

ROADSTER BROS. Vol.14

Motor Magazine book
[ロードスターブros]

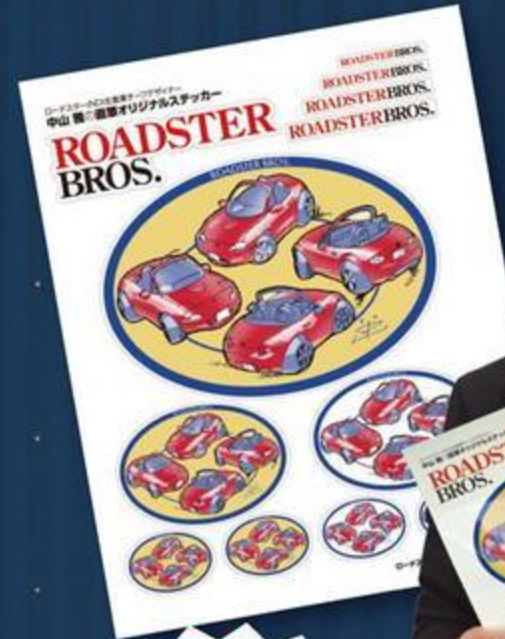
Myロード最高!

みんなのロードスター

うちの子、 イチバン!

Free
Style

～好きすぎて、こうなりました～



綴込
付録

NDロードスター
中山 雅

主査兼チーフデザイナー 描き下ろし

ROADSTER BROS オリジナルステッカー!



理論武装!?

「工場見学」から勉強しよう
気になるパーツのアレやコレ!



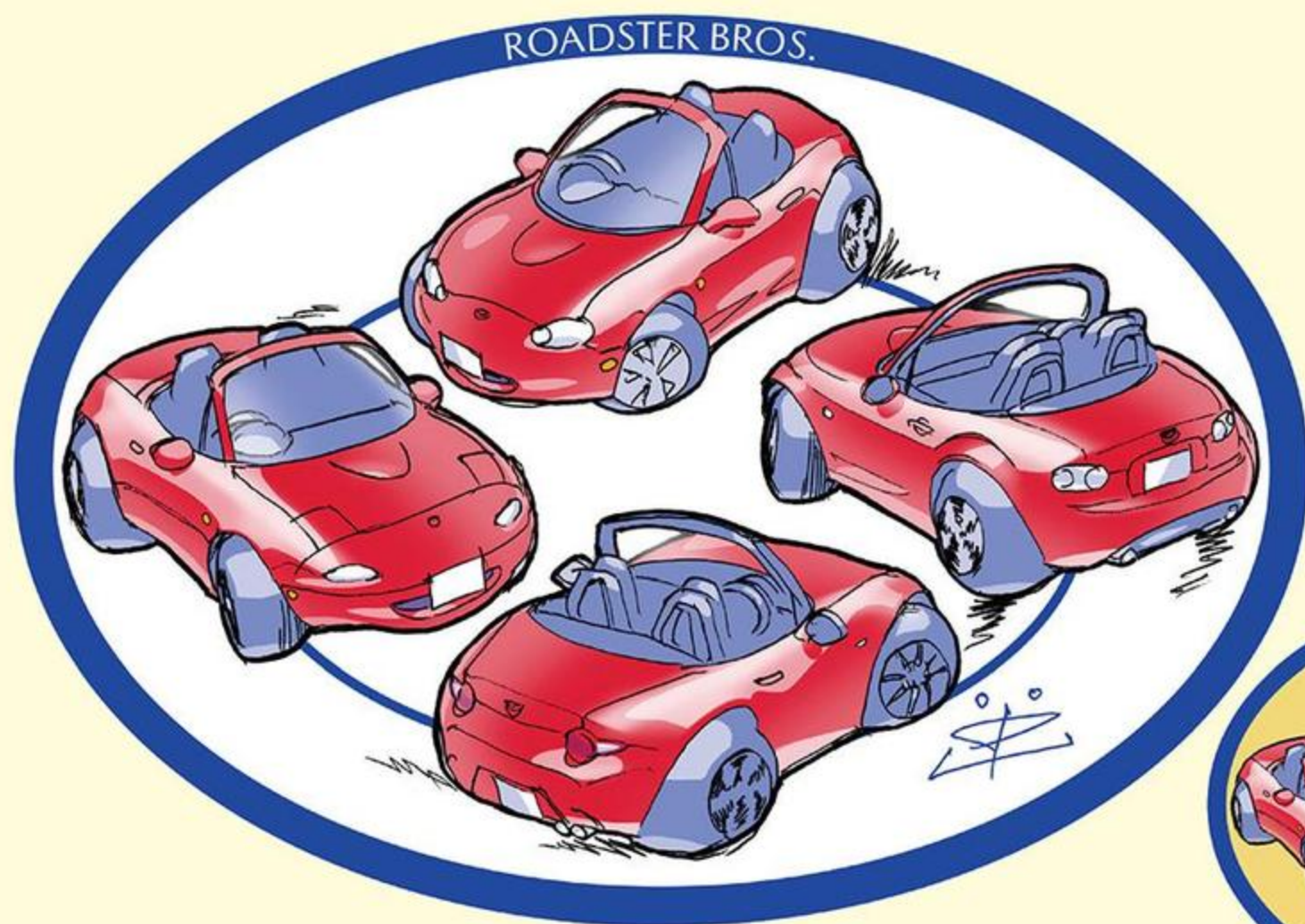
進化し続けるND5RC&ERC
ここまで変わる!?



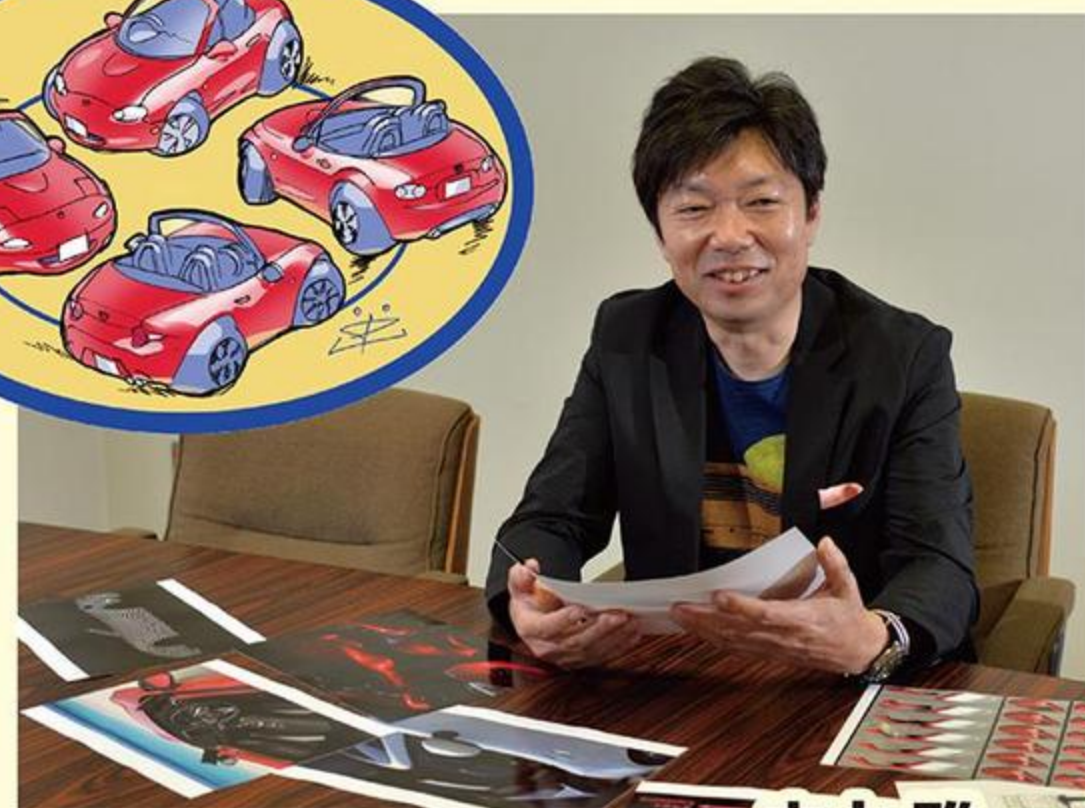
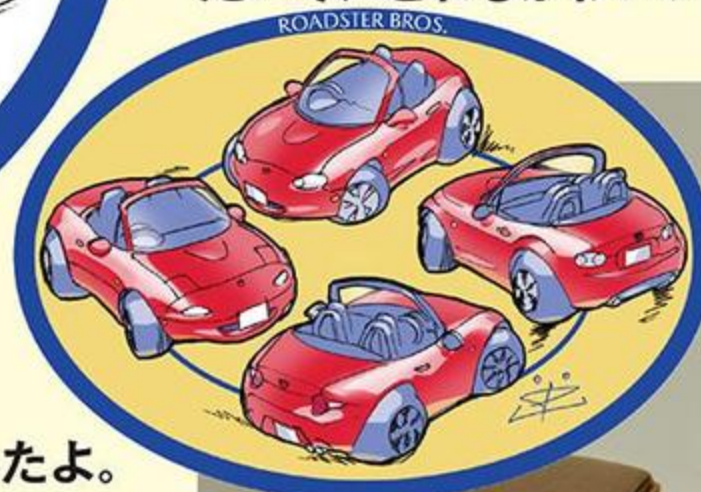
MAZDAも
ショップも手ぬかりなし
リフレッシュメニューで一生、乗る!

ROADSTER
BROS.

ここでしか手に入らない 貴重なレアステッカー 中山氏“自画自賛”大絶賛のイラストが最高!



「ええ付録?」と思ったのでは。一時期はブームのように付録が当たり前だったが、ここ最近是一般誌でもあまり見ない。時代に逆行して付けてみました、それもステッカー! 昔のチューニング雑誌じゃないんだから、という声が聞こえてきそうだが、ちょっと待った! これがまた貴重な1枚だったりする。なんと、本誌のためだけに中山主査が描き下ろしたイラストのステッカーなのだ。くう〜、チョロQみたいで、どれもかわいいう。



ロードスター(ND)主査兼チーフデザイナー 中山 雅氏

「どの型式にも喜ばれないといけないから、力入れて描きましたよ。いや〜、我ながらよく描けてる(笑)。とくにNAがいいね」と、自作ステッカーをほめちぎり。実車やカタログなどをいっさい見ずに描いたそうで、さすがです。NBはあえて前期顔としているそう。何せ4世代家族なので、どれも平等にしないと大騒ぎ。「このイラスト、お皿にしたら使いたいな〜。付録になりませんか?」……ムリです。でも、お皿案、いいですね!

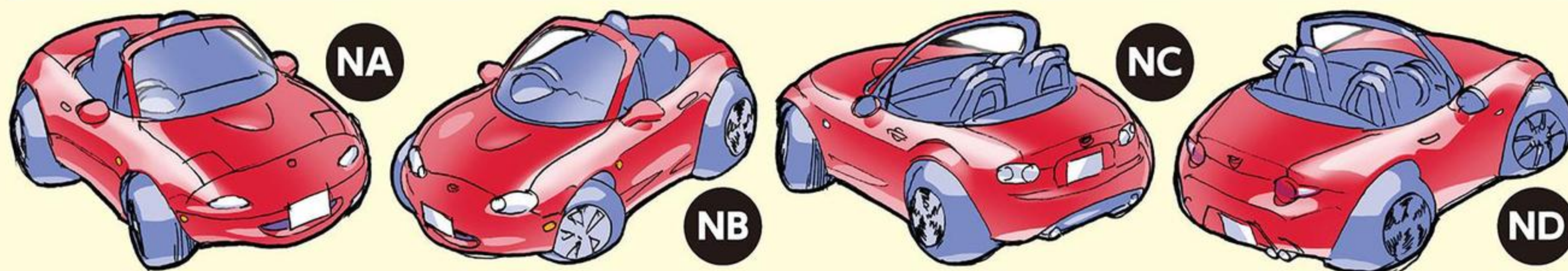
貼っちゃうのもったいない、だから脱着可能にしちゃおう

「ステッカーって貼ったら終わりだから、そうそう貼れないよね」と中山主査。おっしゃるとーり! というわけで、最近みなさんがよくやるマグネットバージョンを作ってみた。小さい方はポストに投げ込まれる、水道屋さんのマグネットが使える。マグネットシートにしたら、ぜひミーティングに貼って参加してほしいなあ。マグネット以外にいいアイデアがあったら、教えてくださいね!



マグネットシートは100均でも販売されている。今回用いたのは、家にあったホワイトボード(ボードじゃないよね)。

貼り付けてカットしたらハイできあがり。イベントで中山主査を見つけたら、ここにサインしてもらえばいい記念品に。



ROADSTER
BROS.

ROADSTER BROS.

[ロードスターブロス]

Vol. 14

Editor in Chief 中村ブンコ
 Producer 黒田健一
 Photographer 金子信敏／永元秀和／桧山行由
 玉井 充／犬塚直樹／服部真哉
 吉見幸夫／片桐博也
 奈良軍団KOMATSUDA
 Writer 塩見 誠／石田 徹／都築雅一
 鈴木ケンイチ
 Illustration 都築雅一
 Cover Photo 金子信敏
 Cover Design 長谷川修史
 Design 長谷川修史
 田辺雅人
 3PUNCH DESIGN (齋崎真司)
 浜本直樹／三文字デザイン
 本田和史／大島博之
 Advertising Div. 神戸信英／渡辺孝禎
 Sales Div. 寺岡秀樹／小出 仁／倉田貴司
 Publisher 木村玄一

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

発行日 2018年7月13日
 印刷 大日本印刷株式会社 Printed in Japan
 定価 2037円(+税)

©モーターマガジン社 無断転載を禁ずる

CONTENTS

003 MAZDA×ROADSTER BROS 素敵な付録の紹介

006



ユーザー&ショップデモカーが目白押し

037 理論武装!?

「工場見学」から
勉強しよう

気になるパーツのアレやコレ!

●MAZDA ●DEFI ●IPF ●ENDLESS ●SUNOCO
●BBS ●FUJITSUBO ●TEIN ●PROJECTμ



055

4世代乗り比べ!

商品改良でNDはどう進化したのか?

069

Meet the ROADSTER

●ほくりく ●OASIS ●軽井沢

078

まだまだ中盤、これからが見もの!

ROADSTER RACE SCENE

086

ショップのがんばり、ユーザーの切望が通じた?

リフレッシュメニューで
一生、乗る!

101

GO! GO! LEG

ストリートが楽しいセットアップだから
ぷらっとオープンドライブを楽しもう!

105

サーキットはこわくない

楽しめ! スポーツ走行会

113/114

TOPICS.1&2

116

RCOJ Message Board

118

4040&1515気まぐれDiary

120

お気楽イラストレーターTSUZUの
NAまったりライフ

122

ND→NA 原点回帰薄口白書

124

情報まるごとSHUFFLE BOX





うちのMX-5! 好きすぎて、こうなりました~



UCHI NO KO No.1



ロードスターって、ある意味“痛い”オーナーが多いですね。だって、千差万別のカスタム（ノーマル派もありだし）がありながら、だれもが自分の愛車がイチバンだと思っているもの！ 世間から見たら痛いかもしれないけど、当人達にとってはいたって“フツー”なのだ。愛すべき「好きすぎた人々」を紹介していこう！



好きが高じてアイテムを自作。 クオリティの高さから販売も実施中

4年ほど前にこのNA6を買ったというこのオーナー、じつはマツプロダクトというブランドの代表。クルマ好きであることはもちろんだが、ロードスターの楽しさに惚れ込み、足りないパーツは自作してやろうと思って開発を始めたのが、このブランドを立ち上げたきっかけとなっている。

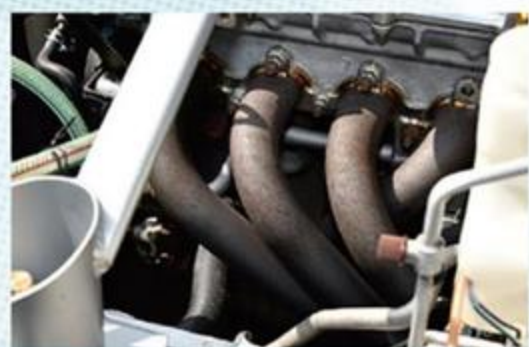
そのアイテムラインナップは豊富。4スロ取り付けキットやフル

バケシート用ブラケットといった「あったらいいのに」というものから、オイルブロックの取り付けステーや、NAのフロア補強をするための、NB純正トラスメンバー取り付けキットも用意されている。さらには自転車用ドリンクホルダーが取り付けられる、マルチファンクションバーという便利グッズもラインナップ。オーナーならではの視点でのアイテムを開発

している。さらにオイルクーラー取り付けステーやタワーバーも現在開発中。ステアリングにスマホをセットできるホルダーは、ロードスター以外のクルマにも取り付けられることができる。販売はwebからとなっているので、まずは一度マツプロダクトのホームページ (<https://m2pro.theshop.jp>) を見てみよう。



オイルキャッチタンクはクスコ製をセット。オイルフィルターのブロック取り付けステーはオリジナルアイテム。これはかなり便利なグッズだ。



4スロ化とともに出力特性を大きく変えているのがマキシムワークスのエキマニ。サウンド面での装着効果も大きく、お気に入りのアイテム。



4スロが目立つエンジンルーム。本体は戸田レーシングとHKSのカムをセットして面研も実施。エキマニはマキシムワークス製だ。4スロ取り付けキットが自作アイテムとなっている。制御はリンクで行っていて、吹け上がりレスポンスが鋭い。



ボスとステアの間に挟み込んで固定することで、スマホをセットできる。OBDIIポートからアプリに情報を送ると、サブメーターにも。

自転車用のボトルホルダーがシート間に簡単に取り付けられるようになるバー。ペットボトルをセットできるようになるので、実用性が高い。



マツプロダクトではリトアニアのRS社製ショートシフターを正規で取り扱っている。ジュラルミン製の剛性感があり、確実にシフトできる。

ボルクレレーシングTE37は14×7.0Jというサイズ。タイヤは185/60で、サスはオーリンズPCVを使っ



エアロパーツはガレージベリィ製。フロントはBタイプをセット。フラットなこのサイドもベリィのアイテムで、低さを強調している。



マツプロダクトさん

NA6

佳那子さん



ローダウン仕様からハイリフトに一転！ オフロードをオープンで走ってみたい！

昨年の軽井沢にはローダウン仕様で参加した郡司さん。今回は真逆のハイリフトロードスターを作って登場した。海外のインターネットサイトでNAのハイリフト仕様を見て、NBでオフローダーを作ってみたくなったという。

いつでもノーマル状態に戻せるようにアーム類などの基本構造は変更せず、アームの可動限界まで車高を上げるためにワンオフでロ

ングケースの車高調を製作。車高を上げるとキャンバーがポジティブ側に傾いてしまったため、ジョイントをロングタイプに交換して調整している。フロントとルーフにはLED補助灯を増設、揺れ防止のワイヤー処理もオフローダーっぽくてイイ。フロント、リアともバンパーはカットされアプローチ／デパーチャアングルを確保し、ラフロードでも走行できるように

した。カットしたバンパーに合わせてボディの薄さを表現するため、サイド下部をブラックにペイント。足まわりを含め、すべて郡司さんの手によるカスタムだ。もともと車高が低いロードスターの中で、ハイリフト仕様は目立ち度も抜群！スタイルどおり、走るステージは林道がメイン。オープンで林道を楽しむにはロードスターは絶好の素材だったという。



トランク上には専用ラックを設けてスベアタイヤとジェリ缶を設置。このジェリ缶はドイツ製で軍用も製作している本格的なメーカーのもの。



オフローダーっぽく仕上げるには小物にも工夫が見られる。アンダーカバーはレイル製ディフューザーにサイド部分を新設して取り付けられている。



HKSのエアクリナーとマキシムワークスのエキマニを装着した以外は、基本的にノーマルのエンジンルーム。ボンネットは左右のワイヤーを外してから開ける。



郡司貴央さん

NB8C





限定ターボ車をベースにワイドボディ化。 さらにピンクラと同じ色にオールペン

限定車だった1.8ターボのNBをベースに、ノブプロのワイドボディキットを装着。劣化してしまった幌はマルハ製に交換し、さらにはピンククラウンの色にオールペンすることで、このどこにいても目立つ、ド派手な外観を実現している。

エンジンまわりは基本的にはノーマルのままだが、インタークーラーは社外品に換装

して大型化。カラーチェンジをしたことでくすみが目立っていたヘッドライトは、純正の新品を購入して交換。マツダスピード製のシートを2脚セットしていることもあって、内外装ともにきれいさを保っている。ちなみに走行距離はまだ5万km。ずっと所有していたというオーナーの気持ちが伝わってくるクルマだ。



社外品のインタークーラーとマフラーで吸排気系をチューニング。排気系はほぼストレート構造となっているので、走りが気持ちいい、とのこと。

戸田雅也さん



NB8



ワークのCR01をセット。リムの深さと車高の低さが、ワイドボディとマッチしてインパクトたっぷりのフォルムを見せてくれている。



渡辺丈志さん

NDERC



魅惑のマジョーラカラーは ペイントじゃなくラッピング!

渡辺さんのこだわりはボディラッピング。前回はパープルのフィルムを貼っていたが、イヤーモデルっぽくカラーチェンジ。海外サイトで販売されていたマジョーラカラーのフィルムに目をつけ、早速購入。自らラッピング作業をしたのだが、パープルのフィルムを剥がすのが大変で、ボンネットだけでも2時間もかかったという。貼るのも気泡が入らないようにするなど、かなりの難易度なのだ。来年は何色にしようか、今から物色中!





エンジン本体はノーマルで、エキマニは前のオーナーが付けたものらしい。ちなみにヘッドライトのイカリングも購入時にはすでにセットされていた。



オーゼットのスーパーツーリスモはフロント15mm、リア20mmのスペーサーを使ってツライチにセット。プロクセスT1Rは215/40R17というサイズを選択。



林 佳佑さん



林ファミリーの次男坊はNB8で走りを楽しむ

お父さんがNA6、長男がNDに乗っている林ファミリー。次男の佳佑さんはNBが愛車だ。このクルマはオーゼットのスーパーツーリスモ17インチをツライチにセットし、デフはクスコRSの2ウェイを組み込むという、カタチにも走りにもコダワリを持つもの。懐かしいデザインのマツダスピード製シートは、松屋でバイトをして買ったものだそう。ま

だ21歳ということもあって、クルマはこれが初めての購入。免許を取ってすぐお父さんのNAに乗らせてもらい、その楽しさに惚れた、というのがNB購入のきっかけだったそうで、つまりはお父さんが上手く洗脳した、ということになるのかも。きれいさを保つために、毛ばたきを常備しているというのも、おっさんっぽくていい。



モモのステアリングも含めて、どこか懐かしい感じのインテリア。グラデのマツスピシートはおっさん世代へのアピール度が大きい。

毛ばたきを使ってるのを見たのが話を訊くことになったきっかけ。いまの20歳代で毛ばたきを使ってる人はまずいない。そこに家族の歴史あり。



NB8



能登奈生さん

能登弘通さん

NB8C

シートはローバックのナカマエ製タイプR、ステアリングはモトリタを装着。60'を意識した内装も良い雰囲気を出している。



ナンバーワンポイントは分割式のトノカバー。通常のカバーだと一体成型なので降水確率を気にしなければならないけど、これならトランクに収納できるから便利。

60'sカフェレーサースタイルに惚れて1年以上探し回って手に入れたmm1

親子で参加の能登さんはM2 1001を探しているうちにmm1の存在を知り、その60'sスタイルに惚れて購入を決意。前オーナーが綺麗に維持していたので、それを引き継いで、状態良く乗り続けたいそう。エンジンはマルハ製4連スロットルやマキシム製エキマニを装着し、フリーダムで制御する189ps仕様。トノカバーにはラインが入り、自作エンブレムを製作するなどイタリアンカフェレーサーのイメージに仕上げている。



F-1マシンを模してデザイン 黄色の割合を増やして明るく!

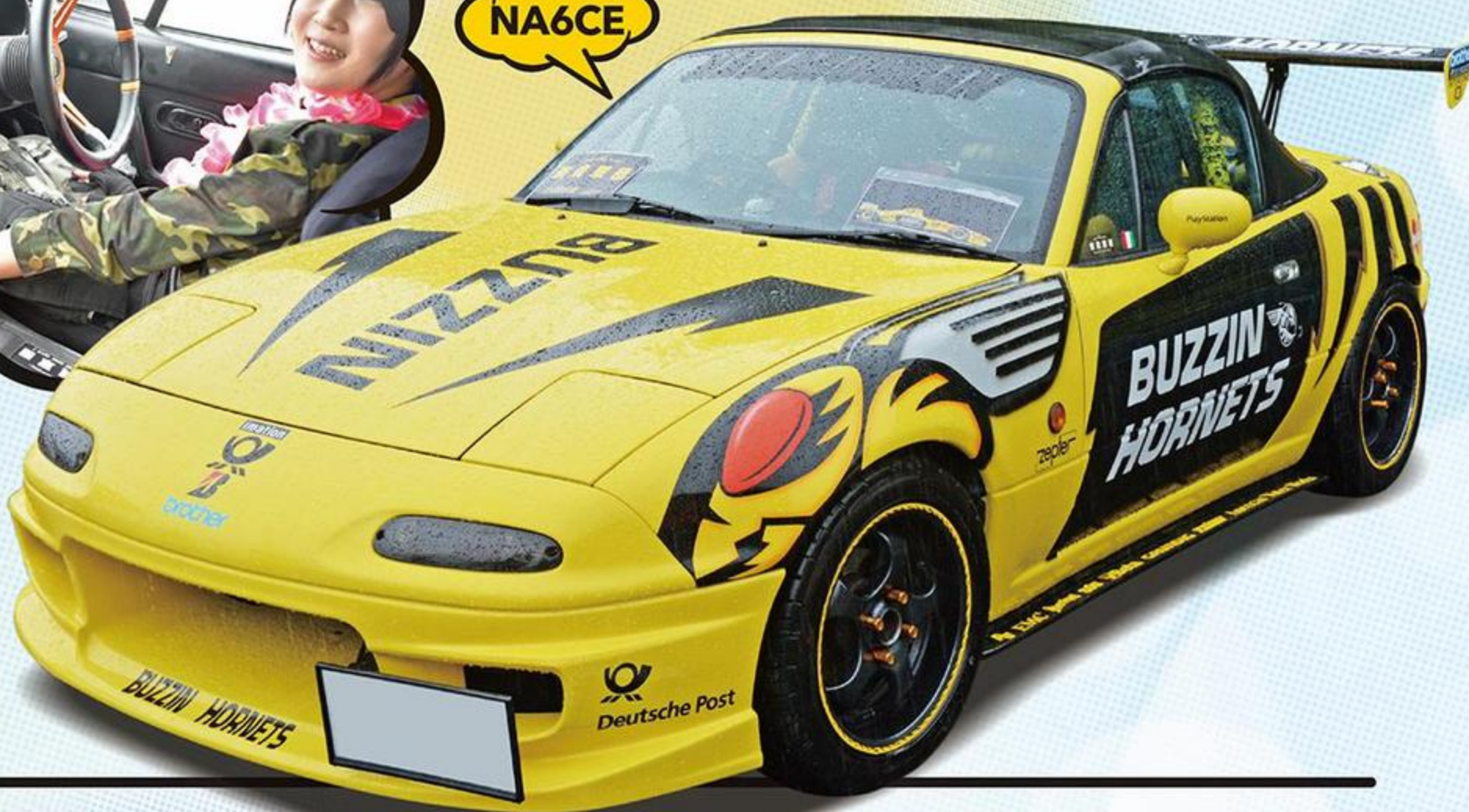
各地ミーティングでその姿を見ないことはない、というほどの勢い「奈良軍団」団長を務める彼女の愛車。上司に見せてもらったF-1マシンにビビッときて、それに近いカラーリングでまとめた。もともとボディカラーは黒だったが、オールペン+ブラシ+ステッカーでモディファイした。父(S800も所有!)もNA乗りで、なんと家には4台ものロードスターがあるという箱入りならぬ肝入り娘!? バイクも乗りこなし、父とツーリングに行くことも!

宮浦樹梨さん

ガレージベリーフェイスのボディだけではなく、インテリアも黄色と黒のコンビネーションでまとめた。助手席は奈良軍団の迷彩?



NA6CE



吉野民夫さん

フルオリジナルで 当時のまを維持 西海岸の風を感じる左ハンドルMiata

発売当時、国内ではMiataの新車が登録できず、中古車(新古車)扱いで、注文して納車されたのが2年後だったり大変だったらしい。そんな苦勞をして手に入れた知り合いの方から引き継いだ吉野さん。7年ほど車庫に入りっぱなしだった車両を復活させた。ナンバーワンポイントは何と言っても設計者達の想いがダイレクトに表現された初期型の輸出仕様車であることだという。マリナブルーのボディカラーもお気に入りだ。



多少のリペイント補修はあるというが、当時のままのペイントはとても良い状態を保っている。青空の下のマリナブルーはとても綺麗な。



エンジンもフルノーマルで綺麗な状態を維持。左ハンドルだとステアリング系やマスターバックスの配置が違うので比較してみると面白い。

初期型なのにシリーズ2のウinkerレバーだったり、オートクルーズやエアバッグが付いていたりと、内装もちょっと異なっているのだ。



Miata





NBクーペ

久田誠一さん

メンテナンスを続けることで この先もいい状態を維持していきたい

軽井沢ミーティングでも見かける機会が少なくなってきたNBクーペ。久田さんのクルマは車高も高く、ノーマルに近い外観となっていた。「いや、本当はもっと低いんですけど」とは久田さん。じつはこの車高、普段使っているココのショックをオーバーホールに出していて、そのかわりに純正ビルシュタインをセットしたことで上がってしまったもの。普段遣いからサーキット走行もこなしつつ状態がいいのは、メンテナンスのおかげだ。

ノーマルターボエンジンを見ることも少なくなった。きれいなエンジンルームからも、気を遣ってメンテナンスしていることが伝わってくる。



国産シート、ミュレンのフルバケをセット。長距離ドライブがラクになり、エビス西コースやツクバ1000なども走りやすくなった。



クーペボディの流麗なラインが久田さんのお気に入りポイント。なのでエアロなどはとくに装着していない。ボディもヤレがない状態。



サスは純正ビルシュタインで車高が高い。普段はココを使っているが、現在オーバーホールに出しているところだそう。ホイールはSSR製。

NCは買ったばかりだが、これまでに NAとNBを乗り継いできています

某逃走中のハンターのコスプレで現れた池田さん。追っかけられたらたまらなくて、こっちから話を訊いたところ、これまでにNAを買ってフルチューンし、壊れちゃったのでNBに買い替えて2年乗り、シロココRを買ったものの面白くなかったこのNCに買い替えたとのこと。まだ購入してから2カ月ほどしか経っていないので、足とホイール、デフ、マフラーを換えたくらいだったが、この先いろいろとカスタムを予定しているそうだ。



NC RHT



池田巧介さん



デフィの水温計と油圧計をダッシュボードにセットし、ステアリングはモモのレースに交換。21歳の時からロードスターに乗っているベテランは仕上げを焦らない。



ホイールは純正のBBSだが、サスペンションはテインのモノフレックスをセット。若干ロールが大きいのでバネを交換したいそうだ。



RHTというのが最大のお気に入りポイント。スイッチで屋根が閉まるというのは、NA/NB時代に想像していた以上に便利だ、とのこと。



オーデュラのマフラーをセット。ほかの機能パーツはクスコの1.5ウェイLSDくらいだが、購入2カ月と考えればペース早すぎる。



サイドステップは1万円で買ったもの。外装のカスタム関係はまだこれから、ということで、現在はすっきりとした印象だ。





レッドレザーを使ってシフトブーツやサイドブレーキブーツを製作。シートやパネルも含めてインテリアはレッドを基調としてまとめている。



シートはスパルコ製の、オーゼットとのダブルネーム。4点式ハーネスもスパルコ製と、統一感のある仕上げとなっている。これもオトナだ。



林 清隆さん

NA6



①エンジン本体はフォーマルだが、サクシオンパイプなど樹脂製で劣化してしまう部分は交換済み。②エアクリナーはダイレクトタイプとすることでレスポンスアップを狙う。③エキマニはTMC製をチョイス。高回転で響くきれいなサウンドもお気に入りポイントのひとつとなっている。



ホイールもオーゼット製で統一。15×7.0Jというサイズで、ティン・フレックスZでのローダウンも合わせて、きれいなツライチだった。



K oneレーシングのマフラーをセット。エキマニと合わせて気持ちのいいサウンドを聴くことができる。速さというより気持ちよさ、が選択の基準となっている。

林ファミリーの大黒柱は NAとともに全国各地を移動。 ナルディは20歳から継続使用中

長男がNDに乗り、次男がNBに乗っているという林ファミリー。軽井沢ミーティングには3人がそれぞれ自分のクルマで、そしてお母さんは物販担当として参加していた。

そんなファミリーの大黒柱である清隆さんがロードスターを購入したのは、6年ほど前のこと。それからは転勤などで引越をしてもつねに一緒だったそう。これまでの車歴はB110サニーに始まり、ランタボやMR2、WRCで活躍したE39 Aギャランと走るのが楽しいクルマばかりだったそうだが、そういったクルマたちの中でも、このNA6の楽しさは格別だそう。リスクを抑えて走りを楽しむため、エンジン本体には手を入れず吸排気系チューンでレスポンスアップをする、というのも大人なテイストだ。

そんなチューニングメニューの中でもっともお気に入りののが、ステアリング。ナルディ・クラシックをセットしているが、これはハタチのころに購入し、それからずっと歴代のクルマで使ってきたもののこと。グリップを握ったときの感触や操作のしやすさなどが気に入っているが、いまではもう身体の一部、と言えるくらいに馴染んでいる。しかもそのルックスが、偶然とはいえロードスターにマッチしているというのもいいところ。これからも使い続けるよ、とのことだった。



ステアリング、シフト/パーキングレバーにウッドを配して、ヘッドレスト付きフルバケットにキャメルバーなど旧車っぽく仕上げた内装。



旧車には定番のワタナベ8本スポーク。キャリパーはフロントをFD3S用、リアをFC3S用に変更。ビッグキャリパーなのでオーバーフェンダー必須。



①ナンバーワンポイントは自作4連スロットル仕様。加工、装着、セッティングまで加治さんの手によるもの。②エキマニにはEGRのパイプを増設加工している。③マフラーは汎用のサイレンサーとパイプを使って自作。溶接も器用にこなしてしまう加治さん。④eマネージへの配線を配線図から探していくのが大変だったそうだ。



加治秀光さん

NB6C



オールペンからエンジンセッティングまでオーナー自ら仕上げた

フルノーマルで手に入れたNB6Cだったがmm1仕様のフェイスに惚れて、当時再販していたエスケレートから購入。全体のイメージを30Zなど国産旧車テイストで仕上げるためオーバーフェンダーや縦二本出しマフラーを装着した。オーバーフェンダーは240Z用を流用し、あえて黒にペイント。マフラーは自分でパイプを溶接して自作。ブラケットなど小物は全て作ってしまうそうだ。

エンジンは自作した4連スロットルが自慢のポイント。カワサキZX-12R用のスロットルを流用し、マニホールドやアダプター類を自作してスポーツインジェクションを組み合わせ、eマネージアルティメイトで制御する。

エアクリナーはバイク用を流用した4連タイプ。NBの最終型はコンピュータをポン付けできないのでサブコンを付けるなら配線を配線図から1本ずつ追って探していくかにならない。自分で理解して作業しないとセッティングもままならないため、色々勉強していくうちに詳しくなったという。綺麗に保たれたボディは、毎年3万kmほど走るので飛び石などで傷がつくため、2年ごとにオールペンを行っている。もう3回ほどペイントした。チューニングからセッティング、オールペンまでこなす加治さんの愛車は、今後も進化を続けていくことだろう。

岡本佑之助さん

NA6E

父 光二さん



自分よりも年上の兄貴的存在 ユーノスに乗るユーノスケ!?

クルマ好きの父はニッサン車に乗っていたが、息子が選んだのはロードスター。「ロードスターのイベントに連れて行ってもらって欲しくなりまして、どうせなら元年式がいいかなと思って探しました」という息子。父とクルマいじりも楽しむ仲良し親子。もしやのお名前はユーノスをいっさい意識したものではないそうナ!

