

ROADSTER

BROS.

[ロードスターブロス] Motor Magazine Mook

期待どおり?
それ以上?

Vol. 08

ホントのホンネで斬る!

ロードスターフリークの 新型ND『これでいいのか!?!』

好きだからこそその
First Impression
に注目!



ロードスターでレース、が熱い!
パーツカタログ〜ドレスアップ編
ほくりく、軽井沢、オアシスミーティング……
イベントレポート盛りだくさん



これからは超おいしい
NCモデルも「一生、乗る宣言!」
徹底メンテ&リフレッシュメニュー

ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

ROADSTER BROS.

[ロードスターブロス]

Vol. **08**

Editor in Chief 中村ブンコ(株)mink's
Editorial Staff 石津 徹(株)mink's
Producer 神原 久
Photographer 大西 靖/金子信敏/伊藤吉行
犬塚直樹/高松 弘/年岡尚利
清水良太郎/桧山行由/服部直樹
伊藤嘉啓/田中秀宏/吉見幸夫
小竹 充
Writer 正松本 宏/塩見 誠/山本晋也
大谷英樹/石田 徹/高山則政
Cover Photo 金子信敏
Cover Design 長谷川修史
Design 長谷川修史
田辺雅人
3PUNCH DESIGN(鯨崎真司)
快晴堂/MAIMU(津浦幸子)
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

**ロードスターBROS.
Facebook開設!**

ホットな情報から取材の現場
など、誌面では見られないト
ピックを随時更新。



<https://www.facebook.com/roadster.bros>

CONTENTS



005 TOPICS 新型情報
ND初試乗! 「人馬一体」は継承されたか?

006 期待どおり? それ以上? ホントにいいのか!?
ロードスターフリーク

新型ND速攻チェック

ウエストスポーツ/ジョイファスト/タイヤプロショップアリーナ/オートエクゼ/
TCR/ブリッツ/クスコ/ティン/オーバードライブ/アクティブ/夢工房/
ガレージT2/ニーレックス/Kansaiサービス/タックイン99/ガレージベリー/
石井自動車/58ドライブ/インテグラル神戸/村上モーターズ/フジムラオート/
HKS/RSファクトリーステージ/レグモーターズスポーツ/RAYS

039 これからが超おいしい
**NCモデルも
「一生、乗る」宣言!**

徹底メンテ&チューニング

072 **パーツカタログ**~エクステリア編

080 **ズームエンジニアリング**アイテム紹介

090 **WE LOVE MEETING**

107 **FIGHTING ROADSTER**

今年も各地で熱いバトルを展開中

117 **メーカーインタビュー**~横浜ゴム

121 **われら大学自動車部**~群馬大学

124 **HOT FAMILY**

128 **モニタープレゼント**

130 **RCOJ MESSAGE BOARD**

132 **ライター正松本の「NC道」**

134 **4040&1515号「きまぐれDiary」**

136 **INFORMATION SCRAP**



ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*



2015年は三次テストコース50周年 ロードスターの30周年を前に盛り上がる

ロードスター20周年の際、みんなが集った三次自動車試験場
このコースができて50年となるのを祝いして
オールマツダで盛り上がるというのがこのミーティング
現役オーナーも元オーナーも1日めいっぱい楽しもう



ロードスター乗りは
マツダファンが多い

家にマツダ車が2台ある人、わ
りと多いはず。なぜかロードスタ
ー・オーナーはマツダが好きだっ
たりする。さそれはておき、9月
のシルバーウィークに、三次のテ
ストコース50周年を祝うイベン
トが開催される。1400台限定で、
すべてのマツダ車、マツダファン
が集結することになる。

そもそも三次は、マツダが自動
車メーカーとして他に先駆けて有
した試験場。さまざまな車種の開

発の場として名車を生み出してき
た。もちろんスカイアクティブだ
ってここで磨かれている。全長4.
3kmのコースがあつてこそ、マツ
ダの魅力的なカーラインアップが
あるのである。テストコースのお
祝いで集まろうなんて、マツダと
ファンならではの企画なのだ。

参加を希望する場合は、ホーム
ページから申し込みを行うが、参
加者が多い場合は抽選となる。当
日マツダの社員がスタッフとして
運営してくれることになってい
る。ぜひともマツダとファンの連
携プレイで成功させたい。

マツダ車の開発スタッ
プによるトークショー
も予定されているの
で、どんな方々がいら
っしゃるのか大いに楽
しみなところ。



ロードスター・オーナー20周年
の際にはステージが設立され
た。今回はさまざまなマツダ
車が集まることだろう。



マツダ車の開発スタッ
プによるトークショー
も予定されているの
で、どんな方々がいら
っしゃるのか大いに楽
しみなところ。



イベントの詳細はウェブをチェックして
みよう。1400台のマツダ車……その顔
ぶれが今から楽しみ。



大切に乗り続けられている懐かしのマツ
ダ車の姿が見られるに違いない。レアな
モデルも参加するはず！

三次試験場50周年マツダファンミーティング
2015年9月20日(日)
参加可能台数: 1400台(応募多数の場合は抽選)
参加費(税込): 2700円(1名、13歳以上、昼食付)
問い合わせ: <http://mazda-miyoshi50th.com/>

ロードスター20周年のバレードランではテ
ンションMAX! 今回もマツダ車による
バレードランが予定されている。



期待どおり?

それ以上?

ホントにいいのか!?

ロードスターフリーク

ND 速攻チエック

試乗せずに申し込んだなんてチューナーも多いため、早々に納車されたところもあるほどNDへの期待度は高いわけで、ロードスターショップに限らずメーカーからの視線も熱い。まだまだパーツは開発中というところが多いけれど、途中経過も気になるところさっそく各ショップ、メーカーがどんなアイテムを開発中なのかを見てみたい。これから新製品ラッシュになること間違いなし!



新型



新型解析

さまざまな媒体で詳しくその性能、背景が紹介されているのでここではかいつまんで紹介しておくにとどまろうと思っ
究極の軽量化を実現した技術ノウハウや、重量配分……
つねに進化し続けているロードスターの姿はまさに「人馬一体」
ここまでやるから歴代モデルを裏切らなかつたのだ

デザイン

マツダらしいシャープな
ロードスターの愛敬は？

「誰もが一瞬で心ときめくデザイン」をコンセプトにまとめられている。乗る人が際だつ美しいプロポーションであることが根幹にある。ことにフロントフェイスは、どこから見ても目が合って、見る角度によっては精悍なまなざしに、はたまた優しい表情にも見てとれる「瞳」ヘッドランプがキモとなっている。

「人が際だつプロポーション」と、マツダのデザインテーマ「魂動（こどう）」。その両方の志をあますところなく表現することに挑戦し、見事に具現化したと言えるだろう。

サイドビューでは先代モデルからAピラーを57mm、カウルを77mm後退。これにより着座位置に対してキャビンをもっとも自然なポジションに据えた。フロントに比べ、独特のLEDコンビネーションランプを持つリアビューにはかわいらしさが漂う。ここがロードスターらしさか。



インテリアはクルマの内と外の境を感じさせないよう、ドアトリムまでボディパネルを採用するなど統一感を演出。ステアリングもスポーティに。



グローブボックスが廃止されているぶん、小物入れが用意されている。車検証を入れるポケットが欲しいところだが、そこは工夫次第で。



軽く機能的なイメージを追求したシートデザイン。これまでのファブリックと異なる、新しい質感を作り上げている。赤ステッチもポイント。



ロードスターへの想いを四半世紀にわたって貫き通した、マツダの志を純粋に具現化したのがNDなのである。

軽量化

意のままの走りに応える
「原点回帰」こそ究極の軽さ

初代モデルから守り続けた基本要件である軽さ。新型では車両の全面的な新設計に伴い、抜本的な軽量化に取り組んだ。ボディ、エンジンなど各領域において、最新の「スカイアクティブ技術」を採用して、理想構造を追求。コンパクト化に加え、アルミといった軽量素材の適用拡大を実施している。

これら「グラム作戦」の結果、先代に対して100kgもの大幅な軽量化を達成した。マツダの歴代スポーツカーも挑んだこの「グラム作戦」は、車両に使われるボルト1本に対しても、重量削減の余地があれば軽量化



車両サイズ比較(単位mm)※カッコ内は先代モデルとの差

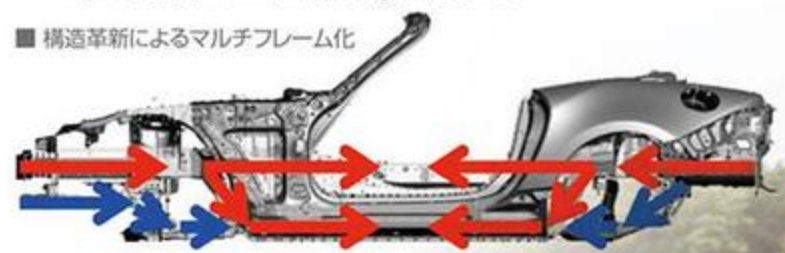
	全長	全幅	全高	ホイールベース
新型	3915(-105)	1735(+15)	1235(-10)	2310(-20)
3代目	4020(+65)	1720(+40)	1245(+10)	2330(+65)
2代目	3955(±0)	1680(+5)	1235(±0)	2265(±0)
初代	3955	1675	1235	2265

ボディサイズはけっしてコンパクトとはいえないが、1トンを超える重量を削減し、軽量化を実施。



スカイアクティブシャシとして、サスペンションシステムの随所でも徹底した軽量化を実施。従来よりも12kgの軽量化に成功している。

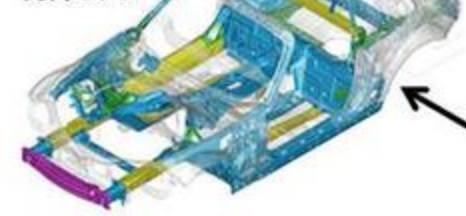
衝突安全性、剛性、静粛性を高いレベルで実現しながら、ボディシエル重量を先代モデルより約20kg軽量化した。



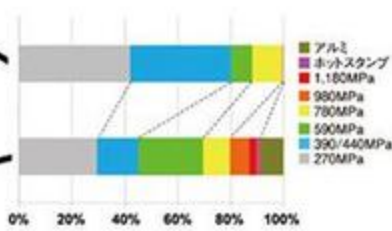
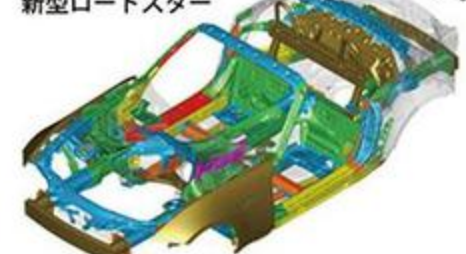
構造革新によるマルチフレーム化

■高張力鋼板使用部位比較

先代モデル



新型ロードスター



高張力鋼板、超高張力鋼板、アルミ材の使用率を、先代モデルの58%から71%まで拡大。とくにアルミ材はホワイトボディの9%に採用した。

高張力鋼板強度分布比較(単位: %)

強度	270MPa	390/440MPa	590MPa	780MPa	980MPa	1180MPa	1500MPa	アルミ
材料	スチール	ハイテン	ハイテン	ハイテン	ハイテン	ハイテン	ホットスタンプ	アルミ
先代モデル	42	38	8	11.4	0	0	0.5	0.1
新型	29	16	24	10	8	3	1	9

を図るといふ地道な努力の積み重ねだ。またアルミ材による軽量化は、走行性能に寄与する度合いが高いため可能な限り行った。これらの成果として、ベースグレードで990kgという、初代モデルに迫る軽さを実現できたのだ。



期待どおり? それ以上?

ホントにいいのか!? ロードスターフリーク **新型ND速攻チェック**

フットワーク

**徹底した軽量化と重量配分
パッケージングが要に**

人中心のクルマ造りをするにあたって、とくにこだわったのがドライビングポジション。これはクルマを自分の意思ひとつで動かしているという感覚を体現するための、重要な要件のひとつだから。

ペダルレイアウトをとっても、ドライバーが体をねじることなく、まっすぐに踏めるよう配置する。長距離でも疲れないうようなアクセルをオルガンペダルにするなど、走ることに対して追求の姿勢をくずさない。

操る楽しさ、後輪駆動らしい軽快さを実現するため、フロントにはダブルウィッシュボーン、リアにはマルチリンク式のサスペンションを採用。マツダ初のデュアルピニオン式電動パワーステアリングが、路面からの入力を的確に伝える。まさにドライバーのリズムにクルマが応えるという、「人馬一体」を研ぎ澄ませた進化した形がここに完結した。

ステアリング、アクセルワークで自在にクルマの動きをコントロールできる。クルマに乗せられているのではない感覚が広がる。

エンジン&ミッション

**小排気量を感じさせない
リニアな走行性能**

エンジンは高効率直噴ガソリンの「スカイアクティブG1.5」。アクセラなど、FFモデルに搭載してきたスカイアクティブGならではのキャビティ(凹み)付きピストン、高タンブル(縦渦)ポート、マルチホールインジェクターなど革新技術が採用されているが、新型ロードスターにおいては、ほとんどの部品を専用設計して、低回転から高回転まで、全域のトルクアップを図った。

ミッションはすべての構成部品の機能配分をゼロから見直した、スカイアクティブMTを搭載。先代から継承する40mmのショートストロークとしながら、節度を損わない限界までリンク系の摺動抵抗を低減している。また6速ATはドライブセレクションの採用によって、さらなるダイレクトな変速フィールを実現している。スカイアクティブGとの相性もよい。



フルカウンターウエイトのスチール製鍛造クランクシャフト(左上)、キャビティ付きピストンが採用されている。

フライホイールも専用設計としており、イナーシャの低減を図り、軽快なレスポンスを実現している。

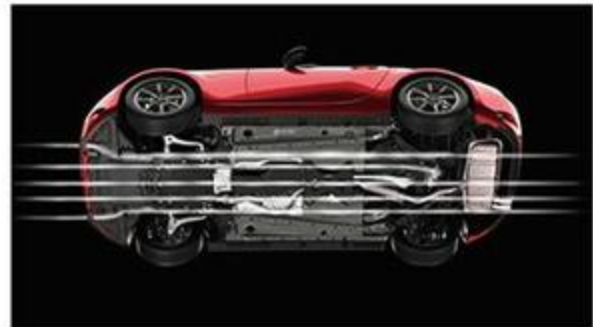


スポーツカーとしての空力特性だけではなく、オープンカーという特殊要件を満たすための空力もクリアなくてはならないのだ。

空力

**気持ち良いオープン走行を
実現させる作り込み**

ロードスターの「Lots of Fun」のひとつ、開放的でリフレクシュできる気持ち良さをこれまで以上に追求。風をコントロールして不快な風の抑制と、心地よい風の積極的な導風にも注目している。三角窓の小型化もそのひとつだ。オープン、クローズ時ともにスムーズな空気の流れを実現した。またオープン時でも音楽や会話を楽しめるよう静粛性にも配慮。シート内にはスピーカーもセッティングされる。



ライター正松本 First Impression

**1.5Lと侮るなかれ!
サーキットでも楽しいぞ**

とくにリアのストローク感が強く、回頭性だけでなく、しっかりと接地させて曲がる感じ。軽快で不安感が少ないのがいい。だけど、ノーマルだとサーキットではロール量、荷重変化、タワミなどが完全に過剰。でも、大味だけど、基本的に動きは素直なので、速い遅いは別にして、それなりに走ってしまうのが恐ろしい。エンジンは低中速とのギャップが大きいけど、5000rpm半ばからレブリミットまでの伸び感が絶品。



最小限のエネルギーで最大限の力を発揮するロードスターに！

ここではパッケージング、操安性など、気になる新型の本質について開発スタッフに伺った。走って楽しい根本はどこにあるのか、興味は尽きない

重量が商品力の一部 軽量化は必須事項なのだ

いろいろな雑誌で開発者インタビューが紹介されている。主査、デザイナーなどが誌面だけではなくイベントでもその「想い」をファンに伝えている。しかしプロスとしては、あえてそこはスルーして、ロードスター全体をまとめるパッケージングに着目した。なんとなくクルマ全体を見渡せる部署のようで、仕事内容が大いに気になる。そこで商品企画に携わった中村さんにお話を伺った。

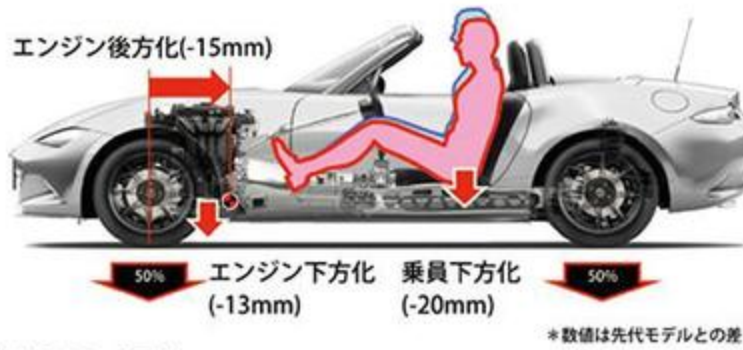


ソフトトップの軽量化には驚くべきものが。女性でも片手で開閉できるほど、は過大表現でもなんでもない。

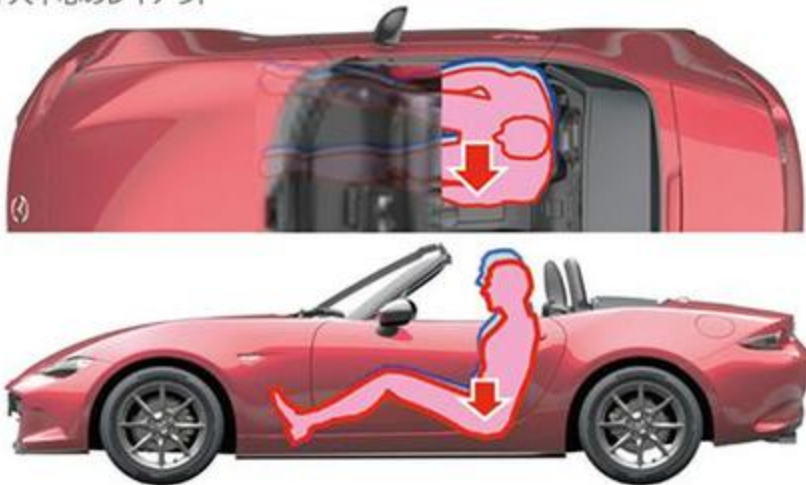
「わたしは歴代でいうとNBで同じようにパッケージング、NCではプラットフォームを担当し、NDでは山本（ND主査）と先行段階からパッケージングをやっていました。パッケージングはまず、人をどこに座らせるか、ユニットの配置やレイアウトを考えます。

重心高や前後重量配分など開発を進めていくと必ず課題が出ます。それを克服するためのアイデアをエンジニアとともに知恵を絞って、全体の概要を決めていきます。一方でデザインとのからみもあります。中山（デザイナー）のやりたいデザインとすりあわせると、また課題が生まれてくる。だったらデザインのためにいったん崩してやり直そうか、と。ただ中山は芸術的な美しさだけではなく機能的なものが備わってデザインは美しくなると考えてくれるの

重量配分の最適化を行った車両レイアウト



人中心のレイアウト



人をどこに座らせるか、パッケージングの企画は一部分を掘り下げるのではなく、全体を見ながら具現化していく。



マツダ株式会社 商品本部 商品企画課
中村幸雄氏

NDを購入しようかと考えているが、MTかATか……。というも、中村さんはMTに乗りたいたが、奥さんはATしか運転できないから。奥さんいわく「ATならふたりとも運転できるし」と懐柔目前。

で、ディスクッションでも中身の濃いものになります。計器類をシンメトリーに置くとか、視認性を考えたうえでデザインしているので、信頼して仕事ができます」と中村さん。新型開発に当たってはプレッシャーとの戦いでもあったとか。「何しろ25年もの間、同じブランドネームで続けてこられているのは、お客さんのおかげ。そのお客さんの期待に応えるというのはかなりの重責です。新型の開発は2007年からスタートしていて、プラットフォーム、骨格から始まっています。今回は軽量化が大きなテーマ。通常は、目標性能を出すためにエンジンのトルク、パワーから重量が何kgだったら加速性能がどれくらい出るといった計算をする。じゃ重量は何

kgにしましょうという話になります。ただロードスターは軽さが求められます。そこで志的な勢いでここ（1トン切り）までいくか、みたいな（笑）。初代モデルではエアコン、オーディオレスモデルもありましたが、貴島さん（前主査）が常々おっしゃっていたのは、「ロードスター開発で大切なのは、最新の技術でLWS（ライトウェイスポーツ）を提供すること」。手にしたお客さんをつかりさせないことだ。軽量化というのは、全部品を対象に地道に積み重ねていくもので、途中で心が折れそうになるんです。そこを知恵を出し合って「もう一回がんばろう」と一丸になってなし遂げました。軽量化とともに「感」を達成するのが難しかった。楽しいという感覚は人それぞれなので。

勝負に勝つとかでしたら数値化できるのが簡単なんです。いかに乗って楽しいと思わせるか。LWSという要素だけではなく、初代が出たときの間口の広さを持たせて、ロードスターの楽しさをこれまで乗ったことのない人にも味わってもらいたい。マツダではメーカーとして「人馬一体」を謳っており、どのマツダ車に乗っても「らしさ」が感じられる統一感を持たせている。そのためマツダ車の乗り味を決定するコアなメンバーが集まり、マツダ車らしい走行フィールを「ブランド価値」として統

ですな（中村さん）
ロードスターがクルマではなく家族のような存在として受け入れられている歴代モデル同様、新型も愛されるクルマとしてかわいがられるようくかは、もはや答えが出ているような気がする！
マツダの「人馬一体」にロードスターの価値感を
続いて話を伺ったのは、操安性能開発の面々。走りの楽しさを決めるのはここではないかと思ひ、お三方にお集まりいただいた。
「われわれの仕事は、テストドライバー的な側面はあるんですが、テストを行ってレポートを提出するといふものではないですね。走りの味つけ的なことを決める部署になります」と梅津さん。

ホントにいいのか!? ロードスターフリーク 新型ND速攻チェック

一させているのだという。「新型ロードスターでは質感、性能を落とさずに、使いきる楽しみをどう出そうかと。スポーツカーだからとサーキットだけに特化するほうが簡単なんです。ただ環境が整わないと楽しめないスポーツカーが増えた結果、クルマ好き、エンスージアストがみんな古いクルマにいつてしまふ。そこをなんとかしたかった。そう考えたときに初代に乗り直して楽しさの根本を考えました。今、この時代にLWSを出す意味を考え、走る環境を選ぶクルマでなく日常で楽しめるクルマを提供したいと思っただけです」(梅津さん)

初代は楽しいが、乗り心地、静粛性など我慢する部分が増えてきて、だんだん気軽に乗れなくなってきた。また大事にしすぎて乗れないのでは、せっかくのロードスターがもったいない。そこで新型は現代の価値で仕上げるのが要求される。そうはいってもドライビングスキルの異なる人々すべてに、ロードス



マツダ株式会社
パワートレイン開発本部
操安性能開発部
八木 淳氏

「クルマの動きを感じられるようシートポジションを合わせることも大切です。その上で違和感のないようアクセル、ブレーキペダルやシフトノブの位置を決定しています!」



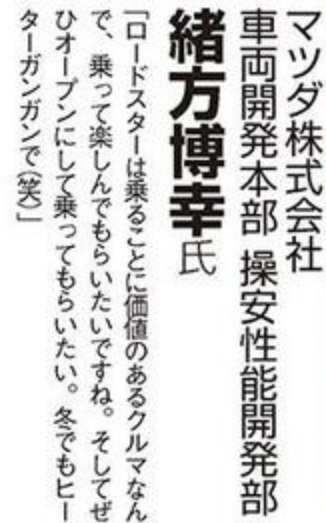
マツダ株式会社
車両開発本部
操安性能開発部
梅津大輔氏

「さんざんいじったお客さんがやがてノーマルに戻ってくるのは、バランスが崩れたと認識したわけで、経験値が上がったことになると思います。気付いてもらったら本望です!」

ターらしさは伝わるのか? 「人馬一体がいちばん大事だと考えていますが、パツと乗ってすぐにわからない人もいるかもしれません。ただスポーツカーの醍醐味でもある荷重移動のコントロールというのは、サーキットなどを走っていくとわかってきます。ロードスターはスキルアップを学べる教材でもあるんです。だれが乗っても速いというのではなく、腕がきちんともなつてこそ速い。そう言ってますが、いちばん重視しているのは日常域です」と八木さん。

「今回はデザインが早めに発表されています。発売前に乗り回す機会があつたんですが、公道イチバン乗りはわたしですね(笑)。追いかけてもらいました。オープンスポーツカーでありながら、日常的な使い方を大事に考えています。デートでも使えるし通勤も楽しいのが大切なんです」というのは緒方さん。

デザイナーとのコラボレーションも大事だったという。というのも、



マツダ株式会社
車両開発本部 操安性能開発部
緒方博幸氏

「ロードスターは乗ることに価値のあるクルマなんです。乗って楽しんでほしいですね。そしてぜひオープンにして乗ってほしい。冬でもヒーターガンガンで(笑)」

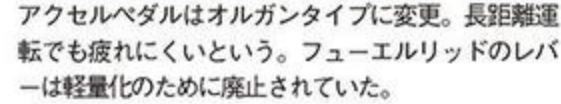
ステアリング、シフトノブの位置や大きさなど運転に直接関係してくる部分は、デザインだけ、機能だけでは成立しないからだ。ドライビングシミュレーターを使って、ドライバーから見えるフェンダーのラインもいっしょに決めていった。

個人的には丸型のシフトノブがお気に入りだ。だが、最近のクルマは速い最新テクノロジーが盛りだくさん。なので、どうも乗せられていくような気がする。

「クルマが速いというのは自分で作った速さではありません。ロードスターはドライバーが中心。ドライビングでミスしたらそれが挙動に表れるように、ドライバーに依存する部分をスタビリティを確保しつつ残しています。高性能を追求しているわけではないんです」(梅津さん)

それが教材的な存在であることを意味しているのだから。軽量化もドライビングに大きく関わる。

「幌を開閉しても荷重が変わらずバランスを崩さない。タイヤも16イン



アクセルペダルはオルガンタイプに変更。長距離運転でも疲れにくいという。フューエルリッドのレバーは軽量化のために廃止されていた。



フューエルリッドを開くためのボタンなども軽量化のために廃止されている。乗り込んだ当初、トランクと給油口を開けるボタンをしばらく探した。



こだわりにこだわった、というタイヤの空気圧。いつも設定値に合うよう調整しておくのが、気持ちいい走りに通じる。

チを採用することで、ひと転がりめから軽さを感じてもらえると思えます。ちょっとした動きでもわかりやすい」(緒方さん)

あつんの呼吸で乗り味を「らしさ」が形になる

マツダらしい乗り味を各モデルに踏襲しているお三方、ブレーキなど同グループのメンバーは気が知れてチームワークは抜群。

「たいいてい車種ごとに乗り味はこうしようとか話をするんですが、ロードスターに関してはなかったですね。『こんな感じどう?』『いいね』みたいな(笑)」と梅津さんがコメントした中には、人馬一体||ロードスターの図式が根付いているという証。

オープンカー、スポーツカーは非日常を味わえるのが魅力だが、日常的な部分を無視して作ってはいけないという。それは先述の決められた環境下でないとならない、につながらるからだろう。

最後にアフターパーツの豊富さで

盛り上がった。パーツを装着する楽しみもロードスターには大いにある。ただ、パーツを付ける前にやっておいてほしいのがアライメントだ。調整箇所が多く、量産車としては世界一のレベルといっている。調整箇所を減らせばさらに軽くできるのだが、あえてアライメントを優先させている。ノーマルの状態でこそ、いろいろ調整して変化を楽しんでみてほしい。

またタイヤの空気圧についても、シビアに決めているので、この数値に合わせて走ってこそ本来のキャラクターがわかる。高めに入れることが多いと思うが、ガソリンスタンドに入ったときにもチェックするといい。オーナー諸君、まずはノーマルでロードスターの素性を大いに楽しもう!



WASTE SPORTS

ウエストスポーツ 広島県福山市新瀬町4-2-46 ☎084-981-5061 <http://www.waste.co.jp>

アラゴスタとタッグを組み 楽しさと快適性の極みを探る

GT-Rなどのハードチューンで知られるウエストスポーツが
NDを購入し、ロードスターのチューニングシーンへと参戦！
まずはアラゴスタとECUチューンによって、走りの改質を目論む



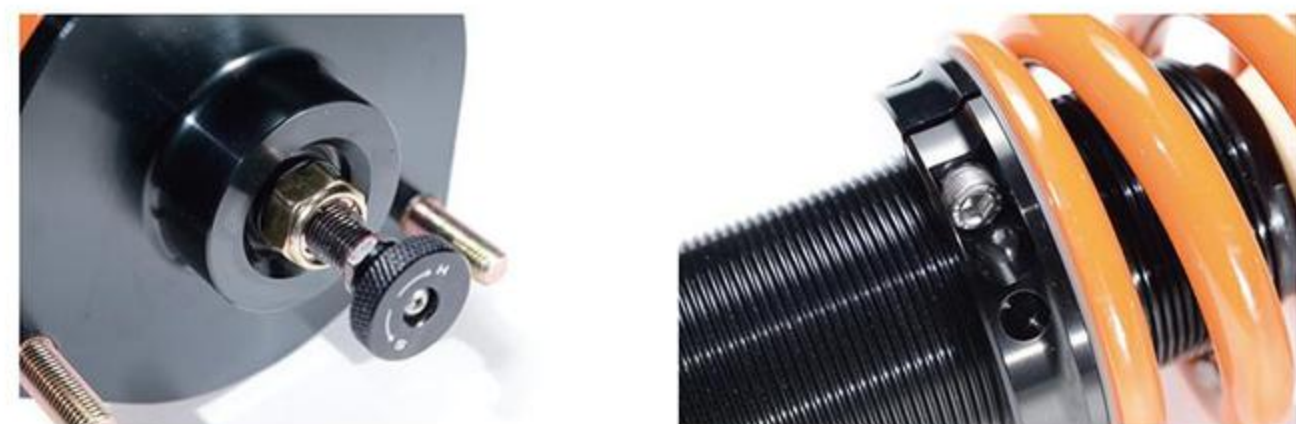
期待どおり? それ以上?

ホントにいいのか!? ロードスターフリーク **新型ND速攻チェック**

WASTEアラゴスタオリジナルダンパー



アラゴスタタイプSをベースに、シリンダー内部に特殊な表面コーティングを施してフリクションを軽減し、滑らかな乗り心地を創出するなど、トップラインが扱うスタンダードモデルでは使われていない技術も積極的に取り入れている。



スムーズな動きを演出するため、アッパーマウントは前後にピロボールタイプを採用する。減衰力はダイヤルによって20段階の調整が可能だ。

一般的なロックシートは採用せず、スプリングシートにネジ締め込み式のロック機能を備える。調整しやすくして固着しにくく、固着してもブレイクしやすいのが特徴。



トップラインが展開するスタンダードモデルではオレンジカラーを採用するが、ウエストスポーツバージョンは、ブラックを基調としたアレンジになっている。なお、先行発売するのは、幅広いステイジをカバーするストリートスペックだ。

安定性を損なうことなく 素直なハンドリングを確立

洗練されたデザインとライトウエイト路線への回帰が注目を集める新型ND。すでにメーカー&ショップ各社によって、パーツや車両の開発が活発に行われているが、注目度の高いモデルだけに、ロードスター専門ショップ以外の参入も目立つ。

その筆頭となるのが、広島県のウエストスポーツ。R35をはじめ、スーパースポーツやハイパワーマシンのチューニングを得意とする実力派ショップだ。代表の亀谷さんによれば、「地元のマツダがこれだけ奮起しているのだから、広島ショップがもっと盛り上げないと」と、デモカーの導入を決めたそう。

方向性や作り込みに強く共感したところが大前提となっていて、ノーマルの満足度を例えるなら85点。これまでに国内外のスポーツモデルを数多く手がけてきたが、「とにかく挙動のすべてに軽さを感じ、乗っていて楽しい」と、ほぼ絶賛に近い。

チューニングベースとしての可能性にも期待していて、純正ECU書き替えによるコンピュータチューン、スーパーチャージャーなどの過給機、ドライカーボンパーツの製作...と、構想は広がるばかり。楽しさと速さをいかにバランスさせるか、これから時間と手間をたっぷりと費やして見極めていくつもりだ。

そのなかでいち早くスタートさせたのがオリジナル車高調の開発。ベイスはアラゴスタを選び、まずはストリートスペックからリリースす

る。発売元のトップラインプロダクトとはこれまでに何度もタグを組み、さまざまなモデルでオリジナルダンパーを共同開発してきた実績がある。お互いに信頼関係が構築されており、意志の疎通を図りやすい環境が整っていることが、アラゴスタをベイスダンパーに選んだ理由のひとつ。今回も密接に連携しながら、乗り心地を確保したうえで、楽しさとスポーツ性をハイバランスさせた高性能ダンパーを妥協なく作り込んでいくことになった。

NDは軽快感が操る楽しさを引き出しているのは間違いない。とにかくよく動く足まわりで、基本的にはリアに荷重があり、フロントが程よくロールを伴って動く。もっとスポーツ性を高めたいが、過度のローダウンやダイレクト感の強調は、ジオ

メトリーの変化量の増大にもつながってしまう。ノーマルで確立されている方向性も維持するべく、「安定性を損なわない範囲で、素直に動くクルマに仕上げたい」というのが、ウエストスポーツからトップラインに伝えられたリクエストだった。

ND用ウエストオリジナルアラゴスタの試作モデルを製作する前に、トップラインからは開発スタッフを訪れ、詳細に各部の採寸を行った。それによって、「もともとフロントは問題ありませんでしたが、NDではリアのストロークが確保しやすくなり、アフターメーカーがスポーツダンパーを作りやすい構造になっています」と、NCとの違いを再認識。

一方でリアはサスペンションの設計自由度を広げるため、フロアパネルの設計もイチから見直した。NC

ウエストスポーツ 亀谷治夫氏



「アラゴスタ発売元のトップラインと協力し、まずはノーマルをしっかり検証して、適度にそのキャラクターを継承したストリートスペックからリリースします」

では特殊な形状のアッパーマウントを標準採用することで、なんとかストロークを確保していたが、NDでは十分なスペースがある。そのため、ストロークを確保しやすく、スプリングやアッパーマウントの選択肢が大幅に広がり、エンジニアとしては納得のいく製品を作り出すことができたようだ。



オリジナルダンパーの開発に 完全密着&詳細レポート!

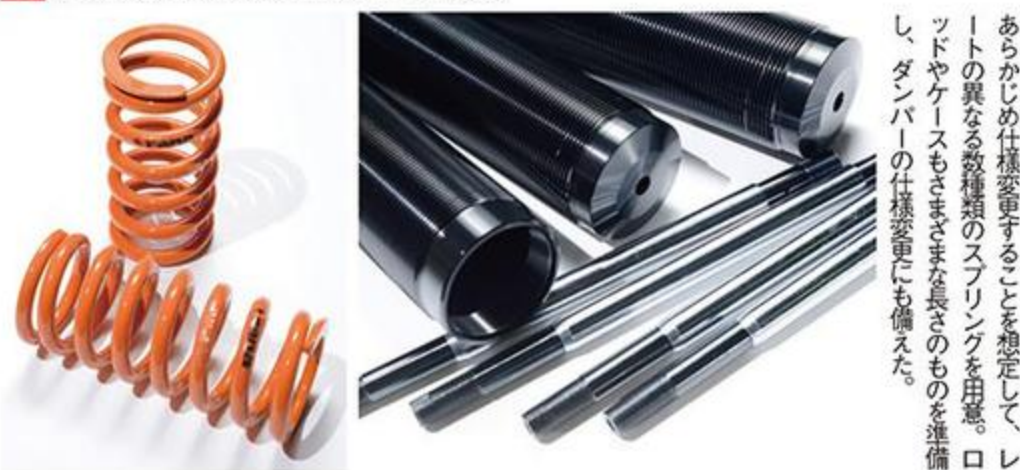
暫定仕様をベースに
さらに完成度を高めていく

今回の取材では、製品版の最終仕様を決定するタイミングに立ち会うことになった。事前にノーマルの採寸を行っているので、ウエストスポーツには、テスターである程度の状態まで仕上げられた暫定仕様を持ち込まれた。まずはウエストスポーツのデモカーに組み込み、装着状態で干渉などの不具合がないかを確認するのが大きな目的。つぎに市街地やワインディングなど、さまざまなシチュエーションで走行フィールをチェックし、トップラインのエンジニアがスプリングやダンパーの仕様変更を行っていく段取りだ。

作業は午前10時の開店とともに、暫定仕様を装着することからはじめる。車高は前後とも50mmほどのローダウンを想定していたが、実際に組み付けてみると、ダウン量はフロントが50mm、リアは40mmと、やや前下がりの姿勢であることがわかった。いくらスタイリングがよくても、前傾姿勢になるとリアが軽くなり、荷重が抜けてしまう可能性もある。荷重が変化すると走りの質にも影響を与えるので、フロントの車高を10mmだけ上げることにした。フロントの車高が低くなっていると、駐車場などの段差でフロントを破損するリスクも生まれる。今回はオールマイティなストリート仕様の開発テストなので、気兼ねなく普段使いができることを最優先したのだ。

開発&テストの主な流れ...

1 交換部品は豊富に用意



あらかじめ仕様変更することを想定して、レートの異なる数種類のスプリングを用意。ロードやケースもさまざまな長さのものを準備し、ダンパーの仕様変更にも備えた。

また、実走行では、乗り心地を考慮して減衰力をソフトにするとヒョコヒョコとした動きが目立ち、ややハードな設定に切り替えると、今度は硬さとツキ上げを感じた。

その処方箋としては、フロント9kg/mm、リア6kg/mmだったバネレートを、リアのみ5kg/mmに変更。同時にリアダンパーもサービスカーの車内で分解し、減衰力特性の仕様変更を実施した。縮み側の唐突な入力の緩和と、伸び側の細かな振動の抑制がメインで、伸びと縮みをバランスさせるのが目的。

このレートと減衰の変更は効果でき面で、安定感がグッと増した。リアの挙動に落ち着きが現れ、積極的に踏んでいけるようになった。少し気になっていた振動や違和感も解消され、一気に走りの質が高まった。



3 前後の車高を測定



実際に車両に組み込むと、想定していた車高と差が生じることも多く、貴重なデータになる。今回は前後50mmダウンで、やや取れりだった。

2 クリアランスを確認



ロアシートとアッパーアームのクリアランスを計測。データとして蓄積しておくことで、自由長の短いスプリングやショートストローク仕様に変更したとしても、事前に対応できるのだ。

5 走行フィールをチェック



車高調整を組み付けた段階で気になった箇所を修正し、タウンライドとワインディングで走行フィールをチェックする。エンジニアも同乗し、挙動や乗り心地の良し悪しを見極める。

4 重量から荷重比率を推測



荷重が変化すると走りの質にも影響があるので、コーナーウエイトゲージでの計測も欠かせない。今回はややフロントに荷重が偏っていたので、車高を少し上げて対策することにした。

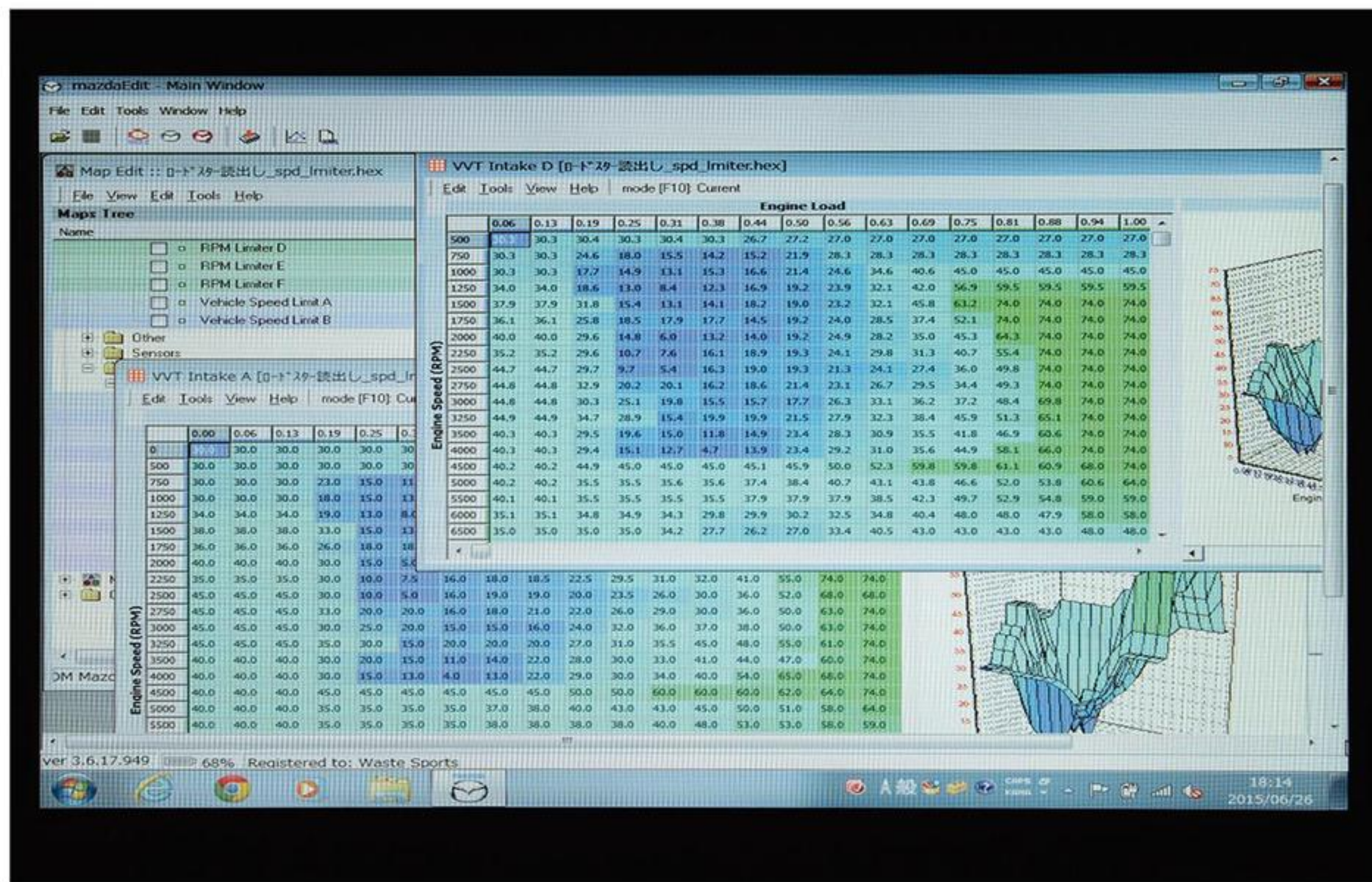
6 走行と仕様変更を繰り返す



試走で気になった部分を補うべく、すぐに仕様変更を行う。減衰ダイヤルの調整で対処できなければ、一度カレージに戻って車高やバネレートを調整。再び実走行して、その変化を見極める。

7 ダンパーの仕様変更も実施

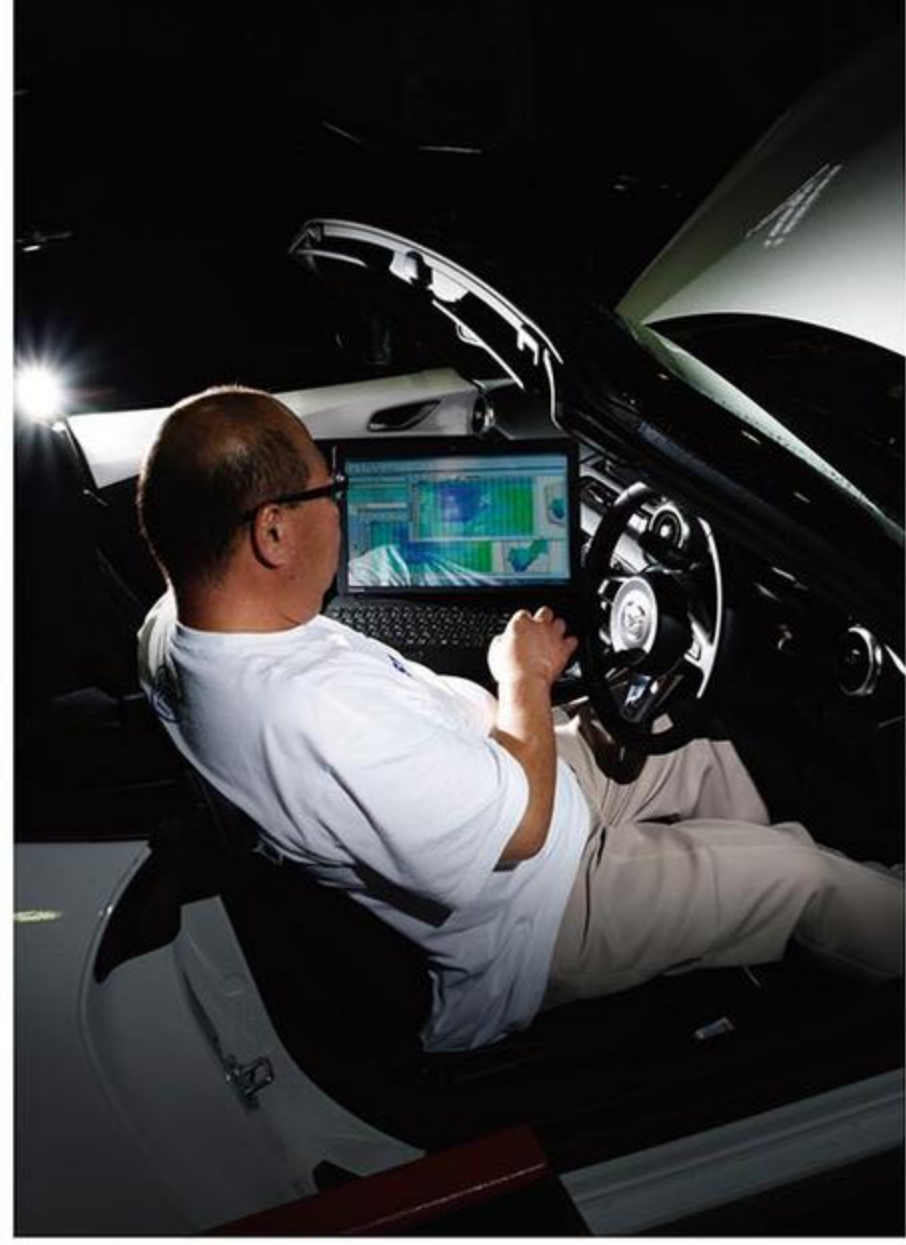
トップラインが持ち込んだサービスカーには、ダンパーの分解&仕様変更を想定した機材や部品が揃っている。細かな最終段階の煮詰めでは、減衰特性の見直しを行うこともあるのだ。



ノーマルの103.9psに対し、114.7psに向上。数値だけでなく、グラフからも低速域の立ち上がり、中間域のパンチ、トップエンドでの伸びなど、各領域で厚みと鋭さが増していることが読み取れる。

可変バルブタイミングのマップは、インテークに6面、エキゾーストには4面が存在し、条件に合わせて、それらを変更して調整していく。

現在はノーマル用のデータが完成した段階で、吸排気チューンに対応した仕様など、これからデータのバリエーションを増やしていく予定だ。



NDはアシとECUで激変する!! byマルモ-R(フリーライター)



ECUの書き換えにより、全域で素早い吹け上がりやダイレクトな加速を堪能。足まわりもセッティングの冴詰めが進むにしたがい、洗練された乗り味に変化していった。

力強さを感じる。ドラマチックな吹け上がりへと大きく変貌を遂げ、小気味よくシフトをつないでいける。回転を落としたりするときのリカバリーも素早く、つい余計に回したくなる衝動にかられるほど。試乗車はまだマフラーすらノーマルだったが、それでも十分なスポーツマインドを感じることができた。

ECUチューニングの決め手はバルブタイのセッティングにあり!

ノーマルデータとの比較試乗も体験!
1.5LのP5-VEユニットに関しては、「予想以上に軽快感があつて気持ちいい」というのが、ウエストスポーツ亀谷さんのファーストインプレッション。その一方で気になつたのは、低中回転域からの加速感。そこでトルクやパンチの物足りなさを解消するべく、これまでに他車種で培ってきた豊富なノウハウを活かし、まずはECUの書き換えからアプローチすることに決めた。

亀谷さんによると、ND攻略の最大のポイントは、可変バルブタイミングのコントロールにある。カタログ値は13・0とアナウンスされているが、負荷の少ない領域では燃費の悪化を防ぐため、吸気バルブが閉じるタイミングを極端に遅らせ、実際

には空気が入り続けている状態になっている。当然ながら、その状態では本来のハイプレッシャーがかかっていないので、バルブタイミングと点火時期のバランスを探ることで、パワーとトルク、そして安定性の向上が実現できるという。

ほかにも設定の書き換えで改善できるポイントは多く、燃調は目標空燃比を目指して設定されている数値と実際の数値のズレを見越したセッティングが不可欠。スロットルは開度率が低い踏みはじめで素直に開くよう煮詰めていけば、低回転域でもたつきがなくなり、全域でスムーズなアクセルワークが可能となる。

以上のようなレクチャーを受けたうえで、ノーマルデータとチューンドデータの乗り比べをさせてもらうことにした。その違いは全域で表れ、低中回転域のもつさりとした停滞感が払拭され、トップエンドまで躊躇なく飛び込み、加速に力強さを感じる。ドラマチックな吹け上がりへと大きく変貌を遂げ、小気味よくシフトをつないでいける。回転を落としたりするときのリカバリーも素早く、つい余計に回したくなる衝動にかられるほど。試乗車はまだマフラーすらノーマルだったが、それでも十分なスポーツマインドを感じることができた。



外観はしばらくノーマルのまま楽しむ 足まわり、ホイールからスタートだ

「じつはもうブッシュをピロ化するアイテムが揃ったりしています。すぐに交換しませんがね(笑)。NAからNCまで、挙動を安定させようとする避けられないところなので、もうラインアップしておきました。初めて運転したときに感じたのは軽さです。ただパワーステアリングも軽すぎて、どうしても違和感が……。狭い道で切り返すときなんか戸惑いますね」

ピロボールブッシュは音が出るなど、ネガティブなイメージを持っている人もいるだろうが、きちんと機構を理解していれば大丈夫。ハードルが高い気がするかもしれないが、ところどころピロ化するだけで挙動は変わってくる。足まわりはオーリンズ製で開発中。並行してコンピュータの解析をスタートさせている。まずはノーマルの解析から始めた。

じつはミラーを同色塗装してあるのに気付いた？ 塗り分けがスタンダードなため、ボディ同色が異端な存在に。ちょっとしたポイントが「ロードスター乗り」の心を掴む。これからサスペンションのセッティングを進めて、ストリートからサーキットまで楽しめるようマシンメイクを行う。1年経過したら、外装のカスタムなども着手していく予定。とはいえ、その予定は早まるような気がしてならない……。



ハブスペーサーはNA/NB用が使用できる。5mmスペーサーは2枚1セットで4200円、もう少しオフセットを出したい人に！



スタビリンクを早々にラインアップした。ターンバックル式で、NDはフロント用のみとなる。価格は1万8000円(税抜)。

ピロボールブッシュシリーズがすでにラインアップされている。いずれサーキット走行で挙動に不満が出たら交換してフィールを確認したい。



オリジナルシフトノブもピッチが同様のためNDに装着可。ロング440g、ショート395g、スーパーショート300gだ。



取り外したノーマルのブッシュ、部位によって肉抜き具合が違ったりしている。ゴムのたわみによる挙動をピロで解消していく予定。

TAN-EI-SYA T66-JF 軽量ホイールはNC/ND用で数量限定品で予約受付中。カラー10色のなかから選べるのでボディに合わせると◎。



ジョイファスト
伊左治孝司さん

ロードスターをこよなく愛するがゆえ、ABCDと歴代モデルを所有して、各モデルの特性をきちんと理解したうえでパーツを開発している。自らもサーキットを走行する。



Arena

☎タイヤプロショップアリーナ 愛知県津島市神守町古道46

☎0567-28-8830 http://arena-by-emc.com/

ほどよくローダウンされてカッコよく見えるが、まだ足まわりを交換したわけではない。ノーマルの素性をじっくり確認してデモカーを仕上げていく。



タイヤプロショップアリーナ
西川昌尚さん

「パーツの販売取り付けだけではなく、うちでは走行会なんかもやってロードスターをはじめ、クルマの楽しさを提案しています。日常メンテもしていますので、ぜひ遊びに来てください」

ドレスアップ、スポーツ走行、さまざまなアプローチに対応

Sパッケージを購入し、現在パーツ開発を進めているアリーナ。「ロードスターは走ってよく曲がるクルマなので、足まわり、ブレーキのセットから始めたいと思っています。あとは安全装備ですかね。歩行者保護のた

めのポップアップボンネットなど、いくつかスポーツ走行に適さないデバイスがありますね」と西川店長。ロードスターの楽しみ方は人それぞれなので、いろんなタイプに対応できるように問口の広い仕様にする予定だ。

期待どおり? それ以上?

ホントにいいのか!? ロードスターフリーク 新型ND速攻チェック

AutoExe

オートエクゼ

東京都中央区かちどき4-6-1

☎03-3531-8151 <http://www.autoexe.co.jp>



チューニングの理念は「正常進化」 ストリートのベストチューニングを目指す

マツダ専門のチューニングメーカーであるオートエクゼは、NDの発売後早々に多数のオリジナルアイテムをラインアップしてきた。NDに対する主要なテーマはずばり「Tune Cool!」。ロードスターのワクワク感を現実の形にする「マツダ車個性派プロジェクト」を掲げ、このテーマに基づいた知的で爽快なチューニングを楽しめるパーツを展開している。これ見よがしのカッコよさや、やみくもな速さの追求ではなく、あくまでドライバーにストレスを与えない。これがストリートにおけるチューニングの「ベスト」と考えている。

クルマとしてのありようを現代社会や環境に順応させようとして、個性を求めるユーザーの欲求に高度なレベルで応える。たとえスポーツカーであっても、それは変わらない信念だ。走りのファンと社会のマナーを両立させることこそ、チューニングの王道といえるのである。そのため製品はすべて車検対応品となっている。「量産車」としてスポイルされたフィーリングを取りもどすべく、そしてより「人馬一体」を純化させるため、こだわりのパーツを開発しているのである。ストリートというフィールドで、ロードスターらしさをアップさせるにふさわしいパーツが揃った。



エアフィルターリプレースメント
7500円(税抜)

純正のエアクリーナーボックスを生かして、気軽かつ効果的に吸気効率を改善する。3000回転時に約13~15%通気抵抗を低減。



**スポーツマフラー
(センターデュアル)**
11万9000円(税抜)

ストレート構造を基本に、背圧損失を低減させ排気効率を向上させる。グラスウールを用いないタイプだ。



**ストリートスポーツサスキット
(KIJIMA-SPEC)**
※写真はNC用 15万8000円(税抜)

スポーツカーの開発を主軸を歴任した貴島孝雄氏の「動的感性工学」に基づき、車高、バネ定数、ダンパーの減衰力を設定している。8月下旬発売予定。



メンバーブレースなどをセットアップした下まわり。リアアンダーバー(3万1000円・税抜)は、スポーツマフラー(センターデュアル)を装着したときの車高用である。



ストラットタワーバー
3万円(税抜)

オーバーシャフトを溶接一体成型したワンピース構造を採用する。バルクヘッドを介して左右ストラットを結んでいる。



スポーツスタビライザー
2万2000円(税抜)~

ノーマルよりも適度にバネレートを増強している。コントロール性をキープしながら、コーナリング時の姿勢を安定させる。



**ローダウン
スプリング**
3万5000円(税抜)

低重心化により、ハンドリングを向上させる。低すぎず、強すぎず。車高はノーマルから-20mm、バネ定数は約120%に抑える。



メンバーブレースセット
5万8000円(税抜)

ボディフロアに3次元トラス構造のスチール製フレームを、従来モデルと同様にラインアップ。製品は3ピース構成となっている。



リアウイング
7万4000円(税抜)

スポーツカーらしいリアビューを演出する。FRP製で、ハイマウントストップランプを移設して取り付け。リッドカバーを付属する。



TCR

TCR 東京都町田市鶴間562

☎042-706-8041 <http://www.tcrjapan.com>



ノーマルのままでもアライメントを変更すれば、フィーリングの変化を楽しめるのでぜひ試してみてください!



レースで培ったアライメントノウハウを生かしてセッティング

TCRではNDを、まずはノーマルをより楽しめるチューニングメニューを提案するべく、テスト走行して熟成を深めている。電制スロットルや電動パワステの制御が速度によって変わっていくので、それに対して違和感のないアライメントを煮詰めた。

「低速でもう少しシャープにしたい」、「ステアリングを切り込んでいったときにもう少し手ごたえがほしい、またはその逆」、「高速でハンドルが重く感じる」など気になる点はどんどん相談してほしい。より「人馬一体」を楽しめるよう

にセットアップしてくれる。サスペンションのブッシュをすべて緩めて、つばっているところがないようにしてから、順番にGをかけながら締め付けていく。こうすることで、スムーズに車体が動くようになるので、こちらもあわせてオススメ。

TCRアルミシフトノブ(1万800円税込)も好評発売中。従来品より下方部まで太くすることにより、横から握った時に薬指が離れにくく、より確実にシフト操作ができるようになった。

好みの走行フィールに合わせたアライメントで愛車の走りをワンランク向上。新車で行くとロードスターの素性がよくわかる。

BLITZ

〒ブリッツ 東京都西東京市新町4-7-6
☎0422-60-2277 <http://www.blitz.co.jp/>



リアのバンブラバーのセッティングがいいとドライバーがコメント。サーキットスペックではないのでタイヤはDZ102だ。



バネレートはフロント5kg/mm、リア2.5kg/mmと柔らかい。現状では減衰が負けている状態なので、仕様変更をしてセッティングを煮詰める。

DUMPER ZZ-R
14万5000円～(税抜)

プロの



フルソフト状態が中間にくる そんな減衰設定がベスト

「超乗り心地がいい。リアのバネレートは2.5kg/mmということだけでも、よくストロークするな、と感心するほど。わざと縁石に乗ってみただけ、動きが急に変わることもなく上手くコントロールできる。峠を流すようなスピードレンジがよさそう。ロールが大きいけど、そこを丁寧にやってやるのがロードスターのおもしろさ。ノーマルのよさを底上げしている感じ」(井尻 薫)



キビキビ走る スポーツカーに 仕上げる

「スポーツカーらしい見た目ですね。ただ走ってみると思った以上に、ふわふわした感じがします。接地感が薄いというか。街乗りでも感じたので、ここをどうにかしたいですね」と広報担当の小林さん。
ハードすぎるや柔らかすぎるなどどちらかに寄っているほうがチューニングしやすいが、どっちつかず。「スポーツカーだからといって、ハードに寄りすぎないようにセットします。ZZ-Rはあくまでストリート向けですから。もっとハードに走

行するならばスペックCという選択もありますが、これは別タンク式なのでスペースがないと難しい。NDで展開するかはまだ未定です」
サスペンションだけではなく、ブリッツが得意としている電子パーツなど、一連のアイテムをラインアップしていく予定だ。またNCでやれなかったターボキットは、86用で展開しているの期待したいところ。素材の精度が上がったことで、トルブルがなくなったというから、これから楽しみだ。

TEIN

〒テイン 神奈川県横浜市戸塚区上矢部町3515-4
☎045-810-5501 <https://www.tein.co.jp>



室内から減衰力をコントロールできるEDCF。アクティブプロを使えば4輪独立で自動調整ができるなど多彩な機能が手に入る。



mono Sports
14万8000円(税抜)

モノスポーツは、スプリングレートはフロント7kg/mm、リア5kg/mmだ。サーキットでの走行性能を追求している(※画像はNA用のため実際とは異なる)。

ステアリングレスポンスは◎ ただしリアの動きを変えたい



FLEX Z
7万9800円(税抜)



車高が高く、バネが柔らかいためロールが大きい、そのため常時オーバークリア、というのがセッティングエンジニアのファーストインプレッション。ノーマルのスプリングレートはフロント2.1kg/mm、リア1.2kg/mmというから驚く。デミオのリアでも1.8kg/mmあるのに。
「デミオよりも長さがあるので底付きはしませんが、高速道路のレーンチェンジでも、ロールして戻るときの挙動が怖いと感ずるようなことがあります。ロードスターに初めて乗る人は、この過敏すぎる反応が怖さにつながるかもしれません。そのためうちでは、乗り心地を維持しつつ、怖さを解消して踏んでいける仕様になります」と広報の杉山さん。
さっそく装着したのはFLEX Zだ。街乗りでの快適性はノーマルと同等ながら、ワインディングや高速走行でのスタビリティをワンランクアップさせる。またローダウンすることで腰高感のあるスタイルも改善できる。

デモカーは、Sスペシャルパッケージを選択。バネレートはフロント5kg/mm、リア3kg/mmに設定。伸び側のストロークを十分に確保して、適度にロールを抑える。

期待どおり? それ以上?

ホントにいいのか!? ロードスターフリーク 新型ND速攻チェック

CUSCO

〒370-0192 群馬県高崎市新保町1664-1
☎027-352-3578 <http://www.cusco.co.jp>

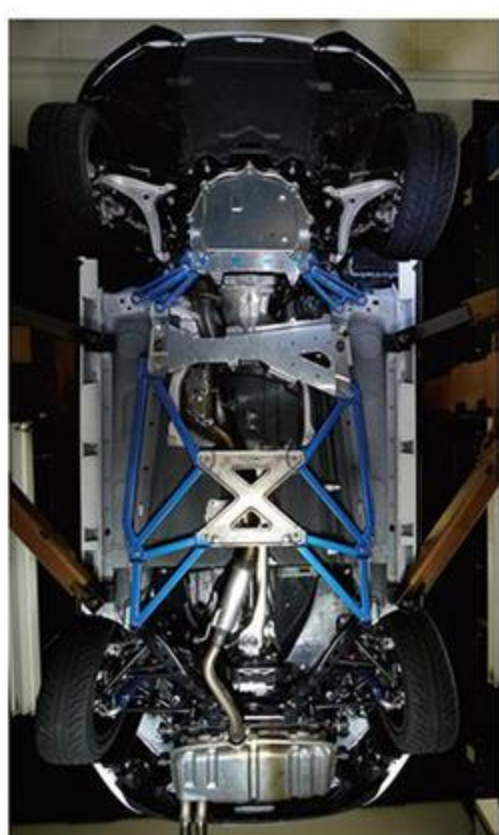
ノーマルでも十分におもしろいこれにプラスすれば!

