

ROADSTER

BROS.

[ロードスターブロス]

Motor Magazine Mook

Vol. 11

永遠の名車～

NA&NBはマツダの宝!!

いつまでも色あせない魅力を総ざらい
選り抜き20台 CUSTOM MADE



ドレスアップ・チューニング・グレードアップ

ND5RC最前線



オープンカーならではの楽しみ

インテリア小物 コーディネート術



異端児? 個性派! 型破り!?

トラブル対処で
ロングライフを目指せ

NC大好き ワンメイク企画



ROADSTER
BROS.



**Be a driver.
Experience
at FUJI SPEEDWAY**

オールマツダのお祭りが
富士スピードウェイで開催
車種を超えてファンみんなが
大喜び！



マツダ車を手がけるメーカーやショップのデモカーが展示されていたコーナーには、おなじみの顔ぶれもお目見え。マツダの宇品工場を再現したジオラマは圧巻で、思わず見入ってしまった。またマツダエンブレムと記念撮影できるコーナーも設けられ人気を博した。

ステージは雨天のことも考慮して屋内に設置されていた。ここではマツダ車の開発スタッフ陣や、ミスターマンこと寺田陽次郎氏によるトークショーが行われた。熱心に耳を傾ける姿はファン以外のなものでもなかった。こうしたファンの集いはだいぶ定着してきようと思う。



「魂動(こどう)」デザインを取り入れた椅子やバイクが展示され、デザイナーという仕事の片鱗を垣間見ることができた。ほかにもクルマ好きにはたまらない見ごたえのある展示物が多数あって、どこも人だかりができていた。



マツダはこれまで「マツダファン・サーキットドライアル」と称したイベントを展開。これはあくまでサーキット走行がメインのイベントだ。しかし富士スピードウェイで開催されたエクスペリエンスは、家族連れでも楽しめる参加型。たくさんのコンテンツが用意されていて、盛り上がること必至。

当日はボランティアスタッフによる車両誘導が行われ、車種ごとにクルマが並べられる。ロードスターの塊は見慣れているが、CX-9といったSUVが並んでいる姿はさすがに迫力。AZ-1はみんなガールウイングを上げて、まるでスタンディングオベーションのように見えた。ステージは屋内に設けられていた。開催日は天候に恵まれたが、こ



手作り体験ができるコーナーは抽選で、この抽選のための行列がすごいことになっていた。一心不乱に作業する集中力には気迫が感じられた。



ちびっこメカニックが「お仕事体験」。つなぎを繋ぎエンジンルームを覗き込む姿がほほえましい。この中から将来のメカニックは誕生するか？

れなら雨天でも問題なかっただろう。屋内会場のいたるところで展示車両などがあり、ことにレース車両の周囲には人だかりができていた。お楽しみのグルメも充実していて、レストラン以外にデリバリーサポートが複数出していた。

サーキットでは富士チャンピオンレース、パーティーレースの特別戦が開催された。初めてレースを見た人も多かっただろう。またレジェンドマシンのデモランでは、カペラロータリー寺田陽次郎仕様、ファミリアロータリークーペ24時間レース仕様など、さまざまなカテゴリーのレーシングカーが周回を重ねた。車種別のパレードランも大盛況。極め付けは787Bのデモ走行。甲高いエキゾーストにみんな酔いしれた！

ROADSTER
BROS.

初代ロードスターを筆頭に、各モデルのホットな情報を取り上げるべく
総勢40台越えという大々的な撮影会を富士スピードウェイで行った
大阪など遠方から参加してくれたショップもあって、当日はちょっとしたイベント
一般ユーザーの参加もOKで、遊びに来てくれたみんなには
アバルトの同乗走行や愛車をドライバーに乗ってもらったりと
デモカーを見るだけではないプラスアルファのお楽しみがあったのだ



見知った顔ばかりで、ショップおやじたちのオフ会会場!? タイムスケジュールながらなんとか時間内に終了できた。お疲れさまでした〜。



124スパイダー、気になりつつ乗ったことのない人は多く、同乗走行を行った。MT、ATの2種類を用意。ナイトスポーツ中村代表、どうでした?



デモカーへの同乗走行だけでなく、自分の愛車評価をドライバーにしてもらおうというリクエストにも応え! 今後の参考になったかな?



富士スピードウェイの駐車場を使っただけの撮影では、簡単なスラロームコースを設定しデモカーのインプレッションどりをを行った。

たくさんのデモカーが一堂に会した撮影会
アバルト124スパイダーの試乗もできたし、楽しかった?



G6ジムカーナを始め、ミニサーキットを走っている森利之さん。東海地区から足を運んでくれた。ハードトップを取り付けたので、ソフトトップレスで軽量化。NCの幌、かなり重いからな〜。



朝イチ、撮影車両が集まる前に顔を出していたのは、「1本走ってきます」という理由。富士チャンピオンレースにエントリーしているため練習を欠かさない。RSTがNCを買ったのは橘川さんのせい?



「仕事休んできました」とサーキットライアルで腕磨きをしている原田美由紀さん。いずれバーティレースに出たいと、富士のスポーツ会員になって走り込んでいる。YZサーキットでも走るそう。



ナイトスポーツのデモカーばりに手が入っているのは小田利裕さんのNDだ。撮影会の翌週にはサイドステップ(直談判してラインアップしてもらった)を取り付ける予定。もう装着されているはず。



休日は仕事のため、頼み込んでNDの箱根オフと軽井沢だけとは何か調整して参加している古野隆一さん。以前はインテグラタイプRに乗っていた。藤井さんといっしょに参加してくれた。



撮影会は平日に行ったのだが、「たまたまおやすみだったので、ツイッターの情報見てやってきました」。124スパイダーの同乗後「じゃ馬ですね〜」と感想をもらっていた藤井俊千さん。



「やたらロードスターとすれ違うなと思って、フェイスブック見て何やってんだろってチェックしたらこれでした」と、いいタイミングで参加できた。初ロードスター。お名前を聞きそびれました、すみません。



ドライバーに乗ってもらったり、オートエクゼ、ドゥーエンジニアリング、1515号などいろんなNCに同乗して上機嫌だった小林元輝さん。サーキット走行を控え、役立つ情報は得られたか?



「このNA、アイスタイルの野沢さんに運んでもらったんです」と夜勤明けで足を運んでくれた平沢剛さん。試乗したこの車両がどうしても欲しくなって、懇願しまくって売ってもらった思い出の1台。

ROADSTER
BROS.

ROADSTER BROS.

[ロードスターブロス]

Vol. 11

Editor in Chief 中村ブンコ
 Producer 黒田健一
 Photographer 金子信敏／永元秀和／井上雅行
 玉井 充／犬塚直樹／高松 弘
 伊藤嘉啓／吉見幸夫／片桐博也
 奈良軍団KOMATSUDA
 Writer 正松本 宏／菅 正博／松本尊重
 大谷英樹／石田 徹／都築雅一
 川崎英俊／斎藤 聡／鈴木ケンイチ
 Illustration 都築雅一
 Cover Photo 金子信敏
 Cover Design 長谷川修史
 Design 長谷川修史
 田辺雅人
 3PUNCH DESIGN (齋崎真司)
 浜本直樹
 Advertising Div. 神戸信英／渡辺孝禎
 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 03-3434-3157 (編集)
 Tel 03-3434-3153 (販売) Tel 03-3434-3155 (広告)

発行日 2017年1月30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 マツダエクスペリエンスレポート

005 TOPICS 富士スピードウェイ撮影会

永遠の名車～

NA&NBは
マツダの

008 いつまでも色あせない魅力を総ざらい

●ケンオート ●マルハモータース ●アクティブ ●アイスタイリング
 ●RSプロミネンス ●Mikiプロジェクト ●ビットクルーレーシング
 ●ジョイファスト ●夢工房 ●ガレージI ●匠工房 ●ジェットストリーム
 ●ガレージベリー ●ボールポジション ●ジュビターネット・カーガレージ

異端児? 個性派! 型破り!?

039 トラブル対処でロングライフを目指せ

NC大好き ワンメイク企画

054 Meet the ROADSTER

●中部ミーティング ●清里ミーティング/大分ジャンボリー ●ふらのミーティング

072 ND5RC最新情報

The Best Season

101 ワンアイテムで満足度アップ! 内装に着手せよ!

INTERIOR ZOOM IN!!

111 ロドスタ天国2016 走行会レポート

116 HOT FAMILY ～父、長男、長女のNAが個性的!

120 モニターレポート

124 GLOBAL MX-5 CUP JAPAN 開幕間近!

128 RCOJ MESSAGE BOARD

130 ライター正松本の「NC道」

132 4040&1515号「きまぐれDiary」

134 お気楽イラストレーターTSUZUのNAまったりライフ

136 情報満載! てんこ盛り倶楽部

145 プレゼント

ダの



- ケンオート
- マルハモータース
- アクティブ
- アイスタイリング
- RSプロミネンス
- MIKIプロジェクト
- ピットクルーレーシング
- ジョイファスト
- 夢工房
- ガレージ
- 匠工房
- ジェットストリーム
- ガレージベリー
- ポールポジション
- ジュピターネット・カーガレージ



永遠の名車～

NA&NBはマツタ

いつまでも色あせない魅力を総ざらい 選り抜き20台 CUSTOM MADE

発売からまもなく30年を迎えようとしている初代ロードスターは爆発的な人気を誇った
低年式車にもかかわらず、オーナーに愛され続けているため、残存率は日本車のなかでもトップクラスだ
楽しみ方は千差万別で、スポーツ走行などしなくても通勤でさえ楽しいのがNA&NBの真骨頂
ショップデモカーを通じて、どんな楽しみ方があるのか、どうしたら長く乗り続けられるか検証してみよう



走行インプレッション担当ドライバー



モータージャーナリスト
齋藤 聡氏

新車のインプレッションレポートはもちろん、チューニングカーをも乗りこなしきっちり評価する。日本カー・オブ・ザ・イヤーの選考委員やドライビングスクールのインストラクターもつとめる。

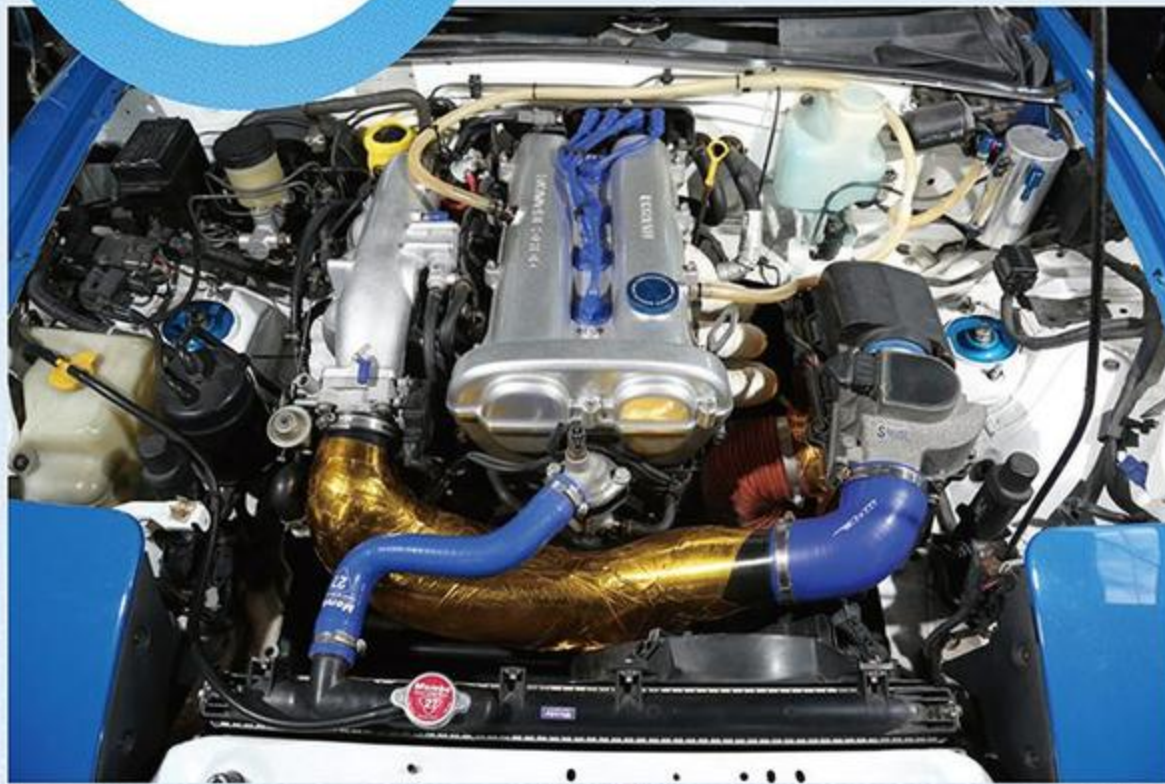


モータージャーナリスト
鈴木健一氏

自身もNBに乗るロードスターオーナーで、パーティレース参戦などサーキット走行のためのスキルも積む。若かりし頃は2輪にも親しんでいた。モーターマガジン社のホリデーオートに連載も。

サーキットまで
楽しめる
NA&NB編

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



基本的なメンテナンスを しっかり行っただうえで サーキット対応パーツをプラスしていく



ケンオート代表
小原健一さん

サーキット走行会からスーパー耐久まで、FF、FR、4WD問わず乗りこなす。スポーツカーの楽しさを存分に知る頼れるショップおやじ。

エンジンルームには遮熱のフィルムが金色に輝く。マキシムのエキマニにはバンテージが巻かれ、ホース類も一新される。オーバーホールしたリフレッシュエンジンでサーキットをガンガン走って3年目。オリジナルアイテムのリストバンドがアクセントになっている。かわいい。

全国各地のサーキットでその腕前を披露している(?)ケンオートの小原代表。スターレットに始まったレース人生は、F3、スーパー耐久、シビックやトヨタネッツカップなどカテゴリーは幅広い。それぞれのレースで培ったノウハウは、ロードスターのセットアップにも存分に活かされている。またレース車両はストリートと違って、メンテ不足や作業ミスは絶対に許されない。その厳しさをお客さんの愛車に注いでいる。

「このNA6はサーキット用になりボロボロの状態から起こしたもので、今ではサーキットを全開で走れるよう各部に手が入っています。ロードスターをサーキットでも走れるようにする場合、ブレーキよりも足まわりを決めていくのがいいでしょう。ブレーキはパッドの選択くらいで、キャリパーまで着手するのは走り込んで物足りなさを感じてからでいいでしょう。低年式車ですから、とにかく基本のメンテナンスが大事」

オススメアイテム

リアフレーム エンドブレース Dosukoi for NA

適合●NA6&8

価格●1万2000円(税抜)

サーキットからのフィードバックを盛り込んだオリジナル品。不安定なリアパートにおいて、アライメントの変化を最小限にするとともに最適化する。これにより安定したトラクション性能を得られるのだ。

ブレーキキャリパーブースター

適合●NA&NBノーマルキャリパー

価格●1万6000円(税抜)



取り付け部の構造により、剛性アップすることによってペダルのダイレクト感が向上する。ブレーキラインなども合わせて交換したい。いくらステンレス製でも一生モノではない。

BAUER Limited ロアボールジョイント

適合●NA6&8 / NB6&8

価格●1万5000円(税抜)



フロントのナックルと各アームに介在するのがボールジョイント。経年による劣化によりブーツが切れていたり、グリスが硬くなって保護性能を果たしていないことも。また本体交換の必要があるため、まずは診断してもらおう。

ウォーターリフトキット

適合●NA6&8 価格●2万8000円(税抜)



ラジエーター本体の不具合だけではなく、水路の見直しも怠りかけるとサーキット走行では大事故。交換費は1万5000円から、夏が来る前にやっておいたほうが◎。

考えてみれば、平成初期型であっても元気にサーキット走行できるほど、ロードスターは頑丈にできている。またそれを実現するアフターパーツもふんだんにそろっている。きちんと手を入れてやれば、30年経過しても現役バリバリ。広島にも自走で行ける(笑)。

トップカテゴリーであるレースを知るからこそ、日常の手入れがいかに重要か把握している。小原さん率いるケンオートならではの技術力はオーナーの強い味方だ。



サスペンションはクスコ製だが、ラインアップにはない特注の別タンク式をセッティングして、リアのセッティング幅を広げている。

永遠の名車~

NA&NBはマツダの



フロントからリアにかけディフューザーを使
って整流効果を高めている。トップスピード
が上がるサーキットでは、空気を味方につけ
ることも重要なのだ。



サード製の触媒を装着し、ジョイファストのマフ
ラーと組み合わせる。吸排気の見直しでエンジ
ンの性能をフルに生かす。またニーレックスのナッ
クルサポートなど、剛性面の補強も行われている。



キャリパーはウィルウッド製で、サイズが豊富にそろっ
ている。まずはノーマルの性能をフルに使って、不
足を感じたらキャリパーを考えればいい。

メンテを行い
ノーマル+αを!
NA&NB編

静岡県静岡市葵区牛妻2095-6
☎054-294-0076 <http://www.maruhamotors.co.jp/>

マルハモータース

パワフルで乗りやすい2・1ℓ+4連スロットルに 新型サスペンションを組み合わせたM2・1028

ロードスターに長く乗り続けていくうえで、絶対になくはない存在となっているのが、ロードスター専門店のマルハモータース。高品質なオリジナルパーツと純正部品の在庫数は世界一の規模で、日本のみならず世界中のロードスターユーザーの駆け込み寺的存在となっているのだ。

そんなマルハモータースが手がけたのが、M2・1028(NA8)ベースのこちら。エンジンはオリジナルマレーピストン、H断面コンロッド、削り出しクランクを

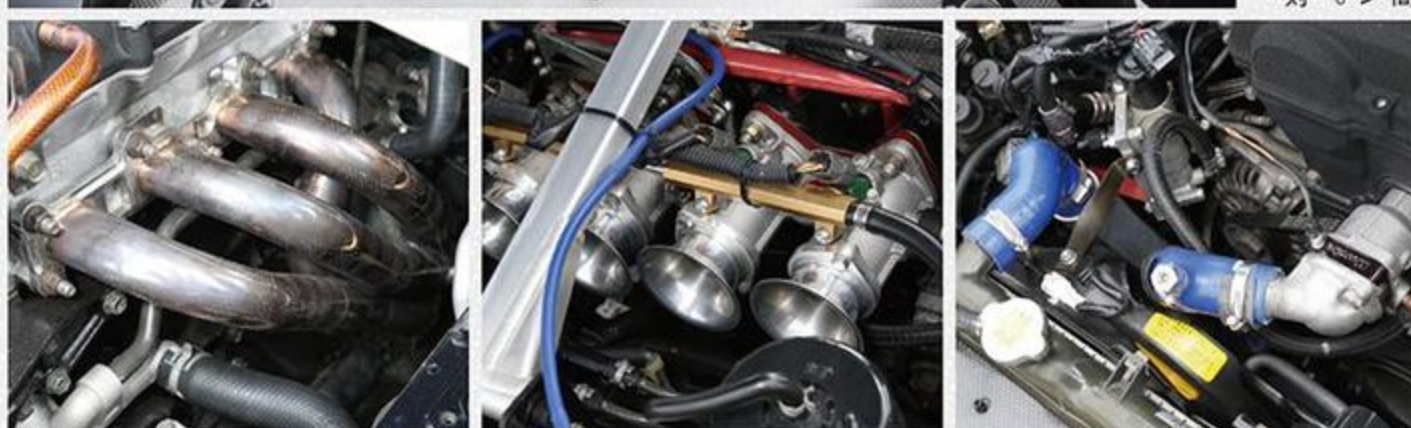
組んだ2・1ℓ仕様。4連スロットルにより抜群のピックアップと吸気サウンドが楽しめる。

新たにリリースした英国ナイトロン社製の車高調も注目のアイテム。専用スプリングの採用で、これまでにないロングストロークを実現しているのが特徴だ。

マルハモータースでは今後もこれまで以上にNA、NB系のパーツやチューンメニューを充実させていく予定。新たなエンジンオーバールームメニューもスタートさせるというから期待したい。



2・1ℓに排気量アップされたBPEエンジンはハイカムも組まれて低回転から高回転までパワフル。独特な吸気音が楽しめる4連スロットルは、フリーダムコンピュタで制御している。タコ足は4・2・1レイアウトのマルハVPヘッド。強化ラジエターと水冷式オイルクーラーで冷却系もパワーに合わせてハッチリ対策している。



マルハモータース代表

荻野才次さん

NA、NB系を長く乗り続けるためのバックアップは、今後もさらに力を入れていきます。画期的なマフラーやサブコンも近日発表できそうですのでご期待ください。



英国ナイトロン社とコラボのスペシャルサスペンションは、Aアームを貫通する専用バネでストロークを確保しているのが特徴だ。

マフラーはサクラム製。5つの消音ユニットを装備して音質にこだわったもので、4連スロットルと合わせてサウンドも楽しめる。





マルハパーツでファインチューンの ワンオーナー極上モノの93年式NA6



1993年モデルのNA6は、なんと新車から24年間大切に乗り続けられているワンオーナーカー。走行距離はわずか4万4000kmで、もちろん修復歴なしの極上コンディションである。

エンジンには吸排気系のリファインに加えて、コンピュータのロムチューンで燃調と点火時期を最適化。幅広いステージに対応する15段階調整式サスで、走りの楽しさもアップしている。好調を維持するためにマルハ製パーツを効果的に投入している好例として、大いに参考となる一台だろう。

「新車を知らない世代がNA系を手に入れる機会が多くなってきました、このマシンはそうしたオーナーのメンテのお手本としてピッタリ。マルハではシートカバーや幌など、ドレスアップも兼ねた補修パーツも多数ラインアップしています」と荻野さんはいふ。



ステアリング変更とロールオーバーが装着されたインテリア。サイドのストライプがアクセントになっているシートカバーは、高品質で有名なカパナとのコラボで生まれた自信作。色や柄の異なる豊富なラインアップを用意する。



B6エンジン本体には手を入れず、ブリッツ製の純正形状エアクリナーとレーシングビート製タコ足で吸排気効率アップ。ロムチューンもしっかりと行われている。



懐かしのハヤシレーシングはフロントが6.5J×14、リアが7J×14。タイヤはダンロップのディレックスで前後とも185/60だ。



タコ足に変更してもマフラーはノーマルというのが通好みの選択。バンパーなどエクステリアも完全なオリジナルをキープする。

走行インプレッション



M1028ベース。1.8ℓ改2.1ℓ4連ストロトル。足まわりはナイトロンというイギリスのメーカーで、9インチ600ポンドのバネを組み合わせている。足まわりの動き出しがとても滑らかでフリクションが少ない印象。適度に足回りを動かしながらかつとタイヤを路面に接地させている。操縦性は穏やかで素晴らしく素直。エンジンもきっちりチューンされていて、2.1ℓらしい厚みのあるトルクと高回転の伸びがある。(斎藤)



ブラック基調のシャープなイメージのインテリアはM2仕様のオリジナル。センターコンソールの6連メーターがカッコいい。



メーカー純正チューンドのM2バージョンの第3弾として94年にデビューしたM2-1028。ミラー横のシリアルプレートが誇らしげだ。



ホイールはレアなRSワタナベのマグネシウム製で、サイズは前後とも7J×15。タイヤは前185、リア205サイズのポテンザ11Aだ。

基本的なメンテで 低年式感を払拭 NA&NB編

埼玉県春日部市緑町1-8-16 **アクティブ**
☎048-738-7670 <http://www.active-gt.com/>

緩急織り交ぜたメンテ&チューン 長く&楽しく初代を味わう

今からNAを所有しようと思っても程度のいい車両を見つけ出すのは困難だが、まずはここから。そう市村代表は指南する。

既存ユーザーに対しては、消耗品のメンテナンスをまめに行うことがコンディション良く乗るための秘訣だと教えてくれる。「とくにオイル選びは大切。(銘柄等ではなく)その仕様に合ったものを見つけないとですね」と。壊さず長持ち、走る楽しさも倍増するというわけだ。もちろん、

目利きが重要ゆえにショップ選びが大切になる。登場したデモカー(ユーザーカー)は隅々まで手入れされた美しいエンジンルームが特色のひとつ。NA8Cをベース車両とし、エンジンはNB8Cに搭載された高出力のBP-ZE型NB1に換装。また、アルミラジエターといった水まわりのリフレッシュ&強化も行う。NAを長く乗り続けられるのももちろん、トルクとパワーのアップによる気持ち良さまで手に入れた。

アクティブ代表
市村克己さん

「長くコンディション良く乗り続けるなら消耗品のメンテナンスをこまめに行なうこと、オイル管理です。スポーツ走行するのなら、オイル管理は重要です。個体合ったものを選びましょう」



エンジンのコンディション管理は必須。油圧、油温、水温をリアルタイムで正確に表示する追加メーターは必ず装着しておきたい。



デモカーのようにNB型のエンジンを丸ごと移植する手法もNAを長く乗り続ける秘訣。モアパワーも得られるから走りがますます楽しい。



ブレース系の装着でシャシ剛性を高めればさらに楽しく走れる。またスポーツ走行するなら、デフォルトの交換も定期的に行う。



インテリアは経年劣化の目立つ場所。シート交換は一体感のある走りを実現するだけでなくインテリアのリフレッシュにも効果的だ。

走行インプレッション



パワステがないから、普段乗りの際などちょっと力が必要になる。だけど、その代わりにタイヤの状態がものすごくよくわかる。しかもボディがガチッとしていて、予想外の動きをしない。そしてデフの効きもよく分かる。そしてNB1の1.8Lエンジンはトルクフル。これほど扱いやすいのであれば、サーキットも自信を持ってガンガン攻めていける。バランスが良く、安心感の高い仕上がりがだ。(鈴木)



2 リトラクタブルロッド (NA)

ロッドのジョイント部が折れたりガタツキが大きくなってくると、走行時にライトが振れる現象が出てくる。部品はまだ出るので早めに交換したほうがいいだろう。ロッドリトラクタブル:NA01-51-SA5 価格:1230円(税抜)



タックイン99からの情報

最近ではエアコンの修理が多いね

タックイン99
喜多昌司さん



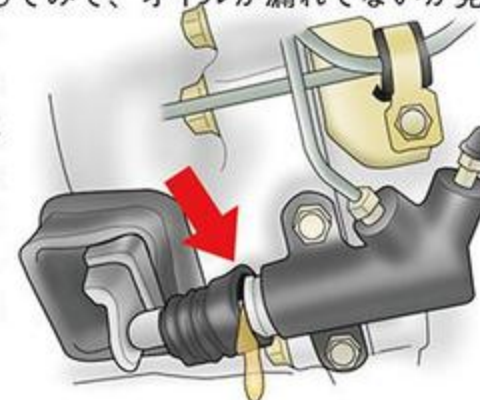
3 クランクアングルセンサー (NB)

NAにはあまり見られないが、NBでは夏場などの高温時にエンジンが突然止まってしまうトラブルが出てきた。エンジンを止めて、しばらく冷やしてやると復活する症状だとクランクアングルセンサーがアヤシイ。現在では対策品になっているとのことだ。予算的には1万円以下なので交換したことがないオーナーは換えておいたほうがいいだろう。



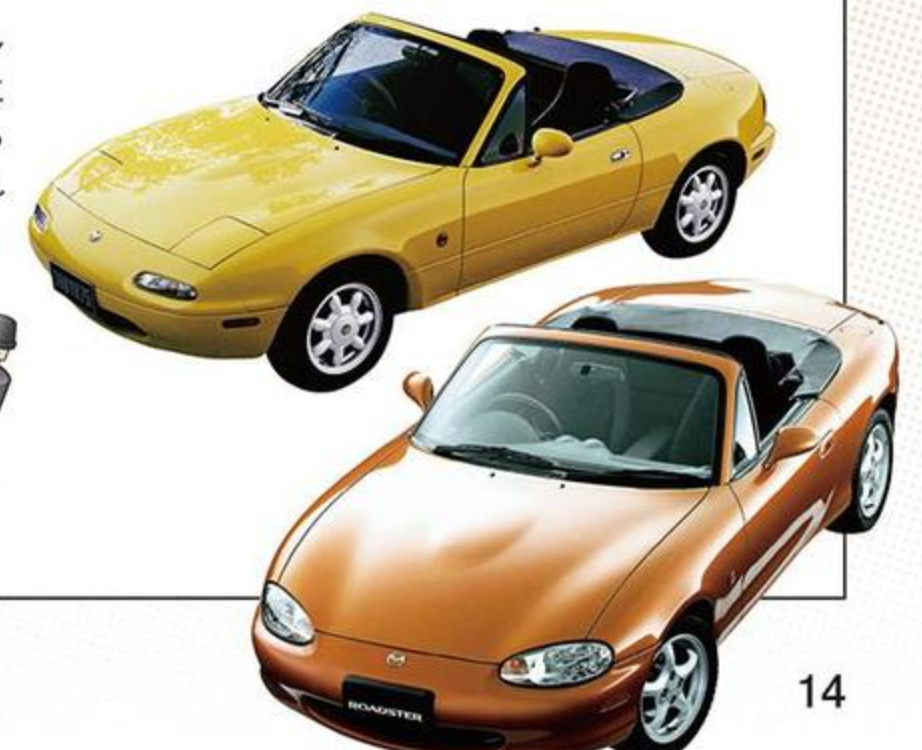
1 クラッチフルード漏れ (NA/NB)

ミッションケースに取り付けられた、クラッチオペレーティングシリンダーからのオイル漏れが多くなってきたトラブル。クラッチに違和感があれば、オペレーティングシリンダーに装着されているジャバラのゴムカバーをめくってみて、オイルが漏れてないか見る。加えてサブタンクが付くクラッチマスターシリンダーからの漏れも増えてきたので要チェック。修理の予算はオペレーティングシリンダー、ステンメッシュホース、マスターシリンダーのセットで4万920円(工賃込み)。



最近のNA&NB トラブル事情

2017年を迎え、NA初期型で28年、NBでは19年が経とうとしている。いよいよ30周年を目前に、旧車の範疇に足を踏み入れようとしているロードスターを、いかに調子良く乗り続けていくか?そのポイントを見ていこう。よく聞く定番のトラブル以外に、最近増えてきた事象を各有力ショップに聞いてみた。気になるところがあったら要チェックだ。





サーキット仕様はオイル管理を しっかり行うことが重要デス

NBロードスターも初期モデルだともなく20年を迎える。ゆえにメンテナンスは重要。そのポイントはず、経年劣化するゴムや樹脂系パーツの交換だ。エンジンではクランクのオイルシール、水まわりではラジエターホース、さらにブレーキホースや足まわりのブッシュ類も交換してトータルでリフレッシュしておきたい。

でも個体差を考慮したうえで最適なエンジンオイルを選ぶことも重要となる。その好例がアクティブのサーキット仕様のデモカーだ。カム交換されたエンジンは10万kmノーマルメンテナンスであり、もちろん現在もコンディションは良好。酷使される状況下においてこれはまさにオイル管理の賜物といえる。つまり、トータルの視野に立ち、かつ効率アップを考慮して手をかけてやれば、愛車はいつまでも元気に走り続けてくれる。



ボンネットはエンジンルーム内の熱を逃がすガレージベリ製アウトレットダクトを備えている。熱によるトラブルを未然に防ぎ、エンジンの能力を引き出す。



サーキットで酷使されるも10万kmノーマルメンテナンスのBP-VEエンジン。ラジエターのエア抜きブリーダーも備わっている。また、クラッチラインのダイレクト化も行われている。

サーキット仕様ではあるが、自走してスポーツ走行を楽しむユーザーの視点で作られているのが特徴。追加メーターはセンタークラスター部に油温、油圧、水温計がセットされている。エンジンのコンディション管理をしっかりと行うことでトラブルを未然に防ぐ。



走行インプレッション



パワステもなければ、エアコンもない。シートもめいっばい低いと、非常に男らしい1台だ。座った瞬間から戦う気分が高まる、レーシングカーのような仕上がりだ。非常にパワフルで、ラフにアクセルを踏み込めば、簡単にグリップの限界を超えてしまう。ただし、動きはしなやかで、タイヤの状態も非常にわかりやすい。たっぷりのパワーを使い切れるコントロールさが、このクルマのいちばんの美点だろう。(鈴木)

減衰調整20段を備えたアクティブオリジナルの「モノコ」。そのプロトタイプを装着。アーム類をすべてピロボール化する。



マルハモータースからの情報

顕著な症状を
ピックアップ

マルハモータース
荻野才次さん

三大ウィークポイント (NA/NB)

メンテに重点を置いてるオーナーが多くなってきたので、幌、パワーウィンドー、エアコンが定番メニューになってきた。パワーウィンドーの場合、純正部品はモーターとワイヤーが別になってしまうため組み付け工賃がかかってしまうが、マルハ製ではアッセンブリ交換が可能なので工賃も安くなる。エアコンはフルキットでの交換が安心だ。

マルハではNB用をベースにNAに装着できるキットが用意されている。予算的には25万円くらいだ。作業の際にダッシュパネルを脱着するので、割れなどによるパネル交換やブローファンのオーバーホール、ヒーターコアの交換を同時に行うオーナーも多い。この辺りも加えると総予算的には40万円くらいとのこと。

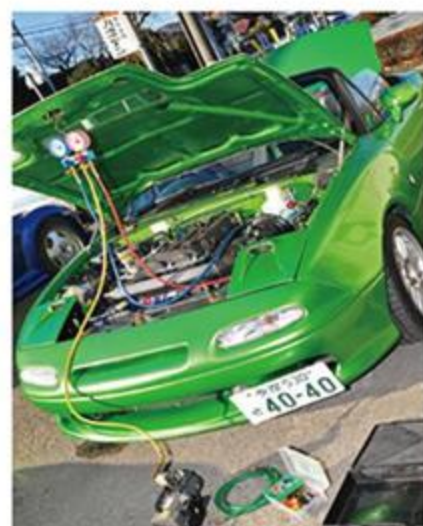
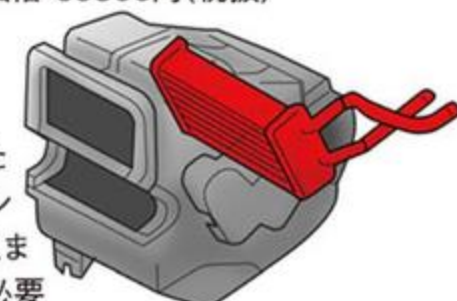
4 オルタネーター (NB)

NAはオルタネーターに電圧を制御するレギュレーターが内蔵されているためトラブルは少ないが、NBの場合はPCMによる制御なので、年式が新しいにもかかわらず、充電不良でエンストするケースが多く見られる。この時、警告灯は点かないため、バッテリーが空になった時点で突然止まってしまう。オルタネーター(NB1)BP4W-18-300C (NB2)BP6D-18-300A 価格:69500円(税抜)



5 ヒーターコア (NA)

室内がほんのりリクーラント臭いと感じたら、ヒーターコアからの水漏れがアヤシイ。軽症ならクーラント漏れ止め剤で止まるが、それでもダメならコアの交換が必要になる。NAは部品が廃番になっているためNB用を流用する。作業にはダッシュボードの脱着が必要になるため、予算的には7~8万円からということだ。とくに最近ではオーナーの傾向がチューニングよりリペアに移ってきているため、部品があるうちに予防修理をしておこうというケースが増えてきたようだ。



エアコンはガスの補充で一時的に治ることもあるが、思いきってキットで交換してやるのが後々安心だ。



パワーウィンドーの動きが遅くなってきたら要注意。ワイヤーやガイドにグリスを吹くと復活することもある。



純正幌はクロス地しか出ないが、社外品が豊富なので大丈夫。マルハではライン入りのオリジナル幌も選べる。

基本性能を高めるシンプルなチューニングで 「NAらしさ」を存分に楽しむ



アイ・スタイリング

野沢直也さん

やっぱりNAが好き、NAに長く乗りたいという人には、基本メンテをした上で、NAらしさを引き出す「ノーマル+α」チューニングがおすすめです



歴代ロードスターの中古車販売、整備、チューニングを行うアイ・スタイリングが推奨する「今どきのNAロードスターのイジリ方」の提案がこの1台。NAならではの楽しさ、面白さを引き出すために、シンプル＆ライトなメニューとなっている。

正トルセンによるトラクション特性の変化に合わせ、エンジンコンピュータのセッティングを行っている。クルマごとの仕様やオーナーの乗り方、好みに合わせたセッティングができるのが、アイ・スタイリングのコンピュータチューニングの特徴だ。

とボディやサスペンションのブッシュなど基本的な部分から始めなければならぬ場合も多いが、それは逆にいえば「ちゃんと作り直すいい機会」でもある。

アイ・スタイリングでは、現在、NA専用の新作のサスペンションキットを開発中ということで、さらにNAのチューニングの可能性は広がりそうだ。NAオーナーにはもちろんだが、これからNAを購入しようという人にも、ぜひ参考にしてほしい1台だ。



オリジナルのエンケイ・RPF1(7J×14+28mm)に、ダンロップ・DZ102の185/60R14を履かせる。ブレーキはNA8用に換装。



エンジン本体はノーマル。マキシムワークスのエキマニとオリジナルのハイパーRマフラーを装着し、コンピュータは調整合わせてセッティング。フライホイールはマルハ製。

乗り出しから楽しめる極上中古車を生み出す

走行距離のなるべく少ない、コンディションのいい中古ロードスターを扱うアイ・スタイリング。他の中古車店と大きく異なるのは、きちんと手を入れた状態で売っていること。いくら安く購入しても、その後でラ

ジエターを交換したり、ブレーキをオーバーホールしたりと出費がかさむパターンは多い。乗り出しから手をかけず走りを楽しめるよう、きちんとメンテされた車両のみが店頭に並んでいるのである。



他店で購入したロードスターの診断も行っている。トラブルが心配なら、見てもらおう。長く乗るためのノウハウが豊富にそろう。



シートは左右席ともにエスケレート・タイプ2。インテリアはほとんどノーマルだが、スポーツドライビングを楽しむためにバケットシートを装着。



「RSあるある」を
ひとつずつ
解消する
NA&NB編

RSファクトリーステージ

新潟県長岡市下山5-83-3

☎0258-28-5122 <http://www.ne.jp/asahi/rs/stage/>

ロードスターを手がけるショッ
プ代表でありながら、こよなくロ
ードスターを愛するファンでもあ
る田畑さん。ファンの目線を持っ
ているからこそ、のオリジナルア
イテムは、「ロードスターあるあ
る」を解消してくれる。前号で紹
介した鍵穴シャッターの修正パ
ーツなど最たるものだろう。

初代から現行モデルまですべて
デモカーを製作してきているが、
とりわけNA&NBは発売から時
間が経過しているため、オリジナ
ルアイテムも数が多い。

「コレでまたいいなって思うと
ころから、こんなパーツが欲しい、
無いなら作っちゃえ、と(笑)。ロ
ードスターの場合、どんなものが
ヒットするかわからないよ」と、
意外なアイテムがヒットしている

がゆいところに手が届く的な
細かいアイテムまで網羅する



エンケイ185-Special

適合●NA

価格●3万7000円(税抜)

タイヤサイズがレギュレーションのひ
とつとなつて185CUPに最適な
ホイールRPF1。ゴールドは本数限定
となつて、在庫わずか。足元が明
くなって愛車の印象もガラッと変わ
る。品のいいゴールドなのだ。



シフトパターンエンブレム& ベース

適合●全車 価格●アルミベース2000円

(税抜) / パターンエンブレム1000円(税抜)

NDシフトノブはパターン無しで7400円(税抜・2017年1月現
在)だ。すでに歴代モデルに取り付けている人は多い。アルミベ
ースのカラーは全4種で、インテリアの雰囲気に合わせて選ぼう。
気分によって変えるのもありかも!



アストンバンパー

適合●NB

価格●6万5000円(税抜)

以前バルケットで取り扱っていた個性顔のフロントバン
パーを、ステージで販売することが決まった。塗り分け
といった技も使えば、さらに個性的な顔に仕上がる。リ
アショートバンパーもあり、価格は6万円(税抜)。



brembo ブレーキローター

適合●NA6&8/NB1

価格●前1万6000円(税抜)

後1万5000円(税抜)

ブレーキブランドとして根強い人気のブレ
ンボ。ネームバリューにひかれるが、性能面は
もちろんのこと、価格がリーズナブルなので
ローター交換時の候補にいかが? 価格は2
枚1セットのもの。



最近のNA&NB トラブル事情

多数の車両を
見ているから
わかります

アイスタイリングからの情報

1 電装系 (NA)

こここのところ、ワイパーモーター
が動かなくなってしまった例が
目立ってきたという電装系。ほか
にもフラッシャーリレー(ウィン
カーが点かなくなる)をはじめ、
各リレー類やコンビネーション
スイッチの接点不良やハンダ剥
がれも多いという。



2 クランクオイルシール (NA/NB)

経年による劣化でオイル漏れ
が目立ってきたクランクオイル
シール。フロント側はタイミング
ベルトの交換時に、リア側はミッ
ションを外さないと交換できな
いのでクラッチ交換時に一緒に
換えてやるといいだろう。



クランクオイルシール

3 ブレーキキャリパー (NA/NB)

キャリパーピストンの固着は定番トラブル。通常のオーバ
ーホールではシール類のみの交換になるが、左右の効きに差が出
てしまうこともある。この場合はピストンも交換したほうがい
い。症状が酷いとアッセンブリ交換になってしまう。



4 トランクの水漏れ (NA/NB)

トランク内の水漏れも増えてき
たトラブル。原因はハイマウント
ストップランプやテールランプ
のガスケット、ボディパネルの接
合部のコーキング部分などが多
い。雨漏りの原因特定は地道な作
業が必要だ。トランク内の内張り
を剥がして、外から水をかけて根
気よく探していこう。



5 ドア内張り (NA/NB)

ドアの内張りが水を吸ってゴワゴワになっているケースがあ
る。こんな時は内張りを外してドアスクリーン(ビニール)の破
れがないか確認。内張りを止めるクリップに付いている薄くて
黒いドーナツ状のガスケットがなくなっているのが原因だつた
りすることもある。じつは地味でも大事なパーツなのだ。



ガスケット

走ってこそ
ロードスター!
NA&NB編

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

まだまだ現役で乗り続けるために クルマに合ったチューニングをしよう



オープンカーなのでロールケージはファッション要素もあるが、性能もしっかりしたものを選びたい。レギュレーションで装着を義務づけているカテゴリーのレースやサーキットもあるので、走行会に出るならぜひ装着しておきたい。



アラゴスタベースのジョイファスト専用チューニングのサスキット。別体タンクを持つ3wayタイプだ。ピロロールはロアアーム側のみに装着。

フロントはガレージハンドレッドワン、サイドステップはトヨシマクラフト。リアにはダクトテールスポイラーを装着する。ハデではないがさりげなくスポーツ性を主張する。



走行インプレッション

NAは、185カップ仕様でジョイファストのタイムアタック用のお手本。アラゴスタベースの3ウェイダンパーのオリジナルセッティング。ポンカムとコンピュータでものすごく気持ちいいエンジンに仕上がっている。足はLSDありきの弱アンダーセッティングで基本どおりに走るとタイムが出るクルマ。NDもNAのコンセプトを踏襲。アラゴスタベースのサスキット+コンピュータ+吸排気チューン。モダンでしっとりした操縦性。気持ちよい伸び感がある。(斎藤)

もはや年式では旧車の部類に入るNAだが、博物館に飾るより、現役で走らせておきたいクルマでもある。そんな魅力に惹かれ、若いユーザーが「これからNAロードスターに乗りたい」と思ったとき、参考になりそうなクルマ(NA8C)を紹介しよう。

ジョイファストが手がけたNAは中古車をベースにここまで仕上げてきた。基本的には「ストリート」にたまに「サーキット」という仕様。185カップにも出られるよう、ロールケージなども備えているが、だからといって「サーキット専用」に仕上げるのではなく、エアコンやオーディオ、そして純正のパワステも残したまま、サーキット走行に耐えられるチューニングを施しているのだ。

エンジンは、耐久性面を考慮し、本体については長く楽しむためにカム交換にとどめ、吸排気系とコンピュータでセッティングアップ。パワーではなく「気持ちよく踏める」ことを優先したセッティングだ。

サスペンションはロアアームのブッシュのみレスポンスを高めるためにピロブッシュに変更しているほか、リアのみスタビを強化、さらにLSDをオリジナルのセッティングとして回頭性とトラクションのバランスを取り、これらに合わせた3wayダンパーの仕様を決めている。

このセッティングで重要なのは「ベース車両の状態」に応じてベストな仕様を見つけないといけないこと。NAロードスターに乗るなら押さえておきたいポイントだ。

ジョイファスト 長嶋利充さん



マフラーはSACLAMだが、スペックはジョイファストオリジナル仕様。クオリティの高さとサウンドへのこだわりファンも多い。



「ベース車の状態に合わせて、必要最小限の補強やチューニングをするというように、クルマに合わせた付き合い方がオススメです」



埼玉県幸手市大字下川崎19-1
☎0480-40-3031 <http://www.sesame2000.com/>

カーライフプロデュースセサミ

足かけ2年をかけてテコ入れ 15年ぶりのカムバックは刺激的!

徹底リフレッシュで 復活 NA編

15年もの間、ガレージに眠っていた初代モデル。乗らないでいても、クルマはどんどん劣化していくもの。燃料タンク内の水分により錆びていたり、タイヤの空気が抜ければホイールに車重がかかってくる。

かなり悲惨な状況にだったが、NAに変わる存在なし! とレストアすることにした山本さん。

「新車購入して7年間乗った(8万kmあまり)段階で、別のクルマを使うようになりまして。1台を長

く乗るので、走行年数は歴代でいけば短いですね。年式はいちばん上ですけど(笑)。リフォームと同じで、レストアにもそれなりの予算が必要ですが、イチから作れるわけじゃありませんからね」

カビや錆との戦いだった、と振り返るセサミの三田代表。交換パーツの準備だけでもひと苦労であることは、容易に想像できる。エアコンでは、オーバーホール、パイプ内の洗浄など専門業者による作業も必要になった。

取材日はシェイクダウン。久しぶりのロードスターの感覚は? 「車高が低くて、音の中に入ってくるので、実際よりも速く感じますね。なんせ15年ぶりなんで(笑)」

極上NAに仕上がった愛車、大事に長く楽しんでもらいたい。手がけたセサミでは、こだわりのロードスターを取り扱っている。

「ロードスターは好きな人が買うので、変な車両は売りにくくない。だから今は販売車両がないんです」とじつに三田さんらしい。



「久しぶりすぎて、なんか怖いくらいでした」と初乗りの感想を。初代にしかないロードスターらしさを、これからも長く享受してもらいたい。



レストアを思い立った時に、車両を見に来てくれたことからセサミにロードスターをお任せ。要望も取り入れてもらいつつ仕上げた。

乗っていた当時に再現するべく、装着パーツはそのまま使用している。走行距離もまだ少なく、これから楽しみ!



