

ROADSTER

BROS.

[ロードスターブロス] Motor Magazine book

Vol. 10

ロードスターを
もっとワクワク走らせよう!

SPORTS & CIRCUIT

はじめの
ロード



猛暑を乗りきるクーリング小企画

**「冷やもロードスター」
はじめました~**



10万kmをものともしない!
まだまだこれから旬の

NCロングライフのすすめ



メーカーやショップデモカーの **最新情報満載!**

ND5RCカスタム大図鑑

ROADSTER
BROS.



IVランドグリーンのNC-I-RHT車りの
ザウルスマニアの
ND-RHTの個人的提案



こちらはロードスターオーナーが考案した、NDモデルをフルオープンにするシステム図。マツダさん、どうでしょうこのアイデア。



「リトラクタブルファストバック」で十分悩ましいのに、すぱいだあ「登場。広がる世界観に、ついつい目移り…」

大

勢のファンが集まった「軽井沢MTG」で、ひととき注目を集めまくっていたのが、『RF』のジャパンプレミアだったような気がする。

人だかり、というより、人の山が連なっている状況で、ステージに接近することはおろか、まともに見ることすらできない有様だった。主役はRF、MCは山本主査、演目は電動トップの開閉…に、それほど多くのファンが興味津々だったワケだ。

オンステージが始まる直前、山本主査にちよつといじわるな質問をぶつけてみた。「NBのクーペがいまひとつ支持されていなかったような気がします…あえてNCと同じ、RHTという選択肢は、なかったんですか？」

山本主査の回答は、しごく明快だ

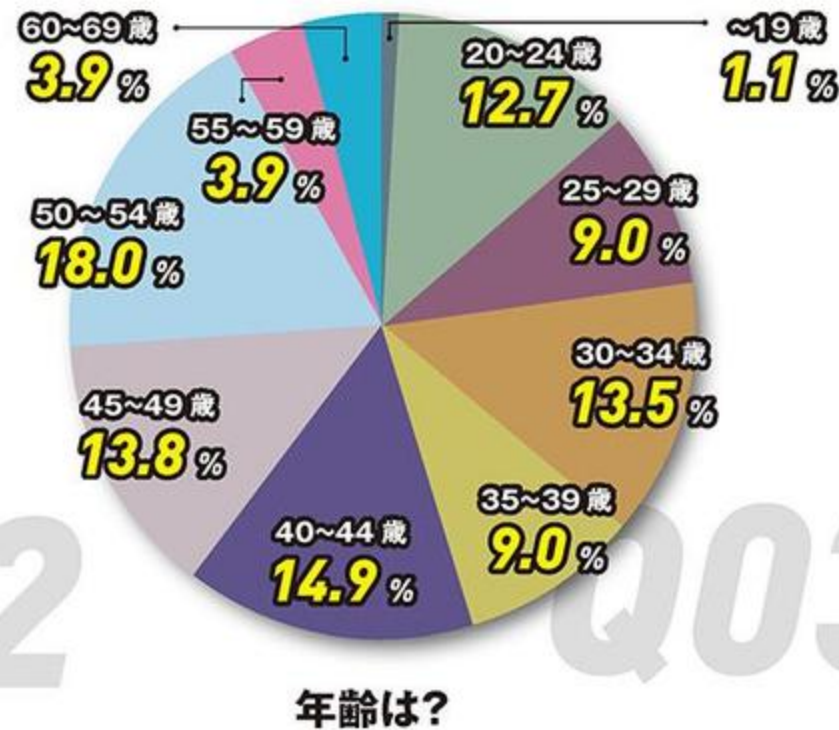
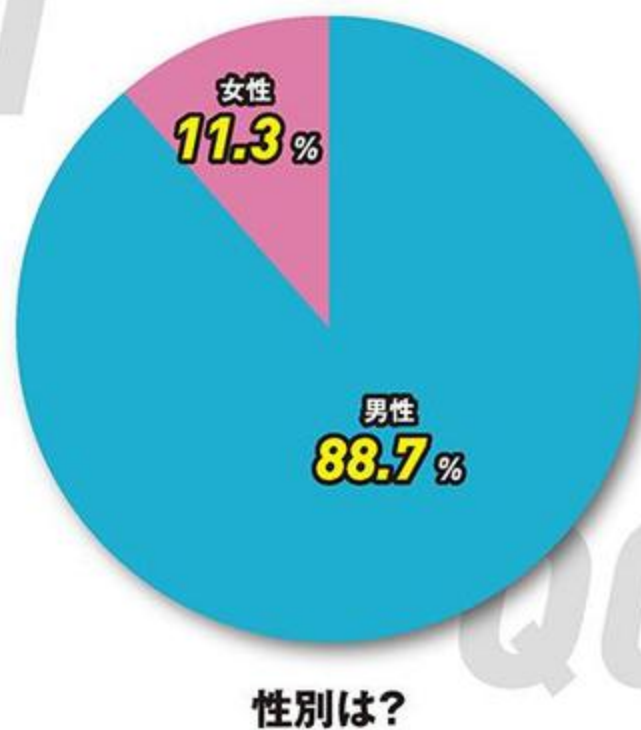
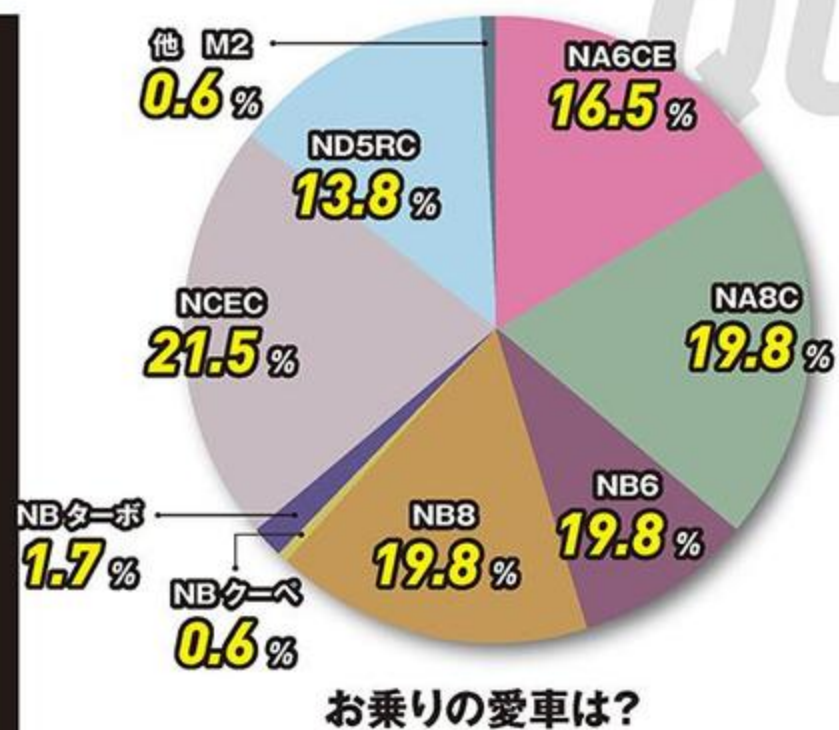


公開された写真を見る限り、どこことなくNBを彷彿とさせる「124スパイダー」。ぱっちりつつぶらなヘッドランプが印象的だから…かも。1.4ℓの直4ターボは、欧州仕様で24.5kgmものトルクを発生するという。車両重量は約45kgほど増えているが、ざっくり本家の5割増しほどの力強さは、やはりそうとう気になる。

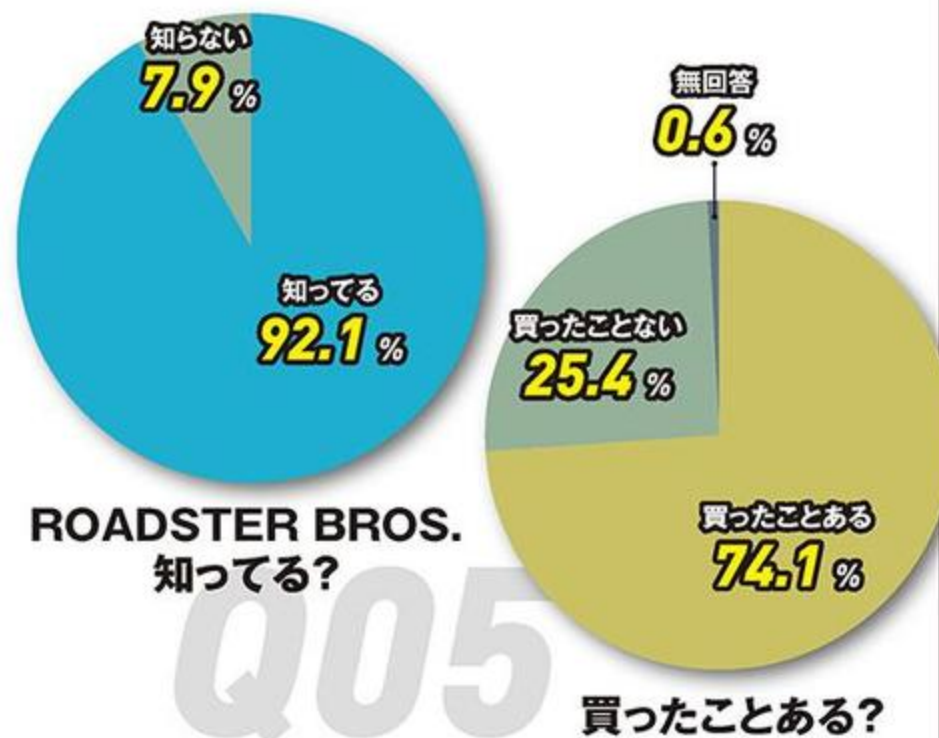
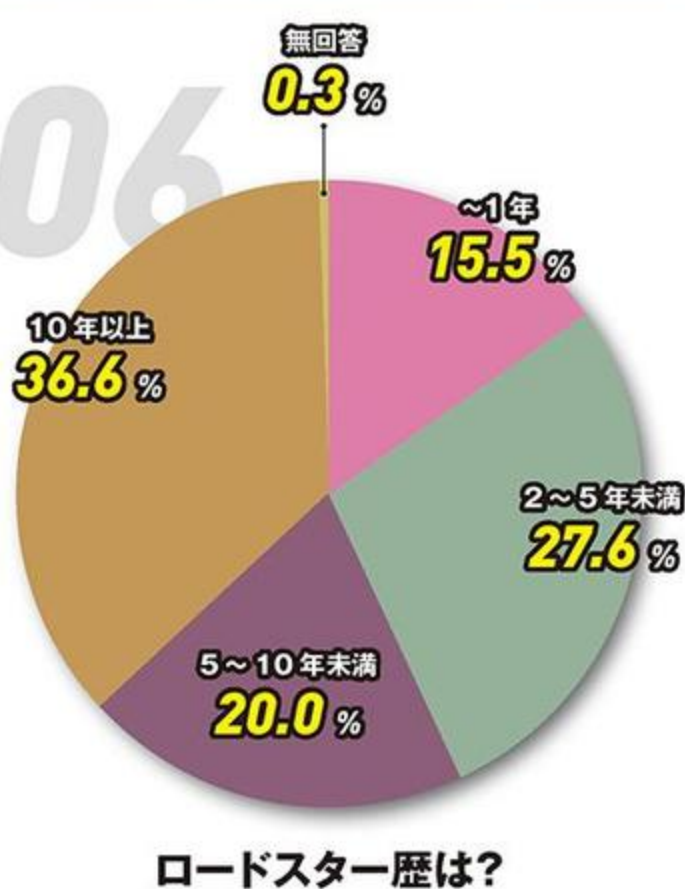
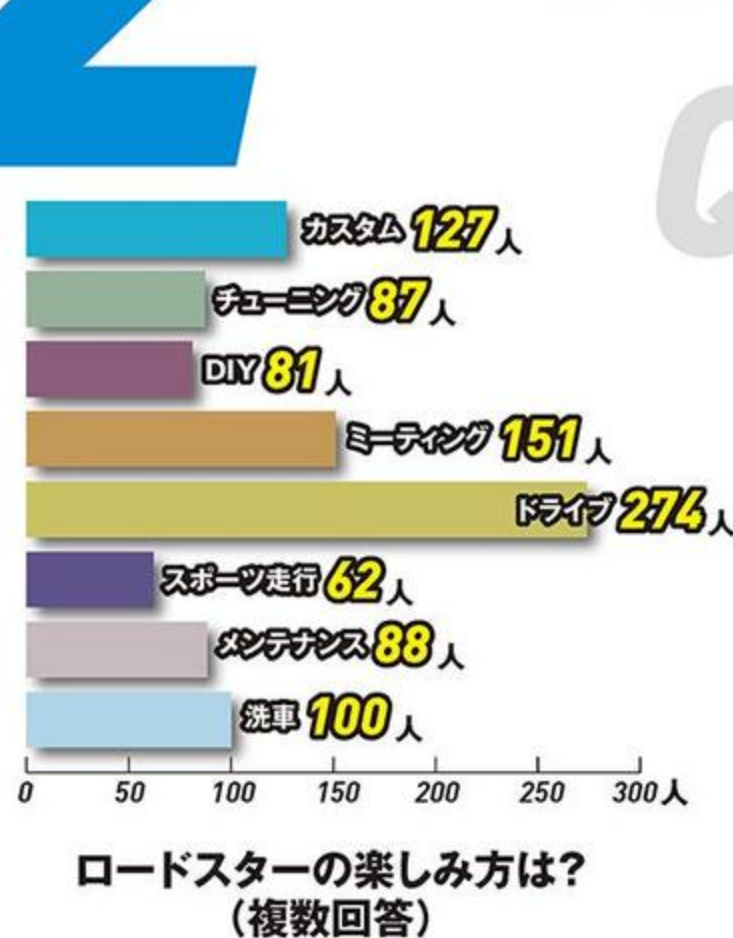
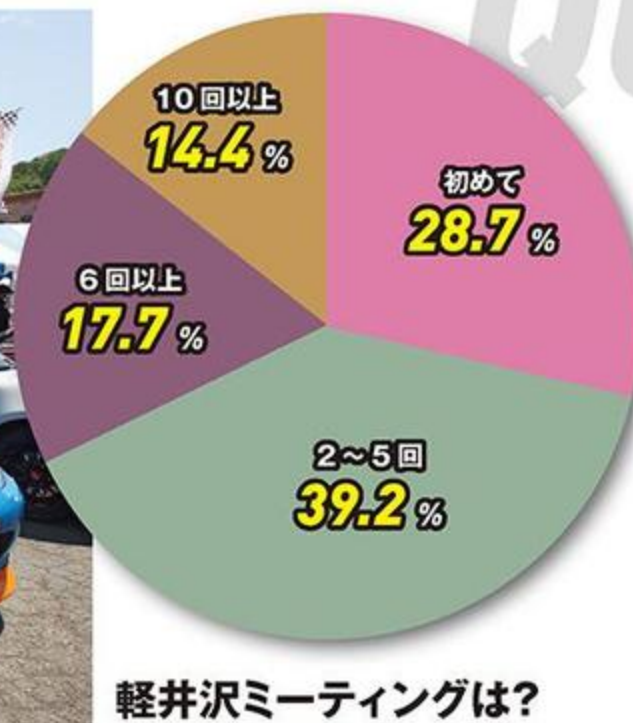
つた。「あれ(NB)は厳密に言えば、うち(マツダ本体)が手がけたものではないかもしれません…本気度が違う、という意味だろう。もちろんNBクーペはとても味わい深い派生モデルだと思っけれど、RFはなんだかちよつと「別モノ感」すら漂っているような気がした。

別モノ感と言えば、メカニカルコンポーネンツを共有するフィアット版「124スパイダー」も、なかなかスタイリッシュだ。大好きなクルマがメジャーになるのは、ファンにとつては嬉しい。けれど、世界観の広がりとともに多様化する魅力的な選択肢は、とつても悩ましい。

ROADSTER
BROS.



日本最大の
ロードスターミーティングで聞いた
「どんなふう楽しんでる？」
「ROADSTER BROS.
知ってる？」



た くさんのロードスターファンでにぎわった「軽井沢ミーティング」。本誌編集部でも毎年ブリスを出しており、今年は久しぶりにアンケートを実施した。500人の回答を得ることができたので、その結果を見てみよう。

まず意外だったのが年齢層。ある一定の年齢層に集中することなく、わりときれいにわかれた。どんどん若い世代のファンが増えてきているのは、ミーティングなどで手応えを感じていたが、ここでハッキリした。男女比は予想どおりとして、愛車の分布は実際の参加車両数とまったく同じとはいかなかった。NA、NBが大半を占める。

そして軽井沢ミーティングに初参加、という人が3割ほどいたのは驚き。さすがに皆勤賞という人は、アンケートをとった人の中にはいなかった。

本誌に関する質問は、ブリスを知っているか、買ったことがあるか。まあ、さすがに半数以上は知っていてくれるだろうと思っていたが、結果は9割超え。ロードスターのイベントでロードスター専門誌という状況なら、妥当なところだな。しかし、未購入者が25%いるということは、まだ売りしるがあるってことだな、むふふふ。

ロードスター歴では初心者からベテランまでまんべんなく参加していることが伺えた。

ROADSTER
BROS.

03

RX-7のような
フォルムが
懐かしくも新しい
小手先の変化ではない、
“これぞカスタム!”

◎ジェットストリーム ☎046-286-4422
http://www.jetstream.co.jp/

軽 井沢ミーティングで初お披露目となった、ジェットストリームのNAワイドボディ。製作のきっかけは「軽井沢ではNDが目立つだろうから、それより目立つクルマを造ろう」という気合いだった。ここまでのモディファイ、いったいどのように具現化していったのだろうか。大谷代表に伺ってみた。

「まずはイラストを描いて、それから1/10モデルを1回作ってから造形にかかります。たいていイラストそのままとはいかず、作りながらあちこち変わっていくんですけどね」今回のNA、軽井沢ミーティングでの反応はというと、年齢層が上がるにつれて「ささって」いたようだという。それは往年のスポーツカーを知っているからだろ。サバンナRX-7のフォルムを思わせるスタイルは、どこか懐かしさを感じるのかもしれない。



ボンネットは埋めた状態になっているが、実際にはリトラクタブルに対応させるように製品化される予定だ。

リアデフューザーはサーキットを走る気まんまんのアイテム。ウイングレスでどこまでタイムを伸ばせるか。

ミラーはヴィタローニセブリング。フェンダーに付けるとSA22Cっぽく、ドアに付けるとボルシェっぽくなる。

ウィークのマイスターはフロント9J、リア10Jでインセットはフロントがマイナス13、リアはマイナス38を選択している。



「最近のオートサロンもそうだけど、どんどんノーマルプラスアルファみたいなカスタムばかりになってきている。だからこれが本来のカスタムだつてのをやりたかったんだ。作業は大変で、何日も徹夜したけど、作ってる間は楽しかったよ(笑)。自分が欲しいと思えるものを作ったし、製品が売れる売れないとか意識しないでやってたから、久しぶりに楽しい仕事だったなあ」

と大谷代表が振り返る。ボディカラーは青と白と2色のみをブレンド。原色に近い方が、日に当たったときの発色がきれいなのだという。これから型取りに入って、製品化が進められる。と同時に、シヨモデルとしてさらに作り込まれる予定だというから楽しみだ。このスタイルだったら、ロータリーエンジンが乗っていてもおかしくない。筑波アタックも狙っているらしい。



昔のクルマをイメージし、何もついでになかったのでも、コックピットもすっきりシンプルにまとめている。

ドアパネルも製作したもので、エクステリアのイメージをそのまま取り入れたオリジナルテスト。

シフトまわりも昭和のクルマ感が漂う。平成生まれのユーザーには斬新に見えるかもしれない。

エンジンはミクニのダブルチョークキャブレターを採用する、ブライトニングチューンだ。パワーフィールもノスタルジック?



エンジンルーム内は鮮やかなオレンジにペイントされ、遊び心をプラス。こうした技もジェットストリームならではの技だ。

ROADSTER
BROS.

張り替えるのような
フィット感＋
たつぷりの遊び心
愛車のキャラクターに
合わせて
コーディネート
したい

ストライプはヘッドレスト下から入っている。これだけでもオープン時のアピール度はぐんとアップする。デザインは変更の可能性あり。



左右にストライプをあしらったモデル。シンプルなNAのシートがポップなイメージに変身する。どんなボディカラーにも似合いそう。

カラーバリエーションによって印象がそれぞれ異なる。こんなにカラフルだと、左右で色違いにするなどのコーディネートも楽しめそう。



市松模様(チェッカー?)が入ることで、単調にならずコックピットが華やかになりそう。ひとつひとつ手作業により縫合されている。



ヘッドレスト裏にはロゴがプリントされている。これも優れた技術で、こすれてロゴがぼやけるようなことはないハイクオリティな仕上がりだ。

関連小物として、シートベルトパッドや小物入れなどをラインアップする予定。これらもすべてシートカバーと同じ手作業による縫製。



シート後部にはポケットがあるので、車検証入れなどを入れておくことができる。ロードスターにとってこうした収納スペースは大事な。



シート座面は運転中に動かないよう固定する方法がとられている。黒いスポンジを押し込んでやれば、きちんと固定される仕組み。



最 近のシートカバーのクオリティは非常に高い。NAモデルでは純正シートの劣化も進んできており、交換を考えている人も多いだろう。

しかし、それ少し待った！ マルハモータースがカバナとタッグを組んで展開する、シートカバーがその悩みを解消してくれる。軽井沢ミーツで実物を目にした人もいるだろうが、カラフルでスタイリッシュなアイテムが揃っている。

マルハモータースといえば、NA、NBのレストアに欠かせないリペアパーツの豊富さで有名だが、機能性パーツだけではなく、オリジナル幌

もラインアップするなど、ドレスアップ系にも力を注いでいる。

NDの「Vスペ」で知られるカバナは、補正下着メーカーを母体としているため、非常に優れた縫製ノウハウを備えている。そのノウハウを生かして、シートカバー部門を展開しているのだ。工場ではベテランがときはきとミシンを動かしているという。すべて国内で作られる、真正銘のメイドインジャパンだ。

素材にもこだわっている。生地にはスポンジが入っているため、座り心地が格段にアップする。より純正にフィットすることも重視していて、合わない場合はあえてラインア

ップしないほどの割り切り。これぞ職人といったエピソードだ。素材は専用発注されているもので、妥協せずに選び抜かれた「本物」だ。

シートカバーのデザインは、アクセントにストライプが入ったモデルや、和テイストにあふれる市松模様、無地などが用意される。ヘッドレスト部には純正と同様に、メッシュ素材が使われることになっている。

この両者がタッグを組むとなれば、ロードスター業界で広まらないわけがない。すでに反響も出始めているため、9月からの発売を目指して最終調整に入っている。乞うご期待だ！

オプションアイテムはいろいろ用意されそう。ヘッドレストにあるクッションは、サイズダウンしてフィット感を高める予定。



マルハモータース
0544-294-0076
www.maruhamotors.co.jp

これはシンプルな無地のカバー。エクステリアをハダめにまとめている場合なら、すっきり見せるのに効果がありそう。

ROADSTER
BROS.

ROADSTER BROS.

[ロードスターブロス]

Vol. 10

Editor in Chief 中村ブンコ
 Producer 神原 久
 Photographer 金子信敏／服部真哉／井上雅行
 犬塚直樹／高松 弘／伊藤吉行
 伊藤嘉啓／吉見幸夫／清水良太郎
 奈良軍団KOMATSUDA
 Writer 正松本 宏／塩見 誠／四馬力
 大谷英樹／石田 徹／都築雅一
 佐藤 圭／倉元峰明
 Illustration 都築雅一
 Cover Photo 高松 弘
 Cover Design 長谷川修史
 Design 長谷川修史
 田辺雅人
 3PUNCH DESIGN (齋崎真司)
 浜本直樹
 Advertising Div. 神戸信英／渡辺孝禎／蔭山洋平
 Sales Div. 寺岡秀樹／小出 仁／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
 Tel 03-3434-3151 (代表) Tel 03-3434-3486 (編集)
 Tel 03-3434-3153 (販売) Tel 03-3434-3155 (広告)

発行日 2016年7月15日
 印刷 大日本印刷株式会社 Printed in Japan
 定価 1852円(+税)

©モーターマガジン社 無断転載を禁ずる



- 003 TOPICS RFお目見え
- 005 ROADSTER BROS・軽井沢アンケート
- 007 ジェットストリームNAモディファイ
- 009 カバナ×マルハモータース

012

ロードスターを
もっとワクワク走らせよう!

SPORTS&CIRCUIT

はじめの
一歩

- 042 メーカーやショップデモカーの
最新情報満載!
ND5RCカスタム大図鑑
- 065 猛暑を乗りきる クーリング小企画
「冷やしロードスター」はじめました
- 076 ミーティング・レポート
●北陸ミーティング ●オアシスミーティング ●軽井沢ミーティング
- 101 **ND5RCカスタム大図鑑** <その2>
10万kmをものとしめない!
まだまだこれから旬の
- 129 **NCロングライフのすすめ**
- 142 RCOJ MESSAGE BORD
- 144 ライター正松本の「NC道」
- 146 4040&1515号「きまぐれDiary」
- 148 はみだしトピックス
- 151 てんこもり倶楽部
- 160 モニタープレゼント



SPORTS & CIRCUIT

はじめての 一本

ロードスターを
もっとワクワク
走らせよう!



ロードスターでのドライブは楽しい。そして、スポーツ走行をしてアクセルを思いきり開けてみたい、と考えている人は多い。最初はそう考えてなくても、乗っているとだんだんそんな気になってくるのだ。ただ、どうしていいのかわからずに過ごしてない？ ビギナーが安心してスポーツ走行できるよう、みんなの背中を押してあげよう！

本格的にサーキットを走ろうと思ったら まずはレッスンを受けて基礎からスタート！

長野にあるガレージでは富士チャンレース、パーティレースをサポートしている。そしてこれから走ってみたい、という人も積極的に応援する。お客さんの原田さんもそのひとり。「サーキットを走ったことはあるんですが自己流で。荷重移動に気を取られているとシフトチェンジ忘れちゃうんです(笑)。先日の事故経験を機に、きちんと基礎を習って限界を知りたいと考えて、ドラテクレッスンからやり直し。またレースをやりたいので、ガレージに車両を預ける予定です」とヤル気まんまん。

原田美由紀さん



ガレージでは金土日でシミュレーターを運用(20分1000円)している。開催日など詳細はfacebookをチェック。初コースの前に使うのが◎。



「友人の紹介でガレージを知りました」という原田さんを、「遠方からでも足を運ぶフットワークのいい人」と駒場代表は見ている。撮影当日はシミュレーターに座りっぱなし。練習になったかな？

ロードスターでご来店、
「ROADSTER BROSを見た」
でソフトクリーム
プレゼントします！



長野県岡谷市神明町4-20-1(県道254号線沿い)
☎0266-22-4951



シミュレーター(トラック内はエアコン完備)はラーメン「大石や」駐車場にて利用可能。ベテランにライン取りなどを教わりながら走ると勉強になる。

◎ガレージI
長野県岡谷市神明町2-1-28 ☎0266-24-5086
<http://www.lcv.ne.jp/~komaba7/>

70台が1日中ガンガン走って 事故やトラブルは1件もナシ

せっかく買ったスポーツカー。街乗りやツーリングも楽しいけど、一度はサーキットで性能をフルに発揮させてみたい。でもサーキット走行会って、妙に敷居が高く感じて尻込みしちゃう。そう思ってた初めての一步を踏み出せない人、この『P&Aドライビングレッスン』はいかが？

イベントの経緯を手短かに説明しよう。ロードスターを得意とするプロシヨップ『アクティブ』が、以前から「サーキットの楽しさと安全性を知って欲しい」と、各地のサーキットでレッスン形式の走行会を行っていた。その趣旨に賛同したのがロータリーチューンの大御所『パンスピード』だ。じゃあそれぞれのユーザーを集めて、サーキットを1日ずつと占有しちゃいましょう、と今回の走行会が実現したってワケ。

ロードスターとロータリー、いずれも後輪駆動の名車。なのでレッスン内容も必然的に「いかにFRのメリットを引き出すか」になる。ロードスターのレクチャーはアクティブの市村代表、そしてレーシングドライバの菊地靖選手が担当。なかには「初心者なんだからプロに教えてもらうなんてまだ早い」と、遠慮する人がいるかもしれない。でもそこそが大きな間違いなのだ。

テニスやゴルフといったスポーツにしる、楽器や写真のことを考えて欲しい。自己流でトライ&エラーを繰り返すより、最初からプロに教わったほうが上達は早いし、金銭的な負担も少なくて済むでしょ？ ましてモータースポーツは費やす金額も大きく、クラッシュで身体にダメージを負う可能性もある。そんなリスクは減らすにこしたことはないぞ。

走行内容もビギナーが気後れしないよう、模擬レースなどはあえて設けずひたすらフリー。そのなかで講師による同乗走行があり、また座学もあり、上達を実感できるのがあるがたい。まして同じ時間帯に走るのはロードスターの仲間ばかり。考えただけでもワクワクしちゃうよね。

この日は5月末と思えない30℃に迫る猛暑、クルマにも人にも厳しいコンディションだった。それでも70台のマシンが丸1日サーキットを走って、クラッシュやマシントラブル

による赤旗は1回もナシ！ サーキット経験が豊富な人ならわかると思うけど、コレってビギナー中心のイベントでは相当に珍しい。マナーのよさと講師の教えが行き届いていることの証明といえるんじゃないのかな。次回のスケジュールは未定だけど、決まりしだいウェブサイトなどで発表するぞうだ。今回は参加できなかった人、念願のサーキットデビューするチャンス！



菊地靖選手によるFRドラテク講習。「ココはトラクションが抜けにくい場所……」など、実際の場所を挙げつつレクチャーする。



ビギナーが多いイベントだけに、旗の意味もていねいに説明。コースの状況などを知らせる大切な手段、シッカリ頭に入れておこう。



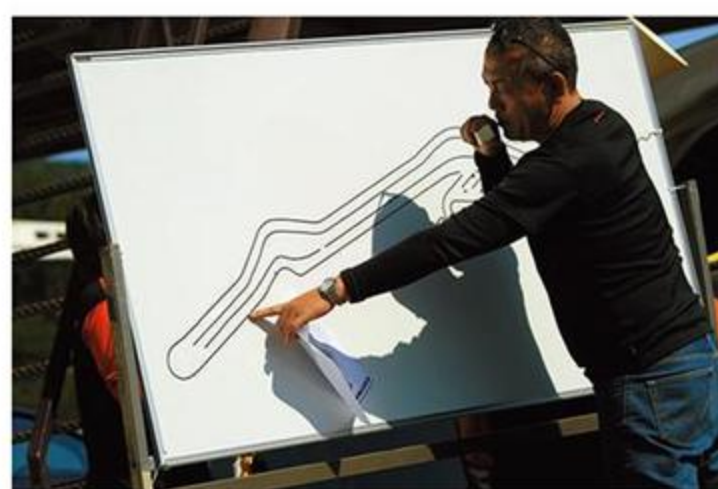
朝イチで行われるドライバーズブリーフィング。1日の流れや注意事項などが説明されるので、準備の途中でも必ず出席するように。



熱心にドラテクを研究する人が多いのも特色だろう。車載カメラはもはや付いて当たり前、なかにはブレーキやコーナリングのGを計測するモニターを積んでいる人もいます。



最後に待っているお楽しみは豪華景品を賭けたジャンケン大会だ。参加した全員が何かしらもらえるよう配慮されているのが嬉しい。



初めてサーキットを走る人には、ブリーフィング後に特別講習が。スピンしやすい場所やコースイン・ピットインの方法などを解説。



走行枠は過給器付きとNA、さらに初心者と分けられる。NAクラスはRX-8を除くとロードスターのワンメイク状態だ。オーナーとしてはそれだけで気分が盛り上がるよね。



ビギナー大歓迎!
手取り足取り教えます♪

エビスサーキット西コースにロードスターとロータリーが集結。
かつてのR&Rミーティングを彷彿とさせるシーンに、
思わず懐かしくなっちゃった人もいるんじゃない？
初心者でも安心してスポーツ走行を楽しめる、
レッスン形式のイベントの模様をお伝えしよう。



FRならではの運転技術が学べる安全・安心な走行会

P&Aドライビングレッスン 2016年5月29日 エビスサーキット西コース

アクティブ ☎048-738-7670 <http://www.active-gt.com/>
 パンスピード ☎048-764-2040 <http://www.panspeed.jp>

有名メーカーのブースも多数
パーツ選びの相談もOKだぞ



サーキット走行にピッタリのアイテムをリリースする、有名メーカーのブースがパドックに出展。自分のライフスタイルに合うパーツ選び、カタログじゃ伝わりにくい細かなコダワリなどを聞くチャンスだ。グローブやシューズといったドライビングギア、オイルやブレーキなどの消耗品は特に気になるはず!

単なるジェットコースターじゃない
同乗走行はたっぷり4~5ラップ!



同乗走行のとき動画を撮影しておけば、最高の教科書ができれば。セツカクの機会なある。んだから、少しでも技術向上に役立てるべし。

プロドライバーの同乗走行は他のイベントでもよくやっている。しかし大抵はホームストレートの通過が1回で終了。正直いってオーナーはジェットコースターに乗っている感覚でしかなく、実際のドライビング向上にどれだけ役立つかは疑問なんだ。ところがアクティブの走行会はひとり当たり4~5周、単にプロの凄さを見せつけるだけじゃなく、オーナーの悩みや疑問を聞きながら、ていねいに個人指導してくれるのが最大の特長。ココまで教えてもらって上達しないワケがない!?

まずは壊さないことがイチバン チューンよりもメンテ重視で!



オープンカーは絶対に必要! 安全性のほかにもメリットが

ほとんどのサーキットやイベントでは、オープンカーの場合ロールケージの装着が義務化されている。クローズドボディと違い、転倒したら頭部を守るモノがないんだから、当たり前っちゃ当たり前。ファッション的な要素も強い4点式でもいいけど、どうせならフロントまでカバーする6点式を勧めたい。オープンカーの泣きどころ、ボディ剛性も高まるなどメリットは安全性だけじゃないのだ。



ロールケージ



タイヤ

溝が残っていることは大前提。必ずしもハイグリップである必要はなく、タイヤに応じたスピードで走ればいいだけ。走行の前日くらいにクギなど異物が刺さっていないか、また空気圧が適正であるか確認するのを忘れずに。



ブレーキ

ブレーキタッチの変化を感じ取れるなら、純正パッドでも休み休み走れば大丈夫。でも大半の人はそうじゃない。なので最初から強化パッドを使うほうが安全だ。温度域やフィーリングをよく吟味してからチョイスしよう。



シート

スポーツカーだけに純正シートの形状も決して悪くないが、バケットシートと比べちゃうと雲泥の差。操作性の向上はタイムにも結び付くので、身体に合ったシートを使いたい。



油脂類

余計な出費を招かないためにも、最低でもエンジンオイルは交換しておく。また高温になったオイルは冷えても元の性能に戻らないので、走行後にも交換するるのが理想だぞ。



シートベルト

純正の3点式でも走れるけど、身体を支えるのに力も神経も使っちゃう。4点式ならシートが純正でもそこそこイケるし、それほど高いパーツでもないのが買ったほうが無難だ。

走行準備 車両編

初心者がサーキットを躊躇する理由に、「ノーマルだから」ってのをよく聞く。コレは大きな勘違いであり、フルノーマルだって走れないワケじゃないんだ。むしろ大事なのは愛車のコンディション、つまりメンテナンスが万全であること。整備を怠ったのが原因でマシントラブルが発生し、クラッシュや他の人を巻き込んで2次災害を引き起こす、なんて事態は絶対に

避けなきゃダメ。

走行前に最低限チェックしておきたいのは、タイヤ/ブレーキ/オイルの3つ。タイヤとブレーキの残量がなければマトモに走れず、あまり古すぎてもパンクや剥離といった危険性がある。中古車を買ったばかりで状態がよくわからない、なんて場合は信頼できるプロショップで点検してもらったほうが安心だろう。エンジンオイルは

サーキット走行前に交換するのが基本で、その際はラジエーターの冷却水やパワステフルード、ブレーキフルードなどの量と汚れも併せて確認しておくクセを付けたい。サーキットを経験するなら、ぶっちゃけコレだけで十分。その先のチューニングは足りない部分に気付いたり、タイムを追求するようになってからでも決して遅くはないぞ。

参加者や主催者に迷惑をかけない そのための細やかな心配りもある



サーキットは自分ひとりで走るワケじゃなく、参加者みんなで共有しているんだ。なのでオイルを撒くと別の誰かがクラッシュしたり、赤旗を出せば全員の走行時間が犠牲になってしまう。そうした事態を少しでも防ぐまたは軽減するため、できる限りの対策はしておきたい。オイルキャッチタンクや牽引フックなどは、金額的にも作業的にもお手ごろ!

走行準備
人間編



A beige racing suit is hanging on a display stand. To its left is a box labeled 'Performance Parts' and 'Racing Equipment'. To its right is a rack holding various tools, including wrenches and sockets. The background shows a blue sky and a building with a sign that says 'Racing'. A red banner with the word 'スーツ' (Suit) is at the bottom.

インナーウェア

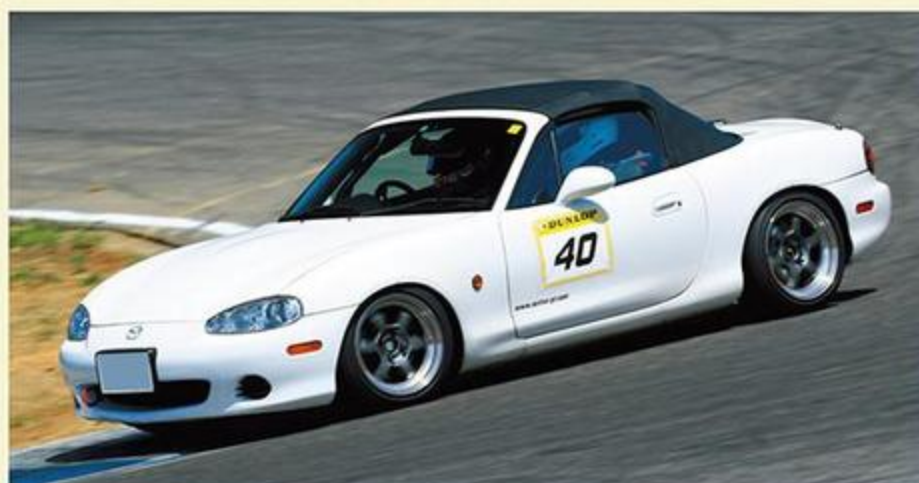
に聞いて悩みを解消! った走りの秘訣 イビングレッスン

駆動方式や
パワーを考えた
ライン取りを!

レーシングドライバー
菊地靖選手

3コーナーの立ち上がりでもっと高回転を維持したい

エビス西は5回ほど走っているが、上りのヘアピンである3コーナーがじっくりこないという。同乗走行でプロのラインをじっくりチェックすると、自分ではアウト・イン・アウトのつもりだったのが、さらに外のラインから車速を乗せて進入していた。ローパワーだけにいったん回転数が落ちるとリカバリーが大変、なので少し遠回りになろうと高いスピードでコーナリングし、3コーナーからの直線でタイムを稼ぐほうがいいと気づいたとのこと。同じことが1コーナーのラインでも通用し、大まわりしたほうが2コーナーまでの短い直線をシッカリ加速できたそうだ。



ACTIVE
ゆとりさん



エンジンはノーマル。ただし冷却系など不安なく走るツボはキッチリ押さえている。タイヤもグリップに頼りすぎないように、グッドイヤーのハイグリップラジアルを選択。路面状況が変わったときに対応しやすい点もマル。

全体的に伸び悩み中なのでプロの走りを見て意識改革



最近ちょっとタイムが伸び悩み、何かヒントを得たいと考えエントリー。気になっていたのはブレーキの使い方、あとは1~3コーナーのライン取りだ。自分との違いが顕著だったのは3コーナー。Rだけを見ればヘアピンなのは明らかなのに、上りで先が見えないせいかインにつくのが早すぎだった。ところがプロはアウトから車速を乗せて進入、短いブレーキで向きを変えいち早くアクセルを踏む姿勢を作っている。これに気づいたことが最大の収穫。ただし助手席と運転席では感覚も違うので、最初から無理に真似せずに少しずつ擦り合わせてタイムアップにつなげたいとか。



ACTIVE
モジさん



パワーよりもトラブルを起こさないことが大事。なのでエンジンは特に手を入れることなく、オイルキャッチタンクなど走行会を想定した装備を重視している。今回のような蒸し暑い日のサーキットでもまったく不安ナシ!

POINT1

コースにはお手本がいっぱい
上手い人の走りを観察しよう



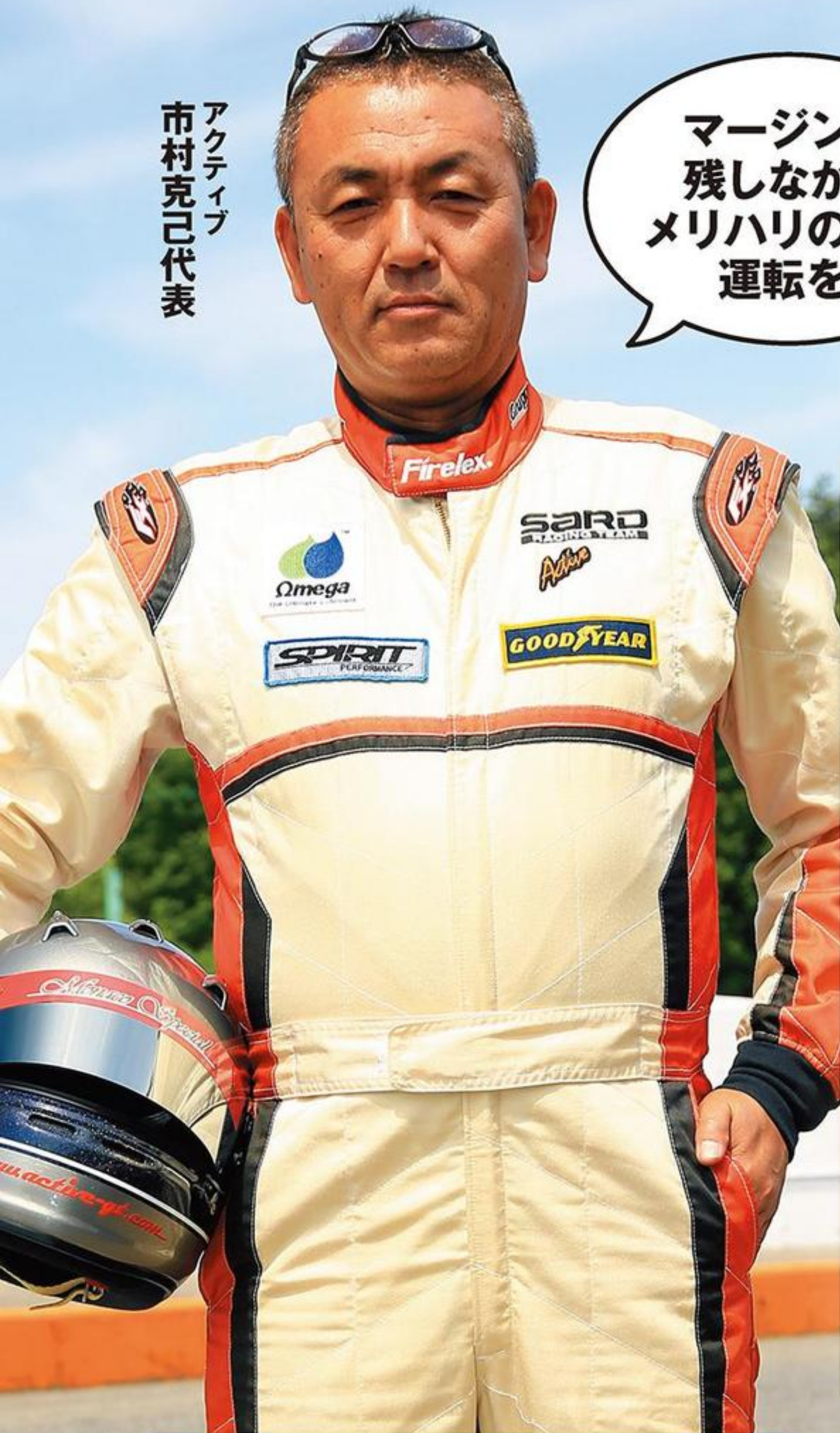
苦手なコーナーがあって、攻略の方法がまるでわからない。そんなときは無闇なアタックをやめ、上手な人の観察に徹するのもひとつの手。タイヤや足まわりの違いこそあるかもしれないが、基本的なラインやブレーキングポイントは、同じ車種ならそう違うはずもない。ただし相手は自分より速いペースで周回しているはず。ずっと付いていこうとしてオーバーペースになり、とっちらかってクラッシュなんて事態にならないよう要注意だ。



ひとりで悩まずプロ 同乗走行で知 in P&Aドラ

アクティヴ
市村克己代表

マージンを
残しながら
メリハリのある
運転を!



1コーナーのライン取りは内・中・外のどれが正解?



エビス西は3回目。最大の悩みどころは1コーナーで、進入のラインはイン・ミドル・アウトのどれが正しいのか、自分ではまだ決め切れないという。同乗走行でプロのドライビングを確認したところ、ロードスターは小排気量のNAということで、アウトから車速を落とさずに進入していた。その後に自分で走ってみたところ、

知らず知らずのうちインへ寄っていくクセに気づいたそうだ。「もっと意識して運転しなきゃダメですね」と反省。またクルマに負担をかけない乗り方も大いに勉強になったとか。縁石の使い方やブレーキング、いずれも参考になったと大喜びだ。



ACTIVE
メトちゃん



エンジンはマツダスピードのBスペック。2度のオーバーホールを経て、まだまだ現役で使い続ける予定だ。足まわりは石井自動車のアライブサスペンションキット・キャット。フルードの漏れを防ぐカバーも見習いたい。



POINT2

データ収集にマシンチェック インターバルもムダにしない



休憩時間をダラダラ過ごすのはもったいない。タイヤの空気圧や路面温度をデータ取りしたり、トラブルの予兆がないかチェックすることは、タイムアップや安全に直結すると意識しよう。「この路面温度なら何ラップで空気圧が何kg/cm²上がって、リアタイヤのグリップが怪しくなる」など、愛車の基礎データを蓄積すればするほど、セットアップの時間は短縮できるし違うコースでの対応力も上がる。脱ビギナーの第一歩といえるだろう。

座学で知った知識を確認! ステアリングワークに開眼

サーキット歴は3年、エビスサーキットも走行経験アリ。このイベントで最初に目からウロコが落ちたのは朝の座学。「日本のサーキットは基本的にステアリングを持ち替えずに走れる」と聞き、それを実践するプロの姿を同乗走行で確認できた。ステアリングを持ち替えなければいけない、というのは車速が高すぎるってことであり、要するにアンダーステアの原因なのだ。あとは「タイヤを使い切る」との理論もよくわかったとか。ステアリングとブレーキとアクセル、それぞれを操作するタイミングを間近で見たことは、今後のサーキット走行に間違いなく役立つはず。



ACTIVE
くりちゃんRさん



FCRキャブにハイカムで気持ちよく吹け上がるエンジン。高回転をキッチリ使うためOSのクロスミッションも装備する。足まわりはビルシュタインのダンパーとKYBのスプリング(F10kg/R8kg)の組み合わせだ。

クルマの運転という行為は一緒でも、サーキットと一般公道はまるで違う場所。モータースポーツには大なり小なりリスクが伴い、それを回避するためのルールやマナーが存在するのだ。安全かつ末長くサーキット走行を楽しむため、ビギナーだけでなく中級者も再確認のつもりでシッカリ目を通して欲しい。

公道にはない独自のマナーやモラルも サーキット走行 ビギナー心得

15 カ条

 追い越し禁止。スピン車両などコース上に危険がある。2本が提示された場合はより大きな危険。スピードを落として危険に備えよう。	 この旗から先はイエローが解除。通常は危険な場所の直後にあるポストで提示される。グリーンフラッグ通過後は追い越しも可能だ。	 前方を低速車両が走行している。トラブルを起こした参加車かもしれないし、回収に向かうレッカー車や救急車の可能性もある。
 走行中止。ドライバーはただちに安全なスピードに減速しピットなど指定の場所へ戻る。	 後方から明らかに速度差のある車両が近づいている。自分の車両を指差されるケースが多く、提示されたらスムーズに進路を譲ろう。	 何らかの危険行為があったドライバーに、ゼッケン番号と一緒に提示。ピットか指定された場所へ戻り、オフィシャルの指示を仰ぐ。
 オイルや砂利などでコース上が滑りやすいことを意味する。追い越しが禁止されるわけじゃないけど、スピンなどに気を付けて走行。	 スポーツマン精神に反した行為があったドライバーに、ゼッケン番号と併せて提示される旗。コレを出されないように、くれぐれも注意。	 走行終了を意味するお馴染みのチェッカーフラッグ。確認したらスピードを落としコースを1周、ピットまたはパドックに戻るべし。

数少ないコミュニケーション手段 フラッグの意味をマスターしよう

走行前のブリーフィングで必ず説明されるフラッグの意味。走行中はサーキットの管理スタッフと会話ができないため、フラッグは唯一ともいえるコミュニケーション手段なのだ。それぞれの意味や停止または振動による違い、出される場所などをシッカリ記憶していないと、大きな事故を引き起こす可能性もあるので要注意。ココではレースでしか使わないような旗も解説するけど、いずれステップアップすることを想定し頭に入れておこう。



無線でも搭載していない限り、ドライバーがコース状況を知ることは難しい。だからこそフラッグの意味を覚えることは必須なのだ。

ゼッケンは飛ばないようにシッカリ貼る

配布されたゼッケンは粘着力の強いテープで確実に固定する。いったん貼り付ける部分を脱脂し、一般的な細さのビニールテープならば2~3重にしておきたい。剥がれて飛んだゼッケンが他のドライバーの視界を遮って、事故が起きたりしたらシャレにならない。



エア口の破片など大きなゴミは持ち帰る



ゴミを分別して捨てるなんてのは今の日本じゃ常識。割ってしまったエアロパーツやパンクしたタイヤなど、大きなゴミは自分で持ち帰るのがマナーだ。悲しい話だがマナーの悪いドライバーが一部おり、ゴミ箱を撤去するサーキットが増えている。ピットの清掃も同様で、掃除をして帰るのは基本中の基本。

ピットやパドックは可燃物だらけ

昔から何度も注意喚起されているにも関わらず、相変わらずピットでタバコを吸うドライバーが多い。ガソリンやオイルが置いてあるなかで火を使うことが、どれだけ無謀かなんて説明するまでもないでしょ？ 自分だけでなく一緒に来た仲間にもシッカリと説明し、必ず喫煙所で吸う習慣を身に付けたい。



発信機は高額! 確実に取り付けよう



タイム計測に使う発信機はモノにもよるけど、5~10万円とかなりの高額だ。落として破損した場合は弁償しなければいけないので、取り付けはシッカリと行うべし。位置は機種やサーキットによって異なるので、わからないときはスタッフに確認しておこう。

ポストの位置は 最初の1~2周で確認

フラッグは通称ポストと呼ばれる、コース上にあるオフィシャルの待機場所で提示される。せっかく危険などを知らせるためフラッグを振っているのに、ドライバーが気付かなければ意味はない。コースイン直後の数周はゆっくり走るというのは、クルマやドライバーの慣らしはモチロン、ポストの位置をチェックするためでもあるのだ。なお全ポストに人がいるわけではないので、そこも要確認。



本コース以外は公道と心得るべし！



制限速度が厳密に決められていないサーキットもあるが、コース以外はいつでも停まれるスピードで走ろう。人が歩いて横断するエリアだし、子供が飛び出してくる可能性も。ピットロードを勢いよくカッ飛ばすのは、正直いってメチャメチャ恥ずかしいしカッコ悪いぞ。ピットロードの速度違反はレースじゃ確実にペナルティを取られる行為。アクセルを全開するのはあくまでコースに入ってから！

速いクルマが迫ってきても焦らず

走行会では明らかに速度差があるクルマと一緒にいることもある。後ろから速いクルマが近づくのを確認しても、焦らず安全な場所で譲るようにしよう。慌てて端に寄ったりするのは余計に危険だ。コーナーであれば自分のラインを崩さず、立ち上がったからの直線で抜いてもらうのがセオリー。青旗が出されたとしても、その場で譲る必要はないぞ。



灯火類も重要なコミュニケーション



コチラは主にドライバー同士のコミュニケーション手段となる。注意したいのはハザードランプ。進路を譲る意思表示として使われると、追い越す側は右に寄るのか左に寄るのか判断に迷う。ウインカーのほうが意図を正確に伝えることができる。ハザードは車両が何かしらのトラブルを抱え、低速走行しかできないような場合に使う。あと最新のクルマは急ブレーキを検知するとハザードが点灯する。それも見間違えないようにしたい。

コースアウトしたときこそ冷静に

誰でもやってしまう可能性があるコースアウトやクラッシュ。慌ててパニックになる心境もわかるが、そんなときこそ冷静に行動しよう。自力で脱出できたら急にコースへ戻るのではなく、芝生の上を走って砂利や砂を落とし、ピットに戻ってコンディションを確認する。動けないときは速やかにクルマを降りて、近くにオフィシャルがいればその指示に従う。いなければガードレールやタイヤバリヤの奥など、できる限り安全な場所に避難して待機。その場でクルマをのぞき込んだりするのは2次災害を招く重大なNG行為なのだ。



コースインしても大丈夫なタイミング

大抵のサーキットでは、ピットロード出口に信号が設置されている。青であればコースインしてOK、赤ならばコースイン不可。赤のランプが点いているときは、コースでオフィシャルが清掃などを行っている可能性が高い。そこにクルマが飛び込んでいったら……大惨事になるのは説明しなくても分かるはず。信号がないときはスタッフが旗などを持って待機しているので、その指示に従おう。



ピットロードでの整備はNG



ピットロードとピットは違う。タイヤ交換などジャッキアップを伴う作業、時間のかかる作業はピットに戻ってから行うのがマナーだ。ピットロードでやっているのは空気圧の確認や調整、減衰力の調整、窓拭きやドライバー交代くらい。クルマを停めたまま休憩するとカトイレに行くなんてのもってのほか。

サインガードは飲食およびカサ禁止

仲間の走りを間近で見たいのは当然。またサインボードを出したり、撮影などでサインガード(ピットロードとコースの境にあるエリア)に行くこともあるだろう。ただしここは飲食が禁止され、カサも使うことができない。それらがコース上に落下したら、ドライバーに著しい危険を及ぼすでしょ？ ましてストレートはスピードの高い区間なんだし。



高い縁石は乗るとマシンにダメージが



縁石を使って走る姿は上級者っぽくてカッコいいし、タイムを突き詰めていけば必要になる。ただし乗っている縁石とダメな縁石は見極めなきゃダメ。高さがある縁石は下まわりを打ち付けたり、姿勢を乱してクラッシュに繋がることもあるので注意だ。ポストの位置と同様にコースイン直後の2-3周でチェックし、乗っても安全そうな縁石を探しておこう。それもいきなり全開で乗るのではなく、少しずつ感覚をつかみながら走って欲しい。

タイヤのカスが付着したときは

多くのクルマが走行しているときは、コースのアウト側に削れたタイヤのカスが溜まっていく。そこを通ると自分のタイヤに付着してしまい、異音や振動が発生しグリップが目に見えて落ちる場合がある。気が付いたらムリに周回を重ねるのではなく、いったんピットに戻りタイヤを清掃するのも手だ。タイムアップが望めるわけじゃないし、「滑るかも」と不安を感じながら走っても楽しくない。



走行会に参加してみよう!!

