

ROADSTER BROS.

Vol. 13

Motor Magazine book
[ロードスターブロス]

World Wide View

世界中で愛されています!

サーキット
インプレッション
に注目!

今が旬!
ND HOT NEWS

取材敢行!
ラグナセカに
アメリカ中の
ロードスターが集結!

満員御礼!
全国各地で盛り上がる
MEETING
REPORTS

「いつかは……」を実現
ロードスターだからこそ
サーキットを楽しく走ろう

本格始動!
NA&NBレストアが熱い

ノウハウのあるショップ技がすごすぎる

ROADSTER
BROS.



メーカーが行うレストア事業が本格始動 説明会に集まったオーナー達は真剣そのもの!

マツダは密かに
ビビってたとか?

レストア事業をスタートさせるというニュースが話題になって、ようやく一般ユーザーに詳細が発表されたのは昨年末のこと。応募人数を大幅に上まわる希望の多さに、関心の高さがうかがえる。今回はNAオーナーに説明を聞いてもらうことになった。

レストアの対象となる車両（NA6CE）や、どこまでレストアするのか、メニュー内容がくわしく説明される。まず、NA6CEのみ、と聞いた時点でため息がもれる。その金額について、基本メニューが税込で250万円と発表するマツダ側、じつはみんなの反応にドキドキものだったという。たしかに新車を買う金額だが、レストアとはそういうものだ。

NAオーナーはすでに維持費をかけているので、そのへの覚悟はできている!? 税金は高くなるし、今やある程度の余裕がないと、低年式車に乗り続けられなくなっている。安い中古車で遊ぶ、なんてのはよき時代のお話。すでにレストア申し込みがあるようだが、第1号はだれになるのか? 軽井沢あたりでお披露目になるのか楽しみ。



ROADSTER
BROS.

充実のメニュー内容は メーカーならではの 幻の(?)新車フィールが よみがえる

**交換できる部分は
新品に交換される**

このレストア事業にあたっては、マツダは先人であるロードスターのショップから、時間をかけてヒアリングを行っている。お客さんとの接し方についてもしかり。しっかりと対話しながら進めていく必要性を伝えている。

「自動車メーカーとして、クルマ文化を伝える役目があると感じています。いきなりではなく、小さくスタートして継続していきたい。パーツだけでも54点の製造を決めました。また純正に戻すためのレストア、と本来の意味とは違

います」と山本アンバサダー。

ボンネットやバンパーなどはすべて新品、ガラスも交換しキーシリンダーごと新品を使うという。ここまでやれば新車のような見た目に復活するだろう。ただし、車両診断をパスするのは修復歴のないロードスターだ。

レストア依頼者は、作業される工場で作業工程を見学できたり、終了後には作業風景をまとめたアルバムがプレゼントされる。最終的には山本さんがフィーリングを確認したうえで、納車となる。2カ月で1台仕上げる想定だ。タイヤまで復刻したこの事業、長い目でみていきたい。



「構想4年」という期間をかけてレストア事業を打ち出したマツダ。メーカーとしてできるクルマ文化への貢献だという。古いクルマを大切にする人の多さが広まるといい。

マツダ公認の認定証が出るのも、旧車を手がけるための設備などを整えた、認定ガレージで作業しているため。こうしたサービスはメーカーならではといえるだろう。

メニュー	項目	主な作業内容	税込価格 (万円)
基本 メニュー	ボディ& エクステリア	・車両診断 ・全塗装 ・フタ物新品交換 ・ランプ/ワイパー等交換 ・復刻ソフトトップへ張替 ・小ダメージの板金処理	250
A	インテリア	・インパネ/トリム類 ・シート表皮張替 ・カーペット交換	70
B	エンジン& パワートレイン	・エンジンオーバーホール ・吸気系部品交換 ・冷却系部品交換 ・トランスミッション交換 ・ドライブシャフト交換 ・デフ調整	70
C	シャシー& サスペンション	・サスペンション交換 ・ブッシュ交換 ・ベアリング類交換 ・ブレーキ部品交換	40
D	エアコン	・エアコン関連部品(一部リビルト品使用)	25
E	アルミホイール +タイヤ	・復刻アルミホイール+復刻タイヤ1台分	20
フルレストア			485



ROADSTER
BROS.

ROADSTER BROS.

[ロードスターブロス]

Vol. 13

Editor in Chief 中村ブンコ
Producer 黒田健一
Photographer 永元秀和／金子信敏／犬塚直樹
玉井 充／高松 弘／雪岡直樹
片桐博也
Special Thanks
奈良軍団KOMATSUDA・いけまる
たみろー・まるる
Writer 石田 徹／YAS TSUCHIYA／都築雅一
Illustration 都築雅一
Cover Photo Yas Tsuchiya
Cover Design 長谷川修史
Design 長谷川修史／田辺雅人／浜本直樹
3PUNCH DESIGN (鰐崎真司)
bellybutton Design Studio (鈴木学)
三文字真人
Advertising Div. 神戸信英／渡辺孝禎
Sales Div. 寺岡秀樹／小出 仁
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 2018年1月30日
印刷 大日本印刷株式会社 Printed in Japan
定価 1852円(+税)

©モーターマガジン社 無断転載を禁ずる

※本誌記載の価格は税抜と注釈がないものはすべて税込価格です



003/005 Roadster BROS.TOPICS

008

World Wide View

世界中で愛されています!



033 加速する進化が止まらない!

ND Leading Edge

●AUTO EXE ●GARAGE VARY ●R MAGIC
●GARAGE I ●ZOOM ENGINEERING
●AVO TURBO WORLD JAPAN
●TIRE SELECT HIGASHI OMIYA
●TUCKIN99 ●INTEGRAL KOBE
●ARRIVE ISHII ●JOY FAST
●RS FACTORY STAGE
●ACTIVE
●PRO TIRESHOP ARENA



051 Meet the ROADSTER

●中部ミーティング ●清里ミーティング
●東北ミーティングin磐梯町
●ROADSTER大分ジャンボリー



067 マイノリティリポート!?

孤高のNC ロングライフ計画

084 本格始動!

NA&NBレストアが熱い

ノウハウのあるショップ技がすごすぎる

100 2017モータースポーツを振り返る

107 124スパイダー最新情報

112 RCOJ Message Board

114 4040&1515気まぐれDiary

116 お気楽イラストレーターTSUZUの
NAまったりライフ

118 ND→NA 原点回帰薄口白書

121 情報満載! てんこ盛り倶楽部



Hide View





世界中で**愛**されています！

World Wide

年に1度カリフォルニア州で開催される
アメリカのミータ好きなら誰でも知ってるビッグイベント。
そのウィークエンドは地域全体が大量のミータで埋め尽くされてしまう
Miata 祭り in USA !



Miatas **at** Mazda Raceway

マツダ車乗りならあこがれるサーキット ラグナセカのイベントで取材を敢行!



サスペンションでおなじみのビルシュタインもブースを構え、NA~NDまでB14、B16シリーズ等のラインナップを紹介していた。



会場内ではパーツメーカーなどのブースが出演していて、小物であればその場で購入も可能。ちょっとしたお祭りのような感じだった。

サンフランシスコ国際空港から南に約170kmの場所にあるモントレイ。映画エデンの東の舞台としても有名で、観光地として世界中から多くの人々が訪れる街。その少し内陸にフェラーリチャレンジャーやヒストリックカーレースなど、メジャーレースイベントも多数開催し、カリフォルニア州では知名度の高いレース場ラグナセカがある。高低差が約15mもあるS字シ



1948年からイギリス車などのパーツを扱っているmossは老舗ショップ。94年からはミアータ用のパーツをはじめ大規模に展開しているのだ。



レースシリーズやネットでパーツなども販売するSupermiataのブースにあった車両はEFR6258タービンを装着して、220whpをたたき出す。



われらがケンオートもブース出展していた。小原代表、英語をお勉強中ということでどれくらいスラスラなのでしょう？ 見習わないと!

ケインのコークスクリューが有名で、テクニカルコーナーの多いトラックだ。そこで行われる(Miatas at Mazda Raceway Laguna Seca)というイベント、名前の通りミアータ好きが愛車を持ち込み、走ったり見せ合っ、走り+ミーティングのイベント。2009年に始まったこのイベントは今年で8年目を迎える。

92式に5.4ℓ V8エンジンを積んだモンスターミアータ。エンジンはロッド、ピストンなどすべて手を加えられパワーは433hp。



経験値によって5クラスのグループに別れて走行会が行われ、クラスによって追い抜きポイントの制限が義務づけられている。



年々参加者も増加している。州外はもちろんカナダなど各地から、約数千台以上のミアータが集結する。サーキットを走るのがメインイベントだが、10月6日の金曜日から8日の日曜まで約3日間開催されている。カーショーやバーベキューパーティーなども行われ、走らない人でもお祭り気分が満喫できる。ファンにとってはミアータ天国のイベントなのだ!



前夜祭はミータとバーベキューで盛り上がる!

レースが行われる前の金曜日は、海岸近くにあるホテルの駐車場でバーベキューとカーショーが行われた。レース参加車のエントリー受付も同時に行われ、会場となったホテルのパーキングは大勢のミータフリークと、カスタムミータで埋め尽くされた。カーショーにはレースに参加するサーキット仕様よりも、ドレスアップに専念している車両が多く、各々の個性ある自慢の愛車を披露しあっていた。



女性ドライバーのKaitlynはイベントの常連。エンジン以外ミータの面影はない。こんな車両だがじつはナンバー付き!

CATFISHと呼ばれるキットカー。ベースキットで150万円越え。ミータではなく、もはや別物といえるかも。



シャコタンばかりの会場で目立ったハイリフトミータ。バンパーに巨大LEDライト、フェンダーからはみ出たタイヤがイカツイ。

会場では痛車もちろばら見かけた。日本のカーカルチャーがアメリカにも浸透している事を実感。Roadster BROSを知ってる人多数!



ラグナセカの有名なコーナー、コークスクリュー。ワイン栓抜きのような形状の様なきりもみダウンヒルコーナー。ペースカーは現行MX-5。



参加者の多数がKONIGのホイールを装着。軽くてリーズナブルなのも人気の理由だろう。会場では細かいアクセサリも販売されていた。



KMIATAというホンダのK24エンジン+BMWのミッションを、ミータ用にコンバージョンキット販売するイリノイ州の会社。



MOTHERS
Polishes • Waxes • Cleaners



インテリアはオリジナルコンディションでキープ。約16年経っても新車並みにきれいなシートやドアパネルには驚き。



兄弟そろってミアータフリーク

兄弟でスポーツカーが大好きだという、オレゴンから来たクリスとジョンの二人。トライアンフやMGBなどのイギリス車に乗っていたが、手がかからなく毎日乗れる気軽なスポーツカーが欲しくて、二人ともミアータをチョイス。

クリスはどうしても91年製のブリティッシュグリーンの車両が欲しかったが、なかなかめぐりあえず、01年にBG色が再販され新車でゲット。大切なこの車両はまだ27000マイル(43000km)しか走っていないそうだ。ジョンは08、99製とミアータを乗り継ぎ現在2台め。新しいミアータに興味なし、あえて初代モデルに乗り換えた。

トライアンフにも付けていた8スポーク・マグネシウムホイールが好きで、ミアータにもKONIG製のRewindを履く。兄弟でKONIG製のホイールをチョイスするが、こちらは12本スポークのDIAL-IN。タイヤはクムホでサイズは195/50-15だ。



トライアンフはトップを下げるのに15分かかるけど、ミアータなら一瞬だよ!と自慢げに開閉してくれた。



2.5ℓの火の玉スペシャル

このクルマのハンドリングはドライバーよりも優れているよ!とジョークを飛ばすジム。真っ赤なボディにゴールドのフレームス(ファイヤー柄)が何とも斬新なデザイン。以前はスーパーチャージャーを装着していたが、インタークーラーに問題があり2.5ℓエンジンに変更。2.5ℓといえばフォード/マツダ車に積まれていたエンジンだ。ターボのようなパワーや、すごく速くなるというわけではないが、2ℓとのトルクはかなり違う。以前に雑誌ロード&トラックでも記事に取り上げられた1台だ。

デカールに合わせたゴールドのエンケイ8×17にダンロップ235/40-17、ブレーキはウィルウッド製のキャリパーを装着。



カリフォルニア発ミアータ専門のロールケージを製作販売する「Blackbird Fabworx」。カスタムでカラーチョイスも豊富なのが魅力的。

スペシャルナンバープレートは2.5 MX5の文字。ボディのグラフィックはオリジナルでオーナーの年齢を感じさせないデザイン。



Jim Rosteck



Calvin Tang

コンセプトはずんぐりむっくりブルドッグ

ベイエリアからやって来たカルビン。ワーク・エキップの深リムホイールがひと際目をひく。コンパクトな車両をワイドに見せて、ブルドッグ・スタンス(ずんぐりむっくりしたブルドッグのような見た目)を目指す。1992年式に95年式の1.8ℓ、Mスペックエンジンをスワップ。すべての作業は友達といっしょにDIYで行った。通勤仕様のためエンジンはコテコテにチューンせず、ボルトオンパーツを装着する。ジャクソンレーシングのエキマニ、インテークはK&Nをチョイス。1.8ℓエンジンは元々トルクがあるので、ノーマルでも十分楽しめるとの事。

ワーク・エキップ03は15インチでインセット80。タイヤはヨコハマSドライブ195/45R15。そしてサスはティンの車高調だ。



エキゾーストはフジツボ、リアスポイラーはKG-Works製。マツダスピードのスタビ、レーシングビートのロアーアームバーが入る。



アメリカでは1.6ℓにターボを付けるチューニングがポピュラーだが、信頼性をとって1.8ℓのノーマルNAエンジンを選んだ

ロスでミータ用にパーツを販売するProject-Gのフレア。後々パワーをアップさせたらもう少しワイドを履かせたいとか。



外観もインテリアもいたってシンプル＆クリーンに。モモ製のステアリング、マツダスピードのバケットシート以外はほぼノーマル。



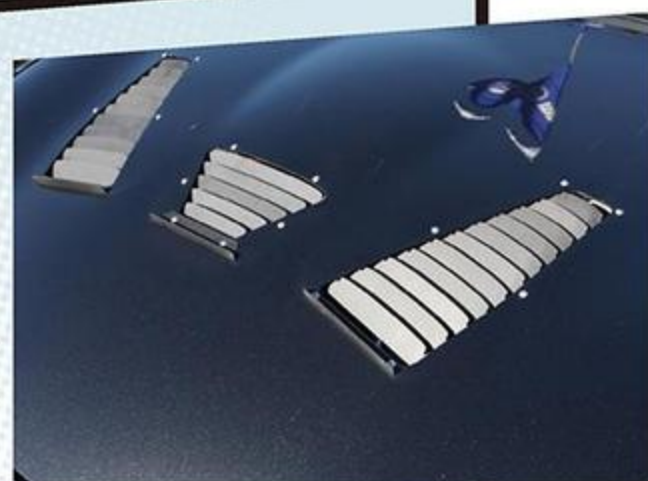
彼女も納得の走行会&デートスペシャル

「この走行会が終わったらモトGPを見に、日本へ行くよ!」と言っていたアレックスが5年間乗っているという05年式マツダスピードミータ。シリンダーボアのホーミング、ECU以外エンジン自体はノーマルで、Flyin' Miata製のマフラーやCorkSports製の吸気などUSメーカーのパーツを組みこむ。トラックを走るために作り上げた一台だが、カリカリのチューニングではなく、彼女との街乗りもOK仕様。今後はターボをアップグレードするそうで、すでにBorg Warner EFR 6258を購入済み。時間ができたら交換する予定だ。



サスはロス郊外にあるメーカー949レーシングの車高調。ホイールはレイズボルクレーシングTE37SL。タイヤはトーヨーブルクセスだ。

Singularモータースポーツが販売するアルミ製のルーバー。純正のボンネットをカットして装着するDIY系パーツで、熱気を逃す効果がある。



スパルコ製ステアリング、レカロシート、タカタのベルトと車内はデートもバッチリなシンプルスタイル。追加メーターはAEM。



Alex Jackson

ある日本人に捧げるクルマ

17年乗っていたダットサン ロードスターSP311を売却し、去年の春にミアータへ乗り換えたエリック。ビンテージカーのスタイルも大好きだが、オートクロスを楽しんでいるので、普段にも乗りやすい現代版ロードスターに乗り換えたというわけだ。友人からパーツ取りになりそうなボロボロ状態の車両をゲットしたという。そこからコツコツ手を入れて約半年かけてここまで作り上げた。



赤いハードトップを発見、大好きな大村正昭氏へのトリビュートカーを製作。懐かしのレーシングメイトのステッカーが！



ブッシングやサスペンション、足まわりはオートクロス用にセッティングした。949レーシングホイールも似合っている。



ナルディのステアリングはダットサンに乗っていたときに使っていたもの。気に入っているので売らずにミアータへ移植。

エンジンはノーマルのままだが、ジャクソンレーシングのエキマニとインテークのみを交換してエンジンルームを演出。



2.1ℓ 4スロのNA本気マシーン

35000マイル(56000km)しか走っていないノーマルのミアータを、3年かけて製作した。エンジンチューンは北西部で有名なエリック ジョーンズ モータースポーツ。Voltexのウイングや、いかついディフューザーはハッターではなく、Maruhaの2.1ℓキットをレーストラックで生かす為にも必要不可欠。サーキット走行がメインだが、たまに公道も走るので、カーステレオは必需品だそうだ。



REV LIMITERがイギリスのユーノスレーシングデベロップメントのためにリミテッドエディションで販売したというメーター。



たまには街乗りもするらしいけど、排気はアグレッシブなサイド出し。レーシーなルックスにしたくてあえてこのスタイルに。



VOLKのTE37から覗くキャリバーはWilwood製。フロントは6ポット、リアが4ポット。タイヤはニットーNT01を選択。



STATUSのレッドシートはワシントン州のブランドでFIA公認パーツも販売。外観の黒に栄えるレッドのパッケージシートとハーネスをチョイス。

日本でおなじみのVoltexウイングを装着する。ディフューザーはRX-7(FD3S)用を自分でモディファイしてミアータ用にリサイズした。

インディヤストックカーのメカとして活躍していた、エリック ジョーンズのショップが手がけたエンジンは、日本が誇るMaruha2.1ℓだ。



テーマはカワイお婆け

フロントがガラスに大きく張られたCasperの文字。キャスパーとはカワイお化けが出てくる映画のこと。なぜキャスパーかというと、買ったときにスクラップ同然で、名義などヒストリーがわからなかったため、お化けに例えてキャスパーの名前を付けたのだとか。自分で手がけたイラストがキュートなインテリアも“イイね”。元はATだった車両をマニュアル仕様に変更したお気に入りの愛車。



ホイールはエンケイRPF1、タイヤはダンロップDIREZZA205/50-15、サスペンションはティンのストリートベイスと日本車みたい？



愛車のテーマ、キャスパーをイメージし本人がデザインしたグラフィックが、ダッシュやヘッドライトまわりに描かれているのが個性的。

Jimmy Cortez



エンジンやトランスミッションはマスタング、デフは89年のサンダーバードの物を使用。ボディ意外はもはやミアータではない。

マスタング×ミアータ

1999年のマスタングを所有していたが、そのクルマで息子が事故にあっ
てしまいボディに大きなダメージを受けた。しかしエンジン(5.0ℓ)だけ
は生きていたので、なんとか使い道はないかとネットで検索していたと
ころ、ミアータにV8をエンジンスワップしている記事を発見。いろいろ
調べながらパーツを調達し、6カ月かけて自分のガレージで乗せ替えた。
今後はエアコンを装着する予定だ。



センターコンソールレスでシン
プルにまとめている室内。ナカ
マエ、AWDテイストが漂って
いて日本のカスタム車のよう。



センターキャップにはヴィンテ
ージロゴがはまる8スポークホ
イールを選んだ。タイヤはヨコ
ハマS-drive 205/50-15



Andrew Platt

ナンバー付きのモンスターミアータ!

ミアータが大好きでこれまでに4台所有、しかもすべてNAだ。この車両
は製造番号が300番台だという、89年式ファーストモデルのミアータ。
エンジンは2005年のコルベットに積まれているLS2をスワップ。トラン
スミッションはカマロのT56でペイントやスワップもすべて自分で行っ
た。パワーがすごすぎて、サーキットではコツが必要との事。ナンバー
付きなので公道走行も可能だ。



コンパクトなエンジンルー
ムにぴったり収まっている
LS2。ナスカーなどにも
使われているエンジンで6
L、400hpを発揮する



サーキットでは効果的という大
きなウイングは、アメリカでは
有名なAPR製。マフラーはフ
ライングミアータ。



15年間探し続け、やっとゲット
したホイールはSSR マーク3 前
15J×9後15J×10、タイヤはハ
ンコック前後とも245/40-15

Chance Sackett

見た目はボロいけど、オールマイティな1台

ラスベガスからやって来たチャンス。通勤もドリフト(って!)、楽しいこ
とはこの車両でなんでもこなす、と豪語する。メンテナンス、チュー
ニングはすべて自分で行い、エンジンも1.6ℓから1.8ℓにスワップした。友
人といっしょに製作したという脱着可能なDIYキャリアは、スベアタイヤ
を積んだり、冬にはクリスマスツリーもこれで運ぶ。トランクルームの
狭いミアータにはかなり便利。



パワステ、クルコンなどは
ついていないが、91年のボ
ディに1.8ℓのエンジンを
スワップしている。マフラー
はフライングミアータ。



ホイールはUSブランドのSTR
527にヨコハマS-Drive 205/
50-15を履く。サスはMegan
RacingのEZ II車高調だ。



直径1インチのパイプをトラン
クの曲線に合わせて曲げ、自ら
溶接して仕上げた。なんでも載
せちゃうのがアメリカン。



Kevin Allsop

コックピットはほぼノーマル。毎日乗るからあえてシンプルに。ダッシュに被されたカーベットがNAのよう。NBで見るとかえって新鮮。



ドラテクを磨くための愛車

ラグナセカでのイベントは今回で2回目の参加だという。走行距離は26万kmで、旅も通勤もサーキットもいつもこの愛車。以前はEFシビックでオートクロスを行っていたが、10年前にこのミアータに乗り換えた。速いマシンじゃないが、ハンドリングがいいからかまわない。ドラテクが学べて本当に楽しい！ とくに燃費がいいのが最高、とオレゴンからやって来たケビンのコメント。

メーターはほとんどのオーナーがこのメーカーを愛用しているREV Limiter製、もちろんマイル、華氏表示だ。

サーキット走行では役に立つというProject GのG-Vents。ポリカーボネート製で純正の窓よりも約250グラム軽量だ。

ホイールはKONIG Lightspeed 7.5×15タイヤはBFグッドリッチ(225/45-15)。車高調を入れてほどよくローダウン。



Rod Goodman

ジャクソンレーシング製のM45スーパーチャージャーで、パワーを稼いでいる。3ポイントのタワーバーはコバルト社製だ。



輝くオリジナルペイント

全体をブラック一色でまとめたコーディネート。スーパーチャージャーキットを装着するまでは街乗りもしていたが、最近ではもっぱらサーキット専用になった95年式。97年に購入し20年ほど経つが、ボディのペイントは当時のままオリジナルでピカピカ。サーキットで走りながらもこの状態を維持するために長年ケアしてきたという。このクルマでいちばん好きなポイントとは？ と聞くと、もう好きすぎてすべてひっくり返してミアータが好きなんだ！との答えが。わかる、わかる、という声が聞こえてきそう。

外観は黒ですべて統一しているがメーターだけは元のブラックからホワイトに変更。ステアリングはモモで、コンソールのエアコン吹き出し口には追加のブーストメーターが収まる。サーキット専用にしてしまったので、カーステレオなど余計な物は取り外されている。運転席、助手席共にSparcoのフルバケットシート。



ウィンカー部分はLEDが組み込まれた「ターニングナルエアインテーク」に変更。暑い日やサーキット走行では以外に効果があるという



家族みんながマツダオーナー！

真のマツダフリーク家族で、父親もミアータに乗っており、奥さんはマツダ3(アクセラ)もう一台はRX8というラファエル。マツダに乗る前まではアウディやワーゲンなどドイツ車ファンだったが、ハンドリングや軽さ、クルマと対話できているようなフィーリングが気に入って、マツダ車のとりこに。16年に購入したNDは、峠に行ったり、オートクロスに参加してドライビングを楽しんでいる。

マフラーはマツダ車オリジナルのGoodwin Racing製。サスはフライングミアータのスポーツスプリングでライトチューン。



Rafael Teodoro

Chuck I. Garvin



毎日乗ってる通勤仕様

見た目はいたって普通だが“キャニオン ラット2”(1号はクラッシュ2号め)と自ら名前をつけた通勤快速仕様。会社に乗って行くのでエキマニ、大容量インジェクター、インタークーラーのチューニングで、おとなしめに楽しむとのことだが、インテリアはフルバケットシートなどが入り。サーキットで走りますオーラを漂わせている。「2018年になったら、会社に乗って行くことができないクルマになってるかも!」の一言。



通勤用と言いながらもロールバーにスパルコ製のフルバケットシート、4点シートベルトはやる気を感じさせる。

エンジンはノーマルだがソリッドマウントを採用。インタークーラーはAEM、MOROSO製のクーラントタンクを装着。



15インチをチョイスするオーナーが多いなか、ホイールはエンケイRPF1の9J×17にハンコック245/40-17だ。



Vlad Rudoy

ラグナセカを走るために作ったミアータ

サーキットですぐにボロボロになるから、オールペンよりも断然リーズナブルな3M製のグラスストームグレーを自分でラッピングした。2台のミアータを所有し、一台は街乗り、そしてこれはラグナセカを走るよう、専用に作ったという1.6ℓの91年モデル。エンジンはストックだが、自分でオーバーホールを行った。ワイドなホイールとタイヤをオーバーフェンダーにフィットさせるのが次のプロジェクト。



Felgen werksのホイール8J×15インチ、ヨコハマ195/50-15インチ。足はKONI+レーシングビートのスプリングをセット。



タービンはギャレット製のGT25R。小型だからラグもなく、ペダルを踏んだ瞬間からブーストがかかるのがお気に入り。



Pro Sport製ブースト、水温、油温、空燃比の追加メーターを4つ装着する。これまでにエンジンの問題は一度もなし!



ネオクラシックミアータを目指してモディファイ

街を走れば「これなんて言うクルマ?」と、必ず聞かれるという93年のカナダバージョンのミアータ。カナダ仕様と言っても、当時のカラー設定やレザーパッケージにエアコンがついていないとか、マニアックなお話。それよりも目立つのはシアトルのデザイナー、シンプソン デザインが製作するハンドビルドの限定ボディキット。フェラーリ275GTBスパイダーをモチーフにデザインされたというミアータ用キットはまるで違和感がない。カッコいい〜。

カナダ アルバータ州から約千km走ってやって来た。このキットを装着すると前後の重量バランスがとてよくなる。



Gordon Choate



フロントはオリジナルのフェンダーやポップアップライトがないため、必然的に軽量化されている。949レーシングの15インチホイールで足元を演出。



スーパーチャージャーを装着し、現在のパワーは約200hp。フライングミアータ製のEUCでコントロールしている。シートはカナダに設定がなかったMエディションモデルをセット。メーターはREVリミッター、KGワックスのメーターパネル。





Joseph Acuna



レース会場でよく見かけたBlackbird Fabworx Lexan リアスポイラー。シンプルなデザインだが効果はあるという話だ。



エンジンルーム内はフレーム、エンジンなどNBを流用する。Maruhaのカム、レーシングビートのエキマニ、コイルはカスタムした。



ボンネットにはTrackspecのルーバー、レーシングビートのバンパーはあえて色を塗らずにDIYのスポイラーをセットした。

NAの皮をかぶったNB?

奥さんと娘の家族3人でミアータを積んだトレーラーをロスから引っ張ってやって来た。いかにもアメリカらしい? このイベントはすでに4回目の参加で常連者といっているいかも。以前は公道でも乗っていた車両だが、年々本格的にチューニングが進み、現在はサーキット専用車になったという。見た目は92製のNAだが大幅にモディファイされ、

これまた会場では装着率の高かった949 Racingのホイール。サイズは15×8。タイヤはフェデラルの205/50-15。



サブフレーム、ナックル、エンジン、6スピードのトランスミッションはNBから移植済み。今回はこのイベント前に装着したというMaruhaのブレーキテストを兼ねて走りを楽しんでいた。日本製のパーツ装着率の高さに、今さらながら驚かされる。



大人のコンバーチブル兼、テスト車両

約20年間RX-7、RX-8に乗りカスタムしてきたというピーター。それまであまり興味なかったMX-5だが、年齢を重ねるにつれコンバーチブルもありかと初めて購入(Club BBSパッケージ)。趣味でもクルマをいじるが、本職はJUNPOWER.NETというショップをウォルナット農場の内で経営し、日本車やドイツ車、アメ車などどんなクルマでもカスタムチューニングを行っている。今回もいろいろなパーツのテストを行いつつ、サーキット走行を楽しむために参加した。このMX-5にとってサーキットデビューの日となった。

新車の香りが漂うインテリアのダッシュボードにはPivot製CYBER GAUGEの水温、油温、油圧の追加メーターが装着される。

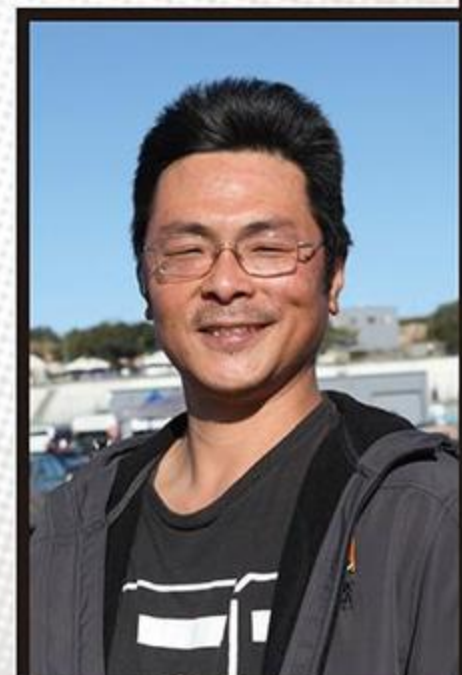


USクラブBBSパッケージには7J×17のBBSホイールとブレノボのキャリパーがセットされる。ビルシュタイン製のサスは純正品だ。



エンジンはノーマルで、イギリスのメーカーecutekのエンジンマネジメントシステムを採用する。モトンの3wayサスは現在開発中。

オリジナルのボディカラーはホワイト。ピーターのショップでラッピングも行えるのでアグレッシブなマットブラックで包み込んだ。



Peter Jun





ジャクソンレーシング製のミータ用M45スーパーチャージャー、インタークーラーを装着。ボディに合わせホース類はレッドで統一した。

走りより魅せる、ためのショースペシャル

「タイムアタック用に、マツダスピード2LCスペックエンジンを積んだもう一台を製作中で、これはショーカー専用だよ!」と語るわりには、エンジンもフルリビルトを行い、ジャクソンレーシングのスーパーチャージャーで武装する。外観はGarage varyのボンネット、Garage Hundred oneバンパー、BOMEXのサイドスカートなどをミックス。いちばんのお気に入り、日本から輸入したというM2のホーンボタンとサイドミラー。現地でハードトップを売却したため、約12時間かけオレゴンまでビキニトップで帰る(!)とのこと。

マツダスピードのステアリングには、日本から取り寄せたM2のホーンボタンが。ART WORKS DEWAメーターパネルとジャクソンレーシングのブーストメーターなど、追加メーターがビラーに埋まる。Nielexのセンターコンソール、ドアノブ、スピーカーマウントはビンテージ感あるアルミ製をチョイス。ドアの内張りもダイヤモンドキルトパターンでゴージャスに。日本パーツ満載。



アメリカでも人気が高いSSRスターシャークにダンロップのディレックスZ II 185/60-14を履く。



雨の少ないカリフォルニアでは人気のビキニトップ(オーナーは雨の多いオレゴンから)。これを付けるためにロールバーを装着した。



今のところエンジンは手を加えておらずノーマル。それでもサーキットを走るとドライビングが楽しくてやめられない!と語る。



インテリアはNakamae、KG Worksのパーツが多数使用され、日本純正のフロアマットなどマニアックな品も取り入れる。



目指しているのはレトロJDMスタイル!

2年前にこの車両を購入した。日本の雑誌をみて影響を受けたり、日本のロードスターシーンを見たくて来日までしてしまうほど、気合いが入っているピート。初めのうちはレトロスタイルなチューニングをコンセプトにいじっていたが、時間が経つにつれて方向性を多少変更。「レトロ風でありながら、やんちゃなJDM感も出して、そしてサーキットも走れる仕様!」と、なんとも欲張りな90年ミータ。鮮やかなマリナーブルーのボディにワイドフェンダーがひと際目立つ。現在エンジン系はノーマルだが、今後はエキマニや吸気などをアップグレードする予定。



カーボンミータ製のフェンダーに収まるのはSSRスターシャークで8.5J×14K。タイヤはトーヨータイヤでフロント205、リア225だ。



Pete Royea

Miatas at Mazda Raceway



トータル8泊10日ほどのスケジュールで行ってきた。単身で乗り込んで、現地で仲間と合流した。



冒頭で取り上げているラグナセカでのイベントには
日本から参加したショップもいたのだ
ケンオート、カーメイクコーンズの視点からイベントレポート



アメリカのショップにも顔を出して、パーツを物色してきた。現地ディーラーに飛び込みで入って純正パーツも買ってきた。



今年もやってきたぞ、という気にさせる。アメリカでの運転も慣れたし、次はサーキットを走るぞー！



あれ、どこかで見た車両。そう、カナダでネットショップを展開しているREV9のマックスが参加していたのだ。



日本と同じように、若者からお年寄りまで楽しそうに遊んでいる。クルマを止められるスペースがとにかく広くて圧倒される。

仙台から羽田、それからバンクーバを経由してサンフランシスコへと、じつに20時間ほどかけてようやく到着。これが2度目の参加になる。海外からのパーツ問い合わせが増えてきたことから、海外ではどんなことをやっているのか、好奇心がわいてきたのだ。
なにかイベントはないかと探し

ていたら、ラグナセカでのイベントを発見。メールで問い合わせたところ、ウエルカムというので参加したのが一昨年だ。思っていたよりもイベント参加台数が多いことと、みんな楽しんでいるなという印象を受けた。
ショップのブース（ベンダー）は自分たちで、盛り上げるようにに

動く必要がある。国内イベントと違って主催者がかまってくれない（笑）。ただ日本から行ったということ、ウエルカムムードだった。今年は走ってみたいと思っていた。アメリカの直線は速いけど、コーナリングはそれでもいいのか、と。比較してみたいし、日本のセッティングを見せつけたい。

仙台からはるばる、やって来ましたラグナセカ！
miataファンがケンオートブースに足を運んでくれたよ





一度は走ってみたいラグナセカ、高低差のあるレイアウトがおもしろそう。セッティングでどこまでタイムアップできるのか。今年は走れる？



ケンオートのブースではオリジナルアイテムをお披露目。じつはアメリカには体canもどきが販売されてたりするんだよね。

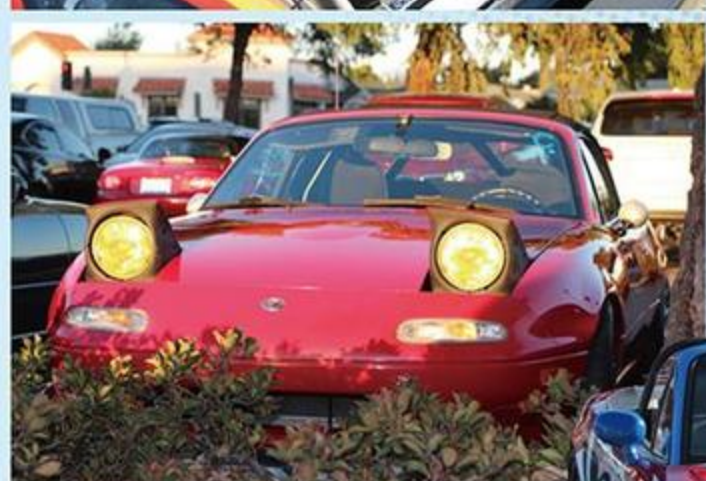
目がうるうるしているNA、変なナンバープレートが付いている。日本テイストを取り入れたロードスターもちらほら。



お客さんたちと「はいチーズ」。楽しげな笑顔が会場のあちこちで見られた。興味を持ってもらえるのはうれしいことだ。



目のつけどころは万国共通なのか、リトラクタブルヘッドライトで遊ぶ人多し。みんな目がうるうるしてて、かわいっ。



バーベキューの肉、おいしかった。ダイナミックに調理しているのに、ちゃんとおいしかった。こんなところにもアメリカを感じる。



日本だとNAの台数が多いところだが、意外にもNBの姿をよく見かけた。NAにNBエンジンを乗せている車両も多く、可変タイプではないNB1のエンジン換装をよく見かけた。「痛車」のような車両もあるし、このへんのセンスは日本とは違っているから見ていて楽しめる。参考にできそうな部分もたくさんある。モータースポーツをメインにしているショップもあるから、日本と同じようにDIYも多いが、プロショップに任せる人もいる。



生演奏もあったりして、イベントを盛り上げようという心意気が伝わってくる



イベントの前日からすでに盛り上がっている。会場が広々としているから、こんなようも生まれるのかも。トレーラーでロードスターを引っ張ってきている人もいたり、やっぱりアメリカはスケールが違う。クルマ社会だということを感じる。



コーンズ・渡辺代表のおメガネ!?



とにかく目を引いたのがこの1台。オートサロンに展示されていてもおかしくないほどの仕上がりがっぶり。コックピットに座るとどうなの?



**海外のお客さんと直接触れ合える機会
なかなか見られない変わりダネがぞろぞろ**

ネットの普及によって、海外ユーザーとのつながりが広がっていき
ラグナセカイベントのために、みんなで集まることができた

海外のお客さんが増えてきたというカーメイクコロシアム。知り合いも増えていき、今回のイベントに足を運ぶきっかけになった。

「以前、ロスアンゼルスに行ったときに、わざわざみんなが集まってくれたの。それをきっかけに、あつちでは定期オフ会になったみ

たいけど(笑)。そのオフ会でラグナセカの話聞いて、ぜひ行ってみたい」と渡辺代表。

飯塚メカニックももともと、ロスからサンフランシスコまで、クルマで移動した。会場に来ている人は、13時間とか15時間かけて来てたりして、中には2日かけた

という人もいた。移動距離は日本の1時間アメリカの4時間!? レースは大いに盛り上がっているようすを見て、「アメリカ人は負けず嫌い」だと思った。レースを見るのは好きでも、自分で走るのはちょっと、と遠慮がちな日本人とは根本的に違うようで……。



ロードスターにV8エンジンを搭載するスワップ、アメリカではまだまだ健在のようだ。日本にはない仕様があちこちに見ええあり。

日本と同じように、参加者の年齢層は高め。ずっと大切に乘っていることが伝わってくるのも日本と同じ。当然NA、NBが多いのだが、街中はNCをよく見かけたかも。ラグナセカは筑波の3倍に高低差を足した感じ。





オリボ
近藤の

Travel diary

初めての本格海外旅行はイギリスの ロードスターシヨップにアポなし訪問！

究極のNCチューンを求めて、単身イギリスに飛ぶことにしたオリブボール近藤代表
英会話もままならない+慣れない海外+世界観が広がった

NCのセッティングをこれから
どうするか。じつはイギリス
BBRの電動4スロが気になって
いて、これを装着したらどうなる
か確かめに行くことを決意。海外
なんて、新婚旅行（ツアーだし）
以来、まして自分で運転すること
になるなんて！ ハラハラしながら

ら中部セントレア空港からイギリ
スへ向かう。
ただし直行便はないので、フィ
ンランドのヘルシンキでトランジ
ット。おおよそ14〜15時間の旅と
なった。日本から予約して借りた
レンタカーはフォードのフォーカ
ス（たぶん）。空港で借りた「い

もとのワイファイ」で、スマート
フォンをナビにして走行。怪しげ
なクルマに後をつけられるという
洗礼をかわして、なんとかホテル
へ到着。初日は訪問予定がなく、
観光地ウィンザー城周辺をうろ
ろするも、心細さもあってすぐに
ホテルへ舞い戻ってしまった。



国際空港なんて久しぶり
すぎて……。フィンラン
ドのヘルシンキでのトラ
ンジットは約3時間ほど
だった。

右ハンドルなので運転しや
すい。ナビゲーションシス
テムが使えるのは大いに助
かる。少し前なら考えられ
なかった。



ホテルの食事。バイキングスタイルなので、食事量がコ
ントロールできるのが安心。味はまあまあ、可もなく不
可もなくというところ。



イギリスに来たらやっぱり「フ
ィッシュ&チップス」はおさ
えておかないと。本当ならビー
ルのほうが合うけど、クルマ
だからジュースで我慢。



左側通行なのも日本
と同じだから運転し
やすいが、ランパ
ウトには最初戸惑
った。慣れるとい
いシステムのような
気がしてきた。



ウィンザー城の近く。公園もあって風光明媚だが、不安の方が大
きく早々に退散。最終日にまた訪れることになるのだが……。

延々続く田舎道に不安を覚えながら たどり着いたSkuzzle Motorsport



右のメガネをかけている人が社長のニック・デリーで、隣がマーク・パンス、そして左の若いのがクリス・クロシャーだ。自然に囲まれた中にあるガレージで行う作業は楽しそう。なんせ、そこらじゅうにヤギが放たれているのだから。おそらく雑草を食べさせているのではないかと推察した。



ていねいに、きれいに仕上げている車両を見れば、ショップの姿勢がわかるというもの。このへんは世界各国変わらない部分だろう。



お客さん自ら積車を運転して持ち込んだVRリミテッド。きれいに乗っている。シャコタン、深リムの組み合わせは日本でも人気のスタイルだ。

最初に訪れたのは、NA&NBをメインに扱っているショップ。なんて読むのかいまだにわからん。途中、ナビに従って走行しているのだが、あまりに何もなかったため、何度も不安を覚えた。通訳なし、アポなしで訪ねていったにもかかわらず、ものすごくフレンドリー

に迎え入れてくれた。クルマを見せてもらうと、ロトルックスのスーパーチャージャーを付けたNBが置いてあった。草レースをやっているようで、楽しんでショップをやっていることが伝わってくる。日本のロードスターショップと通じるものをすごく

NA&NBをリフレッシュして販売 やっていることは同じかも!?



