

ROADSTER

BROS.

[ロードスターブロス] Motor Magazine Mook

Vol.09

NA **NB** **NC**

～メンテからカスタムまで自由自在～
MAX FREEDOM

ベストコンディションで乗り続ける。 思いのままいじり倒す!

イマドキ多機能が当たり前
「電子パーツ最前線」

パーツカタログ～機能パーツ編

われら大学自動車部～長岡

「そうだ、貴島さんに会いに行こう」



NDを迎えて、ミーティングは…



オートサロンにも続々!

ND最新情報テンコ盛り

ROADSTER
BROS.

01 三次にあるマツダのテストコースが50周年 ユーザーみんなでお祝いに 駆けつけた!



マツダの走りはここで磨かれている、といっても過言ではないのが広島県三次にある自動車試験場。さまざまな路面を再現したコースを有し、これまでにいくつもの名車を生み出した。開業当時、自動車メーカーがテストコースを使って開発を行うのは画期的な試みだった。

高速周回路にずらりと並べられたマツダ車たち。これらすべて、三次50周年を祝うために全国から集まったユーザーたちだ。古くは「バタバタ」と呼ばれたオート3輪から懐かしのコスモスポーツ、最新のスカイアクティブ搭載車まで揃った。こんな機会はそうないはずだ。普段はけっして入ることのできないトップシークレットエリアだけに、参加者のテンションは自然と高くなる。ステージイベントに加え、ダミー人形との記念撮影ができるスペースなど、随所に工夫が。そしてラストはパレードランで締めくくられた。



↑タペストリー、そしてガードレールに記念署名ができるようになっていた。このガードレールは大切に保管される。マツダ100年記念でまたお披露目か!?

→大型バスに乗り込みテストコースをぐるりと回る。どんな路面でなんのテストが行われているのかを、駆け足で説明を受けつつコースを見学した。



寺田陽次郎氏がガル・マンのCカーを走らせた。当初予定されていた周回よりも、よけいに回ってオフィシャルが大慌て。見ているほうは楽しかった〜。



スポーツ走行を楽しむ女性チームの美女たち。

三次のゆるキャラ
きりこちゃんです!



ROADSTER
BROS.

02



3代目ロードスターに続いての受賞

そして2年連続の カー・オブ・ザ・イヤー!



ライバル、ホンダS660の猛追をしのいで、4代目ND型はロードスターとして2度目、3代目に続く連勝を飾った。ちなみにマツダ車としては、スカイアクティブ技術を初採用した先代デミオが2011-12年に実行委員会特別賞を受賞して以来、翌年はCX-5がイヤーカーとなり、さらに翌年はアテンザがエモーションナル部門賞を獲得し、昨年度はデミオがイヤーカーを取って…そういう意味でも連勝となっている。まさに「あっぱれ!」だ。

選考委員60名のうち25人が満点をつけているが、選んだ理由をざっくりまとめると、「妥協のないモノ作りへの共感、4世代にわたるスポーツカー文化への貢献、グローバルで日本の自動車文化を発信した功績」などが、高い

評価を得ているようだ。たとえば「モノ作り」とひと口にいうのも、もちろんそのエッセンスは選び手の感性によって微妙に違ってくるが、ひとつの大きなポイントが、原点回帰というテーマであったことは間違いない。印象的なコメントをいくつか並べてみるなら、「立ち位置を忘れずに細部にわたって作り込み」(斎藤聡氏)、「全社を挙げて立ち向かった行動力に」(河村康彦氏)、「日本の宝と言わずになんと言う!」(小沢コージ氏)。

たしかに、4代目はマツダという会社が全員一致団結して、初代の志を現代によみがえらせた至宝なのだ。

「ガレージに納めたい」(九島辰也)のひと言に、わかりやすく共感を覚えた次第である。



NDロードスターは、NPO法人「日本自動車殿堂」が選ぶ「日本自動車殿堂カーオブザイヤー」にも選出された。こちらは「マツダ ロードスター および開発グループ」への授与。デザイン、走行性能など、進化したスカイアクティブが高く評価されたようだ。

ロードスターに大注目

多彩なNDスタイルが
サロンに大挙して襲来!!

毎年恒例となった日本の自動車イベントの「新年会」、東京オートサロン2016は、3日間で32万人を超える史上空前の来場者を集めて幕を閉じた。そんな注目度満点の「お祭り騒ぎ」のなかでひととき目立っていたのが、じつはND型のカスタマイズモデルたち。正確な台数はわからないまでも、国産車としてはもっとも多彩な個性が揃っていた!と思う。

デビューして初めて迎えたオートサロンでここまで主役を張るということは、カスタマイズ業界的にもND型が86&BRZなどに続く“台風の目”になると読んでいたに違いない。ホイールやマフラーを替えるエントリーレベルから、かなりハードなチューニングまで、思い思いのNDワールドが一気に広がっていく予感…ワクワクするぞ~!



オートエクゼ



ナイトスポーツ

ロータリーショップとして有名なナイトスポーツも、NDデモカーを製作している。オートサロンではフロントからリアへと走行風を流すダクトが設置されていた。



レッグモータースポーツ



関西サービス

じっくりデモカーを育てる関西サービスでは、普段乗りで楽しい、サーキットで速い、などタイプの異なるステージでのプランを提案するスタイルをとっている。

マツダのディーラーでパーツを装着購入することができるため、そのパーツ普及率は他を寄せ付けない。車検制度も考慮された、効果のある安心パーツが続々登場する。

なんで青? マリナブルーよりも明るいめの青は、ラッピングでイメージチェンジしている。やはりこれくらいのソリッドカラーが欲しかった、と思わせるをえない。

ROADSTER
BROS.

03

世界最速挑戦プロジェクト 進行中!

NAロードスターでボンネビルチャレンジ



ボンネビルと聞いてピンとくる人は、古くからのチューニングカー好き。その昔、チューニングショップがこぞって、自慢のマシンで最高速にチャレンジしたものだ。ボンネビル・ソルトフラッツ・インターナショナル・スピードウェイはアメリカのユタ州にある、塩湖が干上がった出現する、約300kmの塩の大地なのだ。ここで開催される最高速記録会に、NAロードスターが参戦するという。

さっそくフェイスブックでコンタクトをとってみると、なんと13Bのロータリーエンジンを搭載したNAで、昨年、一昨年とチャレンジしているという。しかし天候不良が続いて走れずじまい。今年こそはと頑張っているところ。代表の中川さんは、「由良さんと鈴鹿さん(現行の日産GT-Rの空力を設計したレーシングカーデザイナー)には無償で空力のアドバイスをしてもらっています。ドライバーは日系アメリカ人のサム岡本さんと自分。マシンの製作費用は全額自腹ですが、サムさんと自分で折半で負担しています。そのため、自家用車やバイクなど売れるものは全部売りました。あとの足りないぶんは、支援募金と借金です(苦笑)」と苦労しつつも楽しそう。みなさんぜひ応援してね。



エンジンはロータリー13Bベリ(推定300馬力)の製作をチューナーにお願いただけで、あとは全部自分たちの手作りマシン。渡航費は安くはないが、意気を感じてくれた仲間が応援してくれるから、今年の夏もボンネビル目指して頑張る。

＼ 応援募金のお願い ＼

ボンネビル・スピードウェイ参戦のための募金を受け付け中。参加日程は8月13～19日となっているため、応募期間は7月31日まで。支援者のみなさんには記念品として特製ステッカー、1万円以上の方には特製ステッカーと、チームメンバーTシャツを贈呈。



- チームスカイライトのホームページ
<http://www.skylightracing.com>
- 応援募金のホームページ
<https://s6.ssl.ph/skylight/support.html>

ROADSTER
BROS.

04

愛車と家族がいっしょに“思い出”になれる…

シアワセを運ぶ“乗り物絵師” 「TODOROKI」の不思議な味わい



この「NA型×ネコドライバー」は、本誌のために特別に書き下ろしていただいた世界で1枚だけの作品。サイズ S6号・キャンバスサイズ41cm角 額装付きで27万円(税込/送料別途)で販売します。興味のある方は、本誌編集部までメールにてお問い合わせを！

<bros@motormagazine.co.jp>

なおこの作品は軽井沢ミーティングでも展示するため、お渡しはイベント以後となります。



2013年、イタリアで開催されるクラシックカーラリーイベント「ミッレ・ミリア」のミュージアムで、約半年にわたって個展を開催。これは、アジア系初の快挙だった。



乗り物絵師
轟友宏氏 Tomohiro Todoroki

2016年5月の軽井沢ミーティング、「ロードスターBROS.ブース」に出展

パッと見た瞬間、あまりにも自由気ままな筆遣い、色の組み合わせに思わず目を見張る。目が離せない。ついつい凝視してしまう。

理屈じゃなくて感性が衝撃を受けているのだ。だから「忘れられない」強烈なインパクトが、あとあとまで長い間、残り続ける。

ペインティングアーティスト轟友宏氏の絵が「忘れられない」秘密は、じつはそのアーティスト的な一面だけにあるワケではない。自らを「乗り物“絵師”」と名乗るとおり、ていねいに手書きされた一品モノを描き続け

てきた。だからこそ、細かなところまで職人としてのこだわりが買われている。

たとえばキャンバス。一般的な麻ではなく、目が細かい綿を使っている。版画のようなムラのない色合いと、しっとりとした質感を漂わせるマットな仕上がりは、轟作品に共通する“息遣い”を演出する重要なエッセンスだ。

もしも轟マジックが気になるのなら、ぜひ5月の軽井沢ミーティングに来てほしい。“ロードスターBROS.”の特設ブースに、実際の作品を出展する予定だ。実物のインパクトは、まさに“オドロキ”である。

ペインティングアーティスト。1974年生まれ。クルマや電車の絵画を中心に独特のタッチで描かれたイラストの数々は、どこかコミカルで温かい。2005年のgeisaiミュージアム(村上龍主催)では審査員特別賞(岡本敏子賞)を受賞、各地で個展を開催しながら各種メディアにも多彩なイラストを寄稿している。2010年には映画「RAILWAYS」のパンフレットの表紙も飾った。さらに2013年にはイタリアで個展を開催、高い評価を得てきた。



どこかとぼけたようなコミカルな雰囲気は、日ごろのストレスを解消してくれそう。クルマの正面にこだわって描く理由は、そこにアーティストが表現したかった世界観が息づいているから。単なる「真真正正」ではなく、見えない部分の面使いまで重ねることで、奥行き感が生まれている。



オーダーメイドで「世界にひとつだけ」



轟氏は、オーダーメイドの“乗り物絵画”も制作。家族やペットまで生き生きとした表情で、愛車でのドライブを楽しんでいるシーンを温かい視点で描いてくれる。制作には数点の写真が必要。表現したいポイントも、しっかりと聞いて反映してくれるのだ。



轟氏的には猫がお気に入りなのだとか。招き猫をモチーフとした作品は、「招福」アイテムとしてご利用がありそう。



轟氏の作品としては初めてのリトグラフも、ただの“版画”ではない。長い歴史を誇るフランスの工房の職人たちが手塚をかけた“逸品”なのだ。比較的手軽に、TODOROKI!ワールドを満喫することができる



オリジナルカレンダーのほかメッセージカードやピンバッジ、ランプといったアイテムも販売。プレゼントとしても、魅力的だ。

ROADSTER
BROS.

ROADSTER BROS.

[ロードスターブロス]

Vol. 09

Editor in Chief 中村ブンコ
Producer 神原 久
Photographer 大西 靖/金子信敏/服部直哉
犬塚直樹/高松 弘/玉井 充
年岡尚利/伊藤吉行/清水良太郎
桧山行由/伊藤嘉啓/吉見幸夫
松永秀和/片桐博也(RCOJ)/片山健一
Writer 正松本 宏/塩見 誠/山本晋也
大谷英樹/川崎英俊/橋本洋平
石田 徹
Cover Photo 高松 弘
Cover Design 長谷川修史
Design 長谷川修史
田辺雅人
3PUNCH DESIGN(齋藤真司)
快晴堂/MAIMU(津浦幸子)/
三文字真人
Advertising Div. 神戸信英/渡辺孝禎/藤山洋平
Sales Div. 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

©モーターマガジン社 無断転載を禁ずる

CONTENTS



- 003 TOPICS 三次試験場50周年ファンミーティング
- 005 TOPICS カー・オブ・ザ・イヤー受賞
- 007 TOPICS NAでボンネビルチャレンジ
- 009 TOPICS “乗り物絵師”@轟 友宏

012 **ベストコンディションで乗り続ける
思いのままいじり倒す!**

NA&NB&NC丸ごと

MAX FREEDOM

～メンテからカスタムまで自由自在～

049 **ND最新情報テンコ盛り**

078 **ミーティング・レポート**

- 清里ミーティング ●NDオフ会 ●ふらのミーティング
- 大分ジャンボリー ●Beeミーティング ●中部ミーティング
- NB&NC MEETING

096 **パーツカタログ**～機能パーツ編

106 **今時の電子パーツ**

116 **「そうだ、貴島さんに会いに行こう」**

122 **メーカーインタビュー**～BBS

125 **われら大学自動車部**～長岡技術科学大学

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 SCLAP**



ベストコンディションで乗り続ける
思いのままいじり倒す!

NA&**NB**&**NC**丸ごと



REFREDDOM

メンテナンス&カスタマイズ

世間では新型ロードスターに注目が集まっているようだが、『ROADSTER BROS.』はやっぱり歴代を重視したいところ。発売から30年弱が経過している初代ロードスターをはじめ、すでに10年選手となるNCまでさまざまなリフレッシュポイントはもちろんのこと、思いきったモディファイで個性的な1台に仕上げて楽しむための提案までが、ぎっしり詰まっている。純正を守り続ける、カスタムしてオンリーワンを極める……NA/NB/NCの楽しみ方は無限大なのだ!

CONTENTS

- タイミングベルト交換
- ハブベアリング交換
- カスタマイズ+オールペン
- 幌交換
- クラッチ交換
- デフオーバーホール
- エアコンリフレッシュ
- ハードチューニング
- ハーネス対応
- ブッシュ交換
- シートカバー&フロアマット
- 幌コーティング
- 補強パーツ etc……



MAX FIRE

メンテナンス

1日預かりでリフレッシュできるメニュー ついでに作業を組み込めばさらにお得!

多岐にわたるリフレッシュメニューを手がけるアリーナでは、タイミングベルトの交換作業が増えてきているという。

「たいていの場合は1日預かりですが、急ぎという場合は日帰りで作業できるよう段取りします。せっかくだので、いっしょにできるメンテナンスメニューを提案させていただきます」というのは西川店長。

タイミングベルトは10万kmで交換といわれるが、実際は使い方向によって異なるのでこまめに目視によるチェックを行い、的確な交換

時期を見極めたいところだ。

そしてタイミングベルト交換と同時にやりたい作業が、ウォーターポンプの交換およびカムシール、クランクシール、タペットカバーのパッキン、できればクランク角センサーのOリング交換だ。

「中古で購入したという車両では、タイミングベルトは交換してあってもシール類はそのまま、ということが多いのでオイル漏れが始まっている車両もあります。ウォーターポンプは1万円ほどしますが、シール類なら数百円です。ちょっとした部品代をプラスするだけ

で工賃負担が少なく処

置できますので、同時にやってみましょう。

当店では代車も用意していますから、安心して預けていただけ

ます」
以前ならば安く買って遊べるNAだったが、経年による部品の消耗などにより、ある程度の予算をかけないと楽しく走ることができないことを覚えておきたい。



タイミングベルトの交換はここまでバラすので、ついでに行える作業がいくつかある。その都度工賃を払うよりも、一挙に作業してしまうほうがダンゼンお得。"ついで"作業で賢くリフレッシュしたい。

新しく板金工場が完成したので オールペンまで自社でやります!

これまでビニールブースという簡易的な環境で塗装していたが、パネルブースを設置してより充実したサービスを提供できるようになった。塗装は安く仕上げようと思えば、見えるところだけ塗るといったことができる。また磨く作業によっても価格は変わる。アリーナではバンパー、フェンダー、ドアを外して作業するため、価格は25万円からとなっている。



タイミングベルト交換なら これだけのメニューが可能

タイミングベルトの交換では、カムプリーを外す作業が伴うため、同時にウォーターポンプを新品にすることを推奨している。シール類を交換するのはもちろんだが、10万kmを超えているようなら交換必至。タイミングベルトなど含め一連の部品、作業工賃など含めると6万~7万円ほどの出費となるが、最悪オーバーヒートからエンジンブローにつながるだけに、先行投資と考えるべきだ。



● クランクシール



● タペットカバーパッキン、クランク角センサー Oリング



● カムシャフトシール



知らず知らずのうちにガタツキが… 音が出るようなら即交換で対処

積極的にNCを手がけるノガミプロジェクトだけに、ノウハウは豊富。初期モデルともなれば10年が経過しているから、NAやNBと同様のメンテナンスが必要だ。そのひとつがハブベアリング。「NAなんかと同じように、タイヤのガタツキがないかを見て判断します。症状として、ゴロゴロと周期音が出るようになってきます。最初はステアリングを切ったときにだけ出ますが、つねに音がするようになってきて、ひどくな

るとステアリングに振動が出ます」と野上達也さん。使い方にもよるが、目安としては10万kmだ。タイヤのグリップ力が向上していることから、ハブにかかる負担は増すばかり。サーキットをガンガン走るなら、2年に1回は交換したいところだし、RX-8のハブを用いることも。今回作業依頼のあった増田さんは、以前パッド交換後に野上社長が試乗した際に、ハブからの音を察知したことで交換を決心したという。



ありがとう
ございました〜



静岡県から来店していた増田留美さん、野上社長の試乗チェックで問題がないと判断された後にご機嫌で帰って行った。



回転させるとさびなどの発生により、動きが渋いのがわかる。10万km走行していても、ガタツキのない車両もあるという。



ハブを新しくして回転させると、スムーズに回転するのがわかる。オーナーの増田さんも試してみて、実感したようだった。



NCのハブは1万7800円×2で、強化部品として使われるRX-8用は2万6300円×2だ。工賃は1万2000円(いずれも税抜)となる。



ギアがこすれて発生した、細かい金属粉がオイルに混じっている。状態によってLSDのオーバーホールはメニューが変わってくるのだ。



ギアの歯が欠けてしまっているのわかるだろうか？NA6CEだとデフ容量が小さいためベアリングがいつまでも壊れるので要注意。

乗り方によって消耗具合が異なる 過走行車はオーバーホール必至だ

純正LSDは機械式よりも効きがマイルドだし、音も発生しないので日ごろあまり意識しないかもしれない。しかし、だんだん音がするようになって開けてみたら、ギアの歯が欠けていたという例がよくある。音が出たからといって

すぐに壊れるわけではないが、早めに対処したほうがダメージは少ない。LSDは組み方でフィールが変わるもの。きちんと組むなら2〜3日はかかるし、ファイナル交換をしたような場合はきちんと調整することが必要だ。



ロードスターのドレスアップセオリーをあえてスポイルしたスタイリングの提案

ジェットストリームはオリジナルテイあふれるデザインで、ロードスターをアグレッシブに見せる。それはNA、NB、NCそれぞれの個性を生かして展開している。とはいっても、それはデザインだけのエアロではない。大谷代

表をはじめ、スタップみながサーキット好きとあって、抵抗となるような製品は作らない。機能を伴ってこそ、なのだ。
ここで紹介するNCは大谷代表がサーキットを走るようにセットアップしたもの。日光、本庄サー

キットなどロードスターの走行会で元気に走っている。エンジンには手を入れずに、吸排気系+α、足まわり、駆動系といった基本的なポイントを押さえた仕様。ただし、オーバーフェンダーを備えたエクステリアは迫力満点。ロードスタービギナーに向けたもので、フェンダーアーチなどこれまでにないラインを生み出した。
NCもそろそろ思いきったカスタムに踏み切れるタイミングだ。NAなどと同様の遊び方を楽しむ時。パーツもそろい、トラブルシューティングのノウハウも蓄積されている。まさに今がNCの旬!



センター出しマフラーとリアディフューザーでNCのリアビューを別物に見せる。おとなしい印象だったNC型だが、ここまでアグレッシブにまとめることでこれまでにない新たな魅力を生み出す。

PRICE

NC3純正バンパー用フロントリップタイプ1	2万4000円(税抜)
NC3フロントリップ01用アンダーフラップ	2万円(税抜)
NC2/3用サイドステップ(スタンダードモデル)	4万3000円(税抜)
NC2/3用サイドステップ(レーシングバージョン)	5万8000円(税抜)
NC3オーバーフェンダー GT	12万円(税抜)
NC1用リアアンダーディフューザー	5万8000円(税抜)
NCハードトップ(RHT) 用ダックテールスポイラー	2万4000円(税抜)
※マットブラック、ウレタン塗装プラス8000円(税抜) / 純正色ウレタン塗装プラス1万~1万5000円(税抜)	

橋本洋平's 走行インプレッション

ボディカスタムと走るためのセットアップをうまくバランスさせている1台だ

エンジンは吸排気とコンピューターくらいだが、ワイド化されたフェンダーがかなりレーシー。ホイールはR32GT-R純正に前25mm、後20mmのスペーサーを加えているから、見た目からして踏ん張り感が抜群だ。足はウエット用を想定した前12kg/mm、後10kg/mm。タイヤは205CUPに合わせて205のプロクセスをチョイスしている。走るとかなりドッシリとした乗り味。ウエット用ということもあり、マッタリとした動きがあるのかもしれない。おかげで高い縁石を乗り越えたとしてもしなやかに収束してくれる感覚。ノーマルよりも細いタイヤにもかかわらず、安定感が高い点は、さすがはワイド仕様といった感覚。エキゾーストの野太い音質とトルクフルなところも特徴的だ。



オーバーフェンダーGT(グランツーリスモ)は、NC3フェイスに対応させているが、NC1&2でも相談に乗ってくれるとのことだから、この迫力ボディを手に入れた人はぜひ!



内装においてもオリジナリティを発揮、スポーティな外観に合わせてカーボンをあしらっている。内装モディファイも手がけているので、プランのある人は相談してみよう。



フロント、リアはグラマラスだが、トランクスポイラーは至ってシンプルで控えめ。全体のバランスをとるのがドレスアップをまとめるうえでのポイントとなる。



思いきったモディファイで エクステリアチューンを楽しむ

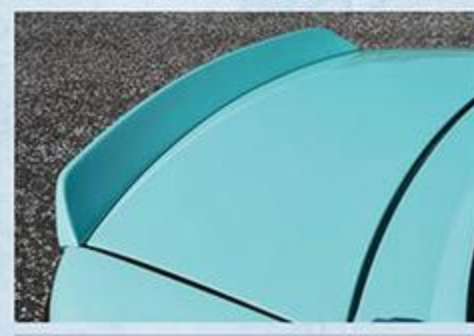
ロードスターのオールペン率は、他車種に比べてかなり、いや圧倒的に高いはず。NAだけで見ても相当なものだ。ノーマルスタイルで塗装するだけでもオリジナルティは格段に上がる。エアロを取り付けるタイミングで塗装すれ

ば、注目度は倍増だ。ここではジェットストリームをはじめエアロの魅力にとりつかれたユーザーの愛車を通じて、カスタムの楽しさを伝えたいと思う。パーツの選び方、全体のまとめ方など参考になるポイントが多数ある。



関東一速い185CUPチャンプカーなのだ

桑田さんの車両を手がけたのは、ジェットストリームの若きホープの翔馬くん。エアブラシも使えるので、ヘルメットのペイントもお手のもの。そして子供のころからカートで鍛えた腕前もハンパではないのだ。



ハードなイメージを払拭するパステルカラー

リトラクタブルライトから固定ライトへと変更とともに、ボディカラーも一新。この固定ライトはジェットストリームが手がけており、まずは海外でアピールし、人気が出たところで国内展開を開始したものだ。



ジェットストリームのデモカーレベル

サーキット走行もこなすため、エアロにはキズが入ってしまったので、ジェットストリームで修理してもらったばかり。エアロパーツの補修なども行ってくれるので、長く楽しめるのもうれしいポイントといえる。



だんだん過激になっていくエクステリア

富士スピードウェイやR1グランプリなどサーキットを果敢に攻めている。リトラの接触がおかしくなるという「あるある」に見舞われたことから固定ライトに変更。このあと、オールペンも予定しているという。



インターネットを見て行ってみることに

ジェットストリームの動画サイトを見て、楽しそうでいざ行ってみたいと思っていた。箱根で一団と遭遇し、1年越しで来店がなかった。これからカスタマイズを進めていく予定という、22歳の若手ホープなのだ。



“完全お任せ”

でまとめてもらった1台

半年ほど前からジェットストリームに通うようになった。オールペンを含め、すべてお任せだったので、仕上がってくるまでボディカラーも知らなかったくらい。黒とのツートーンで渋く、それでいてハデに見せている。満足！



エアロだけではなく キャンパーまで相談

ジェットストリームとはかれこれ2年ほどの付き合いになる中村さん。「こうしたい」という要求に対して、妥協せずチャレンジしてくれるので、とても頼りにしているという。





ダッシュボードの見栄えがいいと 内装全体が引き締まって見える



ルームミラー 8640円(税込)

ミラーの鏡面部が曇ったりして見づらくなるようなら、交換時だ。どんな仕様にも似合うシンプルなデザイン。

純正パーツの供給という面から見ると、ロードスターはとも恵まれている。いまだにたいのパーツが出るからだが、それらもだんだんと心細くなってきた。たとえばNAのダッシュなどは欠品続きたったり。ただ、新品に交換せずともリフレッシュできるアイテムがあるので、これを使わない手



サイドブレーキノブ (メッキ調・チタン調)

1620円(税込)

アクセントとしてメッキをインテリアに使っている人にオススメしたい。シックに見せたいならチタン、ハデめならメッキだ。

サイドブレーキカバー (本革)

1万195円(税込)

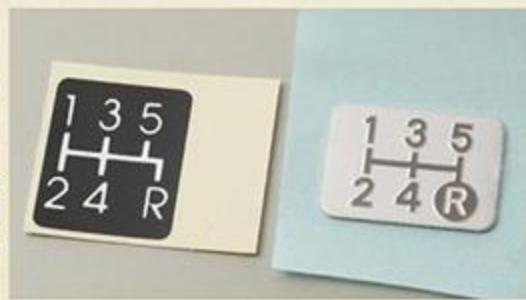
手で触れる部分だけに、色あせやひっかきキズなどができているもの。あまりにもひどいようなら、思いきって交換してみるといい。



シフトパターンシール

108円(税込)

シフトパターンシールがないと車検はパスできない。じつは重要な存在。インテリアの雰囲気に合わせてホワイト、ブラックを張り付ける。



はない。ポールポジションにはダッシュボードにかぶせる「ダッシュボードクロス」が人気だ。色あせやキズにより劣化したダッシュボードを覆うことで、見栄えがよくなりかつ高級感を与えてくれる。また反射もないことから、運転に集中できるのもいい。DIY取り付けができるので、パーツを購入し自分でセットする人も多いアイテムだ。オープンカーはインテリアもエクステリアの一部のようなもの。だから「ぼろい」印象を与えるような部分は、極力取り除いていくのがリフレッシュにつながる。ポールポジションではほかにもリフレッシュできるオリジナル小物が充実している。



測定すると明らかにガスが少なく、メーターは不調を表示。真空引き後にメーターの針が振れるならガス漏れが考えられる。



エアコンガスの充填はマニュアルどおりピタリが効く。NA/NBは350gだ。それからエアコンコンデンシヨナーを充填する。



進化剤を入れるための注液器は自作。エアコンはロードスターだけではなく、同年代のFC300もかなり見ており、高い実績を誇る。

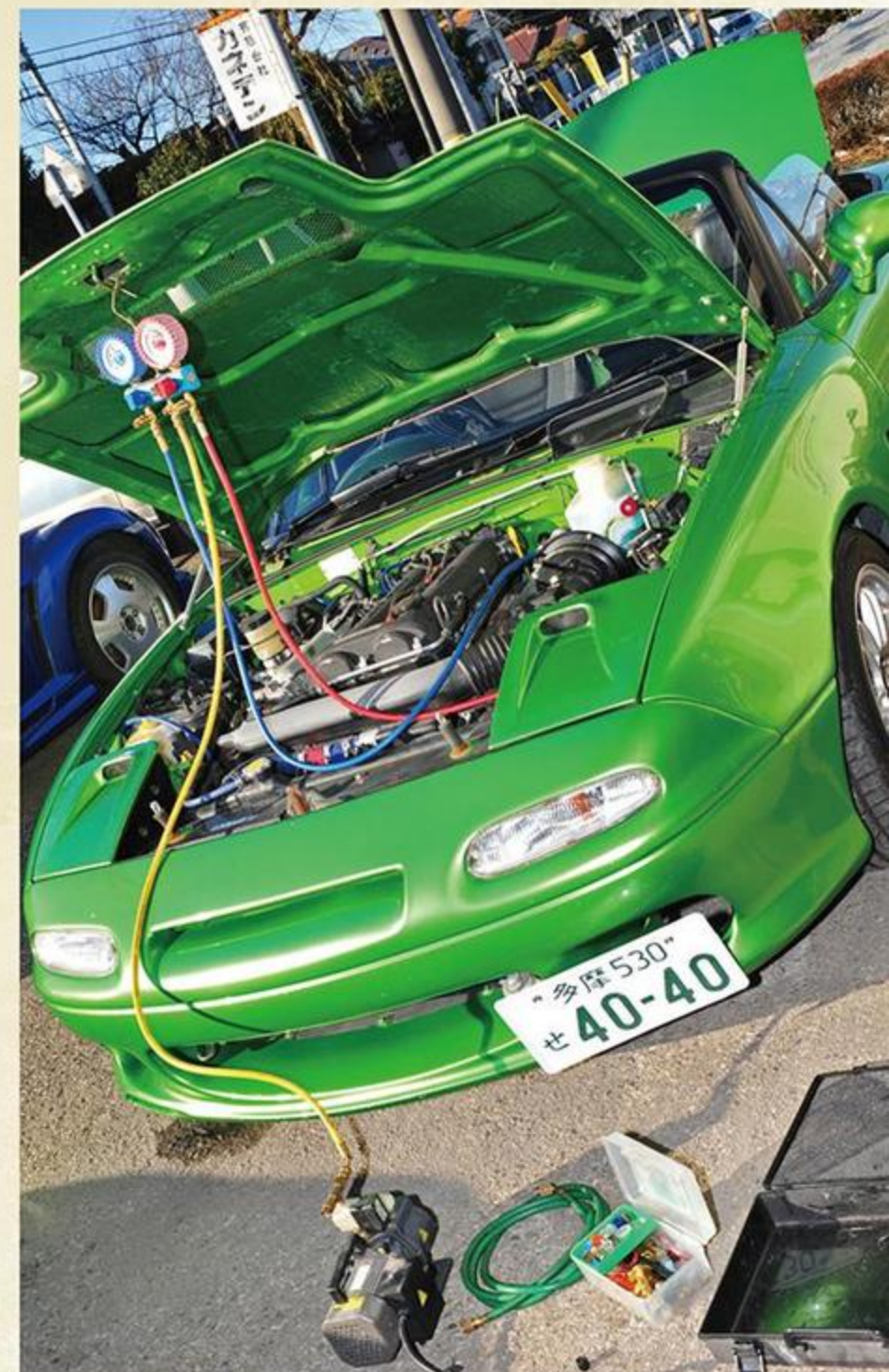


アニバーサリーでは「進化剤」をエアコンに使っている。これはマイクロンのような働きをするもので、かなり効くとか。

エアコンが効かない……理由は？ 大事にならなことを祈りつつ

エアコンのトラブルは多発しているが、ガスだけに目がいきがち。エアコンはガスとオイルが混ざった状態で循環しているもの。そこでガスの量を確認したのち、「真空引き」という冷媒配管内部の水

分と、不凝縮性ガスを抜く作業を
行う。その後しばらく放置してガスの抜け具合を見て、トラブルの原因を探っていくのだ。4040号は漏れ止め程度で直りそうとのこと。真空引きしてもガスが0なら、エバポレーターなどを疑わなくてはならない。





乗り方によって変わってくるが「おかしいな?」と思ったら対処を!

「クラッチはサーキット、ストリートでの使い方のほか、乗り方でもずいぶん差が出ますね。早い人は新品にしても1年で交換、なんて場合もありますし、つなぎ方が上手な人なら7〜8年もつたりします。クラッチが減ってくる、3〜4速あたりの高負荷時にエンジンの回転が上がるといった症状が出るようになります」とスタッフの長島さん。純正の新品に交換する人が多いが、圧着力がアップしているターボ用も流用できる。またオーバーホール時には、ミッションケース側のリリースベアリングと、フライホイール側のパイロットベアリングを、セットで交換することを推奨している。せっかくミッションを降ろすのだから、消耗部品は交換しておきたい。

ジョイファストでは作業を行う際、各部の劣化状態などもくまなく見ている。つねにベストで乗ってもらうため、トラブルの原因となる芽を見つけることもプロシヨップの役目なのだ。



ピボットの摩耗によりクラッチが切れる位置が変わってしまう。引っかかっているようなら交換が必要になるが、適切に組まれていれば問題なし。



オイルシールのべたつきをチエック。ひどいようならクリアランスシールやオイルパンシールのパッキンから漏れているかも。

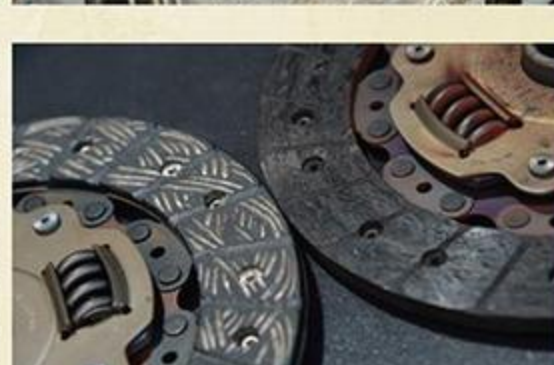


矢印が指しているのはフライホイールのパイロットベアリング。クラッチのオーバーホール時にはセットで新品にしておこう。



ミッションケースをていねいに洗浄する。これは絶対に必要な作業ではないが、せっかくだしきれいなほうが気持ちいいのでサービスだ。

フライホイール、クラッチディスクを新品に交換する。きちんと組み込まないと不良合として表れる、と「目分」乗るメカ長島さん。



ガスケットはカバーに合わせて取り付けられただけだが、ジョイファストではより密着するようとても薄くだが接着剤を塗布。

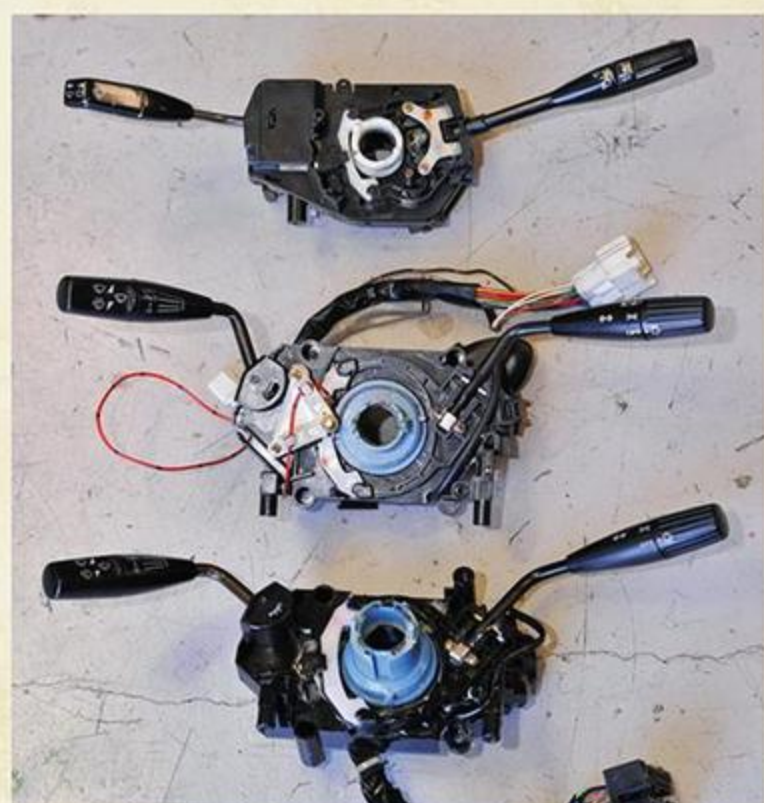
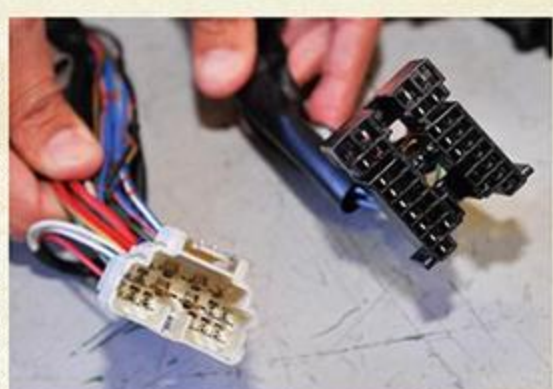


フロントカバーを取り外すとガスケットがある。これは紙なので心もとないように思えるが、じつは大事な部品。新品に交換する。

上がNA、下がNBだ。よく見るとレバーの構造が違っていたり、基板の大きさが変化している。レバーを流用することも可能なのだ。



少し面倒な作業になるが、配線を差し替えて流用することで流用できるようになる。よくあるトラブルだけにコーンズでは在庫を用意している。



接点が原因の場合がほとんどユニットごと交換が有効手段

何も操作していないのにリトラクタブルライトが開閉する、なんてトラブルがNAに発生する。これはウィンカーユニットの接点不良によるもの。12Vが通電しておらず、ホーンが鳴らないといった症状が出ることもある。こうした場合は、接点復活剤を用いたりきれいに掃除をしてホコリなどを取り払う。それでもダメなら、ユニットごと交換してしまうのが正解だ。このとき、NA6ならNA8(前期が適合)のユニットを使えば、パッシングができるようになる。



橋本ドライバーに「倒れかげんが好み」といわれたコーンズ製シート。しっかりホールドしてくれるのに乗降しやすいのが◎なのだ。



アルファミラーをセットしているが、本当はコーンズのクラシックミラーをセットしたい。じつはナットが外れそうにない。

昨年の夏に4スロを組んだばかりで、まだスポーツ走行は2度ほど。これからベストセッティングにもっていく予定だ。



足まわりもコーンズを採用する、もはやデモカーのような仕様だ。通勤にも使っているため、ハードな味づけにはしていないが、スポーツ走行もいける。

橋本洋平の走行インプレッション

ロードスターらしい味つけて走る楽しさの基本がわかる

4.8ファイナルに4連スロットル。足は前12kg/mm、後10kg/mm。スベックだけを聞くと、とんでもなくハードなクルマ。幌も取り去って軽量化を施しているところもかなりレーシーに感じるが…。走ればパンパン吹け上がっていく感覚。それでいてトルクが増している感覚があるから面白い。あえて60扁平のタイヤを装着しており、タイヤのたわみと相談しながら走れるところも懐かしい感覚。足にもしなやかさがあり、ジワジワ滑るところをコントロールする楽しみが味わえる。そこに前述したトルクフルで吹け上がり抜群のエンジンが組み合わせられれば、どのようにでもコントロールできる。ロードスターらしさを残しつつ、操る楽しみを凝縮している。

カーメイクコーンズのスタッフ飯塚さんは、愛車のインプレッションとあって真剣に話を聞いていた。なかなかいいインプレだったようだ。

このロードスターはカーメイクコーンズのスタッフである飯塚さんの愛車だ。もともと同社に中古車としてあったもので、購入して2年以上経過するが、トラブルもなく通勤&サーキットを楽しんでいる。

「免許を取ってからロードスターしか乗ったことないんですよね(笑)。NA6→NA8→そしてこのNA8と3台です。でも2番目のNA8もまだ持っています。ナンバーを切っているんですが、サーキットイベントではドリフトして遊んでいます」と根っからのロードスター好き。

そして、さすがにメカニックだけあって、本人はトラブルレスで

乗っている。が、最近の傾向としてどんなトラブルが増えてきているのだろうか？カーメイクコーンズに持ち込まれるトラブルについて尋ねてみた。

「以前に比べると、パワステのメンテナンスが多くなってきているように思います。これまではそんなになかったトラブルですね。パワステポンプからのフルード漏れや、ポンプ自体からフルードが漏れてしまっているような車両もありました。キャブ仕様でエアコンレスだったため、その方は修理せずに重ステにしましたが、ホースのカシメ部分からのフルード漏れもありますし、自分のもここに若干のじみが見られます」

エンジンルームを見ればホースのフルード漏れ、オイルのじみは確認できるので、低年式車は気にして見るようにしたい。またページでも紹介しているが、ウイパーだけでも紹介しているが、ウイパーカークラッシュはよくある。その不具合も報告がある。

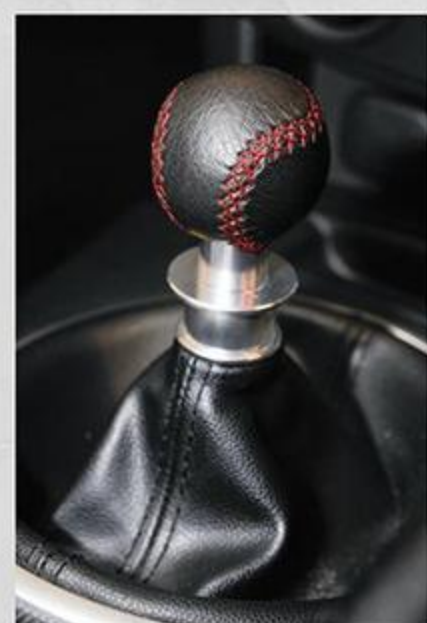
「ロービームなのにメーターにハイビームの表示が出ます。ライトを調べてみたらカプラーのアイスが溶けてました。どうやらローとハイビーム両方に常時通電していたようです。ハイビームでもないのに表示が出たら、なるべく早く見てもらうようにしてください」と飯塚さん。これまでもなかったようなトラブルがこれからも考えられるだろう。

トラブルがないようリフレッシュしておけばサーキットでも問題なく楽しむことができる

NEW PARTS

コーンズバケットシート レザーメッシュ

適合: NA / NB / NC1
価格: 7万5600円(税込)
背面がメッシュタイプとなっているバケットシート。夏場など背中を蒸れを軽減してくれる。コーンズ特有のホールド性と、シンプルなデザインがGOOD!



ND純正シフトノブ

適合: NA / NB / NC
価格: 9800円(税込)
新型ロードスターで採用された丸型シフトノブは、スポーティで質感はもちろん操作性もいいので、NAからNCにもオススメしたいアイテムだ。

軽量クラシックミラー SET

適合: NA / NB 価格: 1万2800円
ロードスターの専用用品ではないが、取り付けしやすいように穴開け加工済みとなっている。フェンダーミラーとしても装着可、クラシカルな雰囲気。



カーメイクコーンズ 渡辺富男さん

積極的に富士チャンピオンレースへ参戦しているコーンズ。「今年はNCを作って出ようかと車両を用意してみました」とやる気満々。

◎ケンオート 宮城県仙台市宮城野区福田町南1-10-33
☎022-797-4611 http://www.ken-auto.jp/

NA NB NC NA / NB / NCをシャキッとさせる

やれたボディではその違いがハッキリと表れるほどの効果

「体感」と「体幹」をかけたドアパネルダブテイル「体Can」は、ボディ剛性アップが期待できるケンオートのオリジナルアイテム。ドア受けにあるゴムブッシュを硬度のある素材でできた「体Can」に交換するだけ。純正にある「遊び」が

なくなるため、ドアの開閉が渋く感じることもあるかもしれないが、それだけ影響を与えているということ。ステアリングレスポンスの向上や剛性感アップを実感できる。メカに弱い人でも自分で作業できる気軽さも◎。



シャンプー&クリーンウエルクリーン
適合: NA / NB / NC / ND
価格: シャンプー3240円(税込) / クリーナー3240円(税込)
コーティング効果のあるシャンプーは10〜12回分入っていて、コーティング効果は1カ月ほど持続。ホイールやエンジンルームのオイル汚れに効くクリーナーは、キッチンでも使える安全性を誇る。



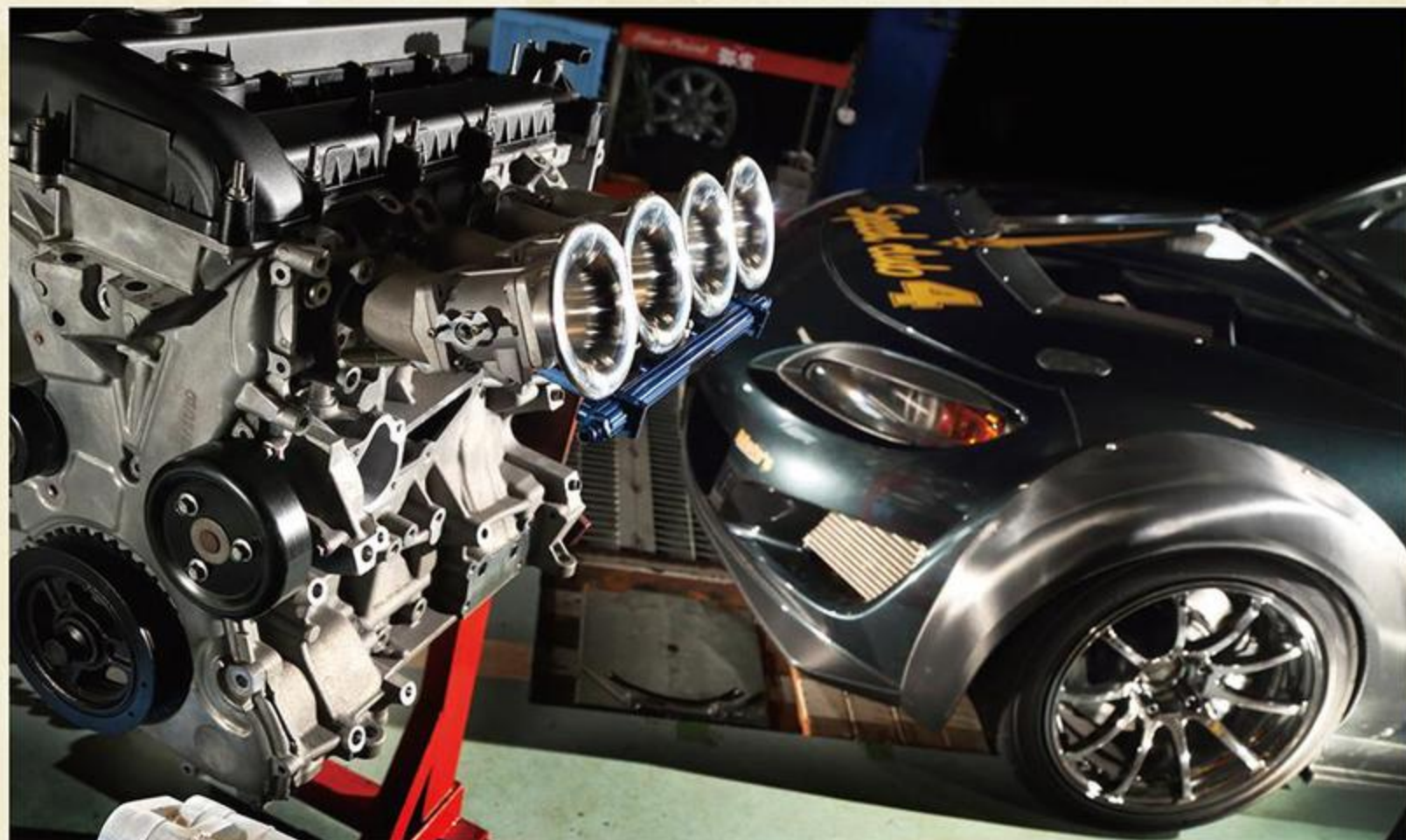
リバティストイルキーホルダー

価格: 1404円(税込)
オーバーフェンダーにベタ車高で決めて、とても愛くるしいキャラクターデザインに仕上げた。愛車だけではなく全種そろえたいかなるかも!



体Can

適合: NA / NB 価格: 5500円(税抜)
「トラクションのかけがえがなくなった」、「キシミ音が減った(とくにハードトップ装着車)」などのコメントが寄せられている。NA~NC共通部品だ。



ストリートレーシングコンセプトを掲げ、鈴鹿で2分20秒切りを狙うNCの製作に取り組みジュピターネット・カーガレージ。ところが高速コースの鈴鹿で目標を達成するには、どう見積もっても300馬力は必要だという計算になる。当初は過給機の見積もも考えたが、NAでも十分に300馬力を狙えるめどがついたため、痛快なレーシングフィールを演出でき

L3改2・3ℓ+4連スロットルで自然吸気ながら300馬力を目指す

るNAメカチューンで他車ターボ勢に挑むことにしたのだ。大幅なパワー増大に必要な絶対条件は、吸入空気量アップ、排気量拡大、ハイカムの導入、許容回転数の引き上げの計4項目。そこで、エンジンはL3をベースにスーパーテックの鍛造ピストン、イーグルのH断面コンロッドを組み込み、高強度の2・3ℓ仕様を構築。オリジナルのハイカム

もオーダーした。吸入空気量については海外製4連スロットルを選び、マルチスロットル化による増大をもくろむ。ただし、さすがにポン付けとはいかず、インマニを加工して装着スペースを確保。設置自由度が高いレース用電動パワステも用意した。すでにベンチテストでは305馬力を達成。制御系はこれからだが、期待値は高い。



強化オイルポンプ



強化フライホイールボルト

L3ブロックに組み込むのは、スーパーテックの88φ鍛造ピストン、イーグルのH断面コンロッドといった高強度パーツ。オリジナルのハイカムはIN296°、EX288°でワンオフ。オイル吐出量アップを狙って調速するオイルポンプは、油圧の調整にも対応。トルクアップによる負担の増加を予想し、フライホイールボルトの強化も図る。なお、4連スロットルはインマニの加工やパワステの電動化などを経て、海外製の大径52φを導入する。



NC 経年によるトラブルがあちこち発生!

エンジンのかかりが悪いと思ったらバッテリー端子にアルミ腐食が!

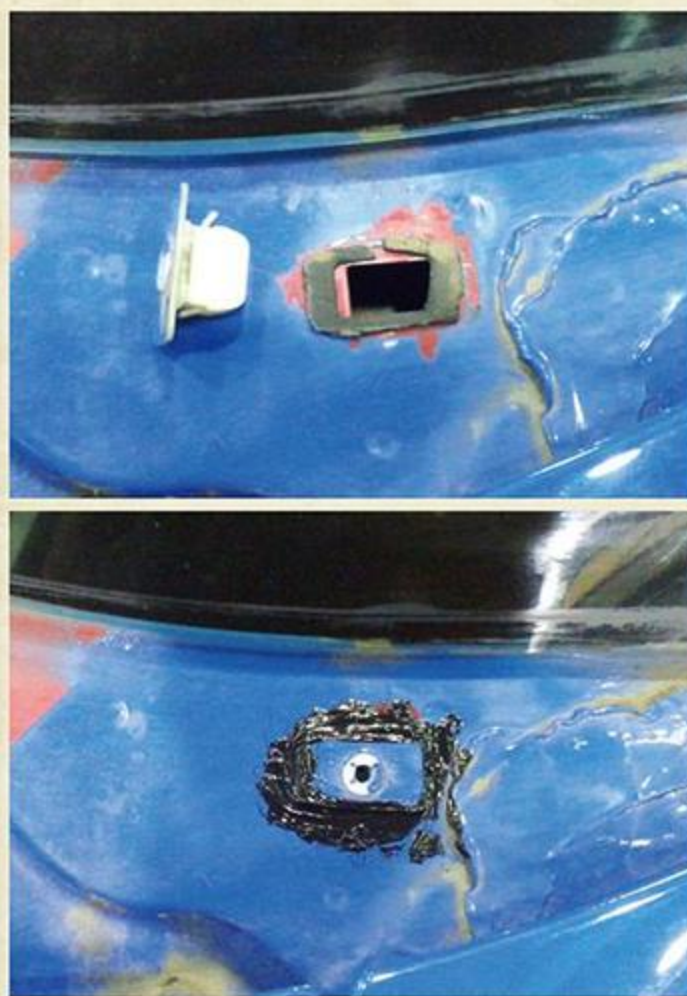
エンジンのかかりが悪い、とボンネットを開けてみたらバッテリーの端子にアルミ腐食がびっしり。接触不良を起こしていた。ワイヤーでお掃除しながらエンジンをかけていたが、根本的な解決にならないので端子を交換することにした。ちなみにアース端子はポロポロに破壊されていた。



エーモンのバッテリーターミナルを使ってトラブル解消。亜鉛合金製で接点も復活、以来エンジン始動トラブルなし!

助手席の足もとから雨漏りが!? 原因は意外なところにあった

雨の激しい日、助手席に座っていると左足のくるぶしあたりが冷たい。触ってみると、靴下がぬれている。まさか! 雨漏りしているようで、スピーカーに水が入らないかと不安になる。いったいどこから雨が入ってくるのか。いろんな人に話を聞いてみたところ、ワイパーの付け根あたりという情報があった。そこで付近を見ると、フタがなくなっている場所がある。なんの意味があるのかわからないが、とにかくここが原因。パッキンも破れていたのでコーキング剤を塗って処置した。なくなっていたフタの代わりに、シールを貼っておいたら、その後、雨漏りはいっさいなくなった。



カバーを取ってみると、写真のような状態になっている。いったいこれはなんなの? よくわからないが諸悪の根源だった。



結局、外れたフタの代わりにシールを貼っておくことにした。これで雨漏りせず。

修理工程



ピンセットで落ち込んでしまっているシャッターを救出。精密ドライバー、先の細いピンセットなど、時計を直しているみたい。



ここにあるバネがわかるだろうか。さびてしまっているためシャッターを押し戻す力が弱くなっているのだ。



NAキーシリンダーのバネは2個1セットで1200円程度。なぜかパワーウィンドウのガイドとセットで購入する人が多い。



新品のバネを入れるとこんな感じに。シャッターを落とす前に元通りに組み立て直すのが最後の難関。



どうせなら、とコンパウンドを使ってシャッターを磨き込んでみた。ここまでやって組み立てると気持ちいい。



上が運転席、下が助手席。こんなふうになっているNAはたくさんあるだろう。リモコンを使えるNBになるとこんな車両はほぼいない。



まずはドアからキーシリンダーを取り外す作業から。製品には取り外し方の解説があるので、それを見ながら作業する。



キャップを取り外す。ロックがかかっているからそれを解除しながらキャップを持ち上げるようにする。力を入れすぎないよ。



ゆっくりとキャップを取り外さないと、中身が飛び出て構造がわからなくなってしまうので、ここは慎重に作業を進めてほしい。



**カギ穴のシャッターがないNAに朗報
リフレッシュも兼ねてDIYしてみよう**

ロードスターによくある症状のひとつに、運転席のカギ穴をふさいでいるシャッターがいつの間にかなくなっていることがある。リモコンを使わない弊害だろうか、助手席は平気だったりするパターンが圧倒的だ。こんなもんだとあきらめている人が大半だろうが、じつは補修パーツがある。RSファクトリーステージからラインナップしているもので、必要なのは小さなバネなのだ。

「本来キーシリンダーは非分解なんだけど、どうせなら修理できないかなあと思って作ってみました。DIYをやっている人なら、自分でできると思いますよ。あつたかい部屋でチャレンジしてみてください(笑)」と田畑代表。シャッターを戻す作業がやりづらそうだったが、動画を撮影しながらやってみるという手もある。

NC 深刻な雨漏り

**運転席、助手席が水浸し
原因はどこにあるのか?**

平成17年式のNC1「1515(イコイコ)号」。経年による劣化か、ある日クルマに乗ろうと思ったら、フロアマットがやけに黒々している。ぎゃー、フロアが水浸しになっていた。NAのトランクが水浸しになっていたことはあったが、これは初めての症状。ウエスで水を吸い出して、様子見をしていたが解消されない。仕方なく中に入ったスポンジは廃棄して、雨漏りに対処することにした。湿気があるとカビの原因になるし、早いところなんとかせねば!