「乗ってみたらノーマルでもおもしろいじゃん! さすがマツダ、こだわりを感じますね。エンジンは1.5Lなのに、86よりも速いように思いました。軽量化が効いてるんでしょう」というのは、リードドライバーとして活躍する炭山さん。

「乗ってみたらノーマルでもおもしろいじゃん! さすがマツダ、こだわりを感じますね。エンジンは1.5Lなのに、86よりも速いように思いました。軽量化が効いてるんでしょう」というのは、リードドライバーとして活躍する炭山さん。



今後、セッティングを煮詰めていき、タワーバーやロワアームバー、パワーブレースをラインアップしていく予定。今後のラインアップに期待していて欲しい。



ストリートZERO Aを装備。バネレートはフロント6kg/mm、リア3.5kg/mm、減衰は40段調整でアッパーマウントは強化ゴムを採用する。価格は15万円税別。



シートポジションのよさはデミオと同様、と炭山さん。バケットタイプでスポーティな走りにも対応する。



プロの目

**ほどよい車高でほどよいロール
ネガティブな部分がなかった**

「最初は16段中8段で走行。自然なフィールで、変化幅も大きすぎない。きちんとロールの切り替わりがわかるので、ダンパーが仕事しているなど感じる。コントローラーで減衰調整してみたけど、ぼくは自動調整より減衰を固定しておくほうが乗りやすかった。最後にフルソフトで乗ってみたら、ロールしきったところからさらにリアが出ようと動くので、リア内側の接地が薄いみたい。真ん中減衰固定、これが気に入った」(井尻 薫)

素性の良さを存分に認めたくえで 走りが一層楽しくなるアイテムを一挙開発

デビュー直後から休日返上で多彩なアイテムを開発し、NDチューンの先陣を切ったオーバードライブ。ここではアイテムチェックとともにノーマルに対する評価、チューニングすべきポイントを探ってみた。

歴代モデルで一番楽しい ノーマルの高い完成度

ロードスターだけでなく、マツダ車すべての魅力を引き出そうと精力的に取り組み、マツダ車チューナーとして名を轟かせるオーバードライブ。NDに関してはデビュー直後から寸暇を惜しんで素性チェック&チューニングへと着手。デモカー導入から1カ月もたたないうちに多彩なアイテムをデリバリーさせてきた。

もちろん、すべてのアイテムはノーマルの素性の良さをしっかりと把握したうえで、さらなる走りの魅力を引き出す機能性を備えている。

「NCが70点だとすれば、NDには楽々90点を与えられる完成度の高さ。歴代モデルで一番楽しいと断言できるほど、軽さを武器として走りの魅力が高められています。だからこそ、メーカーレベルでは手がけられない細かな



ODULA
エアロ
パーツ

フロントリップスポイラーはFRP(3万8000円、税抜)とカーボン(6万円、税抜)を設定。インテークナンバーバーステーパーやサイドステップなど、早くもエアロが充実している。



フルイットなルックスに合わせて、タフな走りにも耐え得る剛性を備えたボルクレーシングZ40をインストール。サイズは8.5J×17+45を選ぶ。

ポイントのチューニングに率先して取り組みました。現状でストリートレベルなら不満を一切感じない仕様へ導けたと自負していますから、ここからは走り込んで気になるところをじっくり対処していきますよ(武地代表)

多彩なマツダ車の個々の進化を熟知しているオーバードライブだからこそ、実現できたND速効チューン。今後の展開予定も気になるところだが、まずはファーストチューンアイテムをチェックしていこう。

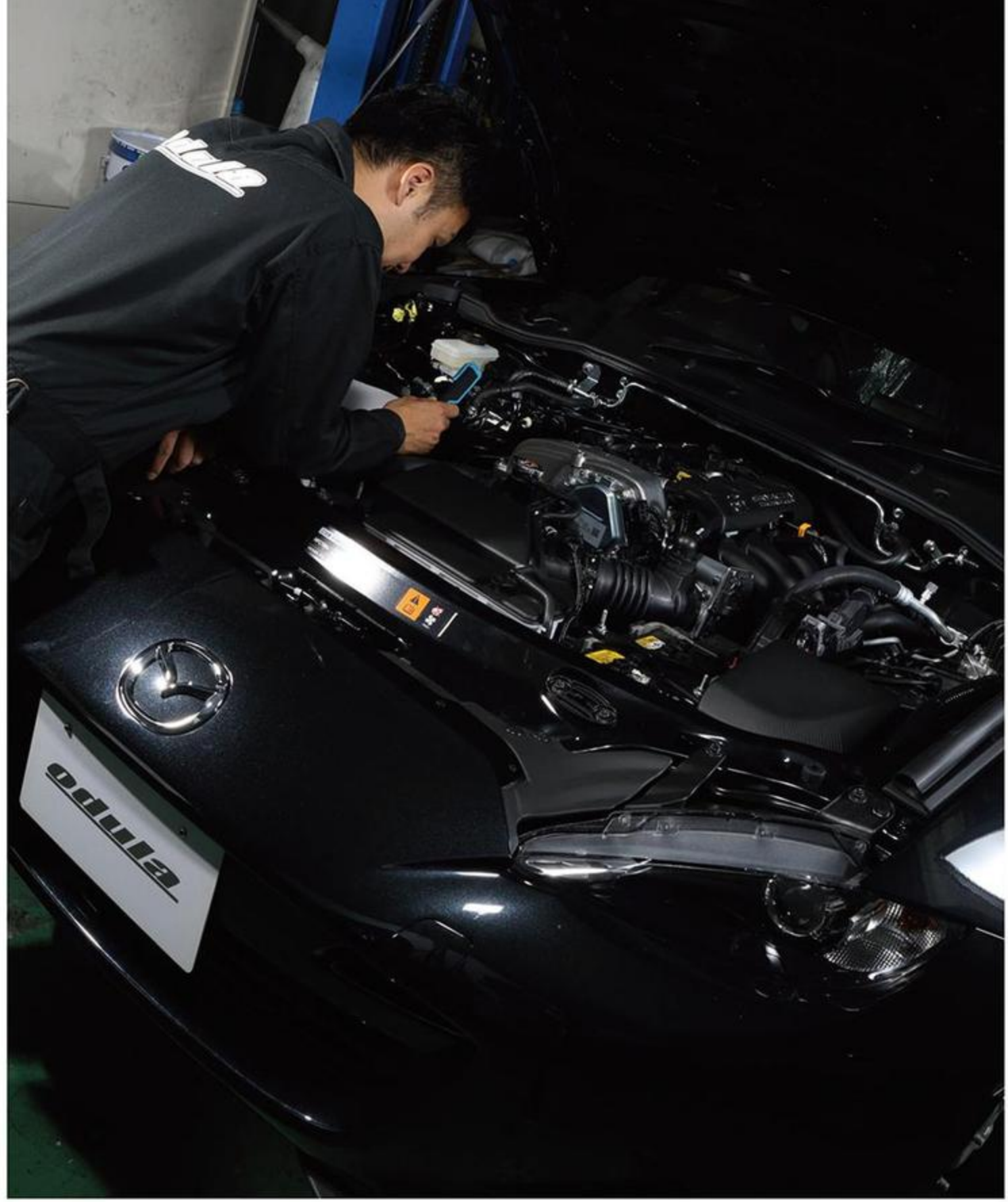


サスペンションキット(脱脂スベックB 35万円、税抜)は、ハードユースに対応できるスポーツ性とタフなライドでの乗り心地を両立させたオールラウンドモデル。



期待どおり? それ以上?

ホントにいいのか!? ロードスターフリーク 新型ND速攻チェック



完成度高いノーマルだけに 細かな効率追求が必要

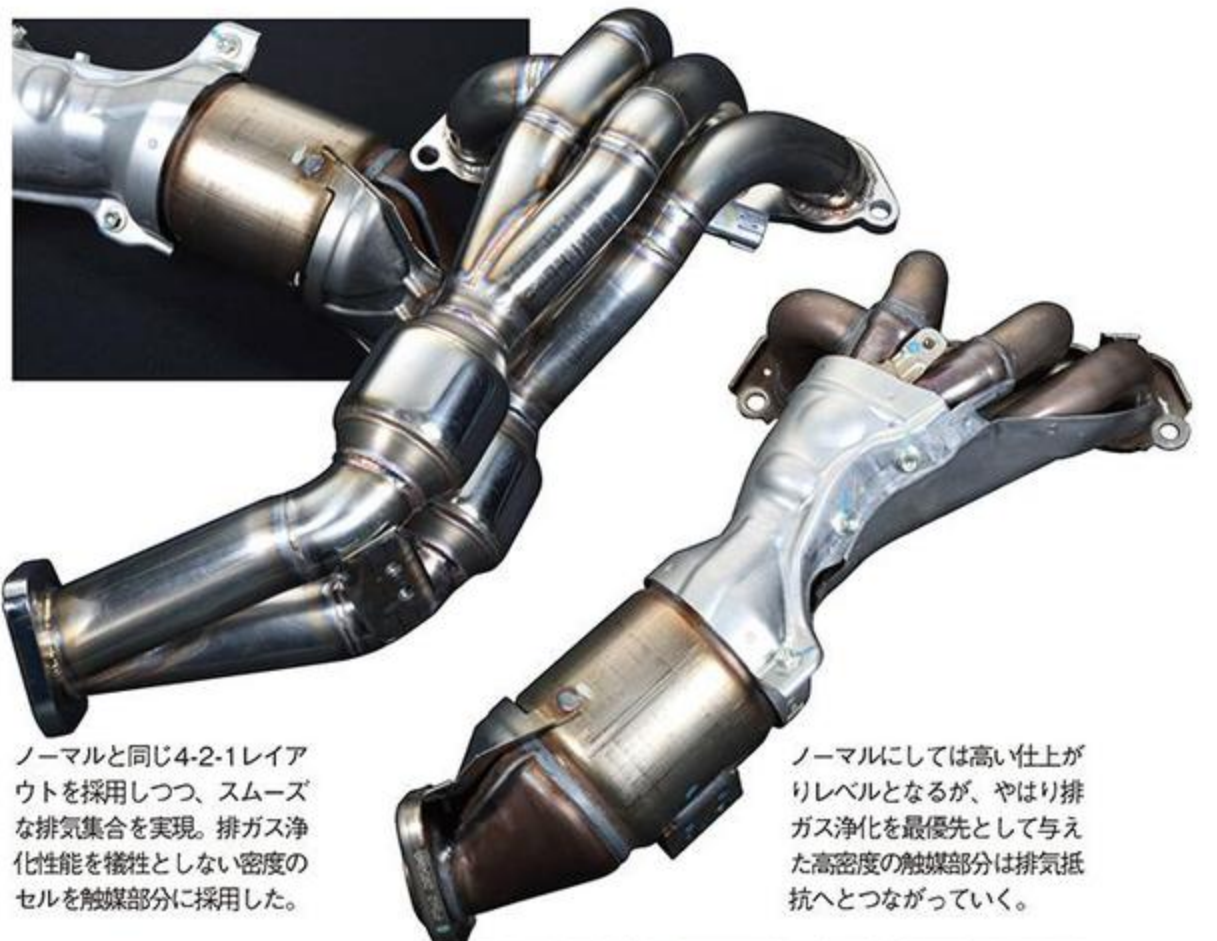
さて、オーバードライブはNDの素性を把握したうえで多彩なチューニングアイテムを開発したのだが、とくに注目しておきたいのはタコ足やマフラーの排気チューンだ。

「NCと比較すれば500ccものダウンサイジングとなるP5型ですが、アクセラに搭載されたものと比べてバルタイなどが専用セッティングされていますし、レブリミットも7500回転に引き上げられているので、走らせていても楽しい。ただ、軽さなど妥協なく煮詰められたNDなので、ここはやはり吸排気効率も徹底して

煮詰めていきたいと考えました」

ちなみにノーマルの排気系は重量面やサウンドにこだわって仕上げられているが、やはり触媒や隔壁構造採用のサイレンサー部分で排気効率が低下している。そこでオーバードライブでは小型セル、サイレンサーのストレート構造でノーマルの甘さをリカバリ。近接騒音をノーマル比2dBアップの96dBに抑えつつ、高回転まで心地いいサウンドに仕上げているのがポイントだ。

なお、現在急ピッチで解析が進められているコンピュータは近日中にデリバリー予定。吸排気効率、制御の最適化を与えれば、NDの持つ魅力はより一層増していくに違いない。



ノーマルと同じ4-2-1レイアウトを採用しつつ、スムーズな排気集合を実現。排ガス浄化性能を犠牲としない密度のセルを触媒部分に採用した。

ノーマルには高い仕上がりレベルとなるが、やはり排ガス浄化を最優先として与えた高密度の触媒部分は排気抵抗へとつながっていく。



ODULA マフラー

FRP 3万8000円(税抜)・カーボン6万円(税抜) 近接騒音を抑制しつつ、ストレート構造での排気効率を追求したオーバードライブのND用マフラー。マフラー単体では近接騒音88dB、タコ足と組み合わせても96dBとなっている。



触媒ひとつで排気ガスを浄化すると密度が必要となるが、ツインとすることで浄化性能と高い排気効率が両立できる。もちろん、重量増とならないようにとことん配慮済み。



サイレンサーサイズの大きさからは想像できないが軽量化に仕上げられているノーマルマフラー。ただ経年劣化を嫌った隔壁構造ゆえに排気効率や高回転でのサウンドが犠牲となっている。



ODULAオリジナル サーキットスペックブレーキパッド

2万5000円(税抜)／各フロント、リア 軽さを武器としてノーマルでもしっかり制動できるブレーキだが、やはりスポーツ走行を存分に楽しむには役不足。オーバードライブでは制動屋とタッグを組んでSM500の開発に関わった。

ODULA ハイフロー インテークG

1万4000円(税抜) スロットル前のジャバラホースから交換することにより、スムーズな吸気を実現し、吸入空気量の増加、レスポンスアップを実現する。シリコン5重構造だ



NCで人気を集めたラムエアインテークはNDのバンパー周辺構造だと実現が難しい。そのため、スロットル直前のホース形状見直しも含めてボックスタイプのオープンクーラーに着手している。



乗り心地を犠牲にせず ジェントルな仕様にセット

「サーキットをガンガン走るような仕様ではなく、女性を助手席に乗せて走ることを想定して仕上げていくつもりです。自分の母親を乗せるイメージでもいいですよ(笑)。速さとかスポーティさではなく、ツアラーのような仕様ですね」と市村さん。

「ドライブに行ったときに、同乗者から「なにこのクルマ」なんて言われ

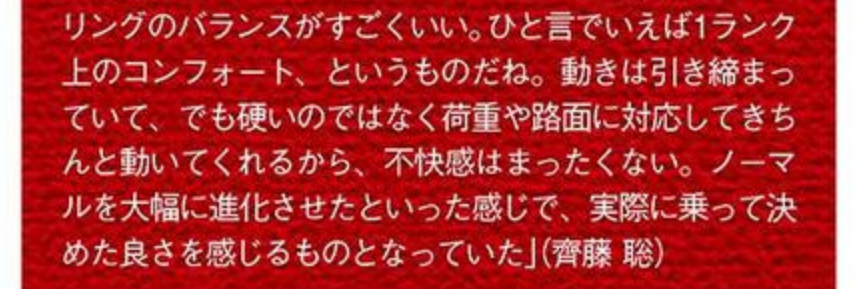
ない仕様ということだ。せっかくな金かけたのに、歓迎されないのは辛い。そこで助手席目線を基本にパーツをセットしていく予定。アクティブといえばサーキットのイメージが強いかもしれないが、じつはオリジナルサスペンションの「MONACO(モナコ)」は、乗り心地を優先している。ストリートでの使い勝手を重視してセッティングされているのだ。



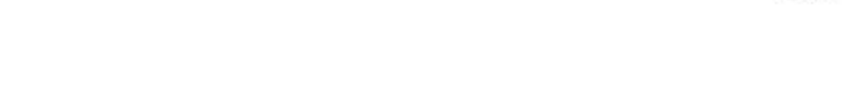
ジェントル仕様にするため、今回は当たりの柔らかいスプリングをスウィフト製に。まだサーキットよりのセッティングなので、仕様変更をしているところだ。



RECARO TS-Gは角度が付いていて、背中が寝ている。もちろん助手席はノーマルのまま。



ホイールはエンケイのRSM9でサイズは7.5J×18インチを履く。インセットは+48mmでスペーサー(5mm)を装着。



フロントバンパーのエンブレムをブラック塗装したり、リアのエンブレムにもDIY加工が。



アクティブ
市村克己さん

これまでGT-Rといった大排気量ハイパワーマシンなども多数手がけ、自身でも乗ってきた。その経験をロードスターにもフィードバックすることで、新たなアプローチを展開する。



車高はかなり低くなっているが、走行中タイヤとフェンダーの干渉はまったくなし。エコタイヤでのサーキットだったがトラクションもかかる。

1ランク上の乗り心地の良さがある、 コンフォートかつ安心感のある味付け

「走行後に市村さんに訊いたら減衰力は20段調整のうち15段戻し、とのことだったんだけど、その減衰力とスプリングのバランスがすごくいい。ひと言でいえば1ランク上のコンフォート、というものだね。動きは引き締まっていますが、でも硬いのではなく荷重や路面に対応してきちんと動いてくれるから、不快感はまったくない。ノーマルを大幅に進化させたといった感じで、実際に乗って決めた良さを感じるものとなっていた」(齊藤 聡)

期待どおり? それ以上?

ホントにいいのか!? ロードスターフリーク 新型ND速攻チェック

DreamWorks

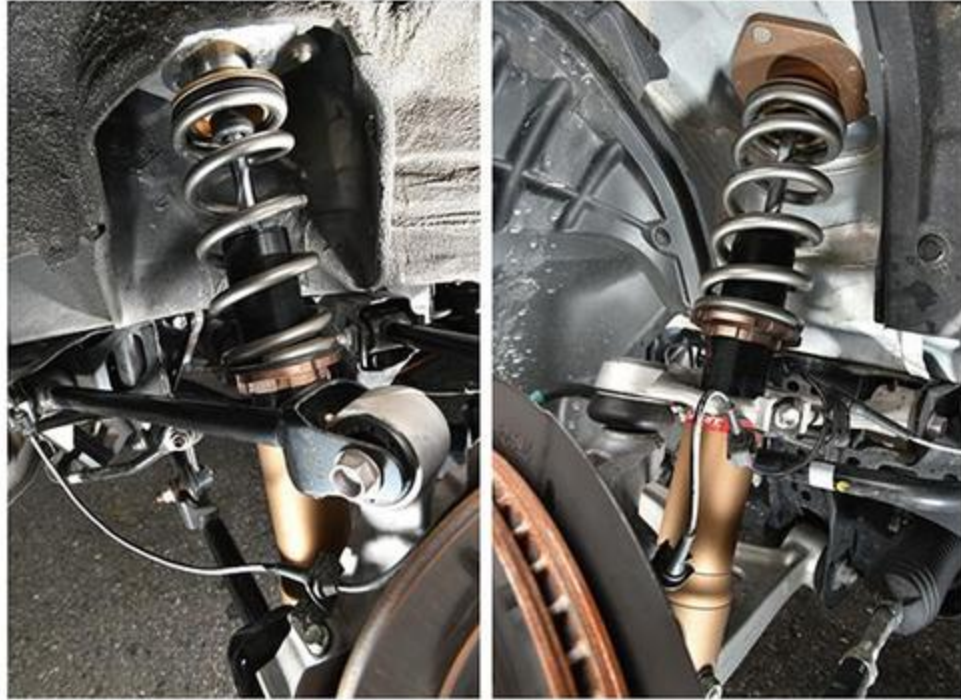
◎夢工房 埼玉県八潮市木曾根655-1

☎048-994-2225 <http://www.dreamworks-racing.jp>



サーキット走行もこなすため、BRIDEのフルバケを装着する。「乗ってて気持ちいい方向にセットしたい」と志鎌さん。

ストリート、サーキットで優れた走行性能を発揮するようセッティングが繰り返されている。



楽しくスポーツできるクルマにセッティングしていく

NCモデルで久しぶりにロードスターに目覚めた(?)志鎌さん。自らステアリングを握ってサーキットを走行し、サスペンションのセッティングを行う。過去、NAモデルでは相当走り込んでいた大ベテラン。「NCはあんまりおもしろく感じなかったんだよね、正直。アクティブのNCは楽しいと思ったけど」そう話す志鎌さん。NCのセッティングが決まりきらないうちに、新型が登場してしまった。「納車後すぐにダイナパックでパワーチェックしました。数値は108馬力。BPエンジンに吸排気系のチューニングを施したくらいだね。現在サーキットに持ち込んで、車高調で走り込みを行っています。スポーツはいいけど街乗りが……という症状が改善できていません。今のところ、クスコのMZ2ウェイリス

Dを入れて、デフマウントをリジッド化しています。センターもストリートタイプにしてみました」と、すでにチューニングが進んでいるよう。デフマウントはオリジナル製品で、1万2000円・税抜き/1セットでリリースを開始している。夢工房はロータリー系や輸入スポーツカーなどを手がけているが、ここに来てめっきりロードスター率が上昇中。娘さんがロードスターに乗っていることもあって、若いユーザーの来店も多くなったとか。歴代モデルはもちろんだが、デモカーにNDが加わったことで、今後多彩な顔ぶれが揃いそう。NDの仕上がり期待だ。



プロの目



ゆっくり走ると振動を拾うがサーキットではしなやかさが際立つ

「スバルタンなイメージがあったので、思ったよりもしなやかです。車高はいちばん低くしているということだけど、バンブラバーに当たることもなく、カッコよくて乗りやすい。ただ流す領域だとゴツゴツ感じるかも。街乗りはもっとソフトのほうがいいでしょうね。ラフに扱ったりアが出ていく動きをします。デフのリジッド化はアクセルを乗せたときにわかりますね」(井尻 薫)

GarageT2

◎ガレージT2 神奈川県伊勢原市歌川2-2-10

☎0463-95-9660 <http://www.garaget2.net>

ジムカーナの達人が仕上げるNDのマシンメイクに期待大

全日本ジムカーナに参戦している稲木さん、これまでNCだったマシンを新型にスイッチするという。LSD、サスペンションのセッティングなどをこれから行っていくことになる。とりあえずGTウイングを装着してきたというが、それだけでもノーマルばかりのなかでは十分に目立っていた。ジムカーナのように細かいターンを繰り返す競技用の足なら、ストリートから峠で楽しめそう。ガレージT2ではジムカーナ練習会も行っているの、ドラテク磨くならぜひ!



ガレージティーツー 稲木亨さん
軽井沢ミーティングにいちユーザーとして参加し、ちゃっかりNDオーナーたちの撮影会に。GTウイングがよく似合っていてカッコいい。



フロントとリアのバランスを きちっと合わせれば楽しめる

「マツダ、よくぞ出してくれました。感謝感謝です。これから街乗りレスベックを追求するパーツを、どんどん開発していきますよ」と意気込んでいるのは新見代表。NCのときは明らかに反応が違つような……。

一方、ニーレックスのパーツ開発

ドライバーである小田さんは

「ボディバランスが悪いですね。NCでフロントが勝っていたせいか、NDはリアが勝ってる。フロントの剛性を上げてバランスをとってやるというんじゃないかな。リアがフラフラして滑りやすく怖いと感じたNCに対して、極端にリアを硬めすぎていますね。ロール量は少なめですが切り返したとき

にグラツとする。楽しさと落ち着いた挙動のバランスがとれていないので、走らせても楽しくないんです」

またセンタリング感(自分が中心

という感覚)が希薄で、カチツとした手応えがないとも指摘する。路面との対話ができないので、まずはナックルサポートでフロントとリアの

バランスをとる方向で進めている。それでも足りないようならガセット系で、フロントをしっかりとやっ

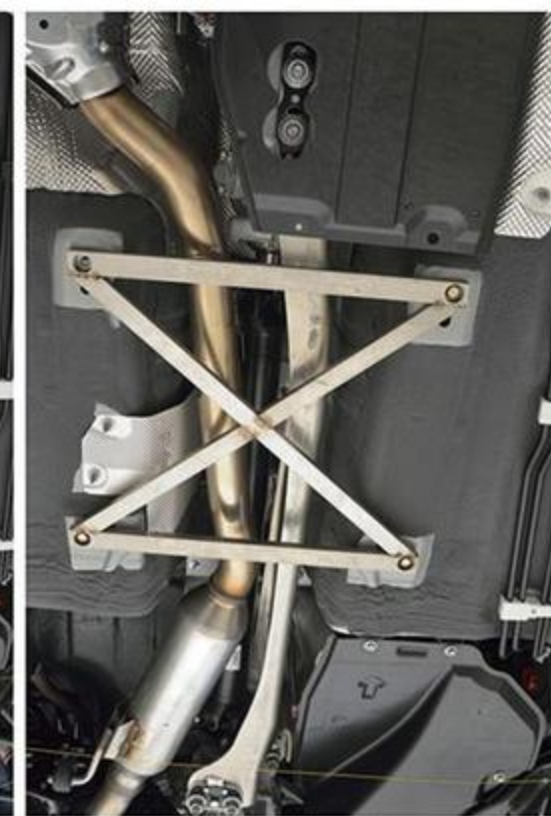
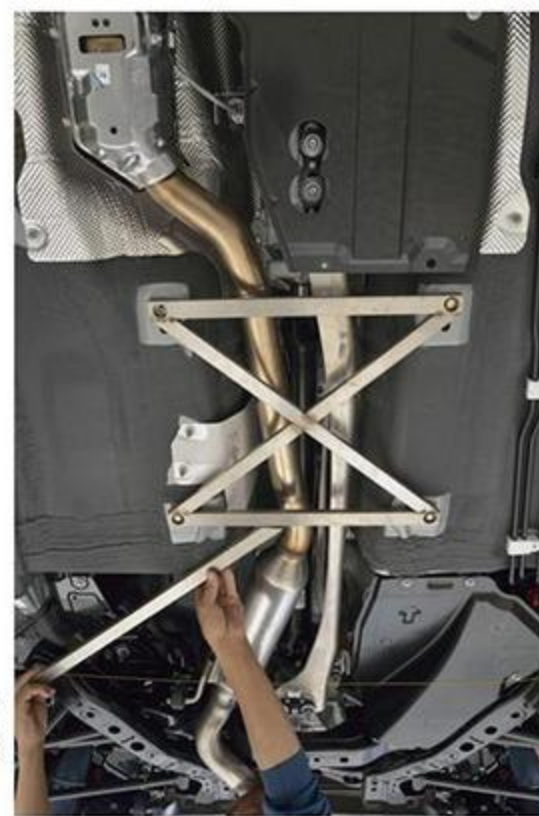
からリアまわりへと移行するとい



ナックルサポートはさっそく製作されていた。ストリートレベルでも効果が体感できるパーツなので、NDの挙動がどう変化するか楽しみなところ。



マジカルクロスNの開発もスタートしている。ナックルサポートをセットしてから、足りない部分を補うようラインアップしていく予定だ。



ステップアップできる パーツを開発していく

「軽井沢ミーティングでは多数のお客さんがニーレックスのブースに足を運んでくれました」。こだわりのパーツについて知ってもらう機会に恵まれ、理解してくれた人も多かった。歴代ロードスターのウイークポイントを、サポートするオリジナルパーツはどれも効果が見えるもの。当然NDについても期待値が上がる。まずはナックルサポートのテスト結果が知りたいところ。ホームページを逐一チェックしておこう。



「NDは本当にいいクルマですよ」と新見代表(右側の男性)。小田ドライバーの分析を基に効果のあるアイテムを開発している。

軽量で剛性のある素材で的確なポイントにセットされるマジカルクロスシリーズ。



期待どおり? それ以上?

ホントにいいのか!?
ロードスターフリーク

新型ND速攻チェック

Kansai SERVICE

☎カンサイサービス 奈良県奈良市小倉町1080 ☎0743-84-0126
http://www.kansaisv.co.jp

NDでは街乗り派を中心に、ドレスアップやサーキットなど、多様なニーズが生まれることを想定。あらゆる方向性に対応するべく、基本データや、そこから派生するバリエーションのデータ蓄積に余念がないカンサイサービス。完成度が高いモデ

細部の造形まで練りに練った オリジナル補強パーツが完成

NDだけに、バランスを重視したスポーツメイクが不可欠だと訴える。そのなかで、オープンスポーツで一体感のある走りを演出するマストアイテムとして製作を急いだのが、オリジナル補強パーツだ。フロア下に装着するパーツや定番のタワーバ

ーなどが揃うが、いずれも適材適所でアルミ、スチール、クロモリ鋼といった素材を使い分け、フロアトンネルやエンジンルームなど、ヨレやネジレを誘発しやすい開口部の剛性をアップを担う。もちろん、大幅な軽量化を実施したNDのキャラクターを尊重し、最小限のパーツで確実に効果を発揮することが優先された。また、リミッターカットなどの要望にも応えながら、手軽にフィール

アップができるツールとして、ECUチューンにも着手。燃調、スロットル制御、バルブタイミングなどをトータルで煮詰めることにより、中間域のレスポンスアップをはじめ、アクセルのツキや高回転域の伸びを強調することに成功。現在はノーマル用のデータができあがり、今後は吸排気系や過給器など、チューニングの広がりに合わせて、随時データを充実させていくつもりだ。

いずれハードパーツが充実してきたときにも対応できるように、純正ECU書き換えによるコンピューターチューンにも力を入れる。

Kansaiフロントメンバープレート Kansaiフロントロアブレスバー

価格未定

価格未定

メンバープレートは、肉厚の見直しとリブの追加で強度アップを図りながら、肉抜きもを行い、重量増を抑制。このプレートに追加するパーツとして、ロアブレスバーも設定する。



Kansaiセンターロアブレスバー

価格未定

フロアトンネルのネジレを抑えながら、リアメンバーの補強も意識した設計。アルミ中空シャフトを駆使することで、ハードユースにも耐えられるだけの剛性確保を目指した。

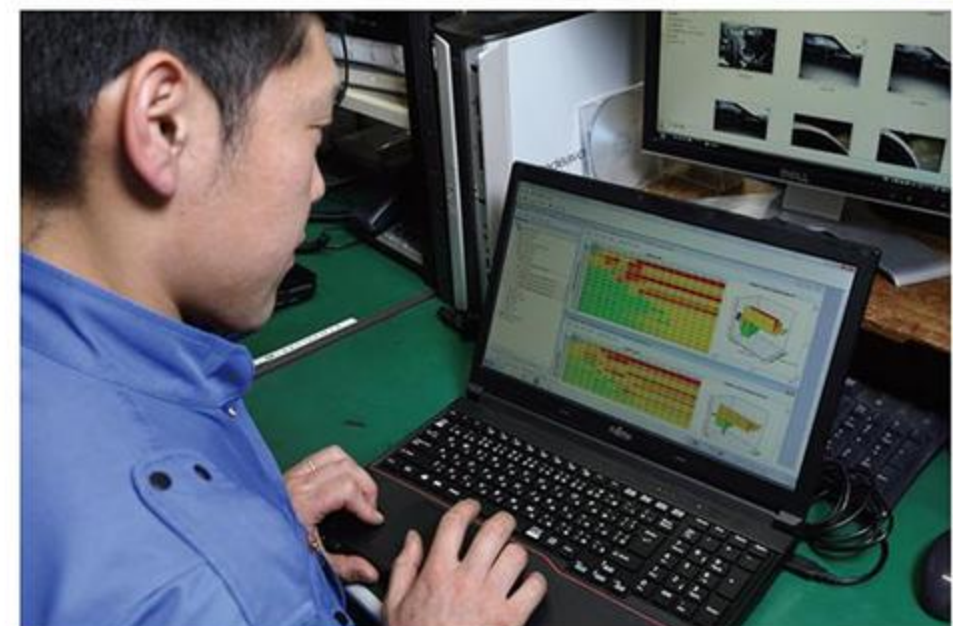


Kansai フロントタワーバー

価格未定

ハイグリップタイヤの装着を見据え、高剛性のクロモリ鋼でタワーバーを製作。バルクヘッドに直結するシャフトと、左右を結ぶシャフトで構成し、ボディのネジレを抑える。

HKSのマックスIVGTは、調整ダイヤルによる減衰力変更で、17インチ+ハイグリップラジアルやハードユースにも対応する。ホイールは現在7J×17を履くが、7.5Jや8Jでのデータも収集したいと考えている。



TUCKIN99

タックイン99 兵庫県尼崎市大庄西町4-6-4
☎06-6418-0099 <http://www.tuckin99.com>

17インチ高性能ラジアルの
可能性を引き出すために企画した
軽量アルミシエルケースモデル

車高調やマフラーといった定番機能パーツからスタートして
スポーツシート、ローポジションレール、シヨートアンテナなど
ND用オリジナルパーツのラインアップを精力的に拡大している



ホントにいいのか!? ロードスターフリーク **新型ND速攻チェック**

ヒルクライムダンパーRS 価格：20万円(予価)

イエローのイメージカラーを採用したオリジナルの車高調キット。アルミシェルケースを用いることで重量増を抑え、なおかつ減衰力調整機能や全長調整機構を備えた本格的なスポーツダンパーとしては、20万円(税抜/予価)というかなり破格のプライスを実現している。



12段階の減衰力調整機能を採用。アッパーマウントは強化ゴムを使用することで、快適性の確保とタイヤレクト感の演出を両立させている。

前後とも全長調整機構を搭載する。また、軽量化に相応しい車高調として、アルミシェルケースを採用した軽量設計モデルとしている。

ハードユースもカバーする 本格派スポーツダンパー

歴代ロードスターと向き合ってきたプロシヨップとして、ユーザーからのリクエストにも耳を傾けながら、楽しさとカッコよさが両立できるND用パーツを積極的に発信していきたいと考えるタックイン99。

その第1弾は、「乗り心地重視のストリートダンパーでは物足りない」という走り派に向けて企画したヒルクライムダンパーRS。ストリートユースを意識しながらも、ハードユースでインパクトのある走りが楽しめるスポーツダンパーと位置づける。プロトタイプをデモカーに装着

して走り込むうちに、「NDもやはり歴代モデルと同じく、足まわりを交換して、踏んで楽しむ仕様にするのが似合う」と確信。サーキットで17インチのハイグリップタイヤのポテンシャルを十分に引き出せるサスペンションキットに仕立てた。

また、軽量&コンパクトなNDに相応しい車高調とするべく、軽量なアルミシェルケースの採用も決定。そのほか、全長調整機構や減衰調整機能も備えるが、価格は20万円(税抜)に抑えられる予定だ。

続いてオリジナル第2弾の製品化を目指し、プロトタイプでのテストを進めているのがリアピース交換タイプマフラーのヒットマンND。メ

インパイプ径は60φというやや太めの設定だが、限られたスペースの中で最大限のパイプ長を稼ぎ、トルク確保と抜けの良さの両立を狙う。

今後については、オリジナル車高調のベストセッティングの模索を急ぎ、そのうえで補強パーツなどが必要かどうかを判断する。吸排気系も同様に、マフラーが

製品化され、その方向性が支持されれば、センターパイプなど、チューニングベースとして楽しむために必要なパーツを随時充実させていくつもりだ。

試作ヒットマンND

価格未定
オールステンレスSUS304製のオリジナルマフラーは、音質や音量の調整を重ねている段階だが、エンジン回転数の上昇とともにクリアで官能的なスポーツサウンドが味わえる。



オリジナルシートは高いホールド性を保持するRSと、サイドサポートが低くて乗り降りしやすいTSの2タイプをラインアップ。ローポジションのシートレールも揃える。

タックイン99 貴多昌司さん

「ロードスターの歴代モデルにも言えることだと思いますが、NDも足まわりを交換しただけで挙動の軽快感が格段に高まり、アクセルを踏み込んでいく楽しみが広がりますよ」

こちらはデモカーに装着しているプロトタイプ。設定や仕様を変更しながら精力的に走り込み、最終スペックを模索している。ちなみに取材時のバネレートは前後8kg/mmだった。



ND用ショートアンテナは早くも2タイプをリリース。どちらもシンプルですっきりとしたデザインが特徴で、取り付け方法も純正と付け替えるだけの手軽さが魅力だ。

表情が違うフロントスポイラー 2タイプを先行で開発

早くもND用エアロパーツを開発したのがガレージ・ベリー。それもフロントスポイラーは2種類あって、オーナーの好みで選べるようになってきている。早速そこから見ていこう。

まずはカーボンを素材としたもの。緩やかな弧を描くセンターパ

ム部を水平に延長する部分が連携した造形が、このカーボン製フロントリップのポイント。NDの押し出しの強い表情にシャープさを付け加えてくれるアイテムだ。一方のFRP製リップは、バンパー開口部両端下側にダクトを設けているのがポイント。このダクトはアンダーパネルのエアガイド前端と同位置にあり、積

極的にガイドへと空気を導くことができる。その意味ではサーキット走行などを考えているなら、このFRP製を選んでおきたいところ。さらにサイドステップはフロア下と、後輪の乱流を整流するようにデザインされたもの。リアスポイラーはダウンフォースも考慮、小型だが存在感の強いもの。ツライチの味方となってくれるリアガーニッシュや、リアの表情を大きく変えるテールランプカバーは、機能+カッコよさを考慮した、ベリーらしいアイテム。



水平な左右部と弧を描く中央部の組み合わせが、ノーマルボディラインのイメージを活かしつつ迫力を追加してくれる。価格は税別98万円(税抜)。



絞り込みが強いためツライチにするとハミタイになってしまう。それを防ぐためのアイテムがこれ。写真はカーボン製で3万円、FRP製は1万9800円。



フロア下のエアガイドにつながるダクトを持つのがFRP製のポイント。価格は3万8000円(税抜)。現在エンブレム部分からエアクリにつながるバンパーダクトも開発中。



オープンにしているときもそうだが、クローズ状態でもダウンフォースを発生させる。カーボン製7万円、FRP製4万円。特注で繊維カーボンも可。



リアをスッキリとしたイメージにしてくれるため、人気となりそう。ただし、車体端からのウインカー位置が離れたようになるため車検非対応となる。FRP製2万8000円。



ガレージ・ベリー
安藤 純さん

「よく見ていただくとわかりますが、フロントエンブレム部に穴を開けています。ここからエアクリにつながるダクトを開発中です。機能とすっきりした見た目を両立するアイテムですよ」



フラットなボトムはボディ下面の空気をスムーズに流し、後端のデザインで後輪が巻き起こす乱流を制御。さらにこの後部デザインはドア後端のアールとマッチ。FRP製5万円。

期待どおり? それ以上?

ホントにいいのか!? ロードスターフリーク 新型ND速攻チェック

ARRIVE Ishii

アライブ石井自動車 群馬県甘楽郡下仁田町下仁田475-5
☎0274-82-2545 <http://www.do-da.co.jp/>



アライブ石井自動車
石井栄司さん

「ヘンなところに気を使わず走るのがいいね」とNDを評価する。サスペンション、剛性パーツなどオリジナルで開発を進める。これからNDの真価が問われていくのだ。



プロの目



**ノーマル+アルファのフィールで
こしのある動きに変化している**

「NCモデルの楽しさを知っているのが楽しみに走りました。まだセッティング途中ということで、あそこまで洗練されていませんが、コンセプトが同じところがあるのを感じます。NDもしなやかに動かす方向性なので、効きがマイルドなLSDを組み込むといいかもしれません。足のわりにタイヤが動いていない気がするのを、タイヤの幅を適正化するのでもいいでしょう」(井尻 薫)

まずは燃費のよさにビックリ そして純正シートの出来栄えにも!

購入してから1日700km走ったこともあると石井さん。

「群馬から富山、白川郷へ行って松本を回って帰ってくるなんてロングドライブをこなしました。燃費計を見たら19.7km/ℓ。いっしょに行った人は21km/ℓまで伸びてました。純正のシートがまたいいですね。これまでは交換しないと長く乗っていられませんでした。NDはノーマルで走っても腰が痛くありません」と絶賛する。

サスペンションはオリジナルで現在開発中。どのシヨップでもそうですが、比較的柔らかめのセッティングで臨んでいる。

また「どくだバー」に代表される剛性アイテムの開発も進んでいるが、各部がけっこう動くようで「音が出る」という症状が見られる。これを解消しながら剛性アップを図る。タイヤ&ホイールの重さが500g違うだけで、4本で2kgとなるからハンドリングに響いてくるから、軽量モデルを選ぶのも大切だという。



黄色の「シーサー号」は5速マニュアル、1515号と同色のブルー「ニライカナイ号」は6速マニュアル、そしてNC「ミーチ号」はRHTの6速マニュアルとなっている。新参ND「ユーチ号」も6速マニュアルだ。1泊2日3万240円〜。

58drive

58ドライブ 沖縄県那覇市上之屋341-33
☎098-866-1535 <http://www.58drive.com/>

NAからNDまでの ロードスターレンタカー

「沖縄をロードスターでドライブする」なんてぜひたくを実現できるのが58ドライブ。NA、NCそしてNDと揃っているのが、好みのモデルを選ぶといい。どれもきちんと手が入ってコンディションは抜群。徹底したリフレッシュ作業は、愛媛の村上モーターズで行っているから間違いないのだ。

沖縄、北海道をロードスターで走るのはみんなのあこがれ。とくに沖縄は自走&フェリーなんていうドライブが気軽にできないから、こだわりのレンタル・ロードスターがあるのはうれしい限り。沖縄に旅行した際にはぜひとも借りてガンガン走って!

Integral Kobe

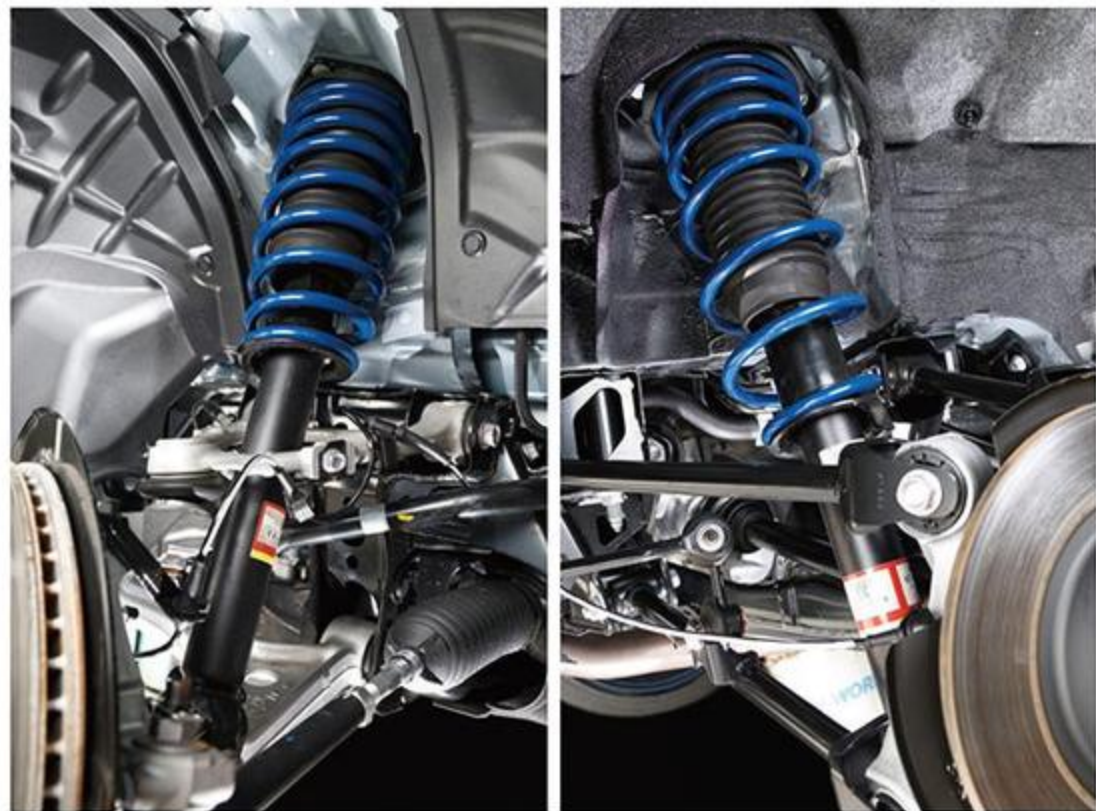
☎インテグラル神戸 兵庫県明石市大久保町大久保町597-1
☎078-935-2661 <http://www.integral-kobe.co.jp>



インテグラル神戸
安藤正一さん

「フットワークはダウンスプリングにハイグリップブラジアルを組み合わせるだけですが、ヨレやタワミが適度に抑えられ、高速コーナーでも不安なく踏み込んでいきますよ」

オリジナルダウンサスでお手軽ロードダウン!



ノーマルの長所のひとつであるストローク感を犠牲にしないため、適度なロードダウンとレートアップを導き出したオリジナルダウンスプリング。コニのノーマル形状ダンパーとの組み合わせもテストする予定。

まずはノーマルの軽さを継承した超ストリート仕様の製作から着手

NDでは軽さにトコトンこだわったマシンメイクを展開すると決意
重量を基準にひとつひとつのパーツを選定していくほか
軽量なオリジナルサイズの16インチホイールも企画する予定だ

アシのリメイクは手軽な ダウンスプリングから着手

「軽量化を断行したNDの基本コンセプトを維持できるモディファイを探究していきたい」と話すのは、インテグラル神戸の安藤さん。今後、パーツを交換する際には性能だけでなく、重量にもこだわって厳選していくつもり。最終的にはエアロパーツも装着したフルスペックで、1t切りを達成するのが目標だ。

当然ながら、オリジナルのN-Z EROSベックマフラーも、軽量化に貢献するエキゾーストパーツとして開発。純正の9.5kgに対し、取材時に装着していた試作モデルでも7.7kgまでウエイトダウン。製品版ではステーを中実から中空に変更するなど、細かな重量カットを重ね、7.5kgにまで削減する。

一方、足まわりは軽量アルミシエルクケースを使用するZ EALベース

の車高調開発も予定しているが、ファーストステップとして提案するのはダウンスプリング。NDの楽しさを知ってもらうには、軽さだけでなく、手軽さも重要だと考えてのアプローチだ。リアの安定性を重視して算出した、こだわりの車高とレート設定なので、ハイグリップブラジアルと組み合わせるだけでも、走りの質を激変させることができる。

あと、悩ましいのはホイール選びだ。現在はセットアップのために、17インチモデルが発表されたばかりのボルクレーシングZ E40(これまでは18インチの設定しかなかった超硬派モデル)を暫定的に履くが、いくら軽量モデルとはいえ、ワンサイズ小さい純正16インチよりも軽くするのは難しい。そこで、突出した軽さで定評のあるCE28Nのオリジナルバージョンをすでにオーダー。軽量化に大きく貢献してくれるはずだと、期待している。

期待どおり? それ以上?

ホントにいいのか!? ロードスターフリーク **新型ND速攻チェック**



ホイールはスーパー耐久のインチが発表されたばかりのホルクレーシングZ40、タイヤはタンロックのディレッツァZIIスタースペック。



斜めハネ上げスタイルのアピール性を追求。テールパイプ径にも強いこだわりを持ち、太すぎず、細すぎない絶妙な口径として、70φを選定する。

Jet's N-ZERO スペックマフラー

価格未定
サブ/メインとも、サイレンサーは効率よく抜くことを重視して、バンチングパイプ+消音材で構成するストレート構造を採用。シンプルなレイアウトで軽量化にも大きく貢献する。



現段階で最も軽量化に貢献しているのが、アリアントのリチウムイオンバッテリー。バッテリーステーはワンオフで製作し、ステーも含めるとノーマル比9.8kgダウンになる。



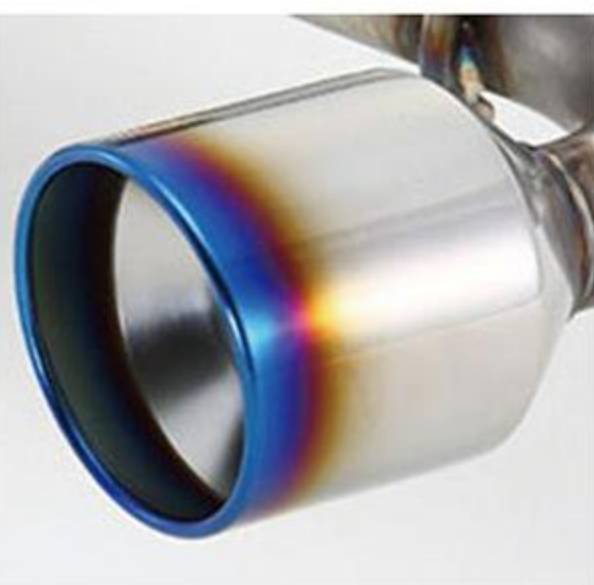
オプションでマフラーカッターも用意する予定。エアロを装着した場合も、そのボリュームに合わせて、テールエンドの張り出し量を調整できるのが強みとなるはずだ。



現在装着しているプロトタイプでは、サブサイレンサーとメインサイレンサーを接合するメインパイプの太さを50φにしているが、製品版では55φにして、より抜けを狙う。

MURAKAMI MOTORS

村上モータース 愛媛県松山市安城寺町91-5
☎089-922-1110 <http://www.murakami-m.jp/>



スーパー耐久のノウハウをNDにも生かしていく

NCでレースに挑む村上モータースでは、2台のNDを購入してそれぞれ異なる仕様、用途で使いわけていく。

「乗ってまず感じたのは楽しいってことでした。マツダが考える理想を実現したんだな、と思いました。ただスポーツ走行となると足の柔らかさなどがネックになってきます。そこで、1台はナンバー付きのデモカーとして作って行きます。もう1台はレースを視野に入れておこうかな」と村上さん。

サーキットでの戦闘力はまだ未知数なので、時間をかけて見きわめていく必要がある。さっそくおなじみのオレンジにオールペンかと思ったら、車両があちこちのメーカー間を行き来していて、ようやく戻ってきたところだという。そのため、これからしばらくはみっちり乗って、ノーマルのポテンシャルを確認していくつもり。

強化中空タイプスタビライザーはロールが減少することで、4輪の接地性(トラクション)の向上、タイムアップに直結する。



S耐久レースに参戦しながら実践で得たデータをもとに、タイムの狙える足を目指す。硬すぎずしなやかに動く、速さを追求する方に。



ヒザパッドはM211001の純正をさらに実用的に使えるように厚くして作製。シート用のスポンジに合皮レザーを張っている。



シャキットプレートはフロントシヨック取り付け部(アッパーマウント)からバルクヘッドを一体化し、フロントまわりを補強する。



ドアのヒンジ上下部分とフロントフレームシヨックアッパーパー付近を三角形で結ぶ。GTやS耐久車両でも採用する。バルクヘッド貫通ロールバーに近い効果ももたらす。



Fujimura Auto

〒フジムラオート 京都府京都市南区上鳥羽卯ノ花65
☎075-661-9393 http://www.fujimura-auto.co.jp

あらゆるステージをカバーする オールラウンドスポーツを提唱

オールマイティに楽しめるスポーツメイクを理想に掲げるフジムラオート。そのスタンスはNDのデモカー製作とパーツ開発にも反映されていて、街乗り、ワインディング、サーキットと、全ステージをカバーできるオールラウンドスポーツダンパーとして企画されたのが、サスペンションキット「松」である。

バネレートや使用するスプリングの銘柄もまだ暫定で、テストを重ねている段階だが、スピリットをベースに適度なダイレクト感を与え、走る楽しみを引き出せるオリジナル車高調へと発展させていくつもりだ。

一方、ジェントルサウンドマフラーは、ネーミングどおり、こもり音のないクリアな重低音と、オールSUS304で仕上げる美しいルックが調和した片出しのスポーツマフラーだ。同時に可変バルブを搭載して排気経路の切り替えを可能にしたデュアルサウンドマフラーの開発も着々と進行している。

また、純正書き換えによるECUチューンにも着手。シャシダイと実走行の双方でテストを重ね、ノッキングを回避しながら実性能の底上げを探る。とくにレスポンスと高回転域の伸びの演出を狙っている。



ロケットダンサー ジェントル サウンドマフラー

4万5000円(税抜)
砲弾型サイレンサーと最短のレイアウトで構成し、手ごろな価格と軽さに加えて、シンプルにカッコよさを表現。とくにテールの斜めハネ上げストレートカットのシルエットに強いこだわりを感じる。



ボルクレーシングZ E40は、ローダウンサイズと位置づけられる7.5Jx17+45を前後に装備。タイヤはアドバンネオPA D08Rを予定。



デザイン性と質感の高さに注目し、限定レカロのスーパーシートを装備。運転席がRS-G、助手席にはSR-6ヘイスのモデルを選んでる。

ロケットダンサー サスペンションキット 松

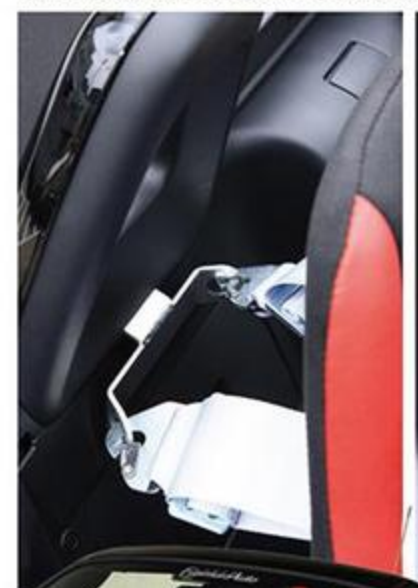
26万8000円~29万円(税抜)
サスペンションキット「松」は、20段階の調整機能をフルに使うことで、街乗りからサーキットまで、オールラウンドの網羅を狙う。暫定仕様でのバネレートは、フロント8kg/mm、リア6kg/mmとなっている。



各リミッターの変更のほか、燃調、点火時期、可変バルタイ、電子スロットルなどの制御を行うため、ECUのチューニングにも着手した。

ロケットダンサー シートベルトアンカーステーキット

1脚分9800円(税抜)、2脚分セット1万6800円(税抜)
4点式シートベルトの固定に必要なステーの片側3点キット。純正シートバックバーのボルトを利用して共締めするので、しっかりと固定できる。現在は試作だが、製品版はステンレス製となる。



方向性の異なる2台を キャラクターに合わせセット

HKSは2台のNDを導入している。黒いほうはマニュアルで、赤はオートマを選択しているのだが、マニュアルはスポーツテイ方向に、オートマはジェントル方向にセットアップしているという。

交換してあります。オートマが思ったよりも楽しいんですよ」と言うのは広報の近藤さん。
黒にはMAX IV SPがセットされていて、ピロアッパーマウントを採用。バネレートはフロント8kg/mm、リア6kg/mmだ。減衰力調整は30段階。その性質からタイヤはネオバをチョイスしている。

マフラーはLEGAMAXプレミアム。サウンドメイクを施してあるとはいえ、走行時はおとなしいノーマルのマフラーと違って、しっかりスポーツ感が出ている。
赤にはMAX IV GTが入っており、アッパーは強化ゴムを採用する。バネレートはフロント4kg/mm、リア4kg/mmとソフトめな設定。ツアラーを意識した乗り心地を確保している。こうしたアプローチはじつにユーザーに寄り添ったもの。今後のラインアップが待たれる。



MAX IV GT
未定
AT用に選択したGTは、ストリートでの快適性やスタイリッシュ性を追求したモデルで、高い走行性能を確保する単筒式。2年4万キロの保証を実現するのは、耐久性に自信があるからだ。19万円前後の予定。



LEGAMAX Premium
未定
インパクトを与えつつもバランスのとれた最適なテールデザインを施している。パイプを切断しただけ、というノーマルとは印象がまったく違う。2010年4月以降の加速認証に対応する車検対応品。



エッチ・ケー・エス 近藤剛生さん
「キャラクターの異なる2台、どちらも楽しく走れるロードスターに仕上げます」。みんなが気になっているのは、スーパーチャージャーの可能性か!?

プロの目

**「ココ!ココ!」欲しいところに
欲しい性能を備えたパーツを装備**

「黒いほうは切れ味がいい。速くも走れるし、ノーズがぐいぐい入っていきたがる。ハンドリングを修正しつつ走ると感じるような感じで、もう少し落ち着きがあってもいいかな、と思う。赤はもう何があっても大丈夫ってくらい余裕がある。マーケットのニーズはこちらのような気がする。リアのストロークがあって、懐が深いんです。大人のオープンスポーツカーに仕上がっています。これほんとにいいよ〜」(齊藤 聡)

RS Factory STAGE

RSファクトリーステージ 新潟県長岡市下山5-83-3
 ☎0258-28-5122 http://www.ne.jp/asahi/rs/stage/



ナンバーステーも取り付け。ノーマルの



10年ぶりの新しいオモチャ 思う存分遊ぶ予定!

「乗った瞬間なんかうれしかった。試乗なんてしないで購入したんだけど、これでよかったんだって思った」とロド愛全開。走行1000kmにも満たない段階で、地元「間瀬サーキット」に車両を持ち込み、サスペンションのセッティングを行っている。初のサーキット走行に一抹の不安もあったが……。

「違和感が少なく、タイヤの滑り出しがわかりやすい。テールスライドした場合でも、まったく不安がなかった。オープンデフのモデルだが、抜けが気にならないステアリング1回転くらいのカウンタで、ドリフトに持ち込んでもコントロールできる安定感がある」と評価する。現在KONOIのサスペンションを

煮詰めているところで、心配された電子スロットル、ABSブレーキ、エンジン特性も違和感をほとんど感じなかったという。さすがにNAほどのダイレクトさはないが、NCほどの距離感はない。「思い起こせば昨年モニターでその姿を見て安心し、納車されて運転してみてもホッとして、サーキットに持ち込んでやっぱりロードスターだったと実感。帰ってきたドライバービンゴ教習車だと思いました」。今後どんな遊びを展開することやら!



RSファクトリーステージ
 田畑行康さん



KONOIサスペンションベースで、スプリングレートはフロント8kg/mm、リア5kg/mmでセッティング中。ロッド長、減衰を調整して再度走行してみます。

「妙に本来カーになってなくてよかったとNDの仕上がりで大満足。パワステが軽すぎる感があるが、これはセッティングでなんとかなりそう。何せ10年ぶりの新しいオモチャだけに心が高まる。」

プロの 目の



減衰が勝っているようだが フリクションが少なく素性がよさそう

「減衰が高すぎるというのが懸念材料だけど、いうほど突き上げがあるわけではなく足がちゃんと動いている。硬さからリアがすべり出してしまうが、減衰が適正化すれば解消できるはず。パフォーマンスが高いのに、乗り心地は悪くない。全体のバランスもいので、減衰の高さだけ調整すればいいんじゃないかな。リアが動くようになればオープンデフでOKでしょう」(齊藤 聡)

こだわりのホイール 185SPL 14inch好評発売中

185タイヤの1サイズでタイムを競うカップレースを展開しているステージでは、その参戦ドライバーに向けて専用サイズ、インセットのホイールをリリースしている。サイズは7J×14インチ、インセット+19.5、PCD100-4H。サーキットでも十分な強度を持ち、飽きの来ないデザインがどんなスタイリングにもマッチする。カラーはブロンズ、ダークシルバー。



期待どおり? それ以上?

ホントにいいのか!? ロードスターフリーク 新型ND速攻チェック

DAMD

ダムド 神奈川県大和市下鶴間45-2
0120-53-9991 <http://www.damd.co.jp/>



デザイナー担当の松永さんは以前NA(キヤブ仕様)に乗っていたことがある。クルマ好きに響くようなアイテムを考えたいという。NAはノーマルで乗っていてもよかったが、NDは手を入れた方が。

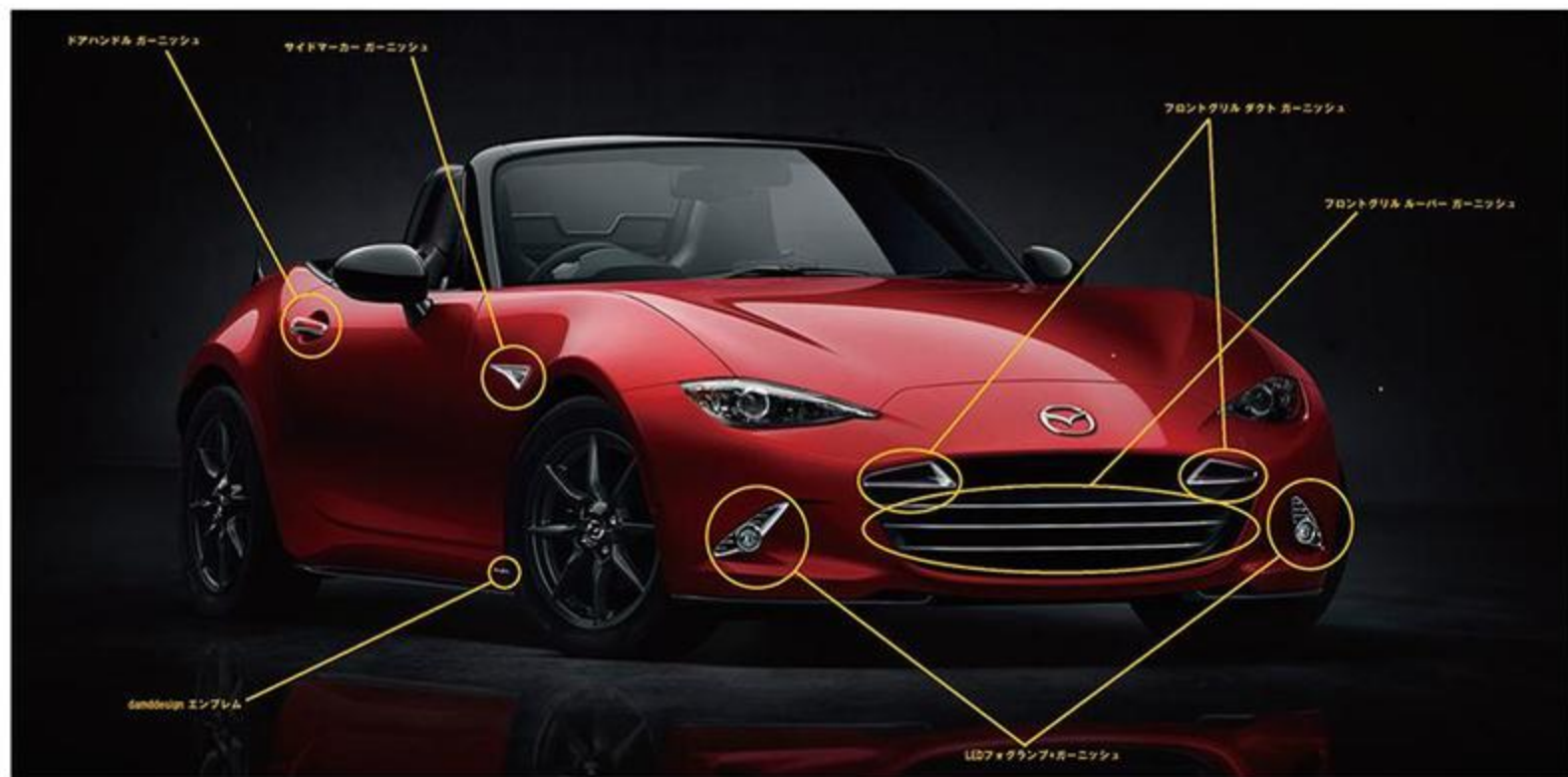
インテリアに可愛げをプラス 質感を上げるパーツを検討中

マツダ車を始めスバル車、ミニバンなど幅広い分野の内外装アイテムを手がけるダムド。NDについてもこれからパーツを開発していくところ。デザイナーの松永さんいわく、「存在感のあるNA、NBが好きで人にとって、ここまですり抜けたデザインでいいのかな、という気はしますね。なんかエヴァンゲリオンみたいな(笑)。もっと古いテイストを盛り込んでもよかったのかな、と。ネオクラシックといったアプローチで、日本のよさを表現するのもいいかもしれませんね」と語る。ダムドの86はそんな感じで仕上げているので、この路線はNDにも通用する気がする。



ダムド 面高正明さん

「だいぶ内装のクオリティはよくなってきていますが、まだまだプラスチックの部分はチープな感じがします。この質感を向上させて全体の底上げを図りたいですね」



LEG MOTOR SPORT

レッグモータースポーツ 広島県広島市安芸区船越南3-18-13
082-823-5888 <http://www.leg-sport.com/>



レッグモータースポーツ 倉迫幸生さん

「ステアリングのスポークがもっとタイトだったらよかったのに。まだ大きいですがね、34φがイチバンです。外装はオールベンジャなくラッピングでイメージチェンジしようかな?」

「ひじガード」はスポンジが使われていて、ひじをついても痛くなるようなことはない。ドレスアップのパーツとしてもよさそう。



ホイールはウェッズのTC10SNでサイズは8J×17でインセットは+30mmを取り付けた。軽量化に気づいたクルマなので、パーツも軽量なものを選択。



エンドスペースの車高調は現状では仕様が決まってしまうという。岡山国際サーキットではノーマルからサス交換でタイムが8秒(!)もアップした。



シートは交換されているが「ノーマルでも悪くないとは思いますが、これで3kg軽量化できた。ステアリングの位置を変更したい」と倉迫さん。

ダウンヒルがめちゃくちゃ楽しい 86とは比べものにならない

ロータリーマシン、トヨタ86を手がけるレッグモータースポーツもNDに興味津々のようです。「NCは排気量アップで期待していたんですが、すぐにやめちゃったんです。NDは1.5ℓだから走らないかなと思ったけど、問題ないですね。同じ坂道を走るんでも、むしろ86のほうが遅く感じる。ただ、高速のレーンチェンジなんかのフィールは今イチ。これってマツダの特性なんですかね。納車早々にパワーチェックしてみたんですが、カタログ値は出ていましたよ。」と倉迫さん。

NCよりも軽いぶんブレーキへの負担も少ないので、容量は足りているのかも。NDの動きをRX-8のお客さんにフィードバックしたらおもしろくなるかも、と考えているとか。



4点シートベルトを取り付けるためのステーなども開発しているところ。アンカーボルトのバーは見えないよう取り付ける。



RAYS

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

ハードユースに耐える 屈指の高剛性に注目!