ネットで知り合ったオクスフォードの人に通訳をお願いしたのだが、あらかじめロードスターをやっているようなショップを探してくれていて、立ち寄らせてもらったショップが「MX-5 WORKS」だ。規模は小さいながらも、くたびれたNAをリフレッシュして販売しているとは、まるで日本とやっていることは同じ。チューニングよりもレストアに力を入れているショップだ。



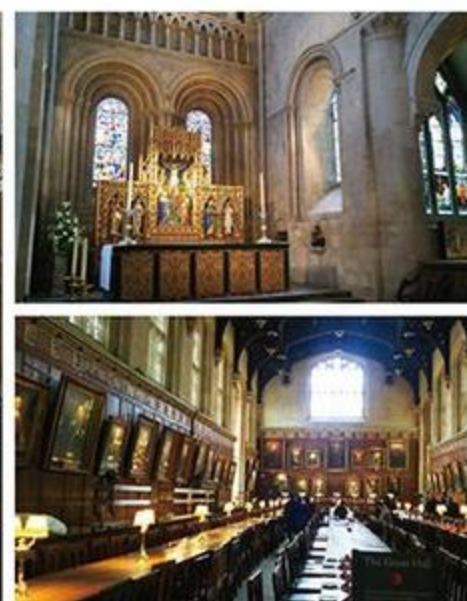
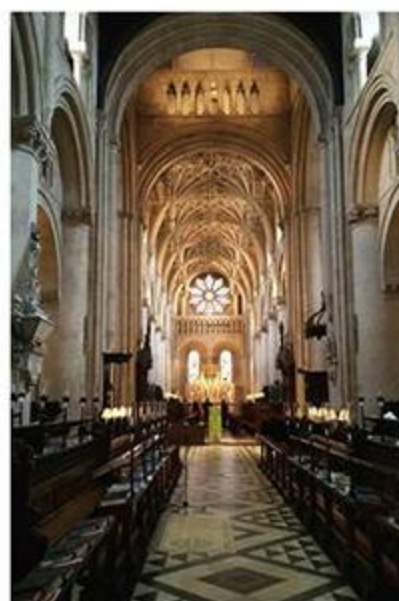
インテリアもきれいにしてから販売している。もしや日本の中古車はイギリスにかなり流入してしまっているか?



マット・サルストンさんがひとりでやっているガレージ。雰囲気があっていい感じ。NAがまたよく似合うのだ。



歴史のある建物が周囲に建ち並んでいる。海外にやって来た感じがする。案内してくれる人もいたので、説明も聞くことができた。



ステンドグラスが美しく、どこを見てもいい雰囲気なのだ。高い天井を見れば、そこにも意匠を凝らした細工がそこかしこに。

空き時間を過ごした貴重な体験をご紹介します

通訳をお願いした人はオクスフォード大学の関係者だったため、あちこち案内してもらうことができた。荘厳な建物とその雰囲気に思わず身がきひしめる。一般公開されているので、だれでも見学できる。大学の図書館もいい感じで、歴史を大切にするお国柄がうらやましい。

当初の目的であったBBR GTI来訪で 今後のNCチューニング方向性を探る



社長のニール・マッケイさんはすごくノリのいい人。BBRにはアポを取って行ったのだが、ショップというよりメーカーに近い感じ。敷地が広くてうらやましい。すでにNDのカム開発に着手していて、テスト段階に入っているそうだ。



いろいろ話をさせてもらって、オリーブボールのNCをこれからどうするのか、より真剣に考えるいい機会になった。

イギリスまでやって来た目的はBBRにある。NCチューンを煮詰めているショップで、規模も大きいし自分の方向性が間違っていないかどうか、聞いてみたかった。NC&NDをメインで展開しているショップで、スタッフもそこそこいるし、ピットにはリフトが3基ほどあった。電制4スロとNCチューンの最終型ともいえるメニューを日本でもやりたいと社長に訴えてみた。

「3年がんばってやってきたけど、モノにならなかった。今はNDで忙しいし、3年やって無理なら先はないな」と無慈悲な返答。インタークをどうしたらいいか話したところ、うちで採用しているカーボンのインタークがいちばんではないかと言ってくれた。メカチューンよりもターボの方が手取り早いのはわかってはいるのだが……。玉碎ではないが、話ができて本当によかったと納得できた旅だった。



中華というか和食というか キッチンカーでも十分うまい

通訳をお願いした人が都合が悪くなり、急遽オックスフォード大学のそばでキッチンカーを運営する知り合いを紹介してくれた。そこでは唐揚げ、うどんや餃子といった、日本でいうところの食堂的なメニューが並んでいた。おいしかった。日本人の口に合うし、きっとイギリス人だって気に入るはず。もはや日本の文化は世界に広がっているのだから。



たっだいま〜！
無事生還しました

やばーい。天候不順により飛ばない飛行機が増えていく。もしや帰れない？ めちゃくちゃあせったが、なんとか1時間遅れで飛び立った。

日本で調べて合流する予定の MX-5 OWNERS CLUBオフ会

イギリスにいる間に飛び込めそうな、ミーティングの情報を日本で得ていたので、さっそく会場へ向かう。しかし、なかなかどり着けない。ようやく到着したころには、すでにロードスターの姿はなく……。近くの道の駅的な施設に数台いるのを見かけて声をかけた。すると「もう終わっちゃったよ」だって。やってしまいました〜。でも残ってくれた人たちを話のできたので、結果オーライということでもいいのでは？

イギリスでもロードスターオーナーの年齢層は高めだ。街を走っているとよく見かける。NAとNCが多いように感じた。



MX-5のクラブを取り仕切っているらしい。名前を聞くもメモをとれず不明のまま。親子で楽しげ、いい関係がうかがえる。





アメリカカンレースシーンで 大活躍のマツダMX-5

過去四半世紀にわたり、アメリカのグラスルーツモータースポーツで最も成功した車種はマツダMX-5 である、と言われている
 この年月は、まさにマツダMX-5 の歴史とぴったり重なる
 小さなライトウェイトオープンカーが身体の大きなアメリカ人にも受け入れられたのは
 低重心と最適前後重量配分から得られる「Nimble」な操縦性と手軽さだったからに他ならない
 現在でも全米各地に散らばる約9000 台ものマツダ製サンデーレースカーの多くがNA、NB、そしてNC型MX-5 であるという

Text : MZRacing Masato Miura Photos : MZRacing and Mazda USA

1989年に発表された初代NA型MX-5ミアタがアメリカ市場に導入されると、マツダUSAは、さっそくそれをSCCAレースカーに仕立て、グラスルーツレーシングに最適なモデルであることをアピールした。
 それに呼応したアメリカのサンデーレーサー達は、こぞってミアタをレースカー仕様にし、各地のローカルレーストラックに持ち込んだ。やがてそれはスペックミニアタレース(MX-5ワンメイクレース)となり、ローカル選手権がかけられるようになると、その拡散力に目をつけたマツダUSAは優秀ドライバーに成功報酬(Contingency)を設けるようになる。
 それが2000年代になるとスラシップという形態となり、各





マツダUSA が仕立てたSCCA ツーリングカーレース仕様のNA 型MX-5 ミアータ(1989)

地のスペックミニアータシリーズを勝ち上がってきたヤングドライバー達が集まり、シュートアウト(セレクトシヨントテスト)を経て優秀ドライバーとして認定される、招待ドライバーとしてマツダMX-5カップシリーズに出場することができる。

さらにそこで目覚ましい活躍が認められると、上位クラスのカテゴリにチャレンジする資格が与えられ、その最上級に位置するマツダUSAのファクトリードライバー登用され、デイトナ24時間レースをはじめとするMSAウェザーテック選手権への出場が



毎年12月に行われるマツダ・シュートアウトの様子(2017)



GLOBAL MX-5 CUP では毎戦激しい接近バトルが繰り広げられる

この梯子(ラダー)のようなステップアップシステムを、マツダUSAでは「マツダ・ロードto24」(MRT24)と呼んでいる。24とはデイトナ24時間を指しているが、「いつかル・マン24時間レースにチャレンジすることができれば、という想いが込められています」とマツダUSAのモータースポーツダイレクターであるジョン・ドゥーナンは話している。

マツダMX-5カップは、2016年よりND型MX-5をベースとしたGLOBAL MX-5 CUPカーによる選手権となり、

セリン・ローランがマツダ・シュートアウトで優勝し、MX-5CUPにステップアップ

12月10日に行われた2017年のマツダ・シュートアウトにて、フロリダ州オーランド在住のセリン・ローランが3人のファイナリストと戦って堂々優勝を飾り、MRT24プログラムのスカラシッププライズ10万ドル(約1100万円)を手にした。これによって2018年は、GLOBAL MX-5 CUPにルーキーとしてチャレンジすることになった。昨年セントラルフロリダ大学を卒業したばかりのローランは、2017年のSCCAランオフ(SCCAの全国大会)スペックミニアータクラスで準優勝を飾り、このシュートアウトへの切符を手に入れたラッキーガイ。他のファイナリストとの2日間のバトル(走行テストとメディア対応の面接など)を経て勝利を手にしたローランは、「実力派の3人とのバトルは、確かに厳しいものでした。特に最後のセクションはタフでしたね。少し感情的にもなっていました。落ち着くために父に電話しましたが、涙が溢れてくるほどでした。僕は11歳でレースを始めてからずっと両親と妹に励まされ、支えられてきましたから。チームやパートナー、スポンサーの皆さんのおかげで、スペックミニアータで良い成績を挙げられ、ここまで来ることができました。GLOBAL MX-5 CUPへのチャレンジは、夢のような出来事です。実感するにはまだあと数週間かかるでしょうけど……。本当にマツダUSAには心から感謝しています」と語っている。



MRT24 スカラシップを手にしたローラン

シリーズ名称も「Battery Tender GLOBAL MX-5 CUP presented by BFGoodrich Tires」として新たにスタートを切っている。

2015年11月にラスベガスで行われたSEMAショーで車両スペックと選手権の概要がアナウンスされると、受注が殺到。2016年のシーズン開幕までに100台近いオーダーが入り、組立・製造を一手に引き受けるロングロードレーシング社は嬉しい悲鳴をあげていた。前後して日本で201

7年より展開するJAPANSシリーズも制定されると、ヨーロッパやオーストラリアからも引き合いがあり、2017年までのトータル出荷台数は150台を超えるものとなっている。近年にない盛り上がりを見せていると言って良いだろう。

アメリカのシリーズはテキサス、アラバマ、ワイオミング、オハイオ、オレゴン、ニューヨーク各州のレーストラックをめぐるトランスサーキットシリーズであり、6



GLOBAL MX-5 CUP チャレンジ2017 のポディウム



デイトナスピードウェイを疾走するコンチST 仕様のMX-5



IMSAコンチネンタルチャレンジレースのレベルは高い

ラウンド12レースが2018年のシリーズカレンダーに掲載されている。30台から40台で競われる各レースは、非常に接近したクロースバトルが見られ、毎回スリリングな展開となっている。

なぜなら、ここでシリーズ優勝すると20万ドル(約2200万円)のスカッシュプライズが贈られ、さらに秋に予定されている世界統一戦で優勝すればさらに7万5000ドル(約825万円、2017年実績)の賞金が用意されている。アメリカンドリームを手に入れるため目の色を変えるのは、当然のことだろう。しかもスカッシュマネーは、上位カテゴリーへステップアップする資金として使うことが規定されており、他の用途として消えてしまうこと

がないのが特徴だ。

2017年シリーズでチャンピオンとなったパトリック・ギヤラガーは、この資金を使って2018年はIMSAコンチネンタルタイヤチャレンジのGSTクラスに出場することが決まっている。全米のスポーツカーレーシングの主な関係者が集まるIMSAレーシングで活躍を見せれば、さらに高いレベルのカテゴリーへのステップアップの可能性が高まってくる。

マツダMX-5が活躍しているカテゴリーは、これだけではない。前出のIMSAコンチネンタルタイヤチャレンジのSTクラスには、NC型MX-5が数台出場している。米軍の退役軍人基金の支援を受けたフリーダムオートスポーツは3台のコンチレース仕様MX-

5をビルドアップし、BMW 328i、ボルシエイマン、ニッサンアルティマなどと互角に戦い、ポディウムを競いあっている。

また、FIA GT3車両がメインとなるピレリワールドチャレンジシリーズのSTクラスにも、ルーフを取り付けたND型MX-5やNC型が走っている。

毎週のように行われるアメリカのサンデーレースで、マツダ車が走っていないレースはないと言われるほどMX-5の人気は根強い。マツダ製エンジンを搭載したオーブンホイールレースカーを含め、全米のレース競技車両の60%以上がマツダ車であり、その中核をMX-5ミニアタ(NA型、NB型)が占めているのは紛れもない事実である。



ピレリワールドチャレンジレースの注目度は高い



リアム・ドワイヤーの片山義美トリビュートヘルメット

IMSAコンチネンタルタイヤチャレンジSTクラスにNC型マツダMX-5で出場している元アメリカ海兵隊スタッフ軍曹のリアム・ドワイヤーが、2017年シリーズ最終戦プシル・マン(ジョージア州アトランタ)レースでマツダレジェンドの片山義美と同じカラーリングのヘルメットを被ってエントリーした。2016年に惜しまれながら他界した片山義美は、マツダのレーシングロータリーエンジンおよびマツダスピードのル・マン24時間マシンの開発に大きく影響したレジェンドドライバーである。彼を尊敬するドワイヤーが、マツダの「飽くなき挑戦」スピリットの象徴としてこのヘルメットを被ってレース出場したのは理由がある。

アフガン戦争に従軍したドワイヤーは、戦地でパトロール中に地雷を踏んで負傷し、左足を失っている。これまでに50回以上の手術を受けているが、残った右足や損傷を負った臓器などを守るためにさらなる外科手術を受ける必要があったのだ。再びレースカーを操られなくなることは彼にとって受け入れがたいこと。レース仲間からの励ましもあって手術を受ける決心を固めたという。ロードアトランタでのレースは無事に完走を果たし、11月に彼は笑顔で手術に臨んだ。手術は成功し、現在は回復を待っている。彼が再びレーストラックに戻って来る日は、そう遠くではないだろう。

Maxime Lacroix の
MX-5@America

軽井沢ミーティングにはここ数年、必ず顔を出している「外人」がいる
カナダで日本製パーツを取り扱う「REV9」の代表マックスだ
彼がアメリカ中のロード仲間に会うため旅をするという話が伝わってきた

My name is
MAX

私の名前はMaxime Lacroix、REV9 Autosport(Overseas Roadster Shop)のオーナーです。すでに5回軽井沢ミーティングに行ってますので、すでに会ったことがある人もいるでしょう。私は2007年からRoadstersをチューニング&カスタムしてきました。これまでに5台のRoadstersを所有してきて、今はNDのRFモデルに乗っています。派手なラッピングで注目度抜群！



猿がお給仕してくれる居酒屋、外国人に人気の店で、しっかり日本での旅を楽しんでいる様子。スキーはカナダ人だから得意のはず。



ノガミプロジェクトにも足を運んだ。なにしろ広島まで自走で行くくらいのバイタリティ、アメリカ中を旅するのも納得できてしまう。



3号機



2号機



1号機



5号機



4号機



1号機 1991年NA
2号機 1993年NA Rリミ
3号機 1999年NB
スペシャルエディション
4号機 2016年GX
5号機 2017年RF GX

Let's Go!!



「ミーティングは私にとって、いつも楽しいイベントです。みなさん週末にはたくさんの友達を作りましょう！このNDで走行した10万kmは、なにものにも代えがたい思い出と出会いをもたらしました」
新しく購入したRFではどんな旅になるのか、本誌読者のみなさんにマックスの旅行記をお届けしよう。今年の軽井沢でもきっと会えるはずだ。

コーナリングを楽しむためのマシンセットアップも完了

ニューヨーク・フィラデルフィアの後、私はマイアミに向かって東海岸を下っ



て行きました。途中、私たちは曲がりくねった道路を走り抜けて、400人以上のRoadstersが集まる「Deal's Gap(ギャップミーティングのMiatas)」に立ち寄りしました。テンション上がる！

「2016年、ケベック州(カナダ)からオースティン(テキサス州)まで、私のNDソフトトップを使用して10万kmの往復旅行を行いました。」
私がこの車を選んだのは、快適で信頼性が高いからです。ロングランの旅でも、とても楽しかったし、たくさんのお客さんと出会

えました。私の会社(REV9)が10歳になることを機に、私はできるだけたくさんの方のロードスターファンに会うという目的で、今回のこの旅行を、記念日旅行として行うことにしました」とマックス。あのNDでそんなに走っていたとは思わなかった。スケールが違う。「東海岸のケベック州(カナダ)

から始まり、まずニューヨークに行きました。そこではニューヨーク市で開催された最大のミーティングをしました。愛車を並べて記念撮影したり、話をしたり、楽しい時間をすごしました。ここから長い長い旅が本格的になります。どんな風景、人に出会うのか、とても楽しみです」

3カ月かけてMX-5とともにアメリカ全土をめぐる
各地でファン達との交流を深めて思い出満載！



Maxime Lacroixの MX-5@America

まずはマイアミに数週間滞在 その間に車両イメージを激変!

私はマイアミの近くで数週間滞在して、その店を発見しました。依頼してAutoflex（液体包装）で非常にユニークな金色でスプレーしてもらいました。ラッピングはペイントのようなもので、洗車、ワックスOK。Autoflexを実行した理由は、好きなMachine Greyのペイントカラーを保護したいから。Autoflexはリムーバブルなので、目立つこと間違いなし。



醸造所でイベントを行ったあと、オーナーがバーの中に車を駐車することを許可してくれた！さっそく撮影しておかなくちゃ。

マイアミでの走りを満喫し、風光明媚な風景の中で愛車の撮影をしました。その後、東海岸キーウエストと呼ばれる最南端の地点を目指した。



アメリカらしい風景で記念撮影できました。金色のボディとサボテンが、妙なコントラストを描いている。

→ アクシデント発生



幸いにも私は、ハリケーン「アーマー」がフロリダの大部分を破壊する1週間前に出発することができました。しかし不運なことに嵐の中で、Odula（オーバードライブ）サイドステップを失ってしまいました。苦肉の策として、サクラのビニールステッカーでそれを修復して、次の目的地に向かって、ゆっくりと西海岸を目指して走り出すことにした。気分を入れ替えて再びレッツゴー！

ダラスを出発して、ひたすら続く砂漠を走り続けた。私は非常に歴史的なルート66を走り回って、そこにいくつかの写真を撮った。



美しい建物と色とりどりのロードスター、とても絵になります。私のRFも「インスタ映え」するでしょうか。

サイドステップはちよつとひっかけると外れてしまう、NDならではの「あるある」。テープで修復したわりにはよくできた？



私はその後、主に山岳地帯であるサンタフェまで走りました。フェニックスでは非常に珍しいクルマを見ることができてよかったです。



大きなミーティングに参加すると仲間が増える

ヒューストンの後、私はオースティンとダラスを駆け抜けました。そこではとても大規模なミーティングが行われていました。ずらりと並んだロードスターの列、残念ながら、1台ずつ撮影することはできませんでした。私の次の滞り場所はラスベガスです。素敵なミーティングを行いつつ、しっかりカジノにも足を運びました。私が出発してから2週間後に悲しい銃乱射事件が起きてしまいました。





長い旅の目的もあったラグナセカ やっぱり来てよかった～

サンディエゴ、ロサンゼルス、サンフランシスコで複数のミーティングを開催しました。旅行の目的のひとつは、MRLS (Miatas at Raceway Laguna Seca) イベントに行くことでした。ここではKenAutoのKenichiさん、Car Make Corn'sとの渡辺さんに会いました。私を知っている人に会えてうれしかったです。



北米で初めてとなるTE37 SAGA かなりスポーティな見た目に!

私はデンバー（コロラド州）でミーティングを行い、北米で最初のTE37 Sagaを発表しました。それは私の最初の鍛造ホイールセットです。スーパーライトのホイールで、NDをスポーティに見せることができます。デンバーの後シカゴに向かい、とても素敵なJDMのインスピレーションを受けた古い友人に会いました。



家に帰る途中で、不運なことに、私は高速道路で車の前面パネルを紛失してしまいました。結局見つかりませんでした。



アメリカの600人以上のロードスターオーナーと会いました。このファンキーな旅の間に多くの友達を作ることができました。



この旅はAdvan AD08Rで全行程を走破しました。車は0km(はい、新車!)から始まり、28750kmで終了しました。平均燃費は42MPG(6.8ℓ/100km)でした。最高速度は141mphだった。私は1つのスピード違反のチケットしか(すみません)持っていません。



愛車は今、冬のために保管されています。私の次の冒険は何でしょうか？



ROADSTER
BROS.

ND

加速する進化が止まらない!

Leading Edge

発売から1年半が経過し、さまざまなパーツがラインナップされ充実度は増すばかり
エクステリア、インテリア、そしてスポーツアイテムまでNDらしさを加速させる最新情報をここでたっぷりと紹介していこう
メーカーやショップからさまざまなアイテムをラインナップしこれから熟成の時期へと突入するNDモデル
愛車をどんな色に染めていくのか、ワクワク度はアップするばかり!



オープンカーだけの お楽しみを じっくりと味わえる 空間に仕上げる

インテリアコーディネートアイテムで、オープンカーならではの楽しさを提供してくれるのが、データシステムのインテリアキット。ノーマルでも凝った意匠を凝らしているが、そこは量産レベルである。トータル的にまとめようと思えば、ここまでやってこそなのだ。

ただし、ワンポイントのみ用いてさりげなくまとめる方向性もありだ。デコレーションパネルから、ドアアップトリムまでつなげて、横

のラインを描いてアクセントにするなど、個性を発揮できそう。素材はウルトラスエードで、以前はアルカンターラと呼ばれていたものだ。質感の高い生地で、スエード調の人工皮革なのだ。ファッションやインテリアはもちろん、航空機の内装にも使われている。優れた耐久性を誇るからこそ、工業材料にも使われているわけで、オープンカーの内装にも適している。美しい発色で、カラーバリエーションも豊富。データシステムのホームページでは、カラーシミュレーションができるので参考になる。うれしいことに、手入れがしやすいのも高得点。水に濡れても乾けば元どおり。自動車の内装に使われるため、難燃性においても法令をクリアする。シフトノブやサイドブレーキなど、人が触れる部分の色変はいっさいない。デモカーは少しずつ変化していて、今回はメーターフード、ドアの内張りが進化している。



スエードにカラーステッチが美しい。このドアアップトリムを変更するだけでも、ノーマルのイメージとは激変する。滑りにくく、肘をおいても滑らないのがいいかも。

ブリッドのシートもカラーコーディネート考慮したストラディア。このカラーバリエーションは今では販売されていないので、貴重なマッチングとなった。



どんどんマニアックな技が盛り込まれていく、デモカーのインテリアパーツ。メーターフードのステッチがアクセントになって、躍動感をプラスする。内側までもスエード調。

フロントハーフスポイラー (FRP)	7万円 (税抜)
リアウイング (リアカメラ付き)	7万円 (税抜)
リアウイング (リアカメラなし)	6万円 (税抜)



問データシステム ☎086-445-1617
<https://www.datasystem.co.jp/>

AUTO EXE

スタイリング、エンジン性能に合わせ オリジナルアイテムを見直し&新開発

大人のカスタム&チューニングを実現するオートエクゼ。NDのソフトトップモデルに続いて、RFのデモカーを完成させた。意外と共通で使えないパーツがあったという。

「サスペンションは車重も排気量も違いますから、セッティングしなおしました。マフラーはRF用にグラスウールののない、スポーツタイプをラインナップし、専用アンダーパネルも新たに開発しました」と稲積さん。

キャラクターの異なる2台、それぞれの良さを十二分に引き出すためのアイテムがそろった。

実際に試乗してみると、RFモデルはトルクがあつてツアラー的な要素が強い。どこからでも踏んでいけるし、加速感が◎。専用チューニングされたスポーツマフラーの、心地いいサウンドがまたシエントル。サスペンションの味付けはマイルドで、路面の悪いギャップもしなやかにクリアしていく。ひとところ言われていた猫足という感じ。ロングドライブでも、ドライバーに疲れを感じさせないだろう。補強アイテムによるところも大きいはず。

ソフトトップの印象は、1.5Lの持ち味である軽快感を底上げしているよう。ブレーキの効き具合も扱いやすく、きびきび走ることができる。とはいえそこはオートエクゼ。サスペンションはあくまで柔軟。ほどよい車高を実現しつつ、スポーツテイストを盛り込む。それでいてロール感覚もしつかりある。車重が軽いほうがセッティングを出しにくいそうだが、高い完成度に仕上がっていた。



1.5Lとはエンジン位置などが異なるため、タワーバーの形状も1ピース構造で製造された。価格は3万円(税抜)。またマスターブレースは5ピース構造で、こちらは2万4000円(税抜)。



RF専用品

ハイマウントストップランプはRFのほうが大きい。取り外すと位置決めピンを隠すためのアイテムを作成。ちょっとしたエアロアイテムのような形になる。



スポーツマフラーは真円90φのセンターデュアルタイプでRF専用。音を干渉させることで消音するサイレンサーを採用し、レスポンスアップを図る。



ローダウンスプリング

いきなりサスペンション交換は、というオーナーにはスプリングからスタート。スタイリングの向上に加え、低重心化によるハンドリング変化は運転をさらに楽しくさせてくれる。価格は3万6000円(税抜)。



ラムエア
インテークシステム

ラジエターの放射熱の影響を受けず、新鮮な走行風を2カ所から取り入れることによりラム圧効果を発揮する。円錐型のフィルターを組み合わせて充填効率を向上させる。価格は11万8000円(税抜)。



スポーツ
フライホイール

慣性モーメントを約37%低減させることで、エンジンレスポンスの向上を可能にした。熱安定性に優れた、総削り出しクロームモリブデン鋼素材を用いることで耐久性を確保する。4万8000円(税抜)。



ストリート
スポーツサス・キット

運転を楽しむことをコンセプトに作られた足は、バネ定数、ダンパー減衰を徹底的に煮詰めた力作。クルマとの一体感を堪能できる、大人仕様の乗り味はさすがの一言。価格は15万8000円(税抜)。



インテーク
サククションキット

効率的にフレッシュエアを取り込みつつ、吸入抵抗を低減している。多層ポリスターシリコンを用い、アクセルレスポンスの向上につなげる。エンジンルームのアクセントにも。価格は1万8000円(税抜)。

クーペスタイルと2Lエンジンの組み合わせは、新たなロードスターファンを作った。余裕のトルクでロングドライブも快適なモデルだけに、パーツの味付けは大人テイスト。

NDERC



ND Leading Edge 加速する進化が止まらない!



オートエクゼ ☎03-6458-7251 <http://www.autoexe.co.jp/>



ステアリングは純正よりも10mm小径化されているので、スポーティな操作が可能。シフトノブは直径51mmというサイズを採用し、手のひらに収まりやすい。シフトブーツとの見た目の相性もよく、まるで純正のようなフィット感。



オートエクゼ
穂積 潤さん

オートサロン前で多忙を極めているタイミングでの取材。「事務所移転も重なって、年末年始はドタバタでした(汗)」



オープンカーの弱点をカバーすべく、タワーブレースセットをラインナップ。ポイントを抑えて補強しながらも、荷室スペースなどを犠牲にすることはない。フロアのブレースバーはソフトトップ、RF共通の部品。



軽快さを追求したソフトトップモデルだが、リアの動きをいかにセットアップするかが要。ノーマルの動きをしっかり把握したうえで開発された、アイテムの効果は絶大だ。

ND5RC



個性的なエアロキットをリリースするガレージベリィ。今回は新作のダックテールタイプリアスポイラーを引っさげて登場。NDの良さはノーマルのままでもカッコいいデザイン。それに負けないようなエアロパーツはどのようにデザインされているのか？

「オリジナルエアロのデザインは輸入スポーツカーなどのイメージの一部を取り入れることでオリジナリティを出しています」と室井さんは語る。海外のカーデザインの特長をうまくアレンジして理想のNDの姿へ昇華させたのがベリィ流デザインなのだ。外観はGTウイングからリアスポイラーに変更。新製品のダックテールタイプリアスポイラーはウレタン製で張り出しが大きい存在感があ



スーパーハイトタイプのGTウイングはサーキット走行で効果を発揮する機能重視派、FRP+カーボン製8万5000円(税抜)。新作のダックテールタイプは派手さを抑えたストリート向け、ウレタン製2万3000円(税抜)。



るが、ハイマウントストップランプが隠れてしまったため、残念ながら車検には非対応となっている。一方、走りはどうだろうか？ NDは車重が軽いので走りも軽快感があり乗りやすく、ノーマルでも十分楽しめる。その良さを生かした上で、ショートコース向けのサーキット仕様にした足まわりは、スピリット製車高調とカヤバ製スプリングを組合わせた。バネレートはF:8kg/mm、R:6kg/mm。ストリートでも十分使えるセッティングになっている。スポーツ走行では1500ccなのでパワーが物足りなく思うこともあるけど、コンピューターチューンでかなり変わったという。ノーマルだとパワー的にはNCのほうが速い。今後、もし2000ccの幌車が発売されれば、さらに楽しみが増えるのかもしれない。

落ち着いた雰囲気のあるRFに装着されるのはフロントボトムスポイラー(カーボン製8万円/FRP製3万8000円・税抜)とFRP製サイドステップ(5万円・税抜)。他にリアルーフスポイラーもある。



問ガレージベリィ 048-489-1708 <http://www.vary.co.jp/>

純正の優れたデザインに負けない
存在感のあるエアロキットで個性を主張！

インテリアだけではなく、エクステリアにも使えるカーボンアイテムをラインナップしているコーンズ。ドライカーボン製だけに紙のような軽さだが、強度はきちんと確保されているのだ。光沢も本物ならではの質感で、NDにさらなるスポーツテイストをプラスしてくれる。カーボンアイテムは、さまざま



両面テープで張り付けるだけのドアミラーカバーは、スポーティで引き締まった印象に仕上げられる。価格は左右で1万8900円。黒のピラーとも相性抜群。



クラッシュパッドカバーは、印象がかなり変わるのでオススメだ。両面テープで張るだけとお手軽だから、室内清掃時に作業を行うといいかもしれない。1万6200円。



こちらはエンジンカバー。メカニカルな見た目になったNDのエンジンルームが、さらにカッコいい印象をプラスすること間違いなしだ。価格は1万800円。



ドアハンドルベースは、ドアノブの奥に張り付けるもので、これだけでまったく違う見た目になって満足度の高いパーツなのだ。価格は左右で1万800円。



単体で見るとわかりづらいかもしれないが、エアコンのセンター部に張り付けることで、インテリアのドレスアップに貢献する。価格は7020円となる。



フェンダートリムカバーはサイドマーカープに張り付けて、エクステリアにワンポイントをプラス。どんなボディカラーにも似合い、スポーティに見せる。1万800円。



汎用のエアダクトは、きちんと穴開け加工もされているから、機能アイテムとして使える。見た目の印象も変わるから、ドレスアップ効果もあり。左右セットで4800円。



エアコンのベンチルーバーカウルは3つセットで1万800円。貼付面積が小さいので、取り付ける前には脱脂して張るのがオススメ。室内をあたたためて作業するとさらに◎。

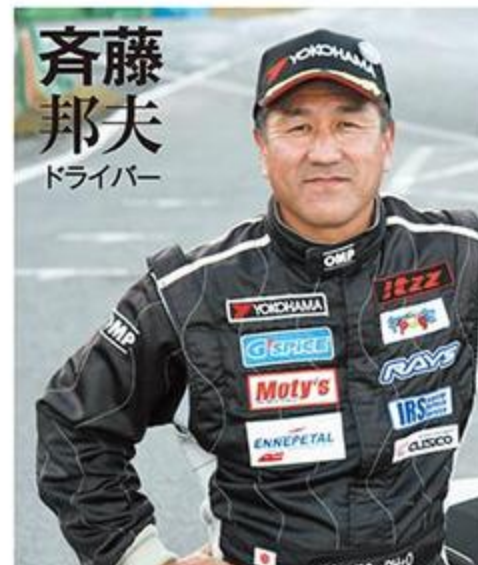
エアコンスイッチの間に貼り付けるヘアラインのカッティング。アルミ調よりも落ち着いた雰囲気を与える。剥がれやすい箇所なので脱脂して作業したい。1500円。



①カーメイクコーンズ
東京都江戸川区西瑞江4-1-1
☎03-3656-2323
<http://www.carmakecorns.com/>

ドライカーボン製の小物でインテリアの質感アップ!

インプレッションドライバー



2016年、2017年と2年連続JAF全日本ジムカーナ選手権のPN1クラスで1位を獲得したチャンプ斉藤。過去にはTRDラリーチャレンジシリーズで優勝したこともある。石井自動車の「ど〜だ走行会」には講師として、ドライバーのアドバイスを積極的に行う。NDの試乗経験も豊富で、そのインプレッションはとてわかりやすい。今年もNDで期待に応えてくれるはずだ。

DRIVER'S IMPRESSION



サーキット走行というよりクールなエアロパーツに注目

サスペンション特性をはじめ、偏平率の低い薄いタイヤなど「サーキットを速く走る」というよりは、ルックス重視の方向性が伺える。フロントにブレンボ製ブレーキキャリパーを装着しているが、サーキット用のブレーキパッドを装着すると街中で「ギクシャク」してしまうので、扱いやすさを重視してストリート用を装着していた。8000回転以上回るエンジンはとても気持ちよく、回せば回すほどパワーが出てくる感じだ。



ガレージベリ
室井祐平さん
オーナーの好みに合わせて派手さを抑えたドレスアップからサーキット走行派まで幅広いエアロパーツをラインナップしています。

NAのような フィーリングはあるけれど それゆえに整備性の悪さが 際立つかも!?

富士チャンピオンレースで多数のロードスターを手がけてきた、実績と経験を持っているのがガレージI。NDでのパティレース参戦も2シーズンめ、昨年は北日本シリーズチャンプに輝いている。

「最初にNDを試乗したとき、NAっぽいなって思いました。NCとは違った乗り味だし。ただし、ミッションをおろしてみたら整備性は以前よりも悪いことがわかりました。NAなら30分でエンジンおろせたのに(苦笑)」と話す駒場さん、いかにもメカニックらしい視点。ここの部品が高いことも、レースユーザーにとっては不利か。「ミッションが弱いですねえ。へんなオイル入れるとダメですよ。ハードに

走るなら硬めのオイルは抵抗になるので、良くないようです。とにかく油脂類はいろいろ試しました。また電子制御による不意打ちもあって、燃料を抜いて入れ直したら、エンジンがかからなくなったこともありました。

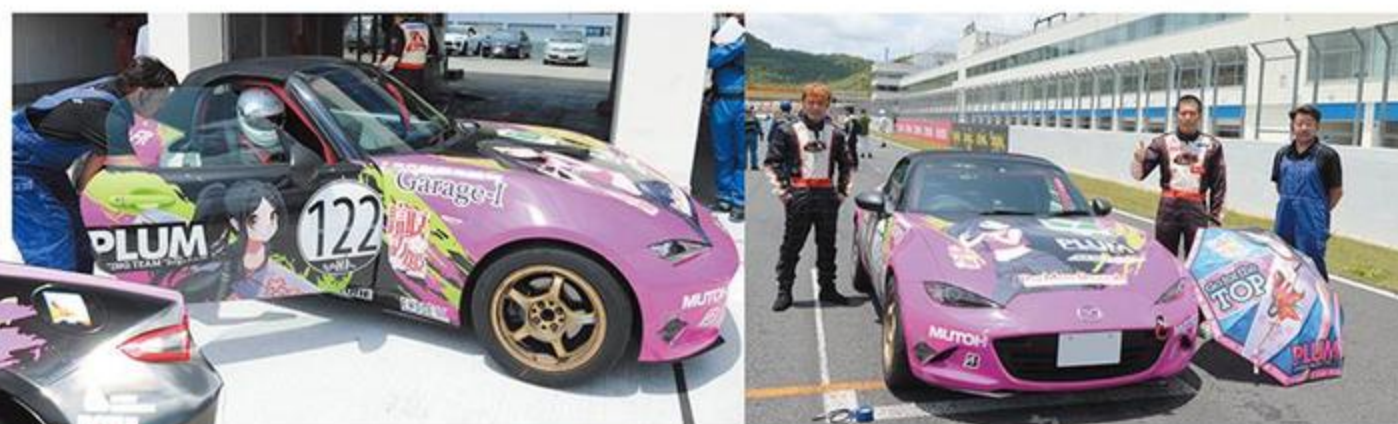
でもマツダはサーキットを走るように、考えて作ったんだと思える部分も多々あります。パティレースを想定していたな、と。レースの入門車としてよくできています。価格がこなれてくれば、絶対に買いです。いじらなくても十分に走りますから。スポーツ走行をするなら、パティレースのベースになっているNRAがいいです」ガレージIは今シーズンも、サーキットでレース活動を行う予定である。



レース車両はレギュレーションにより、装着パーツはイコールコンディション。ただしデコレーションは自由だから、カラフルなカラーリングのマシンが目を楽しませてくれる。長野の諏訪姫はご当地キャラだ。



昨今の純正ホイールはマツダに限らず軽量でデザインも洗練されている。磨いただけでもアフターに負けないほどの存在感で、NDの足元をシャープに見せてくれる。



昨シーズンは岡山国際サーキットなど、地方へも積極的に足を運んだ。ホームコースとは違うレイアウト、ライバルと走ることによって経験値を積み上げていくのだ。

DRIVER'S IMPRESSION



高性能なベース車両のような完成度 いつまでも走っていたい気分だ!