メッキ部がしっかり光っていることで、古さを少しも感じさせない。黒とメッキの融合が山本さんの希望なので、ピカピカに磨き上げられている。幌の骨組みは錆びて折れたためだったので、骨ごと交換している。シートはカバーを考えている。

走行距離は少なかったが、エンジンはリビルド品を装着した。新車のようなフィーリングが味わえる。燃料タンクは程度の良いものをクリーニング。



ダッシュは新品ではなく磨いたもの。オーディオは純正のままカセットに対応。それからすでに数世代が経過している。

マツダスピードのマフラーは、なかなか見かけなくなった貴重品。オープンで運転した時のサウンドは懐かしさよりも新鮮な感じだった。

回顧録

バラしていく段階でいろいろの不具合や、劣化部品が続々と……。家と同じというのはリフォームだけではなく、人の住まない家屋が劣化していくと変わらないかもしれない。とにかくホコリがすごかったそうだ。



レース車両から
多くを学ぶ
NA&NB編

群馬県伊勢崎市連取町158-6 080-5085-9480 <https://rsprominence.jimdo.com/> **RSプロミネンス**

空力性能+メカニカルグリップの併せ技 常勝マシンはフラットな走りが持ち味



エンジンは0.25mmオーバーサイズピストンを使用。圧縮比はノーマルと変わらず9.0。ピックアップの良さも勝因のひとつ。



エンジンのコンディション管理を行うため、コラム、インパネまわりに追加メーターを装着。シンプルでスッキリとしたインテリアだ。



ボンネットのダクトを塞いでいるのはレギュレーションが変更になったため。柔軟に対処するのも勝つための秘訣。



フレッシュエアをエンジンに送り込むために装着したインレットダクト。市販のアルミ製ジャバラホースを使ってDIYしたもの。



装着タイヤはクムホ・エコスタV700の15インチ。スポーツラジアルだがSタイヤを思わせるハイグリップ性能なのとか。

走行インプレッション

富士チャンピオンレース・ロードスターカップ仕様(ナンバー付)。足まわりはオリジナル。良くセッティングされていて、無駄な動きがなく操作に対して正確にクルマが動いてくれる。リアのスタビリティが高く、それでいてクルマが素直に曲がってくれる。スラロームでもリアの暴れる素振りが見えないほど。NAロードスターのお手本といっている。(斎藤)



RSプロミネンス代表
山形 卓さん

「フラットで、意のままに操れるマシンを目指してつくりました。足まわりはもちろんエアロパーツの仕上がりも勝つための大切な要素です」

2015富士チャンピオンレース「RSC・NA8/NB8」Cクラス」のシリーズチャンピオン。RSプロミネンスのデモカーでもあるNA8Cは、当然レースレギュレーションに合わせて仕上げられている。980kg以上の車両重量をキープする規定があり、これを踏まえてノウハウを投入、出場すれば優勝という戦績。

その凄さの秘訣を尋ねると、「ドライバーの意のままに、フラットに動くところを重視してセットアップしている」と、このマシンをドライブする山形代表は答える。ダンパー、スプリング、LSDのバランスによるメカニカルなグリップ性能はもちろん、加えて必要になるのが、富士スピードウェイというハイスピードコースに対応

するエアロパーツ。空力性能も勝つための重要な要素になる。

「ガレージベリーの社長がレース好きでとても熱心。こちらの要望を採用してくれ、機能性の高いエアロができました。大きな勝因のひとつで、チャンピオンレースでは装着率が高いですね」と言う。

ベース車両のNA8Cは平成8年式で20年が経過。レース車両ゆえにエンジンや駆動系のメンテナンスを頻繁に行う。そして、経年劣化によるトラブルが多い電装系のメンテナンスも欠かせない。

「NAはリレー、センサー類、ポンプを忘れずメンテナンスすることが大切。これで快調に走らせることができます」と。NAに長く携わっているプロからのアドバイスは確かだ。



エアロパーツはガレージベリー製。スポーティなルックスはもとよりチャンピオンレースを通じて機能性の高いエアロとして完成。



2 整備によるトラブル (NA/NB)

長く乗っていると、あちこちで整備に出している個体も多いことだろう。かつて整備に出した際にボルトの締め込み過ぎによる固着や、ブッシュがまっすぐに打ち込まれていないなどによるトラブルも散見される。とくに中古車で手に入れたオーナーはチェック。



1 配線の劣化 (NA/NB)

ロードスターはオープンカーだから、多かれ少なかれ室内に水が入ってるケースが多いため熱や湿気による配線類の劣化がみられるという。室内のアース類の接触不良やコンピュータの不具合が気になるところだ。エンジンの息付き、ストールしたりツキが悪いのでコンピュータを開けてみたら、基盤に白い粉が吹いていた、なんてケースもあるとか。たまにフロアカーペットをめくって天日干しするなどして湿気を取ってやるといい。



最近のNA&NB トラブル事情

アクティブからの情報



アクティブ代表
市村克己さん

本気で タイムアタック NA編

千葉県富津市小久保2775-6 MAIL:mikina6bp@ybb.ne.jp
http://www.geocities.jp/mikiproject_rs/

Mikiプロジェクト

進化し続けるタイムアタックマシン 目指すは、全国各地のサーキットタイム更新

究極のコーナーリングマシンを目指したタイムアタック仕様のNA。ガレージベリーの前後バンパーに合わせて特注したオーバーフェンダーには、なんと255サイズのタイヤが収まる。まさに迫力のスーパーマシンだ。

ボディはフロアを中心に各部を補強した上で、不要なパーツはすべて外して軽量化。サスペンションはTODAレーシングのダンパーがベースのオリジナルセッティング「Mikiスベシャル」だ。

このNAで蓄積されたデータを基に現在のMikiプロジェクトのオリジナルサスキットは作られているのだ。そのほか、アップバーム加工や各部リンクのピロポイル化など、まさにフルチューンといった状態。

NAロードスター最速を狙うだけに、エンジンは本体のチューニングに加え、スーパーチャージャーも装備し、230psを発揮するハイパワー仕様だ。このパワーを路面に伝えるためのシャシ&サスペンションセッティングにより、「どこからでも踏めるマシン」に仕上がっているという。

これまで、数々のレースで勝利を収め、日光サーキットで38秒5、筑波1000でも38秒5、茂原ツインサーキットでは45秒9と無類の速さを誇る。しかも、このスペックでもまだまだ進化を続けているそう。今年も各サーキットでのタイム更新を目標に、仕様変更を行なう予定とのこと。どのサーキットでどんな速さを見せるのか？ 今から楽しみだ。

Mikiプロジェクト代表

三木秀夫さん

NAロードスター最速を目指して今年も進化させます。空力、サスペンション、エンジン、駆動系といったすべての面で、まだまだレベルアップします



エンジンはBPRをベースにハイカム(256/264)装着。ポート加工、面研などが行われ、圧縮比は10.7まで高められている



ロトレックスのスーパーチャージャー(SC)はC30-64という小型のもの。パワーは約230psまで高められている。



軽量化のために、ドアやダッシュボードを除く内装材も取り外される。助手席側にあるのはオイルクーラー。冷却用のウォーターポンプも搭載されている。



メーター類以外、不要なものは取り外されている。ただし、ダッシュボードはロードスターを象徴するものなのでそのまま残す。



SC装着に合わせ、ECUのデータ変更+サブコン(P-MAP ST)を装着。インジェクターは540ccに容量を増やしている。



インタークーラーはARC製。ガレージベリーのバンパーの開閉口に合わせて取り付けられる。オイルクーラーも装備する。

走行インプレッション

230馬力のスーパーチャージャー仕様。サーキットをターゲットに置いて足まわりも煮詰めている。タイヤが温まってくるとバチッとグリップしてビシッと曲がってくれる。230馬力のパワーもすごいが、それ以上にトルクがしっかり出ているのがこのクルマの速さの秘密。回転の上昇に合わせてトルクも厚みを増していくタイプで感覚的にも気持ちいい。(斎藤)



オリジナルのMikiスベシャルにSスベシャルのスタビライザー、マナテのピロスタビリンク、キャンバー加工したアップバームを組み合わせた。



下向きのテールパイプが特徴のステージの2寸管マフラー。アンダーカットされたバンパーから覗くスタイルがレーシーだ。



タイヤはアドバンA050(255/40R17)。ホイールはヘセルの9J。ブレーキは前:4POT、後:NB2用を流用する。

4 ハブベアリング (NA/NB)

ブレーキング時に車体が暴れるような症状があったら、ハブベアリングのトラブルが考えられる。直進時も音が出ているが、とくにコーナーで横に加重がかかった時に音が大きくなったりする。
ベアリングNA:B456-33-047 価格:6770円(税抜)



3 錆 (NA/NB)

保管の環境にもよるが錆が目立つ個体が多いとのこと。とくに下まわりや錆によるボルトの固着にも注意。見えないところにトラブルを抱えている場合が多いそう。



ピットクルー フェイスにして 楽しむ NA&NB編

三重県鈴鹿市道伯2-10-5
☎0593-78-7444 <http://www.pitcrew-racing.com/>

ピットクルーレーシング

NAでもNBでもかわいい丸目のピットクルー顔 自分らしさをプラスすればオンリーワンの1台に

フロントフェンダーをダクト付きに加工して、オリジナリティアップを図る。またテールランプもカバーをセットして、バック見ロードスターには見えない(ちょっとFDっぽいかも)。トランクも個性的でこのカッティングデザインにマッチしている。



「ピットクルーのエアロがなかったら、ロードスターには乗ってないかもしれません。クルマを買う前からこれしかないって思ってしまったから(苦笑)」
そう話す小椋さん。以前はこのスタイリングで痛車仕様になっていたこともあるが、ガラッと一新してヴィンテージスポーツカーのような装いに変更。広島で行われた20周年記念のミーティングにはこの顔で参加している。

ピットクルー顔はNA、NB用がラインアップされているが、同じモデルでもパーツの組み合わせで異なる魅力を生み出す。独特なスタイルの場合、手を入れる余地がなくなりがち。だがロードスターらしいカスタムを楽しみながら、このスタイルを維持できるのが病み付きになるポイント。小椋さん同様、一目惚れで選ぶ人が多いのも納得だ。



小椋慎吾さん
自分でボディメイクができるので、痛車でもスポーツカーでも自由自在。突然カラッと見た目が変わっているの
でミーティング時に別のクルマと見間違える。

長くて1が月でカスタムできる。全国のピットクルー顔がそろったら、どれも個性的に仕上げてあることだろう。ぜひ全国オフをやってみてほしい。



①ヘッドライトはminiに使われているものを使う。購入年式により見た目が異なる。顔付きを決める目だけにこだわりたい。②内装にも黄色を使ってコーディネートする。プリントしたカッティングシートで仕上げている。スバルタンな印象。③このファッションバーがあってこそ、ピットクルーレーシング仕様。全体的に調和がとれている。④ホイールはワークのエクイップ02を。レトロな印象にマッチする。⑤ショートバンパーから覗くのは、縦2本出しマフラー。



永遠の名車~ NA&NBはマツダの



ノーマルのボディライン、らしきを残しながらピットクルーカスタムを施している。NAでもNBでも愛らしさをプラスして、だれからも好かれるのがピットクルーフェイス。クルマではなく、生き物のような愛着をより強く感じることができる。



①丸目とウインカーの組み合わせも、NBだと違った印象を与える。違和感なくフィットして、ピットクルーとして成立しているのだ。②内装はいたってシンプル。ファッションバーは上園さんにセッティングしてもらった。「これがなくちゃピンときません」③RSワタナベのホイール。ホイールナットはキャンペーンで付属されてきたというワタナベ製のナット。④マフラーはピットクルーのセンター出しマフラー。これもお気に入りアイテムのひとつ。NBにもセンター出しマフラーがここまでマッチするとは！



こちらはNBベースのピットクルーフェイス。ノーマルのグラマラスな曲線と融合して、NAとは違った空気をまとう。ベース車両が違うのに、きちんとピットクルーになっている。これもロードスターの懐の深さか。オーナーの北川さんは以前、NAに乗っていた。「ロードスターには、3年ほどNAに乗っていた期間がありました。このピットクルーのデザインが入って、6年前にNBを購入しました。すぐにでもカスタムしたかったのですが、予算取りの時間が必要でした」

念願がなつてボディメイクを敢行し、ピットクルーにも足しげく通う常連に。上園さんをたきつけて、各部をピットクルー化していく。デモカーにならうように、ピットクルーブランドのパーツのみ選択していく。「最初に外装をやつて、それからマフラーや室内のファッションバーと、少しずつステップアップしています。ちょっとした小物でもピットクルーでまとめたかったです」と熱狂的なファンぶり。ミーティングではピットクルーのデモカーとして展示することもある。

北川祐司さん

ショップに近いため、よく足を運んでいる。ピットクルーレーシングの夜部である「バーウィング」にも顔を出すこともあるとか。



あとはワイパーに生じてしまった錆び取りといった美観維持をしていくのが重要。メッキも多いだけに、日頃からのケアがこれから先ものをいうはずだ。

ピットクルーカスタムだけでなく ロードスターオーナー大歓迎です

存在感の大きさから、エアロカスタムのイメージが先行しているかもしれないが、ピットクルーはロードスタープロショップ。メンテナンスやチューニングも得意とするところ。またピットクルーカスタムのアフターメンテも行っているの、補修や加工が必要な場合は上園代表に相談してみよう。長く乗り続けるためにもこまめなメンテは必要だ。



最新の
ヘッドライトカスタムで
明るく!
NA編

群馬県高崎市倉賀野町2656

☎027-346-3316 <https://www.ipf.co.jp/>

IPF



ハロゲンヘッドランプ
(ポジション無し)

価格●8000円(税抜)

NAはもちろん、軽トラックにも人気があり息の長い商品のひとつ。レンズ部はガラスを使用しているため、紫外線による黄ばみを心配することもない。また手入れもラクチン。



ヘッドLED

適合●H4/12V

価格●3万円(税抜)

ヘッドランプ後方のスペースを確保できない車両用に、ドライバー別体タイプを新発売。明るさはハイビーム3200lm(ルーメン)、ロービーム2600lmだ。色温度は6500Kの青白光を照射する。

低年式車に最新のライトシステムをインストール
見やすさ倍増で、夜間ドライブが楽しみに!

HIDの登場で劇的に明るくなったヘッドライト。それも一世代前の話、主流はもはやLEDへと移行している。最新のシステムを、なんとNAで実現できるというからこれは見逃せない。

トタイプのモデルを新たに追加。そもそもLEDは熱対策が必要で、ドライバー一体型では中に冷却ファンを備えている。セパレートタイプでは、ファンを備えなくとも明るさを落とさない放熱対策が講じられた。基盤も新規で起こすなど、コンパクトな設計に仕上げるのが優先されたのだ。

切な配光で夜間の視界を確保する。また熱による輝度低下を防ぐLEDのメリットを生かし、安定した照度を維持する。トラックやタクシーといった過酷な使用条件下での試験も行っているだけに、熱や振動への耐久性は自信があるところ。足まわり交換率の高いNAは振動面が気になるから、安心して使えるというものだ。さっそく4040号に付けてみよう!

ハロゲンランプで初代オーナーにはなじみのIPFから、H4に対応したLEDが新発売された。これまでドライバーユニット一体型がラインアップされていたが、これだとヘッド後方スペースの狭い車両には、取り付けることが難しかった。そこで、セパレート

ドライバーユニットが小型だから
取り付け場所にも困らない(はず)

新発売となったセパレートタイプには、つねに一定の安定した明るさを提供する、「定電流ドライバー」ユニットを装備する。24Vやハイブリッド車にも対応している。またドライバーユニット回路基板の表面処理には、金フラッシュを使用。従来の半田レベラーと比較すると、表面平坦度が高い。何がいいかというと、生産ライン上で不良検出が確実となり、より高い信頼性がプラスされる。



一体型に備わる冷却ファンをなくす代わりに、熱を効率的に逃すヒートシンク形状を採用する。取り付け車種が広がった。



ハロゲンバルブのフィラメント位置を再現したLED粒子を配列。より高密度に集中して配列させ、数値以上の明るさを実現する。



一体型ではどうしても本体の長さが伸びてしまったため、NAのように後方スペースがないクルマには取り付けられない。セパレートタイプなら、取り付け場所にも困らない。

ドライバー一体型にはファンが内蔵されていて、熱に弱いデメリットに対応している。ミニバンなどに使われている。



LEDから照射される光をロスなく路面へ。鮮やかなカットオフラインを純正同様に再現することは、車検の測定にも影響してくる。

中心光度大幅にアップ 路面照射イメージ
ハロゲン LED
中心光度が大幅にアップ



永遠の名車~ NA&NBはマツダの**宝**!!

とろろが……、片方だけ交換してみた
とろろ違いがくっきり。白い！とて
も白い！15133号NCはHID
だが、そのクリアな白だ。



ヘッドランプはノーマルから社外品へ
と交換して、黄段運転している時
にはバルブも別段、黄色みがかって
いるとは思ってなかった。

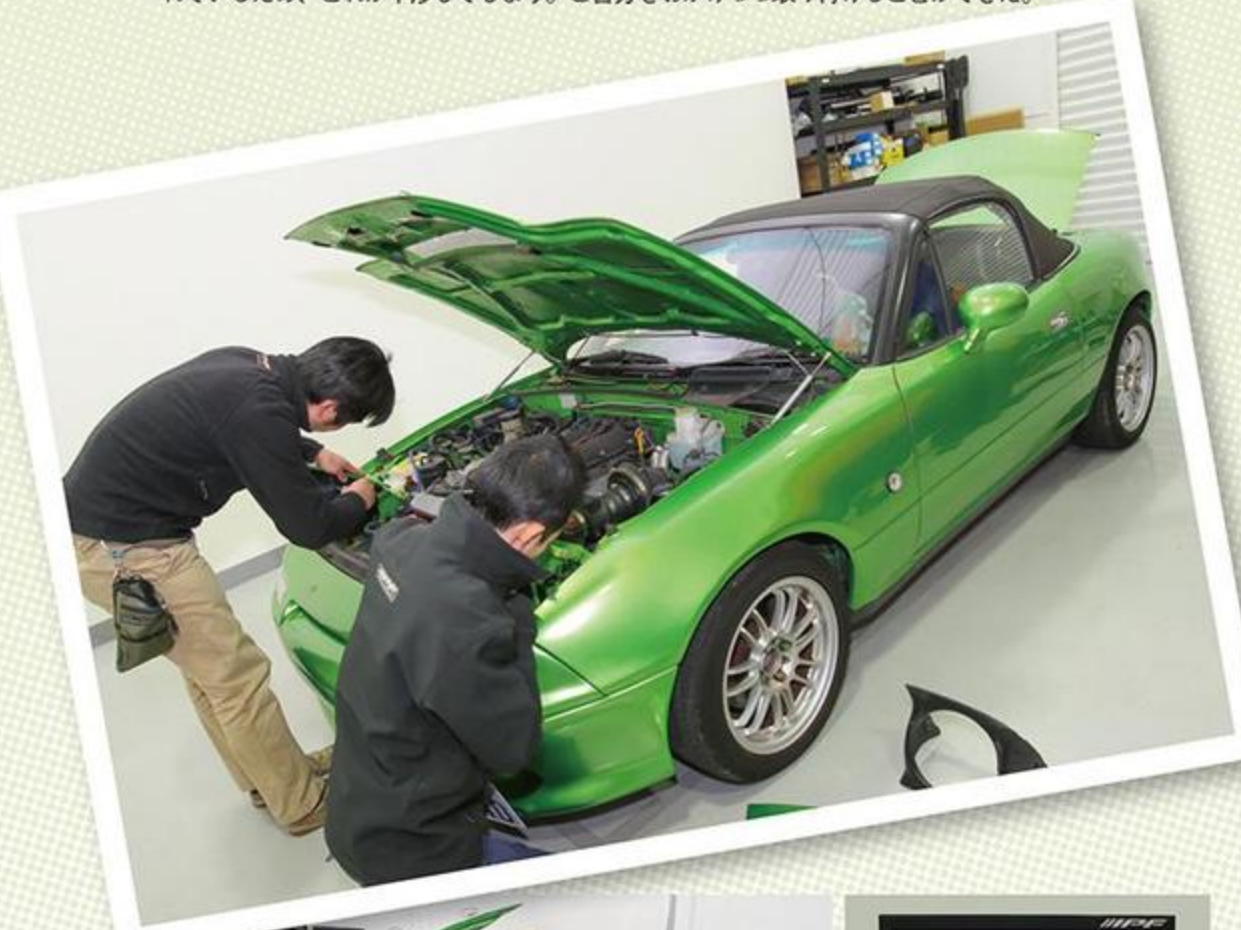


交換作業はスムーズにいくのだが、問題はドライバーユニットの置き場。じつは4040号、意味なく(?)左右のリトラにダクトが設けられていたため、これが干渉してしまう。ご苦労をおかけつつ取り付けることができた。

車検場にあるテスターを備えていて、光軸を合わせるのに用いられる。開発ガレージとして新たに作られたスペースで作業&撮影を進める。



交換作業を行う。ボンネットを開けなくても作業が進められると思っていたのだが、思わぬダークホースがこのあと登場することに!?



左右とも交換した状態。これは夜になるのが楽しみでならない。これまでのライトはなんだったの？ 一気に最新システムにアップデートだ。



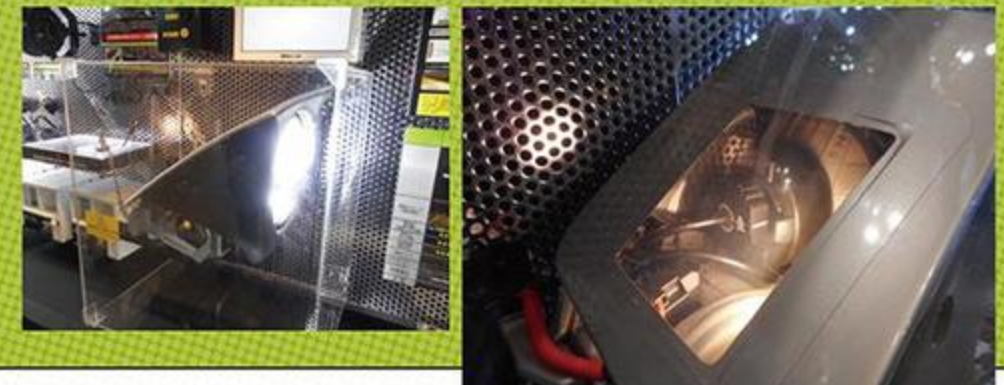
夜間の道路で本当に 明るく照らしたい ホットゾーンで 理想的な配光を実現

ハロゲンバルブのフィラメント形状を再現するため、配光シミュレーションを駆使して開発された。これまで発光点形状やバルブ形状の違いで、実現が困難だったカットオフラインを、純正バルブ同等に再現している。取材帰り、だんだん暗くなるとともにヘッドライトの明るさが際立ってくる。これなら街灯の少ない道路でも安心して走れる。対向車からどう見えるかも機会を作ってチェックしてみよう。



東京オートサロンでも展示!

1月に開催された東京オートサロンには、バスポートを牽引するランクルを展示し、オフロードのイメージを前面に出していたIPFブース。そこにはNAのリトラカットモデルも用意されていて、取り付け状態がわかるようスケルトンに。スイッチで開閉する技はNAオーナーには臨場感たっぷり。リトラが開く瞬間が儀式っぽくていいのだ。



交換前後はまったくこれと同様の色味だった。もうハロゲンバルブには戻れないほど、明るく夜間運転が快適になる。

埼玉県八潮市木曽根655-1 **夢工房**

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

ドリフトから グリップに変更 NA編



吸気系は4スロ化やインジェクター変更でアクセルレスポンスをアップ。スライドカムスプロケ使うなど、究極の定番NA系チューンだ。



サスペンションはアラゴスタベースの夢工房SPLで減衰力をグリップ走行に合わせたもの。10kg/mmのラーナスプリングを前後に使用。



グローブボックス内部に収めたHKS F-conV-PROで、燃調を始めたとするセッティングを現車合わせで行った。



エキマニはマキシム製で冷却水バイピングともども遮熱処理されている。4点支持のオクヤマターバーが剛性向上に貢献。



リアダンパーはシェルケースが短い、容量不足を補う別タンク方式を採用し、長時間のハードな走行に音を上げない減衰力を確保。



リアバンパーはメーカー不明。そこから覗くマフラーはエンジンチューニングに合わせて夢工房で作られたワンオフものだ。



オープンボディの剛性不足を補うべく12点のロールケージを採用しつつも、乗降性に配慮した形状を選択している。



めいっばい張り出したホイールとガレージベリイ製のフロントエアロから覗くオイルクーラーがレーシーだ。



走行インプレッション

NAにNB前期型エンジン+V-PRO+4連スロットル≒200馬力仕様。トルク感が明瞭でビート感があり、力強く高回転まで回る感じ。しかも高回転域のパワーの伸び上がっていくのが気持ちいい。じゃじゃ馬な印象を受けるかもしれないが、ハンドル操作に対するクルマの動きの精度が高く、ハンドルを切る量や速さに正確にクルマが動いてくれる。(斎藤)



夢工房はマツダチューンを得意とする心強いショップ。今回はドリフトで使われていたNA8Cをグリップ走行に変更する。タイヤは195を選択。オリジナルのアラゴスタベース夢工房SPL(前後10kg/mm)を組み合わせる。リアはストロークの制約でダンパーシェルが短くなるため、定番の別タンク装着でダンパー容量を稼ぐ。これで周回しても安定した減衰力が得られる。エンジンはBPベース。ピスト

ンは高圧縮化をするべくNB2用を流用、ノーマルコンロッドと組み合わせる。ヘッド面研によってガasketはノーマルながら圧縮比を12程度までアップさせ、それに合わせたワンオフのオリジナルカムシャフトを採用。アルミ3層ラジエター、15段オイルクーラーで夏でも安心して走行可能。インテークは定番の4スロ化を行い、インジェクターはNB1、HKS VIPRO 34で燃調をコントロールしてパワーと扱いやすさ

を両立させた。この辺りの細かなノウハウが夢工房の得意とするところだ。年式的なこともあり、エキマニはマキシムにワンオフマフラーを組み合わせても車検が通る。強化クラッチ、軽量フライホイール、クスコの2ウェイLSDなど駆動系にもトラクションを逃がさないパーツをセットする。12点式ロールバー、その他ボディ補強を各部に行っている。ちゃんと手を入れれば、四半世紀超えたNAもまだまだ健在なのだ。

夢工房 **志鎌 雅** さん
オーナー **中澤 樹** さん

今までのドリフトからグリップにスタイルを変えようとしてこのチューニングメニューになりました。仕上がりにとても満足しています。あとは腕?



NBパーツを ふんだんに流用 NA編

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

フロントバンパーとサイドステップはHKS関西、リアウイングはマツダスピードのNB用。トヨタ純正色のブラックで全塗装も行った。



BP-VEエンジンは2万4000km走行の極上中古を搭載。マツダスピード4-2-1タコ足にガレージIマフラーやオートエクゼ軽量フライホイールなどのファインチューンで気持ちのいいレスポンスが味わえる。2層アルミラジエターも装備して、冷却系も強化されている。



ガレージI代表 駒場 勇さん
「さすがにこのNA8は極端な例ですが、可変バルタイエンジンとデフの流用はNA系に効果抜群です。O・Hを兼ねてどうですか？」



運転席はホールド性の高いマツダスピードのフルバゲで、パッセンジャー側はFD3S型RX-7の純正シートを流用している。

NB化の波はインテリアにまで及び、メーターを含むコンソールごと移植。シフトノブはフェアレディZ用純正を流用している。

足まわりもメンバーごとNB用を移植。ブレーキもNBの16インチ用なので、15インチホイールだと隙間がなくてカッコいい。



**パワートレインから足までNBパーツを投入した
最終型NAは、NA8シリーズ3へと進化!**

KGワークスの丸目4灯とHKS関西のエアロパーツでキメたのは、最終型のNA8シリーズ2。新車から大切に乗り続けているワンオーナーカーだが、今後も長く乗り続けていくために門を叩いたのがガレージI(アイ)だ。

その目的は、ガレージIの看板メニューである「バージョニアップメニュー」。NA系の補修兼チューニングパーツとして、NB系のパーツを投入するというもの。エンジンはNB2用の可変バル

タイ付きの160ps仕様BP-VEにスワップ。マツダスピード製エキマニとガレージIオリジナルマフラーの装着でファインチューンを施している。

6速ミッションやデフ、ドライブレインまでもすべてNB用。クラッチまわりやプロペラシャフトやドライブシャフトは、純正強化パーツとしてNBターボ用を選択している。

さらにはサスペンションも前後ともメンバーごとそっくりNB

化。となればもちろんブレーキもついでとなるが、このマシンのすごいところは16インチ用キャリア&ローターだけでなく、ABSまでNB用とされていることだ。

このほか列挙していけばキリがないほどのNBパーツが投入された結果、現状は外装以外はほぼNBという状態。その甲斐あって気分はほぼ新車。エキサイティングなその走りは、NA8シリーズ3と呼ぶにふさわしいものへと進化したのだ。

走行インプレッション

ドライバーシートから見る室内はNBなのに、ウインドウ越しにNAのリトラクタブルヘッドライト! 本当に不思議なドライブ体験だ。1.8LのNB2エンジンの強力なパワーをボディががっちり受け止めており、不安感ゼロ。まるでノーマルのような振る舞いを見せる。NAとして考えれば相当に速い。どうしてもNAのルックスじゃないと嫌だ、という人(多いですけどね)におすすだ。

(鈴木)



セルフで好みに セッティング NB編

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

排気量アップに4連スロットルも装着で メカニカルチューニングの楽しさが味わえる

こちらのNBもガレージI（アイ）で手が加えられたマシンだが、内容としては先に紹介したNA8よりもチューニング傾向が強い。NA系へパーツを供給するばかりがNBの存在価値ではなく、独特な楽しみがあることをしっかりと感じられる一台。オーナー自らECUをチューニングする。

吸気側に連続可変バルタイ機構SIVTを備えたBP-VEエンジンにはメカニカルチューニングが施されていて、マレーのボアア

ップピストンにより1950ccへ排気量アップ。コンロッドはキャリロの1断面タイプで強度アップを図った。圧縮比も約11となり、パンチのあるパワーを獲得。

ヘッドにはインテーク側がマルハの252度、エキゾースト側が東名の272度カムシャフトが装着され、NAの醍醐味である高回転域の伸びを引き出している。

そしてこうしたメカチューニングの楽しさを倍増させるアイテムが、4連スロットル方式のインジェク

ションシステム。吸入空気量の増大で充填効率が向上するのに加え、その気にさせる吸気サウンドで走りを楽しんでくれる。

エンジンチューニングの楽しさも、それを支える足まわり次第ということ、しっかりと強化している。サスペンションは、定番のコニダーパーにハイパコスプリングの組み合わせ。デフもNB最終型のスパーパーツを流用しているから、ワインディングやサーキットまで対応できるのだ。



マレーボアアップピストンとキャリロの1断面コンロッドを組み合わせた1950ccに排気量アップされたBP。カムは1950cc EX272度を装着。



マフラーはNBターボの純正品を装着。172psに対応させるためにNAエンジン用よりも容量に余裕があるので、チューンドエンジンにベストマッチ。



4連スロットルにはバキュームタンクを装備して、コールドスタート時やエアコン作動時のアイドリングアップなどを制御している。



装着されている燃料インジェクターは、BP-VE純正ではなくデミオ用。8針が新しく燃料の霧化にすぐれているのだ。



「いつかは！」と憧れているオーナーも多いのが4連スロットル方式のインジェクション。クォーンという吸気音も大きな魅力だ。



パワーアップしたエンジンは発熱量も増大。トラブルを防止してパワーのタレを防ぐためにオリジナルの8段オイルクーラーを装着。



4連スロットル仕様のエンジンをコントロールしているのは、モータックのフルコン。細かく燃料と点火のプログラムが可能だ。



オートエクゼのタコ足を装着。4-2-1レイアウトで低中速トルクもしっかりと確保されているので扱いやすい。



ツインスポークタイプのホイールは、前後とも7J×15+25組み合わせている。タイヤは、205/50サイズのディレックスZIIだ。

ステアリングとシートの赤がアクセントのインテリア。80℃タコのほか、水温、水温、排気温、油圧計がずらりと装着されている。



走行インプレッション

2ℓにボアアップし、モータックで駆動するNBロードスター。足まわりはコニをベースに、乗り心地を重視したセッティング。バネレートはフロント14K、リア9K。ハンドリングマシンというよりは乗り心地と安心感を重視しているようだ。2ℓにボアアップしたエンジンもパワーをぎっちり絞込だすというより、ボアアップによるトルクを生かして走るタイプ。速さよりも余裕を楽しむ仕様といえるだろう。

(斎藤)



普段乗りを考えた サーキットもOKの NB編

千葉県富津市小久保2775-6 MAIL:mikina6bp@ybb.ne.jp
http://www.geocities.jp/mikiproject_rs/

Mikiプロジェクト



走行インプレッション

思い切り振り回しても、不安になるような動きが一切ない。4輪のグリップ感も高いため、ソリッドに狙ったラインをトレースできる。その上でヌヌヌ！と押し出すようなカーボンLSDも効きが分かりやすいから、安心してガンガン踏める。サーキットを安心して攻める道具として一級品だ。(鈴木)

サス&ボディチューンだけで サーキット走行を楽しめるお手本仕様

NBをナンバー付きのストリート仕様として長く乗り続けられるようにと、効果的なチューニングを施したのがこのクルマ。

エンジンは耐久性面も考慮して、あえて完全ノーマルのまま。エキマニとマフラー、スパークプラグを交換したくらいだという。エアクリーナーやコンピュータもストック状態。しかし、その分、

シャシは徹底的にチューニングされている。

まず、ボディ剛性を高めるために、フロアには左右ラダーフレームを補強するコの字型プレートと溶接によって装着。また、オープンカーでは装着によってボディ補強の効果が期待できることもあり、ロールケージも組み付けている。NBは走行距離や年式によっ

ては、ボディフレームが歪んでいる個体も多いということで、そういうクルマにはフレーム修正後にさらに補強するようだ。

ボディがしっかりしたものになれば、それだけサスペンションの性能も生かせるということ。スタビライザー＆リンク、アッパーアームのブッシュなどにも手を加え、オリジナルのサスキットでセットアップ。ブレーキはフロントローターをNB2用の大径タイプに変更し、ブレーキパッドもより高温対応型のアクレ・レーシングプロに変更。見た目にはストリート然としたNBだが、じつはかなりの戦闘力の高いマシンとなっている。ナンバー付きのNBでサーキットを走ろうというユーザーにはお手本になる1台といえる。

コーディネートPARTS

NA/NBを中心に、ストリート仕様からレース仕様まであらゆるチューニングを手がけるMikiプロジェクト。今回登場したクルマも、これらのパーツでチューニングされている

アクレ レーシングプロ

適合●全車

価格●F:2万5920円
R:2万5920円

Sタイヤからスリックタイヤまで対応するレーシングパッド。ロードスターでは富士チャンピオンレース、N1レースなどでも使われるパッドだ



マルハモータース トーコントロール キャンセラー

適合●NA/NB全車

価格●7020円(税抜)

純正のトーコンブッシュをウレタンタイプに交換することで、ハンドリングがダイレクトになる。Mikiプロジェクトではマルハモータース製を使用



Moty's M113

適合●全車

価格●オープン

MikiプロジェクトではMoty'sのエンジンオイルを推奨している。ロードスター用では、M113をベースに、オリジナルブレンドも用途に応じて用意する



Mikiプロジェクト Mikiスペシャル

適合●NANBNC全車

価格●26万5000円

MikiスペシャルはTODAレーシングのダンパーをベースにオリジナルのセッティングを施したもの。スプリングはTODAのほかにウィフトも設定されている。



オリジナルダンパーキット「Mikiスペシャル」。専用の減衰力設定で、さらにカスタムオーダーもできるサスキットだ



BPエンジンはノーマル。マキシムワークスの後期型エキマニを装着しているが、エアクリーナーはボックスも含めてノーマル



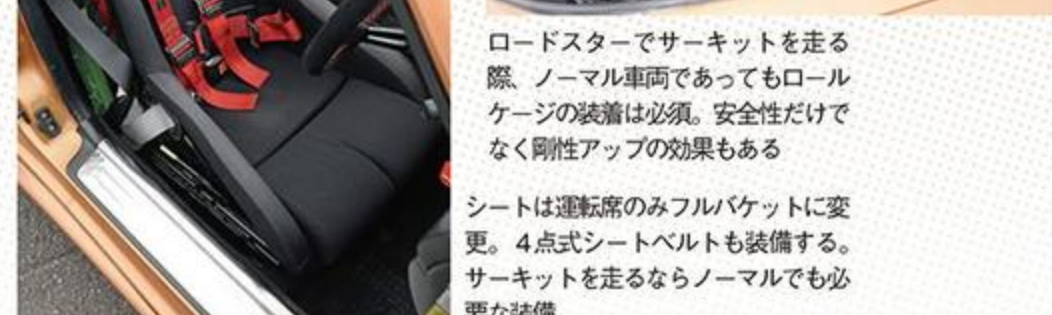
NB専用のオリジナルマフラー。純正同様、サイレンサーを機置きにしたシングル出しで、ハンドメイドによるワンオフ製作品



フロア左右のラダーフレームを全体的に補強。塗装されているので写真ではわかりづらいが、片側あたり40カ所の溶接により装着される



ロードスターでサーキットを走る際、ノーマル車両であってもロールケージの装着は必須。安全性だけでなく剛性アップの効果もある



シートは運転席のみフルバケットに変更。4点式シートベルトも装備する。サーキットを走るならノーマルでも必要な装備

どこにもない
1台に仕上げる
NB編

埼玉県志木市中宗岡2-14-35 070-6553-0581 <https://www.facebook.com/paintgarage.tk/> 匠工房

ステアリングは木製の“船舶舵”を大胆に使用 “戦艦大和”をモチーフとする超個性派カスタム!!



艦載機をイメージし、トランクリッド裏に旧日本軍の戦闘機模型をディスプレイ。いたるところに見せる演出を施している。



ボンネット裏に旭日旗カラーをあしらう。プラグコード、ラジエターホースなどを赤色で統一し、一体感のあるカラーコーディネートで仕上げた。

ホイールはスピードスター・マーク。14インチで前後とも9J(インセット10)のディープリム。185の引っ張りタイヤのツライチ仕様で圧巻だ。



エンジンルームはホース類の赤色、ヘッドカバーとタワーバー、ラジエターの銀色以外は全面黒色。ハーネスレスを意識した仕上がり。



オープン時の統一感あるルックスを演出しているひとつが、FRPでワンオフした幌収納スペースのカバーだ。ヘッドレスト部の塗り分けも。

パツと見て、こんなにもユニークなNBは見たことがない!!
パイプで作ったドアが特徴的であり、サフェーサー地を思わせるマットなカラーにも驚く。深リムホイール+ワイドタイヤが足元でハの字を描く超ローダウンしたフォルム、インテリアには船舶舵ステアリングが備わる。さらにボンネット裏は旭日旗カラーだ。

エクステリアはガレージベリーのエアロをメインとし、幌を収納するカバーはFRPでワンオフ。鍍金シヨップである匠工房のワザが生きており、デッキをイメージさせるパイプドアももちろんワンオフ。ドアがパイプゆえに、装着のキャリアが自然に溶け込むリアスタイルも新井代表のお気に入り。ちなみに、リアけん引フック部のイカリはそのとき購入したペン立てを流用。

コクピットの船舶用舵はオブジエ用に使われるものにクリックリリースボスを組み合わせた。もちろんホーンボタンも備わる。気になる操作性だ。「案外、回しやすいんですよ」。そして、シートの脇には真空管ラジオをセット。レトロな演出も忘れない。



最近のNA&NB トラブル事情

NA&NBは
いろいろあるよ~

石井自動車
石井栄司さん

石井自動車からの情報

1 駆動系(NA/NB)

走行距離が増えてくると、プロペラシャフトとデフを繋ぐ部分のコンパニオンフランジのベアリングが摩耗して「ウォンウォン」といったうなり音が出る。ハブベアリングの音とは少し違って、アクセルオフで音が変わるのが特徴だ。また、プロペラシャフトではユニバーサルジョイント部のグリスが漏れてきてしまうケースもある。これはシャフト周りにグリスが飛び散っているのすぐわかる。予算的には5万円くらいということだ。



ベアリング

2 ボディの排水溝(NA/NB)

中古車を購入する時に気をつけておきたいのがフレーム修理などによる排水溝の詰まり。修正機にかけるときにサイドシルにあるジャッキポイント付近の排水溝を潰してしまい、水がたまってしまうケースもあるようだ。こういった車両は錆が酷くなってしまふ。排水溝は定期的にエアブローして詰まりがないかチェックしておくのもポイント。

3 アイドリング調整(NA/NB)

エンジンが調子悪いといって持ち込まれてくる車両に多いのがアイドリング調整不良だったりする。意外と調整方法を知らないオーナーが多いようだ。

「アイドリング調整方法」

エンジンを暖機したあと、無負荷状態にする。シフトとステアリングを中立位置にして、すべての電気負荷をオフにする。電動ファンは作動していない状態で計測すること。つぎにエンジンルーム左側(助手席側)にダイアグノシスコネクターがあるので短い配線などを使って「TEN端子」と「GND端子」を短絡すると補正機構がキャンセルされるので、この状態でスロットルボディにあるアイドルアジャストスクリューで850(±50)rpmに調整する。本来なら専用ツールで回転数を確認するのだが、タコメーターを基準にしておいて大丈夫。



大和ミュージアムを見学した際に購入した「イカリ型ペン立て」を加えてけん引フックにももちろん飾りであり飾りではない。



ステンレスパイプを溶接して形作ったパイプドア。戦艦のデッキをイメージ。いっそう爽快感のあるオープンカーでなくか……。



パイプドアの開閉はスハナを使って行うというユニークさ。いたるところに楽しい要素が散りばめられていてチェックしがいがある。



「YAMATO STYLE」とネーミングされたロードスター。ネームプレートには戦艦大和のシルエットも入る。フロントガラスには匠工房のハチマキも。



匠工房代表
新井たくみさん

「ロードスターが広島生まれなので、同じく広島生まれの戦艦大和をイメージし、全体のまごころを込めてカスタムしました」

シートはコブラのクラシックレザーを2脚セットする。エクステリアとの自然なコンビネーションを見せている。



運転席、助手席の間に備わる真空管ラジオ(音が出る)。サイズのピッタリで、木製ステアリングとのマッチングもいい。



カッコよくて速い
それがジェット流
NA&NB編

神奈川県愛甲郡愛川町中津4764-1
☎046-286-4422 <http://www.jetstream.co.jp/>

ジェットストリーム

速さとカッコ良さの両立を追求し続ける 185カップ2015、2016年V2の快速マシン

全身から走りの雰囲気が出ている。漂ってくる、やる気満々のNA 6は、ロードスター乗りたちが気軽にサーキットで遊べるイベントとして人気の185カップ仕様。オーナーであるジェットストリームの大谷さんのドライブで、2015、2016年のV2を達成したマシンだ。

メインステージはサーキットということでは走りの実力を追求しているのは当然だが、「速さと見た目の両立」をコンセプトに、スタイリングにもこだわったマシンメイクを行っている。

B6エンジンはブライトニングチューンで、戸田レーシングのオーバーサイズピストンを組み込んだ1722cc仕様。カムシャフトも戸田で、吸気側288度、排気側272度のレーシングスベック。ソレックスキャブレターを組み合わせて、迫力のエンジンサウンドを発揮している。

サスペンションはコニASAダンパーにフロントMAQS製14kg/mm、リア戸田製12kg/mmスプリングの組みあわせ。今シーズンは195カップに転向するため、リセッティングの最中だ。

エクステリアはサーキット用にデザインされたクラブマンシリーズのフロントリップとサイドステップに加えてフロントアンダーパネルやリアアンダーディフューザーも装着し、トレンドのボディ下面を通過するエアをマネージメント。純正形状の軽量FRPフェンダーをはじめとして軽量化も積極的に進めた結果、車重はわずか800kgとなっているのだ。

リアアンダーディフューザーは純正バンパー対応のNA専用設計。センター出しのマフラーはヨシムラのN1用を加工したものだ。

配線を隠してスムージングが施された美しいエンジンルーム。搭載するのはブライトニングチューンのB6改1722ccキャブ仕様だ。



ポップな水色をブラックのリップとリアアンダーでキリッと引き締めたエクステリア。固定ライトキットも人気のアイテムだ。

ジェットストリーム
大谷翔馬さん
純正形状のFRPフェンダーは、1枚わずか4kgなので大幅な軽量化が可能です。純正の補修用としてもお勧めです。



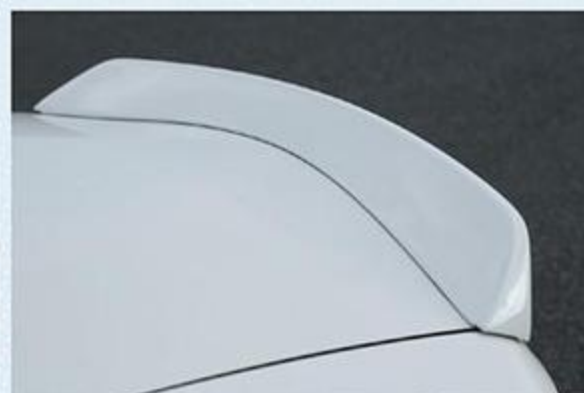
永遠の名車~ NA&NBはマツダの**宝**!!