2015.7.17 ACTIVE走行会inエビスサーキット

サーキットは走ってみたいけど、どうしても勇気が出ない。初めて走るのは気がひける……そう思っている人は多い。サーキット潜在ユーザーはかなりいるのではないかと。そんな人に「はじめの一歩」を提供するのが、アクティブの走行会なのである。

初心者にもやさしくレクチャーしてくれるから
はじめてのサーキットでも走りやすい

ショップのデモカーも走ってる!



ガレージベリー

ベリーはおなじみのNCを持ち込み、RSプロミネンスの山形さん(左から2人目)のドライブでタイムアタック。



夢工房

サスペンションのテストも兼ねてNDデモカーを持ち込んでいた。志録代表の娘、雅さんもサーキットをガンガン走っている。



ノガミプロジェクト

ノガミプロジェクトはスーパー耐久に参戦中の野上達也さんが、愛車のNCを持ち込んで走っていた。



カーメイクコーンズ

富士チャンピオンレースでは表彰台が定番のコーンズも参加。「みんなで楽しむ」ことも走行会の醍醐味となっているのだ。



MIKIプロジェクト

R1グランプリを企画、運営している三木さんは2号機のNBをひっさげの参加。息子さんが助っ人メカだ。



ジョイファスト

伊佐治代表自らステアリングを握ってサーキットを周回している。ここからオリジナルアイテムが生まれることもある!?



RSファクトリーステージ

新潟から大勢のユーザーと参加していたのはステージの田畑さん。NAからNDまで走行する愛車は選り好み?



ジェットストリーム

ジェットストリームは社長以下スタッフみんなサーキットドライバー。とくに息子の翔ちゃんにはカート経験のある、実力派なのだ。

「サーキットに慣れた人には当たり前前と思えるようなことでも、初めて走る人にはわからないことがたくさんあるからね」と市村代表。サーキットを走ってみたいと思いつつ、その機会を先送りしている人に、ぜひ参加してほしいという思いからこの走行会を企画したのだ。

初めて参加した走行会が楽しければ、必然的に長く楽しむようになるもの。せっかくロードスターに乗っているのだから、「スポーツ走行をしてみたい」と思っているなら実現しない手はないのだ。

1. 7月23日にも走行会が予定されているので、参加枠があるか確認してみよう。

福島県にあるエビスサーキットで行われたアクティブの走行会。常連だけではなく、初めての人にも気軽に参加してもらえよう。初心者には走行のしかたはもちろん、他車とのコミュニケーションのとり方など、サーキットを走るうえで大切なことを教える講習時間が設けられている。

走行会が行われたエビスサーキットは、東西南北のコースを有している。なかでも西コースは幅も広めだから、初心者でもヒヤヒヤする場面は減るだろう。またロードスターのみの走行であることも安心感につながる。速度が違いすぎると、リスクも大きいからだ。ちなみに、ショップデモカーも参加しているので、それを見ているだけでも楽しめるというメリットもある。

初心者には親身になって
走行レクチャーも!



告知

EBISU R-1

7月23日(土) 開催場所:エビスサーキット西コース
各クラス20分×2本のフリー走行/20分×2本のタイムアタック
参加費用:1万7000円/台
※詳細はお問い合わせください
問アクティブ ☎048-738-7670 <http://www.active-gt.com/>



走ってよかった 参加者の声

友人に誘われて走った鈴鹿
それからサーキットに通う

ロードスターの走行会に参加する常連だが、エビスサーキットは初めてというから意外。「NCを購入して7年になりますが、最初の3年はまったく走らず。誘われて鈴鹿フルコースを走ったのが初サーキットです」。今ではカーボンルーフ、2.3ℓ化とチューニングも進んでいる。

ドリフト選手権に参戦
今回は185CUPにエントリー

シルビアのタービンを流用していたが、プロイしてしまったので急ぎフォアミリアのエンジンを換装してきた。



「ドリフトをメインにJOY耐や185CUPなど、グリップも走っています。基本的にロードスターですが、ツアラーやスカイラインに浮気したこともあります(笑)。結局ロードスターに戻ってきましたね」。他車種を経験したからこそ、ロードスターの良さがよりわかった。クルマのメンテナンスは、ドリフト大好きな平井自動車(群馬県)で行っている。



NA8C
関英樹さん



「これが2回目のサーキットです。最初にドライビングレッスンを受けているんですが、怖かったですね。でも今回のほうがタイムアップしているし、怖いというより楽しいと感じるようになってきました」。こうして、どんどんサーキットが楽しくなっていくのだ。

怖さよりも楽しさが
勝るようになってきた

NC1
塩入伸行さん



パーティレースに参戦しているわけではないが、NR-Aモデルに乗る。「最初ロード天に参加したのがきっかけで、アクティブの走行会に顔を出すようになりました。自分が運転すると10秒台だけど、市村社長が運転すると8秒台が出る。そのタイムが出るまでパーツ変更できないっす」

NA→NB→NCと乗り継ぐも
サーキットはNCからスタートエビスはメインサーキット
ソレックスキャブで挑むぞ

ソレックスキャブ仕様のエンジンは、乗せ替えたばかり。これからがおいしいところ。

免許を取得してからロードスターに乗っていて、日光、リンクサーキット、SSパークなども走行経験あり。「遅いけど走れるところがいいですね。まだまだサーキットは勉強中です。今回はエンジンを載せ替えたばかりで、いわばシェイクダウン。走行会は年に数回参加しています」



NA6CE
佐久間秀実さん



ミラージュからの乗り換え。「内田さん(上)に影響されてロードスターにしました。FRに乗りたい、振り回したいって思ってたし。エボIVに乗っていたことありますが、NAエンジンをガンガン回しているほうが気持ちいい。AE92ピストンで1722ccにしてあるので、乗ったら速いですよ」

FRをふり回したくて
ハイパワー車と決別最初にNCに乗ってしまうと
パワーを持てあます?

3rdジェネレーションは社会人になったときに手に入れた愛車。「購入したときからラムエアやバンパー、ボンネットが装備されていました。パワーがあつて戸惑いますね。5年前に別のクルマで走ったときよりも、遅くなっちゃった」。まずはカンを取り戻すところからか。

サーキットは2回目
怖さとおもしろさが同居中

コックピットには愛車のコンディションをモニターするべく、メーターがいくつも取り付けられていた。



「買ったときはボロボロでした。ボディカラーは日野のトラックを薄めた色です(笑)。イメージコンセプトは“ハワイ”です。通勤にも使っています。ロードスターはNAばかり3台乗り継ぎましたが、ずっとサーキットには行ったことがなかった。今回で2回目だけど、少しだけおもしろさが怖さを上回っています」





走行会に参加してみよう!!

2015.11.23 ロードスター天国in日光サーキット

ロードスターばかりの走行会は定期的に行われていて、それぞれに参加者が楽しめる工夫がされている。「ロドスタ天国」は2009年から続く走行会で、常連ドライバーも増えてきている。最初はビギナーだった人がスキルを磨いて、クラスを上げていくパターンも多く見られる。さあみんなもひとつ上のクラスを目指そう。

走ってよかった参加者の声

2回目の日光サーキットは初195CUP参戦



NB6C/
高本光太郎さん

パーティレース車に使っていたデフを、ジョイファストでセットしてもらい挑んだ日光サーキット。サスペンションはノーマルだが、パッドは交換してきている。「シミュレーターでは世界各国のサーキットを走ってますけど(笑)。実際は人生2度目のサーキット」

サーキットを走るつもりはなく購入した

シビックで走っていたが壊してしまい、ロードスターにスイッチ。「飛ばさなくても楽しいクルマですね。サーキットを考えていなかったのが、ライフのボディカラーに塗りました(笑)。日光は数回走りましたし、仙台にいたときはハイランドも走りました」



NA8C/
島田幸樹さん



日光サーキットは好きなコースです



NB#C/
小堀 颯さん

すっかりロードスターイベントで見かけるようになった小堀さん。自分で走って楽しむことも忘れない。「間瀬や、本庄、富士スピードウェイ、筑波、岡山など結構走っていますが、なかでも日光は好きですね。クルマが遅いから雨でも楽しめるのがいい」

ロードスター好きのためのサーキット走行会なのだ。各地のサーキットでは、さまざまな走行会が行われている。とりわけロードスターに車種を絞ったイベントは人気がある。走行時間以外に見学するにしても、参加者と話をすることも共通項が多いので楽しいのだ。ここで友人、仲間を作ることもある。ジョイファストが展開する「ロドスタ天国」は2009年からスタートしたサーキット走行会。2015年

は日光サーキットで開催された。日光サーキットはロードスターにぴったりのミニサーキット。ここで腕磨きをしているドライバーも多い。1回の走行枠の台数を絞っているの、初めて走る人も他車に気をとられることが少ないし、見通しがいので停止車両も認識しやすい。またここでは、シリーズの「185CUP」「195CUP」「205CUP」の最終戦もあったため、トロフィー授与式も行われた。実況中継は自身もロードスターが

参加車両はロードスターばかりだから ミーティング気分も楽しめるのだ

わたしもRS
大好きですよ



大好きという平野アナウンサー(拡声器を持っている人デス)が、イベントを盛り上げてくれた。走行会は走る時間よりも、待ち時間が長いものだから、その時間をいかに楽しく過ごせるかも大事なポイントなのだ。ロードスターだけの走行会なら、その時間も有意義に過ごせるからシアワセ!

みんながんばって走ってま〜す

ゼッケン69/ダブルナカムラ



ゼッケン39/りこすけ@パイロン娘



ゼッケン22/NC205@ns24



ゼッケン8/RCバニロードスター



ゼッケン74/スナフキン長野



ゼッケン51/956リアルカズテックス



ゼッケン29/はなまる



ゼッケン10/samNB8@195N



ゼッケン77/山梨ハイランダー



ゼッケン54/STAGE・米百俵R/NB



ゼッケン30/堀 雅人



ゼッケン19/ボカむー@のぶろえもんレーシング



春と秋の運動会はサーキットへ ロケーションも抜群の間瀬で!



新潟県にある「日本海・MAZEサーキット」で、春と秋に行われているのは、RSファクトリーステージの運動会。これは初心者でも参加しやすいようクラス分けされた走行会で、遠方からの参加者も多い人気イベント。ステージの田畑さんがドラテクを教えてくれるから、初めての人でも安心して参加できる。ベテランドライバーもいろいろ教えてくれるのだ。それに、海沿いのサーキットとあって天候がいいと海風が気持ちいいぞ!



参加者のテンションが高いせいか、ジャンケン大会が異様に盛り上がったりもする。



パドックは広々使える。アットホームな雰囲気、初めてのサーキットでも気後れしないはず。



北陸ミーティングでクーペを披露していた野村さんの姿も。新潟ライフにはなじんだ?



ミーティングだけではなく、サーキット走行会にも奈良軍団がしっかり君臨していた。



●185CUP ノーマルクラス
3位:ステージ185青ザク
2位:たぬーん
1位:956リアルカズテックス



●205CUP
3位:ガレージベリー★RSPやま君
2位:STAGE米百俵R205@上
1位:えびっちゃん@のぶろえもんレーシング



●195CUP
3位:原チャリ
2位:ASA
1位:samNB8@195N



●185CUP チューニングクラス
3位:ようすけくんのロードスター
2位:せきはん納豆
1位:Jetstream@SHO~

シリーズチャンピオン



●185CUP チューニングクラス
3位:Jetstream@SHO~&せきはん納豆
2位:ツボヤケイスケ
1位:STAGE田畑さん



●185CUP ノーマルクラス
3位:ステージ185青ザク
2位:たぬーん
1位:956リアルカズテックス



●SUPER CUP
3位:TCSウスイ・Vスベ緑号
2位:Dr.うぐいす★のぶろえもんR
1位:ハル@NCF-201/SSS



走行会に参加してみよう!!

2016.2.20 R1グランプリin筑波サーキット

タイムアタックに最適な真冬に開催されるR1グランプリは、雪によって開催日
が変更になったこともあったくらいだ。しかしマシンにとってはベストコンディ
ションで、毎回「満員御礼」の人気走行会のひとつとなっている。いちユーザー
である三木さんが尽力して、ここまで大きなイベントに育ててきたのである。

©MikiProject http://www.geocities.jp/mikiproject_rs/



**模擬レースは見ているだけで
ハラハラドキドキ、迫力満点**
恒例走行会のひとつ、R1グラン
プリは、筑波サーキットコース100
0を舞台に開催されている。シヨッ
プデモカーも多く集まり、タイムア
ップにしのぎを削る勇姿が見られる。
もともとコース10000のレコード
を持つ三木さんは、サーキット走行
に参加してはトライ&エラーを繰り返
し、タイムアップを図ってきた猛

者。このサーキットを走る楽しさを
広めたいと企画したものだ。当初か
ら参加ドライバーは多く、毎回参加
する人の姿も。そのためか、走行会
全体のレベルも高まっている。
とはいえ、ビギナークラスも設け
られているので、経験値が少なく
てもビビることはない。自分よりも
タイムの速い人と走ること、コース
ラインやブレーキポイントを学ぶこ
ともできる。自分のスキルアップに
もつながる有効な方法でもある。

ここ数年、飲食コーナーも充実し
てきている。お昼はコンビニのおに
ぎり、というのでもいいが、開催季節
が冬だけにあたたかいサービスはう
れしいもの。パーツメーカーによる
ブース出展もあるので、デモカーや
パーツを目にすることができ。
これが一個人主催の走行会なのだ
から、その努力には頭が下がる。走
行会後には豪華プレゼントをかけた
ジャンケン大会も用意されていて、
これがまた盛り上がるのだ。

ベテランのそろそろ走行会だから いっしょに走れば勉強になる



ケータリングサービスはケバブ
サンド。作りたてのホカホカで
美味だ。



パドックにはエントリーし
たロードスターがずらりと
並び、これらを見て回るの
も楽しみのひとつ。



ジャンケン大会は協賛スポン
サーからのものや、参加ショッ
プからの提供品。今回はジェッ
ストリームのアロが目玉に!



各クラスでタイムの速い人にト
ロフィーが進呈される。トロフ
ィーがもらえるのはうれしい。



さっそくNDロードスター
の姿も見られた。シヨッ
プのデモカー、ベテランド
ライバーの走りは参考になる。

走ってよかった 参加者の声

ようやく手にしたスポーツカー

ベリーのフロントフェイスに、アクアのイエローがサ
ーキットに映える。「R1は5回目の参加です。普段は
袖ヶ浦や茂原を走ります。サーキットはロードスター
に乗るようになってからで、かれこれ8年ほどです。
スポーツカーがずっと欲しいと思っていたんです」



友人から安く購入した
車両だが、当初はボロ
ボロだった。少ずつ
直してこまめに。



エンジンは吸排気を中
心に手を入れている。
マフラーはステージの
二寸管を入れる。

NA8C/
今野正勝さん



初めての筑波サーキットコース1000!

「サーキットは年に3~4回くらい。友人に誘われて走るよ
うになりました。KTSの足を入れていて、柔らかめの減衰
で走っています。リアの踏ん張りが足りない気がするので、
調整してみようかな」。ロードスターに乗るまではレジェ
ンド、シルビア、ランエボetc.....いろいろ乗っていたようだ。



走行距離は3万km弱で購入したNBも、
4年ほどで9万km弱まで増やした。と
はいえ10万km未満、まだまだ元気。

NB8C/
長谷川信喬さん



走行会に参加してみよう!!

2016.2.13 ジムカーナ練習会

サーキットという初めての人は「敷居が高い」と感じるだろう。だったら広場を使った練習会がオススメ。どこまでアクセルを開けたらスピンしてしまうか、フルブレーキングしたらどんな挙動になるのか。こうした機会でもないと体験することはできないものだから、チャンスがあったら積極的に走ってみるといいだろう。



いきなりサーキット、のその前に スラロームや急制動を体験しよう!



スタートからゴールまでタイムを計測することで、上達度合いをチェックすることができます。



スタートの旗に従ってアクセルオン。荷重移動を感じながら走って、クルマの挙動を学ぶ。



走行するコース図は見えるところに貼っておき、イメージトレーニングしておくといい。ミスコースしてもあせらず走り終えたい。

クルマの挙動を知ることが スポーツ走行の第一歩

ジムカーナコースを設定した練習会が行われると聞いて、さっそく取材してみた。ロードスターだけではないが、60台中20台がロードスターだという。それもNDが多いとか。広々とした場所にパイロンが置かれたコースは、スラローム、急制動が盛り込まれている。

いきなりサーキットを走るのは気がひける、という人はこんな練習会からスタートするといだろう。ジムカーナなら、コースには1台しか走っていないので、他車と接触する心配はない。またスピードレンジもサーキットに比べると低いので、スピードに慣れる意味でもビギナー向け。そしてクルマの基本である、走る、曲がる、止まるが盛り込まれているので、スポーツ走行に限らずドライビングテクニックの向上につながる。普段の運転でも、これまでとは違っ

た意識で操作することができるようになる。ジョイファストが行っている「広場練習会」も同様の内容で、サーキットの前に参加しておく勉強になることが多々あるはずだ。クルマの限界を知ることが、危険回避にもつながるので、スポーツ走行をしない人でも参加してみる価値あり。ロードスターという素性のいいマシンに乗っているのだから、一度は「攻めた走り」を体験してみたい。いいのではないだろうか。

走ってよかった 参加者の声

昨年からモータースポーツをスタート

新車で購入したNBは13年目。「会社の先輩に美浜サーキットに連れて行かれたのがきっかけで、本格的に始めてみようかと。走行会をメインに、美浜やモーターランド鈴

鹿を走っています。ジムカーナはこれが2回目なので、少しは慣れたような気がします。スキー場の駐車場で行われている練習会にも行ってみたいと思っています」



サスペンションはブリッツのZZ-Rをセットする。合わせてブレーキパッドもアクレ製に強化する。

NB8C
小園洋一さん



しばらく封印していたロドリフを再開

以前NBを大幅カスタマイズして楽しんでいた森川さん。しばらくはバイクに乗り換えて、ロードスターからは離れていた。ところがNDで見事に振り返り。歴代ロードスターの

よさを知っている新型オーナー、というわけ。ドレスアップやスポーツ走行の楽しさはわかっている。NDでも早々に手を入れている。嬉々としてコースを走り抜けていたのだ。



スポーティな走行をするなら、シートはバケットタイプにしておきたいところ。リクライニングタイプを採用する。

ND5RC
森川康裕さん





ND5RC
渡辺和真さん



端からはどう見えているんでしょう？

ハイラックスサーフからの乗り換えで、ジムカーナは初めてという。「すべっている感じはあるんだけど、外から見てるとどうなんだろうね(笑)。このNDは試乗しないで先行予約で購入しました。完全にこのフロントフェイスにやられましたね。さっそくZZ-Rサスなどを装備して、ジムカーナを初体験した。



サスペンションはブリッツのZZ-Rをセットする。減衰力調整が可能となっているので、積極的に動かしたい。



スポーツ走行のためにバケットシートをセットする。助手席のノーマルシートは、真っ赤なカラーでドレスアップされている。



ホイールはグラムライツの57エクストリーム。レイズ伝統の6スポークをベースに、軽量感を引き出すデザインが。



ND5RC
平塚亮輔さん



アジュールのオーリンズをセッティング中

「大学生時代は自動車部に入っていました」という平塚さん。社会人になってお金を自由に使えるようになり、ジムカーナライフを満喫する。モータースポーツを得意とするショップ、アジュールのオーリンズを入れて試行錯誤する。減衰は15段式となっていて、フロント7段、リア10段戻りで走っている。ロールさせて曲がるよう研究中。



長年培ったノウハウを学ばべく、アジュールの川村代表からアドバイスを受ける。生きた勉強ができる。



ジムカーナではよくサイドブレーキを引くので、スピントーンノブが取り付けられている。



オーリンズはアジュール創業時からの付き合いで、新製品の開発にも携わっている。バネレートはフロント7kg/mm、リア5kg/mm。



NB8C
小野剛史さん



ターンがきまると気持ちいい！

ランエボXから乗り換えた。「エボXでもジムカーナやってたりしました。その前はエボIV。シビックにも乗ってましたね。このNBは昨年8月に購入しました。ターボタイマーが付いているので、以前はターボ仕様だったのかもしれませんが。今は付いてませんが、4WD時代は豪快さを楽しんでましたが、ロードスターは軽さが魅力」



10万km未満なのにオイル漏れが始まっているようだ。車検も近づいていることから、テコ入れが必要か。



ジムカーナをやっているだけあって、サイドブレーキにはターンしやすいようスピントーンノブをセット。



助手席部にはジムカーナのコース図を貼り付けて、つねにコースを確認するようにクセをつけておこう。



NCEC
森 利行さん



G6ジムカーナに参戦しています！

名阪スポーツランドなどで行われている「G6ジムカーナ」。これはジムカーナショップが協賛して、安価(8000円)なイベントを提供している。ただクラス分けではNCのライバルはやはりS2000となってしまう。「NAから乗り換えました。ただその前にGC8インプレッサに乗っていたので、4WDのクセが抜けません(笑)。自分がFRに乗ろうとはね」



マフラーはロッドモデル製で、あまり見たことのないリアテールを採用している。音もなかなかいい。



純正オーディオは取り外されて、1DINデッキと減衰力調整のコントローラーが無造作に入っている。



インプレッサに付いていたウイングを譲り受けて取り付けた。これだけボリュームあっても違和感なし。



ND5RC
阿部泰三さん

近畿地区のジムカーナで走っています

以前はカプチーノで走っていたがNDに。「新しいクルマは剛性が違う(笑)。ジムカーナは名阪、奥伊吹モーターランドなどを走ります。

ブレーキパッドは初期制動を重視、ウインマックスitzzを選んでます。ジムカーナ向きなので、シーンによって交換しています」



P N1クラスに出ているため改造はほぼできない。で、エンジンなどはノーマルのままである。



ロールバーも入って安全面も万全。今のところLSDは純正のままですが、近いうち機械式にする予定。



ND5RC
橋本玄野さん

パイロンジムカーナもおもしろそう

美浜サーキットの走行経験があるが、ジムカーナにも興味がある。「NBから乗り換えました。最初は乗用車のような感覚だと思って

たんですけど、タワーバーを入れたらNBのようなハンドリングが戻ってきました。ブレーキはエンドレス製で強化しています」



オートエクゼ製のタワーバーでしっかり剛性を確保。サスペンションはティンフレックス、クスコの15ウェイLSDも入れた。



NB8C
君島充朗さん



このNBで練習会に出るのは2回目

「S2000、FDと乗り継ぎましたが、クルマが壊れてしばらくお休みしてました。学生時代、NAに乗っていたのでまたロードスターに乗りたいた

って購入しました。2000cc以下のFRというAE86やシルビアのNAなんかがいるんですけど、最近ロードスターの姿がちらほら」



サスペンションはオーリンズTCVで、バネレートはあれこれ模索している。この日のタイヤはDUNLOP ZII★だ。



走行距離はまだ5万kmに満たないから、これからまだまだ楽しめそう。『乗りつづけます！』



「ハード性能に優れるエスケルト。競技車っぽくないけど、意外と走れてますね笑」と本人が笑。



NB8C
萩森瑞規さん



ミツビシCOLTでジムカーナしてました

コルトとはまたレアなクルマで、しかもジムカーナ。「楽しさ半分、なかなか前に進みません(笑)。NBは半年前に購入したばか

りです。基本はジムカーナですが、慣れたらサーキットも走ってみたいと思っています。ちょっと怖そうだけどなあ」



購入したときからリミテッドモデルのライトが装着されていた、という中古ならではのラッキーなポイント。



激しいGでも体を固定できるようにフルバケットシートで対応する。これならサーキットでも十分な装備だ。



ステアリングにはトップがわかるよう印を付けている。スポーツ走行するためよいモノはいっぱいなし。



プロドライバーとバトルもできる！



データロガー機能もあるので、どこがネックかも分析できる。通信対応なので、走行中の人とバトルをするなど双方向でからめる。



フロアタイプのシフト操作ができるようになっていて、しかも左右にあるので左ハンドル車でも練習できる。映像は3Dも対応。

進化したシミュレーターはプロも使っている優れモノ

プロドライバーも使っている、「iRacing」シミュレーターを展開するTCRジャパン。加藤代表もこれで腕を磨いているというから、その成果はダテではない。「データを絶えず更新しているので、路面の摩擦状態などとてもリアルなんです。路面温度が上がっていくとタイヤが滑りやすく。レースをすることもできるので、駆け引きの勉強になります。リスクなく学べるのが最も大きなメリットです」

走行会に参加してみよう!!

2016.4.24 ロードスター祭in本庄サーキット

グリップ、ドリフトが集まるロードスター祭はいつも満員御礼。人気の走行会としてサーキットユーザーに知られている。和気あいあいとした雰囲気、初めて参加する人でも疎外感を抱くことはない。ロードスターはこうした環境にも恵まれている。

TKくらぶ <http://tkclub.flips.jp/> 平井自動車 <http://www.hirai-style.com/>



ロード好きが主催するから ドリフトもグリップも集合

これまたすっかり定着した感のある「ロードスター祭」。TKくらぶ、平井自動車企画・運営していて、グリップだけでなくドリフトクラスもあって、毛色の異なるマシンが一堂に会するのが特徴。いかにもドリフト、ストイックなサーキットマシンが混在しているので、待ち時間に見て回っているだけでも楽しめる。さらにこの走行会の目玉に、お昼時間に設けられる「パレードラン」

ギャラリーもウエルカムの恒例「パレードラン」が大人気



パレードランでは無礼講のごとく箱乗りやら定員オーバーやら。楽しそうに走っている姿はお祭りそのものだ。この後の記念撮影はお約束!

本格コーヒーやスイーツの出店があって、「ここはサーキットなのか?」なんて気がする。



メーカーのブースも。製品の詳しい情報を聞かせてもらうことができた。



ペインターがその場で描いてくれるサービスがあり、携帯などに描いてもらっている人もいた。本庄プライスだったみたいだぞ。



ピットには初代から現行まで、4世代にわたるロードスターがずら〜り。初心者からベテランまで参加。

走ってよかった参加者の声



久しぶりのサーキットは 友人と半日ずつの走行

以前NA6に乗っていたことがあって、その後しばらくblankがあったものの、NA8で再びサーキットに。「4年ぶりですかね。知り合いが参加できなくなり、代わりにどう?って。友人とダブルエントリーしたので、リハビリにはちょうどいいボリュームでした」



NA8C
水村 哲さん



走行距離は23万kmにもなるが、エンジンはオーバーホールしている。足まわりはKONIを採用。



バイクに乗っているの、ヘルメットはハデめなバイク用。それに合わせてクロップは赤。



アテンザディーゼルと カプチーノを2で割ると...

「マニュアルだけどディーゼルアテンザとカプチーノを持っていて、そのいいとこ取りしてNCになりました(笑)。やっぱりマツダの乗り味が好きです。広島まで行って、ニーレックスでマジカルクロスなど入れてもらいました。毎度いろんな指南をいただきました」



NCEC
荒瀬 大介さん



ステアリングはノーマルのまま。走行距離は週末しか使わないわりには1年で3万km弱!



参加しているドライバーのメットとグローブをチェックしてみた。荒瀬さんはシンプルな無地のOGKのメットをチョイスしている。

身内バトルでblankを払拭する



「20年くらいblankあるんですけど、当時走っていた仲間で“おやじレーサーズ”を結成してタイムを競うことにしました。足はノーマル、セカンドグレード以下のタイヤ、というレギュレーションがあります(笑)」。FD(RX-7)を降りてからは、サーキットからしばらく遠ざかっていた。楽しさを盛り込みつつ復活!



NB6C 岩井 章さん



ステアリングにはトップの印があつて、ジムカーナではかなり役立つのだ。



走るのにいい教材だったので、ロールバーも入れて車両の準備はオッケーだ。



ゆっくりとした動作でブレーキングを行うなどは、目からウロコのアドバイス。



blankがあつたので、ヘルメット、グローブは新調したものである。

エコタイヤでどこまでタイムが出る?

おやじレーサーズのメンバー。「RX-7を乗り継いでいたので、この排気量は初めて。これまでパワーに乗せられていたんだと思いました(汗)。ランエボでラリーとかダートもやっていたのでblankは3年ほど。ただサーキットは5年ぶり。進入で失敗してもこれまではパワーで巻き返しましたが、ちゃんと操作しないとダメですね」



NB6C 齋藤陽一さん



クルマ用メットは賞味期限切れなのでバイク用を使う。タイヤはECOSなのでグリップ力が?



ビシビシ鍛えますよ by 森田 登



スーパー耐久ドライバーの森田さんが監督。許可をもらわないとパーツ交換が許されない。

自分でやれるところはやっています!



エンジンの載せかえを自分でやったという強者。「家に工場があるので、それを使って作業してます。サーキットはこれが初めてです。友人に誘われて走ることにしました。ドリフトをやろうと思っていたんですけど、グリップのほうがおもしろそう。NAの前はZ33に乗っていたんですが、パワーがありすぎて持てあましていました」



エンジンを載せ替えてからまだ1200kmしか走行していない。NA自体は購入してまだ1年!



ロールバー(あぶって曲げた)もDIY取り付け。ちなみにボディはS30Zの色だ(業者施工)。



この日のために新調したヘルメットとグローブ。これからどんどん使うことになりそう。

NA8C 元宮かずまさん



サーキット走行はこれが4回目です



「昔はインプレッサでラリーなんかやってましたが、それも20年以上前のことです。サーキットとは勝手が違いますね。“ドロだら”走行会を見に行ったら自分で走りたいと思いまして。6年半NCに乗っていますが、サーキットを走り始めたのは最近のことです」。本庄のほかに日光サーキットを走行した経験もあるという。



NCEC 匿名希望さん

シンプルなアライのヘルメットとグローブを準備。スポーツ走行では30年近いblankが!



マスターシリンダー・ガイドはニールックス製。エンジンの回り方が変わった。



トラスト製のマフラーは音もひかえめ。次は足まわりを入れて臨みたい。

ロード歴3年、サーキットはビギナーです

NB6→NB8と乗り継ぐ。「歴代NBはおもしろいよ、と聞いてNB6だけでなくNB8にも乗ってみたいと。で、買ってみたらやっぱり楽しい(笑)。これ2カ月前に買ったばかりなんです」。サスペンションはノーマルだが社外のスプリングが入っていたので、ほどよいロードダウンなのもお気に入り。エアコンの風はこないけど……。



アフターメーターがサーキットスベックを物語る。リアのFDスタイルは購入したときから。お得意!



サーキットを走るのに調達したメットとグローブ。本庄以外はまだ走ったことがない。



NB8C 安原秀人さん

ロードスターを買わされて走っている!?



初ロードスターは、おやじレーサーズのために購入したもの。もともとアイドルズ走行会をボルシェで走っていたベテランドライバーなのだ。「声かけてもらったんでね、いい機会だと思って。クルマは仕様も知らずに買いました(笑)。たまたまネオバだったので、次はDZ102かな。もうボルシェは完全に降りちゃいました」



NB6C 丸山孝明さん



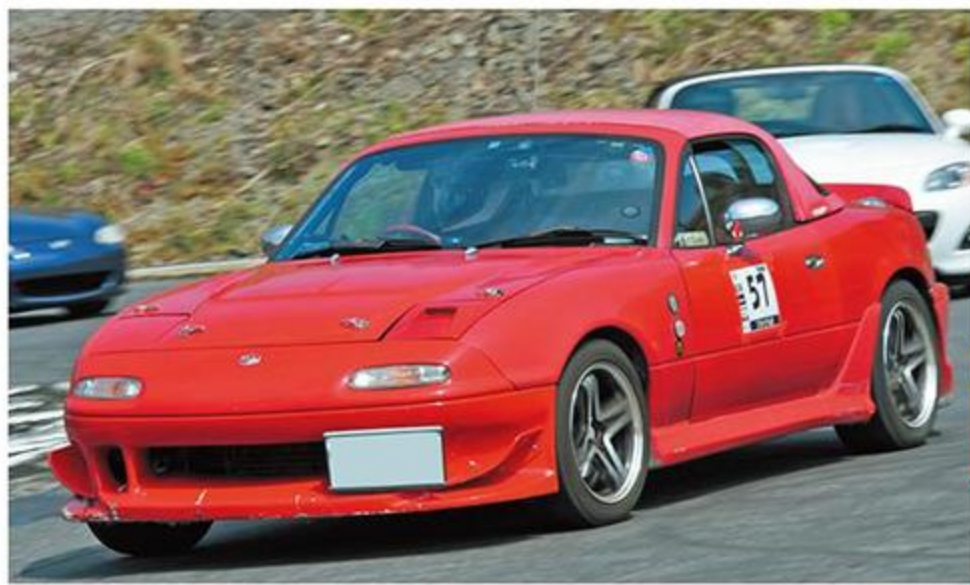
購入時にネオバを履いていたため、レギュレーションから外れるため、次は変更予定。



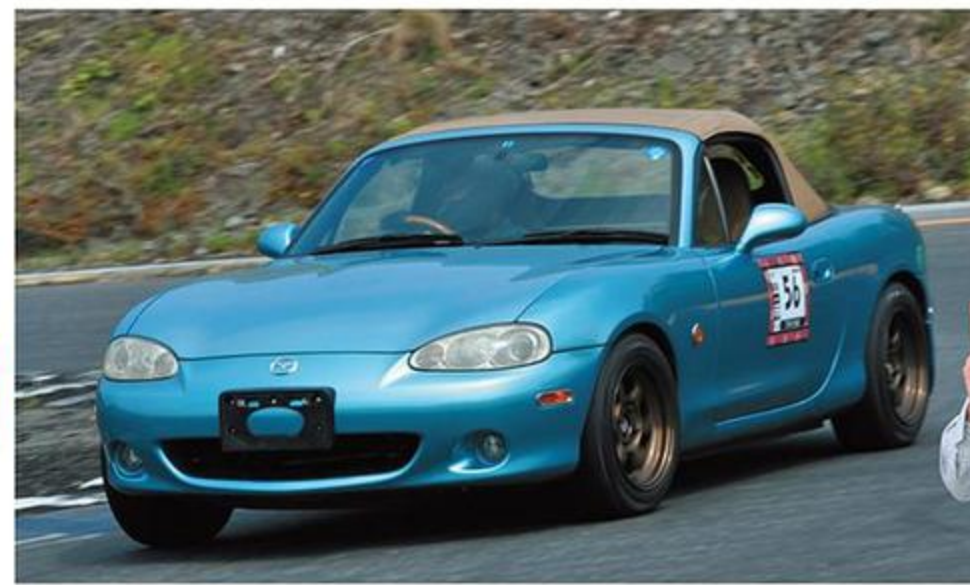
シートは交換してもいいとレギュレーションにあるそう。スポーツ走行ですからね。



ボルシェGT3など9台も乗り継ぎ大きなサーキットばかり走った。そのメットもNBで活躍。



NA6CE
秋元秀行さん



NB6C
渡辺明翔さん



スポーツ会員になって練習しています！

「せっかくロードスターに乗っているんだから、スポーツ走行したいなと思って。TKクラブの練習会に行き、この走行会のことを知りました。ちょこちょこ練習しようと本庄サーキットのスポーツ会員になりました」。社会人になって初の愛車、元年式とは思えないほど元気に走り回っている。



先輩にももらったメットで走っている。グローブはクルマに合わせて赤をチョイスする。



ロードスター乗りの先輩に付けてもらった、ミラーのホワイトマイル表示メーターが目を引く。



消火器も搭載して万が一の事態に備えている。乗り始めて10年になるNA、DHT装着で走っている。

サーキットはまだこれから



メットもグローブも黒で統一している。ウッドステアリングなのでグローブ選びは大事なところ。



スポーツ走行を行うので、バケットシートをおごっている。ドライバーの安全面でも有効なパーツ。

NBを購入して4年ほど経過しているが、サーキットを走り始めてまだ2年くらいというビギナー。「まだ遅いんで(苦笑)。1回、間瀬サーキットでやっちゃったことがあるんで、以来どうもビビリが入ってますね。MT載せ替え計画もこのコースアウトで延期ですね。今日の目標は事故らず帰ること」



A.TなのでMTを乗せる予定でいる。これが初めての愛車というから大切に乗りたがっている。



ND5RC
白石貴計さん



本日サーキットデビューなり

大学を出てからNAに乗っていたことがあるので、これが人生2台目のロードスター。「子供も大きくなったので、昔を思い出しつつ。しかし快適になりましたね(笑)。ジムカーナはやっていましたが、サーキットは今日が初めて。おもしろく走れました」ノーマル足なので、車高調が欲しくなったとか。



サーキットを走るにあたって、ブレーキパッド、フルード、タワーパーを新たにセッティングした。



足はノーマルでもシートはしっかりバケットタイプで、スポーツ走行に備えている。さすが！



グローブ、ジェットヘルメットはサーキット用に新調したもの。次は車高調とタイヤが目標なのだ。

なんでもアリのチューニングで最速を目指す モンスターロードスターはいつも注目の的！

「いったい何台のNAを持っているのか」と思ってしまうが、じつはその都度仕様変更して走っている。「そんなに持ってないですよ(笑)。スーパーチャージャー、NOS、この後4スロと仕様を変える予定。BPエンジンを2化しているんですが、各仕様に対してどうだったか、データ取りですね。壊れたら、どこが、何が原因で壊れたか。お客さんのクルマでやるわけにいかないですからね」と臼井さん。ロードスター祭ではNOSを搭載していたのだが、筑波セッティングだったので、ヘアピンの多い本庄ではブレーキがきつい。リアがロックしてしまうようで、バックストレートエンドだけ効かせるなど、細かい調整が必要になりそう。



臼井 誠さん



NAとは思えないほどの迫力フォルム。走行風をめいっさい生かすため、各部にダクトを多用したエアロで武装する。ボディには6点以上のローバー。



これがNOSの調整ノズル。メカ仕事からコンピュータのセッティング、ドライバーまで一人こなす。



NOSタンクを搭載している。筑波コース2000あたりだと、効果的に加速をアシストしてくれる。





ND5RC
井戸田益一さん

スリットの入ったブレーキローターは、ネットオークションで購入。ホイールはRAY TE37VLに71Rを履かせる。



走るステージでパッド交換しなくていいよう、サイドブレーキをチャリハンドルに変更して多用。



務時に同じせいのするA.E.86に出会い返り咲き。メットも購入。

「YouTubeで見てたら自分でもできそうだったので、ラッピングしてみました(笑)。乗り始めて3年になりますが、それまで15シルビアでドリフトしたり、SW20(MR-S)に乗ったりしていました。それから10年ほどブランクがあったのロードスターです。基本的にはサーキットですが、たまにジムカーナにも参加してます。



エンジンには17万km時に載せ替え1万2000km走行。ウオッシュータンクは奥さんがイベントで当てた。

グレードはSスペシャル。サスペンションはクスコ製で、減衰24段中、柔らかめで固定している。

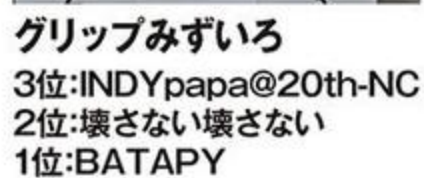
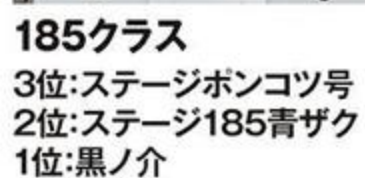
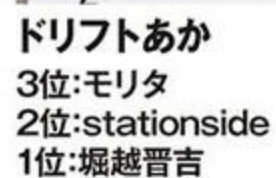


パッド、タイヤはノーマルだが、ホールド性の高いBRIDE BIOSでスポーツ走行もドライブも快調。

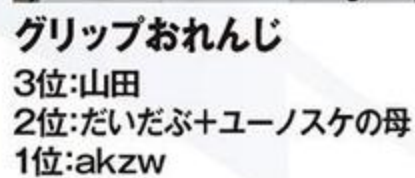
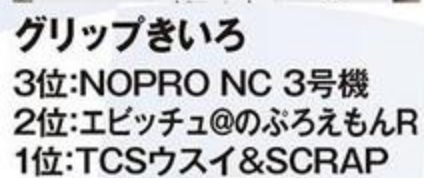
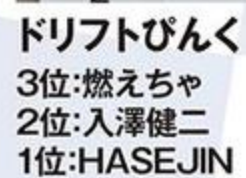
「これまでカップーレッドのNCに乗ってましたが、先行予約で買ってしまいました(笑)。ロード歴は6年ほど。遠出が好きで北海道も奄美も走りました。サーキットは誘われて同乗させてもらったのが初体験。こんなふうに走るのか!と開眼しました。エンジンの吹け上がりが軽快で、コーナーが気持ちいい」



サーキットを走るために
そろえたアイテムは多々
ある。ヘルメット&グロ
ーブも新調。



各クラスでタイムが速かった人、ドリフトをハデに披露していた人を表彰する。ドリフトクラスの入賞者のなかには兵庫から参加した人もおり、まさかトロフィーがもらえると思っていたようでした。

[illegible]

【イベント概要】
開催日:8月15日(月) 場所:スポーツランド菅生
エントリーフィー:2万円(弁当代など込み)
参加車両:ロードスターのみ! ※先着50台、定員になり次第締め切り
ケンオート ☎022-797-4611 <http://www.ken-auto.jp/>

この夏また、ロードスター限定の走行会が開催される。スポーツランドSUGOで行われるので、これまで大きなコースを走ったことがない人はこの機会にぜひ。午前10時～11時、午後13時30分～14時30分の2回走行タイムが設けられている。またパレードラン(お弁当付き2000円)の枠もあるので、サーキットの雰囲気がどんなものかを知るのもよさそう。



参加者みんなにプレゼントが用意されているので、閉会式までみんな残っている。ジャンケン大会も盛り上がる。

TOPICS of FIGHTING ROADSTER 2016

激戦区スーパー耐久でNDロードスターが初優勝！

PART1 スーパー耐久シリーズ

#88 村上モータース
MAZDAロードスターND

今年から排気量1.5ℓまでのST-5クラスに参戦している88号車。開幕戦のもてぎはクラス8位に入賞して早速ポイントをゲットし、第2戦のSUGOではポールポジションから逃げ切って見事に初優勝。第3戦の鈴鹿はファイナルラップまで入賞圏内を走行中も、まさかの電気系トラブルでリタイアとなった。



WHAT'S SUPER TAIKYU 全国を転戦する人気の耐久イベント

スーパーGTの300クラスと同じFIA-GT3マシンのST-Xクラスから、NDロードスターのST-5クラスまで、6クラスに65台もの年間エントリーを集めて開催されている壮大なバトルだ。最低でも3時間の長丁場で2〜4名のドライバーが交代で走るため、ピットワークも勝敗を大きく左右する。日本各地の主要サーキットを転戦するが、今年から一部の大会で決勝を分割で開催するなどの変更があった。



ST-5クラスの給油は20ℓまでで、しかも携行缶しか使えない。タイヤ交換は全クラス2名しか作業できない。



第3戦鈴鹿は初めての試みとして土曜夕方に「セカンドチャンス」を実施。2台のロードスターも出走。



もてぎとSUGOは左の筒井克彦選手と中央の村上博幸代表で戦い、第3戦の鈴鹿には右の脇谷猛選手も加わった。



N1規定で争われるスーパー耐久は、改造が厳しく制限されている。エンジン本体は改造不可で、パワーアップは1割程度。ただしレース専用車なので軽量化と剛性アップは限界まで実施。タイヤはスリックを履く。

筒井克彦選手は、「國松さんになった筒井克彦選手は、」國松さんに誘われて参加しました。新しモノ好きなのでワクワクしています」とコメント。昨年から國松宏二エンジン

さらに1週間後にはSUGOで「マツダファン東北ミーティング」が開催され、村上代表は2時間30分の「マツ耐」にナンバー付きのNDを持ち込んで足まわりのセッティングを探る。これが5月14日決勝の第2戦に生きて、見事にポールトゥウイン。第3戦は惜しくもリタイアとなったが、後半の戦いにも大いに期待したい。

2011年からNCロードスターでスーパー耐久にスポット参戦を開始し、14年からはフルエントリーを続けているのが、愛媛に本拠を置く村上モータース。岡山国際サーキットのN1でチャンピオンを獲得した村上博幸代表にとって、次の目標が「全国のサーキットにロードスターで挑戦して勝つ」になったことは、以前本誌でも紹介した通り。ただ、その道は想像以上に険しかった。

そこで新型NDの登場と同時にST-5クラスへの変更も敢行。4月の開幕戦もてぎではまだマシンを煮詰めきれず、我慢の走行。それでもクラス8位でフィニッシュしてポイントをゲットし、次につながる戦いができた。

SUGOでの劇的初優勝にはいくつかの秘密と幸運が存在

#54 TC CORSE iRacing ROADSTER

排気量1.5~2ℓのST-4クラスは最大の激戦区で、今年の第3戦鈴鹿には23台がエントリー。かつてはホンダ車の独壇場だったが近年は86/BRZが最大勢力になり、昨年は初めてチャンピオンも獲得。対するNCロードスターは厳しい戦いを余儀なくされている。昨年はSUGOとオートポリスで5位に入賞を果たした。



ST-4クラスの54号車は燃料補給の際にクイックチャージャーの使用が認められているので、作業自体は速い。ブレーキは本来はパッドの交換のみが可能だが、性能差をカバーするためにキャリパー交換が特認で認められている。



ドライバーは昨年に引き続き加藤彰彬TCR代表、パティレース王者の堤優威選手、若手期待の近藤翼選手。

2016年スーパー耐久シリーズ日程

第4戦=9月3~4日/富士スピードウェイ(静岡県)
第5戦=10月22~23日/岡山国際サーキット(岡山県)
第6戦=11月19~20日/オートポリス(大分県)
<http://www.supertaikyuu.com/>

GLOBAL CUP INFORMATION 北米は大盛況も国内は来季開始予定

北米仕様の2.0ℓ車を使って日米欧で2016年からの開催が予告された「MX-5 GLOBAL CUP」だが、実現しているのは北米のみ。写真のように多くの台数を集めての熱戦が展開中だ。日本国内では2017年からの開催に向けて準備中で、今秋には開催予定も明らかになりそう。欧州ではゲームを活用した予選のみとなるかも。



準備した1000台が売り切れたという情報もあり、大盛況となっている北米のMX-5グローバルカップのバトルシーン。

LATEST HOT TOPICS

NOPROデミオがSKY-DでST-5クラス初優勝!

ロードスターを扱うショップとしても有名なNOPRO(野上モータース)だが、スーパー耐久にはデミオでの参戦を継続中だ。一昨年の富士では、先代デミオのガソリン車で初優勝を果たしている。そして今年の第3戦鈴鹿ではウェットコンディションも味方して、SKYACTIV-D搭載車として初優勝を飾った。



パワーではフィットにかなわないが、燃費ではデミオのディーゼルが優位。それを生かした勝利だ。

ニアに加えて、12年のS耐チャンピオンである筒井選手が加わったことが、チームにいい結果をもたらしているようだ。

一方、昨年は激戦区のST-4クラスで2度も5位に入賞を果たした54号車だが、今年は第3戦の13位がベストリザルトと苦戦が続く。

加藤彰彬代表は、「やはり集団のなかにはいるとリスクが高くなりま すね」と、常に激しい争いが展開されるクラスのなかでの戦いの難しさを語ってくれた。

それでも、ドライバー陣はカララカップや86/BRZレースで優勝を果たして今季絶好調の近藤翼選手と、昨年のパティレースをルーカーで制した堤優威選手という注目の若手が揃っている。後半戦の巻き返しに期待したい。

■2016年ロードスター・パーティレースⅢ日程

西日本シリーズ第3戦=7月31日
東日本シリーズ第3戦=9月3日
北日本NDシリーズ第4戦/NC&NBシリーズ第3戦=9月11日
富士スピードウェイ特別戦==9月25日
北日本NC&NBシリーズ第4戦=9月25日
西日本シリーズ第4戦=10月22日
東日本シリーズ第4戦=11月13日
日本一決定戦=12月3日

※北日本シリーズはスポーツランドSUGO(宮城県)、東日本シリーズは筑波サーキット(茨城県)、西日本シリーズと日本一決定戦は岡山国際サーキット(岡山県)で開催
<http://www.party-race.com>

PART2 ロードスター・パーティレースⅢ



NDを迎えた今季より 3地区シリーズに拡大発展

東日本シリーズの開幕にはNDが集結!

5月5日の筑波サーキットには20台のNDロードスターがエントリーし、ご覧のような盛況。やはりホームコースはここだと実感!



NDの女性ドライバーも表彰台に

5月15日の北日本NDシリーズ第2戦で3位に北平絵奈美選手が入賞。NDでは初めて女性が表彰台に。



待望の西日本シリーズはまさに発展途上

開幕戦は5台、第2戦は7台だった岡山の西日本シリーズ。12月の日本一決定戦を控えて、参加台数が増えることが予想される。



高低差80mのタフなレイアウトが魅力

昨年は初めてシリーズ戦として開催されたSUGOだが、今年は一気にNDとNC/NBの3シリーズが独自に行われることになった。

各シリーズで実力者たちが
順当に連勝街道を邁進中!

NB時代の2002年に開幕した
ロードスター・パーティレース。一
時はシリーズ消滅のピンチを迎えた
が、主催者とスポンサー、そして参
加者たちがチームワークを発揮して
乗り越え、今年から「パーティレー
スⅢ」に発展したのは喜ばしい。

もちろん新型のNDが登場したこ
ともニュースだが、今シーズンはS
UGO/筑波/岡山国際という3つ
のサーキットで、それぞれ北日本/
東日本/西日本という地区別シリー
ズ戦が開催されるようになった。そ
して12月には岡山で「日本一決定戦」
の開催も決定。各地区のNDシリー
ズ戦も、ここを目指してヒートアッ
プすることは必至だろう。

シリーズ別に見ていくと、まず北
日本と東日本は新型NDに加えて、
従来のNC/NBのシリーズ戦も開
催。一方、岡山の西日本シリーズは
NDのみの開催となっている。台数
的にはやはりホームコース筑波の東
日本が圧倒的に多いが、北と西でも
熱いバトルが展開されている。

ちなみに岡山では数としてはまだ
少ないながらも、ほとんどのエント
ラントが関西から中四国地方からの
参加となっている。一方でSUGO
のNDシリーズは現状は遠征組で占
められているが、NCシリーズには
宮城や秋田から参戦する人が登場。
今後も各地区の地元からのエントリ
ーを増やしていくことが、発展には

ZOOM-UP RACING TEAM ガレージIがダブル表彰台を獲得!

駒場勇代表が率いる長野県岡谷市のガレージI(アイ)は、従来は主に富士スピードウェイの富士チャンピオンシリーズに参戦。昨年はヘビーウェットのロードスターカップNB8クラスで、グリッドでタイヤ交換を敢行。それまで表彰台経験のなかった東宗明選手を2位に導いた名伯楽ぶりを見せた。そして今季はエースの八田新一選手が東日本NDシリーズに参戦。NBシリーズで昨年チャンピオンに輝いた岡澤清英選手とのダブルエントリーが実現した。5月22日の第2戦では岡澤選手が優勝し、八田選手も2位に。



右から二人目が八田新一選手。富士のN1レースやNゼロで何度もチャンピオンを獲得している、ロードスター使いの名手なのだ。



SUGOや岡山では勝っているものの、筑波のパーティレースで初優勝した岡澤選手は満面の笑み。

八田選手の横でパレードランに向かう駒場代表。「パーティレースはいじれる箇所が少ないので難しい」とお悩み中。

B-SPORTS ORGANIZING EVENTS マツ耐やMFCTも各地で大盛況

パーティレースを主催しているB-SPORTSでは、ほかにもMFCT(マツダ・ファン・サーキット・トライアル)や通称“マツ耐”のMFE(マツダ・ファン・エンデュランス)も日本各地のサーキットで開催。いずれもシリーズ戦として、ランキング上位者を対象に毎年表彰式も開催している。とくに150分無給油で、最大4名のドライバーで参加できるマツ耐の人気は最近急上昇。昨年の最終戦・岡山は51台の参加で賑わった。さらに今年9月3日には、伝統の第27回メディア対抗4時間耐久レースも筑波で開催される。



昨年7月19日にオートボリスで開催されたマツ耐。今年は震災の影響で8月6日に岡山にて代替開催される。

スポンサーを得て気合いも倍増!



辻選手も昨年、スーパーGTでもおなじみのカラーリングに変身した途端に岡山で大クラッシュ。悲劇を乗り越えて念願の王座を目指す!

辻かずんどさん
(東日本NCシリーズ)



昨年の雪辱を誓うイケ面ドクター



NCロードスターで昨年デビューした梅田選手は、最終戦の残り2周でまさかのシフトミスで王座を逃した。今年こそはと開幕2連勝中だ。

梅田剛さん
(東日本NDシリーズ)



サートラ王者はレースでも強し



MFCTチャンピオンの本多選手はホームコースの岡山で余裕の開幕2連勝。次戦以降は東日本の強敵との戦いが予想されるが、果たして?

本多永一さん
(西日本NDシリーズ)



女性初のチャンプ誕生なるか?



SUGOの北日本開幕戦ではぶっち切りの優勝を飾った小松選手。東日本では悔しい3位が2戦続いているが、もちろん巻き返しを狙っている。

小松寛子さん
(北日本&東日本NCシリーズ)



パドックには色とりどりの各世代のロードスターが並ぶ。NBにとっては最後の1年になる可能性も。



今年からND戦にはドリンクサービスのホスピタリティも復活。参加者たちの憩いの場になっている。



ロードスター・パーティレースⅢの開幕にふさわしく、5月5日の東日本シリーズ開幕戦は大盛況。記念写真の撮影には多くの選手や関係者が集まった。

欠かせない課題だろう。各地区シリーズとも年間4戦のうち、本誌締め切りの時点では半分の2戦を終えて折り返したところがある。NDシリーズは北日本が鎌倉裕貴、東日本が梅田剛、西日本が本多永一の各選手が2連勝を達成。寺田陽次郎さんが指導するテラモスのふたりと、昨年のMFCTチャンピオンが、日本一決定戦へ向けて順調に勝利を重ねている。

なおNC/NBのシリーズは東日本が2戦目を終了して、NCでは辻かずんどが2連勝。念願の王座に向けて一歩リードしている。NBシリーズは混戦模様だが、昨年王者の岡澤清英がポイントリーダーだ。

いずれにしても、12月3日の日本一決定戦に出場できるのは各地区のNDシリーズの上位に入ったドライバーたちと決まっている。戦いはまだこれからが佳境だ。

PART3 富士チャンピオンレース・シリーズ



2016年シーズンはヘビーウェットで開幕!

