

サーキットで楽しいナチュラルハンドリング。



ファン・トゥ・コーナリング!

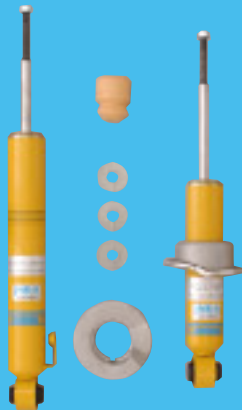
Clubman
Pack PURE SPORTS
DRIVING SPIRIT

ROADSTER

for

NB

NB Clubman Pack
BCP7001J NR-A・NB6C



JNR-A
JNR-A公認
ダンパーキット

NB Clubman Pack
BCPT007J NB6C・NB8C



サスペンションキット
(スプリング付き)

クラブマンパックは走りを楽しめるサーキット走行に向けてセットアップされたサスペンションキットです。ドライバーの意のままにクルマが曲がるナチュラルなハンドリング特性があって、はじめて限界走行の楽しさを満喫できる…こうした考えから、ダンパーの減衰力やスプリングレートが設定され、同時にスムーズなクルマの動きを生むサスペンションアームアングルを得るための車高がセットされています。クラブマンパックはしなやかに足が動き、高いスタビリティと路面からの豊かなインフォメーションを得る理想的なサスペンション特性を実現、サーキットやワインディングで爽快きまるドライブを提供します。

NB Clubman Pack BCP7001J NR-A・NB6C ¥110,250 (税込)

JNR-Aパーティーレース公認 ダンパーキット



NB用クラブマンパックは、ナンバー付車両によるレース（マツダロードスターレース）を主催するJNR-Aレースアソシエーション公認パーツに指定されています。

キット内容

Front
ショックアブソーバー × 2
パンブラバー × 2
スペーサー 3枚 × 2セット

Rear
ショックアブソーバー × 2

ロゴマークワッペン
（レーシングスーツ用）

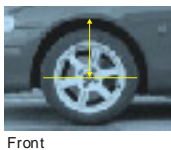


NR-Aモデル専用。サーキットで真価を発揮するナチュラルハンドリング。

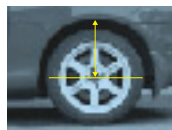
パーティーレース仕様のNR-Aモデル用に開発されたクラブマンパック。ナチュラルハンドリングを追求してリアの車高を下げ、ダンパーストロークはフロントのみ10mmショート化されています。ハンドリングのキャラクターを決定づけるダンパー減衰力は、縮み側をソフトに、伸び側を固めにセッティングすることで限界時のスタビリティを向上させ、運転の楽しさを追求しています。

開発者からのひとこと

クイックなハンドリングを意識したNBのノーマルサスペンションは、スポーツドライビング時にフロントの巻き込みが速く、ターンインのリア内輪の持ち上がり感が大きい傾向があります。また、フルブレーキング時にリアが持ち上がるの気になります。クラブマンパックは車高を適正化してこうした問題を解決し、サーキット走行でも躊躇なくアクセルを踏めるナチュラルなハンドリングを実現できました。



Front



Rear

推奨車高
Front 342mm±3mm
Rear 341mm±3mm

ホイールセンターからフェンダーアーチまでの車高を推奨値に調整。調整後の車高は水平に近いアピランスです。



C-Ring for height adjust



Front spacer for circuit use

スペーサーの枚数で好みのステア特性を演出

厚さ3mmの専用スペーサーの枚数でパンブタッチのタイミングを変化させ、旋回時の姿勢を制御することができます。
推奨基本セッティングは2枚使用



Cリングで推奨車高値に調整可能。自然なハンドリングとスタビリティを実現

5mm間隔に刻まれた4体のグルーピングでCリングの位置が調整でき推奨車高に設定可能です。高い操縦安定性とナチュラルなハンドリングが楽しめる推奨車高値でのご使用をお勧めします。

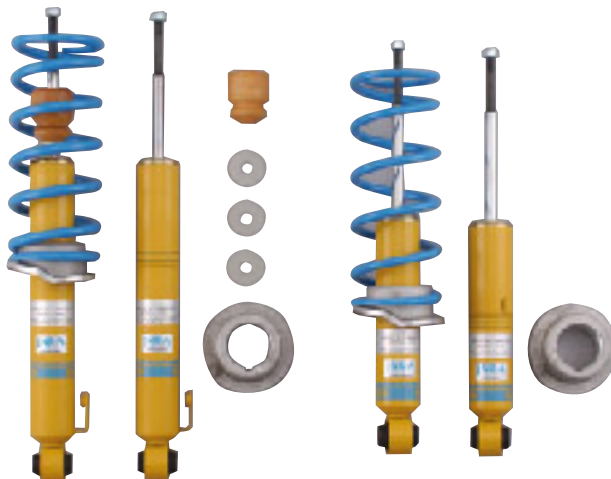
NB Clubman Pack BCPT007J NB6C・NB8C ¥148,050 (税込)

サスペンションキット（スプリング付き） Spring Rate : Front 2.9kgf/mm Rear 2.1kgf/mm

キット内容

Front
ショックアブソーバー × 2
スプリング × 2
パンブラバー × 2
スペーサー 3枚 × 2セット

Rear
ショックアブソーバー × 2
スプリング × 2



NR-A以外のモデルに対応するスプリング付きクラブマンパック。

パーティーレース仕様のNR-A以外のモデルに対して、NR-A相当のスプリングを新たに設計したスプリング付きのクラブマンパック。専用スプリングによって車高の適正化が図られています。ビルシュタインが推奨するNBの車高は、フロントが342mm±3mm リアは341mm±3mm ナチュラルなハンドリングによる走行性能はもちろん、乗り心地も丸くなったと評価されています。

開発者からのひとこと

ステアリングを切った瞬間からクルマが曲がるようになる動きをドライバーが感じ取り、待つこともハンドルを切り足すことなく、イメージしたラインを確実にトレースできる...これがクラブマンパックが追求した理想のハンドリングです。あくまでタイヤの接地性を確保することに重点を置かれていますから、ハードなコーナリングでもリア内輪が過大に浮き上がることがなく、自然な回り込み感を実現しました。