

ROADSTER BROS.

[ロードスターブros]

Motor Magazine book

まるごと

1冊

初代NAからNB、そして現行NCまで

さまざまな楽しみ方があるから
カテゴリー別に
その魅力を引き出す!

- ミーティングカテゴリー
- ドレスアップカテゴリー
- ワンメイクレースカテゴリー

ロードスター
さんまい!

車種ごとで悩むポイントが違うから……

ウィークポイントを総ざらい!

対策を講じてずっとずっと乗り続けよう

Vol. 01

ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

ROADSTER BROS.

[ロードスターブロス]

Vol. 01

Editor 中村ブンコ(株)mink's
Editorial Staff 木村貴行(株)mink's
成田 駿(株)mink's
Producer 石田 徹(MM)
Photographer 大西 靖
金子信敏
高松 弘
玉井 充(MM)
井上雅行(MM)
土屋幸一
早川俊昭
日本アイドルズクラブ
コバンス(株)
Writer 鈴木ケンイチ
高山則政
Cover Photo 大西 靖
Cover Design 田辺雅人(株)mink's
Design 田辺雅人(株)mink's
長谷川修史
星野輝之
Advertising Div. 神戸信英/渡辺孝禎
岩腰理樹/杉山茂保/三木 浩
Sales Div. 中森俊行/寺岡秀樹
倉田貴司/増田雪絵
Publisher 木村玄一

発行所:モーターマガジン社
〒105-8611 東京都港区新橋5-33-10

©モーターマガジン社 無断転載を禁ずる

004 ~プロローグ 「人馬一体」 歴代モデルに見る不変のテーマ

016 ROADSTER@MEETING ミーティングカテゴリー

●ほくりくミーティング ●OASISミーティング ●軽井沢ミーティング

030 2010年注目のミーティングスケジュール

034 ROADSTER@DRESS UP ドレスアップカテゴリー

●ミーティング会場で見つけたユーザーカーをピックアップ

056 ホイールマッチング

ロードスターユーザーが実際に履いているホイールを徹底検証

068 ワンメイクレースカテゴリー 「サーキットによろこそ」

●パーティレースII ●富士チャンピオンレース ●RCC ●アイドルズ走行会

086 弱点克服 NA&NB、NC モデル別ウイークポイントを洗い出し リフレッシュポイントがわかりやすい!

103 PRESENTS

107 INFORMATION FILES 新製品、ショップ、イベント情報が満載!

124 GARAGE魂SPIRITS ロードスターが先か、ガレージが先か!? ロードスターオーナーのガレージ拝見

132 マニアックホームページ ロードスターの情報がつまった とっておきを紹介

135 全国オーナーズクラブ図鑑

140 特別インタビュー 貴島KIJIMA TAKAO孝雄



初代から受け継がれる「人馬一体」は決してぶれることのない永遠のテーマ

2009年に生誕20周年を迎えたマツダ・ロードスター。この間、国産車メーカーがそろって2シーターオープンカーを手がけたが、いずれも現行モデルとして存在していない。それは真剣に2シーターオープン、ライトウェイトスポーツカーを追究してこなかった結果だ。ところがマツダは違う。「絶対にカタチにして世に出す」という、ゼロスタートでの心意気がハンパではなかったことは、みなさんも多数の書物などを通じてご存じだろう。このスピリッツこそが、他メーカーを大きく引き離す要因となっている。確固たる信念を持ったクルマゆえに、ユーザーも共感してついでいくのだ。ロードスターユーザーにとってはなじみ深い「人馬一体」というコンセプトは、初代開発時から掲げられたテーマ。このテーマに反する要素は受け付けられないという潔さ、開発陣の努力があってこそ20年以上もの間、世界各国で愛され続けている。こんな素敵なクルマに乘れる幸せを、改めて考えてみてはどうだろうか？





NA 1989.9~
1997.8



オープン2シーターのライトウエイトスポーツカー はたして日本のクルマ社会に受け入れられるのか!?

ゼロから生まれた マツダの異分子!?

すでにさまざまな書物やミーティングでのトークショーで、初代ロードスターが誕生するまでの秘話、トピックスを知っている人は大勢いると思う。が、ロードスターに乗り始めたばかりの人は知らないだろうから、かいつまんで説明しておこう。

ロードスターが誕生する1989年よりも、ずっと前から車両の開発は行われていた。当時マツダが手がけていたスポーツカーはRX-7 (FC3S)で、カブリオレモデルも存在していた。

だが、オープンカーとなると前例がない。いくら技術者が「ライトウエイトスポーツのオープンを作りたい」と言ったところで、組織の上層部が簡単にYESとは言わなかったのも当然のことではある。プロジェクトを立ち上げることから、苦難の始まりだったというわけだ。

プロジェクトが立ち上がり、リーダーを平井主査と決めて進行していくのだが、何しろ会社のなかでは「どっちに転ぶかわからない」存在。そんなプロジェクトが優遇されるわけもなく、川沿いの一角を与えられ、そこを開発の拠点とした。これがかの有名な「リバーサイド・ホテル」。

開発陣はみな手弁当で、ロードスターを実現化するために働いた。泊まり込んだり、休日出勤はざら。それでも、平井さんが理想とするロードスターを、現実のものとするべく邁進していたのだ。

やがて貴島さんが加わり、具体的な構想がカタチを見せるようになる。しかしオープンカーという日本

のクルマ文化にないカテゴリーはどこまで受け入れられるのか。いいクルマだと太鼓判を押しても、絶対売れるとは断言できるものではない。

しかし、そう言いきれるほど胸を張れるユーノス・ロードスターが完成。スタッフが試乗したときには、だれもが笑顔になっていた。「楽しい」と断言した。こんなスペースでは書き尽くせないほどの苦労を経て、1989年2月、シカゴショーでMX-5が発表され、同年9月に日本国内での発売が開始された。

空前の大ヒットも 「想定内」だった開発陣

シカゴショーの発表以来、高い注目を集めたロードスターは、国内販売の際、予約会という購入のための権利をまず手に入れなければならなかった。それほど人気だった。

やがて1800ccエンジンを搭載したモデルが追加され、限定モデルが次から次へと発売された。レアなモデルとして、今でも中古車市場では人気が高い。

ロードスターの人気は日本だけではない。いちばん販売台数の多いア



NA



アメリカを始め、イギリス、オーストラリアなどでも大ブレイク。イギリスでは1997年に「ダカールリミテッドエディション」が限定400台で販売されている。全車にシリアルナンバーが入るなど、ファンにはたまらなかったはずだ。

全世界的なヒットで周囲は驚いたが、開発陣には見えていたビジョンだった。作りたいクルマに乗りたいたいクルマ、これこそ楽しいクルマの原点。簡単なことが、自動車メーカーという大きな組織にあると思うようにいかないのが一般的だった。

開発陣が途中でくじけていたり、圧力に屈していたらこんなに支持されなかった。そして今も現行モデルとして残ってはいなかったはずだ。

20年もの時間を経ても まったく色あせない魅力

初代ロードスターが誕生したころはバブルまっさかり。周囲にはニッサンGT-R(R32)、ホンダNSX、そして同メーカーマツダのRX-7(FD3S)と、高級スポーツカーが登場していた。

それらをライバルとすることなく、軽くて楽しいFR、オープン2シーターとして確固たるポジションを獲得した。これだけのセンセーションを起こせば、当然次モデルの開発も行われる。日本車のモデルチェンジの周期を考えれば、4〜5年でマイナーチェンジが行われる。そこで新たな装備やボディカラーが追加される。ところがロードスターの場合は、限定モデルが目白押し。マイナーチェンジもなにもなかった。デートカーなどと揶揄された向きもあったようだが、「人馬一体」とい

うコンセプトに詰まっている走りへのこだわりはハンパではないのだ。この精神が伝わったからこそこのヒットとなった。初代のテールランプは優れたデザインを持つ工業製品として、ニューヨーク近代美術館「MOMA」美術館に展示されていたこともあるほど。

デビューから20年経過した今でもそのスタイリングは古くささを感じさせない。それは流行を追わず、ライトウエイトスポーツの基本に従っているからだろう。





あまりにも人気のあった初代からのモデルチェンジ 当初の違和感はすぐに払拭され愛される存在へ……

ブリティッシュから アメリカンスタイルに!?

爆発的人気を博した初代ロードスター。当然、2代目への期待は高いものとなる。NBと呼ばれる2代目は、貴島さんが主査として開発したロードスターだ。

初代は平井さんが主査として陣頭指揮をとり、貴島さんはシャシーの担当として関わっていた。その貴島さんにかけるプレッシャーの大きさ、相当なものだったろう。

1989年1月、初代誕生から10年が経過し、2代目の新型ロードスターが登場。初代と比べると曲線を生かしたグラマラスなデザインで、しかもライトがリトラクタブルタイプではない。これにはファンが大ブーイングだった。

法改正により、リトラクタブルライトは突起物と見なされ、デザインとして採用できなくなっていた。今でこそ理解者は多いが、当時は一刀両断。初代オーナーのなかには、見向きもしないなんて人も。

ブリティッシュグリーンに代表されるように、初代はイギリスのライトウエイトスポーツカーのたたずまいだったのに対して、NBはマッチョなアメリカンだったこともあり、初代オーナー、ファンには容易には受け入れられなかったのだろう。

ただ、いろいろスタイリングにケチをつけながらも、とりあえずディーラーで試乗してみる人は多かった。そしてその見た目とは裏腹に、ドライブフィールが初代以上であることに驚くのだった。エンジンのパワーアップ、足まわりの見直し……走行性能は格段に向上していた。

プレッシャーをはねのけ 存在感を見せつけた2代目

デビュー当初は賛否両論どころか、初代のイメージが強烈すぎて受け入れられるまでに時間がかかったような気がする。しかし、1本筋の通ったコンセプトがある限り、ロードスターはロードスター。

走行性能、エンジンフィール、インテリアの質感向上など、すべてにおいて初代を凌ぐロードスターとなった。マイナーチェンジではフロントフェイスが精悍になり、多くの男性ファンを魅了した。

しかもNBモデルでは、ロードスター初のクーペモデルが登場。「ロードスターって名前はおかしいんじゃないか」という意見に「ごもつとも」と思えたものだ。

このクーペモデル、じわじわと人氣が上がっていった。発売終了間際にピークがくるという皮肉なことになってしまった。ロードスターオーナーすべてが、つねにオープンにするわけではなく、むしろハードトッププーザーは、クローズド状態のほうが多い。そんな人に向けてのモデ



NB



ルだった。静粛性に優れた、カッコいいクーペモデルだった。

またターボ仕様も同時期にお目見えした。真つ赤なボディ、フロントフェイスから覗くインタークーラーが誇らしげ。限定350台での販売となっていた。ちなみにアメリカでも発売された。

大きなプレッシャーを受けつつも、2代目ロードスターは初代と変わらない支持を受けた。

みんなに受け入れられ 初代のように楽しめる

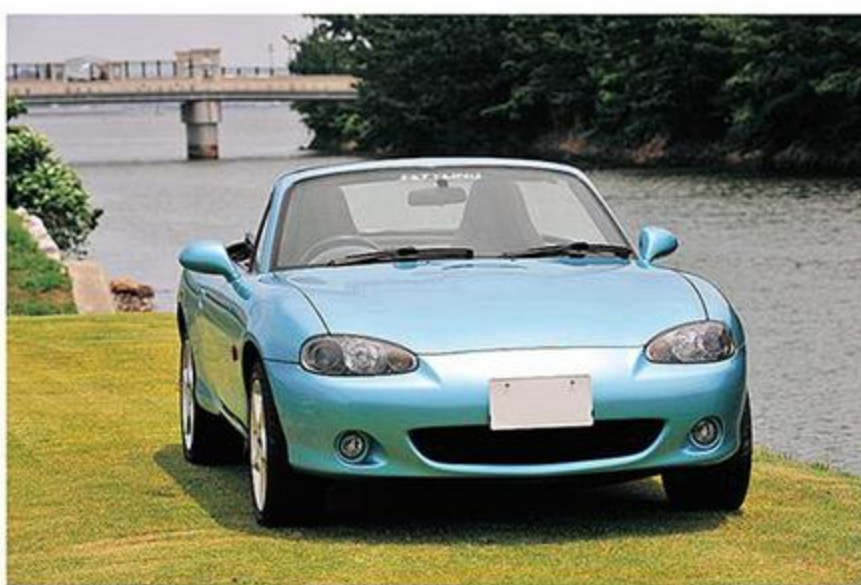
初代、2代目が出そろうと、パーツの流用がさかに行われるようになる。NBのブレーキ移植、ターボモデルのクラッチをNAに流用、またターボのヘッドライト（ブラックアウトされていた）をNB後期に流用なんてワザもありなのだ。

年式が古くなってきた初代のリフレッシュパーツとして、NBの純正品が使われ始めたのもこのころ。

初代で大人気となったことから、ロードスターにはアフターパーツのメーカーやショップが、さまざまなパーツをラインアップしていた。

その流れは2代目でも変わることにはなかった。そのため、エアロをまとったドレスアップカー、チューニングマシンが各地のミーティング会場で見られるようになっていく。こうした姿は、初代とまったく変わることはない。発表直後は敬遠しがちだったファンも、すっかり仲間として受け入れていたのだ。

限定モデルも初代同様にラインアップされたが、初代ほど遊び心豊かな内容とまではいかず、種類も販売台数も初代には及ばなかった。



2代目が登場したときのコンセプトカラーが「エボリユーシオンオレンジマイカ」、ビッグマイナーのときは「クリスタルブルー」と、美しいボディカラーも注目された。同色にオールペン（全塗装）するファンは、今も絶えることはない。

この2代目では、筑波サーキットを使った「パーティーレース」というワンメイクレースが行われたことも、トピックスとして追加しておく。専用モデルが販売され、モータースポーツに親しむユーザーが増えた。





ロードスター初の3ナンバー枠へと広がった3rdモデル 根底にある開発者の信念が奇跡の軽量化を成し遂げた

**満を持しての登場
周囲の反応やいかに！**

3代目となるNCが登場したのは2005年1月、ジュネーブショーのこと。モーターショーに展示されていた「息吹（BUK）」を元に想像していたファンには、どのように映ったのだろうか。

ハワイ島で行われた試乗会には、日本を始めアメリカ、イギリスなどのオーナーズクラブ代表が招待されるという太っ腹ぶり。モータージャーナリストに交じって、ハワイのオープンエアを味わった。

そして日本で右ハンドル車（アメリカ先行発売で、写真は左ハンドルのものばかり）がお披露目されたのは、同年の軽井沢ミートイニング。

「会社のトップではなく、実際に乗っているユーザーの評価こそ、真に迫っている」という理由から。

初めての3代目に、歴代ロードスターオーナーからは「大きい」のため息が聞こえてきた。

**環境問題、安全デバイス……
すべてクリアして軽量維持**

たしかに大きくなった。しかし車重はわずか1100kg。NB8のRSが1030kgだったことを思えばものすごいことだ。当時よりも排ガス規制が厳しくなったことから、触媒の容量を増やさなくてはならない。当然マフラーは2本出し。

エアバッグに加えてコーナリングやブレーキへの積極安全デバイスも取り入れなくてはならない。一方で、利便性を追求した装備は排除していく。こうした攻防のなかでまとまっていたのだ。

この3代目も貴島さんが主査として開発陣をまとめた。100人はいるといふスタッフの意志統一を図ることからスタートすることに。初代のころのように、少数精鋭というわけにはいかないからだ。みんなが同じ方向を向いて突き進めるように、「コンセプトブック」を制作した。

ここには、ロードスター開発で自分が何を成し遂げたいか、を各自が書き込んでいる。それを1冊にまとめたものである。これを見れば、自分以外のスタッフが何をやるうとしているのかすぐにわかる。

こうしてロードスターというマツダのなかでも特殊（？）な、新車開発がスタートしたのだ。コンセプトブックに載っているメンバーに課せられたのは、車重を少しでも軽くすること。「グラム作戦」と名付けられた。

1gといえば1円玉1枚だ。そんな吹けば飛ぶような重さにもこだわって、素材選びから形状まで一丸となって取り組んだ。そのかいあっての車重だ。周囲の車種を見渡してみてもほしい。どこにそんな軽量なクルマがあるのか、と。

同じオープン2シーターのスポー





ツカーで、こんなに軽いクルマはないはずだ。これもすべて「人馬一体」のためだ。

存在し続ける「人馬一体」 新たなファン層も獲得

3代目がデビューした2005年のカーオブザイヤーは、なんとロードスターが受賞した。受賞を記念したモデルの販売も行われた。

販売が開始され始めると、歴代モデルとの差が見えてきた。というのは、購買層が高いということ。価格のこともあるだろうが、3代目だけがずば抜けて高いわけではない。

子供の手が離れ、ファミリーカーに乗る必要がなくなったため、購入に踏み切った人や、昔N Aに乗っていたから、という理由で手に入れている。また、これまで圧倒的にマニュアル車が多かったが、AT車の比率が高いのも特徴だ。

そしてRHT（リトラクタブルハードトップ）と呼ばれる電動トップモデルが出て、MT車の減少は拍車をかけた。ミーティング会場では、幅広い年齢層のユーザーを見かけるようになった。豊かな時間を過ごしていることがよくわかる。

2009年には、広島県・三次にあるマツダのテストコースで、「20周年ミーティング」が行われた。10周年に引き続き、だ。メーカーとユーザーがここまで親密になっている関係は、他メーカーにはない。マツダの他車種にだって存在しない。

ロードスターだからこそ。そんな楽しさが、ドライブすること以外にもたくさんある。だから長く愛され続けているのだろう。

時代とともに変わらざるを得ない



部分もあったはずだが、それでもロードスターを追求する。この開発陣の努力こそ、3代続いてきたことの証。そして、この先の10年を見据えて、すでに新しいモデル開発が進んでいることと思う。

どんなデザインであれ、我々は何も心配していないはず。ロードスターに流れる「人馬一体」という芯がぶれることはない。だから次世代ロードスターも、規制をクリアしつつ、乗って楽しい、ともに走る相棒でいてくれるに違いない。





これからも続いていくロードスターのDNAには 必ず「人馬一体」の血統が引き継がれていくのだ

こうして初代から現行モデルまでを振り返って見てみると、それぞれの魅力がきちんと生かされていることに気づく。各時代ごとに自動車メーカーに課される安全デバイス、環境性能は変化している。それらをクリアしたうえで、そこにロードスターらしさが存在しているのだから、マツダの並々ならぬ企業努力が伺える。さまざまな条件を乗り越えさせても続けたい車種であるということだ。世界的な自動車メーカーならば、切ってしまうかねない趣味性の高いクルマこそ、マツダが誇るアイデンティティといえるだろう。ファミリーユースのミニバン、セダン、そして若い世代もエントリーしやすい軽自動車……。道路を走っていれば、目につくのはそれらの車種ばかりだ。日本ではスポーツカー、オープンカーを楽しむ人は決して多くない。しかし、世界に誇れる車種のひとつがマツダ・ロードスターだと胸を張れる。そしてロードスターとの時間を満喫している我々も、この贅沢を誇らしい思いで過ごしているのだ。



撮影協力

浜名湖ボートクラブカナル

静岡県浜松市村瀬町4607-13

☎053-489-2877

<http://canal.hamazo.tv/>

アイスタイリング

静岡県浜松市南区大柳町8-1

☎053-444-4141

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

オープンカーのドライブにぴったりの、湖畔の道沿いにあるボートクラブ「CANAL」では、ボートをチャーターしてのフィッシングが楽しめる。またロケ地としても解放しているので、興味がある人はぜひ。初心者でもイベントも開催しているので要チェックだ！



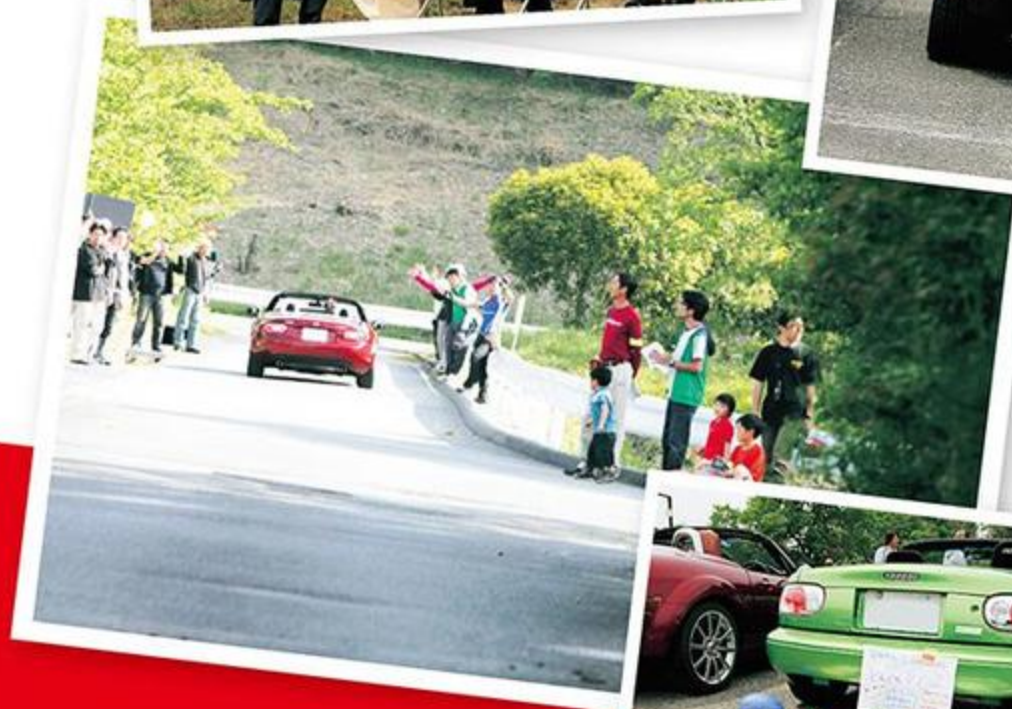
ROADSTER@MEETING

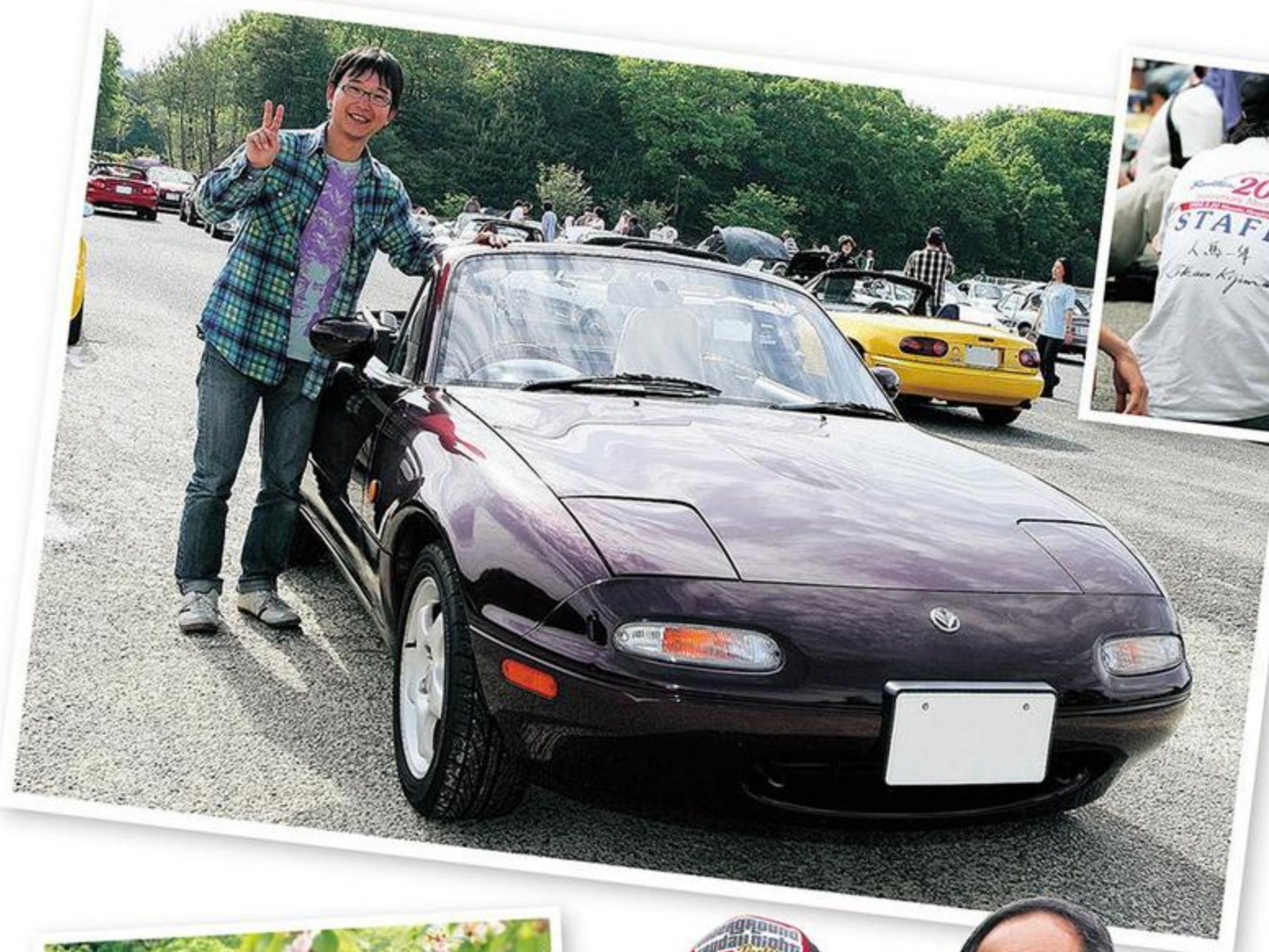
ミーティング会場には自慢の愛車がズラリ!
参加者みんなの笑顔があふれる魅力的な空間

ロードスターというクルマは他車種にない
「コミュニケーションツール」という一面を持っている
人と人をつなぎ、豊かな時間をもたらす特別な存在なのだ

PICK UP MEETING

ほくりくミーティング2010
オアシスミーティング2010
軽井沢ミーティング2010





元祖「ゆるゆる」ミーティングも15回目を迎える 新規参加者が増え続けるわけはどこにある!?



MEETING DATA

ほくりくミーティング2010

日程 4月10日～11日
開催場所 あさひの里「庄屋の家」
参加人数 ロードスター40台、参加人数70人



除雪した雪が敷地内にたっぷり残っていた。雨に加工霧が出て、視界がぼやけることもしばしば。それでも会場は熱気に包まれていた。

ミーティングシーズンの先陣をきるのが、「ほくりくミーティング」だ。とくにコンテンツらしいコンテンツもなく（！）、ただオーナーが集まって仲間同士で話をするという、至ってシンプルなミーティング。

これは「庄屋の家」で体験できるイベントで、昨年行われ好評だったため今回も実施した。また宿泊設備も整っているため、前日からかなりまったりモード全開。囲炉裏（いろり）を囲んでのロードスター談義もいっそう盛り上がる。

続々と集まってくるロードスターオーナーたちは、仲間との再会を懐かしんだり、愛車を見てまわるなどしてそれぞれイベントを満喫していた。唯一のコンテンツといえる「焼き蛤クランプリ」は、七輪に置いたハマグリがいちばん先に開いた人が勝ち、という単純明快なレース（！）。必死でうちわを振るさまにギャラリの声援が飛び。



「庄屋の家」の屋内がメイン会場。大宴会場を思わせる空間は、寒いながらも温かい雰囲気で初参加者も思わず和んでしまう。



福田さんご夫妻も愛車で参加。あいにくの天候のため、屋内でハガキと同じサイズのロードスターオリジナルパスルに興じていた。



恒例ミーティングとして定着したとあって、家族といっしょにでもひとりで参加しても、めいっばい楽しめる雰囲気にあふれているのだ。

前夜祭は「そば打ち」からスタート 飲み会は延々と夜中まで続く……

ミーティング前日には、「庄屋の家」で体験できる「そば打ち」を楽しんだ。昨年の参加者からとても好評だったことから、今回も行われることになった。そば粉につなぎのヤマモをすり下ろしたもの、ツルを換装させたものを用いて、水をいっさい使わない独特な生地を作り上げる。体験者は手慣れたもの!? とはいえ、生地をのばして切るの難しい。太さがそろっていなかったり、思ったより短い麺になってしまったりと、手作りならではの不ぞろいそばのできあがり。山菜の天ぷらといっしょに「いただきます」



3〜4人のグループになって、そば粉をこね生地を完成させる。「耳たぶくらい」の硬さになるまで、しっかりとこねるのがポイント。意外と力が必要作業なのだ。



きれいに太さをそろえて切るのも難しい。先生が見せてくれるようにリズミカルには切れないものだが、参加者はそれぞれ楽しんでるようだった。



ゆであそばは山菜の天ぷらとともに。もちろん、そば湯も楽しめるようになっている。ちょっと日本酒を振りかけて食べるのが通の食べ方とか。

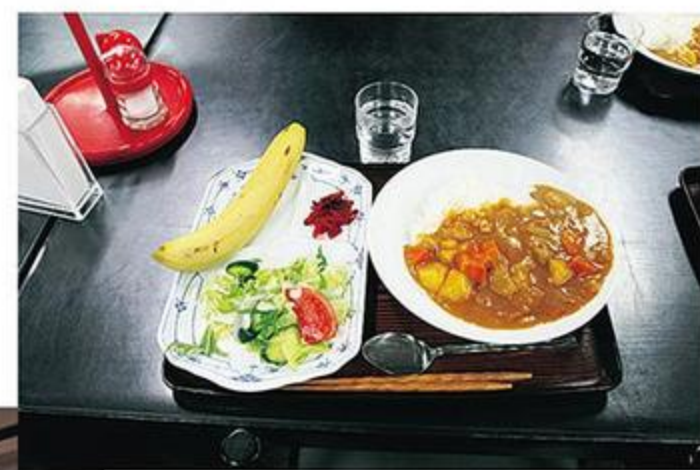


雪がたかさん残っているところから、手作りの演出で夜の雰囲気盛り上げた。真ん中にはかまぐらのように大きく掘って、中で談話ができるようにした。



恒例の「焼き蛤GP」

うちわであおって炭の火力をパワーアップさせ、だれの蛤がいちばん最初に開くか競う。たかがハマグリ、されど……意外と熱くなって、気づけば真剣モードに突入。数年前から子供の部ができるまでに。



お昼は温かいカレー

事前に申し込んでおくと、昼食が用意される。セルフで盛りつけるため、がっつり食べたい人も満足。何よりも、温かいものが食べられるというのがうれしいポイントのひとつ。

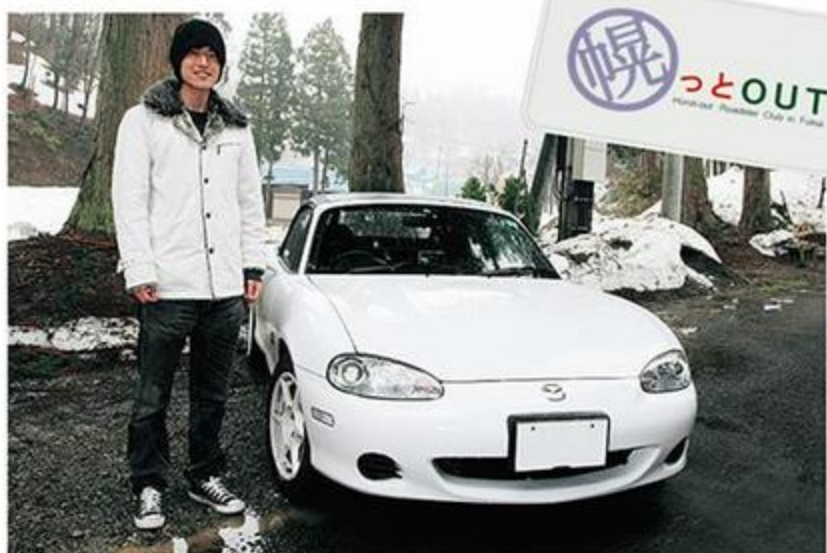
持ち寄りプレゼント多数!

締めくくりとして行われるジャンケン大会には、協賛メーカーのほかに参加者が持ち寄ったたくさんのプレゼントが。地元の美味しいものや、マニアックなパーツなど、ほかでは見られないものが多々集まるのだ。



三橋雅也さん

「こんなに雪が残っているとは思いませんでした」と、周囲の風景に驚く。軽井沢や清里といったミーティングの参加経験を持つが、ほくりくは初。参加することで友達が増えていくことがうれしい。また千葉のクラブに所属しており、仲間同士でミーティングに参加したり、ツーリングに行くなどしている。今回のほくりくは、休暇をとって温泉に入ってから帰る予定ということだった。



三屋明弘さん

デザインが気に入って買ったNB、軽さも魅力のひとつだった。以前はEP91スターレットに乗っていたことから、最初はFRの動きに戸惑ったそう。初めて参加したほくりくミーティングには、珍しく(?)洗車して臨んだ。そのせいの悪天候か? 早川さんとはロードスターを通じて仲よくなり、いっしょに参加した。地元のクラブにも所属して、ロードスターのある生活を満喫している。



早川耕平さん

いくつかイベントには参加しているが、ほくりくミーティングは初めての参加だという。小学生のころからずっと欲しかったというロードスター。中学、高校生のころは雑誌を見て楽しみ、免許を取得してから手に入れた宝物だ。「焼き蛤グランプリ」では初参加ながら見事優勝。記念の優勝トロフィーならぬ七輪を1年保管し、来年のミーティングに持参するという大役を担ったのだ。



運転する予定もなくあとは寝るだけ。なら思いっきり飲んで盛り上がりよう!



開催当初から「屋内がメイン会場」というこもり系ミーティング。



民宿の前で集合写真を撮影。ごんまりした雰囲気◎なのだ。



角田浜で開催されていたところは、日本海を見ながら目的地へと急いだ。



宿泊する人は前日に有志によるツーリングを楽しんでいる。



ほくりくミーティングを引っ張り続ける倉元夫妻。いつも頭が下がります!

ROADSTER@MEETING

ミーティングに歴史あり!

～ほくりくミーティング編

**新潟から軽井沢は遠い
ならば北陸に集めよう!?**

「元祖「まったり」ミーティング
ながらも15回も続いているほくり
くミーティング。開催のきっかけ
となったのは、M2 1028(豆
腐屋)クラブだ。

「当時はマツダが顧客との距離を
縮めるため、東京・世田谷にあつ
たM2ビルを中心に、ミーティ
ングやパーティをやってまして。

関東中心だったから、近くな
ら集まれるけどそうそう出てこれ
ない。だったら新潟で飲み会やる

から来ませんか?ということにな
りまして」と主催・発起人の倉元
峰明さん。時を同じくして、今や
日本最大のクラブ「RCOJ」が
発足。M2で顔なじみだったこと
もあり、お互いの協力態勢がで
きあがったわけだ。

試行錯誤しつつも

出張飲み会に落ち着く

立ち上げ当初は、サーキット走
行会をしてみたりもしたが、ど
ちらかというと「飲み会」がメイ
ンのようなミーティングに。

「ミーティングとはいっても、リ
ラックスして遊びに来てもらえ
ばいいかな、と。気張らずに、自
分も楽しめる、そんな文化系ミ
ーティングを目指しました(笑)」

倉元さんの思惑どおり、2回目
の開催からは日本海・角田浜「え
びすや」にて、前泊OKのスタイ
ルが確立されていた。大宴会場
というつろぎのスペースを確保
したイベントは、ゆるゆる度合い
も最高潮。それは今でも同様だ。

とはいっても、主催サイドの苦
労は見えないところで多かった。

「立ち上げの当初、会場が決まる
までは大変でした。たくさん
のロードスターが同じ道を走って
るので、暴走族だと思われな
いよう(笑)、地元の警察、交通課に足
を運んで話をしたこともありま
した。が、暴走族だと決めてか
かられましたけどね(爆笑)。

それで、公道に集まるのはまず
難しいとなり、私有地やイベン
ト会場として展開しているス
ペースを探したわけです。そこ
で浮上したのが角田浜でした」

施設の空いているスペースにはロードスターがズラリ。



海岸沿いで食べるバーベキューもたまらない!



ミーティングシーズンの到来を告げるシーン。



恒例の焼き給GPも、ファミリーが多くない子供部門が!



今年は雪がたくさん残っていたので、子供たちは大喜び。



いろりのある大広間がメイン会場。緩い雰囲気がいい。



山菜の天ぷらとともに、手作りそばをいただきます。



自分たちで打ったそばの味はまた格別、不ぞるいもど愛敬。



調理場を使って腕を振るう「料理長」が宴会を盛り上げる。



2008年より会場を海から山へと変更している。



開催前日にはそば打ち体験が楽しめるメニューも用意。



だれが実行委員ということもなく、みんなでお手伝い。

砂嵐なんて日も！ それでも十分楽しめる

角田浜の会場となった「えびすや」という民宿には名物（「おやじさん」がいて、参加者の人気者）に毎年、そのおやじさんに会うのを楽しみにする人も多かった。

目の前は日本海、という絶好のロケーションもミーティングを大いに盛り上げてくれた。会場の一角では勝手にバーベキューをしているグループはいるわ、昼寝している人はいるわ……。

ミーティングとはいえず、とくにコンテンツらしいものがないものほくりくならでは。唯一アクティブなコンテンツといえば、「焼き蛤ランブリ」くらいだ。

「海辺だから、なんか目玉になるような遊びがないかなあ」と。テレビCMを見て、これだ！ さっそく七輪、網、ハマグリを調達して、貝が開く速さを競うことに。

これが単純なのに、意外と盛り上がるんですよ（笑）。ついつい熱くなっちゃう。これまでメディア対抗とか子供部門とか、その年の状況によっていろんなクラスを作ってた楽しんでます」

優勝すると、名譽の七輪が授与され、翌年のミーティング時に返還するという、トロフィーならぬ優勝七輪が用意されている。これを荷物の載らないロードスターで持ち帰るという栄誉こそ、チャンピオンの証というわけだ。そのせいか、なぜか優勝した人はみんな苦笑いなんだけど……。

10回以上実績を重ねた角田浜から、現在の会場である「あさひの

里・庄屋の家」に移行したのは2008年のこと。この場所も、確定するまでは自らあちこち足を運んで、下調べを重ねたという。

リピーターはだれもが 前夜祭が本命！

15回を迎えるほくりくミーティングだが、初参加という人が意外に多かった。新規参入、大歓迎だ。ただし、リピーターになっている人の大半は、前泊申し込み組。

角田浜の宴会場の居心地はもちろんよかったのだが、現会場の庄屋の家には、囲炉裏があるのだ。静かな夜に、囲炉裏を囲んでのクルマ談義は格別だ。

だれかが煮物を持ってきては囲炉裏で温め、マシユマロを持参して「焼きマシユマロ」をふるまったり。まるでキャンプをしているかのような楽しさなのだ。料理自慢が腕を振るう「おつまみ」がまた絶品。

持ち寄ったお酒が次から次へと、空くわ、空くわ。現地泊なのに、前泊組のミーティング遅刻は前夜祭の名残。そんなところも、ゆるゆるなればこそ。

「インドアのミーティングとして定着しましたね（笑）。なので天候に左右されることはありません」倉元さんのおっしゃるとおり。東の軽井沢、西のオアシスに比べミーティング規模としては小さいが、それだけに和気あいあいとした雰囲気が色濃く漂う。

まだ1回も参加したことがない、というロードスターオーナーは、ぜひこのゆるい空気を体験してみしてほしい。



砂浜に駐車するという独特のスタイルだった角田浜でのミーティング。



今年のように雪がたくさんあるときもあれば、初夏のようなときも……。



打ちたてそばは、まずは何もつけずに食べてみるのがツウなのだ。



福田さん熱弁中！ じつはほくりくミーティングのファンだったりする。



20周年ミーティングのサインカー、ならぬドアがお目見え。いちばん乗り！



料理長が作ったチーズの薫製。外は香ばしく中はとろ〜り、熱々チーズが美味。

趣向を凝らしたコンテンツでお出迎え 参加者を放っておかないミーティング!?

MEETING DATA

オアシスミーティング

日程 5月9日

開催場所 グリーンピア三木

参加人数 ロードスター484台(NA237台、NB127台、NC85台、その他35台)



色とりどりのロードスターで埋め尽くされた会場。明らかに昨年よりも参加台数が多いことがわかる。あちこちで懐かしい再会を喜ぶ姿が見られた。



オアシスらしくない(?)マジメなトークショーだが、司会者の楽しい突っ込みや鋭い質問に、会場は大いに沸いていたのだ。



出た! ストッキングをかぶって引っ張りっこする競争。単純なゲームだが、ストッキング内の顔は、笑うしかない状態だ。



オアシスミーティングを個人的に楽しみにしているという貴島さん。今回はじめてにトークショーでステージに上がった。

関西の代表的なミーティングがオアシスだ。開会式が終わると、その後のコンテンツが目白押しというスケジュールで、1日めいっぱい参加者を楽しませてくれる。ステージで司会を務めるコンビも手慣れたものの、名調子で会場を盛り上げる。

スターの話をする時間もあって、いつもとは少し趣の異なるワンシーンも見られた。「たまにはいいですね」なんて司会者もコメントするほど、みんなの集中度合いが高かったような……。貴島さんの表情も、いつもよりマジメだった!

ドスターならではの競技も忘れていない。好天のもと、にぎやかな声援が飛び交っており、こんな光景こそオアシスミーティングの真骨頂。実行委員メンバーも、心の中でガッツポーズを作っていたことだろう。

ここでは貴島さんですら一般参加者と同じ扱い、というほどざくばらん。数年前には「罰ゲーム」として、ステージで正座(一)ということも。とにかく笑いあり、ハラハラドキドキありのお祭り騒ぎ。

ステージ上の出し物がトークショーだったのに対して、ステージ前では体を動かす「運動会」が行われた。玉入れや大縄飛びなど、子供時代を思い出させるメニューに、参加者は大人げなく盛り上がりつつあった。テンパタイヤで玉運び、とロー

昨年広島で行われた20周年ミーティング後の開催となるが、参加台数は昨年よりも増えて駐車場は満員御礼。みんなのモチベーションが20周年の区切りに関係なく、高いままだということが言えるのは。これから先、30周年までこのままの勢いでミーティングを続けたいものだ。



ディーテックは横浜から自走で参加

パーティレース用のNCで駆けつけた出来代表、もちろん自走！ しかも、前日の夜中に到着というハードなスケジュールでの参加となった。デモカーを間近で見られるのは、ミーティング会場ならではのうれしいメリットだ。



広島から応援車も駆けつけた！

貴島さんとともに広島から20周年記念モデルが！ と、これはマツダ社員の方が乗りつけ、ミーティングに参加していたため。愛車だそうで、軽井沢ミーティングにも乗って来ているという、熱烈社員ロードスターファンなのだ。



自慢のデモカーを間近で！

排気系パーツ、サスペンションほか、オリジナルアイテムをふんだんにセットアップしたデモカーを展示していたのは、三重県のピットクルーレーシングだ。ほどよく心地いいサウンドを聞かせてくれていた。



地元「タックイン99」も出展

デモカーのNCをオリジナルパーツとともに持ち込んでいた。とくにオススメなのがバケットシート。NCのドライビングがぐっとスポーティに。補強バーなども、シャキッとした動きを手に入れられるアイテムとして有効なものなのだ。



ねらったプレゼントは当たった？

車種別、そして車種に関係ないプレゼントと、自分がねらったカテゴリから応募できるという、じつに賢い方法をとっている。いくら車種に関係ないといっても、木彫りの熊って……うれしそう！

フリーマーケットで情報交換

自慢の愛車を止めている前では、不要になったパーツを販売する姿もあちこちで見られた。天気もいいこともあって、多くの人がお店を開いていた。価格交渉や情報のやりとりも、対話あればこそだ。

撮影やサインを求める人も

ロードスターオーナーのシンボリック存在、マツダの貴島さんといっしょに記念撮影する人も多い。快く応じてくださるので、ちょっとした順番待ちになることも……。これもミーティングの楽しみのひとつだ。



参加者を喜ばせるためのあれこれが、オアシスにはぎっしり詰まっているのだ

ミーティングというと、開会と同時に参加者のクルマを見て回ることが多い。しかし、ここでは時間を区切ったのプログラムが目白押し。みんなしてメインステージへと足を運んで、このメニューを楽しんでいるのだ。一致団結する感じが見受けられる、体育会系イベントといっても

いいだろう。お客様は神様、な気風が色濃く漂っている。今回はまじめにトークショーをやっていたこともあり、クイズなどが代わり運動会のようなメニューが。まるで子供たちのように本気になって遊ぶ大人。だからこそ心からロードスターを楽しめるのかも！



大縄跳び、玉入れと校庭のような光景だが、れっきとしたミーティングの一幕。大縄跳びは飛ぶ人だけでなく、回す人のテクニック(!)も要求される。見ているギャラリーのほうも盛り上がるのだ。



テンパータイヤにゴールドボールを載せて走る姿に、応援&爆笑が入り交じる。ふたりの息を合わせて、バランスをとって走るのが難しい。



人前で見せてはいけない顔になるのが、ストックキング相撲。かぶただけでもすごいのに、引っ張りこしたら……。勝つ気まんまんの人はどい？



グリーンピア三木の入口には会場へと向かうロードスターが！



元気いっぱいの集合写真、勢いが伝わってくる。



エントリは当日受け付けのみ。参加記念グッズもお楽しみ。



マツダの貴島さんが、このミーティングでは一般参加者。



ロードスターのベテランは子供たちに大人気。



ステージでは笑いあいのコンテンツを用意している。

ROADSTER@MEETING

ミーティングに歴史あり！

～オアシスミーティング編

**関東には軽井沢があり
関西にはオアシスがある**

関東地区で大きなミーティング
といったら軽井沢ミーティング、
関西といえばオアシスミーティン
グである。兵庫県にあるグリーン
ピア三木で行われている。

どちらもまるで違うカラーの催
しであるが、スタッフも一般参加
者と同じように、参加費を支払っ
ているのは変わらない。

このオアシスは、2010年で
12回を迎えたロングランミーテ
ィング。毎回新規参加者が半分か

らいを占めるという、いい感じで
参加者がシャッフルしている。

**関西でもミーティングを！
継続できるものになりたい**

オアシスといえば「お笑い司会
コンビ」による進行が人気。そ
の当事者である平井さんと丸山さ
んに、ミーティングの成り立ちに
ついて伺ってみた。

「まだネットなんか普及してい
ないころだったにも関わらず、関
西のロードスターオーナーの大き
なオファ会があったんです。

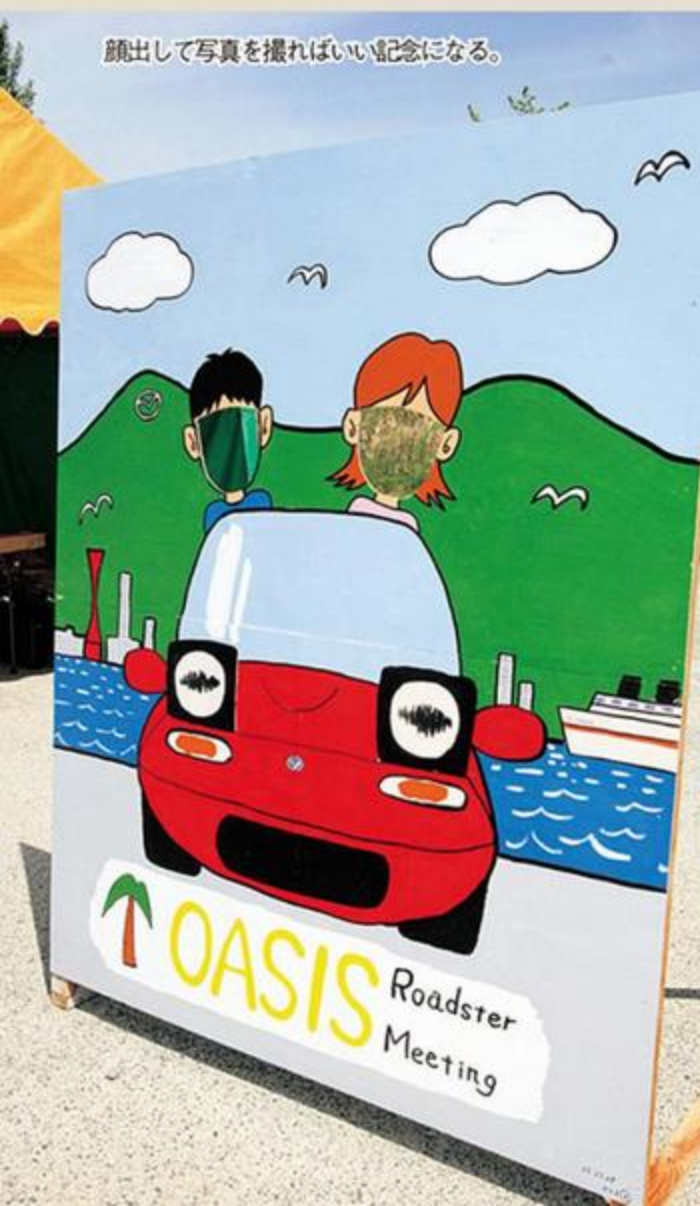
けっこう盛り上がりつつあった
が、それ1回きりで続かなかった。
関西でもミーティングやりたい
な、と企画したのがいちばん最初
ですね」と平井さん。

「当時はネットなんてなかったの
で、街中で勧誘ですよ(笑)。信号
待ちしてるロードスターにチラシ
配ったりして(爆笑)丸山さん」
クラブの人以外にながりがな
いので、こうした草の根活動によ
る布教(！)が見事に功を奏したの
か、1回目は好評のうちに終了し
たという。

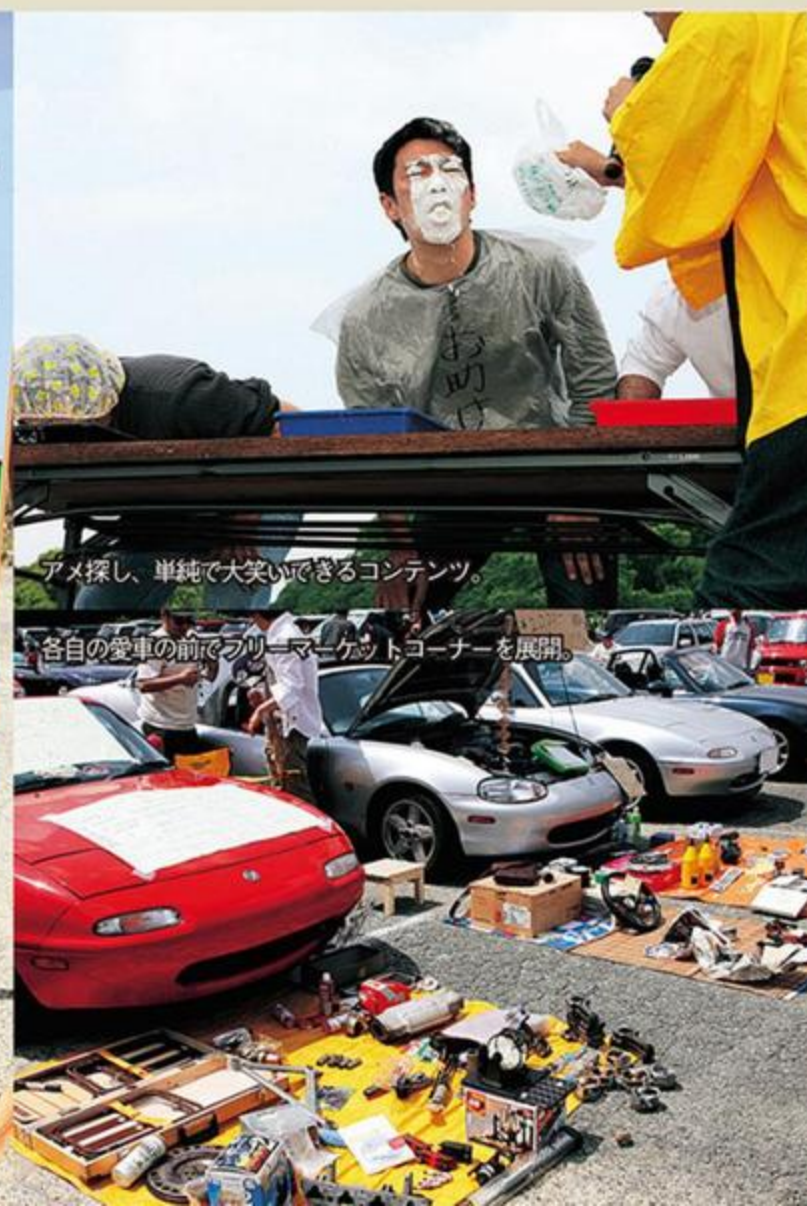
**開催場所が変わると
コンテンツの流用がNG**

フルーツ・フラワーパークで行
われた第1回目は、100台もの
ロードスターを集めた。しかしこ
のときは「放置プレイ」状態。集
まって、みんなのロードスターを
見たり談笑して過ごそうという、
今では信じられないようなほった
らかしっぷりだ。

「コンテンツを考えるようになった
のは2回目から。でも3回目に



顔出して写真を撮ればいい記念になる。



アメ探し、単純で大笑いできるコンテンツ。

各自の愛車の前でフリーマーケットコーナーを展開。



貴島さんにサインをもらって記念撮影。



手作りあんぱまんてるてる坊主。雨、上がるといいな。



いつでも元気なスタッフのかけ声で集合写真まで元気いっぱい!



ここでもボディ同色撮影が行われている。プリティッシュなグリーン、圧巻だ。



滋賀県から参加してくれた「ひねり」ご一行様。



5月開催だが、気温が高く鳴ることが多いためうちは助かる。



天候がよいとこんなに気持ちいいオアシスミーティング会場。



NAからスタートした撮影ボードも3世代そろった。

は開催場所を変更することになってしまつて……」

3回目から、現在のグリーンピア三木で行われることになった。場所が変わるとステージ設定も変わるし、車両の流れも違ってくる。事前テストができないので、場所が変更になるということは、スタッフにとっては相当なプレッシャーとなるはず。

「まずは場所を決めるのが大変でした。数百台のクルマが駐車できて、なおかつ安いところ。今となつてはここも厳しいですけど、これ以上増えるとな〜」と当時を振り返る丸山さん。グリーンピア施設問題で、開催も危ぶまれた期間もあったが、継続中。

ところでスタッフは、あのコンテツをいつごろから準備しているのだろうか。

「ゴールデンウィークあたりからで、これがうつつといひねん笑」。適当にはできへんやろう」といきなり関西弁全開。年明けから月1回の割合で、実行委員のスタッフが打ち合わせをしていく。

そして毎回「ひねり」が利いているコンテツについては、ミーティングの1カ月前から考え始めるという。こうした見えない努力があつてこそ、あの楽しい時間が生まれるのだ。しかしここ数年で変化が生まれている。それは、「10年前と比べると、会議の場が託児所状態になつてん。それだけ年齢層が上がってきてるつてことで。参加者にも家族連れが増えてきたしな」と丸山さん。言いながらもスタッフ自ら楽しんでいるようすがありありだったりして。

**自然体で楽しめるよう
ドレコンもやりません**

中国、四国地方からの参加者が多いオアシスミーティング。軽井沢は遠くて行かれないという人たちのためにも、子供連れで来られるイベントにしたいと、コンテツにも工夫をこらしている。

「大人の学園祭だね。それぞれの得意分野で役目を果たしているというか。ホームページ作れる人はアップしてもらい、クイズで使うパトライトなんかも、用意できるスタッフがいますよ」と、イベントマスターの大塚さん。

また同じ場所で開催し続けていることから、スタッフの動きにムダがなくなつていく。イチから説明することなく、スムーズな進行につながる。

「ドレコンやらないの、ポリシーなんです。あれ、おもしろくないでしょ。お金かけて仕上げようが、自作しようが関係ないやん」

そしてもうひとつのこだわりが、マツダの貴島さんといえども「奉(たてまつ)らない」。

「罰ゲームの対象になつたら、貴島さんでも正座してもらいますから(笑)。開発者とオーナーと気負わず、自然体で楽しんでもらえればいいかなと思います」

丸山さんが言うように自然体で楽しめるから、貴島さんも参加を楽しみにしているのかも。

参加費に含まれる記念グッズにもこだわりがある。それは「使える実用品」であること。随所に光るスタッフ達の配慮を感じながら、来年は時間を過ごしてみよう。



元気と笑顔がオアシスミーティングを支えているといってもいい。



役に立つオリジナルグッズしか作りません!



20周年記念署名車には列が途切れずできていた。



コンテツが目白押しなので、準備もめんどくさい。



閉会式のあとは会場を後にする参加者のお見送り。「また来年!!」



オアシスミーティングのスタッフも参加費を払って参加しているのだ。



年に一度のお祭り気分で盛り上がる 天気が悪くても参加者は気にしない!?

MEETING DATA

軽井沢ミーティング

日程 5月29-30日
開催場所 軽井沢プリンスホテルスキー場駐車場
参加人数 ロードスター1050台(NA614台、NB273台、NC93台、NC RHT70台)、参加人数1576人



マツダからは、おなじみ貴島さん(左)を始め、岸本さん(中)、藤原さんが会場に駆けつけてくださった。3人ともにロードスターオーナーなのだ!