TE37、CE28N、RE30など、1ピースモデルに限っても、ボルクレーシングのラインアップには、定番化するほどレースやチューニングシーンに定着している人気モデルが多数存在する。その中でもレイズ自身が「10年先も第一線で活躍できるポテンシャルを与えた」と断言し、屈指のタフネスホイールと位置づけるのがZE40である。

近年、技術の進化が著しい高性能タイヤのハイグリップに耐えるため、最先端の鍛造技術と解析技術を使用して異次元の強度と剛性を確

保。応力を分散し、高剛性と超軽量をハイバランスさせるために各部も凝った造形となっており、スポーツ派に限らず、そのアスリートのように筋肉質なスポークの機能美に魅せられるユーザーは少なくない。

ただし、これまでは超硬派モデルとして、サイズラインアップを18〜19インチに絞っていたため、NCの一部ユーザーを除き、実質的にはロードスター・オーナーの選択肢からは外れていた。

ところが満を持して、ZE40/17インチモデルのリリースが発表された。これによって、ライトからハードまで、幅広いNCユーザーがチョイスできるようにになった。しかも、こ

のタイミングでのデビューとあって、NDへの装着を意識した4H100モデルの設定が存在するのも見逃せない。セーフティサイズとして履くなら7.5J+43、適度な低車高が前提となるローダウンサイズが7.5J+38といったところだろう。

また、ラインアップリストには載っていないが、履きこなしにノウハウが必要なチューナーサイズとして、8.5Jの4H100モデルの投入も噂される。

そこで、今回は発売前のZE40/17インチを確保して、フジムラオートの藤村さんに純正16インチとの履き比べを依頼。ノーマルのNDデモカーでテストしてもらった。



RAYS VOLK RACING ZE40 17inch model

1.センターパートの実質的な開口面積を減らすことで、ネジレなどに対する剛性を高め、なおかつムダな肉付きをカットするために考案されたランタクリフ。2.サーキット派のリクエストに応え、素早いエア調整が可能となるハイスピードエアコントロールバルブを採用。3.ブランドロゴなどはステッカーではなく、マシニングで彫り込まれているところなども金属の質感が表れていて、所有欲をくすぐってくれる。4.解析技術を駆使して、応力を分散し、異次元の剛性と軽量化をハイバランスさせた結果、ムダのない美しい機能美が生まれた。



ダイヤモンドダークガンメタ

マットブルーガンメタ

ブロンズ

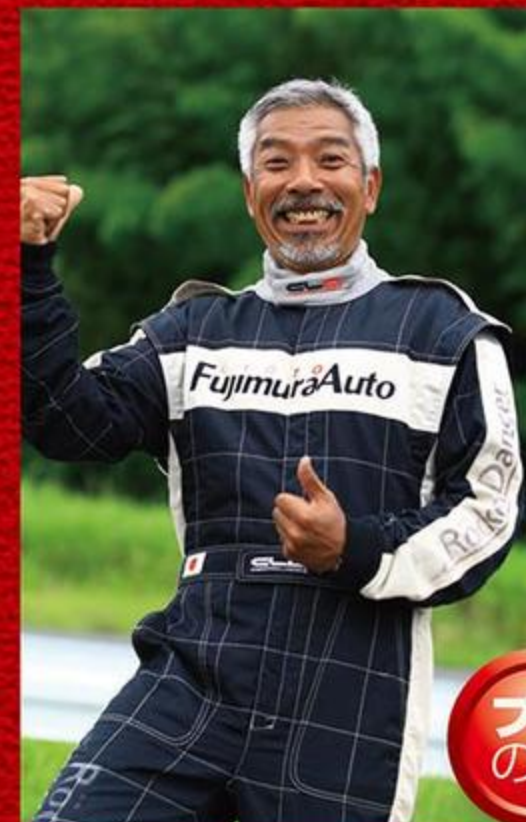
カラーバリエーションはかなり個性的。ボルクレーシングの鍛造1ピースモデルを象徴するカラーであるアルマイトのブロンズを筆頭に、マットブルーガンメタとダイヤモンドダークガンメタから選べる。

純正16インチとZE40の17インチを サーキットで履き比べ!!



フジムラオートの藤村さんによる履き比べは、三重県のモーターランドSUZUKAで実施。まずは純正16インチでたっぷり走り、そのあとに17インチのZE40に履き換えた。タイヤが純正のアドバンスポーツからハイグリップなアドバンスポーツにアップグレードされたこともあり、グリップ感が格段に向上。それに伴って、周回を重ねるごとにコーナリングスピードも上がっていった。

チューニングの進展に 高剛性ホイールは欠かせません



「今回はあえてノーマル車高で試しましたが、ホイールの剛性が、ハイグリップな17インチタイヤの性能を存分に引き出しているのが十分にわかりました。当然ながら、グリップ性能が上がると速度も上がり、ロール量が増えていくので、ここまでやるなら、足まわりのチューニングは必須ですね。ちなみにフェンダークリアランスを少なく見せるために、タイヤサイズは215/45-17を選んでいます」

プロ
の
目

試し人
フジムラオート
藤村浩二さん

期待どおり? それ以上?

ホントにいいのか!? ロードスターフリーク 新型ND速攻チェック

SIZE	FACE	INSET	HOLE	P.C.D.	BORE	PRICE/本体価格		
						MM & GBカラー	BRカラー	
17	7J	FACE-1	35, 42, 48	4	100	φ65	¥67,000+税	¥69,000+税
			48	5				
			42, 48		114.3	φ73.1		
	7½J	FACE-1	38, 43	4	100	φ65	¥68,000+税	¥70,000+税
			44	5				
			48, 43		114.3	φ73.1		
	8J	FACE-2	48	5	100	φ65	¥69,000+税	¥71,000+税
			38, 48		114.3	φ73.1		
	8½J	FACE-2	30, 45	5	114.3	φ73.1	¥70,000+税	¥72,000+税
	9J	FACE-3	45	5	100	φ65	¥71,000+税	¥73,000+税
			61		114.3	φ73.1		
FACE-1								
9½J	FACE-4	40	5	100	φ65	¥72,000+税	¥74,000+税	
		25, 40		114.3	φ73.1			

NEW!! 17インチサイズ ラインアップ

こちらが新たに加わるZE40/17インチモデルのサイズ設定リスト。注目はやはり、早くも新型NDにジャストフィットするサイズが用意されていること。しかも、ノーマル車高やライトチューンに対応したセーフティサイズと、ローダウン仕様とのマッチングが絶妙なサイズが存在するのはうれしい。NCユーザーにとっても5H114.3モデルが豊富に用意されているので、見逃せない存在となるはず。

待望の17インチがデビューし
ND対応サイズもラインアップ

ハイグリップタイヤの進化に合わせるべく誕生したボルクレーシングZE40
18〜19インチだったサイズラインアップに待望の17インチが追加
NDへの装着を意識した4H100の存在も気になるところだ



ドライブを快適にするためのツール いち早く新型に対応、オーナーは要チェック!

新型NDが発売されて、街中でも走行する姿がよく見られるようになったデータシステムでは、マツダが展開する「マツダコネク」を積極的に楽しめるアイテムを早速ラインアップしたロングドライブはもちろん渋滞でも退屈しない何より「お気に入り」を搭載して走れる!



データシステムではNDモデルを購入し、さっそくアイテムをラインアップしている。今後は、ドレスアップ系パーツなども開発を予定している。



Datasystem

ドライバーはもちろん 同乗者も喜ぶシステム

ロードスターは運転を楽しむクルマであることは言うまでもないが、車内での快適性もスポイルできない。そう考えている人は多いはず。そこでオススメしたいのが、データシステムからリリースされているテレビキット。走行中でもテレビを視聴することができるようになるため、渋滞中でも同乗者が退屈することなく時間を過ごせる。ドライバーは運転しているからいいが、助手席は意外とヒマを持っているも

の。これさえあれば、車内はいつでも快適そのものといえる。また、「HDMI変換アダプター」を用いれば、スマートフォンとモニターを連動させることができるので、音楽だけではなく動画を楽しむこともできる。最新のナビシステムを利用することも可能だ。ずっと起動しているとバッテリーが、という不安を解消してくれるのは、付属の2ポートUSBシガー電源。充電しながら使用できる。

も接続可能になる。またAndroidスマートフォンからの映像出力と充電も可能にした「MHL変換ケーブル同梱のパッケージ」のほか、MicroHDMI変換ケーブル同梱のパッケージをラインアップ。またデータシステムでは、マツダコネク用のビデオ入力ハーネスキットを用意。これは純正モニターに最大2台の外部機器をモニターに表示できる。もはや車内でオーディオ、映像を楽しむのはミニバンだけのものではない。スポーツカーとはいえ、移動の時間はゆったり楽しみたいものである。

テレビキット (UTV404P)

適合:ND 価格:オープンプライス

走行中の車内でも、テレビを見ることができるようになる。渋滞中の助手席はとかく退屈するもの。これさえセットしておけば、車内の雰囲気もよくなるはず!? 映像もクリアで快適なドライブを楽しむことができる。車種別専用設計なので取り付けはとても簡単だ。



テレビキットは切り替えスイッチで画面表示を変更する。小さいスイッチで、取り付け位置にも困ることはない。取り付けは端子を差し込むだけでいいので、自分でセット可能。



ハーネスキット 適合:ND
価格:1万3800円(税抜)

アダプター 適合:ND
価格:9800円(税抜)~

HDMI変換アダプター/ビデオ入力ハーネスキット

スマートフォンが車内で楽しめるため、動画、音楽、そして画像表示などさまざまな使い方が可能。またマツダコネク用のAV入力ハーネスキットは最大2台の外部機器を接続でき、純正モニターに表示できる。TV、外部機器の映像、音声を自由に切り替えられる。

(HDA433-A:OS端末用/HDA433-B:Android MHLコネクタ搭載端末用)



「YouTube」の動画、お気に入りの音楽など、スマホ連動で車内が快適に。ビデオ入力ハーネスキットを使えば、外部機器を接続できるため楽しみ方無限大!

NCモデル



これからが超おいしい

も一生乗る宣言!

徹底メンテ&チューニング

SPECIFICATIONS (主要諸元)※2008年12月

仕様 (グレード)		ソフトトップ			パワーリトラクタブルハードトップ		
機種名		S	NR-A	RS	S RHT	RS RHT	VS RHT
ボディタイプ		2ドア・オープン			2ドア・オープン		
エンジンタイプ		2000 DOHC			2000 DOHC		
トランスミッションタイプ		5速マニュアル		6速マニュアル	電子制御6速オートマチック (アクティブマチック)	6速マニュアル	電子制御6速オートマチック (アクティブマチック)
駆動方式		2WD (FR)			2WD (FR)		
車名・型式		マツダ・DBA-NCEC			マツダ・DBA-NCEC		
寸法・車重	全長 (mm)	4020			4020		
	全幅 (mm)	1720			1720		
	全高 (mm)	1245			1255		
	長さ (mm)	875			875		
室内寸法	幅 (mm)	1415			1415		
	高さ (mm)	1045			1035		
	ホイールベース (mm)	2330			2330		
トレッド	前 (mm)	1490			1490		
	後 (mm)	1495			1495		
最低地上高 (mm)		135			135		
車両重量 (kg)		1110	1110	1120	1160	1150	1160
サスペンション・ブレーキ							
サスペンション	前	ダブルウィッシュボーン式			ダブルウィッシュボーン式		
	後	マルチリンク式			マルチリンク式		
ショックアブソーバー	前/後	筒型複筒式			筒型複筒式		
スタビライザー	前/後	トーションバー式			トーションバー式		
ブレーキ	前	ベンチレーテッドディスク			ベンチレーテッドディスク		
	後	ディスク			ディスク		
タイヤ&ホイール							
タイヤ	前/後	205/50R16 87V	205/45R17 84W	205/50R16 87V	205/45R17 84W	205/50R16 87V	205/50R16 87V
	ホイール	前/後	16 x 6.5J	17 x 7J	16 x 6.5J	17 x 7J	16 x 6.5J
エンジン							
型式		LF-VE (RS) 型			LF-VE (RS) 型		
種類		水冷直列4気筒 DOHC16バルブ			水冷直列4気筒 DOHC16バルブ		
総排気量 (ℓ)		1998			1998		
ボア×ストローク (mm)		87.5 × 83.1			87.5 × 83.1		
圧縮比		10.8			10.8		
最高出力 kW (ps) /rpm		125 (170) /7000			119 (162) /6700	125 (170) /7000	119 (162) /6700
最大トルク (N·m (kgm) /rpm)		189 (19.3) /5000			189 (19.3) /5000		

新型が登場したことで
これからのいいところ

ダウンサイジング、原点復帰というコンセプトで開発されたNDは、初代NA、そして2代目NBに近いイメージ。そのせいかNCが歴代で「異端」な存在になってしまった? いやいや、これもロードスター、「馬一体」を大前提に開発されただけあって、乗ってみれば違和感なし。NCにはどうも「大きい」とか「もったりしてそう」というイメージが先行するようで……。いざロードスターを探そうという段になるとNA & NBモデルに目がいく。しかし考えてみてほしい。NCは発売されて

10年しか経過していないが、NA & NBにはもう20年越えも。どちらも最終モデルとなると、年式に伴わない高価な値が付いている。

当然のことながら修理、リフレッシュメニューが増えるため、メンテの予算も必要だ。そう考えると、NCに注目すべきポイントが見えてくるはず。耐久性に優れた素材が用いられていたりと、進化した技術が投入されている。おまけに、幸か不幸かNA & NBのようなレア感がないので、価格もこなれている。2ℓのパワフルエンジンを搭載しながらも、キビキビ走ることができるのだから、これから乗るロードスターとして申しぶんないのだ。



NCモデル

ボディ補強で 安心して踏める!



RX-8のプラットフォームを使う
このメリットを生かした
独自目線のアイテムが豊富

前後バランスを整え 不安なく踏んでいける

今では定番となっている「ナックルサポート」をラインアップするニーレックスは、マツダのお膝元である広島県にある。パーツの開発ドライバーには、元マツダのテストドライバーである小田昌司さん(なんと今では広島自動車大学の先生を迎えている。

そのためパーツの効果は信頼性の高いものであるし、目のつけどころもさすがである。RX-8の開発にも携わっていたことから、NCのセットアップには力が注がれた。



シートバックバーとリアバルクヘッドの間に設置し、強固な隔壁を形成するリアバルクヘッドブレース。フロア面の補強が済んだクルマや、ボディのヤレが気になる人に。



マスターシリンダーガゼットは、サーキット走行などハードブレーキを行う人向け。マスターシリンダーの付け根と車体を、ガゼット構造で連結させている。

「RX-8に対しジオメトリー(リンクやアームの幾何学的配置とリンクの動き・大車林より)を変えることで、ロードスター特有のびりり感を出しています。楽しめる反面、これを怖いと感じる人もいます。そこで、安定性を向上させるためナックルサポートの開発からスタートさせました」と小田さん。

ここからさまざまなアイテムの開発が進んでいく。ニーレックスのホームページでは、NCのウィークポイント、対策のための理論などを動画で公開している。小田さんのわかりやすい解説でNCの素性がよくわかるはずだ。

「リアバルクヘッドブレース」でリアの剛性を向上させたところ、フロントが負け気味になるため、「フロントフェンダーブレース」をラインアップ。セット装着がオススメ。



RX-8の標準タイヤは16、18インチで、NCは16、17インチ。RX-8の16インチよりもナックルが弱められているNC、当然おさまりが悪くなる。それを解消するのがナックルサポート。さらなる安定を求めてフロア部の補強「マジカルクロス」をラインアップしていった。ダンパー、バネを見直し「プロライダー」を開発。1枚の板が動いてもねじれないようなイメージの剛性を実現させた。これをより「箱」のように感じさせるのが、リアバルクヘッドブレースと、フロントフェンダーブレース。ジオメトリーを安定方向に導くためのアイテムが充実している。



マジカルクロスシリーズは
ステップアップが可能だ

最初にフロア下からラインアップをスタートさせたマジカルクロスシリーズ。まずはナックルサポートを取り付けた後に、考えたいメニューである。セット販売もあり。



も一生乗る宣言!

NCモデル

スタイリングの変化を とことん楽しむ!

ノーマルのボディラインを生かした
エアロデザインでファンがどんどん増えている

**ポリウレムアップさせ
シャープに見せる矛盾**

アグレッシブなデザインで、若者からの圧倒的指示を得るジェットストリーム。ユーザー目線で車検も考慮されているのがポイントだ。その中において、NCのラインアップは比較のおとなしめ(?)だ。

「最初見た時、なまらずというかわーパルーパーに見えました(爆笑)。従来のロードスターに比べ大きくなったなとは思いましたが、だからといってとくにやりにくいわけではありませぬ。どう薄く見せるか考えましたね。エアロ単体ではなく、あ



リアアンダーディフューザーは、純正マフラーでも取り付けることができる(出口用の穴開けが必要)。ライトを小さく見せることで大きさを感じさせないテールランプカバーやフロントリップは、控えめながらドレスアップした満足感が得られる。フロントリップやテールスポイラーはいろいろなタイプがあるので、自分の方向性に合った製品をチョイスできる。またエアロの加工なども対応できる。

くまで装着したときの映り込みを意識しています」と大谷代表。

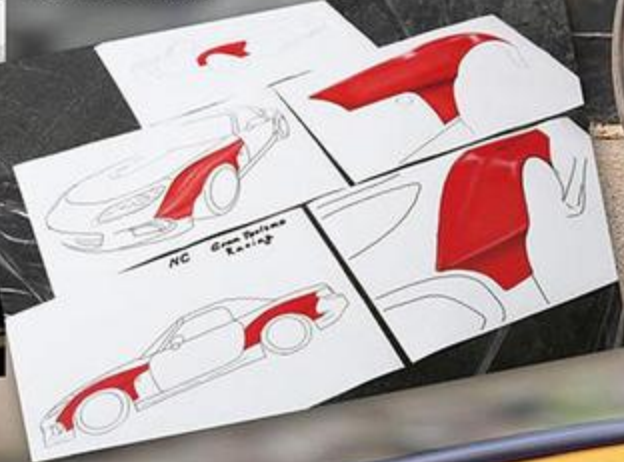
じつは今、NCの新たなエアロを開発しているところ。それも、これまでにない試みで。

「いつもは、ノーマルのデザインを生かす方向で考えますが、作ろうとしているのはあえてキャラクター的なものを消す方向なんです。グラマラスなNCをさらにポリウレミーに、それでいてシャープに見せようと。相反することですが……」

これはNCオーナーにとって待ち遠しいかぎり。どんなアプローチで仕上げてくるのか、完成まで今しばらくお待ちを!



前後フェンダー部に手を入れることがこのイラストでわかる。デモカーとどれくらい違ったイメージに仕上がるのか楽しみなところだ。



NCモデル

スポーティな見た目と優れた空力性能を両立!

ドレスアップにとどまらずサーキットでもその性能を発揮する

ハードトップ上部にはルーバーをセットして、ウイングへの空気をスムーズに整流するようになっている。



空気の流れを邪魔せず、効率よく生かすための造形がポイント。自然、レーシングマシンと同じようなデザインとなっている。



長年培ったノウハウが随所に生かされている

ストレートやコーナーなどでよりレベルの高い走りをするために必要となる空力特性を手に入れる、それがこのエアロパーツの開発コンセプトとなったもの。フロア下の空気をスムーズに流すことができる、大型アンダーパネルが付属するタイプNフロントバンパーや専用のフラットナリッポスポイラーもそのためのものだし、リアディフューザーやスリットスポイラーも同じだ。

さらにいえば製品版はFRP製となるハードトップは、このデモカーではカーボンを素材としているが、これもボディ上面の空気の流れを整え、ウイングに効果的に風を当てられるよう考えられたもの。トータルでの空力特性レベルアップを実現した、本格派のエアロなのだ。

その空力に合わせてセッティングされた車高調はアラゴスタ製。R32 GT-R純正ホイールをセットした



ディフューザーと、専用品のスリットスポイラーによって底面を流れてきた空気が一気に排出され、ダウンフォースを発生させる。サーキットでも有利。



3Dウイングは翼端板のみカーボンを採用している。メインとなるウイングは1270mm幅と1370mm幅を用意しているため、好みに応じて選択可能だ。



サイドステップはFRP製。底面はフラットとして流れを阻害せず、リアタイヤ前端を跳ね上げることで後輪の乱流を防いでいる。

ことでわずかにはみ出したタイヤは、リアフェンダーに取り付けられたガーニッシュによってクリアとなっている。ちなみに、上の写真にあるミニカーは、カートをベースにNC型のカウルを取り付け、ヘッドライトやウインカーなどの保安部品を取り付けて登録をした、公道走行できるワンオフモデル。これも注目のアイテムだ。

プロドライバーの

ちょい乗り

インプレッション



言ってみれば化粧なしでもきれいなスピン美人のような印象のクルマ

「造り手のコンセプトがはっきり見えますね。いろいろな状況で乗り手の思い通りに動いてくれる反面、ミスすると言うことをきかなくなるクルマ。いい意味で遊びがない、真剣に走らせたくなる仕上げです。そしてそのレベルが高いところにあります。電子制御とかで誤魔化さず、クルマそのものの素性が走りという方向に向いている楽しさがあります」(齊藤 聡)



オリジナルのフルバケットシートにサベルトのシートベルトをセット。ロールケージはボディ剛性の確保にも貢献している。

ホイールはおなじみGT-Rの純正品で、鍛造品なのだ。タイヤはGYのイーグルRSスポーツ(205/50-16)をセットした。フェンダーのガーニッシュがわずかなはみ出しをカバー。



NCモデル



も一生乗る宣言!

NCモデル

オーバーホールに加えて 2.3ℓへとステップアップ

ファインチューンで魅力が増す
2.3ℓベースのNCオーバーホール



インテグラル神戸
安藤正一さん

「2.3ℓのL3-VEは、ポートやバルブシートの修正、適度な圧縮比アップなどと組み合わせることで、可能性が一気に広がりますよ」



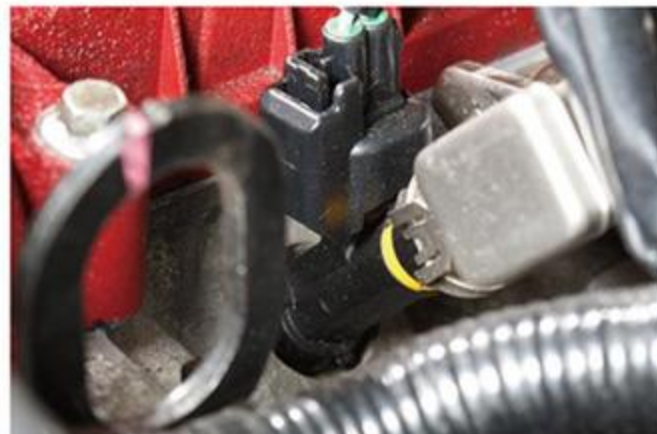
価格差は10万円!! お得感が強い2.3ℓ仕様

2.0ℓ仕様

Jet's 2ℓ ファインチューニングエンジン
[LF-VEショートブロック+ファインチューニングオーバーホール]
・新品LF-VEショートブロック(ピストン/クランク/コンロッド/メタル含む)精密組み、その他の箇所は通常オーバーホール
・シリンダーヘッド加工(ポート研磨、バルブシートカット、面研、燃焼室加工)。その他の箇所は通常オーバーホール
■価格:48万円(税抜)
※エンジン脱着は別途10万円(税抜、油脂類込み)
※エンジンマウント、ホース、ベルトなどの補機類は別途

2.3ℓ仕様

Jet's 2.3ℓ ファインチューニングエンジン
[L3-VEショートブロック+LF-VEヘッド+ファインチューニングオーバーホール]
・新品L3-VEショートブロック(ピストン/クランク/コンロッド/メタル含む)精密組み。その他の箇所は通常オーバーホール
・シリンダーヘッド加工(ポート研磨、バルブシートカット、面研、燃焼室加工)。その他の箇所は通常オーバーホール
・L3-VEコンバージョンパーツ(タイミングカバー、チェーンガイドなど)
■価格:58万円(税抜)
※エンジン脱着は別途10万円(税抜、油脂類込み)
※エンジンマウント、ホース、ベルトなどの補機類は別途



「燃料の増減コントロールが可能なeマネージャアルティメイトであれば、純正インジェクターでも、2.3ℓ化によって生じる燃料増の要求に応えられる」というのがインテグラル神戸の見解だ。

純正ECUの制御に影響されることなく、燃料の増減ができるため、インテグラル神戸ではトラスのeマネージャアルティメイトを用いることが多い。



排気量の増大に伴い、エキマニはノガミプロジェクトの45φを選択。2ℓだと、かなりのハイチューンが求められる太さだが、2.3ℓならノーマルでもジャストフィットする。



ヘッドチューニングの追加で
潜在能力が覚醒する!

エンジンオーバーホール作業の工程では、シリンダーブロックのポーリングを行うのが一般的だ。この際、シリンダーの内径が広がるため、オーバーサイズピストンを使用することになる。ところが純正オーバーサイズピストンの設定がないNCでは、ショートブロックASSYを使って組み上げていくケースが多い。インテグラル神戸でも、ショートブロックを用いたエンジンリフレットを数多く手がけてきたが、「どうせならL3-VEのショートブロックを使った2.3ℓ化にステップアップするものがオススメです」と話すのは、代表の安藤さん。単純にASSY交換しただけでは、劇的に変化することはないが、圧縮比アップやヘッドまわりの加工を組み合わせることによって、パワーとパンチの大幅な増大が期待できるという。

アップするのはオススメです」と話すのは、代表の安藤さん。単純にASSY交換しただけでは、劇的に変化することはないが、圧縮比アップやヘッドまわりの加工を組み合わせることによって、パワーとパンチの大幅な増大が期待できるという。

ハイコンプ化はLF純正ピストンの流用でも可能だが、インテグラル神戸で導入しているのはヘッド面研による調整だ。適度な圧縮比アップが可能で、セッティングに対する自由度が広いのが最大の理由。

ヘッドはポートとバルブシートの加工がメイン。段付きや凹凸のないスムーズな吸排気経路の確保が、ポテンシャルアップに直結するのだ。

問い合わせ: インテグラル神戸
兵庫県明石市大久保町大久保町597-1
☎078-935-2661
<http://www.integral-kobe.co.jp>

デモカーのエンジンはL3のショートブロックを使って組み上げられ、225psの最高出力と26kgmの最大トルクを発生する。



NCモデル

エキマニを交換して 排気一新



溶接部の表面処理が美しい。クラックが入らないように気を使って処理されている。焼き色もその気にさせる。

ロードスター・オーナーから絶大なる信頼を得る エキマニといえば「マキシム」



マキシムのプレートが神々しい。熱害試験をクリアした証明書も添付されているので、車検も問題なくクリアできる。そろそろ1515号は車検なので、その模様は次号で。

エキマニの遮熱板が装備されているが、付けたら見えなくなってしまうので付けずに過ごしている。バンデージを巻いてしまうのも惜しい仕上がりのだ。



こだわりのクオリティ 性能もハイレベルなのだ

見ているだけでもうっとりするほど、マキシムのエキマニは美しい。それは曲げであったり、溶接部であったり、焼き色であったり……。先代社長がヨシムラ出身で、2輪のエキマニを作っていた。その後WRC参戦車両のエキマニを手がけるなど、性能を求められる場数を踏んでいる。そのためハイレベルな品質にはとことんこだわる。その姿勢は今も変わっていない。

ロードスターは初代から製品をラインアップするが、NCはディーラー装着率が高いという。これこそ高

品質の証といえるだろう。

「縦置きエンジンは、エンジンルームを見るとエキマニが目につきます。そのため見て楽しめることも心がけています」と福田代表。

実際に取り付けてみると、クルマが軽くなったようなアクセルレスポンス、体感できることに驚く。そしてマフラーの音量が控えめに。これはマフラーとの相性だと思うが、もともと社外のエキマニが装着されていたため、少々音が気になっていた。パワーアップしたというよりも、軽量化させたようなフットワークで、運転するのが楽しくなる。装着した人がリピーターになるのがよくわかる気がした。

ちょい乗り インプレッション



軽快なアクセルレスポンスで
ワインディングが楽しい！
エンジンの「伸び」が違う

最近のクルマは「ノーマルでも楽しい」。だが、手を入れることでもっと楽しくなるチューニングがある。マキシムワークスのエキマニがまさにそれだ。もともと社外のエキマニが装着されていたが、高速域に振ってあるのか、低速が若干「たるく」感じていた。ところが交換後はどうだろう。驚くほど軽快な走りを実現する。軽量化を施したようなレスポンスアップ、そしてほどよいサウンドでNCをさらなる高みへと向上させる。費用対効果も含め、絶対に後悔しないはずだ。

NCモデル

も一生、乗る宣言!



パイプの内側は、段付きがないよう滑らかに仕上げている。妥協を許さない職人の手によるもので、もはや「芸術」とも呼べる逸品。



フランジは1枚の板からNC旋盤によって切削することで、軽量化と高剛性をバランスさせている。コーションプレートも取り付けられている。



クオリティにこだわる先代の教えがしっかり踏襲されているのがわかる溶接部。高い技術があってこそハイレベルな製品が生まれるのである。



Exhaust Manifold

適合:NCEC
価格:DBA-NCEC18万8000円(税抜)・CBA-NCEC17万8000円(税抜)
デュアル触媒により2500回転付近からトルクが立ち上がり始める。3000回転からレブリミットまでエキゾーストノートの高まりとともに、ストレスなく吹けあがるのが魅力。

NCモデル

エアロで大胆ドレスアップ



カッコいいフロントフェイスを目指して!



スパーククラフト
西田 秀雄さん・北森 悠さん

板金・塗装などカスタマイズを中心に活動しているが、ここに来てロードスター、ハチロクなどオリジナルエアロを復活させている。NDもぜひ手がけてほしい。



バンパー形状は何度もやり直したという苦心作。赤と黒の塗り分けを多用し、ラインや凹凸を作ってやることでシャープさを演出している。ポテッとしたボディがぐっとスポーティに見えるのだ。ヘッドライトの角度も微妙で、5~6回はやり直したという。構想から形になるまで約半年ほど要した。ホイールはフロントラインを選択。サイズは9J×17で、インセットはフロント+26mm、リア-12mmというスペックだ。

NC4を作るイメージでマツダらしく仕上げる

「最近のマツダ車ってフロントフェイスがカッコいいでしょう。ロードスターもカッコよくしてあげたいなと思って作り直した」と西田さん。これまでVIP系のエアロを手がけていたのだが、しばらくオリジナルエアロからは遠のいていた。「ロードスターを作りたいという衝動が湧いてきまして(笑)。とくに絵を描いて作り始めるわけじゃなく、頭に描いたものを具現化しながら進めていきます。ハチロクも今やっていますし、NDもやるうかと思っています」とスポーツに力を入れているようだ。このNCは今年の大阪オートメッセに出展されていた。

NCモデル

足まわりを刷新

サスペンションを交換することで
これまでにないフィーリングを手に入れる

ノーマルもいいけど アフターで楽しさ倍増

サスペンション選びはなかなか難しい。それは各自で感じ方が異なるから。バネレートひとつとっても、その数値だけでは乗り心地はわからない。しかし、交換すればノーマルとは違うスタイリング、フィーリングを味わうことができる。

今回注目したのは、リーズナブルプライスながらも減衰調整、車高調整が可能なテインの「FLEX Z」だ。お値打ちながらもメイドイン「横浜」の品質を確保している。なぜ価格を下げる事ができたのかといえば、それは非分解式としているため。つまりオーバーホールには対応でき

ないということだ。

サーキットを走っている人ならともかく、ストリートユースではそうそうオーバーホールまではしない。サスペンションを買い換えるパターンが多いからだ。そこを割りきってしまえば、この価格でハイクオリティが手にできる。

とはいえ！ オーバーホールはできないが、リプレイスメントサービスを行っているから、ショックの中心は交換してくれる。しかも好みの減衰力やストローク量での注文も可能というから、長く使い続けることにまったく問題は無いのだ。ストリートでの乗り心地を追求したモデルで、評判もいい。さっそくNCに取り付けてみたい。

FLEX Z 適合:NCEC
価格:8万3000円(税抜)



SPECIFICATIONS

複筒式構造		
全長調整式車高調整機構		
16段伸/縮同時減衰力調整機構		
強化ゴムアッパーマウント		
スプリングプレート		
フロント	7 kg/mm	リア 5 kg/mm
基準車高ダウン量 (純正車高比)		
フロント	-35mm	リア -30mm
推奨車高調整範囲 (純正車高比)		
フロント	-45mm~-25mm	リア -40mm~-20mm
可能車高調整範囲 (純正車高比)		
フロント	-60mm~+21mm	リア -67mm~-24mm

インチアップやローダウンを前提にストリートでの乗り心地を追求している。そのため複筒式のショックアブソーバーを採用する。スポーツサスにありがちな低速域の硬さが無いのは、封入ガス圧が低いためローフリクションを実現。スムーズにストロークするので、荒れた路面でも安定した走りをもたらす。



減衰調整は定評のあるニードルバルブ式の16段伸縮同時減衰力調整機構を搭載する。1段1段しっかりクリック感があるので、調整しやすい。また車種別専用設計のアッパーマウント付きとなっているため、取り付けが簡素化される。さらに長年研究を重ねて生み出した最適な形状、材質のダストブーツを装備する。ショック内部への異物混入を防ぎ、ピストンロッドの傷つきに対してもひと役買う。ブーツひとつとっても耐久性だけでなく、高い信頼性も確保しているのだ。

取り付けは推奨車高に合わせて装着した。ほどよい車高ダウンとハンドリングを実現してくれる。



NCモデル



もう一生、乗る宣言!

ノーマル車高は適度にロール量があって、クルマの挙動がつかみやすいというメリットがある。だが、いかんせんスタイリングの面で見ると……。



FLEX Z装着の前後(右が装着前の状態)。もっと車高を下げることはできるが、フロントリッパが付いているので、ほどほどにおさえている。



コントローラーキット
5万2000円(税抜)
モーターキット
1万5500円(税抜)
1台分 6万7500円(税抜)
GPSキット(オプション)
6600円(税抜)
オプション付き合計
7万4100円(税抜)



EDFC ACTIVE PRO

モニターには減衰力の段数だけでなく、トリップ、緯度経度といったさまざまな情報が表示されるようになっている。カラーもホワイト、グリーン、アンバー、ブルーに加えて好みの色に調整できるカスタマイズ色が登場。

旋回G感応



旋回Gに応じた減衰力によって、アンダー/オーバーステアといったコーナリング特性さえも思いのままに調整可能。

**安心の1年保証も
テインではおなじみ**

ロープライスモデルといっても、ハイエンドと変わらないこだわりを注ぎ込んでいる。テインのサスペンションといえば鮮やかなグリーンだが、これは「粉体塗装」という優れた塗膜強度、耐久性を持たせた塗装技術である。またシエルケースにはSTKM13CTという高い強度を持つ素材を採用。しっかりしたステアリングフィールを生み出している。

サスペンションに用いる高性能オイルは、低温から高温まで安定した粘度特性を持たせている。また優れた消泡性によって、キャビテーション(気泡が発生すること)が起りにくい。サーキットスペックにも対応するダンパーオイルなのだ。

そして1年保証と固着保証を付帯しているのも注目。何らかの原因でスプリングシートが固着してしまった場合の無償修理を、購入後1年もしくは装着後1年間の範囲で保証する。降雪地域の人にもうれしい。

**車内から減衰をコントロールする
EDFCにも対応している**

PROへと進化を遂げたEDFCは、「加減速G感応」、「車速感応」による2つの減衰力自動調整機能に加えて、「旋回G感応調整」が追加されている。サスペンションの性能を最大限に引き出すアイテムで、走る喜びを増大させる。前後独立&左右同調としていた減衰力調整も、4輪独立での調整が選択できるようになった。コーナリング時に発生する旋回G感応の自動調整も備わっている。

NCに適合するTEINラインアップ、目的に合わせて選ぶのが◎だ

S.TECH



サスペンションチューニングの第一歩として最適なローダウンスプリング。多くの人に楽しんでもらいたいというコンセプトで開発されている。保安基準に適合する車検対応品なので、安心して装着できるのもポイント。

価格:2万6000円(税抜)
スプリングレート:フロント3.1kg/mm・リア2.2kg/mm

MONO SPORTS



NCにマッチするモノスポーツ。オイル室とガス室が完全に分離しているため、エアレーションが発生しない。路面からの情報が豊富な単筒式構造を採用。路面との綿密なコミュニケーションがとれるスポーティモデル。

価格:14万8000円(税抜き)
減衰力調整:16段伸/縮同時
スプリングレート:フロント8kg/mm・リア6kg/mm

話題のFLEX Zだけではなくテインの製品ラインアップが一新されている。軽自動車やミニバンをターゲットにしたシリーズも用意している。スポーツ用の車高調はモノスポーツ、スーパーレーシングやドリフトのためのスーパードリフトなどがある。それぞれ車種ラインアップを絞り込んで専用設計されている。



アライメントを整えて さっそく走りだそう！

サスペンションを交換したら、まずはホイールアライメントだ。これを調整しないとサスペンションの性能を生かすことはできないから、絶対に外せない。

FLEX Zのフリーリングをさっそくチェックしてみよう。減衰は16段階調整のうちの真ん中である8段階で走り始めた。乗り心地は十分いいのだが、それでもゴツゴツ感じるギャップなどがある。そのためフロント、リアともにさらに2段階ほど減衰を弱めた。すると非常にソフトで静粛性に優れた走りを実現した。

ひとりで乗っている時は、ちょっと攻め気味の8段階にして、同乗者がいる場合はそこから2段階戻し……こ

れが今のベストセッティングだ。ちなみにタイヤはダンロップ・ディレツアDZ101(型落ちモデル)の17インチ。個人的には16インチのほうが、軽い走りを楽しめると感じているかな、と。ただFLEX Zに交換してから、そうした「重さ」が解消されたのか、気にならない。

車高調整はなかなか気軽に変更できないが、減衰力はささっと変えられる。せっかく調整機構が備わっているのだから、変更しないのはもったいない。シチュエーションに応じて、いろんなセットを試してみよう。高速道路、市街地、そしてワインディングが連続する道などで、自分のベストセットを見つけよう。1515号もこれから積極的に減衰力を変更してみたい。



減衰調整は付属のドライバーを使うか、カバーをしたまま回転させる。右に回すと減衰を強めていくようになる。半分の8段階からスタートさせた。



リアのサスペンションはカバーの奥に減衰調整ダイヤルがある。そのため、内装を大胆にカットして、調整しやすいようにしている。



EDFC ACTIVEプロも取り付けることができる。自動で減衰調整をくれるが、すべて自動にしないという設定もできる。天候の悪い日はとても便利。



ストリートを楽しむ方にオススメ

広報担当の杉山さん。装着時に乗ってみたところ、「ハーフから弱めて乗っているくらいがちょうどいい」と感じた。

プロドライバーの ちょい乗り

インプレッション

これまでのイメージをガラッと変えたサスペンションだ

86レースにも参戦する菊池ドライバーに乗ってもらった。

「すっごく乗り心地いいね。おさまりもよくていいフリーリング。正直、これまでティンという硬めの味つけというイメージだったんだけど、これでもったく変わったよ」と大絶賛。86に装着されていたティンのサスペンションに乗ったときも、好感触だったという。街乗りなど低速域を多用する人にも、ピツタリスタビリティを持つているモデルなのだ。



ワインディングロードも気持ちよく旋回することができる。乗り心地とスポーティなフィーリングをうまく融合させた味つけが、好評を博しているのだろう。



全員集合

大人が子供みたいにはしゃいでいるのがおもしろそう



塗り分けやマットブラックのアクセント使用で、シンプルかつNAっぽく仕上げられています

ストップランプ部もマットブラックにして落ち着いた雰囲気に。フロントはM2 1001風にフォグをインストールしている。



インテリアはユアブランドというメーカーのもので、自分で取り付け作業を行っている。仕上がりがきれいで高級感のある大人の雰囲気をかもし出す。NCらしさが前面に出ているコックピットだ。メーターフードはZOOMの製品にアルカンターラを張って仕上げた。生地を使ったカスタマイズがプラスチックよりノーマルを見事にカバー。



NCEC

池野憲治さん



KIJIMAスペックでツーリングを楽しんでいます。今回はピラーをメッキ化しようと思います!

A/S/Mでしか購入できないシートは、ヒーターだけでなくファンも完備する通称「社長のイス」。ワイパーはRX-8を流用して間欠に。ステアリングを取り外さなくても交換可能。



エアクリナーが熱害を受けないよう隔壁をセット。貴島さんのサインもアクセント!?



NC1→NC3 RHTに乗り替え
ゴージャス装備で快適に

ロードスターに乗る前はトヨタのコンパクトカーistに乗っていた。

「ハッチバック好きなんで。EP91に乗っていたこともあります。いつかはオープンカーと思っていたところ、たまたま中古車サイトを見ていたらお買い得車が! 見に行ったら、いいな〜って(笑)。買って3年で、走行距離は2万kmが6万kmまで増えました」

サイドマーカー上のステッカーやフューエルリッドには北米仕様を用いるなど、小技を効かせている。外装はメッキ+カーボン、内装はタンを基調にまとめている。



NCEC

町田知彰さん



セダン乗ってましたが、後ろに人を乗せることがほとんどないので、思いきって2シーターオープンに!

フューエルリッドをメッキにした。メッキばかりだと子供っぽくなるので、バランスが大事。



メッキのドアミラーはインターネットで購入したものを取り付けました。メッキをさりげなくプラスすることで、嫌みにならずとめられる。ホイールはディーラーオプションだ。

このシフトノブ! なんと目が赤く光るというから、夜間の運転が楽しくなりそう。ちなみに、通称「若頭4代目」と呼んでいるとか。どこから見つけてくるんでしょう、こんなイケてるアイテム。



商談から楽しんで購入
愛しすぎるのが悩みのタネ

自らロードスターに乗るマツダディーラーマン(ほくりくミーティングにも顔を出す笠間さん)と商談を進めたのだが、「すごく楽しかったです。しかも買ったあとのカーライフもいろいろ提案してもらって」と大満足。思いの外めりこみ、「やりすぎないように」まとめるのにひと苦労。

「インスパイアに15年乗りましたが、いい加減お金がかかるんで。オープンカーに乗るなら今だ、と検索してNDはちょっと目が……。軽量化もそんなに興味なかったんですが、商談でいろいろ聞いて勉強になりました」



NCEC

小室正樹さん

モール部にもメッキをアクセントとして加えている。こうした細かい部分のさりげない演出にも、オーナーのこだわりを感じる!

NCモデル

アライメントを調整する

調整が終了すると調整できる箇所すべてがグリーンに変わる。これこそ、メーカー基準値にマッチしたということ。



車両データを三次元計測方式を採用する機器を用いている。無線でデータを受けるので取り付け作業もスムーズ。水平を保って測定できるのも、この機械の優れたところだという。



測定の後は、各部の調整をしながら数値が基準値に合うように作業を行う。今回は基準値だが、積極的に走る場合などはキャンバー数値などを過激方向に振ってやるなど、ノウハウが生きる。



車種、年式といった基礎データを選んで測定を開始する。メーカーが定めた基準値が入力されているので、その数値とのズレを測定することで視覚化することができる。



モニターを見ながら作業する。細かい数字が見えなくても、赤、グリーンで合っているかどうか分かるので作業がはかどる。待ち時間も短縮されるというのだ。



赤くなっているところが、メーカー基準値とずれている部分で、網目のところは調整不可の部位。数値がきちんと合うと赤い部分がグリーンになるため、モニターを見ながらの作業も効率的。

サスペンションを交換したら必須 スポーツ走行をしない人も要チェックだ

街乗りからサーキット じつは奥深いものなのだ

アライメント測定&調整は、サーキットをよく走る人にはおなじみかもしれない。しかし、街乗りオンリーという人は無関係と思いがち？

「最近のクルマはトーくらいしかいじりませんが、ロードスターは調整箇所が多いですからね。アライメントの効果もきっちり出ます。ハンドルのセンターが出ないとか、不具合が出たときだけではなく楽しく乗るためにやるのもいいと思います」と担当の安田さん。

ロードスターの実績が豊富にそろっているので、走行フィールド、目

的などの確に伝えれば、それに見合ったセッティングを行ってくれる。

タイヤセレクト東大宮では、無線の光学式機器を導入している。器具のセットなどモニターで指示されるので、扱う側にとっても便利。しかも測定した段階で基準値とどれくらいズれているかがわかる。

またホイールにセットする機器は、シャコタンでも測定できるし、ホイールをキズ付けることなくセッティングできる。そして新型車がでたらメーカー基準値を反映させるだけで、対応できるようになる。

街中を走っているだけでもアライメントは狂ってくるもの。久しく調整していない人はぜひ調整を。

NCモデル



も一生乗る宣言!

ここではNCロードスターに乗る個性派ユーザーを紹介。ミーティングやサーキットイベントに参加しているみんなをピックアップして、自慢のポイントを披露する。参考にしたポイント、気になるパーツが目白押しだから、見逃さないように。

NCユーザー

全員集合

黒をベースにイエローを挿し色シックなスポーツカーに



簡単に気軽にオープンエアを楽しめる、というところから人気のRHT。それに乗っている能登谷さんは、さらに快適さを追求するためオーディオを仕上げています。そのレベルはかなりのもの。ドア内部を造り換えて2WAYをセットし、Aピラー付け根のツイーターと合わせての3WAY化を実現。ウーファーはトランクスペースにセットしている。さらに外装は、ブラックのボディカラー単色では寂しいということから、イエローを挿し色に。ホイールも含めて抑えめに入れたことで、派手な色使いなのにシックさを感じる仕上げとなった。



ロックフォードのアイテムを中心としたオーディオのアイテムセレクトは、オープンにしたときでもはっきりとしたサウンドを聴くためのもの。センターコンソールにはサイバーナビをセットし、ミラーモニターに別映像を表示することも可能と、目と耳を楽しませるものとなっている。ウーファーやアンプはトランクにセットした。



スピーカーをしっかりと鳴らすため、デッドニングも行った。とくにウーファーまわりとドア内側の仕上げは、音のクオリティに効く。

ダムドのホイールは18インチ。スポークセンターを残して開口部まわりを黄色にすることで、リップやサイド、カナードがまとまる。



軽井沢ミーティングは2年前に続いて2回目の参加となります〜



NCEC

能登谷聡司さん・玲以さん

測定前後でアライメントの数値がわかるシート

タイヤセレクト東大宮
埼玉県さいたま市見沼区東大宮1丁目85-2
電話番号:048-682-2372

RAV TD 3000 HP

お客様名: 1515
登録ナンバー: 1515
車名: MAZDA JPN
Km: ---

日付け: 2015/05/26 13:44:23
シャーシ#: ---
車種: ROADSTER NCEC 17in (--- ---)
リム直径(タイヤ外径)A: ---

項目	基準値			調整前			調整後		
	←	→	△	←	→	△	←	→	△
トータルトウ	0°00'	+0°11'	+0°28'	-0°07'	---	---	---	---	+0°12'
フロント個別トウ	-0°03'	+0°06'	+0°14'	+0°14'	-0°21'	---	+0°06'	-0°14'	+0°06'
フロントキャンバー	-0°59'	-0°14'	+0°14'	-1°13'	-1°18'	0°15'	-0°14'	-0°14'	0°00'
キャスター	+5°06'	+6°06'	+7°06'	+6°50'	+6°52'	0°02'	+6°50'	+6°52'	0°02'
SAI(キングピン角)	+10°45'	+10°45'	+10°45'	+11°44'	+11°56'	0°12'	+11°44'	+11°56'	0°12'
インクレーテット角	---	---	---	+10°11'	+10°38'	0°27'	+11°30'	+11°42'	0°12'
トウアウトオンターン	---	---	---	---	---	---	---	---	---
操舵角イン	+39°00'	+39°00'	+39°00'	---	---	---	---	---	---
操舵角アウト	+33°00'	+33°00'	+33°00'	---	---	---	---	---	---

項目	基準値			調整前			調整後		
	←	→	△	←	→	△	←	→	△
トータルトウ	+0°00'	+0°17'	+0°33'	-0°01'	---	---	+0°14'	---	---
リア個別トウ	+0°00'	+0°08'	+0°17'	-0°21'	-0°20'	---	+0°07'	+0°07'	---
リアキャンバー	-1°54'	-1°09'	-0°23'	-1°23'	-1°09'	0°14'	-1°12'	-1°31'	0°01'
スラスト角	-0°15'	+0°00'	+0°15'	-0°20'	---	---	+0°00'	---	---

タイヤセレクト東大宮

埼玉県さいたま市見沼区東大宮1-85-2 ☎048-682-2372
<http://shop.dunlop.co.jp/shop/syousai/index.php?id=358799>



タイヤセレクト東大宮 安田さん

「車高調を交換してノーマル車高から下げた場合、前後左右を均等に合わせてあげる要領で調整します」と安田さん。作業料金はロードスターで測定&調整2万5000円(税別)。キャンペーン時にはお得料金を設定。また7月18日(土)リニューアルオープンとなるので、足を運んでみて!

ちょい乗り インプレッション



まっすぐ走るようになるだけでも調整の効果あり!

サスペンション交換の作業では、アームの位置がずれるなど大きな変化を伴う。そのためアライメント調整でタイヤの片減りや、ステアリングのブレなどを解消させる。実際、1515号でもやたらと轍(わだち)にタイヤを取られるなどしたが、調整後では同じタイヤなのに反応が変化した。またコーナリングの安定感も向上。調整せず長いこと乗っているクルマや、タイヤが片減りする場合にはぜひアライメント調整を。



NCモデル

ロングライフを実現する NCメニューが豊富にそろっ

NCをNA&NBのように
ブン回せる仕様に仕上げた
パワフルなフィールが魅力だ



GTスペックタイプTAフロン
トバンパーと、タイプNC後
期用リアスポイラーをセッ
ト。空気の力を利用してトラ
クションを稼いでいる。



さまざまな仕様を 各サーキットで試す

そろそろ走行距離が10万kmを超え
たクルマも出てきたNCだが、まだ
まだ走りを楽しみたいという人は多
いはず。そういうオーナーにオスス
メできる仕上げを、ということから
造られたのがこのデモカー。そのポ
イントはたくさんあるが、まずエン
ジンから見ていこう。

このクルマに搭載されているエン
ジンは、2.3ℓのL3型だ。10万
kmを超えるとエンジンオーバーホー
ル、ということが視野に入ってくる
が、そのときにLF型のまま単にオ
ーバーホールするのではなく、LF
型をチューンしてパワーアップを、
ということも考えられる。が、そこ
でLF型にこだわらず、L3型ノー
マルエンジンを搭載すれば、自然と



マフラーはHKS製だが、エンジンが2.3ℓへと排
気量アップされているためか、エキゾーストから
は低音が強めに出ている。

トルクは太くなり、パワーもアップ
するわけで、より高いレベルの走り
が楽しめるようになる。

さらにモアパワーをという場合に
は、L3型をチューンする手もある
し、2.5ℓのL5型にするという
手もあって、こちらへんはオーナー
の、予算や考え方によって選びたい
ところだ。

そのほか、たとえば定期交換部品
であるハブベアリングは、ノーマル
の新品に交換するのではなく、強度
の高いRX-8純正品を使えば余裕
ができるし、とくに中古車を購入し
た場合には、切れのよさやフィーリ
ングアップという意味も含めて、思
いきってクラッチレリーズやマスタ
ー、ホースを新品にすると、先々も
長く楽しむことができる。

そういう純正パーツの流用も含め
て、少しずつレベルアップしながら
今後もNCの走りを楽しんでいこう
というとき、ノガミプロジェクトは
心強い味方となってくれる。それを
実際のお手本として見せてくれてい
るのが、このデモカーなのだ。

NCモデル



もう一生、乗る宣言!



クラッチが滑ってないからOK、ではなく、中古車を購入したり、自分のクルマでも新車から換えていない、というなら交換をしたい。



RX-8用のハブベアリングはNC純正品とさして値段が変わらず、しかも強度が高い。もちろん無加工で取り付けができる。



リアを効かせて4輪で減速する、という姿勢は、フロントをスベック2、リアをスベック1にすると容易に実現できる。

中古車ではとくにそうだが、レリーズやマスター、ホースを新品にしてしまおう、というのはあり。またハブベアリングはRX-8純正品のほうが強化されているのでオススメ。パッドはデイクセルZタイプをベースにしたNOPROオリジナル品が2タイプあり、スベック1は制動力大の幅広タイヤ向け、スベック2はコントロールラブルな205幅向け。フロントにスベック2、リアにスベック1という組み合わせだと扱いやすく、しかも止まる。

パーツを適材適所
うまく使うことで
乗り味が断然よくなる



ロールケージはマツダスピード製。シートは運転席にフルバケをセットしているが、全体のイメージはノーマルに近いモノだった。



L3エンジンは無理なくエンジンルームに収まる。エアクリナーはHKS製をチョイス。マスターシリンダーストッパーはフィールアップに効く。また、エアコンコンデンサー前に、オリジナル品のオイルクーラーをセット。サーキットでのロングランを考えた装備だ。有効なパーツチョイスだけでなく、こういった走りのための技が散りばめられているところが、ノガミプロジェクトのチューンの要なのだ。

プロドライバーの

ちょい乗り インプレッション

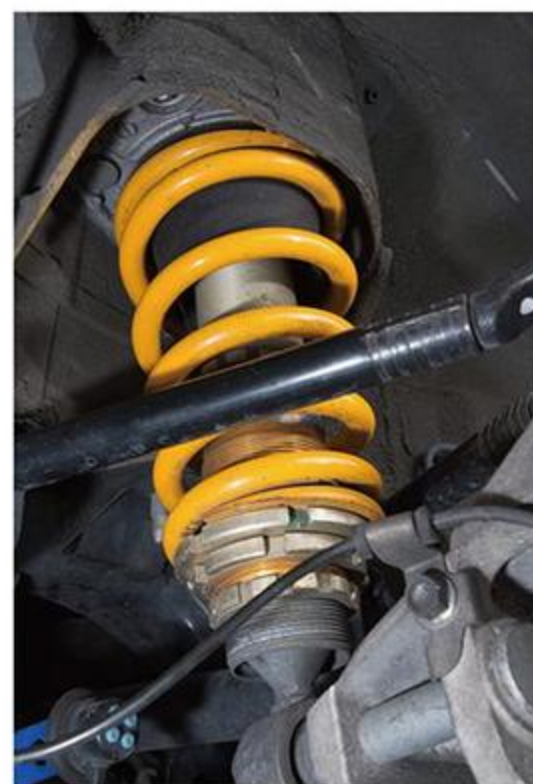
なかなかシビアなセッティング
いろいろ試してベストを模索



これまで何度かノガミのNCをドライブしているため、走らせ方はよくわかっている。「スタビライザーが硬すぎるかもしれない。ターンインで入っていくと、内輪の接地が薄いように感じるから。エンジンのパワーがあって回せるんだけど、今のセットだと慎重に進入して、神経使って曲がっていく感じです。ミニサーキットから国際サーキットまで走っているんで、どちらかといえば国際コース寄りのセットだね。ミニサーキットが一番苦手かも(笑)」(井尻薫)



ノガミプロジェクト
野上達也さん



車高調は、オリジナルのセッティングを施したオーリンズDFVをセットする。スプリングは、フロントにメルヴェの12kg/mm、リアはアイバツハの8kg/mmという、異なる銘柄のアイテムを装着。



リアのサスアームは2本のみRX-8用を流用。また、フロントアッパーアームにはハイキャスターピロブッシュをチョイスすることで、カッチリとしたダイレクトなフィーリングを実現している。

NCモデル



オリーブボール
近藤正芳さん

「製品化などの予定はとくにありませんが、シングルスロットルで4連スロットルと同等の吸気性能を確保するために作ってみました」

チューニングの可能性を 広げるインマニ+サージ

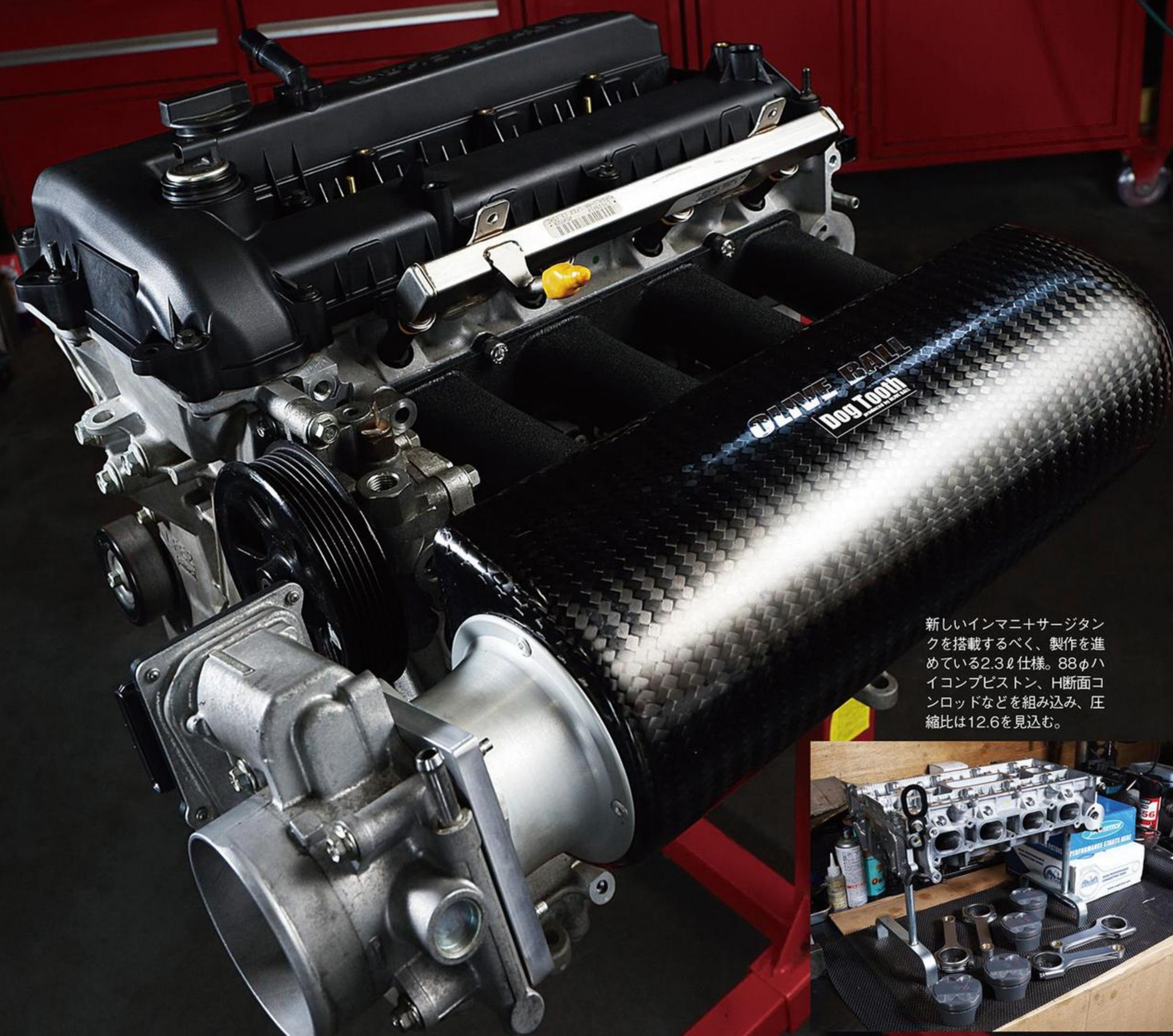
4スロスの性能に匹敵する 大容量シングルスの提案

いよいよ新型NDの発売が開始されたが、「まだまだNCでやりたいことがある。当面はNCの開発に専念するつもり」と、早々にNCチューニングの続行を表明したオリーブボール。代表である近藤さんの懸念は、86&BRZ、RX-8、S2000など、2LNクラスのライバルたちのチューニングは過熱する一方なのに、NCはハイカム、ハイコンプ化、排気量拡大と、チューニングを重ねていっても、220〜230馬力の壁を打破できないという現状にある。

そこで当初目論んだのが、4連スロットルの搭載だった。実際に海外製の4スロスを入手してフィッティングさせてみたが、バルクヘッドとのクリアランスがほとんどないことが発覚。4スロに匹敵する革新的な吸気システムの模索が始まった。

その結果、たどり着いたのが、4スロと同等の吸気能力を備えた大径シングルスロットルの導入だ。60φのノーマルに対して、オリーブボールが注目する他車種純正スロットルは70φ。72φまで拡大加工すれば、開口面積をノーマルの144%まで増やすことができる。

ただし、ノーマルのインマニでピッグスロットルに変更しても、NCでは効果を得ることが難しい。「インマニのキャパシティが限界に達しているのでは？」との考えに及び、



新しいインマニ+サージタンクを搭載するべく、製作を進めている2.3ℓ仕様。88φハイコンピストン、H断面コンロッドなどを組み込み、圧縮比は12.6を見込む。



NCモデル

も一生、乗る宣言!



