

ROADSTER BROS.

Motor Magazine Book
[ロードスターブロス]

Vol. 12

総力
特集

楽しんだもん勝ち 人生激変!! ロードスタライフ

ロードスターに出会って
充実した時間を過ごす仲間をピックアップ
人それぞれの楽しみ方を垣間見る!

ND最新情報

デモカー、オーナーカーが続々登場

初代レストア計画進行中!

メーカーが、ショップが、ユーザーが!?
30周年に向けてコンディションアップを目指す

ミーティング、走行会etc……

見逃せない情報がもりだくさん!

ROADSTER
BROS.

張り替えたような
クオリティと高い質感
シートカバーのイメージが
大きく変わった！



館林礼子さん・康司さん
RF(買い直し!)で早くも内装をカスタム。赤い
カバナ製シートカバーが超お気に入り。TYPE
Pで価格は4万5360円。内装に赤を取り入れ
て手を入れていく予定だ。

外 装と内装の境界が曖昧な
オープンカーは、ボディ
カラーに合わせた内装で個性を
出す手法が定番。とくにシート
は目が行くもの。手軽にイメー
ジチェンジする方法がシートカ
バーだが、汎用品のイメージが
強く、専用品でも微妙に大きな

つたりして後付け感が……。
張り替えなきゃ綺麗には仕上
がらないのか? そんな中で最
近注目されているのが、カバナ
製シートカバーだ。

フィッティングと装着の簡易
性を両立させた優れモノで、短
期間で型崩れや擦り切れること
がないように専用の生地を自社
製作し、純正シートから丁寧に
型取りするためフィット感は抜
群。張り替えほど高額にはなら
ず、オーダーメイドにも対応し
てくれる。

納車後すぐにオーダーした館
林さんは、純正レザーシートよ
りカバナ製の方が革質が柔らか
く肌触りも優しい感じで色が綺
麗だと満足そうに語る。ピロー
などの小物類も工夫してコーデ
ィネイトすれば自分だけの内装
に仕上げられるのも魅力だ。

素材を組み合わせ、汎用品と
は一線を画すTYPE C。価格
は5万1840円。



質感の高さから、一見する
と張り替えているかのよう
に見える。

ND用シートカバーに 新色登場 落ち着いたブラウンが ベストマッチ

オートサロンでお目見えしたNDのVスペックは、
CABANAブランドを認知させるに十分なインパ
クトを与えた。シートカバーを展開している同社
では現在、NA&NBモデル用の販売をマルハモータ
ースが行っている。ND用についてはトップセレク
ション

ラッピングで仕上げた
NDのVスペック。このま
まラインアップしても遜色
ないほどクオリティが高い
1台なのだ。



で取り扱う。今年の軽井沢ミーティングでお披露目
された新色は、シックな雰囲気とボディカラーを問
わずにマッチしそうだ。シートカバーで雰囲気はガラ
ッと変わるから、オープンにして走るのが楽しくなるこ
と間違いなし。

ROADSTER
BROS.

2017年のミーティングも
後半戦に突入！
今からスケジュールを
調整しておかないと



第1、第2駐車場までびっしりで昨年は完全にキャパシティオーバー。今年は台数を500台限定とするので、抽選になってしまう可能性も。いずれにせよ応募しないと始まらないので、参加希望者はホームページをマメに見ておこう。7月22日より受付開始だ。

中部ミーティング



大分ジャンボリー



九州で唯一開催されている大分ジャンボリー。ご当地「とり天弁当」が好評だ。温かみのある雰囲気、リピーターも多い。東京からも2泊3日くらいかけて参加すると楽しい。

フラミ、清里……いろいろあるよ

北海道のふらのミーティングは前夜祭が異常に盛り上がる。フェリーで参加する人も年々増えているので乗船中からミーティング気分が楽しめる。100台限定で開催されている清里ミーティング、今年はどんなコンテンツを考えているのか今から楽しみだ。そして今年こそ東北ミーティングは取材に行くぞ！ 4040号もしくは1515号で参加予定だ(有言実行せねば)。



2017年イベントスケジュール

◎は日程確定済 ●は未確定

- ◎7月15日(土)～30日(日)2017ロードスター展@横浜 土日祭日12:00-17:00
- ◎9月2日(土)パーティレース(メディア対抗4時間耐久)@つくば
- ◎9月2-3日(土日)Roadsterふらのミーティング2017@北海道
- ◎9月10日(日)中部ミーティング2017@岐阜
- ◎10月8日(日)ロードスタージャンボリー2017@大分
- ◎10月15日(日)東北ミーティング2017@福島磐梯
- ◎10月22日(日)清里ミーティング2017@山梨清里
- ◎10月29日(日)チャリティフリーマーケット2017秋@横浜
- 11月12日(日)オープンカーと遊ぼう2017@横浜
- 11月26日(日)東京サンプラザプロジェクト@東京
- ◎12月2-3日(土日)マツダファンフェスタ2017@岡山
- 12月9日(土)2017横浜サンプラザプロジェクト@横浜
- 12月東海メンバーミーティング2017@愛知

ロードスター最大のミーティング「軽井沢」は、1年の折り返し地点。まだまだ後半に楽しいミーティングがたくさん控えているのだ。

9月に入ると北海道のふらのミーティング。いつの間にか道内だけではなく、東京など遠方からの参加者が増えてきている。翌週には中部ミーティング。会場キャパシティを上回る参加者が見込まれるので500台限定となった。7月22日より受付開始、ホームページをチェックしておいて(ロードスター・中部ミーティングで検索)。

大分のジャンボリー、東北ミーティング、清里……、まだまだお楽しみは続く。もちろん地元開催の恒例オフ会も楽しいし、仲間うちで集まってワイワイやるのもミーティングの醍醐味。新人さん大歓迎だよ！

ROADSTER
BROS.

ROADSTER BROS.

[ロードスターブロス]

Vol. 12

Editor in Chief 中村ブンコ
 Producer 黒田健一
 Photographer 金子信敏／犬塚直樹／井上雅行
 服部真哉／桧山行由／高松 弘
 竹内美治／吉見幸夫／黒柳俊輔
 奈良軍団KOMATSUDA
 Writer 塩見 誠／石田 徹／都築雅一
 Illustration 都築雅一
 Cover Photo 金子信敏
 Cover Design 長谷川修史
 Design 長谷川修史
 田辺雅人
 3PUNCH DESIGN (鯨崎真司)
 浜本直樹
 三文字デザイン事務所
 Advertising Div. 神戸信英／渡辺孝禎
 Sales Div. 寺岡秀樹／小出 仁／倉田貴司
 Publisher 木村玄一

発行所：モーターマガジン社
 〒105-8611 東京都港区新橋5-33-10
 Tel 03-3434-3151 (代表) Tel 03-3434-3157 (編集)
 Tel 03-3434-3153 (販売) Tel 03-3434-3155 (広告)

発行日 2017年7月14日
 印刷 大日本印刷株式会社 Printed in Japan
 定価 1852円(+税)

©モーターマガジン社 無断転載を禁ずる

※本誌記事に掲載されている価格は
 すべて税込価格となっております。



003/005 Roadster BROS.TOPICS

008 しんだもん ち

人生激変!! ロードスターライフ

- ミーティングスタッフを楽しむ!
- レース観戦を楽しむ!
- レーシングドライバーを楽しむ!
- ドリフトを楽しむ! etc……



035

NA&NBLストア計画進行中
やっぱり一生乗る!! 宣言、続行

055

**ND5RC
最新情報満載**



074

Meet the ROADSTER

- 軽井沢ミーティング
- OASISミーティング
- カナロド



097

**グッドイヤーレーシング
タイムトライアルJFカップ**

102

WE LOVE MOTOR SPORT
 ～パーティレース & 富士チャンピオンレース

106

GLOBAL MX-T CUP JAPAN

111

R1 GP REPORT

116

RCOJ MESSAGE BOARD

118

お気楽イラストレーターTSUZUの
NAまったりライフ

122

情報満載! てんこ盛り倶楽部

128

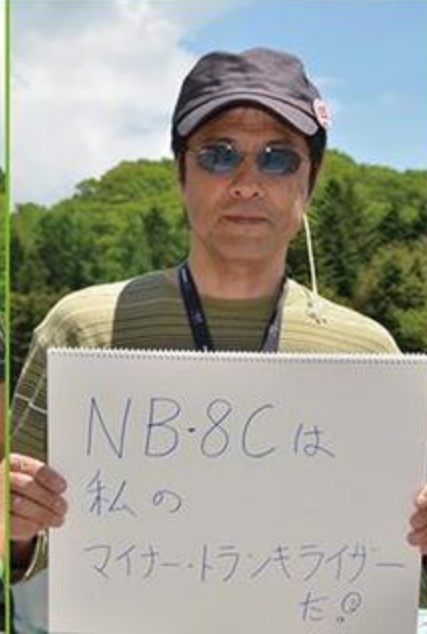
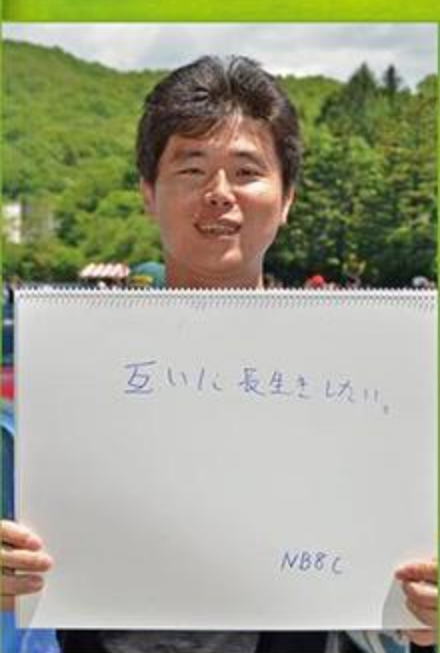
モニタープレゼントレポート



しんだもん 勝ち

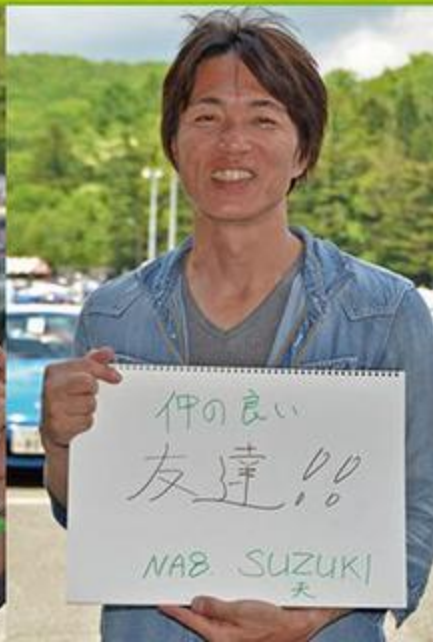
人生激変!!

ロドスタライコ





ただのスポーツカーだったら、こんなに長く乗っていなかった
 ただの移動手段だったら、こんなにカスタマイズすることはなかった
 ただの機械だったら、こんなにたくさんの仲間と会うことはできなかった
 ロードスターに乗ることで、人生が豊かになっていくと感じているのは
 自分ひとりではない……これは、イベントや走行会に足を運ばばよくわかる
 ロードスターは自分にとってどんな存在なのかを考える時
 改めて影響力の大きさに気付かされるのだ！



ミーティングスタッフを楽しむ!

参加者の笑顔と「ありがとう」の言葉がごほうび
事前の苦勞も吹っ飛ぶスタッフならではの楽しみ

ロードスターの楽しみ方はいろいろあるけれど、ミーティングを心待ちにしている人は多いはず。参加者はもちろんだが、じつは影で支えているスタッフ達も、別の角度からミーティングをめいっぱい楽しんでいるのだ。

「オアシスロードスターミーティング」。これはひとえにスタッフフル実行委員の一念な準備による。「ミーティングが終わると反省会をやって、翌年明けたくらいから打ち合わせが始まります。でも、どんなことをやろうかというのは、つねに考えていたりします」と東代表。実行委員は現在11名いるの

だが、広く募集するプランもよく浮上るとか。
しかし、阿吽の呼吸でスムーズに進行できていること、そして元主査の貴島さんをも土下座させる「お笑い系」ミーティングなので、信望者だと務まらない!? と、さまざまな要因があつて、少数精鋭であるオアシスを支えている。

ミーティング終了後の集合写真は、日焼けしたみんなの笑顔が達成感と疲労で複雑かも。お疲れ様でした。

ミーティングの前日に集まって、会場の準備を進める。テントも何もない状態だと、ピンとこなかったりする。

何年も続けることで スタッフの結束も固まる

会場のメインステージでは、マニアッククイズや運動会(昨年)など、趣向を凝らした催しが用意されている。どうしたら参加者に喜んでもらえるか、直前まで思い悩んだ末の「ネタ」なのだ。歴代主査もこの餌食(!)となっていて、それも許されるのがIt's OASIS!!! なんて言っても名(迷?)司会者の丸山さん&森川さんトークが最高。このトークも行き当たりばったりではなく、綿密に打ち合わせている。円滑な進行は見えない努力に裏打ちされていた!



RCOJ(ロードスター・クラブ・オブ・ジャパン)の水落代表(左)を始め、本誌も毎年ドキドキしてステージに上がる。



OASIS Roadster Meeting



OASIS Roadster Meeting 2017 実行計画書

1. 開催概要

日程 2017年5月14日(日)

場所 淡路海峡公園 海側臨時駐車場

参加費 運転手3000円、同乗者2000円
※15歳未満無料

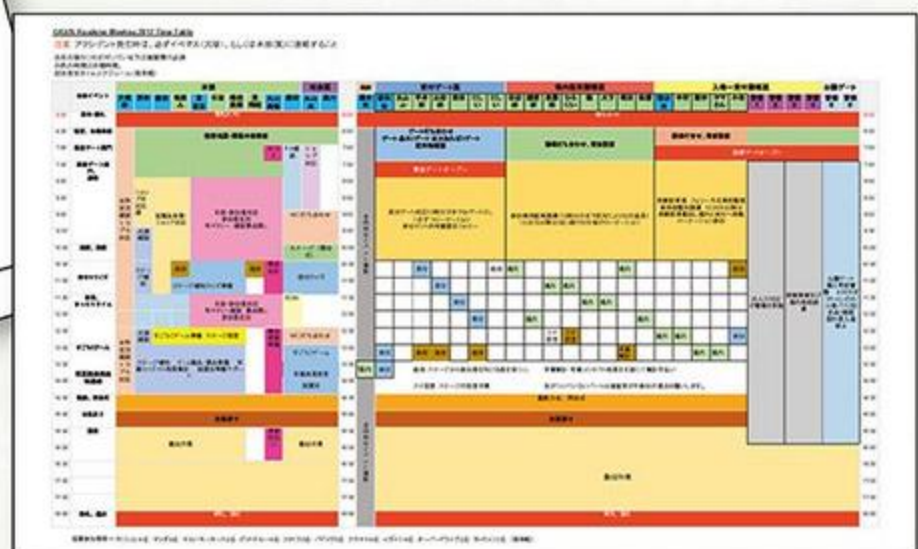
2. 想定来場者数

1000人

3. スタッフ

氏名	担当
大塚	全体統括
丸山	司会、ショップ対応
丸山美香	会計
森川	司会
森川	城内誘導
藤井	受付
新矢	写真撮影
藤本	音響
森田	

会場の淡路海峡公園に提出する計画書(これでも一部)。担当者に「こんな立派なの見たことない」とほめられた力作だ。



当日のスケジュールは、会場の進行と担当者の動きがわかるよう管理されている。19回の積み重ねですね! 仕事でも生かせよう。

スタッフも ロード乗り!!

ND5RC
丸山友宏さん

23年乗ったNAから乗り換えたのは腰が辛くなったから(!)。「NDに納得できなかったらまたNAを手に入れてレストアしよう、くらい考えていたんですが、奥さんが「代わりにはならないよ。って言うので、降りる踏ん切りがつかしましたね。NDライフ、満喫してます」



NDERC RF
藤木タケンさん

買い替えではなく、増車! NAも所有しているという幸せ者だ。「あえてATにしたのは、MTにしたらNAに乗らなくなりそうで(笑)。昨年のミーティングで当日スタッフをやりました。今回は実行委員です。見送り時のみんなが笑顔いっぱいいいですね!」

NA6CE
新矢英孝さん



「平成5年式Sリミを18年乗っています。友人がMR2(AW10)を買って、カッコいいな〜って。いろいろ中古車を見て、最初は「なんてナンパな。って思いました。黒ボディに金のホイール、赤内装ですもん(笑)。40年乗ると決めて大枚はたいて買いました」

NA6CE
大塚 忠さん



ロードスターは以前から欲しいと思っていたが、「ガレージがないと、イタズラとか車上荒らしが心配で」我慢していた。念願のガレージを手に入れ、NAを10年以上乗り続けている。「リトラクタブルライトが好きで。DIYやったりして遊んでいます」

3回目からスタッフをしているので、参加者になったことがない。「入場待ちで並んでみたいですね(笑)。NA購入の前にボルシェ(914)も見て、同じくらいの金額だったんです。でもお店の人が売ってもいいけど、その倍かかるって(笑)。買わずによかったと思っています」

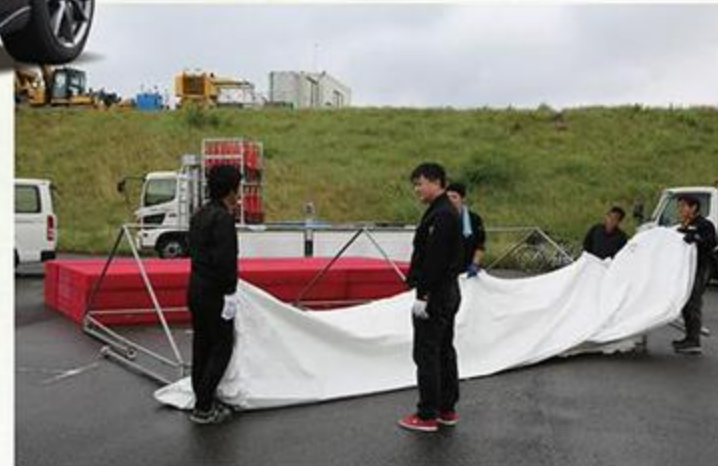
NA6CE
東 昌芳さん・晴紀くん



ミーティングの仕込みは前日から 以前はテント張りもスタッフが行っていた!

雨上がりの昼下がり、準備がスタートする。心配された天候は好転方向なので、心おきなく始められる。参加者は設備が設置された状態から見ているため、だっ広い敷地だけを見たらさぞ驚くはず。テントが設置されてようやくピンとくるのだ。以前

は自分達で設営していたので、スタッフはテントの組み立てができるが、グリーンピア三木から淡路島に会場を変更した時から、地元のレンタル業者に依頼するようになった。こんな業務、も含まれているのだから、苦労は尽きませんね。



メインステージの位置決めは、参加者を集めるスペースの確認をしながら作業が進められる。すると、だんだん見慣れた風景へと変わっていく。業者さんもイベント内容を知っているので、NDの話をしたり和気あいの雰囲気。司会者の丸山さん、森川さんはステージに立ってリハ気分。テントの設営は業者さんにお任せしているが、自分達でやれることは積極的に行っている。てきぱき作業する姿が頼もしい!



このダンボールの山は、参加者に配布された「クーラーバッグ」が詰まっている。事前申し込みなしなので配布数はカン!



車両誘導のためのカラーコーン並べは子供スタッフもお手伝い。もちろん閉会後は片付けが待っている。

実行委員は姫路のオーナーズクラブ「ESAH」と、関西のメンバーが集う「CLUB STYLE」の、ふたつが協力して成り立っている。2017年開催日までに、3回集まって打ち合わせを行ったが、これでも足りないくらいだとか。



今回は初代から現行モデルまで、ステージ横に車両が展示されていた。どれもロードスター、どれも魅力的なモデルなのだ。





ミーティング会場の駐車スペースと、公園をつなぐ橋にバナーを設置する。だんだん気分が盛り上がってくる。



「便利に使えるモノ」というのが記念品の大前提。2017年はクーラーバッグ、使えるねー。これまたスタッフ間での議論が熱くなるネタでもある。



当日メンバーもいるため、来場者を入れる前に、最後のスタッフミーティングを行う。広い会場だから車両誘導も大変だ。



恒例のお約束、エスケレート（シート）争奪戦のルールがこれまたすごい（ひどい）。今年はドライ昆虫を食べ、その種類（コオロギとかバッタ）を当てるという強烈さ。参加者だけでなく、司会自らも体を張って笑いをとりまく。本当に頭が下がる思いだわ。



スタッフとして最高なのが参加者の笑顔。これで1日の疲労もぶっ飛んでおつりがくるというもの。来年もまたここで！

実行委員（敬称略）

主担当 大塚 全体統括 丸山 司会、ショップ対応 丸山美香 会計 森川 司会 福井 場内誘導 新矢 受付 藤木
写真撮影 森田 音響 森 お弁当屋対応、ショップ対応 東 全体統括補佐、ステージ企画黒子統括、動画撮影 東登志子

当日スタッフ

所属クラブ ESAH 松浦、越前、梶、吉田、田辺、中村、恩藤 所属クラブ ClubSyle 山田、河野、大下、西井、嶋田、山下、小谷、平井、福留

ミーティング当日

天候の心配はないものの暑くなりそう、参加者だけでなくスタッフも熱中症注意！

いよいよ当日。天候は問題なし。過去に1回だけ、台風で中止になったことがあった。

「あの時は、開催が中止かいつまでに決めるのか、どうやって告知するのか悩みました。遠方から来てくれる人の中には、知らずに会場まで走ってくることも考えられます。なので来てしまった人に謝るため、入り口にスタッフががいるようにしました。実際、東京から来てくれた人に謝罪しましたよ。グリーンピア三木の開催で、2年続きの雨だったのはしんどか

ったです。靴はぐしゃぐしゃになるわ、寒くなってくるわで。

また、震災のときも開催が中止かで、スタッフで議論を重ねました。最終的には代表としてやることを決定したんです」と東さん。いろいろと心配は絶えない。例えば、124スパイダーや光岡自動車、H-M-KOが参加したら、駐車スペースに置くかどうかとか！ 来場者が道路にあふれないよう会場を広く借り、フェリー方式に並べるといった工夫もナイス。今年も楽しいOASISでした！



受付テントではパスや記念品などが配布される。「中部ミーティングでもらったパッケージングされているのを見て、そのアイデアをパクらせてもらいました（笑）」と新矢さん。

お昼もしっかり食べないと、後半戦がもたない。豊富なお弁当、ドリンク、アイスなど飲食も充実してうれしい。



車両のカウントも行。この時点では、NA253台、NB160台、NC113台、ND182台、その他49台だった。ずいぶんNDが増えた印象だ。



参加者が帰ったあと、片付けを済ませたら余った景品（お菓子類など）はスタッフで振り分け。お子様たちも、1日ご苦労様でした。

ミーティング&ドライブを楽しむ!

ミーティングだけじゃもったいない
オープンドライブも同時に満喫しよう

自宅を出てミーティング会場へ、
そして自宅に戻る。仕事があれば
仕方ないのだが、たまにはそのま
まドライブを楽しむなんてぜいた
くもいいものだ。だって、ミーテ
ィング会場の周辺には、素敵なド
ライビングスポットが多いものだ
から。フラミ、東北、軽井沢、淡
路島……遠方から参加する人ほど
このぜいたくな時間を作ってみて
はどうだろうか？

「OASISミーティング」が開
催される淡路島は、イザナギ、イ
ザナミ両国土創世の神様が最初に

作った島と言われている。温泉も
あって、海と山の幸が豊富だ。そ
して明石海峡大橋で本州と、大鳴
門橋で四国と結ばれている。玉ね
ぎが有名でもある。

もう3回も足を運んでいるのに、
会場との往復だけだったとは。少
し調べるだけで、淡路島に対する
興味が湧いてきた。だいたい、淡
路SAの近くにある道の駅「あわ
じ」にすら立ち寄ったことがなか
った。せっかくだから後泊して、
淡路島を満喫することにしよう。
もちろんオープンでね！



ガイドブックや地元情報誌を見てみると 楽しそうなスポットがたくさんあったりする

季節ごとに咲き乱れる花と動物たちと触れ合える公園

「イングランド」と名が付くだけあって、イギリスの湖水地方を思わせる景観が雄大で優雅。広大な敷地内には花畑のほか温室ハウス、ゴーカートやグランドゴルフといった遊戯設備もある。また無料のシャトルがかわいい。動物もたくさんいて、コアラ展示はもう20年にもなる。お昼前にエサやりのチャンスがあるので、時間を合わせて覗いてみるのが◎。ラストにギフトショップをお忘れなく！

昆虫を模したもののやレトロな電車型がある。以前は燃料で動かしていたが、今は電気というから今時だ。徒歩15分を往復している。

取材で全国各地を訪ねる。観光地であることも珍しくないが、観光などしている余裕はない(当然だ)。だが、今回は例外。ロードスターの楽しみ方といえばドライブ、というのはみんな共通だろう。オープンカーの爽快感、初めての道、風景、グルメ……楽しくないわけがないのだ。

約203kmの淡路島は、シンガポール島と同じくらいの大きさなのだとか。年間平均気温は約16度だから、東京とあまり変わらない。山と海、変化に富んだ風景を楽しむことができる。ちなみにOASISの会場となっている国営明石海峡公園には、四季折々の花が咲いている。そういえば、園内を散策したこともなかったっけ。

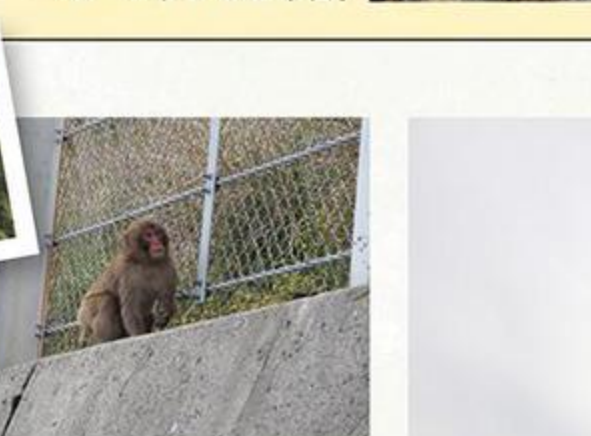
島の中央を神戸淡路鳴門自動車道が貫き、国道28号線、県道76号/31号線が海岸沿いを走っている。3時間ほどで1周できるとガイドに書いてあった。海を眺めながらのドライブは最高！

「のお楽しみ「道の駅」は、「あわじ」「東浦ターミナルパーク」「うずしお」の3つがある。どこも買い物スポットがあって、規模は大きくないながらも楽しめる。島国である日本の、さらに小さな島ドライブは、観光スポットも通りすがりの風景も満喫できた。オープンカーだから感じられる匂いもまた格別。

漁港にて。まもなく夕日という時間、静寂の中で時々ライズ(飛び跳ねる)する魚の水音が聞こえる。



「びわ」ソフトクリームは350円(税込)。シャーベットに近い感じで、さっぱり食べられる。



オーストラリアと友好関係があり、コアラ、ワラビーがいる。プレーリードッグもお茶目。

ひつじがあちこちにいる。人慣れしているのか、近づくと寄ってくる。100円でエサやりもOK。



淡路ファームパーク イングランドの丘

- 住所: 兵庫県南あわじ市八木養宜上1401
- 電話: 0799-43-2626 ●定休日: 年中無休
- 営業時間: 9:00 (冬季10:00) ~ 17:00 (3~9月の土日祝は17:30)
- 入園料: 大人800円・子供(4歳以上) 400円
- HP: <http://www.England-hill.com/>



さまざまな色の花が咲き乱れている。季節ごとに楽しめる花が異なるので、何度足を運んでも楽しめるだろう。イベントも開催されているので、事前にホームページで情報をつかんでおくといいかもしれない。

道の駅 東浦ターミナルパーク

- 住所: 兵庫県淡路市浦648
- 電話: 0799-64-0001
- 営業時間: 9:00 ~ 18:00 (農産物直売所) 24時間 (トイレ、駐車場)
- HP: http://www.kkr.mlit.go.jp/road/michi_no_eki/contents/hyogo/higashiuratatarminarpark.html



猿との遭遇……。近くにモンキーパークがあったのだが、まさか脱走したのか？

クルマだって。思わず反応してしまった。地名の読み方っていろいろあっておもしろい。



巨大な観音像発見！ あとで調べたら観光スポットだったが引き継ぐ人がなく放置状態らしい。



買い物もクルーズもグルメも満喫できる

春と秋の大潮時には、世界最大のうず潮が見られる有名スポット。日によって渦潮が発生しやすい時間帯が異なるので、◎のある時間を狙っていくのがオススメ。福浦港、伊毘(いび)港から定期船が出ているが、福浦港のほうが乗船時

出航時には子供も混じってお手振りのごあいさつ。戻ってきたときもお出迎えしてくれました。



◎の時間帯ではなかったのですが、大きなうず潮は見られなかったが、海から聞こえてくる潮がぶつかり合う低い轟音は迫力満点だった。



間が長い(60分)。大きなうず潮が見られなくても、大鳴門橋を下から眺めたりちょっとした船旅気分になれる。オープンカー乗りは風があったほうが落ち着くので、多少寒くてもつつい甲板で景色を眺めてしまうのだ。

うずしおクルーズ

- 住所：兵庫県南あわじ市福良港うずしおドームなないろ館
- 電話：0799-52-0054
- 営業時間：9:00～17:00 定休日：年中無休
- 乗船料：大人2000円・子供(小学生)1000円
- HP：<http://www.uzu-shio.com/>



小さな灯台を見ながらうず潮が見られるポイントへ向かう。平家伝説が残る煙島も要注目だ。



大小無数のうずでかき混ぜられた海水が、海面に戻ると丸い模様ができる。「うずの花」と呼ぶ。



道の駅 福良

- 住所：兵庫県南あわじ市福良甲1528-1
- 電話：0799-52-0054 営業時間：9:00～17:00
- HP：http://www.kkr.mlit.go.jp/road/michi_no_eki/contents/hyogo/fukura.html



福良マルシェ

- 住所：兵庫県南あわじ市福良甲1530-2
- 電話：0799-52-1244
- 営業時間：10:00～18:00 定休日：年中無休
- HP：<http://www.uzu-shio.com/fukuramarche/>

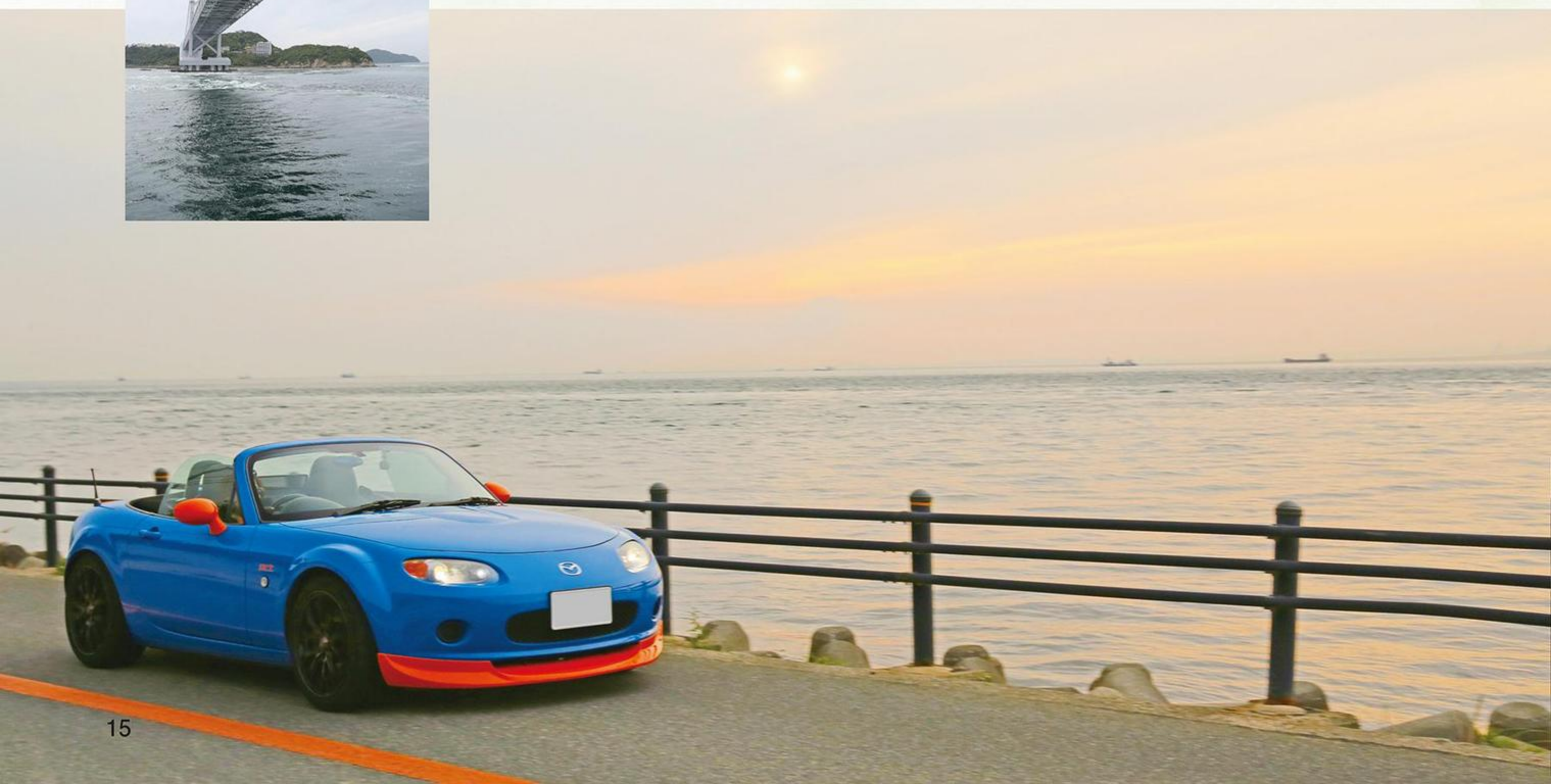
淡路島の新鮮な野菜や魚がマーケットに並ぶ。特産品がたくさんあって目移りしちゃう。



海鮮丼は並が1300円、わかめうどん500円、店先のたこ天もいただいた(400円・すべて税込)。



大鳴門橋を下から見ると新幹線が通行できる鉄道部分を有するが、利用されていないのが残念。



サーキットを疾走するマツダ車を 一致団結して応援に行こう!

NC、ND、そしてデミオ、アクセラとマツダ車が参戦しているスーパー耐久(以下S耐)。エントリー台数が増えている、さまざまなレース展開を模索している。そんなS耐のマツダ車チームを応援しようと、エムゼットレーシングが「応援観戦会」を開催している。それぞれサーキットに集まって、走行前のチームを来訪していく。なかなか声をかけづらい雰囲気もあるピットで、ドライバー

紹介、意気込みを聞くことができるなどツアーならではの特別な時間を過ごすことができるのだ。4月29日に行われたスポーツランド菅生での第2戦を応援する。ドライバーズサロン前に集まった参加者たちで、応援チームを順番に訪れることにする。いずれもレース前とあって準備に忙しいのだが、事前にエムゼットレーシングから連絡が入っているので、快く迎え入れてくれた。

レース車両を間近で見られるのも特権。とくに同車種に乗っているばなおさらで、パーツの細部までチェックしたくなる。また応援の声が直接届くので、いつも以上に応援しがいがあるというもの。レースはST5クラスで村上モータースが優勝を飾る最高の結果に! この応援観戦会に興味のある人は、ホームページを確認してほしい。

もらったよ~



集まってくれた「応援観戦会」参加者には、記念品のプレゼントが配られた。この観戦会に費用はかからない(観戦チケットは各自用意)ので、貴重な体験ができるチャンスは逃さない!



まずはアクセラ、デミオと2台体制で臨むノプロチームから。ST-3クラスのアクセラには谷川達也選手、野上達也選手、野上敏彦選手がドライブ。ST-5のデミオは関豊選手、梅田剛選手、そして井尻薫選手がハンドルを握る。



BOMEX with オートラボ

エアロパーツで知られるBOMEXもNDで戦うチームのひとつ。ゴールドのボディはサーキットでもひととき目立っていた。レースのない翌日にもピットに車両を展示していた。

MURAKAMI MOTORS

NCに続いてNDモデルでS耐チャレンジを続けるチームで、菅生に続いて鈴鹿と2連覇を果たすという大快挙。ノリに乗っており、みんなの応援も心強いエネルギーになっているはず!



LOVE DRIVE RACING

井原慶子総監督のもと、選抜された女性ドライバーがハンドルを握る注目度の高いチーム。モータースポーツでも広く女性が活躍できるプロジェクトの一環で、その活動はだんだん認知度を増している。





歌やトークショーなどステージイベントも行われていて、人だかりができていた。またメーカーのブース出展もある。



パドックを往来できるバスを購入すれば、チームの緊張感やピットがどうなっているかを見ることができる。レースと違う一面が楽しめる。



NCは2LエンジンのためST-4クラスで、ライバルは86やインテグラ、S2000と強豪ぞろい。応援に駆けつけてくれる人が多く、ドライバーもスタッフもテンションが上がる。この日は残念な結果だったが、それもレースなのだ。



「以前NAに乗っていた」という長谷川雅俊さん(右)はGTやWTCも観戦する。愛車はないが、長谷川さんといっしょに応援に来た久保翔太さん。



ドライバーの加藤選手と中学時代の同級生で、20数年ぶりに再会&応援に駆けつけた菊地功さん(左)。息子の滉さん、娘の絢音さん、奥様の美和子さんと一家総出の応援団だ。



コース上にはスタート前のマシンが並ぶ。記念撮影をしたりマシンをじっくり見たりと、ただの観戦とはひと味違う至福の時間だ。



レースカー大好きの子供たちは興味津々。親たちに負けないほどじっくりマシンチェックをしていた。ここから将来のレーシングドライバーは現れるのか!?