リベット止めがスバルタンな新作のオーバーフェンダー01。フロントはNB1専用。リアはNB2にも装着可能だ。



新型のフロントリップスポイラー「クラウル」は、フラットな下面とダクト形状がアクセントで、シャープなマスクを演出する。



NBのバックスタイルにもぴったりとマッチするダックテールスポイラー。2タイプをラインアップしているが、これはT-1タイプ。



純正クリーナーボックスに装着するファンネルは、Nゼロレース用に開発したもので、低中速のレスポンスアップ効果を発揮する。



新型リップスポイラーの最大の特徴が、センターと左右の3ピース構造を採用している点。センターピースだけでもカッコよさそう。

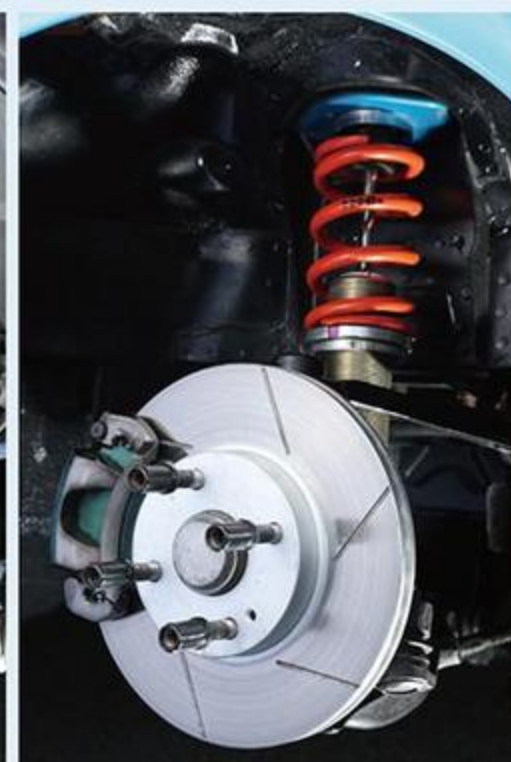


NB1ベースに新作エアロを装着して 70'sスタイルを追求したストリートカー

ホワイトでまとめられたNB1のテンロクは、ジェットストリームのエアロパーツ製作担当の大谷弘尚さんの愛車。70年代イメージのオールドスタイルをコンセプトに、街乗りもOKのデイトカーとしてカスタマイズを施した。

パワー系は中速域からのトルク感が向上する。DHRインテークキット以外はほぼノーマル。足まわりはティンサスペンションキットで、ほどよいローダウンを実現している。

外観のポイントとなっているフロントリップは、3ピース構造を採用した新作のクラウル。貼り付けタイプのオーバーフェンダーとダックテールスポイラーとの組み合わせで、うまくオールドスタイルな雰囲気としている。また灯火類は、一度磨いたうえで薄くスモーク加工も施すなど、細かな部分にまでこだわって、理想のスタイルを追求しているのだ。



ネジ式車高調整のコニASAダンパーにフロントMAQS、リア戸田スプリングの組みあわせ。アップバーマウントはクスコ製だ。



フロントの下面に装着されたアンダーパネルは、エアの整流とダウンフォースの向上に有効。ブレーキダクトも装着されている。



コニのフルバケット1脚のみで完全にレース仕様のインテリア。ナルディステアリングは跳ね上げ式ボスで装着している。

走行インプレッション

1720cc+ソレックス44φ。44φという一般的なには2ℓくらいのエンジンに向くので少々大きめかと思ったが、スロットルレスポンスとピックアップの良さは文句なし。独特の厚みのあるトルクを伴って吹け上がっていく感覚は最高に気持ちよい。足まわりも、サーキット仕様ということなのでもっとピーキーなのかと思ったりびっくりするほどコントロールしやすく走りやすかった。基本どおりの操作でしっかり速く走ってくれるマシンだ。(斎藤)



プラモ感覚で
ボディメイク
NA編

埼玉県和光市下新倉5-18-21 048-469-1708 <http://www.vary.co.jp/> **ガレージベリ**

パワーを強調させるボンネット形状や ミニスカートリアバンパーでプラモデル感覚を満喫



ノーマルの奥まった位置から90mm張り出したグライドリップスポイラー。段差をデザインしながらセンター、サイドともに20mmダウンする。



センターに特徴的な張り出しをつけたボンネット形状は、エクストラパワーが中に眠っているんじゃないかと思わせるマッシブなもの。



リアトランクはエンド部が少しだけ張り出した形状になったFRP製でワンポイントおしゃれなルックスに変身。軽快感を生み出してくれる。



リアバンパーType-Nはミニスカ形状でスポーツカーらしいが、下部はしっかり作り込まれたディフューザー形状になっているのが特徴。カッコよくまとめている。

クラシックススタイルが特徴の1台。NAはとくにエクステリアをプラモデル感覚でいじることができるモデルと言えるが、それを現代風にまとめたのがガレージベリーのスタッフの愛車である。

オリジナルデザインはフロント下部が回り込んだものだが、スポーツ走行ではフロントのダウンフォースが不足する。回頭性は現代レベルにならない。そこでグッと張り出したグライドリップスポイラーを装備した。全長に変更ないまま下部を90mm張り出し、左右にカナード形状スポイラーを配すること、かなりのグランドエフェクト効果が得られる。当然、冷却系にも寄与して、スポーツ走行での水温上昇も抑えられる仕組み。全体のボディデザインをうまく生

かしているのはさすがだ。

ボンネットには、まるでスーパーチャージャーを組み込んだかのようなセンター部分の膨らみがあり、それによってフロントまわり全体のマッシブ化に成功している。見た目はV8エンジンでも搭載しているかのような。

ボディ前半分とは裏腹に、リアエンドは非常に軽さが目立つデザインで仕上げられており、リアトランクはわずかにリップがつけられたトランクフードを採用している。そしてリアバンパーのラインそのものは純正形状だが、下半分をすっぱり切ったミニスカ形状で非常に軽い。だがよく見ると少し奥まったところに翼端板があり、きちんとディフューザー形状になっているのがポイントだ。

造形愛が生み出す(?) 注目度バツグンのかわいいRS

ガレージベリは、2016年に開催された東京オートサロンにブースを出展。そこにはマトリョーシカのようなNCがかわいく展示されていた。ボディカスタムを手がけるメーカーらしく、遊び心満載の乗り物は多くの人たちの注目を浴びた。軽井沢ミーティングで実車を見た人もいはず。たまにはイベントで飾ってほしい。



ガレージベリースタッフ 松本裕次さん

「NAはまだ現役です。マツダも純正パーツを作ってくれますから、スポーツカーの基本と楽しさを自分で作り上げてみるといいですね」



奈良県大和郡山市小泉町2763-1
☎0743-20-4000 <http://jupiter-net.net/>

ジュピターネット・カーガレージ

高出力を狙うNAハイチューンに新たな選択肢 NCの2ℓLF-IVE換装メニューを確立

ホンダ車のチューニングでは、1.6ℓVTECを搭載する車両に2ℓVTECエンジンを換装するアプローチが確立されている。「同じことがロードスターでもできないか」と考えたのが、奈良のジュピターネット・カーガレージ。つまり、「1.6/1.8ℓのNAに2ℓのNCのエンジンを載せて

しまおう」と、『NACプロジェクト』を思いついた。

もちろん、ただの思いつきではなく、勝算があった。NCのLF-IVEであればライトチューンでも、B6やBPのフルチューンで得られる出力を軽々と上まわることが出来る。エンジン本体の改造範囲を抑えられるということ

は、ローリスクでハイパワーマシンの製作が可能になる。

しかも、ジュピターネットの西村さんが調べたデータによると、LFはBPに対してエンジン単体で20kgも軽いという。排気量が拡大し、パワー&トルクの大幅な向上が見込めるにも関わらず、NAの美点であるハンドリングの軽快

感をスポイルしないのも大きなメリットと言えそうだ。

ただし、LFへの換装が手軽にできるわけではなく、相当な手間とコストがかかる。しかし、ジュピターネットでは「完成度の高いハイチューンを求めるニーズもあるはず」と、換装用エンジンマウントを製作。エキマニやオイルパン、ミッションなど、換装に必要なワンオフ加工のノウハウも確立。換装メニューやコンプリートカーとして展開していく予定だ。

NCのエンジンを 軽量なNAに換装 NA編



純正や社外品のNC用エキマニではステアリングシャフトの搭載スペースを確保できないため、海外製をベースにレイアウトを再構築した。



NCでは電子制御システムを採用するが、NAらしいダイレクト感を残すため、ワイヤスロットル化。同時にビッグスロットル化も図る。



ストレーナーをカットし、メンバーに干渉するオイルパンの一部をカット。治具も作り、専用オイルパンの製作ノウハウを確立している。



エンジンマウントの移設とゴムの硬度アップを実施。図面も作り、エンジン換装用エンジンマウントを製作した。



NC純正ECUでの制御にはハーネスの解析と構築に膨大な時間が必要なので、フルコンのアダプトロニクを導入。



ミッションはNC純正をベースに、ケース後方はNA8C純正をドッキング。プロペラシャフトはNB8ターボ用で強度を確保する。

走行インプレッション

排気量は2ℓながら、フルチューンのようなシビアさはなく、アイドリングも落ち着いている。軽いNAボディへの換装なので、NCよりもパワー&トルクの厚みがあり、バンドの幅も広がったように感じる。また、エンジン換装車両ではフロントヘビーになってアンダー傾向が強まるケースも多いが、フロントがキビキビと動く。NAとNCのいいところ取りができているよ。

(ライター正松本)



オイルパンの縮小に伴い、オイルクーラーの追加が油量を補う。アルミワイド3層ラジエターとの一体型で、省スペース化を図ることが出来る。

しっかり手入れして
グントラブルで乗る
NA&NB編

愛知県安城市東栄町5-25-9
☎0566-97-0200 http://www.poleposition1.com/ **ポールポジション**

初めての愛車は運転のレベルアップができる FRのロードスターがいいと勧められ……



サスペンションはティンからクスコに交換した。サーキット、ストリートで減衰を調整する。タワーバーもクスコ。



コンピュータはフリーダムで、現車合わせをしてもらっている。ノーマルとは違うフィーリングを生み出し、楽しさが広がった。



いい出物があったので、エンジンはNBのBPIに換装している。ラジエターや油圧装置はきちんと交換されている。



サーキット走行の記念に貼り付けてある。

「ロードスターに乗っている親戚からもらいました!」というエスケレート。素敵な親戚がいてうらやましい。ホールド性と乗降しやすさが◎。



TE37Vはずっと欲しかったホイールだが、価格面がネックに。ポールポジションに中古があると聞き、見たら美品で即決購入。タイヤのロゴはミーティングで見かけて真似た。ホワイトマーカーで塗ったらいい感じ。

ロードスターのユーザー層は、年齢が上がる一方と思いきや、子供世代が免許をとる年齢になることで、若者たちが増えている。「NAやNBの方が若い人多くないですか? 周囲には結構いますよ。自分は購入して3年半くらい。ポールポジションには、足まわり交換で足を運びました。ちょっと距離はありましたが、専門店という安心感から通っています」というのはオーナーの水野さん。初めからロードスターと決めていたわけではなく、知り合いに勧められて購入に至った。意図せずはまってしまい、サーキット走行までこなすように。

「もともとクルマ好きでしたし、乗るならマニュアルミッションと決めてました。まったく飽きないです。買った時はノーマルでしたが、17万kmも走行していたため、エンジンをNBに載せ替えました。まめに洗車して、月イチでワックスをかけています!」と、大切にしていることが伺える。水野さんの影響かわからないが、友人もNA8(しかも走行距離は6万km未満!)を購入したというから、いいライバルになるかも? ドライブをメインに、時にはサーキットを走る仕様は、NAが本領発揮できるステイジで、それはNBにも共通する。

ダックテイルはメーカー不明。ネットオークションで購入したものだ。ほかにもネットオークションで入手したパーツは多い。



水野優貴さん

「サーキットはモーターランド三河やYZを走りました。走ってみてパッドがダメだったので交換しました。楽しく走ることを求めたら、こういう仕様になりました!」



永遠の名車~

NA&NBはマツダの



鈴木友香さん

「ロードスターが好きすぎてクッションを自作したら、ダンナや周囲からドン引きされました(笑)。でも大好きなんです!」

SRリミテッドの白、どうしても欲しい、探していた1台がポールポジションに!

ポールポジションで販売している、かわいいキーホルダーの作者、鈴木さん。ダンナさんがロードスターオーナーで、ミーティングにも同行するなど、ロードスターはとても身近な存在。

「ダンナの父、弟もロードスター乗りなんです(笑)。自分でも欲しくなつて、白いSRをずっとさが

していたんですが、ピンポイントすぎて。ポールポジションに入庫したという知らせを受けて、急いで駆けつけましたよ。走行距離は4万km足らず!」

ATのため程度ものすごくいいし、前オーナーも女性だったようで極上物件だ。一家に2台のロードスターになった。ダンナの

NAはいじつてあるので、このSRはなるべくいじらず、マイルドな仕様にと考えていた。が!そこはさまざまな車両を見ているだけに、少しずつパーツが...。メッキが多様されているSRなので、あちこち磨き始めるときりがなくなる。「エアコンリングも磨き始めたら、

一度に全部きれいにしたくなつて、ダンナにも手伝わせちゃいました。中部ミーティングのフリマで、スカッププレートを買って自分で取り付けたんです。なうんかダンナのNAと違うなと思つたら、逆に取り付けてまして(笑)。装着してから2カ月経って気付きました!これもご愛嬌。教習所に行つてAT免許の限定解除をしているところで、ゆくゆくはミツシヨン載せ替えなんてプランも考えているという。

ポールポジション代表 深津俊英さん

「SRを探して欲しいと言われたときは、難しいだろうと思っていましたけど、ね。程度もよかつたんですが、幌は新品に交換しました」



幌はオートトップスの熱線入りに交換。おしゃれなイメージにまとまる。ガラスは保証が入っているので、ポールポジションでは純正と同様にオススメしている。

ロードスターオーナー同士、話が弾む。SRクッションに水野さんはがっつき食いついていた。商品化もありじゃない?



AT免許なのだが、いつかはマニュアル、と限定解除中。走行距離が少ないので、まだまだこのまま楽しめそう。今見るといってシンプルデザインだ。



びっくりした。リアルな猛禽類はエアロボードをつける前、ファッションバーに乗せていた。信号待ちのライダーなどが見ていったのはうなづける。



磨き始めたら止まらなくなったエアコンリング。ピカピカにしておくのがいいことでしょう。メッキ部分が多いから、磨きがいがあるというもの。



サイズを合わせてカットしてもらったボードに、自分でロゴをプラスした。これをセットしたことで、エアロボードの役割がよくわかった。

ロードスターのメンテだけでなく中古車の売買もやってます

ロードスター専門店として、中古車両やパーツの販売も行っている。すでに販売されていないパーツなどのお宝も。オリジナルアイテムもラインアップしており、NAのダッシュマットはありがたい存在。すでに純正新品が手に入らないという話が耳に入ってきているので、これから需要はさらに高まるはず。メンテナンス作業も豊富にこなしているため、調子が悪い、診断してほしい人は来店してみてください!



ジャクソンレーシングのスーパーチャージャー仕様。加速感とサウンドが魅力だ。ポールポジションで手がけているので、素性のわかっている車両だ。

アルミテープ

適合●全車

価格●530円(税抜)

おっと、これは例のアルミテープ。車両の静電気を放電させることで空力を最適化させるという。実際に貼った人が絶賛していたというので、だまされたと思って?



COLD12

適合●NA6CE

価格●1100円(税抜・作業工賃別)

ポールポジションは、R12よりよく冷えるというカーエアコンガス「COLD12」の取り扱い店となった。NA6CEでエアコンガス交換の際に用いるのが◎で、交換作業も可だ。

ROADSTER
BROS.

異端児?

個性派!

型破り!?

トラブル対処で ロングライフを目指せ

NDが登場してからというもの、その評価を二分している感のあるNCだが、まだまだ元気いっぱい走っている。

しかし、初期型はすでにデビューから10年以上が経過。そのためメンテナンスやパーツ交換など必要に応じて手を入れてやるのが大事になってきた。ここではNCでもっと楽しむためのノウハウを集めて紹介。

NC大好き ワンメイク企画

経年劣化するパーツを見逃さず チューニングと同時にリフレッシュ

PHOTO:伊藤嘉啓 TEXT:大谷英樹

初期モデルだとすでに10年選手となっているNC型は、2ℓのパワーユニットゆえの力強い走りが魅力。マツダ車のオートリテイブブランドであるオートエクゼでは、第5世代目を意味するNC-05の開発コードネームでチューニングキットが現在リリースしており、インテークサクションキット、マスターバックブレイスといった新製品も加わっている。

「足まわりをチューニングする場合、相應の距離を走っている車両ならサスペンション交換のついでにアッパーマウントやブッシュ類もチェックして、必要であればリフレッシュしておきたいです。乗り味が良くなり、同時なら工賃も抑えられますからね」と、広報の相馬さんがアドバイスする。シャシ、ボディの補強パーツの装着もリフレッシュに有効であり、経年劣化するスタビブッシュ、スタビリンクも同時にチェックすることでサスペンションに引き出せる。トータルでバランスよくリフレッシュしたい。

中・後期型用としてフロントアンダースポイラー(6万3720円)を用意。精悍さを増すピアノブラック塗装済みとなっている。

乗ってみた!

「NCロードスターの生みの親」貴島スペックのサスは、破綻を起こさない範囲でバネを効かせて、キビキビ走るクルマに仕上がっている。ハンドルを切り出した瞬間からクルマがスーッと曲がり始めてくれるので、適度にシャープでスッキリした操縦感覚が楽しめる。しかもシャープさはあるのに神経質がなく、リラックスして乗れるのも◎。(斎藤)

オートエクゼ 相馬真吾さん

「スポーツステアリング、レーザーシフトノブといったインテリアのリフレッシュメニューもおすすめてほしいですね」



ボンネットの開閉が容易になるボンネットダンパー。エンジンルーム内のメンテナンス性が向上(2万1600円)。



ステアリングレスポンスをアップする効果があるストラットタワーバー(3万2400円)は強固な4点支持。



高速走行時のワイパーの浮き上がりを防止するウインドディフレクター付きで雨天の視界クリア(8424円)。



フレッシュエアをエアフィルターにダイレクトに送り込むスポーツインダクションボックス(3万円)。



マスターバックをしっかりと固定。ブレーキフィーリングが向上するマスターバックブレース(2万5920円)。

エンジン載せ換え+ターボ化 だれも楽しく感じるパワフル仕様

PHOTO:伊藤嘉啓 TEXT:大谷英樹



インタークーラーへと伸びたインテークサクションがターボ化を物語る。NAのままでは得られない大幅パワーアップが魅力だ。



オリジナルのフロントバンパーの大開口部に収まった前置きインタークーラー。走りを予感させるレーシーなルックスだ。

白×赤でカラーコーディネートされたスポーツ的なルックス。大きな開口部を備えた機能性の高いフロントバンパーはRタイプで、リップスポイラーもオリジナル。でもこのNC、見た目だけでなく、中身もスポーティに進化を遂げていた。

NCの初期モデルだと10万kmオーバーも珍しくない。S2のNCは、26万kmも走っていたとか。

「エンジンを約4万kmのものに載せ換えました。そのうえでオリジナルのキットでターボ化したのです」と、菅原代表。せっかくNCを手に入れたら、この先のトラブルの不安も抱える。ならば思い切ってエンジン

の高い人がターゲットで、オープンモデルで市街地やワインディングを気持ち良く走りたい方にぜひ乗ってほしいです」(菅原代表)

オリジナルキットとして選んだタービンは、太いトルク、レスポンスを重視したTD-04。追加インジェクター、前置きインテーククーラーもセットしたうえでECUセッティングされている。さらにはミッションの6速化も。NA(自然吸気)とはひと味違う、いっそうパワフルなNCの走りを堪能できる仕様だ。

歴代ロードスターで唯一2ℓエンジンを搭載したモデル。NDと比較して500ccの上積みはやはり大きい。3代目のNCこそ、この部分を武器にリフレッシュして楽しんでみたい。



インパネはRSプロダクツ製。ネオクラシックな雰囲気を楽しめる。さらにはメッキリングも使用する。



レトロ感覚なインパネの雰囲気にマッチするポリッシュ仕上げのスポークが特徴的なナルディのステアリングを装備する。



NAエンジンのボルトオンタービン。オイルの流路確保も必要となるためボルトオンとはいえそれなりの技術が必要。エキマニは芸術品！



スポーツエアクリナーから排気側にセットされたタービンへと伸びたパイピング。ブローバイガスをリターンするシステムもインストール。



こだわりの職人技で仕上げる 芸術品のようなエキマニ

初代から定評のあるマキシムのエキマニは、あこがれのパーツといってもいいくらいの存在。NC用は、車両が発売されてからしばらく待つことになったのだが、それは妥協しない職人魂の現れ。車検対応であることを絶対条件に、性能を向上させること。これらを両立させることができて、初めて商品となるのだ。

しかも、工業製品のように機械加工による部分は少なく、手作業が圧倒的に多い。そのため、高い技術力を持った職人が製造に当たっている。高い技術力の集大成、これこそがマキシムの名声を維持しているのだ。

気になるND用の開発だが、予定はあまるものの具体的な形になるのはまだしばらく先のようだ。マキシムファンは気長に待っていてほしい。



溶接部の美しさは職人の手によるもの。レース経験から得たノウハウを製品作りにも生かしているのだ。エキマニ以外にも機械加工品を製作する。



エキゾーストマニホールド
適合: CBA-NCEC 17万8000円(税抜)
DBA-NCEC 18万8000円(税抜)



熱対策のためにはバンテージを巻くのがいいはずだが、カッコいいのでそのまま取り付けている人は多い(1515号も!)

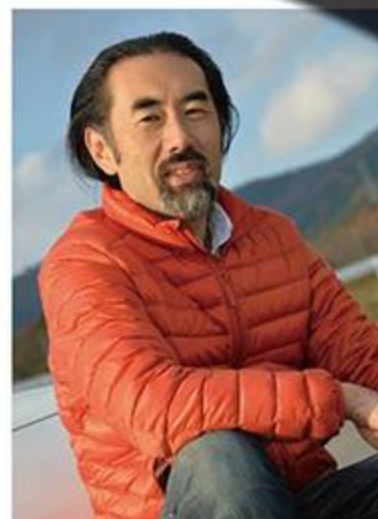


ていねいな作りでフランジ部もご覧のような美しい仕上がり。スムーズな空気の流れを生むべく段差を極力排している。



大きな開口部が特徴で、機能最優先が伺えるS2レーシングオリジナルのバンパーRタイプ。フロントリップも加えて迫力アップ。

白×赤でカラーコーディネートしたボディに合わせて幌もワンオフで製作。ちなみに、シートはND純正を加工して装着している。



**S2レーシング代表
菅原 聡さん**

「街乗りでも、ワインディングでも気持ちよく走れる仕様です。ロードスターを知らない人に走る楽しさを体感してほしいです」

乗ってみた!



2ℓ+TD04タービン(ブースト0.5kg/cm²)のエンジンが良い。レスポンス重視ということだったが、過敏な印象はなくアクセルを踏むとふわっとトルクが膨らんでくる。とてもマイルドな味付け。峠や街中、郊外路を心地よく走れるエンジンに仕上がっている。足まわりは、乗り心地重視でわりあい柔らかめだが、タイヤをもう少しグレードアップするだけでも印象はさらに良くなると思う。(斎藤)

信頼できるリビルドパーツを使ってリフレッシュ あと10万km、余裕でNCライフを満喫しよう!

PHOTO:金子信敏



取材協力してくれたRSTでは、低年式のNCで電装系のトラブルが目立つようになってきたという。10万km超えの1515号で、オルタネーター、イグニッションコイルの交換をしてみることに。

愛車をリフレッシュする場合、すべてのパーツを新品にする必要はない。部位によっては「リビルドパーツ」と呼ばれる再生部品を用いることで、予算を削減できるのだ。とくにオルタネーターはリビルドで十分。ただしリビルドと言っても、とくに定義はない。「保証があっても、分解すらしていないところもあるんです。販売台数の多い車種であれば、走行距離の少ない物を用意しておけば、不具合があっても交換保証で済みますから。しかしうちでは、走行距離に関係なくダイオードまでも交換

換しています」とアーネストの武井さん。アーネストはオルタネーターをはじめ、ドライブシャフトやスターターなどのリビルドを行っている会社だ。

イグニッションコイルを交換したらクルマが軽くなったように感じ、さらにオルタネーターを交換したらトルクが増した感じになった。車両によってはオーディオに大きな差が出ることもあるようだ。



イグニッションコイルはアーネストが独自に開発を行っている「NAP」ブランド。さまざまなテストをクリアして完成した安心して使い続けられる製品だ。



交換直後は違いがわかるが、基本的にはチューニングと違ってパワーアップといった効果はない。あくまでメンテの一環。



コイルの劣化は見えないから、電気を流して通電するかを見る。パルステスターを使うとより詳細に判別できるという。



交換当初はちょっとした違いがわかるが、チューニングではないので交換直後のフィールチェックはしておきたい。

定義のない“リビルド”のイメージをより良いものへと底上げする企業努力

「リビルドの理解度はまだまだですね。中古だから安いけどすぐに壊れるかもしれない、といったイメージなんです」と望月さん。アーネストでは、リビルドにも基準が必要だということで、国際規格であるPASS（次にBS、ISOと基準が上がっていく）を取得する動きを、イギリスと連動しながら進めている。「自分のクルマは自分でなおす習慣が根付いている他国では、リビルド品が重視されています。安かろう悪かろうではなく、リビルド品でも安心して使えるよう、うちでは1年(1万km)から2年(3万km)の品質保証がついています」(望月さん)。環境貢献を掲げる企業だけに、高い道德観を追求している。



(株)アーネスト
NAP事業部
営業課
武井洋憲さん



(株)アーネスト
常務取締役
RAP事業部本部長
望月康政さん



国内だけではなく、中国やベトナムにも工場を持つ。個人向けではないが、業者通しで購入可能。



交換部品は信頼できる優良企業のもの、また純正品を用いてリビルドされる。オルタネーターだけでも800~900種も手がけているという。



オルタネーターはセンサーを内蔵している精密部品。水に弱いのでエンジンルームの洗浄時には水から保護する処置をお忘れなく!

エキマニを交換している場合はプラスチックの部分に熱の負担がかかっている。交換の際には熱対策を講じておくといいたいだろう。



スポーツカーは油脂類の管理が重要 オートマ仕様はATFを忘れるな!

2Lのパワフルなエンジンが、オートマとの相性がいいこともあり、NCはオートマ率が高いモデル。スポーツカーであることから、エンジンオイルの管理は気にするものの、ATFはどうか。「中古で購入した場合は、どんなメンテナンスがされていたのか、わからないことが多い。そのため、まずは交換してみようことをオススメします。新油は洗浄効果が高いので、残ったオイルがつまりの原因になることもあります。ですから、何度か交換を行うといいでしょう」と、NCをデモカーとして購入したRSTの角田さん。スバルユーザーにはおなじみだが、すっかりNCに詳しくなっている。同店では油脂類にSUNOCOブランドを用いている。ATF交換でパワーアップを体感できるという。



ウルトラシリーズ(左)は部分合成油なので、季節を問わず安定した送油を実現する。右のレーシングはサーキット走行やレース車向けのフルード。



オイル量は他車種と比較すると少なめ。これは先日交換したばかりのオイルであるためきれいだ、1回目のオイルはひどかった。



この部分にアーシングをしてやることで通電ロスを低減する。NCの場合、体感レベルの違いがあるという。オートマ車に有効。

先輩の影響もあってNCを購入。初めての愛車なので、運転に慣れるためとオートマ仕様を選んだ。「クルマにあまり興味がなかったんですが、NCに乗るようになっていろいろ調べたりするようになりました。RSTを紹介してもらい、まずはオイル類の交換からスタートです」最初のATF交換で、すぐに違いがわかったそうだ。取材日が2回目の交換だと言うから、タンク内は新油で満たされたことだろう。



飯田光仁さん

工場潜入

リビルドはほとんどが手作業だが、ISO9001の品質マネジメントシステムに則った、11にもおよぶ工程を経て出荷されている。だから品質はどれも保持されている。またコンピュータといった電子部品のリビルド化にも成功するなど、業界の底上げに貢献している。リビルド作業のための治具はもちろん、テスターも自社開発するなどより高みを目指す。リビルド……奥深い!

③仕分け



組み立ての際に間違いがないよう、部品番号に合わせた部品をセットにしている。これらを全部使いきらないと、どこか間違っているということになる。どれもきれいに洗浄されていて、新品と遜色ないレベルだ。

④組立



セットにまとめられた部品を組み立てていく。手作業によるものなので、各人のレベルも変わらないよう研修されている。組み立て後、最終検査へ。オルタネーターは通電のほか、点火、出力(熱量)もチェックされている。

⑥完成



出荷時の説明書に愛を感じる。また出力テスト結果も同梱されるのだ。リビルド品を使う時、とりわけメーカーを気にしたことはなかったが、アーネストの工場潜入をしてからというもの、もっと気にしなくては、と考えを改めた。

①分解



分解する工程のいい中身品を「リビルド」として販売しているところもあるが、アーネストではこれ以上分解できない、という段階まで分解することからリビルドはスタートする。工場には大量のオルタネーターが!

②洗浄



オーバーホールの際と同じように次は流用する部品の洗浄。この後、使えるかどうかを選別したうえで加工、磨きの作業へ。これが終わると検査があり、パスした部品は塗装といった工程に進む。じつに手のかかる作業を行っている。



パワステポンプではフィルターまで交換している。そうでないとキャビテーションの抑制にならないからだ。入ってくるポンプの中には破けて入る物も少なくないという。



オリジナルの6点式ロールケージは、もちろんサーキット走行に対応。RHTでも同時使用できるところがポイントだ。



サスペンションはオリジナルの車高調整(F:10kg/mm、R:5kg/mm)を組む。サーキットを走るたびにブッシュ類は点検している。



シートはエスケレート・タイプ6R。サイドバー付きのロールケージとのマッチングもいい。



itgプロフィルターを装着。純正交換タイプのクリーナーは外から見えないので外して点検する。



ドゥーエンジニアリング
代表
田知本 守さん
「NCはサーキット
走行が楽しいクルマ。
早めのメンテナ
ンスで高性能を
維持しよう」

乗ってみた!

富士チャンピオンレース仕様。ダンパーは全高全長調整式の受注生産。このクルマはレース仕様ということで、レースに特化したセッティングだが、フリクションが少ないのか、ゴツゴツ感は皆無。クルマが余計な動きをしないので、とても走りやすい。ECUも変わっており、3~4000回転あたりのトルクの厚み、高回転域の伸び感が増している。(斎藤)

⑧ドゥーエンジニアリング 静岡県駿東郡小山町一色1343-2
 ☎0550-78-3200 <http://www.do-eng.com/>



ネオクラシックを提案する
丸目2灯ヘッドライトが
懐かしい
ワンアンドオンリーNC

PHOTO:井上雅行 TEXT:菅 正博

AピラーとドアにNCの痕跡が見られるが、ぱっと見だけでベース車両がわかる人は少ないだろう。CLIMA(クリマ)とネーミングされた造形は、フロントバンパーに内蔵された丸目2灯ヘッドライトがネオクラシックを表現する。全体に丸みを帯びたデザインはヒストリック的な要素を含み、わずかに張り出したフエンダーの膨らみとBMWにも似たスリットがおしゃれ。

ボンネットはセンターに膨らみを持たせているが、パワー感よりもどこか懐かしい雰囲気にかけてくれるのは全体のフォルムからだろう。テール周りは現代の車らしく、若干のトラクフードスポイラー形状を持たせ、NCのテールランプスペースを丸型に変更してすっきりとまとめている。もちろん現代の車だからテールランプはLEDである。

ホイールにOZ Italia 1500を装着して、ワイヤースポークホイールに見せる感じなど、これが欧州車と言われたら、だれもが信じてしまうだろう。程度の良い中古車を手して、NC第二の人生を歩ませるにはもってこいのモデル、ファイとなる。タマ数は少ないものの、まだまだ現役でいける余力たっぷりだから、こんな選択肢はいかが？





グランツーリスモをイメージし、ワイドなエアロスタイルで演出した快速205カップ仕様

PHOTO:金子信敏 TEXT:川崎英俊

長年に渡って、さまざまなメーカーのエアロパーツ開発を担当してきた、FRPのプロフェッショナルがジェットストリーム。これまでに培ってきた技術을注ぎ込んで作り上げたオリジナルエアロを中心に、理想のNCを追求したのがこのデモカーだ。

「ミノタウロス」と命名されたマシンはNC1がベースで、高速クルージングが似合うグランツーリスモをコンセプトに独自のエアロスタイルを作り上げている。装着しているのはフロントが純正交換タイプのリップとアンダーフラップ、サイドステップも純正被せタイプとなっている。リアはダクテールスポイラーのほか、空力効果抜群のアンダーディフ

ユーザーを装着。さらにマッチョなスタイルの決め手になっているのが、新たにリリースされたオーバーフェンダーGTと呼ばれるワイドボディキットだ。205カップへ参戦するために、吸排気からサスペンション、ブレーキまでトータルに戦闘力を高めるためのチューニングも施されているが、なかでも注目したいのがオリジナルパーツブランドDH Rのインテークシステム。ダクトとファネル、チャンバーにより、アクセルのピックアップを向上させている。

現行ND5が登場しても、NC系パーツの開発が現在進行形のジェットストリームの動向は、これからはNC乗りなら見逃すことはできない。



新作のオーバーフェンダーGT。片側+20mmというが、数値以上のワイド感を演出する。



5本スポークホイールは、なんとR32型GT-Rの純正。タイヤはトーヨーR1Rの204/50-16だ。



チャンバーとクリーナーボックス内のファンネル、ダクト装着でアクセルレスポンス向上。

使い込まれたステアリングが走り込んだ距離の証。6点式ロールバーも追加装着されている。スポーティで機能的なドリフトホルダー付きドアブルフック&スモージングパネルと、カーボン調のデコレーションパネルセットは近日発売予定だ。

乗ってみた!

迫力のスタイリングに、鉄板むき出しの室内がNCらしくない!? マフラーの音も勇ましい。なんとも無骨なマシンと思っていたが、走らせて見れば、意外や意外、なんとも素直なクルマであった。足がスムーズに動くので乗り心地も悪くない。しなやかにロールするのでタイヤにかかる荷重もよくわかる。その上で、エンジンのレスポンスがよいので、ドリフトのコントロールが簡単であった。(鈴木)



「リアアンダーディフューザーは、岡山国際サーキットで最高速度が5km/hもアップしました」
ジェットストリーム代表 大谷明生さん

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



ファトラスタイリング 門田政宏さん

「細部にこだわって製作しただけあって、このスタイルは好評です。自分だけの一台を持ちたいという方にも、現NCユーザーにもオススメ」



ちょっと大きめの楕円ヘッドライトとダクト形状を合わせることで、可愛らしさをもちながらネオクラシックスタイルを表現。ボンネットのカットラインとわずかに膨らんだセンター付近でパワー感を出し、フェンダーラインとアクセントのスリットでスポーツカーらしさを演出。



“打倒86・BRZ”をキーワードに トータルチューンでポテンシャルを高めた 鈴鹿2分26秒台のスプリンター

PHOTO:金子信敏 / 吉見幸夫 TEXT:川崎英俊



シヨップの目の前!?の鈴鹿サーキットで毎年「ロードBAKA」なる走行会を主催して、ロードスターで走りの輪を広げているのがオリブボール。そのデモカーとしてセツトアップを進めてきたNCは、公道走行可能なストリートカルの枠組みの中で、サーキットでの速さを追求している。

「打倒86」コンセプト掲げ、エンジンは2.3ℓのL3-VEに換装。ハイコンピピストン、H断面コンロッド、レーシンググスベックのカムシャフトなどを組み込んで分厚い低中速トルクと伸びやかな高回転を獲得している。

しかし理想の走りを実現するためにはさらに20〜30psはほしいと近藤代表は考えているようで、2.4ℓへの排気量アップキットも開発を進めているようだ。

NCの持ち味であるコーナリングスピードの高さに磨きをかけるため、足まわりもしっかりとセツトアップ。オリジナルの全高調整式サスペンション「ドッグ・トゥース」は、サーキットでの限界の高さとストリートの快適性を両立させた自信作。アーム類はピロブッシュ化され、遊びのないソリッドな動きを実現している。

ミックスエアロでスタイルと機能を高めたボディで注目なのは、「フエンダーフレア」と呼ばれるオーバーフエンダーで、265サイズタイヤを収めることに成功。またカーボンドアの採用などで軽量化を進め、1070kgの車重に仕上げているのだ。ND系が登場し、今後のNCカスタムはこうしたハード系がトレンドになっていきそうな予感がする。



アテンザなどに搭載される2.3ℓのL3-VEをベースに、スーパーテック88φハイコンピピストン、イーグルH断面コンロッド、コスワースIN265/EX266度カムを装着。純正ECUにオリジナルチューニングを施し、速さと扱いやすさを両立。

トラブル対処でロングライフを目指せ



ダブルウィッシュボーン式のサスでサーキットに合わせたキャンバー角を確保するために、ロアアーム取り付けボルトを偏芯カムタイプとしている。



フロントには制動屋製の6ポットキャリパーを装着してハイパワーを受け止める。ノーマルローター対応のNC用キットとして同店から販売中。



オリジナルの「ドッグ・トゥース」サスペンションはアルミケース採用の全長調整式で減衰力8段調整。スプリングはスウィフト製でフロント14kg/mm、リア9kg/mmだ。



ロールバーやフルバケは装着されるが、ストリートマシンとしての機能は損なわないように、内装類やオーディオはしっかり装備。追加メーターはブリッツのR-VitとNEKOのA/F計だ。



片側25mmワイド設定のオリジナルワイドフェンダー「フェンダーフレア」により、前後9.5JのレイズZE40に265/35-18のアドバンA050の装着を可能にしている。



乗ってみた!



アテンザ2.3ℓ+圧縮比アップ。カムがコスワース264/266。ピーキーかと思ったら思いのほかトルク特性はフラットでスイートスポットが広い。しかもかなり速い! 無理に高回転を維持する必要がなく、広いトルクバンドを持っているので、速めのシフトアップも可能。一発の速さはもちろん、レースなど競り合いでの自由度が広い。5000回転以上でのシフトダウン時のブリッピング機能やアクセル全開シフトがついている。(斎藤)



安心してサーキットで周回を重ねるために、HP1のオイルクーラーのほか、オリジナル37mmアルミラジエターには強制冷却用のノズルも装着。



排気系はHKSのタコ足&スポーツ触媒にアミューズのR1チタンマフラーの組み合わせ。軽量化にもこだわったパーツ選んだ。



オリーブボール代表
近藤正芳さん



「今後ますますNCチューニングが進むことに備えて、ハードチューニングの可能性を追求中です。L3エンジン用の2.4ℓキットも開発中ですので乞うご期待!」

スーパー耐久参戦から得た さまざまな知識をユーザーカーに 還元できるのがTCR流だ

PHOTO:犬塚直樹



スーパー耐久は市販車がベースでクラスによってはあまりチューニングができないので、参考になるところが多々ある。



ドライバー交代ではシートベルト、ドリンク、無線のセットが必要なのだが、跳ね上げて交代したことはないとか！



車内にはロールバーが張り巡らされていて、明らかに走行会仕様とは一線を画す。選手交代は9秒以内という驚異のタイム。



ブレーキはエンドレスのキャリパーを採用する。市販車のチューニングにいたって近いのがS耐車両なのだ。



レーシングカーらしい風格が漂うNCだが、日常ユースにも使えるメンテナンスやノウハウが詰まっているのだ。

スーパー耐久ST4クラスに出場しているTCRチーム(ドライバーは近藤翼/堤優威/加藤彰彬)にとって、2016シーズンは表彰台のトップに立つことができた最高の年。NCオーナーにとっても鼻高々の話題だった。TCRの加藤代表にとってNCは、歴代モデルのなかでも感慨深いモデルとなった。

「ロードスターではパーティレースをNBの時代から走っていて、RX-8でも走ってます。NB、NC、そしてRX-8でもチャンピオンになっているのは自分だけです」と照れ笑い。パーティレースはほとんどパーツ交換ができず、イコールコンディションで競うレースだけに、そこにはアライメントやタイヤの空気圧、車高と

いった要素が大きく影響する。

「これまで走ってきた過去のデータとレース実績を生かして、お客さんにどうフィードバックしていくか考えています。レースをしている人ばかりではありません。日頃のメンテも重要です」

レース車両はメンテしていて当たり前だが、ユーザーカーは別。走行距離を伸ばし、年式が古くなっていくことで出てくるトラブルも多い。そうしたトラブルにも、即座に対応できるのはレース経験を積んでいるからだ。

「レースのイメージが先行すると思いますが、オイル交換といったメンテでもぜひご来店ください。無理に補強したりしない、NCに優しい対処法がたくさんありますよ！」と加藤代表の心強いお言葉。

トラブル対処でロングライフを目指せ

オンリーワンの願いを 叶えてもらうべく ファクトリーに 足しげく通って実現!

PHOTO:金子信敏



NCでサーキット走行を重ねる渡辺さん、着々とレベルアップを果たしている。腕が上がる、やりたいことが出てくるもので、エキマニをワンオフで、というのがまさにそれ。頼ったのはデザートイーグルだ。

「エキマニは1本のパイプをじっくり曲げて作るものから、切断したパイプを溶接する、と製造方法がわかります。予算によって考慮します。NCはエンジンルームのレイアウトに難あり。加えて高回転向きではないエンジン特性で、最初は作るのどうしようかと思っただんです(笑)」と大倉代表。リザーバータンクのライン変更などをして取り付けることになった。アライメントで来店していたはずだったのだが、もしも話が具現化していたら。



大倉代表(右)とオーナーの渡辺祐樹さんがタッグを組んで(?)完成させたワンオフ品。



ノーマルはまったく色気なし。チタンとステンハイブリッドだが4.4kgを実現した。



ガスケットも新たに製作された。オフセットマウントなど各部変更の必要が。



エンジン特性などを考えてパイプ径は42・7φとした。製作には骨格見本のような模型で型を決めていった。

乗ってみた!

いや〜激変して楽しすぎて昨日だけで100kmくらいドライブしましたよ(笑)。インプレをお伝えすると、まずは、音が今までと違って物凄く乾いた音を奏でるようになりましたね♪もう、まるでレースカーにでも乗ってるんじゃないかというくらいのワクワクサウンドになりました!! それから、パワー&レスポンス、回転の伸びが段違いにアップ!! 回せば回すほど、乾いた音と追従するようにトルク&パワーが盛り上がっていきます。とくに4500rpm〜レッドゾーンまで回した時が堪らない〜。エキマニを換装したNCは何台か乗ったことがあるから言えますけど、今までリリースされたエキマニの中で群を明らかに抜いていますね。凄すぎて感激しちゃいました (*´ω`)なべ



レーシングメーターはさすがにノーマル改とはいかない。情報の多いディスプレイがその気にさせる。



ジャングルジムのようなロールバーに内張り、カーペットがいついらないコクピット。2017シーズンもこれで戦う予定。車両の完成度は高い。

ウエルカム

パーティレースのチャンプをとったことから、講師もこなしているという加藤代表。ショップTCRには、シミュレーター「i-Racing」も完備していて、時にはお客さんたちと耐久レースをすることもある。NBのパーティレースに参戦していたことからわかるように、歴代モデルも乗りこなす腕前。ドライビングだけではなく、マシンのセッティングにも精通する。ストリートオンリーのロードスター也大歓迎なのだ。

TCRジャパン代表
加藤彰彬さん



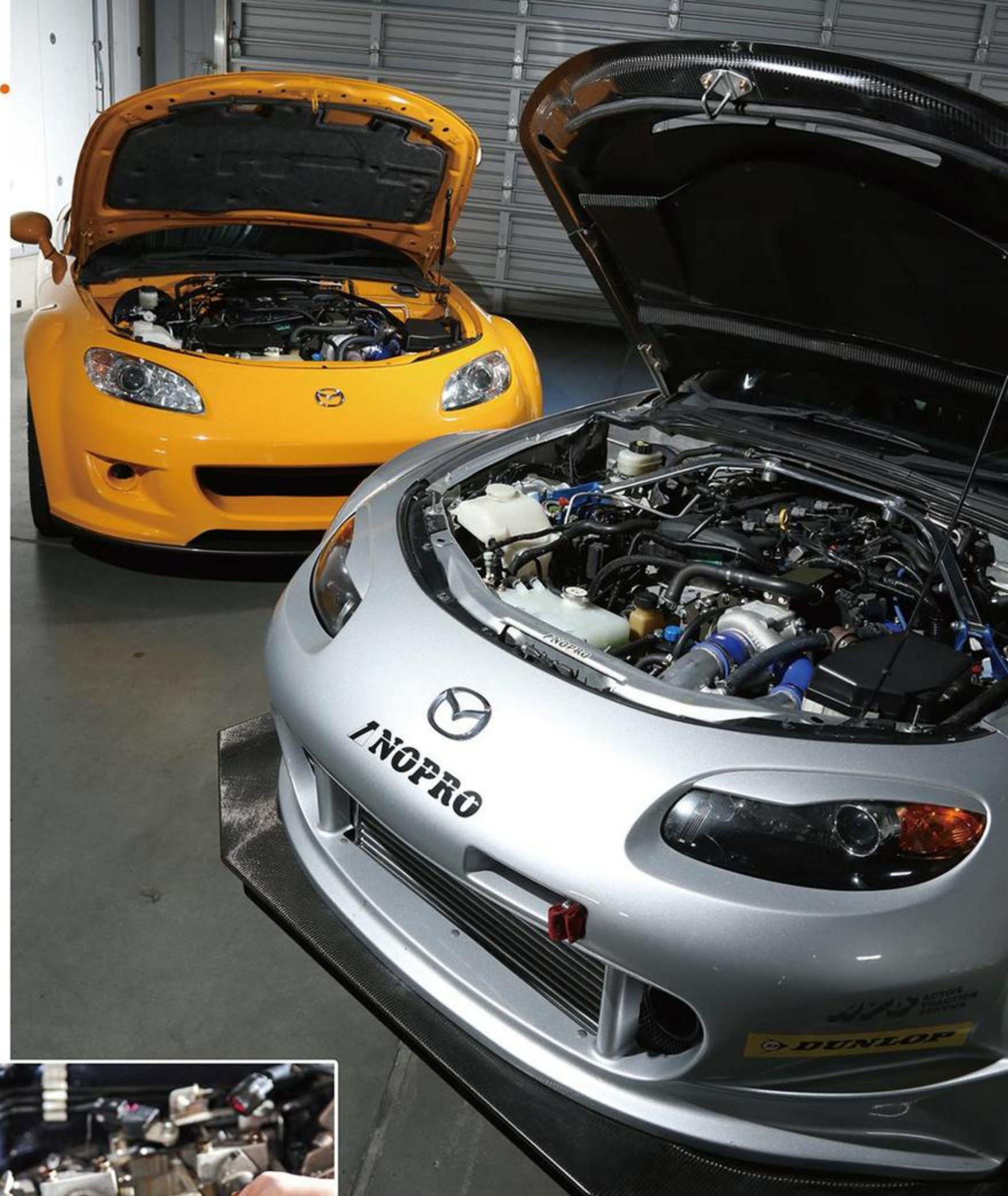
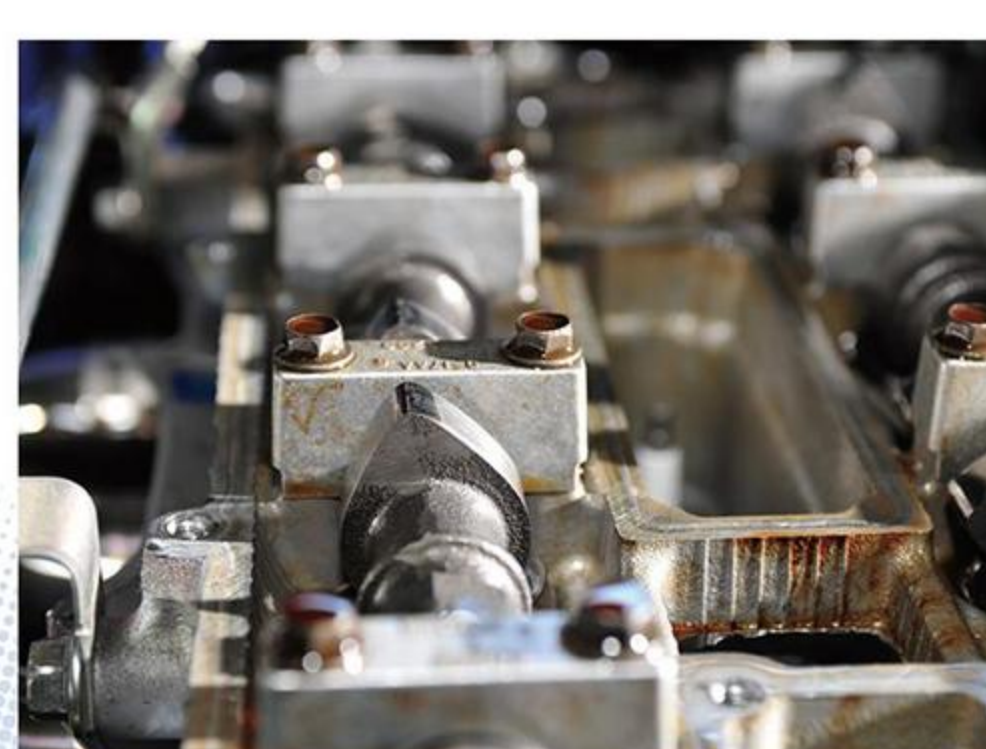
カム交換が スタンダードになる？ 扱いやすさとパワーが 大きな魅力なのだ

PHOTO:犬塚直樹／金子信敏

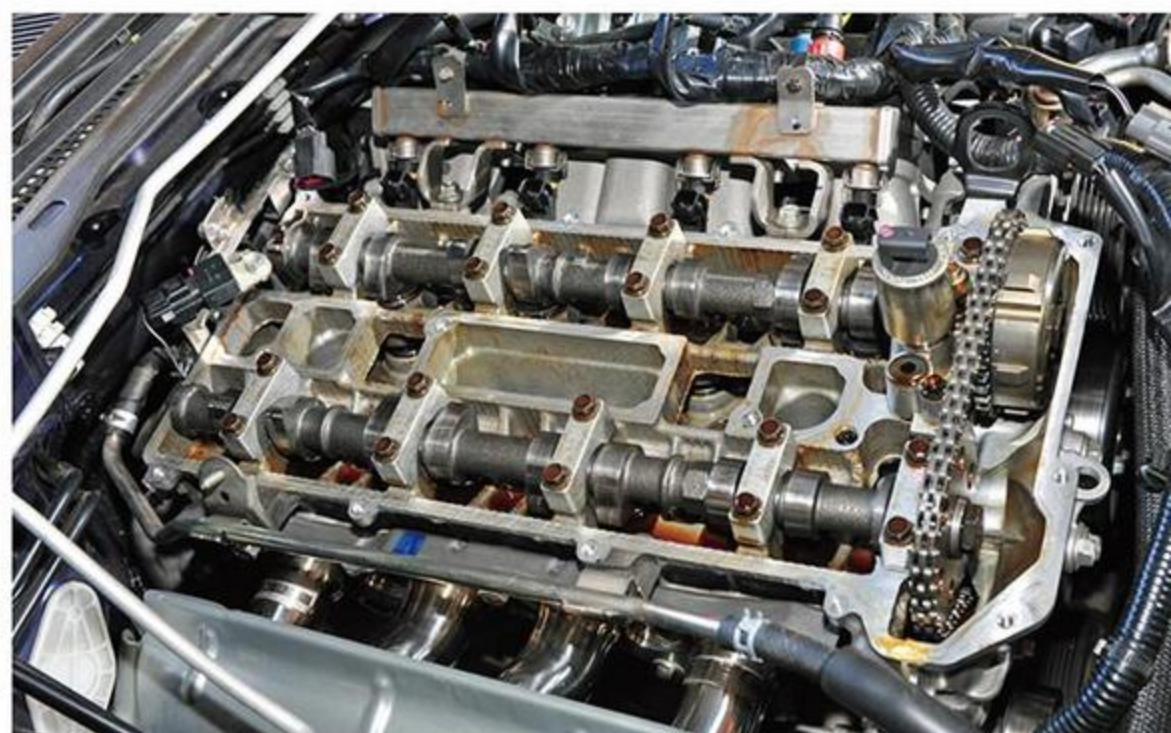
NCのメンテナンスメニューからハードなチューニングメニューまで、幅広く対応しているノガミプロジェクト。NCのイメージがすっかり強くなったような……。とくにカム交換は、すでに何台も手がけてきている。カム交換＋コンピュータチューンが人気で、取材日にも遠方から足を運ぶユーザーさんの姿があった。

野上代表に勧められて(笑)。オートマ車ですが、筑波サーキットコース2000で12秒台です。ドライビングの先生は井尻選手です」NCノガミプロジェクトというところで、コスワースのカムを入れて、コンピュータも現車合わせをしてもらった。

「ノーマルと比べて違いに驚きました。同じエンジン回転数なのに、パワー感が違いますね。後ろから蹴っ飛ばされているような感じで、上までぐんぐん回っていきつづけます。かといって下が細かい」といふとそんなことはありません。下からもりもりくる感じがです。今日(取材日)は、点検もあります。がマキシムのエキマニを装着してもらいに来ました。さらに違いが楽しになりました」



ハイカムを組んで2カ月が経過、愛車点検のためにヘッドを開けてもらった。そのついで(?)に、エキマニを装着する。高回転時に不足を感じていたという。



コスワース製カムシャフト
11万円(税抜)

NCのステップアップとしてカム交換がオススメ。エンジン脱着といった大がかりな作業もなく、コンピュータセッティングと合わせハイパワーを獲得。



スポーツ走行なら足まわり&ブッシュをリフレッシュ!!

PHOTO:伊藤嘉啓 / 大谷英樹



このNCはスポーツランド菅生など各地のサンデーレースに遠征&エントリーしている。ノーマルをベースにフアインチューンされたエンジン、そして気持ち良く走るためのポイントとなるのがバネ下のバランスを重視した足まわりと、ブッシュ類の状態。この部分のメンテに気を配っている。また、「スポーツするならLSDも欠かせません」(市村代表)。

そのほか、デフメンバーの固定、ボディ補強系も加え、ライトウェイトスポーツとして楽しめることを目指す。限界が分かりやすく、2ℓエンジンを使い切って走れるところが魅力だとか。ロードスターの走りに魅せられ、本格的なスポーツ走行をするなら、メンテを含めて参考にしたい1台だ。



エンジン本体はノーマル2.0ℓのままだが、コスワースのカムシャフトを装着する。ECUの現車セッティングによってピックアップを向上させ、潜在能力をあますところなく引き出している。また排気系では東名パワードのエキマニを装着している。



ジェットストリームのNCスーパーインテークチャンバーを装着。アクセルのレスポンスが向上。



エンジンのポテンシャルを引き出すためのマフラーはステージ2寸管リアマフラー。機能を最優先。



シートはフルバケだが座り比べができるようにレカロとブリッドを装着。デモカーらしい仕様だ。



純正から軽量のドライババッテリーに交換。オーバーハング部の重量は軽いに越したことはない。

乗ってみた!