自作ライトで今風フェイス ホロのコーディネートも◎

NOPROパンパー装着で後期顔になった2005年式。ジェットストリームのサイド、タックインのリアを組み合わせている。ボディカラーは当初ラッピングしていたが、自分でやったので長持ちせず塗装した。ルノーのイエローでパールが入っている。NCには、MT車に乗りたくてアクセラから乗り換えた。奈良軍団の初期メンバーとして活動。



大丸 亮さん

NCEC

ヘッドライト、テールランプは自作もの。ホロ(EZ-ON)交換も友人に手伝ってもらいながらも、自分で交換したというDIY好きでもある。



ミーティングで見かけた「気になるロード!!」 お話聞けず……残念っ

ミーティング会場には気になるロードがたくさんいるのだが、タイミングが悪くオーナーさんに話を聞くことができないことも。ん〜、すんごく話を聞きたかった残念な車両がこちら! どこかのミーティングで編集部を見つけたら、声かけてくださいね〜



ドアを開けると目に入るカーボン柄。スカッフプレートもガレージベリ製のカーボンパーツ。サイドステップなどエアロパーツも装着されている。



純正デザインを崩さず、後付け感がないようにデザインされたメーターボード。表面処理が市販品と異なり一品モノを感じさせる。



カーボンにこだわった試作パーツ てんこ盛りの唯一無二感がたまらない!

アテンザに乗っていた頃にガレージベリに通い始め、ND-RFに乗り換えたのをきっかけにRFのパーツ開発に協力するようになり、エアロパーツなどカーボンパーツの試作製品が取り付けられている。このクルマでサイズやデザインなどを模索して製品化されたのだ。プロトタイプなので表面処理や形状が市販品とは異なり「特別なパーツ」感がオーナー心をくすぐるという。



RF専用パーツのルーフスポイラーは市販前から取り付けられていた、ちよっと自慢の一品。オーナーにしかわからないけど満足度は高いよね。



NDERC

上野正人さん



NB6C

岡田和也さん

20周年イベントがきっかけで いろんな人と楽しむように!

新車で購入し乗り続けている平成15年式。走行距離はまもなく24万kmとなるが、エンジンはまだ手を入れていない。マキシムのエキマニ、オートエクゼのマフラー、クスコの車高調などを装着し、自分流の走りを楽しむ。YSリミテッドのライトをセットして、見た目の印象も変化させている。センターストライプもよく似合っている。



NA8

沖 恭志さん

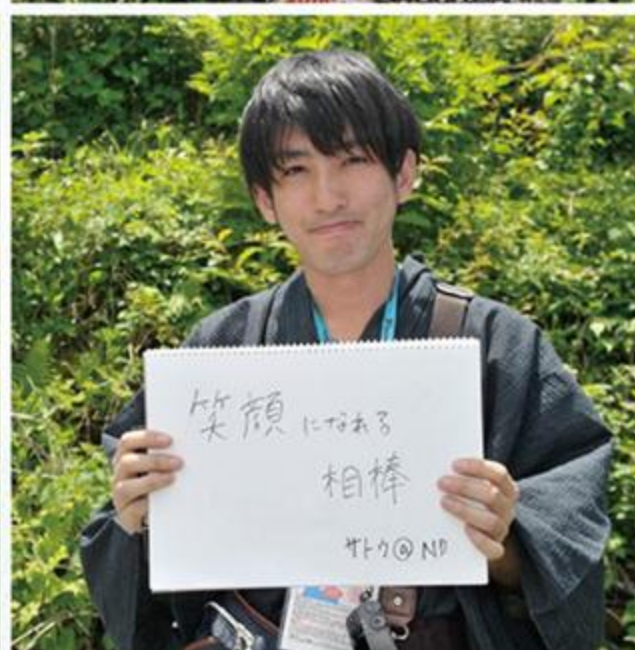
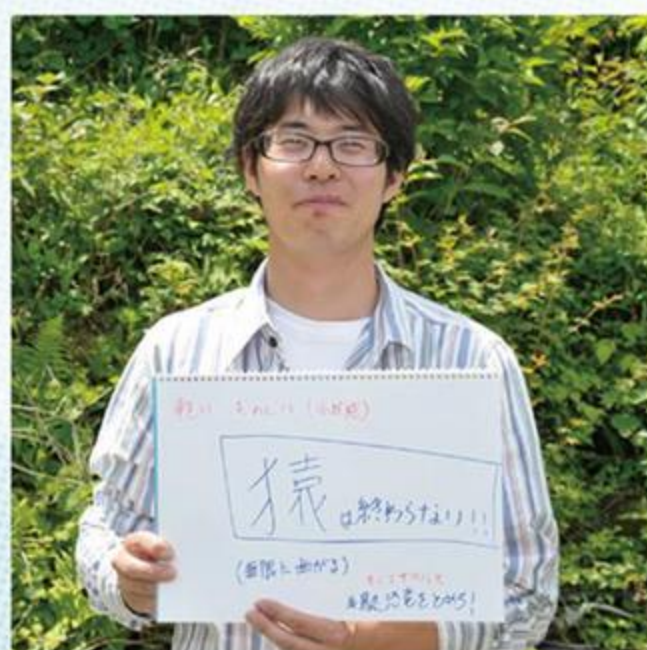
両親ともにクルマ好き! 実用性も兼ね備えてます

「塗装前提の、ボロボロの車両を購入しました。明るい色がいいな、と思ってこの色にしました。キャンプやスノボにも行くので、実用性も重視しています。父がNBに乗っていて、母親もデミオのマニュアルを運転しています」という一家。ご夫婦でドライブにも行っているらしい、と理想のロドライブを満喫中のような。





「あなたにとってロードスターとは?」と聞かれたら、みなさんはなんと返答するでしょう。ものすごく悩むのではないかと思います。一言で表現するのは本当に難しい。軽井沢ミーティングでの限られた時間内で答えてくれたみなさん、ありがとうございました!





ロードスターでオフロード走行? これまでとは正反対の概念が新しい



車高調でめいっぱい上げた状態。当然、乗り心地がスポイルされるので改良モデルをラインナップする予定だ。

問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/>



ロードスターといえばシャコタン、という定番イメージを根底から覆したコーンズの1台。お披露目は軽井沢ミーティングで、実際、運転席に座ってみると景色が違って、ロードスターじゃない！これはストリートSUVと同じような目線といったポジションではないか。隣の初代NAのルーフを下に見るといって、これまでにない感覚が不思議だ。

じつにさまざまで、個性的なスタイルを楽しむオーナーの多い中、リフトアップという方向性がここまです新鮮だったとは。奇しくも軽井沢には、NBで同様の仕上がりを見た1台（本誌でも紹介）が見られた。もしや、これからブームになったりするのか？

ボディのポリウレタンがあるNCだと、こうしたスタイルもありだ。初代、2代目たと上下のポリウレタン不足が否めないが、NCならば迫力十分。基本的なリフトアップはハイリフト車は、ラダーフレームを採用した車種が行うもの、という固定観念がある。しかし、本格的にオフロードを走るわけではなく、スタイリングとして楽しむなら、構造うんぬんは関係なし。

実際にコーンズのNCは車高調のみで、車高アップを実現している。そのため乗り心地は推して知るべし。少しでも改善されるよう、車高調の見直しを行うという。車高に関しては、落としすぎも上げすぎも、乗り心地には影響してく



オフローダーらしくアンダーパネルも備えている。ラリー車のパーツなども使えるから、スタイルの幅もぐ〜んと広がるはず。



牽引フック、ビス留めカバー、そして何より丸見えのマフラーがスバルタンな印象を与えている。大径タイヤもよく似合っている。



るということか。ここはスタイル優先なら飲み込む部分。オフロードタイヤを装着していても、これなら遜色ない。大きめのライトポットやツヤなし外装部品とのマッチングも◎なのだ。違和感なくまとめたセンスの良さが、NCの可能性を広げたといえる。歴代モデルの中ではちよつと異端児的な存在だが、またまた楽しみ方があることを示唆してくれている。今後のミートイニングで同様のスタイリングが増え、集まったら見応えありそう。

シャコタンにすると、ちよつとした段差や傾斜に対してナリハスになるものだが、これならまったく気にならない。純正よりもさらに11cmのリフトアップというが、中途半端な純正の車高(一)だったから、ここまで思いきったほうがスタイルも決まるというもの。人と違う路線でいくなら、これイチ押し！ オフスタイルのパーツをコーディネートしてまとめた姿、増えるといいな。

既製品にほんのちよつと手を加えて オリジナリティを印象づけるのに成功

以前にもロードスターブロスに登場してもらった木下さんご夫妻。そのときからNCが大幅にアップデートされていたので、あらためてお話を伺った。

現在の仕上げのテーマといえるのは、レッド&シャインというべきもの。キレイにペイントされたボディまわりだけでもインパクトが強いのに、たとえばダムドのビレットグリルはアルミ地肌ではな

く、メッキをかけることで輝きを増しているし、オーゼットのホイールもゴールドメッキとすることで、ひと目で他車との違いをアピールしている。さらにグリルには、5連のデイトライトを装備。これはケンスタイルのCX-5用を流用したものだろう。

エンジンルームも美しい仕上げ。バラつきやすい配線類はすべてコルゲートチューブでまとめ、カラ

ーコーディネイトにも気を遣っている。このエンジンルームだけではなく、エクステリア各部にもカーボンを使うことで、質感の高さもアピール。大人が焦らず騒がず、じっくりと自分好みに仕上げていったことが、こういったアイテムチョイスの見事さからも伝わってくる。こういう仕上げができる大人になりたい、と感じる人も多いはずだ。

レカロSR6は2脚ともレッドとすることでエクステリアとの統一感をアピール。フロアマットは赤黒なので、パネルの黒とバランスが取れている。



オーバードライブのボンネットはオールペンによってかえってスッキリ感が増した。ヘッドライトはインナーブラック加工を施す。



ダムドのビレットフロントグリルにメッキをかけて輝きアップを実現。5連デイトライトはケンスタイルのCX-5用を流用したもの。夜、マジで目立つ。



ステータスはボディ同色としつつ、ウイングのみカーボンの地肌を活かすというのは、見せかたの上手さを感じさせる部分。さすがのテクニックといえる。



フロントウインドウ周りもメッキ化しているため、オープンの際にもそうだがとくにクローズ時、他車との違いがはっきりと出る。というか、目立つ。



配線類のまとめかたとアーシングケーブルの相乗効果できれいさをアピール。エアクリーナーボックスのカーボンがエクステリアとの統一感を表現。



あえてテールがシンプルなデザインのマフラーを装着することでボディデザインを際立たせる。これも上手い見せかたのひとつだ。



隆子さん

木下昇亮さん

NCEC

たまたま手に入れたコブラのシフトノブ すべてはここから始まった。

きっかけは、たまたまノリで手に入れたコブラの形のシフトノブ。そこから誰もやってないような内外装を作りたくてイジっていくうちにこうなったという小室さん。ところどころにコブラを連想させる小物が配され「サイバー感」をテーマにまとめられている。ほとんどのパーツが自作や流用によるもので、そのアイデアは脱帽モノ。「近代的」な雰囲気を出すためにLEDをグリル内やライトに仕込むなど電装系にもこだわっている。

小室正樹さん

NCEC



マツダエンブレムがコブラに変更されている。リアのレリーフ状のコブラはネットで見つけたペンダントを加工して純正のフチと組み合わせ合わせた。シフトにはすべての始まり、コブラのシフトノブ。汎用シフトブーツでMTルックに。

ハンドルカバーもイメージに合わせ装着。インパネやコンソール周りにもヘビ柄にして、メッキパーツをアクセントに入れている。



シートバックの小物入れにはリベットやネジを追加して、パンクなサイバー感を表現。細かいところのこだわり方もスゴい。



林ファミリーの長男は 最新モデルで家族をリード

林ファミリーの長男である尚道さんがNDを買うのは、外野からすればまあそうだね、と思えること。しかしご本人としてはいろいろ思うところもあったようだ。免許を取って最初に買ったクルマはスバルのVIVIO。その次は中古

のクラウンだったそうだが、そのときに初めてお父さんのNAに乗らせてもらったのが、いわば決定打。仕事を始めてこのNDを、フルローンで買ったのは、やはり走りが楽しいクルマがいい、という想いがあったからだ。



林 尚道さん

ND5RC

林ファミリーには、娘さんもある。長男と次男は、お姉さんにNCを買わせたいと思っているそうで、実現すれば全4世代制覇となる。



NDはほぼノーマルに近い状態で、カスタム箇所は少ない。ショートアンテナはその数少ない個所のひとつ。機能は問題なしとのこと。



ドアミラーは鏡面をブルーに変色。夜間走行で後続車のライトが眩しくなくなったのに加えて、昼間でもバツと見えたとき、視認しやすい。



純正レカロシートとボーズのサウンドシステムが現在のお気に入りポイント。機能的にはこれで十分、と感じる高クオリティだそうだ。



スポーツカーにエレガントさを求めた ホワイト&ブラックの内装が映える！

小部良さんのナンバーワンポイントは純正の黒に白を組み合わせた内装。ベントレーやフェラーリなどの白内装を見てスポーツカーにエレガントさを求めたくなったという。イメージはACコブラのようなマッチョとエレガントの融合。クルマを購入する前から白黒内装と決めていたのでグレードはSスペ、ボディカラーはブラックに即決した。



ND5RC

小部良良夫さん



赤いステッチでオーダーしたフロアマットはFJクラフト。それに合わせてペダルにも赤いブラ板を挟んでアクセントを入れてみた。



ホイールはワークマイスター CR01。リムを黒にオーダーペイントして、ピアスボルトから外側がタイヤに見えるイメージを表現した。



白い内装が綺麗なND。センターパネル、ドアパネルはユアブランド、シートカバーはオートウェア、サンバイザー、シフトブーツ、サイドブレーキブーツは春木屋などそれぞれの持ち味を生かした内装パーツをチョイス。

自分で施工してみたフルラッピング 苦勞した甲斐がありました！

一見地味っぽい色かと思いきや、サテクロームグレーのフィルムは夜の帳が下りる頃にはギラギラした光沢を放つ。2週間ほどかけて苦勞して貼ったフルラッピングにご満悦の宮田さん。フルラッピングの経験は3度目だが、やはり重なりや巻き込み部などの細かい部分には苦勞が伺えるこだわりのナンバーワンポイントだ。



NCEC改

宮田信之さん



宮田さん自ら貼ったドアパネル、グローブボックス、ダッシュボードなどの全面革張り内装にもこだわりが伺える。



エンジンは走行10万kmをきっかけに載せ換えた2.3ℓ仕様にNOPROの現車合わせセッティング。エキマニはNOPRO製45φ。

コンケイブタイプのホイールもお気に入りという宮田さん。ボンネットにはボルシェGT-3のダクトを流用して取り付けてみた。



まず最初に交換したいと思っているのはマフラー。オープン走行のとき、ノーマルでは思ったほどサウンドが聴こえてこなかった、とのことだ。



お金がないながらもとりあえずセットしたのが、コムテック製のレーダー探知器。たしかに大事だ。ミニカーは裏側が寂しかったために配置。



注文するタイミングがちょっと遅ければ特別仕様車キャラメルトップを買えていたらしい。いや、こっちのほうがいじりがいいと考えたい。

まだ納車されてから1カ月ですが すでにやりたいことがいっぱいあります

すでにデミオを持っていたのに、走るのが楽しいクルマがほしいと思い、追加で買ったのがこのND。おかげで仕事頑張らなきゃです、とはオーナーの林さん。お金が、いいながらもローダウンしたいとか、マフラーを換えたいなど、夢と希望はタップリとある。買うタイミングが違えばキャラメルトップだったのに、と悔しがっていた。



ND5RC

林 岬太郎さん



前オーナーが仕上げた仕様を継承 走行環境も整えこれからが旬なのだ

「以前はWRX (GRF)、その前はローレルとハイパワー車に乗っていました。オープンカーに乗ってみたいと思い、ヤフオクでクルマを探していたんです。とくにロードスターに限ってなくて、とにかくオープン。そしたらこのスタイルに目があって……」。ボロボロだったが、エアコン、エンジンをガレージで修理してもらい、キュンキュン曲がるフィールを満喫中。パワーだけではなく、ミーティングのようなロードスターならではの楽しみも！

松本大介さん

NA6



乗らずに置かれていたためエンジンブロー寸前だった。エアコンと合わせてリフレッシュしてくれるガレージでテコ入れた。

前オーナーが仕上げた「思い」を受け継ぐべく、オープンカーのためインテリアの見た目も整える。ヴィンテージ感が似合っている。



コンソール、ドリンクホルダーと合わせたアルミパネルのドア内張り。外装色と室内のまとめ方、いずれもビッドクルー顔にマッチ。



硬派なサーキット仕様かと思えば 意外な痛車に仕上げたが中身は！

愛媛県にあるショップ「PRINCE」のスタッフであるタクミ君、愛車でオアシスミーティングに参加。ショップ取材時は製作途中で、サーキットよりのレーシーな仕様になると思いながら、まさかの痛車。「GWに東京まで足を運んで施工してもらいました。社長もビックリしてました(笑)」。とはいえ、ワンオフフェンダー、ジェットストリームのアンダーパネル、GTウイングがやる気を感じさせる。レーシングビートのバンパーもレア！



デフィのスポーツディスプレイで愛車の情報を集約。メーター表示をサーキット用にもできるので、走行シーンに応じて変更可能だ。



遮熱のための金色テープがまぶしい。K20(シビックタイプR)ピストン流用で2ℓ化、HKS F-conV-proでコントロールしている。S2000がライバルとのこと。

CW-ESTのウイングは、VOLTEXのスワンネック(足)で取り付けられていて、緑のステッカーは反射する素材。夜間走行時に目立つのだ。



宮岡拓弥さん

NA8



大人の雰囲気を持たずさえたデザイン 正面から見てもカッコいいのが特徴

「エアロのデザインで、どこかブランドかがわかる。そういったキャラクター付けというのが嫌で、それぞれのデザインとして、独立させた考えで作っています。ただ、NCのエアロを手がけてからNDを作る際に、こちらにも合うかもしれないと思います。合わせてみたらいけるじゃん、って（笑）」

菅原代表の言うように、2台を並べてみれば一目瞭然。ベースの異なる2台ともに、きちんとらしさがもたらされているのがわかる。これらのデザインは、ことさらエッジをきかせている。というのも、正面からみても不自然に見えないようにしているためだ。ナナメから見るとカッコいいデザインも、真正面から見ると、「あれ？」と思うようなことが多いことから、そのような手法をとったという。

「言葉で表現するのは難しいのですが、ダクトの位置など基本的なレイアウトには、どうしても制約があります。そこからオリジナリティを持たせるわけですが、もちろんカッコよくなくてはダメ

ん。ボンネットのセンサー類など、あるものを取り外すというところ、取り付け方法も考えています。まあ、このへんはどのメーカーも同様でしょうが……」という菅原代表。車検対応かどうかや、装備品を取り外すことを嫌う人が多いことから、ポン付けできることも大切な要素なのである。

ノーマルホイールとのマッチングについてもバランスを追求している。最近のスポーツカーに装着される純正ホイールは、デザイン、重量ともにクオリティがとても高い。そのため、社外品に交換しないままドレスアップする人も多い。NCでもエッジのきいたスポークデザインが採用されているため、相性はいい。

大人の雰囲気を演出させたのは、ユーザー層を考慮してのこと。エアロを装着した満足感と、イメージチェンジした見た目を実現しながら、シンプルなドレスアップができる。キャラクターの違うNC、NDに、同じ息吹を吹き込むのがS2レーシングのフロントバンパーなのだ。

Ⓖ S2レーシング

神奈川県横浜市旭区今宿西町397-15

TEL.045-951-7805

<http://s2-racing.com/>



大胆に開いた開口部は一見スパルタンなイメージを生みそうだが、ダクトの形状デザインと組み合わせるとエレガントに。



カラフルに結晶塗装されたエンジンカバーはND用だ。無機質なエンジンルームがこれだけで華やかに。1万2800円(税抜)。





ホイールだけではなくブレーキキャリパーもRF純正品に換装している。よく見るとリフレクターも白に変更。細かいところまで手を入れている。

エアロパーツはマツダスピード製をボディ同色化。白黒2トーンのシートカバーがモノトーンなイメージを強調するキーパーツとなっている。



八代修一さん

ND5RC

首都高で見かけた白いNDにひと目惚れ その上をいくためにカスタマイズ

東京に住んでいる八代さん。首都高速を走っているときに抜かれた白のNDを見て「カッコいいなあ」と思ったのが、ロードスターを買うきっかけだったそうだ。現在はクルマを購入した東京マツダにほぼ毎週通い、マネージャーに

協力してもらいながらカスタマイズ。エアロはマツダスピードを装着してボディ同色化を行い、ホイールやブレーキはRFの純正品を流用。シートカバーはオートウェア製の特注色で、オープン時もしっかり白を見せている。



基本的なところには手が入ったので 次はエンジンチューンに進みたい

テインの車高調やオーバードライブのエアロ、ツライチにセットしたヴァルツフォージッドやD2ジャパンのブレーキシステム、スルガスピード製マフラーなど、機能面の充実ぶりはもちろん、レカロSR7やナルディのステアリング

も含めてルックスも、走りを楽しむという部分も隙がない佐々木さんのND。この先は、コンピューターチューンやエキマニ装着による、走りのフィーリングアップを考えているそうだ。まだまだ進化を続けていくクルマだ。



D2ジャパンのキャリパーはフロント6ポット、リア4ポット。2ピースのドリルドローターはフロントを330φと大径化している。



トランクスポイラーはガレージベリーのアイテムで、アンダーはオスロく日本で一番最初にセッとしたというレッグ製ディフューザー。シルバーカーボンなのがオシャレポイント。



佐々木靖尚さん

ND5RC

フロントとサイドはオーバードライブのアイテムをセット。見た目もそうだが空力的な効果も狙っての装着。カーボンがアクセントに。



メーターパネルはRSファクトリー製。ナルディのステアリングはウッドベール製ボスを使って装着している。レカロSR7はナビシートも含めて装着。



うちの子、イチバン！
好きすぎて、こうなりました〜



橋口信平さん

販売店で仲間と知り合うことで 刺激を受けつつカスタマイズが進行

橋口さんがこのNDを購入したのは、東京マツダの有明営業所。右ページの八代さんと同じお店だ。購入してからすでに1年ほど経っていて、有明に遊びにいらしているときに八代さんを含めたロードスター仲間と知り合った。いまではみんなで刺激しあいつつ、自分の好みにマッチしたカスタマイズを楽しんでいる。

橋口さんの場合、テーマとなっ



ND5RC

もろもろのシステムはここにセット。機器の大きさとスペースを勘案して置き場所を見つけている。システムを見せる、という意味でもベターな設置場所と言えるかも。

ボックス型のサブウーファースはラゲッジスペースにインストール。トランク内の空間が狭いため、このカタチのほうがユーティリティ性を犠牲にしにくく低音も響く。

普通のクルマならグローブボックスなどどこにも置き場所があるのだから、ロードスターの場合はここしかない、ということでのコンソールへのインストール。



2スピーカーはAピラーの付け根部分にセット。2スピーカーなので後席空間への影響を考えずにすむが、狭いぶん反響はきついのですこを考慮してバランスを取る。



ブレーキはRF純正ローターとキャリパーを移植。ホイールはボルクレイシング ZE40のタイムアタックエディション。サイズは17×8.0J。

ているのはソウルレッド。エアロをボディ同色化するだけではなく、ロールバーの後側も同色にしたリ、シートをレッド＆ブラックの2トーンとするなどしたことで、まとまりのよさを見せている。

もうひとつのポイントがオーディオ。オーディオのシステムをインストールしているが、アンプはシートの後ろにセットし、ウーファーはラゲッジに装備。ほかの

クルマならそれほど苦労はせずにインストールできるのだが、なにせロードスターはスペースの制約が厳しいので、いろいろな工夫が必要だった。でもそのおかげで、サウンドクオリティは格段にアップ。今後は走りの面のレベルアップを考えていて、すでに実行したLSDの装着やRF用ブレーキ移植に加え、スパーチャージャー化を予定しているそうだ。

スパルタンな出で立ちからイメチェン カッコかわいい独創的なスタイリングに!



小型で薄いタイプのオリジナルサイドステップは、フロントアンダーからの流れを受け止め、ローフォルムを実現させている。

📍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/>



フォグランプの亚克力カバーが、これまでとは違う顔つきを作り出している。バンパーに内蔵されているようでカッコいい。



レーシーでスパルタンなデザインが、ブランドの特徴となっているジェットストリートのエアロ。歴代のNA・NCのいずれも、サーキット映えるエアロのラインナップをそろえている。スポーツ走行を楽しむユーザーや、カスタム派から、広く支持されている。デモカーであるこのNCは、これまで何度か雰囲気を変えてきたが、今回は「ナイトライダー」を思わせるいでたちでまとめたという。

「昔の湾岸アニメっぽいでしょ

(笑)。当時はH4の大きなフォグランプを付けて走っていたものです。フォグランプを内蔵させる場合、バンパーごと作ることが多いんですが、キャラクターを活かしたままセットできそうだったので、やってみました。このフォグランプはバイク用のヘッドライトで、H4バルブのため配線加工が必要です。

これは一般的ではないので、実際には5・5インチのシングルバルブを、取り付けることになるでしょう」と大谷代表。フォグを覆

う亚克力のカバーは、取り付けなくても成立するが、装着状態をみてしまつとあつた方がカスタム感を味わえそう。

純正フォグの取り付け部を拡大する加工をし、フォグランプのユニットをセットして、亚克力カバーを接着。大径のフォグだが、ポリウレームのあるNCとのバランスはともいように思える。

ノーマルの笑顔フェイスをそのまま生かしたカスタムは、これまでのジェットとは別の方向性を見るようで新鮮。ボンネットはノーマルでダクトもなし。ヤンチャさではなく、かわいさが前面に出ていながらも、スポーツカーらしさは損なわれていない。だから、ノーマルのスタイリングが気に入っているが、ボディメイクもやってみたい、そんな人にオススメのメニューだ。

このスタイリングについては、キット販売というかたちではなく、ジェットストリームでの作業となる予定。車両持ち込みとなるので、実現したい人はぜひご相談を。



軽井沢ミーティング5日前に、 デジタル迷彩を刷毛でアナログ塗装

デジタル迷彩が目立つこのNA、最初はそのやる気なルックスに魅かれて話を訊いたが、じつは結構凄いクルマだった。

まずそのカラーリングから。オーナーの池田英樹さんは、せっかく軽井沢ミーティングに行くんだつたら目立ちたい、ということから開催5日前に作業開始。刷毛を使って塗っていったが、さすがに時間が足りなくてクリアまではで

きないままの参加となったそう。掛かった費用は1万3000円ほど。インパクトの強さからすれば、安いといっているだろう。その他エクステリアは、FRP製のドアやハードトップにセットしたダクトに注目。このダクト、オジサン世代には懐かしいマーチ・スーパーターボのボンネットダクトを逆にきにセットしたものだそうだ。さらにエンジンは、4連スロッ

トルをセットした上で、アメリカ製のECU、メガスクートを使ってセッティング。タブレットでセッティング変更ができ、しかも安いということだが、知識と英語力が必要となる。ノーマルでは噴射量が足りなかったインジェクターは、RX-8の純正品を流用することで対処。ツクバ1000などを走るとき、自分でいろいろと試しているそうだ。

エアコンレスなので三角窓を装備している。走ってさえいればこれのおかげで結構快適。ただ、停まってしまうと夏場はサウナ状態になるので注意。



タブレットはナビとして使っているが、時にメガスクートのセッティング変更にも利用している。走ったその場でセッティング変更できるのが便利だ。



サスペンションは台湾のkidoレーシング製を装着。微小なストロークでも動くところがポイント。オーバーフェンダーとタイヤを見ると低さがわかる。



4スロはAE101純正品を流用したもの。サージタンクはAE86用のカーボン製を使っている。ラジエターはトラストの小型のものに交換。コンデンサーは外したのでエアコンレスだ。



アップガレージで見つけたというマーチ・スーパーターボのボンネットダクトをルーフにセット。入れるのではなく抜く方向に装着。



池田英樹さん

NA8

池田巧介さん

山中庸太郎さん

痛車だったNAだが次に備えて 今回はオールペンで登場

市川さんは痛車のNAに乗っていて、オーナー間では結構知られている人。ところが今回はブルーにオールペンをして軽井沢ミーティングに参加したため、いろんなひとからどうしたの？と声を掛けられていた。じつは市川さん、そろそろ次の仕様を考えはじめているそうなのだが、まだ決めかねていたため暫定的に選んだのがこのブルー。ボトムラインに赤を入れているのがアクセントとなっている。ヘッドライトはLEDイカリング付きで、夜間も目立つ。



NA6

市川雅也さん



テールレンズにもLEDを採用。痛車の場合、光り物にひと工夫ないと、ただお絵書きをしたクルマ、というだけになる。小技が大事だ。



ボルクレージングCE28クラブレーサーをチョイス。サイズは15×7.0Jだ。スポーツアイテムをきちんと使うというのも、痛車の流儀。



ドライバーズシートはマツダスピード製フルバケ。ロールバーの装備も含めて、サーキット走行も問題なくできるようになっている。

たまたま見つけたRSアイザワ製作のNAに ひと目ぼれして購入。さすがの完成度

山中さんのNA6はRSアイザワが作ったクルマ。エキマニなど排気系や、クスコ製LSDとオーリンズPCV車高調などは購入当時からそのまま、自分で換えたのはシートとホイール、シフトノブくらいだそう。その走りには十分に満足していて、遊びに買い物にと使い倒している。ちなみに黒とはいえ、ちょっと色味が違うハードトップだが、これは軽井沢ミーティングの3日前、押し入れにあったシャシーブラックでペイントしたもの。

RSアイザワ仕上げのエンジンは絶好調。エキマニも変わっているのでサウンドという部分でも満足している。タワーバーも最初から付いていたもの。



せっかく軽井沢にいくんだからなにかをしたい、と思い立ってやったのが純正ハードトップのペイント。シャシーブラックを選んだので、かえって目立つ。



山中庸太郎さん

NA6



約3年ほど前にかなりお買い得な価格で購入。シートはヤレが目立ってきたため交換しているが、安さからいってもそこは問題なし。



ロールケージが入っているのでボディはしっかり感を保っている。ステアリングも購入時から交換していないが、シフトノブのみ自分で換えた。





スタイリングにこだわったターボ仕様は 乗って楽しい、見て、触ってさらに満足！

ロードスターは初代モデルから、後付けターボ車が登場している。製品のクオリティやコンピュータの進化など、時代に応じた変化はあるが、もう少しパワーを手にしたいことに変わりはない。NDが登場して早々、ターボ化に着手したのは、ダムドとタッグを組んだAVOターボワールド。初代N

Aでもターボモデルを手がけていた。

以前と違ってターボを装着したからといって、即座にパワーアップするというものではない。コンピュータが飛躍的に進化したおかげで、吸排気を変更しただけでかえってフィールが悪化することさえあるのだ。純正ECUの解析

をしたうえで、パーツを装着してその変化を把握。適正値に補正することで、はじめて装着パーツの性能が活きてくるのだ。

試行錯誤してキット化されたターボは、ノーマルを底上げしたような扱いやすさ。下からもりもり湧いてくるパワー&トルクを感じることができる。そんなターボモ

デルを着飾るのは、ダムドの「ダークナイト」シリーズ。ノーマルの流麗なフォルムを活かしたデザインで、フロント開口部からのフレッシュエアがターボに走行風を送り込む。

今回はウイングの翼端板のデザインを変更できる新作に加え、画期的なステアリングをお披露目。

このステアリング、構想に何年も費やしたという力作。

「やっと完成しました。ステアリングにあるスイッチで、モードや色変更などが行えます。LEDの点灯個数によって、シフトインジケータ代わりに使えたりもしますので、サーキット走行にもいいと思います」と面高代表。限られたスペースに、OBDで得られる情報を表示できるから後付けメーター入らずだ。

取材時に、自動で出し入れできるカナードとかあるといいですねなどと話していたのだが、その構想もあるとか！ステアリングと同様に、カタチにしてくれてくれることに期待が高まってしまった。

📍ダムド

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

📍AVOターボワールドジャパン

東京都昭島市武蔵野2-13-13 TEL.042-549-1296 <http://www.avoturboworld.jp>



より低く見せることができるフロントスポイラーは、バンパーカーナードと組み合わせられている。FRP、カーボンがある。



上部の窓には回転数、水温などOBDでわかる情報を表示できる。点灯するLEDは回転数に応じて数が増えるなど使い方がいろいろ。



ターボ車であることが見えづらいかもしれないが、後付けターボ、エキマニ、シリコンインテークホースなどが交換されている。



サイドシル&エクステンションの組み合わせ。デザインだけではなく、サイドラインの空気を整流させる機能性をも併せ持っている。



デザインの異なる翼端板は手軽に交換できる。サーキットと普段乗りで変更するなど、走行シーンによって変更するのもいい。





工場見学



理髪店は格!?

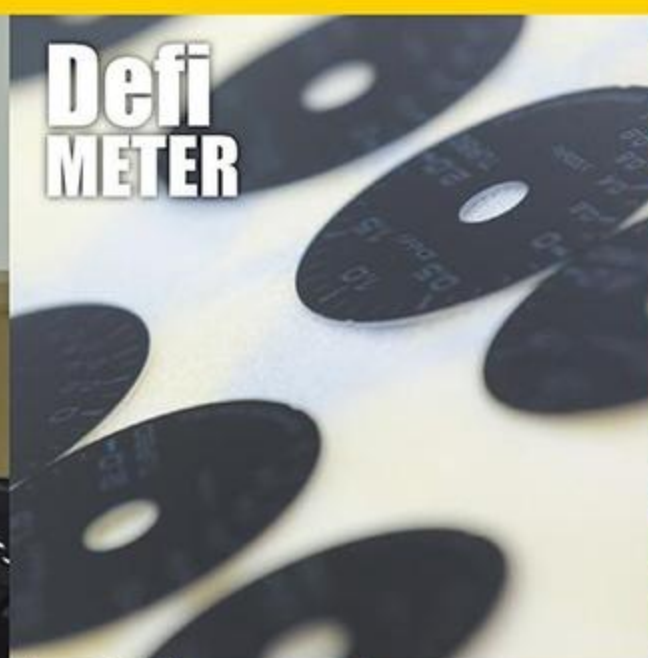


パーツの アレやコレ!

ちまたで流行っている「工場見学」。クルマのパーツだって見てみたい!
一般向けに公開はしていないけれど、製作現場には作り手のこだわりと技術が詰まっているものなのだ。
何気なく使っているパーツを見る目が、変わってきそうな……!



IPF
LIGHT



Defi
METER



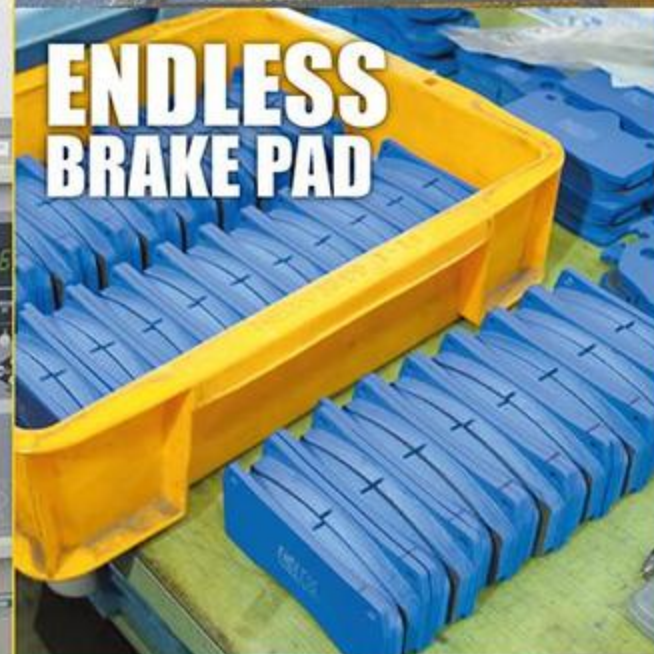
MAZDA
CAR



FUJITSUBO
MUFFLER



SUNOCO
OIL



ENDLESS
BRAKE PAD



PROJECT μ
BRAKE ROTOR
& HOSE



BBS
WHEEL



TEIN
SUSPENSION

勉強から
始めよう。





マツダミュージアム

<http://www.mazda.com/ja/about/museum/>

MAZDA

ロードスターはメイドインHIROSHIMAで、輸出用もここで生産されている
 どんなふうに使われているのか、見てみたいと思っている人はロードファンに限らず多い
 自動車メーカーをはじめ、さまざまな企業が「工場見学」を展開しているが
 マツダも見学できるコースがあるから、ぜひ足を運んでほしい
 ミュージアムとセットになっているから、見応え十分なのでロード乗り必見!