ESTONE



パレードランが終わると撮影タイム。人が多すぎてロードスターが見えなかったりして……。



最前列から最後尾までかなりの距離になった。パレードランに参加したロードスターの数がいかに多かったかを物語っている。



公道ではできないことも、パレードランならオッケーだ(動画をアップしないように?)。本庄サーキット1周がロードスターでつながるなんて、なかなか素敵な景色じゃないですか。ミーティングとは違ったお楽しみが、サーキットにはたくさんあるのだ。



平井自動車代表(右)とTKくらぶの神谷さんが主催している「ロードスター祭」。楽しく過ごすのが何より大事。



ロードスターって2人乗りじゃなかった? 何人乗れるかギネスに挑戦、的な光景だ。でも、サスがかわいそう……。



ドリフトを楽しむ!

FRレイアウトを存分に発揮して 派手なアクションでギャラリーを魅了

FRレイアウトでスポーツ走行が楽しいロードスター。グリップだけではなく、ドリフトだって楽しめる。パワーがあればいいというものでもなく、ロードスターだって十分にドリフトできる。

ロードスターだけの走行会は恒例となっているものが多いが、本庄サーキットで行われる「ロードスター祭」も定着している走行会のひとつ。グリップオンリーの走行会が圧倒的な中、グリップとドリフトクラスが用意されているのが大きな特徴となっている。と言うのも「ロードスター祭」は平井自動車+TKくらぶのドリフト好きコンビ(?)がタグを組む走行会だから。お昼休みには、ギャラリーも含めロードスターのパレードランが行われる。

「箱乗り」や何人乗れるか挑戦する人、だれも彼も楽しそう! コースを埋め尽くす色とりどりのロードスターは、圧巻の一言だ。妙な連体感もあったりして、サーキット走行会の中であって異色のコンテンツ。これが人気なのだ。

グリップとドリフトは走行スタイルが違うので、お互いに牽制することがあるけれど、ロードスター走行会だと話は別。スタイリングやチューニングの手法など、何かと共通の話題が多いから、いい雰囲気刺激しあえる。これからサーキットを走ってみたい、ドリフトしてみたいという人も大歓迎だから、来年はいっしょに走ろう。

普段はジムカーナをやっているが お遊びでドリフトしに本庄へ

「ジムカーナを丸4年やっていて、サーキットではグリップ走行していますが、ロードスター祭にはドリフト遊びしに来ています(笑)。JAFのクラブにも所属して、筑波や茨城中央サーキットで走っています。学生時代(自動車部所属)にはNAに2年、S14シルビアにも2年乗ってたこともあります。ターボ車はパワーがあっただけでしたね。社会人になって、NAに近いことからNBを選択。エンジンには手を入れず、足まわり、デフに手を入れています」



NB8C
藤田 怜士さん

ちょっと「痛車」的な部分は手切りで貼り付けた自作もの。ジムカーナは軽量車が有利なため、ロールバーは装着していない。



サスはオーリンズ製でジムカーナセッティング。デフは2WAYのため、頭の入りは悪いが踏ん張りは効く。



ジムカーナの細かいクイックターンではサイドブレーキの操作が大切。インテリアは赤と黒でコーディネートしている。



リアタイヤはMOMO!? もはやステアリングよりもポピュラーだったりして。輸入タイヤ同様リーズナブル。



ホイールはRacing Hartでボロボロの状態だったが、自分で塗装しなおしたという力作。フロントはイーグルスポーツ。



NB8C
若柳 公博さん

仙台からドリフトしに来ました! 普段はエビスサーキットがホームコース

「小さいFR車が好きでカプチーノに乗っていたこともあります。グリップもドリフトもやりますよ。仙台なのでスポーツランド菅生が近いんですが、ちょっと敷居が高い感じで(笑)、エビスまで行って走ってます。NBのこのボディカラーがよくて、ネットや本で情報を得ながら探して購入し、6年ほど乗っています。パーツの取り付けは自分でやっていて、メーター取り付けもDIYです。ヘッドライト加工(カラ割した)もやりました!」



ネットオークションで落としたRX-8のリップをガーニッシュに加工した。写真を見ながら「こんな風にやったらいいかも」と手探り。

カメラを取り付けて自分の走りを見直す。エアコンの吹き出し口には油圧、バキューム計をセットしている。見やすく違和感なし!



ソウルレッドにオールペンして 2日でやってしまいました~

「専門学校の板金塗装科に空きがあったので、ソウルレッドにオールペンしちゃいました(笑)。なのに2日でやっちゃって……。最初はドリフトなんて怖くてできねえって思っていました。でも学ドリ(学生ドリフト)に出ている人と仲良くなり、いろんな走行会に出たりするようになって。ロードスターは普段乗りでも楽しいっす」とエアコンレスの運転手にハードなドリフト車。とにかく自分で作業して、工賃をかけないのが長く乗る秘訣。



エンジンブローを機に乗り換えも考えたが、ネットでエンジン(256カム入)を購入、先輩のエンジンクレーンを借りて自分で乗せ替えた。



NA8C
池杉 涼さん



いろいろ取っ払ってあるのに、なぜかゴチャゴチャに見えるインテリア! サイドブレーキの延長ぶりがハンパないグリップは自転車などに使われる素材で滑らない。ソフトトップの収納部にあるのはスピーカー。「音楽は大切。80年代好きなので明菜ちゃん聞いてます」。



NA6CE
中里光浩さん

GTウイングに対するあこがれがあり、なるべく低めのものを選んでセットした。オーバーフェンダーは中古で購入。ナックルを入れて急遽セットしてきた。それにしても自家塗装とは思えない！

「これ以上成長したら入らなくなる」という危機感のあるフルバケ。健康管理のためにバロメーター代わりに。



Vスベだったのが内装でわかる。最初はノーマルのウッドステアリングで走っていた。



リアテールはユーロタイプに交換。ノーマルよりもこのほうが一体感があるようだ。

シルビアや86などでドリフトをし ブランクを経てロードスターで復活

ドリフト祭の数日前に塗ったばかりとあって美しいが、じつは友人とふたりで自家塗装したもの。「昔、AE86やスカイラインでドリフトしていたころに使っていたリフトなどがあるんです。見た目のあとは、エンジンルームを見せられるように仕上げたいですね。18歳から峠に行っていて、全盛期はもう毎日お祭りでしたね(笑)。しばらく走ってなかったのが、久しぶりのドリフトだとなかなかコツが思い出せない。体が動かない」



ドリフトしていると汗だくになって 愛車ともども息があがったり(笑)

池杉さんが師匠とあおぐ平内さんは、ロードスターのドリフト歴は12年あまりというベテラン。「免許取ってすぐにロードスターでドリフト始めました。ターボ車に乗りたいと思ったこともありますが、お金かかるし(笑)。一生懸命走ってる感じがいいのよ。NA6→NA8→NB8と乗り継いでますね。次はNC? タイヤ、ガソリンにお金かかりそうだけど……」富士スピードウェイのドリフトコースなどでもドリフトしている。



室内はいたってシンプルにまとめている。シフトノブはRX-8の純正を流用している。

ダックテールはドリフト競技を軸に部品開発しているT-SPEC製をセットした。



マフラー出口はワンオフ形状。グリップにはないポイントを見ているのも楽しいのだ。

NB8C
平内貴典さん



タイヤはこだわりの185/60-14サイズを採用している。ホイールはワークのエキップで、ドリ車らしいコーディネートなのだ。



ホイールはXXR(輸入もの)の8Jで、インセットは±0だ。「もっと大きなホイールが欲しくなってきたんですよ」。



ダンゴになってドリフトぜんまい 仲間たちと集まって走るのが好き

山形から来場という猛者で、もともとグリップで走っていた。「仲間に誘われてドリフトに転向。NA6に乗っていたんですが、日光サーキットでドリ失敗(苦笑)、足まわりなどをNBに移植したので、いちから作るよりは安上がりだった。NA8を探したんですけど、思いの外高くて。でもNBは乗りやすいから、ノーマルでも十分ですね。普段は仲間とエビスサーキットに集まって走ってます。連なって寄せて走るのが楽しい！」

NB8C
鈴木雄大さん



お誕生日
おめでとう

ありがとう
ございます





レーシングドライバーを楽しむ!

「ショップおやじ、だって走って楽しみたい 真剣勝負のレースを戦い抜く!



スーパー耐久ではパーツメーカーのブース出展があり、フジツボではNDを展示していた。



サーキット、しかもとりわけレースとなると雰囲気は独特。応援に行くだけでもこの興奮が味わえるぞ!



MZレーシングが行った「観戦応援会」のメンバーが、ノプロのピットを訪問。サインももらった!



ステージ上では歌&ダンスが華やかにレースを盛り上げている。これを目当てに来るファンも多い。



レーシングカーのコックピットをのぞき込めるのも、サーキットに足を運んでこそだ。



コースインしたマシンがずらりと並ぶ。記念撮影をしたり、マシンチェックをしたり、にぎやかだ。

スーパー耐久には、さまざまな顔を持つドライバーが参戦している。名だたるレーシングドライバーはもちろん、チューニングショップの代表や会社員がエントリー。また使用車両が市販車であることも、参加型レースとして人気が高い理由のひとつだろう。

続いてTCRジャパンが参戦。NDモデルが登場すると、一気にエントリーが増えた。ロードスターオーナーにとっては応援チームが増えるし、何より戦闘能力の高さをアピールできる。レースで成果を上げるのは、わかりやすい性能の立証となるのだ。オープンカーでありスポーツカーであることを、サーキットが証明する。レースという過酷な場にあえて飛び込むのも、ロードスターでできる楽しみのひとつ。苦楽あつてこそ、なのだ。

●ロードスター参戦チーム

クラス	ゼッケン	チーム名
ST4	54	TC CORSE iRacing ROADSTER
ST5	2	TEAM221 BOMEX with オートラボND5RC
ST5	50	LOVE DRIVE RACINGロードスター
ST5	32	Nissoku ND ROADSTER
ST5	88	村上モータースMAZDAロードスター ND



NissokuチームはST1でボルシェを走らせているが、もう1台エントリーするのにFRのNDを選んだという。

ピットパスを持っていると憧れの選手にサインをもらうこともできる。有名ドライバーもうろうろ(!)している。



レース実績を積み重ねてきた功績が今花開く！ スポーツランド菅生に続き鈴鹿をも制覇する

岡山国際で行われているN1に参戦したのが村上モータースの原点で、10年前のことになる。

「お遊びで阿讃サーキット（徳島県）の4時間耐久を走ったんです。その時、いっしょに走った人が速くて、クルマだけでタイムを出すんじゃないんだって。それから上手になりたいと思いました。自動車業界にいたことだし、得られることも多いだろうと。」

何があってもとにかく3年間はやってみよう、N1レースに参入しました。そこでシリーズが取れたので次のステップということでした。スーパー耐久（以下S耐）に移行したんです」と村上代表。

ロードスターで走る以外は考えられなかったため、S耐というカテゴリーに決めた。初めてのチャレンジだけに、当然わからないことも多かったが、チーム一丸となって戦績を重ねた。

「2012年から4年間戦ったのにNDにスイッチ。今年、2戦めの菅生、3戦めの鈴鹿と2連覇できたのは、チームとしてまとまってきたことが大きく影響しているのだと思います」（村上代表）

ND投入初年度はデータ取りとして割り切った。結果を残すことよりもどこが壊れるのか、エンジンはどこまでもつのかを見定めるために費やした。ドライバーだけ

ではなく、メカニックも手探り状態だった。今ではそれぞれが役割を把握して動けるようになっていたので、ドライバーは走ることに集中できるようになった。

「パーツひとつとっても信頼性が増しています。みんなロードスターが好きですから、レース屋として参戦しているわけではなく、ロードスターが好きで走っています。スタップもみんな好きだからやっている。この2連覇は自信になりますね。テストもしっかり行っている、他チームよりもアドバンテージがあるのではないでしょう」と村上代表が語るように、これまで

やってきた努力が実ったということなのだろう。オートポリス以降も活躍して欲しい！

脇谷 猛選手

村上ドライバーとタッグを組む。テスト走行でも積極的に走る頼りになる存在。ともに苦労しているとあって2連覇はひとしお。



村上博幸選手

ドライバーとして歴代ロードスターのステアリングを握ってきた。みんなが目標にする鈴鹿で優勝できたのは格別、と語る。





S耐シリーズはBSチャンネルで放映されている。村上さんも脇谷さんも、慣れた調子で語っているみたい?



スタートに備えクルマに乗り込む村上ドライバー。予選3位、4位とNDが続くので油断できない。



グリッドキッズとともにスターティンググリッドで記念撮影。予選1位通過とあって、決勝への期待は相当高まっていた。



表彰台のシャンパンはノンアルコール。本当の美酒は片付けまですべて終了したあとにゆっくりと。優勝、おめでとうございます!



スタッフみんなが笑顔で終われるレースは最高だ。これもチーム力が増してきた証なのだ。



サスペンションは伸び側と縮み側それぞれの減衰が調整できるようになっている。コースに合わせて調整するのだ。



レース前後にはレギュレーション違反がないかどうか、車検が行われる。その間は車両預かりとなる。



ゴールするまで気が抜けないのがレースだ。モニターを見つめながら、結果を待つ村上ドライバーとチームメンバー。



表彰台のトップは最高! これまでの苦労も吹っ飛ぶ

プライベートに近いチーム体制で臨んでいる村上モータースは、すべてにおいて恵まれているわけではない。そのためできること、できないことを見極めて活動している。資金も潤沢ではないので、用意できないものは我慢するなどしてきた。それもこれも、好きだからこそ続けられる。好き、が原動力になっているのだ。速さと確かさを身につけた村上モータースは、第4戦以降も目が離せない注目のチームとなった。



加藤ドライバー自ら撮影してファンサービスに貢献。応援してくれるファンあってこそがんばって走れるのだ。



中学時代の同級生ファミリーが応援に駆けつけてくれた。キャンギャルとのツーショット撮影にも応じてくれる。



「だんだん速くなっている手応えを感じている」という加藤ドライバー。タイヤや車両のコンディションチェックを欠かさず行う。

ST4 54 TC CORSE iRacing ROADSTER

小さい時からレースに親しみ 歴代ロードスターでの優勝経験を持つ

TCRジャパンの代表である加藤ドライバーは、ニウルブルクリンク24時間レースにも参戦するなど、年々ドライバーとしてのスキルを向上させている。ロードスターでは富士チャンピオンレース、パーティレースを制覇。ドライビングだけではなく、マシンのセッティング能力(アライメントなど)の高さも強みなのである。

今年のニウル24時間レースでは、渡航した時から波乱続きで、サーキットを走ることすら危ぶまれたという。

「予選4位でスタートして、2位まで上げたんですが、体調が悪くなっちゃって。なんとか復調しま

ピット内にはレースのための備品が並ぶ。これもまた非常を見ようで、ファンとしてはつついチェック。



ピットで行われる作業のひとつひとつが、レース初観戦者には新鮮に見えるものなのだ。

加藤彰彬選手(右)

富士チャンピオン、パーティレース、そしてS耐とロードスターでレースを続けている。講師としても活躍している。

堤 優威選手

大学生ドライバーとしてグローバルカップカーレースに参戦した若手ホープ。パーティレースチャンプの実績あり。



したが、ずっと2位をキープしていたので、ラストは全開でいけ、と言われてまして。いいタイムで走っていたんですが、結果としてはリタイヤにおわりました。落ち込んでいたら、チーム員が、なに落ち込んでるんだ、日本人はすぐ落ち込むな、って(笑)

こうした体験はすべてレースの糧となるわけで、当然S耐にも生かされる。4シーズンめを迎える今年は、調子がよくなってきたので、次回オートポリスでは成績を残せると自信を覗かせる。

「デモカーのニウルレプリカ(NC)は、経験値の詰まった集大成。乗りにきてください」(加藤代表)。

ライバルがいるからこそマシン、走りに磨きがかかる

総勢5台のNDがしのぎを削る

ST-5クラス。決められたレギュレーションに沿ってマシンを仕上げるわけだから、使用パーツ、交換部品などイコールコンディションとなる。あとはアライメントなどチームそれぞれのノウハウと、ドライバーの腕がものをいう。

NCだけだった頃よりも、ロードスターオーナーの関心は確実に高くなっている。またS耐に限らず全日本ジムカーナなどの競技の場にもNDがどんどん参入しているのは、素性の良さを証明しているのだ。

ということ。各カテゴリーで台数が増えれば、それだけ競争力が必要になる。つまり、見応えのある展開が期待できるわけだ。

ロードスターのワンメイクレースには、富士チャンピオンレース、パティレースがある。こちらもイコールコンディションで接近戦となり、見ている観客も手に汗握る。同じロードスターだからこそ応援したくなるし、観戦していても楽しい。レースが好きという人もいるが、やはりここでもロードスターなればこそ、なのだ。



ST5 32 Nissoku ND ROADSTER



ボルシェとロードスターの2台を走らせているNissokuの原嶋昭弘ドライバー。S耐参戦のためにA級ライセンスを取得したという。

ST5 50 LOVE DRIVE RACINGロードスター



29日
8:50~9:05
予選Aドライバー
9:15~9:30
Bドライバー
9:40~9:55
Cドライバー
13:20~ウォームアップ
14:15~フォーメーションラップ
14:20~決勝

応募ドライバーから選抜されたメンバーによりチームが構成されている。井原慶子総監督のもと、着実に実力をつけてきているのだ。



エアロパーツで知られるBOMEXもNDでS耐に参戦している。ライバルが増えたことで見応えのあるレース展開が期待できるのだ。



T5 2 TEAM221 BOMEX with オートラボND5RC



デミオに続きアクセラ投入 2017年はチャレンジあるのみ

菅生での第2戦では、ロードスターが参戦しているST-4&5クラスは土曜日に決勝を終える。NOPROチームはST-3のアクセラがあるため日曜日にもレースがあった。そのため応援に駆けつけたファンによるピット来訪が日曜日にも行われた。「アクセラに関してはデータ取りの年だと考えています」と野上代表。投入初年度は手探り状態が続くが、それも今後の勝利へとつなげていくためなのだ。

ST3 17 DXLアラゴスタ NOPROアクセラSKY-D



すぐに答えが出せないのがレースでもある。何がよくて何が悪かったのか、レースごとに解析していく。

マツダファンの後藤寛史さんは地元なので、子供のころから菅生はなじみのサーキット。RX-8オーナーの父親が「勉強してこい」とサーキットに送り出してくれた。父のRX-8で運転練習中。



ST5 37 DXLアラゴスタ NOPROデミオSKY-D



デミオで戦っていることから、ショップにはロードスターに負けず、デミオオーナーの来店が多い。今後はアクセラもぐんと増えてくるのでは？

レーシングメカニックを楽しむ!

みんなが仕事をこなしてこそその勝利
最終的に「レースはクルマでなく人」

新潟県にロードスターショップ
「RSファクトリースタージ」を
構えている田畑代表。ロードスタ
ー好きで、自らステアリングを握
って楽しみながら、初代から現行
モデルまですべて乗ってきている。
そんな「好き」が高じてか、スー

パー耐久（S耐）ST-5の88番
村上モータースチームのレーシン
グメカニックを請け負っている。
「自ら志願してやっています。メカ
ニックの仕事は暗いうちにサーキ
ットに入って、暗くなってからサ
ーキットを出ること（笑）。基本

的には車両整備が仕事です。毎回
ミッション交換したりオイル交換
ブレーキパッドの当たり付けなど
ショップで行っている整備士とや
つては変わりません。

当初、レースメカニックとはや
ることが違う、と周囲の人に言わ
れましたが、実際やってみると変
わらないですよ。現場では何があ
るかわからない。トラブルが発生
したら臨機応変に対処する。それ
はガレージでも同じこと。

うちらはポン付けできないから
取り付けません、ではなく加工し
て取り付ける。ステーが付属して
いなかったら、作りますもんね。
この加工を手間と見ていたらレ
ースメカには不向きです（笑）」

2シーズンめを迎えて、自分も
レースメカとして動けるようにな
ったと田畑さん。菅生、鈴鹿での
2連覇については、「チームとし
てまとまってきたのを感じま
す。ドライバーもメカニックも
お互いになんでも話し合っている
から、解決策が見つかりやすい。昨
シーズンの悔しさや失敗を、今年
はいい方向に生かしている。レー
ス終了後は腑抜けになるけど、少
し経つとまたレースや
りてえってなるんです
よね（笑）。とにかく
楽しいよ」



どんなトラブルがあるかわからないので、レース中はつねに緊張感を持って当たっている。ドライバーよりむしろレース全体を見ているのかもしれない。

菅生は
牛タン弁当
だね!

ピットでの姿も様になってきた田畑メカ。ショップのお客さんには、こ
の一件がきっかけでスーパー耐久を知ったという人もいます。



田畑行康さん

「サーキット走るの好きだ
けど、村上さんみたいに
ストイックには走れない
な（笑）。いつかルマンに
参加してみたいなあ」



橋本チーフメカとの息
もピッタリ。だれも本
格的なレースは未経験
なのに勝てる、そこが
おもしろいところ。



昼ごはんはご当地もの
を食べるとテンション
が上がる。仙台といえ
ば牛タン、温くなる
機能付き弁当だった。



雨が降り出しそうだったので、フロントガラスとリアガラスに撥水コーティングを塗布する。天候の変化ひとつもレースを左右する要素。



メカニックになったばかりの頃は、どこにどんな工具があるのかも把握しきれていなかったりしたが、今ではばっちりわかっているから動きも早い。



ロードスターが好きで集まったチームだから、まとまりがある。緊張感はあるが、ビリビリした悪い空気は感じられない。



こんな真剣な表情は見たことない？ なんてショップ常連の声が聞こえてきそう。サーキットでの田畑さんはショップにいる時とは別モード。

ハンディキャップを**楽しむ!**

マニュアルをドライブしていたころの スポーティさをATでも手に入れる

NCをハンドドライブに改造している横川さんは、バイクの事故により車椅子を使用している。

「福山にあるオートフォーラムで手掛けてもらいました。障害者用の車両って、ドライバーの症状に合わせて作られるので、同じ仕様がいないんです。デミオのリアドアをスライドタイプにしている車両など、信じられない動きをするクルマを作っているところなんです」

自分でドライブできる仕様にしただけではなく、そこからチューニングしてしまうのは、元マツダの社員ならではの？

「NA、NBに乗っていて、次はNCかと考えているころの事故でしたから、車両をNCにしたんで

す。試乗できないですからね。ATを選ばざるをえないので、2Lあればいいかと思ってましたが、中速域が細く頼りない。ノガミプロジェクトの野上代表が、劇的に変わるというので思いきってエンジンを2・5Lにしました」

ただアテンザのエンジンに寄せ換えたわけではなく、ピストン、カムが変更されている。トルクがあるため、アクセル開度が小さいため実燃費もいいのだ。このパワーアップに伴って行ったのが、徹底したボディ補強である。

「ニレックスのことは知っていましたが、RX-8のジオメトリを含め、マジカルクロスなどデモカーと同様にしてもらいまし

た。それまで濡れた路面ではホイールスピンしていたんですが、それがなくなりました。ブレーキも、踏み込んだ時に感じた、前につんのめる、感じがなくなりました。ピッチングのセンターがより真ん中になり、やって正解でした」

実際にドライブさせてもらったのだが、トルクがあるせいかクルマが軽く感じられた。ATだからワクワクしないなんてことはなく、ワインディングも高速ドライブも楽しめるだろう。

「エンジン、ボディ補強とやったので、次はエクステリアだと思って、S2レーシングのエアロを装着しました。スタイルもよくなっ



エンジンはノガミプロジェクトで2.5Lに寄せ換えている。コスワースのハイカム入り。陸送で慣らし運転までしてもらったとか。



フロントフェンダーブレースも取り付けられている。フロアを補強したことでボディ上部に不足する剛性をプラスするためだ。



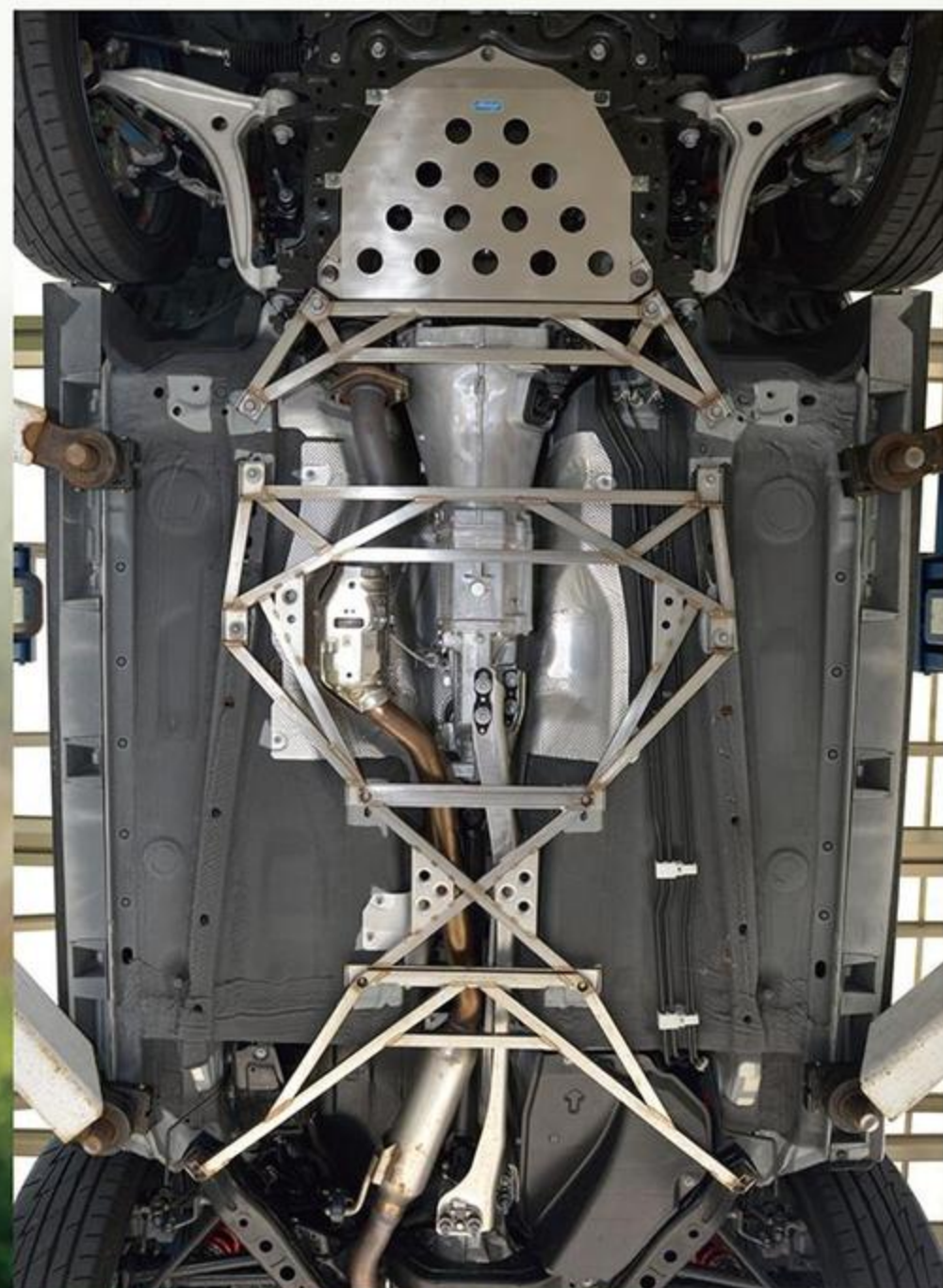
やる気のファイアステッカー。横川さんのポジティブさが伺えるというものだ。



横川雅之さん

マツダを退職後に自動車に関わる仕事を探したがなかなか見つからず、今では消費者として携わってこうと考えている。

ニレックスのマジカルクロス、RX-8 クロスメンバーなどフルスペック。ここまでやるから楽しさ倍増!!



走行インプレ

トルクと剛性のバランスが◎

ニーレックスが試行錯誤してセットアップしたNCECと同様の仕上がり。しかもエンジンが排気量アップされているので、底上げされているようなフィールだ。ワインディングではしっかりと路面をとらえ、ボディサイズに見合わぬクイックな動きを実現。また高速域ではアクセルをポンと入れるだけで、パワフルに加速していく。大がかりなチューニングだが、しっかりと結果が出ている。

問:ニーレックス <http://nielex.net/>



車椅子から移動する際のステップは可倒式となっている。シートベルトもよりホールド性を高めるベルト付き。

サスペンションもニーレックス製を採用することで、バランスよくまとめているのだ。

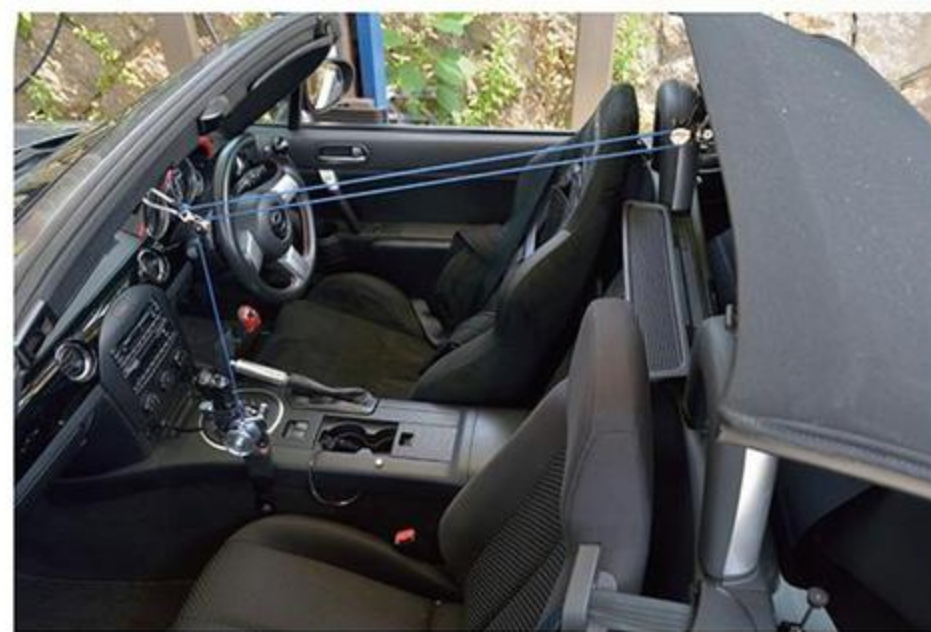


基本的にATドライブができるようになっているので、運転を交代することもできるのだ。パワフルで快適なフィールはうらやましい限り。

左手でブレーキ操作をするようになっているため、ステアリングは片手でも回せるようノブが脱着できるようになっている。



車椅子からでも乗り降りしやすいようサイドサポートが低めのリクライニングバケットを装着する。



車外から幌を開けることはできても、閉めるのは難しい。そこで電動リールを使ってアシストする仕掛けを装備。ピタゴラススイッチのよう。



北陸ミーティング

現在「あさひの里 庄屋の家」というふるさと体験村で行われているが、以前は角田浜のキャンプ場で開催されていた。砂が舞う中、ボンネットを開けて披露する強者もいた。今のところ車両が駐車できない事態には至っていない。



茅葺屋根の建物には宿泊部屋、台所、土間がある。別棟にも宿泊棟があって、修学旅行気分を味わえる。



ご当地自慢の日本酒やワインなど、参加者が持ち込む酒類がまたすごい。夜通し酒盛りになるのもわかる。



ミーティング参加を楽しむ!

本格的なミーティングの開幕を告げるゆるゆる「クセになる」のが北陸

そばうちを楽しむ!

ミーティング前日のお昼には、有志による「そばうち」が行われている。これがまた好評で、作り方を教えてくれるおばちゃんによって、つなぎが違ってたりするので、毎年違った驚き、発見がある。揚げてもらった天ぷらといっしょに食べるのがまたオツ。自分達で打ったそばなので、そば湯だっていつもよりおいしく感じられる。



恒例となった「そばうち」は毎年参加していても、いつも出来栄が違うのは、やはり奥が深いということか。



大きな鍋で茹でたそばをきりっと冷たい水でしめる。この水はおいしいので、ペットボトルに入れて持ち帰る人も。



そば粉と小麦粉を混ぜ、少しずつ水を入れながらこねる。意外と力が要だが、ここで手を抜くとあとに響くのだ。

大きなミーティングといえば、軽井沢を筆頭にOASIS、ジャンボリー、東北、中部……とあるが、「北陸ミーティング」は4月に行われるので、いつもミーティングシーズンに突入すると感じさせてくれる。

ほかのミーティングとは会場の雰囲気まったく異なる。「田舎に泊まる」的な宿泊施設を備え、囲炉裏まである「庄屋の家」では、とにかく前夜祭が盛り上がる。当初は提供される晩飯を食べてい

たが、料理上手が台所でおつまみを振る舞うようになり、やがて夜はもうお任せという流れに。運ばれてくるおいしい手料理も、楽しみのひとつに加わった。参加者が持参の飲み物がまた豊富だし！

ミーティング当日はというと、開幕宣言のあとはしばらく放置状態。みんなの愛車を見て過ごす。たとえ天候がよくななくても、土間でまったりできるから、雨だからといって落胆しないミーティングでもあるのだ。

そんなゆるゆるの北陸だが、唯一のコンテンツといえるのが「焼きハマグリグランプリ」だ。優勝者には歴代チャンプの名が刻まれた七輪が貸与（1年後、返却しに北陸まで再び足を運ぶ）される。うちわであるだけなのに、やってみると熱中してしまう。

今年はサプライズで中山主査がご来場。スポーツカーの定義とあったお話しに、一同真剣な表情で耳を傾けた。土間で拝聴するといふのも北陸ならではの。

前夜祭を楽しむ!

そば打ちをする人は昼前に会場入りするが、そうでない人は「夕飯には来てください」程度の縛りっぶり。そのため、次々に参加者が到着しては乾杯しているのでは何回やっているかわからなくなる(汗)。囲炉裏では汁物が温められていたりして、「まんが日本むかしばなし」の世界観も楽しめる。前夜祭という名の宴会ともいう。

土間が満員御礼状態になっている！ 年々、前夜祭組が増えているような気がするけど……。



台所で料理の腕をふるっているのは浅原夫妻。いつもごちそうさます！ マジ、うまいっす。



夕方から霧が濃くなってきて、到着が夜になった人は道中かなり怖かったようだ。





焼きハマグリグランプリのスタッフは火起こし、ハマグリを用意(開いたら食べられるので皿も用意)など、いろいろ準備が必要なのだ。



ミーティング当日を楽しむ!

雨だけならまだしも、霧まで出ているではないかっ! 少しずつ参加台数が増えているので、庄屋の家に続く道にもロードスターが止まっている。続々と到着する参加者は、土間で受け付けを済ませればフリータイムだ。思い思いの時間を過ごしたら、昼過ぎの「焼きハマグリグランプリ」のスタートだ。毎回、女性、お子様といったカテゴリーやマツダ対決など、ギャラリーが湧く組み合わせで競い合う。見てるだけなのに力が入るんだよね、なぜか。



霧がかすんでいる向こうに誘導している人の姿が見える。見逃さないようにね。



中山主査の参加は知らされていなかったため、紹介されるまで気づかなかった人も。中山講義にみんな真剣。



焼きハマグリグランプリの優勝者には七輪が送られる。といっても、翌年の北陸ミーティングにて返却するのだ。



デザートイーグルのデモカーになっています

1枚もののカーボンシートを、仲間とともに貼り込んだ。熱で縮むのでラクチンだったとか。「走行距離はもうすぐ18万5000kmくらいで、エンジンがちょっと怪しいかな。これでサーキットも走るし、仕事にも使ってます。というのも、デザートイーグルでお手伝いしているので、デモカー的な。インテークパイプはチタン製で、ラムエアーを付けてたんですが、低速がなかったのもき出しタイプにしました」

デザートイーグル製のインテークパイプがカッコよすぎる。エアクリーナーはK&N製を選択。



「パチモノです(笑)」というホイールは8J×15インチで、インセットは+25だ。よく似合っている。



NB8C 仙田恵介さん



NCEC 佐々木 明さん



ロードスターをモチーフにLINEスタンプを自作。購入してくれた人にはステッカーをプレゼント。



アメリカンダイナーのロゴがNCをかわいく見せている

「HOOTERS」というのはアメリカ・フロリダにあるダイニング&スポーツバーで、ふくろうがトレードマーク。赤坂、大阪他にも店がある。「鈴鹿サーキットの8耐で見て、これだ! 名古屋出張のときに来店してみました。ステーキを食べたんですが、お姉さんが少なくてちょっと残念でした(笑)」というのも、同店ではHOOTERS GIRLが元気ハツラツなスタイルで給仕してくれるのだ。

新車で購入して走行距離は18万km!

DIYを楽しんでいる佐藤さんは、フロントフェンダーも自作したというからビックリ。「フェンダーにダクトを設けて、網を付けるのが大変でした。ホームセンターで買ってきて、着色してから接着剤で付けました(笑)。クスコのサスペンションを入れていて、これでおわらサーキットを走ったことがあります。ステージで鉄管音マフラーを付けてもらったり、幌はマルハモータースで交換しています」

エンジンは腰上をオーバーホール済み。ヘッドカバーはアストロプロダクツの耐熱塗料で塗った。



鉄板パネルにパンチングの穴が空いているエアロボードももちろん自作。視認性が良さそう。

NA8C 佐藤淳孝さん



黒のボディカラーに真っ赤な幌が似合う。これなら開けても閉めても楽しめるのでは?





トランクスポイラーは「そめQ」で塗装したもの。Aピラーも自分で塗っている。そめQ、使い勝手よし!

オレンジ色が好きなので白に合わせてストライプを

「社会人になった今でも、大学の自動車部に顔を出して整備したりしてます。結構いますよ、そういうOB。毎週のように来てる人もいます(笑)」新潟大学は以前、自動車部の取材でお邪魔している。ロードスター乗りが増えるのは、先輩の影響があるのかもよ。「できることは自分でやるようにしています。買ったときは12万5000kmで15万7000kmまで伸びましたが、エンジンは元気ですね」



NA8C
遠藤大輔さん

大学の自動車部で腕を磨いています

「納車されてすぐにジムカーナで走りました。足が入ってなくて(純正のまま)大ピンチです(笑)。サビサビのダウンサスでびよこびよこ跳ねるし、これじゃ車検通りませんね。今欲しいのは足!」購入してまだ1年足らず。やりたいことがたくさんあるが、まずは足だな。「ノーズブラを貴重パーツだと思って買ってみたものの、装着したら今ひとつで外しました。前オーナーに会えるかと思ったけど、そうはいかないかあ(笑)」



NA8C
岡畑謙吾さん

ワークのエモーションはいただき物(学生の特権?)。いい感じにローダウンして見えるのだが……。



NDを試乗したけれど「ちょっと違う」と感じて

「アバルト124を選んだ理由は、サソリのターボパワーはもちろん、イタリア車のオシャレさと、日本車の信頼性を兼ね備えている点が一番の理由でしょうか」と語る町田さん、以前はNCに乗っていた。ロードスターからの乗り換えでないと、ミーティングに参加するわけないか。「乗った印象はNCに近いように感じました。見た目が好きで! スポーツモードにしてターボ感を満喫しています」



124SPIDER
町田知彰さん



ボンネットを開けるとギャラリーが集まる。ロード乗りは124が気になるが逆はないな、きっと。

ロードスター楽しいからアメリカに持って帰る!