NCは205カップ仕様車。クルマの重さが感じられずスッカリした乗り味。エンジン、足まわり、LSDのバランスがよい。カップ仕様で作ってあるため、操縦性が正確で、ハンドルを切った



分だけ正確にクルマが動いてくれる。無駄な動きをしないので、安心して攻められるサーキット仕様のお手本といえるセッティング。(斎藤)



NCのデモカーが3台にもなるほど、さまざまなアプローチをしてきた。このノウハウがユーザーカーに生かされているのだ。



造形の美しさはもはや自動車の部品とは思えないほどだ。NC用のエキマニ開発には、ノガミプロジェクトも多方面で協力している。



エキマニはマキシム製を取り付ける。オーナーMさんいわく「高回転時にふん詰まり感があるんです」。これを解消し、なおかつエキゾーストサウンドも楽しめるメニューをチョイスしたのだ。じつはステップアップの最終形として、スーパーチャージャーの装着も考えているとか。お手本があるので心強い。



ブレンボキット 詳細近日発表

NDのカップカー、そしてRFを見てみんな食いつくのがブレンボキャリパー。キットとしてラインアップされるので、フェイスブックをまめにチェック。

乗ってみた!

まさかのアバルト124スパイダー購入。乗ってみなけりゃわからない!? ロードスターとは別もので、イタ車らしい乗り味があるという。コンピュータセッティングを予定しており、これからパーツ開発などが行われる。軽井沢ミーティングで展示するのはあり? なし?



オリジナルアイデアでツボを押さえたチューニングを得意とするRST。NCロードスターでは、基本性能を高めるために、シャシ系の補強と点火系・電装系の機能向上を中心に全体的なパフォーマンスアップを果たしている。

まずシャシ系では、ストラットタワーバーに加え、フロア下のサブフレームや純正でも装着されている補強パネルをさらに補強するプレート装着するなど、オープンカーならではのボディ構造に合



ツボを押さえたチューニングでハンドリング&レスポンスアップ

PHOTO:犬塚直樹/松本尊重

わせて剛性を高めた。サスペンションはストリートZERO2をベースにしたRSTオリジナルだが、減衰力設定もこうしたボディに合わせて行っており、スタビリンクやアッパーマウントの強化によってダイレクト感を高めるとともに、これらの周辺パーツの性能を有効に生かすセットアップが施されている。

電装系では、ハイパーケーブル(アーシング)装着のほかNDCR(バッテリー電圧安定化装置)の装



イグニッションコイルをNASダイレクトコイルに変更。スパークプラグはHKS製(NGK・#7相当)に交換している。



点火エネルギーを高めるMSIを装着。ダイレクトコイルに供給される電圧を16Vに高めることでコイルの出力を増大させる装置だ。



電装品の機能を向上させるアーシングキット(左)はPCMのアースも付属している。吸入抵抗を約30%低減させる純正交換タイプのエアクリナーは2980円とリーズナブル。そしてスタビリンク「シャコタン」はグリス封入部がカシメ式となるフルシールドタイプ。



タイヤはフェデラル595RR。ストリート仕様のトータルバランスという観点から17インチ(215/45R17)をチョイスしている。

着で電源供給を安定化させ、さらにNAPのダイレクトコイル、16Vをコイルに送るMSIなどにより、点火パワーを高めた。コンピュータチューンと合わせて、ダイレクトでレスポンスシブなエンジン特性を実現している。

こうしてハンドリング&レスポンスを向上させたNCロードスターは、コンパクトスポーツならではのキビキビとした操縦性を手に入れた。ドライビングそのものを楽しめるクルマといえるだろう。

乗ってみた!

アース系と点火系の強化という、見えない部分のカスタムを施している。だが、作動のあり/なしを乗り比べると、明らかにスピードのノリが違っていった。エンジン・サウンドはそのままに、ストレートエンドでの到達速度が高いのに驚く。また、直巻スプリングの車高調のおかげで滑りだしも分かりやすかった。(鈴木)



RSTコンペティションサービス
角田隆緒さん

「NCは点火系やアーシングなど、電気系のチューニングでレスポンスやファイリングが変わります」



クスコ・ストリートZERO2をベースにしたRSTオリジナル仕様のダンパーキット。スプリングレートはF:9kg/mm、R:7kg/mmだ



純正装着のアンダーパネルや補強用プレートと組み合わせ、全体的に剛性を高める補強パネル。メンテナンス性に配慮し脱着性も確保する。



イグナイトVSDは、通常12Vの点火コイルへの入力電圧を16Vに高めるための装置。高回転時の失火を防ぐ効果がある



イグナイトVSD
価格:2万6000円(税抜)



イグニッションコイルのハーネスに割り込ませる。電圧降下の抑制ほか高回転時の失火防止や点火力アップに貢献する。



ダイレクト・パワー
ハーネスキット

電装系で大きく変わる

NCをデモカーとして購入したRSTでは、電装系に特に注目している。TMワークスのダイレクト・パワーハーネスキットをラインアップしてもらったほど力を入れている。これはイグニッションコイルの電圧降下を抑制するもの。経年の劣化により接触抵抗が増えて、電圧降下するのだが、それはエンジンにダメージを与えてしまう。装着すればイグニッションコイル入力電圧の電圧降下を0.2V以内に抑制できる。8000円〜。

ROADSTER
BROS.

行けぜ! 中部ミーティング2016!

1515号
イベント紀行!

ミーティングのある風景



2016年9月11日、岐阜県
郡上市のホワイトピアたかす
スキー場で行なわれた
ロードスター中部ミーティング。
今日も1515号と行くイベント
レポートをお届けするよ!
参加者が、みんなでお楽しみ
ゲーム形式の競技や
ドレスアップコンテストなど
もりだくさんの内容だ!



会場付近には
案内の看板が
設置されていた。

ここが会場の
ホワイトピアたかす
スキー場。
どくどく集結する
ロードスターたち。

お昼ごはんは
美味しい豚丼
が用意されて
いた。



受け付けでは
ゆかた着のおねえさんが
参加者をお迎え!



空撮をやったり
うまい棒を空から
プレゼントしたりと
大活躍のドローン!



クラブブースがあるのが
中部ミーティングの特徴。
ブース前では、フリマも
開催されていた。
クラブ紹介や仲間作りの
場を提供している。



施設内には
子どもたちも一緒に
楽しめる、ぬり絵
コーナーがあるよ。

抽選会では
いろいろな
協賛品が
用意されて
盛り上がる。



テンパータイヤボウリング
テンパータイヤを転がして
ペットボトルを倒す
ゲーム。タイヤが細いので
なかなかうまく転がらない。



うまい棒食い競走
パン食い競走の
要領で、うまい棒を
食べるゲーム



ショップブースには
デモカーやパーツなどが
展示され、ショッピングも
楽しめる。



朝早くに着いた
東海北陸自動車道
ひるがの南原S.A。
ヨーロッパ風
のお洒落な建物だ。

イベントを盛り上げる
石塚さん似?の
司会者の川口絢さん!



主催者の1人
川崎崇司さん。
みんなが楽しめる
イベントにしたいと
語っていた。



会場で見かけた

ちょっと気になる一台!

ディズニー映画「不思議の国のアリス」のチェシャ猫をイメージしたNA。オースモクルマに合わせてコスプレ。イベント仕様の楽しい一台だ。

クロスセのビキニトップと珍しいエアロデットカバーを装着するNA。三連ライトもカッコいい!



新海自動車のフロントマスクがシャイいNA。メーターパネルもクラシカルに仕上げられている。

ドレスアップコンテスト優勝者は、NB8と10th Anniversaryの鈴木理衣名さん! 免許を取って初めての愛車に新海自動車のフロントマスクにクラウンのリボンピンにオールペン!



タンのビキニトップと鮮やかなミントグリーンが、涼しげなイメージのNA。



リアキャリアにクラシカルなケースを載せたNC。旅が似合いそうなオシャレな一台。



流麗なクーペスタイルのヘッドトップを装着したNA。一段落ちたガラスエアロデザインが、いい感じ。リアスポイラー一体なので、トランクリッドと変更されている。



ACコックピットのクラシカルなフロントマスクのNA。オーバーフェンダーは一体化された追力あるフォルムになっている。



固定ライトに変更し、大きなオーバーフェンダーが追力のNA。深紅のボディもカッコいい!

迫力あるエアロをまとったNB。リアバンパーもスリムが入ったエアロタイプだ。



フロントコンベランアが、彩り豊かで、ロングスデザインになったNA。ストーンと落ちたリアもスマートだ。



et the Roadster

天候に悩まされることも多いけれど、めっちゃ楽しい中部ミーティング
年々参加台数も着実に増加し、メインの駐車場ねらいの人が
早朝から列を作るほど人気上昇中のミーティングなのだ
唯一ドレスアップコンテストがある貴重なミーティングでもある

2016.9.11

CHUBU MEETING

in TAKASU SNOW PARK



ドローンがばらまいているのは中部ミーティング名物のうまい棒だ。下では参加者が受け止めようと待ち構える。

テンパータイヤボーリングは老若男女問わず人気のコンテンツ。意外と難しいし、やると思わず本気になってしまうところが◎。



出ました、奈良軍団のたつあんです。面倒見のよさで団員からも慕われている。撮影の段取りもお任せしておりますよ。



2世代どころか、もう孫の代までミーティングに連れ出している森川さん。愛車のNDは以前持っていたNBに近づいている!?



中部ミーティングのスタッフは浴衣で東奔西走。事前の準備も含めて、本当にお疲れ様。楽しいミーティングの裏にスタッフの努力あり、だ。

昨年大雨を吹き飛ばす好天(!?)に ドローンが飛んで「うまい棒」をばらまく!

2015年の開催時は、息苦しくなるほどの大雨だったが、2016年はバッチリの天候に恵まれた。晴れると暑い、雨が降ると寒い山の気候、これもまた中部ミーティングの醍醐味!? 服装選びを間違えるとタイヘン。

ND効果もあって参加台数は増加している。またドレスアップコンテストにエントリーする気合の入った人も多いため、見応えたっぷり。さまざまなカテゴリーのロードスターが集まるのだ。ショッパやメーカーのブース出展だけではなく、オーナーズクラブのブースもあるなど、アットホームな雰囲気が出ている!

そして目玉は何と言ってもドローンを使った演出。俯瞰(ふかん)撮影は当然として、中部ミーティングの名物「うまい棒」ばらまきも、参加者は大喜び。このドローンはミーティングスタッフが運営する会社が担当してくれたそうだ。飛行許可まで含めてきちんと手配されているからさすが!

ロードスターのミーティングは各地で特色があり、ファンになった人が常連となっていく。いずれも毎回、初めて参加する人がいるわけだが、その人たちのゆる〜く大歓迎してくれるのが中部だ。アウェイ感を抱かせない、ウェルカムなムードがクセになる。

クセになるといえば、同伴参加した人にも気を使って、プレゼント抽選会にはロードスターに関係のない商品も用意。こんな細かい配慮がファンを作り続けている。スタッフみんなに感謝!

NA6CE 山崎よりこさん&日出夫さん



ビートで奈良軍団に所属していたが、周囲がロードスターで楽しそうなので自分も買ってみたら超どハマリ、というよりこさん。日出夫さんと先日結婚♥

迷彩柄集団「奈良軍団」のイメージを払拭するプリティな1台

「今年からかわいく行くから」とトップのたつあんなからお達しが出た。この命を受けアイデア出しから練りに練って仕上げた「ひまわり号」。デザインはパソコン上で行い、大きいシートに印刷し、DIYでカットして貼り付けた力作である。貼るのに10時間ほどかけ、途中口げんかもしながらの共同作業となった。勢いのある「奈良軍団」だが、迷彩柄押しで怖いイメージを持つ人もいたかもしれない!? でも、このラブリーな奈良軍団を見れば印象も変わってくるはず。ジャンボリーでも注目度の高さをアピールしていた。

ちょっと声をかけるとすぐに集まるのが「奈良軍団」のチームワーク。もはや全国区になりつつある一大勢力。



ベースはJリミテッド。黄色のボディにかわいいイラストがあちこちにあしらわれている。フロント選びもかわいげあふれる。

外装だけではなく、インテリアにもひまわりが散りばめられている。あちらこちら女子力がふんだんに発揮されている。



奈良軍団の片鱗を感じさせるのがシート&センターコンソールの迷彩柄だ。見てかわいい、乗って楽しいロードスターに仕上がった。

こう見えてじつはサーキット仕様 GTウイングなしでどこまでいけるか

富士スピードウェイをメインに、サーキット走行を行う湯井さん。2L 4スロチューンをしつつ、ドレスアップもめいっぱい楽しむ欲ばりな愛車は、ジェットストリームでボルシェのシグナルグリーンに塗装したばかり。オーバーフェンダーの装着により、225/45-15のタイヤを履かせて迫力のスタイルを実現している。知人から購入したNB(こちらもバリバリのサーキット仕様)も持っており、こちらの方が乗り心地がいいせいか、乗る頻度が高いとか。「このスタイルで走るので、足まわりはよく煮詰めないといけませんね」



エンジンは信頼できるメカニクスにお任せ。10万超えでフローしたため、F4ヘッド(1)を用いて膝トをリニューアルしている。



NA8C 湯井大樹さん



正統派ナルディのステアリング、追加メーター、コンピュータなどがセットされる。スポーツ走行に必要な装備が整然と並んでいるのだ。

スタンス系の見た目にGTウイングは似合わないの、富士のストレートで厳しくても取り付けずにがんばっているところ。



コーラ好き

2016年の司会(左)は広瀬すずさん(本当は川口紇さん)! 北海道のオーナーズクラブROCK'sの山本卓也さんも進行役。



フリーマーケットを行っている人もあり。直接会話をしているミーティングは、ネットオークションとは違う楽しみがある。

オーナーズクラブ



石川県金沢の「ロードスター」、福井県の「焼くとOUT」の合同ブース。ルーフ部、ホイールを黒で決めたNCEC RHTを展示していた。



「いなかもんだもんで」(元オヤジズ)ではフリーマーケットが行われていた。メンバー連なって会場入りする、チームワークのいいクラブだ。



愛知県の「I love ROADSTERS」ブース。愛知在住、愛知出身者を中心に構成されていて、地元オフ会を始め大型ミーティングにもみんなで参加する。



「triAngle」(トライアングル)には、これまでさまざまなドレスアップで注目を集めたNCECが新たな装いで展示されていた。所有者でなくても入部可能。



「滋賀組」(倶楽部ロードスター滋賀)では、車両だけではなくガンダムなどプラモデル展示が恒例。クラブ活動ではバーベキューなどお楽しみ盛りだくさん。

出展ショップ



新潟県から参加のRSファクトリーステージ。デモカーのNDを展示し、オリジナルパーツをお披露目。カッティングシートのデコレーションにも注目が。



ハイクオリティ内装パーツを続々とラインアップするナカマエ製作。展示されていたのはカッティングでコーディネートされたNAで、細部までこだわった大作。



伊藤自動車ではNAを長く乗り続けるためのヒントが詰まった1台を展示。まだまだこれから楽しめると期待させるチューニング&リフレッシュが施される。



ビートルレーシングにはおなじみのルックスが健在。丸目ロングノーズが人気のカスタムで、NA&NB用にボディパーツなどが用意されている。



セキュリティや、タイヤの空気圧をモニターするアイテムなど手がける「プロテクタ」ではNDを展示。臨場感を向上させるレイヤードサウンドを搭載する。

周囲の「ロードスターがいい」という声で初の愛車に!

乗り始めて3年ほどのNBは愛車第1号。まるっきりのノーマル状態からここまで変化。「もともと人見知りだったんですが、ミーティングなどでいろんな人に会って話をするようになりました」。オアシスミーティングで見た

ローダウンスタイルに感化され、自分も同様のシャコタンにしてきた。中部ミーティングの当日は、朝5時から並んでいたという気合の入れよう。彼女が作ってくれたてるてる坊主のおかげで天気も上々。



NB8
古川寛峰さん

「中古でハードトップを購入して取り付けました。周りの人がロードスターがいいって言うのでNBにしました。すっかりはまっています(笑)」



当初ボルクレーシングTE37を履かせていたが、深リムに慣れクロスターに変更。9J×15インチでインセットはマイナス3mm。



マフラーはKONEを流用。シンブルな見た目は、シャコタンスタイルにもマッチする。ノーマルとは違うサウンドも◎。



走行距離23万kmながらもノントラブルで乗っている

「12万kmで購入して4年で23万kmです(笑)。通勤にも使っているんで、年間2万km以上走りますね」。エンジンはタイミングベルトの交換程度で、まだ手を入れていない。多少オイルを食うようになってきてはいるようだ。

当初はジムカーナといったスポーツ走行をしていたが、富士のオフセットキングスで見た、シルバーのNAに影響され、ローダウンスタイルを楽しんでいる。初めての愛車とは思えないほどカスタマイズされている。



NA8C
小西哲平さん

「追突されたことを機にオールペンすることにした。R35GT-Rの純正色です。人とかぶらない色がいいと思って決めました」



ベタベタの車高にして、フロントには純正短縮リアには調整式のアームをセットしてキャンバー角をつけている。



先輩から譲り受けた愛車には、ワシンのマフラーがセットされていた。細身の2本出しがさりげなくマッチしている。



まるでお菓子のようなボディカラーにオールペン

「カラフルなBee(岐阜県・カーライフアシストビー)軍団の中に入っても目立つのはどんな色か考えて、ポルシェのミントグリーンにしました」と藤井さん。フロントリップはアメリカものにすると、海外にありそうなカスタマイズでまとめている。「やりたいことをひとつずつやってきた」結果として、このスタイルを確立した。購入して4年目となり、走行距離はもうすぐ14万kmになるそうで、キャブレター仕様への変更も考えている。



NA8C
藤井大稀さん&柏木菜奈さん

B R I D G E ストラディアのフルバゲが左右セットで装着されている。「寝心地がいい」と柏木さんもお気に入りのシートなのだ。



ガレージベリーの06トランクをセットし、復刻版のBリップで厚みのあるシルエットに。サイドステップはトヨタクラブト製を装着している。



「すごくほしかった」というプロジェクトGのピキニトップは軽井沢ミーティングで入手した。ミントグリーンにタンがよく似合っている。



ホイールはワークのGOOCARS HEMIで、サイズはフロント8J、リア8.5Jを選択。スパーサーも使ってインセットを調整する。



Meet the Roadster

DIYで取り付けたキャブレター仕様、調整も自分で行う

「集まった仲間で、バラしてキャブを取り付けました。ホイールのリム磨きなんて、タイヤが着いた状態でデフから上げて、さらにエンジンかけて1速に入れ、回転を利用して磨き上げましたよ(笑)」。にぎやかにDIY作業し

ている様子が浮かんでくるようだ。4スロにしようと思っていたのだが、キャブのアクセルを踏む機会があり、すっかり惚れ込んでしまった。調整してやると走りが変わってくるのがまた楽しくおもしろい。



NA6CE
山田 秀さん

NA購入後にみんなカラに登録。ミントグリーンNAの藤井さんとは同い年で、しかも同じ頃にロードスターを手に入れていたことが判明したとか。



10万kmで購入した愛車は4年ほどで16万kmくらいに伸びている。キャブ仕様にしたので、これまでは違うロードライフを満喫できる。

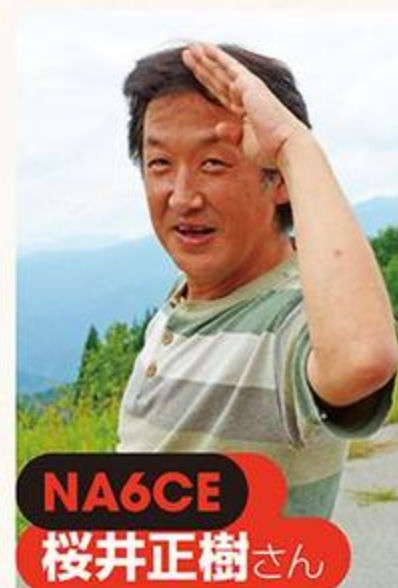
おもちゃではなく本物の柄つかなので、いい価格するらしい。さぞかし扱い具合もいいのでは。補修は職人が行うのか？



「奈良軍団に入れてくださ〜い」と直談判

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」。仲間入りした桜井さんは子育ても終わったことからクルマ遊びを開始。「平成5年にNA6を買って3年乗っていたことから、またNA6に。Sリミテッドで、エアコ

ンが134aだったんですが、自分で変換キットを使ってR12に対応できるようにしました」奈良軍団に入ったのは、「イベントに行きやすくなりそう」だから。もはやパッと見ただけで団員であることがわかる状態に仕上がった。



NA6CE
桜井正樹さん

「奈良軍団の団長にカットイングデザインがカッコいいですねって言ったら、同じように仕上げてくれました。団長自ら貼った自信作です」



エンジンルームにも奈良軍団をアピール。通勤車としても使っているため、エアコンを始めると快適な装備は大切なのだ。

Sリミテッドの内装は、年式を感じさせないが手入れがしっかりなされている。内装部品がないから、大切に乗り続けてほしい。



メーターフードはHNメディックさんこと中出さん作。追加メーターも整然ときれいに収まっている。

レッグモーターのダックテールでリアにも変化を与えている。ブリッツの車高調でローダウンを実現する。アーム類は使っていない。



ホイールはモデナを5穴から4穴に加工してもらい、なおかつリペアをして取り付けている。イマドキのデザインにも遜色ない。



初めてのロードスターだが、いじる気はしていた(笑)

「一昨年の10月納車です。これまでカプチーノ、アクセラなどに乗ってきましたが、いじって乗ってました。だからロードスター買ってもしるだろうな、という予感は……」的中したようだ。ガレージベリーのフェンダー装

着によりノーマルに拍車をかけてインパクトが増している。ボディカラーが黒でもその迫力には目を見張るものが。またホイール加工、エアロボードの自作ステッカーなど他にはないポイントを盛り込んでいる。



クリアタイプのアプロボードにオリジナルのカットステッカーを施してアクセントに。クリアタイプだとこうした遊び心も満ちる。



オートエクゼ製のセンター出しスポートマフラーをセット。デューザーはフィンをなくして埋めるといった技を駆使している。



ND5RC
松下高洋さん

外装だけではなくレカロシート(A8)をセットしてインテリアにも手を入れる。「加工したモデナはフロント8.5J、リア9.5Jの17インチです」

見た瞬間に「スタンスやったらおもしろそう」と思った

「スタンス系のチームANGLESをNDで作ったんです。スタンスネイション(アメリカStancenation.comエルビスとクルマ雑誌6誌によるシャコタン限定のミーティング)の選考通ったんですよ。これを目指に作ったクルマなんでうれしいです」以前は若いながらもレクサスに乗っていたそうだが、1年も乗らずにNDにシフトした。いじって乗

る、を満足させてくれる存在が必要だった!? 格段ド派手なエアロをまとっているわけではないが、キャンパーのついたシャコタン姿が印象的。ドアミラーをボディ同色(アローズ製)にしたり、インテリアにワンポイント加えるといった小技が生きている。念願のスタンスネイション選抜通過を果たす見応えのあるNDだ。



ND5RC
大石隼也さん

アルカンターラ内装、海外ものステアリング、フロント短くリア延長というリクエストしたアームをセットするなどセンスが◎。



大口径マフラーはネットオークションで手に入れたもので、ワンオフのストレート構造。見た目どおりのサウンドを奏でる。



スタンス系に欠かせない深リムホイール。ワークマイスターCRO1は15インチを履かせる。ブレーキキャリパーは自分で塗装した。



エアコンのルーバーはCX-3から流用したもの。DIYをやる人はパーツチョイスもひとひねり効いている。ナイスコーディネート!

内装のアルカンターラは布を取り寄せ、3Mのスプレー糊を使って仕上げた力作。シートカバーはオートウェア製で、自分でかぶせた。ジャストサイズなので難易度は意外と高い。



北米マツダの後期型のテールランプをセット。中古だという程度がよく左右2万円という価格も魅力的。ボディカラーと似合っていて、涼しげな感じが漂う。マフラーはインテグラル神戸のN-ZERO。



運転席側にはBRIDEビオス3を装着。シートポジションが下がってねらいどおり。シフトノブはドライバーのクリップ。

チーム名はボートっぽい見た目から「Boat」に!

「友人が赤いNCに乗っていて、ライバルです。たまたま見つけたNCがレアカラーだったのは、あとになってから知りました。初のロードスターで、初の愛車です。NC乗ってる人が少ないのがちょっと残念。まだ購入して1年ほどなので、ゆっくりといじっていきたいと思います」と言いながらも、あちこち手が入っている。北米仕様のエンブレムと

いったアイテムを使って、スタイリッシュに仕上げている。ホイールは2セットめで、SSRのヴィエナディッシュ18インチを装着。ディッシュホイールはあまり見ないので、個性的な見た目を演出できる。リアは10Jと言うから、この迫力も納得だ。仲間のボート(!)もシャコタンスタイルで、そろそろなかなかの注目度だった。



NCEC **匿名希望さん**

「ディッシュホイールはフロントは9Jですがリアは10Jです。前後ともにワイドトレッドスペーサーを入れています。インパクト重視で選びました」



ノーマルで乗るつもりだったはずが 18インチ10Jを履きたくなってしまった



マフラーを手がけるエクサアートのデモカーとして、取材撮影会にも参加してくれたNDだ。「一昨年の7月に、すぐに乗りたからこれくださいって展示車を購入しました(笑)。それまでアルファードに乗ってました。リフトアップしたジムニーにも乗ってましたし、スポーツカーではZ33に

も3年くらい乗ってました。大型バイクも乗ってましたが、だんだん乗らなくなっちゃったので、このガレージに合うクルマという視点で選びました。スタンスにするつもりはなくて、ノーマルで乗ろうと思ってました」どの口が、と一同爆笑。ノーズブラの一部に見えるボンネ

ットは、カッティングではなく塗装だ。輸出モデルの光るサイドマーカーやライト類のブラックアウトなどの積み重ねで、目を見張るスタンスNDが完成する。中部ミイティングにスタンス系が多いのは、スタンス好きが集まるから。初代から現行モデルまで、さまざまなスタイルが参考になる。



ND5RC
虎戸公男さん

「大型犬を飼っていて、これがクルマ大好きなんです。冬でも海岸線をオープンにしていっしょにドライブしています」



内装は白を基調にまとめている。アメリカ西海岸の雰囲気(勝手に想像)。シートカバーはオートウェア製で、最初購入した赤いカバーもあるので、気分によって取り替えている。ステアリングはメーカー不明だが、スイッチの便利さを損なわないよう移植している。コンソールなどは染めQやホームセンターの塗料で塗装している。思いやり方がハンパない。



ホイールはエイムゲイン。10Jといきたいところだったが前後とも9J×19インチで、スパーサーはなし。アッパーアームでキャンバーをつけている。

マフラーはエクサアート製で、型取り車となったのが虎戸さんの愛車だ。片出しタイプなので、スポーティさをアピールするスタイリングに見せられる。



ヘッドライト、リアテールはスモーク塗装して、「悪そうな」顔つきに。黒いボディと白いインテリアの強烈なコントラストが印象に残る。



2016.10.30

KIYOSATO MEETING

in SEISEN RYO



限定100台で開催されている清里ミーティングは、観光地である清泉寮が開催場所とあって、一般客の視線も集まる。色とりどりのオープンカーが100台も集まれば、何事かと思うはず。

例年、トークショーを中心とするコンテンツが主体で、建物の中にいる時間が長いのも、他ミーティングとは大きく異なる。ところが今回は、屋外で過ごす時間が設けられていた。それは、歴代ロードスターの開発陣を迎え、実車を

「屋内系」ミーティングから屋外系へ!? 新しい試みは参加者みんなが大満足だった

限定100台で開催されている清里ミーティングは、観光地である清泉寮が開催場所とあって、一般客の視線も集まる。色とりどりのオープンカーが100台も集まれば、何事かと思うはず。

例年、トークショーを中心とするコンテンツが主体で、建物の中にいる時間が長いのも、他ミーティングとは大きく異なる。ところが今回は、屋外で過ごす時間が設けられていた。それは、歴代ロードスターの開発陣を迎え、実車を

見ながら参加者と歓談するというもの。初代から現行まで、4台のロードスターを囲んでのトークショーは、オーナーならではの質問が飛び交う大いに盛り上がった。開発陣のぶっちゃけ話も聞くことができ、参加者は大満足。他ミーティングとは違う開発スタッフ陣の選定がマニアックで、このトークショーは貴重な時間だ。

清里恒例のお楽しみはお弁当も同様。オリジナル描き下ろしの弁当包み紙は、いつも愛情たっぷり



今回は寒空の下、開発スタッフを囲みながらの談笑は初の試み。参加者には好評で次回のハードルが高くなった!



じゃんけん大会や展示品の説明など、屋内コンテンツは健在。初代デザイナーの福田さん提供のプレゼントは、なぜか身内も真剣モードで参加していた。



天気がいいので、お弁当は外で食べるのがよりおいしい。温かいお茶付きなのもスタッフが交渉してくれたおかげ!



歴代モデルの開発陣が並ぶと記者会見ばりの人だかりが。最近でこそ他メーカーも似たようなことをやっているが、元祖はマツダ!



きれいに参加車両を整列させるために、事前準備を行いミーティングを盛り上げてくれたスタッフのみなさん。ありがとう!



お弁当の包み紙もお手製で、今回は人物が描かれた温かみのあるデザイン。画伯曰く「描き慣れるのみ」。当たり付きでグッズがもらえる。



毎年のお楽しみがこのお弁当。参加者の年齢層も考慮され(?!). 和食な感じが胃に優しい。今回はスイーツも入っていた。



センスのいいデザインTシャツが今回の参加賞品。トートバッグや手ぬぐいなどいつも役立つおしゃれアイテムが多い。



ゲートオープン前に並ぶ参加者。端から誘導して一発駐車させるテクニックは年々向上しているような。さすがです!



Meet the Roadster

NAばかり3台乗り継ぎマリナブルーへの全塗装を決行!

マリナブルーのNA6→シルバーのNA8→再びシルバーのNA8と乗り継いできた。このマリナブルーはシルバーからオールペンした車両だ。「小学4年生の時にロードスターが発売されて、マリナブルーのチラシを見たんです。その印象

が強く、この色しかないなって。購入して10年経過してました」。このNAでサーキット走行もしていて、ホームは筑波サーキットコース2000だ。足まわり、補強をした仕様で9秒台というから大したもの!



懐かしい「BIG A」オリジナルのシートは、軽井沢ミーティングで購入し、その場で取り付けられたもの。



きれいに手入れされているエンジンルーム。バンデージが巻かれたマシムのエキマニ、ラジエターなど、サーキットを走るとあってメンテナンスが行き届いている。



NA8C
大竹和哉さん
紋子さん



ND5RC
川上晴美さん



女子らしくラインストーンをエアコンリングにあしらっている。NDオフ会にも顔を出すなど、ミーティングで仲間を増やしている。



オープンカー&マニュアル車を探してSLKを押しつけてNDに決定!

「リセールバリューを考えて選ぶことは選ぶんですが、トントン拍子に話が決まって。ミーティングにも足を運んでいるので、いろんな人に出会えてすごく楽しいです」。イベントには積極的に参加するようにしている。軽井沢ミーティング後の納車だったため、ぜひ愛車で参加してみたいと思っている。車体本体には手を入れずに、車高を落としてスタイリッシュに仕上げていく予定。「RFにも乗ってみたいです〜」

10万kmで購入以来13年間乗り続け思い出いっぱいの23万kmを達成

「清里ミーティングは初めての参加です。毎週日曜日は、おは玉(おはよう埼玉)や奥多摩など、どこかしらに行ってますね。お蕎麦食べにドライブしたり、クラブの仲間たちと楽しんでいます。このNAで山陰、山陽、四国を2週間かけて回ったんです。奥さんと。荷物をとところどころで送りながら旅しました(笑)。1日だけ雨に降られましたが、あとはずっとオープンで走れましたよ。その雨の日というのはマツダ本社見学の日でした!」



ナカマエ製作のシート+染めQで仕上げた内装。オープン時でもサウンドを楽しめるよう、スピーカーを別体で取り付けている。

23万kmも走行しているとは思えないほど美しいエンジンルーム。オイル漏れがあり、ガスケットを交換するなどオーバーホールを施した。



「ボンネットは塗装をはいで磨きました。機械で磨いても最終的には手で磨かないときれいに仕上がります」

NA6CE
馬場雅之さん



RSワタナベホイールのセンターキャップは、鶴が3羽で「つるみ」横浜・鶴見区に会社がある。オーバーエンダーはGTクラフト製だ。



NA8C 富田佳光さん 洋美さん

新車で購入して乗り続けている愛車 20周年ミーティングも駆けつけた

平成9年式には見えないほどの美観。
「NA6CEの中古に2年ほど乗っていたんです。NBが発表になって、リトラクタブルライトではなくなる、と知ってから新車で購入した車両です。長く乗るつもりなので、サーキット走行は

していません。ミーティングは清里を始め、東北にも参加しましたし富士スピードウェイのエクスペリエンスも行きました。クラブRambleでは、秩父で定例オフ会を行っています。他クラブとの交流もありますよ」



「NA6CEで装着していたアクティブのエアロを移植しています。マフラーもマツダスピードだったらしいです」



以前乗っていたAE86から使っている23年ものの年季の入ったBRIDEシート。そろそろ替え時でしょうか。



アルミトランクはM2。他にもエキマニ〜マフラーは28用をセットしている。要所要所に「おや」と思わせる技が盛り込まれているのだ。



補強のアルミパネルは自分で型紙を作り、アルミをカットして取り付け。小さなポイントでも十分な補強となっているようだ。

レカロシートは当初運転席側のみだったが、オーバー40'sのメンバーに「どうせなら2脚入れなくちゃ〜」と言われてセットしたものだ。



作業はなるべく自分で行うようにして 流用パーツも活用して仕上げてます!



さすがにヘッドは業者に依頼したというが、タワーまでピッカピカ。イグニッションコイルは20プリウスのもので、ダイレクトイグニッションの配線は自分で行った。

NA8C 山田昭典さん

「友人が付けきれなかったパーツをもらってきては付けていますよ。クルマいじりは楽しいですね」



発売から2年ほどが経過してから、中古で購入したRリミテッド。「買った時は2万kmほどでしたが、今は16万kmくらい。98年にはRCOJに入会しました。なるべく自分でやるようにしています。ブッシュ交換もプーリーと万力を

使って作業しています。他車種のパーツ流用や、M2パーツ、自作も多用しています。DIYメンテナン斯拉しながら、掃除もしているようなもんです(笑)」
細かいところでホイールのセンターステップ。Rリミテッドに合

わせて赤にしている。足まわり、ドライブシャフトはNB流用など、見えない部分にも山田さんの情報網が生かされている。ノーマルパーツは大切に保管されているようで、まだまだ現役続行ができる環境下にあるのだ。



清里ミーティング番外編

恒例のトークショーには、ロードスターの開発陣が招かれ
そこで「ぶっちゃけ」話を披露してくれるのが清里のお楽しみ
今回は歴代ロードスターのデザイナーが顔をそろえて何を話す？



歴代モデルのデザイナーが 清里に集結してデッドヒート!?

こここのところ、ミーティングには山本アンバサダー、中山デザイナーといった面々が参加することが多い。しかし、清里は違う！これまでトークショーを展開してきたメンツはともマニアックだ。他では聞くことのできないトピックスがいくつも飛び出す。

今回は歴代ロードスターのデザイナーが集まった。と言いたいところなのだが、中山デザイナーがインフルエンザにより欠席。その



屋内ではトークショーのメンバー紹介が行われた。個性派なデザイナーを束ねるのは中山デザイナーの代理、山口さん右だった。

せいか(？)、歴代デザイナーの「ぶっちゃけ」が炸裂し、場内は笑いに包まれた。初代の田中さんは、「自分が乗りたいスポーツカーを作りたい。マーケティングに可能性ゼロだって言われたけど、自分が乗りたい。もう試作車を三台(テストコース)で走らせるだけでもいいと思ってた」(場内爆笑)と初代に対する思いを告白。NBの赤穴さんは当時の苦勞を

「私は主に限定車を手がけていたんです」と控えめに。NCの中牟田さんからは、「先人たちが築いたものを崩さず、スポーツカーらしく大きく見せないためにはどうしたらいいかを考えました。キーコンセプトでしたね」



それぞれの型式に同じくらいのギャラリーが集まって、いいバランスで進行していた。天候に恵まれたのも盛り上がった要因のひとつだろう。



NAからNDまで車両を囲みながら、各担当デザイナーと歓談する参加者。屋内のトークショーと違って何気ない会話から、思わぬトピックスが聞かれることも。実際にボディを見ながら説明されるとわかりやすいし、愛車に対する思い入れも強くなるというものだ。初の試みは成功に終わったと言っていいだろう。このコンテンツ、来年もやってほしいな。



気温は低かったが、屋外コンテンツは熱く盛り上がる。愛車にまつわるトピックスだけに、みんな真剣にデザイナーの説明に聞き入っていた。



ND

絶対調のNDだが、中山デザイナーは体調不良。残念ながら欠席となったせいか、先輩の厳しいコメントが飛び出す。自分が手がけたロードスターがいかにかわいいの、自分の愛車No.1のみんなと同じ。

山口宗則さん(中山 雅さん代理)



NC

ロードスターの中でも厳しい状況の中でデビューとなったNCは、制約も多く発表時の評価は賛否両論あった。しかし歴代と変わらない「らしさ」が理解されてくると、人気もじわじわ向上したモデル。

中牟田 泰さん



NB

NBの限定モデルだけではなく、NCのマイナーチェンジにも関わった。田中さんの暴走を和らげる(?)語り口調で語る。NAとは異なる限定モデルの展開(クーペやターボがあった)の苦勞が伺えた。

赤穴 悟さん



NA

以前、愛車のNAで参加してくれたこともある。その愛車には採用とはならなかった幻の「紫色のフロアマット」がセットされている。ぶっちゃけ度は最強で、初代に乗るオーナーにはたまらない話が炸裂。

田中俊治さん

2016.10.09

ROADSTER JAMBOREE

in OHITA BANK DOME

PHOTO&TEXT:石田 徹



予約制のお弁当は大分らしく「とりてん」「メンチ」「チキン南蛮」「おまかせ」の4種類。写真は左が「とりてん」で右が「おまかせ」。



これも地元の庄内町の名産、新嘉穀。大ぶりでも味なため、毎年この会場で買っていくファンも多い。筆者も2箱を購入しました。



100万km達成前までNAからNDに乗り換えた露木裕一さん。今回も千葉からはるばる自走で参加し、得意のバルーンアートで子どもたちを喜ばせていた。



ナカマエ製作の中前伸二社長は、このジャンボリーが大のお気に入り。大阪と別府を結ぶフェリーを使う3泊3日の強行軍で、ここ数年は皆勤賞で参加中。

青空がお約束の九州最大ミーティング 愛車で参加したい中山主査は自腹で参加!

22回目を迎えた九州地区最大のミーティングは、今回も恒例の青空に恵まれた。中山主査はこの青空を愛車で満喫したいと、プライベートでの参加。また山本アンバサダーをはじめ、多くのマツダ社員たちも顔を揃えた。

いつものように午前10時にイベントが開始されたが、まず最初に昨年4月の地震被害者に捧げる黙祷が行われた。この地震は熊本だけでなく、大分にも大きな被害をもたらしたが、本誌としても一刻も早い復旧を願うばかりだ。

午前中恒例のロードスター・コンシエルジュ(長持ち講座)には、群馬県から初参加した「どくだばー」で有名なアライブ石井自動車の石井栄司社長が登壇。名物MCの佐藤一洋さんと楽しい掛け合いで楽しませてくれた。

お約束の青空に加えて、数多くの温泉や地元グルメに恵まれた大分のジャンボリーは、まさにクセになるイベントだ。

22回目を迎えた九州地区最大のミーティングは、今回も恒例の青空に恵まれた。中山主査はこの青空を愛車で満喫したいと、プライベートでの参加。また山本アンバサダーをはじめ、多くのマツダ社員たちも顔を揃えた。

いつものように午前10時にイベントが開始されたが、まず最初に昨年4月の地震被害者に捧げる黙祷が行われた。この地震は熊本だけでなく、大分にも大きな被害をもたらしたが、本誌としても一刻も早い復旧を願うばかりだ。

午前中恒例のロードスター・コンシエルジュ(長持ち講座)には、群馬県から初参加した「どくだばー」で有名なアライブ石井自動車の石井栄司社長が登壇。名物MCの佐藤一洋さんと楽しい掛け合いで楽しませてくれた。

お約束の青空に加えて、数多くの温泉や地元グルメに恵まれた大分のジャンボリーは、まさにクセになるイベントだ。



NCEC
斎藤丈洋さん

NCが2台だったのも購入の決め手。マフラーはRSファクトリー製だが、すでにこれで2個目。ビルシュタインの車高調も装着している。



ストーミーブルーマイカが大好き この色を半年かけて探しました!

宮崎市から参加の斎藤さんは28歳で、サービス業関係の会社員。2014年の7月にアルトワークスから乗り換えた。通勤は会社のクルマのため、週末のツーリングがメイン。この色が好きで半年かけて探したが、買ったらフロントフェイスが気に入らなくなって、オートエグゼ製のバンパーを導入。「走る楽しさはマツダのクルマが一番ですね」とのこと。

さすが「奈良軍団」の団結は強い!? 結婚式でも迷彩柄は欠かせない

奈良軍団MEOTO(夫婦)部隊のぐるぐる(嫁)&ざっきい(夫)です。去る2016年11月19日、重要文化財にも指定されている奈良の「談山神社」にて、奈良軍団メンバーによる結婚式を挙げました。

家庭の事情など色々あり結婚式を挙げずにいたことを、奈良軍団忘年会で本部長のタツさんに話したところ、いきなり、「来年の年末にぐるぐる&ざっきいの結婚式を行います!」との一大発表。しかも「参加者は全員、奈良軍団の正装【迷彩服】で来ること!」のお達しが(笑)。

由緒ある談山神社での雅楽演奏付きの本格的な神前式に加え、同神社社務所でのお色直しありの結婚披露宴と、気が付けば普通の結婚式とほぼ同じ内容になっていました。ただし参加者は迷彩服に身を包んだ奈良軍団メンバーと、奈良軍団を愛して下さってるロードスター乗りの友人達の、総勢40名ほどの面々。迷彩服の参加者による見た目ちょっと変わった結婚式は、手作り感いっぱいであり、涙ありの温かい雰囲気にも包まれた一生忘れる事の出来ない記憶に残る結婚式&披露宴になりました。

奈良軍団およびロードスター諸先輩の皆様、これからもよろしくお願いします。



Meet the Roadster



NCEC 島田俊郎さん

ストライプもDIYラッピング 懐かしのエンブレムが自慢!

姫路市の自宅を前日20時に出発し、今回一番乗りで会場入りした島田さんと奥様の真由美さん。オープンカーに乗ってみたいとイブサムから乗り換えたが、今は愛車いじりが趣味になった。ボディのストライプは自作のラッピングで、なるべくDIYというのがモットーだ。「狭いところが逆がいい。乗って楽しいのがマツダのクルマだね」

懐かしいマツダのエンブレムもレジンで流し込んで、自分でクリア吹いて完成させた。ナンバープレートの左側は欧州旗のマークだ。



NB6C 迫 裕弥さん

憧れの「6ホイールライフ」を満喫中の薩摩隼人

写真では見えにくいですが、26インチのフルサイズ自転車を積載して鹿児島から参加したのが迫さん。4年前に初めてのマイカーとして購入。MR-Sとどちらにするか悩んだが、このNBが乗りやすくて正解だったと語る。自転車も大好きなため、どこへでも一緒に運んで周辺をサイクリングする。今日はこれから高速道路に乗るので助手席に収納。



トランクキャリアはMINOURA(ミノウラ)という、マニアの間では有名な日本製の逸品。近場ならこれに載せて自転車を運ぶそう。



ND5RC 山下 誠さん

そのうちブンコ編集長と同じカエル色にしますので……

本誌編集長の愛車4040号(NA8C)と同じ、デミオのグリーン(スピリティッドグリーンメタリック)のNBオーナーとして知られる、四国ロードスタークラブの山下さん。2015年の軽井沢ミーティングで、たしか「このグリーンが出るまでNDは買いません」と言っていたはずだが、「いやあ、そのうち全塗装しますから」とかわされてしまった(笑)。



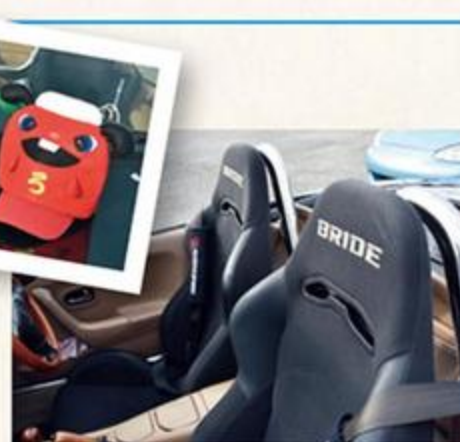
「MX-5」のロゴが浮かび上がるスカッフプレートは北米マツダ製のパーツを輸入したそう。タイヤ&ホイールは15インチダウン。



NB8C 藤井栄二さん

オリジナルの帽子は各地で密かなブームに

広島県福山市在住の藤井栄二さんと千香子さんご夫妻。写真でふたりがかぶっているのは、奥様手作りの帽子。これがかわいいと、各地のミーティングをはじめ口コミで人気を集めている。愛車を「ロド娘(ロドコ)ちゃん」と呼ぶ溺愛ぶりだが、ご主人は密かに2台目購入を画策中らしい。ナイスジョだった?



ジャンボリーに向けた新作のキャップがこの2個。「ろ」はもちろん「ロードスター」の略で、赤いほうはNDがモチーフだろう。



ND5RC 上本真司さん

ずーっとマツダのファンで、今は息子と楽しんでいます

岡山から息子の拓磨さんと参加の上本さんは初代RX-7やコスモなど、長年のマツダ党。2015年の11月に納車されたSパッケージは拓磨さんとの共同出資。昨年のオアシスでミーティングを初体験して、ハマったそう。ノーマルを崩さないドレスアップが信条で、RSファクトリーのリップや4cmダウンのクスコの車高調を選択している。

クスコのタワーバーとカムカバールを装着。1週間かけてDIYで磨き上げたのが自慢。山本アンバサダーのサインで仕上げも?。



NA8C 菅 千沙都さん・藤網聡慶さん

ガルウイングにターボ装着、全塗装はフェラーリ純正の赤

北九州ではちょっと知られた存在のド派手なNA。オーナーの千沙都さんはトラックの整備工場を営む父上と、彼氏の聡慶(あきのり)さんもフル活用し、11年かけてここまで仕上げたそう。エアロはガレージベリ製で、自慢のガルウイングドアは「運転席側が開かないです」と助手席側のみオープン。きっと彼氏が直してくれるでしょう。

トラストのT40GTタービンをFDS用インタークーラーで300psにパワーアップ。カムカバーもボディと同色に塗装済み。



NA8C 岩本誠一さん

この低さでツーリングを楽しめるのは元気な証拠!

熊本に本拠を置く鶴亀幌車愛好会(ツルカメレーシング)に所属する岩本さんは、6年前にこのVスベをゲット。本誌に取材された模様も、ブログでばっちり紹介済みだ。毎月のようにツーリングを楽しむほか、ジムカーナの練習会も開催しているとのこと。岩本さんは「事故しないで長生きして、このクルマでずっと楽しみたいです」

ボディ補強もばっちり。テインの車高調やRSファクトリーステージの鉄観音マフラー、レイズ14インチもこだわりのチョイスだ。



NB8C 舩谷陽太郎さん

スポーツ走行とミーティング三昧を満喫中

お子様も独立されて仕事も第一線をリタイアして、各地のミーティングに出発中の舩谷ご夫妻。さらにご主人は出来利弘さんを師と仰いで、サーキットをはじめとするスポーツ走行にも熱中しているとか。現役のロードスター乗りが理想とする、愛車ライフを実現している素敵なお夫婦。どこでも楽しそう!