オリーブボール 試作インマニキット

適合:NCEC

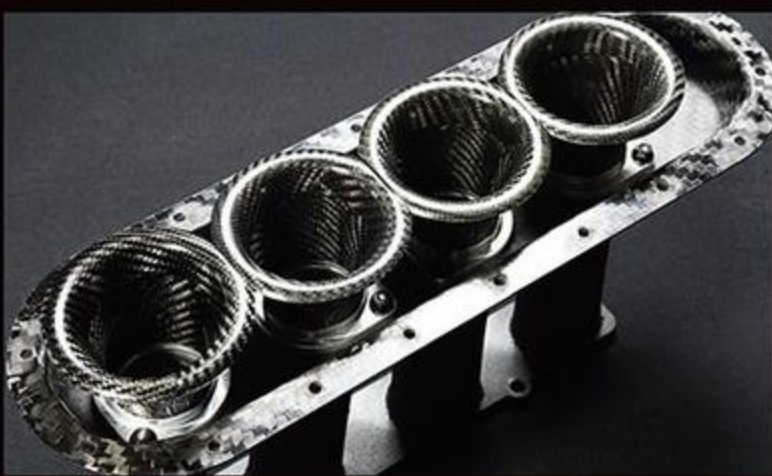


高強度のサージタンクを物色していたときに出会ったのが、リヴェリ社の汎用ドライカーボンサージタンク。ドライカーボンの美しいルックスも魅力だが、強度と容量が十分に備わっていることが決め手となった。

ビッグスロットルを生かすには、インマニも含めて再考する必要があると判断。シングルスロットルで4スロのような効果が得られる吸気システム構築を目指すことにした。

具体的にはサージタンクを備え、「4スロ+インダクションボックス+70φサクシヨンパイプ」をシングルスロットルに置き換えるイメージ。「吸入空気量を増やせば、それに合わせた燃料供給と2・3ℓ化を組み合わせることで、250〜260馬力が狙えるはず」と、算段する。

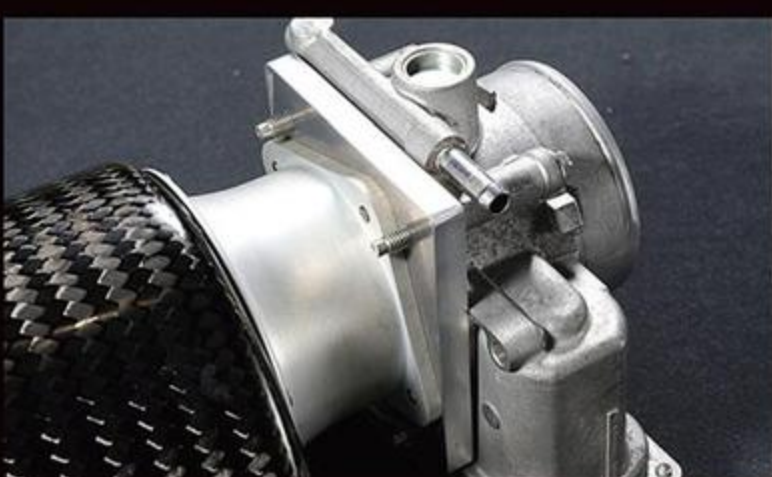
サージタンクだけでなく、ファンネルもドライカーボンモデルを使用。インマニにかかる負担を少しでも減らすため、ファンネルも軽量かつ高剛性なドライカーボン製にこだわった。



左側の60φNC純正スロットルボディに対し、右側が他車種に標準装着されている70φ。明らかに大きいですが、さらに拡大加工を施せば、72φにまで大径化を図ることができる。



英国リヴェリ社のドライカーボンサージタンクは汎用品であるため、専用アダプターをワンオフで製作した。おかげで70φのビッグスロットルが違和感なく取り付けられる。



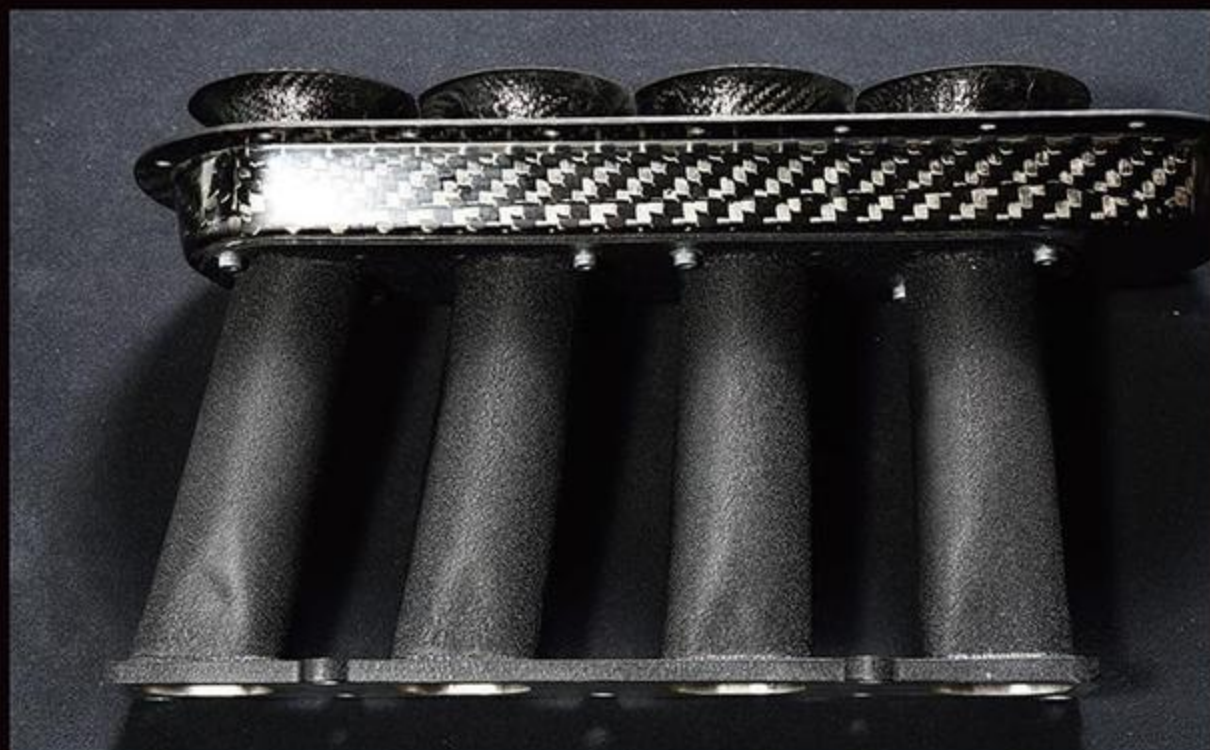
デルの採用を決める。次いで、海外製ドライカーボンファンネルも入手。いずれも決して安くはないが、高品質のドライカーボン製なので強度と剛性の高さは申し分なく、将来的にスーパーチャージャー仕様へと発展させたとしても対応できるだけのポテンシャルが備わっている。

一方、4スロ導入を検討したときにも問題になったバルクヘッドとのクリアランスは、干渉を回避するようにオフセットさせたインマニを製作し、クリアしている。

こうして完成したインマニ+サージタンクは、L3-VEベースの2・3ℓ仕様を組み付け、デモカーのNCに搭載する予定だ。大容量インジエクターの選択も含め、増大した空気量に対してセッティングを煮詰めていく必要があるが、目標馬力はやはり250馬力オーバー。

「タイムアタックシーズンが到来すれば、筑波でのアタックにも挑戦したいですね。そこまでパワーを絞り出すことができれば、86&BRZやRX-8のトップマシンとも対等に勝負できるはず」と、近藤さんの期待もふくらむ。12月18日には1年一度の恒例イベントとなっている鈴鹿での『ロドBAKA』の開催も決定。少なくともそれまでにはデモカーを完成させ、サーキット派ロードスターユーザーに、その勇姿を披露したいと考えている。

サージタンクとバルクヘッドの干渉を防ぐため、インマニは意図的にオフセットさせて製作。あくまでも試作品なので、ステンレスで作り、結晶塗装を施した。



当初、NCへの搭載を予定していた海外製4連スロットル。軽量で魅力的なパーツなので、LF-VEとともにNAかNBに移植できないか、これから方策を練ってみるつもり。

NCモデル



一生乗る宣言!



アイアール 下伊倉 博氏

アイアール 竜崎氏

NCモデル

確かな溶接技術で開腹、いや中間パイプの窓をしっかりと閉じた。中間パイプは新品で5万円前後するものだから、おおよそ1万円でオーバーホールできるなら、使い続けるのが得策といえるのだ。音量もしっかり抑えられた。



マフラーにはグラスウールが使われておらず、隔壁によって音量をコントロールするタイプだった。しかしステンパイプにクラックを発見。「ステンレスは伸びる素材なので、あまりガチガチに固定しないほうがいんです。とくにロードスターは排気温が高いのでよけいです。いい製品でも長く使うとこうなりますので、溶接しておけば大丈夫です」と下伊倉さん。



ステンレスウールはタイプが古いようで、熱が入るとクシャクシャになる。今の主流は下の髪の毛のような細いもの。からみついて取れにくいという特性がある。



グラスウールは硬くなって粉砕してボロボロ状態になっていた。マフラーでも同じような状態になっているものがあるはず。音量が大きくなったと感じたら疑うべし。



中間パイプの中身を見てみると……。真っ黒になったグラスウール、そしてステンレスウールが見てとれる。どれだけの熱にさらされているか、これを見ればよくわかる。



最後に開けた穴を元に戻せばオーバーホールが完了だ。iRではマフラーやパイプのオーバーホールだけでなく、ワンオフマフラーや加工なども行っている。



続いてグラスウールをきちんと巻き付けていく。パイプの中にウールが詰め込まれているような勢いで、隙間なく埋めていく。



パンチングパイプにステンレスウールを巻き付けていく。FRPのように細かい金属のようなものだから、素手で作業しているとチクチクしてくるそうだ。

マフラー類だってオーバーホールできる!

触媒の追加で高価になった昔のように気軽に買い換えられないときの手段

前より爆音になった? そう感じたら一考を

NCが発売されるころになると、排ガス規制の締め付けが影響して、エキマニ、マフラーに環境性能が求められるようになった。おかげで、アフターパーツも純正並みの性能がなければ車検をクリアできない。そのせいでパーツの価格が高騰した。以前のようにサンキュッパなんて価格はあり得なくなった。

しかし、やはりマフラーは消耗品のひとつ。熱害を受けている部分だけに、ずっと使い続けることはできない。そこで手段のひとつとして、

マフラーやパイピング類の「オーバーホール」を考えてみよう。

中身をリフレッシュすれば、購入時と同等の性能、静粛性が得られるというわけだ。1515号は購入時からエキマニ、マフラーがすでに交換されていたので、わりといい音がしていた。それがだんだん大きくなっていて、早朝の運転に躊躇を感じる今日この頃。「これはまずい」とオーバーホールを決意したわけだ。

当初はマフラーかと思っていたが、これはグラスウールを用いて音量を抑えるタイプではなかった。残るは中間パイプ。料金は1万円からとなっている。

全員集合



NCEC

佐々木力弥さん・大沼沙耶さん

一族みんなロードスター乗りだから焦らず仕上げができる

軽井沢ミーティングで出会った佐々木さんは、3年前にこのNC1を購入したのに、軽井沢には5回目の参加。あれ？ なんかおかしいぞ、と詳しく訊いたところ、なんと佐々木さん、家族みんながロードスター乗りなのだそう。ご両親や伯父夫婦、お兄さん、さらにはお兄さんの友達も含めてまさに「ラブロードファミリー」。このすっきりした仕上げも、家族の協力によって実現したものだ。



外観はカラーリングによってコーディネート。ホイールやキャリパー、エンブレムとインテリアパネルを同色化して仕上げている。



シートはレカロに変更。やりたいことはたくさんあるけど、焦らず無理せずできることからしていこうというのは、家族の影響から。

プランニューエアロをセットしたスポーティさがポイントです



NCEC

中川翔さん・西尾章吾さん

軽井沢ミーティングの第2駐車場で発見したこのNCは、ラリーバックカーのエアロパーツをセットしていた。オーナーの中川さんはこのアイテムを見てひと目ぼれし、発売直後すぐにセットしたそう。ちなみにフロントにセットされているデイライトは、スズキ・スイフトの純正品の流用とのこと。そのほかの仕上げは、RS-Rの車高調にワークの17インチアルミホイール、オートプロデュースボスのECUなど。



エッジの効いたフロントセクションと、ボトムにポリウムを見せるリアセクションのバランスがNCを低くワイドに感じさせてくれる。

NCモデル

そろそろNCもヤバイライトカバーの白濁り

紫外線の影響で白濁するライトはロードスターに限らずまん延中

ヘッドライトカバーがガラスからプラスチックに変わってからは、どんなクルマにも起こりうる「白濁」現象。NBはもう後期タイプでも白濁が広がっている。しかしNCも安心していられない。だんだん表面に曇りが生じてくるようになり、いつの間にかクリアさが失われていく。そうなる前にヘッドライトのコーティングを行っておきたい。市販ケミカルもあるが、持続性は今イチ。だからプロの手による作業で、根本的に磨いておきたい。1515号のように、よく見ないとわからない時点で行うのがオススメ。コーティングによって美観が持続するからだ。価格は両目で3800円(税込)。

下が施工前で、マスキングテープがあるほうが作業したもの。蛍光灯の映り込み具合がまるで違うのが一目瞭然。早めに作業しておくのがいい。



ここからがクリアな表面を持続させるための作業だ。コンパウンドで表面を磨いた後に、しっかりと脱脂を行う。コーティングの液をしっかりしみ込ませるため。



あまり白濁していないように見えるが、オーナーは気になるもの。ちょっとした曇りが広がらないよう今のうちに作業してもらおう。



コーティングが大事

このコーティングをすることによって、クリアな表面が持続される。定期的にこれらの作業をしてもらえばライトを新しく買う必要もない。作業は3800円(税込)。



粒子の細かいコンパウンドで表面を磨く。幸い、まだ曇りがひどくないので手作業だけで表面を磨くことができるようだ。ひどくなるこの作業だけ見た目激変。



拭き取った後はしっかり乾燥させることが重要だ。そのため、このヘッドライト作業は雨の日など湿度が多いタイミングは避けるほうがいいのだ。

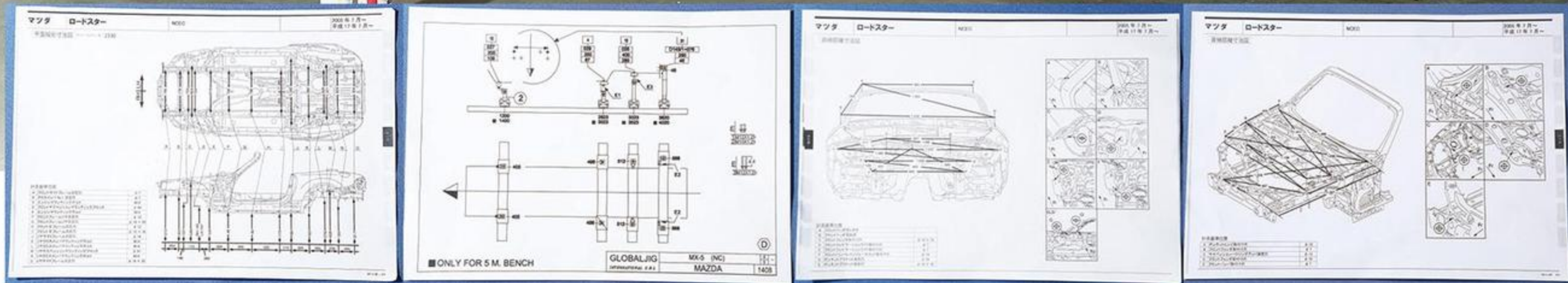


柔らかい布で拭き取ると、表面がツルツルになるのがわかる。市販品のケミカルでも、これくらいまでは光沢を復活させることができるはずだ。

NCモデル

ボディアライメントを知る!

走りの基本はボディにあり
パツと見は問題がなくても、
じつは、ということもあるぞ



フレームの上にボディを載せて、測定を開始

S2レーシングのピットに搬入されたGLOBALJIGは、線路よりもごついハシゴ型フレームの上に、スライドするサブフレームがたくさん載っかっているような構造となっている。ここに車種ごとに指定された治具を寸法どおりに取り付け、そこにボディを載せて指定位置に固定、基準点を決めて各部寸法を測定。そうすることでミリ単位での寸法出しが可能。この1515号は、メーカー公差内の3mmという誤差だった。

固定されたハシゴ型フレームの上に、前後にスライドするレールが乗っていて、その上に左右にスライドする治具をセット。エンジンやメンバーを降ろしたホワイトボディがもっとも精度の高い測定ができ、レーシングカーなどはこの方法で測定と修正、補強を行うが、車上状態でも測定可。



ボディを正規の寸法にする、ボディアライメント
ちよつと古めの、とくにイタリアやフランスのクルマは、工場から出荷されたときは平気でも、たとえば歩道に乗り上げて止めたり、ちよつと激しく段差を越えたりすると、ボディ自体がゆがんでしまう、なんていうことがあった。
いや笑い事ではなく、同じようなことは国産車でもないわけじゃない。たとえばロードスターでいうと、さすがに事故のあとときちんと修復されていないモノは別として、NCはまだ期間的に問題はそうないだろうが、NAやNBは工場出荷から時間もたつていて、スポット溶接されている部分が弱くなり、それに伴って



ボディが全体的にゆがんでいる可能性も、ないわけじゃない。そうになると、まっすぐ走らせるためには無理目の微調整を強いられることになり、気持ちよく走ることが難しくなる。そこで今回紹介するのが、このボディアライメントだ。これはイタリアBBM社製のグローバルジグという、フレーム測定/修正器を使って、ボディの寸法を三次元的に測定し、必要があれば正しい寸法へと戻してやろう、というもの。
通常飯屋さんが測定している平面測定とは違い、高さも含めての測定と修正ができる、というのが最大のポイントだ。これをやっておくと新車状態のボディ寸法に戻り、同時に補強などをすれば、よりいい状態を造り出せるのだ。



一生、乗る宣言!

ボディ側に取り付ける治具は、向きや突き出し量などが細かく指定されている。それが正確な測定をするための基本となるのだ。



測定してあまりにひどければ、そのまま修正可能

では具体的な作業内容を見ていこう。今回はエンジンやメンバーなどはそのままで測定を行ったのだが、この場合にはフロントメンバーの前側取り付け部と後側取り付け部、リアメンバーの前側取り付け部と後側取り付け部に治具をセットし、まずもつとも悪影響を受けにくい後端を寸法通りに固定する。

その後1カ所ずつ前に向かって固定をしていき、8カ所全部固定した



車上状態では左右4カ所ずつ固定して測定するが、ホワイトボディ状態ならさらに細かく測定でき、さらに正規の寸法が出たところでスポット増し打ちなどを行うことも可能となる。とはいえ一般的なのは車上状態での測定だし、実用上これで十分。測定箇所は前後メンバー取り付け部だが、そこからもっとも大事なキャブの四角を決め、その上で前後のスレやねじれなどを計測。必要があればその状態から油圧ポンプを使って修正に取りかかる。

ゆがんだボディは各部に無理をかけるだけ ボディアライメントはクルマの状態がはっきりわかる

ところでキャブまわりの4カ所を残してあとの4カ所をフリーにすると、キャブに対して前後がどのくらいズレているのかわかる。

このときの数値がおよそ3mm以内であれば、これは問題なし。しかしそれ以上ズレている場合には、この治具をつけたまま油圧ポンプを使って伸ばす、あるいは縮める方向に圧力をかけて、寸法どおりになるまで修正をしていくことも可能。かかる時間は予約をされている測定だけなら1日。修正が必要となる場合には2日から3日、といったところだ。



リアメンバー後端取り付け部は、追突でもされていない限り、もっとも寸法のズレが小さいところ。なのでまずここを決めてから徐々に前側を決めていき、全部固定したところでキャブまわりの4カ所以外を緩めると、キャブに対して前後がどうねじれているのかが数値として表れる。



もっともズレている可能性が高いのがフロントメンバーの前側取り付け部。水平方向だけではなく、上下方向の、つまりはねじれる方向へのズレも比較的多い。ハンドリングに大影響ありだ。



修正する場合はスライドをフリーにし、動かしたい方向へと油圧ポンプを使って押し込む。その後力を一気に抜くと、徐々に修正されていく。

下からの3次元測定が終わったら、やぐらを組んで上から平面測定をする。一般的な钣金屋さんはこの作業のみで寸法を出しているが、これだけだとねじれがわかりにくい。そこがクリアになるのが今回の方法だ。

ユーザーの測定をする際には、基準寸法と実測寸法をわかりやすくプリントアウトする予定だそう。



作業をしてくれる鈴木さんは、古くは空冷ポルシェのGTマシン製作などにも携わったベテラン職人。1515号の寸法が問題ないとわかると、つまらないねーと笑っていた。

NAロータリー搭載で痛快フィールを堪能!

FEEDロータリーNC旧スベック



エンジンルームをパッと覗き込んだだけでは両車の違いを判別するのは難しい。しかし、RX-8純正ハーネスに引き直したNEWスベックでは、ABSもRX-8純正が使えるようになった。旧スベックではNC純正ABSの誤作動がクリアできず、ABSレスとなっていたのだ。

FEEDロータリーNC NEWスベック



ハーネス完全移植でRX-8化が進む NAロータリー搭載NCロードスター

RX-8とNCの配線をイチから徹底的に解析!

以前からNCへのロータリーエンジン搭載に取り組んでいた藤田エンジニアリング。代表を務める藤田さんの愛車にはRX-8の13BIMS Pを移植。レブリミットが9000rpmに設定された超高速回転型2ロータリーNAユニットのメリットを十分に発揮し、痛快かつ刺激的な吹け上かりを実現させていた。

当初から単に搭載するだけではなく、違和感なく普段使いができるスワッピングを目指していたが、あくまでも藤田さんのプライベートカーであったため、妥協していた点もいくつか存在した。ところが今回、一般ユーザーからの製作依頼が決定したため、イチから完成度を煮詰め直すことになったのだ。

そこで核となるのはRX-8純正ハーネスの完全移植。NCとRX-8の両車から配線を外し、それぞれを解析することからスタート。センサー類の配線も含め、すべての配線を掌握した上で、RX-8のハーネスにカプラーの付け換えや追加を施していった。

13B-MSPのリミットは9000rpmだが、NC純正メーターでは8000rpmまでしか読み取れなかった。新たに制御可能となったRX-8純正は1万rpmまで刻まれている。



解析作業だけで1カ月を費やしたRX-8純正ハーネス。センサー類の配線も完全に掌握できたので、燃料計の精度など、日常の使い勝手が飛躍的に向上することになる。



ABSはRX-8純正を移植するが、RX-8とNCではブレーキシステムの配管のパイプ径まで異なる。そのため、配管もRX-8純正とNC純正をミックスして製作した。

メーターやABSユニットもRX-8純正を移植

藤田エンジニアリング 藤田儀晴さん



「RX-8のハーネスを完全移植したことで、これまで抱えていた不具合が一気に解決でき、より違和感なく扱えるようになりました」



フロントメンバーはサスペンションアームとの接合部などに加工を施し、RX-8純正を使用。RX-8純正エンジンマウントでロータリーエンジンを固定している。



パワープラントフレーム(PPF)はNC純正の一部を加工。それによって、アイシン製(NC純正はマツダ内製)のRX-8純正6速MTの換装が可能になった。

エキマニはRX-8用としてラインアップしているオリジナルを使う。ただし、フロアとのクリアランスが極端に狭くなるため、念入りに断熱処理を行っている。



NCモデル



も一生乗る宣言!

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

価格:28万8000円(税抜)



スピードクラブ
ウィルウッド6ポット
フロントブレーキキット for NC

ハードユースに応える ブレーキキット



リアビッグ
ローターキット
for NC
価格:13万5000円(税抜)



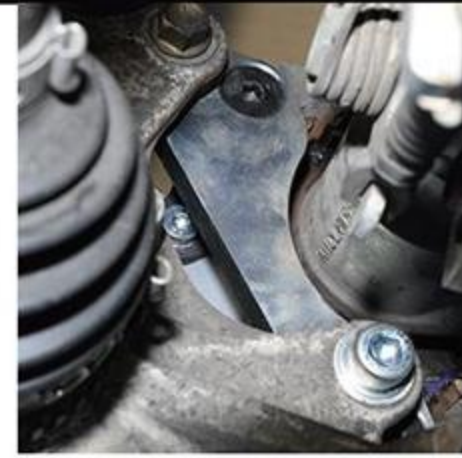
比較的小コンパクトながら異径6ピストンを採用し、キャリパー剛性も非常に高いのが特徴。そのため、各ピストンが均一に近い力でローターにパッドを押し当てることができる。



前後とも重量増を抑制するため、軽量のアルミベルハウジングを組み合わせた2ピストンローターを採用。大径化を図っても1ピストンローターよりも軽くできるうえ、放熱性にも優れる。



ローターのストレートスリット加工は、アリ/ナシを設定する予定。ローター表面に蓄積されるパッドのカスを効率よく排出し、接触面の均一性を保つ役割を担っている。



ウィルウッドの6ポットモデルには、ラジアルマウントが導入される。さらに大径のローターが必要になった場合、スペーサーを追加して対応できるので発展性が高いのだ。

前後ともアルミ削り出しのキャリパーサポートを用意。フロントはウィルウッド製+オリジナルローター、リアは純正キャリパー+オリジナルローターに対応した専用部品だ。



ステンレスメッシュのブレーキホースは、フロント6ポットブレーキキットの構成パーツのひとつ。高剛性のキャリパーとともにダイレクトなブレーキタッチの演出に貢献する。

**フロントへの負担軽減は
リアブレーキ改善も有効**
全幅が1840mmに達するほどのワイド化を図った、NCでサーキット仕様の製作をすすめているジュピターネット・カーガレージ。コンセプトに掲げるのは、クールダウンをせず、ストレスなく1枠(1130分)を走り切れるクルマ作り。
ところがテストで鈴鹿を走らせてみると、ラジアルタイヤでの走行にも関わらず、装着していたスポーツパッドが数周でボロボロになるほどのダメージを受けてしまった。
その原因について、「とくにリアブレーキが仕事をしていない」と、代表の西村さんは分析する。挙動の安定性を高めるには、ブレーキの前バランスの適正化は不可欠。「リアをしっかりと効くブレーキに変更すれば、フロントブレーキへの負担も大幅に減らせる」と説く。
そこでリアブレーキは、純正キャリパーに対応したオリジナルビッグローターキットを開発。278mmの純正から305mmへと大径化を図る。ローター径が拡大しているにも

関わらず、アルミのベルハウジングを組み入れた2ピストンローターとすることで、1枚あたり4kgから3.5kgへと軽量化を達成する。
フロントは、剛性の高さに定評があるウィルウッドの6ポットキャリパーを軸にブレーキキットを形成。ローター径も純正の290mmに対し、330mmに拡大する。なお、ローター径の変更が容易なラジアルマウントの採用も、ウィルウッド鍛造6ポットを選ぶ理由に挙げる。
また、個性派にとっては、オプションでさまざまなアレンジをオーダーできるのもうれしい。たとえば、キャリパーカラーは8色を用意し、ベルハウジングのアルマイトカラーも全8色が揃う。パッドもストリートスベックからサーキットスベックへのアップグレードに対応するほか、エンドレスやプロジェクトMのラインアップからも選択が可能。
ちなみに取材時は試作のファーストモデルができあがってきたタイミング。ホームコースの鈴鹿で走り込みを行い、ブレーキタッチ、フィードバックの変化、ABS介入の頻度などをテストして製品化する予定。

NC用ブレーキキットに先駆け、デモカーのNA型タイムアタック車両でテストを重ねていたNA/NB用ブレーキキット。フロントはウィルウッドの鍛造4ポット+280mmローター、リアは純正キャリパーに対応した270mmローターを採用。高剛性で、周回を重ねてもブレーキタッチが変化しないのが魅力だ。



NA/NB用のキットも同時にリリース!

NCモデル

インテリアにこだわる!

NCのパネルは
DIYで仕上げる人が多い
そこでだれもマネできない
ワンオフ仕上げで勝負だ



ブルーに光るデフィのメーターとの相性もばっちりだ。波、カエルをモチーフに、ボディカラーともベストマッチする。オレンジのワンポイントも外装に合わせている。

ペインターの腕がはつきり出る細かさ!



パネルを外装と同じカラーで塗装したあとに、スプレーガンを使って波などを描く。オレンジ色のラインやエレガントデザインのネーム部は手描きによるもの。細かい作業なので、「真夏だと汗がたれるのでやらない(笑)」と齊藤さん。デコレーションパネルで5万円〜ほど。

カッティングの貼付から 塗装、ペイント仕様に

これまで車体に合わせた波模様(青海波・せいはいは)のカッティングを貼り付けていたデコレーションパネル。そろそろ違うアプローチで攻めたいと思っていたところ、取材で訪れた「エレガントデザイン」が得意そう。さっそく話をしてみると、ナイスアイデアが出てきた。

このエレガントデザインはエクステリアはもちろんだが、インテリアまですべて含めてカスタムしてくれる。当初は布を張り付けるといった案もあったが、外装色と同様にペイ

ントしたうえで、何かを描く案に決定した。カエル好きなのを考慮したデザインをいただき、それに決定。

このデコレーションパネルはNCインテリアのキモだから、手を入れている人が多い。それだけに個性をいかに発揮するか。ここまでできたら究極のワンオフ仕様。実際にできあがったものを見たら、あまりのベストマッチに思わず笑みが……。

オープン時に目がいくところなので、ここは大事。もともとピアノブラックだったのにもったいない? メーターのために穴開け加工するわ、塗装するわ。だんだんNAみたいないじり方になってきた。



一生乗る宣言!

じつは奥さんもNAのオートマに乗って、ロードスターつながりで結婚したんです~



NCEC

佐々木明さん



デコレーションパネルはトヨタ・アクアの缶スプレーで塗装した。そしてシフトノブやブーツはアイロンプリントでアクセントをプラス。内外装において赤と白がセンスよく配置されている。

NCユーザー

全見集合

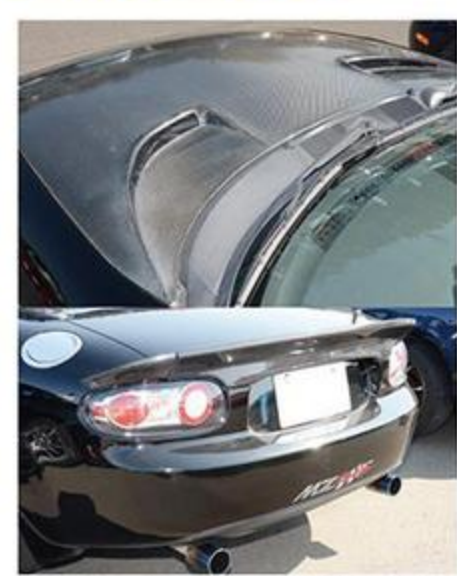
1Year SPLのため
毎年見た目が変化する

「このNCは3年前に新車で購入したRHTです。それまでNAに20年乗っていましたが、幌も2回交換したりしましたが、やっぱり幌はダメですね。そこでRHTを買いました」という。ノーマルでも楽しんで乗っていたが、シートを交換したのがきっかけで、やはりあちこち手を入れてしまった。見た目を变えるのが好きなので、NA時代から毎年違う見た目に仕上げている。「カッティングの機械を持っているので、自分の好きな仕様にできます。これはランボルギーニのレプリカです」。来年にはもう違うカッティングなので、別のクルマとってしまうかも。

NA、NB、NCとロードスターばかり乗ってます

1年半くらい前に購入したNCは、まったくのノーマル状態だった。走行距離も3万km弱といういい物件だった。それまではABと乗り継いできた真のロド乗り。いよいよCになって開眼した。「ABでは足とマフラーくらいしか変わっていませんでしたが、Cになってから吸排気系をやったり、ノガミプロジェクトのビッグスロットルを入れました。またサーキットを走るためオーバードライブのサスペンションや、ガレージベリーのボンネットをセットしています」。

日光サーキットを走っている3台目のロードスター。スパルタンでNCらしいスタイリングだ



ボンネットは中古で手に入れることができたガレージベリー製。そしてリアスポイラーはノガミプロジェクト製だ。

これだけ立派なロールバーがセットされていれば、サーキットでもオープンにしたまま走行することができる。



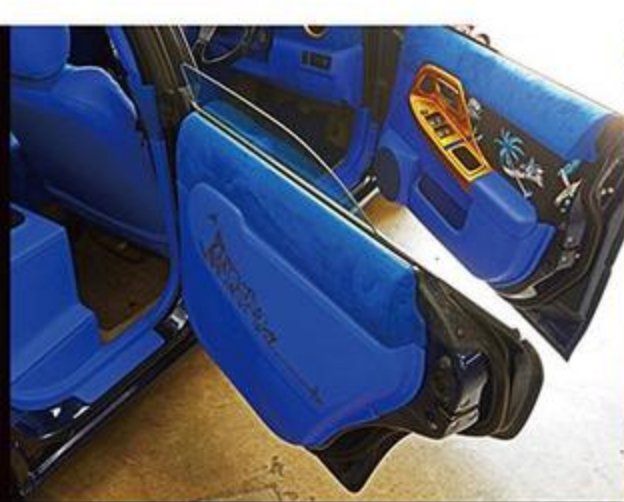
ノーマルで購入して、1年半でここまで仕上げました。愛車歴はロードスターしかありません!



NCEC

柏倉悠太さん

サスペンションはオーバードライブをチョイスしている。



こんなテクニックも
お手のものだ!



これはインテリアを中心に仕上げたインプレッサワゴン。シートや内張りに使われている布はすべて難燃性のもので安心だ。シートの張り替えなど、写真のような生地の組み合わせ+ペイントという手法もできる。人と違ったことをやってみて、という人は相談に行ってみては。デモ車を見ているだけでもほれほれする。



エレガント
デザイン
齊藤雄一氏

ペインターの齊藤さんは自らのアイデアでインテリアを仕上げている。当初はインテリア中心だったが、今はカスタマイズ全般を手がけるように。輸入車、ミニバン、スポーツカーなどジャンルを問わずセンスよく仕上げている。ロードスターは初めてだったというが、クルマのキャラクターを理解して仕上げてくれるので、ハズすことはないのだ。

NCモデル

車内を徹底的に消臭する!

オープンカーの宿命 雨もりによるカビくささ クルマの「加齢臭」を 徹底的に排除する



カーペットが臭ったら 絶対にやってみるべき

クルマの臭い、芳香剤でごまかしてない? オープンにするから気にしてないという人もいるかもしれないが、年式が古くなっていくと悲しいことに「加齢臭」が漂ってくる。それはカビによるものかもしれないし、カーペットなど素材の劣化によるものかもしれない。いずれにしても、快適な車内とはいえなくなる。そこで試してみたのが、「ご存じワコーズの「エアークャタライザー」だ。これは「消臭」、「VOC(新車臭)」、「抗菌」、「防カビ」、「防汚」に効果があるという。処理後はなんとなく薬剤のような匂いがするが、それもすぐになくなった。

カビが増殖しているような、匂いの原因がはっきりしているものなら、その原因を取り除けばいい。しかし思い当たらない場合は、こうした手段で車内の空気を洗浄したい。「エアコン洗浄剤」といった市販品と同じような作業を行うが、自己反応性触媒(光や電気などのエネルギー)を必要としない触媒の造語を主成分としている。複数の触媒(天然鉱物ミネラル)や、植物抽出成分を配合。これにより、多機能製や体感性、持続性を実現するのだ。

一度施工したら1年ほど効果が持続するので、再び施工すれば快適性が長く続く。オープンにするからこそ、室内にはいろいろな臭いが意外と残るものなのだ。

STEP 2

フィルター強化スプレー噴射

エアコンフィルターのある車種なら新品のフィルターを用意して、「フィルター強化スプレー」を塗布して陰干しする。しかしロードスターにはないので、助手席側面あたりにスプレーをまるまる1本ぶん噴霧しておく。



エアコンフィルター設定のないロードスターは、本来新品フィルターに塗布するフィルター強化スプレーを、フロアカーペットに直接噴霧する。



エアコン空調は「内気循環」にして、エアコン吹き出し口は前方、下方モードにしておく。窓は全開で、このときエンジンは停止した状態だ。

業務用の掃除機はバキューム効果が絶大。ガソリンスタンドや洗車場の掃除機を使うといいだろう。シートが見違えるほどキレイになった。



窓ガラスは内側から拭き取る。ここもオープンにしているの、わりと汚れるポイントだったりする。

室内の清掃を行う

続いて車内清掃。久しく掃除機をかけていなかったの、ホコリやオープンで走ったときに入り込んだものがかなり付着していることでしょう。フロアマットも取り除いてあるので、カーペットにしっかり掃除機を当てておこう。ステアリングやダッシュなどはウエスでホコリを拭き取る。

STEP 1

車内の荷物を降ろす

まずは小物類など、クルマにあるものをすべて降ろしておく。そうでないと、これらに消臭効果が分散されてしまい、車内の隅々まできちんと薬剤が行き渡らないとか。グローブボックスの中や、センターにあるボックス内の荷物も忘れずに取り出しておくようにする。



フロアマットやペットボトルなんかも忘れずに取り出す。フロアマットはついでだから、洗浄しておくといいだろう。



グローブボックスにある車検証やティッシュもひとつ残らず忘れずに取り出しておこう。



一生乗る宣言!

エアコン

空気洗浄でエアコンの効きに問題が
診断してみるとヤバイ結果かも!?

「エアークャタライザー」の作業、最後にエアコンを入れてエンジンをかけたところ、エンジンルーム内にあるホースが冷たくないことが判明。さっそく深津さんがチェックを始めた。たいていはガスが抜けたことによる効きの低下が多いだろうが、なかにはコンプレッサーやバルブの凍結といったことが原因の場合もある。いよいよNCにもエアコントラブルが発生するのか。



低圧側(ブルー)と高圧側(レッド)を測定し、基準値よりもどうなっているかをチェックする。1515号は低圧側が高く、高圧側が低いという状態。トラブルケースを見ると、コンプレッサーの不良だった!



一応、冷たい空気は出ているからとガスを入れてみることにした。しかし、これがなかなか入っていかない。なんとか1本入れ終わり、2本目にかかったがあまり入っていかない。



とりあえず1本は入った。ホースを触ってみると、冷たくなっているのでもうやら復活したようだ。それにしても気になる症状の数々。この夏、大丈夫か。



ガスを入れ終わったあとは、だいぶ平常値に近いものとなった。そしてポールポジションからの帰路は、快適な空間で過ごすことができたのだ。



30~60分程度噴霧に時間がかかる。十分に車内に充填するようにさせるのがポイント。ロードスターは車内が狭いので、そんなに長い時間はかからないで充填させることができる。

STEP 3

空間浄化スプレーを噴射

引き続き「空間浄化スプレー」を用意。パッケージの箱がそのまま作業に使えるようになっている。助手席後方から中央に向かって噴霧するようセットするのだが、ロードスターは助手席側から運転席に向かって噴霧するイメージか。ノズルをひねって噴霧開始、ただちにドアを閉めてすべて噴霧し終わるのを待つことにする。



シートは約1年持続するものなので、落ちないようにきちんと張り付けておくこと。

STEP 4

持続シートを張り付ける

十分に時間をおいたら、「フィルター持続シート」を用意。本来はフィルターに取り付けるものだが、ロードスターの場合は助手席下方に、落下しないようしっかりと張り付けておく。車内はこのとき薬剤のようなアルコール臭がほのかに漂う。



エアークャタライザーを施工したクルマ用の認定証。1年ごとにやるように習慣づけると、快適な空間がずっと持続する。

STEP 5

エンジン始動!

ここまでで、ようやくエンジンスタート! 外気導入、エアコンはオン、そして窓全開でエンジンを始動させる。こうすることで車内を十分に換気させるのだ。言わずもがなだが、こうした作業をした場合は火気厳禁。これで作業が終了となる。車内のアルコール臭がなくなるまで、しばらくは外気導入で走ろう。



最後に換気を行うが、その際エアコンスイッチはオン、外気導入にしておく。





ガレージベリ製フロントグランドスポイラーに、NC純正オプションのサイドステップと、ジェットストリームのリアスポイラーをセット。車高調サスはオーリンズDFVベースのジョイファストオリジナル。



ジョイファストオリジナルのセンター出しマフラーをセット。触媒はHKS製メタルに交換することで排気抵抗はノーマルと比べると格段に小さくなり、吹け上がりはそのぶん鋭くなった。



ハイトの高いGTウイングではなく、ボディエンドにリアスポイラーをセット。車体を押さえつける力は小さくなるが、走行抵抗はGTウイングよりも小さいためパワーロスが少なくなる。



フルバケはジョイファストのオリジナル品。4点式のロールケージはオクヤマ製だ。メーターはデータロガー機能があるMXL製を使用しているので、走行後のデータ解析もラクチン。駆動系はクラッチにエクセディのメタルを使い、フライホイールは戸田レーシング製に交換。4.4ファイナルやATSの2ウェイカーボンデフも合わせてノーマルエンジンのパワーを使いきる仕様となっている。

**速さを意識しているのに
じつはすごく乗りやすい**

NC型ロードスターの力をすべて引き出し、サーキットでの速さを実証するために、吸排気チューンや駆動系のチューンを施しているのが、このクルマの特徴。こういう言い方だと、異次元のマシンのような、乗りにくいクルマという印象を受けるかもしれないが、それは間違いだ。このクルマのすごいところは、速く走るために必要となることを高いレベルでこなしていることが、かえって乗りやすさや、ドライバーのミスをカバーするフトコロの深さにつながっている、ということにある。

たとえば、サスペンションのフロント16kg/mm、リア12kg/mmというバネレートが聞くと、固くて扱いづらいのではと思いがち。だが実際にはロール感がしっかりあり、荷重のコントロールもしやすい。それはボディをきちんと造っているためにサスが正確に動くということと、カーボンデフの効き方、ディスクの当たり方が柔らかく、それがいい方向に働いているからだ。

さらに軽量フライホイールや4.4というファイナルギアの選択は、アクセルコントロールに対してクルマが俊敏に反応する、ということにつながっている。

そんな基本の部分をそのままに、たとえばサスペンションをもう少し柔らかくすれば、ストリート最強マシンとすることもできるはず。ND型がデビューした今、あえてNCで勝負するのも面白いのでは、と感じさせてくれるクルマだった。

サーキットを舞台にNCで速く走ることを考えて、フトコロの深さとシャープさを実現



NCモデル

NCの楽しさを広げる
チューニングメニュー

NCモデル



も一生乗る宣言!

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

NCユーザー

ドレスアップも
スポーティな仕様も
どれも見どころ満載

全員集合



香川県高松市から軽井沢ミーティングに遠征してきた西川夫妻のNCは、20周年記念車。その雰囲気や個性もアピールしたいということから、パーツを付けるというよりは、ノーマルに何かしらのワザを加える仕上げを選択している。たとえばヘッドライト。これはカラ割りをしてプロジェクターのフレームをペイントしているし、インテリアはパネルだけではなくステアリングもレッドにペイントすることで、外観の白赤とのコーディネートを実現。

さらにちょっとだけ輝きを追加したいということから、ホーンボタンやセンターコンソールのスイッチまわりにはストーンデコレーションもほどこしてある。これらの仕上げ、ストーンデコは自作だが、あとはショップにお願いしたもの。それだけにクオリティが高く、大人の余裕を感じさせていた。

マフラーは柿本改、車高調はテインをチョイス。ホイールはエンケイPF01で、ブレーキキャリパーはエンドレス製に交換されていた。



ヘッドライトはカラ割りしてプロジェクターランプのフレームをペイント。ショップにお願いしたときの価格は、およそ5万円だった。



高松から2泊3日の予定で軽井沢へ遠征。車中泊などではなく温泉に入りながら旅行しています!

レカロシートやインテリアパネル、メーターパネル、ステアリングなどはレッドで統一。ストーンデコは和孝さんのお手製とのこと。

NCEC

西川和孝さん・成子さん



ノーマルエンジンのパワーロスを防ぐため、エアクリーナーボックスはあえて純正をそのまま使い、フィルターにジェットストリームのアイテムを装備。ブレーキは剛性感のレベルアップとコントロール性向上のために、マスターシリンダーストッパーをセットしている。



車高調はオーリンズベースでセッティングしたものだが、このアッパーマウントはジョイファストのオリジナル品。ストラットハウストップの強度を確保しているところにも注目したい。



ブレーキパッドはアクレとのコラボで生まれたオリジナル品。ホイールはレイズTE37Vの16×8J+25、タイヤはグッドイヤーのイーグルRSスポーツでサイズは205/50-16だった。

あいまいさがなくシャープ
おもしろいところが
はつきりとわかりやすい



プロドライバー
斉藤 聡氏

プロドライバーの「ちょい乗り」インプレッション
バネレートからもわかるように乗り味は引き締まった感じなんだけど、いきなりアタックしても迷わず走れる。これはデフの効き方とか、フロントはタイトコーナーでちょっとだけ突っ張るけど、その代わりしっかりトラクションがかかるリアサスペンションの仕事っぷりがよくて、こうすれば速いな、というのがわかりやすいから。ドライバーの要求にもきちんとこたえてくれるところもいいね。

ロケの現場から!

ND&NC 特集

巻頭からND、NCをたっぷりご紹介いただいた。撮影地は埼玉県にある本庄サーキットだ。当日は会員のためのスポーツ走行日で、平日にも関わらずたくさんのメンバーが走っていた。おそらく「何事か」と思ったかも。インプレッションチェックには、モータージャーナリストの齊藤さん、そして井尻さんを迎えた。気になるインプレにシヨップのみなさんも興味津々のようだった。ロードスターを手がけるシヨップは横のつながりが広いので、こうした取材の集まりでも盛り上がった。



新型モデルだけではなく、チューニングが熟成してきたNCデモカーも走行インプレをとった。これからが旬だから!

新車の試乗はもちろんだが、じつはチューニングされたスポーツカーをドライブするのも好きだったりする。メディア対抗ではロードスターを「これでもか」というほどドライブ。歴代モデルの走行経験も豊富に持っているため指摘も的確!



スーパー耐久ST4クラスに、アバルト695アセットコルセの開発ドライバーとして参戦中。またディーランゲージのスイフトを走らせ、筑波サーキット最速FFを目指している。オーディの公認インストラクターという肩書きも。

NCユーザー

鏡集合



スゲカッコいいNC1、じつはあちこちダミーだったり!?

稲葉夫妻のNC1、フェースをマットブラックにペイントしていたり、フロントにオイルクーラーをセットしていたりと、クラシカルなチューンドカーのイメージをうまく見せていてカッコいい。で、これは撮影せねば! というのでハナシを聞いたところ、じつはこのオイルクーラー、ダミーなんだそうだ。それだけではなく、ボンピンもじつはダミー。なんのこっちゃない、取材陣も見事なイメージ戦略にうまくだまされたクルマだった。



たしかによく見ればホースがつながってないのがわかる。しかし開口部にネットを張ってこの取り付け、なかなかのものだ。



マフラーは、ノーマルテールにカッターを取り付けたもの。ここも見事にだまされた。こういう仕上げ、冗談抜きでうまいな、と思う。



さりげにデライトを付けたリッツRSのエンブレムを装着するなど、細かい工夫をほどこしてある

5ZIGENのRS1は17インチをセットしている。20mmのスペーサーを使って、ツライチセッティングをしている。ローダウンはラルグスの車高調で絶妙な車高にセット。



NCEC
稲葉健二さん・真己子さん

軽井沢前日に自分でボディをペイントしてきた

昨年末にこのNC1を購入したが運悪く、すぐさま後ろから突っ込まれてしまい長期間なにもできなかった。それでも軽井沢には行きたいし、できれば目立ちたい、ということから、前日にハケを使ったボディペイントに挑戦。タカラ塗料のペンキを4ℓ/2万円で購入し、人馬一体ステッカーを貼ったあとに塗装し、乾く前に剥がすというワザで仕上げている。今後は水とぎをして、マット仕上げをする予定。



よく見るとハケで塗ったときの塗り跡が。本来は水とぎをするはずだったのだが、さすがにそれは間に合わなかった。

人馬一体ステッカーをボンネットに貼ってからペイントし、生乾きのときに剥がして仕上げたという。これはうまいやりかただ。



NCEC

関口瑞貴さん

急遽ペイントしてきましたが、取材陣の目に留まったので結果オーライということでしょうか



GTウイングは中古品を購入して装着。翼端板にはシールを貼って、いかつさだけではないオシャレさをアピールしている。





も一生乗る宣言!

エンジンのオーバーホールも増えてくるころ さまざまなアプローチがあって悩む～

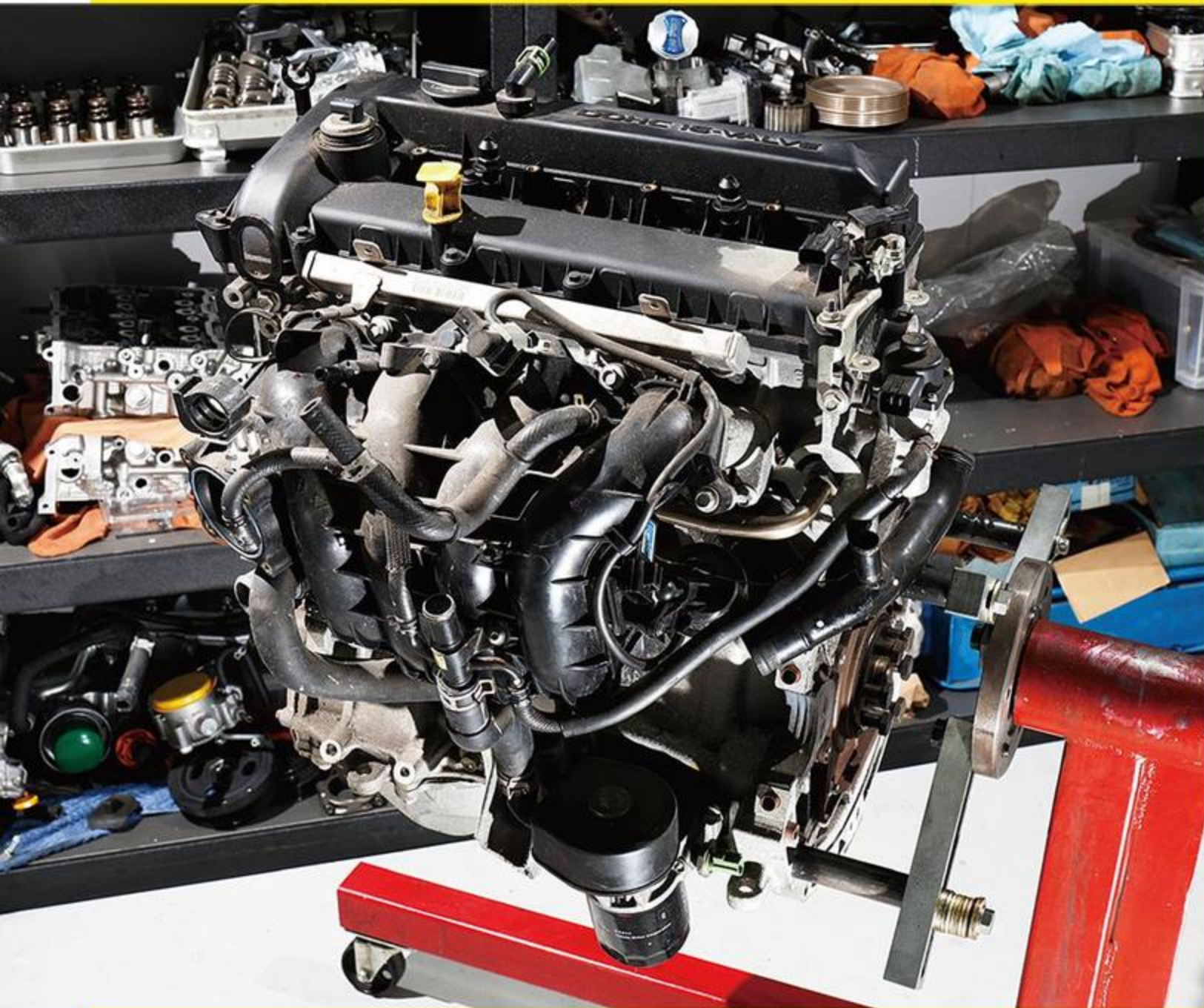
せっかくだからと
少しだけ思いきった

本誌にたびたび登場する1515号。中古で購入したときには3万kmにも満たない走行距離だったのに、気付けば間もなく9万kmだ。まる4年が経過したので、過走行気味。ショップの社長が所有していた車両を購入したのだが、じつは素敵なおまけ(?)付き。この社長が事故によりハコ替えしたのが今の1515号、その事故車からエンジンとミッションが残されていたのだ。

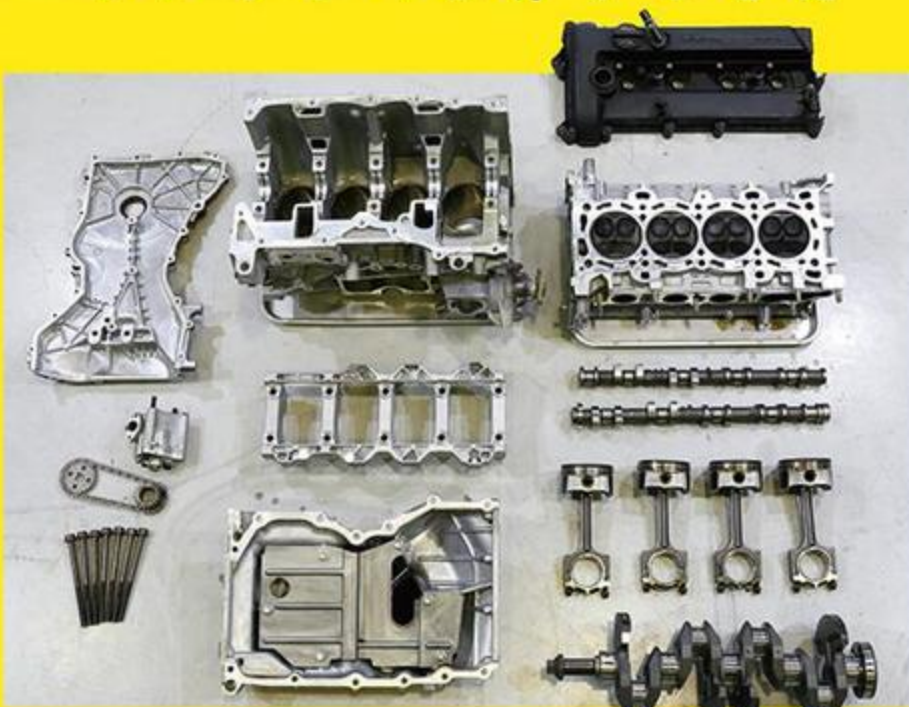
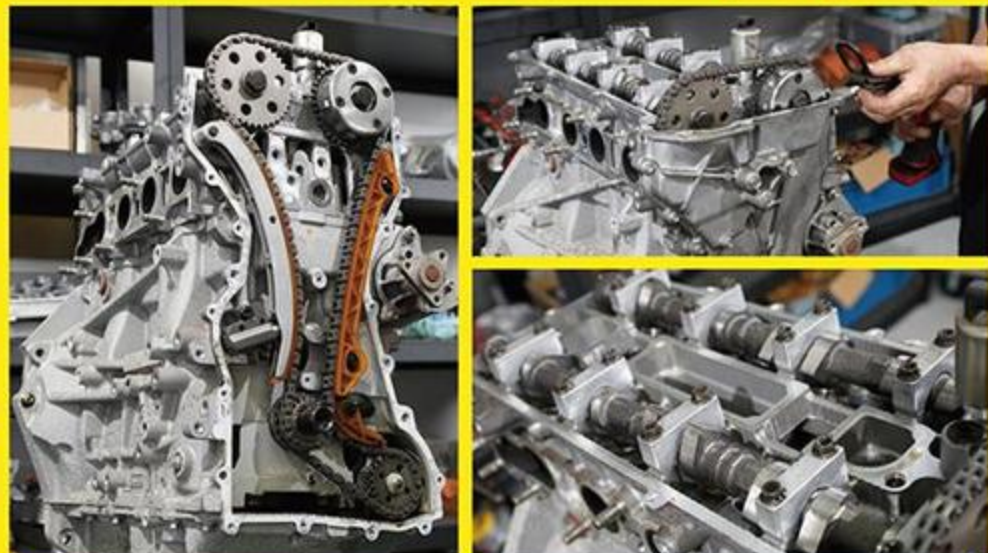
「もういらぬ」というので、それも合わせての価格で引き取ってき

た。このエンジン、走行距離が3万km未満のため、「いずれオーバーホールの時期がきたら」と目論んでいた。そのタイミングが今!

スペアエンジンは放置されていたため、このままでは使えない。中を開けてみないことには、とこ開帳してみることに。思ったよりも状態がよくてひとまず安心。これらを洗浄するなどして組み込めばオーバーホール状態だが、それではつまらない、と欲が出てきた。そこでオーバーサイズのピストンを組み込むことにした。そのためシリンダーのボーリングなどが必要になる。ほかにもリフレッシュできるところが……。



エンジンは屋外で放置されていたが、引き取ってからは屋内保存。思ったよりはコンディションがいいようだ。このエンジンをチューニングして換装する予定だ。この際エンジンマウントといったブッシュ類も交換できる場所はしておきたい。次号発売日(2016年1月の予定)には、この順末をお届けできるはず。できれば9万km走ったエンジンも開けてみたい(管理が問われる)。



スペアエンジンをばらした状態。走行距離が少ないため、まったくダメージなしだ。このままオーバーホールして搭載してもいいが、せっかくなのでノーマルとは違う仕様に。



バラしていくとトルクレンチを用いるところがあったりと、やはりフォードエンジンの名残を感じる部分がある。細かい部分で従来と異なる仕様も見られる。詳細は次号でじっくりお届けするので請うご期待。



NCだったら10万km走ってもエンジンは問題ない。だが2.3ℓへのスケールアップを視野に入れたり、ノーマルエンジンのピストン、カムを変更するなど選択肢が増えてきた。

to be continued.....

オーバードライブ
オーバーサイズピストン

ピストンは0.5mmオーバーサイズを選択することに。パワーアップしてサーキットをガンガン走るというわけではないので、オーバーホール+アルファくらいの仕様にする予定でいる。



ALL MODELS PERFECT CATALOG

～AERO & EXTERIOR～

ロードスターオーナーとしてのこだわりを思いっきりアピールできる、エアロとエクステリアパーツを集めてみたのが今回のカタログ。
サーキット走行派など空力重視の人も含めて、どんなふうに仕上げていきたいか、各社の自信作を見比べて楽しく悩んでくれ!