いよいよ北陸ミーティングにも国際化の波がやってきた!? 日本に学生として勉強に来ているウィリアムさん、平成3年式のロードスターを手に入れ楽しんでいる。「頭が当たるのでシートのスポンジフォームを抜いてあります。あんまり楽しいからアメリカに持って帰って乗ります」何しろ身長が2m近くもあるので、シートは直付け状態でないとソフトトップに頭が当たってしまうのだ。

エンブレムのように見えるのは、動画を撮影するためのカメラステーだったりする。



NA6CE
William Warrenさん



写真のサイズで4人前。めんつゆに和がらしという組み合わせが由屋(よしや)の特徴。山菜天ぷらも美味!



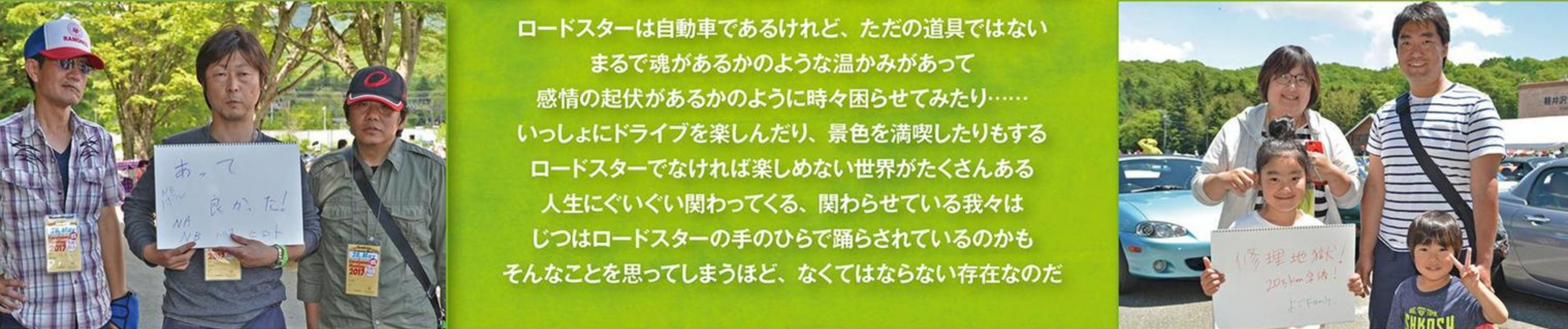
あとのまつり

新潟県といえば「へぎそば」。板のようなへぎに、小分けされたおそばが盛られている。そばには布海苔が練りこまれているので、うっすら緑色をしている。ツルツルした食感でのごしが最高で、いくらでも食べられそう(毎年完食している)。北陸ミーティング終了後に有志で集まり、このへぎそばを食べるのを数年前から恒例行事にしている。ほぼ1人1台なので、駐車場が広くないと迷惑がかかってしまう(笑)。



しんだもん 勝ち 人生激変!!ロードスターライフ

ロードスターは自動車であるけれど、ただの道具ではない
まるで魂があるかのような温かみがあって
感情の起伏があるかのように時々困らせてみたり……
いっしょにドライブを楽しんだり、景色を満喫したりもする
ロードスターでなければ楽しめない世界がたくさんある
人生にぐいぐい関わってくる、関わらせている我々は
じつはロードスターの手のひらで踊らされているのかも
そんなことを思ってしまうほど、なくてはならない存在なのだ



ROADSTER
BROS.



やっぱり

NA & NB レストア計画進行中

一生乗る宣言、続行

MAZDAが初代ロードスターのパーツ製造の継続を発表したことからロングライフが期待できるようになり、オーナーの妄想は膨らむばかり修理が続く「無限地獄」からの脱出を図るべく、メンテナンスのノウハウを学ぶ



ビニールレザーの質感が少し違うような。リアスクリーンはガラスでもいいような気がするけど……ダメ？



オリジナルのステアリング、シフトノブは新たに製造されることを期待したい。カタログで見たオリジナルのNAというだけで貴重だ。



キャリアカーに積み込んだ状態だと、下まわりがよく見える。ここぞとばかりに写真を撮りまくるOASISスタッフ。役得役得。

5月に行われたOASISと軽井沢のミーティングには、マツダがメーカーとしてレストアした初代ロードスターが展示されていた。発売時に装着していたホイール、ノーマル車高に思わず目を奪われる。廃番となっていたビニール製の幌は、環境問題で以前のタイプが製造できないため新素材になっている。なんといっても魅力的なのが、NA開けがで

きることだろう。そんな中、マツダは2017年後半よりレストアサービスを開始すると発表した。外装をきれいにするのは比較的たやすいように思える。しかし、内装を新車のようにリフレッシュしたり、下まわりまでとなると大仕事。マツダがどんな体制で受け入れるのか、パーツ供給はどこまで適用されるのか、本当に気になるところだ。

ころだが、本誌発売時には、詳しい情報はもらえなかった。レストアサービスが、発売当時の姿を復元するというものであるなら、どれだけの人がとびつく話なのか。オリジナルパーツが供給されたら、あえて戻す人は多いのだろうか。NAともなれば、たいていアフターパーツに交換されているので、もともと付いていたものがない、と考える

人は多いのだろうか。いくつも疑問が出てくるけれど、オーナーが強く望んでいるのは、必要なパーツが供給され続けることだ。ダッシュボード、ドアの内張りなど在庫が心配されるアイテムは多い。それらが安定供給されるだけで、NA（さらにNBも）の現存率の低下は防げる。そうならば30周年記念にもたくさんNAが集まるぞ！



メンテナンスついでにチューニングする
少しずつステップアップして楽しもう！



ルームミラー

適合:NA 価格:4104円

経年劣化で鏡の部分黒ずんで、視認性が悪くなってきたミラーの上から貼り付けるだけの手軽さ。単純なブルーコートの色付けではなく、光学面から防眩対応を行っている。



カチカチくん

適合:全車
価格:150発7452円・300発1万4580円

ドア開口部等のスポット溶接の間に、クリップのように差し込むだけの簡単取付け。これだけで飛躍的に剛性が上がるお手軽パーツで、個数を調整することで剛性の強弱が変更可能。



ダッシュパネル

適合:NA 価格:1万7928円

両面テープで貼り付けるお手軽アイテム。色あせしたり傷ついたダッシュをリフレッシュできる。また塗装すれば好みのカラーにもできるから着せ替えなんてことも可能だ。



ナンバープレートステー

適合:各種用あり 価格:3564円

ナンバープレートをサイドにオフセットさせるアイテムで人気商品のひとつ。より多くの走行風をラジエターに送れるようになるため、冷却効率が向上する。

オーバーフェンダー

適合:NB 価格:6万8040円

人気のパーツが復刻される。開発当時はクルマの周囲をぐるぐる回って見た目のマッチングを確かめたという。「今だったらコンピュータで作れますね(笑)」と喜多代表。確かに！



ロードスターショップの老舗、タックイン99でも初期モデルのメンテナンスは日常業務と化している。「NA、NBで8割ですよ(笑)」。エアコンはもちろん、エンジンのオーバーホールも入ってますしね。エアコンはR12からR134aに変換できる、マルハモーターズのキットが定番ですね」と喜多代表。

また同店では「愛車無料診断」(要予約)を行っている。これは、パーツの取り付けをする際、修理が必要な箇所が多い車両が増えているため開始したもの。パーツ交換でリフレッシュする前に、基本の手直しをしておこうという趣旨だ。

たしかにブーツが切れていたり、そこからグリスが漏れていたなど、リフトアップしないと確認できないこともあるから、車検時の整備だけでは十分とはいえない。

下まわりとエンジンルームは目視による診断のほか、希望者には乗車による異音確認なども行ってくれるから、もろもろ心配だという人は来店して診断してもらおう。ロードスターのお悩みはすべてお任せだ。

最近ではNBからのパーツ流用だけでなく、NCの5速ミッションの流用が人気だ。価格も予想よりリーズナブルという点を受けている。こうした流用パーツで強化対策できるから、まだまだNA、NBは現役バリバリでいられるのだ。



センターコンソールレスにしてすっきりした印象に。シフトノブ&サイドブレーキもメッキで夏場は辛い!?



ドアはノーマルに戻され、内張りにはニーレックスのメッキパーツをあしらっている。マリナ+メッキでまとめている。



テンパータイヤを外し、ナカマエ製作のキルティングカバーを装着。トランクルームまで「見せる」仕様。



シートは定番のエスケレートを2脚装着する。内装のカーペットなどもきれいで平成初期車とは思えない。



フュエルリッドカバーもメッキなので、こまめに磨いて美観を保ちたい。ドアミラーも同様だ。



ワイパーもメッキになっているが、少しサビが出てきている部分があるので、磨いておきたいところ。

ナックルサポートやマジカルクロスといった、他にない視点でオリジナルアイテムをラインアップしているニーレックス。NA、NBのリフレッシュも多数手がけている。

このマリナブルーのNAは、オーナーが軽量化を推進し、楽々1トン切りを果たしていた。ドアもFRPにするなど、「やりすぎ」のアドバイスもどこ吹く風だったとか。

「何かあるとまずいからドアだけはつけて言ってたんだよね。そしたら運転席側にクルマが突っ込んできちゃ

って、本人もまずいと思って戻した。それを機に、各部に手を入れて徹底レストアをすることになりました」と作業を進める小林さん。

ブレーキはオーバーホールに加えて、NA8用ローターを流用して容量をアップ。またエンジンはヘッド面研、Dジェット口化して乗りやすくするなど、長く乗り続けるためのメニユーが施されている。加えて細かい部分を手直しすれば、極上のユーノスに仕上がる。再来年の30周年もラクシヨードだ!?

ノーマルをステップアップさせるノウハウで初代を現行のよういきいき走らせる!



センターチェック(黒白)
価格: 4万5360円

クオリティの高いシートカバーならノーマル以上の見た目を確保できる

純正シートが気に入っている場合で困るのは、経年による劣化。擦り切れや色あせはどうしても避けられない。そこで手軽にシートを一新できるシートカバーがオススメだ。マルハモータースとCABANAのコラボによるシートカバーなら、滑りにくい素材を使っているので運転に集中できる。また専用設計なのでカバーがズレてしまうこともない。助手席裏側には、「ファスナー付きポケット」があり、ペットボトルやメガネケースなどを収納できるのだ。各シート下部にはマップポケットもあるので、収納スペースの少ないNBには大助かり。

電装系のトラブルが目立って多いため 未然に防ぐための診断機を投入した!



「とにかく電装系のトラブルが多いです。とくにNA6CEですとオルタネーターがネックになっていて、距離に関係なくいきなりエンジンがかからなくなる、といった事例がよくあります。

チャージランプも点灯せず、前触れとしてはライトが暗く感じるくらいでしょうか。いきなりエンジンがかからなくなるのは、出先でもとても困ります。そのため、事前にいろいろ調べられるよう診断機を新調しました」と宮下さん。

とにかく現状把握をしないことには、どんなメニューでリフレッシュしたらいいかかわらない、というわけである。

いつ何がおこるかかわらずに乗っているのは不安なもの。エンジンのばらつきがわかるイグニッションアナライザーやバッテリーテスターなどを使って、きちんと調べておくことが大事なのだ。

「新品バッテリーなのにすぐに上がってしまう、という症状では、パッシングスイッチが入った状態になっていることがわかりました（NA6CE）。バッテリーは純正がオススメですね。ただ、NAとNBでは制御方法が違うので、過充電になることがありますので注意してほしい。とにかく電装系は一度しっかり見ておく必要があります」（宮下さん）。

エアコンクリーニング

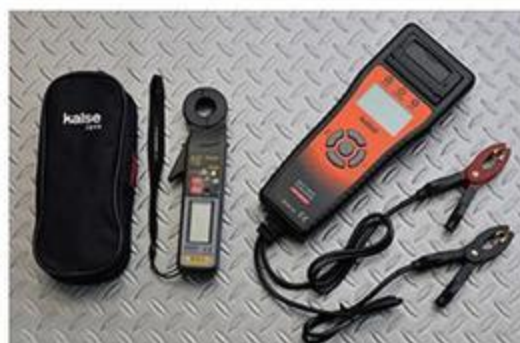
エアコンガスのクリーニング&充填を行うことができ、R12にも対応している。効率の悪いNA、容量の少ないNB、そして意外と抜けやすいNCなどは、劇的に効くようになる。



宮下英治さん



電装系トラブルはまずバッテリーをチェックすることからスタートだ。端子の状態、アースなども確認しよう。



バッテリーテスター

一旦上がってしまったバッテリーを充電したときなど、きちんと電圧が足りているか調べられる。長く使用しているような場合には、電圧が下がっていないか見てもらうといい。



自己診断機

これはOBD IIに対応している。チェックエンジンが点灯している場合や、トラブルの原因を探る時に用いられる。モニターは日本語表記なので、扱いやすい。



イグニッションアナライザー

点火系の診断を行うもので、プラグコードに挟み込んで1〜4番までのバツキを見る。体感できなくてもはっきり数字で現れるので、トラブルを未然に防ぐことができる。



診断機はアプリ感覚で操作できる。ダイアグノシス時代とは大違い。



カナダ製は英字表記だったが日本製なので使いやすい。グラフ表示もできるという。

神奈川から神戸に転勤になったけど ロdstashoppがあつてよかった!



園田春樹さん



スクリーンが取れかかっているのを、コーキング剤で水の浸入を防いでいる。破れている箇所もあるため、交換作業を行うことに。



昔のF-1が好きでロゴステッカーを貼っている。安全地帯などを聞いているので、周囲からは年齢詐称の疑惑をかけられているとか。



「引越先でもロードスターを手がけているショップがあつて良かった」と園田さん。安藤代表と相談しながらリフレッシュを進める。



エンジン、ミッション本体は手付かずだが、オルタネーターは交換済み。ウオッシュャーのジョイントは破れていたため自分で交換した。



サスが抜けてしまったので中古で、チヨコバナナをゲット。ブレーキキャリパーはサビ防止も兼ねてゴールドに塗装してみた。

2014年に購入したNA8Cは、価格こそ30万円ちよいだったが水と油がすごい状態だったという。「ロードスターにこだわっていたわけではなく、ABSとかデバイスが少ないクルマに乗りたかったんです。アルトワークスを調べたら高くて、転勤で神戸に住むことになりビデオを見て知っていたインテグラル神戸に行ってみました。住所を調べたら徒歩でも行ける距離でした。ゴー

ルデンウィークの渋滞時は暑くてヒイヒイでしたのでエアコンを修理しました(笑)。次はホロの交換と思っていたので今日(取材日) マルハモーターズ製にします。NA開けできるのがいいなと思って」と園田さん。

「ツリーング先で急に止まらないように、オルタネーターは交換してあります。いつだったか、ショックが終わったらしく、片側だけ車高が落ちたことがありました。これがロードスターだって(笑)」



替えが効かないボディ！ 見えないところのケアも大切！

大事な愛車をサビから守る ボディ対策！

サビやすい
部分はココ！
しっかりチェック
しておこう

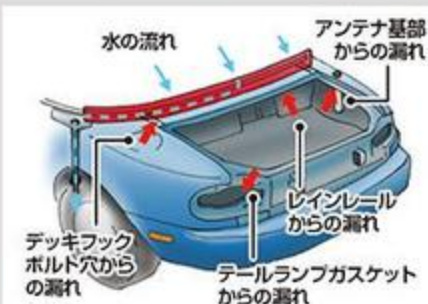
室内



室内の排水溝から入った水はホイールハウス内側から排出される。ここにも泥などが溜って詰まってしまうこともある。

CPU設置部付近は雨漏りによる湿気が溜まりやすい。助手席足下のリアデッキトレイはカーペット下の遮音材が濡れてしまうと乾きにくいので、サビを呼ぶことになる。一度剥がしてチェックしてみよう。

トランク内部



青い矢印の水はレインレールを伝わって左右にある排水溝から排出される。赤い矢印は水が侵入しやすいチェックポイント。トランク内が濡れていたらココを見てみよう。

この雨漏りは、ほとんどレインレールが原因。幌交換時に同時交換するのがいい。ほかにはパネルの継ぎ目、アンテナの付け根部分、デッキプレートのネジ部など。

足まわり

融雪剤などの影響をモロに受けるのがこの部分。サスペンダーやアーム類は要注意だ。幸い交換できる部分なので、思い切ってリフレッシュするのもいいだろう。



アームやサスペンダーなどにはシャシブラックなどのコート類を吹いて予防しておくといい。

フロアまわり



意外に丈夫なフロアパネル。サビて穴が開いた例などは、まだあまり見られない。それでも多少のサビはあるので処置しておこう。問題はサスペンダーやマフラーなどの部分だ。

フェンダー内部



フェンダーを外すと構造がよくわかる。フレームとパネルが複雑に組み合わさっている部分は水が入りやすい。

インナーフェンダーとバルクヘッドのつなぎ目がサビやすい。ここは致命的な場所なので要注意。NBは増設されたインナーフェンダーの四角いフレーム部分の鉄板合わせ目から水が入るようだ。

サイドシル



前後4カ所のジャッキアップポイント付近にある排水溝。ここが詰まってしまうとサイドシル内部に水がたまる。

ボディで一番問題になるところ。上から流れた水はサイドシルの中を流れて排水溝より排出される。泥などが溜って詰まってしまうと内部に水が残って水音がするなんてコトも。定期的な清掃が不可欠だ。

フロントフェンダー内部に泥や落ち葉などが溜って湿気を帯びることが溜って湿部にサビが発生してしまう。たまにはインナーフェンダーを外して清掃したい。



リアホイールハウスにはカバーが付いている。内側に泥などが溜ってサビ発生ポイントになる。

POLE POSITION 流

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

個体差が激しいのでそれぞれのメンテを行う 正しいパーツを取り付けることも大切なのだ

NA&NBのリフレッシュメニューを日々行っているボールポジションには、ウイークポイントを中心とした、マツダ純正パーツのストックが置かれている。いきなりのトラブルに対処できるよう、「あるある」に備えるのだ。「もうECUとか新品が出ませんからね。アクセルワイヤーもB6用はあるけどBP用はないとか、だんだん純正パーツが出なくなりつつあります。そうかと思ったらいきなり販売されていたりと、気が抜けないです(笑)」と深津代表。当然、マツダのレストアサービスは気になっているところだ。

同店では中古車販売も行っているのだが、NA&NBのいい出物はなかなかないようだ。写真でリフトアップされている車両には、リフレッシュメニューを施してある。ここまでできるのか、ここまでやらないとベストにならないのか、参考になるポイントが多々ある。目指すのはこのデモカー。



サビる原因とは？ 融雪剤はすぐに洗い流す

昔からよく言われるように海の近辺は潮風の影響でサビるクルマが多い。雪が降る地方では融雪剤が一番の原因。塩分を大量に含んだ融雪剤は天敵なのだ。走ったあと、白くなっているのはすべて融雪剤の付着した跡、これをきっちり除去しておかないとサビを発生させる。フロア、ホイールハウス内を中心に、こまめに洗い流してやるのが大切だ。意外なところでは温泉地の硫黄分もサビを呼ぶそうだ。

また、車両の保管状況も気になるところ。エアコン付きのガレージに入っている場合は安心だけど、ボディカバーを掛けている場合がほとんどだろう。カバーを掛けっぱなしにしておくと湿気が溜り、室内までサビやカビの原因になる。ボディカバーの使用は幌がしっかりしていることが前提条件。定期的に外して乾燥させてやろう。

クルマの使用状況、保管方法などによってサビの発生は多種多様。中古車を購入する際にも、しっかりチェックしておきたいポイントだ。



リア周りはサビやすいポイントだらけ。牽引フック取り付け部やフレームがグズグズになっていることもある。

サビへの対応は？ 軽症の場合なら錆転換剤は効果あり。重傷の場合は板金作業が必要。

赤サビを黒サビに転換させ、サビの進行を止める錆転換剤は、軽症ならある程度の効果を期待できる。でもやっぱり時間をかけて擦り落とすのがベスト。ワイヤーブラ



塗装がデコボコに膨らんできている状態がわかるだろうか？指で押すと塗装が割れたりパネルに穴が開くこともある。



塗装の裏はこんな状態になっている。こうなるとパネルを切り貼りする必要があるため、簡単な補修できない。

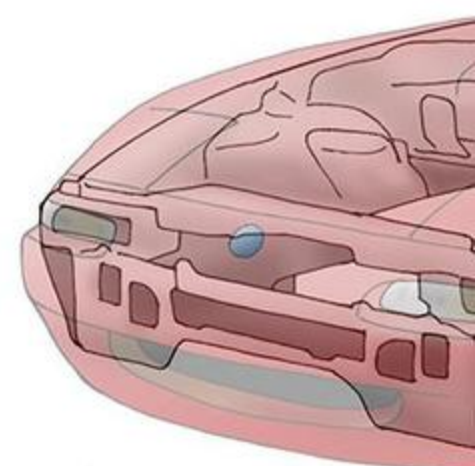
シヤリユーターなどでサビを取り、防錆剤や塗料を塗っておけば安心だ。一方、塗膜の裏にできるサビは要注意。ここまで来ると内部がかなりサビで浸食されているはずだ。塗装部分が膨らんできたりするのですぐわかる。この場合は、サビた部分を切り取って鉄板を貼付ける板金作業が必要だ。予算は5万円くらいから、下まわり、足まわり、フロアなど、どこまでやるかショップで相談しながら予算を決定することになる。

エンジンルーム /フロント周り



Aピラーの付け根、ガラスモールのすぐ下にパネルの結合部分があり、その隙間から水が内部に侵入する。ゴミも溜りやすいので要注意。

エンジンルームはあまり酷いサビは見られず、ボルト類がサビる程度。しかしAピラー付け根のパネル接合部は要注意。パネルの隙間から、どうしても水が侵入してしまうのだ。



サビさせないために… 大切なのはボディ内部に 水を貯めないこと

ロードスターのボディは実に良く考えられていて、水がピラーやボディの水路を伝ってしっかり排水される構造になっている。だからこそこうした水路の確保が重要で、常に水がうまく抜けるようにしておくことが大切だ。ジャッキポイント付近の排水出口の清掃はもろろんのこと、じつは一番下にあるとは言えない位置なので、排水溝の追加も効果的だ。

また、フロアや足まわりに塩害防止塗装を施すことでサビを防ぐことができる。ただし、塗装剤が強力なのでボディに付着すると取れないなどDIYでは少し難しい。ショップに依頼すると予算は5万円くらいとのこと。降雪地域では車検時に錆び防止塗装を施してくれることもある。しっかりと整備工場では車検メニューに入っている場合もあるので格安で施行することができそう。

いずれにしても、サビの原因となるのは水分、これをいかにボディの内部に貯めないようにするかがポイントとなる。まずは乗ってあげるのが一番の対策といえる。

塩害防止塗料はDIYでは取り扱いが難しいのでプロショップに頼むのが安心だ。それでも興味ある人はチャレンジしてみてもいい。



サビ付いて回せなくなったボルト類は、熱を加えて外す方法もある。専用ツールで熱せられて真っ赤になったボルトがわかる。

石井自動車

ARRIVEでおなじみの、ロードスターオーナーには心強い下町ファクトリー。チューニングのみならずメンテナンスやトラブルなどあらゆる相談に乗ってくれるロードスタープロショップ。

群馬県甘楽郡下仁田町下仁田475-5
TEL:0274-82-2545
http://www.do-da.co.jp/



雨漏り対策

オープンカーだけに雨漏りとの戦いは覚悟のうえ。とくに中古車で手に入れた場合は、前オーナーが何をしていたかなどは不明だから、各部を確かめておきたい。サイドシルの水抜き穴が詰まっていなかったら、ゴミがあれば詰まっておこう。左の写真にあるボールペンの芯は、いろいろ試した結果たどり着いた答えだそう。



ソフトトップとの接続部で水が流れないと室内に入り込む。ボールペンの芯を切断して入れておくのがベストだ。



ハードトップの付け根も意外と水が入り込みやすいポイントだ。錆びていることもあるので要チェック。

ウォッシャージョイント

ウォッシャー液が片側からしか出ない、という場合は間違いなくジョイントが割れている。ボンネットを開ける習慣がないと、気づくのが遅れたりする。ジョイントだけではなく、ホースも劣化するので亀裂が入る前に交換しておくといい。



これくらいは自分で交換できるはず。まずは状態を見てみよう。



ドアロック

ドアの開まりが悪い、というのはヒンジがズレているからではなく、ドアロックの部品そのものが劣化しているのが理由だ。対策は使われているバネだけがあればいいのだが、アッセンブリーでしか出ない。運転席側のほうが劣化が進んでいる。



写真(右)の小さなスプリングが切れ、ロックが固定されてしまうと室内に閉じ込められるパターンも。そうなると内張りを中から外して作業する必要があり、難易度が高くなる。

テールランプガasket

「トランクが水浸しになっていた」なんてトラブルの要因は、テールランプを固定しているガasketにあることが多い。このガasketが水の侵入を防いでいるから、ボロボロになってしまうとここからトランクに水が入ってきてしまう。



ガasketは左右共通の部品が使われている。水が入ってしまう前に交換しておこう。

「ん!? 匂う」と思ったら原因をきちんと探って 対策をしておかないとドライバーも辛くなる!

新車特有の匂いがあるように、古いクルマにも匂いがあるものだ。ホコリっぽかったり、ロードスターだとクーラントの匂いはいくもある。ミーティング会場ではほんのり匂っていることも珍しくない!?

「室内でクーラントの匂いがしたら、間違いなくヒーターコアからです。エンジンルーム内から室内へと引き込まれているホースの継ぎ目が割れていると、そこから室内に侵入する。やがて匂いが充満していく、と。水漏れの原因はいろいろあって、ラジエーター本体の破損やホースなども考えられます。タンクが変色しているようなら早々に交換したほうが

いいです。タイミングベルトを交換する時期なら、ウォーターポンプやクーラント交換といった、水まわりの作業も同時にやることをオススメします。それで安心して走れるようになりますから。出先でレッカー、いやでしょ(笑)」と小原代表。年式が古くても、パーツが出るだけ本当にありがたい、とも語る。Vスペの内装やスピーカーカバーなど、欠品も増えてきているが、走るための部品は大丈夫。

また、匂い対策品もいろいろあるので、症状に合わせて試してみるといい。芳香剤でごまかしても、対策にはならないぞ!



ヒーターコア

ヒーターコアはセンターパネルの奥にあり、ヒーターホースはエンジンルーム内から室内へとつながっている。パイプは真鍮製で、接続部にゴムが使われているため、経年による劣化が出てくる。真鍮に発生する緑の粉は緑青(ろくしょう)で、錆の一種。NAのヒーターコアをNB用に全交換するメニューは2万円〜。



ラジエーター

タンクの部分が右上の写真と同じようになっていたらアウト! また水温を安定させるための策として、ケンオートではI.L.MOTORSPORT製のラジエーターホースを用いて、サーモスタットの位置を変更するキットを発売。これは4番シリンダーの熱こもり対策で、サーキットでも有効。キット価格は3万240円、工賃は2万4300円。



エアキャタライザー

カー用品店にあるエアコン消臭剤と同様の作業で、室内の匂いを徹底的に浄化してくれる。室内の清掃を行ったのち、フィルター強化スプレー(ロードスターにフィルターはないので助手席の側面あたり)を塗布する。次に浄化スプレーを噴射するといった流れだ。フィルター持続シートを貼り付ければ1年ほど効果が持続する。



オイルフィルターキャップ

適合:NA&NB 価格:5400円



シンプルなデザインだが、アルマイト加工がされていて交換するだけで、エンジンルームが華やかに。オイルフィルターキャップは消耗品だから、オイルが滲んでしまう前に交換だ。



オリジナルラジエーターキャップ

NA:1620円 NB:1728円 NC:1944円
ND:1836円

かわいい小物シリーズのラジエーターキャップ。エンジンルームがキュン!と違ってしまふこと請け合い。それぞれ0.9、1.1kg/cm²、色は赤、緑を用意している。ので好きな組み合わせを。



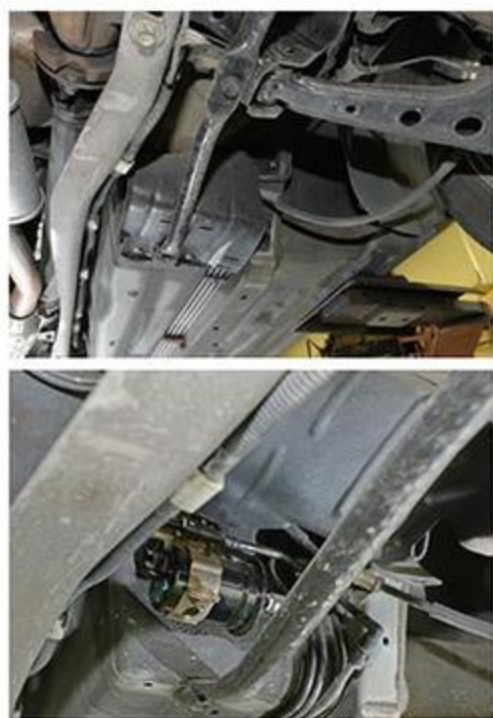
クリーニング

エアコン洗浄用のスプレーを使ったクリーニングも効果がある。これはエアコンケースの蓋を外して、直接吹きかけるという作業で、車両から部品を取り外す手間がいらない。空調システムの清掃と消毒のためのクリーナーで、工賃込みで6480円。特殊なノズルで吹き付けることによって、しつこい汚れも除去するという。細菌の数が減少するという検証も得られているようだから、試す価値あり。



無駄のないスケジュールを組めば「ついで作業」で予算を賢く使える

「タイミングベルトの交換をやるならウォーターポンプ、クランクオイルシール、ヘッドのカムシールなど、いっしょに作業できるメニューがあります。ディーラーだとタイミングベルトしか交換しないでしょ。合わせてやれば工賃を浮かせることができます。点で見ずに、後々まで考えてメンテしないと。漏れが生じるところだから、いずれ手を入れなくてはならないなら、早めでもいいからついでにやっておくのが正解なんです」と市村代表。今あるトラブルだけを追ってはいけないのだ。



燃料フィルター

リフトアップしなければ見えないだけに忘れがち。10万km超えなら交換しておいた方がいい。真っ赤、真っ青になっている車両もある。



よく出る純正パーツはストックして、トラブル対処できるようにしている。ロードスターショップならではの。



タイミングベルトと燃料フィルターは同時交換がオススメ。詰まって燃料が薄くなると空燃比が変わってしまう。



夏でも自然の風を感じて快適に走る

夏場に幌を開けると直射日光が強すぎて、帽子くらいでは暑さを緩和できない。その点、ビキニトップなら、直射日光を避けることができ、しかもフルオープン並みの風通しで涼しく快適だ。エアコンレス車両や壊れていてしばらく修理できないようなら、ビキニトップは夏を乗りきる絶好のアイテムといえる。脱着は1人で行える。



プロジェクトG製ビキニトップ

適合: NA6CE/NA8C
価格: 4万4820円~(フロントボウ 2万2680円)



カジュアルな印象をインテリアにプラスする

「ジーンズを買っているお店に、リーバイスのカッコいいミシンがあるんだ(笑)。そこに裾上げした端切れがセンスよくかかって、これ使えないかなって考えて。店長さんに聞いたら作ってくれるってあるので、製品化しました。ステッチのカラー変更も可能ですよ」(小原代表)

リーバイス独自の縫製であるチェーンステッチが用いられている。価格のオンスは厚みの違いで、15オンスでも問題なし。ワッシャーは1つ1296円。M2風にするのもよし!



ドアアシストベルト

適合: NA6CE/NA8C
価格: 15オンス1620円、18オンス1944円、23オンス2484円

やっぱり

一生乗る

NA&NB
レストア
計画中
宣言、
続行



しばらく寝かせておいた車両を走らせるのは 想像以上にタイヘンだったりするから覚悟せよ!?

動いているクルマと不動車では、リフレッシュメニューが大きく変わってくる。不動車であるほうが、いざ起すとなると手がかかる。

「1996年に中古で購入して、3、4年して車検をきりました。それから10年ほど放置していました。その間ずっとバイクばかり乗っていて。倉庫にあったんですが、バイクの道具を取りに行くたびに、土に帰っちゃうな」って（笑）。今がギリギリの時だろうと思って」とオーナーの澤田さん。オリーブボールの近藤代表と相談し、引き取ってもらいレストア作業に突入。

「燃料ポンプはどろどろ、燃料タンクもぐずぐずでしたね。けっこうひどい状態でしたよ」と振り返る。

屋根のあるところで、カバーをかけて保存していたところで、やはり不動車はすぐに復活しない。ガソリンタンクが錆びているが、新品は出ない。そのため錆をかき出して再利用していたが、また錆が出てフィルタが詰まったので、程度のいい中古タンクを見つけて交換した。

「エンジンもミッションも乗せ換えて、中身はもう別物になってますね。『ロドバカ』で鈴鹿サーキットを走って、スポーツ走行するようになりました。普段は鈴鹿ツインを走っています。オイル類は早めに交換するようにして、自分でやれることはやっています」（澤田さん）。



ドアの内張りも一新して、とても10年寝ていた車両とは思えない復活を遂げているのだ。



メーターの取り付けやナカカメ製作のセンターコンソールは自分で作業した。ミッションは6速MT。



エンジンはBP可変バルタイ付きで、ハイカムを入れて2Lに排気量アップしている。公認取得で車検をクリア。自作ホースが効きそう。



車両のレストア以来、すっかり常連になっている澤田さん。作業はなかなかシビれたと近藤代表は振り返る。



ステアリングホイールはワークスベルの跳ね上げ式を採用する。バケットシートでも乗降しやすくなる。



サーキットで車両横転を見て、サイトウロールケージの6点を入れた。シートはレカロRS-GとSRⅢ。

よくあるのが鍵穴のシャッター脱落だ。運転席側がなかったの、こも自分で修理した。



ACTIVE 流

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

スタイリングを楽しむのはいいけれど各部への負担を考えて「やりすぎ注意」

「あれもこれもではなく、優先順位を決めてリフレッシュする」ことを推奨しているアクティブ。あえて下まわりを見せてあげることで、交換が必要なポイントがわかる。このサンプル車は、キャンバーを思いきり付けたショー仕様のため、激しく下まわりをヒットしている。路面の悪さで跳ねて、その反動でアスファルトにボルトが当たって削れたり吹っ飛んでしまっているのだ。それがまた錆の原因になるので、長く乗りたいなら無理させないことも大切なのだ。

ボルトがなくなり、バーがブラブラしている箇所があった。サイドはヒットしている車両は多いが、ここまでつぶれて錆が出ているとは。個体に合ったメンテが必要だ。



STAGE 流

RSファクトリーSTAGE
新潟県長岡市下山5+83-3 TEL.0258-28-5122
http://www.ne.jp/asahi/rs/stage/

純正のペーパーから気楽に高効率タイプへ

トラストとのコラボレーションアイテムとしてラインナップされたのは、NBの純正クリーナーボックスに対応した高効率エアフィルター。純正のペーパータイプのフィルターに比べて、大幅に効率がアップする。お手軽に交換できるので、しばらくフィルターを交換していないという人はぜひ試してみてください。DIY作業できるので通販も利用して！



トラストコラボ
NB用純正
交換タイプ
エアクリナー
4860円

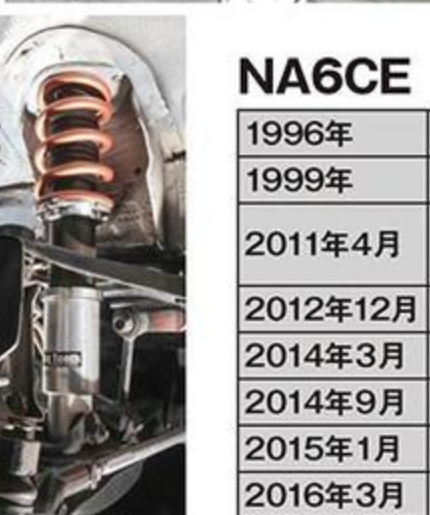
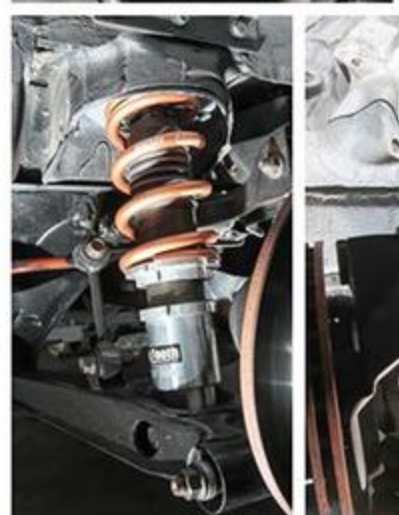


澤田 均さん

「倉庫に寝かしてる間にシートや書類を盗まれて、だいぶ経ってから気づきました。再登録が一苦労。シフトノブも盗られてたっけ」



今でこそ下まわりもきれいなもの。マルハの触媒、燃料ポンプの交換などを済ませてある。サスペンションはオーバースプリングで、サーキットも走っている。



NA6CE

1996年	3万7000kmで購入
1999年	車検切れ
2011年4月	不動のため、積車で引き上げ、再登録
2012年12月	初サーキット(ロードBAKA)
2014年3月	幌交換
2014年9月	エンジン載せ替え
2015年1月	ミッション載せ替え
2016年3月	エアコン、パワステ撤去



たたんで入れておく収納袋も自作した。こちらは和テイストな感じでまたグッドだ。



友人が「作ってくれ」と言ってきたが、とても2つめを作る余力はなく。クオリティの高い仕上がりがだった。



ロールバーを取り付けているからこそ、取り付けることができるビキニトップ。作業も手なれたもの。

エアコンレスのため自作した力作

エアコン、パワステレスと時代に逆らっているため、少しでも涼しく走れるようビキニトップを自作した。軽井沢ミーティングで見たときに、作れそうだと思ったとか。テントを扱う店で帆布を購入してミシンで自作、カラーバリエーションが豊富で悩んだそう。これなら直射日光をシャットアウトでき、風通しも最高だ。

リフレッシュするならば見えないところまで いっさい手を抜かずに処理するのがモットー



純正パーツに変わる、優れたオリジナルパーツをラインアップするマルハモーターズ。リフレッシュが必要なNA&NBの頼りになる味方だ。機能、パーツだけに限らず、幌やフロアカーパーツといった、美観を保つためのアイテムは「助かる」の一言だ。

「本当にたくさんのNA、NBを手がけていますよ。エアコン、幌はとにかく多くて、エアコンは待ってもらってらるくらい。20年以上経過する車両でしたら、NBのエアコンにこそそり交換すれば、さらに長く快適に乗り続けることができます」と荻野さん。

また、エンジンのオーバーホールが

増えていくことを見込んで、ウェットブラスト（下記参照）を新たに投入するなど、レストア時代の本格到来に備えている。まだまだ長く乗り続けられそう、オーナーとしては心強い。

「ウェットブラストを入れたことで、劇的に作業効率が向上しました。これまでの洗浄とは仕上がりが、かかる時間もまったく変わりましたね。この機械は日本製で、使いやすいです。

エンジンのオーバーホールでは、中身は新品にしますが、外側は再利用しますから、極力きれいにしたい。その方が気持ちいいじゃないですか」と荻野さん。おっしゃる通り！



ヒーターコアのユニットを外す作業もぐんと増えた。パイプに緑青（ろくしょう）が出ている車両もある。これを見ると自分の愛車も心配に……。



ヒーターコア内のスポンジはどれもボロボロになっていて、これが細かくなつて車内に入り込むのだ。リペア品もラインナップ。

「ウェットブラスト」が徹底した洗浄を可能にした

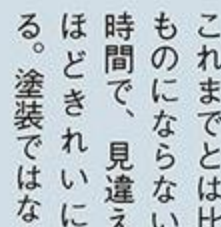
サンドブラストは見聞きしたことがあるかもしれないが、「ウェット」は珍しいのでは？ サンドブラストが細かい粒材を使うのに対して、非常に粒子の細かい磨材が入った液体をメディアとして用い、水圧で錆やカーボンを落としてくれるのだ。母材を削ったりすることがないため、ブレーキキャリパーなどデリケートな部分に有効。汚れや母材の性質によって、メディアを変更する。水洗い、エアブローで水分を飛ばすまで容器内で作業可能。



実際に作業させてもらったのだが、あっという間に、気持ちいいほど汚れが落ちていく。



傷を嫌うデリケートな部位でも、母材をおかさず水圧できれいにすることができる。



これまでとは比べものにならない短時間で、見違えるほどきれいになる。塗装ではない。



カーボンスラッジだけではなく、錆も落とすことができる。パネルもご覧の通りだ。



ディーラーが手がけない リフレッシュメニューはお任せ

「最近NA&NBの中古を、免許とりたての若いコが買ったりしてますね。親がクルマ好きだったりして、FDに乗りたいたいという子供を、NAにしておくと説得しているみたいです(笑)」と西川店長。中古車も扱っているとあって、市場動向の変化がよく見える。それら中古車は調子が悪い場合もあり、コンディションの確認が大事。同店では現状回復だけではなく、プラスアルファのチューニングも行う。写真はエンジンのオーバーホールついでに、シルビアタービンを装着してターボ仕様にする予定だ。



ロードスターだけでなくRX-7の中古車も取り扱っている。塗装ブースも備えているので、オールペンにも対応できる。



「ブッシュ類を交換するなら、22カ所を一気にやってしまうのがいいでしょう。前だけ、後ろだけといっても部品代は大差ないです。別々に作業すると、それだけ工賃がかかってくるし、アライメントもとりにおすことになりますから」(西川店長)
足まわりに不満がないようなら、フルブッシュ交換がシャキッと計画には大きく貢献する。車高を下げたいなら、先にサスペンションをやるのがいいだろう。



経年による劣化で樹脂部がヤバ! ダッシュボードは在庫なし?

