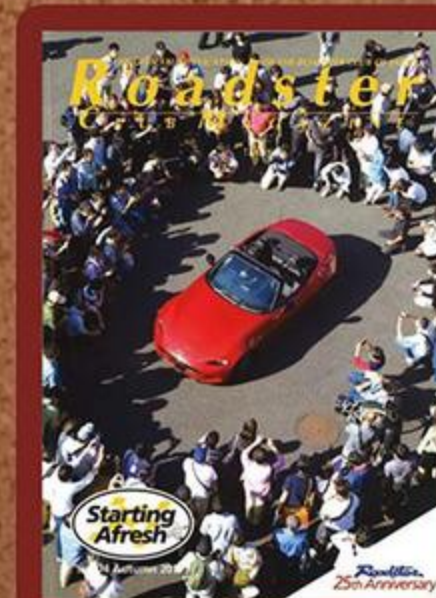


NCから開発スタッフの意志統一を図るべく「コンセプトブック」を製作している。各自の担当業務、目標などが書かれている。



イベントの応募は、http://www.roadster.mazda.co.jp/pre/thanks-day/?link_id=rs4eventまで。

井沢ミーティングには、広報車の披露ができそうですね。理想は、参加者のロードスターが4世代そろったことだったのですが、6月14日開催のオアシスミーティング以降では会場に4世代を並べられることでしょう。昨年の25周年に続き、記念すべき年となります。やがて訪れる30周年に向けて、テンションを上げていきましょう。



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。

ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*



道のNC

今号は車検で不合格が連発し、長く愛機に会っていない状態で原稿執筆に着手。なので、写真撮影をすることができず、愛車の進展報告はナシ！今後の妄想でも書いておきますか…

なぜ、車検が通らない、ちっとも乗れないじゃん

コラム連載2回目にして、早くも画像などの素材が用意できない事態に陥ってしまった。この原稿をシコシコ執筆しているのは1月下旬であるが、愛機NCを車検に出したのは1ヶ月ほど前の12月下旬のこと。

ところが20年近い付き合いになる主治

医が電話をかけてくるたびに告げるのは、「またダメだった」の非適合通知。前回も前々回も、車検でNGを食らうことなく、無事に2年に一度の儀式を通過してきたのに、いまさらどうして…。

でもまあ、愛機も2006年登録なのだから、経年劣化も思う存分進んでいるわけで、あちらこちらにガタやら欠損が発覚。とくにだいたい前に奮発したはずのスポーツ触媒のダメージが大きく、複数

の亀裂が見つかった。なんとか修理して再度チャレンジしてくれているはずだが、結局、入稿に間に合うタイミングで愛機が戻って来ることはなかった。

しかし、車検が上がってきたら、すぐまた入庫を予定している。排気系が大ダメージを受けているにも関わらず、ついカム交換を決断してしまった。いま考えれば、触媒の劣化でパワーダウンしていたと想像することができるが、注文し

たときには「んー、なんだか最近パワーが物足りないなあ。エキマニ交換やECUチューニングの恩恵にもすっかり慣れてしまったか」と、チューニングで誤魔化すことにしたのだ。

そして、前号で宣言したにも関わらず、まだ実現していないのがタイヤ&ホイールの新調。18インチのワイドサイズを装着するべく、フロントにワイドフェンダーを装着したものの、設定サイズが適合し、なおかつデザインが気に入るホイールがなかなか見つからない。何よりも先立つ予算の確保にも苦戦していたりするのだけれど…。なんせ18インチって、とっても高い！

というわけで、次号ではハイカムか18インチのどちらかの装着報告ができるはず。車検整備で出費が膨らまなければ、の話だけど。

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。サイドはポリウレタンを増やしたくなく、NC1を維持。高性能モデルに交換した。

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。サイドはポリウレタンを増やしたくなく、NC1を維持。高性能モデルに交換した。



前号で報告したフロントワイドフェンダー。とりあえずスペーサーでトレッドを広げているが、検査ではタイヤのハミ出しなどもなく、問題ナシ。元凶は劣化&破損が進んだ排気系。排ガス、音量ともにパスできなかったらしい…。



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

Nakamichi ND17

8000円(オートサロン価格)

衝撃センサーが付いているわけではなく、常時録画していて記録が書き込まれていくタイプ。マイクロSD16GBが付属されている。本体には電池が内蔵されているので、取り外しても使えるし、モード選択でデジタルカメラとしても使用可能なのだ。

問:PARTS.CO.JP
http://www.parts.co.jp



懸案材料だった(?)ドライブレコーダー 思わぬところで買い物してしまった!

最近のニュースなんか見ていると、やっぱりドライブレコーダーは重要だと思ふ。万が一だよ、自分が悪くないのに口がきけない状況になって、相手が自分に有利にことを運ぼうしたら……って考えでしちゃうわけだ。

テレビニュースにあるような「あの子は絶対悪くない」って、家族や友だちが交通鑑定人に依頼して汚名をそそいでくれればいいが、きつとないな。

そう考えると自衛するしかないわけ。だいぶ安価なものが出回っているのに、4040号と1515号に、ひとつずつ付けてもいいかな、なんて。だって5000円台で出回っているんだもん。しかし、ネットでそのレビューなどを見ると、今ひとつの評価だったりして。

そんなこんなで購入を先延ばしにしていたら、見つけてしまった。オートサロ

ンで。「使えるグッズ」を探していたら、あったのだ。それも理想的なコンパクトサイズ。ロードスターにこちゃこちゃ付けたくないから。

そして最大のビックリが「ナカミチ」のものだったこと。オーディオで有名なあのナカミチ。聞けば最近デジタル製品をやっているという。画面もきれいそうだし、価格も8000円(サロン価格)。

「買う!」とその場で購入。本体とシガーを配線つなぎ、エンジンをかければ電源が入って録画開始。エンジンを切れば録画終了。わかりやすい。

記録媒体はマイクロSD(16GB付属)で、ウインドウズでもマックでも画像を見ることができた。これ、サーキットでも使えるのかな。逆向きに付けてみるとか、ちよつとおもしろそう。どんどん使ってみようと思つた。