マツダの本社が広島にあるのは
 ご存じでしょう。広島駅から2駅
 先、向洋(むかいなだ)駅から徒歩
 で訪ねることが出来る。その本社
 に併設されているマツダミュージ
 アムは、一般公開されている施設
 で、この見学コースに工場の組み
 立てラインが含まれている。

ミュージアムには、マツダの原点
 から最新テクノロジーまで、さまざ
 まな展示物が披露されている。企画
 展示物は期間によって変化するの
 で、何度足を運んでも新鮮な驚きがあ
 る。きちんと手入れされた車両は、
 新旧ともに目を見張る。名車が時代
 を超えて愛される理由がよくわかる。
 で、肝心の工場見学。作業して
 いる近くで見られるわけではない
 が、高いところから広い範囲を見渡
 すことができる。大きな機械とと
 もに、人が組み立てている様子は自
 動車工場の迫力あるシーン。とく
 にマツダは数車種が同じラインで
 組み立てられるので、何が流れて
 くるか楽しみ。なお、見学予約は
 ネットや電話で受け付けている。

マツダの歴史がまるわりのミュージアム 工場見学もできるファン必見の隠れ家



M U S E U M
 マ ッ ダ ミ ュ ー ジ ア ム



往年のスポーツカーから
 人気車種まで、お父さん
 には懐かし、子供たち
 には新鮮なクルマが並
 ぶ。もちろん名車中の名
 車、初代の姿も!



マツダの壮大な歴史(2020年で100周年!)を示
 した長い長い年表。時代背景によってどう変わ
 ったか、夏休みの課題にいいかも。



創業者・松田恒次氏は「ひとりひとり、自分の持ち場で最善を尽くせば、国を支える大切な宝にもなる」、という故事を忠実に守り社業に専念されたそう。貴島さんは「10杯のコーヒーより1杯の酒」という名言が印象深い。腹を割って話さなければわからない……深い!



マニアにはたまらないエンジンの展示も充実

初代ロードスターの部品がすべてバラバラになった状態で展示されていた時期もあったが、今はマツダのエンジンがティスプレイされている。ロータリーが

らスカイアクティブまで名機が集められている。こうした機会はミュージアムならではの。貴重な車両、展示物が多々あるから、見逃してしまう手はない。



マツダだから成し遂げられた孤高のロータリーエンジンは、その構成が一目でわかるように分解して展示している。当時はマツダの工場で手組みされていたのだ。



こちらはレシプロエンジンのシリンダーブロック完成品。どれも見て楽しめる展示手法が凝らされているので、見ていて飽きないのだ。



マツダのレースの原点、ルマン24時間を制した「マツダ787B」。ロータリーエンジン搭載で、レシプロ以外の優勝は初の快挙だった。

キャラメルTOP製造中!



お待ちかねの工場見学は俯瞰で眺める

発表したばかりの「キャラメルTOP」がソウルレッドとマッチしてる。自動車メーカーとしては規模の小さなマツダ、車種ごとの組み立てラインではなく、数車種

が同じラインを使う。これにより多くの車種を少数ロットで製造することができる。また、受注生産順に製造することができるのだ。





**ななに パーツの
アレやコレ!**
「工場見学」から勉強しよう



工場内では、人間の目による検査なども行われている。広い敷地内には橋も渡っており、製造されたマツダ車は船積みされて海外へ。

見られる場所は限定されるが 工場内では見応えある作業が!

組み立てラインでは、テキパキと作業が進む。これはまったく飽きることなく眺め続けられそう! ユニットの組み込んでいる間もラインはゆっくり進んでいる。少しでもミスしたら作業が滞ってしまうそうだから、専門職といっているいい仕事っぷり。輸出モデルも同じラインを流れているので、MX-5を見られたらラッキー!? 山口にある防府工場も見学可能だから、機会があればこちらも見応えあり。



今度のお祝いは 生産5000万台

マツダは5月に国内生産累計台数が5000万台を達成した。これは1931年に三輪トラックの生産を開始してからのことで、86年7カ月での達成となった。あまりの古さと数字の大きさにピンとこないが、そのお祝いにセレモニーが実施されている。



本社工場だけではなく世界でも工場を展開

マツダの工場は、広島をはじめ国内では山口の防府工場、海外にはメキシコ、マレーシア、タイに展開している。いちばん新しいメキシコ工場は、2014年から稼働している。またアメリカのアラバマ州には、トヨタとの合弁会社が新工場を建設する予定。



メキシコ工場



マツダ車がメキシコの市場に参入したのは2005年。現地での生産を視野に工場を新設し、2014年からアクセラを量産1号車として稼働する。



MPMTエンジン工場

これはタイのチョンブリ県にある工場で、パワートレイン系が製造されている。今年1月にはエンジン機械工場が開設されている。



防府工場

アクセラ、アテンザなどが製造されている。こちらでも多くの車種が1つのラインを流れてくるので、次になが来るのが楽しみだ。





日本精機

☎03-5814-0081

http://www.nippon-seiki.co.jp/defi/

純正メーターのモニターに情報が表示されるようになっても
後付けメーターの人気は変わることはなく、アナログ表示も健在。
精密機器であることはわかっているものの、製造工程は想像もつかない。
どうやってメーターが作られているのかを、実際に見せてもらおうと
そこには細かい作業の積み重ねと、的確な検査のなせる技であった！

精密機器だから手作業で組み立て 最終検査まで気を抜けないのだ

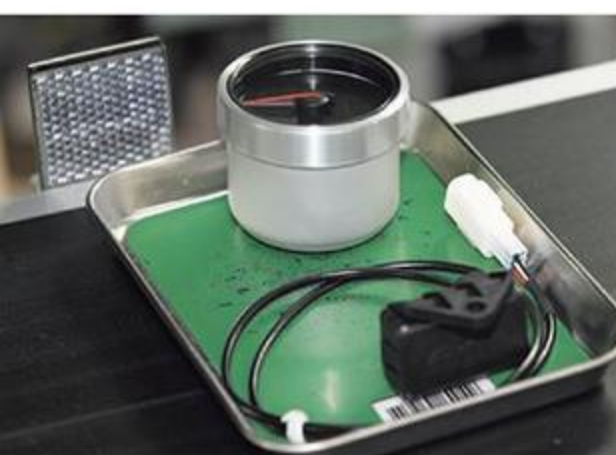
「デフィ」といえばクルマ好きに知られた、アフターパーツのメーカーである。OEMで自動車メーカーの純正メーターも手がけるほどの企業だ。工場は新潟県にある。一見すると工場に見えない建物の中で、各種メーターが組み立てられている。

ホコリを嫌う精密機器の組み立てを行っているのとあって、作業を行う人は相当のいでたち。もちろん静電気は大敵である。これら対策された装備品で作業に臨んでいるというわけだ。室内の湿度、温度もしっかり管理されている。空気が乾燥してくると、ミストで加湿されるようになっている。ある意味、快適環境（メーターにとって？）。

できあがってきた部品の組み立て作業は、分担して行われている。小さなパーツの集合体だけに、神経を使う作業の連続だ。デフィはアフターメーカーとしては後発だが、今では代表格といったいいほどのシェアを誇る。ここまでくるには、高い品質を維持する手作業にあるはず。



製造されたケースを取り付けるまで、あっという間に作業が進んでいる。誰が基盤をハンダ付したのかも管理されている。



「ロールカシメ」でケースと文字盤の部分とを結合。プレス製品ではあるが、美観的に納得できず業者指定で仕上げてもらっている。



製品が完成したら箱詰め作業に。ささっと作業しているように見えるが、保証書など添付物を忘れないように同梱しているのである。



見るからにあやしい(?)姿だが、ここでは通電しているかどうか、最終チェックが行われている。針の動きなどもチェックされる。



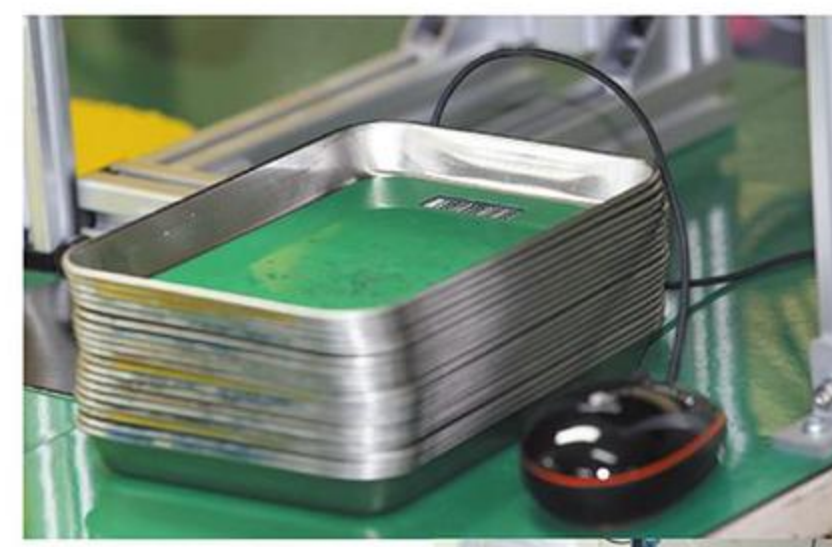
基盤を組み立てている工程。完成するまでに、3名によって箱詰めまで行われるというから驚き。付着物および静電気は徹底除去される。



本体を取り付ける作業へと進む。ドライバーは作業場に吊り下げられて、効率よく作業が進む。流れるような一連の作業に思わず見とれてしまう。



カバーの脱脂作業を行っているところ。スティックの先に曇り止めのための防曇剤を染み込ませ、防曇のための作業が進められる。



製品はバーコード管理された部品の集合体となるのだが、すべての情報が把握されている状態。温度、湿度管理も抜かりなしである。



コイルバネを取り付けているところ。バネはアースの役割を果たすもので、基本の動きを抑制する役割も果たしている。



こちらは保証書。製品箱の中に同梱されているものだ。箱詰め後、重量計測されて。同梱物のチェックなどが厳格化されている。



群馬県高崎市倉賀野町2656
☎027-346-3316
https://www.ipf.co.jp/

IPFは環境、地域社会にも貢献している、創業70年になる老舗ランプメーカー。
身近なヘッドランプのバルブやフォグランプ、
そして競技用であるラリーのランプやオフロードランプなど幅広く手がけている企業だ。
少数生産にも対応してくれているおかげで、旧車でも明るい夜間走行が続けられる。
ライト以外にも手広く様々な製品を展開している。



LEDデュアルカラー
フォグランプバルブ
価格:2万4800円(税抜)

フォグランプのバルブカラーを白にするか、霧といった気象条件に強い黄色にするか悩ましいところ。ならば、1台で2色切り替えられたら、と新発売された優れたもの。車検対応であることはもちろん、3年の保証付き。

熟練の技が支える精密・丹念なモノづくり! これが「自動車メーカー品質レベル」なのだ

IPFは主にランプ類を手がけるメーカーで、NAオーナーには、ヘッドランプのマルチフレクターがなじみ深いかもしれない。もともとプレス加工の会社として1946年に創業した。IPFと社名を変更したのは1990年のことである。「I」は創業者の市川氏のイニシャルなのだ。

今回は白と黄色の2色を任意で変更できると話題の、「デュアルカラーフォグランプバルブ」の製作現場をはじめ、工場も見学させていただいた。モノづくりだけではなく、品質維持、そしてお客様のニーズに応える開発力あつてこそ。IPFファン感謝デーという年に1度のイベントでは、大勢のお客様と話をすることで、使い手側の意見をダイレクトに吸い出すことができるという。そういう場を大切にしているメーカーだからこそ、こんなのが欲しかった製品が生まれるのだと思う。

見学してよくわかったが、ライト類は非常に手作業の工程が多い。熟練の腕前に支えられているので、ひとりひとりの役割がとても大きいのだ。

匠の技、光る

白色、黄色切り替え点灯できるデュアルカラーフォグランプバルブは、人気アイテムでただいま量産中。とはいえ、人の手で組み立てるので数は限られる。エージング試験は両色ともに30分続く。



最終アッセンブリーが終了。ここでの作業は高い技術力が求められるため、ベテランが担当している。高品質が保たれる理由は人力だ。



精密基盤にはハンダによる接点で作られていく。ハンダによる煙を排出するための小さなダクトが各席に設けられている。細かい作業が続けられる。



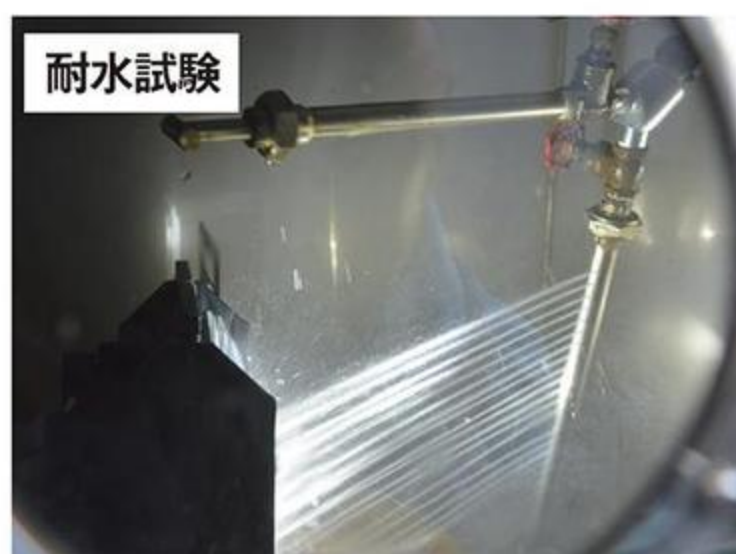
電子部品はホコリをきらうため、壁が二層という準クリーンルームになっている。また静電気も大敵なので床にはアースがとられている。冬はうらやましい!?

ハロゲンバルブ 寿命試験

ひたすら点灯することで寿命を計測している。ハイ、ローで点灯時間を記録しているのだ。製品誤差は、この試験機にかければわかる。「当社比○○%長寿命化を実現」という文言はここから生まれる。



耐水試験



雨の多い日本で大切な試験項目で、水の圧力、時間設定を厳しめに設定している。水の浸入がないか、曇りはないかを見る。1時間、5時間、8時間も受水状態を続ける。ノズルから吹き出す水は雨の高速道路のよう。

恒温恒湿試験

マイナス40度から100度まで、温度を上昇させたり逆に降下させる、という試験を行っている。湿度は腐食を見るために設定されている。昨今の異常気象に耐えうる製品づくりが、保証へと結びついているのだ。



振動試験



止まっているようだが、小刻みに振動中。マストの試験項目で、クルマの振動を再現して球切れや断線しないか、ハンダの接合部にヒビが入っていないかを確認。上下4時間、左右前後に2時間ずつ続けて振動させる。

キャス試験

塩水による腐食をみるのがこの試験。噴霧室の温度は35度(±2度)とされており、湿度は100%と想像するだけに苛酷な環境にさらされている。製品のテスト項目がこんなにたくさんあるとは思ってなかった!

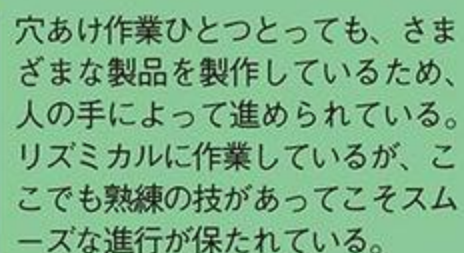
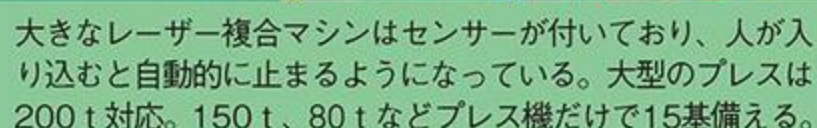




汚れやホコリが入り込んでいないかを、1枚1枚しっかり目視で確認。それから製品にフィットされるのだが、その見事なこと。簡単にやっているように見えるがみじんのズレもない。



ランプのカバーを取り付ける作業を見せてもらった。この機械では、接着剤をぐるりと1周にわたって塗布している。そのまま接着せず、余剰分をしっかりと取り除く。これも手作業だ。



こちら、「ヘラ絞り」と呼ばれる作業を行っている。ヘラひとつで金属加工をする高い技術で、だれにでもできるものではない。最先端の機械が稼働するかたわらで、職人技が施されていた。



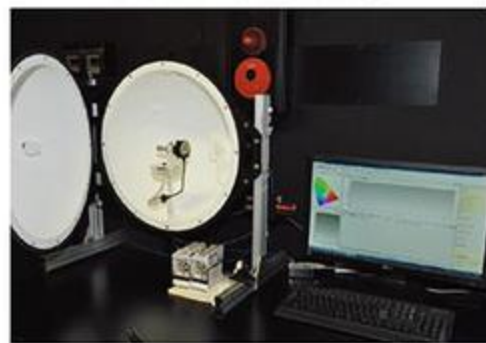
“ヘラ絞り”では金属の縁を丸く折り込む作業をしていた。曲げ、凹みを作るという作業でも使われるとか。あっという間にくりと「耳」を作っていく技。さすがです！

工場内にはレーザーカッターや溶接ロボット、NCベンダーといった、とてつもなく大きな工作機械がある。その一方で、職人技を用いた加工が同じ場所で行われている。もともとプレス加工から始まっている会社だという

ことが、ここにきて納得。あまり知られていないが、じつは選挙の投票箱(!)や、ナンバープレートリムの製造もしているのだとか。ランプは創業時から製造しており、こちらの製造比率が高くなっていった。

製品クオリティチェック

大きめの地球儀のような装置は、“積分球”と呼ばれるもの。中にバルブをセットし、全光束(明るさ)や光の波長分布(色)を測定できる。25年ほど経過する施設では、設備更新しながらクオリティを支える。



じつは
屋上で……



紫外線や雨による影響を現物で確認する、なんてことも行われていた。屋外駐車場をリアルに再現!? プラ製品の耐久性がよくわかる。



「配光試験室」という設備を整えており、ここで信頼の「Eマーク」取得のための試験を可能にしている。配光や色温度、照度測定などが行える。見慣れない機材が並んでいるが、外光がいっさい入らない暗室での作業となるため、こもっていると時間を忘れてしまいそう。



開発本部
松本理央さん(右)
企画本部
堀越秀樹さん

LEDバルブ開発担当の松本さん。つねに「照明」に目がいてしまうのは職業病？ 年に1度のIPFファン感謝デーでは堀越さんが大活躍！



車検場と同様の測定器を備え、光量や配光をしっかりチェック。また商品撮影ができるようスタジオ的な造りとなっている。左右で異なるバルブを付けてもらい、その違いを反射で見てみた。色味の違いがよくわかる。



ENDLESS



長野県佐久市横和1012-1
☎0267-68-6888
http://www.endless-sport.co.jp/

ブレーキの有名メーカーであるエンドレスは、長野県に工場をかまえている。
1986年(昭和61年)に花里代表がレース経験を活かして、
ブレーキパッドの開発に着手したのが始まり。
翌年会社として本格的にブレーキパッドの量産体制に入る。
パッドだけではなく、キャリパーやサスペンションなど、幅広いアイテムを手がけるまでに。

ブレーキパッドは、繊維状にされた金属の混合物を練り固め熱処理されたもの。これらの配合によって、ローター適正温度が変わり、効き味に差が出てくる。環境にも配慮される。



国産、輸入車のパッドを手がけているため、その型だけでも相当数にのぼる。絶版車となった型もあり、そこに新車分が追加されているので増える一方。これらの管理も大事なことだ。



環境、デバイスに対応させながら 他車種にわたるブレーキパッドを提供

ロードスター・パーティレースの認定部品となっているエンドレスのブレーキパッド。レース用として「フュードしないパッド」の開発を求められ、何パターンか美称のコースに持ち込んでテストを行い、NCから採用されている。

ブレーキパッドは環境規制によって大きな変革を求められた。アスベストの使用禁止がそれ。アスベストは摩擦材として価格、耐熱性などには優れていた。これを補うために、いろいろな素材を試すなどハードルの高い試練だったという。しかしそのおかげで、技術力は大幅に向上した。ローターの上面をきれいにするためにセラミックの粉末、固めるために樹脂、といった材料が使われている。これらを補強するのがアスベストの役割だったのだ。防弾チョッキに使われるアラミド、鉄や銅のセラミック繊維も使われている。

積極的にレース活動を通じて、製品のクオリティ向上を図る同社。苛酷な使用状況下で磨かれた製品は、ストリート用の製品にもフィードバックされる。

エンドレス独自のバーリングが肝!

バックプレートに貼り付けられるのは、エンドレス独自の「バーリング」を施したものだ。これでパッド本体にしっかりと固定されるため、一部に欠けが生じたとしても周囲はがっち

り噛み合っているから安心だ。高温でも剥離せず、変わらないペダルフィールを実現する。バーリングは、レースやストリート用の製品ラインナップに採用される。



切れ目のある鋼材から、1枚ずつ抜けばバックプレートの完成。まったく無駄のないレイアウトが施されているのがよくわかる。

じつはこのレーザーカッターでは、車高調のレンチなども切削されているという。おなじみのこの形、ここで切り出される。



バックプレートは量に応じてレーザーカッターでカットされる。少量の場合はこのカッターが使われる。1枚の鋼材から無駄なく切り出されていく。テスト用のプレートもここでカットされたものを使用。

バックプレートは少量であればレーザーカッターで切断する。新型車種のテストパッドはこれで対応する。国産で600種、輸入車でも300種も

あるとか。旧車でパッドのラインナップがない場合や絶版車のブレーキシューなど、張り替え作業をすれば制動力がよみがえる。

ショットブラスト

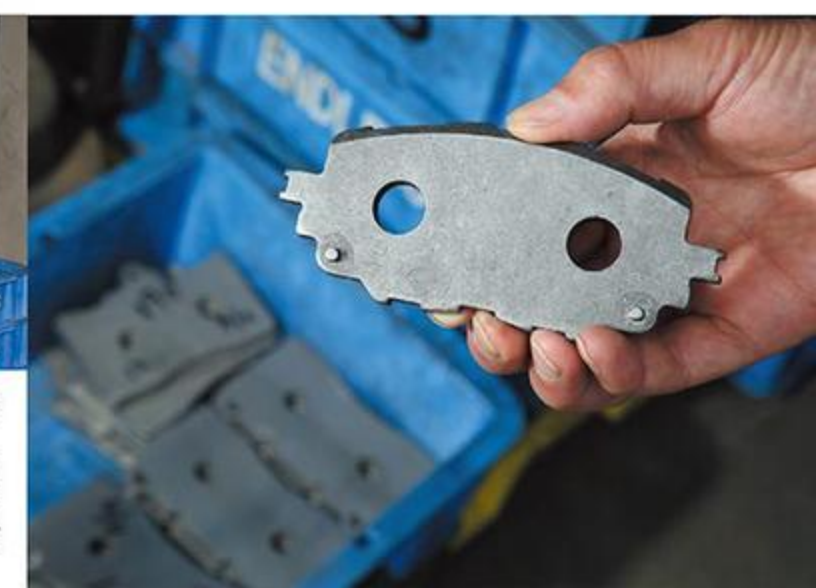
サンドブラストによってできた金属粉。使用前後と比較してみると、表面の感じがまったく別物。工場見学のために用意されたサンプルは、とてもわかりやすい!



真空洗浄



細かいホコリやゴミ、脂分を「真空洗浄」できっちり落とす。このデリケートな洗浄が、パッド作りの第一歩として重要なのだ。隅々まで脱脂されていて、金属のザラザラな素材感が見て取れる状態だ。



なる 気 **パーツのアレやコレ!** 3 「工場見学」から勉強しよう

圧力をかけて固められた仮成型の段階では、明らかに柔らかそう。実際に手で崩せるほどの固さしかない。子供のころ、泥遊びで作った物を想起させるような印象であった。



素材となる綿状の混合物。計測する大型の機械も備えるが、測定器に入れる段階でもふわっと舞ってしまう繊細な物。そのため、ひとつずつ計測するほうが効率的で正確なのだという。



仮成型

ブレーキパッドは10~15種類の原材料を混合させたもので、配分によって効きやフィールが異なる。自動的に計測する機械もあるが、綿状だから人の手が一番正確で±0.5g以内というから驚き。圧力をかけただけの仮成型では、力を入れれば崩れるほど柔らかい。



本成型



500tのプレス機です!

6POTキャリパー用のパッドやハイパワースポーツ車用では、巨大なプレス機が使われている。ロードスター用の倍以上? この成型段階では、仮成型時の半分くらいの厚みになっている。



予備成型は30tのプレス機でぎゅぎゅっと固められ、本成型ではさらに高い圧力がかけられる。ロードスター用なら250tで十分で、6potキャリパーのパッドなどは500tの高出力プレス機が使われる。熱と圧力により成型され、10~15分ガス抜きされる。

プレート固定



バーリングが施されたバックプレートが、溶接で本体に取り付けられていく。リズミカルに作業しているが、1枚の作業に数秒しかかからない、熟練の技が光る。



バーリングした薄型のプレートを溶接で貼り付けていく。この作業がものすごく早く、リズミカルに進められる。熟練の腕であることがよくわかる。こうした作業も機械ではなく、人の手によって行われている。多品種少量生産ではこの技術力が欠かせない。

塗装

塗装は自社工場ではなく、エンドレス関連会社にて行われている。新ロゴが印刷されており、同社のパッドであることを実感できる。この青い塗装も変遷を経て、歴史を刻んでいる部分でもある。



仕上がった製品のテストは、実車に取り付けた状態で行われるのはもちろん、小さくカットされたパッド&ローターで行うこともある。また硬度がきちんと保持されているかも計測される。この硬度測定は、バックプレート塗装の前に行われるテストだ。



検査



ここではパッドの硬度を測定して、規定値が出ているかを見ている。ここまで製品のクオリティが検査されているから、安心して使えるのである。



すべての製品で実車装着テストを行うわけではなく、小さくカットされたもので、ブレーキのオンオフを繰り返す検証が行われているのだ。



検査を行っている場所では、クルマに取り付けた状態が再現され、ブレーキのオンオフを繰り返すテストが行われている。実際にやったら……!!

出荷



ここから全国のショップに発送されていく。製品ラインナップごとに取り扱う車種が相当数となるし、新しい車種も増えるので置き場だけでもスペースが必要になる。金型も同様で増える一方なのだとか。



イベントなどで販売されているクッキー。味もさることながら、パッケージがウケる。読み比べるとさらに楽しめること間違いなし。クッキーのほか塩や塩熟野菜、お米なども販売中。WEBをチェックしてみてください!



これも人気パッド!?

いきなり全開でなく徐々に踏み込もう!

「最近のブレーキパッドは神経質に“当たり”をつける必要はない。サーキット用は軽くブレーキを引きずるなどして、ローターとの当たり面をとっておきたいですね。ストリート用は低温でもきちんと効きますから不要です」とエンドレス・村田さん。





(日本サン石油)市川工場
千葉県市川市二俣新町20
<https://www.sunoco.co.jp/>

SUNOCO

「SUNOCO」商品を展開している日本サン石油。
ここではベースオイルを輸入し、これに添加剤をブレンドして製品化している。
もともと米国SUNOCO社のアジア地域拠点として1966年に設立された会社である。
市川工場としてスタートしたのが翌1967年、50年を迎えたわけだ。
じつはモーターオイルだけではない同社の事業展開が意外だった!

こだわりのブレンド製法を採用することで 高品質なエンジンオイルを供給できる

特徴のあるロゴマークが印象的な「SUNOCO」ブランド。エンジンやミッションオイル、ATFといったラインナップで、クルマ好きには知られた存在だろう。お邪魔したのは、海に面した市川工場。ここでは製品の生産のほか、技術研究、開発、販売技術、クオリティコントロールなどさまざまな役割を果たしている。敷地面積は8142坪と広大で、ベースオイルを貯蔵するタンクだけでも、27基を備えているという。ISO認証を取得した工場で、ガラス張りのエリアがあるのは工場見学に来場者にわかりやすいから。

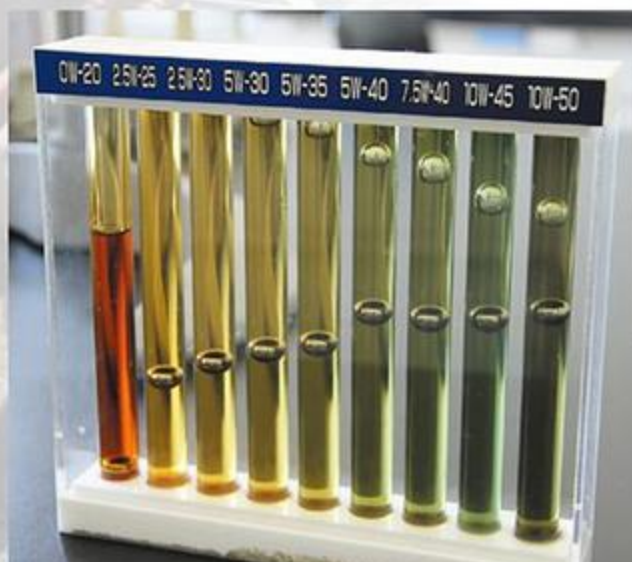
SUNOCO社の歴史は古く、1886年に石油探掘用の土地を発見したJ・N・Pewが、石油鉱業権を得てサンカパニーを創立したことに始まる。1927年には冷凍機油を世界に先駆けて開発している。この冷凍機油は日本サン石油も手がけており、冷やすことにも一役買っているのだ。米国SUNOCO社は創立130年。信頼のブランドとして、日本でも高い支持を得ている。



オイルのブレンドは屋内タンクで行われている。添加剤をあためながら、プロペラではなく底から発生させる泡(ドライエア式)で攪拌している。ドライエア方式は、油の水分値を限りなくゼロにすることが可能。



屋外の大きなタンクには、横浜など大きな港で「瀝取り」されたベースオイルを貯蔵。耐震対策などもしっかり施されている。テストに合格したものだけがここに入れられる。



油膜の状態を見るため300度に熱したプレートにオイルを塗布したもの。油膜の重要性がわかる。左の試験管は、オイルの粘度による硬さの違いを見るためのもので、鋼球の上下スピードで一目瞭然。



じつは
冷却システムにも
大いに
関わっている!

モーターオイルのメーカーと思っていたのだが、じつは冷凍機油のシェアが大きいという。米国SUNOCO社が早々に手がけた分野で、じつに40年以上にわたって、冷凍庫やエアコンメーカーとともに冷凍機油の共同開発を行っている。これらの技術が、クルマや工業用潤滑油に生かされている。



レーシングオイルとしてSUNOCO最高峰BRILLシリーズは、レースでも特別ブランド品ではなく、市販品が提供されるほどのクオリティを誇っている。(左)市川工場には製品をディスプレイしているスポットがある。



市川工場には技術研究所を併設、技術棟では化学的な検証が行われている。金属表面を拡大化できる顕微鏡では、ミクロの傷までモニターで確認できる。レース後の検証も行う。

液体を熱して蒸気を収集するなど、理科室のような器材が並ぶ研究室。製品精度のチェックや、レース後のオイルを検証したりとさまざまな用途で使用されている。



本誌にもたびたび登場する1515(いこいこ)号にも、SUNOCOのBRILLシリーズを入れている。定期的な交換でエンジンコンディションは抜群。ミッションオイルも硬すぎず扱いやすいことを、3速で実感する。

エンジンオイルの交換は距離? それとも期間?

ハイブリッドを筆頭に、昨今使われるエンジンオイルの粘度は0W-20といった、さらりとしたタイプが主流。だからといって、指定粘度に合わないオイルを入れるのはNGだ。「上にあげても下げてダメ」という。アイドリングストップ車が増えたことで、コールドスタートも当たり前。なじんでいない状態で潤滑させる、とエンジンオイルにとっては苛酷な状況ではある。そのため、メーカー指定の粘度は守ること、そしてきちんとしたオイルを入れることは一貫しておこう。



Speed Flushing

価格: オープンプライス

オイルだけではなく冷やし方面でも◎

長距離使ったエンジンでは、内部にカーボン・スラッジが固着しているもの。これらを溶解することでフラッシング効果を得られるもの。エンジンオイルの交換作業中に行える。同時にフィルターを交換すると効果的。

SUNOCOを選ぶその理由は費用対効果に優れること!



「うちのお客さんは、どんな車種にもSUNOCOをオススメしていますし、1回使ってもらえばリピーターも多いですね。エンジンオイルの陰に隠れていますが、じつはATFも非常に優れたものなんです。NCなんか効果絶大ですよ。レースにも市販品を用いるほどのクオリティ、それが適正価格で得られるのですから、使ってみれば良さがわかりますよ」(角田さん)

RSTコンペティションサービス
神奈川県大和市代官1-15-10 B-1
TEL.046-279-4350
<http://www.rst-cs.com/>



AC EFFECTER

価格: オープンプライス

カーエアコン添加剤のAC EFFECTERは、コンプレッサー内部にある微妙な凹凸を軽減するもの。クーラーの効きを向上させるもので、冷凍機油を手がけていることを知れば、この商品ラインナップも納得。ちなみにエアコンの静粛性や振動の軽減にも貢献しているのだ。エアコン使用時の燃費が改善されることもあるので、試してみてもいい?