廃番になる純正パーツに戦々恐々としてしまう昨今だが、ダッシュボードは確実に入手しづらくなっているようだ。新品が手に入るようなら思いきって交換すれば、見違えるようなインテリアに生まれ変わる。ダッシュボード前面のクラッシュパッドも入手困難パーツのひとつ。



取り付け部の樹脂が折れてしまうとガタツキの原因に。その振動で別のポイントが折れることも。



ゴム製品はだんだん硬化していくため、ヒビが入る。劣化はゆっくり進行するので気づきにくいですが、フルブッシュ交換でのフィールの改善は衝撃的。

ノーマルスタイルを維持するのもいいけれど オリジナルアイテムでカスタムすれば个性的



パーキングサイン

価格:1800円(税込)

クルマに置いてアピールするのにちょうどいいサイズをラインアップした。本誌と比較するとわかりやすい。



ラジエター、ヒーターパネルなどコーンズオリジナルアイテムでリフレッシュ。機能性アイテムも多数そろえているのだ。

コーンズ バケットシート

ステッチカラー:レッド、
グレー、グリーン
価格:6万680円



刺繍のカラーに緑が加わってバリエーション豊かに。Vスベックにぴったりマッチするし、反対色の赤ボディにも◎だ。

CARBON WEEZEL製カーボンパーツ

要問い合わせ



イギリスからお取り寄せしたカーボンアイテム。輸入代行が可能だから、気になる人はパーツラインアップなど尋ねてみよう。

ドア内張り(開発中)

適合:NA 価格:未定



ドアの内張りをリフレッシュ&ドレスアップできるアイテムを開発中。商品化が待ち遠しい。



CMC-03

カラー:マット・ブラック(7J×14 +20)
価格:2万1600円

鉄ちゃんホイール風のクラシカルなデザインが人気。マットブラックとシルバーの2色あり、マルチピッチになっている。

軽量クラシックミラー

適合:NA&NB 価格:2万2800円



クロームメッキのクラシカルなスタイルが好評のミラー。ブルーミラーを採用することで、視認性の向上、眩しさの低減を実現する。

ニーパッド

適合:全車 価格:5480円



ニーパッドにはスマートフォンや小物が入るポケットが付いている。機能性+利便性に優れる。

富士チャンピオンレースを積極的サポートしているカーメイクコーンズ。マシンのセッティングノウハウを生かし、リフレッシュ作業からオリジナルアイテムの開発まで広く対応する。とくにNAやNBは、レース車両を手がけてきていることもあって、トラブル対処は得意分野といってもいい。さまざまなパターンを見てきているので、同じ型式であっても前期、中期で違っているポイントを把握し、的確にリフレッシュを行っている。まさに「駆け込み寺」のような存在で心強い。またオリジナルグッズも続々とラインアップを増やしている。

装着率の高いシートは認知度が高く、最近ではシフトノブも動きがいい。そして「鉄っちゃんみたい」と隠れた人気のホイール「CMC-03」は、クラシカルな雰囲気にとめたい人に好評。じつはこれ、NDに履かせても違和感がまったくなかったりする。海外製品の刺激を取り入れようと、イギリスのCARBON WEEZEL社製のカーボンアイテムの扱いも開始した。ここはマリン関係や2輪、4輪のカーボンパーツを製作していて、MINIやアルファ用のアイテムがあるようだ。NA用にエアコンリングやシフトフロアのアイテムを準備した。

Corn Knob

適合:全車
価格:6480円



こちらはシフトパターンが刻印されているタイプ。マットブラックは5MTのみの設定。

Corn Knob

適合:全車
価格:9800円



レザー巻きタイプで上質なコックピットを演出してくれる。ステッチはブラックのほか赤がある。



M2モデルをベースに RFのキャリパーを移植 初代と現行が1台で クロスしているのだ

純正パーツの流用ノウハウに優れる
ガレージI(アイ)だが、やはりここ
最近では流通量が減っているという。

「中古パーツは波がありますが、純正
部品もオプション系、限定モデル系は
出ないものがありますね。でも、たま
くに廃番品が出てきたりして、わけわ
かりませんよ」と駒田代表。リフレッ
シュメニューを進めるうえで、純正部
品の供給状態は大事な要素なのだ。

リフレッシュといえばこのM2 1
002は、1からフルオーダーで作る
ということを持ち込まれた。ものすこ
く長距離乗っていたわけでも、何十年
も放置されていたわけでもない。走行

距離はすこぶる少ない極上車だ。

「いろいろな任せてくれたので、作りや
すかったですね。エンジンを脱着する
ついでに、内側もペイントして厚めに
クリアを塗ってあります。またND
RFのブレンボを入れるため、ホイー
ルを選びなおしたりもしました。RF
ブレンボはリーズナブルでオススメです。
リアも強化していますが、いずれ
ブレーキバランサーを付けようかと画
策しているところ」(駒田代表)

リフレッシュカーにも様々な方向性
があって、テコ入れ+チューニングを
楽しむパターンもありなのだ。M2の
特別感がさらに引き立っている。



真っ白なシートとカーペットは美観をしっかり
保っている。カーペットはよく汚れが落ちる洗
剤によってここまでの見た目によみがえったの
だという。センターのウッドパネルは伸縮する
ようで、だんだん縮んできちゃう。



サイズは8J×15インチ。イ
ンセットは+8で15mmのス
ペーサーを使用。ホイールク
リアランスはギリギリ。



エンジンは4連ス
ロットル、エキマ
ニはワンオフ製
作されている。角
度がハンパない！



フロントはブレンボ、リアは
NB8後期を入れてバランス
をとっている。



マフラーの出口は縦2
本と個性的。ジェット
ストリームのディフ
ューザーとも合う。



メーターを分解し
ていくと、デジタル
表示部は基盤と
接続されているこ
とがよくわかる。

中古のメーターを買っても 正確な走行距離を刻める

NBになってデジタル表示が取り
入れられた純正メーター。トラブ
ルが出て中古アイテムを手に入れ
るのが、手取り早いリフレッ
シュだ。ただし、走行距離がこ
れまでとはズレてしまう。それ
を正確な数値にするサービスを、
ガレージIで開始した。NAにNB
メーターを流用するのもOKだ
し、NC、NDメーターにも対応で
きするという。



ドット欠けによって表示が正確に見えない場合にも、修
復できるというから相談してみよう。

ユーノス	車台
NA6CE212123	型式
E-NA6CE改	

この走行距離の少なさ！ きち
んと公認車検をとっているの
で改の文字が車検証に記載されて
いる。なんかカッコいい。

備考	変更登録、構造等変更検査
自動車重量税額	¥25,200
【走行距離計表示値】	7,200km (平成29年5月16日)
【旧走行距離計表示値】	3,700km (平成27年1月16日)

やっぱり
一生
乗る宣言、
継続

厳選した中古車販売だけではなく メンテナンス、リフレッシュも手がける



こだわりの厳選中古車だけを取り扱う、という強いポリシーを持つセサミ。最近では、本当に売りたいロードスターが出てこないと思う。「自分が気に入って、本当に好きな人に乗って欲しい、と思うような車体をお世話したいと思っています。ところがここところ、そんな車体が出てきませんね」と三田代表。

また同店では車両を販売するだけではなく、その前後のメンテナンスも手がけている。他店で購入した車両の診断もOKだから、現状把握をしたいと思っている人は足を運んでみよう。コンプレッショントテストなど、目に見える診断をしてもらえる。1年がかりでレストアしたNAは、長いこと放置されていた車両だった。シートをかけてあったとはいえ、ホコリが入り込んでおり、苔むしていた箇所すらあった。

「ある程度の予算をみないと本調子にはなりません。なるべく安く部品やパーツを調達するようにしたため時間がかりました。とにかく部品をバラして洗浄する、新品に交換する、程度のいいものにする、を繰り返して復活しました」（三田代表）

中古車に対するこだわりがあるため、新品にしたほうがいいポイント、再利用できる部品の見極めは確か。中古車を取り扱うだけではないセサミの実力は底知れず。ロードスターに特化しているのもありがたい。



ちょっと拭いたくらいではまったくきれいにならない。吸い込んだら体に悪そうな粒子が舞う……。新品が出ない場合は、クリーニングするしかないのだ。



ブッシュや燃料フィルターなどは言わずもがな。そして燃料タンクはできる限り錆を落としている。マツダのレストア事業の開始で新品が供給されてほしい筆頭部品だ。



ボロボロでスクリーンが破れていた幌はNB型の、ガラスタイプに交換された。メッキ部はきちんと光っていることが大事だから、徹底的に磨きこんだ。まともに走らせられるようになるまでには、内外装、エンジン、下まわりすべてに手を入れる必要があった。



オープンカーの悩みどころ「サイドシル」 錆を処理してFRPで徹底補修する



助手席側を補修しているのだが、まったくわからない。ボディ同色に合わせるのも羽鳥板金のクオリティだ。



須田智昭さん
「雨の日は極力
乗りませんし、
屋根付き駐車に
も関わらずサイ
ドシルは錆びて
いました」

ロードスターにとって水との戦いは永遠のテーマ。エンジンの水まわりはもちろん、オープンカーならではの悩みは多い。最たるものがサイドシルの錆と言っているだろう。

よね、鉄ですから。そこで補修用のパーツを作って貼り付けるという方法にたどり着きました」と羽鳥さん。

しかし、FRPを貼り付けるといっても、どこでも作業できるわけではない。じつは高い技術力に基づいている。

完成した車両を見たときには、どちら側で作業していたのかわからなくなっていました。オーナーの須田さんもその完成度の高さに驚くばかり。ミートイングでお披露目してほしい。



修復作業に取りかかるというので、表面を切断するところを見学していると……ひいひい。錆とったら形変わりそう。



ロードスターでスキーも楽しむ、という北国の車両は、ここまで錆が進行していた。



羽鳥貴久さん

サービストップ!!

FRPのパネルをパネルボンドで貼り付け1日ほど乾燥。パネルボンドは乾くと硬度を増す。



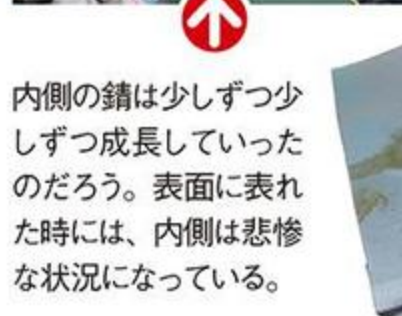
きっちり合わせたらパテで造形し、塗装して終了となる。すべてが手作業となるため、時間と手間が必要なのだ。



錆をできる限り落としてやったら防錆コーティングを施す。電気化学的に鉄を防錆するらしい。



次は錆を落とす作業へ。錆をとったら穴が空きそうなひどい状態のものもある。たいてい雪国車。



内側の錆は少しずつ成長していったのだから。表面に表れた時には、内側は悲惨な状況になっている。



錆が中で成長して、塗膜を破ってしまっていた。塗装面が水ぶくれのようになっていたら修復でき。



カッターでボディを切断していく。これまでに何台も作業しているので手慣れたようすだ。



剥いて見るとやはり錆が広がっていた。雨の日は乗らないようにしていてもこうなってしまう。

自社で塗装ブースを有するのでカスタム、オールペン大歓迎!

ロードスターの中古車も広く取り扱うアリーナでは、より程度のいい車両を提供するべく、塗装ブース、エアロの組み立てピットを新たに用意。「中古車を購入する際に、エアロパーツを装着してほしい、全塗装したい」といった声があり、それ

に応えようとブースを新設しました。おかげさまで結構な稼働率となっています(西川店長)もはやNA&NBにとって、全塗装もリフレッシュのひとつ。ロードスターに詳しいショップのサービスメニューならば安心して任せられる。



チューニングエンジンだからこそ エキマニ交換で変化を感じたい



製品にはガスケットや必要なボルト類まですべて同梱されている。車検時用に証明書も発行される。



フランジは1枚の板から作られている。軽量化と強度を両立させるよう設計されているのだ。高い溶接技術で見た目にも美しい製品に仕上がっているから、バンデージを巻きたくないのもわかるでしょ。パイプの内側は、段付きがなく滑らかに仕上げられている。



ハンドメイドで1本1本ていねいに作られているマキシムのエキマニ。初代モデルではもう「2本め」なんてユーザーもいるほど、ロングセラー商品となっている。

「エキマニは曲げの部分が多いものです。また溶接部分もありますから、そこに段付きが生じて空気の流れを妨げることのないよう、表面処理にはとくに気を使っています」と福田さん。パイプの中を覗き込むと、滑らかな表面が美しく輝いている。まるで工芸品のようだ。

そもそもレース業界でパーツ供給をしているマキシムだけに、性能に

はシビアにならざるを得ない。

「スバルがWRCに参戦していた当時、エキマニを供給していました。先代がヨシムラ出身だったこともあって、2輪も手がけていました。今でも先代のハイレベルな品質管理体制は、きちんと受け継がれています」と2代目らしい言葉。じつは787Bの車両製作にも携わっていたというから驚きである。

確かな技術力の下支えが、品質の高さを維持している。エキマニは一生モノではないだけに、納得できる製品を選びたい。そんなユーザーの多さが、ロングセラーにつながる。

POLE POSITION 流

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

オイルフィルターキャップ



自分でエンジンオイルの交換をする人は見る機会が多いだろうが、意外と見落としがちなのがオイルフィルターキャップのパッキンだ。これが粉砕していたりするとオイル漏れの原因になるし、かけらが中に入ったら大変。ゴム製品は劣化すると硬化して樹脂のようなになるので、定期的な交換が必要だ。

エアーバルブ

これはNA6CEでの症状で、水の管理が悪いとダメになる部位。アイドルリングが不安定になり、信号待ちでクラッチをきると止まりそうになる、といった症状が表れる。これが純正パーツのラインアップから外れると衝撃が走ったが、今後どうなるか。



ISCバルブ



アイドル安定に重要なポイントで、エアコックを入れると止まりそうになる症状が出る。NA6CEはエアーバルブよりも、むしろISCのほうがトラブル件数が多いかもしれないという。

ガラスガイド



ガイドだけではなくウェーラストリップが硬化して、ガラスを傷つけていることもあるので注意したい。また幌の縮みからくる水もれなどもあるので、窓を開めたときにきっちりしまっているかを確認しておこう。

シフト周辺



シフトブーツが破れているとミッションからの熱が車内に入り込んでくる。またシフトのウェーブワッシャーが折れてしまうとニュートラルに入りにくくなってしまふ。シフトまわりをリフレッシュする時にはスプリングシートも新品にしたい。

クランクプーリー



クランクプーリーはダンパーで固定されているのだが、これがへたってくるとゆれが生じて回転ブレが出てくる。またVベルトは純正と社外では溝の角度が違うのでベルト鳴きするといった症状がでることもある。ただしB6エンジンは年式によって品番が違うので要注意。

ポールポジションでは、好評のダッシュボードクロスを手軽にセットできるよう「置き型」のラインアップを考えているところ。はさみ込む手間がないし、純正ダッシュの保護にもひと役買いそう。



やっぱり

NA&NB
レストア
計画
進行中

一生乗る宣言、
続行



音量、音質は激変しないが ドライビングが楽しくなる!

4040号(NA8C)はエンジンを乗せ換えているので、エキマニ交換は期待できそう。とはいってもスーパーチャージャーを取り付けるわけではないので、排気音がガラッと変わるわけではない。でも、アクセルを開けた時に前に進むフィールが向上。何よりもボンネットを開けた時の光沢がたまらない。焼け色がついてくると、それがまたいいのだ。



細かいところに気がつくマメなショップ

スバル車を手がけるショップとして知られるが、NCをやり始めてノウハウを蓄積しているRST。しばらく4040号を預けていたら、その間に鍵穴の清掃などをしてきていて、おかげでスムーズに鍵を回せるようになった。低年式車の扱いがうまいのは、スバル360が現役で身近にあるから?



RSTコンペティションサービス

神奈川県大和市代官1-15-10 B-1
TEL.046-279-4350
<http://www.rst-cs.com/>

ROADSTER
BROS.

ND SRC 勢いが止まらないっ!! 最新情報

発売から3年が経過して、すでに車検を迎えた人もいる
デザイン性の高さから一気にファンを増やした感があり
パーツ開発もスピーディに行われている
RFの登場でますます盛り上がり
カスタマイズの選択肢が広がる



PRICE	
フロントバンパー	8万8560円
サイドアンダースポイラー	4万5360円
リアバンパー	8万8560円
トランクスポイラー	2万5920円

イエローハット新青梅田無店で行われたイベントにデモカーを展示。各地で開催されるイベントを巡っているようだ。

JAPAN三陽 TEL:029-247-7772
<http://www.monza-japan.co.jp/>

スポーティなフォルムを よりスポーティに

ジャパン三陽と聞いて、懐かし
いと思う読者もいるのでは？ オ
リジナルホイールが有名だが、新
たにエアロパーツブランド「MJ
エアロシステム」を立ち上げ、見
た目の印象を変える魅力的なパー
ツを開発している。NDのほかS
660など、オープンスポーツに
特化しているのが特徴だ。

きっかけとなったのは、2年前
の東京オートサロンにデモカーを
出展するため、車両製作を行った
ことだった。もともとホイールを
手がけていただけあって、カスタ
マイズへの布石はある。
エアロはとくにフロントマスク
に特徴がある。ラジエターグリル

ヘッドライト部、テールランプのガーニッシュ部にカーボンを用いて、ス
ポーティさを強調する。塗り分けテクニックに続いて、一部カーボンを採用
する波が起きているようだ。奇をてらうことなく、純正のラインを生かした
デザインは、フロントからサイド、リアにかけて一体感のある新たなフ
ォルムを作り出しているのだ。



周辺の形状が、すり鉢状になって
いるのが、ここ最近のマツダデザ
イン。それを逆にして踏ん張るよ
うなイメージの形状を採用してい
るのだ。
車検に影響は
ないが、フロン
トノーズが
延長されて
いるため、
全長が少
し長くな
る。また部
分的にカー
ボンを使ってメ
リハリを作り出
している。



ノーマルスタイルを底上げするデザイン性で ボリュームは控えめながらも印象激変!

PRICE

フロントアンダースポイラー	4万8600円 (FRP) ・ 6万8040円 (一部あや織りカーボン)
サイドステップ	5万1840円 (FRP) ・ 7万4520円 (一部あや織りカーボン)
リアアンダースポイラー	4万8600円 (FRP) ・ 6万3720円 (一部あや織りカーボン)
リアスポイラー type1 (FRP)	4万8600円 (3分割仕様)
リアスポイラー type2	3万6720円 (FRP) ・ 5万5080円 (一部あや織りカーボン)
リアウイングtype3 (FRP)	5万6700円
FRP 3点セット	13万9860円
カーボン3点セット	19万4400円
FRP 4点セット	18万3600円

※その他セット販売あり (ホームページを確認)



一部カーボンを取り入れることで、見た目の変化をより際立たせている。少しボリュームを与えるだけで洗練度が増す。

ノーマルバンパーのデザインをスポイルすることなく、さりげなくフィットするフロントアンダースポイラー。



リアウイングにはストップランプが移設されている。またトランクに直付けするtype2もあるので、好みで選択することができる。



「エスケレト」ブランドのシートで知られるファトラスタイリング。M2 1028でロードスターのシートを開発して以来、各モデルにぴったりのシートを続々リリースしている。なかでもロングランを続けるのが、いちばん最初に開発した「TYPE1」だ。

「これはNA&NB用なんですけど、オーナーさんが成長してきたせいか、Lサイズがよく出ています(笑)。当時はMサイズから売り出したのですが、NDが出たときは、Lサイズから発売したんです。そして今の若い子はみんな細いんですよ」と門田さん。

ミーティングには積極的に足を

運び、ユーザーの声に耳を傾け商品に反映している。また小柄な女性も同社でステア加工してもらったなど、フォロワーも細やか。

と、シートの話をしてきたが、同社ではエアロパーツの開発にも力を入れている。歴代モデルではヘッドライトを変更するボディキットをラインアップしている。

現行モデルでは、ノーマルの流麗なラインを生かし、そこに新たなエッジをプラスする控えめなアイテム構成。またそれぞれ一部をカーボン柄にするなど、変化を楽しめるバージョンも用意しているので、スポーティに見せたいならこちらがオススメ。



RFモデルとのコーディネートもバッチリだ。洗練されたクーペデザインを崩すことなく、ローフォルム化を実現させている。3分割タイプのリアスポイラーtype1はエンブレムレスとなる。





インテリアカスタマイズは オープンカーならではの楽しみ

タイトなバケットシートが好評のコーンズでは、NDパーツの開発が着々と進められていた。とくにメーカーがこだわった内装をさらに楽しく、エレガントに見せるためのアイテムが充実している。エアコンの操作ボタンの周囲に貼るステッカーは、「この手があったか」と思わせるアイデア品。ヘアラインのほかにも、いろいろバリエーションが作れそうなポイントだ。開発中のものもあるので、乞うご期待。

A/Cパネル ヘアラインステッカー

800円

お手軽に雰囲気が変えられるステッカー。カラーバリエーションなどが増えたら楽しそう。目の付けどころが◎だ。



コーンズバケットシート

6万680円

赤ステッチで内装の一体感はばっちり。タイトなバケットなので、2脚入れても圧迫感はない。



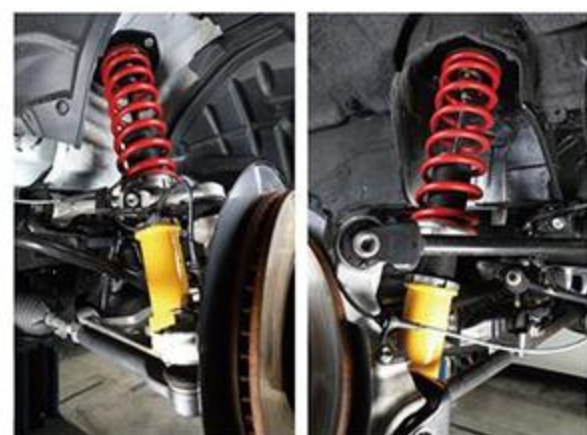
ドア内張りをあえてシックに見せ、内装との一体感をより高める。ただいま開発途中なので、今後に期待したいっ！



スカッフプレートも質感の高いタイプに変更されていた。違和感なくフィットしていて、オプションみたい。

ストリートでもサーキットでも ストレスなく走行できるセッティング

初代からロードスターを手がけてきたタックイン99は、ND発売と同時にパーツ開発をスタートさせた。「これまでとはバネレートが違いますねえ。フロント6kg/mm、リア4kg/mmでもサーキットで遊べます。1.5Lで2Lに勝つような仕様に仕上がっていきますよ(笑)」と喜多代表。歴代モデルそれぞれ、ストリート+サーキットを視野に入れたセッティングを提案してきている。



ヒルクライムダンパー

21万6000円



フロントタワーバー& カウルパネルSET

3万6720円

タワーバー未装着車のために、純正部品カウルパネル(N244-56-35X)をセットにしているので、別に注文する必要なし。



フルバケットシートRS (スライダーセット)

6万1020円

乗降の際に擦れる部分は、変色しにくいナイロン製デインプル加工素材のプロテクターを使用している。

スポーツエキゾースト マニホールド

12万3000円

レスポンス&パワーアップを実現する。スポーツマフラー、コンピュータ書き換えで、さらにフィールアップ!



体型に合わせて選べる 専用設計のバケットシート

ロードスターのタイトなコックピットを考慮した設計が好評。ペダルの位置に合わせたオフセットや、NDではスピーカーの移設キット(1万7280円)も用意されるなど、ユーザーの側に立ったオプション品が用意されている。また規制強化によりシートレールも専用品を製作。ASEA(オートスポーツ・アンド・スペシャル・イクイップメント・アソシエーション)事業部にも所属するなど、高い信頼性を誇る。



ナビの音声聞こえづらい、ハンズフリー機能が使えなくなるなど不便が生じることから、シートに内蔵されているスピーカーユニットを移設する。シートベルトを通す部分を保護するためのプロテクター(ファブリック8100円)、ウルトラスエード(1万7280円)もユーザー目線。



ソフトトップとRFの互換性を探求中 コンピュータはまるで別モノだった!?



SOFT TOP



RF



エンジン高が違うなど、ぱっと見ではわからない違いがある。エンジン特性はまったく違って、コンピュータのマップにもそれが表れている。明らかに突出しているポイントを変更すると大幅にフィールが変わる。まさに体感レベル。

オリジナルセッティング車高調

価格: 17~18万円前後を予定

「安くていい足はどれ?」と聞かれるが、あるわけないので、それなら自分でギリギリの線を作ろうと新開発した。バネレートテスト中、ストリートでの乗り心地を重視する。

「コンピュータだけでフィールが変わるから、まずはノーマルの性能をめいっぱい引き出したフィールを味わってみてほしい」と大原代表。



ECUセッティングがNDユーザーに支持されているRマジック。ロータリーのイメージが強いが、大原代表はすっかりNDにはまっている様子だ。

「RFモデルが出て、まずコンピュータが気になりましたね。マップを見てみると、低速を重視したトルク型。パワーもトルクも出せるものは出してみようと、1・5Lと同様にやってみたら、10%以上出ないんですよ。1・5Lのほうは10%以上出たんですよ! ミラーサイクルシステムの影響もあるでしょうが、点火時期を進めていくと、ノックが出るんです。同じスカイアクティブといっても、違うセッティングをしないとダメなんだとわかりました」

学習能力に優れているといっても、学習するベースを作ってあげないと、勝手に学習してくれるわけではない。こうした概念は86をセッティングすることで勉強したことだという。86でやったことがNDで生かされている。

「ロータリーに電スロがあればなあって(笑)。燃料カットでエンジン壊すことが多いからね。それはさておき、最近では車両ノーマルでコンピュータを書き換える人が増えています。これだけで変わる事が浸透した証でしょうね」

ただの純正流用ではなく プラスαを楽しむパーツが好調

ロードスター好きだからこそ、欲しいと思わせるアイデアパーツを開発しているステージ。未だにNAの新製品を出すほど熱が入っているのだ。もちろん現行NDにはことさらに力が注がれている。スーパー耐久でのメカニック経験も生かされているので、マシンセッティングだけではなく、長く乗るためのノウハウもそろっている。

ステージオリジナルホイール RPF1-RSR

15×8J +28 PCD100 4H
価格: 3万8880円
ハブセンターのサイズがNDタイプSにピッタリ。15インチスタイルも似合ってしまうNDを、NAっぽく見せることもできるだろう。



純正シフトノブをドレスアップできる小物。シフトパターンの縁取りのカラーを内装に合わせると気分も盛り上がる。

シフトパターンエンブレム&ベース

アルミ製パターンベース(シルバー or レッド) 2160円
シフトパターンエンブレム 1080円

ステージオリジナルND用 リアフェンダーリップ

価格: FRP左右セット2万3760円
リアタイヤのはみ出しをカバーするだけではなく、空力的な役割も果たす。S耐88号車村上モータースのマシンにも装着されている、STO公認パーツ。



インテグラル神戸 TEL:078-935-2661 http://www.integral-kobe.co.jp/

ノーマルの軽快感を崩さず 底上げする方向性でまとめる

「せっかく1トン切りしているの、パーツを装着して重くなるようなことは極力避けたいと思っています。現状でガソリン満タン980kg台をキープしています」と安藤代表。デモカーのNCがハードだっただけにその印象が強いが、NDはファーストステップ仕様。歴代モデルとは違った路線で、乗り心地も重視されている。



Jet's N1スペックマフラー Ver.3 TypeUS

適合: ND5RC・NDERC (RF) 価格: 6万4584円

甲高いサウンドと同時に、中低速域のパンチ力にこだわったのがVer.3。高剛性薄管、薄肉フランジ、中空パイプフック等を採用する。



Jet's ベンチュリーアンダーパネル

適合: ND5RC・NDERC (RF)

価格: 2万5920円

アンダーパネルに凹凸を付けることで、フロア下に流れてきた走行風に負圧を生じさせて、ダウンフォースを得られる。



Jet's ハイパフォーマンス スプリング

適合: NDERC (RF)

価格: 3万8880円

ほどよいローフォルムとしなやかな乗り心地をグレートバランスさせた。スポーティなハンドリングが可能になる。前30mm、後25mmダウン。



サーキットで速い足を追求すると硬くなるが、ストリートを考慮したネコ足セットを目指した。



RFブレンボを入れ、リアを大径ローター化。ユーザー目線で純正に戻しパッドでバランス。

いよいよスタイリングにも着手 Rマジックらしい見た目に!