Jet's

インテグラル神戸 ☎078-935-2661

商品名	適合	材質	価格
マスタースペック フロントアンダースポイラー	NC3	カーボン FRP	カーボン 5万6000円(税抜) FRP 3万6000円(税抜)
マスタースペック フロントアンダースポイラー	NC2	カーボン FRP	カーボン 4万6000円(税抜) FRP 3万6000円(税抜)
マスタースペック フロントアンダースポイラー	NC1	カーボン FRP	カーボン 4万6000円(税抜) FRP 3万6000円(税抜)
マスタースペックフロントカナード	NC1	カーボン	2万2000円(税抜)
マスタースペック フロントカナード	NC2	カーボン FRP	カーボン 4万8000円(税抜) FRP 3万2000円(税抜)
マスタースペックマッドフラップ リアディフレクター	NC2 NC3	カーボン FRP	カーボン 4万7000円(税抜) FRP 3万2000円(税抜)
マスタースペックマッドフラップ リアディフレクター	NC1	カーボン FRP	カーボン 4万7000円(税抜) FRP 3万2000円(税抜)
マスタースペックワイドフェンダー	NC	FRP	7万9800円(税抜)
リーガルワイドフェンダートリム	NC2 NC3	カーボン FRP	カーボン 5万6000円(税抜) FRP 3万6000円(税抜)
マスタースペックサイドディフレクター	NC1	カーボン FRP	カーボン 4万6000円(税抜) FRP 3万2000円(税抜)
マスタースペックサイドディフレクター	NC2 NC3	カーボン FRP	カーボン 4万7000円(税抜) FRP 3万2000円(税抜)
マスタースペックダックテールリアスポイラー (ソフトトップ用/RHT用)	NC	カーボン FRP	カーボン 3万6000円(税抜) FRP 2万6000円(税抜)
フロントアンダースポイラー	NB1	FRP	3万9000円(税抜)
サイドステップ	NB	FRP	4万8000円(税抜)
リアアンダースポイラー	NB	FRP	3万8000円(税抜)
フロントアンダースポイラー	NA	FRP	3万9000円(税抜)
サイドステップ	NA	FRP	4万8000円(税抜)
リアアンダースポイラー	NA	FRP	3万8000円(税抜)



エアロダイナミクスを重視して設計された、流麗なラインのマスタースペックシリーズ。各モデルごとに豊富なラインアップを用意している。

S2 RACING

エスツーレーシング ☎045-951-7805



商品名	適合	材質	価格
NCエアロバンパー B-type	NC	FRP	5万8000円(税抜)
NBエアロバンパー-F	NB	FRP	5万8000円(税抜)
NBエアロバンパー-03	NB	FRP	5万円(税抜)
NBエアロバンパー-07	NB	FRP	5万円(税抜)
NBエアロバンパー-09	NB	FRP	5万円(税抜)
ワイドサイドステップ	NB	FRP	3万3000円(税抜)
リアスムージングショートバンパー	NB	FRP	5万円(税抜)
フラットトランク	NB	FRP	4万3000円(税抜)
NAエアロバンパー-F	NA	FRP	5万3000円(税抜)
NAエアロバンパー-02	NA	FRP	5万円(税抜)
NAエアロバンパー-05	NA	FRP	5万円(税抜)
NAエアロバンパー-06	NA	FRP	5万円(税抜)
クラブマンサイドステップ	NA	FRP	3万3000円(税抜)
クラブマンショートバンパー	NA	FRP	4万5000円(税抜)
NAエアロバンパー-01-7	NA	FRP	5万円(税抜)
NAエアロバンパー-01改	NA	FRP	5万円(税抜)
ワイドサイドステップ	NA	FRP	3万3000円(税抜)
ワイドシャークフェンダー	NA	FRP	4万円(税抜)

ビンテージクラシック風の、あるいはレーシーなサーキットマシンのためのシリーズが揃う。見た目だけでなく空力や冷却にも力点が置かれたエアロだ。

商品名	適合	材質	価格
フロントリップスポイラー	NC3	ウレタン	2万6784円(税込)
フロントリップ用 アンダーフラップ	NC3	カーボン /FRP	カーボン 6万4800円(税込) /FRP 3万2400円(税込)
NC1専用サイドステップ	NC1	FRP	5万4000円(税込)
フロントリップスポイラー	NC1	ウレタン	2万1384円(税込)
フロントリップスポイラー	NC2	カーボン /FRP	一部カーボン 6万2640円(税込) /FRP 4万3200円(税込)
リアディフューザー	NC	カーボン /FRP	カーボン 7万4520円(税込) /FRP 3万7800円(税込)
リアディフューザー用 センターフラップ	NC	カーボン /FRP	カーボン 2万1600円(税込) /FRP 1万6200円(税込)
リアディフューザー用 スリットスポイラー	NC	カーボン /FRP	カーボン 5万9400円(税込) /FRP 2万7000円(税込)
フロントバンパー-Type-N	NB	FRP	6万4584円(税込)
フロントバンパー-Type-Nゼロ	NB	FRP	アンダーパネルあり 7万8624円(税込) /アンダーパネルなし 6万4584円(税込)
サイドステップType-N	NB	FRP	3万7800円(税込)
リアバンパー-Type-N	NB	FRP	4万5360円(税込)
リアバンパー-Type-Nゼロ	NB	FRP	5万760円(税込)
フロントバンパー-Type-N	NA	FRP	6万4584円(税込)
フロントバンパー-Type-Nゼロ	NA	FRP	アンダーパネルあり 7万4520円(税込) /アンダーパネルなし 6万480円(税込)
サイドステップType-N	NA	FRP	3万7800円(税込)
リアバンパー-Type-N	NA	FRP	4万5360円(税込)
リアバンパー-Type-Nゼロ	NA	FRP	4万2984円(税込)



NAからNCまで、豊富なラインアップを誇るベリリーのエアロ。ワイド&ローを強調するNA用のロングセラーモデルから、サーキット走行派に大人気のNB用、NC2/3用のスポーツ心満載の新製品まで、きっとお気に入りが見つかるはず。

RACING BEAT

トボディキットは、長年愛され続けてきた、機能とデザインを両立したエアロだ。コンプリートボディキットは、セット内容が3点・4点・5点での違いになっている。



商品名	適合	材質	価格
Type III Nose KIT	NB	FRP	17万5580円(税抜)
Lower Side Skirts	NB	FRP	13万123円(税抜)
Rear Fairing Kit	NB	FRP	7万1476円(税抜)
Streamline 3-Piece Deck Cover	NB	FRP	11万4423円(税抜)
Type II Rear Wing	NB	FRP	10万4528円(税抜)
Type I Nose	NA	FRP	13万4376円(税抜)
Type II Nose KIT	NA	FRP	17万2074円(税抜)
Lower Side Skirts	NA	FRP	12万3110円(税抜)
Rear Bumper Kit	NA	FRP	16万3307円(税抜)
Streamline 3-Piece Deck Cover	NA	FRP	11万4423円(税抜)
Type I Rear Wing	NA	FRP	9万1861円(税抜)
Type II Rear Wing	NA	FRP	10万114円(税抜)
Complete Body Kit Package1	NA	FRP	40万54円(税抜)
Complete Body Kit Package2	NA	FRP	48万5708円(税抜)
Complete Body Kit Package3	NA	FRP	55万4231円(税抜)
Rear Fairing Kit	NA	FRP	6万4462円(税抜)

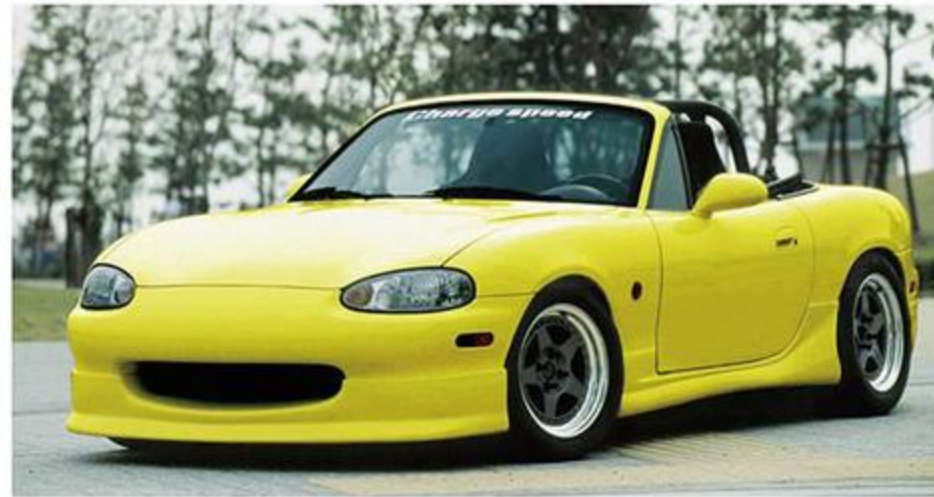
NOPRO

商品名	適合	材質	価格
GTスペック・タイプNS	NC2	FRP	6万2000円(税抜)
GTスペック・タイプNC ワイドバンパー	NC1	FRP	7万6000円(税抜)
GTスペック・タイプNC フロントバンパー	NC1	FRP	6万2000円(税抜)
GTスペック・タイプNC サイドステップ	NC	FRP	4万8000円(税抜)
GTスペック・タイプNC リアアンダースポイラー	NC1	FRP	3万8000円(税抜)
GTスペック・タイプNC ワイドバンパー専用フェンダー	NC1	FRP	7万2000円(税抜)
GTスペック・タイプR エアロキット	NB	FRP	16万円(税抜)
GTスペック・タイプN エアロキット	NB	FRP	6万円(税抜)
GTスペック・タイプR エアロボンネット	NB	FRP	7万円(税抜)
GTスペック・タイプR リアスポイラー	NB	FRP	5万円(税抜)
GTスペック・タイプNA エアロキット	NA	FRP	5万円(税抜)
GT-Lエアロキット	NA	FRP	14万6000円(税抜)



レース車両に導入されるパーツとして、機能最優先で製作されたエアロは、ワイド&ローの機能美がドレスアップ派にもアピール大。

商品名	適合	材質	価格
ROADSTER NC(前期)			
フロントスポイラー	NC1	FRP	4万1040円(税込)
サイドステップ	NC1	FRP	4万8600円(税込)
リアマッドガード	NC1	FRP	3万240円(税込)
3点セット	NC1	FRP	10万5840円(税込)
アイライン	NC1	カーボン FRP	カーボン 1万9440円(税込) FRP 1万800円(税込)
ブレーキダクト	NC1	カーボン FRP	カーボン 4万3200円(税込) FRP 3万240円(税込)
フロントグリルフレーム	NC1	FRP	3万2400円(税込)
リアディフューザーカウル	NC1	カーボン FRP	カーボン 5万760円(税込) FRP 3万4560円(税込)
ROADSTER NB(前期)			
フロントスポイラー	NB前期	FRP	3万240円(税込)
サイドステップ	NB前期	FRP	4万3200円(税込)
リアアンダースポイラー	NB前期	FRP	3万2400円(税込)
3点セット	NB前期	FRP	9万5040円(税込)



車両本来のフォルムとエアロダイナミクスが、自然に溶け合う。主張しすぎない実力派のための、ロードスター用撃速シリーズだ。

Odula

オーバードライブ ☎072-920-6888



S耐マシンへの採用を念頭に置いて開発されたNC1用、空力性能向上のためロングノーズ化したバンパーなど本格派のためのNC2用というラインアップ。サーキット走行派なら注目したい。

商品名	適合	材質	価格
NCロードスター(NC1)エアロ			
フロントバンパー	NC1	FRP	7万5000円(税抜)
サイドステップ	NC1	FRP	5万円(税抜)
リアディフューザー	NC1	FRP	5万円(税抜)
カーボンリアウイング	NC1	カーボン	9万5000円(税抜)
NCロードスター(NC2)エアロ			
フロントバンパーTypeGT	NC2	FRP	9万円(税抜)
サイドステップ	NC2	FRP	5万円(税抜)
リアアンダー	NC2	カーボン/FRP	カーボン 7万8000円(税抜) / FRP 5万円(税抜)
クーリングボンネット	NC	カーボン/FRP	カーボン 9万8000円(税抜) / FRP 7万8000円(税抜)

Auto Exe

オートエクゼ ☎03-3531-8151



スタイリッシュで上質、しかし本格的な機能パーツとしての性能がないがしろにされることなどあってない。オートエクゼならではのスポーティなエアロが揃っている。

商品名	適合	材質	価格
フロントノーズ	NC1	FRP	6万2000円(税抜)
サイドスカートセット	NC1	FRP	4万8000円(税抜)
フロントノーズ	NC2	FRP	6万4000円(税抜)
NC-04スタイリングキット	NC2	FRP	6万4000円(税抜)
リアバンパー	NC1	FRP	6万円(税抜)
リアスポイラー	NC1	FRP	3万8000円(税抜)
ヘッドライトガーニッシュ	NC1	FRP	2万2000円(税抜)
NB-04スタイリングキット	NB後期	FRP	6万円(税抜)

TUCKIN99

タックイン99 ☎06-6418-0099



自然なボリュームアップが魅力のフルエアロシリーズ。フロントリップはカナード形状で、空力もきちんと考慮されている。純正フォグ位置はブレーキ冷却用のダクトになる。

商品名	適合	材質	価格
NC1フロントアンダースポイラー	NC1	FRP	3万8000円(税抜)
NCサイドステップ	NC	FRP	4万5000円(税抜)
NCリアマッドガード	NC1	FRP	2万8000円(税抜)
NC1リアアンダーフィン	NC1	カーボン FRP	カーボン 4万7000円(税抜) FRP 3万2000円(税抜)
NC1ブレーキダクト	NC1	カーボン FRP	カーボン 4万円(税抜) FRP 2万8000円(税抜)

RALLY BACKER

スパーククラブ ☎0829-34-3184



今年2月の大阪オートメッセでもロードスターオーナーから大注目されていた、ラリーバックターの新作。オーバーフェンダーも付けて、ワイド&ローのスタイルを極めたい。

商品名	適合	材質	価格
フロントバンパースポイラー	NC	FRP	7万8000円(税抜)
サイドステップ	NC	FRP	5万円(税抜)
リアバンパースポイラー	NC	FRP	7万2000円(税抜)
ウイング	NC	FRP	4万円(税抜)
オーバーフェンダー	NC	FRP	3万8000円(税抜)
デイライト	NC	FRP	4万円(税抜)
サイドマーカージョイント	NC		色なし 9000円(税抜) / 色つき(シルバー) 1万4000円(税抜)
ユーロナンバーベース	NC		8000円(税抜)

JET STREAM 適合 NB



クラブマンGT

◎ ジェットストリーム
☎046-286-4422
📌13万1500円(税込)
🔧FRP

GT200では「派手すぎ」「スパルタンすぎ」と感じるユーザーのためにジェットストリームが贈るライン。NB本来のデザインを生かしながら独自の個性を発揮する。空力にもきっちり着目した設計だ。

JET STREAM 適合 NB



GT200KIT

◎ ジェットストリーム
☎046-286-4422
📌21万7000円(税込)
🔧FRP

張り出しを10mm以内に抑えつつ、ワイド感は3割増しで実現したコンセプトGT200。今までになかった新たなNBカスタムを提案する。各パーツでカーボンタイプもラインアップしている。

AERO KIT

エアロキット

◎ 価格
◎ 材質

STOUT 適合 NB



**スタウト
エアロパーツ
フロントバンパー
スポイラー**

◎ 高勢スタウト
☎042-559-6481
📌7万1280円(税込)
🔧FRP

バンパー交換タイプ。派手すぎないところで抑制したデザインを採用。開口面積を大きくとってあり、エンジンルームの冷却にも効果絶大だ。ダクト部分には網が付属。マイナー前後の設定あり。

GReddy 適合 NC1



**GReddy
エアロキット
フロントバンパー
HCEC用**

◎ トラスト
☎0479-77-3000
📌3万6400円(税込)
🔧FRP

純正交換タイプで純正より約50mmダウンする。やりすぎないスパルタンさが程よいアピールで、開口部面積拡大により、エンジンルームの冷却性も向上する。純正牽引フックが使用可能。

FRONT SECTION

フロントセクション

◎ 価格
◎ 材質

D-TECHNIQUE 適合 NB



**TDフロント
フェイスKIT
プロトタイプ**

◎ ディーテクニク
☎045-590-5121
📌24万9350円(税込)
🔧FRP

TD-1001のプロトタイプバンパー(10万5840円)は開口面積が約22%大きく、ノーズ先端は30mm延長しつつアプローチアングルでの延長は10mm。TDヘッドランプユニット、TDライトカバーがセット。

D-TECHNIQUE 適合 NB



**TDフロント
フェイスKIT
1001Rタイプ**

◎ ディーテクニク
☎045-590-5121
📌24万9350円(税込)
🔧FRP

立花啓毅デザインのTD-1001Rフロントフェイス(10万5840円)、TDヘッドランプユニット(11万160円)、強化アクリル製TDライトカバー(3万3350円)のキット。取り付け費用込み。

DAMD BLACK×METAL 適合 NC1



**フロントバンパー
&グリル(未塗装)**

◎ ダムド
☎0120-53-9991
📌13万8240円(税込)
🔧FRP

美しいフォルムを描いて個性的なボディラインに。精巧なハンドメイドグリルは高品質な6000系アルミを理想的なバランスで造形、丹念に磨き上げたうえで、耐久性を考慮してアルマイト処理を施した。

NOPRO 適合 NC



**NC用・GTスペック
タイプSTフロント
バンパースポイラー**

◎ ノガミプロジェクト
☎046-875-9813
📌6万8000円(税込)
🔧FRP

スーパー耐久のレギュレーションに合わせた、ダウンフォース重視設計の本格派。STO公認、スーパー耐久2015年仕様のエアロ。スプリッター装着が容易になるよう、バンパー下面に平面を多く残した。

D-TECHNIQUE 適合 NA



**フロント
GTウイング**

◎ ディーテクニク
☎045-590-5121
📌3万7800円(税込)
🔧FRP

M2 1001とCLUB M2エアロフォルムバンパー装着車に贈るリップスポイラー一体型のアンダーパネル。不足気味なフロントのダウンフォースを飛躍的に向上させ、直進安定性が大きく向上する。

D-TECHNIQUE 適合 NA



**CLUB M2エアロ
フォルムバンパー**

◎ ディーテクニク
☎045-590-5121
📌4万9680円(税込)
🔧FRP

M2 1001同様に、純正バンパーをベースにカットして装着するハーフタイプ。重量はM2純正のほぼ半分。オプションのフォグランプキットはCIBIEのビサージュ2・H2バルブ仕様で税込3万1320円。

Winding Dancer 適合 NC2/3



**フロントバンパー
Type-S
(2・3型専用)**

◎ ガレージベリー
☎048-469-1708
📌7万304円(税込)
🔧FR4P

Type-Sよりダクト開口面積を抑えつつ整流効果を高めた。インテークダクト付き9万504円(税込)、アンダーパネル付きは8万5104円(税込)。インテークダクト&アンダーパネル付きは10万1304円(税込)。

Winding Dancer 適合 NC2/3



**フロントバンパー
Type-N
(2・3型専用)**

◎ ガレージベリー
☎048-469-1708
📌6万9984円(税込)
🔧FRP

滑らかな線と両サイドのいかつきが強烈にアピール。インテークダクト付き8万6814円(税込)、アンダーパネル付きは8万5104円(税込)。インテークダクト&アンダーパネル付きは9万6984円(税込)。

NOPRO 適合 NC



**NC用・GTスペック
タイプTAフロント
バンパースポイラー**

◎ ノガミプロジェクト
☎046-875-9813
📌6万8000円(税込)
🔧FRP

スーパーGTのエアロダイナミクスを取り入れた、実戦を見据えた設計のバンパー。高速サーキットでの安定感は随一といえるノプロの自信作。車検対応品なので公道でも安心して使用できる。

RS factory STAGE

適合 NB2

NB2以降(後期)用
リップスポイラー

◎ RS factory ステージ
☎0258-28-5122
◎ 2万3000円(税抜)
④ウレタン

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

RS factory STAGE

適合 NB1

NB1(前期)用
リップスポイラー

◎ RS factory ステージ
☎0258-28-5122
◎ 2万3000円(税抜)
④ウレタン

衝撃に強く、割れにくいウレタン製。小ぶりで自然なデザインがさりげなくドレスアップを演出する。定番ではあるが、一度装着すると純正には戻せないほどのマッチングとアクセントを生み出す。

Winding Dancer

適合 NC1

フロントバンパー
Type -N(I型専用)
インテークダクト付き

◎ ガレージベリー
☎048-469-1708
◎ 8万784円(税込)
④FRP

NC1 専用に設計されたフルバンパーエアロ。低く身構え、大気を切り裂くような大型のカナードデザインが、圧倒的な存在感を生み出す。アンダーパネル付きもラインアップがあり、9万1584円(税込)。

JET STREAM

適合 NC

NC1クラブマン
フロントリップ

◎ ジェットストリーム
☎046-286-4422
◎ 3万7000円(税抜)
④FRP

クラブマンの名に恥じないスタイリング、サーキット走行など高速域で効果を発揮する空力性能。ドレスアップとエアロダイナミクス、双方を高次元で調和させた、ジェットストリームの自信作だ。

GEKISOKU CHARGESPEED

適合 NA

フロント
スポイラー

◎ アドバンス・スタッフ
☎0761-20-2521
◎ 3万2400円(税込)
④FRP

いかにもチャージスピードらしいアグレッシブなラインを、NAロードスター元来の造形に違和感なくマッチングさせた逸品。走行安定性向上を目指す街乗りメインのクルマのドレスアップにも最適だ。

RS factory STAGE

適合 NA

NA用フロント
Bタイプ
リップスポイラー

◎ RS factory ステージ
☎0258-28-5122
◎ 2万3000円(税抜)
④ウレタン

復刻版Bリップで、小粋に仕上げられる。定番エアロパーツだが、小ぶりのサイズのわりに装着時の存在感は大きい。インテークダクトから取り入れた走行風をブレーキ冷却などに活用可能だ。

JET STREAM

適合 NB

NB1クラブマン
フロントリップ

◎ ジェットストリーム
☎046-286-4422
◎ 2万9000円(税抜)
④FRP

NBの丸みを帯びて流麗なデザインを強調する一方、高い効果を発揮する機能パーツとしてもエアロデザインを完成。よりスパルタンな印象になるカーボンタイプ(税抜6万円)も用意した。

JET STREAM

適合 NC

NC3
フロントリップ

◎ ジェットストリーム
☎046-286-4422
◎ 2万4000円(税抜)
④FRP

NC3のデザインを崩さずスタイリッシュに見せながら、空力性能を高めるフロントリップ。併せてアンダーフラップも装着すれば、レーシーに大変身。純正フラップは取り外して装着する。

JET STREAM

適合 NC

NC2クラブマン
N-0

◎ ジェットストリーム
☎046-286-4422
◎ 3万8000円(税抜)
④FRP

富士チャンピオンレースシリーズのロードスターカップ用に開発。Nゼロの規定によりバンパーより内側にセットする。サイドはカナードと翼端がダウンフォースを発生。下側はディフューザー形状だ。

JET STREAM

適合 NA

ペガサス
フロントリップ

◎ ジェットストリーム
☎046-286-4422
◎ 2万8000円(税抜)
④FRP

こちらもジェットストリームならではのデザインコンセプトで、70年代レースマシンのイメージをよみがえらせる。タイヤを前方から隠すようなデザインで、高速走行時の空気抵抗低減に大きく貢献。

JET STREAM

適合 NB

NB1
フロントリップ
(クラウル)

◎ ジェットストリーム
☎046-286-4422
◎ 4万円(税抜)
④FRP

センターとサイドを3ピース構造で製作。接合は片側2カ所のボルト&ナット。昔ながらのチンスポイラーのイメージと、同社独自のデザインを融合し、洗練されたシルエットを作り出すことに成功した。

JET STREAM

適合 NB

NB2クラブマン
フロントリップ

◎ ジェットストリーム
☎046-286-4422
◎ 2万9000円(税抜)
④FRP

富士チャンピオンレースシリーズのロードスターカップ用に開発。バンパーより内側にセットし、サイドはカナード&翼端形状によってダウンフォースを発生させる。製品下側はディフューザー形状になっている。

T-Spec

適合 NA

NA用チン
スポイラー(S)

◎ 平井自動車
☎027-212-7891
◎ 1万9000円(税抜)
④FRP

T-Specチンスポイラーは、SサイズとLサイズの2種類をラインアップ。車高短にこだわりたいドレスアップ派ならSサイズ、空力と冷却性能向上重視の本気走行派ならLサイズを選ぼう。

Joy Fast

適合 NA

Fr Bタイプ
リップスポイラー

◎ ジョイファスト
☎045-949-6693
◎ 2万3000円(税抜)
④ウレタン

ダクト形状など細部までこだわって設計。材質はウレタンを使用することで耐久性も向上させた。製品はブラック塗装済なので、購入後そのまま装着しても違和感なくフィットする。

JET STREAM

適合 NA

3ピース
フロントリップ
(クラウル)

◎ ジェットストリーム
☎046-286-4422
◎ 4万円(税抜)
④FRP

センターとサイドを3ピース構造で製作したNA用。NAらしさを失わず、レトロな雰囲気と往年のレースマシンの趣をジェットストリームのテイストを交えて実現した。空力性能向上も高ポイント。

PITCREW RACING

適合 NB



NBフロントノーズ

●ピットクルーレーシング
☎059-378-7444
●18万1440円(税抜)
●FRP

フルカウルタイプでスタイルを一新。「古きよき時代」のビンテージカーを再現するような優雅なライン、丸目2灯も懐旧の念を誘うフロントビューに。ロードスターならではのドレスアップができる。

NOPRO

適合 NC1



STスペック・フロントリップスポイラー

●ノガミプロジェクト
☎046-875-9813
●カーボン 5万2000円(税抜)
●FRP 4万2000円(税抜)
●カーボン/FRP

リップ部で渦巻くエアをしっかりと整流し、ホイールハウス内の圧力を軽減させる。純正バンパーに違和感なくフィットするよう、センター部やサイドフィンなど各形状にとことんこだわった製品。

Doable

適合 NC1



フロントスポイラー

●ドゥーエンジニアリング
☎0550-78-3200
●4万8600円(税抜)
●FRP

ノーマルバンパーにかぶせるタイプ。小型だがフラットなボトム面を作り出すことで、Cd値・CL値が低減し、走行安定性も向上。開口面積が大きく、冷却性能も向上。ボルトオンで簡単装着できる。

Winding Dancer

適合 NC



グライドリップスポイラー

●ガレージベリー
☎048-469-1708
●4万8600円(税抜)
●FRP

フロントが受ける抵抗風を整流し空力を最大限利用すべく開発された、カナード一体型。スタイリングへの寄与はもちろん、サーキットなどで本領を発揮。NC1~3の各型それぞれの専用設計だ。

4Rooms

適合 NA



純正タイプリップスポイラー

●フォーラムス
☎075-921-0866
●1万2960円(税抜)
●FRP

NA用オリジナル製品のなかでも人気を博したリップスポイラー。純正タイプだから装着も容易。空力向上に役立つことはいままでもない。取り付けビス付き。白と黒、2色のゲルコート仕上げがある。

PITCREW RACING

適合 NA



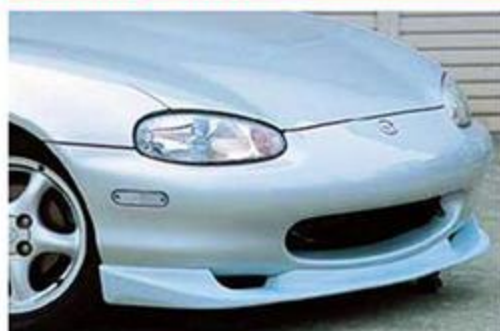
NAフロントノーズ

●ピットクルーレーシング
☎059-378-7444
●21万3840円(税抜)
●FRP

強烈な個性でNAのフロントビューが大変身。入念なデザインによるグラマラスなフォルムと美しいラインが醸し出す迫力は圧倒的。ボルトオンで取り付け、保安基準適合の安全設計で車検も安心だ。

Winding Dancer

適合 NB



フロントリップスポイラー 前期用

●ガレージベリー
☎048-469-1708
●1万6800円(税抜)
●ウレタン

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

Winding Dancer

適合 NB



フロントリップスポイラー 後期用

●ガレージベリー
☎048-469-1708
●1万6800円(税抜)
●ウレタン

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

Winding Dancer

適合 NC



フロントバンパー Type-N or Type-S 専用リップスポイラー

●ガレージベリー
☎048-469-1708
●カーボン 8万6400円(税抜)
●FRP 4万3200円(税抜)
●カーボン/FRP

ベリーのフロントバンパーType-NとType-S専用設計されたリップスポイラー。スタイリングの統一感と空力性能を存分に堪能するために、ぜひ併せて装着したい。NC1からNC3まで各型専用の設定。

Jet's

適合 NC/NB



マスタースペックフェンダーカナード

●インテグラル神戸
☎078-935-2661
●カーボン 3万8000円(税抜)
●FRP 2万2000円(税抜)
●カーボン/FRP

GTカーなどのレーシングカーでも空力の肝となるフロントフェンダー部分のカナード。風の流れを制御することでダウンフォースが発生、直進安定性とコーナリングでの安定感を向上させる。

Winding Dancer

適合 NA



Bリップ

●ガレージベリー
☎048-469-1708
●2万4840円(税抜)
●ウレタン

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

Winding Dancer

適合 NA



フロントリップスポイラー

●ガレージベリー
☎048-469-1708
●FRP 2万1384円(税抜)
●ウレタン 1万5984円(税抜)
●FRP/ウレタン

同社のNAラインアップ中で一番人気の製品。Bリップより大型で、前方に突き出したデザインが迫力を演出。空力効果も期待できそうなスポーティな仕上がりだ。割れにくいウレタン製も用意。

TOYOSHIMA CRAFT

適合 NC



NCEC用カーボンボンネット

●トヨシマクラフト
☎090-2781-7340
●5万8000円(税抜)
●カーボン&FRP

超微粒子コンパウンド+バフで磨いた光沢が美しい。表裏とも純正形状だが、表側が平織りウエットカーボン・裏側が黒ゲルコート仕上げFRPで、約2.8kgと純正の半分以下を実現。ストップランプレス。

STOUT

適合 NB



スタウト エアロパーツ エアロボンネットタイプS

●高勢スタウト
☎042-559-6481
●カーボン 9万1800円(税抜)
●FRP 6万6960円(税抜)
●カーボン/FRP

ドレスアップはもちろん、軽量化も熱害低減も実現する。左右に大きく取られたダクトが効率的にエンジンの熱を排出する。とくにカーボン製はバフ仕上げでスパルタンさと高級感をバランスさせた逸品。

Mm

適合 NC



カーボン製クーリングボンネット

●村上モータース
☎089-922-1110
●10万5000円(税抜)
●強化クリア塗装 2万円(税抜)
●カーボン

FRP製のスーパー耐久レース公認パーツと同性能を備え、カーボンで軽量化。走行時にダクトからエンジンルームの熱を排出し、油温・水温を安定させる。実戦から生まれた機能パーツだ。

NOPRO

適合 NC

**NC用
ボンネットダクト**



- ノガミプロジェクト
- ☎046-875-9813
- カarbon 3万4000円(税抜) / FRP 2万6000円(税抜)
- カarbon / FRP

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

NOPRO

適合 NC

**NC用軽量ドライ
カーボン
ボンネット**



- ノガミプロジェクト
- ☎046-875-9813
- 33万円
- カarbon

ドライカーボンだから実現できた約4kgという軽さは、純正のほぼ半分だ。冷却性能は当然として、雨水の流れも配慮された設計で、雨中走行も快適に。生産・発送コスト低減のため、2ピースで製作。

TOYOSHIMA CRAFT

適合 NA

**NA6-8用
クーリング
ボンネット**



- トヨシマクラフト
- ☎090-2781-7340
- カarbon 6万9800円(税抜) / FRP 4万2000円(税抜)
- カarbon / FRP

平織りウエットカーボン製は約5.7kg、FRP製も約6kg。大きなダクトが6カ所設けられ冷却性も大幅向上。純正ストライカー対応だが、ボンピンの併用が望ましい。ダクトの網付けなどオプションもあり。

NOPRO

適合 NC

**NC用軽量
FRP製ルーフ**



- ノガミプロジェクト
- ☎046-875-9813
- 8万8000円(税抜)
- FRP

フィンで空気の流れを整え、リアウイングやスポイラーへスムーズに走行風を導く。金具、リアウインドー、ゴム系パーツはキットに含まれないので、コンプリートキットが欲しい場合は相談しよう。

R.S.AIZAWA

適合 NC

**キャンバストップ
(ガラスウインドー)**



- アールエスアイザワ
- ☎046-254-8798
- 10万円(税抜)
- 撥水性アクリルクロス

クリアな視界を長期間確保でき、撥水性アクリルクロスの採用で汚れをつきにくくした。リフレッシュ用に最適。カラーバリエーションが9色あるので、ボディカラーに合わせたチョイスが可能だ。

ROOF&SIDE SECTION

ルーフ&サイドセクション

- 価格
- 材質

maruha motors

適合 NA

**マルハ
オリジナル幌
TYPE-A**



- マルハモーターズ
- ☎054-294-0076
- 7万3440円(税込)~
- ビニール

ほかのオリジナル幌同様、高級欧州車のメーカー品を手がける欧州の工房で製作されている高クオリティの幌だ。ファスナー付きアクリル窓、シームレス工法を採用。サイドインレールを標準装備。

maruha motors

適合 NA

**マルハ
オリジナル幌
TYPE-B**



- マルハモーターズ
- ☎054-294-0076
- 10万3680円(税込)~
- クロス

高級クロスにシーム工法を採用したマルハオリジナルの幌。マツダ純正では設定がない、NA用アクリル窓とクロス生地との組み合わせが、個性を表現する。アクリル窓にはファスナー付き。全7色。

maruha motors

適合 NA/NB

**マルハオリジナル幌
TYPE-D / TYPE-E**



- マルハモーターズ
- ☎054-294-0076
- TYPE-D 8万4240円~(税込) / TYPE-E 10万5840円(税込)~
- TYPE-D ビニール / TYPE-E クロス

純正幌を踏襲したデザインで、ルーフトップは両サイドに縫い目があるシーム工法で製作。熱線付き、耐久性と安全性確保のためファスナー付きガラス窓は設定なし。TYPE-Dは6色、TYPE-Eは7色。

T-Spec

適合 NB/NA

**NA・NB用
ルーフスポイラー**



- 平井自動車
- ☎027-212-7891
- 2万1000円(税抜)
- FRP

スマートなデザインでさりげなく存在感を醸し出す。車体後方へ向かう気流の方向性を調整するので、これだけでも空力向上が図れるが、GTウイング装着車ならいっそうの効果が上げられる。

JET STREAM

適合 NA

**純正ハードトップ用
ルーフスポイラー**



- ジェットストリーム
- ☎046-286-4422
- 2万5000円(税抜)
- FRP

NA用だがNBも使用可能。3M両面テープでの簡単固定。車体を薄くワイドに見せるスタイリングを目指すならぜひ取り付けたい。もちろん整流機能も備えているので、サーキット走行時も効果大だ。

Winding Dancer

適合 NC1/2

ハードトップ



- ガレージベリ
- ☎048-469-1708
- 23万7600円(税抜)
- FRP

フロントウインドーの立ち上がりから滑らかなラインをつなげ、車体後部へスムーズにエアを流す。窓用のアクリル/ポリカーボネートは付属、ウエザーストリップやトップロックは純正部品を使用。

JET STREAM

適合 NA

**クラブマン
サイドステップ**



- ジェットストリーム
- ☎046-286-4422
- 2万9000円(税抜)
- FRP

クラブマンシリーズならではの「ジェントル&レーシー」を漂わせるNAバージョン。ロード感にこだわりたいならサイドのパーツにも留意したい。空力性能向上もサーキット走行などで実感するはずだ。

JET STREAM

適合 NC

**NC2 / 3用
サイドステップ
01**



- ジェットストリーム
- ☎046-286-4422
- 4万3000円(税抜)
- FRP

純正のサイドステップにかぶせるタイプ。スムーズなラインとボリューム感で、存在感アップのスタイリングに。サイドステップ下面に整流フィンを設けて、より空力性能を高めた「タイプ01R」も用意。

JET STREAM

適合 NC

**NC1クラブマン
サイドステップ**



- ジェットストリーム
- ☎046-286-4422
- 3万4000円(税抜)
- FRP

ジェントルな雰囲気とレーシーな雰囲気を併せ持つサイドステップ。装着することで車高が低く見えるようになり、走行風を外に逃がしにくくなる効果も。サーキット走行では本格的に威力を発揮する。

D-TECHNIQUE 適合 NB



TDサイドステップ

☎ ディーテクニク
☎ 045-590-5121
📦 6万9120円(税込)
🔩 FRP

装着面に配したソフトラバーにより抜群のフィッティング。ボディサイドから車両床下部に流れる空気量を抑制し、きれいに車両後部に流すことでリアのダウンフォースを向上させる。左右セット。

DAMD BLACK×METAL 適合 NC1



サイドスカート (未塗装)

☎ ダムド
☎ 0120-53-9991
📦 7万200円(税込)
🔩 FRP

オリジナルフォルムが目を引き、サイドからリアへつながるセクション。立体的な断面で素材感を主張するアルミニウム削り出しのアクセントモールとインサート。完成された造形美がリアに流れゆく。

STOUT 適合 NB



スタウト エアロパーツ サイドステップ

☎ 高勢スタウト
☎ 042-559-6481
📦 4万9680円(税込)
🔩 FRP

丸みを帯びたNBの基本ラインを尊重しつつ、きっぱりした直線を取り入れて、さりげなくアフターの個性を主張するサイドステップ。フラットなラインが整流効果も拡大。ダクト部分には網が付属する。

Winding Dancer 適合 NC



サイドステップ

☎ ガレージペリー
☎ 048-469-1708
📦 5万4000円(税込)
🔩 FRP

スタイリングと印象が大きく変わるバンパー類を優先しがちだが、サイドステップはスポイラー類と併せて装着したい。ダウンフォースが明らかに違うことを実感するはずだ。NC1~3各型設定あり。

GReddy 適合 NC1



GReddy エアロキット サイドスカート NCEC用

☎ トラスト
☎ 0479-77-3000
📦 6万2640円(税込)
🔩 FRP

車体側方下側にまわったエアを整流し、スムーズに流すサイドスカート。タイヤハウス前後のラインを揃えるにはやはり同社のフロントバンパーと合わせたい。地上高は純正から約20mmダウンする。

TOYOSHIMA CRAFT 適合 NB/NA



トヨシマクラフト製 サイドステップ

☎ トヨシマクラフト
☎ 090-2781-7340
📦 カーボン 3万8000円(税抜) / FRP 1万9000円(税抜)
🔩 カーボン/FRP

超微粒子コンパウンド+バフがけの光沢が美しく、フィッティングも抜群、サイドビューがばっちり決まる。フロントフェンダー下側のネジと共締めし、タッピングビス(付属しない)で数カ所留めるだけ。

TUCKIN99 適合 NA



ワークスタイプN2 オーバーフェンダー

☎ タックイン99
☎ 06-6418-0099
📦 6万5000円(税抜)
🔩 FRP

片側50mmアップの迫力ワイド。リベット留めで軽量化に上げることができる。幅広タイヤの装着やワイドトレッドスペーサーの装着も難しくこなす。タイムアップ間違いなしの機能性アイテムだ。

JET STREAM 適合 NA



オーバーフェンダー

☎ ジェットストリーム
☎ 046-286-4422
📦 3万5000円(税抜)
🔩 FRP

拡大幅は片側10mmに抑えており、ボディカットなどによる記載変更は不要。リベットはダミーで、実際の取り付けは3M両面テープと、ボディを傷つけず簡単にワイドなボディが実現するのがうれしい。

JET STREAM 適合 NB



エアロフロントフェンダー01

☎ ジェットストリーム
☎ 046-286-4422
📦 4万9000円(税抜)
🔩 FRP

軽量化とタイヤハウスのエアを強力に抜く設計。機能だけでなくデザインも重視しているので、ドレスアップにも大いに貢献する。フェンダー自体はワイドになっていないが、そうは見えないのがすごい。

NOPRO 適合 NC



GTスペック・タイプNC エアロフェンダー

☎ ノガミプロジェクト
☎ 046-875-9813
📦 3万円(税抜)
🔩 FRP

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

TUCKIN99 適合 NA



NA オーバーフェンダー

☎ タックイン99
☎ 06-6418-0099
📦 6万円(税抜)
🔩 FRP

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

D-TECHNIQUE 適合 NB



TDショートリアバンパー

☎ ディーテクニク
☎ 045-590-5121
📦 10万5840円(税込)
🔩 FRP

オーバーハング部の軽量化・コンパクト化を目指し、リニアフォースメントを残しつつ中央部では30mmの短縮。ナンバー取り付け角度の変更など細部までこだわり、美しさと空力特性向上を実現。

GReddy 適合 NC1/2



GReddy エアロキット リヤバンパー HCEC用

☎ トラスト
☎ 0479-77-3000
📦 8万4240円(税抜)
🔩 FRP

純正交換タイプ。NC2への取り付けは、NC1純正インナーフェンダーが必要になる。装着後の車高は、純正バンパーに比べてNC1は約60mmダウン、NC2は約35mmのダウンとなる。

REAR SECTION
リアセクション

- 🔩 価格
- 🔩 材質

カタログページのブレイクタイム
注目の外装アイテムをピックアップして
詳しく紹介しよう
今回はズームのトランクキャリアに注目



①ズームエンジニアリング 東京都八王子市南陽台2-31-2
☎042-670-8555 http://www.zoom-eng.com

ロングセラーのトランクキャリアを積極的に活用できるブラケットが登場だ

**大きな荷物を積めない…
常識からの脱却パーツ**

2シーターオープンカーの宿命といえ、荷物が積めないことだろうか。ところが、ズームエンジニアリングの「トランクキャリア」を用いれば、大きな荷物を積載することができるようになる。

従来よりリリースしているタイヤ積載キットに加え、サイクルキャリア

アヤフラットベースを装着するためのブラケットが、新たにラインアップされた。ことにサイクルキャリアは、流行の自転車に乗せることができることあって、注目度が高い。写真では1台だが、ブラケットを追加すれば2台積みも可能だ。ソフトトップでも装着できる。

ベースとなるトランクキャリアは、ハードトップの取り付け部を利用して装着するため、強度的にも優



トランクキャリアはフレーム部に腐食しにくく、強度のある19φの磨きステンレスを使用している。4万5360円(税込)。



れている。50kgほどの荷物を載せても大丈夫とのこと。ここにトランクやクーラーボックスなどを置いて、タイヤウンベルトでしっかり固定すればかなりの荷物が運べる。

このキャリアに、市販のサイクルキャリアなどを取り付けるられるようにしたのが、新発売のブラケットなのである。何はともあれ、まずはトランクキャリアを取り付けるのがスタート地点だ。



これはフラットベースを装着するためのブラケット。寸法23mm×32mm、長さ115mmのバーに対応している。タイヤも積載可。



ナットは付属のレンチで締め付けるようになっている。いきなり締め込むのではなく、調整しながら取り付けていくのがいいだろう。



フラットバーのブラケット、見た目は複雑そうに見えるが、取り付けはいたって簡単。説明書どおりにセットすれば間違いない。



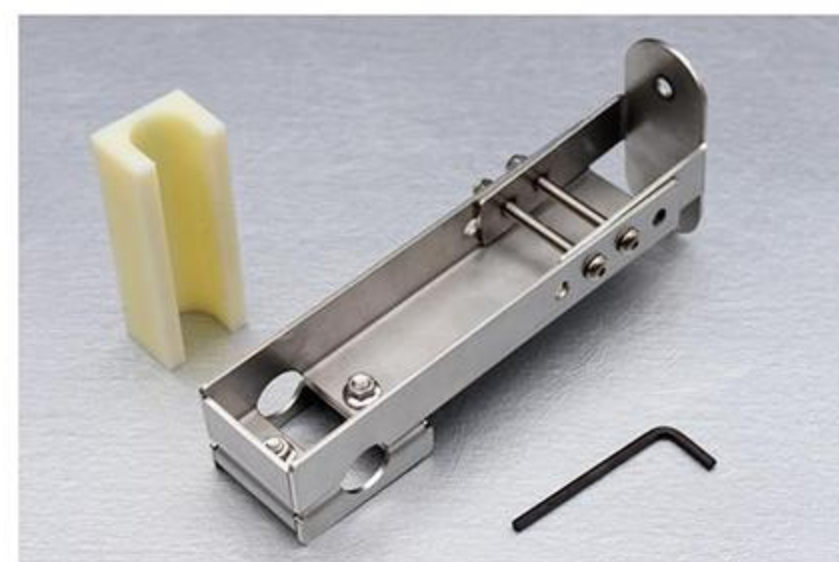
フラットベース装着ブラケット(フラットバー2本装着時)
1万2960円(税込)

フラットベースを取り付ければ、ホイールが付いていないタイヤもラクに積載できるし、釣り用のクーラーボックスも安心。



ホイール付きタイヤ積載KIT
2本積載時7560円(税込) / 4本積載時 1万5120円(税込)

サーキット走行会など、勝負用タイヤを搭載したいときにはさぶる便利だ。2セットなら4本まで運べる。



サイクルキャリア装着KIT
TERZO EC21装着時 7560円(税込)

今回装着しているのはTERZO EC21という製品を用いたもの。スキー板などをセットできるブラケットも開発予定。

タイヤが動かないようにタイヤダウンベルトは、けん引フックを使ってきちんと固定しておくこと。



片側2本を積載した状態。右側にもう2本積むことができるので、走行会でもタイヤに加えトランクに工具など十分な荷物が積める。

ワッシャーが下まで落ちてしまわないように、マスキングテープなどでひっかかるようにしておくのがポイントなのだ。

タイヤをセットしてからキャップをしてナットを締め込んでいく。ワッシャーが下まで落ちてしまうとやり直し。



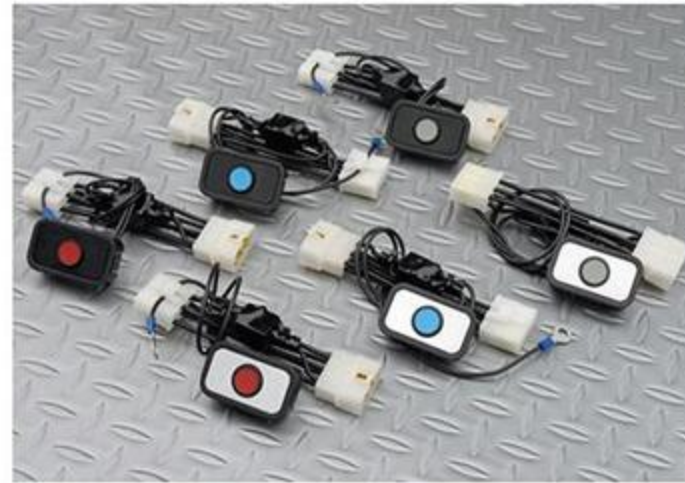
タイヤ積載キットは部品構成がシンプルなので、取り付け時間もかからずセットできる。

NEW PARTS



TSミラー 1万3500円(税込)

形状がシンプルなため、カーボン、シルバーカーボンといった派手なカラーをラインアップしていたが、リクエストに応じてホワイトが登場。



スターターボタン 6480円(税込)

6タイプの組み合わせがあるため、室内のカラーコーディネートもばっちり。古くからあるパーツだが、まさかプッシュ式が主流となるとは。



インテリアパーツに新たな顔ぶれ登場

ズームエンジニアリングといえば、ご存じドリンクホルダーをはじめとした、インテリアパーツの豊富さがウリ。久しぶりにスターボタンの新色が追加になるなど、常に新しい試みがなされているのだ。ルームミラー、ブルーミラーなどもファッション&機能の面からオススメしたいアイテムだ。



ブラケットをトランクキャリアにセットする。専用設計となっているので、説明書通りに作業すれば問題なし。



高さを調整してルーフに当たらないようにセットする。ここではTERZO製のサイクルキャリアを使っている。



サイクルキャリアを付けたままでもトランクの開閉ができるため、荷物の取り出しがラクチン。考えられた商品だ。



サイクルキャリアをトランクキャリアに固定すれば作業は終了だ。同様の取り付けでスキー板が運べるキットも考案している。

D-TECHNIQUE**適合 NB****TDリヤスポイラー
(純正トランク用)**

① ディーテクニク
☎045-590-5121
② 3万4020円(税込)
③ FRP

純正トランク用の別体型。NB本来のラインを崩さないでトランク曲面と融合する三次元デザインを採用。派手な自己主張はせずにダウンフォースを発生、フロントとのエアロバランスを整える。

DAMD BLACK×METAL**適合 NCI****リアアンダー
スポイラー
(未塗装)**

① ダムド
☎0120-53-9991
② 5万4000円(税込)
③ FRP

オリジナルのフォルムを際立たせる重厚な質感と妖艶なまでの美。ブラックバイメタルシリーズならではの造形は、フロント、サイド、そしてこのリアスポイラーまで、やはりトータルで装着したい。

STOUT**適合 NB****スタウト
エアロパーツ
リアアンダー**

① 高勢スタウト
☎042-559-6481
② 4万1040円(税込)
③ FRP

リアバンパーに取り付けるハーフタイプ。スタウトサイドステップと併用すれば、サイドからリアにかけての整流効果はもちろん、NB本来の丸みを損なわず直線を取り入れた独自のラインが完成する。

TOYOSHIMA CRAFT**適合 NA****NA6・8用
純正タイプ
リアスポイラー**

① トヨシマクラフト
☎090-2781-7340
② カーボン 2万9000円(税抜)
FRP 1万5000円(税抜)
③ カーボン/FRP

カーボン製は平織りウエットカーボンの1枚張り、FRP製は白ゲルコート仕上げ。フィッティングが抜群なうえ、FRP製も取り付け部分までFRPで作られているので、強力な両面テープだけで簡単装着だ。

D-TECHNIQUE**適合 NA****CLUB M2
リアスポイラー**

① ディーテクニク
☎045-590-5121
② 2万8080円(税込)
③ FRP

M2 1001のリアスポイラーのフォルムを踏襲しており、おとなしめの印象ながら、前後のリフトバランスをしっかりと整えてくれる。純正Aタイプからの変更でも穴を隠せるのがうれしい。

D-TECHNIQUE**適合 NB****TDリヤスポイラー
(カーボントランク用)**

① ディーテクニク
☎045-590-5121
② 3万4020円(税込)
③ FRP

別売のTDカーボントランク(税込10万5840円)を装着した車両専用の別体型スポイラー。こちらも控えめなデザインだが、きっちりダウンフォースを強化し、高速走行時の直進安定性などに大きく貢献。

NOPRO**適合 NC****RHT用
リアスポイラー**

① ノガミプロジェクト
☎046-875-9813
② カーボン 4万円(税抜)
FRP 3万4000円(税抜)
③ カーボン/FRP

パワフルなスタイリングを実現してくれるRHT用リアスポイラー。FRP製ならボディ同色の大人っぽい仕上がりにでき、カーボン製はカーボン地ならではのレーシーな雰囲気が演出できる。

NOPRO**適合 NC****NC用・GTスペック
タイプNCリア
スポイラー RHT用**

① ノガミプロジェクト
☎046-875-9813
② カーボン 5万6000円(税抜)
FRP 4万円(税抜)
③ カーボン/FRP

NCロードスターのボディラインを崩さず、空力的安定感とパワフルなスタイリングを演出する。GTウイングに匹敵するレベルでリアの安定感を向上させる。3ピースタイプだ。

NOPRO**適合 NC2/3****NC用・GTスペック
タイプNSリア
アンダースポイラー**

① ノガミプロジェクト
☎046-875-9813
② 単品 3万8000円(税込)
フルキット5万円(税込)
③ アルミ複合板

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

D-TECHNIQUE**適合 NB****TD
カーボントランク
クーペ用**

① ディーテクニク
☎045-590-5121
② 10万5840円(税込)
③ CFRP

純正7.5kgに対して3.7kgまで軽量化したクーペ専用。純正を踏襲するが、ハイマウントストップランプとマツダエンブレムを廃したシンプルデザイン。純正オプションのリアスポイラーも装着可。

D-TECHNIQUE**適合 NB****TD
カーボントランク**

① ディーテクニク
☎045-590-5121
② 10万5840円(税込)
③ CFRP

TD-1001R用に開発されたトランク。オーバーハング部の大幅な軽量化と低重心化により、サスセッティングにも好影響を与える。品質やフィッティングはもちろん、開閉時の音にまでこだわった逸品。

NOPRO**適合 NC****幌車用
リアスポイラー**

① ノガミプロジェクト
☎046-875-9813
② カーボン 4万2000円(税抜)
FRP 3万6000円(税抜)
③ カーボン/FRP

ボディラインを崩すことなく、パワフルなスタイリングを実現。スポイラー装着によりリアの安定感が増すメリットも得られるので、ハイスピードなシチュエーションでの効果を体感してみよう。

Winding Dancer**適合 NC****チビトランク
リップ**

① ガレージベリー
☎048-469-1708
② 1万6200円(税抜)
③ ウレタン

NCのトランクにマッチするトランクスポイラー。小柄なサイズでごてごて感はまったくないが、さりげなくリアスタイルを引き締めてくれる。装着は付属の強力両面テープで貼り付けるだけ。

GReddy**適合 NC****GReddy
エアロキット
トランクスポイ
ラー NCEC用**

① トラスト
☎0479-77-3000
② 4万9680円(税抜)
③ FRP

同社の純正交換タイプバンパーと合わせたいトランクスポイラー。トランクからわずかに伸びた尾羽がすっきりとした美しいリアビューを作る。ソフトトップとハードトップ各々に専用で設定している。

TOYOSHIMA CRAFT**適合 NA****NA6・8用
トランク**

① トヨシマクラフト
☎090-2781-7340
② カーボン 4万円(税抜)
FRP 3万5000円(税抜)
③ カーボン/FRP

カーボン製は約2.8kg、FRP製は約3kgと純正の半分以下の重量を実現。表側も裏側も純正と同形状だが、ストップランプレス仕様。FRP製は、強度上の問題からトランク開閉の際に使うバネは外したい。

Winding Dancer 適合 NC



トランクスポイラー
(手動ソフトトップ用/
電動ハードトップ用)

☎ ガレージベリ
☎ 048-469-1708
📦 2万1384円(税込)
🔩 ウレタン

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

Winding Dancer 適合 NC1/2



トランクスポイラー
Type-S

☎ ガレージベリ
☎ 048-469-1708
📦 4万8600円(税込)
🔩 FRP

Type-Nとはラインを変えて、緩やかな弧を描き、空力性能向上を図っている。リアビューを引き締めるアクセントとしてのみならず、高速走行時の安心感が変わってくるので、やはり付けておきたい。

Winding Dancer 適合 NC1/2

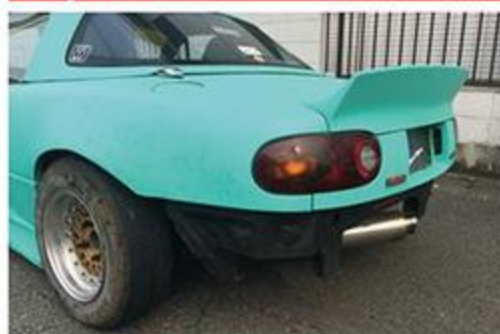


トランクスポイラー
Type-N

☎ ガレージベリ
☎ 048-469-1708
📦 4万8600円(税込)
🔩 FRP

さりげないフィンの存在感で、車体後部・下部を流れる気流を整え、ダウンフォース向上や直進安定性向上に寄与するType-N。FRPの軽さと相まって、派手なウイング類が苦手な人も納得するはずだ。

T-Spec 適合 NB



ダックテール
スポイラー

☎ 平井自動車
☎ 027-212-7891
📦 2万1000円(税込)
🔩 FRP

旧車ルックを目指しているクルマならやはり気になるダックテール。もちろん見た目だけでなく、ダウンフォース向上を目的にきちんと設計されているので、サーキット走行派にもオススメ。

JET STREAM 適合 NC/NB/NA



ダックテール
スポイラーT-2

☎ ジェットストリーム
☎ 046-286-4422
📦 2万2000円~2万4000円(税抜)
🔩 FRP

ジェットストリーム不動の人気商品。レトロ&レーシーな雰囲気を醸しつつ、空力性能も見逃せない。3M両面テープでの簡単装着、フィッティングもバッチリ。ソフトトップ用・ハードトップ用がある。

Jet's 適合 NC



マスタースペック
(ソフトトップ)ダック
テールリアスポイラー

☎ インテグラル神戸
☎ 078-935-2661
📦 カーボン 3万6000円(税抜)
FRP 2万6000円(税抜)
🔩 カーボン/FRP

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

PITCREW RACING 適合 NA



リヤテール
スポイラー

☎ ピットクルーレーシング
☎ 059-378-7444
📦 18万1440円(税抜)
🔩 FRP

同社のフロントノーズと対になるリアスポイラー。圧倒的な存在感を放つフロントのイメージを見事に完結させたフォルムで、デザインイメージはもちろん、エアロダイナミクスも効率アップする。

RS factory STAGE 適合 NA



NA用
ダックテール
スポイラー

☎ RS factory ステージ
☎ 0258-28-5122
📦 2万円(税抜)
🔩 FRP

NAにベストマッチする小柄なダックテールスポイラー。さりげないデザインだが、リアビューを引き締める。派手すぎないので、ノーマルに何かモノ足りない感じがしたらアクセントとして装着したい。

Doable 適合 NC1/2



リアダックテール
スポイラー

☎ ドゥーエンジニアリング
☎ 0550-78-3200
📦 4万1040円(税込)
🔩 FRP

アンテナへの干渉を避けながら、ぎりぎりまでの最大幅を確保する設計で大型化したスポイラー。Doableフロントリップスポイラーとの併用で、統一感のとれたスポーティな外観が完成する。

Winding Dancer 適合 NC1/2



グライドウイング

☎ ガレージベリ
☎ 048-469-1708
📦 7万2000円(税込)
🔩 カーボン&FRP

翼端板がカーボン製のGTウイング。差し込み穴の位置を変えることで、2段階の角度調整が可能なので、普段のストリート走行と、高速クルージングやサーキット走行で使い分けよう。

4Rooms 適合 NA



オリジナル
リアウイング

☎ フォールームス
☎ 075-921-0866
📦 カーボン 2万1600円(税込)
FRP 1万6200円(税込)
🔩 カーボン/FRP

純正ウイングにある穴を利用して、ネジ留めにより装着する。アフター製品など穴がない場合は両面テープでも取り付け可能。気軽にドレスアップできるFRP製とさりげなくカッコいいカーボン製。

Doable 適合 NC1



リアウイング

☎ ドゥーエンジニアリング
☎ 0550-78-3200
📦 3万8000円(税抜)
🔩 FRP

スタイリングと空力効果が緻密に計算されたアイテム。純正バンパーのラインを生かした、丸みを帯びたデザインと、サイドステップなしでも自然に感じさせるボリュームが好印象だ。

JET STREAM 適合 NA



リアアンダー
ディフューザー

☎ ジェットストリーム
☎ 046-286-4422
📦 3万5000円(税抜)
🔩 FRP

リアパートの空気を整流し、純正マフラーに干渉せず純正バンパーに取り付けるタイプ。専用ステーが付属し、ボルトオン装着が可能だ。写真のプレーンタイプのほか、ダブルフィンなど各種を用意する。

JET STREAM 適合 NB



リアアンダー
ディフューザー

☎ ジェットストリーム
☎ 046-286-4422
📦 3万円(税抜)
🔩 FRP

NB用もちろん純正マフラー対応だ。サーキットなどで、整流効果と確実なダウンフォースを実現する。リアまわりにボリュームを生み出すので、いかついスタイリングに。こちらも各タイプが揃う。

JET STREAM 適合 NC



リアアンダー
ディフューザー

☎ ジェットストリーム
☎ 046-286-4422
📦 5万8000円(税抜)
🔩 FRP

NC1用とNC2/3用を別個で設定。純正マフラーだけでなく、ジョイファストとのコラボで製作されたセンター出しマフラーにも対応する。整流効果とデザインを高次元で両立させた。取り付け時要加工。

TOYOSHIMA CRAFT

適合 NA



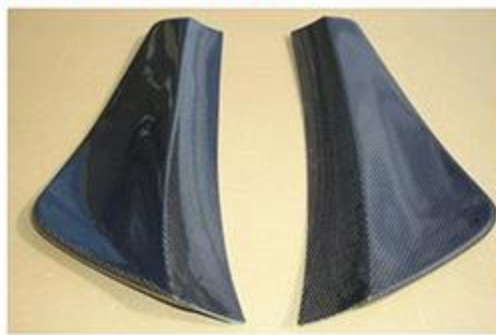
ブラック鏡面仕上げ
NA用リアカナード

◎ トヨシマクラフト
☎090-2781-7340
⑤ 7000円(税抜)
④ FRP

NAのボディラインにぴったりフィット。黒ゲルコートで丹念な鏡面仕上げで製作。抜群の光沢でドレスアップのためだけでも付けたくなるほどだが、小さくとも整流効果は侮れない点もうれしい。

TOYOSHIMA CRAFT

適合 NB



トヨシマクラフト製
リアカナード

◎ トヨシマクラフト
☎090-2781-7340
⑤ カーボン 9500円(税抜)
④ FRP 6500円(税抜)
③ カーボン/FRP

ノーマルバンパー専用のオリジナル品。平織りウエットカーボンに超微粒子コンパウンドでバフ磨きを施した。フランジ部分と一体成型で、取り付けはタッピングビスでOKだが、ビスは別途用意。

Winding Dancer

適合 NC



スリット
スポイラー

◎ ガレージベリ
☎048-469-1708
⑤ カーボン 5万9400円(税
込)/FRP 2万7000円(税込)
④ カーボン/FRP

ボディ下部を通過したエアを整流し、滞留を起さずボディ背後に流し出すことで、ダウンフォースと直進安定性向上が図れる。ディフューザーに装着するタイプなので、相乗効果も大いに期待できる。

Jet's

適合 NC(AT不可)



マスタースペック
ダウンフォースシステム
アンダーエフェクトパネル

◎ インテグラル神戸
☎078-935-2661
⑤ カーボン 1万2000円(税
抜)/FRP 8000円(税抜)
④ カーボン/FRP

ノーマルでも車体下のフラット化が進んでいるNC。しかし一部分に大きな空間があるため、そこをふさぐパネルを用意。不要な揚力を抑え、走行風を整流してダウンフォースを発生させる。

Jet's

適合 NC



マスタースペック
ダウンフォースシステム
ベンチュリーアンダーパネル

◎ インテグラル神戸
☎078-935-2661
⑤ カーボン 3万6800円(税
抜)/FRP 2万4000円(税抜)
④ カーボン/FRP

車体下を流れる走行風で、ベンチュリー効果によりダウンフォースを発生。高速走行時の安定性を高める。バンパー開口部から取り入れた冷却風をラジエーターにまんべんなく当てる役割も果たす。

OTHERS

その他

- ◎ 価格
- ◎ 材質

Winding Dancer

適合 NA



フロント
ガーニッシュ

◎ ガレージベリ
☎048-469-1708
⑤ 1万2960円(税込)
④ FRP

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

TUCKIN99

適合 NC



NC1リア
アンダーフィン

◎ タックイン99
☎06-6418-0099
⑤ カーボン 4万7000円(税
抜)/FRP 3万2000円(税
抜)
④ カーボン/FRP

ボディ後端の空気の流れを整流するとともに、マフラーの熱からバンパーを守るヒートシールドとしての機能も。白ゲルコートのFRPと、カーボンの2種。スポーティに決めたいならカーボン製だ。

Joy Fast

適合 NC



NC整流アンダー
カバー

◎ ジョイファスト
☎045-949-6693
⑤ 6000円(税抜)

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

Winding Dancer

適合 NA



リアガーニッシュ

◎ ガレージベリ
☎048-469-1708
⑤ 1万584円(税込)
④ FRP

リアフェンダーアーチ後ろ側に装着。ツライチにしたリヤキャンバーをつけたりすると、タイヤがはみ出して保安基準違反になるが、これを付ければ大丈夫。さりげない彫りが特別感をアップさせる。

Winding Dancer

適合 NB



リアガーニッシュ

◎ ガレージベリ
☎048-469-1708
⑤ 1万584円(税込)
④ FRP

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

Winding Dancer

適合 NC



NC用
リアガーニッシュ

◎ ガレージベリ
☎048-469-1708
⑤ 1万584円(税込)
④ FRP

ツライチセッティングやキャンバーをつけた際に、タイヤのはみ出しで保安基準から外れてしまう事態を防止する。さりげなく彫りが施されていて、類似パーツとの差別化が図れる。

Winding Dancer

適合 NC



アイリッド

◎ ガレージベリ
☎048-469-1708
⑤ 1万584円(税込)
④ ウレタン

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

ZOOM ENGINEERING

適合 NA



クーリング
ライトカバー

◎ ズームエンジニアリング
☎042-670-8555
⑤ 左右各1万584円(税込)
④ FRP

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

CORN'S

適合 NA



ドルフィン

◎ カーメイク
コーズ
☎03-3656-2323
⑤ 1ピース 1080円(税
込)/4ピースセット

手軽なドレスアップパーツ。付属の両面テープで好みの場所に貼り付ければ、自分だけの個性でレーシーなスタイリングに。曲面用のRタイプと平面用のフラットタイプがあるので、取り付け場所で選ぼう。

NOPRO 適合 NB後期



**NB後期用
ヘッドライトトリム**

● ノガミプロジェクト
☎046-875-9813
⑤ 1万5000円(税抜)
⑧ FRP

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

NOPRO 適合 NC1



**GTスペック・
タイプNC
ヘッドライトトリム**

● ノガミプロジェクト
☎046-875-9813
⑤ 1万2000円(税抜)
⑧ FRP

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

Winding Dancer 適合 NB(前期・後期設定あり)



アイリッド

● ガレージベリー
☎048-469-1708
⑤ 1万584円(税込)
⑧ ウレタン

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

JET STREAM 適合 NC



**NC2/3用
テールランプ
カバー**

● ジェットストリーム
☎046-286-4422
⑤ 1万4000円(税抜)
⑧ FRP

ボディカラーによっては赤いレンズ面積が多く、バランスが悪く見える点に着目。ボディカラーに合わせ、外観がよりスタイリッシュに。純正色ウレタン塗装(税抜8000円から)のオプションも。

JET STREAM 適合 NB



**NB2
ライトカバー**

● ジェットストリーム
☎046-286-4422
⑤ 1万2000円(税抜)
⑧ FRP

NB2のシャープなイメージをいっそう際立たせるデザインで、フロントビューのアクセントにも。フィッティングも抜群で3M両面テープで簡単取り付け。白ゲルコートと黒ゲルコートがある。

4Rooms 適合 NA



**ダクト付き
ライトカバー**

● フォールームス
☎075-921-0866
⑤ 片側 7560円(税込)

手軽にNAのエンジンルームのクーリングを図るなら、忘れてはならないのがライトカバー交換。開口面積は小さくとも、あるとないとは大違い。とくに夏場には必需品だ。もちろん左右両方を用意。

ZOOM ENGINEERING 適合 NA/NB



**テールランプ
キット**

● ズームエンジニアリング
☎042-670-8555
⑤ 左右セット6万2640円(税込)
⑧ FRP

角形バックランプ付属の、丸型4灯テールランプキット。スポーティなリアビューが欲しいときにはこれ。受注生産品につき、納品まで3週間前後かかる場合もある。

JET STREAM 適合 NA



固定ライトキット

● ジェットストリーム
☎046-286-4422
⑤ 3万円(税抜)
⑧ FRP

ジェットストリーム渾身の新品。純正リトラクタブルとの置き換えによって片側3kgの軽量化。サーキット走行派など軽量化に重点を置いているクルマならぜひ導入したい。ノーマルバンパーに対応。

JET STREAM 適合 NA



ウインカーダクト

● ジェットストリーム
☎046-286-4422
⑤ 1万6000円(税抜)
⑧ FRP

コンビランプとの置き換えで前方からのフレッシュエアをスムーズに導入、エンジンルームの冷却にもひと役買う。純正サイドウインカータイプなど全3タイプがある。ウインカーは別売。

TUCKIN99 適合 NC



**NC1
ブレーキダクト**

● タックイン99
☎06-6418-0099
⑤ カーボン 4万円(税抜)/FRP
2万8000円(税込)各左右セット
⑧ カーボン/FRP

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

Winding Dancer 適合 NC1/2



**インテーク
ラムデカダクト**

● ガレージベリー
☎048-469-1708
⑤ 1万7280円(税込)
⑧ FRP

走行中にフレッシュエアを効率よくエンジンルームに送り込めるよう、ダクト入り口をバンパー下部に設けた。開口面積も広く、ラム圧を最大限利用し、エンジンの冷却効率を高められる。

ZOOM ENGINEERING 適合 NA/NB



フロントグリル

● ズームエンジニアリング
☎042-670-8555
⑤ 6372円(税込)

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

Winding Dancer 適合 NA/NB



**ハードトップ用
雨どい**

● ガレージベリー
☎048-469-1708
⑤ 1万584円(税込)
⑧ ウレタン

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

Winding Dancer 適合 NC



**ハードトップ用
レインガード**

● ガレージベリー
☎048-469-1708
⑤ 1万2960円(税込)
⑧ ウレタン

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

JET STREAM 適合 NC



**NC3
トップノーズダクト**

● ジェットストリーム
☎046-286-4422
⑤ 1万5000円(税抜)
⑧ FRP

バンパー先端からフレッシュエアを積極的に取り込み、併せてラムエアインテークをセットすることにより、さらなる冷却効果が期待できる。今後同形状でNC2用もリリース予定なので期待だ。

Odula 適合 NC



**オフセット
ナンバーステー**

◎ オーバードライブ
☎072-920-6888
📌6800円(税抜)

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

RS factory STAGE 適合 NA/NB



**オフセット
ナンバーステー**

◎ RS factory ステージ
☎0258-28-5122
📌アルミ 2600円(税抜) / ステンレス 3400円(税抜)
📌アルミ/ステンレス

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

maruha motors 適合 NA/NB



サイドワイヤー

◎ マルハモータース
☎054-294-0076
📌4104円(税込)
📌ステンレス、アルミブロック

マルハの幌に交換した際にも元の幌のサイドワイヤーが使えるが、やがてワイヤーは摩耗し、結局交換が必要になる。マツダ純正で単品設定がないので重宝する。純正同等の引っ張り荷重を確保。

TUCKIN99 適合 NC



**ナンバープレート
ステー**

◎ タックイン99
☎06-6418-0099
📌4500円(税抜)
📌ステンレス

ナンバープレートを好きな位置に移動できる。サーキットなどで負荷の大きい走りをする場合に、フロント開口部をふさいでしまうナンバープレートを移動させよう。ファッションアイテムにも。

ZOOM ENGINEERING 適合 NA



**ナンバープレート
ステー**

◎ズームエンジニアリング
☎042-670-8555
📌3780円(税込)

ナンバープレートを下方方向にオフセットさせる。ナンバープレートのラインがバンパーのラインと合うようになり、スタイリッシュな印象に。左右方向にプレートが移動するのが嫌な人にお薦めだ。

Joy Fast 適合 NB



**NB用
ナンバーステー**

◎ ジョイファスト
☎045-949-6693
📌3500円(税抜)

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

RS factory STAGE 適合 NA/NB



**NA・NB
スチール製
トゥーフック**

◎ RS factory ステージ
☎0258-28-5122
📌F 6500円(税抜) / R 8500円(税抜)
📌スチール

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

RS factory STAGE 適合 NA/NB



**NA・NB
28STYLE
トゥーフックEX**

◎ RS factory ステージ
☎0258-28-5122
📌F 9000円(税抜) / R 1万1000円(税抜)
📌アルミ

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

Doable 適合 NC1/2



**ナンバー
ブラケット**

◎ ドゥーエンジニアリング
☎0550-78-3200
📌3240円(税込)
📌ジュラルミン

フロントのナンバープレートを上方に30mm移設する。フロントビューのイメージアップだけでなく、フレッシュエア導入にも大いに役立つので、エンジンルームの冷却性能も向上。黒アルマイト仕上げ。

NOPRO 適合 NC



**NC用ボンネット
ダンパー**

◎ ノガミプロジェクト
☎046-875-9813
📌1万2000円(税抜)

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

Auto Exe 適合 NB/NC



**ボンネット
ダンパー**

◎ オートエクス
☎03-3531-8151
📌2万円(税抜)

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

Doable 適合 NC1/2



**Towing Strap
フロント**

◎ ドゥーエンジニアリング
☎0550-78-3200
📌1万800円(税込)

サーキット走行派にはいざというときの備えとして必須の牽引フック。シュロスのTowing Strapを採用し、軽量かつ剛性も安心。普段はノーマルバンパー内に収納でき、走行の邪魔にならない。

Joy Fast 適合 NA/NB



アンテナベース

◎ ジョイファスト
☎045-949-6693
📌4000円(税抜・変動あり)

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

NOPRO 適合 NC



**ショートラバー
アンテナ**

◎ ノガミプロジェクト
☎046-875-9813
📌2400円(税抜)

ヘリカルコイルを採用したショートアンテナ。純正アンテナと交換して装着する。長さは約175mmでカラーはブラック。スタイリッシュな仕上げには、長いアンテナは画竜点睛を欠くようなもの。

Joy Fast 適合 NA/NB/NC



**S2000
ラバーアンテナ**

◎ ジョイファスト
☎045-949-6693
📌NA・NB用 4500円(税抜) / NC用 3500円(税抜)

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

ZOOM ENGINEERING 適合 NA/NB



レーシングミラー

⑧ズームエンジニアリング
☎042-670-8555
⑥左右セット 3万240円(税込)

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

ZOOM ENGINEERING 適合 NA/NB/NC



エクストラブルー
サイドミラー

⑧ズームエンジニアリング
☎042-670-8555
⑥左右セット9180円(税込)

防眩効果が高く、深みのあるコバルトブルーも美しいミラー。600Rの単一曲面鏡の採用で、上下左右にワイドで良好な視界が得られる。専用の両面テープがセットになっており、すぐ取り付けられる。

Joy Fast 適合 NB/NC



NB/NCカラー
ワイドブルー
ミラー

⑧ジョイファスト
☎045-949-6693
⑥9800円(税抜)

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

ZOOM ENGINEERING 適合 NA/NB/NC



タイヤ積載kit
(トランクキャリア
用)

⑧ズームエンジニアリング
☎042-670-8555
⑥7560円(税込)

ズーム製のトランクキャリアに取り付けられるタイヤ搭載キット。外径620mmまでのタイヤを、ホイールに装着したまま1~2本積載できる。4本搭載なら2セットで。サーキット走行派なら用意したい。

ZOOM ENGINEERING 適合 NA/NB/NC(RHTは除く)



トランクキャリア
(ステンレス製)

⑧ズームエンジニアリング
☎042-670-8555
⑥4万5360円(税込)

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

Winding Dancer 適合 NC



エアロミラー

⑧ガレージベリー
☎048-469-1708
⑥カーボン 7万9920円(税込)
⑦FRP 4万8600円(税込)
⑧カーボン/FRP

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

ZOOM ENGINEERING 適合 NA/NB



レーシング
フューエルリッド

⑧ズームエンジニアリング
☎042-670-8555
⑥1万6200円(税込)
⑦アルミ

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

ZOOM ENGINEERING 適合 NA/NB/NC



スクエアバー
装着kit
(トランクキャ
リア用)

⑧ズームエンジニアリング
☎042-670-8555
⑥1万2960円(税込)

ズーム製トランクキャリアに市販のスクエアバーを2本装着するためのキット。THULE、TERZO、INNOなどの、21~23mm×31~32mmサイズのスクエアバーに対応。ブラケット単品は税込3240円。

ZOOM ENGINEERING 適合 NA/NB/NC



サイクルキャリア
装着kit
(トランクキャ
リア用)

⑧ズームエンジニアリング
☎042-670-8555
⑥7560円(税込)

こちらもズームのトランクキャリアのオプションキット。TERZOのサイクルキャリアEC21の取り付けを想定したキットなので、他モデルないし他社のキャリアを使いたい場合は問い合わせを。

ZOOM ENGINEERING 適合 NA/NB/NC



サイドマーカー

⑧ズームエンジニアリング
☎042-670-8555
⑥1LED仕様 8856円(税込)
⑦バルブ仕様 8208円(税込)
⑧アルミ

LED仕様には3チップSMD素子を2個使用した。オレンジレンズは白色が、クリアレンズにはオレンジ色に光るLEDをセット。ステンレスベース付き抵抗ユニットも付属しており、取り付けは簡単だ。

JET STREAM 適合 NA



ドアノブカバー

⑧ジェットストリーム
☎046-286-4422
⑥1万2000円(税抜)
⑦カーボン

こちらもNB用同様、フィッティングを踏まえてコールドプレス成型の製作、3M両面テープで簡単取り付けられる。カーボンの採用も、他製品とはひと味違ったスタイリングの実現に貢献している。

JET STREAM 適合 NB



ドアノブカバー

⑧ジェットストリーム
☎046-286-4422
⑥1万2000円(税抜)
⑦カーボン

コールドプレス成型で厚みを均一に製作しており、フィッティングも抜群。取り付けは3M両面テープで簡単だ。メッキ部分はカーボンで、より引きしまった印象になる。細部までこだわりたい人に。

ZOOM ENGINEERING 適合 NA/NB/NC



ユーノス
エンブレム

⑧ズームエンジニアリング
☎042-670-8555
⑥真鍮製 2160円(税込)
⑦樹脂製 864円(税込)
⑧真鍮/樹脂

「Road Ster Collection」のイニシャルをレイアウトした七宝風のエンブレム。クリア樹脂と立体感のあるデザインで、高級感もばっちり。真鍮製はメッキラインがゴールドとクロームの2色がある。

RS factory STAGE 適合 NA/NB



NA・NB
ドアガラスガイド

⑧RS factory ステージ
☎0258-28-5122
⑥1400円(税抜)

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

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ピピッときたらぜひ参加してみよう
後半にも楽しいミーティングがたくさんひかえている!