取り付けステーは接着タイプと吸盤タイプ。吸盤もなかなか強力なプレネイ。4040号を運転するときには付け替えればOK。いい買い物したかも。



INFORMATION SCRAP

旬なロードスターの話題、新鮮品、イベントやショップ情報など
興味深い話題満載の情報ページだ
隅々までチェックして大切な情報を見逃さないように！

EVENT

NEW

SHOP

REPORT

SPECIAL

OTHER

市街地からサーキットまで安心して使える リアルタイムでタイヤの空気圧が見える



竹澤一敏さん

「エアモニP」のモニタープレートに当選した竹澤さんから、レポートが届いた。

「取り付けについてですが、とても簡単でした。ただしネジで締めこむのではなく、ロックナットでロックするため、最終的にエア漏れがないかと不安でした。石鹸水を吹きかけて確認することで最終確認することは必須です」

そしていよいよインプレ。

「確かなデータを送ってくれますので、性能面ではまったく問題ありません。また、サーキット走行でも使用してみましたが問題なく使用できました。

効果については、いつでも簡単に空気圧を確認できるので、走り屋には最高のアイテムだと思います。空気圧を調整した場合にはロックナットで締め付けることが必須ですので、専用ツールを搭載しておく必要があります。もし、締め付けを忘れると、タイヤの遠心力で間違いなく外れて飛んでいってしまうと思いますよ。ただデザイン的に安っぽく見えると思うので、アルミ製のような仕様だと購入が増えると思います」

ていねいなレポートでした！



シックにまとめているインテリアだけに、モニターのデザインを気にするというものなずける。サーキット走行もこなすためステアリングは交換している。



ロードスターブレイズエディションで、マツダスピードのフルエアロをまとう。東名パワードハイカム、コンピュータなどエンジンにも手が入っている。



「取り付け作業自体は簡単でした。けっこう存在感があって目立ちますね。装着したまま駐車場に停めていたので、朝なくなっていないかという変な心配がありました。センサーのデザインですが、もう少し高級感を持たせてはいかがでしょうか？」

タイヤの空気圧モニター 取り付けはたったの3分

簡単な操作と見やすさが好評。タイヤのバルブに取り付けるセンサーは、長時間の停車時には送信しないため、バッテリー寿命が長い(最長で2年)。異常があるとブザー音とモニターで警告してくれる。サーキットに限らずタイヤの空気圧は気にしていきたい。

エアモニP
1万8510円(税抜)



限定車ばかりの コンパクトな規模で ちょうどいい楽しさ

マツダR&D協力のもと、「歴代限定車ミーティング」が、梅雨も明けようかという7月20日に行われた。限定車はNAがいちばん多くラインアップしており、台数も圧倒的。それでもNAからNCのオーナーが集まり、大いに盛り上がった。ミーティングの会場を提供してくれたマツダにも感謝！

しかも限定車の開発担当だった方も、はるばる広島から参加してくれたのはサプライズ。

さまざまなミーティングが開かれているが、一車種のしかも限定モデルだけというのは珍しい。それだけ限定モデルがたくさんラインアップされていたということ。今回はきつと新型ロードスターの限定モデルが早くもお目見えしているかもしれない。

ゆきさん



ロードスターが好き。M2が好き。多くの友人がM2に乗っており、交遊も含めて。

橋本風太さん



お父様(いっしょに写真に写っている方)から1028を譲り受けたとか。うらやましい、理想のカタチ。

八巻仁志さん



1028を5年前に購入し、ハタチのお祝いをして。同じオーナーの人たちと交流したかった。楽し。

中原伸一郎さん



1万2650km旅して駆けつけた。1028は私の人生の全てといっても過言ではない、喜びを日々噛み締めている。

竹内 豊さん



1028の20周年をお祝い。ロードスターのために作ったガレージは、以前本誌にて紹介された。

出来利弘さん



当時、M2 1028の新車と迷い、これを購入。1028に憧れた思いとともに、このイベントに参加。



ロードスタークラブ新潟の「オレ様」品田さんが製作したウェアも惜しみなく抽選会のプレゼントに。「お客さん、めちゃくちゃ合ってますよ」



カレンダーでおなじみのBOW。さんのイラストを片手にご満悦。



ミーティングは抽選会があるとぐっと盛り上がる。R&Dでやっているのと別のイベントみたい！



特別に作ってもらったケーキがはやってるのか、あちこちのミーティングで見かける機会が増えた。



レアな限定車ばかり並ぶと、どれがいちばんレアなのかわからなくなる！

着実に力をつけているが、予選突破は難しい

学生フォーミュラは学生の手による手作りマシンで行われる、年に一度の大会だ。日本だけではなく、海外の大学自動車部からの参加もある。自動車メーカーはもちろんアフターパーツのメーカーも協力する、かなり大

きな大会だ。ロードスターの元主査の貴島孝雄教授率いる、山口東京理科大学も数年にわたり参加し続けている。しかし、参加台数も多くライバル多数。予選を突破するのも難関に。来年こそは！



蝶々なのに何千kmも旅するアサギマダラ(この前テレビで取り上げられていた)の名を冠して。



大会は数日におよぶ。1年をこのイベントにかけるので、学生たちも気持ちは複雑!? また来年がんばろう！



2014年は25周年を記念して ニュルブルクリンクに初挑戦! 国内でも熱い戦いを展開



2014年のモータースポーツでロードスターに関する一番のトピックと言えば、やはり6月21〜22日に決勝が行われたニュルブルクリンク24時間レースへの挑戦だろう。近年は自動車メーカーも積極的に参戦していて、日本からもトヨタやスバルが継続してエントリー。1周20kmを超える難コースで24時間戦う過酷な耐久レースだ。