サスペンションはかなりソフトなセッティングだが、それが悪い方向に振れておらず、ストリート用からサーキット用までのあらゆるタイヤにマッチするような懐の広い特性だ。アライメントやハンドリングなどもまったく不満がなく、ABSとのマッチングやエンジンの調子もいい。これから手を加えていく高性能なベース車両のような感じで、いつまでも走っていたくなるほど楽しめた。



ガレージI
駒場 勇さん

長いレースサポート歴から培ったノウハウで、NA&NBを長く乗るための策、アイデアをたくさん持っているのが強みのなだ。

ソフトに感じる足まわりだがペースを上げてもしっかり破綻しないほど高性能

DRIVER'S IMPRESSION

一般的な言い方をすれば“ソフトなサスペンション”だが、かといってコーナーが苦手なのではなく、ちゃんと踏ん張り感もある。コーナーの縁石に乗っても飛ばされずきちんと衝撃を吸収するのでトラクションが抜けず、常に高いロードホールディングが期待できる。緊張することなく、リラックスして走れるとてもバランスのいいクルマだ。



軽快感を引き出すのがNDのサスセッティングのポイント。ノーマルでもよく出来てる!

NDの良さは軽さとハンドリング、全体のバランスがいいのでパワーがなくても乗って走って楽しいと感じられるクルマ。軽いと感じられるのはクルマの限界性能が高いため。もっと軽いはずのNAでは限界が低いために重く感じることもあるという。ノーマルでもドライバーのフィーリングから離れていないのでコントロールできる楽しさを考えたサスセッティングがされているのがすごいところ。足まわりセッティングをツメていくことで最強のコーナリングマシンに変貌する。



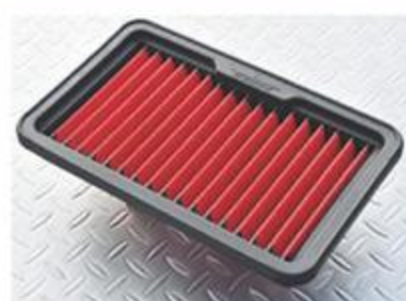
ホイールがフェンダーから出てしまうとときに装着するエアロタイプのリアフェンダーリップ。純正から7mm出る。両面テープとタッピングビスで固定。FRP黒ゲル2万円。



①RSファクトリーステージ
新潟県長岡市下山5-83-3 ☎025-828-5122
<http://www.ne.jp/asahi/rs/stage/>



サーキット用に開発された60φストレート構造ながら消音効果も考慮する走行会スペックのND用マフラー。ステンレス製で5万5000円(税抜)。



トラストとのコラボモデルのNB用高効率純正交換タイプエアクリナー。レッドが目立つ乾式コットンフィルターを採用する。4500円。



メーターセンサーやオイルクーラー取り付けでオイルブロックを増設した際に邪魔になる純正ステーと交換するNA/NB BPエンジン用インマニステー。4000円。

ツーリングマシンとして走行距離を重ね快適さを追求したオリジナルパーツを開発

自分が欲しいアイテム=NDユーザーが望むであろうと、これまでパーツ開発を行ってきた石井自動車。「足まわり、マフラーと手がけたらもうね、あんまりいじらなくてもいいんじゃないかって」と笑う石井代表。あまりの快適性能で、過走行気味にメーターの数字を重ねていて、昨年はふらのミーティングにも参加するほど。バランスをくずさず補強するアイテムを模索し、NCナイロンを使ったブッシュ類を新たにラインナップした。ハードにならずにシャキッとさせる効果あり。



石井自動車 石井栄司さん
「1000km普通でしよう、みたいな世界になってきちゃってるよ。サーキットはNA、ドライブはNDで走ると最高だよ」



「ど〜だSC」なら、使い勝手のいい操作性をそのままに、スポーティなステアリングでドライビングを楽しむことができるのだ。価格は4万2984円。ワンオフ対応可能。



補強パーツを新発売したばかり。高速域で生じるサスペンションの違和感を解消する。トーコンブッシュは8424円、他あり。

純正サスペンションより少し引き締まった感じの足まわりを望む人には最適

本庄サーキットを走るならリアサスペンションの減衰を2〜3クリックほど締めただけ走りやすい。しかし、開発テーマが「気持ちよく乗る」というように峠や街中が中心ならまさに最適なサスペンションで、純正より少し引き締まった固さを望む人には打ってつけだろう。ほどよいパワーのエンジンとサスペンションのバランスが素晴らしい。

DRIVER'S IMPRESSION

自らロングドライブを楽しむだけあって、柔らかくたっぷりのストロークの中に、踏ん張りも効きよう、よくできたサスが完成。



①石井自動車 群馬県甘楽郡下仁田町下仁田475-5
☎0274-82-2545 <http://www.do-da.co.jp/>

RFのエンジンがさらにパワフルに足まわりを煮詰めれば完璧だろう

RFのノーマルエンジンとはまったく異なるフィーリングで、7000回転まではストレスなくキレイに回る。本来、RFの2Lエンジンはこのくらいのパワーが欲しいところ。足

まわりはリアサスペンションの減衰の伸びが少し弱く、縮んだ状態からの伸びが早いので、これを少し強めに設定するとちょうどいいバランスになるだろう。



DRIVER'S IMPRESSION

ロードスターを手掛けてきたノウハウを注入しRFを軽快に楽しく乗る

NDは何かひとつ換えると劇的に変化するので、ひとつひとつテストしてチェックしていくから開発には時間がかかる。ベースの良さを崩さず、全体を底上げする方向でチューニング。RFは車重が重いのでロール旋回軸がリア寄り、立ち上がりのトラクションがいい。さらにルーフがあるので車体の剛性を感じられ、2000ccのエンジンは低速から加速するトルク型だから扱いやすい。高回転の気持ち良さはND5の方がいいけど、今後カムやECUチューニングで良くしていく予定だ。

サクラム製マフラーとリアディフューザーを装着。RF用カムシャフトはバルブスプリング/リテーナのセット。ECUセッティングを合わせながら現在開発中。JOYFAST・HKSフラッシュエディターRF用は8万円。



減衰力25段階調整式のJF SPEED/アラゴスタとKYB直巻きスプリングF:12kg/mm、R:5kg/mmの組み合わせ。



ジョイファスト代表 伊左治孝司さん
減衰力を1段階ごとにこだわってセッティング。細かいところまで一切妥協しないクルマ作りが信条のマニアックなショップです。

①JOYFAST 神奈川県横浜市都筑区勝田町1376
☎045-949-6693 <http://joyfast.com>

問インテグラル神戸
兵庫県明石市大久保町大久保597-1
☎078-935-2661
http://www.integral-kobe.co.jp/

NDのメインステージを ストリートに絞って展開中

現行モデルはもちろんだが、NC
チューンのイメージが定着して
いるインテグラル神戸。

「RFのキャラはNCとかぶります
ね。だったらNCのが遊べるかな
と。ソフトトップは軽さがいいと
ころだから、そこを生かします。
ブレーキを前後ともにRFのブレ
ンボにしていたんですが、スト

リートをメインにセットアップす
ることにしたため、リアを元
に戻してパッドで調整するよう
にしました。フロントだけのほうが
扱いやすいのでおすすめですね。
NDは気負わず乗れて、気が向い
たらサーキットを走るのに最適
だと思います」と安藤代表。

NDのデモカーを作ることによ
って、NCがどんどんサー
キット方向に向いて
いったという。小細工し
て遊べるNDには、エン
ブレムをくりぬくなど
裏技を盛り込む。

インテグラル神戸
安藤正一さん
いちユーザーとしてロ
ードスターを楽しんで
いるだけあって、ユー
ザーの気持ちをくんだ
パーツ開発が進められ
ていくのだ。



スプリングのみの変更はバランスを崩すと思わ
れがちだが、テストを繰り返してダンパーの良
さを生かしたしなやかな乗り味を実現する。



フロア下部の空気を整流してダウンフォース
を発生させる。高速走行での安定性が増すだ
けではなく、ラジエーターの下側に走行風が集
中するのを防ぐ効果もある。

Jet's MSDS
アンダーヴェンチュリー
パネル
価格:2万4000円(税抜)

Jet'sハイパフォーマンススプリング
価格:3万6000円(税抜)



ノーマルの素性がいいことから、NDはプ
ラスαくらいで十分満足できてしまう。
「たまにサーキットへ行くくらいなら、ちょ
っと手を入れれば楽しめますからね。歴代を振
り返ってみると、メカニカル的にはNB後期の
完成度が高いですね。NAはかわいらしいし、
NCで客層が変わった気がします。小物が作
りづらい反面、高速安定性のいいモデルでし
た。ちょっと落ち着いてしまっているNDで
すが、4ポットキャリパーを入れようと思っ
ています。RFブレンボの流用はすでにあるの
で、別のアプローチでいこうかと思ってす
でに注文してあるんです!」と貴多代表。

足まわりと マフラーだけでも満足 その先の楽しみ方を 模索していく



タックイン99
貴多昌司さん(左)
北川佳伸さん

息もぴったりの「きた」コ
ンビ。これまで手がけたロ
ードスターは相当の数にな
る。初代から現行型まで、
頼りになるお二人!



6MT専用ミッションオイル
価格:4000円/ℓ(税抜)



柔らかめで熱ダレしにくいので、
油膜が切れることもなくギアをし
っかり保護してくれる。普段使い
からサーキットまで対応する。

問タックイン99 兵庫県尼崎市大庄西町4-6-4
☎06-6418-0099 http://www.tuckin99.com/

問タイヤセレクト東大宮
埼玉県さいたま市見沼区東大宮1-85-2 ☎048-682-2372
http://shop.dunlop.co.jp/shops/36601/

ロードスターを得意とする タイヤセレクト店は 多数のNDオーナーが 集まるショップに!?

定期的にロードスターフェアを行い、ショップやメーカーのデモカー展示、パーツ即売を展開するタイヤセレクト東大宮。NDオーナーが集うショップとして定着してきた感も。
フェア開催中に、東大宮オリジナルサスペンションをセットするというので、さっそく密着してみることになった。オーナーは鬼澤詩織さん。
「私の彼もロードスターに乗っていて、おしゃやかな感じに仕上がってますね。いろんな本を参考にしています。オートウェアのシートカバーは自分で取り付けました。結構たいへん(笑)」
いよいよロードスターに挑戦するわけで、取り付け前からそわそわ。てきぱきと作業が終了したら試乗にでかける。なにしろ装着車両第一号となるので、

東大宮のスタッフもそのフィールは気になるところ。詩織さんとともに試乗へレッツゴー。戻ってくると「曲がりやすくなったように思います。見た目は低くなりましたし、とくに硬い感じはありませんでした」との感想。
これまでラインナップしていたロードスターは、お手軽で人気がある。新車で購入したら、いきなり車高調にはいかないかも。しかし、発売から3年以上が経過した今、車高調へと移行するオーナーも増えていくだろう。サーキットに特化するならともかく、大半の人はドライブに使うはず。硬すぎず、かといってほどよくスタイルアップする東大宮のオリジナルサスペンションは初心者でも扱いやすい味付けに仕上がっている。



鬼澤詩織さんの愛車は、純正スタイルにプラスして小物アイテムでドレスアップしている。走行距離は2万kmオーバーとなり、足まわりの交換に踏みきったという。

東大宮オリジナルサスペンション



柔らかめで熱ダレしにくいので、油膜が切れることもなくギアをしっかりと保護してくれる。普段使いからサーキットまで対応する。

ベストな車高としなやかな乗り心地 ギャップもソフトにクリアする

交換後に本誌編集部でも試乗させてもらった。車高は車検範囲内だから、日常ユースでも支障はない。一般道のギャップなど、硬い足だと突き上げ感があるものだが、それはいっさいなくマイルドに乗り越えていく。これなら長時間の運転でも疲れを感じず、コーナリングが楽しくなるぶん「遠回りして帰りたくなる」はず。社外品の足は初めて、というオーナーでもこれなら違和感なく使えるだろう。純正の足に物足りなさを感じたらステップアップしてみては?



バッチリ



カーメイクコーンズまで足を運んで購入した、ドライカーボンのアイテム。彼といっしょに来店したという。女性オーナーだがスポーティな方向性。



スターボタンに見えないが、押すのが楽しくなりそう。シルクブレイズ製で、本来はトヨタ車用だが流用して取り付けられているという。

アールマジック
大原幸弘さん
すっかりロードスターの魅力にはまって、NDでのイベント参加も多いことからロータリーオーナー達からはジェラシーの声も。



サーキットといっても究極のタイムアタックマシンにするわけではなく、乗り心地はスポイルせず日常使いでも問題が出ることはない。フルピロ化してもドライブを楽しめる、というのが実証する。

ロータリーチューンで知られるRマジックは、NDのデビューとともにパーツ開発をスタートさせた。代表自ら乗ることで、不足分を補ったりいいところをより伸ばす商品をラインナップしてきている。開発中のものも含め、アイテム数の多さは別表のとおりだ。「リーンホースメントからステアといった細かいものを半分に切ったり、必要のないものを取り外すことで軽量化を図りました。フルエアロで増加した総重量15〜16kgを上まわる軽量化ができました。今年はサーキットよりのセットアップをしていこうと思います」と大原代表。

「足まわりだけ交換しても、ゴムブッシュのねじれによってレート変化が生じます。そのため、むしろフルピロ化したほうがダンパーの特性が出て、乗り心地が向上するんです」

ゴムブッシュをピロ化すると聞く、拒否反応を示す人も多いが、そうした先入観を払拭するフィーリングを広めていくつもりだ。

「足まわりだけ交換しても、ゴムブッシュのねじれによってレート変化が生じます。そのため、むしろフルピロ化したほうがダンパーの特性が出て、乗り心地が向上するんです」

つねにトータルバランスを重視するため、NRAで感じた前後ブレーキ性能差を解消するべく、リアのみのパッドをラインナップしたほど。リアの効きが強すぎてμが高くなるため、扱いづらさを感じてしまうという。

また好評のコンピュータチューンもNDメニューで注目されている。フィールアップを体感できるとあって、イベントでその効果を知り愛車に導入した人は多い。今後の進化、新製品のラインアップに期待大！



塗り分け前のスタイリングがこちら。Rマジックのデモカーはどんどん進化しており、今回はフロントタイヤ周辺の乱流を整える役割を果たすカーボン翼端板が新たにラインナップされていた。もちろん見た目のカッコよさは最優先。

ウイングのステーがRマジックカラーに変更されていた。ゴールドアルミも用意されている。フラップ(メインウイング)の角度は6段階で変更可能で、強力なダウンフォースを得ることができる。

Power-systems		税込価格 (円)
エンジン エキゾースト	R Magic エンジンマウント強化	現在テスト中
	R Magic エキゾーストマニホールド	現在テスト中
	R Magic サイレントスポーツキャタライザー ADT	現在テスト中
	R Magic チューンドサイレンサーチタンテール	189,000
	R Magic CPU-FILL	84,240
	R Magic パワーコイル	現在テスト中
	R Magic トリプルバイバークリーナー	5,940
	R Magic ライトウェイトラジエター (仮)	検討中
	R Magic ラムプレッシャーダクト	検討中
	R Magic ビッグスロットルバルブ	検討中
駆動系	R Magic T-REV α	56,160
	EXEDY メタルシングルクラッチ	—
	R Magic クロモリファイホイール 試作品	検討中
	R Magic クラッチライン	11,340
	R Magic オリジナルセッティング ATS カーボンハイブリッド LSD	187,380
	R Magic 3.2 ファイナル	検討中
足まわり系	R Magic デルリン製デフマウントカラー 試作品	検討中
	R Magic セッティングオーリンズ DFV 車高調	322,920
ブレーキ系	※ F:9.8kg/mm R:9.8kg/mm + ヘルパースプリング (R Magic 製)	—
	R Magic フロントピロセット (通常タイプ)	91,800
	R Magic フロントピロハイキャスター&ハイキャンバー仕様	102,600
	R Magic リヤピロ	145,800
	R Magic スタビブラケット フロント 試作品	現在テスト中
	R Magic スタビブラケット リヤ 試作品	現在テスト中
	R Magic フロントショートスタビリンク	コスト検討中
	R Magic リヤショートスタビリンク	コスト検討中
	R Magic ブレーキパッド フロント	28,080
	R Magic ブレーキパッド リヤ	28,080
ホイール タイヤ系	フロント・リヤセット	51,840
	R Magic ブレーキライン	41,580
	R Magic スーパー DOT4	5,400
	R Magic ハブジャケット R Magic ロゴ ver (2 個セット) × 2	28,080
	R Magic 17HEX クロモリ軽量ナット (4 個セット) × 4 (1 台分)	9,072
	R Magic 17HEX クロモリ軽量ナット用ゴムキャップ (4 個セット) × 4 (1 台分)	864
	RAYS TE37SONIC 7.0 J × 15 + 25 (フロント・リヤとも)	特価
	FEDERAL 595RS-RR 205 / 50 R 15 (フロント・リヤとも)	特価
	RAYS TE37SONIC 7.0 J × 16 + 25 (フロント・リヤとも)	特価
	YOKOHAMA ADVAN A052 225 / 45 R 16 (フロント・リヤとも)	特価
Exterior-designs	HANKOOK R-S4 205/55R16 (フロント・リヤとも)	特価
	R Magic 内外装 LED 化キット	11,880
	マンタリップスポイラー (フルカーボン仕様)	140,400
	ヴェンチュリアンダーパネル	41,040
	サイドステップ (翼端板カーボン仕様)	103,680
	GT ウイング (フラップ・翼端板カーボン、ピンクアルミステア仕様)	203,040
	リヤディフューザー	—
Interior-designs	R Magic ヘビーウェイトシフトノブ	5,184
	R Magic オリジナルステアリング	41,040
	【特殊作業】ステアリングにウィンカースイッチ増設	応談
	ワークスベル ラフィックスII	—
	BRIDE ZIEG IIIタイプR (運転席)	—
	BRIDE VIOS III (助手席)	—
	【特殊作業】シートにスピーカー増設	応談

徹底した軽量化を図ることでエアロによる重量増をみごとに解消しながら進化し続ける



NDのオフ会でも注目度抜群のコンピュータセッティングは、違いを体感できるとあって人気だ。今時のクルマであることを実感するところ。



DRIVER'S IMPRESSION



コーナーの入り口から出口までムダな動きはいっさいなし

コーナーのターンインから脱出までのすべてがシャープに動き、雑味がなく、ムダな動きをいっさいしない。ドライバーが操作した分だけクルマが正確に動くので競技車両に乗り馴れている人にはとても乗りやすく、タイムを出しやすいクルマだ。リアサスペンションの縮みストロークに対するクリアランスが不十分なため、タイヤがフェンダーライナーに接触するのが気になるがバネレートやダンパーそのものには問題ない。とにかく足まわりの完成度が魅力だ。



ブレーキラインはテフロンホースにステンメッシュの被覆を施した。フィッティング部は耐腐食性に優れたステンレスを用いている。



こちらも体感できるので人気のあるT-REV alpha。クランク室の内圧を下げることで、ピストンの動きを軽くする。価格は、5万2000円(税抜)。



ノーマルとしてはブレーキの味付けがいいNDだが、慣れてくると物足りなさを感じてくる。Rマジックのこだわりを盛り込んでいる。



ヒール&トゥしやすい形状を追求して作られた3Dアクセルペダル。アルミ無垢材からの削り出しで、30個限定。価格は1万8000円(税抜)。



ヘッドライトのプラスチックカバーはどうしても紫外線などによりくすんでしまう。その対策にぴったりなプロテクトフィルムは1万3500円(税抜)。ドアノブ奥のフィルムもある。



トリプルバイパスクリーナーは湿式3層ウレタンフォームで水洗いOKだ。吸気効率を向上させ、レスポンスアップの効果を生む。



オリジナルセッティングを施したオーリンズDFVは、安全性を確保し楽しいクルマに進化。マイルドな挙動でタイムを出せる足だ。



オリジナルステアリングにワンタッチ脱着が可能になるラフィックスを組み合わせた。スポーティなステアリング操作が可能で、サーキットでもベストフィールド。



ハブジャケットは実用新案登録済みのオリジナル品。ハブと社外ホイールのセンターホールの隙間を埋める。カラーバリエーションあり。



POWER+ (プラス) は、純正ECUのデータをAVOオリジナルデータに書き換える。ノーマルモードも保存できる。6万9000円(税抜)



電子制御式スロットルに介入することで、アクセル操作に対するスロットルバルブの反応をコントロールするシステム。1万8500円(税抜)。

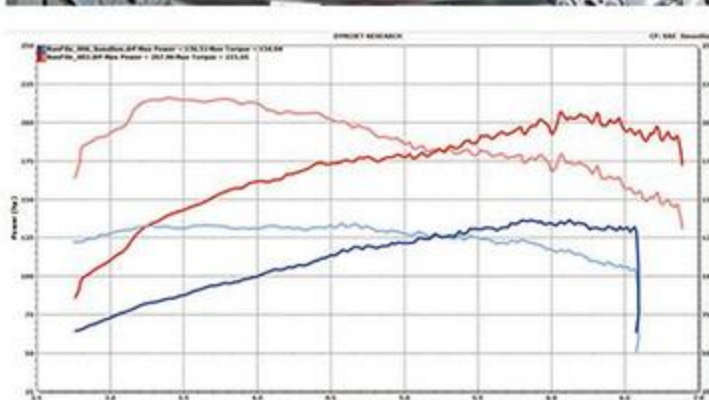


シリコンインテークパイプは、純正形状で抵抗となっているジャバラ部を適正化させている。強度も十分だ。価格は9900円(税抜)。



純正交換タイプながら、確実に吸入効率を向上できるエアフィルター。洗浄して繰り返し使用することができるエコ商品。6700円(税抜)。

純正ではコーナリング時などにボディにしなりが生じ、スタビ本来の動きをスポイルしてしまうため、強化したい。前後各1万3400円(税抜)。



パーツひとつひとつのデータをしっかり残し、効果を確かめていった。

ターボチューニングで知られるAVOターボワールドと、エアロパーツのメーカーDAMDがタッグを組んだ1台。もともとオーストラリアを拠点に活動するAVOは、ターボチューニングに関して50年以上の実績と経験を誇る。日本では2000年から活動をスタートさせているのだ。馬力測定を行う「ダイナパックマシン」や、燃料供給をチェックする「フューエルフローチャートマシン」といった専門機器を導入し、より緻密なセッティングを行っている。

このNDはノーマルの性能、特性をしっかりと把握することから始まっている。それにはコンピュータ解析が必要となるのだが、NDの優れたECUはこれまでとは性能が格段にアップしていた。「燃料マップひとつとっても、いくつものデータで構成されているので、それぞれ何を制御しているのかを探る作業をしました。データ量が莫大で、本当に時間をとられました」とAVOロス代表。AVOとしては初代以来久しぶりとなるロードスターだが、スバ



ダイナパックで緻密なセッティング

培ったノウハウをフルに生かして、トライ＆エラーを繰り返し行うことで、ターボ仕様に至るまで対応できるようになったコンピュータセッティング。現車合わせを行うことで、車体差によるばらつきはなくなるため、ノーマルの性能を余さず引き出す。



NAエンジンのフィールアップを底上げするエキマニ。純正にはない伸び代を確保し、レスポンスアップを図るエキマニは9万円(税抜)。

ル車を中心にチューニングを手がけているので、コンピュータの進化には敏感だ。それでもNDのECUには手を焼いたというほど、中身が複雑だったということだ。ターボの選定は当初、86と同サイズを用意したがこれではタービン性能を出しきれないとワンサイズ小さいものにした。チューニングのためのメニューには、ターボ仕様ではないシムブルメニューもある。段階をふめるようステージ1、2でパーツが組み合わされる。

問AVOターボワールド
東京都昭島市武蔵野2-13-13
☎042-549-1296
<http://www.avoturboworld.jp/>



これまでに培った
後付けタービンのノウハウを
ふんだんに盛り込んだ
セッティングにも自信あり

AVO & DAMD

グローバルカップの車両販売を手がけるクスコブランドのパーツを、ふんだんに盛り込んだデモカー。見た目はスパルタンだが、乗り心地はしっかり確保されている。街乗りメインの足よりもハード方向にふっているが、NDらしいしなやかさも残されている。

また補強アイテムもフルラインナップでフロアにセットされているが、動きがピーキーになるようなことはない。スポーツ走行で感じた物足りなさをひとつひとつ補うようにセットしていくといいだろう。オイルレベルゲージなど新製品も追加されている。

サーキットだけでなく街乗りも快適に過ごせる



ストラットバーはシンプルながら効果的な合成アイテムとして、スポーツカーだけでなく他車種でも採用される。コーナリングの動きがシャープになる。2万円(税抜)。



モータースポーツ走行に欠かせない牽引フックは、ロングセラー商品といってもいいかも。0-90度がワンタッチで可倒・固定するチェックボール式を採用。9800円(税抜)。



スポーツ走行に欠かせない機械式LSDは、低トルクのタイプRS、根強い人気のMZのラインナップがあるため走行ステージに応じて選べたい。価格は11万6000円(税抜)。



SAFETY21ロールバーは、40φスチール製のリア4点式で、ダッシュ逃げタイプとなっているので足元のスペースは確保される。価格は5万円(税抜)。



パワーブレースはフロント(2万4000円)、フロアセンター(3万円)、フロアリア(2万5000円)で構成されている。価格はいずれも税抜となっている。



レーシングハーネスはFIA公認で4点式は3万6000円(税抜)。肩ベルト、腰ベルトともに3インチで、アイボルト4本が付属されている。6点式は4万2000円(税抜)。



室内で減衰調整できる「e-Con2」。好みのモードを4種類までメモリーすることができるので、サーキットに合わせることも可能だ。4万7500円(税抜)。

本格的なスポーツ走行向けからストリートを重視したモデルまで、サスペンションのタイプは幅広くラインナップする。オーバーホール、仕様変更も可能だ。



©DAMD 神奈川県大和市下鶴間45-1
☎046-271-5599
<http://www.damd.co.jp/>



エクステリアはダムド製のエアロパーツをまとう。フロントスポイラー、サイドシル+エクステンション、リアディフューザーなどで構成される。



DAMD
伊澤慶一郎さん
ダムドのデザイナーとして、イベントに足を運ぶこともあるので、エアロのこと、いろいろ聞いてみるといいかもしれない。

ステアリングもダムドの人気アイテムのひとつ。スエード調が質感の高いインテリアを演出する。純正の使い勝手はそのままというのも◎。



ターボ車らしくないNAのようなフィーリングがとっても気持ちいい!

とてもご機嫌なターボエンジンだ。まるで1.8ℓのNAエンジンをチューニングしたようなフィーリングで、ターボ車らしくない特性が魅力だ。レッドゾーンは6500回転だが、5800~6000回転までパワーがキッチリついてくる。低速トルクを重視すると気持ち良さが損なわれるので今のままが一番いいだろう。サスペンションの前後バランスだが、少し前下がりのためフロントを2mmくらい上げ、減衰を動く方向に調整するだけでさらに乗りやすくなるだろう。

NDモデルでも 気軽に楽しめる 小物アイテムを 続々ラインナップ

エアコン部に取り付けるドリンクホルダーで知られるズームエンジニアリング。オープンカーマインドを満たしてくれる小物ラインナップが豊富だ。そしてここに至りては現行モデルの新製品も増えてきている。

「いちばん人気があるのがエアロボードですね。純正品は可倒式ではないので、そのへんが受けているみたいですよ」と語るのは広報担当の吉田さん。

NCでは可倒式だった純正エアロボードだが、NDでは脱着式となった。オープン時の風の巻き込みを考えたら必要なパーツなので、幌を開める際にいちいち取り外すのも面倒。オプションの透明パネルタイプも可倒式ではないので、使い勝手を考えると可倒式はありがたい。ここはオープン時に人目につくことから、ステッカーでデコレーションする人は多い。

エアロボード(ウインドブロッカー)
価格: 2万9160円



ズームエンジニアリング製の透明のボードを用いているので、圧迫感はない。フレーム部は軽量ながらも強度を確保したアルミキャスト製だ。ポリッシュ仕上げとブラックの2タイプが用意されているので、ドレスアップの方向性に合わせられる。そして可倒機構は強力なマグネットが使われ、後方からの風圧でも倒れるようなことはない。ほかにも限られたインテリア空間を有効に使う、便利なアイテムも多数そろっている。ロードスターならではのタイトな室内でも、ほどよい存在感なものだ。トランクのラックも開発中というから期待したい。



まずは純正のエアロボードを取り外す。差し込まれているだけなのですぐに外れる。コンパクトな設計となったため、可倒式にできなかったの残念ポイントのひとつだ。



車両側に取り付けるためのステーをあらかじめ取り付けしておく。必要な工具はプラスドライバーのみだから、初めてのDIYでも手が出せる。本体の重量は1.24kgと軽量。



エアロボード本体の大きさはノーマルに比べて大きいですが、ボードが透明なので圧迫感はない。ステッカーで個性を出すことができる。チームステッカーを張っている人が多い。



エアロボードを純正と同様に差し込む。これだけで一気にNAやNBのような雰囲気になるみたい。純正のエアロボードはどちらかといえばNCと似ているので、これでぐっと遊び心がプラスされる。



車両側に固定するためのステーを調整する。タッピングビスも取り付け金具もすべて付属されている。この段階ですでにアフターパーツ感(!)が楽しめ、早くドライブしたくなってくる。

可倒式という機能だけではなく、ドレスアップにも一役買っている。どんなデコレーションをするのか、各地のミーティングでいろんなパターンが見られそうだ。



サイズアップしたからといってソフトトップの開閉に問題なし。



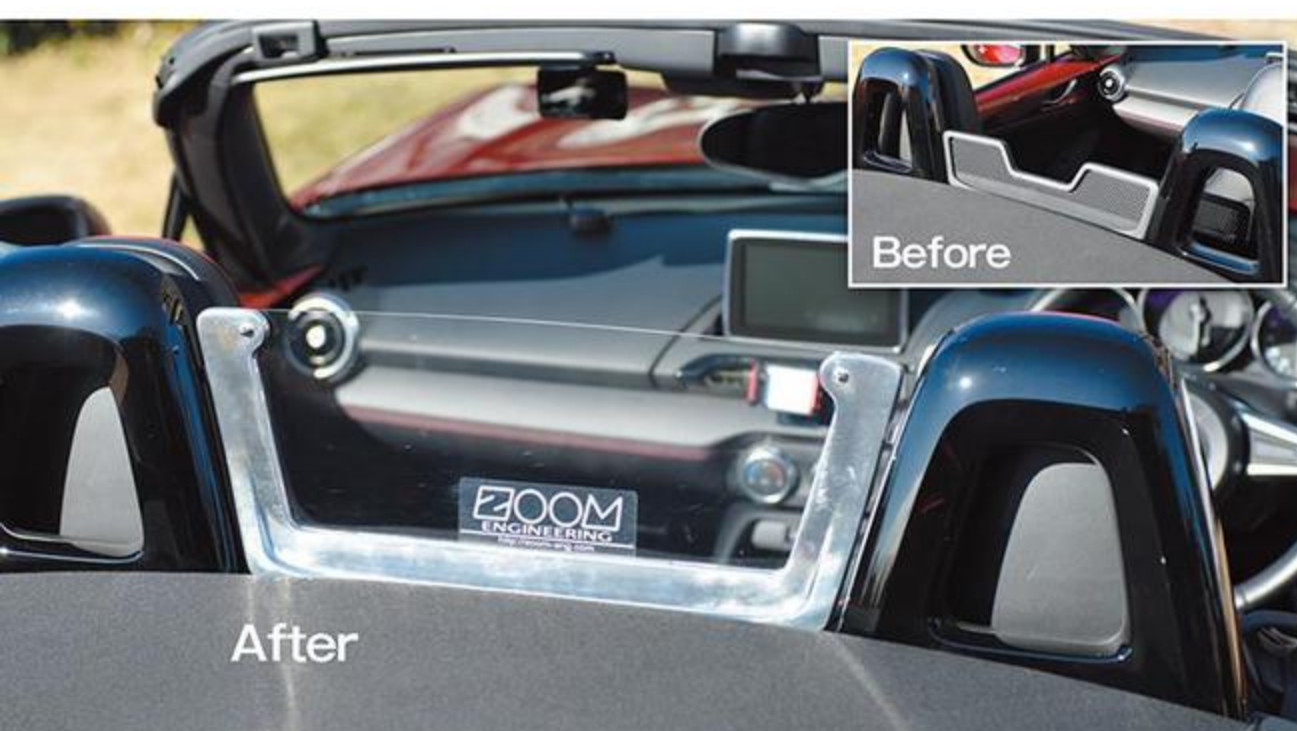
シートバックカバーに3.2mmのドリルで穴を開ける。ドリルを差し込むことに抵抗を感じる人もいられるかもしれないが、ほんの小さな穴を1箇所ずつ開けるだけでオッケーだ。



ネジを締め込んで作業終了。このあたりを引くようにすると容易に倒れるようになっている。ボードの表面はハードコートされていて傷つきにくくなって長く使えるよう製作されている。



強力なネオジム磁石を使っているのも、風圧にもしっかり耐える。ワンタッチで座ったまま開閉できるエアロボードは、使い勝手も見え目も最高だ。



Zoomエンジニアリング ☎042-670-8555
http://www.zoom-eng.com/



ZOOM Engineering

フレームがメッキのタイプとブラックの2タイプが用意されるエアロボード。どちらもボディカラーを選ばずフィットするので、迷ってしまいそうだ。



シフト、サイドブレーキのブーツを交換すると、インテリアはさらなる変化を楽しめる。定価5400円〜で、レッドのほかブラック+エンジステッチなども。



警告灯の部分は純正同様の見やすさを確保しているブルーワイドミラー(定価1万800円)。高い防眩効果が人気だ。



ルームランプは種類が増えているので、ボディやインテリアコーディネートを考えて選ぶといい。ミラーはブルーミラーが使われているので視界がクリア。



広報の吉田さんはサーキット走行もこなすため、シフトノブにはこだわりがある。形状に加え重量は300gをひとつの目安として設定している。写真のヘビーウェイトシフトノブ(6264円)は365gと超ヘビー級で操作性は◎。



おなじみのドリンクホルダーは、ややチープ感のある純正品と違って重厚感が漂う。カラーも豊富なのがうれしいポイント。定価3240円。



スマートフォンのアプリをカーナビ代わりにする人が多いことから、ホルダーは今や必須アイテムといっている。サイズ、カラーバリエーションがそろっている。定価2700円だ。

ノーマルスタイリングの完成度を生かして さりげないラインアップでイメチェン!

S2 RACING



問エスツーレーシング 神奈川県横浜市旭区今宿西町397-15
☎045-951-7805 <http://s2-racing.com/>

NDのスタイリングを気に入って購入したというロードスターのエントリーユーザーは多い。それはNDのオフ会に行ってみてもよくわかる。それまでロードスターに興味がなかった人に対して、訴えかけるようなデザインだったというわけだ。

初代からエアロを手がけているS2レーシングがこだわったのは、「ノーマルホイールでも違和感がないこと」というのも、純正ホイールのクオリティが向上したことで、交換しない人も増えている。デザインはもちろん、量的にも優れているため不足を感じない。これまでエアロを装着するならホイールも、といったセオリーのような決まりごとが定石だった。だがこれも、時代とともに変わってきているのだ。

思いきったダクトの開閉部は、ニッコリ笑っているような純正とは違いシャープな印象。走行風の整流を補うスリットを設けているため、ワイド感により強調されている。車検対応品となっているので、装着に際しての不安はいっさいない。もちろん純正ホイールとの相性もバッチリ! 純正にこれだけマッチしているのだから、アフター製でも遜色なく似合うことは容易に想像できるというもの。

走行風を積極的に取り入れられる形状から、熱対策といった機能面にも優れるといえる。ここに「塗り分け」テクニックを取り入れて、変化を楽しむのもよさそうだ。NDを発売早々に買った人はすでに1回目の車検が済んだところ。これからカスタムへの欲が出てくるころかも!

エクステリアだけではなく エンジンルームにもアクセント

樹脂部品やカバー類が増えたことで、エンジンルームの見た目は正直いまひとつ。他車種に比べればましなのかもしれないが……。エンジンというメカニカルな印象がなくなってしまったのだ。そこでアクセントに結晶塗装したカバーで華やかにドレスアップするのはいかが?

エンジンルーム内のドレスアップアイテムとして、カーボンを用いたり自家塗装する人もいる。結晶塗装も材質の異なる存在感で、異彩を放っている。



がっつり開いたセンターのダクトのほか、サイドにもスリットが入ってスピード感のある印象に仕上げている。ネット部に色を入れてワンポイントにするのもあり。



ノーマルのフォルムをうまく生かしたデザインなので、自然な一体感がある。ボディカラーの違いでも、異なった魅力を引き出すフロントバンパーなのである。



■フロントバンパー-Rタイプ
6万8000円(税抜)



■結晶塗装エンジンヘッドカバー
1万2800円(税抜)





**専用設計の
アイテムだから
ジャストフィットで
気持ち良い**



■MZ Racingシートカバー
価格: 3万7800円

☎MZ Racing
03-3560-1899
<http://mzracing.jp/>

屋根付きのガレージはあこがれだが、現実には青空駐車という人が大半。シートカバーをかけてボディを保護しておきたいが、安いものでは風の影響などで逆効果。このシートカバーなら防災裏起毛付きで、表面には撥水加工がされている。専用設計のためボディとのすき間から、砂がガンガン入ってくるようなことはない。



夏の暑さ対策に有効なサンシェードもラインナップする。汎用品ではなかなか合うものがないが、これなら専用品だからジャストフィットだ。■サンシェード 6000円(税抜)

**マキシムらしさを踏襲するべく
ただいまテストを行っているところ**



☎マキシムワークス
埼玉県深谷市黒田376-1
048-584-6430
<http://maxim-works.com/>

NDオーナーが切望しているであろう、マキシムワークスのエキマニだが、なかなか市販がスタートしない。というのもマキシムでは、車種追加の際に徹底した開発期間を設けているから。つまり性能はもちろん

んだが、完成度において問題のないことを確実にしてから市販されるのだ。こうした取り組みはトヨタの86用が追加されたときにも実証済み。でも、だいぶ近くまでできているというから、もう間もなくだろう。



フィッティングによるテスト段階まで進んでいるようだ。んー、カッコいい。美しい曲線、光沢がマキシムワークスのこだわりをひしひしと感じることができる。



**大勢のユーザーが楽しめる
パッケージングに仕上げる予定**



ユーザーに近いセットアップを行い、さまざまなデータ収集を目的とするデモカーを用意。ここ最近大きな動きはないが、着実に進化しているので、今後の動きにも注目したい。アリーナのイベントには展示されることもあるので、そうした機会を使って見てみよう。

☎タイヤプロショップアリーナ 愛知県津島市神守町古道46
0567-28-8830 <http://arena-by-emc.com/>

**足まわりにこだわったストリート
重視派の玄人向けちょい悪オヤジ仕様**

「ストリートを9割重視というイメージでのクルマ作りがポリシー!」というアクティブ。NDの良いところは、すぐれた前後バランスからくるコーナリングマシンとしての完成度の高さ。アライメントの自由度も大きいのでセッティング次第で走りの楽しさをいっそう引き出せるポテンシャルを持っている。そのため足まわりはセミオーダーっぽくオーナーと一緒にツメていく手法を取っている。オススメはブッシュ類のピロ化。レスポンスも上がり動きが格段に良くなるので試してみてください。



スタビはリアのみCUSUCOに交換され、サスアームのブッシュ類はすべてピロ化されている。



アクティブ
市村直通さん

NDは前後バランスが良く、歴代で一番トレンドが広いのでアライメントと車高の基準をしっかりと出してやるのがポイントだよ。

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



足まわりはMONACO (RG-BASE-PROTOTYPE) にBESTEXの springsを組みこむ。レートはフロントが10kg/mm、リアが6kg/mm。

**ブリッピング機能が有効に働き
走りをサポートしてくれる搭載する価値ありだ**

このクルマにはブリッピング機能が搭載されており、これが実に良くできている。この手の商品は、ブリッピングの設定値がずれると必要以上にエン

ジンを吹かしすぎたり、吹かしが足りずリアタイヤがロックしてしまうことが多々ある。しかし、このクルマは常に適正なブリッピングを行っていた。



ROADSTER
BROS.

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、マツダ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!