タックイン99でモディファイしてもらったリアセクションに注目。バンパーの張り出し部分がなくなって実にすっきりとした。





2016.09.18

FURANO MEETING

PHOTO&TEXT: 片桐博也

in HOPS

天候が不順で台風の被害が大きかった北海道だが、会場までの道路は大丈夫ということで、遠方からも安心して参加できた。毎回趣向を凝らしたコンテンツでゲストを迎える前夜祭、まずはライブでお出迎え。加えて、正月でもないのになぜか餅つき。山本アンバサダーも嬉しそうに杵をふるっていた。

いつもながら前夜祭から熱い！ ラストのツーリングまで全開だ

ミーティング本番の翌日は曇りで、気温も低め。いつもどおりのDJブースでは、ゲストを交えたトークが展開され、音楽が場内を盛り上げていた。ラストのパレードを楽しみにしている参加者も多い。というのも、連体感がたまらないのだ。110台ものロードスターによるツーリング、北海道ならではの醍醐味なのだ！



ツーリングではすれ違うポイントが設定されている。ロードスター同士、テンション上がる〜。ロードスター乗ってよかった！



まるで正月の様なお祝いムードが漂う。前夜祭で燃えつきそうなのは「ほくろく」ミーティングと似ている！



前夜祭のライブ。主催しているオーナーズクラブ「ROCK'S」の山本卓也さんは毎年燃え尽きる勢いでフラミに臨んでいる。



餅つきは前夜祭で行われた。ホテルが協力してもち米を炊いてくれた。お見せできませんが男らがふんどし姿でこねてました……。



道内はもちろんのこと関東からも続々参加！

ミーティングの魅力だけではなく、北海道を愛車で走るといのは
病みつきになる快感だから、リピーターも増えてきている
今年は思いきって休暇を利用して参加してみると目からうろこの体験ができる！



NA 大野秀貴さん

「ししゃも(カベリンじゃないですよ)を扱うカネダイ大野商店社長号です(笑)。カーボン大好き仕様でまとめています」



ND5RC hiro55さん

初めてのふらのミーティング参加の感想は「素敵ですっ！ 来てよかった」。緑の芝にソウルレッドのNDがよく映える。



NCEC 三成さん

「NC2のものをNC3のものに変えるなど純正品を使っていじっている感じを出さずに理想のロードスターを目指しています」



NB 一宮 亮さん

「まだ16歳の若い子ですが、どんどん走りますよ。よろしくお願いします。ディーブで楽しいので、来年も来たいです！」



NCEC 及川さん

目立たない25年記念車。「北海道ドライブを兼ねて2回目の参加です。毎年はムリだけど、ぜひまた来たいですね」

Meet the Roadster



ND5RC 成木浩司さん

「念願の初北海道&初フラミ!! 楽しんで帰ります。沢山の方に広島カープ優勝おめでとうと言ってもらって嬉しかったです」



NA8C 土岐(父)さん

「息子のついで譲り受けたロードスター。20年前にわけあって手放した愛車が、タイムスリップして戻ってきたようで感激しております」



NA8C 龍世さん

「去年友人に連れられてフラミに参加。その時、来年は自分のロードスターで来たいと思い、すぐ購入して今回参加させていただきました」



NCEC 羽柴辰哉さん

「中部ミーティングでフラミを知り、行ってみたいと思い、ほぼ無計画の行き当たりバッタリで1300km自走でやって来ました」



ND5RC 若狭章則さん

「全国のミーティングに参加、南は九州、北は北海道まで自走しております。ロードスターファンの皆様との幸せな時間を共有したいです」



NA8C keigo@nbwさん

「11年ぶりに参加してみました」と、久々の顔も大歓迎。久しぶりでも楽しめているのがロードスターミーティングなのだ。



NB8C 三上聡康さん

「1度NBを北の大地に連れて来たいと思っていました。自慢はマツダスピードのフルオプション(前オーナーがつけていた)!」



ND5RC 山崎卓司さん

「栃木県宇都宮から参加しています。ECUもやっています。ロードスター仲間との交流、フラミをこれからも続けて欲しいです!」



ND5RC 4台目&四台目さん

「NA1.6V-SP、NA1.8&2-LTD、NB3-1.6WEBTUNEDと17年間3台乗り継ぎ北海道に居ながら初めてのフラミ参加です」



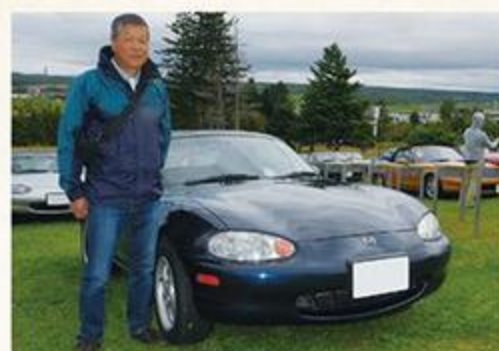
NA6CE 片桐博也さん

「ほぼノーマルのM2 1001。足回りのオーバーホールとエアコンを交換した。マルイチで北海道走るのが夢でした」



NA6CE 中川雅幸さん

「前夜祭から参加しました。マツダの山本さんと同席となり、貴重なお話を聞けたこと。多くの同好の仲間と触れ合えた事。来てよかった」



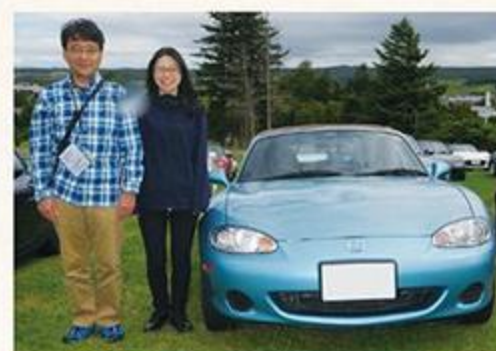
NB6C 樋口順一さん

「今年初めて参加しました。いろいろ車を見てよかった」という樋口さんは札幌から。すごく程度のいいO1シートが装着されていた。



NA8C はるむさん

「初の大型イベント参加で、フェリーの中ではあまり眠れなかったんですが、楽しく参加できてとてもうれしく思います」



NB6C 中村清人さん

「山本代表の「愛と平和」の演奏にシビれました。55歳にして初めてヘッドバンキングをして汗かきました。あれ?俺何しに来たんだ?」



NCEC 小池清隆さん

「ツーリングに参加したくて来ました。また、顔見知りとの再会も楽しみです。他のミーティングにはない雰囲気があると思います」



NB8C 中村一貴さん

「初参加です。みなさんレベルが高く、いじりたいところが増えました。来年は皆さんにほめてもらえるような愛車に仕上げられます」



NA8C 山岸拓馬さん

「初参加でしたが皆さん気さくな方が多く、車のレベルが高かったです。また参加したいです。Vスペなのにくるくるハンドル仕様。」



NA8C 外山 伸さん

「毎年楽しいです。来年も来ますよ〜。自慢はFDシートですかね」という外山さんは、道内函館からの参加。



NA6CE さっかなくんさん

「月曜日休みじゃなきゃ、フラミは参加できませんね。北海道は広いから、富良野でやるのは真ん中あたりでいいかも。」



NA6CE まさきさん

「漢のキャブ仕様!。調整がメンドクさーいけど、音とフィーリングが最高です。室蘭から参加してくれた。」



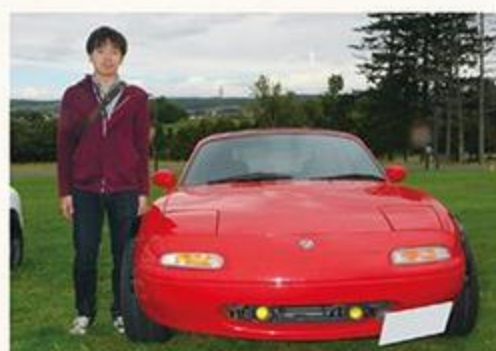
NA 藤門雅史さん

「初めての参加でした。色々な色があり、それぞれの個性があり、オーバフェンダーとホイールの改造が多いのにびっくりしました」



NB 阿部 三さん

「ロードスターが好き、オープンが好きです。岩見沢から参加してくれた。ダクトまで真っ白でかわいさ倍増のNBだ。」



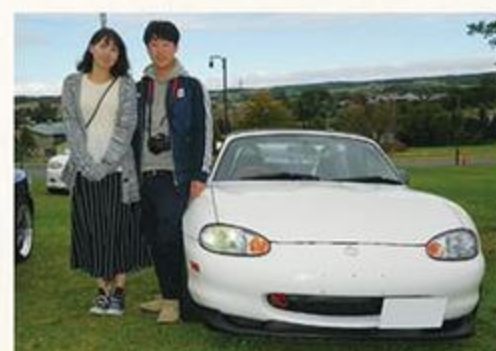
NA6CE チューヤンさん

「知人に誘われて参加しました。ロードスターに人生を狂わされました(良い意味で)。大丈夫、そんな人ばかりだから(笑)。」



NA6CE テラオカさん

「友達に誘われて参加しました。たくさんロードスターを見ることができて楽しいです。来年もぜひ参加してね〜。」



NB8C タツさん

「去年も参加させていただいて楽しかったので、今年も参加しました。車高短ソライチにこだわりました。大きな羽もポイントです」



NA6CE 越後屋さん

「フラミには1.会いたい人に会いに来た。そして2.26年間の"幸せ"を確認しに来ました。東京からの参加だ。」



NA6CE 鍋島啓輔さん

「思い出」作りに参加している。元放置車両をここまで仕上げた若干20歳! オーナーの若返りが進んでいるような……。」



NB8C きゅうさん

「5月に初の愛車として納車。コンパクトスポーツほしさに買ったなら、いつのまにか中毒に。今ではすれ違えば、手を降るほどです」



NA8C はるぴーさん

「m2-1028のレプリカ(笑)。ゆえにfakeなので、M2-1028Fと呼んでください。M2-1028Rをリスペクトしてのネーミングです。」



NCEC P.P.Fさん

「ロードスターを買ったらまずフラミ参加とずっと思っていました。今回やっと夢が叶いました。フラミ最高、ロードスター最高!」

ND5RC最新情報

発売から1年半が経過し、さまざまなパーツがラインアップされ充実度は増すばかり
エクステリア、インテリア、そしてスポーツアイテムまでNDらしさを加速させる最新情報を
ここでたっぷりと紹介していこう

The Best Season 2017



GARAGE I/ACTIVE/INTEGRAL KOBE/FATRA STYLING/R MAGIC/RS FACTORY STAGE/
FUJITSUBO/RK DESIGN/ACRE/KNIGHT SPORTS/DAMD&AVO TURBO WORLD JAPAN/TUCK
IN99/FUJIMURA AUTO/BLITZ/CUSCO/MURAKAMI MOTORS/CAR MAKE CORN' S/JOY FAST/
GARAGE VARY/AUTO EXE/ARRIVE ISHII/OVER DRIVE/TYRE PROSHOP ARENA

ND5RC 最新情報 GARAGE I 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/

ガレージ
駒場 勇さん



「ほとんど手を入れる
ことができないワンメ
ークレースで上位をね
らえるのも、長年のロ
ードスターチューン、
レースサポート経験の
お陰ですね」

2016東日本シリーズ第3位を獲得した NR-Aベースのパーティレース仕様車

長野県諏訪市のホビーマーカーPLUMが展開している、ご当地キャラクター「諏訪姫」のグラフィックが全面に施されたND5RCはパーティレースの参戦車両。「NSPプラムGIロードスター」のエントリー名で東日本シリーズに参戦したマシンだ。外装がなんとも目を引く。そのメンテナンスを担当しているのがガレージI(アイ)で、2016年は八田新一選手のドライブ

により、特別戦を含む6戦中わずか3戦の出走ながらも、シリーズランキング3位を獲得している実力あるマシンなのだ。エンジンはもちろんサスやブレーキに至るまでほとんど改造が認められていない規定のなかで、アドバンテージを得る秘訣はアライメントセッティング。とくにロール量に合わせたリアがポイントということだ。



エンジン関係で変更が認められているのは、点火プラグとオイル類くらい。もちろんECUもいじれないように封印されている。



タイヤは195/50-16のポテンザRE-71Rのワンメイクで、ブレーキパッドもエンドレスの専用部品が指定となっている。



鮮やかなパッドが巻かれた堅牢なロールバーは、マツダスピード製の指定パーツ。シートやシートベルトは好みのモノを装着できるらしい。



DrivingReport NA、NBのイメージが強いが、NDでもレースに強いマシン作り

NA/NBロードスターの内外装のスワップで名が知られるガレージI。しかし、実のところレース活動も古くから積極的に行っているショップなのだ。新型となったNDロードスターでも、NR-A車両

によるパーティレースに、さっそく参戦している。レギュレーションに合わせてのマシン作りは手慣れたもの。戦いの道具として、安心して使える仕上がりの良さは、レースのベテランならではの。(鈴木)



ブリッツ・ターボシステム・フルキットを組み込んだND最速仕様は、過給圧0.5kPaながら専用ECUを組み合わせ186ps/6610rpm、20.0kgm/4800rpmを発生。TC2000を1分4秒で周回できるパフォーマンスを持っている。取材時にはまだ煮詰め中だったが、最速1分3秒557をマークした。タービンはB7-250Rで熱害を最小限に抑える工夫がされている。排気系はキットに含まれる専用メタルキャタライザーからNUR-SPEC VSR F-Tiφ60→φ80、2本出しマフラーという仕様だ。サスキットは専用のZZ-R Spec-CでF8kg/R5kgという比較的柔らかなレートでしなやかな味付けがされている。ホイールは発売前のエンケイPFM1(8.5J17/45)に235/40-17を装着。



AERO SPEED R-CONCEPTで統一された発売済みのエアロパーツ

に加えて、リアにGTウイング(試作品)を装着して高速の安定性を確保している。カラーリングで一見ハデに見える外装だが、スポーツバージョンと全く同じものを装着しているのだ。



ZZ-Rダンパーは伸縮独立の32段調整式でかなり細かなセッティングが可能。アーム類は全て調整式に変更されてアライメントも自在。

ターボ搭載、筑波最速1分3秒557! 最新パーツのテストも兼ねた D最速チューニング



ND5RC
最新情報
BLITZ
ブリッツ

東京都西東京市新町4-7-6
☎0422-60-2277
http://www.blitz.co.jp/



軽量化の第一歩はやはりバッテリーで、2.8kgのリチウムイオンを搭載。フロントオーバーハングにあるため慣性低減効果は絶大。



装着は熱対策がいちばん大変だったというタービン。オリジナルB7-250Rを低い回転数から作動させ、トルクアップを第一に考え開発。



NDSRC
最新情報

INTEGRAL
KOBE インテグラル
神戸

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

インテグラル神戸は、軽量・コンパクトで操縦性に優れるというロードスターならではの特徴を生かしながら、さらに「乗って楽しいクルマ」に仕上げるために、トータルチューニングを施している。

ノーマルでもハンドリングが楽しいNDだが、ワインディングやサーキットでのスポーツドライビングに慣れてくると、「もう少し回頭性が良ければ」「コーナー出口でトラクションが欲しい」というように要望が出てくる。

そこで、サスペンションとLSDのセッティングのバランスを取ることで、ストリート仕様でありながら、走りの楽しさを高いレベルに引き上げた。まず、サスペンションはいろいろな組み合わせで数パターンをテストした結果、オリジナル車高調「マスタースペック」(ZEAL製を開発。ラバーアッパーマウントを使用し、ダンパーのケース長やロッド長まで細かく指定したND専用セッティングモデルだ。

そして、トラクションアップのため

ハンドリング性能とレスポンスアップを目指して トータルチューニング



Jet's マスタースペック トーコンブッシュ

価格: 1万2960円(税込)
http://www.cool-nuts.com/

ノーマルの特性であるバンプトール変化を少しでも機能させるため、リジッドではなくウレタンのブッシュを組み込んでいる



減衰力はもちろんケース長やロッド長もオリジナルオーダーとなるZEALの車高調。スプリングはフロント7.1kg/mm、リア4.6kg/mm。



オリジナルのPCM。ミラーサイクルエンジン独特のバルブタイミングなど、セッティング変更によるチューニングが可能だ。



アリアントのリチウムイオンバッテリー(X4)に換装。わずか1.62kgと軽量だ。ターミナルなど取り付けキットも用意されている。



Jet's ハイパーフォーマー サーモスタット

価格: 1万9224円(工賃・税込)
http://www.cool-nuts.com/

開弁温度を純正(88℃)から78℃に下げるサーモスタット。90℃を超えたときに起きる水温補正によるパワーダウンを防ぐ。



斜め出しマフラーがコンパクトスポーツらしさをアピール。メガホン構造による高回転のサウンドと軽さ(純正比:-2.1kg)も自慢。

The Best Season
2017

ND5RC
最新情報

FATRA STYLING

静岡県御殿場市保土沢1157-812
☎0550-89-6979
http://www.fatrastyling.jp/



ファトラスタイリング
門田政宏さん

NDをユーザーにあった快適性とスポーツ性能を追求してみた結果が今のスタイルです。スピーカー移動キットでオープンがさらに快適になります。



ファイバー樹脂製作のスペシャリストであるファトラスタイリングは、歴代ロードスターにも人気のシートを広くラインアップする。ドライバーにサイズを合わせ、日本人体型にぴったりのバケットシートはホールド性もよく、ライトウエイトスポーツの本領を発揮してくれる。エスケレートブランドとして、Type7を運転席に、Type8を助手席に装備。再度サポートを左右非対称に設計し、オフセットされたAペダルにポジションを合わせたもの。7/8の違いはシートバックの角度で、8の方が肩位置で約40mm前進。ウルトラスエードでホールドも抜群だ。その他、スピーカーをベルトホール移設キットに装着したり、シートヒーターもあるなど、至れり尽くせりの仕様なのだ。



スピーカー移動キットは純正/BOSE両方に対応し、完全に防水された状態でシートに装着される。当然だがベルトホールは使用不可。



スピーカー移設キットはベルトホールから音が飛び出すようなセッティングでちょうど耳の後ろあたりになる。フルバケでも快適だ。



シートヒーターはノンワイヤードリモコンで自由に温度設定ができ、カードタイプで取り付け位置や収納で悩むこともない。

DrivingReport
「はし。レポ。」
ホールド性といったシート本来の性能に快適性をプラス。だから長距離も◎

シートのスペシャリスト。ND用オリジナルバケットシートはヘッドレストにスピーカー付き。思いのほか音がよく聞こえる。シート自体も左右でサイドサポート形状を変えるなど細かい工夫がある。走らせてみると、大きなサイドサポートで体を支えているわけではないのにホールド感があり、スラロームをしても体がずれにくかった。シートの剛性もあり、とても使いやすいシートだ。(斎藤)



造形のスペシャリストはNDをさらに快適にスポーティに充実させてくれる



DrivingReport

NDらしさを底上げする
初心者からお手本にしたい仕様

軽快で扱いやすく、しかも楽しい！ そんなロードスター本来の魅力を伸ばしたようなクルマだ。コーナリングは軽やかで、ゆったり走っても楽しいし、攻めていけばクルマ自身が勝手に回り込むような動きも引き出せる。ドライバーの腕次第で、いろいろな走りを楽しめる奥深さを感じた。また、太く澄んだマフラーのサウンドも絶品。バランスの良さが光るチューンド。(鈴木)



純正バンパーのラインに合わせたアンダースポイラーと小ぶりながら存在感のあるリアスポイラー。エンブレム部はダクトになっている。



インテグラル神戸代表
安藤正一さん



ND専用設計のエスケレート。運転席はNDのペダルレイアウトに合わせて左右非対称としたタイプ7。助手席はタイプ8だ。

タイヤはRE-71R。車重やシャシ性能に合わせ、さらにハンドリングの楽しさを追求するため、前後に205/45R16をチョイス。

「マツダのコンセプトである“軽さ”にこだわりハンドリングとレスポンスを追求しました」



めにLSDを装着。コーナー入り口での回頭性を確保するために、オリジナルセッティングのクスコ・タイプRS・iWayとし、さらにオートエクゼのスタビライザー(リアのみ)と組み合わせた。また、ブッシ

ユ類はマツダスピードの強化ブッシュに加え、トーコンブッシュのみ、オリジナルのウレタンタイプに変更。バンプトイインの特性をわずかに残すため、絶妙な硬度のウレタンを使用している。



NDSRC
最新情報

R MAGIC

アールマジック

神奈川県相模原市中央区田名3530-1

☎042-764-7077

http://www.rmagic.jp/

車高調+フルピロアームで 本格的なサーキットアタックを開始 ライバルを迎撃する

前号では純正ダンパーを用いつつ、マッチングの良いローフォルムスプリングを用いた足まわりと、オリジナルのECUチューニングによるストレスフリーなNDDの走りをもっとと披露してくれたRマジック。今回はサーキットでのタイムアタックを見据え、本格的な足まわりの開発に着手し、オリジナルセッティングのオリジナルDFV車高調、ピロボール化された各種アーム類を開発。デモカーに装着しているのが特筆すべき点だ。

「うちのどのクルマもそうなのですが、安全に走れることを開発コンセプトとしています。安定性が高く、アンダーステアもオーバーステアも起こさず、つねに安心で、楽しく走れるクルマ作りです。ブレーキだってしっかり効きます。走る・曲がる・止まるという基本がすべてであり、大切なです」(大原代表)

今回装着したオリジナルセッティングのオリジナルDFV車高調は軽量で、反力の高いオリジナルスプリングを採用したうえでダンパーチューニングされているのが特徴。ステアリングレスポンスに優れ、ドライ、ウェットに関わらずサーキットを安心して走れるのはもとより、街乗りでの乗り心地まで吟味されて仕上げられている。サーキット走行に対応するピロアームとの組み合わせも、自走で快適にサーキットを往復できるレベルであり、ユーザー目線の仕上がりはRマジックならではの。また、クランクケース内のフリク

オリジナルスプリング(F/R9.8kg)を組み合わせてセッティングされたオリジナルDFV車高調(32万2920円)。



ND用の新作のひとつが純正置き換えタイプのトリプルハイパークリーナー。吸気抵抗を低減しつつ高い集塵機能を備えている。



軽量で小型のリチウム(LiFePO4)バッテリーを使用。オーバーハング部にある重量物を軽量化するメリットはハンドリングに好影響。



クランクケース内を最適に減圧してフリクションロスを低減し、エンジンの潜在能力を引き出すT-REVα(5万6160円)。



ジョイント部のピロボール化によりサスペンションの性能をフルに引き出す。ダイレクトな操舵感、接地性能の向上をもたらす。



**Rマジック
ピロアーム**

価格 フロントフルピロ:9万1800円 フロントフルピロ・ハイキャスター&ハイキャンバー仕様:10万2600円 リアフルピロ:14万5800円



シートはブリッド製。運転席がジグIIIタイプR、助手席がビオスIIIの、ともにフルバケットモデルを装着している。

※料金は税抜です。



コックピットではRマジックのオリジナルステアリング(4万1040円)、ヘビーウェイトシフトノブ(5184円)を用意する。

**Rマジック
ローフォルム
スプリング**
価格:3万円

PHOTO:伊藤嘉啓 TEXT:大谷英樹

The Best Season
2017

RSファクトリーステージ代表
田畑行康さん

ロードスターショップの代表でありながら、熱的なファンでもある。じつはロードスターグッズをこたまとコレクションしている。



NDSRC
最新情報

**RS FACTORY
STAGE** RS
ファクトリー
ステージ

新潟県長岡市下山5-83-3

☎0258-28-5122

http://www.ne.jp/asahi/rs/stage/



PHOTO:犬塚直樹

NDを購入したショップのなかでもいち早くカッティングを施した。カップカーの車両がモチーフになっているのだとか。「手の入れようがない」完璧なスタイリングだったため、エアロはリップとトランクのリアスポイラーのみ。カッティングのデザインともマッチしている。ステージといえば2寸管(マフラー)。スポーツカーらしい片出しタイプで、レーシングセンターパイプも用意されている。組み合わせるとなかなかのサウンドが楽しめる(いずれも競技用)。サスペンションは、「不安定」に感じるポイントの解消を中心に味付けしている。オールペン前提でボディカラーを選択した。NCのトゥルーレッドを考えていたが、オートサロンで見たNDが「それっぽかった」。さて、何色に?



「ND 2寸管ハーフSPLマフラー」はステンレス製で、出口は50φ×2とスポーティな仕上がり。価格は5万5000円(税抜)。



「KONI車高調KITイニシャルT」はバネレートにフロント8k、リア4kに設定している。ダストブーツも別売で用意されている。



フロントリップは純正の「エア」をつなぐ形状を採用する。FRP製で黒ゲルコート仕上げで価格は2万円(税抜)。さりげないドレスアップが◎。



ミッションフィールが向上するオイル。ステージで依頼すれば交換工賃1000円(デフとセットだと1500円)で作業してもらえ。

SCOTT75

77 **75W-80** 価格:7400円(税抜)

初代で受けた衝撃をNDでも再び。そして初代に負けないくらい楽しく仕上げる!



Driving Report

タイムアタックではクラストップに
バランスのいいチューニングがキモ

前後9.8kgのバネを組んだ足+マフラー+コンピュータチューンのタイムアタック仕様。バネとオーリンズのセッティングが絶妙だ。引締まっているのにバネの硬さを感じさせないマイルドな乗り心地がある。しかも、操作に対してクルマが無駄な動きをしないので、感覚的にはハンドル操作とクルマの動きがダイレクトにつながっているような感覚がある。コンピュータによって高回転域のパワー感もアップ。(斎藤)



Rマジックのロゴ入りチタンテールが美しいスポーツマフラー。エキゾーストマニホールド、スポーツキャタライザーも近日発売予定だ。

**チューンドサイレンサー
チタンテール**

価格:18万9000円

ブレーキパッド

価格:各2万8080円



Rマジック大原のこだわりとENDLESSの技術で作ったNDロードスターのためのブレーキパッド。



アールマジック代表
大原幸弘さん

マツダ車と言えばロータリー。このチューニングで知られるRマジックだが、レシプロエンジンのチューニングにも注力している。



シヨノロス低減するT-REVα、ハブリングの機能を備えたホイールキャップのハブジャケットなどほかでは見られないアイテムもリリースされている。NDで走る楽しみをRマジックがいつそう広げてくれる!!



最新アイテムのひとつが、ハブリング機能があるハブジャケットR Magicロゴver(1万4040円)。取り付け性だけでなく見栄えもアップ。



トータルパフォーマンスの向上がポイント

PHOTO:井上雅行 TEXT:菅 正博



ND5RC
最新情報

FUJITSUBO

フジツボ

静岡県裾野市須山1220-12
☎055-998-0130
http://www.fujitsubo.co.jp/

フジツボがNDに入れる力は相当なもので、発売当初から導入された AUTHORIZE-RMはセンターディフューザーのエアロもセットで販売されている。当然スポーツ走行を意識しているためにパフォーマンスの向上と軽量化を両立させているのがポイントだ。ブルーチタンカラーで彩られた4本出しのエンドは美しく、オールステンレスながら1.6kgの軽量化を達成。マフラーだけのチューニングで86.6kw/7010rpmから88.8kw/6880rpmへとパフォーマンスアップしているのは嬉しい限りだ。仕上げはとても丁寧で、溶接部なども美しい。それ以外はケンスタイルのエアロとテインのEDFCを組み合わせたチューンを施す。



4本出しのマフラーエンドとセンターディフューザーをセットにすることでマフラーエンドをより際立たせる作りが絶品。チタンカラーも美しい。



試作のND用エキマニも装着され、アイドリングからトップエンドまでのスムーズなレスポンスを確保するなど、相当力が入っている。



FUJITSUBO
研究開発課
長谷川良太さん

NDはスタイリングも重視したのでエアロとのチューニングを味わってください。

ディフューザーの効果でよりボディエンドの流れをスムーズにすることで排圧もコントロールしてパフォーマンス向上を狙っている。



エキマニからのトータルパフォーマンス向上を狙ったシステムも開発中とのこと。

低回転から高回転まで異なるサウンドを奏でる

アイドリング・プラスαはこもり音もなく、静かでストレスにならない。そこからちょっとアクセルを踏み込むと図太い低音、さらに踏み込んで3000回転を超えると澄んだ高音になる。低回転域と高回転域のふたつのサウンドが楽しめる。ジェントルさと、スポーティさがミックスしたマフラーだ。NDの楽しさを広げてくれる。(鈴木)



Driving Report



個性的なエアロを中心にトータルカスタム



RKデザイン
井上 剛さん

ダクトキットを手始めに、トータルなパーツ展開を目指しますので期待してください。

ND5RC
最新情報

RK DESIGN

RKデザイン

滋賀県守山市金森町852
☎077-582-8231
http://www.rkdesign.co.jp/

見た目だけではない走りもスポーティな仕上がり

派手なエクステリアと、上質感たっぷりのインテリア。きれいなドレスアップカーだな～と思っていたら、マフラー・サウンドは迫力満点で、走りも本格的だった。やや重厚感があるけれど、ロードスターらしくリアから振り出すような走りもできる。意外にコントロールが良かった。見た目のカッコよさは、その走りにも踏襲される。(鈴木)



Driving Report



リアホイールアーチ内へエアを導入して、滞留するエアの押し出し効果を発揮するのがサイドインレットダクト。ブレーキ冷却にも効果的だ。



ノーマルを生かしてエアロ効果を高めるエアロダクトキットは、フロントカナード、フロント&リアのサイドアウトレットで構成される。最小限のサイズでドラッグ減少を目指したトランクスポイラーも用意。5本スポークホイールもオリジナルだ。



RKデザインでは内装の張り替えなどにも対応しているのでトータルカスタムが可能。競技専用マフラーや車高調整サスキットなども開発中だ。



制動距離の短縮と、パッド寿命の延長に効果を発揮するのがこのブレーキクーリングダクト。米国ROTORAのブレーキキットも取り扱っている。



高剛性で加工自由度の高い6061-T6アルミ材から削り出したボディ補強パーツは、ストラットバーのほかロアアームバーやリアアンダーも用意。

ハイレベルな板金・塗装技術をベースに、エアロのフィッティングからトータルカスタマイズ、レストアまで手がけるripグループのオリジナルエアロブランドが「RKデザイン」。そのブランド力を世界に発信していくための戦略車として、狙いを定めたのがND5RCだ。

開発にあたって注目したのは、ボディ内部を流れる空気。各部の冷却に必要なエアは効率的に取り入れながら、抵抗となるエアは積極的に排出するデザインとしている。ほかにもオリジナルホイールやマフラー、削り出しタイプのタワーバーなどもラインアップして、トータルカスタマイズを可能にしている。

ブレーキパーツを続々ラインアップ

ND5RC
最新情報
ACRE
アクレ

〒東京都武蔵村山市学園3-19-2
☎042-516-9600
http://www.acre.co.jp/

サスペンションブランドの「SPIRIT」、ブレーキパッドの「acre」で知られるアクレが、早くもNDロードスター用のシャシ系パーツを次々とラインアップした。まず、車高調整サスキットのスピリット・スペックSだが、こちらはサーキットユースをターゲットにしたフルオーダーシステムのキットだ。ユーザーの好みや走るコースを想定してオーダーでき、またオーバーホールによる仕様変更も可能だ。ブレーキパッドに関しては、すでにフォーミュラ800cなどをND用として設定済みで、輸出用の純正ブレンボ用パッドもリリース。さらにはオリジナルのブレンボブレーキキットも用意するなど、あらゆるニーズに対応している。



サーキットユースのスポーツパッドとしてフォーミュラ800cをすでに発売。現在、ブレーキ鳴きを低減する、ストリート用のSNRを開発中。



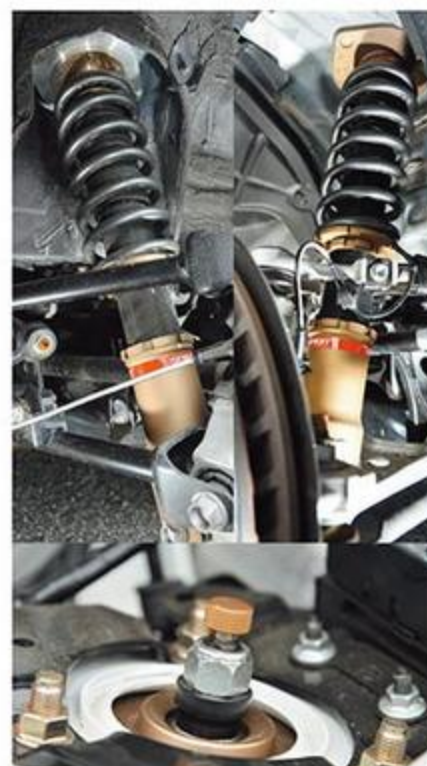
シートは左右ともにスパルコのREVに交換。ステアリングはワークスベルだ。インテリアのコーディネートもスパルタンに決めている。



エアロパーツはガレージベリ製のプロントリップ、サイドステップ、ダックテールスポイラー、そしてカーボンボンネットとトランクを装着。



アクレ
濱田真路さん
ブレーキパッドはストリート用からサーキット用まで用意。ブレンボ用もあります。



スピリット・スペックSは20段階減衰力調整式的全長調整式。基本仕様では、F:8kg/mm、R:6kg/mmのスプリングレートとなる。フルオーダーも可能だ。

ブレーキパッドの交換で走行フィールの違いを味わえる

ストリートからサーキットまでをターゲットにしたブレーキパッドは、冷えた朝イチの一発目からカッチリとしたフィーリングが◎。4輪(タイヤ)の接地感がわかりやすい車高調もオリジナルで、自信をもって攻めることができた。また、ロールを抑えつつもしなやかな乗り心地も好印象だ。これなら街中からスポーツ走行まで対応できる。(鈴木)



トータルチューンでポテンシャル底上げ

マツダ車のトータルチューニングでは老舗のナイトスポーツは、どこかに偏ることなくポテンシャルを底上げしてくれるようなパーツをリリースする。テストを繰り返してウィークポイントを見つけ出し、それを改善するパーツをリリースしている。ND用の4ポイント支持のタワーバーはエンジンルーム全体の剛性を底上げしてくれる。リアもブレイスバーをショックマウント上部に配してサスペンションの動きとオープンボディ剛性を支えてくれる。その他にはボディラインをシャープに見せるサイドスカートを用意。ECUや4ポッドビッグローターブレーキシステムでトータルパフォーマンスをアップ。F7kg/R4kgのダンパーで狙ったとおりのラインをトレースできる。

KNIGHT SPORTS サイドスカート

価格:8万円(税抜)

フロントストラットバー

価格:3万6000円(税抜)

リアストラットバー

価格:2万4000円(税抜)



6点式ロールオーバー保護システムにフルバケットシートを装着。サーキットでのスポーツ走行にも対応できる仕様で、当然ながらオープンボディの剛性も格段にアップ。

左右タワー部分とバルクヘッドをアルミ材で連結し、さらに補強を追加することでエンジンベイの剛性を確保。高荷重時の不確かな挙動を改善。



リアタワーバーはほぼ内装に隠れて見えなくなってしまうが、この剛性向上はリアタイヤのグリップをさらに増大させるのでコーナリングが安定する。

ND5RC
最新情報

KNIGHT SPORTS
ナイトスポーツ

〒東京都大田区城南島2-2-6
☎03-5755-1211
http://www.knightsports.co.jp/



コンピュータセッティングで伸びのあるフィーリングを実現

過激な見た目に反して、意外と「ソフトでいい奴」であった。乗り心地がよくマイルドな動きで扱いやすい。マフラー・サウンドも雑味がなく耳に優しい。大きなブレーキも安心感が高い。それでいて高回転域でプラスαのパワーを楽しめる。スラロームの最後ではパワードリフトを楽しめた。(鈴木)

PHOTO:井上雅行 TEXT:菅 正博

The Best
2017

ダムド
面高翔五さん

avoターボワールドジャパン
江角典夫さん

流麗なボディラインと 強烈なパワーポテンシャルを コラボレーションで完結!

ND5RC
最新情報

**DAMD &
AVO** TURBOWORLD
JAPAN

ダムド &
avoターボワールドジャパン

エアロとメカニカルチューンの融合で、ちょい乗りでもめっちゃ楽しい1台に仕上がっている。ホント、速い。



エンジンルームはエアクリナーボックスがAVO製に変更されている程度。タービンをエンジン下部に追い込んでいるために、派手な配管類が目立つことがない。ブローオフバルブが唯一チューンドの証。



ブラック基調のインテリアには外装の刺し色であるレッドをあしらったレザー&スエードのシートカバーでトータルコーディネートされている。



ユーザーがECUデータに直接アクセスできるPOWER+はエンジンマネージメントを走行ステージに合わせることができる。純正データの保存もできるので安心。

マツダ車のエアロを手がけることで知られるダムド。当然NDの開発をしてきたという想像できる。しかし、まさかAVOとタッグを組んで、ターボ車としてデモカーがお目見えするとは思っていませんでした。もちろんこれが最終形というわけではなく、今でもチューニングが進められている。何しろコンピュタセッティングが奥深く、まだまだ手を入れられそうな部分が多々あるという。乗り続けていることで生じる症状なども、つねにチェックしているのだ。

カーであることよりも、ゴージャスな雰囲気をもたせてくれる。シートもカバーでありながら、レザーとスエードで高級感を出す。表皮にいつそうハリを与えてくれている。だが、ひとたびアクセルに力を込めれば、約60馬力増しのチューンドターボエンジンが、猛猛なスポーツカーへと豹変させる。タービンを取り付けるレイアウトデザインは手なれたもので、排気側の下部に収めることで、見た目の派手なチューニング車両に見えないところが逆に◎。ドレスアップ、チューニングどちらから一方、は可能だが両者がコラボレーションしてこそ、NDの本領が発揮されることは間違いない。新車からこの状態のパフォーマンスがあれば、そのバリューは十分に納得できるだけのものがあるだろう。

エッジが効いたハリのあるデザインはDAMDならではのもので、カラーもデザインの一部として全体を引き締め、流麗なボディワークを際立たせる効果を持っている。リアウイング裏に配したレッドは単なる造形デザインではなく、重心を下げる視覚効果としても効果的だ。



AVOとのコラボレーションは4本出しマフラーリアディフューザーのコンビネーションでデザインされていること。センター部分は当然空力も考慮される。



アバウトよりターボ感あり!

アクセルをわずかに踏み込めば、レスポンスよく、低回転域から、グッと太いトルクが発生する。いわゆるターボラグはほとんど感じないのが今どきだ。さらにアクセルを踏み込んでいくと、高回転域で、もう一段上のパワー感が得られた。非常にパワフルでありながら、スムーズで気むずかしいところがなく、まるで純正ターボのような安心感のあるターボキットだ。(鈴木)

PHOTO:井上雅行 TEXT:菅 正博

④ダムド
神奈川県大和市下鶴間45-1 ☎0120-53-9991
<http://www.damd.co.jp/>

④avoターボワールドジャパン
東京都昭島市武蔵野2-13-13 ☎042-549-1296
<http://www.avoturboworld.jp/>



HITMAN NDシリーズからリリース予定のEXマニ。同オリジナルマフラーと同様に排気効率の向上によってエンジンの潜在能力を引き出す。



12段の減衰力調整が可能で、好みの乗り味を実現するヒルクライムダンパーRS (21万6000円)。デモカーはピロボール式トーコントロールアームも装着する。



メインパイプ径60φ、テールエンド103φのHITMAN NDマフラー (6万1560円)。気持ち良く走るためにサウンドにもこだわった。



スチール製ブラケットとアルミ製シャフトを採用したリアタワーバー (1万5120円)。サスペンションの性能を引き出しリアの追従性を高めて一体感ある走りを実現。

サウンド+パワーアップ!! 気持ち良い走りを実現する エキゾーストチューンを追加

サーキット、ストリートのいずれを問わず走りの質にこだわりたい。試乗するタックイン99は、まずは走り込み、市販状態をじっくり調べ上げるといふ開発プロセスを経ている。その第1弾として全長調整式のオリジナル車高調キット、ヒルクライムダンパーRSを昨年初夏にデビューさせた。12段の減衰力調整機能を備えたこのキットは、リアのトラクションがしっかりと得られ、安定性の高い走りを実現することを確認できた(前号の特集記事)。

また、減衰力をいじればサーキットからストリートまで、ステージに合わせてセッティングできる懐の深い仕様である点も大きな魅力だ。「NDはリアの動きがとくに気になります。ロール感が強く、接地感が足りない。これを解消すべく開発しました。セントラル、岡山国際に持って行っても楽しく走れます。試乗したオーナーさんには買っていただけという感じで、おかげ様で好評ですね(貴多代表)」。NAで1.5リットルという、パワー不足を否めない部分に関しても手抜かりがない。チューンドCPU、スポーツマフラー(競技専用)に加えて、エキマニ(マフラーと合わせて競技専用品を完成させている。とくにエキマニは取材直前に仕上がったばかり。排気系+ECUのトータルチューニングによって劇的な出力アップを実現する。ロードスターならでの醍醐味である、「エキゾーストサウンド」にもこだわっていて、だれもが「気持ちいい」と感じるサウンドを奏でる仕上がりになっている。



タイヤはポテンザRE-71Rの17インチを履く。ホイールはワーク・マイスターS1。リムを強調したカラーコンビネーションがスポーティさを演出。

※価格はすべて税込価格



オリジナルのフルバケットシートRS (ND用6万1020円)はローポジションを徹底追及した仕様(ノーマル比約35mmダウン)。

ND5RC
最新情報
TUCKIN 99
タックイン99

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

Driving Report

スポーティな走りを実現してくれる足まわり

大径ピストンを使った、オリジナルサスペンションが作り出す乗り味がいい。6kg/4kgのバネを組み合わせていることもあって、バネの反発感が少なく、しっとりした優しい乗り味になっている。突っ張るような硬さがないのにしっかりダンパーが効いている感触があり、スポーティに走らせてもその印象は変わらない。排気系の変更によりパワーも上乘せされ、伸びの気持ちよさが加わっている。(斎藤)

箱根ターンパイクはMAZDAのメッカ!? 総勢86台の個性的なNDが集まった

ND5RC
最新情報
番外編



「オフ会やってみようかな」と計画したらあっという間に大きなミーティングになってしまった、と進藤さん。



「囲気を気に入っている人も多いうら、ぜひ次回も!」

NDからロードスターオーナーになったという人は多い。スタイリングにほれてロードスターの輪に仲間入り。そしてSNS全盛の今どき、あっという間にクラブの輪が広がり、第1回目(2015年)のNDオフから大勢の参加者で盛り上がった。今回もまた100台に届きそうな勢いだった。

カスタムする人が増え、見えたえのある車両が見られた。当日は、それぞれが持ち寄ったパーツやおみやげを集め、それをビンゴ大会勝ち抜きで争奪戦。クルマ関連のパーツもあればお菓子もあるので、同行者も欲しいものを手にするチャンスあり、だ。

絶好の観光日和とあって、オープンカーにはもってこい。そんな中、Rマジックのコンピュータチューンを施したNDの同乗も行われていた。みんな楽しそうな時間を過ごしていた。

これぞオフ会! 取りまとめるスタッフは大変だが、ほかのミーティングとは異なる雰囲気を入っている人も多いうら、ぜひ次回も!



MAZ PARTSもデモカーを展示してパーツを見せていた。ショップやメーカーが展示車両を持ち込んでくれるのも、ロードスターならではのだろう。



エンジンルームのドレスアップに着手していた人も多かった。ボディカラーに合わせていたり、オリジナリティの高い色でまとめていたり、歴代でも取り入れたいメイクアップだ。



小堀峻一さん
美和さん

ノーマル派のはずだったのに気づけば ちょこちょこと……

「NA8に3年乗っていました。ノーマルで乗っていたんですが、ガタがき始めていたころ、NDが発表になって。この顔に惚れました。これまでと比べると、長距離がラクになりましたね」

いじるつもりで買ったわけではないが、クスコのストリートZERO-Aを組み、ホイールはSSR(7J×17インチ)を履かせている。サスペンションは40段中、ソフトから5段硬めで乗っている。AT免許の美和さんは、自分でも運転したくなり限定解除しているところとか。エンストはお約束〜。



マフラーはフジツボ製を装着する。ホイールを交換した際、ノーマルは友人のNA乗りに譲渡したという。太っ腹! エンブレムの塗装はディーラーにやってもらった。目立ちすぎるシルバーのエンブレムから、さりげない見た目に変身できた。ドアノブは取り寄せて交換したもの。ドアミラーともマッチしている。

Report.002



三浦正靖さん

以前乗っていた FDとはまったく別の 楽しさがある

足まわりは純正だが、ロールバーをセットしている。シートは純正RECARO(RSグレード)だ。リップの白テープがアクセントになっている。



たくさんついているメーターはFD3Sから持ってきたパーツだ。ターボ計までついているとか。意外と複数のメーターが付けられるんだ、と参考になる。

FD3Sに乗っていたが、事故ってしまい新たに中古車を探したが、程度のいい物件がなく、マツダつながり(?)でロードスターを購入した。

「2月(2016年)に納車されました。それまで乗っていたFDと比べるとパワーはないけど、まったく別物と考えています。おもしろさが違うんです」

会場にデモカーを出展していたRマジックには、ロータリーオーナーとして来店したことがあるとか。これからはロードスターオーナーとして足を運ぶことになりそう。

Report.001

山形までおいしいおそばを 食べに行ったりしています

「プリウスに乗っていたんですが、欲しいクルマないし、燃費も問題ないしな〜って思ってたんです。冷やかしてディーラーに行ったら、展示車見てカッコいい〜って(笑)。家でカタログ見ていたら、ムラムラきちゃって買いました」

1年半ほどで3万kmも走ったせいで、タイヤがツルツルになってきた。ラッピングは専門店でもらったものだが、デザインはレーシングストライプを見て相談しながら進めた。オフ会の3日前に完成したばかりだとか。

ぱっと見自然すぎて気づきにくいかもしれないが、Aピラーを塗装している。車高を低く見せるというメーカーのねらいにあえて逆らった!? フュエルリッドの模様は仙台伊達家の家紋で、竹にスズメだそう。北米仕様のシャークアンテナをトランクに装着。使うのは日本のアンテナだが……。

川田 敬一さん



シートはカバーだがぴったりフィットしている。アルカンターラは布の裏側に両面テープがあるものを購入して自分で貼り付けた。



エアロボードにもキャラクターが描かれている。ロードスターのマークもぴったりマッチしている。ここはワンポイントの工夫ができる場所だ。



キャラクターはアニメ「ヨスガノソラ」から春日野穹(そら)を選んでいる。サイドは赤をいかしてカッコいい系でまとめている。そしてこれでサーキットを走る!