今回の参戦は、「マツダモータースポーツ・チームJOTA（イオタ）」として、ニュルスのレースに経験をもつプロフェッショナルに事実上の運営を委ねて実現。ドライバーは元F1ドライバーのステファン・ヨハンソンに、日本最強のロードスター遣いである加藤彰彬を加えた、実力者揃いの布陣だ。しかし今回のJOTAロードスター

は市販車に近いV3クラスで、全体で200台を超える中では一番非力なグループになる。このハンデが予選から不運をもたらし、速いクルマに囲まれたのトラブルが多発した。13台中のクラス4位で予選を通過したJOTAロードスターだが、決勝では後続のマシンからの追突などで、レース序盤から満身創痍状態に。それで

も完走を目指してドライバーやメカニック全員が奮闘するも、午前2時過ぎのアクシデントのダメージが大きく、チームはリタイアを決定した。なお2015年については現時点では情報がなく、現行NC型での参戦継続は微妙だ。でも、マツダファンとしては次に続くNDのためにも、今年もニュルへの挑戦を期待したい。

ニュルブルクリンク24時間耐久レース

この耐久レースは初開催が1970年と比較的新しいイベントだが、近年はツーリングカーの世界一を決める一戦として大盛況だ。日本からも自動車やタイヤのメーカー、プライベートを含めて多数がエントリー。トヨタは豊田章男社長自らが参加。スバルは2年連続のクラス優勝を誇る。

元F1ドライバーのヨハンソンをはじめ、地元のカウフマンやイギリスのワンメイクレースで活躍するミルデンホールなど、実力者が揃った。



度重なるアクシデントにもビットクルーは必死の修復作業でコースに戻り続けたが、決勝中の午前2時過ぎのクラッシュで万事休す。

1周約20kmの北コースは170以上のコーナーがあり、高低差も300m。1周で公道800km走行のダメージがあるという。

MFE&MFCT

MFEでは燃料補給は許されず、全開では必ずガス欠となるため、満タンで2時間30分を走り切るために各チームが作戦を立てる。



同じくMFEでは3回のピットインが義務のため、最大4名のドライバーで楽しむことも可能。とはいえ、ひとりで走り切る猛者も...



マツダ車による入門モータースポーツイベントとして、MFE(マツダファンエンデュランス)とMFCT(マツダファンサーキットトライアル)が昨年も各地で開催された。前者は2時間30分の耐久イベントで、後者は1周のベストラップを競うタイムトライアルだ。

富士チャンピオンレース

実は富士スピードウェイは、今も50台以上のマツダ車が走るホットスポット。全世代のナンバー付きで争うロードスターカップと、N1ワンメイクレースがその中心だ。N1ではコーンズからエントリーする大野俊哉選手(下の写真の#2)が念願の初タイトルを獲得した。



ロードスターカップのNA/NB混走レースは、富士チャンピオンレースでも一番の賑わいだ。写真は2014年の最終戦。



ロードスターカップのNA6で参戦7年目で初王者に輝いた山川稔選手。「JOY FASTのサポートのおかげです」と感謝。

スーパー耐久



市販車をベースに6クラスに別れて、3時間以上の長丁場で争うのがスーパー耐久シリーズだ。その最大の激戦区ST4クラスに、2014年は2台のロードスターが参戦した。ライバルはホンダのS2000やインテグラ、トヨタ86/スバルBRZにフィアット500などだ。



2014年から参戦を開始したTCRジャパンの54号車。開幕戦もてぎで6位に入賞するなど、シリーズ10位と健闘した。



2011年から参戦を続ける村上モータースの88号車。2014年シリーズは12位とやや不本意な成績に終わった。

2015レーススケジュール

富士チャンピオンレース

開催予定のレースはN1ワンメイクレース(NA6/NB6)と、ナンバー付きによるロードスターカップレース(NA6/NA8/NB6/NB8/NCチャレンジ/NCオープンの6クラスだが、NB6は2014年は不成立)。NCは各クラスのタイヤがフリーになる。

●第1戦:4月18～19日／●第2戦:5月16～17日／●第4戦:8月29～30日／●最終戦:12月5日(以上の日程は暫定のもの／第3戦:6月20～21日と第5戦:10月31～11月1日にはロードスター関係のレースは現状では開催されない予定)

ロードスターパーティレースⅡ

今年は2011年に震災復興の特別戦を開催したSUGOがシリーズに加わり、シリーズ5戦と富士の特別戦で計6回の開催を予定。2014年を基本的に踏襲するカテゴリー&レギュレーションで開催されるが、NBシリーズは今年限りの最終年となる。

●特別戦・富士:3月15日／●第1戦・SUGO:4月12日／●第2戦・筑波:5月5日／●第3戦・岡山:6月28日／●第4戦・筑波:9月5日／●最終戦・筑波:11月22日

スーパー耐久レースシリーズ

●第1戦・もてぎ(5時間):3月28～29日／●第2戦・SUGO(3時間):5月23～24日／●第3戦・富士(8時間):7月4～5日／●第4戦・オートポリス(3時間):8月1～2日／●第5戦・岡山(3時間):9月5～6日／●最終戦・鈴鹿(未定):10月24～25日

マツダファンエンデュランス(マツ耐)シリーズ

●第1戦・SUGO:4月12日／●第2戦・オートポリス:7月19日／●第3戦・筑波:11月22日／●最終戦・岡山:12月6日

マツダファンサーキットトライアル(MFCT)シリーズ

●第1戦・SUGO:4月12日／●第2戦・岡山:6月27日／●第3戦・オートポリス:7月19日／●第4戦・筑波:9月5日／●第5戦・十勝:10月4日／●最終戦・岡山:12月6日

ロードスターパーティレースⅡ

2010年の本誌創刊とともに「ロードスターパーティレースⅡ」として再スタート切ったこのシリーズも、筑波をホームコースに定着。2014年は新たに「MAZDA CUP」というNC/NB両シリーズ優勝者への賞典も用意され、利光弘文選手と高山則政選手が栄誉を獲得した。