どうやらガラスとソフトトップの間に、微妙な隙間があるようだ。ガラスの位置を微調整して、この隙間がなくなるように対処した。



シートを取り外して、徹底的に水分を排出する方向で対処を進めていく。このまま水分が残っているとにおいがするようになる。



スポンジはすっかり水を吸って色が変わっている。音や振動を緩和してくれるものだろうが、カビのもとと思って捨てることにした。

ガラスの位置を変更したあとにシャワーで水をかけてみる。中に水が浸入した気配はない。また今日までここが原因の雨漏りは発生していない。



フロアマットをはいてみると、すっかり水たまりになっているところまである始末。いったいどこから水が入ってくるのだろうか。

ライバルはロータリー&VTEC ロードスター代表として 高速コースの鈴鹿で打倒を誓う

コーナリング性能やトップスピード、加速特性など、トータル性能が求められるステージとして、鈴鹿でのアタックに挑んでいるオリーブボール。ロードスターのプロジェクトとして、このテクニカルな高速ステージで、2台NACラスの他車ライバルに打ち勝つことを悲願に掲げる。

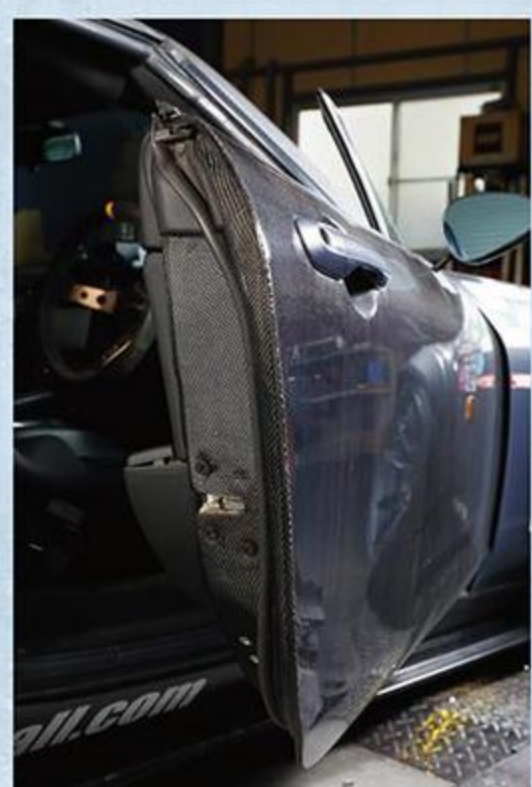
とはいえ、ターゲットは86&BRZ、RX-8、S2000など、強敵ばかり。これらの車種に対してはウエイトの軽さがアドバンテージとなるが、2本の長いストリートが存在する鈴鹿では、パワー&トルク不足が否めない。

しかし、代表の近藤さんは「マツダL型の潜在性能は高い。レースで実績のある海外製パーツを積極的に使い、いかに制御するかで可能性は一気に広がる」と奮起。L3をベースにスーパーテックの88φ鍛造ピストン、イーグルのH断面コンロッド、コスワースのカムなどで構築する2・3&ハイチユーンエンジンを組み上げた。一方、フットワークは重量増を

嫌い、むやみに補強せず、ダンパーとスプリングを中心にセットアップを進めたシンプルな構成だ。シートアッパーにより、過度に動かしすぎず、バンプ&リバンプを最小限に抑えてロールを抑制。ハイグリップタイヤでのスポーツユースに特化した足に仕立てる。

その結果、NCでは鈴鹿最速となる2分26秒917を樹立したが、近藤さんはまだまだ納得していない。手ごわいライバルたちと対峙するには、少なくともラジアルで2分25〜26秒、Sタイヤなら2分22〜23秒に到達している必要があると分析する。

現在の最高出力は230馬力だが、タイム更新にはモアパワーが不可欠。7800回転以上で重さを感じるのを、カム交換での高回転化を模索。同時にエアフロレス化なども進める予定で、「これで15馬力は上乗せできるはず」と考えている。15〜16年シーズンは残り少ないが、16〜17年シーズンに期待したいところだ。



フロントの純正調整機構に長穴加工を施し、調整幅を拡大。フロントキャンバー角は4°00'あたりまでネガティブ化を進める。



スロットルは大径70φに変更し、さらに72φまで拡大。エアフロ部も80φに拡大し、流量アップに合わせたリセッティングを施す。

鈴鹿のような高速ステージでは、空力も含めたセットアップが不可欠。リアにはGTウイングを装備し、安定性を確保している。



エンジンは海外製パーツを積極的に組み込んだL3改2.3ℓで、カーボン製サージタンクの存在が際立つ。インジェクターはパワーエンタープライズの380ccを使用する。



オリジナルフェンダーフレアの装着によって、片側25mmのワイド化を実現。前後とも265 / 35 R18のアドバンA050が導入されている。



オリジナルのドックハウスサスペンションキット。バネレートはフロント14kg/mm、リア9kg/mm。鈴鹿だけでなく、オールステージへの対応を意識している。



制動屋の4ポットキャリパーとRX-8サイズのロータリーで構成するオリジナルブレーキキット。高負荷に備えて、RX-8純正ハブもセットされている。



タイムアタック号でも実践する 即席ラジエターウォータースプレー

ストリートでは問題ないが、夏にサーキットで連続周回を行うと、水温は一気に95℃ぐらいまで上昇する。補正が入ってパワーダウンが顕著になるし、何よりもエンジンへのダメージ蓄積が心配。そこで、オーリーブールの近藤さんがデモカー用に即席で製作したのがラジエターウォータースプレーだ。手動

噴射の簡単なものだが、それでも約1分の連続噴射が可能で、ラジエターの冷却にも効果大。純正ラジエターで真夏にテストしたところ、94℃だった水温を85℃に引き下げることが成功。中古タンクを使えば、格安で作れるぞ。

ノズルはフロント開口部に取り付け、ラジエターの瞬間冷却に活用。タンクやモーターなどとともに、NB用のウィンドウウォッシャー用を転用している。

車内にオン/オフの切り替えスイッチを搭載。手動でオンにすれば、約1分間の連続噴射が行われ、再アタックが可能なレベルにまで水温を引き下げることができる。

**オーリーブール
近藤正芳さん**
「うちでも製作しますが、DIYでもローコストで簡単にできますので、ぜひ挑戦してください。オススメのクーリング術です」

タンクはステーを製作してエンジンルーム内に固定。ホースは近所のペットショップで調達してきた水槽用のチューブを使う。

過走行によるミッションの劣化を NC流用で徹底的にリフレッシュ！

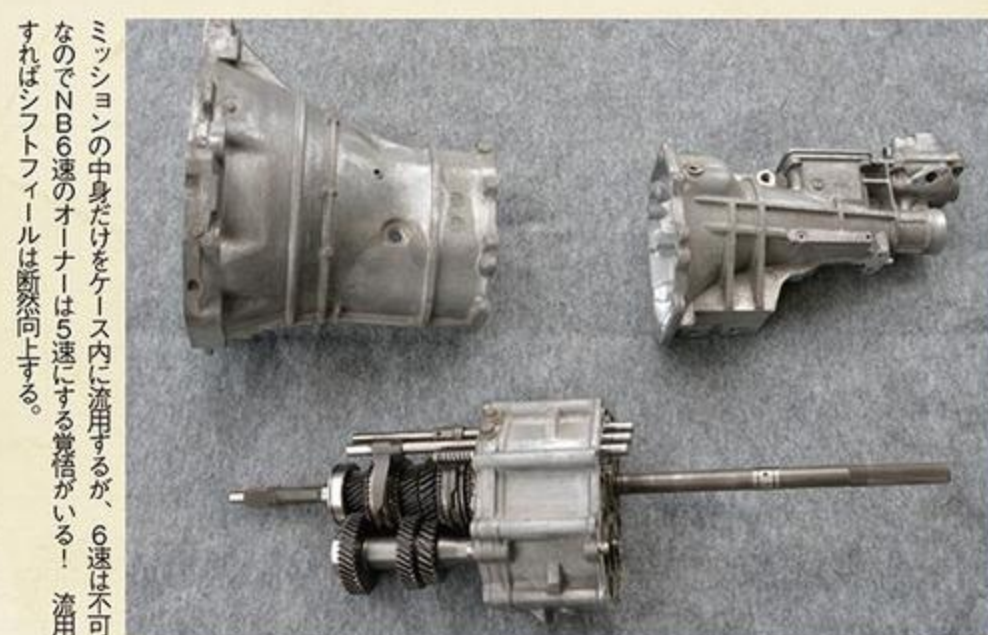
ミッションのリフレッシュとい
えば、オーバーホールが定番。だ
が、さらに一歩進んだオーバーホ
ールを行うのは、ニールックスの
NC流用技。小林さんいわく、「ミ
ッションをばらして、ダメな部品
を交換するのがオーソドックスで
すが、NAもいかにせん20年以上
前のクルマです。そこで、長く乗

り続けたいという人には、NCの
中身(ギア)を流用する方法を紹介
しています。このとき、NCの中
古ミッションを探すこともできま
すが、どんな使い方をしていたか
わかりません。長く乗りたいなら、
ここは心配のない新品を購入する
のがいいでしょう。現在13万円程
度ですが、供給の期間や価格の変

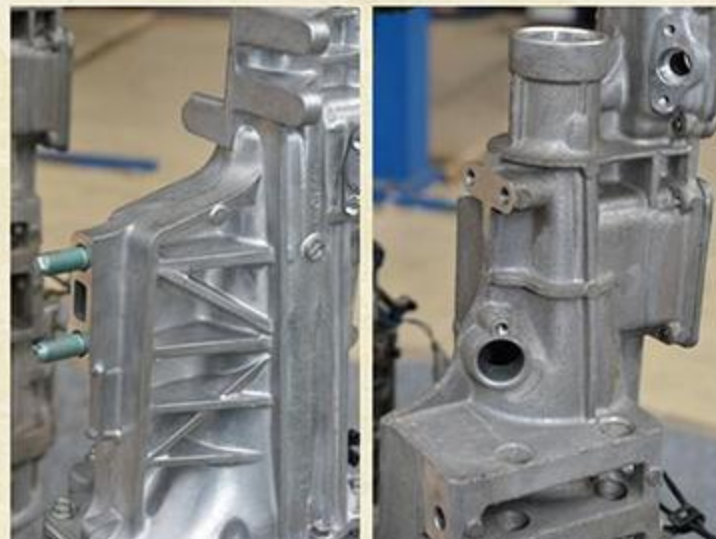
動があるので、悩んでいる人はタ
イミングが重要ですよ」。
サーキットによく足を運ぶ人に
とっては、エンジンやミッション
のオーバーホールは想定内。しか
し、ストリートユースでは大ごと。
そうそうあることではないので、
長く乗るならばここまで考えても
いいのではないだろうか？



左がNAで、右がNBの6速ミッション。プレートがあったような付け
根下にはバックギアの誤作動防止装置があるため形状が異なる。



ミッションの中身だけをケース内に流用するが、6速は不可
なのでNB6速のオーナーは5速にする覚悟がいる！ 流用
すればシフトフィールは断然向上する。



左がNCのミッションで右がNBだ。パワープラントフレームの変更
により取り付け位置が変わったのが、ケースを見るとわかる。



新品のギアを用意できるので、安心してあと10
年、10万km以上は乗っていただける。10年前と
20年以上前では素材も異なるはずだ。



バックプレートは左が
NB、右がNAだ。バ
ックプレートはNA、
NBどちらのものも共
通で使える。



セルモーターもこの際だから交換しておけば長く乗り続けら
れる。これはNB用で、NA用よりも小さくそして軽いから○
なのだ。ただしNBのミッションケースでないとは不可。



せっかくミッションを降ろすのだから、ショートパーツは最
低限でも新品に交換しておきたい。工賃を浮かせたいなら、
このときパーツ代はけちらないのが得策だ。



ひどい状態だと歯が欠けているようなこともある。年式によ
り精度や耐久性は確実によくなっているので、高年式車の部
品が流用できるなら使わない手はない。



ミッションケースはそ
のままでも、中身が
NCになることでシフ
トの入りがよくなる。
また2ℓエンジン搭載
車用とあって高回転域
にも対応する。



ゴム系パーツや配線の交換で、 メンテサイクルを新たにスタート

ここにかけて中古車市場での価格がこなれてきて、注目を集めているのがNC型。とくに初期型となるNC1は、これからロードスターを楽しもうという人にオススメ。

とはいえ、それなりに年数がたっているクルマなので、気分よく走るためにはある程度のメンテナンスが必要だ。そこで今回はアクティブで、とくに注意すべき点を聞いてきた。

「中古車の場合、それまでどんな使われ方、どういう整備をしてきたのか、わかりにくいもの。ここであっさり初期状態に戻し、そこからきちんと手を入れていくのがオススメ」とのことだ。

油脂類はクリアランスや摩耗の具合で選びたい

エンジンオイルは走れば走るほど広がってしまうクリアランスに合わせて粘度を変えるのが基本。またデフオイルやミッションオイルは、もともとの容量が少なく、すぐに油温が上がってしまうため、クオリティの高いものを使っておいたほうがいい。さらにドライブシャフトのグリスも、クオリティの高いものを使っておくのがベター。値段はさほど変わらないので、よりいいモノを選びたい。



クリアランスが広いエンジンは、そこをきちんと埋められる厚みのあるオイルを使いたい。油温が高くなりやすいデフなどには、それを考慮したオイルを使うといい状態が保ちやすくなる。ジョイント部に使うグリスは、アクティブではオメガを使用。明らかにもちが違ってくるこのグリス、値段もとくに高くないのでオススメだ。

配線の被膜内部での断線が、断続的な不調の原因に

エンジンは回転数の上下で全体が動き、配線もそれによって引っ張られる。しかもここは、つねに熱がかかっている。年数がたてば内部の細い金属線は劣化し、断線状態となってもおかしくない。たまにエンジンが止まるとか、回転がバラつく、などという症状は、その断線しかかった配線不良が原因だ。これには対処法はなく、ハーネスの新品交換がベストの処置となる。



ハーネスはアッセンブリー交換となり、アクティブのような作業に慣れているショップでも約2時間かかる。断線しやすいのはイグニッションコイル直前の部分。アクティブのデモカーでも同じ症状が出て、そのときには配線に無理やりピンを刺して導通させるという対処をして走り、その後ハーネスを新品に交換したと言う。

レベルアップするときにも心強い味方となってくれる

タイムアタック車なども手がけるアクティブだが、そんな車両も地道なメンテでいい状態を保つという、基礎がしっかりしているからこそそのもの。ユーザーの予算などに合わせ(なんと工賃の学割もあり)、少しずついい状態を取り戻し、同時に少しずつステップアップしていくという、攻めのメンテナンスをしてくれるショップだ。



ゴム系のパーツは新品への交換を基本に

ゴムというのは年数がたつと必ず劣化するもの。重量がかかり続けているエンジンマウントや動きが比較的大きいドライブシャフトのアウトブーツ、サスペンションブッシュは、定期的に交換しておきたい。とくにNCは、エンジンマウントがそのままミッションも支えているため、新品に交換するとシフトフィールが段違いによくなる。現在3速に入りづらいなどの症状があれば、この劣化を疑おう。



ブッシュやパーツなどの劣化は素人目にはわかりにくい。すぐに交換しなくても、まずはプロの目で状況確認してもらおう。

ドライバッテリーへの交換はメリットが大きい

NAやNBロードスターの純正バッテリーは意外に高い。そこでオススメなのがドライバッテリーの活用だ。価格的には純正バッテリーとの差が小さく、軽量化ではコーナリング時、リアの収まりがよくなるというメリットもある。心配される作動性も、アクティブが実際に使っていてバッテリー上がりを起こしたことはなし。保証が付いているショーライやアリアンツがオススメだ。



週に一度程度しか乗らなくてもバッテリー上がりは起きていないとのこと。バッテリーと同時にアースなどの見直しをするとおおよし。

アースの引き直しは高回転の吹け上がりに効く

ハーネスと同じようにアース線も時間がたつと劣化し、抵抗値が大きくなっていく。そうすると電気はスムーズに流れず、とくに高負荷時にはそれが負担となってしまふ。そこでまずは、ノーマルのメインアース線を新品、もしくは太いものへと交換しよう。基本的にはこれでOKだが、さらに追加する場合には、純正のアースポイントを考慮しつつインジェクター部など重要ポイントに接続したい。



まず最初に純正アース線を太いものへと交換するのがベターな方法。純正アース線が劣化したまま、他部分へ新たなアース線を追加しても、その装着効果を生かしきれない。

10年ほどたった純正アース線は、このようになり劣化している。これを新品に交換するだけで、高回転での吹け上がりよくなる。

十数年ぶりに復活させるNA6CE NOS仕様でどういける!?

レーシングビートの代理店となつているアニバーサリーは、ロタリーを得意としているが、NA6CEをずっと所有している。しばらく動かしていなかった(10年は経過しているかも)が、サーキット走行を再開するにあたって、「FCやFDだと体がついていかない」と思って、ロードスターを起すことにしました」と加藤代表。

懐かしい紫のカラーリングのままだが、レーシングビートやアメリカで見つけたアイテムをセットするなど、以前とはチューニングの方法が変わってきている。「レーシングビートのあるアメリカに行つて、ロードスターやロタリー用のパーツを物色しました(笑)。日本にないものがけっこうあるんで、面白かった。今ボディ

に付いているフェンダーも、聞いたことのないメーカーのもので、試しに付けてみることにしました。まだ製作途中にあるため見た目はつきはぎっぱい(ー)が、いざれオールペンで生まれ変わる。このNAはNOSのボンベが搭載されている。もちろんハタタリなどではなく、アクセル開度に応じて噴射するようになっている。そのため効きがともマイルドなので、言われないとNOS仕様だとは思わないほど。ノーマルを底上げしたような乗り味だ。



戸田のカムが入った4スロ仕様で、コンピュータはHKS Vプロでコントロールされている。ひさしぶりに動かすにあたって、セッティングの見直しが行われた。



NOSを搭載しているにもかかわらず、普段乗りもできるくらいマイルドさで仕上げています。どっかんテストではなく中低速からパワーが盛り上がりいくので扱いやすいのだ。



サーキット用と割り切っているので、オリジナルフルバケットシートに交換し、助手席、内装などはすべて取っ払われている。



インプレッション担当の橋本さん、1登目で走行したのがちょっともビートに戻ってくる気配がなかった。どうやら楽しく走っていたらしい。

海外パーツを使ってリフレッシュしたポイントも!



ブレーキローターはそんなに減っていないが、当たりに偏りがあるようだ。研磨すればまだ十分に使えるので、ローター、パッドともにオリジナルを使う。



レーシングビートを訪ねた際、クルマのパーツを扱うショップで見つけたプッシュ。グリスの粘度がハンパなく高いので、指で直接触れると後始末がタイヘン。



サスペンションはオーリンズベースのオリジナルで、リアは別タンク式を採用する。減衰は20段あるので、走行ステージで変化を楽しめる。組み込んだプッシュが目立つ。

橋本洋平's インプレッション

ギアの選択がオーナーと異なるが2速いらずで走ることができた

NA6ベースで最近作り始めたばかりだというクルマは、ご覧のとりの製作途中(笑)。だが、中身はかなりレーシーに仕上がっている。エンジンはカム交換したうえで、全開時はNOSを吹いているというからかなりの破天荒ぶり。そこにNBの6速とワイドフェンダーが加わっているのだから…。走り始めれば吹け上がり爽快で伸び感も抜群! 8000回転近くまで回すことだって許容する。オーリンズベースで前12kg/mm、リア10kg/mmで仕上げた足は、ワイド化されたことでしなやか仕上げ。安心してガンガン攻め込める懐の深さがあるところは意外。タイトな本庄で2速をほとんど必要としないコーナリングスピードもかなり魅力的! タイムアタッカーとしての今後に期待だ。



2タイプのスーパーチャージャー仕様 それぞれのよさを引き出すノウハウ

これまでジャクソン社製とコスワース社製のスーパーチャージャーをセットしているいろいろなテストを続けてきたノガミプロジェクトだが、より高い信頼性と拡張性を求めて現在はロトルックス社製を採用。もちろん単純に付けるだけではなく、インタークーラーのパイピングなどさまざまにブラッシュアップしたオリジナルのキットとして販売している。

イエローのデモカーが、まさにそのキットを装着したもの。エンジンは2.5のまま、オリジナルのECUによるセッティングも含めて225馬力のパワーを実現している。こちらはキット販売ということもあって、われわれでも扱いやすくなっているのが特徴だ。

もう1台シルバーのほうは、2.5



ンプレッサーを大型化し、プリー比も変更したスーパーチャージャーをセットしたもの。こちらは300馬力オーバーのパワーを発揮していて、セッティングが煮詰まっていない状態で筑波サーキットコース2000を1分4秒台、そこから若干セッティングを詰めた富士スピードウェイでは1分57秒台を記録。サスペンションにアラゴスタの3ウェイを使用する、純粋なタイムアタック車だ。

(右) 野上敏彦さん

(左) 野上達也さん

シルバーのほうで極端な、激しいことをいろいろと試し、そこで得たノウハウをストリート仕様車にフィードバックしている。



こちらは販売中のスーパーチャージャーキットを装着したもの。エアフィルター位置の適正化などノガミプロジェクトオリジナルの工夫が施されている。パワーは225馬力を実現。価格は税別で41万円+工賃/ECU/1Jなどが20万円。



2.5Lエンジンは圧縮比はノーマル。ブーストはスロットル直前で0.4かかっている。前置きインタークーラーとしているのは吸入温度を安定させるため。コスワース社製は水冷式だったが吸入温度が安定しないのが弱点だった。





色だけではなく質感も選べるから インテリアコーディネートが楽しい

シートカバーのイメージは、ステアリングカバーと変わらない？
少し前なら「ださい」アイテム
と思われていたかもしれないが、
昨今のシートカバーのクオリティ
といったらハンパではない。張り
替えかと思うほどのフィット感
と、質感のある素材、豊富なバリ
エーション、何よりリーズナブル
プライスでインテリアのイメージ
チェンジができるお助けアイテム
なのだ。

千葉にある「オートウェア」は、
国産、輸入車問わず多数のシート
カバーを擁する。またスポーティ
なデザインから、セダンや高級ミ
ニバンに合いそうなエレガントな
ものまで、その種類も豊富だ。基

本的には取り付けはDIYでき
るよう作られているが、よりきれ
いに装着したいという人は予約し
て作業してもらうことも可能。

シートカバーの完成度は、生地
の切断を行う職人の腕にあるとい
う。純正と同じラインに縫い上げ
る縫製の技術。またシートは布が
こすれるところなので、何年も使
用していると傷んでくるもの。見
た目に「劣化」を感じさせるよう
なら、簡単に美観をプラスできる
シートカバーが手っ取り早くとい
いのだ。今回はNCロードスター
のノーマルシートにかぶせてみ
た。カラーコーディネートも兼ね
られるので、オープンカーのドレ
スアップにはもってこいだ。

カラーセンス

使用生地：ウレタン
価格：1列シート全席分
1万2200円(税抜)

※装着費用別

スバル車に人気というブルー×ブラックのコンビ。
オートウェアの製品はどれも車内で使うに
ふさわしい難燃性の生地が採用されている。



取り付け



使用する道具はわずかこれだけ。プラスドライバー、内装を傷つけずに透き間に押し込むための内装はがし、そしてゴムを通すための針金などを用意しておこう。



しばらく使用してなかったため、積み上げたときの跡がそのまま残っている。おまけに布が擦れて色が変わっていたり、使っていないわりにはいい印象がぬぐえない。



ぴったりフィットするように上からピチピチと合わせて座面の部分を仕上げていく。ロードスターはラクチンそう？



製品には、どこに使われるものなのかを示すタグが付いているので、最初に確認してから取り付ける。ミニバンだと数が多いので配慮が必要。



純正のシートにある縫い目に合わせてカバーが作られているので、縫い目を合わせるようにして取り付けるのはどの部位も同じ。



座面からスタートする。ゴムが付いているほうをシート後部にする。このゴムはシート下に入れ込むことになる。



ここで針金が登場する。座面後部にあるゴムひもをシートの後ろに通すという作業だ。シートカバーに傷がつかないように注意する。



純正シートの縫い目と、カバーの縫い目を合わせるように手で確かめながら作業するように進める。

クロックスと同素材のフロアマットもオススメ

オートウェアではオリジナルのフロアマットの取り扱いもある。2枚重ねのマットで、靴底に付いたゴミや泥などは中間層に入る。また濡れていてもクロックスと同じ素材なのですぐに乾くのもいい。重量はめちゃくちゃ軽いから掃除もラクチンだ。縁取りの色は3色。



砂をフロアマットにまいてみると……。見る見るうちにフロアマットに吸い込まれていくように見えなくなる。



2枚重ねだが水洗いでもすぐにキレイになるし、純正と違って乾くのも速いので、衛生面でも安心して使えるといえるだろう。



振りかけた砂はフロアマットの間に取まっていく。ゴミや泥も同様と考え、メンテナンスのしやすさが伺える。



汎用品とは違って、純正と同様に固定するための穴が開いているので、きっちりセットして運転に集中できる。これ、ホントにいい!



シートカバーには純正と同様にシートポケットが設けられている。収納が少ないロードスターにはうれしいスペースとなるのだ。



背面の合わせ目はマジックテープで密着させるようになっているので、きっちり下まで引っ張ってから合わせるように。



シートカバーを通すホルダーを取り外すのは、プラスドライバーひとつでOKだ。家庭にある工具で事足りる。



付属されているS字フックをゴムにはめて、シート座面の裏側、軽くテンションのかかる部分に引っかけるようにする。



後ろ側に引っ張り出したら、ムリに引っ張る必要はないので力を入れて引っ張ってしまわないようにする。



とにかく縫い目を合わせて by池田



縫い目がずれていると、透き間ができてしまう。こうなるとシートと生地が擦れて双方が傷むという状態が続いてしまうのだ。



洋服を着せるような要領で背面にシートカバーをかぶせていく。ヘッドレストを取り外す手間はない。



きっちりカバーを押し込むのは、写真のような内装用のプラスチック製のヘラを使う。ある程度力を入れて大丈夫だ。



後ろに通したひもを結んで見えないように隠す。ちなみにシート生地は伸びるので冬場に作業しても大丈夫だ。



難燃性の生地といっても、種類もカラーもたくさんある。新色も増えている。オンリーワン仕様の完全オーダーメイドにも対応可能だ。



背面のシートカバーを取り付ける際には、裏側の縫い目を縫い目方向に合わせる。逆らうとシワが寄ってしまうことになる。



かまくらぶせた状態。この段階ではまだぴったりフィットとはいえず、いかにもカバーという感じがする。



これで座面が完成。どう？ カバーとは思えないほどピッタリしているでしょ。ノーマルとは違う質感でスポーティな印象もプラス。



結束してまとめる。簡単にやっているように見えるが、自分で作業する際にはどこで結ぼうか迷ってしまうそう。

せっかく手に入れたNAロードスターだから 今時のパーツを使って仕上げてみたい!

NAが登場した当時、俺はまだレースも駆け出しのころで、とにかく速さ、カッコよさを求めていた気がする。何度も仕事で乗る機会があったのに、遅いしちやちいし、面白いと思っただけでなかった。今でもサーキットの同乗走行などでNDも含め走らせることがあるが、良い印象はない。

NAが登場した当時、俺はまだレースも駆け出しのころで、とにかく速さ、カッコよさを求めていた気がする。何度も仕事で乗る機会があったのに、遅いしちやちいし、面白いと思っただけでなかった。今でもサーキットの同乗走行などでNDも含め走らせることがあるが、良い印象はない。

NAが登場した当時、俺はまだレースも駆け出しのころで、とにかく速さ、カッコよさを求めていた気がする。何度も仕事で乗る機会があったのに、遅いしちやちいし、面白いと思っただけでなかった。今でもサーキットの同乗走行などでNDも含め走らせることがあるが、良い印象はない。



取材協力：G-CROSS 千葉県我孫子市日秀3-3 ☎04-7199-4413

光モノ



トランク内もスイッチを新設。夜荷物を快適に出し入れできるようにエーモンの商品でそろえていった。選ぶことすらがすごく楽しい。

ウインカーなどもLED化して、今っぽい光り方になっていた。こんなちょっとしたポイントでも、イメージが変わってくるものなのだ。

LEDを活用し今っぽく魅せるのが俺のこだわりだ。

内装やトランクはとことん新鮮で実用的に仕上げたい。中古で購入し使い込まれた感のあるところはすべて交換している。オリジナルの感じで十分だからエアコンのパネルやスイッチ類も純正部品で購入できるものは総交換。そして電球関係はすべてLED化。当然メーター内の電球もLEDにした。シートもコンソールパネルも染めQで塗装した。



ユーロテール風のライトに交換している。ノーマルデザインは全体のイメージと合わない気がした。

レーシングドライバー 小泉和寛さん

スーパー耐久など国内レースでステアリングを握る。スバル車のイメージが強かったが、ロードスターを購入して現在ハマリ中。



エキマニ

NAエンジンはエキマニ交換が要? 排気効率を考慮してフジツボ製に

レースのお付き合い上(?)、フジツボ製品とは縁が深い。ということで、信頼していることもあって選択した。あちこち手を入れなくてはならないようなベース車だが、部品を交換すればただ効果が見られる。それが面白くて、次から次へと手を出してしまう。これぞロードスターの醍醐味だ。これって、抜け出せるの?

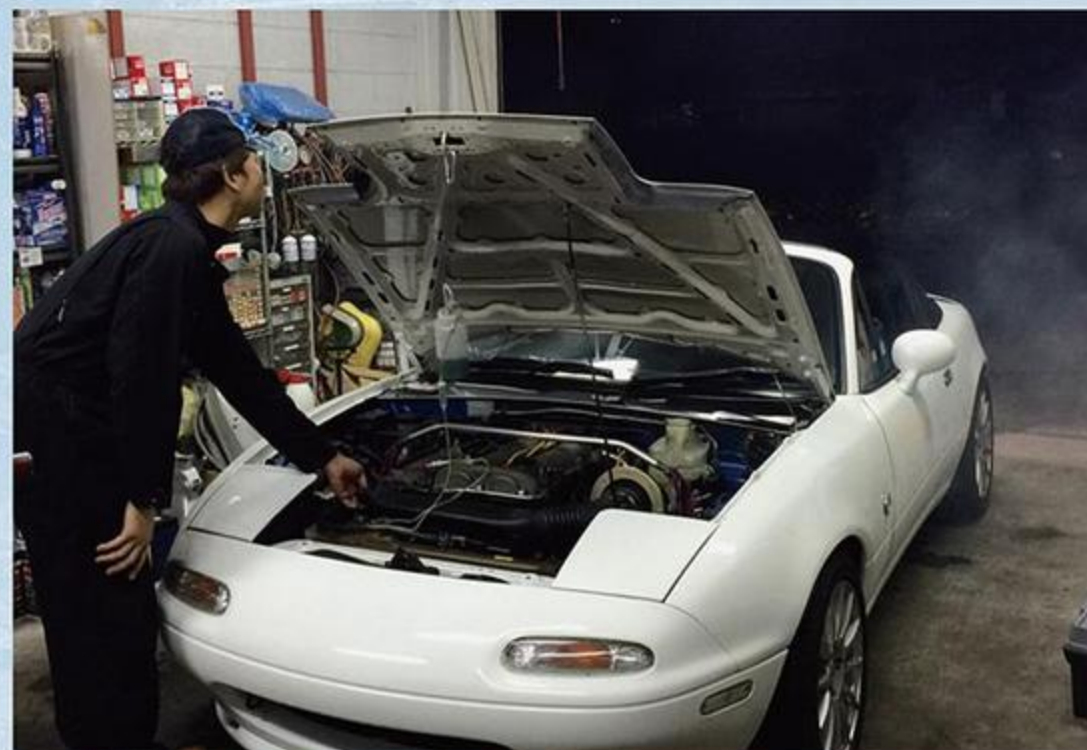
ショートパーツもすべて付属されている。車検も問題なく通る。



んへ、カッコいい。タコ足って感じのするレイアウトだ。



レックス



施工中、マフラーから白い煙が出てくるのだが、あまりにもくもくしているの少しびびった。

作業はGクロスの阪口さんをお願いする。ご自身もNBに乗っているということで、ロードスターにのびるので頼りになる。



エンジンの調子が悪いとき カーボン除去は効くのか!?

「オイルが減る」という現象のために、いろいろ試してみているのだが、吸気ポートや燃焼室にたまった汚れ、つまりカーボンデポジットを除去することに。ワコーズのレックスは高性能洗浄剤の洗浄効果により、インテークマニホールド、吸気バルブ、ピストンヘッドとシリンダーヘッド、そして排気バルブまで短時間で洗浄してくれるものだ。



スコルプでピストンのようすを見てみると……。これなら作業前後で、効果を目で見て確かめられる。低圧方式車に試してみたい。

サーモスタット/クーラント

ここは定番お約束 最初にやったほうがいいくらい

ロードスターの中古車を見ていると、ラジエターが交換してあればラッキーという感じ。乗るなら交換してから、みたいな個体が多い。これもご多分に漏れず、水まわりに手を入れる必要がありそう。まずはサーモスタットを新品にして、クーラントを入れるとどうなるのか。今や寒くなっているので、熱対策といったことまでは考えなくていいのだが、暑くなってからでは遅いので着手しておくことにした。



ホース類とサーモスタットを新品に交換することに。経年による劣化でホースは硬化してしまっていた。



ラジエターも新品にした。アルミは軽く、走り風が当たっていい。アルミは軽果を發揮しない。



サーモスタットはローテンタイプではなく、純正同様。ローテンを使うと、季節によって戻さないと、オーバークールになることも。

ステムシール

エンジンオイルの減りはここが原因? 思いきって開けてみた

とにかく、エンジンオイルが減るとい現象が止まらない。あれこれやってみたが、どうにも「これ」という決め手に欠ける。そこで怪しいと踏んでいた「ステムシール」をやってみることにした。ちなみにステムシールというのは、「エンジンヘッド内のバルブガイドに組み付けられ、ヘッド内に供給されるエンジンオイルが、バルブステムとガイドの摺動面を通して、燃焼室内に流入するのを防止するシール」のこと、とある。



コンプレッションも計測してみる。どこか力所だけ低下しているようなどとはなかった。

ロードスターのように、エンジンヘッドが外しやすいクルマだと、自分でやってみようという気になる。



エンジンマウント

これをやっておけば 振動はだいぶ防げる

ブッシュ関係は交換してないだろうから、この際エンジンマウントは交換しておくことにした。あれだけの重量物が左右に振れたら、それはもう振動が出て、それによって音が発生するというもの。そうすると長距離走る気にならなくなってしまう。とりあえず、駆け足でこなしメニューを紹介した。



走行距離が短くても、乗っていないでも過走行でも、ゴムブッシュは硬化していくもの。思いきって交換しておいてよかった。

長〜く愛したいこだわりのオーナーさん
&今だからこそNAに乗りたい新人さん必見!

見えないサビサビに、ご用心!!



「マジで危ないんだよ」と的確にウィークポイントを指摘してくれる相澤社長、技術とノウハウ、経験のあるスペシャリストならではの。

オーナーは「このNA型」にこだわり続けている。オールエスアイザワでは、必要に応じて各部の補修も施し、安心して乗れる状態に戻すという。

ボディが「終わった」NAは本来の走りを楽しめない!?

ND型の企画初期、マツダの開発陣は目指すべき方向性を探るための指針として、世界中のスポーツカーのなかから、ポルシェケイマンに次いで、NA型ロードスターを選び出したという。NAは四半世紀以上も前に、走りの楽しさという正解のない課題に、現代でも通用する答えを出していた。

とはいえ、もはや最終型でも18年も前のクルマ。普通に考えれば今、新車当時の乗り味を期待することは無理だろう。

しかし、NAにほれ込み、新車から乗り続けている人は多い。あえて今から手に入れて、乗ってみたいという人もいる。事実、ロードスターのメンテナンスやチューニングに定評のあるオールエスアイザワには、全国からそうしたクルマが持ち込まれるという。

「エンジンや足まわりは、きちんと整備すれば、いつでも新車同然に戻せるんです。問題は、ボディが終わっているクルマですね」

と、自身がメカニックである同店の相澤信廣社長は言う。

相澤氏によれば、NA型の材質や構造は、NB以降に比べてサビに弱いのだそう。価格的にも手ごろなスポーツカーを目指した初代だけに、部分部分にコストダウンの跡が見られるのは仕方ないことだが、実際にファクトリーで目の当たりにした、青森出身のNA型の状態を見るとかなり深刻だ。潮風や凍結防止剤に長年にわたって痛めつけられたボディは、随所がサビでグサグサだ。サイドシルは指で押すと穴が開いてしまう状態だし、フロアやフェンダーにも、かなり進んだ箇所がある。

進行の度合いはまちまちだが、とくに目についたのがほこりが詰まって水分がよどみやすい箇所。たとえばサイドシルは排水用の小さな穴が開いているが、これが目詰まりしやすく袋状の部分に水がたまっていく。結果、内側からじわじわとサビが浸食していく。

長年、乗り続けたことでぶついたりこすったりしたあとの補修跡も、気をつけるべきだろう。一見、問題はなさそうに思えるパテを盛った部分なども、内側に水分が残っていたためにサビでしまっている状態が、実車でも確認できた。「程度のいいボディに換装する提案もしたけれど、オーナーは直す道を選びました。このクルマへのこだわりは並じゃないです」

ここまで愛されればクルマも本望というもの。その愛情にこたえるべく、オールエスアイザワでは徹底的な修理に取り組みという。

(横田晃)

最長20数年を経た“必然”としての サビサビPOINT

アーム、ブッシュ、サスなどは交換を覚悟すべし

NAに限らず、サスペンションは本来消耗品。ダンパーはもちろん、各部に使われているゴム製のブッシュ類も、10万kmも走ったらまず本来の性能は発揮できない。ロードスターらしい走りを楽しみたいのなら、交換することが前提となるパーツだ。ボディが生きていれば、これらの交換で新車当時の走りをかなり取り戻せるが、サーキット走行などで酷使されたクルマのなかには、サビはなくてもボディがゆがんでいるクルマもあるから要注意だという。



“AIZAWA”マジックに驚け!

復活!

今回の個体の修理では、サビで強度が落ちているフロアのリブに、モータースポーツ用に開発したチャンネル材をかぶせ、ピラーの付け根にはエポキシ系の樹脂注入で防錆と補強を兼ねさせるなどの対策を施し、穴の開いた鋼板は新しい鉄板で作るといふ。新車当時の乗り味を損ねないボディ剛性のサジかげんも、経験あるショップならではのノウハウだ。

さらに塗装には船舶用の防水塗料を下塗りに使い、北国などの過酷な使用環境にも耐える、十分な耐久性を持たせるそう。そうした板金塗装技術はこの10年ほどで大きく進歩しており、今回の個体のように、従来なら復元が無理だったほど傷んだクルマも、しっかり直せるようになったという。



文字どおり「ボロボロ」の状態になっているサイドシル部分が、鋼板を溶接することで再生された。面出しの巧みさは、さすがだ!



各部の補修を終えたら、いよいよ塗装。オールエスアイザワでは、一般的には船舶に使用されるコーティング剤で全体を処理、耐久性を高めている。



北国などワダチにはまりやすい地域では、ボディ下のフレームをこすったりぶつけたりしてしまいサビサビに。補強プレートを付けられ剛性もアップする。



サイドシルは水抜き穴が開いているが、ほこりなどが詰まりやすく水気がたまって内側から腐食していく。症状がかなり進行しないと気づけないのが厄介。



ほこりが詰まる→水が詰まる“スポット”に要注意

サビの最大の原因は湿気。とくにフロントフェンダーの前端部やHT取り付け金具の裏側、カウルトップなど、見えない部分にたまったホコリが吸った湿気は抜けにくい。そこに海水や凍結防止剤混じりの水が入ると最悪だ。北国のディーラーでは、ケミカルなどで防錆対策をしてくれるところもあるが、「サイドシル内のように薬剤を塗れない“袋”の中は無防備だし、施工がまずくて効果が発揮できない例もあるようです」と相澤氏は語る。

フロントフェンダーとドアの組み合わせの部分にも、サビが進行しやすいスポットがある。落ち葉などがたまりやすいのだ。
ハードトップの固定部分も、サビやすいポイントのひとつ。目に見える部分よりも、裏側の取り付けベースにダメージを受けやすい。



リアフェンダーの補修跡だが、厚盛りされたパテの内側は、ご覧のとおりサビサビ。下地処理の甘さもあるが、補修技術そのものの限界もあったそう。



きれいにメイクされた補修跡こそ、じつはヤバイ!

今回の個体には、一見きれいな塗装面をはがしてみると、へこみをパテで埋めて修理した際の処理が悪く、内部がさびている箇所もあった。新車の鋼板は表面が防錆処理されているが、こうした安い板金修理をすると、きめんに弱くなってしまふ。大きな事故歴はなくても、ちょっとした補修が傷みの原因になることもあるということ。素人が見抜くのは難しいが、ピカピカに補修してあるから安心というわけにはいかないのだ。



フロアアンダー部の塗装も、じつは補修跡を隠すための「メイク」だったりする。腐食したものの上から吹いているので、内側でサビサビが進行するのだ。

ネジやアンカーボルトなど金属パーツにイエローカード

ネジやボルトなどがさびやすいのもNA型の弱点。NB以降はアウトバーンのように凍結防止剤がまかれている地域にも対応した、さびにくいボルト類が使われるようになったようだ。こうしたネジ類でサビが進行していると、緩めるときに折れてしまう可能性もある。今回の個体では、ブレーキパイプのクランプなどもさびており、ブレーキパイプ自体も交換が必要な状態だった。総じてNA型の金属パーツは、サビに弱いと覚えておこう。



開閉のしやすさに加えて 高級感がプラスされる

NC1の初期も初期、平成17年式の1515号(イコイコ号)。ビニールの幌に穴は見受けられないが、さすがに硬化してきたので「日光」が当たっているとときでないと開閉できない(したくない)。日が当たれば軟らかくなるが、冬で風が冷たい日ではそれもままならない。ムリに開閉していれば破れができそうなので、積極的に開閉できなくなっていた。



状態で1台分あるというので、これに乗っかることに。ちなみに、ソフトトップの生地だけでも純正品で10万円ほどです。ビニールはもうラインアップされていない。人によっては、サーキット走行時に風圧の影響が少ないビニールを好む人もいます。しかし、見た目はクロス地のほうが上なのだ。

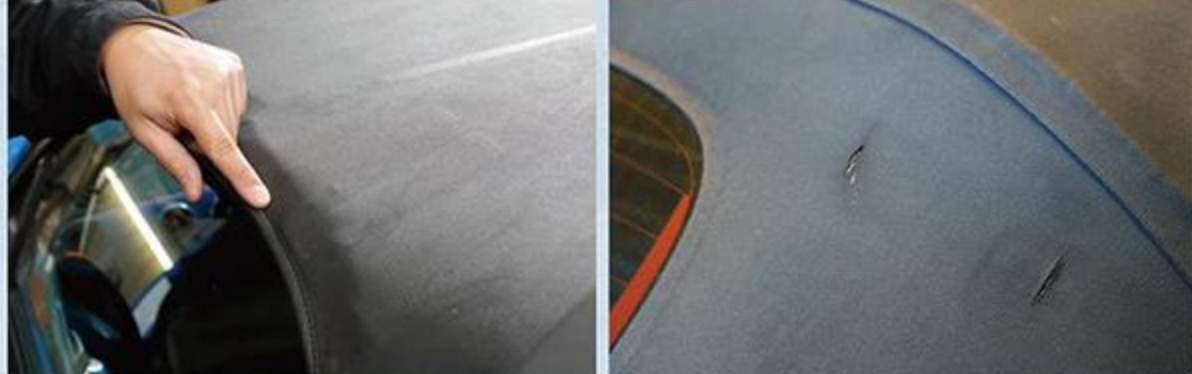
ビニールが硬化して硬くなっているため、あまり開閉しなくなっていました。折れ目が切れたりしてくると雨漏りにもつながりかねない。幌は覚悟を決めないでけっこう痛い出費となる。



水が詰まっていなかったか、実際に水を流して確かめる。ここはほこりやオープン時に入った落ち葉などが詰まっていることがある。



クロス生地は黒々としていて、白っぽく変色してしまったビニール製とは見た目も触り心地もまるで違う。完成が楽しみになってくる。



取り外したソフトトップには、駐車場を舞っているほこりがこびりついてた。なかなか掃除しない部分だが、ここまでひどいとは。



交換後にもきちんと雨が流れるかわかっていたら、幌交換は完成となる。キャッチ部も木目なし。



NAなどではバキバキに割れていることが多いラインレールだが、まったく問題はなさそうだった。素材がよくなっている証だ。



ノガミプロジェクトでは、ダッシュまわりやセンターコンソールなどを取り外して作業を行う。「ほかにもいい方法があるかもしれませんが、このほうが手取り早いんで」



骨ごと交換するので、幌生地の張り替えという手間がないからさくさく進んでいく。まるっきりの新品ではないが、程度は○。

内装はドア以外、けっこうな勢いで取り外していく。プラスチックのカシメだらけなので、さらに10年たったときが怖ろしい……。

しっかりと撥水、 UVカットも加わって クロス地の長寿命化を図る

ビニールのソフトトップには有効なケミカルがなく、撥水シャンプーでボディといっしょに洗うくらいだった。しかしクロストップに替えたからには、撥水、UV加工をうたったケミカルで長持ちさせたい。さっそくRSファクトリーステージの田畑代表に教えてもらった、「MOTOWNウォータープルーフパーフェクトセット」を試すことにした。

MOTOWNはバイク用ケミカルをメインに展開するメーカーだが、ソフトトップ用のメンテナンスキットも発売している。プラスチックのウインドーに使うクリナーもあるから、まだ間に合う、

というNAオーナーは試してみるというだろう。

このセットは、シャンプーと塗り込みタイプの撥水剤がセットになったもの。シャンプーのあとに撥水処理を行うので、天気の良い日に行うのがいいだろう。また撥水処理を初めて行う場合は、溶剤を多めに塗り込んでおくのが正解。ガンガン撥水して水を寄せつけない。次からは薄めに塗るだけで、十分な効果を発揮するようになる。ちなみにこれ、ビニールレザーにも使えるようなので、NC1のみなさんにもオススメしておきたい。クロスに交換する前に使ってみればよかった。

MOTOWN ソフトトップ ウォータープルーフ パーフェクトセット

価格:4000円(税抜)
シャンプーとハイパーウォータープルーフがセットになったもの。幌表面の水滴をフッ素コートで強力にブロックする。



初めての加工なので、たっぷり塗る。本来は2回分はある容量だが、1回で塗りきるようにぜいたくに使った。



幌を洗浄したら、乾くまで時間を置く。が、さすがにキャンパス地なので日の当たる場所に置いておけば、1時間もすれば水気は抜けている。



ほんの少しだけ余りそうな残り具合だったので、隅っここのほうも塗っておくことに。どれくらい撥水するのか雨が楽しみになる!?