やっぱり……。ちよつとの悪天候には驚かないが、今回はいつもに増して「霧」が濃い。前日から濃霧が晴れることなく、雨とそして強力な寒さを伴うというかつてない激しい天候となった、18回目の軽井沢ミーティング。

恒例の集合写真のタイミングも「霧待ち」という状態。ほんの一瞬の切れ間に撮影できたのだが、いつものようにスキーハウス上からというわけにはいかなかった。それほど霧が濃かった。それでも近い距離からの撮影によって、人の多さ、楽しさが表情でよくわかる。たまにはこうした集合写真もいいのでは。

ヨーでは、気になる次期モデルについての情報が飛び出すのでは、とみんな興味津々。さすがに企業秘密までは飛び出さないか。昨年の20周年を機に、新たなファンが参加しているのか、悪天候にもかかわらず参加者数は増大。次の大きな節目となる「30周年」まで、この調子で盛り上がりつつきたいところ。大盛況のうちに終了したミーティング会場では、いつものように同じボディカラーでの撮影風景も。来年の再会を約束して帰って行く参加者達を実行委員が見送った。



工具大放し中! 天候が悪くフリーマーケットのスペースを広げるのもタイヘン。でもDIY派が多いロードスターの集まりらしく、工具がバンバン売れたらしい。



見よ、この霧を。これはまだマシンな状態で、ひどくなると数分先が見えないほど。自慢の愛車、デモカーもオープンにできず残念。

JAFが展開する安全啓蒙活動 低速でも衝突のショックに驚き

シートベルトの重要性を確認できる、「シートベルトコンビンサー」をJAFが設置している。時速数キロという速度なのに、衝突時の衝撃は相当なものだとわかる。エアバッグも開くというリアルさ。子供といっしょに参加すれば、その大切さも痛感できる。毎年参加してくれているので、何人もの参加者がここで体験したことになる。ミーティング会場でのこうした試みはとてもタメになることが多い。軽井沢消防署スタッフによる人工呼吸方法や、AEDの使い方講習など、生活とは無縁ではない役立つコンテンツも盛り込まれている。



あまりの衝撃の大きさにお父さんもビックリ。時速5〜7キロ程度の速度でこの衝撃なのかと驚く。実際に体験してみることが大切さがよくわかる。



「しっかりシートベルトしてくださいね」と、説明を受けて体験に挑む。当たり前のようにしているシートベルトがいかに重要か、身をもって知りました！



シートベルト体験には列ができていた。思っている以上にクルマの衝突事故には、体に衝撃を受けるもの。こうしたシミュレーションで体験しておきたい。

JAF、そして軽井沢消防署のスタッフがミーティング会場できょうの対処方法を教えてくれる。こうした機会だから気負わず参加できる。



見通しが悪いから要注意

子供たちの「ガチンコバトル」、ペダルカーレースも霧注意だ。フードで前が見えていないのでは？ なんて子供続出。親のほうも右往左往しているようすが微笑ましい、軽井沢恒例のコンテンツ。



かわいいステッカー販売中

中部ミーティングの実行委員のみなさんが、オリジナルで作ったかわいいステッカーを販売していた。編集部も思わず購入。抜きイラストステッカーの抜かれた部分をおまけにするなど、サービス精神旺盛。

お疲れ様でした！

軽井沢ミーティングの実行委員のみなさん。いつも楽しい時間を過ごせるように、事前の準備から当日の仕切りまで、ホントにありがとうございます。そしてボランティアとして参加してくれたスタッフのみなさんもお疲れ様でした。



ジャンケン大会を盛り上げる

「20周年ミーティングで買った衣装、高かったのでもた着ます」と、コスプレ状態でジャンケンを盛り上げてくれた。これまた悪天候を吹き飛ばすにふさわしい演出で、会場はジャンケンのたびに一喜一憂。



MX-5ではなくロードスター。初のロードスターに会場はハイテンション。



第一駐車場への展示だけでは収まらなくなって久しい。



年々参加者が増え続け、マンモスミーティングへと成長していく。



NCお披露目時には開発スタッフのトークショーも行われた。



NCデビューの年にはいち早く軽井沢ミーティングでお披露目となった。



恒例のペダルカーレースには、いつも色とりどりのペダルカーが並ぶ。

ROADSTER@MEETING

ミーティングに歴史あり!

～軽井沢ミーティング編

ボランティアが支える 日本一のミーティング

そもそも軽井沢ミーティングの成り立ちとは？
「ワーパーズ」というクラブを作り、ロードスターデビューのその翌年に、鬼押し出しにある浅間園に集まりました。38台くらいが集まってツーリングして。これが90年5月で、これに気をよくして(笑)、何回か続けました。
そのころには、たくさんさんのロードスタークラブが立ち上がったので、電話をかけて日程を合わせた

り、クルマ雑誌で告知してもらったり。今みたいにメール、というわけにはいきません」
と話してくれたのは、実行委員の瓦井さん。回を重ねるうちに、ほかのクラブにも声をかけるようになり、クラブ同士のつながりで地方からも人が集まるようになっていった。
参加人数の増加に伴い、「来年もやるなら手伝いするよ」と申し出てくれる人も。これが今でも継承されているボランティアスタッフの始まりである。

試行錯誤の会場選び 参加者全員受け入れたい

現在と違ってアウトレットはもちろんバイパスも通っておらず、上信越道、長野新幹線など想像すらできないところに、軽井沢ミーティングの種はまかれた。浅間園で開催された3回目には、もうクルマが止められない状況に。350台は収容できる会場だった。
「来てくれる人たちがすべてを受け入れたいと思っていたので、より大きい会場が必要になりました。それまでは300台も集まっていたワケゲンの集まりを横目に、いつかは……」と思っていたんです(笑)。グランデコというスキ一場でやったことがあったので、イベントのようすが掲載されているクルマ雑誌を持って、軽井沢プリンスにプレゼンしました。
ここでは以前、BMWのイベントをやった実績があるらしいのですが、雨で大コケだったと。それをすくく懸念していて及び腰だったんですよ(瓦井さん)



これなら免許がなくても大丈夫!



カーオブザイヤー受賞を記念してのサインポスター。



天気がいとこんなふうのどかなトークショーの光景に。



「イタ車」ゲームはロードスターにも飛び火。すっかり市民権を得ている。



NCがデビューしたと思ったらペダルカーもモデルチェンジ。



スキーハウスの建物から撮影するとこんなに圧巻!



「遊びに来た」ジャーナリストの伏木俊郎さんと即席対談コーナー。



ボディ同色の記念撮影もミーティングの風物詩。



改めてみると開催年によって集合写真の風景が違っている！



うまく並べば同じボディカラーの車列ができたころの第一駐車場。



「ロードスター大好き」というのが伝わってくる。



ボランティアのスタッフが広い会場、多数の参加者をまとめてくれている。

本当にやれるのか？ 案するより、というやつで開催してみたらいきなり450台ものロードスターが集まった。と書き進めると順調のようだが、主催サイドは気が休まらない。

**ひとりで作ってたので
びびりまくってました**

「予算立てからすべて決めていたので、気苦労は多いです。赤字になってもだれかが補填してくれるわけではない。かといって、メーカーやディーラーに協賛金を出してもらおうようなイベントにしたりしなかった」瓦井さんの確固たるポリシーは今でも貫かれている。

そして実行委員のメンバーがミーティング前から集まって会議を行い、緻密な計画を練っていく。それら会議も手弁当状態。

「やりたい、という人しか長続きしませんよね」とはいえ、あれだけの規模をまとめているのだから、頭が下がる思いだ。

ちなみに軽井沢ミーティングのスタッフは、参加者と同じように参加費を支払っている。

「私は前日のコマ図ラリーをメインに担当しているんですが、コース図を作成するために、現地の下見をしたり、チェックポイントの立ち番をしながら声援を送ったり。いや〜、楽しいです」

と話すのは実行委員の小池さん。4回目の開催から参加している大ベテランだ。このように、実行委員も楽しんでるからこそ、役目として動いているのではなく、ミーティングのひとつの楽しみ方として参加しているのだとい

うことがわかる。

以前はクルマのミーティングらしく幌の開閉速度を競ったりスベアタイヤの交換を行うコンテンツが盛り込まれていたが、回を重ねるごとにコンテンツが定着していった。そして、司会者も有名人が参加できなくなったのを機に実行委員が行うように。

「当初はクラブにも入ってなくて、個人で参加していました。それからボランティアでスタッフとして参加するようになりました。」

RCOJのつくばイベントで司会をやったことがきっかけで、オファア(笑)がきまして」と話す実行委員のメンバーである吉田さん。会場でマイクを片手に場を盛り上げている張本人。

ミーティングの実行委員、当日のボランティアスタッフの支えによって、みんなが楽しい1日を過ごせているのだ。

**数を競う気はないのに
1000台オーバーに**

スペースがないから帰ってもらうしか……、そんな状況にしたいという思いが、いつしか日本一のミーティングへと成長させた。けっして数を増やそうと努力した結果ではない。そしてミーティング後には、5月最終日曜日は「軽井沢」と、参加者は早々にスケジュールの予定を立てる。それほど楽しみにしている人が多い。参加者の思いと、ミーティングを進行するスタッフの思い。ロードスターという「媒体」を通じて、豊かな時間をいっしょに過ごしたい気持ちはまったく同じだ。



軽井沢ミーティング実行委員は反省会を会場で行っている。



広い会場では出展ブースを回ったり参加者のクルマを眺めたり……



色とりどりのテントとロードスター、そして数百人の参加者—軽井沢ミーティング。



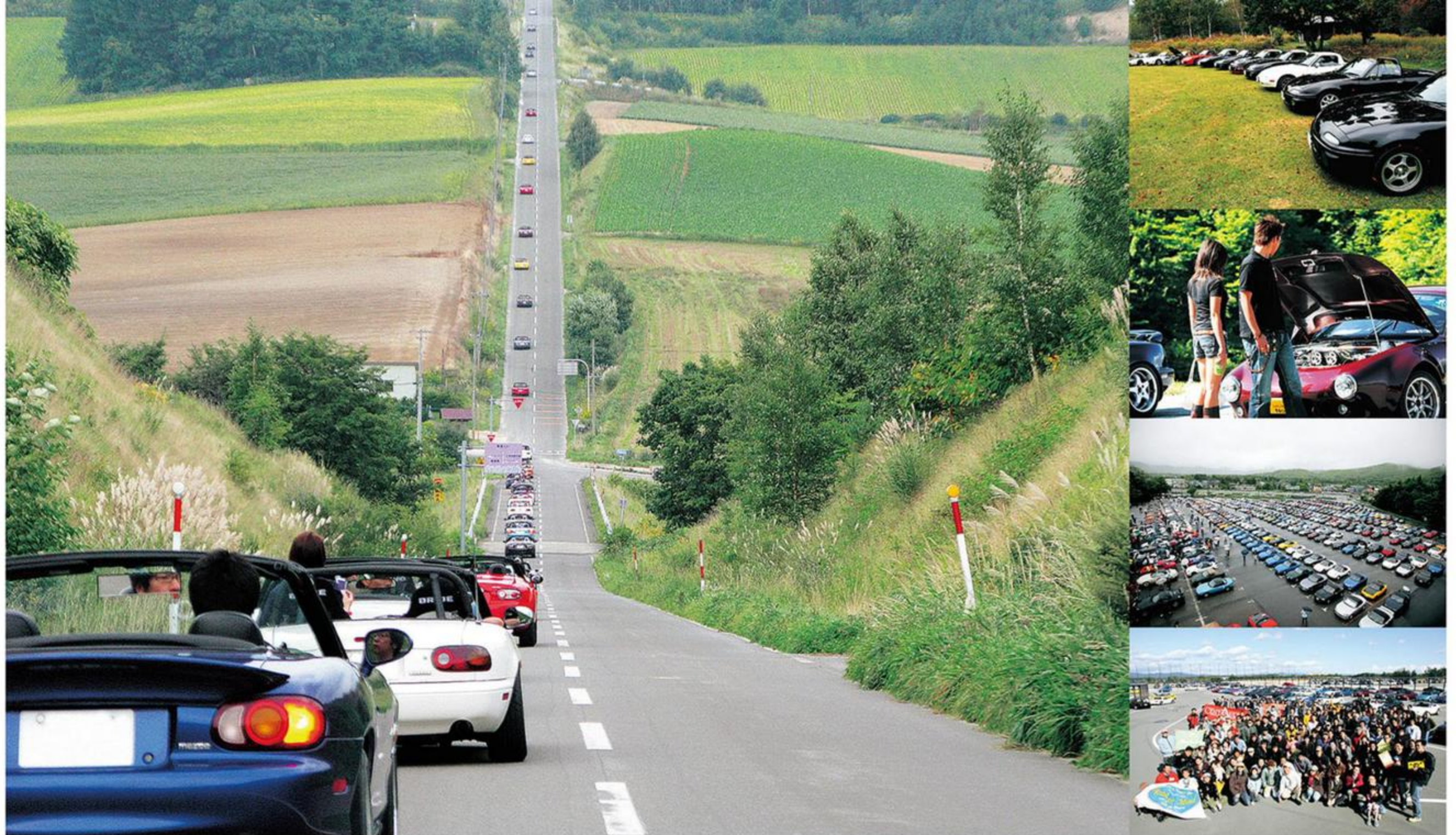
悪天候の中でも開発者は参加者と一体となって楽しんでいる。



協賛品プレゼントをかけたジャンケン大会、盛り上がる！



あっという間にいっぱいになったバンネットの署名。



お楽しみはまだまだ続く! 2010年の定例ミーティングを要チェック

2010年ミーティング予定

日程	開催地	イベント名/問い合わせ先
9月4日 ～5日	北海道	ふらのミーティング2010 http://furami.eek.jp/
9月5日	宮城	東北ミーティング http://www.ppf-rs.com/
9月12日	岐阜	中部ミーティング2010 http://chubu-meeting.com/
10月10日	大分	2010ロードスタージャンボリー http://5.fan-site.net/~roadsterx/
10月31日	山梨	清里ミーティング http://www.jeef.or.jp/kiyosato/
未定	岐阜	のほほんミーティング http://homepage1.nifty.com/

全国で行われているオーナーズミーティング。2010年後半にもまだまだ注目のミーティングが残っている。幸い、週末の高速道路は安いままなので、参加したことのないミーティングへと、足を伸ばしてみてもいいだろう。

同じ車種のミーティングなのに、各地でイベント色が違っていて楽しめる。共通しているのは、ひとりで参加してもすぐに打ち解けられるというところ。「ウエルカム」な雰囲気はどのミーティングも同様。

NCを購入してロードスターのネットワークにつながった人、NA、NBの中古車を買ったばかりで、ミーティングに参加したことがないという初心者の方。みんな大歓迎だ。

左表にある「東北ミーティング」については参加費無料という予定で、宮城県鬼首(オニコウベ)スキー場で10時から行う。

集まって何をするというわけなくとも、その空間で時間を過ごすだけで楽しいのがミーティング。会場の周辺ではちょっとしたブチツリーング気分も味わえる。気軽に足を運んで楽しさを体験してほしい。



当日行われるプレゼント抽選会には、北海道の美しい野菜が! 生食OKのとうもろこしは人気が高い。



この芝生が美しいこと。カラーバリエーションが豊富なロードスターがより魅力的に見えるのだ。自然が豊かな北海道ならではのミーティング開催地といえる。



これが1日だけのDJブース。FM電波で飛ばしているの、周波数に合わせてとカラオケからリアルタイム中継が!

MEETING DATA

ふらのミーティング

日程 9月4日～5日
開催場所 ホテルHOPS

北海道の中央部に位置する富良野で行われている「ふらのミーティング」。ホテルHOPSの敷地内で行われているのだが、クルマを止めるスペースが特別なのだ。なんと芝生の上という絶好のロケーション。色とりどりのロードスターが緑に映える光景は、ミーティング数あれどここだけ。

メインスペースでは、ミーティング中にオープンする特設ラジオ局が登場。そこでは主催者の山本さんを中心としてDJブースが出現し、トークや音楽が流れ会場を盛り上げる。どうやら2010年のミーティングには、各地のミーティングを仕切っている面々が集結するという情報も入ってきている。前夜祭からパワー全開であろうことは容易に想像できるような……。





よっ、迷子会者!? 毎回匿名が変わるのでその発表を楽しみにしている参加者も結構多い(ホント)。アドリブきいて最高。



お菓子の「うまい棒」をパン食い競争のごとく食べたら水をコップ1杯飲み干してゴール。景品、参加賞はもうんうまい棒!



広い駐車場がロードスターとオーナーであふれる。メインステージでは参加して楽しい、見て笑えるコンテンツが進行。



MEETING DATA

中部ミーティング

日程 9月12日
開催場所 ホワイトピア高鷲

オアシスミーティング同様、関西方面のミーティングとして名の知られているイベントだ。広々としたスキー場の駐車場で開催されていて、天気がいいと高原の澄んだ空気がオープンカーに気持ちいい。いつからかこのミーティングは、スタッフが“コスプレ”するのがつねになっていて、ここでも名物司会者が場を盛り上げてくれる。ドレスアップコンテスト、お菓子のうまい棒を使った早食い競争など、見ていて飽きないコンテンツで参加者をおもてなし。終盤の豪華プレゼントを懸けたジャンケン大会まで、スピーディにスケジュールが進んでいく。夏が終わってほんとひと息、のベストシーズンに行われるから、フルオープンで出かけよう。



プレゼントをゲットするため、参加者はジャンケン大会に力が入るものだ。



ガレージセールコーナーには、多数の魅力的なパーツが並べられている。



バンザイ



コーヒー
買いました



ジャンボリーを主催する佐藤さん左をはじめ、このイベントも多くスタッフに支えられているのだ。



MEETING DATA

ロードスタージャンボリー

日程 10月10日
開催場所 九州石油ドーム

九州で恒例となっているジャンボリーは、スタジアムの駐車場で行われている。そのため飲食の心配がなくて便利だ。九州各地から駆けつけたロードスターオーナーたちの集いの場として継続されている。ここではガレージセールの場をメイン会場に設けることができる。そのため天候不良でもお店を開くことが可能だ。手作りグッズが販売されていることもある。積載車の上がにわかトークショーステージになるなど、のんびりした空気が魅力。ミーティングビギナーにはちょうどいいテンション!? 参加車両は圧倒的にNAが多かったが、だんだんNCの姿が見られるように。主催している佐藤さんもNCを購入したことで、これからだんだんと増えていくかも。



ショップのブースやフリーマーケットに並ぶパーツを見てまわると、ついつい……。



10月の清里は気温が低く、ストーブも始動。ジャンケン大会などは屋内で行っている。

このお弁当パッケージは2008年バージョンのもの。オリジナルプリントでいつも楽しませてくれる。



NCが登場したころには、開発者のトークショーがスライドを使って行われたことも。



MEETING DATA

清里ミーティング

日程 10月31日
開催場所 財団法人キープ協会内清泉寮

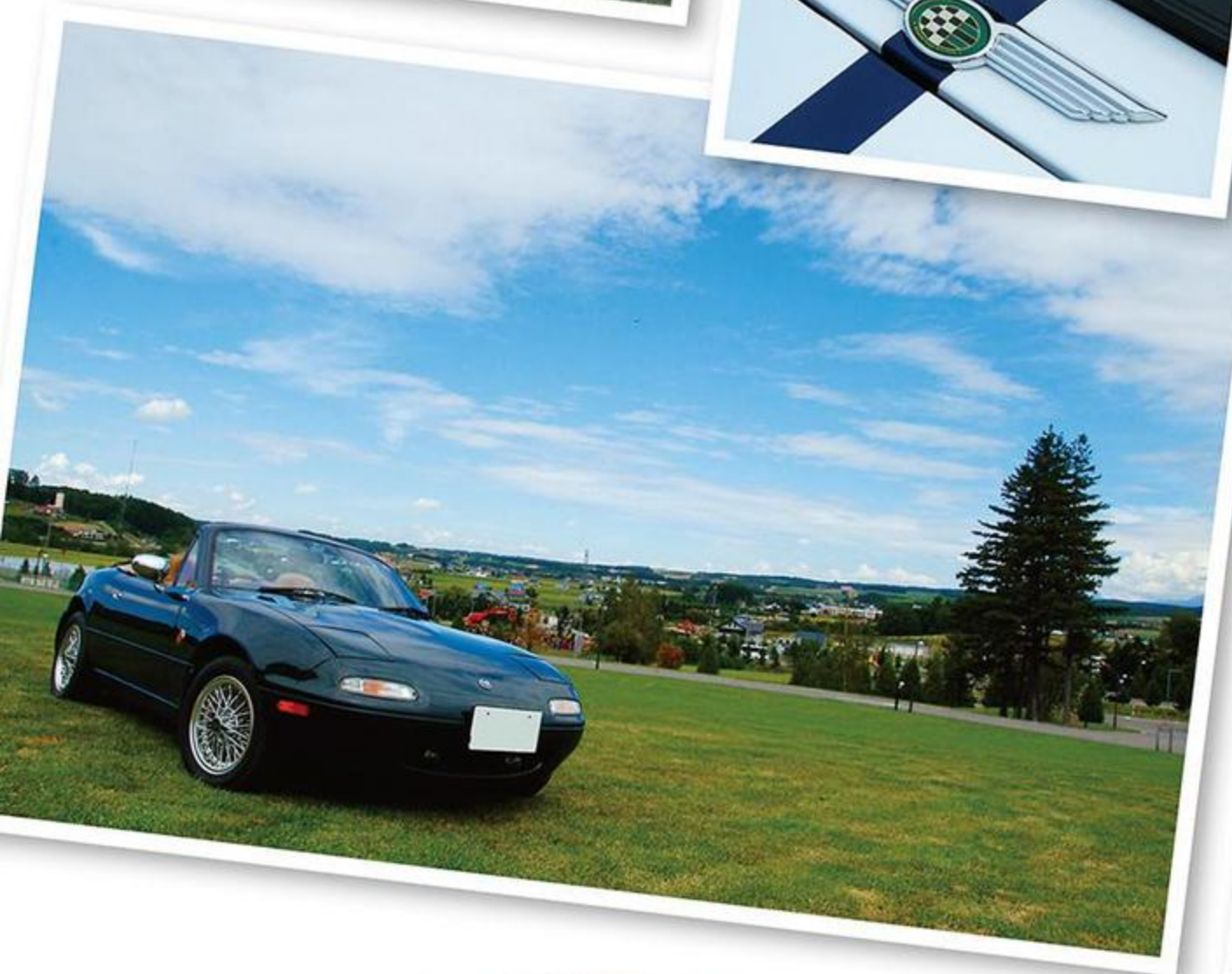
「今年ももうそんな季節なんだね」というタイミングで行われているのが、清里ミーティングだ。これは100台限定というコアが決まったミーティング。清里という観光スポットで行われるので、空き時間にちょっとお買い物、なんてお楽しみもあり。また、秋の高原は空気が凛として、ワインディングをオープンで走ると最高の。いつもは10月の最終週あたりに行われるのだが、高原とあって初冬の気候といいていい。清泉寮はソフトクリームが有名なのだが、温かい場所で食べることをオススメする。濃厚なミルクがたまらないので、絶対に食べてほしい! そして毎年変わるお弁当のオリジナルパッケージも、参加する楽しみのひとつ。かわいくて保存したくなるほど。

ROADSTER@DRESS UP



気になるユーザーマシンにはヒントが盛りだくさん
見ているだけで参考になるポイントを集めた

ミーティングに集まるみんなのクルマを見ていると、独自の工夫があちこちに見られる
ロードスターの数だけ個性があるといっても、言い過ぎではないくらいだ
同じ仕様はないくらい豊富なバリエーションのなかから、数台をピックアップして紹介する





Entry No.001
小保方重男さん
こぼかた

苦節3年!?!の集大成が 軽井沢にお目見え インパクト大のカウル仕様

仲間といっしょに軽井沢ミーティングに参加したオーナーの小保方さん。自慢のチルトカウル仕様を誇らしげに見せてくれた。振り返れば構想から数年……が経過していた。



リアのプリスターっぷりもハンパではない。グラマラスなボディラインは、NBをさらにボリュームアップした感じだ。



「チルトカウルにしたい」
この思いを実現した!

迫力のボディ、そしてカウル仕様という、近年まれにみる(一)大改造を施したNA。一見するとベースはどの型なのか、ドアノブを見るまでわかりかねるほどの変貌ぶり。

じつはこのマシン構想は、茨城県にあるボディショップ「TRAP」に持ち込まれたもの。オーナーとしてのリクエストで、それが3年ほど前のこと。そのときから設計図や、プランを練って進められてきた。

しかし思ったよりも時間がかかってしまった、というのはこれを見れば容易に想像できる。結局は型まで作ることになったというから、これからトライしてみたい人にはチャンスといえる。ボルトオンでカウルが装着できるのだから!

ベースとなっている車両は、当初用意していたものではなく、新たに手に入れた「スーパーユーノス」。これはレース車両として数台のみ作られたものだとか。スポット増しが施されている。もちろんエアコン、パワステはなし。これをベースに仕上げて公認を取り直したという。

スポット増しという補強も魅力だが、6速ミッション搭載、コンピュータも変更されているなど、ベース車として使うにはもったいないくらいの状態だった。

しかし、これに念願のボディがセッティングできればということなし。おまけにベース車両が軽いという、大がかりなモディファイでは有利なスタートラインに立てた。

オーナーの喜びとは裏腹(?)に「すべてが無理難題」とTRAP村

ボディショップとの話し合いで 細かく仕様を調整しながら製作

愛車ユーノスのフロントをぶつけてしまったことに端を発したこの計画。直すのならばちゃんと、と考えていたらモディファイへの意欲がむくむくと……。昨年の軽井沢ミーティングではご覧のような状態で、迫力はあるがまだ完成までは程遠い状態だった。試行錯誤の末、型まで製作して仕上げた姿は感動ものだったに違いない。



ロードスターに乗る仲間たちと、ああでもない、こうでもない話し合いを重ねる。途中から話の方向性が変わっていったのは、よくあることではないか？



フロントを破損したのがこの車両。ピットクルー顔にしていたこの愛車をベースにする予定だったが、車両をスイッチして仕上げた。



「TRAP」の村瀬代表(右)とタグを組んでカウル仕様にトライした。焦らずじっくり仕上げた結果、だれにも負けない個性派マシンが誕生した。



ボディの強度などを考慮し、切った張ったのギリギリで仕上げられたカウル。この角度がベストポジションとなった。



トランク部はNBを思わせるほど流麗なフォルム。M2の1006(通称コブラ)という幻のマシンをモチーフにデザインされた。



TRAP製オリジナルフロントリップがアクセントになっている。コブラのイメージどおりに仕上がったといえるだろう。

瀬代表。何しろリアのフェンダー加工はすべてワンオフで仕上げた。しかし、そのぶん愛着もひとしおだろう。構想から完成披露まで、ずつつきつきりだったのだから。この二人三脚こそが、チルトカウル仕様完成のカギだったのだ。

早くもレプリカが登場!?

ただいま整備の勉強中
自分でやるのがポリシー

自動車整備学校に通う学生で、バイトをしながらパーツ代を工面しているクルマ好き。前出の小保方さん同様、M2 1006を見てあこがれていた。それをカタチにした車両を見て、「これは!」と、同様に仕上げようと取り組んだのが大柳さんというわけ。

とはいっても、パテを盛りつけてフォルムを造形しているのですが、車両重量はかなり増大。それでも迫力のラインはきちんと出せている。これからが楽しみ!

自作でレプリカ!
by大柳賢汰



フロントフェイスが異なると印象も変わってくるが、間違いなく兄弟車といってい! 軽井沢ミーティングで初のツーショットがなかった。ハードトップとソフトトップの違いも興味深いところ。来年の軽井沢では2台はどう変わっているか。



初めての愛車がロードスターで、自分でイジッてすでにこのワイドボディフォルムを完成させた。おかげで(?)アパートはパーツを置く物置のようだとか……。

2級整備士の資格は取得しており、これから1級を目指して勉強中。遊べる時間はこの愛車と過ごすことが多い。



4連スロットルを搭載してピックアップのいい走りを満喫している。ベースがしっかりしているだけに、大がかりなボディ変更でも「人馬一体」を楽しめる。



闘争心をあおる真っ赤なコックピット。外装のブルーとの強烈なコントラストで、さらなるインパクトを与えている。メーターまわりもオリジナリティあふれる。



ROADSTER DRESS UP

父の影響でマツダ車を選ぶ
本命ではなかったNAだが
すっかりハマッてしまい
今ではサーキット走行も！



Entry No.002
望月雅也さん

とりあえず……のはずが
すっかりハマッてます

「父がマツダのディーラーに勤
めているので、マツダ車に乗
ろうとは思っていました。じ
つはRX-7（FD3S）を
ねらってたんです。ただ金
額も高いですし、免許取り
立てですぐに乗るクルマじ
やないな、と（笑）。なので、
とりあえずロードスターに
乗ってみようと思ってたら」
こんなふうに、最初はつな
ぎのつもり（？）で選んだのに、
ロードスターの魅力にハマッて
しまう人は多い。きっかけはどう
あれ、この楽しさを知ってしまった
からには、もうほかの車種に移り
するようなことはないはず！



基本的なメンテナンスやパーツの
取り付けは行が、個人で対応でき
ない部分は静岡県のマルハモーター
ズに依頼している。エンジンもリフ
レッシュしたばかりで、慣らしの真
っ最中。ベースはNA8Cだが、搭
載エンジンはNBのBP後期型だ。
後期型といえば、可変バルブ機構
付き。それをエアフロレス仕様（D
ジェットロ）とし、フリーダムで制御
している。このマルハモーターズが
展開しているコンプリートエンジンは、
各センサーと車両側のハーネス



実走だけではとりきれないデータを エンジンベンチでしっかり把握する

コンピュータのセッティングといえば、チューナーが実走してデータを取り……なんてのは大昔の話。今ではシャシダイを使ったり基本データをメーカーが持っていたりと、環境は整っている。しかし、エンジンスワップとなると未知数の部分が多い。

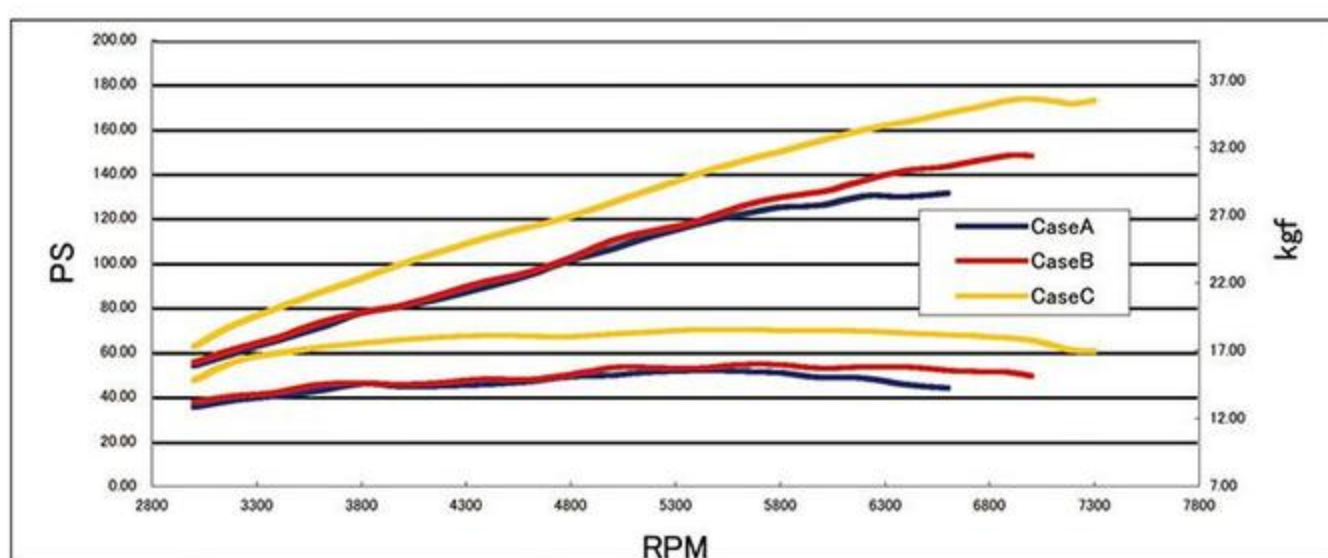
燃調やバルブタイミングは、VVTが入ることで変わってくる。それら多様な条件をクリアするのがエンジンベンチだ。これはマルハ独自の設置方法により、排気系のテストにも融通がきくという。また空吹かしができるため、アクセルレスポンスの確認もできる優れモノだ。



ミッションを逆にセットすることで、タコ足の取りまわしを気にせずエンジンがセットできる。ミッションはカウンターレス状態。

	CaseA		CaseB		CaseC	
RPM	(PS)	(kgf)	(PS)	(kgf)	(PS)	(kgf)
3000	53.90	12.86	55.30	13.20	62.10	14.82
3200	59.60	13.34	61.20	13.69	72.50	16.22
3400	65.00	13.69	66.20	13.94	79.70	16.78
3600	70.70	14.06	73.00	14.52	86.50	17.20
3800	77.30	14.56	77.60	14.62	93.00	17.52
4000	80.30	14.37	80.90	14.48	99.40	17.79
4200	84.40	14.39	86.10	14.68	105.50	17.99
4400	89.10	14.50	91.60	14.91	111.30	18.11
4600	94.50	14.71	95.70	14.90	116.00	18.06
4800	101.20	15.10	102.10	15.23	120.70	18.00
5000	106.20	15.21	110.00	15.75	127.00	18.19
5200	112.30	15.46	114.30	15.74	133.40	18.37
5400	117.20	15.54	118.60	15.73	139.60	18.51
5600	121.30	15.51	124.80	15.96	144.90	18.53
5800	124.80	15.41	129.30	15.96	149.80	18.49
6000	125.80	15.01	131.80	15.73	154.70	18.46
6200	129.70	14.98	136.70	15.79	159.40	18.41
6400	129.50	14.49	141.20	15.80	163.10	18.25
6600	131.10	14.22	143.20	15.54	167.20	18.14
6800			146.70	15.45	170.90	17.99
6900			148.20	15.38	172.70	17.92
7000			147.90	15.13	173.60	17.76
7100					172.50	17.40
7200					171.30	17.03
7300					172.70	16.94

エンジン回転数ごとのパワー、トルクを表にしたもの。これをグラフ化したものが下の折れ線グラフだ。



A:NA8社内測定(標準車) / B:NB8(VVT)社内測定(標準車) / C:スワップ(エンジンノーマル) & Freedomプログラム

エンジンスワップで苦労するのが、ないものをどうするか。今回はVVTという当初なかったものを、コンピュータなどに認識させなければならない。そのためマルハモータースでは、専用のカプラーを製作するなど、さまざまなポイントで専用部品を作った。おかげで気軽にNAにNBのBPエンジンが搭載できるというわけだ。またこの車両にはHKSのパワーフローがセットされていたため、それに合わせてエアフロレスにするためのパイピングを作った。吸入空気量をバキュームで感知するDジェトロ制御としているのだ。



サーキット走行に必要な情報を得るため、追加メーターを装着。美しくセットされたこの3連メーターは、オーナー自ら作業を行った。



サーキットを走るようになって制動力不足を感じたため、ブレーキは早めに強化していた。富士スピードウェイがターゲットコースだ。

を専用の中継ハーネスキットを用いることで対応。そのため、バルクヘッドに穴を開けてハーネスの通り道を確保するといった、ボディ側への負担もないのが気に入っている。もちろんパワー、トルクともに申し分ない。すでに変更している6速ミッションとのバランスもいいうで、サーキットを走行できる日を心

待ちにしている。手に入れて6年目という愛車は、「ベリーのエアロを含め、エンジン以外はすべて手が入った状態だったんですが、今回エンジンを載せ替えたことで、ノーマルといえる部分がなくなっちゃいました」。ドレスアップからチューニングまで、幅広く楽しんでいるお手本になる1台だ。



発売されたばかりのレイズ製「ボルクレイシングTE37V」をきつそくセッティングアップ。サイズは7.5Jx15インチで、オフセットは+25.5mmのスペーサーをかませている。



ROADSTER @ DRESS UP

オープンで走行しているとかなり目につくレカロシート。ピラーにもカーボンシートを張り付けて、オリジナリティをアピールしている。ツヤなしが大人っぽい。



Entry No.003
北崎慎二さん

オープンカーに乗りたい NC1を新車で購入 家族があきれられるほどハマった!

**ガレージで作業するから
ローコストで遊べる**

オアシスミーティングで盛り上がっていたNC軍団。同じ型式ながら、NC2を「ずるい」と敵対視(?)する北崎さんだが、愛車の仕上がりはとても免許を持つ子供がいるようには思えない。

「新車で購入してもうすぐ車検ですね。家にはファミリーカーとしてステップワゴンとエアウェイブがあったんですが、エアウェイブを売り払って買いました(笑)。オープンカーに乗ってみたくなったんですよ。乗って見たらハマりまして……」

オープンカー購入の候補に挙がったのは、ほかにもS2000があった。価格的なこともあってNCにしたのだが、今ではこれが大正解。購入費用を抑えたぶん、クルマいじりにお金がまわせたからだ。

「家のガレージで作業してますよ。小遣いの範囲なら、家族にも文句言われ

ないんで(苦笑)。パーツはもっぱらオークション、好きなんです。ロードスターに乗ってからみんなカラで知り合った仲間と、ミーティングに行ったりもしますね」

このスタイリングの決め手となっているのはカーボン。だが、カーボン製品をまともにそろえていくとかなりの出費になってしまふ。そこで「カーボンシート」を多用。自分で張り付け作業していった結果、ノーマルのかわいらしさが消え、スパルタンなフォルムが完成した。

もともと自分でいじることが好きだったこともあり、外装だけではなくデフ交換まで自分でやるほどの強者。さぞかし自宅ガレージには、充実の工具&ケミカルが並んでいることでしょう。

広島で行われた20周年ミーティングにも参加。ロードスターに乗ったことで、これまでとは違った交友関係、クルマ遊びを満喫している。免許を持っている娘さんも、おそろいのホイールを履いているそう。



ROADSTER DRESS UP



GTウイング、トランクもカーボンでまとめている。いつでもサーキットを走れそうなほどの装いである。

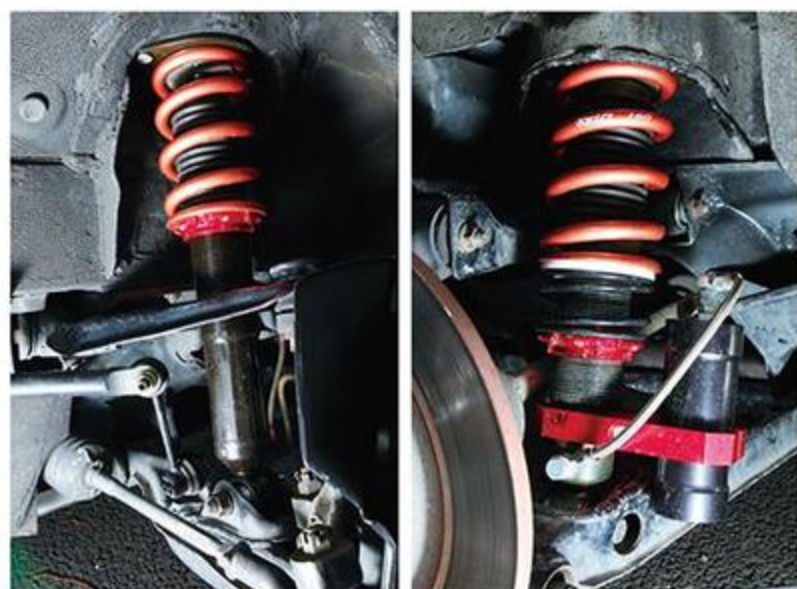


ボンネットにもカーボンシートを張り付けて、アウトレットダクトをプラス！これらの工夫により、かなり個性的な雰囲気仕上になっている。



かわいいヘッドライトもアイラインで“ちょい悪”に変身。オークションで見つけては、自分で取り付けてボディモディファイを完成させた。





無段階調整のセミオーダーシステムサスペンション。富士スピードウェイを走行することが増えたため新調した。



ロードスターに乗る仲間から譲り受けたワンオフ設計の4スロ。エキマニもワンオフと、じつはぜいたくなエンジン。



自分で苦労しながら取り付けたメーター。シンプルながらもカッコよくまとめられて、必要な情報を表示している。



これからブレイク必至のボルクレーシングTE37Vも用意している。ストリートとサーキットでタイヤ、ホイールを履き替える。



エアコンリングがアクセントになっている。サーキットカウンターはあっても、ナビシステムなど便利アイテムは見受けられない潔さ。



学生時代に購入した ファーストカーがコレ 腕を磨くべく サーキットに通う

**日常使用を犠牲にしても
スポーツ走行を優先!?**

NA8シリーズ2をベースに、エンジンを2化している。

「学生のときにサーキットを走るクルマが欲しいな、と思って。小型のFRがいいかなあ、とかシビックかMR2にしようかな、と。」

結局、価格的なこともあってロードスターに収まったんです。初めはミニサーキットを走っていました。2年くらい前から富士スピードウェイを走るようになりました」

DIYでパーツを取り付けたりす

最初に買った愛車が手放せない相様になり、走りを楽しむツールにもなっている。サーキットが主な走行フィールドなのでデイトには不向きなところ。

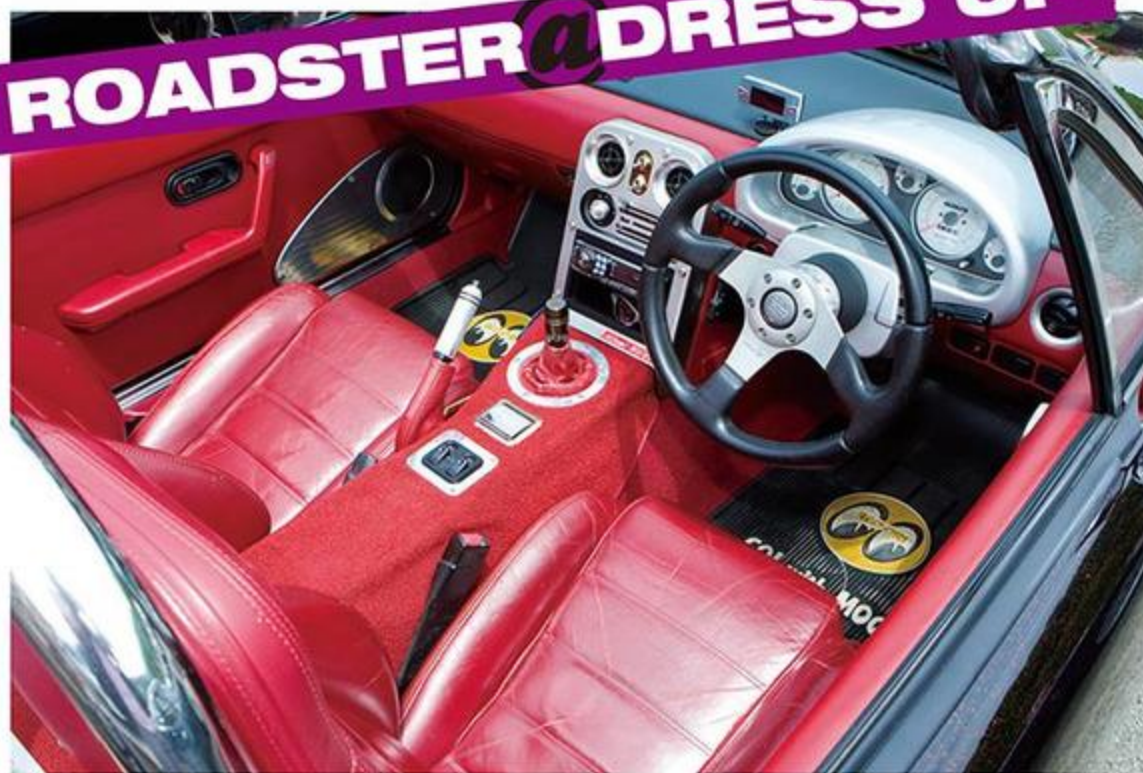
るため、プロの仕上がりとは異なる見た目(ー)。粗削りだが質実剛健、サーキットを走るための装備はしっかりセットアップしている。

オーバーホール時にエンジンの排気量アップを図ったほか、足まわりをオーリンズの車高調からCKエンジニアリングのセミオーダー車高調へとスイッチした。

「富士を走るようになったので、少しずつ仕様変更しています。セミオーダー式の車高調なので、バネレートやケース長を好みの仕様にできて、ねらいどおりのアクションが得られます。ちなみにフロントのカナードも富士仕様です。汎用品を車両に合わせて付けました」

サーキットを走ることが多くてもレースに参戦しないのは、レギュレーションがあると好きな仕様で走れないため。愛車で走ってこそ楽しさというわけだ。プロショップに任せる部分と、自分で作業を楽しむ部分をうまく分けている。日常の使い勝手はだんだんとスポイルされているらしい。ここまできたらひたすらタイムアップのみ、か？

ROADSTER DRESS UP



真っ赤なコックピットはオープン時に目立つことこのうえなし。センターコンソールをナカマ工製にしてシフト操作をしやすくしている。パネル類は自分で塗装する。運転に支障のないようダッシュボードは未塗装。



グラマラスなボディラインは、自分でパテを盛って仕上げた力作ポイントだ。くじけそうになりつつも、実現まであきらめず頑張った。



このポジションランプのカバーは、純正品を自分で穴開けしたり塗装したのち、バイク用のウインカーを埋め込んで仕上げたもの。



向かって左から3人目が村上さん。この仲間とはオアシスミーティングで出会って、「みんなカラ」で交流を深め、いっしょにツーリングしたりイベントに参加して楽しんでいる。これもロードスターが生んだ「縁」なのだ。

Entry No.005

村上 勇さん

あらゆるカテゴリーの クルマを乗り継ぎ ロードスターに たどり着いて早4年

ハイリフト仕様車から
ペタペタのシャコタンへ

以前はランクルの車高を上げて乗っていたが、打って変わって車高ペタペタのロードスターに。

「知り合いが手放すというので、それなら自分が乗ってみようかな、と思って手に入れました。これまでスポーツカー、4WD、そしてVIPカーまで、ひととおり乗りましたね。ランクルは12年乗ってましたから」

クルマ関連の仕事に就いているとはいえ、たいていの作業は自分でこなしてしまふ。家の車庫が作業場になっており、試行錯誤しながらいじっている。乗り出しはノーマルで、「フルエアロ反対派」だったという。「こんなふうになるはずでは(苦笑)。ポジションランプカバー自作にはじまり、最終的にアクティブのオーバードフェンダー車のようなイメージで

仕上げていきました。どうせオールペンするなら純正色以外でやろうと思って、このオリジナルカラー+フレイクにしました。光のかげんでキラキラするんですが、写真で見せるのは難しいですよ〜」

暗色ベースのボディ、ワイドフェンダーによるポリウレタンアップ、メッキがまぶしいホイール、そして戦闘的な赤いコックピット。ドレスアップをとことん満喫していることがうかがえる1台。

DIY派・村上さんのモットーは、「くじけにやでできる!」。失敗したらまたパテを盛ればいい、という気持ちで臨んだという。

自然に見えるリアのユーロテールも、「おもちゃのよう」という印象から、塗装用のクリアに黒を入れてスモーク風に仕上げた。こうしたアイデアも参考になる。



リアバンパーはノーマルマフラーの出口に合わせて右側がカットされていたが、センター出しにするためパテで埋め中央部をカット。





ローフォルムを実現するリヤビューは、ユーロテールとのマッチングもよく、オープンスタイルが決まっている！

自分でカラーコーディネートさせたユーノスプレート。こうしたワンポイントの工夫が積み重なって、オリジナリティを高めている。



ロードスターの 発売当時は小学生 イジるつもりで購入し ただいま夢中です！



Entry No.006
長谷川淳さん

「カッコいいと思います」とロードスターを気に入っているようすの村上雅美さん。彼女の愛車も長谷川さんがイジっている。



ステアリングは「染めQ」という、革などの素材を塗装することができるアイテムで塗装。直後にはにおいが充満していたが、色が落ち着いていけば満足感でいっぱい。



風が巻き込まなくなって、走行中でも髪が落ち着いていると彼女が絶賛のエアロボード。正直、このボードだけでそんなに変わるのかと思っていたが、効果はバッチリ、絶大だった。



コックピットには自分で塗装した部位があちこちに。黒を基調としているながらも、こうしたひと手間がメリハリがつく。運転している自分がいちばん楽しめる空間にできる。



シートは張り替えただけではなく、蔵元のシートカバーをセットしている。見た目も美しく、とても「満足している」パーツのひとつだ。乗りやすくなったというメリットもあった。

細かい部分は自分で作業
少しずつ変わって楽しい

平成2年式のNA6CE。この愛車
が新車で登場していたころ、長谷
川さんはなんと小学生だったとい
うから、歴史を感じずにはいられない。
免許を取得できるころになると、
バイクに乗りたり軽自動車のオペ
イに乗るなどしていた。が、クルマ
いじりがたくて購入したのが、こ
のロードスターだった。

「マリナブルーだったんですが、黒
いの欲しかったのでブリリアント
ブラックにしちゃいました。
で、昨年まではホイールはナパ
ームを履かせて、ボディシヨップ林の
エアロを装着するなど、今とは違
う雰囲気だとしてました。今ではす
っかり村上さん(45ページ)の兄弟車
みたいになっちゃって(笑)」
人がやっているドレスアップは魅
力的に見えるもの。お手本にして仕
上げたのが今のスタイルだ。
絶版ホイールやDIY小物で個性
をプラスしている。ボディまわりと
いった大がかりな部分は、前出の村
上さんをお願いしている。しかしイ
ジリたくて購入したというだけあ
って、小物やひと工夫できるものは、
自らが付けている。なかでも、助手
席の彼女にいちばん好評だったのが
「エアロボード」の製作。
「オープンカーってこんなに風がく
るものなの？って思っていました。で
もこれを付けたら全然来なくなっ
て、便利だなあと。私のクルマも彼
がいじってますよ(笑)」
彼女公認のクルマいじりは、彼女
の愛車にも及んでいるらしい。



ROADSTER BROS発

軽井沢ミーティングでアンケート

1

本誌「ROADSTER BROS.」では軽井沢ミーティングにブースを出展し、そこでオーナーのみなさんにアンケートをお願いした。雨のなか、積極的に参加してくれてありがとうございました。どんな声が聞かれたかここで発表していこう。



Q4 ロードスター歴はどれくらい?

A 中堅、ベテランが台頭している

デビューしたばかりの若葉マークから、ロードスターが発売された当初からずっと乗っている人。また、以前乗っていたがブランクがあって、再び乗り始めた人。そして、ずっと欲しいと思っていてようやく手にした人……。ここではロードスター歴とだけ尋ねているが、その時間にはさまざまな思いが詰まっているのだ。

ロードスター歴



Q1 性別について

A 圧倒的に男性が多かった

アンケートに答えてくれたのは全部で194名。あの天候のなかで、書きにくいにもかかわらずご協力感謝です。おまけの特製ガムを手にとってきたみなさん、お味はどうだったかな? アンケート回答者は圧倒的に男性多数。同乗者の方が回答してくれたパターンも。この比率はオーナー全体像といってもいいかもしれない。

性別



Q5 ロードスターで楽しんでいること

A イジッて、乗って楽しい!

ここは複数回答OKとしたため、比率を見てもらいたい。大切な愛車だからこそ、の思いが見てとれる。洗車を楽しんでいる人がこんなに多い車種は、ほかにそうはない

だろう。また乗ってこそ、の面白さがロードスターの真骨頂。ドライブやサーキット走行をしている人が多いのもこの結果でわかる。ミーティングしかり、だ。

ロードスターでやっていること 総数703



Q2 年齢について

A 若者たちも頑張っている!

NCの登場で、ロードスターのファン層は格段に広がった。趣味性の高いクルマを持てる年齢層が高いこともあって、全体のユーザー年齢も上がったことはたしか。しかし、アンケート回答者では20歳代の比率が思っていた以上に高かった。クルマ=移動手段と考える若者ばかりではないと、編集部ではひと安心。

年齢



Q3 乗っているロードスターについて

A やっぱり根強いNA&NB

当日の参加者比率を考えるとこれは妥当!? 思ったよりもNCオーナーが回答してくれていたことから、参加者の増大をうかがわせる。ちなみにおまけのガムはNA、NB、NCそれぞれのイラストが付いたものを用意したが、総数の半分がNA、残り半分がNB、NC。予想どおり、NAが速攻で配布終了した。

お乗りのクルマ



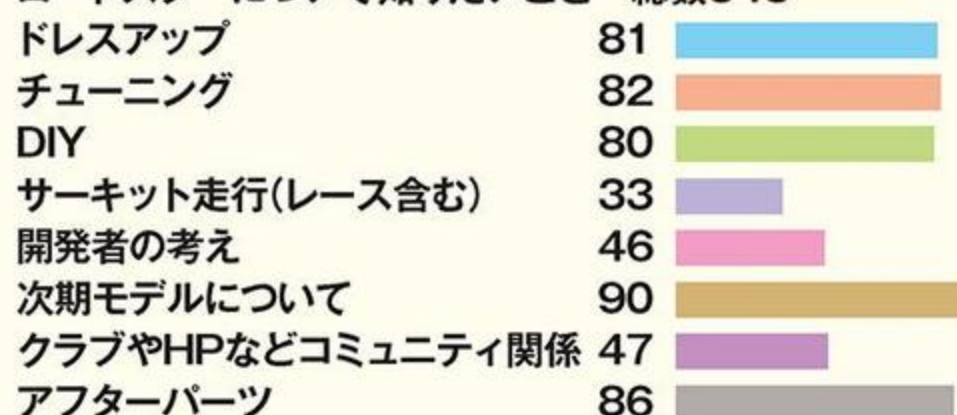
Q6 ロードスターについて知りたい~い!

A どんなことでも知っておきたい

きれいにそろったグラフになった。ロードスターのこと、いろいろ知っておきたいというオーナー心理が見える。次期モデルについて知りたい、そして開発者の考えとい

う回答が多いのも、これからに期待する気持ちの表れといってい。ミーティング会場でのアンケートのため、サーキットについての回答は少なめだったかもしれない。

ロードスターについて知りたいこと 総数545





サーキット走行を踏まえて、ロールバーをしっかりと装備している。クルマいじりと安全性能をバランスさせている。



ロードスターと同世代のオーナーが楽しんでいる姿にほっとするものが……。移動の手段ではなく心底楽しんでいるようすが好印象。



Entry No.007
日下恭一郎さん



キャブにしたばかりのエンジン。腕磨きとともに、クルマの仕様もステップアップしている。これもまた理想型のひとつといえる。



クラシカルなシートに4点式シートベルトというアンバランスな感じ。ヘルメットをかぶって乗るには、空間が確保できてよさそうな気がするが……。



「本物のヴィタローニです」と自慢のドアミラー。このへんのパーツについてやたらとくわしい知識を持っているのも、父親の影響の表れだろう。旧車知識もかなりのもの。



若者にも受け入れられるロードスターの人気を改めて実感。ドライバーグリップのキーにもこだわりが！クルマだけでなく持ち物にもポリシーを取り入れている。



「やっぱナルディですよ」。スポーツ走行をするためにステアリング選択にもこだわっている。またコックピットはサーキット仕様らしく、全体的にシンプルでスッキリとしている。

父親の影響で始めた サーキット走行&レース なんと親子そろって 耐久レース参戦も果たす

幼少時からクルマ好き
正常進化の理想型か!?