2014年は筑波が3戦、岡山が1戦の計4つがシリーズ戦として開催。富士の特別戦も新たな試みとして開催された。



本誌VOL.06で紹介した久保直也さんは2014年から参戦の25歳(当時)。兵庫県の明石からと遠路はるばるの挑戦だ。

1月9日から11日まで、幕張メッセで「東京オートサロン2015」が開催された。マツダブースでもモータースポーツ関連の展示が行われ、初日のプレスカンファレンスではファン注目の発表もあった。

ひとつは、世界統一仕様の新型ロードスター（MX-5）で争うワンメイクレース「グローバルMX-5カップ」の開催。日米欧で2016年度から開催され、各地域の代表による世界一決定戦も予定されている。ちなみにカップカーは2.0ℓエンジンを

搭載。日本国内の1.5ℓ搭載車との違いも興味深いところだ。

もうひとつは、FIA（国際自動車連盟）の「ウィメンインモータースポーツ活動」への支援表明。要するに、もっと女性にモータースポーツに参加してもらおうという活動にマツダも協力。具体的には練習車両や場所の提供になる模様で、2月には一般公募を開始するとのことだ。

最後に新型NDのパーティレース用車両であるNRAグレードも、発売されることが確実になった。



グローバルMX-5カップを 日米欧で2016年から開催! 女性の参加にもサポートを表明



オートサロンの会場ではFIAのウィメンインモータースポーツ委員会の井原慶子さんも登壇。マツダのサポートに感謝を表明した。

新型NDの初レースは メディ耐か?

実は昨年同イベントのとき、マツダ関係者から「来年は新型でやります」という証言を本誌スタッフはゲット。それがウソでなければ、9月5日（パティレースⅡ第4戦も同時開催）に茨城県の筑波サーキットで行われる第26回メディア対抗4時間耐久レースが、新型NDの初レースとなるはずだ。これは見逃せない!



最初のレースが4時間耐久で、例年のスケジュールならライトオンとなるのも確実だ。

スーパー耐久では今シーズンもNCECが疾走!

スーパー耐久シリーズには今季も2台のNCロードスターのフル参戦が確実だ。気になるのは新型NDの参戦の可能性だが、2015年中は限りなくゼロに近い。ちなみに排気量区分では1.5ℓの新型NDは現状よりひとつ下のST5クラスになるが、ここにはNOPROデミオが今季からSKYACTIV-Dでの参戦を予定しており、身内の争いは避けたいところ。ところが、2016年から開催されるグローバルMX-5カップ車両ならば2.0ℓのため、従来と同じST4クラスでの参戦が可能だ。いずれにしても新型NDの参戦は2016年以降になると予想する。

富士マイスターの 雨宮選手で序盤は勝負!

村上モータースの88号車は、2011年から富士のN1ワンメイクレースで3年連続チャンピオンを獲得した雨宮恵司選手を、今季序盤の3戦にエースとして起用することを決定。スタートダッシュを決めて、シリーズ後半に勢いをつける作戦だ。また強豪チームのエンジニアが新たに加わるなど、チーム体制も強化される。村上代表は、「今シーズンも苦しいと思いますが、逆境でも頑張ってNDにつなげたいんです」とのこと。



TCRジャパンは 2年目でさらなる上位へ

ロードスター25周年記念ということで、昨シーズンはかなり急なタイミングで参戦が決まったのが、TCRジャパンの54号車。開幕戦の6位入賞は加藤代表が、「完走することすら奇跡に近いと思っていた…」とコメント。その後も着々と熟成を重ねつつ、シリーズ10位をゲットした。パーティレースの実績では最強コンビの小林大作選手に加藤代表、さらに近藤賢選手というドライバー布陣は今季も継続の予定だ。

中古車売買だけではなく その後のメンテナンスもOK ロードスターは特別!?

セサミは中古車店であるが、ことロードスターに対しては社長の思い入れが違ふ。そのため「ピン」とくるクルマしかオークションから引張ってこないし、逆に気になるクルマは遠方でも実際に見に行くほど。そのセサミからターボとクーペを購入し、リフレッシュをしながら維持しているお客さんがいると聞き、さっそく拝見させてもらった。

「NAに乗っていて通勤ですら楽しいと思ってました。クーペの展示車を見たときに、これカッコいいな、とくに丸目バックスが手がけているもの。調べて名古屋にある車両を、セサミの社長に頼んで引張ってもらいました。」

それからNCに乗っていたこともあったりしましたが、とにかくどのモデルもカスタムするのが楽しいです。ターボは走行距離が少ないことと、「赤」だったので買い足し! やっと乗り慣れてきたかな(笑)」とオーナーさんは「満悦」。

COUPE

30周年記念までは絶対に手放さない!



こちらはバケットといってもコブラ風。そしてフロアマットはブラック&イエロー。メーターに合わせたカラーなのだ。

クーペ号は走行していても静かなので、オーディオに手をかけようと思っているところ。現在徹底リフレッシュ中。



純正のメーターに合わせたかのようなアフターメーター。ひとつはアナログ時計になっているのがいい。意外と時計がこのポジションにあると便利だったりする。



水色のボディに映えるOZレーシングのホイール。相性は抜群と言える。これは購入後に履き替えたものだ。



ターボはカーボンを組み合わせるが、こちらはKGワークスのシルバーカーボンのエアコンリングをセットしている。

TURBO

カーボンシートを自分で貼ってスポーティに



エスケレートを2脚おごっている。気付けばレアなモデルを2台、同じように手を入れて乗っていた。



自分で貼ったカーボン調シート。こうしたDIYもちょこちょこやっているが、大がかりなメンテはセサミまかせ。



ターボモデルは走行距離が3万km足らずだった。ボディの外装色に合わせてフロアマットやステアリングをコーディネートしている。



エンジンルームはピッカピカ。保管状態のよさを物語っている。純正ターボなのでブーストのかかりはマイルドなほう。

モモのステアリングはスエードタイプ。運転するときは、フロアマットの上には透明なビニールマットを敷き、汚れないように配慮している。

恒例のイベントといえど毎回内容が異なる 来場するショップのデモ車をチェックだ



ニーレックスのテクニカルアドバイザー小田さんが、パーツの特徴などをわかりやすく教えてくれる。中には、試乗にしてみてもその場でマジカルクロスの取り付けを依頼する人もいた。