2017.10.22
KIYOSATO MEETING 2017
In KARUIZAWA PRINCE

雨なら雨で臨機応変に
楽しめちゃう
「変幻自在」の
ゆるふわミーティング

数日降り続いていた雨、残念ながら清里ミーティングでも止むことはなく、いい勢いで降り続いていた。参加者が愛車を並べるステージ、緑のじゅうたんは少々の雨でも滑ってしまふのだが、今回はかりは見ることから駐車不可能。入ったら出られなくなりそうなるみに……。しかーし! 清里には雨天でも楽しめるコンテンツが用意されているので、心配ご無用なのだ。

清里では毎年、ロードスターの開発者(現役に限らずOBも)がテーマな話題を聞かせてくれる。だれが参加してくださり、どんな話を展開するのか、ギリギリまでわからないだけにワクワク感が高まる。ほかでは聞くことのできない貴重なトピックスは、最高の思い出になる。28回を数える、歴史あるミーティングのひとつ「清里」。100台限定のこじんまりとした規模ながら、その内容は濃い。今回は定員まであったという間違ったという快挙。競争率は高いかもしれないが、一度は参加してほしいミーティングだ。



いつもの駐車スペースは右写真のようなぬかるみになっていた。今回は、参加者以外の車両を止めていたスペースに並べた。



まいう~~~~

お待ちかねのお弁当タイム



楽しみのひとつが名物「清里弁当」だ。バラエティに富んだ内容で、ボリューム的にも大満足のオリジナル弁当。スタッフが業者さんと相談して、毎回献立を試行錯誤している。包み紙のイラストもスタッフの手による。裏に「当たり」があったらラッキー



初代デザイナーの福田さん提供のオリジナルグッズを頂点に、参加者が持ち寄ったプレゼントをかけてじゃんけん大会で盛り上がるのはお約束!



昨年、歴代ロードスターの開発スタッフが集まる予定だったが、中山主査(左)がインフルエンザで欠席。今回はリベンジ参加してくれた。

雨の中、車両誘導から会場設営、受付、司会etc……。準備段階も含めて、スタッフのみなさんに感謝、感謝!!



いつもなら集合写真を外で撮影するところだが、今回は無理そうなので、室内をぐるりと撮影。来年は晴れてほしいね!



参加者に配布されるオリジナルグッズは、てめぐいが用意されていた。日常でも使えるアイテムだけに、気くばりがうれしい。



行けぜ! 清里ミーティング! 2017

1515号
イベント紀行!

ミーティングのある風景

E.R.F.C. Kiyosato Meeting '17

清泉寮をはじめ、日本とアメリカをつなぐ
青少年教育プロジェクトに貢献した
ポール・ラッシュ博士の胸像が飾られている。



会場の清泉寮。1938年に建設された
キリスト教研修の施設。宿泊施設や
レストラン、ポール・ラッシュ記念館などが
併設されている。清泉寮・ソフトクリームは
1976年以来の名物になっている。



清泉寮入り口にあるファームショップの
案内看板が、お出迎え!
かかしが、なんとなくシュルスを
醸し出している?!



E.R.F.C(ユース・ロードスター・ファンクラブ)
主催の清里ミーティングが2017年10月22日、
山梨県、清里高原にある清泉寮で行なわれた。
1515号と共にイベント参加したようをレポートしよう。
天候は、あいにくの雨(台風!)の中、集まった強者の
ロードスターオーナーたち!
イベントのメインは屋内のトークイベントなので、大いに
盛り上げたけど、愛車を囲んでの屋外タイムが中止に
なってしまったのは残念だった。



中山雅 様



トークショーの後は、参加者による
質問コーナー!
NDをはじめ、ロードスターについて
疑問に思っていることを、開発スタッフに
聞けるという、ぜいたくな企画!

山口宗 賢



イベントのメインは、マツダデザイン本部
チーフデザイナー中山雅さんと商品本部
プロジェクトマネージャー山口宗賢さんの
トーク&スライドによるND開発秘話!



みんなのお待ちかね、2ター
ジャンケン大会!
さまざまなロードスターアイテムを
手に入るチャンスに、会場は
アツい盛り上がりを見せる!



イベントスタッフのE.R.F.C会長
「マツダ」こと今中さん(左)と
ミーティング実行委員長「豆蔵」こと
小関さん(右)。みんなで楽しめる
企画をありがとうございました!



となりのジャージー・ホットテラスには
足湯がある!
天気の良い日は、富士山や
南アルプスの絶景を楽しむながら
リラックスできるのに...



清里ミーティング名物、ロードスター弁当!
少しづつだけど、たくさんの種類の
おかずを楽しめる豪華なお弁当。
ロードスターのイラストが描かれた
1パッケージには、おたのしみ景品が
当たるサプライズ付き!

中山さん 山口さんに聞いてみた! 質問コーナーのオネーたち

ND5 白川さん

「Sグレード追加についてのエピソードを教えてください」
Sグレードオネーの白川さんはSを設定された裏話を質問。中山さんによると「Sは少しだけ良さを出したロードスターの良さを追求したグレードだ」という。白川さんはリアの挙動が自然で軽快感があるところがお気に入りだという。

ND RF 大川さん

「DHTの発売はないの?」
RF乗りの大川さんは、DHTの設定について質問。すでにデザインは完成し、販売開始の時期がわかるとあるけれど、中山さんは「あつたらいいな!」と欲しているという。中山さんは「あつたらいいな!」と欲しているという。中山さんは「あつたらいいな!」と欲しているという。

ND5 山本さん

「運転席から見えるNDのフェンダーラインはNAを意識した?」
NDのフェンダーラインがリライを上げたNAをイメージさせると聞いた山本さん。中山さんは「NDはヒップポイントの位置、地上高を吟味して室内からの景色を大切にしている。NAを意識しているわけではないけど、フェンダーの盛り上がりは大切にしているポイントです。」

会場で見かけた ちょっと気になる一台!



あざやかなイエローのNB7-8。こいも希少な一台だ!とてもキレイに乗ってるな~!



ND5 松崎さん

「5段車高調のオススメ段数は?」
NR-Aオネーの松崎さんは、足まわりのセッティングを質問。NR-Aはローレージを組んで、サーキットでベストの仕様にしようとしているという。オネーは車高の見栄えと好みは合わせて、いろいろセッティングを試しているということだ!



NCEC 及川さん

「NDのMTとATどちらがオススメ?」
初心者におすすめするならAT?MT?どちらがいいのかという疑問を持った及川さんに山口さんは「MTのギアがスッと入って繋がる瞬間を体験してほしい!専用開発されたこだわりのMTです。」との答えに、大いに納得のよう。



MZ-100i 堀口さん

「ND以外のFRで美しいデザインは?」
100iを新車で購入して25年乗っている堀口さんはカーデザインについての質問。中山さんによるとNDと比較で用いられているカウンタックやミウラはMRなので、あえて言えば全体のデザイン、オリジナリティと独特なフォルムなどから初代RX-7やコスモスポーツとのことだった。



NA8C 菊地さん

「NAのレストアプロジェクトの進展は?」
G-Limitedに乗る菊地さんは「レストア中」の車について気になるという。今のところベースの基準を決めているところ。サビの多い個体はキビしい。17年以内に受け付けを始めて、書類審査も含めて18年から本格的にスタートさせたいということだ。



トランクに中山雅さんのサインを書いてもらっていた。ミーティングのいい記念になるね。

グリーンのボディがかわいいND。内装もグリーンを取り入れている。うきうきしている。



普段はあまり見付かないようなデザイン。目を下ろせば一目瞭然!希少な左ハンドルなのだ!



長野県の菊地さんのNCはオートエグゼのタワードとロードダウンスプリングを装着!ハンドリングのレスポンスが向上して楽しさアップ!手を入ると走りが変わるワクワク感がロードスターの魅力です!と語る。

フレンドリーで和気あいあい! 中部初の台数制限となる也大盛況

2017.9.10

Chubu Meeting

中部ミーティング



NAのテンパータイヤを使っのベッポトルボーリング。見た目より難しいのだ。



今回はスノーピー仕様で参加のリカさん。見て楽しいコーディネート、さすがです。



ロード乗りのお父さんはお留守番という有名な方。取材時から愛車が変化中。



「司会の朝青龍です」ナイス絢ちゃん(右)。Rock's卓也氏はもはやレギュラー司会陣。



ドレコンでは迷司会が、各エントリー車の意気込みインタビューを展開する。



浴衣姿のスタッフ陣。みんなが喜ぶ姿がやる気の元なのだ。



ショップブース以外にもオーナーズクラブのブース出展もあり。

前回のミーティングでは参加台数が多く、これ以上の駐車スペース確保が難しいことから、台数制限を設けることにしたが、希望者すべて参加できる範囲で開催できた。

各地で行われているロードスターのミーティングは、それぞれ個性的中部はというと、開放的な雰囲気とおなじみのコンテンツながら、毎回盛り上がる連帯感の強さが病みつきになる。子供が参加して楽しめる企画もあって、この子たちがいつの間にかロードスターに乗るようになっていたりする!

そして、主だったミーティングでは唯一「ドレコン」が行われているのも大きな特徴。このドレコンに参加するために、カスタマイズを仕上げてくる参加者も増えてきている。今回はなんと、沖縄県から車両を持ち込むツワモノもいた。

参加者兼カメラマン請負人は4名も名乗りをあげ、みんなの素敵な笑顔を取りまくり。中部ミーティングのホームページから見てもよい。楽しさがよく伝わるはず。

きれいなオレンジ色のソフトトップはアメリカ製のものを取り付けた。



運転席はマツダスピードのリクライニングバケットをセットしている。



純正BBSは15インチ。マルハの足でローダウンしていい感じになった。



メーターフードやセンターコンソールのキャンディレッドは自分で塗装している。車内はメーター満載。



ワンオーナーの平成8年式 内装はセルフコーディネート

NA8C

門田宗敏さん

新車から乗り続けている愛車は、初めてのロードスターでもある。これまでオアシスには参加したことはあるが、中部はまったくの初めて。

「軽量FRで、ハイテク機能のないところが気に入ってます。友人に誘われて奈良軍団に入ることになりました(笑)。まだ入ったばかり」

平成8年式であるが、走行距離は10万6000kmほどと、まだまだ楽しめる。





正真正銘の奈良出身 「奈良軍団」

NCEC
藤井慎也さん

奈良軍団(オーナーズクラブ名)といいながら、各支部があるので奈良出身でないメンバーは多いが、藤井さんは奈良の人。「2013年に購入したNC3が初ロードです。これまでインプレッサを2台乗り継ぎ、S2000にも一瞬乗ってました。本当はずっと欲しいと思っていたんですが、なかなか機会がなくて。すでにNDも話題になっていましたが、NCのスタイルが好きで選びました!」

コスワースのハイカムやNOPROのECU、マキシムEXなどエンジン系にも手が入る。



レカロSR、モモ製ステアリングで「ロードバカ」などサーキットを走行中。



自作パーツ満載で オリジナリティUP!!

NA8C
山田真也さん

バイク用のウインカーやサイドミラーを用いた自作や、ピッチチェンジャーによるホイール選択の拡大で、個性的な見た目に仕上がっている1台。ベリーのボンネットは未塗装で取り付けが、違和感はない。「NAを2台乗り継いで、これは4年目になります。トータル15万kmですが、エンジンを載せ替えています。作れそうな物は自分で作っちゃいますよ!」



メーカー不明のシートながら、デニム地を使って自分で補修している。



ビリヤードのボールを模した物ではなく、本物を使って取り付けられている。



北陸ミーティング前日の納車で、中山主査にサインしてもらえた。



納車されてまだ
半年足らず

ワンポイント(?)になっているのがアヒルちゃんたち。オープン時にほっこり。



これまで持っていたクルマに 対する概念が変わった

ND5RC
嶋本剛也さん

「これまでクルマは消費物と思っていたんです。お金つっこまないとだめだったのに、ロードスターを選んだら納車までにいろいろパーツを買ってしまいました(笑)」スポーツカーに乗ったことがなかったので、ウイングロードから乗り換えた。レッグモーターのエアロやレカロシート、TWSのホイールなど初ロードスターとは思えないほどのパーツチョイス。



メテオブルーからオールペン(!)して仕上げたロスマンズ仕様。施工業者さんと相談しながらデザインを決めていった。



ND5RC
高梨典之さん

「これまでNBに18年乗ってました。フラミで取り上げてもらったことがありますよ。このNBを購入した営業さんの、ダンナさんがNDの営業担当だったんですよ。長い付き合いが続いています。このNDは半年足らずですでに5549km走行しています(笑)」NBからずっと続く、マツダディーラー営業の不思議な縁で、豊かなロードスターライフを送っている。





ロードスターを買うなら リトラクタブルライト

NA8C

武田周士さん・土岐飛翔さん

ロードスターは幼稚園のころから好きだったという武田さんは、父がクルマ好き。「お父さんはRX-7(SA)に乗っていたことがあって、コスモ、ファミリアとずっとマツダ車ですね。だからロードスター買って言ったら「よしっ」って(笑)。買って1年半です」ミーティングには、夜中の2時に出発して参加している。友人(左)は専門学校でいっしょで、ロードスターに乗るよう洗脳中。



リトラクタブルのリングは、グラデーション変化する。微妙な色合いが◎。



ホイールはコーンズ製で鉄っちゃん風のデザインがお気に入り。



アニメ作品「レクリエーターズ」で痛車に仕上げた。通勤車としても使っているの注目度抜群。



今回が初めての 中部ミーティングです

NB8C

太田文彦さん

一口に「痛車」といっても、さまざまなタイプがある。モノクロチックなデコレーションで決める太田さんは、カラープリンターで出力した後、看板屋さんに貼ってもらった。「アメ車も持っていて、そっちのオフ会には行ったことありますが、中部は初。付き合いのあるショップがロードスターを得意としていて、いつかは……って思っていました。ホイールは白いのを塗装してあります」

エアロは装着された状態で購入したが、ロールバーは後から装着した。



まもなく20万kmを迎える 平成元年式なのだ

NA6CE

寺田喜嗣さん・桃子ちゃん

「購入して15年ほど乗っています。この子は生後半年くらいから、RECAROチャイルドシートで助手席に乗っています!」バイクでケガして以来、ロードスター生活を満喫する。もうすぐ20万kmを迎えるが、一度もオーバーホールはしていない。ヘッドのオイルにじみが気になりだしているの、そろそろ考える頃合いかも。外観の見た目はとても元年式とは思えない。



AWDのメーターやステアリングなど、コックピットはスポーティに。



ソフトトップはオートトップ製を、友人たちみんなに手伝ってもらい交換した。



日本一走っているNDオーナー認定! 4040号も含め、A～Dでそろいたいね。



ミーティング のためなら全国津々浦々

ND5RC

山下 誠さん

同色のNB(AT)で全国のミーティングに参加して、飛躍的に走行距離を伸ばしていたが、NDが増車され長距離の役目はもっぱらこのNDがこなしている。「5000kmごとのオイル交換はほぼ毎月ですね(笑)。すでに15万6000kmになりました。NBも年に1万kmは走ってますよ」と涼しい顔。地元四国では仲間とともに、定期的なミーティングを行っている。

シートカバーもボディに合わせてカラーコーディネートしている。



20年目に突入の愛車はダントツ記録 それまで数カ月しか保有歴なし

NA6CE
井口清貴さん

これまでに乗ってきた愛車は、CR-X(たったの2週間)、20系ソアラ(3カ月)と、どれも短命だった。にもかかわらず、ロードスターは乗り始めて20年経過するとダントツの長さを誇っている。
「フェラーリレッドにオールペンして、GT-Rタービンをセットしています。鈴鹿で年1回サーキットを楽しんでいます。ドライブをメインに、たまにスポーツ走行をしています。フェンダーなどDIY装着しています」

フロントはFC、リアはNB後期のキャリバーを流用している。



エンジンはBPベースで、GT-Rのツインターボのひとつをセットしている。そのため車検証には改の文字が刻まれているのだ。



メーターはさりげなくミュータ純正を取り付けている。そのためメインの数値はマイル表示となっている。



マルハのサスペンションにレイズのTE37Vをセット。絶妙のクリアランス。



走っていじって楽しむのはもちろん 軽井沢ミーティングのスタッフも!

NB8C
高木亮佑さん

各地のミーティングで「コスプレ部隊」として活躍中だが、ちゃんとロードスターオーナーだから!
「ドリフトやろうと思って、チェイサーを買って速攻でバネカットしたこともありましたが、若かった(笑)。フィットなども乗りましたが、ロードスターがいちばん長いです。これまでNA4台、このNBで5台めとなります。父の会社で所有していた赤のNAを5歳くらいから見ていて、ずっと身近に感じてました」

インテリアはフルバケにウッドステアリングで、サーキット走行をこなす。



ジェットストリームのコンソール、NB6のメーターを取り付けた。



沖縄では愛車の最大の敵は錆
N6NB所有で日々、戦ってます!

NB8C

喜屋武健一さん

たまたまのめぐり合わせで乗ることになったNBロードスター。それまではミラージュサイボーグやAE101に乗っていた。DIYカスタマイズで知られる鹿児島島の柳田さんに誘われて中部に参加。

「乗って9年になります。最初はソフトトップだったんですが、沖縄だと傷みが激しくて、家中が骨だらけになって、とうとうハードトップにしました(笑)」

沖縄からの参加者として、みんなの注目度もハンパではない。クルマいじりは自分でやったり、メカニックの知人に頼むなどしている。ロードスター専門ショップがない中でも、情報収集してここまで仕上げているのだ。



エアロパーツはマツダスピードでまとめているのだが、ヘッドライトのイカリングやハードトップのフードなど、オリジナリティをプラスして個性的なスタイリングに仕上げています。走行距離はまだ12万kmなのでまだまだ大丈夫。初めての中部ミーティングだったが、「もうあと5〜6年したら参加するかも」とのこと。



マフラーはインテグラル神戸製を取り付けた。目を引くボディに対して控えめな印象?



この3人、「DIYカスタマーズ3 Brothers」と勝手に命名してみた。知る人ぞ知る!



パンチングメタルを使って内装をスパルタンに。オリジナリティが高い。



強烈な存在感を放つNCの車高は、エアサスでベッタベタに。



ホイールはフロントラインでインセット+26、リア-12でセットしている。



エクステリアのあとは内装に着手
デモカーとしてイベント出展も!

NCEC

匿名希望さん

広島県にあるスパーククラブ(ラリーバックブランド)のエアロパーツをまとった1台。これはショーカーとして展示されたこともあるとか。

「エアサス(AirRex)を組んで車高をギリギリまで下げています。フロントリップはワンオフ製で、サイドカナードはラリーバックのND用を流用しています。マフラーはサクラムを採用しています」

メーターはRSプロダクツ製の装着した。シンプルでベストマッチしている。



深まる秋にオープンカーが気持ちいい
町おこしの要素も満載の東北最高!

2017.10.15

Roadster Tohoku MEETING

In BANDAI MACHI

ロードスター東北ミーティングin磐梯町



腕自慢の献立はバラエティに富んでいた。ごちそうさまでした〜。



寒さただよう気候だっただけに、豚汁は温まった〜。おかわりしちゃった。

じゃんけん大会には、地元のおいしい名産品も盛りだくさん。

紅葉を楽しみつつ福島までツーリングして訪れたのは、東北ミーティングの会場。自然に恵まれた素晴らしい景観を楽しめる。スタッフの誘導で愛車を駐車すれば、会場は色とりどりのロードスターで埋め尽くされる。途中退場はできません！

地元協力による物販など、道の駅的な要素も加わって、クセになること間違いなしのミーティングだ。しかも、キャンプができるスポットだけに調理も可能だから、あちこちでおいしそうないが漂っていた。

町おこしを兼ねたロードスターのイベントとして、年間行事に組み込まれているほど定着してきた。これからもずっと、磐梯町とともに歩んでいく。ちなみに、売店で購入したお米はめちゃくちゃおいしかったし、ふるまいの豚汁も最高だった！

スタンス系スタイルを大胆に実現 こないかついNDいないでしょ

ND5RC

青柳 穰さん・大須賀三穂さんと愉快的仲間たち

東北ミーティングの会場は、メインのほかに臨時駐車場も開放してもらっている。そこでひととき異彩を放っていたのがこの1台。
「NBからNDに乗り換えました。ロードスターは乗ってておもしろいです! バイクにも乗っていましたが売っちゃいました」と青柳さん。大黒やスタンス系のイベントにも顔を出している。



アルカンターラ表皮でオリジナリティをプラス。ここはシックに演出した。



どこで探してくるのか、とんがりシフトノブやステアリングが目立つ。



ただでさえ広くないNDのトランクにはエアタンクがど〜んと。



新車でいきなりのフェンダー加工にはビックリだった。



冬になったら車高を戻して スキーも楽しんでいるのだ

NCEC
工藤丈啓さん

NA8から乗り換えたのは、経年による劣化が進み、サビが出てきたことによる。

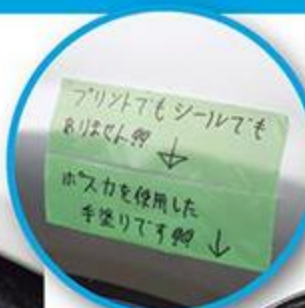
「平成25年の2月に中古で購入しました。ありそうな仕様をねらっています(笑)。フォグランプのベゼルは、ツヤありをツヤなしに仕上げています」

タイヤへのペイントはもちろん、ステアリングのカバーも自作するなど、ちょこちょこDIYで個性をプラスしているのだ。

ダッシュには水温、油温計といったメーター類が並べられている。



ブルーの幌はコンバーチブル研究所が輸入している海外製品に交換している。



タイヤに施したのペイントは、一カ所仕上げるのに5、6時間かかったという。



ボディカラーはKOBELCOの さわやか建機カラー!

NA6改8
今野秀紀さん

以前、スポーツランド菅生で取材した時とはまったくの別人ならぬ別車の痛車になっていた今野号。

「あきっぱいんで(笑)。エビスや日光サーキットでドリフト走行やっています。このカッティングシートは自分で貼りました。ホイールも自分で塗ったんですが、磨きはまだです」

フォグランプにHIDを仕込んだりと、小技が光っている1台。ドリ車らしいポイントも多数あり。



エンジンはキャブレター仕様に変更されている。「楽しいっす」と大満足の様子。



サイレンサーはクリップで固定されている。マフラーはフット流用だ。



しばらく乗らずにいたので レストアメニューを施した

NA6CE
尾形昌彦さん・文恵さん

大人のNAオーラを発している1台を発見。クラシックMINIカラーがVスベとベストマッチ。

「ワンオーナー車なのに、放ったらかしていたらボロボロになっちゃって。アーモンドグリーンに塗って、あちこちリフレッシュしました。ロードスターのミーティングに参加するのは初めてです」

S800のドアミラーやZOOMのサイドマーカー、ピットクルーのワイパーなど、クラシカルな雰囲気◎。あと10年はラクショーで遊べそう。

スイッチ類など細かいポイントにもこだわっているのだ。



エンジン脱着をともなうメニューのため、全塗装も徹底して行われている。





冬でも乗るけど
雪に埋まったことも!

ND5RC 石塚 駿さん



試乗した瞬間に購入を決めた石塚さん、なんと北海道から参加している。「初めてのマツダ車、ロードスターで、ミーティングも初めてです。いろんなミーティングに参加して、北海道のフラミをあえてラストにしようかと考えたりしています」2シーターオープンカーはもともと好きだったので、購入にためらいはなかった。冬を考えると車高は悩みどころ?



シートをフルバケットタイプに交換しても、音楽を楽しむことはスポイルしていないのだ。



雑誌の評判を見て
購入を決定

ND5RC 堀川勝徳さん

「予約も試乗もすることなく、本を見て買った初めてのロードスターです。ミニバンに乗っていたころは、早く自動運転にならないかな、なんて思ってたんですけど、今はまったくそんなこと思いませんね(笑)」そのロードスターで昔を思い出し、スポーツ走行にもチャレンジしている。さすがに峠はないので、サーキット走行を始めた。間瀬あたりでコンソ練も画策しているとか。



マフラーはワンオフで製作してもらったスペシャルパーツなのだ。



NR-Aのベースに対してマツダ純正のエアロをまどわせている。



青春感のある
ロードスター

NB6C 佐藤雅俊さん



レアなWEBチューンだったため、ベースはVRコンピネーションB。

NBを新車で買った経験があるため、再びロードスター振り返りを果たした。「若い時に乗って楽しかったので、今買うならいちばんいいのを買おうと思って。NBの話題って雑誌にあんまり載ってないんで、山口まで夜行バスで行って、貴島さんにインタビューしちゃいました!」NB主査だった貴島さんの話はレポートにまとめられていて、思わず読みこんじゃった。



鮮やかなオレンジは
KAWASAKI色

NA8C 佐竹慶彦さん

「これ2台めのNAなんです。前のは再起不能になっちゃって……。3年ほど前に購入したんですが、買い換えるのにNBにはいきませんでしたね。内装のパネルなどは前のNAから移植したりしています」軽井沢ミーティングに参加したことはあるが、東北は初めて。これまでの赤とシルバーの`つぎはぎ仕様、から鮮やかオレンジに変身して、初めてのお披露目となった。





サビが出ていたサイドミラーはここまでピカピカにしている。



**ピットクルーフェイスを
探して購入しました!**

NA8C

**池田武裕さん
黒坂理喜也さん**



内装も手入れしてここまで仕上げた。シートカバーも装着、見た目も◎に。

メッキ部もきちんと磨きこまれて極上の美観。メッキホイールを探索中だ。



**1人で乗ることが多いから
ミニバンやめて乗り換えた**

NB8C

小池健太さん

「エスティマに乗ってたんですけど、ハゲる前にロードスター乗りたいと思って(笑)。買ったときは13万kmでしたがもう22万kmですが、エンジンはまだ手付かずです」

ボロボロの幌はロビンス製に交換した。パッサパサの塗装は、自分で塗装に手を付けたものの、途中で挫折してしまった。エクステリアはガレージベリーのエアロをまとめて、トータルコーディネートを楽しんでいる。

メンテナンスの記録は、忘れないようにガムテに書いて貼っておく。



白のボディに赤い幌がアクセントになっている。ホイールはエンケイRPF1。



**ロールバーを付けたら
サーキットに挑戦です**

NB8C

匿名希望さん

「子供のころからロードスターに乗るのが夢だったんです。もともとマニュアル免許をとって、180SXに乗ってました。人に譲るつもりだったんですが、お山で……やっちゃいました」

そんな経験を生かして(?)か、ロールバーを取り付けてサーキット走行を考えている。機械式のデフも入っているし、パッドもセミバケットシートも装備しているので、ハードトップながらもしっかり走れそうな感じ。「オレンジ色が好きなのでアクセントにしています!」



エアコンリングやセンターコンソールにオレンジを使っている。

ホイールのオレンジ塗装は自分で行ったというツワモノ。カッティングシートも自作だ。

女の子っぽさと、男らしい(?)スポーティな印象が同居するNBに仕上がった。





レーサーのショップで レストアしてベストコンディション

NA6CE
伊藤茂紀さん

ハチロクやS耐で活躍する佐々木雅弘選手のショップで、徹底的にレストアした。「NBエンジンに載せ替えて、6速ミッションも入れています。レーサーを手がけているショップでやれば、バランスよく仕上がると思って。スポット増しからやっています。作業期間は1年ほど欲しいといわれましたが、10カ月でやってくれました。以前はターボ付けて走っていました。NAを3台乗り継いでるのは、NAにしか興味ないからです(笑)」



走行距離の少ない後期NBエンジンを入手して載せている。



ドアノブまでしっかりペイントされているが、塗装する前からここは塗装していたという。

スパルタンな室内には、重くなると言われつつも7点式のロールバーをセットした。



エンジン、ミッションのほかメーターもNB用に交換している。エアコン部には時計をインストール。これ、大事だね。



センターストライプは カッティングでなくペイント

NB8C
阪路 誠さん

東北ミーティングのスタッフとして忙しく動き回る阪路(さかじ)さんの愛車。「海外のDragonロードスターを見ていて“いいな〜”って思っていました。S2のバンパーが待ち遠しかった。センターストライプはカッティングにしようかと思ったんですが、長く乗りたいし質感を考えて塗装しました。ドアミラーのヴィタローニは、ボディに直付してあります。今日は、北海道からフェリーを使って参加しました!」

インテリアはナカマエ製作でコーディネートしている。純正のようなクオリティの高さに大満足。細かいところまでこだわって作り込んだインテリアは、大人の雰囲気が漂っている。エンジンスタートボタンが今っぽい? ウッドとカーボンという、一見反発しそうな素材も、うまくマッチングさせている。



オートエクゼのラムエアインテークをセットしたエンジンルームでもこだわっている。マキシムのEXマニを装着。



ナカマエ製作のシートは貴重なアイテム。見慣れないエアロボードは純正だとか。





九州最大のミーティングは 緑に囲まれた新会場も好評!

2017.10.8

ROADSTER JAMBOREE



NB6Cをベースに、N A時代の「M2・1001」へのオマージュでコンプリートカーに仕立てられた極上の「TD1001R」が250万円で売りに出されていた。興味のある方は公式サイトからFB経由で問い合わせを。



もはや常連、山口東京理科大学の貴島孝雄さんもプライベートで参加。



ステージ前に限らず、出入りのアプローチも芝生の上。こんな環境でミーティングができるのは幸せだ。



写真のじゃんけん大会のほか、前年の震災や九州北部の豪雨被害支援のためにチャリティオークションも開催。その結果、16万円余りが日本赤十字社に送金された。



アイディアは決まっていたが、当日何台のRFが来場するかは主催者も把握できていなかったそう。



大玉の梨は旧・庄内町の名産品。干し椎茸のつかみ取りも人気で、唐揚げの屋台には長い行列ができた。



マツダが手がけたレストアのトライアル車であるグリーンのVスペシャルにはご覧の人垣が。



右は挨拶する岡崎智文実行委員長。左はブース出展したゲストやショップの皆さん。

23回目となる九州地区最大のミーティングは今回から会場が変わった。2006年以来的の大分市・大分銀行ドームから、お隣の由布市にある庄内総合運動公園へのお引っ越しだ。高速道路からのアクセスは少し遠くなったものの、自然に囲まれた新会場は参加者からも好評だった。

今回サプライズで実施されたのが、11台のRFがルーフを電動開閉するデモンストレーション。最初はタイミングが微妙にずれていたが、次第に息が合ってきて、見事に流れるようなシーンを披露。来場者からも拍手喝采が送られた。

ここ数年のジャンボリーは賑わいを増しているが、青空に恵まれたこともあり、今回も351台&482名が集結して記録更新。キャパシティとしては500台までは余裕でOKとのこと。次回も楽しみだ。

いつかはオープンカーに乗りたかった



NCEC
中矢 均さん

徳島県三好市にお住まいの中矢さんは、年輩の高校野球ファンなら誰でも知っている池田高校のOB。ずーっと箱バンに乗っていたが、いつかはオープンに乗りたと思っていた夢を5年前に実現。以来、外観はDIYでドレスアップし、さらにオートエグゼの排気系やKIJIMAスペックでチューニングを楽しんでいる。

ターボはAT車みたいで目からウロコ



NB TURBO
濱崎 寿人さん

ロードスターのRDと、佐世保のSAを組み合わせた「R.D.S.A.」というツーリングクラブに所属する濱崎さん(左端)。NAに12年ほど乗ったあと、6年前にネットで見つけたNBターボに試乗してビックリ。トルクが太くて、高速道路も6速キープで楽々巡航できるそう。「乗りやすくて最高です」と大満足。

マツスピBスペックのステージIIを搭載

NA8C 黒木絵美さん



メーカーのマツダに加えて、マツダスピードのシリアルプレートも誇らしげにダブルで装着。Bスペックのベース車はSスペシャルだ。

ボンネットを開けると、まさにチューニングカーの表情に一変。4連スロットルやマキシムワークスのエキマニが標準装備だ。

ジャンボリーにはもはや常連メンバーのひとりとして、宮崎県日向市から参加している黒木さん。通勤も小学4年生になったお嬢さんの千宙(ちひろ)さんの送迎も、すべてこのNAでこなしている。ロードスターは乗っても、いじっても楽しいクルマですと、メーターパネルやETC車載器は自分でDIY。

たまたま見つけたのが元年式でした

NA6CE 新本紘士さん



誇らしげに見せてくれた車台番号は「NA6CE-10 初代のNAにしかできない技がこの「NA開け」。愛煙7242」。平成元年モデルで、初度登録も12月に済ませている1期生だ。

家などは車内の換気もでき、後方視界もバッチリで実用的でもあった。

ご自慢はもちろんNA開けしているネイビーのトップなのだが、新本さんはこれで4台目のロードスター。デビューイヤーの元年式を探していたわけではなく、たまたま見つけただけ。RFも欲しいけど、オープンカーはこのNAで卒業予定だそう。ちなみにルーチェのRE車も所有するマツダ党だ。

ディーラーでこのRFに「一目惚れ」

NDERC 向殿 修さん



友人に依頼してワンオフで作ってもらった流れるシーケンシャルウインカー。サイドマーカもLEDでステルスにしている。

エンジンルームはCARPファンらしく、レッドをアクセントカラーにコーデ。ボンネットダンパーやTEINの車高調も入れている。

見ての通りCARPファンの向殿(こうでん)さんは、広島県熊野町在住。以前はアルファロメオ党で156に乗っていたが、2年前、友人のNBを譲り受けてからロードスターとの二刀流に。そしてNDのNR-Aに買い換えようとディーラーに行ったら、そこに展示されていたRFに一目惚れしてしまったそう。

奈良軍団・創設メンバーのひとりです



エアロパーツとKIJIMAスペックの足まわりはオートエグゼ製をチョイスしている。写真のダックテールはNOPRO製だ。

カーボン調のストライプはDIYで貼ったもの。指差しているところは牽引フックを外してしまったので、凹んでしまったそう。

マモさん(左端)は奈良県田原本町在住という、まさにオリジナルメンバーのひとり。以前はワゲンに乗っていたが、2013年にNC3を新車で購入後、「みんなカラ」で交流を開始。そして翌2014年の軽井沢ミーティングに行けない仲間たちが青山高原に集まったのが、軍団創設のルーツですと今回教えてくれた。

ROADSTER
BROS.

マイノリティリポート!?

孤高のNC

ロングライフ計画

プロジェクト

10年間、せっせと積み重ねてきた販売台数を
さくっとNDに追い越されてしまったNCモデルだが
台数の少なさもあってか最終モデルのRHTは意外に高値。
コアなファンも多く、これから大きな波が来る(はず)
今後も本誌ではNCモデルにスポットを当てる!

10万kmオーバーを機にエンジン換装 ついでに劣化パーツも新品にしておく



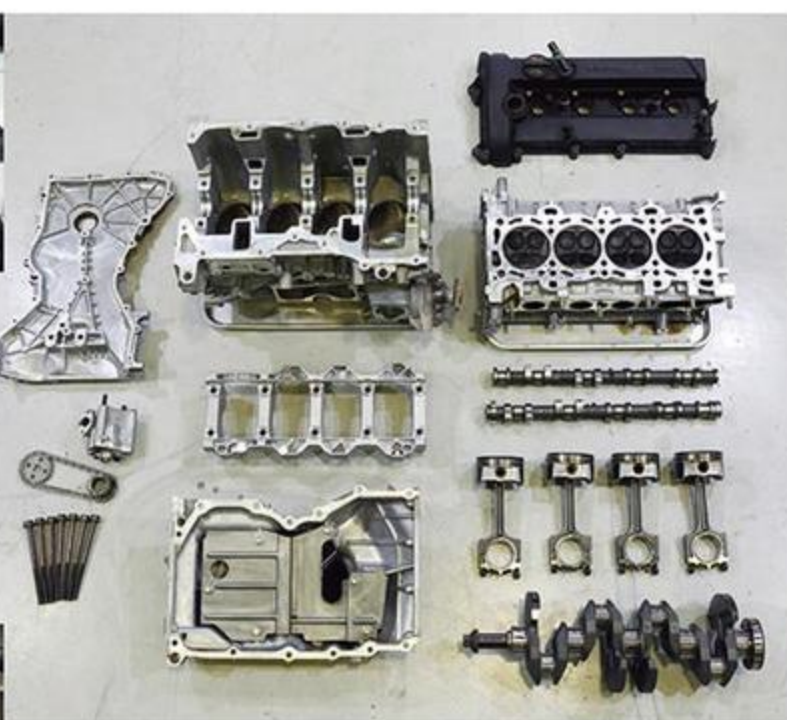
エンジン本体はだいぶ前に組みあがっていたのだが、なかなか換装する機会がなかった。意を決して作業開始。NAやNBの作業経験に比べて作業台数も少ないだけに、思わぬ時間をとられた。フォードのエンジンだけあってアルミブロックを使った今時エンジンだ。



バラして洗浄、組み直すオーバーホール作業に加えて、劣化して黄ばんでいたクーラントのタンクを新品に交換した。エンジンルームの見栄えが違う!



せっかくなので気張って、オーバードライブの0.5mmオーバーサイズのピストンを組み込むことに。そうそうある機会ではないので、ここはムリしていいところ。



本誌で活躍中の1515(イコイコ)号、2012年に購入したNC1だ。中古で購入した際に、スベア(?)のエンジンとミッションも入手している。その走行距離は3万km程度と、走っていないも同然。購入当時2万kmちよだった1515(イコイコ)号も、あつという間に10万kmオーバー。まったく何の問題もなかったが、せっかくなのタイミングなので、スベアのエンジンにプラスアルファも含め、載せ替えることにした。

はなし。ただし、エンジン脱着の容易性についてはNAやNBのほうがいいようだ。これでこの先、10万、20万kmと乗り続けられると思つと喜ばしい限り。少々ピストンのサイズがアップしたくらいでは、体感できる変化はないものの、ニューエンジンは気分がよいものだ。オーバーホールを担当した、リコーセイの長南さんは、B6、B7エンジンを何基も手がけた。「アルミブロックなのでやりづらいですね。カムやクランク、メタルなどノックピンがないので、位置決めもしづらい。一回ずれてしまうとバルブタイミングからみならず、しまうんです。B6やB7のように、がんばってD1Yというわけにはいかないエンジンですね」

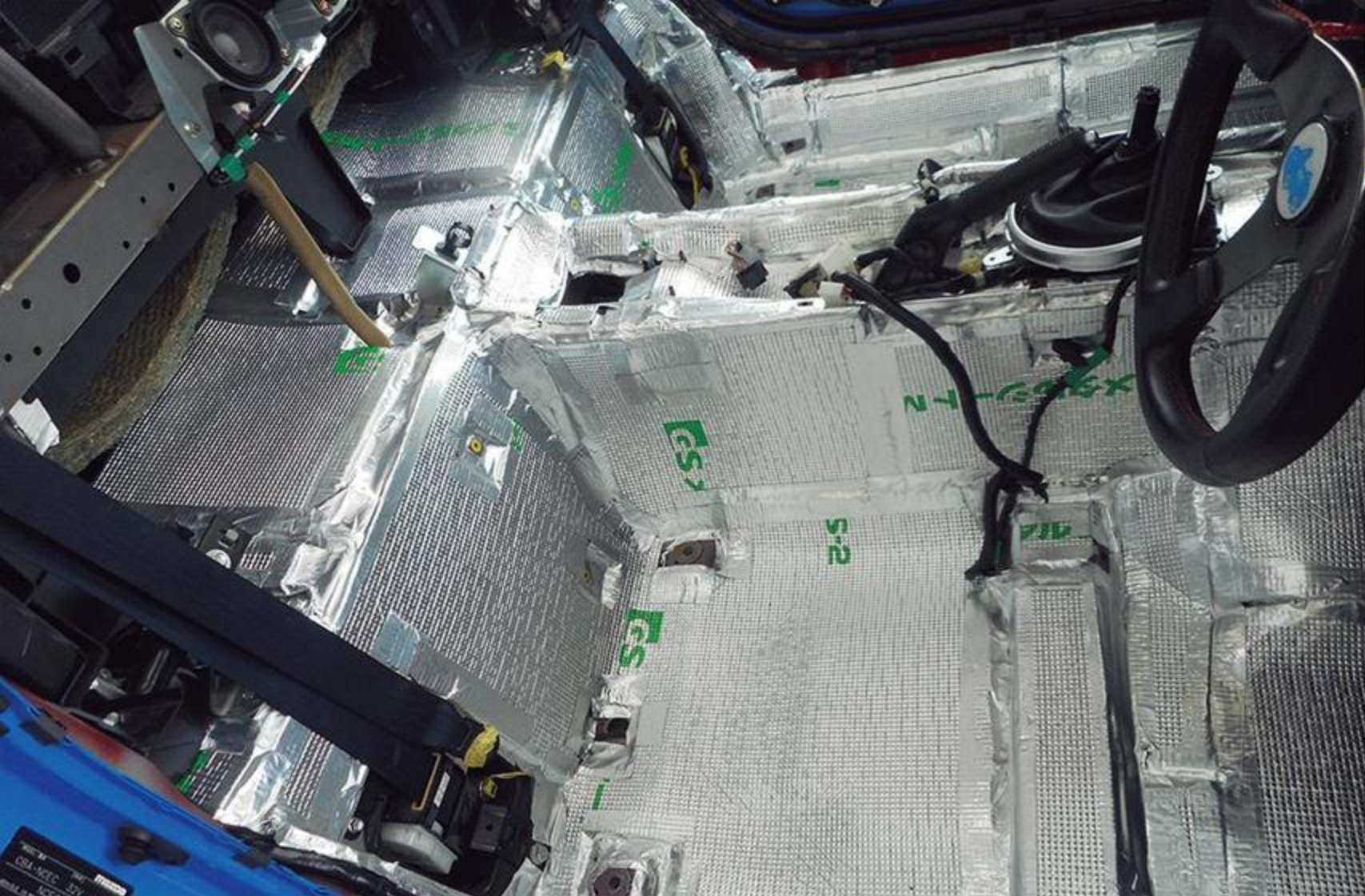
取材 協力

リコーセイ

埼玉県北葛飾郡松伏町大字築比地1018-1
TEL:048-972-5197
9:00~18:00
月曜日および第1・3火曜日
<http://rikosei.com/>

ショップ代表がラードライバーだったことから、ランエボやWRXがよくガレージに入っている。最近では86も多いようだが、ロードスターを長年手がけてきたメカニックの長南さんがしっかり面倒を見てくれるので、気おくれせず来店してみしてほしい。エンジンチューニングだけではなく、オイル交換といったメンテナンスも大歓迎。





長いことロードスターに乗っていると、音に対して鈍感(ー)になってくる。というのも、車体から少々音がしていても、こんなものだと納得して乗っているから。まもなく30年というNAは仕方ないものの、ツアラー的なパッケージングのNCにあつては、異音が気になる。

しかも1515号、きまつたスピードになると必ず後方からビビリ音がするようになっていた。以前は幌のロックがカタカタ鳴っていたが、これは幌交換で解消されていた。しかしこのビビリ音は相当うるさく、同乗者との会話もままならないほど。

どうしたものかと思案していたところ、1515号のオールペンを手がけてくれたアートボディの新サイビスメニューの話が！ 渡りに船とはこのことか!? サイレントコートなるその対策、どんなことを行うのか確かめてみることにした。

作業の進行は下の写真に示したとおり。さっそく乗り込んでみると、その違いにビックリ。ラジオのボリウム(ラジオ派なので)が、これまでよりも2段階下げてもしつかり聞こえる。しかも！ 同乗者との会話が普通車のように。夏場のエアコン稼働が今から楽しみ。

コックピット

ここは音がしたり熱が伝わるポイントがとても多い。オーディオをカスタムする人がドアの内側にデッドニングを施すのも、静音性を向上させるため。またミッショントンネルの熱を伝えるシフト周辺は、夏ともなればエアコンの効きをさまたげる。ここに断熱シートを張ることで、快適性がさらにアップする！

トランク内

高級車になればなるほど、車内のカーペット類の厚みは増す。ロードスターの場合、必要最低限のレベルで軽量化を図っているの、どうしても音が室内に入り込みやすい。スポーツ走行を重視しているなら別だが、ロングドライブも楽しみたいなら、こうしたメニューは疲れの低減につながる。

長く乗り続けるために防音&断熱処理を施してみた!