4月2日の開幕戦はご覧のような激しい雨。NゼロとN1が初めて混走となり、昨年までの両者の間をとって9周で決勝が行われた。

■2016年富士チャンピオンレース・シリーズ日程

第4戦=8月20~21日(RSCは20日に開催) 第5戦=9月17~18日(NA1600のみ開催)
特別戦=9月25日(RSCが開催予定) 第6戦=11月5~6日(RSCは6日に開催)
<http://www.fsw.tv/>

4世代のロードスターが戦えるレースを網羅



表彰台のドライバー2名が無帽の理由は?

開幕戦NB8クラスの表彰台は2位の戸田選手がGYで3位の東選手が東洋のため、帽子なしで登壇。



ルーキーがチャンピオンと堂々の一騎打ち

6月25日の第3戦で行われたロードスターカップNC/NDとデミオなどの混走レースでは、NCチャレンジクラスで波乱が起こった。



ドライの第2戦ではタイヤ選択でドラマ

5月14日開催のロードスターカップNA/NBとN1の第2戦では、N1勢の前にグリッド8台分を開けてのスタートがトライされた。

日本一の直線で知恵を絞る
超高速バトルが最大の魅力

日本国内のサーキットで全世代のロードスターが出場できる公認レースが用意されているのは、ここ富士スピードウェイのみだ。たとえば一番歴史あるN1レースだが、現在は初代NA型しか出場していないものの、NBもNCも出場可能なレギュレーションが用意されている(実際にNBは参戦したマシンもいる)。

同じナンバー付きレースでもパティレースがNB以降のNRAグレード限定なのに対して、富士チャンピオンレース(以下FCR)はベイス車のグレードは問わないため、NC型のRHT車両なども出場可能。可能な限り門戸を広げというのが富士のスタイルだろう。

その一方でNA型とNB型のナンバー付きが出場するロードスターカップ(以下RSC)は、エアロパーツやオーバーサイズピストンが許されるなどチューニングの幅がかなり広い。そのため、ショップやパーツメーカーにとって活躍の余地があることが魅力にもなっている。タイヤも一時は韓国のクムホのワンメイク状態から、とくにウェットではブリヂストンの強さが目立って戦国時代に。

また、ここ数年はレース界全体の流れと同様に、エントリーの減少傾向がFCRでも悩みの種だ。とくにロードスターは門戸が広いのが災いして、クラスによっては参加台数が極端に少なくなって、バトルの楽し

ZOOM-UP RACING TEAM 富士N1の主役はコーンズ勢だ

富士スピードウェイのレース車両でも一番長いキャリアを誇るのが、このロードスターのN1だ。最近では参加台数が10台に満たないことも多いが、常に5台から7台という多くのエントリーを送り込んでいるのが、おなじみのカーメイク・コーンズ。2011年から3年連続で雨宮恵司選手、2014年と15年は大野俊哉選手と、この5年間のチャンピオンも輩出している。なおレースウィークはF1スイートというキッチンやシャワー完備の施設をレンタルし、ドライバーには快適にレースに臨んでもらうのがコーンズ流だ。



昨年の開幕戦は表彰台を独占。左から2位の田辺良輔選手、優勝の大野俊哉選手、3位の雨宮恵司選手。今年はまだ実現していない。

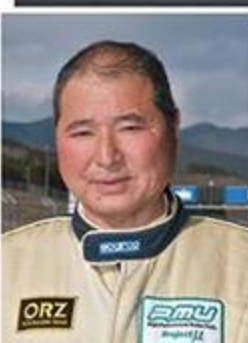


「N1の方が手軽だよ。一度うちだけで6位まで独占してみたい」と夢を語るコーンズの渡辺代表。



前年王者のゼッケン1を付ける大野選手。昨年は岡山にも遠征して2位に入賞。次に遠征するときは「優勝を狙います」

雨が降れば格上のNCとも好勝負



還暦オーバーで足にトラブルを抱えつつも、デミオから乗り換えた新井さんも開幕2連勝を飾る。パーティレースの東日本シリーズにも参戦。

新井敏克さん
(NDチャレンジクラス)

バイクとの二刀流も今年は慎重に



昨シーズンもポイントリーダーで最終戦を迎えたが、バイクの事故で負傷欠場してタイトルを逃した菊池選手。今年は2連勝で早くも王手だ。

菊池 聡さん
(NCオープンクラス)

初参戦で前年王者を破って優勝!



現役大学生で21歳の李さん。5月22日のパーティレースで公式戦デビューを飾ったが、さらなるステップアップを目指しているとのこと。

李政祐さん
(NCチャレンジクラス)

勝因は16インチタイヤの選択か?



2013年開幕戦以来の優勝を飾った山平さん。ルールでは認められていたが、あまり履く人がいなかった16インチを今回装着したのが勝因?

山平健太郎さん
(NB8クラス)

TOHOKU ROADSTER CUP 富士RSCと同じ規定で開催中

ケンオートの小原代表が率先して、2014年から始まったのが東北ロードスターカップ。富士のRSCとレギュレーションを共通化して、全世代のロードスターに門戸を開いているところも同様だ。戦いの舞台はもちろんスポーツランドSUGO。今年からはパーティレースの北日本NC/NBシリーズとの混走で、年間4戦の開催となっている。今季の開幕戦は4台の参加にとどまったが、第2戦は9台のエントリーを集めている。標高差80mというダイナミックなマウンテンコースはロードスターにとって攻め甲斐十分。ぜひ一度、お試しを!



パーティレース車両と異種格闘技中。同じナンバー付きだが、NAとNBは圧倒的にロードスターカップ勢が速い。

OKAYAMA CHALLENGE CUP RACE 伝統のN1は耐久も名物

1991年からという富士よりも古い歴史をもつ岡山チャレンジカップのN1レース。今年も2月の開幕戦には13台がエントリーして熱戦が展開された。このシリーズは年間5戦のうち、3戦は10周のスプリントだが、残る2戦が2時間耐久で開催されるのがユニーク。つまり2名でコンビを組んでの出場が可能なため、卒業したOBたちが帰ってくることも多い。スーパー耐久で活躍する村上博幸選手や脇谷猛選手もここで腕を磨いたのだ。



昨年は99号車の近藤善嗣選手が、耐久を含めて5戦全勝のパーフェクト(68点)でチャンピオンに輝いた。

<http://www.okayama-international-circuit.jp/>



NA1600は31号車が孤軍奮闘中

N2規定のキャブレター仕様で争うクラスに参戦中の高橋賢一選手。4月の開幕戦で優勝を果たした。

みが失われてしまいうケースが頻発。不成立が続くNB6に続いて、NA6とNA8も表彰台が寂しくなるような状態。このあたりは主催者も頭を悩ませていることだろう。それでも、東北RSCとのレギュレーションの共通化や、NC型以降はパーティレースにもお互いが出られるなどの歩み寄りは、参加者目線で考えると大歓迎。今後もう少し動きが加速することを期待したい。

メーカーやショップデモカーの最新情報満載!

RCカスタム大図鑑

各地で行われているロードスターのミーティングでは、NDの存在感がハンパではない
スタイリッシュなデザイン性が受けて、これまでロードスターに目が向かなかった人たちの注目も浴び
新しいファンを発掘し、俄然勢いを増しているといったところだろう
アフターパーツのメーカーやショップも同様に「ざわついて」おり、新製品ラッシュを迎えている
さまざまなアプローチのデモカーが目白押しだから、今号は2部構成でデモカーを紹介
ノーマルの素性、カスタムの可能性、フットワークのセットアップデータなどが見えてきた



SAITO's ND5RC



全日本ジムカーナをNDで戦う男!

今回のデモカー企画はいつものミニサーキットではなく、峠のようなレイアウトの占有コースを使った。群馬県にある元ゴルフ場の私有地で、ここを使って練習会などを展開しているのが、NDロードスターで全日本ジムカーナに参戦する斉藤ドライバーなのだ。コースレイアウトはもちろん、路面状態も

熟知している。もちろんロードスターの挙動もわかっている。走行インプレッションをお願いすることにした。ご自身の競技車両はというと、レギュレーション遵守のため、ほとんど手が入っていない。そのためタイムアップの要となるのは、サスペンションのセッティングやアライメントとなる。

シートはブリッドを採用する。ジムカーナだと起こし気味にセットする人もいるが、寝かせて猫背っぽくドライブするのが好み。



サスはオーリンズ製で、1戦ごとにオーバーホールを行う。コースでセットを大きく変更せずバネレート、プリロードを微調整。

以前シビックで参戦していたときには、スプリング交換を頻繁に行ったが、NDでは減衰変更で対応。ある程度決まったら大きくいじらない。



TEST DRIVER



斉藤邦夫さん

1988年のJAF全日本ジムカーナA1クラスにおいて、でホンダ・シティにてチャンピオンに輝く。1998年よりシビックへとマシンをスイッチ、上位ランクインを連続する。2009年からSA1クラスに参戦しており、2011年から4連覇、昨年は2位を獲得。またネットカップ、TRDヴィッツラリーチャレンジシリーズ(2連覇)にてヴィッツをドライブ。SAJスキー1級など複数の資格を有している。

ND5RC

PART.1

- CUSCO
- ARROWS
- HKS
- ACRE
- ARRIVE ISHII
- GARAGE T2
- BLITZ
- RS FACTORY STAGE
- TRUST
- BILSTEIN
- CABANA
- FUJITSUBO
- DAMD × AVO TURBOWORLDJAPAN
- AUTO EXE
- DREAM WORKSALE
- R SPEC
- LAILE
- R MAGIC
- TCR
- JOY FAST
- CARBING
- ACTIVE
- KNIGHT SPORTS
- POLE POSITION





CUSCO

クスコのNDはいかにも競技をベースとするブランドらしく、ファーストステップとしてベースとなるボディのレベルアップを実現している。

まずボンネットとトランクを開けてすぐに気付くのが、ストラットバーの存在だ。エンジンルームは開口部が大きく、ねじれやすい



まずはベースを確実にレベルアップし その上で足やデフでトラクションアップを実現

部分。ここを補強する目的で装着されるフロントのストラットバーは、文字通りストラットタワー左右を連結するもの。リアは左右のアップリサポートを連結するもので、こちらもやはりねじれを抑えてくれる機能パーツ。

フロア下にはパワーブレースを装備。フロントはメンバー後端と

部分。ここを補強する目的で装着



シートはブリッドのストラディアII REIMS。シートベルトはオリジナル品の4点式。HANS専用となる、ショルダーが2インチ幅となるものもラインアップしている。



サイドブレーキレバーのロックをワンタッチでフリーにできる、サイドブレーキターンを多用するジムカーナ車の必須装備。レッドのほかシルバーとブルーをラインアップ。



フロントストラットバーはバルクヘッドと左右ストラットハウストップを連結。エンジンルームのねじれを上側で規制してくれる。もちろん無加工での装着が可能だ。



D1ロールケージはシート後方で頭上を守ってくれるアイテム。サーキット走行会に参加する場合には必須となるロールケージを、比較的価格で提供してくれているのがうれしい。



リアのストラットバーは内装をカットして取り付け。バンク修理キットは純正取り付け状態のままでも問題なし。NDを振り回して遊びたい人にとって、なくてはならない補強パーツ。



前後のけん引フックもオリジナル品。可倒式でJAF公認タイプのため、競技でそのまま使用できる。チェックボール内蔵のため、0度と90度をワンタッチで固定できる。



フロア下にはパワーブレースが前中後とセットされている。これによってボディのねじれを防止。コーナリングやブレーキングなど斜め方向に大きな力がかかるときに効果大。



ホイールはエモーションT7R。17インチとしているのはタイヤ剛性アップを狙ったもの。グリップ力が高く剛性も高いRE71-Rのチョイスも含め、パワーを無駄なく使いきる。



LSDは1.5WAYのタイプRS。デフマウントカラーはマウントブッシュに挟み込むことでデフの無駄な動きを抑制。シフトアップ時のレスポンスもよくなり、トラクションも向上。



40段階の減衰調整はeコン2で車内から行える。前後独立での調整が可能。4パターン



サスペンションはストリート・ゼロAをセット。動きがよく減衰調整幅も広いので守備範囲は広い。スタビも前後にセットし、さらにオートレベライザーロードも交換済み。



商品名	価格 (税抜き)
オートレベライザーアジャストロッド・スーパーショート	5000円
タイヤ ボテンザRE71-R(215/40-17)	
ホイール ワーク・エモーションT7R(17×7.0J 38)	
シート ブリッドSTRADIA II REIMS	
マフラー フジツボ・オーソライズR	
ブレーキパッド ウインマックスAS3	

商品名	価格 (税抜き)
パワーブレース センター	3万円
パワーブレース リア	2万5000円
クスコD1ロールケージ (リア4点+メインアーチ横バー)	7万6000円
LSDタイプRS	11万6000円
リアデフマウントカラー	1万円
可倒式けん引フック フロント	9800円
可倒式けん引フック リア	9800円

商品名	価格 (税抜き)
SPORT ZERO A	15万円
e-con2	4万7500円
スタビライザー フロント用	2万5000円
スタビライザー リア用	2万円
ストラットバー フロント用	2万円
ストラットバー リア用	1万5000円
パワーブレース フロント	2万4000円



ARROWS

筑波サーキットのセットアップは ストリートでも気持ちよく走れる

S2000やハチロク、BRZといったスポーツカーを手がけるアローズだか、ロードスターはこれが初めてとなる。「買い換えお客さんがいまして、S2000に乗っていたんですが、車両販売が終わってしまったから遊べない、とロードスターにシフト。サーキットイベントもミーティングもたくさんあるし。スピード的な不満はありそうだったんですが、意外と走ってみると軽さが勝っている。コーナリング性能もいいので、おもしろい」と浦野さん。

オリジナルのサスペンションは、ロードスターらしさというより、ハチロクやBRZの延長上で作っている。年間20~30回はサーキットに行くというNDオーナーなど、スポーツ走行をする人が使ってくれているという。電子制御に関しては、ハチロクよりも介入が少ないので、サーキットを走っていても楽しいようだ。ただLSDは機械式を入れないとタイムアップにつながらない。ハチロクやBRZテストのNDも興味深い。



フロアマット上にあるのはヒールプレートで、税抜価格6500円。アクセントにもなってインテリアをスポーティなイメージにしてくれる。



ノーマルでもいい音がしているが、効率を考慮してフジムラオート製に。アローズではマフラーカッターを発売中(税抜1万2000円)。



バッテリーはSHORA製で、これはバイクに使われているもの。ハチロクで2年使ったが問題なし。価格は3万円。



ドアががばっと開いてしまうので、ドアチェックリンク(税抜1万4000円)をラインアップした。ほかにもカラードアミラーカバーなども用意。



アドバンRS IIは8J×16インチ、インセットは+38を、タイヤはRE71Rでフロント205、リア225/45-16を選択した。



オリジナルサスペンション12はパネリートをフロント8/リア6kgに設定。価格は税抜2万4000円、3万6000円だ。

Driver's Impression

「サーキットを走ってる仕様ということで、ちゃんとLSDが入っているの、上りでもオイルスピンしない。コーナーの立ち上がり早いので、コントロールする必要があるかな。スキルがある人が乗った方がいいって感じがする。フラットに近いサーキットなら、減衰はマックスに近い状態でいいのではないかなと思う」

アローズ浦野 馨さん
「オーナーさんの身長が180cmあるんで、かなりローボジセッティングになっています。オリジナルアイテムは機能系とドレスアップをそろえています」



シートは運転席をブリッドとしている。ホルド性の向上はもちろんだが、軽量化もねらった変更となっている。じつはノーマルが軽いのですごく強いんだが。



ボディの取り付け部を補強し、センターはフロアトンネル部を補強する。リアはメンバー先端とボディ取り付け部を連結し、この3点でフロア剛性をアップ。ハンドリングやブレーキング時にボディの一体感が強くなり、ねじれにくくなることからサスペンションがより正確に動く。

が、スタビライザーも同時装着していることでロールが適度に抑えられ、40段調整の減衰力をeコン2を使って車内で調整すれば、幅広いステージに対応できる。さらに注目したいのが、リアデフマウントカラーだ。デフのマウントゴム部にセットすることでトルクがかかったときのデフの動きを抑制する、という目的で装着するものだが、ノーマルデフでもこれをセットすると効きが明らかに

よくなるくらいの効果がある。当然クスコのLSDをセットする場合にも、これを同時に装着しておけばよりダイレクトなフィードバックを感じられるようになる。ノーマルエンジンのままではアンダーパワーなNDにとって、わずかでもパワーロスを防いでくれるアイテムはとても重要。ジムカーナやサーキット走行など、積極的な走りをすると考えているならこれはマストだ。

Driver's Impression

敏感しすぎることなく
扱いやすい&許容範囲が広い

「ロールバーのせいだと思うんだけど、重心が上がっている。この上がったぶんだけ自然なロールをしているみたい。ロードスターはもともと重心が低いのでロール感がないものだけど、このクルマのがオーソドックスなFRに近い動き。初心者に向いているかもしれない。重心が上がってしまうことに対して、デメリットよりも、メリットのほうが上回る。ただ重くなってしまうのが難だね。ただ車体がよじられる場面でも、不安感がなく踏んでいけるのは、このロールバーのおかげだと思います」





HKS

AT&マニュアル車の特性に合わせて 乗り味をブラッシュアップする

チューニングパーツメーカーの最大手、HKSがNDロードスターに提案するのは、「スポーツ」をキーワードとするブラッシュアップだ。開発車両として6MT（外板色：黒）と6ATを用意。開発コンセプトは6ATがオールマイティさ、6MTはスポーツカーらしいシャープな乗り味であり、どちらもロードスターの真骨頂である人馬一体の走りをいっそうワクワクさせる点で同じ。用意されたプログラムは誰もが手軽にチョイス可能なところが嬉しい。

プログラムの核となるのが、サスペンションキットと、ECUのチューニングだ。サスペンションキットはHKSが自社生産する、従来の単筒式（モノチューブ）を採用したハイパーマックスシリーズ（車高調キット）。6MTはマックスIVSPを組み合わせており、ハイグリップラジアルタイヤの装着を想定して開発。

ワインディングはもちろんサーキットのスポーツ走行をも視野に入れた、ロードスターの気持ち良い走りを存分に引き出すストリートスポーツモデルの位置づけとなっている。一方の6ATはマックスIVSGTをマッチングさせ、乗り心地の良さとスポーティな走りの両立を図っている。

ECUのチューニングは、フラッシュエディターだ。OBDⅡ（車両の故障診断）のコネクタに接続することで、ECUのデータをプリインストールされた独自のカスタムデータに書き換えが可能。パワユニットの潜在能力を手軽に引き出せる点が魅力。本体にはカスタムデータを3つ、ノーマルデータひとつを保存でき、デモカーは6MTがフェーズ2、6ATがフェーズ1に書き換えられている（詳細は左上の囲みを参照）。6MTと6ATそれぞれの開発コンセプトにより、同じNDでもフットワークとECUのセッティングは異なっている。

ポイントはNDの優れたトータルバランスを崩さないプログラムであり、FRスポーツの爽快感をもっと味わえるというわけだ。

OBDⅡコネクタに接続して ECUデータを書き換える

今のクルマに搭載されている車両の故障診断装置＝OBDⅡに接続することで車両のECU（エンジンコントロールユニット）にアクセスし、制御データを書き換えるのがフラッシュエディターだ。NORMAL/PHASE1/PHASE2/PowerWriterの4つのデータ（PowerWriterはパワーライター店のみでインストールされる）を保存できる。PHASE1はスピードリミッターカット、PHASE2は燃料噴射、点火時期、可変バルブタイミングを最適化する。もちろんノーマルのデータにも復元が可能だ。



点火時期などを最適化するPHASE2は139.7ps（ノーマルカタログ値131ps）の最高出力。エンジンのポテンシャルを引き出す。



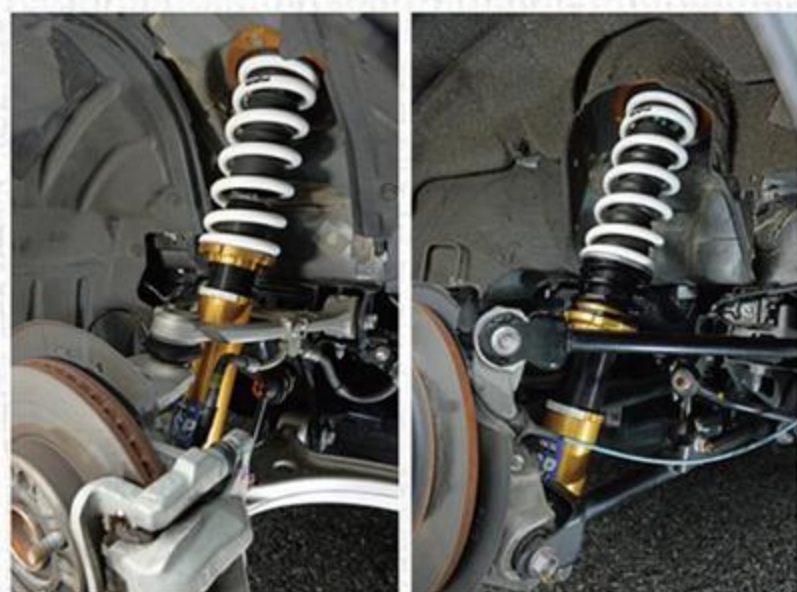
Driver's Impression

旋回スピードの速いクルマ 乗ってて怖さを感じることがない

「好みとしては、ブレーキがもっと効いてもいいかもしれないと思う。聞けばノーマルという話。それでここまで走るなら大したもんだ。初期タッチが甘くて、強く踏んでいかないと効かないんです。またシートがノーマルというのも残念。地面のインフォメーションが、正確にドライバーへと伝わってこない。足は動いているのに、もったいない感じ。ただ純正シートのわりに怖さを感じないということは、足がよくできているということです」

エッチ・ケー・エス 営業部 営業課 中野裕介さん

「MT車はシャープなハンドリングで、スポーツカーらしいテイスト。エンジンは低回転域からパワー感のある仕上がりとっています」



ハイパーマックスシリーズはHKSが自社生産する。マックスIVGT/SPともにアッパーマウントを標準装備したフルキット。全長調整式シェルを採用。





ACRE



アクレ
濱田真路さん
マフラーもオリジナルのクラブモーション・ヴォールコンマフラー(8万7000円)をセットしています。保安基準適合品は0.8kgという軽さもポイントです。

サスとブレーキ、パワーのバランスを保ち、エクステリアも含めたスポーティさを演出

アクレといえばまずブレーキ、そしてスピリットのサスペンション。このNDも当然、ブレーキやサスがグレードアップされている。まずはそこから確認していこう。

ブレーキはフロントに300φの2ピースローターとブレンボ製4ポットキャリパーがセットされている。ブレーキパッドはフォーミュラ700Cだ。リアは純正ローターと純正キャリパーだが、パッドを800Cとし、フロントの制動力とのバランスを取っている。このブレーキシステムはキャリパー移動用ブラケットとホースも込みで、34万8000円でキット販売されている。さらに現在、2016年秋ごろを目指して、リアローターを大径化するキットを開発中だそう。

サスペンションはスピリットのスペックCを装着。前後とも20段の減衰調整機構を持ち、ピロアッパーも付属。積極的に動かすことで4輪のトラクション活かして曲がる、というのが開発コンセプトだ。さらに外装はガレージベリーのアイテムで、エンジンはTMワークスのイグナイトVSDとプロレーシングをセットし、フラットなトルクと7psのパワーアップを実現する。全体のバランスを考慮したまとまりのいいクルマになっていた。

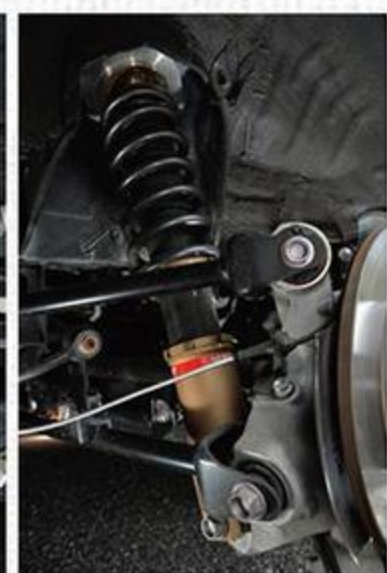


ボトムまわりのエアロに加えボンネットとトランクもガレージベリー製をセット。上部を軽くすることで低重心化を狙いつつ、冷却効率の向上も実現できるアイテムだ。



ブレーキはフロントに300φローターと4ポットキャリパーをセット。リアはパッド交換のみ。開発中のリアビッグキャリパーキットにも注目しておきたいところだ。

車高調サスはスピリット・スペックS。バネレートはフロント8kg/mm、リア6kg/mmでピロアッパー付き。車高はノーマル比で40mmダウンに設定。峠道ではゆるめの減衰がベター。



Driver's Impression

「最後までスリップしてしまうのはリアの接地性かな。足のセットは悪くないんですが、やっぱりLSDが入ればもっと乗りやす9。ブレーキは硬いタイプで、サーキットスペックに慣れている人なら好きなタッチですね。ストロークより踏力で調整するタイプなので、コントロール性はいいですね。バネとサスの相性もいいです」(齋藤)

Driver's Impression

タイトコーナーの追従性がいい
柔らかいのにグリップしてくれる足



「ノーマルなわけじゃないよな、ってくらい柔らかいんだけど追従性がものすごくいい。コーナーの出口や、ハンドルの応答性が悪くなるところ、フロントが浮き気味になるようなあたりでも、最後までフロントの効きがいい。少しのミスなら修正当てていけるくらい余裕が生まれる感じだね。ネオバを履いてるんだけど、もう1ランク、2ランクおとしても、コーナリングスピードを落とすことなく走れると思います。タイヤに依存しないセット」



6AT車は強化ゴムマウント仕様のマックスIV GTをチョイス。乗り心地の良さだけでなく、静粛性にも配慮したストリートモデルだ。



エッチ・ケー・エス
営業部 営業課
近藤剛生さん
「AT車は乗り心地が良く、普段乗りでスポーティな走りが楽しめるようにセットアップしました。オールマイティな仕様です」



6MT車はピロアッパーを標準装備するマックスIVSPを装着。キットはどちらも30段の減衰力調整式でリアはエクステンション(オプション)でダイヤルを回して調整する。

装着マフラーはリーガマックスプレミアムで、スポーツカーらしい心地良いサウンドが魅力。フラッシュエディターとのマッチングも図られている。





ARRIVE

専門ショップならではの、痒い所に手が届く 純正+αのメニューでNDの長所を引き出す

ロードスターの専門ショップ、石井自動車のデモカーはロードスターの走りをもっと楽しみたいユーザーの感覚そのままに仕上げられている点が特色。まず、ノーマルのNDについて石井代表は「良くできているな、という印象です。ツリーングするのが楽しくなりますね。純正ショックとバネレートのバランスがとってもいい。ただ、やはり車高の高さが気にな

ります」とコメントする。

そこで、デモカーはコニ製ショックを装着して約40mmのローダウンを実施。スポーツカーらしいシルエットを手に入れた。セットアップはストリート走行をメインに、乗り心地を重視したものとなっている。ちなみに、純正サスのマツチングの良さを生かしつつローダウンすべく、純正ショックを車高調として使える車高調アダプ

ターもリリースしている。

デモカーはオリジナルのチューニングECUによって約13馬力のパワーアップを実現。また、サクラム製のスポーツマフラーを装着し、軽快さと同時にスポーツサウンドが楽しい仕上がりに。今夏の発売を予定しているのが、オーディオコントロールだ。純正のステアリングスイッチのよ

うに市販のステアリングに後付けするコントロールで、ナルディ用とモモ用の2タイプが用意される見込み。もちろん、これもフルバケットシート装着時に径の大きな純正ステアリングだと操作しづらいとの理由で小径のステアリングに交換するユーザーの目線で開発されたもの。純正の機能を活用でき快適性をスポイルしない。外装では、NDオフセットナンプラスターのほか、ヘッドライト用のNDプロテクトシールド(黄ばみ防止)もリリース。利便性、見た目をも楽しめるプログラムが用意されている。

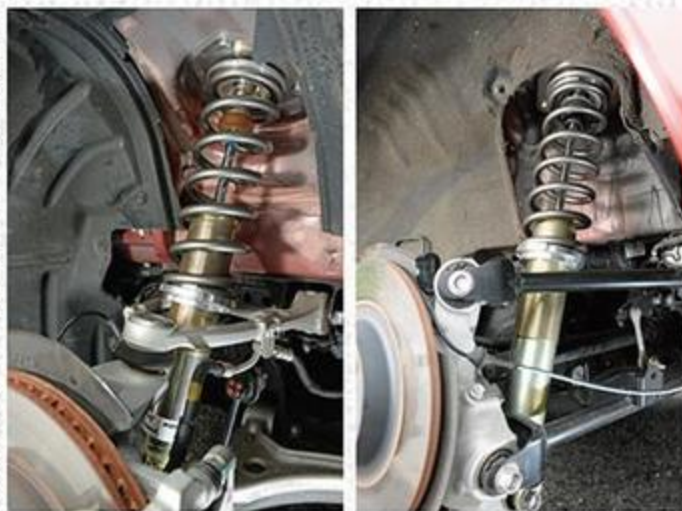
ARRIVE 石井自動車
石井栄司さん

「ステアリングを交換してもオーディオコントロールを使うことができます。ナルディ用とモモ用をもうすぐ発売します」



ヘッドカバーの結晶塗装(1万5000円)もオーダー可能。モノトーンなエンジンルームをスポーツカーらしい特別感のある雰囲気に演出。

コニ製のショックと方バ製フリンクを組み合わせたサスペンション。バネレートはF6K/R4Kで乗り心地を重視した仕様だ。



装着のマフラーはサクラム製。デュアルテールを採用したルックス、NAエンジンならではの伸びをサウンドで美しく表現してくれる。



フロントバンパー開口部の中央にセットされたナンバープレートを好みの位置に移設できるNDオフセットナンプラスター。

Driver's Impression

「フロントの入りがすごくいい。アライメントのトーインを強めているのかな。むしろ入りすぎるくらい。ステアリングの径が小さいので、動きがクイックになる。それでもよく曲がるし、ギャップの操安性も悪くないですね。マフラーの音が乾いた管楽器のようで気に入りました。ECUとセットで好フィーリングになります」(齋藤)

デモカーはナルディの34φに交換。純正のオーディオリモートコントロールスイッチの機能が使えるオーディオコントロールは近口発売予定。





GARAGE T2

改造範囲が狭いジムカーナ車だからこそ サスセッティングにコダワリあり

全日本ジムカーナ選手権に参戦しているガレージT2の稲木さんが使用しているのがこのND。参戦クラスの改造規定は、車検に通る仕様であることが前提なので、エンジン関係はノーマルでなくてはならず、変えられるのはサスペンションとタイヤ&ホイール、ブレーキパッド、クラッチとデフ、シートとステアリングといったものに限られている。

中でも重要なパーツとなるサスは、T2オリジナルのGTCCダンパー。リアには伸び側の

ストロークを確保するためにヘルパースプリングをセットし、バネレートは比較的柔らかめとしている。これは硬くすると沈み込みが小さくなり、そのぶんストロークが減って限界が低くなってしまふことからの選択。ストリートでもしなやかに動き、コントロールしやすいという特性を実現できたポイントにもなっている。減衰は今回の試乗コースのようなタイトな峠道なら、フロントは5段戻し、リアは4段戻しくらいがベターだそう。

Driver's Impression

「コントロールで乗りやすい。フロントの反応がいいですね。また初期の応答性もいいのに、テールが流れやすいということはない。よく走り込んで作った足だという感じがしますね。ここのギャップくらいならラインによって全開で走れる。ちょっと悔しいけど、うちのクルマと差がないっていうか、いい勝負しちゃうんじゃないかな(笑)」(斎藤)



GTCCダンパーは20段の減衰調整機構を持つ全長調整式の車高調。組み合わせられているスプリングはフロント9kg/mm、リア8kg/mmというレート。リアにはヘルパースプリングも装備され、リバンプストロークを稼ぐ。



ガレージT2
稲木亨さん
試乗の強化エンジンマウントとフロントリップスポイラーを装着。意味がある、と語られるものとなっています。



ブレーキはレギュレーションからパッドの交換のみ。パッドはウインマックスで、これで制動力とコントロール性をレベルアップしている。



軽さと強さからボルクレッシングCE28Nを選択する。サイズは前後16×7.5J32だ。タイヤは205/50-16サイズのAD08Rだ。

GTCC・GTウイング(9万7800円税別)はリアのトラクションを空気の力を借りてレベルアップする。1000分の1秒を競う競技での優位を実現できる。



シートはブリッドのアーティスIII。ステアリングはナルディ・スポーツ。シートベルトはHPIのデジタル迷彩。ロールケージはクスコの4点式をセットする。



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



エアロパーツはフロントバンパータイプ(税込11万8800円)を採用する。サイドスポイラー(税込9万1800円)、リアディフューザー(税込7万7760円)、リアスポイラー(7万3440円)という構成。



ブリッツ広報
小林 徹さん
「空力と見た目を両立させたエアロは、これからどんどん広めていきたいですね。フロアマット、試作中です」



BLITZ

注目度の高いターボ仕様だがセッティング中 コンピュータの進化が思わぬネックに!?

NCのパーツも手がけていたのだが、マツダ車のイメージが定着しきれなかった。ところがSKYACTIVになり少しずつ周知されてきたようだという。「足まわりの問い合わせを多数いただきます。でもターボとかスーパーチャージャーの問い合わせは少ないですね(苦笑)」と広報・小林さん。エアロパーツが動き出すのも、まだ少し先になりそうとか。ノーマルの評価としては86と違って「素直に楽しいクルマ」。特性をガラッと変えるのでは

なく、ノーマルの特性をブラッシュアップする方向でチューニングを進めている。タービンは86よりも1サイズ小さいタイプで、ブースト0.3kg/cm²で180馬力を目標としている。ターボシステムのフルキットとして、メタルキャタライザーもインタークーラーとともに付属される予定。

エアロパーツをまとった姿はロー&ワイドなシルエットを演出して、存在感をより強烈に感じさせる。全開で走る姿が早く見たい!



ナルディのディープコロンタイプ、BRIDEシートをセット。タッチブレイン、SBCタイプも装着されている。



DAMPER ZZ-R(税込22万1400円)はフロント5、リア2.5kg/mmというバネレートを設定する。車内のコントローラーから減衰力を自在に変更できる(96/64/32段階から選べる)。5つのモードを記憶させることもできる。



新開発のB7-250Rターボチャージャーを搭載(インタークーラー付属)。最大のネックとなっているのがコンピュータで、NAエンジンのセットアップとなっているため、これをターボ仕様に変え替えるにはいけない。燃料不足が悩みどころだが、インジェクターを交換したらボルトオンといえなくなってしまうからだ。リチウムイオンバッテリー「Li-Fe」は、在庫がなくなり次第生産終了。



ニルスのベックVSR両出し税抜15万8000円。片出しは税抜7万5000円。VSRも両出し、片出しをラインアップしている。





RS FACTORY STAGE

足まわりのファインチューンで 安心して走れるロードスターを目指す

一昨年のSEMAショーで発表されたND5のミラー・カップカーをモチーフとするカラーリングで現れたRSファクトリーステージのデモカーは、オリジナルのフロントリップ、リアスポイラーを装着。それはスパルタンな雰囲気を持ち合わせたスポーツテイルクという印象だ。

「NDのノーマルはよく出来ています。乗り心地が良く、街乗りも快適です。ただ、スピードレンジによっては不安定な部分がどうしても出てきます。それを解消すればもっと気持ち良く走れますから、まずは足まわりのメニューを用意しました」と、田畑さん。デモカーに装着したサスペンションはNAの時代から長年採用しているコニ製の車高調キット。ストロークを十分に確保した高い安定性と、乗り心地の良さ、ギャップを拾ったときにキレイにいなす点がその魅力であり、セッティングの幅が広い点もコニ押しする理由のひとつだ。ターゲットとするステージはストリートサーキットであり、地元の間瀬サーキットでも繰り返しテストを行う。デモカーはサスペンションのコ



フロントバンパーとのマッチングが良いフロントリップスポイラー、1ピースで小ぶりなリアスポイラー-KITはオリジナルですすでにリリースされている。スポーツカーらしきあるスパルタンな印象を与えるデザインだ。

ニ製以外はブレーキパッドの交換のみ。これはサスペンションをポン付けするだけで明らかにドライビングフィールが向上するからだ。もちろん、ブレーキパッドはスピードレンジに見合った温度域のものであり、走る・曲がる・止まる性能の全体的な向上を目指している。

そのほか、オリジナルとして用意されているのは、スポーツマフラー（競技用）、バケットシート（エスケレートベース）、シフトノブ。今後はサーキット仕様のパーツも開発予定となっている。

Driver's Impression

初期の効きがいいパッドは慣れてくると「気持ちいい」

「初期にがっとう効くタイプのパッドは、コントロールしたいという人向きですね。ダンパーとバネの相性がすごくいいので、これ以上固めちゃうとボディがよれてますね、Sベースだから。減衰変更をして走ってみたら、締めこんでいったほうがバネとダンパーのバランスがとれた。乗り心地もかえってよくなるようだし。アールの緩いサーキットなら、LSDなしでもいいかもしれませんね」(齋藤)



ステンレス製でブラスト仕上げのオリジナルシフトノブ。グリップ感が良く、シフトしやすい形状を採用している。



スピードレンジの高さに応じて制動力を備えるパッド。ノーマルにポン付けしてフィーリングを向上する。



RSファクトリーステージ
田畑行康さん
「まずはサスペンションとブレーキをグレードアップして、街乗りはもちろんスポーツ走行までカバーする仕上がりを目指しています」と田畑さん。



装着のフルバケットシートはエスケレートとのコラボによるオリジナル。高い身体ホールド性は人馬一体となった走りをもっと楽しくする。



ステンレス製のオリジナルマフラー。レーシングセンターパイプも用意されており、本格的なサーキット仕様に対応している。



タイヤはあえてノーマル。足まわりのファインチューンで安心して走れる仕様とすべく開発が行われたのだ。

コニ製の車高調キットはフロントが8K、リアが4Kのバネレートを採用。ストロークを十分に確保した深い仕上がりで魅力だ。





トラス広報部
川島 徹さん

吸排気系パーツは近々発売できるといいますので、期待しててください。オスメのアイテムはパフォーマンスダンパー・タイプSです。乗り心地も操安性もいいですよ。



フロントは8J幅でインセット0、リアは9.5J幅でインセットはマイナス15。しかしこれでもまだピタツラには余裕あり。展示オンリーの場合には、さらに攻めたサイズも可能だ。



乱流を抜くダクトはあえて丸型とし、ネジ止めることでクラシカルなテイストとインパクトの強さを実現。左右装着することでおよそ70mmのワイド化となる。



ステアリングとシートベルトはプロドライブのアイテムをセット。シートはブリッド・ジータIIIを装備しているので、激しい走りをしてもしっかりとホールドしてくれる。



TRUST

インパクトの強いワイドボディ車をベースに 現在ノーマルエンジン用EXマニと吸気系を開発

東京オートサロンなどで観たことがある人も多いと思う、トラスのND。そのときはターボエンジンだったが、いまは新作吸排気アイテムの開発のため、ノーマルエンジンを搭載している。

外観はPANDEMボディキットで約70mmのワイドボディを実現。それに合わせてホイールは、まずハブに20mm厚のPCDチェンジャーを取り付け、100の4Hから114.3の4Hに変換。その上でフロントに17×8.0J 0、リアには17×9.5J -15というサイズのボルクレージングTE37Vをセットし、フェンダーにマッ

チさせている。車高調サスはパフォーマンスダンパー・タイプSを装着。これにフロント5kg/mm、リア4kg/mmという柔らか目のバネをセットしているため、ストリートでの乗り心地はバツグンにいい。

そしてエンジンには、テスト中のアイテム、エアインクスBキットをセット。内部にダイレクトタイプのエアクリーナーを装備。ボックス部は製品化の際、カーボン製となる予定だ。またキャタ付きエキマニは、ほぼ仕様は決定済み。現在サウンド面などのチューニングを進めている段階に到達している。

パフォーマンスダンパー・タイプSは微低速域から減衰力が立ち上がり、さらにその減衰力がリニアに推移。なのでサーキットユースからストリートまで、幅広く使える。



フロントスカート(2万6000円税別)はウレタン製でノーマルバンパーより下に約25mm、前方に約47mm出る。GTウイングも含めたPANDEMボディキットは海外でも大人気だ。



試作品は樹脂製だが、製品はカーボンとなる予定のエアインクスBキット。内部にはダイレクトタイプのエアクリーナーが入っている。エキマニ開発は細部の詰めを残すのみ。エンジンフードリフターは適合を確認中となっている。



BILSTEIN

Cリング式車高調整機能で 自由度をアップしたノーマル形状 キットがまもなく登場する

すでにND5用としてクラブマンバックとB14(ネジ式車高調キット)をリリースしているビルシュタインから、ノーマル形状キットのB12がもうすぐリリースされる。デモカーはそのプロトタイプを装着。ノーマル比でフロント-30mm、リア-25mmのローダウンはバランスの良いスタイリングを生み出す。「ノーマルはバネレートが低めで減衰力もそれほど高くありません。ステアリングを切っていくとフロントが思いのほか早くロールし始め、これが不安定感につながります」と、野瀬さん。この点を踏まえ、B12ではロール量を抑えつつ、手応えのあるハンドリングを実現すべく開発されている。注目すべき点はノーマル形状であると同時にCリング式の車高調整機能が備わっていること。5mm刻み5段階の任意の車高調整が可能なのだ。ロードスターのコンセプトである「ヒラヒラ感」をもっと楽しくするサスペンションキットを体感したい!!



阿部商会商品課
野瀬一成さん

「ロードスターのコンセプトを踏まえたうえで上質で楽しい走りを目指したキットです。スタイリング面でもご満足いただけます」



デモカーのB12はプロトタイプ。本来青いカラーリングのコイルスプリングとの組み合わせとなる。バネレートは前2.9、後1.5kg/mm。



スプリングロアシートが収まるショック本体に5mm刻みで5段の溝があり、Cリングを移動することで車高を変化させることができる。



CABANA

NAロードスターのVスペシャルをモチーフに ラッピングとシートカバーでイメージを一新

深いグリーンボディカラーに
タン色のインテリアという、どこ
か懐かしいイメージでまとめられ
ているのが、カバナのND。開発
コンセプトはネオクラシック。最
新のモデルであるNDをベース
に、質感の高さを盛り込むこと
で新しい価値観を生み出している。
それが実現できるのは、カバナ

がアイテムを自社開発しているか
らだ。たとえば代表的な商品であ
るシートカバーは、型取りはもち
ろん生地のカ断や縫製などをすべ
て国内にある自社工場で行って
いる。

このデモカーに装着されている
のは参考商品として造られた馬革
のシートカバーで、これにはシー
ト内蔵ヘッドスปีカー用のパン
チング加工も施されているが、こ
ういった特別なアイテムをすぐに
製作できるのも、工場の生産クオ
リティが高いから。牛革を素材と
して張り替えられたドア内張り
も、自社工場ですべてのカ断し、縫製
することで造られている。さらに
いうと、レギュラーモデルとして



Vスペシャルのグリーンのようなが、じつは
オリジナルカラー。光の当たりかたで見えか
たが変わってしまうので、同じ色ではなく実
際に見たときに近くなるよう、色を調合した。



VスペシャルのイメージからBBS・RG2をセット。サイズ
は17×7J17。足は純正ビルシュタインショック、ブ
レーキパッドはフロムのBスベックをセット。



インテリアは牛革による張り替えと、リベラルと共同開発したバレータ・インテリアパネルで仕上げたもの。ウッドステアやシフトノブ、ヘッドレストガーニッシュな
どはバレータのアイテムだ。シートカバーはレギュラーとしてPVC/PVC+スウェード調/本革を用意。



FUJITSUBO

サウンド&スタイリングにこだわる マフラー+ディフューザーのセット

フジツボはND用としてオーソライズS、オーソライズR、オーソライズRMの3タイプのスポーツマフラーをラインアップしている。デモカーに装着されているのが注目度の高いオーソライズRM。チタニウムのテールエンドにブルーグラデーションが入ったスタイリッシュな左右4本出しマフラーで、スポーティさと高級感が同居する佇まいを見せる。そして、この4本出しをNDのリアビューへとスマートにフィッティングさせている立役者が、付属のリアアン

ダーディフューザーだ。エアロパーツメーカーのケンスタイルとのコラボにより実現したもので、スポーツマフラー+エアロの新たな展開を図っている。

そして、エンジンの性能を存分に引き出すべく開発されているのが、エキゾーストマニホールドのスーパーEX。パワー、トルク、レスポンスの向上を図るのはもちろん、オーソライズRMとのコンビネーションで心地良いサウンドとパワー感によって胸のすく走りをもたらしてくれるだろう。

フジツボ 研究開発課 長谷川良太さん

「エアロとセットのマフラーですから、スポーツマフラーらしく切りっぱなしのスラッシュカットをテールエンドに施すことができました」



メインパイプ径は50.8φ→42.7φ→45φ、チタニウムのテールエンドは70φで左右に2本ずつをレイアウト。ブルーグラデーションが美しい。

スーパーEXはプロトタイプ。第1触媒ごとと交換することでエンジン特性がガラリと変わり、レスポンスの良さとパワー感のある走りが楽しめる。



Driver's Impression

回転が素直で引っかかりがない! マニュアルみたいで気持ちいい

「ECUやってあるのかと思うほどブンッとエンジンが吹け上がる。聞けばマフラーとエキマニをやっているという。マニュアルみたいにフィールがいいけど、LSDがないとちょっとさみしい。中級以上になったら欲しくなるだろうね。足まわりはテイン製、ステアリングのきれ角に対して、一発でまがる感じ。ATでも楽しいドライブプレジャーが感じられる1台。ブレーキのバランスも◎」(齋藤)



ホロもVスペシャルのイメージに合わせて張り替えられている。注目はホロを畳んだときに装着する一体感を強調する左右のカバー。これもボディと同様ラッピングされている。

販売されている商品をベースに、ステッチ色を変えるなどのカスタマイズに素早く応じてくれるのも、自社工場が国内にあるから。ちなみに工場には、PVC素材に直接プリントできる、最新の高性能プリンターもある。これを使うと従来はステッチの入れかたや裁断の仕方デザインしていたシートカバーが、もっと自由にデザインできるようになる。このプリンターを使ったワンオフアイテム

の製作も、もちろん可能だ。さらにボディのフルラッピングも、自社で行っている。カバナーはフィルム用のプリンターも工場にあり、それを使うと自由にラッピングフィルムがデザインが可能。今回はそのプリンターを使って、Vスペシャルとまったく同じではなく、NDに貼った



トップセクション 加嶋伸一さん

PVCにプリントができるので、個性的なシートカバーも製作可能です。現在レギュラー色は黒と赤、トフィですが、他色も用意予定です。

場合の光線の加減でもっとも似ているようにカラーを調合し、印刷している。このラッピング加工は、パーツ単位や保護目的でのラッピングも受け付けてくれる。



DAMD X AVO TURBOWORLD JAPAN

エアロ界の巨匠とターボ押しのもーターカーがコラボ ハイパワーで超シゲキ的なFRスポーツ!!