デモカー展示はニーレックス&インテグラル神戸

インテグラル神戸の安藤さんは、すっかり埼玉常連組。イベントの多いシーズンとあって、関東勢はいなかったものの、広島県からはニーレックスがデモカーのNCを持ち込んだ。話題のパーツ、ノウハウが詰まった1台で、軽井沢ミーティングでは試乗してもらおうことができなかったのが、このイベントで乗ってそのフィールを感じてもらおうということだった。



新見 誠さん

小田昌司さん

マツダの元テストドライバーだった小田さんは、新見さんとともに的確な商品説明やデモカー試乗と、忙しくお客さんの相手をしていただいた。



安藤正一さん

すっかり通い慣れた道では？ ときにはビットにも入り込んでテキパキとメカのお手伝い。さすが！

タイヤセレクトというダンロップ系のカー用品店にもかかわらず、ロードスターに注力している東大宮。昨年11月8日〜9日の週末に行われたイベントには、はるばる広島からニーレックスがお見え。自慢の剛性パーツをアピールした。

「前から声をかけられていたので、思いきって出てきました」と新見社長。そして兵庫からインテグラル神戸も参加した。

そして今回はここに本誌でおなじみ(?)の、4040号も加わった。というのは、ナックルサポートやり

アエンドトラスバーを取り付けて、お客さんの試乗車にしてみようというわけだ。そうすればNAのお客さんにも違いを体感してもらえる。

7日の土曜日は、雨が降り出しそうな状態で客足も今ひとつ伸びなかったが、日曜日はお客さんが引きも切らずにやって来た。そしてニーレックスのデモカーや、4040号に試乗してもらい、なかにはその場で取り付けていく人も。

インテグラル神戸のデモカーとともにNCを展示しているせいか、NCのお客さんが多く来店したよう

に思える。これまでNA、NBのイメージが強かった東大宮だが、イベントを重ねるうちにNCも定着してきたように思える。

春と秋に行われているこのイベント。参加するショップが変わるため、いつ来ても新鮮だ。サーキットユーザーにはおなじみのデモカーも、ストリートユーザーには新鮮だし、なかには同乗させてくれるデモ車も。日程や内容など、まめにホームページをチェックして情報を見逃さないように。タイヤだけじゃない、ロードスターオーナー御用達ショップだ。



K2レーシング改め 社名変更&移転で心機一転 気軽に立ち寄って!

富士チャンピオンレースでは、エントラントに付き添いサポートしていた「K2レーシング」。10年目の節目を迎えるに当たって、CKイノベーションと社名を変更した。そしてショップも移転して新装開店。

「ガソリンスタンド内ですが、リフトもありますし認証工場ですので、足まわり、ブレーキの作業も安心して受けていただくことができます」と藤田代表。店内にロードスター用のパーツや中古パーツ、ウエア類、グッズが置いてあるので、立ち寄ってのぞいてみるというだろう。

また富士チャンピオンレース用の車両レンタルも行っている。興味のある人は問い合わせしてみて。



店内は居心地のいいようにレイアウトされている。元はガソリンスタンドの待ち合いスペースだけあってゆったり。



ウエア類も販売している。密かな人気でこれを見に来る人もいます。カフェっぽい雰囲気です。



中古パーツが置かれている。品ぞろえは変わるので、お目当てがある人はちょこちょこ立ち寄ってみては?



藤田代表と黒木マネージャーの二人三脚でショップを盛り上げる。レースサポートも行う。

インターネットで情報を得て 思わず来店して説明を受け さっそくお買い上げ



早々に来店してくれたお客さんの中には、ショップのブログを見て楽しそうだと足を運んでくれた人も。銚子さんもそのひとりで、「試乗してよかったので、マジカルクロスを買うことにしました」と太っ腹。

というのも、ナックルサポートを付けてその変化を知っているの、次のステップとしてマジカルクロスを選んだというわけだ。さっそく取り付け帰ることにしたようで…。街乗りでも楽しいからこそ、の剛性パーツだ。



「以前はNBに乗っていたんですが、だんだんトラブルが出るようになって。それでNCに乗り替え。ただノーマルだとふにふにやした印象だったので、ナックルサポートを付けました。トローコンプッショも入って基本的なメンテナンスはこれでOKです」と銚子喜之さん。

4040(よれよれ)号も試乗にお出かけ

NA&NBオーナー用の試乗車として登場。実際にパーツを取り付けて、同乗による試乗やはたまた運転してみるなんてこともできた。そのため、イベントプライスも手伝ってその場で「ナックルサポート付けます」と、日曜日の夕方に滑り込んだお客さんも。剛性パーツなのに、かえって乗り心地がよくなり、サスの減衰も変更したほどだった。



中部ミーティングの出展ブースは和気あいあいムードで楽しげなのだ



ロードスターのミーティングには、ショップやメーカーが協力してくれることが多い。とくにここ中部ミーティングでは、軽井沢に出店していないショップがいくつか顔を出しているの、違ったお楽しみがあるのだ。エリア的には関西方面からの出店が多く、混雑具合もほどよい距離感でちょうどいい。またこの中部ミーティングでは、出店ブースのごあいさつタイムがあるなど、アットホームな雰囲気がいいのだ。新製品のお披露目や特価によるパーツ販売など、買い物も楽しめる。テンションが上がって買いすぎちゃうかもよ。

ナカマエ製作

「こんなモノが欲しかった」というロード乗り心がわかる小物アイテムを製作している、おなじみのナカマエ製作。最近のヒット作はお客さんからのリクエストで作ったというカエルドリンクホルダー。



ガレージI

長野県にあるガレージIでは中古パーツの特価販売を行った。こういうブースがあると、買い物テンションも上がるというものだ。NAにNBパーツの移植などをよく行うため、純正中古パーツが豊富なのだ。