制振シートの上に貼り付けていくのは断熱効果もある遮音シートを張っていく。高周波ノイズを抑える効果があるという。



制振シートはフロアやドア、ボンネットに張ってノイズを低減するものを、これをトランクに施工。



ドアの内側も効果が高いポイント。この制振シートは、ロードノイズといった250Hz以下の低周波ノイズを抑える効果があるのだ。



少々厚みのあるシートだが、貼り付けた後にカーペットをセットできるので、まったく見えなくなる。



ビビリ音の原因はここかも、ということでしっかりめにシートを張り付けてくれた。

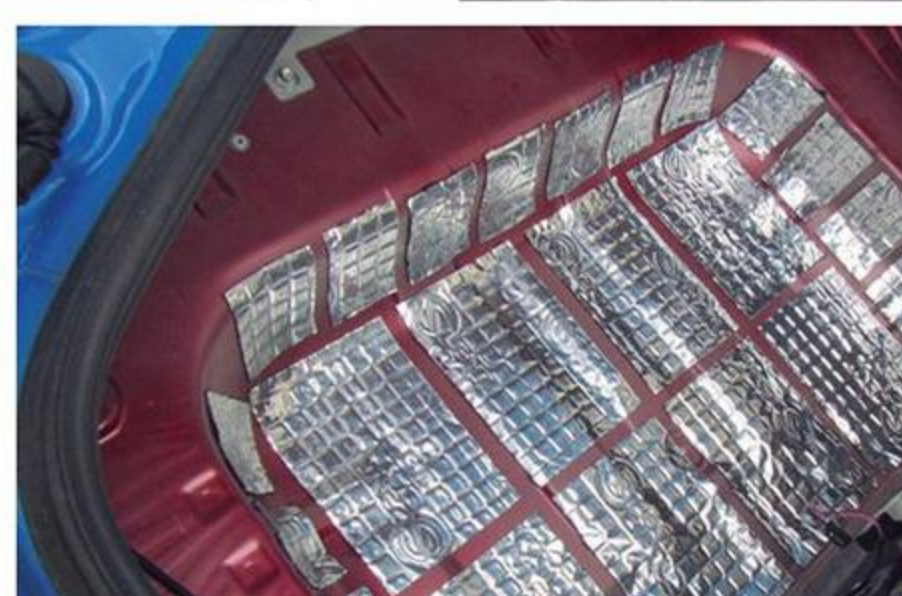


後部からのビビリ音が気になると伝えたところ、制振シートを各部に貼り付けてくれた。ここまでどんがらにするとはい！



カーペットを取り外すと、もともとの銅バレードが見え。ここからの音も結構気になる。

大きなシートは細かくカットして、各部に貼付していく。曲面にも貼り付けていく。これだけ見ると怪しげな雰囲気!?



目を引くフォルムのスタイリング 車検に対応した デザインを採用する

アグレッシブなエアロパーツで、ジェットストリームらしさをアピールすることで、存在感を確固たるものとした。ノーマルのボディラインを生かしながら、強調すべき部分は大胆なデザインを採用する。一方で、空力や冷却性能といった機能性をも追求している。とくにNCモデルでは、大谷代表自らがストリートから、サーキットまでドライブすることで、アイテムが増えていった。スタイリング重視や、サーキットでのタイムアップをねらう人まで、幅広い要望に応えてくれるエアロアイテムなのだ。



フロントフェイスはリップやアンダーフラップなど純正バンパーにプラスすることで、表情に変化を与えている。サイドステップがあることで、前後バランスがよくなる。大きめのダックテールスポイラーも存在感がある。単体装着だとクラシカルなイメージを与えられる。

オーバーフェンダーGT (Grand turismo) でNCの迫力は最高潮に達する。フロントからリアにかけ、流麗な曲線がハードトップともマッチする。リアアンダーディフューザーがレーシー。



☎ 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/>



フロアにも制振シートを張り付けていく。ここもトランクと同様に、細かくカットして張り付けていた。



フロアを通じて伝わる音=振動は、ストレスの原因になるので、長時間ドライブを楽しむ人にオススメしたい。

フロアに張ることでロードノイズや石跳ねの音を低減してくれる。外部の雑音が静かになる。



制振シートに断熱シートをプラスすることで、車内の温度変化を抑える。耐熱温度は-40~100度。



このまま入り込んだら暖かそう？ ミッションの周辺は夏になると熱くなるので、この効果が楽しみだ。

快適に



取材 協力

1515号に素敵なオールペンを施してくれたショップ。塗装後5年以上も経過しているが、色あせ感ゼロで鮮やかさをキープしている。ボディワークには定評があり、旧車のワンオフ加工や輸入車も多数手がけている。新たにサイレントコートのサービス提供もスタートさせたので、興味のある人は足を運ぶといい。もちろんボディメイクに関するメニューも豊富。ドアまわり3万円〜、フル作業まで相談に応じてくれる。

アートボディ

神奈川県大和市深見西2-3-17
TEL:046-262-2440
☎ 9:00~18:00 休 不定休
<http://www.art-body.jp/>





歴代モデルから現行モデルまで、エアロデザインを手がけているエスツーレーシング。菅原代表いわく、NCはデザインしやすいモデルだという。それは、骨格がしっかりしているの、大きさを表現できることで迫力あるフォルムを生み出せる。前号で紹介したNCは、ターボを装着した仕様だったが、ここでピックアップしたのはノーマルプラスαのRHTモデル。ティンのサスペンション、プロジェクトMのブレーキパッド、そしてオールペン。

にすることで、ボディとの光沢差を抑えている。バランスのとれた見た目を実現しているのだ。このNCは、コンプリートカーとして販売している(価格は148万円)。ボディアライメントもされているため、コンディショニングは問題なし。エスツーレーシングでは今後、コンプリートカーの販売にも力を入れていくという。

ルムを実現できるNC をプラスして変化を楽しむ



ボディカラーによって、同じスタイルでも違って見えるもの。この車両は人気のRHTモデルだから、コンプリート価格148万円はかなりお値打ちといえる。関心のある人は問い合わせよう。早い者勝ち、なんてことになるかも!?

サスペンションはティン製を装着している。減衰調整機能があるので、ステージに応じて変更。



赤を基調にコーディネートされている。幌も赤くポップな印象を与える。走って楽しい見えて楽しい、欲張りなNCに仕上がっている。



塗り分けバージョンに進化していたターボモデル。バンパーからインタークーラーが見えるのに、かわいらしい雰囲気に。



1515号が後期顔になって S2エアロでイメチェン!



NC1顔が好きだったので、ずっとノーマルフェイスでいたが、NDの登場で鋭すぎると感じていた後期顔すら穏やかに見えてきた。というわけで、後期顔+エスツーレーシンググフェイスにガラッと変身。もちろんブルーとオレンジの組み合わせは取り入れて仕上げる。

塗装および装着は、1515号を塗装してくれたアートボディにお願いした。普通、数年経過すると色あせなどにより若干色味が違ったりするもの。しかし1515号に用いられた塗料は経年をびくともせず、指定色のまま塗装しても違和感のかけらない仕上がり。

完成してしばらくは、自分のクルマのような気がしなかったが、すっかり愛着が湧いてこぎげんだ。



前期顔はノーマルバンパーにガレージベリーのリップを組み合わせた。ヘッドライトは少し白濁してきているが、ちゃっかりスベアもキープあるので、前期顔は保存しておくことにした。簡単に着せ替えはできないが、表情の変化を楽しめそうだ。



ウインカーレンズのオレンジもアクセントになっていた、と後期顔にしてから気づいた。

オレンジの部分が縮小されたこともあって、印象は大きく変わった。レーシーなイメージが強くなったようだ。



アートボディセレクトのバンパーネット。一見、穴が開いていないように見えるが、ちゃんと開いているのだ。



ドリ車にありそう? 迫力あるデザインがこの状態でもうかがえる。完成が楽しみになってきた。



迫力あるワイドなフォ 後期フェイスに力強さ



S2 RACING
菅原 聡さん
歴代ロードスターを手がけているが、NCがいちばんデザインしやすいという。

見た目のキュートさとエンジンルームのギャップがまたいい。後付けターボは走りのレベルが一段上に。



問 エスツーレーシング
神奈川県横浜市旭区今宿西町397-15
TEL:045-951-7805
<http://s2-racing.com/>

取材 協力
アートボディ 神奈川県大和市深見西2-3-17 TEL:046-262-2440 <http://www.art-body.jp/>

ROADSTER
BROS.

初 め て で も 絶 対

楽しい！

ロードスター

偏愛

走 行 会

4連発!

軽量FRスポーツカーの楽しみは、サーキットでも味わえる。年イチのドライバーもいれば、本格的にタイムアップをねらうドライバーも、同じように楽しめるのがロードスターなのだ！

1

EBISU R1

**他のロードスター走行会と違いを出すべく
これからレース色を強く押し出す予定**

福島県のエビスサーキットで開催されている「EBISU R1」は、3年続けられている走行会だ。ロードスターのみの走行会はいろいろ行われているが、「EBISU R1」はレースに特化しようと画策中だ。

「サーキット走行会はたくさんあるでしょ。

うちはレースの面白さを知ってもらいたくて」と、主催しているアクティブの市村代表。3年続けてきた結果、ほかと違い特色ある走行会のスタイルにたどり着いた。サーキット走行に慣れてきたら、レースの駆け引きにステップアップだ。

右から(敬称略)185CUP優勝:伊藤智也、2位:松尾和則、3位:柴田ワタル、195CUP優勝:大谷翔馬、2位:横田健朗、3位:真壁智一、205CUP優勝:伊左治孝司、2位:榊原達也、3位:雲藤竜一、模擬レース優勝:内田雅俊、2位:大谷翔馬、3位:今野正勝



高野澤和志さん
榎井 稔さん

今回で2度目のエビス工場長と参加しました

筑波、菅生、セントラルと各地のサーキットを走っている。「NSXがメインで、ロードスターはお買い物用として買いました。小さいからちょい乗りもラクだし。レースから買い物までこなしてくれています。エビスは前年に続いて2度目の走行です」と高野さん。自動車整備の仕事をしていて、工場長の榎井さんとダブルエントリー。



平井自動車の平井代表、いつものドリフトではなく今回はグリッド走行を満喫。豆腐店仕様じゃないNAが新鮮に見えたりして！



サーキット大好き、夢工房の志鎌代表はNDで参加。エビス西コースは何度も走行していて、ベストはRX-7(FD3S)で出した1分01秒だとか。

ロードスターを持って初めてレースやりました



NB8C 鳥海晴男さん

普段はクラシックカー（サニー）に乗っているが、ロードスターを譲り受けたことでサーキットを走ることに。「ロードスターもレースをするのも初めてですが、遅いから緊張しません（笑）。サーキットを走るのに、シートを交換しました」。走行距離は16万kmだが絶好調だ。ただし、履歴はわからないので、オーバーホールしてるかも!?

レースは駆け引きが面白いんです！



NA8C 内田雅俊さん

「EBISU R1」は欠かさず参加しているという内田さんのNA、今回はGTウイングレスで参加。「レースは多少やったことがあります。駆け引きがおもしろいし、ただのサーキット走行とは違って緊張感があります」と言いながら模擬レースでは、しっかりトップをとるほどの腕前。マシンもしっかり作り込まれ、セッティングも決まっている。

ロードスター走行会で腕を磨いてレースにも！



NB8C 井上菜摘さん

普段は地元の間瀬サーキットをホームコースにしており、レースもすでに経験している。「サーキットを走るようになって5〜6年になります。耐久といったチームレースも楽しんでいます」と、試行錯誤しながらタイムアタックに挑んでいる井上さん。表彰式では特別賞に輝き、タイヤをゲット！グッドイヤーのイーグル履いて、ますます走り込めちゃうね。

走行距離の少なめな2号機をセッティング中

自らR1 GP(2月17日開催)を筑波サーキットで開催しつつ、自身の腕磨きも忘れない。最近では2号機のNBをサーキットに持ち込んで、ベストセットを模索している。「走行距離の少ない車体で、タイヤ交換やオイルもれの処理など、外せるものは外してメンテしました。効率よくパワーを出せるようセットアップしているところです」



NB8C 三木秀夫さん

おニューのスーツで初めてのレース参戦



NA6CE 伊藤翔真さん

「レースもエビスの西コースも初めてです。高速コーナーが多くて、車速を読むのが難しいです。ハイランドがあるところはバイトしていて、そこそこ走れるようになってたんですけどね。サーキットで腕を磨こうとロードスターを買って4年になります」。NBのエアコン移植を自分で行うなど、乗るだけでなくクルマいじりもしている。

初めてのサーキットから着実に腕を上げている

免許取得後、早々にロードスターを購入してアクティブに足を運ぶようになって、どんどん腕を上げている。「レース経験はあります。普段は筑波コース1000で走りこんでいます」と、熱心にタイムアップを図っている。足まわりのセットアップや、アライメントなどサーキットの走り方を吸収している。まだまだ速くなりそうだ。



NB6C 古橋 怜さん

筑波サーキットを基準に腕を磨いてます



NA8C 伊藤智也さん

メインは袖ヶ浦&茂原サーキットで、レースは「草レース。ながら経験済み。「いくつかのサーキットを走っていますが、いちばん好きなのは筑波コース2000ですかね。タイムの速い遅いの基準になっているし、関東では聖地ですから(笑)」。このNAは中古で購入して、4年ほど乗っている。R1に参加するのはこれが2回目となる。

レース表彰台の常連がワンオフダクトで挑む



NA6CE 大谷翔馬さん

すっかりおなじみのマシンで、各サーキットを制覇している大谷さんは、子供のころからカートで鍛えられた実力者。「今日はワンオフでダクトを開けてきました。水温が上がらなくなってよさそうです」と走行後に効果を実感していた。レース経験は豊富で、駆け引きも手なれたもの。ロードスターの模擬レースでは表彰台の常連なのだ。

あちこちのサーキットで目指せタイムアップ！

秋田から遠征している佐藤さんも、ロードスターの走行会には積極的に参加している。行きつけのショップはステージで、メンテナンスや走行会参加などロードライフを満喫中。「間瀬や本庄サーキットを走っています。何回かサーキットを走っているので、だいぶ落ち着いてきました。レースは基本的にやりたいとは思ってるんですけどね〜」



NB6C 佐藤健太さん

サーキットもレースも楽しい



NB8C 樋口 豊さん・猛くん

前回の「EBISU R1」にも参加。筑波や茂木を走っているが、会社の休みが合わず、あまり走りこめないのが悩み。「サーキット走行もレースも、どっちもいいですね」と話す樋口さんは、愛息の猛(たける)くんを連れて、早くも英才教育？ 免許を取れるころには何代めのロードになっているんでしょう。エントリークラスは195CUPだ。

すごい緊張していますっ！

サーキットを走るようになって1年半ほど。エビスサーキットは4回目の走行だが、日光などトータルでも10回ほどの走行経験がある。「NB6から乗り換えました。この時はまだサーキットを走ってなくて、乗り換えのときにパーツを移植しました。ブレーキホースのトラブルにびっくりです」と言う。アクティブに行って、スポーツ走行にはまった？



NB8C 北澤岳人さん

エビス西コースは間瀬のように走れる!?



NA8C 松尾和則さん

新潟のステージに行って、サーキット走行を覚えた。「間瀬サーキットは結構走りこんでいますね。R1でエビスは走っていますが、間瀬っぽい気がしますね(笑)。苦手なのは日光サーキットなので、なるべく行ってみたいと思っています」。のどかな田舎っぽい(?)サーキットの風景がお気に入り、という松尾さんなのだ。

空気圧をいろいろ試しているところ



NB8C 天野貴司さん

ステージの走行会に参加しているので、間瀬やおわらサーキットを走ることが多い。「本庄や日光は走ったことがあります、エビスサーキットは初めてです。ロードスターは、仲間内でドライブに行った時、自分以外みんなオープンで桜を見て、うらやましくて買っちゃいました(笑)。ハードトップは軽井沢ミーティングで買いました」

ベストタイムから3秒も落ちちゃった(涙)

もともとAT車だったがMTに載せ替えて楽しんでいる。「今回が初めてのレースになります。日光や筑波サーキットも走っていますが、毎回コンディションが変わってきますし、難しいです」と言いながらも、これまでのベストタイムから3秒もタイムダウンしたのが悩み。アクティブのモナコスペシャルのセットがきまらない？



NA8C 吉川真司さん

サーキット走行に少し慣れてきたかな



NB8C 前田光太郎さん

ようやくロードスターでサーキット走行に慣れてきたところ。「レースなんて初めてです。サーキット走行でのタイムは、だんだんよくなってきていますが、まだまだですね」。サーキット走行の経験は少ないが、半年前にしゃかりきになったタイムに、今回は80%の力で達したという。そこに生まれた余裕、それこそが成長なのでは！

遊び+スポーツ走行とはいえエアコンレス

サーキット走行をするようになって5~6年というベテラン。「スポーツランド菅生ともてぎが楽しいと感ずますね。この水色は日産マーチの色なんです、前オーナーの選択です。遊べるクルマとして購入したんです」。エアコンが壊れてしまったことを機に、修理するのではなく思いきって取っ払ってしまうことにしたそうだ。



NA8C 野沢好明さん

パワステを付けたら馬が減ってしまった



NB8C 森泉 明さん

アクティブの走行会では顔なじみの森泉さんは、教える側に回っても遜色ないほどのレベルなのだ。今回は軽量化ボディのはずがちょっとプラス？「パワステをつけたら、馬の数(パワー)が減りました(笑)。なのでタイム的にはちょっと遅くなってますね」。ZⅢを履いているのだが、おいしいところが狭いので効果的に使うのが難しいらしい。

乗らずに買ったNDで10年ぶりのレース復活



ND5RC 近野竜也さん

S14シルビアのレースをしていた今野さん、山形からの参加。「スタイリングが気に入って買っちゃいました(笑)。最初のインプレは「遅い〜」でしたが、SPIRITで足が決まってくると楽しくなりました。走行会でアクティブの市村代表と知り合って参加するようになりました。スポーツだけでなく、オープンでドライブも楽しんでいる。

サーキット用に購入してセルフメンテナンスする

「ぶつけたりぶつけられたら嫌だな〜って思いつつ、レースに参加します(笑)。無事に終わるといいなあ」が本音。NAに乗りたいと思っていたが、想像していたより高くNBにした。3万kmで購入してすでに18万km越えだが、オイル食いもなく好調だ。「横田オートサービス」を営んでいるので、メンテナンスは自分で行っている。



NB8C 横田健朗さん

サーキット走行と練習会では勝手が違う〜



NA6CE 田久昭裕さん

サーキット走行だけではなく、ロードスターのイベントにもよく顔を出している田久さん。「月に1回走ればいいかなあ。NA、NC、アバルト3台を持っているので、その都度違う車両で参加しています。今回はNAで、マツスピのエンジンが搭載されています。20万km弱で、オーバーホールは2回です。模擬レースに出走すると、緊張しますね」

S2000が欲しかったけど、予算オーバー

「EBISU R1」には2回目の参加となる。ハブ加工してR32 GT-R純正ホイールを履かせている。「中古で購入したロードスターで走ってます。サーキットを走るクルマなのに、維持費が安いのがいいですね。NCっていいクルマなのに、認められてないんですか？」って、同感。S2000購入予定が、50万円足りずにNCになったが、RSをすすめた父親の助言は正解。



NCEC 雲藤竜一さん

模擬レース走行やタイムアタックも楽しむ



NA8C 今野正勝さん

ロードスター系のサーキット走行会に参加している今野さん。「タイムアタックだけではなく、模擬レースは何回かやったことがあります。レースならではの、ごちゃごちゃして走るのが格別です」とご満悦だ。路面状態に対して、タイヤセレクトを軽んじていたという今野さん、次回からさらなるタイムアップを図ることができるだろう。



NA8C 中曽根英雄さん



NA6CE 竹田祐介さん



NA6CE 大平正志さん

みんな
一生懸命走った!
次回も
がんばるぞ!!



NB8C 内藤久嗣さん



NA8C 岡本雄一郎さん



NA6CE 柴田ワタルさん



NA8C 栗原久夫さん



NCEC 塩入伸行さん



NCEC 恵比寿由朗さん



NB8C 谷藤 学さん



ND5RC 真壁智一さん



NA8C 添田宏貴さん



NCEC 熊谷哲也さん



NDERC 伊左治孝司さん



NCEC 神原達也さん



NA6CE 村上 顕さん



NB8C 田畑行康さん



NA8C 栗原秀明さん



NA8B 櫻井美博さん



NB8C 榎井 稔さん



NB6C 近藤寛之さん



NA6CE 四宮岳史さん



ND5RC 内川慎一さん



ND5RC 市村克己さん



NB8C 万木昭夫さん



NA8C メリカー賢一さん



NA6CE 鈴木貴也さん

2 | ロードスターだらけの走行会

**まるっきりの初心者に対して
急制動からレッスンしてくれる！**

今回で10回を数える「ロードだら」。主催する神山さんのこだわりは、「サス交換したりLSD入れたりしても、公道じゃその効果がよくわかりません。サーキットを走ってみなければ、心構えができない。そこで、仲間うちでサーキットを借りて走ったら楽しいかなって。サーキットって敷居が高いと思われているので、その敷居を思いきり低くしたいとこの走行会を始めました」

怖いと感じるなど、初心者が抱く不安を解消する配慮が盛り込まれた走行会なのだ。何しろ、初めてサーキットを走る人用に特別メニューが組まれているほど。またタイム別に、6つのクラスに分けられているので走りやすい。一人が始めた走行会だが、すっかり定着したことでスポーツ走行の底辺を広げてくれている。最初のサーキットが楽しいと続けられるもの。怖い思いをしてみようと、また走ろうという気にはならないものだから。



いちユーザーの主催する走行会だが、ジェットストリームを始めとするショップの出展ブースがあってデモカーを間近で見ることができた。



表彰式ではメイドさんからトロフィーや副賞が送られる。この副賞がバラエティに富んでいる。お米だったり、カー用品だったり、福袋のようで入賞者は絶対うれしいと思う。



タイム上位者によるベ（しめ）レースでは、表彰台常連の大谷翔馬選手がトップながら最終グリッドからスタート。うひょー！

たくさん集まった協賛品をかけたのじゃんけん大会は、走行会ラストのコンテンツ。魅力的な賞品にみんな帰らず参加した。



協賛品として、パークリーナーはなんと1箱分も用意された。ほかにも多数の協賛品が集まって、じゃんけん大会では多くの人が賞品を手に入れた。



フルブレーキング&スラロームから開始

ど初心者のためのカリキュラムとして、いきなりコースを走るのではなく、クルマの挙動を学ぶことから始める。コースのストレートでは、スピードアップして目印でブレーキペダルを思いきり踏む。ABSの効き具合は、こんな機会でもないと感じられないものだ。急制動のあとはパイロンスラロームでコーナリングを練習する。



インストラクターの森田ドライバーが、積極的に参加者のロードスターをドライブ。お手本を示しつつ、車内ではきめ細かいアドバイスがなされている。自分の車両挙動に思わず驚く。

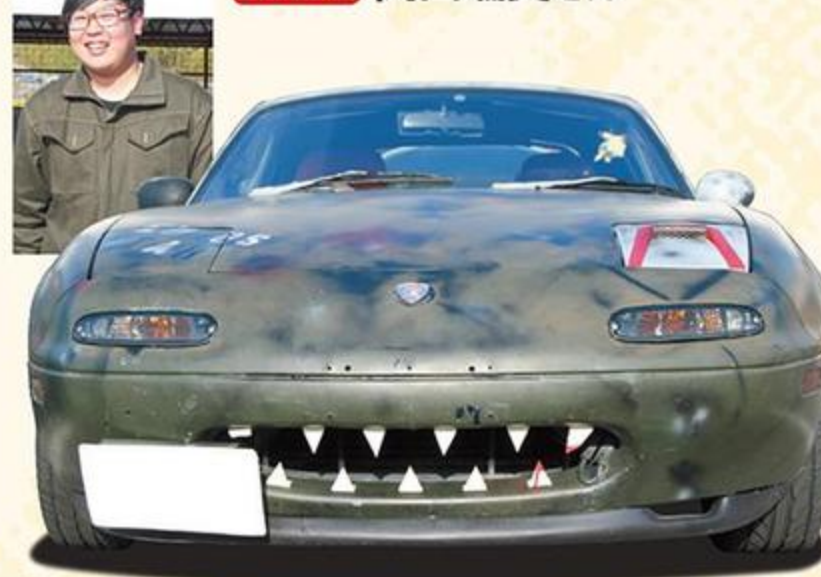


ステンシルを使って仕上げたフェューエルリッド、ガソリンマークが妙にリアルだったりする。



ND純正ホイールは、ツイッターで連絡があって購入することができた。どちらも4穴なので、こんな流用技だってありだ。

NA8C 関口瑞貴さん



サフェイサー+刷毛で全塗装 遊び心満載の1台に仕上げた

外装の仕上げ方がアメリカンでユニーク。「フルブレーキ、最初は怖かったです。ロックしなかったし。フルフェースかぶると自分の世界ですね」という関口さんは、初サーキット。RX-8からNCに乗り換えたが、つぶしてしまいNA乗りに。今回の走行会は、ロード仲間から誘われて参加した。最初のプログラムで森田ドライバーに乗ってもらったところ、「普段乗っている愛車とは思えませんでした」。



ちゃんとした走行会には初めての参加となります!

オイル漏れがひどくなってしまい、買い換えたNAは2台目のロードスター。「友人に誘われて参加しました。走り始めのときは、踏めませんでした(笑)。1台目のNAの調子が悪くなり、NBと迷いましたがNAにしてパーツ

を移植しました。初めての愛車だし!免許を取得して、マニュアルに乗ればいいや、という気持ちで購入したがミーティングもあるし、サーキットイベントもあって、楽しい世界が広がっているのだ。



エアロはセットしていないが、テールのみジェットストリームを装着してアクセントに。

NA6CE 古越智哉さん



エンケイRF01は16インチをチョイス。ティンのサスで車高もばっちり下がっていい感じの仕上がりに。

あこがれのサーキット走行 初めての愛車でチャレンジ

ジムカーナはやったことがあるけれど、サーキット走行はお初。「もともと屋根の開くクルマが欲しくて、FRだし価格も手頃だったので購入しました。サーキットを走ってみたいとは思ってました。今はまだ、楽し

いと怖いでは、怖いほうが強いかも」イグニッションコイルや燃料ポンプ、クランク角センサーなどお約束な出費をしたばかり。だが、これで気持ちよく乗っていただけるはず。純正スタイルが気に入っている。



フルバケはレカロRS1Gで、スポーツ走行用に購入したもの。室内はシンプルで、すっきりした印象。



ボディカラーと渋いコーディネートを見せる幌はロビンス製。張り替えたばかりで、NA開けできるタイプを選んだ。



NA8C 喜多村知輝さん



一目惚れで思わず衝動買いしてしまった 限定解除してMTに乗るつもり!

「母親が外車好きでボクスターに乗ってるんです。で、アウディのオープンカーを試乗しに行った帰りに、NCを見たとき「これだ!」と思いました(笑)。本庄サーキットのほかに日光も走りましたが、本庄のほうが楽しいか

な。これまで運転するのは好きじゃなかったけど、今は走る楽しさがわかります。遠出もしたいけど、通勤でも楽しい!とロードスターにぞっこん。限定解除してマニュアルに乗ったら、さらにはまるかも!



基本的にはノーマルだが、マフラーは柿本をセット。スポーティな見た目とサウンドが心地いい。



チェッカーフラッグをイメージしてデザイン。1枚1枚手ばりした力作なのだ。

NCEC 青木真名美さん



ヤフオクで買ったNAで 初めてちゃんとした走行会に参加

「これが2台目のNAです。最初のNAは某峠で……(爆)。スキー場の駐車場でジムカーナの練習会をやったりしています。大学の自動車部なので、メンテナンスは自分でやっています」峠よりもサーキットで走るほうがリス

クが少ないことを知ったことでしょう。エンジンは8万kmほどの距離の少ないB6に換装している。サーキット経験は4回ほどで、本庄以外に茂原や南千葉を走行。これからどんどん腕を磨いてタイムアップだ!



リアスクリーンは経年による劣化が見られるが、自分で雨が浸入しないように対処している。



エンケイのRF01で8J×15インチで、インセットはプラス28。外観ノーマルでもマッチする。



サーキット走行に欠かせないフルバケシート(ブリッド製)は、前に乗っていたNAから移植したものだ。



NA6CE 新沼宏朗さん



レンタカーで乗ったロードスター 「なんだこの楽しいクルマ！」

初心者クラスに参加し、フルブレーキングでABSの効きを体感した。「NAやNBはロックするんですね。このNCは初めてのロードスターで、購入した2年前にはNDも発売されていました。NR-Aが欲しいと思って待と

うかと思いましたが、もう待ちきれずに買っちゃいました。静岡でマツダレンタカーのNCで日本平を走ったらもう楽しくて(笑)。ロードだけは、交流できるし行ってみようと思いました」見慣れぬホイールはセディア純正。

レカロSR6は、会社の先輩にロードスターを買ったと言ったから、安く譲ってくれた。ペビーカーの代金になったらしい。



NCEC
佐藤慶昌さん

家族みんなマニュアル車 純正しぼりで走ります！

「みんなが走っているのを見て、楽しそうだな〜って思って昨年ロードで走りました。1年ぶりのサーキット走行になります。今日の方が走ってる気がします！」それまでスバルのステラに乗っていたが、これを妹に譲り自分はNAに乗り換えた。家族みんな1台ずつマニュアル車を所有する、というなかなかないご一家。みんなも始めて仲間も増えている。パーツはたくさんあるが、あえて純正を貫く予定だ。



NA8C
目黒真梨さん



ドリンクホルダーはちょうどいいように自作取り付け。ないと不便だ。



メンテナンスは大山オートにお願いしている。オイル漏れ、雨漏りと格闘した。



ミーティングあるあるの光景、ロードスター愛を感じるところ。



NB6C

外山博幸さん



陸事に車検の確認までした ワンポイントの黄色EYE

「こういうクルマを買ったからには、1回は走らんと、と思って参加しました。フルブレーキなんて、公道でやることはないの、ABSの効きを初めて実感しました。ちゃんと効いてましたよ(笑)」と、初心者クラスのウォーミ

ングアップは役立ったよう。ロードスターはこれが初めてで、それまでフィットやシビックなどを乗り継いだ。今では軽井沢でボランティアスタッフをするほど、すっかりロードライフが定着している。

ヘッドライトカバーが車検に通るかどうかが陸運局に確認したところ、アイラインと同じ扱いなのでOK！



ヘルメットは4輪用ではないが、ここにも黄色のアクセントが。カエルシートもワンポイントだ。



内張りの布はアマゾンで購入したもので、裏に接着成分があつて作業しやすくなっていた。ブーツはナカマエ。



レイズのCE28をセットした足元。サスペンションはブリッツのZZ-Rでいいシャコタンっぷり。



メーターを取り付けて車両の情報を確認する。ディープコーンタイプのステアリングでドラポジを確保。



フルバケットシートには4点ベルトもしっかりセット。ミラーのカーボン貼は友人が貼ってくれた。



初フルブレーキを経験 同乗レッスンでスキルアップ

クルマ好きの父友が横転事故をしたこともあり、ロールバーの装着には軍資金が出たというからありがたい。「ずっとサーキットを走りたいと思っていたんですが機会がなくて。『おはたま』で主催の神山さんに声をかけら

れて、参加することにしました。フルブレーキも初めてで、同乗レッスンをお願いしてみました」バイクも好きで大型免許取得のため教習所通いしているが、ロードスターもバイクみたいなもの？



NB8C
吉野拓也さん



NDにしようか悩んだが 予算の範囲内だったNCに

「オープンカーに乗りたと思っていました。桜の時期に乗りたいな〜って(笑)。ずっと探していたんですが、たまたま地元で純正レカ口付きの車両が出てきてラッキーでした。ブレーキの練習では、シートベルトが食い込むくらいやらないとダメだとわかりました。サスペンションの減衰を変更してみて、調子いいと思っていましたが、テールが出るようなのでさらにいじってみました」と積極的にサーキット走行に臨んでいる。



NCEC
坂口達也さん



森田ドライバーのアドバイスを受けて、もう一度コースへ。我流で走るよりも上達への近道となる。

マフラーはオーバードライブで、マキシムのエキマニと組み合わせている。デフはオートエクゼだ。



インテリアで変更しているのはメーターで、RSプロダクト製のスポーツティンダデザインを選択。



アクセルもブレーキも どこまで踏んでいいのかわからん

台風被害で水没してしまったシリーズ2は、エンジンがかからなくなってしまうトラブルに見舞われた。「コンピュータがなかなかなくて。ようやく見つけたので、もう水没しないようにNB内装を移植して、助手席のエ

アバッグスペースに置きました(笑)。だいぶ乾いてはいますが、助手先側には内装を外せていないので、今度乾かさないと。おまけにモーターショーに行ったとき後ろぶつけられちゃうし、ついてな〜い(苦笑)」

NA8C

武田周士さん



怖さを克服できた？ だんだん楽しくなってきた

新車で購入し7年ほどはノーマルをキープ。引越しを機にいじり始め、ツイッターで走行会のことを知った。「怖かったけど出てみることにしまして、最初はビビってましたが慣れてきました。ジムカーナで走ったことはありますが、違いますね。ツイッター仲間が集まったり、東北ミーティングにも行きました。愛着がわいてきて、一生乗るつもりです！ オートエクゼのサスを選んだのは、パーツの開発理念に感銘したからです」



NCEC
垂野善和さん



CE28はフリーリングのいい16インチ(インセット+42)をセッティングしている。タイヤはディレックスアズIIをチョイス。

「日本っぽい」イメージを取り入れようと、テールランプに桜、ドアノブには日の丸がさりげなくあしらわれている。

コンパクトなFRに乗りたくて イニシャルDで事前勉強!?

軽く、コンパクトなFRに乗りたと思っていた森内さんのバイブルはイニシャルD。もう何周したことか。「その影響もあるでしょうね(笑)。サーキットは今日で3回目、富士のショートも走ったことがあります。

ロードスターで仲間もできて、つるむことが多いです。ひとりだったら来ないと思います。練習会をやろうという話になっているので、そこでもしっかりクルマの挙動を学ぼうかと思えます」とやる気満々。



ND5RC

森内達也さん





3 | ロドスタ天国

恒例の走行会にはベテランも多いから 初心者、中級者は勉強になるのだ!

「ロドスタ天国」は、定期的に行われているロードスターオンリーの走行会のひとつ。開催場所は関東で人気の日光サーキットで、ロードスターのパッケージにマッチするコースレイアウト。サスペンションのセッティングやブレーキの調整などでタイムアップを目指す。ロドスタ天国では、6クラスの走行枠が設定されており、初心者がベテランにビビることなく走れるよう、参加者に配慮されている。

ロドスター歴10年というベテランで、ジョイファストの走行会で何度か日光を走行。「エンジンの不具合でジョイファストに行き、伊左治さんに相談してメンテしています。ロドスタ天国は親切で、走りやすいサーキット走行会だと思います!」

石井 豊選手



なんと愛媛から村上モーターズが! スーパー耐久参戦マシンを身近で見られる機会は、うれしいサプライズだったのでは?



走行前に雨はあがったが、コースのコンディションはウェット。その後は回復し、路面の状態は時間を追って変化していった。

ジャンケン大会には多数の協賛品があり、思わず拳に力が入る。クルマに関係ない魅力的なものもたくさん用意されていた。



「筑波1000でロド天をやって2009年がサーキットデビューです。富士が近いのでショートコースを走っています。フォルムが気に入って新車で購入しました。その時は、まさかサーキットを走ることになるとは思ってもみませんでした(笑)。ジョイファストに行くようになり、レースの手伝いをするうちにサーキットに興味を持ちました」



ブリッドのバケットシートと4点ベルトでスポーツ走行の準備は整っている。パッドで微調整。



NB6C

大曾根憲太郎選手



ブレーキパッドはジョイファストオリジナルのアクレ製。ホイールはTWS T66-JFD15インチ。



「日光サーキットを走るのは初めて。学生の身なのでヤフオクで18万円(!)で買いました。86は高いイメージだし、ロードスターでいいか〜って(笑)。ジョイファストには、ラジエターをやってもらおうと来店したのが最初です。速い人の見よう見まねでファンネルを作ってみました。これからサーキットで腕を磨いていきますよ!」



NA6CE

川崎魁人選手



NB8C 古宮一剛選手

「これまでファミリーカーしか乗ってきませんでしたが、今では筑波のファミリー会員です(笑)。もっと年いっただら走れなくなる、と思ってサーキットデビューしました。近所でショップを探したらジョイファストがあり、以来サーキット走行の魅力にはまっています」



NA8C 清水尚幸選手

中国地方からの参加というだけあって、「岡山国際、鈴鹿も、タカタサーキット、そして間瀬と数だけは走ってますね(笑)。でもウェットコンディションで走るのは初めて。コースそれぞれですが、日光は難しいですね。購入して5年ですが、買ってなかったらここにいませんね」



ND5RC 谷合良太選手

「このNDになってサーキットは初めてになります。一目惚れして買った初愛車です。これまで数えるほどしかサーキットを走っていませんが、日光は好きです。オーバードライブのアイテムをセットしていて、ハイカムまでセットしてあります」。あとは腕!?