TEIN



神奈川県横浜市戸塚区上矢部3515-4

☎045-810-5501

https://www.tein.co.jp/



ストリートから本格サーキット、コンペティションモデルまで
さまざまなジャンルのサスペンションを製造しているTEIN(テイン)

減衰力調整のコントローラーを室内にもってくるなど

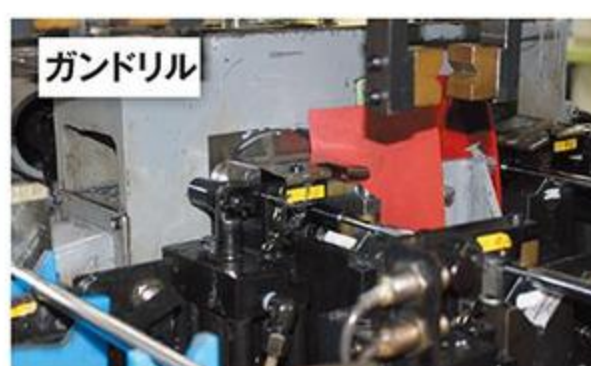
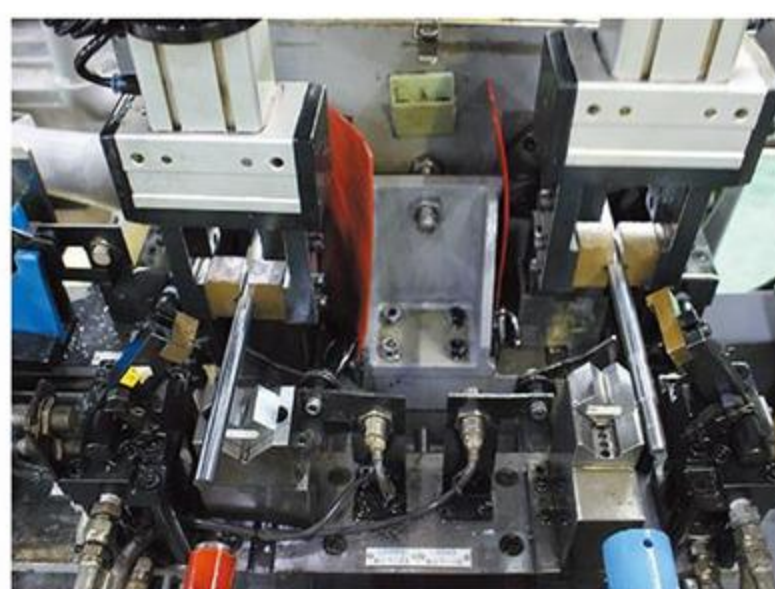
画期的な製品を展開する一方、オリジナルキャラクター「ダンパッチ」を使った
広報活動はこれまでのチューニングメーカーのイメージを刷新

緑のサスペンションでおなじみTEINの工場は、横浜にある。ISOを取得した工場内では海外留学生が学んでいる姿も見られる。ダンパーに使われる鋼管材はパイプ柱状のもので、ここから削り出して製品化される。削り粉などはリサイクルされるのでムダにはならない。

大きな機械で穴開け作業などが行われ、各部品が完成していく。最終的には人の手によって組み立てられている。その作業はホコリ対策を施した「クリーンルーム」で行われている。これらすべて、品質にこだわる同社の姿勢の表れ。

シンボルカラーとなっている緑色は、「粉体塗装」と呼ばれる手法で塗料が焼き付けられている。顔料を直接金属部に吹き付けるもので、塗膜が強固であることに加え、優れた防錆効果を得られるため、車高調でのメリットは大きい。幾多の工程を経て造られるサスペンションだが、動画もアップされているので、見てみると工場見学気分が味わえる。

MADE BY TEINを届ける 広大な敷地で作られる 高性能サスペンション



ガンドリル

オイルの通り道であるピストンに穴を開けるためのガンドリル。その名のとおり、高強度のドリルで正確に穴が開けられていく。細い穴をまっすぐに通すのは、機械が行うといっても難易度の高い作業なのだとか。

シールド構造を採用しているのは、オーバーホール不可の非分解式。上部に絞りが入れたシェルパイプは、オイル、ガスを充填された後にかしめて封印される。一定の高品質を保ちつつ効率を向上させることに成功している。



シールド構造

NC旋盤機

金属切削を行う機械はオートマチックなので、人がつきっきりになる必要はない。次々と切り出される部品のクオリティは均一化され、製品精度のばらつきがなくなるのだ。NC旋盤はものづくりに欠かせない工場機械。



マウント切削加工

アッパーマウントは切削された後に加工されて仕上げ作業へと向かう。車種別の専用設計なので、その種類はかなりの数にのぼる。マウント部にも塗装が施されるため、きちんとした処理がなされるのである。

干物(!)のように吊り下げられたダンパーケースが塗装された後に、次々と流れてくる。下処理と本塗りの2工程に、熱処理を加えることで、より強い被膜を形成できる。低公害であることも企業として欠かせない要素。



レーザー加工

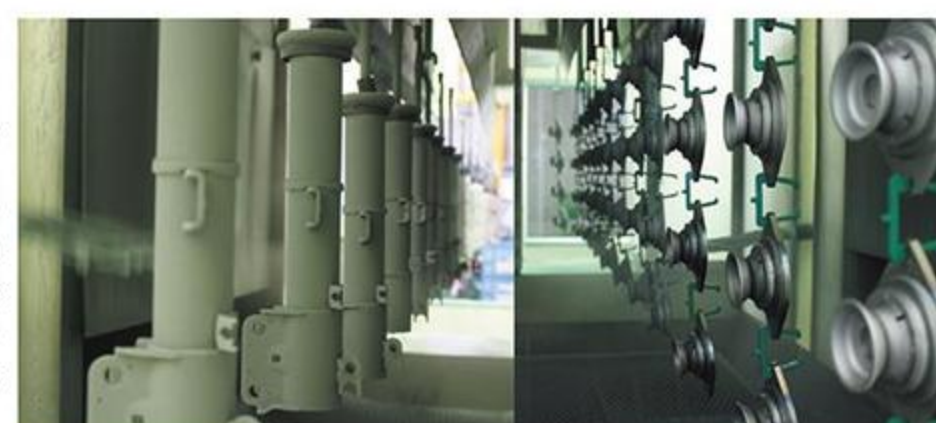
サスペンションのアッパーマウントにはレーザーカッターが使われる。様々な工場に広く用いられている機械で、今回の取材でも何度か目にした。DIYレベルでも使えるカッターもあるほど、ものづくりにはなくてはならない。



粉体塗装

塗装下地後

粉体塗装は1回でも着色できる施工方法であるが、本塗りの前に下塗りが行われている。特許を取得した2コート1ベーク(焼き)粉体塗装を採用しているため、長期使用でも塗装面に影響しないのだ。



ピストンロッド傷検査

ここではピストンロッドに細かい傷などがいないか検査が行われている。傷があることで製品本来の性能を維持できないため、この検査は重要なのだ。車高調は一概にも繊細な部品の集合体なのである。



静岡県裾野市須山1220-12
☎055-998-1500
https://www.fujitsubo.co.jp/

FUJITSUBO

マフラーの老舗メーカーで純正採用されるほどそのクオリティは評価されている富士の裾野に工場をかまえ、その敷地内では走行テストを行うスポットもある規制が厳しくなるばかりだが、それに対応した製品づくりでファンも多いまたレース活動を通じ、そのノウハウを惜しみなく製品へと投入している日々進化する自動車テクノロジーに呼応するマフラーメーカーなのである

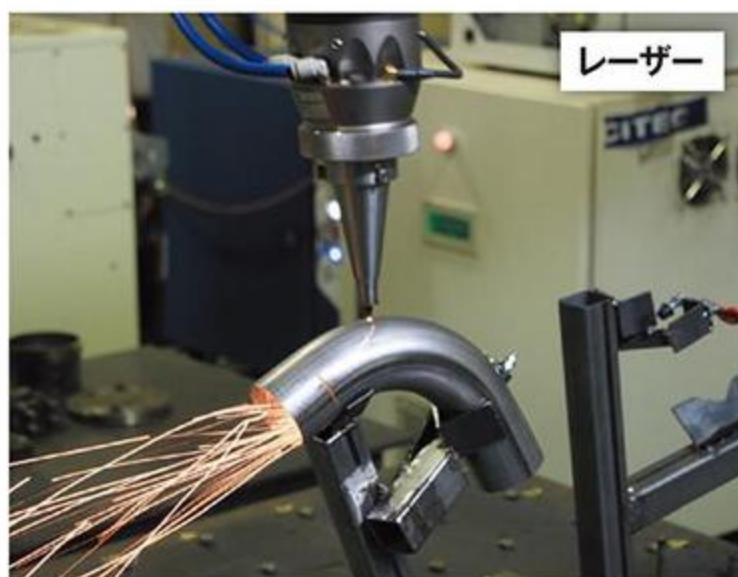
手作業の多いマフラーの製造過程 クオリティが問われる溶接は職人技！

レガリスシリーズと聞けばピンとくる人も多いかもしれないが、そもそもフジツボは1931年創業で、当初はオートバイを製作していたという。その後、自動車部品を手がけるようになり、やがてマフラーに特化していく。アフターパーツの先駆けとして、パワーアップを実現するスポーツタイプマフラーを代表として軽自動車用までを広く網羅する。チタンを使ったり、出口に焼き色を施したりと様々な試みでクルマ好きを喜ばせてくれる。

昨今のスポーツカーは、ノーマル状態のバランスが優れているため、チューニングパーツも交換するメリットを見出さなくてはならない。他方で車検対応であるといった、基準を満たさなくてはならない。実際に装着してのテストを行うための試験路が、工場敷地内に設けられている。加速騒音に対応するための設備も追加。最新機器によるデータ収集も欠かせない。規制が厳しくなるマフラーだが、メーカー第一人者として取り組む。



ベンダーというのはパイプを曲げるための機械。パイプを曲げるとカーブの内側と外側で厚みの変化が生じる。自動制御パイプベンダーでじっくり曲げることで、生産性だけでなくクオリティも保持。



ここでもレーザーカッターが大活躍。製品だけではなく、パイプを固定するための専用治具といった部品も、カッターと溶接技術で作られていたりするので、工場見学工程で目を引く作業のひとつ。



メインサイレンサーはストレート構造の他にもグラスウールを詰めたり、のや、隔壁を設けて音量を調整するタイプなどいくつかの構造にわかれている。独自のサウンドメイクに欠かせない肝心な部分だ。



リアビューを彩る出口は形状もさることながら、カーブ加工されたり焼き色がつけられたり、カーボンをあしらうなど様々なタイプが存在している。



均一に曲げられたパイプの数々。これらは最終的に表面処理、研磨、ヘアライン加工など、製品ごとの加工が施される。マフラーは音だけではなく、ドレスアップ的な美観要素も必要な機能性パーツなのである。



溶接

フランジ部やステー取り付け部の溶接加工は、人の手によるもの。職人技が光る部分である。接合部だけに耐振動性をクリアしながら、見た目の美しさも要求される。とくにステンレスのTig溶接は要なのだ。

気になる
**パーツの
アレやコレ!**
「工場見学」から勉強しよう



☎03-5643-5090
<https://bbs-japan.co.jp/>

WHEEL

BBS

乗用車用からF1やWRCなどの競技用のホイールに至るまで
世界トップレベルのホイールメーカーとして活躍する「BBSジャパン」。
今回は、各方面から絶大な信頼を得ている製品作りの源、
工場から鍛造ホイールができるまでをレポートする。

高品質の鍛造ホイールが生まれる理由 それは「妥協を許さぬ生産現場」にある

「BBS」は、いまでもこそ日本のホイールメーカーというイメージが強いが、元々はドイツのホイールブランドだった。そのBBS社が日本の卓越した鍛造アルミの製造技術に注目し、そのなかでもっとも優れた技術を誇っていた「ワシマイヤー株式会社」と83年に共同出資することによって、「日本BBS」が誕生した。

ちなみにBBSという名称の由来は、70年、ドイツ人技師のMr. Baumgartner（baumガルトナー）とMr. Brant（ブランド）の二人が、Schiltach（シルタッハ）という町で、自動車部品の製造販売会社を営んでいた。BBSは、それらの頭文字から命名されている。

今回紹介するBBSジャパンの工場は、富山県の高岡工場と小矢部工場の2カ所。高岡工場は、鍛造からスピニング、熱処理、中間仕上げなどの工程を担い、小矢部工場は、塗装や加工、最終の製品検査や出荷などを行っている。

従業員数は高岡工場で約230名、小矢部工場で約80名。鍛造やスピニング、熱処理などの機械加工工程は、土日を除く毎日3交代で24時間稼働している。



ビレットと呼ばれる円筒形のアルミ合金の塊がホイールの原型。ビレットは鍛造前に88室にもなる炉で加熱される。適温に達すると炉から自動的に排出され加工現場に流れて行く。

これはビレットが変化して行く過程を表したもの。右が元になるビレット、その左から1次鍛造、2次鍛造とプレスが進むにつれて彫りが深くなっていく。3次鍛造では顔がくつきり。

1次鍛造はアルミの「ビレット」と呼ばれる円筒形の塊を1時間半かけて500度まで熱し、圧力でゆっくりと加圧していく。これを急いで加圧すると途中でビレットが割れたり、潰れる過程で傾いてしまったりする。ビレットが正確な場所に置かれていることをレーザースキャナーで確認する。それから10～20mm/秒くらいのスピードで平均2分くらいかけてゆっくり加圧する。



鍛造工程



3次鍛造を終えるとほぼデザインが見えてくる。次はスピニング加工という工程を行う。これは陶器を作るロクロのように回転させ、金型で挟むようにして回してリム幅を広げて成形していく。

ホイールサイズによって 使いわけるプレス機

高岡工場には5000tから写真の9000tまでのプレス機が6台も配備されている。これらはサイズや、最大で4次鍛造まである工程のなかで使い分けられている。ビレットを高い圧力で加圧することで強度が増していく。これにより、細いスポークデザインのホイールを作ることができるのだ。



バレルポリッシュとは?



量産に適した最新システムとして導入された「バレルポリッシュ」。この中にホイールを入れて、洗濯機状態で磨いていく。「バレル」の中にはアポロチョコのような樹脂素材がギッシリと敷き詰められ、この中にホイールを入れることで磨いていく。ちなみに仕上げには、より小粒なセラミック素材が使われる。



機械によるバレルポリッシュが施されると光り輝く光沢を放つようになる。ここでも職人による厳しいチェックが行われ、ときには手作業で修正が加えられることもある。



ホイールには見えないアルミの塊がプレス、スピニング、マシニング、ミールリングといったいくつもの作業が行われ、最終的にはひとつの芸術品として生まれ変わる。



塗装面に不良が見つかったらロボットによる再塗装が行われる。ときには職人による手塗りでも部分修正されることもある。微妙な色合わせなどは、やはり職人技に頼ることになる。



BBSの工場ではロボットによる作業を積極的に採用しているが、それと同時に人による手作業もフルに生かしている。機械に頼るところはそれに任せ、細かい作業は人による職人技を存分に生かした「専業」、「チームワーク」、「分業」をバランスよく保っている。これが生産効率と商品のクオリティの向上、個性的なホイールを生み出す「強み」となるのだ。

**機械と
手仕事の融合が
高い品質を
生み出している!**



小矢部工場の塗装ブースではロボットが塗装を行っている。13年前までは手作業で塗装していたが、ロボットを使用するようになってからは塗膜の膜厚が均一に塗れるようになったという。



完成品や中間仕上げの工程では、人による厳しいチェックが行われる。デザインをより際立たせ、美しい塗装をほどこすためには欠かせないプロセス。女性が多く働いている。

取材に協力していただいた小矢部工場の吉田氏。以前は手作業で行っていた作業が機械化され、より安定した品質管理ができるようになったという。



徹底的に検査が行われ、基準に満たないものはすべて弾かれる。その後、手作業による修正が加えられ商品として出荷される。徹底した品質管理が行われている。

心込めて
作ってます!



埼玉県入間市根岸東狭山80
☎0120-443-688
http://www.project-mu.co.jp/

PROJECT μ

ブレーキの消耗パーツはパッドだけに限らず、ローターやホースも含まれる。
NC用の2ピースローターをラインナップするプロジェクトμで、そのこだわりを見せていただいた。
素材を、ほぼ手作業によって組み立てているというマニファクチャラー。
多数の車種用を少数のロットで生産しているため、機械製作とはいかないのだ。
人の手による製造でハイクオリティを維持するのは、ベテランの手によるもの。

ひとつひとつがほぼ手作り 熟練の技に支えられている

ブレーキパッドは交換率の高いパーツのひとつ。さらに走行距離がかさむ傾向にあるロードスターは、ローター交換も必要になってくること必定。純正ローターが意外にも高価なため、社外品は心強い存在となる。パッド表面をクリーニンングするスリットが入っていたり、2ピースの軽量モデルがあるなど付加価値も大きい。

ローターの素材はFC鋳鉄が採用されることが多い。プロジェクトμでは高合金ハイクーパーFC鋳鉄を用いることで、耐クラック性を大幅に向上させている。型抜きされたローターに焼き入れを行って、1ピースローターには塗装が施される。プロジェクトμでは焼き入れと塗装の工程を同時に行っている。

ブレーキホースも自社で製造しており、300車種にも対応しているという。車種ごとに口金の形状が違うため、その組み合わせは膨大。これまたひとつひとつ手作業、ホースを見る目が変わってきてきそう。

2ピースローターの組み立ては完全手作業。ディスクローターに、決められたトルクでハウジングを正確に組み付ける。ハウジングは錆に強いアルミが用いられ、軽量化にも一役買っている。スリットの本数、角度などは各メーカーが試行錯誤して決定している。

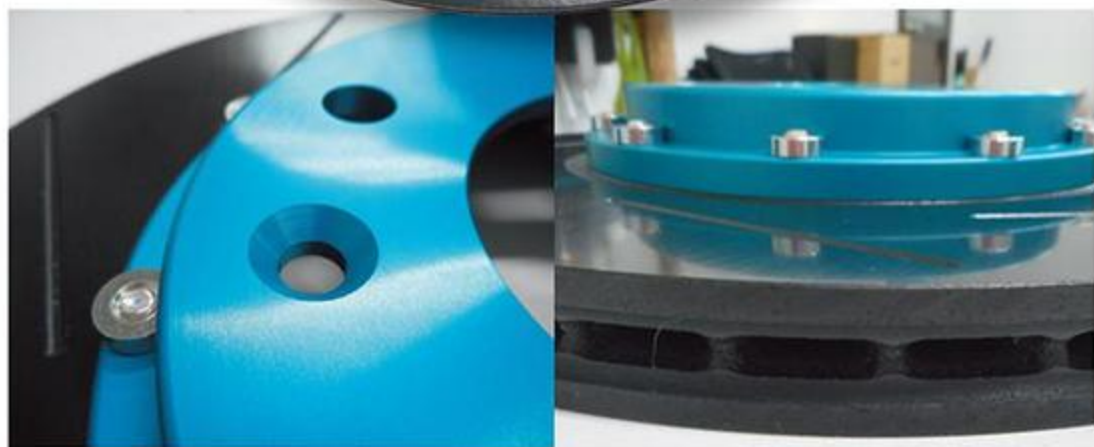


長さ、フィッティングの種類、ステーの有無など、車種ごとに部品構成も異なる。このホースを交換するだけでブレーキフィールが改善される。

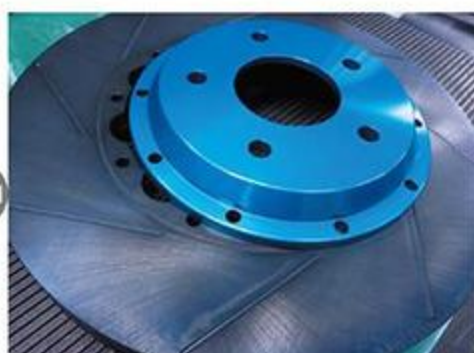
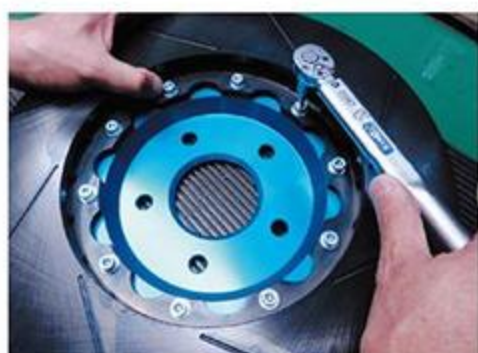
ブレーキホースはテフロン、ステンメッシュ、PCVチューブの3層構造を採用している。ステンメッシュとはいえ一生ものではない。



SCR-PRO
適合：NCEC
フロント：6万9000円(税抜)
リア：6万5000円(税抜)



2ピースローターSCR-PROはNCEC用。ベルハウジング部には超硬質アルミニウム合金が使われ、アルマイト処理されている。軽量化の実現だけでなく、ストレート形状のスリットがパッド表面をクリーンに保持。

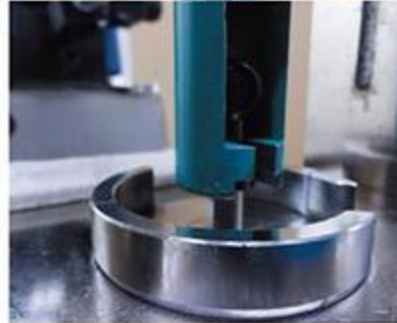


耐圧テスト

圧をかけて、もれがないかをきちんと見るテストも欠かせない。ブレーキは安全に関わる一番大きなウェイトを占める箇所だけに、製品作りにおいて妥協は許されないのだ。

ローテーション チェック

車種別となっているため、角度をつけてフィッティングが固定される。この角度をきちんと見て組み込むようにしないと、実車に付かないことになる。両側固定のタイプは特に気を要する。



ブレーキホースはフルードをキャリパーに通しているため、フィッティングはしっかりと固定されていなければならない。ひとつひとついねいに製造されている。



フィッティングの固定



車種別設計となっている製品のため、他車種を扱うプロジェクトμではフィッティングの種類が多くなっていく。

「なるに」
パーツの
アレやコレ!
「工場見学」から勉強しよう

ROADSTER
BROS.



158ps→184ps!
さらにスポーティに進化した
ロードスターRF



ロードスター

ロードスターRF

NA・NB・NC・ND ロードスター4世代乗り比べ



1989年に登場したロードスターは、来年2019年で30周年を迎える。NAから始まり、NB、NC、そして現在のNDまで進化したロードスターは、実に4世代に渡る。近年では、マツダによるNAロードスターのレストア事業が開始されるなど、いまだ人気不衰えることはない。なぜそんなにも人を魅了するのか、その理由を歴代モデルからひも解いてみる。

文：鈴木ケンイチ 写真：永元秀和／井上雅行



1989~1997年

NA 編

1989年9月に日本で発売された「ユーノスロードスター」。発売と同時に世界中のスポーツカーファンを魅了し、ライトウエイトスポーツ市場の活性化に貢献した。ヘッドライトには格納式のリトラクタブルヘッドライトを採用し、エンジンは1.6ℓの直4DOHCを搭載。

主要諸元 ●ユーノス ロードスター ●全長×全幅×全高=3970×1675×1235mm ●ホイールベース=2265mm ●エンジン=直4DOHC・1597cc(1839cc) ●最高出力=120(130)ps/6500(6500)rpm ●最大トルク=137(157)Nm /5500(4500)rpm ●当時価格=175万1000円(消費税3%含む) ※()は1.8ℓ

クルマと人の一体感と軽快さが初代ロードスター最大の魅力!

Eunos

初めてロードスターのハンドルを握るのであれば、ぜひとも幌を開けてほしい。頭上に感じる太陽、顔に当たる風、そして屋根のない開放感を感じ取ってほしい。それらを加味して、初めてロードスターの走り味となるからだ。

ロードスターの着座位置は低い。ドアを開ければ座ったまま地面に手が届きそうと感じるほど。しかも2代目まではウエストラインが低いため、肘をドア

にかけることもできる。行儀はよくないが、こうしたリラックスした雰囲気に乗れるのもロードスターの魅力のひとつ。

また、センターコンソールの上にあるボタンを押せば、リトラクタブルヘッドライトの閉めるところが、運転席からも確認できる。これができるのはNAロードスターだけだから、試乗のときはぜひとも試してほしい。

気になるのは、アクセルペダ

ルの位置が少し中央寄りにズレていることだ。これは最新のマツダ車に負けているところ。ただし、クルマとの一体感や軽快さは、NDにも負けていない。

ステアリングフィールやブレーキタッチなどは、むしろNAロードスターの方が自然に感じる。機構的に油圧式パワーステアリングは完成されていたし、ブレーキにABSなどの追加機構はない。シンプルなんだけ、しっかりとメンテナンスすれば、

パッドがローターをつかむ瞬間がわかるほどの素晴らしいフィリングを味わうことができるのだ。

速い、遅いといえば、NAロードスターは特別速いことはない。しかし、自転車をこぐようなクルマと人の一体感と軽快さはNAロードスターならではの最大の魅力だ。

ちなみに後期型の1.8ℓエンジンは、エンジン音が図太く、トルクも太い。しかし、一方でガサツさも感じる。好みのわかれるところなので、できれば試乗して確かめることをお勧めしたい。



1.6ℓ直4DOHC(120)psを搭載。93年に1.8ℓの直4DOHC(130ps)に換装された。

ブリヂストンのSF325 185/60R14を装着。17年にレストア用に復刻された。



もうひとつのロードスター NA編



1991 ▶ M2 1001

91年に限定300台、340万円という価格で登場した特別仕様車が「M2 1001」。4点式ロールバーやバケットシートなどを装備していた。



1992 ▶ M2 1002

92年に登場した特別仕様車「M2 1002」は、当初限定300台を予定していたが100台で生産を終えた。



写真は90年に登場した「Vスペシャル」のインテリア。ナルディ製ウッドステアリングやタンカラーの内装などを装備した。



「Vスペシャル」には、ウッドシフトノブ、ウッドサイドブレーキを標準装備し、エレガントにまとめられていた。

オプション設定でハードトップも用意されていた。遮音性の高さや雪国でも使用できるなど実用性が高かった。



●初代ユーノス ロードスター(NA型)年表

1989年	9月	ユーノスロードスター国内デビュー・発売
1990年	3月	オートマチック車(4速AT)追加設定
	7月	「Vスペシャル」発売
1991年	7月	特別限定車「Jリミテッド」発売(800台)
	8月	「Vスペシャル」に新色追加、商品内容・機種を一部変更
	12月	M2の限定車「M2 1001」発表(300台)
1992年	8月	安全装備を充実
		「Vスペシャル」の装備内容を一部追加
	9月	新機種「Sスペシャル」発売
	11月	M2の限定車「M2 1002」発表(100台)
1993年	1月	限定車「Sリミテッド」発売(1000台)
	7月	商品大幅改良、1.8ℓエンジン採用
		「VスペシャルII」を追加設定
1994年	1月	特別限定車「JリミテッドII」を発売(800台)。
	2月	M2の限定車「M2 1028」を発表(300台)
1994年	9月	特別限定車「RSリミテッド」発売
1995年	1月	特別限定車「Gリミテッド」発売(1500台)
	2月	特別限定車「Rリミテッド」発売(1000台)
	8月	商品一部改良
1996年	1月	特別限定車「VRリミテッド」発売
	12月	特別限定車「B2リミテッド」発売(1000台)
		「R2リミテッド」発売(500台)
1997年	8月	特別限定車「SRリミテッド」発売(700台)

ロードスター 1.6Vスペシャル





1998~2005年

NB 編

98年のフルモデルチェンジで2代目ロードスターとして登場。国内の販売チャンネル「ユーノス」が廃止されたため、マツダ ロードスターと名称を改めた。初代のマイナーチェンジで廃止された1.6ℓエンジンが再投入され、1.8ℓエンジンとともに並売された。

主要諸元 ● 全長×全幅×全高 = 3955×1680×1235mm ● ホールベース = 2265mm ● エンジン = 直4DOHC・1597(1839)cc ● 最高出力 = 125(145ps) / 6500rpm 最大トルク = 142(163)Nm / 5000(6500)rpm ● 当時価格 = 185万8500円～(消費税5%含む)

NBロードスターは、先代モデルのNAから大幅にデザインが変更されている。しかし、プラットフォームやパワートレイン系は、ほぼNAにそのまま継承した。互換パーツも多く、いってしまえば、内外装のデザインを変えただけのビッグマイナーに近いかもしれない。

法規の変更に対応してリトラクタブルヘッドライトは装備されないが、ドライビングポジションや運転席からの眺めも基本的な部分はNAのままだ。走行フィーリングもNAに非常に近いのが特徴だが、2代目としての洗練を随所に見て取れるのもNBロードスターの特徴だ。

幌や内装系の質感は明らかに向上し、見えない部分も数多く改良が加えられている。NAを修理・リフレッシュするのに、改良されているNBの部品を使うのは常識になっているほどだ。

走りもNAの特徴を残しつつも、さらに質を向上させている。ドライバーとクルマの一体感には先代そのまま。それでいて、エ

ンジンの吹け上がりは、より滑らかになり、ブレーキの効きも強力になった。ただし、後期型などの1・8ℓエンジンは、非常にパワフルになっているが、それに反比例するかのようには軽快感は薄れている。

また、5速MTと6速MTの2種が設定されているが、熟成度では5速MTが上だ。つまり、軽快感を狙うなら1・6ℓの5速MTがおすすめ。パワーも欲しいというのであれば、1・8ℓの6速MTという組み合わせがいいだろう。

2代目の魅力は、NAに近い乗り味の素の1・6ℓからパワフルな1・8ℓやターボモデルまでバリエーションが豊富なのも特徴。

また、カスタム用のパーツが充実しているので、好みに合わせていろいろな味付けが可能になっているのもNBの魅力だ。



1.6ℓ(125ps)と1.8ℓ(145ps)直4エンジンを設定。00年のマイナーチェンジで1.8ℓは改良が加えられMT仕様は160psまで出力アップした。

カスタムパーツが豊富で
質感も向上している





クラシカルなNAのインテリアから洗練されたデザインのコクピットに進化している。



1.8ℓは195/50R15タイヤとアルミホイールが標準仕様。1.6ℓは初代モデル同様に185/60R14タイヤとアルミホイールを履く。



スポーティなバケットシートを採用。ボディの見直しで曲げ剛性13%、ねじり剛性6%も向上した。



トランスミッションは、1.6ℓが5速、1.8ℓが6速MTを、ATはそれぞれ4速を採用している。



初代NAのメーター同様にアナログ式の5連メーターを採用。視認性の良さは今も変わらない。



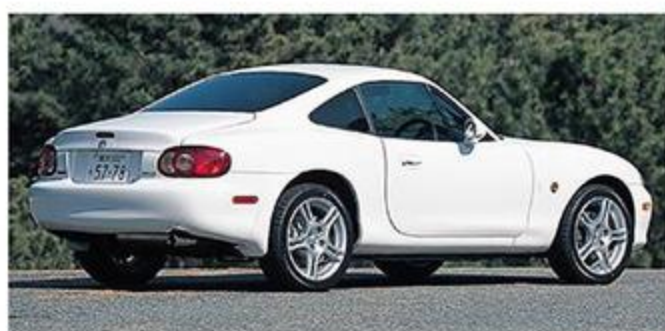
オプション設定の脱着式ハードトップは、初代と設計を共通化することで2代目NBにも装着可能。

●2代目(NB型)年表

1998年	1月	フルモデルチェンジ
1999年	1月	限定車「10周年記念車」発売(国内500台・世界7000台)
2000年	1月	限定車「NRリミテッド」発売(500台)
	7月	商品大幅改良
	12月	限定車「YSリミテッド」発売(700台)
2001年	5月	限定車「マツダスピードロードスター」発売(200台)
	12月	モータースポーツ入門用ベース車両「NR-A」発売 限定車「MVリミテッド」発売(300台)
2002年	7月	商品一部改良
	12月	限定車「SGリミテッド」(400台)
2003年	9月	商品一部改良
	10月	「ロードスタークーペ」発売(受注生産)
2004年	2月	「ロードスターターボ」限定発売(350台)



もうひとつのロードスター NB編



2003 ▶ ロードスタークーペ

マツダE&Tによって制作されたクーペモデル。1.6ℓと1.8ℓをベースに4モデルが用意された。



2003 ▶ ロードスターターボ

限定350台で登場したターボモデル。182psまで向上したパワーにより、車体や駆動系を大幅強化した。



ロードスター 1.8S

2005~2014年

NC 編

RX-8のプラットフォームをベースにしたため全幅は1720mmに拡大し、3ナンバー化した。NBより65mm延長したホイールベースとリアサスペンションをマルチリンクとした。2ℓ直4エンジンを搭載し、RHT(リトラクタブルハードトップ)も追加された。

主要諸元●全長×全幅×全高=3995×1720×1245mm ●ホイールベース=2330mm●エンジン=直4DOHC・1998cc ●最高出力=162(170)ps/6700rpm ●最大トルク=189Nm/5000rpm ●当
時価格=231万円~(消費税5%含む) ※()はMT

基本性能の向上とともに 大型化されたボディ形状

Roadster

●3代目(NC型)年表

2005年	8月	フルモデルチェンジ
2006年	1月	特別仕様車「日本カー・オブ・ザ・イヤー受賞記念車」発売
	4月	レース仕様ベースモデル「ロードスター-NR-A」発売
	8月	ロードスター パワーリトラクタブルハードトップ(RHT)発売
	12月	特別仕様車「ブレイズエディション」発売
2007年	4月	「マツダスピードM's Tune」発売
	10月	特別仕様車「ブレスタージェディション」発売(受注生産)
2008年	12月	マイナーチェンジ
2009年	7月	特別仕様車「ロードスター20周年記念車」発売
2011年	10月	特別仕様車「BLACK TUNED」発売
2012年	7月	商品一部改良
2013年	12月	商品一部改良
2014年	5月	特別仕様車「ロードスター25周年記念車」発売(25台)



NC型(前期)



NAとNBが同じプラットフォームを使った兄弟車であったのに対して、NCはプラットフォーム(RX-8と共有する)からエンジンまでまったく別物になった。NAやNBと同じ部品がほとんどなく、本当の意味でのフルモデルチェンジしたモデルだ。

しかし、クルマは大きくなったことで重くなった。これにより、エンジンは2ℓのパワフルなエンジンを搭載した。

内装のデザインもまったく異なるものになった。ウエストラインも高くなり、肘をドアにのせるのが少し辛くなった。

パワーステアリングは電動化されスロットルも電子制御になった。RHTという電動ルーフモデルも追加された。NCモデル末期は利便性の高さから、RHTモデルが販売台数の半数を占めるほど人気が高かった。

大幅に進化したNCだが、それでもNAからNBと続いたロードスターの大切なところは、しっか

りと守られていた。それは、人とクルマの一体感だ。ドライバーの意思のとおりにより速く動かすことができる。そのフィーリングの良さだけは、同世代のどのスポーツカーにも負けないだろう。

ただし、クルマが大きくなったことにより、タイヤが太く高性能になったことにより、軽快感はスポイルされている。

また、タイヤを含めた足まわりの性能は、確実にワンランク向上し、コーナリングの安定感も高いレベルに仕上がっている。同じコースを走り比べてみれば、間違いなくNAやNBよりもNCは簡単に速く走れる。

逆に言えば、NAやNBはコーナリング性能の限界が低いところをうまく軽快さというフィーリングに変換している。

スポーツカーとして、NA&NB時代よりもステップアップした性能を備えつつ、それでもNA&NBの乗り味をkarouうじて残したというのがNCだろう。



NBと比べ、車重が70kg増加したことで2.0直4DOHCエンジン(170ps)を搭載。2500~6700rpmで最大トルクの90%を発生する。



ロードスター RS(後期型)

もうひとつのロードスター NC編



▶ ロードスター-RHT (パワーリトラクタブルハードトップ)

06年に電動ハードトップを備えた「パワーリトラクタブルハードトップ」(RHT)モデルを追加設定。写真は08年以降の後期モデル。

メーターデザインは歴代モデルを継承し、さらにスポーティに進化した。ハンドルにはチルト機構が設けられ、NBでは助手席にあったサイドブレーキが運転席側に移動された。



写真のRSは2005/45R17だが、SとVSには205/50R16が標準となる。通常のスポーツシートの他にレカロ製シートも設定された。

「人馬一体」に磨きをかけるために追求した 高められたパフォーマンスに思わず「まいった！」



●SKYACTIV-G2.0に採用した主な新技術と寄与する性能

部品	変更内容	空気量 アップ	燃焼速度 アップ	ポンピング ロス低減	吸排気 抵抗低減	機械 抵抗低減	サウンド	静粛性	軽量化
スロットルバルブ	バルブ径大径化	○		○	○				
インテーク マニホールド	ヘッドとの合わせ面の曲がり形状を最適化(流れを改善)	○			○				
	デュアルランナーを採用して開口面積を拡大	○			○				
	形状の最適化(高タンブル化)		○						
ヘッド吸気ポート	通路面積の拡大	○							
	コモンポート化(従来は独立ポート化)	○	○						
吸気バルブ	傘径を拡大	○		○					
ヘッド燃焼室	高さを下げた専用設計(燃焼のスムーズな広がりをサポート)		○						
	頭頂部の山の高さを低減		○						
ピストン	ショートスカート化					○			○
	薄肉軽量化(-27g/個)								○
コンロッド	高強度ボルトの採用などにより軽量化(-41g/個)								○
クランクシャフト	カウンターウェイトの軽量化・ハイバランス化(重量増を抑制)					○			○
フライホイール	低イナーシャデュアルマスフライホイールを採用(レスポンスと静粛性を両立)							○	
インジェクター	高拡散噴霧化・多段噴射化		○						
	高燃圧化(20MPa→30MPa)		○						
カムシャフト	排気開弁角を拡大			○					
排気バルブ	傘径を拡大			○					
ヘッド排気ポート	形状の最適化(流れを改善して掃気性をアップ)			○					
	出口径を拡大			○					
エキゾースト マニホールド	4ポート径を拡大				○				
	2ポート径を拡大				○				
サイレンサー	内部構造変更(低背圧とサウンドを強化)				○		○		

新型と思っていたのに、
あっという間に初回車検を迎えたND型。
今年はなんと商品改良の対象となった。
それも話題を呼んでいたのは、
RF搭載の2ℓエンジンのテコ入れ。
いったいどんなふうに改良されたのか
チェックしてみよう。

2015年に華やかなデビュー
を飾ったND、早くも3年が経過
している。メーカーが定期的に行
う商品改良が、NDにも行われた。
ソフトトップ、RFともに、運転
環境をサポートする安全デバイス
が搭載される。もはや軽自動車で
も自動ブレーキが装備される時代
だ。そして、これは30年目の快挙、
「テレスコピック」機能の採用！
あとちょっと、が解消される。

今時「体を合わせるのがスポーツ
カー」なんてことはない。
重量増を嫌って、初代から「普
通車に装備されている」べきもの
がないことは多々。燃料警告灯、
ドリンクホルダー、ステアリング
チルト……。高年式になるにつれ、
それらは装備されていったが、い
ずれも最小限の重量増で抑えられ
ている。材料の選定から設計まで、
かなりの努力あつてこそだと思つた。

さて、スカイアクティブGの進
化については、「ズルい」としか
言いようがない。26馬力向上なん
て、タービンを取り付けたような
もので、改良どころではない。1.
5ℓエンジンの方は、スカイアク
ティブGで開発した燃焼改善技術
が取り入れられている。これによ
り、全回転域でトルクを高めるこ
とができた。

また内装色にスポーツタンとブ
ラックの新色が追加された。ボデ
イカラーとの組み合わせで、コー
ディネートを楽しむことができる。
ホイールもガンメタからブラック
メタリックに変更された。中山主
査の目の黒いところは、デザイン変
更はないようなので(！)、これま
での商品改良のように顔つきがリ
リしくなるようなことはなかった。
しかし、商品改良というレベル
ではないほど、短期間で飛躍的な
進化を遂げた。さらに新しいファ
ンが生まれそうな予感。どのミ
ニテイングから改良型のオーナーが
合流するかな？



クランクシャフトにいたっては徹底した軽量化と、フリクションの低減で高回転への伸びを実現している。



「ちょっとやりすぎました」と開発陣が苦笑するピストン。スカート部を極限まで小さくすることで27gの減量を達成。



メインサイレンサーは、排気ガスの経路、空気の流れを見直したうえ、高周波数成分を吸収するグラスウールを採用。



チューニングパーツのようなコンロッドは、新開発の高強度ボルトや肉厚を最適化させて41gの軽量化を実現。



サイクルスポーツセンターでの試乗会には、そうそうたる開発メンバーが集結。説明にも熱が入っていた。



ブラック内装

RSに設定されたシートはアルカンターラ/ナッパレザー。スポーティさとエレガントな雰囲気を併せ持っている。



オーバーン内装

VSに設定されるレザーシートには、スポーツタン、ブラックのほかにオーバーンという深いブラウンが新設定。



ルーフの開閉操作時には、状態とリンクしたリアルな画像が表示される。30年の進化はすごい。



新色のスポーツタンは新鮮な印象を与える。NAの時代と違って、ノスタルジ的な雰囲気ではない。



チルトに加えてテレスコピック機能が追加されたことで、シートポジションがとりやすくなった。



ガンメタリック塗装だったホイールを、ブラックメタリック塗装に変更。ピアノブラックとの統一感を強調。

フィーリングの違いは乗り比べてみればわかる



ノンターボで26馬力ものパワーアップを図るのは、並大抵のチューニングではかなわない。試乗は楽しみだが、いきなり商品改良車をドライブしたところで、そのすごさはわからない。というわけで、商品改良前後で乗り比べという機会を与えてもらった。走り出しからトルクフルだから、車重が軽くなったかのよう。アクセルを開けるとぐんぐん加速して、それにともないマフラーから響く音がたまらない。



エクステリアはそのままだが、心臓部であるエンジン、内装をより魅力的なラインナップに変更した商品改良。

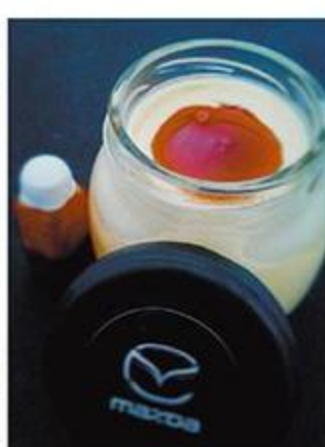
ソフトトップモデル	エンジン	変速機	価格
S	1.5L	6速MT	2,554,200円
S スペシャル パッケージ	1.5L	6速MT	2,759,400円
S スペシャル パッケージ	1.5L	6速AT	2,872,800円
S レザー パッケージ	1.5L	6速MT	3,094,200円
S レザー パッケージ	1.5L	6速AT	3,207,600円
特別仕様 キャメルトップ	1.5L	6速MT	3,094,200円
特別仕様 キャメルトップ	1.5L	6速AT	3,207,600円
RS	1.5L	6速MT	3,256,200円
NR-A	1.5L	6速MT	2,705,400円
リトラクタブルハードトップRF	エンジン	変速機	価格
S	2.0L	6速MT	3,369,600円
S	2.0L	6速AT	3,396,600円
VS	2.0L	6速MT	3,650,400円
VS	2.0L	6速AT	3,677,400円
RS	2.0L	6速MT	3,812,400円

「キャラメルトップ」の登場で カラーコーディネートをとことん楽しめる



クリスマスイブまでの期間限定販売となる、特別仕様車「キャラメルトップ」。かわいらしい名前だが、じつにシックで大人の装い。

「最初はシヨコラトップにしようと思ったんですが、商標とかいろいろあって。それにキャラメルって響きがかわいいでしょ」と中山主査。たしかにシヨコラというネーミングはよく耳にする。キャラメルのほうが新鮮でいい。この新色ソフトトップ、どんなボディカラーにも似合いそう。当初、地味すぎるのでは？という声もあったそうだが、こうして見るとクラシカルにも見



試乗会でいただいたプリン、めちゃくちゃおいしかった。ホワイトのボディカラーだとまさにプリン！

える。新色のスポーツタンの内装も、このソフトトップだとまた印象が違って見える。

ロードスターは内外装にこだわりたい車種だから、選択肢が広がるのうれしいかぎり。「よくわかってらっしゃる」と言うほかなし。歴代モデルオーナーはこのカラーコーディネートを参考に、自分の愛車をドレスアップする手もありそう。最新ロードスターに採用されるセンスを、生かさない手はないからね！

中山さんにとって ロードスターとは？

本誌が軽井沢ミーティングで行った「あなたにとってロードスターとは？」を中山主査にもお願いしてみた。“玄関先にいたワンコ”です。これは実話で、ある日、玄関先にワンコがいていつの間にか家族になっていたとか。まさにそんな感じで、目があったが最後「いいいいいよ、家においで」となり、以来同じ時間を過ごすことになる。あ～、わかる。とくに増車しちゃった人、よくわかるでしょ？



中山主査イチ押しコンビネーションでもあるソウルレッドは、やはり風景に映える。一緒に旅すれば、素敵な写真がたくさん撮れそうだ。

印象の異なるリアビューは 大人の雰囲気がプラス



ウイングタイプとダックテールタイプで、リアビューの印象はがらっと変わる。ノーマル+ダックテールの組み合わせは、NA黄金期を連想させる!?