西田 浩祐さん

出ました、痛車。あらゆる車種で見ることが出来るカテゴリーだが、クオリティの高い仕上がりで、とってもきれいだ。「ロードスターに興味があったわけじゃないんですが、新型が発表になったらカッコよくて。先行予約で買っちゃいま

した(笑)。スポーツカーで痛車やりたかったんですよ」それだけではおさまらず、スポーツ走行に目覚めてしまい、ジムカーナをメインとしながらサーキットにも足を運んで、めいっぱいNDライフを満喫している。

RX-7(FD)に乗りたくてお金を貯めてたんだけど(笑)

クラブ「奈良軍団」の傭兵として あちこちのミーティングに出没中

ダッシュボードにはミニカーが駐車場のようにならんでいた。サイズが統一されてお見事。

アメリカンスタイルを感じさせる、ノーズブラを取り付けたND。ほかで見ないだけに新鮮味にあふれる。これは一大勢力になりつつある「奈良軍団」の団員、西川さんの愛車だ。「個人輸入したものがネットオークショ

ンに出ていたので買ってみました。以前はNAに乗っていましたがNDが欲しくなり、SじゃなんだからNR-Aかな〜って。クラブスタイルに入ってオアシスミーティングに行って、さらに奈良軍団にも入団(!)しました」

シートはNAに乗っていたころ助手席側に付けていたシートを移植した。乗降しやすいバケットタイプが◎だ。長距離でもラクそう。



マフラーは焼き色がスポーティな見た目を演出している。リアビューはノーマルだが、さりげなくアピールしている。

西川 啓和さん





フジムラオート代表
藤村浩二さん

「要所を押さえたコストパフォーマンスの高いチューンでも、ND5は楽しく快適に走れますよ!」

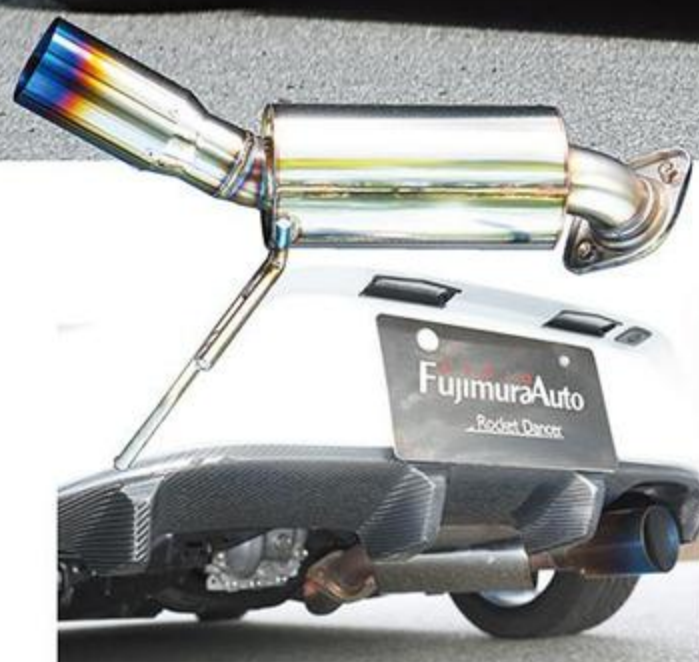
NDSRC
最新情報

**FUJIMURA
AUTO** フジムラオート

〒京都府京都市南区上鳥羽卯ノ花65

☎075-661-9393

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



心地よい音質と音量にこだわったジェントルサウンドマフラーは、ステン+チタンテールのほか、オールステン、オールチタンタイプも用意する。



純正バンパーのままでイメチェンしたいという要望に応えたのがこのリップカバー。両面テープで手軽に装着することができる。



工具を使わずにワンタッチ装着が可。クリップ固定タイプのレインプロテクターをオプションで用意。アルミネット加工にも対応する。



冷却性能とデザインを兼ね備えたクーリングダクト付きのエアロボンネット。カーボン+FRPでわずか8.2kgと軽量なのも魅力だ。



室内からのバルブ操作で音量と音質を調整できる可変バルブ採用のデュアルサウンドマフラー。2本出しのチタンテールがかっこいい。



運転席にはフルバケットタイプのレカロRS-G、助手席にはリクライニングタイプのRS-6を装着。4点式のシートベルトはシュロス製。

*The Best Season
2017*



ND5RC
最新情報
ACTIVE
アクティブ

埼玉県春日部市緑町1-8-16
☎048-738-7670
http://www.active-gt.com/

ノーマルの良さを生かした 好バランスチューンで 走りとスタイルをレベルアップ

メーカーや車種にはとらわれず、独自のチューン哲学に基づいてオリジナルラウンドに楽しめるストリートスポーツを提案し続けているのが京都のフジムラオート。『ねずつつち』と名付けられたセラミックメタリックのSスペシャルパッケージベースのデモカーもその基本コンセプトは同じで、ストリートメイン時々サーキットをターゲットに、ビジュアルとパフォーマンスの高次元でのバランスを求めて開発を進めてきた。

「デイフューザー」と組み合わせれば、スタイルの幅はさらに広がる。新製品のエアロボンネットも注目のアイテム。左右に配列したダクトはエンジンルーム内の熱気を効果的に排出するだけでなく、デザイン上のアクセントにもなっている。

また藤村代表自らが走り込んで開発したサスペンションキット「ロケットダンサー」は、NDの良さである素直な動きを維持しながら限界の底上げを実現した自信作。20段の減衰力調整により、幅広い走行ステイジに対応させることが可能だ。

パワー系は純正ECUにオリジナルセッティングを施して、軽快な走りを実現。チューンの基本となるマフラーは、排気効率の向上はもちろん、ルックスとサウンドにまでこだわって開発したものだ。

バネ下とのバランスを重視したトータルセッティング

アクティブは市村代表自らがドライバーとして、街乗りはもとよりサーキットの限界走行をもこなし、ベストなハンドリング、乗り味を追求。足まわりではバネ下とのバランスを重要視しており、オリジナルのサスキットであるモナコをリリース。今回の取材ではバネレートを変更(F8k/R6k→F6k/R4k)してセッティングし、ECUもスロットルと燃料のマップを変更した。従来の街乗りがしやすく、サーキットで気持ち良い走りのコンセプトは変わらず、ブラッシュアップし続けているわけで、しなやかに、軽やかにNDの魅力を倍増する。



シート交換と同時にを行ったステアリングの交換。腕を伸ばしたところで自然に握れ、操作性が良い小径33φのナルディに変更。



腰高感を払拭すべく開発の手始めはドラゴジ作りから行い、レカロ・TS-Gによって視線を低く最適化を図った。ホールド性も◎。

20段減衰力調整機構が備わったオリジナルサスキット・モナコ。HAL製スプリングの組み合わせでフロント6k、リア4kでセッティング。



サーキット走行の必須装備4点式ベルトを取り付けるためのシートベルトアンカー。オールステンレス製で運転席、助手席用がある。



ストリートの乗り心地は損なわずに、ワインディングやサーキットまで幅広くカバーする車高調。スウィフト製バネのレートはF7kg/mm、R4kg/mmの設定。

Driving Report

大人のクルージングをするなら
このサスペンションは大いにアリだ

NDは街乗りスペックとのことで、サスペンションにはF/R=6k/4kバネ(低反発のもの)を採用する。完全に街乗りをターゲットにしたセッティングで、乗り味はしなやかでなおかつ動きがいい。バネの反発感が少ないので、微振動が上手に消えているため、しっとりした大人の乗り味に仕上がっている。ノーマルよりむしろ落ち着きがあるように感じた。(斎藤)

Driving Report

キビキビとした動きが実現
スポーツ走行の魅力を倍増させる

街乗り、峠、ミニサーキット向け。クルマの動きを感じさせるセッティング……という言葉どおり、アクセルオン/オフやブレーキを使った荷重移動でクルマが面白いくらい素直に動いてくれる。荷重移動をした時としない時の動きにちゃんと違いが出る。ECUチューンにより中回転域のピックアップや高回転域の伸びが良くなっているのも魅力。これからスポーツドライビングを覚えたい人、FRの走り方を学びたい人にうってつけの教材。(斎藤)





PHOTO:高松 弘

ND5RC
最新情報
CUSCO
クスコ

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



フロアはフロント
(2万4000円)、セ
ンター(3万円)、リ
ア(2万5000円・い
ずれも税抜)で構成
されている。すべて
装着の必要はない。



エンジンルーム、トラ
ンク部にストラットバ
ーが装着される。価格
はフロント1万5000
円、リア2万円(各税
抜)となっている。

剛性アイテムは組み合わせで ストリートでも効果大

すっかりサスペンションメーカー
として認知されているクスコだが、
競技車両を手がけるだけあって剛性
アイテムも充実している。おなじみ
のタワーバーからフロア下まで、さ
まざまなパーツを用意している。

だからといってハードな味つけか
といえば、そんなことはない。スト
リートをメインに走る人から、サー
キットを本気で走る人まで、パーツ
の組み合わせで各ニーズに応えるこ
とができるように様々なパーツを用
意しているのである。

たとえばフロア下のブレースバ
ー。これはフロント、センター、リ
アのパートにわかれていたが、どこ
を先に硬めていくかは、どこに不足
不安を感じるかで決めていけばいい
という。ハンドルをクイックに動か
したいならフロント部からスター

ト。車両との一体感がほしいならリ
アから進めていくといい。センター
は範囲が広いので、経年による劣化
対策として入れるのもあり。NDな
らまだ先でもOKだろう。

また動きがあるのはLSDだ。キ
ビキビ走りたいと考えるオーナーが
装着している。サーキット走行をす
るなら、やはり機械式を入れておき
たい。クスコでは、さらにスポーツ
走行が楽しくなる、軽量フライホイ
ールをラインアップする予定。

「ただ軽くすればいいわけではなく、
実用域での使いやすさも追求してい
ます。そのため重量はノーマルの7.
3kgから4.5kgとしました」と広
報の加勢さん。ますますスポーツ走
行のセットアップ幅が広がる。ツ
ーリング派でもちよつとした剛性アッ
プでフィールアップが体感できる。



シートはBRIDE製を
取り付けている。サー
キット走行時に使うシ
ートベルトのアンカー
ボルトは、ロールバー
にセットされている。

ロールバーは40φのスチール製
で、リア4点式のほかダッシュ逃
げタイプ6点式もラインアップ。
クロモリ製もあり。価格5万円〜。



ハイプレッシャー・ラ
ジエターキャップは冷
却液の沸点を上げて効
率アップ。オーバーヒ
ートを防止する。価格
は2500円(税抜)。



トラクションの獲得に不可
欠なLSDは2タイプを用
意。初心者でも扱いやすい、
1&2、1.5&2WAY仕様が
設定される。

Type RS/MZ

価格:11万6000円
(税抜)



引っ張り強度200kgf/mm以上と
いう高張力素材を使用したへたりに
強いスプリングをセットする。
サビ対策もなされている。



street ZERO A

価格:15万円(税抜)

サスペンションに自信あり 幅広いシーンで最適化が可能



室内から減衰調整ができる
e-Con2に対応している。
こちらは別売で4万7500
円(税抜)だ。雨天時など、
本当に便利なのだ。

デモカーにセットされているのはストリ
ートZERO Aだ。CPRV(圧力適正バル
ブ)搭載で、ソフト方向での乗り心地を確
保する。減衰は40段調整となっている。



ND用のサスはスポーツ
走行のためのZERO3S、
街乗りメインにオス
メのZERO A、減衰固定
のストリートZEROの3
種をラインアップす
る。サーキット走行
まで考えているなら、
大容量単筒式のZERO
3Sだ。オーダー時
にバネレートと指定
レートから選べる。

ECUのチューニングでレスポンスをアップ

NDSRC
最新情報
S²RACING
S²レーシング

神奈川県横浜市旭区今宿西町397-15
☎045-951-7805
http://s2-racing.com

PHOTO:犬塚直樹 TEXT:大谷英樹

NA、NBを個性的に見せるエアロパーツを手がけてきたS²レーシング。いよいよNDにも触手を伸ばしはじめた。まず手始めに行ったのが、足まわりとマフラーの交換と、コンピュータの仕様変更。レスポンスを重視したセッティングとなっており、焼き色が美しいスポーツマフラーとのコンビネーションでNDの走りをもっと楽しいところへ導く。スタイリング的にはノーマルプラスα程度のNDだが、今後はエアロパーツも!?注目しておきたい。



スラッシュカットの左右4本出しマフラーは独特のレイアウトを採用する。純正バンパーとのマッチングが良く、焼き色が美しい。

着手したばかり
これからが楽しみな1台



低回転では太く、高回転では雑味の消えるマフラー・サウンドは、音量が抑えられており、非常にジェントル。吸排気&コンピュータに手を入れたことでエンジンのレスポンスがアップしただけでなく、最後のひと伸びも加わり、非常に気持ちいい。わずかに下げられた足も素直。ノーマルの良さをそのままに、その先のプラスαをねらったようなマイルドなチューンド。(鈴木)

軽快感を損なうことなく、より楽しく、
見ても愉しめ、NDを持つ喜びが味わえる。

クルマ好きにとってカタログを見ながらあれやこれやと頭をひねり、チューニング妄想するのは楽しい。そんな妄想をブリッツが具現化してく

れた。筑波最速仕様を極めながらも、ユーザーニーズにあったスタイルを提案できるということは、機関係の開発は最速仕様からフィードバック、そして空力パーツも効果ありきの開発となるから、ドレスアップだけにど

まらないところがポイントだ。

外装は全く筑波最速仕様と同じAEROSPEED R-CONCEPTのフルキット。車体の下半身をぐっと強調して安定したフォルムを生み出し、大きめの独立したリアウイングでドレスアップの個性を際立たせてくれる。

UR-SPEC VS Quad Modeで76.3φx4本出しの大迫力もの。乗り心地を犠牲にせず、スポーツ走行まで難なくこなす40mmダウンのサスペンションキットはDAMPER ZZ-Rで、F5.0kgm/R2.5kgmと柔らかいもの。ダンパーは32段の減衰力調整によって、走るシーンに合わせることができる。

ブリッツ広報
小林 徹さん

ブリッツではターボ仕様だけではなく、ストリートを楽しむセットアップも用意しています。



NDSRC
最新情報
BLITZ
ブリッツ

東京都西東京市新町4-7-6
☎0422-60-2277
http://www.blitz.co.jp/



NUR-SPEV VSは76.3φのオールステンレス4本出しは、コンパクトなNDに迫力あるテールエンドと気持ちいい音を提供してくれる。

DAMPER ZZ-R SpecDSCは減衰力調整をステッピングモーターで車内からコントロールできるため、走行条件に合わせて調整可能だ。



開口部を大型化したフロント周りが迫力のエアロはサーキットスペックと同じAER SPEED R-CONCEPTで、サイドに回り込む形状はスポーツ走行でのフロントグリップを確保。コンパクトなリアスポイラーと迫力のディフューザーでコンパクトなNDに迫力あるスタイリングを提供。

ストリートを重視して設定している。ダンパーZZRを装着。伸びの減衰を利かせてクルマが浮き上がるような感覚を抑え安心して走れるセッティングになっていると思う。伸び側の減衰力はかなり効いているが、縮み側はソフト目の味付けで、乗り心地をよくしているのもこのダウンサスキットの特徴だ。(斎藤)



ダンパー性能のよさが
安心感を与えてくれる



お手軽サーキット仕様で ストリートから楽しめるコーンズ流 チューニングで軽快さ倍増

ND5RC
最新情報

**CARMAKE
CORN'S** カーメイク
コーンズ

〒東京都江戸川区西瑞江4-1-1

☎03-3656-2323

<http://www.carmakecorns.com/>



ロールバーはクスコ4点タイプでサーキット走行ギリギリの基準。剛性アップよりも軽量化を重点においた洗濯といえるだろう。



バケットシートはコーンズオリジナルで、ロードスター専門ショップだけあってタイトな室内にジャストフィットしてくれる。

エンジン本体には一切手を入れることなく、オリジナルのマフラーとオートエクゼのエアクリーナーに合わせてECUをファインチューニング。オートエクゼのタワーバーが印象的だ。



シフトノブはレッドアルマイトのリバースリングとレザのコンビネーションがオシャレなコーンズオリジナルに交換。



ホイールは軽量化の旗手レイズCE28で、大径化を行わず、バランスのいいDL☆Z2。195/50・15を組み合わせてコントロール性を重視。



ビルズのダンパーはコーンズオリジナルセッティングの36弾減衰力調整式でしなやかに動くためストリートからサーキットまで十分に追従。

スイフトのID60F14k/R12kでセットアップ。コントロール性に優れたパッドはIDI・D700。スタビはクスコ、タイロッドエンドはオートエクゼ。



カーメイクコーンズ
飯塚伸也さん

ノーマルファインチューニングでNDは十分に楽しめるタイムが出る速さに仕上がります。

The Best Season
2017

PHOTO:井上雅行 TEXT:菅 正博



ND5RC 最新情報 AUTO EXE オートエグゼ

〒東京都中央区勝どき4-6-1
☎03-3531-8151
http://www.autoexe.co.jp/

マツダディーラーで取り付けられることもあって、信頼性の高さを誇るオートエグゼ。フィッティング性はもちろん、性能面においても確かな効果を得ることができる。NDは「原点回帰」を掲げて開発されたモデル。ここにオートエグゼが追求するのは「純化」だ。より人馬一体感を研ぎ澄ませ、感性チューニングを磨き上げる。スタイリングでは端正なスポーツフェイスをくずすことなく、一体感のあるフォルムに仕上げるフロントノーズを開発。またバンパー交換タイプも用意することで、ユーザーそれぞれの価値観に込めている。

走行フィールを高めるアイテムも多数ラインアップしている。サスペンションはご存じロードスターを始めスポーツカー開発に携わった貴島孝雄氏が監修する「KIJIMA-SPEC」をセット。そのほかブレーキ、フロア下部の強化、そしてステアリングやワイパーブレードにいたるまで、魅力的な商品ラインアップで構成されているのだ。



メンバーブレースキット

価格: 5万8000円(税抜)

サスペンションと合わせてセッティングしたいのがボディ剛性。コーナリング時の一体感を高め、スポーツドライビングの醍醐味が得られる。スポーツ走行だけでなく、気持ちいいスポーツドライビングでも一役買うアイテムだ。



シフトノブ

価格: 1万4800円(税抜)
マニュアルシフトノブの握り心地を再現し、スポーティな気分を盛り上げてくれる。MT用は9000円(税抜)。



「KIJIMA-SPEC」はショートホイールベース、ワイドトレッドのNDに対し、理想的なディメンションを「動的感性工学」に基づいて発展させている。

PHOTO:井上雅行



ブレーキローター

価格: 7万6000円(税抜)

量産同形状の1ピースタイプローターはスリット入り。FC鋳鉄ながら、カーボンやシリコンの含有量をコントロールする。



剛性アップによるユニットのゆがみを抑制する。ブレーキング時の踏力を油圧へ変換するマスターシリンダーのユニットに着目したアイテム。コーナリングで効果を発揮。

マスターバックブレース

価格: 2万4000円(税抜)

ライトウェイトスポーツをさらなる高みへと導く

カーメイク・コーンズはロードスターを知り尽くした関東の老舗ショップ。NA時代から多くのパーツ開発やチューニングを行い、ノウハウは膨大になる。過去のノウハウから、最新のNDをお手軽サーキット仕様として作り出してきたわけだが、最大の特徴はタイヤの細さである。

ワイドタイヤでグリップを稼いでいくのではなく、クルマのバランスを考える。あえて195サイズにこだわったところが、ユーザーサイドとしても財布に優しいセッティングなのだ。取材の翌週に行われたTC2000でのタイムは、1分8秒864と195サイズのタイヤと

いうことを考えれば妥当な数字といえるだろう。まだまだタイムアップの秘策がありそう。もちろんサーキットを走るためのパーツはツボを押さえていて、195サイズのタイヤを確実にグリップさせる足まわりはビルズのダンパーにスイフトのF14kg/R12kgの組み合わせ。タイヤは195/50-15ダンロップスタースペックZ2をレイズCE28、7J・in22に組み合わせる。足まわりの軽量化は効果大だ。スタビライザーはクスコで車高ダウンに合わせてオートエグゼのスタビリンク、タイロットエンド、タワーバーなどを装着。コーンズオリジナルのマフラーと

オートエグゼのエアクリナーに合せて燃調ECUはオリジナルで最適化。ブレーキパッドはD700を使用している以外ノーマル。サーキット走行に合わせてコーズオリジナル・フルバケットシートにクスコの4点ロールケージなど、軽量化を意識しながら要点を押さえるといった内容だ。

メニューは定番ではあるけれど、レース経験豊富なショップならではの、レーシーさと迫力、そして手堅さを感じる、硬派な仕上がりがりだ。富士スピードウェイまでを見ずえたサスペンションのスペックはハードな内容ではあるが、インチダウンが功を奏して乗り心地も悪くない。タイヤをインチアップすれば、本格的なサーキット仕様に簡単に換えられるのも嬉しいところ。(鈴木)



レースで培った技術力がNDに生かされている



ND5RC
最新情報
JOY FST
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/



ジョイファスト代表
伊左治孝司さん

「NDはコンピュータチューンの効果が期待できます。速くて楽しいクルマを目指します」



エンジンからサスペンションまで トータルバランス重視のスポーツチューン



ジョイファストがNDに合わせて、アクレに特注したオリジナルブレーキパッド。コントロール性重視の設定だ。



スカッドのインテークパイプ。カーボンパイプは吸入抵抗を低減するとともに断熱特性があるため吸気温度を低下させる。



HKSフラッシュエディターにジョイファストのオリジナルデータ(フェイズ3)を設定。トルクフル&レスポンスに仕上がる。



マフラーはSACLAM。独特なパイプの取り回しとホーン形状のテールパイプが特徴のマフラー。音質にも徹底してこだわった。



フロントナンバープレートの取り付け位置(上下)および角度を調整することができるナンバーステー。



サーキットでは油温が130℃を超えることもあるため熱対策は必須。オイルクーラーにより110℃あたりに抑えられる。

ノーマルでも走りの楽しさを味わえるNDロードスターだが、そのレベルを全体的に引き上げたのがこの1台。エンジンはオリジナルのPCMデータに変更。吸排気系の変更に合わせて、とくに電子スロットルの特性変更を中心にセットアップされ、リニアなレスポンス性能と低速域全域でのトルクアップを実現している。

また、サーキット走行ではすぐに油温が上がってしまうため、オイルクーラーを新設。これにより油温を平均値に下げただけでなく、それが水温や吸気温度の降下ももたらし、ストリートでもサーキットでもストレスなく踏めるエンジンに仕上がった。

サスペンションはオリジナルのサスキットに加え、ブッシュ類を部分的に強化することで、ストリートでもナールバスにならず、それでいてダイレクトなハンドリングを楽しめるようにセッティングしている。このあたりのトータルバランスの良さを追求するところがいかにもジョイファストらしい。

PHOTO:犬塚直樹 TEXT:松本尊重



アラゴスタ製のジョイファストオリジナルダンパー。3wayの減衰力調整機構付き。キットではカヤバのスプリング(F:9kg/mm、R:4kg/mm)と組み合わせる。



DrivingReport

荷重をコントロールして、リアを滑らせながら曲がっていく。ツイスティなS字をゼロカウンターで曲がらせる! 自分のドライビングが上手になったと錯覚してしまうほど扱いやすい。吸排気&コ

ロードスターを熟知しているショップの1台

ンピュータ・チューンによる中速域のツキの良さも、コントロール性の理由だろう。思う存分にクルマを振り回せるというロードスターの魅力を伸ばしたチューンだ。(鈴木)

レースで得たノウハウは大きい!

NCからNDにスイッチしてスーパー耐久を戦う村上モータース。レースというシビアなフィールドでマシンセッティングを行っているため、日常ユースではわからないトラブルも把握できるのが強み。トライ&エラーを繰り返すことで、よりNDについて深い知識、技術力を高めているのだ。こうして得た情報を生かして、オリジナルアイテムの開発を続けている。



純正16インチホイールは装着不可だが、村上オリジナル15インチはなんと装着OK! 価格は19万7000円(税抜)、取り付け工賃は1万3000円(税抜)。装着に必要な部品をセットにした。

スポーツカムはスポーツ走行において、エンジンをさらに高回転まで気持ちよく回すために製作した。価格はIN、EXともに各7万9800円(税抜)。気持ちいい吹け上がりを実現する。



ND5RC
最新情報
MURAKAMI MOTORS
村上モータース



シリコンインテークパイプは、純正より蛇腹を減らし空気の流れ面積を増やすことで吸気抵抗を低減する。また吸入負圧による変形抑制効果が高い多層シリコンを採用している。価格は1万4800円(税抜)。

結晶塗装されたエンジンヘッドカバーは1万4800円(税抜)。自分で塗るのはなかなか大変。下取りなしなので気分が交換可。レッド、ダークブルー、オレンジ、ブラックがある。



NDSRC
最新情報

**GARAGE
VARY**

ガレージベリ-

東京都練馬区氷川台3-33-1

☎048-469-1708

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

ワイド&ローフォルムを 引き立たせる ワインディングダンサー



ガレージベリ-
室井祐平さん

「NDが持つシャープなエッジと流れるようなデザインをさらにアグレッシブなイメージになるようデザインしました」



スポーツカーらしくRECARO限定スーパーシュタルクRS-G/SR-6を装着して、取りかこむようにロールケージを装着してボディ剛性と走行安全性を確保。

グラインドリップスポイラーはデモカー仕様で綾織カーボンを使用しているほかは市販品とデザインは同じ。前に25mm突出したフラットフェイス。



エアロボンネットは比較的大きなエアアウトレットが設けられているので、サーキットなどの高回転長時間運転からチューンドエンジンまで広く対応。



エアロフェンダーはサイドシルエッジをスパルタンに演出。ヒートしたフロントまわりの熱気を効果的に排出するデザイン。片側3mmワイドとなる。



造形ものは得意中の得意であるガレージベリ-は、ロードスターであればNAから商品ラインアップしているのがファンにもおなじみ。NDも早くからバリエーションに富むエアロフォルムを作り出している。動的シルエットが美しいエアロパーツばかりだが、デモカーでは綾織りカーボンを多用して、高級感とスパルタンさを出しているのが特徴。パツと目を引くのはGTウイングで、リアフェンダー部分にも足がかかるようにしているのが、ダウン

オースによる変形もなく剛性は十分。翼端板にはワンオフで綾織カーボンを使用しているのが特徴だ。フロントグラインドリップスポイラーは、張り出し部分を強調したデザインで左右にカナード形状を配した戦闘的な仕上がりだ。サイドステップ、リアバンパーにつながるラインをシャープにすることで、ローフォルムを強調できる。まるでGTマシンのようなリアバンパー形状で、流れる空気を解放しているようにも見える。

エアロボンネットはエアアウトレットをセンターに配置する。エンジンルーム内部の熱気をうまく逃がしながら、全体の空力の邪魔にならないようなデザインとしている。エンジンルーム内部に、フレッシュエアを大量に吸い込めるインテークシステムを装着。エンジンのポテンシャルを最大限に生かす組み合わせだ。エアロフェンダーは後部のダクトが効果的で、それがより空力をコントロールするイメージを沸き立たせてくれる。



迫力のボディメイクは スパルタンな印象を与える

サーキットを想定したエアロパーツ。リップスポイラーに特徴があるフロントまわりと、リアのウイング&アンダーディフューザー。フロントフェンダーはかなりワイド感があるが+3mmのみ。これで255サイズまで履ける。リアウイングとリアディフューザーはしっかり空力を詰めているようで、80km/h程度のスラロームでもノーズの安定感とリアの落ち着き、座りの良さがしっかり感じられた。(斎藤)



サイドステップはフラットフェイスでグラウンドエフェクトを強調したデザイン。これもデモカー限定カーボンルック。



リアバンパーのディフューザー形状はかなり複雑で凝ったデザイン。GTウイングはワイド感を強調。

エンジンルーム内部はK&Nエアクリナを使用した、車種専用高効率インテークシステムを採用。フレッシュエアを大量に流し込むことができる。

The Best Season
2017

NDSRC
最新情報
ARRIVE ISHII
アライブイシイ

群馬県甘楽郡下仁田町下仁田475-5
☎0274-82-2545
http://www.do-da.co.jp/

ストリートからサーキットまで NDはどんなイジリ方でも楽しめる



PHOTO:犬塚直樹 TEXT:松本尊重



マフラーはSACLAM製。独特のツインターールのデザインとクオリティの高さでロードスターオーナーの人気の高いモデルだ。



エンジンコンピュータ(PCM)のデータ変更も今後の課題。現状は燃料、点火、スロットル特性などを変更し、約13psアップを実現。



新車の登場から1年半が経過し、サーキットを走るNDが増えてきたということ。石井自動車はNDのストリート用、サーキット用パーツを次々と投入している。

今回のNDはストリート仕様だが、ラジアルタイヤで走行会に参加することも視野に入れたチューニングメニューで作られた。サスペンションはKONISスポーツベースのオリジナルで、ピロアッパーマウント仕様の本格派タイプだ。石井自動車ではノーマルダンパーがよくできて



紫外線による黄ばみを防ぐNDのヘッドライト用フィルム。樹脂製レンズの飛散を防ぐ効果も。経年劣化してもすぐに剥がして交換できる。



ノーマルバンパーのけん引フックのネジ穴を利用してナンバープレートを装着するアルミ製のステー。レール調整式で、好みの位置に移動可能。

オリジナルブレンドのミッションオイル。75W・140のマルチグレードなのでストリート仕様にも対応。NDに最適にすすめる。



サーキット走行用に小径ステアリングを装着したいユーザー向け。ノーマルのスイッチの機能をそのまま使えるのがうれしい。

いるということ。これをベースにした車高調整仕様も用意しており、用途によって使い分けている。今回は、アドバンススポーツ(195/50R16)に合わせてKONIDANPAAでセッティングしてきた。

そして、現時点ではテスト中だが、OS・スーパーロックデフをベースに、オリジナル仕様のLSDを開発中で、この車両にも装着していた。イニシャルトルクやロック率など、いろいろとセッティングを試しているという。完成が楽しみだ。



Driving Report

扱いやすいパッドは初心者にもおすすめだ

しっとりとしたロールさせて、タイヤに荷重をかけて曲がっていく。そうしたクルマの動きが手に取るようにわかりやすい。クルマとじっくりと対話をするようなドライビングが楽しめるのだ。機械式のLSDも作動はマイルドで、耳障りな作動音も聞こえない。また開発中のブレーキパッドは、冷えた最初の一発目からしっかりと効いてくれた。街乗り派におすすめの内容だ。(鈴木)



BRIDE
江坂卓也さん

「2シータースポーツ用のシートならブリッドにお任せ。A.I.R.はNDにもマッチします」



マフラーはフジツボのオーソライズR。そのほか、エンジン系ではオートプロデュースBOSSのPCMデータに変更。ORCの強化クラッチ、クスコのタイプRS(LSD)も装着。

これまで、歴代ロードスター用に設定されたブリッドのグラデーションロゴ・フロアマットに、ついにND用が加わった。



室内が狭いクルマにも対応するA・I・R。スポーツドライビングに対応するローポジションと高剛性を確保している。すべてのロードスターに装着可能だ。



2シーター専用シートは もちろんNDにも対応する

ブリッドがコクピットがタイトな車種用に開発したフルバケットシートが「A.I.R.」。2シーター専用設計で、さらに極限まで座面を低くしたLOWMAX仕様なので、まさにロードスターでサーキットを走る場合など、スポーツドライビングに最適なシートといえる。FRPシェルボディで約6.8kgという軽さながら、セミモノコック構造により高い剛性を発揮し、高G下のペダルコントロール時にもしっかりと体を支えてくれる。カラーはブラックとレッドの2色。NAからNDまですべてのロードスターに対応している。

NDSRC
最新情報
BRIDE
ブリッド

愛知県東海市東海町1-11-1
☎052-689-2611
http://bride-jp.com/

PHOTO:犬塚直樹
TEXT:松本尊重



シャープで刺激的な加速感到酔いしれる

テスト車両は新製品のカムのほか、エキマニ、マフラー、ファイナルなどを組み込んでトータルチューンを図り、鋭い吹け上がりが全域で演出されていた。全体的に太いトルクを伴ってストレスなく加速するが、とくに6000rpm以上はタコメーターの針が躍動し、一気にレブリミットに到達する。(ライター正松本)

odula ND用カムシャフト

高回転のインパクトを求め、作用角はIN/EXとも272度、リフト量はIN10.5mm、EX9.2mmと、かなり攻めたスペックとなっている。



価格:価格:9万8000円(税抜/予価/今夏までに発売予定)



チューンアップCPU(7万8000円)によるデータ変更が別途必要。すでにインストール済みなら1万円でアップグレードが可能。



エキマニなどの導入によって低中回転のトルクアップを行った上でこのカムを組み込み、高回転の伸びをプラスするのが理想だ。

企画段階ではECUのリセッティングが不要なポン付けカムでのリリ

「256度前後の控えめなスペックで落ち着くくらいなら、ECUチューン必須と割り切っても、高回転でのインパクトを求めたい」と、IN/EXとも272度に設定。セッティングを煮詰めることで、排ガス規制値にも対応したカム交換メニューの確立に成功している。チューニ

「歴代ロードスターの搭載ユニットの中では、かなりスムーズに回る部類に入ります」と、NDのP5・VEユニットを評価するオーバードライブの武地さん。

「現在では最終試作モデルでチェックを行っている段階で、今春〜今夏ぐらいの発売を予定しています」

痛快な伸び感を得るためのND用ハイカムがデビュー

オーバードライブ代表 武地孝幸さん

ND5RC 最新情報 OVER DRIVE オーバードライブ

大阪府八尾市太田新町7-216
072-920-6888
http://www.odula.com/



PHOTO 吉見孝夫 TEXT 正松本 宏

The Best Season 2017



DrivingReport

いいシートは走り心地が違ふ!

注目は2シーター専用に乗降性を高めたというシート。確かに乗り降りしやすく、座面も柔らかめで乗り心地がいい。とはいえ腰回りの座面は深くてホールド性は十分。肩のサポートは小ぶりだがしっかりと横Gを受け止める。ストリートを中心にしつつもサーキット走行会でも重宝するだろう。(鈴木)



ノーマルの音質の良さに さらに磨きをかけたサウンド

〒神奈川県足柄上郡中井町久所210-2
☎0465-46-8531
http://www.exart.jp/

PHOTO:犬塚直樹
TEXT:松本尊重

ND5RC
最新情報
EXART
エクサアート

EXART ONE (6MT車用)

価格:9万8000円(税抜)

オールステン製のJQR規格対応品。メインは54φでテールはノーマルバンパーの形状に合わせた76φの2本出し。センターパイプもパイプ径は54φで競技用。

センターパイプ(競技用)

価格:9万8000円(税抜)

ノーマルでもそこそここのサウンドを奏でるNDロードスターのマフラー。そのサウンドを、さらに気持ちよく、そしてスポーティにすることを目標に開発されたのが「EXART ONE」。オールステンレス製でシンプルな構造のマフラーだが、音質とクオリティには徹底的にこだわったという。

ノーマルといえどもNDはエキマニの性能が高く、排気効率がいいため、マフラーの組み合わせによってはパワーダウンしてしまうこともある。EXART ONEはノーマルのNAエンジンらしい音質を残しつつ、音量をやや大

きくすることで、出力を確保しながら迫力のある排気音を引き出した。ソフトトップをクローズした状態では普通のクルマとは音の聞こえ方が異なるなど、オープンカーならではの条件もクリアしたロードスター専用設計のマフラーだ。

また、サーキットユースなどに応じた、競技用のセンターパイプもオプションとして設定されている。

エクサアート
神田真吾さん
オーナー
虎戸公男さん

「NDは後ろからマフラーが見えるので、あえてシンプルな形状にしました」

MT車で2000rpmあたりでのこもり音を不快に感じないよう、EXARTではこのこもり音を消し、快適な音質のマフラーを開発した。

ND5RC 最新情報

オートサロンで発見した

ND

ターボチューンを展開しているブリッツでは、ターボキットをRFに装着して展示していた。はやっ。2Lエンジンをさらにパワフルで、さらにトルクフルなフィールにレベルアップするキットは、市販化が見えてきている。1.5Lも2Lも、ターボの装着でNAにはないロードスターの魅力を引き出してくれるに違いない。



2016年開催の東京オートサロンには、多数のNDが展示されていた。ガレージベリーの出展もあって、ロードスター大盛況といった感じだった。2017年は減るだろうと想像していたが、思いのほか展示車両が多かった。しかも！本誌取材以降、さらに最新のトピックスがあってND人気の加速を感じる。RFという新たなオープンカーの登場で、新しいユーザーも増えてファン層が広がっていきそうだ。

オートエクゼでも納車後間もないRFが展示されていた。すでにホームページでパーツの互換性確認が報告されている。これからフルバンパーの装着など、デモカーらしい装いになっていくという。単に電動ルーフ車の追加ではなく、搭載エンジンが異なることからRFの注目度は高い。機能性パーツの効果も楽しみ。





写真: 永元秀和
文: 鈴木健一、黒田健一(本誌)

アバルト124スパイダー **VS** マツダ ロードスター “アバルト”という 名門が生み出す 新たな挑戦!

*The Best Season
2017*



ABARTH 124 SPIDER



MAZDA ROADSTER RS

ロードスターフリークにとって気になる存在といえば、やはりこのクルマではないだろうか。そう“アバルト124スパイダー”だ。マツダ ロードスターをベースとしているが、エクステリアデザインは大きく異なる。しかし、大きく異なるのはスタイルだけではない。ロードスターフリークにとって一番興味深いのは、これに搭載される1.4ℓ直4ターボエンジン。それぞれの魅力を徹底チェックしてみた。

ABARTH 124 SPIDER アバルト124スパイダー



1.4ℓ直4DOHCターボを搭載するアバルト124スパイダーの最高出力は170ps/5500rpm、最大トルクは250Nm/2500rpmをマークする。ロードスターより最高出力で39ps、最大トルクで100Nmも上回るハイパワーユニットだ。

MAZDA ROADSTER RS マツダ ロードスター RS



1.5ℓ直4エンジンは最高出力131p/7000rpm、最大トルク150Nm/4800rpmを発生する。車両重量1020kgの軽量ボディなので十分にスポーティな走りを楽しめる。トランスミッションは6速MTと6速ATが用意される。



乗り比べてわかった
2台の違い!!

マツダ ロードスターをベースに、イタリアンデザインとアルファロメオの心臓が与えられたアバルト124スパイダー。
エクステリアは1960〜1970年代の名車であるフィアット124をモチーフとしたノスタルジックなもの。昨年のワールドプレミアにあわせWRC仕様をお披露目し、1970年代にWRCで大活躍したアバルト124ラリーの栄光を思い出させるあたりは、さすがプレミアムブランド! ファンの喜ぶツボをよく分かっていると感心するばかり。栄光のWRCカーの系譜というプラサルファも、このクルマの価値のひとつだ。
一方、インテリアの作りはロードスターそのものだが、赤の差し色を上手に使ったブラックレザー中心の

SPEC ■主要諸元

	124 スパイダー	ロードスター RS
Engine		
型式	3268	P5-VP(RS)
種類	直 4 DOHC ターボ	直 4 DOHC
総排気量cc	1368	1496
ボア×ストロークmm	72.0 × 84.0	74.5 × 85.8
圧縮比	9.8	13
最高出力 kW(ps) / rpm	125 (170) / 5500	96 (131) / 7000
最大トルク Nm(kg m) / rpm	250 (25.5) / 2500	150 (15.3) / 4800
燃料・タンク容量ℓ	45	40
JCO8 モード燃費km / ℓ	13.8	17.2
Dimension&Weight		
全長×全幅×全高mm	4060 × 1740 × 1240	3915 × 1735 × 1235
ホイールベースmm	2310	2310
トレッド 前/後mm	1495/1505	1495/1505
車両重量kg	1130	1020
ラゲジルーム容量ℓ	140	140
Chassis		
駆動方式	FR	FR
トランスミッション	6速 MT	6速 MT
変速比 1/2/3	4.363/2.348/1.647	5.087/2.991/2.035
4/5/6/R	1.262/1.000/0.844/3.863	1.594/1.286/1.000/4.696
最終減速比	3.454	2.866
ステアリング形式	ラック&ピニオン式	ラック&ピニオン式
サスペンション形式 前	ダブルウィッシュボーン	ダブルウィッシュボーン
後	マルチリンク	マルチリンク
ブレーキ 前/後	Vディスク/ディスク	Vディスク/ディスク
タイヤサイズ	205/45R17	195/50R16
Price		
車両価格(円)	3,888,000	3,196,800



124スパイダーは205/45R17と大径の低扁平タイヤを標準装備する。対してロードスターRSは195/50R16とひとサイズ小さい。

似て非なる2台の ドライビングフィールと エクステリアデザイン



外観デザインの方向性はまったく異なる。好き嫌いがはつきりとわかれるほど個性豊かな124スパイダーの全幅は1740mmと1735mmのロードスターより若干幅広い。

テールランプやリアバンパー形状も含め、まったく異なるデザインを採用。大きな違いは124スパイダーの4本出しマフラーに対し、ロードスターは2本出しとなっている。



124スパイダー

124スパイダーの直線的なサイドビューは、ロードスターと比べるとひとまわり大きく見える。車両重量もロードスターのRSと比べて110kgほど重い。



ロードスター RS

ホイールベースは両車とも2310mmと同じ数値だが、全長はロードスターの3915mmに対し、124スパイダーは4060mmと75mmも長くなっている。

アバルト124スパイダーの 注目ポイント!



124スパイダーの6速MT/ATには「スポーツモード」スイッチが設定される。ロードスターのAT仕様にも同様のものがあるがMT仕様には設定がない。



オプション設定でレコードモンツァ製のツインデュアルエキゾーストパイプも選択できる。

ブレーキキャリパーはブレンボ製、サスペンションにはビルシュタイン製モノチューブショックアブソーバを標準装備する。

意匠は、アバルトの名に恥じぬプレミアム感がある。アルカンターラ&レザーのコンビシートもなかなかのぞきだ。

走らせてハッキリとわかるロードスターとの違いは、アルファロメオ製の1・4ℓマルチエア4気筒ターボの力強さだ。

わずかにアクセルを踏み込むだけで、すぐに250Nm/2500rpmの最大トルクが生まれ、あっと言う間に最高出力170ps/5500rpmに達する。その加速の力強さは、131psのロードスターどころか、158psの2ℓを積むロードスターRFをも凌駕。ロードスターよりも約120kgも重い車重を帳消しにするパワーが備わっていた。ただし、最高出力は5500rpmで出してしまうので、そこから上の伸びはない。回しきって楽しむロードスターとは美味しいところが違うのだ。

足回りはロードスターよりもひと

まわり大きい205/45R17のタイヤ&ホイールとビルシュタイン製モノチューブショックが奢られる。小さなスラロームでは、ロードスターよりも前後のオーバーハングの重さを感じるなど、軽快感ではなく重厚感が勝る。高速道路を長駆するようなグランドツアラー的な使い方には嬉しい味付けだ。

兄弟のように同じプラットフォームを使って、同じ工場で生産されるロードスターとアバルト124スパイダー。しかし、そのキャラクターはまったく異なるものであった。ストイックなまでに無駄を削って軽快感とドライバーとの一体感を追求したロードスター。それに対して、アバルト124スパイダーは華やかさや力強さというより、直接的なパッションを前面に押し出している。同じ素材でも料理の仕方を変えることで、新しい価値を創造したのだ。



リモコンキーはエンブレム以外、まったく同じものを採用している。



ABARTH 124 SPIDER

アバルト124スパイダー

ほのかに薫る
イタリアンテイストの
デザイン



ドアまわりの内側デザインはロードスターと大きく異なる。ドアの開閉用グリップが配され、開閉レバーの形状もオリジナルのものだ。



シートはレザーとアルカンターラのコンビタイプを標準装備する。オプション設定でフルレザーシートの選択も可能。



3連メーターユニットのレイアウトはロードスターと同じだが、タコメーターが真っ赤になるだけでスポーティな印象が強くなる。



スポーティなアルミスポーツペダルを標準装備。マツダが掲げる「人馬一体」構想の自然なドライビングポジションを継承する。



124スパイダーに比べ、スッキリとしたドアまわり。グリップがないのでパワーウインドウなどはこちらの方が操作しやすい。



RSにはシートヒーター付きのレカロ製アルカンターラ/ナッパレザーシートを標準装備。スポーツ走行時のサポート性が向上。



シンプルで視認性の高いメーターユニットは、オープン状態にしても視認性の高さはそのまま。液晶画面には多彩な情報を表示。



理想のドライビングポジションに貢献するオルガン式アクセルペダル。かかるとに支点があるので足首とペダルの動きがスムーズだ。



MAZDA ROADSTER RS

マツダ ロードスター RS

人馬一体を形にした
スポーティなインテリア



ロードスターフリークがアバルト124スパイダーに電撃試乗!



試乗車は6速MTと6速ATの2台を用意したが、やはり試乗を希望する人のほとんどはMT仕様を選択していた。



同乗試乗に参加したNB乗りの原田美由紀さん。ターボエンジンの加速と足まわり性能の高さに魅せられたようだ。



彼らが感じたロードスターとの違いは?

読者参加型の撮影会が行われた11月下旬の富士スピードウェイは、色鮮やかな紅葉の絶景に包まれていた。まさに最高のドライブ日和。突如会場に登場した2台のクルマ! そうロードスター乗りにはとても気になる存在の「アバルト124スパイダー」だ。今回は取材の一環として同乗試乗会も開催した。参加者がその存在に気づくや否や、大勢の人だかりができ、興味津々でロードスターとの違いを隅々までチェックしていた。そして同乗試乗を終えた参加者はみな口を揃えたように「いや〜速いよ! 高回転域の加速がまったくロードスターと違う」と語っていた。170ps を発生する1.4ℓ直4ターボエンジンは、ロードスターオーナーの目にはかなり魅力的に写ったようだ。



アルカンターラを使用したパネル類やシート、ドアまわりなどの違いなどをマジマジとチェックする人も。



ブレンボ製ブレーキキャリパーやビルシュタイン製ショックアブソーバーなど足回りに対する関心が高いようだ。

ROADSTER RF RS

ロードスター RF RS

ND5RC
最新情報
ROAD インプレッション
IMPRESSION

開けても閉めても少しだけオトナ気分



ファストバックスタイルから感じる印象の違いは、想像以上だった。ななめ後ろから見つめれば、艶っぽさは格段に上。そして走りは「ちょっとだけ」オトナ気分が増している。それくらいの差がちょうど、心地いい。

PHOTO:伊藤嘉啓/TEXT:神原 久

完成度の高いクルマの派生モデルは、どこかしらバランスが崩れてしまうことが多い。とくにロードスターのように、開発者が強い想いを込めまくってシビアに突き詰めたクルマは、ルックスだって乗り味だって、イジリようがないんじゃないか、と思う。そんなちよつと意地悪な目線ですは対面した「ロードスターRF」だったが、大げさではなくかなり一目惚れに近いインパクトを受けた。いわゆる「ファストバックスタイル」は、キャビンから後ろ、アップバーデいのデザインが変更されている。けれど、ななめ後ろから見たシ



電動リトラクタブル化にあわせて、一時はNC型を受け継ぐRHTも検討されたという。だが、走る姿と開閉の美しさにこだわった結果、このファストバックスタイルとなった。



インターフェイスのデザインはソフトトップ車とほぼ変わらない。ルーフ内側の吸音タイプ・ヘッドライナー、遮音材の追加など、目に見えないところでクオリティが高められている。



さりげなく違いをアピールするのが、ルーフ開閉スイッチと、フルカラー液晶のマルチインフォメーションディスプレイだ。ルーフ開閉時には動作状態がアニメーション表示される。



RSに標準装備されるRECARO社製シートとは、アルカンターラ/ナッパレザーのコンビネーション。VSに設定される内装色「オーバーン」は、落ち着いた上質感が魅力的だ。

ルエットは、全身リメイクされているのではないかと、思えるほど印象が違って見える。ちよつと「ディーノ」な雰囲気漂うトンネルバックスタイルとのコンビネーションで、フロントフェンダーの伸びやかさが引き立つ感じだ。「上質感を高めた」というデザイナーの意図は十分理解できる。一方で、どこかアメリカンマッスルなイメージが漂う。

マツダ的には「マシングレープレミアムメタリック」という新色がイチオシなのだけれど、個人的にはソウルレッドでキメたい。グラマラスかつゴージャスな佇まいが、ひとときわ際立つ。どこか「ステイニンググレース」と言ったら、言い過ぎか?

想定外に「伸びる」感覚が気持ちよい2.0エンジン

ある意味、あえてバランスを崩すことで新鮮なルックスを生み出して

くれたRFだが、走りのほうではどんな驚きを体感させてくれたのか。パフォーマンスアップという意味では、やはりもっとも気になるのが日本仕様で初めて搭載された2.0エンジンの仕上がりだろう。最高出力は158ps/6000rpm、最大トルクは200N・m/4600rpm。従来の1.5モデルと比べると、数値上ではパワーで約2割増し、トルクでは3割増しを実現している。数字だけで見ても、相当な進化が期待できる。

期待感という意味ではプラス50

トンネルバックが ちょっとうらやましい

The Best Season
2017



SPEC ■ 主要諸元

Engine	ロードスター RF RS
型式	PE-VPR[RS]
種類	直 4DOHC
総排気量cc	1997
ボア×ストロークmm	83.5 × 91.2
圧縮比	13.0
最高出力 kW(ps)/rpm	116 (158) /6000
最大トルク Nm(kg m)/rpm	200 (20.4) /4600
燃料・タンク容量ℓ	プレミアム・45
JCO8 モード燃費km / ℓ	15.6
Dimension&Weight	
全長×全幅×全高mm	3915 × 1735 × 1245
ホイールベースmm	2310
トレッド 前 / 後mm	1495/1505
車両重量kg	1100
最小回転半径 m	4.7
Chassis	
駆動方式	FR
トランスミッション	6速 MT
ステアリング形式	ラック&ピニオン
サスペンション形式 前	ダブルウィッシュボーン
後	マルチリンク
ブレーキ 前 / 後	Vディスク / ディスク
タイヤサイズ	205/45R17
Price	
車両価格 (円)	3,736,800

17インチタイヤを履くRSだったためもあって、オープンで走ると少し乗り味が硬めに感じられたが、クローズド時の落ち着き感はやはり格上。直進安定性に優れ、大人がツーリングを楽しむのにふさわしい快適性も備えている。いい意味で、その世界観は広い。ともすればギリギリ磨き抜いた感が

だが回転数が2500rpmを過ぎたあたりから急に、5000cc増量していることがはつきりと感じられて驚いた。トルクの太さが増し、アクセルレスポンスもより鋭い。回して楽しむロードスターらしい味わいが、さらにメリハリの効いたちよつと刺激的なフイーリングに変わっている。

0ccの排気量で低中速域のゆとりがどこまで増したのかに、まずは注目したいところ。試乗したRFは6速マニュアルトランスミッションだったが、確かに街中を流して走る時などにゆとりを感じることができた。ただし想像していたような「グググー」とくる骨太感はない。あくまでスムーズに「ノリがいいかも」というレベル。



この後ろ姿はRFならではの、コンパクトなオープンスポーツクーペとして、気高さを感ぜさせる。

同じソウルレッドでも、ソフトトップとは一味違った華やかさをまとっているように見える。ちょっとレーシーにイジってみるのも、面白そう。

あるロードスターの魅力が、実はとてもフレキシブルで懐の深いものだということも教えてくれる。
まだまだこんなもんじゃないですよ……そんな、開発者たちの不敵な笑みが思い浮かぶ。ロードスターが魅せてくれるワクワク感は、どこまで広がっていくのだろう。



エンジンには、吸気側の脈動を心地よくスポーティなサウンドに増幅する「インダクションサウンドエンハンサー」を装備。RSにはBBS社製の鍛造アルミホイール(17×7J)が標準装備となる。



ROADSTER
BROS.



カラーコーディネートを楽しむ!

INTERIOR

ワンアイテムで満足度アップ!