エアロパーツメーカーのダムドがNDロードスターに求めたのがプレミアムなスポーツコスチューム。アストンマーティンのヴァンキッシュをリスペクトしたというそれは、エキゾチックな雰囲気を感じさせている。アイテムは4つあり、FRPとカーボンの2タイプのマテリアルを用意する。

フラップ調のデザインがあらわれたそれは、全身のポリウム感と同時に、視覚的な安定感、高級感を醸し出す。もちろん、誰もがひと目でロードスターと分かるデザインでフィニッシュしているのはさすがであり、巨匠たるゆえん。インテリアにはフィッティングの良いシートカバーもメニューとして加わっており、エクステリアと同様、上質な空間を演出する。

さて、デモカーのパワーユニットはAVOが担当する。それはボルトオン装着が可能なターボキットであり、実測値で191馬力(カタログ値の約60馬力アップ)の最高出力であり、ターボゆえの別次元とも言える刺激的な加速フィールがその真骨頂だ。ターボ化に伴うチューニングECUもセットされている。今後はリアディフューザーとのマッチングが良い左右4

本出しマフラー(デモカーはプロトタイプ)も用意される予定だ。スタイリッシュなスポーツコスチュームへと昇華したエクステリアと、過給機仕様のパワフルなパワーユニットのコンビネーションはロードスターを楽しむ幅をグンと広げる。NAエンジンの伸びやかさを楽しめるのがロードスターの魅力のひとつだが、身震いするほどパンチの効いたエンジンフィールの仕様があってもいい。加えて、だれもが振り返る特別感ある装い。ダムドとAVOターボワールドがこれを実現する。

ダムド
面高翔五さん(左)
AVOターボ
ワールドジャパン
江角典夫さん(右)

ダムドとAVOジャパンのコラボレーションでひと味違った味も違う全身でパワフルなロードスターが完成。もちろんそれは「気持ち良く走らせる」点で同じ。



エアロはフロントスポイラー、サイドシル&エクステンション、リアディフューザー、トランクスポイラーの4つ。フルキットもあり。



3ピースで構成された、伸びやかなシルエットをつくり上げるトランクスポイラー。写真はカーボン製で、このほかFRP製も選べる。



ターボキットに付属のAVOパワープラス。OBD IIからECUへとアクセスすることで、純正データと5マップを記憶させることができる。



インタクーラー、チューニングECUまでフルキット化されているターボキット。ノーマルエンジンとはひと味違った加速フィールが魅力。



背もたれ、座面のキルティングを施し、レザーとスウェード地のコンビネーションで高級感あるインテリアを演出する。

Driver's Impression

ノーマルの乗り味を生かしているから安心して踏んでいける

「最初に1本走ってみて、次に減衰を上げてもらって走った。固くしてもらったほうがフィールがよかった。これはターボが付いているのが大きな特徴なんだけど、とても怖くて開けられないような特性ではないから、安心して走ることができる。過給もそんなに高くないのだから初心者でも扱いやすい、ドレスアップ要素も強い1台でタイヤは18インチを履いている。」(齋藤)





AUTO EXE

バランスを重視してより使いやすく、より楽しく手足のように操るためのアイテムを開発

徹底したノーマル車の解析と、時間がかかろうとも結果が出るまで試作とテストを繰り返すという、ブランドとしてのコンセプトが確かな機能の向上を実現する。このNDに装着されているのはボディ補強パーツや吸排気系、サス、エアロなどで、それぞれが機能を向上させたり、扱いやすさを高める。中でもとくに注目したいのがパッドだ。

2年近くかけて開発したストリートスポーツブレーキパッドは、単に止まるだけではなく、ごく簡単に言ってしまうと高速道路やワインディング、市街地など走るステージが変わっても、つねに同じ効きを発揮。実現させるため、まずは摩擦係数の変化を可視化、その上で安定した摩擦係数となる摩材を開発した。摩擦係数がペダル踏力によって素直に変化するよう過渡特性も最適化することで、ドライバーが意のままに姿勢変化をコントロールできるパッドを作り出した。そんなコダワリが随所に見られるのが、このNDだ。

く、ごく簡単に言ってしまうと高速道路やワインディング、市街地など走るステージが変わっても、つねに同じ効きを発揮。実現させるため、まずは摩擦係数の変化を可視化、その上で安定した摩擦係数となる摩材を開発した。摩擦係数がペダル踏力によって素直に変化するよう過渡特性も最適化することで、ドライバーが意のままに姿勢変化をコントロールできるパッドを作り出した。そんなコダワリが随所に見られるのが、このNDだ。

オートエグゼ 広報
相馬真吾さん
アンダーボイラーも含むエアロパーツは、空手と相性向上を実現。センター2本出しのスポーツマフラーも。



貴島氏を走り込みを重ねてセッティングしている。推奨車高は純正比マイナス15mm。調整式のフロントスタビリンクもオリジナルとなっている。



3次元トラス構造でフロアを補強してくれるメンバーブレースは装着効果大。そのほかLSDやスポーツフライホイールといった駆動系パーツも。



リアストラットハウストッブを連結するフロアクロスバーは、カーゴスペース床面に沿っているため、荷物を積むときの邪魔になりにくい。

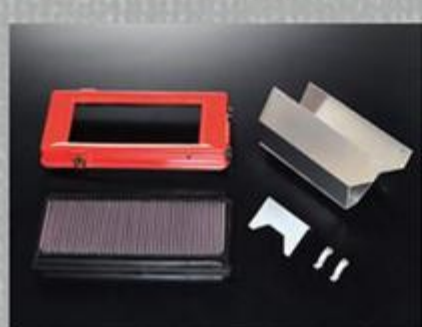


フラットボトムデザインで本革巻のステアリングは、356mm径。エアバッグ対応。トップのレッドリングが無駄のないステア操作を実現する。

Driver's Impression

「フライホイールの効果なのかエンジンが軽く仕上がっている。それもあってシートがノーマルなのは惜しい感じ。ワインディングを想定したサスペンションで、たまのサーキットもいけそう。ボディは補強が入っていて重厚な仕上がり。速く走るためというよりも、静音、乗り心地にも通じるパーツだから重量増とうまくバランスさせたい」(齋藤)

吸気効率を向上させるインダクションBOX



純正エアクリーナーボックスはそのままに吸入側のケースを交換することで、大量のフレッシュエアを導入できるのがこのスポーツインダクションボックス。純正フィルターでも効果大だが、オプション設定されているK&Nフィルターに交換するとさらに効率アップ。



タワーバーはスチール製1ピース構造。新製品のマスターバックブレースはマスターシリンダーだけではなく、ブレーキペダル付け根部も補強するのでダイレクトに力が伝わる。

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



DREAM WORKS

夢工房オリジナルのサスキットで街乗りもサーキットも気持ちよく

モータースポーツに積極的に取り組んでいるドリームワークスが、NDで目指すところは気持ちよく走れる「乗りやすさ」だ。「ノーマルのステアリングフィールが軽くて、フロントが敏感過ぎるから、少しダルイ方向でセッティングしています」とは、志鎌さん。そのキモとなるのがサスペンションで、アラゴスタベースの夢工房SPLダンパーをND用としてリリースしている。デモカーのそれはオールマイティに振ったテイストであり、乗り心地が良く、ストリートからサーキットまでをカバーしている。

とりわけスポーツ走行ではリアの収まりが良くなっている。ワイドなレンジで乗りやすいキットとして仕上がっているのだ。サスペンションのほか、ノーマルECUを書き換える夢工房オリジナルECUもリリース。また、現在開発中なのがマフラーで、中間ストレートを採用し、NAエンジンならではの楽しさあるサウンドにこだわっているというから大いに期待したい。



中間ストレートを採用したスポーツマフラーを開発中。特徴はサウンドであり、「とにかく音を楽しめる」スペックとなっている。

シートはフルバケットシートのブリッド・ジグZを装着。パーツチョイスはモータースポーツのフィールドでの使用が前提にある。



車高は45~50mmのローダウン。ブレーキパッドはエンドレス製で足まわりをメインに開発を行っている。



夢工房SPLダンパーはフロント9k、リア5kのバネレートでセッティングされている。もちろん減衰力調整が可能なフルキットとなっている。



夢工房 志鎌正一さん

「オリジナルのダンパーキットを用いたままでは安定方向です。街乗りやサーキットでも乗りやすい仕上がりになっています」

Driver's Impression

「ターンインのときに、リアが動くのは珍しい。でも接地性が悪いということではなく、オーバーになる要因がどこかにある感じ。フロントはそんなこともなくターンインも問題ないし、

ブレーキもよく効く。サスはちょっと固い印象を受けるけど、ギャップでの操安性は悪くない。フロントを上げるかリアを3mmほど下げるといいかもしれない」(齋藤)



テールランプのデザインに合わせたリアビューは、さりげなく存在感をアピールする。アフターのストップランプが斬新だ。リアカメラ内蔵タイプを開発中とのこと。



R SPEC

エクステリアもインテリアも楽しみつつ
快適装備をも手にする至極の1台



電子系のパーツを広く展開しているデータシステムだが、スバルBRZのカスタマイズに始まり、NDロードスターとスポーツカーのエクステリア、インテリアにも力を注いでいる。

「エアロといってもハーフタイプの軽めな設定としています。ノーマルの印象はそのままに、ヨーロッパの印象を盛り込むデザインを採用しています。今回は内装がキモで、ウルトラスピードを用いたカスタムアイテムを展開する予定です」というのは、データシステム広報・川田さん。

NDではメーカーも凝った内装に仕上げてきているが、どうしても全体的にはプラスチックのチープさが出てしまう。これはロードスターに限らず、昨今の傾向といえるのだが……。

それを払拭してくれるのが、インテリアキットなのだ。キット内容にはロアパネル（エアコンボタンを横切るパネル）、フロントコンソール、センターコンソール、スタートボタンパネル、ドアオーナメントアップ（左右）となっている。これに加えて、ステアリングオーダーメード（2万4572円）、シフトノブオーダーメード（1万2191円）、ハンドブレーキオーダーメードといったメニューを加えれば、オリジナリティの高いコーディネートが可能となる。注目度も高そう。

左サイドの死角を確認するため



ハーフタイプながらもフロントフェイスに動きを与えるデザインが光る。そしてリアには控えめなウイングをセット。ハイマウントストップランプも内蔵している。リアカメラ内蔵タイプを現在開発中という。



インテリアキットはウェブ限定販売となる予定で、価格などもまもなく決定する。ここまでキットでコーディネートできれば、レベルの高いインテリアカスタムが実現し、幅広いユーザーに楽しんでもらえるに違いない。気になる人はウェブをチェックしてほしい。



サイドカメラキットをセットすると、モニターに死角が表示される。背の低いボールに付かず……なんてミスを未然に防ぐことができる安心装備。





LAILE

コンペティションから得たノウハウを元に、闘うための基礎体力をNDに与える

ラリーやジムカーナ、ダートラといった競技で数多くのクルマが装備しているのがレイルのアイテム。ボディ補強パーツや強化ブッシュなど、ドライバーの意思をダイレクトにクルマに伝えるためのアイテム開発力は、各方面から高く評価されている。

そんなレイルのNDは、フロア下のパフォーマンスバーや前後のタワーバーを装備することで、まずボディの剛性を確保している。通常であればそこからロールケージやマウント関係などへと開発は進むのだが、しかしNDの場合には、サスペンション開発へと進んでいる。

というのもボディ剛性をレベルアップしノーマルサスペンションのまま走って見たところ、サスが動きすぎてすぐにタイヤの限界を超えてしまったからだ。そこでカヤバの減衰調整式の車高調をベースとしたオリジナルサスペンションを開発。205/45-17のスポーツラジアルタイヤを基準としてサーキット走行を狙って仕上げたこのサスだが、ボディがしっかりしているのでバネレートを上げててもよく動き、32段の減衰調整を適正に合わせれば、ストリートでも違和感なく使うことができるという守備範囲の広さを実現している。



アルミ製オーバーパイプを採用したストラットブレース(2万3760円/税込、以下同)をセット。クローズドエンドのブラケットもアルミ製でゴールドペイント。



シフトノブはジュラコンやアルミ、丸型や長円などさまざまなタイプがあるが、このNDにはチタン製ボタン刻印入りのタイプE(1万2960円)がセットされていた。

車高調はKYBリアルスポーツダンパーで、アッパーマウントはレイル・ビートラッシュ製。バネレートはフロント11、リア7kg/mmで減衰は32段調整。この日は前後とも8段戻し。



プレート位置を上げ、角度を換えることでバンパー開口部への風の流入を助けてくれるのがこのナンバープレートブラケット(4536円)。



JAF規定に合致するサイズと強度を持っているため、レースでも使える。カラーはレッドとイエロー(1万260円)を用意。純正けん引フック取り付け穴にねじ込む。



デモカーに装着されていたのは17×8.0J30のTC105Nと215/40-17のAD08R。オーバーサイズのため、前後ともキャンバー角を強めている。



リアのストラットブレース(1万9440円)はストラットハウストッピン、クローズドエンドのブラケットを取り付けバーでつなぐタイプとなっている。



パフォーマンスバーは近日発売予定。ハシゴ型にサスペンション取り付け部やメンバー、シャシを連結することで、タイヤへの入力がダイレクトにサスへと伝わる。



2mm厚のアルミ製フロアパネルは、フラット化とヒールストッパーの効果でペダルワークの安定性向上を実現。左右セット(2万1600円)のほか単品販売もあり。

Driver's Impression

NCに乗っているかのような安定感のある味つけ

「ひとつ車格が上のクルマに乗っているみたい。がっしり、がっちりとして重厚な感じの乗り味。1回減衰を上げてもらったんだけど、このほうがバネとダンパーのマッチングがよかった。中速のつき

がいいので、4500~6000回転あたりでトルクを感じる。低過給、低プレッシャーのタービンが付いていると言われても納得しちゃう。トルクでルーズに走らせるなんてのもいけそう。

レイル総括管理部長 渋谷幸司さん

ラム圧を利用した吸気系パーツの開発も予定しています。NDロードスターは開発していくのが楽しいクルマですね。



テレビキットスマート

価格：1万4800円(税抜)



テレビキットは、運転中でもテレビを見ることができるようになっているので、ドライバーのためではなく同乗者へのサービス!? しかもこのスマートは、純正のステアリングスイッチで簡単操作できるのが、大きなポイント。運転中でもラクラク操作できる。



R MAGIC

操る楽しさをさらに引き出してくれる 純正書き換えのECUチューンは特筆もの

Rマジックロータリーのイメージが強いのは当然だが、最近では86やCX-3など、そのチューニング手腕を広げている。そしてこのNDだ。早々にオリジナルパーツを開発している。

です。NDの走りはそのままでも十分楽しめるので侮れません。ただ低速域での加速感が今ひとつ、そう感じている人は多いのでは？ワイヤーから電子スロットルになったことが関係しています。アクセルの踏み方に対して、スロッ

トルが開いていないので、空気の流れ量が少なくエンジンの伸びにつながらない。だれが運転しても燃費の差がないようにこうした味つけになっているのかもしれない。そうした部分をコンピュータで適正化してやるんです。



この「T-REV」は86に比べて空気を吸い込むからメトルで違いを感じたパーツ。クランク室の内圧を下げてピストンの動きを軽くするもので、レスポンスアップを体感できる優れたモノだ。



ワイドな死角を確保しながら、さらに防眩効果の高い「R Magic」広角・ももいろ鏡(左右セット2万1800円税抜)。安全確保のため600Rを採用した。



タイコ部は職人による手作業で作られているこだわりの品。テール部分は76.3φでチタン仕上げ。バンパーのアルミに沿ったフィット感が魅力だ。



足まわりはノーマルダンパーにオリジナルスプリングを組み合わせている。ノーマルの良さを生かしながら、ローダウンフォルムを実現する。



このボタンをプッシュすると、ウインカーが3回点滅するようになっている。コーンタイプのステアリングに取り入れた技だ。



純正シートに装備されている、ヘッドレストのスピーカーをバケットタイプのシートでもスポイルしない技が盛り込まれている。

ちょっとしたアイデア&小技で オープンカーがもっと楽しくなる

ウインカーレバーを軽く操作すると3回点滅する、この機能を楽に行えるようステアリングスポークの裏側にボタンをセットしている。それからブリッドのバケットシート内には、純正のように薄型のスピーカーをインストール。シート購入時に作業するのがベストで、スピーカー、工賃込みで1万5000円ほどで施工できるというから、かなりお得なメニューといえる。



ノーマル然とするエンジンルームには、クランク室の内圧を下げる「T-REV」(別件で説明)を装着するのみ。コンピュータチューンで十分楽しめる。



ロゴステッチの入ったステアリングは、脱着可能なラフィックスがセットされている。オリジナルのヘビーウエイトシフトノブは4800円(税抜)。



「ボクはフェデラーだから」というようにタイヤはフェデラー製を採用。595RSはスポーツ走行向けで、サイズは215/40・17としている。

Rマジック
大原幸弘さん
「最初は100馬力、しょぼ！って思ってたけど乗ったら意外と楽しい！オーナーのもっとしたい、が詰まった1台に仕上がっています」



Driver's Impression

ロールしているのに 怖さが少しもない挙動

車高調タイプのロールしない車両が多いなか、これはしっかりロールさせて曲がるタイプ。ロールがよくないというのは、アウト側が沈みすぎて、イン側が伸びて破綻するから。これは逆にイン側のタイヤが接地する。路面の凹凸があるところでも安心ですし、路面とのコンタクトができる。いわゆる「猫足」みたい。エンジンの伸びがいいのはECUとマフラー両方の効果でしょうね。詰まってるのにがんばってるノーマルとは明らかに違います。





TCR



常勝チームが造ったパーティレース車両は ワザが満載されたマニアックな仕上げ

TCR代表の加藤さんは、ロードスター・パーティレースのチャンピオンを何度も獲得し、NCで競われた2011シーズンには全戦優勝という離れ業をやったのけたドライバー。今シーズンはNDの27号車がTCRのマシンだ。

パーティレースは改造規定が厳しく、たとえばサスやブッシュは純正のままでなくてはならない。そんな中で他車とのマージンを造るため、TCRはBBSとコラボしてオリジナルホイールを

製作。パーティレース規定に合致するサイズで軽量なこのBBS・L2は、大きな武器となっている。またサスペンションなどに関しても、そのまま使うのではなくいったんすべてのネジをゆるめ、1G状態で締め直すことで、工場組み立て時に発生しがちなわずかなネジレなどを排除。これに代表されるような細やかなワザを、手を抜かずに施していくことが、NDの実力をフルに発揮させるためには必要なのだ。



シートはブリッド、ハーネスはサベルトを使用。ハーネスはシヨルダ部が2インチ幅となっている、HANS対応モデルを使用している。

アルミ製シフトノブはオリジナルアイテム(9000円税別)。薬指が引っ掛けやすく、3速から2速へのシフトダウンが素早くできるようデザインされている。赤色もラインアップ。



アルミ削り出しのアドバンスドキーケース(9000円税別)は、日常でコンペティションを身近に感じられるオリジナルアイテム。シフトノブもそうだが、これも国内生産品。



ロールオーバー保護機構はNR-Aに装備されているものだが、これも一度ネジをゆるめてボディを完全に真っ直ぐにし、その状態で締め直している。これがまず基本となる作業。



BBS・L2(4万3000円税別)のサイズは16×6.5J 451本の重量は5.58kgと軽く、大きなアドバンテージとなっている。カラーはほかに黒キャップのダイヤモンドブラックもあり。



TCRジャパン加藤彰彬さん
2015シーズンチャンプカーのノウハウを満載した、NDの新車コンプリートカー販売を予定しています。名前はゼッケンからTCR027となる予定です。ぜひお問い合わせください。



Driver's Impression

「よく曲がるセッティングになっている。これはパーティレースに参戦する車両。きちんとアライメントをとっているという感じが伝わってくる。トータルバランスにも優れている1台といえますね。ここでも楽しめます」(加藤)

とくにバルブタイミングが大きく影響しているので、ここをパワー指向に変更してやると、燃費の悪化と引き替えに、大幅なトルクアップを実現できます。ただ、そんなに燃費がダウンするわけではありませぬ。むしろ、これまで加速させるために踏み込んでいたポイントでの踏み込み量が減ること、燃費が向上する可能性だってあるんですから」(大原代表)

NCからはるかに高性能化されたECUだけに、チューニングができるとなれば相当なフィールアップが予想できる。メニューは基本2パターン。スピード、レブリミットカットを実現する「LIM」(税抜3万8000円)。加えて燃料マップ書き換え、点火時期、ノックリタード値変更、可変バルタイ変更、電制スロットルマップの変更などが盛り込まれた「FUEL」(税抜7万8000円)である。

オリジナルパーツ続々追加中!

ノーマルでも楽しい部分はそのままだ、ワンランク上の満足感を得られるオリジナル品をラインアップする。ショップデモカーとして、実際に乗っているからこそ感じる、「こんなものがあったらいいな」を具現化したものばかりだから、オーナーも納得の性能が得られる。ドレスアップパーツとしては、エアロパーツに着手しており、9月から本格的に開発が進行する予定。



ローフォルムスプリング

価格:3万円(キャンペーン価格)
ノーマルの味付けに不満はないが、もう少し車高が落ちたらいいのに、そんな多くの声に応えるほぼ等ピッチのスプリング。製品は通信販売可能となっている。



NDクラッチライン

価格:1万5000円(税抜)
ほとんど膨張しないテフロンホースを採用、カチッとしたフィードバックとダイレクト感を実現する。フィッティング部は強度、耐腐食性に優れたステンレス製。



NDブレーキライン

価格:3万8500円(税抜)
必要以上に初期が効くわけではないが、扱いやすいノーマルブレーキ。ステンメッシュホースにすることで、ペダル踏込に際したダイレクト感が生まれる。操作性も向上。

R MagicおーはらのこだわりとENDLESSの技術で 培ったNDロードスターのためのブレーキパッド

価格:
フロント・リア
各2万6000円(税抜)
前後セット4万8000円(税抜)

ストリートでの使い勝手を考えて作ったパッドだが、最大700℃まで対応するのでサーキットにも対応。初期から効いて、奥まで踏みに従い制動力が増す。





JOY FAST

“走りが楽しいチューニング”を実現する きめ細やかなパーツのラインアップ

ジョイファストは、ロードスター専門ショップらしく、これまで蓄積してきたノウハウを生かし、ND型にもきめの細かいパーツのラインアップを行っている。オリジナルパーツブランドのJFスピードも展開しており、足まわりではサスペンションキット、ピロブッシュなどを用意。そして、デモカーのように純正パーツの流用や、他社を含めてパーツを厳選し、走りの楽しいチューニングカーを提案している。

完成形となったデモカーは、ストリートからワインディング(＋ミニサーキット)までのワイドなステージでの走りを

想定して仕上げられている。アラゴスタ製ダンパー＋カヤバ製スプリングのサスキットを装着した足まわりは、ピッチングを抑えた高い安定性と、ステアリングインフォメーションの向上を実現。

またHKSのフラッシュエディターを使用したオリジナルECUデータのインストールと、ペダルワークに似せのフィット感をもたらす“厚底A”やクラッチストッパーも加わって、コントロールで人馬一体な走りをさらなる高みへと導いてくれる。ユーザー目線で実現する、理想的なストリート仕様として完成しているといえる。

TCSC 価格:4300円(税別)

通常トラクションコントロールは常時ON状態が保たれているが、この製品を装着することで常時OFF状態に出来る。スポーツ走行ユーザーにお薦め。



NDシフトノブ 価格:5000円(税別)

ロードスター全型式に対応 重量160gのアルミ製 上からも横からも握りやすいような形状に拘りました。ご要望に応じて本革仕様も製作出来ます 1万3800円(税別) ※シフトパターンデカール 価格120円(税別) NB6速 NC6速 ND6速 に対応します。



クラッチストッパー 価格:2700円(税別)

NDロードスターのクラッチペダルのストロークを制限し、シフトアップやダウン等の操作性を向上させるヒット商品です。



ND専用オイルクーラーキット 価格:7万円(税別)

ワイドタイプのコアを採用しオイルブロック部は社外の油温計を付けられる 用に1/8PTのメクラ付き。オイルエレメントも純正が使用できます。街乗りで90度 サークル全開走行で105度で安定させられます。



HKSフラッシュエディターにジョイファストのカスタムデータをインストール。エンジンの潜在能力を引き出す。



ステアリングはナルディ製でディープコナータイプを装着。オリジナルステアリングコントロールラバーも移植キットもあり。



ジオメトリ変化を抑え、ダイレクトな操縦感を実現。オリジナルステアリングコントロールラバーも移植キットもあり。



アラゴスタのダンパーにカヤバ製スプリングを組み合わせたJFスピードオリジナルの車高調整キット。バネレートはF9k、R4k。



オリジナルのビッグスロットル装着やエアクリーナーのグレードアップなどを含めたオリジナルデータでECUはセッティングされている。

Driver's Impression

「サスペンションは当初、バネというよりダンパーで制御している感覚だった。今回の荒れた路面では接地感が薄く、神経質になる面があったから減衰力を少し弱めて乗ったところ、安心感ある操縦性で、乗りやすくなった。ガチガチのサーキット仕様ではないし、ビギナーを含めてこの仕様はおすすめ」

ジョイファスト 伊左治孝司さん
「NDはトータルバランスが良いですから、ドライバビリティの向上を図れるチューニングメニューを用意しています」



アクセルペダルの高さ調整が可能な厚底A。3/5/6/8mmとペダルをかき上げできる大人のためのスマート・スティックなスポーツカーにフィットしたドラゴジを実現。

リアのブレーキローターはNR-A純正ローターに交換。ローター径の拡大によってブレーキバランス面にも配慮した仕上がりだ。



ロールバーはダッシュボード逃げタイプの8点式。高い安全性を誇っており本格的なスポーツ走行を可能にする。このほか4点、6点式あり。



CARBING

スポーツ走行するなら補強パーツの 装着で安全&楽しく!!

ストラットタワーバーやロールバーなどの補強パーツでおなじみのオクヤマ。カービングのブランドからも補強パーツがラインアップされており、スポーツ走行するならチョイスしておきたいものばかりが揃う。デモカーで目を引くのは車内に張り巡らした8点式のロールバー。ルーフのないロードスターのボディ剛性がグンと高まりそうだ。しかし、これだけでなく、アンダーフロアはフレームブレース、フロアサブフレームといったパーツで補強されている。普段は見えないところにある“縁の下の力持ち”であり、補強によってサスペンションが本来の性能を発揮するメリットも得られる。それに、ロードスターはオープンモデルだから本格的なスポーツ走行で、いざというときにロールバーがあれば身を守ってくれる。「ガンガン走るぞ」という人ならボディ剛性のアップを含めたトータルチューニングが良いかも!!



シフトノブはアルミ製。手のひらにフィットする握りやすい形状。操作性の良さが楽しい走りへとつながる。



助手席のフロアに装着するパッセンジャープレートDタイプ。スポーティなインテリアの演出としても使える。



サーキット走行時に必須なのがオイルキャッチタンク。高温で噴き出してくるブロイバイガスを確実にキャッチし、ガスをエンジン内へ還元する。



タワーバーはブレーキマスターシリンダーストップバー付き。ブレーキング時のペダルタッチがダイレクトでコントロールしやすくなる。



レカロ製のTS-Gを2脚セット。デモカーはドラボジ作りを最初に行なった。高い目線もこれで解消。クルマとの一体感も増す仕様だ。

ステアリングはナルディの33φ。ND5のデモカーを仕上げるべくシートと同時に交換したのがこれ。シートに合わせてバランスさせた。



アクティブ 市村克己さん
「まずはバネ下とのバランスを図りました。街乗りしやすく、サーキットではコントロールしやすい仕上がりです」

Driver's Impression

「トラクションがしっかりかかるので、速く走ろうと思えば走れる。初期の蛇角がシャープなんだけど、すぎることはない。あまりステアリングをきらずに曲がっていける。こういう場合ピーキーで神経質になりがちなのに、それがなくしっとりとした乗り心地。前下りのセットなのでフロントを2〜3mm上げてもいいかも」(齋藤)



ACTIVE

足まわりを中心にこだわりのチューニング 街乗りしやすくサーキットが気持ちいい!!

NDロードスターについて、アクティブの市村さんは「ノーマルは全体のバランスがとても良いけれど、遅いし、腰高感がありますね。目線も高いのでシート対策からスタートしました」とコメントする。アクティブが仕上げたデモカーの開発テーマは「COMFORT&SPORT」。ストリートをメインとし、乗りやすい=楽しい、の実現を目指したもの。

スペックのポイントは自ら走って開発しているサスペンションキット、モノコクが存在だ。街乗りしやすく、サーキットへ持ち込んでもコントロールで気持ちよく走れ

る仕様となっている。また、ブレーキパッドの交換や、機械式LSDというように、デモカーのスペックは誰もが手軽にオーダーできる内容になっている点も見逃せない。チューニングのメインは足まわりで、まずはバネ下とのバランスを図り、フィーリングの良さを実感できる仕上がりを追求している。そして、パーツの開発では、走り込むことはもちろん、ドライバーから同乗者まで幅広い意見を反映させるというこだわりがある。デモカーはそんなこだわりが詰まっており、ユーザーならずとも体感してみたい1台だ。

タイヤはポテンザRE71Rの16インチを履く。軽量のボルクレーシングTE37に合わせてセッティングされている。



マフラーはフジツボ製。スポーティなサウンドがロードスターの走りの楽しさをさらに広げてくれる。



オリジナルのモノコックはHAL製スプリングを組み合わせた車高調キット。バネレートはF8k、R6k。サーキットも視野に入れたストリート仕様。



リアスタビライザーはクスコ製。スタビライザーの強化を含めたサスペンションのセッティングを実施。



エンジンルームにはND用としてキット化している軽量のリチウムバッテリーを搭載。オーバーハング部の軽量化はメリット大。



ブレーキパッドはエンドレス、ブレーキホースはアクレをチョイス。制動力、ペダルタッチのフィーリングを向上する。



リア用タワーバーもラインアップ。ボルトを片側2本ずつ固定することで左右のストラットタワーを強固につなぐ。直進安定性が向上。



フリップアップトイイングフック(前後)。純正のけん引フック取り付け穴へボルトオン装着が可能。レーシーなスタイリングをつくり出す。

オクヤマ 奥山正之さん

「従来モデルと比較してNDは剛性が高くなっていますが、キビキビと走りたい方は補強パーツの装着がおすすめです」



Driver's Impression

「ブレーキのかけ方でピッチングが出る、ステアリングをきればローリングが出る、とノーマルの延長でスタビリティが上がっている。安定感が増した方向なので、普通の人にもわかりやすい。タイヤのせいもあるかもしれないけど、旋回ブレーキは得意でない感じ。ただし、ボディがねじられるようになったときの安定感が違う！」(齋藤)



KNIGHT SPORTS

大人のためのスマート・スティックなスポーツカーに NDをさらなる高みへチューニングしていく

ロータリーを得意とするナイトスポーツは、初代ロードスターを手がけていた経緯があるのをご存じだろうか。

「当時はさまざまなショップやメーカーが手がけてました。ただ、ロードスター1本でやってるショップに、ユーザーが行ってしまうんですね。そのためカムなどのハードなアイテムまでラインアップしましたが、ダメでしたね。それから数十年ぶりにデモカーとして導入しました」と中里さん。

デミオ、アクセラ(じつはNCも)など、レシプロエンジンにも手を広げることによって、ロータ

リー以外のイメージ定着に成功している。それもあってナイトNDの認知度は高くなっている。マシンコンセプトは、スティックさを持ち合わせたスポーツカーであること。ひとりでドライブすることの多い、純粋に走りを楽しみたい人が乗るクルマだ。

「最初に乗ってみて、マツダのFRらしさを感じました。楽しかったんですが、なんか乗用車っぽいですよね。快適すぎるというか。エンジンは回るけどパンチがない、ロールも大きい。ただエンジンは純正でもいい音してる。ここはあとからでもいいと判

断して、サスペンションとECUに着手しました(中里さん)

ECUについては、スカイGを先行してやっていたため、ロードスターらしさの追求に専念。過去の経験も生かしながら、ギリギリに設定されているデータを気持ちいい方向にもっていった。それでいて、燃費が著しく悪化することのないよう、配慮されてもいる。

フロント、リアのエクステリアに加えて、これからサイドも着手していく予定。またアルミランジェターも開発中というから、まだまだ魅力的なオリジナルアイテムが登場してきそうだ。



POLE POSITION



北米オプションのBBSホイールを アメリカから取り寄せてセットした!

「86かBRZをと思ってお金を貯めてたんですが、ついついND買ってしまった。ソウルレッドを見た時に、これしかないって。スポーツカーって感じの色だし、スーパーカー世代なんでイチコロです」と笑うのはポールポジションに足を運ぶ、お客さんの永谷さんだ。

これまでS12ガゼール(シルビアの兄弟車)や、ジープなどに乗っていて、NDが初めてのロードスターとなる。ロードスター専門に整備をしているショップにまかせようと考え、お店を探していたところ、ここにたどりついた。

「店の前はちょくちょく通ってたんですよ(笑)。何はともあれ北米のオプションモデルにあるBBSが履きたくて入手に苦労しました。その後は柔らかすぎる足が不

満だったので、ビルシュタインに変更しています。随所にスポーツカーに乗っている演出を施しています」とNDライフを満喫中。これからもっと楽しくなるぞ!



このBBS17インチは、北米のメーカーオプションに設定されているもの。次はブレンボキット? 高くてもちょっと手が出せないと話していた。



「次これやりたいです」と永谷さんの相談にのる、ポールポジションの深津社長。AからDまで対応してくれる。

WAKO'S FLUSHING OIL

ワコーズから新しくリリースされたエンジンフラッシングオイル。NA/NBだけでなくNCあたりにも効果あり。



永谷志朗さん
「電子デバイスはいらないって思いましたよ。思いましたけど、バックカメラだけは便利ですね。文明の利器の便利さに気付いてしまったらもう戻れない……」。



エクステリアはフロントアンダーサーキットスポイラー(税抜8万円)とリアウィング(税抜5万4000円)で構成。



フロアマット(税抜1万8000円)は、ロゴ入りで室内にワンポイントアクセントができる。純正は買わずと意外に高いので多量採用をラインアップしている。



見慣れたマツコネではなく1DINタイプをインストールしている。それに合わせてセンターコンソールを加工した。新鮮なインテリアの印象になる。エアコンの吹き出し口にはアナログメーターをセット。



リアアンダーディフューザー(税抜8万円)は優れた整流効果を発揮する。140km/hも出るような高速サーキットでの効果は絶大なのだ。



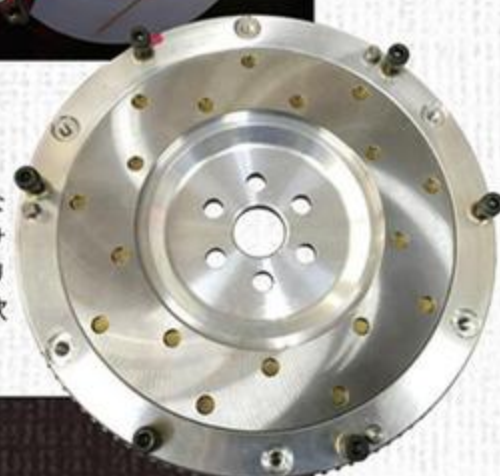
4ポットブレーキキットはキャリパー、スリット入りローター(304φ)がセットで税抜22万円。



フライホイール

価格:7万円(税抜)

エンジンの回転が軽快になり、楽しさが倍増する。サーキットだけでなくストリートでもこのホイールは欲しいところだ。



Driver's Impression

ブレーキキャリパーの容量が思ったよりもベストマッチ!

ストリートインプレをさせてもらったところ、とくに気に入ったのがブレーキ。ちゃんと踏んだだけで前のめりになるようなことはなく、踏んだ分だけ効いてくれるから扱いやすいのだ。またECUの効果なのだろうが、アクセルの伸びが気持ちいい。ローギアでぐーっと引っ張っていきたくなるのだ。ローター車とは異なるアプローチでセットされているはずだが、ナイトスポーツの高いノウハウがNDでもしっかりと感じられる。



ROADSTER
BROS.

は口冷 じめ め ま し た ー は じ め ま し た ー



COOLNUTS
ラジエターホース
価格: 1万800円(税込)
<http://www.cool-nuts.com/>



♪夏が来ると思い出す!?
年々増える真夏日、これに対応するためにも冷却系を見直しをしておかないと、厳しい夏は越せない。とくに低年式車の場合は、オオゴトになりかねないので怠るべからず

**“これまでに体験したことのないような!?”
体感できるクーラントを
入れてみることに…**

純正ラジエターの変色。これはN・A・NBの純正でよく見る症状だ。こうなったら交換は必須なのだが、意外とがんばってくれるものだから、つい交換を先延ばしにしてしまいがち。だが、何かあってからでは遅いので、プロショップでしっかり点検してもらいたい。

さて本誌4040(よれよれ)号はといえば、購入時に3層アルミラジエターなんて分不相応のシロモノが装着されていた。が、いつもクーラント臭がしていたので、点検しても

らったらコアに穴が開いていた。当然、交換となったのだが、アルミでなくてもいいので、真鍮の純正サイゾコアを新品で入れた。

しかし、ホースはリフレッシュしたときに交換したまま(たぶん)。何年経つのやら。話題のクーラントを試してみるという機会を生かして、ホースも交換することにした。

わかっていても、不調が出るまでなかなか着手できない冷却系だが、厳しい夏はまだまだ長い。今のうちに問題の芽は摘んでおこう。

**猛暑を乗りきる
クーリング小企画**

クールナッツのラジエターホースに交換する作業も行った。耐久性・耐圧性・耐油性に優れたシリコン製で、純正と違ってエンジンルームのドレスアップ効果もあるのがうれしい。



Lubross
価格: 1万5000円(税別) / 6ℓ
ネットで「体感できるクーラント」と話題になっている。まさか〜、と思ったが交換後に試走したら、ホントに体感できた。
アンダーレ
☎0797-82-3977
<http://www.andare.jp/>



案の定、錆がすごい! といっても入り口の辺りだけで、奥の方まで錆が入り込んでなかったのが、せめてもの救いだろか。

ホースを交換したらルブrossを入れる。交換後に走行してみたら、ネットのウワサどおりに「体感」レベル! ここまでトルクが増したような効果のあるクーラントなんて、聞いたことがない。



ホースを間違えないように交換する。純正ホースは硬化してガビガビになっていた。中はさぞかしひどいことになっているんだろう。



久しぶりのクーラント交換。古いクーラントが残らないように、ゆっくりじっくり時間をかけて液体を排出する。



錆止めを塗布すると、色が変わるので塗布したことがよくわかる。細い筆で塗るとピンポイントに塗布できる。



錆に対処するのにいいのが錆止め。ペーパーで錆をきっちり落としたらこれら塗布しておくといいわれ、処置しておいた。



夏の暑さは冷却系のメンテナンスで乗り切れ！

酷暑に向けてロードスターのウィークポイントをチェック

これからの季節、過酷な状況下に置かれる冷却系はエンジンの命綱。メンテナンスをおろそかにしているとエンジンを壊してしまうことにもなりかねない。とくに低年式のNAやNBでは樹脂やゴム部品の経年劣化も気になる。冷却系の点検で暑い夏を乗り切ろう。

サーモスタット

固着により、オーバーヒート(閉じ固着)やオーバークール(開き固着)を引き起こす。交換時にはパーツの向きがあるので装着には注意しよう。ガスケット交換も必須だ。

ヒーターホース

意外と多いのがこのホースの水漏れ。エンジンの熱や漏れたオイルの付着によりゴムの劣化が進む。接続部からの漏れが多い。

この季節、気になるのが冷却系。近頃の最高気温は40℃に迫ることもあって、渋滞にハマるとみるみる水温が上がってくる…みたいな状況を経験した人もいるかも？

ロードスターのエンジンがとくに弱いというわけではないが、NBは10年、NAは20年を越えた個体も多いので、経年劣化からくるトラブルは避けられない。とくにラジエターの水漏れは定番のトラブル。純正は

アップパー&ロアタンクが樹脂のため亀裂が入ったりコアとの接合部から水漏れすることが多い。比較的、目で発見しやすい部分なのでマメにチェックしておきたい。ATの場合、ATFも冷却させるため二層構造になっているのでホースの接続部からATFが漏れてくることもある。

サーモスタットのトラブルは弁の固着。閉じ固着はいつもより水温計が高いとか、開き固着はヒーターの効きが弱くなったりするので判断しやすい。LLCの交換を怠って

いると錆や沈殿物などにより固着しやすくなる。また、細い水路に錆が回るとあちこちに詰まりが生じるのでLLCのチェックは忘れずにおこう。ヒーターホースからの漏れも定番のトラブル。

ヒーターホース交換の注意点は、車体側のホースジョイント部が真鍮製で簡単に歪んでしまうから、ホースが外れないからといって、絶対ブライヤーなどで挟んだりしないこと。抜けなかったら 思い切ってカッターで切り裂いてしまおう。

冷却系で注意が必要な純正部品のデータを参考に、夏に向けて万全にメンテナンスをしておこう。

ラジエターアップパーホース ／ロアホース

経年劣化でひび割れてくる。触ると硬くなっていたら要注意だ。裂けてくる等のトラブルはあまりないが、接続部からの漏れが多い。

ラジエター

ラジエターの定番トラブルは、経年劣化による樹脂タンクの割れや、カシメ部分からの水漏れ。特に低年式のNAなどは注意が必要だ。

冷却系純正部品の品番と価格は？

ラジエター		サーモスタット	サーモスタットカバーガスケット	ラジエターアップパーホース	ラジエターロアホース	ヒーターホース No.1	ヒーターホース No.2
NA6CE	M/T	(品番)BPE8-15-200 (価格)65988 円	(品番)B3H8-15-171A (価格)2160 円	(品番)B621-15-173 (価格)324 円	(品番)B61P-15-186 (価格)1782 円	(品番)B61P-15-185 (価格)1587 円	(品番)NA75-61-211 (価格)1198 円
	A/T	(品番)BPE9-15-200 (価格)65988 円					(品番)N007-61-212 (価格)1242 円
NA8C	M/T	(品番)BPE8-15-200 (価格)65988 円	(品番)BP0-515-171 (価格)2754 円	(品番)B621-15-173 (価格)324 円	(品番)BPE8-15186 (価格)2354 円	(品番)BPE8-15185 (価格)1101 円	(品番)NA756-1211 (価格)1198 円
	A/T	(品番)BPE9-15-200 (価格)65988 円					(品番)NA756-1212 (価格)1198 円
NB6C	M/T	(品番)BP4W-15-200A (価格)65988 円	(品番)BP6-F15-171A (価格)2203 円	(品番)B621-15-173 (価格)324 円	(品番)BP4W-15186B (価格)1566 円	(品番)BP4W-15185B (価格)2430 円	(品番)NA756-1211 (価格)1198 円
	A/T	(品番)BP4X-15-200A (価格)65988 円					(品番)NA756-1212 (価格)1198 円
NR-A		(品番)BP6D-15-200 (価格)65988 円					
NB8C	M/T	(品番)BP6D-15-200 (価格)65988 円	(品番)BP6-F15-171A (価格)2203 円	(品番)B621-15-173 (価格)324 円	(品番)BP4W-15186B (価格)1566 円	(品番)BP4W-15185B (価格)2430 円	(品番)JNC106-1211 (価格)1209 円
	A/T	(品番)BP4X-15-200A (価格)65988 円					(品番)JNC106-1212 (価格)1209 円
	ターボ	(品番)BP8J-15-200A (価格)65988 円					
ラジエター		サーモスタット&カバー	ラジエターウォーターホース	ラジエターウォーターホース	バイパスホース	ヒーターホース No.1	ヒーターホース No.2
NCEC	M/T	(品番)JLFG1-15-200G (価格)57240 円	(品番)JLF70-15-170 (価格)4514 円	(品番)JLFG8-1518YD (価格)5972 円	(品番)JLFG1-1518XC (価格)5983 円	(品番)JLFE2-15260A (価格)1501 円	(品番)N1216-124XD (価格)2721 円
	A/T	(品番)JLFG1-15-200E (価格)54000 円					(品番)N1216-124YB (価格)1706 円

(平成28年6月調べ)

水漏れ発見!でもすぐに修理できない…そんな時の応急処置

エポキシ系アルミパテ ジーナスGM8300(44g)

価格:2678円(税込み)

<http://douryokusha.jp/html/gm8300.html>



価格:1058円(税込み)

<http://www.soft99.co.jp/>

ラジエター 99
ラジエター 漏れ止め剤

アッパー
タンク

コップ



ココの
カシメ
部分から
漏れている



停車して見てみるとLLCの漏れた跡が路面にくっきりと付いていた。そこで漏れの原因を確認してみるとアッパータンクのカシメ部分数カ所からだった。

走ってみて確認



トラブルは突然やってくるもの。そこで手軽に入手可能なケミカルを使って応急処置を実践してみる。本来は即ラジエター交換になるのだが、急なトラブルに対応できないなどの事情がある場合には有効な手段だ。



漏れ止め剤導入

ラジエターキャップを外して漏れ止め剤を投入。漏れは少なくなったが止らない。この漏れ止め剤は2本まで使用可能なので試したが完全には止まらなかった。

クルマを止めるとラジエターからLLCが漏れて路面を濡らしている。これは大変!でもすぐにラジエター交換はできない。そんな状況での短期間の応急処置は可能かどうか実践してみた。今回のNAは樹脂タンクのカシメ部分からの漏れ。まずは漏れ止め剤を投入して様子見。つぎにラジエター補修にも対応するという二剤混合のエポキシ系アルミパテ「GM8300」を試してみよう。

ラジエター水漏れトラブル

実践編

冷やしロードスターはじめました



カシメ部分一周に多めにパテを盛る。混合後は15分くらいで硬化が始まるので手早く、奥まで行き渡らせたいのでたっぷり塗った。



パテは主剤と硬化剤の混合タイプ。使用量に合わせて正確に配合する。今回は全周に塗るため全量配合。1~2分しっかり混ぜる。



アルミパテを試してみよう。パテが乗る部分をしっかり脱脂し、付属のヤスリで磨く。この足付け作業を怠るとパテが密着しない。



漏れが止まった!



しっかり硬化させたらラップを剥がして完成。パテは硬化後は耐水耐油性に優れる。LLCを適量まで補充して作業は終了。



ラップを巻いてパテを指で奥に押し込むように軽く押さえてやる。2~6時間で硬化する。念のため1~2日放置して完全硬化させた。

漏れた形跡はない。しばらくすると硬化時に空気が入っていたと思われるピンホール状の隙間から少量の漏れがあったが、これは漏れ止め剤が効いたようで、すぐに止まった。これならラジエター交換までの応急処置としては充分効果を発揮するといえそうだ。

マルハ強化 ラジエター

価格:3万6720円(税込)
適合:NA/NB

純正の効果を上回るのに 価格は↓



コア厚を純正の16mmから26mmに増大したほか、フィン、チューブピッチを変更。またフィンの枚数も変更されている。重量的に重くなるが、アルミコアを採用しているためその差はわずか。



ラジエターにはキャップが付属される。お得なセットメニューも用意されている。

マルハが今まで大量に販売してきた強化ラジエターは、純正形状を採用する。アルミコアにこだわらずコアを改良する方に力を注ぐ。



フィルターをメンテナンスしやすい位置にセットすることができる。エンジンアンダーカバーパネルはメンテが容易になる製品。

純正形状にこだわって開発されているマルハのラジエター。装着率はかなり高いといっている。『オールアルミである必要はないと考えているんです。ターボ車のノーマルラジエターですら、樹脂製を採用していることから見ても、いかに効率よくラジエターを適合させるかが要となってきます。うちでは純正形状のまま、コアを改良する手法をとりました』とマルハの荻野さん。

マルハでは純正同形状ながら、高効率のフィン形状のコアを採用している。1層のままで、ワイドチューブにするなど、効率の改善を図る。またこれらはダイノテストを行っている。3日間工場に入れて、ボイラーからお湯を流して、温度変化がどれくらいあるか、風が当たった状態ではどうか、各部にセンサーを付けて計測するのだ。

気温に左右されずに温度管理が可能

よくあるオイルクーラーは走行風をコアに当てるといふ、インタークーラーと同様の仕組み。マルハの製品はエンジンブロックと、カートリッジ部に挟み込むサンドイッチ式ブロックを使い、オイルラインを取り出している。エンジンが回転していれば冷える仕組みとなっているので、真冬であっても一定の温度で油温の管理ができる。またラジエター、エアコンのコンデンサーに負担をかけないのもメリットだ。



アルミ削り出しのブロックを使っており、ホースもステンレスなので錆びない。フィッティングも鍛造品というこだわり。NA/NB用。

リモート式水冷オイルクーラー 価格:12万9600円(税込)

キャンペーン価格で やります!



黒木さんはグッズ関連部門「CKデザイン」を担当している。店内に置かれている小物は黒木さんがセレクトしたものである。



ラジエター 適合:NA/NB
価格:3万6720円(税込)



HPI
シリコンホース
価格:1万7280円(税込)
ラジエターと同時に交換したいのがホース類。耐久性に優れたシリコン製をセットしたい。

「夏だから」冷えるための キャンペーンを実施

コア厚は純正と同じ16mmを採用するC.K.Dラジエター。今回はキャンペーン価格で工賃込み2万5000円! ラジエターがヤバイ人必見のタイミングだ。

富士チャンピオンレースのサポートから、オイル交換といった日常のメンテナンスまで手がけているCKイノベーションでは、この夏をトラブルなく過ごしてもらおうと、ラジエターの取り付けキャンペーンを行う。通常3万6720円のラジエターを取り付けた場合、工賃込みで2万5000円になるという、テレビ通販もびっくりの価格なのだ。NE-ZEROスペックのラジエターはコア26mmで、3万240円(工賃、レーシングクーラント込み)となっている。





©RST 神奈川県大和市上代官1-15-10 B-1 ☎046-279-4350 <http://www.rst-cs.com/>

バッテリーを小型化することで軽量化に加え冷却効率もアップできる



熱害を軽減させます



ショップの設備を借りて削ったが、DIYでやる場合は素材がプラスチックなので糸鋸などを使えばいい。でも電動ヤスリは相当便利。



バッテリー下にあるカバー。このおかげでバッテリー周辺の風の抜け道がまったくない。



ついなので、バッテリーコードを強固なものに改造。NCのノーマルアースはとくに粉々。塗装を落としてしっかりアース。



ダクトは完成です!



「2回目なのでスムーズに作業できました(笑)。これでバッテリーの辺りは風が通ってクーリングの効果がある……はず」



右が純正サイズの重量で15kg弱ほど。それがワンサイズおとしてやるだけで8.3kgだから7kg弱の軽量化ができる。ケースは…。



YUASAバッテリー
価格: オープン

サーキット走行を前提としたクーリング技

走行風を積極的にエアクリナーへと導くダクト。じゃばらのホースよりもスマートでカッコいいのだ。



サーキットユースのためリザーバタンクをセットしている。水漏れが発生しない限り、冷却水が極端に減ることなく安定方向に。



公道とは違うレギュレーションで走行できるサーキットでは、各ドライバーが工夫を凝らしたクーリングを取り入れている。ジェットストリームではそれを応援するアイテムをラインアップしている。走行風を味方に付けるエアロパーツがそろっているのだ。またダクトの追加など、加工の相談にもものってくれる。サーキットでの経験は豊富だから、効果的なクーリングのノウハウを備えている。



©ジェットストリーム 神奈川県愛甲郡愛川町中津4764-1 ☎046-286-4422 <http://www.jetstream.co.jp/>

フロントバンパーの横長開口部にマッチする



見た目にもカッコいい! フィルターもメンテナンス性のいいポイントに移設できる。



オイルクーラー

適合: ND 価格: 7万円(税抜)

紹介しているのはイタリアのメーカー「Setrab」製オイルクーラー。アルミラジエーターなどを手がけているメーカーなのだとか。コアが横長になっているのが大きな特徴だ。最近のクルマはフロントバンパーの開口部が横に広いため、これなら走行風がコア全面に当たる。サーキット走行による温度上昇も抑えることができる。

©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/>

冷やしロードスターははじめました

夏

ここにも 少し入ると 冷却効果が!!



問 フィールカインド 神奈川県大和市福田1624-6
☎046-279-6373 <http://feel-kind.com/>

後半、NC10万km企画でエンジンオイルに添加している「進化剤」、こちらもほんの少しだけクーラントに添加する。これはエンジンに注入したものとは性質の異なるもの。温度の安定に効果がある。ウォータージャケットにからむように働き、圧縮の損失を防ぐ。もちろんプロの施工で行うこと。



エンジンに続き、冷却面でも効果アリ。水温はさまざまな要素が絡むので、その部分が進化剤の効果なのか判断は難しい。



ヘッドライトの目玉部分を切り抜いてエアクリナー(パワーフロー)に直接風が当たるようにセットする。



バンパーの開閉部にインタークーラーをセット。風を逃がさないように、整流用の囲いを設けている。



アクティブ主催の、エビスサーキット走行会に参加。パワーエンタープライズのターボをセットしているNB8は、ライトの部分ダクトにするなどして、走行風を使って冷却効率を上げている。「インタークーラー、オイルクーラーともにセットしています。やっぱり暑い日は不利かな。FCから乗り替えたんで、パワーが今ひとつね〜」。後付けターボといえど、効率よく回すために空気を味方につける。

これまた、富士チャンドライバー橘川さんからのパクリ。配管に巻くダクトテープには断熱性があるものがあり、これを使えば熱の影響を受けにくくなるはず。というわけでエアクリナーボックスに貼ってみることに。テープは数百円でホームセンターに売っている。



気休めかもしれないけど、貼ってみた

ちょっとした流用が冷却アップに



右がオイルクーラーが着いているBP用。理想はNB後期のものだが、2層でもないよりはまし!

問 ガレージ 長野県岡谷市神明町2-1-28 ☎0266-24-5086
<http://www.lcv.ne.jp/~komaba7/sub4.html>

純正パーツを多数扱っているガレージでは、エレメントをセットするオイルストレーナー(カセット部)の流用がよく行われている。NA6のオイルクーラーレスに対して、BPエンジン用の2層クーラー付きにするのだ。さらにいいのは3層がおごられているNB後期用だ。

純正より冷える最高の冷却性能



Competition
for
RACING

価格:5500円
/ℓ(税抜)

Sports
for
CIRCUIT

価格:5500円
/ℓ(税抜)

Premium
for
STREET

価格:5500円
/ℓ(税抜)

問 SPKカスタマイズパーツ部 ☎03-3472-5015
<http://www.tcl-advance.com>

カスタム系の自動車パーツを取り扱うSPKでは、オートケミカルメーカー、谷川油化興業のクーラント、「アルティメイトパフォーマンスシリーズ」の販売をスタートさせた。全部で3種あり、ストリート向けから、究極のクーラントを目指したレース向け(Premium)までそろっている。

安くDIYできます
by橘川学

「これも2回目だからラクショーだ」と橘川さん。暑い日はエアコンのきいた部屋で、人間を冷やしながら作業したい。



1515号も橘川車と同じ仕上がりに。いや、むしろ施工範囲が広がったりする。バッテリー下のダクトとの相乗効果を期待している。

エクステリアデザインでも効果が望める!

エアロパーツカタログ"冷やします"



Integral神戸

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

Jet'sマスタースペック
フロントアンダー
スポイラー



適合: NC1 価格: FRP3万6000円
(税抜) / カーボン4万6000円

より多くの空気をバンパー開口部に導入できる形状を採用する。冷却効率を向上させながら、ボディサイドの整流効果をねらっている。また必要なダウンフォースを発生させることができる。

Jet'sマスタースペック
フロントアンダー Spoiler



適合: NA6&8 価格: 3万9000円(税抜)

スタイリングを向上させながら、ラジエターに走行風を積極的に取り込む。ダウンフォースが得られるデザイン形状を採用している。サーキットでの使用にも向いているスポイラーだ。



Jet's
マスタースペックフロントアンダー Spoiler

ロードスターのウィークポイントである水温上昇に対応するべく、より多くの走行風を取り入れる形状とする。複雑なラインが加わることで、スタイリングの変化も楽しめる。

適合: NB前期
価格: 3万9000円(税抜)



適合: NC3
価格: FRP3万6000円
(税抜) / カーボン5万6000円

「地面に擦り難く」しかもダウンフォースと水温対策の空力機能を「さり気ない」デザインで実現。またNC3用は純正バンパー付属のエアダムスカート(バンパー下の左右の突起)を、そのまま活かして取り付け。

Jet'sマスタースペック
フロントアンダー Spoiler



適合: NC2
価格: FRP3万6000円(税抜) /
カーボン4万7000円

後期型用にデザインしたエアロパーツ。開口部により多く空気を導入出来る形状とし、ボディサイドの整流効果をもねらっている。ローダウンしても擦り難いデザインはJet's伝統なのである!



Jet'sマスタースペック
フロントアンダー Spoiler

Jet'sアンダーエフェクトパネル

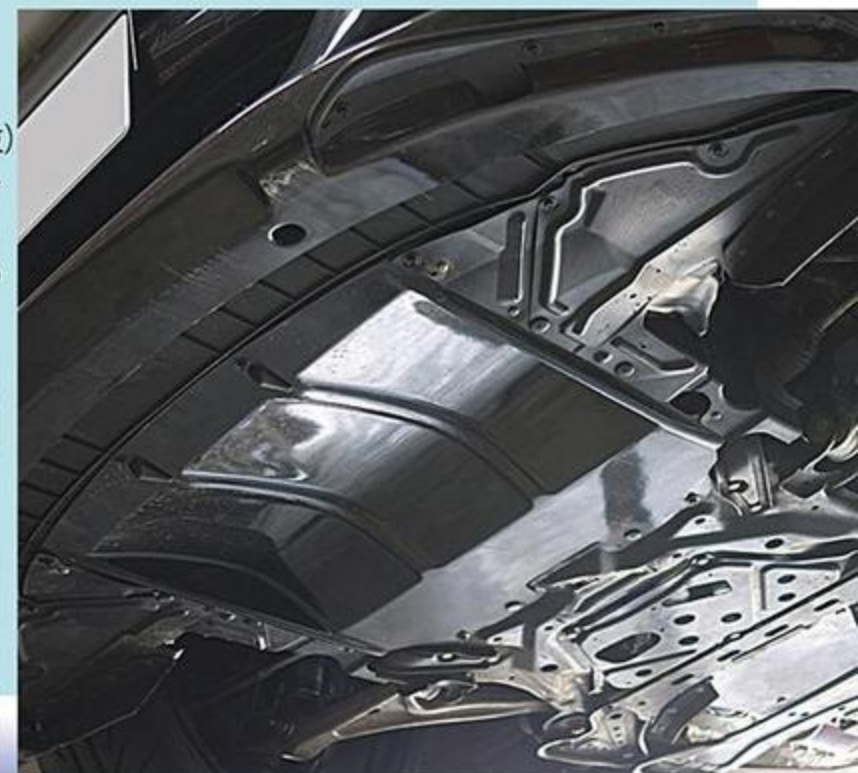


ボディ下面の空気を整流する。揚力の発生を抑えるとともに、エフェクトフィンが前輪後ろの空気を側方へと排出する。ホイールハウスを負圧化させることで、エンジンルーム内の熱気を効率よく吸い込んでいるのだ。

適合: NC MT車
価格: FRP8000円(税抜) /
カーボン1万2000円

Jet'sベンチュリーアンダーパネル

適合: NC全車
価格: FRP2万4000円 / カーボン3万6000円(税抜)
アンダーパネル下面を凹形状にすることで、フロア下に勢いよく流れてきた空気との間に負圧を生じさせる。これがダウンフォースとなり、高速走行時の安定感を生むのである。



リトラクタブルインレット Type-I/II/III

適合:NA6&8

価格:1万2800円(税抜)

すべてFRP

フロントバンパーの開口部からだけでなく、リトラクタブルライトカバーからも走行風を取り入れられるようにする。アクセントとなるため、スタイリングも楽しめる。開口部のデザインが数タイプあるので、ボディとコーディネートさせたい。



エアロボンネットType-I

適合:NB全車 価格:5万9800円(税抜)



さまざまなデザインのエアロボンネットをラインアップする。このType-Iはさりげないデザインながらも、しっかりとエンジンルーム内の熱気を排出してくれる。ノーマルスタイリングとの相性もいい。

エアロカーボンボンネット

適合:NB全車

価格:8万5000円(税抜)



ポピュラーなデザインで、どんなスタイルにもぴったりマッチする。エンジンルームにたまりがちな熱気を、負圧を生じさせることで排出する。サーキットユーザー必須のエアロだ。



エアロボンネット

適合:NC全車

価格:FRP 5万9800円(税抜)

価格:FRP・カーボン 8万5000円(税抜)



フロントウインドーに近い左右にダクトを設けている。ノーマルのアルミ製が8.5kgなのに対して、FRP製が7.5~8kg、カーボン製が8kgとなる。デザインにも優れる。



エアロボンネット Type-I用レインガード

適合:NA6&8

価格:6000円(税抜)



エアロボンネット Type-II

適合:NA6&8

価格:インテーク無し6万9800円(税抜)／インテーク付き7万4800円(税抜)



フロントバンパーから入った走行風を、効率よく車外へと排出してくれる。熱対策としてだけではなく、スタイルアップにもひと役買ってくれる。

エアロカーボンボンネット

適合:NA6&8

価格:8万5000円(税抜)

エアクリナーにも走行風を取り込めるよう、ダクトが設けられているタイプだ。エンジンルーム内に空気の流れができることで、より冷却効果も高まる。純正と比べると1.5kgの軽量化ができるのもうれしい。



インフュージョンボンネット

適合:NC全車

価格:Fカーボン 20万円(税抜)

ラジエーター付近、フロントウインドー寄りの左右2カ所にダクトが設けられている。フロントバンパーから取り入れたフレッシュエアを、エンジンルーム内にとどめることなく、積極的に排出する機能を持たせている。



レインガード



エアロカーボンボンネット用のレインガード。ボンネットからの水がオルタネーターやパワステポンプの横など、影響のないところに流れるようにできる。ダクトがプラスされることでの不安はこれで解消できる。

適合:NB全車 価格:5000円(税抜)

FRPエアロボンネット

適合:NA6&8

価格:FRP6万3000円(税抜)



エンジンルーム内に生じた熱気を、積極的に排出する。これによりエンジンルーム内の温度上昇を抑え、吸入空気温度も安定方向に。クーリング対策としてだけではなく、純正と比べて1.5kgの軽量化も実現する。



シャークダクト

適合:NA&NB

価格:FRP2万円(税抜)／カーボン3万5000円(税抜)

単なるドレスアップパーツとしてセットしている人もいるが、本来はボンネットに開口部を作り、そこにセットして走行風を取り入れるもの。スパルタンな見た目も◎なのだ。



バタフライシャッター

適合:NB全車 価格:1万5000円(税抜)

ラジエーターに当たる走行風を散らせることなく、しっかり整えて冷却効率をアップさせるパーツ。定番パーツになりつつあるアイテムといえるだろう。エンジンルームのドレスアップとしても◎。

レーシングダクト



車検にはとまらないため、競技専用部品となっている。サーキットでのスポーツ走行など、より過酷な走行シーンで採用したい。エンジンルーム内により多くのフレッシュエアを取り込むことができる。

適合:NB後期 価格:運転席用1万8000円／助手席用1万2000円(税抜)

エアロパーツが"冷やします"

S2レーシング

神奈川県横浜市旭区白根5-9-11

☎045-951-7805

<http://s2-racing.com/>

適合:NA6&8 価格:1万2800円(税抜) すべてFRP

CodeName01-R
B-spec



サーキットでのトライ&エラーを繰り返し、タイムを出せる形状としている。センターダクトの形状、サイドダクトの軽量化など、空力にこだわっている。

NA Wide Side step

適合:NA全車
価格:3万3000万円(税抜)



整流効果、冷却のために機能するエアロパーツ。ボリューム感を出すことで、レーシーなイメージを演出してくれるので、ドレスアップ効果も絶大。

適合:NA全車 価格:5万円(税抜)

CodeName-03



フロントバンパーの開口部が大きいモデルが多い中、あえて抑え気味したデザインを採用。両サイドにもダクトを設けることで、ボリュームアップも図っている。

適合:NA全車 価格:5万円(税抜)

CodeName-09



03とは対照的なレーシングモデルで、開口部分を大きくとっている。センターダクトとサイドダクトで、大迫力のフォルムを演出している。他に類を見ないデザイン。

適合:NC全車
価格:6万8000円(税抜)

CodeName-Rtype



センターダクトとサイドダクト、加えてセンターダクト下部にもダクトを配して高い冷却効果を実現。ノーマルアンダーパネル、インナーライナーも取り付け可。

NB Wide Side step



適合:NA全車 価格:3万3000万円(税抜)

ボリューム感を出し、NBモデルのボディラインにマッチするサイドの流れを表現している。サイドダクトの効果で迫力あるフォルムを演出する。

ノガミプロジェクト 神奈川県三浦郡葉山町一色345 ☎046-875-9813 <http://www.nopro.jp/>

ボンネットダクト



適合:NC全車
価格:FRP 2万6000円(税抜)・
カーボン 3万4000円(税抜)

スポーツ走行時など、エンジンへの負荷が連続してかかる状況下においてもラジエターの冷却効果を高めることで、オーバーヒートによるパワーダウンを極力抑えることができる。

GTスペックタイプR
エアボンネット

適合:NB全車 価格:3万3000万円(税抜)

冷却性能を重視した、レーシングテイストたっぷりのボンネット。見た目のインパクトも大きい。流体力学に基づいた製品形状により、空気抵抗を最小限に抑えている。エンジンルーム内の熱を効率的に排出する機能が絶大。



ドライカーボンボンネット

適合:NC全車 価格:33万円(税抜)

もともとアルミ製で軽量であるが、さらにその約半分となる4kgと、ドライカーボンでなければ実現できない軽量化を実現している。冷却性はもちろん、雨水の水路も考慮。生産発送コストを抑える2ピース構造。



冷やしロードスターはじめました

夏

行くぜ! OASIS!