モニター表示よりもアナログメーター。それも、ぱっと見わからないようにセットしたい人必須だ。

PRICE LIST

パーツ名	素材	価格(税抜)
フロントバンパー	ウレタン	8万円
フロントバンパー	一部綾カーボン	11万円
ラムシステム	FRP	8万円
ラムシステム	一部綾カーボン	11万円
グライドリップスポイラー	FRP	5万円
エアロボンネット(網付)	FRP	8万円
エアロボンネット(網付)	カーボン(平織)	16万円
レインガード	FRP	1万6000円
リアディフューザー-T-2	FRP	6万5000円
リアダクトパネル(センサー無し用)	FRP	2万2000円
リアダクトパネル(センサー無し用)	カーボン	5万円
スカッフプレート	綾カーボン	3万円
サイドステップ	FRP	5万円
ダックテール	ウレタン	2万3000円
ロールバーカバー	FRP	9800円
		11万円

©ガレージベリ TEL.048-469-1708 <http://vary.co.jp/>

ND 最新情報

NDデビュー当時は、デザインの完成度にエアロメーカーが頭をかかえていたが、そこはロードスター歴の長いガレージベリ、早々に「ヤンチャ」なスタイリングを提案してきた。ソフトトップのオーナーには、早くもNAのようなカスタムを楽しむ人が増えてきたようだから、タイミングとしては良かったのでは?

今回はリアビューにダックテールスタイルを採用。ヤンチャ度が少し低くなる? NAを思わせるから、ノーマ

ルのスタイリングにこのダックテールだけをセットしても、それはそれで成し遂げよう。エアロは組み合わせを楽しめるパーツだし、その組み合わせが個性につながっていく。どう組み合わせるか、これだけラインナップがあると悩むところだが。

またインテリアパーツとして、追加メーターフードをラインナップしている。カーボンタイプだと、オープンにした際のインパクトが大きい。メーターがきちんとおさまっているのも◎だ。

「あったらいいかも」を実現する小物を画策中

すっかりNDにほれ込んでいるステージの田畑代表。カッティングで見た目を変化させ続けている。初代のように思いきり踏んでいける楽しさと、おもちゃ感覚でいじれるため、さっそく内装アイテムをラインナップした。

シフトノブは全車共通のピッチだから、ND用をNA/NCにも流用しようという提案。ただの流用ではなく、カラーベースをプラスしてコーディネートを楽しもうというわけ。こんな「ちょっとしたウフフ」を盛り込んだ提案こそ、ステージの得意とするところ。ちなみにND純正ノブ、使ってみたらしめちやくちや使い心地がいい。



金色のカッティングからガラッと渋〜くイメージチェンジしたデモカー。リップとドアミラーの塗り分けが今っぽいスタイルだ。

©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/>



純正シフトノブはパターンなしで7400円(税抜)で、アルミ製シフトパターンエンブレムが1枚1000円(税抜)、パターンベースは2000円(税抜)。

ECUセットやサスペンションでどこを走っても気持ちいい



NDのオフ会など積極的に参加しているRマジック。すっかりロードスターのイメージが定着した。大原代表が、よりよくしたいとパーツを開発している。つねに進化し続けている。車両に愛称をつけるあたり、ファン要素が大きい現れでもある。

コンピュータセッティングによるフィールアップをはじめ、サーキットよりだったオリジナルパーツをストリートよりにして新たにラインナップした。ストリートでのフィールアップを目指す

人にマッチするよう、足まわりもブレーキも見直されている。オリジナルパーツの中で好調なのが「パワーコイル」。「これはトルクアップを体感できるほどです。うちのECUを入れてくれたお客さんには、無料でアップデイトをしているんですが、マップの中にコイルに送る電流値を変更する項目があります。パワーコイルを入れたらここを適正化すると、さらに楽しめます。もちろんパワーコイル単体でも体感レベルは十分ですよ」と大原代表。



R Magic パワーコイル

価格:8万8000円(税抜)

ノーマルエンジンにポン付けで、トルクフルなフィールを手にとできると好評のアイテムだ。



R Magic 64チタンナット(16個入り)

価格:3万円(税抜)

軽量なうえに見た目のインパクトも高いチタンナット。軽量クロモリ製もラインナップ。



R Magic 車高調SecondLine

価格:16万円(税抜)

オーリンズのスポーツタイプは、どうしても高価になってしまう。街乗りメインならコレ。



R Magic Newブレーキパッド 1台分

価格:3万9000円(税抜)

ストリートでの使い勝手を考慮した効き味に仕上げつつ、サーキットまで対応するワイドレンジ。



©Rマジック 神奈川県相模原市中央区田名3530-1 TEL.042-764-7077 <http://www.rmagic.jp/>

軽快な1.5ℓ用と しなやかな走りのRF用

「マイナーチェンジもあったから、改めてND用パーツが気になるはず。最初のアイテムとしてはローダウンスプリングがおすすめだよ」というのはインテグラル神戸の安藤さん。1.5ℓ用(フロント32.7N/mm・リア21.5N/mm 32,000円・税抜)とRF用(フロント35.3N/mm・リア22.6N/mm 36,000円・税抜)で若干スプリングレートを変えており、1.5ℓは軽快で、RFはしなやかな走り味だという。ダウン量はフロント30mm/リア25mmだ。



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



開発車両として購入したのが2ℓエンジンを搭載するRF。「どうせチューニングするなら、初めから速い2リッターがいいと思ったから」というのがRF購入の理由とか。

エンジンは
良いのと悪いの
両方あるので
△かな～

「進化していて良いエンジンだと思うけど、メカチューンではインパクトのある大きなパワーアップは難しい。良いところと悪いところの両方があるね」と近藤さん。



オリーブボール 近藤正芳さん



ホイールは
選択肢が
少ないから×

「ロードスターのホイール寸法は独特。4穴のPCD100は他にあまりないサイズで、他のクルマと比べると選択肢が限られる。残念なところ。写真のBBSは嫌いじゃないよ(笑)」

MZR2.3ℓエンジン

NCのエンジンをオーバーホールするのであれば、いっそ新品の2.3ℓに換装してトルクアップを狙っては！という提案だ。費用はオーバーホールとほぼ変わらないとか。



Dog Tooth サスペンションキット(ND用)
298,000円(税抜)

5月に発売開始となったばかりの新製品。サーキットを攻めることもできるスペックとなっているが、一方ではストリートも走れる乗り心地やストロークを確保しているのが特徴。

ターボ化
も検討中

NDカスタム加速中! OLIVE BALL

サーキット走行会の主催や打倒86/BRZを狙ったメカチューンNCなど、ハードな走りのイメージの強いオリーブボールが、2ℓのND(RF)をデモカーとして購入。今後はNDのチューンを本格化させるとか。いったい、どんなチューンをやるのか聞いてきた!

英国のキットで 250馬力を目指す

これまでNAやNB、NCとハードなメカチューンを実施してきたオリーブボールだが、今年になってNDのチューニングに力を入れる姿勢を見せている。

5月の軽井沢ミーティングではND用のサスペンションキットを発表。同じくNDチューンの開発用にRFを購入したのだ。

「RFにしたのは2ℓ・エンジンが搭載されているからです。どうせチューニングするなら初めからパワーのある2ℓからやったほうがいいでしょ」とオリーブボール

の代表・近藤さん。

ただし、チューニングの方針は大きく変化するという。

「メカチューンのこだわりを捨てるべきかなと考えています」

NDはよいクルマだが、インパクトのあるパワーをメカチューンで出すのは無理だというのだ。

「ですからターボ化を検討しています。昨年の秋に英国に行つて下見してきました。小さいタービンで250馬力くらい出るキットを導入しようと検討しています」

パワーが出たら、それに合わせたワイドボディ&足まわりも作りたいとか。とんでもなく速いモンスターND誕生を期待しよう!

ND用の
マフラーも開発する
つもりです!



「これまでのうちのマフラーは音量が大きめだったけれど、ND用に作るオリジナルのマフラーはもっとジェントルにするつもり。マフラーを作るのは久しぶりだよな」



OLIVE BALL(オリーブボール)
三重県亀山市長明寺町726-7
TEL.0595-83-2167
<http://www.olive-ball.com/>

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!

かつてないほどの人気っぷり
大勢でゆるゆるするのもアリ!?

2018.4.14-15
HOKURIKU MEETING

ほくりくミーティング



軽井沢やオアシスといった大規模ミーティングとは、一線を画すのが「ほくりくミーティング」だ。というのも、会場がいたって素朴だから。茅葺屋根のメイン会場(一)と宿泊棟のあるところで、小学生などが林間学校を行っている施設で開催されているのだ。ところが、これが快適で病みつきになるから、リピーターが

恒例のソバ打ちはなんと十割に挑戦



前泊組の有志による「ソバ打ち」体験が人気。毎年いろいろな人が教えてくれるので、いくつかのパターンを覚えた。腕もあがる? 今年はなんと、地元のおばちゃんではなく、プロの職人が十割ソバを伝授してくれた。これまでにないほど食べるまでに時間がかかったけれど、おいしいソバをいただきました。



山菜の天ぷらに加えて今年は、ちくわの1本揚げも加わっていた。毎回、いろんなソバに出会えるのがうれしい。



絶えない。東北とも似ているけれど、またちょっと違ったほっこり感が。前夜祭が楽しいってことが広まって(?!), 年々宿泊組が増加。今年はかつてないほどの参加者でにぎわった。基本的にはコンテンツの少ないミーティングなので、雨でも大勢に影響はない。心配なのはむしろ雪。豪雪地帯なので、毎年残雪が気になるところだが、たどり着けないことはなかったから、これからは安泰(はず)。会場は管理人さんが雪かきしておいてくれるし!

夕食は腕に覚えのあるシェフ&板前が次々に料理を運んでくれる。おまけに囲炉裏っぽたても焼き物ができるとあって、毎年食材を持ち込む人が。ぼーっとしているのも楽しい。マシュマロといったデザートもOKだ!



ミーティング前日のお昼過ぎには、こんなに多くの参加者が集まった。



まいう~~~~

唯一のコンテンツが「焼き蛤グラブリ」で、優勝者はトロフィーならぬ七輪を持ち帰る。ここ数年はハマグリのかわりにアサリだったり、話題のホンビノス貝のこともある。貴島さんにも容赦なく白羽の矢が。

参加人数が増えたことで、メインの会場は満員電車のような。



行けぜ! ほくりくミーティング! 2018

1515号
イベント紀行!

ミーティングのある風景

2018年4月14~15日ほくりくミーティングが新潟県上越市あさひの里庄屋の家で開催された。今回は14日のそば打ち体験&夜会と15日の本イベント両方に参加してみたのでレポートするよ。もともとほくりくミーティングは主催者の倉持さんが東京までイベント参加していた頃、地元の新潟でも飲み会的な集まりをやりたいと企画してスタートした。通常のイベントとは、ちょっと違ったアットホームな雰囲気、心地よいイベントだ。



会場の庄屋の家は古民家風の情緒あるゆるやかな屋根が素敵なお家。お部屋には囲炉裏があって、良い雰囲気。



14日のメインイベントは、そば打ち体験。十割そば粉と卵、つなぎにヤマゴボウの葉が用いられ、グループに分かれてそば打ちが始まる。

のし棒を使って、できるだけ薄く伸ばす。打ち粉を振って、棒にくっかないように中心から外側に向かって伸ばしていく。

そば粉と卵をまぜて、よくこねる。ヤマゴボウの葉を入れてさらにこねる。目安はくらの硬さになるまでひたひたこねる! はーごうしんど!!



できあがったそばを折りたたんで包丁で切る。こねがけそうめんがくたなかなかに均一に切れないし、力も要る作業なのだ。

自分たちで打ったそばと山菜の天ぷらで待ちに待った昼食だ! 特製「深山そば」けこうイけるよ!

切ったそばは、グループごとに茹でてくれる。自分たちの作ったそばの味は、どうかな?

夜は囲炉裏を囲んで一杯。特別ゲストにロードスター開発でおなじみの貴島さんを迎え、オーナーたちのロードスター談話が始まる。

今年の優勝者は、ディフェンディングチャンピオンのとちぎチームRock! 栄光の優勝カップ七輪を手にする高梨さん!

メインイベントは焼きハマグリグランプリ! 3つの七輪を使って、どのグループが早くハマグリを焼くことができるか? ああぐウチワに力が入る!

15日のイベントは、開会式のあとジャンケン大会でエキサイト! お目あての賞品を狙って熱いバトルが繰り広げられる。

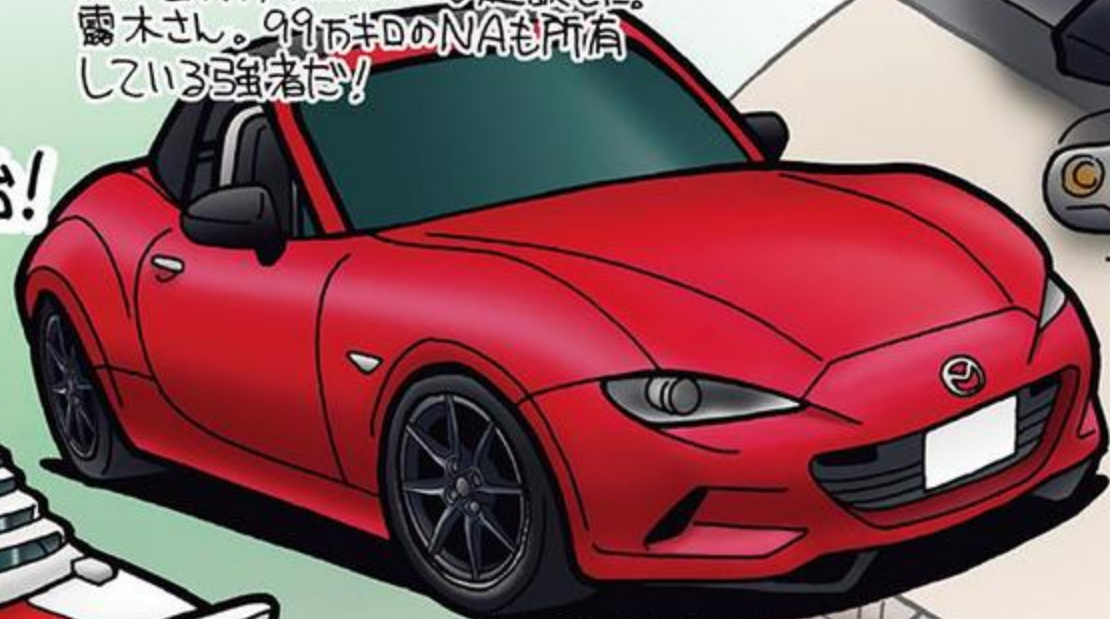
会場で見かけた

ちょっと気になる一台!

あ

千葉県 露木さん

NDを11万4222キロも走破した!
露木さん。99年までのNAも所有
している強者だ!



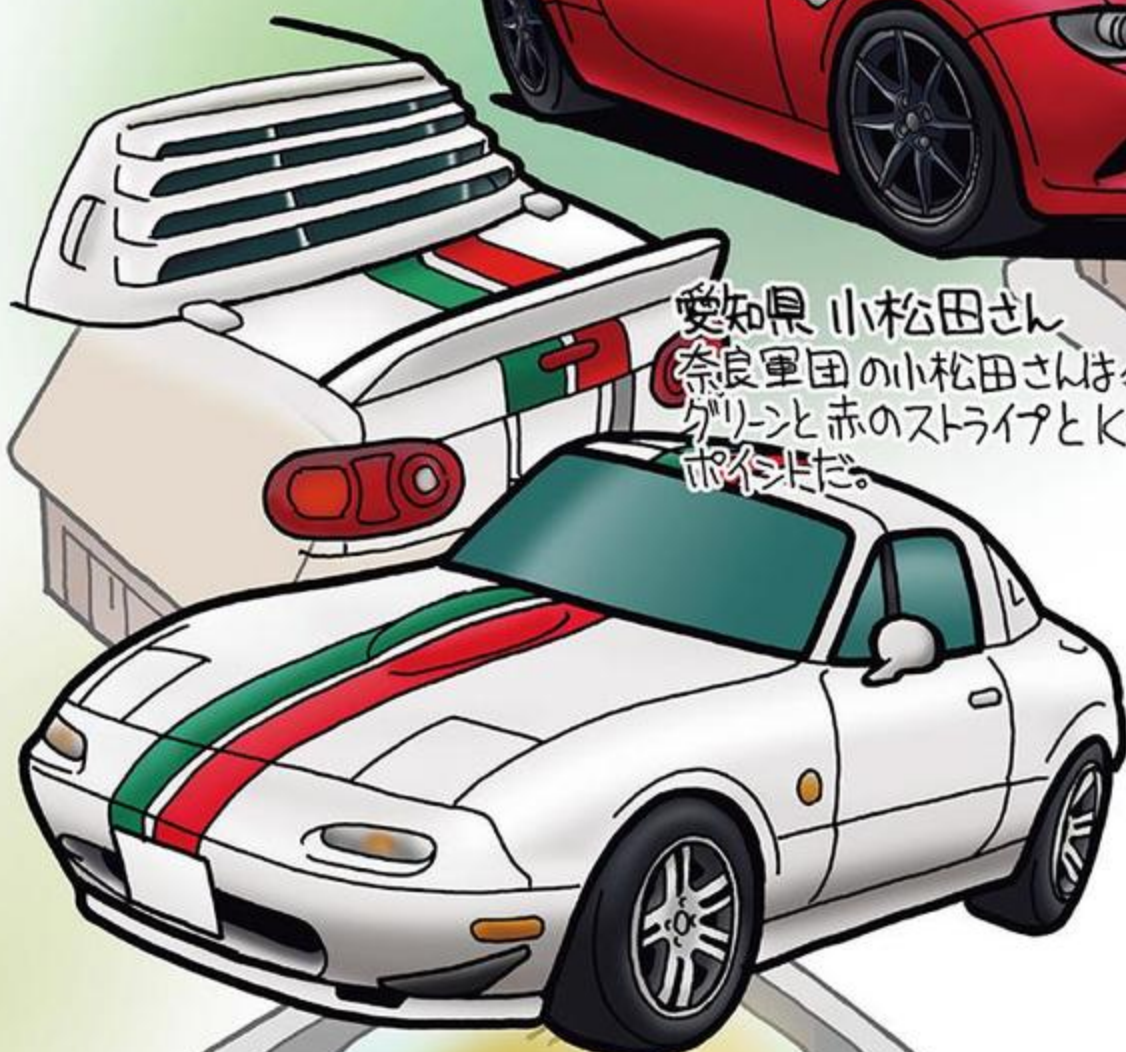
神奈川県 山崎さん

ワンオーナーで23年乗りつづけている山崎さん。
NOPROのフロントバンパーに角目ライトが特徴。
ミッドのクロスリムは2つ目だという。
タン色はキレイだけど掃除が大変。
大型リアスポイラーが、とても目立っています。



愛知県 小松田さん

奈良軍団の小松田さんはイベントカトラマンで参加?
グリーンと赤のストライプとKGワークスHTLレーダーが
ポイントだ。



石川県 小田さん

ワンオーナー車庫保管の美しいJリミII。リアには
'99年から欠かさず参加している軽井沢
ミーティングのステッカーが貼らぬ。



神奈川県 海老原さん

ピットクルーフェイスがクラシカルな外観とは
ウラウラに HKSのギャレット25Gを装着し
ブーストは0.4kg/hp!の111P700-マンスエンジン。
ヘッドライトはルーカSP700、スリポイントがオシャレ。



新潟県 柴野さん 鈴木さん

定番の8本スポークがポイントの柴野さん。
今回は3度目のミーティング参加。
二人でオフロードドライブを楽しんでいる。



北海道 内田さん

札幌から参加の内田さん。小樽
から新潟までフェリーで来たそうだ。
冬でも元気に走るのか! 北海道の
ロードスター乗りなのだ!



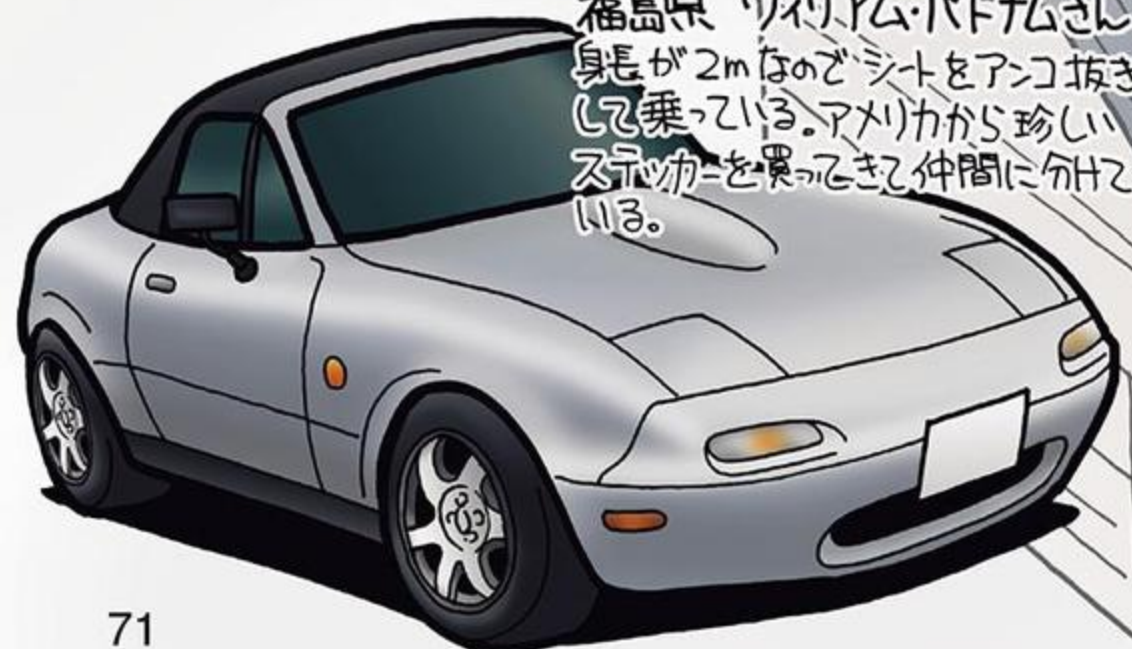
滋賀県 池野さん

M2-1001イメージのワンオフフロントバンパーが
お気に入り! 革張り内装には貴島さんの
直筆サイン入り!



福島県 ウィリアム・バトナムさん

身長が2mなのでシートをアンコ抜き
して乗っている。アメリカから珍しい
ステッカーを買ってきて仲間に分けて
いる。



群馬県 小池さん

グリーンのボディとメッキの組み合わせが
とてもキレイ! ルーフはシートと同色に
ペイントした。内装もウッドでキメている!



大雨になるのはわかっていながら
当日参加で600台超えの盛り上がり

2018.5.13

OASIS ROADSTER MEETING

オアシスミーティング

西日本最大のミーティングが「オアシス」だ。これまでにグリーンピア三木、淡路島の明石海峡公園で行われたが、今回は姫路のセントラルパークで開催されるという。どんな場所かチェックしたものの、天気予報は無情にも悪天候とのこと。オアシスは事前受付をせず、当日参加となっている。そのため、事前に予測した参加者数が天候により左右することが少なくない。

これはかりは当日になってみなければわからない。その証拠に、今回は荒れ模様という天候が広報されているにも関わらず、大勢の参加者が全国から集まったのだ。スタート時に小ぶりだった雨も、お昼ころには本降りとなったため、コンテンツを一部見直した。スタッフが臨機応変に動いてくれたため、参加者はワラワラせずに過ごせた。雨じゃなかったら、どんなに楽しかっただろうと想像してしまったが……。

淡路島は淡路島の、姫路は姫路のデリバリーサービスを使うことで、ご当地の味を楽しめるサービスもたまらない！さすがです。今回は姫路名物「えきそば」。いつも参加者のことを最優先に考えるオアシス、まだ参加したことがない人は、ぜひいらっしゃって！



スタッフミーティングの開始。1日スムーズに過ごす連絡伝達だ。



スタッフは初めての会場で早朝から準備に大わらわ。この頃はまだ雨も小雨だったのだが……。



姫路の名物「えきそば」400円。肌寒かったため、ことさらおいしい。



雨で「パンツまでビショビショ」のスタッフ。ありがとね～！



雨がひどくなくてもプログラムは進行する。各世代に合わせたクイズで、応援するチームが勝つか雨の中で解答待ち。



関西地区のショップによるブースも出展されていた。降りが激しいときには車内に逃げるしかなかった。



晴れ祈願のおかげで連続ドピーカン 日本一のロードスターミーティング!

2018.5.26-27

KARUIZAWA MEETING 2018

軽井沢ミーティング

国内最大のミーティング「軽井沢」。
プリンスホテルのスキー場駐車場で行われているのだが、今年はブースのレイアウトが変更になり、これまでとは様子が異なる。スタッフはもちろん、出展者にも緊張が漂った。
参加者の増大に伴って駐車場の利用は抽選となったが、公共交通機関での参加も可能なため、参加者は増大の一途。ここ数年は、海外からの参加者も増えて、ミーティングの枠



を大きく超えてきている。もはやモーターショーレベルのにぎわい? ファン同士、考えることは同じでフリーマーケットに注目したり、貴島さんのサインをもらったりと、1日めいっぱい楽しんでいた。
軽井沢は新型ロードスターのお披露目や、話題の車両が持ち込まれるため、関心が高いミーティングでもある。今回は商品改良モデルが展示されていたが、見た目ではわからない……よね? 中山主査をはじめ、ロードスター開発スタッフが参加してくれていたため、直接質問することもできた。こんな距離感がロードオーナーとマツダの関係なのだ。
脈々と受け継がれているスタッフの心意気は変わらない。楽しいミーティングにしたいという使命感、新しい参加者にも伝わったかな?

空気で膨らませた遊具の充実っぷりにお子様大喜び。大人もね!



新しい家族を軽井沢デビューさせるファン続出。覚えていてね~



124スパイダーの姿も会場にあった。兄弟車だけに同居できるのだ。



恒例のペダルカーレースだが、その前に楽しむお子様も大勢いる。



パンダ
出没中!



ボランティアの誘導スタッフ達も、参加者と同じように参加手続きや参加費を支払っている。



トホホ

軽井沢ミーティング前に立ち寄ったSAで……展示できない状態に。

ブース以外のフリーマーケットも充実

参加者はフリーマーケットを開くことができるので、不用品などを売りに出す。ネットよりも実物を目にできるし、なにより出品者の声を聞けるのが◎だ。話ができて、コミュニケーションがとれるのもGOOD!!





大自然とロードスターが融合するミーティング

2017.9.2-3

ROADSTER FURANO HOKKAIDO MEETING

ロードスターふらの北海道ミーティング



スタッフの尽力あってこそ成功。だいたい前から準備して、当日までやることが満載なのだ。みなさん、お疲れ様でした。

DJブースには主催者のRock's 卓也さんの司会で、石井自動車代表、RCOJ水落さんがトークショーを展開していた。



会場には初代から現行モデルまでずらりとロードスターが並ぶ。



ふらのならではの笑いコーナー!? ストッキングをかぶる機会なんてないでしょ、日常生活では。

すれ違うときには手を振ってごあいさつ。微笑ましい光景だ。



遠方からの参加者がどんどん増えてくるのは、北海道を愛車で走りたという願望もかなうから? 前回は台風により足を運べなかった、石井自動車の代表も参加していた。大自然の中で行われるふらののミーティングは、緑の芝に愛車を並べて愛でることができ、カラフルなロードスターを引き立ててくれる。そして会場内にはDJブースが設置されて、ゲストを交えてのトークショーを展開、参加者を楽しませている。圧巻なのはラストのツーリングで、

ロードスター同士がすれ違うようなコース設定が組まれている。北海道の中を走り抜ける気持ちよさと、ロードスターだらけでテンション上がることも間違いなし。路上には、毎年手を振ってくれる地元の方々の姿も見えて、思わずほっこり。ミーティング前後でスケジュール調整をして、これに合わせて北海道観光を楽しむのがぜいたくというもの。走ってよし、食べておいしい北海道、ミーティング好きは、ぜひ一度は参加してほしい。

沿道で手を振られるのも、ツーリングのお楽しみ。



食事のあとも、前夜祭の宴はえんえんと続く。これが楽しみで病みつきになる人もいるのだ。

ひと足どころかだいぶ早い餅つき。年末年始の気分!



卓也オンステージ。毎回催しものは変化するので、同じステージは見られない。



今回は樽酒のふるまいっす!

前夜祭から参加すれば親睦が深まること請け合い

遠方から参加する場合は、とくに前夜祭から過ごすことをオススメしたい。歌があるかDVD上映会があるかは楽しみ。ランダムに割り振られたテーブルで、ロードスターオーナーたちと食事しながら歓談すれば、ひとりで参加してもすぐに打ち解けられるし、翌日のミーティングでも盛り上げられる。





みんなで美しい景色をパレード。



ロードスターのお誕生日会も!



初代主査も楽しんでます!



パイロンじゃ味気ないので世界一大きなカボチャを育て始めました!



恒例の餅まき!餅は宿泊者だけが参加できる深夜の餅つきで。

フラミ! ってなんだ?

夢ってなんだ?

そんな事を考えていました。

クルマってなんだ?

そんな事ばかり考えていました。

幸せってなんだ?

そんな事を考えていたら「きっと誰もが幸せになる」と初代ロードスターがデビューしたので早速手に入れてみました。

生きるってなんだ?

そんな事を考え始めました。人はいつ死ぬかわからない? 漠然と思っていたんですが実感ははじめました。そして、そんな事を考え続けていた中でこれまでサーキットでやっていたロードスターのミーティングが将来的に出来なくなることになり、北海道でのロードスターイベントをなくさないために新たなイベントを数年内に立ち上げる事になりました。北海道で一番良い場所はどこだ? どうせ立ち上げるなら一番みんなが笑顔になってくれる場所ですりた

楽しく感動的に生きる!

これは僕が20代のころから胸に掲げ始めていたことで、共感してくれる多くの人々と生き方や人間関係を築いていきたい。イベントもそうありたい。

だからフラミなんだ!

仲間とフラミを続けていて辿り着いたのは、続けることよりも最高の瞬間を大切にしたい。その時のみんなの笑顔のために全力で生きたい。スタッフ全員が僕ができなくなったらフラミは終了で良いからこれまで全力でやろうと言ってくれた時に決意しました。

フラミはコンセプトの段階で前夜祭、宿泊ありきの2DAYS

当日のみでも楽しんでもらえる自信はありますが、前夜祭、さらに宿泊してもらえと断然楽しい。その楽しさは足し算ではなく掛け算です! 今年からは感動を主催と参加者の垣根をなして分かち合おうと後夜祭も用意しました。

フラミはあなたが主役!

楽しく感動的な時間と笑顔のお手伝いをしたいと願っています。

今年のフラミは9月15日と16日そして後夜祭です!

スタッフもゲストの皆さんも同じだけ参加費を払って一緒に楽しい空間を作る仲間です。いつ最後になってもいいように楽しみましょう!



絶賛販売中の2018フラミTシャツ。

ロードスターふらの北海道ミーティング事務局 山本090-3118-5582
フラミサイト <http://furami.rock-s.info/>



ジェット風船も飛ばしちゃう



集合写真



二人の歴代主査とケーキカット



ノベルティにはこだわっていてこのクッキーは味も良いのだ!