機能性アイテムから開発が進んでいたのが、エアロは後発。これから量産体制が整えられる段階だ。スポーツカーを手がけてきたノウハウを詰め込んだ、空力アシストとしても役買ってくれるアイテムだ。発売当初はノーマルスタイルがあまりすぎて、エアロ開発が遅れ気味だったが、ここにきて様々なタイプが出揃った。



①ダウンフォース効果が高そうなフロント部。アグレッシブな印象を与える。②ボリュームたっぷりで、個性的なデザインのサイドステップ。フロントからの流れも自然だ。③スポーツカーだけにGTウイングも違和感なくマッチ。ステアリングのカラーがRマジックらしい。

クーペスタイルを見て「ビビッ」 初めてのスポーツカーを購入

「ロードスターだからというわけではなく、RFだから購入しました。試乗車がなくて幌車に乗っただけで契約したので、納車されて運転するまでドキドキでしたよ。このスタイルが好きで、たまたま箱根で「カナロド」を見かけたり、みんなカラを始めたりしました。RFだけのグループもありますよ」



それまでスポーツカーに乗ったことがなかった **横田裕紀さん**が、今ではECUチューンでクイック感を満喫。



エクステリアの変化をめいっぱい楽しむか さりげなくアピールするか、悩むところ



シャープなエッジでノーマルボディの丸っこいイメージをスポーティに見せる。走行風がスムーズに流れるよう造形されている。



ブレーキはACREの「CLUB MOTION brembo kit」を装着している。これに合わせたホイールはレイズTE37V (8J×17 +25)だ。

フロントバンパーは30mmワイドになり、センターダウン量0mm、サイドのダウン量は20mmとなるので、車高を落とす際は使い勝手を考慮して調整したい。



ドレスアップ系だけではなく、レース公認エアロも多数手がけているガレージベリでは、レーシングカーばりのフォルムをまとうウィーディングダンサーシリーズを仕上げてきた。
開発当初はどういったアプローチにするか熟慮が重ねられたが、フロントリップに始まり、フルバンパー、おなじみのボンネットなど、歴代モデルと遜色ないパーツラインアップが出揃った。
フロントバンパーはあや織りカーボン製を装着。ボディ同色だとまた違った印象を楽しめる。フロントのエンブレムがなくなるだけでも、すっきりしたフロントフェ

イスに。ダクトが設けられたエアロボンネットとの相性も抜群だ。サイドステップにもあや織りカーボンが採用されているが、これはデモカーのみの設定。これを見てもうと、カーボンをリクエストする声が出そうだが……。リアはGTウィングに目がいきがちだが、リアバンパーに組み合わされるバックランプをセットした専用のスリットスポイラーが秀逸。複雑なラインを生み出すことで、ノーマルのつるつとした見た目が激変する。
さりげないスタイリングにまとめるアイテムも揃っているの、ホームページを見てほしい。

Winding Dancer NDSRC PRICE

フロントバンパー	8万6400円 (FRP)
サイドステップ	5万4000円 (FRP)
バンパーダクト	3万2400円 (FRP)
エアロボンネット	8万6400円 (FRP) 17万2800円 (カーボン)
エアロフェンダー	10万8000円 (FRP)

リアバンパー	8万6400円 (FRP)
スリットスポイラー (エアロバンパー専用)	6万4800円 (FRP)
GTウィング	8万6400円 (FRP+カーボン)
ラムシステム	10万8000円 (FRP) 27万円 (カーボン)
スカフプレート	3万2400円 (カーボン)



ステアリングはワークスベルのラフィックスシステムに、オリジナルのステアリングを組み合わせる。

ボンネットを開けるとラムシステムが目飛び込んでくる。ウォッシャータンクのプラ部分を覆うので、チープな感じが払拭され、なおかつ機能性も◎。



フルノーマルでも性能を体感できる コンピュータチューンはもはや定石

以前はパーツをセットアップして、パワーアップするとECUのセッティングが必要だった。しかし今ではあらゆるコントロールをECUが行っているの、ノーマル状態でもプラスαのチューニングが可能だ。「いろんなシチュエーションで、徹底的にデータ取りしました。ブリッピングや、運転に集中できるようクラッチを切った時にアクセルの踏力が抜けないようにすることもできます」(市村代表)。



ACTIVE SWAT ECU

適合: NCEC/ND5RC

価格STD 8万8000円(税抜)
バルブタイミングはメーカーで詰めてあるので大幅変更はしていない。オプションでオートブリッピング(+6万円)もできる。

容量アップ+コーティングラジエターで 暑くなる夏場でも水温を安定

歴代ロードスターはいずれも水温上昇がウイークポイント。ストリートでは問題ないが、スポーツ走行を視野に入れると心もとない。そこでジョイファストでは、コアの厚みを純正の2倍、34mmとしたHDPラジエターを新発売。カロリーアップだけでなく、表面には放熱塗装が施されている。コーティング処理されることによって、ラジエター本体の冷却性能をさらに引き上げている。



JF SPEEDレーシングHDPラジエター

7万3440円

純正よりもタンクの厚みが20mmアップ、コア厚は34mmと倍の厚みをもたせている。放熱塗装はブルー、レッドのほかシルバーも。

さすがに純正のラジエターは軽い、軽量化のためギリギリの冷却効率となっているのも事実だ。



大人の雰囲気をもたえる シンプルな構成でラインアップ

RFモデルもさっそく適合が確認されている。こちらは車格、オーナーの好みを考えてさりげないタイプをセットアップしている。幌車用のダクト付きボンネットを装着してみたら、エンジンに干渉することが発覚。じつはそのまま流用できない箇所が隠れているようで……。これまでのラインアップもクーペスタイルによく似合っている。

①フロントにはノーマルバンパーのデザインに合うようデザインされた、ボトムスポイラーがセットされている。フロントリップも用意されている。②カーボンのスカッフプレートは、どんなボディカラーにも似合いそうだ。もちろん幌車にもばっちりのはず。③ドアのラインに沿うようにラウンドしたデザインが、ボディとの一体感をかもし出している。④オプションのようにさりげなくマッチするリアスポイラー。⑤ルーフスポイラーは現在開発中。開閉に影響しない位置にセットすること、デザインの変化が楽しめることなど、幌車とは異なる制約がある中での製作となるのだ。



Winding Dancer NDERC PRICE

フロントボトムスポイラー	4万1040円 (FRP) ・ 8万6400円 (カーボン)
サイドステップ	5万4000円 (FRP)
リアディフューザー	5万4000円 (FRP) ・ 11万8800円 (カーボン)
リアスポイラー	3万6720円 (FRP) ・ 7万5600円 (カーボン)
スカッフプレート	3万2400円 (カーボン)
ルーフスポイラー	製作中



ハイトのあるGTウイング。市販品はFRPとカーボンの組み合わせで、翼端板のみカーボンとなる。ウイングの高さはロータイプの設定もある。



ストリート走行をメインに考えてステッパップ たまにサーキットを楽しむ仕様がおすすめ

ロールバー

サーキット入門編として開発したロールバー。装着は完全ボルトオンなので、車両に穴あけ加工などせずに済む。クロモリ鋼40φで製作していて、心配な重量増は4kg弱に抑えている。幌を開けた時の見た目もごつくなく、街乗りからスポーツ走行までスマートにこなす。10万5840円。



幌の開閉に干渉することなく、クローズド状態での圧迫感もない。重量増もわずかなのがうれしい。



ノーマルのバーを取り外した部分を覆い隠すガーニッシュはオプションパーツで、1万2960円。

ブラックのマットにレグのイメージカラーであるブルーの縁取りで仕上げた。価格は1万9440円。

「よくできたクルマですよ、パワ—的にもビジュアル面も含めて。これでテレスコピックがあれば100点でしたけどね。同じロードスターですが、NAとかぶるところはありませんね。NDでなら東京まで行けるけど、NAなら30km走ったらもういいかな(笑)」と広島県にあるレグモータースポーツの倉迫代表。

ND以外にも愛車のNAを持っている、ロードスター好きのユーザー目線を持つ先輩なのだ。NDではサーキットも走っているが、あくまでストリートをメインに考えている。メーカーが出したベースのスペックを基本に、少

しだけパワーアップ、剛性補強をしてやるだけで十分楽しめる。とは言っても、パーツをセットアップしていくうえで、メリット、デメリットは少なからず生じる。「若い子で初めてクルマを買ったような場合では、チューニングのメリットだけではなく、リスクもあるということの説明が必要です。こうした教育(?)もしていかないとね」(倉迫代表)

1年以上かけてじっくりとパーツの開発、ステッパップを行っている同店。今年はタイヤセレクト東大宮でのイベントにも参加し、関東圏のユーザーにもデモカーをお披露目した。



倉迫幸生さん

「ワインディングはNAのほうが楽しいし、オープン開放感もある。NDは高速クルーズ向き」





ND勢いが止まらない!! SAC最新情報



マツダファンエンデュランスに参加していたレッグモーター御一行様。お客さんはRX-8でオートポリスを走行した。

エクステリア

レッグの「男前エアロ」はフロントリップ(3万7800円・FRP/6万4800円・CFRP)、グリル(4万8000円)、ダックエンドスポイラー(3万2400円・FRP/5万1840円・CFRP)で構成。



ボンネットにはエンジンルーム内のパーツがひと目でわかるカットイングが。画像を加工したものを貼り付けた。

足まわり

「クラブスポーツCupDumper PLUS」はエンドレスZEAL製ベースで、スポーツカーをよりスポーツカーとして楽しむ必須アイテム。減衰は30段調整なので、街乗りでは一番柔らかい状態で乗って、シチュエーションに応じて締めこんでいく。サーキットでは最強から10段戻しくらいでスタートするといひ。37万8000円。



RF用のブレンボは安定感がまったく違う。リアを15インチにして、パッドでバランスさせる。ホースも交換している。



エンジンルーム

エンジン本体には手を入れず、コンピュータによってセッティングを行う。カスタムに合わせてベストなパワー、トルクを引き出すのだ。バルクヘッドとストラットタワーをつなぐスーパーアングルバーは3万4560円。RS/NR-A以外のグレードには、カウルパネルが別途必要になる。ハイパーシリコンサククション15(1万6200円)は、インダクションサウンドエンハンサーレスにできる(別売のレゾネーターキャンセルキャップが必要)。スムーズにフレッシュエアが取り込めるようになる。



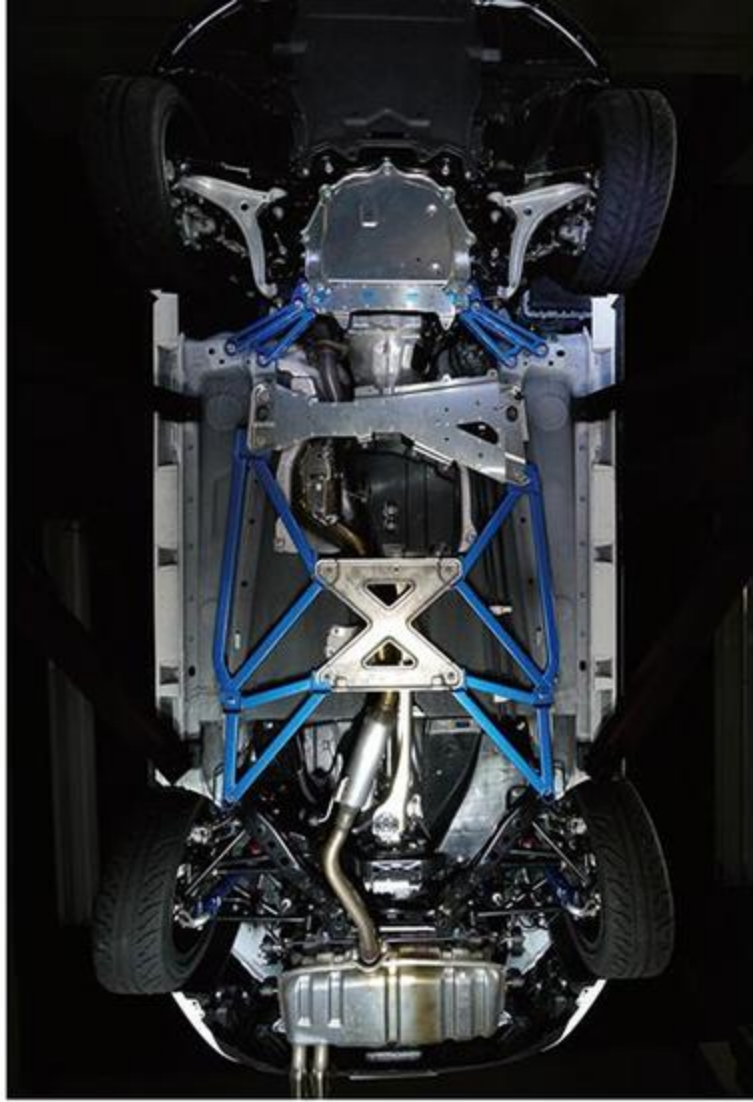
オイルキャッチ&ウォッシャータンクは4万3200円。エンジンルームが俄然カッコよくなる。

排気

「クラブスポーツTITAN MUFFLER Type GLOBAL GT-4」はサイレンサーを1本にすることで1.1kgの軽量化を実現。60Φストレート構造で、テールには焼入れ処理がされている。新基準不適合。22万6800円。

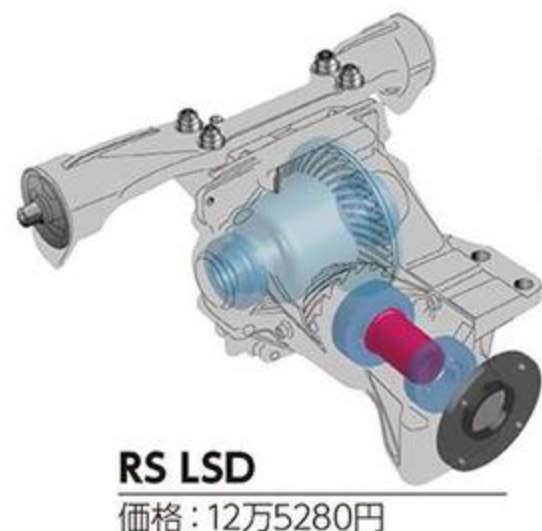


軽快に走る楽しさを底上げしてくれる 剛性アイテム&足まわりパーツが充実!



PRICE

CUSCO STREET ZERO A	16万2000円
e-Con2減衰力コントローラー	5万1300円
フロントスタビライザー	2万7000円
リアスタビライザー	2万1600円
フロントストラットバー	2万1600円
リアストラットバー	1万6200円
パワーブレース	2万5920円 (フロント) 3万2400円 (センター) 2万7000円 (リア)
スポーツオイルフィルター	2700円
ラジエターキャップ	2700円
牽引フック	前後各1万584円



RS LSD

価格: 12万5280円

ハイパワーにも対応する耐久性を備えるMZは1&2WAYタイプで、デモカーにはファイナルは純正のまま、1.5WAYにして組み込んでいる。イニシャルトルクの発生をコーンプレートで行っているのが特徴だ。



ロールバーはクロモリ製で4点式にプラスしてメインアーチ横バーでさらに強固な剛性を得ている。ロードスターならではのレイアウト。



車内からボタンひとつで減衰力を変更できる「e-Con2」は5万1300円。4種類まで減衰設定をメモリーできるからベストを入力しておこう。

トナクルーム内にはストラットバー(2万1600円)がセットされる。これはRFにも装着可能だ。リアを固めていくと挙動が安定する。



「T.N.S.」(Twin Needle System)

新開発の2WAYシステム搭載 サブタンクレスの省スペースが◎

「伸び側」「圧側(縮み側)」の減衰力を制御でき、減衰調整はそれぞれ24段階ずつとなっているため、576通りのセッティングを可能にする。サーキットのコースレイアウトだけでなく、路面状況に応じたきめ細かいセットアップができる。スプリングレートはオーダー時に無料で変更することができる。



組み合わせられるスプリングはスポーツタイプ用に新開発された、「Blue spring」を採用する。減衰調整は上の青ダイヤルが伸び側、赤が圧側(縮み側)となっていて、工具不要で変更できる。車高を下げてサスペンションストロークが変わらない「全長調整式」タイプで、防錆コーティングもされている。

競技系パーツからスタートしたクスコブランドも、今ではミニバンや軽自動車まで、幅広い車種のパーツを網羅している。また車高調のメーカーとして認知している人も多いかもしれない。デモカーのNDには「STREET ZERO A」が装着されていた。ワインディングで気持ちよく走れるのももちろん、減衰調整は40段なので街乗りも問題なし。実際

に運転したところ、剛性パーツとのマッチングもあり、複筒式構造ながら路面の悪いところでは突き上げが気になるかも(筆者は気にならないが)。だがタイトなコーナーでは踏ん張りが効いて、アクセルを開けるのが楽しい。スポーティなフィールを得たいなら、足まわりだけでなく、剛性パーツを組み合わせていくといい。ただし、一気にやらず走行フィー

ルを確認しながら進めるのが◎。やり過ぎると楽しく走れなくなってしまうからだ。次に紹介するのは、新発売の単筒式サス「T.N.S. (Twin Needle System)」だ。ラジアルタイヤでサーキットを楽しむユーザー向け開発されたものだが、ストリートでの使い勝手も考慮したT.N.S.と、サーキットに特化したT.N.R.がある。

便利な電子パーツはもちろん内外装をも網羅 NDロードスターを個性的に彩るパーツが勢ぞろい

スエード生地の最高峰「ウルトラスエード」を採用したインテリアが、オープン時の満足度を高めてくれるデータシステムND。
デモカーはブルーだが、このほかブラック、グレーレッドなど全9色から選ぶことができる。おまけにステッチのカラーは15色もあるので、組み合わせで個性を発揮できそう。

このインテリアを実現するため

には、純正パーツを送って作業してもらわなければならない。センターコンソール周辺、デコレーションパネルだけといったワンポイントアクセントを加えるだけでも、インテリアの印象は激変する。

エクステリアはフロントハーフスポイラー（7万5600円）、リアウイング（6万4800円）、カメラ付き（1万8000円）で構成される。フロントハーフスポイ

ラーは、アクティブボンネット機能を損なうことなく装着できる。そしてデータシステムならではのラインアップが「サイドカメラキット」だ。ドアミラーの装着ステーにカメラを取り付け、死角となる左サイドをフォロー。左折時や縦列駐車する際の安全確認に役立つ。カメラ本体は高感度スーパーCMOSセンサーを搭載。暗い場所でも障害物が見やすいのだ。



新たにメーターフードにもウルトラスエードを施していた。これはまだラインアップしていないが、商品化を検討中。

インテリアに合わせて統一感のとれたBRIDEシートを装着。スポーティな雰囲気ふんふんでやる気、スイッチが入りそう。

ドアのアップトリムの下部もウルトラスエード+ブルーステッチでコーディネート。反響によって商品化される可能性があるかも。



リアウイングのカメラを、ルームミラーに表示する。これにサイドカメラがあれば死角はかなり少なくなるはずだ。



ホイールはワーク・マイスターで、ブルーに塗装されている。内外装のコーディネートはこれでばっちり決まった。



プラスワンの高級感と、パワーアップしやすい エンジンを持った、「NF」型ロードスター

アバルト124スパイダーは知ってのとおり、NDロードスターのプラットフォームを利用して造られたクルマだ。搭載されているエンジンはアルファロメオでも使われている1.4Lターボで、トランスミッションは6速MTとトルクコンバーター式ATが選択できるようにになっている。

そんなアバルト124スパイダーをさっそく購入し、今後の可能性を探っているのが、ロードスターのことならメンテナンスからチ

エンジン



1.4L4気筒ターボは170ps/250Nmを発生。MT車はパワーバンドをキープする楽しさを演出しているように感じられるが、ECUチューンをすると乗りやすさも含めていじれるはず。インタークーラーは小型なので吸排気チューンも有効だろう。オイルパンは空冷フィン付。

ブレーキ

性能的に文句なしのブレンボだが、ブレーキダストの発生が難点。ホイールに付着して熱が入ってしまうと落ちなくなってしまうので、パッドで調整してやるといいだろう。



足まわり

足まわりは前後ともNDとまったく同じ形状でメンバーも同じもの。バネレートや減衰は、ND用のセッティングのまま、減衰力をダイヤル調整するくらいで問題なく使える。デフはRF用のモノが付いているがファイナル比が異なる。



NOPROでは乗り味変化なしでのスタイルアップをするため、純正ショックの溝切り加工でローダウンを実現。



ナックルもNDとまったく同じでPCDも一緒。NOPROデモカーはニーレックスのナックルサポートを実際に装着。

ミッション

MTはNC純正を利用しベルハウジングをエンジンに合わせている。中のギアもNC用と同じだが、インプットシャフトをエンジンに合わせる際、そこでギア比を変更しているため、全体のギア比がハイギアードとなっている。





オートエクゼ TEL.03-3531-8151
https://www.autoexe.co.jp

ノーマルの魅力を底上げする RFモデルのパーツも新登場

RF(リトラクタブル・ファストバック)モデルも、幌車同様その流麗なフォルムと、魅力的な2Lエンジンで新たなファンを増やしている。オートエクゼでは、ロードスターの本質であるライトウェイト感覚を鮮明に引き出すべく、ND-05Sの開発テーマに「Tune COOL!」を掲げた。軽快感のあるフォルム、走りの一体感を高めるチューニングパーツ……全方位に独自の感性を貫き、大人の美意識にふさわしい「艶」と「力」を、格段に磨きあげているのだ。



スポーツマフラー (センターデュアル)

12万8520円

消音方法を吸音から干渉へと進化させることで、性能的にも全域でエンジンの出力向上に貢献した。抑制の効いたクリアなエキゾーストノートが長期間楽しめ、リアビューも引き締まる。



ストリートスポーツブレーキパッド

価格：フロント1万6200円
リア1万4040円

「意のままの減速」をターゲットにセッティングしたパッド。コーナリングでの繊細な荷重移動、車速のコントロールを実現する。ローター適正温度は0~400度となっている。



ストリートスポーツサス.キット (KIJIMA-SPEC)

価格：17万6400円

ノーマルのバランスを保持しつつ、ドライビングを楽しむための正常進化を目指したキット。元主査の貴島氏が動的感性工学理論に基づいてバネ定数、減衰力を設定している。



スポーツフライホイール

5万1840円

ノーマルよりも重量を適度に軽量化することで、慣性モーメントを約37%低減させた。操作性への影響を極少にして、エンジンレスポンスの向上を実現。重量4.8kg(純正7.1kg)。



スポーツブレーキローター

価格：フロント8万4240円
リア8万2080円

放熱性に優れたベンチレーションフィン、パッド表面を整えるクリーニングスリットなど機能を追求する。また耐フェード性、耐クラック性に対する強度を向上させた2ピース構造。



た足まわりに関してはNDロードスターで得たノウハウが使えるぶん、開発にそれほど時間はかからないはず。トランスミッションな

ど駆動系もどうにかできる可能性が高い。となると問題なのは、車両価格の高さだけといえるのではないだろうか。



NOPROのストロークアップアッパーマウントのND用、つまり124スパイダーにも使えるアイテムを8月ごろに発売予定。右の写真はフロントの純正との比較で、左の写真はFRセット。大幅なストロークアップができるので、走り好きは発売開始のリリースを待とう。



124スパイダーの純正パッドはダスト量が多いため、デイクセルと共同でオリジナル品を開発。Mタイプはストリート向け低ダスト品、タイプZはサーキット向けで、初期がマイルドなスペック2も併せて開発。フロントにスペック2をセットするとバランスがいい。



野上敏彦さん

「アバルト124スパイダーはラリーや全日本ジムカーナで速さを見せています。そのポテンシャルをどう生かしていくかですね」



フォグラмпなどはFETのキャズLEDに変更済み。質感の高さをグレードアップするためのポイントとなるよう、隙なく仕上げる。

ドレスアップ+パワーアップメニューが新しい 海外ユーザーのセットアップを垣間見る!?



インテークマニホールド

単体での購入も可能で、ND5RC/NDERC用ともに価格は9万7200円。レスポンスアップでドライブフィールが格段に向上。純正触媒を使ったターボキットは車検もクリアする。

パネルフィルター

ステージ1で用意されているフィルターおよびインテークホース。このほかステージ1にはマフラー、センターパイプが含まれ、キット価格は15万1200円。



遮熱板、ホースの間から少しだけ見えるタービン。AVOではキットから取り付け、ダイナパックによるセッティングまで含めて50万円(税抜)、3営業日で行う。約60馬力アップのパワフルキットには下のPOWER+が付属するので、データ管理もできる。

スロットルコントローラー

アクセルペダルからの信号を3モードに変換。切り替えることによりスポーティな走行からエコドライブまで可能に。1万9980円。



POWER+

AVOのデータを車両にインストールすることで、走行フィールが激変する。任意で変更したり純正データに戻すことも可能だ。7万4520円。



ドレスアップのダムド、チューニングのAVOがタッグを組んだこの1台、乗ってみるとときげんに楽しいフィールに仕上がっている。今こそターボ仕様となっているが、マフラー、高効率エアクリナー、インマニなど、パーツを開発しながらステップアップを図ってきている。

ロードスターとなる。時間が経過しているぶんだけ進化していて、とくにコンピュータは、相当時間を費やして解析、データ作りを行っている。日頃手がけているスバル車よりも手こずったとか。

ロードスターとなる。時間が経過しているぶんだけ進化していて、とくにコンピュータは、相当時間を費やして解析、データ作りを行っている。日頃手がけているスバル車よりも手こずったとか。

シリコン インテークホース



プレミアムフィットシートカバーはキルティングとスエード地のコンビネーションが秀逸だ。価格は4万1040円。純正よりも小径化されたステアリングは5万1840円。



*ROADSTER DARK KNIGHT。はフロントスポイラー(4万1040円)、サイドシル&エクステンション(6万6960円)、リアディフューザー(3万7800円)、トランクスポイラー(3万2400円)で構成される。いずれも未塗装。



MAZDA ROADSTER HARD TOP列伝

マツダロードスターハードトップ列伝

ロードスターのもうひとつの顔 歴代“ハードトップ”モデル特集!!

ロードスターといえばソフトトップのオープンカーというイメージが強いが、
実はハードトップモデルも数多く存在する。
ここでは歴代のハードトップシリーズをはじめ、希少な限定モデルなどを紹介する。



2016 [ND]ロードスター RF

[NA] ロードスター DHT (ディタッチャブルハードトップ)



1994[NA] M2 1028



2003[NB] ロードスタークーペ



2006[NC] ロードスター PRHT (パワーリトラクタブルハードトップ)

オープンの爽快感と クーペの快適性を両立

ロードスターの醍醐味は、幌を上げ、風を感じながら走る爽快感にある。なのになぜハードトップ(以下HT)でキャビンを覆ってしまうのか……。その理由は、高温多湿で梅雨がある日本では耐候性の意味合いが大きい。また、ガレージ保管できないオーナーにとっては防犯の狙いもあるだろう。

そのためマツダはロードスターのNAとNBにディタッチャブルHTをオプション設定した。ソフトトップとはひと味違う、スタイリッシュなスタイリングにイメージチェンジするはもろろんのこと、何よりこのオプションHTはNAとNBで互換性があり、クルマを買い替えてもそのまま使えることが受けて大人気になった。

NBではクーペの提案もあった。オープンの弱点であるボディ剛性を高め、空力特性を向上させる点は正しいが、固定ルーフではロードスター本来の醍醐味が味わえない。そうしたジレンマを解消するため新開発されたのがNCに追加されたRHT(リトラクタブルハードトップ)だ。

RHTはオープンの爽快感とクーペの耐候性を両立できる電動格納式HTで、メルセデス・ベンツのバリオルーフを例に出すまでもなく世界的潮流だ。昨年発売されたNDのRFは、発売後1カ月で月販目標の10倍近い受注を受けるほどの注目を集めている。

1989 [NA] ロードスター DHT(ディタッチャブルハードトップ)



ディタッチャブルハードトップは重量が約30kgもあり、ひとりでの脱着は難しかった。



インテリアデザインは変わらず、スポーツカーの操作感が味わえる。



開放感あふれるオープンスタイルと引き換えに 快適性能が大幅向上

NA6CEにオプション設定された樹脂製のディタッチャブルハードトップは、軽快なロードスターのイメージを壊さないデザインで注目された。発売当初はレッド(18万5000円)とブラッ

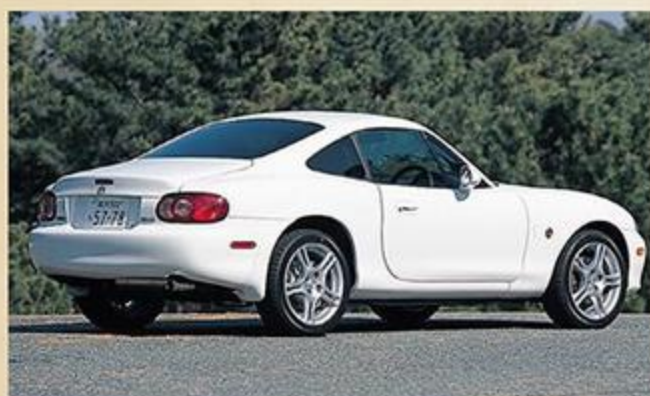
ク(16万5000円)の2色で、ボディカラーがレッド以外はブラックが組み合わされた。全ボディカラーに対応したのは90年にVスペシャルが追加されたときからだ。

2003[NB] ロードスタークーペ

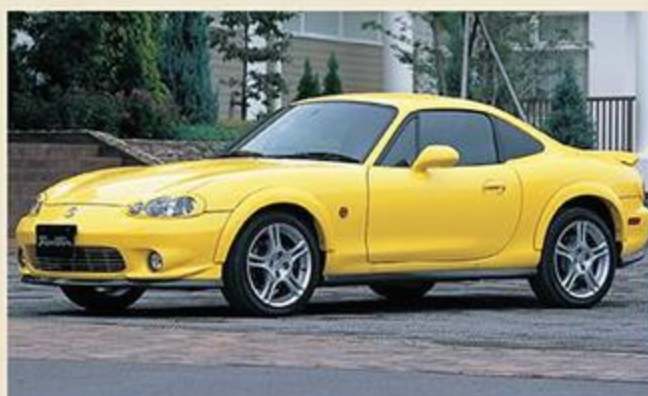
高剛性ボディで操舵時の応答性が飛躍的に向上



マツダE&Tがロードスターにファストバックボディを架装したのが2003年10月に登場したロードスタークーペだ。タイプS(受注生産)とオーバーフェンダー付きのタイプA(200台限定)、内装カスタムのタイプE(150台限定)の3仕様があった。クローズドボディによる剛性アップにより、クルマとの一体感はオープンより上と評された。



基本は1.8Lだが、タイプS(275万円)と同じ外観の1.6L+5速MTの標準車(235万円)も用意された。



イタリアンテイストのタイプAは、新デザインのバンパーやランプガーニッシュでイメージを一新。

1998 [NB] ロードスター DHT(ディタッチャブルハードトップ)

NB用DHTは軽量化され重心ダウンも実現

1998年に登場したNB6C/8Cにも、ディタッチャブルハードトップがオプション設定されている。しかも、ボディの基本構成を先代から継承したことで、NAのHTがそのまま使えるというメリットがあった。NBでは幌のリアウインドウがガラスになり後方視界が向上していたが、DHTの持つ優れた高速域空力特性は変わらない。



NB用DHTの単体重量は22kg。リアウインドウはデフォッガー付きガラスを採用。

ディーラーオプションに変更されたNB用DHTは、ボディ同色(19万5000円)とブラック(17万5000円)の2種。



2016 [ND] ロードスター RF (リトラクタブルファストバック)

高い静粛性とパワフルな2L直4エンジンを搭載

2015年に登場した現行ロードスターに遅れること1年、電動格納式ルーフを採用した「ロードスターRF」が登場した。RFのRはリトラクタブル式ハードトップ、Fはファストバック(ルーフから車両の最後端までルーフラインがなだらかに傾斜するデザイン)を意味する。電動格納式ルーフは室内のスイッチ操作で簡単に開閉することができる。エンジンは輸出仕様と同様の2L直4DOHC(最高出力158ps/最大トルク200Nm)を搭載する。価格は324万円〜373万6800円。



ルーフの開閉時間は約13秒とトップクラスを実現。開閉状態は3連メーター内の4.6インチTFTカラー液晶にアニメーションで表示される。



オープンの爽快さとクーペの快適性を両立

NCEC型へのフルモデルチェンジから1年後の06年8月に追加されたのが樹脂製の電動格納式トップを備えたロードスターRHT(パワーリトラクタブルハードトップ)だ。トップは格納

ルーフの開閉はスイッチを押し続けるだけ。途中で離すと操作未完了の警告音が鳴る。

機構込みで37kgと軽く、走行性能への影響を最小限に留めている。クローズ状態では静粛性が高く、足もしなやかに感じられた。ソフトトップに近いスタイリングで高評価を得ている。

2006 [NC] ロードスター RHT (パワーリトラクタブルハードトップ)

ソフトトップのイメージを崩さないスタイリングなので、RHT化による違和感はまったくない。



RHT収納状態を見ると、マツダ独自の折りたたみ方で、シート後方にすっきり収まっているのがわかる。



ルーフはソフトトップモデルと同じシートバックスペースに収納されるので、トランク容量も150Lと変わらない。



RHTにはクロームタイプのドアハンドルやクリアタイプのハイマウントストップランプが採用される。

台数限定の
希少な
ロードスター

少量生産だからできた究極の“ロードスター限定モデル”

ユーザーの夢を叶えたスペシャルなロードスター

ロードスターの長い歴史を振り返ると、多くの限定モデルが発売されている。その中でも注目したいのが、1991年から1995年まで存在したマツダのグループ会社「M2(エムツー)」が、マツダ車をベースに、チューニングやドレスアップを施して制作・販売していたコンプリートカー。大量生産を前提にせず、遊び心に溢れたユニークなロードスターを3台製作した。この他に、「モア パワー」という北米市場からの要望に応じて1998年にマツダが製作したロードスターターボなど、ロードスターにはユーザーの夢を実現するユニークな限定モデルが存在する。

1992[NA] M2 1002



ラグジュアリーな 雰囲気演出

M2 1002はクラシカルなメーターやインターハンドルをはじめ、シート、カーペットなどの細部パーツをアイボリーで統一したインテリアを採用。アグレッシブな走りより、リラックスして高級感を味わおうというモデルだ。300台限定で価格は300万円。

1994[NA] M2 1028

徹底的に走りにこだわった1028

1028のテーマはストリートコンペティション。先の2台より贅沢装備を省き、10点支持のロールケージ、FRP製シート、ピストン/カム/エキマニ/コンピュータを変更してベースモデル+10psとしたエンジンなど機能向上に徹したのが特徴だ。300台限定で価格は280万円だった。



1991[NA] M2 1001



M2シリーズの歴史は1001から始まった

M2の第1弾が限定300台で発売された「M2 1001」。テーマは本格的硬派なライトウエイトスポーツで、専用バンパー/アルミロールバーをはじめ、エンジンもピストン/カム/エキマニ/コンピュータを変更するなど細部までチューニングされた。これによりベースモデルに比べ10psもパワーアップしている。価格は340万円。



購入希望者はM2本社ビルに訪し、手続きのうえで抽選。当選した場合の納車は本社でしか行わなかった。

2003[NB8C] ロードスターターボ

2L直4ターボを搭載

海外からのモアパワーの要求に応えるため、RSをベースに172ps/21.3 kgmを発生する低過給のI/C小径ターボを搭載して03年に登場。実用回転域のレスポンスのシャープさはロードスターの爽快さを損なわないベストセティングといわれた。限定350台、257万円で発売された。



行くぜ! 軽井沢ミーティング 2017

1515号
イベント紀行!

ミーティングのある風景

Roadster Karuizawa Meeting since 1993

今年は第1、第2駐車場
専用チケットを配布。
抽選なので、どちらが
届くかは運次第!



5才ごろの子供たちが
参加できるロードス
ターペダルカーレース。
親子で楽しめる名物競技
なのだ!
このかわいいペダルカー
欲しいな...



ロードスターのフロアマット展
を開催していたVRリミの
オーナーさん。
多種多様の純正フロアマットは
オーナーさんのコレクションに
よるもの!
こんなオリジナルあふれる
出し物を企画してくける
アイデアが、会場のみならず
一層楽しませてくれるのだ!



会場の軽井沢
プリンスホテルスキー場。
ショップの出店も
会場を盛り上げる
駐車場は、みるみる
ロードスターでいっぱい!



2017年5月28日、軽井沢
ミーティングが、長野県軽井沢町
プリンスホテルスキー場駐車場で
行なわれた。

今回も1515号と行くイベント
レポートを、お届けするよ!

毎年恒例のビッグイベントには
全国から1100台のロードスターが
参加した! 朝方、曇天から
晴れてと変わり、会場は盛り上り
みんなが笑顔で楽しんでいった!



第1駐車場はこちら!
ボランティアの方たちに
誘導され、スムーズに
入場していくロードス
ターたち。



今年から分かれシステムが
変更され、駐車場を
ゲットできなかった人たちは
公共交通機関での来場
になった。約200人の参加者
たちが協力してくれたという。

午前と午後に別々
イベントアスではトークショ
ウを開催。
マッドスタッフのぶち付け話に
会場は大盛り上がり!
ここでしか聞けないトークは
軽井沢ミーティングの特権でも
あるのです!



会場内ではフリマを開催
する参加者も見られた。
仕出しもの探しに
お客さんの目が光る!
いいものをゲットできたかな?



イベントアスに登場した
レストアプログラムNA6。
NAを愛する人たちの熱い
注目を浴びていた!
メーカーが手掛けるレストア
プログラム。その詳細に
期待が集まる!



環境問題に配慮するとか。
そんなウワサで廃盤になった
純正幌。
原材料を見直して
復刻版として登場!
根強い人気を持つ
NA幌ファンにとっては
うれしいパーツだ!

こちらも気になる
ロードスター純正復刻
タイヤ。
発表当時の特徴ある
タイヤパターン!
さて...価格が気になる
ところ。



会場で見かけた ちょっと気になる一台!

あの

ハードトップの屋根を
カプセルのように
開口部を取って
クロスの巻き取り
タイプのトップを取り付けた
ユニークな一台だ!

ホワイトのボディにピンクの
ハードトップで女子力アップの
NA。内装も女の子らしく
ピンクで統一されていて、ステイ
に仕上がっている!

「レーシングサービス アリテック」
のエアロにワンオフの
ワイドフェンダーが追加!
ライト部分の処理が
なんとM2-1015-1016!

キレイなワインレッドの
ボディカラー。ペーパは
VRリミテッドかな?
プロジェクトが絡んで
並んだヘッドライトが
おもしろい!

プリズマ Allionのような
スタイルの新車自動車
ボディキットを纏ったNA!
コンソール周りも、クラシック
調にとめられている。

こちらもクラシック調に
まとめられたNB。
エンジンをよく見ると
オートザムに変更されて
いる!

ACコアラのような
クラシックなスタイルの
NA。テール周りも
英国旧車っぽい
雰囲気にまとまっている!

ゴールドのボディカラーと
キルティングの革で
まとめた内装がバスターの
高級感を演出している
内装だね!

鮮やかなミントグリンの
ボディカラーのNA。
クーペスタイルのハードトップ
を装着して、個性的な
スタイルになっている。

ノーマルの外観だけど
内装は真紅のローバカ
バグボートに変更され
コンソール周りも、オナ
のこだわりが感じられる!

クラシック調なフロント
マスクのNB。
よく見るとクーペな感じ!
違和感無くまとまって
良い雰囲気だね!

ド派手なスタイルが
目を引くNC。
複雑なラインを描く
エアロスタイルは戦闘的
なイメージだね!



Meet the Roadster

春から夏にかけては、大きなミーティングが目白押し
SNSでおなじみの仲間と顔を合わせる機会、マツタ開発陣と話せる機会
そしてみんなの愛車をじっくり見られる時間が何よりも楽しい!



少しばかりハードルが上がった
参加応募のためだったのか?
ほぼ定員の応募者が会場を制覇
当日参加組は電車で来場してくれた

どこまでも続く人の波が参加者の多さを物語っている。このところ晴天に恵まれていることもあって増加中である。



2017.5.14

Karuizawa Meeting 2017
in KARUIZAWA PRINCE



奈良軍団TOPIC!?

奈良軍団に南アフリカ師団長 アキバ君(Akbar)に続きアメリカ師団長が就任しました。テキサス、サンアントニオのNA乗りのウィリアム君(William Warren)です。2015年の軽井沢MTGで知り合って奈良軍団入りさせたんですが、フルネームを知らなかったので連絡が取れませんでした。ところが今年 偶然再会でき、あらかじめ作ってあった「アメリカ師団長」入り化粧ナンバーを渡すことができ2年越しのアメリカ師団長 就任となりました!



申し込み者は第1、2駐車場に振り分けられているので、スムーズに止められるようにスタッフが誘導する。



アンバサダーの山本さんはご夫妻で参加。プライベートですって! すぐに見つけてみんなからサイン攻め。

20年以上続く恒例の「軽井沢ミーティング」。ND型が登場して、参加者の数をますます増やしている。そこで2017年はネット応募ではなく、往復ハガキで参加申し込みをするという時代に逆らう奇抜な方法を採用した。1200台限定のフレーズにおののいた人、往復ハガキが面倒な人は申し込みをせず、フタを開けてみればほぼジャスト!

当日参加は公共交通機関を使うことになったので、近隣のアウトレット施設に迷惑をかけることもなくなった。長く続けるためには、さまざまな規制も必要になってくるのだ。ゆえに、実行委員、当日ボランティアスタッフには頭が下がるばかり。楽しい時間を過ごすためにも、みんなの協力は欠かせない。来年も同じ場所で集まろう!

乗りはじめて30万km、この間に5回か6回ボディカラーを変えています

NA6CE 渋谷輝明さん

一緒に来た友人夫婦やワンコと一緒にパチリ。軽井沢MTGの常連さんだ。



常連であることの証、軽井沢ミーティングステッカー。それと一緒にボメラブステッカーも。



これまでブルーやイエローなど、いろいろなボディカラーを楽しんできた渋谷さんが、いまはこれが目立つ、と選んだのはマットオレンジ。純正ハードトップの黒と見事なコントラストを見せていた。ちなみにスリキリとしたボディワークはステージ21のフェンダーとガレージベリーのボンネットでまとめている。



はいっ、団長!



ND5RC 秋本秀行さん

埼玉在住ですが、奈良軍団です 関東統括部長やらせてもらってます



実質秋本さんひとりの関東統括部。ミーティングで見かけたら声をかけてあげてください。

平成元年式というから初期型のNA6も持っている秋本さん。このNDは走りを楽しみたいと、NR-Aを購入している。そんなロードスターのベテランとっていい秋本さんは、奈良軍団の関東部長。いろんなミーティングに参加しているうちに奈良軍団と仲良くなり、関東唯一の団員ということでこの役職となったそうだ。

シフトノブ交換がきっかけとなって
こういうテイストになっちゃいました

NCEC 小室正樹さん

激しい、というか電脳(サイバー)コブラ的なイメージにNC2RHTをまとめているのが、小室さんのクルマのポイント。元はといえばアートガレージで買ったコブラ型シフトノブがきっかけでここまで進んできたそう。サイバー的な雰囲気を出しているのは、リアセンター部のメイン電源スイッチ。昼間はわかりにくいけど、各部にLEDを仕込んであるので、ナイトランのときの妖しさはかなりのもの。こういうテイスト、いいね。



コブラマークをトランクセンターに配置。隙のないコブラテイストがお見事。



コブラ
兄さん
やで!