オープンカーにとってインテリアは、手を入れずにはいられないところ
もちろんメーカーもそれを考慮して遊び心を採り入れてくれている
それでも、自分好みのアイテムを駆使してカスタマイズしていきたいもの
ここでは真似たいポイント満載のデモカーを紹介しよう
インテリアパーツはひとつ交換すると病みつきになるが、これがまた楽しいっ!



見た目も機能性もアップできる

ZOOM IN!!



ドライバー優先のパーツチョイス!

豊富なインテリア小物がそろっているから コクピットがほとんどん変化していく！

カラフルでポップな パーツをラインアップ

ロードスターオーナーにおなじみのボトルホルダーを始め、ひとつは愛車に採用しているのではないかと、というほどズームエンジニアリングのパーツは浸透している。最近ではルームミラーの種類が増えて、ドレスアップの幅が広がった。

加えて、スマホなどの最新デバイスに対応した新製品も続々登場。運転に集中できる便利なものから、カラーコーディネートしたくなるシリーズまで取りそろえている。もちろん

ん初代から現行モデルまでを網羅。

とくに動きのあるアイテムがND用のエアロボード。純正が固定式なので、シートに座ったまま調整できる可倒タイプに人気が集まっている。

じつはズームのご近所のオーナーさんから提案があったという。やはりオーナーの声は共感を呼ぶものだ。

ボトルホルダーは発売からロングヒットを継続中。NDにも広く使われているようだ。ただし、類似品も出回っているようなのでご注意ください。

NA、NBでは、シフトやサイドブレーキなどブーツ類の劣化は必然。交換するなら、質感を高めて、若返りを図りたい。カラーバリエーションも豊富で、組み合わせを楽しむこともできる。インテリアはオーナーがいちばんこだわりたいところ！



シフトブーツ& サイドブレーキブーツ

適合:NA/NB/NC/ND
価格:本革6400円(税抜)
合成レザー4400円(税抜)

高級感の濃う本革で決めるか、お手入れしやすい合成レザーでまとめるか。製品の素材によって見た目も変わってくるので、吟味して選びたい。赤でも落ち着いた感じがとめられる。

丸型シフトノブType2

適合:NA/NB/NC/ND
価格:5500円(税抜)

扱いやすい丸型(首付き)のシフトノブ。首なしタイプ、オートマチック車用などラインアップがそろっているの、ブーツと合わせて選ぶといいだろう。



エアロボード

適合:ND
価格:2万7000円(税抜)

マグネットによって固定、可倒を行っている。幌を締めるときは倒しておき、オープン時に立てる。ドライバーシートから操作できる。



純正メーターフード張替え

適合:NA/NB/NC
価格:1万6800円(税抜)~

プラスチック製のため、どうしてもチープな印象があるメーターフード。これを張り替えることでぐっと大人っぽい印象に。NAから張り替え可能。

NCのしっかりしたドアグリップに巻きつける。室内のアクセントになるし、質感がぐっと増す。直接触れる部分だから好みに合わせて素材を選ぼう。



アルミサイドブレーキ グリップ

適合:NA/NB/NC
価格:6800円(税抜)



ドアグリップ

適合:NC
価格:本革6400円(税抜)
合成レザー4400円(税抜)



iPhoneホルダー

適合:NA/NB/NC/ND
価格:エアコンルーバーfit 2700円(税抜)~
ダッシュボードfit 7000円(税抜)~



ドライビングに集中できるよう固定しておくホルダー。最近ではナビシステムとして使うことも多いので、これは便利だ。カラーもそろっているのもうれしい。

AT車用丸型シフトノブ& グリップリング

適合:ND 価格:1万2500円(税抜)~

純正でもマニュアルっぽいシフトがセットされているが、さらにスポーティな見た目に変身する。触感もノーマルとは異なるので気分も上がってくる。





かわいい、カッコいい、渋い! いろいろな要素が詰まっている

PHOTO:井上雅行 TEXT:菅正博

ズームエンジンニアリングのデモカーとして、パーツ開発車両としても有名な車両。もしかするとオリジナルロータスのゴールドリーフマシンよりも日本国内では有名じゃないかと思わせるほどだ。開発車両として年数が経過し、装着されているパーツも当然ながら時間経過しているが、こだわって作られたパーツ類は車両に合わせて経年により劣化して、その雰囲気もまたとてもいい。もちろん耐久性なども証明され、リアキャリアはボディを歪めることもなくFRPパーツの割れなども全くない。ドアミラーはシルバーが経年変化で地色が透けて見えるようになっているが、これがいい具合に車全体になじんでいる。



NA/NB用に作られたステンレスのトランクキャリアは現在のものがバージョン2でボディ側に荷重を逃がす構造。サビもなく美しい。



シルバーカーボンのミラー筐体は見た目にもおしゃれで、経年変化でいくらかツヤがくすんできているところが各部に馴染んでいい。



ヘッドライト収納時のエンジンルームにフレッシュエアを送り込む元祖クーリングライトカバー。間もなく終了になるから急いでGO!



バルブ球からLEDの変遷が時代を物語るステンレス製枠のレットロなサイドマーカー。レンズの曇りや縮みなどもなく耐久性に問題なし。

走行インプレ

かわいい見た目とキャブ仕様 息の長いデモカーは健在だ!

クラシカルな内外装にぴったりなキャブ・チューンだ。丁寧にアクセルを踏み込んでいけば、キャブならではの荒々しく迫力あるエンジン・サウンドが室内に充満する。2000回転あたりから、ぐっと太いトルクが出てくるので扱いやすく、相当なペースで走ることができる。サウンドもフィーリングも旧車そのもの。速い/遅いを超越した独自の世界が楽しめた。(鈴木)

2-3連メーターパネル

適合:NA
価格:合成レザー張り4万円(税抜)
黒塗装3万2000円(税抜)

60年代のスポーツカーをイメージさせるトラディショナルなデザインを採用。52Φのメーター穴は2つ、3つから選択できる。メーターパネルはシルバーとブラックアルマイトの2種類を用意。インテリアが一新するほど効果絶大。



ボトルホルダー

適合:NA/NB/NC/ND
価格:3000円(税抜)

ズームの製品で最初にセットしたのがこれ、というオーナーは多いのでは? アルミの質感が美しい。また熱伝導に優れるので冷温がボトルに伝わりやすい。水平保持機構付き。



エクストラブルーワイドミラー

適合:NA/NB/NC/ND
価格:1万800円(税抜)

防眩性に優れ、クリアな視界を確保するブルーミラーを採用。ND用は警告灯の部分が窓になっていて、昼夜を問わず見やすさをキープ。



ペンタミラー

適合:NA/NB/NC/ND
価格:FRP製1万6000円(税抜)
リアルカーボン1万9800円(税抜)

五角形でシャープなエッジが特徴。ミラーはドアミラーに使われるタイプなので、曲面ミラーにありがちな違和感はない。広い視界を確保できる。



スターターボタンキット

適合:NA/NB
価格:6000円(税抜)



今どきのクルマは当たり前になっているが、レーシングカーのようにスターターボタンでエンジン始動できるキット。工具不要で取り付け可能で、ボタン、パネルの色はアレンジできる。

コンパクトルームミラー

適合:NA/NB/NC/ND
価格:Sサイズ(136×46×7mm)1万6000円(税抜)
Mサイズ(170×60×7mm)1万7000円(税抜)



アルミ削り出しボディのルームミラー。1400Rのブルーミラーを使用し、コンパクトサイズでも純正よりワイドな視界を確保できる。

リトルミラー

適合:NA/NB/NC/ND
価格:FRPホライト・レッド1万6000円(税抜)
綾織カーボン・シルバーカーボン1万8000円(税抜)

ロードスターのようにタイトな Cockpit に適したサイズ。純正の約半分ながらも1400Rミラーの採用により、視界を確保する。夜間の防眩効果も◎。



ペダルセット

適合:NA/NB MT車
価格:1万円(税抜)

アルミを機械加工し、さらにヘアライン仕上げをすることで、操作性と機能美を両立させた。取り付けはビスナットでしっかり固定する。

収納スペースの少ない Cockpit を有効活用。ステッチのカラーはレッド、ブルー、ホワイトがあり、NAタン、レッドもラインアップ。



ドアブルベルト&ポケット

適合:NA
価格:ドアブルベルト片側2600円(税抜)
ポケット片側4800円(税抜)



シンプルでスパルタンなデザインで、60年代スポーツカーのように仕上げる事ができる。シフト&サイドブレーキブーツ付き。レッド、タンもあり。

トラッドスタイルコンソール

適合:NA
価格:本体サイド部 合成レザー張り 3万9000円(税抜)
本体サイド部 黒塗装 3万5000円(税抜)
※アームレスト付きはプラス1万円(税抜)

オープン2シーターだからこそその見える インテリアにこだわってみる

ブルーが基調の インテリアに注目！

オープン2シーターはホロをあげるとほかのハコ車は比較にならないくらい室内が丸見えになる。インテリアであってもある意味エクステリアと同じくらい表現の手法があるのだ。もちろん天候などの具合でインテリアはビニール系がいいという考えもあるが、ドライビング中はいつも見えている部分であり、さらにエクステリアの要素も加わるから、こだわりたい部分なのだ。

データシステムは電装系やカメラでおなじみのメーカーだが、NDでインテリアへのこだわりという部分を見せてくれた。当然仕上がりによってこだわった用品の装着感は見事というほかない。

視界に入る部分に派手なカラーを持ち込むと、それは視界の妨げにもなったりするのだが、データシステムは派手なカラーを反射しないウルトラスエードで製作。高級感とともに快適なドライビングインテリアを演出してくれるのだ。

実際の製品では合皮のスエードと

ウルトラスエードと呼ばれる本革仕様の2種類が選択できる。ウルトラスエードにはステアリング、シフトノブ、ハンドブレーキが含まれ、それぞれ純正品を送付することで加工ができるようになっていく。

ダッシュボードからドアパネルにつながるラインの美しさはゴージャスで、ドライバーのみならず、オープンされたNDの内装に街を歩く人も必ず見入ってしまうはずだ。

そしてフロントハーフスポイラーやリアウイングもアクセントになっている。

センターコンソールまわりも手や肌に直接触れる部分で、触った時の冷たさがないために車から優しさが伝わってくるのは嬉しい。



ブリッドのセミバケットシートにもブルーのアクセントが加えられているので、インテリアのトータルコーディネートは完璧。

ドアオープナーの周りは直接肌が触れることもある場所で、スエードの感触が優しく、かなりの高級感が味わえる。



PHOTO:井上雅行・服部真哉 TEXT:菅 正博

©データシステム ☎086-445-1617 <https://www.datasystem.co.jp/>



身を守るための電子パーツ類は カメラとモニターを 多方面に装備できる。

データシステムは電子系のパーツを得意とするメーカーで、安全装備に関しても前後左右のカメラ類、モニター類が充実している。デモカーにもいろいろ装備されていたが、ルームミラー一体型のモニターやドアミラー一体型のサイドカメラなどが充実。NDは視界はいいがボディ形状からくる見切りの悪さなど、カメラに助けられる部分は多いはず。



リアウイングの中央につけられたバックカメラは位置が高く、後部ギリギリまでルームミラーモニターで監視ができるシステム。



カメラ内蔵のドアミラーはカメラを目立たせることもなく、LED内蔵もあり、夜間左右の見切りがとてもしやすくなることは必至。

走行インプレ

テレビキットばかりが データシステムの魅力じゃない



テインのサスキットとヨコハマSDドライブ、前後215/35R18の組み合わせ。内装やステアリングにデータシステムオリジナルの鮮やかな青のボックスがあらわれている。あまり締め上げすぎない乗り心地のいいサスキットだが、18インチでも十分に履きこなせる。心地よい乗り味に鮮やかで爽やかな内装がよく合っていて、こんなドレスアップもアリだなと思わせる一台。(斎藤)

エクステリアはフロントハーフスポイラーとリアウイングがアクセントになっている。ホイール固定ナットまでブルーのアクセントが入ってデモカーとしての存在感を主張している。カメラ類などは当然抜かりなく配置。



リアウイングはトランカー一体型とせず低めながら柱のあるウイング形状。センターにはリアビューカメラを装着している。



フロントハーフスポイラーは下半身をワイドに見せるダクト形状とリップスポイラーを一体形状にしたもの。左右のダクトが迫力だ。



データシステム
川田正尚さん

WEB限定での発売となりますが、データシステムは電子パーツだけでなくカーライフータルプロデュースもこれからやっていきます。



国内自社工場生産のフィッティングに優れたシートカバーを装着してカスタムワールドを広げる

現代のVスペシャルを再現 テーマは「ネオクラシック」

ロードスターがまだユーノスを名乗っていた初代。そのなかでも圧倒的な人気を博したVスペシャルをモチーフとするカバナのデモカー。ネオグリーン調のボディカラーはカバナが提案するラッピング仕上げとなっている。そして、注目は立体裁断によるフィッティングに優れたシートカバーを備えたインテリアだ。テーマは「ネオクラシック」。Vスペシャルの雰囲気づくりはインテリア

アにおいても手抜きがない。「デモカー」に装着しているシートカバーはプロトタイプですが、NDロードスター用として4タイプを用意しております（カバナ・加嶋さん）市販のシートカバーは素材別に、シンプルなPVCレザーのタイプS、PVCレザー+本革パンチングのタイプP、スエード+PVCレザーのタイプC、本革（一部PVC）のタイプLがある。ちなみにデモカーのプロトタイプは馬革を使って成形されている。使うほどに馴染んで、皮革製品ならではの風合いを楽しめるの

が魅力なのだろうか。また、ダッシュボード、ドアトリムなども馬革を使用した豪華な仕様で、高級感を存分に放っている。Vスペシャルを彷彿させるタン色をメインに木目をあしらったインテリアもNDロードスターによく映える。また、この仕様に合わせて幌もデモカー用に特別仕立て。ここまでやって一体費用は!?なんてことを想像してしまうほどのトータルコーディネートであるが、NDロードスターのカスタムワールドをさらに押し広げる、魅力的な一台だ。



タン色のインテリアはシートカバーだけでなくダッシュボード、ドアトリム、サイドシルのスカッフプレートまで馬革張りとなっている。また、純正ベースでカスタムしたステアリングなど木目調とのコーディネートも行われており豪華で美しい仕上がりをみせる。「こんな仕様もあるんだ!!」なんて勘違いしそうなほど完成度が高い。さすがはデモカー!!

Vスペシャルを再現すべく、幌もワンオフで作成。ボディカラーとインテリアカラーにマッチする、まさにVスペシャルな仕上がりがりだ。



ドアミラー、フロントウインドー、ワイパーブレードをメッキ化してクラシカルさを演出。細部にわたってVスペシャルの雰囲気を醸し出す。



CABANA
加嶋伸一さん

「元は白の車両をフルラッピングし、インテリアも馬革を使って張り替え、トータルコーディネートによりVスペシャルを再現しました」

☎トップセレクション(CABANA) ☎03-6659-2631
<http://www.top-selection.co.jp/>



PHOTO:井上雅行・服部真哉 TEXT:菅 正博

PICK UP PARTS



レッドステッチがスポーティな印象を与え、別売のレザーシフトノブなどとコーディネートするのも一考。ホールド性を高めるサムグリップは、10時10分部をネガティブR形状とすることで、握り心地の向上を図っている。

スポーツステアリングホイール

適合:NC
価格:グリップ部ディンプル加工
3万8000円(税抜)
グリップ部スエード調4万2000円(税抜)
※オートエクゼ



シフトノブ

適合:ND(AT)
価格:1万4800円(税抜)
※オートエクゼ

最新のマツダ車に採用されているストレートシフターAT車に対応する球形状のシフトノブ。シフトロック解除時のストローク感にまでこだわったプッシュタイプ。本革製に赤ステッチを組み合わせる。スポーティさを演出できる。



スポーツステアリングホイール

適合:ND
価格:4万2000円(税抜)
※オートエクゼ

フラットボトム形状のエアバッグ車対応。日本刀の柄にヒントを得た、太すぎず握りやすい楕円形の断面グリップを採用する。またホールド性を高めて滑りを抑制するディンプル加工を施す。サイズはメーター視認性を重視し、純正同等の37φだ。

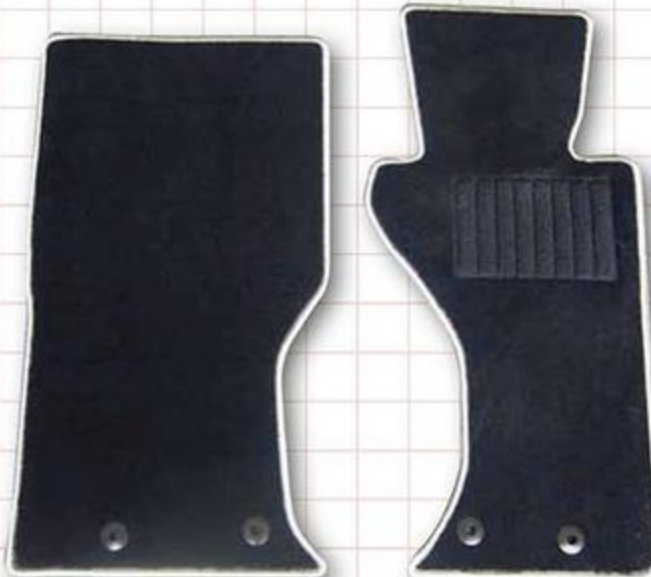


4点式シートベルトアンカー

適合:ND
価格:9800円(税抜) / 左右セット1万6800円(税抜)
※フジムラオート
「サーキット走行用に4点式のフルハーネスシートベルト付けようと思ったら、付けるところが無かったので作りました」と藤村代表。肩ベルト用と腰ベルト用2個の3点セットで、右用左用がある(カバー小加工)。オールステンレス製でセット購入がオススメ。



生地の色、模様と周囲のステッチの色が選べる。細かいポイントまでラインアップされていて、バラでも購入可能。質感の向上にひとやく買ってくれる、確かな機能性を備えたフロアマットだ。



オリジナルフロアマット

適合:ND
価格:フロント2枚セット1万4000円(税抜)
フットレストマット2000円(税抜)
トランクマット6600円(税抜)
4枚フルセット1万8500円(税抜)
※フジムラオート



スポーツシフトノブ

適合:ND(MT)
価格:シフトノブ3800円(税抜)
スピンスターノブ
適合:ND(MT)
価格:2000円(税抜)
※クスコ

純正ながら人気の高いNDシフトノブを、歴代モデルに流用するのは大いにあり。そこにプラスして楽しめるアイテムがこれ。アフターパーツの楽しさを盛り込むことで、純正パーツ付けにはないコーディネートが可能になるのだ。



シフトノブ

適合:NA/NB/NC/ND
(いずれもMT)
価格:シフトノブ7400円(税抜) / シフトパターンエンブレム1000円(税抜) / アルミ製パターンベース2000円(税抜)
※RSファクトリーステージ

温度変化の影響を受けにくいジュラコン素材を採用。WRCで使用されている、グリップ感の高い球形状はスポーツカーの相性はばっちり。スピンスターノブはジムカーナ車両などスピンスター動作をアシストする。



PICK UP PARTS

コンノブ

適合:NA/NB/NC/ND
(いずれもMT)
価格:9800円(税込)
◎カーメイクコーンズ

要望の多かった革巻きコンノブに赤ステッチを組み合わせている。シフトパターン無しとなつて握り心地も自然なもの。土台部のカラーはレッドなども用意されているので、よりインテリアコーディネートを楽しむことができる。

ニーパッド

適合:全車
価格:価格未定
◎カーメイクコーンズ

純正で人気のあったニーパッドを再現したもの。発売予定日、価格はまだ未定となっているが、ぜひ製作してほしいと願っているユーザーは多いはず。スポーツ走行時だけではなく、コーナーの多いワインディングでも効果あり。

コンノブ カラーバージョン

適合:NA/NB/NC/ND
(いずれもMT)
価格:6480円(税込)
◎カーメイクコーンズ

カラフルなシフトノブはインテリアの雰囲気を華やかなものにしてくれる。グリーンなど他にはない色を取りこめば、黒が基調の内装にインパクトが生まれる。シフトパターンレスになるので、好きなものを用意して組み合わせるといい。自作でもいいかも。

クラッチストッパー ND Sシフトノブ

適合:ND
価格:2700円(税抜)
◎ジョイファスト

クラッチペダルのストロークを短くするアイテム。シフトダウン時にクラッチがつかないままのタイムラグを減少させることで、スムーズなドライビングを実現する。クラッチのエア抜き時は外す。

ND Sシフトノブ

適合:全車
価格:5000円(税抜)
◎ジョイファスト

160gのアルミ製で、シフトチェンジがスムーズに行える。横から握る場合でも、上から押さえる握り方でも操作しやすい形状を採用する。NDのシフトフロアとの相性は◎。

厚底A

適合:ND 価格:6300円(税抜)
◎ジョイファスト

アクセルペダルの高さを任意で調整できる3枚のプレート。組み合わせで3mm、5mm、6mm、8mmの4パターンが可能となる。クラッチストッパーとセットがおすすめ。

キーホルダー

価格:1300円(税抜)
◎ケンオート

ロックナットを思わせるキーホルダーはアルミで軽量。よく見るとNA~NDのかわいいイラストがあらわれている。カラーは全6種ある。ちょっとした小物にもこだわりたいロードスターオーナーの心をくすぐるキーホルダー。

フルバケットシートRSスライダーSET

適合:全車
価格:5万5000円(税抜)
◎タックイン99

フルバケットシート RS用サイドプロテクトカバー

価格:ニット5500円(税抜) / レザー1万円(税抜)
◎タックイン99

乗降の際に擦れる部分に使うカバー。ナイロン製でディンプル加工された素材を採用していて、より乗降しやすくなる。変色しづらいのもポイントだ。またすでにシートが破れているような場合の補修用としても使える。

専用スライドレールで、前後スライドはスムーズに行える。ノーマルシートと比較すると35mm前後座面が下がる。座面のスポンジは出し入れ可能となっているので、薄いものと交換すれば、よりローポジションにできる。

フルバケットシート RS用ショルダープロテクト

価格:4600円(税抜)
◎タックイン99

タックインオリジナルのフルバケットシートRS用ショルダープロテクトです。シートベルトの脱着で肩部分を傷めないように保護する。マジックテープで簡単に装着することができる。シートベルトの動きもよりスムーズに。

ど〜だSC

適合:全車 価格:3万9800円(税抜) ◎アライブ石井自動車

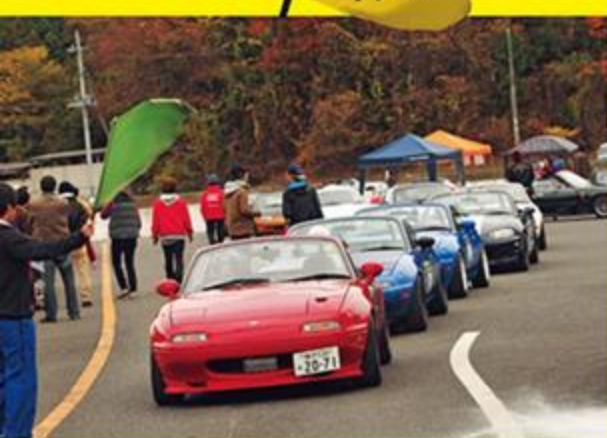
シートカバー

適合:NA/NB 価格:2万4000円(税抜)~
◎マルハモーターズ

ND Vスペシャルを手がけるカバナと、純正に変わるオリジナルパーツを網羅するマルハモーターズが、タグを組んで展開するのがこのシートカバー。さまざまな組み合わせでインテリアに革命が! ネッククッションなど小物も充実。



NDのエントリーが増えて新顔が仲間入り ロードスターだけの走行会はギャラリーも◎



ドラマが終わったらまさかのじゃんけん大会。朝イチで希望のプレゼントをねらって全開状態!? ウォーミングアップにちょうどよかったかもね。



トロフィーはガラス製のおしゃれなタイプ。これはもらえるうれしいものだ。副賞もジョイファストのコネクションによりすごく豪華だったりする。



オイルメーカーの「Moty's」と、ブレーキ、サスペンションで知られる「ACRE」がブース出展していた。

山口忠臣さん



スバルタンな見た目だが、このNC12はATで、めちゃめちゃ速いタイムをたたき出している。ノガミプロジェクトでチューニングしていて、メインのコースは鈴鹿だという。「ほぼサーキットオンリーです。ATが滑っている感じなので、オイルクーラーの設置を考えています」。19万km走行するほど過走行だが、10万kmの時点でエンジンの換装を行っている。

**恒例の「ロードスタ天国」
参加者のレベルがどんどん↑**

日光サーキットで行われたロードスターだけの走行会。1車種だけの走行会が各地で行われているのは、ロードスターくらしいものではないか。当日は冷え込みが厳しかったものの、タイムアタックにはベストといえるコンディション。

でもドライバーには厳しいので、カフェコーナーに温かい飲み物を用意してドライバーをもてなすあたりは、主催者サイドの「おもてなし」だ。それにしても参加ドライバーのタイムはどんどんアップしてきている。もちろん初心者クラスもあるのですが、もちろん参加できるのだが、トップドライバーの腕前には目を見張るものがある。

ロードスターだけの走行会のメリットは、パドックにある車両を見ているだけでも参考になり、かつ楽しめる点。オーナー同士、気軽に話ができるのでレクチャーを受けることもできる。サーキットは敷居が高いと思う人もいると思うが、練習会なども開催されているので、まずは全開とはなんぞや、からスタートだ。

恵比須由朗さん



東北から遠征してきているので、ホームはスポーツランド菅生(それまでは仙台ハイランドだったが)。NC1に乗っていたが、サーキットメインだったためか8万kmでいろいろ壊れてきたので中期に乗り換えた。NCが初ロードスターで、それまではシビックタイプRやS14シルビアに乗っていた。「やっぱりFRだな」と思ってロードスターを選択した。

宮田剛史さん



ロードスターの走行会で腕を磨いてきた宮田さん。9割サーキット使用というほど熱心に走り込んでいる。だが「たまには海行ったり、ちゃんとオープンカーしてますよ(笑)。ロールバーは入れない派です」。購入して5年が経過、走行距離は5万kmと聞けば一般的な乗り方と変わらないが、大半がサーキット走行&往復というのが大きく異なる。

大谷翔馬さん



ジェットストリーム2代目(!)は、小さいころからカートでドライビングテクニックを鍛えられているので、どこを走っても速い。自ら広告塔となるべく、自社のエアロをまとったカスタマイズロードスターで、各地のサーキットでカッ飛んでいる。レース経験も豊富で、CUPシリーズでもエントリーすれば表彰台、というほど安定した速さを誇るドライバーなのだ。

伊藤 悟さん



「車検が切れていたでローダーで運んで来ました(笑)。自己ベストのタイムを抜けてなくて悔しいです。今年(2016年)はこれでラストのサーキットなの〜。今年の夏あたりには車検を復活させようかと考えている。このボディカラーは、日産キューブの色で、ブルーパールが配合されているので夜間がとくにきれいに見える。」

郡司和明さん



ガレージガゴタニのデモカーとして雑誌にも登場している。サーモンピンクかと思いきや、ガンダムのザク(の手足)色なのだとか。耐久レース用に購入したのは、燃費的に有利だったから。春の3時間耐久ではクラス5位(総合10位)に入賞。このときに接触があったため、セラメタから塗り替えた。「小さいころプラモデルを買ってもらえなかったから、今やってます(笑)」

鈴内知哉さん



「走行1本目でベストは更新できたんですけど、目指すクラスのタイムに1000分の4おおよぼ、なんか予選落ちの気分です(がっかり)」。通勤にも使用しているので、愛車のコンディションがよくわかる。ツーリング派だったのだが、4月にサーキットデビューしてから月1回以上は走っていて、日光、筑波、菅生、鈴鹿を走った。グランツでコースを覚えたりもする。」

浅山晃尚さん



ジェットストリームの常連で、既存のエアロに手を加えてもらったりしながらオリジナルのスタイリングを確立している。いつの間にか箱替えしたらしい。この日はタイヤをBS71-Rにして臨んだ。「ダンロップに慣れているので、頭入りすぎちゃうから足のセッティングを画策中です。タイヤカスがすごいから、走ったら表面を削らないとダメですよ」これ結構、大変そう。

土岐和彦さん



上司の影響で乗り始めた。職場でメンテ作業などしていて、気づけばエンジン載せ替えまでできる環境になっていた。「まったく整備に関係ない会社ですけどね(笑)」。通勤には使わずもっぱらサーキット走行をメインとしている。日光はいちばん近いサーキットで、フリーで走ってから仕事へ、なんてこともできる。以前は赤の痛車で走っていたが、マシン替え。

小原健一さん



「どこでも走るよ」とばかりにフットワークのいいケンオト小原代表。さまざまなレース経験を積んでいるベテランドライバーだ。ボロボロだったというNAをサーキット走行ができるようレストアしている。ここにはレースで得た経験はもちろん、ロードスターを手がけるショップとしての技術力が生かされている。お手本になる1台なのだ。

竹田祐介さん



塗りなおしてすっかりきれいになった青ザク号。昨年のベストタイムを更新できたのは、「ステージ田畑さんのおかげです。こう言っておかないと(笑)。普段は地元なんて間瀬に言っています。日光は年2〜3回くらい走るんですけど、間瀬と同じくらい難しいです」。じつはNBターボも持っている。2ドアばかり3台所有している強者。

栗原久夫さん



ロードスターの走行会にはよく参加しているベテランドライバー。以前はS14シルビアで走っていたこともあるとか。ストリート走行はほとんどせず、サーキット走行がメインのNAだ。ドアミラーはソウルレッドで、現行テイストを盛り込んだ。日光だけではなく、筑波、エビスサーキットも走る。「仙台ハイランドの走り納めも行ってきました。間瀬はちょっと速いですよね」。

岩田龍之介さん



「ロード天は2年ぶり。クルマの調子はまあまあで、ベストタイムまであとコンマ3秒までできました。8割サーキットなんで、ストリートはほとんど乗りません。デートは彼女のNBで!」。とは言いながら、そのNBもデフを入れたりしてサーキット用に。「ロードだらでいっしょに走りました。いつか抜いてやる〜」と意気込む瀬沼彩愛(あやめ)さん。オレンジのラインはおそろいだった。

市村克己さん



もともとGT-Rのようなハイパー車でサーキットを走っていた、アクティブの市村さん。ロードスターみたいな非力なクルマで走ったところまで、思っていたものの、「走ったらおもしろいじゃん(笑)」。腕に覚えのある人であっても*その気。にさせるのがロードスターの奥深さ。ドライビングを学ぶ初心者向けの走行会や練習会も主催している。

高久寛輝さん



NBからNDに乗り換えて、この日がサーキットシェイクダウンというから男前! 「今日のためにマフラー交換したり車高調入れたり準備してきました。以前乗っていたNBは初期型で19万km乗りました」。NDは街乗りもラクだし、NBのタイムもさくっと抜いてしまったとか。ステアリング、シフトノブ、シートは愛着のあるNBから移植してセットした。

高野光輝さん



赤NCの宮田さんとは幼なじみで、それまではシビックで街乗りをしていた。「これが初めてのロードスターです。宮田レプリカ!? (笑)。サーキットは本庄を2輪で走ったことがあります。今は日光ばかりですね。今日はベストを更新できましたが、だんだん遅くなってきちゃってる〜」。普段はオープンで乗っている。となりに5歳の羽雲(わく)くんを乗せて!

丸井正人さん



ベストタイムを走行1本目で更新できたのは、ひとえに71-Rの性能なのだろうか。「これ履いている人が多いので、コース上のゴミがすごいです(笑)」。これはほかのサーキットでも聞く話。NCは2台めで、幌の3型に乗っていたが、大雨の間瀬でヘッドライトを交換するハメになったのを機にRHTを購入。「パワーの差だけでタイムが決まらない日光はおもしろい!」

室井喜一郎さん



日光サーキットは3回目という室井さん。「これまでインテグラに乗ってたんですけど、40代でスポーツ引退ってのもさみしいな~と思って(笑)。50歳になった記念にNCを買って、サーキットデビューです。それまではジムカーナで走ったりしてました」。すっかりサーキットの楽しさを知ってしまい、筑波サーキットコース2000を走るのが次の目標。

大橋暁弘さん



「ロード天はずっと参加しています。筑波をメインに、ときどき本庄サーキットも走ります」。普段乗りのことも考え、バネレートはあまりハードにせず、大型のウイングも取り外している。オーリンズPCVは、減衰をゆるめれば乗り心地がよく、オープンで走ると気持ちいい。すでにメーターは26万kmに達し、エンジンも2度ほどオーバーホールしている。

高本光太郎さん



車高調を入れて初めてのサーキットは、これまでのベストタイムをコマ5秒縮めてくれた。「ティンのFLEX Zを入れました。セッティングの仕方を学んでいるところです。ノーマルよりカチッとしていますね」。街乗りのほうが多いが、減衰を変更すればドライブからサーキットまで、十分に対応できるサスペンションだ。足のセッティングは悩むよな~。

平塚亮輔さん



「ジムカーナとブレーキの種類全然違うじゃん! (笑)」と初めての日光サーキットコメント。腕磨きとしてジムカーナをやっている平塚さん。ロード天の3日前にもキョウセイ(ドライバーランド)でジムカーナ走行をしていた。関東に引越してサーキットが近くなったので、まずはロード天? ロードスター向けのミニサーキット、たくさんあるよ!

大谷明生さん



ジェットストリームの代表もサーキット大好き。デザインも重要だが、エアロパーツに機能性を持たせようと思ったら、実際に走って効果を確かめるのがいちばん。「NDもやってほしいと要望はもらってるんですけど、なかなか動けなくてね(苦笑)。でもやるならちゃんとやりますから」と頼もしいお言葉。ジェットが手がけるND、早く見てみたいーい。

山本哲也さん



「子供のころからモータースポーツが好きで、サーキットを走ってみよう和本日デビューです。まったく初めてですが、タイムはわりといいって言われました」って、いきなり44秒3とは先が楽しみな20歳ドライバー。オーリンズは自分で取り付けるなど、整備面も行う。周囲のドライバーがいろいろレクチャーしてくれていたから、次はそれが生かされるはず!

飯田 学さん



ターボ化して5年が経過するというNB、開口部から見えるインタークーラーがやる気を感じさせる。「サーキット歴は10年くらい。筑波サーキットの会員になってます。家から15分ですから(笑)」。現在10万7000kmほどで、ターボを組んだのは7万kmの土岐。オーナーズクラブのWDP(ウィークデーパーティ)仲間と作業してセッティングした。ブーストは0.7kg/cm²。

佐藤健太さん



北陸遠征組。すでに11万3000kmを刻むも、トラブルなく走っている。「サーキットを走る回数は間瀬が多いです。軽量フライホイール、強化クラッチを入れコンディションはいいですよ」。普段も足として乗っているが、なんとエアコン、オーディオなしという耐久号。ポータブルスピーカーを搭載していて、「調子悪くなった純正BOSEよりいいですよ(笑)」

相川英輝さん



ネット予約で購入したND、走行距離は1万2000kmまで伸びた。「初めてのロードスターです。カートもやっているの、ウエアはカート用です。足はビルシュタインB14を入れています。減衰固定で硬いわりにはねないし、普段乗りもできますよ」。インテグラタイプRやスーブラに乗っていたこともあるが、ロード天は「同じクルマを見られるのがうれしいです」

内川慎一さん



「日光サーキットは何回か走っていますが、ロード天は初めてです。NBから乗り換えました。試乗しないで購入しました(笑)」。いきなりサーキットを走ってしまうND乗りは結構いるもので……。NBで走っていたので抵抗はないという内川さん。乗り換える気はなかったのだが、あるときふっと思いついて買ってしまった。NB同様にLet's GO!!!!

西田浩祐さん



ソウルレッドに痛車ってきれい。走る痛車は広島登録で、仕事の関係で関東が拠点となった。「タカタは走ったことがありますが、関東のサーキットはどれも初めてです。モータースポーツも始めたばかりで、次は茂原を走ろうと思っています」。オフ会もサーキット走行も、そして痛車ライフも楽しむ、1台でいろんな体験をさせてくれる愛車だ。

Family

中部ミーティングに集まる`新海自動車カスタムカー`。
年々増えていて、バリエーションはかなりのもの
そこへ新たに加わったのはピンクのNB!
これは歴代ドレコンにエントリーしている
鈴木さん一家の娘さん、理衣名さんのデビュー作だ

PHOTO: 犬塚直樹

親子、兄妹
みんなでロードスター
それぞれ異なる
カスタムで独走中!



Hot

家族それぞれドレコンに 参加してきました

唯一ドレコンが開催される「中部ミーティング」に、ラブリーなピンクのNBがエントリーしていた。注目度抜群で、見事1位を獲得した。ご存じの人もいるだろうが、愛知県のカスタムショップ新海自動車手がけた1台で、さらに驚くことに彼女の父、兄も新海カスタムのロードスターに乗っている。

「新海自動車で初の女性ドライバーなんです。ボディカラーはクラウンのピンクと伝えてアレンジしてもらいました。ところどころにサブライズ加工がされていてうれしかった」とオーナーの理衣名さん。

プロデュースした新海代表は、「色はかわいいけど、男前のテイストに仕上げたかったんですね」と解説する。その言葉どおりコックピットはシンプルな仕上がり。よいいな物が付いていない。

父の健矢さんがロードスター好きで、その背中を見て育った悠斗さんもロードスターを所有。中部ミーティングドレコン参加に際してはためた手紙は、開催スタッフの胸を大きく打ったものだ。で、その兄を見ていた妹も当然ファンに。

「今日のミーティングには3台連なってツーリングしてきました(笑)。ベースは10周年記念車なんです」

一家にカラフルなロードスターが3台もあるので、お母さんは見守るしかない。いっそお母さんも所有しちゃうとか!? 新海自動車カスタムの新しい技も取り入れられたこのNB、オーナーのキャラにぴったりマッチした素敵なお台に仕上がった。

シートベルトの収納ケースにもピンクがあしらわれていた。オープンにしたときに見えるところにワンポイントあるのがおしゃれ。

中部ミーティングで
賞もらいました!



鈴木理衣名さん



好きなキャラクターをさりげなく入れてくれる新海自動車の心憎い演出。これはオーナーに知られていなかったサプライズだ。



マフラーはタイコが見えなくなるようにしてもらいたいと要望。角度をつけて装着することで出口だけがバンパーから見えるように。



なんと! エスケレートのロゴ刺繍がピンク。これも特注でお願いしてくれた配慮で、コックピットにもピンクがアクセント程度に盛り込まれている。



MONITOR REPORT

メーカーさんのご協力によってモニタープレゼントのコーナーができました！
レポートするのは読者のみなさんだから、酸いも甘いも真実の声
全員紹介しきれなかったので、次号でもみなさんの熱血レポートをお届けします

ガレージベリーフフロントリップ さりげない感じがGOODです！



浦野瑞樹さん

「だって写真と違ったんだもん」行き違いがありつつもモニターを引き受けてくれた。それにしても素敵なガレージをお持ちで。

「もう一台FD3Sを所有していますのでこちらを走行会専用、NDは普段の足として使用します。たまにジムカーナ練習で走ります」



いいアクセントになりそう

以前から気になっていたグライドリップスポイラーがプレゼントとして掲載されていたので応募したのですがなんと当選したのことで大喜び……だったのですが、商品が送られてきて箱を開けてみると、掲載されていた商品とは違うリップスポイラーが！
この件で、編集者の方とメールで何回かやりとりをしたのですが、掲載した写真と異なるということで、プレゼント品はこのリップスポイラーであるとのことでした。こんなやりとりがしばらく続きましたので、リップスポイラーのボディ同色塗装が間に合わず、しっかりと装着できていませんが

ご了承くださいね。
このリップスポイラーはFRP製とは違いウレタン製なので割れにくいところがいいと思いますし、取り付けも基本的に純正リップの取り付け穴を利用します。だから作業もちよつとがんばれば自分でできそうです。
そして価格がリーズナブル。グライドリップスポイラーは5万円しますが、このリップスポイラーは2万2000円です。でリーズナブルなところが魅力。さりげないフロント周りのドレスアップにはとてもいいと思います。



取り付けは純正穴を使うので加工は必要ない。車高を下げていてもウレタンならドキドキ指数が低いかも。



愛車はSスペシャルソウルレッド。リアリフレクターは、アバウト124スパイダーを流用しているのです。



基盤政夫さん

当選しました！



まずはフラッシング添加剤を注入します。お初です。5分間のアイドリングで、長年エンジンに溜まったスラッジを落とすことができます。

SUNOCOフラッシングオイル 街乗りメインでも やっておきたいメンテ

奈良軍団姫路師団長です。この度はモニタープレゼントありがとうございます。期待のエンジンフラッシングは副師団長のNCに施工したいと思っています。愛車は平成17年式で約7万km。街乗りが多いので効果が楽しみです。
まずはフラッシング添加剤を注入。5分間のアイドリングで長年エンジンに溜まったスラッジを落とします。続いてエンジンオイルを抜いていきます。シュポシュポ……。
作業を終えてさっそくインプレッションをとります。もともとエンジントルなNCのエンジン音ですが、一段と静かになりました。高回転もとってもするどい吹け上がりで大満足☆11年を経過したエンジンが、力強さを取り戻しました。さっそく走りに行こうと。夜のオープンには冬でもサイコーですね。BROS編集部さま、ありがとうございました。



フラッシング後、エンジンオイルを抜き、エレメントも交換しました。アイドリングのあと、オイル量を微調整して作業完了。

ガレージベリー フロントリップ

ちよつとしたオシャレができるリップ

純正+αの、派手すぎないジェントルなリップスポイラーです！
取り付け後の見た目は、キュッと引き締まりました。

取り付けも簡単で、付属の説明書を見ながら、作業しました。必要なボルトやナット、両面テープ

等がついているので工具さえあればDIYで約1時間〜2時間でできましたよ。

パーツが届くまで、塗装をどうしようか考えていましたが、いざ届いて箱を開けるとウレタンの艶のある黒色だったので塗装はしませんでした。少しでも個性を出すために中心部分をマットブラックにラッピング。

純正のアンダーフラップを取り外し仮合わせしてみると、さすがガレージベリー。噂通りフィッティングはばっちりです。ノーマルで初めからついていたかのような

自然な仕上がりにできました。

オリーブボールさん主催の走行会「ROAD BAKA」に参加予定だったので、鈴鹿サーキットでエアロの効果を体感してきました。低速ではわかりませんが、100km/hくらいでフロントの接地感が増し、安心してスピードを出すことができました。エアロとしての効果もあって、ちよつとしたオシャレにこのリップスポイラーはおススメです！

後藤唐志さん



ちょっとだけマット塗装して(写真だとわかりにくい?)、自分らしさをプラスしています。あー、やっぱり自分の愛車がイチバン！



作業しやすいように馬に乗せて作業開始。必要なシートパーツは付属されているので、あとはちよつとした工具さえあれば自分で取り付けられます。



塗装しようかと考えてましたが、「これでいいじゃん」となりそのまま取り付けました。ひとりで取り付け格闘中。



うんしょ
うんしょ

ずれていないかなを逐一確認しながら作業しています。ちよつと離れて見たりして、作業に没頭していると気づかないこともある。



今号のモニプレはこれ!



ガレージベリー フロントリップ

問ガレージベリー
<http://www.vary.co.jp>
納車後間もないころはノーマルスタイルを楽しみたいもの。ただしみんな同じだからつまらない、と感じた人にぴったり。ノーマルのスタイルを生かしつつ、ローフォルムを演出できる。

SUNOCO Speed Flushing

問日本サン石油
<https://www.sunoco.co.jp/>

とくに低年式車に試してほしいフラッシングオイル。ストリートオンリーならば、一度エンジン内部を洗浄しておいたほうがいいぞ。



こぼさないように慎重に作業しています。この時ばかりはおしゃべりはなし。真剣モードに突入しているところですから。

新しいオイルは0W-20、純正精度の化学合成油です。エレメントも同時に交換しています。せっかくなので。



わたくしごとではありますが NCが2台になりました



ロードスターと奈良軍団のおかげで、仲良くなった高橋団長と結婚することになりました。2015年のオアシスをきっかけに、三次の50周年や奈良ミーティング……あちこちのMTGにNBとNCで参加しました。これからも2台のロードスターを大事に乗り続けたいです。

PROGRESSIVE EQUIPMENT CUSCO Racing co.jp



GLOBAL MX-5 CUP JAPAN



ドアの内張りすらないどんがらボディが、いかにもレーシングカー。メーターは指定データロガーで、AIM製。バケットシートは好みのものをセッティングできるが、シートブラケットは専用品。ミッションは6MTで、3、4速に強化ギアが組み込まれている。トランクにある消火器はFIA認定の自動消火器で、バッテリーは専用のリチウムイオン。スパルタンなインテリアのため、シフトノブやエアコンのコントローラーにNDを感じる程度で、別物のようだ。



INTERIOR

専用ロールオーバーはLong Road Racing製で、ACCUS承認。溶接部がとてきれいに仕上がっていて、技術力の高さを感じる。セーフティウィンドウネットはレーシングハーネスと同様Safecraft製だ。



レースが日本でもスタート！！

アメリカですでに開催されているグローバルカップが、いよいよ日本でも開催されるこれまでにないロードスターのワンメイクレースとあって注目度も高い。まったくのイコールコンディションのなか、何を制するものが勝者となるのか。

レースマシンはアメリカで製作される

2006年から、アメリカではNCモデルでMX-5 CUPがスタートしている。北米マツダが、ツリーリングカー部門の登竜門的なカテゴリーとして、ドライバーを育成するプログラムの中で展開。現在は車両がND型になり、全10戦が行われ、40台が参戦する人気レースとなっている。

そのMX-5 CUPが、いよいよ日本でも開催されることになった。レーシングマシンを販売するのは、剛性アイテムで知られるクスコだ。といっても、マシンはアメリカで製作され、それを輸入、販売するのがクスコというわけだ。

2ℓエンジン搭載の北米仕様を使った、世界共通車両で競うため、世

ENGINE



エンジン本体、コンピュータは車両製作時に封印されているため、改造できない。エンジンルームには専用クロスブレースアップーストラットバー(Long Road Racing製)を装着。焼け色が美しいエキマニはKooks社製で、オイルクーラー、大型ラジエーター、デフ&MTクーラーまで装備されている。エンジンマウントも強化品になっている。出力はパワー157ps、トルク201Nm。単品でパーツ販売してほしいアイテムがいくつもあがるが、バラ売りはなし。



クスコ ☎027-352-3578
<https://www.cusco.co.jp/>



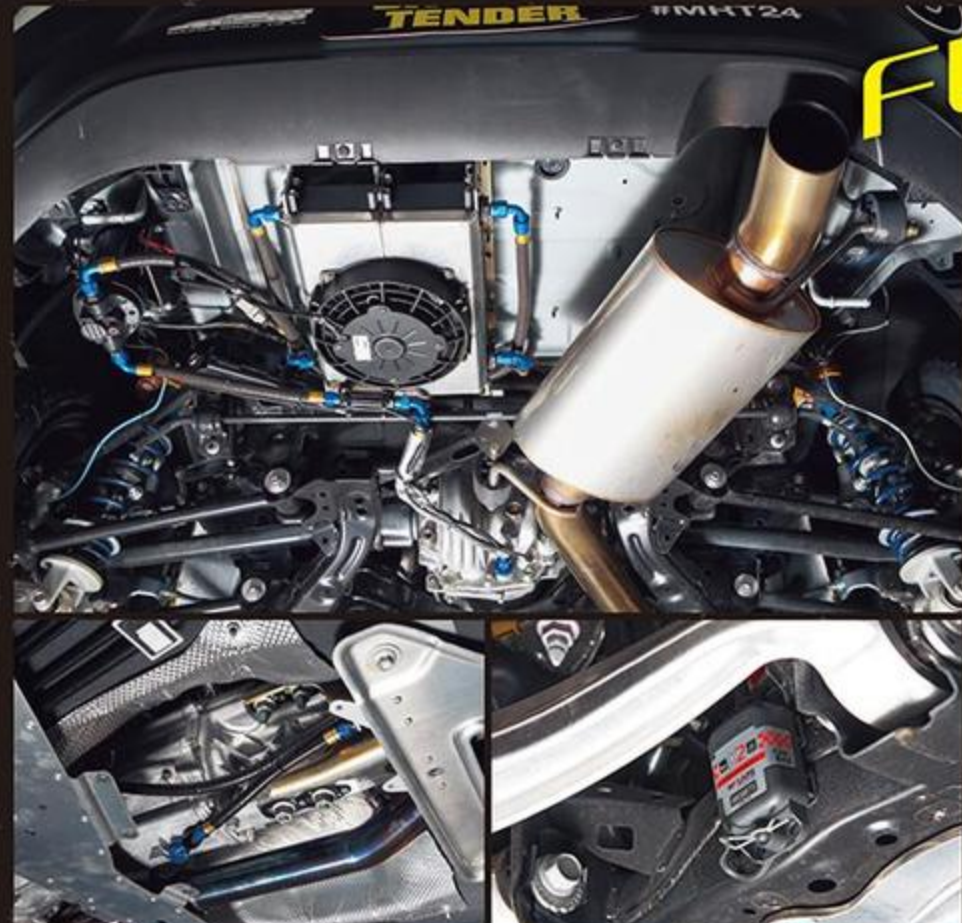
FOOTWORK

専用のブレンボキャリバーはあこがれの的(北米標準設定品とはうらやましい限りだ)。専用パッドはPAGID製で、専用スリット入りローターにはブレンボのマークも。ダンパーはMutiMatic製の2WAYで、減衰調整は11段。ここも封印されている。



www.cusco.jp

CUSCO Flexible Wagon Gear
Vacanza



FLOOR

見慣れないミッション&オイルクーラーが設定されている。これはSetrab製で、エキゾーストシステムはKooks製だ。サーキットでラップを刻む計測器も取り付けられていた。トルクセンシング式スーパーLSDは封印されているため、手を入れることはできない。中身は大いに気になるが。



いよいよ本格的なロードスター

開幕戦まであとわずか



絶妙な車高に設定されている。タイヤも指定されており、BF Goodrich製のドライグ・Force sick、ウェットグ・Force P2G wet(215/45-17相当)を履く(写真とは異なる)。スリックタイヤで戦うあたり、これまでのロードスターワンメイクレースにはない設定だ。スリックタイヤのグリップを受け止めるだけの性能が備わっているということだ。



EXTERIOR

界のMX-5レーサーと同じ目線でレースを体感できる。またイコールコンディショニングのため、アライメントやタイヤの空気圧など、マシンセッティングが重要なポイントになってくる。レースの駆け引きもドライバーの技量が試される場面といえる。すでに10台以上の購入があり、レース参戦の準備が進められている。シリーズチャンピオンに輝くと、MX-5ナンバーワンレーサーを決める、世界一決定戦(マツダレースウェイ・ラグナ・セカ・カリフォルニア州・モントレー)に挑戦できる。レースはグローバルクラスは45分の単独によるスプリントレースで、エンブレムクラスは1回以上のピットインを義務付ける(ドライバー交代等)。開幕戦は4月9日、宮城県のスポーツランドSUGOにて行われる。記念すべきレースとなる。



試乗会には山本アンバサダーの姿も。概要説明の動画ではカップカーの同乗から自身でドライブする楽しげなようすが紹介されていた。

ひと足先に筑波で試乗会 参加してみたいドライバーがテスト



試乗会が筑波サーキットで行われ、井尻選手をはじめ小泉選手も顔を出していた。ちなみに車両販売価格は税込で788万4000円という目ん玉飛び出るお値段。レーシングカーとして考えて、安いのかどうかすら見当がつかないけど。エントリーフィーはスポットで16万2000円、年間エントリーは54万4000円と、こちらはリーズナブルといえるかも。いずれにしても、あと2カ月もすれば開幕戦となる。SUGO、鈴鹿、茂木、岡山国際そして富士が決戦の舞台だ。

国内最大級のロードスターオーナーズクラブ「RCOJ」通信

初代を長く乗るための 純正パーツが充実する!?