若千20歳！ロードスターと同年というオーナーは、話をしてみたところ、旧車にやたらとくわしい。というのは、父親の影響で、子供のころからクルマの知識はたっぷり詰め込まれてきているから。

「親がいきなりベレットを持っていたりとクルマが大好きなので、子供のころから身近な存在でした。同じように好きになってました。

このロードスター、じつは2台目なんです。1台目は免許を取る前、中学3年生のときに父が買ってくれてあったものだったんですよ。まあ本当は父が乗りたかったから、という説もありますけどね(笑)。

それをたった3カ月で廃車にしち

やいまして。乗り方を知らないって怖いんですよ。でもロードスターに乗りたいたいで仕方なくパパローンで借りて、オークション購入しました」

免許取得前に愛車があったなんて、うらやましいかぎり。しかも父親がサーキットを走っていることもあって、小さいころから正しいクルマの乗り方、そしてスポーツ走行とは何かが身についていた。

岡山県の中山サーキットを主に走っている。これまでに、父親と組んで耐久レースに出たことも。若千20歳、されど経験豊富。ロードスターの先輩たちともなじんでいるよう。パーツや旧車の話になると話が弾み、周囲から「本当に20歳？」と疑われるひと幕も。仲間と楽しくいじって走って、これからはずっと長く乗ってみたい！

リアウイングはカーボンだったのだが、表面を削って塗装をした。NBフォルムを生かした、全体的にスポーティでスパルタンにまとまっている。



「シビックから乗り替えたばかりのときは、パワーの差を感じたこともあったけど、今では買い替えてよかったかなと満足だ。」



Entry No.008
野崎俊輔さん



ガレージベリーのカーナードを自分で塗装して取り付けた。たいていのことは自分で作業している。



ボンネットやトランクの塗装に合わせて、カーボンだったものを自分で塗装したというGTウイング。カラーコーディネートもばっちり。



コックピットには3連メーターがセンターにセットアップされている。サーキットは走らないが、コンディションチェックのためにもあると安心。



テールライトも自分で塗装して、引き締まった感じを出している。一見カバーっぽく思えるのがポイント。ホイールも自分で塗装したものだ。以前乗っていたシビックからの流用パーツが唯一このホイールとなる。

仲のいい友達の影響で ロードスターに乗り替え オープンの気持ちよさを 日々、満喫しているのだ

前オーナーの仕様に

↑aしてスタイルを確立

「これに乗る前はE-Gシビックに乗っていたんです。これは自分でイチから手を入れて、けっこういい感じで乗ってましたね。」

クルマの買い替えを考えていた時期、仲のいい友達がロードスターに乗っていたんです。どうせだったらいっしょのクルマ乗るか、って話になって、ロードスターオーナーに。

最初はシビックのFF的な安定感ある動きとは違うなあ、と思い戸惑いました。でも、オープンで走る気持ちよさはいいですね。」

シビックはノーマル状態から手を入れていったので、今度のロードスターはある程度完成されたものを買おうと思っていた。

現スタイリングの大半は前オーナーが手がけたもの。だがイジること好きなので、ドレスアップだけではなく、時には足まわりのブッシュ交換まで行つとか。

「広島20周年イベントの日以外はウマに乗ってる、なんて期間もありましたよ(笑)。屋根のあるところを確保して、エンジンもやってみたいと思ってるんですね。」

ボディカラーにひと目ぼれして購入した愛車。その愛車で参加した初のアサヒスミティリングは、昨年の広島に続き、2回目の大きなミティリング。ロードスターの節目となった20周年ミティリングに参加できたという、絶好のタイミングでロードスターを手に入れた喜びも大きい。普段は地元オーナーズクラブにも顔を出すこともある。



スポイラー付きトランクはメーカー不明だが、オークションでゲット。アンダースポイラーはフィット用フロントスカートに流用加工した。

もともとクルマをイジるのが大好きな鍋島さんは、マーチに乗っていたころは、積極的にドレコンイベントリ－していた。



ドレスアップを 楽しむベースとして入手 乗ってもイジッても 面白いから◎



Entry No.009
鍋島崇恭さん

3年ほど前に手に入れたロードスター。平成5年式のNA8Cだ。オリジナルのシルバーに塗装している。



インテリアのドレスアップも抜かりない。メーターパネルやエアコンリングなどが、黒一色のコックピットに映える。シフトブーツやサイドブレーキも変更され、エクステリアに比べると、落ち着いた演出がなされている。



メーカーは純正品を加工してセットしたもの。こうした小技をきかせたアイデアは、以前乗っていたマーチで培われた。お手のもの、といったところか。



ビラーやオーバーフェンダーをブラックアウトし、ドアミラーも塗装して全体のイメージを引き締めている。さすがドレコン経験者、アイデアは豊富にそろっている。

ミーティング参加で話が弾んで仲間も増える
「以前はマーチ(K11)でドレスアップして、イベントなんかのドレコンにエントリーしてました。もうやることがなくなって、次のクルマって考えたときに、選択肢がロードスターしかなかった、と笑」
なぜ選択肢がロードスターしかなかったのかといえば、特注でオーダーしたホイールを手放すのが惜しかったから(一)。同サイズのホイールを履けるのがロードスターで、ベース車両も安かったことから決定。
友達に乗っていて、運転をしたこともあったので面白さは知っていた。しかし、いざ自分でいじってみると楽しさ倍増。ロードスターにしてよかったと痛感している。

「マーチに乗っているときも仲間はいましたが、話していてもなんかそれぞれ個人プレーみたいな感じで、でもロードスターは同車種で集まっている、ノーマルでもイジっていて関係なく、共通の話題で盛り上げられる。結束が強いって感じです」
板金の仕事をしていることもあって、ボディカラーはオリジナルのシルバー。ブレーキキャリパーもボディ用の塗料でペイントしている。これまでのノウハウを生かしたDIYパーツが随所に光っているのだ。
友達のノリ、パーツの種類が豊富で、オークションでの出品数も多いなど、ドレスアップ派の鍋島さんにとって、ロードスターは最良のベース車両となっている。不可抗力で選んだ(?)ことで広がった世界は、何物にも代えがたいはず！



なんともうれしそうにポーズをとっている軽井沢ミーティングの参加者……。と思いきやマツダの藤原さん。貴島さんに感銘を受け入社したという20歳ルーキー。20周年ミーティングにも参加、アニバーサリーモデルを購入してしまったという、ロードスターファンなのだ！

ROADSTER BROS発 軽井沢ミーティングで アンケート

2

次に聞いてみたテーマは「ロードスターについて知りたいこと」。チューニングやDIYについてや次期モデルについてなど、いろいろな方向からみんなの意見をうかがってみた。なかなか面白い意見があつて編集部
の参考になりました。

ロードスターについて知りたいこと

チューニング

- NBターボに取り付け可能な部品について（デフ、ミッション、吸排気パーツなど）
- 純正パーツの流用
- インチアップ、ダウンのマッチング
- 改造しているようでしていない、目立たないドレスアップ
- NB対応のパーツ特集
- 幌の手入れ方法
- インテリアの特集
- パーツ装着のメリットとデメリット
- ショップにメンテを依頼したときのおおよその相場
- NCの整備の手引き
- RHT用パーツの紹介
- 100円ショップやホームセンターで売っている、コレは使える!というアイテムの紹介
- 他車種のパーツ流用

編集部のコメント

ご意見の中には、そのまま本誌で使えるようなアイデア(!)もあったりして……。ロードスターに乗り始めたばかりの人からベテランまで、知りたいことはまだまだ尽きない。



DIY

- DIY作業の方法
- 自分でできるリフレッシュ
- 一般ユーザーがどのように作業をしているのか、作業の仕方やヒントが知りたい
- 純正部品の欠品情報

- 雨漏り対策
- ホイールの手入れの仕方
- 初心者がチャレンジしやすい、敷居の低い作業
- ゴム関係部品の調達&加工DIY
- 素人の女性にもわかるDIY

編集部のコメント

自分で作業したり、自作パーツを手がけるオーナーが多数いることがわかる。これもまたロードスターならではの、自分でやってみたいと思っている予備軍も相当いるようだ。



開発者の考え

- 開発者のロードスターに対する方向性、売りたい年齢層など
- 開発者が個人的に盛り込みたかった機能など
- 開発の裏話
- ロードスターの今後

編集部のコメント

ミーティングにメーカーの開発者が参加してくれるという関係は、マツダでもロードスターのみが築いている。それだけ開発者の情熱に触れる機会が多く、愛車を誇れらしく思える。



次期モデルについて

- 価格や性能

編集部のコメント

あら、それだけ？ と拍子抜けしてしまった。おそらく次期モデルへの興味よりも、愛車に関係ある情報のが興味深いということなのだろう。

クラブやコミュニティについて

- クラブ主催のミーティングの情報
- クラブの詳細な情報
- ミーティングの歴史
- 世界中のクラブの活動状況

編集部のコメント

全国各地で行われているミーティング。規模はさまざまだが、気の合う仲間同士で楽しめるイベントとして人気だ。日本だけでなく世界各国でミーティングは開催されている。



アフターパーツ

- 現状を保てるパーツの紹介
- NC2のパーツを出しているアフターパーツメーカーの情報
- アフターパーツのかわいい情報
- さまざまなパーツの情報
- オーリンズの情報
- NAモデルの新製品

編集部のコメント

今になってもNA用の新製品がリリースされるなど、他車種には見られないであろう特異な現象が！ イジッて楽しいクルマでもあることから、ニーズの高さがよくわかる。

知り合いに勧められて 軽い気持ちで購入 が、すっかりファンに

Entry No.010
井上貴雄さん



年齢に関係なく
知り合いが増えていく

「まさか自分がロードスターにここまでめり込むなんて、思ってもいませんでしたよ」と笑う井上さん。知り合いの高橋さんから勧められて、ロードスターを購入することになった。ところが購入してシヨップに足を運ぶようになると、いろいろな仕様、スタイルのロードスターを目にするに。

行やミーティングへの参加など、ファミリーカーしか持っていなかったころには想像していなかった世界が広がった。しかも、同じ車種に乗っている人同士で話すようになると、幅広い年齢層の知り合いが増えていく。それもまたロードスターの魅力。「私にロードスターを勧めた高橋くんは、年齢を超えた友人ですよ。パーツのこともくわしいですし、よきアドバイザーといえるかも」免許を取得した娘さんにも、ロードスターをプレゼントするほどの溺愛(どっちに?)ぶりだ。



家族で乗るファミリーカーもマツダ車にエアロパーツを装着しているという井上さん。マツダファン?



スーパーチャージャーをセットして馬力&トルクアップを。アクセルを踏んでレスポンスよく前に出ていく。ファイリングがお気に入り。



井上さんにロードスターを勧めた高橋(たか)さん。自ら複数台のロードスターを所有してカーライフを満喫中。パーツ取り付けが大好き。



右の高橋さんは、写真のクーペ(mh1)のほか、NAも所有しているのだ。

オートマで全国を走りまくって 間もなく20万kmに 到達する勢い!

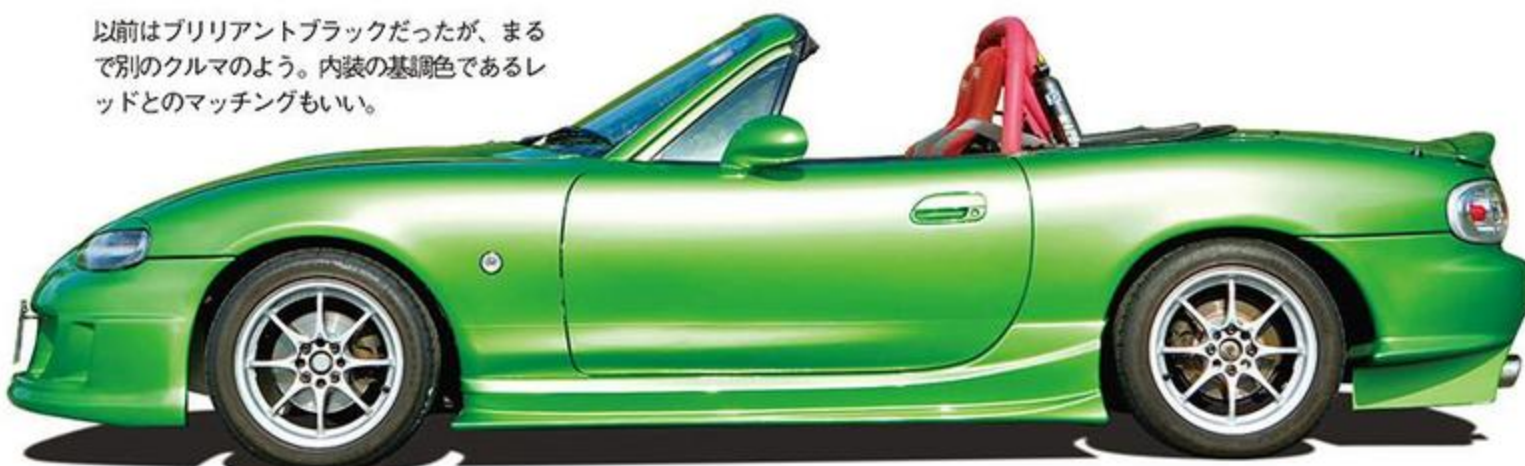
Entry No.011
山下 誠さん



オールペンしたら家族は
ハデすぎ、とひと言……

全国のミーティングに顔を出している山下さん。おかげで走行距離がガンガン伸びている。「あと少しで20万kmですよ(笑)。もらい事故をきっかけに前からしたかったオールペンにトライ。絶対この色、って決めてました。そんなボディカラーは、マツダデミオのスピリテッドグリーンメタリックだ。どこにいてもすぐに目に付くハデなカラー。家族は「なんでよりによってこんなハデな色……」とウケは今ひとつ。しかし、本人はノリノリ。「ベースはATですが、これでサーキット走行も楽しんでいます。また

以前はブリリアントブラックだったが、まるで別のクルマのよう。内装の基調色であるレッドとのマッチングもいい。



NAの同色ペイントとツィーショット。この色のデミオと擦れ違つと、他人とは思えないと感ずるのは、気のせいかも……(笑)。



シフトノブを一見するとわからないが、じつはオートマ車。マニュアルと変わらずドライブからサーキットまでこなしている。

地元のロードスター仲間と集まって、定期的にお泊まりツーリングを実施。さらに四国で順番にミーティングをやることで、四国のオーナーと交流を深めています」積極的に活動しているが、ロードスターに乗る前はこんなイケイケの性格ではなかったのだという。仲間がいてこそ楽しめるから、性格が変わってしまったのかも。



ROADSTER DRESS UP

以前乗っていたターボ仕様から移植したという、リアのライト。



「平成2年式のV6を仲間が引っ張ってきたのが、1年ちょっと前ですね。その前のロードスターは、インタークーラーターボ仕様にしていました」と笑顔のオーナー。

旧車風に仕上げる予定も クルマがボロボロに……!?

前オーナーは女性だったことから、状態は非常によかった、だが気づいたらシートなどの内装が、とくにボロボロの状態になっていた。「前にボルトオンターボ仕様を持っていたんですが、これもボロボロになってましたねえ(笑)。そのクルマからリアの

ライトは移植してきました」旧車が好きで、そのテイストで仕上げようと思っているようではあるのだが? 「もっとキレイにしろよ〜」なんて言われつつも、仲間といっしょにクルマいじりを楽しんでいる。オールペン含め大がかりにリフレッシュするといいかも。

ターボ車もボロボロにして廃車になったとか。乗り倒す、という表現が合っている!?

Entry No.012
三嶋文昭さん



Entry No.013
児玉拓也さん

NAらしさを生かした オリジナリティ高い痛車

「痛車」もドレスアップカテゴリーとしてすっかり市民権を得ている。「『ひだまりスケッチ』というマンガが好きで、そのキャラクターでまとめた。NAの古めかしい感じを生かしながらまとめたいと思います」旧車が好きだが、メンテナンスを自分で

しながら乗るのは難しい。そう思っていたところ、知り合いがロードスターを手放すと聞き、それなら自分が乗ると購入した。イベント参加用にしているの、普段は軽自動車に乗っている。もちろんこれも手を入れてあり、自分らしさをしっかりアピールしている。



こんな「人馬一体」って……ありかも。独創的なステッカーについて笑みがこぼれてしまう。ボディのステッカーにもオーナーのこだわりがうかがえる。



メーターにもお気に入りのキャラクターが描かれている。メーターはドライバーが頻繁に目にするところ、これぞ究極の自己満足!



白がまぶしいコックピットは、前オーナーが手がけたもの。このオーナーとは、イジッてある軽自動車と縁となって知り合った。

「純正のボディフォルムをそのまま生かして、旧車っぽく見せられたらいいな」と思っています。ユーロフレイトを自然に見せられるようなエアロを検討しているそうです」



Entry No.014
村瀬巧己さん

若者パワーで父親といっしょに店を盛り上げている。お客さんの年齢層も若返った!?

メーターを見るのが楽しみになるパネルだ。児玉さん下りのパネル同様、村瀬さんの手によるもの。こういうのを時代のニーズにこたえるというのだ。



自作メーターをセット ドライブの楽しみが倍增

ボディショップの「TRAP」村瀬代表の息子さん。お客さんといっしょになって、ロードスターを楽しんでいる。「このロードスターはオークションで引っ張ってきたものです。キャラクターのメーターパネルはボクが作りました」自分もひとりのオーナーとして楽し

んでいるからこそ、商品のアイデアも浮かんでくるというわけか。このメーターパネルも好評で、いくつか注文を受けているとか。個性をプラスするアイテムが増えるぶんだけ、オリジナリティの高いロードスターが生まれる。次のアイデアが待ち遠しい(プレッシャー!)

クルマではなく、生き物として見ているからこそ、思わず顔になってしまう。とくにNAは似合う。





オープンにこだわらなかったことからハードトップを装着。サーキットを走る場合にも有利となる。

「こう見えて一児の父です」。理解ある奥さんのおかげで、ロードスター遊びを満喫できている。



基本的な作業は すべて自分で行う セッティングも 教えてもらいながら実施

Entry No.015
三村こうじさん



4スロ仕様の260°カム、そして現272°カムとバージョンアップしているエンジン。戸田のピストンも入っている。



よけいな装備はないが、セッティングのためのPCをセットする台を収納している。この画面を見ながら自らセットアップを行うため、しっかりホールドできるよう工夫されていた。



サーキットを走行するとあって、機能性を優先させたコックピットには、ドリンクホルダーなどの装備はいいさえない。すっきりしていて機能美を感じさせる。



フロントアンダーパネルは、フロア部をすっぽり覆うようにしてしまおうと熱がこもるとか。リアにはディフューザーをセットして、走行風を整流させる。



ホイールの「ロッダー」は自分でつや消しブラック+グレーで塗装した。さすがにボディはショップに依頼したそうだが……。オイル交換などのメンテも自分でこなしている。

ホイールは自分で塗装
オアシスで初お披露目だ
「以前NAに乗っていたことはあるんですが、その車体がボロくて(笑)。そのダメなイメージがあったから、今度はNBにしよう。で、いつもオープンにしたいか、というところでもないことに気づいて、ハードトップにしましたね」
オレンジマイカだったNB6は、オリジナルカラーにオールペンされている。以前乗っていたNAは足まわりを交換した程度だったが、このNBは1720ccに排気量アップされ、カムも272度を入れコンピュータセッティングしている。

で以来、行きつけのショップになりました。自分で作業するときでも、わからないと渡辺さんに聞いて教わりながら進めることもあります」
広島にあるタカタサーキットをメインに走っている。月イチ以上は走りに行っているほど。
「タカタサーキットって安いんですよ。だから家計を圧迫せずに、頻繁に走りに行ける。うちは奥さんがブレーキのエア抜き手伝ってくれます(笑)」とつらやましい話。
通勤からサーキットまで使っている。走行距離も18万kmとヘビー。そのため、エンジンもミッションもすでに何基かずつ載せ替えている。そこまでも乗り続けたい気持ちにさせるのだ。クルマいじり、そしてサーキットと、生活を豊かにしてくれる存在になっているようだ。



ROADSTER BROS発

軽井沢ミーティングで アンケート

3

久しぶりのロードスター専門誌が発売されるわけだが、そこに求めるものは人によって異なる。自分だったらどんな記事が読みたいか、を尋ねてみた。また次期ロードスター(ND?)に期待することも、併せて回答してもらった。

ロードスター専門誌について望むこと

- イベント情報
- 長く続くこと
- i-Phoneやi-Pad用のコンテンツ
- いろいろなパーツの比較
- 具体的なDIY例
- 実際にパーツを装着したイメージを掲載してほしい
- ロードスターにしかできない楽しみ方
- ロードスター関係ならなんでもOK
- ネットにはない情報の掲載
- 現状維持の方法
- 初心者向けのメンテナンス方法
- ショップの広告掲載
- 新鮮な情報
- オーナーの特集
- 精度
- 各パーツメーカーの比較テスト
- 見やすさ
- ミーティングの特集
- 全国のオーナーズクラブの紹介
- ドレスアップ系の情報
- ユーザーのライフスタイル紹介
- 派手なクルマばかりを
持ち上げるのはやめてほしい
- 近所のお店の情報
- ショップオーナーの対談
- 純正パーツが絶版になってしまったときの対処法
- ドライブガイド
- アフターパーツが開発しやすいクルマ
- LED の特集
- ロードスターに特化したドラテク
- オーディオ関係の記事の充実
- サーキットの攻略法
- 欠品のパーツをワンオフで
製作できるお店の紹介



次期ロードスターに期待すること

- 2000cc以下
- 1500ccクラスでサイズダウン
- ボディをFRPで作ってほしい
- 環境対策
- 軽量化
- NAモデルの進化系
- 初期のNAのようなライトウエイトスポーツ
- 車内の広さ
- ロードスターらしさのキープ
- NA並みのボディで
9000回転まで回るエンジン
- ダウンサイジング
- 減税対象になること
- サイズダウン
- NCとの互換性
- 安さ
- NAのようなクラシカルさ
- シンプルにして、オーナーが
いじりやすいように
- 軽量、コンパクト
- 5ナンバーサイズ
- 1800cc以下
- 運転する楽しさ
- NAのように素人が触れる余地
- クラシカルなデザイン
- NCと同等のサイズ
- 車重が1トン以下
- 風の巻き込みを遮りすぎない
- リトラの復活
- 電子制御は極力しない
- EV化
- 前後ダブルウィッシュボーンのスuspension
- 学生でも手軽に乗れる価格
- ハイブリッド化
- 2ペダルMT
- ハイパワーエンジン搭載
- シート位置調整機能の充実
- レースカーベース車両のラインアップ



57台の実用例を 参考にしよう!



WHEEL TREND
ホイール最新トレンドウォッチング
WATCHING

at

軽井沢ミーティング2010
[2010.MAY.30]

OASIS Roadster Meeting 2010
[2010.MAY.09]

タイヤセレクト東大宮
[2010.JUNE.20]

NA&NB 編

さまざまなブームを経て現在に至るNA。
NAの影響を受けてきたNB。
それぞれの最新トレンドを一望!



ドレスアップ&チューニングの大定番となるのが、
アルミホイールとタイヤの交換だ。ロードスターには、
どんなアルミホイールが人気なのか、また、
実際の装着した雰囲気をミーティング会場で取材してみた。
貴兄のアルミホイール選びのヒントとなることを願う!

NA+14インチ

OWNER ● おじさん



ホイール名 ● SSR RS-8
ホイールサイズ ● 14×6.0JJ+35
タイヤ ● アドバン ネオバ 185/60R14
選んだ理由 ● 「ロードスターに最も似合うスポーツタイプで、
なおかつ2ピースで大きく見えるから」

NA+13インチ

OWNER ● せんせい



ホイール名 ● ヒロレーシング
ホイールサイズ ● 13×6.0JJ+10
タイヤ ● ナンカンTOURSPORTG11 185/60R13
選んだ理由 ● 「古いのが気に入った理由。
車検もぜんぜん問題ありませんよ」

NA+14インチ

OWNER ● のぶさん



ホイール名 ● スピードスター マーク3
ホイールサイズ ● 14×7.0JJ+12
タイヤ ● ヨコハマS-drive 185/60R14
選んだ理由 ● 「文句なしに格好良かったから、
これを選びました」

NA+14インチ

OWNER ● Zeppelin



ホイール名 ● ブリヂストン スーパーラップ
ホイールサイズ ● 14×6.5JJ+45
タイヤ ● ブリヂストン レグノGR8000 185/60R14
選んだ理由 ● 「見た目がテッチンのようなので。
しかも軽いというのがポイントです」

オフセット(最近では十のオフセ
ットをインセットと呼ぶ。数値は同
じまま)は、アルミホイール交換で
非常に重要な数値だ。おすめの数
値は、車検対応を考えるとノーマル
からマイナス10〜15ミリほど。13イ
ンチにインチダウンする場合は+30
〜35となるが、ブレーキキャリパー
との干渉に気をつけたい。14インチ
以上の6・5JJであれば+30〜40、
7JJで+30〜38といったところ。
ただし、車高の高さによっても微
妙にホイール位置は変化するし、さ
らに同じサイズのタイヤでもメーカ
ーによって形状が異なる(断面が角

の理由だろう。
NA&NBが装着できるのは、13
インチから最大18インチまでのホイ
ール&タイヤだ。ただし、17〜18イ
ンチは、タイヤと車体との干渉対策
(サスペンションのバネレートアップ
やフェンダーのツメ折りなど)が必要
なので、あまり一般的ではない。
実際に取材したミーティング会場
では、NAなら13〜15インチ、NB
は14〜16インチというのが大勢を占
めていた。NBの方がより大きなホイ
ールを選択する傾向は、グラマラス
なNBのエクステリア・デザイン
に大振りなホイールが似合うという
のが理由だろう。

ロードスターの場合、初代のNA
と2代目NBは、ボルトの穴数もP
CDも一致するため、どちらも同じ
ホイール&タイヤを履くことができる。
逆に最新のNCは、ボルト穴も
PCDも異なる。そこで、まずはN
AとNBのアルミホイール事情から
紹介したいと思う。

**バラエティ豊かな銘柄とサイズ。
個性豊かなAWが愛車を彩る**

※本記事はミーティングのルールなどに従い、基本的には各オーナーに取材させていただいた内容をもとに掲載しています。また誌面スペースなどの関係で掲載できなかった方々には、この場を借りて深くお詫び申し上げます。ご協力いただいたオーナーの皆さまには改めて御礼申し上げます。

NA+14インチ

OWNER ● 鈴木健矢さん



ホイール名 ● レイズ TE37
 ホイールサイズ ● 14×6.5JJ+15
 タイヤ ● トーヨー TEO 185/60R14
 選んだ理由 ● 「もともと15インチのTE37を履いてて、小さくしたかったんです」

NA+14インチ

OWNER ● もと@TRAP1993



ホイール名 ● RSワタナベ
 ホイールサイズ ● 前14×6.5JJ+9・後14×7JJ+3
 タイヤ ● アドバン ネオバ 185/60R14
 選んだ理由 ● 「ワタナベが好きなんです。車検は…問題ありますね」

NA+14インチ

OWNER ● 竹内 禎さん



ホイール名 ● ウェッズスポーツ RS-S
 ホイールサイズ ● 14×6.5JJ+25
 タイヤ ● ダンロップDIREZZA Z1 185/60R14
 選んだ理由 ● 「たまたま友人から譲り受けて。ホントはワタナベが欲しかった」

NA+14インチ

OWNER ● 岩間 純さん



ホイール名 ● エンケイ RPF1 (アイスライティングVer)
 ホイールサイズ ● 14×7.0JJ+19.5
 タイヤ ● アドバン ネオバ 185/60R14
 選んだ理由 ● 「作りが良い、つまり精度が高いだろうと思って選びました」

NA+15インチ

OWNER ● 増田宏人さん



ホイール名 ● マツダスピード MS-01R
 ホイールサイズ ● 15×7.0JJ+35
 タイヤ ● ダンロップDIREZZA Z1 195/50R15
 選んだ理由 ● 「シンプルなデザインで、しかも比較的軽いのがいいです」

NA+15インチ

OWNER ● 坂入 聡さん



ホイール名 ● レイズ TE37V
 ホイールサイズ ● 15×7.0JJ+18
 タイヤ ● ダンロップDIREZZA Z1 195/50R15
 選んだ理由 ● 「タイヤセレクト東大宮さんでポスターの写真を見て、すぐに購入を決めました」

張っていたり、丸かったりする。そのため実際に装着すると、フェンダーにタイヤが干渉することもある。できれば、ミーティング会場などで他の人が実際に装着しているホイール&タイヤを確認すると間違いない。もしくは経験豊富なショップに相談するのもおすすめです。

装着するアルミホイールの銘柄は非常に多岐にわたっていた。あえて傾向を挙げれば、ワンピース構造の軽量タイプが多いということくらいだろう。ただし本気でレースにも使うような鍛造タイプは、それほど多くはない。また、70年代風の古めかしいデザインもジワジワと人気を高めている。NAでは14インチのユイザーが主流で、13インチへのインチダウンも増えているという印象。全体にNAではクラシカル指向がトレンドと言っていきたい。

もちろん、派手な3ピースやメッキ仕立てでドレスアップ指向の強いクルマも存在感をアピール。さらに、シビックやマーチ用など、他車種用のアルミホイールを装着するという技でもあるのだ。また、今回の取材では3〜5ミリほどのスペーサーで微調整するクルマも相当数いた。

つまり、NA&NB用のアルミホイールは、バラエティもノウハウも豊富で、自分の好みに合わせて選択肢が多いというのも魅力なのだ。

人気のタイヤは、アドバンとポテンザという伝統のブランドがトップを形成。また、クムホ、アキレス、ナンカンなどのアジアからの輸入品も徐々に装着車が現増えてきた。圧倒的なコストパフォーマンスの高さを誇るアジア・ブランド・タイヤは今後も要注目だろう。

NA+15インチ

OWNER ● 渡邊 宜彦さん



ホイール名 ● パナスポーツ・フォーミュラワン
ホイールサイズ ● 15インチ
タイヤ ● ヨコハマB-Style 195/50R15
選んだ理由 ● 「ゴツい感じの中にも、
曲線美があって、気に入っています」

NA+15インチ

OWNER ● ユーノス☆オーノスター



ホイール名 ● プロドライブ GC-06D
ホイールサイズ ● 15インチ
タイヤ ● ボテンザ RE11 195/50R15
選んだ理由 ● 「モノは良いのに、あまり履いている人が
いないのが選んだ理由」

NA+15インチ

OWNER ● ノンチイ



ホイール名 ● ワーク エクイップ 03
ホイールサイズ ● 15インチ
タイヤ ● ボテンザ RE11 195/50R15
選んだ理由 ● 「古さが好きです。車検は…ちょっと」

NA+15インチ

OWNER ● 皆川 利幸さん



ホイール名 ● マツダスピード MS-01R
ホイールサイズ ● 15×7.0JJ+35
タイヤ ● ファルケンZIE X 195/50R15
選んだ理由 ● 「ボディカラーとあわせて選びました。
雰囲気も好きでした」

NA+15インチ

OWNER ● ニト朗



ホイール名 ● デズモンド リーガマスターエゴブライト
ホイールサイズ ● 前15×6.5JJ+35・後15×7.0JJ+35
タイヤ ● ボテンザ RE01-R 前195/5015・後205/50R15
選んだ理由 ● 「軽さとデザイン、美しさを気に入っています」

NA+15インチ

OWNER ● NA8C-RS.Ltd



ホイール名 ● 無限 RNR
ホイールサイズ ● 15×6.5JJ+40
タイヤ ● プリDESTON GⅢ 185/55R15
選んだ理由 ● 「友人からもらいました。名前の通りホンダ用です」

NA+15インチ

OWNER ● STUDIO.SW



ホイール名 ● エンケイ NT03
ホイールサイズ ● 15×7.0JJ+35
タイヤ ● ボテンザRE01R 195/50R15
選んだ理由 ● 「ジムカーナで使用しています。
車検もまったく問題なしです」

NA+15インチ

OWNER ● 藤田 怜士さん



ホイール名 ● バディクラブ P-1レーシング
ホイールサイズ ● 15×7.0JJ+27
タイヤ ● ダンロップDIREZZA Z1/アドバン ネオバ 195/50R15
選んだ理由 ● 「友人も使っていて、性能は十分に知っていたので、
これにしました」

NA+15インチ

OWNER ● ユースケ



ホイール名 ● ユナイテッドアローズWR
 ホイールサイズ ● 15×6.5JJ+38
 タイヤ ● ファルケンZIE X ZE912 195/50R15
 選んだ理由 ● 「洋服のアローズとのコラボ製品です。スパーサーをつけてます」

NA+15インチ

OWNER ● 軽井沢のNAさん



ホイール名 ● レイズ グラムライツ
 ホイールサイズ ● 15×7.0JJ+38
 タイヤ ● ファイアストーンWIDE OVAL 195/50R15
 選んだ理由 ● 「本当はレイズのCN28が良かったんですけど…家庭の事情でNGでした」

NA+15インチ

OWNER ● 小林 浩さん



ホイール名 ● レイズ CE28N
 ホイールサイズ ● 15×6.5JJ+38
 タイヤ ● アドバン ネオバ 195/50R15
 選んだ理由 ● 「一目惚れです。クルマを選ぶ前から、ホイールを決めてました」

NA+15インチ

OWNER ● Toki



ホイール名 ● エンケイ J speed
 ホイールサイズ ● 15×7.0JJ+32
 タイヤ ● ボテンザRE11 195/50R15
 選んだ理由 ● 「深いリムスポーツで、しかも信頼の高いエンケイ！」



ロードスター用アイテムの充実は驚異的

タイヤセレクト東大宮

337-0051
 埼玉県さいたま市見沼区東大宮1-85-2
 ☎048-682-2372
 営業時間：10時～19時 定休日：水曜日
<http://shop.dunlop.co.jp/>

キャリア豊富なスタッフがどんな相談にも親身に対応

一昨年3月にオープンしたタイヤセレクト東大宮はその店名の通り、ダンロップ系のタイヤやホイールを中心としたカー用品店だ。しかしながら、店内でじっくり品定めをしていると、ロードスター専門ショップに負けないぐらいの関連アイテムの充実ぶりに驚く。

実は通算すれば10年以上というキャリアを誇る、ロードスターに精通したスタッフが同店には

いるのだ。専門店並みの品揃えも、その横田さんを目当てに通ってくれるロードスター・オーナーたちへの配慮ということになる。

横田さんは「これからはヴィンテージ風のホイールを提案していこうと思っています。数がまとまれば、TE37Vの14インチをオリジナルで特注しようかと考えているところです。その一方でNCはレトロ調は厳しいですね。細身のスポークじゃないどうしても似合わない印象です。純正のオフセットのマッチングもよくないので、結構ホイール選びが難しいクルマです」



車高調をはじめとした足まわり、吸排気系パーツやリップなどの外装パーツも展示。とくにインテリア系の品揃えは充実している。



レイズのTE37と同じくTE37V、ワークのエクイップの01と03、そしてRSワタナベの8スポークなどを展示。

取材当日に車高調とインチアップの作業中だったNB。ホイールアライメント調整も得意種目だ。



NA+15インチ

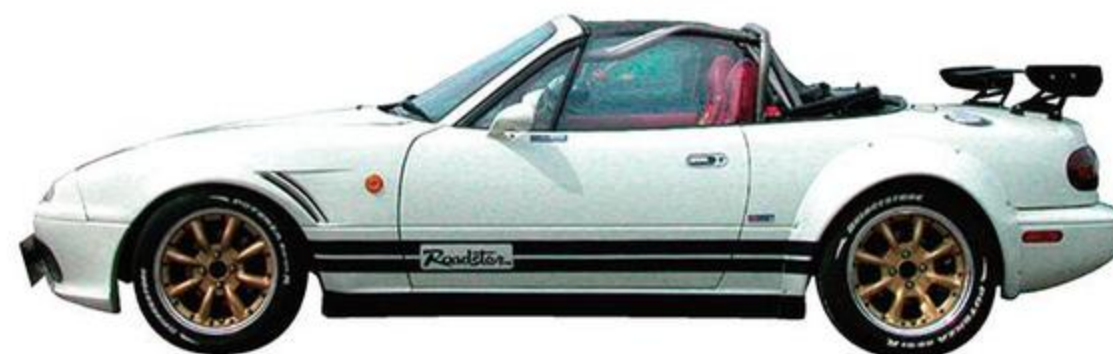
OWNER ● ベイ25



ホイール名 ● バセットレーシング
ホイールサイズ ● 前15×8.0JJ+6・後15×8.0JJ-12
タイヤ ● ヨコハマS-drive 195/50R15
選んだ理由 ● 「アメリカのホイールで、
4穴PCD100があったんです!」

NA+15インチ

OWNER ● オアシスのNAさん



ホイール名 ● スピードスター&RSワタナベ
ホイールサイズ ● 前15×6.5JJ・後15×7.5JJ
タイヤ ● ボテンザRE01R 前195/50R15・後205/50R15
選んだ理由 ● 「スピードスターのリムにRSワタナベの
スポークの組み合わせです。もちろん公認3ナンバーです」

NA+16インチ

OWNER ● ユウ



ホイール名 ● スピードスター INTEGRAL GT1
ホイールサイズ ● 16×7.0JJ+35
タイヤ ● Lemman LM702 205/45R16
選んだ理由 ● 「デザインを気に入りました。
あとでカラーリングしました」

NA+16インチ

OWNER ● 冨田佳光さん



ホイール名 ● レーシングピークスS
ホイールサイズ ● 16×6.5JJ+40
タイヤ ● ファルケンZIE X ZE912 205/45R16
選んだ理由 ● 「知人から譲り受けたものです。
車検も大丈夫」

NA+16インチ

OWNER ● 木村和希さん



ホイール名 ● レイズ TE37/ブリヂストンベオ
ホイールサイズ ● 前16×7.0JJ+28・後16×6.5JJ
タイヤ ● アドバン ネオバ 205/45R16
選んだ理由 ● 「軽量であるということ。
それとデザインが好きだから」

NA+16インチ

OWNER ● 悠



ホイール名 ● ワーク Nezart
ホイールサイズ ● 16×7.0JJ
タイヤ ● ビレリP ZERO 225/40R16
選んだ理由 ● 「深いリムが好きなのが選んだ理由です。
クルマは3ナンバーに変更済みです」

NB+14インチ

OWNER ● 穂積 旭さん



ホイール名 ● スピードスター マーク3
ホイールサイズ ● 14×7.5JJ+6
タイヤ ● ボテンザRE11 185/60R14
選んだ理由 ● 「旧車風にしたいため。
タイヤはいわゆる引っ張っています」

NB+14インチ

OWNER ● 田中克幸さん



ホイール名 ● レイズ TE37
ホイールサイズ ● 14×6.5JJ+15
タイヤ ● アドバン ネオバ 185/60R14
選んだ理由 ● 「実はクルマを購入したら、
最初からコレが付いていました」

NB+15インチ

OWNER ● 杉戸久男さん



ホイール名 ● パナスポーツ・フォーミュラーワン
ホイールサイズ ● 15×6.5JJ+33
タイヤ ● アドバン ネオバ 195/50R15
選んだ理由 ● 「たまたま行ったショップで出物にあって、試着したらマッチしたので」

NB+15インチ

OWNER ● AKBよーくん



ホイール名 ● ワーク MEISTER S1
ホイールサイズ ● 15×8.5JJ+20
タイヤ ● アドバン ネオバ 195/50R15
選んだ理由 ● 「オフセットが自由に選べて、ビッグキャリバーに対応しているから」

NB+15インチ

OWNER ● 細井友康さん



ホイール名 ● ワーク エクイップ01
ホイールサイズ ● 15×7.5JJ+29
タイヤ ● ダンロップ DIREZZA Z1 195/50R15
選んだ理由 ● 「インチアップと同時に車高調もビルトイン。別のクルマに変身です」

NB+15インチ

OWNER ● ごま昆布



ホイール名 ● レイズ グラムライツ57optimise
ホイールサイズ ● 15×6.5JJ+33
タイヤ ● ブリヂストン Playz 195/50R15
選んだ理由 ● 「派手すぎず、さりげなく、しかも古くささもあるところ」

●ロードスター限定車装着ホイールサイズ表

世代	車名(発売時期)	ホイールサイズ	内容
初代 (NA)	Jリミテッド (1991.8)	14×5.5JJ	ベース車と同じ
	M2 1001 (1991.12)	15×6.0JJ	専用AW
	M2 1002 (1992.11)	15×6.0JJ	専用AW
	Sリミテッド (1993.1)	14×6.0JJ	ゴールドBBS
	JリミテッドII (1994.1)	14×6.0JJ	ベース車と同じ
	M2 1028 (1994.3)	14×6.0JJ	ガンメタ塗装
	RSリミテッド (1994.9)	15×6.0JJ	BBS
	Gリミテッド (1995.1)	14×6.0JJ	ベース車と同じ
	Rリミテッド (1995.2)	15×6.0JJ	BBS
	VRリミテッド (1996.1)	15×6.0JJ	専用AW
	B2リミテッド (1996.12)	14×6.0JJ	バフ仕上げAW
	R2リミテッド (1996.12)	15×6.0JJ	専用AW
	SRリミテッド (1997.8)	14×6.0JJ	バフ仕上げAW
2代目 (NB)	10周年記念車 (1999.1)	15×6.0JJ	バフ仕上げAW
	NRリミテッド (2000.1)	14×6.0JJ	バフ仕上げAW
	YSリミテッド (2000.12)	14×6.0JJ	ベース車と同じ
	マツダスピードロードスター (2001.5)	16×6.5JJ	専用色AW
	MVリミテッド (2001.12)	15×6.0JJ	新AW
	SGリミテッド (2002.12)	15×6.0JJ/16×6.5JJ	新AW
	ロードスタークーペ (2003.10)	14×6.0JJ/15×6.0JJ/16×6.5JJ	ベース車と同じ
	ロードスターターボ (2004.2)	17×7.0JJ	
3代目 (NC)	3rd Generation Limited (2005.8)	17×7.0J	専用AW
	日本カー・オブ・ザ・イヤー受賞記念車 (2006.1)	16×6.5J/17×7.0J	ベース車と同じ
	ブレイズエディション (2006.12)	17×7.0J	BBS
	マツダスピードM'z Tune(2007.4)	17×7.0J	ベース車と同じ
	ブレスターエディション (2007.10)	17×7.0J	BBS
	ロードスター20周年記念車 (2009.7)	17×7.0J	ベース車と同じ

純正でありながらレアなのが 限定車用アルミホイール!

ロードスターは、その20年以上にもなる歴史の中で、数多くの限定車や特別仕様車を世に送り出してきた。その中の多くのモデルでは専用アルミホイールが採用されている。ノーマルにバフ掛けしてピカピカにしたものから、社外品を採用したもの、サイズをアップしたもの、特別にデザインされたものなど、限定車ならではの魅力的なアルミホイールが揃っている。そうした品々を、中古品として手に入れ装着するというのも、ドレスアップの一手法だ。どれもメーカー純正品として採用されているだけに安全性や品質などは折り紙付き。安心感が高い。オフセット的にはやや大人しいものだが、それはスペーサーなどを使えばある程度は克服できる。ぜひとも一考してほしい技だ。



NB+15インチ

OWNER ● ナイツ



ホイール名 ● 949rAcing 6ul
ホイールサイズ ● 15×9.0JJ+38
タイヤ ● トーヨー PROXES R1R 205/50R15
選んだ理由 ● 「アメリカのショップの品で、日本には4セットしかないそうです」

NB+15インチ

OWNER ● 戸沢和貴さん



ホイール名 ● レイズ NRS
ホイールサイズ ● 15×6.5JJ+35
タイヤ ● トーヨーDRB ポテンザRE01R 前185/55R15・後195/50R15
選んだ理由 ● 「見た目が良かった。クルマのボディカラーに合わせました」

NB+15インチ

OWNER ● 中西健治さん



ホイール名 ● ワーク エモーション CR-KAI
ホイールサイズ ● 15×7.0JJ+27
タイヤ ● クムホ エクスタV700 V70A 195/50R15
選んだ理由 ● 「マスタングミラーカップのワンメイク車両をイメージしました」

NB+15インチ

OWNER ● よーのすけ@NB1



ホイール名 ● フォルクス モナーク2
ホイールサイズ ● 15×-+28
タイヤ ● プリヂストン レグノGR9000 185/55R15
選んだ理由 ● 「グリーンの車体にワイヤーホイールで英国のライトウエイトの雰囲気」

NB+15インチ

OWNER ● 阿部辰雄さん



ホイール名 ● デズモンド リーガマスター
ホイールサイズ ● 15×7.0JJ+25
タイヤ ● ヨコハマ エコス 195/50R15
選んだ理由 ● 「ボディカラーに合わせたわけじゃないのですが、DIYでブロンズっぽくしてみました」

NB+15インチ

OWNER ● 北川裕一さん



ホイール名 ● RS7タナベ マグ
ホイールサイズ ● 15×7.0JJ+40
タイヤ ● ポテンザRE11 195/50R15
選んだ理由 ● 「他のクルマに乗っていた頃からワタナベのファンでした」

NB+15インチ

OWNER ● 吉田大輔さん



ホイール名 ● OZレーシング スーパーシリーズモWRC
ホイールサイズ ● 15×6.5JJ+35
タイヤ ● ヨコハマ S-Drive 195/55R15
選んだ理由 ● 「フィンタイプが好き。誰も履いていないのも気に入りました」

NB+15インチ

OWNER ● 関根慎太郎さん



ホイール名 ● KOSEI RACING K1レーシング
ホイールサイズ ● 15×7.0JJ+38
タイヤ ● アキレス TR SPORT 195/50R15
選んだ理由 ● 「ヴィッツレースで人気らしく、軽くて縁石にのっても歪まないそうです」

NB+15インチ

OWNER ● 川勝崇司さん



ホイール名 ● ATS DTM
 ホイールサイズ ● 15×7.0JJ+25
 タイヤ ● アドバン ネオバ 195/50R15
 選んだ理由 ● 「他の15インチに比べて大きく見える。欧州らしいデザインもいい」

NB+15インチ

OWNER ● 加藤道夫さん



ホイール名 ● レイズ VESTA
 ホイールサイズ ● 15×7.0JJ+35
 タイヤ ● ファルケン ZIEX 195/50R15
 選んだ理由 ● 「輸出仕様で、日本では見たことありません。めちゃ安かったんですよ」

NB+17インチ

OWNER ● Yoshi



ホイール名 ● A-TECH FINAL SPEED GEAR R
 ホイールサイズ ● 17×7.0JJ+38
 タイヤ ● 前 アキレス 123S 205/40R17
 後 ブリヂストン Playz 205/45R17
 選んだ理由 ● 「20mmのスペーサーを入れています」

NB+16インチ

OWNER ● 中山浩幸さん



ホイール名 ● ダンロップ ロゼスト
 ホイールサイズ ● 16インチ
 タイヤ ● アキレス TR SPORT 195/50R16
 選んだ理由 ● 「シルバーのホイールが欲しかったので」



タイヤに限らず、 すべてにプロの技が光る

タイヤプロショップアリーナ

469-0005
 愛知県津島市神守町古道46
 ☎0567-28-8830
 営業時間：10時～20時（日祝は～18時）
 定休日：水曜日
<http://arena-by-emc.ddo.jp/>

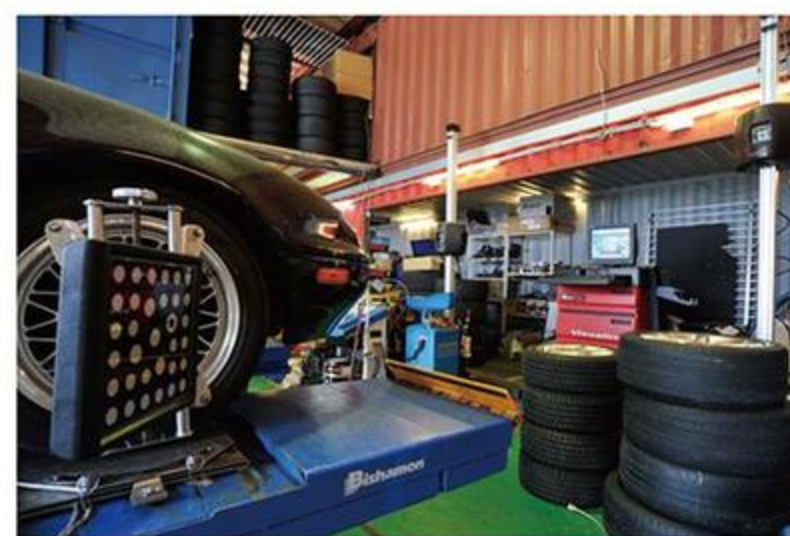
車両からチューニングまで 信頼に込めてくれる1軒だ

タイヤプロショップを名乗っているアリーナだが、守備範囲はきわめて広い。パーツの販売や取付はもちろん、車両の展示販売も行っている。ロードスターやFD3Sが一番の得意科目だが、もちろん車種は問わない。設立は平成19年11月。

営業からチューニングまで担当するスタッフの西川さんは、「当店で「リフレッシュ」がキーワードです。しっかり手を入れてあげれば、NAだっ

て元気一杯に走れるようになりますよ。車高調はテインのスーパーストリートが価格面からもリーズナブルですね。マルハさんのラジエータも低年式車には効果的です」と、オススメのパーツ候補を次々に挙げてくださった。

タイヤ&ホイールについては「タイヤはお好み次第ですが、NCだったらブリヂストンのS001が意外と面白いかも。ホイールもNCだと高級なイメージのBBSで決まり…という印象が強いですが、NAとNBは最初から指名買いの方が多いのですが、旧車系のレトロな感じが最近では売れ線ですね」



最新のアライメントテスターはレーザーで計測。より正確な数値が得られる。

シルバーのウェッズ TC105Nは鍛造ですが、軽くて価格も魅力。ゴールドのレイズ CE28なら鍛造で強度も最高です。



イケメンの西川さんだが、まずは「気軽に相談に来てください！」とのこと。

NC+16インチ

OWNER ● オアシスのNCさん1号



ホイール名 ● レイズ RE30
ホイールサイズ ● 16インチ
タイヤ ● ヨコハマDNAアース1 205/50R16
選んだ理由 ● 「数少ない16インチ装着車。
小径ホイールの魅力はその軽さだ」

NC 編

NA&NBとは異なった大径ホイールならではの、
インパクトあるアルミホイールドレスアップが
NCの魅力だ！



NC+17インチ

OWNER ● 町田洋文さん



ホイール名 ● レイズ CE28
ホイールサイズ ● 前17×7.5J+43・後17×8.5J+50
タイヤ ● ボテンザRE01R 前215/45R17・後235/40R17
選んだ理由 ● 「軽いのがいいですね。
最初はアドバンRSも考えてました」

NC+17インチ

OWNER ● 小林隆一さん



ホイール名 ● ディレッツァ RSC
ホイールサイズ ● 17×7.0JJ+48
タイヤ ● トーヨーDRB 215/45R18
選んだ理由 ● 「レア。ロードスターに少なかった。
あと案外、安かった」

NC+17インチ

OWNER ● 中村勝夫さん



ホイール名 ● ワーク エモーションXD9
ホイールサイズ ● 17×7.0J+48
タイヤ ● ボテンザRE050 205/45R17
選んだ理由 ● 「白いのはめでたいし、軽く見えるから」

NC+17インチ

OWNER ● 町田暁子さん



ホイール名 ● BBS RGR
ホイールサイズ ● 17×7.5J+48
タイヤ ● ボテンザRE050 205/45R17
選んだ理由 ● 「先輩からいただいたものです。
車検もギリギリ、セーフ」

ボディが大柄な3代目ロードスターのNCは、アルミホイール&タイヤもNA&NBよりも大きく、サイズもまったく異なる。そのため、ホイール&タイヤ事情は、NA&NBとはまったく違った様相を見せる。

NCのノーマルのアルミホイールのサイズは16と17インチの2種類。それに対して、アルミホイール&タイヤを交換するユーザーは、ほとんど17か18インチを選択していた。基本はインチアップで、クラシカル・テイストを狙ってインチダウンもあるNAやNBとは、ドレスアップの方向性が異なっているのだ。

そんなインチアップで、NCのおすすめのサイズは、17インチの7Jでオフセットは+45〜50、7.5Jなら+48〜50、18インチで7.5Jでも+48〜50といったところだ。

タイヤのサイズはノーマルと同じ205/45R17が主流派だが、7.5Jに215/45R17や215/40R18を装着するユーザーもいる。スポーツ系タイヤの主流サイズが16〜18インチになっており、NA&NBよりも、サイズをきめ細かく選べるのが理由で、そうした技を駆使できるのもNCならではの利点だ。

タイヤの人気銘柄ナンバールは、ブリヂストンのRE050。取材した半数近くが履くほどの人気であった。同じボテンザでもサーキットユースを視野に入れたRE11ではなく、もう少しオールラウンドに使えるRE050が選ばれるというのが面白いところ。まだサーキットに愛車を持ち込むユーザーが少ないことも

煌びやかなホイールが主流
ただし多彩さはまだまだ

NC+17インチ

OWNER ● 三塚真章さん



ホイール名 ● ミニライト MONO CRAFT
ホイールサイズ ● 17×7.5J
タイヤ ● ヨコハマ S-drive 205/45R17
選んだ理由 ● 「MH1という僕のクルマとのマッチングが良かったから」

NC+17インチ

OWNER ● 中村光輝さん



ホイール名 ● OZレーシング パラディオ
ホイールサイズ ● 17×7.5J+48
タイヤ ● アドバンネオバ 205/45R17
選んだ理由 ● 「これしかない!と思いました」

NC+17インチ

OWNER ● オアシスのNCさん3号



ホイール名 ● ウェッズスポーツ SA70
ホイールサイズ ● 17×7.5J+48
タイヤ ● ボテンザRE050 215/45R17
選んだ理由 ● 「デザイン、外観重視で選びました」

NC+17インチ

OWNER ● オアシスのNCさん2号



ホイール名 ● アドバンRS
ホイールサイズ ● 17インチ
タイヤ ● ボテンザRE050 215/45R17
選んだ理由 ● 「格好優先です。タイヤとのブランド違いは気にしてませんよ」

NC+18インチ

OWNER ● オアシスのNCさん4号



ホイール名 ● ヨコハマConnoisseur
ホイールサイズ ● 18×7.5J+45
タイヤ ● ナンカン 215/40R18
選んだ理由 ● 「ホイールはもう絶版になっているかもしれません。フロントは車検やばいか…」

NC+18インチ

OWNER ● 金子成二さん



ホイール名 ● BBS RS-GT
ホイールサイズ ● 前18×8.0J+40・後18×9.0J+45
タイヤ ● ボテンザRE11 前225/40R18・後255/35R18
選んだ理由 ● 「BBSのファンで、もう40年来愛用しているんですよ」

意味しているのだろうか。

そして、NAやNBと同じように、NCにも日本製ではないアジア・ブランドのタイヤがチラホラと見られた。圧倒的な安さが魅力のアジア製タイヤは、サイズの大きいNCにとっては非常に魅力的なはず。性能&品質の向上も著しいアジア・ブランドのタイヤは、これからはユーザーを増やしてゆくことだろう。

インチアップ指向の強いNCの場合、装着されるホイールのデザインもNAやNBとは違った方向性を感じることができた。NCユーザーのアルミホイール・セレクトションではクラシカル指向のものはほとんどなかったのだ。

NCのホイールで多数派となるのが、煌びやかなメッキの施されたもの。大柄なボディに華やかで大きいアルミホイールを組み合わせたNCは、NAやNBとはまた違った世界感を生み出していた。

そんな中でも、以前と比べると徐々にではあるが、モータースポーツをイメージさせるような真つ白なホイールも増えてきた。もしかすると、今後はまた異なったテイストのアルミホイール・セレクトションのトレンドが生まれるかもしれない。NAとNBが10年単位の長い時間をかけて、様々なドレスアップ手法を育てたように、NCのドレスアップの種類も、これからだんだんと多彩になってゆくのだろう。

ドレスアップという意味では、NCはまだまだ発展途上の域にあると言える。次なるトレンドは、現在のNCオーナー次第というわけだ。周囲をあつと驚かせるアイデアが生まれることを期待したい。



タイヤ&ホイールの基礎知識

お洒落は足元から！というのがファッションの基本。
ロードスターのドレスアップを肝となるアルミホイールと
タイヤの基礎を知っておこう。

ホイールサイズの基礎知識

■サイズ表記

14_① × 6.0_② JJ_③ 4_④ -100_⑤ 45_⑥

ホイールサイズの表記の仕方は様々あるが、上記のように書かれることが多い。

① リム径

ホイールの直径で、組み合わせるタイヤの内径をインチで表示。

② リム幅

タイヤを組み込む幅をインチで表示。

③ フランジ形状

いくつかの種類があり、JとJJの場合はJJの方がフランジが深く、タイヤが外れにくい形状となる。

④ ボルト穴数

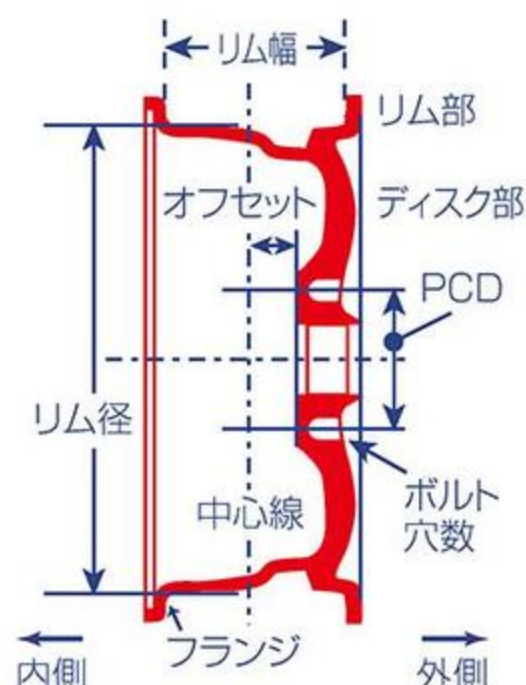
ボルトの穴の数。ロードスターの場合、NAとNBが4穴で、NCが5穴。

⑤ PCD

Pitch Circle Diameterの略で、ボルト穴のピッチ円の直径をmmで表示。ロードスターの場合、NAとNBが100で、NCが114.3。

⑥ オフセット

ホイールの中心線から取り付け面までの距離をmmで表示。取り付け面が中心線より外側にある場合は「+」、内側にある場合は「-」表示となる。最近では「+オフセット」を「インセット」、「ゼロオフセット」を「ゼロセット」、「-オフセット」を「アウトセット」と表記することもある。



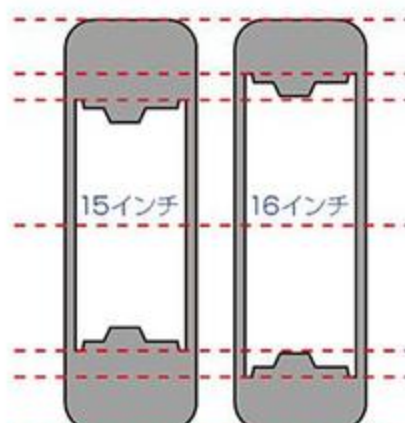
インチアップの基礎知識

アルミホイール&タイヤのドレスアップの定番が「インチアップ」だ。これはノーマルよりも大きなサイズのアルミホイールとタイヤに履き替えるというカスタマイズのこと。ホイールのサイズを大きくすれば、横からクルマを見たときにホイールの存在感が大きくなり、よりインパクトのあるルックスにすることができる。また、タイヤの扁平率が小さくなれば、タイヤの剛性が上がることで、よりダイレクトなハンドリングも期待できる。さらにタイヤの幅を広くすれば、グリップ力をアップすることもできるのだ。

しかし、インチアップにはデメリットもある。その代表が「乗り心地の悪化」だ。タイヤの扁平率が下がることで、タイヤ内の空気量も減り、さらにタイヤ自身の剛性アップが乗り心地的に悪い方向に働いてしまうからだ。

インチアップするときの注意点は、交換後もノーマルとタイヤ外径を同じにすること（±3%以内）。サイズが大きく異なると速度計に誤差が出るだけでなく、タイヤと車体（ホイールハウス内）の干渉の恐れもあり、危険だからだ。

ちなみに、あえてホイールを小さくする「インチダウン」もドレスアップ手法のひとつ。クラシカルに見えるのが魅力であり、タイヤ代金も安くなる、乗り心地が良くなるという利点もある。ただし、こちらもタイヤ外径はノーマルと同じにするのが鉄則。インチアップもダウンも、経験豊富なショップに相談すると間違いない。



タイヤサイズの基礎知識



■サイズ表記

195_① / 50_② R_③ 15_④ 82_⑤ V_⑥

タイヤの側面には、上のようにタイヤサイズが表記されている。

① タイヤの幅 (W)

タイヤ断面の幅のことで、トレッドともいう。単位はmm。リムガードは含まない。

② 偏平率

タイヤの幅 (W) に対する側面の高さ (H) の比率を%（パーセント）で表示したもの。この数字が小さいほどタイヤサイドが薄く、スポーティなタイヤとなる。

$$\text{偏平率 (\%)} = \frac{\text{タイヤの高さ (H)} \times 100}{\text{タイヤの幅 (W)}}$$

③ タイヤ構造

タイヤの構造が「ラジアル」であることを示す。

④ リム径

タイヤに組み合わせるホイール径をインチで表示したもの。

⑤ ロードインデックス (LI)

規定の条件下で、そのタイヤに負荷することのできる最大荷重を指数で表示したもの。タイヤ交換やインチアップを行う際は、標準タイヤのLIを下回らないものを選ぶ必要がある。

LI	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89
負荷能力 (kg)	450	462	475	487	500	515	530	545	560	580

⑥ 速度記号

規定の条件下で、そのタイヤが走行できる最高速度を記号によって表示したもの。

タイヤ表示	速度記号	L	Q	S	T	H	V	—	W	Y
	速度カテゴリー	—	—	SR	—	HR	—	ZR	—	—
	最高速度 (km/h)	120	160	180	190	210	240	240超	270	300

ロードスターの純正タイヤ&ホイールのデータ・リスト

ドレスアップのたたき台となるのがノーマルのタイヤ&ホイール。そのデータをここに紹介しよう。



●初代(NA)

型式 (年式)	純正 タイヤサイズ	純正 ホイールサイズ	穴数	PCD	INSET (オフセット+)	ハブ径	推奨 タイヤサイズ※	推奨 ホイールサイズ※
E-NA6CE (1989.9～)	185/60R14 82H	14×5.5JJ	4	100	45	54	195/50R15	15×6.5JJ 40～30
E-NA6CE (1992.8～)	185/60R14 82H	14×6.0JJ	4	100	45	54	195/50R15	15×6.5JJ 40～30
E-NA8CE (1993.9～)	185/60R14 82H	14×5.5JJ	4	100	45	54	195/50R15	15×6.5JJ 40～30
E-NA8CE (1993.9～)	185/60R14 82H	14×6.0JJ	4	100	45	54	195/50R15	15×6.5JJ 40～30
E-NA8CE (1994.9～)	195/50R15 82V	15×6.0JJ	4	100	45	54	195/45R16	16×6.5JJ 38～30

●2代目(NB)

型式 (年式)	純正 タイヤサイズ	純正 ホイールサイズ	穴数	PCD	INSET (オフセット+)	ハブ径	推奨 タイヤサイズ※	推奨 ホイールサイズ※
GF-NB6C (1998.1～)	185/60R14 82H	14×5.5J	4	100	45	54	195/50R15	15×6.5JJ 40～30
GF-NB6C (1998.1～)	185/60R14 82H	14×6.0JJ	4	100	40	54	195/50R15	15×6.5JJ 40～30
GF-NB6C (2000.7～)	195/50R15 82V	15×6.0JJ	4	100	40	54	205/45R16	16×6.5JJ 38～30
GF-NB8C (1998.1～)	185/60R14 82H	14×6.0JJ	4	100	40	54	195/50R15	15×6.5JJ 40～30
GF-NB8C (1998.1～)	195/50R15 82V	15×6.0JJ	4	100	40	54	205/45R16	16×6.5JJ 38～30
GF-NB8C (2000.7～)	205/45R16 83W	16×6.5JJ	4	100	40	54	205/40R17	17×7.0JJ 35～30
GH-NB6C (2002.7～)	185/60R14 82H	14×6.0JJ	4	100	40	54	195/50R15	15×6.5JJ 40～30
GH-NB6C (2002.7～)	195/50R15 82V	15×6.0JJ	4	100	40	54	205/45R16	16×6.5JJ 38～30
GH-NB8C (2002.7～)	185/60R14 82H	14×6.0JJ	4	100	40	54	195/50R15	15×6.5JJ 40～30
GH-NB8C (2002.7～)	195/50R15 82V	15×6.0JJ	4	100	40	54	205/45R16	16×6.5JJ 38～30
GH-NB8C (2002.7～)	205/45R16 83W	16×6.5JJ	4	100	40	54	205/40R17	17×7.0JJ 35～28
GH-NB8C (2004.2～)	205/40R17 80W	17×7.0JJ	4	100	40	54	——	——

●3代目(NC)

型式 (年式)	純正 タイヤサイズ	純正 ホイールサイズ	穴数	PCD	INSET (オフセット+)	ハブ径	推奨 タイヤサイズ※	推奨 ホイールサイズ※
CBA-NCEC(2005.8～)	205/50R16 87V	16×6.5J	5	114.3	55	67	205/45R17	17×7.0J 55～48
CBA-NCEC(2005.8～)	205/45R17 84W	17×7.0J	5	114.3	55	67	215/40R18	18×7.5J 50～48
CBA-NCEC(2008.12～)	205/50R16 87V	16×6.5J	5	114.3	55	67	205/45R17	17×7.0J 55～48
CBA-NCEC(2008.12～)	205/45R17 84W	17×7.0J	5	114.3	55	67	215/40R18	18×7.5J 50～48

※インチアップは本誌の推奨サイズであり、車両によっては装着不可な場合があります。購入の際はショップとよくご相談ください。



WELCOME TO CIRCUIT

サーキットによっこそ!