表面に「直接塗り込む」タイプなので、フッ素系の撥水・防水成分が深く生地に浸透するのだそう。きれいな水玉が、長持ちするハズだ。



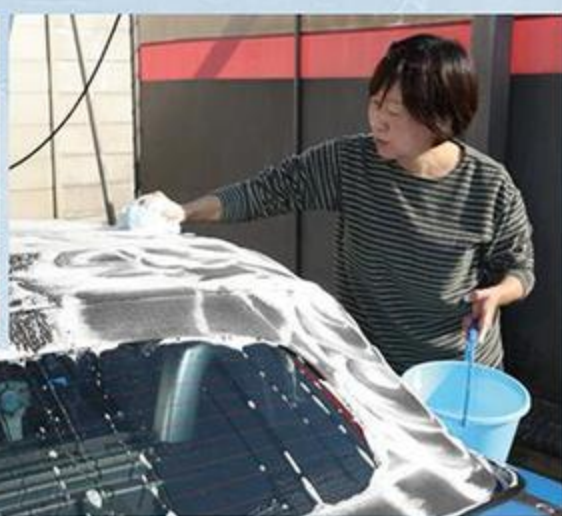
撥水処理用のウォータープルーフは、薄めずに使う。セットに含まれるはけを使って塗っていく。マスキングで区別してもいい。



まずはシャンプーから。水2ℓに対して、3分の1ほどシャンプーを入れてよく混ぜる。洗車道具はあらかじめ用意するべし。



薄めたシャンプー液をバケツに移して、洗車用のスポンジで洗っていく。余るくらいなので、ついでに洗車もしてしまえ。



コイン洗車場はこういう作業ではとても便利。洗車ガンでよくシャンプーを洗い流すようにする。下まわりやタイヤハウスの内も洗浄だ。



ProjectGビキニトップ

基本的には生地だけで、固定するためのキャッチや取っ手などを付けて、ようやくポン付けできるような状態になる。ロールバーなしでも装着可能なタイプもラインアップされている。



別売でケースも販売されている。使わないときには収納しておけばジャマになることはない。

取り付け



まずはセンターのパイプをロールバーにかませる。このパイプもしっかり固定できるように、輸入したあとに加工しているのだ。



しっかりテンションをかけて固定したら、センターパイプを覆うカバーをセットする。マジックテープで脱着できるようになっている。



あっという間でしょっ

雨の心配さえなければ ビキニトップが気持ちいい

軽井沢ミーティングなどで見かけたことがあるかもしれないが、プロジェクトG(アメリカ)が展開する「ビキニトップ」をケンオートが取り扱うことになった。このビキニトップ、リアスクリーンが開けられるNA6開けのような開放感が味わえる。

「たまたま付けてみたら、開放感があつて気持ちよくて。カラーバリエーションがすごく多いから、迷っちゃう。かといって全色在庫するわけにはいかないからね。ただ、細かいところがアメリカ製なんで、そこを日本製のようにして取り付けないと(笑)」と小原代表。

夏場だと日差しが強すぎて、そうそうオープンにできないが、このビキニトップなら直射日光が当たらないので、オープンで走行する爽快感を楽しめる。

取り付けが心もとないように見えるが、走行していても問題ないし、冬でもヒーターを付ければ寒さ知らず。そこはオープンカーだけに足もとをガンガン暖めて走ればいい。

また普段ハードトップを乗っている人は、たまにはビキニトップ仕様にして、オープン気分を味わっては？ ソフトトップを外してしまっている人は、降水確率0%の日を狙いめだ！



10分もかからずに装着することができた。気軽にオープンが楽しめる「ビキニトップ」は、季節を問わずに使えるアイテムなのだ。

ベルトを固定するためのナットを新たに取り付ける必要がある。ここにヒモを引っかけて固定するようになっている。





ストリートをもっと気持ちよく走るために マツダ車のスペシャリストがチューニング

新型がデビューしたことで、改めてその存在価値が評価され始めた感のあるNC型ロードスター。その魅力は、2.0Lエンジンならではのグングンと加速する軽快な走りがある。また、いじって楽しむならまさにこれからの旬なのもかもしれない。

マツダ車のスペシャリスト、オートエクゼはND型と同様に、同社の開発コード第5世代のプログラムをNC型にも提案する。それはTune COOLをテーマとし、正常進化ともいえる純正αのスポーティなルックスと、チューニングによっていっそう小気

味よい走りが満喫できるクルマへと仕立てるのが狙いだ。エアロはロードスターらしさを堅持する、フロントアンダースポイラーとリアスポイラーのみのラインアップであるが、リアスポイラーはソフトトップ用とRHT用を用意している点がうれしい。

そして、注目はきめ細かく用意された機能パーツ群だ。それは別ページで紹介しているND型と同様に、バリエーションに富んだラインアップが光っている。ストリートスポーツサス・キット(KIJIMA-SPEC)などの足まわり、駆動系からスポーツマフラーまで、「欲しい」と思うパーツが揃っている。マツダ車を知り尽くしたブランドで、今こそNC型をとことん楽しもう。



ストリートスポーツサスキット (KIJIMA-SPEC)
価格: 15万8000円 (税抜)
ストロークを確保する全長調整式シェル、減衰力固定式でNC型ロードスターのために専用チューンされたモデル。他にスポーツダンパー(7万2000円)あり。



ストラットタワーバー フロント
価格: 2万8000円 (税抜)
エンジンルーム内で映える鮮やかな朱色のストラットタワーバーは4点支持式。フロントサスマわりの剛性をアップしてステアリングレスポンスを向上する。



フロントアンダースポイラー
価格: 5万9000円 (税抜)
フロントバンパーのボトムに装着してスポーティなマスクを作り上げる。FRP製で仕上がりはピアノブラック塗装済みとなる。後期型/中期型用をラインアップ。



オートエクゼ
相馬真吾さん
「改めてNC型に乗ってみると、よいクルマだと感じられると思います。弊社のパーツでもっと楽しんでいただきたいですね」と、オートエクゼの相馬氏。



ボンネットダンパー
価格: 2万円 (税抜)
高圧ガスダンパー(専用取り付けブラケットを付属)を採用。ボンネットオープンが楽にできる。エンジンルームのメンテナンス、スポーツ走行時にも最適。



リアスポイラー
価格: 3万8000円 (税抜) (ソフトトップ車用3万9000円)
リアビューにアクセントをつけてシャープなイメージを持たせる。ソフトトップ車用だけでなくRHT車に適合するタイプもリリースされている。

サスの性能を引き出して シャキッとした走りを実現

ボディ側にも手を加えて足まわりをトータルでチューニングできるパーツが揃うのがオートエクゼの魅力。それはどのモデルも気持ちよさを生み出し、「オートエクゼのチューニングだ」と感じられる仕上がりを目指したものとなっている。



フロアクロスバー リア
価格: 2万1000円 (税抜)
リアのサスペンション取り付け部のフロアを左右で橋渡しすることで剛性アップ。ストラットタワーバー装着時のように追従性を向上。

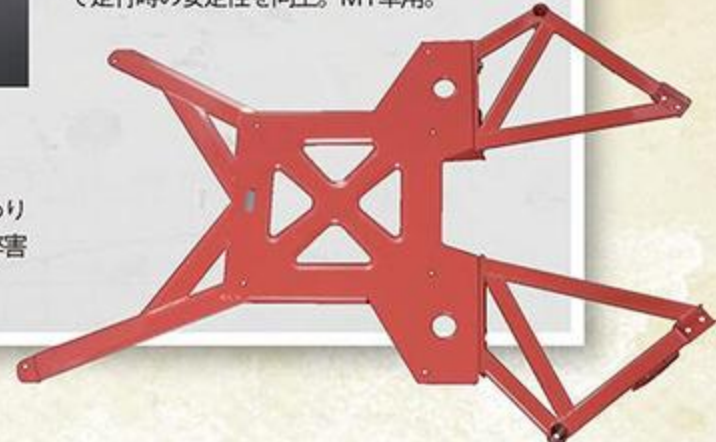


アジャスタブルスタビライザーリンク
価格: 2万円 (税抜)
スタビライザーの取り付け角度を補正してスタビライザーを確実に機能させる全長調整式のスタビリンク。ローダウン車に必須だ。



スポーツタイロッドエンド
価格: 2万円 (税抜)
ローダウンするとタイロッドの角度が変わりコーナリング時のトー変化を引き起こす弊害を解消する補正機能を備えた機能パーツ。

メンバーブレースセット
価格: 8万7000円 (税抜)
アンダーフロア全体を面で支持して剛性をアップする。サスペンションの性能を引き出して走行時の安定性を向上。MT車用。



1年を通じて使用するエアコン もう10年乗るなら覚悟を決めて…

NAの切実なトラブルといえ
ば、エアコンが筆頭だろう。エ
アコンガスの充填ですむならい
いが、コンデンサーやエバポレー
ターなどの交換が必要になってく
ると、根本的に直すかどうかの分
かれ目となってくる。長く乗ろう
と覚悟を決めたら、NBのユニッ
トを移植する方法がいいだろう。

「うちではNBのエアコンをNA
に取り付けられるように、パイ
プの取りまわしを変更したりステ
ーを追加するなどしています。高
圧パイプに至っては、きちんとテ
ストまでしていますから。エア
コンは夏だけではなく、雨の日、ガ
ラ

スの曇り止めに使ったりと、わり
と頻繁に使っているものです」と
荻野さん。

2014年からスタートさせた
NBのエアコン流用キットは人気
を博し、部品の供給が追いつか
ない状態が続いている。しかし、
まだ販売されているだけでも奇跡！
ショップの努力なくして、NB
エアコンの存続はありえない。「一
生乗る」つもりでいる人は、い
ずれエアコンに手をつけることにな
るだろう。その際にはNB流用が
一番の選択肢となる。工賃まで含
めると30万円コースとなってい
ますが、NAはもはや旧車の域。



高圧パイプのレイアウトもNAとNBでは異なるため、NAに取り付けられるよう取りまわしを変更。圧のかかるパイプはテストも行う。



NAに取り付けるためのステーを付属する。マルハ以外のショップでも取り付けができるように、必要な部品はすべて揃えている。



マルハでは室内ユニットのパーツも用意している。ヒーターユニットの位置関係がNAとNBで異なるので、取り付けには工夫が必要。

エアコンとともに、ダッシュも一新するというメニューも含まれていた。新品も品薄ということで、だんだんNA部品も心もとなく…。



性能だけではなく見た目も重視 そこまでしてこそそのオーバーホール

リフレッシュメニューを得意とするポールポジション。ブレーキのオーバーホールはよくある作業のひとつだ。

「とくにリアキャリパーの固着は、本当によくあるトラブルですね。NAは左後ろ、NBは右後ろからフルード漏れが起こり、シールがきちんと機能しなくなる傾向にあります。ホイールの内側が汚れてきたら要注意です。ブレーキフルードですから、塗装が剥離してしまいますよ」と深津代表。

通常キャリパーのオーバーホールは左右でやるべきだが、同店では1個からでも作業してくれる。価格はシールキット込みで1万2960円から。またその際にはサンドブラストを使って、まるで新品のように仕上げるのだが、これはサービス。ここまでリフレッシュできる、満足度は相当アップするはず。心憎いサービスだ。



ブレーキキャリパーにサンドブラストをかければ新品同様に。



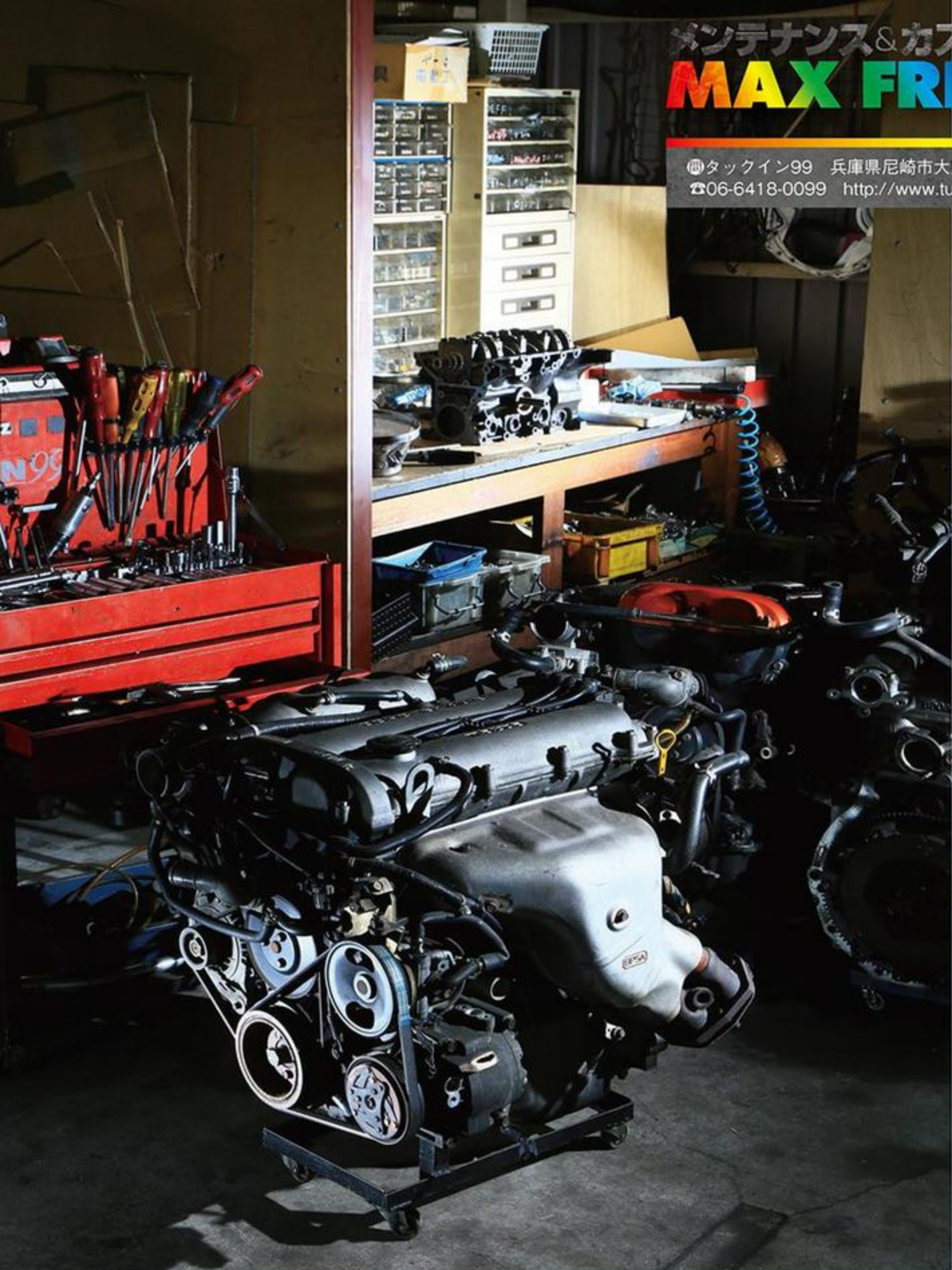
NB特有のセンサートラブルのほか 点火コイルやクラッチ系にも要注意

カム角センサーのみの搭載だったNAに対し、NBではカムアングルセンサーとクランク角センサーを採用するが、この両センサーのトラブル例が多いと指摘するタックイン99。トラブルの発生が夏に集中していることから、熱害による劣化や消耗が原因であると分析。最終的にはエンジンがまったく動かなくなってしまうが、やかかりが悪いなど不調の予兆があるので、その段階で早めに部品を交換しておきたい。

また、NA8C以降NB1までのBP-ZE搭載車両では、接触不良を起こした点火コイルのリリークが目立つ。エンジンが吹けない、

燃費が悪いといった症状が表れ、コイルの黒ずみ、白い粉を吹くなどの変色が目安となる。掃除をするると一時的に復活することもあるが、新品交換が対策の基本だ。

NA/NBに共通したトラブルでは、クラッチレリーズシリンダーが傷みやすいが、クラッチマスターシリンダーのダメージ進行も要注意。いずれもシールの劣化がオイル漏れを引き起こすのだが、クラッチホースが劣化して破裂するケースも多い。こうしたトラブルの発生に対処するため、タックイン99では2種類のシリンダーとステンメッシュのホースを組み合わせたキットを用意している。



カムアングルセンサーとクランク角センサーを搭載するNBでは熱の影響を受け、これらのセンサーにトラブルが発生しやすい。



経年で劣化が進行しやすいマスターシリンダーとレリーズシリンダー、そしてオリジナルホースをセットにしたダイレクトクラッチキットを展開する。



BP-ZE搭載車両の点火コイルのトラブルでは、2気筒1セットでの交換が可能。しかし、念のためにすべて替えておくのが無難だ。



「タックイン99 貴多昌司さん」
「エンジンや搭載エンジン、センサーのトラブルが異なります。何かの予兆があることも多いので、異変があればすぐに相談ください。」



マスターシリンダーが劣化するとシールからフルードが漏れる。定期的により深く点検することがトラブル予防につながる。

オルタネーターチェック



オルタネーターも消耗部品と割り切って、機能が著しく低下していたら交換するべきだ。NA8万2836円、NB7万5060円(税込)。

バッテリー測定



さまざまなリフレッシュメニューを施すなかで、バッテリーの測定なども行っている。エンジンのかかりが悪い場合などに見てみる。

ガラスガイド



パワーウィンドーでよくあるのが、ガラスガイドが破損している例。部品だけでは出ないので、オリジナルを用意。1620円(税込)。

オリジナルルームミラー



ガラス面が曇ったりして視認性が悪くなっている車両もある。ここは新しいものに交換しておきたい。8640円(税込)。



NA~NB3までプラスチックが使われており、割れてしまっているパターンが多い。廃番になっているので、新品は早いもの勝ち!



冬だと幌が硬くなっているため、ムリして閉めるとロックが壊れてしまう。なるべく左右同時に閉めるようにすると片方の負担が重くならず、壊れにくくなるのだ。



NA 元年式 NA~NB NB 最終型



幌のキャッチはきちんとロックが機能していない車両が多い。とくにNBは壊れやすい。年式に合わないものが付いていることもある。

13年の時を経て「もう一度、楽しみたい!!」と、 純正パーツを使ったリフレッシュに挑戦

セサミのピットの中でジャッキ
にかけられていたロードスター。
オーナーの生活環境が変わり、子
育てなどで自由に乗る時間がなくな
ってしまった。しかしそこで手
放すのではなく、ナンバーを切り
倉庫に保管、という選択をした。
13年たち環境が再びロードスター

に乗ることを許してくれた。そこ
で再生させるためにセサミに入庫
と相成った。
しかし、新車発売から20数年を
経た現在、NA系純正パーツの入
手が困難になってきている。この
オーナーもカスタマイズするので
はなく、あくまでもノーマルの、

クルマを手に入れたころのフィー
リングを楽しみたいという思いの
下、再生を依頼している。セサミ
代表の三田氏も、純正品があるう
ちは純正品を使いリフレッシュさ
せたい、と言う。
ビルシュタインのサスキットや
純正の幌などの入手に時間がかか

り、なかなか作業が進まない状況
の中、燃料ラインやラジエター、
足まわりやブッシュの交換も済ん
だ。内装パーツが揃えばあとは一
気に組み上げるのみだそうだが、
実際にエンジンをかけたわけでは
ないので、そこで新たな不具合が
見つければ再度組み直しなどが発
生する恐れもあるという。
そろそろパーツの入手が困難に
なってきたNAだが、今なら
まだ探せるぞ。



前後ともショックはビルシュタインの純正品を使用。ブレーキローターも純正品、パッドはアクレを使用する。



幌も純正品を使用。カラーチェンジなどの要望があれば社外品も用意すること。内装を張り替えていないと最終的に組み付けられないので、ひとまず仮留めだ。



内装はカーペットを張り替え予定。ドアトリムはすでに純正品がないらしい。シートは清掃して再利用する。



エンジン関係もノーマルを基にリフレッシュさせるために、インジェクターやプラグなどを交換。



燃料ラインやブッシュ、インジェクターなどを交換。通常の経年劣化でも交換すべき部類のものだ。

ロングランヒットアイテムのどくだバーをはじめ 豊富なリフレッシュメニューで対応



新型ロードスターでサーキットを走ったりしているせいか、NDの印象が強いかもしれないが、石井自動車ではNA、NB、NCのリフレッシュメニューを、オリジナルパーツを使って展開する。ユニークなパーツネーミングと、独自の目線から生まれたパーツが人気となっている。

「代車として用意しているNAに、オリジナルパーツを装着しています。これが意外と効果があるんですよ(笑)。やはり乗ってみないとよさが伝わらない部分ってありますね。代車ながら試乗車のような役割をしているんです」と石井代



ど〜だインテークパイプ

適合: B6 / BP
価格: 2万2000円(税抜)
※取り付け工賃別
せっかくエンジンをやるのなら、パイピング類も新しくするのがオススメ。極太70φのアルミパイプが自力あるエンジンルームを演出。また吸気音その気にさせる。



エンジンのオーバーホールといった重作業もかなり入ってくる。NA、NBあたりではこうした作業が減ることはなさそうだ。



ど〜だバー

適合: NA/NB
価格: 8万5000円(税抜)
※取り付け工賃別

ロールバーほど大げさではなく、かつ気軽にオープンにできることから支持されているボディ剛性向上アイテム。角パイプのRが緩やかになって、乗降時に握っても痛くない。



石井自動車
石井栄司さん

ロードスターの楽しさはNAから新型まで熟知する。昨年フラミに参加する予定だったが、台風に阻まれて危うく水没車になるところだったとか。



マルチメーター

価格: 5万円(税抜)
マルチメーター Lite 3万円(税抜)・
センサー外付けタイプ 6万4800円(税抜)
※取り付け工賃別

純正メーターはあてにならないが、アフターメーターをごちゃごちゃと付けたくない人にオススメ。水温と油温など任意で2種の温度や圧力が表示される。視認性のよさはお墨付き。



きっちり手が入った中土車では、全塗装まで施さないとある。表面のクリアがはがれているような車両は、早めに塗装するほうがダメージが少ない。



純正色を選ぶもよし オリジナルカラーもよし!

レーシングマシンのオレンジボディが、塗装の見本といってもいいかもしれない。リフレッシュカーを多数手がけている村上モーターズだけに、オールペン作業も多数こなしている。純正色に塗り直す、新しいオリジナルカラーに塗装する……お客様のリクエストに応じている。またボディカスタムの相談にも乗っている。

純正だけではなく幌の選択肢は多いから 好みの色でコーディネートしよう

最近ではホイールや幌など、アメリカ製を積極的に試しているガレージの駒場さん。今回はタンの幌を取り寄せていた。

「ビニールの純正幌はもう出ませんね。なんでも今となっては、有害物質となってしまう成分が含まれているらしくて。クロスは出ますが、生地だけで10万円もするから、NAといっても幌交換でもかなり予算をとられるようになりましたね。それで、アメリカから輸入してみることになりました。商品が400ドルほど、輸送費が1万円くらいだから、純正の3分の1で買えます。レートによって変動してしましますが」

おもしろいことに、リアスクリーンは、NAといっても幌交換でもかなり予算をとられるようになりましたね。それで、アメリカから輸入してみることになりました。商品が400ドルほど、輸送費が1万円くらいだから、純正の3分の1で買えます。レートによって変動してしましますが」

「若干異なる部分があるようで、後部にたるみが出てしまうんです。そんな状態で走ると、車内に入ってくる空気がそこに集中して、最悪破けてしまうかもしれません。バイクに乗っているときの上着のようなものですね。オープンカーにとって幌はどうしても消耗品。いくらい状態でも保存していても縮んでしまいます。」

ですから、ストックしておくというのも現実的ではありません。探せばパーツはあるので、そのタイミングでベストなものを提供します」



名取 優さん

ロードスターが好きで、ガレージの駒場さんにいろいろ教えてもらっている。

ソフトトップ

価格：要相談

NAにNBの幌を流用するのは鉄板だが、骨もNBのものを手に入れるのがオススメ。ガレージでは中古パーツも豊富に在庫するので相談可能。



フロアカーベットのネジが当たるポイントがあって、同じところに穴が開いている幌が多いとか。穴が開くと広がっていくので早めに処置しておこう。



レインレールはNA初期から格段によくなっている部分。硬く割れやすいものから、軟らかい柔軟性のあるものに変更されている。



骨組みに布を巻き付けていくのだが、何台もの作業実績があるので手慣れたもの。今回の生地は初使用だが、問題なく付きそうだ。



リアスクリーンはガラスなので、アクリルのように白濁する心配はない。カラーバリエーションもあるのでボディカラーに合わせたい。



クロス地だが、あまり伸縮しないようなので温めて作業するのがよさそうだ。装着後の質感は格段にアップする。



ほつれてきたり、汚れがひどくなったり、幌は風雨にさらされている部分だけに劣化は避けられない。交換のタイミングを逃さないようにして、雨漏りを避けた。



メーターは購入したときからいじってあった。これだけでも購入したらいい値段がするから、かなりお得な価格でクルマが購入できた。



ネットで注文したマスターチェックなホイールは、7Jx15+35mmで、厚めのスベサーが入っている。サスペンションはオリジナル製。



このスロットルもアメリカ製のものを取り寄せてセットしたもの。ビッグスロットル加工によりスロットル径が拡大している。見た目もいい。

リフレッシュしつつチューニングも進行中

ガレージに顔を出す名取さんは、ちょっと前まで高校生。現在、板金・塗装を修行している。「父と兄がNBに乗っていて、運転したら楽しくて。自分はNAがよかったので探して、近所の中古車店に放置され

てるのを見つけました。まだ高校生だったときに購入しました。大まけしてくれて7万5000円でしたから(笑)。駒場さんにいろいろ教えてもらいながら、リフレッシュしているところです」

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

NA NB NC オリジナルアイテムで純正を底上げ

エンジンのオーバーホールからチューニングまでお任せ

NC型ロードスターでスーパー耐久に参戦していたこともあって、エンジンに関するノウハウもスキルも向上している。純正部品を組み直すというオーソドックスなオーバーホールのメニューや、社外部品を組み込んだ仕様、そしてレースのためのシビアなセッティングまで、さまざまなニーズにこたえることができる。またコンピュータチューンも手がけているので、ハードな仕様であっても安心して任せられるのだ。



NA/NB/NCのエンジンを見ることができるのは、村上モータースの強みといってもいいだろう。予算、仕様に合わせてセットアップが可能。ステップアップを楽しみたい人には、最終プランを見据えたメニューを用意している。





消耗品の交換だけではなく 見た目にもリフレッシュを施す

オリジナルパーツ、純正代替えパーツを多くラインアップするマルハモーターズには、NA、NBのレストア的な作業依頼が次々と入ってくる。

「おかげさまで幌だけではなくエアコンのNB化も多いです。けっこうな費用負担になるとは思いますが、やってあげれば長く快適に乗り続けられますから。やって損はないはずですよ。」

うちのリフレッシュって、やりすぎるところがあるんだよね。アームや幌の骨なんて、塗装したあと窯に入れて焼き付けたりしてるからね(笑)。そうすることで、塗膜面の硬度が増すんです。その

塗装ひとつとっても、動きのある

部分は薄く塗って渋くならないようにするなど、ちよつとやりすぎ?ってくらい。というのも、ロードスターに精通したショップばかりが取り付け作業をするわけじゃないから。整備工場のおじさんでも組めるようにしておかないとだめなんです」と荻野さん。

お客さんが見てわかる部分ばかりではなく、見えない部分、作業する人に気づかされた部分など、説明書には表れないマルハクオリティがあるのだ。これからも、リフレッシュのためのオリジナルパーツの開発に力を入れると力強く語ってくれた。

骨組みもサビがあるようならそれを落としたあとに塗装し、焼き付けを施している。下取りの状態が悪いと引き取れない場合がある。



アームはただ塗ったのと違う光沢がある。これは窯で焼き付け工程を経ているからだ。ここまでやっているショップはないだろう。



エンジンのヘッドに関して、焼きによりしっかり塗料が乗っている。パッと見ただけでは、そこまで手が込んでいるとは思わない。



ホロの骨も新品同様にしてから、生地を張るようにしている。このひと手間が、マルハならではのこだわり。



イギリスTILETT製 カーボンシート発売開始

思わず「カッコいい〜」とうなってしまうカーボン製のシートは、イギリスのティレット社製。競技専用となっており、乗降しやすいものから、ホールド性の高いデザインまでラインアップされている。価格などは相談してほしい。

ブッシュ交換



ハブベアリングのガタツキも低年式車にはありがたなトラブルだ。ガタツキを放置したままですと、手痛い出費につながるため早めに対処を。

22カ所あるゴムブッシュは、新品に打ち替えることで足まわりを交換したくらいのカッチリ感が得られる。過走行車は1度はやってみてほしい。

ハブ交換



基本的なメンテナンスメニュー 日々こなしているのが得意だ

四国だけではなく、遠方からも足を運んでくれるお客さんがいる村上モーターズ。NA&NBあたりではクルマいじりというよりは、本来の性能を取り戻す作業のほうが、占める割合が大きい。走る、止まるためのメニューや、劣化した部品の交換、消耗品を新品にするといった基本メニューをやってこそ、ロードスターらしい走りを楽しめると考えている。ここは大切にしている部分なのだ。

**職人の手が作り出す匠のエキマニは
性能、サウンドともに申し分ない仕上がり**

ロードスターオーナーから絶大な支持を得るマキシムワークス。まだ新型の声は聞こえてこないが、歴代の製品は長く愛される銘品といえる。そもそもマキシムワークスの歴史は古く、787Bの製作に関わっていたこともあるほどだ。またスバルがWRCで大活躍していたころにも、エキマニを担当するなど第一線で手腕を發揮していた。

今ではストリート最高峰のイメージがあるけれど(もちろんサーキットを走ってもなんの問題もない)、先代はヨシムラ出身とあって、2輪のエキマニからスタートしている。そこで培われた高度な技術ノウハウ、そしてハイレベルな品質管理体制はきっちり受け継がれているという。

初代が登場してからのので、マキシムとロードスターとのつながりも長い。NAエンジンの小気味よさをさらに引き伸ばし、中低速域のピックアップを向上させる。どのモデルにおいてもマキシムらしさを忘れることなく、その性能を惜しみなく注ぎ込む。

工業製品としての美しさもあり、装着する喜びを伴うパーツはそうない。曲げ、溶接の仕上がりが、そしてレイアウトすべてにおいて、他を寄せつけないクオリティを誇る。NDオーナーは発売が待ち遠しいところだと思うが、そこらは今しばらくお待ちいただきたい。これから開発に取り組み段階なのだとか。マキシムならどんな製品に仕上げてくるのか、気長に待っていきましょう。



NA6CE
価格: 8万8000円(税抜)



NA8C
価格: 9万8000円(税抜)



GH-NB6C&NB8C
価格:
GH-NB6: 16万9000円(税抜)
GH-NB8: 17万1000円(税抜)



GF-NB8C
価格: 9万8000円(税抜)



GF-NB6C
価格: 9万2500円(税抜)



DBA-NCEC
価格: 18万8000円(税抜)



CBA-NCEC
価格: 17万8000円(税抜)

ROADSTER
BROS.

絶好調 早くもパーツ続々

ND型ロードスター 最新情報てんこ盛り!

これまでロードスターに興味がなかった人でも、思わず「欲しい!」となるのがNDだ。他車種からの乗り替えが多いことから、うかがい知ることができる。年始に開催された東京オートサロンでも、これまで手がけたことのないメーカーがデモカーを展示するなど、注目度の高さを知らしめた。魅力的な新製品も続々とラインアップされているから、オーナー諸君は見逃さないように!



ImpressionDriver

モータージャーナリスト
橋本洋平氏

GAZOO Racing86/BRZ Raceに参戦するなど積極的にモータースポーツに接する、走る物書き。プロドライバーのレッスンを受けるなど熱心な一面も。元NA乗り。



ND ROADSTER MAZDA

先を見据えたテストをしつつ
まずは基本となるサスと排気系をデリバリー

ROADSTER ND

NDロードスター
最新情報てんこ盛り!

HKS

エッチ・ケー・エス

☎0544-29-1235

<http://www.hks-power.co.jp>

ストリートでの快適性を追求するモデル“MAX IV・GT”だが、スポーツ走行における操作性も考慮される。

ATミッションでマックスIV・GTをセットしたレッド号は純正ホイールに純正サイズのタイヤをセット。これもマイルドさを演出する。

マックスIV・SPはハイグリップタイヤを基本にセットされている。基本はサーキットにある、という人にピッタリな味付けだ。



次にくるのはパワーアップも含めた動きの良さが

HKSはNDを仕上げるにあたって、まずは基本となる排気系とサスペンションから作業を始めており、それもほぼ完成状態となっている。

この2台のデモカーはブラックがMT、レッドはAT仕様だが、どちらもマフラーは車検対応のリーガマックス・プレミアムを装着する。

ルックスはもちろん、先々のチューニングを考えたとき、排気抵抗を小さくしておくのは大事。その点からこのリーガマックス・プレミアムは、注目しておきたい。ただし、i・ELOOP+ i・stop装着の

6MT車のみ適合外なので要注意。

さらにサスペンションだが、レッドにはすでに発売されているハイパーマックスIV・GTをセット。アッパーマウントは強化ゴムで、バネレートは前後とも4kg/mmとソフトめの設定。ボディをロールさせつつトラクションをかけていく、ロードスターらしい乗り味を楽しめる味付けとなっている。

ブラックのほうは、2月早々に発売が決定したハイパーマックスIV・SP。ピロアッパーマウントを採用したスポーツモデルで、バネレートは前8kg/mm、後6kg/mm。30段階の減衰力調整も含めて、ハイグリッドプタイヤをセットしての、スポーツテイナ走りを考慮している。サーキット走行会に行く人など、積極的に運転を楽しむ人にピッタリ。発売が待

ち遠しい。

今後デリバリーを予定しているフラッシュユニットもセットする。現在、開発の最終段階に差しかかっている、おそらく2〜3月ごろには店頭に出る。さらにはその後は、キャタライザーもキット化した、より俊敏な吹け上がり感とパワー感を楽しめるECUパッケージの開発予定がある。その先にはパワーそのものを大幅に上げるチューニングパーツの開発も進めていく予定がある。

速さと楽しさを実現するアイテムを造り続けているHKSはNDを、他車種とは違う主力のモデルとして考えている。はるか先にある完成形を目指して、今現在も着実にレベルアップしている。



スーパー耐久参戦のノウハウを生かして コンピュータを含めたオールラウンドカスタム

「種まき」としての レース活動が実を結ぶ

オレンジのボディにグリーンのア
クセントを加えたロードスターとい
えば、言わずと知れた愛媛県にある
村上モータースの車両だ。NCでは
スーパー耐久レースに参戦してい
たし、練習車両も同様のカラーリング
でまとめられていた。イベントで実

車を目にした人も多いただろう。さっ
そくNDもオールペンされ、スポー
ツカーらしいパッケージングに。

「ぼつと乗ってタイムが出ちゃう、
それほど完成度が高いです。車高調
とデフを入れるだけで十分にサーキ
ット走行が楽しめますね。ただ、レ
ースとなるとデフの容量は不足しま
すから、ブレーキと合わせてNR・
Aを流用しようと思っています」と

村上代表。それにしても目がいくの
はやはりカーボンルーフだ。

「最初は効くのかなあ」と思ったT-REV
は、クランクケース内を負圧にするアイ
テム。中低速のピックアップがよくなり
街乗りがより楽しく走れるようになる。
「軽さだけではなくデザイン性、そし
て空気抵抗も考えなければなりません
から選んだのだという。」

ん。装着しているもので重量は3.5
kgです。ゆくゆくは市販を考えてい
ますから、ソフトトップも収容でき
ることは必須です。それでも5kg台
で仕上げたいと思っています」。ハー
ドトップの装着が予定されているよ
うで、固定位置として使えるポイン
トがあった。先に見てしまおうと後か
ら出る純正がどう目に映るのか……。

◎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/>



エンジンルーム内にはアッパー部を
より強固に固定するステーがセット
されている。タワーバーとは別の方
向に対して剛性を発揮する。



エアクリーナーはオートエクゼのラム
エアインテークシステムを採用す
る。ラジエーターの影響を受けない走
行風を取り入れられる。



「最初は効くのかなあ」と思ったT-REV
は、クランクケース内を負圧にするアイ
テム。中低速のピックアップがよくなり
街乗りがより楽しく走れるようになる。



サーキットでの走行を
考えてオイルクーラー
を装着したばかり。た
まのサーキット走行な
らまだしも、周回を重
ねるような走り方をす
るなら、やはり欲しい
ところである。



村上モータース代表
村上博幸さん

「NDをやるにあたって、レースやって
よかったなあって思いましたね。NA、
NBのリフレッシュだけをやっていたの
では、コンピュータなどのノウハウが追
いけませんでした」





阿部商会
☎03-3233-2671
<http://abeshokai.jp/>

快適な乗り心地と小気味よい走りを実現する、ビルシユタインのサスペンション。ロードスターオーナーにはおなじみの存在だ。同ブランドでは「クラブマンパック」を、ロードスターやトヨタ86といった、スポーティなモデルに設定している。

「これはNBのパーティーレースで始まったシリーズで、純正と同サイズのサスペンションであえて車高を変えず、ピュアなハンドリングを楽しんでもらう味付けとなっています。当初レースパックといった呼称でしたので、そうなると思居が高い印象を持たれてしまう。たまにワインディングを攻める、サーキットに足を運ぶという人にも気軽に使ってもらえるよう、クラブマンパックと名づけました」と話すのは、セッティングを担当している野勢さんだ。

車高を変えない理由としては、メーカーが最適なアームの角度を設定しているからだ。ロー

走りを楽しむ車種限定で展開する「クラブマンパック」にND用が新登場！



インデックス CEO
上中浩歳さん

まだリアの開口部は空いたままになっているが、軽量素材が使われる予定である。軽さはもちろんだが、デザインもカーボン目もカッコよくレーシーに決まっている。



減衰調整も備えるが、サスペンションの味付けが終わっていないので減衰はそれから決めていくことになる。



サスペンションはまだセッティングしているところなので、バネレートはサーキットに合わせて硬めにしている。ストリートでは跳ねるくらいのハードさだ。



ライトウエイトスポーツ原点回帰のコンセプトに、ロードスター専用開発したスペシャルサイズのホイール。100本限定なので、早めに問い合わせよう。



クラブマンパック
価格:11万円(税抜)
適合:ND5RC



阿部商会 販売促進部商品課
野勢一成さん

撮影協力
アップルフォーミュラランド
茨城県稲敷郡阿見町上条92
☎029-840-3060
<http://apple.iiis.ne.jp/>



NCを通じて
培ったのは
コンピュータ
セッティング

コンピュータの書き替えにより、パワーやトルク、レスポンスアップを図ることができる。きちんとダイナパックを使って、結果の出るデータ作りを行っている。フジツボマフラーをセットし、ECU書き替えをしてパワーチェックしたところ、約15馬力、トルクで1kgmアップしたのだ。15馬力といえば体感できるレベルである。ECUチューニングの価格は7万9800円からとなっている。



質の高い乗り味をスポイルすることなく 次元の高い走りを手に入れた本格派スポーツ

適度な剛性アップを図る 前後タワーバーも発売

ロードスターらしい軽快なハンドリングの追求に余念がないタックイン99。オリジナル車高調はヒルクラ イムダンパーの名が示すとおり、ワ インディングやサーキットで本領を 発揮するスポーツライクな味付け。 「軟弱なストリートダンパーなんて

いらない」というスポーツ派の声に きたえ、高性能ラジアルのグリップ 性能を存分に引き出せるフットワー クに仕上げる。

とはいえ、じっくりと時間をかけ て走り込み、作り込まれただけあつ て、安易に硬さや唐突さを感じさせ るような足ではない。デモカーでは ポテンザRE・71Rというハイスペ ックなタイヤを履きこなしながら、

街乗りでも違和感のない、しなやか な乗り味が堪能できた。

また、ヨレやタワミを感じるこ となく攻め込んでいくため、前後のオ リジナルタワーバーも製品化。軽さ が生み出す軽快な走りこそがNDロードスターの美点であると判断。補 強パーツはこの2点に絞り、アルミ とスチールを絶妙に組み合わせるこ とで、重量増を最小限に抑えた剛性

アップを成し遂げている。

一方、エクステリアも独自のセン スで、ロードスターらしさを解釈 し、クラシカルなカフェレーサー風 に演出。リムの深さに個性が宿るマ イスターS1Rでシルエットにメリハリを与え、チャージスピードの最 新エアロでボトムのリウムアッ プを敢行。躍動感のあるワイド&ロ ースタイルを創出しているのだ。

問 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/



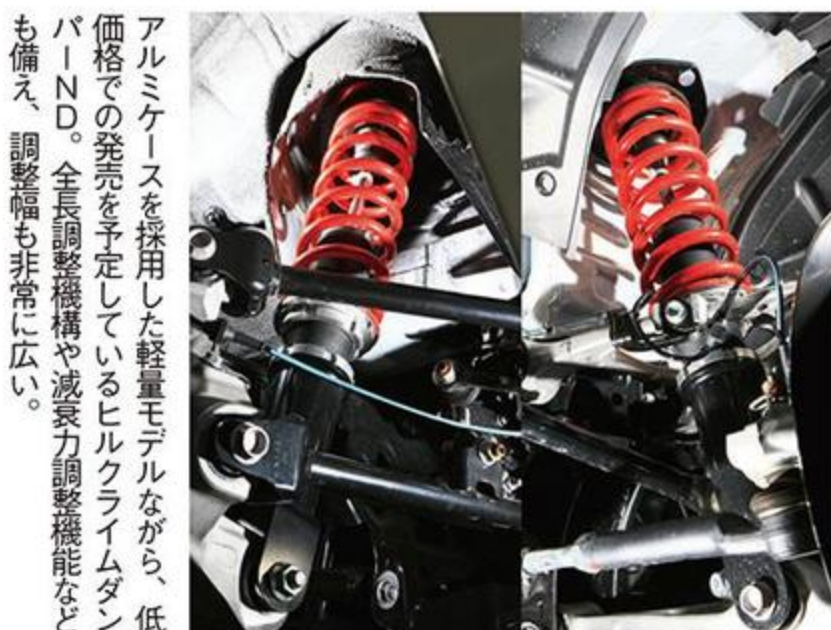
試作ラムエアインテークを組み込み、吸気効率を高めたエンジン。バルクヘッドとタワーを結ぶシャフトはスチール、左右を直結する2本のシャフトはアルミで製作するなど、タワーバーは適材適所で材質を使い分ける。



ホイールは2ピースのマイスターS1Rを選び、サイズは8J×17+30に設定。さらにスベサーを追加し、ツメ折りとキャンバー調整で、絶妙なツライチ感を演出する。



パイプの径や長さのセレクトにより、抜けとトルクを両立した試作マフラー。リアタワーバーは、軽量のアルミ中空シャフトと強固なスチールブラケットで構成。



アルミケースを採用した軽量モデルながら、低価格での発売を予定しているヒルクラ イムダンパーND。全長調整機構や減衰力調整機能なども備え、調整幅も非常に広い。



タックイン99 貴多昌司さん

「軽さが生み出す、軽快で素直なハンドリングがNDの持ち味です。そのため、デモカーでは装着パーツ点数を最小限に抑え、シンプルで効果的なチューニングを模索しています」



素性のよさは認めつつもさらにレベルアップを図る

フロントまわりからスタートさせたニーレックス最適化計画

フロントとリアのバランスをとってあげる

「リアの安定感があるのはいいけれど、リアが勝ちすぎてますね。センターリングを意識しづらいから、直進しているときもまっすぐなのかどうかわかりにくい。ステアリングを四六時中動かしているイメージです。自分が考えたタイミングでクルマが動かな

いというんかな」とノーマルの印象を語るニーレックスの小林さん。さっそく用意したのは、大ヒット部品「ナックルサポート」だ。これはロードスターのどの型でも有効なアイテムだ。さっそく取り付けしてみたところ、格段にフィールアップした。それは前後バランスがとれた証拠だ。「自分のポジションがわかりやすくなるから、フロントがバラつくことがな

い。するとブレーキングもラクになります。こうした部分をサスペンションを固めることで補おうとすると、どんな硬い方向に倒れてしまっても、硬い足で動かない。挙動がわかりづらくなる、と悪循環にはまる。ナックルサポートをフロントにセットするだけで、ノーマルの足でも十分に仕事をできるようになるので、それだけでノーズが素直に入っていくのだ。

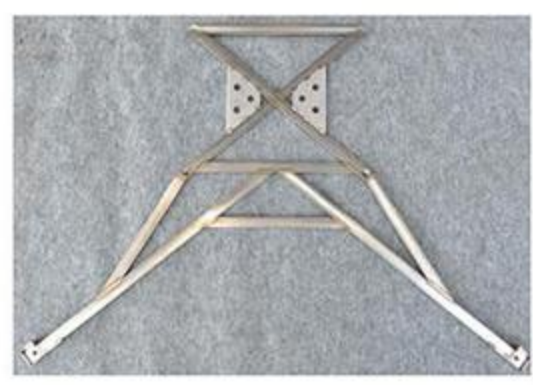
ニーレックスではナックルサポートをはじめとする剛性アイテムを、すべて用意してからサスペンションにとりかかる。というのも、ひとつのパーツでフィリングが変わるためだ。先に足を作って剛性系にいくと、足まわりの味付けをガツと変えることになるから。それだけ効果があるということなのだ。まずはナックルサポートを試し、それから自分流にステップアップしていきたい。

ちょっと乗っただけでも違いが実感できるほど効果的なナックルサポートは絶対必須だ!

ニーレックスが展開するナックルサポート、マジカルクロス。NDでもさっそく開発が進められていた。フロントのナックルサポートをセットし、純正の足のまま試乗してみた。コーナーでは思ったとおりのトレースができ、荷重移動をことさら気にせず気持ちよく曲がっていきける。直進も安定性が増してふらふらした感じが払拭されている。ノーマルの足でも十分楽しめると思えるから、しばらくはこのパッケージで楽しむのがいいと思う。(ブンコ)



最初にセットしたのはフロントのナックルサポート。ナックルアームのたわみを抑えるため、ハンドリングを飛躍的に向上させる。



マジカルクロスの開発も進んでいる。角材アルミパイプを使って、軽さと剛性を両立させるのはこれまでに変わらぬコンセプトだ。



純正ではベラベラのパネル板なのを、パイプとブレイトを組み合わせたものを用意した。どんな順番でセットするか、現在試行錯誤中。



純正の剛性パーツに対してどのように付くか並べてみた。こうすると純正との形状比較がしやすいだろう。実走テストは次号で報告できるだろう。



純正部品の取り付け穴を使って装着するマジカルクロスは、ひととおり揃った。が、まずはナックルサポートを装着してフロントとリアのバランスをとる。



①ニーレックス 広島県安芸郡府中町八幡 2-9-14
☎082-510-2020 <http://nielex.net/>



ライトチューンでサーキットも楽しめる 遊べる仕様にまとめてあげていく

ラッピングをして アリーナのデモ車らしく

デモカーとしてやってきて半年余り、マフラーや車高調を装着し、日常ユースを意識したパッケージに収まっている。
「ラッピングもしていないので、お

客さんの反応も薄いですね(笑)。これからラッピングをして、HKSのフラッシュエディターを使ってフィールアップを図ります。クラッチやデフなどを入れてサーキットを走るのは、それからになりますね。あくまでもライトチューンでまとめるつもりです」と西川店長。

ロードスターのオーナーズミーティングにも持って行って、見てもらうということも検討中。オートサロンにはたくさんNDが展示されており、足を運んだ西川店長は大いに影響を受けていたようだ。これからどんなふうにかスタムされていくのか注目しておきたい。



④タイヤプロショップアリーナ
愛知県津島市神守町古道46-1
☎0567-28-8830
http://arena-by-emc.com/



インテークホースはアリーナオリジナルで、価格は1万5000円(税抜)だ。エンジンはライトにまとめ、足まわりのセットでロードスターらしさを押し出す。



マフラーもHKS製でリーガマックスプレミアム。控えめな音量ながら見た目の迫力は◎なのだ。



この先、サーキットを走る予定であるため、サスペンションはHKSのMAX IV GTを装着する。



ターボ仕様でノーマルを底上げ
セッティングでフィールがどう変わる?



チューニングカーらしい雰囲気のエンジンルーム、ブレーキは見ごたえあり! 1.5ℓエンジンがどう化けているのか、ぜひ乗ってみたい。

ターボ仕様を打ち出してきたブリッツは、大容量のブレーキシテムもセットしてきて、ND本来の性能をいっぱい引き出している感じ。実際にコンピュータでのセッティングなどはこれからのようだが、期待せずにはられない。車高調などすでに市販されているパーツもあって、オーナーの熱い視線が注がれていた。もちろんNDオーナーでなくとも目がいく1台だ。どんな魅力を秘めているのか、次号では全容を明らかにしたいところだ。

ノーマルで乗っていても楽しい それをスポイルせず 1ランク上の 走りを目指すのだ

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



素性のよさをフルに引き出す 快感仕様のオリジナル車高調

「超強力下町ファクトリー」をコンセプトに、ロードスターのコンディショニングを維持するメンテナンスと、走りを楽しくするためのオリジナルパーツを提供しているのがアライプ石井自動車。現行モデルのND型もデビュー早々に導入し、攻略すべきポイントをじっくりと解析している最中だ。

今回のテストに持ち込まれたのは、開発中のオリジナル車高調を装着した仕様。程よい車高ダウンでスタイリ

ングを向上させながら、街乗りでの乗り心地がよく、年1程度のサーキット走行もこなせてしまえる性能を目指している。

ロードスターとのマッチングに定評のあるコニ製ダンパーは現在2セット目で、スプリングはフロント6kg/mm、リア4kg/mmのセッティング。

「先代のNC系よりリアが素直に動くのがNDのいいところ。その利点を殺さずに限界を高めるために、リアダンパーの減衰力特性やバネレートを試行錯誤しているところです」というのは石井代表だ。

とはいえ方向性はほぼ決まり、もう少し煮詰めてやればリリースできるレベルにまで仕上がった。リリース後はデモ車と同様の仕様はもちろん、オーナーの好みに合わせた減衰力やバネレートも可能なワンオフタイプのサスペンションキットとなるという。

サスペンションの次は、得意の補強系パーツの開発に取りかかる予定。ロードスター各型式ごとの持ち味を生かすアライプ石井自動車ならではのセッティング術は、素性の優れたNDでももちろん有効。今後の仕上がりにも大いに期待したいところだ。



市販に向けて開発中のオリジナル車高調。KONI製ダンパーベースのプリロード式車高調で、スプリングはフロント6kg/mm、リア4kg/mm。ストリートメインで、サーキットにも対応できる設定だ。



NDのアクセルペダルに合わせてサイドサポートを非対称にデザインした、エスケレートのパケットシート。ND専用シートレールとの組み合わせで保安基準に適合する。



牽引フックの位置へナンバーをすっきりオフセットさせることのできるアイデアパーツ。専用ボルトとアイボルトでの固定とすることで、もしものときの牽引にも対応。



NDオフセット
ナンバーステー
9000円(税抜)



アライプ石井自動車
石井栄司さん

現行ND型の走りのよさは歴代モデルと比べても突出するものですが、あくまでも制限速度の範囲まで。ノーマルの特性をそのまま引き上げることを目指して開発しているのがオリジナル車高調です。リリースまでもう少しお待ちください。

初心者から扱えそうなマイルド感

KONIの車高調をベースに試作中のこのクルマ。現在のスプリングレートは前6kg/mm、後4kg/mmをチョイス。サーキットというよりは街乗りからワインディングまでを想定しており、乗り心地と走行感覚を大切に仕上げているとのこと。ノーマルタイヤをリムチェンジただけでテストしているところも特徴的だ。ちなみにグレードはリアスタビライザーがないS。LSDも装着しておらずオープンデフのままだというのが興味深い。走ればノーマルのようにピッチングせず、程よく規制されている感覚。しなやかさも際立っている。デフがなく進入の安定性はないが、立ち上がり方向のトラクションはまずまず。かなりオールマイティな仕上がりだと感じた。



オープンカーだからこそこだわりたい内装
 カーボンながら品良くまとめるクオリティ



リベラル
 青木康洋さん

「スバル用の内装アイテムなどを多数手がけてきたノウハウを生かしてアイテムを開発しました。シルバーカーボンなども扱っていますので、これからバリエーションが増えるかも!？」

◎リベラル 神奈川県川崎市高津区千年792-1
 ☎044-753-0180
<http://liberal-aero.com/>

シフトノブ、シフトベースともにカーボンでまとめる。サイドブレーキのグリップをカーボンにしてもしつこい感じは受けません。



ヘッドレストガーニッシュはドレスアップしがいのある部位だ。カーボンボディカラーが何色でも違和感なくフィットするだろう。左右セットで7万5000円(税抜)。



ステアリングはベゼルとアンダーから校正される。ベゼルは価格は3万円(税抜)で、ステアリングは9万円～。カーボンとウッドを設定する予定だ。



安っぽい(失礼!)ドリンクホルダーも、これなら浮いて見えることもない。ここだけでも最初にセットしておきたいくらい。1万5000円(税抜)。



定番のエアコンリングだけでなく、マツダコネクタ下のルーバー部にもカーボンを採用。ベンチレーターグリル3点2万円～、センターは1万円(税抜)。



サイドブレーキは3万円(税抜)で、特別仕様のウッドは3万6000円(税抜)。ウィンドスイッチパネルは左右で4万円(カーボン・ウッドとも。税抜)。



TOKYO AUTO SALON 2016
で見つけた
ND

初代ロードスターのVスペックを現行モデルで見事に実現させた

カーボンを多用しながらエレガントに仕上げる

リベラルといえば、スバル車を手がけるシヨップとして知られている。LEDランプや内装アイテム、シートカバーなどが主力だ。そのリベラル、スバル専門かと思いきや、新型ロードスターの魅力



引き出そうとカーボンパーツをラインアップしてきたのである。「カッコいいですもんね、新しいロードスター。しかもオープンカーですらカーボンの内装、パーツが映えるな、と。最初は定番的な部位を用意しました」と広報の青木さん。

シートバックバーのカーバーやドリックホルダー、そしてステアリング

などをスポーティなカーボン柄でまとめている。ウッドもラインアップされる予定となっている。リアルで高級感の漂う木目だ。

カーボンは内装全体を引き締めるが、クオリティが低いとどうしても安っぽくなりがち。子供じみた印象を与えることにもなりかねない。しかし、きちんとカーボン目が出

た美しい製品だと、スポーティさに上品なイメージが重なり、うるさくなるようなことはまったくくないのだ。むしろ落ち着いてさえ見えてくる。製品精度に信頼のあるリベラルだから、ここまでカーボンを多用してもシックにまとまるのだろう。

この車両には取り付けられていないが、ドアトリムやサイドブレーキグリップ、そしてオートマ用のノブも用意されている。装着車両は内装がオプション仕様とあって、これまたマッチングが最高にいい。



クルマ関連の会社に勤めているだけあって、パーツへの関心度は高い。モニターとしてだれよりも先にセットしてもらい、ご満悦だった。運転しながら思わずニヤリとしてしまう、でしょ？

伊東翔平さん

一瞬、NAのVスペックが展示されているのかと見間違ってしまうほどの再現レベル。これはカバナブランドを展開する、トップセレクトションが手がけた1台で、内装カスタムにはリベラルが協力している。「忠実に再現しよう」と、ナルディのシフトノブなんかも探してはみたんですが、なかなか新型に合わないんですよね。あのころ感じた思いが強すぎたのか、今見ると意外にしょぼいな、って(苦笑)と安藤代表。質感といい、あまりにもちぐはぐになるため、現在のVスペックと割り切って、パーツを取りそろえたという。それもそのはずで、リアルウッドの精巧さは20年前にはなかった品質。



オープン時にソフトトップをたたんだ姿では内装があらわになり、リアルウッドが際立つ。クローズドでもその存在感は十分にアピールしている。



シートは淡いベージュでまとめられ、じつはシートベルトまでカラーコーディネートしている。まったく別物と思える仕上げだ。



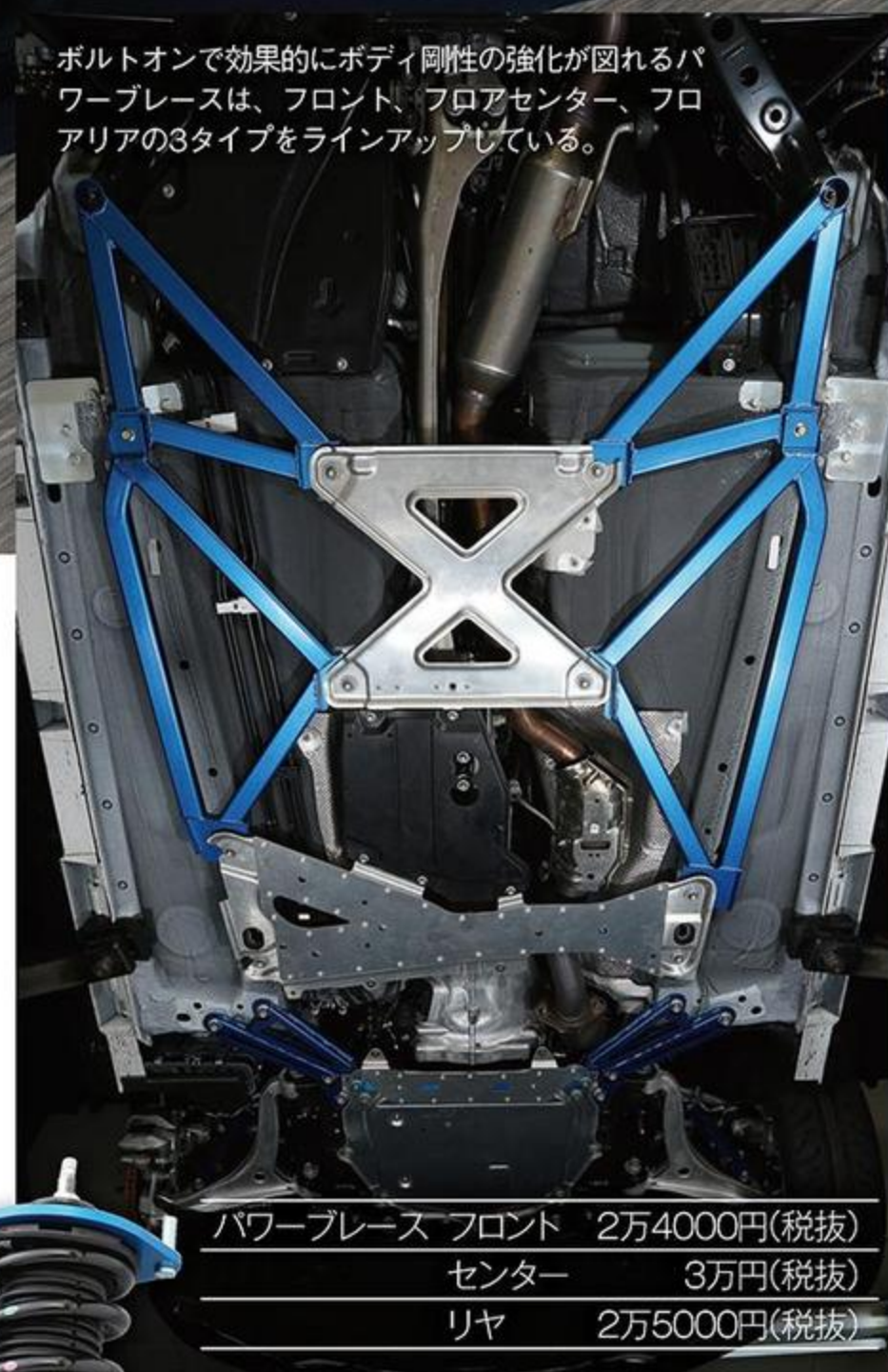
問カバナ
東京都墨田区緑4-2-2
☎03-6659-2631
<http://www.top-selection.co.jp/>

問キャロッセ 群馬県高崎市新保町1664-1
 ☎027-352-3578
 http://www.cusco.co.jp/



高性能サスキットと ボディ補強がNDのポテンシャルを フルに引き出す!

ボルトオンで効果的にボディ剛性の強化が図れるパワーブレースは、フロント、フロアセンター、フロアリアの3タイプをラインアップしている。



パワーブレース フロント	2万4000円(税抜)
センター	3万円(税抜)
リヤ	2万5000円(税抜)



機械式LSDは内圧式のタイプRSとコンプレート式のタイプMZのそれぞれに、1ウェイ、1.5ウェイ、2ウェイを用意。カム角変更などの仕様変更にも細かく対応可能だ。

LSD type-RS
 11万6000円(税抜)

走行ステージに合わせて室内からワンタッチで減衰力を40段階に調整できるコントローラー「e-con2」。4種までのメモリーのほか、イルミネーションを7色から選択でき、室内を楽しく演出する。



スタビライザー フロント2万5000円(税抜)
 リア2万円(税抜)

コーナリング時の不快なロールを抑え、高速安定性を向上させる。フロント用は中空24φ、中実リア用は14φの設定。

街乗りから走行会まで幅広く対応する全長調整式車高調「ストリートZERO A」。減衰30段階調整式複筒式ダンパー採用で、スプリングはフロント6kg/mm、リア3.5kg/mmが標準設定。



street ZERO A 15万円(税抜)



サーキット走行用にセットしたホイールはプロドライブのGC-07J、タイヤは今や無敵のグリップ力と評判のRE-71Rで前後とも215/40-17だ。



オーバルシャフト・ストラットバー
1万5000円(税抜)

トランク内に装着されているのは、軽量・高剛性なアルミオーバルシャフトを採用のストラットバー。内張りを装着する場合は、一部カット加工が必要になる。

高性能サス&ボディ補強で NDの魅力をしっかり引き出す

昨年末に行われた筑波サーキットのタイムアタックイベントで、1分7秒775をたたき出して周囲をアツといわせたクスコのND5RC。パワー系がほぼノーマルのストリート仕様としては驚くべき記録で、かなり手を加えた86やスイフトスポーツに匹敵するレベルといえはそのすごさがわかるだろう。

クスコではND型のデビューと同時にパーツ開発をスタートし、すでに多数のアイテムをリリース開始。「より楽しく、より速く、より快適なロードスター」をコンセプトに、ノーマルが持っているキャラクターを崩すこ



エンジンはノーマルで、高効率フィルター&マグネット内蔵のスポーツオイルフィルターと高圧タイプのラジエターキャップを装着。ストラットバーはオーバルシャフトタイプ。

スポーツオイルフィルター	2500円(税抜)
ハイプレッシャー・ラジエターキャップ	2500円(税抜)
オーバルシャフトストラットバー(トライアングルタイプ)	2万円(税抜)

となく、トータルバランスの底上げが図られているのだ。

そのポイントとなるのが、近年とくに力を注いでいるサスペンションキット。デモ車に装着されているのは、複筒式タンパーを採用するストリートシリーズのトップモデル「ZERO A」。ストリートでの快適性をしっかりと確保しながら、ワインディングやサーキット走行まで幅広いステージに対応することができるのが特徴。併せて前後のスタビライザーを強化して、効果的にロールを抑え込んでいる。

そして縁の下の力持ちとして、走りのポテンシャルを引き出すために欠かせないのが、クスコ独自のボルトオン方式のボディ補強システム。定

純正取り付けホールにボルトオン装着できる、高強度な一体成型のワンタッチ可倒タイプ牽引フック。機能性とドレスアップ性を両立。フロント、リア用を用意する。



可倒式牽引フック(フロント・リア)
各9800円(税抜)



D1クロモリロールバー
7万6000円(税抜)

軽量なクロモリパイプを使用したストリート向けロールケージは、4点式ベルトアンカー付き。クスコでは4点式シートベルトやハンスなど競技用装備もリリース開始した。

番のストラットバーで上部を、パワーブレースで下部の剛性をアップすることで、サスペンションの正確なストロークを可能としている。

スポーツ走行に重点を置くなら、しっかりとロックして駆動ロスを生させない機械式LSDも忘れてはならないアイテムだ。デモ車が装着しているのは、低インシタルルクで鋭いレスポンスを発揮するタイプRSの1・5ウェイタイプ。立ち上がり加速を稼げるように、通常設定とは異なる45度/20度のカム角としているのが特徴だ。

クスコでは今後も、調整式のアーム類や強化ブッシュなども開発の予定。快感、快速なロードスターを自指すなら、まずはチェックしておきたい。



潜在能力をしっかりと引き出す足!