2015.4.12

Mazda FAN TOHOKU MEETING in SUGO



ロードスターのエアロで知られるガレージベリヤ、BRIDE、エンドレスなどカー用品メーカーのブースが展示され、それぞれに人だかりができていた。



787Bの3号車と、89年にル・マンに参戦した767Bの2台がデモラン。エキゾーストが響き渡る。



ロードスターのパレードランが行われ、多数の個性派マシンがコース上をゆっくり走行。ドライバーも同乗者にも笑顔があふれる。



新型ロードスターを囲んで参加者がそろって記念撮影。コース上には、これからパレードランを行う色とりどりの愛車がズラリと整列している。

マツダ車だらけの走行イベント 会場内ではミーティングも!

からりと晴れたまさに「サーキット日和」、宮城県のスポーツランドSUGOにはロードスターをはじめ、アクセラやRX-8が集結した。このイベントは「マツダファン東北ミーティング」で、各地のサーキットで展開されているもの。サーキット

ト走行はもちろん、ステージイベントやミーティングなど、さまざまな楽しみを提供している。サーキットでは「ロードスターパレードレース」、RX-8「エイトリアンカップ」、マツダ車による「マツダファン・サーキットトライアル」

など白熱のレースが繰り広げられた。かつて世界を席巻したレジェンドカーでは、マツダ767B、787Bが甲高いエキゾーストを響かせファンを魅了。現在活躍中のレーシングカーではおなじみ村上モーターズ、TCRのスーパー耐久NC、ノガミプロジェクトのデミオなどがデモランを行った。7月19日には大分オートポリスで、そして12月7日には岡山国際で開催される。

行きつけショップ「ケンオート」の社長に誘われて初のサーキットトライアル

ノプロのボンネットなどスパルタンに仕上げ、サーキットによく似合うスタイルに。「もはやマツダスピなのは色だけ(笑)。それまでGCインプレッサで走っていたんですが、ロードスターに乗せてもらったらFRって楽しいな〜って。管生は初走行です!最初は4WDと走らせ方が違ってとまどいもあっただろうが、今ではエアロで武装してサーキットを疾走。「タイヤがエコタイプだし、リアは山が終わっちゃってるんで、まともに走れないです〜」



マツダスピードバージョンのブルーを基調にインテリアをまとめている。アルミマットなどスポーツカーらしいパーツを選択。シートバック部にはきちんとロールバーがセット。



エンジン本体はまだノーマルだが、いずれターボ化をと考えている。その前にブレンボブレーキ、オーバーフェンダーを予定している。さらにいかつく変身するはず。



NB8 菅原 光さん



排気量が小さくても楽しいロードスター 手を入れれば入れるほど愛着が湧いていく

愛犬「エラン」とともにミーティングに参加。「それまでBFレガシとか、4A-Gを搭載したマリノなんかに乗ってました。ロードスターが出たときには欲しいと思いましたが、小排気量なのが気になって。でもS600に乗っている知り合いがいて、小排気量でも楽しいことがわかりました。人もそうそう乗せないし2シーターでもいいかなって」。1万8000kmで購入し、今では10万7000kmまで走行距離を増やしている。ハードトップも持っており、気分ですり替えている。

リアディフューザーは齋藤さんのNAを見てNBに付けたくなった。TRAPの村瀬さんに頼んで取り付けしてもらっている。似合っている！



NB8 / 菊池文知さん



フロントバンパーは大胆にカットされ印象がガラリと変化。ドレスアップだけではなく、エンジンルーム内の冷却効果も高そう？



エアロポードは自分でカットして取り付けたワンオフもの。また剛性不足が不安でサイトウロールケージの製品を取り付けている。



新車で購入して「一生乗る」つもり エンジンもオーバーホール済みだ

平成4年式とは思えないほどのコンディションは、愛情を注いでいる証だ。「走行距離は12万kmですが、エンジンをNB6用にスワップしています。全塗装する際にはゴム類やプラスチックも新品に交換。このセンターストライプは上野のお店にお願いしていて、3Mの施工で四つ星を持っている人に張ってもらったんです」。これらは5年間みっちりお金を貯めて実施したりフレッシュメニュー。エンジンヘッドの赤はフィアットアバルトのカラーだとか。



エンジン、マフラーともにRSアイザワでリフレッシュした。これでもう10年は元気に走ることができる。結晶塗装したヘッドカバーで見た目もきれいだ。



NA6 / 齋藤英恭さん



自分家の納屋でDIYオールペン 内装はグリーンを基調にまとめた

父親がNA6に乗っていて、運転させてもらったら楽しかったので、それまで180SX、シルビアでドリフトしていたのだが、これを手放し自分でロードスターを購入することに。「昨年買いました。交差点ひとつ曲がるんでも楽しいです。DIYばっかやってるんで、親はもう『またかー』って感じで呆れてます(笑)。週1でコメリ(ホームセンター)に行ってます」とドライブ以外にDIYにもどっぷり。ブレーキのオーバーホールもこなしている。

シートと座面にもグリーンがあしらわれているが、これは「クルマに興味のない」彼女がやってくれたものだ。これには心から感謝しないとね。



NA6 / 今野秀紀さん



グリーンで存在感を主張するローラー。幌は「コンバーチブル研究」製で、DIY推奨であったので自分で取り付け。



牽引フックは残りのSRエンジンコンロッド。残念なのはひとつだけで、リア用にもひとつ取っただけはよかったこと。



DIY大好きっす!

発売当初に「乗ってみたい」と思って 手に入れたらすっかりハマってしまった

購入して5年目という愛車。「リトラクタブルライトのクルマに乗りたくて。ロードスターには昔乗りたいと思っていたこともあって購入しました。最初はなんだか持てあましていましたけれど、もう抜けられませんね(笑)」とすっかりフリークに。オーナーズクラブにも属しており、ツーリングやグルメツアーといったイベントに積極的に参加している。買った当初はまったくのノーマルだったが、今では自分仕様を楽しんでいる。

シートバックバーのメッキとエクステリアとの相性はバッチリ。NA6開け(スクリーン部が開けられる)ができる幌へと交換しているのもこだわりのひとつ。



NA8 / 鈴木正和さん



カッティングと部分ペイントでオリジナルカラーを再現する。購入直後はボロボロだったので、それからここまで仕上げたのだ。

もともと設定されていないドリリンクホルダーをうまくDIYアレンジ。アルミパネルがスポーティな雰囲気をプラスしている。





「イー~イ、楽しいぜえ」

1日めいっぱいグリップ&ドリフトミーティング気分も楽しめる

ロードスターばかりの走行会、ロード祭は、今回の本庄サーキットや日光サーキットなどミニサーキットで展開されている。平井自動車、TKくらぶによる開催で、グリップだけではなくドリフトクラスも盛り込まれ、いつも満員御礼状態だ。パレードランでは走行会参加者だけでなく、ギャラリーもOKなので大賑わい。ロードスターだけの走行会とあって、待ち時間もまるでミーティングのように楽しめる。シヨップデモカーの参加もあるため、そのマシンをチエックするのもまた一興なのである。



「前に撮影してもらったときよりキレイになりました」という渡辺幹太さん。大学4年生なのでたまたま就活中。間隙を縫って走る。



ロードスター走行会「あるある」の光景。カラフルなハードトップがお行儀よく並んでいる。日なたぼっこしてるみたい？



100台オーバーのエントリーとあって、本庄サーキットのパドックはもちろん、駐車場をドリフトクラスのパドックとして使った。



いつも迫力満点のマシンで存在感たっぷりの「ウスイ自動車」、今回はおとなしめ(?)の2号機で、「将来のドライバー」と!

ランチタイムには恒例のパレードランを行う。走行後はきれいに並べて記念撮影。圧巻!



初めてのサーキット走行はどう走ったらいいものやら……

福島から夜通しクルマを走らせての走行会参加。眠いことでしょう…。「これは2台目のロードスターで、NCから乗り換えたんです。普段は峠なんかを走っていて、インプレッサに乗る先輩にいろいろ教えてもらってます。サーキットは初めてで、やっぱり峠とは感覚が違いますね。高校生のときにバイトをしてNCを買ったのがデビュー、というがんばり屋さん。このNBはまったくのノーマル状態からここまで仕上げた。若干19歳、これからますます楽しくなっていくはず!



NB6 / 草野 諭さん



急ピッチで仕上げたというのは、高勢スタウトのバンパーにあるネットの塗装。ピンクでキュートな印象を与える。



若者口乗りに乗るサーキットに参加した際にももらったステッカー!これを張っているユーザー、たまたま増加中。



山友だちと走行会に参加 ドリフトクラスを満喫する

「以前は180SXで走っていたんですが、山でつぶしてしまいました(笑)。エビスで火が出たこともありまして」と、なかなかすごいエピソードを持つ。ホンダフィットに乗っていたこともあり、これは大分お金をかけていじっていた。4台目の愛車となるロードスターは乗り始めて1年半ほどが経過、走行距離はまもなく10万kmだ。「フルバケが入っていたんですが、腰痛持ちなので、腰をいたわりセミバケにしました」。



ラジエターは交換したばかり、というエンジンルーム。10万kmが迫っているがオイル漏れなどはなさそうで、コンディションは◎。

パワーはなくても壊れないドリフトが楽しめる!

10年弱乗り続けているとあって、走行距離は23万kmにまで増えている。エンジンはまだオーバーホールせずにいるのは「当たり」か? 「雪道を走るので、最初は4WDのインプレッサに乗っていたんですが、すぐにつぶしちゃって(笑)。次にEP91フルフレでFFグリップ走行を。FRには乗りたいと思っていたんですけどね。たまたま譲ってもらって乗ることになりました。色も気に入ってるし」とご満悦。

ブリッドのシートは少し前に交換したばかり。本庄サーキットは結構走るというので、バケットシートは有意義な投資なのだ。



NB8 / 根元春記さん



NA8 / 堀越晋吉さん





見るからに愛着を感じるエンジンルーム。NAモデルにNB用のエンジン搭載するのは、これからのスタンダードになりそう。



NA8 / 佐藤義則さん



NAばかり3台乗り継いで、自分でいじる メインコースは筑波サーキット1000

NA6→NA8→NA8と乗り継いでいるが、このNA8にはNB用エンジンが搭載されている。自分でエンジンを探してきて、ボアアップ加工をした後にこれまた自分で載せ替えを行ったという強者。「歴代もいじって乗ってました。作業はほとんど自分でやりますよ。昔、整備の仕事をしていたこともあるんで(笑)。普段は筑波サーキットを走っていますが、今日は友だちが走るというので、いっしょに参加しました」。石井自動車のサスペンションやブレーキキャリパー交換で、サーキット走行も楽しめる仕様に。



メーターはスタックのタコメーターにAWDを組み合わせたオリジナリティの高い仕上がり。メッキのリングがNAにベストマッチしている。



「NA開けは譲れない」ことからマルハの幌を選択。ボディカラーに合わせたコーディネートは、ノスタルジック+キャンパス地の高級感が漂っている。



NA8 / 村上秀一さん



ドアの内張りも張り替えられており、平成10年式という年式を感じさせない仕上がりっぷり。GT-Rに採用されている素材と同じものだとか。



ダイノックシートをつや消しブラックに塗装したリアガーニッシュ部。ランプは表面を削ってツルツルに。そしてナメ出しマフラーはバイク用。

部品取りのつもりで購入したNA8がメインに昇格

スパルタンなスタイリングで注目度の高いドリフトマシン。ことにフェンダーの張り出しには目が奪われる。「180SX用を使っていて、大きめに切ったあとでFRPで加工しました。水が抜けるようにしてあるんです。リップはFD用で裏からFRPを張って型をおこしました」と、DIYだったと知ってさらにビックリ。ドリフト歴は10年ほどになり、いつも同じメンツで走っているとあって、この日の本庄サーキットでも、息の合ったリズムで複数ドリを「魅せて」くれた。

らFRPを張って型をおこしました」と、DIYだったと知ってさらにビックリ。ドリフト歴は10年ほどになり、いつも同じメンツで走っているとあって、この日の本庄サーキットでも、息の合ったリズムで複数ドリを「魅せて」くれた。



ライトの表面が黄ばんだため磨いて「カラ割」したのち内側からも磨く。そして中を塗装してからコーキング剤を多めに盛って取り付けた。



NB8 / 若柳公博さん



ドラテクを磨こうと カプチーノから乗り換えた

購入当時はまったくのノーマルだったNB、ヘッドライトの加工など個性を発揮する1台に変身している。「自分でやらないと気が済まないで、作業は自分でやっています。もともとグリップで今はドリフトがメイン。カプチーノで走ってましたが、荷物も詰めるしこのボディカラーとNBが好きだったので乗り換えました。フロントリップはFD用を使っています」。これ以外にもリアにはもRX-8用のリップを用いるなど、流用ワザが活かされている。



シフトノブはNC純正を流用する。ほどよい重量があって扱いやすい。スピンドルノブがドリフト仕様を物語る。



ロールバーをきっちり組んで、グリップでもドリフトでもオープンで走行できるように準備している。

スタビライザーを外すセットで初の本庄サーキットに臨む!

間瀬サーキットがホームコースで、本庄サーキットは初めて。「動画を見るなどして、フィナルを4.3にして臨みました」と意気込み十分。普段はRSファクトリーステージの走行会に参加している。まだサーキットを走り始めて1年くらいというが、基本的にメンテナンスは自分でやっている。フロントフェンダー内にはスポット増しを行い、ロールケージを組むといったボディ補強も怠らないのだ。ステージにはラジエターがバンクした際に来訪し、以来いろいろ世話になっている。



タイヤはPOTENZA RE71Rを選択しているものの、「適性空気圧を見つけれない」ために、なかなかタイムを縮められないようだった。走行時間内にいろいろ試す。



2枚重ねの鋼板の1枚に穴を空けて、溶接したのちに平らにならすという補強作業を自分でやっている。「エンジン降ろしてやるほうがラクだった〜」

NB8 / 中村俊介さん



VR-AリミテッドモデルにNBターボエンジンを搭載する

オイルクーラー2基がけなのは、NBターボエンジンに換装しているためだ。コンピュータをはじめフロントパイプ、インタークーラーパイプもNB用を使う。三重県のオーブボールでターボに出会い、以来「自分に合うショップ」として出入りしている。「ドリフト歴は10年ちょいになりますが、本庄、難しいですね(笑)」というのは、普段はYZサーキットで走っているためだ。前回参加して楽しかったため続けての参加、地元で走るより仲間が多く参加するほど盛り上がっている。

ヒューズボックスに貼付されているシールは、古くなると当然なかったりするものも。新たに制作する人がおり、ボディカラーに合ったものを選んだ。



NAB / 園原知史さん



オイルペンしたというエクステリアだけでなく、内装も自分なりにカスタマイズ。買ってすぐパワーウィンドウが壊れたので手動に。



2015.5.31

軽井沢ミーティング in プリンホテルスキー場



3年前の抽選でこのイラストが当たり、昨年はそこに貴島さん、今年は額装して山本さんのサインをもらうという篠田さん。NC1はプレステージエディションだ。



ステージ上ではNDロードスターの開催生姿、山本氏を中心としたトークショーなど、さまざまイベントを行っていた。



朝は近隣に迷惑をかけるまい、ボランティアスタッフがスムーズに入場できるよう誘導。事前予約制の第1駐車場もすぐ満車に。

1000台オーバーが集結 世界規模のオーナーズイベント



毎年5月の最終日曜に軽井沢プリンスホテルスキー場の駐車場で行われるのが、軽井沢ミーティング。今年も天候にも恵まれ、全国から1323台のロードスターが集まった。イベントは朝8時、ボランティアスタッフによる駐車場への誘導から



ノーマル車はもちろん、ドレスアップやサーキットマシン、ハードな仕様などいろいろなロードスターを一気に見ることができるのが最大の魅力。

始まり、マツダ開発スタッフのトークショーや、恒例となっているペダルカーレースなどが行われた。また特価パーツが目白押しショップブースは朝から大盛況。駐車場では個人でのパーツ販売もあるなど、ロードスター漬けになれる一日だった。

限定色を残り3台の時点で購入 その緑色を活かした仕上げだ

軽井沢には今回で4回目の参加になるという田村さんと菊竹さん。RX-8から乗り換えたというNC2は限定色のグリーンで、それに合わせて室内のパネルやロールバー、ブレーキキャリパーも緑色に塗装している。さらに小物として、緑といえば、のカエルをモチーフにしたシートベルトカバーや、さらにはおいらを忘れちゃいませんか、と言っているようなガチャピンTシャツも用意。スタイルやチューンではなく、カラーで楽しむという方法を教えてくれるクルマに仕上げられていた。



ブレーキキャリパーは耐熱塗料を使った。ホイールが開口部の大きいレイズG2、サイズも17インチなので、止まっているとかなり目立つ。



パネルやロールバーをグリーンにペイントし、シートベルトカバーは緑色のカエル柄をセット。さらにはカエルのぬいぐるみがあちこちにいます。



NC2 / 田村さち子さん
菊竹伯宣さん



NA6 / 相川 孝さん



リアまわりは楕円形のminiピックアップ用レンズをメインにFRPで自作。ホイールは14インチのナベハチと、これもイメージ通りの選択。

ロードスターフリーククラブPARTY、みなさん参加しませんか

ピックアップのカウルを使ったフェイスと、ローバー時代のミニにあったピックアップ用のテールレンズを使い、FRPで自作したリアまわりがトータルで、ネオクラシカルなイメージを演出。室内パネルは板材で自作し、エンジンはウェーバー40φキャブで

動かすなど、古き佳き時代を思わせるクルマとなっている。そんな相川さん、ロードスターフリーククラブPARTYのメンバー。現在6名で活動中だそうで、この下に掲載している白いNAも同じクラブのメンバー。なにか懐かしい雰囲気だ。



ホームセンターで板材を買ってきてカットし、ニスで仕上げ。メーターは小径に交換されているが、そのまわりのリングは、やはりminiのもの。



ハードトップのグリーンは、98年式のミニ限定色。ホイールはナベハチからハヤシ、そしてこのバナG7へと換えてきたという歴史あり。



NA8 / 長山秋彦さん



3台目のNAロードスターは ガレージ保管で大事に乗ってます

青いNA6を皮切りに、次は黒のNA6をキャブ仕様として楽しみ、そのクルマを友人に譲ったあと、このNA8へと乗り換えたのが長山さん。平成8年式だがまだ走行距離は2万8000kmと少なく、ガレージ保管をしていて雨の日には乗らない、という徹底した箱入り娘状態としている。その仕上げは、フェンダーに貼ってある60年代の日本グランプリ車両クラスステッカーからもわかるように、クラシックテイスト。タックインのオーバーフェンダーやバナスポーツG7もいい味を出している。



クラシカルな雰囲気を演出するため、ステンやアルミの板を利用してインテリアを仕上げている。スイッチはトグル式に換えているが、これも懐かしいテイストを出すため。



ドアインナーパネルは自作したもの。スピーカーもしっかり取り付けられていてサウンド面のレベルも高いが、エンジンはスポーツインジェクション仕様で走りも鋭い。

外はワイルド、中はかわいく 夫婦で楽しむロードスターライフ

NA6 / 立花成仁さん

里香さん

ワイドなフェンダーや、ヴェイルサイドとピットクルーのアイテムをダブルでセットしたりアまわり、フロント開口部のルーバー処理など、外観はいかつい演出がタップリ。ところが室内は一転してオシャレな雰囲気。これこそが立花夫妻の狙ったギャップ。この内装仕上げは、長者

ケ浜潮騒はまなす公園前駅から徒歩1分のところにある、ハワイ料理店「オリオリ」を経営している、奥さまのお姉さんがベイントしてくれたもの。2回目の軽井沢ミーティングへの参加に向けて立花ファミリーの力を結集し、ついに目標としていたイメージを完成させた。



シートはショップに頼んだが、それ以外のパネル類などはすべて自分で塗装している。ハイビスカスは奥さまのお姉さんが4か月かけて描いてくれたもの。

テールレンズのメッキリングは、サイズのピッタリなモノを探していてついに見つけた。ホンダN-BOXのドリンクホルダーを流用している。



ワイク・エキップは15インチだが、ワイドなフェンダーのポリウレタンが効いていて、ノーマルボディに14インチをセットしているような雰囲気。



見えない部分ではニレックスの補強系パーツやフルバケシート、ロールオーバーもセットされている。見た目通りの走りも楽しめる仕上げなのだ。



NA8 / 髙橋優太さん

きちんと3ナンバーに変更 スピニングするとドキドキしちゃう

ガレージベリーのGTキットは、それだけでなくワイドで造形もはつきりしていて目立つのに、それをオレンズにしたためにコンパクトさが目立つロードスターの中に混ざる。と、とにかくインパクトが強い。さらに妖しげな雰囲気タップリなボンネットは、若干色が変に見えるかも

しれないがそれは印刷が悪いわけではなく、黒をベースにラメを配合しているから。そのため昼間は比較のおとなし目だが、ナイトランではいろんな色が見えてきて、メチャ目立つ。1年ほど前に買い換えてこのNA8に乗り、そこからの短期間でこの仕上げ、なかなかすごい。



2015.3.13

ロドスタ天国0.5in 日光サーキット

初心者優遇の走行会 しっかりドラテクを磨こう

ジョイファストが展開している「ロドスタ天国」。いつもと趣向を変えて、初めて走る人を優先的に走らせてあげる「0.5」を企画。日光サーキットは、ロードスターのようにコーナリングを楽しむマシン向けのテクニカルコースとなっている。1周1分もかからないミニサーキットだから、コースも覚えやすい。1日走り込んで、みんな腕を磨いたに違いない。またエンジンクリーニングのサービスも。洗浄後にタイムアップした人もいたようだった。



開催が3月とあってまだ吐息が白い早朝からスタートだ。「初心者もベテランも1日楽しく過ごしましょう〜」

抽選による選ばれた人に、エンジン内部の洗浄サービスも出張で行った。こうしたメンテナンスはジョイファストで可能だ。



1回目より2回目とタイムアップを自慢する。ロードスターだけの走行会だから、待ち時間にクルマを見ていただけでも楽しい。



Sリミテッドモデルを ポルシェのリビエラブルーに

鮮やかなブルーにオールペンされたNA、真っ赤なシートがよく似合う。古田さん、じつは新婚旅行で広島のマツダに行ったというほどのファンらしい。それも栃木から自走で行くというから驚き。「初の愛車で平成5年式です。サーキット歴は8年ほどになりますね。とはいえ日光サーキットは初めてで、ストレートで2回転して「ダメだ〜」ってなりました」と苦笑。

ジムカーナでも走っているため、パワステレスの重ステ仕様。この日の走行会には、185/55-15イン치의ネオバで挑んだ。



NA6 / 古田拓也さん



真っ赤なシートはポルシェブルーと見事なコントラストを作り出している。Sリミテッドが内装に少しだけ残っているのがわかる。

「小物入れが多いので」という理由からNB内装を用いている。シンプルなデザインなのも◎なのだ。ステアリングコラムまで赤で統一。



ネオバに組み合わせているのは、SSRタイプF。7J×15で、インセットはツライチ狙いの+22を選択している。



ロードスターに乗りたくて NAもしくはNBをオーダー

「日光はこれで3回目の走行となります。しのいも1回走りましたが、怖いですね(笑)。中学生のころからロードスターにあこがれていて、NAかNBをとオーダーしたらNBのNR-Aがきました」。双子の弟はS2000、父親がAE86に乗るといってクルマ好き一家。父が軽耐久に出ているため、サーキットを連れ回された経験から、免許を取ったらサーキットを走るものだと思っていたとか。これぞ英才教育の賜(たまもの)。



NR-Aモデルのためバケットシート、ロールバーがセットされている。レースに出るわけではないが、サーキット走行には最適だ。

時間を作ってサーキットを 走るようにしています

「今回で日光サーキットを走るのは3回目です。しのいなら5回以上走ったことがあります。踏めるところがあるし、見通しがいいのでいちばん好きかも。ロードスターの前はK11マーチに乗っていて、車検が切れるタイミングで入ってきたロードスターに乗るようになりました。じつはクルマ関係のお仕事なので、いじりすぎると戻るのがタイヘンだし、車検の問題もあるので、チューニングはほどほどに抑えています。



サーキットを走るといっても、大半はストリートを走る。そのためロールバーまでは必要ないとハードトップを用いている。



NB6 / 片嶋祥人さん



NA6 / 小林 紘さん

派手なスピンを2回もやらかし ちょっとビビってます(笑)

日光サーキットは初めての走行となる。「成田モーターランドや、富士の広場練習会に参加したことがあります。この記念車は3年前に購入したんですが、それまでペーパードライバーだったので教習を受けました。弟がRX-7(FC)からイニシャルDの影響でAE86を買ったので、その影響があるかも」。S2000やコペンも候補にあがったが、ロードスターを購入したおかげで友だちができ、峠を走ること。コーナーリング上達のためジムカーナで走り込んだがんばり屋!



NB8 / 遠藤麻里さん



知りにくいので、譲ってもらったというBRIDEのバケットシート。サーキットでのホールドリフトに大きく貢献してくれて色も。



この日は女性ドライバー2人がNB10周年記念車というめぐり合わせ。父親は免許取るならMTじゃないと支援しないと言ったとか。

日光サーキットのライセンスを 取得して走り込んでいます

ロードスターを購入し、アクティブに通うようになってからサーキットのとりこに。「友だちが走っているのを見て、いいなあと思って。最初はどノーマルでしたが、街乗り+サーキットを気持ちよく走れるように、MONACOサスペンションを入れています」と、初心者と謙遜するわりには、肝をおさえたセッティングを行っている。これまで筑波サーキットの1000、2000だけでなく、富士のショートコース、本コースも走行経験あり。



NB6 / 大高沙織さん



サーキット走行に欠かせないバケットシート、シートベルト、そしてロールバーまできっちり装備。アライメントは今後の課題。



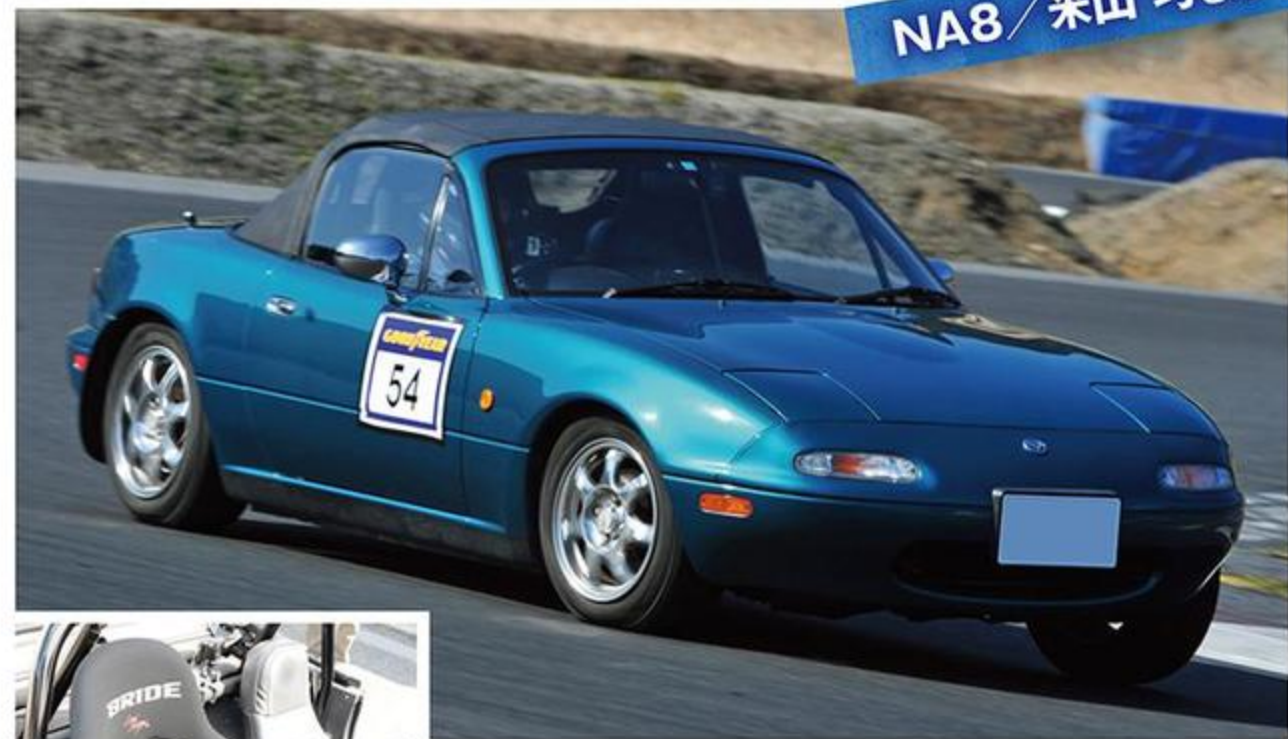
10周年記念車だが、あちこちパーツを交換しているため、外装色のみが面影を残している。お下がりやオークション品が多い。

イニシャルDの影響でドリフトを これがサーキットデビュー戦

以前はS13シルビアやR33スカイラインなど、パワーのあるターボマシンでドリフトをしていた。「このSRリミテッドは買ったばかりです。これまでと若干乗り方が違うので戸惑うこともあります。楽しいけどわからないことも多いです。父親が昔NAに乗っていたので、高校生のころロードスターっていいな、と思ってましたよ」。最近、クルマ好きの父を持つ子がロード乗りになっていることが多く、DNAが受け継がれているなど実感。



NB8 / 米山 巧さん



BRIDEのシートも以前のクルマから移植した。カメラで自分のインカー映像を撮ることは、昔からやっていた。



ナルディの34φステアリングは以前乗っていたクルマから引き継いだパーツ。慣れ親しんでいるだけに、しっくりくるものだ。

初めてのサーキット走行だが カートをやっていた経験アリ!

「父がクルマの仕事をしているせいか、MT免許なら教習所のお金を出してやるって言われました(笑)。このNBにも喜んで乗ってますよ。これが初めての愛車になりますが、最初はDC5インテグラかS2000も考えていました」。カート走行の経験があることから、ノーマル時にはタイヤの感触、接地感がわからなかった。現在はビルシュタインのショックに、テインのスプリングを入れて走行している。普段はハードトップを装着しているとか。



NB6 / 大屋貴史さん



購入時はマフラー以外すべてノーマルだったが、ベイスがNRR1Aということもあり、シートやロールバーはセッティング済みだった。



シートの張り出し部に合わせたパッドは、オーディオを手がけているショップでやってもらったもの。カラーコーディネートも◎だ。

友だちのロードスターに乗って見たら思いのほかよかった

まだ学生なのだが、このロードスターが2台目の愛車。「じつはATのCR-Zに乗っていたんです。燃費はいいですけど、マニュアル車に乗りたくって。で、友だちのロードスターに乗せてもらったので、買い換えちゃいました(笑)。NAも考えましたが、故障とかあったらお金かかるしと思ってNBにしました」。KTSの車高調などパーツはネットオークションで買って、自分で取り付けることで工賃を節約している。学生だからね!



NB / 石澤星治さん



コンパクトなロードスターのкокピットにマッチする、エスケレートのバケットシートをセット。ストリートでも疲れない。



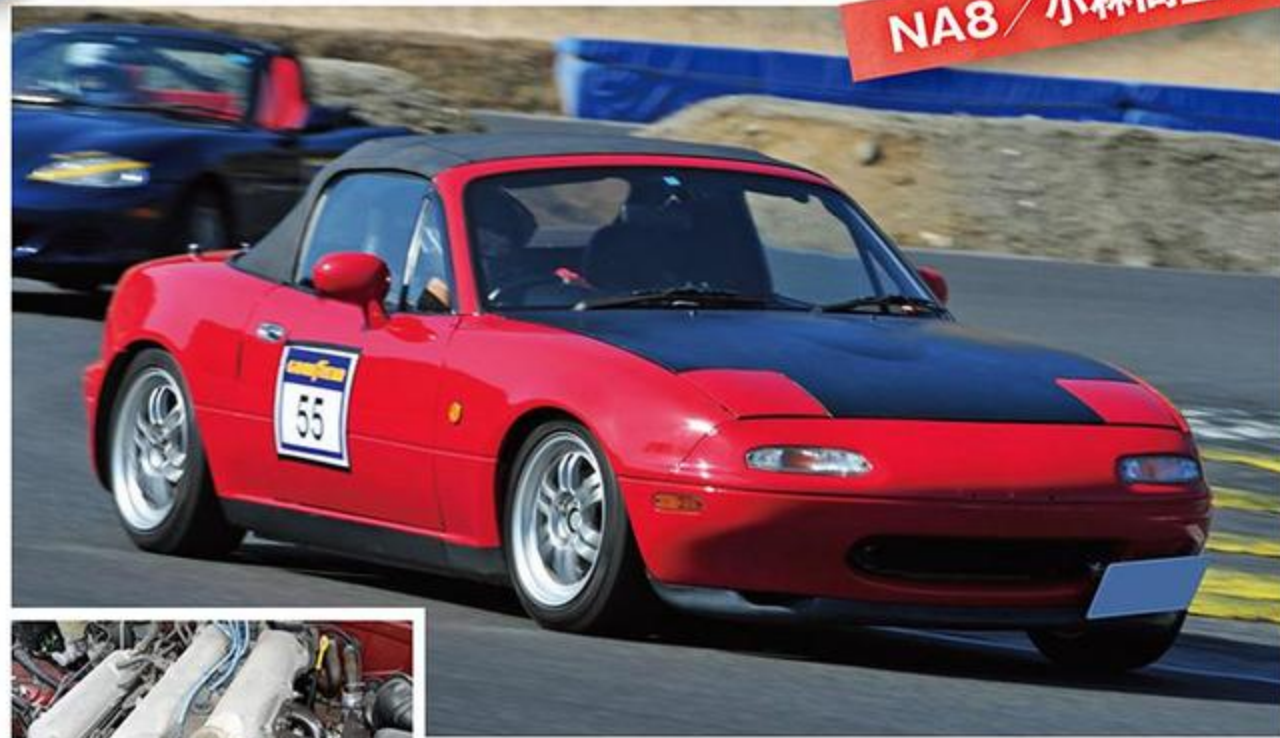
この日はラインを意識して走るようにした。ジョイファストの伊左治さんに乗ってもらい、アライメントを指導されたという。

大学では自動車部に所属 ドラテクはサーキットで磨く

購入当初はまったくのノーマルだったという、「親ローン」で購入した初の愛車。「最初に足まわり(ブリッツZZ-R)とホイールを交換しました。通学にも使ったりしています。クルマを探す際、NAエンジンでFR、マニュアル車という条件で考えていました。オープンカーは今しか乗れないと思って、MR-Sも候補にしていました」。パーツも多く、イベントも盛りだくさんだからロードスターを選んで正解。自動車部の様子は121ページからご覧あれ。



NA8 / 小林尚登さん



ラジエターはHP製に交換し、マキシムのエキマニは個人売買で安く手に入れることができた。少しづつステップアップ中だ。



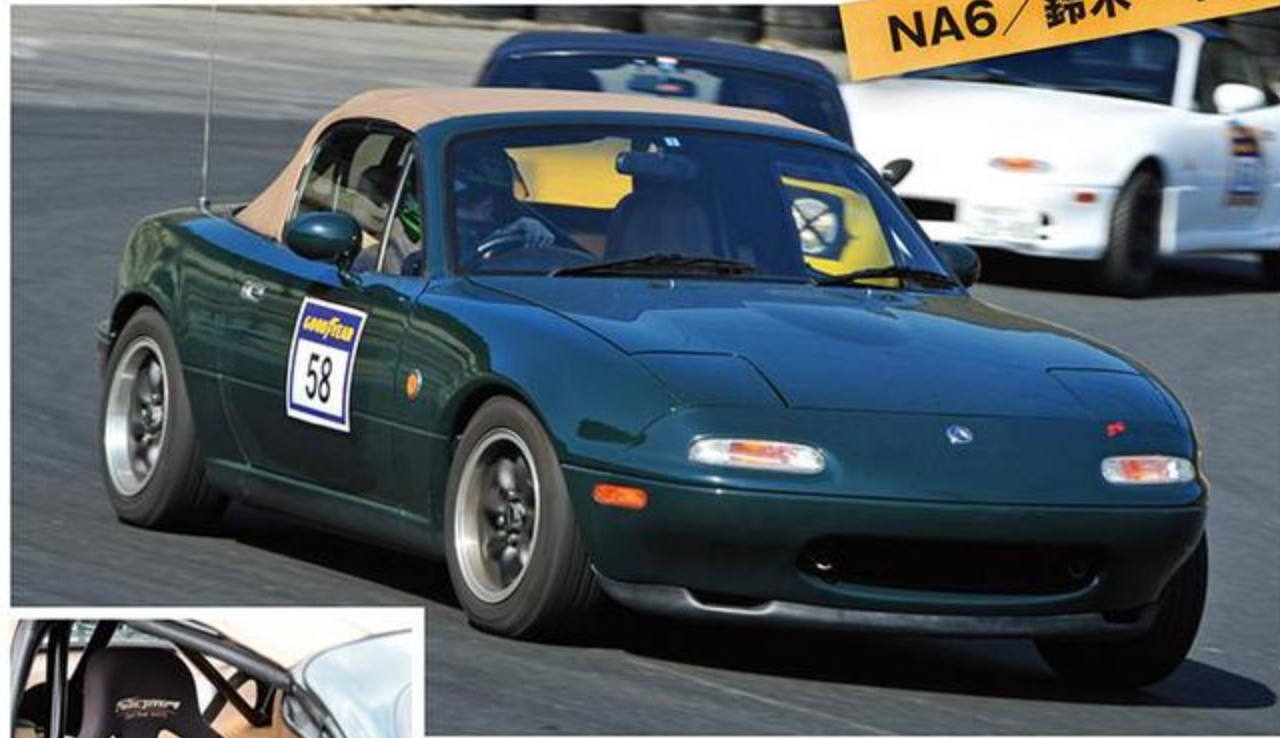
さすがに年式の疲れがリアスクリーンに出ている。ここはぐっと我慢してお金をためて、幌ごと交換するのがいいかも。

初めてのサーキット走行 「めちゃくちゃ楽しい~」

初めての愛車は購入してまだ1年足らず。それどころか、免許を取って1年というフレッシュマン。「スカイラインR32があこがれのクルマでした。でもいざ持てるかとなると現実的でなくて。ロードスターは先輩が乗っていたこともあって決めました。親のローンで買って、バイト代から返済しているところですよ(笑)」。じつは一平さんが生まれる前に、父親が欲しかったクルマというのがロードスターだったとか。もちろんNGとなってしまったらしいが……。



NA6 / 鈴木一平さん



ネットオークションなどで購入してくることも多いので、思わず「懐かしい」というパーツがセットされていることも。



サーキットを走るための装備は安く購入して、友人に手伝ってもらうなどして取り付けている。同じ車種だとスキルも上がる。

レースの手伝いをしているうちに 自分でも走ってみたいくなった

「富士のNゼロレースの手伝いで、よくサーキットに行っていました。人が走っているのを見ているうちに、自分でも走ろうとロード天に参加。サーキットはバイクで走った経験がありますが、ロードスターでは5~6回になりますかね」。行きつけのショップであるジョイファストのKONIハイブリッドで、コーナーで踏ん張るようセッティングしている。また純正シートは軟らかく腰が痛くなるため、セミバケットを装着。フルバケだと普段の乗降がしづらいため選択だ。



NB6 / 大曾根憲太郎さん



まるで純正オプションのようなダクトリングだが、カー用品店でたまたま見つけたもの。口徑も色もベストマッチだった。



バルブ交換など圧縮比アップを圖っており、ガソリンはハイオク仕様となっている。走行距離は15万kmで、触媒はもう3本目となる。

相変わらずのサービス精神 笑いの耐えないミーティング

昨年に引き続き淡路島で開催されたオアシス。駐車スペースを拡大してゆったり止めるレイアウトに。そのかいあってか参加台数は571台と大盛況。新型の姿も見られ、4世代のロードスターでにぎわった。そして恒例の「お笑い」コンテンツはまたもやクイズによる抽選券剥奪戦。本誌編集部はまたもや優勝を逃してしまい、すまんっ。ファトラスタイリングのシートは、羞恥心をかなぐり捨てて勝ちを取りに行くしかけが。もうスタッフには脱帽！



最後の最後まで、会場に残って不備がないか忙しく動き回っていたスタッフのみならず、ホントに1日お疲れさまでした。楽しい1日になりました！



ここでもか！奈良軍団が各地で急増している。これも団長による統率力のおかげか、団員のチームワークによるものか。奈良といいつつ、全国に存在。



とてつもない洗車テクで愛車を維持する長安さん、なんと針金でちょよいとロードスターを再現。器用ですね。



ジャンケンで勝ち抜いたキタムラさんとウエキさんは、カルピスをほ乳瓶で飲むという決闘を2回もやられることに！

若いカップルで ロードスターを所有 デートも別々!?

「大学3年生のときに買った初めての愛車です。マニュアルの軽自動車を探していたんですが、なかなかなくて父が見つけたきたのがロードスターでした(笑)」というのは宮浦さん。過去にS800、今はNA8に乗る父を持つだけに、本人もクルマ、バイクが大好き。そんな彼女の後を追うように(?)NBを購入したのが彼氏の吾妻さん。「ジムカーナとかやっています。フルノーマルで買ってここまで仕上げました」ふたりで仲良く奈良軍団に強制入団となり、徳島地区をがっつり任されることになりそうだ。



あたしが誕生日にプレゼント!



まるで「賢者の贈り物」(脚と時計頭)みたいなお話。大型バイクの免許を取って、大型に乗る予定があるためだとか。やるねー。



NB6 / 吾妻和輝さん



フロアマットもないスバルタンな室内、シフトノブは手作り。この取材でウイングの塗装を聞きマシで驚いた宮浦さんだった。



サーキットも走ろうというだけあって、ほぼ女性らしきセロのゴクビット。もちろん親から反対の声が上がることはない。



NA6 / 宮浦樹梨さん

関西に転勤になったので 初めてオアシスに参加

ずっと以前、別のロードスター誌で取材したことがある吉川さん。それも沖縄で！「アメリカ人が乗っていたロードスターで、転勤を機に手放そうかとも思いましたが、結局は手を入れて乗り続けることにしました。エンジンは16万km走行だったので、6万kmのものに載せ替えました。少しずつフレッシュしていこうと思います。幸い雨漏りしてません」



NA6 / 吉川 敦さん

バイク用のドアミラーやウインカーなどは、購入時からセットされていたものなので、どこの製品なのか詳しいスペックはわからないまま。

家族が増えても維持したい できれば子供に……

「免許を取ってから親のクルマに乗っていました。ロードスターは高校生のころからいいなって思ってた。このRHTは新車で購入して5年ほど経過しています」。奥さんの理解があることから、まもなく家族が増えることになるが買い換えの話はない。買ってすぐオアシスに参加して、今回で3回目というが、いずれ親子で参加することになるのかも！ これからも楽しみが多いね。

結婚したとき友人からのサプライズでもらったNC&メッセージカード。家宝としてこれからも末永く大事に飾っておかないと。



NC2 / 福富功貴さん・友加さん

シートだけではなく吸排気系まで手が入っているが、乗り心地、快適性はスポイルしない。まさにNCらしい1台に仕上がっている。



乗れない時期を乗り越え 2年くらい探してミアータを入手

「学生のころにNA8のシリーズ1に乗っていたんです。通学にも使ってましたが、サーキットでつぶしちゃって(苦笑)。父親に「1年は乗るな」と言われ原チャリで我慢しました」。別のクルマに乗ったものの、ミアータが欲しいと探してようやく見つけたのがこの愛車。購入時にはボメックスのフルエアロがセットされていたが、じっくりこないためノーマル然としたスタイリングに。バリーのリップ、ジェットストリームのトランクスポイラーの塗り分けでまとめている。



NA6 / 西山琢也さん

購入時に塗装しなおただけあって、外観はピカピカで古さを感じさせない。バーは購入当初から取り付けられていた。トランクスポイラーは友人が塗装してくれたとか。



変わったモデルが欲しいと思っていたが じつはオールペンという手段もあった

「NAも候補にありましたが、年式が古いのでNBを5年前に購入しました。最初は限定モデルなどを考えていましたが、ディーラーの方が「塗るのも手だよ」と言ってくれて。それでアクセラのブルーに塗ってもらいました」。NAだけではなくNBもソリッド、メタリックに関わらずどんな色もよく似合う。オーナー以上に奥さんが気に入っているのも、まもなく出産というタイミングながらも買い替えはなさそう。新型はNAよりもNBに近い気がして、ちょっと気になっているとか。



NB6 / 山下雄太さん

利佳さん

ヘッドライトのブラックアウトはネットオークションで手に入れた。アクセラブルーと室内のコーディネートは、かなり高いオリジナリティを発揮している。



フルラッピングは予算が厳しいが アクセントになるポイントラップは◎

兵庫県にある「TIREBOX(<http://www.tirebox.jp/>)」で施工してもらった部分ラッピング。カーボンといったおなじみの柄だけではなく、バリエーションが豊富にそろっている。「セリカを全塗装して乗っていたときに、ロードスター乗りと付き合いがあって。クルマというよりレイズのTE37Vホイールに惚れて。車体買う前にホイールがきてました(笑)」。舞洲でやっているパイロンジムカーナに参加して、ドラテクを磨いている。

バーバリーよろしく千鳥格子柄をワンポイントに加えている。取り付けしていないが、同様のメーターフードもそろっている。ラッピングの上手な使い方の見本になる。



Aレジャーの部分はホイールのプロテクトに合わせたカラーの、ラッピング処理を行っている。ドアミラーだけ、なんて使い方も。



よく見るとエアコン吹き出し口がレイズのホイールになっている。プロテクトがなかったら、どうで、塗るかシートを貼るか。



NA8 / 福田勝太さん



父親の部下にあたる人が乗っていた 愛車を譲ってもらうことになり“ラッキー”

モーターランド三河や鈴鹿ツイン、スバ西浦など周囲にサーキットがたくさんある環境で、ドリフトを楽しんでいる。「フルノーマルで手に入れました。かなり程度がよかったんですが、幌が破れていたのをハードトップを見つけて装着しました。DIYが大好きなので、ホームセンターに行くのが楽しいです」。アライメント以外は自分で作業しているとかで、リップやバンパーの塗装も行う。塗装により縮むため、2液タイプを使っている。そのため時間と手間がかかるのだ。

ドリフト仕様らしい(?)。ハードトップのバイザーはプロジェクトG製で、軽井沢ミーティングにあったのをたまたま見つけて入手した。けっこうレアなものでは?



「これよく見えるから気に入ってるんです」と大絶賛。リアウィンドウよりはるかに広い視野が得られるようなバックミラーだ。



ホイールはXXRの16インチで、オフセットは±0だ。バンパーの脱着を簡素化しているため、固定するためのパーツもセット。



NB / 藤松凌大さん





スプレーガンでDIYオールペン レアカラーとキャブ仕様が秀逸の組み合わせ

「エクストレイルのボディカラーを見たときに、「これだ」と思ってオールペンしました。車両を購入して10年は我慢して乗って、オールペンしたらもう10年と考えていたんですが我慢できずに塗っちゃいましたね(笑)」。スプレーガンを用いたとはいえ、自家塗装とは思えないほどの仕上がり。ゆえに仲間の塗装も請け負うことに。「これが初めてのロードスター。興味なかったけど友人のに乗せてもらったらいじゃん、て。クルマの集まり『倶楽部8』をやっている、ツーリングやサーキット走行などを行っています」



NA6 / 辻 八州博さん



エンジンはオーバーホールをした後、キャブ仕様になっているが、これらはプロショップにお願いしている。しかしキャブの調整は自分で行う。



マルハ製の幌も自分で交換している。エンジン本体以外、たいてい自分で作業しているという強者。ボディカラーとのマッチングも流れてグッド!



スバルタンに仕上げられた内装。メーターはスターターボタンなども自分で取り付け。いじらずに乗ることができない性分というのがよくわかる。



中古車店に値札もなく置かれていて 思わず目に留まってしまった……

倶楽部8(ナンバーが8の集まり)メンバーの一員。「温泉とかお風呂大好きなクラブです(笑)。これが初めてのロードスターになります。それまでシルビアで走ってましたけど、ロードスターになって鈴鹿などサーキットを走るようになり、目覚めました」と、すっかりはまっているようす。タックインのヒルクライムダンパー、マキシムのエキマニ、ステージの二寸管マフラー、マルハの4スロとエンジン系にもひとつとおり手が入っている。チューニングは辻さん同様、京都のショップに依頼している。



NA8 / 戸川貴雄さん



メーター類がセンターパネルにセットされているため、コックピットが整然としている。ダッシュなど美観を維持しているのも愛車への愛情を感じる。



ノズルやプレートの色までもエンジンルームのアクセントになっている。水冷のオイルクーラーキットもセットしており、サーキットでも油温が安定している。



エンジンはマルハの4スロ、フリーダムコンピュータでレスポンスを楽しんでいる。ヘッドカバーは上の辻さんに塗装してもらったものだ。



コックピットこそが注目ポイント すべてナカマエ製作でまとめた

パッと見はノーマル然としていながらも、インテリアに目を向けると究極のVスベといってもいい仕様になっている。「これまでずっとナカマエさんをお願いして、少しずつ仕上げてきました。とうとうシートの張り替えまでしてもらいました」。よくよく見れば「ここも!」と、思わずなるポイントが多い。タンだけではなくブラックと組み合わせて、引き締める部分はすっきり見せている。松田さんのアイデアとナカマエ製作の技術が融合した結果だ。

背中と座面にはアルカンターラのような素材を用いているため、ノーマルながらも高級そうな質感と印象をプラスしている。



ここにスポンジをセットしているのは、ドアを閉めたときの音質が変わるため。古さを感じさせない工夫がこらした部分にも。



シートベルトのアンカー部にもカバーが。ここまでやるとコーディネート感がハンパない。



NA8 / 松田正信さん





交流をとことん楽しむなら 前夜祭からの参加がオススメ

毎年4月に開催されるミーティングで、他にはないアットホームな雰囲気魅力。スケジュールに余裕があるので、全体的にゆったりしている。また雪深い土地で行われるため、5月間近といえど会場には多くの雪が残っていた。

体験も楽しんだ。夜の宴会では囲炉裏を囲みながらの談笑と、これまた北陸ならではの。宿泊施設とミーティング会場が同じなので、早朝から愛車を磨く宿泊者の姿も見られた。

恒例の「焼きはまぐりグランプリ」やジャンケン大会と控えめなコンテンツながら、毎回参加が楽しみなミーティングなのである。

“まったり”すぎる前夜祭 前日のメニューがおもしろい

希望者は前日にそば打ち体験をすることができる。先生が毎年異なるため、つなぎや粉の割合が違って新鮮。今回は教え方が上手だったのか、参加者の腕がよくなったのか(?)、これまでにない出来栄だった。そばには地元の山菜をはじめとした天ぷらが添えられる。「もうお腹いっぱい」というほど食べたら、そのままズルズルと宴会へ突入。外はまだ明るい……。



夜の宴会では浅原夫妻が作ってくれた料理や、参加者が持ってきてくれたお酒やおつまみでテーブルがいっぱいになる。

2つのグループにわかれて、粉をこねたり伸ばしたりといった作業を分担して行う。何回も参加している人はエプロンを忘れず持参している。

ビールなどをチビチビやりながら、厨房ですと料理を作ってくれる浅原夫妻。会場付近の蒔(ふき)を採取して、それも「蒔味噌」にしてくれる。山菜が豊富なのもこの会場の魅力かも。



いつになく細く切れたので「そば」っぽい。おばちゃんたちが揚げてくれた天ぷらが、これまたおいしくてボリュームもたっぷり。



Kカーのミントグリーンで かわいい見た目を実現

「ロードスター買ったならオールペンっしょ」とやる気満々。ek7ゴンのボディカラーに塗装し、ホイールはXXR、KTSのサスペンションをセットして車高ダウン。「ソフトトップはいらんわ、取っちゃいました(笑)」。友人で佐藤さんとパステルコンビとして、ロードスターライフを満喫している。

NB6 / 丸山峻汰さん



フェンダーを加工してみました by佐藤良平



XXR002は8J×16インチで、インセットは±0だ。NAのようなアプローチでまとめている、前期のヘッドライトとマッチ。



前回のミーティングで取材された佐藤さんは、フェンダーの中ほどを加工してカスタムを楽しんでいた。

今年はなんと「ホンピノス貝」という外来種(!)で、焼きはまぐりグランプリが行われた。なかなか手強い開きっぷりだった。

お昼はカレーを自分で盛りつけるから、大盛りもOKだ。ジャガイモがごろごろしている、昔懐かしい感じのカレー。



なんと、25台限定というレア車が！思わずポチッとクリックしたら買ってしまったとか。そしてそのお隣にはオールペンされたNCがまるでジャガのよう!!



主催者の倉元さん、RCOJの水落さんが開会のあいさつを。新型の実車展示が間に合わないタイミングもまた、ほくりくミーティングらしい!?

ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

最激戦区ST-4クラスで2台のNCが激走中

88号車は左から村上博幸代表、富士N1を3年連続で制覇した雨宮恵司選手、ケンオートの小原代表の兄上でもあるSum選手。後半戦は雨宮選手に代わって脇谷猛選手が出場予定だ。



#88



村上モータース
MAZDAロードスター

パワー勝負では厳しいが、
コーナリングを武器に上位を狙う!

スーパーGTの300クラスのマシンから、デミオやヴィッツなどのコンパクトまで約50台が6クラスに別れて戦うのが、スーパー耐久シリーズ。排気量1.5~2ℓのST-4クラスは、その中でも参加台数が最多。以前はS2000やインテグラなどホンダ車一色だったが、現在は86/BRZやフィアット500ベースのアバルト、ヴィッツターボなども参戦して最大の激戦区となっている。

ロードスターは2011年から村上モータースの88号車が参戦開始。TCRの54号車も昨年から登場し、パワーに勝るホンダ勢、同じFR車としてハンドリングに定評ある86などと激しい戦いを展開中。今季は第2、3戦で54号車が8位に入賞している。

■2015年スーパー耐久シリーズ日程
第4戦=8月1~2日/オートポリス(大分県)
第5戦=9月5~6日/岡山国際サーキット(岡山県)
第6戦=10月24~25日/鈴鹿サーキット(三重県)
<http://www.supertaikyuu.com>

54号車のレギュラードライバーはTCRの加藤彰彬代表(左)と近藤翼選手(右)の2名。7月の富士ではパーティレースの新鋭、堤優成選手も加わった。



#54



TC CORSE iRacing
ROADSTER

ND RACER COMING SOON!!
2016年からグローバルカップ開始



本誌前号でもお伝えしたように、排気量2.0ℓの北米仕様車をベースにした「MX-5グローバルカップ」が、日米欧で2016年から開始される。この車両の詳細は現時点では明らかになっていない。なお、初登場の1989年から継続している「メディア対抗4時間耐久レース」は今年、新型NDをベースとした競技車両で開催される(日程は次ページ参照)。

NB CHAMPION BODY ALIGNMENT PROJECT
筑波最速ラップの更新を目指して

本誌創刊号で「ロードスターBROS号」として紹介したパーティレースNBシリーズの11号車。昨年樹立したコースレコードをさらに更新すべく、より踏み込んだアライメント調整を実施。サスペンション側でなく、クロスメンバー側の正しいセッティングに挑戦してみた。



梅雨明けとともに、2015年のモータースポーツシーズンもちょうど折り返し点を迎えたところ。ここからは全国各地のサーキットで闘っているロードスターたちの話題を満載してお届けしよう!