ロードスターの醍醐味と言えば、やはり“爽快”な走りに尽きる
ましてや、それがアクセル“全開”となれば、媚薬と化す
公認レースからグラスルーツの走行会イベントまで、
全国各地で出会ったフリークたちをご紹介します



7/25は
筑波へ
GO!

本誌創刊記念
イベントが
パーティレース
第2戦と同日開催!

ROADSTER PARTY RACE II at TSUKUBA

■ロードスター パーティレースII

9年目を迎えても、パーティは進化の途中

NC1シリーズ決勝は序盤からトップ争いの2台がテールtoノーズ状態。しかし直後に意外な展開が待っていた。



テクニカルなことで知られる筑波を舞台に、2002年から開始されたロードスター パーティレース。今年からはNB型も復活して4カテゴリーで開催中。腕達者が集うNC1シリーズは必見の価値ありだ。



■筑波サーキットDATA

全長&コース幅：2045m&10~15m
コーナー数：8 (本誌調べ)
〒304-0824 茨城県下妻市村岡乙159
☎0296-44-3146 <http://www.jasc.or.jp/>

ロードスター パーティレースII 第1戦 NC1シリーズ決勝結果

順位	車番	氏名	車名	タイム(差)
1	21	田原大助	YRC哀愁でいとロードスター	17'49.771
2	27	石川和也	DTRパニパニロードスター	+14.487
3	36	入江一介	あさカラ★ロードスター	+15.824
4	97	箕輪昌啓	Diving Roadster	+16.424
5	60	小谷昇司	コムドライブロードスター	+17.009
6	66	関裕	ゴジュッパロードスター	+18.074
7	22	岸本裕之	SwiftWingロードスター	+18.489
8	12	加藤彰彬	TCR 2000ロードスター	+19.060
9	123	泉 多美宏	TCR 2000ロードスター	+19.468
10	44	坂本友信	奥多摩Rよんよんロードスター	+20.368

出走23台 完走22台 ファステストラップ= #21・1'10.160 (4/15)

すでに優勝は複数回経験している田原選手。ボディウムで「勝てたことは素直に嬉しいです」とコメント。



12号車加藤選手がビットスルーに向かった後は、21号車田原選手がブッチ切り状態に。



フォーメーションラップを終えた全車がグリッドに付くとレッドシグナルが点灯。それがブラックアウトすると戦い開始だ。

入賞圏内の6位争いを演じる66号車関選手と22号車岸本選手。わずかなミスでも大きく順位に影響する。



加藤VS田原の接近バトルが、今シーズン最初の見どころだ

05年8月に現行NC型となったロードスターだが、参戦ベース車のNR-Aは06年3月に追加設定。これを受けて07年からはパーティレースはNC型のみで開催されていた。異変が起こったのは昨年の初頭で、開始以来のメインスポンサーだったマツダが09年限りでの撤退を表明。一時は存続の危機が囁かれた。

しかしながら、オーガナイザーを中心に関係者や出場選手たちにも協力の輪が広がり、今シーズンも無事に5月5日の開幕戦を迎えることができた。4カテゴリー合計の出走は65台を数えて、まずまずの賑わいぶり。この勢いなら来シーズン以降にも十分に期待が持てるだろう。

各クラスの戦いについては別項に譲るとし、ここでは強者揃いのNC1シリーズに焦点を当ててみたい。多くの実力者の中でも、NB時代からスプリントでは不敗を誇っていたのが12号車の加藤彰彬選手。

今季の開幕戦も逆転でポールポジションを獲得し、連勝記録を伸ばすのは確実かと思われた。しかしながら12号車がフォーメーション中にスロー走行をしたとオフィシャルが認定し、まさかのドライブスルーペナルティが課されて勝負は決まった。

予選で一時は加藤選手をリードし、決勝序盤でも激しく追い詰めた21号車の田原選手も「できるなら予選でも勝って、決勝も前でスタートしたかったです」と本音を語ってくれた。開幕戦を観た限りでは次戦もふたりの一騎打ちの予感が強いが、ライバルたちの研鑽にも期待したい。

21st Roadster 4Hour Endurance Race

恒例のメディア対抗“4耐”が今年も開催

パーティレースⅡの第3戦と同日に、恒例のメディア対抗ロードスター4時間耐久レースも開催されることが決定した。残念ながら出場できるのは招待状が届いた自動車雑誌やWEBサイトなどのマスコミ関係者チームのみとなっているが、昨年からパーティレース選抜チームも編成されて出場している。さすがにNCロードスターと筑波を知り尽くした同チームは、初出場ながら21チーム中の4位と健闘し

た。このレースの面白いところは、ドライで全開走行すると必ず“ガス欠”となること。いかに速く、かつ完走できる燃費をキープできるかが勝負の鍵を握る。



1チームは4～5名で編成。最初のドライバーが走って乗り込む旧ル・マン式のスタートを採用している。毎年恒例で16時スタート&20時チェッカー。昨年は「ENGINE」チームが初優勝を果たした。



Organizer Interview

～イベント主催者に訊く～

楽しんでいただくことを最優先して…

「レースを“パーティ”のように楽しむことを表現して名付けました。ですから勝者にならなくとも、全員が楽しめることを重視しています。スタート前に助手席に奥さまなどを乗せて1周できるパレードランもその例です。レース運営では『万一、他の参加者と接触した場合には理由の如何を問わず、レース後にその相手に接触した事情を説明し、互いに納得できるように努力すること』という

特徴的なルールもあります。多くの仲間との交流を大切にしたい方の参加を心よりお待ちしております」



B-Sports代表
三城伸之さん

パーティレースの主催クラブから、実際にイベント運営を委託されているのがB-Sport（ピースポート）。かつては富士のレースに出ていたらしいが、今は裏方に徹している。

Special Shop

パーティレース参加者に頼りになるお店

パーティレースのことなら一番頼りになるお店だろう。なにせココでは、前述の加藤彰彬選手がスタッフとして相談に乗ってくださるからだ。実は当初は“パーティ”レース出場に際してショップ名を前面に出すことを避けていたのだそう。しかしながら今シーズン、このお店のファンたちが自らDTR（ディーテクニクレーシング）を立ち上げたことで、加藤選手もDTRの一員として参戦を決定したとのこと。



クルマのことはもちろん、名前の通りドラテクも教えていただける一石二鳥のお店なのだ。

■ディーテクニク

☎045-590-5121

<http://www.d-technique.co.jp/>

PROFILE of PARTY RACEⅡ

ナンバー付きのお約束でチューニングはNG。セッティングと腕だけで、いざ勝負!

JAF公認のナンバー付き（通称Nゼロ）レースのため、性能向上につながる改造は基本的にNGとなる。タイヤは全車がポテンザRE11（NBとNCでサイズは異なる）のワンメイクだ。もちろん、国内A級以上の競技ライセンスが参加に際して必要だ。02年から毎年4戦が恒例（NB最終の06年のみ3戦）で、今季もそれは同様。逆に一番大きな変更はNC1クラブマン以外の3カテゴリーをシリーズ戦として、合計ポイントで争う形式にしたことだろう。賞金は以前からないとはいえ、シリーズのタイトル争いは活性効果も期待できそうだ。

- レース賞典＝トロフィー（原則6位まで）
- シリーズ賞典＝NC1クラブマンを除いてあり（原則6位まで）
- 参戦費用＝4万円●予選＝10分間
- 決勝＝2.045km×15周
- 全4戦（ワンデー）

■2010年シリーズ日程

第1戦	5月5日（祭）	開催済み
第2戦	7月25日（日）	
第3戦	9月4日（土）	
第4戦	11月21日（日）	

VOICE of ENTRANT



金野 充さん

真空ポンプの部品など精密機械加工の会社を営んでいる金野さんは57歳。開幕戦は予選20番手から決勝では17位フィニッシュ。

まさに人馬一体を実感しました



「若い頃はカートを楽しんでまして、最近ではもっぱらこの筑波サーキットをホームコースに、旧車やアルファロメオなんかでイベントにも出場していました。ロードスターは今年の3月末に中古で買って3回ほど練習し、今回が初レースです。

まさに人馬一体のフィーリングが楽しいのですが、まだ本当に一体にはなれていませんねえ（笑）。7月の第2戦は同時開催のインタークラブに仲間が大勢参加するので、もう少し練習を積んでリベンジしたいと思っています」

初レースは疲れたけど、楽しい!



野々 肇さん

今年2月にA級ライセンスをゲットしたばかり。Dテクニクレーシングの仲間とともにサーキット走行をエンジョイしている46歳。

「06年12月にRHTのAT車を購入。一度はサーキットを走りたいと思い、走行会にも参加しました。そうはいってもレース出場は無理とあきらめ、車検を取って足まわりのOHもして、引き取りに行った時に今回の169号車と対面。実はこのク

ルマ、走行会に同日デビューした仲間が前オーナーで、縁を感じて購入を決意しました。皆さんに支えられて、今日が初参戦です。でも、RHTに出した自己ベストに届いていないのは悔しいので、まずはその更新を目指します」

Review of NC1 Clubman Round 1

ロードスター パーティレースII 第1戦 NC1クラブマン決勝結果

順位	車番	氏名	車名	タイム(差)
1	6	根本智文	プロジェクトワン ロードスター	18'12.917
2	159	石川琢也	DTRまさともロードスター	+0.402
3	33	飯塚和男	ぼちぼちいきますかロードスター	+0.919
4	16	奥澤勝利	アートウィンロードスター	+2.137
5	18	石田浩二	DTRイッシー★ロードスター	+2.673
6	37	山岡秀之	ENTピアスロードスター	+4.649
7	84	村上 政	エンジン・ロードスターNR-A	+5.691
8	50	森山健寛	MTO-いぶし銀ロードスター	+9.968
9	15	亀山晃代	バルケッタ奥多摩ロードスター	+10.701
10	46	片島幹雄	あ〜きんRTEロードスター	+11.940

出走26台 完走26台 ファステストラップ=#100・1'11.128 (2/15)

左から飯塚選手、根本選手、石川選手。結果的には1秒以内の接戦だった。



初参加から9年目まで 多士済々が競う

今季のパーティレースでは唯一、シリーズ戦になっていないのが、このNC1クラブマン。なぜかというこのクラス、「3位までに入賞すると次戦からは上のクラスにステップアップ」という暗黙のルールがあるから。シリーズ賞典の4位狙いなどは考えにくい、初めからない方がスッキリする。

もちろんダブルエントリーなどでステップアップが難しい時などはケースbyケースとなるが、今回ポディウムの3名はシングルなので、おそらく第2戦にはNC1シリーズに参戦してくるはず。

優勝した6号車の根本選手は予選でただひとり1分9秒台をマーク。これはNC1シリーズでも予選4位に相当する好タイムだ。決勝でもスタートを決め、一時はブッチ切り状態と思いきや、最後は予選5番手と4番手からジャンプアップしてきた159号車石川選手と33号車飯塚選手

に肉薄される事態に。

とはいえ、周回遅れのマシンを上手く利用して再びリードを広げて、参戦5年目での嬉しい初優勝となった。



8位争いの3台。この争いはキャリアに勝る50号車の森山選手が制した。



スタート直後から差を広げていく6号車根本選手。後方集団はご覧のとおり団子状態だ。

Review of NC2/NB Series Round 1

ロードスター パーティレースII 第1戦 NC2シリーズ決勝結果

順位	車番	氏名	車名	タイム(差)
1	45	小林大作	DTRだいさくROADSTER	18'03.097
2	65	利光弘文	RS未来ワナビロードスター	+5.530
3	26	坂入十郎	アガナ・ロードスター	+10.491
4	24	ヨーヨー	IDIロードスター	+16.215
5	81	藤島知子	DTR藤トモ☆ロードスター	+17.568
6	39	津野田修一朗	痛いぞ俺とこのロードスター	+1Lap
7	2	傳田 彰	マリヤ北関東マツダロードスター	+2Laps

出走7台 完走7台 ファステストラップ=#26・1'10.853 (5/15)

ロードスター パーティレースII 第1戦 NBシリーズ決勝結果

順位	車番	氏名	車名	タイム(差)
1	25	深澤紳一	YRC m9 ロードスター	18'57.435
2	11	高山則政	TOTALロードスターBros	+0.484
3	32	川口眞輝	YRCルキルキロードスター	+0.979
4	49	岡本勇一	Stfm・ミシカ・ロードスター	+1.625
5	96	小森晴夫	レッドロードスター	+11.562
6	48	山崎 巖	YRCいわおロードスター	+11.730
7	83	荻野英智	ジェイテックロードスター	+12.606
8	62	岩澤理夫	安全運転ロードスター	+13.105
9	19	高岸良平	RCCR・NB6ロードスター	+1Lap

出走9台 完走9台 ファステストラップ=#11・1'14.070 (3/15)

NC2シリーズの表彰台。小林、利光、坂入という予選順位どおり。



NBシリーズのポディウムには奇数番手スタートの3人が立った。

混走レースゆえの アクシデントも発生



NBシリーズの5位争いはご覧のような電車状態。96号車の小森選手がこの座を死守した。

出走台数が1桁ずつのNC2とNBシリーズは、予選も決勝も混走となった。上位同士のドライバーだと約3秒速いNC2シリーズが決勝では前方のグリッドに付き、4台分空けてからNB勢がタイム順に並んで15週の決勝がスタートした。

ここでNB予選2番手の48号車が、なんとニュートラルのままクラッチミート。もちろんマシンは止まったままで、後続の予選偶数番手の2台があわや追突…という波乱の幕開けとなった。

さらに1周目の奥のヘアピンのイン側で、NC2シリーズの1台がスピン。これ



セオリーの逆をついてアウト側から抜きにかかる11号車。しかし一歩及ばず2位でチェッカー。

に巻き込まれたNBシリーズのボールシッター11号車高山選手がパニックブレーキで停車寸前に。アウト側にコースを変更できた後続の予選3番手25号車と5番手32号車が易々とパス。

25号車の深澤選手は3年ぶりのプラUNKをもとめせず、11号車の追撃を振り切って初優勝。3位に川口選手が入賞。一方のNC2シリーズの上位勢にドラマは起きず、予選3番手までがそのままの順位でチェッカーを受けた。



スタート直後から、後続との差を広げにかかるNC2シリーズの45号車。

パーティレースII参加マシン解剖①

NC2シリーズ参戦中

#81 DTR藤トモ☆ロードスター号



インテリアの同色塗装はTCR2000のオプション。ロールバー装着の前しか作業できない。

ディーテックの刺繍が入ったオリジナルのレカロ製バケットも、ポジションの最適化が図られている。



HKS製プラグ、K&N製のフィルターをTCR2000はチョイス。オイル&フルード類はMOTULを採用している。



ブレーキパッドはまもなくエンドレス製に統一される。車高とアライメント調整はTCR2000の最大のポイントだ。

最速ショップのコンプリートカー



NC1もマイナーチェンジ後のNC2も、パーティレースに参戦できるのはNR-Aという1グレードのみ。ソフトトップの5速MTで、16インチのタイヤ&ホイールを履き、車高調整式ダンパーとトルセンLSDなどが標準装備されている。さらにロールバーや牽引フックもレース参戦にはマストのオプションだ。ちなみにこの81号車は「TCR2000」という、ディーテックが多くのオリジナルアイテム追加やセッティングを施したコンプリート車両(336.0万円)。お買い得感に加えて、やはり最速ドライバーのノウハウが満載されているメリットも大きい。



藤島知子選手
自動車雑誌各誌やテレビでも活躍中の売れっ娘。笑顔も素敵です!

Interview

次は表彰台を目指します!

「07年にNC1でフル参戦して以来、2年間お休みしていたのですが、一念発起して新車のNC2で再チャレンジです。ロードスターはドライビングスキルを磨く上で、とてもバランスの取れた1台だと思います。目標はやはり表彰台ですね」

参戦9年目だが、49戦連続完走中



高山則政選手
メカニズム専門誌のライターとしても活躍中の39歳。独身です。

Interview

まずは足まわりから改善予定

「最近ではダンロップの切り返しでのスライドが大きくなって、ブレーキングの挙動変化が大きくなりました。たぶん、オーバーホールすれば相当安定してくると思います。なんとか2戦目に間に合うといいんですが…」

ロードスターBros号は、02年にパーティレースがスタートしてから、休むことなく参戦中。幸い大きなアクシデントやトラブルもなく9年目のシーズンを迎えた。現在のエースドライバーは06年からレースを始めた高山選手で、基本的なメンテナンスはすべて自分で行っている。今シーズンからラジエーターやマフラーの変更が認められたが、ひとまずはメンテナンスに注力していく予定。まずは開幕戦でライバルたちと明らかに挙動が違うことが判明した、ビルシュタインのクラブマンパックを現在オーバーホール中。果たして第2戦でその効果は発揮できるのか?

パーティレースII参加マシン解剖②

NB2シリーズ参戦中

#11 TOTALロードスターBros号



永井電子機器(ウルトラ)の水溫・油圧のデュアルメーターとHKSのサーキットカウンターを設置。



ホイールはレイズのCE28の15×7。オフセットでも相当乗り味が変わるが、これは控えめなもの。



スーパーGTでも優勝を果たしたTOTALから、写真のエンジンオイルをサポートしていただいている。



ブレーキパッドは制動屋をチョイス。コントロール性が高く、突っ込み競争では優位に立てる印象だ。

現在はスバルコのローエンドモデルを装着。鉄パイプフレームはやや重い、高剛性で横Gに耐える。



リニューアル5年目も、 高速バトルの魅力は不変

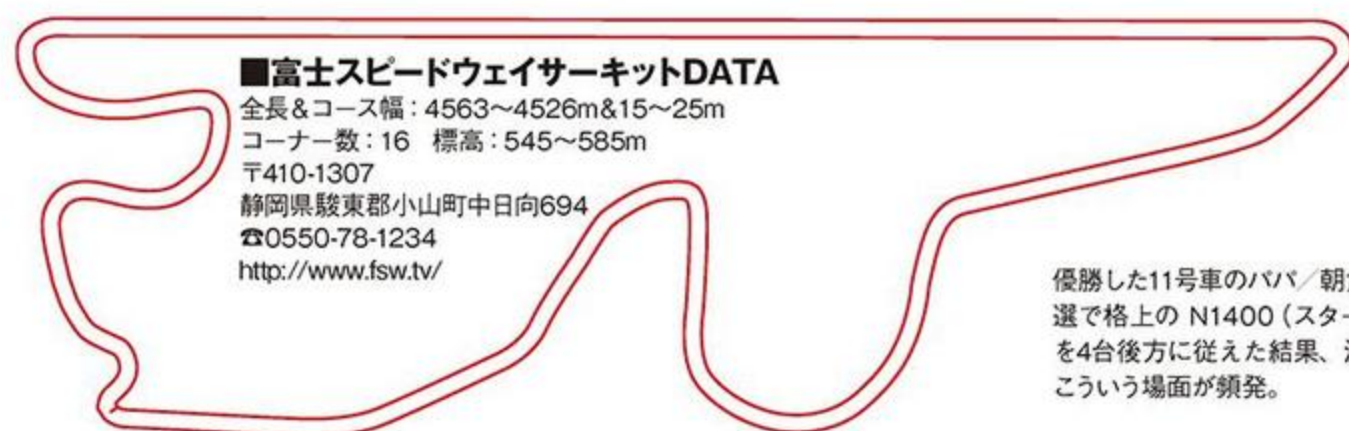
日本を代表する富士スピードウェイの魅力は、
やはり1475mという長いホームストレートを持つこと。
ここでスリップストリームをどう使いこなすかが、
非力なロードスターだからこそ大切になる。

2010 Fuji Champion Race Series

■富士チャンピオン レースシリーズ



富士名物のCoca-Cola (通称A) コーナーから100Rへの全開での飛び込みも、ウエットとなるとまさに“肝試し”の関所となる



■富士スピードウェイサーキットDATA

全長&コース幅: 4563~4526m&15~25m
コーナー数: 16 標高: 545~585m
〒410-1307
静岡県駿東郡小山町中日向694
☎0550-78-1234
<http://www.fsw.tv/>

優勝した11号車のババ/朝倉組は予選で格上のN1400(スターレット)を4台後方に従えた結果、決勝でもこういう場面が頻発。

2010富士チャンピオン レースシリーズ第1戦 ロードスターレース決勝結果

順位	車番	氏名	車名	タイム(差)
1	65	高橋和雄	高橋商店Moty'sアクレNA6	21'48.646 (10Laps)
2	1	雨宮恵司	コーンズIDIロードスター	+0.320
3	18	大野俊哉	コーンズロードスター	+12.738
4	8	福永健二	i-MAGICエンドレスNA6	+13.406
5	67	サカボン	ラストラダμサカMWNA6	+23.293
6	29	安井忠史	ACTブリスK2R NA6	+31.128

出走9台 完走9台 ファステストラップ= #65・2'09.668 (9/10)

2010富士チャンピオン レースシリーズ第2戦 ロードスターレース決勝結果

順位	車番	氏名	車名	タイム(差)
1	1	雨宮恵司	コーンズIDIロードスター	21'00.476 (10Laps)
2	11	ババヤクルト	京都奥村☆森&森本ロードスター	+0.942
3	65	高橋和雄	高橋商店Moty'sアクレNA6	+0.961
4	67	サカボン	ラストラダμみっとブルNA6	+1.949
5	18	大野俊哉	コーンズレプソルロードスター	+2.481
6	8	福永健二	i-MAGICエンドレスNA6	+12.475

出走11台 完走11台 ファステストラップ= #1・2'04.305 (7/10) R



変則的なピットイン作戦で、一時は独走体制を築いた67号車が3位に。給油時は3分以上が義務だ。

**ロードスターが出場可能な、
7カテゴリのレースを開催**

富士スピードウェイでJAFの公認するロードスターレースが初開催されたのは92年のこと。以来、今に至るまでレースを走り続けている車両は存在しない。

この通称N1規定下のレースには、初代NA6CEだけでなく2代目NB6Cもレギュレーションでは参加が許されているが、NBでは最低重量の850kgに近づけることが難しいようで、事実上NA6のワンメイクとなっている。

より速いロードスターで走りたければ、富士オリジナルのカテゴリであるNA1600にも出場が可能だ。名前のとおり自然吸気の1・6リッターキャブレター仕様エンジンを搭載し、スリックタイヤの装着も許されるN2規定に準じている。

さて、残る5つのカテゴリはすべてナンバ付きの通称Nゼロ。本格的に始まったのは筑波のパーティレース開幕と同じ02年からだ。スラロームN規定をベースとするほかのナンバ付きレースとは少し異なり、同SA規定を採用することで、改造が許される範囲が広いのが特徴だ。

具体的には吸排気系に少し手が入れられ、エアロパーツが許される程度だが、これが走行会フリークたちには魅力に。ベース車のグレード選択に制約がないところも同様だ。

さらにNA6CEとNA8Cに加えてNB8C、NB6Cと門戸開放を進めた結果、08年にはついに予選落ちが発生。09年から排気量別に分割開催することになり、今年からはNCECも出場可能となっている。

Another Category for Roadster 4連キャブ&スリックの最速N2仕様で争う

このNA1600シリーズは、前身の富士フレッシュマンレース時代から開催されていた伝統ある富士オリジナルのカテゴリーだ。織戸学や木下みつひろといった現在のトップドライバーたちも、かつてはこのクラスで戦っていた。

1.6ℓの自然吸気エンジン搭載車ならメーカーや車種を問わないために、ロードスター（NAとNB）やAE86/92/111レビン&トレノなどが近年はエントリー。要するにマツダのB6エンジンか、トヨタの4A-G搭載車の4連キャブ仕様がパワ

ーソースとなっている。

残念ながらここ数年は出走台数がきわめて少ないために、同じように少数派で比較的性能差の小さいシルビアやMR2レースなどとの混走で、予選も決勝も開催されている。

今年の開幕戦はロードスター3台とAE92が1台の計4台がエントリー。しかしながら今回がデビュー戦ながら予選2番手を得た高橋みつお選手がトラブルで決勝のグリッドに付けず、3台で争うことになった。



今季のNA1600は富士チャンピオン第2戦で開幕。31号車のNB6Cに乗り高橋賢一選手が逆転で優勝

2010富士チャンピオン レースシリーズ第2戦 NA1600レース決勝結果

順位	車番	氏名	車名	タイム(差)
1	31	高橋賢一	NDC-tokyoロードスター	23'49.234 (12Laps)
2	99	竹内秀伸	パワーハウスAE92大御神R	+9.134
3	12	なかむらともき	SPM☆CSヒロPFCユーノス	+55.287
出走3台 完走3台 ファステストラップ=#12・1'55.277 (8/12) R				

PROFILE of Fuji Champion Race リニューアル5周年の一環として、 日程変更や賞典の充実を実施

リニューアル5周年を迎えた富士では、ビッグレースの観客サービスに加えて、ライセンス所持者やグラスルーツ（草の根レース）参加者に向けた応援キャンペーンも実施中だ。

その一環として、富士チャンピオンでは開幕戦が恒例だった4時間耐久を日程変更。その第3戦を記念大会として特別賞典を追加するなど、アマチュアへの支援を強化している。

シリーズは全6戦を踏襲し、ロードスターが出走できるカテゴリーは各4戦ずつの開催。さらにロードスターレースのマシンは第3戦の耐久にもエントリー可能となっている。

●レース賞典=賞金（ロードスターレース&NA1600のみ）●シリーズ賞典=賞金●参戦費用=3万3000円～●決勝=8～12周（耐久除く）●全6戦

2010年シリーズ日程

第1戦	3月14日(日)	開催済み
第2戦	4月18日(日)	同(ショートカットコースにて)
第3戦	5月22～23日(土、日)	開催済み
第4戦	7月25日(日)	※ショートカットコースで開催
第5戦	9月26日(日)	※ロードスターレース&NA1600のみ
第6戦	12月12日(日)	※ロードスターカップ&NA1600のみ

優勝の11号車は左からパパ/朝倉、3位の67号車は左から田辺/サカボン/村上という各選手。



2010富士チャンピオン レースシリーズ第3戦 4時間耐久レース・ ロードスタークラス決勝結果

順位	車番	氏名	車名	タイム(差)
1	11	パパヤクルト/朝倉潤司	京都奥村☆森&森本ロードスター	4:02'08.406 (91Laps)
2	65	高橋和雄/中島哲也	高橋商店Moty'sアクレNA6	+11.136
3	67	サカボン/村上博幸/田辺良輔	Mm44μラストラダ♡NA6	-1Lap
4	24	芝田敦史/高橋信博	マキタスピードロードスター	-3Laps
5	88	阿部恵一/中村智博/折橋昇	REAL・文祥堂ロードスター	-5Laps
6	79	鷲津政信/佐藤和徳/石川真人	吉田屋シルエットロードスター	-6Laps

出走7台 完走6台 ファステストラップ=#11・2'25.511 (15/91)

Organizer Interview

～イベント主催者に訊く～ ロードスターは 全世代が出場可能です

小田切会長は「NAとNB、そしてNCと全世代が出られるのは富士だけです。ショップよりエントラントに喜ばれ、お金がかからずに面白いレースを目指します。なお、NCの初出場者にはタイヤ1セットが提供されます。ぜひお早めに」

稲田課長は「リニューアル5周年を記念して、1年を通してお祭りのことを企画しています。ロードスターのレースも耐久の日程を変えたり、新たに賞金を設けました。NAやNBの人気を新しいNCが引き継いでいって欲しいですね」



左がマツダスポーツクラブの小田切順之会長。右が富士スピードウェイの稲田雅成事業課長。大会では審査委員長と事務局長を務める。

VOICE of ENTRANT

海外でのレース挑戦も 予定中!



第3戦耐久の終盤に猛追を見せた65号車の高橋和雄選手は第1戦で優勝。第2戦も3位とチャンピオンを目指している。

「実はアメリカのMX-5カップに参戦予定で、まもなく日程も決まると思います。イギリスのNAのレースにも遠征したいと考えています。路面が荒れていて、ミスが許されない岡山での経験が役に立っていると思います」とのこと。メンテナンスも担当する中島哲也選手も岡山のタイトルホルダーだ。

弟の高橋みつおさんは今季、NA1600

シリーズにNA6CEで参戦中。開幕戦では予選2番手ながら決勝はスタートできず。次戦はリベンジ予定とのことだ。



左から中島哲也さん(01～02年)、高橋和雄さん(06～07年、09年)、高橋みつおさん(08年)。カッコ内は岡山のタイトル獲得年度だ

ところで、本誌が取材した今シーズンの第3戦は、残念ながらNA1600とNゼロ（富士ではロードスターカップと呼ぶ）は開催されなかった。さらにロードスターレースのマシンも今回に限っては混走で4時間耐久となり、出走は7台のみ。しかしながら、土曜のドライの予選から一転してヘビウエットの戦いとなった決勝では、各チームがそれ

それぞれの戦略を展開。見てもドラマがいくつあつて楽しかった。まず67号車がエースの担当ステイントをガス欠寸前まで引つ張り、一時は大きなリードを築く。それを平均ラップに差のない実力派2名が操る11号車が逆転。さらに終盤は岡山の昨年王者が駆る65号車が猛追。あと5周あつたら、さらに一波乱あつたかもしれないという展開だった。

2010富士チャンピオン レースシリーズ第1戦 ロードスターカップ決勝レース結果 (NA6/NB6)

順位	車番	氏名	車名	タイム(差)
NA6				
1	1	小林弘典	ジョイファストNDI☆NA6	17'33.442 (8Laps)
2	62	前田圭紀	EJ-Wing☆IDI NA6	+0.174
3	5	入江 直	広島高潤μAXIAロードスター	+1.982
4	55	鈴木哲也	PTGμロードスター	+19.891
5	40	今井龍太	郷田板金SEV☆itzzNA6	+21.842
6	24	田辺良輔	なおしおるぐプロμロードスター	+25.497
NB6				
1	44	斎藤 良	郷田板金ワコズμロードスター	17'43.121 (8Laps)
2	43	後藤 満	郷田板金ワコズμロードスター	+53.379

出走13&2台 完走13&2台
ファステストラップNA6/NB6=#1・2'10.340 (5/8) /#44・2'11.729 (4/8)

2010富士チャンピオン レースシリーズ第1戦 ロードスターカップ決勝レース結果 (NA8/NB8/NCEC)

順位	車番	氏名	車名	タイム(差)
NA8				
1	1	山形 卓	大山オートabMoty'sNA8	17'28.531 (8Laps)
2	76	伊藤元洋	B-MAXエンドレスNA8	+6.151
3	5	板谷登起雄	大山オートアクレNA8	+12.108
NB8				
1	11	戸田裕一	Moty's☆IDI☆NB8	17'11.622 (8Laps)
2	41	八田新一	郷田板金ワコズμロードスター	+4.498
3	77	清水隆広	B-MAX☆BKCμNB8	+8.660
4	911	滝澤智幸	TEAMninoロードスター	+12.095
5	33	田辺浩一	大市民@おやぢR・ロードスター	+16.513
6	21	新井敏克	新井μおやぢRロードスター	+19.930
NCEC				
1	86	野上達也	NOPRO.Jrロードスター	18'11.304 (8Laps)
2	18	らんまん	RTEらんまんロードスター	+4.440
3	55	高田英明	acreタカダRGロードスター	+4.697

出走6&15&3台 完走6&15&3台 ファステストラップNA8/NB8/NCEC=#1・2'09.183 (2/8) /#11・2'08.042 (4/8) /#86・2'14.033 (2/8)

Review of Fuji Champion Race Seiries 1 今年から開催の NCカップも戦闘開始

今シーズンの開幕戦は3月14日に開催され、穏やかな好天に恵まれた。ロードスターカップの最初の決勝NA8/NB8/NCレースは、正午を1分ほど回ったところでスタート。

主役は予選総合トップでコースレコードを塗り替えたNB8の11号車戸田選手。一度も後を脅かされることなくチェッカー。後続もペースタイム的にはNB勢が上回り、総合5位までを占めた。

NA8のウイナーは1号車の山形選手。初開催のNCクラスは86号車の野上選手が記念すべき1勝目をゲットした。

もうひとつの決勝NA6/NB6レースは13時52分にスタート。総合トップも争うNA6は序盤から激しいデッドヒートを繰り広げた。1号車小林選手と62号車前田選手が先行し、それに5号車入江選手

も加わり、周回ごとに順位が変わる展開。最後は09年チャンプの小林選手が先頭でフィニッシュ。出走2台のNB6は44号車の斎藤選手が総合4位で制した。

NB8の戸田選手は昨年のシリーズ5位。2位の八田選手は昨年のNB6チャンプ。



NA8の開幕を制した1号車の山形選手。昨年は2戦のみの出場でしたシリーズ4位だった。



Review of Fuji Champion Race Seiries 2

ショートカットで さらにバトルが高速化

4月18日の第2戦は富士にとって公式レースは初めて、ダンロップ(通称B)コーナーの先を回りこませないショートカットレイアウトでの開催となった。

この日も絶好のレース日和に恵まれ、NA6/NB6の決勝レースからスタート。NB6では予選4番手の40号車今井選手が好スタートから先頭を奪うも、2周目のヘアピンで失速。その後はボールの62号車前田選手と予選2番手入江選手、さらに24号車の田辺選手がトップ集団を形成。最後は入江選手が逃げ切った。NB6クラスは斎藤選手が順当に連勝。

もうひとつの決勝NA8/NB8/NCレースは、第1戦で2位だったNB8クラス41号車八田選手がポールを獲得。これに77号車の清水選手と36号車の大野選手が食らいつく展開。最後は八田選手が逃げ切

って今季初勝利を挙げた。NA8クラスは山形選手が大差で2連勝。そしてNCクラスはNC1で初参戦の60号車小谷選手が、86号車野上選手の連勝を阻んだ。

NCクラスはADVANのワンメイク。86号車の野上選手はNC2、18号車のランマン選手はNC1だ。



NA6の表彰台。左から前田、入江、田辺の3選手。

2010富士チャンピオン レースシリーズ第2戦 ロードスターカップ決勝レース結果 (NA6/NB6)

順位	車番	氏名	車名	タイム(差)
NA6				
1	5	入江 直	広島高潤μAXIAロードスター	17'05.289 (8Laps)
2	62	前田圭紀	EJ-Wing☆IDI NA6	+0.665
3	24	田辺良輔	なおしおるぐμみっとブルロードスター	+1.804
4	321	神谷慶祐	K2R IDI☆KCM NA6	+5.736
5	55	鈴木哲也	PTGμロードスター	+6.418
6	7	茂木文明	大山オートアクレアクセスNA6	+9.785
NB6				
1	44	斎藤 良	郷田板金ワコズμロードスター	17'15.441 (8Laps)
2	43	後藤 満	郷田板金ワコズμロードスター	+25.749

出走14&2台 完走14&2台 ファステストラップNA6/NB6=#62・2'06.796 (6/8) /#44・2'07.123 (5/8) R

2010富士チャンピオン レースシリーズ第2戦 ロードスターカップ決勝レース結果 (NA8/NB8/NCEC)

順位	車番	氏名	車名	タイム(差)
NA8				
1	1	山形 卓	大山オートabMoty'sNA8	16'32.409 (8Laps)
2	76	伊藤元洋	B-MAXエンドレスNA8	+13.563
3	8	菊池 聡	ドライダー☆ロードスター	+32.541
NB8				
1	41	八田新一	郷田板金ワコズμロードスター	16'29.161 (8Laps)
2	77	清水隆広	B-MAX☆BKCμNB8	+2.162
3	36	大野俊哉	コーンズIDレブソルNB8	+3.101
4	11	戸田裕一	Moty's☆IDI☆NB8	+5.299
5	911	滝澤智幸	TEAMninoロードスター	+10.928
6	21	新井敏克	新井μおやぢRロードスター	+16.760
NCEC				
1	60	小谷昇司	コムドライブ・ロードスター	17'17.096 (8Laps)
2	86	野上達也	NOPRO.Jrロードスター	+4.537
3	18	らんまん	RTEらんまんロードスター	+4.939

出走4&13&4台 完走4&12&4台 ファステストラップNA8/NB8/NCEC=#1・2'02.501 (5/8) /#36・2'02.408 (5/8) /#6・2'07.283 (3/8)

富士チャンピオン参加マシン解剖①

ロードスターレース参戦中

#11 京都奥村☆森&森本ロードスター号



付いていたMOMOのステアリングは縫い目が割れていたため、ヤフオクで8000円で落としたイタルボランテ製に変更。

プラグとコードはNGK製に。エンジンオイルはカラーリングとは違ってヤッコ製を使用。



指定タイヤのDIREZZA SPORT Z1を装着。サイズは185/60R14。ホイールはレイズのTE37で6.5J



ショックはマツダスピード。スプリングは前がスイフトで後がアイパッサ製。ブレーキパッドはウインマックスだ。



ラリー屋が作ったレースカーが復活

以前は岡山の強豪だった知人の奥村さんのマシンを雨ざらしに近い状態から発掘して走れる状態に戻し、今年第2戦から富士のロードスターレースに挑戦を開始したパパヤクルトン選手（本名は藤木さん）の愛車。ロールバーを製作したモリドライブはラリー界では有名で、バイクスピーク参戦車両なども手がけている。2戦目の耐久では富士でチャンピオン経験もある朝倉潤司選手をパートナーに迎えて、見事に優勝。「来年は子供が大学なので、なるべくお金をかけずに楽しみたいとね」と、森本メカニックとマネージャー1名の計4名体制で今回は参戦。

Interview

富士の直線と景色が魅力です



パパヤクルトン選手
セナに対抗して最初はヤクルトン・パパと名乗ったそう。山登りも大好きな48歳

「岡山は今もコースレコードを持っています。名前を変えたのは一度リセットしたかったから。クルマは借り物ですが、パーツはすべて自腹で購入してスポンサーはなし。富士のレースは競輪みたいで、面白いですよ。景色も抜群だしね」

激戦NA6クラスのポイントリーダー



富士チャンピオン参加マシン解剖②

ロードスターカップ参戦中

#5 広島高潤μAXIAロードスター号



ステアリングはVスペシャル標準のNARDI。ラップカウンターに水温計、GPS速度計も装着。シフト根元にはファンスイッチも。

車名になっているオイルは広島高潤製。リビルトエンジンを搭載し、EXマニはマキシム製。



NC以外はタイヤの銘柄は自由（Sタイヤは禁止）。サイズは185/60-14、195/50-15、205/45-16のいずれからチョイスする。



ショックはバディクラブ、スプリングはベステックス、ブレーキパッドはプロμ、ラインはAPPを装着。



Interview

みんなよき仲間、よきライバルです



入江 直選手

03年にNBの筑波バレーレースでデビュー、09年からは富士のNゼロに参戦中の35歳。

「練習日はパドックで自然とみんな集まって情報交換をします。でもレース当日はライバルとしてクリーンに戦う。そんな感じで楽しくやっています。参戦コストも割とリーズナブルだと思います。ブログをやっている人も多いので探してみてください!」

入江号は平成4年式のVスペシャル。約10年前に70万円で購入したもの。『レースに使うつもりなら、もっと素に近いグレードにしてみましたね』とのこと。最初はNBのNR-Aを中古で買ってレースデビューしたが、結局最後は愛車をレース仕様に改造することになった。『チームなおしおるぐ』という名前からもわかるように、常に入江さんの周囲には仲間たちがいる。『操作する楽しみを求めるにはロードスターが最適のクルマ』と主張し、『限界が近づいていることを伝わりやすくするセッティング』が正解で、結局は速く走れることにつながるという。

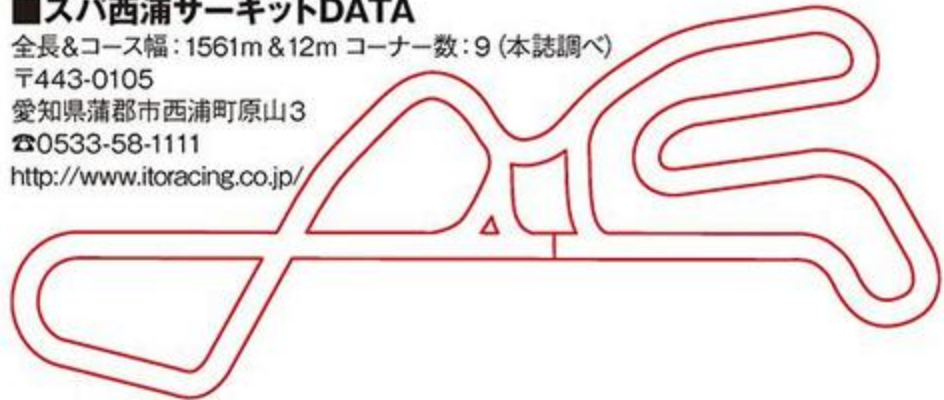
スタート直後、左に回り込みながら下る1コーナーへの飛び込みで勝負するスパ西浦。抜きどころも事実上ここだけだ。

満員御礼のシリーズは 鈴鹿と西浦を転戦中

年間3戦のミニシリーズが6年目を迎えた。
伊勢湾を挟んだふたつのサーキットを転戦…
しかも毎回大盛況だというその秘密は？

■スパ西浦サーキットDATA

全長&コース幅: 1561m & 12m コーナー数: 9 (本誌調べ)
〒443-0105
愛知県蒲郡市西浦町原山3
☎0533-58-1111
<http://www.itoracing.co.jp/>



RRC 第2戦決勝結果【Aレース】

順位	同クラス別	車番	氏名	車名	タイム(差)
1	O1	1	長坂俊秀	ほのぼのロードスター	9'47.950 (10Laps)
2	O2	2	寺村元之	黒ザル号	+5.198
3	O3	7	花井竜司	はなはな2号@B6魂's	+27.095
4	O4	8	添田宏貴	独楽猫RS	+31.215
5	O5	6	古田充哉	アウトストライダー+K NA8C	+36.685
6	O6	3	Hirotohi Haji	Out Lowな奴	+47.426
7	T1	17	永田雅彦	おやぢR中部	+58.063
8	T2	11	中井正幸	まみおロドスタ館ClubRS	+58.519
9	T3	10	竹添浩行	ちゃけターボ@R-Junkie	+58.888
10	O7	9	松田充雄	B6魂's黒い稲妻ClubRS	+59.501

RRC 第2戦決勝結果【Bレース】

順位	同クラス別	車番	氏名	車名	タイム(差)
1	N1	32	近藤正芳	おりぼー号@B6魂's	10'34.553 (10Laps)
2	N2	22	後藤はるお	Happi@R-Junkie-Jr	+0.890
3	N3	29	佐伍輝之	さごてるロードスター	+1.673
4	N4	23	佐藤 浩	ナイツ号@949	+3.937
5	T7	21	蘆田成生	シゲボチロードスター	+10.051
6	T8	13	小泉正道	VanityFactory	+13.816
7	N5	26	宮本満雄	みっちー@ロードスター	+14.689
8	N6	24	中川喜由希	屋根付き黄色号	+24.034
9	N7	25	大下彦彦	SKR@おおよす	+25.420
10	N8	27	大嶽和巳	NBカビバラ号改	+25.922

出走31台 完走29台 ファステストラップ=＃1・57.720

愛車のNA6GEに思わぬトラブルが発生した高須不二夫さん。Tクラスの強者のひとりだが、「今年は巡り合わせが悪いかも…」と苦笑。



決勝Bレースの上位グリッドはすべてNクラス勢。そしてポールから逃げ切ったのは32号車の近藤選手…。



3クラスの各3位までにトロフィーが贈呈され、参加者全員が集まって祝福する。

最後のAレースはTクラスの上位争いがギャラリーの視線を釘付けにした。短い直線で抜きにかかると、ボ仕様と、その後のカーブのコーナーワークで抜き返すキャブ仕様のバトルは白熱。まさに拍手喝采だ。そして戦い終われば、笑顔で再び仲間に戻るところも素敵だ。

最後のAレースはTクラスの上位争いがギャラリーの視線を釘付けにした。短い直線で抜きにかかると、ボ仕様と、その後のカーブのコーナーワークで抜き返すキャブ仕様のバトルは白熱。まさに拍手喝采だ。そして戦い終われば、笑顔で再び仲間に戻るところも素敵だ。

最後のAレースはTクラスの上位争いがギャラリーの視線を釘付けにした。短い直線で抜きにかかると、ボ仕様と、その後のカーブのコーナーワークで抜き返すキャブ仕様のバトルは白熱。まさに拍手喝采だ。そして戦い終われば、笑顔で再び仲間に戻るところも素敵だ。

最後のAレースはTクラスの上位争いがギャラリーの視線を釘付けにした。短い直線で抜きにかかると、ボ仕様と、その後のカーブのコーナーワークで抜き返すキャブ仕様のバトルは白熱。まさに拍手喝采だ。そして戦い終われば、笑顔で再び仲間に戻るところも素敵だ。

最後のAレースはTクラスの上位争いがギャラリーの視線を釘付けにした。短い直線で抜きにかかると、ボ仕様と、その後のカーブのコーナーワークで抜き返すキャブ仕様のバトルは白熱。まさに拍手喝采だ。そして戦い終われば、笑顔で再び仲間に戻るところも素敵だ。

ROADSTER CHAMPION'S CUP

Round 2 at NISHIURA

■ロードスターチャンピオンズカップ



道路の向こうは伊勢湾が広がる美しいビーチサイドコースだ。

フリーから予選&決勝まで、満腹状態でこの参加費は○

スパ西浦モーターパークは風光明媚なミニサーキットだが、攻めがいのあるテクニカルなコースと言える。到着して驚いたのはロードスターの数。レース形式のRCCに32台。次にK2レーシングが主催する走行会に28台。さらに見学や応援のロードスターも10台はいたと思う。

RCCは3クラスで争うが、予選と決勝は2分割で走る。これが結構重要なポイントだ。もっとも速いのがオープンクラスで、唯一Sタイヤ

の装着がOK。次に速いのがチューンドクラス。ECUや吸気系の変更、ターボも規則上は許される。そしてノーマルクラスとて、実はかなりのレベルのチューニングがOKだ。

最初は3クラスに分かれて13分間のフリー走行。そのタイムからサバイバル競争が始まる。予選は2分割で16位までと17位以下のグループに分かれるので、上位組に入らないと遅いクルマに引っかかる確率が高い。そして予選結果で再び2分割しての決勝A/Bの2レースが行われる。

決勝レースはどちらも見応え十分だった。最初のBレースはポールの位置からスタートした32号車のNB6が、後続のNA8やNB8を3〜4台引き連れての電車状態。

VOICE of ENTRANT

14年楽しんでも、手放せません #5:OPクラス/ロードスター



EXマニはマキシムワークス、マフラーはコーンズ製を装着。タワーバーはカービング。

タイヤはヨコハマのA048の15インチ。前が205で後が215の50ワイドだ。ホイールはジアラ製の8J。



中山 淳さん
四日市在住の中山さんも42歳で3児の父。鉄道関係の会社員だそう。

オープンクラスで出場の中山さんは「最近、伸び悩みです」とのこと。愛車は1900ccにソレックスの4連キャブレター仕様のNA8。これにNB8用の6速MTを搭載する。クラッチとフライホイールはマツダスピード製で強化し、LSDはクスコの2ウェイだ。足まわりもオーリーブボールのキットで、フロントのスタビライザーはNBのものを流用している。ボンネットとトランクはFRP製で軽量化している。ロールバーはオクヤマ製だ。

「妻には感謝!」と言いつつ全開 #11:Tクラス/まみおロドスタ館ClubRS



NB2用のピストンを組み込み、若干のオーバーサイズだという。EXマニはHKS製。

外観はエアロなし。ブリッドのシートが寝かせ気味のため、シートベルトは5点式を選択。



中井正幸さん
今回のオーナー3名は全員42歳。中井さんはふたりのお子さんの父でもある。

平成9年式のNA8のオーナーになって13年目という中井さん。サーキット走行を楽しむようになったのは4年前からだ。ハイカムの入ったエンジンはフリーダムのROMに変更。AE111用の4連スロットルを流用している。「とにかく妻には感謝です。自分でできるところは、なるべくやって節約してます」と、主に鈴鹿ツインとモーターランド鈴鹿に月2回ペースで通っている。今回はターボ仕様と激しいバトルを展開して先着した。

エアコン捨てて勝負の時かも… #29:Nクラス/さごてるロードスター



NクラスでもそこそこのレベルのチューンまでOK。タワーバーはクスコで、EXマニはFGK製だ。

タイヤはトーヨーのプロクセスR1Rで、サイズは205/50R15。ホイールはジアラの8J×15で、オフセットは+24。



佐佐輝之さん
四日市在住の佐佐さんはプラント設計のエンジニア。サーキット通いは4年前から。

4年前にこのRCCに出るために最終型のNA8Cを購入。NB用の6速MTに載せ替え、オーリーブボールのサスキットやマフラーをはじめ、少しずつ手を入れて今日に至っている。「ロードスターは遅いけど面白い。ここんとこ毎回3位なんで、エアコンとパワステを外すかどうか悩み中です」とのこと。さらにNB用ガラスの入った幌も外して脱着式のハードトップにすれば、なんと60kgも軽量化できるそう。でも、悩みますよねえ。

Another Category for Roadster K2レーシング主催の走行会も同日開催

今回、走行会を主催したのはスパ西浦の地元と言える愛知県岡崎市のK2レーシング。現在、富士のNゼロに参戦中のメンバーを中心に16名のレーシングチームが活動中とのこと。28台の参加者

がフリーアタッククラスとエンジョイコースに別れて、それぞれ3回のサーキットランを楽しんだ。今回面白いと思ったのは、エンジョイコースで同乗走行が可能だったこと。先輩たちの助手席に乗った若いチーム員にとって、貴重な経験を積めたことは間違いない。

■K2レーシング
☎0564-32-7151
<http://f19.aaa.livedoor.jp/~nstyle/k2/K2home.html>



助手席同乗可能な走行会はあまり聞いたことがない。ただしヘルメット着用は義務だ。



PROFILE of ROADSTER CHAMPION'S CUP 3クラスを分割2レースで開催。 気軽に参加できる走行会も同日に

RCCのホームグラウンドは鈴鹿ツインサーキット。西浦より長い直線を持ち(全長も1750mある)、パッシングも可能とのことだ。オープンからノーマルまでの3クラスに分かれているが、同じクラスでもマシンのポテンシャルには正直差がある。それを承知の上でバトルを楽しむというスタンスだ。

●レース賞典=トロフィー●参戦費用=2万円●フリー走行&予選=13&20分間●決勝=10周●全3戦(ワンデー)

■2010年シリーズ日程

第1戦	2月10日(祭)	開催済み
第2戦	6月12日(土)	開催済み
第3戦	10月29日(金)	鈴鹿ツインサーキット

Organizer Interview

～イベント主催者に訊く～ 自分が一番楽しんでるから続いています

「ボクは以前に筑波最速戦や西日本決定戦の経験もあります。散々な結果しか残せていないものの、ロードスターでグリッドに並んだ時のドキドキ、ワクワクした気持ちを皆さんに味わってもらいたくて始めたら、今ではお客さんの方が楽しみ方をマスターされた感じです。同日に走行会もしますので、レースはちょっとと言う方もぜひ遊びに来てください」



近藤正芳代表

実は近藤さんも42歳。ピットクルーレーシングを経て、99年にオーリーブボールを立ち上げて11年目だ。

■オーリーブボール

☎0595-83-2167
<http://www.olive-ball.com/>

本誌編集部のリクエストにより、ウォーミングアップの1周を先導車から撮影していただいたカット。トップタイプを記録したコーンズゼロ号が先頭の向かって右側を走る。

2010 idlers Games Circuit Trial

■アイドラーズゲームズ
サーキットトライアル



次回からは決勝レースを開催予定！



富士のロードスターレースにも出場している雨宮恵司選手は、ふだんはレースに使っていない右のTカーを走らせての2番手タイム。



23台が約25分間の走行を2セッション。ビギナーだと相当な満腹状態になったことだろう。

idlers Games ロードスター・フリー走行Best10 (総合)

順位	車番	氏名or車名	ベストタイム
1	126	コーンズゼロ号	1'09.562
2	125	コーンズロードスター	1'10.487
3	123	Roadster438T	1'10.743
4	36	保坂紀宏	1'10.772
5	142	保科哲章	1'10.855
6	124	黒ろど	1'11.821
7	129	きたかるNA8C	1'12.571
8	17	スピニング ロードスター	1'12.961
9	137	高山則政NB6C・NR-A	1'13.814
10	136	マツモトNB8C	1'14.082

出走&完走23台

アイドラーズのイベントは活気に満ちている。大勢の人が動き回り、挨拶や会話を交わしている。スタッフたちの元気ぶりも強く印象に残った。

**N1仕様からノーマルまで
23台がサーキットを満喫！**

今回はイベントの約1週間前というタイミングで、本誌編集部が舞い込んできた。筑波でロードスターだけの走行会が開かれるらしい。確認してみるとイベント全体の主催者アイドラーズから、カメイクコーンズの渡辺社長に依頼があり、急遽実現したとのことだ。

ならば取材を兼ねつつ練習もと、パーティーレースⅡ参戦中の高山則政選手&BROS号とともに、通い慣れた筑波サーキットへ向かった。



最終コーナー内側のスペースが待機場所になった。目の前を少し上れば第1ヘアピンも観戦できるポイントだ

集まった23台のロードスターはN AからNCまで、まさに百花繚乱状態。トランスポーターで運ばれてきた富士のN1レース仕様車がいると思えば、ほぼノーマルと思いきクルマまで色とりどり。

ドライバーの方も昨年の富士ロードスターレースのチャンピオンから、この日初めて筑波2000を走ったという方までいて、これもバラエティに富んだ顔ぶれだ。

トップと最下位では1周約25秒という差があったが、仲間内で同じクルマ同士ということで、危ない場面はあまり見られなかった。また季節柄、空模様が怪しいのが気になったが、最後まで雨が降ることなかった。

いずれにせよ、今回はロードスタークラス新設に向けての第一歩。レギュレーションが決まれば、改めてエントラントを募ることになるはずだ。鈴鹿や西浦のRCCに関東から遠征している人が実際にいるように、JAFライセンス不要で参加できる競技会を楽しみにしているロードスター乗りも、少なからずいると思う。



人生これから楽しみです!