雰囲気盛り上げるため、ホイールは純正をスパッタリング加工したのも小室さんのアイデア。



ヘビ柄内装パネルや各部のメッキ仕上げで妖しさたっぷり。ドアハンドルはバイクのグリップを流用加工したものだ。セレクトノブはコブラの頭デザインとなっていて、これがこの仕上げのきっかけとなっている。というかこれをセットする勇気、たいしたもの。



リアセンターに電圧計のほかスイッチ類を配置。こういうギミックも楽しいところ。



オートエグゼのアンダーパネル形状に合わせた
スルガスピード製センター出しマフラー。



サイドのレッドカラーがポイントの2015年限定モデル、レカロRS-Gスーパーシュタルク。



自分に合わせた仕様に
モディファイできるのが魅力!

ND5RC 古野隆一さん

2年前の5月に納車された古野さんのND5は軽量にこだわったグレードS(S・P)。それまでインテグラRに乗っていて、車重1トン弱のライトウェイトスポーツの走りが楽しかったので、買い替えを検討する際に同クラスのクルマを希望していたが見当たらず、ND5が発表された時に即決した。FRというのも大きな魅力だったという。アフターパーツが充実しているので自分好みに仕上げていけるのが面白いという。



TE37 SONICの
7J/15インチに5mm
のスペーサーを追加。



独特のフロントリップは知る人ぞ知る
シュージリップ、つまりは友だち製だ

NB8 長澤智也さん

18歳で購入し、約4年間NB6に乗っていた長澤さんがこのNB8に乗り換えたのは、およそ1年前。大垂水峠などで走りを楽しんでいるそう。そんなNB8のポイントは、やたら目立つフロントリップ。これはブジョー106に乗っている友だちのシュージくんが作ってくれたものでゴム製。ほかにシュージサイドステップというものも存在している。ちなみにリアのウイングは、インプレッサの純正品。オリジナリティの高いクルマだ。



ガラスウインドウだからこでできるステッカーチューン。大垂水峠が地元だそう。

ゴム製リップを両面テープではなく、リベット止めているのがクラシカルでいい感じだ。





4年前に個人売買で海外から取り寄せたUSA製ビキニトップ。西海岸のイメージにピッタリだね



左ハンドルのミータだと 専用品を探すのが大変なんです

NA8C

鈴木康彦さん

NAからNCまで乗り継いできた鈴木さんは、忘れられなくて結局NAに戻ってきた。どうせなら、2年間探して左ハンドルのミータを購入。エキマニを交換しようとしたら右ハンドル用だったのでステアリング系に干渉して装着できなかった。そこでミータ専用パーツを探すなど苦勞しているようだ。専用パーツが日本では手に入らないのでE-bayを使って海外から取り寄せている。パーツは入りやすいけど送料が高いのがツライという。

マスターシリンダーが左側にあるので左ハンドル仕様だと判る。エキマニは左ハン専用部品。

シートはマツダスピードのバックスキンタイプを装着。ステアリングはジネッタ純正だ。



ロードスターとは思えない 直線加速がターボの魅力!

NB8C ターボ

田村友樹さん

乗っていたNA8を妹に譲ってNBターボに乗り替えた田村さん。フルノーマルから9年かけてコツコツと仕上げてきた。吸排気や大型インタークーラーなどで220ps仕様にチューニング。北米ではマツダスピードミータとしてターボがカタログモデルだったのでアフターパーツが豊富。そこで個人輸入して手に入れるのでパーツはUSA製が多いという。ほぼ理想の形に仕上がったので、今後はメンテナンスに力を入れるそうだ。

BEGI製クールエアシステムとインタークーラーで吸気効率をアップ。ラジエーターも大型化している。



シートは定番のエスケレート製。ターボの加速には欠かせないフルバケットタイプだ。



脱着タイプにしたステアリングはナルディ。追加されたDefiメーターがスポーティだ。



走るのといじるのが好きなお父さんの誠記さん。メカ担当もお父さんだ。



ボンネットのカタチが好き。 走りもSW20と比べて楽しかったです

NB8

安藤算浩さん

カートドライバーだったお父さんの影響もあって小さいころからクルマ好きだった安藤さん。NBは走りとかタチが好きで購入したが、案の定、お父さんも気に入って一緒にクラッチのフライホイールやLSDなどを交換している。エアロパーツはボメックスのフロントバンパーとマツダスピードのサイドステップ、ガレージベリーのリアバンパーの組み合わせ。ウイングは後期型用のマツダスピード製を装着している。

運転席にフルバケを、助手席はリクライニングバケットを装備。シンプルなインテリアだ。

ブレーキはフロントにマルハの4ポッドキャリパーを、リアにはスリットローターを装備。



これまで5台ロードスターに乗る
いまはこれがお気に入り

NA8 武藤雅之さん

フリーダムで制御する4連スロットルのレスポンスのよさがお気に入り。ロードスターはNA、NB、NCと計5台乗り継いできたベテランで、そのためカッコいい見せかたもよく知っている。ボメックスのエアロはパテ埋め+レンズの埋め込みで仕上げ、リアフェンダーはワンオフもの。ホイールはインセットマイナス4とすることでピタリのツライチセッティングとしている。車高調はEDFC付きのテインモノフレックスをセットしている。

メーターはオートゲージの油温と油圧、水温。シートはエスケレートを左右にセットする。



4スロのレスポンスのよさがお気に入り。エキマニはマツダスピードのアイテムを装着。



北陸ミーティングではお世話になってます
また次回お会いしましょう

NB COUPE 倉元峰明さん

倉元さんは北陸ミーティングの主催をしているため、軽井沢でもいろいろな人から声をかけられていた。愛車のNBクーペは、ハービーグリーン(オートザム・キャロルの純正色)にオールペン。会場ではNBのデザイナー福田成徳氏に見てもらうことができた。ちなみにこのNBクーペ、クロードボディのせいか足がよく動くので、今回スプリングはノーマルのまま。ショックのみオートエグゼへと交換している。



奥さまと福田氏との3ショット。
軽井沢で最高の休日をご過ごせたことがわかる1枚だ。



キャロルの純正色のグリーンは、鮮やかで目立ち度抜群。ボディ面の美しさも表現される。

これが噂のシュージサイドステップ
ロードスターブロス、大好きです

NB6 片嶋祥人さん

青いNBの長澤さんと友だちの片嶋さん。その長澤さんが言っていたシュージサイドステップというのが、これ。ちなみにガレージベリーのフロントリップに装着されているアンダーパネルは、アルミの複合板を使って自作したもの。またリアウイングはFD3S用をセットしている。普段は日光サーキットで走りを楽しんでいるそうで、ハードトップはほぼ付けっぱなし状態。内装焼けもほとんどない、キレイなクルマだった。



噂のシュージサイドステップは長澤さん装着のリップと同じくリベット止めのゴム製。いい雰囲気だ。



今回取材をさせてもらった人にはこの日のみの限定品クリアファイルをプレゼントした。



ボディカラーはフェラーリレッド。
元はデモカーだったクルマです

NA8

水越正彦さん

ロードスターが好きでNA、NCにも乗り継いできた、RSアイザワのお客さんでもある水越さんが、このNAを買ったのは2年ほど前。元はといえばこのクルマ、RSアイザワのデモカーだったそうで、売りに出すと聞いたときにすぐ購入を決めたそう。そういう経緯もあってこのクルマ、HKSのスーパーチャージャーを始め、パワー面や駆動系、足まわり、ボディワークとどこを見ても隙がない。当然のことながら水越さんもお気に入りだ。



RSアイザワコンプリートエンジンにHKSスーパーチャージャーをセット。さすがの完成度。



年齢制限のため今回が最後のエントリーとなるペダルカーレース。結果は準優勝だった。



昨年度ペダルカーレースチャンプの移動車はお父さんのNA6

NA6

井上大輔さん

井上陽翔くんは2016軽井沢ミーティングのペダルカーレース優勝者。ディフェンディングチャンピオンとして臨んだ今年のレースは惜しくも2位だったが、全国有数の実力者であることを示した。陽翔くんのお父さんのクルマはNA6・Vスペシャル。これは大輔さんのお父さん、つまり陽翔くんのおじいちゃんから譲り受け、3代目陽翔くんへ引き継ぐ予定のクルマだ。ペダルカーは自転車用キャリアに載せて移動をしている。



初めての愛車をリメイク!
上品なイメージに仕上げた一台

NB6C

長屋玖璃美さん

3年前にノーマルで購入し、自分好みに仕上げてきた長屋さんのNB。純正塗装が割れてきたので、オールペンをするに。数種類のブルーの中からBL系アクセラ純正の深みのあるブルーに決定。ストライプは真ん中に入れてる人が多いので、あえて左側にズラして個性を主張。ボディ同色にペイントされたジェットストリーム製アイラインと純正OPリアウイングは、デザインが気に入って装着したこだわりのアイテム。



お気に入りのリアウイングはボディ同色にして統一感を出している。マフラーは柿本改。



ノーマルステアリングにブルーのアクセントをあしらったカバーをつけお洒落な雰囲気に。



美しいボディとエンジンルームは
軽井沢前日にお父さんが手磨きで仕上げた

NA6

岩崎智人さん

お父さんの正弘さんと一緒に軽井沢へとやってきた岩崎さん。見事な輝きのボディに加え、エンジンルームも輝いている。これは、前日にお父さんがバフがけしたものとのこと。元はといえばこのNA6、お兄さんのクルマだったそうだが、11年前に譲ってもらって以降、大事にしているもの。エンジンにはジャクソンのスーパーチャージャーをセットし、シフトノブにはナイトページャー製のスーパーチャージャースイッチを装備。

ヘッドなどのバフがけはお父さんの手作業。展示車のような美しさを見せていた。





右の藤井さんと同じ「Bee Roadster Club」の仲間。このステッカーを見たら声をかけよう。



ビートルカブリオレの色が気に入ってオールペン

NA6

近藤 崇さん

ヘッドライトのカバーを外し、そこにスプリングをセットすることでライトオン時のワイルドさを演出。ボディカラーはビートルカブリオレの純正色を採用している。オーナーの近藤さんがこのNA6を購入したのはおよそ18年ほど前。そこからこつこつと仕上げていき、この低さと13インチホイールというバランスのいいスタイルを手に入れている。ちなみにミニカーもお手製。同じ色にし、針金でロールバーを作って縮小コピーカーとした。

ミニカーも同じ色です。



オシャレな外観だがチューニングはハードにソレックスキャブでキメる

NA8

藤井大稀さん

付き合ってから3年半という菜奈さんと軽井沢にやってきた藤井さんのNA8は、キャブ車。車高もテインの車高調でローダウンしているし、デートに使うというよりは走りに振ったクルマのようだが、菜奈さんいわく「身体がブリッドのシートにフィットするので乗り心地はいいです」とのこと。ペパーミントグリーンのボディカラーはポルシェ・カレラ2の純正色で2年ほど前に塗ったもの。中身と外観のギャップが見事なクルマだ。



キレイなエンジンルームも含め、ホームセンターで購入したペットボトル用噴霧器が大活躍。



大河ドラマもあったし、軽井沢は上田からも近いということで六文銭デザインを採用。



名物となりつつあるオーガニックルーフ

NCEC

大矢靖夫さん

大矢さんのNCは植物を使ってルーフを作ってくことで知られたクルマ。東北ミーティングではゴーヤでシェードを作っていたが、今回はクレマチスを這わせることに挑戦してきた。これ、簡単なようだが実は結構大変。見栄えをよくするためにつぼみを早めにとって開花時期の調整をしているのだ。さらに日よけのすだれは軽井沢ということもあって、真田の六文銭をペイント。家族連れやカップルから多くの注目を集めていた。



フルラッピングのカラーチェンジはこれからのトレンドとなりそうな勢い

NCEC

宮田伸之さん

サテンクロームグレーという色で仕上げたNC。これはフィルムをボディに貼る、ラッピングで仕上げたもの。ナイトランではキラキラに輝きます、と宮田さん。前はNBに乗っていたそうだが、走りながらホコを開けようとして肩を脱臼したため、RHTへと乗り換えたそうだ。ちなみにこのラッピング、5週間かけて自分で施工したもの。ボンネットは2重貼りすることで、プレスライン風のアクセントを入れている。お見事。

エアロパーツはNOPROのアイテムをセット。インテリアはホワイトを差し色としている。





撮影のためにボンネットを開けてもらったら、あっという間に人だかりが。注目度高し。



RE雨宮のデモカーだったクルマです
このスタイル気に入ってます

NB8

黒木栄豪さん

2015年の東京オートサロンでRE雨宮ブースに展示されていたデモカーが、ネットを見ていたら売りに出ていたためすぐRE雨宮にコンタクトを取って購入。さすがにデモカーだけあって、ワンオフエアロパーツもそうだが、エンジンや駆動系、サスペンションやブレーキなど、どこを見ても隙なくチューンされている。なにしろエンジンは、B6やBPではなく、13B。NBボディにロータリーエンジンという組み合わせの走りは、当然ながら鋭い。



NDのカッコいいスタイルと
走りの楽しさにぞっこんです!

ND5RC

志摩徳康さん

ランエボ乗りだった志摩さんは、ライトウエイトとスタイルが気に入ってNDに乗り替えた。最初は足まわりが柔らかすぎて走りにくかったそうだ。そこでエンドレス ZEELを組んでブレーキ性能もアップ、やっと自分の思ったように走れる楽しいクルマに仕上がった。珍しいフロントグリルはEU製のZUN-SPORTSをブラックに塗装。ボディや内装にブルーのアクセントを入れて個性を出している。



カーボンパーツはスカッフプレートとセンターコンソールがアクシス、メーターカバーとコンソールダイヤルがRSW製。ブルーのマジカルカラーボンを貼って青/黒ツートンでまとめたカラーリングが美しい内装。



ヘッドレストとショルダーの青い差し色が綺麗なレカロSR-7パケットシートを装着。

エンケイ PF07の7.5J/7.0J
インセット42を履く。ローターはNR-A用。



懐かしいスーパー
アドバンSA-3Rの
6.5Jを履く。キャリ
パーも赤い塗装で
存在感を出す。



限られたスペース
にうまく収まるス
ピーカーボックス
を設置。幌のフレ
ームも赤で統一
した。



シザースドアで子供に夢を与える
スーパーカーにしたい!

NA#C

香曾我部裕さん

ランボルギーニのイベントを見て「ガルウイングならスーパーカーに見える!手が届くスーパーカーを作ってみんなに夢を与えたい!」とNAをシザースドア化した香曾我部さん。大型ミーティングは初参加という。キットは汎用品を使って製作。フロントコンビランプをFD用に変更しバンパー加工、ATからMTヘトランスミッション載せ換えなど、作業はすべてDIYでやったそうだ。一番苦労したのはセキュリティシステムの配線作業だったらしい。

スーパーカールックには外せないお気に入りのシザースドア。半年前にこの仕様にしたばかり。

内装はボディ色に合わせて赤いスエードを貼り込んだ。パネルの塗装もDIYでの作業。



RFを速攻モディファイ! フルラッピングでカスタムイメージに!

ND5RF
渡辺丈志さん

発売されたばかりのRFを早速仕上げてきた渡辺さん。純正にないマットのバイオレットメタリックでフルラッピング。RFのデザインに似合うカラーリングだと大満足。サイドにはシルバーでアクセントを与えた。ラッピング作業は二人で3日くらいかかってしまうので費用的にはオールペンとあまり変わらないそう。とくにリアバンパーの曲面が難所だった。飽きたら剥がせば新車時の色に戻るの、手軽に色を変える楽しみがある。



ホイールはワーク
Seekerの7J/17
インチ。インセット
35で純正より控
えめにセッティ
ング。



3日前に装着したばかりのサ
クラム製マフラー。ファンネ
ル形状の出口が個性的だ。

ディフューザーはフェラーリ
F430用加工流用。エアロ
はジェットストリームを装着。



塗装が間に合わなくてサフェーサーの
まま軽井沢に来ちゃいました

NB8
外川 諒さん

本当はトヨタ86のダークグ
レーのボディカラーにするつ
もりだったが間に合わず、今
回の軽井沢にはサフェーサー
のまま参加した外川さん。一
番目立っていたビキニトップ
は、ホロをベースに型紙を作り、
帆布を買ってきてカットし、
ミシンを使って縫い合わせた
お手製。ロックミシンなどでは
なく、普通のミシンで縫ったそ
うだが、針折れなどのトラブル
はなかったとのこと。美仁花さ
んも認める手先の器用さがポ
イントだ。



ひとり暮らし男子の
家にミシンがあること
にビックリ。使いこな
しているのもビックリ。



よく見ればこれ、MX-5ミアータ 左ハンドルの苦勞もある

NA6
穂苅 翔さん

穂苅さんは2016年にこのミアータを購入。左
ハンドルは路肩方向にクルマを寄せやすい、
利き手でシフトチェンジできるので運転しやす
いです、とのことだが、よくよく話を訊くとパーツ
の少なさが問題になるところがあるそう。たと
えばこのダッシュマットは、右用の型紙をひっくり
返して作ってもらったワンオフ品とのこと。しか
しそういうところを除けば大のお気に入り。一
緒に来た恵理さんも大好きなクルマだそう。



シートカバーとダッシュマットで内装
を赤にまとめ、外装と合わせて白×
赤を演出する。





ワーク・エキップのゴールドとサイドのゴールドカーボンがアクセントとなっている。

買っちゃった〜♪



フルチタンマフラー買っちゃいました どうやって持って帰ろう？

NA8

伊藤雅大さん

お買い得だったので、とフルチタンマフラーを買ってしまった伊藤さん。知恵の輪のように車内に積み込んだところで撮影をお願いしたせいで、また知恵の輪のように出してもらうという極悪なことをしてごめんなさい。クルマのほうはアストプロダクツで購入したゴールドカーボンのフィルムをサイドに貼ることで、ワークのホイールとコーディネート。すっきりした中での色の使いかたが上手い、センスのいい見せかただ。



オープンカーに乗りたくて、 みんなに相談したらNCになりました！

NCEC RHT

鈴木良典さん

友人がコペンやNCに乗っていたので、開放感があるオープンカーを選択。初めての愛車がNCになったという鈴木さん。HTが大前提でトランクを犠牲にしない構造というのも大きなポイントだった。フロントはイベントブースで見たラリーバッカーのエアロが印象的で、迷わず決めたという。サイドとリアスポイラーはジェットストリーム製、NC1のテールランプを組み込むなど外装中心に仕上げている。内装はこれから検討していく予定だそう。



シートはレカロTS-G、マツダス
ピートのネックパッド付き。



HKS製エアクリナーとカー
ボンの遮熱パネルがレ
シー。オートエグゼの4点
式タワーバーを装着。

峠でフロントを痛めたのを
きっかけに、迫力あるラ
リーバッカー製エアロを装
着した。



柿本改の二本出しマフラーを
装着。テールランプはNC1用
をブラックアウトした。



ステアリングはナルディ。赤い
デコレーションパネルに変更
しボディカラーに合わせた。



G TウイングはガレージT
2まで行くと取り付けても
らった。エンブレムなど小
物も変更されている。



ウイング下部にはうわさの静
電気除去ステッカーが貼られ
ていた。

櫻子さんと初めての軽井
沢ミーティングを満喫す
る。NDが多くて参考にな
ることも多いのでは？



NDのデザインに惚れ込んで購入 積極的にカスタマイズを楽しむ

ND5RC

中村隆宏さん

取材のきっかけがディーラーからの紹介と、ちょっと珍しいパターン。「ずっとマツダ車に乗っていて、有明店でみてもらってるんです。マセラティを思わせるデザインが気に入って購入しました。パーツの情報は雑誌を見て、あちこちのショップを訪ねたりしています」ととても楽しげ。ブリッツのターボを検討していて、実際に試乗させてもらったこともあるそう。ナイトスポーツのECUも試乗してセットアップしている。



ホイールはウェッズス
ポーツ、キャリパーは
RFのブレンボを移植
している。



ドア内装はソウルレッド
でアクセント。シートカ
バーはオートウェア製。



元は白いノーマル車 ひとつずつステップアップしました

NA#C
高橋友樹さん

高橋さんのNAは、10年ほど前に購入したもの。最初は白いボディでまったくのノーマルだったそうだが、そこからまずマフラーを交換し、劣化している部分をメンテナンス。その後サスペンションを車高調に換え、次に外観をイメージチェンジ。そして2年前にエンジンをB6型からBP型へと載せ換え、AE101レ빈の4連スロットルをセットしている。そのためこの10年、ロードスターに飽きた、と感じたことはまったくナシ、だ。



ハルテックで制御してAE101用4スロをセット。吸気音とレスポンスのよさがお気に入り。



フードを開けるとあっという間に人が集まってくる。エスケレート製ボディキットは目立つ。



M2 1006というモデルを 知らない人に伝えたい!

M2 1028
針替幸治さん

かつてM2で開発されたワイドボディのコブラロードスターが1006。そのカッコ良さに惚れて、ハンドレッドワン&ガレージベリーの手を借りてレプリカを製作した針替さん。フォルムがイメージと違って作り直すなど、半年の期間をかけて完成させた迫力あるワイドボディ。ベースモデルはM2 1028だが、メーター以外に面影はない。イベントをメインに乗っていて、M2を知らない人たちに幻の名車を見てほしいと熱く語った。

オーバーフェンダーに合うホイールがなかなかなく、パナスポーツC8Rの8J/8.5Jを装着する。



M2 1001の赤Ver.をイメージしてカーボンパーツを導入。カーペットやトノカバーはSリミテッド用。内装加工はナカマエに依頼、自分で組み付けたら大変だったそうだ。

エンジンはマツダスピードBスペック、ステージIIをモディファイして搭載。コーションプレートも製作。



お気に入りのワイドボディ。形状、幅は本物のM2 1006と同様になっている。



いらっしゃ
〜い



あの手この手で参加者を
喜ばせてくれる
エンターテインメントあふれる
ミーティング!

2017.5.14 OASIS Meeting 2017

In AWAJIKAIKYO PARK

参加者が続々と会場入り。笑顔でスタッフ
がお出迎え!



今年の「バカ兄
弟」は人馬一体の
「和」と西嶋信幸
さん(兄NC)&西
嶋直幸さん。

よく見るとアバルトではなく
アバウト! そしてサンリでは
なくザリガニ!!



母の愛車で参
加という石本
尚子さん、陽香
さん母娘。娘は
NAに乗る。



きやーっ



エスケレートシートを掛けてドライ昆虫を
食べることにしたのは、思ってもみなかっ
たでしょう。



夫妻で1台ずつNA
を所有する鈴木さ
ん。高速代もGS代も
ほぼ倍かかります!



毎年、エスケレートシートを掛け
て争奪戦が行われる。だんだん
熾烈になっていく?



じつは貴島さん(NB&NC主査)
もサインをしていた。オートスラ
アで書いたそう。

毎年どんな催しものを展開するの
か、楽しみ半分、ドキドキ半分(お
立ち台にあげられる側としてはね)
とにかく参加者がどれだけ楽しんで
くれるか、を考えてスタッフが立ち
回っているのがオアシスの真骨頂。
ロードスターのミーティングは会場
によって雰囲気が違うので、未経験
者はぜひ足を運んでもらいたい。
会場には、世界を回ったサインカ
ーがお目見え。昨名前を書き込ん
だ人は、久しぶりの再会となったの
だ。オアシスで書いた人はリアフェ
ンダーにその名前があったはず。ま
たマツダが手がけたレストアNAも
展示され、車両はつねに注目の的だ
った。その一方で、どのミーティ
ング会場でもNDが増え、参加者層が
ぐっと広がっている。まさに老若男
女が集う「ファンのるつぽ」だ。



特別授業で貴島さんの講義
を受けた学生はたくさんいる
ようで!

「信号待ちで電動ルーフを開
けたら間に合わなかったこと
がありました(笑)」



貴島先生のクルマを洗車していて
「これがいい!」と購入を決意!

NCEC
杉田智哉さん

山口県にある東京理科大の
教授として活躍する、ロード
スターの元主査・貴島さん。
杉田さんは教え子で卒業後
は、「マニュアルに乗りたくい
と思ってまして、実用的なラン
エボやインプレッサ(WRX)
を考えてました(笑)」。しか
し、あるとき貴島教授の愛車
(NC)が汚れていたのので、
洗車を志願。ちょっと動かし
ただけで楽しく衝撃を受け
思わずNCを購入。その日に
1000km走破した。オートエク
ゼのKIJIMA SPECを投入
予定だ。





父が乗っていたNAが最初のロドNBに乗り換えて父はND RFに!

NB8C

安原貴之さん・愛弓さん

「NAに2年乗りましたが、父が乗り換えるってんで譲り受けたのがこのNBです。ラジエターや足まわりなど、NAは手を入れないといけないタイミングだったので、ちょうど良かった。父はRF乗ってますけどね(笑)」
親子でロードスター乗りなら、会話も弾みそうでうらやましい。普段はハードトップを装着しているが、初めてオープンにしてミーティングに参加した。「明石海峡大橋が気持ち良かった〜」



WORK NEZART (15インチ)は軍団のケンジさんから譲ってもらった。

サスペンションはラルグス製が装着されていた。シャコタン派に人気だ。



NAに振り返って「奈良軍団」へかわいい担当で見た目はラブリー〜

NB8C

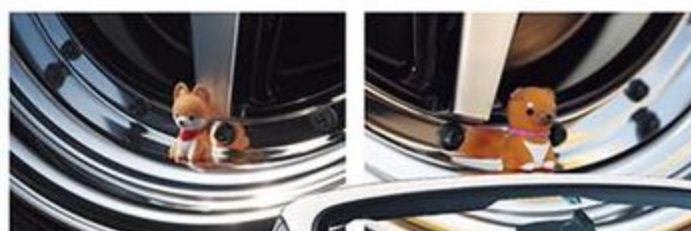
中嶋健二さん

ここ数年でメンバー数を飛躍的に増やしているのが「奈良軍団」。奈良といつつ、全国各地に支部が存在する。怖いイメージが広がってしまった反動(?)か、「かわいい奈良軍団」もお目見え。中嶋さんもその一員。「昔NA6に乗っていて、振り返りました。NAの中古車が高くなっていたのでNBにしました。最初は妥協気分でしたが、乗ってみたら剛性あるし、すごいイイっす!」とお気に入り。じつは正真正銘「奈良」軍団員。



往年の定番(!)ナルディのクラシック……と思いきや奈良軍団ホーンボタンだ。

奈良軍団のかわいい部門担当をマネして、ホイールバルブにキャラクターを。



後付けスピーカーはVスベックにマッチするように、自分で塗装している。



マメなフォローで団員&支部が全国各地に拡大し一大勢力に!?

NA6CE

たつつあん

迷彩柄をどこかに取り入れるのが「奈良軍団」の掟。そのせいか、みんながそろっていると「コワモテ」な雰囲気は漂うが、じつはみんないい人!オアシスミーティングにも協賛品を提供したり、村上モータースのレース支援をしたりと、ロードスターを盛り上げる活動に余念がない。そんな軍団を率いるたつつあんの2号車が完成。過激な1号車と違っておとなしめ。センターストライプは軍団で流行っていて種類が豊富!



「来年年明けに結婚だって奈良軍団に決められました」と吉川順子さん。

水中花シフトノブ(ショート!)と、エアコンつまみ部分もお花でコーディネート。



初ロドスタを満喫中 結婚時期も奈良軍団ベース!?

NA8C

松田和彦さん

ただもらった初ロドは、乗り換える友人からめぐりめぐって自分の元へ。当初ボロボロの状態だったのをここまで仕上げた。「ボディに苔生えてましたからね(笑)。フェンダーは昨日、ドリルで穴開けてつけました。まさか奈良軍団に入って活動するとは思ってもみませんでした」と苦笑い!たまたま奈良で行われたオフ会に参加して、リクルート(!)された。吉川さんとの結婚を祝福する軍団の姿が目につく。

ワタナベは8J×15 +3で、インドネシア製タイヤは2万円(もち4本)!





「たまにモーターランド三河を走ったりしています」(中野さん・右)。後輩の平川さんと参加。

DIYで変化していく激しい見た目はだれともかぶらないコーディネート!

NB6C 中野宏樹さん

人が驚く見た目を追求するその路線は、ずばり「ヤンチャ」。つねにどこかしら変化し続けている。今回はリアテールがキモ。「弟にぶつけられちゃって(笑)。後期型に変更しました。ジェットストリームのリアディフューザーも追加してあります。リアフェンダーはネットオークションで手に入れました。メーカー不明ですがNB用ということでした」と、積極的にモディファイを楽しんでいる。ウイング翼端板の2枚重ねも注目。

ベリーのフロントバンパーにイカリング、リアにはLEDを埋め込む。

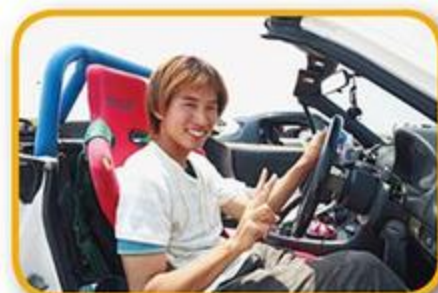


ジムカーナで走っていた車両をタダ同然で手に入れて腕磨き中

NB8C 井元大貴さん

「前のオーナーがエンジンを乗せ替えていたので、ハイオク仕様になってました。大学の自動車部に所属していて、ロードスターでジムカーナやドリフトやっています!」ミラや初代ヴィッツなど、若いながらも数台を乗り継いできた井元さん。FRに乗りたいたってところ、先輩がロードスターの話を持ってきたのだそう。スタンスマジックのホイールは8J×15 +25で、クスコ車高調はリアを全開で下げている。

後付けメーターでしっかりコンディション管理。このゴチャゴチャ感が若者っぽい?



ATSホイールは人とかぶらず個性を演出できる。次はオーディオをやる予定。

かわいい顔してシフトノブが怖いっす。ゴチャゴチャしないようまとめている。

マニュアルに乗りたくてオートマ免許を限定解除した!

NA8C 福浦美輝さん

「MT車に乗りたいたって言ったら、父は喜んでくれましたね。クルマ好きなんで、勝手にファミリーカーを買い替えたりして、母と憤慨してたんですけど、今では話が合います。ロードスターに乗っていたこともあるみたい。2回くらい運転させてあげました(笑)。オアシス前に洗車を手伝ってくれましたよ」MT車購入を渋るお母さんを、お父さんが説得してくれた。納車翌日、さっそく大分ジャンボリーに参加。続いてオアシスも満喫する。



ジャックダニエルのファン。フュエルリッドが渋く決まっている。



ロードスターの20周年に行きたくて新車で購入した3代目は12万km走破

NCEC 江後匡信さん

シルバーのボディに、デミオのスピリティッドグリーンがアクセントになっていて目を引く1台。このNCが初ロードとか。「以前の勤務先で部下がロードスターに乗っていて、イイって言ってましてね。運転してみたら本当にいい!」とNCを新車購入。クルマいじりにお金をかけるようになったり、ミーティングに行ったりと積極的に楽しんでいる。走行距離は12万kmを超え、エアフロセンサーが心配になってきたところ。

ベリーのフロントリップ、サイドステップを別色にしてアクセントを生み出した。





ロードスターのミーティングが うらやましくて仲間入り→どはまり

NCEC
鈴木民朗さん

デミオでロードスターのオフ会に参加したのがキッカで、我慢できずに買い替えた、という話を聞いてから1年、見た目がまったくの別物に。「今年の2月にラッピングしました。RX-7に乗っている友人が、趣味でやってくれました。手伝ううちにコツがわかり、自分でもやってみたり。走行距離は7万6000kmで購入して、もう少しで倍になります、2年足らずですけどね(笑)」と、あちこち走り回っているようだ。

イカリング化はカラ割してDIYしたもの。アイラインで少しいかつい顔になった。

ステッカーの上にラッピングシートを貼り付けて、文字が浮かび上がるように。



ルーフのブラック、トランクスポイラーのカーボンがメリハリを生み出す。



いい
買い物
したね～

あまりにも愛車がかわいくて、こんなマスコットまで作ってしまった。

100均の茶漉しを改造して、マニキュアでボディ同色のように見せている。



学友たちとフリーマーケットでパーツをゲット。ミーティングの醍醐味だよ。



カズさんは赴任している台湾のおみやげを仲間におすそ分け。編集部もしっかりちょうだいした。



お手製の顔抜き看板での撮影はだれでもウエルカム。器用にいろいろ製作するものだと感心した。

社会人になったら乗れないと思い 維持できるFR車としてチョイス

NB6C
湊 高貴さん

「親がマツダしか乗っていないので、FR車を選ぶのも自然とマツダから選びました。NAに乗っていたんですが、エンジンいっちゃってどうしようか悩んでいたら、このNBが出てきました。次はNCかな(笑)。大学の自動車部に入っているんで、シビックやインテグラといった部車でダートなど走りました」
見た目はハデめに、だけど中身は純正でどこまでいけるかを追求。デフもノーマル、安い車高調で攻めまくっている。



上部に黒を採用してすっきり見せている。ドアミラーはNDっぽくなるのでやめた。



山口大学で勉強して社会人に 晴れて広島県民になりました～!

NB6C
増山結花さん

「マニュアル免許を取得して、乗りたいと思ったのが鹿児島で見たNBでした。もともとクルマには興味なかったんですけど、うちの子サイコーです(笑)。貴島先生が講義にいらした時、あいさつさせてもらって、お話するようになりました」という増山さん。就職面接ではマツダに熱い思いを語って、晴れて広島在住に。窓ガラスが落ちたり、チェックエンジンが点灯したり、数々のトラブルに自ら対処するファイトの持ち主だ。



パワーポイントを使って絆創膏ステッカーを作ってみた。女性らしい!



走行距離が16万kmに迫っているんで、エンジンにもいずれ手を入れる予定だ。



クラブ設立10周年を 記念して、箱根を ロードスターで 埋め尽くそう!

2017.3.12

KANARODO 10th MEETING

In HAKONE



抽選会ではTシャツをはじめ
様々なおみやげが用意され、
参加者達の手元に渡ってい
った。

こちらから
お願い
します

マイクを持って張り切る
カナロド代表の高田さ
ん。チームみんなでイ
ベントを盛り上げる。

マツダターナ
イク箱根では大
観山PAまでロ
ードスターが連
なるパレード
が行われた。



チームオリ
ジナルTシャ
ツも作って
ます。



雪の残る大観山にぞくぞくと集結するロ
ードスターたち。やっぱり寒くてもオープンでしよ!



みんなが駐車場に並ぶ頃には天気も回復し
て、富士山が顔を出し爽快な景色を楽しめた。

某SNS内で「神奈川のマツダロ
ードスター」(通称「カナロド」)コミ
ュニティが立ち上げられたのは
2007年3月。大学4年生になろ
うとする一人の青年が中心になり、
神奈川県内でオフ会やツーリングを
行う小さなオーナーズクラブのひと
つだった。2007年の夏から高田
さんが代表を受け継いでいる。
拘りが無いことが拘りで、ノーマ
ルの人もいればフルエアロで決めて
いる人やハードにチューニングして
サーキットに通う人など様々な趣向
のロードスターオーナーが集まる。
そんなクラブが2017年3月に
10周年を迎えた記念として、箱根の
大観山PAでミーティングを企画。
神奈川以外からも多くのファンが集
結し、ドレコンや抽選会などが行わ
れ箱根は大いに盛り上がった。



足下には、好みの仕様で作ってもらった、
お気に入りのFJ CRAFT製フロアマット。

納車後、早速取付
けたユピテル製ドライ
ブレコーダー。最近で
は必需品になってき
たアイテムだね。

納車されたばかりの
RFは注目度満点!

ND5RF

石川ジローさん

NDを試乗してみて楽しかったけど、幌という
のが気になっていたところ、RFが登場し、そ
のスタイルに惚れたという石川さん。マツダ
は好きなメーカーだがロードスターを購入し
たのは初めてだそうだ。思った以上に好印象
で、「2000ccなので静かで安定感もありパ
ワフル的にも充分。乗り心地も自分好みでシ
フトフィーリングが絶品」と大いに気に入って
る様子。箱根はよく来るのでネットで知ったこのイ
ベントに参加してみたという。



イベントに参加したくて
レンタカーで来ちゃいました!

ND5RC (レンタカー)

鈴木友香さん

NA8C SRリミテッドに乗る鈴木さんは、このイ
ベントの2日前に事故で修理に出すことになっ
てしまった。それでもロードスターで参加したい!
とレンタカーで箱根に登場。AT限定免許だっ
たのだが、幸いATのNAをMTに載せ換えるた
めの準備として限定解除したばかり。「MTのレ
ンタカーNDを颯爽と運転してきた。マニュアル
はたくさん操作することがあって楽しい。NAが
帰ってくるまでの練習ができるのでよかった」と
いう。

愛車のNA8MT化実現の一步として1月
にオートマ限定を解除したばかり。苦労は
実った。



23万km走破したNAで、これからも走り続ける!

NA6CE 松原泰世さん

昔、お父さんがNAに乗っていて、子供の頃からロードスターと一緒にいた松原さん。その流れでお父さんはNBにいったが、自分はATのNAを購入。2013年にお父さんの知り合いにMTのNAを譲ってもらい乗り替えた。そのときの走行距離は19万km。年に2~3万km走るので、現在は23万5000kmを迎えている。壊れる前に予防修理をしているので、エアコンの不調以外は絶好調。人生はロードスターとともに! まだまだ走り続ける。



23万km走ってもエンジンはまだまだ現役。エキマニを交換しているくらいでノーマルを保つ。



オクヤマ製4点式ロールバーでボディ剛性アップ。バケットシートはエスケレート。



ホイールはレイズ グラムライツ57Vの15インチ。アーム/ブッシュ類は新調済みだ。

走っていると時間を忘れるくらい楽しい!