1515号
イベント紀行!

ミーティングのある風景

駒ヶ岳SA (上り)



外観がかっこいい
駒ヶ岳SAには
大河ドラマ真田幸村
コーナーがオススメ!
とんかつやラーメンの
武将メンが名物
なのだそう。

諏訪湖SA (下り)



夜な夜はたどり着いた諏訪湖SA!
眼前には美しい諏訪湖の姿が...って
真っ暗で何も見えないじゃん!

2016年5月8日、淡路島の
明石海峡公園で行われた
OASISミーティングに参加すべく
1515号と共に放立ったブンコ隊長と
お絵描き担当兵7つ。
道中、おいしそうな香りに引き寄せ
られて探訪したSAのまようと
OASISミーティングの会場を
レポートするヨ!

ルートは中央高速を
深夜0:00に出发!
帰りも同じルート
だよ

淡路海峡大橋



19-ILブリッジ
3911mの橋。夜はライト
アップされるらしい。

淡路島まで往復
約1250kmの長旅だよ

中央自動車道

名神高速道

談合坂SA (上り)



談合坂SAでは食べログ物産展がやってた
もちろん時間外だったので見られなかったけど
なにやら53万人のユーザーに選ばれた
レストランのお取り寄せグルメを集めた
特設ショップらしい。

淡路島SA (下り)



やってきた淡路島! SAには観覧車が見える。物産コーナーもいっぱい! 名物はたまねぎだそう。淡路海峡大橋も見えて絶景! しばらくすると、どくどくとロードスターが集まってきた! さあ 盛り上がりだしたよー!

吹田SA (上り)



1パックがキュート
だったので買ってしまった
オサカピーチパイ。

吹田SAには大阪名物「王将」のギョーザ
レストランがあった。なかなか興味シンシン
だったが、おなかがへってなかったの
おみやげだけ買った。

内津峠SA (下り)



カップ麺市場
看板に誘われて
入ってみた。

ご当地ラーメンが
そろってる自販機
京都ラーメンを食べてみた。

トイレにあった
ゆんことにゃんこの
イラストがかっこいい。



誘導路



4月22日にラインオフした100万台達成記念ND
ファンの名前を刻みながら
全世界を回る
予定のND5
OASISが
最初のイベント
展示となる。



会場で見かけた
ちょっと気になる一台!



すごいキレイなNA6V2スペシャル
低走行の極上車を復活させた。
内装もウッドとタンでクラシカルな
雰囲気。



ステージ



旧ソ連製のニキ管
を使った時計が
オシャレなNA!



初音ミクカラーのNB!
助手席を外して
仮眠ベッドに
していた。



一度廃車から復活したNA!
復活までの熱い
想いをバネ
で紹介
していた。

ワンオフで製作した
赤いクロス3長りの
ハードトップを
装着した
NA8。



「ズブらとビキニトップで」
西海岸な
雰囲気の
NA



ライトインナーを
レッドとカーボン
柄でメイク
したNC。



お弁当屋さん



受付



M2 1028に
M2 1002の内装
を移植した。
アイボリーのキレイな内装!



明石海峡公園



バラ園もあって
お散歩にはピッタリ
他にもいろいろな
花が楽しめる。

公園内を
走る
夢100号。



園内

大好きなロードスターに
囲まれながら
仲間と盛り上がるのが
イベントの醍醐味!



et the Roadster

BROS.編集部でただひとり、「一度も」軽井沢」に行ったことがない」という…オジサン、
ひたすらに感動しまくっていました。

「なんかのんきな、日向ぼっこみたいなイベントだねえ…」そんな「気張らない感」たっぷりのお祭りが、
日本全国で開かれているのです!

2016.4.10

HOKURIKU MEETING

in ASAHINOSATO

**初参加の大物ゲストで会場はいつにない熱気に
恒例のコンテンツも盛り上がり必至だ!**

1年のロードスターイベントの
始まりを告げるミーティングとし
て、すでにおなじみの「ロードス
ターほくりくミーティング201
6」が、今年も4月9〜10日、新
潟県上越市「あさひの里 庄屋の
家」で開催された。

1日目はミーティング名物の
「そば打ち」からスタートし、参
加者は自ら打ったそばとともに、
日本酒などで乾杯! 昼の1時過
ぎには顔を赤らめた酔っぱらいが
囲炉裏の周りで炭火をつつく姿も

毎度の風物詩?となっている。

その後はこのミーティング最大
の醍醐味である「囲炉裏を囲んだ
語り」が始まるのだが、それに
花を添えるのは浅原シェフほか有
志による食のおもてなし。地の食
材をふんだんに使ったおつまみを
酒の肴に、宴は夜更けまで続く。

30名の宿泊組に加え、2日目は
合計約100名が会場に集合。記
念撮影と恒例の焼き蛤GP以外は
目立った催しもないが、かえって
参加者同士ゆっくり交流が出来る

ことも20年続くお約束だ。

今年最大のトピックは貴島孝雄
さんの初参加。山間ののどかな会
場で出逢う貴島さんはかなりレ
ア。参加をほぼ告知していなか
ったこともあり、知らずに来た参
加者には相当のサプライズだった
ようで、恥ずかしくて近寄れない
者、涙ぐむ者が続出! 焼き蛤GP
にも参戦してもらい、大いに場を
盛り上げてもらった。派手さはな
いが、ジックリと楽しめる「ほく
りく」。来年にも密かに期待。

ラストはジャンケンによるプレゼント争奪戦。持ち寄り
のおみやげから恒例のあんなもので、毎回いろいろな
ものがそろる。

貴島さんの来場を知らなかつ
た参加者は、そりゃもう大騒
ぎ。速攻でサインをもらって
いる人の姿がひっきりなし。
もはやカリスマですな。



はい、
始めます

ほくりくミーティングを楽しめるのも、倉元さん
の尽力によるもの。じつは本人も楽しんでいるの
で、前夜祭で燃え尽きそうになることしばしば。



古民家にあってもな
ぜかロードスターが
しっくりくる。雪の
多い年だと、除雪さ
れた雪がもったり残
っていることもある
くらい場所なのだ。



焼き蛤グランプリは、ほくりくミ
ーティングで唯一といっていい、
入念な前準備を要するコンテン
ツ。これがまたシンプルなのに盛
り上がる!



火の準備は
バッチリ

パカッ



衝動的に買ってしまったND あまりにも快適すぎて!?

NA6CE Vスペックからの乗り換え。「エアコンが壊れたのがきっかけになりましたね。これを直してもまたお金がかかる、と思ったらND買ってました(笑)。すごい快適でビックリです」というのが、初代からいきなり現行にステップアップした感想。NAは地元の

人に譲ったので、見かけることもあるとか。「マフラーも足も、これで十分」と感じるほど完成度の高さを実感。「ステアリングにあるスイッチは本当に便利です。NA乗ってる時は“いらないよ”って思ってたんですが、もう手放せません」



ND5RC
竹内勇太郎さん



NAから引き継いだシートはBRIDE VIOSだ。ステアリングが遠くなったように感じるが、手元のリモコンで操作性は文句なし。

NDのドアは思いがけずめいっぱい開いてしまふことがあるので、キズがつかないようプロテクターをセットしている。ヒンジを硬くするという手もある。



Me



「NDは快適ですが、人馬一体感といえばNA6のほうがあったように感じるかなあ?」と言いつつも現行モデルに大満足の様子だ。

母親が購入したクーペを 譲り受けて愛車になりました

レアなクーペに乗る野村さんは、転勤で新潟に引っ越すことになり、敵情視察ではないが北陸ミーティングに参加。「母がクルマ好きなんです(笑)。ミツビシ車が好きみたいで、エボXファイナル(!)に乗ってたりします。その母が、気軽に遊べるクルマとして購入したのがこのクーペなんです。でも複数台所有していることから、“あなたが乗りなさい”と言われ譲り受けました」。家族1人1台クルマを持っているというから、家族ツーリングなんてしたら楽しそう!

クーペは女性オーナーにもよく似合っていて、まるで人気アイドルの撮影会のような注目度。運転時と降りた時ではシユースを変更するオシャレさん。



NB coupe
野村奈美さん



今となっては希少モデル中の希少モデルとなったクーペ。流線型の美しいリアビューは、今見てもとっても色あせないデザインといえる。



シフトノブはオートエクゼ製に交換されているが、これはプレゼントでもらったもの。扱いやすく気に入っているパーツのひとつだ。

北陸ミーティングの神髄は 前夜祭にあり、という事実

最近ではグルメミーティングとしても知られる「ほくりく」だが、そのDNAは20年も続くもの。まだ海水浴場の駐車場で開催されていた頃は、地元参加者が一丸となりカレーライスをつくっていた(日曜日の昼食)。風雨が激しい年にもつくっていたというから、実は硬派なDNAだったりするのだ。時は流れ、現在は「腕におぼえ有り」の有志たちが厨房で自ら楽しみつつ、参加者の舌を喜ばせる料理をつくっている。この宴会に出なければ「ほくりく」に来た甲斐がない! とキッパリ言い張る中毒者も年々増加中だ。



以前は施設側がつくってくれた夕飯が用意されていたが、ここ数年は料理自慢による「ふるまい」が定番となっている。何が出てくるかお楽しみ。



はりきって
ま〜す



2台目となるシリーズ2は、マリナブルーではありません

普段から足がわりとして毎日のように乗っているシリーズ2は、これが2台目となる。1台目が1997年式、そしてこれは1995年式と、時代が逆にさかのぼっているものの、あらゆる部分にDIY技が光り低年式車であるこ

とを感じさせない。また、一見するとマリナブルーに見える車体だが、これはワゴンRの塗装色。明るい印象がNAにぴったり似合っていて好印象。走行距離はまだ12万kmに満たないため、まだまだ長く楽しめる貴重な1台。



思わず見入ってしまうステアリングのユーノスマークは、もともとナルディ。パソコンを使ってCADで作ったユーノスのマークに交換して仕上げた。メーターも自作で、こちらはインクジェットプリントとアクリル板を使っている。



じつはこのワイパーは型を作って塗装したという苦心作。しっかりロゴも抜かれていて、なかなかの力作であることが伺える。

リアビューはテールランプが交換されていて、一見するとロードスターには見えないかも。マフラーはステージSPL。



NABC
水野 亮さん



だんだん保存モードに移行するNAも多いが、水野さんは普段から足代わりとして乗っている。エンジンはすこぶる調子良さそう。



ヘッドライトはLEDに変更しているので、とても明るくなって走りやすいという。このへんは今風にコーディネートだ。

雪国だから4WDと言われたが、こっそり購入して怒られた

「冬は雪が降りますので、クルマを買うと言ったら親が4WDにしろって。でもロードスターが欲しくて親に隠れて買っちゃいました。買ったって報告したら10分間こんこんと説教されました(笑)」。行きつけのお店でクーペを探し

てもらっていたが、価格面で折り合わず。そこである程度初期投資のつもりで、手を入れたうえで購入した。もともとクーペが欲しかっただけに、ハードトップを装着したままのオープン走行は1回だけ。



NBBC
仙田 恵介さん

弱冠25歳のオーナー。以前はアルトに乗っていたのだが、ロードスターへの思いが勝ってロド生活に。「冬っすか？ 乗りますよ!」



スポーツ走行も可能なバケットシートをおごる。ステアリングは脱着可能になっているので、乗降しやすい防犯にもなる!?



キャッチタンクは知り合いにワンオフで作ってもらったもので、マフラーも同様に加工してもらった。管ものはお任せしている。



サスペンションは装着率が高くなってきたブリッツのZZ-Rで、車高も合わせてもらいセットアップした。シーンに合わせて減衰を調整。

板金塗装をしたうえで購入して1年後、ケンオートの「体CAN」を装着した。いつでもスポーツ走行できそうな仕様になっている。



Meet the Roadster

ますます「コブラ」度がアップ、パーツの入手先は意外なあそこ!?

昨年さらにヒートアップした「コブラあにき」こと小室さん。メッキ使いとアニマルプリントなど独特のコーディネートでNCをまとめている。たくさんの小物を使っているのだが、これらはディスカウントショップで購入したもので、意外と安価なものばかり。I.L.モーターのアイラインとか、海外パーツも使ってる

ね。メッキをいっぱい使っているけど、洗車は水洗いだけよ。自分のカスタムショップはドンキホーテだね(笑)」と豪語(?)するほどドンキ好き。インテリア小物の大半はここで調達したものだという。撮影2週間ほど前にサスをブリッツ製に交換。サーキットを走るわけではないので、ほどほどのローダウン&減衰にセットしている。

NCEC 小室正樹さん

「前取材されて載ってなかった」って、8号目49ページにしっかり掲載されていますからね！チェックしてみてください、あにき！



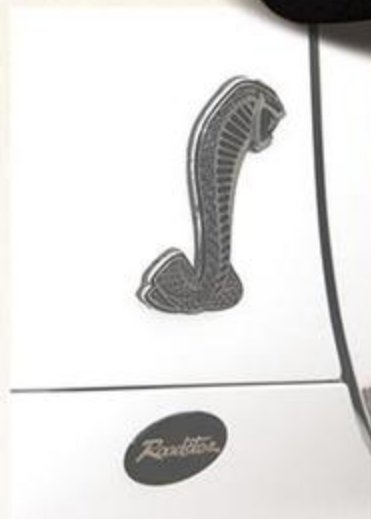
防眩効果もあって夜間ドライブが快適になるミラーはドイツのI.L.モーター製をチョイス。見た目の変化も楽しめるアイテムなのだ。



キラキラのメッキに加えて、いよいよ光モノにも着手。ウエルカムライトのようにドライバーを迎え入れてくれる演出か？



オープンで走れば目立つこと間違いなしの Cockpit。エアロボードならめ手錠がかけられた車内には、コブラのシフトノブをはじめ思わず見入ってしまうほど、個性的な小物でコーディネートされている。



どこで見つけてくるのか、と思えるエンブレム。もちろんドンキホーテで購入したもので、全体的にまとまっているところが小室技。



「コブラ度」が増しているのは、カッティングシートを施しているから。接着の耐久性を上げるためアルに沿ってグルーガンで固着した。



リアビューも個性的なオラを放っている。後期型のテールランプが全体の印象にマッチしており、前期だとこの雰囲気は出ないかも。

奈良軍団 KOMATSUDA REPORT

北陸ミーティング前夜祭のその前に 軽くツーリングを楽しんできました

初めての方も、いつもの方もこんにちは。奈良軍団 本部長距離遠征部隊 特別攻撃隊 隊長triangle 写真部 部員コマツダ@名古屋だけど奈良軍団です。今年は北陸MTG前夜祭前に、滋賀のいななさん主催桜ツーリングに一時参加しました。集合地点のマキノピクランドを出発、富山空港に近づく「よそ見注意」の看板。何のこっちゃ？と

思いながら富山空港の横を通り過ぎる時、ジェット機が目の前、高速の上を横切りました！やはりよそ見注意だったのだ。また立山連峰を望みながら走ると右手に見覚えのある駅が。「北陸新幹線の駅だったかな？」うわ！ちょうど発車！何とか並走して頑張ってみただけ撮影できず。助手席で撮影してくれる女性カメラマン募集中！(笑)。



桜で有名な海津大崎を出ると、奥琵琶湖展望台から敦賀まで8号線を北上する。111111.1kmのぞろ目を富山県で達成！年間3万kmペースだ。早朝から昼までのプチツーリングを満喫。





2016.5.8

OASIS MEETING

in AWAJISHIMA

開会式の前から閉会式のあとまで、まる1日働かずめスタッフ、お疲れさまでした。いつも楽しませてもらってま〜す！

毎年趣向をこらしたコンテンツで とことん参加者を楽しませる！

毎年、毎年、それはもう練りに練ったコンテンツで、参加者を「おもて・な・し」するのがオアシスだ。クイズだったりするのだが、編集部としてお立ち台にさらされる身としては、「今回は何やらされんだ？」と内心ヒヤヒヤ。

そして今回行われたのは、なんと参加者が「運動会」をするという、まったく想像しなかった展開。玉入れなど、小学生時代を思い出させるものが目白押し。壇上から

応援させてもらいましたよ、今回は。絶好の運動会日和だったし！

最後にはみんなで「マイムマイム」を踊るという演出。なんだか会場がひとつになったような気がして、さすがオアシス。

NDが本格的に増えたこともあって、700台の参加内訳はNA 249台、NB 149台、NC 107台、そしてNDが129台（その他66台）となった。トホホなことに、NCはとうとうNDに抜か

れてしまった。どれほどNDの勢いがすごいかわかるというものだ。会場には100万台の署名記念車も展示され、サインする人が途切れなかった。

そうそう、毎年楽しみにしているのが参加者に配布されるオリジナルグッズ。「使えるもの」をコンセプトにしているとあって、扇子だったりタオルだったり、毎回重宝している。今回は入場証明（貸し切りエリアのため）としても使うことになった、ペットボトルホルダーだった。これからの季節、熱中症対策のためにも参加者は積極的に使おう。

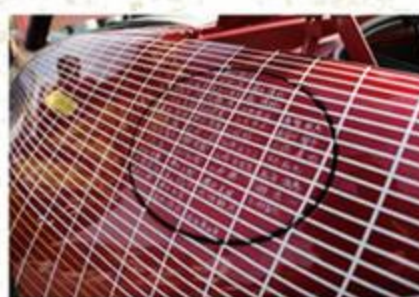


佐野肇さん&精乙さん

奥さんの嫁入り道具だった元年式を、今では父、息子で楽しんでいる。ミニチュアカーまで作ってしまうほどふたりで入れ込んでいる。微笑ましい！



プレゼント抽選会は、希望する車種（クルマ用じゃないプレゼントもあり）ごとに分別されているので、当たるとうれしさも倍増。よく考えられている。



軽井沢の後は海外を行脚する予定の100万台記念車。エリアごとに細かく分けられている。日本人は几帳面だからみ出さないが、海外ではどうかな？

柏木禎徳さん&林 真吾さん

会場に到着してから「ゾッキ一仕様」に変身する。今回はクリアのウイングを装着してきた。「もうネタが……」。いやいや、次も期待してるよ！

今回はまだ新米ではないという話だったが、購入しましたよ、NC乗り河村さん家のお米。中部では新米になっているかも！



会場のレイアウトが昨年とは少し異なるようで、入場方法はフェリーに並ぶような形式を取り入れた。誘導のおかげでスムーズに入場できた。



Meet the Roadster

NA8C

山口喜史さん・規子さん



ご夫婦でミーティングに参加楽しんでいました。ロードスターライフを楽しめるのも、理解あるパートナーのおかげですね！

シートヒーターを後付けでセットしており、そのスイッチが小物入れの中にさりげなくセットされている。とてもスマート！



ロゴの刺繍入りシートは張り替えたもの。落ち着いた色合いがよく似合っている。シートヒーターも付いていて快適性も◎なのだ。

NA→NBそしてNAに振り返り
購入時はどノーマルだったのだが……

購入したときにはほぼノーマル状態だったが、3カ月ほどでここまでカスタムしたNAは、3台目のロードスターとなる。真っ白なシートに思わず注目。「シートはカバーではなく張り替えています。ロードスター歴は通年で10年ほどになりますね」。見た目はノーマル然としていながらも、Sリミテッドのカーペットを使ったりこだわりのポイントを多々感じることができる1台に仕上げた。17万4000kmほどと走行距離は増えているものの、エンジンルームもよく磨き込まれており、低年式車ということのみじんも感じさせない。オーナーの思い出が詰まっていた好感度◎なのだ。Sリミカーペットは手に入れたのだが、フロアマットが入手できなかったのが心残り！



輸出用のメーターは220kmのマイル仕様。自分で取り付けただが、針のあるメーターだけにかなり気を使って作業したという。



等長エキマニはM21028のものを手に入れて装着。またヘッドカバーはロゴを削り落として磨いた。次はインマニを磨く予定なのだ。



どこでも奈良軍団〜♪ チームワーク、マナーは◎

全国各地のミーティングでその勢力を拡大している「奈良軍団」。迷彩柄がトレードマークなので、どこにいても目立つことといたら。一見すると「ガラが悪く」見える(!)かもしれないが、じつはとっても統制のとれたチーム。なんといっても隊長の仕切りがいい！これからどんどんメンバーが増えそうな予感。



奈良軍団には仲良しカップルも多い。Jリミに乗る山崎日出夫さん、よりこさんもそうで、ロードスターのほかにはBEATも持っているとか。それも赤。駐車場には赤と黄色の派手なオープンカーが2台。個性的なメンバーばかりだが、隊長がしっかりメンバーのことを見守ってくれているのだ。奈良軍団NDも相変わらず注目度高い！

わいが隊長やでえ！

オーバードライブ

<http://www.odula.com/>

マツダ車を手がけるオーバードライブは、ローフォルムでスタイリッシュなNDを展示。サーキットに対応するハードパーツからドレスアップアイテムまで、幅広い仕様に対応する。



フジムラオート

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

NDのオフ会をはじめ、精力的にミーティングに足を運んでいる藤村さん。ロードスターはNA以来となるが、楽しさを引き出すオリジナルパーツを多数ラインアップしている。



OASIS TOPICS

ショップブースが
ミーティングを
さらに盛り上げる



テールランプは、バオとミニカタウンBのパーツを使ってセットされている。ナンバー灯はマーチ用と流用ワザが光る。さすが！



ワーク「IKUSA」はフロント8J×16 +30、リアは8.5J×16 +25をチョイス。細めのスポークが引き締まった印象を演出してくれる。



ロゴが浮かび上がる塗装はここにも取り入れられている。これまで手がけてきたロードスターにも、アクセントとして使われている。



余計なものはいっさい廃したコックピットには、バケットシートがセットされる。シートバックバーのメッキがアクセント。

MIATA

新海洋介さん・朋子さん



じつは軽井沢でこの愛車が「もらい事故」されてしまったと聞いた。う〜ん、早く復活してくれることを願うばかりだ。

NAらしい スタイリングを生かして シンプルなイメージで仕上げた

個性的なスタイリングと内装まで手の入った、きめ細かいカスタムを得意とする新海自動車。自身の愛車としてオアシスでは左ハンドルのミアータをお披露目。レアな車両とあって注目度も高い。「今回はあえてシンプル路線でいきました。リトラのNAらしさを生かして作り込み、ミラーもドアとフェンダーに互い違いにセットしています」。ミアータだからといってとくに作りづらいということはないようで、クルーズコントロールがあるなど国産との違いを楽しんでいる。



ノガミプロジェクトのサークルベントは、適度に走行風が入ってきくて重宝している。窓の開閉をしなくてもいいお手軽さがい。



NB8C

杉本周一さん

「錆色のボディにあえてシルバーのハードトップを装着しています。あきたら別の色にしようかな〜、って考えています」

オリジナルのカラーリングは ずばり「錆色」で注目度アップ

オールペン率の高いロードスターだが、錆色はこれまでにない斬新さ。「渡辺さん(RSガレージワタナベ)ところでメンテナンスしてもらってるんですが、購入時は外装がボロボロだったんです。クリアもはがれてしまっていて。走行距離も15万kmを超えて、オイルも食ったのでエンジン載せ替えました」。まもなく17万km、絶好調なのだ。

ピットクルーレーシング

<http://www.pitcrew-racing.com>

根強い人気があるピットクルーレーシングの独特なスタイリングは、国産車とは思えないオーラを放っている。最近のクルマにはない「あたたかみ」が感じられるデザインだ。



ナカマエ製作

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

インテリア小物などオリティの高い製品を展開する。ミーティングの参加者プレゼントにも協賛してくれており、当選者はいつも大喜び。ND用アイテムも続々とラインアップ。



Meet the Roadster

スポーツカーを我慢した ストレスを今発散している!

「FC(RX-7)に乗っていたんですが、家庭の事情で(笑)。乗りたいクルマに乗れなかったんですが、子供が手を離れたのを機に、これまでのストレスを発散しています」という言葉どおり、発売後間もないというのに、あちこちに手が入っている。赤を差し色として各部に使っていて、センスのいいまとめ方が大人の雰囲気。

パツと目いくのがサイドマーカーで、これはクリアフィルムを貼って処理している。リアビューもワンオフで仕上げていて、NDの新たな方向性を表現しているようだ。歴代モデルにも応用できそうな技がたっぷり。

ND5RC 松永佳久さん

自作と友人の手伝いでここまで仕上げた。久しぶりにスポーツカーに乗り込んで、これまでの我慢がここで一気に解放された感じ?



エレガントさで大人の雰囲気、レイズのWALRZ FORGED S7は7.5J×17インチ、+36をセット。キャリパーはラッカー塗装している。



エンジンルーム内は「青」を差し色にまとめている。エアクリナーはBMCの汎用品に交換。作業の大半は自分でやっている。



可倒式となっている自作のエアロボードはとても便利。室内は友人に作業してもらいながら、自分で差し色をプラスしていった。

NR-Aを見て取り入れたカーボンのアクセント。ボディが黒だけに強調しすぎず、うまくまとめている。ナンバーの穴隠しなど小技も光る。



NB6C 鴨谷重徳さん

貴島さんから受け継いだ愛車、大切に乗りつつ楽しさをプラス

ロードスターの開発主査だった貴島さんが、現役時代に乗っていたのがこのNB。自動車学校の先生をしている鴨谷さんが、縁あって譲り受けた。そのため、時には元オーナー貴島さ

んと再会することも。「オートエクゼのKIJIMA SPEC入れました。大事に乗らないといけないので(笑)」と責任重大? 手放した愛車の行方がわかっているのはうらやましい。



密かに(?)ミーティングに参加中の先生。じつは貴島さんの愛車だったとは周囲の人は思えない。次からはチェックしてみよう。

主査となって世に出した初のロードスター、思い入れも強いはずで、なるべく貴島さんが乗っていた状態のままをキープしている。



パドック

<http://paddockstyle.com/>

マツダ車のカスタム&チューニングを手がけているパドック。遊び心たっぷりのNBライトカバーをはじめダックテールスポイラーなど、オリジナルアイテムを装備したデモカーを展示。



CACA-ZAN イズイシ手袋

<http://www.caca-zan.net/>

軽井沢ミーティングでの出展に続いて、オアシスミーティングにもお目見え。人気のグローブには人だかりができていた。特価での販売とあって、お買い得品がたくさんあったのだ。



オリジナルで作ったビキニトップ 自作だから材料費のみの格安品!

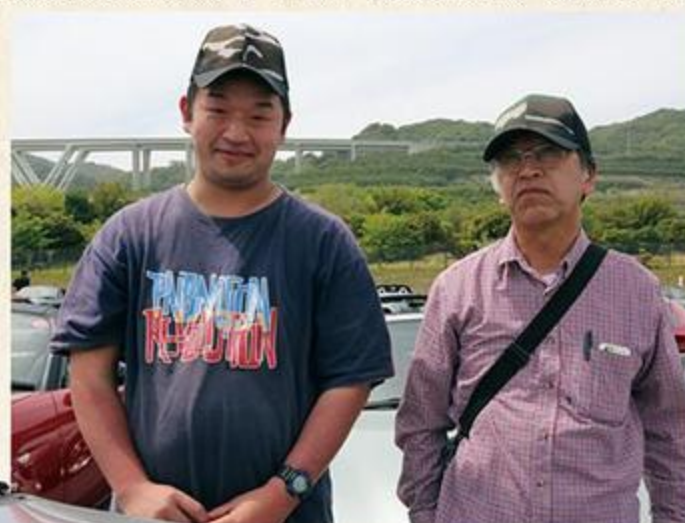
すっかり定着した感のある「ビキニトップ」は、自作率も高くなってきて個性あふれる見た目を実現している。春日井さんのビキニトップは、材料費だけなら3500円くらいというからとてもリーズナブルだ。「奈良軍団の隊長のを見て、これなら自分でもできそうだと(笑)」意を決して製作にとりかかった。もちろん奈良軍団の団員。夏はビキニトップで風を取り入れつつ、日差しを遮って快適にドライブしている。



NB8C

春日井教純さん・一正さん

親子でミーティング、という参加者も多く見られるようになってきた。共通の話題もあって、ロードスターは家族平和にも役買っている!?



ハードトップの装着フックを利用してビキニトップを取り付けている。キャッチ部もしっかりしているので、走行中でも安心していただけるほどの仕上がり。日差しを遮るだけでオープンな居心地がよくなる。



平成13年の軽井沢ミーティングのフリマで購入したマフラー。しかも、ミーティングの現場で取り付けてくれたという思い出のパーツだ。



NB8C

上田高裕さん・上野 瞳さん

昔から好きだったというロードスターで、各地のミーティングに参加している。バルケッタ顔は目をひく。

個性的なバルケッタ顔は ラスイチの貴重品だったのだ

「小さい時からロードスターが好きで、乗りたいと思っていました。このクリスタルブルーを見て、この色だと思い、初めてロードスターオーナーになりました」。アストンマーチンを思わせるバルケッタのグリルは、上田



さんが購入後に「在庫なし」になっていたとか。購入して8年が経過するが、走行距離が14万kmに近づき、オーバーホールを考えているところ。オアシス、ジャンボリーと参加したので、次は軽井沢ミーティングが目標。

知り合いのFD(RX-7)乗りが倉庫に眠らせていたという、純正ウイングを流用。案外違和感なくマッチングしている。マフラーはフジツボ製。

ヘッドライトはネットオークションで購入したもの。ノーマルは保存してある。またフロントのエンブレムはバイクショップで入手。



ファトラスタイリング(ESQUELETO)

<http://www.fatrastyling.jp/>

エスケレートでおなじみのファトラスタイリングでは、シートに着座できるようになっていた。NDはシートのスライド量に難ありだが、さすがノーマル同等で使い勝手は◎。



ガレージベリニ

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

オリジナルエアロのNDを展示。NDのカスタムを幅広く楽しめよう、アプローチの異なるタイプも用意するなど、積極的に展開中。「こんなパーツが欲しい」にも応えてくれる。



Meet the Roadster

北海道から旅行がてら参加 しっかり「ふらみ」もアピール!

ご夫婦で旅行を兼ねての参加。フェリーで本州に渡り、それから陸路のドライブを楽しみながら兵庫入り。当然のことながら走行距離はぐんぐん増えていく。北海道「Rock's」メンバーで、ふらみではスタッフとして活躍している。新車で購入したNCはもはやノーマルのスタイルを脱して、エアロパーツで武装されている。オアシスに続いて軽井沢にも参加。各地の他ミーティングを視察しつつ楽しんだ。

NCEC 金井三広さん・律子さん

「軽井沢はどうか〜?」と言っていたがしっかり参加。じつはNAを増車してしまい、デミオも含めて3台もマツダ車が!



エンジンルーム内の熱気をぐんぐん排出してくれる、ノガミプロジェクトのボンネット。見た目かなりスバルタンにモディファイできる機能パーツ。



ホイールはSSR。フロント8.5J×17+47、リア9J×17+37というサイズで、カッコいいツライチ具合となっている。深リムも◎。



メーターはAWD製で、運転するたびにニヤニヤしてしまいそうなパーツ。ドライバーがいちばん満足するのはインテリアアイテムかもしれない。



ROADSTER BROS.進呈のシール、しっかり貼り付けてくれますね、うれしいです。さらに増える可能性は……どうでしょう。



テールカバーはジェットストリーム製。本来NC1用はラインアップされていないのだが、な〜んでだ。懇願して作ってもらったものだ。



NB6C 中野宏樹さん

「フロントバンパーは1万円で手に入れました。消耗品ですからね、安く手に入れないと、まさにドリフターのようなコメント!?



弟から購入したというシート。弟はRX-8に乗っているという。こういうやりとりができるのは、うらやましい!



テールランプもネットオークションで安く落としたもの。ウイングはノーマルを取り外してアップガレージGTタイプに。



ターボ用ということで手に入れたはずのヘッドライトだが、どう見ても違いが生じている。うっすらフィルムで統一させる?



毎回どこかしらが変わっている 「人を驚かせたい」思いでカスタムする

「グリップっぽいようなドリフトっぽいような見た目になっちゃってますが(笑)。ドリフトやってみようかな」。購入時にはノーマルだったのだが、2年でここまでモディファイした。6万kmだった走行距離は、もう10万kmというから楽しさが伺える。マツダのFRに乗りたと思っていたところ、このNBに出会った。なるべく安くパーツを手に入れるため、資金をやりくりする涙ぐましい努力をしている。

昨年のオアシスに続き、また取材されちゃいました~

スタンス系のイベントにも参加しているという藤松さん。ホイールの塗装がアクセントになっていて、ひときわ目を引いていた。「昨年から変更したのは、ほかにリップをGRクラフト

に変更したところですかね」。NBでもこのスタイルは初期型ならではのアプローチで、いい感じの仕上がり。大きく手を入れなくても、ここまでカスタムできる好例だ。



ワークのマイスターは10J×15インチ! インセットは前後ともに-8と、スタンス系ではおなじみのマイナスインセットだ。

林愛美さんと参加。スタンス系仲間もいっしょにいて、わいわい楽しそう。ロードスターミーティングの参加者の層は厚い!



NB8C 藤松凌大さん



コンプリートカーで購入したレアモデル 親子でドライブしながらオアシスに参加

以前、NAに乗ったあとコペンに乗っていたのだが、家族ができ手放すことになった。しかし子供の手もかからなくなり、嬉々として手に入れたmm1は、「赤いちゃんこいらんから、これ買って」と言って購入したとか。前オーナーが手を入れた部分も多いが、そのままコンプリートカーとして引き継いでいる。ベースはNB8の4スロ車で、走行距離も7万kmと少なめ。なかなかの掘り出しもの？



「おバカの反対でカバのステッカーを作ってみました」とフェラーリチックな色合いのステッカー。ここは遊び心で自作したもの。

4スロ車だったというのもポイントが高い。前オーナー同様、きれいに手入れされていて、大切にされていることがよくわかる。

mm1 能登弘道さん・奈生さん

中3の娘さんとドライブなんて、うらやむお父さんも多いはず。でも「免許取ったらNDに乗りたかな」だって。mm1もいいぞ〜！



ヴィンテージ風のシートがセットされて、全体の雰囲気は往年の輸入車のようなイメージに。娘さんもオープンカーはお気に入り。



ステアリングは太巻きも可能。オーディオ操作ボタンがあるため交換したくない人も多いので、こうしたドレスアップは大歓迎。



ND5RC 西田修次さん・真由実さん

ユアブランドのデモカーより、キットだけではなく新たな試みも取り入れられている。じつは2007年のオアシスに出展していた。



シートは張り替えることによって「ハリ」が出て、ノーマルとは違う硬さを生み出してくれるメリットも。NA〜NC用もある。

自分で作業したと言うと みんなビックリするようで……

「山口のユアブランドというメーカーから、張り替えキットが発売されているんです。オーダーメイドも可能で、デザインや生地を自分で決めることができるんですよ」と教えてくれた。ギャラリーもその情報に飛びつくほどの注目度。オープンカーはインテリアも楽しめるポイントなので、ここまでイメチェンできると開けて走るのがいっそう楽しみになる。色もデザインも選べるのもうれしい。



NCEC 大丸 亮さん

すっかり「奈良軍団」の一員らしいでたちに。ロードスター初乗りとは思えないほどな感じで、ミーティングを満喫している。



隊長、命令をくださいっ



運転席にはレカロTS-Gを装着する。ここはインテリアのコーディネートよりも機能性を優先させて、パーツを選んでいる。

アクセラから乗り換えて 初めてのロードスターにどっぷりはまる

「通勤で使っていたアクセラだったんですが、通勤でクルマを使わなくなったので、遊びでロードスターを買いました」と言いつつ、すっかり奈良軍団の団員として布教活動に従事している。しかも、ヘッドライトはカラ割りして自作するほど力が入っている。アストンマーチンのヴァルカンをイメージして、塩ビ+ステンレス、ブラック塗装を施した。2日ほどで完了したというから、なかなかの腕では。



ヘッドライトはメッキ部分を赤く塗装していて、リアテールはクリアのオレンジでリフレクター部分を塗装して仕上げた。ナルディウッドが室内にマッチする。

Meet the Roadster



NB8C 松田晃彦さん

11年説得したかいあって、ようやく手にできたロードスター。雑誌デビューもできて、一石二鳥？

レイズのCE28はノーマルと同サイズを維持。動くサスが欲しいというので、オートエッセのK-JIM A SPECを入れたときにホイールをセットした。



信頼できるディーラーのサービス担当と相談しながら、パーツを選んでいくという。マフラーはオートエッセ製を選択した。

NBモデルの前期顔がかわいくて好き 次はNDも考えるかもしれないけど(汗)

ロードスターがデビューした年に「欲しい」と思ったが、家族構成的に厳しく、諦めざるを得なかった。しかし夢を諦めず11年かけて奥さんを説得した結果、ようやく手に入れることができた。「試乗会に行ったらパンフレットもらってきたり、雑誌見たりと欲しいをアピールして、ようやく本当に欲しいならいいよって。通勤には使っていないですが、駅まで5分の小旅行を楽しんでいます」とご満悦。



プラスチックの部分が割れそうだったので、石原ラジエターの製品に交換した。オートエッセのラムエアー、マキシムワークスのエキマニなどをとめた。

91年式のワンオーナー車 でも走行距離は4万kmちょい

「買ってから子供ができて、何度バッテリーが上がったことか。ノーマルのスタイルが気に入っています」。知り合いができたことがきっかけで、奈良軍団へとつながっていき、すっかり「強烈な個性」の一員になった。屋内保管のため美観を維持している貴重なNA6。野口さんいわく「どっちが先にポンコツになるかです(笑)」。まもなくやってくる30周年まではラクショーのはず。



内装のウッドは雑誌を見て、東京まで足を運んで仕上げてもらったもの。「T」の字を作ったかったとか。この走行距離は！



NA6CE 野口裕正さん

「思いきって、ツーリングしませんか？」と声をかけたことがきっかけで、みんなを教えるもあって、奈良軍団とも知り合えました」



ノーマルのホイールはまるで、新車時のようにきれいなまま。洗車後は艶カパーをかけるなど、管理は行き届いているようだ。



ひと目ぼれして購入した愛車 オアシスでナンパされて奈良軍団に

隊長オススメの仲良しカップルは、彼女がNCで彼がNBだ。自分への褒美に「クルマでも買おうか」となって、目にとまったのがNCだった。「AT免許なんですけど、これ1台だけATがあって、これだーって(笑)」。一方彼は就職したときに購入したNBを大事に乗り続けている。すでに17万kmになるが、エンジンはまだ開けていない。「オーバーホールしてませんが、調子悪くないですよ」



センターコンソールをうまくまとめているNB。これは基盤さんが百貨店で材料を調達し、おぼさんがミシンを使ってカバーを作ってくれた力作。インテリアはメッキと赤でアグレッシブにカスタマイズしている。

奈良軍団カップルの毛利裕一さんと青山和代さん。「もっとくっつくかんかい」と隊長の機が飛ぶ。迷彩柄のウェアも決まっているう。



わたしたちも仲良しっ

こちらはマッドグレイに塗装した毛利さんのNBホイール。サフェーサーはまんまといった感じだが、かなり目を引くのは間違いない。



NCEC 長谷川智子さん

NB6C 基盤政夫さん

「モータースロードスターMTE37プロジェクト」で購入したホイール。ラウンドしたスポークがNBによく似合って足もとを引き締める。



奈良軍団・姫路師団所属。ロードスターに乗るカップルは多いが、ふたりともオーナーのためドライブは別々！

2016.5.29

KARUIZAWA MEETING

in KARUIZAWA PRINCE

まさかのサプライズ「RF日本初お披露目」 参加者たちから歓声が上がった

メインの駐車場に止められるよう、ミーティングの申し込み開始日は応募が殺到。そしてあつという間に定員に達するという事態が続いている軽井沢ミーティング。今回は「当日受け付け中止」という苦渋の選択をするに至った。というの、周囲の道路状況に迷惑をかける心配からだ。

「手狭だからもっと広いところに」という声もあるが、オーナーズクラブが立ち上げて軽井沢で始めたミーティングなのだから、場所を変えてしまうと意味合いまで違うものになってしまう。そんなジレンマを抱えつつ、2016年にもぎやかなスタートをきった。今回は「まさかなあ」と思いな

がらも、どこかで期待していたRFが初お披露目となった。そのせいかいつもよりマスコミの数が多い!?。そして100万台達成記念のサインカーもあり、終始人だかりができていた。出展ブースには初参加のショップもあって、いつも以上に盛り上がりつつあった。参加総数1363台のうち、N

A 555台、NB 324台、NC 237台、ND 247台とこどももわずかにNCがNDに抜かれてしまった。うう、NC乗りとしてはちよつと悔しい……。台数的には昨年と大差ないのだが、賑わいは今年のほうがすごかった。それにしても、雨の軽井沢と言われたのはもはや過去のこと。ここ数年は、スタッフの「神頼み」が効いているおかげで、好天続きだ。おかげでオープンエアーを満喫することができる。



もはや恒例となったボディカラー別集合写真

閉会式後は、お約束となったボディカラー別撮影会。どこからともなく集まって、意気投合して撮影が始まる。このチームワークがロド乗りだね。今回はオールペン車で集まるのか?



マツダからは開発スタッフ陣が大勢参加してくれた。メーカーとユーザーの近さは、こうしたイベントから生まれているのだ。



細かく区切られたスペースに名前を書き込んでいく。このあと、海外のイベントでも展示され、アルファベットが並ぶことになる。



おおっと、海外のマスコミに取材されてます? 今回の軽井沢は本当にマスコミの数が多かった。どこでどう紹介されているか知りたい。



それぞ、思い思いに軽井沢ミーティングを楽しんでいる。親子の思い出として忘れないで欲しいな。そしてやがてはロド乗り!

こちらは第2駐車場。ここにも取材したくなるようなロドスターがたくさん集まっている。ちよつと遠くても、足を運んでみるべきだ。



けつこう
凝ってます!



「怪しすぎる?」

軽井沢
なっし~



Meet the Roadster

業者に依頼すると高いので自分で作業したラッピング!

第2駐車場で目をひくNC軍団を発見。佐藤さんのマッドレッドはラッピングによるもので、もとのボディカラーはブラック。「宮田さん(下)がレッツラッピング! って言うから(笑)。やり始めたのはいいですが、8日くらいかかりました。

アールの部分はドライバーで伸ばしながら貼りました。ダムドのフロントバンパーがより際立つカラーリングと、ライト類のモディファイがより高い注目度を演出している。もうやるとこないくらい手を入れている。

NCEC 佐藤俊平さん

「カッティングシートが重なるところは、糸付きのテープを使うなどして苦労して仕上げました。素材は中国製なので安いですが」



コンソールの表面は凹凸がある素材が使われている。これを40番のペーパーで平らにしてから、カッティングシートを貼った。別ものみたい。



パネル部分をメッキ業者に依頼してピカピカにしてもらったが、自分の顔が映り込んでうとうというので、研磨してスモークのスプレーをかけた。



ヘッドライトはカラ割りにして、メッキに塗装している。ビー玉を入れて反射させるといった技も取り入れている。なかなかのクオリティだ!



図面をガラス屋に送って切ってもらい、友人にカッティングしてもらったオリジナルエアロボード。NCも自作ボードが増えてきたような……。



ドアノブは高級感のあるクロム調に。メッキを多用してしまいがちだが、ぐっと抑えることで大人の雰囲気を演出することに成功している。



フォグランプもたんなるボン付けではない。PP(ポリプロピレン)を貼って取り付けた。クロムタイプなので、強調しすぎずに、とけ込んでいる。



室内は黒とオレンジでコーディネートされている。比率がちょうどよく、うるささを感じることはない。内外装とのバランスも◎だ。



BMC製(イタリア)エアクリナーをセットし、リチウムバッテリーを搭載する。ノプロで走行距離の少ないエンジンに載せ替えている。



オレンジのステッチが素敵! 母親に頼んでやってもらったそうだが、「もう二度とやらない」と念を押されたとか。お母さん、すごいです。



メーターはAWD製で、リングは自分で塗装してワンポイントのアクセントとしている。ホワイトメーターのデザインともベストマッチ。



各部で使われているオレンジと黒の割合が絶妙。この積み重ねが、全体にメリハリの効いたドレスアップを完成させているのだ。



ドアミラーはバイクのマジカルレーシングのもの。カーボンミラーにオレンジを生かした。台座は百均のネームプレートを加工したもの。



フェンダーはインテグラル神戸。膨張色だけあって迫力がある。ホイールはウェッズSA15-Rで、サイズは7Jx16+42を選択している。



どこかで見たとと思ったら、RX-8後期からの流用。NDのデザインにも少し似ている。このスタイルだった丸くない方がシャープだ。

DIYで各部を仕上げて個性的に。おかんまで巻き込んだりした!?

元祖ラッピング!? カラーコーディネートを生かした斬新なデザインで、これまたアピール度が高い仕上がり。「NBに乗っていたころにRHTが発売されて、これしかない。幌で脱臼したことあったんで(爆笑)」。オレンジを差し色にまとめ

ている。BOSEサウンドをレベルアップさせる、サウンドシャキットを採用している。これはお手軽でオススメだ。またテールランプは枠だけスモークにした。これは赤い部分をやると「ヤン車」になってしまうからだ。



NCEC 宮田伸之さん

「RHTが発売され2008年9月から乗っています。NBに乗っていたときはほぼノーマルで、このNCもいじる予定はなかったんですが……」



KARUIZAWA MEETING

in KARUIZAWA PRINCE

ロー＆ワイドなクルマ好き。オープンカーは4台目

「ロー＆ワイドなクルマが好き」というだけあって、Z32を2台乗り継いだり、R33GT-R、BMW M6に乗るなど、そうそうたる経歴が。これが11台目の愛車となるそうだ。ハイパワー車が好きなのだ

が、オープンカーには必要ないだろうとNCをひと月前に購入したばかり。M6の知り合いから軽井沢のことを聞き、雰囲気はわからないまま参加。「女の人も多いし規模もすごい。BMWのオフ会に行ったこともあるけど、違いますね」

NCEC 近藤彩菜さん

「ロードスターは乗り始めたばかり。これまでにいろいろ乗ってきましたが、Z32は結構好きですね。また乗ってもいいかなって思っています」

AT免許を限定解除してマニュアル乗ってます

「カナロド」(神奈川マツダ・ロードスター)に所属するギャル3人は、軽井沢ミーティングで顔合わせ。NCに乗る中川さんは、「20代のときしかオープンカーに乗れないだろうと思って。それもマニュアル車がどうしても欲しくなって、AT免許を限定解除しました。4万7000kmで買って、2年で7万3000kmまで増えました。楽しくって〜♪ これから峠やサーキットを走ってみたいと思っています」。

NCEC 中川美桜さん

180SXに乗る友人の田口若菜さん(写真右)と軽井沢に参加。女性オーナーがいると華やかさが違ってくる。どんどんウエルカムだ。



あまりの楽しさにNAもう1台増車したい

カラーリングだけでも十分に目を引くNA。「昨年の8月に購入しました。購入時に好きな色に塗っていいよ、という話だったのでピンクに。もとの色は赤でした。わたしも、このクルマに乗るために免許を限定解除しました。九州の鹿児島まで自走したこともありますよ」と、すこぶるお気に入りのようです。普段乗りでも楽しいので、スポーツ走行をして遊ぶのと普段乗りと2台欲しくなっている。

「スポーツ走行には向きませんね」というワイヤーホイール。お手入れもちょっと面倒だし。スポーツ走行も視野に入れているところ。



NA6CE 齊藤里菜さん



「同じピンク好きとして、小山さん(HN:コロ)が気に入っています」ピンク好きはピンク好きを呼ぶ? 情報交換してピンクを深めよう。



ミーティングに参加するみなさんがあんまり楽しそうにしているので…

「デミオに乗っていたころに、ロード乗りと知り合うことがありまして。みなさん軽井沢ミーティングに行くと楽しそうだなって、うらやましく思っていました。自分もデミオで参加しようと決めた矢先、廃車にしていまして。直そうかとも考えましたが、ロードスターに乗ってみんなと走りたい!と。RHTのギミックがカッコよくて選びました」。知人から譲り受けたモノも多く、ノーマルから1年でここまで仕上げた。かわいがられているのだ。



ベリーのトランクスポイラーやブリッツのサス、いろんなオーナーを経てやってきたワンオフマフラーが装着されている。シフトノブはナカマエス。



NCEC 鈴木民朗さん

「今はなきデミオの形見をロードスターに積んできました。いっしょに軽井沢へ行く予定だったので。デミオもきつと喜んでくれるはず」。

Meet the Roadster

季節&気分ごとに交換できる エアロボードがイケてる!

NC1に7年、このNC3に1年半乗っているというNCのベテラン。「ずっとFD(RX-7)に乗っていたんですが、家族に“もう止めたら?”って言われて、デミオに乗り換えたんです。でもあまりにもつまらんそうにしてたのか、“クルマ買っていいよ”って(笑)。FDの前にはFCに乗っていたというので、RX-8へいくかと思いきや、RHTがあるからとロードスターに。仲間とも知り合えて、奈良軍団、おっぱい、トライアングルそれぞれのチームに所属するほど活発に活動している。

NCEC 北河一成さん

「ロードスターに乗ってみたいから楽しくて乗り継いでいます。以前乗っていたFDからGT-Rに乗り換えたときはつまらないと思ったのに」



NCのみんな
もっともっと
楽しもうぜ!