#133: NA8C 湘南60号



コーンズ製エキマニやラジエターを装着。エアインタークーラーチャンバーはARC製だ。

平成8年式のNA8で、ポテンザRE11の185/60R14とENKEIの7Jホイールを履く



湘南60さん

今年3月に還暦を迎えて定年。5月には次男が結婚と、目出度い1年なのだそうです。

サーキットは4回目という湘南60さんの本名は伊藤徹さん。お住まいは小田原だ。念願だったロードスターは1年ちょっと前に購入し、テインの車高調やSaitoのロールケージなど、もはや立派なサーキット仕様になりつつある。「今までは家族が大病したりして、乗りたくても無理な時がありました。でもお陰さまで今は夫婦揃って元気なので、好きなクルマに乗りまわりますよ」と元気一杯だ。



ショップの皆さんに感謝したい

#136: NB8C マツモト号



エキマニ/サクシヨンプイプ/エアクリナー/ラジエターなど、コーンズ製のオンパレード

平成10年式のNB8Cは、購入時からADVANネオバD07の185/60R14とレイズTE37の6.5Jを履いていた。



マツモトさん

北区在住の21歳の大学生で、体重はわずか44kgとレースでは有利かも…

初めて買ったS15シルビアと昨年10月に首都高でクルッと回ってお別れして以来、以前から気になっていたコーンズの門を叩いた松本章宏さん。「シルビアの時にノーマルで買って歯がゆい思いをしたので、今度は仕上がっているクルマを手に入れたと思ってました」。その願いはまさに叶ったようで、「面研からフルバランス、ポート研磨やNB2の高圧縮ピストンなど、ショップの方に本当に感謝しています」とのこと。



今日でサーキットは2回目です

#140: NCEC しろたん号



前オーナーの手でエキマニとフロントパイプがHKS製に変更されていた。それ以外は完全ノーマルだ

グレードはVSで購入後は唯一、シートをコーンズのバケットに換えたのみ」とのこと。



しろたんさん

平成1年1月11日生まれの21歳。普段のお仕事は配送&営業とのこと。

笑顔が素敵な「しろたん」こと飯田絵梨花さんは、「自慢できるのは胸(Hカップ)だけです」と屈託なく答えてくださった。今年3月に買ったばかりで、サーキットは2回目。筑波2000は初めてとのこと。ジムカーナの経験はあるが、これからはサーキットを走ってみたいとのこと。2回目の走行で他車と接触して少しショックを受けた様子だったが、最後に「大丈夫です。また走りに来ます」と元気にコメントしてくれた。

PROFILE of idlers Games

もてぎ&筑波で
年間6戦を開催中

清家代表のお話だと20年目を迎えるアイドラーズゲームス。現在のホームコースとも言える筑波でも早16年目だそう。今年はその筑波でスプリントを3戦、もてぎでは毎回趣向を変えつつ主に耐久に軸足を置いた3ラウンドを戦う。今回の筑波では7カテゴリーで予選・決勝を開催。合計出走台数は174台を数えている。ちなみ



に筑波スプリントの場合、参加費用は2万9500円(会員)~3万2500円(一般)で、フォーミュラのみ各3000円高。決勝は全クラス12周で争う。

■2010年シリーズ日程

第1戦	3月28日(日)	開催済み(筑波)
第2戦	4月4日(日)	開催済み(もてぎ)
第3戦	6月13日(日)	開催済み(筑波)
第4戦	7月18日(日)	12時間+9分耐久(もてぎ)
第5戦	9月12日(日)	スプリント(筑波)
第6戦	11月3日(祝)	スプリント&耐久(もてぎ)

■アイドラーズクラブ

<http://www.idlersclub.org/>



弊社とアイドラーズがコラボレーションしたムック「ソウル ポルシェ」が好評発売中だ。怪しく魅力的なポルシェが満載。価格は1680円(税込)

Organizer Interview

～イベント主催者に訊く～
次回にはぜひバトルを実現させたい

「こういうイベントで、主催者の方が保険をかけているのはウチだけだと思います。さらに“バトルを楽しもう”という意味を含めて、ゲームズと名乗っています。ですから9月の筑波では、できれば足まわり関連だけ手の入ったロードスターのクラスを作りたいと思っています。筑波は確かに設計は古いのですが、日本で有数の奥の深いコースで、しかもクルマに対するストレスが小さいのがメリットだと思います」

アイドラーズ
クラブ代表
清家厚志さん

イベント主催者は「アイドラーズマガジン」の編集長でもある。担当業務はドラミと表彰式だそうです。

～イベント主催者に訊く～
こういうチャンスは生かしたいねえカーメイク
コーンズ代表
渡辺富男さん

自ら走るのも大好きという渡辺さん。本日はNC用のセンターパイプのテストを兼ねて参加。



「那須サーキットがなくなってから、茂原やヒーローのいで年に2~3回のペースでコーンズ主催の走行会は続けています。今回は本当に急な話だったのですが、お陰さまで20名を超えるお客様に集まっていただきました。今はウチとしては富士のレースのサポートがメインで、筑波に来たのは久しぶりです。レース形式となると台数が厳しくなると思いますが、せっかくの機会なので実現できたらいいと思います」

CHALLENGE CUP RACE 2010 OKAYAMA

■岡山国際サーキットDATA

全長&コース幅: 3703m&12~15m
コーナー数: 13 標高: 246~275m
〒701-2612 岡山県美作市滝宮1210
☎0868-74-3311
<http://www.okayama-international-circuit.jp/>

■チャレンジカップレース2010岡山



岡山はNA6CEのみしか出場できない。RED FIVEとは富士の耐久に65号車で出場していた中島哲也選手の名前。

■2010年シリーズ日程(残り)

第5戦	8月29日(日)	※ロードスターは第4戦
第6戦	10月10日(日)	※ロードスターは第5戦
第7戦	12月12日(日)	※ロードスターは第6戦

2010 OKAYAMA チャレンジカップ 第1戦決勝結果

順位	車番	氏名	車名	タイム(差)
1	57	武連良治	RAYS&レイプロ龍建設工業	19'12.366 (10Laps)
2	8	富成浩明	アクエリアススポーツMmスザンヌ流	+0.297
3	44	山谷直樹	Team44わがまま&スザンヌ流CF亜衣	+0.576
4	1	加藤宏一	DAYTONA☆KIMURA・R☆制動屋	+1.554
5	17	脇谷 猛	Mmわっきーぶれひかロードスター	+6.950
6	23	東坂信行	DAYTONA☆CF亜衣☆ASAP	+7.095

出走25台 完走23台 ファステストラップ=#65・1'53.582 (7/10)

2010 OKAYAMA チャレンジカップ 第2戦決勝結果

順位	車番	氏名	車名	タイム(差)
1	8	富成浩明	アクエリアススポーツMmスザンヌ流	19'15.423 (10Laps)
2	22	村上博幸	MmS優希・制動屋A・S・Fロードスター	+1.031
3	2	田中秀和	DAYTONA☆CF亜衣☆制動屋☆RG	+4.385
4	3	牙山国治	☆DAYTONA☆	+5.858
5	65	高橋和雄	高橋商店モティーズACREロードスター	+6.642
6	57	武連良治	RAYS&RAYBROS龍建設工業	+6.938

出走22台 完走22台 ファステストラップ=#8・1'54.260 (4/10)

岡山仕様で作ったマシンを富士で走らせる時は、ご覧のようにウエイトを積んで20kgの差を埋める。



いというのが主な違いだ。07)が指定されている(富士はダンロップ製の、最低重量が20kg軽いという)。岡山仕様で作ったマシンを富士で走らせる時は、ご覧のようにウエイトを積んで20kgの差を埋める。

毎戦20台以上が超接近 バトルを展開中

ロードスターによるレース発祥の地が岡山だ。91年のチャレンジカップ第3戦に8台が出走。20年後の今もなお、熱いバトルが展開されている。

富士との違いはタイヤのみ
タフなコースで鍛えられる

長いバックストレートをえぐるようにレイアウトされたインフィードセクション。岡山国際サーキットはなかなかの難関だ。路面も決して良好とはいえないが、わずかなミスも許してくれない印象が強い。

だからこそ、ロードスターで競う面白さが生まれるのかもしれない。旧T1英田サーキット時代から20年が経過した今も、毎戦20台以上のエントリーを集める盛況を見せている。しかも戦いはハイレベル。昨年のタイトルはわずか3ポイント差で決まり、今年の開幕戦も上位3台は1秒以内の接近戦を演じたばかりだ。

OVERSEAS RACING ROADSTER MX-5は欧米のサーキットでも活躍中

海外のレース事情では、北米のMX-5カップやイギリスのNAワンメイクの盛況が知られている。さらに昨年9月の三次の20周年記念ミーティングにて、ミータCLUBフィリピンのメンバーたちから、

「11月にエンデューロをやるから、ヘルメットとスーツだけ持って遊びにおいで!」と誘われたのにはビックリ。それほど台数の入っていない国でも、好き者は必ずいるようだ。



アメリカとカナダで開催されているMX-5カップ。2007年の実績では1レース30台以上の参加で賑わっているそう。



イギリスのオーナーズクラブの会報(昨年の8月号)で紹介されているNA6のワンメイクレース。雨の中の大激戦だ。

ROADSTER BROS. MEMORIAL EVENT 7/25に本誌創刊記念イベントを筑波で開催!

本誌の新創刊を記念して、7月25日に筑波サーキットで「ロードスター筑波サーキット・ミーティング2010 with ROADSTER BROS.」が開催される。当日はパーティレースIIの第2戦をメインイ

ベントに、走行会やパレードランなども開催予定。ぜひ、ご来場ください。

また9月4日の筑波と12月23日の岡山にて、「マツダファン・サーキットトライアル」の復活開催も決定した。



マツダ車ユーザーが気軽に楽しめるサーキットトライアルが復活する。詳細は以下まで。

一般入場券は2000円で今回はバックフリー。問い合わせは以下へ。
●ビースポーツ ☎03-3424-7871
<http://www.bsports.jp/>



ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

ウイークポイントを知って対策を！ ベストコンディションで乗り続けよう

1989年のデビュー以来、長く乗り続けられているNAはもちろんだが、NB、そしてNCの初期型までそろそろリフレッシュが必要になってきている。そこで、各モデルのウイークポイントを検証していこうと思う。このポイントを知っているだけで、リフレッシュしていく優先順位が見えてくる。これまでに長く乗り続けるためのノウハウが構築されているとはいえ、オーナーの心構え次第で大きなトラブルを未然に防げる。対策、改善策を細かく紹介したいところだが、今回はまずポイントの洗い出しだ。エンジンのパートでは細かい部分で弱点は多々あるが、目視で確認できない部分なので、比較的多い症例をもとにまとめている。またさすがにNCでは、劣化しているポイントがすぐにトラブルに直結するわけではない。そこで、下まわりを中心に、実際にあった症例を交えつつポイントを挙げていくことにする。年式、走行距離によってかかる予算は違ってくるが、いい状態で長く乗り続けたいのはみな同じだ。弱点をしっかりと見極めて、この先の5年、10年と乗り続けよう！

NAは経年による劣化ポイントをしっかりと見極める 同時に対策を講じたほうがいいポイントにも注目

いくら年式が古くても
そう見せないのが親心!?

低年式車だから、古くさく見えるのも色あせて見えるのも、仕方ない? 本当にそうだろうか。移動手段として使われているクルマならまだしも、趣味性の高い、旧車の仲間入りするようなロードスターがそんな状態だったら、とても残念だ。

10年落ち、15年落ちという年式の車両にも、価格が設定されるほどの人気車。それだけニーズがあることの裏返しでもある。そんなロードスターがコンディションよく元気に走っていられるのは、リフレッシュメニューが確立されているから。

純正部品の供給が続いていることや、ショップやメーカーからパーツがリリースされていることも大きい。おかげで平成元年式の車両も現行NCも、同じミューティングに参加している、なんてハッピーな状況が実現しているのだ。

どんなに有効なメニューがあっても、それを行うタイミングが合わないければ意味がない。

ソフトトップの交換はオーソドックスな定番メニューのひとつだが、交換検討中にスクリーンが破損して雨漏りの心配が生じるようになった、なんて間の悪さはありがち。

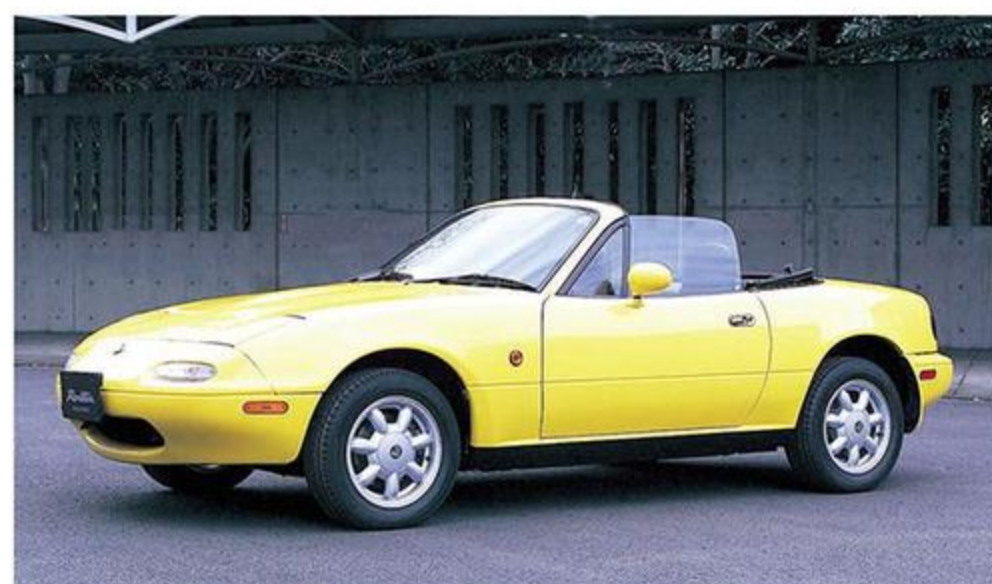
またエンジンやミッションはとくに早めの対処をしておかないと、大きな出費につながる。お金がかかるからと後まわしにした結果がブローでは、笑うに笑えない。

NA、NBは、間違いなく大がかりなリフレッシュの時期に来ている。これから先のことを考えて、投資すべきパートを見極めたい。

格段に進化したNBはリフレッシュコストが抑えられる

NAからNBへとスイッチしたのは1998年。見た目は大きく変化したけど、共通のパーツが多く、対策が講じられた箇所もあった。そのため、NAでのリフレッシュ第1歩は、NB純正パーツの流用となった。ソフトトップとシートはその筆頭アイテムだろう。そのまま使え、なおかつ強度や耐久性がアップしているとなれば、使わない手はない。

しかもターボモデルが登場したときには、純正プラスαの強化になっていたことから、クラッチの流用が行われた。NAに比べると、各部とも飛躍的に進化している。そのため早めの対処で、リフレッシュにかかるコストは最低限でいい。まだ大丈夫、ではなく今のうちに、NAよりもローコストですむうちに、新車のオーラを取り戻したい。



さすがにオリジナルペイントだけで美観を維持するのは難しい。オールペンで純正色に塗り直すのもいいし、まったくのオリジナルカラーに上げるものもありだ。



Vスペックのタン内装は人気が高い。しかし、汚れが目立ってしまうという難点が……。あまりにひどい状態では、内装の張り替えも検討したいところ。

雨漏りの原因のひとつになるだけでなく パツと見の印象を決める部分でもある



ゴム製品が白っぽく硬化しているだけで、とたんに古くさが前面に押し出される。だからウエザーストリップを新品にすると、雨漏りの解消など機能的なことだけではなく、見た目の印象も変わるのだ。Aピラーに沿う水きりモールだけではなく、ガラスの枠となっている部分も併せて交換するのが効果的。ピラーに沿う水きりモールは、受け口が広くなっていて出来もいいのでNB用を流用するのがオススメ。DIYでの作業となるとドアの内張りを取り外したり、モールをボディに沿わせたりと意外と面倒だが、日ごろからやっていると慣れている人はチャレンジしてみてもいいというレベルだ。



ウエザーストリップを交換する際、窓ガラスの枠部分も同時に新品に交換しておきたい。ここも見た目に大きく影響するからだ。



紫外線によりゴム部が白く劣化してしまう。ゴムは硬化してきて、機能も十分に果たさなくなってしまうので、こうなったら交換だ。



この部分がだんだんと弾力を失い、つぶれてしまう。結果として雨水を通さなくなる。新品に交換すると美観もよみがえる。

サビている車両が意外と多い！ このサビこそ「古くささ」の根源といってもいい

ドライバーとしては、フロントウインドウのふき具合、つまりワイパーのゴムを気にしがち。いくらゴムが新品で調子よくても、ブレードがさびていては見た目が台なし。サビをきちんと落としてシャシーブラックで塗装しておくか、新しいものに交換す

る。またブレードのしなりに問題があると、浮いてしまうことで、ワイパーゴムが曲面ガラスにきちんと当たらず筋になる。付け根の角度を調整しておこう。それでも筋になってしまうようなら、ブレード本体の問題なので新品に交換する。



一見して古くささを感じさせるワイパーブレードのさび。ここまでひどくなくても、さびはあっという間に成長するので気をつけておきたい。



新しいブレードに交換されているだけで、全体の印象が違ってくる。リフレッシュでは、こうした小さな部分も手を抜いてはいけません。

オープンカーの泣きどころかも!? ソフトトップは一生モノじゃない

ロードスターはオープンカーとしてデザインされているので、ハードトップよりもソフトトップを閉じたシルエットが美しい。しかし悲しいかな、保管状況によっては数年で見るも無惨なことに。消耗品とどこかで割りきっておく。NAならNB用を流用で

き、NBでもアフター製が販売されているので、リフレッシュしやすい部分だ。リアのスクリーンにこだわるNA6オーナーや、カラーコーディネートを楽しみたいというなら、アメリカのロビンズ社製が種類も豊富で製品精度も非常に高いのでオススメ。



幌にイタズラされるなどして、見た目が情けないことになっているクルマもある。こうなると、どんなに洗車しても貧乏くさい感じから脱出不可能。

NB用のビニール幌に交換するだけでも美観に大きな差が出る。クロス地やレッドやタンなど、色の入ったものを選ぶとまた違った雰囲気になる。



右のライトはろくに洗車もしていない車体で、左はオールペンのあとにコーティングされたもの。コーティングまでしなくても、市販のケミカルで十分ニスを与えることはできる。日ごろの手入れが、長期的にわたって影響してくることを表しているのだ。

ライトまわりも美観に関係 ケミカルで磨くのも効果的だ

とくにNB1のヘッドライトは、劣化によりプラスチック部が白濁する現象が顕著に見られる。そのためケミカルで磨くなど、対策している人は多い。忘れがちなテールランプも、同じようにケミカルを用いておくと、くすみもとれて美観がアップする。とくにNAでは違いが大きい。NBでも、前期モデルは磨き込んでおくとリアビューが洗練されたように見える。パーツを新調しなくても、ちょっとした心づかいで、愛車の見た目は十分に若返らせることが可能だ！

ハードトップのガラス面 磨いておくと見た目に差がつく

ボディと同様にしていればいいので、ハードトップのほうの手入れは簡単。しかしここにもひと工夫欲しい。それはガラス面を磨いておくこと。もちろんフロントウィンドーと同時にやったほうがいい。市販のケミカルを用いるのもいいが、ガラスコー

ティングをしてもらうと、透明度が変わったようになる。ここまでクリアにするのは難しいので、プロショップに頼むのは大いにオススメ。半年から1年くらい水洗いでOKなので、トータルすると出費は大きな負担にはならないはずだ。



ハードトップのカシメ部にさびの出ている車両はよく見かける。錆を取り除く、磨くなどして見栄えよくしておく。

オープンにすることが多い…… そんなユーザーは要チェック

オープンにして走るのは気持ちいいが、室内が汚れるためマメな掃除が必要不可欠。それだけではなく、ソフトトップの収納スペースにある水抜き穴、これがふさがれていることがある。何が詰まっているかという、落ち葉であることが案外多い。季節

的にもオープンにすることが多いので、納得。ここが詰まってしまうと、水がたまってしまいサビの原因を作ることになる。ボディ内だと除去が難しいので、つねに水がたまらないように心がける。オープンカーを長く乗るための基本だ。



シートベルトの取り付け付近にある水抜き穴、ときどき長い棒状のものでつついて、ゴミがないかチェックしよう。ここを見れば、普段のメンテナンスが行われているか、一発分わかってくる。



ボディの状態によっては「ニコイチ」にすることも。ロードスターの大きがりなフレッシュでは、じつはよく用いられる方法なのだ。



ここまでひどい状態になると、フレーム修正が必要になってくる。廃車にするか乗り続けるか……悩むユーザーは多い。

エアロの破損からボディフレームまで 外観+走行性能を確保させたい!

もらい事故や自損事故。体験したくないことではあるが、もし当事者になったら……。フロント、リアともにダメージを受けた部分を徹底的にチェックする。場合によってはフレーム修正をかけなくてはならない場合もあるが、きちんと対処できるショップで作業すれば心配ない。こういふときは、見た目よりも、修復後まともに走るのが重要なのだ。中古車を外観だけで判断しづらいのは、こうした目に見えない部分が影響しているからだ。

見落としがちなトランクまわり 洗車+ゴムパーツ交換で見違える

トランクを開けてみる。と、ホコリやゴミが入っていた、なんてことはないだろうか。洗車時でも見落とししてしまうのが、この部分。下の写真を見比べてみれば、手入れの度合いによってどれくらい差が出るか一目瞭然だ。ボディの表面ばかりに気をとら

れがちだが、エンジンルーム同様トランク内も美しく保っておきたい。トランクの開け口にあるゴムパーツも新品で出るので、白くなったり亀裂が入っているようなら交換してしまおう。トランク内に水が入っていないかも時々チェックしておく。



ハイマウントストップランプは断線も考えられる。ホース長があるため、折れ曲がって断線しやすいのだ。

洗車しても、トランクまわりはなかなか手がまわっていない人が多い。ホコリが入ってしまったり、ゴムが劣化してしまったり、気をつけたい。

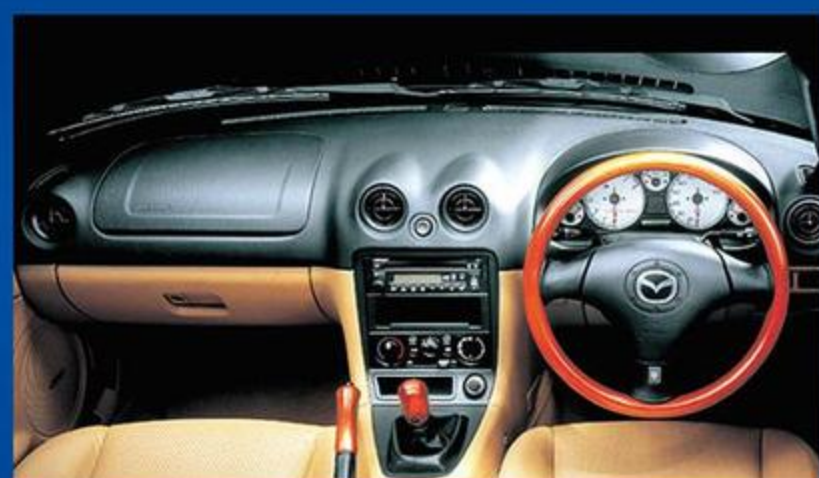
ボディが色あせてきたら オールペンに踏みきるタイミング

赤は退色(日に当たって色あせること)が激しいため、ほかのボディカラーよりも見た目が残念なことになっている。こうなったらケミカルを駆使しても限界。残された道はオールペンだ。純正カラーと同色に塗って新車時の輝き

を取り戻すのもいいが、ほかの自動車メーカーが採用しているボディカラーや、自分だけのオリジナルカラーを調合してもらうのもいい。せっかくなので予算を使って仕上げるのだから、ここはこだわるべし。何よりも自分がいちばん楽しめる。



オールペンといっても価格設定はさまざま。見える部分のみ安価で塗装してくれるところもある。



NA & NB 内装

オープンにするほど
攻撃されるコックピット
見られる部位こそ、気合いだあ！

シートの表革が傷んできたら カバーでリフレッシュが手軽

NBではほとんど見られないが、NAのビニールシートでは擦れる部分が白くなり、表面が白く粉をふいている状態のものがある。布製のシートでも背もたれの布が伸びるなどして、美観を損なっている。シート交換という手段もあるが、シートレールも併せて購入するような場合、出費がかなり手痛い。そこでオススメしたいの

がシートカバーだ。量販店に置いてあるようなものではない。ヘッドレスト一体型となっているロードスター専用品で、質感がとていいのだ。シートカバーのカラー、ステッチのカラーなどが選べ、コックピットのコーディネートにもひと役買う。ぴったりフィットしたカバーとシートの一体感は、張り替えにも匹敵するほどだ。



強力なマジックテープとファスナーでしっかり固定できるようになっており、乗降を繰り返してもずれたりすることはない。ダブルステッチ縫製で耐久性を高めつつ、高級感を演出している。NA、NBともにラインアップあり。価格は1万7800円とリーズナブル。車検証などを入れられるシートポケットは、収納スペースが少ないロードスターにとって便利なもの。ノーマルシート派のリフレッシュには欠かせないアイテムだ。



©蔵元 ☎093-64-9666

外装と変わらないパートと考え 見た目のきれいさにこだわる

オープンカーは、内装こそ美観を保たなくてはならない。「人から見られる」のはもちろん、自分で操作する、目視するのだから汚いのはイヤなはず。ミーティングで見かけるロードスターの大半はみんなきれいに

しているが、年式をそのまま感じさせるものもある。「もったいない」と思う。せっかく手に入れたロードスターなのだから、人に自慢できるようにして乗りたい。イジッていなくても、ノーマルで十分。きれいにし

ていればそれだけで個性的なコックピットだ。荷物が散乱しているのもNGだ。とくにタイトな設計となっているのだから。内装もエクステリアと同じ気持ちでコンディションキープを心がける。



余計なものがゴチャゴチャ付いておらず、シンプルでシックなコックピット。これこそライトウエイトスポーツのあるべき姿だ。ミニバンと同じ感覚でいると、収集がつかなくなってしまう。



ノーマルコックピットでも 手入れ次第で美しさをキープ

ノーマルの雰囲気が好きで維持していきたいのなら、日ごろのお手入れがとても大事だ。ただでさえ紫外線の影響を受けるのに、オープンにしたら直射日光が降り注ぐ。まったく内装にとっては厳しい環境だ。プラスチックが多用されているため、保護するためのケミカルを使うといい。あまりツヤが出る

タイプだと運転がしづらくなるので注意したい。オープンにしたら小まめに室内をふき掃除することもお忘れなく。

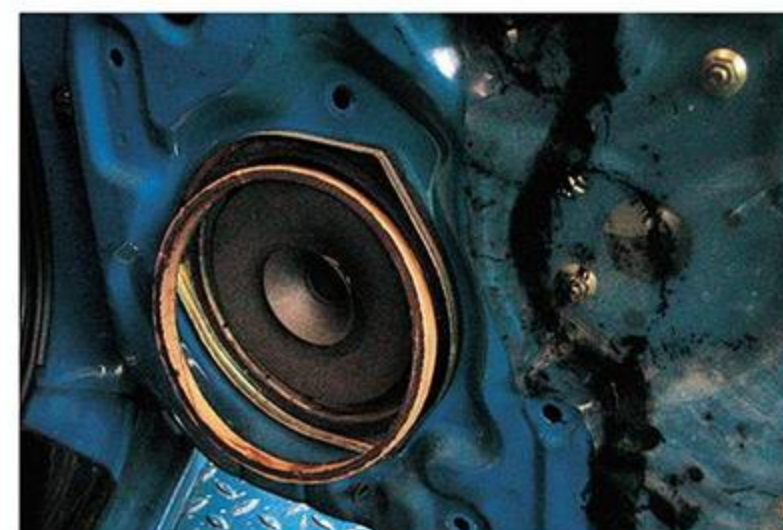


プラスチックな内装だが、なかなかどうしてシンプルで魅力的だ。このノーマルを維持するのなら、ケミカルで表面保護するなどこまやかな対処を。

スピーカーのゴムの劣化で ビビリ音が発生する

スピーカーから流れてくる音楽がびびっている。それもそのはず、ドアの内張を外してみたらノーマルスピーカーが無残な

ことに。これも消耗品のひとつなので、社外品に交換するなどしておきたい。スピーカーもリーズナブルなものがカー用品店で売られているので、そこで新しいものを購入するのが◎。オークションで高価なものを安価で手に入れる手もあるが、作動確認ができないぶん、ちょっとリスキーなのでオススメはしない。



スピーカー周辺に限らず、コーンの部分に亀裂が入っているせいでビビリ音が発生していることも。ずっとノーマルのままならチェックを。



メーターパネルにランプやリングがセットされ、右のような装いに仕上がる。メーターユニットを取り外せば、自分の部屋でもDIY作業ができる。



RSプロダクツ 052-269-9071 <http://rs-products.net/>

ドライバーが目にするメーター 楽しくカッコよくまとめたい

ノーマルの飾り気のないメーターもいいが、ロードスターにはアフターパーツが豊富にそろっている。これらを用いてみない手はない。メーターパネルを交換するもよし、メーターリングで光沢をプラスしてみるもよし。コックピット全体の印象が変わるのはもちろん楽しい

が、だれよりも自分が常に目にすることが多い部分。レーシー、クラシック、スパルタン……たくさんの表情から愛車に似合ったメーターに仕上げる。メーターまわりの変更を機に内装のドレスアップにハマっていく人が多いのも、わかるというものだ。

NAで内装を新調するならNB流用 高級感がプラスされるのでオススメ

NAの内装をリフレッシュするうえで、NBのフロアカーペットを流用するという方法もあるので紹介しておこう。NBのカーペットはNAよりも質感が高級なので、全体的に1ランクアップしたかのような印象が得られる。また、ちょっとした加工だ

けで取り付けられるというメリットも大きい。新品をすべてそろえると高価になってしまうため、中古パーツを取り扱うショップやオークションで引っ張ってくるのがセオリーだ。シートを取り外したりする手間はあるが、交換後の満足感は大きい。



運転席、助手席のシート、そしてセンターコンソールまでごっそり外して作業する。アンダーコートのないNAにとって、フロアカーペットは静粛性や熱対策の大きな役割を果たす。



作業が終了したら、掃除機でカーペットをきれいにしておく。流用できるものはいくつかあるが、このカーペットは内装をやるなら初期投資しておきたい。

ドアの内張りとシートを合わせて カラーコーディネートしてみる



通常ドアの内張りを張り替える作業はプロショップが行う。しかしDIYの達人ともなると、工具だけではなく、ミシンや接着剤を上手に使ってインテリアを仕上げてくる。カラーコーディネートセンスが問われる部分だ。なかなか自分で張り替えるのは難しいと思うが、あまり

にもみずばらしいようなら、プロに依頼するのもいい。また自分で作るという手もある。内張りに合わせてベニヤ板をカットし、弾力のある布を合わせて接着する。ノーマルの内張りは確保できているのだから、失敗を恐れることはない。DIYの道も一歩から、だ。

センターコンソールをスリム化 シフトチェンジがしやすくなる



シフトチェンジする時、コンソールに肘が当たってしまう経験をした人は多いだろう。そこで便利なのがショートコンソールへの変更だ。コンソールの長さがぐんと短くなり、シフト操作がスムーズに行えるようになる。パワーウィンドウのスイッチも操作しやすい位置に変更され、一連の動きがむだなく行えるようになる。ルックス的にも◎だ。

タイトなスペースだからこそ ムダなくメーターをセットしたい

タイトなコックピットこそ、ライトウエイトスポーツを実感するところ。ではあるが、メーターを取り付けたいとなると、取り付け位置で悩んでしまう。そこでオススメなのが、1DINに収める3連メーター。その下の1DINにオーディオを入れば快適性も損なわずに済む。ナビゲーションはポータブルタイプにするなど、タイトなりに工夫すればなんの不自も感じない。オーナーそれぞれのアイデアが生かされている場所でもある。



社外メーターをダッシュボードに並べたくないと考えている人は多い。そんな人には収納できるタイプがいいだろう。

純正品だけどイチ押し！ 梨地塗装のメーターフード

メーターフード単体で純正部品としてあるが、あまり知られていない「梨地(なしじ)塗装」のものがあるのをご存じだろうか？話を伺ったマルハモータースの荻野さんは、「まぶしくないし、インテリアが引き締まるので、交換するならこれです」と絶賛。在庫を置くようにしているほど、このメーターフードをイチ押ししている。とくに価



格が高いわけではないので、新しいものに交換しようと思っているなら、キズが目立ちにくいこの梨地塗装はねらい目だ。



サイドフレームのつぶれはお約束!? アフターの対策品が有効な手立てだ

NAロードスターの下まわりをチェックしたら、100台中88台はこうなっているのでは、と思えるフロアサイドフレームの潰れ。多発しているためか、ショップオリジナルの補強パーツが多数ラインアップされている。それも被せタイプから、溶接して固定するものまでいろいろ。ストリートユースなのかレースまでを視野に入れているのかで、フレーム補強方法を選ぶ。下まわりの見た目だって一気にリフレッシュできる。



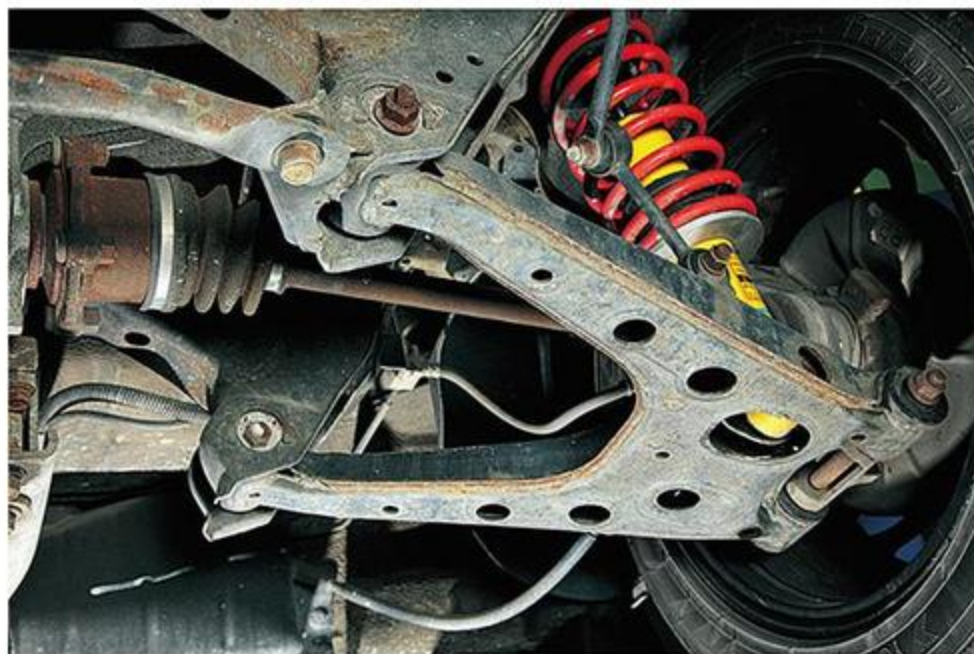
ヒットした部分からサビが生じるというのがいちばんの問題。このサビは成長して、やがてフロア中にまん延してしまうのだ。



NAに比べると圧倒的に少ないが、NBでもフレームをヒットしている車体がある。補強のためのアイテムもNA同様にラインアップされている。

下まわりはサビがあちこちに！ 放っておいていいことはない

常に目にする外装と違って、愛車の下まわりをじっくりと見る機会は少ない。だからこそ、ショップが行っている愛車診断メニューを利用してチェックしたい。驚くほどサビが出ている場所が多く、大丈夫なのかと心配になることも。とくに雪が降る地域では道路に融雪剤をまく。この主成分の塩カルがじつはサビの大好物。下まわりを洗車しても落としきれない。こんな人には下まわりの防錆メニューが有効だ。



本当はここまでひどくなる前に、サビを落として塗装しておきたい。しかし、そこまでするとアーム脱着作業が含まれるため、アライメント調整が必要になったりコスト的には覚悟が必要。やるなら、ブッシュ交換時にやってもらおうのが工賃節約にもなる。

下まわりの作業時には 見てもらうのも手だ

たいいていショップでは、安全面に考慮して作業ピットへの立ち入りは禁じている。しかし顔なじみ、常連となったら、オイル交換などのタイミングで、許可を得てから下まわりを見せてもらおう。どれくらい汚れているのか、サビが発生しているのか……見たくないところまでくっきりと……。



下まわり

見えないからといって
油断していると泣きを見る
プロにチェックしてもらおう



事故車の場合はとくに注意したい

フロントがぐちゃりいってしまった、と思ってタイヤを外してリフトアップしてみたら……なんとタイヤハウス内に亀裂が。エクステリアの損傷だけと思ったら大きな間違い。どんなダメージを受けているかわからないものだから、隅々まで見ておくのが後々の安心につながる。ただし信頼できるショップで修復することが大前提。



亀裂が入ってしまっているのがわかるだろうか。こうなってしまうと、別のボディからフロント部を移植するという方法も考えられる。いずれにしてもダメージは大きなものだったようだ。





足まわり

少しずつ劣化していくから
なかなか気づかないことも
やるときは思いきって!



オイル漏れしているような場合、タイヤハウス内にオイルが飛び散っている跡が残っている。サスペンションをオーバーホールするか、新品に交換してリフレッシュする。ノーマル形状を使っていたのだったら、車高調にして足まわりのセッティングを楽しむのもいいだろう。買い求めやすい価格の製品も出てくるのでオススメだ。

知らない間にオイルが漏れていた!? サスペンション本体のトラブルに注目

ノーマルでもアフターメーカーの車高調でも、ノーメンテで使い続けられるものではない。サスペンションは走行中常に動いているため、ケース内のオイルは高温になる。そのオイルが劣化するため、交換が必要になるのだ。劣化といっても徐々に進行していくため、いつ交換をしたらいいのかわかりにくい。そこでまず目視によるチェックを行う。オイルが漏れていないか、遊びがないかを見る。問題がなくても装着して5万km以上走行したり、装着して3年以上経過している場合はテスターによる確認を行う。ここできちんと減衰が出ているか見ることができるのだ。

早期発見のための診断でトラブルを未然に防ぐ!

走行しているときに耳に入ってくる音は、情報として取り入れているもの。だから、いつもは聞こえてこない音には敏感に反応するもの。足まわりからガタゴト、なんて気になることはないだろうか。走っていても原因がわかることは少ない。そこでプロショップの診断を仰ぐ。乗ってもらって音が同じように発生すればいいが、そんなときに限って出なかったりする。ブラックラインでは聴診器を使った足まわりの診断を行っている。どこから音が発生するのかを追求する。乗らないでわかる場合もあれば、やはり走行してみないと原因がつかめない場合があるそう。料金は走行なしで1万円からとなっている。足まわり付近の音が気になって仕方ない、という人は見てもらうといいだろう。気になりながら走行を続けているのがいちばんよくない!



●ブラックライン
埼玉県坂戸市中小坂431-12
☎049-289-3322
<http://www.blackline-racing.com/>



ゴム製品は乗らなくても劣化する新品にすれば動きもシャープに

以前と比べてコーナリングにキレがない、そんなふうに感じたらブッシュ交換を考えてみよう。交換したことがある人ならわかると思うが、このブッシュ交換の効果は絶大。なのだが、価格的な負担が大きいのがネック。ブッシュ自体の価格よりも、アーム脱着を含む工賃がかかる

ためだが、費用対効果は高い。10万kmオーバーなんて過走行車は考えたほうがいだろう。足まわりのブッシュだけでも22カ所あるため、これらブッシュの劣化による影響は小さくない。またペダルのゴムが摩耗していると思われ操作ミスを招くので、新品に交換しておく。



劣化したブッシュはゴムに亀裂が入ったり千切れたりしており、サスペンションの動きをしっかりと制御できない状態になっている。

ペダルカバーは自分で簡単にセットできるので、写真のように摩耗してテカテカになってしまう前に、新品に交換しておくのがベター。



大きなダメージはなくてもバランスがとれていないとNGだ

縁石に幅寄せしすぎてキズを付けてしまった、なんてレベルではないダメージ。ここまでひどくないにしても、バランスをいくら張っても、なかなかバランスが取れないホイールがある。これは製品の真面目性に問題があることが原因というところもある。ストリートでは問題ないが、サーキット走行となるとアライメント調整や足まわりをいくらセッティングしても、なかなかベストな状態に持っていけない。



ホイールリペアによる修正は進んでいるため、こうなってしまうと修復することができない。

ブレーキローターがレコード盤のようになっていて、パッドを新品にしても制動力は十分発揮できない。同時交換が理想だ。



ブレーキローターが溝だらけ こうなるとパッドにも悪影響

ブレーキパッドおよびローターが消耗品だということは周知のとおり。目視で交換時期がわかるので、自分でチェックするクセをつけておきたい。ブレーキは安全走行に関わる大きなウエイトを占めるため、早め早めの対策が望ましい。
パッドの種類によってブレーキフィールが変わってくるので、パッドを交換したらメモ程度でもいいからパーツインプレッションを残しておくと、次の製品選びの指針になる。

ブレーキシステムを分解すると 疲労の度合いが一目瞭然だ

ブレーキの効きがよくないことから実際にキャリパーをばらしてみよう。するとピストンが固着していたり、パッドがベラベラの状態にまで減っていた、なんてことが少なくない。金属疲労やパッキン類の劣化

により、キャリパー本来の性能を発揮できない状態になってしまう。とくにNAのリヤはピストンが固着しやすく、機能していないことが多い。そのためサイドブレーキの効きも今ひとつ……。

ブレーキを引きつづけている症状があったので、分解してみたらゴムに亀裂が入って、そこから水が浸入することでサビが生じていた。

ブレーキキャリパーにもゴム製品が使われている。そのため、劣化によるトラブルが発生している可能性は高い。

密閉されているはずのピストンに水分が入り込み、スラッシュが入ったような状態に。こうなると新交換が必要となる。

ブレーキ

ノーマルの性能を取り戻す
オーバーホールメニュー
早めに対策しておきたい！



パッド交換よりも強力な ストッピングパワーを得たいなら 社外キャリパーで容量アップを図る

ロードスターは車重が軽いので、ブレーキへの負担は少ない。サーキット走行においても、通常は純正キャリパーでパッドを強化すればカバーできる。それでもまだ制動力不足を感じるようなら、社外品キャリパー交換へとステップアップする。もともとの容量が小さいので、あまり大きなキャリパーはセットできないが、パッドのタイプ変更によりフィールアップを図れる。見た目のカッコよさもプラスされ、満足度は相当高い。パッドやローターの変更で満足できなかったら考え始めればいい。



社外品へのキャリパー変更は、サーキット走行で容量不足を感じてから検討すれば十分だ。



ブレーキホースも 見直しポイント ステンメッシュ製にするのが◎

ブレーキの強化というと、パッドの効きやローター径の拡大などがある。忘れないでほしいのが、ブレーキホースだ。ノーマルホースは膨張したり収縮してしまうため、社外品のステンメッシュ製のものにしてほしい。これは圧がかかっても膨張したりせず、安定した制動力を供給してくれるからだ。メンテナンス性にも優れる。



上の写真がゴム製のホースで、ステンメッシュ製。ゴムだと膨張したり、熱による歪を受けやすい。一方ステンメッシュはホース内の圧が安定し、長寿命を誇る。



キャリパーをオーバーホールして 制動力を復活させよう

ブレーキの根本的なリフレッシュを行うならオーバーホールが有効手段だ。ショップによっては、あらかじめオーバーホールしたものを用意してあることがあり、この場合はキャリパー交換作業で済む。オーバーホールは基本的にキャリ

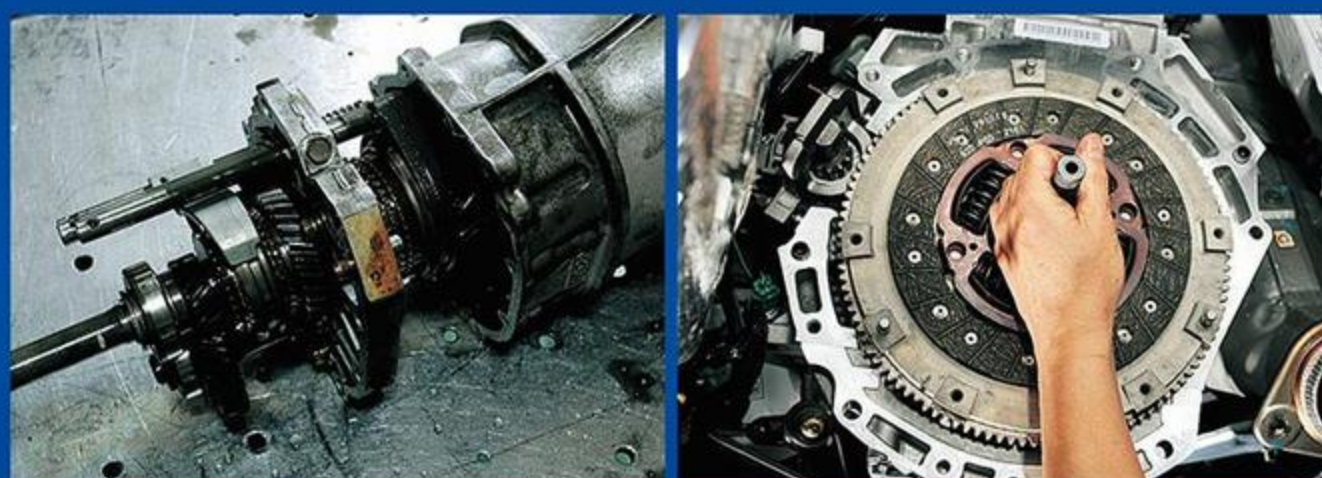
パーを分解したあとに洗浄され、ゴムパッキンやシール、グリスといった消耗品を新品にし、組み込むという作業を行う。ただしキャリパーの状態がひどいと再生不可なことも。



ブレーキキャリパーは熱や水分による攻撃を受けているが、それらから内部を守っているのがシール類。新品にして機能復活だ。



オイルを塗布したシールを取り付けていく。このシールのコンディションをキープしておくことが、ブレーキ性能を維持するために大切。セットしてしまうと見えないが、フィーリングを覚えておく。



NA&NB 駆動系

いつもと違うと感じたら
消耗品と割りきって
寿命がきたら新品に！

見落としがちなフライホイール 軽量化すれば気持ちよさ倍増！

アイエーテック（☎076・240・8884）が手がけるFidanz製アルミフライホイール。純正品の約半分という軽さに仕上げられている。



クラッチ交換やミッションを換装する作業を行うことがあったら、合わせて交換したいのがフライホイールだ。純正を加工して軽量化させたものもあるが、軽量化タイプのものが断然オススメ。アクセルレスポンスがよくなり、クルマが軽くなったような感じに。脚光を浴びにくい(?)アイテムだが、ストリートでもこの気持ちよさを実感できるので、スポーツ走行の予定があるなにかかわらず、入れてみてほしい。

走行距離がかさんだ車体では ハブ交換も必要になる場合もある



ハブも消耗品のため、いずれ交換することになる。リフレッシュ計画のひとつに加えておこう。古いハブはサビが出ており、新品と比較すると明らかに劣化を感じさせる。

どんなにアライメント調整をしても、なかなかセッティングが決まらない。そんなときはハブにガタがないかを見ておきたい。ノーマルよりもグリップのいいタイヤを履いて走行することで、ハブへの負担が大きくなっている。それで走行距離が伸びていくとガタツキが生じる。スベサーを使っている人も通常より早めに交換を。ここは非分解パーツなので、オーバーホールなどをせず、新品に交換する。

一見ただけでわかるオイルもれ 手に伝わる感触の違いも確認する

ミッションもエンジンやブレーキと同じように、オーバーホールやリビルト品に換装するのがポピュラーだ。走行距離や使用状況により交換時期は異なるが、写真のようにオイルが漏れていたりしたら早々に交換しておいたほうがいい。また、シフ



トフィールが変わってきたというサインも見逃さないように。きちんとオイル管理をしているにもかかわらず、2速が渋くなり引っかけたり感じる、5速を弾くようになるといった現象が出てきたら要注意。内部パーツが破損する前に対策を！



NAIにNB6速ミッションを移植するのもメジャーな流用になっている。搭載しているミッションにこだわらないなら、リビルトミッションがお手軽で間違いない選択となる。

ミッションのオーバーホールは 6速に載せ換える好タイミング

NBの6速ミッションは、1〜3速が5速よりも詰まっている(ショートストローク)ため、サーキット走行ユーザーに人気。中古ミッションの価格は変動しているので、納得できる金額だったら入手しておきたい。6速にこだわらないなら、オーバーホール済みのリビルト品が交換作業がスムーズに行える。この場合はノーマル下取りとなるので、壊れていると価格が変わってくるので、何事も早めの対処が重要だということだ。

自分の搭載しているミッションをオーバーホールする場合は、クルマを預けることになるのが時間がかかる。シクロなどは新品に交換される。



デフのオイル漏れは リフトアップ時にしておく

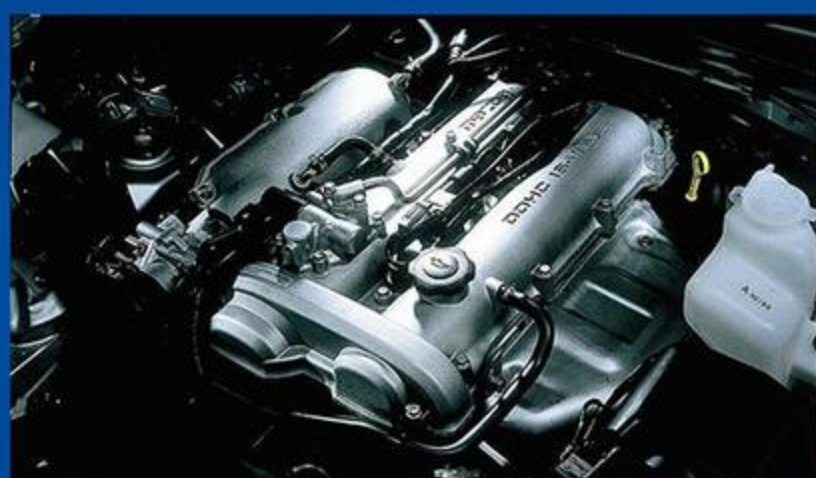
純正デフのオイル交換は定期的に行っているだろうか。金属が摺動している部品なので、日常メンテナンスは重要。とはいえ、いずれオーバーホールが必要になってくことは間違いない。走行距離が進んでいるクルマは、まずはケースからオイル漏れしていないか見てみる。さらに走りを楽しもうと思ったら機械式のデフを入れる、という手もある。コーナリングが楽しくなる。



クラッチ交換時に強化する 扱いやすさが選択ポイント

クラッチ交換をするとき、社外品を選択するのもいいが、NBターボを流用することも選択肢のひとつにある。純正と変わらない操作性ながら、圧着力が若干増している。ストリートユースならなんの問題もない。強化品を入れるとペダルが重くなる傾向にあるので、ノーマルとの違いをはっきりと理解してから交換しないと、「こんなはずでは」ということになりかねない。





エンジン

走行距離の伸びとともに
手を入れざるを得ない部位
選択肢が多々あり悩ましい



劣化すると粉をふいてしまう 最悪の場合は漏電することも!

イグニッションコイルは劣化していくと粉を吹いて白くなっているの、気をつけて見るようにしたい。割れたりすることもあり、漏電につながる。ここはパーツ単体で出るので、こうなったら新品に交換する。エンジンルームをいつもきれいにしておくことが、トラブル発見の近道となるので、心がけたい。このとき、コードの状態をいっしょに確認しておくことも忘れずに。被覆がはがれていないか見ておこう。

エンジンが降りた状態だと見やすいが、通常は搭載されたまま見ることになる。懐中電灯で照らして見るなどしてよく確認する。

オイル漏れやパイプの亀裂など エンジンルームを小まめに見よう

エンジンのことには詳しくなくても、トラブルがないかエンジンルームを見ておくことはできる。オイルが漏れていないか、ホースに亀裂が入っていないか、ウォッシュ液が入っているかといった基本的

なことだって重要だ。いつも見ていることで、変化がわかるようになる。自分で修理できなくても、ショップに持ち込むタイミングが決められる。大きなトラブルを未然に防ぐ近道なのだ。



明らかにオイルがにじんでいるのが見てわかる。ここまでひどくなる前にショップで対策を相談したほうがいい。

NAのB6、BPは気をつけたい クランク角センサーのOリング



クランクとの接続部(かかり)が浅いため、回転にブレが生じる。高回転で動いているため、接続部への負担が大きくなる。またクランクプーリーはラバーを介しているため、そのラバーにクラックが入っていると、クランク角が狂ってしまう。通常1番ピストンを上死点に合わせてクランクプーリーもTのイチ(上死点)にあるはず。合わせてもズレるようなら、交換を考えよう。



プーリーを新品に交換する際はベースとなるプーリーボスとクランクともに新品にする。水が入ってくる影響でクランクにサビが浮いているようなものもある。これも消耗品のひとつと割りきる。

蓄電しなくなったら再生品でリフレッシュ

オルタネーターはエンジンの機械的な運動を電気エネルギーへ返還する装置だ。走行距離が延びていくに従って交換時期が迫ってくるものとする消耗品のひとつ。電装系パーツを多用している人はより交換サイクルが早まる。これは新品を用意してもいいが、高価なパーツだから安価なリビルト品(オーバーホール済みのもの)がオススメ。



セルフエンジンルームチェックのすすめ

愛車のボンネットを開けてエンジンルームを見ると、クルマに詳しくなくてもリフレッシュが必要なポイントが見えてくる。たとえばラジエーター周辺。本体(純正)が写真のように変色していたら交

換のサインだし、ホースにも亀裂がないかを見ておきたい。とくに水温が上昇する夏場は早め早めの対策が必須。オーバーヒートなんてことになったら手痛い出費になってしまう。



ラジエーター本体の変色はよく知られたチェック項目「そのうち」なんて思っていないで、早々に手を打とう。ホースもシリコン製に。

マウントに亀裂が入っていると エンジンの振動が大きくなる

ゴムの部品は走行距離にかかわらず劣化が進むので、定期的な交換が必要だ。エンジンを支えるマウントもしっかり。とくにラバーの面積が大きいので、亀裂による影響は大きい。エンジンを始動したとき、左右にエンジンが大きく振れるようなら、マウントがへたっている証拠。交換する際は工賃の節約を考え、同時作業できる項目を取り入れたい。

下のエンジンマウントには亀裂が入って、しかもゴムが硬化してカチカチに。これではエンジンの振動を吸収できない。



エンジンパワーの低下を感じたらコンプレッション測定を!

さすがに10万km超えともなれば、エンジン性能が低下していくのは仕方のないこと。エンジンオイルの交換を行っていても、乗りだしたころよりも確実に低下している。いずれオーバーホールなどが必要になる

のだが、そのタイミングを見るためにコンプレッションテストをしてみるといい。4気筒それぞれ、きちんとコンプレッションを保持できているかわかる。ポフポフッと息継ぎするような現象が出たら即チェック。



コンプレッションテスターを備えているショップは多い。愛車チェックメニューに取り入れているところもある。定期的に計測してデータを蓄積しておけば、エンジンコンディションが管理できる。



DIY作業できるならば消耗品交換はまめに行う

クルマは多数の消耗部品で構成されているといっても過言ではない。その交換サイクルが違うだけで、いずれは交換するべきパーツばかりだ。それでもなかには自分

で小まめに交換できるものがある。これらは積極的に新しいものにしておきたい。とくにエアフィルターはエンジンを保護するためのもの。怠りなく!



ノーマルのボックスタイプも社外のもき出しタイプも、フィルター交換は簡単なので汚れたら新品に交換しておく。

コンピュータチューンによるフィールアップ

ノーマルで問題なく走っているだろうが、エンジンのオーバーホール(コンプリート換装含む)をしたら、一歩踏み込んでコンピュータチューンへとステージアップする

のはありだ。サブコンをセットするだけで十分に楽しめる。エンジンに合わせて触媒も交換したのちコンピュータセッティングしたいところ。



本当に機能しているのか疑わしいNAの触媒。本当はスポーツタイプに交換してセッティングできればいいが……。



エンジンの仕様が変わってもコンピュータのリセッティングで対応でき、燃費重視などモードも選べる。

エンジンのオーバーホールでは消耗品はすべて新品に交換される

エンジンに限ったことではないが、オーバーホールするときにはパッキンやシール類は新品に交換される。これらの劣化により性能が低下していることから、新品を用いるのだ。エンジンとなると構成パーツが多いだけに、ガスケットも含め消耗品だけでもかなりの部品が必要。コストがかかるのも納得というものだ。



エンジンプローする前に五感を働かせて運転しよう!