NCEC 渡辺祐樹さん

サーキットを走るようになって速さを求めてイジリたくなったという渡辺さん。今回はデザートイーグルで作ったワンオフのエキマニを披露したくて参加した。足まわりはトラストパフォーマンスダンパーTypeS。クラッシュした際に黒いバンパーに付け換えて、これはこれでアリかな? と思いそのまま着けているという。イジリ易いのがロードスターのいいところ。ホームコースの間瀬サーキットでNC最速を目指したいそうだ。



ハイカムやECUの書き換えで200psを発揮するサーキット向けのセッティング。

装着してある三連メーターやHKSサーキットアタックカウンターが熱い走りを感じさせる。



ワンオフにこだわって描いてもらった自慢のピンスト。ステッカーにはない味があるよね。



ロードスター歴25年! もうこのクルマ以外考えられない。

NA8C 小出高広さん

「最初は人と違ったクルマに乗りたいたいというだけで、たまたま選んだのがロードスターだったけど、その楽しさに惚れ込み、いつの間にか25年。リトラのNAにこだわり、このクルマは2台目で14年になる。1万9000kmの極上車を手に入れ、まだ一度もオールペンせずに綺麗な外観を保っている」と言う。月に2回くらいのツーリングに使用し、ミーティングにもよく参加しているらしい。ノーマルのスタイルを崩さず、ずっと乗り続けていきたいそうだ。



Dシェイプタイプのナルディステアリング。大きなニーパッドが存在感を感じさせる。



補強付きのキャメルバーで剛性アップ。自作のエアロボードはステッカーチューン。



ホイールはATS DTCの7J/15インチ、インセット35。ブレーキはO/Hしたばかり。



ロードスターへの熱い情熱を表現した? 自作インプレムを装着。想いを感じてほしい!



4スロ、ボンカム仕様でECUはフリーダムコンピュータで制御。並んだファンネルがシブい。





運転席はレカロのOEM。助手席はマツダスピードのバケットシートを装着してホールド性アップ。



派手な形状のGTウイングはメーカー不明だけど、お気に入りのパーツ。カーボン柄がカッコいい。



エンジンはNAのまま、インマニ周りの加工、配線の取り回しやセンサー類の位置などを見直している。



NBフェイスにスワップされてイメチェンしたNA6!

NA6CE
内藤雅人さん

兄弟揃ってロードスターを愛する内藤さん、今回は兄のNA6を借りて参加。かつて販売されていたウェスト横浜のNBスワップキットで、ぱっと見た目はNB1にしか見えない。ミッション交換が終わったばかりのシェイクダウンを兼ねてイベントに参加した。「1年くらい前から乗っては修理の繰り返しなので、そのタイミングでグレードアップさせてきた。作業は自分でやるので、たとえ壊れても楽しみながら進化させていきたい」という。

B6スーパーチャージャー仕様で豪快な走りを見せる!

NA6CE改
添田忠雄さん

RSアイザワのリフレッシュカーを手に入れた添田さんは、エンジンの排気量をアップしてスーパーチャージャーを追加した公認仕様。NB用6速に載せ換え、クラッチ強化。ボディ補強やFC3S用キャリパー流用など、ひと通り手を入れ3~4年前にこの仕様を完成した。外装はボンネット、バンパーなどはRSアイザワ製。ホイールは949レーシング、シルバーだったのだが面白みがないのでポルシェのグレーに塗り替えてみたという。



ボディ色に合わせた赤色の幌は黒いラインを入れて特注したナカマエ製。スクリーン周りも個性的。



内装色は赤に変更され、シートはナカマエ製ローバックシートでクラシカルな雰囲気だ。



1917ccにボアアップ+ジャクソンレーシング製スーパーチャージャーで200ps仕様。



赤いヘッドカバーのエンジンは、RSアイザワで組んでもらったハイカム/ハイコンプ仕様。

M2のレプリカということで、シャレで作ったM3-1001のエンブレムを装着。



レプリカだからM2じゃなくてM3なのがミソ!

NA8C
高谷洋文さん

イエローのボディ色が鮮やかな高谷さんのNA、ボディのサビ補修のついでにオールペンも実施した。ドンガラの状態までバラして塗ったので隅々まで綺麗に仕上がっている。色はメルセデスSLKのストーンイエロー。フロントフェイスはハンドレットワンの1001タイプを装着し外観1001仕様。あくまでレプリカなのでM3 1001と命名してエンブレムまで作っているところが楽しい。ガンメタに塗装したエンケイRP-02はお気に入り。



オープンカーなので耐久性のある合革で張り替えたレカロ製バケットシートを装着。



HTには雨水が室内に入らないように、ガレージベリーの雨どいを自家塗装して装着した。





クラシカルな雰囲気を与えてくれるUSマツダクロームメッキユーエルリッド。



スパルコ製ステアリングカバーとクロームのシフトノブ/ブレーキレバーがアメリカンテイスト。

一年前に張り替えたマルハ製の幌。色はエンジンと迷ったあげくにブラウンに決定した。

迫力あるエアロスタイルがNBに重厚感を与える!

NB6C

山田英貴さん

フロントマスクの開口部が大きく、迫力あるスタイルのスタウト製エアロキットで全身をキメた山田さんのNB6。7~8年前に、この仕様が気に入って購入を決めたという。ボディ色は紫がかったレッドが微妙な色合いを見せる純正色のラディアントエボニーマイカ。意外と珍しいのではないだろうか。ホイールはレイズの16インチ、205/45サイズのちょっと太めのタイヤを組んで、エアロに負けないバランスを見せている。



カーボンのミラーカバーが、痛車の柔らかな雰囲気の中にスパイスを効かせている。

仕様変更でイチから作り直す予定なので記念に!

NA6CE

市川雅也さん

市川さんのNAは、派手な痛車を見て自分も少しずつやっていくうちに、こんなに派手な痛車仕様になってしまったという。痛車の世界はキャラクターの移り変わりが激しく、仕様変更も頻繁に行われる。3~4年前からこのスーパーそに子仕様にして乗っていたがトラブルも多く、少しずつ修理し、エンジンもO/Hを終えて一段落したところ。そろそろ次の仕様を考えてオールペン+キャラクター変更を予定しているので、今回は記念として参加したそうだ。



3M製の3~5年耐年性シートを使っているのでキャラクターは色褪せることも無く綺麗なまま。



Jリミへのこだわりと愛情で仕上げたドレコン優勝車!

NA6CE

杉野浩一郎さん

今回のみんなが選ぶドレコンの優勝車だった杉野さんのNA。Jリミの鮮やかなサンバーストイエローに惚れ込み、2年間ほど探して2012年にロードスター専門店アイスタイリングで程度が良い車両を購入した。綺麗に維持管理され、外観、内装ともにピカピカ。オーナーの愛着が伺える。ライトはルーカスの白レンズの上に、ラリーでも使われていたイエローのヘッドライトカバーを装着。苦労して手に入れた20年前のデッドストック品だ。



1028用のエスケレート座席に、助手席は同形状のエスケレート市販タイプを装着。



幌はマルハ製GT幌。特注で半年待って作ってもらった青/赤ラインのオリジナルカラー。



ブルーメタリックのカムカバーが綺麗なエンジンルーム。隅々まで磨きあげられている。



ステアリングはナルディの本革タイプ。シフトブーツやコンソールカバーの青がアクセント。



ROADSTER
BROS.

NIKKO CIRCUIT

グッドイヤーレーシング タイムトライアル JFカップ

2017.5.19

185/195/205カップと
いえば、タイヤサイズでクラス分け
し、その中でタイムを競うレースだ
が、このGYカップは、さらにグッ
ドイヤーEAGLE R S POR
T S Sペックを使用するという、
タイヤまでもがイコルコンディシ
ョンとなる。装着タイヤを途中で交
換しないこともルールだ。
これを実施するのは、神奈川県
の「ジョイファスト」。ロー

ドスターのサーキット走行会を手が
けたり、自ら参加してきた実績が、
「神奈川GYタイムトライアル」へ
と発展した。そもそも、最近ではS
タイヤを装着してサーキットを走る
ユーザーは減っている。その理由は
ラジアルタイヤの性能が向上したた
めと、長寿命化を実現していること
にある。そこで、スポーツラジアル
を使ったワンメイクトイヤの走行会
を考えついたのだ。

ロードスターの場合、ターボ車
のようにパワーでタイムを出すわけ
はない。そのためハイグリップタイ
ヤといっても、スペック的には必ず
しも最上級である必要はないのだ。
お金をかけすぎずに、普段乗りから
サーキットまで楽しめるのが真骨頂
なのである。ポイント制となってい
て、初戦は平日のため2倍だ！

ドライバーズミーティングではフ
ラッグの説明などのほか、サーキ
ット特有のローカルルールもしつ
かりと伝えられる。



初めて走行するドライバーのため
に、コースの説明が行われた。
ミニサーキットのため、追い越
し追い越される時の説明も。



走行前にタイヤチェックがあり
マーキングされる。走行会
当日はこのタイヤで走りとお
すことになるのだ。



ここで
いいなっ



みんなの走りをチェ
ックして自分のドラ
イビングを見直す。
フラットなコースな
ので各コーナーを見
渡せるのだ。



やはりステアリング
はナルディがしっく
りくる。ちなみに娘
が乗ると「富士チャ
ン出てもいいよね」
レベルだという。



GPS機能を使ってラ
ップタイムが表示さ
れるようになっている。
初日光サーキット
では3本目のタイ
ムがベストだった。

うっしやー



1本目の走行ではクラス最下位。
「オレより下ないし(笑)。峠で
は自分の実力がわからないです
もんね。タイムアップ目指すぞ」

娘をサーキットで叱咤激励 いざ、自分が走ってみたい？

3人いる子供の誰かをレーサーにしたいと、
小さい頃からカートに乗せていたところ、娘が
がんばって走るようになったという。
「自分も昔はカートや峠、直線などをやってま
したね(笑)。SA22Cを13Bペリ(ペリフェラル)
にして走ったり。その頃は楽しかったなあ。そ
んな経験から、娘に「速く走れ〜っ。なんて叱っ
てたけど、自分が走ってみたいなら足元にも及ば
ない。富士チャンに出ようと思ってた(周囲に頭
冷やせと言われた)自分が恥ずかしい〜(汗)」

神奈川グッドイヤーの協力で これまでにない試みの走行会が実現



サーキット走行会で装着率が上がって
いるなど感じるのが、グッドイヤーの
イーグルRSスポーツだ。優れたグリ
ップ力はもちろん、熱ダレに強いのが
ポイント。軽量なロードスターなら周
回を重ねられるため、1日めいっぱい
走ることができる。



走行を重ねるごとに
タイムアップを果た
す。ジョイファスト
伊左治さん、長島さ
んに指南を受ける。



サーキット走行に必要な装
備は整えられている。走行タイ
ムなど娘にLINEで報告し
ている姿がけなげ。



富士のレースカーを ミニサーキット用に



NCEC 室井喜一郎さん

「以前はAE86やシビックなどに乗っていましたが、NDが欲しいと思ったのですが、すぐにパーツも出ないのでNCを購入。もともとレース車両だったのですぐに走ることができました。ただブレーキが効きすぎて……。パッドで調整するため走行前にACREのミニサーキット用に交換したけど、フィールがまだつかめません」

NAを2台乗り継いで NCにスイッチした



NCEC 板谷登起雄さん

「NA6に2年、NAは8年乗り倒したので、次はエアコン付きにしようとNC(2年乗っている)にしました。ブレーキのセットなど、NAのようにはいかず、なかなか難しいですね。富士チャンに出ていることもあります」
ロードスター歴10年となるベテランで、車両は大山オートでメンテしている。日光でのベストは41秒5だ。

「インテグラで筑波や日光を走ってましたが、まさかオープンカーで走ることになるとは思っていませんでした。サーキットを走ることになって、ジョイファストに足を運ぶようになりました。普段はRE-71Rで走っていますが、FRは難しいですね」
タイヤサイズが245のため番外編。すっかりサーキット用のNCとなっている。

オープンカーに乗りたい サーキットまでは想定外



NCEC RHT 丸井正人さん

「NBが発売されたころに乗っていましたが、メインはドイツ車ばかり。やっぱスポーツカーは楽しい。ノガミプロジェクトでいじってもらってるんですが、サーキット行ってみたら？と言われて走ることになりました。じつはNAも持ってます(笑)」
そのNAは2万km弱のATだがNBの6MTに寄せ替えた。NCのテールはNA風だ。

タイムが出ない 暑くて自分が辛い



NCEC 岡本雄一郎さん

仙台ハイランド閉鎖を機に やめるはずだったんだけど



NCEC 小野寺 翔さん

岩手県から参加してくれた。「インテグラに乗っていて、それまでもシルビアやMR2でスポーツ走行してました。仙台ハイランドの閉鎖をやめるきっかけにしようと思ったのに、クルマばかりはもう……。笑)。ミニサーキットはライバルとのタイム差が小さくて気分がいいかな。ホンダに比べてパーツが安くていい」

幼なじみの影響で スポーツ走行を開始



NCEC 高野光輝さん

トゥルーレッドのNCで各サーキットを攻めまくっている宮田さんの幼なじみ。「隣に乗ったら楽しそうになって、思わず買っちゃいました。バイクではレースで走っていたことがあって、リアデフで曲がる感じが似てますよ。アドレナリンだけで走ってます(笑)」と楽しげ。2人の息子はオープンで走るのがお気に入り。

EKシビックにK型エンジンを搭載して足まわりもワンオフと、過激に走っていた。「ディレッツァチャレンジやっていて、タイヤがどんどん太くなっていった。純正サイズで遊ぶの、いいですね。NCはジョイファストで購入したもので、走行距離は1万4000kmでした。普段乗りはせず、年5~6のサーキットですが今4万kmです」

タイヤの太さを純正にして 走行するのがいいな〜



NCEC 村田秀敏さん

スプーンのキャリパーに組み合わせているのはS2000のパッド。リアはRX-8を流用する。

「これまでRE-71Rを履いていました。コントロールで、タイムを出しにくいタイヤですね。グッドイヤーは溝が減ってきてからどう変化するのかなど、まだ様子見のところがあります」と、仙台から参加してくれた恵比須さん。普段はスポーツランド菅生で走っている。またチューニングやメンテナンスはノガミプロジェクトにて。

初めてのタイヤなので 手探り状態で走行



NCEC 恵比須由朗さん

NCの印象は高級な乗用車 いじっていくうちに動くように



NCEC 植竹富男さん

「NBからNCに乗り換えて7年になります。普段は間瀬サーキットで走り込んでいます。NCの印象は正直つまらなくなったな。でしたが、手を入れて動かせるようになりました。サーキットしか走らないせいか、ミッションは4基めです(苦笑)」
ロードスターの走行会、たまにツーリングでロードスターライフを満喫している。

乗り方を変えたり 振り回して挙動を確認



NCEC 川瀬 修さん

気温の上昇とともに路面温度も上がってしまい、なかなか思うようにタイムが出ない。

「RE-71Rで走っていたので、初めてのタイヤに戸惑ってます。縦方向のグリップ力を見誤って、ブレーキングで突っ込み過ぎちゃったり(汗)。ロードスター歴はNA12年、NB4年、そしてNC1年。Z32(フェアレディZ)で走ってましたが、しのいの最終でやっちゃって乗り換えです。ロードスターの走行会しか行きません(笑)」

日光を走るようになって 富士のタイムがアップ



NCEC 芝本 淳さん

「日光サーキットは5回目くらいです。なかなか刺激的なミニサーキットで、ここを走ってからメインの富士スピードウェイでタイムアップしたんです。この後、エンジンを降ろしてジョイファストで作り変えてもらう予定。2秒台出せるかどうかは伊左治さんのコンピュータ次第ですかね(笑)」。秋からのシーズンが楽しみ!

ほぼサーキット走行だけで 距離を着実に増やしている



NCEC 宮田 剛さん

ロードスターの走行会に積極的に参加している宮田さんが、これからのシーズンは海へのドライブを楽しむ。「みんなにロールケージを付けてって言われるんですけど、夏はオープンで走る開放感が大事(笑)。サーキットでは閉めて走ればいいだし。NCでサーキットにはまったんですが、いい買い物したと思っています」



エントリー名:JP SPEED☆TOSHI



エントリー名:Kamiru@NB8



エントリー名:STAGE185青ザク



エントリー名:ぶらスチール



エントリー名:ボルコ91



エントリー名:たにくん@ショック死んでショック



エントリー名:マツプロNA6CE



エントリー名:あおきNA6



エントリー名:Active前田×2NB8



エントリー名:なっちゃん



エントリー名:ナースマン



エントリー名:ボルコ91

日光サーキットはフラットでタイトなコーナーを有するミニサーキット。ロードスターにぴったりで、腕を磨くのに適している。次回のグッドイヤーレーシングタイムトライアルJFカップは9月29日(金)、日光サーキットで開催予定。



HKSフラッシュエディターを用いたコンピュータチューンも人気メニュー。



走行時のタイヤを入念にチェック。空気圧の調整もタイムに影響するポイントだ。

デモ車のRFもデータ取りも兼ねて走行

オリジナルパーツの開発が進むジョイファストRFには、新発売となるラジエターがセットされている。装着前の筑波サーキットと比較したところ、イコールコンディションとは言えないまでも、温度は下がっていたというから期待できそうだ。伊左治代表自らステアリングを握るとあって、ばっちりユーザー目線。



ここ最近、ジョイファストの走行会ではピットにNCが固まって並んでいる姿をよく見かける。ドライバーそれぞれが情報交換したりと、同車種ならではの話で盛り上がる。顔見知りとなって走行会でもミーティング気分までも楽しめちゃう!



WE LOVE MOTORSPORT

ロードスターを思う存分走らせるなら、やはりサーキットという舞台が相応しい。そこでパーティレースと富士チャンでレースを楽しんでいるドライバーたちをピックアップ。何より皆さんの笑顔が印象に残る取材となりました。



純粋にレースを楽しみたい大人たちへ。



モータースポーツの魅力に 役員一同でハマっています

中村さん(右/左はご子息)は国内30カ所以上でホテルを経営している社長さん。実は役員一同が3台体制でマツ耐にもエントリー中だ。「アライメントをTCRで調整してもらったら、走りが激変しました」とプロの技に驚いていました。

#8

中村 寛さん

北&東&西日本 ND クラブマン



バトルしながら走るのが楽しいです

8年前にエリーゼでサーキットを走ることになった末永さん。昨年BRZでNゼロに出場したが、同じクラスが1台だけで、「正直つまらなかったです」。そこで岩国でFK-TECを営むカルロス本田さんに相談して、パーティレース参戦となった。

#26

末永 晃正さん

西日本 ND シリーズ



#58

梶谷 太郎さん

西日本 ND シリーズ

沖縄に来たらレンタカーのご利用を

沖縄でロードスター専門のレンタカー会社を経営する梶谷さん。岡山のN1レースの常連から、今年はパーティレースにも参戦を開始。いつも決勝では順位を上げるものの、「予選では失敗ばかりで、表彰台が遠いですね」と嘆いている。



#2

市川 彰さん

東日本 ND シリーズ

RX-8で草レースを楽しんでいた市川さんだが、昨年NDを購入して公式戦にデビュー。メンテはDIY派だが、以前からオイルは下妻のリアルテックの特製ブレンドを愛用。「TCRのiRacingは一度試すべきですね」と、シミュレーターでも練習中だ。



メンテナンスは極力DIYも、
腕磨きには文明の利器を実感

#42

小林 浩暢さん

東日本 ND シリーズ

天気が良ければ通勤もロードスターで

大手航空会社の整備に携わって30年以上というキャリアを誇る小林さん。3年前にNB6のATを購入し、太田哲也さんのスパ耐などで腕を磨いてから、今年の第2戦での公式戦デビューとなった。「ミーティングも大好きです」とのこと。



#68

樋口 紀行さん

西日本 ND シリーズ

1カ月に800周も走っちゃいました

四国や岡山で不動産関係の自営業を営む樋口さん。昨年は入院生活を送っていたが、今年2月には岡山国際サーキットを800周も走るほどに回復。6月にもう一度手術したので7月の第3戦はお休みし、10月の最終戦でまた復活予定だ。



ロードスターとレースを愛する仲間たち

TEXT:石田 徹 PHOTO:石田 徹/B-Sports



#21 6年目で初めての2連勝 仕事はマツダ車の営業です

NA6からシルエイティ、NB8と乗り継いできた山平さん。「ロードスターは流していても楽しい」と語る。レースはオリーブボールの近藤さんと二人三脚で戦っていて、今年は開幕から2連勝と絶好調。「もちろんチャンピオン狙います」。

#21

Fuji Champion Race

山平 健太郎さん

RSC・NB8 クラス

いつか先輩たちに追いつきたいですね

26歳の和光さんは福島県在住で、普段はSUGOの東北ロードスターカップを戦っている。ショップは仙台のケンオートで、「セッティングは小原さん、サーキットでは川崎さんが先生ですが、まだまだ追いつけません」と語る。頑張れ！

#27

Fuji Champion Race

和光 博記さん

RSC・NB8 クラス



#78

Fuji Champion Race

赤石沢 清人さん

RSC・ND チャレンジクラス

還暦は過ぎてもまだ走り続けます!

昨年までNB8クラスに参戦していて、今年からNDに乗り換えた61歳の赤石沢さん。DOエンジンアリングの田知本さんとも長い付き合いになる。「やっとNDにも慣れてきました。65歳の先輩が元気なので、自分もまだ走り続けます」

#5

Fuji Champion Race

宇野沢 剛さん

N1 ワンメイクレース

5年前に独立してフリーの歯科技工士として活躍する宇野沢さん。イケメンの38歳・独身貴族だが、「レースは憧れていただけでした」と語る。カーメイクコーズの走行会に参加したのが縁で、いつのまにか愛車がN1レース車に変身していたそう



峠専門から走行会に顔を出すと気がつけば愛車がレース専用

#23

Fuji Champion Race

山川 穰さん

RSC・ND オープンクラス

NA6クラスで激しく争ったライバル、茂木文明選手と再び同じクラスで戦う山川さん。しかも今度は同じジョイファストのチームメイト対決だが、「それが楽しいんですよ」と闘志満々。エアロパーツはガレージベリーのサポートを受けている。



強いライバルがいる方が燃えますね

#77

Fuji Champion Race

鈴木 勇太さん

RSC・NB8 クラス

優勝は復活した時の楽しみにします

RX-8に乗っていた3年前、佐藤商会のお客さんの先輩のNB8を譲ってもらい、翌年からレースにも参戦。ポールも取ったし、2位にもなったが優勝だけは叶わなかった。仕事の関係で2年ほどお休みするが、「優勝しに帰ってきます」。



Topic

昨年からパーティレースにホスピタリティが復活!

冒頭の集合写真の横断幕にも書かれているように、ロードスター・パーティレースは今年で15周年を迎えた。2代目NBから3代目NCへと主役が変わり、一時はシリーズ消滅のピンチも迎えたが、昨年から現行のNDを主役に「Ⅲ」に拡大発展。SUGOの北日本、筑波の東日本、岡山の西日本という3シリーズが今年も継続されている。昨年から合同テストとレース開催日にホスピタリティテントが復活し、関係者にはドリンクのサービスを提供。参加者たちからも好評だ。



Topic

Fuji Champion Race

富士RSCは参加者たちが自力でコミュニティを結成

富士スピードウェイを舞台に行われるロードスターカップ (RSC) も、2002年からという歴史を持つ。そして2014年、このRSCのエントラント同士の交流を目的としてメンバー有志によるFRCC (富士ロードスターカップ・コミュニティ) が発足。サーキットにも公認を得て、Webサイトの運営と広報活動を中心に、メンバーたちの親睦を深めてきた功績は大きい。興味のある方はぜひ一度アクセスを! <http://www.fcr-roadstercup.com/>



Fuji Champion Race Series

富士チャンピオンレース



2017年第2戦の
富士RSCは32台の大盛況!

もはや4月恒例となった
マツダファン集合の地で開幕



記念すべきSUGOの開幕戦には13台のカップカーが参戦。ポールポジションの7号車・山野哲也を先頭に、全車が1コーナーへと向かうオープニングラップのシーンだ。この写真ではまだ後方から2台目の57号車・大井貴之の怒涛の追い上げ劇で、大いに盛り上がった。

GMCI REVIEW Round1 SUGO

山野と大井の雨中の追走劇で開幕！



貴之の怒涛の走り。決勝終盤ではポールスタートから逃げていた7号車・山野哲也に追い付き、激しくなる雨の中でお互いのテールを滑らせながらの激戦を展開。開幕戦に相応しい名バトルとなった。ちなみに大井はメディア枠のため、シリーズポイントは対象外。

記念すべき開幕戦は4月9日、宮城県のスポーツランドSUGOで行われた「MAZDAファン東北ミーティング2017inSUGO」のメインイベントとして開催された。最大のトピックは、予選でトップタイムをマークするも車重不足で抹消されて最下位スタートとなった56号車・大井



選手宣誓を行ったのは33号車の加藤仁。年間エントリーでは唯一、藤田一夫と合計141歳のコンビを組んでエンブレムクラスに参戦。

ロードスター（MX-5）を使ったハイレベルなウニメイレースとして、アメリカでは2006年から3代目NCによる「MX-5カップ」が開催されている。そしてND型の登場とともに企画されたのが「グローバルMX-5カップ」。北米、欧州、日本の3地区でシリーズ戦を行い、その代表が集まって「世界一決定戦」で真の王者を決めるのだ。昨年からは北米では開催済みで、日本でも今年から開幕。まもなく初代チャンピオンが誕生する。

TEXT: 石田 徹 / 加藤英昭 PHOTO: 石田 徹 / 井上雅行 / B Sports

グローバルMX-5カップ・ジャパン（以下GMCJと略す）が、いよいよ日本でも始まった。当初の計画では北米、欧州、日本という3地区でのシリーズ戦を同時開始というプランもあったが、現実的には先代からMX-5カップが人気を集めていて、現地でマシンが仕上がった北米で、昨年からシリーズ戦が先行して開始された。実はグラスルーツのレースでは、マツダ車ユーザーが過半数を占めるというのがアメリカ。当然このグローバルカップも一気に人気盛り上がり、開幕戦から40台以上のエントリーが集まって、毎回熱戦が展開されている。これに対して、残念ながら欧州では未だ開催の予定が立たず、ようや

グローバルMX-5カップ・ジャパン

世界一を目指す究極のワンメイクレース

GLOBAL MX-5 CUP JAPAN

CABANA Racing Team

「世界一を取りに行く」ミッションを
山野哲也とともに着々と進行中



シートカバーやラッピングなど、自動車用ビジネスでも知られているトップセレクションが運営しているのがCABANAレーシングチーム。2013年にはGAZOOレーシングの86/BRZレースに参戦し、山野直也が初代チャンピオンを獲得した実績もある。今回は「チャンピオンになれば世界一決定戦」というGMCJの掲げた趣旨に賛同し、参戦するからにはそこを目指すということで、全日本ジムカーナで16回の王座に輝いた山野哲也とタッグを組むことを決定。唯一、山野哲也が出られない第3戦は実弟の山野直也を起用する作戦も織り込み済みで、王座を目指している。山野哲也は開幕2連勝の後、第4戦も3位でチャンピオンの最短距離にいる。あとは9月24日の最終戦を残すのみだ。



山野哲也は気配りも満点の人だ。鈴鹿で2連勝した後もRQをねがらいつつ、「ここで写真をお願いします!」と取材陣を導いた。

カップカーの輸入やパーツ供給はキャロッセが担当



カップカーは北米でレース専用車に仕立てられたもの。すでに海外メーカーの車両を輸入したり、競技の現場にも経験のあるキャロッセに日本国内でのサポートが託された。タイヤはBFグッドリッチのワンメイクレース。

そのうち吉田は「ポール・フィニッシュ」での優勝に加えて、残る二人ともリタイアというような奇跡的な状況が前提。現実的にはかなり難しいと言わざるを得ない状況だ。

一方の今村は第4戦のような完全勝利を再現すれば、自力でのチャンピオン獲得も可能。もう一度、チャンスが残ったという印象だ。

もっともチャンピオンに近い位置にいるのが山野だろう。第3戦を欠場しているため、最終戦でのポイントがすべて加算されるメリットが大

く日本では今年からの開幕に漕ぎ着けたというのが実情だ。初年度は11台の年間エントリーを集めて（さらにメディア枠の2、3台もこれに加わり）、年間5戦での開催となった。少数精鋭の戦いとなったGMCJの初年度だったが、そのハイレベルな戦いは予想をはるかに上回るものだった。日本を代表するカリスマドライバーの一人、山野哲也を筆頭に個性満点の顔ぶれが、毎回のように接近バトルを演じている。

第3戦のもてぎでは、池沢早人師監督が「21世紀の風吹裕矢になって欲しい」と期待する弱冠20歳の吉田綜一郎が初優勝。続く第4戦は世界一決定戦の舞台でかつて武者修行したベテラン、今村大輔が崖っぷちでの優勝を果たすなど、まさにシナリオのないドラマが展開されている。

本稿執筆時点ではこの第4戦までが終了し、別項のように初代チャンピオンを獲得できる可能性は3名のドライバーに絞られた。

GMCJ REVIEW Round2 SUZUKA

堤や佐々木の猛攻を耐えた山野がV2

第2戦の舞台はF1日本グランプリと同じ鈴鹿。GWの最後となる5月7日に開催された。予選で輝いたのはメディア枠の56号車・堤優成で、ポールポジションを獲得。一昨年のロードスター・パティレースのチャンピオンとして、昨年のラグナ・セカで開催された世界一決定戦のエキシションマッチで3位に入賞した実績を証明した。ただ堤はドライバー交代のあるエンブレムクラスのため、優勝争いは山野哲也と36号車・佐々木孝太とのバトルに注目が集まった。佐々木は一度は山野の前に出るが、シケインでのスピンで大きく後退。これで山野は開幕2連勝を達成した。



GMCJ REVIEW Round3 MOTEGI

最終ラップのドラマで吉田が初優勝



6月18日にもてぎで第3戦が開催された。この日は全日本ジムカーナと重なったため、7号車は実弟の山野直也選手を起用。速すぎる代役は予選でも2位を獲得し、ここがホームコースでポール5号車・今村大輔を追う展開となった。2台は序盤から激しくバトルして、6周目に入るホームストレートで山野がインをこじ開けることに成功。ところが25周目のファイナルラップ、90°コーナーで今村が差し込んだノーズが山野のマシンに接触。スピンした山野は4位に、30秒ペナルティを受けた今村は5位に沈んだ。その結果、740号車の吉田綜一郎が嬉しい初優勝を飾った。

GMCJ REVIEW Round4 OKAYAMA

リベンジを誓った今村が底力を発揮

第3戦からわずか2週間後梅雨真っ盛りの7月2日、岡山国際サーキットで第4戦が行われた。幸いにしてGMCJの予選・決勝中に雨が降ることはなく、終始ドライ路面での戦いとなった。このレースウィークを支配したのは、前戦が痛恨だった今村だった。ここで勝たないとノーチャンスとなる瀬戸際ながら、予選から圧倒的な速さを見せて2戦連続となるポールポジションを獲得。決勝も序盤は山野、途中からは佐々木の追撃をほぼ完璧に封じ込めることに成功。このシリーズ4戦目にして、初めてリーダーボードの最上位が一度も動かない完全勝利を実現した。



MURAKAMI motors

第3戦もてぎでは2位表彰台獲得も、
S耐との2冠は惜しくも逃す！



おそらく日本で一番、ロードスターでサーキットをたくさん走っている男が、「ロードスターPROSHOP村上モータース」の村上博幸代表だろう。スーパー耐久レースに参戦を決意したのも「日本中のサーキットを走りたい」からだと同った。となれば、北米ラグナ・セカで行われる世界一決定戦の舞台を目指すことに、何のためらいもなかったはず。スーパー耐久ではマシンをNDにスイッチした昨年はSUGOで初優勝を果たし、今年はSUGO、鈴鹿と2連勝して現在ST-5クラスのポイントリーダーを独走中。その勢いをグローバルカップにつなげたかった村上代表だったが、「想像以上に左ハンドルが難しかったです」と、なかなか思うような成績は残せていない。それでも着実に一歩ずつ前進している。



第3戦もてぎでは、優勝の吉田総一郎に0.691秒差の2位となった村上代表。終盤は1周ごとに差を詰めていただけに惜しかった。

チャンピオンはこの3名の中から誕生！



左から今村大輔、山野哲也、吉田総一郎。初代チャンピオンの候補はこの3名に絞られた。

■2017 GLOBAL MX-5 CUP JAPANポイントランキング (第4戦終了時点/対象はグローバルクラスのみ)

Pos.	No.	Driver	Points
1位	#5	今村大輔	228(54+56+53+65)
2位	#740	吉田総一郎	215(51+53+60+51)
3位	#36	村上博幸	197(49+45+56+47)
4位	#7	山野哲也	183(65+65+53)
5位	#19	高田 匠	182(47+43+47+45)
6位	#84	松井保孝	143(43+51+0+49)

GMCJでは、各戦の優勝者に60(以下2位に56など)点が与えられるほか、ポールポジション獲得にも3点、決勝レース中に1周でも1位で周回した場合(これは全員が対象)と、決勝中に一番多く1位を記録した者にも1点ずつが与えられる。つまりフルポイントは65点。また5戦中4戦までの有効ポイント制も採用。したがって最終戦での獲得ポイントがすべて加算できる山野選手の優位は明らかだ。

きい。もし予選でポールポジションを獲得できれば、最初の1周だけトップで戻って来れば、そのあとは4位以内でフィニッシュすればいいという計算も成り立つ。
ただし、チェッカーフラッグが振られるまで、何が起ころうともおかしくないのがレースだ。百戦錬磨の山野とて、リタイアした瞬間にすべての可能性が消えてしまうプレッシャーとの戦いでもある。
GMCJの最終戦は9月24日。常設トラックの中では世界一長いストレートを擁する静岡県の富士スピードウェイで開催される。ぜひ注目していただきたい！

Team

“Be a racing driver”

姉妹誌「ホリデーオート」が第3戦で見事にクラス優勝！

ロードスターを使っのレースは、パーティレース(NB)とメディア対抗4耐に参戦したことがあるので、その爽快感やドライビングの楽しさはわかっているつもりでした。でも、MX-5カップカーは左ハンドルのMT、パワフルな2.0エンジン、経験の少ないスリックタイヤということもあって、そう簡単には乗りこなせないだろうな…とは覚悟していました。で、正直やっぱり難しかったですね。練習走行では調子こいてタイムを詰めて行こうとがんばって攻めみると、案の定、スピン！をしてしまいました。このマシンの操作と挙動に慣れることに時間がかかってしまい、まともに攻められるようになったのは、決勝の最後の方でした。

でも、乗りこなす(=タイムを出す)ことが難しいが故に、うまく走れたときの喜びというのはひとしお。今回は現役86レーサーの橋本洋平さんの大活躍のおかげで、予選総合4位、決勝エンブレムクラスでの優勝という最高の結果を得ることができました。

初心者はパーティレースから始めることをオススメしますが、レース経験があって、世界統一車両のマシンでガチに腕試ししたいという人には、MX-5カップはオススメです。(加藤)



ホリデーオートチームの加藤英昭・橋本洋平組は、トップと同一周回で優勝。2位には33号車の加藤仁・藤田一夫組が入った。



姉妹誌「ホリデーオート」からはロードスター・パーティレースに参戦経験のあるカトー(左)と、モータージャーナリストで現役86レーサーの橋本洋平氏がコンビを組んでエンブレムクラスに参戦。マシンセッティング、予選、スタートドライバーは橋本氏(右)が担当。

R1 GP

2017.2.25 in TSUKUBA CIRCUIT 1000



朝イチでドライバーズミーティングを行い、注意事項やスケジュールの確認がなされる。



「走行会あるある」の風景。ロールバーがあるなら開けて走りたのが、オープンカー乗りか!?



R1 GPでは各クラス3位までトロフィーが用意されている。これは大人になってうれしいものなのだ。



R1 GPが初めてでも、タイヤの空気圧や車高調の減衰を調整するなど、サーキットでの準備は同様。



ブレーキパッドのACREやオイルのMoty's、ジェットストリームがブースを展開していた。



NB6C

石黒巧麻さん

R1 GPも筑波コース1000も初めて日光と同タイムを目指すも難しい〜

普段は日光サーキットを走っていて、コース1000は初走行。185カップ仕様、軽量化でどこまで日光に近づけるか。「日光と同じくらいのタイムって聞きましたけど、攻略が難しい〜。サーキットは安全に走るためと、限界を知るために2〜3年前から始めました。メンテナンスは自分でやるようにしていますが、ハードな部分はウスイさん(トータルカーサービスウスイ)にお任せです。タイム? 日光の2秒落ち」

ベテランも新規参入ドライバーもしのぎを削る
ベストシーズン恒例のサーキットイベント

ベテランも新規参入ドライバーもしのぎを削る
ベストシーズン恒例のサーキットイベント

ベテランも新規参入ドライバーもしのぎを削る
ベストシーズン恒例のサーキットイベント

Result

185 レースクラス (ノーマル)	
1位	大保 雄
2位	藤沢智成
3位	井上正雄

ラジアルタイムアタッククラス (ノーマル)	
1位	川瀬 修
2位	山形 卓
3位	山田雅之

ラジアルレース (ノーマルクラス)	
1位	熊谷哲也
2位	森泉 明
3位	塩入伸行

185 レースクラス (チューニング)	
1位	岩田龍之介
2位	栗原久夫
3位	柴田ワタル

ラジアルタイムアタッククラス (チューニング)	
1位	恵比寿 由朗
2位	今野正勝
3位	伊左治孝司

ラジアルレース (チューニングクラス)	
1位	大谷翔馬
2位	植松公彦
3位	小野寺陽祐

追加メーター類は、以前乗っていたGDAインプから移設。軽量化が徹底されている。



キャブ車のため通勤には使用せず、もっぱらサーキットを走っている。通勤はAT車だ。

ボルテックスのGTウィングは、41秒に入ったことから取り外す予定。これも軽量化の一環だ。



NA8C

今野正勝さん



アクアのボディカラーに全塗装した「きいろ号」。ラジアルタイムアタックのチューニングクラスで、見事2位を獲得だ。「自己ベストタイム(41秒39)が出ました。今回はタイヤをBSのRE-71Rにしてきたら、コンマ9秒もアップしましたよ。40秒台を目指してがんばります」と笑顔。茂原や袖ヶ浦を定期的に走っているが、スポーツカーに乗るのはこのNAが初めて。MIKIプロジェクトの足は、走行アドバイス付きなのだ。

40秒台突入を目指して切磋琢磨 MIKIプロジェクトのサスペンションで挑戦だ



アルミのヘアラインがスパルタンなGTウイング。ベリーのバンパー、トヨシマのサイドとも相性がいい。



エンジンはコリンズで手がけてもらい、ハイカム&ハイコンプ仕様となっている。音量が増したのでサイレントマフラーに。

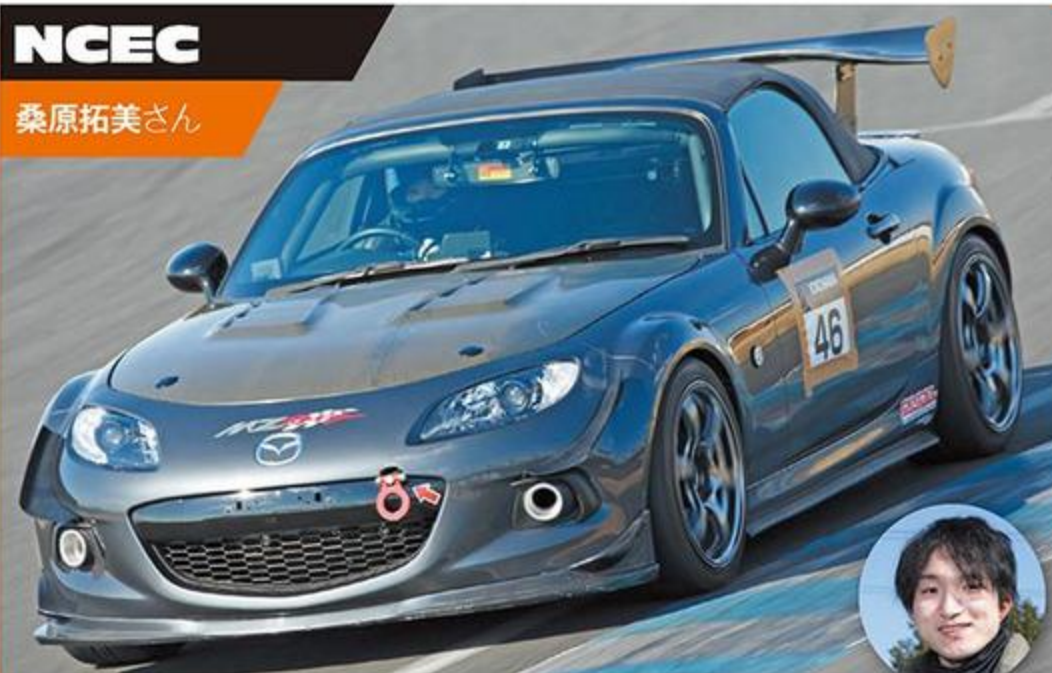


メーターパネル、追加メーター、そして便利なズームのドリンクホルダーをセットする。

USER'S FILE 02

NCEC

桑原拓美さん



「今回が3回目で、普段は本庄を走ることが多いです。筑波コース1000の方が楽しいかな。これまで乗っていたNAでもサーキットを走って、NCになっても違和感なくて、同じロードスターだなんて。3年前に新車で買ったんですが、その時にはNDの情報もありましたが、待ちきれませんでした(笑)」。その気持ち、わかるっ！ 普段の街乗りからサーキットまで楽しんでいるため、走行距離は6万kmオーバー。

NAの調子が悪くなり愛車を変更 NDを待ちきれずNCを購入した!