ステアリングは脱着可能なラフィックスをセットする。またウインカー、ライトのレバーはRX-8用を流用。オートライトが使える。



フロントはブラック、リアはクリアを強調している。ライトが違えば個性的に仕上がる。



シートはレカロのTSS-G、しかも結構高いA/S/ミリミッドをおこなう。ロングドライブでも体への負担が大分軽減される。



エンジンルーム内は赤をアクセントにしているため、クスコのタワバーが青から赤へ塗装されている! 新鮮な眺めだ。



サンドブラストで描かれた赤富士のエアロボード。これは色を変更できるほか、絵柄の違うものがあって季節で変更できる。ナイスアイデアだ。

派手目のエアロキットで 気分はGTカー

張り出したオーバーフェンダーが迫力の加藤さんのNBは、全身にジェットストリームのGT-200キットを纏う。張り出しを10cm以内に抑えたというスタイルだが見た目のワイド観はハンパじゃない。ノプロのダクト付きボンネットやライトカバーも良くマッチしてレーシーな外観だ。ボディカラーは純正色かと思いきや、NC1のギャラクシーグレーマイカにオールペンしているそうだ。

オーナーの加藤さんは、NB歴5年。以前は青をアクセントでペイントしていたが、今回はグレーとブラックでまとめたという。



NB8C Turbo 加藤勉さん

助手席のエアバッグを取り去り、ボックスにしてETCやセキュリティを内蔵。メーター内にはブルーのアクセントが入る。



テールランプは純正ユニットに、すべてLEDを組み込んだ。ウインカーには3Ωの抵抗を組んでハイフラを防止している。



KARUIZAWA MEETING

in KARUIZAWA PRINCE

オーダーメイドで 自分だけの1台を手に入れる

NBの内装に変更したりNR-Aのエンジンに換装したりと、自分好みのオリジナルオーダーを受けてくれる新海自動車工房でモディファイ。同じボディキットを使っている、仲間内ではまったく同じ外観のクルマはなく、オーナーのセンスを生かした各部のリファインで自分だけの1台を実現している。そんなオーナーとショップのパワーが一体になったボディメイクも見ていて楽しい。愛着も一入だろうね。



オーダーメイドで赤黒のツートン色とロゴの刺繍を入れてもらったエスケレートのパケットシートが内装にマッチする。



ノスタルジックな雰囲気のフロントマスク。古い欧州ライトウェイトスポーツをイメージして仕上げられている。



NA6CE 武川智さん

友人に連れて行ってもらった新海自動車工房で試乗して即決したという武川さん。仲間と一緒にロードスターで走る時が楽しい。

心地良い風がフルオープンとは違う世界を感じさせる

購入した当時はシルバーだったが、シックな感じのレッドが欲しかったのでマルーンにオールペン。6年前に色味のイメージを変えず、ちょっと明るめのワインレッドに再塗装した。このNAの特

徴は、なんといってもタルガトップ仕様の外観。そのスタイルはNDのRFにも負けていないキュートなルックス。サイドフックの固定は純正のハードトップと同様だが、リアのフックは使っていない。

NA6CE 駒場利明さん



このNAには新車から乗っている駒場さん、既にもう25年目を迎える。ロードスターにける愛情は冷めることはない。

アクティブ製タルガトップを知った時は既に生産終了しており探しまわったという。苦勞して個人売買でようやく手に入れた。



メーターフードにはチッピング塗装が施される。コンソールとハンドルはウッドで統一してクラシックな雰囲気に仕上げている。



ロードスター純正ではなくデミオ用の純正鉄ホイールを履く。ユーノスのセンターキャップはプリンのカップで自作して装着。

フィットから乗り換え 試乗してみたら即決したND

乗り換えのタイミングで物色していたところ、試乗したNDに惚れてしまい、その日に決めてしまったという田口さん。残念なことにフロントを当ててしまったが、修復する際、どうせなら純正よりエアロタイプに変更したいということでフジムラオート製バンパーを装着。オートエグゼのタワーバーやメンバーブレース、ニーレックスのナックルサポートなど、モディファイも徐々に進んでいる。



ND5RC 田口諒弥さん

走っている時の爽快感がたまらないという田口さん。次は車高調を決めてあり、オーバードライブ製「鋭脚」を装着予定だという。

リアスポイラーとリアアンダーコートに合わせたマフラーカッターもマツダスピード製。綺麗な焼けが入ったテールエンドだ。



低く構えたスタイルがNDの精悍さを強調している。オプションのLEDデイライトとカーボンセンターバーも装着する。



Meet the Roadster

自作のビキニトップで日よけ対策万全の オープンドライブを楽しむ

自作のビキニトップを装着して涼しそうな田山さんのNA6。じつはエアコンが壊れたので熱さ対策に作ったそう。思ったより気分爽快なのでエアコンは撤去することにした。エアコンなし用のノブが廃盤になったため、エアコンスイッチ付きのものを加工して無し用にしている。幌はGリミテッド純正のブルー、リアガーニッシュはEペイで手に入れたミアータ用を装着。まだまだ元気に走る！

自作のビキニトップはガーデニング用のすだれをホームセンターで購入して製作。材料費はなんと23000円とコストは最高だ。



NA6CE
田山謙二さん

新車で買って24年、北海道から広島まで走った思い出のある愛車。もうこの個体しか考えられないという愛着がある相棒だ。



フロント側は左右両方フック受け部とミラー台座にヒモで固定。装着時の高速走行はちょっと心配なので控えているそうだ。



トラックリッドの裏には今まで参加したミーティングのステッカーが貼られ、24年間の思い出が刻み込まれる。



ミュレンのバケットシートは、もう手に入らない貴重な生産終了品。広島のデルタツーリングで購入したそうだ。

NDの魅力は気軽に乗れるコンパクトオープンだね

普段はメルセデスのSL55に乗っている須田さん。NDは気軽に乗れて手軽にイジれるし、なにより軽快な走りが楽しいという。ブラックのボディに映えるブルーのアクセントはペイントかと思いきや、ラッピング

なのだそう。ラッピングは丁寧に貼れば綺麗で仕様変更も容易だからワンポイントにはぴったりの手法。グリルやスポイラー、サイドスカートにラインを入れる小技が効いている。



ND5RC
須田元信さん

SL55だとパーツも高いし、ボディもデカイので気軽というわけにはいかない。NDはデザインもカッコいい楽しいクルマだね。

リアアンダースカートにもブルーのアクセントが入る。オーリンズの車高調で適度に下げられた車高が精悍だ。



ボディカラーに合わせて黒と青のツートンにしたレカロのバケットシート、SR-7クラシックに変身。ホールド性能も良さそう。



エンジンフードの隙間からさりげなく見えるブルーのアクセント。効果的な差し色の使い方にセンスの良さが伺える。



KGワークスのメーターにオリジナルの文字盤を組み込んだクラシック調メーターパネルや、旧車風で一目見て勢いで購入したBE-FREEのオートロックタイプのシート。

定番の純正Bリップとナンバー移動、グリルから覗く牽引フックがレーシーな雰囲気を漂わせる。目立たないように無塗装のまま装着。



クラシカルなイメージを演出するシートが全体のイメージに合っている。



NA8C
澤目 誠さん

NA8には9年乗っている澤目さん。以前のクルマから乗り替える時に、今じゃないとNAには乗れないだろうということで決めたという。



目指すは西海岸の香り、 70年代アメリカンカスタム

NAのモディファイは'60英国車風に行きがちだけど、個性を出したかったのが'70アメリカンカスタムをイメージしたという澤目さん。タイヤのホワイトレターもそんなところから来ている。カリフォルニアの風を感じさせるマッスルカーのテイストを盛り込んだ。エンジンはヘッド面研、ポート研磨。どーだバーで車体剛性をアップ。修理やカスタムなど自分で手を入られるのも魅力だという。



KARUIZAWA MEETING

in KARUIZAWA PRINCE



自転車を2台積める自慢のキャリアを装備したアウトドア派。オーブンドライブで現地まで行ってサイクリングなんて贅沢で楽しそう。



ルックス重視で装着したセリカ純正ソレックスキャブは吸気ラインだけ使用して燃料は吹いていない。最新式のECUキット、「DIP・PNP」をグローブボックスに内蔵する。



ソレックスキャブで豪快に走る!? じつはハイテク制御のインジェクター仕様!

ソレックスを装着し、一見旧車風なカスタムかと思いきや、プリウス用の高圧インジェクターを使って最新のコンピューターで制御するハイテク仕様。手元のタブレットやスマホを連動させて手軽に変更したり、好きな機能を

選択してセッティングできるECUキット「DIP・PNP」を使用する。インジェクターを4本個別に制御したり、オートでチューニングマップの補正をしたりと、自分でECUセッティングを行うオーナーたちも注目しているECUキットだ。



BMW E36の前期市純正アナログ時計をコンソールに設置。照明付きで、まるで純正パーツのように違和感なく付いている。

NB8C 金田拓哉さん

安価なMTのFRを探していたらNBになった金田さん。実物大のミニ四駆みたいなイメージでやりたいことをやる楽しみがあるという。

ノスタルジックにレーシーにゴージャスも入って目立ちます!

昨年の軽井沢ミーティングから仕様変更でリニューアルした立花さんのNA6。幌とシートとドアミラーとライトカバーのみの変更だが、より個性的なルックスに仕上がっている。幌はマルハのライン入りタイプを選択。単にラインが

印刷してあるものではなく、ちゃんと布を縫い合わせていて凝っているので決めたそうだ。ボディのラインにも合っていて、なかなかレーシーだ。ミラーは小振りの旧車タイプ。砲弾型が多い中、この形状はかえって新鮮だ。



最近変更したのは、オリジナルのライトカバーをゴールドでペイントして装着。メカニカルな印象で個性的な表情を豊せくれる。



NA6CE 立花成仁さん 理香さん

NAに10年乗ってる立花さん。購入する時はMR-SやS2000、NCなどを検討したがNAのデザインが一番気に入ったという。



鮮やかな赤い内装は自分で塗った。ドアトリムの花は手描きで表現。内装に合わせた赤いシートはコブラのフルバケットタイプ。



他と違う個性を出すためにマルハ製の布幌に張り替えた。センターラインが入ったレーシーな外観。作りは丁寧で気に入っている。



Meet the Roadster

個人輸入で手に入れた 爽快なビキニトップを装着

ロードスター歴13年の久我さんは海外メーカー製のスタイリッシュなビキニトップを装着。バルケッタ製フロントスポイラーで英車っぽい雰囲気を出している。SSRのホイールのセンターキャップをアルミ削り出しで自作したり、以前の軽井沢ミーティングで購入したLEDリアランプを装着するなど、細部にもこだわりが見られる1台だ。

ウェーブページでたまたま見つけてすぐに注文したプロジェクトG製ビキニトップ。初めて経験した海外からの個人輸入だったという。



NB8C
久我敏徳さん

ディーラーで、たまたま試乗したNB6が良かったので、エンジンに余裕がありそうなNB8を購入したという久我さん。



塩ビの板を切ってU字フックでブレースバーに固定した自作のエアロボード。ビキニトップのメーカー名を入れている。



SAB YOKOHAMAオリジナルのレカロTSGを装着。座面先端が左右分割しており、異なる足の動きに対応するのでペダル操作しやすいそうだ。



イジるのも好きな久我さんはタイヤ交換などの整備もこなしてしまう。サージタンクも自らバラしてサンドブラストを掛けて塗装した。



自作したヘッドライトはインナーをブラックアウトして赤をポイントに入れ、白とアンバーのLEDを組み込んだシリコンチューブを追加。



MIVVのドゥカティ用マフラーを加工して迫力ある3連タイプのマフラーを製作。テールエンド部分から交換している。



R35GT-Rの純正リアスポイラーを装着。意外にもほとんど無加工で取付けられたそう。車高も下げられてカッコ良くまとまっている。

NCEC 増井健太さん

ボディ色にあわせて内装を赤でペイントしたり、RHTにカーボンシートを貼ったり、ライトを分解して加工したりとDIYも得意な増井さん。



友人のすすめで購入した 初めてのクルマ

3年前に初めてのクルマを検討中に、サーキットも走れる入門車として友人に相談したところ「ロードスターならびつたり!」と言われてフルノーマルのNCを購入した増井さん。フロントバンパーとカナードはオデューラ、サイドスカートはノガミプロジェクトでドレスアップ。エンジンブローを経験した際に、軽量コンロッドになっているというウワサの後期型のエンジンに載せ替えた。



初めてのクルマは兄とお揃いのNC

はじめはRX-8を検討していたが、もう新車がなかったのと、兄がNC1に乗っていたことがきっかけでNCに興味を持ち、青空駐車前提だったのでRHTを初めての愛車として購入した石丸さん。村上モータースの

カーボンボンネットをはじめ、アイラインやフロントリップで精悍な顔つきになっている。内装はシートをブリッドのバケットに変更。全体的に白と黒のカラーリングで決めてみた。



NCEC
石丸大樹さん

サーキット走行も何度か参加しており、NCでもっと腕を磨いて走りを楽しみたいと語るロードスター歴3年目の石丸さん。

リアはテールランプにスモークフィルムを貼って精悍さを出す。スポイラーは現在検討中なので台座のみ残っている。



ガレージベリーのフロントリップを装着。一体のカナード部分はブラックに塗り分けられていて、別パーツのように見える。



スルガスピードのマフラーに変更された排気系。今回のミーティングでマキシムのエキマニを購入したそう。

KARUIZAWA MEETING

in KARUIZAWA PRINCE



車高は下げすぎずノーマルの外観をキープしつつ、タックイン99製オーバーフェンダーを装着。



ステアリングはモトリタのミ用、シフトノブとパーキングレバーは木のムクを削り出し、色をステアリングに合わせて塗装した。



マフラーはセンター出しの2連タイプ。ヒートプロテクトの付いた張り出しのないリアバンパーに換え、すっきりしたイメージ。



NA8C

長山秋彦さん

NA6とNA8の2台を所有していた長山さん。一時期はNAから離れたが、忘れられず17年前に再び購入して乗り続けている。

NAにこだわり3台目、何年乗っても飽きることはない

ロードスターがNBにモデルチェンジしても、リトラクタブルライトのNAが好きで3台も乗り継いだ長山さん。外観はノーマル+α程度に留め、往年のミニをイメージしたアーモンドグリーンのDHTを装着する。内装はステンレス

板を加工したセンターパネルやアルミ削り出しのスイッチノブなど、コンソール部分は細部にこだわって自作している。バケットシートは希少なM2 1001純正をネットオークションで入手した。

往年のクラシックカーイメージでまとめたピットクルーベースのボディスタイル

はじめは無加工で装着していたピットクルー製の外装だが、純正に被せるタイプだったためフェンダーの合わせ目が気になり、別パーツだったフェンダーを一体化して加工。ボンネットもガレージベリ製を加工して、違和感

を感じた純正ライトの切り欠きを修正。トランクを延長し、ガーニッシュとリアフェンダーも一体化。本来からこの外装であったように作り替えている。DHTはガラス面積の小さいZoomエランキット用を装着。



こだわりのイタリア本国製最後のモデル、ウェーバーの40φを装着。磨き上げられたヘッドカバーとキャブが旧車イメージを高める。

テールランプはミニ初期型ピックアップの楕円タイプ。イメージはACコブラだそう。バックランプはオースチンミニ用を流用する。

すべて手作りの内装は木板を切り出して加工し英国旧車っぽく作り込まれる。メーター類は純正加工、ドアトリムも張り替えている。



仲良しで〜す

NA6CE

相川 孝さん

新車から乗っている相川さんは、3年くらいでこの仕様を作った。ボン付けで気になる部分に徹底的に手を加え、自分の理想に近づけている。

フロントとサイドガラスのフチにはメッキのモールが貼られてクラシック調のイメージを強調している。ワイパーアームもメッキで合わせた。



Roadster



ベースのエアロをほとんど作り直して、自分の理想の形状にワンオフ製作したボディ。ライトは小型の2連に変わっている。



リアからのプリスターフェンダーのラインが強調されるアングルがお気に入りという鈴木さん。ボディに合わせてバンパーも拡張された。



ドアトリムもオリジナルで製作。グリップにドアオープナーを設置してあり、持ち替えなくてもドアが開けられるようになっている。



シートはNB純正に換装。ナビはタブレットを使用し、台座を木で製作。マジックテープで取り外し可能で持ち歩くこともできる。

自分好みのエアロをワンオフ 違和感ないボディメイクが信条

今回、息子さんと2台で参加した鈴木さん。NA8には5年乗っている。カスタムを主張するような派手なスタイルではなく、最初からその形だと思わせる自然なボディメイクが醍醐味だというプロの板金屋さん。個々の部品単位ではなく、ボディ全体をリメイクしてあり、ドアの後端部分を丸めたり、リアガーニッシュやランプカバーも一体感を持たせてワンオフ製作したりと、もはやコンプリートカーと言っているほど細部に至るまで作り込まれた1台だ。ボディ色は吟味したパールグレーメタリック。

約20mmほどワイドになったリアフェンダーはプリスター形状に綺麗に叩き出されている。とくにこだわったポイントだという。



NA8C 鈴木久雄さん



趣味の2シーターに乗ろうとNAを購入したが、息子さんに貸していたら気に入られてしまい返してくれなくなったのでまた買い直したという。



彼女の両親も
そろって
軽井沢を
満喫中なのだ

ディーラーで納車式を済ませたら その足でお祓いしにツーリングへ!

「じつはこのNDでロードスター3台目なんです。NA2台を乗り継いで、それからこのNDです。1台目は若気のいたりで廃車。2台目はエアコンが壊れたのをきっかけに、いろいろトラブルが発生してきたので買い換えました」。そんな後藤さん、軽井沢ミーティングの参加は4回目。このND、見た目はまだノーマルだがオフ会で当選した20%オフ券を使って、ノプロでECUチューンをしてもらった。トルクフルで力強い走りに満足している。

開発者につかりサインもらって満腹。まだ後藤さんのをもらっていないので、今日こそはもらいたい。



彼女の父母も同じ会場に！彼と彼女の父が口下仲間ののだ。そんな父ゆえ、当然のことのように彼女はMT免許を取得した。



ND5RC 後藤唐志さん



ROADSTER
BROS.

メーカーやショップデモカーの最新情報満載! ND5RCカスタム大図鑑

まだまだNDの勢いはとどまるところを知らない
関西方面のデモカーを含めてまだまだこの企画は続く
歴代モデルのオーナーはどうかふてくされることなく見て欲しい
世代は違っても同じロードスター、アプローチのヒントは転がっている

● RK DESIGN ● INTEGRAL KOBE ● TUCKIN99 ● FATRA STYLING ● MURAKAMI MOTORS ● FUJIMURA AUTO
● CHARGE SPEED ● SABV LIVE ● DRYVISION ● EXART ● KANSAI SERVICE ● GARAGE VARY ● OVER DRIVE
● KUHLE NAGOYA ● RACING BEAT ● HOT WIRED ● WALKER JAPAN ● NOPRO ● BBS×TCR JAPAN

©RKデザイン ☎077-582-8231 <http://www.rkdesign.co.jp/>

Driver's Impression

「走りのイメージを高めたスタイリングにふさわしく、ドライビングが痛快な1台。開発中のダンパーキットはコントロール性と乗り心地良さが巧みに両立されていて、ワインディングでも不満はまったく感じなかった。またブレーキに関してはストリート用パッドだったけど、初期制動が一気に立ち上がって無駄に減速せずコントロール性が高かった」

人馬一体を高めるべく研ぎ澄ました空力が走り、スタイルの両面に新境地を切り拓く

スタイリッシュスポーツと呼ぶにふさわしい、NDの洗練されたボディライン。ストリートにおいてエアロパーツといえば一般的にスタイル重視の造形となるが、あらゆるステージで人馬一体感を高めるべく空力重視のアプローチでND用エアロを生み出してきたのがRKデザインだ。

もちろん、ポテンシャルの限られた1.5L NAへ過剰なダウンフォースを与えても走行抵抗となるため、最重要視した空力は整流と冷却になる。そこでNDのメインステージとなる市街地からワインディング、さらには鈴鹿サーキットのような高速領域での本気走りまで視野に入れた開発をおこなった。ダクトパーツ主軸のエアロキットを生み出した。

なお、空力効果を最大限に高めるため、タイヤハウス内で生じる乱流をスムーズに排出するサイドアウトレットダクトはフロントフェンダーやリアバンパーを一部カットしてのインストールを採用。ノーマルのボディラインと馴染む細やかなダクトワークが、走りだけでなくスタイリングにも画期的進化をもたらしたといえるだろう。

ちなみに、人馬一体へこだわったRKデザインの挑戦はエアロだけにとどまらず、ボディ補強やブレーキ、足まわりにホイールとトータルセットアップで鋭意展開中。磨き抜かれた機能美でNDの魅力を高めていくRKデザインから今後も目が離せない!



RK DESIGN

ロータ国内総代理店でもあることからND用キャリパーキットも用意。開発中のダンパーキットはオールラウンダーモデルを予定。



静止状態でも積極的なエアロ排出がイメージできるサイドアウトレットダクト。鈴鹿サーキットを走り込んで煮詰めた本気は機だ。



ステップエンドにはサイドエアインレットダクトを配置。アウトレットダクトとセット装着でタイヤハウス内の乱流を整える。



妥協なく機能美を求めて生み出したオリジナルホイールがA-0815。鍛造2ピースに構造で軽量かつ堅固なアイテムとなっている。



RKデザインではショップ部門もあり各種カスタマイズに対応。ロールオーバーのバッドまで同一素材で張り替えたセンスがすごい。



高速領域でリアの挙動を安定させるトランクスポイラーは走行抵抗を最小限に抑制する極小フラップ仕上がり。



TEST DRIVER

スーパー耐久ではおなじみ、ノガミプロジェクトのデミオのステアリングを握るドライバー。GT選手権ではかつてトヨタ・スープラで、あのドリキンこと土屋圭市とコンビを組んで戦ったことも。2009年はナイトスポーツからマカオGPに参戦するなど、豊富な経歴を持っている。的確なフィードバックは、チューナーの支持も高い。



谷川達也さん



INTEGRAL KOBE



純正バンパーとの一体感を維持しながら、躍動的なフォルムと空力性能を追求したフロントアンダースポイラー。エンジンルームをカットして走行風を取り込む。

ニュートラルな挙動と突出した軽さが 意のままに操れる自由度の高さに直結

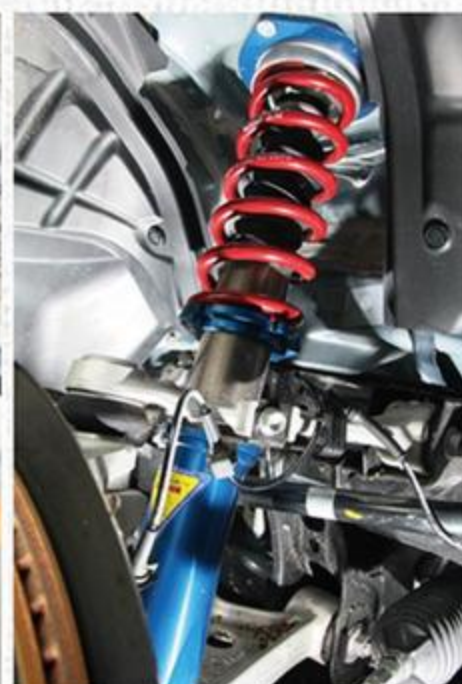
NDデモカーの製作でインテグラル神戸が理想に掲げるのは、ノーマルのキャラクターを継承した軽快なフットワーク。オリジナル車高調はZEALのアルミシエルケースモデルがベース。低車高での伸び側ストローク確保のため、リアにはテンドースプリングを採用する。適度にロールを抑えて回

頭性アップを図り、同時に粘りと接地性を高めるべく、ややマイルドな特性としている。オリジナルセッティングのLSDもシャープな回頭を求め、1WAYを選択。主張しすぎず「コーナリーの立ち上がりでさりげなくサポートするぐらいのイメージ」。この時点でも安心感が高く、積極

的に踏み込めるセッティングに仕上がっていたが、トラクションが若干かかりすぎていたこともあり、少しアンダー傾向が強かった。そこでフロントは純正のまま、リアにオートエクゼのスタビライザーを導入。リアのロール剛性を引き上げ、ニュートラルに近い状態を導き出した。

Cチューンドと比較しても遜色のない1分33秒932までタイムを短縮。速さと楽しさが共存するスポーツメイクを実践する。

また見逃せないのが、軽量へのこだわり。ボルクレーシングCE 28Nベースのオリジナル16インチホイール、リチウムイオンバッテリーやエスケレート製フルバケの導入などによって、実測値1011kgだったSスベを981kgまでダイエット。軽快なフットワークの演出に大きく貢献する。



柔軟性を適度に残しながら、純正よりも硬度アップが図られたトーコンプレックス。走行中の極端なトー変化が抑えられるため、ダイレクト感が強まり、コントロール幅も格段に広がる。

ZEALのアルミシエルケースモデルで軽さにもこだわる。タイプRではリアのストローク確保のためにテンドースプリングを採用。



インテグラル神戸 安藤正一さん

「進化を実証するためにサーキットでも入念に走り込んでいますが、目指しているのはあくまでもノーマルのキャラクターを尊重したパフォーマンスアップです。」



クスコの1WAYをベースに、オリジナルスペックを与えたLSD。リアの挙動を乱さないように唐突な効きは避け、ローパワーなNDIに合わせたマイルドな特性。



加速騒音規制に対応しながら、刺激的なサウンドを追求したN-ZEROスペックマフラー。ピックアップの良さと高回転でのパンチを両立。2.1kgの軽量化も実現。

Driver's Impression

挙動に軽さを感じるが安定感が高く、不安は皆無

「軽さが効いているのか、フロントはノーマルよりもさらにスムーズに切れ込む。リアもトラクションがしっかりとかかるので、ハネることもなく路面をとらえている。軽量なFRで高い接地性が確保されているので、リアの挙動がつねに安定。フロントも自由にコントロールできるのだと思う。エンジンでは軽量フライホイールの効果が大きく、軽快でハイレスポンスな吹け上がりが楽しめたよ」





TUCKIN99



オールスチールでは重量面、オールアルミでは剛性面がスポイルされるため縦方向へスチール、横方向へはアルミを使い分けたタワーバー（3万4560円）を開発。
フロント6、リア4.5kg/mmでリニアなハンドリングと接地感を追求したヒルクライムダンパーRS（21万6000円）。やや硬めだが12段階の減衰力調整を備える。



フロント同様、強度が要求されるブラケットはスチール、シャフトは軽量なアルミをコンビネーションさせたリアタワーバー（1万5120円）。



バネ下重量や求めるグリップ力まで考慮して17インチのRE71Rをチョイス。215サイズであればパワーロスにもつながらず安定する。



ホールド性とポジションにこだわったイニテリア。スーパードラッグスライドレール（2万4840円）とフルバケットシートRS（3万8880円）をコンビ。



タックイン99
貴多昌司さん

「NDは妥協なく走りの魅力を引き出しを追求しています。13馬力アップを果たすチューンドECUの開発中のマフラーやEXマニも追加投入すれば非力さも解消できます」

素材としての可能性を評価したがゆえの スポーツ走行徹底追求！

走りスタイルの両面から歴代モデルの魅力引き出しを手がけてきたタックイン。NDに関してはノーマルをじっくりとチェックしたうえで「好素材だからこそスポーツ走行の楽しみを徹底追求すべきと判断し、快適性も重要視されるストリートという枠へ縛られない走り重視のチューニングアプロ

ーチを展開している」。誤解がないように前もって説明しておく、走り重視＝サーキットオンリーのピーキー仕様というわけじゃない。実際、痛快ハンドリングを引き出すために生み出されたヒルクライムダンパーRSは、減衰力調整だけで市街地走行も問題なくこなすことができる懐

Driver's Impression

トラクションが高く安定感バツグン!!

「サーキットでのスポーツ走行にウエイトをおいてセットされているため、やや硬めな乗り味だった。でも細かなギャップがあるワインディングでも跳ねることなく安定して攻め込める。この仕上がりなら、減衰力を調整するだけでストリートでも問題なく対応させられるね。今回は路面が部分的に濡れていたけど、リアに荷重をかけてトラクションを積極的に稼げるから走りはつねに安定していた」



深さを持つ。また、ノーマルで強く感じる非力さを少しでも解消すべく投入したチューンドCPUも同様。レブリミットこそ8000回転まで引き上げているが、3000回転付近のツキを重視して高めたセッティングはスポーツ走行時だけでなくストリートでも問題なく扱えるだろう。

オリジナルマフラーで一例を挙げると、ストリートへ適合させるには加速騒音という枠があるため重量増や性能抑制といったマイナス要素を生む音量コントロールが必要となってしまう。ストリートに適合させること自体は簡単なのだが走りの楽しさが犠牲となるため、タックインではジャッキアップで簡単にマフラー交換できるところまでも踏まえつつ、排気効率と軽さを徹底追求した競技専用マフラーでの開発を進めているのだ。





FATRA STYLING

ひとつひとつのアイテムはさり気なくとも
トータルではしっかりとイメチェン

ファトラスタイリングがプロデュースするエスケレートは、「オトナが使えるクオリティの高さと、ハデさはないが存在感の強さがあるデザイン」がブランドコンセプト。このNDも装着されるパーツ単品自体は大きくないし、特別尖った造形をしているわけでもないが、車両に装着した状態で全体を見てみると、ノーマルよりも落ち着きのあるシルエットとなっている。早速、パーツラインアップから確認していこう。

ND用として用意されているエアロパーツはフロントアンダースポイラーとサイドステップ、リアアンダースポイラー、リアスポイラーの4点。フロントアンダーとサイドステップは一部に綾織カーボンを使ったFRP、サイドとウイングはFRPのみのものがデモカーにはセットされているが、リーズナブルなフルFRP製もラインアップしている。

またリアスポイラーは3分割だがこれはタイプ1とネーミングされている、このほかにトランクリッドエンドのみに装着するタイプ2も用意されている、さらにステッカーを使ってハイマウントとされるデザインのウイングも開発中。

そのリアスポイラーをよく見てもらいたい。トランクリッド後部とリアフェンダーコーナー部をカバーするよう3ピース構造となっているこのアイテム、じつはわざ

わざそのコーナー部パーツの一部をブラックアウトしているのだ。これは実際にカバーしなければならぬ部分と、ラインの統一感から不必要な部分を見極めることから行ったもの。こういった工夫を各部に施していることが、ワンランク上の存在感の秘訣となっている。

またエスケレートといえは忘れてはいけないうのがシート。ND専用設計されたこのシートは、センタースポックスが使えること、スライド量の制限がないことなど専用品ならではのユーティリティ性の高さを持っている。シートヒーターも注目のアイテムだ。





MURAKAMI MOTORS



スーパー耐久のノウハウをデモカーにも踏襲 やがてはユーザーへとフィードバックする

S耐で見事クラス優勝を獲得した村上モータース、NDオーナーも鼻高々といったところだろう。同店ではレース車両とは別に、デモカーを導入している。これはパーツの開発用。さすがにレース車両は快適アイテムとは正反対の位置にあるものだから……。とはいえ、つねにスポーツ走行を視野に入れているので、サスペンションを筆頭に走りのグレードアップを図るものを早々にラインアップしている。

とくに中低速レスポンスアップを実現するECUセッティングは自信作だ。ECUチューンはサーキットのためのもの、と思っている人がいるかもしれないが、ストリートでも十分に違いが感じられ、しかも楽しめる。クルマがビッキーになるわけでもなく、ノーマルを底上げしたようなフィールに驚くこと間違いなし。価格は税込で7万9800円。費用対効果の大きいチューニングといえる。ぜひ体感してみたい。



フロントショック取付部(アッパーマウント)からバルクヘッドを一体化するシャキットプレートは税込3万2400円となっている。



エンジンルームではシャキットプレートが存在感たっぷり。基本はブラックで、色替えはブラスト1万8000円税別。



DAIWA RACING LABO製のオイルクーラー。連続走行しても油温が安定する。取り付け工賃込みで税抜9万9800円(エンジンオイル別)。



サスペンションキットは、スペックSのサーキット仕様からラインアップ(26万8000円税別)。ストリート用も開発しているので、ぜひ期待。



ドライカーボンで製作されたハードトップを装着すると、幌と違ったスバルタンなイメージに。市販モデルの開発も検討している。

右にオフセット気味となっているペダルに合わせて太もものホールドは右が若干低い。ショルダーが内装に干渉しないのはもちろん、スライドも完全にでき、センターボックスもカンベキに使える。純正シートスピーカーも移設でき、シートヒーターも装備している。



真横からの写真を見てもらうと全体のイメージがわかりやすいが、ボディボトムにアクセントを作り、ウイングがトランクのラインを延長していることで、ノーマルよりも低く長く見えるシルエットを実現。小型でもここまでの存在感を出せるのは、オトナなイメージ。



ファトラスタイリング 門田政宏さん

エスケレートにはシートヒーターを内蔵することが可能。NDは車両のECUが温度調整に関与しています。コードレスリモコンでオン/オフできます。

OZスーパーリスモLMは脚の長いスリムなスポークタイプ。サイズは17X7.0J 37。タイヤはミシュランPilot Sport 40、17を装着。



リアアンダースポイラーは中央下部をブラックで塗り分け。この部分を繊維カーボンとしたモデルもラインアップしている。マフラーはフジツボのオーソライズS。



Driver's Impression

腰と背中と肩までのホールドがきれいにしている

「車重が軽いクルマのように感じた。何社かフジツボのマフラーを装着してたんだけど、どれも音質が違う。これは排気のかすれた感じの音がするね。シートなんだけど、普段フルバケに乗り慣れている人間からすると、股のホールドが足りなく感じるけど、長い時間乗ることを考えたら、背骨をまっすぐに保持できるほうがいい。S字カーブがいい姿勢を保ってくれる。クルマの動きがわかりやすくなって、それが軽さにつながったのかも」(齋藤)





FUJIMURA AUTO



フジムラオート
藤村浩二さん

「ライトなFRスポーツなので強弱に曲げるのではなく、荷重移動を利用してハンドリングを楽しんで欲しいですね。そのため、ラフに扱っても破綻しない安定性を与えました」

足まわりと排気を中心に演出する ストリートチューニングスタイル

オールラウンドをカバーするストリートスポーツとして、NDの熟成を重ねるフジムラオート。日常と非日常の切り替えができる、ギミックとして生み出したのがデュアルサウンドマフラーだ。

最大の特徴はバルブ開閉システムを搭載し、車内でサウンドをコントロールできる点にある。2系統の排気経路を設け、通常、排気ガスは2基のサイレンサーが備わる経路のみを流れるが、バルブの切り替えによってストリートパイプで構成する経路にも排気が入るといった仕組み。どちらのモードも存在感たっぷりのスポーツサウンドが魅力だが、バルブを開放することで、より厚みのあるサウンドが楽しめる。

オーソドックスなエキゾーストシステムとしては、ジェントルサウンドマフラーも展開。シンプルなレイアウトで軽さと排気効率を追求した意欲作で、思い切ったロープライスも人気を支える。

また排気系の見直しとともにエンジンフィールの向上に欠かせないのがECUだ。可変バルタイのマップを中心にノッキングを回避しながら、燃調や点火時期のオリジナルデータを構築。マージンを十分に確保した上で、レスポンスと高回転での伸びを強調する。

フットワークでは「ノーマルの素直な挙動をスポイルせず、大幅にコーナリングスピードを引き上げられるアシ」として、スピリットベースでオリジナル車高調を開発。代表の藤村さんが幾度もミニサーキットに通って仕様変更を重

ね、挙動変化がわかりやすく、操る楽しさを存分に引き出せる仕様に仕立てられる。

もちろん、スポーツ性を極めるアプローチとしては、ロケットダンサーブランドで展開するエアロも見逃せない。NDの美点であるフェンダーラインを継承したデザインワークによって、のびやかさやメリハリを強調したフォルムを創出。チューナーズエアロとして、冷却や空力といった機能性の追求も忘れていない。

Driver's Impression

シャープかつ粘りがあるので 余裕あるドライビングができる

「足はフロントの動きがシャープで、応答性は抜群。これに対してリアもしっかりと粘ってくれるので乗りやすく、ねらったラインをトレースしやすい。エンジンは排気とECUのチューニングによって、トップエンドまで停滞感なく軽快に吹け上がる。6000rpmぐらいから伸び感が増し、エキゾーストサウンドの盛り上がりとともにやる気を高めてくれる。ボリュームの切り替えが可能な演出もいいね」

「荒れた路面でも柔軟に吸収してくれるだけの懐の深さがありますね」と、試乗後に藤村代表と談笑する谷川選手。





バンパー形状へ逆らうことなく跳ね上げるボトムで仕立てたリアボトムライン。スポイラーと一体型のアerotランクも。



エッジを効かせつつ前方へとボトムを押し出してスピード感と低さをアピール。ダクト付きボンネットもバランスに優れたフェイスに。



ノーマル+αで高める存在感! カーボン×ボトム強調でNDを魅せる

ノーマルのデザインを尊重してシンプルにスタイリングを整える、チャージスピードのボトムライン。エアロパーツはデザイン自由度の高いバンパースポイラーでなければ存在感は引き出せないと思われがちだが、写真を見てもわかるようにND用ボトムラインはそんな思い込みを覆す好スタイリングへ仕上げられてきた。

さて、全方位ヘスポーティさを放つなかでも、とくに注目すべきはトータルイメージを左右するフロントセクションだろう。ノーマルではセンター開口部とヘッドライトへ視線が引き寄せられるため少し腰高なイメージとなるが、チャージスピードはフラットなボトムを前方へ押し出したスポイラーデザインにより低さとスピード感

をアピール。さらに四連ルーバーを左右に配置したダクト付きボンネットも加え、フェイスだけでなくフロント全体での精悍さ引き出しを果たしている。

なお、製品にはリーズナブルプライスのFRPも用意されているが、FRPでのボディ同色仕上げよりは断然カーボン! ボリュームへ頼らず存在感とスピード感をナチュラルに高められるのが魅力なうえ、欧州車的テイストとなるNDのスタイリングにカーボンの質感は好マッチング。

存在感をしっかりと放ちつつも、普段の実用性を犠牲としない最適ボリューム。シンプル魅せを身上とするボトムラインで満足度高い愛車へ進化させてみよう。

PRICE LIST

商品名	価格 (税抜き)
フロントボトムライン	FRP 3万8000円 (税別) / カーボン 5万8000円 (税別)
サイドボトムライン	FRP 3万8000円 (税別) / カーボン 5万8000円 (税別)
リアボトムライン	FRP 4万8000円 (税別) / カーボン 6万8000円 (税別)
3点セット	FRP 12万円 (税別) / カーボン 18万円 (税別)
ダクト付きボンネット	FRP 5万5000円 (税別) / カーボン 9万8000円 (税別)
ボンネットレインカバー	FRP黒ゲル 1万8000円 (税別)
エアロトランク	FRP 4万5000円 (税別) / カーボン 8万6000円 (税別)



マフラー交換と純正ECUの書き換えによって、140psを発生。夏でも開発やテストで頻繁にサーキットを走るため、トラストのオイルクーラーを装備。ラジエーターは純正だが、水温/油温とも90度ほどで安定している。

デュアルサウンドマフラー

価格: 15万8000円 (税別)

ジェントルサウンドマフラー/チタンテール

価格: 6万5000円 (税別)

ジェントルサウンドマフラー/オールステンレス

価格: 4万5000円 (税別)



バルブシステムを搭載するデュアルサウンドマフラーは、2系統の排気経路を備え、サウンドの切り替えが可能。一方、ジェントルサウンドマフラーは約3.3kgという軽量設計が特徴で、チタンテールモデルも設定する。

4点式シートベルトアンカー

価格: 各9800円 (税別)、左右セット1万6800円 (税別)

4点式ハーネスの固定に役立つシートベルトアンカー。ショルダーベルト用と2個のウェストベルト用で構成。運転席用と助手席用をそれぞれ用意している。



リップカバー

価格: カーボン3万8000円 (税別)、FRP 2万8000円 (税別)

フロントエアロはフルバンパーのほか、専用のリップやセンターカバーなどが充実。さらには純正バンパーに対応したリップカバーもラインアップしている。



ロケットダンサーと名付けられたオリジナル車高調。スピリットダンパーがベースで、バネレートはフロント7kg/mm、リア4kg/mmに設定。20段階の減衰調整機能を駆使することで、オールステージをカバーする。





SABULIVE

北米の2ℓエンジンを国内仕様に搭載 トルクアップが最大のアドバンテージ



SKYACTIV-G1.5のP5型からSKYACTIV-G2.0のPE型に換装。出力は131psから160ps、トルクも15.3kgmから20.5kgmへ大幅に拡大。なお、換装には2ℓ用エキマニが必要となり、ワンオフで製作した。

オリジナルドライカーボンシートは、表地やクッションもないスバルタンモデル。1脚の重量はたったの3kg。とにかく軽くしたいときの切り札。



ECUは1.5ℓ純正を引き続き使用。HKSのフラッシュエディターを用いて目標空燃比や点火時期、ノック発生時のリミットなどを適正化している。



総合的には評価の高いNDだが、2ℓのLIVEを搭載していたNCに比べると、やはり非力さは否めない。過給機を追加してパワーを上げさせるのが手っ取り早い。NAであることにこだわらなければ、排気量アップが常套手段。残念ながら、ボアやストロークの拡大に必要なピストンやクランクといったパーツが発売されそう。な気配はないが、幸いNDには2ℓ仕様の北米モデルが存在する。そこでサブライブは「1.5ℓから2ℓへの排気量アップなら申し分ない。車体も車両型式も同じだから、比較的簡単に換装できるはず」と、中古のスカイアクティブG2.0を米国から取り寄せ、換装に踏み切った。

懸念されるのは重量増によるバランスの崩れ。とくにNDではパワーやトルクが増大しても、美点である軽快感が薄れてしまつては魅力が半減。それを見越してサブライブでは、左右のシートを1脚あたりの重量が3kgしかないオリジナルのドライカーボン製に置き換え、大幅なウエイトダウンを敢行。さらにクラッチ&フライホイールでも約4kgの軽量化を図り、NDらしさを崩さずにパフォーマンスアップを図ることに成功。「低中速域の厚みがあり、5000〜6500回転もパンチがあつて速い！」というのが佐分代表のセルフインプレ。今後の野望は、カムやNOSなどで、さらに刺激的なエンジンに仕立てること。

新車にオススメ

●ナノガラスコート工房
神奈川県横浜市南区吉田町1-1-3 ☎045-325-7315
http://nano-glasscoat.jp/mo/

ボディーコーティング by ナノガラスコート工房
ドライヴィジョン横浜コーティング工房

粒子の細かさが硬いコーティングを造り その上に柔らかな保護層を形成してくれる

ドライヴィジョンが施工してくれるナノガラスコート。その最大のポイントはコーティングに使う素材の、粒子が非常に細かいところにある。その細かさは塗料と同等レベル。そのため施工するとコーティング剤が塗装の粒子に入り込んで固定される。それがコーティングそのものの密着度の高さにつながっている。

さらにその細かい粒子は、施工をしてから完全に硬化するまでの間に対流が起き、粒子

は下層にいくほど密度が高くなる。簡単にいうなら、コーティング膜がグラデーションのように、上部は柔らかく下部に行くにつれて硬くなっていくのだ。その硬さの違いは、最下部は塗膜と同等の硬さとなるが、最上部は鉛筆の硬度でいえばFというもの。その柔らかさが汚れの付きにくさ、落としやすさを実現。耐熱性も高いためキャリバーやホイールにも施工できることから、可能なら新車のうちにまとめて施工するのがベスト、だ。



横浜の街中にあるドライヴィジョンは中で3台の同時施工ができるスペースあり。といっても超人気店だけに、施工してもらう場合にはかならず予約を入れたい。



専用のタオルでコーティング剤を伸ばしていく。作業時間は下地処理関係で1日、コーティング作業で半日、乾燥等で半日。クルマを預ける期間は3日が基本となっている。



コーティング作業自体は溶剤を塗膜に乗せていくだけ。とはいっても、粒子が細かいために塗りむらがあるとコーティング層の厚みにムラができる。ベテランのワザが光る部分。



作業はまず下地の処理からはじまる。中古車の場合は塗膜に刺さった鉄粉の除去なども必要で、ここがもっとも大事。そのため新車時に施工したほうがより効果が高くなる。



施工を担当している山口さんと萩尾さん。丁寧に、じっくりと作業してくれる。扱うクルマは国産輸入、大小問わずさまざまなもの。



サブライブ 佐分耕一さん

「国内モデルもRFが2ℓを搭載するようですが、軽量な1.5ℓ幌モデルに搭載した2ℓ仕様の楽しさは格別です。挙動にさらなる軽さを感じますよ」

Driver's Impression

これこそNDチューンの大本命かも！

「2ℓエンジンを搭載するだけあって、1.5ℓとはパワーもトルクも別格。アクセルの入力に敏感に反応し、加速も鋭い。ラフにアクセルを踏むと簡単にスライドしてしまう。とくに4500～6500rpmの厚みが際立っているけど、トップエンドでもタレ感はない。ハンドリングへの影響は皆無で、軽い車体にワンクラス上のエンジンを搭載したことで、むしろ軽快さが増幅している」



マフラーはサードのオールステンレス製に交換。軽量化と排気効率を追求しながら、高い静粛性も備えている。テールパイプにはヒートアレンジが施されている。



ドライヴィジョン 今市勝大さん



ノーマルECUを抑えている性能を、バルブタイミングや点火時期、燃料噴射量を細かく見直していくことで引き出すというのがコンセプトです。2016年中には完成させたいですね。



NDオーナー 橘田さん

施工後もっとも驚いたのは、表面にしっとりとした柔らかさがあったことです。内部は硬いそうで、それがボディの深い輝きになっているんだろうな、と感じました。

ノーマルのよさはそのままに トルクとパワーアップを実現するECU

ドライヴィジョンではECUをオリジナルで解析し、データを書き換えることでパワーアップやトルクアップ、レスポンス向上などを実現するスポーツECUの開発もおこなっている。これまでスバル車をメインにおこなっていたこのスポーツECUだが、現在マツダ車用も開発がスタート。NDロードスターやアクセラ、アテンザの純正ECU解析はすでに終了していて、今後実際にデータを書き換えテストをする、という作業が始まる予定だ。



施工は専用のスポンジを使って行う。粒子が細かいため容器をよく振って攪拌してから施工するが、施工直後から対流が起き粒子がボディ側に溜まっていくことで層を造る。



ボディを触るとその柔らかさがわかる。硬度は鉛筆のF程度だが、施工していないボディとの触り心地の違いは歴然。その柔らかさが傷ついたときには自己修復力となってくれる。



ボディのクリア塗装の上にナノガラスコートが施されている。写真よりも肉眼のほうははるかに深く見えるので、1度ドライヴィジョンを訪ねてみるというかも。



ボディに吹き付けて濡れタオルで伸ばし、拭き取ることで保護膜を再生できるジュエルコートは店頭販売でのみ購入可能。サーキットで付くタイヤカスがすぐに落ちる優れもの。

コーティングの種類は3つ。ベーシックなBスタイルと保護膜を設けるこのアンバサダー、さらに上級処理として、ナノガラスコート自体が2層となるアンバサダープラスも用意。

すでにかなり走行しているクルマの場合、下地処理を丁寧に行うことが仕上がりの差となって現れてしまう。そのためここだけで最低1日、ものによってはそれ以上時間をかける。





EXART

形が決まるまでひととおり試した 納得できるものが完成した

さまざまなスポーツカーのマフラーをラインアップしているエクサアートが、ND用もいよいよラインアップしてきたのでここで紹介しよう。シンプルながら美しく、ほどよいサウンドがスポーツカーを感じさせてくれる。大人が装着しても納得の仕上がりだ。

「センターパイプやマフラーを手がけているんですが、NDに関してはコンピューターセッティングもやり始めています。書き換えタイプで6万4800円です。

排気ばかり効率よくしてもダメなので、やはりトータルに見る必要があると思って手がけることにしました。

ノーマルのマフラーはスポーツカーらしい演出がなされていて、

音もいい。これはきちんと音が出るような仕組みになっているからですね。CX-5やアクセラも同じようなタイプを採用しています。結局、着手してから半年くらいかかって市販にこぎつけました」と伊藤代表。ご自身はもともとマフラーメーカーにお務めで、エクサアートを立ち上げて独立したというわけである。

ロードスターには競技系、シヨップオリジナルなど、パーツは多数存在している。そこで、NDオーナーの年齢層を考慮して見た目も音も、大人の雰囲気仕上げる方向性に決めた。ダイナパックを使って、ノーマル、リアピースのみ交換、センターパイプも交換、そしてECUセッティングを行う

た状態でパワー計測を行った。「きちんとパワーが上がっていくんですね。1500ccのNAエンジンですから、ここまで変わると思っていませんでした。出来のいいノーマルの場合、パワーダウンすることもありますから」口コミによるお客さんが増えてきたという同店、次なるステップは爆音マフラー経験者が納得するマフラー。もちろん音量ではなく音質の向上だ。



エクサアート 伊藤 真さん & 神田真吾さん

軽自動車や輸入車、4WDまで手がけるなど車種は多岐にわたっている。積極的に楽しいクルマづくりをサポートしてくれる。スバル系も得意。



大人のマフラーということで、チタンの焼けた色を演出する手法は封印。さりげなくいい音を実現してくれるのだ。



インテークパイプも作製。量産品とは異なる特別感が漂っている。エンジンルームらしい雰囲気機能はもちろん見た目も◎だ。





KANSAI SERVICE

スタイリッシュ×爽快フットワークの併せワザでNDが持つ魅力をしっかりと底上げ!

徹底したノーマル分析からアプローチし、ベース車の特性を掌握してのセットアップ術へと展開していくKansaiサービス。NDではスタイリングアップとドライビングを楽しめる環境作りが重要と捉え、ダウンフォースにも配慮したカーボン仕上げのオリジナルエアロを投入。必要最小限の重量増としつつ最大限の剛性アップを発揮するフロア下補強によるフットワーク洗練を軸に進めてきた。

なお、吸・排気+スポーツECUで痛快フィールへ導いているP5だが、ノーマルと比較してハ

ンドリングの質が格段に高まったことによりダウンサイジングの非力さを感じるシーンはどうしても生まれてしまう。そこでNAフィールを重視しつつ大幅ポテンシャルアップが果たせないかと、ステップアップチューンの将来性やパーツ追加での重量影響抑制も視野に入れた過給器チューンを次なるステップとして検討中だ。

開発陣が目指した人馬一体感を尊重しつつ、スタイリッシュさとフットワークを丁寧に磨き上げた一台。オープンスポーツのNDを満喫しようと考えるなら、おおいに参考としておきたい。



カーボンリアリップ

価格: 5万8000円 (税抜)

バンパーのボリューム感際立つリアビューを整えるリアリップスポイラー。両面テープ装着のみの手軽さながら、ダウンフォースも高める逸品。



HKSハイパーマックスⅣ SP

価格: 19万8000円 (税抜)

快適さとリニアさを両立させるハイパーマックスⅣ SP。仕様変更設備まで用意するKansaiなら、好みに応じたオリジナルセットアップも可能だ。



フロントタワーバー

価格: 2万8000円 (税抜)

左右タワーだけでなくバルクヘッドも結んでの4点支持としたフロントタワーバー。重量抑制のためにクロモリシャフトを採用し、わずか3.58kgとする。



フロントメンバープレート&フロントロアブレスバー

価格: 1万5000円 (税抜) / 1万円 (税抜)

ハンドリングのリニアさはフロントの剛性がキモ。最低地上高に配慮しつつメンバー補強とロアブレスの追加で高い旋回性を生み出した。



センターロアブレスバー

価格: 4万4000円 (税抜)

4点支持のノーマルに対して6点支持へと変更、さらにシャフト部をアルミ目の字として走りへの影響が大きいフロア剛性を徹底して高めた。

Kansaiサービス 向井敏之さん

「闇雲にチューニングしていけば重量増によるバランス崩れも生じるため、まずはNDの魅力を実感に高め上げられるベーススタイルを目指しました。エアロパーツは小ぶりでシンプルですが、走行抵抗を抑えつつダウンフォースを高めた自信作です」



Driver's Impression

路面追従性の高さで 誰もが不安なく走り込める!

乗り心地にもこだわったことでストロークは少し多めな感じだけど、前後バランスやハンドリングのリニアさがバツグン。とくに積極ストロークによる路面追従性の高さがリアの安定感を生み出しているし、これならテールスライドが不安なビギナーにも安心感が高いだろうね。エンジンに関してもノーマルが全体的に底上げされた扱いやすさを持ちつつ6000回転以降気持ちよく伸びていくセットアップなので、高回転まで回して気持ちいいよ。



EXART ONE

価格: 9万8000円 (税抜)

排気効率を考慮して、さまざまな形状、レイアウトを試して最適なものが完成した。シンプルな見た目、片出しタイプがスポーティさを演出する。アイドリングなしのMTモデル車検対応。



同じロードスター乗りから「おっ」と思わせる見た目と音を作り上げるため、試行錯誤して完成した自信作だ。



美しい溶接部もマフラーの良し悪しに影響してくる。ていねいに作られているのが見てわかる。実際にスポーツカー音らしい音を奏でる。



センターパイプ

価格: 9万8000円 (税抜)

※競技専用部品

リアピースだけでも違いを楽しめるが、センターパイプも変更するとさらにエンジンの伸びが変わる。こちらは車検非対応の競技専用だ。



刻印プレートがマフラーひとつひとつに取り付けられている。



自社工場開発から製作まで行っている。美しい溶接も職人のなせる技。有名メーカーに負けないほどの仕上がりが自慢だ。



GARAGE VARY

空気をひとつのパーツとして捉え それを利用して機能性をレベルアップ

ガレージベリィのエアロパーツは、インパクトの強いスタイリングが話題になりがちだ。しかしその本質は、空気を敵とするのではなく、空気の力を利用してベースとなるクルマのレベルアップを図る、というもの。このNDロードスターに装着されているアイテムも、同じコンセプトで開発されて

いる。それはフロントフェンダーを見るときはつきりわかる。

このデモカーを見たほとんどの人は、ワイドボディはやはりカッコいいな、と思うことだろう。ところがこのフェンダー、実際のサイズは純正フェンダーから3mmワイドになっているだけ。タイヤハウス内の乱流を抜く後部のダクト



グライドリップスポイラー(5万円税別)は一部縫織りカーボンとなっているが、これはデモカーの特別仕様。市販品は全面FRP製となる。



はつきりとしたダクトを持ち、デフューザー構造のリアバンパー(8万円税別)にスリットスポイラー(6万円税別)をセットすることで2重構造となり、ダウンフォースも向上。



エアロボンネット(8万円税別)は雨天走行用にレイナガードも付属。外すと冷却効率が向上し、外さなくても軽量化という面での装着効果が高い。



サイドステップ(5万円税別)もグライドリップと同様、デモカー用は一部縫織りカーボン製だが市販品はFRP製。底面とボディを流れる空気を整流する。



フロントフェンダー(10万円税別)はFRP製。3mmワイドになるだけでステアリングはフルに切れる。ホイールはワーク・シーカー(17×8J O/8.5J)。



リアスポイラー

価格:3万4000円 (FRP税別)、7万円 (カーボン税別)
トランクリッドに装着し、左右フェンダーまでカバーする形状。中央部をへこませているのがアクセントに。ボディ同色にするとテールを長く見せる効果もある。

リアガーニッシュ

価格:1万9800円 (FRP税別)、3万円 (カーボン税別)

ギリツラのホイールセッティングを狙ったときの、ハミ出しをカバーしてくれるのがこのアイテムの装着メリット。カーボン製ならワンポイントのアクセントにもなる。



ひかえめタイプもラインアップ!