エンジンの調子になんかおかしい、なんて思いながら走行を続けていたら、あるとき急に水温が上昇して……!? エンジンの走行距離が伸びたものならオーバーホールでよみがえるが、写真のようになってしまっても使える部分がほとんどない。そ

のため下取り価格もつかず、新品や中古エンジンを買うことになり、出費の負担が大きくなる。こうならないよう、異音、異臭、オイルにじみがないか、そしていつものように回っているか、オーナーとして五感のアンテナを張りめぐらせておこう。



エンジン内に水が入り込んでオイルと混ざるといふ最悪のブロー状態。こうなるとピストンも使えないため、オーバーホールするにもコストがかかってしまう。こんなことになる前に異変に気づきたいところ。

日常メンテだけで大きく違うロングライフを目指すならトライ

オーソドックスと言われようと、やはりプラグを見ればエンジンの燃焼具合がわかる。燃料が多い、少ないが目で見えてわかるのだ。これはプラグレンチがあれば自分でも確認できるので、エンジンの調子を把握しておきたい人はそろえておくといいだろ

う。エンジンルームの目視だけでなく、プラグの確認、エンジンオイルの量および劣化度合いを見るなど、プラスαの点検で不具合を見つけることができる。これはエンジンの長寿命化につながり、リフレッシュのコストを抑えることにもなる。



プラグが真っ黒になりすぎていたら燃焼が合っていない可能性もある。理想はキツネ色で電極の消耗はわずか。

NAではオイルレベルゲージのつまみが割れやすい。破損したままだと目見えが悪いので新品にしておきたい。

ちょっとでも変だと思ったら自己診断カプラーで原因追求を

コンプレッション測定やプラグチェックのほかに、ダイアグノーシス機能を使ったトラブル追求の方法がある。これはエンジンルーム内にあるダイアグノーシスにテスターの針を当て、テスターの針の動きで故障箇所がわかるもの。いつもと調子が違うが、原因がよくわからないという場合に、見てもらうのが有効的だ。



これがテスターを当てている状況。これはNAだけではなくNBにも共通していること。不具合は早めの原因究明が望ましい。

愛車のためのメンテナンスメニュー

ショップごとに設定されたリフレッシュメニューやサービス内容をここで紹介しよう
中古で購入したがコンディションが不安、愛車の調子を確認したい……
これから長く乗り続けようというオーナー必見のメニューが目白押し！

インテグラル神戸

住所 〒674-0067 兵庫県明石市大久保町597-1
電話番号 078-935-2661 FAX番号 078-935-2710
ホームページ <http://www.integral-kobe.co.jp> 営業時間 10:00～19:00 定休日 水曜日

トータルリフレッシュ診断 1万2400円

トータルリフレッシュ診断・パワーチェック付き 1万5750円

エンジンオイル、パワステオイル、ブレーキフルード、クラッチオイル、エンジンドレンパッキン、ミッションドレンパッキン、デフドレンパッキン、ヘッドカバーオイルパッキン、オルタネーターベルト、エアコンベルト、パワステベルト、冷却水、エアクリナー、パワステ装置、バキュームホース、ラジエタ本体、ラジエタホース、ヒーターホース、レリーズホース、クラッチレリーズシリンダ/クラッチペダル遊び、クラッチペダル切れ、クラッチペダルつながり位置、クラッチ滑り、マニュアルシフトの入り、オートマチック(アップ)、オートマチック(ダウン)デフの効き、タイヤ残量、タイヤ偏摩耗、ホイールハブ状況、ホイール損傷、ブーツ損傷、ブッシュ劣化状況、足まわり取り付け状況、排気漏れ、吊りゴム、フェーエルライン、ブレーキライン、インナーフェンダー、アンダーカバー、エンジンマウント、デフマウント、その他コンプレッション測定(パワーチェック)

実践サスペンション診断(モータースポーツ向け) 1万5750円

状況問診、試乗確認、サスペンション点検、4輪アライメント測定(車高・アライメント調整別)要予約

タックイン99

住所 〒662-0855 兵庫県西宮市江上町8-15
電話番号 0798-36-1299 FAX番号 0798-36-1224
ホームページ <http://www.tuckin99.com> 営業時間 10:00～19:00 定休日 木曜日

愛車診断チェックは無料で行っています(TELにて要予約)

点検内容は全般に行いますが、目視によるチェック及び走行テストによる異音など、体感チェックを行います

エンジンオイル交換(4ℓ) 3000円、6000円、9000円 の3コース

トランスミッションオイル交換 6000円(2速ギヤがスムーズなオイル)

デフオイル交換(LSD用) 3000円(バキバキ音なし)

RSガレージワタナベ

住所 〒721-0904 広島県福山市坪生町南3-20-21
電話番号 084-948-0256 FAX番号 084-948-0256
ホームページ <http://www.ne.jp/asahi/rs-garage/watanabe/>
営業時間 10:00～20:00 定休日 不定休

当店はユーノス・マツダロードスターのメンテナンス中心で営業しております。ロードスターの誕生は1989年、すでに20年が経過しようとしています。新車から乗り続けている人は10年を超えた方も多いでしょうし、中古を手に入れた人もクルマは古いものが多いですから安心して乗り続けるためにはメンテナンス が欠かせません。
当店で「末永く安心して乗り続けることができる」状態を維持するメンテナンスを中心に営業しております。クルマは消耗品のカタマリです。いつかはその機能が停止したり性能が劣化してしまうものばかりです。そういう不具合が起こる前にメンテナンスをしてあげることが楽しく乗り続けられるコツだと考えています。
いわゆるチューニングやモディファイはベースとなる個体の状態がよくなければその効果を発揮できないでしょう。まずはクルマをいい状態にもっていく……これが前提であり大事なことだと思うのです。最近、手に入れたばかりで状態がよくわからない、とかずっと乗っているのでもそろそろリフレッシュしたいなど、そういう場合は声をかけてください。当店に来て頂ければアドバイスしますよ。きまったメニューはありませんが、ご相談ください。

A-RF ANNIVERSARY Racing Factory

住所 〒359-0013 埼玉県所沢市城955-4
電話番号 04-2946-0916 FAX番号 04-2946-0917
ホームページ <http://a-rf.com/>
営業時間 平日:13:00～20:00 土日祭:13:00～19:00 定休日 毎週火曜日/毎月第1&3水曜日

大好評!!とりえず車両点検コース一式2万6250円

<http://a-rf.com/Shop/Shaken/InspectionRecords.jpg>

コンプレッションチェック(圧縮比測定)

NA6C・NA8C・NB6C・NB8C(1型)/NB8C(ターボ)8400円、NB8C(2型)1万5000円

音量測定 5.250円

車高の点検&調整 最低地上高9cm検査 2100円

大山オート自動車部

住所 〒379-2235 群馬県伊勢崎市三室町4383
電話番号 0270-62-5852 FAX番号 0270-63-0936
ホームページ <http://www.ooyama-auto.com>
営業時間 9:00～18:00 定休日 月曜日・第三日曜日

愛車点検・診断

無料(ロードスターに限る)

エンジン、サスペンション等、
全般にわたり点検します(約30分)

NA型は、ダイアグノーシス点検(ECU)も行います

☆無料点検だけでも歓迎します

エンジン・マニュアルトランスミッション・デファレンシャル(LSD)の オイル交換は工賃不要

常時ストック
エンジンオイル ……………9種類
トランスミッションオイル……………4種類
デフ・LSDオイル ……………6種類
ストリートから富士スピードウェイまで
オーナー様の不安箇所相談も常時対応します

RSアイザワ

住所 〒228-0014 神奈川県座間市栗原中央4-16-58
電話番号 046-254-8798 FAX番号 046-254-1293
ホームページ <http://www.rsaisawa.co.jp> 営業時間 8:30～19:30 定休日 火曜日

マイカーチェック (エンジン・サスペンション・ ブレーキ・内外装点検)

通常工賃 ¥12,600
特定日は半額
(ホームページをチェックして下さい)

リフレッシュ相談会・チューニング相談会 週末に、ご相談・お見積りを行います

エンジン点検・パワーチェック(DYNA PACK) ¥12,600 随時受付しています

焼付け塗装ブース完備によるオールペイント、 防錆加工も行ってます 見積り随時受付

ガレージ オオノ

住所 〒252-0024 神奈川県座間市入谷3-3372-1
電話番号 046-252-9209 FAX番号 046-252-9213
ホームページ <http://www.garage-ohno.com>
営業時間 平日10:00～20:00 (日・祝10:00～19:00) 定休日 火曜日

10万kmを目安に、フェーエルポンプ(ストレーナは5万kmごと)タイミングベルト、
テンショナー、ウォーターポンプをセットで交換。
その時にカムシャフトオイルシールのオイル漏れもチェック!
ブッシュも10万kmくらい走るとズレている場合が多い。
純正サス(オイル)は余りヘタリありませんが、ショックは5万km位が交換の目安。
車高調は異音が出始めたり、オイル込みがあれば要オーバーホールです。
基本的に脱着無しで点検できるものは無料!

車高調整サスKit装着車両のハイト調整

タイヤ・ホイール脱着&ハイト調整工賃 2100円/1本/1回

※車高変更時にはアライメント測定&調整が必要です。

スチーム洗浄1万5000円～

エンジンルーム、下まわり、タイヤハウス内側などを高圧&高温スチーム洗浄します

その他

ブレーキキャリパー&マスターオーバーホール <http://a-rf.com/Shop/Payment/RoadSterNA6CE.htm>

クラッチマスター&レリーズシリンダーオーバーホール
<http://a-rf.com/Shop/Payment/RoadSterNA6CE.htm>

ラジエターの上下タンクのカシメからの水漏れ→交換

液体の物→全交換 <http://a-rf.com/Shop/MOTUL/index.html>

エアコン点検・修理・メンテナンス <http://a-rf.com/Shop/AC/index.html>

アライメント測定&調整 <http://a-rf.com/Shop/WheelAligner/index.html>



NCも2度目の車検を迎えるとなると 消耗パーツは早めの交換をしておく◎だ

**初期型はすでに5年目
10万kmオーバーも！**

NCが登場して早くも2度目の車検を迎えるような時期に突入している。熟成の3代目とあって大きなトラブルは報告されないが、ビニールのソフトトップが傷み始めるなど、少しずつフレッシュのために、手を入れたポイントが出てきた。

「パーツが充実してきて、いじる人が増えてきましたね。NAと同じですよ。発売当初はだれもイジる人なんていなかったでしょ。新車のうちはノーマルで乗っている人が多いものです」と話を伺ったノガミプロジェクトの野上代表。

NCユーザーの多くは30歳代以上とあって、あらかじめクルマいじりの予備知識は持っているという。また若いころに乗りたかった、という思いを実現するために購入したというユーザーの来店もあるとか。

「イジるといっても、昔のイジリ方とは明らかに違いますよね。それこそ昔は貧乏くさいというか(笑)。パーツの技術的な進歩もあるでしょうし、時代が違つのでNAのころとは比較にならないですね」と野上さんが話すように、パーツひとつ取りあげても、機能性から価格設定まで比べものにならない。

またNCは歴代ロードスターに比べ、各部が飛躍的に進化している。そのためクルマいじりをしようと思っても、これまでのセオリーがすべて当てはまるとは限らないということだ。そのへんの話も含め、NCをより楽しむためのアドバイス、パーツ選びのポイントなどを紹介していこうと思う。オーナー必見！

まるで違うフィールに仕上げてきたNC2だが NC1ならプラスαを思う存分取り入れられる

マイナーチェンジとなる通称「NC2」。顔つきがキリッとしただけでなく、エンジンにも手が入っている。MT車のレブリミットを500回転アップの7500回転に、また新開発のインダクションサウンドエンハンサーを6MT車に採用した。エンジンだけではなく、フロントのロールセンターの高さを変更するといった、挙動に関する部分

も見直されている。乗り出した瞬間から、NC1とは明らかに違うフィールに驚く。とはいえアフターパーツのラインアップでは一日の長があるNC1は、NC2に負けないうより磨きをかけていきたい。どんな部分に手を入れていけば楽しいクルマにしかるのか？ 次ページからくわしく検証していこう。



精悍な顔つきになったNC2(右)は、はっきり言ってNC1オーナーから見ても魅力的に映る。が、それに負けないNC1に仕上げていく楽しみができた。

ノーマルでもサーキットを楽しめるポテンシャル 軽さを生かしスポーツ走行にチャレンジしてみよう

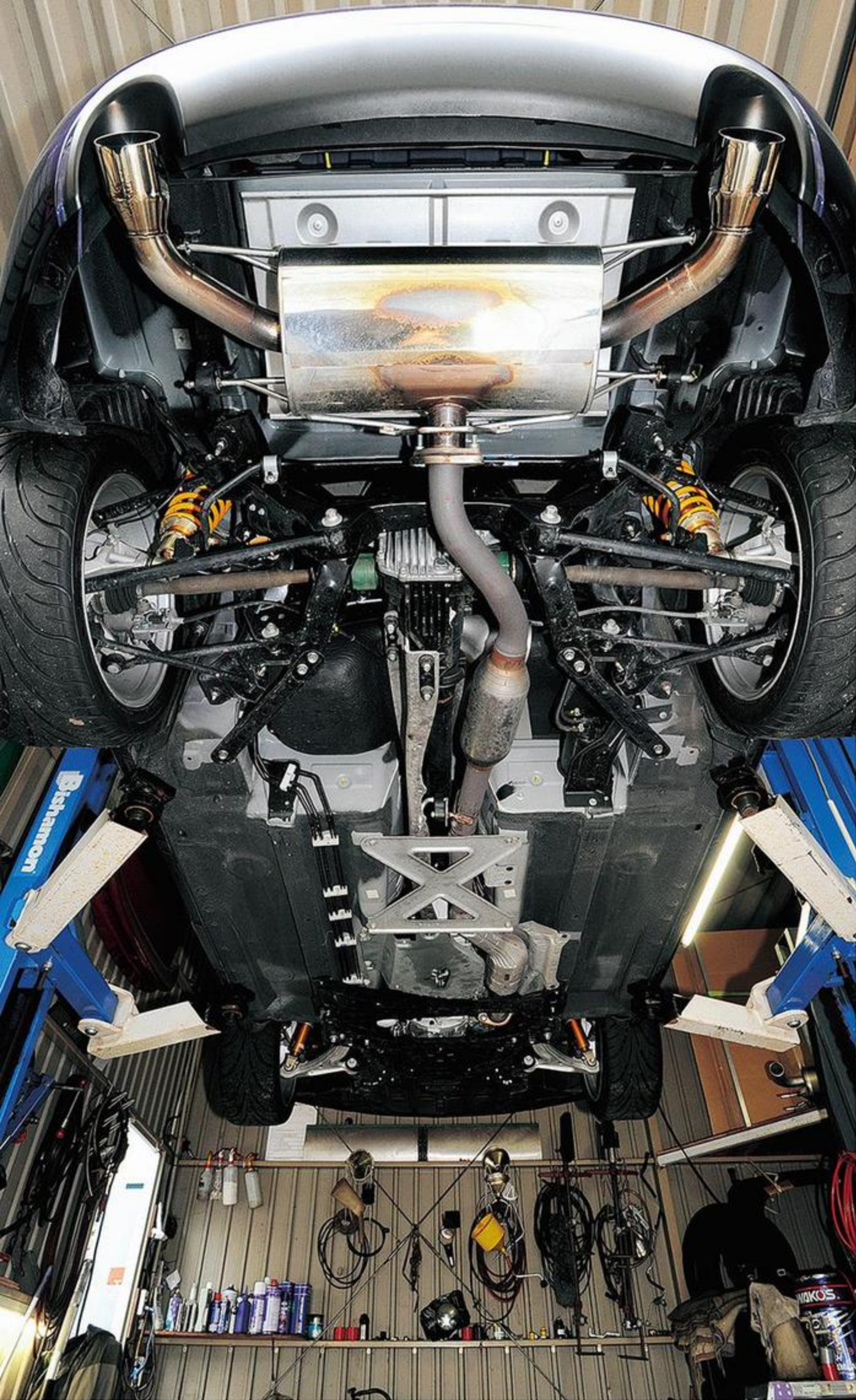
ロードスターオーナーのなかには、軽量化にこだわる人が少なくない。NA、NBは昨今のクルマにはないほど軽量だし、それが魅力にもなっている。ではNCはそんなに重いのか？ 2ℓエンジン搭載で1100kgといえば、十分に軽量の部類に入る。「重いことがすべてがダメだと思っている人がい

ようですが、重くてもバランスが大事なんです。その重量配分についてNCは、かなり考えられていると思います」とノガミプロジェクトの野上代表。そのため大がかりなチューニングをしなくても、サーキットを楽しめるのだ。こんなポテンシャルを持つオープンカーはほかにはない。

パーティレースはNCのワンメイクレースだ。限られた社外パーツのみ交換が許される。ノーマルのスポーツ性能が高いので最低限のパーツでOKだ。



レース参戦車両のコンディションはみな同等となるため、タイヤの空気圧やアライメントなどを工夫して、速さにつながるポイントを探る。



NC=21世紀のロードスター 安全性と楽しさを 高次元でバランスさせている

**オープンの気持ちよさと
楽しさを両立できる**

「ロードスターは常に進化しています。NAからNBになったときはもちろん、NBでもNB2以降、最終型まで飛躍的に進化しました。」

NAとNBのシャシーが同じとはいえ、NA初期とNBの最終型は別ものといっています。NCにおいても、確実に進化しています。

しかし、いずれをとってもロードスターという面白さは変わらない。2人乗りで不便かもしれないけど、オープンにできて楽しい。ひとつの自動車文化としてライトウエイトスポーツという要素は守り続ける。それがどの世代にも支持される大きな理由でしょうね」と野上代表。

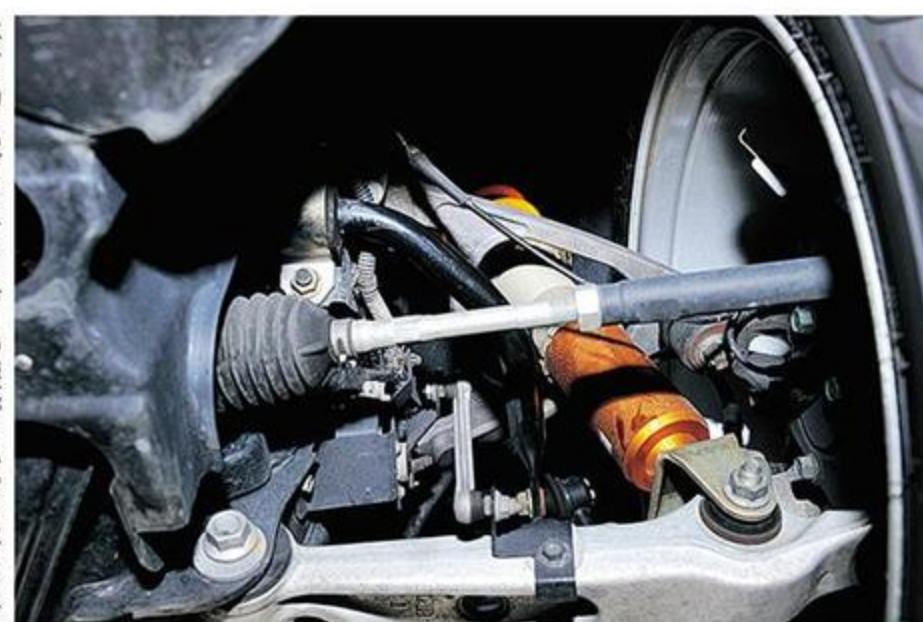
20年以上におよぶ歴史のなかでの進化。それは裏を返せば「ノーマル

のポテンシャルアップ」ともいえる。「時代の流れを嘆いても仕方ないですよ。これだけクルマの制御がコンピュータに依存しているわけですから、どこか壊れたらもう自分で修理うんぬんできません。」

それでもNC用にセッティングツールや電子パーツがラインアップされ、楽しめる環境が整ってきていると思います。なんでもデバイス任せの昨今にあって、NCは最低限のデバイスだけで、あとは人間が操る楽しさがちゃんとある。

いじればいじっただけフィリંગグが変化する。こんな楽しさをNCユーザーに広く知ってもらいたいですね」(野上さん)

NCは技術進化により手を入れる部分は減ったかもしれないが、それだけ素性がいいともいえる。ちょい足しで楽しさ倍増というわけだ。



意外と効くのがスタビライザーの強化。といっても、マツダRX-8用を流用すれば、若干太くなり剛性アップ。乗りにくくなるようなこともなく、動きがシャープになるのでオススメ。



ナックルサポーターはハンドルのブレがなくなり、クイックなレスポンスを実現できる。ボルトオンで取り付け可能だ。

剛性の好みは人によって分かれるが、サーキットを走る人のためにピロ系パーツをテストしている。ストリートでの扱いやすさも重視される。



初代から採用されているパワーブラントフレーム(PPF)はじつに優れたボディ剛性を確保している。



NA&NBモデルで培った ノーマルボディ剛性 プラスアルファで十分楽しい

**足まわりの変化を感じ
少しずつイジっていく**

前後ダブルウィッシュボーンというサスペンション形式から、リアがマルチリンクへと変更されているNC。そのため、リアの動きを制御しているトーコンやスタビなどを変更することで、動きが変わってくる。「マツダってトーコンでリアの動きをコントロールする向きがあるんですが、これをキャンセルするかどうかは、横Gがかかった時の動きが気になるかどうかですね。」

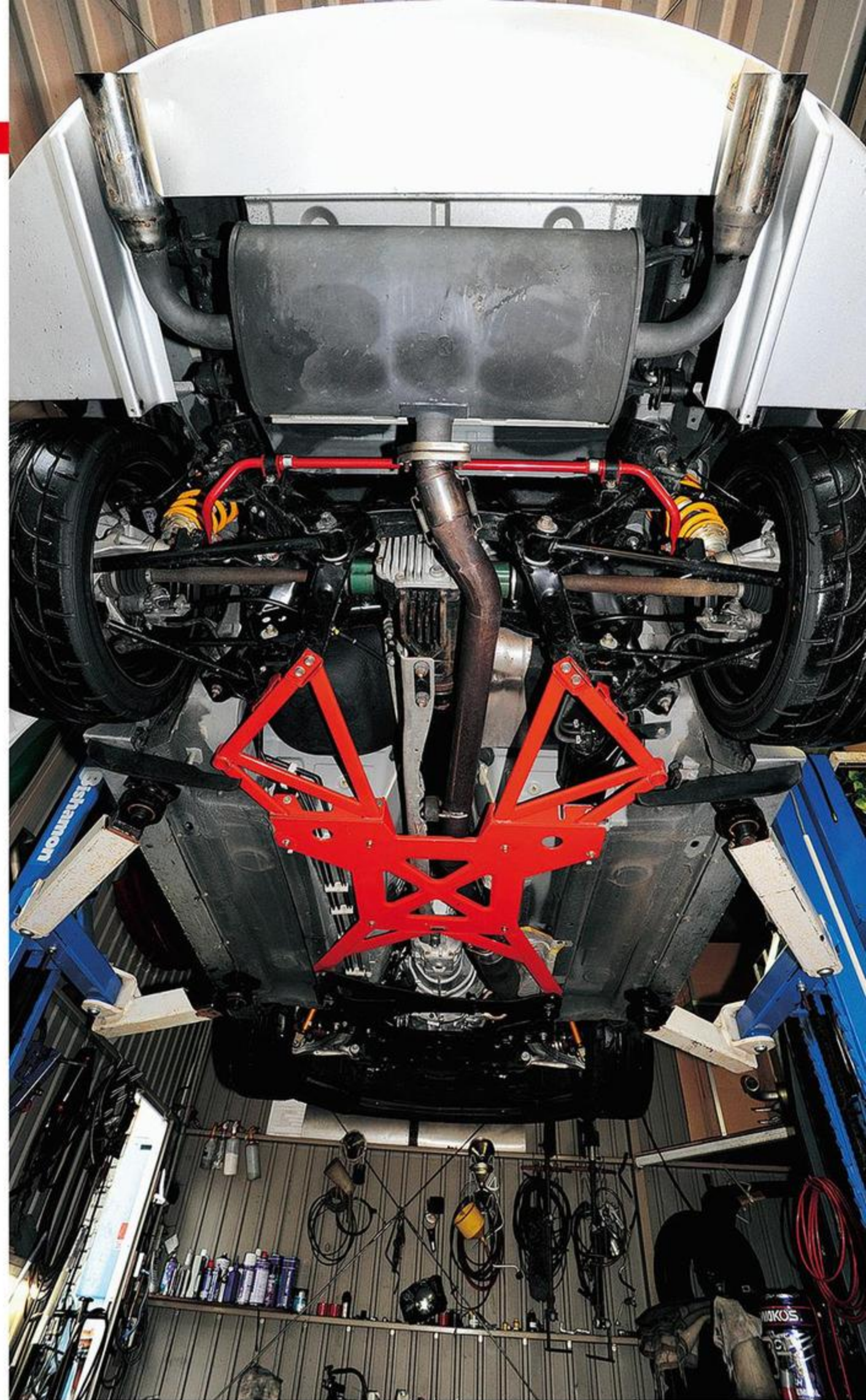
またギャップなどでステアリングがとられる、といった現象が気になるならナックルサポートです。この部分は肉厚が頼りなく、構造的に剛性が不足しています。そのためステンレス製のプレートで強度をプラスしてやる。低速から高速域まで、ス

テアリングがブルブルするようなことがなくなり、スムーズな運転を実現してくれるのでオススメです」

ノガミプロジェクトの野上代表はまた、スタビライザーの交換もフィールアップに役立つという。

「フロント、リアともにRX-8用を流用するというのを何台もやっていますね。基本的なフィールは変わらなず、剛性のあるしなやかさを得られる。サーキットを走るようならアフター製品をセットします。ラインアップも充実してきましたし」

ノーマルサスペンションでフィールアップを望む人に最適だ。また、NCでスポーツ走行や本格サーキットを楽しむユーザーが増えればいい、とノガミプロジェクトではピロ系パーツをデモカーにセットし、テスト中。サーキットをアグレッシブに攻めたい人、要問い合わせだ。



ナックルサポート(右)やピロパーツは、スポーツ走行していくなかで強度不足や、気になる動きを抑制したいときにプラスしていくようにする。一度にセットすると、何がどの動きに影響していたか見極めにくいからだ。



これはアフター製スタビライザーをセットアップしたもの。サーキットを走るならこれくらい強度アップしたほうがいいかも。

サーキットを走るからこそ 生じるトラブルがある

NCはストリートで走っているぶんには、そうそうトラブルは出てこない。しかし、サーキットを走るとなるとそれなりの準備は必要だし、ハードに走ることによって生じるトラブルも出てくる。今のところ目にするのは、どちらかというと個体差のレベル。すべてのNCがそうなる、というわけではないが、トラブル例を把握しておくだけで早期対策できることも。次ページでは具体例を交えてエンジン系の洗い出しをしてもらった。



ノガミプロジェクト
野上敏彦代表

GT選手権などドライバーとして参戦する経験を持つことから、足まわり、ボディ剛性バランスなど豊富なデータをインプット。

サーキット仕様は通常使用では出ない トラブルを事前に知って回避したい



排気量をアップしてもコンピュータが学習してくれるので、変更する必要はない。たくさんのマップで幅広く対応する。



ノーマルのエンジンルーム。左の25Lがスムーズに稼働できることが一見してわかるだろう。

スポーツ走行の多用や 過走行による不具合

サーキットを走るなら、エンジンオイル、水温の管理をきちんとしておきたいところ。

「整備書には0W-20と指定がありますが、これだとやわらかすぎですね。サーキットで高回転を多用すると、メタルに対する不安要素が生じます。なのでもう少し硬めのオイルを入れておいたほうが無難ですね。

また電動ファンの始動温度が高いので、動き始めたときにはぐんぐん水温が高くなってしまい、冷却が追いつかなくなる。だからローサーモスタットや、電動ファンを任意の温度で回転できるようにしておくのがいいでしょう。キャビテーションを起こしてしまうと、なかなか冷えてくれませんから」野上さん

レアなところであったのはプラグコード被覆内での断線。1気筒失火していても動いてしまう。変だなと思って自己診断をかけても、コンピュータが未燃焼ガスをO₂センサーと判断しているのか、燃焼異常として感知されなかったそう。



NC1初期型に見られたというプラグコード内の被覆内断線。構造上の問題のようだ。吹けが悪いと思ったら疑ってみてもいいかも。

NCのメンテからチューニングまで 豊富なノウハウで応えてくれる

スーパーチャージャー装着の高い実績が知られるショップ。日常のメンテナンスからレースカー製作まで、ロードスターのことならオールラウンドでお任せだ。野上代表自らステアリングを握ってレースに出ていたこともあるため、サーキット仕様のノウハウはとくに豊富。

ノガミプロジェクト

神奈川県三浦郡葉山町一色345-1F
☎046-875-9813 <http://www.nopro.jp/>
🕒 10:00~19:00 📅 休 火曜日・第2、4日曜日、イベント開催日



ちょっとした工夫で シートポジションを変更

ノーマルのシートでいいのだが、どうもポジションが合わない、そう感じている人は多いだろう。これは座面の角度が悪いため。といって社外品にしてまでも……というなら、シートレールにひと工夫する。レールの取り付け方法を逆にすればいい。説明するよりも写真を比較してもらおうとわかりやすい。こうすることで、座面に角度が生まれ、膝が少し上がるような状態になる。長時間のドライブでの違いは大きい。



逆向きに取り付けたものが上の写真だ。溶接してきちんと固定することで、サーキットでのハードな走行でも問題なく使用できる。

PRESENTS

ロードスターの魅力的なアイテムがプレゼントで早くも登場だ！
見た目を左右する内外装パーツ、そして折りたたみクッションまで
欲しいものが決まったら官製ハガキで応募しよう！



TRAP

テールライト 1名様



ノーマルボディでもフルエアロでも似合うテールランプ。個性がありながらも主張しすぎることがないため、どんな方向性にもフィットする。製品は白ゲル状態になっている。

©TRAP
☎0299-47-0183
<http://trap-web.com>

E

RSプロダクツ

NA用クラシックA/Cパネル(シルバー) 1名様



アルマイトシルバー独特の質感は、インテリアをレーシーかつクラシカルに演出してくれる。夜間はインジケータースタイルの5連に発光します。RSプロダクツの定番アイテム。

©RSプロダクツ
☎052-268-9071
<http://rs-products.net/>

A

BROS創刊記念特別プライス 本誌持参で16万8000円を14万円(先着10名様)

アルミ一枚板で作られたフラットなダッシュボード。ダッシュの革張り、メーター数、メーターパネルのデザイン、センターパネルの有無など、ひとりひとりの要望に応じて製作。基本価格16万8000円を今だけ特別プライスで受け付け中。そのほかワンオフデザインダッシュも15%OFFでOK！ 詳しくはTRAP-WEBへ。



©TRAP
☎0299-47-0183
<http://trap-web.com>

メーターを羅列させたり、アルカンターラといった生地を張り付けて質感を高めるのもいいだろう。



RSプロダクツ

NA用クラシックA/Cパネル(ブラック) 1名様

ブラックアルマイトの落ち着いた佇まいが、インパネの雰囲気を引き締める。RSプロダクツのフラッグシップ製品。

©RSプロダクツ
☎052-268-9071
<http://rs-products.net/>



B



ビースポーツ クッション

10名様

イベントやアウトドアに便利な折りたたみクッション。コンパクトに収納できるので、携行しておくといい。カラーは全5色そろそろが、プレゼント希望のカラー選択は編集部お任せ。

©ビースポーツ
(B-Sports Corporation)
☎03-3424-7871
<http://www.b-sports.co.jp>

C

応募方法

欲しい賞品が決まったら官製ハガキに①希望賞品名、②住所、③氏名、④年齢、⑤連絡先(携帯など)⑥おもしろかった記事名と理由、⑦つまらなかった記事名とその理由をご記入のうえ、下記住所までお送りください。
10月12日必着分までを有効とします。

宛先

〒151-0071

東京都渋谷区本町6-4-5 城南本町ビル1F
(株)ミンクス内 ROADSTER BROS.編集部
プレゼント 係

TRAP フロントリップ 1名様

ちょっとしたアクセントになり、ポルトオンで脱着可能なリップスポイラー。製品は白ゲルコート仕上げなので、塗装が必要になる。DIYで仕上げてみるのもいいかもしれない！

©TRAP
☎0299-47-0183
<http://trap-web.com>

D



ROADSTER BROS.

◀ *NEXT PAGE*

ROADSTER BROS. INFORMATION FILES

PARTS

新製品情報

SHOP

ショップ紹介

EVENT

イベント告知

OTHER

その他

メーカーやショップから発売される新製品はもちろん
全国各地で開催されるオーナーズミーティングやイベント告知など
ロードスターに関する気になる最新情報を余すことなく掲載
このコーナーを読めば、快適ロードスターライフを送れること間違いなし!



PARTS

東京都江戸川区西瑞江4-1-1 ☎03-3656-2323
<http://www.carmakecorns.com/>

カーメイクコーンズ



オリジナルホイールCMC-01

価格:4万5150円(単色)/4万7250円(リムカット仕様)
サイズは7.0J×15+25と、ロードスターにマッチするよう専用設計された完全オリジナルホイール。カラーはブラック/ホワイト/シルバーに加え、ブラック&シルバーベースのダイヤモンドリムカット仕様が用意されている。



対応車種はNAとNB。なおNB2キャリアでも、問題なく装着できるオフセットとなっているので、安心して装着できるのもうれしい。

レース参戦で培ってきたノウハウを凝縮
性能とルックスを両立したオリジナルアイテム

古くからロードスターを手がけ、さまざまなロードスターレースに参戦していることで知られるカーメイクコーンズ。その同社から、新たな機能系パーツが登場した。

オリジナルホイール「CMC-01」は、クラシカルなデザイン&深リムを採用。一見、レトロな雰囲気を狙ったドレスアップユーザー向けにリ

リースされたホイールのように感じるが……。じつは、ロードスターの走りをサポートするため、機能を最優先して作られたパーツなのだ。

軽さと剛性を両立させるため鍛造製法を採用し、重量は15インチで4.8kgと非常に軽量。当初は14インチ仕様も考えていたが、タイヤサイズのバリエーションが豊富な15インチにした。いかにもコーンズらしい、走りを重視したエピソードだ。

もうひとつオススめなのが、「ニユーインテークキット」。レーシンググウエアやバケットシートでおなじみのスパルコ製汎用エアクリナーをベースに、NBにボルトオンで装着できるようにキット化したもの。

吸入効率アップに加え、吸入温度の低下やラム圧効果加わり、富士スピードウェイで約1秒もタイムアップしたとのこと。どれだけ効果が高いか、容易に想像できる。



フィルター部分が覆われているため、エンジンの熱による吸入温度の上昇を防いでくれる。またフロントバンパーなどからエアダクトを装着すれば、フレッシュエアの導入に加え、ラム圧効果も期待できる形状となっている。

ニユーインテークキット

適合: NB
価格: 3万7800円



新製品エアロはスポーティに仕上げつつも 高級感を損なうことなくまとめている

方向性の異なるデザインのエアロをラインアップするガレージベリ。マイナーチェンジとなるNC2対応の新製品が目見えた。

「マイチェン前のイメージをそのまま継承したカタチです。スポーティかつ高級感を損なわずに仕上げています」と広報担当の室井さん。

シャープになった印象が強いNC2だけに、ベリが追求する方向性とのマッチングはいいといえる。トランクやトランクスポイラー、

ハイマウントレスパネル、ボンネットは前後共通で取り付け可能だ。

サイドステップをあえてラインアップしていないのだが、ノーマルデザインのリウムが程よくあるこ

とによって、フロントからリアのバランスがとれている。またカーボンのボンネット、トランク&トランクスポイラーが、レーシーなイメージを強調している。このカーボンは「インフュージョン製法」を採用する。これはカーボン繊維を型にパック

したのち、樹脂を真空の力を使用して流し込むというもの。俗にいうドライカーボンとほぼ同じ強度が得られるというメリットがある。一般に広く用いられている、繊維と樹脂を重ねて作るハンドレイアップ製法よりも軽量化に仕上げられるのも強みだ。



ガレージベリ
中根聖始さん

中根さんがロードスター好きとあって、初代ロードスターからドレスアップ志向のデザイン、サーキット走行を想定した機能エアロと、豊富なラインアップを誇る。

ダクトが設けられたボンネットがNC1と大きく異なり、より戦闘的なイメージを生み出している。リアにおいても、ディフューザーにプラスしてセンターフラップが追加されることで、新たに魅力的なラインが完成した。



適合：NC
価格：

- フロントリップスポイラー 4万2000円 (FRP)・6万900円 (FRP+カーボン/FRP+シルバークロス)
- アイリッド 1万290円 (ウレタン)
- エアロボンネット 6万2790円 (FRP)・8万250円 (カーボン)
- ハイマウントレスパネル 1万290円 (FRP)・2万790円 (カーボン)
- 軽量トランク 3万1500円 (FRP)・6万8250円 (カーボン)
- リアディフューザー 3万6750円 (FRP)・7万2450円 (カーボン)
- 追加センターフラップ 1万5750円 (FRP)・2万1000円 (カーボン)
- トランクスポイラー 2万790円 (ウレタン)
- 3連メーターパネル 1万5750円 (FRP)・3万1000円 (カーボン)
- インフュージョンボンネット 21万円 (カーボン)



フロントバンパーごと交換となると大がかりで、コスト的にも負担が大きくなることから、リップスポイラーの設定とした。FRPとカーボンの組み合わせと、FRPとシルバークarbonの組み合わせがある。また今回ボンネットにはエンジンルームにこもった熱気を抜くためのダクトを設けている。ダクトなしのバージョンも設定するので、走行するフィールドに合わせて選ぶといいだろう。内装にはバケットシート、3連メーターなどスポーツ走行に適した装備をセットした。リアビューのキモとなるリアディフューザーには、オプションとしてラインアップされたセンターフラップを用意。これまでにない印象を生み出す有効なアイテムだ。

手ごろな価格で最大限効果を引き出すエアロ

ロードスターのデザインは、ノーマルでもタイヤがはみ出ているように見えてしまう。タイヤをインチアップさせるとそれは顕著に。そこで開発されたのがリアガーニッシュ。この状態であれば、ディーラーへの来店もOKだ。またNゼロ

レースでの使用も前提とされているため、フロントディフレクターはカナードデザインを取り入れている。フロントのダウンフォースを稼ぐ有効な手段となる。ストリートというよりは、サーキットでの使用を優先させたアイテムだ。

適合：NA
価格：

- フロント・エア・ディフレクター 3万3600円
- サイド・エア・ディフレクター 2万3100円
- リアガーニッシュ 1万290円 (NB用も設定あり)



これだけで、タイヤがはみ出したように見える見た目の印象がまったく違ってくる。レースでのレギュレーションにも合致できる。



OTHER

愛媛県松山市安城寺町91-5 ☎089-922-1110
http://www.murakami-m.jp/

村上モータース

NCをベース車両としてS耐レースに参戦 来年はロードスターの勇姿が見られる!



車種半別が難しいほどの「ドンガラ状態」にして、スポット溶接が施された。続いてレギュレーションに合わせてロールケージが装着され、ボディ剛性を向上させる。エンジンはすでに完成しているので、シェイクダウンできる日も遠くない。足まわりのセッティングも、サーキットを走行することで進んでいくはずだ。だんだんと村上代表の夢が実現に近づいている。これまでS耐に関心なかった人も俄然興味をわいてきたはず。

ロードスターのメンテナンスや車検、チューニングを手がけるほか、中古車の販売も行っている。レース車両製作も得意分野だ。



N1レースに参戦した経験のある村上モータース。ロードスターの中古車販売も手がけるショップだ。その村上モータースから、ホットな情報が入ってきた。スーパー耐久(S耐)にNCで参戦しようと、マシン製作を始めたというのだ。

S2000がエントリーしている。「N1を4年間経験することで、多くの出会いがあり、すばらしい仲間にも恵まれました。まだまだ未熟だとは思いますが、ロードスターではかのカテゴリーにチャレンジしたいと思ったんです」と村上代表。

ためマシン製作に取り組んでいる。ボディやメンバはスポット溶接して剛性を向上させた。レギュレーションでは70ℓの燃料が搭載できるが、トランクに安全タンクを置くこと、コーナリングに悪影響が出そう。そのため純正の位置に固定できるように特注した。エンジンはNC2のピストン、鍛造クランクを使い、徹底したバランスどりをを行う。S耐は400kmもの長丁場レース、高回転での走行に耐えられるように仕上げていく。7月中のシェイクダウンを目指し、着々と作業が進行中。ぜひともみんなに応援してほしい。

PARTS

☎042-493-0123
http://barchetta-x.hp.infoseek.co.jp/

バルケッタ

レトロウィンドウ

適合: NA/NB

価格: 4万2000円 (片側のみの価格)



ノーマルのガラス窓を取り外し、アクリル製のレトロウィンドウに付け替えるだけ。面倒な加工などはいっさい不要。なお車検対応なので、その点でも安心して装着できる。

みんなが待ち望んでいた 三角窓が完成した!

1970年ごろのクルマには、当たり前のように装着されていた三角窓。パワーウィンドーが標準装備になるにつれ、徐々に採用されなくなっていった。でもこの三角窓、車内の空気をちょっと入れ替えたいときに非常に便利な存在で、とくにエアコンレス仕様車などでは、フロントウィンドーの曇り防止に大いに役立ってくれる。これらの機能だけでなく、ドレスアップ効果も期待できるのがポイント。昔懐かしクラシカルな雰囲気に仕上げたいと考えているオーナーは必見だ。

PARTS

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



オレオルブ 418M
適合：全車
価格：2500円

走行距離が進んだクルマのミッションは、ギア関係の劣化からシフトフィールが悪化してくる。そこでオススメなのがコレ。シフトゲート部専用の添加剤で、入れることで気持ちいいシフトフィーリングがよみえるようになる。



パワーコンプレッサーオイルR-12専用
適合：NA6CE
価格：2980円

R-12のエアコンプレッサー専用開発された添加剤。コレを入れることでコンプレッサーの動きがスムーズになり、エアコン作動時の駆動ロスが軽減される。なお価格はキャンペーン設定なので、気になる人はお早めに。



アルミ フィラーキャップ
適合：NA&NB
価格：4200円

シンプルでデザインながら、エンジンルームのドレスアップに貢献してくれるアルミ製オリジナルフィラーキャップ。回すときにつかみやすいサイズなので、オイル交換などのメンテナンスを行うときも重宝する。

本格的なレース参戦にも対応する6点式ながらソフトトップが収納できるロールケージ

オープンカーのロードスターでサーキット走行をする場合、なくてはならないのがロールケージ。走行会レベルだった4点式でも問題ないのだが……、本格的なレース参戦の場合、乗員をしっかり保護してくれる6点式をチョイスしたいところ。

だが6点式の場合、幌がしまえなくなるといった問題が発生。幌を収納する部分にバーがあるためだ。

そこで考え出されたのが、リア側のバーを脱着式にしたロールケージ。普段、街なかで走行するときは4点式でオープンカーを堪能し、サーキット走行時は6点式仕様。走るステージで使い分けられる、画期的なロールケージなのだ。

これまで幌が格納できないという理由でロールケージ装着を見送っていた人は、ぜひ注目してみよう。

ロールケージ
適合：NC
価格：11万9700円

幌を収納する部分のバーが脱着可能。ボルトを計4箇所緩めるだけなので、取り外す手間も少ない。なおこの仕様でFIA公認となっているので、本格的なレース参戦を考えている人にもオススメしたい。



自分のクルマをイラストで描いてもらおう

お気に入りのエアロやホイールなどを装着したら、キレイな状態の愛車を形に残しておきたい……。今時はデジタルカメラで撮影し写真で残すのが一般的だが、イラストで残すというのはいかがかな？ ジョイファストでは、愛車の写真をもとにイラスト化してくれるサービスを開始したぞ。



PARTS

神奈川県三浦郡葉山町一色345-1F ☎046-875-9813
http://www.nopro.jp/

ノガミプロジェクト



ノガミプロジェクト
野上敏彦さん

NCロードスター前期用エアロフェンダーキット

適合：NC1
価格：
●フロントセット 3万9900円
●リアセット 4万4100円
●フロント/リアセット 8万4000円

見た目はかなりワイドだが、片側10mmワイドとすることで、車検対応となるフェンダーキット。前後に装着するとかなりボリューム感がアップするので、ドレスアップパーツとしても重宝するフェンダーだ。

走りのポテンシャルを引き上げるための機能系パーツを得意とするノガミプロジェクト。NA&NBはもちろん、NCも積極的にパーツ開発を行っているだ。

車検対応という厳しい制約のなかでも最大限に機能を引き上げられるエアロパーツ

エアロパーツに求められる要素には、本来の目的である空力性能や冷却性能はもちろん、街なかを走るときに不便に感じないような高さの設定にドレスアップの要素も考慮して製作しなくてはならない。車検などには関係ない！と割りきってしまえば簡単だが……、性能を引き出しつつ車検まで考慮するとかなり難しい。

だがノガミプロジェクトが送り出すニューエアロは、車検対応しつつ、最大限、性能を引き出せるエアロに仕上げてきた。

とくに前後のワイドフェンダーは、車検に対応させるため片側10mmのワイド化にしている。見た目の変化に加え、タイヤのはみ出し問題もクリアできるようになる。

NCで走り求める人は、ぜひ注目してもらいたいエアロだ。

NCロードスター前期用ワイドフロントバンパー

適合：NC1
価格：
※後日ホームページにて発表

中央の開口部をノーマルの楕円から長方形にすることで、かなりレーシーな印象になるフロントバンパー。走り考慮し、ダウンフォースを発生させるリップ形状&カナードが装備されてる。走行風がダイレクトに入る、エアダクトも装備される。



静岡県御殿場市保土沢11157-812 ☎0550-89-6979
http://www.fatrastyling.jp/

ファトラスタイリング

ロードスター
ガレージキット

適合：NA
価格：予価75万円

現在、写真のプロトタイプをベースに、市販モデルを製作中。価格は75万円を予定しており、フロント、リア、ハードトップ部分のパーツがアッセンブリとなる。実際に装着する場合、この価格に取り付け工賃や塗装代が発生することになる。



**NAロードスターをベースに斬新なボディを製作
個性的な1台を求めるひとはチェックせよ！**

スーパーオートボックスがプロデュースしたコンプリートカー、「mm1」や「mh1」を手がけてきたファトラスタイリング。ベース車となるロードスターのイメージを生かした大胆なボディメイクは、当時ロードスターオーナーを驚かせた。

その同社が新たに製作したデモカーが、今回紹介するロードスターガレージキットだ。

左に掲載した写真でもわかるとおり、フロント・リア・サイドと、ボ

ディ全体がオリジナルティあふれるルックスに仕上がっている。ベースとなるNAロードスターの面影が残っているのはドアまわりだけだ。フロントはリトラから埋め込み式の丸目2灯ライトに変更。NAらしい愛らしいフロントマスクに仕上げているのが特徴だ。

リアまわりは、ヨーロッパ車を思わせるスタイリッシュなデザインを採用。ロードスターがベースとはわからないくらい、大胆なデザインに仕上げている。

サイドに関しては、前後のフェンダーをオリジナルデザインにすることで、大幅なリメイクが施されている。ハードトップ形状がノーマルとは異なるため、かなりイメージが違ってくる。



ファトラスタイリング
田沼良之さん

ロードスターはもちろん、国産、外車問わずさまざまな車種のアロパーツを手がけるファトラスタイリング代表の田沼良之氏。

TYPE-V

適合：NC
価格：未定（8月末発売予定）

今後、安心してバケットシートを取り付けてもらえるよう、強度試験などを行い車検対応モデルとしたのがこの「タイプV」。なおシート本体やレールは、すべてNC専用で設計されたもの。汎用品と違い、取り付けしたときに干渉するなどの問題は一切発生しない。



オリジナルのボディキットを始め、エスケレート製バケットシートも取り扱うファトラスタイリング。軽井沢ミーティングでは、新製品のタイプVについてアンケートを行っていた。

ガレージキットという製品名でわかるとおり、ボディキットとして発売する予定。パーツを購入して自分で取り付ける、もしくはボディショップにお願いして装着してもらうかのどちらかになるだろう。そろそろ塗装が劣化してきて、徹底的にリフレッシュを検討してるNAオーナーは、ぜひこのボディキットを装着してみたいかかな？

PARTS

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

オートエクゼ



ステアリングレザーラップ

適合: NB/NC
価格: 1万4700円

純正ステアリングの形状に合わせ、立体的に裁断された本革を巻き付ければ完成。ステアリングを装着したまま糸を通すことで、写真のようなルックスに生まれ変わる。

Exhaust Manifold

適合: NC
価格: 18万6900円

SUS304ステン材を採用した総削り出しフランジが美しい、NC用ステンエキマニ。中低速でのトルクアップをねらった4-2-1集合を採用し、車検を考慮し触媒付きとなる。



Premium Tail Muffler

適合: NC (6MT)
価格: 10万1850円

上品な音と見た目を高い次元で両立した、ステンマフラー。純正のサイレンサーは隔壁を使っているため抜けが悪い。そこでストレート構造にし、トルクとパワーを引き出している。



スポーツインダクションボックス

適合: NC
価格: エアフィルターなし 2万3100円
あり 2万9400円

純正のエアクリナーボックスを生かしつつ、吸気効率を高めるため吸入口を拡大できるエアクリナー。フィルターはノーマル形状のものだったら、問題なく装着可能だ。



NCユーザー必見 新製品が続々登場

マツダ車を中心に、さまざまな機能系パーツを数多くリリースするオートエクゼ。まずは吸排気系パーツから紹介していこう。基本コンセプトは、性能を引き上げるためのパーツ。車検や快適性能を犠牲にせず、いかにNCのポテンシャルを引き出せるかにこだわって開発されている。機能だけではなく、細部の仕上げも注目したい。次に純正ステアリングに巻き付け、アフター製品のような見た目と扱いやすさが手に入る「ステアリングレザーラップ」。ディンプル加工された本革を採用しているのが特徴だ。

PARTS

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

エンジンベンチで セットアップもお任せ

エンジンベンチがあることで、パーツの開発がスムーズに行える。実走行では天候に左右される要素が多く、ドライバーによる違いも生じるが、エンジンベンチがあればそんな懸念は払拭される。このような設備の充実もユーザーへの還元に通じているのだ。



水冷式 オイルクーラー

適合: BP
価格: 8万4000円

水を循環させることで、夏はしっかり冷やしても、冬はオーバーヒートにならないという利点があるという。細かい溝で表面積を大きく取ることでコンパクトな設計となっている。ホースは2色から選択可能。



油圧系に負担をかけず 確実に冷却できる

たっぷり開発の時間をかけてラインアップしたヒートエクスチェンジャーは、水冷式のオイルクーラーだ。水温プラス10℃をねらい目としている。「走行風が頼りの空冷式ですと、有効的に冷やすためバンパー内にセットすることになります。それだとラジエーターやエアコンのコンデンサーに風が当たりにくく、かつ抜けにくい。この水冷式だとセットする位置の自由度が高いですし、オイルラインも60cmですから、圧損も少ないはずですよ」とマルハ・荻野さん。サーキット派にオススメだ。

PARTS

☎052-269-9071
http://rs-products.net/

RSプロダクツ

RSプロダクツ 畠中 淳さん

細部にまでこだわった製品作りをモットーとする、RSプロダクツ代表の畠中氏。メーター周辺パーツを中心に、個性的なアイテムを数多くラインアップしている。



右に掲載したデモカーのNAには、ワンオフ仕様のオーディオパネルが装着されていた。このような特殊なパネルでも、ワンオフで対応してくれる。

ピンテージメーターパネル (ブラック) TYPE-001

適合: NA
価格: 2万9190円~

クラシカルなインテリアを目指すオーナーにぜひオススメしたいのが、ピンテージメーターパネルシリーズの最新作「TYPE-001」。メーターパネル周辺の印象が一新する。



メーターリングの素材に 真鍮の削り出しを採用

インテリアのドレスアップパーツで、もっとも個性を発揮できる部分といったら、メーター&オーディオ周辺だろう。このあたりをみただけで、オーナーがどのような方向に仕上げようとしているのかが読みとれてくる。今回紹介するピンテージメーターパネルTYPE-001は、従来モデルのリングがアルミ削り出しだったのに対し、真鍮の削り出しに変更。クロームメッキとの相性がよく、表面が滑らかな仕上がりになるという。細かな素材にまでこだわり、上質なインテリアを演出してくれる。

PARTS

☎048-584-7117 info@saclam.com
http://www.saclam.com/

SACLAM

自分の理想とする排気音を求めるなら…… まずは一度、マフラー音を聞いてみよう

じつは静かなマフラーを作るのは難しくない。サイレンサー容量を大きくすればいいだけだからだ。だが静かでありながら、ロードスターらしい軽快な排気音にするには……、かなりの工夫や経験が必要になってくる。このSACLAMがリリー

スしたサイレンサーキットシリーズは、排気音にこだわったユーザー向けに製作されたマフラー。独自の消音機構とすることで、不快な音を消しつつ、エンジンを回すと気持ちいいサウンドを奏でるように仕上げている。

ロードスターNC1 Silencer Kit

適合：NC

(※NC後期にも対応)

価格：22万2600円

ステンレス製の左右2本出しマフラー。リアバンパー内に隠れるように、ふたつの大きなサイレンサーを装備しているのだ、ストリートでも安心して走れる音量だ。



Silencer Kit

適合：NA8

価格：

- ノーマル 14万7000円
- メタルキャタライザー対応 16万8000円

排気音にこだわり製作されたのが、このサイレンサーキット。しっかりと消音させつつ、NAエンジンらしい音を演出している。純正触媒仕様とメタル触媒仕様がある。



OTHER

神奈川県横浜市都筑区早渕1-3-15

☎045-590-5121

http://www.d-technique.co.jp/

ディーテクニク

パーティレースで培ったノウハウを凝縮した オリジナルのコンプリートカー

装着可能なパーツが決められ、改造範囲が狭いパーティレース。そこで明暗を分けるのは……、アライメントを始めとしたトータルセットアップだ。ディーテクニクがプロデュースするこの「TCR2000」は、これまでのレース参戦で得たノウハウをすべて凝縮したコンプリートカー。レース参戦に必要なロールケージなどを装着するだけで、すぐにでもパーティレースに参戦可能、しかも運転テクニック次第で表彰台も夢ではないマシンに仕上がっている。



TCR2000

価格：336万円～

NCが持つポテンシャルを引き出すため、エアクリナーやプラグ、マフラーにブレーキパッドなどが主な変更点。装着されるパーツは、パーティレースのレギュレーションに合わせたものが装着される。



PARTS

☎048-584-6430
http://maxim-works.com/

マキシムワークス

低回転からトルクが盛り上がり NCのピックアップが激変する!

エキマニの老舗メーカー「マキシム」から、待望のNC用が新たにラインアップされた。形状は4-2-1の等長タイプ。パイプ径はプライマリーパイプを42.7φ、セカンダリーパイプを48.6φでまとめた。デュアル触媒によって2500回転付近か

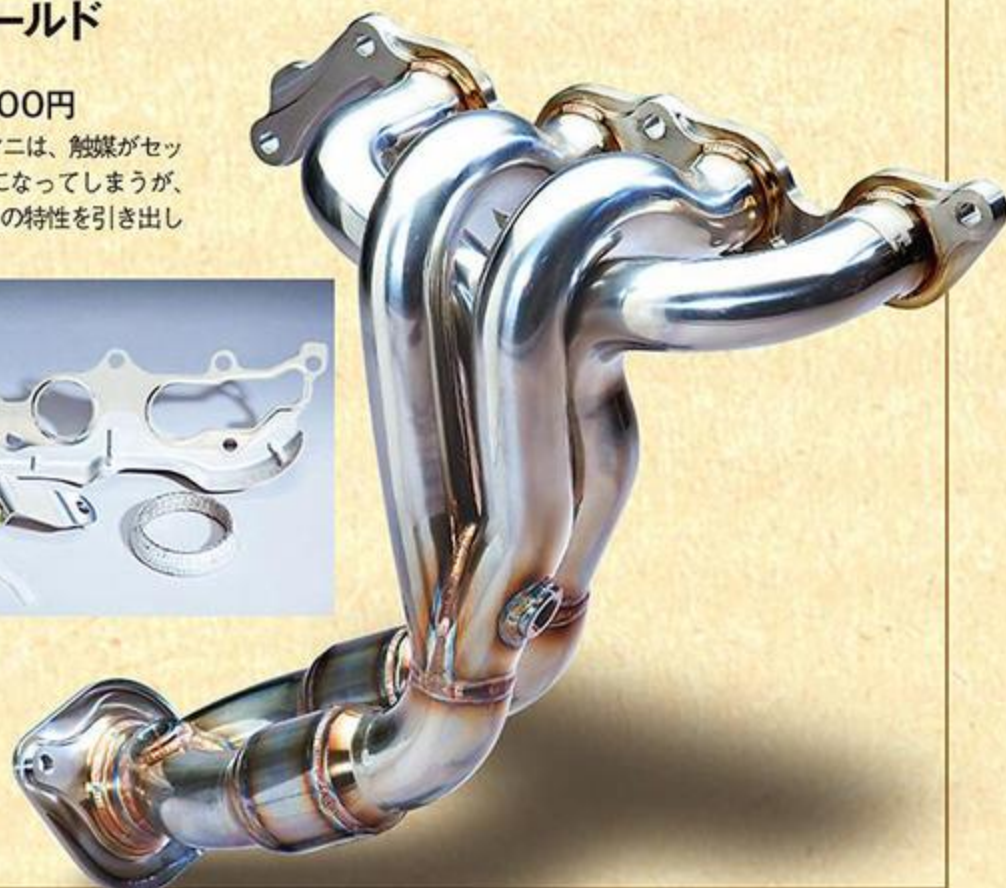
らトルクが立ち上がり、3000回転からレブリミットまで、心地よいエキゾーストノートの高まりとともにストレスなく吹けあがる。中速域がトルクアップすることで、ワインディングでのレスポンスも楽しめる。

EXマニホールド

適合：NCEC

価格：18万6900円

見た目にも美しいエキマニは、触媒がセットされているため高価になってしまいが、その効果は絶大で、NCの特性を引き出してくれる。



PARTS

☎0426-70-8555
http://zoom-eng.com/

ズームエンジニアリング

自分らしいインテリアを演出するなら ズームの最新パーツをチェックせよ!