筑波のアタックで7秒台を記録しているというこのクルマ。そのときはサーキット仕様の足であり、今回の仕様とは違うが、補強パーツやロールバー、そしてスタビや1.5WAYのLSDはそのままだったというから興味深い。今回装着している車高調は複筒式のもので、スプリングは前5kg/mm、後3.5kg/mmというストリートからミニサーキットまでを想定したもの。積極的な荷重移動を楽しめるものを狙った仕様だ。走ってみるとピッチング方向はどのようでも動かせる感覚があり、ドライバー次第といった感覚。ところが、コーナーに飛び込むとシッカリ感が高いところが面白い。おかげでグリップでもドリフトでもどうにでも動かせるバランスでかなり楽しめた。

ENGINE:クスコ・スポーツオイルフィルター、ハイプレッシャーラジエターキャップ/フジツボ・マフラー
SUSPENSION:クスコ・ストリートZERO A(F6kg/mm R3.5kg/mm)、スタビライザー、パワーブレース、ストラットバー
DRIVE TRAIN:クスコ・タイプRS LSD、リアデフマウントカラー
BRAKE:ウインマックス・AP3パッド

EXTERIOR:クスコ・可倒式牽引フック
INTERIOR:クスコ・シートベルト、スピントーンノブ/ブリッド・ストラディアII
WHEEL・TIRE:プロドライブ・GC-05N(FR7J×17+38)/ブリヂストン・ポテンザRE71R(FR215/40R17)



歴代モデル向け パーツもまだまだ充実

クスコではNA系をはじめとする、歴代ロードスター各モデル用のパーツも多数ラインアップ。好評のサスキットは補修用としても最適なストリート向けから、本格的な競技スペックまで豊富な選択肢を用意。LSDも差動方式だけでなく、カム角やプレートなど豊富なセッティングパーツの組み合わせで、ベストセッティングを追求できるのだ。詳細はHPやカタログでチェックを。

機能性や扱いやすさにも熟考を重ね 日常のワンシーンに違和感なく溶け込む 洗練されたスポーツスタイル

フロントバンパースポイラー	7万8000円(税抜)
オプションセンターカバー(FRP)	6000円(税抜)
オプションセンターカバー(カーボン)	1万4000円(税抜)
オプションリップ左右セット(FRP)	1万2000円(税抜)
オプションリップ(カーボン)	2万8000円(税抜)
オプションデイルイト(アダプター付き)	2万円(税抜)
サイドフリッパー(FRP)	3万8000円(税抜)
サイドフリッパー(カーボン)	5万8000円(税抜)
リアディフューザー(FRP)	3万2000円(税抜)
リアディフューザー(カーボン)	4万8000円(税抜)
ノーマル用リップカバー(FRP)	2万8000円(税抜)
ノーマル用リップカバー(カーボン)	3万8000円(税抜)



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

シンプルな造形の一方で オプションを多数展開

フジムラオートがロードスターをデモカーとして導入したのはNA8 C以来のこと。決め手となったのは、コンパクトなボディサイズでグラマラスさを巧みに強調したデザイン性の高さに、創作意欲をかき立てられたから。切れ味の鋭いシャープな顔つきもすこく気に入っている。

そんなNDという素材でフジムラオートが表現したかったのは疾走感だ。実車をぼんやりと眺めているうちに、オープンスポーツらしい軽快感を残しながら、スポーツカーにあるべきスピード感や躍動感をもっと強めたいと思うようになった。そのためフロントはリップやハーフではなく、設計自由度が高いフ

ルバンパーの採用を決めた。造形の方向性としては、ワイド&ローを際立たせた王道のスポーツカースタイルをイメージ。フルバンパーのメリットを生かし、フェンダーから受け継ぐラインを一から設計し直し、低さやワイド感、そして伸びやかさを改めて作り上げていった。

もちろん、チューナーが手がけるスポーツエアロとして、フレッシュエアを導入しやすいダクト形状や、乱流を抑えて抵抗を軽減し、なおかつ適度にダウンフォースを獲得できるポトムデザインなど、随所に機能性を求めた。だからといって、レーシングカールックな武骨なデザインはNGとし、あくまでも日常的な風景に違和感なく溶け込むような完成度の高さを目指して熟成を重ねた。また、レーシングカーではないス



ノーマルのテイストを残しながら、メリハリを強調し、機能性も凝縮させたフロントバンパー。LEDデイルイトやリップ、センターカバーなどの専用品も用意。純正バンパーに装着するリップカバーもラインアップ。





コンピュータのセットアップがカギになる



残念ながらエンジンルームをのぞいても見えないが、ちゃんといますよ！ ストリートでのフィーリングはなかなかいいのだが、ブン回せないのは惜しい。

東京オートサロンでの展示では、スーパーチャージャーが装着されていた。とはいってもハードパーツとして取り付けることができたという段階で、セットアップはこれから。
「6000回転まではいい感じなんだけど、高回転域になるとなんかおかしいことが起こる。制御しきれていない感じなんだよね。妙なリミッターが効いているとい

うか。思いきって回せない。けっこう時間をかけてここまでできたので、スパッとあきらめられないけど、最悪、スーパーチャージャーの線はなくなるかもしれないなあ。まだやってみるけどね」と藤村さん。過給機をセットしたところが多いが、どこもセッティングで戸惑っている感じ。コンピュータがうまくいけば突破口になりそうだ。



低価格でシンプルなルックスを構築し、サウンドの心地よさにもこだわったジェントルサウンドマフラー。オールステンレスとチタンテールを用意する。



Special Thanks: Irene cafe
京都府京都市南区上鳥羽大溝8
☎075-671-1707



トリートスポーツでは、タウンライドでの扱いやすさや乗りやすさも見過ごせない。コインパーキングを自由なく使うことができ、コンビ二やファミレスの段差も楽々と越えられることをひとつの基準とした。
また、今回のラインアップでは、オプションパーツの充実ぶりもトピックとなる。LEDデイルイト、セ

ンターカバー、左右のリップなどが揃い、個々のセンスに合わせて、アクセントを加えたり、ボリュームを調整したりできる。サイドフリットパターリアディフューザーといったポトムパーツも含め、カーボンモデルを選べば、精悍さをグッと強めることも可能。着せ替えツールの、自由な発想で使いこなしてほしい。

TOKYO
AUTO
SALON
2016
情報



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

エアスクープをボンネット、 フェンダーにプラス ベリーらしいスポーティさを 随所に施した

エアロフェンダーというネーミングどおり、エアアウトレットを装備。リアバンパーやボンネット共通のイメージとなっているため、形はかなりハデめだが、まとまりがいい。



リアウイングはバンパーにマウント。そのためこのままで走行するとバンパーが落ちる可能性大。それもあつての参考出品だが、反響次第ではマウント方法を考えるかも、とのこと。



サイドステップはすでに発売されていたアイテムだが、これもグライドリップスポイラーと同じく、一部カーボン製となっていて、そのぶんスポーツイメージが強く感じられる。



製品名はグライドリップスポイラー。デモカーには一部カーボン製となっているものを装着している。カナード一体型だが、ボディ寸法内に収まっているというのはうれしいところ。

微妙なインセット設定が可能という、ワーク製ホイールの特徴を生かしてギリギリのツライチセッティングを実現。フラットなディスクが塊感を強調している。



ワーク・シーカーGXはクラシカルな雰囲気を
見せるフラットディスクがポイント。サイズ以
外にもリムの深さなど、さまざまにオーダー可。



ダクト付きのリアバンパーとスリットスポイラーを組み合わせることで、ディフューザーというかアンダーウイング的な効果も実現。ルックス的にもかなりインパクトが強い。



◎レ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/

NAの軽さとNCの剛性を併せ持つ最高のロードスター

スツキリ系のイメージを一新させる迫力のカタチ

いつも期待以上のアイテムを開発してくれるガレージベリリーが、NDロードスター用新作エアロを東京オートサロンで発表した。

アイテムのラインアップは前後のエアロとサイドステップ、フェンダー、ボンネット、リアウイングとい

うもの。まずはフロントセクションから見ていこう。

フロントのリップスポイラーはノーマルバンパーに装着してあって、両コーナーのカナードも一体化されたデザインとなっている。バンパーのエンブレム部分には、フレッシュエアを取り込めるオリジナルのエンブレムダクトが装備されているが、このリップはそんなスポーティさに

マッチしている。とはいっても、サイズ的にはノーマルバンパーの範囲に収まっているので、ロードアンシタ際のロードクリアランス面も、心配は少ない。大きな開口部を持つボンネットやフェンダーとともに、アグレッシブな雰囲気を演出してくれるアイテムだ。

サイドステップにはフロントリップと同じく、一部にカーボンを採用。

さらにリアはダクト付きのバンパーにアンダーウイングが装備されていて、低さを見た目でも強調できる。ローマウントのウイングはあくまで試作品だが、それはこのマウント方式では強度的に耐えられない、という問題があるから。今後春、ころを指してハードトップの開発も進めていくというガレージベリリー、その動きに注目していきたい。



なにげにシートはレカロに交換されていて、きれいに収まっている。サーキット走行会参加などを考えている人なら、注目したいポイントだ。

ロータリーシヨップのレグモータースポーツ、広島にあつては新型ロードスターをやらなわけにはいかない？

「平成元年式のNAを持ってましたからね。それで奥さんと旅行したりもしました(笑)。それから比べると格段に進化していますね。NCも乗りましたが、NA、NBのような機敏さはないものの、高い剛性がありました。新型は、歴代の機敏さと剛性を持っているんじゃないでしょうか」と倉迫さん。あちこち手を入れなくても満足できる、ノーマルのパッケージングを認めたくうえで、さらに楽しめるアイテムを用意する。

サスペンションは減衰30段調整で、ストリートではフルソフト、筑波サーキットでは最強から10段戻してセットしているという。サーキットを視野に入れる人にオススメだ。



クラブスポーツ Cup Damper PLUSは35万円(税抜)。このほかトラクションLSD(12万円・税抜)などもラインアップしている。サーキットを走行するなら欲しいところ。

またチタンカラーが美しいマフラーはリアピースを交換するタイプだ。程よいサウンドと排気効率で、中間のトルクアップを実現する。つまりストリートできびきび走ってくれるというわけだ。



さりげないが出口の青いチタン焼け色がレーシーなイメージを前面に押し出す、クラブスポーツTITANマフラーは24万円(税抜)。



“クラブスポーツシリーズ”のフロントリップ(3万5000円/6万円・税抜)、ダックエンドスポイラー(3万円/4万8000円・税抜)はFRP/CFRPタイプがそろっている。



レグモータースポーツ 倉迫幸生さん

自らサーキットも走るため、サスペンションやLSDなど、足まわりのセットアップを担当する。ロードスターとはNAのころからの付き合いだ。



エンジンルームには、足まわりをサポートするスーパーアングルバー(3万2000円・税抜)がセットされる。オイルキャッチ&ウオッシャータンクは3万8000円(税抜)。



PARTS LIST

フロントスポイラー(LEDデイトタイムランプ付)	7万3000円
LEDフォグランプキット	4万5000円
フロントアンダースポイラー	4万5000円
リアアンダーパネル	3万1000円
リアウイング	7万4000円
ストリートスポーツサス・キット(KJIMA-SPEC)	15万8000円
アジャスタブルスタビライザーリンク	2万円
ストラットタワーバー	3万円
フロアクロスバー	2万1000円
ラムエアインテークシステム	11万8000円
インテークサクシジョンキット	1万8000円
スポーツマフラー(センターデュアル)	11万9000円
ストリートスポーツブレーキパッド	1万3000円~
スポーツクラッチライン	1万円
イグニッションコイルカバー	2万8000円
リミテッドスリップデフ(1.5WAY)	11万8400円
オイルフィルターキャップ	5800円
スポーツステアリングホイール	4万2000円

(※価格はすべて税抜)

「オープンスポーツはやっぱり楽しい!!」 オーソリティブランドが贈る 人馬一体の高揚感ある走り

マツダ車のエキスパートが 走りをブラッシュアップ

スタータースイッチを押せば、エンジンが目覚めたことを示すマフラーサウンドが心地よく伝わり、愛車と向き合う瞬間から気持ちが高揚する。そんな、ロードスターオーナーの喜びをいっそう高めてくれるのが、マツダ車を知り尽くしたオーソリティブランドのオートエクゼだ。

同ブランドとして5世代目の開発プログラムであることを意味するコードネーム「ND・05」を冠したロードスターは、横長のLEDデイトタイムランプを備えたスタイリッシュなフロントスポイラーにはじまり、少数精鋭なアイテムでスポーティなシルエットを構築する。もちろん、このブランドの魅力はコスチュームだけでなく人馬一体をいっそう深化させた優れた走行性能にある。

それは、単に速いとか、コーナリングの安定感があるということでは

なく、挙動が刻々と変化していくなかでの気持ちよさを生み出すための「過渡特性」を追求した仕上がりがある。その特徴であり、ストリートにおけるオン・ザ・レールなハンドリングを実現している。

トピックスは、足まわりの要であるストリートスポーツサス(車高調)をはじめとする機能パーツ群だ。胸のすく走りは優れたトータルバランスの賜物。ちなみにストリートスポーツサス・キットは、マツダでNA、NB、NCとロードスターの開発主査を務めてきた貴島孝雄氏の監修によってチューニングされている。まさにマツダ車のエキスパートによる信頼性の高さであり、高い品質へとつながっている。

そして、ロードスターを自分色に染め上げてもらうべく、製品はすべて単体でのオーダーができ、全国のマツダディーラーで購入可能。ブラッシュアップされた走りを感じ、ひともし楽しんでいただきたい。



マツダ車のチューニングエキスパート、オートエクゼを率いる現役レーシングドライバーであり、ル・マン24耐久に参戦し続ける「ミスター・ル・マン」の愛称を持つ寺田氏。



ボトムエンドをさりげなくボリュームアップしつつ上質さも兼ね備えたスポーティなデザインのエアロ。フロントスポイラーは横長で美しい輝きを放つLEDデイタイムランプを標準装備している。



マフラー

デュアルテールでテール径90φのスポーツマフラー。ストレート構造でステンレス製の美しいボディを持つ。なお片出しタイプのプレミアテールマフラーは2月発売となっている。



ブレーキパッド

踏力に対してリニアに制動力が立ち上がるストリート用ブレーキパッド。ローター適正温度域は0°C~400°C。気持ちよく走るための必須機能パーツのひとつ。



パワーユニット関連では吸気の高効率化を実現するラムエアインテークシステム、インテークパイプをラインアップ。補強パーツはストラットタワーバーなどを用意する。



サスペンション



全長調整式の車高調サスキット。推奨値は-15mmのローダウンで、ドライバーの感性に訴える気持ちよいハンドリングを実現する。ストリート専用チューンド。

魅力的なパーツが目白押し!

スポーツスタビライザー



2万5000円(フロント)、
2万2000円(リア)

フロント用は純正比140%、リア用は275%アップとなる中実のスタビライザー。ロール量を最適化しつつコーナリング中の安定性を向上させる。



メンバーブレースセット

3次元トラス構造を採用。アンダーフロアに装着することで最大レベルのシャシー剛性を実現する。人馬一体の気持ちよさをさらにアップ。
5万8000円



スポーツブレーキライン

ステンレスメッシュPTFE(テフロン)製。ダイレクトなブレーキフィーリングを生み出す。ストリートスポーツブレーキパッドとの併用が◎。
3万7000円



スポーツフライホイール

6MT車用。純正と比べて適度に軽量化されたフライホイールがエンジンのレスポンスアップを実現。アクセル操作が楽しくなる機能パーツ。
4万8000円



ルックスよく、さらには絶妙な握り心地でドライビングがもっと楽しめるスポーツステアリングホイールもラインアップ。オートエグゼのロゴ入りワイパー(7800円/税抜)も。





AVOターボワールドジャパン 東京都昭島市武蔵野2-13-13
☎042-549-1296 http://www.avoturboworld.jp/
☎ダムド ☎0120-53-9991
http://www.damd.co.jp/

ステップアップチューニングとドレスアップ シヨップのコラボレーションが生んだ1台

エアロのダムドと ターボのAVOがタツグ

この車輛はダムドがデモカーとしてエアロを制作。チューニング面ではAVOが、マフラーを筆頭に吸気系、やがてはターボまで装着するチューニングを施す予定。東京オートサロンに向けて急ピッチで手が入っているが、じつは走っても楽しい仕様に仕上がっている。

AVOでのチューニングでは、ターボキットを組み込むのだが、最初に86にインストールしたターボを装着してみた。しかし、やはり1.5Lと2Lでは回せるタービンサイズが異なる。もうひとまわり小さいサイズのほうが相性がよさそうだと

いうことで、再セッティングが行われる予定。コンピュータセッティングも含めて、これから本格的に進んでいくことになるだろう。

ダムドが手がけたのはエクステリアとインテリア。左右両出しマフラーは、エアロパーツに合わせたもの。AVOがセットしたものはまた違った魅力を放っていた。シヨが終わったこれからは面白い。

ダイナパックを使った緻密なセッティングと、ピックアップのよさをどう生かすのか。ハイパワーターボ車のチューニングを得意とするAVOだが、NAロードスターをいじっていたノウハウがあることから、どんな味付けをするのか。次号では実際に走らせてみたいものだ。



エアロパーツだけではなく、ステアリングやシートカバーといった内装パーツにも力を入れているダムド。オープンカーだから、チューニングしてもこうした部分はスポイルできないのである。



小気味よいエキゾーストサウンドと ピックアップのよさを実現した

ノーマル状態からAVOのマフラーをセットして走行してみた。スポーツカーらしいサウンドと、中低速の伸びがよくなったことで、クルマがさらに軽く感じた。ワインディングロードを走りに行ってみたところ、ストレートだけではなく低速のコーナリングでもトルクを実感することができた。今後、ターボ仕様になった暁には、ROADSTER BROS.が速攻で試乗させてもらうことにしよう。



右側1本出しマフラーは、アイドリングでもいい音をさせていた。これくらいは音がしないとモノ足りない、という絶妙な音量。



独自のトータルセットアップ術で サーキットで遊べるクルマを追求

筑波ラップで証明された 高い運動性能

生粋のロードスターフリークである田畑代表が、独自のノウハウでロードスターの楽しさを追求しているRSファクトリーステージ。その思い入れの深さは、歴代モデル勢揃いのデモカーラインアップが示すとおりだ。

そこに新たに加わったのが、ND5 RC。デビュー早々に手に入れてから約半年が経過し、急ピッチで開発を進めてきたオリジナルパーツが徐々にリリースされ始めた。

「NDはノーマルでも驚くほどよくできているんですが、スピードレンジを



KONI車高調KIT イニシャルT
25万円

コニの市販キットの開発も行ったステージが、理想のND用車高調を追求したオリジナル車高調。運動性能だけでなく快適性にもこだわり、幅広い走行ステージに対応する。ワンオフにも対応可能。



ND 2寸管ハーフSPLマフラ
5万5000円

こもりのない心地よいサウンドを目指して開発したステンレスマフラは、シンプルな50φダブルテールが個性的。60φストレートのレーシングセンターパイプは4万5000円。



ロードスターならではのソフトトップのメンテナンスにRSファクトリーステージが推奨しているのが、モータウンの専用ケミカル。日光による日焼けを防止するUVブロックシャンプーとはけで塗り込む強力撥水剤に加え、はげや手袋までセットになっている。

さらにはノーマルフォルムを崩さずにスタイルと空力効果を向上させるフロントリップとリアスポイラーも装着し、トータルにポテンシャルの底上げが図られているのだ。

ほかにもロードスターの走りを楽しむするための要素として注目なのが、オリジナルマフラの「2寸管」。ND用はシンプルなデザインのに50φ2本出しタイプを採用し、こもりのない心地よい排気サウンドを実現。60φストレートのレーシングセンターパイプと組み合わせれば、最高の排気効率を獲得できるのだ。

上げていくと急に不安定な挙動になるんです。サーキットを楽しむには、まずはサスペンションが不可欠ですね」というのは田畑代表だ。そこで自信をもって薦めるのが、オリジナル車高調キット「イニシャルT」だ。あえてオープンデフ、リアスタビレスのSグレードをデモ車に選び、車高調単体で機能することを目標に開発。その運動性能の高さは、筑波サーキットでのタイムアタックでも証明されたものだ。



ゴールドのグラフィックに加え、小ぶりながら存在感のあるスポイラー類でスタイルアップを果たしたデモカー。18インチのGゲームズはドレスアップ用のセットだ。

NDリアスポイラーKIT 2万8000円
NDフロントリップスポイラー 2万5000円



RSファクトリーステージ
田畑行康さん

「まるでBMW？」と思わせる大人の感性

Sグレードをベースに、あえてスタビライザーなしの状態を選んでテストを行っているこのクルマ。足まわりはKONIの車高調をベースに、前8kg/mm、後3.5kg/mmのスプリングを組み合わせ。テスト中のブレーキパッドや、オリジナルのマフラを装着していることも特徴的だ。走ってみるとクセなくジワリとロールしていく感覚があり、じつに操りやすい。リア足がしっかりと伸びて接地を逃していないところも、この感覚を生み出す要因なのだろう。おかげでオープンデフにもかかわらず、リアのトラクションはしっかりと。もちろんサーキットには適さないと思うが、この乗り味は「まるでBMW？」なんて感じるほど、バランスされた大人の感覚があった。

ノーマルの気持ちよさを損なわずそれでいてサーキットも楽しめる仕様に

足まわりの味付けには
こだわって時間をかける

初代ロードスターからずっと、ファ
ンを続けているジョイファストの伊左
治さん。それぞれの型においてベスト
と思えるオリジナルパーツを開発し
ている。NDでもそれは変わらない。
「当初はノーマルを満喫していて、今

は足のセッティングに時間をかけてい
ます。タイヤやレバー比、アライメン
トなど加味したうえで、ウチなりの
黄金比を見つけてました笑。アラゴス
タベースで、フロント9kg/mm、リア
4kg/mmといった設定がいいですね。
先日プロドライバーに乗ってもらった
んですが、インプレッションのコメン
トはなかなか良かったです」

ストリートをメインに、たまにはサ
ーキットを走るといふ、いちばんニ
ズのある使い方にフィットする。人を
乗せて走っても快適性を損なわな
いのは、長く乗り続ける、楽しむう
えで大切なこと。このセットアップだ
とブレーキ容量も十分で、NR・Aまで
必要ないと思えるほどだとか。
そのほかにも、一ファンだからこ

そのオリジナルパーツが満載。「こ
んなのが欲しかった」と共感するN
Dオーナーは多数いるはずだ。これ
から軽井沢ミーティング、サーキッ
トイベントと続いていくはずだから
NDがどんなふうに進化していくの
か楽しみだ。ユーザーの思い入れも
強そうなので、思わぬパーツが完成
するかも!?



◎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/>

まだ試作段階だが、クラッチペダル
ストッパーを製作中。間もなく販売
開始できる予定だ。30000円でお
つりがくる!



牽引フックはスチールなどのごつ
つタイプよりも、布製のほうがよく
似合うようだ。



アラゴスタベースで時間をかけて煮詰
めた足は自慢の乗り味。ターザン山田
氏、青木氏、番場氏とみんなが褒めて
くれた。スタビライザーなしなら、リ
アのバネレートは少し上げるといい。

ぐつと落ちた車高がいい感じだ。サーキット
イベントを通じて、タイヤのテストも重ねて
いくことになる。



エンジンルームもパイプを交換したり、
ヘッドカバーを塗装したりとユー
ザーのようないじり方。イチ押し
のバッテリーは小型で軽いの、
NDにぴったりといえる。

スタイリングは交換したいがスイッチ類は
便利なので使いたい。そんなワガママをか
なえたのがスイッチ移設。



ジョイファスト
伊佐治孝司さん

「NDはロードスターではないクルマから
乗り替えた人が多いから、これまでと
ちょっと違って楽しいね。軽井沢とかど
んなになっちゃうんだろうか(笑)」

サスペンションとブレーキ 基本を押さえて走りを楽しめ

新型ロードスターのデビューと同時に、サ
スペンションの開発をスタートさせているスピ
リット。ショップとの連携も持ちながら、さ
まざまなデータを収集してセッティングを進
めているところだ。デモカーにセットされた
「スピリットスペックS車高調」は減衰20段
調整式、スプリングレートは前後ともに8kg
/mmを選択する。そしてブレーキパッドはア
クレのフォーミュラ700Cだ。ATS製のデフ、
ペリーのエア口でまとめている。



ヤル気を感じさせるマフラーは、
クラブモーション・ヴァルコンマ
フラー1だ。このパッケージ
だけでストリートからサーキット
まで十分に楽しめる。



◎アクレ <http://www.acre.co.jp/>
◎スピリット <http://www.spirit-shocks.jp/>



◎夢工房
埼玉県八潮市木曾根655-1
☎048-994-2225
<http://www.dreamworks-racing.jp/>



アラゴスタベースのサスペンションは、NAからラインアップしているアイテムだけに、造詣は深い。ベストなバネレート、減衰力でND5RC用も期待どおりの足まわりができてくるはずだ。



ぐっと落ちたローフォルムがサーキットによく似合う。フルバケットシートもセットして、サーキットテストを繰り返している。

サーキットを小気味よく走るためのセットアップ

思いのまま走れるよう

足まわりを煮詰めているという

夢工房といえば、FD3SやGT-Rなどハイパワー車のセッティングを得意としているシヨップだ。しかし志鎌代表はその昔、NAロードスターを走らせていたため、その素性はよくわかっている。

「ひさびさにNCでロードスターをやってみたくてですけど、どうも気持ちよくまとめられなくて。ベース車両がつまらないのでは?と思いましたが、ア

クティブのNCに乗ったらめっちゃめち

や楽しくて(笑)。というわけで、NC

についてはアクティブのマシンがベス

トと早々に新型スイッチしたわけだ。

NDではサスペンション、マフラ

ーの開発からスタート。サーキット

でのテストを経て磨きをかける。現

段階では、ストリートだけではなく

サーキットを走る前提で、アラゴス

タ製の車高調をセッティング中。軽

さは武器になるが、ボディ剛性を加

味してまとめなければならぬため、

走り込みは欠かせない。

「ミニサーキットがターゲットなので、

けっこうロードスターの走行会に参加

して走ってるよ。とはいえ、走るステ

ージがサーキットだけではないので、

どこに主目的を持っていくかが難しい

ところ」と志鎌さん。足まわりには妥

協しないだけに、着地点は簡単に見い

だせない。ましてや街乗りも考慮しな

くてはならないのだから、ハードにし

すぎるのはNGなのだ。きっと乗り心

地のいい、それでいてサーキットを思

いのままトレースできるサスが、近々

完成するに違いない。

ストリートからサーキットまで使えるアシを開発中

ND用のサーキット仕様の足回りをすでに完成させたという夢工房。そこで、次なるターゲットはワインディングからミニサーキットレベルの足。アラゴスタをベースに開発が行われている。スプリングは前9kg/mm、後5kg/mmを組み合わせている。そこにクスコの2WAYLSD、オリジナルのデフマウントが奢ってある。開発が始まったばかり

ということもあり、実際に走ってみるとたしかにフロントが突っ張り気味で曲がりやすく、リアも伸び側がついてこない感覚。ただ、荒れた縁石を乗り越えてもしなやかさがあるなど、メリットがありそうな気配はある。中間パイプを変更したことでビートの効いたサウンドも見所満載。これからグングン成長しそうな一台だ。



志鎌正一さん



ケンスタイル製エアロはフジツボマフラーの専用設計となっている。エキマニを含め、マフラーも商品化できるよう開発が進められている。テインのサス、エンドレスのパッドなど走行のためのセットアップが施されている。



信頼性の高いフジツボマフラー ケンスタイルエアロ専用品を開発中

東京オートサロンでのフジツボブースには、ケンスタイルのエアロをまとったNDが大胆ディスプレイで展示されていた。車両は浮いていて、その下に鏡を設置、複雑なマフラー形状がよくわかるよう見せていた。またフロントからのレイアウトがよくわかるよう、組み上がった製品が下げられていた。独特のタイコ形状、出口の仕上げが秀逸だ。エキマニも取り付けられていたので、エンジン音をぜひ聞いてみたいものだ。

◎フジツボ ☎055-998-0130
<http://www.fujitsubo.co.jp/>

シンプルかつスマートな造形を構築 低ドラッグでロスを最小限に抑え コーナーでのダウンフォースを獲得



機能性を追求しながらも 高いデザイン性を確保

ライトウエイトスポーツらしい軽快なハンドリングにさらなる磨きをかけるべく、各地のサーキットでテストを重ねる関西サービス。洗練されたスタイリングと空力性能の高さが評価されているが、鈴鹿のようなハイスピードコースでは、ダウンフォースに物足りなさを感じるセクションが存在するのも事実。



デザイン性も意識しながら、リアタイヤのハミ出しをカバーするために考案されたリアフェンダーエクステンション。小石のハネ上げなどを防ぐほか、泥よけ的な効果もある。



高速域でのダウンフォース獲得のために企画されたフロントショートリップ。その一方で、コンビニの段差をクリアできるだけのロードクリアランスも十分に確保している。



リアの安定性を高めるリアリップ。幾度もテストを繰り返し、オープンでもクローズドでも優れたダウンフォース効果を発揮することができるフラップ形状を導き出している。



フロア下に流入したエアによって車体がリフトするのを防ぐため、サイドステップを設定。乗降性を考慮して張り出し幅を最小限に抑え、乗降口付近も絶妙に湾曲させている。

そこで、ノーマルのスタイリングの良さを生かしながらも、適度なダウンフォースを発生し、高速コーナーで高い安定性を発揮するオリジナルエアロの開発に着手した。だからといって、むやみに張り出しやポリウムを与えると、最高速域でロスとなってしまう。ドラッグ(抵抗)を最小限に抑え、トップスピードも稼ぐことのできる、オールラウンドなスポーツエアロを目指した。

一方、デザインワークで軸としたのは、シンプル・イズ・ベスト。ノーマルのボディラインやシルエットを継承しながら、Kansaiテイストをさりげなく融和させることをテーマに掲げた。そのうえで、質感の高さやトレンドを強調するため、カーボン材も積極的に導入。使用する樹脂はUVカット樹脂を採用することで、経年変化に伴う老化や黄ばみを抑制。コストも度外視してでも、高精度、高品質、そして仕上がりの良さに強くこだわった。

広島県のショップとして「地産地消」を目指す!

「ショップを始めたころ、NAのお客さんが楽しそうにしていたのが印象に残って。遅くとも面白そう、と。素材としていいのではないかと、新型でデモカーを作ることになりました。乗って見たらすごくよくて、ノーマルで十分だからいる人がいるのか?と思ったほど」と亀谷さん。ハードなチューニングマシンを手がけるショップだが、このロードスターに関してはチューニングのセオリーが当てはまらないのが悩みどころ。



ウエストスポーツ
亀谷治夫さん

「オリジナルパーツに関しては、いいものを名前を変えて出すのではなく、ほかにはない本当にいいものを提供しようと思っています」





ラグジュアリー路線でまとめ 快適性を犠牲にしない！

デートカーとはこうあるべき そんなパッケージングに

サーキットを疾走するマシンメイ
 クの印象が強いアクティブだが、じ
 つはストリートがいちばん得意な分
 野なのだ。
 「足まわりのセットもストリートでや
 りますよ。だって、大半は街なか走
 ってるわけでしょう」と市村代表。以
 前お店に伺った際、市村さんにセッ
 ティングしてもらったお客さんの話

によると、「当初はハードなイメージ
 を持っていた」そうだが、「すぐく乗
 り心地がよくて、こっちがびっくり
 してしまいました」と話していた。そ
 れほど硬さを意識させない絶妙な味
 付けなのだ。

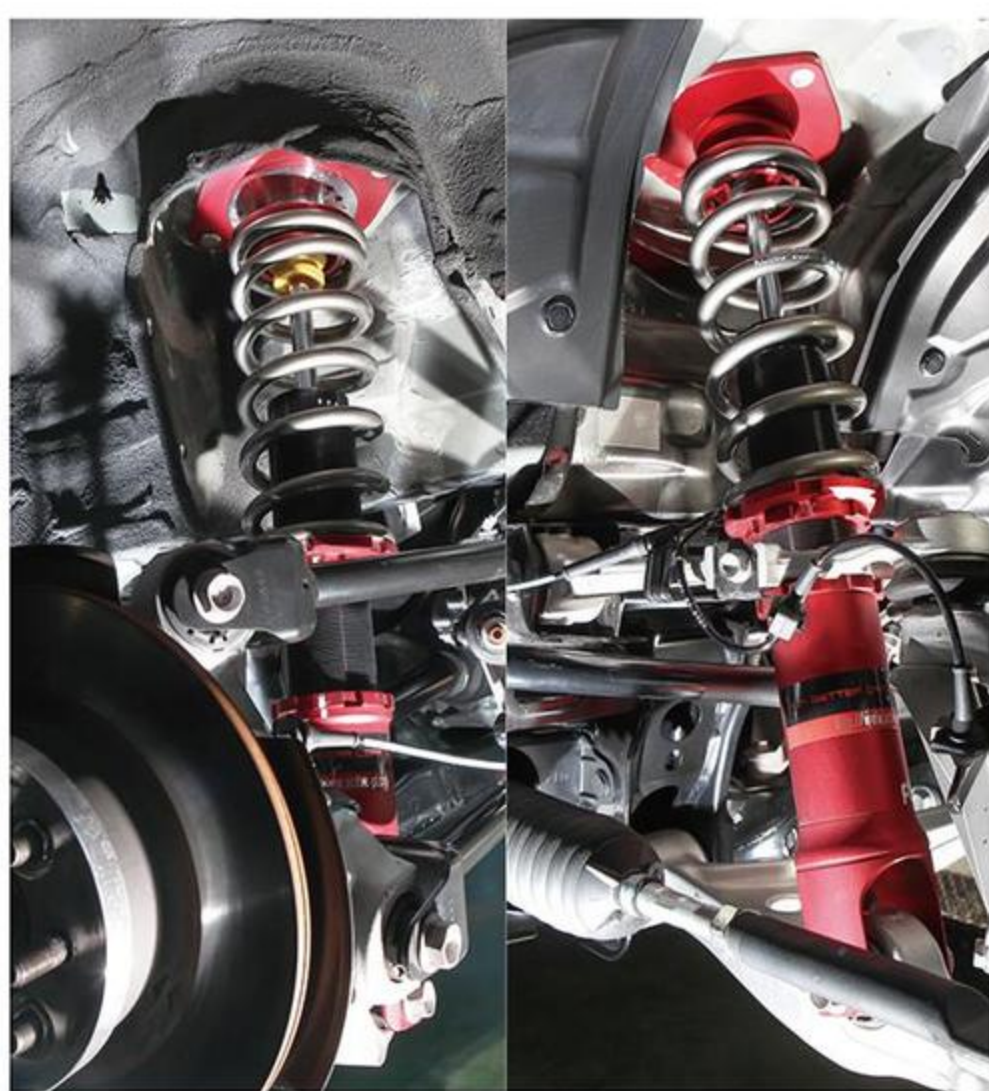
「とくにこのNDは、最初からデー
 トカーをコンセプトにまとめていま
 す。だからサーキットも走ったりす
 るけれど、そこはメインターゲット
 ではない。隣に乗せてる女性が文句
 を言うようなセットじゃダメ、って

ことだね

ニールックスのナックルサポート
 やトーコンキャンセルピロブッシュ
 が入っていたりするが、これらは乗
 り心地をハードにすることはしない。
 クスコのLSDはたまのサーキット
 に対応するべくセット。ここもデー
 トカーを台なしにするようなセット
 アップではない。スポーティさとエ
 レガントさを両立させたセットアッ
 プは、多くのNDユーザーの心に響
 くことだろう。



減衰調整は前後ともに20段式となっているので、サーキットを走りたい人のクルマも、十分に
 に対応できるキャパシティを持つ。



サスペンションのセットアップはお手のもの。オリジナルブランドの「MONACO」はバネレートはフロント、リアともに8kg/mmの設定だ。ほ
 どよいスポーツテストが◎だ。



NCでもそうだったが、ニールックスの
 ナックルサポートは走りをシャキッとさ
 せるのにベストアイテム。これだけでも
 違いがわかるほどの効果なのに、乗り心
 地は犠牲にしない。

サーキットを走るとあってフルバケットを装
 備。デートのときには助手席はノーマルに戻し
 ておくほうがよさげ。ステアリングもナルディ
 に交換されている。



リアのトーコンキャンセルピロブッシュをセッ
 している。NDはサスペンションを入ると、ノ
 ーマルとは挙動が変わるのでこうしたアイテムで
 補正をやる。



軽量ドライバタリーは、グラム単位の軽量化を
 推し進めたNDにこそ使ってほしい。もちろんほ
 かの型式でもオススメだが。

橋本洋平's 市村克己



すでに3種目のサスペンションを開発中

スピリット車高調の試作品バージョン3を持ち込
 んだアクティブ。あえてノーマルタイヤ・ノーマ
 ルホイールを装着しているが、それぞれ15mmのス
 ペーサーを取り付けているため、安定感の高いス
 タイルを実現。タイヤをRE-71Rに、クスコのLSD
 を装着していることも特徴のひとつだ。ロードス
 ターらしさを残したセットだというのが、はたして

どうか？ 走ってみると、ノーマルの前後バラ
 ンスをまったく変更することなく、すべてがレベル
 アップしていることに気づく。曲がりただけ曲
 がって、立ち上がりはリアのグリップと相談しな
 がらスロットルを開けていけるあの感覚。それが、
 かなりのコーナリングスピードで展開されている
 から本気で楽しめるクルマだった。

フットワークの煮詰めとウエイトカットで 素直で軽快なハンドリングを確立

地道な軽量化の積み重ね で30kgの軽減に成功!

「NDのストロングポイントは圧倒的な軽さにある」と断言するIntegral神戸。「むやみにパーツを追加すると重量増となり、美点であるハンドリングの軽快感をスポイルしかねない」と、軽量であることに強くこだわったパーツチョイスを展開。新たなパーツを導入する際には必ず重量を計測し、ウエイトの推移を徹底的に管理。新車納車時にはガソリン満タンで1011kgだったスペシャルパッケージは、981kgまで軽量化が進んでいる。

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



ずれも厳選したパーツが軽量化に大きく貢献している。そのなかでもIntegral神戸のスタンスが明確に表れているのがホイール。17インチへのインチアップだと、たとえ高性能な軽量モデルを選んでも、純正16インチよりも重くなってしまう。そこで、軽量鍛造1ピースのボルクレーシングCE28Nをベースに、ND専用サイズのオリジナルホイールを企画。4本で約4kgの軽量化を成し遂げているのだ。

一方、フットワークチューンにおいてもノーマルで確立されていた方向性と長所を継承。ZEALEベースでプロデュースするオリジナル車高調は、ストローク量を十分に確保して粘りと接地性を高めながらも、適度にロールを抑えて軽快なハンドリングを演出。ステージやドライビンググスキルに関係なく、ローリスクで気軽に楽しめる足に仕立てる。さらにキャンバー、キャスター、トーの調整により、ニュートラルステアを構築。ドライバーがアンダー/オーバーを意のままに操ることができ、セッティングを目指した。

なお、ファーストステップと位置付ける現仕様では、パワーよりも軽量化や足まわりのチューニングを優先したため、ホームコースのセントラルサーキットでは上りセクシヨンでどうしても停滞感が否めない。そこで、タイヤサイズを純正の195/50R16よりも小径な205/45R16に変更してローギアード化を図り、加速感を強調。同時にワイド化も実現するが、低扁平なので軽量化にも貢献するなど、多くのメリットが生まれている。



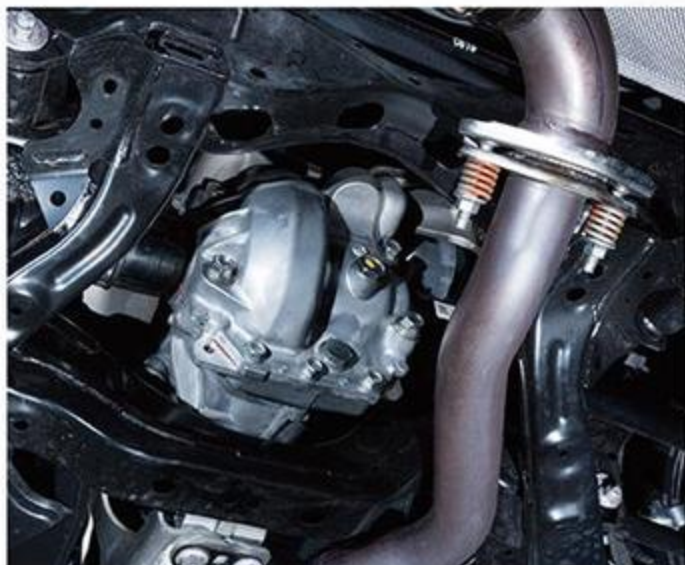
ZEALEのアルミシエルケースモデルをベースに開発されたマススターベックダンパーキット。リアがヘルバースプリング仕様となるタイプRでも、4本1台分で3.7kgの軽量化を達成している。



随時コーナーウエイトゲージで重量を計測し、データを記録しながらチューニングを進めている。デモカーのスペシャルパッケージは納車時が1011kgだったが、現在は981kgまで軽量化が図られている。



適度な柔軟性を残しながら、純正よりも硬度アップを図ったオリジナルトーコンブッシュ。スポーツ走行時の過剰なトー変化が抑えられ、リアの安定性が一気に高まる。



LSDはクスコベースのオリジナル1WAYを組み込む。NDはもともとリアの接地感が高く、その一方でローパワーであることも考慮し、かなりマイルドな味付けとしている。



加速騒音規制に対応しながら、心地よいサウンドの創出にこだわったN・ZEROSベックマフラー。ピックアップのよさと伸び感を強調し、21kgの軽量化にも貢献している。

タイヤ&ホイールはインチアップを避けて16インチを選ぶなど随所で軽量であることを強く意識したパーツチョイスを展開NDの美点である軽快感を最大限に引き出している



一体感のあるフォルムを生み出すフロントアンダー Spoiler。ストリートでの扱いやすさにも配慮しながら、ダウンフォースの獲得を強く意識して企画された意欲作だ。



エスケレートのタイヤ7は、NDのフロア形状に合わせて設計することで、スライド量を最大限に確保している。純正スピーカーを流用するための専用カバーを用意しているのも魅力だ。



ボルクレーシングCE28Nをベースに、ND専用サイズの7.5J×16+25を採用したオリジナルモデル。カラーはマットダークガンメタ+切削リムで構成するクラブレーサー仕様だ。



整流効果を高め、ドラッグの軽減が期待できるダックテールリアスポイラー。フラップの後端にはガーニーフラップ状のデザインを組み込み、ダウンフォースを発生させる。



フロントバンパーのエンブレム部からフレッシュな外気を取り込むことができるダイレクトインテークバンパーダクト。ガレージベリーと共同で開発したオリジナルパーツだ。



バッテリーをリアントのリチウムイオンに交換し、バッテリーステーはカーボンで製作。9.8kgの軽量化と同時に、フロント重量の軽減によって回頭性が大幅に向上し、数値以上のメリットが得られる。



データシステム
お問い合わせ専用電話番号 ☎086-445-1617
http://www.datasystem.co.jp/

エクステリア&インテリアのドレスアップ そして便利なカメラアイテムを装備する

データシステムらしさを 存分に盛り込んだND

テレビキットなどでおなじみのデータシステムが、新型ロードスターを手がけているのは、前号でも紹介したとおり。あれから東京オートサロンを目指して内外装、そしてお得意の電子アイテムをセットしてのお披露目となった。まず注目したいの

はフロントフェイスだ。オリジナルのハーフスポイラーをセットしているだけなのだが、ガラッと印象を変更することができるのだ。

またダックテールとは異なるデザインながら、控えめなサイズのリアウイングには、なんとアンテナが内蔵されている。そういえば、アンテナのある位置はふさがれている。全体的にすっきりしていて好印象だ。おまけに、トランクにはハイマウントストップランプもない。これはウイング下部にセット移植されている。参考出品となっているが、反響

の大きさでは商品化もあり？
それから内装の仕上げが秀逸なのである。これはスバルBRZでも展開しているのだが、やはりオープンカーによく映える。ウルトラスエードを使ったもので、パーツを下取りして施工するか、製品として販売するのか、販売方法も含め発売準備中だ。データシステムのウェブサイトで限定販売となる予定なので、ホームページのチェックは欠かせない。そして便利な電子パーツもインストールされているから、ここも見逃せないところ。



バックミラーモニターに映っているのは、リアウイングに取り付けられたバックカメラの映像。後ろの見切りがよくないので、これはあってソンはない。

左側のドアミラー下部にはサイドビューカメラがセットされていて、助手席の前にあるモニターに映像が映し出される。ゆがみが少なく見やすい。



リアウイングはロータイプで、新鮮な印象を持たせた。しかもカメラやアンテナを内蔵させるあたり、データシステムらしい。



ドアミラー、ピラーはカーボン調。これらはハセ・プロの手によるもので、ミラーカバーはMAGICAL ART SHEET NEOを用いた。

トランクがすっきりしていると見たら、ハイマウントストップランプがウイング下にセットされていた。これ、発売してほしい。



アンテナレスにしたあとはカバーをして、スタイリングを損なわないように配慮されている。すっきりした印象になる。



コンソール、ドアまわり、シフトノブ、ハンドブレーキノブ、スタートボタンパネルなど、オリジナルインテリアキットでスポーティにまとめられた。ドアオーナメントがスエードになると、印象が激変。ただいま発売準備中、どうぞ期待。

ROADSTER
BROS.

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
2016年も楽しいミーティングがたくさん控えている!

2015.11.1

KIYOSATO MEETING in SEISEN-RYO

見事に晴れ渡った青空の下で開催されたND初参加となった清里ミーティング



青く澄んだ空がひときわ美しい清里で開催された「清里ミーティング」は、「2015年の開催で26回を数える。新型ロードスターの姿が前回にも増して増えている。高原の緑にソウルレッドが増え、いくらいマッチしていた。」
清里ミーティングは100台限定で行われており、マツダの開発陣をゲストに招いたトークショーが人気。雨が降ってもあまり体勢に影響のない「インドア系」だ。今回も、ロードスター開発陣が思わずポロリとこぼす話に反応していた。恒例ジャンケン大会も、オリジナルパッケージ

お弁当歴代パッケージ



清里は、毎年参加者に配られるオリジナルグッズが欲しい。使えるサイズのトートバッグ、買い物にもミーティングにもってこい、なのだ。

お楽しみのお弁当。パッケージはもうろんだが、中身がまたバリエーション豊富。



参加プレゼントはこれ!



ポカポカ陽気のなか、ブルーシートに座ってお弁当を「いただきます」、まるで過足のひとコマのよう。みんなで食べるとおいしい。

ージが楽しみなお昼ご飯も健在。スタッフが業者さんとよく話し合っていてメニューが決まる、こだわりのお弁当なのだ。カラフルなロードスターが並ぶさまを、多くの観光客が歓声を上げながら見学していた。オープンカーだけに子供の人気は鉄板もの。新型も加わって、ますます清里の参加層が広がったようだ。

「人生最後のクルマ」のつもりで初代から乗り替えた相棒

ND5RC / 完田 浩さん・崇子さん



「10年近く前から、次に乗るロードスターは赤と決めていました」「やっぱスポーツカーは赤だよ」とノリノリ。ブルーからレッドに変更となった。

以前はラグナブルーのNA8に乗っていたのだが、エンジンが止まったりとトラブルが出始め、200万円かけてあと10年乗るか考えた結果、新型に乗り替えた。購入者の4割がソウルレッドと聞かされ、自分のクルマとわかるようにグリルを赤くしている。ディーゼルデミオの兄弟みたい? 人生最後のクルマと思って購入したが、NAを乗り続けたい気持ちもどこかに残っていて、それもありがたい。

軽井沢に続いてのお披露目 M2を手放せず「増車」に

先行予約で購入したため、軽井沢ミーティングにも乗っていくことができた。購入後半年というのに、すでにホイールもサスペンションも2セット目というのは？ 「硬めのスポーツサスを入れて1200kmほど走行しました。ところが妻が腰にくる、というのでオートエクゼにしまして、今では4000kmちよつとまで走行距離が伸びました。買うときには、ボディカラーも悩みましたね。ソウルレッドも気になりますが、CXR-3を見て白に。カタログで見ると実車じゃ違いますから」
ぐつと下がった車高がカッコよくままっている。



仲よく静岡から清里に参加。M2 1028を持っていて、こちらを持ったまま新たに新型ロードスターを購入した。そりゃ〜手放せませんよ！



エンブレムは手切りしたという自作もの。こうした小物置いひとつで、ノーマルとは違った雰囲気が作れるものなのだ。



ブレーキキャリアはDIYで青に塗装している。ちゅうちょなくクルマいじりを楽しむオーナーがNDIには多いよう。

ND5RC / 小口 猛さん・広子さん



静岡のお土産いただきましたよ。魚なので、カルシウムもたっぷりです。ごちそうさまでした。

アンベールで一般人代表として一番乗りしたからには……



ND5RC / 鈴木正和さん

「黒いボディに黄色のストライプを入れたNAは、近所の人が購入（その後さらに若いコが購入）してくれました。大事にされているといいな」

NDのお披露目となったイベントで、見事にコクピット着座資格をゲットした鈴木さん。現場でテンションが上がったあまり「買う」と言っちゃったのだと思ったが、やっぱり買っていた！ 「しばらくはノーマルで楽しみます。これまで乗っていたNAとは違って、味わったことのない心地です。買ってすぐに800km走りました（笑）。北海道でも1500km走ったといい、それはもう気持ちよかったとか。

コンディションのいい初代モデル 夫婦ふたりで乗って楽しめる

もともと奥さんがロードスターに乗りたいと考えていたようで、その昔親に言ったら、「自分たちを乗せない気が、親不孝者といわれました（笑）」。そんな奥さんはレビン、180SXと2枚ドアばかり乗り継いできたとあって、ロードスターが欲しいと言った際には快くOKだった。NAともなれば中古もピンキリだが、整備記録がきちんと残っていたことが購入の決め手になった。普段からオープンで走っているという。



NA8 / 伊藤雅巳さん 康代さん

「女性の1オーナー車だったというATモデルで、カーポートに止めてあっただけあってコンディションはすこぶるいいんです」



オーバー40'sのなかでも最年長 年3回はツーリングを満喫する



NCEC / 神子島信嘉さん

「ミーティング会場のなかでも最年長じゃないですか」という神子島（かんこ）さんはなんと79歳！ 30周年ミーティングのときにはオーバー40'sだ。

ハードトップをボディ色と異なる赤にしているが、これはシートが赤いため似合うだろうと考えて購入した。「黒いボディにも似合うだろうと思ひまして。ハードトップにしてから、ツーリング時にチームの大会長が「開けてこい」ってうるさくて（笑）。ペリーとダムドのエアロでドレスアップをしている。毎年、軽井沢ミーティングにも参加するフットワークのよさ！



笑うしかないほどのどしゃ降りでも テンパーボーリング&ドレコンはお約束

朝からまとまった雨となったものの、参加者のテンションはいつもと変わらず熱気に満ちあふれている。早めに並んでいる人が多かったのか、あつという間にメインの駐車場は色とりどりのロードスターで埋め尽くされた。とくに新型ロードスターの参加が多数あつて、参加台数は確実にアップ。前回の新型お披露目、特需ではなく、着実にファンが増えていくことを物語っている。

止み間はあるものの、息切れしそうなほどのどしゃ降り状態もあつたりして、集合写真の撮影タイムリングも悩むほど。そして豊富なイベントコンテンツも縮小せざるをえなかった。それでもカサを差しながら盛り上がったのは、スタッフのサー



ビス精神によるもの。頭が下がります。ほかのミーティングにはない「ドレスアップコンテスト」には、これを自指してカスラムしてきた車両が多いようで、見ごたえのあるロードスターが並んでいた。

いつもなら「うまい棒食い」競争などもあるが、今回はテンパータイヤボーリングにとどまる。それでもお子さんをはじめ多くの人が参加してくれた。結局ミーティング開催中降っていた雨は、繰り上げ閉会式後にはやんできて、みんなが帰るころには晴れ間も見えるという急展開。これもまたいい思い出となった、ということで大変なトラブルもなかったことと結果オーライだったのだ。2016年開催では晴れることを祈ろう！



出ました「奈良軍団」。メンバーがNDを購入したため、会場にいた中山チーフデザイナーをつかまえてサインをもらっていた。



早い人は早朝から並んでベストポジションをゲットしているとか。1515号はギリギリでメインの駐車場に止めることができた。



テンパータイヤ競争は大人も子供にも大人気のコンテンツ。ご褒美にももらえる「うまい棒」セットがまたうれしい景品なのだ。



恒例となっている「ドレスアップコンテスト」では、司会者がオーナーにこだわりポイントを質問。周囲のギャラリイは耳を傾け投票を行う。



迷司会者の川口さんと、北海道のロードスターオーナーズクラブ「ROCK'S」の山本さんが進行を担当。微妙なかけ合いはハハなし！



ガレージベリーのエアロ集まり!

本誌Vol.8で親子でロードスター4台を所有する朽名さんが、ガレージベリーのエアロを装着したロードスターで集まるというので、記念撮影。東海地区では、毎月最終の土曜日の夜19時~24時の間で、愛知県のハイウェイオアシス刈谷の一般駐車場(高速側にもハイウェイオアシス刈谷があるので間違いなく)に行っているという。興味ある人は顔を出してみてください。



NA8C / 松本元樹さん

こちらは熊本から12時間くらいかけて参加してくれた。「岐阜ってどこ?」って感じでした。というくらいなじみのない場所。ネットでつながっている友人とリアル対面を果たした。



NA8C / 柳田昌三さん

鹿児島から毎年参加し、ドレスアップコンテストにも出場し続けている。毎回、ガラッと変わるスタイリングが楽しみ。それもショップ頼みではなくDIYというのがまたすごい!