美味しいお酒が飲めるようにこだわりの枡も用意しました。これまた、こだわりのタオルもあり枡。





CHUBU ドレコンと「うまい棒」、迷司会 名物ぞろいのミーティング



毎年参加者が増えて、駐車スペースの確保が困難になってきた。そのため昨年から500台限定となったが、希望者全員が入場できた。今年はどれくらいの応募があるか……。500台を超えた場合は抽選となる。ショップやオーナーズクラブのブース出展も。



自作の記念撮影用「顔抜き看板」を使って、あちこちで撮影開始。



うまい棒食い競争は、見ている方も思わず熱が入ってしまう。



テンパータイヤを使ったボーリング、思っているより難しい!

KIYOSATO 雨が降っても気にしない 室内メインの独自コンテンツ



ロードスターミーティングのなかでも「文化系」のミーティングで、100台限定となっている。屋内ではマツダのスタッフによる「ここだけ話」や、「今だから話」はとて興味深い。ランチのお弁当を包むオリジナル用紙は、どんなイラストが描かれているか楽しみ。



一昨年、インフルエンザで欠席した中山さん、2018年は来場予定。



2018年のお弁当用紙は、2017年のもようが描かれていた。



雨の中でもスタッフは笑顔で対応してくれる。

■7月以降のおもなイベントスケジュール

7月14~29日※	2018ロードスター展	マツダ横浜R&D
9月9日	中部ミーティング2018	ホワイトピアたかす(岐阜県)
9月15~16日	Roadsterふらのミーティング2018	富良野ホップスホテル(北海道)
10月7日	ロードスタージャンボリー2018	大分
10月14日	東北ミーティング2018	福島磐梯
10月21日	清里ミーティング2018	山梨清里
10月28日	チャリティーフリーマーケット2018秋	マツダ横浜R&D
11月24~25日	マツダファンフェスタ2018	岡山国際サーキット

※「2018ロードスター展」は土日祝日の12~17時に開場予定

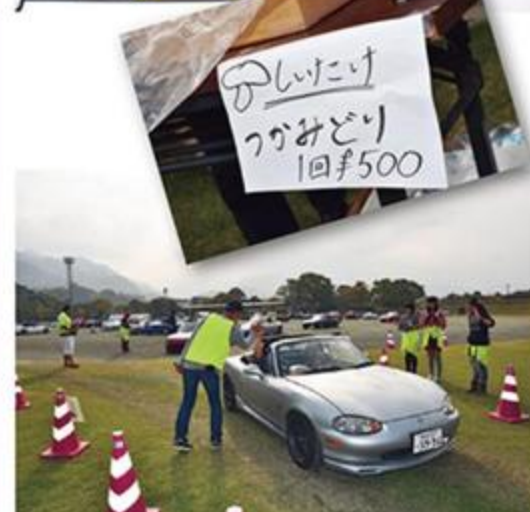
まだまだこれから! 魅力的なイベントが目白押し

春から夏にかけては、大きなミーティングが目白押し。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!



JAMBOREE 九州のユーザーはもちろん 遠方からの参加者も!

広い九州各地から、ジャンボリーを楽しみにオーナーが集まってくる。ミーティングのためなら、長距離ドライブを厭わないファンも多い。のんびりした雰囲気だから、ゆったり楽しみたい人におすすめしたいミーティングだ。



昨年からの新会場は広々とした緑のじゅうたんに愛車を停められる。コントラストが



TOHOKU アットホームな雰囲気 ほっこり癒されてしまうのだ



たっぷり野菜の豚汁は肌寒い気候の中、体の芯からあったまる。



秋口に福島県で行われるミーティング。それはもう、のどかな風景と人の優しさが温かい「クセになる」催し。農産物の販売や豚汁のサービスなど、ちょっとした道の駅気分も味わえる!? ゆるキャラも駆けつけてくれるなど、町ぐるみで歓迎してくれるのがうれしい。



1回駐車したら途中退場できない!



ROADSTER
BROS.

GLOBAL MX-5 CUP JAPAN 2018

T by TWO CABANA Racingの強さの秘密に迫る

THE 1st. HALF REVIEW

期待のルーキー堤が、開幕2連勝を果たす！

2015年にパーティレースに初参戦して以来、ロードスターとともに進化してきた若者がいる。デビューイヤーでチャンピオンを獲得し、その後はスーパー耐久で優勝も経験。今季は前年王者のチームに抜擢され、ゼッケン1を背負うことになった。

TEXT: Toru Ishida/石田 徹 PHOTO: Shinya Hattori/服部真哉、B-Sports

DRIVER'S VOICE

素晴らしいチームに感謝し、世界一を目指します

今春、大学を卒業して社会人となった堤優威選手の就職先はCABANAレーシングを運営する株式会社 東名。事実上プロのレーシングドライバーとしてのキャリアをスタートさせた。「こんなに体制の整ったプロフェッショナルなチームに身を置くことは、考えられなかったです。ここまでお世話になった多くの方に感謝するとともに、絶対にこのチャンスをものにしようという強い気持ちで臨んでいます」と語る。

「チャンピオンチームでドライバーが自分に代わったので“勝つしかない”、というのはプレッシャーでした。それでも展開に恵まれたSUGOはともかく、苦手意識のあった第2戦のもてぎでの勝利は自信にもつながりました」と、自らも手応えを感じていることを告白。「今年の世界一決定戦には、本当の意味で日本を代表して出場したいし、今度こそ表彰台の一番高いところに立ちたいです」と決意を語った。



堤 優威 選手

DIRECTOR'S VOICE

去年の鈴鹿での出会いが今年の体制を決めました！

安藤宏代表が堤選手の存在を知ったのが、昨年のグローバルカップの鈴鹿ラウンドだった。メディア枠で参加予定だった荒聖治選手の“代打”で参戦した堤選手。ポールポジションを獲得、決勝でもトップ争いを演じた。この活躍が、今年の抜擢につながった。「今年は若い堤選手の成長を支えていきたいと考えていたら、いきなり結果を出してくれましたね。もちろん現状は100点です」



安藤 宏 チーム代表兼監督

ENGINEER'S VOICE

これからの成長も楽しみなドライバーですね

CABANAレーシングの走りを支える凄腕が山崎登エンジニア。各チームから引っ張りだこの売れっ子だ。「ドライバーが若くなって、チームの雰囲気も変わりましたね。まずは走り込んでもらい、それから意見も交えて、確認していくという段階取りですね。今はまだ乗りこなせているとは言えない段階ですが、その分伸びしろがあるし、もっといいドライバーになれると思いますよ」



山崎 登 チーフエンジニア

実はこのグローバルカップで上位2位までに入ると、11月に米国で開催される「世界一決定戦」へ招待される。堤選手は招待された一昨年のエキシビジョンレースで3位に入った実績を持つ。

そしてCABANAレーシングは昨年この戦いにコマを進めながら、不本意な結果に終わっている。もう一度、世界一決定戦で輝きたい気持ちには誰よりも強い組み合わせなのだ。

CABANAレーシングと初代チャンピオンの相性はきわめて良好だ。2013年、今や日本一の規模を誇るワンメイクとなった86/BRZレースの初代王座は山野直也選手が獲得。そして昨年は実兄の山野哲也選手がグローバルMX-5カップJAPANの初代チャンピオンに輝いた。

そして今シーズン、チームがドライバリーに抜擢したのは堤優威選手。まだ大学を卒業したばかりの22歳の若者だ。全日本ジムカーナで16回もチャンピオンに輝いたカリスマの哲也選手と比較すれば、挑戦2年目は「若手育成」へと、大きな方針変更のようにも一見思える。

ところが結果は、第2戦までは昨年とまったく変わらず、開幕2連勝という最高のリザルトを残すことになった。確かに安藤代表のインタビューにもある通り、「堤選手のような将来有望な若手を育てていきたい」というのも事実だが、だからといって勝負をあきらめていたわけではなかったのだ。

ROUND 2 駆け引きでも成長を見せた第2戦 雨中の三つ巴バトルで最後に笑う!



6月10日にツインリンクもてぎで行われた第2戦は、朝からの雨で全車がレインタイヤでの戦いとなった。予選を制したのは、少しドライ寄りのセッティングだった88号車の村上博幸選手。ところが決勝ではそれが裏目に出て、予選2番手だった堤選手がスタート直後の1コーナーで早くも先頭に。85号車・佐々木孝太選手と12号車・梅田剛選手を含む3台でトップグループを形成した。最後は堤選手が先行し、2位を争った佐々木選手と梅田選手が接触。控訴中のため暫定結果ながらも、堤選手の開幕2連勝は確定的だ。



ポディウムには写真の3名が登壇するも、佐々木選手が30秒のペナルティを受けて降着となり、2位に梅田選手、3位に吉田綜一郎選手というのが暫定結果の状態だ。



45分間の決勝レースで、3周目から13周目までは佐々木選手が先行し、堤選手は2番手で追走。そこから終盤にかけて、お互いにわずかな隙をついての攻防を展開。

ROUND 1 開幕戦は見事ポールtoウイン! 予選ではピットワークも光った



今年のグローバルカップの開幕戦は、4月15日に宮城県のスポーツランドSUGOで開催された。ウェットで始まった30分間の公式予選は全車がレインタイヤで走り出すも、徐々に路面状況が回復。いち早くピットインしてスリックタイヤに履き替えた作戦が成功して、堤選手がポールポジションを獲得した。ドライとなった決勝でもスタートダッシュを決めると、2位以下が集団で競い合う理想的な展開に。そのあとは余裕でレースをコントロールしつつ、最後は20秒という大差で圧勝した。



山野哲也選手が出場した昨年の開幕戦決勝は途中から雨が激しくなり、メディア枠の大井貴之選手との大接戦を制しての勝利だった。今年は余裕のチェッカー。



グローバルカップはローリングスタートだが、オープニングの1コーナーでここまで後続車と差がつくのは珍しい。まさに「してやったり」の瞬間だ。



ROUND 3 EXPRESS

上位4台の熱くもクリーンな接近戦
最後に抜け出した堤が世界戦へ王手！



ボディウムは左から2位の村上博幸、優勝の堤優威、3位の吉田総一郎。プレゼンターはNDの開発主査を務めたのちにロードスター・アンバサダーとなった山本修弘氏。



先頭の堤は約1秒近く後続を引き離しての3連勝。驚いたのが村上の大外からの追い上げで、0.001秒差の大逆転だ。吉田にとっては「まさか！」の悪夢だろう。



予選で輝いたのは12号車に乗るチームTERRAMOSの梅田剛選手(写真左)。ミスター・ルマンこと寺田陽次郎監督(同右)率いるチームが、今年からグローバルカップにも参戦してきた。



第3戦の舞台はF1日本グランプリでもおなじみの鈴鹿サーキット。グローバルカップはローリングスタートを採用して、45分のタイムレースで決勝が行われる。このレースも日本で2年目を迎えて、カップカーはスリッパストリームの恩恵を大きく受けるマシンだと

いうことが広く知られたため、上位を争う実力者たちは序盤は様子見。集団を形成して、なるべくタイヤに負担をかけずについていくことを狙う。パッシングポイントは直線の後となる1コーナーまたは130Rへの進入だが、それ以外にも実は…。

予選では今季から参戦の12号車・梅田剛がひとりでだけ2分29秒台に突入。以下、2連勝中の1号車・堤優威、暫定ランキング2位の84号車・吉田総一郎、さらに88号車・村上博幸と続いた。タイムでも実績でも、今回はこの4台が最後までトップを争うものと見られていた。

45分間の決勝レースも予想通りの展開となった。吉田が6回、堤が5回、梅田が4回と、それぞれが先頭で周回を重ねて、ファイナルとなる16周目に突入。まず1コーナーで梅田をかわして堤が先頭に立つも、ヘアピン手前で内側に梅田、外側に吉田と一瞬スリッパで挟み撃ち状態となり、立ち上がりでは梅田・吉田・堤・村上の順に。ところが次のスピンカーブで梅田がアウトに膨らみ、さらに吉田もアンダーを出したインに堤がマシンを潜り込ませた。堤は一気に加速して130Rで勝利を確信するも、後続3台はここからが波乱。吉田はシケイン進入で梅田と並んでパスし、2位は確実と思われた。ところが、ここでコースオフを喫した梅田を抜いた勢いを生かして大外を回った村上が、なんと0.001秒差で大逆転の2位に。吉田は3位、梅田は4位となった。

GLOBAL MX-5 CUP JAPAN Round 1 OFFICIAL RESULTS (2018/04/15・スポーツランドSUGO)

順位	車番	クラス	ドライバー	チーム	車名	トータルタイム (トップ差)
1	1	GL	堤 優威	T by Two CABANA Racing	TX2 CABANA Racing MX-5	46'07.148
2	84	GL	吉田総一郎	HM RACERS	ヒロマツロードスター	+ 20.427
3	06	GL	小原健一	小原健一	KENAUTO Moty's MX-5	+ 1'25.261
4	58	GL	梶谷太郎	村上モータース	沖縄ロードスターレンタカー 58ドライブ	- 1LAP
5	11	GL	植田正幸	KOTA RACING	Rn-s KOTA R MX-5 CUP	- 1LAP
6	85	GL	佐々木孝太	HM RACERS	ヒロマツロードスター	- 9LAPS
7	12	GL	梅田 剛	TEAM TERRAMOS	チーム テラモス ロードスター	- 9LAPS
8	88	GL	村上博幸	村上モータース	村上モータース & KOTA-R MX-5	失格

GLOBAL MX-5 CUP JAPAN Round 2 PRELIMINARY RESULTS (2018/06/10・ツインリンクもてぎ)

順位	車番	クラス	ドライバー	チーム	車名	トータルタイム (トップ差)
1	1	GL	堤 優威	T by Two CABANA Racing	TX2 CABANA Racing MX-5	46'21.022
2	12	GL	梅田 剛	TEAM TERRAMOS	チーム テラモス ロードスター	+ 6.766
3	84	GL	吉田総一郎	HM RACERS	ヒロマツロードスター	+ 10.542
4	85	GL	佐々木孝太	HM RACERS	ヒロマツロードスター	+ 31.153 (1.153+30)
5	11	GL	村上博幸	村上モータース	村上モータース & KOTA-R MX-5	+ 33.191
6	86	GL	TOMISAN	NAGISA AUTO MOTOR SPORTS	渚 MX-5	+ 34.739
7	06	GL	小原健一	小原健一	KENAUTO Moty's MX-5	+ 35.803
8	58	GL	梶谷太郎	村上モータース	沖縄ロードスターレンタカー 58ドライブ	+ 1'46.152

GLOBAL MX-5 CUP JAPAN Round 3 OFFICIAL RESULTS (2018/07/01・鈴鹿サーキット)

順位	車番	クラス	ドライバー	チーム	車名	トータルタイム (トップ差)
1	1	GL	堤 優威	T by Two CABANA Racing	TX2 CABANA Racing MX-5	45'18.100
2	11	GL	村上博幸	村上モータース	村上モータース & KOTA-R MX-5	+ 0.935
3	84	GL	吉田総一郎	HM RACERS	ヒロマツロードスター	+ 0.935
4	12	GL	梅田 剛	TEAM TERRAMOS	チーム テラモス ロードスター	+ 1.900
5	06	GL	小原健一	小原健一	KENAUTO Moty's MX-5	+ 33.905
6	58	GL	梶谷太郎	村上モータース	沖縄ロードスターレンタカー 58ドライブ	+ 1'00.089
7	33	EM	加藤 仁	FRD	FRD MX-5	- 1LAP
8	86	GL	TOMISAN	NAGISA AUTO MOTOR SPORTS	渚 MX-5	- 12LAPS

ROOKIE'S VOICE

小原健一選手

結果はともかく、念願かなって楽しんでいます！



東北のロードスター遣い、ケンオートの小原健一も今シーズンはグローバルMX-5カップにフル参戦中。忙しい業務の間を縫って、メカニック1名のみというミニマムな体制で戦っている。「セッティングに苦しんでいます、アメリカに行く夢に向かって挑戦します」と語る。



WOMEN IN MOTORSPORT

今年も女性だけの「Women's GT」を富士で開催

井原慶子リーダーの一番弟子が総合優勝

このバトル、最後は0.435秒差まで接近!

TEXT: Toru Ishida/石田 徹 PHOTO: WOMEN IN MOTORSPORT

昨 年開催された女性ドライバーだけのレース「L1」が今年度は「Women's GT」として、富士チャンピオンレース第2戦の中で5月13日に開催された。これはFIA(国際自動車連盟)やJAF(日本自動車連盟)が推進しているWIM活動の一環で、マツダをはじめとした自動車メーカーや関連企業もこの趣旨に賛同して支援している。

今年のエントリー台数は17台。ロードスターのRSCクラス、同じくND1.5チャレンジクラス、さらにデミオなどの混走での戦いとなった。総合優勝はプロジェクトリーダーの井原慶子さんの一番弟子といえる岩岡万梨恵選手。雨のレースを堂々と逃げ切ったの圧勝だった。



ND1.5チャレンジクラスの表彰台。左から2位の加藤沙也香、優勝の関崎祐美子、3位のイイヌマアキエの各選手。



RSC1.6/1.8/2.0クラスの表彰台。左から2位の熊下愛香、優勝の岩岡万梨恵、3位の太田まやの各選手。

CABANA PRODUCTS & DEMOCAR

こだわりの最高級シートカバーをロードスターにも

最近のシートカバーのデザインやフィッティングは進化している。その代表選手が、CABANAだ。創立から10年という新しいブランドだが、母体となる縫製メーカーは50年の歴史を持ち、その高い技術がシートカバーにも生かされている。

NDロードスター用には現在、TYPE-S/TYPE-P/TYPE-C/TYPE-Lという4種類

ものワイドな品揃えを誇る。価格はエントリーモデルでも3万5000円(税別)からと、確かに高価。でも一度見て、実際に座ってみれば、目を見張るようなクオリティであることが理解できるはずだ。

さらにCABANAはラッピングの施工にも対応。デモカーやレース車両はマイスターによる芸術作品級の仕上がりだ。

■問い合わせ先: 株式会社トップセレクション 東京本社
〒130-0021 東京都墨田区緑4-2-2 ☎03-6659-2631 <http://www.top-selection.co.jp>



初代NAロードスターで人気を集めた「Vスペシャル」が現代に蘇ったかのようなイメージを醸し出している。ラッピングという手法の進化も実感。



フィッティングは見事なほど。デモカーのシートはプロタイプで、素材は馬革。使うほどなじんでくるといふ。



ダッシュボードやドアトリムにも馬革が採用され、デモカーならではのスペシャルな雰囲気演出している。



ドアを開けると目に入るここに、さりげなくロゴを配置。



今年のS耐のハイライトのひとつが、第3戦の富士で24時間レースが行われたこと。S耐では10年ぶり、富士では50年ぶりの開催となった。ST-5クラスはNDロードスター勢が常に上位で活躍し、終盤は88号車が独走状態で優勝。マツダ車にとって24時間レースの勝利は本当に久しぶりのことになる。

SUPER TAIKYU

THE 1st. HALF REVIEW

ST-5クラスはND同士がチャンピオン争い

昨年からスーパー耐久での“MAZDAブーム”が止まらない。ST-5クラスは村上モータースが走らせる88号車のNDロードスターが見事にチャンピオンを獲得。シリーズ2位にはNOPROのSKY-Dデミオがランクイン。そして今シーズンもロードスター勢の活躍が続いている。



村上博幸／脇谷 猛／加藤正将／中根邦憲

#88 村上モータースMAZDAロードスターND ST-5 CLASS

開幕2戦を3位、4位と取りこぼしたが、長丁場の第3戦・富士で優勝してポイントリーダーに躍り出たチャンピオン。もちろん連覇を目指す。

筒井克彦／山下潤一郎／大塚隆一郎／山西康司

#2 TEAM221 BOMEX マツハ車検ND5RC ST-5 CLASS

66号車のデミオのチームから熊本在住の大塚が移籍してきて、福岡在住の筒井をはじめ、九州色が強まったチーム。次戦オートボリスは地元だ。



岩岡万梨恵／猪爪杏奈／小松寛子／関崎祐美子

#50 LOVE DRIVE RACING ロードスター ST-5 CLASS

井原慶子リーダー率いるWIMプロジェクトの女性ドライバーのチーム。富士では一時トップを走るなど調子は上向きだ。悲願の優勝はなるか？

加藤彰彬／堤 優威／平木湧也／中村比呂志

#54 TC CORSE iRacing ROADSTER ST-4 CLASS

NCロードスターで86勢を相手に奮闘中の54号車。鈴鹿で2年ぶりの表彰台となる3位をゲットした。新型RFでのマシン開発も気になるところ。



開幕戦・鈴鹿で2号車が初優勝！

昨年の第4戦オートボリスではあと一歩で初優勝を逃した2号車のNDロードスターが、今年の開幕戦・鈴鹿で見事に初優勝。左から山下潤一郎、筒井克彦、大塚隆一郎の3名は全員が九州出身。また3位には前年王者の88号車が入賞。ドライバーは左から村上博幸、脇谷猛、中根邦憲、加藤正将。

岡山は3時間のスプリント勝負だ。そして11月4日決勝の岡山というスケジュール。ちなみにオートボリスとてぎは決勝が5時間の長丁場、岡山は3時間のスプリント勝負だ。

本誌発売の後は7月15日決勝のオートボリス、9月23日決勝のもてぎ、そして11月4日決勝の岡山というスケジュール。ちなみにオートボリスとてぎは決勝が5時間の長丁場、岡山は3時間のスプリント勝負だ。

一方、台数的には一番の激戦区となっている4クラスだが、TCRジャパンが走らせているNCの54号車は健闘している。開幕戦では堂々の3位入賞で、一昨年の岡山ラウンドで優勝して以来のボディウムをゲット。新型車開発に注力するため、第3戦の富士24時間レースはお休みしたが、第4戦以降は再び元気な姿を見せてくれるはずだ。

さらにNDロードスターは32号車と50号車が今シーズンも参戦中。とくに女性ドライバーだけで編成された50号車が今年はメキメキと力をつけてきており、初優勝を狙っているのが頼もしい。

今年も5クラスではNDが優勢で、第3戦を終わってランキング1位(88号車)と2位(2号車)につけている。また3位も現在デミオのSKY-Dで、マツダ車同士の悩ましいチャンピオン争いが展開されている。

現在、スーパー耐久では2クラスにロードスターが出場中だ。ひとつは一番小さい排気量1・6ℓまでのST-5クラスで、複数のNDのチームが同じマツダのデミオ、そしてフィットやヴィッツを相手に戦っている。もうひとつは1・6ℓ2ℓのST-4クラスで、NCの54号車が86勢を相手に孤軍奮闘中だ。



西日本NDシリーズ

開幕戦5位の前年王者・本多が復活の優勝

4月22日に開幕した西日本シリーズは、波乱の幕開けとなった。昨年4連勝のパーフェクトを達成した本多永一が、まさかの5位に沈んだからだ。でも6月24日の第2戦では、本多が予選から全開でバトルを獲得。決勝もご覧のようなダッシュを決めて一人旅で逃げ切り、サポートを受けるレッグモータースポーツの倉迫和彦さんと喜びを分かち合った。

ROADSTER PARTYRACE III

THE 1st. HALF REVIEW

誰も連勝できず。 各シリーズとも大混戦に



北日本NCシリーズ

波乱の開幕ダブルヘッダーで、勝負は混沌

北日本NCシリーズに初王者が誕生するかもしれない。開幕戦で地元仙台市民の松浦俊一が、2年連続チャンピオンの佐久間行雄を抑えて初優勝したと思ったら、第2戦でその2名が揃ってリタイア。秋田在住の岩本忠将が初優勝を飾り、長野から遠征の大学生、神尊晴幹がレース初日でまさかの表彰台。つまり岩本と神尊のマッチレース状態になっている。



北日本NDシリーズ

若手の高橋とベテラン本多が抜きつ抜かれつ

最近のパーティレースでは各地区の交流も進んでいる。4月14日にダブルヘッダーで開幕した北日本NDシリーズには、広島在住の本多永一と杉野治彦も遠征。第2戦ではワンツーフィニッシュを飾った。それに続く3位と4位には、新潟のRSファクトリーステージのサポートを受ける高橋光介と古田岬の20代コンビが入賞。写真は田畑代表とのスナップだ。



東日本NCシリーズ

少数精鋭ながら激戦区。前年王者も虎視眈々

東日本NCシリーズは、昨年王者の入江直が開幕戦で2位。同じチームの新人、里山敦郎にデビューウインを許す結果に。そして第2戦は佐久間行雄が筑波で初優勝を果たし、入江がまたしても2位。現時点では入江と佐久間が38ポイントの同点だ、今年からNCは交流戦に出られなくなり、1戦でもノーポイントになればアウト。残り2戦もシビアな戦いが続く。



東日本NDシリーズ

1年ぶり復活の鎌倉が開幕戦を逆転で制すも

一昨年の北日本NDシリーズを4戦全勝で制したのが、チームTERRAMOSの鎌倉裕貴。その鎌倉が1年のブランクを経て東日本NDシリーズに参戦してきた。5月5日の開幕戦では、予選4位の鎌倉が前を行く3台を差し切って優勝。ところが5月27日の第2戦は予選18位に沈み、決勝で挽回するも8位。昨年の東日本王者、辻かずんが貫禄の今季初優勝を飾っている。





ドライならこの2台の速さが光る

N1は今年から写真の初代NA6CEと、現行ND5RCの2モデルのみというルールに改められた。村上モータースがNDのN1車両を製作中という情報もあるが、現状はNAのみの争いとなっていて、ドライなら写真の10号車・雨宮恵司と01号車・大野俊哉の2台のコーンズ勢の速さが突出している。

FUJI CHAMPION RACE series

THE 1st. HALF REVIEW

N1で大野が6連勝を達成。 RSCは盛況が続く

→4月7日の開幕戦では優勝が大野(右)、2位に雨宮(左)が入賞。↓コーンズN1勢のライバルは、先頭から43号車・大井正伸、08号車・福永健二、48号車・芝田敦史。5月13日の第2戦は唯一ペナルティを受けなかった芝田が優勝。



Fuji Champion Race



スリックで争うNA1600にも参戦中!

NA1600レースには写真の73号車・小宮伸介のNA、31号車・高橋賢一のNBの2台のほか、昨年のチャンピオンの77号車・中村友己のNAの3台が現役を続行中。トヨタのAE86勢との一騎打ち状態になっている。



富士スピードウェイは現在、トヨタが実質上のオーナー。ところが実際に参戦しているマシンは、マツダ車のほうが多いというのが実感だ。とくにパーティレースと同じ2002年から始まったナンバー付きのロードスターカップは改造範囲も広く、ショップが参加しやすい環境が整っていたことも盛況の一因。今年の開幕戦も29台が集まった。

一方で伝統のN1レースは初代のNA以外のマシンが普及せず、徐々に台数が減少しているのが悩ましいところだ。今年は現行NDのニューマシンが投入されるというニュースもあるが、第2戦の時点ではまだ姿を見せていない。またキャブレター仕様のN2規定がベースのNA1600レースも開催されている。

日本で一番多くのマツダ車が集まってバトルしているのが、実はここ富士スピードウェイ。トヨタがオーナーとなってから、ピットまわりなどの使い勝手も世界最高レベルに整備されている。現在ロードスターが参戦しているカテゴリーは3つ。伝統のN1、ナンバー付きのロードスターカップ、そして4連キャブレター仕様のNA1600だ。



全世代のロードスターが切磋琢磨

ロードスターカップは今年から排気量別のクラスに再編成された。1.5は現行のND5RC、1.6と1.8はNAとNBが統合され、2.0はNCとNDのRFという住み分けだ。もちろんパーティレースとの交流を促進するために1.5と2.0にはチャレンジクラスが設定されている。



池島実紅は21歳。10歳からカートを始め、4年前からF4にステップアップ。昨年からスバルのサポートを受けて、激戦のGR86/BRZレースにも参戦中だ。



5月12日に行われた今季開幕戦で、池島実紅が女性として初めて総合優勝を飾った11号車。実はジョイファストがサポートし、旧NB8クラスで5連覇を果たした名車だ。

ROADSTER
BROS.

ユーザーの切望が通じた？

乗る!

マツダのレストア計画が発表されると、これまで購入できなくなっていた純正パーツが入手できるようになってきた。そんな朗報があちこちで聞こえるようになって、歴代ロード乗りは断然「まだまだ乗る」気を確認たるものにした。現行モデルがあるおかげで、歴代の長寿命化作戦は絵に描いた餅ではなくなった。よ～し、徹底テコ入れに着手しよう!



長く乗り続ける秘策は十分!



**中古車選びから
メンテナンスまで一貫して
見られるから安心&安全**

ロードスターを専門に扱う中古車販売店であるアイスタイリング。ここからクルマを購入した人は、相当数ののぼる。なんといっても強みは、ロードスターに特化していること。いいところも、ウィークポイントも知り尽くしているから、店頭に並べる前のメンテナンスは抜かりなし。買ってすぐに楽しく走れるよう、セッティングされている。そこは一般的な中古車とはまったく異なるポイントだ。

以前はNA中古車のタマ数もたくさんあり、安価な車両を手に入れて遊ぶことができた。しかし中古車の価値が予想以上に跳ね上がった今、

ショップのがんばり、

リフレッシュ
メニューで

生



中古車選びから
メンテナンスまで
一貫して見られるから
安心&安全

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

価格だけで飛びつくことはできない。購入してから、まともに走れるまで、いくら予算がかかるかわからないからだ。また以前のオーナーがどう乗っていたかわからない。ところがアイスタイリングでは、持ち主から直接購入するため「申し送り」ができています。

「乗っていたときにどんなメンテナンスやカスタムをしたか、どういったトラブルがあったかなど、個体特有の情報があるのは他と違いますね。顔を見て買っているのは当店の強みですね」と石川代表。泣く泣く手放す人も少なくないので、その感情をも慮っての売買契約は、たんに中古車のやりとりという枠に収まらない。そこがロードスターならではで、ここになら託すことができると思わせる信頼性は、長きにわたって築いてきた礎あつてこそ！



乗っていた人から 買うことで 素性がわかるから 次へとつながる

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

先にも紹介したように、業者を紹介した車両売買ではないアイスタイリングでは、個々に応じた「手当」をし、たうえで販売をしている。

「純正パーツもこれまで欠品していたものが、再販されていたりします。で、状況的にはいい方向だなと思います。ただ純正パーツの価格は高騰していますし、長く乗るためには予算組みが欠かせません。昔と違って、ある程度の予算がないと維持で

きない趣味性の高いクルマになりますね」と石川代表。

では、限られた予算内でなにができるのか。このポイントをぎつちりおさえて手を入れていく。ここまでできるのは、アイスタイリングが中古車売買だけを行うお店ではないからだ。まずは愛車のコンディションを知ることから始めたいところ。アイスタイリングでは、同店で売買されたものではないロードスターでも愛車診断を行っている。何から始めたらいいか迷っているなら、まずはこのメニューがオススメだ。



アフターパーツが充実しているのも、長く乗ることができるうれしいメリット。消耗品のホロも、カラーバリエーションが豊富。見た目の印象が激変するポイントである。



外装だけを整える中古車両は多いが、アイスタイリングではタイヤハウス内まできっちり手を入れているのがわかる。下まわりもおそろいにしない、こだわりの姿勢が伺える。



アイスタイリング
石川正史さん

プレミアが付いたからこそ しっかりと見極めてほしい

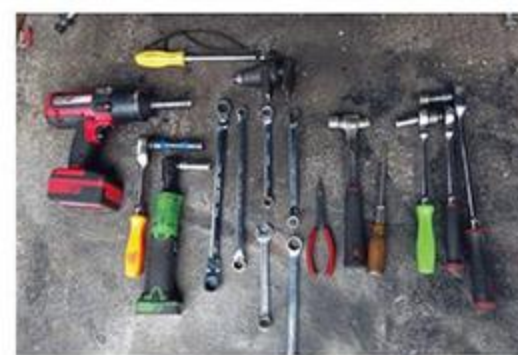
未だに走行距離数万kmなどという、超貴重な初代モデルが発見(!)されるなど、じつはまだまだ極上車は日本全国に眠っているのだという。「本当に欲しいと思っている人からすると、中古車相場ってあってないようなものですからね。欲しい気持ちが先にいってしまうと、車両に見合わない

価格で購入することになってしまいます。しかし、そこは一步ひいた目で見する必要があります。走行距離だけではわからないコンディションがあるものですから」(石川代表) 適正価格が存在しない旧車の場合、思い入れだけでも妥協ばかりでも「いい縁」は結べそうにない。



きちんと取り付ける これでダメージが減る

アームをごっそり脱着するにあたり、1G状態で組み付けてやることで、ブッシュの傷みはぐんと減る。たわんだまま取り付ければ、つねにテンションがかかってしまうことになる。ブッシュすべてのねじりがリセットされると、4輪の動きがそろそろ。その後アライメントテストで、アライメント調整をしたら完成だ。



ブッシュは全22カ所あり、アームなどごっそり取り外すので、交換するなら一気に作業してもら。新車から乗っていても、徐々にへたっていくので一新すると驚きの差が!



サスアームはプレス機と専用のカラーを用いて交換する。ブッシュ打ち込み時には、いろいろ試してたどりついた、滑りと接着にベストな溶剤を打ち込むようにしている。



今回の車両はボルト類の錆がなかったので再利用。



ダンパーローアのボルトは腐食しやすく、放置すると外れなくなってしまうことがある。



ダンパーローアのボルトが腐食しやすく、放置すると取れなくなってしまうことがあるので要注意。



この車両はアームかしめ部のサビが少なめ。ひどいと継ぎ目に沿ってサビが出ている。



サスアームの錆を落とした後、コーザイの塩害ガードを何回かに重ねて色を塗る。錆のひどいところはサンドブラストで錆を落としてからペイント。クロスメンバーも塩害ガードとシャシクリアにて塗装。



すべて組み付けたらSTA GEの1Gちゃん(専用のブッシュねじり取り工具)を使い、1Gでのブッシュ締め付けを行う。スプレーは仕上げまでに使うケミカル類だ。



10年前ならブッシュの打ち替えて済んだりフレッシュも、今では取り付け状態にまで気遣う時代。

歴代モデルのリフレッシュメニューが増えてきた、というRSファクトリーステージ。「かゆいところに手が届く」的なオリジナルアイテムも多いショップで、いまなおNA/NB用のパーツを新たにラインナップするほど。田畑代表も愛車の初代をテコ入れ中だ。

今回紹介するブッシュ交換、定番ではあるが交換のタイミングが図りがたい。クラッチのように滑るといった明確な症状がないため、ついつい後まわしにしがち。

「ブッシュは、マツダスピードの高硬度のものをミックスしたセットを推奨しています。すべてを高硬度にすると、乗り心地が硬くなりすぎます。クロスメンバー側を固めることでシャキッとします。サーキットならフルピロボール、スポーツよりならリアのクロスメンバー側のみピロにするなど、メニューを変更していきます」と田畑代表。どんな走行ステータスに重点をおくかを伝え、見合ったメニューを用意してもらえば、理想のフィーリングが得られる。

下まわりを点検したら あちこち見て 現状を把握して おくことが大切だ!