ODULAボンネットにインテグラル神戸のカナードをセット。ボンピンは自分で取り付けた。



GTウイングはリップに合わせてベリー製を採用している。なるべく人とかぶらないよう選択。



エキマニは東名製で、交換したらファイリングが劇的に変わったという。歴代の中でも異質な存在だが、じつは速いのだ。

USER'S FILE 03

NB8C

茂木峻平さん

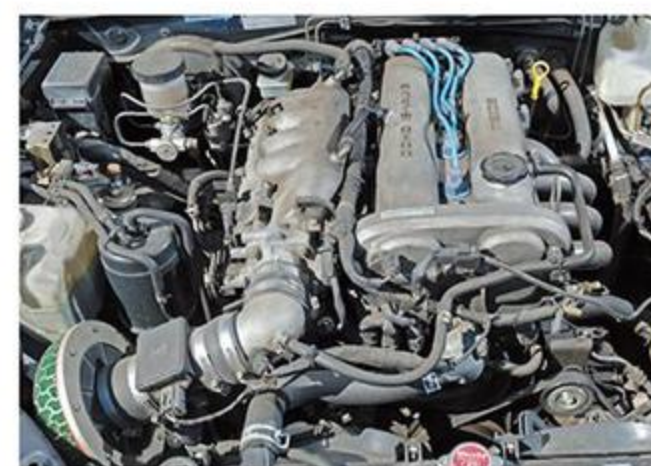


「本庄サーキットのレンタルロードスターを運転してみて、初めて曲がる楽しさを知りました。それまでGC8(スパルWRX)で日光などを走ってましたが、断然ロードスターのほうが楽しくて(笑)。タイヤ代も保険料も安い」と満足げ。前オーナーもサーキットを走っていたようで、バケットシート、シートベルト、ロールバーなど走行に必要な装備は装着されていた。今後の課題は22万kmオーバーのエンジンだ。

初のFRはNBロードスターに 筑波コース1000を走るのも初めて



このNBでサーキットを走るのは初めて。最初タイヤの空気圧が高すぎてリアが出てしまったので、抜いて走行してみたらいい感じ!



オイルをかなり食うようになったので何とかしたいところ。普段は大山オートを頼っている。

USER'S FILE 04

ND5RC

山田雅之さん



納車後2~3ヶ月でサーキットに 筑波だけでなく富士も走行している

「試乗せずに予約で購入しました。納車後、早々にR1 GPで走行しました。それまではS2000に乗っていましたが、いかんせん古くなって消耗品が出なくなって……」NDにスイッチした。ソウルレッドにしようか

悩んだらしい。S2000ではタイヤの外径をどんどん大きくしていく傾向にあったが、NDはむしろ小さく(205/45-16)して加速感を楽しんでいる。ディレッツァZII★からZIIIに変えてベストタイムを記録。



BRIDEのフルバケット「EXAS」はS2000から移植したもの。いちばん軽いものを選んだ。



ステアリングのHマークを見てわかるように、これもまたS2000から移植したもの。



エナベタルのサスペンションは、アローズのセッティング。各部セットを同店に依頼している。

NB8C

牧口博亮さん



「過去にシビックやインテグラでスーパー耐久に参戦したことがあります。今日は十数年ぶりにラジアルタイヤで走りました。ディレッツァZIII、素晴らしいですね(笑)。昔のタイヤのように2~3周でおしまい、なんてこともなくて」ノーマルの足まわりでさらっと43秒台を記録。カンで走っている人はFFでもFRでも関係ないとか。足車が壊れていて、一家に一台状態の現在、真冬でも露天風呂気分に乗っている。

ノーマルでどこまでやれるか!? 壊さないように走るのがキモ



エンジンもノーマルで臨む。もうすぐ13万kmになるところなので、ノーマルでタイム出したら進化もありか?



リアバンパーはカッティングでドレスアップ。DIYも楽しめる、上限60万円です。探した振り出し物NBだ。



普段乗りも行うため快適装備は残している。壊れず遊べる最高のマイカー。長く乗り続けられるはず。



オープンでサーキットを走れるようにロールバーを装着。運転席はフルバケットシートをセッティングした。

NB8C

荻原達也さん



「NA2台の間にGDB(スバルWRX)の丸目に乗ってました。NAは2台ともJリミⅡだったのにつぶしちゃって(苦笑)。もう走るのはやめようとCX-3を買ってみたけど……」、やはり走る気持ちは止められなかったということか。コース1000を走るのは初めてで、同じ高校だった茂木さんと参加。その茂木さんは石黒さんと仲良し。こうやってサーキットでも仲間の輪が広がっていくものなのだ。

NA2台に乗って走るのを止め! たはずが、スポーツ走行再開だ



エンジンは手付かずでいるが、エキマニくらいは交換したいと思っている。走行距離は16万kmだ。



追加メーターやフルバケットシート、そしてエアロパーツは購入時に装着されていたものだ。



現状でのベストタイムは44秒中盤。初めてというから、これからセッティングして臨めばさらにタイムアップ。



「コーキングを剥がしてみましたが」と言うように、カーペットの下はさっぱり。もともと量は少なめだけど。

国内最大級のロードスターオーナーズクラブ「RCOJ」通信

ロータリーエンジンが50年の節目を迎える2017年 三次試験場でイベント開催が決定した！

「ビードライバーエクスペリエンス」は、マツダのものづくりを伝える場として、全国で展開中。今年はロータリーエンジンが、1967年のコスモスポーツ発売から50年を迎える。そこでマツダへの祝いと感謝の気持ちを伝えるために、全国、全世界（一）のファンが三次試験場に集う。

内容は、試験場内見学バスツアーや参加者の愛車による歴代展示。限界性能体験、キッズ向け整備体験などファミリーで楽しめるものなども盛りだくさん。オーナーズクラブ協力によるコスモスポーツの同乗体験は貴重な経験になりそう。

参加には事前の申込が必要。往復はがきで8月4日までに駐車券応募を、人の参加申込は8月14日31日までの受付となり、当日券の販売はないのでご注意を。今のマツダを知り、触れることができるイベント、ふるって参加を！



Be a driver. Experience at Miyoshi
ビードライバーエクスペリエンスat三次
2017年9月17日(日)
会場: マツダ三次自動車試験場 (広島県三次市)

1967-72 Cosmo Sport

主催: ビードライバーエクスペリエンスat三次実行委員会
実行委員長 星野仙治 (コスモスポーツオーナーズクラブ代表)
特別協賛および協力: マツダ株式会社
協力: コスモスポーツオーナーズクラブ、全国ロータリーファン、マツダ車クラブ
対象: 全国(全世界)のマツダ車ユーザー&ファン ロータリーエンジン車ユーザー&ファン
参加費: 2,700円/名 (税込、昼食付) 小学生以下無料

Be a driver. Experience at MIYOSHI
駐車券応募受付開始!

人とクルマの絆を、もっともっと深くする。
2017.9.17(Sun) at Mazda Miyoshi Proving Ground.
主催: ビードライバーエクスペリエンスat三次 実行委員会

Be a driver. Experience at MIYOSHI
(ビードライバーエクスペリエンスat三次)

2017年9月17日(日)
7時 開場
10時 開会式 イベントスタート
15時 787Bエキシビジョン走行
16時 パレード開始~順次退出

問い合わせ
ビードライバーエクスペリエンス at 三次 事務局
〒156-0054 東京都世田谷区桜丘
4-24-23-601 OPEN内
TEL.03-3426-6069
FAX.03-3426-6076
info@beadriver.mazda-RE50th.com



公式ウェブサイト <http://beadriver.mazda-re50th.com/>

Be a driver. Experience at MIYOSHI 駐車券応募

〒156-0054

東京都世田谷区
桜丘 4-24-23-601
ビードライバーat三次事務局宛

郵便番号 (1 枠内に)

ご住所

お名前 様

車両ナンバーを記載ください
例 広島 500
ろ 19-67

各欄に記入ください。

駐車券応募のご案内
パレード参加の上限は1200台となっており、参加希望者には事前に駐車券を発行。1台につき1枚の往復はがきでの応募となります。

往復はがきの記載方法 <http://beadriver.mazda-re50th.com/>
このホームページから記載のためのフォーム(PDF)をダウンロードし、プリントアウトしてください。続いて写真の要領に従って必要事項を記入し、事務局まで郵送します。プリントアウトが難しい方はFAX、郵送にて対応します。詳しい応募方法はホームページをご確認ください。

ROADSTER
BROS.



冷媒は今や絶版とされているフロンガスR-12。まだ一部では補充用として手に入るらしいが、かなり高価で、ディーラーでは250g缶が一本5000円前後と言っていた。ネットなら多少安価で手に入るかも？と言われたので、探してみると出てきたが、品質、保管状況も様々なので自己責任での購入になるから注意が必要だね。

タイヤの値上がり前に 思い切ってカケコミ需要!

6月からタイヤが値上がりするというので、そろそろ替え時だったし交換することにした。なんでも、5~10%くらい値上げするらしい。今回はタイヤ専門店で交換をお願いしたのだが、タイヤの購入も多様性を持ってきた。例えばロード友はネットで安値の通販を利用し、近所の持込可能なタイヤショップに取り付けを依頼する。工賃が多少割高になってもトータルでは安かったりするそう。ディーラーでも、たまにキャンペーンをやっていて、量販店よりお得になることもあるらしい。情報をキャッチするアンテナが重要なんだね。



これで当分安心して乗れるけど、問題のエアコンはこれからだ。悩みながら屋根を開けて、締め切りからの現実逃避しに出かけよう。



今まで履いていたのと同銘柄、ファルケン・ジオックス ZE-914。スポーティ/コンフォートタイヤらしい。なにしろコストパフォーマンスが高い。



騙し騙し使ってきたけど、次の車検では要交換と言われていた。たしかに溝がヤバいくらいに薄くなってる。こうなる前に交換しなきゃね。

販売店オプションで用意されていたサンデン製。新車の納車前に整備工場でエアコンを取り付けるという、今では考えられないシステムだった。



こちらはNA8のものだけど、よく目にするディーラーオプションのデンソー製。もちろん、工場で新車組み立てと同時に装着されて販売店に納車される。



当時の新車注文書には、しっかりエアコンが特別仕様になっていて、メーカーオプションで6%課税されていた。フロアマットなどのディーラー販売の付属品は3%。こんな時代だったんだね。

エアコン修理とよもやま話で、 当時を懐かしんでみたりする

そろそろオープンにはツライ季節になってきた。じつは悩みのところのNA6のエアコン、走っていれば多少涼しいのだが、渋滞にハマると温風しか出なくなってしまった。そんな状態だったので去年の夏は眠らせていたのだった。

以前エアコントラブルで電装屋さんに相談したところ、そこで発覚したのが部品の問題。今では考えられないが、NA6が発売された1989年当時、エアコンがオプション設定だったクルマも多かった。もちろんNAも、車両本体価格とは別に15万円の追加が必要だった。

さらに、物品税の廃止から消費税導入が決まり、3%の課税が行われた頃だった。乗用車については1997年の消費税率改定まで6%の税率が適用され、メーカーオプションを含む車体価格に6%が課税された。しかし、抜け穴的方法としてディーラー(販売店)オプションにすると車両本体とは見なされず、3%の課税で済んだため、後付けという名目でエアコンキットを取り付けた例も多かったようだ。用意されたキットは純正オプションのデンソー製とは別のメーカー製のもので、価格も少し安かったようだ。

そんな当時の事情もあり、TSUZU号のNA6はサンデン製エアコンが装着されていた(デンソー製とは配管の形状が違ってたりする)。その時点では、漏れていたコンデンサと高圧パイプは、純正オプションのデンソー製なら部品が出たのだが、サンデン製はとくに廃盤。泣きついたところ、特注で作ってもらえることになった。費用的にも純正新品価格+αくらいだったので助かった。たぶん今回はそのままにしてあった「コンプレッサーかエキスパンションバルブ+エバポの室内側かな?」と思ってるんだけど、ここで問題。部品は出るのか?

石井自動車に聞いてみたところ、HFC-134a仕様のNA8なら、まだ部品は出るそうだ。コンプレッ



「イベント紀行」でおなじみ、お気楽イラストレーターのTSUZUが、愛車NAのさまざまなトラブルライフを綴る。

今回は季節柄、エアコンの話題でもしてみようと思う。効かなくなったら外して軽量化する猛者もいるけど、ヌルいドライバーのTSUZUとしては悩みどころなのだ。

取材協力:石井自動車 TEL:0274-82-2545 <http://www.do-da.co.jp/>

サーが7万円くらい、おススメはリビルトで3~4万円。リキッドタンクが3800円、エキパンが3470円(このメニューを特別価格でセール中!)、コンデンサは3万円チョイらしい。NBはリキッドタンクがコンデンサと一体のためアッセンブリ交換となり3万円強余計にかかるとのこと。もちろんこれに工賃が掛かる。

問題のNA6とはいえば、R-12が製廃のため、基本的に部品は出ない。コンデンサやリビルトコンプレッサーは要相談だが、このシステムにお金をかけるなら、中古のNA8用をアッセンブリで交換した方がベターだという。もちろんリビルト前提での話、予算的には15万円くらいから。最近ではベースのNA8が値上がりしてるため、部品価格も動いてるので要相談だそう。R-12のシステムでHFC-134aを使うレトロフィットはどうか?一時期話題になったが、同じ理由で部品としての流通が心許ないので次に壊れた場合に、また修理が高額になるか、部品が無くてそこでアウト、ということになる。そこまでしてR-12に固執してもしようがないよね、ということだった。

補充でなんとかかなるか?実際、補充しなければならないということは、どこかに漏れがあるということ。理論上ではシステム内を循環しているガスは減らないからだ。大きな漏れならすぐに判るが、一年に一本のガス補充で済む程度だと漏れ箇所の特定が非常に困難。たとえ蛍光剤を使っても、すぐには特定できないという。

最近では今後も長く乗ろうというオーナーが多くなってきたので、補充でごまかすより一気に修理するケースがほとんどらしい。NA8も、この先部品供給が不透明なので、なるべく早めの対処がいい。今なら新品部品も出るし、ショップのNBコンバージョンキットという手もある。あとは予算との相談だ。エアコンはNA、NBには定番トラブルなので考えどころだ。

ROADSTER
BROS.

てんこ盛り倶楽部

TENKO MORI CLUB

ロードスターの新製品やイベント情報などなど、さまざまなネタがぎっしり詰まった「てんこ盛り倶楽部」
どこを読んでも役立つものばかりだから、「知らなかった～」なんてことのないよう、端からしっかり目を通しておこう

SHOP

INFO

EVENT

NEW PARTS

TOPICS

OTHER

S2レーシング

神奈川県横浜市旭区

今宿西町397-15

TEL.045-951-7805

http://s2-racing.com

NEW PARTS

ワイド&ローを 意識させつつ 冷却性能向上を 実現する フロントバンパー



ND5RC

フロントバンパー-Rタイプ

6万8000円(税別)

タイヤの乱流を吹き飛ばすスリットを設けているためワイド感が強い。濃色ボディにセットするとシャープな造形がハッキリ見えて、より力強いイメージとなる。開口部が大きいので大型インタークーラーでも対応可能だ。

結晶塗装エンジンヘッドカバー

1万3824円



NDのインマニ上にセットするカバーは、立体感のある結晶塗装仕上げなので、質感が高い。カラーはレッドのほかブルーとイエローをラインアップしているため、自分のイメージするモノが選びやすくなっている。



NCEC TURBO

フロントバンパー

Rタイプ

7万3480円



こちらはNCロードスター用のフロントバンパー-Rタイプ。全体のイメージはND用と同じものだが、NCはバンパーがヘッドライトまで覆うようになっているため、大きくイメージチェンジできる。アンダーリップもスポーティ。



ターボキット

75万3840円

TD04タービンを中心にインタークーラーやパイピング、ECUをキット化。オプションとして追加インジェクターもあり、それを装着するとさらなるパワーアップも可能だ。インタークーラーレスキットも用意されている。



S2レーシングの新作フロントバンパーは、開口部を大きく取った冷却性能に優れたものだ。というのもS2レーシングは、NDロードスター用ターボキットも発売をされていて、その熱量に対応することが可能な、具体的に言えば前置きインタークーラーにしっかり風を当てることでできるバンパーを、ということで作られたのがこれなのだ。

NC用も同じコンセプトのデザインとなっているので、既存のターボキットなどでチューニングをしている人は注目したい。

さらにこのフロントバンパー-Rタイプにセットできるリップスポイラー

は、NC/NDのどちらにも装着が可能。セットするとフロア下に積極的に空気を流せるようになるため、エンジンルーム内の熱気を積極的にフロア下に吸い出すことが可能となる。もちろん、ルックス面でのインパクトアップ効果も大きい。

デモカーはホワイトのボディにレッドのリップとしているが、たとえばグリーンのボディにイエローのリップという組み合わせにすれば、インパクトはさらに増大する。またま

りはいけいどいまひとつ迫力が足りない、と感じているオーナーにとつて、アクセントを追加できる効果的なアイテムだ。

最近依頼の多いリフレッシュ作業に伴い、提携工場協力のもと、「3Dボディアライメントテスター」を使ったボディチェックを開始。本来事故等で歪んでしまったボディを調べるものだが、中古車で手に入れた個体だと、素性がわからない。これを上下・左右・前後と、3次元による車検デジタル計測器で測ることで、ボディの状態を把握。ダメージがあれば修正する。リフレッシュ作業は「まずボディから」と言っているのだ。



アイスタイリング
静岡県浜松市南区
大柳町8-1
TEL.0066-444-4148
http://www.roadster.co.jp/

「3Dアライメント テスター」で 愛車の現状を 把握してみよう



アームやメンバーの位置も測定できる。他店で購入した中古車でも計測できる。

アライメントで数値が出なかった車両は、ボディの歪みを疑ったほうがいいかもしれない。



AUTHORIZE R マフラーの NC2以降の 適合確認が終了

AUTHORIZE R
9万円(税抜)

メインパイプからテールパイプまで排気効率を追求している。BG(バーニンググラデーション)発色加工が可能な製品。ステンレスの焼け色でマフラーがよりスポーティに見える。



見た目の美しさを確保するTIG溶接は高い耐久性と強度を誇る。

排気系チューニングの御所「FUJITSUBO」では、レーザ3次元加工機や自動制御パイプベンダーなどによって生産性の向上を図り、最高の製品を生み出している。また同社では高効率と消音効果を最大限に発揮させるため、各車種別にセッティングしている。NC前期でラインアップされていたオーソライズRだが、NC後期にも適合するので、同じ品番でオーケー。走行テストでも問題はいいさいない。レスポンスアップも実現。



藤壺技研工業
静岡県裾野市須山
1220-12
TEL.055-998-0130
http://www.fujitsubo.co.jp/

マツダ関連のモータースポーツニュースを発信しているエムゼットレーシングでは、オリジナルを含めたグッズの販売も行っている。ミニカーやキーホルダーといった小物だけではなく、タイヤカバーといったクルマ生活に役立つアイテムも網羅。今年50周年を迎えるロータリーエンジン関連のグッズもあるので、興味のある人はホームページで確認してみしてほしい。通信販売はもちろん、マツダがらみのイベントでブース出展していることもあるので、実物を確かめることもできる。



カーカバー ロードスター用
シルバータイプ
3万7800円

塵やダスト、黄砂などから愛車のボディを保護。裏面は全面にソフト起毛加工を施している。



メカニックグローブ
1万800円



手の動きを妨げない柔らかさと高い耐熱性、耐久性を備えた強靱な牛革「ビタードレザー」を採用している。

サンシェード
ロードスター用
6480円



信頼性が高い日本製サンシェード。ワンタッチで折り畳めるスプリング式で収納にも便利だ。

車検証ホルダー
9720円

ソフトカーボン素材を使用したスポーティな車検証ホルダー。ライセンスカードなども3枚分収納できる。



タイヤカバー
1万584円

防災生地を採用したMZRacingオリジナル品。独特のシルバー色は日光を効果的に反射し、紫外線を90%以上カットする。

OTHER

MZRacing
TEL.03-3560-1899
http://mzracing.jp/

クルマ好きにぐっとくる
オリジナルアイテムが
そろっているのだ

タイヤセレクト東大宮
埼玉県さいたま市見沼区東
大宮1-85-2
TEL.048-682-2372
http://shop.dunlop.co.jp/
shops/36601/

SHOP

ロードスターが集まるセレクト店 恒例イベントには デモカーも集結する

タイヤセレクト 東大宮

DUNLOP

タイヤ

アルミホイール



TWS T66-F TSver.10
7万200円

鍛造ホイールを製造するTAN-EI-SHAのスポーツタイプで、サイズは7.5J×16インチ、+35。ブロンズ、ホワイト、ピアノブラックの3カラーを用意している。限定品なので早めに。



白いボディにピアノブラックが似合う。色は迷わずこれに決めた。7.5Jもレトロっぽくて気に入っている。



ナンバープレートの移設ステーも東大宮オリジナルアイテムで、同店で取り付けてもらったものだ。



堀江正次さん



ホイールを交換しただけで ドライブフィールが変わった!

「17インチは考えてなかったんで、このホイールを見たときにはこれだ!と思いました。NDが初めてのロードスターなんですけど、じつはこれ2台めなんです。ぶつけられてしまって、セラメタからアークティックホワイトに。ノーマルで1年乗っていたので、ホイールを交換したときにはその違いがわかりました。ナックルサポートも入れてもらったので、ふわふわ感もなく楽しく走っています」

ダンロップが展開している「タイヤセレクト」では、タイヤはもちろん、ドレスアップや機能パーツの取り付けなどにも対応してくれる。専門ショップだとなかなか気軽に来店できないが、量販店のようなショップなら気負わず訪ねられる。そんな気楽さもありながら、各店舗で得意分野を持っているのがタイヤセレクトなのだ。

ここ東大宮店では、以前からロードスターに力を注いでいる。店内にはロードスター用パーツのコーナーがあったり、オリジナルアイテムをラインアップするなど、初代から現行まで大歓迎。春と秋にはロードスターのイベントを開催しているため、タイヤのイベントを開いているため、ショップ認知度も高い。





BRIDEのシートはNAから移植したもの。モータースポーツをするのにぴったりのバケットだ。

コーンズまで電車で行って購入したシフトノブはシートとコーディネートできている。



●小貫峻矢さん



いろいろ修理が必要になったのでNAから乗り換え(増車ですけど)

中古だがNR-Aモデルを手に入れ、納車後7カ月ほどで、すでに1万kmは走った。「これからサーキットを走ろうと思って、R1グランプリを見に行きました。そこで思わずガレージベリーのリップを注文しました。NA(父親の愛車だった)からの乗り換えですが、NAはまだ家に置いてあります。年齢がいつ保険料が安くなったら、また乗ろうと思ってるんですけどね(笑)」。



「里帰り」で広島にもドライブへマツタミュージアムが休みで泣!

「昨年の4月に納車されて走行距離は1万8000km。あちこち走ってます(笑)。2泊3日で広島まで行きました。それまでは飛行機で行ってましたが、今回はクルマで。初めてのロードスターで、試乗したときは「なんだこれ。って思いました。でも、じつはNAかNBに乗りたいてって。これは息子に譲ってね!」って、息子さんがうらやましい。RマジックのECUもやってあるんだよ!!

●菅谷優輝さん



こちらも東大宮オリジナルのTE37SONICで、サイズは7J×16 フェイス4だ。価格は6万9984円で、店内に展示品あり。



アクセントに赤テープをフロントからリアまでつけている。HKSのマフラーもセットして、学生時代のうさを晴らす。



ニュルブルクステッカーかと思ったら栃木だった。ナイスなセンスのステッカーだ。

NCに乗る父親と軽井沢ミーティングへ三人とも第二駐車場でラッキー!

軽井沢ミーティングでチラシをもらったので来店してみた、という菅谷さん。「父がNC3(RHT)に乗り始め、1年くらいして、自分もNBに乗りようになりました。親子のロードスターが駐車場に並んでいます。NCは2回くらい運転させてもらったことがあります」とうらやましい環境。おまけにこの駐車場には、母、妹、じいちゃんのお車も止まっているという。

シートはエスケレーターのバケットタイプ、カラーコーディネートが派手めで、オープンにふさわしいインパクト。



●松本義明さん



■秋のロードスターイベント
【第1弾】9月23日(土)・24日(日)
【第2弾】10月7日(土)・8日(日)



イベント開催日には店の駐車場にロードスターがずらりと並ぶ。NDばかり並んでいても躊躇しない!

秋のロードスターイベントの開催スケジュールが決定!

毎回、関西方面やときには広島からショッパデモカーの展示&パーツ販売の協力があるほど影響力のあるイベントへと成長した。パーツ購入、即取り付けが可能なことも人気の理由だ。またデモカーの同乗走行が可能で、気になるパーツのインプレができることもある。メンテナンス系のメーカーがブースを出すこともあるので要チェック。



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

NEW
PARTS

ヤンチャな見た目で歴代ロードスターに個性を与えているジェットストリーム。挑戦的なフロントフェイスのNCは、純正フロントバンパーにダクトを追加して、フレッシュエアをオイルクーラーに当てるようにした。量産体制が整ったので、順次デリバリーしていく予定だ。

職人の技術力がものをいう世界なのだ。同社ではひとつひとつに仕上げていくので、フィッティングはもちろん機能性も申し分ない。アグレッシブなデザインながらも、車検対応サイズに収めているのもジェット流。また造形についての相談にも乗ってくれるので、ワンオフ加工などを考えている人は、相談してみると夢が実現するかも！

オリジナリティあふれる デザインとアイデアで NCECモデルに独特の 世界観を与える！



いくつかオーバーフェンダーキットは12万円(税抜)で、サイドウィングは汎用品で1万9440円。リアディフューザー+ダックテールが個性的な後ろ姿を演出。



フロントバンパーは純正で、フォグラブスペースにサイドダクトスミューズングパネル(1万6200円)をセットして。そこへ新たにクレセントダクト(1万2960円)をプラスして走行風を味方につけるのだ。いずれもNC3バンパー対応となっている。

タイムを出すための ボディメイクもお任せ

奈良県にあるジュピターネット・カーガレージでは、鈴鹿サーキットをメインに22Cエアロでタイムアタックを行っているが、走行風を味方につけるべく、ジェットストリームで見直すことになった。見えない部分の整流も大切なのだ。こうした依頼も入ってくるのだ。



ND&124スパイダーに使える 便利アイテムが新登場

NEW
PARTS

iPhoneホルダー-H510
H711エアコンルーバー-fit
適合:全車/アバルト124スパイダー
価格:2916円~

アルミを多用した高品質ホルダーで、H510は幅100mmまでのスマホ、H711は7インチまでのポータブルカーナビを固定。



オープン時の風の巻き込みを防止。ボード部は傷がつきにくいアクリル板を使用する。



エアロボード
適合:ND/アバルト124スパイダー
価格:2万9160円

ズームエンジニアリングといえば、ロードスター全モデルで便利だと支持されているドリンクホルダーが有名。ロードスター装着率ナンバーワンと言ってもいいほど。ND用の新製品が届いたので紹介しよう。
アルミキャスト製ポリッシュ仕上げとブラックの設定があるエアロボード。可倒式となっているので、幌を閉めている時には倒しておくことで後方視界がクリアだ。

ズーム
エンジニアリング
TEL.042-670-8555
http://zoom-eng.com/



カスタムした ロードスターも 精力的に買取しています

セレクション
愛知県刈谷市野田町北屋
敷116-2
TEL.0566-91-4530

SHOP



ロードスター仲間が気軽に査定などの相談できるようにライン査定もスタート。

「廃車になって解体されてしまっても、1台でも多く再生したいですね」



落ち着いた雰囲気の店内で、ゆっくりと相談にのってもらうことができる。



●青木哲也さん

愛知県にあるセレクションは、「東海地区ナンバー1」を目指す高価買取ショップ。通常、中古車で嫌がられるカスタムカーでも、ロードスターを筆頭にしっかりと査定してくれるのだ。

「社外パーツの装着や改造は、大手買取店ですと評価が下がってしまう、査定ゼロなんてこともあります。ロードスターの場合、専門知識がないと貴重なパーツが装着されていて、その価値がわかりません。その辺を考慮したうえで、きちんと評価するのがセレクションのやり方です」と青木さん。ロードスターを熟知しているからこそ、高価格での買取ができるのだ。

またNA、NBといった低年式車のネガティブ要素を排除するために、メンテナンスのための設備も整えている。他店で嫌な思いをしたという人、相談してみたら？

パーツのインプレッションを、読者のみなさんに実施してもらうこのコーナー。
ユーザーの声として、よりリアルなレポートをお届け！ 同じロード乗り、パーツ選びの参考にしてみしてほしい！

モニターレポート



ミニサーキットでの使い勝手は◎ 街乗りもOKなので履き替えの必要なし



モニター商品が215/45R17と
のことで、普段使用しているサイズ
よりひと回り大きいので加速感が落
ちるかと思いましたが、思ったよ
り気にならない差でした。メインが
ジムカーナ使用なので走行時は冷え
た状態が多く、すぐに温まらないた
め1コーナーや大きいRのコーナー
ではリアが出やすく踏み込めない状

車両仕様

CBA-NCEC(NC1)
サスペンション:TEIN MONOSPORT 排気系:東名パワードエキゾーストマニホールド
マフラー:ロッソモデルGT-X リアデフ:S2000純正トルセンデフ流用
ホイール:ProdriveGC-05F(17in8J+42) マツダRX-7純正ホイール(17in8J+50)

フェデラル 595RS-R

モータースポーツ性能を重視したハイパフォーマンスタイヤ。ドライ&ウェットでのシャープなハンドリング性能を実現する。

G6ジムカーナ2016フェスティバル

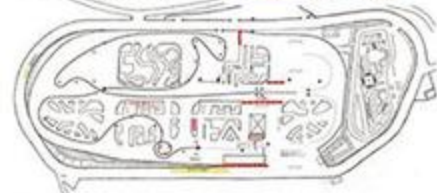
装着した翌日は中部地方の6店のジムカーナショップが主催する、「G6ジムカーナ」のフェスティバル戦。ほぼ新品状態でぶっつけ本番の投入になってしまいましたがチャレンジ。普段はジムカーナ&サーキット用にはTOYOのPROXES R1R(205/50R16)を使っていますのでその比較です。

- ・使った感じは剛性感が弱くちょっとグニャッとした感じあり。ただそれでもグリップ力はあるのでR1R程ではないですが十分使えるレベル。
- ・滑り出しは唐突ではない。スライドコントロールしやすくアクセルでのコントロールは楽な感じ。ただ前に進む感が弱く、アクセルコントロールにちょっと気を使う感じ。
- ・冬場(11月下旬)だったためかジムカーナではタイヤ温度が上がらなくて、あまりタイヤ表面が溶けず。
- ・タイヤ外径が大きくなったため加速が鈍く感じる。ぶっつけ本番で慣れない状態でしたが、使いこなせばかなりいい感じがします。

G6 GYMKHANA FESTIVAL 2016

コース図

2016/11/20



1本、2本と走行してからタイヤをチェックしてみました。



況が多かったです。
反面、ミニサーキットで十分温まった状態ではきつちりと縦横方向ともにグリップしますし、唐突な滑り出しやコントロール不能にはならず最後まできつちりと踏み込めるタイヤだと思っています。ジムカーナにはちよっと向いて無い感じはします。
普段は街乗りとスポーツ走行でタイヤを別けていましたが595RS-Rなら街乗りからスポーツ走行まで履きつぱなしで行けるので、ロードスターの様なタイヤを運べない車両にはおすすめです。次回225/45R17や235/40R17などを試してみようかな。

RSTにてタイヤ装着。使用ホイールはProdriveGC-05Fの17-8J+42。車高を落としているのではみ出しもなくピッタリ収まりました。元に履いていたタイヤが205/45R17で引っ張り気味でしたが、215/45R17の595RS-Rではほぼツライチに。触った感覚はちよっと柔らかめ。これだけ柔らかいと減りも早いのかとちょっと気になります。そのまま神奈川から愛知まで高速道路移動、新品だからかなりロードノイズが大きい感じがします。高速道路ではそれ程轍に取られることもなく、レーン変更でもガッチリ感があり、ロードノイズ以外は安心感があって乗りやすい。



装着

美浜サーキット走行会

愛知県的美浜市にある美浜サーキットにて知人主催の走行会に参加。

20分x2セットの連続走行。初走行なのでタイヤを十分温め様子を見つつタイムアタック。唐突な滑り出しやグリップの低下もあまり感じず20周ほど走行。ちょっと台数が多かったためタイムはばらつきましたがグリップも安定していたので安心して踏めました。



ジムカーナ練習会(大阪舞洲)

昨年12月、大阪舞洲で行われているジムカーナ練習会に参加。コース設定が毎回同じで前回参加時はR1Rでしたので、595RS-Rとのタイム比較をしました。前回タイム(R1R)53秒424 今回(595RS-R)53秒781

さすがにタイム差出るかと思いきや0.3秒落ちでした。連続走行でタイヤ温度が上がってくるとG6ジムカーナの時よりグリップするようになり、コントロールもしやすくタイムアタック以外の計測ではR1Rと同等タイムも出ていました。これでタイヤ外径を同じか小さくすればR1Rよりタイムが出せる気がします。

ただ気になるのがやはり暖まるまでが滑りやすく、横方向のグリップが弱い感じがします。ある程度温度が上がって溶けてくると食いつく感じはあるのですが……。



初代からずっと欲しかった ようやくNDで念願のオーナーに



杉山隆広さん

ありがとう
ございました~

ガレージベリーフロントリップ

ウレタン製のリップスポイラーは、さりげないドレスアップをしたい人にぴったりのアイテム。税込み価格2万3760円。

まずはペーパーを使って表面を
なめらかにします。塗装がされ
いにのります。



作業のためにバンパーを取り
外すのも苦になりませ
ん。バランスとるのにこ
こまでやりました。

昨年6月の納車です。それまでア
テンザの5MTに乗ってました。N
Aからずっと欲しいって言ってま
して、NB、NCと言いつつ、そろ
そろいいかって奥さんが許してくれ
ました(笑)。
リップが送られてきたので、さっ
そくDIY取り付けにかかります。
本体にペーパーをかけて、塗装がの

りやすいようにしました。つや消し
ブラックがいいと思い、即席塗装コ
ーナーで作業しました。
パーツ取り付けは自分でやるので、
リップは楽勝。先日、純正のホーン
の音が気に入らないので交換しまし
た。といっても、滅多に鳴らすこと
はないんですが。見た目の変化を楽
しんで、オフ会に参加しています。



ちょっとローフォルムになって、スタイリングにもアクセントが
加わって◎です。ロードスター買ってよかった!

ガレージベリー <http://www.vary.co.jp/>

ROADSTER BROS. 定期購読のご案内

定期購読なら

毎号**8%OFF**の
予約購読が断然オススメ。
しかも**送料無料!**



毎年1月・7月発売



※お支払いはクレジット払いで、商品発送後の引き落としになります。

Fujisan.co.jp
雑誌のオンライン書店

詳細・お申込みは
雑誌のFujisan.co.jpから

パソコンから

お電話から

※クレジットカード番号、メールアドレスをお伝えください。

■お問い合わせ: 雑誌のオンライン書店Fujisan.co.jp カスタマーサポート: cs@fujisan.co.jp

ロードスター 次号予約

検索

0120-223-223

[24時間
年中無休]

スマホから



注意事項 定期購読の契約はFujisan.co.jpとの契約となり、お申込みはFujisan.co.jpの利用規約に準じます。お届けは発売日前後を予定しておりますが、運搬事情により遅れる場合がございます。