NCEC / 山本史明さん

雨にも負けず...「元気に「だあ!」。予定を繰り上げて閉会式が行われた。みんな風邪引かないように帰りました。閉会式後は、仲間や色分けが集まって撮影会がスタート。あれ、お日様が出てきた。

ショップブース&クラブブース



藤村オート

<http://www.fujimura-auto.co.jp/>



ナカマエ製作

<http://www.nakamae.co.jp/>



プロテクタ

<http://www.pro-tecta.com/>

ショップブースには話題の製品 そしてデモカーが注目を集める

中部ミーティングでは関西地区を中心に、ロードスターを手がけるショップやメーカーのブース出展があり、新製品やデモカーを展示する。やはり新型ロードスターが多いものの、まだまだNA人気の根強さも感じさせた。またロードスターのオーナーズクラブによるブースもにぎやか。入会も受け付けているので、新しいメンバーがここから増えることもあるのだ。



ロードスターガレージ

<http://roadstergarage.jp/index.php>



RSプロダクツ

<http://www.rs-products.info/>



RCOJ

<http://www.open-inc.co.jp/rcoj/>



伊藤自動車

<http://itou-jidousha.com/>



デッキメカニカルパワージャパン

<http://www.deck-japan.co.jp/>



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



ガレージベリー

<http://www.vary.co.jp/>

愛知love ROADSTER'S



倶楽部ロードスター滋賀



おはよう埼玉まるごとロードスター-MTG



triAngle



SAKURAGATA TOURING CLUB

独特なスタイリングを展
開する新海自動車。本当
は内装も見ごたえたつぷ
り。ミーティング会場に
並んで止めてあるので、
とても目立っていた。



チームBee

愛車のイラストを描いて
くれるなんてコーナーも
設置。かわいいロードス
ターが次々にイキキと
描かれていく。

日本チョメ太の会



金沢ロードスター

痛車仕様は沢村哲郎さんの愛車。
アイドルイベント以外ではハッ
ピの着用禁止、というおきて(ー)
を守っている。エンジンハッ
ドは自分で磨きこんだもの。



いなかもんだもんで

出たーっ、以前はピンクでま
めていた小山莉佳さんのNA。
今回は「ケンカしなから仕上げ
たガンダム仕様。コスプレも完
璧だが、本人は「よく知らない」。



奈良軍団

恐ろしい勢いで増殖(ー)して
いる奈良軍団。奈良といつ
つ、各地に支部があるのでど
こに住んでいても入会歓迎。迷彩
柄があるときどきに優遇!?

2015.11.21

ND OFF MEETING in HAKONE TURNPIKE

70台超えの新型ロードスターが箱根に集結 一般観光客の注目も集めるほどの存在感

新型ロードスターだけでオフ会を行うというので、箱根ターンパイクを訪ねてみると75台の車両がずらりと並ぶ。カタログにあるボディカラーすべてを、ここで見る事ができるほどだ。

一般ユーザーだけではなく、ショップデモカーの参加もあつてちよつとしたイベントレベルといつてもいいほど。兵庫からはインテグラル神戸、京都から藤村オートなど遠方のショップも参加してきていたのだ。開催地のターンパイクはマツダがネーミングライツを獲得しており、「ZOOM-ZOOM」の名がついている。まさにマツダ車が集まるのにふさわしい。ロードスターミーティング初参

加というフレッシュな顔ぶれも多く、編集部としては新鮮な印象を受けた。

全国各地から集まったオーナーたちは、声をかけ合いパーツ談義に花を咲かせていた。天候はすこぶるよく、霧が出やすい場所であるにもかかわらず富士山も芦ノ湖もくっきり見えていた。主催者の進藤さんは、ここまでの規模になるとは思っていなかったようで、次回開催への期待も高まっていることにプレッシャーを感じているとか。NA発売当初から続くミーティングがいくつもあつた。だからNE(?)が出るであろう10年後には10回目を迎えるような、ND型ロードスターのミーティングも長く続くといいな。



簡単な自己紹介を行うのだが、ついついしゃべりすぎてしまう!? ネットでつながっている人ともリアル会話を楽しめた。



くっきり見える世界遺産「富士山」に、色とりどりのNDロードスターがよく映える。



富士山、芦ノ湖がくっきり見えるほど天候がよく、まさにオープンカーにふさわしい気温と湿度。第1回目は大成功に終わったのだ。



みんなが持ち寄ったパーツなどをビンゴによって「早いも勝ちの争奪戦」。なかなかそろわずにイライラしそう!



かわいすぎる! NCから乗り替えたマツダの若狭さんの作品。クッキー食べたあと、こんな使い方ができるなんて、「いいね!」。



「うち、デモカーじゃないんですけど商品はありません」とノガミプロジェクトの達也さん。けっこう売れてましたね。



NDロードスターを手がけるショップの参加も。遠くはインテグラル神戸、フジムラオート、デッキメカニカルバウージャパンがデモカーを展示。

舞浜のイベントでひと目ぼれ 試乗しないで購入しました!



ND5RC / 古野隆一さん



初めてのロードスターはソウルレッド。先行予約だったため、軽井沢ミーティングにも乗っていくことができた。乗り替えてよかった?

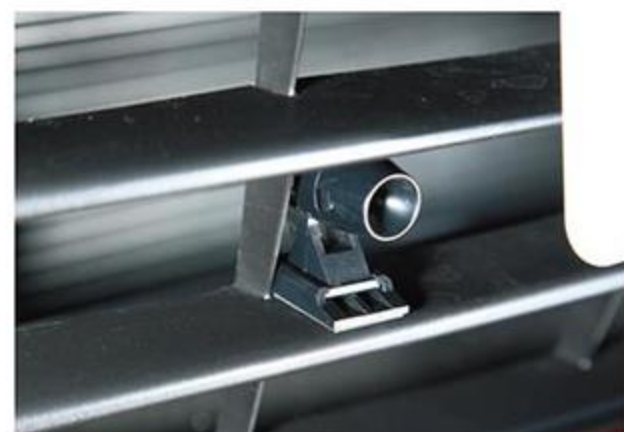
これまでインテグラタイプR96スペックに乗っていたが、「速すぎて感覚が追いつかないです(笑)。しばらくクルマに乗っていませんでしたが、舞浜でのアンバールを見て乗らずに予約しました!」。マフラーを入れたいと進藤さんに相談したところ、スルガスピードのモニター募集を知りセンター出しが実現した。音量は大きめで気に入っている。スタイリング的にも他車と差がつくので個性が際立つ。



オートエッセのリアアンダーパネルと組み合わせたスルガスピード PFS ルーフラウンドマフラーのセンター出し。スポーティなNDによく似合っている。出口はタイヤも選べます。



オートウェア製のシートカバーでインテグラタイプR96を。こちらもスルガスピード同様モニターで。速攻で購入するといふことあるね!



これは「鹿笛」というもので、超音波でシカを追い払う装置(ホントか、と本人談)。なんでも時速50kmで作動するのだとか。人間の耳には聞こえない周波数なのだ。

NDオフ会を企画してみたら こんなに集まってくれました!



ミーティング言い出しっぺの進藤さん、以前はギャランに乗っていた。「NCに乗っている友人がいたので、もともと興味がありました。NDが出たタイミングでオーナーになっちゃいました(笑)。ドライブ時のマフラーサウンドを楽しみたいと、ホームページを見ていたらスルガスピードのモニター募集があったんです。ノーマル+アルファの味付けでトリクエストしました。出来上がってきてエンジンかけたら、もう全然音が違います。ノーマルだと回さないと音がしませんが、これは低速から楽しめそうです」とご満悦。



内装はDIYで仕上げている、センターコンソールからシート後部にあるボックスにまで手が入っている。デミオのエアコンルーバーはほかにもやっている人がいて、NDの定番流用のような。



出口はチタンタイプを採用し、よりスポーティな印象をリアビューに与えている。オープンで走るとさらにマフラーサウンドを楽しめる。



ND5RC / 進藤豊華さん・彩織さん



「ここまで集まると思ってなかったんで、次はいつやるんですか?って早くもプレッシャーが……」。初ロードスターにして大仕事でした。



ドアミラーはキープスマイルカンパニー製のものです。ワイドになるので視認性が向上する。色合いも上品な感じでマッチしている。



カメラ係を担当していると イベント全容がつかみづらい(汗)

ミーティングの間、ずっとカメラを回していた記録班(?)。なかなか自分のクルマにいたることができず、みんなのクルマもゆっくり見られないほどの忙しさ。そんな大橋さんとは、ミーティングでよく顔を合わせる。というのもNAからの増車となるからだ。さすが! ホイールをNAとNDで入れ替える、なんてこともできるのはロードスターならではの。これからは各地ミーティングにNDで参加することになりそうだ。



「本当は16インチホイールが欲しいんですが、選択肢があまりなくて。NAのホイールにフロント3mm、リア5mmのスペーサーを入れました」

ロングパドルシフトを採用 格段に運転しやすくなった

富山から参加という植村さん、「25年先の50周年まで乗るつもり」とずいぶん先のことまで考えている。その前に30周年を祝いましょう。これまでCR-X、S13シルビア、カプチーノ、デミオと乗り継いできてのNDだ。結婚する前に買ってしまえ、と思いきって購入したが実家のクルマと入れ替えることもあるし、奥さんも運転できるようにとATモデルを選択した。それでもキビキビした走りはマニュアル同然に楽しめる。

ケンスタイルのロングパドルシフトでマニュアルモードが運転しやすくなった。ブリッピングが好きで、いざれジムカーナを考えている。



ND5RC / 大橋 央(あきら)さん



ND5RC / 植村秀人さん

いじりすぎたデミオに 一生乗るのかと思ったけど……



ナイトスポーツでいじっているというロードスターは、内外装、チューニングも進んでいる。「かなりいじったデミオに乗っていましたが、NDを見て購入を決めました。先行予約で5月28日納車です。速くなくても楽しいクルマで、運転していて思わず笑っちゃったの初めてかも！(笑)」。だれもが笑顔になる、は現行型にも通じているようで……。これまでに吸排気系を中心に手を入れているが、今後ノーマルベースのECUセッティングをナイトスポーツで現車合わせしてもらおう予定だ。



マフラーはテールのみだが、入り口から出口まで60φでつながっている。排気抵抗がなく、レーシーなサウンドを楽しめるとお気に入りのようです。

ブレーキのシステムアップを考えているところ。RSを移植しようとするので50万円もするため、アフターでいいや、とナイトスポーツで開発中だ。

シートはSR6のスーパーシュタルクで、赤がアクセントになっている。スポーティながらもインテリアコーディネートも◎なチョイスだ。



シフトのパネルがシルバーでまぶしかったことから、自分でカッティングシートを貼って室内の雰囲気を変えた。シックにまとまっている。



オートエキゼのエアインテークに、オーバードライブのタコ足を組み合わせる。デミオと同じように、いじらさずにはいられない感じがここにも見てとれる？



デミオからナイトスポーツとの付き合いがあり、ロードスターを購入してからもデモカーのごとくカスタマイズが進んでいる。チューニングも着々と……。

オープンカーが好きで いろいろ乗り継ぎました

岡崎からの参加で、箱根オフ会で5000km達成！って、月1000kmも走行している計算になる。「オープンカーが好きで、NA、S2000、MR-SのあとにNDを買いました。S2000は速すぎて持て余す感じでしたね。通勤にも使っているんで、毎日のようにドライブする。ホイールを交換しているくらいで、「車高を落としたいなあ」と考えているところ。パーツがどんどん登場しているから、あれこれ悩みつづ選ぶのも楽しい。



16インチのラインアップが少ないのが残念なところだが、正統派BBSを選択。ラフメッシュスタイルで、足もとをスポーティに見せる。

各地で行われるミーティングに これからはNDで参加します

デミオの「スピリテッドグリーンメタリック」に全塗装した、NBで全国各地のミーティングに参加。ところが、オアシスで見かけたときにはNDになってる！もしや……。[増車です。買ってからは毎晩のように走ってます。免許を取ってから初めてのマニュアル車です]。通勤には使っていないため、NBほどは過走行の心配はなさそう。でも各地のミーティングに行って帰ってくるたびにオイル交換する勢いだ。



香川県からの参加、といってもふらのミーティングから大分ジャンボリーまで制しているだけに、箱根くらいはラクショー！?





ND5RC / 岡田和也さん



「6月納車だったので、軽井沢ミーティングには間に合いませんでしたが、箱根オフ会にはバッチリ。自慢のマフラーもみんなから注目されていた。」

アクシデントがきっかけでシートカバーで個性派に

岡田さんは初めてのロードスターを、真っ白なシートで印象的な1台に仕上げている。GC8インプレッサ、オデッセイと乗り継いできて、すっかり「ロード沼」にはまったというわけだ。「おは玉(おはよう埼玉まるごとロードスターミーティング)」にも参加しています。先行予約ではありませんでしたが、少しずついじっています。マフラー、オーディオとも、音にこだわってカスタムしている。



タバコでシートに穴が(自分でやったわけじゃないが)! 苦肉の策でオートウェアのカバーを。ちょっと力があるけれど自分で取り付けることができた。



スルガスピードの動画が印象的で、「和製フェラーリ4気筒」を味わうべく交換。純正の出来がよかったことから、どうせ交換するならいいものを、と思いきった。



人との出会いがあったからここまでカスタムできたのだ

これまでずっと実家のクルマに乗っていたため、これが初の愛車となる。「バイクに乗っていて、ツーリングクラブに入っていました。バイクと同じ雰囲気があったのでロードスターを購入しました。小規模オフ会に顔を出しているうちに、知り合う人が増えていきました。友人が増えなければ今もノーマルのままだったかもしれません」。人と人をつなぐのもロードスターという存在。

「パーツの情報は主にネットで見ています。バイクに乗っていたころはオフ会のような集まりに参加していませんでしたが、今はちよこちよこ顔出しています」

ND5RC / 小西克久さん



収納スペースが少くないのはNAからだが、とりわけNDは際立っている。そのため自作の小物入れを両面テープで固定し取り付けた。



インテグラル神戸のマフラーをチョイス。取り付けたパーツは、オフ会で知り合った人のクルマを見たり、情報を交換することで選んだもの。



シカが新車にぶつかってきてポップアップボンネットが(涙)

シカ衝突第1号であることは間違いないだろう。「ポップアップボンネットの交換といっても、フロントまわりのセンサー類もすべて交換になるので、全部で70万円コースですよ(泣)。車両保険に入っていないとかなりの負担ですよ」。そのシカと衝突した場所というのが、オフ会が開催されている箱根というから、他人事とは思えない。レッカー移動だったというから、その衝撃たるや!

「シートを買ったところから、というのを具現化しているところです。シカには懲りているのだが、スタイル面からかあえて鹿笛は付けていない。」

ND5RC / 大島 勉さん



アルカンターラ十本革を組み合わせたレカロRS-IGに4点シートベルトを組み合わせる。純正シートのスピーカーは惜しげもなくレス状態に。



程よい音量で、ドライビングの楽しみがさらに増すHK5のマフラーを入れている。自分が考える理想の2シーターへとカスタムを進めているところだ。



2年ほどのブランクを経て初めてのロードスターに乗る

学生時代にはカブチーノに乗り、その後バキバキにいじったアクセラに乗っていた。ここ2年ほどはクルマから遠ざかっていたのだが、「完全にひと目ぼれしました」でロードスターデビュー。名古屋からの参加で、すでにホイール、サスペンションなどが入って、ローフォルムが決まっている。「ちゃんと車検も通りますよ。今後レカロシートやマフラーなど、着々といじっていきます」



ND5RC / 松下高洋さん

初めてのロードスターにご満悦。マツダ車は以前アクセラに乗っていたことがあるため、2台目となる。アクセラ同様バキバキにいじるのか？



自作かと思ったら、オプション設定のエアロボードなのだとか。自作ステッカーでオリジナリティをプラスしている。このエアロボード、いいね！



ホイールはワークのシーカー。サイズは8.5J×18インチで、インセットは+36だ。ブリッツのZZ-Rでがっつりローダウン。決まってる！



スルガスピードのマフラーを入れたいところだが、新社会人としては予算的に厳しい。まずはARスポーツ製のマフラーでサウンドを楽しんでいる。



ホイールはSSRのプロフェッサーSP1Rを装着。サイズは7J×17インチ、インセット+37を選択。車高調はクスコをセットしている。

寒かったけれど男2人でオープン仕様！

先輩が乗っていたS2000にあこがれがあった。「カッコいいって思っていたので、影響されてる部分はあるかも。大学生のころは家の軽自動車に乗っていて、これが初めての愛車です。オフ会に参加するのも今日が初めて。見た目重視ですから、乗らずに先行予約で買いました！」。たくさんのND、そしてオーナーに刺激を受けていたようだった。これからロードスター病が加速するはず！

ND5RC / 小林広希さん



オーナーの小林さん(左)に連れてこられたのは、あこがれのS2000に乗る関野大志さん。寒いなか、男ふたりでオープンカー参加 問題ないです。



ND5RC / 宇佐見ひとみさん

子供も大きくなったので好きなクルマでストレス解消！

「N-ONEにしようかなと思っていたんですが、たまたま通りがかったマツダディーラーで見かけてしまって。試乗させてもらったらすごくよくて、これいい、くださいって(笑)。この前は助手席にチャイルドシートを付けて、孫を乗せてあげました。息子もルノーのオープン乗ってるし」。お孫さんまでいらっしゃるとは。通勤にも使っており、毎日「楽しい」と感じているようだ。

ステップはカットニングでカーボン調に仕上げている。自分しか乗らないため、好きなようにカスタマイズしている。



キャリパー塗装はディーラーでやってもらえるせいか、けっこう赤くなっているNDが多かった。ホイールからよく見えて◎だ。



2015.8.23

NCEC Roadster 10th Anniversary Meeting

2016.1.10
NB Roadster Meeting~
NBも頑張ろう!

新型ワンメイクミーティングに負けじと NC&NBのミーティングが開催!



NCは2015年で10周年を迎えることから、お祝いのミーティングが行われた。場所は神奈川県横浜にあるマツダR&Dだ。天気もよく、色とりどりのロードスターがそろった。当日は貴島元開発主査をはじめ、担当デザイナーだった中牟田さんのトークショーが行われた。貴島さんの話を聞く中牟田さんの真剣な姿が印象深かった(カメラ担当片桐談)。

またNCに続けとばかりに、NBのミーティングも同様にR&Dで行われた。主催者から開会のあいさつがあったあとは、ランチの時間までフリーだったので、オープンギャラリーで、それぞれオーナー同士、会話を楽しんでいた。オープンギャラリーは日陰で寒かったため、主催者が「屋内に入ってもいいですよ」と声かけするも、なかなかみんな屋内には入らず……。寒さも気にならないほどだったというわけだ。

さて、ランチはというと神奈川県らしい(?!崎陽軒のお弁当だった。そして午後の部がスタート。13時からは、貴島さんの講演。その少し前に、1月8日生まれのNBと、1月9日生まれの貴島さんのバスデーを、ケーキでお祝い、なんて素敵な催しも。講演では、モノ作りやマツダブランドのお話から始まって、NBの裏話までたっぷり伺い、オーナーたちが真剣に耳を傾けていた。

Q&Aのコーナーでは「今だから言える話」も出てきたりして、時間を延長して、大いに盛り上がった。今だから話せるというのかもしれない!?

定番のじゃんけん大会のちに閉会となったわけだが、貴島さんのところには、サインを求めて長蛇の列ができるのは、もはや約束といえる。オープンギャラリーのNBたちも、なかなか帰らず別れを惜んでいた。

ここにきてNB、NC、NDと型式でミーティングが行われるが、やっぱりロードスターの根っこはひとつ。オープンであること、走りを楽しめることを共有する仲間が集まるのが楽しい。

初代だけ仲間ハズレ? なんて思わないでほしい。なんといっても10年、20年の節目に行われたミーティングはNAの生誕に合わせているのだから。今年も各地でたくさんさんのミーティングが予定されているぞ(130ページ参照)。



NCにはトゥールレッドやサンフラワーイエローといった、スポーツカーらしいソリッドなボディカラーがあってカラフル。



3代目ロードスターの主査だった貴島さん、デザイナーの中牟田さんがそそっての講演。NC乗り始めの人には新鮮な話がたっぷり。

今では大学で教授を執っている貴島さん、みんなの前で講演する姿は、これまで以上に板に付いているような。こだけ話が面白かった。



サイン入りのデッサンはお室になる。NCに乗っていいよかった、と思わせる瞬間だったのだ。



たくさんファンに支えられて、ロードスターはロングランを続けているのだ。新型も加わって、ますますファン増殖中。



山本主査&開発スタッフも恒例の青空を満喫! 20台用意したND専用駐車スペースも満車に



右から商品本部の大野晃史さん、車両開発本部の水谷彰吾さん、山本修弘主査、パワートレイン開発本部の清水正寛さん、商品本部の竹下雅人さん。



フリーマーケットには掘り出しモノもいっぱい。パーツだけでなく、雑誌やムック、名物進行・佐藤さん所有のNB8Cまで展示されていた。

1年前は台風直撃が確実の予報を覆して、新型NDを積載車に収めたところに雨が降り出したという、青空伝説のイベント。21回目を迎えた今回も、当然のごとく晴天に恵まれての開催となった。

貴島教授と山本修弘主査以下5名のマツダ開発陣は、恒例の前夜祭からの参加。ここ数年のフグからイカにメインディッシュが変更になったが、関アジ・関サバを含め、大分は本当に海の幸に恵まれていることを改めて実感。読者諸兄も大分に行かれたら、ぜひお試しあれ!

明けて当日は、いつものように横1列

の駐車誘導。つまり前後どちらからでも参加者のロードスターを眺めることのできる気配りが、ジャンボリーの特徴だ。さらにトラックを利用したステージの前は芝生のスペースで、いすなしでも快適に過ごすことができる。とくに子供たちは寝転んだりして、とても楽しそうだった。

イベントは10時からスタート。90万kmを走破した露木裕一さんの体験談や、愛車の不具合をその場で解決してくれる恒例のコンシェルジュも実施。午後は山本主査をはじめとするマツダ開発陣のトークショーを中心に盛り上がった。



協賛各社からの豪華賞品が進行の佐藤一洋さんから手渡される。ジャンケンに勝った当選者の笑顔のバックにある青空がまぶしい。



90万km走破の名物車、露木裕一さんは今回も千葉から自走で参加。ひそかな特技ハルーンアードで会場の子供たちを驚かせていた。



じゃ〜んけんっ

今年から実行委員長に就任した岡崎智文さん。「大分は温泉もあるし、魚もつまいですよ。九州唯一のメシヤーミーティングに、ぜひ一度遊びに来てください!」



事前申し込み者だけのお楽しみのお弁当は写真右のとおり天、左のチキン南蛮に、メンチカツとオマカセの4種類。とり天も大分名物のひとつだ。

友人のNAに乗ってから人生が変わりました



4点式のハーネスに消火器、グロブも常備。今日はイベント用のワイドタイヤだが、サーキットではボテンザのRE11Aに履き替える。



M2 1028 / 渡部昭彦さん



だるまセリカにブルーバードのSSS、ケンメリにジャパンのスカイラインというカーライフを送っていた竹田市の渡部さん。8年ほど前に友人が買ったNAロードスターに乗って、一発ではれてしまったそう。ついにあこがれのM2 1028のオーナーになり、5年前には仲間とクラブを設立して会長に就任。オートポリスやHSRサーキットで全開走行を楽しんでいる。

最遠方は北海道から参加の超レア車オーナー



WATARU / 中川隆司さん



デザインモチーフはロータス・エリート。8年前の2007年に購入した平成5年式。同じイエローでも、少し濃いめの色にオールペンしている。

フトワークのF1参戦記念車として作られたNAベースのコンプリートカーが、このWATARU(ワタル)。北海道北斗市から参加の中川さん(右)は、長崎の同じWATARUオーナーの小副川(オゾエガワ)弘史さんに会いたいと、フェリーを乗り継いでの長旅だった。帰りを急ぐので滞在はわずか3時間。「みんな」によると、全国に8台生息しているらしい。

2年連続先頭で入場するも ポールはND専用で愕然!?

広島在住の吉岡さん。ご実家が熊本ということで2年連続で一番乗りで参加するも、今回はポールポジションがND専用パーキングとして用意されていたので、残念ながら2列目の先頭になったそう。中古で購入して9年目というNB8Cはマツダスピードバージョンで、2015年は全国のミーティングを制覇するのが目標だそう。



NB8C / 吉岡剣士郎さん



レイズの初期ロット限定品(6.5×15)。車高調と補強パーツはニーレックスで統一。フルスモーキングでエンブレム類はいっさいない。

今日は貴島孝雄教授から 貴重なアドバイスをゲット

山口県防府市から参加の田邊さん。現在44歳だが、7年前にお子さんが成長されたのを機にミニバンから乗り替えた。ブリッツの車高調を入れているが、いまひとつ不満だった。貴島教授に相談すると「バネが硬すぎるよ」と一刀両断。「今日は有意義でした」とご満悦だった。会員160名ほどの角島ツーリングクラブに所属している。



NB6C / 田邊成治さん



幌が破れてしまったのでレッドの新品に張り替え。ホイールも「見た目重視です」という、かなりレアなOZ製のMSMというブランドだ。



洗車のたびにほれ直す… デミオのグリーンなんです

地元・大分から参加の南裕貴(ヒロキ)さんは28歳の会社員。走行5000kmの新古車に近いこのNCを6年前に購入し、2年前に鮮やかなデミオのグリーンに塗り替えた。クラブで月1回のツーリングを楽しむほか、くぬぎサーキットにもよく通っている。1周40秒弱のミニコースだが、4時間走って3000円の手軽さが魅力だそう。



NCEC / 南裕貴さん



外観のポイントはこのオーバーフェンダー。室内では3連補助メーターの装着やステアリングを脱着式にするなどして、レース的な雰囲気を演出。



“ビリーさん”の愛称で 九州ではかな〜り有名です

65歳のウィリアムさんは米国のレークブラッド出身。以前は物流会社にお勤めで、15年ほど前から日本や韓国に滞在し、現在はリタイアして福岡に在住。以前はフェアレディZに乗っていたが、9年前にNCに乗ってからはロードスターのとりこ。ポーランド直輸入の極太ステアリングなど、見るべきポイントが多い。



NCEC / ウィリアム・メイドさん



タワーバーはオクヤマ製でインテークはオートエグゼ製。RSだがRE-11A205/50R16と、バネ下の軽さを求めてインチダウンする。

1年前のジャンボリーで、 中山さんの話を聞いて購入を決断

山口県山陽小野田市からやってきた守永さんの愛車は人生で5台目。昨年のジャンボリーは羽根の生えたNCで来場していた。そこで新型NDを見るのと同時に、中山雅チーフデザイナーの話を聞いて、「この人は尊敬できる」と購入を決断し、6月4日に納車された。「パワーは落ちたけど、数字よりも乗ってしっくりきます」とのこと。



ND5RC / 守永達則さん



当分はノーマルで乗るつもりだが、エアコンリングやドアハンドル内側、ドアミラー根元などはソウルレッドで特注ペイント済みだ。



17年乗ったNBが車検で ついに乗り替えを決意!

北九州の八幡から来場の千田(チダ)さんは、1998年から17年間もNBに乗り続けていたが、ちょうど車検切れのタイミングとなり、NDへの乗り替えを決意。5月にオーダーしたが、さすがに納車は7月まで2か月間も待たされたそう。リアスポイラーやアルカンターラの内装、タワーバーなどは純正オプションで装着している。



ND5RC / 千田政雄さん



社外品は現状このスタートボタンの飾りと、ハセプロのマジカルカーボンのリアフラップを装着。さりげなく個性をピールしている。

2015.9.12-13

FURANO MEETING 2015 in HOPS

台風大暴れでもいつもの「ファミ」前夜祭から大いに盛り上がったのだ

今回は例の台風18号の影響で、急ぎよ、八戸〜苫小牧便のフェリーに変更。東北道はどこどころのり面が崩れた跡があったり、自衛隊の災害車両が走っていたり、上空にはヘリコプターが舞っていたりと波乱の予感。前夜祭では、遅延で36時間フェリーに閉じ込められたとか、話題は尽きない。本州組では台風18号のため参加になつたのは、1組しかなかったとか。ミーティング当日はあいにくの雨となつてしまつたが、ここでもNDロードスターの姿があつて、またROCK'sは新しいメンバーも増えてよい感じだった。来年は好天に期待したい。



前夜祭の催しがだんだんエスカレートしていくような気が……。ホテルの隣にある博物館の一画を使ってのコンサートが行われた。



楽しいミーティングのために尽力してくれたスタッフのみなさん、お疲れさまでした！



雨に濡れても色とりどりのロードスターは緑の芝によく映える。



ミーティングのラストはミニツーリング、というのがファミ流。オープンで走れなかったのが残念。



ND5RC / ts-laudaさん

「初めての参加でした。ロードスター愛があふれるイベントがたいへん楽しみです。次回も参加します。NDは軽い車体、軽快なエンジン、低車高でも運転しやすいですね」



NCEC / hiro_1952さん

「イベント最後のパレードに参加したく、楽しみにしています。それにしても前夜祭のライブには少々驚きました。芝生の上にマイロードスターを置いて最高です」



NB6C / 中村清人さん

「昨年、ND見たさに参加しました。ミーティングの最後のパレードに感動しました。あの感動を再びと前夜祭から参加し、謎のイニシエーション儀式を体験しました(笑)」



ND5RC / 青柳幹次郎さん

「ファミには以前、出勤途中のコンビニでツーリングにナンバされたのが縁で、参加することになりました。今ではそれが8年来の腐れ縁となりました」



ND5RC / 錦田信昭さん

「いいクルマなのに、エアコン吹き出し口のリング(エアコンルーバー)、ステアリングバーの光った板が、フロントウインドウに反射して非常に見づらい。改良してほしい〜」



ND5RC / ベジータさん

「去年も参加して楽しかったので、今年も参加しました。とにかく食べ物がとてもおいしい。フェリーが到着する苫小牧市からちょうどいいドライブコースですね」



ND5RC / 黒田信幸さん

「年に一度北海道の中心に集まる一体感が素晴らしいです。今年は雨で少し残念ですが、まあいいか！ちなみにNAを所有していますが、NDは増車してしまいました」



NB8C / 舛谷陽太郎さん

「昨年知り合いに誘われて参加するようになり、今回で2回目となります。毎年来たいと思わせるミーティングですね。もう28万km走っちゃいました」



NCEC / 木村栄光さん

「ロードスターを見ながら、ゆったりと過ごせるのがいい。パレードも楽しみです。なんとなくノーマルのままきちゃいました。これからもたぶんノーマルのままかな？」

NB8C / ダブルクラッチさん



「ロードスターに乗り始めてフラミを知りました。あの富良野の道を、みなさんとパレードランしたいと思って参加しました。半年かけて足をやったかがあります」

NB8C / 星川英貴さん



「フラミは5回目の参加となります。乗り始めて6年目になりますが、ロードスターの縁で結婚できました。ただのクルマではありませんね！」

NB8C / 青木さん



「たくさんのロードスターを見たかったので、足を運びました。みんな顔もスタイルも違って楽しい。来年も参加できるように頑張ります」

NA8C / くらちゃん



「フラミのスタッフとして動きつつ、参加者のひとりとしてミーティングを楽しんでいます。みなさんにも楽しんでもらいたいと思います」

NB8C / 栗石将太さん



「勢いだけで来たらず友達がたくさんできたので、毎年来れます。前夜祭が本番のような気がしています。三次のイベントでは展示車でした」

NA / おやびん



「知人に誘われて岩見沢から参加しました。愛車のセールスポイント？ サイドマーカーライトが点灯するところが。NDロードスターもよさそうですね」

NA8C / こうくん



「フラミに参加した理由は、1度は来てみたかったからです。三重からすべ下道(!)で来ました。ロードスターに乗れるなら、どこへでも行きますよ(笑)」

NA6CE / 北田竜昌さん



「4月から北海道へ転勤となり、気軽に来れるようになったので、来ました。NA6ですけど、NA8後期のコンピュータとエアフロを使っています」

NB8C / 飯田創太郎さん



「毎年参加しています。懐かしい友人に会えるので参加していますが、新しい出会いや発見もあるので。mm1のイメージを内装にも反映しています」

NB8C / 久高一也さん



「フラミに参加する楽しみは、なんといってもいろいろな仕様のロードスターに会えることです。自分のRSは平成8年式ですが5万6000kmしか乗ってません」

NA6CE / 向 良幸さん



「ロックメンバーです。全国各地から来るロードスターを見るのが楽しみです。平成2年式の古いロードスターですが、愛車に催眠術をかけて走らせています(笑)」

NA6CE / 川島彰夫さん



「別のイベントで知り合いになったロードスター乗りの方々、学校の先輩に誘われて来ました。楽しんでいます。この愛車、自分よりも年上なんです」

NA8C / 中川久恵さん



「毎年毎年集まってくださるみなさんに支えられて、イベントのお手伝いをしています。広報活動として、軽井沢などに顔出しもしていますよー」

NA8C / とっきーさん



「フラミは初参加で、父に勧められて来ました！みなさんのロードスターはどれをとっても特徴があって面白かったです。父のRS愛が強すぎて、ほぼ父がいじってます」

NA8C / 石黒 勲さん



「自分の愛車、ボン付けタービンを装着して、ブレーキ前後はNB後期、アルミラジエターを装着しています。が、マフラーはノーマルなんです」

NA8C / 外山 伸さん



「ミーティングに参加するのは、ほかのロードスターをたくさん見たかったから。函館からの参加です。インテリアを見てほしいんですが天気……」

NA8C / ぶにゃさん



「去年に引き続き本州から。台風の影響で予約したフェリーが直前に運休、時間に厳しいなか急ぎ東北道を北上し、たどり着いたフラミはとても楽しく、充実！」

NB8C / 畠山茂樹さん



「最近腹の底から笑っていないなあと、目いっぱい楽しい思い出を作り活力を得るべく参加。その結果、女装してしまう事案が発生しましたが……、まいった」

NB6C / 道星リップさん



「昨年まではスタッフだったけど、今年は函館へ引越しちゃったの参加者です。幌まで真っ白な仕様で、インテリアも白黒ツートンです」

NB6C / めぐるさん



「私にとって、毎年の恒例行事になっています。6年前に初めてフラミに来て、そのときロードスターを買おうと思ったので、来られるかぎり参加し続けます」

オールペンのカラーチョイスは個性的! パレットのようなカラフルさでアピール



中部ミーティングでは、色とりどりのカラーリングで参加者の目を楽しませているのが、岐阜県にあるショップ「カーライフアシストBee」のお客さんたち。オールペン率がダントツで高い。それもパステル調のかわいらしいカラーから、渋い色まで同じ色はないほどのバリエーションがそろっている。

まるで軽自動車のような軽快な印象を持つNAをメインに、オフ会よろしくみんなそろっての撮影会。大雨だった中部ミーティングのリベンジともいべき機会となった。



エンジンはキャブ仕様でシビックS44φを使っている。カムはHK Sの272度、軽量フライホイールなど、ビックアップは。



ブレークを入れすぎず 上品に見せるのがコツ

Beeの車両オールペンを手がけているのが岩原さん、板金塗装歴18年のベテランだ。AE86でドリフトしているが、Bee溝口さんに薦められロードスターも所有することに。「30プリウスの赤にレインボーブレークを入れています。ブレークを入れすぎると下品になってしまうので、2番目に細かいものを少量加える、というワザを使っています」



ウインカーはレクサスのものを流用している。「古くさく見える部分を今時に近づけるようにモール類も新品にしました」



NA6CE / 岩原祐介さん

ロードスターなら長く楽しめそう!



NB6C / 大塚剛志さん



結婚前は4台ほどクルマを所有して遊んでいたが、結婚後はオフテイクだけで我慢していた。Beeの人たちと知り合い「いっしょにロードスター乗ろう!」と誘われてすっかりはまった。オフテイクはパーツがないから触るに触れませんでしたよ」

親子でロードスター乗りあげると言ったのに……



NA8C / 藤井伸治さん



「普段はあまり乗っていないんですが、息子が小学生のころは隣に座らせて走っていました。やるって言ったのにいらん、って言われましたよ(笑)」という藤井父。オーバーフェンダーをプラスしたボディメイクは、旧車っぽいスタイリングに。

「うちのお客さんのクルマ、目立つでしょ」



NA8C / 溝口隆夫さん



カーライフアシストBeeを率いる溝口さんの愛車は「マンゴオレンジ」に塗装。パールを入れずにスポーツカーらしい装いに仕上げている。サイドに入れたブラックのラインは塗装で、あえて純正のポイントよりも高い位置に置いてローフォルムを演出。

自分で塗装するのも そろそろ限界ですね……



「オールペンを考えているんですが、今のところ自分で塗装しています。スプレーの手塗りってのも限界ありますね。間もなく20万kmを迎えるが、エンジン載せ替え&ラジエター交換で元気に走っている。年に3~4回は筑波サーキットも走っている!」

でかいクルマに乗っていた反動のヒラヒラ感



NA6CE / 林 秀幸さん



34RやFC3S(600馬力)に乗っていたこともありますが、ヒラヒラ感が欲しくなり初めてのロードスターに乗ることになった。「パワーが欲しかったのでターボ仕様で、ブーストは1kg/cmかかってます。エンジンが壊れたら次は鍛冶屋ヒストンを入れます！」

色をリクエストして全塗装してもらった



「ニュービートル・カブリオレと同じ色です。もともと溝口さんが新車で買ったNAでしたが、放置され土に帰ろうになっていたのを復活させました(笑)。ブラックのラインは溝口さんとおそろい、ホイールはSSRマークII、F+11、R+5mmのインセット。」

リアフェンダー、バンパー加工をDIYで!?



NA6CE / 後藤友成さん



唯一のビッドクルー顔、メッキ部分のリフレッシュも含めて全塗装を考えている。「ワイパーも1年前に手に入れて、メッキもちゃんとやりたいなと思ってました。ダッシュボードの張り替えなど自分でやってるんですが、バンパー加工とかは大仕事かなあ！」

購入してまだ2カ月これからオールペンだ



NA8C / 坂尾真之介さん



「18歳で免許を取って、アリストや40ソアラに乗ってました。VIP系からの乗り替えですね(笑)。父がBeetleに入りに入っていたので、自分もよく顔を出してました。そこでロードスターを薦められて。色番を見てゴールドかガンメタに塗装する予定です」

どこに置いてもすぐにわかる存在感



NA6CE / 小川浩二さん



「Bee溝口さんから、オレンジかぶるから近くにこないでって言われました(笑)。最初はちよつと引いたサファリアオレンジですが、柿とかフォークリフトって言われます。3年ほどかけてリフレッシュしました。エンジンはいじらずに、死ぬまで乗りますよ！」

父は父、ボクはボクそれぞれのロードスタライフ



藤井息子のNAはVスベシリーズ1。「小学生のころから“いつかは自分も”と思ってました。単独事故やっちゃって、直すついでにボルシェ・カレラのミントグリーンに全塗装。愛車と自分は同年(平成6年)、アメリカンスタイルにまとめたいと考えています」

ケーターハムなんて乗ってましたね~



NA8C / 深川普照さん



「昔からロードスターには興味がありました。が、なかなかいいタマがなくて。福井から見に来て購入することになりました。まだ手に入れて1年ほど、走行距離は8万6000kmだ。ワタナベのエクイップは8.5Jx16インチ、+16のインセットでスペーサーなし。」

ドリフトをしたくて探したFR車でした



NA6CE / 山田 秀さん



免許を取ってまだ3年、ドリ車の購入を考えシルビアなどを検討したが、保険の面で渋っていたところ、たまたまネットで見つけたのがこのNAだった。「どノーマルで程度もよく、どうせドリ車と思ってたけど愛着わきすぎました。マフラーは6本目です！」

塗装されている状態で購入しました



NA6CE / 長谷川 斎さん



「AE86に乗っていて、次も86かな~と思ってたんですが、Bee溝口さんに口説き落とされてロードスターを買いました(笑)。溝口さんいわく“6年がかりだった”とか。ロタホイールは8Jx15、フロント+10、リア+15というインセットを選択。」

NAばかり乗り継いでます



NA8C / 奥野久隆さん



「乗って6年くらいになりますね。免許取ってNAばかり乗ってたりして。これはどノーマルで走行距離も23万km超え。メンテナンス的なことをしつつ乗っている感じです。オールペン車ばかりというのなかにあっては新鮮? それとも控えめか?」

2015.12.13

PRINCE OFF MEETING 200times

200回記念を迎える定例オフミーティング さまざまな車種のオーナーが集結してくれた



愛媛県にある「プリンス」は、ホンダ車を得意とするイメージがあるかもしれないが、じつはさまざまな車種のお客さんが集まっている。そして、何を隠そうスタッフの2名がロードスター部(勝手に命名)があるショップなのである。「毎週末ショップ規模のミーティングをやっています。先日200回を迎えました。お客さん同士が仲よくなったり、新しい人を連れてきたりして、どんどん輪が広がっています。車種を超えて仲よくやりましょう」と仙波(せんば)代表。



「マニュアルばかり4台目になります。イベントに顔を出したときに、仙波代表がうちでも86やってるって声をかけていただいたのが、来店のきっかけになりました」

川本文香さん



水本琴恵さん



女子だけのチームPRINCESS メンバー募集中ですよ～

クルマ好きの女子もたくさんいて、ショップで顔を合わせては会話を弾ませている。ロードスターはもちろん、プリンスお得意のS2000、レガシィB4などなど車種はいろいろ。初来店でもすぐに打ち解けられる雰囲気。オフ会も定期的に行っているののでぞいてみてねん!



前原由紀江さん

「5～6年前からサーキットを走っていますが、エアコンもオーディオもちゃんとありますよ。オープンでも走りたいのでソフトトップです。ピンクは塗装ではなくラッピング」

「プリンスのスタッフで～す。青が好きなのでこの色にして、シートベルトも青にしています。ウイングを付けようか迷っているところです。これまで自分が乗ってきたクルマのなかで、いちばん楽しいって思ってます!」



神田くみさん

「買ってよかったんですけど、フィットが好きな人がたっくさんいます。フィットが好きな人で、プリンスのデモカーを見て店に行くようになりまして。ライトを交換しようか迷ってましたが、いりすぎないようにします」



中野結希子さん

「彼が乗っていた影響からB4にしました。クルマには興味ありませんでしたが、今はいろいろ教えてもらってます。実家のクルマがマニュアルだったので運転は問題ありません」



橋本綾乃さん

「拓海くんプリンス・スタッフのNAに、オープンで乗せてもらったら気持ちよく、自分でも乗りたくなって購入して1年足らずですが、もう1万5000kmも走っちゃいました。オアシスミーティングも行きましたよ」



安永弥生さん

「父がR32GT-Rに乗るほどのクルマ好きなので、鍛えられています(笑)。仮免のときもこれで練習させられましたから。カートの耐久レース(優勝しました!)なんかも出ています」



宮崎からフェリーを使ってオフ会に参加してくれた富松正樹さん、三佐沙代さん、連くん、奏菜(かな)ちゃん。フィットは走りも居住性も申し分なし。



プリンスのデモカーを購入したのは乙井京介さん。乗っていたセリカが車検を迎えるため、通すが乗り替えかを考えたが、DC5が輸出されるのは忍びなく、国内で乗ることになった。



カメラ歴は1年足らずだが、ミーティングやイベントでは「記録班」としてカメラを手に走りまわる片山健一さん。J'sレーシングつながりでプリンスのオフ会にも顔を出すように。

ROADSTER
BROS.

ALL MODEL PERFECT CATALOG

今回のカタログは、吸排気系、冷却系、ブレーキパッド&ブレーキパーツを集めてみた。ND用のパーツもいろいろ市場に出てきたが、歴代用のパーツもまだまだ現役でロードスター市場をにぎわしている。このカタログを活用して、次に使ってみたい製品を楽しく選んでくれ!

RSfactorySTAGE 適合 NA



NA用鉄管音マフラー
 専RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
 ●5万4000円(税込) ●ステンレス ●50φ

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

RSfactorySTAGE 適合 NA8



NA8専用ECOパワー
 専RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
 ●1万5660円(税込)

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

RSfactorySTAGE 適合 NB



NB用N-zero 2寸管マフラー
 専RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
 ●4万8600円(税込) ●ステンレス ●60φ

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

RSfactorySTAGE 適合 ND



ND2寸管ハーフsplマフラー
 専RS Factoryステージ ☎0258-28-5122
 ●5万5000円(税込) ●ステンレス ●メイン60φ、テール50φ×2

歴代ロードスターで好評を博してきた2寸管シリーズに、待望のND用が登場した。もともと音質も性能も定評のある2寸管だが、ND用は小排気量車らしい軽快なサウンドに仕上がっている。2本出しの斜めスラッシュテールも小粋な印象で、スタイリングも決まる。

MUFFLER

マフラー

- 価格
- 素材
- サイズ
- マフラー出口形状
- 音量 (db)
- 最低地上高 (mm)
- 規格
- 保安基準適合
- 競技用
- JASMA認定

RACING BEAT 適合 NA



Power Pulse Sport Exhaust System
 専アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ●10万7396円(税込) ●ステンレス

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

RACING BEAT 適合 NA



Power Pulse Exhaust System
 専アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ●11万4379円(税込) ●ステンレス

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

RACING BEAT 適合 NC



Power Pulse Muffler
 専アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ●9万9812円(税込) ●ステンレス

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

RSfactorySTAGE 適合 NA



NA用N-zero 2寸管ハーフSpiマフラー
 専RS Factoryステージ ☎0258-28-5122
 ●5万7240円(税込) ●ステンレス ●メイン:50φ-テール:60φ

「N-zero 2寸管60φ」をベースに、いまだきのストリートに合わせてサイレンサーを大型化。消音効果をアップさせつつ、ストリート構造で優れた排気効率を追求した。メインパイプを50φに設定し、軽快な音質でストリートでのスポーツ走行に最適なチューニングを施した。

RSfactorySTAGE 適合 NC



NCEC用N-zero 2寸管マフラー
 専RSfactoryステージ ☎0258-28-5122
 ●6万6960円(税込) ●ステンレス ●50φ

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

Jet's 適合 NA



ビートサウンドマフラー
 専インテグラル神戸 ☎078-935-2661
 ●7万4000円(税込) ●ステンレス ●メイン:50.8φ/テール:70φ

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

A'PEXI 適合 NA/NB/NC



N1evolutionマフラー
 専アベックス ☎042-768-8071
 ●8万3000円(税込) ●ステンレス ●メイン:60φ-テール:90φ ●右1本出し ●B6:93/BP:96 ●121

フルステンレスと全面TIG溶接採用によりかつてない高品質を実現。限りなくストレートなレイアウトしつつ、日本特許のメガホン構造で上品なサウンドに。開発から出荷まで、一貫した管理体制だからこそ生まれる信頼のクオリティで、3年間完全保証を付帯。

RACING BEAT 適合 NB



Dual Tip Muffler
 専アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ●9万6487円(税込) ●ステンレス

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

RACING BEAT 適合 NA



Power Pulse Dual Sport Exhaust System
 専アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ●12万9144円~12万9835円(税込) ●ステンレス

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

RACING BEAT 適合 NA



Power Pulse Dual Exhaust System
 専アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ●13万6135円(税込) ●ステンレス

よりアグレッシブなサウンドと高効率な排気を求めるユーザー向けの、サイレンサーをまったく使わないセンターパイプを用意した。レーシングビートのパワーパルスマフラーと組み合わせることで完成する。

AutoExe 適合 ND



スポーツマフラー(センターデュアル)
 専オートエクス ☎03-3531-8151
 ●11万9000円(税込) ●音量:3 ●ステンレス ●メイン54.0φ、テール90.0φ×2 ●センター出し

φ90×2の新意匠デュアルテールの専用設計モデル。グラスウールを用いず、サイレンサー内で音を打ち消し合う新機構の採用が、排気効率向上と消音を高次元で両立させた。エンジンパワーは全域で向上する。リアアンダーパネルとの同時装着が必要な点に注意を。

Jet's 適合 NA/NB



N1スペックマフラー-Ver.3
 専インテグラル神戸 ☎078-935-2661
 ●NA TypeS 7万2000円(税込)/TypeR 7万8000円(税込)/NB TypeS 5万8000円(税込)/TypeR 9万4000円(税込)

レースシーンで長年培ってきたノウハウを惜しみなくストリートに反映。ストレート構造でコンパクトなサイレンサーから生み出されるレーシーで甲高いサウンドは、ドライバーをその気にさせてくれる。高回転域での抜けに磨きをかけつつ、低中速域でのパンチも追求。

Jet's 適合 NC



ビートサウンドマフラー
 専インテグラル神戸 ☎078-935-2661
 ●9万4000円(税込) ●ステンレス ●メイン:50.8φ/テール:70φ

マフラー製作の原点に立ち返って作り上げた、独自のパイプレイアウトから奏でられるハイピッチなサウンドは、管楽器を思わせる。NC用は2010年加減騒音新規制(JQR認定) 対応ながら、NA・NB同様の甲高いエキゾーストサウンドが実現するのうれしい。

Jet's 適合 NC



N-ZEROスペックマフラー
 専インテグラル神戸 ☎078-935-2661
 ●6万2000円(税込) ●ステンレス ●メイン60φテール70φ ●右出し

JQR認定。NA、NBで好評を得たJet's N1スペックマフラーから、メガホン構造とディテールを継承したハイスペックマフラー。高回転で弾けるパワーとパンチのある中間トルクを誇る。ハイピッチなサウンドをスカイアクティブエンジンで実現。純正より軽量。

Jet's 適合 NB



ビートサウンドマフラー
 専インテグラル神戸 ☎078-935-2661
 ●6万6000円(税込) ●ステンレス ●メイン:50.8φ/テール:70φ

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



W出シマフラー
 専カーメイクコーズ ☎03-3656-2323
 ●7万6680円(税込) ●左右2本出し

左右出しデザインに、それぞれサイレンサーをセットしたサイレントタイプとなっているのがポイント。3000回転以下の常用域では静かだが、高回転域ではサウンドが弾けるように設計されている。テールをカールエンドにすることで高級な仕上げに。



NAサイレントマフラー
 専カーメイクコーズ ☎03-3656-2323
 ●7万3440円(税込) ●ステンレス
 ●メイン:48φ・テール:60φ ●右1本出し

ストレート構造のサイレンサーを採用し抜群のヌケを実現。それでいてサイレンサーの容量を十分確保しているため静粛性は高い。普段はジェントルなサウンドだが、ひとたび高回転まで回せば、スポーティな高音が楽しめる。



NC用ストリートマフラー
 専ビットクルーレーシング ☎059-378-7444
 ●6万1560円(税込) ●テール:60.5φ・78φテーパー

サイレンサーそのものの容量のほか、内部にあるバンディングパイプの穴の大きさと数の組み合わせをさまざまに試した結果、高い排気効率と静粛性を両立させている。テールエンドをテーパー状に広げていることで、こもり音も解消している。



AUHTORIZE R
 専藤巻技研工業 ☎055-998-0130
 ●7万5000円(税込) ●音量3 ●ステンレス ●メイン54φ・テール94φラウンドスラッシュ ●右出し/MT・AT共通

FUJITSUBOのベースモデルとして、ロングセラーを誇る同シリーズに登場したND用。音量よりも重低音に重きを置いたサウンドにこだわり、オールステンで耐久性や軽量化に配慮しつつ大口径で設計されたアスリートスポーツのためのスペック満載だ。



POWER getter
 専藤巻技研工業 ☎055-998-0130
 ●NA 7万3000円(税込)/NB 8万5000円(税込) ●ステンレス ●メイン60.5φ・テール76.3φ ●近接排気騒音NA6 93dB・NB8 91dB/NA AT・MT共通、NB MT専用 車台ナンバー30000への車両専用

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



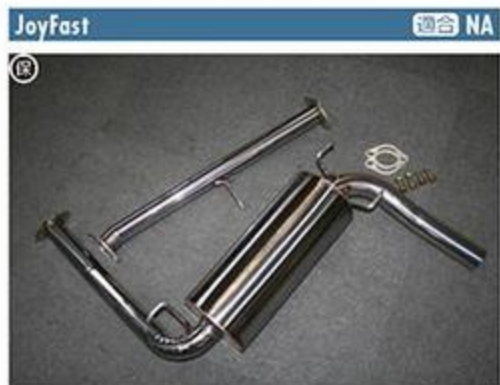
RS-specマフラー
 専OVER DRIVE ☎072-920-6888
 ●8万円(税込) ●テール:チタン ●メイン60φ ●左右2本出し ●近接排気騒音93dB

テールエンドにチタンを採用することで、製品重量は7.9kgに抑えられている。サイレンサーはグラスウールを使っていないため、そのサウンドは乾いた甲高いもので、経年変化による音量の劣化もない。



NBコーズマフラー-TYPE-Nゼロ
 専カーメイクコーズ ☎03-3656-2323
 ●5万7000円(税込) ●ステンレス
 ●メイン:60φ・テール:70φ ●右1本出し

レースでテストを繰り返し、ストリートにフィードバックさせることで誕生した高性能マフラー。サーキットからワインディングまで走り意識したチューニングが施されている。排気効率を徹底的に追求しつつも、音量を抑えた車検対応なので安心して装着できる。



イノベーションマフラー-57φTYPE-R
 専ジョイファスト ☎045-949-6693
 ●8万2000円(税込) ●ステンレス ●メイン57φ・テール60φ

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



クラブマンマフラー
 専ビットクルーレーシング ☎059-378-7444
 ●9万1800円(税込) ●メイン:50φ・テール:45φ×2

排気管の曲げを極力排除することで排気抵抗を軽減。レスポンス&パワーアップを果たした。低中速域の性能をねらってチューニングし、街乗りにも最適な特性を実現。センターよりやや左寄りにレイアウトされ、余裕のロードクリアランスでローダウン時も安心だ。



Legalis R
 専藤巻技研工業 ☎055-998-0130
 ●6万5000円~8万2000円(税込) ●ステンレス ●メイン60.5φ・テール90φ ●右1本出し ●近接排気騒音NA6 90dB・NB8 87dB/AT・MT共通

大口径、高効率マフラーのベースモデル。ノーマル車からチューニングカーまで幅広く対応。低回転域のトルクアップと高回転域の吹けのよさを高次元で両立させた万能タイプ。オールステンレスで耐久性も抜群。安定した性能を求めるなら迷わずこれだろ。



R-specマフラー チタン/ステンレス
 専OVER DRIVE ☎072-920-6888
 ●チタン 8万5000円(税込)/ステンレス4万8000円(税込) ●チタン、ステンレス ●メイン60φ・テール80φ

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



NBサイレントマフラー
 専カーメイクコーズ ☎03-3656-2323
 ●5万7000円(税込) ●ステンレス
 ●メイン:60φ・テール:70φ ●右1本出し

排気効率を優先したチューニングマフラーにもかかわらず、音量を純正なみに抑えた優れモノ。街乗りではジェントルで上品なサウンドだが、スポーツ走行時など高回転までエンジンを回せば高音域のスポーティなサウンドを奏でる。大人のためのマフラーだ。



二寸管プラス
 専ジョイファスト ☎045-949-6693
 ●2万3800円(税込) ●ステンレス ●メイン:60φ

エキマニ直下に触媒が設置されているモデルに装着可能。よりストレートな構造にし、ムダな絞りをなくすことで排気効率をアップ。サーキットでのあとひと伸びがほしい、チューニングエンジンの性能を出しきりたいときなどに有効。性能は富士N-ZEROチャンピオンシップで実証済み。



ストリートマフラー
 専ビットクルーレーシング ☎059-378-7444
 ●9万1800円(税込)/NB用センターパイプサ付付き(要加工) 10万2600円(税込) ●メイン:50φ・テール:60φ・50φオパール

サイレンサーをストレート構造にすることで、上品なサウンドでありながら排気効率も向上している。とくに高回転域でのトルクアップ&パワーアップが著しい。テールを大口径オパール形状にすることで後続車へのアピール度も高まった。パイプバリエーションが豊富なのもうれしい。



Legalis R
 専藤巻技研工業 ☎055-998-0130
 ●6万5000円(税込) ●ステンレス ●メイン60.5φ・テール90φ ●右1本出し ●近接排気騒音88dB ●地上最低高184mm/MT専用

チューニングカーらしい迫力の重低音を生み出す大口径、高効率マフラー。排気効率を向上させたことで全域でパワーアップ。とくに低中速域でのビックアップのよさは街乗りのしやすさにひと役買っている。