ピットクルーレーシング

ピットクルーレーシングも丸目のデモカーを展示し、マフラーやエキマニも見てもらえるようディスプレイしていた。さすがにここではバーベキューはできません(笑)。



RSプロダクツ

メーターまわりの小物を手がけているRSプロダクツ。自慢の製品をデモ展示＆販売していた。NC用パーツも鋭意展開中。

プロテクタ



上條さん(真ん中)は中部ではすっかり常連。ケミカル好きのロードスターオーナー向けに、ケミカル用品も展示＆販売。数人でおしかけ「ハイエナ買い」していた(笑)。

オリーブボール



NCチューニングを進めるオリーブボールの近藤さん。パーツ販売というより、ショップのアピール、そして年に1回行われている、鈴鹿サーキットの「ロードバカ」走行会を告知。

マルハ&伊藤自動車



伊藤自動車はマルハのパーツ宣伝も兼ねてブースを出店。「マルハさんが来られないというので、代わりに宣伝していますよ(笑)」と伊藤代表。伊藤自動車は岐阜、マルハは静岡のショップ。

ツクバ最速を決めるイベントに挑んだ ハイレベルなチューンのロードスター3台

毎年12月初旬、ツクバサーキットのコース2000で行われている「ツクバスーパーバトル」というイベントは、REVスピードが主催するツクバ最速車を決めるもの。チューニング業界では知らない人はいないし、各ショップ、各チューナーはここを目指して総力を挙げてクルマを仕上げ、その技を競っている。

そんなスーパーバトルの2014大会に、3台のロードスターが参戦していたので、その詳細をお伝えしたい。まずはノガミプロジェクトのNC。このクルマはMZRL5エンジンにスーパーチャージャーをセッティングすることで、280psオーバーのパワーを誇っている。

次にRSファクトリーステージだが、こちらもNCで参戦。2.3ℓのL3エンジンを搭載し、カム交換をしたマシンだ。そしてもう1台はケンオートのNA8。ボアを広げることで1.9ℓ化したエンジンは4スロが装備されていることもあって、好レスポンスを実現。その3台が参戦していたのは、ス



空気抵抗低減とダウンフォースの確保を両立させるため、ガレージベリーのクーペルーフをセット。これでGTウイングの効果が増大。



カム交換やマルハ製の4連スロットルも含めて、制御はフリーダムで行う。205幅のタイヤでこのタイムは、めちゃくちゃ速い。



RSファクトリーステージ

田畑王子さま



MPVなどに使われているL3-VEエンジンをカムチューンして搭載したことで、240psのパワーを手に入れたのがRSファクトリー・ステージのNC。コニ製車高調をベースにオリジナルセッティングされたサスペンションは、245/45-17サイズのディレッツァZIIスタースペックのグリップ力を最大限に生かすべく、トラクション重視している。とはいえ、これはスペシャルなタイムアタックマシン、というわけではない。一般ユーザーでもその気になれば同じレベルに仕上げられる仕様だ。

ノガミプロジェクト



2.5ℓのL5-VEエンジンはハイコンピストンやカム交換を行い、さらにコスワース製のスーパーチャージャーをセット。282psのパワーと、33.2kgmという大トルクを発生する。そのパワーを受け止める駆動系にはATSのカーボンLSDを採用。サスペンションはNOPROサーキットスペックだが、それに加えてクロスメンバーの加工やリアアームをRX-8用とすることで、より幅広い調整を可能とし、それが255/40-17ディレッツァZIIスタースペックのグリップ力を生かす。



野上敏彦さん

ケンオート



小原健一さん

BPエンジンを1.9ℓ化し、フリーダムを使って制御することで4スロ化。エアロパーツはガレージベリー製のボトムまわりとボルテックスのウイングでまとめ、185psのパワーながら総合力での速さをねらっている。サスペンションはケンオートのオリジナル車高調にハイパコ製スプリングの組み合わせ。ロールケージのセットのほかにもオリジナルパーツを使ってのボディ補強も行っているため、NAとは思えない速さで周回していた。

屋根付きガレージで愛車を保管 一台1万円/月(税別)を予定

東京江戸川区に店舗を構えるカーメイク・コーンズが、アเนックス的なガレージを準備中だ。場所は、東関東自動車道・大栄インターから5分程度と立地条件はまずまずだが、なにゆえに東京から離れた地にガレージを設けるのだろうか。

江戸川の店舗では手狭になってきたというところで、十分なスペースのガレージを必要としていた。しかも大栄インターというのは、江戸川の店舗からクルマで1時間前後というから、意外に近いのだ。

また、成田空港に近いというのも見逃せないポイントのひとつ。せっかく愛車のロードスターと海外赴任で別れる羽目になったユーザーは、このガレージに預けておけば、帰国してすぐに愛車と再会できるといわけ。そうでなくとも、愛車を屋根付き保管で大事にしたいというユーザーにとっても、このガレージは有効なソリューションになる。

現時点では車両1台あたり月々1万円(税別)が保管料の基準。そのほか、定期的なメンテナンスやエンジン始動の確認などきめ細かいフォローも依頼可能だ。

さらに、スタッドレスタイヤやハードトップなどのパーツ保管サービスも展開予定という。

ご存じのようにコーンズはレース活動にも積極的で、レーシングカーを保管する必要がある。そうしたことを考えると、

また、成田空港に近いというのも見逃せないポイントのひとつ。せっかく愛車のロードスターと海外赴任で別れる羽目になったユーザーは、このガレージに預

けておけば、帰国してすぐに愛車と再会できるといわけ。そうでなくとも、愛車を屋根付き保管で大事にしたいというユーザーにとっても、このガレージは有効なソリューションになる。

現時点では車両1台あたり月々1万円(税別)が保管料の基準。そのほか、定期的なメンテナンスやエンジン始動の確認などきめ細かいフォローも依頼可能だ。



応接間なども用意され、憩いの場としても機能。BBQセットの貸出なども予定しているので、ちょっとしたミーティングにも活用できそう。



十分なスペースのガレージは、その手前にロードスターがおけるほどの駐車場も用意。ナンバーの付かないレーシングカーの保管や運用も十分に考慮されている。

CORN'S

2015シーズンも富士チャンで戦う!