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/>

新車の開発は進めていたけれど初代は？ 今の技術で手がけてみたら こうなった！

ガレージベリー

TEL.048-469-1708 <http://vary.co.jp/>



NA、NBの新製品が未だに絶えない、ということとは確固たる人気に裏打ちされている証拠。ここにきて、ガレージベリーがNAのニューカムをラインナップしてきた。なぜこのタイミングなのか聞いてみると……。

「前から話はあったんです。発売当時にリリースして、それきりになっ

NDで採用されたグライドリップスポイラーを、初代にセットしたらこんなでたちに。30年近い時間の経過が、新しい魅力を引き出したといえる。まだまだ新しいスタイリングが生まれる余地がある、ということだろうか。

ロードスターのデビュー当時から、エアロをリリースしてきたベリー。ドレスアップ、サーキットといった方向性を打ち出していた当時と違い、今なら様々なアプローチが可能。めぐりめぐって初代のエアロを手がけることになった今だからこそ、新たな魅力に気づくこともあるのだ。

パーツラインナップはバンパー、リップ、ハードトップ、ノスタルジックテール、リアバンパーなど。

グライドリップスポイラー(4万5000円税抜)は、出幅0ながら、センターダウン30mm、サイドダウン50mm。



新製品のサイドステップはFRP製で4万5000円(税抜)。NA全盛期にはなかったデザインだ。

初お目見えのトランクスポイラーはウレタン製で、現在開発中の製品。ノスタルジックテール、懐かしい？





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/>

純正の修理交換に使える ノーマル風のマフラー

インテグラル神戸がNA用に新発売したのが「Jet'sクラブマン リプレース マフラー」だ。名称に「リプレース」とあるようにリフレッシュにも使えるように純正風の作りとなっている。音量は控え目だが、ディティールは凝っていて、「アフターショップらしいリフレッシュだろう(笑)」と代表の安藤さん。また油圧パワーステアリング故障したNA用への、「電動パワーアシストステアリングコラムkit」には、スポーツ走行用にアシスト力を高めた「スピードウェイモデル138,000円(税抜)」「ジムカーナスペック143,000円(税抜)」を用意する。リフレッシュするときにはただ純正に戻すのではなく、ひと味プラスするのがインテグラル神戸の提案なのだ。



Jet'sクラブマン リプレースマフラー (NA)

適合:NA6CE&NA8C
価格:65,000円(税抜)

純正マフラーと雰囲気は似ているもののディティールに凝っているのがアフター製品の魅力となる。

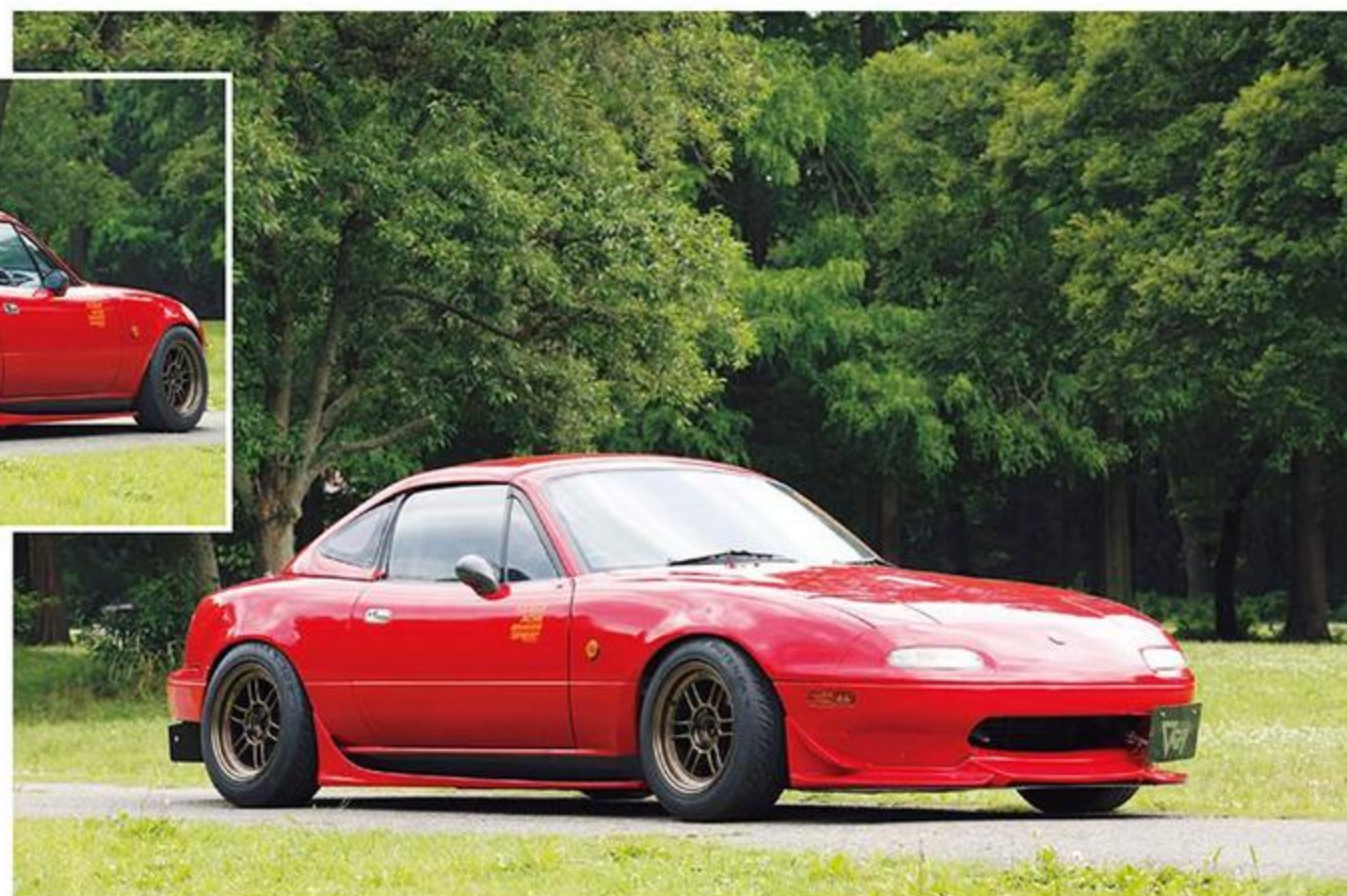


安藤正一さん

明石に近いこの地にショップをオープンして20年以上。ロードスターのN1レース参戦経験があるなどサーキット走行にも積極的だ。マフラーなど、NAからNDロードスターまでオリジナルパーツを数多く開発してきており、チューニングからリフレッシュまで幅広く対応する。「最近ではリフレッシュ交換や幌交換も多くやっているよ」と安藤さん。



スマートなスポーティモデルに仕上がったニューNAだが、ベリーらしさもきちんと盛り込まれている。歴代モデル、まだまだ長く楽しめそう。



まとめてやれば
安心だし、
なにより
工賃分が安いよ

ダッシュパネル 交換にあわせて ゴっそりと リフレッシュを!

TUCK' IN 99

兵庫県尼崎市大庄西町4丁目6-4

TEL : 06-6418-0099

<http://www.tuckin99.com/>



タックイン
北川さん



ダッシュパネルを外すと、その奥にエアコンやヒーターコアなどが露出する。そうした部品は、ダッシュパネル交換時に一緒に交換すれば、脱着工賃分を安くできるのだ。



左がプロアユニットで右がエアコンとなる。エアコンはNB用を流用するキットを使用。エアコンの交換はキット価格約20万円+工賃5万円ほどとなるという。

これがビリビリの原因!

ダッシュパネルを車体に固定するための樹脂製のネジ穴が経年劣化で破損。ダッシュパネルが固定されていないためにビリビリ音がするようになる。



新旧のダッシュパネルを表から見比べても、意外と差はほとんどない。ただし、樹脂のネジ山は半数近くも破損していた。また表面のパッドは今なら新品が手に入るという。



ヒルクライム ダンパーRS

適合:NA/NB
価格:160,000円(税抜)

NA/NBからNC、ND用まであるタックイン99の定番サスペンションキット。NA/NB用はF12・R10kg/mmの減衰力12段階調整で全長調整式。写真はND用となる。

NAロードスターが、走行中にビリビリという異音を発するのを耳にしたことのある人も多いだろう。そうしたとき、多くの場合、音源はダッシュパネルであったりする。ダッシュパネルは樹脂でできており、表面は問題ないように見えていても、裏面のボディへ取り付けのためのネジ穴が経年劣化で破損していたりするのだ。取り付け部が壊れているためダッシュパネルは宙に浮いた格好となり、走行中に振動が大きくなつて異音を発するというわけだ。

その解決策はダッシュパネル交換となる。今なら新品パーツも手に入るし、表面のパットの欠点問題も解決したという。費用としては工賃込で12万円前後。これから、さらに長い間、気分よくNAで走りたいというのであれば、ぜひとも検討してほしいメニューだろう。

そして、もうひとつの提案が、ヒーターコアやエアコンなどの同時交換だ。ダッシュパネルが古くなっているように、ヒーターコアやエアコンも古くなっている。一緒に交換すれば、工賃はそれだけ安くなるというわけ。また、古くなったヒーターコアやエアコンは、いつの日か必ずといっていいほど壊れる。毎年のように少しずつ修理するくらいなら、まとめて全部を新品に交換しておけば、これから先、5年10年と安心して乗ることができるのだ。

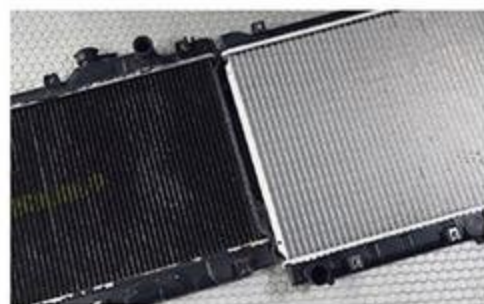
下側に伸ばして容量アップ!

N1レースでも使用した強化ラジエーター。厚みが2倍で、下側に5cmほど伸ばして容量をアップ。路面とヒットすることはないとか。銅とアルミの2種がある。



NA用ロングラジエーター

適合:NA
価格:65,000円(税抜)





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/>

メンテナンスはもちろん 中古車販売も充実した クルマぞろえが心強い

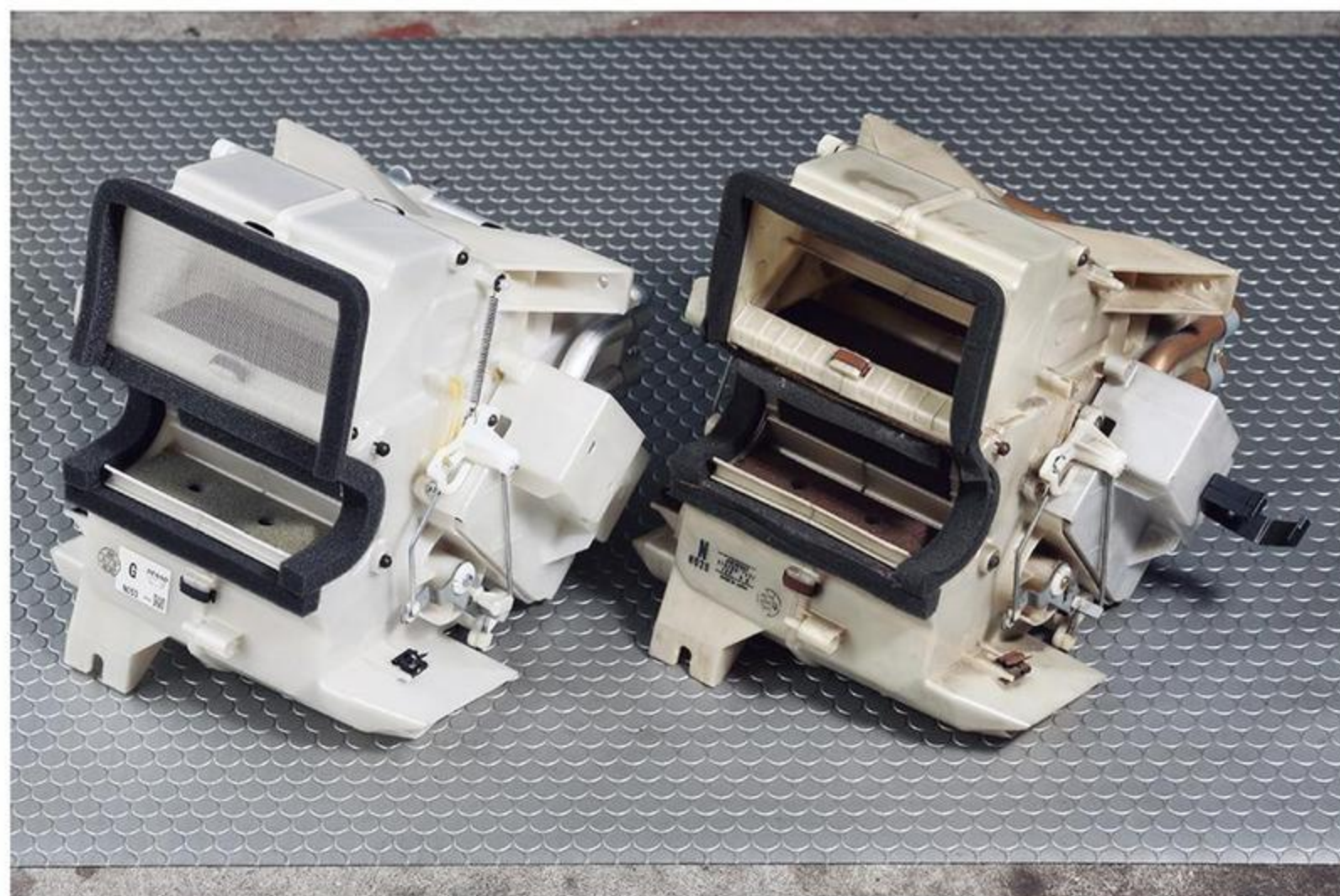
アリーナは専門ショップの確かな技術と、量販店並みの入りやすさを兼ね備えたショップ。ロータリーをはじめ、ロードスターのほか、さまざまな車種を手がけている分、高い技術力を身につけている頼れる存在。これからの季節、エアコンガスのリフレッシュはとくにオススメ! ガスを入れ替えるだけでなく、規定値まで充填してくれるので、エアコンの効きが違う。



ピットではエンジンオイルの交換やアライメントといったメンテメニューから、エンジンのオーバーホールまで対応している。



新たに導入された本格的な塗装ブースは、ショップとは別の場所に設立。これはオールペンだけではなく、中古車販売でも活躍する。



NA用とNB用ヒーターコア

右がNA純正のヒーターコアで、左がNB用となる。タックイン99では交換するときは改良されているNB用を利用する。ラジエターからくる熱い湯が漏れにくくなっているのだ。



水回りのパイプと本体との継ぎ目に注目してほしい。NA用は継ぎ目にゴムを使っている。そのためゴムが劣化すると水漏れしてしまうという構造となっていたのだ。



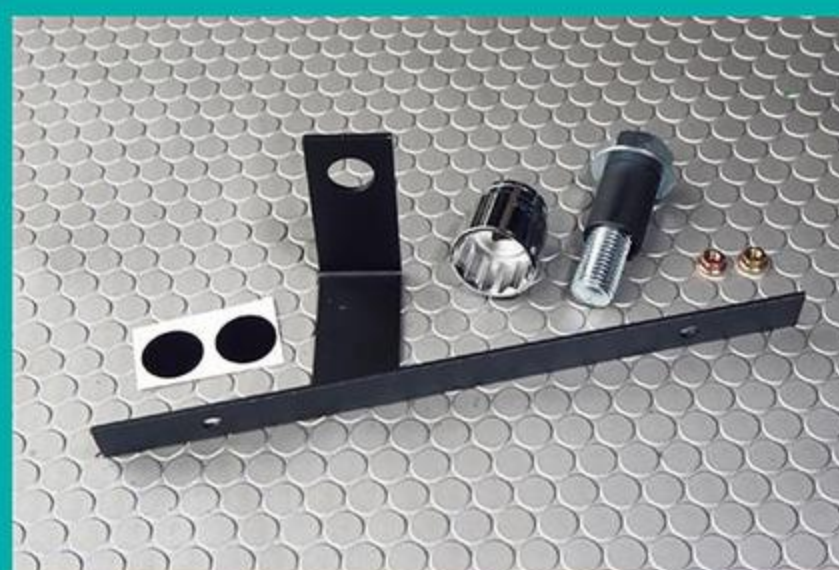
ゴムを使っていたNA用に対してNB用はゴムがそもそもない構造となっている。劣化しやすいゴムの部品を使わないことでロングライフ化を実現しているのだ。



ただいま開発中!

現在、タックイン99が開発しているのがBPエンジン(可変バルタイ付き)のダイレクトイグニッション化だ。完成時にはノーマルのハーネスを利用してコストダウンしたいという。さらなるパワーアップ・アイテムとして期待したい。

注目のNDパーツ!



NDナンバープレートステー

価格:5,000円(税抜)

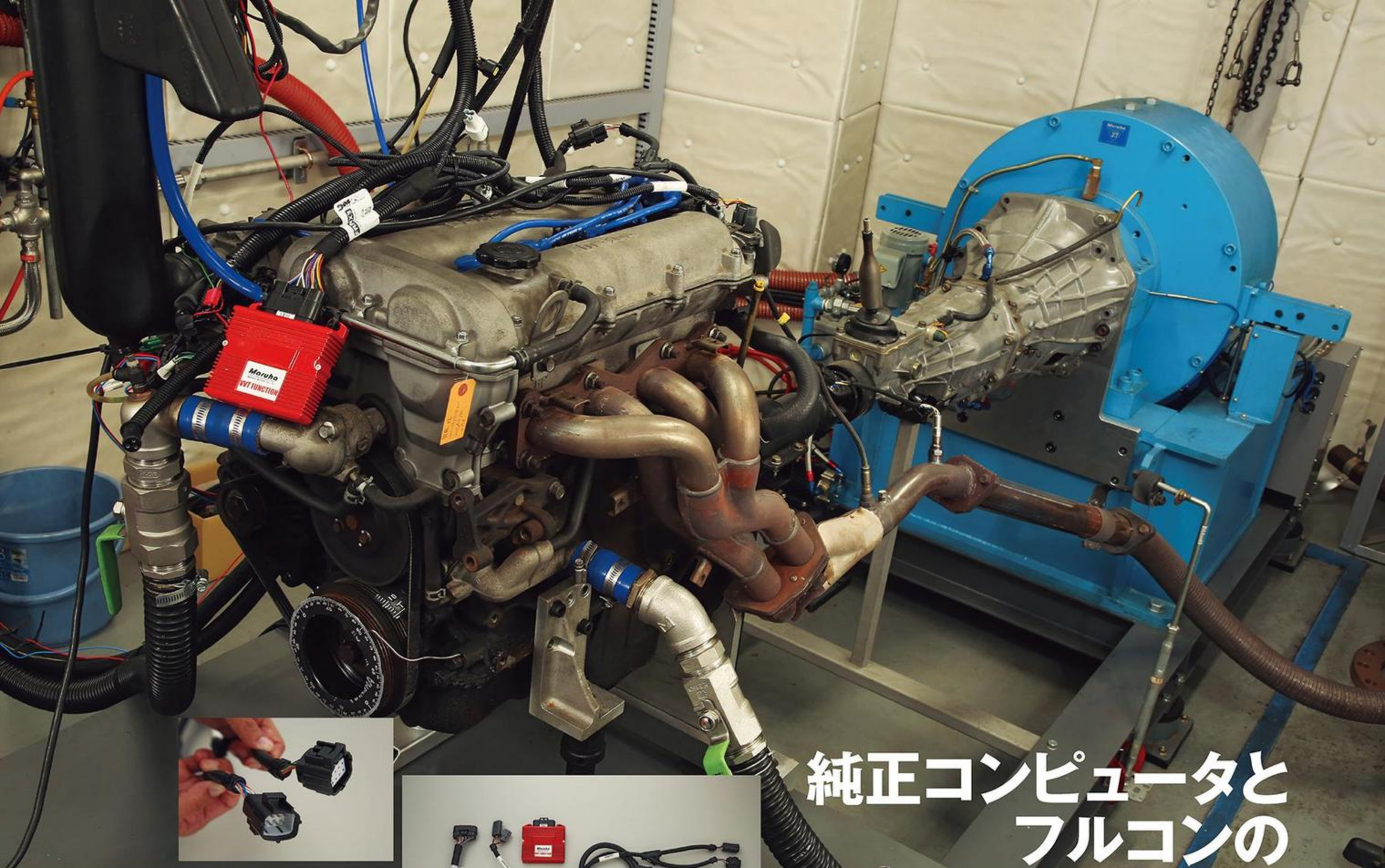


D2ブレーキキャリパーセット

価格:238,000円(税抜)

NA/NBからNC、NDまで広く対応。モノブロックの4ポットで、286mmのローターとホースも含まれる。8色のカラーから選べる。純正RF用プレンプと近い価格となる。

ナンバープレートの取り付け位置を変えるプレートはNAの時代からタックイン99の定番製品。ND用はけん引フックを利用する。専用工具やネジ穴を隠すシールも含まれる。



純正コンピュータとフルコンの “いいとこどり”のサブコン登場!

マルハモータース

静岡県静岡市葵区牛妻2095-6

TEL.054-294-0076 <http://www.maruhamotors.co.jp/>

RAPiD MX-5モジュール

適合:NA/NB

価格:未定

このモジュレーターは世界各国で、そしてクルマだけではなく、バイクやトラクターにまで広く使われている。トラクターは収穫量に関わってくるため、エンジン、燃料の適正化は重要なのだという。



シャシダイで細かく調整

カプラーオンで取り付けられるのも、車種専用設計ならではのDIY取り付けも可能だが、データ変更などはユーザーがいじることはできない。純正ECUをメインに補正を行う。適正化されることで、パワーアップを感じたりアイドリングの安定感を得られるなど、個体によってさまざまなメリットを生む。また取り付けた学習機能によって常に適正化される。



NA8C



NA6C



「NA、NBはもはや、ノーマルで乗っている人のほうが圧倒的に少ないですね。それぞれマフラーやエキマニ、エアクリナーが変わってたりします。でもECUはノーマル。そうすると燃調が合っていないかったり、場合によってはノッキングが出ていたこともあります。そこで我々がイタリアのディムスポル社と共同開発したのが、今回紹介するラピッドモジュレーターなのです」とマルハの荻野さん。

「これは、いわゆるECUのひとつ。過去の遺物となってしまうたロムチューンと、数値の高いフルコンの間をとったポジションに位置するといったらいいだろうか。フルコンはどんなチューニングにも対応できるが、現車セッティングが必要になったりと、時間とコストが負担となる。しかしこのラピッドは、あらかじめプログラムがインプットされているから、マップをいじる必要はない。『最新のクルマに対応させている商品ですから、NA時代の通信速度が遅すぎて合わない(笑)。クランクの信号数やピストンの位置を示すセンサーが、ポツポツしかない。これに合わせるため発売までに時間がかかりました』」

高性能な昨今の車両と、レトロなNAをマッチングさせることができたため、このサブコンが実現した!



デザートイーグル

新潟県新潟市西区寺尾台2-8
TEL.025-260-1189 <http://www.d-eagle.com/>

見た目にも美しい ワンオフ排気システム

以前紹介したデザートイーグルの、うっとりするワンオフエキマニ。これに合わせたワンオフマフラー製作の話が舞い込んだ。オーナーいわく、「超軽量の純チタン採用／排気流速を上げるための管長を稼ぐループタイプ／サイレンサーは振り分けツイン抜け重視のストレート構造／ルックス&インパクトも追求デュアルセンター出し／テールエンドはメガホン×スラッシュカットでシャープに」という条件。実際に装着してみたところ、ファーストアイドルは音量がやや大きめだが、落ち着いてくると、純正かと錯覚するくらい静かに。踏んでいくとエンジン回転上昇に比例してエキゾーストノートも高まっていく。バネ下質量も今までより格段に小さくできた。



デザートイーグルオリジナルマフラー

適合:NCEC
価格:応談



マフラーの吊り下げ方式も通常の4点留めから3点留めに変更。前側2点、リアフォースメントを加工し、吊り下げるためのブラケット&マウントを新たに新設している。後側1点で留まるのは、軽量のチタンだからこそ。それ以外の部材では支えきれないだろう。

ファイナルを変更しても 正しい速度を表示する!

スピードドリブン

適合:NB
価格:未定

パルスで速度を表示しているNBは、ギアとリンクしていないため、ファイナルを変更すると実際の速度とメーターが、合っていない症状が生じてしまう。それを補正するのがこのアイテム。現存するファイナルギアに対応させているというから、怖いものなしだ。ファイナルの設定方法や、実際の針の動きなどは誌面では伝わりにくい。動画で見ることができるので、QRコードを読み込んでみて!



カプラーオンで取り付けられる優しい設計。ファイナルを変更していてもメーター表示は合っているから安心できるはず。



針の動きでファイナルを伝えるというおもしろい表現方法。文字にすると混乱する? 動画で確かめてみよう。



針の動きで
ファイナルを設定!
動画でチェックしてみて



シャシダイ&エンジンベンチで 適正なコンディションをキープ

ECUセッティングに欠かせないシャシダイでのテストはもちろん、エンジンベンチを使っているデータ取りも行われている。このデータをもとに、イタリアのDIM SPORTS社を試用錯誤して完成したのがラビッドだ。取り外せば元に戻る、という安心感もプラスされる。逆に車両をNA~NB間で変わっても、カプラーの変更だけで使い続けられる。

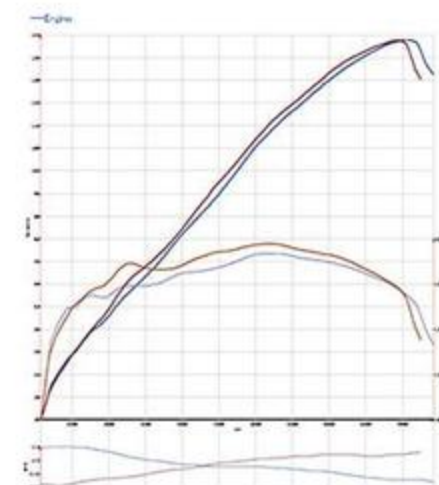


純正プログラムを基準として、スロットル開度と回転数に合わせた点火時期を見直しが可能となっている。



走行フィールは大事 しかし客観的で 正確な目に見える 効果が求められる

マルハはシャシダイ、エンジンベンチなど立派な設備をもったガレージ。確かなデータをもとに、きちんと効果が得られるパーツをラインナップする。このラビッドは構想から2~3年ようやく発売までこぎつけることができた。



青=ノーマル状態、赤=ラビッドによる補正ありの燃料データ。青ではアイドル域、低速域がかなり薄いので、アイドルのバラつきや市街地での加速のもたつきがある状態。赤では、低速域を少し濃くしている。このため40km/h程度の通常走行では、アクセルの付がとてよくなる。結果的に、燃費も変わり、全体的に加速感が得られるというわけだ。

NB8C



定番フルエアロで時代を超える!

PIT CREW RACING

三重県鈴鹿市道伯2丁目10-5

TEL0593-78-7444

<http://www.pitcrew-racing.com/>



NA用 フロントノーズキット

価格:198,000円(税抜)

NA用 フロントバンパー オールステンレス

価格:38,000円(税抜)

丸目の2灯というクラシカルなルックスに変身させるピットクルーの定番フルエアロ。写真のクルマにはオールステンレスのフロントバンパーが装着されていないバージョンだ。



NA用 リアテールライトスポイラー

価格:168,000円(税抜)

NA用 リアステンレスバンパー

価格:43,000円(税抜)

NA用にはリアまわりのボディキットも用意されている。写真はリアテールライトスポイラーとリアステンレスバンパーを装着したものの。ステンレスバンパーはNAのみの装着となる。

NB用 フロントノーズキット

価格:168,000円(税抜)

残念ながらNB用のリアまわりのボディキットは用意されていない。写真のクルマはピットクルーのセンター出しのキャブトンタイプオリジナルマフラーが装着されている。

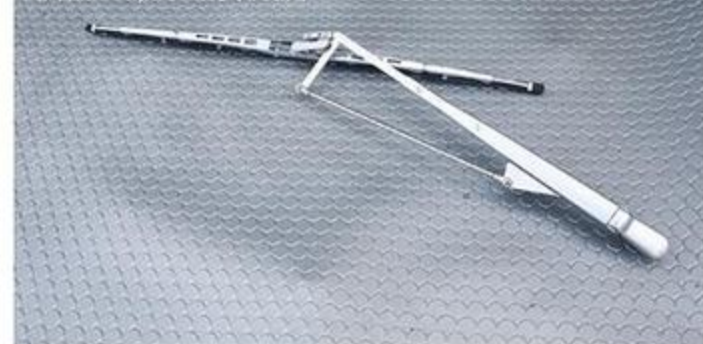


NBもNAと同様のクラシカルな2灯ボディキットを用意する。NBにはステンレスのバンパーが装着されないのが特徴。前から見るだけなら、非常にNAと似た雰囲気となる。



シングルワイパー

価格:20,000円(税抜)



本来、2本のワイパーであるロードスターをクラシカルな1本タイプにしてくれる。NAだけでなくNBにも対応する。ワイパーブレードのサイズは550mmとなる。

センター出しダブルマフラー

価格:86,000円(税抜)



クラシカルな雰囲気にマッチするセンターに2本のテールを出すマフラー。テールが斜め上に伸び、エンド部が斜めにカットされているのが特徴となっている。

定番商品は外さない。長く売れ続けてきた製品には、他にはない確かな魅力が備わっているものだ。そんな定番商品のひとつが、ピットクルーレーシングのエアロキットだ。長くロードスターに乗ってきた人であれば、どこかで必ず見たことが必ずあるはず。歴史を振り返れば、1994年のオートサロンに出品され、そこで賞を得ているという。なんと、すでに発売されてから24年以上もの時間が流れているのだ。そんなピットクルーレーシングのエアロを改めて見直してみれば、2灯のクラシカルなフォルムは、ロードスター本来持つノスタルジックな



タワーバー

価格:22,000円(税抜)

インテークパイプ

価格:29,000円(税抜)

ボディ剛性をアップさせるオリジナルのタワーバー。それと吸気効率を高めるオリジナルのインテークパイプ。K&Nのエアクリナー部がセットになっている。

センター出しマフラー キャブトンタイプ

価格:86,000円(税抜)



リアバンパーの中央部に2本のテールを出すセンター出しマフラー。キャブトンマフラーの形状をしており、テールがまっすぐ後方に伸びているのが特徴となっている。

雲囲気をさらに強調させる。グラマラスになったNBにも、違和感がないのも不思議なもの。しかし、そんなロードスターが本来持っている雲囲気とフィットしたからこそ、ピットクルーレーシングのエアロは時代を超える定番商品になることができたのだろう。そんなピットクルーレーシングのキットでリフレッシュがてらフルエアロ化してしまうというのが今回の提案だ。また、外装にあわせてインテリアもクラシカル・テイストにするという楽しみも待っている。さらに愛車のロードスターが楽しくなること間違いなしのリフレッシュだ。



石井自動車

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

初代の弱点であるエアコンを最新モデルがフォローする

NAのエアコン革命と呼んでもいいのが、NDエアコンを流用できるようにキット化したという、石井自動車の「ACコンプレッサーコンバートKit」だ。NBを通り越して現行モデルの流用となれば、きかないわけがない。冷えるだけでなく、エアコンをつけたときのパワーロス感ゼロ! 走行中にエアコンを入れても、ガクンと尻込みするような動きはなし!



コンプレッサーの重量を測定したら、NAは8.6kg、NDは4.6kgと半分とまではいかないが、その差は歴然。とにかくパワーロスがないのにビックリ。NAオーナー必見!



レストア企画時、マツダに「ND流用」を提案したが採用されず。それなら、と作ったのだ。



NA6CEは12万円(税抜)、NA8Cは12万8000円(税抜)。NB用も開発しているので、乞うご期待。



NAのミッションにNCのミッション(5速)を移植する流用技も、これから定番になるかも。

流用するのは一部だが、NCの新品ミッションが安価なため、どうせなら新品を使いたい。



NA/NB用 手曲げEXマニホールド

価格:90,000円(税抜)



NA6用は集合部が38φ、出口が50φとなる。NA8/NB8用は集合部が42.7φで出口が50φ。等長4・1タイプだが低回転域のトルク不足を克服しているのが特徴だ。

NA用手曲げスペシャルマフラー

スポーツ走行スペシャル

価格:75,000円(税抜)

ストリートスペシャル

価格:77,000円(税抜)

センターパイプが50/54/57φから選択可能になっており、エンジン仕様に合わせることが可能となる。また、ストリート用とスポーツ走行用の2種類をラインナップする。



足回りのリフレッシュが人気です

ピットクルーレーシング
上園 卓さん

「最近足回りのリフレッシュの相談が多いですね。ブッシュ交換で、だいたい10万円前後です。ノーマルブッシュだけでなく強化品などを使うことも可能ですよ」と上園さん。

看板犬の
ユイちゃんです!



店舗の2階は、なんとバー「WING」になっている。もちろんお酒を出すところなので、飲んだら運転代行を。20時半からバーの営業がスタートする。火・水が休みだ。



小さなパーツひとつで走り激変!? 本当に“体感”できる機能的がすごい

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/>

体Can(タイカン)

適合:すべて
価格:5500円(税抜)



本体とナット、ワッシャーがセットになっている。ど素人でも装着できた。交換して、インナーマッスルを鍛える!

取り付けて「まさに体感した」という人をたくさん見てきた。はたして、自分は本当に体感できるのか? そもそも、なぜこのドアを開けたところにあるブッシュを交換するだけで、シャキッとなるのか? ボディの前後をつないでいるのはドア部だ。だから、この部分がきちんと突っ張っているかどうかで挙動は変わってくる。足をめいっぱい伸ばして力をいれているのか、ひざが曲がった状態でとりあえず橋渡ししているだけか。どちらが力が入るかは容易に想像がつく。ロードスターに限らず、86でも取り入れるなど、「効く」部分であることに間違いはない。ただし、サーキット専用のガチガチな足まわりのためのパーツではない。だから乗り心地を損なう様なことはない。ストリートでも効果的というから、広いユーザー層にアピールできるアイテムといえるのだ。百聞は一見に如かず。さっそく1515号で試してみることに。

自分でも違いがわかる? 交換後に走行チェック



NCはボディ的に強いから、交換してわからなかったでしょう、などと考えながら交換。まず、言われた様にドアの開閉が渋くなった。それも運転席側だけ。こういうものかと思って走り出したら「あら?」なんか、いつもと違う乗り心地。ボディが硬くなったのを感じ、リアの減衰をひとつ下げた。するとちょうどいい乗り心地に。しかもタイヤの踏ん張りがよくなった気がする。NAにも使ってみよう。

ラチェットを使って純正ナットを取り外す。プラスドライバーだと回る気が全然なかった。



硬さの違いは見るだけでわかる。指でつぶれるゴムブッシュと、当たると痛そうな体Can。

運転席側のドア開閉が渋かったが、それはドアロックのヒンジを調整してもらい解決。

体Canに付属されているネジで締め込んでいくが、ここは六角レンチを用いて作業。



完成!

ROADSTER
BROS.



Go! Go! LEG

[ゴー!ゴー! レッグ]

ストリートが楽しい
セットアップだから
ぷらっとオーブンドライブを
楽しもう!

レッグのNDはブルーのラッピングでNAを思わせる
サーキットでのイメージが強いかもしれないが
じつはストリートでも十分に楽しいから、ドライブも満喫できる
サーキットをもステージにできる足まわりで
実際に広島をぷらっと旅してみよう、という企画

広島周囲にはいくつもの島が点在している
それらをつなぐ橋があって、島に立ち寄ることができる
歴史ある建造物がある「御手洗」地区を訪ねた



小さな島々を結ぶ
橋をいくつも渡って
オープンエアとともに
情緒豊かな風景を愛でる

Go! Go!
LEG

快適性&オープンエアで
ついつい長距離走行に!

観光地の多い広島ではあるが、バスツアーではないから、走って楽しいルートを考えてみた。宮島、呉、江田島……いろいろ候補はあるのだが、適度なワインディングも楽しみたいから、呉から愛媛へと続く「とびしま海道」をたどることにした。

天候は最悪……のはずだった。市内には竜巻警報が出されているような状況で、大雨を覚悟のツーリング。レグが新たにデモカーとしたRFとともに、雨が降っていないのをいいことにオープンで走り出した。

筆で有名な熊野を通り、下蒲刈島、上蒲刈島と島々を通過していく。途中で、景色のよさそうなスポットで記念撮影をするが、遠くには真っ黒な雲が漂っている。一抹の不安がよぎる。しかし、まだ降らない。

豊島から目的地である御手洗(みで)み

昔ながらの町並みを残す港町
こんな景色にRFが映える!