初心者、ミドルクラス、そして大人げないクラスをご用意!

石井自動車がM-ONEとともに開催している「ど～だ走行会」は、29回目を数える。ロードスターオンリーではないが、別車種の仕上がりを見ているのも楽しいし、参考になる部分もあったりする。スポーツカー特有の雰囲気が、サーキットでのテンションを上げてくれる。開催場所の筑波サーキットコース1000は、フラットで周囲の状況をつかみやすいので、初心者にも向いている。走ってみたい、というオーナーはホームページをまめにチェック!



サーキットにこの人あり!? 超ベテランの臼井さんも走り込みあってこそ。最速アタックにも積極的にチャレンジしてロードスターの隠れた実力を引き出す。

全日本ジムカーナチャンプで、本誌でもNDのインプレッションをとってもらった斎藤ドライバーがアドバイザー。質問にもきちんと答えてくれる。



ぼくも走ります



斎藤さんに同乗してもらってアドバイスをもらう、というレクチャーでタイムアップを目指す。



NB6C 久保埜宏一選手

「オープンカーに乗りたいたいと思い、4年半ほど前に購入しました。サーキットは始めたばかりで、いじるより走るのが大切かと。タイヤも使いきれいでいせんから。奥多摩ミーティングで内山さん(マツスピ)と顔を合わせますが、まさかサーキットでいっしょに走るとは思ってませんでした(笑)」



ND5RC 田中英夫選手

NDに乗る以前には、インテグラタイプRやRX-8でサーキットを走行、それもLSDを入れSタイヤで走っていた。「若い頃はいいですが、これはいじりすぎないようにしようと(笑)。石井自動車のコニを入れて、減衰をいじって走行しています。ブレーキパッドはアクレを選びました」



斎藤選手のロードスターに興味を示す人が大勢いた。軽量化を重視した参考になるポイントが多い車両だ。



ショップのデモカーも参加。ロードスターだけではなく、86など他車種も混じって層の厚い走行会に。



オイルメーカーの出展があり、参加者は説明を聞いて参考にしていた。油脂類のメンテは大事だから!



NB8C 楠田浩二選手



「NB3人衆は、ど～だ走行会でよくいっしょになります(笑)。ファミリアSワゴンに乗っていましたが、オートマだしパーツがなくて。やっぱりマニュアルでFR、楽しいです。NDが出るかどうかのタイミングで買いました。サーキットをメインに元気よく走ってくれます。前オーナーがシート交換していたのも、お得でしたね。おろしたてのポテンザ71Rで、42秒台ができました!」



NB8C 内山喜孝選手



平均、月1回以上は走っていて、筑波のスポーツ会員にもなっている。「15年前にNAに乗ってたこともあって、今から乗ると故障が怖い。NDに試乗してみたら、かなり現代風になったなと思って、NBに乗ったらこれだ! NCとも迷ったんですが。歴代最高のロードスターですが、マツスピのエアロが好みではないので外してしまいました(爆)」と、マツスピの羽なしバージョン。

ROADSTER
BROS.



⑤カーメイクコーンズ
東京都江戸川区西瑞江4-1-1 TEL:03-3656-2323
<http://www.carmakecorns.com/>

ハウハツのあるショップ技がすごすぎる

NA&NB レストアが熱い

マツダというメーカーが古い車種のレストアをすることはニュースに値するだろうが
ずっと前からNA&NBの現存率の維持に貢献してきたのは
ロードスターを手がける専門ショップの底力なのだ!

小物パーツを活用して古くさを払拭 リフレッシュアイテムを続々開発中!

歴代モデルをすべて手がけているのだが、カーメイクコーンズのイメージはやっぱりNA&NB。オリジナルホイールのラインナップがあるからかもしれないが、「もうチューニングというより、修理とかリビルト品への交換作業が多いですね」とメカニックの飯塚さん。ガレージには、不動となつて息を吹き返そうとしているNAの姿がある。

マツダのレストア推進計画にともない、純正パーツで出てくるものが少し増えたが、それでも思わず作りたくなるアイテムも出てくる。ドアの内張りがそうで、何度も脱着しているうちにへろへろになったり、表面が劣化して見栄えが悪くなる。そこでコーンズでは、型から作ろうかと画策しているというのだから朗報だ。

同店では多数の中古車を取り扱っているが、コンディショニングを整え見た目を徹底的にリフレッシュ。オリジナルアイテムをセットしたが極上の仕上がりで、欲する人が多い。なかには外国人が飛び込みで交渉に来ることもあるとか。



純正アッシュトレイ

価格: 4395円
ボンゴの灰皿を使っていることは有名? 純正パーツとして入手困難なタイミングもあったりして、手に入れられる機会は大切。価格は4395円だが、変動することもある。

CMC-03

サイズ: 7Jx14 +20
価格: 2万1600円
人気の鉄ちゃん調デザインが受けているオリジナルホイール。この新色は塗装した表面にクリアをかけているので、ざらつきが渋さをもたしている。またマルチホールから4穴に変更されている。

汎用エアダクト

価格: 左右セット4800円

ボンネットやバンパーサイド、フェンダー一部などに使えるダクトは、ブラックに塗装されているから、そのままセット可能。ボディカスタム、サーキット走行を楽しむ人にオススメだ。



ニーパッドでありながら小物を入れるスペースを設けた。収納スペースのないNAには一挙両得。スマホを入れるのにちょうどいい。5480円。

ドアの内張りがきれいなだけで、インテリアの印象はずいぶん違ったものになる。製品化、大いに期待していますよ、みんな。

リフレッシュと 性能向上を両立させて 吸排気チューンを ステージアップ

レースフィールドという過酷な
場でしのぎを削ってきたマキシム
のテクノロジーは、市販車に装着
する量産品にも生かされている。
ロングセラーとなっている初代モ
デルのエキマニは、多くのユーザ
ーに支持され続けている。
最適なパイプ径、曲げの角度、
そして内側の仕上げにはとくにこ
だわっている。抵抗になることが
ないよう、製品のクオリティはと
ても高いのだ。心強いフランジ
の厚み、溶接の美しさなど妥協を
許さない姿勢がうかがえる。

NAエンジンにとってエキマニ
交換は、気持ちよさへの第一歩。
パワーが上がるとか数値に見える
効果ではなく、ドライバーのテン
ションが高くなる。エンジンルー
ムを見るたびに満足度が増すなど、
ドライバーにとってはメリットだ
らけ。ただし、どんなエキマニで
もいいというわけではない。
金属の塊、しかも高熱にさらさ
れるため劣化は必定。純正を使い
続けるにも限界がくる。いよいよ、
となった時には後悔しない社外品
選びをしてほしい！



●マキシムワークス
TEL: 048-584-6430
<http://maxim-works.com/>

取り付けるのがもったいないほどで、
芸術品のひとつみたい。BPエンジン
用のエキマニは、パイプ径がプライ
マリ-42.7φ、セカンダリ-48.6φ、
テールが50.8φに設定されている
4-2-1タイプだ。価格は9万5000円
(税抜)。書類がきちんと出るので、
車検の心配もなし。

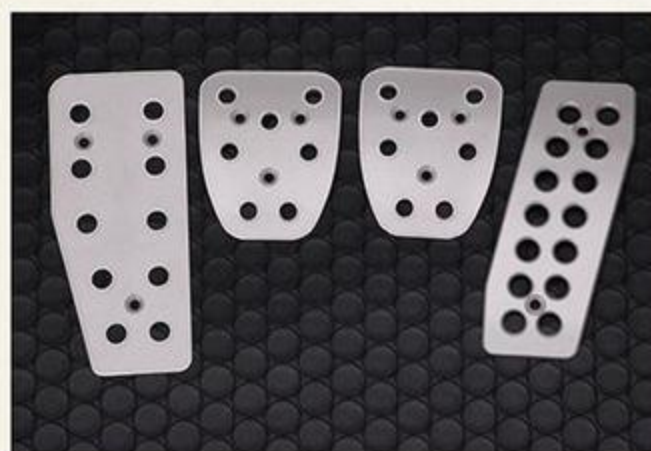


せっかくアメリカに行ったのだから 日本にはないようなアイテムを物色!

ケンオートの小原代表が、ラゲ
ナセカでのイベントに参加する
ためアメリカに行ったのだが、イ
ベントだけで帰ってくるわけは
ない。有名なショッ
mosでNDのサイドマ
ーカーを購入し、マツダ
ディーラーへは飛び込み
で来店し、オプションパ
ーツなどを物色。いくつ
か取り扱えそうなパ
ーツを手に入れたという。
日本のパーツが向こう
で脚光を浴びるように、
日本では海外パーツが注
目される。いずれも「無い
物ねだり」なのだが、それが
またカスタムの楽しさでもある。
物欲あつての進化でしょ!?



ハードトップ用のブラケットは、トップロック
交換よりもリーズナブルだし、ハードトップの
フィッティングを確実に向上させる。



アルミビレッドペダルプレート

価格: 9800円(税別) / 台
視覚的にもレーシーになるだけでなく、シェ
ーズとのフィット感もよくなる。ペダル位置を
自分好みに配置することも可能な貴重品。



DHTブラケット

価格: 1万2000円(税抜) / 台
ハードトップのみを使用
している人でも、ト
ップロックは消耗品で、
時間が経過するとゆる
みが生じる。その隙間
を埋めるパーツ。



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

経年により劣化する各ポイントに対して 適切なメンテナンスで確実にフィールアップ

塗装ブースも新たにオープン エクステリアの美観を復活

前号でも紹介している板金・塗装ブースはショップから少し離れた場所に位置している。完成したばかりのピットには、すでに車両が置かれて作業を受けていた。本格的な塗装ブースでの仕上がりは、満足度の高いもの。凹みや傷などもしっかり修復することもできるので、ボディのリフレッシュを考えているなら相談してみよう。



広々とした駐車スペースも大きな魅力のひとつ。店舗の向かい側には中古車コーナーがあり、たくさんのNA&NB、ロータリー車が並ぶ。

長距離乗ったエンジンは 思いきって オーバーホールを！

いくら丈夫なエンジンといっても、ワンオーナーでもない限り、どんな使われ方をしていたかわからないもの。サーキット走行ならまだしも、普段乗り数km走行を果てしなく繰り返した走行距離だったりすると、かえってコンディションが悪化することもある。10万kmとまでは言わないが15万kmを超えてきたら、オーバーホールを考えてみていい。



とくにB6エンジンではメカニカルトラブルも多いので、程度のいいBPエンジンが手に入るなら、乗せ替えるのもオーソドックスな手法。



タイヤプロショップとしてロードスターだけではなく、ロータリー車、最近では86、S660やスイフトといったスポーツカーを手広く手がけているアリーナ。充実した設備を整えていることから、ロードスターはもちろんRX7（FCやFD）まで、低年式車のメンテナンスには自信あり、だ。

「ボディプロショップもオープンしました」と鴨居さん。以前紹介した塗装ブースには、看板が掲げられていた。ボディの修復、カスタマイズを行う部門として稼働している。そもそも、展開している中古車販売において、手を入れた状態で販売しようと設立された。「これからNA、NBのオールペンもどんどん増えていくでしょうし、需要も高まってくると思います。ボディ修復の板金部門も忙しくなってきました」（鴨居さん）

ライメントだったリブッシュ交換作業が多くなってきたという。年式と現存台数を考えると、これからさらに増えそう。こうしたリクエストにきちんと応じられるよう、設備とメカニクスの技術を磨いて備えている。

ロードスター、ロータリーともども、これからメインはレストア的メニューばかりだから、任せるショップ選びも重要になってくる。その点アリーナなら安心だ。





機器もどんどん進化してきており、無線でセンサーを使って瞬時に測定してくれるのだ。短時間で作業できるようになった。

シャキッと走るためのアライメント 豊富なデータの蓄積が物を言う

調整箇所が多いせいか、アライメントの測定・調整は定番メニューのひとつ。サーキットを走る人は自分なりのデータを持っているかもしれないが、具体的な数値がわからない場合、どこをどんなふうに走りたいかを伝えれば、それに最適なアライメント設定をしてくれる。これまで手がけてきたデータがものを言うのだ。



消耗品のひとつと割りきって アフターパーツもおすすめ

こちら定番となっている幌交換。紫外線や風にさらされるとあって、劣化の激しさはナンバーワンだ。NAではNB純正を流用することが多かったが、今では流通量も減ってきたため、社外品を選ぶ人が多い。アフター製の幌もそろっているの、選ぶ楽しさはこれまでにない要素かも。開けても閉めても個性を発揮できるようコーディネートしたい。

駆動系のメンテナンスも 長く乗るための必須パート

低年式車だけに、あらゆる部分にテコ入れが必要となってくるもの。それでも駆動系は、車重の軽さ、ほどよいパワーのおかげで激しく消耗することはないが、長く乗り続けるには通らなくてはならない部分ではある。クラッチ交換の際にはフライホイールも同時に交換するなど、「ついで」作業で「一生乗る」ために節約も大切なのだ。



タイヤプロショップアリーナ

愛知県津島市神守町古道46
TEL:0567-28-8830
<http://arena-by-emc.com/>
営業時間：10:00～20:00（平日）～18:00（日祝）
定休日：水曜日、お正月、GW、お盆、イベント開催日
カー用品店のような入りやすさを持ちながら、マニアックなチューニングショップのこだわりを持っている。初代から現行モデルまで、ロードスターのことならお任せ。イベント情報などは、ホームページをチェックしてみてください！

液体洗浄だけでは落ちない汚れも サンドブラストできっちり落とす

最近増えてきたのがブレーキキャリパーのオーバーホールだ。新品を買い直すとも、性能を復活させることができる。オーバーホール自体はキットを使って行うが、キャリパー本体の洗浄には手間がかかっている。シンナーといった溶剤で洗うだけでは落ちきらないので、ここはサンドブラストを用いて見た目もリフレッシュ！



どれくらいきれいになるのか、半分だけサンドブラストで汚れを落としてみた。多くを語らずともわかる。細かい部分まできれいになっている。

体感レベルはMAX級のメンテ ブッシュ選びでステップアップ

地味な存在だけに忘れられがちなブッシュだ。ロードスターは22箇所も交換部分があるから、気になっている人は多いだろう。一気に交換すると出費が辛いので、劣化が激しいところから、またついで作業が生じる際に交換しておくのがオススメ。マツダスピード製が使える部分もあるので、ほんの少しだけ強化したい場合は取り入れてみるのもいい。強化といっても乗り心地にはいっさい影響しないレベル。シャキッと気持ちいい走りができるぞ～。



エンジンやミッションマウントはゴム部面積が大きいから、交換時の感動も大きい！ 右の写真の潰れっぷりを見ると想像できるはず。



乗ってないから、といってブッシュの劣化が進まないわけではない。ゴム製品は悲しいかな空気に触れているだけで劣化していくのだ。



電動パワーアシスト ステアリングコラムKIT

価格:12万円(税抜)ノーマル下取り



パワーステアリングを電動アシストにして スポーティで快適なステアリング操作が可能!

スピードレンジは高速サーキットのように高くないが、ステアリングの操作が激しいジムカーナでは、パワーステアの容量不足からトラブルが発生することがある。また、とくにスポーツ走行をしているなくとも、経年の劣化によって不具合を生じることも少なくない。

そこで開発されたのが、電動パワーステアリングコラムキットである。

元にしてコンピュータ制御をすることで、すべての速度域で快適でスポーティなハンドリングを得ることができるといいます。これまでも多数のパワーステアリングを見てきたからこそ、の新製品はレストア向きだ。ほかにもメリットは多い。エンジンのフリクションロスの低減につながったり、メンテナンス性が向上する。

ナリング中のシフトチェンジや、繊細な修正舵で優位性が期待できる。電動アシストユニットのモーターには、電磁クラッチを用いたタイプを使用する。自然なステアフィールを実現している。

純正パーツを使ってリフレッシュするのが最適とは限らない。ロードスターの場合、優れた社外対策パーツがラインナップされているので、これらを使わない手はないのだ。こんな恵まれた旧車(！)はほかにないだろう。

ショップならではのリフレッシュは安心!

NA&NBオーナーにとってショップはまさに「駆け込み寺」。いつどこがトラブルが発生するか、網渡りのなところもあったりして。しかし、ロードスターショップならトラブルの前兆に敏感。走行距離が多い、低年式車の場合は日頃から面倒をみってくれるドクター的な存在を作っておくとい。DIYで対処できなくなる前に、早めに対策すればそれだけ出費もおさえられる。



エンジン本体にオイルのにじみを発見したら気をつけたい。クーラントの臭いなど、愛車との会話がロングライフを実現する。

ブレーキといった日常的に使う部位は、オーバーホールやパッドの交換など定期的なメンテナンスを必要とする。キャリパー、何年使ってる?



インテグラル神戸

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



弱点、補強ポイントを知り尽くしているから まわり道をせず的確にメンテ&チューンを行う

えないと、もったいない。



●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/>

NA用ダッシュボードクロス

価格：1万5120円

ダッシュボードが新品で手に入らないとなった時にラインナップしたダッシュボードクロス。純正新品にするよりも質感の変化が楽しめる。DIYで取り付けられるお手軽さもいいのだ。カラーバリエーションがあるといいかも！



パワーウィンド

どれくらいの速度で動いていたのか、わからないほどスローリーになってしまう。手アシストがないと開閉できないこともあるようなら、思いきってレギュレーターを新品に交換したい。中古もあるが、程度がわからないし、どうせ交換するなら新品にして安心感もプラスしておきたい。さすがに左右とも「くるくるハンドル」はありえないから。



長いこと使用しているうちにこのスプリングが、切れてしまうなどトラブルのもとになっている。途中で動かなくなる前に対処を！

テールランプ

ここから水が浸入してトランクが水浸し……はい、経験者。パッキンがいかに大切かを痛感する前に、劣化具合をチェックして対策を講じておきたい。アフターパーツに交換している場合も同様だ。パッキンひとつでたいへんな目にあうくらいなら、新品にしておこう。



オイルフィルターキャップ

消耗品の交換は覚悟しているが、ここがダメになってしまうの？という意外なところがオイルフィルターのパッキンだ。ここはアフターパーツに交換している人が多いから、意外と感じるのかもしれないが。締め込んで密着性を保持するのだから、つねに負荷がかかっている。いずれ写真のようになることは容易に想像できるわけだ。



ラジエーターキャップも劣化していくと、きちんと圧がかからなくなる。こうした細かい部分こそ、リフレッシュの対象になる。

シフトまわり

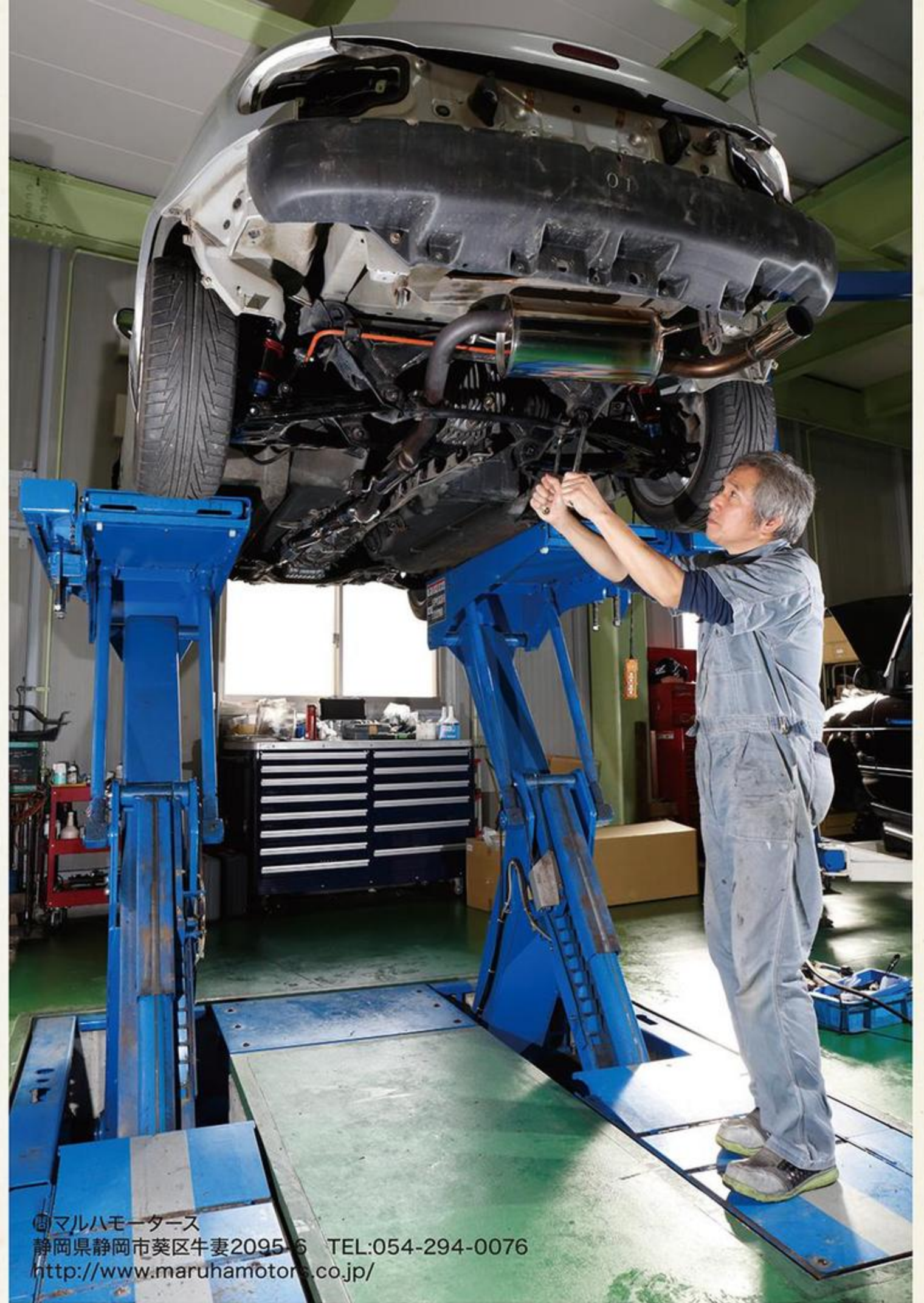
よくあるトラブルポイントで、シフトフロアのゴムが千切れて、ミッションの熱がぐんぐん伝わってシフトが熱を帯びる。またシフト本体の付け根にあるプラスチックが割れて、シフトが入りづらい、抜けにくいといった症状を生み出す。以前、ここが割れていたがために5速のシフト抜け症状に悩まされたことがある。早めの対策を。



パーツ交換だけではなく、ケミカルを使ったメニューを交えてリフレッシュを進めていくポールポジション。見栄えをよくするため、オリジナルアイテムは、こうした作業の過程を経てできることもある。同じ劣化具合の車両はないだけに、ケースバイケースで対応するシヨップの腕は確かなのだ。見た目ではわからない劣化や、「あるある」なトラブルまで対応

できるのは、豊富な経験値に基づいているのだ。長く愛されているNA&NBシヨップの経験値も上がっていくのだ。最近では程度のいいNA&NBがめつり減ってきているという。そのため走行距離の少ない車両への乗り換えではなく、乗り続けるための策を講じることが主流となってきたのだ。「幌交換はどれだけやってきたこ

とか。シヨップではトラブルの多い箇所の純正部品をストックしていて、ピンチに備えています(笑)」と深津代表。ロードスター専門店、中古車販売も行っている同店だけに、コンディションの回復は得意分野。細々としたメニューを施していくことで、バランスよくまとめるので、コツコツやるのが正解。



マルハモーターズ
静岡県静岡市葵区牛妻2095-6 TEL:054-294-0076
<http://www.maruhamotors.co.jp/>

充実した設備と確かな技術を生かした NA&NBのリフレッシュメニューは豊富！

ロードスターが長いこと乗り続けられるのも、マルハモーターズのパーツがあつてこそ。純正で出なくなったらここを頼る？ パーツラインナップだけではなく、設備の充実度の高さも同店の特徴。

前号で紹介したウェットブラストに加えて、ガンコートなる作業メニューが加わった。

「これは銃に用いられていることから、ガンコートと呼ばれていま

す。硬度が高いので、耐久性が向上するのです。うちではブレーキキャリパーのオーバーホール時、ウェットブラストできれいに洗浄したら研磨します。

この研磨という工程を経ることで、塗料のノリをよくするんです。ガンコートを吹いたらおしまいでなく、焼き付けるんです。たんに塗装するのではなく、焼き付けることによって強度が出てくるん

です。といっても熱風で170度まで上げていきます」と荻野さん。

ここまで手間をかけたブレーキのオーバーホールだから、装着時には新品以上の仕上がり。ガンコートのカラー設定は、シルバーと赤の2タイプだが、黒も検討されているそう。設備の充実により、作業時間も短縮される。それだけ早く愛車を受け取れるわけだから、ユーザーには一挙両得だ。

ブレーキのオーバーホールは 徹底洗浄で錆を落として焼き付け塗装

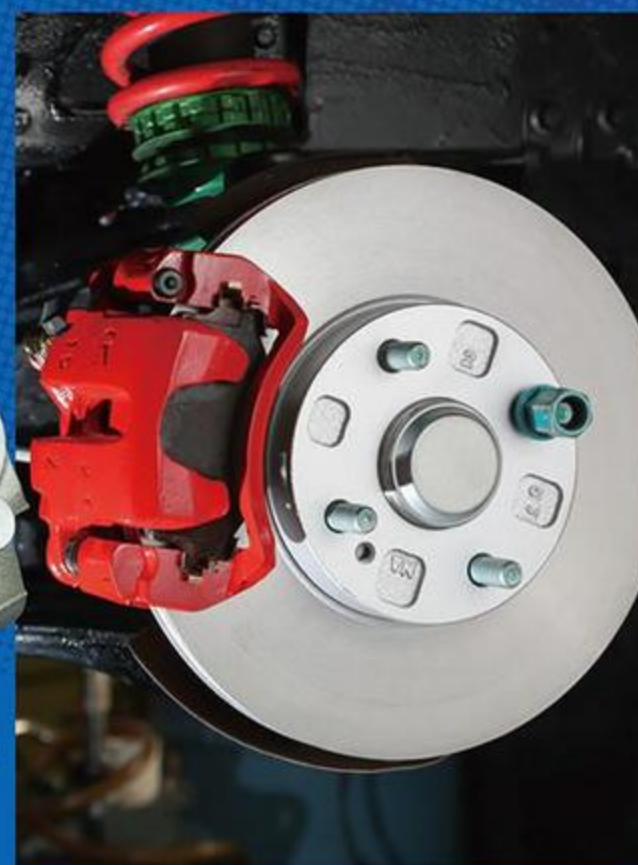
新品ローターとオーバーホールキャリパーで、見た目もリフレッシュ。キャリパーの赤は塗装と違って、強度があるので傷にも強いのだ。ピストンが固着してフィーリングが悪化していると、楽しく走ることができない。ちゃんと止まってなんぼだから、キャリパーが手付かずの人は一考あれ。キャリパーを取り外して作業してもらうのも可能だ。



取り外してみると、多かれ少なかれ錆びているもの。あまりひどい状態になるとオーバーホールもできなくなるので、そうなる前に対処。

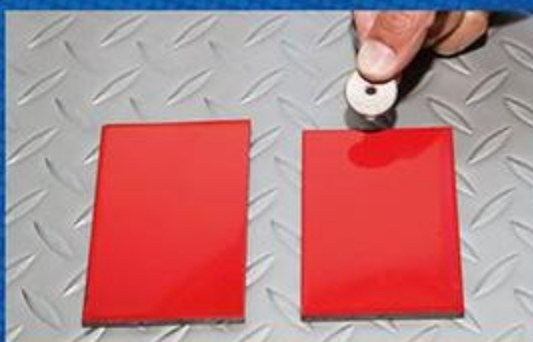


ウェットブラストで洗浄すると、ピストン内部までピッカピカ。液体なので傷をつけずに隅々まできれいにできるのだ。



ウェットブラストは万能選手 作業の効率化を図ってクオリティも◎

入り組んだ部分の洗浄はやっかいなもの。繊細な部分だと妥協せざるをえないこともある。しかし、このウェットブラストはナットの切れ目に至るまで、しっかり汚れを落とすことができる。オイルパンやエンジンの内部パーツまで、オーバーホールに欠かせない存在になっているという。作業時間も短縮できるというこづきめ。



ガンコートの塗膜がどれくらい強いのか、コインを使って実験してみた。どちらがコーティング済みかを知らずにやってみたら、見事にガンコートのほうが傷がつかなかった。こすっただけで、表面の硬さがわかった。



オリジナルカーベットも人気がある。古くなってくると、見た目よりも匂いが気になってくるから、交換するのが近道だ。



ダッシュボードの新品取り付けも多い作業。低年式車だけにプラスチックのかしめ部など、気を使って作業している。



NBのエアコンユニットをNAに取り付けられるようキット化している。入荷してもすぐに売れてしまうほど需要が高い。

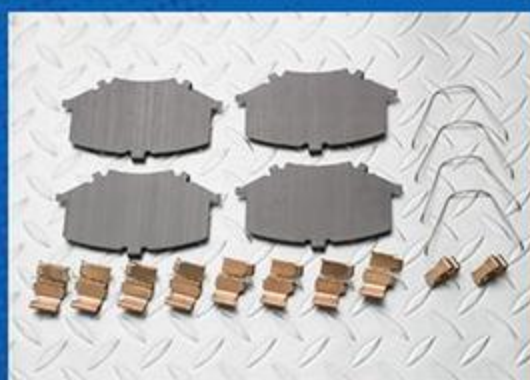


ブレーキローター

価格:1万7820円 (NA6CE)

NAだけでなくNBやNR-A用も設定がある。FC鋳鉄を熱に強い製法で作っているため、ゆがみやバランスに対して強い。長くその性能を維持する。

こちらはローター研磨したもの。新品のように錆や汚れがつかない。ベンチ部もしっかりと錆が取れている。1枚5400円。



フィッティング金具セット

価格:フロント3780円・リア3240円

パッドの背面にあるバックプレートや鳴き止めのためのエキスパンダーのセットもマルハで用意。これもマツダから純正品の設定がないため。

純正部品としてピストンだけ取り寄せることはできない。マルハ製なら単品で購入可能、しかも錆に強いステンレス製のものだ。



オリジナルブレーキパッド

価格:フロント・リア各8640円

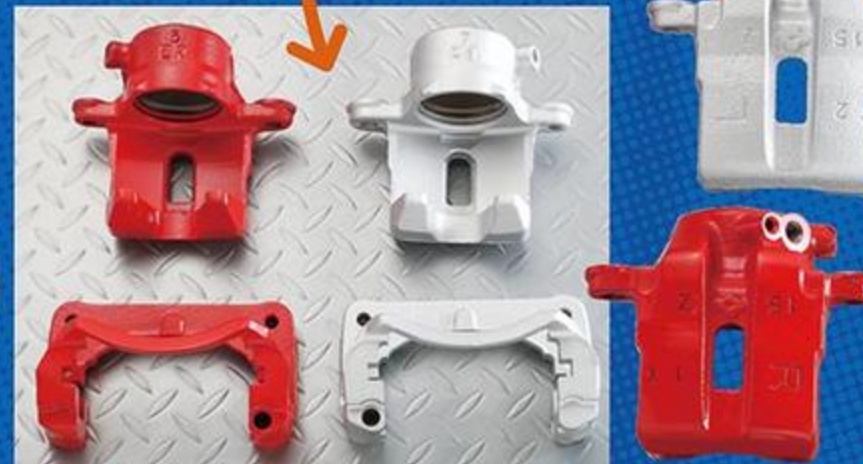
ブレーキパッドはノンアスタップのほかに、銅、カーボンなど数タイプを用意しているの、ステージに合わせた選択を!



ピストン単体の設定はフロントのみとなっている(4104円)。リアはサイドブレーキの関係で非分解品となっているためだ。



左が洗浄しただけの状態、右がガンコートを施したもの。これまでは洗浄しただけでいいかと思ったが、ガンコートを見てしまうと……目の毒だった?



ガンコートのカラーバリエーションはシルバーと赤。スポーティな赤もいいが、大人のための黒もぜひラインナップしてほしいところ。ブレンボも黒キャリパーがあることだし。

ウェットブラストで錆をしっかりと落としたり、ベルトサンダーで表面を研磨する。それからガンコートをかけると塗料の付きがよくなる。



新品なのかと思いきや オーバーホール済み品

あまりにも新品のようで、その再生精度の高さに驚くばかりだ。オーバーホールの要はいかに錆を落としきるか。これがしっかりできれば、パーツの長寿命化につながる。おまけにコーティングで強化されれば純正以上のクオリティだ。



ブレーキの塗装はシルバー&レッド

キャリパーの錆はワイヤーブラシである程度は落とせるが、限界がある。充実した設備によって、オーバーホールのクオリティがぐんとアップ。しっかり固着した塗装面は、傷が入りにくいことから錆への対策としても効果的といえる。

エンジン&フロア

NAのお約束「サイドベッコシ現象」が軽い。ないといってもいくらかの状態だ。どこでヒットするんだか、サイド部の凹みはどの車両にも見られる。本誌4040号にもあるが、手元にくる前からあった。自覚なく凹んでるのか、1オーナーめは覚えがあるのか。



ラジエターのタンクが変色していること、オイルレベルゲージの頭が紛失しているのは、正しい(?)NAの劣化項目である。これらはお約束メニューなので、対処はお手の物。エンジン本体をどうするか、これから検討していく。

インテリア

見た目と裏腹に、走行距離は9万kmにも満たない。ただし、内装は少しばかりやれている。というのも、放置していた間に猫が住み着いていたとか。内装で爪といたりしないでくれたことが、今となってはラッキーというしかない。また猫が住み着いていたわりには、ひどいことになっていないというのが正直な感想だ。



エクステリア



センターストライプを剥いだあとは、ボディの表面がすさまじい状態になってしまった。こうなると下地処理が大変なので、トランクを手に入れたほうが早いかも。



幌のほころびから猫が侵入したらしい。痕跡はあちこちに残っていたので間違いない。さぞかし快適な住居だったことだろう。

RSリミテッドのこのステッカー、純正パーツとして出ないので、どうしたものかと思案中。いっそパロディっぽいを作るとか!



なんてボロボロな外装なのだろうか、と思ってしまうお肌の荒れ具合。しかし事故をしているわけではないので凹みなどはないのだ。

タックイン99
兵庫県尼崎市大庄西町4-6-4
TEL: 06-6418-0099
<http://www.tuckin99.com/>



下まわりの程度がすこぶるいいから リフレッシュしたら極上のNAになる(はず)

NAの車体を手に入れて、これからリフレッシュしていくかと思っている、という情報を得てそのベース車をチェックしてみるところにした。パツと見て、まず感じたのは痛々しい外装。

なんでも元オーナーがセンターストライプを嫌い、はがそうとしたら塗装まで取れてしまったという「NAあるある」。これで一気に嫌になってしまったため、手放すことにしたというのだ。しばらく放置している間に、ドナーとし

てパーツを持って行かれたりと、不遇の時間を過ごしていた。この車両、もともと知り合いが持っていたロードスターだったもので、仲間内をめぐって元に戻ってきたようなものなんだとか。

「見た目はボロいけど、下がすごいきれいなんですよ。だいたい下まわりはボコボコになってるでしょ(笑)。これ、意外ときれいなんです」と貴多代表。内外装は簡単にリフレッシュできるが、ベースとなる部分はどうしようもない。

ここが◎の車体は見逃さないようにしたい。

これから徐々に手をかけてリフレッシュしていくというから、お手本となるような経過をたどるに違いない。ショップのノウハウとパーツの豊富さで、どこまで蘇るのか今から楽しみだ。リフレッシュをしていく過程で、思わぬ発見があるかもしれないし! NAオーナーにとってリフレッシュメニューは、1台1台それぞれ参考になることが多いものだ。

20年かけてセットアップし続けたダンパーが ファイナルスペックとして誕生、自信作の完成!



RSファクトリーステージ
新潟県長岡市下山5-83-3
TEL:0258-28-5122
<http://www.ne.jp/asahi/rs/stage/>

「自分が欲しいと思うパーツを作っている」と豪語するステージの田畑代表。ロードスターを追求し続けてきたメカニックであり、いちファンというスタンスだけに、そのセリフは心強い。なんせ今でもNA&NBの新製品を精力的にラインナップしているのだから。まもなく30周年を迎える初代モデルが現役のころ、田畑代表は青春を謳歌していた(?)わけ、以来ずっと関わり続けてきた。シヨップという立場からすれば、ロ

ードスターは「飯の種」。それだけならば、リスクのあるオリジナルパーツの開発などしない。より楽しいロードスターを追求した結果、欲しいと思って開発したオリジナルパーツが支持されている。それがロードスターユーザーとベクトルが合っている証。自らサーキット走行をするが、ストリートメインのサスペンションを開発する際には、なにより快適性を重視する。また息の長い初代のアイテムは、時代を反映させて

いるため、つねに進化している。初代が長く愛され続けるのは、時代とともになんとか「いまどき」に乗り遅れないよう、シヨップが引っ張っていつてくれているからだと思う。ロードスターの専門シヨップは、「好きだから」がないと続かないだろう。その筆頭ともいえるステージでは、NA&NBの新製品をさらに追加している。どれも田畑代表自ら納得して完成した、こだわりのオリジナルパーツなのだ。

NAオーナーの要望に応える しなやかな走りを実現する

KYBとタッグを組んで開発したダンパーこそ、これまでステージが培ってきたノウハウの集大成。「これならぜひ装着したい」と思えるような仕上がりになったという。NB純正のアップアマウントとブッシュが使えることや、リアの減衰ダイヤルは、トランクを開閉せずとも調整できる位置に持っていくなど、ロードスターオーナーの立場で設計。「こうなったら不便」という状況を把握しているからこそだ。



ロードスター NA、NB用ファイナルSPECダンパー

フロント減衰調整1~30段 リア1~14段調整 ※価格は税抜きです

ダンパー、バンブラバー、ダストブーツセット(1台) 8万円

ショコラスプリングKITフロント4.5kg/mm、リア3kg/mm 車高マイナス20~30mm(1台) 3万円

ショコラブラックスプリングKIT フロント4.5kg/mm、3kg/mm ショコラより自由長約10mmショート(1台) 3万5000円

ダンパー、スプリングセットの場合はセット価格 10万円 (ショコラ、ショコラブラックスプリングを選択)

フルセット用NBアップアマウント、MSアップブッシュセット(1台) 7000円 (フルセット組立て発送は組立て工賃5000円)

クラシカルな雰囲気ではなく、スパルタンでもない

サーキットで走っていても違和感がないが、かといってスポーティでもない。そんな不思議なオーラをまとったセンター出しマフラーが発売される。これまでも2寸管、などヒット作のあるステージオリジナルだけに、パイプ径からサウンドメイクまでぬかりなし。好みに応じて、シングル、ダブルの出口を用意している。

NA用センターデュアルマフラー

価格:5万5000円(税抜)

シングルに比べて音量は少し抑えめとなっているから、サーキット派はシングル、ストリート派はデュアルでファッショナブルに楽しめる。



サーキットを走行するNAに装着されていたセンターデュアルマフラー。高回転まで気持ちよく回って、心地いいサウンドも楽しめる。

消耗パーツなので トラブル前に交換を!