プレミアテールマフラー
 専オートエクゼ ☎03-3531-8151
 ●NB 6万6960円(税込)/NC 10万4760円(税込)/ND 7万3440円(税込) ●ステンレス ●メイン:60.5φ・テール110×95mm(ND)

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



NBコーズマフラー-Ver.2
 専カーメイクコーズ ☎03-3656-2323
 ●5万7000円(税込) ●ステンレス
 ●メイン:60φ・テール:60φ・70φ ●右1本出し

高品質な性能やサウンドをそのままに、3分割構造にすることでパイプの長さ、サイレンサーのサイズをユーザーの好みやクルマのスペックに合わせてオーダーできる。走行シーンや気分が組み合わせを変更し、音質の変化を楽しむなんてこともできる。インナーサイレンサー付き。



初代コーズマフラー(1本物)
 専カーメイクコーズ ☎03-3656-2323
 ●7万3440円(税込) ●ステンレス ●メイン48φ・テール60φ

軽さにこだわるユーザーに根強い人気の初代コーズマフラーの復刻版。一体型でVer.2よりフランジが少なく、軽量化が図られている。3000回転以下の街乗りではジェントルなサウンドで、スポーツ走行時は甲高いレシーなエキゾーストノートに変化する。受注生産品。



センター出しダブルマフラー
 専ビットクルーレーシング ☎059-378-7444
 ●9万2880円(税込)

仕上がりの質感、デザイン、性能を追求した自信作。スポーツタイプならではの高回転域の気持ち良さは特筆もの。ローダウン時のロードクリアランスまで考慮した、まさにチューニングカーのためのマフラーだ。排気効率にも優れ、スポーティなサウンドとレスポンスのよさも売りの。



Legalis R
 専藤巻技研工業 ☎055-998-0130
 ●8万5000円(税込) ●ステンレス ●メイン60.5φ・テール90φ ●左右2本出し ●近接排気騒音92dB ●地上最低高134mm

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



ステンレスマフラー
 専オートエクゼ ☎03-3531-8151
 ●7万7760円(税込) ●ステンレス ●メイン50.8φ・テール80φ ●右1本出し

高回転域の性能において有利なストレート構造のサイレンサーを採用。バンディングパイプ形状をチューニングすることで中間域でのレスポンスをアップ。サイレンサーを大容量化され、こもり音が減少している。



シングル出しマフラー
 専カーメイクコーズ ☎03-3656-2323
 ●6万5880円(税込) ●右1本出し

ノーマルは2本出しとなっているNCだが、あえてテールをシングル化したアイテム。軽量化と排気効率の向上を狙っているのはもちろん、高音を楽しみたいユーザーにもピッタリ。サーキットユースからストリートまで、さまざまなユーザーが楽しめるアイテムだ。



NAコーズマフラー-Ver.2
 専カーメイクコーズ ☎03-3656-2323
 ●7万3440円(税込) ●ステンレス ●メイン:48φ・50φ・54φ・60φ選択可能・テール:60φ・70φ ●右1本出し

マフラーの構造を3分割することで、サイレンサーのサイズをクルマの仕様や好みに合わせてチョイスできる。さらにインナーサイレンサー付属で走行シーンに応じて音質を調整することも可能。経年変化でタイコが腐んでしまっても単品で交換できるのが経済的。



NC手曲げスペシャル
 専ビットクルーレーシング ☎059-378-7444
 ●9万5040円(税込) ●フロントパイプ:60.5φ・テール:60.5φ・78φテーパー

オリジナルのエキマニとの組み合わせで、20ps以上のパワーアップを実現しているアイテム。テールエンドは60.5φから78φへと広がるテーパー形状になっているが、これはオープンカーの場合に問題となりがちな、こもり音を解消するためのものだ。



AUHTORIZE S
 専藤巻技研工業 ☎055-998-0130
 ●7万円(税込) ●音量3 ●ステンレス ●メイン54.0~50.8φ・テール70φラウンドスラッシュ ●右出し/MT・AT共通/MT/CVT車共通 i-LOOP装着車(P5-VPR) 共通

トータルバランスを重視してハイレベルのチューンアップを実現するAUTHORIZE Sシリーズにも、待望のND用がラインアップ。軽量で低中速重視の設計は扱いやすく、控えめな音量は住宅街でも気をつかうことなく走れ、さりげないチューンが主張できる。

RACING BEAT 適合 NA6

Stainless Steel Exhaust Header



1990-1993 Miata

Miata Header

専アニアサーリー ☎04-2946-0916
●8万9193円(税抜)
●ステンレス

シャシダイナモにて200本以上の試作品のテストを繰り返し、すべての回転域でノーマルを上回るトルクとパワーの向上を実現した。高回転エンジン向けの4-1レイアウトを採用。AT車は装着不可。

RACING BEAT 適合 NC



MX-5 Miata Header

専アニアサーリー ☎04-2946-0916
●8万3147円(税抜)
●ステンレス

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

EXHAUST MANIFOLD

エキゾーストマニホールド

- 価格
- 素材
- サイズ
- EXマニ配管規格
- 保安基準適合
- 鍛造技術
- JASMA認定
- 排ガス検査証明付き

BLITZ 適合 NC1



NUR-SPEC DT

専ブリッツ ☎0422-60-2277
●9万円(税抜) ●ステンレス ●メイン:60φ/テール:101.6φ×2

アイドリング時のジェントルなサウンドと、スポーツ走行時のほじけるようなサウンドが魅力。デュアルチューブの二重管テールパイプで、重厚さを演出。ハイグレードなリアビューを生み出す。

BLITZ 適合 NA/NB/NC



E-ESC

専ブリッツ ☎0422-60-2277
●7万8000円(税抜)

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

Odula 適合 ND(MT)



レーシングヘッダー

専OVER DRIVE ☎072-920-8888
●19万8000円(税抜) ●ステンレス(SUS304) ●パイプ径42.7φ ●4-2-1

車検対応品。完全等長の42.7φパイプを4-2-1構造で製作。耐熱温度1200℃の高効率キャタライザーは安心の国産品。排気効率向上し、パワーアップに貢献。排気音もレーシーに。R-specマフラーとのセットでも、近接排気騒音は車検適応範囲に収まる。

Jet's 適合 NC

マスターズペック エキゾーストマニホールド リプレメント

専インテグラル神戸 ☎078-935-2661
●A純正中古触媒/純正使用済み触媒下取り(前期用) 9万8000円(下取り補償金5万6000円) B新品純正触媒/下取り(前期) 14万2772円(下取り補償金5万6000円) C純正中古触媒/純正使用済み触媒下取り(後期) 10万6050円(下取り補償金7万9800円) D新品純正触媒/使用済み触媒下取り(後期) 16万1762円(下取り補償金 1万6000円) ※すべて税抜価格

純正キャタライザーを使いつつも効率のよさを追求したエキマニ。純正触媒を下取りとして出した場合には、かなりなお買い得プライスとなるほか、新品純正触媒をセットにした組み合わせもあり。NC1用とNC2用をそれぞれにラインアップ。



Jet's 適合 NB8sr3.4



マスターズペックエキゾーストマニホールド リプレメント

専インテグラル神戸 ☎078-935-2661
●7万6000円(税抜)

近年の排ガス規制のため、触媒がエンジンにぐんと近づいた。そのため純正レイアウトではエンジン性能をフルに発揮できない。そこで独自のパイプ形状にすることで、限られたスペースでも4-2配管が可能に。触媒燃焼もしっかり生かしつつ、エンジンの本来の性能も引き出すことができる。

Jet's 適合 NA8/NB8sr1.2



マスターズペックエキゾーストマニホールド

専インテグラル神戸 ☎078-935-2661
●8万8000円(税抜)
●45φ-50φ-60φ ●4-2-1

数々の実戦やテストによって生み出された、チューニングBPエンジン専用設計。あえてノーマルエンジンの守備範囲から超越することで設計の自由度を増した。潜在能力をフルに発揮できる仕上がり。少なくとも150馬力以上発揮しているBPエンジンにオスス。エアクリナーの変更も必要だ。

SARD 適合 NA/NB8/NC



SPORTS CATALYZER

専サード ☎0565-53-1166
●NA 7万5000円(税抜)/NB8 9万8000円(税抜)/NC 19万8000円(税抜) ●メタル

信頼性の高い国産キャタライザーセルを採用することで、圧倒的な耐久性と浄化性能を誇っている。排気系でもっとも抵抗の大きい触媒抵抗タイプに交換したので、大幅なエンジン性能向上が期待できる。排ガス試験証明書付、保安基準適合品。

CORN'S 適合 NA/NB



オリジナルエキマニBOX

専カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323
●1万3500円(税抜)

エンジンルーム内でもっとも高温となるエキマニを、ステンレス製のボックスで覆うことで放射熱の拡散を防止。樹脂やゴムパーツに与えるダメージを最小限に抑える。ドレスアップにも効果的。ステンレス製だから耐久性も抜群。

AutoExe 適合 NA/NB



エグゾーストマニホールド

専オートエクゼ ☎03-3531-8151
●9万8000円~18万4680円(税抜) ●ステンレス ●NB6-NB8 車体番号100001~299999 42.7φ-48.6φ-54φ、NB6-NB8 車体番号300001~ 42.7φ-48.6φ-54φ 触媒外径108φ ●4-2-1

排気流速を高めるために、完全等長タイプを採用。低中速からの立ち上がり考慮しての4-2-1レイアウト。さらに全長を純正より延ばすことで合流部の角度を狭くし、排気干渉を防ぐ。職人の手によるTIG溶接はまさに芸術。

AutoExe 適合 NC1



エグゾーストマニホールド

専オートエクゼ ☎03-3531-8151
●19万2240円(税抜) ●ステンレス ●42.7φ-48.6φ-54φ-60.5φ 触媒外径:63.5φ×2 ●4-2-1

中低速からのトルクアップを狙った、完全等長の4-2-1レイアウトを採用。集合部分までの長さをノーマルよりも長くし、合流部の角度を狭めて排気の逆流を防いでいる。バックシールドTIG溶接を採用。

Odula 適合 NC



エキゾーストマニホールド・センターパイプ(キャタライザー内蔵)

専OVER DRIVE ☎072-920-8888
●24万5000円(税抜) ●ステンレス ●42φ/60φ/触媒:200cpi×2

NCのパワーアップには、エキマニとセンターパイプ装着が欠かせない。集合までの配管を等長とすることで触媒を温めやすい。曲がりやフランジの少ない高効率な配管、これこそ機能美だ。

FUJITSUBO 適合 NA/NB8C



Super EX BASIC VERSION

専藤原技研工業 ☎055-998-0130
●7万5000円(税抜)
●ステンレス ●NA6 4-1、NA8 4-2-1

排気量に合わせて、細かく仕様を変更している。レーシングテクノロジーをふんだんにフィードバックした高品質&高性能パーツを、製造工程の工夫によりコストを抑え求めやすい価格を実現した。しかしロスワックス製法により美しく仕上げられたフランジなど、品質は間違いなし。

Pit Crew Racing 適合 NA/NB8



EXマニホールド

専ピットクルーレーシング ☎059-378-7444
●9万7200円(税抜) ●NA 6:38φ-50φ/NA8-NB 8:42.7φ-50φ ●4-1

ピークパワーに優れた4-1レイアウトを採用。反面、低速域の不足を補うために数々のテストを実施。集合部までの長さを650mmにし、非常に手間のかかる手曲げ製法を取り入れることで、スムーズな排気を実現。低速トルク、ピークパワーにおいてベストなポテンシャルを発揮することができる。

Pit Crew Racing 適合 NC



手曲げEXマニホールド

専ピットクルーレーシング ☎059-378-7444
●9万7200円(税抜) ●42.7φ-60.5φ ●4-1

ハイパワーと使い勝手のよさをコンセプトに、たんなる数値だけではなくフィーリングのよさにこだわって製作されたアイテム。そこで得られた最適パイプ径は42.7φ。別売りの手曲げスペシャルマフラーとの組み合わせでは、20馬力以上のパワーアップが可能だ。

NOPRO 適合 NC



GTスペック45φエキゾーストマニホールド

専ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
●15万2000円(税抜) ●ステンレス ●45φ-60φ ●4-1

一般的なエキマニは42φ管が多い。しかし実は排気ポートの出口だけが42φに絞られており、燃焼室側はすべて45φ。つまりポート出口を45φに拡大加工すれば、45φ管エキマニのほうが効率は断然高い。200馬力オーバーをターゲットにしたエンジン向け。

GReddy 適合 NC



スポーツキャタライザー-EXマニホールド+センターパイプセット

専トラスト ☎0479-77-3000
●27万5000円(税抜) ●ステンレス ●42φ-60φ ●4-1

スポーツキャタライザーがセットされたエキマニと、同じくキャタライザー付きセンターパイプのキット品。高回転での伸びのよさはもちろん、中間トルクの落ち込みを最小限に抑えるためのパイプレイアウトとパイプ径を採用。ハイレスポンスが魅力だ。

maruha motors 適合 NA/NB8(Sr1.2)



VPヘッダー

専マルハモーターズ ☎054-294-0076
●NA8 12万3000円(税抜)/NB8 12万6000円(税抜) ●SUS304

素材にこだわり、最終組み立てはすべて社内の職人によるハンドメイドという一品。ベンチテストを繰り返し、データに基づいたデザイン、特許出願のインナーベンチューリ機構など、まさに最高峰のエキマニだ。

M-BIT MAXIM RACING PARTS 適合 NB



EXマニホールド ストリート触媒仕様

専マキシムワークス ☎048-584-6430
●NB6 18万2520円(税抜) /NB8 18万4680円(税抜) ●ステンレス ●42.7φ-48.6φ-54φ/触媒外径108φ

高効率な排気を狙った配管に、ストリート向けの触媒をプラス。クリーンな排ガスで環境にも優しい。もちろん車検も余裕でクリアできる。

M-BIT MAXIM RACING PARTS 適合 NB



EXマニホールド

専マキシムワークス ☎048-584-6430
●NB6 9万9900円(税抜)/NB8 10万5840円(税抜) ●ステンレス ●42.7φ-48.6φ-54φ

低速域から太いトルク特性を実現する4-2-1レイアウトを採用。NB6、NB8それぞれのエンジンでもっとも効率のいい出力特性を狙って設計されている。修理の受け付けなどアフターサポートも万全。

M-BIT MAXIM RACING PARTS 適合 NA



EXマニホールド

専マキシムワークス ☎048-584-6430
●NA6 9万5040円(税抜) /NA8 10万5840円(税抜) ●ステンレス ●42.7φ-48.6φ-50.8φ

レーシングエンジンと同じ手法を取り入れることに成功。マシニングによる縦溝出しのフランジをはじめ、職人の手によりハンドメイドで溶接されている。JASMA認定で車検も安心だ。

M-BIT MAXIM RACING PARTS 適合 NC



EXマニホールド

専マキシムワークス ☎048-584-6430
●NC1 19万2240円(税抜) /NC2 20万3040円(税抜) ●ステンレス ●42.7φ-48.6φ-54φ

デュアルキャタライザーを採用することで、スロットルレスポンスを向上させた。NC1、NC2で仕様を変えてあり、ベストな配管で仕上げています。



SPORTS CATALYZER
 専 サード ☎0565-53-1166
 NA 7万5000円(税抜)/NB8 9万8000円(税抜)/NC 19万8000円(税抜) ①メタル

国産キャタライザーセルを採用し、圧倒的な耐久性と浄化能力を誇る。純正触媒に対し、圧力損失を大幅に低減。全域にわたりパワー&レスポンスが劇的にアップする。セルに貴金属コーティングを施すことで、洗浄能力を確保。その証となる排ガス試験証明書を付属。



Cold Force Intake Kit
 専 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑥6万2376円(税抜)

ラムエア効果を利用して、走行風で加圧された冷気をエンジンに取り込むことができる。使用するフィルターはK&Nの大容量タイプ。フィルターは専用のメンテナンスキットによりほぼ無期限に使い続けることができ、とても経済的だ。



インテークサクシジョンキット
 専 オートエグゼ ☎03-3531-8151
 ⑥1万8000円(税抜) ②多層ポリスターシリコン

吸入空気の有効流通面積を最大限に確保し、吸入抵抗を低減した仕様。素材にも、吸入負圧による変形を抑えることができる多層ポリスターシリコンを採用した結果、アクセルレスポンスの向上が実現した。真紅のカラーリングはエンジンルームのアクセントにも。



ハイフローインテーク
 専 OVER DRIVE ☎072-920-6888
 ⑥1万4000円(税抜)

NCエンジンのスロットル〜エアクリ間のゴムホースを、容量の大きなシリコンホースに交換することで吸入効率を向上させる。その結果スロットルレスポンスが向上し、サーキット走行ではタイムアップにつながる。鮮やかなブルーカラーも◎。



HKSエアクリナー用エアセパレーター
 専 ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ⑥1万2000円(税抜) ②カーボン

外気導入ダクトが付いているNCの機能を有効に活用するため、オリジナルのエアセパレーターを開発。カーボン製でエンジンルームのドレスアップにも最適。HKSレーシングサクシジョンリローデッド専用設計で、エンジンルームの熱気をシャットアウト。



触媒ストレート(サイレンサータイプ)
 専 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑥1万2800円(税抜) ②ステンレス ③60φ

メインパイプ60φで耐久性に優れたステンレス製。サイレンサータイプだから爆音傾向を抑えている。ガスケットとボルトが付属し、すぐに装着可能だ。排気音センサーアダプター付きで、チューニングカーに適した設計がうれしい。



INTAKE インテーク
 ⑥価格
 ⑦素材

吸気チューンの第一歩はエアクリナー交換だが、インテークパイプも併せて交換したい。ノーマルはプラスチック製なので、やはり熱の影響や耐久性が心配。アルミ製はその点も安心できる。耐熱・衝撃性の高いシリコンホースとホースバンドが付属する。



ど〜だインテークパイプ
 専 石井自動車 ☎0274-82-2545
 ⑥2万2000円(税抜) ②アルミ ③パイプ径70φ

NBのヘッドライト後方の空間を活用し、フレッシュエアを取り込むと同様にカーボンシェルでエンジンルームの熱気を遮断。より高密度なエアをエンジンに供給できる。カーボンのルックスもスポーツで、エンジンルーム内のドレスアップにも最適。



レーシングファンネル
 専 OVER DRIVE ☎072-920-6888
 ⑥1万2000円(税抜)

エアクリナーボックスの吸い込み部分にファンネルを取り付けることで吸入効率を向上。小さなパーツながら、パワー&トルクの向上を果たす。普段は見えない場所に装着される地味なパーツではあるが、盲点を突いた非常に効果的なアイテムだ。



ND用ハイフローインテークホース
 専 ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ⑥1万5120円(税抜)

熱や膨張に強く、高耐久なシリコンファイバーの積層構造ホースを採用した、純正交換タイプ。純正のフレキシブルジョイントホースに比べると、吸入断面積の増加と負圧によるホース径の変化減少で、吸入効率が向上し、エンジンレスポンスもアップする。



CATALYSER 触媒
 ⑥価格
 ⑦素材
 ⑧保安基準適合

セル数200で排気効率を妨げることなく、しっかり浄化作用が確保できる高性能メタルを採用。社内ベンチテストでもその性能を証明している。排気性能はエンジン性能に直結するため、重要なファクターだ。



スポーツキャタライザー
 専 マルハモーターズ ☎054-294-0076
 ⑥5万8000円(税抜) ②メタル

セル数200で排気効率を妨げることなく、しっかり浄化作用が確保できる高性能メタルを採用。社内ベンチテストでもその性能を証明している。排気性能はエンジン性能に直結するため、重要なファクターだ。



High Flow Intake Cold Air Duct - Carbon Fiber
 専 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑥4万7865円(税抜)

NBのヘッドライト後方の空間を活用し、フレッシュエアを取り込むと同様にカーボンシェルでエンジンルームの熱気を遮断。より高密度なエアをエンジンに供給できる。カーボンのルックスもスポーツで、エンジンルーム内のドレスアップにも最適。



ラムエアインテークRS
 専 OVER DRIVE ☎072-920-6888
 ⑥2万円(税抜)

走行風を利用したラム圧によって吸入効率を向上させるアイテム。RX-8用として開発されたが、好評のためNC用もラインアップ。装着することでアクセルレスポンスのレベルアップや高速域でのトルクアップ、パワーアップを体感できるようになる。



Doable Air Cleaner System
 専 ドゥーエンジンアリング ☎0550-78-3200
 ⑥7万1400円(itgスポーツフィルター仕様)/(税込) ②FRP黒ゲル仕上げ

itg製スポーツフィルターを採用することでロングライフ化を実現し、専用のエアクリナーボックスで高い吸入効率を実現した。ボックスを装着するブラケットは、軽さがポイントとなるジュラルミン製。



ND用レーシングセンターパイプ
 専 RS Factoryステージ ☎0258-28-5122
 ⑥4万5000円(税抜) ②ステンレス ③メイン60φ

60φのステンレスパイプをストレートで仕上げた。サーキットでエンジン本来の性能をさらに引き出したのなら、やはりマフラーだけでなく、センターパイプも交換したい。二次触媒がキャンセルされるため、保安基準非適合の競技専用部品となる。



触媒バイパス
 専 ビットクルーレーシング ☎059-378-7444
 ⑥1万8000円(税込)

サーキットなどで、エンジンの性能を出し切りたいときに。排気管中の最大の抵抗となる触媒をバイパスさせることでレスポンスアップはもちろん、ピークパワーの向上を図る。また装着することで少なからず軽量化にも貢献。総合的な運動性能がアップする。当然、公道での使用はできない。



High Flow Intake Cold Air Duct
 専 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑥4万7865円(税抜)

ヘッドライト後方にある大容量の空間を活用し、フレッシュエアを大量に取り込むことに成功。フィルターは信頼と安心のK&N製。アルミのバイピングは耐久性も高く、スロットルの急激なオン・オフでもパイプのつぶれや膨張を防止する。



レーシングラムエアボックス
 専 OVER DRIVE ☎072-920-6888
 ⑥6万8000円(税抜)

カーボン製のラムエアボックスの内側を、FRPで滑らかに仕上げ、凹凸をなくすことにより、吸入空気の流れを乱れを防ぎ、吸入効率を上げている。レスポンスの向上はもちろん、3〜5馬力のパワーアップをも実現する。乾式のコアタイプフィルターとのセット。



フレッシュエアダクト
 専 ドゥーエンジンアリング ☎0550-78-3200
 ⑥1万9440円(税込) ②FRP

富士チャンピオンレースロードスターカップNCレースの認定部品。ノーマルノーズ専用のダクトとして、ノーマルラジエターのグリル内部にぴったり収納できるサイズで設計。エンジンに必要なフレッシュエアを、エアクリナーボックスに、効率的に導入してくれる。



CENTER PIPE センターパイプ
 ⑥価格
 ⑦素材
 ⑧サイズ

60φのステンレスパイプをストレートで仕上げた。サーキットでエンジン本来の性能をさらに引き出したのなら、やはりマフラーだけでなく、センターパイプも交換したい。二次触媒がキャンセルされるため、保安基準非適合の競技専用部品となる。



スポーツ触媒
 専 ジョイファスト ☎045-949-6693
 ⑥10万2900円(税抜) ②ステンレス

触媒レスのストレートパイプでありながら、消音機能を加えることで、上品なサウンドを実現。さらに、単純なストレートパイプよりもトルクアップを果たしているため、全域で扱いやすさが向上する。



High Flow Air Intake Assembly
 専 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 NA6 3万9481円(税抜)/NA8・NB8 4万3462円(税抜)

K&Nのフィルターを採用したインテークキット。フィルターはメンテナンスキットで繰り返し使え、つねにベストな状態に保つことができる。アルミパイプを採用することで、吸入ロスを低減する。



ラムエアインテークシステム
 専 オートエグゼ ☎03-3531-8151
 ⑥6万2640円~12万7440円(税込) 湿式専用
 フィルター+カーボン製ダクト

走行時に発生するラム圧を利用してエアクリナーに空気を押し込むよう考えられたアイテム。ラム圧を利用することで吸入効率が上がり、低速域からトルクフルなエンジン特性を獲得できる。専用エアフィルターも含むキットだ。



NC用ビッグボアスロットル
 専 ジョイファスト ☎045-949-6693
 ⑥下取りあり4万8300円(税抜)/新品7万4550円(税抜)

スロットルバルブをひとつずつ加工・製作していくため、精度は抜群。ハイレスポンスなエンジンに生まれ変わり、装着すれば予想以上の体感効果を生み出す。トルクアップにもつながるのがうれしい。



MURAKAMI MOTORS 適合 ND
ラムエアインテークシステム
 藤村上モータース ☎092-922-1110
 ⑤ 10万6297円(税抜) / 工賃9075円(税抜)

スーパー耐久参戦のNCでは、インマニ容量の対策として、吸気の速さを上げて空気量を確保し、空燃比を変化させた。吸気をバンパーのダクトから行うことで、エンジンの熱の影響を受けず、酸素密度の高い空気を効率よく取り入れて、本来のパワーを引き出せる。



Pit Crew Racing 適合 NA/NB
インテークパイプ
 藤 ビットクルーレーシング ☎059-378-7444
 ⑤ 3万1320円(税抜)
 ⑥ アルミ

サーキットだけでなく、市街地でのテストも繰り返し、そのデータに基づいて設計された。独自の構造を実現したことで、きわめて高効率な吸気性能を発揮し、エンジンレスポンスが大幅に向上される。トルクアップにも効果的だ。取り付けに必要なショートパーツもすべてキット化されている。



NOPRO 適合 NC
NC用ビックボアスロットル
 藤ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ⑤ 4万6000円(税抜)

純正の60φというボア径に比して62φ径を持つスロットル。ファンネル形状の入り口は67φと大きく、開口時の面積は純正比で7%アップ。これによって少ない開度で多くの空気を流せるため、アクセルレスポンスや、低中速域でのトルクを向上させる。



NOPRO 適合 NC
輸出仕様用フレッシュエアダクト
 藤ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ⑤ 7000円(税抜)

M'z Tune仕様にも採用された、マツダ純正の輸出仕様専用エアダクト。国内の通常仕様車は吸気音の対策として、レゾネーターチャンバーの付いた蛇腹のダクトになっているが、これはストレート構造のため吸気効率が向上し、またスポーティな吸気音も演出する。



NOPRO 適合 NC
アルミジョイントパイプ
 藤ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ⑤ 3800円(税抜) ⑥ アルミ

ブローバイガス用ベンチレーションパイプと、インテークホースをつなぐジョイントパイプ。アルミ削り出しでハイクオリティな逸品だ。ハイフローインテークはもちろん、純正インテークホースにも対応する。ブローバイガスを吸気に戻すための必需品。



Odula 適合 ND
レーシングフィルター
 藤 OVER DRIVE ☎072-920-8888
 ⑤ 6800円(税抜)

純正フィルターより薄く、吸入効率の高い紙製のフィルターを採用した、乾式の純正置き換えタイプ。純正比で約20%の吸入抵抗減少を実現している。



AutoExe 適合 NB/NC
スポーツインダクションボックス
 藤 オートエクス ☎03-3531-8151
 ⑤ フィルターなし 2万3760円~2万8080円(税抜) / フィルターリプレイスメント(K&N製) 付属 3万2400円~3万6720円(税抜)

純正のボックスを活かしながら、吸入効率向上を実現するためのアイテム。フレッシュなエアをボックスへと導くための、ファンネル構造のFRP製フレームとアルミ製遮熱板の組み合わせだ。



AutoExe 適合 NC/ND
エアフィルター リプレイスメント
 藤 オートエクス ☎03-3531-8151
 ⑤ 6500円~7500円(税抜) ⑥ 不織布/乾式

量産車のエアクリナーボックスを生かして、手軽に、かつ効果的に吸入効率を改善する。乾式なのでエアフロへの影響が少なく、メンテも楽々。量産品との半体比較テストでは3000回転時に13~15%の通気抵抗低減という結果が出た。使い捨てタイプで廉価なものも。



RACING BEAT 適合 NC
K&N Air Filter Element
 藤 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ⑤ 1万680円(税抜)

レーシングビートのインテークシステムには、すべてこのK&N製のエアフィルターを採用している。スポーツタイプから純正置き換えタイプまで幅広くラインアップ。メンテナンスキットも用意しているから、目詰まりの心配も無用だ。

AIR CLEANER etc
 エアクリナー
 ⑤ 価格
 ⑥ 素材



BLITZ 適合 NA/NB/NC1
SUS POWER AIR CLEANER
 藤 ブリッツ ☎0422-60-2277
 ⑤ 2万1800円~3万6800円(税抜)

オールステンレスボディを採用したスポーツタイプのエアクリナー。ステンメッシュとマトリックス構造で吸入面積を最大限に確保。おき出しタイプならではのシャープな吹き上がりとしーな吸気サウンドが魅力だ。



BLITZ 適合 NC1
ADVANCE POWER AIR CLEANER
 藤 ブリッツ ☎0422-60-2277
 ⑤ 4万9800円(税抜)

ステンレスメッシュフィルターとアルミ製クーリングシールドにより、エンジンルーム内の熱気を吸うことなく確実な吸気が可能に。おき出しタイプなので吸入効率は抜群なうえ、心配な集塵効果も特殊フィルターでバッチリ。



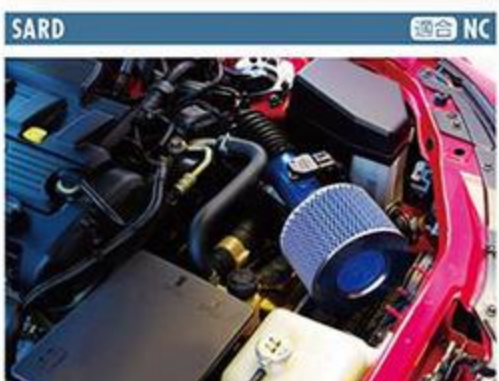
GReddy 適合 NC
エアインクスBセット
 藤 トラスト ☎0479-77-3000
 ⑤ 在庫限り 3万9800円(税抜)

三次元網目構造の高効率2層フィルターを採用することで、集塵濾過性能を大幅に向上させている。パイプ径や長さも、テストをした上でNCロードスター専用で造られたもの。フィルターが劣化した場合、交換用アイテムも用意されている。



Doable 適合 NC
itg Air Filter
 藤 ドゥーエンジンアリング ☎0550-78-3200
 ⑤ 1万7280円(税抜)

湿式難燃性トリムフォームを採用することで、吸気効率のよさとダスト除去能力を高次元で両立。ロングライフ性能にも優れた純正置き換えエアフィルター。ちなみにこのitgエアフィルターは、NCロードスターカップレースの認定部品にもなっている。



SARD 適合 NC
SPORTS EX+
 藤 サード ☎0565-53-1166
 ⑤ 2万1000円(税抜)

トップインテーク部のプロテクションカバーを取り外すことによって、究極の吸気効率を実現できる。フィルター部のメンテナンスは、エアガンを使って汚れを吹き飛ばすだけでOK。そうすることでつねにクリーンな状態を保てられるという点もうれしい。



RS Factory STAGE 適合 NA/NB/NC
各種蛇腹補修kit「ジャバラ」
 藤 RSファクトリーSTAGE ☎0258-28-5122
 ⑤ 1万8360円(税抜) ⑥ ステンレス
 ⑦ 内径:51mm・全長:270mm

劣化してしまったパイプのジャバラ部分を切り取り、その部分にセットしたり、ジャバラパイプなしのエキマニに装着してクラックを防ぐなど、さまざまな使い方ができるユーティリティ性の高いアイテム。



maruha motors 適合 NA
BMC(DIA) エアクリナー エアフロリ化専用
 藤 マルハモータース ☎054-294-0076
 ⑤ 3万8000円(税抜)

純正エアフロメーターを取り外して、そのまま既存のインテークにドッキング。フリーダムECUとの併用でDジェット化を実現できる。大きなエアクリボックスを省略し、エンジンルーム空間を有効利用できる。



maruha motors 適合 NA/NB/NC
BMCエアクリナー 純正交換タイプ
 藤 マルハモータース ☎054-294-0076
 ⑤ 1万1000円~1万3000円(税抜)

F1マシンへのエアフィルター供給で名高い、イタリア「BMC」社の純正交換タイプエアフィルター。フィルターはF1マシンに使用されているものと同じ素材を採用した、ハイパフォーマンスな逸品だ。



BLITZ 適合 NA/NB/NC
SUS POWER AIR FILTER LM / POWER AIR FILTER LMD
 藤 ブリッツ ☎0422-60-2277
 ⑤ 3900円~7000円(税抜)

SUS POWERシリーズで高い信頼性と実績を誇るステンレスフィルターを採用した、純正交換タイプのエアフィルター。フィルターは特殊二重構造とすることで、高い集塵効果を発揮する。



BLITZ 適合 NA/NB/NC1
SUS POWER CORE TYPE LM
 藤 ブリッツ ☎0422-60-2277
 ⑤ 1万3800円~2万6800円(税抜)

幅広い車種に対応するコアタイプのエアクリナー。交換用のエアフィルターはブルーとレッドを用意し、ファッション性も持ち合わせる。さらに驚かされるのが、きわめてリーズナブルなプライス。



Jet's 適合 NA/NB/NC
N-ZEROスベックマフラー用インナーサイレンサー
 藤 インテグラル神戸 ☎078-935-2661
 ⑤ 3800円(税抜)

インテグラル神戸のN1スベックマフラーやNゼロマフラーにも対応するインナーサイレンサー。テストによって最適な排気パイプ径やパイプ長などを決定しているため、確実な静粛性を得ることができる。ブラックなので目立たない、というのうれしいところだ。



RIGID 適合 NA/NB/NC
RIGID強化マフラーリングRMO02x5
 藤 アルファ ☎048-873-6986
 ⑤ 1個840円(税抜) ⑥ 強化ゴム

ノーマルよりも硬度の高い特殊配合ゴム素材を使うことで、マフラーの脱落やボディとの干渉を防いでくれるアイテム。ブラックだけではなくブルーのアイテムも用意されているので、交換したことをアピールしたいならこちらを選びたいところだ。



RACING RADIATOR
 専 サード ☎0565-53-1166
 ●MT 14万8000円(税抜)/AT 15万8000円(税抜) ●アルミ ●2層(コア 48mm)

コアサイズをボルトオン装着できるように設定しながら、その中で最大限のサイズとなるよう工夫した、大容量ラジエーター。素材は軽さと放熱性に優れたアルミを採用。2層式なので容量大幅アップ。



オールアルミ2層幅広ラジエーター
 専 カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323
 ●6万4800円(税抜) ●アルミ ●3層

「ラジエーターは2層では物足りないが、3層までは不要だし予算も厳しい」という要望にこたえて、従来の2層と3層を廃し、コーンズが新たに開発した2層のオールアルミモデル。従来品の幅250mmに対して350mmで製作され、性能と価格を両立させた。受注生産品。



クーリングラジエーター真鍮2層
 専 OVER DRIVE ☎072-920-6888
 ●6万8000円(税抜) ●真鍮 ●2層

純正ラジエーターと比べて約1.3倍の容量となる、約34ℓの容量を持つラジエーター。素材は真鍮で2層式。停車時の水温安定効果も高く、スポーツ走行はもちろん、渋滞が多いストリート走行にも対応できる。そのため、幅広い用途に使えるものとなっている。



大容量ラジエーター
 専 インテグラル神戸 ☎078-935-2661
 ●4万8000円(税抜)(ノーマル下取り) ●アルミ ●2層

連続高負荷走行時の熱対策はチューニングカーにとって必須。ノーマルエンジンでも十分な容量を確保しているとはいえない。Jet'sの大容量ラジエーターは2層構造を採用することで、「2層相当の厚み」のコアとは一線を画す放熱能力を備えているので、夏場のアタックも安心だ。

RADIATOR

ラジエーター

- 価格
- 素材
- サイズ
- 層



強化ラジエーター
 専 マルハモータース ☎054-294-0076
 ●3万4000円(税抜) ●コア:アルミ/アッパー&ロアタンク:樹脂 ●1層

ワイドチューブの高性能強化ラジエーター。風洞実験にて放熱カロリをサンプリングし性能をデータで実証。上下樹脂タンクで純正形状なため、軽量で低価格を実現。取り付け作業の整備性も高い。同社のラジエーターキャップと併用することで性能を最大限引き出すことができる。



RACING GEAR
 軽量のアルミを使用することでフロントオーバーハングにかかる重量を低減。冷却効果も抜群で、渋滞中など走行風が当たりにくい状況でも安定した水温を保つ。アッパータンクはびかびかにバフがけされて、エンジンルーム内のドレスアップ効果も高い。

POWER RADIATOR TYPE A2
 ●8万3600円(税抜) ●アルミ ●2層(コア53mm)
POWER RADIATOR TYPE A2S
 ●6万4900円(税抜) ●アルミ ●2層(コア36mm)

専 辰巳屋興業 用品部 ☎03-3696-0620



ノーマルに比べ圧倒的に増した水量で抜群の冷却効果を実現する。コストパフォーマンスも高いチューンドラジエーターだ。エンジンにパワーアップしたら、冷却性能もセットで強化することで、壊れにくく楽しいクルマに仕上がるはず。

POWER RADIATOR TYPE C2
 ●3万8500円(税抜) ●銅 ●2層(コア27mm)
POWER RADIATOR TYPE C3
 ●NA 8万3600円(税抜)/NB 14万9600円(税抜) ●銅 ●3層(コア74mm)

専 辰巳屋興業 用品部 ☎03-3696-0620



ビッグラジエーター
 専 タックイン99 ☎06-6418-0099
 ●NA 3万9960円(税抜)/NB 3万8880円(税抜) ●銅 ●2層

長年そのまま使用しているノーマルラジエーターをチェックしてみると、樹脂製のアッパー&ロアタンクは変色し、非常にもろくなっていることがある。予期せぬトラブルが起こる前にフレッシュ&キャパシティアップをしてみたいかだろうか。お手ごろな価格も魅力的。



ロードスター オールアルミ ラジエーター
 専 スギタラジエーターワークス ☎0568-71-1611
 ●要問い合わせ ●アルミ ●2層

レース専用設計されたスペシャルラジエーター。エンジンルームに収まる限界のコア高さを有しており、取り付けにはステーの加工が必要。ただそれだけ本気仕様のため、冷却効果、耐久性は抜群だ。耐久レースや、夏場のアタックでも音を上げることはない。



ラジエーター
 専 村上モータース ☎089-922-1110
 ●5万9660円(税抜) ●アルミ ●2層(コア 53mm)

圧倒的な冷却性能を発揮するオールアルミ製。チューニングエンジンやサーキット走行ユーザーはぜひラジエーターの強化をお勧めする。サイズアップしながら軽量を維持しているため、軽快な運動性能をスポイルしないのがうれしい。普段乗りからサーキットまで幅広くカバー。



ラジエーター
 専 村上モータース ☎089-922-1110
 ●2万1600円(税抜) ●アルミ ●1層(純正形状)

純正形状で、街乗りで安定した性能を発揮する。驚くべき低価格も魅力で、リペアの際に重宝すること間違いなし。普段サーキット走行やスポーツ走行をしないユーザーでも、ある程度年式の低い車両ではラジエーターの劣化具合をチェックしてみるとよいだろう。



レース用特注オールアルミラジエーター
 専 村上モータース ☎089-922-1110
 ●15万4290円(税抜) ●アルミ ●2層

レースに勝つために開発されたオールアルミラジエーター。軽量かつ、アンダーカバーが装着できるぎりぎりまでコアを伸ばし、水量を確保して水温の安定化を図る。アンダーカバーは車体下の整流のためにレースでは必須アイテム。総合的な性能も考慮した設計になっているのだ。



STDアルミラジエーター(NEWコア)
 専 マルハモータース ☎054-294-0076
 ●2万8000円(税抜) ●1層

純正同様サイズの新型コアを採用。驚異的な低価格に抑えながらも冷却性能を重視して設計されている。破損や水漏れの際のリペア要員としても活躍が期待される。サイズが同一なので、無加工で装着可能な点も非常にうれしいポイント。



水冷式オイルクーラー
 専 マルハモータース ☎054-294-0076
 ●8万円(税抜)

油温管理とは、使用しているオイルをもっとも適正な温度に保つことができるかが肝要。水冷することで、気温や速度に影響されにくく、一定の温度を保つことができる。また、オイルラインを短くすることができて、圧損も少なくすむ。スポーツ走行には強い味方だ。



NCロードスター用オイルクーラーキット
 専 ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ●5万6000円(税抜)

NCはサーキットでのハードな走行で、油温が簡単に130℃オーバーになる。油膜切れでのエンジンブローを避けるためにもオイルクーラーは必須のアイテムだ。軟らかめのオイルを好むハードユーザーにもエンジン保護対策として好評。サーキットで培ったノウハウがたっぷり投入されている。



Engine Oil Cooler
 専 ドゥーエンジンアリング ☎0550-78-3200
 ●8万2080円(税抜) ●ダクト兼用FRP製ブラケット付き

サーモスタット内蔵のため、低温状況下での油温の下がりすぎを防ぎつつ、高負荷時の油温の安定化を実現する。高回転の連続走行が続くサーキット走行など、オイルへの負担が大きい使い方をするなら、ぜひセットしておきたいアイテムだ。FRP製シュラウド付き。



NB8用オイルクーラーkit
 専 RS Factoryステージ ☎0258-28-5122
 ●6万円(税抜) ●インマニステー付き

トラストとのコラボ製品で、安全性や耐久性もお墨付き。サーモスタットが内蔵されており、冬季の街乗りなどでもオーバーヒートの心配がない。専用のインマニステーなど、装着に必要なステー類はすべてセットされているフルキットで取り付けも簡単だ。



ローテンブサーモ
 専 タックイン99 ☎06-6418-0099
 ●5184円(税抜)

開弁温度を71℃、全開温度85℃、リフト量9mmに設定したローテンブサーモ。極端な低温開弁は、オイルのフリクションロスを増大させ、メリットが小さくなることもある。71℃に設定することで、街乗りからサーキットアタックまで幅広く対応できる。

OIL COOLER

オイルクーラー

- 価格
- 素材



68℃サーモスタット
 専 ジョイファスト ☎045-949-6693
 ●7350円(税抜)

サーモ開弁温度を通常より低い68℃に設定することで、冷却水を早期にラジエーターに循環させることが可能に。サーキット走行やスポーツ走行でも、安定した水温をキープし、エンジン性能をフルに発揮させることができる。エンジンチューンの基本として押さえておきたい。



COOLING THERMO
 専 サード ☎0565-53-1166
 ●7000円(税抜)

バルブ開弁温度を65℃に設定。早めにラジエーターへ冷却水を回すことで効率よくエンジンを冷却する。フロントロールオーバーを採用することで、急激な水温変化を抑制しエンジンへのダメージを軽減している。温度変化にリニアに反応的、的確に水温を管理する。



ローテンブサーモスタット
 専 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ●7000円(税抜)

開弁温度を68℃に設定し、水温が上がりがちになってしまう前に冷却水をラジエーターに循環させるローテンブサーモ。ノーマルより開弁温度を引き下げているので、連続高負荷運転時の不必要な水温上昇を防ぐ。夏場の走行には必要不可欠だ。



THERMOSTAT
 サーモスタット

- 価格
- 素材



SAMCO NA/NB/NC

クーラントホースキット
 専トブラインプロダクト ☎04-7190-1391
 ●1万8000円~3万5000円(税抜) ●特殊コーティングシリコン・ファイバー繊維

ホースの表面に高温からホースを守る特殊コーティングを施し、ホースそのものには独自のシリコン素材とファイバー繊維を多重積層させることで膨張や抜けを防止。ていねいなハンドメイド製法。



Odula ND

シリコンラジエーターホース
 専OVER DRIVE ☎072-920-6888
 ●2万8000円(税抜)

純正のゴムホースに比べると、熱膨張での変形や膨張を抑制できるシリコン製のラジエーターホース。しかも5重構造なので、純正では心配な強度の点でも安心できる。冷却効率向上にはもちろん、鮮やかなブルーでエンジンルームのアクセントにもなる。3本セット。

RADIATOR HOSE
 ラジエーターホース

●価格
 ●素材



maruha motors NA8/NB

マルハ78サーモ
 専マルハモーターズ ☎054-294-0076
 ●4000円(税抜)

純正よりもわずかに低い、開弁温度78℃設定のローテンプサーモ。78℃はスポーツ走行に適し、制御的に燃費を悪化させない絶妙な温度なのだ。さらに直径の大きな弁を大きくストロークさせることによって流水量を稼ぎ出す。ラジエーター本来の性能を引き出すキモとなるパーツだ。



NOPRO NC

NC用78℃開弁サーモスタット
 専ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 ●9000円(税抜)

ノーマルサーモの開弁温度は82℃だが、これは78℃に設定。そうすることでエンジンブロック内の冷却水を早めにラジエーターへと流し、走行中の水温を80~85℃に維持することが可能となる。純正ラジエーターでも90℃以下で安定させることが可能だ。



A-RF ANNIVERSARY Racing Factory NA/NB

ブリーザータンクセット
 専アニーサーリー ☎04-2946-0916
 ●2万4800円(税抜)

冷却水中の気泡をブリーザータンクで取り除くことで、冷却性能をフルに発揮させる。キャビテーションの発生を防ぐことで、不要なトラブルを排除する。高回転を多用するサーキット走行で、ぜひ備えておきたいアイテムだ。

OTHERS
 冷却系その他

●価格
 ●素材



maruha motors NA/NB

マルハシリコンホースヒーターホースセット
 専マルハモーターズ ☎054-294-0076
 ●4800円(税抜)

車種専用設計でフィッティングも抜群。取り付けはクランプが付属しているの、買ったそのまま交換できる。純正同等の低価格が魅力的で、リペアパーツとしてもうってつけ。ハイクオリティなシリコン製のホースは耐久性と見た目がGood。



maruha motors NA/NB

シリコンホース(ラジエーターホースセット)
 専マルハモーターズ ☎054-294-0076
 ●7800円~9800円(税抜)

ノーマルホース並みの低価格ながら、高品質なシリコン素材を採用している。水漏れや経年による劣化が目立ってきた車両にはぜひ取り入れたい。定番のブルーとクールなブラックの2色を用意している。エンジンルーム内の仕上がりが好みに合わせて選択できる。



maruha motors NA

パイプ ラジエーター ロア(ステンレス製)
 専マルハモーターズ ☎054-294-0076
 ●5200円(税抜)

純正のロアパイプはメッキ仕上げのスチール製で重く、つけて耐久性に優れるものではない。そこで、ブラケットを含むパイプ全体をアルミ製に。抜群の耐久性を手に入れることができる。鏡面仕上げのルックスもレーサーでカッコいい。



JoyFast NA/NB

ツインファンリレーキット
 専ジョイファスト ☎045-949-6693
 ●スイッチ付き 1万1340円(税抜) / スイッチなし 6510円(税抜)

水温管理がシビアなNA&NBだが、このキットでは2つのファンを強制的に同時動作させることができる。価格もリーズナブルなので、これからの季節のスポーツ走行に向けて、熱対策のファーストステップとして取り入れてみてはいかがだろうか。



JoyFast NC

NC用 高速ファンリレーキット
 専ジョイファスト ☎045-949-6693
 ●1万2600円(税抜)

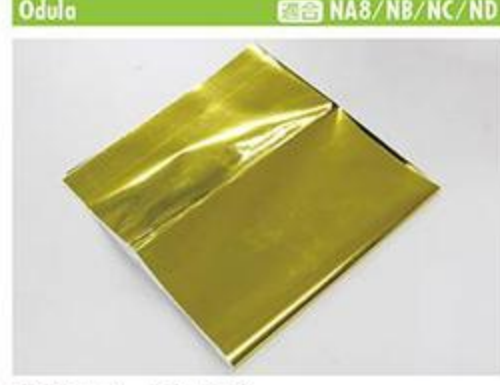
水温が上昇した際に、室内からスイッチひとつでファンを任意で動作させられる。水温補正が著しいNCにはとても有効な対策だ。水温上昇に悩んでいる人も、いきなり高価な大型ラジエーターを購入する前に、手ごろな価格で対策してみよう。



CUSCO NA/NB

ラジエータークーリングプレート
 専キャロッセ ☎027-352-3578
 ●9800円(税抜) ●アルミ(ブルーアルマイト仕上げ)

ラジエーター上部とフロントグリルとの間の空間をふさぎ、ラジエーター本体を通る風量を増加させる。サーキットなどでの連続高速走行時の冷却効率を向上させオーバーヒートを防止する。軽量なアルミ製なのでフロント部の重量増は気にならない。簡単ボルトオン装着。



Odula NA8/NB/NC/ND

耐熱マット・ゴールド
 専OVER DRIVE ☎072-920-6888
 ●6800円(税抜)

フレッシュエアを低温のまま導入するために、エアクリナーなどをエンジンの放射熱から遮断して吸気温度の上昇を防ぐシート。同時にパーツの保護にもなる。耐熱温度は、外側が450℃、内部は180℃の設定。サイズは500mm×500mmで、裏面に両面テープ付き。



A-RF ANNIVERSARY Racing Factory NA/NB/NC

ラジエータードレーンコック
 専アニーサーリー ☎04-2946-0916
 ●400円(税抜)

クーラント交換時や経年変化などで、コックが固んでしまったときに便利な補修品。このメンテナンスを怠ると、冷却水漏れや凝固などのトラブルが起こる。早めのメンテナンスを心がければ、ラジエーター本体などの高い出費を抑えることができる。



ACRE NA/NB/NC

N-ZERO
 専アクレ ☎042-516-9600
 ●2万1000円(税抜)
 ●カーボンメタル ●0~850

ロードスター専用開発したカーボンセラミックメタル材を採用。ナンバー付き車両を意識した温度設定で常温から抜群の効きを発揮。初期タッチはじわりと制動し、踏力に応じて効き具合を調節できる。ペダルタッチの変化が少ないのも魅力だ。



ACRE NA/NB/NC

フォーミュラ700C/800C
 専アクレ ☎042-516-9600
 ●700C 1万6000円(税抜) / 800C 1万9800円(税抜) ●カーボンメタル ●700C:常温~700 / 800C:常温~800

ライトウエイトカーのバランスを考えたカーボンメタルパッド。高い耐フェード性と高いコントロール性、そして高い効きを高次元でバランスさせた。カーボン皮膜の形成によりローター攻撃性を抑えている。



ACRE NA/NB/NC/ND

ダストレスリアル
 専アクレ ☎042-516-9600
 ●1万9000円(税抜) ●ノンアス ●常温~500

不快なブレーキ鳴きとホイール汚れの原因となるブレーキダストの発生を抑えつつ、制動力は犠牲にしないという今までの常識を覆すパッドが登場。完全ストリート専用設計のためサーキットには向きません。



ACRE NA/NB/NC/ND

スーパーファイター
 専アクレ ☎042-516-9600
 ●6000円(税抜) ●ノンアス ●常温~450

初期制動力を重視し、優れたコントロール性を実現するばかりでなく、驚異的低価格を実現。全てを高次元でバランスさせ、エントリーユーザーから上級ユーザーまで幅広いユーザーに満足感を与える。

PAD
 パッド

●価格
 ●素材
 ●パッド適正温度域(℃)



RS Factory STAGE NA/NB1/NB2(RS)/NC/ND

S500ブレーキパッド
 専RS Factoryステージ ☎0258-28-5122
 ●NA・NB1 7800円(税抜) / R 7000円(税抜) / 前後セット1万4500円(税抜) / NB2(RS)・ND F9000円(税抜) / R 7500円(税抜) / 前後セット1万6500円(税抜) / NC 1万1000円(税抜) / 前後セット2万円(税抜) ●カーボンチタン ●0~800C

初期タッチをわずかに弱め、自然なペダルフィールを持たせた。耐摩耗性に優れ、ダストの低減にも成功している。



RS Factory STAGE NA6/NB/NC/ND

R800レーシングパッド
 専RS Factoryステージ ☎0258-28-5122
 ●1万7000円(税抜) ●カーボンチタン ●0~800C

カーボン、チタン配合のレーシングスポーツパッド。各サーキットでレベルの高いテストをこなし、プロドライバーも納得の製品を完成させた。耐熱性とコントロール性が抜群なのだ。



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

Super Racing
 専アニーサーリー ☎04-2946-0916
 ●1万9846円(税抜) / 1台分3万7534円(税抜) ●カーボンセラミック ●250~950C / サーキットレース

初期タッチが抜群によく、同時に圧倒的なコントロール性を実現。高速走行でも自在なブレーキングが可能だ。800℃までの耐熱性でSタイヤからスリックタイヤまで対応し、N1スプリントレースやセミ耐久レースなどを走るロードスターにはぴったり。



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

Super Sports
 専アニーサーリー ☎04-2946-0916
 ●1万6615円(税抜) / 1台分3万1077円(税抜) ●カーボンセラミック ●常温~800C / ストリート~サーキット

素材のカーボンがローターに被膜を作り、ローターへの攻撃性を和らげる。走行後一度冷えてしまっても効きの回復が早く、的確なブレーキ制御を実現。ワイドレンジで高い制動力を発揮し、圧倒的なコントロール性の高さや確実な制動力を高次元でバランスさせた。



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

Light Sports
 専アニーサーリー ☎04-2946-0916
 ●9692円(税抜) / 1台分セット1万7231円(税抜) ●ノンアス ●常温~500C

純正パッドを大幅に上回る制動力と高コントロール性は、天候や路面状況にも確実に対応しつつ、扱いやすさは純正と変わらない。街乗りで気になるダストや鳴きの低減にも重点を置いたストリートパッドなので、純正からの交換にも最適なロングセラーモデル。

RIGID 適合 NA/NB/NC



RIGIDブレーキパッド RB-319

●アルファ ☎048-873-6986
●2万8000円(税抜)
●セミメタル ●0~800

セミメタルによって、強烈な制動力を生み出すが、フロントの素材とバランスさせることでオールマイティに活躍できる。主にジムカーナやサーキット走行など、ハードな減速が連続するステージで威力を発揮する。全日本ジムカーナ選手権や全日本ダート選手権で活躍する超本格派。

RIGID 適合 NA/NB/NC



RIGIDブレーキパッド RB-313M

●2万8000円(税抜) ●フルメタル ●0~500

RIGIDブレーキパッド RB-316

●2万円(税抜) ●セミメタル ●0~800

RIGIDブレーキパッド RB-316M

●2万8000円(税抜) ●フルメタル ●0~500

●アルファ ☎048-873-6986

焼結金属材料を使用し、リアタイヤを確実にロック。ジムカーナでの鋭いサイドターンには欠かせないパッドだ。耐久性も抜群でガンガン使える。

RIGID 適合 NA/NB/NC



RIGIDブレーキパッド RB-309

●2万2000円(税抜)
●ノンアス&ロースチール ●0~450

RIGIDブレーキパッド RB-313

●1万8000円(税抜)
●ノンアス&セミメタル ●0~800

●アルファ ☎048-873-6986

前者はロースチール配合のコントロールしやすいフロント向けのパッド。後者はセミメタル材を使用し絶対的な制動力と耐久性を備えたリア用パッド。

RS Factory STAGE 適合 NA8

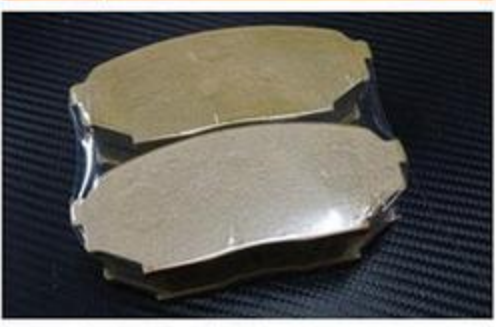


NA8専用リアメタパッド

●RS Factoryステージ ☎0258-28-5122
●R 8000円(税抜) ●カーボン+メタル

同社のS500パッド(フロント)と組み合わせれば、ブレーキバランスをリア寄りに変更できる。低速コーナーが連続するワインディングなどでブレーキが自在に。サイドターンの練習や、ジムカーナドリフトにも向く。リアがロックしやすくなることは留意を。