ノーマルのイメージに近く、しかしどこか他車とは違うスポーツ性を感じさせたい人にオススメなのがこちらのア

イテム。どこかクラシカルなテイストを感じさせてくれるところも含め、落ち着いた感じさせる造形だ。

フロントボトムスポイラー 価格:3万8000円 (FRP税別)、8万円 (カーボン税別)



中央部と左右で切り返しのあるデザインが、ノーマルバンパーとのマッチングで鋭さを演出。さり気なくボトムにアクセントを追加できるアイテムだ。



OVER DRIVE



充実のラインアップを武器に オールラウンドをカバーする

速さと乗りやすさを高い次元で両立させるべく、トルクの確保によって非力さをカバーする方針を打ち出すオーバードライブ。エキマニやインテークシステムといった吸排気の見直しとECUチューンを並行して進めることで、中間域のパワーとトルクの厚みが大幅に増大。最高出力は157psに達する。CPUアドバンスGでは、ノックリタードや各補正とリンクしながら、点火時期やバルタイを中心にセットアップを煮詰めた結果、高回転域のフィーリングも大幅に改善している。

キャラクターを大きく左右するフットワークは、オリジナル車高調の“蹴脚”を中心に構成。低価格ながら、細部までこだわりの詰まった自信作。注目すべきはリアに採用されたテンドースプリングで、

コーナーで浮き上がろうとする動きを抑える重要な役割を担う。「街乗りとスポーツユースをハイバランスさせるには不可欠なパーツである」と判断し、わざわざ専用部品をオーダー。ハードブレーキングでの安定性も格段に増し、ターンインの速度も大幅に上げていけるようになった。



180セルのキャタライザーを2基装備しながら、4-2-1レイアウトで完全等長を実現するレーシングヘッダー。とくに中間域の加速フィールアップに大きく貢献する。



低価格を実現しながら、細部までこだわりの詰まったオリジナル車高調の“蹴脚”。バネレートはフロント5kg/mm、リア3kg/mmに設定し、リアにはテンドースプリングを採用する。



吸気温度の安定を図るため、高効率のクリーナーと専用ボックスで構成するレーシングラムエアボックス。大幅容量アップで、トルクの向上を実現する。

Driver's Impression

キビキビとした
痛快さがたまらない!



「オリジナルスパーサーを用いて4.1ファイナルを流用していることもあり、低回転域が有効に使え、全域でブン回せるのが痛快で気持ちいい。吸排気やECUのチューニングでトルクも底上げされていて、レッドゾーンまでスムーズに吹け上がる。エンジンと同様に、フットワークもキビキビとした動きが印象的。切れ込みすぎてピーキーになることもなく、素直なハンドリングだった」

ガレージベリー 室井祐平さん

このデモカーのマフラーはリアバンパーに合わせてワンオフ製作したものです。ウイングは翼端板の違う2タイプを用意しています。ほかにもいろいろなアイテムがありますよ。



ドのラインを伸ばす方向でのパーツにしたい。その両面から選択したのがこの口ハイトの、

がはっきりしているからワイドに感じられるが、じつはほぼノーマルサイズ。つまり空気抵抗が増える前面投影面積は抑え、しかし乱流を抜くという機能的なレベルアップは果たす、ここにベリーの想いがある。

しかしはっきりとしたデザインだ。バンパーのエンブレム部に穴を開け、そこにエアクリナーへと続くダクトをセットすることで、ラム圧を利用して充填効率を高めるインテークシステムを開発したり、最適な位置でエンジンルーム内の空気を抜くことで冷却効率を高めるボンネット、フロア下を流れてきた空気を排出しつつ、その力を利用してダウンフォースも得る2重構造のリアバンパーなど、すべてのパーツには装着する意味がある。



バンパー内部にセットするダクト(2万8000円税別)も用意。ノーマルエンブレム部に穴を開けることで、ノーマルインテークに大量の空気を送り込める。



開発中のインテークシステムは、製品化の際にはカーボンの予定で価格は25万円。3方向から空気が入り、内部のK&N製フィルターを通して効果的な吸気を実現する。



ステンレス削り出しのシフトノブ(1万2000円税別)とカーボン&レザーコンビネーション(5万5000円税別)をセット。



ウレタンリップ

価格:2万2000円(税別)

路面とヒットしたとき、割れにくいという特長のあるウレタン素材のフロントリップスポイラー。ダクトと中央部の突き出しがアクセントとなっている。



GTウイング

価格:8万円(FRP翼端板ノーマルタイプ)、9万円(翼端板ASタイプ)

デモカーの翼端板はワンオフでカーボン製だが、製品はFRP製となる。より強いスポーツ性を演出したい人にピッタリなアイテムといえる。



KUHL RACING

東京オートサロンでお披露目となったクールレーシングのNDは、これまでのモデルでは見られなかったアブローチが斬新だ。まるで、アルファード／ヴェルファイアの「世界観」が降りてきたようなイメージ。

口は、ミニバンやハイブリッドカーでもスポーツを感じさせるデザインであることが大前提。もうコピーする気なくすくらしい複雑な造形にしてやろうと思って(笑)」と片岡代表。なるほど、フロントバンパーの独特なラインは、簡単にマネできそうにない。

パーツでの販売も行っている

歴代にはないオシャレな感じに
スポーティさをプラスする



クールジャパン
片桐孝裕さん

「価格と乗り心地にこだわったコンプリートカーを製作しています。美しくカッコいいクルマへのあこがれを実現してください」

PRICE LIST

商品名	製品タイプ	価格(税抜)	塗装済み(税抜)
5点セット	RG (FRP) タイプ	27万9000円	38万9000円
	HG (FRP+CN) タイプ	37万9000円	48万9000円
フロントバンパー	RG (FRP) タイプ	7万9000円	10万9000円
	HG (FRP+CN) タイプ	9万9000円	12万9000円
フロントディフューザー	RG (FRP) タイプ	3万5000円	5万円
	HG (FRP+CN) タイプ	4万9000円	6万4000円
サイドステップ	RG (FRP) タイプ	5万9000円	8万9000円
	HG (FRP+CN) タイプ	8万9000円	11万9000円
リアバンパー	RG (FRP) タイプ	6万9000円	9万4000円
	HG (FRP+CN) タイプ	8万9000円	11万4000円
リアフローティングディフューザー	RG (FRP) タイプ	4万5000円	6万円
	HG (FRP+CN) タイプ	5万9000円	7万4000円

フルバンパータイプに加えて、ハーフタイプを製作しているところだと言う。どんなデザインか、ホームページをチェックだ！

RACING BEAT



レーシングビートもNDアイテムを開発 From CALIFORNIA!!!

海外パーツを取り入れるという技も、ネットの拡大で個人的に行う人が増えた。しかし、なかなか敷居が高いという人は、レーシングビートに行くのはどうだろう。アニバーサリーが代理店としてパーツを取り扱っている、安定した部品供給がしてもらえるし、レーシングビートなら製品に対する信頼度も高いから、取り付けをためらうこともない。マフラーはじめ続々とラインアップしていくので、ホームページをチェックしてみよう。

Power Pulse MX-5 Exhaust

価格：8万8929円（税抜）
シングル出しタイプのほかにダブル出しタイプ（10万4044円税抜）もラインアップする。ただいま円高還元キャンペーン中でさらに10%オフ。1ドル100円きったら20%オフになるそうだ！



アジャスタブルピロスタビエンドリンク

価格：フロント7200円（税抜）／リア1万8300円（税抜）
ロードダウン車両用 フロント6800円（税抜）／リア1万8500円（税抜）

サスペンションセッティングにおいてスタビライザーのセッティングは絶対に外せない。スタビライザーの作用角度を補正し、本来の性能を発揮させるパーツで車種ごとに専用設計されている。



アジャスタブルピロオートレベライザーリンク

価格：2800円（税抜）～

リアの車高を変更するとヘッドライトの光軸が自動で変更されてしまう。また車高を落とすとヘッドライトが下を向く。そこでこの部品を調整式に交換すれば補正することができる。



サイドはシャープさと流麗なラインが同居する仕上がり。フロント、サイド、リアへと流れるラインのコンビネーションが美しい。



ボンネットはキャンディ塗装となっているので、ひととき明るい赤が際立つ。日光が当たるとその印象がまた激変する。



スワンネックGTウイングは高さではなく、デザインが目をひく。他に類を見ないデザインが独創的なフォルムを作っているのだ。



フロアマットもラインアップしている。これはコンプリートカーを購入すると、標準装備としてセットされている。

「一見ハデに見えるかもしれませんが、あくまでノーマルデザインを生かした上で成り立っているものです。これなら付けたい！と思わせるよう、いろいろ考えています。たとえば、かなりローフォルムに見えると思いますが、コンプリートを扱っていますから、車検対応でなければなりません。ですから、普段の使い勝手は問

が、コンプリートカーでの販売にも力を入れている。ロードスターならいかなかった人が、デモカーに目を奪われていることもしばしばある。そして購入していく人の大半が、同じような仕様にしてくのだという。このコンプリートカー、エアロの価格がぐんと安くなるから後から単品で購入するよりも、車両として購入するほうがダンゼンお得なのだ。



題なしです。おそらくディフューザー1枚分くらいしか変わりません。デザインだけではなく、空気の流れもスポイルしないよう、整流効果が得られるようにしています。

「（高岡代表）人と違ったクルマに乗りたい、そんな思いにしっかりと応えてくれるのがKUHLEのスペシャルコンプリートなのである。」



HOT WIRED

ロードスターには以前から、純正でBOSE製のオーディオユニットが組み込まれたモデルがある。BOSEといえば、トップブランドとして有名なだけに、純正とはいえ期待値は高くなるというもの。しかし、中には「思ったほどではなかった」と感じるオーナーも少なくない。

「定番のスピーカー交換のほか、ツイーターの埋め込み、ドア、フロアのデッドニングや消音処理など多彩なメニューがあります。なかでもスピーカー交換はこれまで何台も作業させていただきまして」と三輪代表。実際にスピーカー、ツイーター交換を行った祖父江さんにもお話を伺った。

「初代ロードスターの頃に購入直前であきらめたこともあって、今回は予約して購入しました。BOSEのスピーカーは、家庭の室内用に使っていることもあって楽しみにしていました。ところが、思っていたのとは違って、とくにオーディオに凝っている方ではありませんが、ある程度いい音で

純正BOSEサウンドをさらなる高みへ ワンランク上の音響空間に浸る



C62-BOSE-ND

- 価格
●BOSE付きNDロードスター用
スピーカーセット C62:11万5000円
●取り付け一式:4万円
●ツイーターをピラーに埋込加工
取り付け+黒レザー仕上げ一式:6万円
●フロントドアデッドニング一式:6万円
●音調整一式(サービス)
合計:27万5000円(税抜)

「MERCURY CAR AUDIO」はタイランド製。じつはオーディオブランドが熱い地域であるため、優れた製品が多いのだという。



右が純正BOSE。スピーカーの直径はほぼ同じであるが、裏面のユニットを比較すると、大きな違いが性能が予想できる。

Aピラーに埋め込まれているツイーターの大きさも一目瞭然。純正のような収まり方ではないが、存在感のある仕上がりだ。

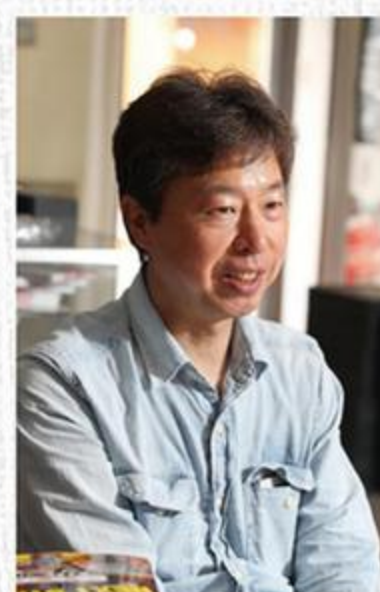
インナーバッフルにもこだわっており、ジャストフィットするようワンオフ製作されている。ここにもプロの技が活かされる。



知らない人が見たら純正のように見えるほどの仕上がりだが、クオリティの高さを物語っている。また祖父江さんいわくツイーターの効果も絶大で、スピーカーと合わせて行うのが良さそうだ。ジャズからJポップまで幅広く楽しんでいるという。

祖父江 昇さん

「ノーマルに不満がなければそれでいいんですが、この音を聞いてしまうと(笑)。せっかくなので、オーディオ以外にもセキュリティのインストールもお願いしました」





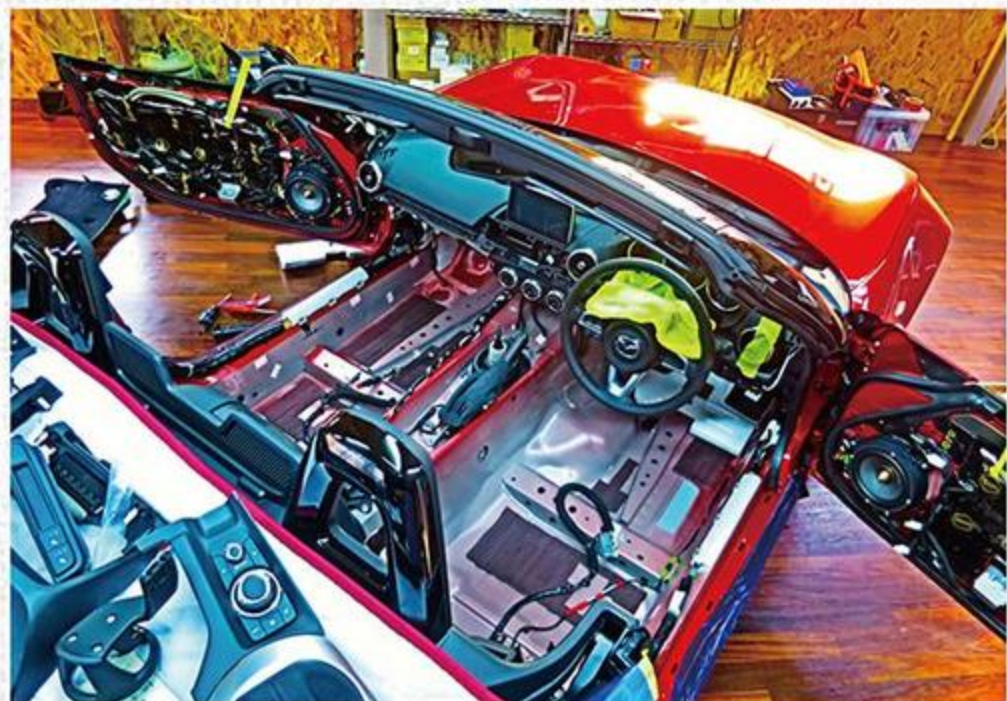
ホットワイヤード代表
三輪洋揮さん

アメリカでカーオーディオやセキュリティを学び、ノウハウを生かしてショップを展開する。「ロードスターオーナーはハッピーオーラがすごいですね(笑)」



インナーバッフルはひとつひとつ切り出している。この素材はフィンランド産で、硬度のある木材を使っているのが加工には手間がかかるのだ。

量販店なら汎用品が、インナーバッフルを使わずセットできるスピーカーを選ぶところだが、プロショップはここがこだわりが違ってくるのだ。



プロショップの技“デッドニング”がさらに違いを生む

オーディオチューンといえばデッドニングや消音処理など、少しばかり「敷居の高さ」を感じる人もいるかもしれない。だがきちんとした価格設定や作業工程をオープンにすることで、ホットワイヤードでは同時に

施工する人がほとんど。デッドニング以外にも、インナーバッフルの製作やピラーの加工など、プロならではのテクニックが随所に光る。量販店ではできないきめ細かな作業を可能にしている。



ドアの内張りシートを大きく使うようにして、シートを張り付けていくのがポイント。加工しやすいのがこのシートの特徴といえる。

ドアのデッドニングはロシア製のシートを用いる。価格は両ドア一式6万円だが、さらに多めを希望される場合プラス2万円で、こちらも好評だ。



フロアへのデッドニングはシートを細かくカットし、ローラーで圧着しながら丁寧に施工していく。断熱効果もあるのだという。



Aピラーのツイーター交換にプラス!

Aピラーのツイーターの埋込加工は、レザー仕上げに加え、純正アルカンターラ近似色のスエード仕上げ(プラス2万円)も選択可能。



純正のウーハーボックスに、デッドニング素材を張り付けるのも有効。より効果的な部位をねらって施すのが効果的なのだ。



WALKER JAPAN



こうして見ると同じ血統であるであることを、感じずにはいられない。またデザイン性だけではなく、スポーツ走行にも対応する硬度を誇っている。



Lorber

●PCD 100/114.3
●4HOLE/5HOLE

価格
●15inch 6.5J ~ 10.5J: 6万7000円 ~ 9万2000円 (税抜)
●16inch 6.5J ~ 10.5J: 8万2000円 ~ 9万8000円 (税抜)
●17inch 6.5J ~ 10.5J: 8万8000円 ~ 10万4000円 (税抜)

最近では主流となっているラウンドタイプのスポークだが、もともとロルベアではそんなデザインを採用していた。しかし今回はブレーキサイズとの兼ね合いで、同じようにラウンドさせるのはなかなか難しいようだ。

懐かしい響きか初めての響きか 復活の舞台裏には熱き秘話が！

ロルベアというホイール名を聞いたことがあるだろうか。それこそ初代ロードスターの時代に一世を風靡したホイールで、装着していたユーザーが多かった。その後、生産されなくなってしまう、伝説のホイールとなってしまっていた。それが、復活するというのだ。その火つけ役(?)であるシンボリの竹内代表に伺った。

「ロルベアやってた社長と知り合いで、事業から撤退するときにつか復活させようって約束したん

ですよ。いわば男同士の約束を守ったというのが、販売のきっかけとなったわけですよ」と、プロジェクトなんとかのようなお話がきつかけだったとは。すべてメイドインジャパンで、まずは3ピース鍛造でリリースする。1ピースは来年をメドに開発を進めている。

ちなみにシンボリというのはホイールを販売している会社ではなく、エアウォーカーというエアロブランドを展開している。そう聞けば思い当たる人もいるのでは？



NOPRO



純正スプリングを生かして ダンパーでフィーリングを変えてやる

ロードスターオーナーの間でも人気のKONIから、ND用のダンパーがラインアップされるようだ。本国製品はまだ国内に入っていないが、開発は着々と進んでいる。ノガミプロジェクトと試行錯誤しながら、どうやら乗り味が少しずつ決まりつつあるようだ。
「昨年着手してまして、減衰などセッティングしているところです。NA～NCまで出していますが、なかなか筋縄ではいかないです。ノーマル

を超える乗り味を達成しなければなりません」と野上代表。実際に走ったところ、ギャップで跳ねることもなく、衝撃を吸収してくれる。端から見ているとロールしているのに、乗っているとそうでもない。ロールスピードが違うので、インリフトせず、低重心のままコーナーを抜けていくことができるのだ。価格設定など細かい詰めはこれからになるが、リリースが今から待ち遠しい。いきなり車高調、の前にオススメしたい。



KONI SPORTS

価格：未定

「何とか重量も軽く形状もいい、ノーマルスプリングと相性のいいダンパーになるよう詰めています」と代理店となる酒井さん談。普段の乗り心地を重視し、助手席からも不満のない足を目指している。

乗り心地も
◎です!



ヨーロッパ車のような味付けがNDにはよく似合っている。硬く跳ねる足より、しっとりしたフィールが好印象だった。



減衰力は無段階調整となっていて、ダイヤルを差し込んで調整する。どれくらい回すかなど、きちんと管理しておくといいかも。



Cリングで若干車高調整が行えるようになる予定だ。これは本国のKONIにはない機能となる。ほんの少し下がるだけで挙動が変わる。

野上敏彦さん(左)

アサヒライズ 酒井伸也さん

「歴代のなかでいちばん難しい」と評価する野上代表。ノーマルスプリングの完成度をいかして、さらに引き出すくらいダンパー性能が要求されているのだ。車体の動きがわかりやすいので、初心者にも扱いやすい。



ウォーカージャパン 竹内俊夫さん

「ロールバアの復活といっても、14、15インチのリムを曲げる機械がないんです。当時のものを今風にするのはラクですが、やはりこだわりたい。わたし自身全日本ジムカーナなど競技をしてきた人間なんで、デザインありきではありません」

シンプルなデザインで スポーティとエレガントを両立

流行に流されないデザインはあの頃のまま。あえてオフセットも当時と同じ数値に設定している。ただし、部材や製造技術は進化しているため、強度などは格段に向上している。懐かしいか新しいか、いずれにしてもロードスターの選択肢上位にランクするホイールに違いない。



BBS

ニブルブルクリンクチャレンジでの装着率の高さにも注目していた

ロードスターとBBSのコーディネートは、初代から続いているものでひとつのステイタス、あこがれともいえるコーディネートとなっている。BBSは今、パーティレースで活躍するTCRジャパンと組んでレースをともに戦うホイールが単なるドレスアップパーツではなく、速さにつながる機能パーツであることはサーキットでしのぎを削る者であれば周知の事実であるがそこにはどんな試行錯誤、挑戦があるのかをTCR加藤代表に話を伺った





老舗ホイールメーカーと 初コラボレーション！

まず、BBSについてどう感じているのかを率直に聞いてみた。「鍛造、軽量の優れたホイールメーカー」というのは知ってましたし、実際に使ってみれば走りが変わることもわかっていました。ただ、それを如実に見せつけられたのがニブルブルクリンクでした」

というのも加藤代表は、2014年のニブルブルクリンク24時間レースにおいて、マツダから参戦したNCをドライブしている。そこでライバルたちのBBS装着率が高いことに驚きつつ、やはり戦うマシンが選ぶホイールなのだと確信した。

「ニブルブルクリンクでの評判もいいし、着けてみたいという思いはずっとありました。スーパー耐



特注色のブラックとガンメタを設定する。それぞれ赤バッジ、黒バッジを設定して特別感をプラスする。どちらもブラックベースなので、ダスト汚れも気にならない。



純正とはいえ、軽量化に特化したモデルだけあって重量ではBBSにも負けていない。しかしサーキットを視野に入れた剛性面は他を圧倒する。

取材協力：TCRジャパン 東京都町田市鶴間562
☎042-706-8041 <http://www.tcrjapan.com/>

久やパーティーレースで装着するようになって、はつきり違いがわかりますよ。とくに縁石に乗ったとき、剛性があるのに粘るというか、硬軟両立されている感じがしました。コラボの話が出たときには、BBSの担当者の方が来店してくださって、ミーティングを重ねました。それから剛性をどこまでもつけていくか、重量はどこまでも抑えるかなど、具体的な話がだんだんと形になっていきました」

塗装ひとつにもこだわる その姿勢にも共感を抱く

具体的な話、というのはどんな？

既製品をどうこうするのではなく、使用目的に応じてホイールを製造するという体制で臨んでいるというのだ。そこまではいいから、レースでの強さにつながっているのだと素人目ながらわかる。

「重量は5・6kgを目指す、となったんです。これは塗装前の重量です。そこから設計していくんですが、結果的には塗装込みで5・58kgになりました。純正は6・48kgですよ。塗装といっても、カタログにはない色だったので試験からスタートするんです！ここからして驚きでしたね。NDの車両や純正ホイールをスキャンして研究する。さて、そこからどうするか。純正よりも剛性を持たせたいが、重量は軽くしなければというジレンマを見事にクリアしました」



バッジは付属品となっているのもお得なパッケージ。ブラックには赤バッジ、ガンメタには黒バッジを設定した。

けども違いがよくわかってもらえた。もともと富士チャンピオンレースでNA、NBをドライブしていた加藤さん。NCではパーティーレース、スーパー耐久、そしてニブルブルクリンクを走った。そしてNDではBBSとコラボレーションと、各モデルに違った思い入れが詰まっているのだという。

ROADSTER
BROS.

まだまだ
これから旬の



万kmを
ものとも
しない!

NCロングライフの すすめ

ロングクルージングが快適なせいか、走行距離が伸びた車両も多いNC型もすでに10年選手
歴代モデルと違って10万kmを目安に各部に手を入れないと……といったことはないが、
やはりコンディションはキープしたい

そこで「今ドキ」メンテのメニューを含め、あらためてリフレッシュするべきポイントを見直す
あまり快適に走るものだから、ついつい見落としがちになっているところもあるはずだから、自分の愛車も要チェック!



10万kmを目安に見直しておきたい 基本メンテナンスでリフレッシュ!

走行距離は3万kmにも満たない1515号を購入したのが2011年、
それが5年でもうすぐ10万km、よく走ったな〜と我ながら……
そういえば、購入以来オイル交換しかしていなかった気がする!

10万kmを
もとのまま
走りたい
NCロングライフの
すすめ

●取材協力

RST

神奈川県大和市代官1-15-10 B-1 ☎046-279-4350 <http://www.rst-cs.com/>
スバル系のユーザーが多く集まるショップであるが、じつはNCで富士チャンピオンレース
に参戦するお客さんがいるため、NCの経験値がぐんぐんアップ中なのである。

10万kmをひとつの目安として
見直しを行うのが◎なのだ

日頃のメンテナンスといえば、エ

ンジンオイルを筆頭にミッションオ
イルやデフォイルといった油脂類の
交換が主流。ブレーキやクラッチの
フルードは、しばらく交換していな
いし、ましてやプラグはチェックも
していなかった。それほど調子がい
い、ということでもあるのだが、こ
れはNCだからこそ。NA、NBで
あったら、10万kmともなるとエン
ジンのカバーにオイルのじみが出始
めたり、ラジエターがやばそうだっ
たりと、心配ごとが多々あるもの。
そこがひと世代進化したモデルの余
裕なのだろう。

とはいえ機械である。動いている
だけに金属摩擦したり、疲労が蓄積
するものだ。加えて消耗パーツは

多々ある。まもなく10万kmを迎える、
平成17年式(超初期)の1515
号(イコイコ号)の基本メンテを見直
してみよう。

これといった不具合もなく、エン
ジンもミッションも好調で、各地ミ
ーティング会場へも快適に走行を続
け、距離を重ねている。購入以来
エンジンオイルは定期的に交換。が、
1万km近く無交換だったこともあつ
たので、万全とはいえない状態だ。

今回、エンジンオイル交換をする
にあたり、エンジンの内部洗浄も行
った。SUNOCOのスピードフラ
ッシングで、オイル交換と同時にで
きる手軽さがポイント。カーボン、
スラッジを取り除き、オイルととも
にエンジンの外に排出できる優れも
のだ。走行距離が伸びてきたら、こ
うしたメンテナンスをしてやるのも
有効手段のひとつなのである。



**SUNOCO
Speed Flushing**

オープン価格

©日本サン石油

☎03-3238-0231

<https://www.sunoco.co.jp/>

エンジン内部をクリーンにする
高性能洗浄剤で、旧車はもちろん
最新エコカーまで対応する。
高性能洗浄剤「C・A・S」配合
の効果でワンランク上のフラッ
シングを実現。



エンジンオイルにスピードフラッシングを入
れ、アイドリング状態で5分ほど暖機。こ
の後、オイル交換を行うため洗浄用オイルは
必要ない。

エアコン添加剤

同乗者に「エアコンの効が悪い」と
言われた。こんなものか、と思って使っ
ているのだが違うのか? エンジンオイル
で知られるSUNOCOでは、エアコン
コンプレッサの動きを潤滑にする
「AC EFFECTER」なる製品もライン
アップしているというので、こちらを試
してみることに。効きは状況により異な
るのでわかりづらいが、エアコン作動時
の音は確実に小さくなった。工賃含め
2000〜3000円ほど。

エアコンや冷蔵庫のコンデンサーに使われている冷
凍機油は、SUNOCOが最も得意とし、世界的シェア
を誇る。その技術を生かしたエアコン添加剤なのだ。



エアコンシステムの効率化を図る添
加剤の注入は、エアコンガスを入れる作
業となるためプロショップに依頼する。

フィルター交換

フィルターは純正のままなのか、スポーツタイプが入っている
のかも不明。自分でメンテナンスをする人は目でチェックす
るだろうが、そういった習慣がないとどうも放置してしまいがち。
異物がエンジン内部に入るのを防ぐモノなのだから、掃除機
のフィルターより定期的な交換が必要なのは納得できる。
これこそどのような状態になっているのか、見るのが不安にな
るところだ。虫とか出てこないといいが。



新しくセットするフィルターはノン
ブランドだが、表面積を広げるため
折り数を増やし、抵抗にならないよ
う素材選びを行った製品。



RSTで扱うフィルターは
2980円(税込)と価格がリ
ーズナブルなのうれしい。
これなら定期的に、早め早
めに交換してやれる。

プラグ交換

プラグは購入時から無交換のまま。いかん、スポーツカーに属
するロードスターだから5万kmあたりで1回見ておくべきだった
か。昔はよくプラグを見てエンジンの燃焼状態を判断したとい
うが、それも大事なことだろう。ちなみにNCはガスケットが無い
「テーパシートタイプ」のプラグを採用している。そのため
HKSがNGK製をチョイスすることに。締め付けトルクも通常
のプラグとは異なるので、自分で作業する人は気をつけたい。



プラグの焼け具合を見てみると、結構い
い状態のよう。不完全燃焼による白化
も、過剰燃焼による焦げ付き、端子の欠
落もなかった。一安心。

NGKのプレミアムRX
プラグは、世界初の新
素材「ルテニウム配合
中心電極」と「白金突
き出し」に加え「オー
バル形状」外側電極を
採用するという。



ロードスターの 中古車相場は 他車とはまったく異なる!?

ライバルがないこともあって 一定層のファンに支持され続ける

最近、NAモデルの中古車相場が高騰していると聞く。それなのに新型の影響で下がると思われたNCモデルの価格が、思ったほど下がらないという話も。ホントのところはどうか、大手ガリバーに伺ってみよう。

「ロードスターのように趣味性の高いクルマは年代のわりに値落ちしません。ライバルがない車種であることも強みです。90年代に人気のあった車種が消える一方で、ロードスターは現行モデルがある。メーカーがコンセプトをしっかり持ったクルマだったことがわかります。年代によって異なりますが、一定量がずっと市場に出回っています」と鈴木所長。最近では海外への輸出需要も高まっているようだが、日本の宝だけに国内にとどめておきたい。



ガリバー自動車
研究所 所長
鈴木祥一さん

右肩下がりのミニバン、軽に対し 変動が少ないロードスターの中古単価

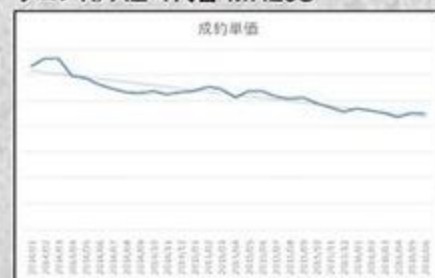
ロードスター 2代目 NB6C/NB8C



ロードスター 3代目 NCEC



ワゴンR/AZ 4代目 MH23S



アルファードG/V 4代目



新型車は発売して1~2年後に中古車の流通量が上がるため、ここがリーズナブル価格で購入できるねらい目。とはいえ、ロードスターに関してはこの定義が当てはまらない。欲しいときに買いたい!

●取材協力

ガリバーインターナショナル <http://www.glv.co.jp/>

オイル交換

エンジンオイルの交換作業はRSTにて実施。油脂類の交換を最後に行ったのは、1年近くも前のこと。エンジン、ミッション、デフオイルを同時に行っているが、それから走行した距離は1万km近いものになっている。高速道路が多

いが、スポーツ走行インプレをしてもらったこともあるので、負担はそれなりにかかっているだろう。今回はエンジンフラッシングも行うため、フィルターも交換することに。オイルフィルターはオイル交換2回に1回ほどの割合でOKだ。



エンジンオイルは予想の
とおり真っ黒の状態にな
っていた。エンジンフラ
ッシングをしたため、さらに
黒くなっているかも。

デフオイルは粘度が失われ
てシャバシャバ状態にな
っているものの、デフオイル
特有のひどい悪臭がしな
かったことは救いか?



エンジンオイルが落ちきるまで、しばらく
時間をおく。せつかく内部を洗浄したので
から、スラッジを含むオイルは1滴でも落
としておきたい。

特典!

ROADSTER BROS.10
を持参した方
SUNOCOスタンダードオイル
(エンジン、ミッション、デフ)
交換を1万3000円(税込)
にて実施します。

詳細はRST
☎046-279-4350まで!



ものぐさにオススメしたい HKS OB-LINKの カーカルテ

NCになってOBDポートとなったことで、
電子パーツを活用できるようになった。
1515号にセットしているHKS OB-
LINKは車両のモニター機能に加えて、
走行距離やオイル交換の日時を管理
するカーカルテ機能がある。ついつ
い忘れがちなオイル交換時を知らせて
くれる。



BRILL エンジンオイル

SUNOCOオイルを積極的に使っ
ているRSTでは、ブレンドすること
でオリジナルオイルもセッティング
している。独自のエステル技術
「ES-TEC(エステック)」を採用し
ているため、エコカーからモータ
ースポーツで結果を出す最強のオ
イルまで幅広くラインアップでき
るのだ。

BRILLギアオイル

エステルベースのノンポリマー使用75W-
90をはじめ、75W-120、80W-140のフル
エステルオイルがそろっている。またエス
テルベースのモータースポーツ専用スベック
のギアオイル、デフロク率を高めたLSD
用や、強化ドグミッション用もあるため、使
用用途に合わせて選ぶことができる。



水だけで洗車の仕上がりが違ってくる!? ケミカルに左右されない洗車はボディに優しい



特典!
ROADSTER
BROS.10持参で
ソフトトップ&
ホイールコーティングを
10%オフ
NDは15%オフ

洗車の水が違うだけでコーティング効果が!?
水道水のミネラルを除去した「こだわりの水」が
クルマ本来の透明感を引き出してくれる
よけいなケミカル成分を含まないから
10年選手のボディにも優しいのだ

10 万kmを
ものとも
しない!
NCロングライフの
すすめ

トクマルコーティング

●極上手洗い洗車	
プレミアムコース(90分)	5000円
プチコーティングコース(180分)	1万円
●自動車コーティング	
6時間	4万円
フロントガラス親水処理(30分)	4000円
フロントガラス撥水処理(30分)	5000円
ホイールコーティング(17インチ以下)	2000円/本
ソフトトップコーティング(120分)	1万8000円

◎トクマルコーティング
東京都板橋区徳丸3-29 ☎080-4166-0606
<http://ion-coating.net/>

**ただの水、のはずなのに
幌のしっとり感まで変わる**
ロードスター乗りは、たいいていの
人が愛車をきれいにしている。ミ
ーティング会場には磨きこまれたピカ
ピカのロードスター。とはいっても、
屋外駐車場、しかもジャリ敷きとあ



大きなワニのオブジェがお出迎
え。コイン洗車に併設されている
ので、まずは洗車がてら話を聞い
てみるというのもいいだろう。



中性洗剤で洗車し、粘土で鉄粉を除去した
だけなのにボディの光沢に変化が。全体的に
しっとりした印象になり、ガラスにいたっては透
明度が高くて何もなかったかのよう。いや、大げさ
でなくホントに。ホイールは水洗いだけなのに
撥水状態になった。素材によって水洗いでの
反応が違ってくるのだという。イオン水ですす
いだウエスで室内を拭き上げると、プラスチック
がしっとりした黒に仕上がる。

基本的には中性洗剤を使って洗車
するのだが、その際用いる水が「マ
イナスイオン水」なのだ。ミネラル
などを取り除いたピュアな水で、飲
んでみるとさつとのとを通過してい
くのでビックリ。水好きも驚くのだ
越し。中性洗剤はpH値が低くても
汚れ落ちのいいものをチョイス。こ
れらは実際に使っていると思えるも
のを、数ある中から選び出している。

「うちにもロードスターのお客さん
がいらつしやうって、喜んでくださ
てますよ」と話すのは代表の唐松さ
ん。マイナスイオン水を使った洗車
、いったいどんなものなのか、とくと
拝見したい。

「ボディはもちろんですが、モール
など白っぽくなった部分も下処理を
した上で洗い流すと、黒々としてク
ルマの輪郭がハッキリします。預け
ていただければ、エンジンルームま
できれいにしますよ(唐松さん)」
どうしたらクルマが美しく見える
か熟知しているため、プロ技を生か
して新車のような光沢をよみがえら
せる。ちなみにこのイオン水で洗車
することによって、静電気除去の効
果があるのか汚れが付きにくくなる
という。また冬でも凍結しないため、
これまた汚れにくいというメリット
が。ただの水、なのだがケミカル製
品では得られない効果を生み出して
いる。

水の中には細かい気泡
(クラスター)が含まれ
ている。少しいたいて
お米を炊いたらおいしく
ふっくら炊けた。無限の
可能性を秘めた水だ。



イオン水を使うことによって、表面
にある隙間をコーティング。そのた
め表面に水が残りにくくなり、撥水
とも親水とも異なる効果が生じ
る。雨上がりでも水が残りにくい
ため、ウォータースポットになりに
くい。この水を使ったカーシャンプー
をたいま開発中。



樹脂製カバーの宿命が NCにもやって来た ヘッドライトのお手入れ、 プロに任せてみては？

さまざまな車種がヘッドライトの白化現象に悩んでいることだろう。なんといっても、クルマが古くさく見えるというのが諸悪の根源。市販のケミカルでもだいぶキレイになるが、すぐに戻ってしまうのが難点なのだ。



NB型のヘッドライトは軒並み変色してきている。NC型も人ごとではなく、もはや見た目にも曇りが確認できる1515号。ケミカルを使ってみたが、すぐにまたくすみが目立ってきてしまったので、プロに依頼してみた。

「う〜ん、結構きてますねえ。どこまでクリアになるかなあ」と福原さんの第一声。紫外線に加えてライトの熱が加わり、樹脂製のライトカバーはダメージを受け続けている。クリーニングは延命の手段だが、早めにやっておくに越したことはない。NDオーナーのみなさん、早々に手を打っておいたほうがいいですよ。ヘッドライトは磨き+コーティングまでやってこそ。ケミカルで磨きはできても、仕上げはやはりプロにお任せしたい。1515号も見事に復活！



作業をするにあたって、ていねいにマスキングを行っていく。最初に薬剤を使って汚れを浮かせる作業を2回ほど繰り返した。その後ライトの表面を一般には出回っていない、5000番という板金塗装専用のペーパーで磨く。



最後に磨き上げるための処理を行う。溶剤が乾いて表面が真っ白に。白濁したらこうなるのか……なんて想像しつつ。



ポリッシャーで磨き上げると、くすんでいたヘッドライトに透明感がよみがえった。あっという間に左右のヘッドライトの作業が終了。

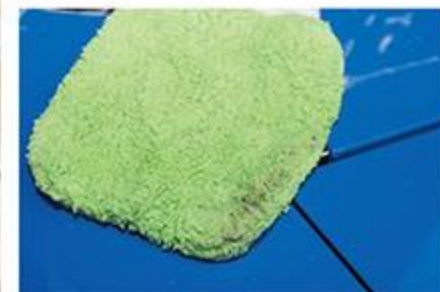


特典!
ROADSTER
BROS.10
を持参した方
左右ヘッドライト
7000円ポッキリ!
新車NDコーティングは
4000円!



作業が終わったらご覧のようにヘッドライトがピッカピカに。くすみもとれて、古くさが払拭された。定期的に作業してもらうようにしよう。

◎福原自動車
神奈川県大和市福田6-8-7(D)
☎046-268-7790
<http://feel-kind.com/>



幌には「コウモリの糞」が着いていてこれがガンコな汚れのようで……。柔らかい素材でキレイに洗ってイオン水で洗い流す。



バルクヘッドはしっかり下処理してから洗う。プラスチックの酸化で水を弾かなかったのがウソのように黒々と仕上がっている。



よく乾かしてから手で触ってみると、生地の目がしっかり立っているのがわかる。白けたビニール幌でも作業できるという。



ケミカルと違って光沢を作るものではないので、時間が経つほどイオン成分が浸透する。ゴムも硬さが違ってくるから不思議だ。



全体的にリンスをしたような印象に。それから洗車でできていないが、たしかにホコリの付き方がこれまでと違う。冬の凍結も確かめたい。



トルクフルで素性のいいNCはこれからが本番 チューニング&ドレスアップを楽しもう!

軽井沢ミーティングでお披露目となった
S2レーシングのNCデモカー
これまでNA/NBのイメージが強かっただけに
個性的なエクステリアが加わったことで
NCカスタマイズの楽しさが広がっていく

10万kmを
ものとも
しない!
NCロングライフの
すすめ

また塗り分けによる遊び心も生きている。開口部、ミラー、ホイールそしてソフトトップに赤を取り入れてアクセントとしているのだ。開口部が大きく、走行風をフルに生かせるため、新たにラインアップしたアルミ2層ラジエターとの相性もハッチリ。電動ファンがひとつしかない点は温度上昇が懸念されるが、走行風+2層ラジエターでこの心配から解消されそうである。

そして注目すべきポイントが、チューニングショップとして知られるビーレーシングとコラボしていること。ECUチューンをスタートさせたのだ。レブリミッターカットなど、サーキットユーザー向けのメニューもさることながら、確実なレスポンスアップでツアリング派にもオススメしたい。7万5000円(税抜)というリーズナブルな価格なのもうれしい。しかも通販も可能なので、遠方のユーザーでも全域でのフィードバックを体感してもらえるだろう。

ドレスアップという枠を取っ払って、ロードスターを楽しむメニューを増やしているS2レーシング。どんなオリジナルアイテムが登場するか目を離せない!

スポーティ+エレガント
NCの持ち味を生かしている

年頭に行われた東京オートサロンでは、コブラを思わせるNBを展示していたS2レーシング。現在手がけているのはNCで、軽井沢で実車を見た人もいるだろう。大胆な開口部を持たせたフロントフェイスは、独特なアールを持つフェンダーとマッチして、より存在感を際立たせている。

また塗り分けによる遊び心も生きている。開口部、ミラー、ホイールそしてソフトトップに赤を取り入れてアクセントとしているのだ。開口部が大きく、走行風をフルに生かせるため、新たにラインアップしたアルミ2層ラジエターとの相性もハッチリ。電動ファンがひとつしかない点は温度上昇が懸念されるが、走行風+2層ラジエターでこの心配から解消されそうである。



NC用アルミ2層ラジエター

6万8000円(税抜)
純正の性能低下を感じたらアルミ2層ラジエターにグレードアップしたい。価格は6万9800円(税抜)。暑さが厳しくなる季節だけに、容量アップは心強い。またエアロバンパーを組み合わせれば走行風の恩恵にあずかることもできる。



デモカーのNBにはNCの純正シートが装着されていたが、このNCにはND純正シートがセットされていた。メッキ使いも外装にマッチしている。



©S2レーシング
☎045-951-7805
<http://s2-racing.com/>

Code name R-typeエアロバンパーは6万8000円(税抜)。中央に加えてサイドにもダクトが設けられ、オイルクーラーの設置にも走行風を生かせる。



体感しないと“眉唾モノ”に思える 「進化剤」の不思議な効果とは？

クルマ関連のアフターパーツの中には、「本当なの？」と思うようなものがわりとある。絶大な効果を謳っているものほど、どうも信用がおけない。「効くと思ってる人には効果あり」といった類のものも多い。しかし端からNGとするのは簡単だが、気になっているものだったので「進化剤」を試してみることにした。はたして、どんな結果になるのか？



「進化剤」というのを耳にしたことはあるし、効果もあると評判になっているが、実態がよくわからない。摺動部の潤滑、ということであれば添加剤に似ていそうなものなのだが……。論より証拠、進化剤のセッティングを展開しているフィールカインドの井上さんに作業してもらうことにした。

「よくオイル添加剤と思われがちですが、まったく違うものです。金属本来の姿に修復するという“金属摩擦修復材”です。環境に不可のかからない天然素材から、最適なものを複合させ(特殊ミネラル化合物)微粉化したものを潤滑剤に注入するというものです。こうすることで、機械を動かしながら金属の摩擦面を改質するんです。すると摩擦を低減させたり、十分な耐摩耗性を与えることができます」

しかも、注入しておしまいではない。回転にひっかりのある部分を見つけて、それをスムーズにするようセットアップを行うのだ。そのため液剤のみの販売は行わない。こうして初めて進化剤の効果が発揮できる。船舶や建機まで扱っているというから、その効果は確か。1回きりでなく、継続すればただ効果があるという。



エンジンからの負圧を使って液剤を流し込む。途中からエンジン音が静かになるのがわかってビックリした。



完全燃焼するとマフラーから水滴が出てく。注入後も液剤をまんべんなく浸透させるようにしばらくアイドリングを行う。



施工は人間の点滴のように、時間をかけてじっくり注入していく。添加量や数種ある液剤のブレンドもノウハウのひとつ。

◎フィールカインド
神奈川県大和市福田
1624-6
☎046-279-6373
<http://feel-kind.com/> 価格は1万5000円～

エンジンの回転が軽くなって低速域の伸びが楽しい! 燃費向上のはずが、ついローギアを多用して……

進化剤を投入後、井上さんによるセッティングを行ってもらい試走する。エンジンオイルを交換したタイミングということもあったが、違いはすぐに体感できる。アクセルをちょっと開けただけなのに、リアに反応してくれるのだ。また1速でクラッチを

離してみる「トルク検査」(勝手に命名)でも、ノーマルと違って力強いものだった。巻頭のND撮影時に齋藤ドライバーに運転してもらったところ、「エンジン調子いいね」というコメントもちょうだいしたほどだ。

S2レーシング×Beeレーシング ECUチューンからスタート!

エクステリアを手がけるS2レーシングと、BR-ROMで知られるビーレーシングがタッグを組んで、このNCデモカーをチューニングしていくというから楽しみ。なんとターボ車にするという計画が着々と進んでいるところ。エキマニもワンオフ製作するほどの入れ込み、気合いが入っている。フロントバンパーの開口部の大きさを見れば、インタークーラーへの風当たり(!?)にも期待できるというものだ。



TD-04Hタービンを装着予定。しかしこのNC、走行距離が26万kmというからビックリ。どれくらいのポテンシャルを発揮するのか、楽しみだ。



エキマニは手曲げによるワンオフ製作中。一気に仕上げることはできないので、少しずつ進行しているところ。焼き色がまた美しい!



納得できるタイムが出せるまで セットアップ&トライを続ける!

マツダL型エンジンの潜在性能の高さを信じ、NCチューンの限界に挑み続けるオリーブボール。2.3LのL3をベースに鍛造ピストンやH断面コンロッドで強化を図り、大径シングルスロッド+大容量ドライカーボンサージタンクを導入。大幅なワイド化が図られたボディには265幅18インチのSタイヤを装着する。ロードスターで86、RX-8、S2000といったNAハイチューンに打ち勝つことを目標に掲げる。



オリーブボール
近藤正芳さん

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



オリジナルのフェンダーフレアによって、片側25mmのワイド化を実現。265/35R18を履きこなす。



制動屋4ポットキャリパーと320mmローターで構成するオリジナルキットを導入し、ブレーキ強化を図る。

**コンフォートかスポーツか
どっちつかずでも高性能!**

どうにもタイヤがやばい。交換しても何年にもなるため、溝はたっぷり残っているのに、サイドウォールにヒビが入っている。車検も通らないような劣化ぶりで、交換必至の状態。せっかく新品にするのなら、話題性のあるタイヤと想っていたところ、フェデラルから新しいタイヤがリリースされるということで、その新製品に決定!

フェデラルは台湾のメーカーで、595シリーズではスポーツタイヤを展開している。なかでも新製品となるRPMは「ラグジュアリースポーツ」向けタイヤとして位置づけられる。パターンを見ると内側外側が非対称で、溝の多いコンフォート(内側)と、ブロック面の広い外側がそれぞれ役割を果たしている。見たこ

タイヤ&ホイールを リニューアルして 新鮮味あふれる外装へと イッキに変身!

10万kmを
ものとも
しない!
NCロングライフの
すすめ

10万kmだから、というわけではないが
ずっとノーマルだったホイールを一新することにした
17インチはそのままに、タイヤサイズを見直し
さらに楽しい、快適な走りを目指す!



595RPM



INSIDE OUTSIDE



内側のグループが全体の52%を占めることで、走行安全性を確保し、排水性にも優れる。また外側は地面に張り付き、強力なグリップを生む。

これまで履いていたタイヤを外してビックリ。外側のヒビに沿って内側に水ぶくれのようなふくらみができていた。バースト寸前だった!?



FEDERAL TYRE
595RS-R 595RPM 595RS-RR



595RPM
215/45-17

コンパウンドは内側が柔らかく、外側が硬い。剛性の高い外側ショルダー部が、優れたグリップコントロールを実現し、耐摩耗性を強化する。3D内部溝の設計で、偏摩耗を防止してハンドリング性能を向上しているのもポイント。

フェデラルではスポーツタイヤ595シリーズを展開している。サーキット走行を視野に入れた595RS-Rや、さらにその上をいく595RS-RRに加えて登場したのは、コンフォートにふった595RPMだ。新開発コンパウンドを採用する新製品で、非対称パターンで快適性とパフォーマンスを融合させている。メイングループに刻まれている「595RPM」が異色な演出。

☎フェデラルジャパン ☎022-355-6703
<http://federaljapan.com/>



軽井沢ミーティングや、その前に行われたオアシスミーティングでもフェデラルタイヤをアピール。見たことのないパターンに反応しているユーザーも。装着後、確実に距離を伸ばしているが乗り心地も排水性も◎。



走行ステージに合わせて アライメントを変更する

タイヤ、ホイールを交換したので、次はアライメントをきちんとチェックする。というのも、これまで履いていたタイヤが片減り気味だったから。アライメントを調整したのは、サスペンションを変更したときだったので、1年ほど経過していたことになる。いいタイミングなので、少し攻め気味のセットアップにしようか。



ストリートでも大いに気にしたい アライメントのセッティング!

ロードスターのように趣味性の高いクルマの場合、アライメントはセッティングのひとつとして捉えられている。サーキットを走る人と違ってストリートの場合、ひんぱんにアライメントを計測・調整することは少ないかもしれない。しかしステアリングをまっすぐにしているのに片方へ寄っていくとか、タイヤが偏摩耗しているような場合は、アライメントを見直してほしい。

1515号はタイヤ、ホイールを変更したので、このタイミングでアライメントチェックを実施。お願いしたのはフロムファーストで、千田代表は自らジムカーナに出ているだけあって、セッティングのノウハウが豊富。「ロードスター初めてなんだけど(笑)」言いつつも、ようは車体の動きどういった方向にふるか、そのためにキャンバーやトーの角度をイン、アウト側にもっていくかのセンス。それらを把握しているため、「ちょっとしたコーナーを楽しみたい」というリクエストにも、いち早く理解し調整にとりかかった。測定は7560円、調整は1カ所4320円(いずれも税込)。必要箇所のみ行うことで、ユーザーの負担を減らす。



調整が終わったところで、千田さん自ら試走を行う。これで意図した動きが実現できているかをチェックしているのだ。

計測したところ、直進安定方向にふった数値を示した。サーキットを走るわけではないので問題はない。



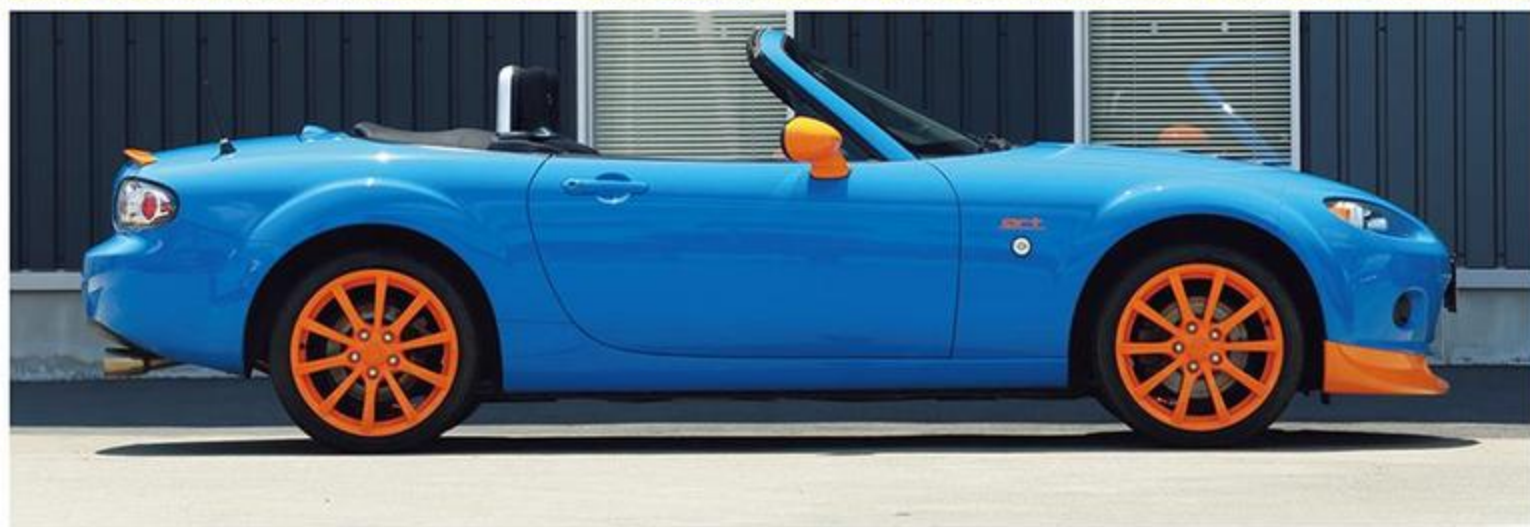
サーキット走行をひんぱんに行う人なら、自分のアライメント数値がわかっているかもしれないが、ストリートではそこまでこだわる必要はない。どこをどんなふうに走りたいかきちんと伝えれば、好みのセッティングに仕上げてくれる。



モニターを見ながら各部の調整を行っていく。S2000で走り込んでいるだけに、要領よく作業をこなしていく。

①フロムファースト
東京都小平市天神町1-289-2
☎042-344-1000
<http://www.from1st.com/>

とのないパターンに期待大。
タイヤサイズは215/40-17から215/45-17に変更。RPMは17インチ1サイズのため、必然的にこのサイズ。扁平率が変わったため乗り心地の向上が予想される。
そして、一新するタイヤに合わせてホイールもリニューアル。フェデラルRPMが17インチからというサイズのため、必然的に17インチとなる。選択したのは、ロードスターにも人気のウェッズスポーツ。サイズラインアップが豊富で、価格面でも選びやすいメーカーだ。
今回の「SA-20R」はスポーツシリーズのなかでも新しいモデルで、スポークデザインも今風でカッコいい。また製造でありながら1本8.1kg(実測)とカタログ値が見事に合っていたと軽量。純正と変わらない重量をキープできる。
ブラックフェイスで足元がキリッとする、全体の印象が激変。ドラバーのテンションも上がる。



Weds SA-20R

SA-20Rは15×5.0J~18×9.5Jまでサイズがそろそろ。カラーは1515号が装着しているWBC(ウォースブラッククリアー)のほか、BLCII(ブルーライトクロームツール)、RLC(レッドライトクロームツール)など新色も登場。スポーク形状が単調ではなく動きがあるので、シックなカラーながらもアグレッシブな印象を与える。17×7.5J +45 価格:2万6500円(税抜)

②ウェッズ ☎03-5753-8201
<http://www.weds.co.jp/>

取材協力

RST

神奈川県大和市代官1-15-10 B-1
☎046-279-4350 <http://www.rst-cs.com/>

今回1515号が世話になったRSTは、デモカーとして先日NCを購入したばかり。これから本格的に手がけていく予定という。豊富なネットワークを持つ同店だけに、ロードスターにはこれまで登場してこなかったようなメニューが出てくると期待している。ときにはスバル車で使われている、優れたパーツの流用なんて技も! これからはおいしいタイミングのNCだから、楽しみ方が広がっていくのはうれしい限り。



ノーマルエンジンでもレスポンスが違う ぜひとも味わって欲しいトルクとサウンド

タイミングベルトでなくチェーンのNCは走行距離が伸びても
エンジンはまだまだ元気そのものだから
一歩進んだ排気チューニングに踏み出してみよう！

10万kmを
もつのも
ない！
NCロングライフの
すすめ

「NCは低速からトルクが立ち上が
つていきます。3000回転あたり
からレブリミットまで、ストレスな
目にも美しさにファンは多い。」

エキマニといえはマキシムワーク
ス。確かな品質と効果、そして見た
目の美しさにファンは多い。

価格的には高価なものとなってい
る。だからこそ、このタイミングで
入れるのも悪くないのだ。

排ガス規制が厳しい昨今、エキマ
ニにも触媒が設けられているため、
価格的には高価なものとなってい
る。だからこそ、このタイミングで
入れるのも悪くないのだ。

エキマニの交換だ。

歴代モデルと違って、NCにとつ
ての10万kmは、まだまだこれからが
おいしいところ。だから、エンジン
内部に手を入れることなく、さら
に吸排気系をチューニングしてさら
に元気な走りを実現させてみたい。そ
んなとき、とくにオススメなのが、
エキマニの交換だ。

老舗「マキシム」が奏でる 極上のエキゾーストノート

く吹け上がるよう作っています。ス
ロットルレスポンスの違いも体感で
きるレベルに仕上がっています」と
いうのは、マキシムワークスの福田
さん。

エンジン本体の音がいいとはいえ
ないLFだが、エキマニ交換によつ
て小気味よい音に変化して、クルマ
が軽く感じられるほど。こうした効
果は、フランジひとつとっても総削
りだし品を採用するなど、強いだわ
りによるもの。またパイプ径にもミ
リ単位でベストを模索。レーシング
パーツと変わらない加工工程で製作
されているため、軽量、強度、美観
すべてが高レベルを誇る。

マニュアル、ATいずれも排ガス
適応品となっており、製品すべてに
証明書が発行される。そのため、車
検も問題なく通すことができる。ス
トリートからスポーツ走行まで対応
できる性能を手に入れたい。

マニュアル、ATいずれも排ガス
適応品となっており、製品すべてに
証明書が発行される。そのため、車
検も問題なく通すことができる。ス
トリートからスポーツ走行まで対応
できる性能を手に入れたい。

マニュアル、ATいずれも排ガス
適応品となっており、製品すべてに
証明書が発行される。そのため、車
検も問題なく通すことができる。ス
トリートからスポーツ走行まで対応
できる性能を手に入れたい。

マニュアル、ATいずれも排ガス
適応品となっており、製品すべてに
証明書が発行される。そのため、車
検も問題なく通すことができる。ス
トリートからスポーツ走行まで対応
できる性能を手に入れたい。



プライマリーパイプ42.7φ、セカ
ンダリーパイプは48.8φに設定
された。製品は4-2-1等長タイプ
で、SUS304TP研磨仕上げとな
っており芸術品のような美観
だ。フランジの厚みをとって剛
性の高さが伺える。マキシムの
文字が刻印されている。

マキシムNC用 エキゾーストマニフォールド

価格:CBA-NCEC 17万8000円(税抜)

DBA-NCEC 18万8000円(税抜)

マキシムワークス ☎048-584-6430

<http://www.maxim-works.com/>



2Lエンジンのトルクフ
ルな特性に加えて、伸
びのいいフィールがプ
ラスされる。純正のま
まという人は視野に入
れてみて。

残念なことにはセットし
てしまうと、その美しさを
堪能することができな
いが、遮熱板から見え
るパイプはいい具合の
焼き色になっている。
取り付けてすぐにその
効果を体感できる、と
いうのは過大表現では
なかった。



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

早くもイベントは後半戦に
まだまだ盛り上がるよ！

北陸ミーティングに始まり、各地でミーティングや関連イベントが行われている。いずれもND効果があつて、のきなみ参加者が増えている傾向にあるようだ。新しい仲間を心から歓迎し、ともに楽しみたいと思う。

さてミーティング後半戦には、大分のジャンボリーや北海道のふらみななど、旅行を兼ねて参加してみたい、大物が控えている。またパーティレースを始めとするサーキットイベントも目白押しだ。とくにメディア対抗はNDモデルだけに、ギャラリィの数が多い予感！

オアシスミーティングでお目見えし各地を巡っているのは、「100万台記念」のサインカー。すでに名入れをした

人も多いことだろう。これまでに10周年記念車、20周年記念車とサインカーが各地をまわったわけだが、この100万台記念車は海を渡る予定。世界のロードスターファンがその名を車体に書き記すのだ。ここまで大がかりなファンサービスを行うのは、マツダしかありえない！

4世代にわたるモデルが集まり、世代の壁を越えて（？）積極交流が繰り広げられるのがミーティングの魅力。仲間もたくさん増えるし、ひとりで参加しても時間を持てあますようなことにはならない空気が◎。

これまで参加したことがない、というオーナーは、2016デビューを果たしてみよう。ロードスターのディープな世界が待っている。この世界ははまったら出られないかもよ!!