純正形状ながら24mm厚の強化アルミラジエター。未だに純正のアップタンクがオリーブ色に変色したままの車両を見かけるが、オーバーヒートでエンジンにまで影響がでたら手痛い出費だ。そうなる前に対策しておこう。



アルミ強化ラジエター

価格:3万円(税抜)



サーキット走行をメインとしているので、ダウンフォースを得られるよう加工されている。走行風を取り入れるダクトの位置との兼ね合いも必要。



大型のウイングのため、トランクが凹まないよう付け根の部分は2枚をプレスして強度を持たせた。スタイリングだけではなく、カッコよく対策する術もさすが。

リアのディフューザーもワンオフ加工されている。フロアのフラット化はサーキットでは定番となっている。フロントからリアにかけての整流バランスが秀逸。



ボンネットを開けるとこれまたまぶしいくらい鮮やかなカラーで彩られている。フレッシュエアを送るカーボンパーツはワンオフ作成した。



室内は無駄なものがいっさいなくシンプルそのもの。でもオーディオはちゃんと使えるようになっているので、長距離の移動も苦にならない。



筑波タイムアタックマシンのエアロダイナミクスを担当

奈良県にあるジュピターネットカーガレージのタイムアタックマシンの、ボディワークを請け負っているのがジェットストリームだ。強力なダウンフォースを得ようと、どんどんフロント部が広がっていき、シュモクザメみたいになっていく中、「エアロ」らしさを残しつつ最大のダウンフォースを得られるようデザインしたという。



独創的なスタイリングながら車検対応規格ワンオフアイテムにも対応できる強み！

サーキット走行に有利なエアロから、カスタマイズを楽しむデザインアイテムまで、幅広く手がけているジェットストリーム。バイクのカスタムなども行っていて、その出来栄に評価は高い。

「これはマツダファンサーキットトライアルに参戦しているマシンで、ほとんどホワイトボディにしていちから作りました。そのためワンオフアイテムの作成から加工

まで、結構手をかけています」と大谷さん。レーシングカーとしてエンジンなどをメンテナンスをしているのはDHRで、ジェットストリームとタッグを組んで仕上げた1台といっている。

ジェットストリームではボディカスタムを行い、DHRは車検整備や塗装などを請け負うことで、愛車まるごと面倒見てもらえるというわけ。とりわけ、ジェットス

トリームではエアロの加工を得意としているので、ドレスアップだけではなくダクトの追加といった相談もしてもらえる。

大胆に見えるボディメイクも、きちんと車検を考慮してデザイン、製作されているから、安心して装着できる。こんな配慮も今の時代に沿っているから。そろそろNDのアイテムも出てきていいころかも、と思うファンも多いはず。



◎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/>



NA&NBレストアが熱い

カーライフプロデュースセサミ
埼玉県幸手市大字下川崎19-1
TEL:0480-40-3031
<http://www.sesame2000.com/roadster.html>



外装もひどい状態だったのだが、極上NAに仕上がった。これならオーナーも大満足。

安ければとか、とにかく距離が少ないからといった理由では絶対にロードスターを仕入れない。これだ、とプロの目で感じ取れた個体を販売している、こだわりの中古車店が「カーライフプロデュースセサミ」である。

最近ではビビツとくるロードスターがないため、店頭に並ぶことは少なく、むしろメンテナンスでの来店が増えているという。

いくら残存率の高いNAやNBも、そろそろ気合を入れてリフレッシュするタイミングにきている。セサミでは、中古パーツを用いたりリフレッシュも対応してくれるので、予算をおさえたい場合は相談するといいたい。またパーツが入手できないような部位では、徹底的に洗浄するなどして、原状回復を図っている。

とくに思い入れの強いNAは中古車の選定から徹底リフレッシュまでこだわって行う



長いこと放置していた車両は、カーペットやシートから異臭がしていた。徹底した洗浄と天日干し(!)などにより、ここまでよみがえった。乗らないでおくことのほうが、傷み方が激しいというか、ホコリなどの対処がタイヘン。外装よりも手間どる。

長く乗ってもらえるよう 確かな目で選ぶセサミのNA

ロードスターを探しているが、なかなかいい個体がないと困っているなら、セサミに足を運んでみよう。NA6が欲しいのか、限定モデルにこだわっているのか……。好みの車体が見つかるまで、しっかりサポートしてくれる。ロードスターに対する思い入れが強いので、妥協した中古車選びはしない。一生乗る、ロードスターと出会える。



くすんだメッキパーツは磨き込んで、ピッカピカにする。とで古臭さを感じさせないように見せている。また装着していたマフラーには愛着があるため、これもきれいに磨き上げて装着しなおした。



カバーをかけて保存していても、乗らずに放置していると思わぬところが劣化してくるものだ。放置時間が長いほど、リフレッシュのための時間と出費もかさんでいくので、「いつかは……」と思っている人は思いきりが大事。魔法の呪文は「今でしょ!」

カスタム&限定車、修復歴ありのロードスターも アイ・スタイリングでリフレッシュ OKなのだ!

マツダのNAレストアサービス。現地点ではカスタムされている車・修復歴有り車・限定車の受け付け不可と制限があるが、ここアイ・スタイリングでは、そんな受け付け不可のロードスターもリフレッシュを行ってくれる。

これは同店が専門店として25年続く実績と経験のノウハウがあるからこそできることだ。また費用面についても「アイ・スタイリングチェック」にて診断してから、予算に応じて相談できるため、気負わず安心して任せられる。

自分の愛車はここが悪いのかな、とか気になることがたくさんある人も多いと思うが、実際に見てみると、別の部分を先に手つけたほうがいい、という車両も少なくない。自分なりに判断するのもいいだろうが、ここはプロに見てもらったほうがいい。

そのためにオススメしたいのが「アイ・スタイリングチェック」だ。プロの目による愛車診断は、遠回りを防ぐから無駄な出費も抑えられる。同店では車両の引き取り・納車もしてくれるから、忙しい人やお店から遠方の人も助かる。

NAのリフレッシュでは塗装を剥離してのオールペンイントが主流となっているそう。新車時の塗装も劣化しているし、途中で板金塗装されることもあるので、ボディを素肌の状態にして確認する。

また塗装後の部品組み付け時には、モールなどのゴム製品やプラスチック製品、そして幌も交換してしまえば、工賃も抑えられる。ただ単にNAにNBの幌を流用して取り付けただけでは、見えないところから水が浸入する場合があるので、ここは実績のあるお店に任せたほうがいい。



ボディだけの状態にして、スチーム洗車を行う。これにより、隅々にまで入ってしまった泥やサビ、またはワックスを落とすしていく。こういった下準備を大事にしないといけない。



NAのリフレッシュではノーマルのスタイルに戻す人が多い。そこで単にノーマルサスを組むのではなく、M2サスキットでさらにシャキッと!



程度の良い中古車販売もしている。いっそ乗り換えようかという人も、ロードスターの下取りも得意としてるから相談してみてもいいかな。



ロードスターだけのため 専用治具を作製して対処

アイ・スタイリングでは、NAロードスター用専用治具を用いて、丸裸の状態にしていく。こういった専用工具や設備が整っていると安心できる。そしてできあがったロードスター。ボディから下まわりまでピッカピカ！まるで新車のようなだ。

ボディアライメントも 提携機関により可能

アイ・スタイリングでは、提携工場とボディアライメント測定器を用いたボディ計測も行っている。とくに修復歴のある車両、サーキット等での過酷な使用をしていた車両、また縁石に乗り上げてしまうといったダメージを受けたことのある車両は、一度測定を受けたほうがいいんじゃないかな。いずれにしても、基本中の基本である、「ボディ」がまずは大事になってくるのだ。



アイ・スタイリング

静岡県浜松市東区大柳町8-1 TEL: 0066-9702-0158
営業時間: 月～土 10:00～19:00 / 日・祝日 10:00～18:00
定休日: 火曜日

ロードスターの販売からメンテナンスまですべておまかせ。ベテランのスタッフ達と「認証工場」完備だから、安心して任せられる。また買い取りはもちろん「委託販売」も行う。大事に乗ってきたロードスター、手放す時も一度相談してみてもいいかな。



アイ・スタイリングでは、メーカーとのコラボでNA専用のホイールやマフラーを販売している。各々こだわりが感じられる。



アイ・スタイリング

石川正史氏

以前はレースも行っていたが、「大事に長く乗っていききたい」という思いで、今ではメンテナンスや金額を抑えたりフレッシュを提案してくれる。

厳選

NA & NB をリフレッシュする 専用アフターパーツにより 長い付き合いが続けられる

☎ガレージベリー TEL: 048-469-1708 <http://www.vary.co.jp/>



Bリップ

ウレタンリップ

N-ZEROリアバンパー



フロントバンパースポイラー	Nゼロアンダーパネル無し	FRP製	5万6000円
	Nゼロアンダーパネル付き	FRP製	6万9000円
Nゼロ専用カナード		FRP製	1万8000円
		カーボン製	3万9000円
Nゼロ専用エフェクトボード		FRP製	1万円
		カーボン製	2万5000円
Bリップ		ウレタン製	2万3000円
フロントリップ		ウレタン製	1万4800円
		FRP製	1万9800円
サイドステップ	Type-N	FRP製	3万5000円
	Nゼロ	FRP製	3万9800円
リアバンパースポイラー	Type-N	FRP製	4万2000円



N-ZERO

富士スピードウェイで開催されているチャンピオンレースでは、NAのレースマシンがガンガン走行している。レギュレーションに沿ったベリーのエアロは公認パーツとなっている。スパルタンなスタイルがサーキットに映える。



06

特徴的なボンネットに、懐かしさを覚える人もいるかも。グラマラスなボディはNAをマッチョに見せる。NAはノーマル+αでも、徹底的にモディファイしても、バランスよくまとまるのだ、とエアロのラインナップを見るとわかる。



ロードスターオーナーの認知度ナンバー1のエアロメーカー、ガレージベリーは、富士チャンピオンレースで採用されるエアロを手がけるなど、初代からずっとロードスターの造形に関わっている。サーキットだけではなく、ドレスアップパーツや、雨対策的なユニーク小物まで、ユーザーの声に

対して前向きに取り組んでくれる。「こんなアイテムがあったらいいな」を形にしてくれるのだ。エアロメーカーだけに、ロードスターだけに限らずハイエースやゴルフなど、いくつかのブランド展開をしている。だがロードスターだけは単一車種で、「ワインディングダンサー」のブランドを持

つ。歴代モデルのノーマルスタイルに対して、さまざまなアプローチでエアロを構成している。今でも初代モデルのエアロがラインナップされているのは、現存率の高さから需要があるからにほかならない。まだまだカスタムを楽しみたいし、サーキットもガン

エアロの老舗メーカーだからこそ NA用のパーツもラインナップし続ける

NA&NBレストアが熱い



④ファトラスタイリング
静岡県御殿場市保土沢1157-812
TEL: 0550-89-6979
<http://www.fatrastyling.jp/>

10周年記念限定車のNB、運転席はType-1(Lサイズ)黄色のファブリック生地仕様を装着。

タイトな室内にジャストフィット サイズラインナップがあるシート

ロードスターの Cockpit サイズを鑑みて、干渉しないよう専用設計されている「エスケレートシリーズ」。シートにサイズがあるのも大きな特徴で、体格に合わせて選ぶことができる。市販のシートでここまでフィッティングにこだわっているメーカーはないだろう。疲労感を軽減し、長距離ドライブをより快適に過ごすことを可能にするフルバケットシートは、一度使ったら他のシートに座れなくなる。



M2-1028純正シートと同等品。基本形状はTYPE-1と同じだが、座面には取り外し可能なシートクッションが付いているので微調整が可能だ。

「エスケレートバケットシート」の原型となるモデル。ロードスター専用設計なので無加工で取り付けが可能、内装干渉もなし。



実際に座ってみないと、その良さは伝わらないと、ミーティングなどイベントでは「試座」できるよう複数のシートを用意している。

NA&NBレストアが熱い

剛性アイテムばかりではなく ストリート重視のアイテムもオススメ

サスペンションメーカーとして認知している人もいるかもしれないが、クスコは競技車用のアイテムを手がけているため、マニアックなアイテムもある。初代ロードスターではシフトの付け根にあるプラスチックの強化品まであって、本誌4040号にも装着されている。サーキット走行のためのロールバーや、シートベルトもそろっているの、スポーツ走行をする人はそろえておくといい。NDのイメージが強いかもしれないがNA&NB用もお任せ。



④キャロッセ
TEL: 027-352-3578
<https://www.cusco.co.jp/>



street ZERO A

15万円(税抜)

走行ステージにより快適な乗り心地を調整でき、スタイリッシュなローダウンを両立させる。減衰は40段調整で幅広く対応する。



SPORT R

22万8000円(税抜)

Sタイヤでタイムを削るために開発されたコンペティションモデル。大容量単筒式で減衰は24段調整、ピロアッパーマウントを採用する。



street A

12万円(税抜)

走行ステージに合わせ乗り心地を変えられるよう、減衰力は40段調整式。別売の「e-con2」を組み合わせれば、車内から減衰変更できる。



強化マフラーリング

900円(税抜)

特殊配合ゴムを採用し硬度をあげている。耐久性、耐候性、強度を確保しているので、ハードなスポーツ走行時マフラーの脱落を防ぐ。



銅パーセツト

4万6300円~(税抜)

銅線とカーボンを独自の製法でモールドしたフェーシングの採用で、熱によるディスクの反り・滑りに対して高い耐久性を発揮する。



オイルキャッチタンク

9800円(税抜)

エンジンヘッドに溜まるブローバイガスを、サクションパイプに戻すことなく溜めるキャッチタンク。吸気経路をクリーンに保つ。

長い年月を感じさせない アイテムはそろっている!

かわいらしい赤のNAがズームエンジニアリングのデモカーであり、イメージそのもの。レトロな雰囲気仕上げるためのインテリア&エクステリアがそろっている。ミラーシリーズは言うまでもないが、内装パーツまで幅広い商品構成を展開する。室内スペースの限られた空間を、有効に利用するアダプター類もそろっているの、ホームページを要チェック!

トラッドスタイルコンソール

5万2920円

内装の雰囲気が一変するのがコンソールの交換だ。ヴィンテージタイプもあるので、ボディカスタマイズと合わせてコーディネートするのが◎。しっとりした質感がNAに似合う。



④ズームエンジニアリング
TEL: 042-670-8555
<http://www.zoom-eng.com/>



レーシングミラー

3万240円(リアルカーボン風)

車体のわりにドアミラーの存在感が大きすぎる、と感じているならレーシングミラーがコンパクトでおすすめ。ヨーロッパ車っぽい?

これまでにないデザインの メーターが誕生するかも!

純正パーツの流用やレースサポートなど、ユーザー視線を忘れないガレージI(アイ)では、新たにオリジナルのメーターパネルをラインナップする予定だ。これまでも他社からリリースされているが、独自のオリジナリティで、魅力的なメーターに仕上がられるアイテムを用意するというから、心待ちにしたい。クラシカル以外の路線、楽しみ!



④ガレージI
長野県岡谷市神明町2-1-28 TEL: 0266-24-5086
<http://www.lcv.ne.jp/~komaba7/>



MOTORSPORT NEWS

“闘う”ロードスターの最新情報を満載!

GLOBAL MX-5 CUP

REVIEW & PREVIEW

初代チャンピオンの栄光は 山野哲也に輝く!

北米仕様のロードスターをベースに仕立てられたハイレベルなワンメイクレースが、この「GLOBAL MX-5 CUP JAPAN」だ。米国では2016年から開始されたが、日本では昨年からスタート。最終戦までもつれ込んだ初代王者を争う大激戦は、日本を代表するカリスマドライバーの山野哲也が制した。



山野はシートカバーで有名なトップセレクションが運営するCABANAレーシングからのエントリー。全日本ジムカーナ選手権で17度も王座に輝いたほか、スーパーGTなどでも活躍。タイヤ開発などの経験も今回の勝利には繋がっていることだろう。

本誌前号でもお伝えした通り、日本のトッププロのひとりである山野哲也が参戦したことで、他の出場者も必然的により高いレベルの争いに巻き込まれた。その結果、毎戦のように抜きつ抜かれつのバトルが随所に発生。決勝は45分間というスプリントとしては長めの設定も心憎く、各チームの戦略も明暗を分けるポイントのひとつになった。

チャンピオンの可能性が山野、今村大輔、吉田綜一郎の3名に絞られた最終戦・富士は、予選から波乱が続出。常設コースでは世界最長の1!

日

本初開催のグローバルMX-5カップ・ジャパン(以下GMCJ)は、イコールコンディショ

ンが徹底されたワンメイクレースの醍醐味を堪能させてくれた。

本誌前号でもお伝えした通り、日

本のトッププロのひとりである山野哲也が参戦したことで、他の出場者

も必然的により高いレベルの争いに巻き込まれた。その結果、毎戦のよ

うに抜きつ抜かれつのバトルが随所に発生。決勝は45分間というスプリ

ントとしては長めの設定も心憎く、各チームの戦略も明暗を分けるポイントのひとつになった。

ワンメイクの接近戦が頻発

最終戦でも序盤はご覧のようなトップ争いが展開。イコールコンディションのワンメイクレースに相応しく、トップがぶつちぎりで逃げ切るレースは皆無だった。だから観る方も毎戦、最後まで楽しむことができた。



GLOBAL MX-5 CUP Challenge in U.S.A.



オハイオ州立大学を卒業したばかりのギャラガーは25歳。今後の活躍にも注目したい有望株だ。

世界一決定戦は北米シリーズの若き王者が制す！

世界統一スペックで開発されたグローバルMX-5カップは、各地区で優秀な成績を収めた腕自慢たちが集まって、その年の「世界一決定戦」を開催することが最初から組み込まれていた。2016年は北米シリーズだったので、エキシビジョンマッチとしての開催だったが、日本代表の堤優威が第2レースで3位表彰台に上がる健闘を見せた。

そして2017年は日本シリーズも開幕。チャンピオンの山野哲也とメディア枠最上位の大井貴之が日本代表に決定。2017年10月13～14日の「GLOBAL MX-5 CUP Challenge」に臨んだ。しかしながら、マシンは現地でのレンタル。サーキットの路面が日本とは異なってセッティングを詰めきれず、予選から下位に低迷。さらに決勝では挙動を乱したライバルが制御不能となり、ぶつかってくる不運も重なった。

結局、第1レースで2位、第2レースで優勝した北米王者、パトリック・ギャラガーが総合優勝。7.5万ドルの優勝賞金もゲットした。



世界一決定戦の舞台はアメリカ・カリフォルニア州の「マツダスピードウェイ・ラグナ・セカ」。15mの高低差を一気に下るS字コーナーの「コークスクリュー」が名所となっている。

日本代表の#7山野哲也(左)と#56大井貴之(右)も国内と同じカラーリングを施して戦ったが、苦戦を強いられた。

開幕2連勝のアドバンテージを活用



#7 山野哲也 CABANA Racing MX-5

開幕戦SUGOと第2戦・鈴鹿で2連勝できたことで、作戦面にも幅が生まれた。欠場した第3戦では実弟の山野直也がしっかり代役の座を果たし、第4戦は我慢の3位だったが、最終戦の予選でポールを獲得した時点で、ほぼ勝負が決まった感があった。

まさに惜敗の今村。吉田と村上は継続



#740 吉田綜一郎

Circuit WOLF & KOTA MX-5



#5 今村大輔

T-MAN BROS oil MX-5



#84 松井保孝

HIROSHIMA MAZDA MX-5



#88 村上博幸

ロードスターPROSHOP村上モータース

速さだけでなく、第3戦以降は今村大輔が上回っていた印象が強いが、勝負には敗れた。弱冠20歳ながら山野哲也に並ぶ2勝を挙げた吉田綜一郎と、シーズンが進むにつれて腕を上げた村上博幸は参戦継続が決定。松井も最終戦3位で意地を見せた。

オートサロン会場で2チームが参戦体制を発表

1月12日の東京オートサロン会場では2017年のGMCJの表彰式が行われたが、直後にCABANAレーシングと広島マツダの2018年参戦体制が、サプライズ発表された。



マシンの輸入やパーツ供給を担当したキャロッセ海外営業部長の高田一匡さんは「学ぶことの多かった1年でしたが、米国の匠の技術レベルは高いです」と振り返った。

輸入とパーツ供給は名門キャロッセがサポート

5kmのストレートを誇るコースだけに、先行車のスリップストリームを使う効果が絶大。30分間の予選は残り7分まで、様子見の渋滞が発生するほどだった。

そこで、スリップ合戦に見切りをつけて単独走行に切り替えたのが今村。逆に最後まで集団の中でチャンスを待っていたのが山野だった。山野が実質2周で2分2秒687を叩き出してポールポジションを獲得したのに対して、魂を込めた今村の最終アタックは2分2秒774。

この予選の結果、吉田はチャンスがなくなり、今村も優勝したただけでは自力でのタイトル獲得が難しい状況に。迎えた決勝レース。今村は一時は山野を逆転してトップに立ったが、接触のダメージでピットインして万事休す。逆に一時は7番手まで落ちた吉田が後半は輝きを取り戻して、山野を競り落として2勝目でシーズンを締めくくった。

かくしてGMCJ初年度は山野が制したが、終盤の2戦は勝ち切ることのできない結果に終わった。レースに「たれば」はないが、もし第3戦で今村がペナルティを受けなかったら、シリーズの行方も違ったものになったかもしれない。

今シーズン、山野と今村は卒業するが、若武者の吉田に加えて昨年は3戦のみの佐々木孝太フル参戦が決定。そしてチャンピオンカーには堤優威が座る。これにシリーズ4位だった村上博幸も加わり、少数精鋭ながらも激しい展開に期待大。



MOTORSPORT NEWS

“闘う”ロードスターの最新情報を満載!

前号では昨年前半戦の村上モータースの快進撃をお伝えしたスーパー耐久だが、同チームは念願のチャンピオンも獲得。そして終盤ではデミオで参戦するNOPROも2連勝という結果に。

SUPER TAIKYU

REVIEW & PREVIEW

村上モータースNDが堂々の王座獲得!

3連勝で勢いに乗り、最終戦を待たずに決定



#54 加藤彰彬/堤 優威etc.
TC CORSE iRacing ROADSTER

排気量2LのNCのためST-4クラスで戦う54号車。昨シーズンの最高は4位だったが、今年は2勝目を狙う。



#2 筒井克彦/山下潤一郎/山西康司etc.
TEAM221 BOMEX マッハ車検ND5RC

第2戦SUGOで3位、第4戦オートポリスでは2位だった2号車。今年も88号車の手強いライバルになるはず。



#50 岩岡万梨恵/関崎祐美子/小松寛子etc.
LOVE DRIVE RACING ロードスター

井原慶子監督率いる女性チームのデビューイヤーは不本意な結果に。今年は体制を改めてリベンジを誓う。



#32 原嶋昭弘/川島直也/高橋純子etc.
Nissoku ND ROADSTER

ルーキーイヤーながら第2戦のSUGOでは予選3位となり驚かせた。今季も参戦継続との情報が届いてきた。



#88 村上博幸/脇谷 猛/加藤正将/雨宮恵司
村上モータースMAZDAロードスターND

2011年からNCで参戦を開始し、2016年からはNDにスイッチした村上モータース。昨年は第2戦SUGOから3連勝し、第5戦の2位でタイトルを確定。

最後にST4クラスで孤軍奮闘する54号車の健闘ぶりも特筆しておきたい。排気量2Lの同クラスはトヨタ86やホンダ勢の牙城だが、非力なNCも一昨年には初優勝。昨年も表彰台まであと一歩と迫っている。

その快進撃はロードスターに一番向いているSUGOから始まった。ここで2年連続優勝したことで勢いを加速させ、続く鈴鹿とオートポリスの3連勝に繋がった。そして第5戦が10時間の長丁場となった富士。ポイントが2倍となる一戦で2位となり、最終戦を待たずにST5クラスのチャンピオンを確定させた。

昨年から参戦を開始した3台のND勢は2号車がシリーズ6位、32号車が11位、50号車が13位に終わった。おそらく3チームとも今季が正念場となると思われる。

東日本NDシリーズ

辻かずんどが全勝でMAZDAカップも獲得

2016年シーズンは寺田陽次郎監督率いるチーム・テラモスの梅田剛が交流戦や日本一決定戦も含む6戦全勝のパーフェクトを達成した東日本NDシリーズ。梅田がS耐にステップアップした昨年の序盤2戦は、16年に東日本NCを制した辻かずんどと、かつての全日本ジムカーナ王者の猪爪俊之の一騎打ちで開幕。ここで2連勝した辻が、猪爪が欠場した残り2戦も勝利してチャンピオンを獲得。唯一の心残りは、梅田がスポット参戦した富士の交流戦で先着を許したことだろう。2018年の辻は北日本シリーズに参戦との情報が入っている。



2017年のMAZDAカップを受賞した辻かずんど(左)と入江直(右)は、ともにNB時代からパーティレースに参戦したキャリアを持つ。

ROADSTER PARTY RACE II

REVIEW & PREVIEW

2002年に始まったナンバー付きのロードスター・パーティレース。一昨年には現行NDの導入に伴って、北日本／東日本／西日本の3地区でシリーズを展開する「Ⅲ」に発展。さらに昨年は15周年という節目の年を迎えた。上の写真でも一目瞭然だが、今やパーティレースの主役の座は最新のNDとなり、昨年限りで先々代のNBシリーズは終了となった。ここでは各地区のシリーズ別に、2017年シーズンのダイジェストをお届けする。



北日本NDシリーズ

レジェンド八田新一が全勝でSUGOでも輝く

一昨年はチーム・テラモスの鎌倉裕貴が全勝でチャンピオンになったこのシリーズ。昨年はかつて富士のN1やNゼロで無敵を誇った八田新一がパーフェクトで復活を果たした。同じ長野県のカレーの駒場代表との強力タッグは、今後しばらくは目が離せない。

北日本NCシリーズ

V2の佐久間行雄のほか、2名が優勝の美酒

一昨年は未勝利で王座を獲得した佐久間行雄。昨年も開幕2戦は丹羽英司が連勝し、第3戦は森山晃正が優勝。そして迎えた最終戦で見事にポールトゥインを決めたのが佐久間。キャリア52回目のレースで初優勝を飾り、2年連続のタイトルに華を添えた。



西日本NDシリーズ

岡山マイスターの本多永一が今季は全勝

岡山国際サーキットの西日本NDシリーズは、2年連続で本多永一が王座獲得。一昨年は最終戦でリタイアに終わった本多だが、昨年は4戦4勝のパーフェクトを達成。そしてシリーズ2位には本多と同級生というマツダ常務役員の前田育男がランクイン。



2017年も3地区で開催 主役の座はNDに



東日本NCシリーズ

少数精鋭の接戦も、復活した入江直が制す

台数は少なくとも勝負という意味で一番面白かったのがこの東日本NCシリーズ。チャンピオンの入江以外にも、最終戦を制したKOSUGEや紅一点の亀山晃代、北日本王者の佐久間行雄やマツダ社員の加藤隼人など、誰が勝ってもおかしくない激戦区だった。



東日本NBシリーズ

最後のNBシリーズは岡澤清英が堂々の連覇

ついに昨シーズン限りで終了となったNBシリーズ。最後のチャンピオンは長野県から参戦を続けてきた岡澤清英が獲得。一昨年は北日本シリーズとの2冠も制した実力者が有終の美を飾った。北日本NDシリーズ王者の八田新一は同じチームの先輩になるそう。

2017~2018 MOTORSPORT NEWS

“闘う”ロードスターの最新情報を満載!



FUJI CHAMPION RACE SERIES

REVIEW & PREVIEW

マツダ車が一番多く集まってレースをしている「聖地」は富士スピードウェイだ。そしてそのすぐ近くに元マツダスピード技術部長が創業した信頼のプロショップがあり、多くのサンデーレーサーたちを支えている。

ロールバーは富士チャン指定の6点式で、NR-Aのものより視界が広いのがメリット。マフラーはHKSリガマックスプレミアム、LSDはOS技研のスーパーロック。走らせても快適で、Nゼ口のお手本のような仕上がりが。



INTERIOR



シートはBRIDEのZETAⅢをチョイス。レーシングハーネスはHPIの6点式で、ロールバーのパッドとカラーリングをコーデ。



ステアリングはワークスベルのWBで350φ。ボールロックシステムボスのラフィックスⅡで、スピーディに脱着できる。

マツダ車の聖地でレースを楽しむなら「DO」へ“GO!”

DO. ENGINEERING

ドゥー・エンジニアリング

〒410-1325 静岡県駿東郡小山町一色 1343-2

☎ 0550-78-3200 <http://www.do-eng.com>

営業時間：9時～18時

定休日：火曜日（イベント開催日は不定休）



田知本さんは1974年のマツダオート東京入社以来、第一線で活躍。1991年のル・マン総合優勝のメンバー。



多くのマツダ車が戦っている富士チャンだが、今シーズンからクラス分けなどの変更があるとの情報。そこでチャンピオンマシンの撮影・紹介を兼ねて、年末の忙しい時期だったが取材にうかがうことにした。

別項にも紹介しているが、一番大きなものはナンバー付きのロードスターカップのクラス分けと最低重量の変更だ。とはいえ、今まで戦ってきたマシンが排除されることは一切なく、クラスが違っても同じように戦えることを優先している。また2ℓを搭載するRFもオープンクラスのみながら参戦可能となり、NCと

マツダのル・マン挑戦をチーフエンジニアとして支えた田知

このデモカーは昨年、OKUYAMAロードスターの車名で富士チャンに参戦。第2戦と第3戦で青木孝行選手が連勝してNDオープンクラスのチャンピオンに輝いた。とくに第3戦は豪雨の中で総合優勝。



2018 FUJI CHAMPION RACE SERIES PREVIEW

Nゼロは排気量別に統一され、伝統のN1はNAとNDのみに集約

ロードスターの富士でのバトルは、まだ「富士フレッシュマン」時代の1992年、N1レースから始まった。さらにスリックタイヤや4連キャブレターのN2規定に準じるNA1600レースにも登場し、2002年からはナンバー付き(Nゼロ)のロードスターカップ(RSC)も開催。特にRSCはNCやNDが登場するたびに門戸を広げて、「富士チャンピオンレース」の中核を担う人気のカテゴリーと

なっている。

2018年からはN1レースをNA6CEとND5RCのみに集約したほか、RSCを排気量別のクラスに再編成。もちろん2LのRFも参加できるように、新たなレギュレーションが発表された。詳細は富士スピードウェイもしくはドゥー・エンジニアリングに問い合わせで欲しい。待望の今シーズンの開幕は、4月7~8日の週末からとなっている。

ROADSTER CUP



ROADSTER N1 RACE



NA1600 RACE



①今年のRSCは「1.5/1.6/1.8/2.0」という排気量に分かれ、1.5と2.0は改造範囲の違いでチャレンジとオープンが設定されるため、実質6クラスでの争いに。②N1は今年からND5RCが参加可能になった。③トヨタの4A-G搭載車との一騎打ちになっているNA1600。昨年は中村友己のNA6CEがチャンピオンを獲得した。

ENGINE



コントロールPCMはドゥー・エンジニアリングのType N。エンジンオイルクーラーもオリジナルだ。エアフィルターはitgのPro-filter、バッテリーはVARLAY REDTOPNO軽量タイプに換装。フライホイールと4-2-1の等長エキマニは開発中とのことだ。

EXTERIOR



エアロパーツはMAZDASPEEDのフルキット。ごく大人しい仕上がりだ。牽引ストラップとフロントのナンバーステーはドゥーのオリジナル。ちなみにストラットタワーバーはチタン製で、ブレーキマスターシリンダー補強ロッドも付属している。



意外と知られていないが、フロア下にもこんなアイテムが装着されている。純正アクセサリなので車検もクリア。



トランクエンドのリアスポイラーも控えめなデザインだが、車両後方への空気の流れをスムーズにしてくれる。

FOOTWORK



ショック&スプリングはKYB製の車高調Real Sports Damper specを装着。ブレーキパッドはアクレのフォーミュラ700C。



アドバンNEOVA A052の205/50R16と、レイズのGRAM LIGHTS 57 Transcend(6.5-16/+45)の組み合わせだ。

FUJI CHAMPION RACERS supported by DO. ENGINEERING

多くのチャンピオンを輩出して実績も十分

ここではドゥー・エンジニアリングがサポートしているRSCドライバーを何人かご紹介しよう。昨年も新井敏克さんが2年連続でチャンピオンを獲得するなど活躍。ちなみにデミオレースでは現在全車をサポートしている。



新井敏克さん

RSC NDチャレンジクラス
かつてNA6やNB8でチャンピオンを獲得している65歳のベテランが、NDでも堂々の2連覇を達成。



1-2フィニッシュで表彰台独占も

2016年のRSC第3戦NCチャレンジクラスでは、中桐さんと山本さんがワンツー・フィニッシュを達成。揃って表彰台に上がった。

中桐孝治さん

RSC NCチャレンジクラス
2016年にNCチャレンジクラスでタイトルを獲得。今年からはNDに乗り換えて参戦予定。



赤石沢清人さん

RSC NDチャレンジクラス
赤石沢さんも還暦オーバーのベテランだが昨年の最終戦では豪雨の中、NDで見事初優勝。



山本絵里子さん

RSC NCチャレンジクラス
アジアNo.1弁護士という肩書を持つ山本さん。マツダWIMプロジェクトの一員でもある。



菊池 聡さん

RSC NCチャレンジクラス
2016年はNCオープンで4戦4勝を果たした菊池さん。昨年はチャレンジクラスに移籍。

同じ土俵で戦うことになった。またバーティレースの指定タイヤ変更に伴って、RSC1・5/2・0のチャレンジクラスもポテンザ・アドレナリンにシフトされている。伝統のN1レースは、参戦実績のないNBとNCを対象から外してNAとNDの2世代に集約された。いずれNDがN1でも主役の座について欲しいという、田知本さんの将来を見据えた願いが見える新しいレギュレーションが始まる。

ROADSTER
BROS.

アバルト124スパイダー

チューンド by NOPRO

いち早く124スパイダーに目を付けてチューニングをスタートさせたNOPRO。これからどう変わっていくのか楽しみな一台だ。



ノーマル



最新情報

エンジン特性に合わせたサスセッティングで124スパイダーを楽しむ

NDのパッケージングほぼそのままに、1.4Lターボエンジンを搭載したアバルト124スパイダー。NDよりちょっと高級志向に振ったクルマだけど、ロードスターらしい走りの楽しさは受け継がれているのだ。



ノガミプロジェクト代表の野上敏彦さん。124スパイダーはデザイン、性能、存在感が魅力的。チューニングの可能性も探っていきたい。

ノガミプロジェクト
神奈川県三浦郡葉山町一色345 TEL:046-875-9813

**スパイスを効かせたND？
それが124スパイダー**

NOPRO代表の野上さんは、ND5とアバルト124スパイダーを試乗。NDは1500ccの少し物足りない出力特性とフロントマスクが好みじゃなかったこともあり、124スパイダーのほうが面白いと感じてベースに決定したという。RFも検討はしたが、変更するほどの決定打はなかった。2000ccの排気量よりターボのパワー感とフィリングが好みだったようだ。

感じられるが、性能や存在感を鑑みるとマイナス要素は少ないといえるだろう。マツダの血をしっかりと引いていて、ロードスターにスパイスを効かせたクルマという印象だ。チューニングの可能性においてもターボ車だからパワーを出しやすい、イジっていく上でのコストパフォーマンスは、124スパイダーのほうが上かもしれない。外観ノーマルでも車高は30mmほど下がっていて、ルックス的にもGOOD。敢えて16インチにインチダウンして205から225サイズの幅広タイヤに変更したことも安定感を感じさせる要因となっている。まずはサスペンションのセッティングから始まった124スパイダーチューニング。今後のパーツ開発に期待がかかる



ノーマルと比較してみると、車高を下げることで腰高感が払拭され、どっしりとした安定感のある佇まいに変わっている。



ノーマル

スパイスが効いた走りを支えるのは 繊細なセッティングの足まわり



開発中のサスペンションは 期待できる仕上がりがりだ

アバルト124スパイダーの足まわりはNDを踏襲する。エンジンが変わることでサスセッティングにどう違いが出てくるのか興味深いところだ。ミニサーキットでタイムを出すことを前提に、日常使いでも不満なく走れるサスセッティングを追求して模索中の足まわりは、アームのブッシュ類をピロボールに変更して動きやすくした。NDの足まわりは良く出来ているのでブッシュのピロ化は効果が大きい。

サスペンションはクスコの2ウェイ伸び縮み独立24段車高調TNRを組み、F、Rとも伸び側16段目、縮み側18段目に設定。ツインニードルシステムにより伸び側、縮み側を別々にセッティングできるので方向性を出しやすい。FRなので縮み側がもう少し粘ってほしい時などとても便利な機構なのだ。現段階では暫定仕様だが、ハンドリングレスポンスも向上して、かなり楽しめる仕様になっている。

ブレーキはパッドのみDIXCEL Zタイプのノガミオリジナルに変更して制動力アップ。LSDはアンダーが出にくいカーボンLSDと高トルクへの耐久性が高いメタルLSDのいいとこ取りした最新タイプのATSCARボンHYBRID 2WAYに変更している。エンジンは基本的にノーマルだが、コンピューター開発のためセッティングを模索中だ。

セッティングしやすい足まわりが理想



ホイールは8Jインセット35の16インチ、レイズ製TE37 SONICに、ディレツァ ZⅢの225/45サイズを履く。



クスコTN-Rダンパーは伸び側、縮み側減衰力を別々にセッティングできるのが特徴。アッパーマウントはピロ。



アームのブッシュ類はすべてピロボールに変更され、サーキット走行でのダイレクトな挙動を実現している。



純正ロアアームにスーパーナウ偏心ピロボールを組み、アライメントセッティングの幅を広げている。



リア側のスプリングレートは8kg/mm。ほぼ吊りの状態で組まれている。NDと比較して、どのようにセッティングが変わってくるのか気になるところだ。



クスコTNRダンパーにはフロント側14kg/mmのスプリングを組み暫定セッティング仕様。これから走りの方向性を模索してセッティングをツメていく予定だ。

パワーアップのカギを握る1.4L ターボは今後の進化に期待大



ノーマル

ターボで過給されたエンジンは、NDとは違った個性を感じられる。剛性アップしたタワーバーを装着し、赤いインテークホースがお洒落なワンポイント。



NOPROハイフローインテークホースは吸気抵抗を減らしてレスポンスアップを実現。レッドとブラックの2色を用意する。3万240円。



エンジンの状態を把握するのに欠かせないPivotのデュアルゲージProを装着してセッティングをツメていく。



ECUの解析はほぼ終わって市販化も目前。販売予定は2月末とのこと。オーナーは楽しみに待っていてほしい。



BRIDEのVIOSⅢ REIMSフルバケットシートを装着。サーキット走行では必須アイテム。ショルダーサポートのレッドがオシャレ。

エンジンはECUチューンをメインに進化中



国内最大級のロードスターオーナーズクラブ「RCOJ」通信

いよいよ来年2019年はロードスター30周年 ベストコンディションで参加できるよう準備しなくちゃ!



2018年を迎えたと思ったら、もうミーティングの告知をするようなタイミング、今年も矢のように1年が過ぎそう……。そして、来年はロードスター30周年の大イベントが控えている。

10、20周年とも参加したという人は、ロードスターとの付き合いの長さをしみじみ感じるはず。ニューフェイス達にとっては、未知なるミーティング。三次のテストコースそのものが特別な存在だから、ここで行われるとあっては期

待しないわけがない。

と、その前に今年も主だったミーティングの日程が決まってきている。1年のスケジュールはここから始まるわけで、会社への有給や言い訳を、今から考えておこう。

10月は毎週どこかで、なんてことになるかもしれない。

初代から現行モデル、そして124スパイダー（ウエルカムだよね）まで、どのミーティングも楽しい仲間が集まりそうで、今からワクワクしてきた。

RCOJのサイトから購入可

田中むねよし2018
ロードスター卓上カレンダー
1000円+送料200円

楽しいイラストがたっぷり詰まった卓上カレンダーは、在社期間の長い会社のデスクに置けば、楽しく仕事できる、かもよ。

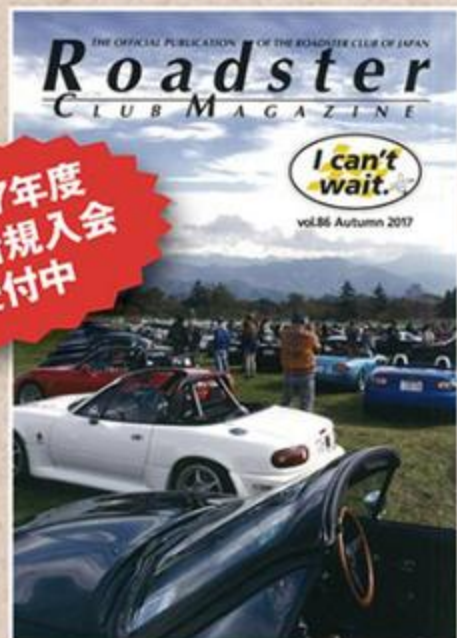
毎月卓上に
ロードスター
ごきげんな
1年を!