今年も各地で熱い
バトルを展開中

TOPICS of FIGHTING ROADSTER

PART2 ロードスターパーティレースII

2002年に始まり、2010年から「パーティレースII」にリニューアルされたワンメイクシリーズだが、今年もルーキーたちが大活躍。寺田陽次朗氏率いる「チーム テラモス」も話題を呼んでいる。

超強カルーキー同士が 白熱バトルを展開中

■2015年ロードスターパーティレースIIシリーズ日程
第4戦=9月5日/第26回 メディア対抗4時間耐久レース
第5戦=11月22日/筑波エキサイティングデー
※会場は筑波サーキット(茨城県)
<http://www.media4tai.com/>
<http://www.party-race.com>

東日本大震災の発生した2011年5月に復興に向けた特別戦が開催されたが、公式戦は今年が初開催。18台がエントリーし、16台で決勝を競った。

ROUND1

~今年は4月に東北のSUGOで開幕~



例年はここで開幕するが、今年も2戦目に。38台がエントリーして、4クラスを2レースで争った。スーパーカーが集結することでも知られている。



第3戦岡山ラウンドの終盤は、チーム テラモスの12号車と13号車がワンツー態勢に。クラスは違うものの、27号車の堤選手がそれを追う展開になった。

若者たちの活躍に
レジェンド寺田氏も
ご満悦



第2戦筑波ラウンドのゴール直後、寺田陽次朗さんの祝福を受けた堤選手と梅田選手。梅田選手は3月15日に富士SWで開催された特別戦でもデビューウインを飾っている。

新たなツートップの出現？
ベテランの意地にも期待！

ナンバー付きロードスターによるワンメイクレースとして、すっかり定着したパーティレースII。本誌05号でも紹介した通り、一昨年末まではNC1シリーズは田原大助選手、NC2シリーズは小林大作選手、さらにNBシリーズは若田隆宏選手という実力者を中心に展開していた。

ところが、昨年小林/若田の2選手が欠場。田原選手もシーズン中に参戦を休止したため、NC1/2合同で争うシリーズタイトルも混戦模様になった。結局、田原選手の2連勝中に総合2番手の座を確保していたNC2シリーズ65号車の利光弘文選手が最終戦の終盤で総合トップの座をもち取り、初代王座に輝いた。なお2代目NBで争う昨年のシリーズは、11号車の高山則政選手が出場した3レースですべて優勝。「ロードスターBROS号」として出場した2010年以来、2度目のタイトルを獲得している。

そして迎えた2015年シーズン。まずは富士スピードウェイで開催された3月15日の特別戦で、寺田陽次朗さんが新たに立ち上げたチームテラモスの梅田剛選手が、鮮やかにデビューウインを飾った。さらに4月に初開催となったSUGOでは、19歳で大学生の堤優威選手がこれまで初参戦で初優勝。序盤はまさに新世代。パワーの嵐が吹き荒れた。堤選手は筑波で開催された5月の



#49 2連勝での逆転王座獲得なるか…

岡本勇一さん (NBシリーズ)



昨年は公式戦初優勝を飾り、年間ランキングでも2位。今季のNBシリーズではチャンピオンの本命と予想されていた。ところが開幕戦SUGOでのトラブルが響いて、岡山で優勝した165号車の岡澤清英選手にポイントでリードを許す展開に。ただし、残る2戦は得意の筑波。連勝すれば大逆転も可能だ。



#12 岡山でワンツーを決めてリベンジ

梅田 剛さん (NC2シリーズ)



イケメンの梅田さんは29歳の若き勤務医。カートを楽しんでいたが、一念発起して今年から4輪レースにデビュー。寺田さんのアドバイスと、関東マツダをはじめとするバックアップ体制で臨んでいる。その甲斐あって岡山の第3戦では、チームメイトの鎌倉裕貴選手とワンツーフィニッシュを決めた。



#27 開幕3連勝の19歳は超負けず嫌い

堤 優威さん (NC1シリーズ)



弱冠19歳の大学2年生ながら、5歳からカートを始め、世界の舞台で戦ったキャリアをもつ堤さん。昨年はスーパー FJでシリーズ2位だったという。いわゆる“箱車”のレースは今年デビューしたばかりだが、この活躍ぶりも当然かもしれない。岡山で総合首位の座を奪われ、「悔しいです」とコメント。

MAZDA FUN CIRCUIT TRIAL & ENDURANCE
手軽な一発勝負と150分耐久も全国で展開中

より手軽にサーキット走行を楽しめるのがMFCT (マツダ・ファン・サーキット・トライアル) だ。2回のアタックのベストラップで順位を決める。一方、最大4名のドライバーで2時間30分の耐久レースを行うのがMFE (マツダ・ファン・エンデュランス)。ともに全国各地で開催されている。

■2015年MFCT / MFEシリーズ日程 ●7月19日 / オートポリス(MFCT / MFE) ●9月5日 / 筑波サーキット(MFCTのみ) ●10月4日 / 十勝インターナショナルSW (MFCT / MFE) ●11月22日 / 筑波サーキット (MFEのみ) ●12月6日 / 岡山国際サーキット (MFCT / MFE) <http://circuittrial.mazda-fan.com> <http://endurance.mazda-fan.com>



#10 広島からプライベートで初挑戦

加藤隼人さん (NC1シリーズ)



マツダでブランド戦略を担当する加藤さん。以前からシミュレーターゲーム「iRacing」で腕を磨いてきたが、ついに今年の実戦デビュー。3月中旬にAライセンスを取得して、5月の第2戦・筑波で初レースを戦った。予選は4番手とまずまずも、決勝ではスタート直後にごぼう抜きされて8位に。



#54 シリーズ女性初Vから今年さらには飛躍中

小松寛子さん (NC1シリーズ)



2011年のクラブマンクラス優勝に続いて、昨年の最終戦で、女性としては初めてNC1シリーズでも優勝した小松さん。そして今年「Mazda Women in Motorsport Project 2015」のメンバーに選ばれて、7月にはデミオでスーパー耐久レースにも出場した。

KYUSHU ROADSTER CUP
6年目も熱い戦いをオートポリスで…

九州唯一の本格的サーキット、オートポリスで開催されているNA&NBロードスターのワンメイクシリーズも6年目も迎えた。走行会形式で、ナンバーの有無も問わないが、4つにクラス分けして徹底したイコールコンディションになっている。今年の開幕戦は3クラスに16台がエントリー。台数的にはやや少ないが、そのぶんレベルの高いバトルが展開されている。

■2015年九州ロードスターカップ日程 ●第3戦=7月19日 / マツダファン九州ミーティング ●第4戦=10月11日 / ゴールドカップ第4戦 ●第5戦=11月15日 / ゴールドカップ第5戦 ※会場はオートポリス・サーキット (大分県) <http://roadster-cup.jp/>



5月5日の「オールドナウ」は、筑波サーキットが一年に一番賑わう日と言っても過言ではない。家族連れの来場も多く、イベントも盛りだくさん。

第2戦でもトップチェッカー。堤選手はNC1シリーズで、一方の梅田選手はNC2シリーズなので、レースごとの賞典は別々だ。梅田選手はSUGOも筑波もNC2シリーズに限れば優勝だが、総合では2番手に甘んじることに。前述したように、昨年から年間チャンピオンはNC1 / 2合同になったため、総合の順位でも激しい争いが展開されている。

そして第3戦の岡山でドラマが起きた。ここはコースレイアウトでNC2が有利と言われるなか、梅田選手が予選でポールを獲得。堤選手が2番手に入ったものの、3番手以降はNC2勢が続いた。決勝では梅田選手が逃げ切り、同じチームテラモスの鎌倉裕貴選手が堤選手を終盤に抜きさって2位入賞。堤選手はまさかの総合3位フィニッシュとなった。

なおNBシリーズは09年以来的タイトルを狙う岡澤清英選手が現在リーダーだが、昨年ランキング2位の岡本選手も逆転の可能性をもつ。

PART3 富士チャンピオンレースシリーズ

日本を代表するサーキット、富士スピードウェイにはNAからNCまでのロードスターが集結。
現役最古参のN1レースからNA1600、ナンバー付きのロードスターカップまで多士済々だ。

ROUND1 ~ NA6からNB8まで3クラス合同 ~

■2015年富士チャンピオンシリーズ日程
第4戦=8月29~30日(RSC/N1/NA1600)
第5戦=10月31~11月1日(RSC/N1)
第6戦=12月5日(NA1600のみ)
※会場は富士スピードウェイ(静岡県)
<http://www.fsw.tv>

ロードスターカップNA6で開幕2連勝中の7号車・茂木文明選手。軽量ボディを利用して、排気量の大きいNA8やNB8の前を走ることも多い「テンロク・マイスター」だ。

3世代のロードスターが 日本一の直線に集う



~ N1は現役最古参のレーシングカー ~

ROUND2

先頭はカーメイクコーンズ勢の24号車・田辺良輔選手。予選でポール獲得の経験はあるが、決勝は2位が最上位。念願の初優勝まではあと一歩だ。



ROUND3 ~ NCは86/BRZのチューンドと混走 ~

今年の第3戦はあいにくの雨。ロードスターカップNCは86/BRZのチューニングカーで争う「8ビート」、さらにデミオとの混走で開催されている。

このライバルたちの戦いが見逃せない



NCチャレンジクラスは18号車・らんまん選手(右)、71号車・登坂紀選手(中)が20ポイントで並び、70号車・内海利明選手(左)が15ポイントで追う三つ巴に。

約1.5kmの直線で味わう
スリップストリームの魅力

富士スピードウェイで一度レースの魅力にはまると、その中毒症状から抜け出すのはかなり難しい。その理由はもちろん、あのホームストレートにある。どこよりもアクセル全開時間が長く、さらに先行車の切り裂いた空気の壁(スリップストリーム)を利用しての頭脳バトルが楽しめる。多くのロードスターフリークたちも、例外ではない。

レース名称は富士チャンピオンレースシリーズ(以下富士チャン)。以前は富士フレッシュマンレースとも呼んでいたが、1998年以降は富士チャンの名前に戻っている。ここ数年は年6回開催されているが、各シリーズは年間4戦のみ。観戦の際には、見たいシリーズが行われるか十分にチェックを。

2015年シーズンは4月18~19日に第1戦が行われ、ロードスター関連もすべてここで開幕。N1レースでカーメイクコーンズ勢が2度目の表彰台独占を果たして、一昨年の最終戦からの連勝記録も更新。ロードスターカップ(RSC)のNA/NBの3クラスも、実力者が上位を占める展開となった。

一方、RSCのNCはチャレンジ/オープン両クラスとも前年王者が不在だった。パティレース車両も参加できるチャレンジクラスはらんまん選手が念願の初優勝。より改造範囲の広いオープンクラスは、一



クラスは違っても常に真っ向勝負



#1 山形卓さん (RSC・NA8) & #11 戸田裕一さん (RSC・NB8)

山形選手(右)はNA8クラス、戸田選手(左)はNB8クラスと別々なのだが、総合首位の座を賭けたこのふたりのバトルは恒例となった観がある。昨シーズンから今年の間までは山形選手の優勢が続いていた。しかし第2戦では予選・決勝ともに戸田選手が「やっと勝てました」とリベンジ。



この2台はラインの違いにも注目だ



#64 芝本 淳さん & #8 菊池 聡さん (RSC・NCオープン)

ロードスターカップNCのオープンクラスを戦う芝本選手(中)はフルエアロ、菊池選手(左)は逆に完全ノーマルボディのために、コーナーでのラインが交錯すること。第2戦では芝本選手が痛恨のノーポイントとなったが、このふたりの戦いは後半も続く。ボディウムの右は16号車の横山護選手。



常勝コーンズ勢のリベンジなるか?



#1 大野俊哉さん & #8 福永健二さん (N1)

昨年は3勝して初のチャンピオンに輝いた大野選手(左)。今年も開幕戦を制し、第2戦では2位。ポイントではリードしている。福永選手(中)はニューマシン製作のため開幕戦を欠場したが、第2選では早速その威力を発揮。43号車の大井正伸選手(右)も一昨年第3戦以来の優勝を狙っている。

JMRC TOHOKU ROADSTER CUP
チャレンジングなSUGOでのバトル

東北ロードスターカップは昨年からスタート。富士チャンのロードスターカップのマシンが、そのまま出場可能というユーザー目線のレギュレーションを採用している。仙台ハイランドが閉鎖されたため、今年の間開催コースはSUGOのみ。しかしながら高低差が約70mという攻めがいのあるコースだ。

■2015年JMRC東北ロードスターカップ日程
●第4戦=9月6日 / SUGOチャンピオンカップレース
●第5戦=10月25日 / SUGOチャンピオンカップレース
※会場はスポーツランドSUGO (宮城県)
<http://roadster-cup.smack-one.com/>

VOICE of PROFESSIONALS **富士チャンはプロショップの腕の見せ所なのだ**

富士チャンピオンレースはドライバーだけでなく、チューナーたちの戦いの場でもある。とくにロードスターカップはエンジンから足まわり、空力まで含めたトータルでの実力が問われるフィールドだと言える。

 カーメイクコーンズ 渡辺富男代表 「今年は開幕戦で久しぶりに表彰台独占ができてよかったけど、第2戦は残念でした。でも、これがレースっていうこと」	 ジョイファスト 伊佐治孝司代表 「昨年はNA6とNB8でタイトルが取れました。今年はNCの2クラスも可能性ありなので、サポートしていきたいです」	 ガレージi 駒場 勇代表 「今年はドライバーの都合もあり、あまり参戦できていません。クルマは仕上がりがいいので、近い内に暴れたいです」	 ケンオート 小原健一代表 「昨年は全勝でチャンピオンでしたが、今年のNA8はまだまだ煮詰めが足りていないです。東北カップにもぜひ参戦を」	 ガレージベリー 中根 聡代表 「富士チャンのエアロパーツなら、どこにも負けたくないと思っています。NDでもレースが開催されるといいですね」
--	--	---	--	---

OKAYAMA CHALLENGE CUP RACE
スプリントと耐久を交互に開催中

岡山チャレンジカップでは1991年からN1レースが開催されている。最近では年間5戦のうち、2戦を2時間のミニ耐久としているのがユニークだ。スプリントの参加台数は減少傾向だが、耐久には卒業生たちも戻ってくる。昨年は近藤善嗣選手が57ポイントでチャンピオンに輝いた。

■2015年岡山チャレンジカップレースシリーズ日程
●第3戦=7月26日
●第4戦=10月11日 (2時間耐久)
●第5戦=11月29日 ※会場は岡山国際サーキット (岡山県)
<http://www.okayama-international-circuit.jp/>

NA1600 RACE CARS **少数精鋭の2台がトヨタ4A-G勢とバトル**

自然吸気の1.6L 4気筒エンジン搭載車で争われるシリーズ。燃料供給をキャブレターにすることでイコールコンディションを狙う。現在はトヨタ4A-G搭載車とNA/NBロードスターの一騎打ち状態だが、5バルブのトヨタ勢が優勢だ。

昨年のチャンピオンの芝本選手が2年ぶりに表彰台の頂点に立った。富士チャン第2戦は5月16、17日の週末に開催。ここではN1レースで事件が起こった。福永選手が組み上がったばかりのニューマシンで今季初参戦。予選から好調でポールを獲得し、決勝でも前年王者の大野選手を従えて堂々のトップチェッカー。3位に大井選手、4位にも安達陽平選手と続き、コーンズ勢の連勝記録は6でストップした。

同じ週末のRSCのNA/NB混走レースは、いずれも開幕戦のウイナーが2連勝と順当な結果に。ただし、全3クラスともランキング2位の選手が自力逆転の可能性を残している。予断は禁物だ。

そして第3戦となった6月20、21日にはRSCのNCの2戦目が行われ、チャレンジクラスは前年王者の登坂選手、オープンクラスは菊池選手が今季初優勝。これでシリーズは一気に混戦模様となった。

クロスメンバーのアライメント点検

サーキットユーザーにとってホイールアライメント調整は基本だが、クロスメンバーのアライメントが狂ったままだと性能が出しきれない。一体、それはどういうことなのか? 測定と調整を行ってみた。

ホイールアライメントの調整は、サーキットの走り極める人にとっても、高速道路やワインディングを快適に楽しく走るためにも非常に有効なメンテナンスのひとつ。走りにこれといった味付けを求めなくても、タイヤの偏摩耗が出てきてアライメント調整を行

ホイールアライメントの調整だけでは不足!?

それはドライバーのスキルの問題だろうということで、あまり気にしていなかったのだが、右リアのアップアームのブッシュだけが変形していて、早期に摩耗するという特異な現象も出ていた。

今回登場する筆者とロードスターもそんなケースである。筑波サーキットで行われているパーティーレースに参加していて、アライメント調整はレースシーズンごとに実施しており、その数値には問題がないのだが、ブレーキング時のリアの接地感の不安定さや左コーナーのリア限界が右より低く感じることが多かった。

ったというユーザーもいるだろう。その有効性は広く知られているところだと思いが、アライメント調整をしても思いどおりのセッティングにならなかったと感じた人もいるかもしれない。



サスの能力を活かし切り最速を狙う パーティーレースⅡ仕様NB6

レポート: 高山則政 (11号車ドライバー)



筑波サーキットを中心に開催されるパーティーレースⅡの2010、2014年NBクラスシリーズチャンピオン。2014年に樹立したコースレコードを今秋の最終戦で更新すべく、マシンを仕立て直す。

今回の着目点

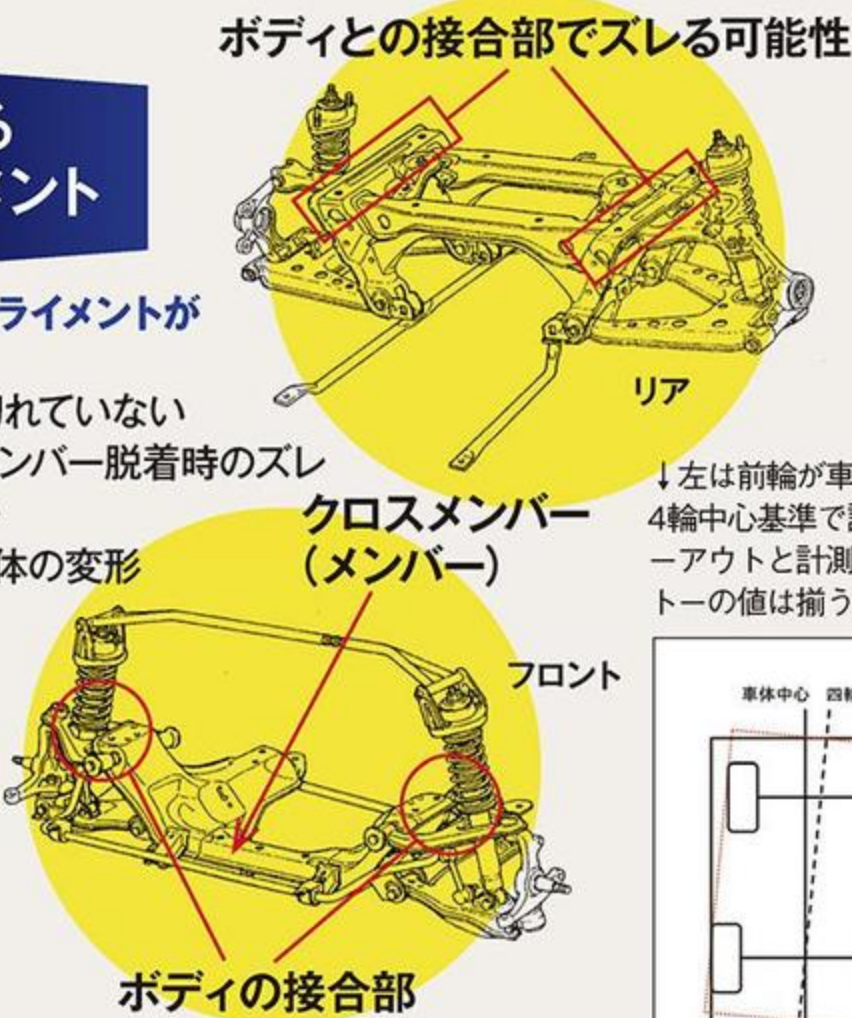
4輪アライメントの中心がボディの中心にあるとは限らない

知られざる 第3のアライメント

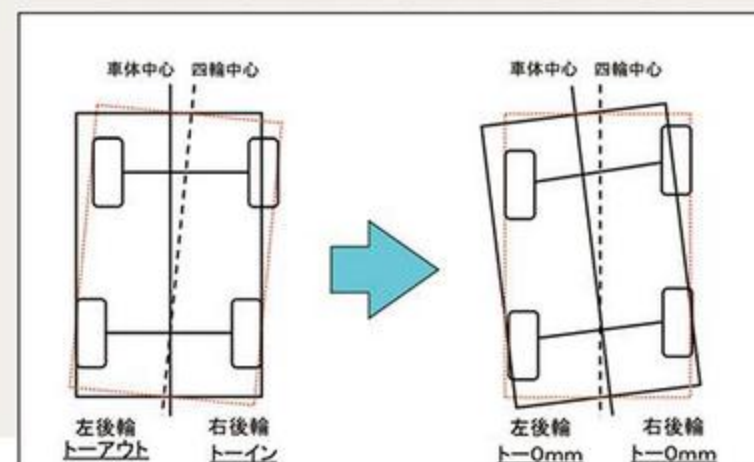
クロスメンバーのアライメントがズれる理由

- 生産時に合わせ切れていない
- 整備でのクロスメンバー脱着時のズレ
- 事故修理後のズレ
- クロスメンバー自体の変形

右図はNBのサスペンションだが、サスペンションアームすべてがクロスメンバーに装着される。クロスメンバーの上面がボディの骨格部と連結されるのだが、この部分の位置は厳密には管理されないことが多い。

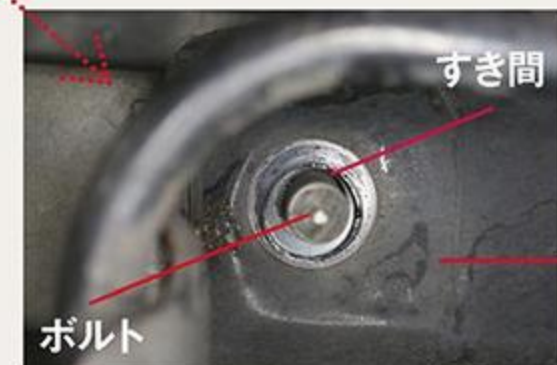


↓左は前輪が車体中心に対して右にズれている例。これを4輪中心基準で計測すると右リアがトーイン、左リアをトーアウトと計測される場合がある。修正すると、リア左右トーの値は揃うが、ボディが斜めに進む状況となる。



車両はカニ走り状態

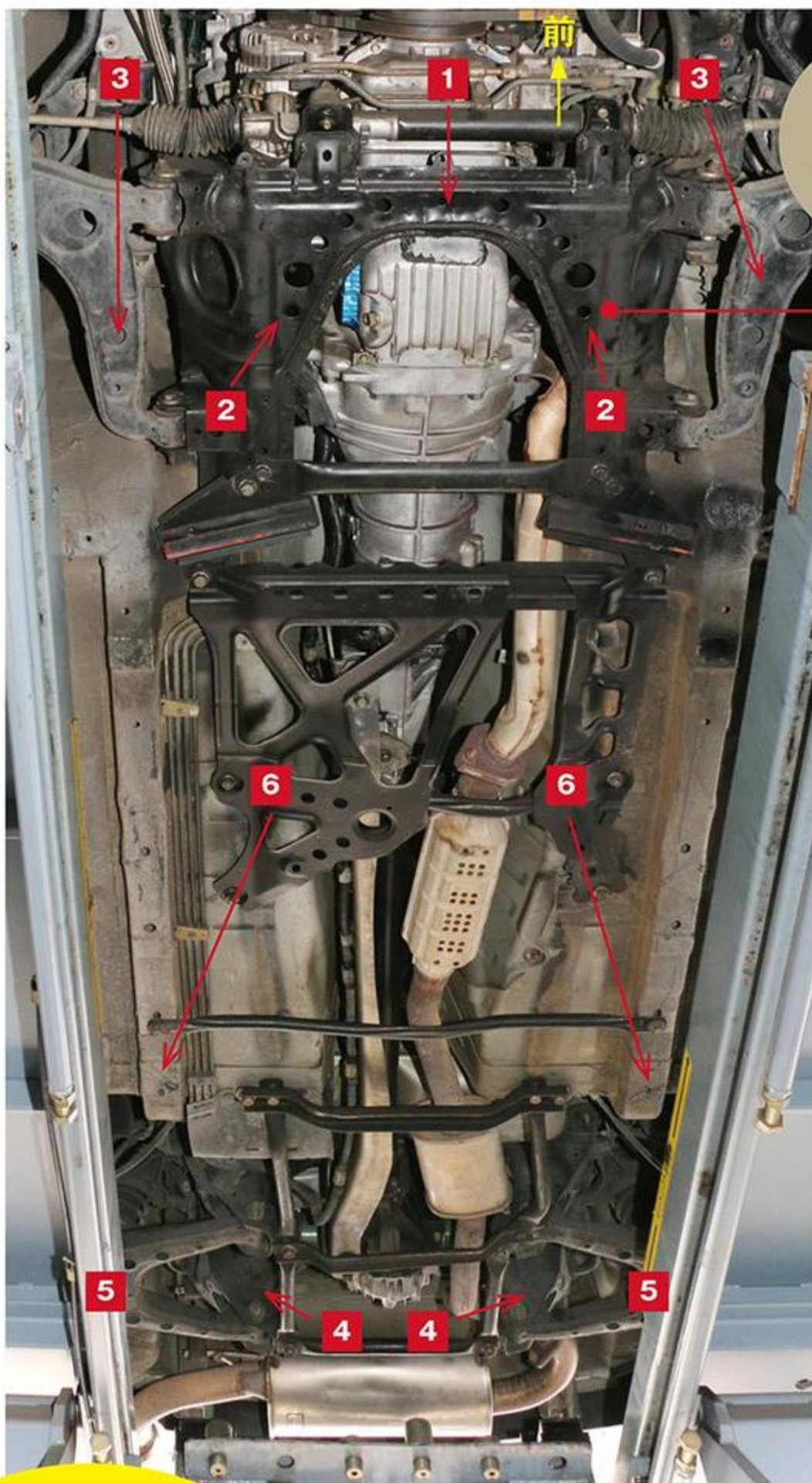
一般的なホイールアライメント計測は、4輪のホイール位置を基準として測定していてボディとの関連は考慮されていない。そのため、前後車輪の位置がズれていると、ボディが斜めに進んでいくドッグランを起こす。ロードスターのサスペンションアームはクロスメンバーに取り付けられ、クロスメンバーはボルトでボディに取り付けられるが、ここにはボルト穴とボルトの間のすき間があり、ズレの原因となる。



クロスメンバー

クロスメンバーの取り付け部のナットをひとつ外してみると、ボディ骨格から突き出しているボルトとメンバーの穴の中心が合っていないのがわかる。ここに個体差が起こりやすい。

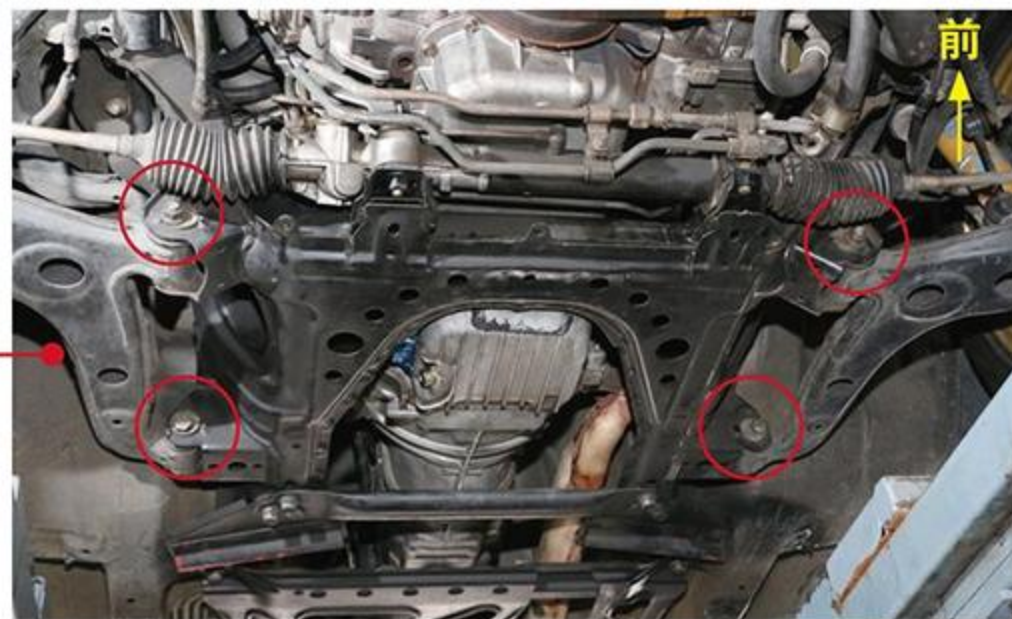
※クロスメンバー (通称:メンバー) は、メーカーによりサスペンションメンバー、サブフレームなど、呼び名が色々あります。



今回行うアライメントのポイントをチェック。**1**フロント・クロスメンバー **2**クロスメンバーにある基準穴(二例) **3**サスペンションアーム **4**リア・クロスメンバー **5**リアサスペンションアーム **6**ボディフレーム上の基準穴。この基準穴はいくつもあがるが、測定内容に応じて最適な部分を利用する。

11号車の現状は...

アライメントの数値が良くてもダメ ホイールアライメント調整 ボルトの向きがバラバラ



右前

左右で比較

左前



右後

左右で比較

左後



4輪アライメント調整は毎年1回以上実施していて、通算では20回程度になると思われるが、アライメント調整用の偏心カムの向きを左右で比較すると、どれもバラバラになっている。筆者はテスター上の数値が合っていれば問題ないことだと考えていたが、サスペンションの動き方を少しでも考えれば、まったくの見当違いなのがある。

今回の
インストラクター
紹介

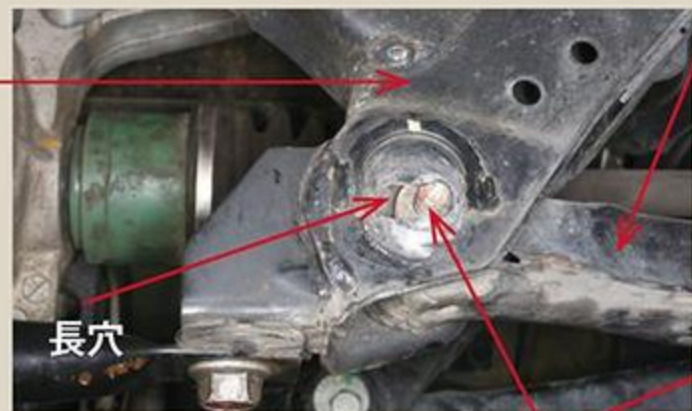


(株)バンザイ 営業情報企画部
成田康晴さん

バンザイは、整備工場や車検場などあらゆる整備機器の総合商社。成田さんは、アライメントテスターやホイールバランスなど、足まわり系をメインに担当し講師も務める。

クロスメンバーのズレをサス側で補正するのは間違い!

クロスメンバー



長穴

調整ボルト

サスペンションアーム

偏心カム
(調整ボルトと
一体で回る)



フロント・トール以外のアライメント調整では、ロアアーム取り付け部のボルトを横にスライドさせるが、サスペンションの支点位置をずらすため、ジオメトリ変化を伴う。つまり左右差があると、サスの上下動によるアライメント変化特性が不均等になる。

調整ボルトの向きが 左右対称ではなかった

この11号車にはホイールアライメントだけで解決できない問題がありそうだと考えさせるキッカケとなったのが、一昨年に起きたクラッシュの修復後である。フロントを大破したが無事修復しアライメントも調整して、走りも元のレベルになっていた。いい意味でも悪い意味でも同じ特性が残っており、まだまだレベルアップする余地があると感じていた。

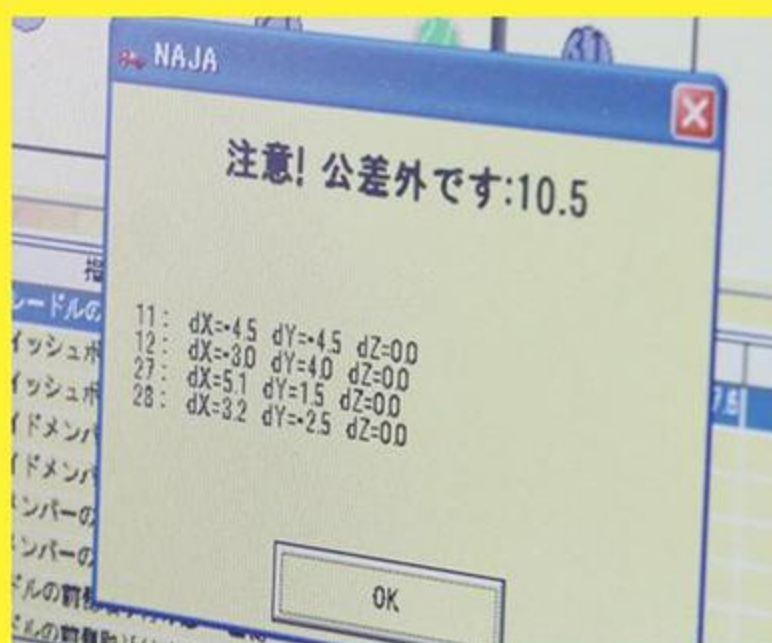
そんな折、(株)バンザイの成田さんに、ホイールアライメント以前のボディやクロスメンバーも含めたトータル・アライメントの重要性を伺い、思い当たるフシが多いため、提携の整備工場で診断してもらった。

まず指摘されたのが、アライメント調整ボルトの左右差。これまでにホイールアライメントテスターの数値さえええれば良いと思っていたが、これが大きな間違い。

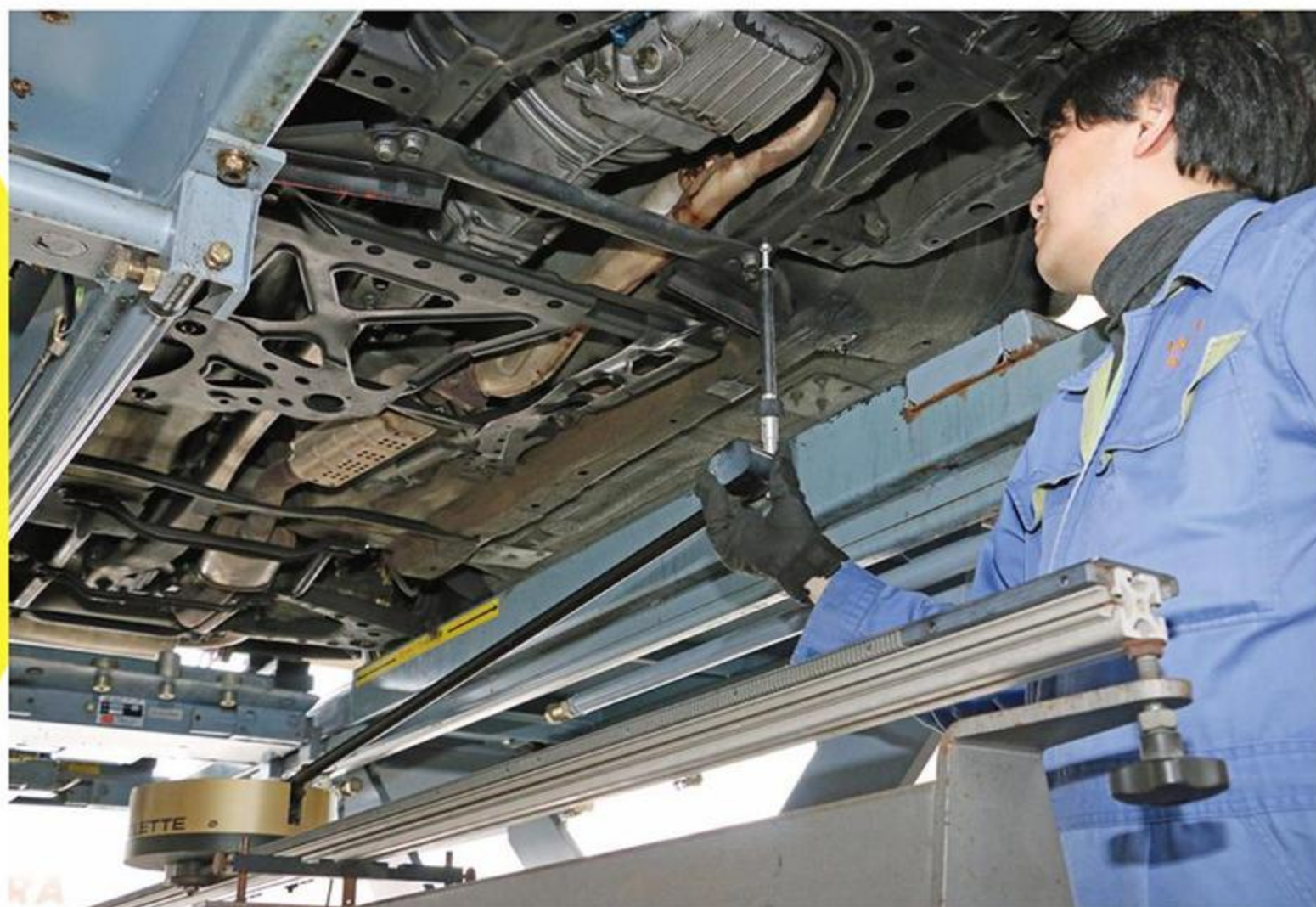
ロードスターのアライメント調整はロアアームの支点を動かして行うが、こうするとアップアームの支点との位置関係が変わる。それはジオメトリが変わることの意味する。具体的には、サスペンションの上下動に伴うキャンバークラッシュ、フロントはキャスターも含めた動特性が変わるのだ。それ自体は構造上仕方がないが、左右差が発生することがマズイのだ。

実際に
測ってみると

リアのクロスメンバーが斜めになっていた!

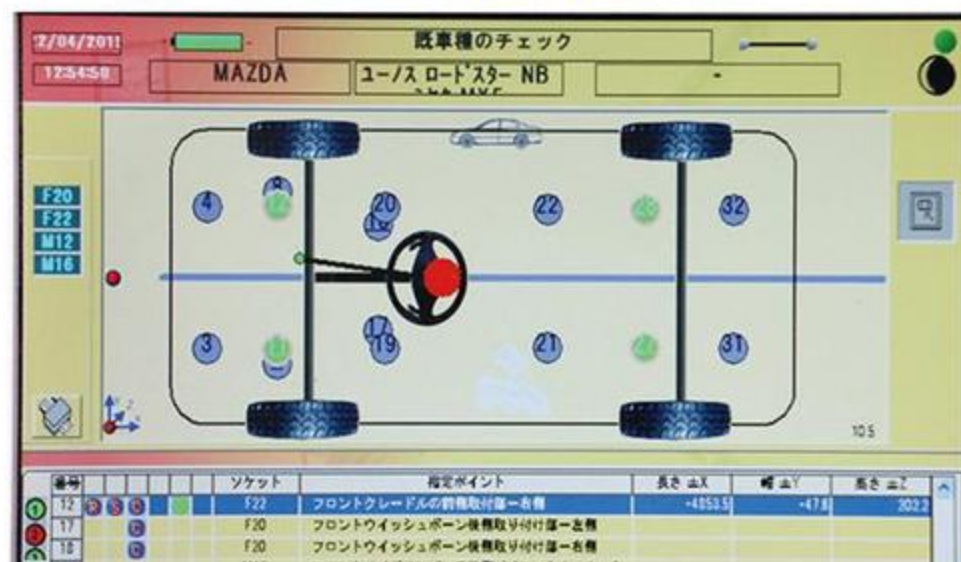


ボディ寸法計測ソフトの画面に、「許容範囲を超えた寸法差がある」との表示が……。これは指定の計測点にアンダーコート（防錆処理）の厚みも含めた高さが含まれたことも一因で、正常範囲と判断した。計測器の精度が非常に高いため、判定もシビアなのだ。



フレーム修正で使われる3次元ボディ計測器を使用して、ボディの基準穴からクロスメンバーの位置を調べると、驚きの数値が!

ボディの基準位置は正常と判断



ボディ寸法計測ソフトに表示されたアンダーフロアの測定ポイントは12カ所あるが、ボディのフレーム修正を行うことを想定しているので、分解して測る部分もある。今回は6カ所を計測している。



クロスメンバー基準穴

ボディ側の寸法が入力された後に、クロスメンバーの位置を計測。写真はリア・クロスメンバー右側の基準穴の計測で、左側も同様に測る。



クロスメンバー固定ボルト位置

クロスメンバーの取り付けボルトも重要なボディ基準位置である。写真はリアでの作業だが、専用のアタッチメントを介して測定する。



ボディ基準穴

ボディ計測器にはロードスターのボディデータも入っているので指定のボディ基準位置で測定し、実際のボディ寸法値を入力する。

ツール解説

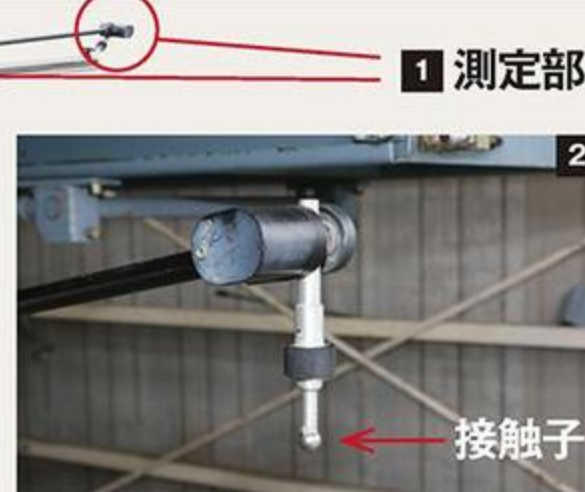
3次元ボディ計測器でボディ中心から位置測定



①測定ユニットはお掃除ロボットのような形状で、台上のレールをスライドしながら移動量を計測。②アームの先端に自由に動く接触子があり、ここを当てると位置が入力される。③前後、左右、上下の3軸で計測。④パソコンで位置関係がわかる。⑤各種アタッチメント。ボルトやナットがあっても計測可能。

ボディ寸法計測で使ったのは、事故車などのフレーム修正を高精度で行うための3次元ボディ計測器。欧州車メーカーの指定を数多く取得しているセレット社の「ナジャ」という3次元車体計測装置を使用。クルマの下に設置して接触子を測りたい場所に当てるだけで、各部の立体的な位置関係を早く正確に把握できる。

詳しい機器情報は(株)バンザイのHPで。http://www.banzai.co.jp/



① 測定部

② 接触子



③



⑤



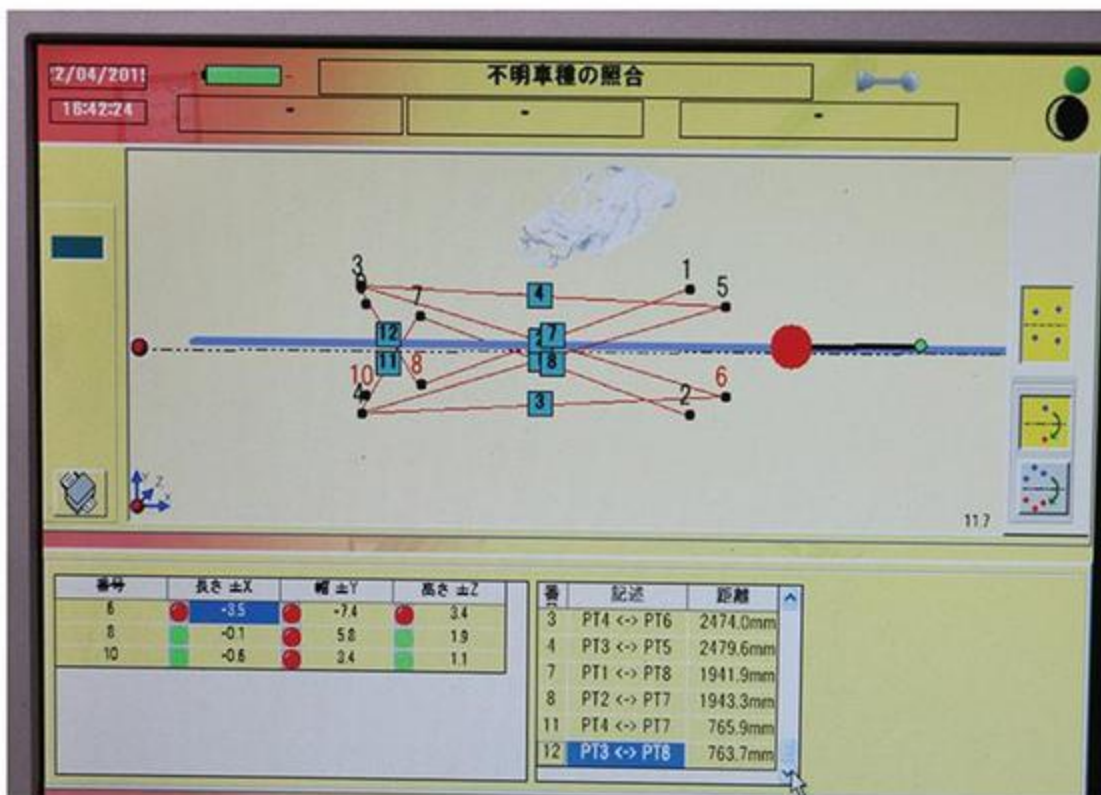
④

アライメント調整 カムも摩耗する

アライメント調整を頻繁にしたため、ナット側の偏心カムはかみ合わせ部の突起が摩滅した。こうなると、ボルトが斜めになって正確な調整ができないし、ブッシュが変形するなどの悪影響が出る。今回はすべて新品に交換。



対角線で左右を比較するとズレが明確に!



写真のパソコン画面は、右とは測定モードが違い、ボディやクロスメンバーの位置関係だけを計測するモード。青い線が測定器のレール位置。ボディとクロスメンバーの基準線をインプットし、2点間の距離を前後や対角線形式で比較すると、クロスメンバーの位置ズレがよくわかる。このクルマではリア側が斜めと判定。

クロスメンバーのアライメントを合わせる



わずかにズレた跡

測定データをもとにリアのクロスメンバーをずらす。新車時から外したことがないので、ボルトやナットの固着がハンパないものだった。調整は取り付け部の穴の範囲で行うが、調整機構はないため、大型のバーで少しずつ動かす。今回は、クロスメンバーの右側を2mmほど後ろにずらしつつ、クロスメンバー中心線をボディ中心と一致させた。

クロスメンバーのズレは ホイールで拡大される

112ページの図にあるように、ロードスターのサスペンションアームはクロスメンバーというサブの骨格に装着されている。このクロスメンバーには、ボルト穴があるが、ボディへの組み付け性を確保するため、ボルトの太さより大きめにされている。どの位大きいかというと、一般的には4mm程。NBも他車と同等のようだ。クロスメンバーを取り付ける際に、ボディとのアライメントを規定すればいいのだが、手間が掛かるため一部の高級車で行っていない。この時のバラツキがクルマの個体差となって残り、それは

ホイールアライメントを調整すると 調整ボルトは左右対称になった



いい機会なので、調整部の偏心カムやボルトはすべて交換してホイールアライメントを再調整。調整でボルトを回すときは、レンチを2本使いナット側と一緒に回して、ふたつの偏心カムの位置を平行に保つ。



調整前のリアの偏心カムは左右が目盛りが同じ向きで、//な感じ。調整後には∧となり、左右の向きが対称になった。アライメントの数値は一緒でも内容がまったく違うのだ。この後、前側も調整したところ同様にカムの向きが揃った。

ホイールアライメントの調整で吸寄せざるを得ない。クロスメンバー単体のズレは大きくても2〜3mmだが、ボディの中心側にあるため、ホイール側では拡大されて無視できない量になる。ちょっと考えれば、ホイールアライメントの調整部だって、1mm以下の微妙な動きで調整しているのだから当然なのだ。それほど重要なのがボディとクロスメンバーのアライメント。本来ならホイールアライメント調整前に確認しておくべきだが、測りやすく調整部もないので、見過ごされることが多いのが現状だろう。必ずしも狂っているとは言えないが、合っているか確認することが基本作業として重要なのだ。

簡易的には、トラムゲージと呼ばれるボディ寸法測定用のメジャ―で測ることができる(112ページ上の写真)。正確に計測し分析を効率よく行うには、3次元元ディ計測器を使うのが有効だ。11号車は、この3次元計測器で測ったが、リア側クロスメンバーがズレていることがわかった。メンバー位置を修正してからアライメントを調整すると、リアの調整カム位置はもちろん、フロントまで左右対称になった。走りは、フルブレーキでのリアの接地感がかなり増したので、コーナー進入時のリアの唐突な振り出しが収まっていた。事故後の修理が原因ではなく、元々リアのズレが大きな個体だったと思われる。

ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

新型ロードスターの専用タイヤに「ADVAN Sport V105」が選ばれた理由、生み出した思い

ボディサイズ、エンジン排気量とダウンサイジングした新型ロードスターは、タイヤもダウンサイズしているのはご存じの通り。しかし、そのタイヤはドイツの高級車が純正採用することでも知られる「ADVAN Sport V105」という重厚なイメージのある銘柄となっている。はたして、マツダがADVAN Sportを選んだ理由とは…ADVANを生み出す横浜ゴムのエンジニアを直撃した

ADVAN Sport V105を生み出し、マッチさせた

今回、本誌の願いを聞き入れてくれた横浜ゴムのご厚意により、同社の研究開発センター、「RADIC」を訪れ、NDロードスターのタイヤに関わる二人のキーマンにインタビューを行うことができた。国産車のOE(新車装着)タイヤとして「ADVAN Sport V105」が選ばれたのは初めてという。リプレース(一般市販)タイヤとの違いや、ロードスターのタイヤ選び全般につながる話など充実したインタビューとなった。



インタビューにご対応いただいたのは、OEタイヤ担当エンジニアの森田謙一氏(左)とADVAN Sport V105の開発を担当する川瀬博也氏(右)という二人のリーダーだ。

市販タイヤのようだが、じつはOE専用

あらためて説明するまでもないが、4代目ロードスターの国内向けモデルに関していえば、タイヤは195/50R16のワンサイズ設定となっている。ボディが軽量化されたのだからタイヤサイズが細くなるのは自然なことだが、その銘柄が「ADVAN Sport V105」となっているのはロードスターファンのみならず、クルマ業界に長く関わっている層にとってはニュースだ。ポルシェやメルセデスでのOE実績はあるが、国産車に採用されたのは初めてのことである。またロードスターに限らず、国産車のOEタイヤというのはOE専用パターンであったりすることが多く、市販モデルの商品名を(トレッドパターンも

含めて)そのまま使うことは珍しい。はたして自動車メーカーからタイヤメーカー(サプライヤー)へのオーダー段階で銘柄指定はあったのか。

「OEタイヤにおける、我々タイヤメーカーの役割というのは、自動車メーカーが設定した要求性能に対して、それを満たすというアプローチです。要求される内容は、グリップ、ノイズ、耐久性、重量など多岐にわたります。それら性能を満たした結果、「ADVAN」ブランドがマッチしたということですよ」と語るのは、OEタイヤの設計グループリーダーを務める森田謙一氏だ。

銘柄ブランドありきではなく、さまざまな要求を満たしたのが「ADVAN」だったわけだ。たしかに先代ロードスターでも、ADVANタイヤを履いていた。スポーツカーとしてディテールまでこだわる中で、タイヤの機能だけでなく、銘柄をも重視しているのがロードスターというモデルなのである。それにしても、OEタイヤとして市販モデルを納めるというのは珍しく思える。

「ADVANブランドの市販タイヤ『ADVAN Sport V105』という名前ですが、市販品をそのまま使っているわけではありません。リプレースには195/50R16はラインアップしていません。つまり、ロードスターのADVANタイヤは専用品なのです」と森田氏は意外な事実を教えてくださいました。

リプレースのトータル性能が高まったことで OEタイヤとして通用する実力を得た プロファイイルはロードスタター専用です

ADVAN Sport V105



ADVAN NEOVA AD08R



ADVANブランドに期待する運動性能はもちろん、プレミアムカーに組み合わせるときの快適性能も高次元でバランスさせるADVANのフラッグシップ。ボルシェ・パナメーラなどドイツ車のOEとしても知られている。

ADVANといえば「NEOVA(ネオバ)」とイメージするファンも少なくないだろう。切れ目なくつながった「ユニブロックショルダー」が印象的なパターンの最新作は「AD08R」とレーシングをイメージする名前を与えられた。

トレッドパターンには開発者のさまざまな思いが込められている。「アシンメトリー・ピッチ・パリエーション」もV105の特徴だ。



いまや国産オープンに ADVANは欠かせない

新しいロードスタターのOEタイヤ

として「ADVAN Sport V105(以下V105)」が選ばれたことも注目だが、ちょうど同じタイミングで登場したもう1台の国産オープン2シーター「ホンダ・S660」には同社の「ADVAN NEOVA AD08R」が採用されたことも記憶に新しい。その選定についてホンダのエンジニアは「なんと『ADVAN』を履かせたかった」とコメントをしていたことが印象的

だ。それほど「ADVAN」というのはスポーツカーにマッチしたブランドとして自動車メーカーから評価されている。

さて、前述のとおりロードスタターが履くV105はリプレースとしてはラインアップされていないサイズだ(じつはS660のネオバも同様)。つまり、パターンとしては市販タイヤでありながら、その設計はある意味でロードスタター専用といえる。

「195幅ながら、車重が1tを切る(グレードもある)ということもあって、タイヤにかかる荷重は低い傾

向になります。今回、サイズ的には新設計でしたから、ゼロベースで金型から作ることができました。そこで全体のプロファイイル(断面形状)をロードスタターに合わせて最適化しています。具体的には荷重の少ない状態で、しっかりと接地面積を稼げるようなプロファイイルとしているのです」と森田氏は説明する。

市販タイヤと同銘柄といっても195/50R16のV105は、ある意味でロードスタター専用に作り込まれたといえる。無論、その作り込みは実験室だけで行われたわけではなく、開発中のモデルに対する新しい

タイヤ第二設計部
設計2グループリーダー
森田謙一氏

1997年入社、現在40歳という森田謙一氏。2001年からタイヤ設計に従事する。現在の所属はOEタイヤを担うタイヤ第二設計部 設計2グループ リーダーを務める。



タイヤであるから、メーカー(マツダ)とタイヤメーカー(横浜ゴム)の合同評価も実施されたという。そのため試作されたタイヤ本数は四桁に及んだというのも驚きである。

ところでロードスタター用としては初代からOEタイヤを納める横浜ゴムだが、その傾向にはどこか共通点があるのだろうか。かつてはマツダ向けOEタイヤの開発も担当していたという川瀬博也氏にうかがった。「歴代ロードスタターのタイヤには『トレッドコンパウンドのグリップに頼らないタイヤ』を求められているという印象があります」。

歴史あるタイヤメーカーの凄さはタイヤだけではなかった!?

現在の本社所在地は東京・新橋だが、大正6年(1917年)の設立時には神奈川県・横浜市に本拠を置いていた。もともとは横浜電線製造(現在の古河電工)と米BFグッドリッチの合弁会社で、「ヨコハマ」のブランド名を使うようになったのは1937年から。

戦時中にはゼロ戦用タイヤも製造していた(今回の取材時、実際に貴重なタイヤを拝見することもできた)。ADVANブランドの誕生は1970年代、初代「ネオバ」は1995年に

生まれ、「ADVAN Sport」は2000年に誕生している。モータースポーツとの関わりも深く、国内レースでの活躍は言わずもがな。いまではWTCCのオフィシャルタイヤサプライヤーを務めるなど、グローバルにモータースポーツに欠かせないブランドとなっている。

横浜ゴムでは乗用車用、トラック用などさまざまなタイヤを製造するほか、ゴルファーにはなじみ深い、ゴルフ用品で知られる「PRGR(プロギア)」も同社のブランドである。



タイヤ開発には実際に試作したモデルを使った各種試験が欠かせない。シミュレーション機にかけデータを収集している。

横浜ゴムってどんな会社?



タイヤ第一設計部 設計1グループリーダー 川瀬博也氏
1990年入社、タイヤ設計に長く関わる川瀬博也氏はロードスター・オーナーでもあった。タイヤ第一設計部 設計1グループ グループリーダーだ。

スポーツ二辺倒ではない ADVANの進化

初代ロードスター（NA6）に乗っていたというオーナー経験もある川瀬氏の言葉はまだまだ続く。「タイヤが生み出すグリップに頼らないのはロードスターの伝統であり、今回のO.E.タイヤについても、コンパウンドによるグリップレベルはあえて落としています。その『ほどのレベル』がロードスターをノーマルで乗られる方にはマッチしているのだからとも感じています。じつは自分自身も初代ロードスターに乗っているときに当時の純正サイズ185/60R14から195/50R15へとインチアップしたことも

ありますが、タイヤを太くするだけではメーカーの考えるロードスターらしい持ち味をスポイルする面もあると実感したこともありました。」「軽量化、ダウンサイズしたとはいえ、タイヤサイズが小さくなるというのは珍しいと感じます。ですから、ロードスターらしさには、川瀬が言うようなマインドがあるのだろうと思います。ダウンサイズといえば、今回のO.E.タイヤでは軽量化への要求レベルも高いものがありました。先ほど言ったようにプロファイルを専用としたのは、そうした軽いタイヤを実現するための工夫でもあるのです」と森田氏が続ける。

「それにしても、市販のリプレースタイヤがロードスターに関しては初めてO.E.装着されたわけだが、その理由とは何だろうか。」「ADVANであることは求められましたが、必ずしもリプレースと同パターンにするという条件で開発したわけではありません。要求性能を満たすことが最優先事項であり、いろいろ検討した結果、『ADVAN Sport V105』の基本設計がフィットしたわけです」と森田氏。「ADVANはスポーツ走行に注力したブランド、というイメージが強いかもしれませんが、現在は違います。古くからのファンならばご存じでしょうが、かつて『AVS』というプレミアムブランドがありました。現在のADVANはそうしたプレミアムゾーンもカバーしていま

す」と川瀬氏は言う。

たしかに「ADVAN Sport V105」のパターンを見れば、排水性とドライ路面でのハンドリングを両立する「極太31+ストリートグループ」に加え、ノイズを低減する「サイレント・サイプ」と呼ばれる細かい切り込みも確認できる。

「旧モデルのADVAN Sport（V103）よりも操縦安定性は向上させながら、トレッドの接地幅は若干狭くなる設計です。接地面が少なければ、パターンノイズが抑えられます」と川瀬氏。

ADVANブランドの進化とロードスターのニーズが合致したこと、ADVAN Sport V105の新車装着につながった。

Manufacturer Interview

メーカーインタビュー



2009年から稼働しているタイヤ・テストセンター・アジアは、年間の気温変化が少ないタイに作られたテストコース。2013年の拡充によりタイヤを総合的に評価できるよう進化している。



「D-PARC」は茨城にある日本国内のテストコース。全長2593m、最大バンク角41度の周回路の内側に多くのコースが設けられる。



タイヤ由来のノイズ低減は、市場からのニーズが高まっている領域。サウンドテストによる知見が、新たな提案を生み出すのだ。

今回、インタビューを行った神奈川県・平塚にある研究開発センター「RADIC」（写真右下）のほか北海道の冬季用テストコース「T*MARY」など全国・全世界的に開発は行われる。写真右上は茨城県にあるテストコース「D-PARC」の長い直線を映したもの。なお、国内のタイヤ生産拠点は、三重県伊勢市、静岡県三島市、広島県尾道市、愛知県新城市に置かれている。写真左上はシーリング材などを開発している模様。ちなみに、横浜ゴムのシーリング材は「ハマタイト」ブランドで展開されている。写真左下はPRGRブランドのゴルフクラブをテストしている様子。こうしたスポーツ用品の開発・製造も平塚製造所にて行われている。



ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

群馬大学自動車部

部員数:約30名
本日のメンバー:16名

われら

大学自動車部



工学部100周年を迎えるという群馬大学、そこに自動車部あり
創立1949年というから66年の歴史を誇る部なのである
新入生もOBも一緒に楽しく活動中!

軽自動車の耐久レースに参戦 それも群馬らしく(?) ダート トラブルが多いがスキルが↑

群馬大学工学部のキャンパスがある桐生市は、なんでも織物の街なんだとか。そのため機械織りの機械製造が盛んで、そのための専門学校が工学部の成り立ち。だから大学設立100年ではなくても、工学部は100周年なのだ。その工学部の学生が集う自動車部には、ロードスター乗りが多い。「ジムカーナといった競技系の部ではなくて、あくまで個人で走行会に参加したりいじったりしています。ただ年に数回は軽自動車の耐久レースに出ています」と部長の澤さん。レース前になると部員で整備したりと、協力しあって作業を行っている。

その耐久レースはダート路のため、足が抜けたりするなど思わぬハプニングが起こる。ドライブシヤフトを39分で新品と交換したこともあるというから、レースメカ顔負けの実戦ぶり。
2015年には新入生も6名入ってきた。ただし1年生の間は前橋キャンパスに通うため、交流が少ないのがネック。そこでバーベキューといったイベントなどで、顔合わせの機会を持つようになっている。また春と秋に1回ずつ、走行会を主催している。春は日光、秋は本庄サーキットを貸し切りにして1日走る。この日はOBも参加して大いに盛り上がる。



刺激的なポスターの貼付は学校側から禁止とされているとか。手作り部室の壁面には先輩の指示(?)や、タイヤに貼り付けられたシールがベタッと。



ミッションがゴロゴロ転がっている部屋。建物自体は先輩が建てたもので、年数が経ったためここち補修が必要になっている箇所があるという。



タービンもご覧の状態。ちなみに部のクルマはレース終了後に搬送してもらっているのだが、まだ大学に引き上げていない。部品取り車は2台ほど放置。



エンジンの載せ替え作業も行えるようになってきている。この建物内にあっていちばん目立つのは液晶モニターでしょうか。もう少し片付けたまえ!



工学部
3年生
鈴木祐樹さん



スターレットを狙っていたが安いFRを父が見つけた!

父親がクルマの設計といった仕事に就いているため、幸いクルマへの理解が深い。「このNCは1年生のときに買ったんですが、最初はスターレットがいいかなって。でも父がいいのあったぞ、ってこれを見つけてきたんです。サーキットも走りたいんですけど、何しろ自分で買ったわけじゃないので(苦笑)。好き勝手やれないのも学生の身分ということで。父親のようにクルマの仕事に就きたいと思っている。

工学部
3年生
矢嶋智郎さん



クルマ好きのお母さんが乗っていたNCしかもMT!

機械科に属している矢嶋さんの親が、このロードスターに乗っていたという。父親かと思ったらなんと母親。「譲り受けて乗っています。送迎で乗せてもらってて、これ楽しいじゃないって思っていました。NCに乗りたかったときには、「ええ、これ私のなんだけどな〜」って反応でしたね(笑)」。それからシート交換してしまったので、お母さんが乗ると前が見づらくなってしまっている。



工学部
3年生
石澤星治さん

オートマに我慢できず買い換え!