ロードスターのインテリアメイクでポイントとなるのが、ルームミラーやシフトノブといった小物アイテム。小さなパーツながら、ここをアフターパーツに交換するだけで、インテリアの印象が激変する。今回紹介するズームのミラー&シフ

トノブは、ドレスアップ派にはたまらない逸品。本物のカーボンを使ったルームミラーは、カーボンの織り目の美しさをチェックしてもらいたい。シフトノブもシンプルながら、細かな部分にまで工夫されたデザインに仕上がっている。

リトルミラー

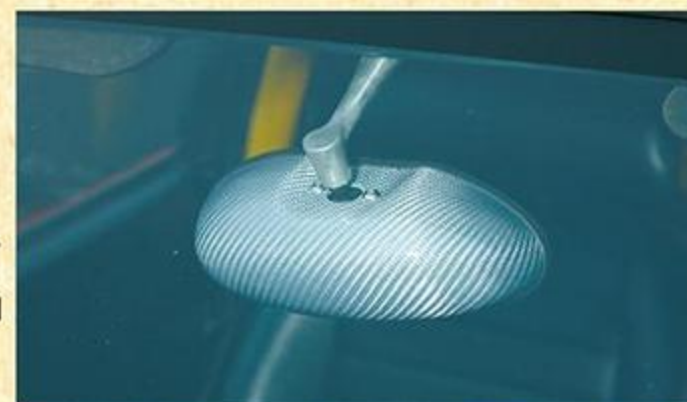
適合：全車

価格：1万6800円 (FRP)・

1万8900円 (カーボン)

※価格は専用アーム付き

純正に対し約半分くらいのサイズに設定。なお1400Rブルーミラーを採用することで視認性は確保している。取り付けは専用ステーを使えばボルトオンで装着できる。



シフトノブタイプ2

適合：全車

価格：5775円

操作性を考慮し、シフト径は42.5φを採用。さらにルックスを考え、ブーツとの透き間が出ないよう、首つきとしている。シンプルながらデザインなので飽きない。



SHOP

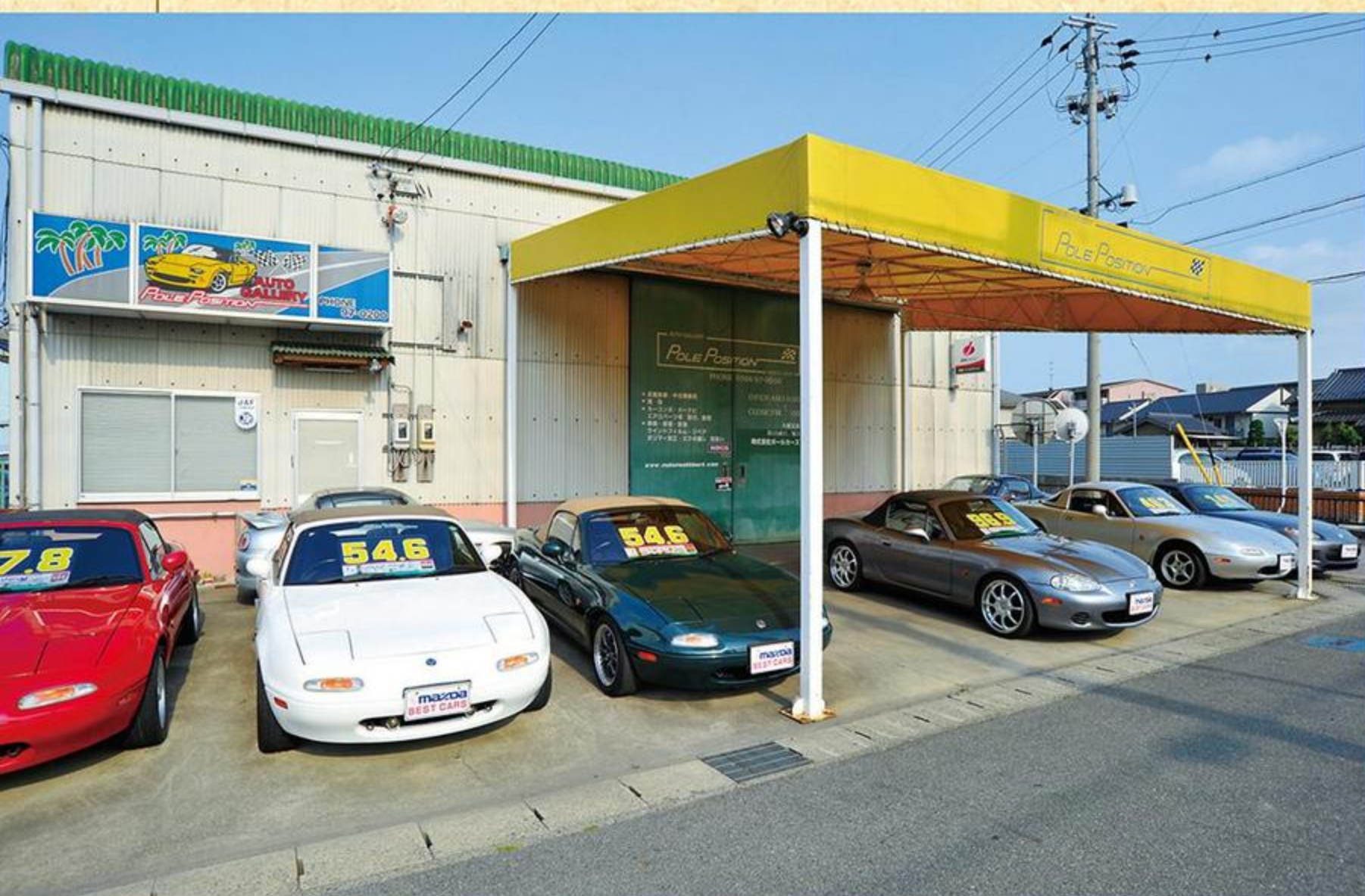
愛知県安城市東栄町馬捨場65 ☎0566-97-0200
http://www.poleposition1.com/

ポールポジション
(株)ポールカーズ

13年のキャリアを誇る老舗専門店 状態のいい車両を取り扱うことで高い信頼を得る

創業は1997年、この地に店を構えてすでに13年のキャリアを誇るロードスター専門の老舗だ。深津代表は「エコカー減税や補助金は、残念ながら中古のロードスター市場には関係ないですね」と苦笑する。最近の傾向として、NBがNAを上回る月が多くなってきている。確かにデビュー直後に爆発的に新車が売れたのはNAの1.6とモデルだが、そのクルマたちは軒並み20年選

手になりつつある。そのためコンディションのいいNA6は希少価値が高まって、割高感が否めないのだ。「エンジンがよく回るといふ定説があるので、欲しいというお客さんが多い。でもエアコンなどのトラブルでフロントガスのNA6は修理代が高くなりがちなんです。とはいえNA8のシリーズ1のスロットルボディには賛否両論あるし、シリーズ2になるとコストダウンが目立ちます」



最近開発したNA用の「ダッシュボードクロス」はアルカンターラ製で1万4700円。通販メインで、付属の両面テープでDIYも可能。



NAのリアタイヤには、マッドフラップより手軽でタイヤをハウス内に収めてくれるリアフラッププロテクター(左右セットで6400円)がオススメ。

NCの中古車物件(145万円)は生産廃止になった純正エアロ付きのモデル。このエアロが欲しい人なら、お買い得かも

同店の中古車は保証付き。中古車はリスクが大きい買い物であるため、こうしたサービス面での充実も大切な要素のひとつ。



ポールポジション
深津さん

どの世代にせよ、同店から納車されるロードスターなら安心できるといふ信頼感に揺るぎはない。

仕入れは「第一印象と雰囲気が大切。売れちゃって慌てて仕入れた時は、売れ残るのも不慮。3、4人々競合になる時は複雑な気持ちになるそう。

PARTS

静岡県浜松市南区大柳町8-1 ☎053-444-4141
http://www.roadster.co.jp/

アイスタイリング

車両の売買だけでなく パーツもラインアップ!

ロードスターの中古車を専門に扱うアイスタイリングでは、オリジナルパーツの開発・販売も行っている。それはお客様の声から生まれたものもあれば、「ロードスターにセットしたら絶対に楽しい!」といった発想から生まれたものばかり。なかでもこのホイールは人気アイテムで、ロングヒットを続けるシリーズ。今回新たに追加されたi-r-fは、NAにピッタリのワンサイズのみ設定となっている。また、マフラーはストリートタイプ、スポーツタイプから選べるようになっている。

i-r-f PR-F1
サイズ: 7J×14インチ
価格: 3万8400円/本

オフセット設定が+28。超軽量鋳造MAT製法により強度も十分あり重量が非常に軽いホイールだ。カラーは渋いハイパーブラック。



オリジナルマフラー (S・R)

適合: NA8
価格: 各6万7800円

ハイパーSはサイレントタイプで、Rはスポーツサウンドを求める人向け。いずれもJASMA認定品で車検をクリアできる。



新潟県長岡市下山5-83-3 ☎0258-28-5122
http://www.ne.jp/asahi/rs/stage/

RSファクトリーステージ

ロードスター専門ショップらしい
細部にまでこだわったマフラー&バケットシート

すでに発売している60φ仕様をベースに、ストリートで心地よい音質&音量にこだわって開発されたのが、この2寸管ハーフSPLマフラー。メインパイプ径を50φとすることで、低速域での使い勝手も向上している。NAエンジンらしい、高回転での官能的なサウンドも見逃せない特徴だ。

もうひとつが、オリジナルのバケットシート。ロードスターに装着す

ることを前提に考えられた専用設計で、バケットシート本来の目的である体を包み込んでくれるホールド性にこだわっている。さらに生地には、ファブリックとアルカンターラの2種類用意し、クッションも厳選することで乗り心地も◎。サーキット走行で要求される機能はもちろん、快適性にもこだわったシートだ。



RSファクトリーステージ
田畑行康さん

オリジナル
フルバケットシート

適合: NA/NB/NC
価格: 未定

開発期間は約1年半、シェル形状はもちろん、クッションや生地にもこだわった逸品。価格などはまだ未定だが、近日中に詳細をHPで掲載するのでチェックしてみよう。

今回紹介したマフラーやバケットシート以外にも、ロードスターにオススメしたいパーツや小物を数多く取りそろえている。ストリートからサーキットまで、幅広く対応している。



2寸管ハーフSPLマフラー

適合: NA
価格: 5万5000円

ストリートでの使い勝手を考慮し、軽量かつ消音仕様に仕上げたオールステン50φマフラー。なお店頭販売のみ、チタンテール仕様をチョイスできる。

栃木県宇都宮市中里254-99 ☎028-674-1868
http://garageaznakazawa.web.fc2.com/

ガレージAZナカザワ

栃木でクラブを立ち上げたのがきっかけで
ロードスターの専門店を展開することに

「長く大切に乗り続けていくためのメンテ」を行っているガレージAZナカザワ。代表の仲沢さんは根っからのNA好きが高じて、とうとうショップをオープンさせたのだとか。

「初代がデビューしたときから欲しくて、翌年の90年に買ってずっと乗ってました。当時はディーラーが窓口になってオーナーズクラブをやっていた、うらやましいと思ってたん

です。でも栃木のディーラーではやる気がなかったみたいで、わたしがクラブを立ち上げたんですよ(笑)」

そのときに関東のクラブとつながりができ、軽井沢ミーティングのスタッフとして参加するなどロードスターの輪が広がっていった。もともと整備の仕事をしてたことから、思いきって2001年独立。親身になってくれるフレンドリーな店だ。



☎ 10:30~19:00 水曜日
E-mail: az@cocoa.plala.or.jp

2001年1月から展開するショップ。90年に購入したNAは手放してしまいましたが、今は青のNBで走行会からツーリングまで参加している。サーキットにお客さんと足を運ぶことも。



ロードスターがつかない人間関係は、性別や年齢に関係なく広がっていく。ショップをやっていく原動力にもなっているに違いない。



SHOP

長野県岡谷市郷田2-1-37 ☎0266-78-5151
http://www.godabp.com/

郷田钣金



☎ 10:00~18:00
☎ 不定休

紫外線ライトを当てながらパテを乾燥させる。短時間で硬化するタイプで、NCにも最適な、強くて薄い素材に向いているパテだという。



基本的なメンテナンスやボディのモディファイなど、ロードスターを楽しみたいという人に満足してもらえるメニューを用意する。

チャンピオンレースに参戦している実績から、レース車両の製作やメンテナンスにも対応。あらゆるユーザーの希望に沿えるノウハウ、技能を備えていることが強みだ。



しっかりリフレッシュするための
さまざまなノウハウがそろう！

富士チャンピオンレース参戦で知られる郷田钣金。メンテや車検、チューニングまで、クルマにかかわる業務全般を手がけている。最近ではNA・NBのリフレッシュが多い。「1台1台でいいに作業しています。とくに板金塗装などボディ周辺はノウハウがそろっていますので、満足していただけたらと思いますよ」と駒場代表。塗装ブースもあり、美

しいオールペンを施してくれる。エンジンなどを降ろしての作業にも対応可能。思いきったリフレッシュを考えているなら、エンジンからオイルペンまで対応可能なショップに一元化することは有効手段だ。預ける期間が短くてすむこと、クルマ丸ごと1台を把握してもらえるため、トラブルがあってもスムーズに対処できるのだ。

SHOP

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



最近の人気はエキマニ(9万4500円)。オアシスミーティングでも注目！

マフラーはストリート用(5万9850円)とスポーツ(センターパイプ付き9万2400円)をラインアップしている。



☎ 10:00~19:00
☎ 毎週水曜日

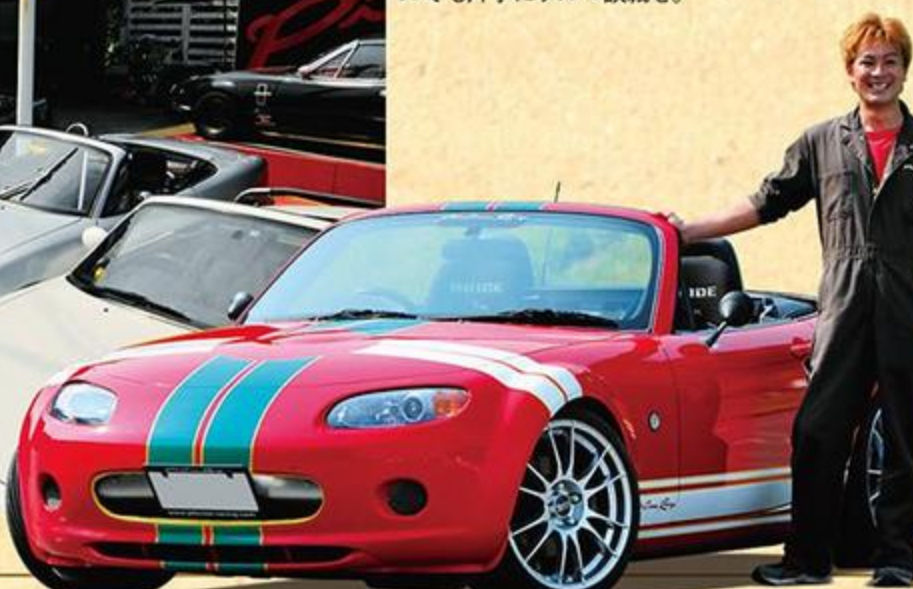
ショップにはオシャレなショットバーも併設されているので、運転の心配がないという人は、カクテルでも片手にクルマ談義を。



初代から現行NCまで手がける
オールラウンダーなショップなのだ

真っ赤なNCのデモカーを、オアシスミーティングで展示していたピットクルーレーシング。マフラーやエキマニをはじめ、サスペンションなどオリジナルパーツをセットアップしている。NCが登場してすぐにパーツ開発に取り組み、今ではひとつおりのところだ。効率のいい吸排気パーツはとくに人気があるという。これまでノーマルで乗って

いたユーザーが、そろそろいいじり始めたというタイミングか。「このデモカーは、ストリートからミニサーキットまで対応できるように作りました」と代表の上園さん。NCの楽しさがぎゅっと詰まった1台に仕上がっている。スタイリングからキビキビと動く足まわりまで、トータルバランスに優れた、お手本にしたデモカーだ。



PARTS

広島県安芸郡府中町八幡 2-9-20 ☎082-510-2020
http://www.nielex.jp

ニーレックス

元自動車メーカーの開発担当が製作した NCの弱点を一気に解決してくれる補強システム

街なかを流す速度域だったら問題はないが、高速道路やワインディングといったステイジでスポーツ走行を行うと、とたんに前後の一体感に欠けてしまうNC型ロードスター。具体的には、フロントノーズの入りに対し、リアがワンテンポ遅れて入るようなフィーリングだ。

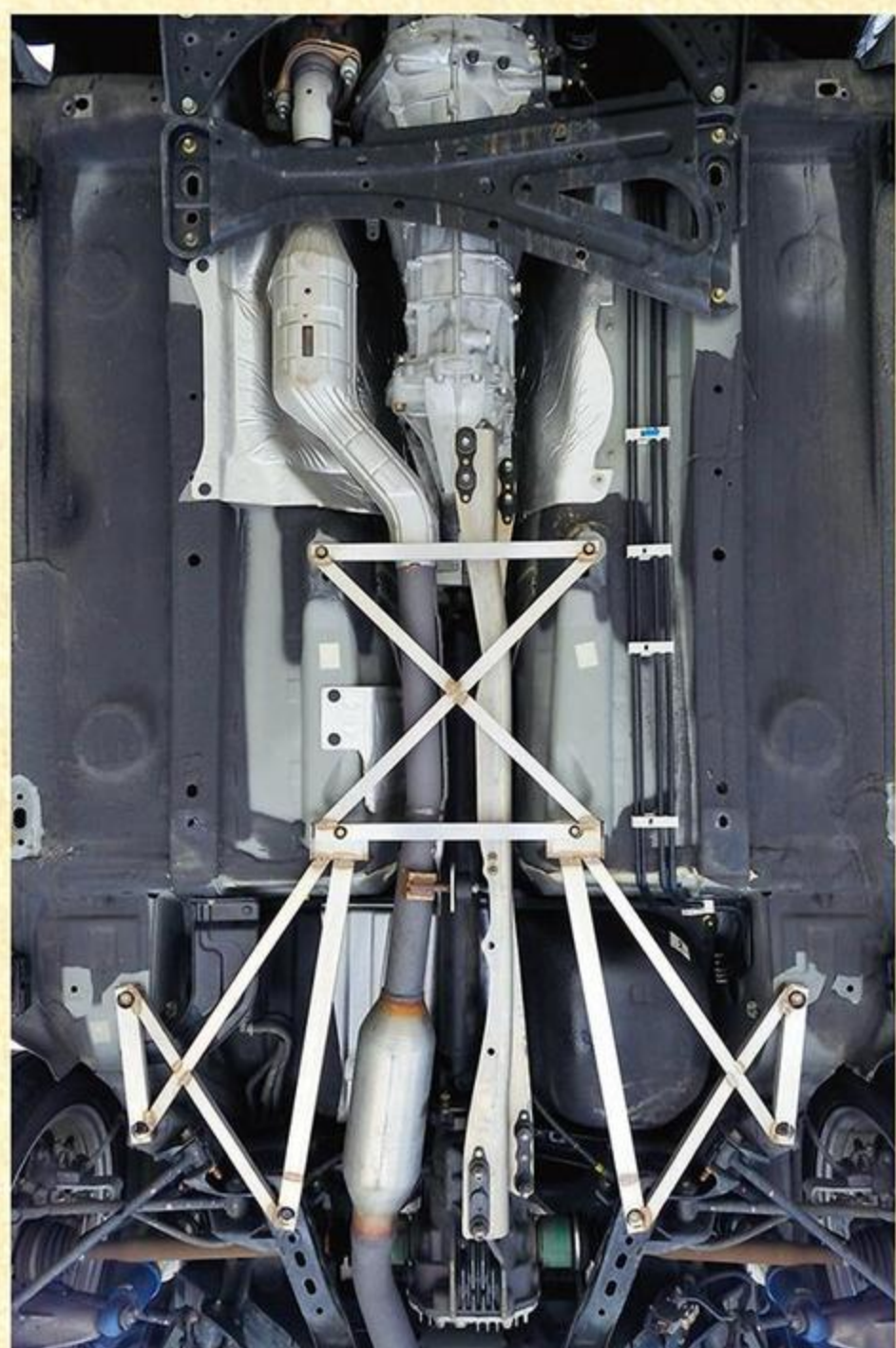
連結部分の剛性が不足している。これを補強してあげるだけで、安心して高速道路を走れるようになる」とニーレックス代表の新見さん。

では、かえって全体的なバランスを崩してしまうことも多い。フロントはナックルサポートで旋回性を向上させつつ、リアはボディ補強システムで強化。これらのパーツを装着して初めて、NCでスポーツ走行を楽しめるようになる。

ボディ補強システム(仮)

適合: NC 価格: 10万円前後の予定

ミッションの後ろ側からリアメンバーに掛けて、左右を連結するように補強バーが装着される。NCはリアの剛性不足が致命的で、ここの剛性をアップすることでクルマの動きが激変するという。



ナックルサポート

適合: NC
価格: 1万3000円

左の写真のように、ナックル部分の剛性をアップするための補強パーツ。ハンドリング特性が向上することで、シャープな旋回性能が得られる。価格も手頃なので、気軽に装着できるのもうれしい。

補強パーツを装着することで、前後バラバラだった動きが統一され、ドライバーの思いどおりにクルマが動いてくれるようになる。まさに「人馬一体」ロードスターに生まれ変わる。



PARTS

大阪府八尾市南太子堂4-2-25 ☎072-992-0163
http://www.nakamae.co.jp/

ナカマエ製作

インテリアのドレスアップといったら、もはや定番中の定番「ナカマエ製作」。シフトブーツといった小物アイテムから、ソフトトップなどの大物まで取りそろえている。



NAユーザー必見! 高級感溢れるソフトトップ

「これから10年20年と、コンディションのいい状態でNAに乗り続けてもらいたいので作りました」とナカマエ製作の中前氏。幌のベースとなる生地にビニールレザーを使っているのが、純正幌のようなザラザラとした表面ではなく、高級感溢れる滑らかなルックスが最大のポイント。メンテナンスの要素に加え、ドレスアップパーツ効果も期待できるのがうれしい。リアウインドーは耐久性の高いスクリーンで、開閉式を採用。NB&NCのようなガラスじゃないので、重量が増すこともない。



ビニールレザーソフト

適合: NA
価格: 7万4550円

ビニールレザーなので幌の表面がツルツルしていて、見た目的にも◎。純正の幌と取り付け方はまったく同じなので、余計な加工などは一切ないボルトオン設計となっている。



兵庫県明石市大久保町597-1 ☎078-935-2661
http://homepage1.nifty.com/integral_kobe/

インテグラル神戸



インテグラル神戸
安藤正一さん

今回紹介したエアロパーツ以外にも、エンジンチューンやサスペンションなど、トータルでセットアップを行っている代表の安藤氏。

フロント、サイド、リアともに、ダウンフォースを考慮した形状を採用。とくにフロントは、カナードを追加することで、サーキット走行でも満足する空力が得られる。大型のリアウイングを装着しているユーザーは、ぜひ前後バランスを考慮して装着しておきたいところ。なお素材は、FRP製とカーボン製の2種類をラインアップしている。ボディ同様に塗装し一体感を持たせるのもいいし、カーボンでレーシーに仕上げていくのもオススメだ。



カッコよさと空力性能を高次元でバランス。スポーツ走行をサポートしてくれる機能美エアロ

自らサーキットを走ることによって、データを蓄積し、NCの発売当初から積極的にパーツ開発を行ってきたインテグラル神戸。マイナーチェンジしたNC2用のエアロを製作したというところで、さっそく紹介していこう。

開発コンセプトとしては、「やっぱりエアロはカッコいいかどうかポイント。このカッコよさをエアロパーツで引き出しつつ、どこまで空力性能をアップできるかに力を入れています」と、代表の安藤氏。

もちろん見た目だけではない！形状を見ただけで「いかにもダウンフォースが効きそう」というのは感じてもらえるはず。NCで本格的なサーキット走行を考えている人に、ぜひオススメしたいエアロだ。見た目と性能をバランスさせた、機能美エアロに仕上がっている。

Jet's マスターズペックエアロ

- フロントアンダースポイラー
3万7800円 (FRP)・4万8300円 (カーボン)
- サイドディフレクター
3万7800円 (FRP)・4万8300円 (カーボン)
- リアマッドフラップディフレクター
3万2600円 (FRP)・4万4200円 (カーボン)
- フロントカナード 2万9400円 (カーボン)



機能を優先したデザインに感じるが、じつはエアロを装着することでタイヤのはみ出しを防止してくれる。ツライチまでタイヤを外に出しても、問題なく車検が通るようになるのも◎。



SHOP

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I(アイ)



☎ 9:00~18:00
ⓧ 日曜日・レース、イベント開催日

コストを抑えてNB用エンジンを搭載したNA。パワー、価格面ともに大満足とオーナーの弁。

B6、BPPのノーマルコンピュータをストック。エンジン換装時や、チューンドエンジンに対応させセットアップする。ヘッドライト、テールランプなど豊富な叩き入れが魅力だ。

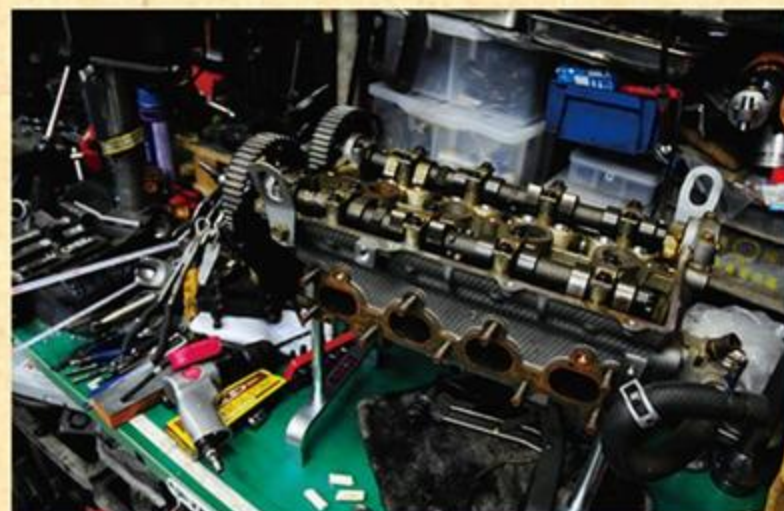


豊富にそろった中古パーツを用いてリーズナブルにリフレッシュ&チューン

ソフトトップや内張りといった内装は、新調しようとする純正品といえど負担が大きい。そこで程度のいい中古パーツのニーズが生まれる。その中古パーツを豊富にそろえることで、コストを抑えたりフレキシブルに行うのがガレージIである。

チューニングする場合においても、上手に中古パーツを取り入れることで、リーズナブルにすませることもできる。中古といってもきちんと手入れされており、使用に問題ない物をそろえているので安心だ。

NAにNBのソフトトップやエンジン載せ替えるといったポピュラーなメニューにおいて、とくに中古パーツが活躍する。コストを抑えられれば、別のところに予算を回せることになり、さらにロードスターを楽しめるのだ。



NBエンジンを搭載したり、6速ミッションに交換するなど、中古パーツが活躍する場面は多い。程度のいいパーツを多数備えているガレージI、作業も行っているのだから気になる人は相談してみよう。

神奈川県横浜市港北区新羽町574-1 ☎045-542-2746
http://www.suruga-speed.co.jp/

スルガスピード

ワンオフマフラーの老舗がNC用を着手
サウンドと性能をバランスさせた職人マフラー

東京オリンピックが開催された昭和39(1964)年に創業したスルガスピードは、知る人ぞ知るマフラー界の名匠、鈴木今雄社長が率いる老舗だ。1969年の日本グランプリでポリシエを破り、見事優勝を果たしたニッサンR382のエキゾーストマニホールドの開発にも携わるなど、その技術力は国内屈指の高いレベルを誇っている。

その技術力を最大限に発揮できるワンオフマフラーの製作・加工は、同社の最大のセールスポイント。メインサイレンサーだけでなく2〜3時間、触媒から後ろ全部でも1日仕事という、驚異の速さで世界に1本の

これが開発中の岡崎さん用ワンオフ、センター2本出し仕様。値札を付けると、さすがに市販バージョンにプラス15〜16万円となる。メイパイクは市販モデルよりひと回り大きいサイズを使用。

マフラーを作ってくれる。

加えて創業以来、違法改造はしないという法令遵守をモットーとしており、現在では国産車ディーラーや大手用品専門店とタイアップしたOEM製品を手がけるまでに至っている。もちろん、車種別のマフラーや「スルガバー」と称する補強アイテムもラインアップ。近年はブームに先駆けてミニバン用のマフラーやスルガバーを製品化したり、とくにレクサス車などの高級セダン用のアイテムに重点を置いたり、独自の路線を歩んできた。

ところがある日、1台のNCユーザーが来社したことで、新たな展開に。他社製のマフラーを3本ほど装着したオーナーの岡崎さんが、「も

うーランク上の、音やカタチはあり得ますか？」と相談にきたのだ。

それを聞いた同社の伊藤専務が「だったら、既存の市販マフラーにはない音と見栄えのある1本を製品化してみよう」と決断。その日から、開発陣、そして岡崎さんと仲間たちの挑戦が始まった。試作品ができる

と岡崎さんたちのNCに装着し、試走。その感想を開発陣にフィードバックしては再び試作品に反映…という作業の繰り返しだ。同店にはNAやNB用のワンオフを作った経験は十分にある。しかしながら、ワンオフ製作だと約30万円ぐらいからとなるのが避けられない。かといって、最高級のSUS304以外のステンレスを使うなど、絶対に考えられない。となれば、残る手段は製品化。これで1本当たり

価格が実現できた。

開発担当の伊藤専務は、「ロードスターは各社さんのアイテムがそろっているの、目の肥えたお客様が多いはず。ましてや弊社の製品は安くはないですよ。少し不安な面は正直ありました」

ところがようやく発売にこぎ着けた5月某日、いきなり10本が売れた。さらに全国の取り扱い店舗からの注文も予想を上まわり、勢いは加速。開発はさらに進む。

岡崎さんは市販品にも今回は合格点を与えつつ、さらにエスカレートした、センター2本出し仕様をリクエストしテスト中。仲間の鈴木さんのマフラーも間もなく発売される予定だ。



NCロードスター用 PFSループ サウンドマフラー

価格：19万9500円(税込)
材質：SUS304ステンレス

見た目の美しさはもちろん、心地いいサウンドも魅力のひとつ。それでいて車検をクリアする信頼の性能は、価格にきちんと見合ったものといえる。



☎ 9:00~19:00
📞 なし(年中無休)

スルガスピードには、あのハマーも大丈夫というリフトがある。乗り込んだ状態でそのまま、持ち上げて作業。もちろん手際は迅速確実。スタッフは左から伊藤専務、岩田さん、島崎マネージャー。

鈴木健司さん：ネイビー ベースグレード・5MT
岡崎隆史さん：カッパーレッド RS・6MT
宮田一樹さん：ブラック RS・6MT
スルガスピードのマフラーが自慢ポイント！



中古車販売だけではなくチューニングまで すべてをフォローしてくれる

ロードスター取り扱い歴が長いだけあって、納得したものでなければ販売しないというこだわりを持つ。NAのように販売してから長く乗り続けられている車両は、走行距離だけでは判断できない要素が多い。

それを見極めないと、乗り始めたあとにトラブルが出て、それに対処するためにコストがかかってしまいかねない。こうしたよいけいな出費を

させないためにも、豊富な実績により納得したものを取り扱う。

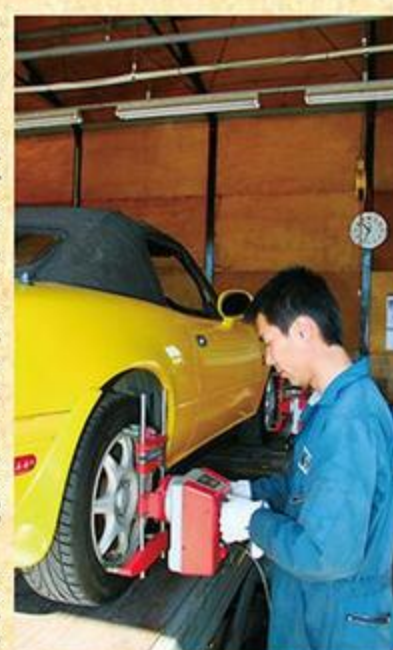
中古車の売買を行うだけでは、ないのが、セサミの特筆ポイント。チューニングやパーツ装着など、各種の要望に応じてくれる。とくにサスペンションチューニングが得意。オリジナルサスキットもラインアップするほど、走行フィールに合わせたセッティングを行ってくれる。

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

カーライフプロデュースセサミ



サスペンションやタイヤ選び、走行シーンに合わせた仕様への変更など、足まわりのチューニングはセサミが得意とするところだ。



足まわりに自信があるからこそ、アライメントのデータも十分にそろっている。走行する環境に合わせた商品選びからセッティング、そしてアライメント調整までトータルで対応する。



商談をはじめ、チューニングの相談にも乗ってくれる。代表の三田さんは数台の車両を見てきたロードスターのスペシャリスト。



落ち着いた店内で、作業の待ち時間もあつという間に過ぎそう。車両購入後の相談もできる心強いショップなのだ。



☎ 10:00~19:00
毎週水曜日

千葉県千葉市花見川区朝日ヶ丘1-34-16 ☎043-276-1916
<http://www.iacpc.jp/>

ピットイン千葉

クラッチを踏み込んだ瞬間に回転が上昇 MT車にブリッピング機能が追加できる！

ワインディングやサーキットなどを走るとき、ぜひとも使いこなせるようになっておきたいドラテクがある。それは「ヒール&トゥ」だ。ただし、うまくできるようになるには、それなりの努力が必要。何度も失敗しながら覚えていくモノだ。

「ピング機能」を追加させられる、iステージプラスをオススメしたい。設定した速度以上でブレーキを踏みながらクラッチを踏み込むと、自動的にエンジン回転が上昇。そこでタイミングを合わせてギアチェンジすれば、だれでも簡単にヒール&トゥができる。ブレーキングに集中できるので、コーナー進入時のミスが激減するぞ。

i-Stageプラス

適合：NC 価格：4万200円

期間限定のセールとして、本体やハーネスに加え、取り付け工賃込みで現在の価格。気になる人は今がチャンスだ！



パワーエンタープライズから発売されているi-Stageに独自の機構を追加することで、MT車にも対応させている。なお電スロだったら、車種を問わず装着可能だ。

i-Stageに備わっている機能は、すべて問題なく使用できる。スロットルコントロールはもちろん、オートクルーズ機能など、魅力的な機能が満載なのも見逃せない。



SHOP

愛知県津島市神守町中ノ折59-1 ☎0567-26-0203
http://www.roadster-selection.jp

セレクション



☎ 10:00~19:00
休 毎週水曜日



ロードスターにジャストサイズのタイヤ&ホイールも豊富に在庫している。スタッドレス用のセットを探しているという人にもオススメ。



中古パーツ、ハードトップ、幌なども取り扱いを開始したので、掘り出し物を見つけない足運んでみよう。思わぬパーツが見つかるかもしれない。



5月に入社した松本二しんじを含め、スタッフもみんなロードスターファン。瀬上照代さんもじつは元お客さんだったそう。



パーツとしてはシート交換、ETC装着、ナビやオーディオもキメ細かくフォロー。アフターサービスにも力を入れている。



お客さんと、売ったクルマの写真はボード2枚にほぼ満載状態。どんなふう楽しんでいるのか想像してしまう。これからまだまだ増えていくこと間違いなし。

東海エリアでロードスターを探したい……
そんなあなたにとっておきの専門店がココ

愛知県西部に拠点を構えるセレクションは、初めての人も気軽に入れる雰囲気を持つショップだ。NAとNBを中心としたロードスター以外に、光岡自動車やMGなど、珍しいGT車もスラリ。さらには要望に応じた理想の一台も探してくれる。店名には「ユーザーのライフスタイルに合わせた、さまざまな楽しみ方

を提供する」強い思い入れが。「ロードスターにはクーペタイプもある。ドライブ好きもいれば峠派だっている。楽しみ方は十人十色なんですよ」と、店長の中村さんをはじめ、スタッフ全員がロードスターに思い入れる。初めてロードスターを検討する人にとって、心強い主治医になること間違いなし。

「ノーマルから気軽にチューンできる楽しみ方」をテーマに、店内改装とアフターパーツの充実を進めている真つ最中だ。また車両在庫は常時25台から35台を用意、NAもNBもほぼ同じ割合で取り扱う。NCに関しては今後ラインアップに入れる予定もあるとのこと。

「東海エリアでロードスター回転数トップ」をスローガンにしているセレクション、これからの動向がとっても楽しみなフレッシュショップだ。

EVENT

ロードだら走行会! in Honjyo Circuit



コースを走っているのはロードスターだけ。初めて走る人でも、プロレーサー(ナイジェル井桁氏)の走行レッスンを受講できるので安心して走れる。ギャラリーとして見に行ってみるのもいいのでは。プチミーティングもできて1日楽しめる。

ロードスターだけの走行会だから
見ているだけでも楽しめちゃう

「サーキット遊びの敷居を下げる」をコンセプトにしたイベントで、初心者大歓迎というイベントが11月に行われる。過去2回開催しており、評判がよかったことから今回の開催を決めた。初心者とベテランがいっしょにサーキットで楽しめるイベントになるよう、参加者を広く募集している。初サーキット、という人も参加しやすい雰囲気なのでトライしてみてもいい。本庄サーキットを走り込んでベテランも、ロードスターばかりのなかで走ってみるといつもと違った楽しさを発見できる。

- 開催日: 2010年11月20日(土) ● 場所: 埼玉県「本庄サーキット」
- 参加費: 1万8000円 ● mail: chmaster.nrs@gmail.com
- 協賛: Blue sky factory/EJ WING/NIELEX/RS AIZAWA/RS FACTORY STAGE/TRAP/春日自動車/ないじえる井桁/マキシムワークス
- 送付先: 〒369-1211 埼玉県大里郡寄居町赤浜631-1 Blue sky factory 滝沢 宛

PARTS

神奈川県綾瀬市深谷中8-9-11 ☎050-3307-2266
http://www.brightning.info/

ブライティング

走りを向上させるための機能を優先して製作
サーキット派必見のフロントバンパー

「フロント中央部の開口部は、広ければ広いほど冷えるというものではない。ムダに大きくしてしまうと抵抗になってしまい、車速の伸びが悪くなってしまう」とブライティング

代表の嶋崎氏。

コンセプトはズバリ「機能に優れたフロントバンパー」で、とくに空力を重視したデザインに仕上げている。フロントリップ形状を見てもわかるとおり、ダウンフォースの向上を意識した形状なのがある。写真はまたプロトタイプモデルなので最終的なテストはこれからだが、コナリング性能がアップするのは間違いないだろう。

曲線を多用したノーマルバンパーとは異なり、かなりエッジを強調しているのが、フロントまわりがかなり戦闘的になるのもポイントだ。



もともとバイクのエンジンチューンを得意とするお店だけに、精密なエンジンメイクに定評のあるブライティング。写真にあるインテークといったワンオフ作業も得意なので、ぜひ相談してみよう。

オリジナル
フロントバンパー

適合：NC
価格：未定（7月上旬発売予定）

現在はフロントバンパーのみで、7月上旬にはリリースを開始する予定。なお今後は、サイドステップやリアバンパーなども開発していきたいと考えている。もうしばらくお待ちを。



余計なダクトを一切排除し、冷却に必要な最低限の開口部だけにすることで、空気抵抗の軽減をねらったデザインを採用した。



リップ部分は、カーボン製とFRP製の2種類ラインアップする予定。フロントバンパー本体とリップを分割した2ピースになる。



PARTS

☎0274-82-2545
群馬県甘楽郡下仁田町下仁田475-5
http://www.do-da.co.jp/

アライブ石井自動車

走行中に確認しておきたい数値を
スマート、かつ正確に表示できるマルチメーター

ノーマルメーターの水温表示部分を取り外し、オリジナルのマルチメーターを埋め込むことで表示させるマルチメーター。表示できるのは計4種類で、水温・油温・吸気温度・電圧となる。最大ふたつしか表示できないが、ボタンで切り替え

することが可能だ。なお、ピークホールド機能やワーニング機能などが追加された仕様も用意している。室内が狭いロードスターの場合、追加メーターの設置場所に困ることも多い。そんな心配がいらぬのがうれしい。

アライブ石井自動車
石井栄司さん

「一般的な追加メーターと違い装着場所に困らないし、視認性が高いのが特徴です」とアライブ石井自動車代表の石井氏。



マルチメーター

適合：NA/NB
価格：3万円（予価・表示のみ）／5万円（予価・ピークホールド&ワーニング機能付き）

表示のみの仕様と、ピークホールド&ワーニング機能までできる仕様の2種類。使用目的に合わせてセレクトしよう。

EVENT

☎04-2946-0916 埼玉県所沢市城955-4
http://a-rf.com/

アニバーサリー

創業20周年を記念してイベントを開催
お買い得パーツがてんこ盛りで要チェック!

ハード系からエアロパーツまでロードスターのオリジナルパーツを多数ラインアップするアニバーサリー。今年で創業20周年となるため、9月にイベントを開催することが決定。

当日はパーツの大特価販売はもちろん、

バーベキュー、ハズレなしのスピードくじ、各メーカーのプレゼントなどお得な内容となっている。在庫処分のパーツたき売り(!)はどんなパーツが登場するかお楽しみ。多数のメーカーパーツも大特価というので、ぜひ足を運んでみて。



20周年キャンペーン

開催日：9月25（土）13:00~22:00 / 26日（日）13:00~19:00
場所：アニバーサリー店頭にて
セール期間：8月1日（日）～9月30日（木）詳細はホームページにて

<http://www.topless-freaks.com/>

オープンカー専門店/トップレスフリース



EURO-SEII (黒/クロス地)

トップレスフリースで採用しているレインレールは、曲げても割れないほどの柔軟性、経年変化に優れるROBBINSオリジナルのポリウレタン製。



ハイエンド仕様 (ブルー/ビニール地)

ブルーのビニール地。ジッパー仕様になっているのだが、ガラス窓仕様なのだ。ハイエンドの名にふさわしく、NA、NB開け両方が楽しめる。



STD仕様 (レッドベリー/クロス地)

レッドベリーというカラー。NB幌ではガラスの周囲がゴムで覆われているのに対し、こちらは幌生地がガラス枠部もカバーされており質感が向上。

**豊富なタイプの幌を備えているから
愛車によく合うものが見つかるはず!**

屋根付きガレージに駐車しているなら問題ないが、大半のクルマは直射日光、雨がソフトトップを攻撃する青空駐車場。ケミカルで保護していても、幌がだんだん劣化していつてしまうのは仕方ないこと。しかし、ロードスターには交換できるアイテムがそろっているのがうれしい。

トップレスフリースでは、米国

ロビンズ社製のソフトトップを取り扱っている。創業1943年という歴史のある企業で、その日本正規代理店になっているのだ。買い求めやすい価格設定、豊富なバリエーション、安心の長期メーカー保証(最長3年間)付きなど、魅力的な特徴にあふれている。

またポルシェ・ボクスター純正生

価格表

適合	生地	ハイエンド	STD	EURO-S	EURO-SE
NA&NB	クロス	10万2000円(熱線あり) 10万円(熱線なし)	9万6000円 (熱線なし)	8万6000円(熱線あり) 8万4000円(熱線なし)	—
	ビニール	8万8000円(熱線あり) 8万6000円(熱線なし)	8万2000円 (熱線なし)	7万4000円(熱線あり) 7万2000円(熱線なし)	5万5000円 (熱線あり)
NC	クロス	—	10万8000円	—	—
	ビニール	9万5000円	—	—	—



ROBBINS社社長Michael Cobb氏の愛車ミュータに、8月発売予定の新作幌EURO-SEIIをセット。ロードスターを愛してやまないCobb社長によるこだわりの製品開発によって、ROBBINS社製ロードスター幌は生み出されている。



地のレッドなど、レアなカラーのオーダーもできるというので、カラーコーディネートに最適。NAのジッパースクリーンがガラスのもの、クロス生地にビニール、カラーバリエーション……とにかく種類、組み合わせが多い。

NC用もラインアップしているのでも、そろそろ2回目の車検、というクルマで幌の傷みが出てきているなら考えてみては？

トップレスフリースでは、ふた通りの販売コースを設けている。ひとつは送料無料の通販コース。なんといっても定価1万3000円のレインレールが標準装備されているのがポイント。もうひとつが、指定工場での取り付けを行うコース。数多くの取り付けを行っているという、高い技術力に裏打ちされたノウハウで、仕上がりの美しさに満足できるはず。見た目の印象を左右する大きなポイントだけに、新調する際には納得できる製品を選びたい。

豊富なカラーバリエーションもロビンズ社製品のウリだ。クロス地、ビニールともにきれいな色がそろっている。

PARTS

茨城県小美玉市花野井747 ☎0299-47-0183
http://trap-web.com/

TRAP



オリジナルダッシュボード“勇”

適合：NA
価格：16万8000円～

すっきりとしたダッシュボードに好みの生地やカラーコーディネートを行うことで、個性たっぷりのコックピットに。詳細は応談。



オリジナルダッシュボードをベースにした特注バージョン。すっきりしたコックピットは黒を基調に落ち着いた雰囲気に仕上がった。



ショートバンパー“暁”

適合：NA
価格：3万5000円

ノーマルにセットしても違和感のないテールランプ。レンズは新品を使用すると高価になってしまうため、中古をベースにしている。



フロントリップ

適合：NA
価格：1万5800円

ノーマルバンパーにセットするだけで、ローフォルムを実現する。フロントにアクセントが欲しい人にもピッタリのアイテム。



ボルトオンでノーマルに
気軽さがコンセプト

自分で取り付けできる、ボルトオンで装着できるなど、だれでもエアロを楽しめるようにと開発されているTRAPの製品。「基本的にはすぐにノーマルに戻せるようなスタンスでいます。エクステリアをひと通りやると、だんだんノーマルに戻してまた違うアプローチでまとめたりするでしょ。自分がそうでしたから(笑)」と村瀬代表。フルバンパー交換となると取り外したノーマルの置き場に困ったりするが、リップくらいなら着替える程度の気軽さでセットできる。内外装のパーツが続々と登場している。

PARTS

三重県亀山市長明寺町726-7 ☎0595-83-2167
http://www.olive-ball.com/

オリーブボール



B6用ビッグバルブ

適合：NA6・NB6
価格：6万900円(1台分)

「1600ccならではの、高回転まで回るフィーリングが好き」というオーナーのために、B6専用にしたビッグバルブ。サイズは1mmオーバーとなる。

Dog Tooth車高調
キット(アルミケース)

適合：NA/NB
価格：24万1500円(NA)・25万2000円(NB)



従来モデルのスチールケース仕様を使っている人は、1本2万4150円でアルミ仕様バージョンアップできる。オーバーホールついでに検討してみよう。

「これがあつたらいいのに」という機能系パーツを中心に、積極的にオリジナルパーツを開発しているオリーブボール。特殊な仕様も対応してくれるオールマイティなショップだ。



従来モデルの約半分
軽量ダンパーが登場

ショートケース&ショートストロークが最大の特徴だったDog Tooth車高調キットに、新たなモデルが登場。基本コンセプトは従来モデルと同等だが、ニューモデルはダンパー本体の素材をアルミ製にすることで超軽量モデルに仕上がっている。その重量はスチールモデルに対し、約半分! バネ下重量に大きく影響してくる部分だけに、走りが向上するのは間違いないだろう。スウィフト製スプリングは標準、バネレートは選択可能、全長調整に減衰機能もついているフルスペックダンパーだ。

PARTS

☎045-508-9175
http://www2s.biglobe.ne.jp/~AWD/

アートワークスデワ



ベンチリング

適合：NC
価格：7200円

ダイヤモンド加工を施したアルミ削り出しのベンチリング。両面テープで張り付けるだけで装着できるので、DIYが苦手な人でも問題ない。



NAからNCまで、さまざまなデザインのパネルをラインアップするAWD。どれにしようか迷っている時間がうれしかったりして。



メーターゲージ

適合：NC
価格：メーターパネル 1万2800円
メタルパネル 1万1800円

表示部にホワイトとシルバーを採用し、スポーティな印象を与えてくれるAT専用パネル。メーター周辺の雰囲気が一気に洗練される。

ATモデルでも
スポーティに演出せよ

メーターパネルアイテム=AWDというくらい、ロードスターでは定番中の定番メーカー「アートワークスデワ」。同社からリリースされた新製品は、ATモデル向けのメーターパネル。視認性を考慮し、回転数と車速の数値部分はホワイトパネルを採用、中央部はスポーティな印象を与えるシルバーとした。また手軽にドレスアップを楽しめるベンチリングも発売。アルミ削り出し+ダイヤモンド加工が印象的だ。インテリアのドレスアップを考えている人は、ぜひ検討してみよう。

GARAGE SPIRIT



ロードスターオーナーには「マイガレージ」を持つ人が多い
愛車をかわいがっていきうちに欲しくなったり
DIYにはまって専用のスペースが欲しくなったり……
理由はさまざまだが自慢のガレージには変わりない
さっそくご自慢のHOT PLACEを紹介しよう

SYOJI's GARAGE

**ビルトインガレージの奥には
まだ手つかずの秘密のスペースが!!**

- オーナー：小林昭司
- ガレージ寸法：3.4m×6.2m
- シャッター開閉：電動

照明にこだわった 自慢のガレージ

アパートから自宅購入を機にガレージオーナーに。工事中も足しげく通って完成を待ちわびていた。

ガレージのタイプはいわゆるビルトインタイプで、ガレージ内には愛車のNC（発売1カ月後に納車、まもなく2度目の車検）、自転車4台、そしてリトルカブが収まる。

ほかにもスズキ・スイフトを所有しているが、こちらはガレージ外に駐車している。

「シャッターは電動になっていて、リモコンで外からでも開閉可能にしています。ガレージの西側に窓を4カ所、東側に1カ所、室内からガレージに入れるサッシを設けるレイアウトを採用。サッシがある部屋は趣

味部屋、兼書斎兼応接間になっています。そして、まだ使っていないですがガレージ奥の正方形の窓は寝室に繋がっていて、そこからもガレージ内が見られるようにしてあります。究極の自己満足！ 照明はオーダーリック社のダクト照明で、白熱灯色の蛍光灯です」とオーナー。



きれいに整理整頓されているガレージ内。照明はメインとサブの2系統から構成されており、暖かみのある色合いに仕上がっている。かなり居心地がよさそうだ。このガレージを寝室にある窓から見られるようにしている。いつ見ても愛車がそこにある、なんて究極の贅沢を過ごせる。



HISASHI's GARAGE

セルフで組み立てるガレージには
家族と友人への感謝が詰まっている!