2016年8月5日〜7日に幕張メッセで開催された「オートモビルカウンスル2016」初日のプレス発表で、マツダは山本さんのアンバサダー就任と、中山チーフデザイナーが主査を兼務することを発表。中山主査の就任あいさつの最後に、

「古いクルマを長く愛でるようなクルマ文化を日本に育んでいく事にも、挑戦して参ります。そのために、今日この場で、初代NAロードスターのレストアサービスとサービスパーツの供給維持について、マツダとして正式に検討を開始したことをお伝えしたいと思えます。今後、テストドライブなどを経たうえで、2017年後半

からのサービス開始を目指して進めて参ります。ぜひご期待ください」

という発表があった。言われなくても期待する！(笑)。このニュースは、すぐにネット上で広がり、期待、賞賛、要望の声がたくさん上がった。

もう昔の話だが、マツダがレストア車「リフレッシュビークル」を扱ったことがある。これは車両1台まるごと手を入れたうえで販売された。これとは違い、パーツの供給が今よりも充実するという話。

一昨年、欠品となったNAのビニール幌は、同様のビニール生地を見つけ、そろそろ試作ができていたはず。マツダが、まずはNAで、レストアやパーツ供給維持のノウハウを得る。そして、それを継続できる仕組みができていけば、将来、NDが旧車になる日にも安心して乗っていただける。メニューや価格、スタートのタイミングなど具体的な検討が進んでいるようだ。



今年も全国で行われるミーティング 今から予定を組んでおかなきゃ!

新年明けたらあっという間。すぐにイベントが始まり、全国で開催されるミーティングのスケジュール調整が必要になってくるぞ〜。主だったミーティングの開催時期は例年どおりとなっている。第一駐車場の競争率はもはや「おおわらわ」となっている軽井沢ミーティングは、今年からシステムが変わるみたいだから、お早めのチェックを! どこでも楽しい時間を過ごせるように、みんなで協力していこう。



2017年イベントスケジュール ◎は日程確定済 ●は未確定

◎4月2日(日)	チャリティフリーマーケット2017春 横浜
◎4月8-9日(日)	ほくろくミーティング2017 新潟
●5月14日(日)	オアシスロードスターミーティング2017 兵庫
◎5月27-28日(日)	軽井沢ミーティング2017 長野
◎6月24-25日	東海メンバーミーティング夏の合宿
◎7月15日(土)~30日(日)	2017ロードスター展 横浜 土日祭日12:00-17:00
◎9月2日(土)	パーティレース(メディア対抗4時間耐久) つくば
●9月末定	中部ミーティング2017 岐阜
●9月末定	Roadster ぶらのミーティング2017 北海道富良野
●9月17日(日)	マツダREファンミーティング 広島県三次
●10月8日(日)	ロードスタージャンボリー2017 大分
●10月15日(日)	東北ミーティング2017 宮城蔵王
◎10月22日(日)	チャリティフリーマーケット2017秋 横浜
●10月29日(日)	清里ミーティング2017 山梨清里
●11月12日(日)	オープンカーと遊ぼう2017 横浜
◎11月26日(日)	東京サンタプロジェクト 東京
◎12月2-3日(日)	マツダファンフェスタ2017 岡山
●12月9日(土)	2017横浜サンタプロジェクト 横浜
●12月末定	東海メンバーミーティング2017 愛知

ROADSTER
BROS.



道のNC



車検を目前に控え、飛び石がフロントガラスを直撃し、致命的なヒビ割れが発生。そこで、ガラスを入れ換える際に、ボディ剛性の向上が期待できるという『ハマタイト・ハイパーシーラント』を試してみることに。施工後にセントラルサーキットでチェックしてみたけど、挙動にピーキーさを与えることなく、確かに剛性アップの効果を体感することができた。



Hyper Sealant

今回の施工で使用した横浜ゴム『ハマタイト・ハイパーシーラント』。ガラスの強度を活かしてボディ剛性を高める高弾性の接着剤のほか、作業の事前処理に使用するプライマーなどもセットになっている。

ガラス交換を余儀なくされたついでにハイパーシーラントで剛性アップ

同じクルマに10年以上も乗り続けていると、いろんなところが傷つき、色褪せ、少しずつ劣化していくのがとても寂しい。だから、飛び石などで傷だらけになっていたフロントバンパーは、2年前に思い切ってNC3バンパーに入れ換え、リフレッシュを行った。

そして、もうひとつ気になっていたのがフロントガラス。こちらもサーキットや高速道路で何度か飛び石の直撃を受けていた。ただし、ガラス交換はかなりの費用がかかるし、幸い致命的なヒビ割れは発生していなかった。なので、なんとなくほったらかしにしていた。

ところが、取材を終えて帰路を急いでいたある日、西名阪自動車道で走行車線を走るトラックの列を一気に抜き去ろうとしたその時、ビシッという強い衝撃を感じた。トラックがはねた飛び石がまともに当たったようで、大きなヒビ割れも見事に入っていた。正直なところ出費は痛いけど、車検も近いし、このままでは検査をパスできない。そこで、自宅からも近いカンサイサービスでフロントガラスを新品に交換してもらうことにした。

すると、代表の向井さんが「どうせガラスを入れ換えるなら、こんな製品が新しく出たよ」と、横浜ゴムがハマタイトのブランドで展開している『ハイパーシーラント』をすすめてくれた。どうやら、ガラス用の接着材のようだけど、弾性の高さに特徴があり、もともと強度のあるガラスを車体の構造物として取り入れ、ボディ剛性を高める効果があるらしい。単純に古い純正部品を新品に取り換えるだけだと、予期せぬ出費の負担感しかないけど、チューニング効果が期待でき



写真ではわかってもらえるが微妙だけど、実際はかなり衝撃的なヒビ割れです。これまでも小キス程度なら、見て見ぬふりをしていたけど、さすがに今回はそういうレベルではなく、ガラスを入れ換えることにした。



セントラルに持ち込んでアタックしてみると、これまでの自己ベストを0.1秒ながら更新し、1分32秒541をマーク。1年落ちの中古のREI71Rで、フレッシュタイヤのタイムを上回ることができたので大満足!!

るとなれば、テンションが俄然違ってくる。最近ではタイヤのワイド化と高性能化が進み、ボディへの負担が気になっていただけに、迷わず施工をオーダーした。施工後、街乗りレベルでは大きな変化を感じられなかったけど、ハードな原稿締め切りをなんとか切り抜け、セントラルサーキットに持ち込んでみた。とくに効果を感じたのは、コーナー進入時のブレーキングからクリップへのアプローチにかけて。フロントが素直に動き、接地性が高まっているのを感じる。フロントガラスへの施工なので、フロントのネジレ剛性が高まったと推測できるが、補強バーなどによる点で結ぶ強化と違い、面で支える補強なので、挙動に唐突感を感じないのが特徴。効果としてはガラス開口部のスポット溶接に近いんだらうけど、サビや重量増などのデメリットがないのも好感が持てる。今回のボクみたいに、ガラス交換と同時に行えば割安感が高いメニューだと思つよ。

ROADSTER
BROS.

4040& NA

今号では4040号がレベルアップしているが
1515号も少しだけ仕様変更が行われているのだ
ブレーキパッドを初アクレ(すみませんっ)に交換してみた

NC 1515号 気まぐれDiary



ACRE Light-Sports

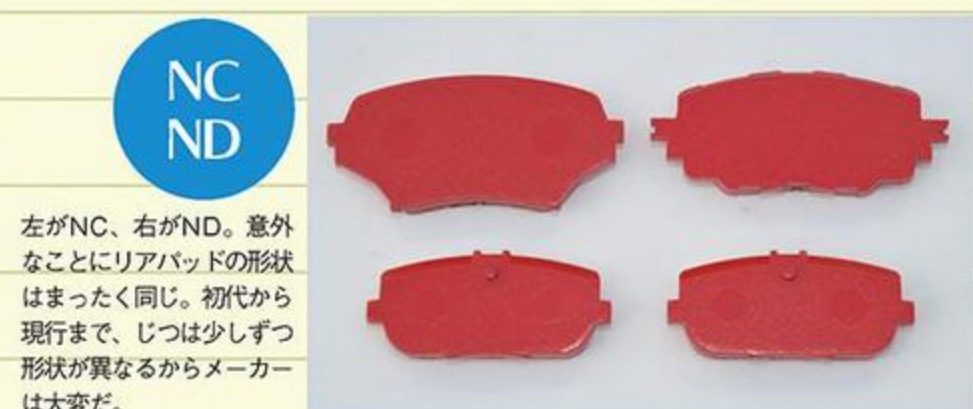
適合:各車種用あり
価格:フロント、リア
各1万800円(税抜)~
☎アクレ ☎042-516-9600
<http://www.acre.co.jp/>

ストリートに求められる静粛性、汚れの低減も最大限に可能とし、高いコントロール性を実現する。天候に左右される路面状況においても、確実に対応してドライバーのペダルワークに対応する。ローメタル化でホイールの汚れも水洗いだけで落としやすい。



NA6
NA8

左がNA6CE、右がNA8C用。フロントパッドの大きさ、リアの形状が異なっている。NA6でブレーキキャリパーをNA8に流動すれば制動力アップ。

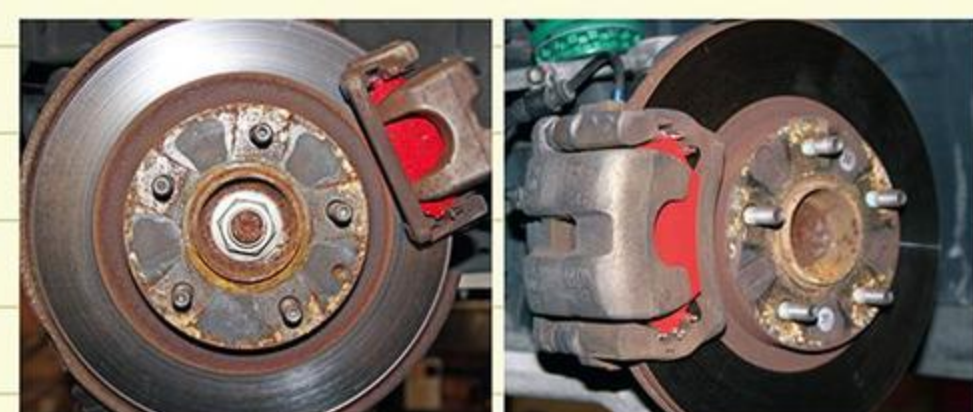


NC
ND

左がNC、右がND。意外なことにリアパッドの形状はまったく同じ。初代から現行まで、じつは少しずつ形状が異なるからメーカーは大変だ。



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/>



真っ赤なパッドがキャリパーから見える。いろんなパッドを装着してきたが、じつはアクレは初めて。近所なのによって、これは関係ないか。



久しぶりのブレーキパッド交換 ストリート用に開発されているため 低温時からもしっかり効いてくれる

10万kmを超え、それからさらに1000kmが近づこうとしている1515号(NC1)、ちょこちょこ仕様を変えながら楽しんでいる。先日、アクレのパッドを装着する機会に恵まれた。そういえば、購入してから1回交換しただけだ。前オーナーが装着した、メタルのうるさいパッドが入っていたので、速攻でオートエクゼのストリート用に変更。静かになり、マイルドな制動力で満足していた。別段サーキット走行もしないので、減りもゆるやかでまだ残量はあるはず。

NCといえば、発売当初のノーマルパッドが予想外に効いて驚いた記憶がある。弱い踏力ですごい効き！お世辞にも扱いやすいとは言えなかったため交換する人続出。そんなことを思い出しながら交換してもらった。最近よく顔を出すRST角田さんが作業に当たってくれた。さて、すっかり冷えたエンジンを起こして走行してみる。ちゃんと効く、というのは当たり前？ ストリート用はこうでなくちゃ。しかもペダルを踏んだ感じと制動力が一致していて、まったく違和感がない。スポーツカーはロードスターが初めて、パッド交換をしたことがない、という初心者でもとくに意識せずに使ってもらえると思う。

高速道路でのブレーキング、街中で強めのブレーキといったシチュエーションでも、頭で描いた制動効果がそのまま得られるので運転しやすい。パッドは走るステージで選べる方が変わってくるが、ストリートこそ状況が千差万別なので、自分に合った製品選びが大事なはず。



アクレ 濱田真路さん
富士スピードウェイでの撮影会に、歴代モデルパッドを持ってきた濱田さん。まったく見分けがつかなかったが、これで少しは覚えた！



ROADSTER
BROS.



最近、本誌の「イベント紀行」などを描かせてもらっている、
お気楽イラストレーター TSUZUが、
愛車NAのさまざまなトラブルライフを綴る。
今回は車検切れで寝ていたNA6CEを復活させるために
ユーザー車検に挑むことにした。
費用はどのくらいかかるんだろう？
ということで行程と費用などをまとめてみた。

車検切れからの復活 まずはユーザー車検で路上復帰!

あまり程度の良くない車両を安価で購入し、相次ぐトラブルを克服しながら、やっと安心して乗れる状態に仕上げたNA6CE。エアコン不調で、車検が切れたまま3ヶ月。そろそろ復活させよう。

まず油脂類を交換したら、ザッと点検して、最寄りの運輸支局にネットでも車検予約を取った。この際、問題が出たときのことと考えて午前中に予約を入れた。その日のうちなら何度でも車検ラインに並ぶことが可能だからだ。

予約日が決まったら車両移動のために市役所で仮ナンバーを申請する。それには自賠責保険が必要なので、なじみのディーラーに行つて25ヶ月加入、保険料は2万8780円だった。証書を持って仮ナンバーを申請、臨時運行許可証を発行してもらいナンバーを受け取った。申請費用は750円。

車検当日、運輸支局の事務所で継続検査用の書類を17200円で購入、自動車重量税2万5200円

を支払い、相次ぐトラブルを克服しながら、やっと安心して乗れる状態に仕上げたNA6CE。エアコン不調で、車検が切れたまま3ヶ月。そろそろ復活させよう。

まず油脂類を交換したら、ザッと点検して、最寄りの運輸支局にネットでも車検予約を取った。この際、問題が出たときのことと考えて午前中に予約を入れた。その日のうちなら何度でも車検ラインに並ぶことが可能だからだ。

予約日が決まったら車両移動のために市役所で仮ナンバーを申請する。それには自賠責保険が必要なので、なじみのディーラーに行つて25ヶ月加入、保険料は2万8780円だった。証書を持って仮ナンバーを申請、臨時運行許可証を発行してもらいナンバーを受け取った。申請費用は750円。

車検当日、運輸支局の事務所で継続検査用の書類を17200円で購入、自動車重量税2万5200円



これは持っていったほうがいいよ！というもの。工具はもちろんのこと、ウエスとマット、パーツクリーナーがあると安心。下回りのオイル漏みなどを指摘され再検査になっても、漏れ具合が酷くなければ掃除してOKとなることもある。

事務局で申請用紙を購入。自賠責保険を確認して、重量税を納付。印紙を申請書に貼付け、継続申請書などを記入したら書類を持って車検受付窓口へ。



車両の持ち込みには事前に自治体の役所で仮ナンバーを申請。自賠責保険に加入してないと受け付けてもらえないので注意。貸し出される期間は、だいたい5日前後。仮ナンバー交付時に発行される臨時運行許可証は返却時に必要なので無くさないように。

検査官の指示をよく聞いて検査ラインに入る。サイドスリップ、光軸、下回り検査と進んでいく。ユーザー車検初心者ということで検査官が親切にサポートしてくれた。



検査ラインをすべてクリアしたら書類を持って車検証交付窓口へ。ステッカーと新しい車検証を受け取ったら終了。

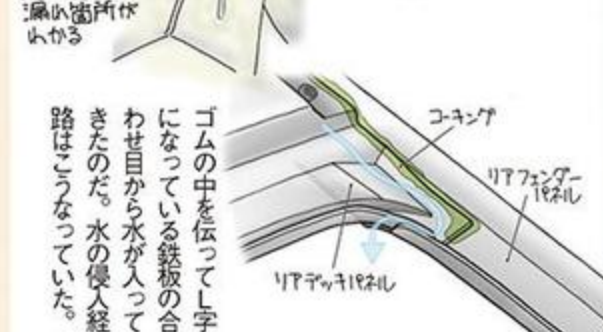


トランクが池に! どこから浸水してきたんだよ?!

ハーフカバーとボディカバーをかけて保管していたNA6CEだったが、トランクを開けてみたら池に!どこから浸水してきたのか?特定するのは結構大変な作業。まずは定番のレインレール、これは数年前の幌交換時に新品にしたので、まだ大丈夫なはず。室内の排水溝も詰まりはない。トランク内部を本格的に調べてみないとダメなようだ。



ロード友に教えてもらった水漏れ箇所特定方法のひとつ。マットとトリムカバーを外し、鉄板状態にしてベビーパウダーを塗布する。トランクを開けて外から水をかけると漏れた箇所からベビーパウダーが流れて特定できるというもの。



トランクに挟み込むタイプのハーフカバーを使っていたのだが、トランクウェザーストリップが劣化して弾力を失っているようで、挟まった固定ベルトを伝って浸水してくることも判明。とりあえず固定ベルトを挟まないようにしたが、トランクウェザーストリップを交換すれば大丈夫だろう。



漏れ箇所特定!フェンダーの合わせ目からだった。この部分のコーキングにヒビなどは見なかったが、コーキングされていないトランクウェザーストリップの中を伝わり浸水したようだ。



ROADSTER
BROS.

てんこ盛り倶楽部

TENKO MORI CLUB

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「てんこ盛り倶楽部」
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

INFO

EVENT

NEW PARTS

TOPICS

OTHER



タイヤセレクト東大宮
埼玉県さいたま市見沼区東
大宮1-85-2
☎048-682-2372
<http://shop.dunlop.co.jp/shops/36601/>

SHOP

量販店の
入りやすさと
専門店の技術を
兼ね備えた
心強い
ショップなのだ

NDが集まる聖地？
歴代モデルも大歓迎！

タイヤセレクト店はダンロップが展開している販売店。各店に特色があつて、集まるユーザー層が店舗によって異なる。ここ東大宮はロードスターびいき！店内にはロードスターのコーナーが広々と設けられているし、オリジナルパーツもラインアップされるほどだ。

タイヤ交換に止まらず、アライメント、オイル系メンテナンスやドレスアップにまで対応してくれる。初代からずっとロードスターを手がけているだけあつて、量販店ながら専門知識が豊富なのだ。ビギナーが感じる敷居の高さはなく、初めてのロードスターショップとして来訪するのは正解といえる。

取材日にはアライメントをとりに来店していたカップルを直撃。

「タイヤ交換をしたので改めて調整してもらいに来ました。ユーノスのNAに9年乗っていて、それからブランド（エッセ）をドレスアップして乗っていた」があつてNDに乗り換えました。ユーノスに思いがあつたので、NA以外は乗らないと思つてたんですが、顔は変わりましたが、乗り心地とかまるで兄弟のようです。今でもNAを見るとかわいいなつて（笑）」とオーナーの本間さん。女性オーナーなのだ。ちなみに彼もマツダ車乗りで会話も弾む。

2016年の軽井沢ミーティングには初参加。箱根で開催されている箱根オフにも顔を出すなど、NDに乗り始めて新たな交流も生まれている。これぞロードスターが作る、豊かな時間なのだ。



ショップデモカーもNDが多いせいか、最近はお客さんの勢いもいいようです。とはいえ、歴代からずっと手がけてきたので、気後れせずに遊びに行ってみよう。



ワコーズのエンジンフラッシング風景。メーカーの人が作業してくれるので、直接質問したり説明を受けたりといった1対1の深い会話ができる貴重な場だ。



イベント開催日には、複数台止められる駐車場がロードスターで埋め尽くされる。ここでちょっとしたオフ会でもやっているのかと思ってしまうほど。

年に2回のロードスターイベント
ショップやメーカーの出展もあり

タイヤセレクト東大宮では、ロードスターオーナーにとってはたまらない、週末のイベントを展開している。遠方ではニーレックス、インテグラル神戸がデモカー、パーツを持ち込み特価で販売。買ったその場で取り付け、なんてこともできるのだ。ワコーズのエンジンフラッシングといった、歴代ロードスターにうれしい内容が盛り込まれることも！



本間恵子さん
竹上秀行さん



改装され、これまで以上にパーツがきれいにディスプレイされている。ロードスター専用のコーナーには、メーカーはもちろんロードスターショップのオリジナルアイテムまで用意されている。



「NDが発売になったときは興味なかったんですけど、試乗してみたら!! 一年半で3万kmも走ろうかという飛ばしっぷり。」



まずはアライメントの測定を行う。ノーマルよりも若干キャンバーがついている状態だったが、左右差はなかった。ノーマル値に合わせる。



シートベルトのカバーはカバナ製だから、まずはシートカバーでおしゃれするのがいいかも。LEDを仕込んであるのがなにげにわかる。



黒に対して赤のさし色を上手に散らしている。ドアミラーが赤いのは、以前乗っていたESSE(エッセ)でもミラーを赤くしていたから。輸入パーツで入荷を待って手に入れたが、国内でカバーが販売されてたりして……!? でも苦労して手に入れたパーツには愛着がわく。これまで乗っていた愛車、ユーノスとESSEをたすNDになるという公式。シートバックのカバーは、無理に頼んで塗ってもらった。ソウルレッドといっても、塗装する素材によって見え方がまるで違って見える。そのため塗装する側はちゅうちょしてしまうようだ。赤ヘルもまったく同じ塗料で塗ってるわけじゃないしね!



RSプロダクツのメーターで、ドライビングの気分を上げる。いじるつもりはなかったと言いつつ、すでにあちこち手が入ってるんだけど……。



ユーノスの名残はここにある。エンブレムを助手席側のダッシュに貼り付けて、当時の愛着を思い出している。兄弟だし!



大口径の柿本マフラー、履いているタイヤは71-Rときたら、とても女性オーナーがドライブしているとは思えない。なるべくオープンで走っているそうだ。



よく見たらホイールの内側まで塗装されている。履き替えたばかりの71-Rは、とくにサーキットを考えているわけではないが選んでみた。



適合:ND
価格:7万5384円(税込)



適合:NC
価格:7万5384円(税込)



適合:NA&NB
価格:7万5384円(税込)



TSH オリジナル ダウンサス

適合:ND
価格:3万2400円(税込)
工賃込み

白は1.5~2cmダウン、ガンメタは2.5~3cmダウンする。「Roadster BROS.」持参で3万円ポッキリにて交換まで行える。モニタープレゼントに外れたらRoadster BROS.を持って来店だ。



TSHオリジナル TE37ソニック

サイズ:7.5J×16
価格:6万9984円(税込)1本

残りわずかのロードスターサイズのTE37。7.5J×16インチでインセットは+30だ。シンプルなデザインで定番の37、どんなロードスターにも似合う。実物をお店で要チェック。

TSH オリジナル サスペンション

東大宮オリジナルの パーツをラインアップ

ロードスターに特化しすぎて、とうとうオリジナルアイテムも登場した。サスペンションは初代から現行まで、全モデル用がそろっている。そしてオリジナルダウンサスはモニタープレゼントにもなっている所以要チェック。NDオーナー、いかがですか? プレゼントは145ページを見てほしい。



セレクション
愛知県刈谷市野田町北屋
敷116-2
☎0566-91-4530
<http://www.goo-net.com/usedcar/shop/0207494/detail.html>

SHOP

東海エリアでロードスターを探したい、そして売りたい そんなあなたに とおきの専門店はこちら

ベストコンディションで 乗ってもらえる体制に

「東海地区ロードスター高価買取ナンバー1」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、軽自動車からスポーツカー、カスタムカーまで取り扱うが、とりわけロードスターに特化する。「社外パーツの装着や改造等は、大抵手取り取り店では評価が下がってしまう、査定0(ゼロ)ということも珍しくありません。ロードスターの場合ですと、専門的な知識がないと、貴重なパーツが付いている、その価値がわかりません。そんな特殊性を考慮したうえで、きちんと評価するのがセレクションのやり方です。ロードスターを熟知しているからこそ、高価格での買い取りができるんです」と青木さん。

スターを、断腸の思いで手放すにあたって、「値がつけられない」では納得がいかない。しかし、セレクションならばしっかり査定して相談にものってくれる。もちろん買い取りだけでなく、購入希望にも応えてくれる。ここに来てNA、NBの人気の高くなっていることから、入ってきてもすぐに売れてしまうとか。「現存しているNA、NBはずっと乗り続けてもらいたいですね。そのため買い取った車両をメンテナンスして、販売しています。低年式車だからというネガティブな要素を排除して、乗り出しから楽しんでもらえるようにしています。ロードスターを売却したい、探してほしい、という声にどんなに応えたいですね」高い信頼性でリピーターや紹介が多いという同店。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だ。



セレクション
青木哲也さん
「廃車になって解体されるよりも、1台でも多く再生したいです。愛情かけたロードスターを扱ってほしいですね」



NBターボは350台限定で販売された幻のモデル。今だから欲しい、というオーナーも多い。こんなレアモデルも入ってくるのだ。

しっかりメンテした上で 極上ロードスターをご提供

提携ガレージとタッグを組んで、低年式車をよみがえらせて販売している。他車種では考えられないだろうが、全塗装もNAあたりではスタンダードなのだ。ボディの補修、基本的なメンテナンスをしてあるから、乗り出しから全開で楽しめるのがうれしい。

ペイントは専用の塗装ブースで行い、外観の美観を取り戻す。これだけでも見た目の印象はまるで違うものになる。



SHOLIN NB

大きく張り出したオーバーフェンダーとボディペイントが目玉。最近スタンス系もミーティングでよく見かけるので、ロードスターでこのスタイルはすんなり入ってくる。



サスペンションのTEINキャラ「ダンパッチ」&「ダンパティ」が撮影に応じていた。

東京オートサロン
http://www.tokyoautosalon.jp/2017/

EVENT

注目のRF展示車両は もちろんだが 迫力のNBボディにも 目が釘付け!

過去最多の動員数を誇る
クルマの祭典にお目見え

毎年のように、新年を迎える話題は「東京オートサロン」のこと。

出展社はキャンセル待ちとか、まるで軽井沢ミーティングのような盛況ぶり(規模が違ふ)。ND発売以降スポーツカーといえば86ばかりだったところへ、ようやく新顔の登場となった感がある。

2016年は発売から間もないことから、出展台数は多かったが、パーツの開発などはまだこれから、というタイミングだった。しかし20

17年はエアロパーツ、チューニングパーツ、そしてタイヤメーカーの展示など、さまざまなロードスターを見ることができた。

なかでも車両展示のコーナーにあった、シヨリンのNBが目玉を引いた。エアロパーツを手がけるメーカーで、今回のテーマはUSD MX JDMだとか。GDBインプレッサとともに展示されていたが、参考になるポイントがいろいろあった。

タイヤやケミカル、ランプ関係など、新製品をここで発表するメーカーも少なくない。不況なんて言われながらもクルマ遊びはやめられない。



DATA SYSTEM ND

本誌撮影のあとで内装アイテムが追加されていた! 市販化される予定なので楽しみにしたい。メーターフードは落ち着きがあって、プラスチックのオモチャのようなイメージを払拭する。



轟イラストレーター ブース

昨年の軽井沢ミーティングでは、本誌ブースでイラストを紹介していた轟さん。老舗チョコメーカーのパッケージを任せられたのだとか。マツダもいかが?



EVENT

RCOJ東海メンバー
ミーティング忘年会
http://www.open-inc.co.jp

宿泊ありの忘年会ミーティング!? ツーリングも楽しみながら参加



みんながここぞとばかりに旨い酒を持ち寄ってくる。おいすぎて、もうへろへろになってしまう。なんだかんだで、日付けが変わり、午前1時くらいまで盛り上がった。

ケーキカットは僭越ながら(?) 僕、コマツダが担当させていただきました。なんのお祝いって、RF発売に対する「おめでとう」なのだ。おいしかった。

オーナーズクラブの集まり、やっぱりツーリングは欠かせないコンテンツ。



チャリティオークションにはさまざまなグッズがあって、意外なところで盛り上がったりする。

なぜか忘年会で
RFの誕生をお祝い

こんにちは! コマツダ@名古屋だけと奈良軍団です。昨年12月10日、愛知県北設楽郡でRCOJ東海メンバーミーティング忘年会を行いました。まずは土曜日。昼寝して時間ぎりぎりにチェックインしたら、すでに0次会は大盛況でした。忘年会は主催の千賀さんの挨拶とMeadow Larksの川勝さんの乾杯からスタート。メインは鶏の塩ちゃんこ鍋。

恒例のチャリティオークションはクルマ関係だったり関係なかったり。今年のケーキのメッセージは「おめでとうRF」。翌日はツーリング。道の駅手まで行って、さらに新東名長篠SAへ。風は寒いけどメツチャ良い景色。ここで昼食を済ませ解散しました。お疲れ様でした!

タイヤプロショップ
アリーナ愛知県津島市神守町
古道46

☎0567-28-8830

http://arena-by-emc.
com/歴代ロードスターの
買い取りを強化中
塗装ブースも備えて
徹底リフレッシュロードスターを長く
楽しく走らせましょう

タイヤプロショップアリーナは、タイヤ量販店としての面と、ロードスタープロショップの顔を併せ持つ。そのため、クルマを買ったばかりの初心者から、ロードスターに長く乗るオーナーまで、幅広いユーザーのニーズに応えることができる。

NDをデモカーとしてセットアップしているのは、お客さんに先行してパーツを交換することで経験値を高めておけるから。交換作業にしても、あらかじめ行っておくことでスムーズに作業が進められる。

「お客さんのクルマで試すわけにい

かないですからね。足まわり、マフラーなどはすでに交換していて、今はデフ、クラッチといった駆動系に移行しています。デフおろすのは、歴代のようにはいかないですね(苦笑)」と西川店長。

同店ではパーツ交換やメンテナンスだけではなく、中古車販売、買い取りも行っている。広々としたスペースにはロードスターはもちろん、FD3Sといったロータリー車も在庫している。

「最近ではNA、NBの流通量が少ないです。あっても高いとか、もしくはポロボロだったり。少しでもいい状態で乗ってもらいたいですから、リフレッシュのためのガレージを設置しました。全塗装できるブースもあって、美観をアップさせます」

幅広いサービスを行っているから、ショップとお客さんの長い付き合いが続くのだ。ロードスターを購入してくれたお客さんが、メンテで来店してくれたり、ロードスターを乗り換えても足を運んでくれる。



入り口から奥へと広がるショールームには、アルミホイール、スポーツ用品、ケミカル類が展示されている。シートは試座できるようになっていて、待合スペースのイスよりも座り心地がよく、長居してしまいそう。いちばん奥には子供が遊べるスペースもあるので、家族連れで来ても安心だ。



ミッションをおろす作業など、ユーザーカーに先んじてデモカーで試している。現行モデルだけに、初作業となるメニューはまだ多いのだ。



今はクラッチ交換を行う段階に突入。扱いやすいことと軽量化になるという理由から、オグラクラッチを選んだ。

マフラーはHKS製。サスペンションもHKSでそろえられている。ストリートからスポーツ走行までテスト走行をしながらパーツをセットしていく。



エンジン関係はパイピング類の交換程度。ユーザーカーと同様に、ステップアップメニューを施している。





NDの試乗車もご覧のとおり。洗練された店舗は、夜間のライトアップが美しいので前を通る際には注目してみよう。



歴代モデルのメンテナンスもお任せ、のメカニックたち。ロータリー車も大歓迎の頼れるディーラーだ。

クルマ好きのスタッフがいるから いろいろと相談に のってもらえる

福島マツダ太平寺店
福島県福島市太平寺
字過吹8
☎024-546-1376

TOPICS

営業
山下 拓さん



他店舗を見てまわるという研修を受ける若手ホープ。「ぜひ遊びに来てください」

サービスアドバイザー
長谷川一樹さん



仲間うちでサーキット走行を行うなど、われわれにとっても近しい存在。FD乗り。

ディーラーに対する評価は人によってわかれる。それは他メーカーでも同様だろう。クルマ好きのいるディーラーに人が集まるのも同様だ。お邪魔した福島マツダには、ロータリー大好きというメカニック、カタログにない商品説明ができる「マイスター」、営業が顔をそろえる。「太平寺店は2年前の夏にリニューアルした、新世代店舗です。夜にはライトアップもしてるんですよ。ロードスターのお客様は大事に乗ってらっしゃる方が多いですね。長く楽しく乗るお手伝いができればと思います」と山下さん。RFの試乗車が早々に導入されたから、マツダびいきはショールームを覗いてみて。

EVENT

学生フォーミュラ

<http://www.jsae.or.jp/formula/jp/>

これまでの努力が実った20位入賞 さらに高みを目指して 今年もファイト!



貴島孝雄氏
すっかり先生が板についてきた!? あこがれを抱いて入学する学生も少なくない。

初代の開発時からNCでは主査としてロードスターにずっと携わってきた貴島さん。ミーティングでサインをもらったり、記念撮影をした読者も多数いることだろう。マツダ退社後は、山口県の東京理科大学で教鞭をとる。ここでは「ものづくり工房」を立ち上げ、学生フォーミュラにチャレンジしているのだ。このチャレンジも2016年で5年目。リタイア、予選落ちなど辛酸をなめてきたが、20位入賞という快挙を成し遂げたのである。「これまでの苦労が実った。シード権を獲得できたので2017年はさらに上位を目指す」と意気込む貴島先生。みんなで応援しよう!



マシンはフレームから手作りで、部品の協賛交渉などもすべて学生が行う。これ、社会で絶対に役立ちそう。がんばれ学生!

学生フォーミュラは海外からの参加もあってエントリー100台超えと、入賞するのだってすごい快挙なのだ。クルマづくりだけでなくドライビングも重要なので、腕磨きも必要。



ADVANCEシステムとリンク接続すれば車速、エンジン回転数、吸気圧、油圧、燃圧、油温、水温、排気温度が表示可能。GNSS位置情報で走行軌跡の表示、タイム計測ができるのでロガーとしても使える。またG/Gryoセンサーによる前後左右を含む車両姿勢情報を表示できるなど、サーキットでの使いやすさを追求する。20万円以内を予定している。

DSDP
価格未定



次世代メーターは サーキット走行の データをも蓄積する データロガーだ

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

NEW
PARTS

ショック アブソーバの ポテンシャルを 発揮させる

SPKカスタマイズ
パーツ部
☎03-3472-5015
<http://www.spk-cuspa.jp/>

NEW
PARTS

純正のショックアブソーバをフルに生かすようセッティングされたスプリングが登場。路面への接地性・操縦安定性を向上させつつ、ストリートでの乗り心地を確保する。とくに前後バランスを突き詰め、ピッチングを抑制する味付けにまとめている。なめらかな動きはしなやかな走行フィールを実現してくれ、ドライブがさらに快適に!



CHUHATSU
PLUS

適合:ND5RC
価格:4万2000円(税抜)
極度のローダウンをせず、アーム角を正常位置内に収めることで操縦性を確保する。至高の乗り心地を体感してほしい。



アクティブ

埼玉県春日部市緑町
1-8-16
☎048-738-7670
http://www.active-gt.com/

まったくの初心者でも安心して走れる ドライビングレッスン付きの走行会

プロドライバーが 走り方をレクチャーする

ロードスターオーナーの走行会は定期的に行われ、イベントのごく盛り上がりつつある。しかし、初心者となるとなかなかハードルが高いように感じてしまう。そんなユーザーにもっとサーキットのおもしろさを知ってもらおうと、アクティブでは1日まるまる、みっちり走れる走行会を開催している。

走行可能な時間であれば、好きなタイミングで走ることができるから心の準備も存分に備えることができる。また、プロドライバーによる指導もある。これが心強い。となりに乗ってもらったり、自分のロードスターをドライブしてもらったり。コースのライン取りはもちろん、なかなか教えてもらえない、ドライビングポジションといった基本を学びなおすチャンスもある。

そして、参加台数が少なめなので、他車両ばかりに気を使う必要もない。ドライビングに集中しやすい。そのうえいくらでも走れるから、上達しないわけがない!? イベント的な要素は薄い、そのぶんしっかりと練習することができる。

これは年に数回行われているので、ホームページをチェックしてほしい。エビスサーキットのほかにもジムカーナ場での練習などもあるので、利用して腕を磨こう。

ランチは手作りカレーがふるまわれる。しかも豚汁付き、寒いなかこれはいっぱい。



佐々木ドライバーにチャンプおめでとうのサプライズをアクティブから。おめでとう!!



小泉氏

愛車の1台にNAロードスターを所有。腕磨きに最適と自らステアリングを握る。



佐々木氏

86/BRZレースの2016シーズンチャンプ。クルマ雑誌でも活躍している。



サーキットに特化するため快適装備などいっさいなし。この日は調子が悪く、タイムアタックできなかったのですがベスト更新ならず。



セットアップも含めて すべて自分で 行っています

エビスサーキットに向かう最中、うっすら積もる雪道を走行しているのを見てびっくりしたが、この車両にスタッドレスを履かせていたというので納得だ。「ベースはNA6CEで、軽量化を施してエンジンチューンも自分でやっています。ロードスターを手に入れたからサーキットを走らなくなりました」という岩崎さん。エビスサーキットは近いのでホームコース。ベストは1分5秒というから速い。

岩崎洋敏さん



エンジンルームもきれいな状態にキープされている。ATボディはそうそう無茶な走り方をしていないので状態がいい。



ATのNAに NBエンジンを 搭載する

真っ赤なボディはコンディションがとていい。もともとATのボディで、これにNB1のエンジン、5速MTを換装した。「3月に手に入れたばかりの初ロードスターです。エンジンの載せ替えをしてもらっているところ、アクティブに足を運んで洗車してました(笑)」というくらい大切にしている。普段はボディカバーをかけて汚れをシャットアウトしているほど。ここまできれいだ洗車もマメにやっています。

吉川真司さん



半年ぶりに走ったけど 気温がいいのか タイムアップ

アクティブの常連で、夏の走行会でも走っている。タイム的には寒いほうが有利とあって、「夏よりタイムアップして11秒真ん中くらいまで入りました。こまめにタイヤの空気圧をチェックして、調整するようにしたら2秒も上がりました」とご満悦。やはり空気圧は大切なのだ。

内藤久嗣さん



久しぶりの エビスだから 走り方を忘れていた

エビスサーキットは5〜6回ほど走ったことがあるという。アクティブでは夏にも練習会をしているのだが、そちらにも参加した。「夏以来走ってないから、同乗走行してもらって、ようやく思い出した感じです(笑)。で、タイムも出てきました。タイヤはRE71で、ロード天でもこれで走行。

塩入伸行さん



初めて走るエビスサーキット 高低差があって 他とは違う

まずはコースレイアウトを覚えることからスタート。同乗走行をしてもらうなど熱心に走り込む。「サーキット走行すれば運転がうまくなるかな、と思って始めました。とはいえずスポーツ走行に何が必要かわかってませんでした。タイヤと足のバランスが悪いので次の課題ですね」

前田光太郎さん



アクティブのサスペンションを 装着してみたら…… よかった!

アクティブのオリジナルサスペンション「モノコスペシャル」を入れて臨んだエビスなのだ。はたしてその結果はというと……「モノコいいですね(笑)。タイヤをイーグルにして太くしました。エビスは4〜5回走っています。ほかに日光、筑波を1、2回走ったことがあります」

関 英樹さん



サスペンション「モノコ」を 入れて初めての サーキット

3回目のエビスサーキット、いきなりベストタイムを出した。「モノコ入れて初めての走行なんです。筑波や日光も走りますが、エビスがいちばん好きですね。小泉選手に乗ってもらいました。勉強になったどころって聞かれたんですけど、すげーで終わっちゃったような(汗)」

北澤岳人さん



タイムアップのための策として プロに乗って もらうもあり

アクティブの市村代表にもまれて(?)、めきめき腕を上げている若手ホープ。日光サーキットで43秒台というから、これからさらに伸びていくに違いない。「ベストタイムでした。佐々木選手に乗ってもらおうかな」と積極的にタイムアップを目指す。筑波、菅生も走行する。

古橋 怜さん



ノーマルですし サーキットは たま〜に

ロードスター購入後、アクティブで面倒を見てもらっている。足まわりはオリジナルのモノコスペシャル。たまのサーキットでも走行できるし、普段乗りでも快適に走れると好評なのだ。エンジンなどノーマルだが、それでもサーキットは楽しめる。「いつも愛読してますよ」

池田大和さん



タイヤをうまく使えるよう 走り方を 考えているところ

71Rを履いて走った感想は? 「それまでイーグルを履いていたんですが、やっぱり71R食いつきますね。エビスはちょこちょこ走っていますが、これまでのタイムを更新しました。ただ走らせ方が、まだよくわからない」7月以来となるエビスだが、タイヤの性能差を大いに感じた。

栗原秀明さん



「今日はタイムが出ないな〜」 最近エビス ばかりです!

超ベテランといっていドライバー歴を誇る。あちこちのサーキットを走ってきたが、最近エビスばかりだとい。「放置していたら外装がボロボロになってしまっ(苦笑)。それでチェッカー柄にしてみました。フェンダー持っているんで、次はきれいにしていきますよ」

四宮岳史さん



走ってフィールの変化がわかるアイテムから かわいいオリジナルグッズまで 手がけるショップ



リバティキーホルダーは各モデルあり。柔らかな素材なので、クルマに当たっても傷が付きにくい。

ビキニトップも取り扱っている。走行風を浴びながら日差しを避けられるので、夏場を使うと気持ちよさ倍増。脱着も簡単にできるようになっている。



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

SHOP

東北のモータースポーツを盛り上げようと、自らレース参戦するケンオートの小原代表。東北が元気になってこそ本当の復興になる。そんな活動を展開するケンオートだが、ショップではオイル交換といった日常メンテやレストア的な作業をこなしている。レースのイメージが強いかもしれないが、ストリートのお客さんも多いし大歓迎だ。小原さんいわく「オリジナルアイテムもあります。グッズなんかもありますので、気軽に遊びに来てください」中古車も取り扱っているので、購入、買い取りなど相談するといいたいだろう。



エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235
<https://www.hks-power.co.jp/>

自慢のサスペンションを NCモデル用に 新発売!

マニュアルとATの2台のデモカー車両を使って、自社パーツを開発しているHKS。マフラー、サスペンションなど定番パーツはもちろん、今はフラッシュエディターが好評だという。高性能なNDのコンピュータを、さらにアクティブにチューニングする。現行モデルであるNDのパーツ開発は続いているが、ここぞでなんと! NC用のMAXIVが新たにラインアップされた。減衰調整30段の、ストリートからスポーツ走行にける操作性を重視する。ツアラー的な走行が気持ちいいNCにぴったりの足まわり。2本目、3本目のサス選びの筆頭候補に挙げておきたい。



(写真はRX-8用)とくにストリートでの乗り心地を追求したモデルなので、サーキットは走らないという人にも絶対にオススメの足なのだ。

MAXIV
適合: NCEC
価格: 17万8000円(税抜)



LEGAMAX Sports
適合: ND5RC
価格: 7万5000円(税抜)

スーパーチャージャーやターボの後付けまでカバーできるように、低排圧にこだわったマフラー。中〜高音を引出すサウンド、チタンテールが好評だ。



NDオフ会にも顔を出すRマジックの大原さん。デモカー同乗をするとノーマルとの違いにみんなびっくりする。

ロータリーチューンで知られるショップだが ロードスターの奥深さにただいまハマリ中

アールマジック
神奈川県相模原市中央区
田名3530-1
☎042-764-7077
<http://www.rmagic.jp/>

SHOP



ショールーム内にはFDが展示され、グッズなども並べられている。貴島さん、小早川さん(いずれもRX-7開発者)のサインが入ったローターがショーケースに飾られていた。

雨さん(RE雨宮代表)をこよなく尊敬する大原さんの城、Rマジックはロータリーチューンで有名。ここ最近では86/BRZにも精力的に取り組む。そして、NDはデモカーにオリジナルパーツを組んで開発を進めている。「トヨタのイベントに行くとアウェイ感があるけど、ロードスターだとマツダつながりで、まったくそんなことはないね(笑)。NDはコンピュータが好評です。オフ会で乗ってもらって、違いを体感してもらいました。その後、来店してくれたオーナーさんもありますよ」と大原さん。自分が乗って楽しいと思えるパーツ開発を進めているので、効果はハズレなしなのだ。

PRESENTS

年頭とあってカレンダーのプレゼントあり! Bow.さんのイラストは絵画を飾っているようだ
そして、そして! またもやモニタープレゼント ローダウンスタイルを実現できるチャンス

応募方法 ●住所、氏名、電話番号、メールアドレス、希望商品を明記の上、メールを次のアドレスまで送信してください。bros@motormagazine.co.jp ●郵送の場合は、〒105-0086 港区新橋5-33-10 Roadster BROS.11 プレゼント係まで郵送してください。 ●モニタープレゼントにつきましては、顔写真、本名が掲載されますので、ご了承いただける方に限ります。抽選の場合、当選の方のみ編集部より連絡がいきます。いずれも締め切りは3月末日となります。



**モニター
プレゼント!!**



A

タイヤセレクト東大宮 オリジナルローダウンスプリング

ローダウン量の異なる2タイプのスプリング。交換まで含めモニターとなるので、工賃負担なし。白はダウン量1.5~2cm (F:3.6k R:2.1k)、ガンメタはダウン量2.5~3cm (F:4k R:2.5k)。希望の色を書いて応募してほしい! ショップに(埼玉県東大宮)足を運べる人に限る。

モニター対象

2
名様

10
名様

B



D

5
名様

オートエクゼマウスパッド

ロゴが入ったシンプルなマウスパッド。スポンジが入っている
ので若干厚みあり。スムーズな動きを可能にしながらも、裏
面は滑らない素材を使っていて、なかなか便利。

C



5
名様

SUNOCOカレンダー

さまざまなカテゴリーに協賛している
ため、中身は二輪やD1などじつに
多彩。モータースポーツ好きはぜひ
飾ってほしい2017バージョン。

RCOJ

オリジナルカレンダー

RCOJから発売されているBow.さ
んのイラスト満載のカレンダー。日付
も手書きなので、部屋にかければ柔
らかい雰囲気になれるはず。どの
モデルも背景が素敵!!



10
名様

B

2
名様

10
名様

B