となりの小林さん同様、ロード天で腕を磨く。「ホンダCR-ZのATに乗っていましたが、どうしてもマニュアルに乗りたくて。これがマニュアルだったらそのまま乗っていたかもしれないけど。親に乗り替えたいなんて言ったら大ブーイング(笑)」。クルマ好きの親を持つ部員が多いなか、あまり理解されず辛いところ。親のすねも、いつまでもかじってられないしね。



工学部
3年生
小林尚登さん

今しか乗れないとオープンを選択

ボンネットのダイノックシートは、先輩に手伝ってもらいながら貼ったもの。3月には日光サーキットで行われたジョイファスト主催の「ロード天0.5」に参加して、ドラテクを磨いていた。現在3年生なので、就職するか大学院に進むか進路を模索しているところ。工学部は院まで進む人も多いので、そうすると自動車部生活はさらに長く楽しめることになるのだ。

かなり手の入ったNBに乗る部員もいるのだが、取材日には参加することができなかった。情報や部品を共有することができる仲間が多いのはいいことだ。部活動にも力が入るといいものだ。



工学部
3年生
林辺彩人さん

NA、NBも候補にあったけど……

走行距離が少なく、価格もこなれていたことからNCを選択している。いっしょに見に行った親のほうに先に気に入っていた。「起床したら(親が乗っていて)クルマがないなんてこともありましたね。またタイミングベルトの交換がないのがいいですよ。10万km乗っても平気、って買ってから知ったんですけどね(笑)」。ちなみに親はNBの中古に乗っているそうだ。



工学部
3年生
丹治直昭さん

大事に乗る用とガンガン走る用!

ヴィヴィオは「走れるクルマ」として、先輩の知り合いから個人売買で手に入れた。マットブラックに自家塗装して、フロントには機械式のデフを入れてビュンビュン走っている。大排気量車をコーナーでカモるのが快感だ。一方カプチーノは親にお金を借りて買ったもの。「愛されて作られたクルマなんだってことを各部に感じますね」



工学部
3年生
福田浩平さん

親が乗っていたクルマを拝借しました

自動車部のメンバーは大半が機械科だが、福田さんは情報理工学部に所属している。「親が乗っていたインテグラをもらいました(笑)。父はお金をためて中古でNSX買ったんで。もともとダートラをやっていたようで、一度はタイプRに乗りたくて買った愛車。親の知り合いにももらったボンネットを取り付けています」



工学部
3年生
澤 佑さん

初めての愛車はGC8インプレッサ

「クルマのゲームで、小さいときからインプレッサを選んでいたので、自然と買うことになったというか(笑)。父がクルマ好きで、大学生、社会人になってもラリーをやっていたんです。なので、これに乗ることになっても反対されることはありませんでした」と部長。大学院に進むつもりなので、まだしばらく自動車部でクルマを楽しめる。



機械科
OB
高橋 淳さん

情報工学
OB
塚越貞光さん

卒業しても遊びに行けるのがいいね

取材日にはバーベキューを予定していたため、OBの姿も見られた。卒業後も付き合いがあるのは自動車部ならでは。ロードスターの小林さんのボンネットに、ダイノックを貼る手伝いをしたのが塚越さん。ご自身のヴィッツもカスタマイズしている。またVIP系で攻める高橋さん、ガレージに置いてあるマークIIはただいまタービン交換作業中。



工学部
2年生
宮岡尚広さん

人も乗せられるクルマをチョイス

「大学に入ったときから自動車部に所属しています。このスイフトスポーツが初めての愛車ですが、まだ何もいじっていません。遊びにも行きたいので人も乗れる車種を選びました。中古で状態もいいんですが、ボディカラーですぐに自分のだとバレちゃうのが……。住んでいるところまでバレちゃいましたね(笑)」



工学部
2年生
伊藤優大さん

将来的にはクルマの仕事に就きたい

親がインプレッサに乗っているので、借りて乗ってほしいや、と思っていたが、いざ愛車を持つと考えも変わってくる。それがクルマ好きというもの。「サーキットはまだ走ったことがありませんが、夏の走行会には出てみたいと思っています。大学に入ったときから自動車部に入ると決まっていた」と、ヤル気は十分の2年生。



自動車部員一丸となって臨む耐久レース。ただでさえ過酷なものだが、それがダートとなると予期せぬトラブルも。走るだけではなく、メカニックとしての仕事にも追われるのだ。

ガレージの片隅には 歴史が刻まれた アルバムも保存

自動車部員だけではなく、インプレッサでラリー参戦しているシヨップでも、いろいろと面倒を見もらっている。こうしたバックアップがあつてこそ、レースに参戦して楽しめる。

「浅間軽耐レースに出ています。年間5戦やっています」というこのレース、じつは昭和30年から行われていて、群馬県浅間高原の公道を使った歴史のあるレースだ。このレース参戦をメインにそれぞれのメンバーがクルマを好きに乗



レースに参戦している写真の中には、下の写真みたいにレッカーで持ち上げられているものも。イベントに参加したりガレージを建てたり、当時のクルマ遊び、おもしろそう。

なぜかガレージ内でピカピカに見えるのがこのモニター。車載画像など動画を見たりできる。それだけでもアルバムの中とは時代の変化を見てとれる。

ったりいじったりする。

先輩が作ったガレージには歴史を振り返ることができる、貴重なアルバムが残されている。見ると、コースアウトして崖から転げ落ちている写真もあるから驚き。今あるガレージを建て始めているものもあり、自動車部としての歴史の長さを感じずにはいられない。9月には大学祭が予定されているので、日程をチェックして遊びに行ってみては？ ロードスターの話で盛り上がるかもよ。



参加者募集

これまで長野の信州大学、静岡県の静岡大学、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

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！

メール：info@roadsterbros.com

HOT FAMILY

Roadster



父子(おやこ)で2台ずつロードスターを所有
いつの間にか増えていって……手放せないっ

軽井沢ミーティングで「取材希望」と声をかけてくれた朽名さんだが、よくよく話を聞けば……
なんと父とふたりしてロードスターを2台ずつ所有しているというではないか
そんなユニークなファミリーは個別に取材しない手はない!



クツナヒロユキ
朽名博由紀さん

バイク、クルマが若いころから好きだったとあって、ロードスターを手にしたとたん走りを楽しんでいる。最近仕事が多忙で乗れないことも多いが、時間を作って息子とツーリングすることもある。



クツナタカマサ
朽名崇真さん

軽井沢ミーティングに参加して、ケンオートのリアフレームエンドバー(アサヒ)を、父のぶんも購入する老行息子。誕生日プレゼントに、ロードスターのパーツを父に贈ったこともあるのだ。

愛知県の海沿いにある都市に暮らす朽名親子。撮影するにも、複数往復しないと4台も並べられない。なぜロードスターを複数台所有することになったのだろうか。

「友人がロードスターをいじって乗っていて、手放すことになってしまったんです。大事に乗ってくれる人に譲りたい、ということでも声がかかったんです」と父の博由紀さん。息子の崇真さんにとっては、免許を取ってすぐにロードスターが家にやってきたことに。その影響もあってか、

選択肢はロードスターになる。

結局、知り合いが手放す段になると、朽名さんに「乗ってくれない?」と声がかかるようになり、いつの間にか4台になっていた。しかもただ乗って楽しむだけでなく、パーツを取り付けたりDIYも満喫。親子の会話も弾み、年に1〜2回は「親子ツーリング」を行う。

自宅には仕事に使うトラックなどもあって、ロードスターを4台も駐車することはできない。しかし、近所のモーターズで駐車兼展示をしてくれている。乗り替えに行くなど近所をロードスターでうろうろするせいか、新型ロードスターを購入したご近所がいるというから、その影響力といったら!

効果のあるパーツはお互いに取り付けるなどして、愛車のカスタマイズには手を抜かない。純正パーツを調達するのは、懇意にしている近所のディーラー。そしてチューニング系となったらドロップヘッド(コクピット豊橋)へ持ち込むといった具合に、ロードスターいじりには最高の環境が整っている。それぞれ仕様の異なる4台なのだから、いろんなパーツを試してみるのもおもしろそう。愛着が湧きすぎて、もはや1台も手放すことはできない。

Son's NB8C

ほぼノーマルからモディファイしたことさらに愛情を注いだ1台なのだ

崇真さんご自慢の愛車で、積極的に走りを楽しんでいる。ガレージベリーのN-ZEROバンパーはアンダーパネル付き。加えて、クーラント交換のための穴開け加工をしている。リアバンパーもタイプNを装着したいところだが、予算がないのでこれから。ターボ用のクラッチはマルハのフライホイールを入れるなど、レスポンス向上を図っている。ミッションは10万7000km時に5万km弱のものに載せ替えている。峠がとても楽しい仕上がり。



運転席はレカロシートが入っているが、助手席はレカロもどきです。メーター、ステアリング、シフトノブなどとおりの交換。



エンジン、コンピュータはノーマルで、12万km走行しているが調子がいい。ミッションや駆動系に手を入れて、軽快さが味わるセッティングに仕上げた。



リアもエアロをまといたいところだが、この状態でもバランスの悪さを感じることはない。シートバックバーがアクセントになっている。



なぜか朽名家のロードスターはターボ仕様以外、マキシムのエキマニが入っていて、さらに「予備もある」状態だとか。製品のクオリティがお気に入り。



通勤のために快適に走りたいとミュレンのシートを新品で装着した。ステアリングはやっぱりナルディ、ノブは握るタイプが好み。



ケンオートの「一体can」を取り付けている。効果が高いので、所有しているロードスターの大半に用いているアイテム。



サスペンションはテインのモノスポーツで、モノフレックスから交換した。走行フィールドに合わせて減衰を変更している。



「クラフトスクエアのドアミラーは、今度クリアを吹き直そうと思っています」。クリアの樹脂が曇ってしまうのは、カーボン製品の宿命だ。



マフラーはレガリスRでほどよいサウンドと見た目が気に入っている。プレッシャーなどを使って補強系にも手が入っている。



リアのクリアテールは、開店になった用品店からドロップヘッドの枡形社長に入手してもらった。シルバーによく似合う。



レイズCE28を選択、サイズは6.5J×15インチ、インセットは+35mmだ。キャリパーはオーバーホール時に塗装してもらったもの。



Son's NA8C

気負わずリラックスして乗ることができるあまりいじらない「通勤仕様車」

ロードスターもいじって車高が下がったりすると、何かと気を使うようになる。また大事にすればするほどその傾向は高まる。そこで通勤に使えるNAが欲しくなり購入。通勤仕様とはいえ、ノーマルのままで乗ることはできないようで、ちょこちょこパーツが交換されている。「シートもNB純正が付いていましたが、ミュレンの新品を買いました」と、クルマを安く手に入れてもその後にかとお金がかかることになっている。



マフラーは購入したときから替わっていた。土地柄、塩害が心配される場所だが、海沿いよりはまだまだマシなほうだとか。



Father's NA8C

パワーが魅力の後付けターボモデル
「まだ息子には運転させません！」

父・博由紀さんの友人が乗っていたのだが、手放すことになり「乗らない？」と声がかかって朽名家にやってきたロードスター第1号。後付けターボが装着されている。友人が大切にしていたこともあって、「これには乗るな」と息子に言っている。崇真さんも「恐れ多いっす」と言いながら、意地になって仕上げたのが愛車のNB。ちなみに4台ともにハードトップがそれぞれ用意されている。置く場所を確保するだけでもタイヘンそうだ。



ホイールはなつかしのタケチプロジェクト「スプリントハート」のコンペティションだ。「これ、わかってくれる人いないんだよね」と父。

父所有の2台はどちらもチェッカー柄のフロアマットを使っている。ターボ車のシートはBRIDEを使う。



RS-R製のワンオフなのか、けっこうな爆音を奏でるマフラー。抜けもよさそうなレイアウトを採用している。



HKSのタービンをキットが組み込まれている。平成5年式だがパワフルな走りを楽しめる。この1号機がやってきたのが6年前のことだ。



Father's NA8C

エンジンやキャリパーを
オーバーホールしたりフレッシュカー

走行距離が16万kmを超えていたこともあって、オーナーが手放す際に悩んでいたという。「下取りといっても距離いってるんで、値が付かないような状態だったから」と朽名家にやってきた。エンジン、キャリパーのオーバーホールを行い、テインのストリートフレックスを入れるなど手を加えた。ボンネットや内装にカーボンを使って、今風の仕上がりに。4台とも手が入っているので、いったいどれだけパーツが必要になるんだか。

センターコンソールをカーボン調のまもっている。父は丸型のシフトノブが好みなので、2台ともに丸いタイプを取り付けている。息子はスティックタイプ。



じつは割り箸を
ボンピンに流用



ダクトを自作で付け足すなどして、ボンネットピンの位置がずれたため割り箸(黒く塗った)を追加でセットする。ほどよい硬度!



メインのメーターはカスタマイズを行う。ダッシュにはムーンアイズの輸出用アイテムをお取り寄せしてセットしている。



朽名家の4台あるロードスターは、すべてラジエーターを交換し、KURE DUALUB(オイル潤滑剤)を使っている。



ユーロテールが入っていて、マフラーはアイスタイリング+HKSのコラボ製品。見た目、音ともにほどよいのがお気に入り。



シートはNB純正を使う。戻せよくホルダー性があった方がいいです。見た目にも違和感がないし、古さを感じさせない。



エンジンはすでにオーバーホールがすすんでいるので、快適にドライブできる。クイックシフトが入っていて、キビキビ感も楽しめる1台なのだ。

ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

MONITOR PRESENT



杉山洋右さん

クルマ好きな仲間にも体感してもらいました。“こんなに小さな部品でこんなに変わる？”とみんな様に驚いていました。

ケンオート/体Can

ウワサには聞いたが初の補強にドキドキ

ドアウエッジの代わりに装着するので、取り付けだけなら数分で完了。ただ、というの、説明書にもあるけど、ドアが開かなくなったためです(汗)。しかし、駐車場から車道へ出ようと段差を超えただけで変化を感じました。車体がよじれていたのがなくなり、「こんなに変わるんだ、すごい！」と言いたいです、ドアが開かないようではダメですね……(笑)。

説明書とおり、微調整するため、アタリの強い部分を削りました。ドアを無理矢理開閉し、「体CAN」に傷がついた部分を棒ヤスリで少しづつ削る作業を何度か。するとドア開閉の問題も解決。ボディのよじれがなくなり、今までより足が仕事をしようとなつたと思います。サーキット走行はしません、ワインディングを気持ちよく走れるようになりまし。走りには関係ないですが、ドアの開閉音が「バンッ」から「ドンッ」に変わり、少し高級車に近づいたような感じも。車体側に負担がかからないのか少し心配ですが、手軽(取り付けの難易度・価格)に剛性アップを「タイカン」することができるので、装着してみる価値がある製品だと思います。

ワインディングがますます楽しくなる 取り付けも簡単でオススメだ

パーツの評価

・取り付けの難易度:★★★★

車によって異なると思いますが、ボン付けで完了するなら★5つでしょう。

・効果度:★★★★★

見た目が変わらないのに、効果をこれだけ感じられれば満足です。剛性が低いNAだから？

・価格対効果:★★★★

他の剛性UPパーツより値段的には手軽ではあるが、5,000円を超える物には見えないかな？

・満足度:★★★★★

ロールバーなどで見た目を変えたくなかった僕にとっては気持ちよく走れるようになり満足。車体への負担は要経過観察です。

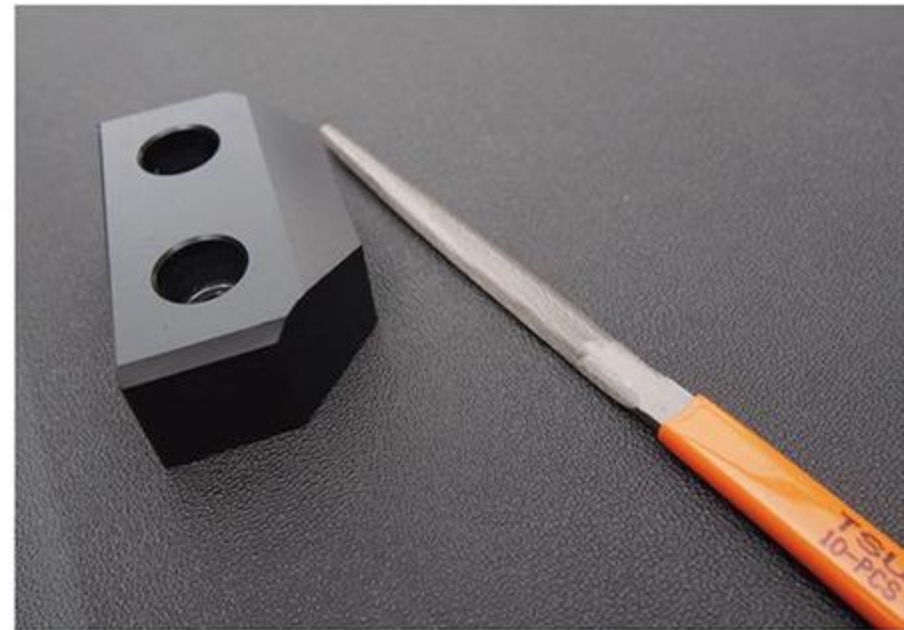
・オススメ度:★★★★★

NCや多数の剛性UPパーツを装着している人がどれだけ体感できるかは不明。しかし、見た目を変えずに手軽に剛性UPできるので、オススメです。



黒い車体に黒い“体CAN”見にくくてごめんなさい。愛車はSリミ仕様のNA8Cです。軽井沢ミーティングにて撮影してみました。

いつものワインディング(日本平)でテスト。“体CAN”のおかげで気持ちよく走れ、いつもの景色もいつも以上に気持ちいい。



説明書にはサンドペーパーなどで研ぐと記載がありますが、棒ヤスリで削りました。簡単に削れます。

次号のお題目



愛車の味方オートグリムの「スーパー・レジン・ポリッシュ」をモニタープレゼント。液体コーティング剤で、ツヤ出しに用いる。洗車のあとに用いるだけで、優れた被膜効果を発揮して輝きを与えてくれる。メタリックを含め、すべての塗装に使用できる。

応募要領

ご希望の方は、
メール: info@roadsterbros.com
郵便: 〒151-0071 渋谷区本町6-4-5-1F
(株)ミンクス内 ROADSTER BROS.モニタープレゼント係
お名前、ご住所、連絡先などをご記入の上ご応募ください。

2015年10月31日必着



ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

国内最大級のロードスターオーナーズクラブ「RCOJ」通信



**NDファイバーは
まだまだこれから!**

発売から数カ月、オーナーはもちろんだが購入していないロードスターファンも、まだ興奮冷めやらぬ状態では? 街中でもよく見かけるようになってきたのもうれし限り。イベントもまだまだ目白押し。数年後に迫る、ロードスター30周年の前哨戦と呼ぶべきか。直近では横浜のマツダR&Dセンターで行われるロードスター展。NDの展示はもちろんだが、シャシ展示、そしてな

つかしの10周年、20周年の署名車もお目見えする。各地を巡ったタペストリーも展示されるので、自分のコメントを探してみよう。

それから例年よりも前倒しで開催される中部ミーティングにも、たくさんNDが集まりそう。北海道(ふらのミーティング)、広島(三次50周年)、大分(ジャンボリー)、東北(ミーティング)……全国でイベントが展開されるので、スケジュールを調整しておいて。ショップ、メーカーのパーツ開発も進んでいるようので、ますますNDの周囲はにぎやか。



大切に保管されている署名車は特別な時しか見ることができないから、署名した人はこの機会に見ておくことをオススメしたい。

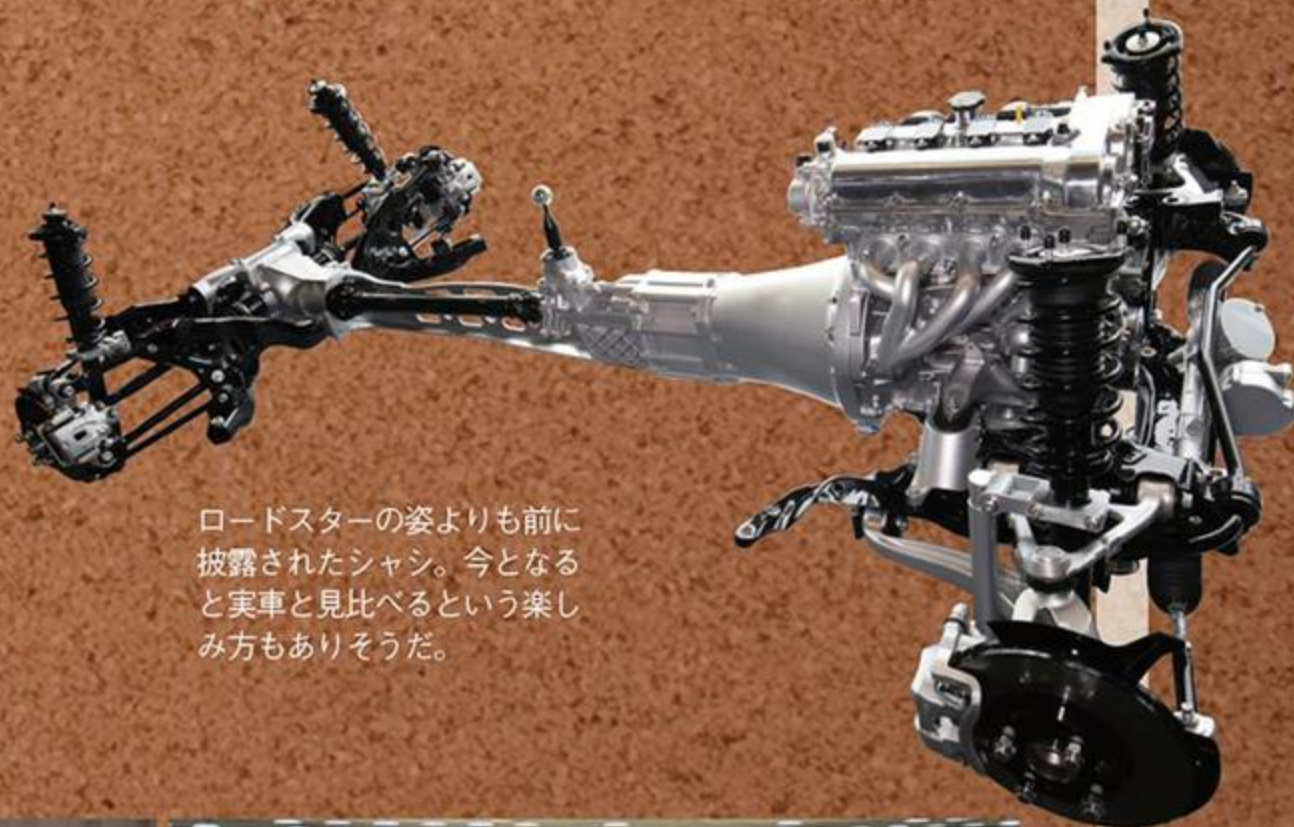
スケジュール

2015 Roadster 展 ~ND has come!~

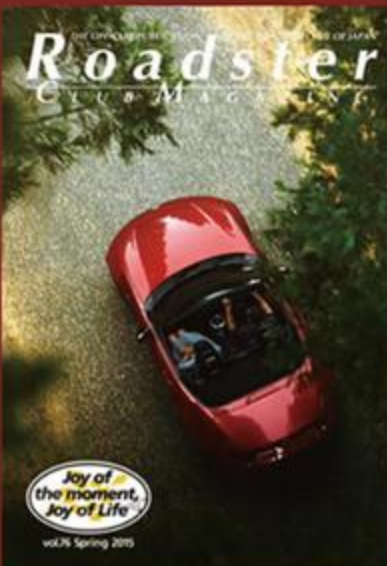
日時:7月18日(土)、19日(日)、
20日(月・祭)、25日(土)、26日(日)
8月1日(土)、2日(日)の土日祭日
計7日間
原則各日 12:00~17:00開場
主催:RCOJ
開催場所:マツダR&Dセンター横浜
展示:ND実車 NDシャシ
10th署名車 20th署名車
25th各地お祝い寄書きタペストリー
25th Tipo号ボンネット
(各地ミーティングステッカー貼付)
その他

8月23日(日)
NCロードスター10周年ミーティング <http://ncec.club>
8月30日(日)
中部ミーティング2015(岐阜)
9月5日(土)
メディア対抗4時間耐久by ND(筑波)
9月12-13日(土・日)
北海道ふらのミーティング2015
9月20日(日)
三次試験場50thマツダファンミーティング
(広島兼三次)
<http://mazda-miyoshi50th.com>
10月11日(日)
2015ロードスタージャンボリー(大分)
10月18日(日)
東北ミーティング2015(宮城蔵王)
10月25日(日)
チャリティフリマ2015秋(横浜)

みんな
遊びに来てね



ロードスターの姿よりも前に披露されたシャシ。今となると実車と見比べるとという楽しみ方もありそうだ。



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。



NDはこれまでのロードスターよりも各地でファンとの時間を育んでいる。こんなにもメーカーが身近な存在なんて、あり得ない!



ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*



正のNC道

ついに念願だったハイカムをオーダー。マフラー、エキマニ+スポーツ触媒、ECU書き替えと、セオリーどおりにステップアップしてきて、これがライトチューンでの総仕上げといったところだ。

TEXT: 正松本 宏



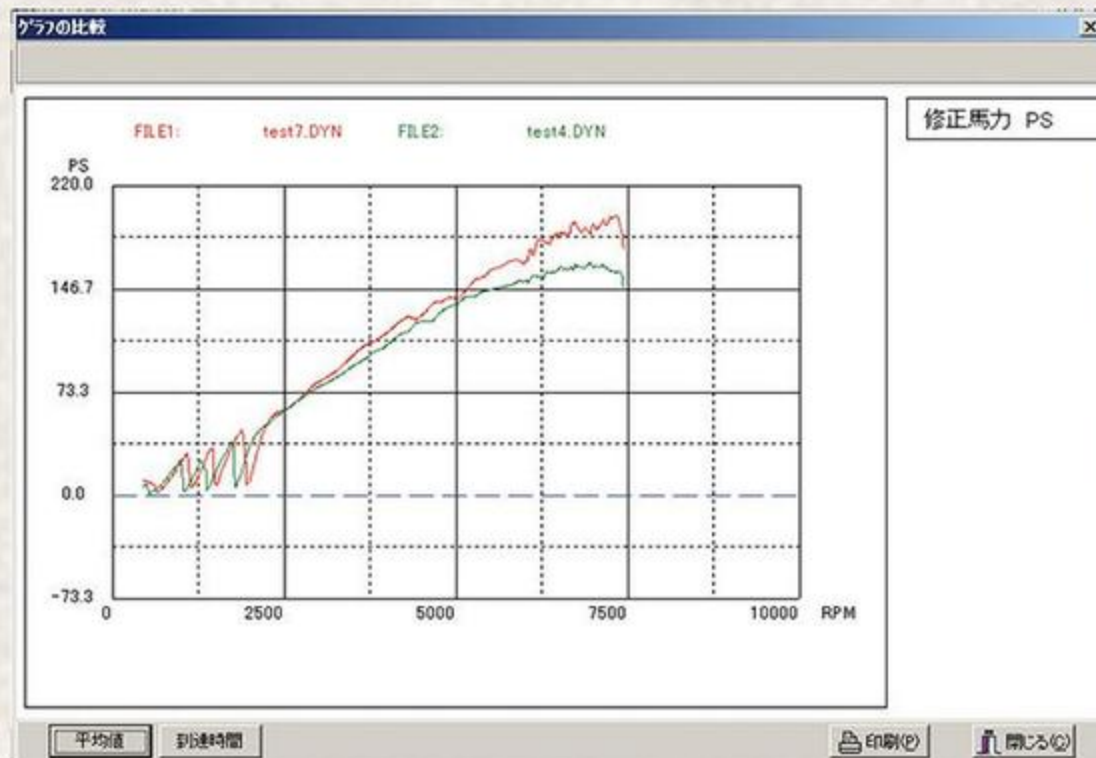
このところ、タイヤ&ホイールの新調がカム交換かで揺れていたけど、ようやく決心した！ 新型のNDが大幅なウエイトダウンでアドバンテージを稼いでいるのであれば、パワーの上乗せでカバーすればいいや…程度の安直な決断で、ハイカムを導入することにしたのだ。

とりあえず、オーバードライブの武地さんには「できれば200psを出してちょーだい」とお願い。なぜ200psかというと、86&BRZのカタログ値が200psだから。「せめてノーマルと対等の

馬力が出てないと勝負ならんわ」と、これまたチューニング系ライターらしくらぬ安直な考え。「でも、詰めすぎないで。パワーよりもマージン重視で！」。もはやリクエストの方向性が無茶苦茶…。それでも武地さんは「正松さんのNCは腰下もヘッドもノーマルだから、190〜195psぐらいがいいところだと思えますよ。でも、できる範囲でやってみます！」と、やさしいお言葉。期待しちゃうじゃないの。

使用することになったのは、オーバ-

ハイカムを入れて200ps目前! いよいよNCがおもしろくなってきた~



計測結果は、最高出力が198.7ps、最大トルクが21.3kgm。わずかに200psには届かなかったけど、NCの約200ps(アラ200って呼んでます)は相当おもしろい。「これはひょっとしたら86よりも速いかも」という手応えすら出てきた!

「頼むで〜、200ps!」のカット。作業の手を止めてまで撮影してもらった渾身のショットだったりする。ハイカム導入前で、かなりテンションが上がっております…。



組み込んだのはオーバードライブのODDULAレーシングカム。作用角はIN264度/EX244度。リフト量はIN10.0mm/EX8.4mm。



ドライブオリジナルのIN264度/EX244度。カム交換に合わせてECUのリセッティングを頼み、シャシダイでの計測もお願いしておいた。

結果は200psが目前の198.7ps! グラフを見てみると、全域で厚みが増していて、とくに高回転域の伸び感には期待できそう。

もちろん、愛車を引き取ったあとは、某峠まで遠まわりしてフィードバックをエック。もっとも印象的だったのは、アクセルを踏み込んだ直後の加速感。微妙

なアクセルワークに、ダイレクトかつ素直に反応してくれるのが気に入った。

後日、無理矢理スケジュールを作り、セントラルサーキットでも実走行。すると、タウンライドでも感じていたことでもあるが、中間域のトルクの厚さが再確認できた。NCのような非力なNAは、セントラルの上りセクションで失速しやすいんだけど、この難所でも力強く加速していたけど、いまはこのまま、もう少し走り込んでみようと思っている。

ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

4040&



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。



1515号 気まぐれDiary



ジャリ駐のため砂埃でエンジンルームはうっすらとホコリまみれになるが、車検時にきれいにした。ボンネットピンのサビが次のテーマ。

2年に1度の車検年は 2台ほぼ同時に車検を 通さないといけない イヤなループ



ステアリングホーンがないと車検は通らない。というよりもやはり不便。簡単に付けられると思ったら意外と硬かった。



軽井沢ミーティングで購入したエアフィルターを車検時のオイル交換時に用いた。まもなく1515号も車検だが、ちゃんと購入してある！

毎年4月になると決まって自動車税の取り立てがあるね。4040号(NA8)は年式が古いため、1515号(NC1)よりも高額というのは解せない。アメリカのように、長く乗ったら税金免除、という国にならないとモーターゼーションが……なんて。2台あるのだから、1年ごとにずらせば負担もラクになるとおもうが、1515号を入手した際、車検が残っていたためまた4040号とだぶってしまったのだ。以来、2年ごとに倒れそうになっている。さて、今回の車検で困ったのは4

1515号はデコパネルを一新 ドライバーの自己満足!

かなり目立つ外観に合わせて、内装のカスタマイズも一歩前進。誰もかぶることのないワンオフ仕様にしたのだ。これまでのカットングシートを張る仕上げとは違って、光沢、デザインすべてにおいて大満足。中部ミーティングで注目してみてね!

エレガントデザイン
齊藤雄一さん

日にちに余裕がない中で仕上げてくれた。デザインも齊藤さんのアイデアによるもので、最初から「お任せ」でお願いしていた。



施工してもらったのはエレガントデザインで、クルマのカスタムを行っているショップ。内装のドレスアップレベルは非常に高い。



塗ってもらったあとはフィッティングしながら取り付け作業。デファイのメーターは取り付けがラクチンで助かる。

040号のステアリング(ナルディクラシック)ホーンがないこと。ある日、突然無くなっていった。走行中気付いたら「ホーンがない!」。足元を見たらパーツがばらけて転がっていた。どうやらプラスチックの部分が欠けたことよって、テンションが保てなくなっていた中のスプリングが飛び出したみたい。
新品は1万円もすると知ってさらにビックリ。ネットオークションで3000円にて入手。そんな心配を尻目に、車高で落ちたって、まさにオチがついた車検だった。



ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

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

Miki Project 千葉県富津市小久保2775-6
http://www.geocities.jp/mikiproject_rs/

EVENT



今年も満員御礼！ タイムが出せる走行会

毎年2月に開催されているR1グランプリは年々盛り上がりが増している。まだ寒い季節だけに、タイムを更新したい人にはいいタイミングなのだ。またここではシヨップデモカーや有志による模擬レースが行われる。これは見るだけでも楽しめる。

主催者の三木さんは自らもステアリングを握るドライバーだけに、参加者と同乗希望者がいれば応じるなど親切な対応が人気の秘密かも。各クラスの表彰、協賛品のプレゼント抽選ジャンケンなど、最後まで盛り上がった。



各クラスの優勝者ほか3位入賞までトロフィーが用意されている。いくつになってもトロフィーをもらうのはうれしいものなのだ。



主催者三木さんの愛車。見た目をリフレッシュして新鮮な見た目に。スーパーチャージャーを搭載しており、どこまでもタイムを追求する。



ケミカル製品やウエア類など魅力的なプレゼントをかけたジャンケン大会。ここでも白熱のバトル！



模擬レースといえどもみどころ満載で楽しめる。抜きどころが少ないだけに、接近戦が見逃せない。

東映株式会社 映画宣伝部
☎03-3535-7193 <http://www.toei.co.jp/>

OTHER



子供向けムービーのマシン ちょっと待った、これって……!?

3月に公開されていた「衝撃の仮面ライダー3号降臨 仮面ライダー1号、2号死す！狂った歴史の中で、史上初の「仮面ライダーグランプリ」開幕！」は、ざっくりいうと仮面ライダーが正義の心を取りもどすべく史上初の「仮面ライダーグランプリ」に参戦するというもの。予告編のムービーを見るとまさに「ゼロヨン」が行われようかとしている。子供向けとしては複雑なストーリーもさることながら、やはりクルマ好きはマシンに目が向くもの。これはNA!?



どこから見てもNAだ。ちゃんとロールバーも入っているからサーキットもOKだ。ああ、細部をじっくり見たいが実車はどこにあるのだ？

石ノ森章太郎原作の仮面ライダーは、勧善懲悪のシンプルなストーリーからイケメン主演のドラマチックなヒーロー戦隊ものに進化している。



仮面ライダー3号は竹内涼真、及川光博が出演する。さまざまなカスタムカーが出てくるので、シリーズで見たい。



仮面ライダーといいつつ、昨今の作品はバイクではなくクルマが主流。ロードスターだけではなくNSXや輸入車をベースに「戦闘車」に生まれ変わっている。実車が見たい。

NCEC
丸井正人さん



友人にメットやバイクにペイントをしている人がいて、オリジナルで作ってもらった。手頃な値段だったのでインターネットで購入したものだ。

NB8C
登玉剛士さん



バイクに乗っていたころ使っていたメットだ。アライもかぶってみたが、やはりメットはショーエイだという。ネットやバイク用品店で購入している。

NB8C
宮澤 翔さん



バイクも持っているので、サーキットではバイク用のメットを使う。価格はリーズナブルながら、自分でカットングを施してワンポイント加えている。

NA6C
桑田拓郎さん



カラーテーマはずばり「チュッパチャップス」。インターネットでリーズナブルプライスにて入手。ボディに施した迷彩柄ともよくマッチしている。

NA6C
大平正志さん



「風が入りそうだったから」という理由で選んだ。何もなくても見た目がハデだったのも気に入っている。購入したのはカー用品店だ。

NA6C
三谷公彦さん



バイク用のメットを「カッコよかったので」知り合いから譲ってもらい、サーキットで使っている。派手な見た目はまさに2輪用という感じだ。

NB8C
牧口博亮さん



「自分で缶スプレーを使ってメイクしています。これでメット3個目、5パターンほどやっているんで、これが一番うまくいったパターンですかね(笑)」とご満悦。

NA6C
大谷翔馬さん



ジェットストリームでペインターとして活動するだけあって、自分のメットは自分で…と言いたいが父作。カート時代のものでペイントだけではなくカスタマイズも。

NB8C
GODさん



同乗走行など走行会当日は大忙し。すぐに誰かわかるほど派手なカラーリングを採用している。

NCEC
山口忠臣さん



SUOMYというメーカーのメットで、バイク用。日本人レーサーのレプリカを探してネットで購入したこだわりのあるもの。バイクには昔乗っていたとか。

NA8C
土岐和彦さん



チームの仲間で作ってもらったもので、すべて手作りだ。細かいので貼るだけでもタイヘンで、ここは当人も手伝った。収納にも気を使うメットなのだ。

NA6C
大橋暁弘さん



アライのヘルメットを友人のツテを使ってオリジナルペイントしてもらっている。手描きのデザインで愛車に合わせたカラーリングに仕上げてもらった。

名前のイニシャルTをモチーフにしたオリジナルデザイン。ラジコンの全日本チャンプのカラーを使っており、本人は99年までドライバーとして活躍していたという！



NB8C
山田俊晴さん

タイヤプロショップアリーナ
愛知県津島市神守町古道46 ☎0567-28-8830 <http://arena-by-emc.com/>

SHOP



エアコンのガスを充填したからといって、エアコンの効きが新車のように戻るわけではない。だがガスが減っていたら効きは悪いので、やるデメリットはひとつもない。



エアコン多用の季節にこそ 試して欲しいメンテナンス

年々厳しさを増す日本の夏。エアコンがないとそれこそ死活問題といっても過言ではない。そこで、猛暑を目前にした今だから試してほしいメンテナンスを紹介。アリーナで行っている「エアコンガスの充填」だ。クルマに入っているエアコンのガスを真空引きし、機械で不純物を取り除く。後にフレッシュなエアコンガスを注入するもの。しかも、エアコンガスが減っていた場合は適量に充填される。R12にも対応できる機械なので、年式が古くて困っている人にとっては朗報。意外とエアコンガスの量が減っているクルマが多いというから、コンディションチェックも兼ねて行ってみたら？



アリーナではロードスターの中古車も取り扱っている。



もともとクルマに入っていたエアコンガスの量が減っていても、適量までしっかり充填される。よぶんな水分を除去したフレッシュガスで、料金は8000円(税抜)だから、負担も少ないのがうれしい。ガスの充填を考えている人は、思いきって試してみるといい。

オープンエアをもっと楽しみたいくなる ニューアイテム!



ロードスターの専門ショップ、カーメイクコーンズからニューアイテムが続々と登場だ。

まず、オリジナルシートのコムバケに、レザー張りやニューカラーのキャメル色が新たに加わった。特徴はハーネスの通し穴がないストリートをメインとするバージョンで、クラシカルな雰囲気はNA、NBによく似合う。

また、NA専用として、マフラーも新たにラインアップ。デュアルテールのデザインを採用し、テールフィニッシャーあり、なしの2タイプから選べる。

また、NA、NB専用のクラシックメッキミラーも発売されている。加えて、パーキングサインとNAデコレーションもリリース。「軽井沢ミーツで披露したかった」と、コーンズの渡辺代表がコメントする逸品。手軽にロードスターライフを楽しむアイテム。こちらはすでにデリアリーが始まっている。

ロードスターの老舗が提案する個性派のニューアイテムはどれも魅力で溢れる。愛車の仕様のひとつにぜひ加えてみてはいかがだろうか。



カーメイクコーンズ 渡辺富男さん
 美しいメッキの仕上がりだけでなく「後方視界が広く、視認性にも優れていますよ」と、クラシックメッキミラーの魅力語る渡辺代表。



コムバケ キャメル色 (ホール無タイプ)

適合:NA/NB/NC
 価格:7万5600円(税抜)

フルバケならではのホールド性はもちろん、座面に低反発ウレタンを採用して体へのフィット感もバツグン。快適な走りが楽しめる。

クラシカルなカスタムにも合うキャメル色+レザーのバージョン。

駐車が楽しくなるグッズ登場!!

駐車場ではもちろんオフ会でも使えるのがパーキングサイン。愛車のフロントガラスに立てかけてさりげなく存在をアピールできる。一方のNAデコレーションはウインドーに吸盤で貼るだけの簡単なマスコット。どちらもカラーを選ぶことができ、愛車とのカラーコーディネートだって楽しいのだ。



パーキングサイン (1800円)。発泡スチロール製で超軽量。



青、黄、赤、緑、コーンズVer.の5色。



NAデコレーションは864円。カラーは9タイプが用意されている。手軽なマスコットとして大いに魅力あり。

NA用マフラー

適合:NA
 価格:6万9800円(税抜)

NAのスタイルに似合う小径デュアルテールを採用。音量は控えめながら自然吸気ゆえの高音質を奏で、気持ちいい加速フィールを楽しめる(装着写真はテールフィニッシャーありのバージョン)。



メインパイプ+サイレンサーで構成。製品写真はテールフィニッシャーなしのバージョン。フィニッシャーありはプラス6000円だ。



クラシックメッキミラー

適合:NA/NB
 価格:1万2800円(税抜)

NA、NB専用のラインアップ。メッキならではの上品な仕上がりがエクステリアをさりげなくグレードアップ。視野を広げるワイドな形状だから見やすく、機能性も文句なし。



クラシカルな雰囲気だからドアミラーだけでなくフェンダーに装着してもよく映える。幅広いスタイリングにマッチする。





ブレーキホースの強化で 安心感をプラスする

クルマ用品を扱うプロトからND用のブレーキホースキットが新発売。「スウェッジライン」は、ホースの組み付けを純正品と同じく永久結合のカシメ方式としている。このカシメ部をスリーブでカバーしており、高い耐久性を確保、安全性を飛躍的に向上させている。ホースエンドは回転可能になっているのでムリなテンションがかかることもないのだ。JIS規格をクリアした保安基準適合品だから、安心して使用できる。ブレーキを踏んだときのタッチが確かなものになる。

スウェッジライン

適合:ND5 価格(税抜):2万8000円(スチール)/3万4000円(ステンレス)

ブレーキの強化にはパッド交換のほかにも、ホースの交換という手もある。多車種展開をしている「スウェッジライン」はホース膨張を抑える構造となっており、より正確なブレーキコントロールを実現する。



ホースにはデュポン社製のテフロンインナーホースにステンレスメッシュアウター、特注PVCコーティングを加えている。膨張がおさえられる。



フィッティングはスチール、ステンレスの2タイプを用意している。



グローブボックス上部のカーボンが目を引く。手軽な作業でインテリアの質感がグッとアップするアイテムだけに、今後の展開にも注目だ。

カーボン目が美しい 内装パーツを開発していく予定

スバル車のカスタマイズパーツで知られるリベラルが、今後マツダ車のパーツ開発を積極的に行うという。リベラルでラインアップしているのは内装のカーボンパネルやLEDランプ類。スバル同様インテリアの質感が向上したマツダ車だが、さらにワンポイント加えることによって、室内の雰囲気をグッとスポーティに上げることができる。今後のラインアップ、車種展開に期待したいところだ。



シルバーカーボンを使った内装アイテムは、カーボンとはまた違った雰囲気の装いに。美しいカーボン目が上質さをプラスしてくれる。



定番となっているルームランプのLED化。カスタマイズ感も味わえる。



デジスパイスⅢ

価格:4万円(税抜)

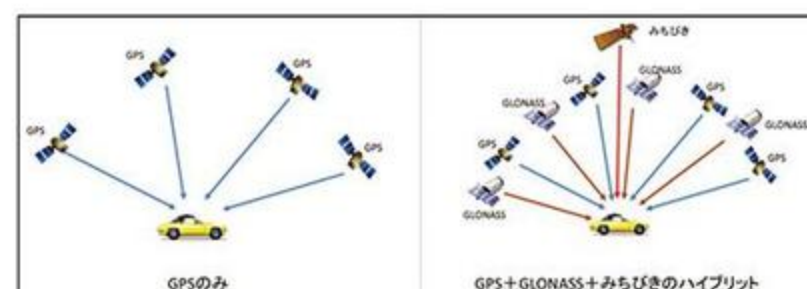
Bluetooth Low Energyを搭載することで、iPhoneなどスマートフォン(以下スマホ)との通信が可能になる。ラップタイムはもちろんのこと、セクタゲート(コース途中)のタイム表示、最高速を表示させることもできる。



普段使っているスマホをきれいな液晶表示機として使うことで、ユーザーはよぶんなコストをかけずにラップタイム表示器を得られるのだ。

スポーツ走行解析システムで 自分のドライブを見つめ直す

少し前まで、データロガーは一部のチューナーが使用する高価なものだったが、普及するにつれ、いちユーザーでも使えるようなアイテムが見られるようになってきた。この「デジスパイス」も同様で、GPSを使っている。業界初のマルチGNSS(Global Navigation Satellite System)に対応し、従来は米国のGPSと日本のQZSS(みちびき)の位置情報衛星の信号による測位だったが、それらに加えロシアのGLONASSにも対応することで、より正確性を向上させた。



アンテナサイズをデジスパイスⅡより大型化することで受信感度を向上。

ロードスターを使って サーキットで楽しく遊ぶ レースも展開中



東北宮城県でロードスターを盛り上げていくケンオート。小原代表自ら積極的にステアリングを握って、お客さんを先導している。

「JMRCロードスターカップをやっているんですが、年内は残り2戦で9月6日と10月25日となります。うちのレンタカー登録をしているNCも走っていますよ」と小原代表。JAF戦と聞くと敷居が高いように感じるが、イコイルコンディションでのバトルとなるので腕の差がモノを言う。ロードスターばかりのレースだから、ツーリングがてら観戦なんてもいい。

こうしたモータースポーツ活動はもちろんだが、シヨップではメンテナンスやチューニングなどを行う。サーキット走行の経験が豊富なことから、アライメントデータがそろっている。街乗りからタイムアタックまで、走るフィールドに合わせた調整を行ってくれる。またお客さんを楽しみスポーツ走行へと導いている。

「東北だけではなく、ロードスターのイベントには積極的に参加しています」と言うように、関東だろうと九州だろうと足を運んでいる。ドライバーとして参加することもあるようだ。という

のも小原代表、マーチや全日本F3J選手権、ネッツカップのウィッツ東北チャンピオンを獲得した実績のあるドライバーなのだ。

その経験を生かして「体can」、リアフレームエンドバーの「どすこい」といったオリジナルパーツが誕生する。サーキット大好きなケンオートだが、ストリートオンリーというお客さんも多いから、かまえずに来店してみてもいい。関東ばかりではなく、東北を盛り上げるべく、あちこち遠征しているのである。10月18日には東北ミーティングもあるので、これからが楽しみだ。



ヒール&トゥしやすいようペダルカバーをセットする。アクセルペダルは調整ができるタイプ。



サーキットを走るためによいな装備は排除された、スパルタンなコックピット。



ブレーキはパッド交換で強化している。サーキットを走るからといって特別なチューニングはいらない。



オーディオのある位置にはメーター情報を表示させるインテリジェントインフォメータータッチを。



マツダファンフェスタでのひとコマ。タイヤ交換、ブレーキのエア抜きなどピットは大忙しだ。



サスペンションはクスコ製で車高および減衰調整ができる。コースに応じて変更するなどして性能をフルに生かしたい。



2階がショールームになっている。これまた広々とした空間で、これなら作業待ちもまったく苦にならない。

広々ピットで作業もはかどる。認証工場なので安心して任せられる。



ケンオートではロードスターの中古車も取り扱っているの、これから乗りたいという人も大歓迎だ。購入前のメンテ、カスタマイズももちろん対応できる。

東北のロード乗り必見 徹底リフレッシュはお任せ

低年式車のロードスターともなれば、もはや作業はレストアに近いものが多い。「長く乗りたい」という人が多いことから、根本的なリフレッシュからパワーウィンドーの修理、幌交換といった定番メニューまで幅広く対応している。東北のロードスター・オーナーにとって、とても心強い味方なのだ。スポーツ走行セッティングの相談にものってくれる。

展示しておきたいほどの ハイクオリティ4連スロットル

NAエンジンの特性を生かすことができる4スロチューニング。マルハでは新型の「4連インジェクションキット」をラインアップ。なんととっても薄型のスロットルボディが魅力だ。コンパクトにすることでファンネル長を稼ぎ、また将来、インダクションボックス装着のためにスペースを確保した設計だ。

スロットルサイズが45mmで統一されており、エンジンの排気量や仕様に応じてベンチュリを使い分けることができる。サイズラインアップは36/45mm、38/45mm、40/4mmの3タイプがそろそろ。不要であれば、ベンチュリを入れずに45mmストレートでもいける。吸入空気の流れを変化させることで、ピックアップの向上を図ることが目的だ。マルハではエンジンベン

チでの実証も行っている。エンジンルームでの存在感の大きいファンネルは、薄型スロットルのおかげで、比較的長めに設計できた。基本は60mmロングだが、状況に合わせて、さらに長めのファンネルもオプション対応が可能だ。またファンネルソックスを被せやすくさせるために、小径加工をすることもできる。

4連を日常的に使いこなすためには、AC、電気負荷、コールドスタートなどの制御が大事。これを達成するため、各気筒の負圧を集中させる「エアバランサ」を設けている。NA8・NB8は、本来燃料用のデリバリーパイプをエアバランサに変更。NA6は特別に、バランサープレートの新設計。ECUはフリーダムを推奨するが他のフルコンでもOKだ。



価格表(税抜)

NA6	4連キット(ECU付)	35万2000円
NA6	4連キット(ECUなし)	25万2000円
NA8前	4連キット(ECU付)	34万2000円
NA8前	4連キット(ECUなし)	26万4000円
NA8後	4連キット(ECU付)	35万2000円
NA8後	4連キット(ECUなし)	26万8000円
NB8前	4連キット (ECU付)	33万6000円
NB8前	4連キット(ECUなし)	25万円
NB8後(VVT)	4連キット(ECU付)	34万6000円
NB8後(VVT)	4連キット(ECUなし)	25万8000円

*NB8-2までに限定



インナーベンチュリは36・38・40mmの3種類から選択可能。画像は40mmと36mm。違いがわかる？ 取り外して45mmストレートでも使用可能。



本来は燃料デリバリーだが、エアバランサーとして設計変更。AN6のフィッティングを用意。



カムカバーにあるPCVバルブと接続。ブローバイ処理も新型の特徴だガスフィルターを介してバキュームを制御。

NB8 BP



NB用は純正インジェクター、デリバリーが再使用される。

NA6 NB6 B6



インジェクターは旧型4連同様にスロットルボディにマウント。エアバランサは専用プレートでコントロール。



ファンネルを外すとベンチュリアダプターが見える。この内側にベンチュリがスライドイン。精密加工が要求される。



純正の燃料レギュレーターが使える。ダイレクトマウントでコンパクト性が向上。純正然とした各パーツの配置が全体的なコンパクト性につながる。

NA8 BP



純正インジェクターはヘッドにマウントされるが、キット内の専用デリバリーを使ってマウントされる。



ウインドー・ガイドレール樹脂カラーは小さいながらも大事なパーツ。価格は税抜き2000円、ガタツキのない動きを実現。



パワーウインドレギュレーターは片側2万304円(片側、税込)。純正部品ではレギュレーターとモーターの個別だがマルハは一体製。



動きが鈍いようなら思いきって新品に交換すれば、窓を開閉するたびにドキドキしなくなる。

パワーウインドーは いつ壊れてもおかしくない

NAモデルで顕著に表れているのがパワーウインドーの故障。ワイヤーが切れて窓が落ちたり途中で動かなくなったり……。そんなときはマルハモーターズの「パワーウインドレギュレーター」がオススメ。モーター付きで分解の手間が省けると大好評。DIYが得意な人は自分で取り付け可能だ。またガイドレールに使われる樹脂カラーもラインアップ。

劣化して役に立っていない触媒を一新して環境性能に応える



NAモデルの触媒は、もう10年も20年も経過するとあって、付いているだけという状況。振るとカラカラ音が出たりするものもある。「輸入品の触媒を見つけたんですよ。アメリカのMAGNA FICONという名前、EUの基準はクリアしているみたい。カリフォルニアは不適合とありました」と駒場代表は語る。ちよっと心配なのは日本の場合、陸運事務所によって見解が違ったりすることですね。「価格もわりと手を出しやすいし、付いたらなんにも問題なし。広めていけばいいですね。ちなみに重量を計測してみたところ、純正の触媒が3.8kgでこれは2.3kgと、軽量化にも貢献しますね」と再び駒場さん。唯一のネックとなるのは、相場によって価格変動が激しいことくらいだろうか。

元・酸化によって浄化する装置のこの。マフラーの手前や、今ではエキマニにも装備され厳しい排ガス基準をクリアする。ここは熱害にさらされる部分でもあるため、相当なダメージを受け続ける。だからそう何年も使い続けられるものではないのだ。ところがいざ新品にしようとするが高価なため、なかなか手を出すことができない。アフターのスポーツキャタライザーも純正の新品も、なかなかしびれる価格なので、こうした輸入品も視野に入れておきたい。駒場さんが目を付けた海外製の触媒、取り付けはもちろんポン付けで、交換したからといって、別段エンジンの音量が変わったりということもない。どうせ触媒の役割をろくに果たせていないなら、新品に交換したいところだ。



キャタライザー

適合:NA 価格:要問い合わせ(税抜※為替レートにより変更することがあるため)

メタル触媒がきちんと詰まっているのが見てとれる。エンジン性能をきちんと発揮させるためにも、触媒は交換しておきたい。価格は変動するので、問い合わせしてほしい。



サビサビの純正とは見た目も一新。さすがに20年も使ったら中身が残っているとは思えない。



純正のキャタライザーは、もう中身がボロボロに砕けているものが大半だ。それでも排ガスをクリアできていると、そのまま使い続けてしまう。もはや触媒ですらないのかも。



価格はカラーによっても異なるが、ヘッドカバーで1万6000円前後から。



文字部だけ別色、というのもオーダーすればやってくれる。



好みに応じた塗装が可能 文字だけ別の色にするのも◎

ガレージI(アイ)では、結晶塗装を行っている。エンジンのヘッドカバーはスタンダードな部分であるが、インマニ、アルミホイールまで塗装可能だという。「焼き付けの窯があるので、ミッションのデフケースくらいはいけますよ。何度で焼き付ければいいのかなども検証して、バリエーションは黄色、緑、紺、ピンクといった派手なものまである。調色も可能だというから、オリジナリティは無限に広がる。

こだわりの中古車を販売するだけでなく メンテナンス、カスタマイズにも応える



これからはNCの中古車相場が気になるところ。新型が出て値崩れするのか、プレミアが付くのか。いずれにしても2Lエンジンを搭載する唯一のモデルに注目していきたい。



「自分がこれだ」と思った車両しか販売したくないという職人気質の中古車店なのだ。

限定車やリミテッドモデルなど、レアなロードスター中古車にこだわって販売しているセサミ。「最近ではNA/NBも相場が上がっています。たまに走行距離の少ない車両が出てきますが、価格もそれなりにです。新型が出たので、これからはNCの限定モデルも扱おうかと考えています」と三田さん。店頭にはしっかりとブレイズエディションが並んでいた。セサミにもNCのイメージがこれからついていきそう。

そのため、ある程度予算をかけてしっかりレストアして、長く乗りたいという人もいます。また車検がある間だけ乗れば良いという考えで購入していく人も。ただ、ロードスターの場合はそのまま乗り続ける人も多かったりする。「NCだったらRHTのオートマが主流じゃないですかね。ぼくもそれだったら乗っててもいいかな。クルマは好きだけでももうマニュアルじゃなくてもいいかなって(笑)」

セサミは納得できる中古車を販売しているだけではない。ロードスターに長く関わってきたノウハウを生かして、販売後のメンテナンスにも力を注いでいる。つまり中古車販売店というよりショップだ。購入後長い付き合いをしているお客さんがたくさんいる。中古車との出会いは一期一会。本当に売りたいと思ったクルマしか取り扱わないのは、職人気質のようなこだわり。ロードスターのような趣味性の高いクルマは、本当にクルマを大切に考えてくれるショップに任せたいもの。セサミなら安心できるのは言うまでもない。

車検を切って不動のまま15年満を持して復活を決意!

以前からのお客さんというわけではなく、情報を仕入れて来店してくれた、お客様のNAの現状がこれ。ある程度の予算をひきさげて「復活」を決意。乗らずにいたため、下まわりはサビが出ている。また燃料系がダメになっていそうだが、燃料タンクは廃番になっているとか。洗浄するか程度のいいパーツをひっばってくるか。こうしてひとつひとつ問題点をクリアしていくのだ。本当に旧車のレストアといった作業内容。



純正のオーディオがそのまま残っていて、カセットテープが聞ける。



内張はサビが増殖。ダッシュを残して内装は丸洗するという。



ハコ替えも提案したが、愛着ある自分の車体でレストアを希望した。



走行距離は8万km程度だが、放置15年のダメージはあちこちにおよんでいる。外装はオールペンを予定している。



オークションなどで引っ張ってきた車両は、自己診断機などを使ってしっかり素性をチェックする。1台1台責任を持って販売している姿勢が、ファンを作っているのだ。



軽井沢ミーティングの目玉はメーカー&ショップのブース出店



入場開始を心待ちにする大勢の来場者が列をなす！ 軽井沢ミーティングの風物詩のひとつと言えば、朝から大混雑するショッピングストリートブルーエリアだ。もちろんお目当てはロードスター用のパーツやグッズ。入場が開始されるや否や、われ先に目指すブースへと大勢が向かうのであった。

今年は25のブース出店があり、ロードスターでおなじみのメーカー、ショップが勢揃いした。オリジナルパーツ、デモカーの展示はもちろん、イベント当日限定のレアパーツ、中古パーツなどが大量に放出され、あつという間に品薄状態……なんてブースもあったほど。モデルは違ってもすべてがロードスター用だから見こたえあり。もちろん、ND型のアイテムもさっそく披露されていた。

参加十情報交換だけでなくショッピングだって楽しいイベントなのだ。

ジェットストリーム

<http://www.jetstream.co.jp>



ND用を含めて新作がリリースラッシュ!!

早くもND用のフロントリップを会場で披露したジェットストリームのブースには新製品が目白押し。外装パーツを装着して、愛車をもっとスポーティに飾ってみよう!!



フロントマスクを大きく変えるNA固定ライトキット(6万4800円)。限定生産だからこれは早い者勝ちなのだ。

NB1フロントリップ・クラウル(4万3200円)。3ピース構造を採用し、NB1用のほかNA用もリリースしている。



バルケッタ

<http://www.barchetta-x.com/mokuji.htm>

車高調整が楽々できるゲージ機能付きキット



イチ押しはNC用アイテムは、ダンパーケースに目盛りが刻まれているのが特徴のSTDサスキットと、テールランプを丸ごと交換するNALックテール。

ストリート～ミニサーキットまでを楽しむ全長調整式+減衰力8段調整式のキット。リアストロークも充分確保する。



NCのテールがNAのように見えてしまうというNALックテールは4万9800円。すべてハンドメイド仕上げだ。

ナカマエ製作

<http://www.nakamae.co.jp>



インテリアのリメイクにぴったりなアイテム登場

機能+美しさを両立するインテリア用アイテムを数多くリリースするナカマエ製作。人気なのがビンテージコンソールとシフトノブ。さっそくNA、NBをイメチェンしてみよう!!



ビンテージコンソール(NA/NB用あり。5万1840円)。PWスイッチがシフトノブのすぐ後ろだから操作性バツグン。

シフトノブ430D(1万5120円)。スーパーエードと本革スムースの2タイプをリリース。握りやすい形状だ。



第2回

CACAZAN 職人展決定!

9月25~28日

第13回オーダー相談会in東京併催

オーダーメイド販売を兼ねたもので、特殊なグローブにも対応してくれるという。詳しくはホームページを!



軽井沢では製品販売を行っていた。自分のサイズ合うお気に入りが見つかったら超ラッキーなのだ。



イズイシ手袋

<http://www.caca-zan.net>

自分にぴったりのグローブが見つかる!

軽井沢ミーティングでは特価販売を行って、ブースのまわりは人だかりができていたイズイシ手袋。ドライビング、バイク、ドレス手袋などを手がけているのだが、通常は自分のサイズに合ったものを提供するため、サイズを確認したうえで製作するという力の入れよう。一度使ったらもう病み付きになる。

オートエクゼ

<http://www.autoexe.co.jp>

スウェード調ステアリングを追加設定



マツダ車の名門、オートエクゼのブースで目立っていたのがスポーツステアリングホイール(NC用4万5360円)。グリップ部がスウェード調のモデルが追加された。ND用エアロも近日発売。

石原ラジエーター

<http://www.ishihara-radiator.com>

高性能なラジエーターリザーバータンク



ワンオフラジエーターでおなじみ、石原ラジエーターのイチ押しはラジエーターリザーバータンク。耐久性に優れた真鍮製もあり(NA用2万2000円)。純正トレードインでエンジンルームに映える!!

ガレージハンドレッドワン

<http://www.hundred-one.com>

人馬一体を楽しめるマフラーが完成



2年以上の開発期間を経て完成したHMSサウンドシステム(10万5010円〜)。2タイプのメインサイレンサーと4タイプの中間パイプで構成され、自分好みの特性で人馬一体の走りを楽しめる。

ケンオート

<http://www.ken-auto.jp>

お手軽だけどボディ剛性アップに効果◎



「体感レベルの効果があるので、ぜひ試してみてください」とはケンオートの小原さん。

ケンオートのイチ押しは、NA~NCに対応するドアパネルダブテイル「体Can」(5940円)。ドアを固定する純正のゴムパーツを交換することによって、ボディ剛性を簡単に高めることができるというスグレ物なのだ。

ファトラスタイリング

<http://www.fatrastyling.jp>

ND専用シートを今夏発売開始!!



ファトラスタイリングから、エスケレートブランドのフルバケットシートにND専用モデルが今夏加わる。高いホールド性はもちろん、体への負担を軽減する設計が特徴。ドライビングがもっと楽しくなる。

RSプロダクツ

<http://www.rs-products.info>

メータークラスターの受注を開始!!



メッキリングが美しいNA用のオリジナルM2タイプビンテージクラスターが完成。インナーパネルの有無やパイロットランプ色などのカスタムオーダーが可能で数量限定の完全受注生産品となる。

番外編

見た目のリフレッシュに高級感をプラスできるアイテム



ダッシュボードマット

適合:NA
価格:1万5120円(税込)



紫外線による日焼けや経年による劣化のせいで、ダッシュは白っぽく変色&変質してしまう。さすがにダッシュごと交換というわけにはいかないから、このダッシュボードマットで見た目を一新させたい。アルカンターラ素材だから、リフレッシュだけではなく高級感をプラスできるのもうれしい。

ポールポジション

☎0566-97-0200
<http://www.poleposition1.com>

パワーエンタープライズ

<http://www.power-enterprise.co.jp>

飛躍的パワーUPなら“スーチャー”仕様

パワーエンタープライズと言えば、NC用(6MT車)のロトックス社製のスーパーチャージャーキット(59万4000円)。ボルトオン装着が可能で、パワーとトルクのアップは間違い。過給器ならではのストレスフリーな走りがその魅力!!



たまごロードスター

<http://www1.odn.ne.jp/momo-craft/frametop.htm>

全長7cmの愛車の分身はいかが!?



愛車のチューニングやカスタムまで忠実に再現した全長7cmのデフォルメボディがかわいらしいたまごロードスター(2万5000円〜)。これまで180台以上が完成し、当日は50台以上が“里帰り”。



オートグリム

<http://www.autoglym.co.jp>

1回の作業で汚れ落とし+コーティングができてしまう!!

カラーはもちろん、メタリック、ソリッドを問わずすべての塗装に対応する強力コーティング剤を含んだカーワックス。汚れを落としつつボディコーティングが完了するから、ボディケアもラク。晴れの日拭き上げだって可能と扱いやすさも◎だ。