富士チャンピオンレースでは、コーンズ負けなといった勢いで臨んでいる。もちろん今シーズンも攻めていくつもりだ。またコーンズではエントラントがレース自体を楽しめるよう、レース当日はルームレンタルするなど走らない時間も重視している。

応援に行ってみるのも楽しいものだから、まずは見学から。



N1レースにデビューした#4武井 剛選手。予選11番手から決勝では堂々とバトルして、9位に順位を上げた



自動車学校の学生が作り出す 創造力たっぷりのカスタマイズ



BMWを意識したエクステリア。最近では、別のクルマで●●●にそっくり、といったモデルファイがはやっているような。

年明けの東京オートサロンでは、残念ながらロードスターの姿はとてま少なかつた。ところが、埼玉自動車大学のブースには何やらおもしろいオープンカーが。あのボディラインはNBでは……そろりと近づいて学生に話を聞いてみると「そうです、ロードスターです。コンセプトは和洋折衷です。基本的にはボクがおおまかな部分を考えて、それをみんなでカタチにしていくんです。着手してから完成まで、だいたい3カ月くらいです」



メーターにはBMWとZ4の文字が入っている。確かに外観の見た目はそれっぽい。ここに花を散りばめるってのもよさそう。



男らしい刀の握り部分をサイドブレイキに。パワーウインドーのスイッチは竹チツク。こんなに水中花ノブが似合うクルマって。



石井智大さん

「カスタムボディ課」というのがありまして、そこの卒業製作として作りました。ベースを考えて、あとはみんなとさらに練っていっしょに作りました」



畳のフロアマット、そして畳の縁がスカッププレートになっている。なかなか考えるなあ。読者のみなさんもインスパイアされた？

と石井さん。

インテリアのこだわりっぷりは、さすがオープンカーならではの。これだったら中部ミーティングのドレスアップコンテストでお子様賞は必ずゲットできるよ。自由な発想から生まれるワザ、参考になるところが多い。ロードスターが好き、という観点でないところがいいのかも。

以前NATSでもロードスターが使われていたが、これからはカスタマイズのベースとしてもっと選ばれるといいな。

見やすいカラー液晶モニターを採用し
さらに便利になったエアモニ



カラー液晶になって視認性も改善された。より小さなスペースに表示されるため、レシーバーの小型化も可能に。デザインもこれまでは一新。

タイヤの空気圧がモニターできる「エアモニ」の新モデル「エアモニX」が登場。レシーバーのデザインが一新されて、さらにカラー液晶を用いた。はつきり見やすい表示となったのだ。

レシーバーはステータスを張り付けたらマグネットでワンタッチ固定する。センサーをバルブに装着する作業はものの数分で終わるほど簡単。パンクの場合は減っている、空気がいきなり抜けないようになってからこそ、機械による測定が重要になっているのだ。高性能タイヤほど必要だ。

エアモ二X
2万3000円(税抜)



商品はレシーバーとセンサーのみとなる。レシーバーはコンパクトな設計なので、取り付ける位置もいろいろ選べる。

バルブに取り付けるセンサーは4箇所あっても3分程度で終わる。簡単取り付け、というのがエアモニが発売当初から貫いているコンセプトだ。

東北でもロードスターのワンメイクレースをもっともっと盛り上げていこう!



ナンバー付きのNゼロにはケンオートのNCも参戦している。このクラスならイチからマシン作製の必要がなく、エントリーしやすい。

2015年ロードスターカップ 東北シリーズ日程発表

第1戦 4月26日(日) 第2戦 5月23日(土)
第3戦 7月11日(土) 第4戦 9月6日(日)
第5戦 10月25日(日)
開催場所:スポーツランドSUGO

ロードスターカップの東北シリーズがスタートした昨年、まだまだ告知不足などもあって、地元のエントリーが少なく、東北でのレースを盛り上げていくためにも、たくさんの人にレースのおもしろさを知ってもらいたい。レースにはレギュレーションが決まらされており、それに則って車両製作を行う。

また走行会と大きく違うのは、JAF戦であるため装備がきちんとしていないと出場できないところだ。例えばレーシングスーツはFIA公認が必要になるし、ヘルメットの基準も決められている。そしてシートベルトも4点式、いずれは首を守るハンスも義務化されるかもしれない。しかしこれらはすべて安全のための装備なのだ。安全を確保したうえで、限界まで攻めるのだ。ギャラリーとしてはもちろん、出てみたいけどどうしていいかわからないという人は、ケンオートに相談してみよう!

今回で10回目という節目を迎える ロードスターオンリーの走行会



2014年は大雪の日とバッティングしてしまい、3月開催となった。タイムアタックには少し気温が高くなってしまったか。



ラジアルクラスはノーマルエンジンクラス、チューニングエンジンクラスで分かれている。申告タイム順に分かれるので安心だ。

筑波サーキットコース1000で行われる「R1 GP」。毎年2月というタイムアタックにはいい季節に開催されている。クラス分けは、ラジアルクラス(タイムアタック、レース)、185クラス、SPクラス(エキスパート)に分かれている。フリー走行タイム、タイムアタック、そしてレースの時間とたっぷり走ることができる。



主催者の三木秀夫さん。スーパーチャージャー搭載のNAでベストタイム更新に精を出している。同乗走行などもこなす。

10th Anniversary

R1 GP NA-NB-NC-ND-29-000 2.21sat

2015 Tsukuba 1000

BULLETIN R1-GRAND PRIX 2015

CLASS



R1 GP

2月21日(土)筑波サーキット コース1000
参加費 1万8000円(計測器・保険料込み)
タイムアタック、ラジアルレースクラス、
185レースクラス、SPクラス