- オーナー：中出久士
- ガレージ寸法：6m×8m
- シャッター開閉：電動



雑誌見ては悔しい思い
大切な愛車は雨ざらし

10年前に建てたという「セルフビルト」タイプのガレージ。

「それまではアパート暮らしで、大切なロードスターは悲惨にも雨ざらし

し状態だったんです。いつもガレージ関係の雑誌を見ては、悔しいなあと思ってまして。

そんな時に嫁が、「同じお金払うなら、家を建てよう」と言い出しまして。ここぞとばかりに、ガレージが欲しいんだあああ、と訴えてみ

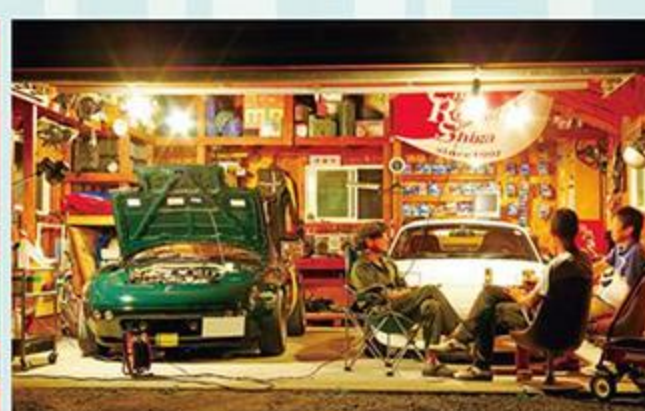
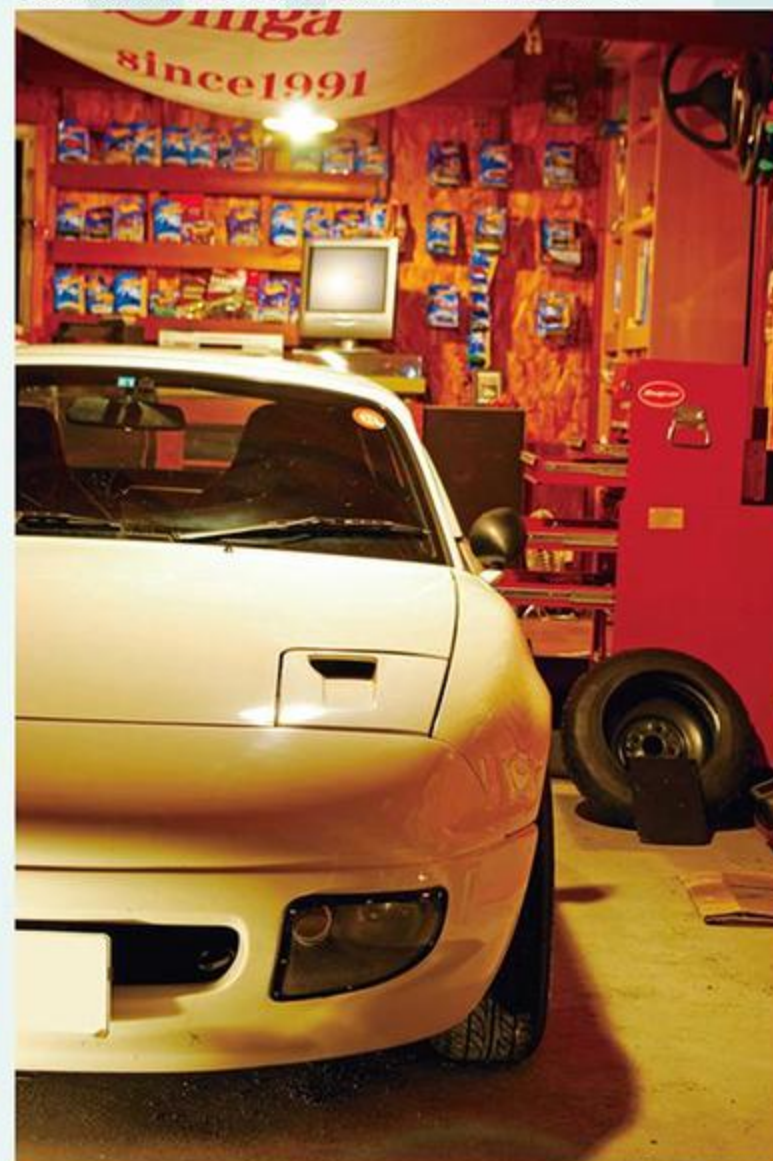
ると、あっさり「いいよ」って。この時はうれしかったですね。

「Jスタイルというガレージメーカーのもので、自分で組み立てるタイプです。友人や家族の助けを借り、現在のカタチになるまでに4年の歳月がかかりました。自分の城ができ、心底喜びましたよ」と中出さん。ガレージ内にはクルマが2台入るスペースを確保。後方には作業ス

イスとして台を作った。ロードスターのメンテナンスやDIYはもちろん、友人と夜遅くまで騒いだり、BBQをしたりと、自分の思い描いたガレージライフを送る。

「とにかくゴチャゴチャしていて楽しいガレージになりました。今後はミッドセンチュリーっぽさが出るよう演出したいんですが、なかなか時間がないのが現実です(汗)」

自分が落ち着く空間を4年かけて完成させた。壁面にはスプレーなど視界に入らなくて欲しいモノを収納するためのスペースにしている。



勉強機をライトスタンドを組み合わせたカーブは、結構フレキシブルに動くので重宝している。バンパーなどの大物は天井のトラスに引っかけておくようにして、スペースを有効利用している。シャッターはアメリカのスタンレーというメーカーの電動シャッターだったが壊れてしまい、現在はジニーという同じアメリカの電動タイプを使っている。

ガレージ内にある小物も自分が見ていて楽しいものばかりを配置している。



TETSUJI's GARAGE

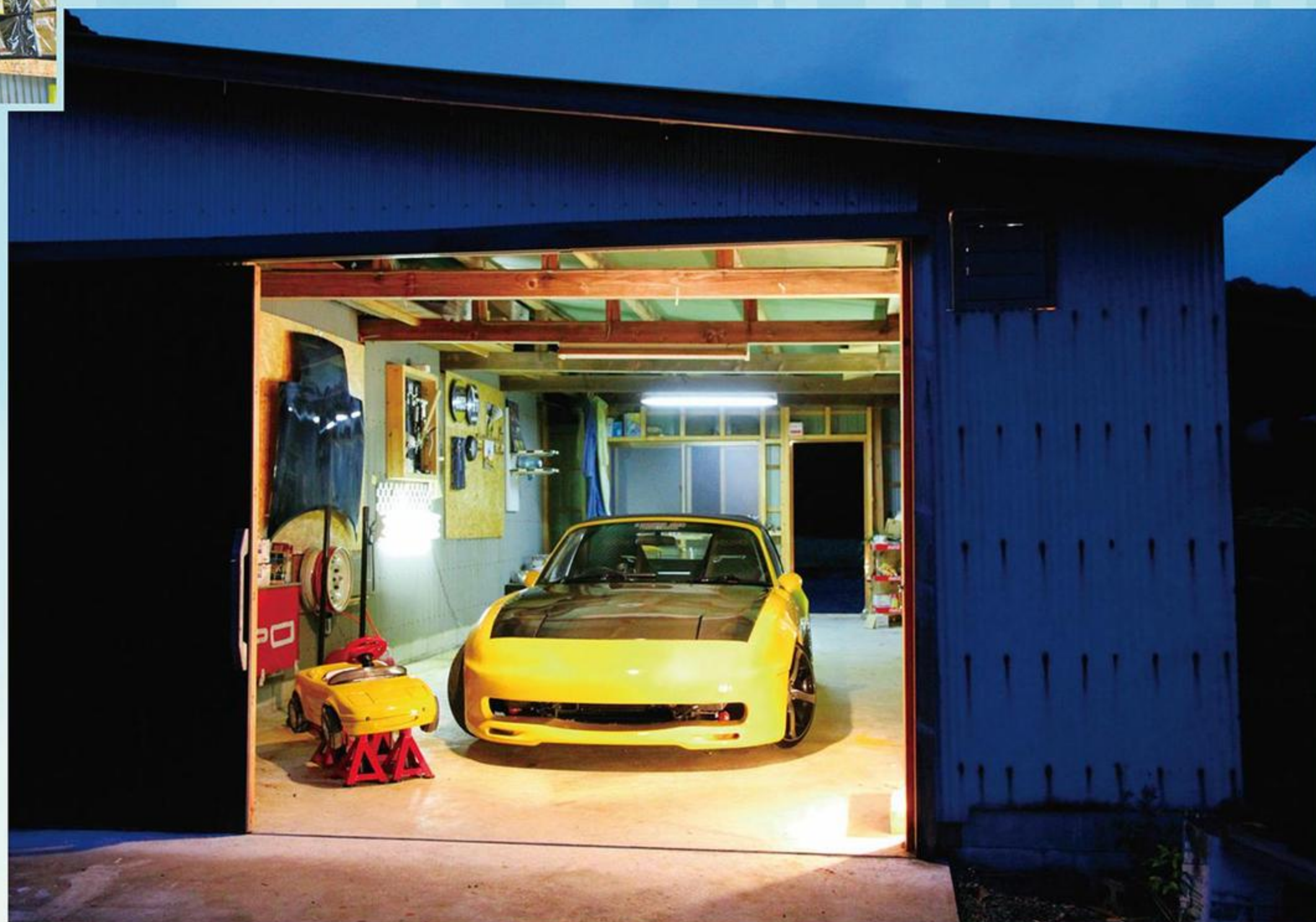
ずっと欲しいと思っていたガレージ
10年越しの思いがやっと実った

- オーナー：岩佐哲司
- ガレージ寸法：300坪くらい
- シャッター開閉：手動

基礎から手作りで！
ローコストハイテンション

「ガレージというより小屋ですよ（笑）。それでも自分にとってのお城です。ずっとガレージが欲しかったんです。それも、ガレージ雑誌に出

てくるような飾るガレージではなく、どちらかというと作業小屋。元々はお隣の大工場（義父所有）を間借りしてたんですが、だんだんとクルマ関連のパーツが増え出しちゃって……。これじゃ間借りじゃなくて占有だな、と思って、資材置き



場だったところを改装したのがこのガレージです」と岩佐オーナー。窓やドアは廃材を使い、ローコストで仕上げた。当初はシャッターにする予定だったが、予算の関係で引き戸に。いちばん頭を悩ませたのは敷地に入るための急なスロープ。車高を上げるか、スロープを緩やかに造り直すか、どちらにするか。「まあシャコタンだけは譲れないか

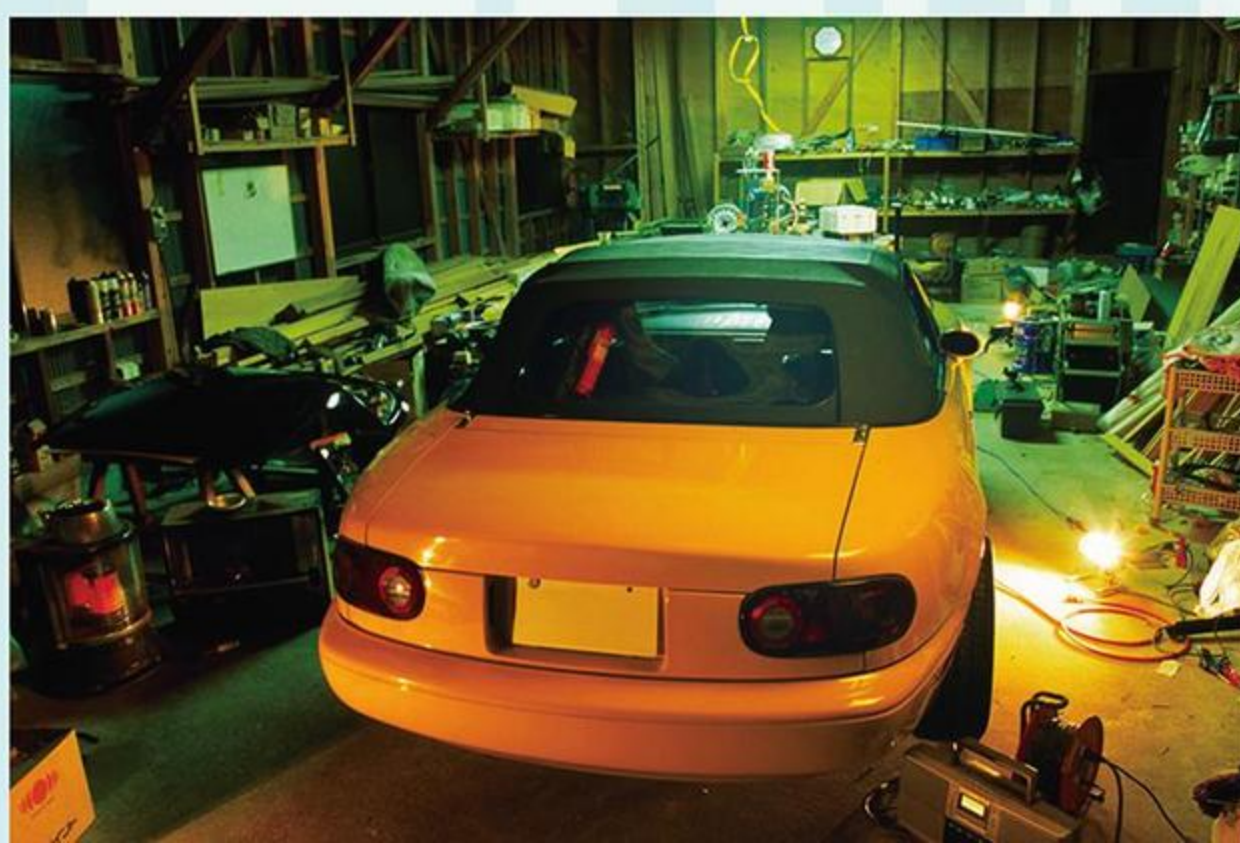
ら（笑）、当然スロープを作り直し。これがかかなりタイヘンで、最大20cmのコンクリートを、借り物のハツリ機で手割りしました。割った後、また借り物の重機でスロープをなだらかにして、知り合いの左官さんにコンクリートだけうってもらいました。クルマと同様、DIYでやれるところは自らやります」。イメージはアメリカの片田舎にある小屋！



ホイールをコードリールにしているのは、ショップでもよく目にする光景。プロショップ顔負けの装備だ。



だんだん増えていく直轄。ガレージの工具箱はたいてい赤いボックスだが、これもDIYで立て付けにするなど使いやすさを考えてあるという。



見覚えのあるプレートが……。これらも手作り。

完成前の間借り状態。これから考えるとかなりすっきりした。現ガレージの隣にあるアパートに住んでいるため、友人からガレージ付きアパートとか、自宅とガレージの順番が逆とか、奥さんには住んでる部屋よりもガレージのほうが広くない？と言われているとか。ガレージは年に数回、BBQ会場にもなる。

TOMOO's GARAGE

ガレージは完璧なプライベート空間
最近はバイクライフも満喫中!

- オーナー：堀内智生
- ガレージ寸法：3.6m×7m
- シャッター開閉：電動



サンルームだったはずが
なぜガレージになる?

「家を新築するに当たって、愛車を
駐車する屋根付きの車庫のスペース
を確保して、この場所(現ガレージ)
はサンルームにしようと思ってまし

た。ところが、風が強い地域だった
ので屋根付きでも雨が当たっちゃう
んです。そこでガレージに変更」と
笑うホリさんこと堀内さん。

コンピュータを使って、こんなふ
うな家にしたいというアイデアを
作って、それを地元工務店に持ち込

んで、設計と施工をしてもらった。
もろにオーダーメイド状態。
一度は普通のコンクリートを使っ
ての打ちっぱなしにする床を、作業
が始まっているのに、それよりも強
度のあるカラーコンクリートのほう
がいいかも、と途中で変更を申し出
たこともあった。高い買い物だけに、
自分が納得できるものでないと。
「ガレージ内の家具や棚など、デザ
インはもちろん、色合いや素材にも
こだわりました。家具屋さんという
いろいろ相談して、ワンオフで仕上げて
もらってます。それを見て、今で
は自分で棚くらいなら作るようにな



ガレージにいる時間が至福! ワンオフ家具でまとめられているガレージは、トータル的に見
て非常にバランスがとれている。電動シャッターは高速タイプで、静岡県でいちばんにセット
されたものとか。線路が近いので、電車の音を抑えるため、裏側にお手製の
発泡ウレタン製防音材を張り付けてある。ガレージ内にはロフトがあっ
て、ここから母屋につながる予定だったが、今は一方通行にな
っている。秘密基地のよう
お気に入りのスポット
になってしまった。



キーがかけられている壁はウッ
ドの優しい雰囲気でもとめた。

りましたけど(笑)」
最近バイクを購入したため、ロ
ードスターでバイクを持つ仲間とツ
ーリングを楽しんでいる。もちろん
ガレージにその愛機も収まる。

KENGO's GARAGE

ロードスターが先か黄色が先か!?
家より先にガレージ構想が完成していた

- オーナー：堀之内健吾
- ガレージ寸法：5.5m×7.5m
- シャッター開閉：電動

ガレージ優先の新築計画 最近片付けるヒマが……

殿こと堀之内さんは、家よりもまずガレージがどうしても欲しかった。そのため、クルマ2台が置けて、さらに作業スペースなども含めた広



さを確保させたい。導き出されたサイズは幅5・5×奥行7・5m。「いろんな候補地を見てまわりました。東京みたいに高くないですからね(笑)。通勤のことや利便性も含めて決定したのが、タテ長の更地でした。道路に面した部分にガレージを

建て、その奥に母屋を建てることにして、2002年に完成しました」ガレージの中はクラシカルなテイストを持ったアメリカンといった感じ。床材には整備しているときにオイルがこぼれても油を吸わない「カラクリート」という製品を採用。アスファルトよりも強度がある。カラーはブラウンを選んでシックにまとめた。また天井にはログハウスふうにはりを見せている。「シャッターはレアな跳ね上げ式を採用しています。これ、ちょっと自慢のポイントです(笑)。しまった、と思ったのは、ガレージの中にも水

壁のチェッカー柄は、カッティングシートで自作。黄色のロードスターを手に入れたから、黄色のモノが増えていった。そしてチェッカー柄にこだわり始めたら、モチーフとしてよく使うようになった。ガレージ内にあるミシランの看板はアメリカのアンティーク物なのだ。置いてあるものにもこだわっているのが「殿流」。



道を引いておけばよかったところ。使っているうちに感じました。これから作る人はここポイントですよ」最近仕事は忙しく、ガレージで過ごす時間が取れないのが悩み。憩いのスペース(汗流所)があるのは、みんなが集まれるスポットにしたかった。休日ともなると仲間が集まってくる、そんなガレージが理想だ。



ROADSTER マニアック ホームページ 調査隊

検索エンジンでロードスター関係のWEBを検索すると
ものすごい数のホームページがヒットする
そのなかから編集部がピックアップした
マニアックなホームページを中心に紹介します



溺愛ロードスター

▶ <http://dekiairoadster.web.fc2.com/>

タイトルどおり愛車の溺愛ぶりが凝縮されている！

「磨き・メンテ・模型・オリジナルマフラーの製作」といったテーマを中心に、愛車のメンテ記録が細かく掲載されている。DIY初心者には参考にしてもらいたい。すごいのは、自分が理想とするマフラーを求め、大手メーカーとコラボしてオリジナルマフラーを製作・販売している点だ。静かな排気音をキープしつつフン詰まり感を解消したオールステンレスマフラー。その他にも、読んでいて楽しいコメントが盛りだくさん掲載されている。



ヘッドカバーの文字塗装をDIYしたときのレポート。写真の点数が多く、作業に使った塗料なども紹介している。

ABECCHI's Roadster/あべっちのロードスター

▶ <http://kazuabe55.zouri.jp>

DIY好きは必見！ 作業前に読むと参考になる

エンジン・吸排気・駆動系など、クルマのパートごとに分類し、さまざまなチューニングパーツの取り付けやメンテ内容を掲載している。コメントも詳しく書いてあるし、写真も大きく掲載されているので、DIY初心者には心強い味方になってくれるのは間違いない。とくに面白いと感じたのが、DIY失敗談もしっかり報告されているところ。どんな理由で失敗したかが書かれているので、非常に参考になる。NAオーナー必見のDIY完全マニュアルHPだ。



細かな説明が必要なところは、しっかり捕捉されているのが特徴。これだったら初心者でもわかりやすく便利です。



どんな工具を使って、どのように工夫しているのかも掲載されている。編集部が参考にしたいくらい、アイデア満載！



だれもが、しあわせになるロードスター

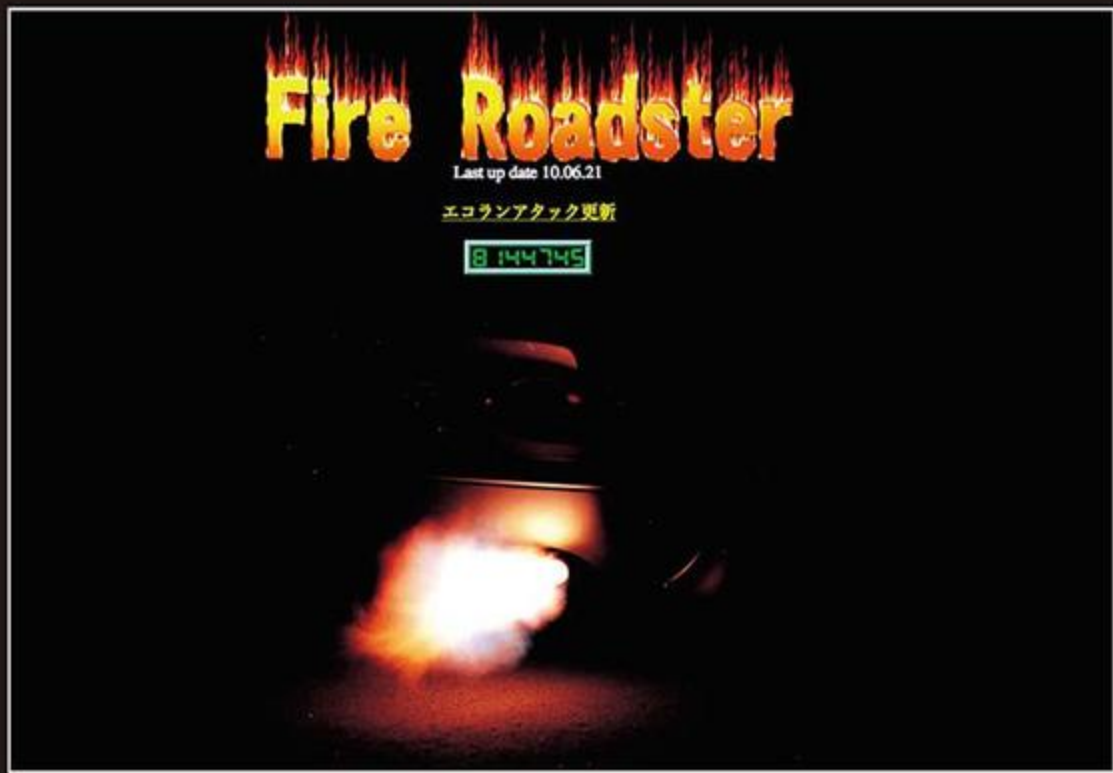
▶ <http://www.geocities.jp/motorcity3349/>

細かな数値なども掲載しクルマの勉強にもなる！

愛車のチューニングやメンテをDIYで作業し、その模様を報告するコンテンツが多数掲載されている。とどこまでは正直、普通のHPと変わらない。だがここでは、名義変更のやり方やエンジンスペックの比較、専門用語の解説など、クルマに乗っていたら知っておきたい内容が、ていねいに解説されているところが興味深い。車高の違いについて実験しているコンテンツなどもある。免許取り立ての初心者には、ぜひ参考にしてもらいたいHPだ。



走り会のもようも報告している。ジムカーナやサーキット走行会など、みんなが楽しんでいる様子が写真から伝わってくる。



Fire Roadster

▶ <http://www.asahi-net.or.jp/~V56N-MRYM/>

DIYレポートやガレージ建設など多彩なコンテンツが見所

エンジンのオーバーホールやROMチューンのやり方など、かなりマニアックなDIYネタが豊富に掲載されているのが特徴。1日ではとても読み切れないほど項目が多い。注目のコンテンツが、「実験室」というコーナー。気になるアイテムを独自の視点から徹底的にテストを行い、結果を詳しくレポートしている。なかなか興味深い内容だ。そのほかにも、工具についてや役に立つ雑学コーナーなどもあるので、マニアックなネタが好きな人はぜひチェックしてみよう。



借りていたガレージを使用できなくなり、それがきっかけでガレージを建設。施工業者とのやりとりなどが書かれているコンテンツ。

OPEN & FORGET

▶ <http://www.spacelan.ne.jp/~open-f/>

ツーリングや忘年会などオーナーズクラブ活動をレポート

ツーリングや温泉、走行会などのレポートを中心に、オーナーズクラブ活動を掲載している。ロードスター仲間と、さまざまなところに行っている楽しい様子が写真付きで紹介されている。オーナーズクラブの代表は、ぜひ参考にしてもらいたい。また面白いのが管理人だけでなく、メンバーから報告のあったインプレッションを多数掲載している点だ。HPではメンバーからの原稿を募集していた。ロードスター好きが集まり、ほのぼのとした雰囲気伝わってきた。



今回の活動内容や忘年会のお知らせなどは、ブログを使って告知をしている。参加希望の人は、ぜひHPからアクセスしてみよう！



ROADSTER NB6C

▶ <http://yankee-zizi.blogspot.com/>



愛車のチューニング遍歴をブログで紹介

ロードスターとオートバイ、両方の愛車をDIYで仕上げていく様子を綴ったブログ。ちなみにロードスター乗りはバイクも好き！という人が多い。どちらも気軽にDIYを楽しめるというのが最大の理由のようだ。ここの管理人もそのひとり。ヘッドライトを自作で加工し、自分流にカスタム！ものすごく細かな部分にまでこだわり、愛車を仕上げているのが伝わってくる。その他にもサーキット走行のようや愛車と風景の写真など、ロードスターとの日常も掲載されている。



フォトギャラリーコーナーでは、某ロードスター専門誌で撮影されたときの写真が掲載されていた。他にはミーティングなどで撮影された写真もある。



愛車をDIYで仕上げている様子がブログにアップされている。細かな部分へのこだわりが読みとれる内容だ。DIY好きが伝わってくる。

ロードスターのスタートページ

▶ <http://zanji.hp.infoseek.co.jp/>



ロードスターに関する探し物はココでチェック！

パーツやチューニングショップ、オーナーズクラブを探すとき非常に便利な、スタートページをコンセプトにしているHP。とくにチューニングショップ関連の最新情報がいち早く掲載されているので、ここのHPをチェックしておけば、つねに新製品情報が入手可能だ。また海外サイトに関するコンテンツも充実しているのも見逃せない。つい最近、ロードスターオーナーになったという人は、このHPさえチェックしておけば、ほとんどの情報が網羅できるのでオススメだ。



こちらは20周年ミーティングに参加したときの様子を報告している。そのほかにもバーティンプレッションや、愛車の紹介などのコンテンツがある。



全国各地のオーナーズクラブをまとめて紹介。その他にもロードスターに強いチューニングショップやミニアタ関連のHPを一覧表にまとめてある。

NC/Roadster COMMUNITY since2005

NCからロードスターに乗ったという人、歴代ロードスターを乗り継いでいる人、ロードスターに詳しい人、これからNCを買おうという人、NCで走行会などに出る人、自分流の改造を楽しむ人、などなど。ネットの掲示板でありオーナーズクラブではないのですが、そんなロードスターのなかでもNCについての交流の場所になれたらと思い始めました。今年でNC発売5周年です。早い人は2回目の車検がそろそろですね。各地でオフ会も行っています。

メンバー数 1017人
対象型式 NC
活動拠点 某SNS掲示板
HPアドレス
 非掲載



OWNER'S CLUB INFORMATION BOARD

全国各地にはロードスター限定のオーナーズクラブが多数存在する
 ここまでクラブの数が多い車種はロードスターだけじゃないだろうか
 「クラブに所属したいけど、どこにしようか?」と迷っている人は
 ここで紹介しているクラブをぜひチェックしてみよう!



SevenSters

ロードスターオーナーだけではなく、マツダ車のオーナー及び、マツダが好きな人なら入会可能なクラブです。車種限定ではないので、さまざまなメンバーが揃っています。ロードスターはもちろん、RX-7などで構成されています。HPではメンバーを紹介していますので、ぜひアクセスしてみてください。クラブとしての主な活動は、年に4回程度のツーリング等を行っております。だれでも気軽に参加できますので、興味のある方は、ぜひ連絡ください。

メンバー数 14人
対象型式 NA/NB/NC
活動拠点 茨城県
HPアドレス
<http://www.geocities.jp/tomyspecial/sevenster.html>



RCOJ



軽井沢ミーティングでは、オフィシャルTシャツを販売。なおHPではカレンダーやポスターフレームなども発売しています。



RCOJメンバーは、全国各地に約1500名ほど在籍。単一車種のクラブとしては日本最大のメンバー数となります。

1996年4月に設立したRCOJは、ロードスターを愛する人々が集まり今日に至ります。平均年齢は約32才で、職業や性別を超えて、多くの方に支えられているオーナーズクラブです。みなさんおなじみの軽井沢ミーティングを始め、全国各地のミーティングに参加し、ロードスターオーナーとの交流を深めています。今年の参加イベントはHPに掲載していますので、興味のある方は確認してください。ぜひいっしょに楽しい時間を過ごしましょう。なおRCOJに入会して頂きますと、事務局から年4回会報クラブマガジンを発送致します。チューニングやメンテナンスの体験談、ロードスターならではのエピソードなど、さまざまなコンテンツを盛り込んだ内容となっております。HPではRCOJオリジナルグッズやオススメのチューニングパーツ、書籍やDVDなども取り扱っております。今後もロードスターとともに10年、20年と乗り続けられるためのサポートができたらと考えています。

メンバー数 約1500人
対象型式 NA/NB/NC
活動拠点 全国
HPアドレス
<http://www.open-inc.co.jp/rcoj/>

ShootingStar



設立は今から14年前の1996年。広島県内で開催している月1回のおはミを中心に、各地のイベントに参加したり、ツーリング&お泊り飲み会などで盛り上がりしております。広島、関東ともにメンバー募集中です。もちろん恋人や配偶者のかたの参加も大歓迎です！ いっしょに楽しみませんか？

メンバー数 27+α人
対象型式 NA/NB/NC
活動拠点 広島/関東
HPアドレス
<http://www2u.biglobe.ne.jp/~s-star/>



気の合うロードスター仲間とともに、ツーリングやオーナーズミーティングに参加しています。

Vert noiR

Vert noiR(ヴェール ノール)はEUNOS Roadster VR-Limited Combination Bのオーナーが集うクラブです。あるVR-BオーナーのHPにVR-B乗り達が自然に集まり始めて、2001年に設立。特別仕様である割りに非常に目立たないクルマですが、同じ色のロードスターが並ぶ姿はとても精悍で気持ちよいものです。気さくな仲間ですので、VR-Bにお乗りのオーナーさんは、ぜひ参加してください。



メンバー数 20人
対象型式 NC8C
活動拠点 全国
HPアドレス
<http://www.everforest.sakura.ne.jp/index>



これまで浜名湖や六甲山でクラブミーティングを開催、OASISや軽井沢ミーティングにも参加しました。

Week Day Party

25歳~45歳とクラブのメンバー層は幅広く、メンテナンスやDIY、ドレスアップ、そしてサーキット走行も楽しんでいます。メンバーの情報交換の場でもある定例ミーティングを、毎月第2・第4火曜日の21時ごろから行っています。なお飛び入り参加も大歓迎です！ 詳しくはHPをご覧ください。



定例ミーティングはゲスト参加も大歓迎です。参加方法などはHPにありますので、ご確認ください。

メンバー数 21人
対象型式 NA/NB/NC
活動拠点 埼玉県川口市
HPアドレス
<http://rs-wdp.hp.infoseek.co.jp/>

ROAD MASTERS



千葉県幕張を拠点とした、ユーノス・マツダロードスターオーナーとファンのクラブです。会員は20歳から60歳まで幅広く、県外からや女性のオーナーも多数おります。ミーティングは毎月、第2第4土曜日の2回、自由参加で行っています。ツーリングは会員ひとりひとりが持ちまわりで企画し開催しています。目的地へ走るだけではなく、ご当地体験や観光も重視しているため、走ることが苦手な方も楽しく参加されています。



ツーリングのときの模様。ロードスターが連なって走っている姿は圧巻のひと言。安全運転で楽しんでいます。

メンバー数 40人
対象型式 NA/NB/NC
活動拠点 千葉県
HPアドレス
<http://roadster.s18.xrea.com/>

Roadster Owners Club Over Forty's



全国組織のRCOJのなかで、東京近郊にお住まいの40歳以上のメンバーを対象に結成されたクラブです。1泊ツーリング、サーキット走行、RCOJ関連のイベントの3つを柱に活動しています。ご入会に当たっては、毎月開催される集会(茶話会)等に気の済むまでゲストとして参加され、雰囲気をたしかめてからお決めください。

メンバー数 29人
対象型式 NA/NB/NC
活動拠点 東京都
HPアドレス
http://www.geocities.jp/roadster_over40s/



平均年齢は57.24才で、毎月定例会として、世田谷区のファミレスにて集まっております。

RS★同好車

名前すら知らないけれど、いつもRCOJ絡みのイベントではよく見るので顔は知っている。そんな年齢も職業も住む場所も違う3人が、ふとしたことで仲良くなりクラブを発足。参加するミーティングをめいっぱい楽しもうという仲間で、毎年少しずつ増えてきました。昨年は黄色い服と黄色い帽子的姿で行ける範囲ですが、大手ミーティングをあちこちとまわり、「20周年署名車」と「タベストリーリレー」のお手伝いもしました。



メンバー数 13+α人
対象型式 NA/NB/NC
活動拠点 関東広域
HPアドレス
 なし



クラブとしてのHPはありませんが、某掲示板にてグループがあります。ぜひ遊びにきてください。

Roadster Mind



美味しいものと気持ちのいい道を目指して走ろうをモットーに、月1回程度のツーリングをメインに活動しています。興味がある方は定例MT以外にも、第3日曜に朝8:00~10:30まで鞍が池旧展望台駐車場で開催されている「おはくら」にメンバーも参加しています。そちらに遊びに来てもらえると、雰囲気がつかめると思います。

メンバー数 26人
対象型式 NA/NB/NC
活動拠点 愛知県三河地方
HPアドレス
<http://lexishi.hp.infoseek.co.jp/>



毎月、第2金曜と第3日曜日にミーティングを開催。みんなで集まり、情報交換を行っています。

Open Air Spirit's 季節風

1992年10月に設立された、老舗オーナーズクラブです。設立は古いですが敷居は低いです。強制参加・入会はいっさいなし！ 随時、イベント・ミーティングに“体験参加”してもらい、季節風の雰囲気を理解してもらってから、入会して頂いています♪ 毎週、ミーティングを実施中。ホームページにてスケジュールを公開しています。



メンバー数 35人
対象型式 NA/NB/NC
活動拠点 神奈川全域
HPアドレス
<http://minkara.carview.co.jp/userid/732185/profile/>



活動は神奈川全域で、三島から伊豆の国市となっています。まずは一度参加してみたいいかがですか？

クラブRS(ROAD&SKY)

1992年6月発足。ロードスターを縁に楽しい時間を過ごしております。当初からクラブとしての色はあまりなく、カスタマイズを楽しむ人・サーキットを楽しむ人・輪を楽しむ人などなど多種多様。あまりまとまりのないクラブですね(笑)。きいろ号ん家で行われるバーベキューも、恒例行事のひとつです。RCCにも参戦中♪



軽井沢のほんのりミーティングなど、大きなミーティングにみんなで参加しています！

メンバー数 約50人
対象型式 NA/NB/NC
活動拠点 三重県
HPアドレス
<http://clubrs.jog.buttobi.net/>

ロードスター クラブ ニイガタ



設立は1990年11月。NAからNCまで、歴代ロードスターが在籍するオーナーズクラブです。

20周年をむかえたクラブニイガタは、NA・NBメンバーが続々とNCに乗換え中。代表の品田はM2 1028を幌仕様にするなど、NAオーナーもがんばっています。毎月第1日曜日は弥彦山頂で定例会、ツーリングなども隔月開催しております。ロードスターを降りた仲間達も継続して参加しております。興味のある方はぜひ、参加を。

メンバー数 約15人
対象型式 NA/NB/NC
活動拠点 新潟市
HPアドレス
http://air.ap.teacup.com/rs_club_nigt/

四国ROADSTER CLUB



四国を拠点に、ユーノス・マツダロードスターオーナーに親睦を深めてもらうというのが主眼です。メンバーは四国内外から老若男女問わず、ロードスター所有歴も様々な人達でいっぱい。イベントとしては月例会の他に、メンバー発案にて9&11月に、四国各県持ちまわりの定例MTG&TRGも行っています。

メンバー数 46人
対象型式 NA/NB/NC
活動拠点 四国全域
HPアドレス
<http://wiki.livedoor.jp/srsoc/d/>



7月24&25日に、佐田岬においてお泊まりミーティングを企画しています。興味のある方は、ぜひ連絡ください。

館☆Racing

当“館☆Racing”は、ロードスターがメインですが、基本的に『単一種車オーナーズクラブ』ではなく、『パフォーマンスカーレーシングチーム』って感じです。ですので、ロードスター以外のクルマでも参加OK！ いっしょに活動したいという人はすべてウェルカム状態です。詳しい活動内容は、ぜひHPを見てください。



メンバー数 18人
対象型式 NA/NB/NC
活動拠点 愛知県全域
HPアドレス
http://www.1616bbs.com/bbs/racing_thread_1.html



メンバーが集まり、和気あいあいと飲んで食べています。アットホームなクラブですよ。

特別インタビュー

貴島

TAKAO
KIJIMA

孝雄

ミーティングでは気軽に話をし、記念撮影にも応じてくれるなど
メーカーの人らしからぬ(?)ざつくばらんな雰囲気
ロードスターの開発主査としてファンの多い貴島さん
20周年ミーティングという大きな節目を経た今、どんな思いがよぎるのか
愛車NCとの「ロードスターライフ」についても伺った



初代開発時に見えていた 20年後のロードスター

2009年9月20日、広島県三次のマツダテストコースに1500台のオーバーのロードスターが集結した。1989年のデビューから20周年を迎えたお祝いだ。

10周年にも同じ場所でお祝いミーティングが開催されている。

「20年というのは、初代ロードスターにとって大きな目標の年でした。20年も経てば、クラシックカーの仲間入りができると考えていましたから。同い年のクルマはほとんど街から消えているのに、ロードスターはたくさん走っている。

ねらい通りの目標が達成できた喜びは、開発者として誇りに思います」さわやかな秋空の下、日焼けして真っ赤な顔に笑みを浮かべる平井さん、貴島さん、そして大勢のオーナー達で20歳をお祝いしてから、

まもなく1年が経とうとしている。「10周年ミーティングをしたころは、まだクルマ社会を取り巻く環境は、今ほど厳しくはなかった。ロードスターが元気なこともあって、他メーカーでもオープンカーをラインアップしていたほどでしたから。

この10周年を迎えられたときは、この実績に優越感を抱き、次の20周年も華やかに迎えたいと思ったものです」と当時を振り返る。

ライバル達が脱落していく中、ロードスターだけがオープン2シーターとして残っている。いずれもうわべだけ、見た目オープンカーという作り手の思いが込められていないモデルばかりだった。

「初代の開発時といえば84年から85年ころですね。わたしは、途中からシャーシ担当として参加することになりました。ご存じのように平井さ



NC開発スタッフで記念撮影。これだけの人間が関わっているため、意志統一を図るために「コンセプトブック」なるものを制作して開発に臨んだ。

んが主査でやってきましたから。平井さんというのは、クルマのことにものすごく詳しいというタイプではないんですよ(笑)。

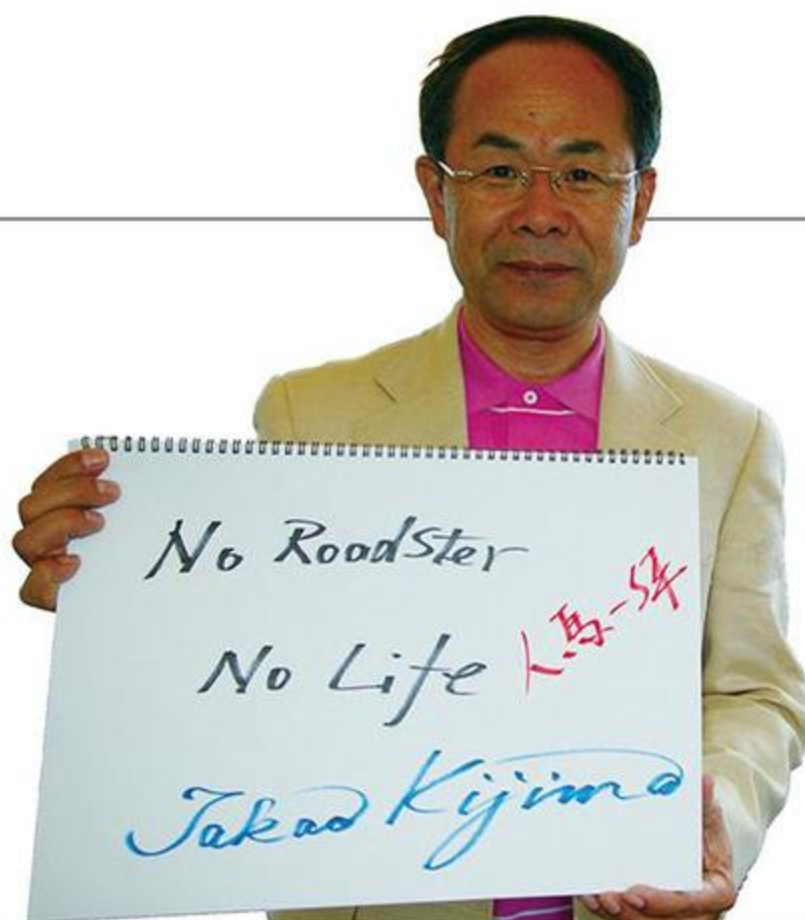
理想があつて、そこに近づけるためにはどうしたらいいか、それぞれの担当に任せるわけです。それでわたしが、足は前後ともにダブルウィッシュボーンでいきたいと伝える。

すると『ダブルウィッシュボーンじゃなきゃダメ?』と聞いてくる。だめ!と答えると『よし、わかった』(笑)。『どうやって経営陣にプレゼンテーションしたら通るかいの?』って言われまして、言ったら絶対にはずれますから、言わないでおきましょう、ってことにしてだまってきましたね、最後まで(大笑)。

こうした攻防こそ、開発陣の正念場なのだ。開発が行われていたスペース、通称「リバーサイド・ホテル」で仕事することがこの上なく楽しかった、と語る。

「ヨーモータメントを計測する装置なんてないですから、実際にクルマをワイヤーで吊って、動きを計測できないかと操縦安定担当に協力をお願いしたりしました。が、ワイヤーが

貴島さんに「あなたにとってロードスターとは?」という質問に答えていた。共感できるオーナー、きっと山ほどいるに違いない。



NCでは開発スタッフがウエアをおそろいで製作した。これもまた一致団結するアイテムのひとつとなった。

ねじれて正確な動きがわからない。だったらねじれないものはないか探して。通常の3倍仕事してようやく解決にこぎ着けるようでしたよ」

知恵を出し合ってコストに見合った価値あるモノを生み出す。初代開発秘話、聞いたつもりになっていてもじつはまだまだ驚きのトピックスがありそう。

針のむしろに座る!?

初代ファン目前にNBを

平井さんからバトンを受け取るかたちで、NB開発は貴島さんが主査として当ることになった。

「NBを開発するにあたって、パワーラントフレームを付けてしっかりさせるぞ、とかスポーツカーとしてなんとしてもFRレイアウトは継続するなど、初代コンセプトを継承しつつ、時代のニーズも加味して完成させました。

このお披露目したのはミーティング会場です。わたしはユーザーの集まりを大事にしている、新型車はまずみなさんに見てもらふことを楽しみにしていました。

ところが、ほとんどの人が2代目

に否定的でがっかり(苦笑)。みなさんクルマの装備うんぬんではなく、感情的な価値で所有しているんだなと。NAのよさに惚れ込んでいる。

この体験から、NCを見せに軽井沢ミーティングに行ったときはあらかじめ覚悟していました」

初めて主査を担当したNBは、リトラクタブルライトでなかったことがいちばんやり玉でした。改めて初代の魅力、人気の高さを思い知らされました。環境要件がなければ初代を作り続けるべきだ、という思いが強くなったものです」

こんなヘコむNB発表だったが、それからみんなに受け入れられたのはご承知のとおりだ。

主査としてNB開発に クルマを2台持つハメに

貴島さん、当然ロードスターオーナーですよな?」

「もちろん! 主査として完成させたNBに乗ってました。家のクルマが2台になったちゃいます(笑)。自分が作ったものに乗って、自分が満足できればみなさんに満足してもらえなきゃいけない。

今はNC(後期)が愛車です。買い物に行くのも楽しいし、2名乗車で足りるときはロードスターで動くようになりましたね。

電車に乗れば経済的なのに、わざわざロードスターで行く(笑)」と、われわれと変わらない愛車生活を送っている。ちなみに以前乗っていたNBは、知り合いが乗っているため健在。

「ロードスターオーナーでパイロット

トという人と話をしたんですが、飛行機を操縦して成田に戻ってくる。そこからロードスターに乗ったときに、日本に戻ってきたという感じがするというんですね。そういう話を聞くとうれしいですね」

だれでもロードスターに乗るとき、ほっとしたり癒されたりする。故郷に帰ってきたように……。

現物の愛車はNCに真っ赤なシートをセットしている。60歳過ぎたので、赤をテーマにしてオリジナル仕様を推進中。NBは青を基調にまとめた。





「NBは荒削りな人馬一体が魅力でした。路面から伝わる強めのインフォメーション、そして室内に入ってくる音が大きめだった。NCは上質な人馬一体が魅力の相棒。マイルドな路面からのインフォメーション、静かな車内音、小気味よいインダクションエンハンサー……」

ロードスターで出かけたときに、ロードスターのある風景を写真に収めています。レトロな雰囲気の中で撮影したショットがお気に入りです」という貴島さん。

印象に残る初代試乗 そしてNC晴れ舞台

ズバリ、これまでロードスターに関わってきた、忘れられない光景は？と尋ねてみた。

「まずはNA試作1号車ができたときですね。エンジンをかけたときの音、走り出す瞬間のワクワク、そして走り出してからのトルク、ワインドアップの抜け感……」

『これから三次(テストコース)に持って行って走ろうぜ!』とか、『発売時期を半年早めて、このままの仕様で売っちゃおう』なんてみんなで盛り上がりました」

自ら設計した部品が組み付けられた試作第1号。それが走り出すゾクゾクする感じが伝わってきた。

「もうひとつは3代目NCが、2005-2006日本カー・オブ・ザ・イヤーを受賞し、その展示車を六本木ヒルズで見た時ですね。」



20周年ミーティングでスピーチをする貴島さん。サイン会にも応じてくれたのだが、その列はいつまでも途絶えることがないほどの人気だった。

受賞したのもうれしかった。初代、2代目ともトヨタのセルシオと対決して負けてますから(笑)」

これまで数々の思い出深いシーンがあった中からピックアップしたふたつの場面だけに、感慨深さはひとしおなのだろう。

辛くて楽しいお仕事 時間外にいいアイデアが

マツダという会社において、ロードスターの開発というのは、未知数で不安があったはず。会社をあげて開発を後押ししてくれたわけではない現実が、それを物語っている。

残業も休日出勤も関係ない仕事。予算がないから知恵を出し合い、プロジェクトを進める。こんなふうに関くと辛そうだと思うだろう。

「じつはロードスター開発は、社内でもっとも人気のある、羨望の仕事だったんです。ゼロからのスタートで、自分たちが作りたいクルマを作ろうとしているのだから。」



20周年を記念してアニバーサリーモデルが登場した。この車両が10歳、20歳となるころでも、ロードスターが元気で走りまわっているはず。

NB、NCでは、スタッフから「技術が必要なので難しいがやり甲斐がある、やってよかった」という声が聞かれた。ロードスターの開発秘話がメディアで取りあげられたことで、ロードスターを開発したいと思った人は多くいる。

いい評価を読んで自分も参加したい。喜ばれるモノを創りたい。意気込んで入った若者たちは、自分がやりたいだけではうまくいかないことも経験する。しかし、ここで熱意があるか否かの差が出てくるんです。

熱意がないと勤まりませんから、熱意のあるメンバーが必然的に残ってやることになるんです」

やりたいことを仕事にできるのは理想だが、実現している人はどれほどいるだろうか。マツダに入ったからといって、ロードスターの開発に携われるとは限らないのだ。

「与えられたことだけやっていてはダメなんです。夢と同時に理想に近いものにしないと。初代がうまくい

10周年ミーティングに向けて各地で集められた署名でビッシリのサインカー。それから10年経過後、署名した人の環境もずいぶん変わっただろう。



ったのは、平井さんが主査だったからです。主査という制度は社内に取りましたが、みんなで集まって仕事に取りかかるようになったのは、初代があったからですよ。

仕事から帰って、家でお風呂に入っているときにいいアイデアが浮かんだりね。こういうのは給料に含まれませんから(笑)」

四六時中仕事をする、というわけではなく頭のどこかにいつもあって、リラクセスしたときに考えがまとまったということだろう。

これから先、平井さん、貴島さんの思いをつないでいく開発担当者、は、熱いスピリットを持った人が抜擢されるに違いない。

人生の潤いとして 30周年を待とう！

初代開発時に描いた10年後、20年後。そして今考えるこれから先の10年後はどうなっているだろう。

「NAは間違いなく博物館的存在になっっているでしょうね(笑)。NCを

中古で乗っている人、ND(?)を購入した人にとって、NA、NBははるか昔のモデルで、実際に走っているのを見たことがあるかどうか。

ずっと続いている歴史は、自動車移動手段ではなく、人が操る機械であるべきことを物語っている。自由に移動できるから自動車であって、そのために人の感性に訴える性能がなくてはダメなんです」

10年後も、30年後もロードスターは感性、人馬一体が進化されながら継承されているだろう。

「諏訪の御柱祭りじゃないですけど、ユーザーの集まりがお祭りのように、人の心を癒すイベントとして存在し続ける。各地で開催され、人々の交流が盛んに行われている。

現ユーザーの子供、孫たちのイベントになっているかもしれない。集まるってことには癒しがあると思うんです。今どきはだんだんと地域のお祭りが消失していった、近所との交流がなくなっていく。

そんな中にあっても、ロードスターのコミュニティは活気がある。生活スタイル、職業などまるで違う

人々が、ロードスターという御輿をかつぐ。クルマでありながら、人と人をつなぐ媒体ですね」

初代ロードスターが リトラでなかったら……

「見飽きない、というのがクルマのデザインで重要。ポルシェを見ればそれとわかる。ロードスターも目指したのはそこです。

初代がリトラクタブルライトを採用していなかったら、あんなに支持されなかったかもしれない。ただ、当時のマツダはスポーツカー＝リトラクタブルライトという風潮で。歴代RX-7(SA、FC、FD)がそうでしたし。また平井さんが主査で

なかったら、現行モデルまで続いていなかったかもしれない」

平井さんが任せてくれるからこそ、担当のやる気が出て、よりいいものを目指すようになる。

いろいろな要素が重なって、奇跡の初代モデルが生まれ、「人馬一体」を継承する者たちによって、現在もロードスターがラインアップされている。この思いを紡いで、次世代ロードスターが誕生するはず。

30周年には4世代がそろって会場を埋め尽くしてほしい。



20周年ミーティングで参加者に手を振る貴島さん。1日の終わりとあつて、顔が真っ赤。でも、ものすごくうれしそうなきもちなんだ。

愛車のプレステージエディションはBBS装着車。貴島さんお気に入りの組み合わせ、NB時代にも装着していた。2人乗車で用が足りるときは必ずNCで出かける。

極上のNA&NB中古車がそろっているから 安心して長く乗り続けることができる

「全国からいいクルマを、
そして全国にいいクルマを」がモットー
ロードスターひと筋16年！
そんなアイスタイリングをピックアップ！

アイスタイリング

静岡県浜松市南区大柳町8-1
TEL▶053-444-4141
FAX▶053-444-4148
営業時間▶10:00~19:00(平日)・10:00~
18:00(日祝)
定休日▶火曜日
ホームページ▶<http://www.roadster.co.jp>

アイスタイリング 石川正史代表

整備・販売を通し、10年間のクルマ修業ののち、ロードスターに魅了され専門店を立ち上げる。今では想像できない、家賃4万円の手作りショップからのスタート。ロードスターの楽しさを、ひとりでも多くの人に知ってもらいたい。そんな情熱は今も変わらない。詳細プロフィールはホームページへ。

中古車の売買だけでなく メンテナンスも充実！

全国に中古車店は多数あるが、ロードスターのみを取り扱い続けるという店はほかにないだろう。「楽しいクルマがなくなっている今だからこそ、なおさらロードスターは脚光を浴びていると思います」。石川代表がそう語るように、現代ではオープンカー、ましてライトウェイトスポーツカーの選択肢は少ない。幸いロードスターは、NA・NB両モデルともに、販売台数が多かつ

たことから、中古車を手入れしやすい。しかも安価だ。しかし、その価格だけに魅力を感じると手痛い目に遭う。発売から20年が経過しているモデルだから、中古車的に見ると価値なしだ。

ところが、需要のあるロードスターとなると、それは当てはまらない。安い車両を見つけたら飛びつきたくなるのは自然なこと。

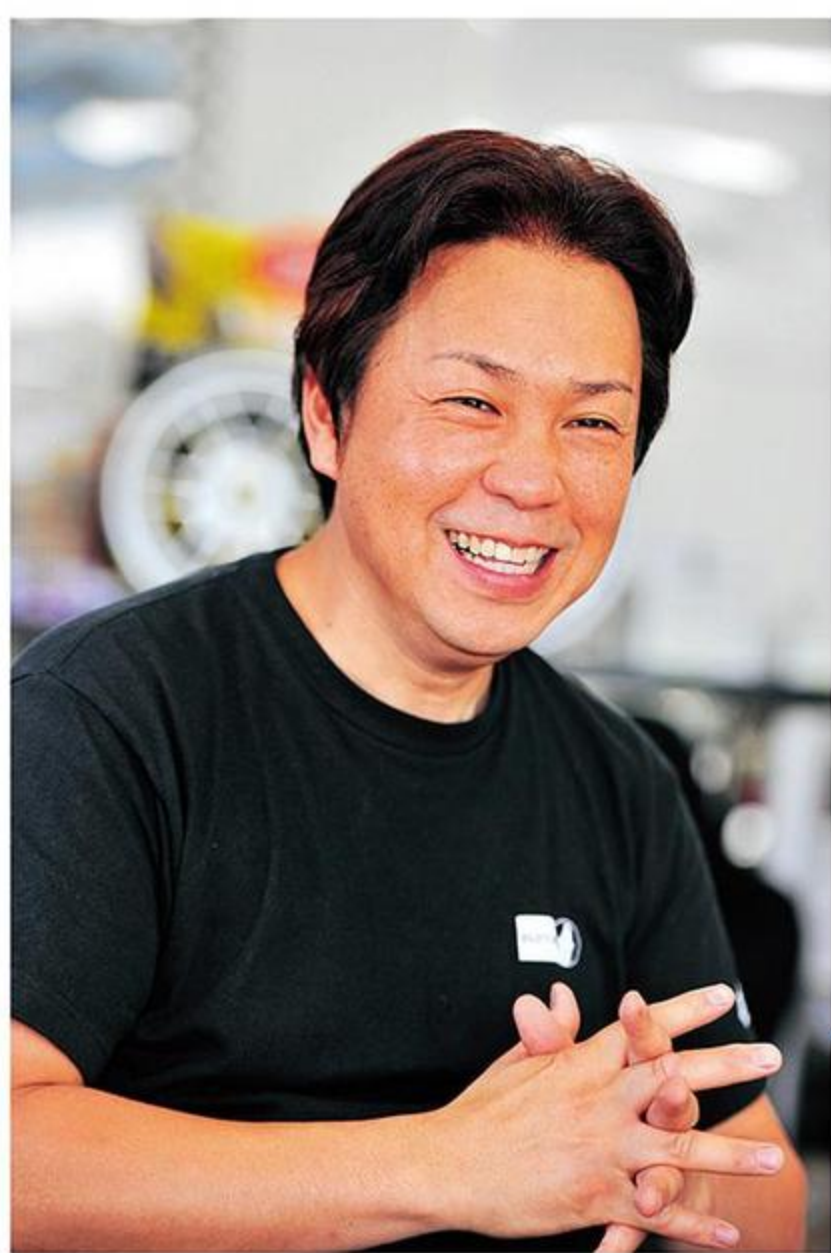
ところが、販売されている初期型車両のなかには、見た目にはなんの問題もないが、乗ってみるとともに走らないなんてものも。心ない中

古車店には、こんな車両を販売しているところも少なくないのが現実。一方アイスタイリングでは、過走行車両は販売しない姿勢を貫いている。走行距離が伸びると、どうしてもさまざまな不具合が出てくる。つまり乗っていて楽しくない。

少しでもロードスターらしいフィールを楽しむなら、走行距離が少ない車両をリフレッシュする。手に入れた人が喜びを感じて、ずっと乗り続けてくれること。これこそアイスタイリングが提案するロードスター中古車のポリシーだ。

スタッフもロードスター好き だから心をこめた対応に！

きちんとしたメンテナンス、リフレッシュを施してからお客さんの手もとに。スタッフのうち3名が国家整備資格保持者なので、車両を購入した後のコンディションキープもしてもらえる心強さも魅力。ロードスターを手がけた数もハンパではない。売った、買っただけの関係では終わらないのだ。





ウッド調の店内は落ち着いた雰囲気です。自動車雑誌や専門誌も置かれているので、作業の待ち時間ものんびり過ごせる。展示されているロードスター用のパーツを見ているだけでも時間を忘れそう。

落ち着いた店内でゆったり商談 オリジナルパーツも展示中

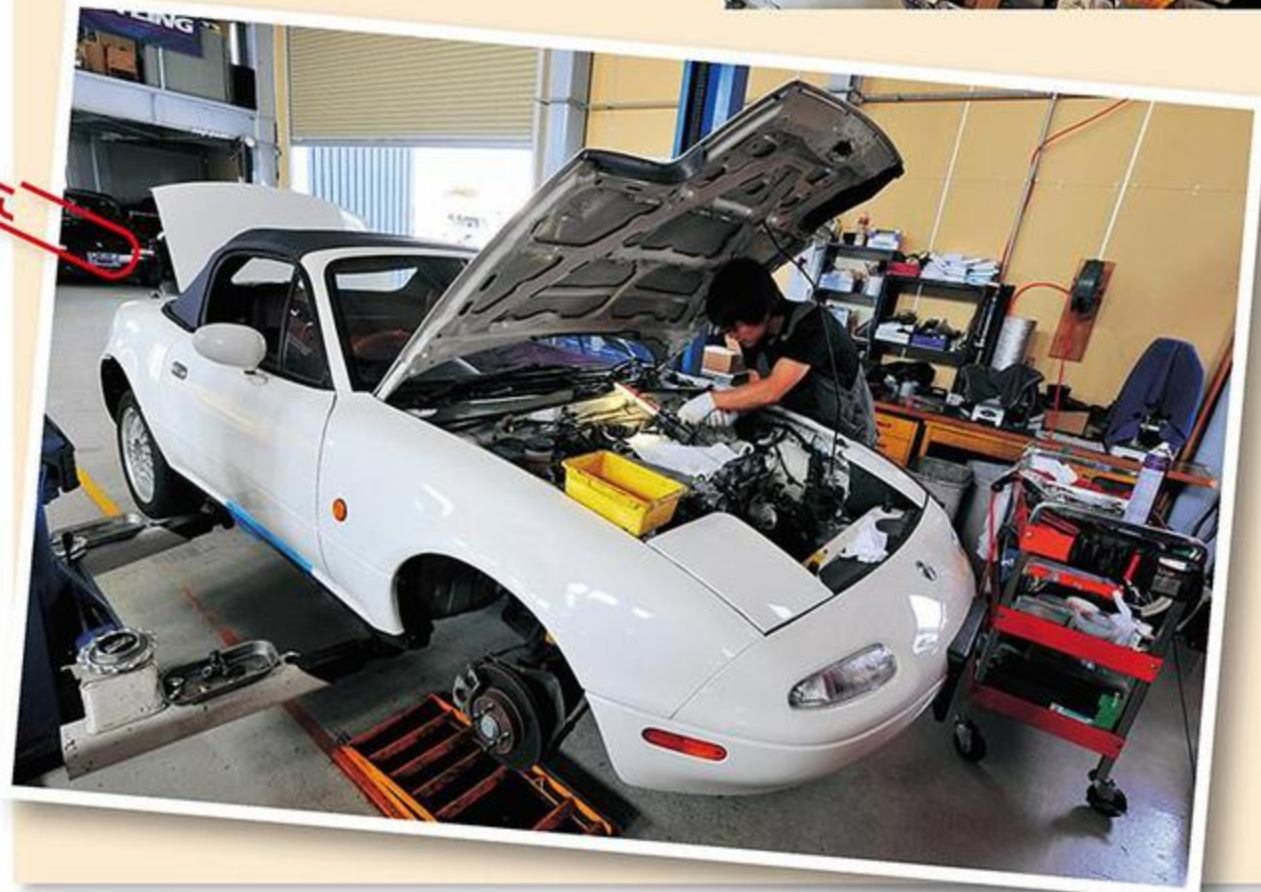
ゆったりと広々としたスペースを確保した店内。ここにはオリジナルパーツのホイールやマフラーをはじめ、各種パーツが展示されており、じっくり眺めることができるようになっている。またマツダ部品との連携で、純正パーツがパソコンの図解を見ながら注文できるため、迅速に作業を進めることが可能。商談や待ち時間などには、コーヒーを飲みながら雑誌を見るなど、くつろげるスペース作りをしている。

売りっぱなし、買いっぱなしでなく日常のメンテナンスにも対応する

ピットスペースがまた広い！ ここには大型リフト3基、クイックリフト1基を備えているので、作業効率が非常に高いのがウリ。国土交通省認証の工場となっているので、基本的な点検だけではなく、足まわりやブレーキの分解整備や、もちろん車検も行える。また純正部品から社外パーツまで、頻度の高いものは常時在庫している。そのためロードスターによくある急なトラブルにも、スピーディに対応できるのだ。最近では、「アイ・スタチェック」という総合的な点検メニューが好評だ。交換が必要になる部品は何か、どこを先にリフレッシュするべきかなどの指針として受けてみるのがオススメだ。



リフトでは販売車両のメンテナンスや、購入後のリフレッシュ作業が行われている。整備資格を持つスタッフが担当してくれるので、安心して愛車を任せることができる。



ちょっとした小キズはデントリペアでキレイに修正

納車時にはボディコーティングはもちろんだが、デントリペアを施して小さなへこみもきれいに整える。小石が当たったような小さなへこみも、しっかり修正することで新車時のような見た目がよみがえる。このデントリペアは販売車両だけではなく、オーナーカーにも対応しているの、気になる人は相談してみるといい。ボディの美しさ、仕上げにこだわるアイスタイリングならではのメニューである。展示車両のどれもが年式にかかわらず古くささを感じさせないのは、こうした企業努力があるからなのだ。販売車両に責任を持つ姿勢がここからもうかがえる。



豊富なストックはすべて 厳選した極上車ばかり

屋内展示でコンディションよく保管されている車両のなかには、M2をはじめとする限定車やレアなモデルが並んでいる。時には走行距離が1万km台、という極上NAが2台も入っていることがあるほど。セカンドカーで使っていたものは、とくにねらい目ののだとか。



自慢の積載車で北へ、南へと東奔西走

大切なクルマを運ぶものだから、積載車もスタッフの野澤くん自らドライブする。北は北海道から南は九州・鹿児島まで、全国に足を延ばしている。スタッフが足を運ぶことで、納車されるロードスターの説明をくわしく受けることができる。どういう状況で入庫してきたのかな

ど、通常の中古車販売店では得られない詳細データこそが、安心感へとつながる。売買する店の顔が実際に見られることで、お客さんとの信頼関係がより強固になる。ちなみに野澤くん、あといくつか巡れば全都道府県制覇を達成するほど積載車を走らせているそうだ。



「行ってます」。今日も野澤くんは元気に出発！ 納車も買い取りのための引き取り作業も、スタッフが自ら行う。お客さんとショップの関係がぐっと近くなるメリットもあるのだ。