2018年 イベントスケジュール予定

◎は日程確定済 ●は未確定

◎4月1日(日)	チャリティフリーマーケット2018春	横浜
◎4月14-15日(日)	ほくりくミーティング2018	新潟
●5月	オアシスロードスターミーティング2018	兵庫
◎5月26-27日(日)	軽井沢ミーティング2018	長野
◎6月23-24日	東海メンバーミーティング夏の合宿	愛知
◎7月14日(土)~29日(日)	2018ロードスター展	横浜
◎9月9日(日)	中部ミーティング2018	岐阜
◎9月15-16日(日)	Roadster ぶらのミーティング2018	北海道
●10月7日(日)	ロードスタージャンボリー2018	大分
◎10月14日(日)	東北ミーティング2018	福島
●10月21日(日)	清里ミーティング2018	山梨
●10月28日(日)	チャリティフリーマーケット2018秋	横浜
◎11月24-25日(日)	マツダファンフェスタ2018	岡山
●12月2日(日)	東京サンタプロジェクト	東京
●12月8日(土)	2018横浜サンタプロジェクト	横浜
●12月	東海メンバーミーティング2018	愛知

どのミーティングもイベントも、それぞれ魅力的なコンテンツや雰囲気があるから、初めて参加する場合でも心配ご無用。すぐに打ち解けてロード友が増えていくぞ! さて、今年はどのミーティングに顔を出そうか、今からプランを練っておかないと。



2017年度
3期新規入会
受付中

「新年度になったら入会しよう」と思っていて、忘れてまた入会機会を逃がす、の繰り返しの人たちがたくさんいます。maybe you? 2018年1月~3月入会は、2017年度3期とし3期年会費3,100円となります。入会金は1,000円。会報はvol.87&vol.88の2冊をお送りします。2018年4月からは2018年度となります。

本革Roadsterロゴ型押し キーリングver.2「R&B」

1500円+送料140円

リングを含めた本体が100mm×21mm。NDをイメージし、赤革、黒革の2枚を接着縫合したこだわりの小物。おもての赤革にロゴが型押しされている。しっとりとした質感で、使い続けることで深みが増していく。

シックで
質感の高い
小物にも
ロードスターの
こだわりを

Bow. 2018ロードスターカレンダー

1890円+送料400円

このカレンダーを楽しみにしている人は多い。部屋に飾っておくだけで、雰囲気はほっこりする。来年2019年のカレンダーは(早すぎる?)30年の集大成となるそうだ。秋の発売をお楽しみに。



これがないと
1年過ごせない!
保存したい
カレンダー

※すべて、RCOJのサイトから通販中。価格はすべて税込。



ROADSTER
BROS.

NCマイノリティリポートでも紹介しているように、エンジンを換装した
せっかくエンジンをおろすなら、ついでにクラッチ交換しようっと

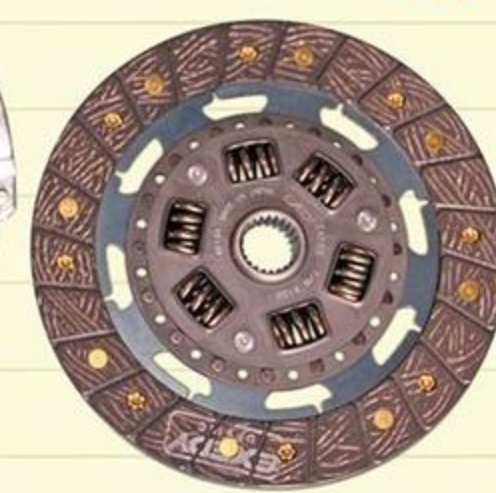
10万kmを超えるタイミングでクラッチ& フライホイールをちよい強化してみた!

NCにとって10万kmなんて大した距離ではない。それを承知で、エンジンの載せ替えを敢行したのだが、エンジンをおろす機会はそうあるものではない。少しだけ、クラッチが滑っているような症状があったこともあって踏み切った。クラッチはオートエクゼ製のいろいろなメーカーから発売されているが、サーキットを走るわけではないので、ストリート向けのタイプで信頼のおけるブランドを選んだ。合わせて、フライホイールも同社製を組み込んだ。

ちなみに、滑っていると感じていたこれまでのクラッチ、まったく問題なしだった。やはり10万kmなんてラクシヨでクリアだ。交換作業が終わって、さっそく試乗してみよう。クラッチ交換によって、少しばかり重くなったペダルだが、渋滞が辛くなるほどではない。おまけに慣れてくると、これがスタンダードだと思えるくらい。純正に乗ったら、軽くて心もとなく感じたほどだ。そして、フライホイールが軽くなったことでアクセルレスポンスがよくなった。クルマが軽くなったように感じるほど! ノーマルの素性が進化したことで、交換後の変化を体感できるパーツは多くない。その中でこれだけピックアップがよくなるのはうれしいっ。

オートエクゼ製NC用は5.1kgで、ざっくり1/2といっているほどの軽量化。これだけ軽くなれば体感できるのもうなずける。

フライホイールの軽量化で だいふNAっぽい吹け上がり!?



スポーツクラッチセット

6MT用 5万4800円(税抜)

◎オートエクゼ <http://www.autoexe.co.jp/>

フェーシング素材にはノンアスベスト材を採用し、圧着力を30%高めたダグタイル鋳鉄製のプレッシャープレートと組み合わせる。若干重くなるが、それほど踏力を必要としないので、すぐ気にならなくなる。



交換前の状態を見ると、クラッチ板も大して減っていなかったようだ。サーキットを走るなどハードな使い方をしないので、ストリートならまだまだ使用可能だった。



スポーツフライホイール

6MT用 4万8000円(税抜)

軽量フライホイールに慣れてしまうと、純正が重く感じる。交換するなら軽量タイプにしたほうがいい。

取材協力:リコーセイ
埼玉県北葛飾郡松伏町大字築比地1018-1
TEL:048-972-5197
<http://rikosei.com/>

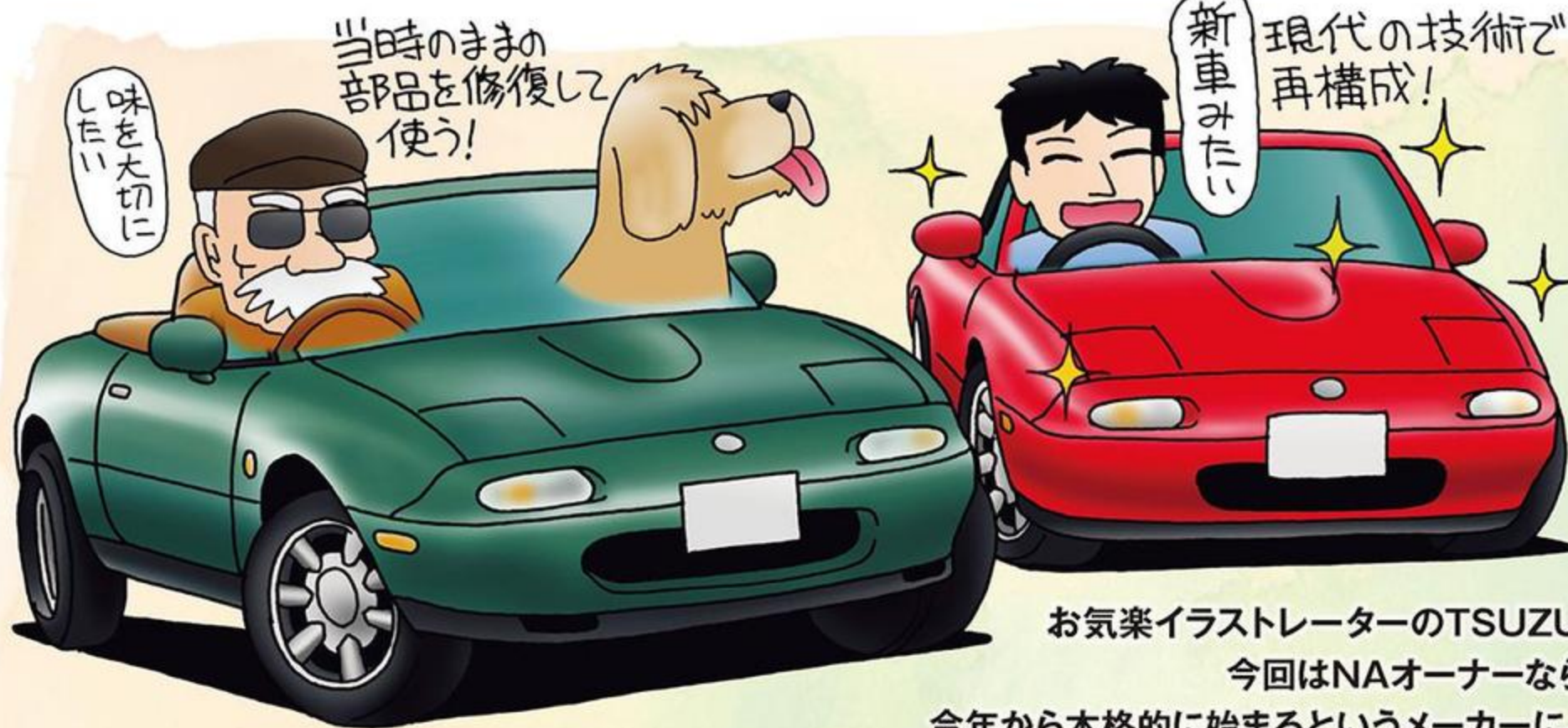
まだまだ使えたみたい。たしかに純正のクラッチは軽くて操作しやすいが、軽いほどいいというわけでもないのだ。



エンジン同様、リコーセイの長南メカに作業をお願いした。同店には腕の立つメカニックがそろっているの、ハードチューニングにも対応してくれる。



ROADSTER
BROS.



「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の様々なトラブルライフを綴る。今回はNAオーナーなら誰もが気になるレストアプロジェクトの話題。今年から本格的に始まるというメーカーによるレストア事業、目指すものはなんだろう？

オーナーの嗜好と メーカーのレストアプログラム

レストアとは、そもそも修復するとか復元するなどの意味を持つ。クラシックカーの保存などが目的だ。その作業は多様化され、オーナーの嗜好によって仕上げ方も異なる。できれば当時の部品を直して使うのが本道かもしれない。エンジン・シフトなどの人は、塗装も再塗装なしのオリジナルにこだわったり、部品も当時モノにこだわったり、部品の修理する場合も多い。対して現代の部品を使う手法もある。例えばビンテージフェラリーにエアコンを取り付けるとする。邪道だという人もいるだろうけど、現代の日本の真夏にエアコンなしではかなりキツイだろう。現実的な選択ではある。あなたはどうか考えるだろうか？

一般のレストアではメーカーから部品が出なくなると中古部品や代替部品を使って作業する（中には造ってしまうこともあるが...）。メーカーが行うレストアの最大の強みは純正部品を再生産できるということ（金型が残っている前提だろうけど）。確かに材質が変わると風合いが変わってしまうこともある。味が消えるというヤツだ。できる限りオリジナルを使って、当時の姿を再現したいというオリジナル尊重派には避けたい要素かもしれない。今回のプロジェクトの内容は、すべての部品を取り外し、ホワイトボディの状態にして塗装を剥がしたうえでメーカークオリティによる再塗装。これだけでもかなりの手間がかかるだろう。

う。塗料はもちろん当時のものでなく、現在の環境対応の水性塗料がベースだろう。お披露目されたレストア済みNA6の妙に厚みのあるツヤは、そのせいかもしれない。しかし現在の技術で電着塗装による防錆、腐食対策を行っていくのなら素晴らしいことだと思える。まさにメーカーでしかできない作業だ。ボンネットやドアなどを始め、フロントガラスに至るまで新品交換するという。ミッションはNB純正5MTに新品交換。当時のパーツはほぼ外され新品部品に置換される。この辺りをどう思うか？誰かが言っていた「レストアは整形美人？」という疑問も分かる気がする。まあ、この辺はオーナーの嗜好次第だけど。基本メニューで250万円ほどという。費用を抑えるための条件はボディ修復歴なしでサビによる腐食もないフルノーマルの車両と

いうこと。かなり限定されそうな条件だが。今のところNA6CEの5MTのみが対象でNA8CやATは対象外、今後の対応を期待しよう。多くのNAオーナーへの最大のメリットは絶版部品の再生産だろう。ただ、幌やアルミホイール、タイヤなどはアフターパーツでも十分対応できる。再生産される部品とサードパーティ製パーツの住み分けがあってもいいと思う。メーカーにしかできない内装部品など代替不可能な専用パーツを重視してほしい。プロジェクトはまだ始まったばかり。これからあらゆる方向性を模索していくだろう。NAもレストア対象の旧車として認められてきたということ。いつまでも乗り続けるためにすべてのNAオーナー、そしてロードスターオーナーがしあわせになるプロジェクトに発展して行っていきたいよね。

NA6CE、 その後のエアコン顛末

効かなくなったエアコンだけど、悪あがきとしてガスを補充してみたところ、コンプレッサーが止まって圧が上がりすぎてしまう症状が出た。これでは補充もできないので調べてみると、どうやらコンプレッサー本体（サンデン製）に温度センサーが付いていて、本体温度が上がるとコンプレッサーを止めてしまうらしい。このセンサーが壊れやすく、不具合がないのに止めてしまうこともあるという。そこで（自己責任で）コンプレッサーの温度センサーを短絡して止まらないようにしてみた。エアコンシステム内の圧力が高くなるとコンプレッサーを止めるスイッチは別系統とのことだったので短絡によるトラブルはないだろうとのことだった。結果、コンプレッサーが止まることはなくなったが冷えに関してはダメ。夏の昼間には耐えられない！雨の日の曇り取りには使える程度には回復したが。やはり完治にはコンプレッサー交換しかないようだ。最近ではNA8リビルト、NB流用エアコンキット、さらには軽量高効率のNDコンプレッサー流用キットなども開発され、選択肢が広がっているのはありがたいことだ。あとは予算の問題か？



とりあえず、試しにR12ガスを補充してみる。多少の漏れがあったにしてもワンシーズンくらい保たないかな？



温度センサーが働いてコンプレッサーを止めてしまうため、ガスを補充しようとしても圧力が上がって調整できない。



センサーに接続する配線を短絡して、直接コンプレッサーに配線をつなげる。これで温度センサーによるストップはなくなった。

ROADSTER
BROS.

過去所有してきたオープンカーたち。仲間はずれっばいのがいるけど、ハードトップを外せば立派なオープンカー。ドアもとれるし、フロントガラスも倒せるので、ある意味一番オープンにできる車。



免 許を取って、最初買った車がスズキ カブチーノ。それ以来、常にオープンカーを所有してきました。

当然ロードスターも常に気になる存在で、NAの時は予算の関係で軽自動車のカブチーノに。NBはコークボトルスタイルが好きになれずスルー。そしてNCの時はS2000に行ってしまった。その後ラングラーに乗ったり、コペンに乗ったり...

待ちに待った“原点回帰”のNDは、購入する気満々で舞浜での世界同時発表の場にも足を運び、先行予約もして手に入れたけど、事情で1年半で手放してしまった。

そして1年ほど屋根あり車の生活をしてたけど、やっぱりオープンカーが欲しくなる。最新の車もいいけど、カニ目に乗っていたときに感じた『外に放り出された感じ』が得られ、かつカニ目ほど扱いに苦労しない、まさに“ちょうどいい古さ”のNAがぴったりかな〜と。探すこと数ヶ月で幸運にも程度のイイ車を埼玉のア



**久しぶりの
オープンカーは
やっぱり最高だった!**

ルファロメオ専門店で発見! メカニックさんは自前でロードスター専門のショップを経営しているとのこと、こりゃ安心できる! その場で即決しました。20年前の車なのに正直NDより気持ちいい。法律が変わらない限り、この開放感は新車じゃ得られないんだろうな〜



買ったときからRSプロダクツのビンテージメーターにマキシムワークスのエキマニにサクラムのマフラー。ホイールはエンゲイ RPF1の14インチ。などがついてた。欲しいと思っていたパーツばかりなので、非常にお買い得でした。

ND→NA

原点回帰 薄口白書

元ND乗りの本誌デザイナーちゃんはまが、一年ぶりに手に入れたオープンカーはNAロードスター(NA8C)。オイル交換も自分でできないヘタレデザイナーは果たして維持していくことはできるのか?

文・写真 ● ちゃんはま



道
走
り
た
い
ロ
ー
ド
ス
タ
ー
と

【西伊豆スカイライン】



静岡県伊豆市の戸田峠から土肥峠までの県道172号線。適度なクネクネ道で、空を駆け抜けているかのような爽快感満点の道。無料なのうれしい!



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



SHOP

Eunoster
(ユーノスター)
上尾サービスセンター
〒362-0059
埼玉県上尾市平方
1579-1
☎090-3200-9951
Fax 048-795-4551
<http://www.eunoster.com>

ロードスターのさらなる 長寿化のため 愛情をもってメンテナンスを行う専門店

ロードスター専門店が、まさかのニューオープンだ。埼玉県上尾市にショップを構えるユーノスターは、「発売から25年以上経ってもまだまだ色褪せないユーノス『マツダ』ロードスターを、あと10年20年楽しむために、Eunoster(ユーノスター)はメンテナンス、整備、修理のお手伝いをしたいと思います。国家一級整備士の技術が、ユーノス『マツダ』ロードスターに愛情を持って取り組みます。ていねいな作業に、きっと満足していただけると思います」と高松さん。

検査員としてさまざまなジャンルの自動車整備全般の実績があるという。自動車整備歴37年、自動車整備士専門学校の教員経験もあるそうなので、安心してロードスターを任せられそう。そして、ことマツダ車に関しては、広島県マツダトレーニングセンター鯛尾で研修を受けたというから、さらに心強い。

「お預かりした車両は、ていねい＆確実な作業を行い、屋内保管をいたします。ロードスターのどんなトラブルにも真剣に取り組みますので、まずはお気軽にご連絡ください。小さなファクトリーですが、整備機器を取りそろえてお待ちしております」

オリジナルのフェンダーフレアによって、片側を履きこなす。オリジナルのフェンダーフ40W

ホームページも チェックしてみて!



☎10:00~17:00(昼休憩あり)
④毎週、土曜、日曜日
(平日は、整備専任のため要予約)
お盆休み及び、年末年始は休業

業務内容

■エンジン

タイミングベルト交換
ラジエター交換
エンジンマウント交換
インジェクター
エンジンクリーニング

■パワートレイン

クラッチオーバーホール
デフマウント交換
クラッチマスター&
レリーズシリンダーオーバーホール

■サスペンション

フルブッシュ交換
ショック&スプリング交換
4輪アライメント調整

■ブレーキ

キャリパー&マスターシリンダー・
オーバーホール
パッド&ローター交換
ブレーキホース交換

■エアコンディショナー

ヒーターコア&エバポレーター交換

■エクステリア

幌交換
板金・塗装修理
パワーウィンドウ・
レギュレーター交換

■インテリア

シート張替え
ダッシュ交換

■エレクトリカル

ETC取り付け
オーディオ交換・取り付け

■エキゾースト

エキゾーストマニホールド
テールパイプ

■ルブリケーション

エンジンオイル
デフ&ミッションオイル

■その他

車両引取り、代車
純正及び社外パーツ販売
名義変更 / 廃車手続き



タイヤセレクト東大宮
埼玉県さいたま市見沼区東
大宮1-85-2
☎048-682-2372
http://shop.dunlop.co.jp/
shops/36601/

EVENT

すっかり「NDの聖地」と化している(？)東大宮だが、歴代ロードスターだって大歓迎。店内に置かれているロードスターのパーツは、むしろ歴代のほうが多いくらいなのだから、遠慮せず足を運んでほしい。
春と秋、定期的にイベントを展開している同店。遠方のロードスターシヨップまでもがブース出展し、デモカーを展示するとあって、お客さんたちの関心は高い。メーカーやシ

恒例のロードスターイベントも定着 ユーザー同士の交流を深める場でもある

ヨップの人と、ゆっくりと話をできるのも魅力で、パーツの説明を納得できるまで聞くことができる。
WAKO'sのエンジンフラッシンググRECS(レックス)はその場で作業してくれるし、イベント価格とあって根強い人気だ。とくに低年式車の要望が多い。
こうしたイベントの効果なのか、シヨップがちよとしたオフ会会場のような日もあるとか。量販店のようないきなりと、ロードスターにこだわるマニアックさを併せ持つタイヤセレクト東大宮店、次のイベントは4月だから覚えておいて。



NA6CE
岡野泰啓さん

インテリアも自作パーツのオンパレード。

自作パーツ満載の 究極DIY仕様

NOPROのオーバーフェンダーに合わせてサイドステップを自作している。エンジンもマルハのエンジンをベースに自分で排気量アップをするなど、DIY番長。他にも多数の愛車を所有するため、バッテリー端子を外しているが、これをつなぐのが乗る前の儀式になっているそうだ。



ロードスターイベントを 4、7、10月に開催決定!



今年から春、夏、秋にイベントを開催することになり、4月は28日(土)、29日(日)、7月28日(土)、29日、そして10月6日(土)、7日(日)、それぞれ2日間行われる。昨年は4日間での来店台数が250台に達するなど、スタッフの想像をはるかに上回る反響にうれしい悲鳴が。今年も盛り上げていくので、ホームページで内容を確認しておこう。



東大宮のデモカーND5ECは、すでにパーツがいろいろセットされている。

しょっちゅう 顔だしてます(笑)

以前NAに乗っていたが、NDが気に入ってしまい、先行予約で購入。まもなく車検というタイミングで7万km走破! NDになってからみんカラを始めたり、箱根オフや軽井沢ミーティングに参加するなど活動的に。

ぐぐっと止まるブレーキは、パッドを低ダストタイプにした。



ND5RC
小堀峻一さん



免許を取ったころに あこがれていた

NAにあこがれつつも乗れずにいたロードスター、今なら乗れるとNDを購入した。長い付き合いにするつもりなので、手を入れるのはもっと後になってから。でもイベントに行くとその気になっちゃうよ。



ND5RC
柳沼義則さん



人気のRECSでフィーリングが向上する!



10万km手前で購入したNBは、すでに14万kmとなるが、一度もエンジンを開けていない。いつかRECSをやってみたくていたところ、イベントですぐに作業してもらえたことになった。
「これが人生初のロードスターで、まもなく3年です。ドアミラーといった小物を買って東大宮に来店しています」



RECS作業を見ながら、WAKO'sの説明を受ける。帰りはさぞかし気持ちよかったことでしょう。

道祖土伸二さん



NEW
PARTS

データシステム
☎086-445-1617
https://www.
datasystem.co.jp

ドライブレコーダーDRV3000
価格:1万9800円(税抜)



実際に取り付けて走ってみると、視界のジャマになるようなことはなかった。モニターの景色は、目で見るよりもきれいに見えるからすごい。



対角140°(水平125°/垂直60°)の広角6層ガラスレンズを採用し、死角に極力対応する。取り付けはダッシュボードにも設置できるタイプとなっている。



今や安全面だけではなく、身を守るためにも必要とされるドライブレコーダー。TVキットでおなじみのデータシステムから発売された。これまでなかったのが意外？

サイズが小さいながらも、十分なモニタースペースを確保。またフルハイビジョンを超える高精細3メガでの録画など、高性能が詰まっているのだ。HDR(ハイダイナミックレンジ)を搭載することで、トンネル出口など急に明るくなった際の白飛びを抑えるから映像が鮮明。

振動を感知して前後数秒の録画を行うのではなく、常時録画しデータを更新するので、ドライブレコーダーとして動画を残すこともできる。録画映像はビューアー(ウインドウズ)で走行軌跡も確認できる。

コンパクトな設計でロードスターに最適 高精度にこだわったハイスペックドラレコ

死角をカメラがしっかりカバー エアロっぽいデザインも◎なのだ



モニターでは自転車をとらえることができ、安全運転につながる。



運転席から見たところ、自転車はドアミラーには映り込んでいなかった。



大きいレンズだと方向を調整できるが、ロードスターには大きすぎるかな。

エアロパーツのような形状で、ばっと見カメラに見えない。塗装はされていないので、塗りわけもありか！



ブラインドサイドカメラ
(ドルフィン・アイ)
価格:1万7800円(税抜)

EVENT

第3回
箱根ターンバイク
NDロードスター オフ
箱根ターンバイク

ND が箱根に集結! ND だらけの車種限定オフ みんな寒さに負けずに盛り上がった!



イベント主催の
NDオーナーズク
ラブ スタッフの皆
さま、お疲れさま。
みんな頑張っ
てます。



姉妹車 アバルト
124スパイダーも数
台参加!NDオーナ
ーも興味津々な眼
差しを向ける。



各ショップもデモカーを持ち込んで会場を盛り上げる。
スタッフが声をかける「さあ始まるよ!」



2015年の開催から今回で3回
目となる「箱根ターンバイク NDロ
ードスターオフ」が2017年12月
9日に行われた。前日は箱根で雪が
降り、ターンバイクはチェーン規制
というコンディションの中、寒さに
負けず早朝のオープンから集結して
くる強者のNDオーナーたち。

ロードスターのイベントでもND
が増えつつある最近だが、NDだけ
のオフ会というのも興味深い。みん
なそれぞれの想いを込めて仕上げて
きた愛車へのこだわりが感じられる
クルマばかりだ。チューニング、ド
レスアップ、ノーマル派、サーキット、
ストリートなど重視するところ
は違っても、NDが好きで思いっき
り楽しみたい気持ちが続いてくる。

好評のジャンケン大会ではNDパ
ーツやグッズなど欲しいものばかり
の争奪戦。いつの間にか寒さも吹き
飛んでアツくなっていた参加者たち。
みんなの笑顔でターンバイクのパ
ーキングは盛り上がった。

最近姉妹車であるアバルト
124スパイダーや最新型のRFな
ども見られるようになり、さらに参
加台数も増えていきそうな勢いのあ
るNDロードスター。今回のイベン
トではパーキングに入りきらないく
らいになりそうに楽しみなだ。

走りの性能に磨きをかけて スポーツ走行も楽しみたい

前回の箱根オフから車高調とカーボンボンネット、GTウイングなどを追加して、着々と進化する三浦さんのND。軽快さがあってオープンだったのがNDを選んだ理由。オープンカーは初めてだったので最初は恥ずかしかったけど、いまではドライブする時は必ずオープンにして楽しんでいる。スポーツ走行も好きで、2カ月に一度くらいのペースでサーキットを走っているという。



15年式 RS
三浦 正靖さん



ロールバーと追加
メーターを装着し
た、スポーティでヤ
ル気を感じさせるコ
ックピット。



汎用品だけど台座を製作してくれる
などメーカーの対応が好印象だった
GTウイング。



15年式 S・レザーパッケージ
石川 沙織さん



フロントガラスに貼られたプロフィール
には、延河さん公認の証が光る
さおりんND号。

ドアにはTEAM NOBUKAWAの
自作マグネットステッカーが貼られ
ていた。



S・レザーパッケージに乗る石
川さん。レンタカーでロードス
ターの楽しさに触れ、NDの購
入を決めたのだが、直前で
MTの方が楽しいよと言われ、
急遽AT限定解除をすること
に。2015年のイベントでミッ
ション開発者の延河さんの話を
聞いて感動!開発者の想いが
込められたノーマル状態を変
えない誓いを立てた。一人で
ドライブするのが楽しいので
年間1万5000kmくらい走っ
ちゃうそうだ。



延河さんのMTに惚れて
一生ノーマル宣言!



チタンっぽくキレイに焼けるマフラーカッターはAmazonで見つけたHIGASHI製。

NDが初めての愛車 話しかけられることも多いです

スポーツカーに乗りたくて数台試乗した中から一番楽しかったNDを初めての愛車にした菅原さん。休日の買い物やドライブに使っているが、山を走るのも好きで、もう少しパワーが欲しいと感じることもあるらしい。クルマから降りて離れるときに、斜め後方から見る姿がカッコ良くてお気に入り。同年代のクルマ好きは少ないのでネットやイベントで仲間と知り合うことが多いそうだ。



15年式 S・スペシャルパッケージ
菅原 峻也さん

ホイールは8JのADVAN RG-D2、215/40-17のADVAN FLEVAを履く。



マシングレーの VSと決めていた。 ND RFは素晴らしい!

10年間クルマから離れていた加留部さん、RFのPVを見てデザインに惚れて購入。クルマに興味なかったのが周りの人達も驚いたらしい。色もグレードも決めていて、とくにVSの内装がお気に入り。ノーマルで乗り始めたがサスやマフラーを変えていくうちに止まらなくなった。しかし、どんなに手を入れても内外装のイメージは崩したくない。RF一筋で、人生観が変わるくらいのクルマだという。

ステアリング、シフトノブ、サイドグリップ、ブーツなどはロブソンレザー製の赤いレザーに変更。



センターコンソールはアルカンターラを貼って質感アップ。でももう少し暗めのグレーがよかったそうだ。

派手めのタワーバーが目立つエンジンルーム。コンピューターもナイトスポーツ製でチューニング。



16年式 RF VS
加留部 昇司さん

独特な形状のリアスポイラーはシルクブレイズ製。ツートーンに塗って見たらカッコよく決まった。

わかる人しか判らないさりげないオシャレ。純正っぽいけど実は自作。



オープン の気持ち良さは格別! いつでもオープンで 楽しみたい

雨でなければ基本オープン。気温が-12℃でも開けて走るという宇佐美さん。NDのデザインが好きなのでノーマルを崩さず、ポイントに赤を入れてオリジナリティを出してモディファイ。みんなカラやネットで情報を探したり、現車を見て流用パーツを見つけたりと研究熱心だ。NDは一目惚れで即決したそうで、乗っていて楽しいし月イチで仲間と一緒に走るのも楽しみなのだそう。



15年式
S・スペシャルパッケージ
宇佐美 ひとみさん

内装のワンポイントに、エアコンルーバーに赤いリングを追加。デミオ用からの流用品。



友人に作ってもらったフロントマッドガード。サイドの傷つきが減ったのが良かった。



フューエルキャップにカーボンステッカー。見えないところのオシャレです。

オートウェア製シートカバーは革シートっぽい感じがGOOD。ツートーンがオシャレに気に入ってます。



16年式 アバルト124スパイダー
欠ノ下 元さん



ネットで購入したサンリマーク。アバルトオーナーでは定番のステッカーらしい。



どうしても欲しかった ブルー・インゾラ・デルバ 1974

ネットで新車情報を見て試乗して購入を決定。新車でブルーが欲しかったが、なんと1カ月でカタログ落ちしてしまい手に入らなくなった。新車をブルーに全塗装することも考えたが、1カ月半で程度のいい中古車が出たので即決。ターボ付きとデザインの好みからNDとの競合はなかった。低速トルクが細いのでスタートでエンストすることが多いのが弱点。少しでも動き出せば平気なのだろう。



ネットで購入した汎用品のカナードを二段で装着。カーボン柄が良いアクセント。



ハセプロ製の汎用品ミラーバイザーを装着。ドアモールのカーボンシートはND用を流用。



センターコンソールにはカッティングシートを貼って、パーキングとシフトのブーツは自家塗装。



アバルト専門ショップ、スリーハンドレッドのストライプステッカーがブルーのボディに映える。



ボディのブルーに合わせて、サンワークスのカラーシートベルトに変更している。



ND5RCの
コンピュータ
チューンを
体感してね



10:00~20:00
水曜日

NDチューンが絶好調のRマジックでは、今年の春に25周年を迎える。歴代ロータリー車を手がけてきた功績は知れ渡っており、NDオーナーにとっては身近なチューナー。ハードなロータリーチューニングを施したFC3Sをサーキットで走らせたり、ゼロヨンブームのさなかには、FD3Sで9秒台を記録したこともあった。今ではコンピュータセッティングを得意とする、マツダ系ショップのイメージが濃く、客層も幅広い。そんなRマジックのイベントは、どんな内容になるのか？ 具体的なことはまだこれからだが、決まり次第ホームページにアップされるので、NDオーナーのみなさんはまめに見る習慣をつけておいて！

SHOP

R Magic

神奈川県相模原市中央区
田名3530-1

☎042-764-7077

<http://www.rmagic.jp/>

25周年の節目となる春に
イベント開催予定！ 来てね

EVENT

東京オートサロン
<http://www.tokyoautosalon.jp/2018/>

ベース車両がNDとは思えないほどの
カスタマイズ車も展示されていた

毎年来場者数を伸ばしている東京オートサロン。今年はロードスターの姿が少ないのかと思ったら、数こそ多くはないがワイドボディとなったNDが目をつけた。フェラーリのようなZ34のような顔つきにいかついボンネット。サノデザイン×乱人SD1ボディキットは、リアテールでようやくNDと気づくほど。CUSCOのブースにはペッパーくんの姿も。「休憩させて」って訴えてた……汗。



フロント10、リア20mm
のワイド化。ハードトップ
はFRPだ。

ブレーキパッドの
ACREにはスポン
サーしている
村上モータース
のNDが展示され
ていた。

赤い幌がよく似合う
「RED TOP」は、
今後のコーディネート
に取り入れられそ
うだ。



オーバードラ
イブのNDも
車両展示コ
ーナーに並ん
ている。



カップカーと
並ぶRFには
参考出品の
ホイールとシ
ートが装着さ
れていた。要注
目。

PRESENT

キーホルダーに付けられる
小さいけど明るいペンライト

クルマの中に入れておいてもいいし、キーホルダーに付けておけば何かと便利に使えるペンライト。使い捨てではなく、ボタン電池を入れて使うタイプだ。オートエクゼのイメージカラーの赤で、ファン

にはたまらない小物なのでは？ 10名様にプレゼントするので、メールでご応募ください。締め切りは5月31日まで、発送をもって発表とします。



応募方法●roadsterbros.magazine@gmail.com まで、住所、氏名、お乗りのロードスター型式をメールにて送信してください。



3速により近い
3.5速的なギア比に

安藤代表が、「自分が欲しいパーツ」として開発中だった、Jet'sオリジナル4thギアが製品化された。3~4速が離れていてつながりが悪い、NCの6速ミッションがNDと同じような近さになる。ギア比は純正の1.177からベストと思う1.246に設定。ネジレ角を純正より浅くすることで、駆動効率を向上させている。

価格は9万8000円(税抜)となっている。



ホームページにはギアへのこだわりが書かれているので読んでみて。1ロット限りの生産なので、早い者勝ちだ！



NEW
PARTS

インテグラル神戸

兵庫県明石市大久保町大
久保597-1

☎078-935-2661

<http://www.integral-kobe.co.jp/>



読者の方から、箱根でスタンス系のオフ会をやるという情報をいただいた。楽しそうだから行くと返答してみたものの……当日はものすごい雨。きっと箱根は霧だらけな、でも行くって言ってしまったし。行ったよ。案の定すごい霧で、この数台ですら見落としそうになったほど。雨は上がったけれど、この濃い霧は晴れることがなかった。

読者の方から、箱根でスタンス系のオフ会をやるという情報をいただいた。楽しそうだから行くと返答してみたものの……当日はものすごい雨。きっと箱根は霧だらけな、でも行くって言ってしまったし。行ったよ。案の定すごい霧で、この数台ですら見落としそうになったほど。雨は上がったけれど、この濃い霧は晴れることがなかった。

箱根でスタンス系のオフ会! だったはずが濃霧で視界不良



「ケツかく」クルマが欲しくてドリフト用にロードスター購入

「ドリフトやってるんでFRですね。前はシルエティに乗って、しばらくバイクに乗っている時期もありました。ネオグリーンだった外装はプリウスPHVのスピリットアクアメタリックに塗装しました。工賃をかけずにいじりたいので、家でもメンテできるようにジャッキとかも買いそろえています。自分でやれそうところが、「ザ・クルマ」って感じ(笑)。



NA6CE
清水宏紀さん



ホイールはF1Rという海外製で、8J×15インチにTOYOタイヤを組み合わせている。

内装はたしかにVスベ。シフトノブがドリフト君っぽいチョイスだ。



エアロパーツのデザインは自分で行ったオンリーワン!

SHORINのフルエアロをまとも、迫力あるフォルムで、いかつさをアピール。「自分でデザインしたエアロなんです。18万kmになりますが、エンジンのオーバーホールはまだしてません。でもウォーターポンプやタイミングベルトなど新品にしたので調子いいです。じつはサーキット用のNBもあって、こっちは外観ノーマルです。同じ車種だとパーツのやりくりできるし(笑)」



NB8C
細木邦之さん



オーディオにも凝っているこちらのNB、北米でしか販売していない日本製のシートを採用するなどマニアックすぎ!



どこかで見たND!? RKデザインのデモカーは夏休みの帰省に合わせてオフ会に立ち寄り。



クスコの6点式ロールバー、ブリッドのLowMAXでいつでもサーキットを走れる。



ホイールはTE37Vで8.5J×15インチで、インセットはフロント-5、リア-15だ。



NB8C
花村政樹さん

18歳で購入して早8年 初の愛車は大当たり?

「他の車種に乗って、初めてロードスターの軽快感がわかりました。これはどんなに説明しても、乗った人にしかわからないものですね」と改めて愛車のよさを実感した。7万km弱で購入し、今では16万kmまで距離を伸ばした。前オーナーが女性だったので、中古車としてはきれいだったという。通勤には別のクルマを使っているのに、この距離の伸び方ははまっている証拠だ。

読者の楽しい話題、チームの情報、役立つ話題etc……

Roadster BROS.誌面で共有する「掲示板」を開設します!

SNSの普及で、リアルタイムに喜怒哀楽をシェアできるようになった。しかし、悲しいかな一過性の情報だし、たまたまたどり着いた人しか共有できなかったりする。やっぱりリアルバム的な存在は大事(古い?)。そこで、本誌にみんなの喜怒哀楽を分け合うページを作りたいと思っただい。プチオフ会、飲み会、ツリーリングなどなど、思い出を誌面で残そう! チームメンバー募集なども大歓迎なので、じゃんじゃん利用してほしい。下記応募要項を読んで、メールちょうだいね。



ふざけた大人が集まって和歌山にみかんを買いに!

みなさん こんにちは、奈良軍団 本部長 タツです(´_`) 2017/12/24 恒例の「クリスマスなんて大嫌い! 日本人なら和歌山にミカンを買に行こうツアー」を行いました。参加はサンタ14名、トナカイ4頭、ツリー2本の総勢20名。

やっぱり ふざけた大人の集まりはオモロイですわ。もううちの辞書には「恥ずかしい」とか「照れる」なんて言葉はない。ギャハハ! 沿道で手を振ってくれた奈良県民、和歌山県民の皆さん励みになります。

バーベキューもいいよね。みんなで食べると本当においしく感じるものだ。

おいしいものはみんなで味わうべし!

新潟に来たら「へぎそば」だ。布海苔を混ぜこんだそばは、つるつるしてのどごし最高! へぎと呼ばれる板に乗せられて運ばれるのだが、量が多いから大勢で食べるのがオススメ。頭割にするとリーズナブルなもの◎。駐車場は広いところを選ぶのがお約束。1人1台率が異常に高い集団だから。ごちそうさまでした〜。



ロード仲間の集まる「隠れ家」にて飲み会で盛り上がる!

北陸ミーティングで料理の腕をふるう浅原夫妻の家に、こぞ遊びに行く(飲みに?) ツアーを行った。これって、まんま北陸の前夜祭のよう。持ち寄ったお酒が端から空になっていくにつれ、話もどんどん盛り上がり、そして夜は更けていく……。近所に家がなくて(あるけど、都市部とは距離感が違う)よかった。テンションマックスの集団は、人の家にお邪魔してるとは思えないリラックスっぷり!



情報お待ちしております!

画像、テキストなどは本誌フェイスブック
<https://www.facebook.com/roadster.bros/>
 からメッセージを送っていただくか
roadsterbros.magazine@gmail.com
 にメールを送ってください。

画像やテキストをまとめて、圧縮したファイルを無料転送サービスで送っていただくのもオッケーです! 送る前に連絡いただければ、指示出しできます!

みなさんからの楽しい情報、
みんなで共有しましょう!

好きだねえ〜
みんな



「気をつけてねー」とお見送りしてくれる浅原夫妻。お子さんにもぎやかな環境で育つね。



これだけのロードスターが駐車できる家って、そうそうないかと……。