初心者が参加しやすいように配慮 広場練習会も予定している

会を重ねる走行会にありがちだが、だんだん走行会のレベルが上がっていく。そこで今回のロドスタ天国で考えたのは、①タイムアタックイベントではないこと、②ロードスターオンリーの走行会であること、③185・195・205それ以外にとらわれず走れる。④タイムの近い人同士でクラス分け、⑤それでも各クラスが一番速かった人にトロフィ―を授与する、⑥お楽しみじゃんけん大会、⑦講師による同乗レッスンやセッティングアドバイス……。

こんなコンテンツを考慮中だ。まだサーキットに自信がないというあなた、ぜひ。

ロドスタ天国0.5

3月13日(金) 日光サーキット 走行15分×5本

☆参加費 1万5000円(タイム計測・保険料込み)

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



事故のない1日を過ごしてもらおうのがベスト。朝イチのドライバーズミーティングはしっかり聞き耳をたてておこう。



速い人がエントリーしないことで、プレッシャーを感じなくていいドライバーもいるのでは? 初心者も気負わず参加してほしい。



●広場練習会も開催
3月23日(月)……富士スピードウェイにて、8の字、定常円、ミニコースを講師とともに反復走行。

グリップ&ドリフトで楽しみたい パレードランも予定

エントラントだけではなく、ギャラリーが多くパレードランが楽しめる走行会でもある。ギャラリーもロードスター、という人も多いのでお昼タイムの時間にすべてのロードスターで、パレードランを行う。台数が多いときには列がながってそれほど圧巻なのだ。

クラスはドリフト、グリップそれぞれにわかれる。日光サーキットを走り込みたいという人はもちろん、気軽に参加してみよう。どこを見てもロードスターだらけ、つてのがまた楽しいのだ。またそれとは別に模擬レース、ファミリー走行なども用意されている。

ロド祭

4月26日(日)本庄サーキット

☆走行 12分×5回もしくは10分×6回

☆参加費 ドリフト1万4500円 グリップ1万5500円(計測器込み)

問:平井自動車 ☎027-212-7891 <http://www.hirai-style.com/>



ドリフトクラスも思う存分走れる。練習時間がたっぷりあるから、腕を磨くいいチャンスだ。



朝イチから走行準備。テ―ピングだけではなく、タイヤの空気圧チェックも忘れないように。



ピットにはあふれんばかりのロードスターが。ギャラリーもまたロードスターだらけなのだ。



BROS NEWS!

大好きだったロードスター、
手放す事になってしまった場合、
皆さんはどうします？買い取り店に行きますか？
でもね、お店で「年式がね～」や
「ノーマルじゃないと…」
なんて言われたら寂しくなっちゃいますよね。
思い出まで買ってとは言いませんが、
せめて大事にしてきたことは
分かってもらいたいものです。
そこで以前にもご紹介しました
「アイ・スタイリング」で行っている「委託販売」。
ついに昨年、委託販売取り扱い台数
400台突破ということで、
大変好評を得ているそうです。



今、委託販売が好調!

アイ・スタイリング

オーナーの 気持ちも伝える

「委託販売」ってなじみの無い方も
いると思いますが、簡単に言えば
自分のクルマを預けて、商談も代
金決済も全てしてくれるというこ
と。預かったクルマはきれいに写
真を撮ってもらい、「アイ・スタイ
リング」のホームページにはもち
ろん中古車ポータルサイトにも
掲載してくれる。そのため全国の
数多くの人に見てもらうことがで
きるのです。

クルマの流通にはたとえば「買取
店→オークション→お店」のよう
に中間マージンが発生しちゃう。
「委託販売」はそのマージンが無
いわけだからその分高く売れたら
うれしいよね。

また愛車のセールスポイントをア
ピールできるってメリットがあり
ます。次のオーナーに直接販売を
しているから愛車への「こだわり」
を伝えてもらうこともできる。

たとえば「オイル交換はこまめに
やってきたよ」とか「ガソリンは

走行距離の少ないクルマやきれいな
クルマはもちろん、カスタマイズさ
れた車やチューニングカーの取り扱
いも行っています



必ずハイオク入れてきたんだよ
ね」なんて事も伝えてほしいよね。
大切に乗り続けてきたロードスタ
ー、どんな人がどう乗るのかな？
って気になるユーザーも多いは
ず。買取店だとどこに行っちゃう
かわからないからね。また取り付
けたパーツやカスタマイズ又はチ
ューニングメニューも、ロードス
ター専門店だから得意中の得意、
分かってもらえるハズだ。

他にも「事故車なんだけど」や「距
離が伸びちゃった」なんて車も取
り扱い可能だから相談してみて。

限定車・希少車 も注目度UP

買い取り店では価値が分かっても
らえないような希少車や限定車も
「アイ・スタイリング」ではもちろ
ん価値を見いだしてくれる。

マツダスピードバージョンや各シ
ョップのオリジナルデモカー、ま
たショップのデモカーも「アイ・
スタイリング」では取り扱い実績



レアなロードスターが入ってくるこ
とがありますので、限定モデルご希
望の方はお伝えいただければ早く見
つけるかもしれません。



委託販売車は、第三者機関による査
定ができるようになり、鑑定書も発
行されるから、中古車を購入する際
の目安になるはず。

があるから、「ほしい人は、ほしい」
そんな次ユーザーに橋渡しをして
くれる。

第三者機関の査定で 成約率UP

2015年からは「委託販売車」
も第三者機関（JAA日本自動
車鑑定協会）による査定が可能と
なり、修復歴や外装・内装の状態
の鑑定書を発行してもらうことにな
りました。

きれいなクルマはより注目度UP
がねらえるそうです。現実には今
年はNet掲載3日にして2台成約
となったとか。

ロードスターを手放す方、または
手放そうかなって人は一度「アイ・
スタイリング」に相談してみよう。

●お問い合わせ アイ・スタイリング

☎0800・8090・210
www.roadster.co.jp