RS Factory STAGE 適合 NA6



NA6ゴールデンパッド

●RS Factoryステージ ☎0258-28-5122
●1万6000円(税抜)
●カーボンチタン ●0~800C

各種プリントレースやサーキットでのタイムトライアル向けに、NA6用に開発されたパッド。同社が企画・開催・後援をしている185カップ仕様のロードスターにも好評だ。ワイドレンジなので、極低温時だけ注意すれば、サーキットへの往復の一般路もカバーする。

RIGID 適合 NA/NB/NC



RIGIDブレーキパッド RB-318M

●アルファ ☎048-873-6986
●2万8000円(税抜)
●フルメタル ●0~500

確実なロックと、耐熱性・耐久性を高次元で実現したフルメタルパッド。より容易でシャープなブレーキングドリフトやサイドターンを可能にした。フロントパッドとの適切な組み合わせが肝要。

RIGID 適合 NA/NB/NC



RIGIDブレーキパッド RB-318

●アルファ ☎048-873-6986
●1万9000円(税抜)
●セミメタル ●0~800

セミメタルタイプのオールマイティなリアブレーキ。高いロック性能で軽々とサイドターンを決める。全日本ジムカーナ選手権でもその高い能力を存分に発揮できて、評価も高い。

RIGID 適合 NA/NB/NC



RIGIDブレーキパッド RB-308G/308

●アルファ ☎048-873-6986
●2万2000円(税抜)
●ノンアス&ロースチール ●0~450

ジムカーナで好成績を達成するために開発したフロント向けパッド。ブレーキング時の初期ロックを抑え、ブレーキングバランスをリア寄りにし、ブレーキングドリフトやサイドターンをより容易にする。

RIGID 適合 NA/NB/NC



RIGIDブレーキパッド RB-304

●2万円(税抜)
●ノンアス&ロースチール ●0~450

RIGIDブレーキパッド RB-306

●2万2000円(税抜)
●ノンアス&ロースチール ●0~450

●アルファ ☎048-873-6986

ジムカーナやダートなどに適応するスポーツパッド。広い適正温度域を確保し、温度変化が少なく安定した制動力をキープする。コントロールしやすく、フロントにぴったり。

RIGID 適合 NA/NB/NC



RIGIDブレーキパッド RB-319M

●アルファ ☎048-873-6986
●2万8000円(税抜)
●フルメタル ●0~500

確実なロックと、耐熱性・耐久性を高次元でバランスさせたフルメタルパッド。より容易にシャープなブレーキングドリフトやサイドターンができるようになる。ジムカーナなどの超タイトコーナーが連続するステージでは、これ以上ふさわしいパッドは少ないだろう。

ENDLESS 適合 NA/NB/NC/ND



Super Street M-sports(SSM)

●エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
●2万3000円(税抜)/セット4万1000円(税抜)
●ノンアス ●0~350

ブレーキダストが少ない、音鳴きが出にくい、あまり効かないという、今までのスポーツパッドの常識を覆すべく開発に着手。初期制動の定義を細分化し、初期レスポンスを高めることで、効きの体感を引き出した。

ENDLESS 適合 NA/NB/NC/ND(のみ)



SNP

●エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
●9800円(税抜)
●ノンアス

コストパフォーマンスに優れたまったく新しいブレーキパッド「SNP」。コンパウンドにはスチール成分を一切含まない「NAO」(Non-Asbestos-Organic)を採用し、ローターのロングライフにも貢献。

ARRIVE 適合 NC



どこでもNC

●石井自動車 ☎0274-82-2545
●2万4000円(税抜)/1台分4万5000円(税抜)
●カーボン ●0~900C

NA・NB用の「どこでも」と同様、メインステージはワインディングやサーキットだが、NCならではのブレーキ事情からNC専用製作。純正はブレーキタッチがわかりづらいのが難点。ロードスターはコントロールを楽しめなければ、というARRIVEらしいパッドだ。

ARRIVE 適合 NA8/NB(RS、NR-Aを除く)



どこでも

●石井自動車 ☎0274-82-2545
●2万2000円(税抜)/1台分4万円(税抜)
●カーボン ●0~900C

サーキット走行をメインとして、ロック寸前のぎりぎりのコントロール性を重視した設計。ロードスターならではの高速コーナリングを自在に実現できる。サーキットまでの往復も考慮され、対応温度レンジは広く、この種のパッドとしてはダストや音も少なめだ。

ARRIVE 適合 NA/NB(RS、NR-Aを除く)



ディスクパッド街乗り

●石井自動車 ☎0274-82-2545
●F 8000円(税抜)/R 7500円(税抜)/1台分1万5000円(税抜) ●ノンアス ●常温~500C

街乗りやワインディングでのブレーキを楽しむパッド。冷間時から制動力を発揮する。元来コントロール性重視設計のNA6は制動力の増強、NA8とNBはコントロール性重視のセッティングが、純正とほぼ同等の価格もうれしい。NBはRSとNR-Aは非対応。

ENDLESS 適合 NA/NB/NC/ND



TYPE-R

●エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
●2万3000円(税抜)
●ノンアス ●0~650

ワインディングやサーキットなどハードなスポーツ走行を楽しむユーザー向け。ハード走行時のブレーキコントロール性、低ローター攻撃性に焦点を当てて開発。ペダル踏力に対してダイレクトな制動力が得られる。

ENDLESS 適合 NA/NB/NC/ND



Super Street Y-sports

●エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
●1万4000円(税抜)
●ノンアス ●0~380

ストリート用パッドは、季節や天候など目まぐるしく変化するあらゆる路面状況に対して、安定した制動力を発揮することが求められる。すべての条件を高いレベルで満たし、初期から優れた制動力を発揮する。

ENDLESS 適合 NA/NB/NC/ND(のみ)



NS97

●エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
●1万8000円(税抜)
●ノンアス ●0~500

ストリートおよび高速道で安定した制動力と優れたコントロール性を発揮する。日常使いに求められる、鳴き・ダストの少なさ、低ローター攻撃性、耐摩耗性を高次元で実現している。

ENDLESS 適合 NA8/NB/NC



TYPE CC-Rg

●エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
●3万円(税抜)/セット5万5000円(税抜)
●セミメタル ●50~500

世界のトップカテゴリーで開発を進めた先進のパッド。スリックタイヤ装着のハードチューニングカーにもしっかり対応する。WRCにおけるテストで培った技術が、ストリートでの使用を可能にした。

ENDLESS 適合 NA/NB/NC/ND



MX72

●エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
●2万4000円(税抜)/セット4万2000円(税抜)
●セラミックカーボンメタル ●50~700

制動力を決定づける摩擦材料のひとつ「セラミック」。その素材と粒度にまでこだわって作り上げた新しいコンパウンド「MX72」。セミメタリック材ながらダストや音を極力抑え、低温での制動力がアップする。

GLANZ 適合 NA/NB/NC



GLANZ ブレーキパッド SPEC-C

●グラント ☎0791-64-8015
●1万1435円(税抜)
●銅パッドグラファイト ●常温~650

「SPEC-S」のストリート性にさらに磨きかけたモデル。ワインディングでもペダルタッチの変化が少なく、安定した制動力をキープする。さらには低ダスト性も向上。スポーツ走行でその差が著しく表れる。

R masters 適合 NA/NB/NC/ND



RM551+

●制動屋 ☎059-373-5871
●2万5000円(税抜)
●カーボンセミメタル ●0~800

ストリートでのスポーツ性能を重視。常温から高い摩擦係数を発揮し、800℃という超高温域までそれが衰えることがない。峠をハードに攻めたりワインディングを楽しむというユーザーにぴったり。

R masters 適合 NA/NB/NC/ND



SM500

●制動屋 ☎059-373-5871
●F2万2000円(税抜)/R2万円(税抜)
●カーボンセミメタル ●50~700

ワイドレンジな耐熱範囲が特徴。ストリートからサーキットまで安心して使用できる。オールマイティな性能を発揮。カーボンを配合することでダストの発生を抑えている。

R masters 適合 NA/NB/NC/ND



SM400

●制動屋 ☎059-373-5871
●F2万円(税抜)/R1万8000円(税抜)
●カーボンセミメタル ●50~600

材質にカーボンセミメタルを採用しながらも低温時の初期制動から確実な制動力を発揮。ストリートからワインディングまで対応できる。また、サーキットもフェードに気をつければ走行可能。

AutoExe 適合 NA8/NB/NC/ND



ストリートスポーツブレーキパッド

●オートエグゼ ☎03-3531-8151
●F 1万5000円(税抜)/R 1万3000円(税抜)
●ノンアス ●温度0~400C

「意のままの減速」のために、単に止まるための性能ではなく、連続ブレーキング時の安定した動きと、コーナリングでの繊細な荷重移動や車速の自在なコントロールを重視。スポーツ志向のドライバーが求める「μの過渡特性」で、感性にシンクロした効き味を実現する。

RACING GEAR 適合 NA/NB/NC



POWER DISC BRAKE PAD 80R
 〓 辰巳屋興業 用品部 ☎03-3696-0620
 〓 F1万9000円(税抜)/R1万8000円(税抜)
 〓 ノンアス 〓 150~700

低温時から確実に制動。街乗りからサーキットユースまで満足できる効き目を発揮する。踏みに応じて、リニアな制動力を発揮。高負荷、高温域においても安定した制動力を保持する。

TUCKIN99 適合 NA/NB/NC/ND



ストリートブレーキパッドS2PD
 〓 タックイン99 ☎06-6418-0099
 〓 F 8500円(税抜)/R 6500円(税抜)
 〓 ノンアス 〓 0~400℃

ストリートやツーリングなどの軽めのドライブに的を絞ることで、リーズナブルな価格設定を実現。耐久性や初期制動能力を重視し、低ダスト、低ローター攻撃性、ブレーキ鳴き防止など、純正パッドに求められる要素もクリアしている。

TUCKIN99 適合 NA/NB/NC



スポーツブレーキパッド SP2D
 〓 タックイン99 ☎06-6418-0099
 〓 1万3000円(税抜) 〓 ノンアス 〓 0~450℃

ストリートからミニサーキットまでカバーするスポーツパッド。ローター温度が低い、朝イチのドライブでもしっかりとした制動力を発揮し、安心して運転できる。スポーツ走行には欠かせない要件のひとつであるコントロール性の高さも。

GLANZ 適合 NA/NB/NC



GLANZ ブレーキパッド SPEC-S
 〓 グラン ☎0791-64-8015
 〓 7620円(税抜)
 〓 ノンステールNOA 〓 常温~450

ストリートパッドとしての性能を追求。安心の効き方を確保しつつも、コントロール性に優れ不快なカックンブレーキを抑制した。ダストも少なく、つねにホイールをきれいに保つことができる。

GLANZ 適合 NA/NB/NC



GLANZ ブレーキパッド SPEC-CX
 〓 グラン ☎0791-64-8015
 〓 1万5240円(税抜)
 〓 カッパーグラファイト 〓 常温~750

ハードなスポーツ走行をするユーザー向けに開発されたパッド。「SPEC-S」や「SPEC-C」と比較するとダストや鳴きは増大するが、初期制動を強めてスポーツ性能を高めている。常温域から抜群の効きを発揮するので、ストリートからワインディングまで、これひとつで十分対応できる。

maruha motors 適合 NA/NB/NC



マルハブレーキパッド CA-27
 〓 マルハモーターズ ☎054-294-0076
 〓 1万2000円(税抜)

「SS-27」のフィラーをさらに強めたモデルが登場。表面にはすでに焼き入れ処理を施しているため、装着直後から自然な使い心地を見せる。耐熱700℃というハイスペックながら街乗りから使える。

maruha motors 適合 NA/NB/NC



マルハブレーキパッド SS-27step2
 〓 マルハモーターズ ☎054-294-0076
 〓 8000円(税抜) 〓 NAO

純正品を上まわる安定した性能を持つストリート向けとして好評を得ていたSS-27がバージョンアップした。ノンアスベスト・ノンステール材NAOを引き続き採用。ダストや鳴きがほとんど発生しない設計だが、ワインディング走行までカバーする実力を持つ。

BLITZ 適合 NA/NB



MR-1/MR-3
 〓 ブリッツ ☎0422-60-2277
 〓 9800円(税抜) 〓 ノンアス
 〓 MR-1:60~420℃/MR-3:50~620℃

ブレーキング時の鳴きを抑え、ブレーキダストの発生も極力抑えたタウンユースの「MR-1」と、サーキット走行まで視野に入れて開発された、オールマイティな「MR-3」。ステージに合わせセレクトしたい。

NOPRO 適合 NC



DIXCEL Type-Z NOPROスペック
 〓 ノガミプロジェクト ☎046-875-9813
 〓 F2万2000円(税抜)/R2万円(税抜)
 〓 100~800

サーキットユースをターゲットにテストを重ねて開発したオリジナルパッド。低温時の扱いやすさと、高温時の安定性、耐フェード性、耐摩耗性を追求。ハイグリップタイヤでサーキット走行をするクルマ向き。

Doable 適合 NC



Doable DN7
 〓 ドゥーエンジニアリング ☎0550-78-3200
 〓 F2万3760円(税込)/R2万1600円(税込)

スポーツ走行からサーキットまでこなす超ワイドレンジ。連続高負荷走行においても変化しにくい制動力、コントロール性、耐フェード性を持つ。NC専用コンパウンド採用で、ABSコントロール性も高い。

R masters 適合 NC/ND



Rmasters 4POT-Caliper-KIT (2PICE)
 〓 制動屋 ☎059-373-5871
 〓 28万5000円(税抜)
 〓 324φ

2ピースローターを付属するフルキットタイプ。専用ブラケットにパッド、オイルラインもセットされるので、購入してすぐにインストールできる。対向4ポットキャリパー&2ピースローターならではの、安定した制動力を手に入れることができる。

ENDLESS 適合 NA/NB/NC



4POTシステムインチャップキット
 〓 エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
 〓 31万8000円(税抜)

純正キャリパー+スポーツパッドからのステップアップとして、対向4ポット化でさらなるブレーキの強化が実現できる。さらに、システムインチャップキットでローターのインチャップまで仕上げれば、無敵のブレーキまわりの完成。これまでよりも高い次元でコーナーへ突っ込める。

ENDLESS 適合 NA/NB/NC



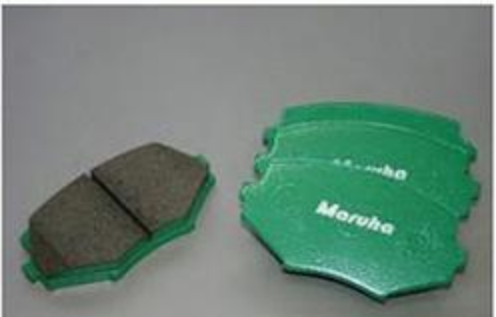
Super micro6 (スーパーマイクロ6)
 〓 エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
 〓 24万8000円(税抜)

超コンパクトボディながら、高い制動性能を持つ6ポットキャリパー「micro6」がさらに進化。ローターの2ピース化を図った、「super micro6」として新たにデビューした。エンドレスのキャリパーシリーズで最小を誇り、高剛性鍛造アルミボディを採用。

CALIPER
 キャリパー

- 〓 価格
- 〓 素材
- 〓 ローター径 (mm)

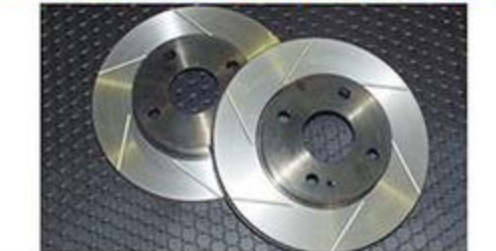
maruha motors 適合 NA/NB/NC



マルハブレーキパッド CC-27
 〓 マルハモーターズ ☎054-294-0076
 〓 2万円(税抜)

サーキットにおける確実に安心の制動力を持たせたスペシャルパッド。他社のカーボンパッドと違うのは低温時から安定した制動力を発揮できること。ストリートスポーツにも対応できる。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA/NB



HPIスリットブレーキローター
 〓 F 2枚2万3500円(税抜)/R 2枚2万2750円~2万3500円(税抜)
 〓 FC鋼鉄+高周波焼き入れ加工 〓 1ピース 〓 6本 〓 NBサイズ

HPIスリットブレーキローター
 〓 2枚 2万3000円(税抜) 〓 FC鋼鉄+高周波焼き入れ加工
 〓 1ピース 〓 6本 〓 NAサイズ

高周波焼き入れ加工+スリット加工で耐久性、耐ひずみ、耐クラックなどローターの必要条件をすべて高いレベルでクリアしている。スポーツパッドとの相性も抜群。
 〓 アンバーサリー ☎04-2946-0916

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory 適合 NA/NB



スリットブレーキローター
 〓 アンバーサリー ☎04-2946-0916
 〓 2枚 2万300円(税抜)
 〓 FC鋼鉄 〓 1ピース
 〓 6本 〓 純正サイズ

国産のローターをベースに、スリット加工をほどこしたスポーツタイプ。耐久性を重視しながら、安定した制動力を確保。強度が高く、熱による歪みを防止する。結果、ジャダーやびりびり、クラックといったトラブルを起こりにくくできる。

ROTOR
 ローター

- 〓 価格
- 〓 素材
- 〓 パッド適正温度域 (℃)
- 〓 ローター構造
- 〓 ロータースリット
- 〓 ローター径 (mm)

maruha motors 適合 NA/NB/NC



マルハ4ポットキャリパー
 〓 マルハモーターズ ☎054-294-0076
 〓 F11万9400円(税抜)~
 〓 270

NB2用270mmローターを使用した4ポットキャリパーキット。各種パッドの選択も可能で、ボルトオン装着ながら強大なストッピングパワーを生み出す。ただし、15インチ以上のホイールの装着が条件。それだけブレーキシステムの容量がアップするのだ。

R masters 適合 NC/ND



RmastersMini 6POTボルトオンKIT
 〓 制動屋 ☎059-373-5871
 〓 17万円(税抜)

NCロードスター専用設計の対向6ポットのキャリパーキット。写真のローターはキットには含まれておらず純正ローターを使用する。キャリパー本体、ブラケット、ブレーキライン、専用パッドが付属する。ノーマルでは心細いという人に。

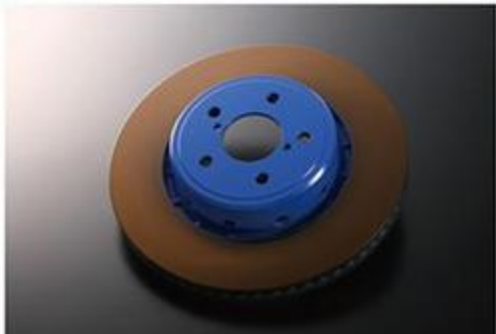
ENDLESS 適合 NC



カーヴィングスリット(Curving slit)
 〓 エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
 〓 F2万4000円(税抜)/R2万6000円(税抜)
 〓 ねずみ鋼鉄 〓 1ピース 〓 純正

ストリートやサーキットにおいてブレーキパッドの最良性能を引き出すべく「カーヴィングスリット」が生まれた。特殊熱処理を施すことで、ローター成分の安定化を図りハード走行時のヒートクラックを減少させた。

ENDLESS 適合 NC



ベーシック(BASIC)
 〓 エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
 〓 F1万9000円(税抜)/R2万1000円(税抜)
 〓 ねずみ鋼鉄 〓 1ピース 〓 純正

パッドが本来持っている性能を引き出し、最適なブレーキ性能を発揮させることが、ローターの大事な役割。エンドレス独自の特殊熱処理と、エンドレスブルーの耐熱塗料を施すことで、その効果を十分に発揮する。

RIGID 適合 NA/NB/NC

スリットブレーキローター RBR-301(NA8/NBフロント)
 〓 2枚2万9000円(税抜)
 〓 FC鋼鉄(熱処理済み)
 〓 1ピース 〓 6本

スリットを入れることで、パッドの液面を適正化。編摩耗を防ぎ、安定した性能を長い時間確保する。また、スリット加工によるクラック発生リスクは「特殊熱処理加工」を施すことにより解消。品質向上と耐久性確保に抜かりがない。

スリットブレーキローター RBR-311(NA8/NBリア)
 〓 2枚2万9000円(税抜)
 〓 FC鋼鉄(熱処理済み)
 〓 1ピース 〓 6本

スリットの効果でブレーキング時に発生する炭化ガスの膜を排除。制動力を弱める要因を徹底的に取り除いていく。とくに連続した激しい走行時にその威力を発揮するので、モータースポーツなどの場面で活躍が期待できる。補修品としても。

適合 NA/NB/NC



スリットブレーキローター RBR-302(NA6フロント)
 〓 2枚2万9000円(税抜)
 〓 FC鋼鉄(熱処理済み)
 〓 1ピース 〓 6本

ブレーキパッドの表面コンディションを一定に保ち、つねに安定したブレーキフィーリングと制動力・耐フェード能力の向上を約束するモータースポーツパーツ。NA 6の純正と交換するだけでブレーキをグレードアップできる。

AutoExe 適合 NC/NB



スポーツブレーキローター
 〓 オートエグゼ ☎03-3531-8151
 〓 F6万4000円(税抜)/R6万円(税抜) 〓 ローター:ブラックメッキ処理/ベルハウジング:ジュラルミン 〓 2ピース 〓 8本

耐フェード性、耐クラック性を高めた2ピース構造。ベルハウジングには軽量なジュラルミンを用いて、パネ下重量の軽減に大きく貢献。ローター表面にはサビを防ぐブラックメッキ処理を施した。

TUCKIN99 適合 NA/NB/NC



ロータースワップKIT(FRONT用)
 ◎3万9800円(税抜) ◎ローター:FC材/パッド:ノ
 ンアス ◎0~450 ◎1ピース ◎なし ◎F:255

ロータースワップKIT(REAR用)
 ◎3万7000円(税抜) ◎ローター:FC材/パッド:ノ
 ンアス ◎0~450 ◎1ピース ◎なし ◎F:250

NB8 (Sr1)と同サイズのローターにインチアップする
 ことで安価ながら制動力をアップできる。ボルトオン
 タイプなので面倒なエア抜きが必要ない。
 専 タックイン99 ☎06-6418-0099

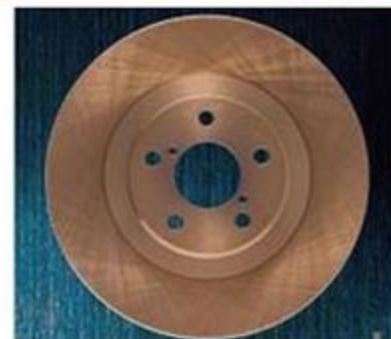
GLANZ 適合 NA/NB/NC



GLANZ ブレーキ ローター ハード シックス
 ◎グラシ ☎0791-64-8015
 ◎F2枚2万9619円(税抜)~/R2枚2万7809円(税抜)
 ~◎特殊熱処理FC鋼鉄 ◎1ピース ◎6本 ◎純正サイズ

特殊熱処理と6本のスリットの相乗効果で、究極の制
 動力と耐久性を実現。摩擦係数と冷却性の向上を実現
 した逸品。サーキットでのさらなるタイムアップを目
 指すユーザーにうってつけ。

GLANZ 適合 NA/NB/NC



GLANZ ブレーキ ローター ハード
 ◎グラシ ☎0791-64-8015
 ◎F2枚1万8857円(税抜)~/R2枚1万7047円(税
 抜)~/◎特殊熱処理FC鋼鉄 ◎1ピース ◎純正サイズ

スリットタイプを使用できない公道競技ユーザーや、
 パッドとローターのロングライフを望むユーザーにお
 勧め。ハブ部分に耐熱コーティングを施してサビを防
 止。ホイールのすき間からの見え方もグッド。

ENDLESS 適合 NC



E-スリット(E-SLIT)
 専 エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
 ◎F3万1000円(税抜)/R3万3000円(税抜)
 ◎ねずみ鋼鉄 ◎1ピース ◎純正

なだらかな曲線を描くロングスリットと、ロングスリ
 ット上に並ぶE型のスリットが印象的。滑らかにパ
 ッドを削るロングスリットと、強い制動力をもたらすE
 スリットがダブルのシェーピング効果を発揮する。

ENDLESS 適合 NA/NB/NC/ND



スィベルレーシング
 専 エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
 ◎NC 4万9000円(税抜)/
 NA・NB・ND 4万1000円(税抜)

取り付け部に圧縮カシメタイプのソケットと、スィベ
 ルタイプを採用することで、ブレーキラインのねじれ
 を防止し、非常に扱いやすいと好評のスィベルブレ
 ーキライン。フィッティング部分に強度、耐腐食性の面
 でより優れたSUS304ステンレス材を採用。

RACING BEAT 適合 NA/NB/NC



Brake Line Kit - Stainless Steel
 専 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ◎3万1642円(税抜) ◎ステンレス

耐薬品性のPTFEインナーチューブを採用し、そのま
 わりをステンレス繊維でコーティング。跳び石や泥な
 どからブレーキホースを保護する。またハードブレ
 ーキ時のホースの膨張を抑えることで、制動時のダイ
 レクト感を損なわないようになる。

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



ステンメッシュブレーキライン
 専 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ◎ND ステンレス3万5000円(税抜)/NC ステンレス2万2000
 円(税抜)・スチール1万5100円(税抜)/NA・NBステンレス3
 2100円(税抜)・スチール2万4100円(税抜) ◎ステンレス

設計から組み立てまで一貫したシステムで製作。ホ
 ース1本1本を丁寧に圧力テストを行い、抜群の品質
 を確保している。ストリートはもちろん、レーシング
 シーンにも最適。ホースエンドは機械カシメで確実。

ACRE 適合 NA/NB/NC/ND



ステンレスブレーキライン
 専 アクレ ☎042-516-9600
 ◎2万9700円(税抜)~3万7800円(税抜) ◎ステンメッシュ

ステンレスメッシュホースに、クリアコーティングを
 施すことで跳ね石や泥などから保護する。フィッテ
 ィングには信頼性の高いステンレス材を採用。安全性に
 こだわり、プレス圧縮カシメ(スウェッジ方式)にて組
 み付けている。安全性とクオリティを同時に引き上げ
 た逸品といえる。

BRAKE LINE
 ブレーキライン

◎価格
 ◎素材

CUSCO 適合 NA/NB



BCS「ブレーキシリンダーストッパー」
 専 キャロッセ ☎027-352-3578
 ◎ノブタイプ3万8640円(税抜)/レバータイプ4万9140円(税抜)

米国wilwood製、可変6段式のブレーキバランサー。
 ノブタイプとレバータイプがある。プロポーション
 グバルブを可変式にすることで、リアブレーキの効き
 具合を調整する。取り付けに際しては、ブレーキライ
 ンをステン製に取り替える作業が必要になる。

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



ブリーダーキャップ
 専 アニバーサリー ☎04-2946-0916
 ◎120円(税抜)

あると便利な補修品。フルード交換やエア抜きなどで、
 ブリーダーキャップを脱着しているうちに紛失してし
 まうことがある。キャップが脱落したまま使用してい
 て、ブリーダーにダストなどが詰まったりと不要なト
 ラブルが発生してしまうことを防止できる。

OTHERS
 その他
 ◎価格

maruha motors 適合 NA/NB/NC/ND



マルチブレーキライン
 ◎マルハモーターズ ☎054-294-0076
 ◎9000円~2万6000円(税抜)

従来品に比べ、フィッティング部をさらに強化したス
 ーパーロック・タイプ。より堅牢な作り込みになっ
 ている。ラインインナー部はデュボン社テフロンライ
 ンを採用。アウトターはステンレス製のオーバーブレ
 イドを施し、さらに樹脂製のチューブで仕上げた。

AutoExe 適合 NA/NB/NC/ND



スポーツブレーキライン
 ◎オートエクゼ ☎03-3531-8151
 ◎1台分2万8000円~3万7000円(税抜) ◎ス
 テンレスメッシュPTFEホース+PVCコーティング

ステンメッシュ製のブレーキライン。油圧による膨張
 がなく、ペダル操作に対してのダイレクト感が格段に
 アップ。ホースの表面にはコーティングがほどこされ、
 オイル漏れや劣化もしにくい。赤にカラーリングされ
 たラインはドレスアップ性も良好。

Joyfast 適合 NA



ブレーキバランサー
 専 ジョイファスト ☎045-949-6693
 ◎4万9140円

レバータイプ、可変6段式のブレーキバランサー。プ
 ロポーションバルブを可変式にすることで、リア
 ブレーキの効き具合を調整する。取り付けに際しては、
 ブレーキラインをステン管への付け替えといった作業
 が必要になる。

Nilex 適合 NB8



マスターシリンダーガセット(ABSなし用/ABS付き用)
 専 ニーレックス ☎082-510-2020
 ◎各1万2600円 ◎ステンレス

ブレーキを強く踏むと、マスターシリンダーが斜めに
 ゆがんでしまう。そこでこのガセットを装着。マス
 ターシリンダーの取り付け剛性を上げて、ブレーキペ
 ダルを踏んだ力をロスなくマスターシリンダーへ伝える
 ことができる。



便利! 楽しい!! 奥深い!!!

Super choice

イマドキ

電子パーツ

電子パーツといってもシガーライターにつなぐだけで遊べるものから、スマホやタブレットと連動させるもの、そしてカメラ関連など多岐にわたる。そしてOBDポートを使ったコンピュータ的なパーツの発展は目覚ましいものがある。パソコンと同様で、次々と新しいアイテムが登場してきているのだ。ここではNCにセットして使いたい電子パーツを紹介する。

アフターメーターがなくてもOK! 愛車のコンディションがよく見える

カプラーオンで取り付け
アプリをダウンロード!

まるでコンピュータの接続方法のようだが、HKSのOBD-LINKをひとりで表すと、そうなるのだ。OBDポートとLINKのカプラーを接続するのだが、NCの場合ステアリングコラムの下あたりにある。とはいえ、接続するだけではどうにもならない。スマホもしくはタブレットにアプリをダウンロードしなくてはいけない。ログマネージャーとカースコーププラスのふたつを落として、愛車の情報を打ち込めば準備OK。パソコン音痴でもすぐできただので、スマホを扱い慣れている

人なら楽勝だろう。

このOBD-LINKは何ができるのかといえば、OBDから得られる情報をメーターとして見ることができると。エンジンの回転数はもちろん、油温や水温も表示できる。こうなるとアフターメーターを取り付ける必要がなくなる。とくにNCはメーターを取り付けるスペースがないので、こうしたスマート表示がい

いかもしれない。デジタルメーターだけではなく、グラフ表示やエコメーターといった遊び心あふれるモードも用意されている。フルに利用すれば愛車のメンテナンス管理はばっちりのはず。フルに使用したいところだが、まずはど

んなことができるのかを熟知することが大切だ。

「カーカルテ」では愛車の走行距離、エンジンオイルの交換日、走行距離などを記録し、まさにカルテを作っておけば、オイル交換が近づいたら知らせてくれる。つい忘れちゃぶんに走ってしまう、なんてことはなくなる。何kmでどんなメンテナンスを行ったか、などノートに記録しておくのもいいが、カーカルテを使わないのはもったいない。

このOBD-LINKはOBDポートを使うだけに、故障コードを見ることが出来る(車種による)という。日々の運転、ロングドライブが楽しくなること間違いなしだ。

広報ニューフェイスの中野さん、ご自身はドリフト走行を楽しんでいるとか。「これからは自分でいろいろ触れる電子パーツが普及すると思いますよ」



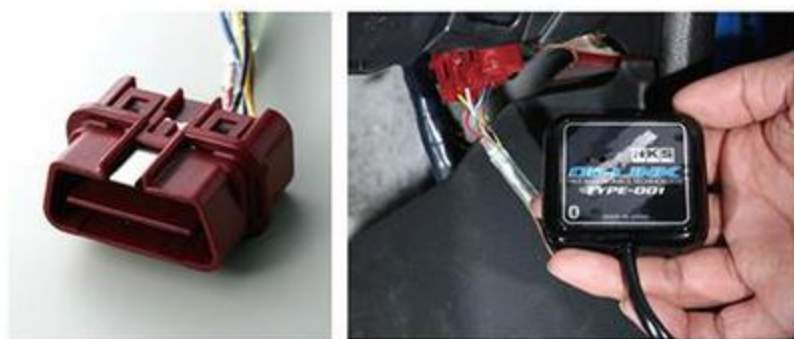
エッチ・ケー・エス
営業部営業課
中野裕介さん



OB-LINK

■適合: NCEC
■価格: 1万9800円(税抜)

商品自体は写真のETCみたいな箱だけ。ところが、この小さな箱ひとつで使い方は無限に広がる。日記をつけるような気分、愛車の健康管理をすることができる。マメな人ほど使いこなせそう。



Recommend

こちらもおススメ!

HKSにはお手軽な電子アイテムから、本格的なフルコンまでパーツラインアップが豊富。ここでは紹介していないが、アフターメーターや補正パーツなども手がけている。



F-con V Pro

■適合:全車
■価格:15万1200円(税込)データはパワーライター店専用商品

こちらはフルコンで、iS同様自分でいじって楽しむという主旨のアイテムではない。基本的にはHKSパワーライター店で書き替えてもらうが、今後は購入者がデータを見たりできるよう展開していく予定だという。料金形態など検討しているところだが、だれでもVプロがいじれるようになったらすごい。



F-con iS

■適合:全車
■価格:7万5600円(税込)データはパワーライター店専用商品

燃料、点火時期の制御といった基本的な機能を備えるiSは、息の長いモデルであるが着実に進化している。燃料信号、点火タイミングを最適な状態にすることによりチューニング車のポテンシャルを100%引き出してくれる。

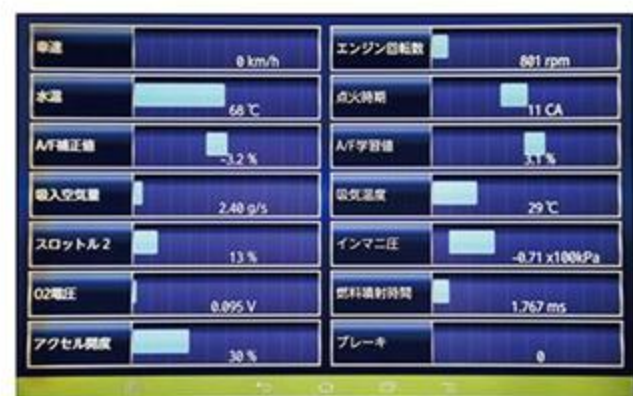
Flash Editor

■開発中

HKSの電子パーツでもっとも注目度が高く、使われているのがフラッシュエディターではないだろうか。スピードリミッターカットなど初歩的なものから、ハイレベルなプロチューナーまでが使える懐の深いパーツだ。



多彩なデータを「使いこなす」のが楽しい!



データリスト

水温、車速、O₂センサーや燃料噴射時間、ブレーキなど多岐にわたるデータがここに表示される。ロガーとしても使えるほど。



4連

これは車速、エンジンの回転数、水温、点火時期と4つのデータを一度に表示できるモードだ。いろいろ見られて便利だ。



表示選択

これはデータリストに表示させる項目を選択するための画面。ここから選んで任意に表示できる。自分の使い勝手に合わせよう。



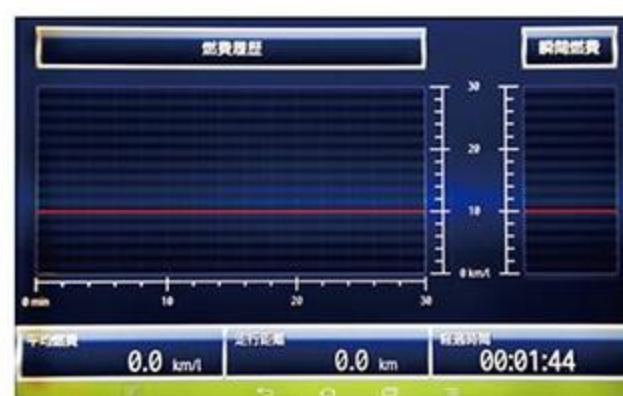
カーカルテ

メンテナンスが必要なパーツや点検時期を知らせてくれる。累積走行距離にオドメーターの値を入れると、走行距離がより正確にカウント。



マルチ

エンジン始動とともにアナログの針が振れる。メーターの周囲にはA/F、スロットル開度、吸入空気量が数字とグラフ表示される。



グラフ

グラフ表示は折れ線グラフや棒グラフなど、いくつかのパターンで表示できる。画像は燃費履歴、瞬間燃費を表示するもの。



車内で快適に、
 楽しく過ごせるアイテムから
 セーフティに役立つものまで
 幅広くラインアップ

データシステムは走行中でもテレビを見られるようにする、テレビキットがとて有名だ。じつはカメラ関係のアイテムも充実している。サイド、リアに取り付けるカメラは、ロードスターのサイズといえども便利極まりなし。オススメしたいアイテムがたくさんあるのだ。

データシステム ☎03-5369-4137 <http://www.datasystem.co.jp/>



HDA433 HDMI 変換アダプター

■価格:iOS端末用 9800円(税抜)/Android MHLコネクタ搭載端末用 1万1800円(税抜)/
 Android Micro HDMIコネクタ搭載端末用 9800円(税抜)/
 ケーブルレスタイプ 9800円(税抜)



スマホなどの端末をカーナビに

スマートフォンやタブレット端末など、HDMI出力を搭載した、デジタル映像・音声を、アナログの映像・音声に変換して、カーナビや車載モニターに映すことができるようになる。ムービー再生やYOU TUBEを見たりと、車内で過ごす時間が充実するに違いない。助手席、同乗者は楽しめるが、くれぐれも運転者はドライブに集中してほしい……。

LTM6023 バックミラーモニター

■右ハンドル車向け 価格:1万8000円(税抜)

純正のように見えてじつはバックミラーモニター

ミラー一体型タイプの4.3インチワイド液晶を搭載するバックミラーモニターだ。映像はとて鮮明、といってもミラーの機能をスポイルすることはない。軽量設計により純正ミラーへの負担も軽減できる。また映像入力を2系統装備しているので、安全だけではなくエンターテインメントまで楽しめる。別売のVIEWカメラを接続すれば、バックギアと連動して、自動的にリアビュー画面に切り替わる。

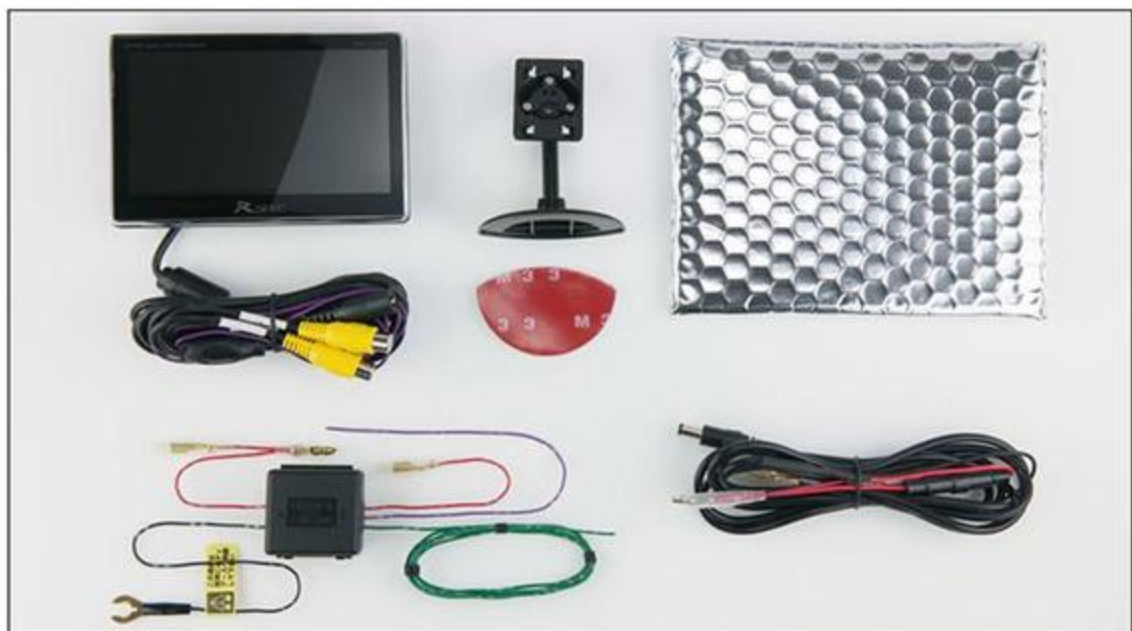


RVC800 リアVIEWカメラ

■価格:9980円(税抜)

純正ナビや市販ナビにも対応する

水平画角140°の広角レンズにより、ワイドな視野角を実現したリアカメラだ。広範囲の死角を確認できるため、より安全にバックすることができる。駐車に自信がないという人でも、これがあれば安心して運転できるだろう。新開発のマルチステーにより、取り付けの自由度も向上した。目立たないように取り付けることも可能だ。純正ナビや市販ナビへ直接接続できるリアカメラハーネスが別売で用意される。



SSM-W5.0 スーパースリムモニター

■価格1万2800円(税抜)

5インチのワイドで見やすさ抜群

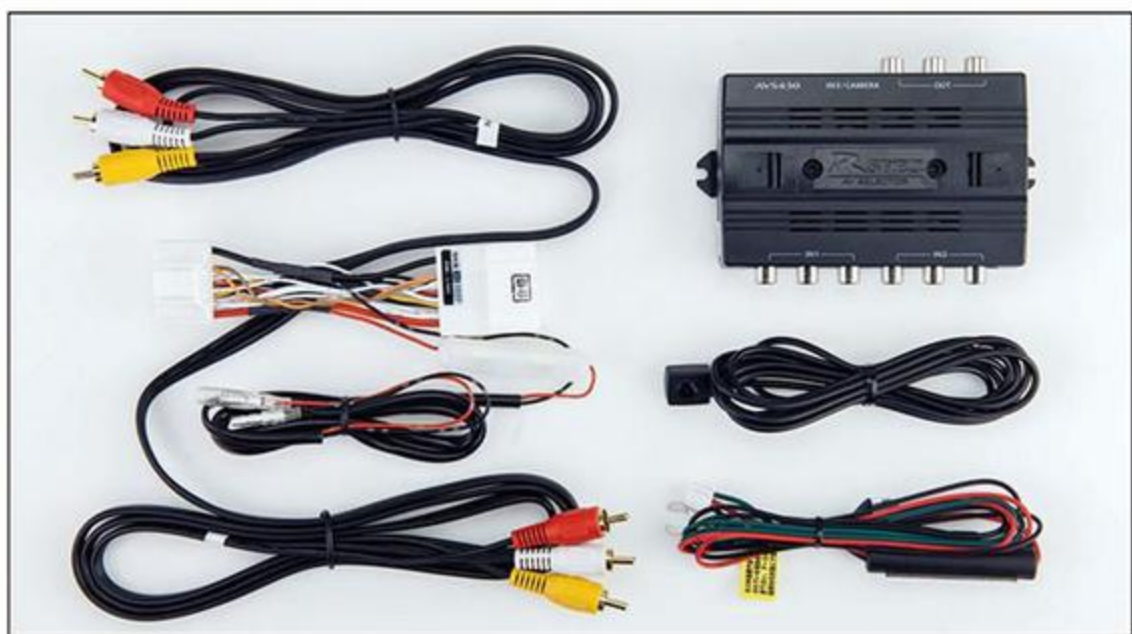
小型で、薄型設計のSSM-5.0Wは、リアカメラなどの画像を映し出してくれるコンパクトな汎用モニター。スタイリッシュなデザインで機能性パーツとはいえ、凝ったインテリアにもマッチする。

SWC295 センサースイッチコントローラー

■価格:1万1800円(税抜)

不審者を察知して録画を開始する

駐車中にドップラーセンサーが反応すると、一定時間12Vを出力するコントローラー。市販のドライブレコーダーと連動させれば、防犯カメラと同じ役割も果たす優れたもの。電源電圧12V・最大消費電流1Aまでの機器を接続できる。駐車中にドップラーセンサーが不審者を検知すると、自動でドライブレコーダーの電源を入れ録画を開始してくれる。



VIK-U65 ビデオハーネス

■入力2381円(税抜)~
出力3334円(税抜)~
入出力4286円(税抜)~

マツダコネクタ用のハーネスキットも発売

ビデオ入力ハーネスキットで、マツダコネクタ搭載車の純正モニターに、最大2台の外部機器を接続することができる。映像を切り替えて見ることができるというわけだ。さまざまなAV機器を接続すれば、同乗者が楽しめ、飽きるようなことはないだろう。



各種車両情報の表示をはじめ ラップ計測もタブレットが担う

**大画面表示なので
視認性も文句ナシ**

鈴鹿を中心に、テスト&アタックを精力的に行っているジュピターネットワーク・カーガレージ。そんなハードユース専用マシンの車両情報管理はどうしているのかとコクピットをのぞいてみると、アルミでステータを製作してハードケースを固定し、センターコンソールにタブレットが搭載されていた。タブレットはデフィのスマートアダプターWを用いて、ブルートゥースでリンク。OBD IIポートと接続して車両情報が表示される。テストではスロットル開度や

吸気温度を重視することが多く、たとえば新たに吸気ダクトを追加した場合などに「どれくらいまで吸気温度が下がるのか」など、データ収集に活用している。一方、水温、油温、油圧といった情報は独立したセンサーを追加し、デフィのアドバンスZDを視認性のいい位置に設置して表示させている。そのため、タブレットを使用していない場合はブルートゥースでデジスパイスとリンクさせ、ラップタイムの計測に利用している。セクターごとにベストタイムとの誤差を表示することもでき、かなり本格的なサーキットカウンターとして使えるようだ。

ジュピターネットワーク・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/>

タブレットはAndroid端末のネクサス7を使用。付属のハードケースを利用して固定する。ステアリングコラムにはデフィのアドバンスZDを搭載し、水温、油温、油圧のチェックに使う。



タブレットに車両情報を表示させない場合は、デジスパイスとリンクさせ、サーキットカウンターとしてタイム計測に活用する。



出尽くしたと思っているメーターもまだまだ進歩を続ける 画期的なシステムで便利に使えるようになる

Features about Defi SPORTS DISPLAY F

- ① ADVANCE システムとリンク接続し、センサー情報を表示 (水温、エンジン油温、油圧、油圧、油圧、油圧、油圧)
- ② OBDIIからのISO CAN情報を表示 (車速、エンジン油温、油圧、油圧、油圧、油圧)
- ③ CAN位置情報による走行軌跡の表示とタイム計測
- ④ G-Sensorセンサーによる前後左右を含む車両姿勢情報を表示
- ⑤ USBメモリによる走行データ書き込み/読み出し
- ⑥ USBメモリによるアップデート
- ⑦ Defi SPORTS DISPLAY F 専用手元スイッチ
- ⑧ エンジン回転に応じて設定可能なLEDシフトインジケータを15段階
- ⑨ 半導体センサー搭載により、表示部の明るさを自動で制御
- ⑩ 追加機能により、直前に表示モードと状態を確認
- ⑪ 4つの表示モードを構築 (ネットワークモード、スタートモード、アップモード、センサー/制御モード)
- ⑫ ピーク表示、ワーニング表示、ウォームアップ表示が可能

純正メーターを製作していることでも知られるデフィでは、オートサロンにおいて新規採用の低反射ガラスを採用するADVANCE A1が、みんなの興味を誘っていたようだ。ガラスに昼夜を問わず映り込みにくいので、視認性が低下することはないのだ。また同時にデビューしたDSD-Fも大人気だった。こちらはサーキットを走行する人にオススメ。

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

今時のクルマはコンピュータでフィールがまるで違ったものになる!



村上モータースのキャラクターとして2016年は「みきゃん」が登場。

NCロードスターでのスーパー耐久参戦のノウハウを生かして試行錯誤した結果、燃料、点火、可変バルタイ、スロットルマップの数値を最適化することで中低速域のトルクUPと中速域から高速域の伸びを実現する。まったくのノーマルから約15馬力UP、トルク1kg-mUPを達成した。NDロードスター用 ECUチューニング 7万9800円(税込)

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/>

ROADSTER
BROS.



ロードスター乗りにとってあこがれの存在である半面、ミーティングなどでは意外と(?)気軽に話ができる、身近な存在でもある貴島孝雄氏。ロードスターだけではなく、RX-7などスポーツカーの開発主査も務めたマツダ退職後は、山口県にある山口東京理科大学・機械科において教鞭を執る。突然だが、そんな貴島さんに会いに行くことにした。

きうだ、
 貴島さんに
 会いに行こう!!



「ミスターロードスター」と呼ばれる、元ロードスターの開発主査である貴島さん。メーカーとユーザーの結びつきが強いマツダならではの距離感があるのだが、ロードスターにおいてそれはとても近いもの。貴島さんはもちろん、初代主査であった平井さん、現行主査の山本さんやデザイナーの中さんのサインを持っているファンは多いはず。前モデルのNC型まで開発主査をしていた貴島さんは今、自動車

きららガラス未来館

山口県山陽小野田市大字小野田7534-4 <http://www.onodaglass.jp>
 入館料無料(休館日あり、カレンダーで確認を) ※小野田インターチェンジより25分



ガラスの手形がたくさん展示されて、ひとつの作品のようになっていた。これは中に入らなくても見ることができる

部とも呼ぶべき「ものづくり工房」を山口東京理科大学で展開し、学生フォーミュラに挑戦している。新型ロードスターを見せびらかしに、という口実を作り山口県へ行ってみることにした。すばらしい景色を楽しみながら、新型ロードスターの走行フィールも満喫するぜいたくな旅になりそう。スタートはもちろん広島県にあるマツダ本社。山陽自動車道を使って山口県へ向かう。山口東京理科大学がある山陽小野田市は、山

口県南西部に位置しており、国内唯一の漢字五文字の市名だとか。たしかに長い……。

大学の近くには夕日が美しい「焼野海岸」、サクラの名所である「竜王山公園」があり、海岸線をオープンで走る爽快感が楽しめた。

海も山も自然豊かな一方で、近隣の宇部市には総合化学メーカーの宇部興産があり、思わず「工場萌え」してしまう風景が広がる。なんと一企業である宇部興産専用の道路が、美祢市まで通じているほどの存在感だという。

貴島さんの講義が終わるまでの時間、新型ロードスター(オートマ)でのドライブを目いっぱい楽しんだ。1.5ℓエンジンのためか、山道を走る際にはマニュアルモードのほうが思うように走れた。さあ、大学に行って学生たちの活動を見てみよう。





①②2015年、学生フォーミュラに出場したマシン。さらなる改良を加えて2016年もチャレンジする予定だ。普段はカウルをかぶせずフレーム状態にして作業を進める。
③部室に入れておくわけにもいかず、なかなかいい保管場所がないマシン。撮影のために動かしてもらったことになったのだが、ここは人力で移動。

CADを使ってフォーミュラカーを設計し、自分たちで製作していく。部品の調達、交渉なども行うのだという。

貴島先生の仕事場。たくさんの本や書類に囲まれている。扉ひとつ隔てた部室では、学生たちが活動している。



溶接を行う際には、部室から機材を持ち出して外で作業する。寒いなか、暑いなか頑張って製作しているのだ。

貴島さん率いる TUSTYとは？

講義が終わり部室へと戻った貴島さん。講義のない学生さんたち。パソコンに向かってCADを操作しているがここでは「学生フォーミュラ」に参戦するためのマシン作りから部品調達まで、一連の作業すべてを学生が行っている。設計から溶接といった実作業までひとりひとりが計画を立てて、それに即しスケジュールをこなす。と、いってもすべてがうまくいくわけではないようで……。「言ってもなかなか進まんのよー」とぼやく貴島さん。すっかり先生の風格が備わっているようだ。ちなみに学生フォーミュラと



は、全国(海外からの参加もある)の工学系大学がロボットコンテストのような技術力を競う場として開催されているもの。自動車メーカーや部品メーカー各社の協力により継続されている。貴島さん就任以来参戦し続け、2016年は5度目のチャレンジとなる。設備を使いこなし、工夫を積み重ね、そしてチームワークあってこそその勝利。ぜひとも頑張ってもらいたい！ さて貴島先生の部屋をのぞいてみると、本がびっしり。難しそうな技術書ばかりではなく、そこにはなぜか、「イニシャルD」全巻も(まだ読みきれてないそう)。ここを拠点に教授生活を送っているんですね！ 隣接する部室からは学生のにぎやかな声が。

ツ
ー
リ
ン
グ
ハ
ウ
ス
ロ
ー
!

新
型
ロ
ー
ド
ス
タ
ー
ズ



撮影終了後、有名な観光地「角島(つのしま)」に行くかという話になった。ここ、長く伸びる大橋が美しく、オープンで走ったら気持ちいいこと間違いなし、というスポット。意外と大学から近いということがわかり、新型ロードスターを購入したという学生さん(井口さん)も連れてツーリングに出发! 井口さんは、なんと貴島さんドライブの助手席を独り占め

(一人しかムリだけど)。ファン垂涎のドライブを楽しむ。高速道路を降りてからの距離がそこそこあるものの、信号もなく道もすいていて快適なワインディングを堪能できた。2台のソウルレッドロードスターが連れ立って走る図は、まるでCMのようだった(はず)。角島に到着したときには日没寸前。夕日がきれいに沈もうとしているところで、周囲の景

色がオレンジに染まりかけている。そこに伸びる大橋は工事も終了して、通行量はほとんどなくなっていた。思いつきから計画したツーリング旅行は、角島でおひらき。そこから2台は別々のルートで帰路へと向かう。それにしてもミスターロードスターとドライブしたなんて、貴重な時間を過ごすことができた。これも役得!