各地で撮影されるミーティングでの集合写真は、みんなが笑顔で写っている。この笑顔がミーティングの楽しさを物語っているのだ。

2016年 イベントスケジュール予定

- 7月16日(土)／17日(日)／18日(祝)／23日(土)／24日(日)／30日(土)／31日(日) 各日12～17時 「2016ロードスター展～祝! いろいろ受賞&100万台」 (場所) マツダR&Dセンター横浜
- 9月3日(土) メディア対抗4時間耐久レースby ND (場所) 筑波サーキット
- 9月11日(日) 中部ミーティング2016 (場所) 岐阜ホワイトピア高鷲
- 9月17日(土)／18日(日) 北海道ふらのミーティング2016 (場所) 富良野HOPSホテル
- 9月25日(日) パーティレース特別戦 (場所) 富士スピードウェイ
- 10月9日(日) 2016ロードスタージャンボリー (場所) 大分銀行ドーム駐車場
- 10月16日(日) 東北ミーティングページ2016
- 10月23日(日) チャリティフリマ2016秋 (場所) マツダR&Dセンター横浜
- 10月30日(日) 清里ミーティング2016
- 12月4日(日) マツダファンフェスタ2016

●は日程確定済 ○は未確定



お昼ご飯もお楽しみ。軽井沢では釜飯が人気だが、大分では鳥天丼、そして清里ではオリジナルパッケージの幕の内弁当が人気。

参加者によるフリーマーケットには、思わぬ掘り出し物があったりする。価格の交渉をするのもフリマの醍醐味といえるのだ。

細かい区分けがされているが、これは業者に依頼して施工してもらったものとか。きちんと枠内に署名するあたり、日本人ですね。ニックネームはNGだから本名を明記しよう。

オアシスのように漫才師のような司会者がいるかと思えば、中部ミーティングには、口達者でアドリブ満載の迷(1)司会者が会場を仕切る。今年はどんなコスプレかしら。



ROADSTER
BROS.

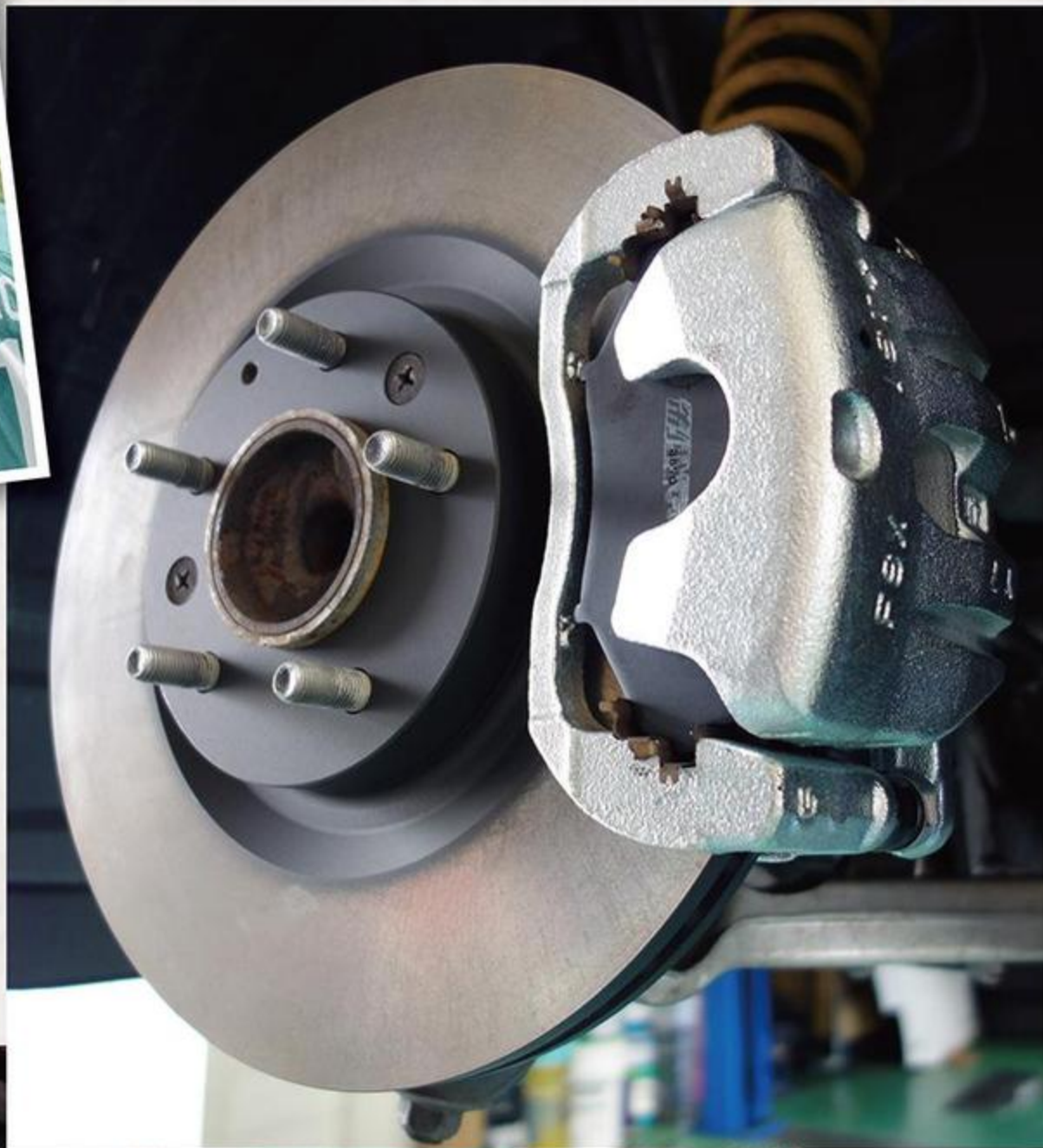


のNC道

集中力が持続しない今日この頃。多少ラフに扱ってもなんとなく誤魔化せるように、ブレーキの大容量化に着手。NCでは定番となっているRX-8純正を流用することに。互換性があるパーツは、こういうときに重宝するなあ



NC純正(右)とRX-8純正のキャリパーを比較してみると、明らかにRX-8純正が大きい。若干重くはなるが、それ以上に容量アップのメリットは見逃せない。



ブレーキに余裕がなくなってきたのでRX-8純正キャリパー&ローターを流用

以前からサーキットを走るたびに、実は気になっていたブレーキ。とりあえずはパッド交換のみで対応していたけど、どうもシビアなブレーキコントロールが難しい。できればコーナー進入時の荷重を細かく調整したいんだけど、効きに唐突感があった、ギクシャクしてしまう。カムを入れてトップスピードは伸びたものの、ブレーキへの負担は明らかに増えているように感じた。

ならば「パッドの摩材を見直してみよう」と、オーバードライブの武地さんに相談してみたところ、「キャリパーを換えてみたら?」と、アドバイスをもらった。さすがに勢いでビッグキャリパーを導入するほどの予算はない。パワーもそれほどあるわけではないので、オーバースペックに陥るのも心配。そこで比較的ローコストなブレーキ強化として選んだのが、RX-8純正フロントキャリパーの流用。早速取り寄せてもらい、NC純正と比べてみると、そのサイズの違いは一目瞭然。ローターもRX-8純正を転用するが、17インチ仕様の323mmと16インチ仕様の303mmが存在するため、タイプSグレードの32mmを使うことにした。

リアはパッドのみだが、武地さんのスズメで、オリジナル専用パッドを選択。安定してコントロールできるように、意図的に少し効きを抑えてあるそう。あと、ブレーキトラブルの予防として、フロントハブもRX-8から流用。NCでは縁石でブレーキが効かなくなるトラブルが頻発しているが、「縁石に乗り上げた衝撃でハブが振れてピストンを押し戻してしまうのが原因」と、武地さんは考えている。RX-8純正ハブはNC純



岡山国際で走ってみると、ハードにブレーキを踏み込む中高速コーナーでリアが安定しない。どうやら次はリアの足まわりを見直すことになりそう...

不安なく、しっかりと効いて欲しいので、フロントは初期の制動性に優れた制動屋のRM551+を選んだ。リアのパッドも制動屋だが、こちらはオーバードライブの専売モデル。初期をやや抑え、奥で効くタイプ。



正よりもベアリングの径が大きく、「振れを抑制できる」という見解だ。ちなみにRX-8後期純正品で、F18913304Xの品番で購入できる。ブレーキの対策後、まずはセントラルサーキットを走ってみたが、ブレーキのコントロール幅が格段に広がっているのが有り難い。とくに1コーナーは、いつもビビりながらブレーキをかけていたけど、余裕を持って止まるようになり、微妙なブレーキワークもしやすくなった。その勢いで岡山国際も走ったが、今度はブレーキングでリアの挙動の乱れに悩まされることに。ブレーキの問題ではなく、足まわりで対策することになりそう。とりあえずアライメントを調整したが、もしかしたら抜本的にフットワークを見直す時期が来ているのかもしれない。

ROADSTER
BROS.



たびたび本誌に出てくるデモカー的存在の4040(よれよれ)号と1515(イコイコ)号。いろんなトラブルに見舞われながらも、ちゃんと乗れるように手を入れているのだ。どんな事例があるか、論より証拠で紹介していく。

気まぐれDiary

あちこちでプチトラブルが発生してきたようで……
ここは男らしく(?)
くるハンドルに
くる すっか



このところ、NC1の1515号ばかり乗っていたので、4040号はあまりかまっていなくていい。それでも、とくに大きな問題はないのだが、いかんせん運転席のパワーウインドーの作動が遅い。手アシストがないと心許ない。

たEP71スターレット(愛称スタ助)も手窓でしたっけ。これなら開閉の途中で止まってしまっても、という心配から開放されることだろう。で、探してみたら純正パーツがまだ新品で買えるというからビックリ。古いクルマを維持するにあたってはありがたい。交換作業はDIYでできるレベルだろうが、メカ仕事にうという間に手動タイプになった。昔を懐かしみつつ動かしてみた。思ったより硬さがあるが、何度か動かせばそれもなくなるだろう。

窓の調整を行いながらレギュレーターを手動用に交換していく。



ドアの内張りをはがすとビニールがべろ～ん。ぺたぺたの接着剤で貼り付けられている。さすがにNDはこんなお粗末さではなかった。



じつは4040号、こう見えてNA8Cなので本来はここにドア取っ手はないはず。正解は内装がNA6CEに変わっているからでした!



レギュレーターのほかにハンドルも必要で、合わせて7000円弱という部品代に工賃が加わる。自分でやれば工賃はかからないね。



加藤さんには4040号が手元にやってきたときに、健康診断してもらった。それから十年。相変わらず4040(よれよれ)のまま?



元はVスベなので内装はタン色。外装と合わないのが、室内は「染めQ」で黒ベースに変更している。耐久性に問題はないようだ。

取材協力: アニバーサリー 埼玉県所沢市城955-4 ☎04-2946-0916 <http://a-rf.com/>

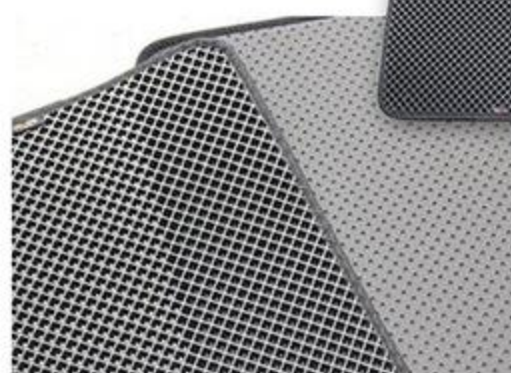


4040号はブラックを選択しているが、1515号はグレーに青緑のタイプでコーディネートしている。軽いので脱着もラクだし、雨の日もドロを気にせず乗降できる。



フロアマット

適合: NA
価格: 9800円(税別)



このマットは上下2枚をマジックテープで重ねるようになっている。表面の凹部に入ったゴミは下のマットに蓄積されるという仕組み。

ものぐさでもOKのフロアマットが超便利

純正のフロアマットは意外と高価。そのため豊富なアフター品に目がいく。デザインやカラーバリエーションが豊富で、コーディネートも楽しめる。そんな中で最近見つけたのが、オートウェアのフロアマット。1515号に付けているシートカバーを手がけるメーカーだ。このマット、サンダルクロックスと同じ素材でできていて、速乾性に優れるので水洗いOK! 生乾きの心配はしなくていい。

©オートウェア 千葉県千葉市若林区桜木7-5-3 ☎043-235-7126 <http://www.autowear.jp/>



ROADSTER
BROS.

はみだしインフォメーション



ここでは、本誌企画ページの中で紹介しきれなかったアイテムなどを取り上げようと思う。出展ブースではホームページでも紹介されていない新鮮品が展示されていることも！ここは見逃せない。

軽井沢ミーティングには 新製品や注目パーツが多数あり

軽井沢ミーティングには多数のショップブースが、自慢の新製品やオリジナル品の特価販売を行う。この特価販売をお目当てに、開会式前から列を作る人が大勢いて、年々その数を増やしている。2016年もたくさんの注目アイテムがファンを引き寄せていた。年々、展示方法も凝ってきて、より見やすくわかりやすいものへと変化してきている。デモカー、パーツ、小物アイテムetc……。軽井沢に参加できなかった人はとくに要チェック。



車底部に鏡を置いてリアアームなど、下まわりのパーツが見やすいように工夫されていた。装着すると見えにくくなってしまうだけに、これはわかりやすい。

ニーレックス

広島からはるばる遠征。絶好調のナックルサポートは初代からND用までラインアップしていて、いずれのモデルでも人気のアイテムだ。タイヤセレクト東大宮のイベントでも人気の商品なのだ。デモカーはNDだけではなく、提携ショップ「G-CROSS」のNBも展示。どちらもニーレックスの補強アイテムなどが組み込まれている。実際に目にできる機会とあり、参加者は食い入るように見ていた。

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



ナカマエ製作

質の高いインテリア小物を展開するナカマエでは、さっそくNDのシートカバーをラインアップ。キルティングとロール仕様があって、いずれも座席にぴったりとフィットする。エアバッグ作動時に、カバーが障害にならないように設計されているのもポイント高し。またヘッドレスト下側のエア抜き開口も、純正に準じている。キルティングの方が、ナカマエらしいかも。価格は1万9440円(税込)となっている。



「ちょっと見たってや〜」と元気な中前代表。シートカバーに加えて、お得意のセンターコンソールもND用をさっそく準備。ドリンクホルダーも欲しいところ。

☎06-4392-7447 <http://www.nakamae.co.jp/>



ズームエンジニアリング

インテリアの雰囲気を変えるミラーのほか、シフトノブやブーツなど人気アイテムを展示。パツと見はまったものの新品なのに、ちょっとしたキズが入っているという理由だけで、ぐっと価格がおさえられているB級品を販売。毎年、ものすごい勢いで参加者の手にわたっていく。ND用のエアロミラーも用意されており、今回はことさら争奪戦だった！

東京都八王子市南陽台2-31-2
☎042-670-8555
<http://www.zoom-eng.com/>



RSプロダクツ

ファッショナブルなメーターを展開しており、根強いファンも多いRSプロダクツは新型NDのメーターをさっそくお披露目。これは軽井沢ミーティングで先行発売されていたもので、通信販売は準備が整いしだい始められる。シンプルすぎる純正メーターに遊び心をプラスしてくれるデザイン。イルミネーション変更キットはブルー、レッド発光を予定。メーターパネルとの組み合わせで、違いをさらに満喫できる。

☎052-269-7091 <http://www.rs-products.info/>

TE N KO MO RI CLUB てんこ盛り倶楽部

ロードスターの新製品やイベント情報などなど、さまざまなネタがぎっしり詰まった「てんこもり倶楽部」
どこを切っても役立つものばかりだから、「知らなかった〜」なんてことのないよう、端からしっかり目を通しておこう

SHOP

INFORMATION

EVENT

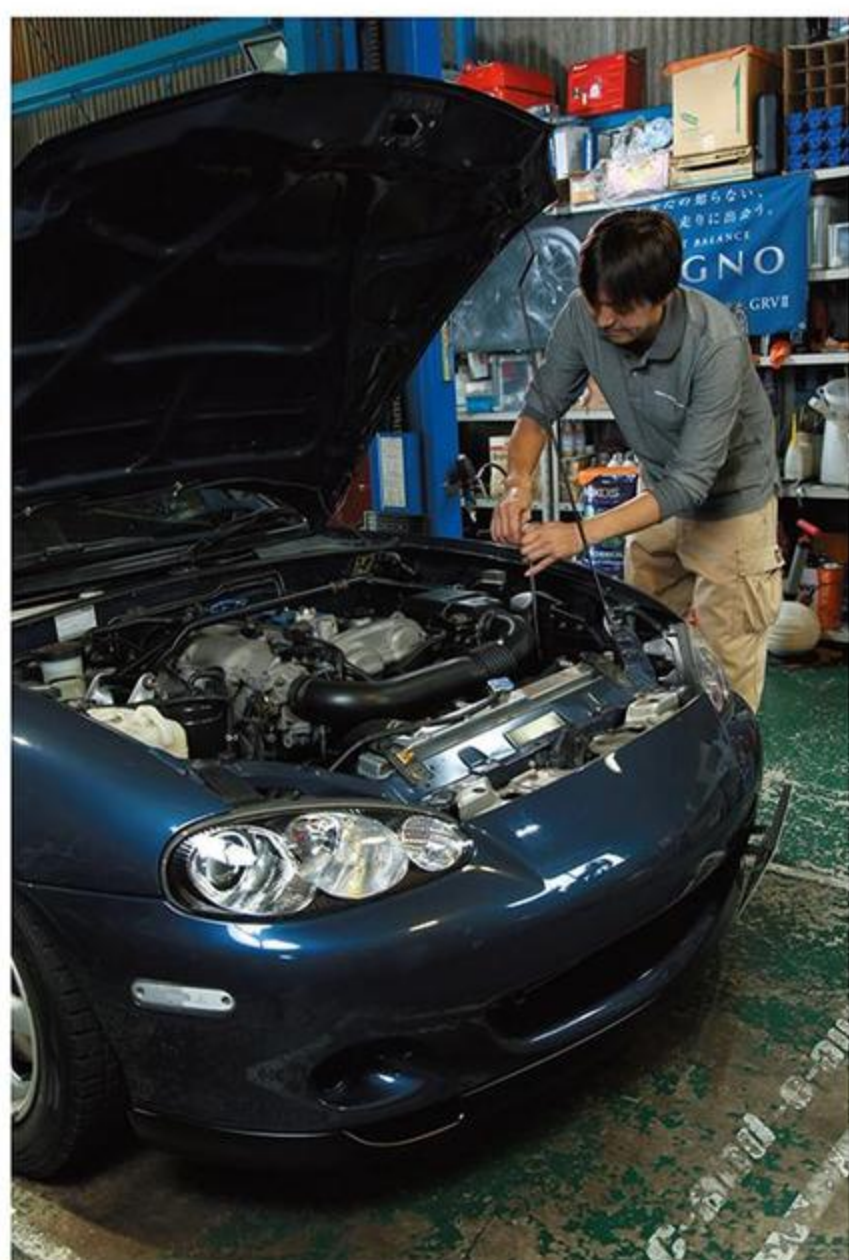
NEW PARTS

TOPICS

OTHER

問C&E AUTO 岐阜県関市西田原112-5 ☎0575-23-7145 <http://www.c-and-e-auto.com/>

SHOP



「昔からロードスターが好きだったので、クルマ関連の会社を辞めてロードスターのトータルプロシヨップを目指して立ち上げました。開店してから9年ほどになりました。今はNDをデモカーとして用意し、サーキットを視野に入れたセットアップをしているところですよ」とC&Eの宮下さん。

免許を取得してNA6に乗って「学ドリ(学生ドリフト)」をしていたのがロードスターとの出会い。それから歴代をすべて乗り継ぎ、現在NDに至っている。

「お客さんは型式に偏りなく来てもらってますね。わりと放任主義なんで、自分でできるところは自分でやって、できないところは持ってきておいでって(笑)。メンテナンスからサーキット仕様まで、幅広いメニューに対応しています」

20年選手となるNA、NBあたりだと、ディーラーの若いメカニックでは満足のいくサービスが受けられないことも多いようで、頼って来店する人も少なくない。何より、ディーラーではNDを勧められてしまふなんて切ない話も聞く。お客さんの層は20代から60代と幅広い。これも宮下さんの人柄によるところ。昨年の中部ミーティングへの参加は、「参加者が来て欲しいと思うお店」に選ばれたからという理由にもうなずける。

「アンケートで名前が挙がったらしいんです。ミーティングの実行委員の人がわざわざ来てくれて、どうですか?って。せっかくですから参加したんですけど、ものすごい大雨でした(笑)」

中古車販売はもちろんメンテナンス、カスタム……
ロードスターの楽しさをさらに広げてくれる



ロードスターの中古車も取り扱っている。NAあたりだと価格が高騰してしまい、なかなか手の出せない存在になりつつあるようだ。デミオなども置いてあった。

オリジナルパーツも 少しずつラインアップ

メンテナンスといったメカ仕事だけではなく、オリジナルアイテムにも着手し始めている。まずはライトめな小物系で、自分で交換できるもの。オイルフィルターキャップはA〜Dまでそろっており、価格は税抜7000円。MADEinSEKI(関市)の技が光ってるでしょ?



NEW!!



C&E
宮下英治さん

「オーリーブボールさんの走行会に、参加させてもらったこともあります。最近はNCの作業が多いような気がしますね」

パーツの特価販売や即日取り付けがめちゃうれしい！ 認知度も定着してきた恒例のイベントを展開中

定期的にロードスターイベントを行っている、タイヤセレクト東大宮。ダンロップを母体とするカー用品店だが、各店でキャラクターが異なっているのが特色だ。とくに東大宮はロードスターに力を入れているので、店内にはロ

ードスター用のアフターパーツのコーナーまで設けられている。またアライメントデータの蓄積量などについては、専門店といってもいいほどの充実ぶりなのである。去る4月、5月のゴールでウィークの数日かけて、ロードスター

イベントが開催された。シヨップデモカーの展示、パーツ販売と合わせて、その場で取り付け作業をしてくれるとあって、ピットは1日中フル稼働状態だった。

撮影にお邪魔した4月29日は、ニレックスのナックルサポートの取り付けに加え、ワコーズのレックスも作業がひっきりなし。これはエンジン内部のスラッジを除去する吸気系洗浄システム。とくに低年式車での効果がひときわ。特価での施工とあって、この機会を利用する人が多かった。

シヨップのデモカー展示は開催日によって異なるため、何度足を運んでも新鮮。作業の待ち時間も退屈しない。おまけに同店は、リニューアル後間もないこともあって、店内外ともにとてもきれいだ。入店のしやすさと合わせて、幅広い層のユーザーが利用している。最近では口コミによって、NDオーナーが集まるシヨップとしての認知度も高まってきたようだ。

イベント開催日に限らず、お得なキャンペーンなどを実施している。ホームページは要チェックだ。ロードスターに乗り始めたばかりで、どこに行ったらいいかわからない、なんて初心者も安心して入店できる。愛車点検からカスタムまでウェルカム！



走行距離が増えてきたので RECSでエンジンをクリーンに

コペンから買い換えて4年目、というNCにRECSの作業を依頼した大塚さん。「前々から気になってたんですけど、近所でやってくれそうなお店がなくて。今回はイベント価格だしやるしかないかな〜」。購入時ノーマルだったNCも、今は吸排気系などひととおり手が入っていた。



いっしょに来店していた兄の昌也さんはRX-8に乗っているというから、まさに人もクルマも兄弟！



薬剤の点滴後にアクセルを開けると水蒸気が多いから汚れがすごいわけではない。



WAKOS

シヨップデモカーだけではなく、ワコーズのブース出展も。特価での商品販売だけではなく、レックスをその場で施工してくれるサービスも行っていた。NA〜NCにぴったりのメンテメニューだ。



シヨップやメーカーの担当者来店しているの、パーツについての疑問を直接質問できる。デモカーも見ごたえあり。

次から次へとピット作業が入るので、リフトが下がっている時間がほとんどないくらい。ナックルサポートの取り付け中。



以前、軽自動車に施工して調子がよくなったので、愛車のNBにもレックスを施した。この後100km走行して1工程だ。





富士スピードウェイで行われている「チャンピオンレース」は、新人ドライバー育成の場としてスタートした歴史あるレースだ。5月14日の第2戦は、N1およびロードスターカップNA6&NA8、NB8が、6月の第3戦ではNC、NDが開催されている。

三重から遠征しているオリーブボール山平選手は、カラーリングナフルエアロで見た目一新。優勝したときの写真写りを考慮してのことらしい(？)が、公言実行、見事ポールからお立ち台を奪取。11月の最終戦まで残り2戦、だれが表彰台のトップに立つことになるか？ ロードスターの熱い走りを見に足を運んでみてほしい。

「優勝したときカッコいいショットになる」エアロパーツをセッティングして望んだ第2戦

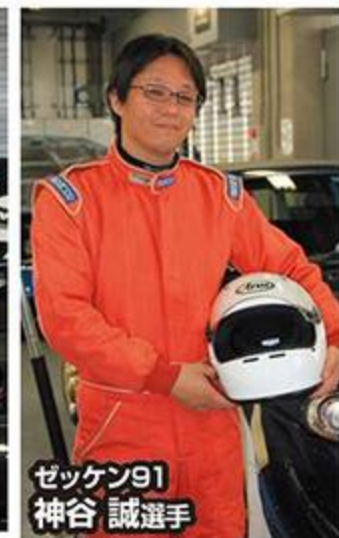
ライバルたちもやる気満々



ゼッケン12
東 宗明選手



ゼッケン4
武居 剛選手



ゼッケン91
神谷 誠選手



ゼッケン11
戸田裕一選手



ゼッケン23
山川 稔選手

昨シーズンから参戦している武居選手は弱冠23歳。ベテラン勢に混じってがんばっている。山川選手は普段FSWオフィシャルとして活動中。



応援したらお腹が減る、そんなときはレストランオリジナルへ。



ロードスターカップNB8は山平選手、戸田選手、神谷選手が表彰台。



ゼッケン21
山平健太郎選手

シリーズチャンピオンを目指して16インチで走り続ける。予選トップでPPゲット。



ゼッケン73
高橋功典選手

丸4年ぶりのレースだが、周囲は知った顔ばかり。「みんながんばってますね」



ゼッケン88
山田健介選手

7年目のベテラン。走行会で走っていたが、腕の差がタイムに出るレースに転向。



三重県にあるオリーブボール近藤さんのレースサポートで、見事に優勝を果たした。「いつも迷走してますよ」と言いつつぶっぎり～！



防犯性に優れるアメリカ製セキュリティを導入 独自のノウハウで「盗られにくい」愛車にする

カーオーディオを専門に手がけるホットワイヤードでは、セキュリティシステムのインストールも行っている。ここにも本場アメリカで技術を習得したこだわりが。「取り付ける製品はUSA PROというアメリカ製です。車両盗難の件数が多い国ですから、対策についても真剣に考えられているんです。だから信頼できる。駐車場の環境やクルマの使用

頻度などを考慮して、最適なシステムを提供するようにしています」と三輪代表。

使い勝手を考えて、多機能のリモコンや、バックアップバッテリーなど必要ないと思われるものを排除することで、ユーザーのコスト面に反映させている。たしかにリモコンで機能を使いこなすのは難易度が高い。ユーザー目線で対応してくれるのが心強いのだ。



来店客も驚く清潔感あふれる作業ビット。



三輪代表(左)はユーザーの希望をとことん聞いて理想のカスタマイズを実現してくれる。



USA PROのASモデルシリーズは双方向通信のアンサーバックタイプを採用する。リモコンの受信範囲が広いので、キーレスやエンジンスターター(AT)も使える。詳細は問い合わせしてみてください！

東海エリアでロードスターを探したい…… そんなあなたにとっておきの専門店はココ



東海地区ナンバーワンを目指すセレクションは、初めての人でも気軽に入れる雰囲気の中古車店だ。軽自動車からスポーツカーまで取り扱うが、とりわけロードスターを得意としている。

「カスタムしていると、大手買い取り店では評価が下がってしまします。しかしロードスターの場合、発売からすでに年数が経過しているのでも、こうした部分はやむを得ない。むしろ貴重なパーツが装着されている場合もあります。」

そんな特異性を加味したうえで、きちんと査定するのがうちのやり方



ロードスターをはじめ、軽自動車やスポーツカー、そしてミニといった輸入車まで幅広い車種の売買を手がけている。



お店のロゴや看板に、ロードスターに対する思い入れが見てとれる。セレクションのOの文字、よく見るとNAのテールランプだったりする！



店内は清潔感のある雰囲気で、商談スペースが広々として、落ち着いた話ができるようになっている。



中古車店なのだが駅がものすごく近い。交通の便がいいのも強みのひとつ。



「ロードスターに特化していますので、ご購入、売却の相談など安心してご来店ください」と青木哲也さん。

です。ロードスターを熟知しているからこそ、適正価格での買い取りができるんです」と青木さん。

たとえば走行距離が多く、ディーラーや大型店では値段がつけられない、なんて言われてもオーナーとしては納得がいかない。しかし、セレクションならしっかり査定してくれる。もちろん売却時だけではなく、ロードスターが欲しいというニーズにもきちんと応えてくれる。

ロードスターに限らず、月に70〜80台の物件が動いているというだけあって、ロードスターは入ってくる

の心強い存在なのだ。大きな通りに面しているのだから。大きな通りに面していることも関係しているのかもしれないが、青木さんの携帯には電話がひっきりなしにかかってくる。電話が「NA、NBを中心に買い取りを強化しています。ロードスターを売却したい、探してほしい、という声にどんどん応えたいと思います。価値のわかる店として、まずは東海エリアでロードスターの回転率がトップであることが目標ですね」

高い信頼性でリピーターも多い同店。他店でイヤな思いをしたり、困ったことがあれば相談にのってくれる心強い存在なのだ。

N-ZEROスペックタイプS 価格:8万6400円(税込)



富士チャンピオンレースでのサポート経験を生かして、ノウハウを注ぎ込んだマフラー。

オリジナルバケット

適合:NA&NB
価格:4万1040円(税込)
バケットシートはほどよいホールド性で、ドライバーの体を固定してくれる。低くなりすぎないの、女性にもオススメ。



オートトップスクロス幌

価格:8万7800円〜(工賃込み)



純正のビニールレザー幌が廃盤になったため、これから交換するならクロス地で高級感をプラスするのが◎だ。

キャンペーン価格のお得なメニューを用意

車高調

適合:NA&NB 価格:スタンダードモデル15万5520円(税込) / サーキットスペックVER.1 工賃・アライメント込み20万8440円(税込)



ストリートで使うことを前提としたスタンダードと、サーキット走行に特化した2タイプをラインアップする。

ガソリンスタンドの一画でショップを展開するCKイノベーション。レースサポートやメンテナンスを中心に、オリジナルアイテムの開発にも力を注いでいる。また富士チャンピオンレースのサポートをやっていた経験もあるため、スポーツ走行のセットアップなども得意な分野なのだ。「NA、NBを中心にやってきたのでイメージが定着していると思いますが、これからはNCも視野に入れていこうと思っています」と藤田代表。

充実したピット設備に加えて次は板金塗装 専用ブースを設けて質の高い仕上がりを実現する



タイヤプロショップアリーナはロードスターはもちろん、86やロータリーなど、スポーツカー全般を得意としている。そのアリーナが板金塗装ブースを新設しているという情報が入った。そろそろ完成するというタイミング、撮影にお邪魔してみることにした。

「塗装についてもしっかりと設備投資することになり、ブースを設けた工場を作り直した。塗装だけではなく取り付け作業などができるよう、リフトも入ることになっています」と案内してくれた西川店長。またアリーナでは中古車も取り扱っているため、購入時に好みの色にオールペンという対応もできるようになる。これまでもビニールブースでちゃんと隔離して塗装されていたが、パテを盛ったり削ったり、といった作業は同じ場所で行えない。しかし専用ブースでは細かい粒子が付着しないよう、フロアから空気をバキュームしているのだ。

しかも理想的な風の流れを生み出すために考えられた、プッシュプル方式を採用。室内の気圧が微調整できるといふ最新鋭の塗装ブースなのである。修正機もこの工場に設置して、ここで板金塗装のすべてが行えるよう、準備を進めている。

「なかなか自社で塗装まで作業するところは少ないと思います。でもアリーナではクルマの購入からチューニング、オールペンまですべて対応できるようにしています。低価格を謳っているところと比較されると、金額的には安くはないかもしれませんが、しかし、設備とそれに見合った技術を提供します。クオリティには自信がありますから、安売りはしたくありません」(西川店長)

設備を使いこなすのもノウハウのうち。費用対効果はお客さんが納得できるものに違いない。



機械やロードスター専用のパーツだけじゃない!?

「最近ではNCの幌替えや、水詰まり処理が増えていますね」とポールポジションの深津代表。やはりNC型でもメンテナンスが中心になってきているようだ。中古車も扱う同店だが、最近では「委託販売」という形で小物を取り扱っ

ているという。なるほど店内にはロードスターを模したかわいいキーホルダーが並んでいる。いずれも手作りで、愛車の鍵につけたいかなものばかり。ホントかわいいので、これ目当てで行ってみるのもいいかも。



お手軽価格で純正BOSEサウンドが クリアな音質へと変化するアイテムが登場

発売当初から人気を博しているNDであるが、難を言えば「マツコネをなんとかしたいではないだろうか。何とかできる超おすすめのアイテムが「ジョイン」だ。マツコネに經由させることで、音質の変化させるもので、取り付けに関してはボルトオンでいけるのが◎。すでにアテンザ、デミオなどで展開しており、ロードスター用のコネクターもラインアップされたのだ。



そこで、純正BOSEをそのまま生かしながら、ワンランク上の音を手に入れるパーツを紹介しよう。「オーディオって、お金をかければいい音になるってみんな知ってますよね。でも金銭的な負担が小さくていい音を実現するなら、使ってみてほしいと思うのでは？」このジョインはみなさんの「こういふのがあったらいいね」という声に応えた製品です」とサイバーストックの横江さん。



アンプは3万5000円(税抜)で、コンパクトサイズとなっている。コントローラーは操作しやすいところにセットする。



配線キットは税抜1万5000円。配線は取り付け後見えないようスマートにセットできるだけの、十分な長さを持たせている。

DIY取り付け
できます!



「あっという間の作業で本当にクリアな音質に変わります。オーディオ予算がない、という方にピッタリですよ」



コントローラー部は別体なので、操作しやすいところに取り付ける。NDなら写真と同じところが◎。



アンプ側と接続すれば作業終了。いかに配線をきれいにまとめるか、ここがDIY仕上げのポイント。



マツコネのユニットはステアリングコラム下の、さらに奥のほうにある。少し作業しづらいが、力任せにせずカプラーを取り外して配線キットを接続する。配線はカーペット下を這わせるなどして、見えないようにしておく。



NBならではの致命的ダメージを 羽鳥板金塗装工業所×ベリーのコラボが解消する



ここがウイークポイントとなっているのはNAもNBも同じ。手軽に補修できれば、長く乗るために有効な手段になる。



水抜きの関係からか、ここはどうしても錆びてきてしまう。今回はNBで進行しているが、今後NAの予定もあり。



溶接で取り付けるのではなく、差し込んで取り付けられるように「耳」を付けるなど、試行錯誤しているところ。

ロードスターのエアロでおなじみのガレージベリーが、今回新たにチャレンジしているのはNBのサイドシル。タッグを組む羽鳥板金塗装工業所は、横浜にあるショップ(と呼ぶにはリッパな会社)で、板金塗装はもちろんアライメント調整などクルマ全般を手がけている。

そんな2社が、錆で見栄えが悪くなってしまう、サイドシルの補修パーツに着手している。当初は錆を取り、補修パーツを溶接する計画だったが、それは一般的ではないということで、ベリーがFRPで製作することに。この製作あれこれ、羽鳥板金塗装工業所のブログをチェック。

FRP製だと厚みが出るため羽鳥サイドは半信半疑だったのだが、問題なく細部の調整が進んでいる。





この秋に発売される新しいホイールCMC-03はクラシカルながら存在感あるデザイン。アルミ鍛造ホイール(サイズは14インチ7J オフセット+20でマルチピッチ採用)。



CMC-01(ダイヤモンドリムカット)。4.8kgの軽さと高剛性を実現する。価格は1本4万8600円となっている。



CMC-02は4.9kgと軽量 & 高剛性を両立。カラーはシルバーのみ(NA・NB用)。価格は1万5800円(1本)と求めやすい。

**コーンズ
バケットシート
レザーメッシュ**
適合:NA/NB/NC
価格:7万5600円~(税込)



シートは2種類。ノーマルシート(装着画像)は6万6800円。レザーメッシュシートは7万5600円。※シートステア別売り(1万5800円)。メッシュだから夏場に最適なバケットシートなのだ。



クロームメッキの軽量クラシックミラー(NA・NB)。左2台の中古車もオススメなのだ(※詳細は本文にて)

パーキングサイン 価格:1800円(税込)



デフォルメされたロードスターイラストのパーキングサインは、部屋のインテリアとしても人気があるアイテム。

iPhoneケース 価格:1600円・2000円(税込)



NAからNDまでかわいいイラストが描かれている。5S、5SE用が16000円で6S用が20000円だ。

ロードスターのアイテムがズラリと並ぶ 専門ショップだから気軽に遊びに行こう

東京都江戸川区にあるロードスターの総合ショップカーメイクコーンズは、サーキットでタイムを出すためのチューニングや機能系パーツから小物グッズの販売、そして中古車販売まで、幅広くロードスターファンの要望に応える親切なお店。今回は最近よく売れている用品やオススメ品を紹介しよう。

まずは手頃なところで携帯カバーとパーキングサインが目に入る。機種はiPhone5/5S用と6/6S用の2タイプを用意。新型NDも加わり、NAからNDまでそれぞれ個性あるユニークなイラストが印象に残る。同じイラストで描かれているパーキングサインもロードスターオーナーから好評だ。

機能系パーツで売れているのがハーフレザバケットシート。コーンズ特有のホールド性とシンプルなデザインがGOODです。ホイール部門では2種のオリジナル

ホイールがコーンズの定番。CMC-01は4・8kgと軽量ながら高剛性を実現したクラシカルなホイールで、適応はNAとNB。もう一つがCMC-02。こちらは見た目もレシーでカラーはシルバーのみ。重量は4・9kg、リーズナブルな価格が魅力的だ。

そのほか優良な中古車販売も行っている。オススメは、NAVスペシャル(ネオグリーン)の1991年式・価格68万円(税込)で、記録簿付き禁煙車。もう1台のNB-RS(ワインレッド)は2001年式・価格78万円(税込)で、ボディはNCのワインレッドオールペン済み、調子は絶好調とのこと。ほかにも優良中古車を販売中。

最近ではHPを見て海外からのロードスターファンの来店も増えているとのことなので、一度HPをチェックして訪問してみたいかがだろう。

**Kenauto Performance
ロッドTシャツ** 価格:2900円(税込)



素材はコットン100%で、色は白ベースと黒ベイス、サイズはS・XLまでそろっている。

**Kenauto Performance
ロングTシャツ** 価格:3780円(税込)



NA・NDまでの4世代それぞれのシルエットを、胸と背面はサイドに縦に並べてデザインしている。

普段着OKのオリジナルウェアや 機能性オリジナルパーツを発売

ロードスターリストバンド
価格:1080円(税込)



刺繍が入ったリストバンドはバイル生地を使用する。シフト部や普段使いでも、工夫次第で使い方がいろいろ。

ケンオートは走行会やレース活動が目立っていたが、ビキニトップの取り扱いで、ちょっと印象が変わった。最近はウェブショップを強化していて、取り扱うアイテムも機能性パーツに限らず、ウェアなども取りそろえている。

近頃、ロードスターショップの間では「かわいいウェア」がブーム!? キャラクターをあしらったTシャツや、エンジンルーム内に使うのもったいないようなリストバンドもラインアップした。ほかにもパーキングサインやキーホルダーなど小物多数。詳しくはウェブショップを検索!

**リアフレームエンドバー
Dosukoi for NA
by I.L.Motorsport**
価格:9940円



重量が570gから420g程度に軽量化。モータースポーツのノウハウを注入して、リアボディ剛性を強化する。NA用。

ナンバープレートボルト
価格:540円(税込)



ケンオートのこっそりイチャオシがこれ。というのも、融雪剤による錆の影響を受けないから!



徹底したレストアはパーツ探しから始める ネットワークを使って純正+中古を用意

前号でも紹介しているが、セサミが手がけているレストアNAがだいぶ仕上がってきている。今回はオーナーである山本さんにも話を伺った。

「平成6年に購入して、それから7年乗ったんですが、ナンバーを抹消。

手放すつもりはないので保管してたんですけど、NDが発表されて放っておいたらそっち買ってしまったそうだったんで(笑)。

ロードスターの雑誌などを見てセサミに相談したんです。なにしろ不動車だったので、見積もりとるにも

お金がかかる。でもセサミは見に来てくれたんですよ」

車内はカビが発生していたりと、今となつては想像できないほどの状態だった。タイヤの空気が抜け、車高が落ちすぎてバンパーが割れていたほど。ここからレストアに挑戦するわけだが、セサミではここまでのレストアはしたことがなかった。しかし、三田代表いわく、勉強をさせてもらうつもりで、パーツの調達からセットアップまで行う。

「新品が出るところもあれば、もう廃盤になっているものもあります。純正をメインに考えながら、部品がない場合は中古を探す。カーペットなんかはマルハ製でアフターで使えるものは取り入れます。

エアコンは作動に問題はなくとも、カビの問題があるので専門業者に作業してもらったり。整備士の領域外の部分が結構ありますよ。ほかにもダッシュを磨いたり、リアガラスの配線処理をしたりと細かい作業は多々あります」

撮影時にはもうエンジンがかかって、普通に走れる状態になっていた。あとは細かい部品を交換するか、アフター品を組み込むか。久しぶりのロードスター、どんな気持ちがよみがえってくるか楽しみなところ。なにしろ、10年以上も乗っていなかったのだから。



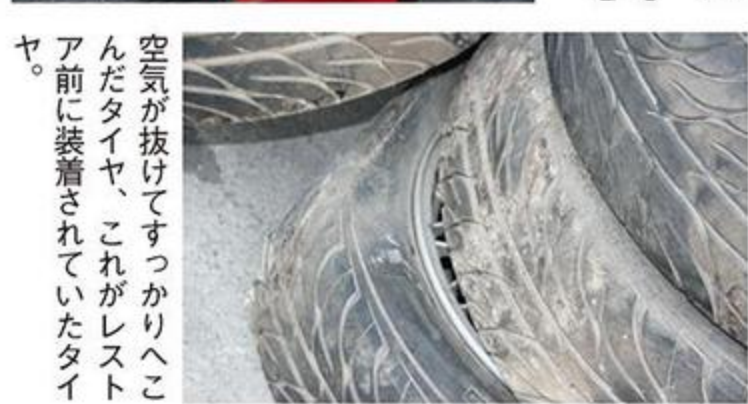
真っ赤なカーペットとコーデイナーにするよう、これからインテリアにも手を加えていく予定だとか。



まだ走行距離は10万kmにも満たない。カーペットはマルハ製で欲しかった限定モデルに近づけるよう赤をチョイス。室内は徹底的にクリーニング。



エンジンはリビルトエンジンを換装、エキマニはもともと装着していたものを移植している。マフラーは装着していたマツダスピード製。



空気が抜けてすっかりへこんだタイヤ、これがレストア前に装着されていたタイヤ。



山本 勝さん
「就職したら買おうと思ってたら、研修先でディーラーが試乗会をやって、ハンコ押しちゃいました」



幌は骨の部分が残っていて開閉不可という状態だったので、まるごと交換することになった。

定番BBSは黒のボディにもぴったりマッチしている。これはオーナーの希望による選択。



ワイパーやドアミラーなどメッキ部もきれいに磨かれている。モール類は新品に交換。



ロードスターの買い取りから納車まで 全国どこへでも出張中!!

すでに今年も北海道・九州へとロードスターを納車しているというアイ・スタイリングのノンちゃん。アイ・スタイリングでは、とにかく全国のロードスターを探しているようだ。オーナーから買い取ったクルマを綺麗にリフレッシュしてから販売するので、高品質車はもちろんのこと、それなりのクルマも高く買ってくれるそうだ。また、委託販売(貴方のクルマを欲しいユーザーに売ってくれる)も受け付けてくれる。新型NDへの買い替えを考えているオーナーなど、愛車を手放そうと考えている方は一度相談してみてもいいかも。



広々としたスペースには、多数の極上ロードスターが並んでいる。また充実した設備も整っているのでメンテもおまかせ。

ロードスターを大切に考えているからこそ、全国どこにでも買い取り＆納車へと、レスポンス抜群。

カーアクセサリーにも 専用品があるなんて!

MZレーシングでは、マツダのモータースポーツ活動を中心に、イベント、ドライビングスクール情報や、世界のモータースポーツ情報(TUSC、ニュルブルクリンク24時間、スーパー耐久、JRCetc……)などを紹介している。またグッズの販売も行っており、ND専用サンシェードがリリースされたばかり。このサンシェード、意外とフィットするものが少ない。汎用品なので仕方ないと思いつつも、不満がつのる。それを払拭するジャストサイズで、収納時は30cmほどのコンパクトサイズになり、車内に置いても邪魔にならない。



マツダ車用サンシェード
適合:ND 価格:6480円(税込)

これからの季節、必須アイテムとなるサンシェード。ロードスター専用なので歴代モデルにも◎。



祝Vol.10記念 MONITOR & PRESENT

なんて豪華なプレゼントなのだ！ ROADSTER BROS. Vol.10
発行を記念して、お祝いということで各方面から素敵なプレゼン
トが集まった。プレゼント到着後にモニターレポートを提出す
る、というお仕事もあるけれど、パーツレビューを書くと
思えばラクショー(でしょ?)。欲しいパーツをゲット
するためなら、これくらい苦じゃないよね。
さあ、好みのプレゼントがあったら
さっそく応募だ！



Mマークはモニタ
ープレゼント対象
プレゼントです。



Speed Flushing

日本サン石油 ☎03-3238-0231 <https://www.sunoco.co.jp/>

こちらは過走行車、低年式車にぜひ試してほしいエンジン内部の洗
浄剤。エンジンオイルの交換タイミングで使うのがベストで、徹底
したリフレッシュができる。愛車の走行距離や年式など、「欲しい」
オーラをガンガン出そう。情にほだされて当選になるかも。5名の
方に用意しているから確率高いぞ！

エンジンオイルを交換するときに
同時作業をする。自分で作業
する人も多いから、そんな人は
セルフ撮影でレポートを。



FEDERAL 595RS-R 215/45-17

フェデラルジャパン
☎022-355-6703
<http://federaljapan.com>

1515号が装着したのは595RPMという
モデルだが、なんとここではサーキット走
行にも使えるRS-Rを1セットプレゼン
ト。タイヤはRST(神奈川県大和市)に保
管されているので、取りに行ける方に限り
ます。また走行インプレッションもお願い
するので、心して応募してね。タイヤサイ
ズはNC&ND用です。





DHT排気ダクト

TRAP 029-867-2867 <https://www.facebook.com/trap1993>

1名



トラップからいただいたのは、ハードトップにダクトをプラスするアイテム。ダミーとして取り付けることもできるが、走行風を取り入れたいと思っている人は思いきって穴を開けてみて！これも切った貼ったのレポートに期待したいところです。



フレーム付イラスト

轟友宏ホームページ <http://www.dareyanen.com/todoroki/>

4名

軽井沢ミーティングでは“かわいい”と女性の人気が高かった轟さんのイラスト。NAとND2台ずつ、額に入ったものを用意しました。壁につるすもよし、机に置いて眺めるもよし。見ているだけで癒される。応募にはNAかNDを明記して。



愛車のイラストをプロが描いてくれるチャンスが、軽井沢ミーティングのROADSTER BROS.ブースにあったのだ。申し込んだ人のその後、知らせてほしいな。



リストバンド

アクレ 042-516-9600 <http://www.acre.co.jp/>

10名

リストバンドとしてもちゃんと使える…のに、クルマ好きはついブレーキフルードのタンクなどに被せてしまう。赤なので、エンジンルームにあるとかなり目立つこと受けあい。それ以外にも、工夫すれば使い道はいくらでもありそうだから、当たったらゆっくり考えて。



サンシェード

MZレーシング <http://mzracing.jp/>

5名

フロントウインドーの傾斜なのか大きさなのか、どうも汎用品が合わない不満に思っている人は多いだろう。マツダ車用にサイズなど考えられているので、ジャストフィットする。たまたまとコンパクトになるのがまた◎なポイントだ。



純正交換タイプフィルター

RST 神奈川県大和市代官1-15-10 B-1 046-279-4350 <http://www.rst-cs.com/>

5名



2980円という破格フィルター。これなら半年に1回でも交換してあげたい。久しく交換してないな、という方、ジャンジャン応募してしてほしい。対象はNCEC。



ガレージベリー アンダースポイラー

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

3名



クルマじゃないよ！フロントアンダースポイラーだよ！これを3名の方にプレゼント。愛車がどれだけスタイリッシュになったか、しっかりレポート頼みます。自分で取り付けても、プロショップに依頼してもいいので、カッコよくキメちゃって。

応募方法

ご希望のプレゼント記号を明記して
メールの方 ▶ bros@motormagazine.co.jp
郵送の方 ▶ 〒105-8611 港区新橋5-33-10
モーターマガジン社「ROADSTER BROS」プレゼント係 まで。

1.氏名 2.お乗りのロードスター型式 3.住所 4.連絡先(携帯、メールアドレスなど)
これらをお忘れなくご記入ください。
モニタープレゼントにつきましては、顔出し、本名掲載に同意いただける方に限らせていただきますので、ご了承ください。また、簡単なレポートを提出していただきますので、当選の際には編集部より詳しい手順をお知らせいたします。

締め切り

2016年
8月31日