井口雄太さん

就職が決まり春からは広島生活が始まる。そこで乗りまわす愛車は新型ロードスターだ。大威張りで広島を闊歩ならぬ快走してほしい。角島ツーリングでは貴島先生とのツーショット写真を撮るなど、ロードスターオーナーらしい一面も垣間見せた。



プロダクトアウトの思想が ブランドの信頼性を生んだ ホイールのトップランナー

世界で初めて鍛造製法の
ホイールを量産したBBS

ホイールというのは、機能的にはタイヤを組み込み、車両に取り付けるためと非常にシンプルだが、アピアランスやパフォーマンスに大きく影響を及ぼすパーツであることに異論はないだろう。

よく、タイヤのことをクルマのシューズといった表現をすることもあるが、アルミホイールもまさにシューズの重要なアイテムである。そして「オシヤレは呂元から」というように、ブランド性が重視されるのも、またシューズホイール選びにおいては重要なポイントであろう。

そうした機能とブランドの両面において、アルミホイール界のトップブランドといえるのが「BBS」である。なにしろ、世界初の自動車用の量産ホイールとして鍛造製法を実現したブランドだ。アルミの塊を何千トンという圧力で成形する鍛造と、溶かした

アルミを型に流し込む鋳造では、前者が強度や剛性、軽量化において有利ということは知られているが、BBSはまさに鍛造ホイールの元祖なのだ。

そのBBSのホイールは、初代からロードスターと関わりが深いブランドであることでも知られている。NA8の限定車(RSリミテッド)に15インチのBBSメッシュホイールが純正装着されたことに始まり、NC3のメーカーオプション「Rパッケージ」にBBS製のデザインホイールが装着されたことも記憶に新しい。

さらにNDにおいても北米向け



BBS JAPAN TANZO CLUBに入会すると、ホイールサイズによって入会プレゼントをもらえるのは嬉しい。また専用WEBサイトを訪れるだけでポイントが貯まり、オリジナルグッズと交換することもできる。

の純正アクセサリとして、専用デザインのBBS製17インチホイールが設定されている。その伝説ともいえるネームバリューはもちろん、マツダも認める技術を有するホイールメーカーというわけだ。

**NAとNCに設定された
マツダが採用した信頼感**

——たとえばNCのメーカーオプションとして設定されたBBSホイールは、当時の開発主査であった貴島孝雄さんから「BBSらしい、それでいて新しいデザインを提案してほしい」というリクエストがあり、それに応えて新規で起したホイールです。自動車メーカーがお客様ですから、通常であればお客様のデザインに合わせることが必要になるのでしようが、あえて「BBSらしさ」を求められたことで、我々のデザイン力がリスペクトされているのだなあ、と感激したものです。また、マツダ様のクルマ作りにおけるこだわりというのは我々のモノ

BBSジャパン株式会社
営業企画部 部長
長尾和広さん

「我々は値引きをしません。その代わりお客様に満足いただけるよう『BBS JAPAN TANZO CLUB』のようなサービスを充実させていきます」と語るのはBBSを届け続ける長尾さん。プロトタイプの「RG-K」はユーザーの声から生まれた企画でもある。

づくりと共通している部分があり、シンパシーを覚えたことも記憶に残ります。

長尾部長の印象通りNC向けに生み出されたスポークとフィンが融合したホイールデザインは、のちに輸入車用のPCDやサイズ設定として「RG-H」という名前でBBSの市販ラインナップに加わることになった。その完成度は高く、ロードスター以外のクルマにも人気があったことも特筆すべきポイント。
つまりBBSにおいては自動車

メーカーへのOEMとアフターマーケット向けの市販モデルが連携しているといえるのだ。

——一般論として自動車メーカーに純正採用される場合は、段差にぶつけてしまったときなどの強度も市販品よりも高いレベルが求められますが、実はハンドリングに影響する剛性へのニーズが強く、それをクリアすることも難易度が高いのです。もちろん、我々の製品に関しては通常の設計をしていれば十分に強度も剛性もクリアできると自負しています。



BBSオーナーズだけが 受けることのできる特典

さて、BBSのモノづくりを振り返れば、その基盤を支えているのは、技術オリエンテッドな社風であることが確認できる。一般向けの鍛造アルミホイールには始まり、フェラーリF1チームに供給した鍛造マグネシウムホイール、そして2011年には超超シエラルミンの鍛造ホイールの市販など、ホイール界における数多くの世界初を実現してきた。

むしろ技術最優先のプロダクトアウト的な姿勢が、そのブランド力を築いてきたといっても過言ではないだろう。そして、この技術とブランド力には非常にポジティブなサイクルが働いているという面もある、と長尾部長は言う。



今回のインタビューで初公開(東京オートサロンで一般公開された)となった新作「R.G.K」は2017年春の発売を目指して開発中のアルミ鍛造1ピースホイール。このプロトタイプは、16×7.5Jのゴールドダイヤカットだが、サイズやカラーは他にも用意される計画だという。

——世界初といった最先端の技術によって生まれた製品というのは、どうしても高価になってしまします。しかし、ありがたいことに我々のブランドを信頼していただいているお客様には、そうした価格をご納得の上でご購入いただいています。逆にいえば、高価な商品でも中身が伴っていれば買っていただけという過去の経験が、新技術へのチャレンジを支えているわけです。

しかし、最近ではユーザーの皆様の声を聞き、そこから新しい製品を生み出すといった新しい展開も尽力しています。そのために始めたのが「BBS JAPAN TANZOC CLUB」です。

これはBBSのホイールをご購入いただいた方なら誰でも入ることのできるもので、購入サイズに応じた入会プレゼントや買い替え特典も用意しています。また専用WEBにログインしていただくだけでもポイントが溜まり、ポイントに応じたオリジナルグッズのプレゼントなども企画しています。

そして、我々が最大の会員サービスとして行なっているのが「リプレイスサービス」になります。これはBBSホイールが傷ついてしまったときに、交換を条件に定価の半額でホイールを販売するというもの。すでに多くの会員の方にご利用いただいています。BBSのホイールを選ばれるユーザー

1月15日から幕張メッセで行われた東京オートサロンにブースを出展、新作ホイールを始め現行モデルを展示。3日間で30万人を超える来場者で盛り上がった。



ザーは足元に気を遣う方が多く、ちょっとした傷も気になるということ、非常に好評なサービスになっています。

長尾部長によれば、リプレイスサービスで引き取ったアルミホイールは廃棄処分されるというから、このサービスは完全にユーザーメリットだけを考えているもの。けっして安くはないホイールを長年にわたって支持されていることへの感謝の気持ちが感じられる。実際、一度BBSのホイールを履いてしまうと、次のクルマに乗り換えてもBBSを求めてしまうヘビーユーザーは少なくないという。だからこそ、こうしたサービスによって少しでも還元したいという気持ちになるのだろう。

——今後、BBS JAPAN TANZOC CLUBを拡大する



ことにより、もっとユーザーの声を製品に反映させようという、いわゆるマーケットインの思想をBBSホイールのモノづくりに取り込むことを進める計画です。

その中で、生まれようとしているのが、2017年春の発売を目指して開発中の「R.G.K」です。

かつての人気モデルを現代風にアレンジしたメッシュデザインは、15、16インチの4穴(PCD100)を想定したもので、コンパクトカーやちょっと前のモデルに使っていただければと考えています。

ロードスターであればNAやNBにぴったりのサイズをご用意できると思います。もちろん、最新のNDに組み合わせ、ネオクラシック風味に仕上げてでも似合うことでしょう。



BBSオリジナルのステッカーとクロスを3名様にプレゼントします。ご希望の方はメールで、住所、氏名、連絡先(携帯電話番号)を明記し bros@motormagazine.co.jp までご応募ください。

NAロードスターの「Sスペシャル」に標準装備されたBBS鍛造ホイール。NCロードスターの「Rパッケージ」では本文中にもあるように専用デザインのBBSホイールがオプション設定されるなど、ロードスターとは縁深いブランドでもある。

ROADSTER
BROS.

長岡技術科学大学

部員数:30名
本日のメンバー:12名

われら

大学自動車部



クルマ好き、走り屋が集まる自動車部には、なぜかロードスターオーナーがいる
そして、いつしか増えていく傾向にある、のほどこも同じような気が……

レースのオフィシャル活動なども通じて 自動車部の経験値を上げて充実を図る もちろん走るのも大好きなメンバーが集まった

新潟からは2校目の紹介となる自動車部は、長岡技術科学大学にある。高校から大学、大学院へと進学可能となっているそうで、自動車部は大学から入部でき、院生となっても続けられるとあって活動期間が長い人もいます。部員数は30名と多めで、なかでもアクティヴに活動しているのは20名ほど。2015年の新人部員は10名というから、「若者のクルマ離れ」とい



うフリーズは当てはまらない。「自動車部のクルマはランエボⅢ、ミラーージュで、野沢で行われるダートラに参戦しています。部員になる人は、ジムカーナやラリーをやりたいと入ってくる傾向にあるので、競技系のいじりが多いですかね」と北村さん。

スペースは十分に確保できている。が、いかんせん整理整頓が……というのもお約束。40〜50年ほどの歴史があり、簡単なメンテナンスをしにOBも遊びに来るほどオープンだ。部員は大半がクルマ通学といううらやましい環境。毎日乗るだけに、「好き」で「楽しい」ことは重要。部員の愛車はそれぞれ、思い思いに手が入った個性派ばかりだ。



自動車部の先輩、の友達からお買い得パッケージでゲットした

購入して2年ほどというNB8は、知り合い価格で手に入れた。20万kmを超えているが、エンジンはまだ1度もオーバーホールせず乗っている。ティンのサスペンション(室内コントローラーのEDFC付き)、アフターメーター、SSRプロフェッ

サー(ホイール)装備で25万円だった。「自分で買ったのはベリーのバンパー、オリジンのウイングです。もう借金してでも買おうと思って名乗りを上げました(笑)」。ボンネットはカーボンシートを貼っているが、いずれ痛車になる予定。



倉庫にはタイヤ、ホイールがたくさん保管されている。ドリフト走行でも使えるように(?)グリップ力不足のタイヤもある。



撮影されている部員を撮影する部員!? アイドルの撮影会並みの熱気が漂う、ってのは少し大ききかな。



タイヤチェンジャーも完備している。たまにOBの人が交換しにやってくることもあるとか。冬はスタッドレスに交換だな。



倉庫隣にあるガレージのピットは、クルマをリフトアップする方式ではなく、下に潜って作業ができるようになっている。



オリジンのウイングはかなり大きめのサイズを装着するが、フロントバンパー、サイドステップが装着されているのでバランスは◎。
痛車にしようとしていることが、助手席エアバッグスペースに置かれたフィギュアからうかがえるというものだ。どれがメインでしょう?

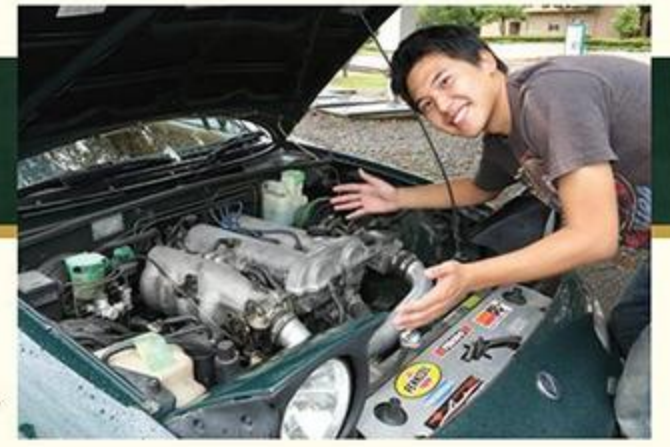


電気電子情報工学 院生
小林樹矢さん
長岡は地元というだけあって、長岡高専から大学、大学院へと進学している。まだまだ自動車部ライフを楽しめそう。



機械科 3年生 北村飛翔さん

「エンジンのオーバーホール後に積む際、配管が面倒だったので、エアコン、パワステレスにしちゃいました」って、男らし〜。



ロードスターに乗っていたらマツダが好きになった

免許を取得してすぐに購入。「マニュアルのFR車を探して、アルテッツァ狙いでした。でも先生の知り合いから安く譲り受けることができ、ロードスターにしました。自分でエンジンのオーバー

ホールをしたんですが、そのときにマツダの技術屋さんの心意気を感じました！」とすっかりマツダ党に。オーバーホールは実家の部屋でエアコンかけて作業したため、畳がへこんでしまった。

**ロードスターとの運命の出会い!?
流れで自動車部にも入ることになった**

初めての愛車となったNA8Cは、たまたま中古車店で見かけて買うことになったもの。「最初FC3Sに乗りたいと思っていたんですが、なかなか実車を見る機会がなくて。中古車店をのぞいてみたところ、これからネット

に掲載されようとしていたロードスターと目が合って(笑)」。初めての愛車となったのだ。走行距離は8万km台で、ナンバーが切られたことがなく、自分が5人目のオーナーらしいと記録が残っている。



機械科 3年生 赤川祐太さん

自動車部のクルマが展示されているのを見て「流れで」自動車部に。ただし、先輩にはしっかり愛車をチェックされロックオン済みだった。

ブリッドのバケットシートがセットされていて、ジムカーナ、サーキットなどスポーツ走行が可能な状態になっている。



機械科 4年生 中田 匠さん

「ホイールのレーシングハートはネットで落としました。ツメ折れしないのでいいようインセットは+28ですが、引っ込んでますね」



サーキット走行にふさわしい装備はバッチリ。ロードスターで遊ぼうと自動車部に入って、ステージにも顔を出している。



**大学院に進んで自動車部を
まだ満喫するつもりです!**

実家にあるファミリーカーに乗っていたが、ロードスターが欲しくなりRSファクトリーステージに行くように。田畑代表を探していると話したところ、代車(NA6CE)を指して「これ買おうよ」、「うっそ〜」なんて冗談を交

わした。結局冗談でなくなり1年半が経過したのだ。「まだまだ腕がないので、コソ練してなんとか周囲についていけるようになりました。185カップに出ようと思っています」と意気軒昂。

**柿崎R-SPECの掲示板にあった
見ず知らずの人から買ったロードスター**

「これは2台目のロードスターです。1台目(NB)をどしゃ降りの日に、満なしタイヤで走ってなくしました(涙)。クルマがなくてピーピー鳴いてたら、10万円はどうでしょう?ってサーキットの掲示板に。そりゃもう即決ですよ。面識はありませんが、前オーナーはスポーツ走行をしていたようで、怪しいチューンがそこかしこに(笑)。エアコンのブーリーはないわ、重ステだわと、サーキット仕様ありがち。ちなみに1台目は部室前に放置されている。

アフターメーターを付けてくれといわんばかりの吹き出し口に、永井電子のメーターをDIY取り付ける。純正並みにしっくりくる。



MRSのエアロポードを流用して取り付けた。もちろんボンネットとはいかず、タイヤラップで固定。ここが学生らしいところ?

機械科 4年生 田宮 駿さん

「バイトしてRP-F1買いました」とホイール自慢。25mmのスペーサーを入れタイヤに。院に進んでさらに自動車部活動を満喫する。



しばられてるナッシー



パワステレスだが、6MTが搭載されているなどチューニングの痕跡はそこかしこに。走行14万km未滿と、まだまだ楽しめる。





電気科 院生
高柳 翔さん

初の愛車はビート、自動車部3年目です!

4年前に購入したビートは、当初トゥデイだったはず。「足グムにでもとトゥデイを探していて、中古車店を見たら意外とビートと価格が変わらなかつたんです」。バイクに乗り、いじる父親の影響や、研究室

先輩に連れていってもらったジムカーナに影響を受けてか、ビートに決定した。ボンネットはカーボン調だったのだが、あえて赤のCuttingでシックに変更。ちなみに普段は火力発電の研究をしているそう。



電気科 院生
林 伸一郎さん

すでに就職が決定、後輩よ元気でな〜

大学院まで進み、今年度卒業となる林さん。免許を取得してから、MR-S、GCインプレッサ、EGシビックと乗り継いできている。そしてまた、長く乗ろうとMR-Sを手に入れた。「なかなかタマが少なく、探すのがタイヘ

ンでした」。ロードスターと比べるとパーツもあまりないが、自動車部で培った整備力で乗り続けてほしい。就職は精密工具系に決まったというから、春から社会人として羽ばたくのだ!



機械科 院生
井部 将吾さん

このヴィヴィオでラリー競技に参加中

「群馬のターマックラリーに出ています。じつはこのヴィヴィオは2台目で、1台目はつぶしてしまいました(汗)。就職(内定ゲット!)しても地区戦あたりで、ラリーを続けたいと思っています」。全日本ラリーのオフィシャルもやっていたりと、ラリーとは深い関わりを持つ。就職先はきっとラリーに対して寛大だから続けられるはず! ルーフイベントはGC8インプレッサのもので、前の車両から移植した。



ラリー車然とした外観からはまったく想像できない、ポップなカラーでまとめたインテリアコーディネート。運転するのが楽しくなりそう。



機械科 院生
渡部 弘樹さん

サーキットも走るスポーツ痛車なのだ

鮮やかなライムグリーンに、ゲーム系のキャラクターをあしらった痛車。「免許を取ってすぐ購入しました。もともと黒かったんですが、数年前の大雪でCuttingがボロボロになり、ルーフの塗装もひどかったので、オールペンすることにしました。本庄サーキットに走りに行ったり、痛車のイベントに参加しています」。オールペン、ホイール塗装は自分で部室の前で行ったというから勢いとはすごいものだ。



キャラクターの使用については、メーカーからの許可を取っている公道車。とにかくどこを走っていても目に飛び込んでくるハデさ。



機械科 4年生
大本 雄一朗さん

院に進んであと2年はクルマ遊びを楽しむ

2年前に購入したヴィッツだが、部品が高いのがネックとなっている。「ラリーに出ようと思って買ったんですけど、壊れてしまったりして思わぬ出費が……。オールドミニを買ってレース車にしようかな、なんて考えも

あったりします」。早川さんのいる経営情報という科は、パソコンばかりいじっていると、自動車部での時間は解放的なこと間違いなし。春からは院に進んで、まだまだクルマ生活を楽しめる。



経営情報 4年生
早川 和樹さん

フィールダーでスポーツカーに勝てたらドヤ顔できる

パッと見、カラフルフィールダーには見えないう? 「これでジムカーナやっています。セリカのエンジン、6MTを搭載したモデルなんです。MR-Sと同じデフなので、RSファクトリーステージでクスコ製を入れてもらい

ました」。まさかのスポーツモデルだが、かなりスポーティなサウンドを奏でていた。今は機械科の4年生だが、院に進むのでまだしばらくは自動車部で活動できる。ジムカーナでさらに腕磨きだ。



雑然とした部室&周辺のありさま…… 廃車置き場と化したスペースもあるほど!?

走る、いじる、を楽しむ自動車部の面々だが、部としての活動もきっちり行っている。ヴィッツやヤレンジでのオフィシャル活動では、誘導などをサポートしている。そこでは、競技車を見ることで刺激を受けることが多いという。

また、関東の自動車部が集まって戦うジムカーナ戦にも参戦している。本誌でも取材した信州大学

や新潟大学の自動車部も参加する正統派(?)パイロンジムカーナで、妙高のスキー場で行われる。排気量でクラス分けされているのだが、前はロードスターばかり6台で参加して、見事に優勝を果たした。第28回でも優勝した記録が残っている。かれこれ50年続いている伝統的な競技なのだ。優勝者がトロフィーを1年保管する

「イェーイ」



これまでの優勝校がリボンに刻まれている。歴史があるぶんだけ、重みがずっしり。とはいえ、プラスチックでできているためそろそろ崩壊しそうな



さすが雪国、道具はちゃんとそろっている。暖冬といわれる今季だが、雪が降らないことはないので油断大敵。いつでも雪かきできるように準備しておこう。



部室にはヘルメット、工具が並ぶ。このほか溶接機など、クルマいじりのための装備もそろっている。あとは使いこなす腕、でしょうか。



どんな競技に出て、結果がどうだったのかなど過去のレポートが残されている。読み返してみると参考になることがあるかも。



鉄っちゃんホイールを改造して、炭焼きバーベキューができるようになっている。こんなところが自動車部。焼き肉のたれは冷蔵庫に保管する。



自動車部副顧問 高田 晋さん

自動車部のサブ顧問をしているという高田先生、そりゃもう自動車部のトップとしてふさわしいランエボVに乗っている。ラリースタイルが好きで、この状態のものを購入。家には別バージョンのラリーカーがあるという強者だ。職員駐車場のなかでもダントツに目立つ。



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：bros@motormagazine.co.jp

ROADSTER
BROS.

国内最大級のロードスターオーナーズクラブ「RCOJ」通信



2016シーズンは各地でNDが新たに加わって盛大に
NDだけのオフ会を開催するなど、新型パワーはすごいものがある。だから今年各地で開催される主立ったミーティングの参加台数が、大幅に伸びるのではないかと勝手に予想している。とくにすごいことになりそうなのが、軽井沢ミーティング。いよいよ1500台を突破か!? 初代から現行までの分布図がどうなっているか、大いに気になるところだ。

これまでロードスターに乗っていたわけではない、なんてオーナーが多いから、ミーティングの雰囲気も変わったりするのだろうか。いずれにしても、今シーズンも楽しいミーティング&イベントが用意されている。未確定のものがあったりするけれど、ホームページなどで日程をチェックしておこう。いずれにしても30周年に向けて、愛車のコンディションを整えておきたい。って気が早いかな? まずは今年のミーティングをめいっぱい楽しもう!



2016年 イベントスケジュール予定

○は日程確定済 ●は未確定

- 4月3日(日) チャリティフリーマーケット2016春……横浜
- 4月9-10日(日) ほくりくミーティング2016……新潟
- 5月5日(木・祭) パーティレース(オールダウ)……つくば
- 5月8日 オアシスロードスターミーティング2016 淡路島
- 5月28-29日(日) 軽井沢ミーティング2016……長野
- 6月25-26日 東海メンバーミーティング夏の合宿
- 7月16日(土)~31日(日) 2016ロードスター展…横浜 土日祭日12:00-17:00開場
- 9月3日(土) パーティレース(メディア対抗4時間耐久)…つくば
- 9月10日(日) 中部ミーティング2016……岐阜
- 9月17-18日(日) Roadster ふらのミーティング…北海道富良野
- 10月9日(日) ロードスタージャンボリー2016……大分
- 10月16日(日) 東北ミーティング2016……宮城蔵王
- 10月23日(日) チャリティフリーマーケット2016秋……横浜
- 10月30日(日) 清里ミーティング2016……山梨清里
- 12月4日(日) マツダファンフェスタ2016……岡山
- 12月10日(土) 横浜サンタプロジェクト
- 12月 東海メンバーミーティング2016

ROADSTER
BROS.



道のNC

この数年、高額パーツの奮発が続いているが、これでようやく打ち止めになるはず。傷だらけになっていたホイールと決別し、念願の程よくコンケイブしたスポーツホイールを愛車に装着することになった。

ワイドフェンダーとのマッチングにぐっ満悦 ボルクレレーシングZ E40・17インチを装着

「ぼちぼちホイールを新調したいな」、なんて思い始めてから、知らぬ間に2年が経過。ようやく新しいホイールを愛車NCに装着することができた。

当初は「9.5×18に255幅を履かせてみようか」と思い、フロントフェンダーを10mmワイドにしてみたけど、それでもNCにジャストフィットするサイズは極端に少ないことに気づく。カタログを眺めていると、魅力的なホイールであふれているのに、実際に履ける製品がここまで絞られるとは思ってもみなかった。

しかも、日ごろのホイール取材で超コンケイブモデルを見慣れているせいで「やっぱりスポーツホイールはコンケイブしていないとね…」などと思いつまみ始末。これじゃ、なかなか決まらん。

そうこうしているうちに、興味は次第に18インチから17インチへ。あえて17インチではなく、16インチや15インチを履いているNDを見て「NCも18インチはやりすぎかも。やっぱり17インチぐらいがちょうどいいサイズやな」と思うようになったのだ。

サイズに関しても255幅に興味があったが「ハイグリップだけ、ワイドサイズ装着車両を自在に曲げる自信がない。235幅なら軽快感もそこまでスポイルされず、コントロールしやすい」との結論に達し、9J×17と235幅の組み合わせへと心変わりしていった。

サイズに関しては255幅に興味があったが「ハイグリップだけ、ワイドサイズ装着車両を自在に曲げる自信がない。235幅なら軽快感もそこまでスポイルされず、コントロールしやすい」との結論に達し、9J×17と235幅の組み合わせへと心変わりしていった。

そんなときに出会ったのが、昨年夏に発表されたボルクレレーシングZ E40の17インチモデル。すかさずサイズ表をチェックしてみると、9J×17+40が存在するのではない。しかもフェイスタイプはフェイス3！ NC用はフラットディスクが多いけど、これはかなりのコンケイブが期待できそう。リアが少しハミ出ずかもしれないけど、とりあえずは履いてから考えよう。

そしてオーダーから数カ月後、待ちに待った納品。さっそくフィッティングしてみると、懸念したとおり、リアはがつりハミ出していて、フェンダーのツメもストロークすると確実に干渉しそう。そこで対策として選んだのは、ツメ折り+フェンダートリムの組み合わせ。板金で違和感なく仕上げてもらおうのもいいけど、比較的安く仕上げることもできるし、結果的には後付け感のあるトリムでのアピールも気に入っている。



ボルクレレーシングZ E40は9J×17+40。フロントは10mmワイドのインテグラル神戸製フェンダーとのマッチングも絶妙。フェイス3のコンケイブディスクは、17インチとしてはかなり深く落ちていると思う。



NCはリアフェンダーのツメがかなり張り出しているため、ツメ折りマシンのゴリゴリ加工。さらにリアバンパーとフェンダーの継ぎ目がストローク時に干渉しそうだったので、サンダーでカットしてもらった。



9Jのリム幅に対し、235幅のタイヤを少し引張って使う。ルックスもいし、干渉を回避しやすくなる。銘柄は迷わずポテンザRE71Rをチョイス。予算オーバーだったけど、やっぱり安定したグリップ感が魅力。



リアにはインテグラル神戸のワイドフェンダートリムをボディ同様に塗装し、装着した。タイヤのハミ出しをカバーし、ツメ折りで売れたフェンダーをこまかく目的があるのだ。

ROADSTER
BROS.

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



オーバーサイズピストンに合わせて
ブロックの加工を
次号ではいよいよ組み上がるか
1515号ニューエンジン



本来ならば今号でニューエンジンをお披露目となる予定だったのだが、誌面に余裕がなくなってしまう。というわけで、ちょこっとさわりだけ!? そろそろ10万kmを迎える1515(イコイコ)号、エンジンは元気そのもの。なんでニューエンジンなのか、というと、前オーナーが1515号の前に1台NC1をつぶして、エンジン&ミッションだけ確保しておいたから。で、新たに買った1515号で遊んでいたのだが、手放すにあたり工



エンジン&ミッションもいっしょにどうぞと、となったわけ。そこで、ピストンの重量合わせなど、BPでやったようなことをしてみると、どうなるかを試そうと思いついたわけだ。
さらに一歩進んで、ほんの少しだけオーバーサイズピストンにして……とステップアップすることにした。加工があがってきたというブロック、カッコいい。どんな処理をして、どう組み込むのか、じっくりレポートするので請うご期待!



ROADSTER
BROS.

INFORMATION SCRAP

旬なロードスターの話題、新製品、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

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/shops/36601/>

SHOP



大型店といっていい広いスペースの中でロードスターコーナーはかなりのスペースを占めている。駐車場は店前と店の向かい側の2カ所にある。



ピットは店の並びにある2台分のほか、駐車場の並びにも2台分を用意。それもあって作業はスムーズに進められている。



商談スペースもふんだんに用意されていて、じっくりとオススメパーツの説明やチューンの相談ができるようになっている。ホイールの在庫も豊富。



米山店長(右)をはじめ、ニュースタッフでロードスターを盛り上げていく。

ND用だけではなく NA~NC用パーツにも 力を入れています

最近通販を利用する人も増えてくるようだけど、やはり実際に見てスタッフと相談し、納得したら買う、というのがパーツ購入の基本。でもせっかくショップに出向いてみたらお目当てのパーツがなかった、というのではどうにもならない。ここタイヤセレクト東大宮店は、そんな心配をしなくてもいいところ。

というのここは、店内にロードスターのパーツをまとめて展示する、ロードスターコーナーを設けているくらい、ロードスターのカスタマイズに力を入れているからだ。サスペンションやホイール、ステアリングやレンズ類、エアロといった内外装パーツ、さらには幌に至るまで現物が展示されていて、さまざまなアイテムを比較しやすくなっている。もちろん取り付けに関する情報も、これまで数多くの車両を手がけていただけに深いノウハウを持っていて安心。現在徐々にND型のオーナーの来店数が増えつつある、というところだが、NCはもちろんNAやNB用パーツも豊富に揃っている、オーナーなら一度は訪ねてみたい。

そのいい機会となるのが、タイヤセレクト東大宮店が定期的に行なっているイベントだろう。さまざまなメーカーのデモカーを店頭で展示し、メーカーブースも出展することで直接メーカーの人と話すことができるこの催しには、全国からオーナーが集まってくる。そこでオーナー同士の交流も盛んなので、最新の情報を仕入れたかったり、いろんな方向性でまとめたクルマを見てみたい人は、タイヤセレクト東大宮店のホームページで開催予定をチェックしてみよう。

ロードスターコーナーが充実！

店内スペースの半分ほどを占めているのがロードスターコーナー。各ポイントごとにいろいろなパーツを展示。



ローダウンというと車高調、というイメージだが、ローダウンスプリングも用意。いろんな相談も可。



内装パーツはステアやシフトノブ、メーターの文字盤などを展示。もちろんその場での取り付けも可能。



ラジエターなどチューンと補修の両方に使えるアイテムや油脂類など、すきのない品揃えをしている。



年数がたつとやれてしまう幌も現物を展示。タイヤ&ホイールも豊富な種類を取り揃えている。

リバイバルで再びお目見え！ クラシカルな足もとにお薦め

F1に使われていたENKEI F-1ホイールのデザインから生まれた、NA/NB専用超軽量ホイール。以前に販売していたインセット19.5をリバイバル発売することが決定した。ヴィンテージ感あふれる希少な14インチで、車高ダウンで「ツライチ」を実現。185/60-14のタイヤと組み合わせるのがセオリーだ。個体差によりフェンダーとの干渉もあるので、注意が必要だ。



基本的には車体内に収まるサイズだが、陸運局によってはNGのところもあることはあらかじめ知っておきたい。

これまでにない新しい提案 ドレスアップの幅が広がる

ラッピングはオールペンに変わるドレスアップの定番になりつつある。価格がとくに安いわけではないが、グラデーションや写真撮影したものをあしらうこともできる。また元に戻すことができるのがメリット。Wraps56ではデモカーからワンポイントカットティングまで、最新の技術を使って施工している。デザインも請け負う。



ドアミラーのような曲面でも、柄のカットティングをびったり張り付ける。



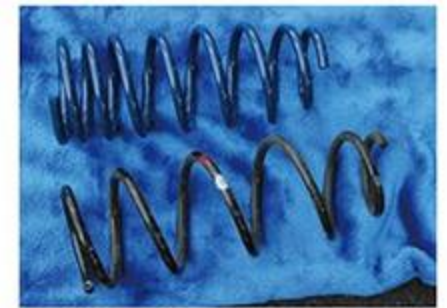
ミニバンやスポーツカーなど、丸々1台引き受けるのも可能だ。オールペンよりもバリエーションが豊富。

ロードスターのイベントも 定期的に行われている！

タイヤセレクト東大宮で定期的に行われているイベントには、ロードスターショップのデモカーが展示されたり、パーツが特価で販売されている。昨年9月4日に行われたフェアは、店舗がリニューアルされて最初のロードスターイベントとなった。



早々にNDロードスターオーナーの来店があり、しかも！インテグラル神戸のローダウンスプリングをご所望。速攻で交換することに…。



純正とインテグラル神戸製を比較してみた。程よくローダウンすると好評のパーツだけに、仕上がりが楽しみに違いない。



インテグラル神戸の安藤さん(左)とオーナーの金子智也さん。レガシィを持ちつつの増車でNDを所有しているという。



NDの集まりに顔を出すようになり、パーツの情報が入ってくるようになった。思わず欲しくなった、というのはよくわかる。



下がりすぎず、それでいて車高ダウンの満足感が得られる、というのは本当だった。オーナーの顔が思わずほころぶ。



デザインが気に入って購入した。初めてのオープンカーライフを楽しんでいる。箱根のオフ会にも顔を出していた。

RS



S Special Package



2016年上半期版 NDチョイスのコツとツボ学

“RSじゃなきゃダメ!”な、いくつかの理由を探してみた。

■Photo:玉井 充



外観にはSスペシャルパッケージとの違いはない。



AFS、BSMといった、i-ACT IVSENSEが標準装備される。



BOSEサウンドシステムやシートヒーターなど快適装備も充実。

「違いを理解するためには、それなりのウデが必要かも」

4代目の華々しいデビューから約5カ月後…やや微妙なタイミングで追加設定されたRS。プレスリリースには「運転の楽しさを深化させたモデルです」とうたわれていた。断っておくが、深化である。進化ではない。

その意味するところはまさに、深い…たとえば、こと走りのテイストだけで、RSに乗るシアワセ感を語るならば、「違いのわかる男を気取るには、それなりにウデが必要だ」。

いわゆるスペック的な「速さ」を引き上げたグレードではない。吸排気系も含めたパワートレインは基本同一。加速感を音で盛り上げる「インダクションサウンドエンハンサー」は装備されるが、絶対性能は変わらない。ビルシユタイン社製ダンパー、フロントサスタワーバーも「コーナリングスピード命!」とばかりに、ガチガチに引き締められているワケではない。

だから適度にのんきにちよっとスポーティなオープンカードライブを楽しむみただけならば、RSを選ぶ理由はほぼない、といていい。逆に、流して走っているときのヒラヒラ感を緊張することなく満喫したいのなら、Sスペシャルパッケージをお薦めする。

とある自動車評論家がロードスターを評して、「汗をかかなくても楽しいスポーツカー」と語ったことがあるが、RSは「どうせだったらもう少し汗をかいて楽しみたい」中級以上のドライバー向けの味付けなのだ。

さらに悩める“選択肢”デビュー?

きらびやかなのにどこかすごみを感じるブリリアントブラックのボディと、鮮烈な紅で彩られたMAZDASPEEDエアロのコンビネーションが目を引く…“RS”の兄弟コンセプトが、東京オートサロンでお披露目された。RSのメインステージがワインディングだとすれば、こちらはテクニカルなショートサーキット、といったところか?

RS Racing Concept



東京オートサロン2016 出品車<コンセプトカー>

ベースはRS。公表されている装備はほとんど同様だが、足まわりは車高調整式に変更、パフォーマンスも追加されている。街乗りにもしっかり対応しているという。

座る場所から突き詰められたもつと汗をかける素養

深化を味わい尽くすために用意されたオーナー専用の極上席が、レカロシートだ。創業100年を誇る老舗メーカーが作り上げたのは、疲れ知らずでクルマとの一体感を持続できる「ワークスペース」。つねに正しい姿勢を維持することこそ、クルマを的確に操作するためには不可欠の要件といえる。

RSのレカロシートは、バックパネル、サスペンションマット、サイドサポートパネルなどの採用によって、体の移動量を抑制してくれる。前後横方向へのより高いGに対して、運転姿勢はより「ブレない」。

RECAROはやっぱり必然なのだ!



RECARO JAPANの大島氏が、100年の歴史が込められた技術を語ってくれた。

素材はナッパレザー(某ドイツ高級車ブランドと同等の生地だそう)とアルカンターラのコンビ。座り心地だけでなく、見た目にもプレミアムなデザインが魅力的だ。



ロール感ではなく「操る感覚」が磨かれたビル足の巧



サスタワーバーがビルシュタインをしっかりと受け止め、その高性能を引き出す。



減衰力を高めたビルシュタイン社製ダンパーが目指したのは、ND型のシャシポテンシャルを極限まで「楽しんでもらう」セッティング。上の写真のとおり旋回時のロール姿勢はほぼ同じだが、過渡特性にシなやかさが増し、操るのが楽しい。

スキール音対策のために、RSのブレーキパッドは(写真左)スリットが2本に増えている。



■グレード別足まわりセッティング仕様一覧 (Aよりスポーティな味付けに変更)

グレード	スプリング	ダンパー	スタビライザー		電動パワステ
	(FRとも)	(FRとも)	F	R	A仕様
S	A仕様	A仕様	A仕様	— ^{*1}	B仕様
S Special Package		B仕様		B仕様 ^{*1}	
S Leather Package		C仕様 ^{*2}			
RS		D仕様 ^{*3}			
NR-A	B仕様	D仕様 ^{*3}			C仕様

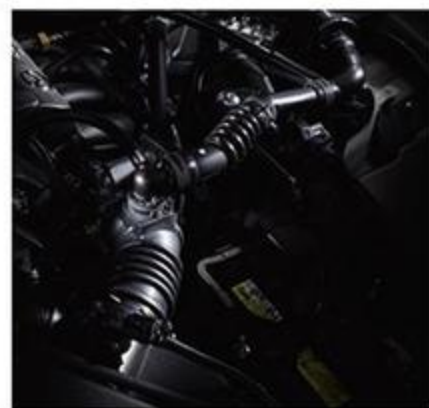
*1 SのMT車および各AT車にはリアスタビの設定はない。
*2 ダンパーのC仕様:ビルシュタイン社製ダンパー
*3 ダンパーのD仕様:車高調整式(Cリング)ビルシュタイン社製ダンパー

■グレード別ブレーキ仕様一覧 ()内はS系との差

グレード	外径(mm)		質量(kg)		連続制動時ブレーキ温度(°C)	
	F	R	F	R	F	R
S系	258	255	5.1	3.3	494	398
RS	280(+22)	280(+25)	6.0(+0.9)	3.8(+0.5)	452(-42)	349(-49)
NR-A						

“耳心地”のよさを極めるマジック

インダクションサウンドエンハンサーは、体感的な伸び感を“音”によってサポートするもの。バランスのよい音質制御で、心地よさを持続させる。



「NR-Aを毎日乗る」のはやっぱりキツいか?

ロールケージはオプションだけど、欲しいかも…。



ロールケージのことを「鳥かご」と称するように、乗り込むにはちょっとコツがいるが、おしりからバーを潜るようにしてバケットシートに身を委ねるのがコツ。慣れば苦はない。強化されたボディは、ギュッと絞り込むような専用サスの動きをしっかりと受け止めて、街乗りからワインディングまで正確無比なハンドリングを演出してくれる。遮音材を排したボディはエンジンや路面からの音や振動を伝えやすいけれど、こちらも慣れ次第だろう。限界域でもコントロールしやすいあたり、公道でも安心して走り込めそうだ。(自動車評論家 瀬在仁志)

音の質で伸びやかさが変わる…「目からウロコ」なのだ!!



ISEを使って、音で感じる速さの演出に取り組んだのが、走行・環境性能開発部の佐々木氏(左)と、NVH性能開発部の服部氏だ。

前後ともに約1割ほどディスク外径が大きなブレーキも、同様にブレない走りをサポートする深兵器。キャリパーも大型化されているがパッドの材質は同じ。ブレーキングのフィールは変わらないようにセッティングされている。差がつくのは、ハードなブレーキングを繰り返したときの耐フェード性能だ。開発陣の計測によれば、連続制動時のブレーキ温度はS系比で約40〜50度も上昇が抑制されるといふ。つまりは…このブレーキにしても、前述したレカロシートにしても、しっかり安全マージンを取りながら、なおかつ「もっと元氣よく!」走らせるためのお膳立てが揃っているワケ。そのお膳立てをもっとも「ロードスターらしく」味わえるのは、おそらくワインディング。それもひと山ふた山を越えて、登ったり下ったりさまざまなRが延々と続く峠道が、オイシイ。真骨頂は、標準車ではちょっとドキドキするかもしれない…より高いGが体感できるレンジだ。コーナーへのアプローチで、あえて少しだけブレーキングを遅らせてみる。絶妙な制動Gを味わいつつステア。しっかり前輪に荷重がかかっているならば、RSはリアにノーズの向きを変え、腰の座った踏ん張り感を保ちながらクリアしていく。ロール感そのものはあまり差がないように思えるけれど、クルマを操っている感覚はよりダイレクトに伝わる。そのとき、手のひらにはじんわりと心地よい汗がにじんできたりして…。

次のコーナーに向かってアクセルを開けていくときは、「レブまで」しっかり引く張るべし。高回転までクリアに走りの奥行きは…かなり深い。(編集部)

回るSKYACTIVの本领を生かした伸び感あふれるサウンドのおかげで、アクセルを踏み続けるのが心地よい。できればただアクセルをガバッと踏み込むのではなく、繊細なアクセルワークで回転の低いところから少しずつ変化する音質を堪能するのが通かもしれない。まとめるならば、「いい汗を適度にかけながら、通なツボを探し続ける」…これこそ、RSじゃなければダメ!な理由(のひとつ)。のんびんだらりと流しているだけでは感じることでできない違いが、たしかにそこにはある。もしかするとRSは、クルマ好きに対する開発陣からの挑戦状?とさえ思えた。

■主要諸元&価格一覧

	S	S Special Package	S Leather Package	RS	NR-A
ボディサイズ(mm)	◎全長:3915×全幅:1735×全高:1235 ◎ホイールベース:2310 ◎最低地上高:140				
車両重量(kg)	990	1010<1030>	<1050>	1020<1040>	1010
エンジン	◎SKYACTIV 1.5G ◎直4DOHC・1496cc ◎96kW[131PS]/7000rpm ◎150Nm[15.3kgm]/4800rpm				
トランスミッション	6速MT	6速MT	6速AT	6速MT	6速MT
JCO8モード燃費(km/ℓ)	17.2	17.2<18.8>	<18.6>	17.2<18.8>	17.2
価格(税込・万円)	249.48	270.0	280.8	314.28	264.6

*<>内はi-LOOP+i-stop装着車

ブランドとしてロングランを誇るTE37と グラムライツの最高峰がロードスターを彩る

レイズが展開しているブランド「TE37」は、言わずと知れた鍛造軽量ホイールで、6本スポークデザインを踏襲する人気のモデルだ。何十年にもわたってブランドを確立している、ホイール界でも稀有な存在だ。ロングセラーはあっても、たいてい製造中止となり、復刻版としてリバイバルされることが多い。ブラッシュアップして続いているブランドは、ほかにないのでは？

とはいえ、TE37のデビュー当時と今とは、製造の技術力、素材の性能などは段違い、格段に向上している。解析技術の進歩も、ホイールの剛性に影響し、同様にレベルアップしている。ここでロードスターにお勧めしたいのは、「TE37V」だ。ラウンドデザインが美しく、躍動感を与えてくれる人気モデルだ。旧車向けにスタートさせたものだが、NDなど今時のデザインにもマッチするから不思議だ。サイズラインアップがまたキツキツで、ボディを選ぶ攻めたインセットがたまらないのだ。

一方のグラムライツブランドは、鍛造ながらも鍛造並みの技術を惜しげもなく投入しているブランドだ。人気モデルが多く、スポーツカーのみならず、軽自動車やミニバンも愛用する。ここで紹介する「57Transcend」は、鍛造ながらも、レイズが持てる技術のすべてを注入、鍛造にも匹敵する軽さと剛性を誇る。スポーク形状が新しく、断面積を少なくしつつも強度が出せる形とした。おかげで鍛造に近いところまで軽量化させることができた。

そしてセンターの落ち込み具合が、実際よりも深く見えると好評だ。デザイン面でも支持を得ている。いずれのホイールもレイズ渾身のモデルとあって、ロードスターにお勧めしたい逸品なのである。



NDにはTE37Vをセットした。何に履かせても似合う、というのが37の大きな特徴だ。ノーマルでももちろんマッチするが、いじったクルマにもまたよく似合うのである。



NBに装着させたのはグラムライツブランドの「57Transcend」だ。スポークの落ち込みは、製品単体で見たのと、実際に履かせたのでは違って見える。旧車スタイルによく似合う。





TE37Vは14インチ～17インチまでのラインアップで、メインは14、15インチと旧車スタイルを意識したサイズを用意する。インセットなどもかなりタイトな設定だ。アルマイト、ガンメタリック、ブロンズカラーをそろえる。



グラムライトはスポーティカーに人気のブランドで、レイズの技術、ノウハウが詰まった鑄造モデルのトップブランド。なかでも57Transcendはベストセラーになるほど力を入れたモデルだ。

gramLIGHT 57Transcend

サイズ	リム形状	インセット	HOLE	PCD	価格
17×7J	FACE-1	42/50	4	100	4万3000円(税抜)
		42/50	5	114.3	
17×7.5J	FACE-1	48	4	100	4万4000円(税抜)
		45	5	114.3	
17×8J	FACE-1	38	4	100	4万5000円(税抜)
		35/43	5	114.3	
17×8.5	FACE-2	40	4	100	4万6000円(税抜)
		40	5	100	
17×8.5	FACE-1	35/42	5	114.3	4万6000円(税抜)
17×9J	FACE-2	40	5	100	4万7000円(税抜)
		12/25/40	5	114.3	
17×9.5J	FACE-2	12/25/40	5	114.3	4万8000円(税抜)



6本スポークの安定したデザインがTE37の真骨頂。長年愛され続ける、飽きのこないシンプルさがいいのだ。



グラムライト57Transcendのスポークには、これまでにない位置にロゴが刻まれている。止まっているときに必ず見えるようになっている。



そんなに深く落ち込んでいるように見えないのだが、実際に履かせてみるとコントラストがあって躍動的に見える。

TE37V

サイズ	リム形状	インセット	HOLE	PCD	価格
14×7J	S	18	4	100	4万5000円(税抜)
14×7.5J	S	25	4	100	4万6000円(税抜)
14×8J	S	25	4	100	4万7000円(税抜)
	M	0			
14×8.5	M	-5	4	100	4万8000円(税抜)
14×9	L	-15	4	100	4万9000円(税抜)
15×7J	S	18	4	100	5万2000円(税抜)
15×7.5J	S	25	4	100	5万3000円(税抜)
15×8J	S	25	4	100	5万4000円(税抜)
	M	0			
15×8.5J	M	-5	4	100	5万5000円(税抜)
15×9J	L	-15	4	100	5万6000円(税抜)
16×7.5J	S	25	4	100	5万7000円(税抜)
16×8J	S	25	4	100	5万8000円(税抜)
17×7.5J	S	30	4	100	6万6000円(税抜)
17×8J	S	25	4	100	6万7000円(税抜)
17×8.5J	S	30	4	100	6万8000円(税抜)

新たにCKデザインのブランドを立ち上げ オリジナルパーツを続々ラインアップ



愛知県のC.Kイノベーションでは、新たに独自のブランドを立ち上げる。ここでは主にインテリア小物を展開する。

オリジナルのメーターパネルやカラーラッピングも手がける予定なので、これから内装を自分好みに仕上げたいと考えている人は、相談に行ってみるといいかもしれない。

メーターパネルの文字盤などは一からデザインしたもののなので、ほかにはない個性をプラスすることができそう。

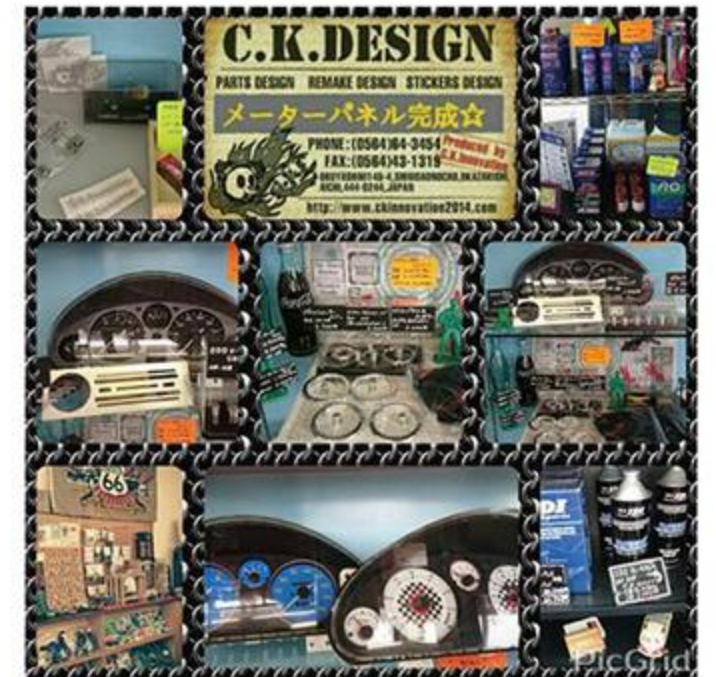


メーターはドライバーが見ていていちばんニマリしてしまうところ。ポップなデザインでもいいし、シックに決めても、痛車のでもいい。



自分だけのオリジナルやチームステッカーも製作。自分で描いた下描きをそのままステッカーにすることも可能だし、デザインからの製作もOKだ。

エアコンセンターキャップ アルミ製(NA、NB)は2個セットで1900円(税込)。ほかにも魅力的なアイテムが盛りだくさん。



クルマ好きが集まるにぎやかなショップ お客さん同士の交流を深めるオフ会が好評



定例オフ会を開催している「プリンス」には、若いお客さんが集まってくるという、最近では珍しいショップである。車種はデモカーがS2000やフィットとあって、ホンダ車ユーザー率が高いのは事実。しかし、そればかりではないところが同店の強みなのだ。

「若いコも多いけど、家族連れも来るし女子も多いよ！ 初めて来た人は、いつの間にか打ち解けてるって感じで、お客さん同士が店で仲良くなってますね」と仙波(せんば)代表。何しろ名前が王仁(おうじ)だけに、店の名前が「PRINCE」になった、というのは余談だが、NA/NBに乗っているスタッフがいたので、ロードスターオーナーのみんな、ぜひ遊びに行ってみて！



スタッフに女性がふたりもいるのも、これまたレアなケースといえるかも。駐車場にはいろいろとどりのスポーツカーが並ぶ。



ボク、拓海がロードスター部を盛り上げます！

父が「頭文字D」好きで、命名された拓海くん。親の望むとおり、クルマ好きに育った？ 愛車はエンジンをやっているところ。



メカニックも若い！ 高校卒業までプリンスで修業している若者の姿がピットに。活気にあふれたショップで対応も気持ちよし！



小気味よいサウンドを実現する 本格派スポーツマフラー

あこがれのフェラーリサウンドを奏でるスルガスピードのマフラー。官能的な音作りで、和製フェラーリと例えられることもあるほど。新型ロードスター用ループサウンドマフラーは、標準の出口とセンター出しタイプをラインアップ。迫力あるサウンドは、アイドリングですでにその存在感をアピールするほど。箱根などワインディングを走れば乾いたサウンドがオープンカーのキャビンに飛び込んでくる。



PRSループサウンド
マフラー
21万3840円(税込)



PRSループサウンド
マフラーセンター出し
21万3840円(税込)

フットレストバーをセットして 「人馬一体」を極める!

「NEO PLOT」では、ドライビングポジションを決めるうえで重要視するもののひとつとして、フットレストに注目している。そこで開発されたのが、ウェーブ形状の踏面を持つフットレストバー。この形状がひとりひとり異なる多様化するドラポジに適応し最適な姿勢を作り出す。つまり、体格の違いや足のサイズの違いにも対応する、フレキシブル設計となっているわけだ。バーの素材にはジュラルミンを採用している。



フットレストバー-NEO
適合:ND5RC
価格:1万3500円(税抜)

左足首の動きに自由度があるので、より自然な姿勢で運転することが可能になる。長時間ドライブでも疲労が軽減される。

躍動感のある連続した波状のデザインで、足もとをオシャレに演出できる、ドレスアップパーツの一面も。



恒例となったR1 GPが 筑波サーキットに帰ってきた!

毎年恒例、寒いシーズンに行われているR1グランプリ。2014年の開催では、大雪の予報が出て早々に中止、日程を変更するというアクシデントもあった。

このR1グランプリ、ロードスターだけの走行会であることはもちろんだが、模擬レースなどもあって、ギャラリーも楽しめるようさまざまなコンテンツが用意されている。ロードスター仲間が集まる場としてワイワイやるのもあり。ショップのデモカーも間近で見られるぞ!



寒いですが、タイムを出すには絶好のタイミング。今回はNDの参加も多くなりそう。NDオーナーも遊びに来て!



主催者の三木さん(右)がタイムアタックするNA6CEは、相当年季が入っている。またSクラスではウスイさんのレーシングカーの爆走が見られる。

R1 GP

開催日時:2016年2月20日(土)
開催場所:筑波サーキットコース1000
各クラス残りわずかのため、要問い合わせ
mikina6bp@ybb.ne.jp

東京オートサロンでは ひさしぶりにロードスターの姿が あちこちで見られた!



以前本誌でも紹介したことのある、S2レーシングが手がけたNBベースの「Cord name-F」が展示されていた。会場内はND全盛というなかで、NBの姿が見られるのはうれしいかぎり。ほかのクルマたちに交じっても、遜色なくらいのカスタマイズっぷり。

ハードトップを取り外した状態で展示されていたミニコブラ。オートサロンの会場でも十分に存在感をアピールしていた。

☎S2レーシング
☎045-951-7805
<http://s2-racing.com/>

ロードスター専用設計だから 干渉もなくぴったりフィット

各地のロードスターミーティングにデモカーを持ち込み、シートのインプレッションをリサーチしていたエスケレート。自慢のシートだけではなく、エアロパーツをセットしての登場だ。白いボディとブルーのシートがさわやかな印象を作っている。



タイトな室内にあっても、2脚ともシートを交換しても窮屈さを与えないデザインはさすがだ。



☎エスケレート
☎0550-89-6979
<http://www.esqueleto.jp/>

カスタムラッピングで エアロが引き立つ!

ラッピングはさまざまな見せ方ができるが、エアロ+ラッピングでここまで派手になるとは。すでにハードトップを装着していて、ロードスターには見えないほどのアグレッシブさ。フロントフェイスのボリュームもハンパなく、強烈な印象を残したNDであった。



ラッピングもさることながら、押し出しの強いデザインのエアロパーツがなんといっても目立つ。

☎KUHL(クール名古屋)
<http://ruf-gt.co.jp/>

史上最高の参加台数と入場者 そこにロードスターがあった!

2016年の東京オートサロンは開催期間中の金曜日、土曜日の閉会時間が20時となって、いつもよりも長く見ることができた。そのためか入場者数も昨年を上まわった。NDロードスターの姿も多かったが、あちこちにちらばって展示されているので、広い会場で見つけるのが至難のワザだった。エアロメーカー、チューニングパーツのメーカーが手がけることで、これからますます盛り上がっていきそう。



富士チャンピオンレースを 見据えたロールバーを装着

富士スピードウェイで開催される「チャンピオンレース」で、採用されることになりそうだというオクヤマのロールバー。下まわりにはボディ剛性を向上させるアイテムが装着される。このクルマでサーキットを走ってみようかという予定があるそうだ。



剛性アイテムを展開するオクヤマだけあって、さっそくフロア下には体感できそうなパーツが組み込まれていた。



☎オクヤマ ☎045-934-5334
<http://www.carbing.co.jp/>

ラグジュアリーなイメージを 踏襲しつつもスポーツを忘れない

エイムゲインは大排気量スポーツカーを主体にしているイメージなので、新型ロードスターを手がけているのはちょっと意外。フロント、サイド、リアとフルエアロをまとったスタイルは、重厚感を漂わせる。スポーツカーの枠を超えた、新たなカテゴリーを生み出したようだ。



ソウルレッドによく似合うホイールは深リムタイプ。こんなアプローチもNDによく似合う。

☎エイムゲイン
☎082-423-2334 <http://www.aimgain.net/>



マットグレーのツヤ消し塗装が目を引き

内装はシート生地の張り替え、それに合わせてロールバーにお揃いの布が使われている。



ラッピングが全盛のなかで、これはなんと塗装によるものだそう。鈴鹿サーキットと日常ユースの融合をコンセプトに開発している。RKデザインのダクトシステムと、ボディ補強ブレース、新作の鍛造ホイールをメインにパーツをまとめた。ロールバーパッドが内装に合わせている。

📞RKデザイン ☎077-582-8231
<http://www.rkdesign.co.jp/>

スポーティな見た目と乗り心地を両立させた

ホイールのモンツァからはチェッカーフラッグがあしらわれて、少しクラシカルな雰囲気も持たせたNDだ。

乗り心地を損なわないように仕上げています。ホイールはWarwic Empress Mesh(8j×18)だ。



さすがに18インチともなると、ノーマルブレーキでは見た目がさみしい。ブレーキシステムもステップアップさせたい。

📞モンツァジャパン ☎029-247-7772 <http://www.monza-japan.co.jp/>

ワイドボディにふさわしいターボ仕様のエンジンユニット

リアの迫力がハンパないのは、ロケットバニーのワイドボディエアロが装着されているからだ。

またそれにふさわしいターボ仕様というのが、トラストらしい。どれほどの実力があるのか、じかに見てみたいものだ。



たくさんの人だかりができていたトラストのブース。ターボといった過給機を提案している車両が多く見受けられた。

📞トラスト ☎0479-77-3000
<http://www.trust-power.com/>