灯籠に明かりをともし、航行する人々を導いている。なんとも風情のあるスポットだ。

古い家並みは、クルマをおりて細い路地を歩けばタイムスリップできる。港町として栄えたという御手洗は、何度かにわたって埋め立てられている土地である。重要伝統建造物群保存地区となっているため、この景観が今も味わえるのである。遠い昔に思いを寄せてみるのもいいかも。



スポーツのソフトトップに対し ラグジュアリー方向でまとめるRF

レックモータースポーツの新しいデモカーのRFは、ラグジュアリー方向で仕上げていくという。ブルーのソフトトップはサーキットも視野に入れているが、こちらはドライブ向けのセット。バケットシートがすでにセットされていたが、これがドライブでも快適なこと！ 純正シートが合わないと感じる人は、こういう選択肢もあり。足まわりも硬すぎず、柔らかすぎず、コーナリングが楽しめた。



サスペンションはクラブスポーツがセットされ、トーコンブッシュが打ち込まれている。そう聞くと硬い方向性にセットしていると思われがちだが、いたって快適な乗り心地を実現。



リアアンダーデフューザーもセットされている。フロアの整流効果を生む機能アイテム。

リアのばたつく動きをセーブし、スムーズなハンドリングを可能にするトーコンブッシュ。

クラブスポーツ ハイパーヘッダーキャタライザー+チタンマフラーの組み合わせで、スポーツカーらしいサウンドメイクと高速域の伸びを体感できる。



地元の味覚を楽しむための スポット探しも苦じゃない

あなご飯をあきらめたものの、地元のおいしいものは外せない。広島への帰り道、上蒲刈島にある「県民の浜」に立ち寄る。ここにはキャンプ場や温泉施設などがあるので、1年を通して楽しめそう。ハーブを栽培していて、料理に使われたり加工品が販売されている。



広島でよく食べられる「小アジ」の天ぷらはじめ、小鉢盛りだくさんの日替わり定食は1050円。



たらい地区のある大崎下島に渡る豊浜大橋は、オープンで走るとめちやくちや気持ちいい。海と山、そして太陽。そう、大雨を覚悟していたのにいつの間にか太陽がのぞいている。日頃の行いか？ やはりオープンカーは全開で走りたい。そんな気持ちに天に通じたということ。御手洗というのは、江戸時代、昭和初期にかけて建造された、民家や寺社が立ち並ぶ一帯。といってもほんの一面なのであるが、その趣といったら。最新のスポーツカーと古い町並み、絵になる！

本日は有名どころであなご飯を食べたいところだが、お休みのようである。残念。由緒止しき町並みを後にすると、途中、雨上がりの路面に遭遇。どうやら少し前まで降っていたらしい。やはり、今日はついている！



ROADSTER
BROS.

ドキドキ?

サーキットはこわくない

ワクワク?

ヒヤヒヤ?

楽しめ! スポーツ走行会

サーキット=速く走れないとNGなどということはない。だれでも最初は初心者なわけで、スポーツ走行はロードスターを楽しめるカテゴリーのひとつ。だから、やってみたいと思ったら迷わず飛び込んでみよう。やらなかった後悔ほど悔しいものはないっ!

R1 GP



**Roadster
Festival**



**Tire Pro Shop
ARENA**





ドリフトとグリップクラスが同時に走行 走行待ち時間には“もぐもぐタイム”も!

2018.5.27 | **タイヤプロショップアリーナ走行会in鈴鹿ツインサーキット**

問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/>



なんと、たこ焼き、お団子、わらび餅が無料サービス。走行の合間にエネルギー補給ができる。



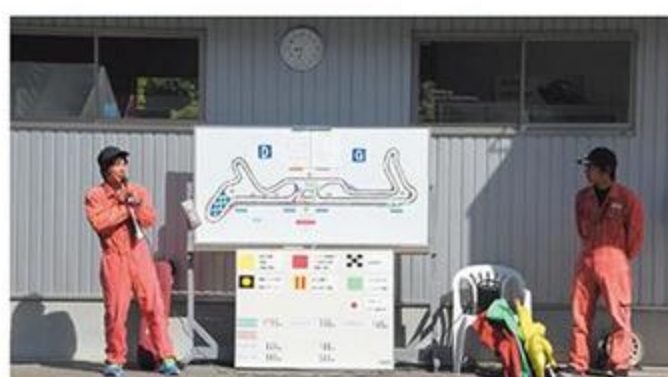
グリップのおとなりでは、ドリフトクラスがスキル音を上げています。これぞ鈴鹿ツイン!



WAKO'Sがブース出展をして、自社製品を展示。製品の説明を受けられるチャンスでもある。



お昼のお弁当は、ボリュームたっぷり。走行会はお腹がすくから、しっかり食べておかないと。



初めて走行する参加者もいたため、きちんとフラッグの意味、コースレイアウトの説明がなされた。



ド派手なアクションもさることながら、ドリフトマシンは注目度バツグン! 他車種も気になる。



日本全国には、大小合わせて多数のサーキットが存在する。減少気味の昨今ではあるが、幸いロードスターが楽しめる場所は多々ある。鈴鹿といえば鈴鹿サーキットが有名だが、国際サーキットだけに初心者には敷居が高い。しかし同じ鈴鹿でも「鈴鹿ツインサーキット」ならミニコースなので、ロードスターでめいっぱい楽しめる。おまけに、ツインという名の通りに左右独立したコース設定となっているため、同時に2コース走行

が行える。愛知のタイヤプロショップアリーナが開催した走行会では、2コースをドリフトとグリップのクラスで使い分け。おまけに午前午後でコースを逆回転させるので、同じ走行会で2コースを満喫できることになる。逆走するとコースのイメージは激変するものだから! ロードスターだけの走行会ではないが、同じクルマ好きの集まりとあって、参加者の車両を眺めるのも楽しみのひとつなのだ。



NB8C
横井秀明さん



サーキットをオーブンで走行することもできる、クスコ7点式ロールバーを装着する。



アドバンA050にレイズTE37Vを組み合わせた15インチ。RE71Rも気に入っている。

FR車をいろいろ試乗してみて いちばん楽しかったNBを購入

「もともとGC8(インプレッサ)でサーキットを走っていました。NBにはターボ車のような加速感はないけれど、コーナーが速いです。普段乗りはせずに、もっぱらサーキット専用車ですね。バディクラブの足を入れていたんですが、やわらかく感じるようになってアラゴスタに変更。メンテナンスも含めてアリーナに足を運んで、パーツなどの相談にものってもらってます」



NBSC
梶野一樹さん



サーキット用に仕上げたNBで ミニサーキットを満喫中!

「このNBはサーキット専用車として、知人と共用しているんです。以前はZ33でサーキットを走っていたので、勝手が違いますね(笑)。ゆっくり動くZとは対照的に、くるっと方向が変わるのでピーキーに感じちゃいます。この車両は前オーナーが手を入れていたようですが、そこからサーキット走行用にパーツを変更しています。共用なのでパーツ代は私も負担します。NBではツインを、岡国ではエボXで走っています」



フルブレーキングしたらリアがロックしてしまっただけで、ブレンボキャリパーをフロントに装備。



ステアリング、フルバケットシート、そして後付けメーターを。NBで走行するのは3回目だから、車両情報が必要なデータなのだ。



エンジン本体はノーマルだが、タワーバーで剛性アップ。サスペンションはオーリンズで、ツインに合わせたセットアップを模索中。



サーキット走行とわりきっているのか、シートはフルバケットタイプに。NBなら結構な軽量化。



15万kmと過走行だが好調。むしろラジエターなど周辺のメンテが必要。

NBSC 匿名希望さん

スポーツ走行はバイクから タイムより楽しく、がモットー

「サーキットは若いころにバイクで走りましたが、40歳を前にケガしちゃって。もうサーキットはダメかな〜と思ってましたが返り咲き。50代はとりわけタイムよりも楽しく走ること(笑)。結果、今日はいいいタイムが出てますし。NBは2台目となります。一度、S2000にしてみたんですが、楽しくなくて。あれは若いコが反射神経で乗るクルマですよ(笑)アリーナは近いのでお世話になってます〜」



フルバケットシートに4点式ベルトはサーキット用に装備。



タイヤはRE71だが、普段は中古も利用して出費を抑えている。



ステアリングはバックスキニングだ。



自作ステアリングで取り付けしたウイングは、なんちゃってです。



オートエグゼのエアクリナーに、トラストのマフラードで吸排気系をまとめている。



海外ノーブランドのリップ、スカイライン(EPR34)流用ウイングが。

スポーツ走行&ミーティング 「ロード沼」にどっぷり……

「NBでサーキットを走っていて、走行距離が増えたので、NCに乗り換えました。愛車歴はロードスターのみです。NCはサーキットで速くて楽しいですね。サーキットを走るきっかけは、会社の走行会で勝手にエントリーされたこと。練習する時間もなく走りました(笑)。昨年は関東まで遠征して、日光や本庄サーキットを走りました。ツインはバイクで走ったことがありますが、4輪では初めてです。各地のミニサーキットを走ってみたい」



ワンポイントのシートバックバーカバート塗装。黄色と緑、お花畑仕様?



ディレッツァZIII+P1レーシング16インチ、パッドはエンドレスMX72。



NCEC
青山哲明さん





駐車場にはロードスターしかない、とい
ってもこれ、ミーティング会場ではなくサー
キット。集まればなお楽し!



リトラクタブルライトのNAは擬人化しやすい? クリ
ンクリンのまつ毛と困ったフェイスがかわいい。

ガウウウウウ

なんといっても「お祭り」
なので、こういうおふざ
けも大あり。しかも、コ
ースの内外で妙に目立っ
てたりして……。



コーンズスタッフの飯塚さん、おめで
とうございます。みんなからの寄せ
書きコーナーにすればよかったか?!



こちらにもまつ毛号を発見! ま
んまるライトの目玉と、リトラ
カバーはセクシーまぶた?

ロードスターだけの走行会だから テンション↑MAXまさにお祭り!

2018.4.22 | **ロード祭in本庄サーキット**

問TKくらぶ <http://tkclub.flips.jp/>

恒例のロードスターオンリーの
走行会「ロード祭」、楽しみにして
いる参加者が多いだけでなく、ギ
ャラリーが多いのも特徴。パレー
ドランに参加した人もいるだろ
うが、他車種のオーナーも見に来
ているので、やはり見応えのあるイ
ベントといえるだろう。
グリップ、ドリフトクラスが用
意されており、初心者マークの若
者からサーキット振り返りのベテ
ランまでが参加する「にぎやか走
行会」は、ミーティングのような

アットホーム感も漂っている。お
昼の中断タイムには、ギャラリー
も含めた全ロードスターパレー
ドランが行われている。これを楽し
みに足を運ぶギャラリーもいるほ
ど。ロードだけツーリングを楽し
んでいるようで、これだけ集まるの
ならテンションも上がるというも
のだ。1台に何人乗れるか、チャ
レンジする人が毎回何人かはいる。
ショップブースにはデモカーや
カフェの売店などもあってサーキ
ットなのにくつろげちゃうのだ!?

ギャラリーも参加できるパレードランは圧巻



ロードスターがコース上を、途切れること
なくつながって走行する様子は、なかなか
の迫力。最後はコース上に集まって記念
撮影タイム。めったにない機会だから、シ
ャッター切りまくり! ドローンを使って
撮影したら、オープンカーならではの楽し
げな動画になりそう。



さすが!



GRAND ARTS
TEL.048-575-1910 <http://grandarts.jp>





グリップの練習で始めたドリフトにはまっちゃった

「ドリフト歴は3年になります。以前は180SXで走っていたんですが、仲間がロードスターに乗っていて、借りてみたら楽しくて！ もともとはグリップで走っていました。その練習がてらドリフトやってみたら、いつの間にか“ほぼドリ車”になっちゃいました(笑)。知り合いの工場を借りて、S30のオレンジに自分で塗装しました。月イチくらいでサーキット走っています。ドリフト大会出てみたいっすね！」と前向き姿勢。



ステアリングもポップでカラフル。そしてサイドブレーキの延長がハンパない。シフトノブはドライバーグリップ。



リアスクリーンには、いろいろなチームのステッカーが貼られている。正しきドリフトスタイル。



スタンス系で使われるカッティングを使ってデコレーション。これ、傷隠しにもよく利用される(汗)。



エンジン内部はノーマルで、HKSエアクリナーに交換。ヘッドカバーもオレンジに塗装されている。



ボンネット、トラंकはブラックで塗り分けされていることにより、よりスポーティな雰囲気を与える。



NB8C
金田雅人さん



NCEC
森川 育さん

奥さんも買い物に使うロールバー装着自家用車!?

「NBのNR-Aに続いてNCのNR-Aに乗っています。ロド祭には、トータルで5回ほど参加しています。個人的には富士のショートサーキットが好きかな。ティンの車高調は入れているが、車高は落とすぎないようにし

て、フルバケ&ロールバーの装着で、サーキットを楽しんでいます。奥さんもお買い物行くんで(笑)。昔はAE86でダート走行やってました。NCで2000ccを知ってしまったので、NDの1500ccには戻れそうにないですね」



運転席だけでなく、助手席までフルバケになっているが、これでお買い物にも行く。カッコよすぎる！



ステアリングのスポーク、ダッシュパネルにもボディ同色の白を生かしたデコレーションが施されている。



エンジン本体、吸排気すべてノーマルだが、カバーにはボディと同じ白を使ったアクセントが！



地元備北サーキットから本庄まで出張してきました～

「トランクキャリアは、ミラジーノのオプションパーツで、もらったものを加工して取り付けました。ドリフト歴は4～5年ほどで、スタートはNA6。壊れてしまって、修理している間走れないのは嫌なので、このNBに

スイッチしました。ちなみにGTOも持っています(笑)。普段は備北サーキットでドリフトやってます。遠征はSAに立ち寄ることが観光ですかね？ たまたまロードスターを買ったら見事にはまってしまいました」



白煙を出しながらのドリフト走行。頑丈そうなキャリアには、タイヤがくりつけられるから、遠征時には便利そう。



NB8C
若林 元さん



ディーブコーンのステアリングは、あまり見かけなかったatc。じつは特注でレアなもの。



切れ角が尋常ではないことが伺えるこのショット。ド派手なドリフトスタイルのキモだ。エンジン本体はノーマル。

2018.2.17 | R1-GRAND PRIX2018

問R1-GP http://www.geocities.jp/mikiproject_rs/R1GP/R1GP2018/index.html



恒例になった年明け一発目の本格的なサーキット走行会



息が白いころに開催されたR1 GPの早朝のドライバーズミーティング。半年近くも前だから、気候はまったく別もの。

サーキットでのタイムアタックには絶好のタイミングで、第13回R1グランプリが開催された。これは参加者それぞれが、思い思いのスタイルでアタックに挑む走行会で、締めくくりに12週のレースが開催されると言うのが、ほかの走行会とは一線を画す。レースで展開される「駆け引き」は、タイムではなく勝つことにつながる手練手管。見ているほうも思わず手に力が入ってしまう。

当日はたくさんの有名ロードスターショップがデモカーで参加するとともに、パーツメーカーのATS、モテイズオイル、アクレ、ガレージベリリー、ジェットストリームがブースを出店。パフォーマンスの高い製品情報を得ることもできた。今年はR1グランプリが「ロードテンチャレンジツアー」の



思わず息を飲むスタートにみんな釘付け！

走行会を締めくくる決勝レース(12周)では、抜きつ抜かれつのデッドヒートが繰り広げられる。しかし、そこは紳士的な大人のバトルでギャラリを沸かせた。レースとなるとビビる気持ちが芽生えるものだが、ここではあくまでも模擬。体験コースだから、レースの世界を垣間見ることができる。団子状態で1コーナーに入っていく時の心境といったら……！ R1-GPは、タイムアタックとレースが楽しめるレアなロードスター走行会。

開幕戦となったため、例年以上にタイムアタックがヒートアップしたようだった。

この走行会におけるキーワードは、「大切なのは、挑戦しつづけること。No Attack No Chance☆ さあ、R1GPに参戦しよう」。



ガレージベリリーのデモカーが展示されていた。ほかにもオイルのモテイズ、ジェットストリームなどがブース出展していた。



恒例となっているのが、走行終了後のジャンケン大会。豪華な協賛品が集まるのも、主催者である三木さんの尽力。

楽しめ! スポーツ走行会

●185レースノーマルクラス

タイヤサイズ185/60-14限定クラスで、これが大いに盛り上がる。ノーマル/チューニングクラスは、エンジンに手が入っているか、純正制御かどうか。



Pos	No	Name	Car Name	Tire	Lap	Total Time	Gap	Best Time	Lap	Ave. Km/h
1	16	D.H.R with JET@sho-	NA6CE改	185/GY	12	8'36.027		41.676	11 / 12	86.981
2	22	HUNDRED-ONE@りゅう	NA6CE	185/Z3	12	8'37.876	1.849	42.030	10 / 12	86.671
3	20	ロベ	NA8C		12	8'44.738	8.711	42.628	8 / 12	85.538
4	17	IT28	NA8C改	185/GY	12	8'47.363	11.336	42.497	3 / 12	85.112
5	19	クリさん レーシング	NA8C	185/GY	12	8'49.114	13.087	42.811	12 / 12	84.830
6	18	J-FカネタマNA1600	NA6CE改	185/GY	12	8'58.370	22.343	43.350	12 / 12	83.372
7	24	黒ノ介	NA8C	185/GY	12	9'00.053	24.026	43.346	12 / 12	83.112
8	23	ActiveヨッシーNA8	NA8C		12	9'06.395	30.368	43.248	10 / 12	82.147
9	21	マツプロNA6	NA6CE	185/Z3	12	9'07.547	31.520	43.459	11 / 12	81.974
10	25	hashiki8	NA6CE	185/GY	10	7'18.553	2Laps	42.846	2 / 10	85.290

●185レースチューニングクラス

タイヤサイズ185/60-14とあって、NAの熾烈な戦いが繰り広げられているクラス。使用禁止となっているのはKUMHO V700やTOYO R888R、BS RE-05D、ディレッツァβ02などだ。



Pos	No	Name	Car Name	Tire	Lap	Total Time	Gap	Best Time	Lap	Ave. Km/h
1	27	PROJECT-T Toki	NA8C	185/GY	12	8'58.069		43.876	2 / 12	83.418
2	26	まさき	NB8C		12	8'59.405	1.336	43.382	12 / 12	83.212
3	30	スポーツマンNA6	NA6CE		12	9'13.150	15.081	44.627	3 / 12	81.144
4	28	Active モジNA8	NA8C		12	9'14.225	16.156	44.596	7 / 12	80.987
5	29	Active OさんNA6	NA6CE		12	9'19.031	20.962	44.959	10 / 12	80.290

●ラジアルレースノーマルクラス

追い抜くポイントがほとんどない筑波サーキットコース1000では、トップが後続をおさえながら走行することになる。競り合いにギャラリも興奮。



Pos	No	Name	Car Name	Tire	Lap	Total Time	Gap	Best Time	Lap	Ave. Km/h
1	8	Active 熊NC	NCEC		12	8'46.696		42.612	4 / 12	85.220
2	9	Active 塩NC	NCEC		12	9'01.108	14.412	42.948	8 / 12	82.950
3	10	Active 養命NB8	NB8C		12	9'02.902	16.206	44.071	8 / 12	82.676
4	13	Active 前田前田 NB8	NB8C		12	9'03.649	16.953	43.976	5 / 12	82.562
5	15	かっぴー SリミテッドFed号	NA6CE	195/GY	12	9'07.790	21.094	44.151	4 / 12	81.938
6	11	Active 岳NB8	NB8C		12	9'08.613	21.917	44.291	7 / 12	81.815
7	12	Active-UMA-NB6	NB6C		4	3'15.497	8Laps	45.299	2 / 4	76.531

●ラジアルレースチューニングクラス

ラストを締めくくるレースで、1コーナーになだれこむロードスターに思わず息を飲む。レースやってみたという人、いかが?



Pos	No	Name	Car Name	Tire	Lap	Total Time	Gap	Best Time	Lap	Ave. Km/h
1	1	の〜こん@NA8	NA8C		12	8'27.424		40.912	5 / 12	88.456
2	4	Active-METEOR-NB8	NB8C		12	8'29.648	2.224	41.367	2 / 12	88.070
3	3	V16緑号	NA6CE改		12	8'30.764	3.340	41.620	4 / 12	87.878
4	7	もつもつ☆のぶろえもんR	NCEC	205/Z3	12	8'34.876	7.452	41.828	8 / 12	87.176
5	5	Active ゆとりNC	NCEC		12	8'39.279	11.855	42.135	8 / 12	86.437
6	6	Active-NB赤号	NB8C		12	8'42.695	15.271	42.435	5 / 12	85.872
7	2	櫻井 美博	NA8C		12	8'43.228	15.804	42.241	3 / 12	85.784

表彰式



●ラジアルタイムアタックノーマルクラス

トップタイムを見ると(速っ)ベテランがエントリーしているのがわかる。リピーターの多いR1-GPは、タイムを出しやすい時期に開催されるので、タイムアップを狙う人には絶好の機会としてエント

リーするドライバーが多い。NA~NDまで参加車両が幅広い。



Pos	No	Name	Car Name	Tire	Best Time	Lap	Gap	Ave. Km/h
1	53	JF☆SPEED コマーチン	NB8C	195/GY	41.329	7 / 32		90.503
2	52	原チャリ	NB8C		41.884	26 / 32	0.555	89.304
3	50	ぶらスチール	ND5RC		42.115	5 / 12	0.786	88.814
4	51	Y田	ND5RC	205/Z3	42.205	7 / 30	0.876	88.625
5	54	Active えのら@205	NCEC	205/GY	42.314	34 / 36	0.985	88.396
6	56	TKHレーシング NB8	NB8C		42.463	23 / 35	1.134	88.086
7	62	TAKA5317@ナリタ塾	NCEC		42.515	5 / 33	1.186	87.978
8	49	ZEUS	NCEC	205/Z2	42.547	17 / 19	1.218	87.912
9	61	Miki Project オレンジ号	NB8C		42.805	19 / 22	1.476	87.382
10	66	タカゾウ	NCEC		42.826	20 / 29	1.497	87.339
11	58	Yana.	NA8C	185/GY	42.996	28 / 30	1.667	86.994
12	55	ナゼマツ	NB8C		43.042	26 / 34	1.713	86.901
13	59	Active-出野ND	ND5RC		43.107	22 / 33	1.778	86.770
14	57	あおたま	NB8C	195/Z3	43.132	26 / 32	1.803	86.720
15	70	タツPH+A	NB8C	195/Z3	43.286	20 / 34	1.957	86.411
16	63	百式自動車ロドスタ部員NB8	NB8C		43.412	3 / 29	2.083	86.161
17	68	ナースマン	NA8C	185/GY	43.454	9 / 33	2.125	86.077
18	65	YSD NC1	NCEC		43.678	24 / 34	2.349	85.636
19	67	hamロードスター	NA8C	185/GY	43.717	23 / 34	2.388	85.559
20	64	あきお	NB8C	185/GY	43.734	10 / 32	2.405	85.526
21	73	人生これからロードスター	NB8C	195/GY	44.055	23 / 32	2.726	84.903
22	72	ぬっくす★NDロド号	ND5RC		44.121	9 / 18	2.792	84.776
23	74	ツヨシ@バンダ号	NB8C		44.313	9 / 31	2.984	84.409
24	77	Lybius@キャスバル号	NB6C	195/GY	44.501	22 / 33	3.172	84.052
25	76	びーなつ6papa@NC205	NCEC	205/GY	44.516	30 / 33	3.187	84.024
26	71	あおき	NB1		44.635	8 / 31	3.306	83.800
27	69	崎長 寛	NA8C		45.062	22 / 32	3.733	83.006
28	80	とも	NB8C		45.096	29 / 29	3.767	82.943
29	60	メリカー・NA8	NA8C		45.559	23 / 31	4.230	82.100
30	82	DHR Ryota	NA8C		45.807	25 / 30	4.478	81.656
31	81	ベリー ユウチャン	NA8C		45.849	29 / 30	4.520	81.581
32	78	チキン	NB8C		45.860	26 / 26	4.531	81.561
33	79	シルバーブライアン	NA6CE	185/GY	46.006	27 / 32	4.677	81.302
34	83	Miki Project KENJI号	NB8C		46.306	14 / 30	4.977	80.776
35	75	Stella	NB6C		48.443	24 / 31	7.114	77.212

●ラジアルタイムアタックチューニングクラス

車両の改造範囲によってノーマルクラスとチューニングクラスに分けられる。だんだんNDの参加車両が増えてきているようだ。フリー走行15分を2本、タイムアタック15分を2本走行できる。ラ

ジアルタイムアタッククラスは2クラスで計36台の参加。



Pos	No	Name	Car Name	Tire	Best Time	Lap	Gap	Ave. Km/h
1	31	ももまる@MMR_205	NCEC	205/Z3	41.211	23 / 34		90.503
2	32	JFSPEED☆REDTIGER	ND5RC	205/Z3	41.231	22 / 26	0.020	89.304
3	34	えびっちゃん@のぶろえもんR	NCEC	205/GY	41.238	15 / 29	0.027	88.814
4	35	NC205@S24	NCEC	205/Z3	41.762	10 / 28	0.551	88.625
5	33	JFSPEED☆TOSHI	NA8C	185/Z3	41.910	20 / 33	0.699	88.396
6	46	石森 聖生	NA8C	195/Z3	42.204	26 / 26	0.993	88.086
7	38	まかびー	ND5RC	195/GY	42.365	22 / 30	1.154	87.978
8	40	JFSPEED☆メメ	NCEC	205/GY	42.426	28 / 34	1.215	87.912
9	36	Kamiru@NB8C	NB8C	195/GY	42.511	28 / 36	1.300	87.382
10	39	やまとりやまき	NCEC	205/GY	42.514	26 / 36	1.303	87.339
11	45	Mさん@ロドテンチャレンジ	NCEC	205/GY	42.822	24 / 26	1.611	86.994
12	41	774-NCEC	NCEC	205/GY	42.888	19 / 28	1.677	86.901
13	37	BATAPY	NA8C		42.987	28 / 33	1.776	86.770
14	43	島原@JFメダカクラス	ND5RC	205/GY	43.002	8 / 34	1.791	86.720
15	42	谷@JFメダカクラス	ND5RC	195/GY	43.158	26 / 35	1.947	86.411
16	47	青色のっぼ	NA6CE		44.532	27 / 33	3.321	86.161

ROADSTER
BROS.

香港から参加したロードスターオーナー 軽井沢をめぐって楽しい帰って行った

ここ数年、軽井沢ミーティングには、海外からのお客さんをよく見かけるようになった。20周年ミーティングには、海外のクラブオーナーが招待されていたくらいだし、SNS全盛期の今となっては、住んでいる場所など関係なくコンタクトがとれる。

今年の軽井沢ミーティングには、香港のクラブ員たちが楽しみに過

ご様子を見ていた人も多かったろう。じつは前夜祭から参加して、すっかりなじんでいたのだ。貴島さんのサインはもううは、日本のクラブと交流するわ、考えていることは万国共通。ことに奈良軍団の面々とは、あつという間に打ち解けているようだった。

ミーティング会場では買い物にいそしみ、ロードスターオーナー

たちと親睦を深めた。帰りの荷物のすごさたら。税関の人も「何持ってたんだ？」とおもったかも。コインズでロードスターを買って帰った、というからこれまたすごいお話。向こうで新たなロードライフを満喫しているにちがいない。来年もまた参加してほしいな。ウエルカム！

私は MX-5 Club de Roadster Hong Kong の主催のLui Christopherです
クラブは5～60人のメンバーが居ます 今回は10人で来ました 一週間の滞在です
日本中を走りました 前夜祭にも参加しました
軽井沢MTG司会の浜島さんのおかげで貴島さん、山本さんなどとお会い出来ました
ミーティングはショップブースが楽しかったです
世界最大のMX-5のミーティングに参加出来て最高でした
でも時間が足りなくて他の参加者やクルマの写真を余り撮れなかったのが残念です
香港は小さいです 私達のクラブも小さいです
今回 初めて海外で他のオーナーに会いに来ました とても興味深く、とても興奮しました
奈良軍団の皆さんと お会い出来て とても楽しかったです また来年も会える事を願います
今回は沢山買い物をしました 航空運賃が高く着きます
ちなみにCORN'sさんでロードスターを買いました！



大雨のOASIS裏話？ それはもう身の毛もよだつ……

中部ミーティングの迷司会者、絢ちゃんと、ミント君こと藤井大稀さんの怪談。仲良くツーリングしながら会場に向かっていた時のことだった。高速道路上にあった何かをはねた。それはタヌキだったそう。バンパーには血のりが……ぎゃー！



おそろくすでに動かなくなっていたであろうタヌキ。いって、バンパーの赤くなった部分は速攻で落としたという。大雨で視界の悪い日だったのも災いだった。もはや戦場カメラマン？ の小松田さん。愛車には幻のKGワークスの製品が。どこから見つけてくるんだか。もひとつ持っているって、コレクターか。



NDで磨いたボディメイクの手法を 124スパイダーでも手にすることが可能



ナックルサポートやマジカルクロスで知られるニレックス。歴代モデルで、本場に「効く」アイテムをラインナップし続けている老舗だ。もちろんNDも手がけており、下まわりのセッティングは万全。で、当然のことながら124スパイダーのオーナーから問い合わせが入る。ターボがあるうかならうが、フロアは同じ。

124スパイダーのオーナーは、NDのパーツを使えるからドレスアップ、チューニングパーツは豊富にあるといえる。硬くなりすぎないボディ補強なら、ストリート派もスポーツ派も満足できるはず。5点キット22万円（税抜）で発売中。ナックルサポートも取り付け可能となっている。

軽井沢ミーティングでは、フロア下を見せる展示がすっかりおなじみ。歴代モデルのパーツも要チェックだ。



ナックルサポートも驚くほど体感できるアイテム。だからといって、乗り心地が悪くなるようなことはない。



写真は124スパイダー用ではないが、構造はほぼ同じ。重量増を気にせずフロア下をカッコよくさせる補強バーだ。



モニター概要

取り付けに関してはご自身で（ショップに依頼されても結構ですが、工賃など自己負担となります）。取り付け後のインプレッションを、レポートにまとめてもらいます。といっても難しく考えず、思ったことを書いてくれればオッケー。SNS気分でも応募してみよう！

ご希望の方は roadsterbros.magazine@gmail.com まで

- お名前（本名）
 - 愛車アピール（100文字くらいで）
 - モニターしたい理由（100文字くらいで）
 - ご住所、連絡先（携帯番号、メールアドレスなど）を明記のうえメールを送信してください。
- 次号2019年1月発売予定号で紹介させていただきます。

モニタープレゼント！

プロジェクトμのブレーキパッドを試してみたい人大募集
まだノーマルだけど交換を考えている人、社外パッドを使ったことのない人
初心者大歓迎なので、じゃんじゃん応募してほしい！

TYPE PS

フロント：2万円（税込）
リア：1万9000円（税込）
適合：ND5RC



街乗りからワインディングまで楽しめるPSをお試しあれ。装着後は、少しブレーキをひきずるなどして、軽く当たりをつけるといい。初めての愛車+パッド交換、という超初心者とくに歓迎！

ROADSTER
BROS.

国内最大級のロードスターオーナーズクラブ「RCOJ」通信



始動した「レストア計画」 まずは「ドンガラ状態」にして ベースのお手入れから！

衝撃のレストア計画の発表から

しばらく経過し、「いったいどう

なってるの？」と思っている人も

いるだろう。「安心を。きちんと

進行中という報告が届いている。

ご自慢のガレージでの作業となる

NA6CEは、バンパー、ヘッド

ライト、ボンネット、フェンダー

……ガラスまで取り外された状態
になっていた。

今後、脱着可能なボディパーツ

は、すべて新品交換となる。レス

トアのコースにもよるが、ここま

でバラされて、きれいに洗浄する

だけでも相当なリフレッシュにな

りそう。

さすがレストア審査のお眼鏡に
かなうとあって、ドンガラ状態に
されても程度の良さがうかがえる。
オーナーはさぞかし楽しみに作業
の進捗状況を見守っていることだ
ろう。

ガレージでの作業風景は記録さ
れ、納車時には1冊の記念アルバ
ムとして贈呈される。確実に作業
した証であるとともに、オーナー
にとっては貴重な記録として手元
に残るのだ。こうした配慮はメー
カーならではの。また、オーナーは
ガレージでの作業見学もできると
いうから、広島往復が増えること
になるかも。

早ければ今年の軽井沢で1号車
を見られるかと思っていたが、そ
んな急展開とはいかなかったよう
だ。希望者は全国にいるから、審
査をするだけでも

大変。本人が知ら
ない修復歴がある
と、レストア対象
車両の資格がなく
なる結構なハード
ルだったのだ。
まずはこの1号
車、どんな仕上が
りになるのか、次
号で紹介できる
(大丈夫ですよ
ね？マツダさん！)
のが楽しみ！

ていねいな作業を重ね 新車時のフィールが甦る

塗装ひとつとっても、きちんとした設備のもとで
作業される。レストア車のためのガレージ、設備
を整えたことから、マツダの本気度がうかがえ
るというものだ。来年のミーティングには、「マツ
ダレストア車」が参加しているかもしれない。数
年先にはレストア車だけで、同級会が開かれるか
も。30周年までに何台そろえるかな？



精鋭スタッフがマツダ初の試み「レストア」事業にあたる。
それぞれのプロが、持てる技術を惜しみなく注ぎ込んで
くれるのだ。

ROADSTER
BROS.

4040&1515号 気まぐれDiary

このところ、すっかり4040号(NA8C)の出番がないのだが、「レストア」準備中ということで交換予定のプロジェクトミュパッド、製造工程をちらっと見せてもらった



TYPE PS

・フロント 2万円(税抜) ・リア 1万9000円(税抜)

●プロジェクトμ TEL.0120-443-688 <http://www.project-mu.co.jp/>

製品名のPSは、パーフェクトスペックの略。ストリートからワインディングまで対応する、使い勝手のいいワイドレンジ仕様。ブレーキダストが少ないのが特徴というので、装着後はそのへんをチェックしよう。



ブレーキパッドの製造工程は、スチールなど金属の繊維をブレンドしたものを固めて熱を加える。このブレンドする金属の配合によって、ローター適正温度や効き味に違いが現れるのだ。

焼き入れが行われたら、塗装ブースでおなじみのμカラーに仕上げられる。製品の名入れも人の手によって行われていた。いい加減にやったらナナメになってしまうそう。



ストリートで楽しめるセットアップ 制動力の決め手はやっぱりブレーキパッド

初めてNCの広報車を運転したとき、ちゃんとブレーキペダルを踏んだだけで、思ったよりも強い効きだったことを覚えている。貴島さんいわく、NA、NBではブレーキがきかない、と言われていたためのようだが、この効き味には好き嫌いがあるだろう。そもそも、ブレーキの効き具合なんて、

個人差が大きい。

そのせいか、ブレーキパッドの効き味についても好みかそうでないか、人によって感じ方が違っている。好きなメーカーがあるのは、そうした理由からかも。1515号には購入当初、前オーナーが装着した社外パッドが入っていた。これがすっごく音ですぐに安心し

て使えるオートエクゼ製に交換した。これは初期制動を抑えたタイプで人気を博した。次にアクレ製を試した。オートエクゼと比較すると、もう少しガツンと効く感じで、社外っぽい感じがいい。ストリートで何の問題もない。そして次回では、プロジェクトμのパッドを試す予定。



やっぱり丸いシフトノブが好きっ!

4040号(NA8C)にはジュラコンの丸いノブが付いている。これ、昔から好きなタイプ。1515号には本革タイプを長らく装着していたが、NDを運転してしまうと「やっぱり丸いノブがいいな」と、発作的にステージで購入してしまった。うーん、心地よし。

これまで付いていたのを外して、くるくるっと簡単装着。残念なことには、6速なので純正のシフトパターン。青いを入れたかった。



純正のノブもまだ持っているが、NC、NDともある程度の重量を持たせて、シフト操作しやすくしている。

ミニサイズがミーティングにちょうどいい! 欲しいという方はご応募を!



世界最小ののぼり? ミーティングや“インスタ映え”に使えるジェットストリートのマスコット。10名様にプレゼントするので、欲しいという方は、氏名、お乗りの車種名、住所、連絡先を明記の上、roadsterbros.magazine.com までメールを送ってください!



ROADSTER
BROS.

ボディカラーと内装色のコンビネーションが生む魅力

「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。
今回は内装色の話でもしてみようと思う。
NDのマイナーチェンジが施され、特別仕様車に「Caramel Top」が追加された。
新たに設定されたタン色内装がスポーツカーの味を引き立ててくれるだろうか？



僕も昔はスペックばかりに目が行って、内装や雰囲気などは三の次以降だった。スポーツカーの内装なんてチープでヨシ。内装色なんて興味ナシみたいな。でも歳を重ねていくに従って、クルマへの見方も変わってくると内装の雰囲気って、すごく魅力的に思うようになったんだよね。赤や白の内装、やっぱりいいよね。



こんな美しい内装も現在では、ベストコンディションを保っている個体は少ないんじゃないだろうか？ しかもNAではレストアプログラムが施されるとはいえ、内装は標準車とVスペシャルのみ。特別仕様がアダになって、専用色は廃盤になったままだ。トリムなどは内装屋さんに相談して色を合わせた革張りにする手もあるけど…。メーカーのレストアプログラムはスタートしたばかりなので、設定外の車両のオーナーさんは今後の幅広い展開に期待をしよう。



オープンスポーツだからこそ内装色と雰囲気を楽しみたい

6月のNDの商品改良で追加された期間限定の特別仕様車「Caramel Top」は、濃いブラウンの幌が装備されて、なかなかお洒落な外観をしている。ボディカラーの追加がなかったのは残念だが、レッドのボディにブラウンの幌の組み合わせは上品ぽくて良い。それに、なんといってもスポーツタンの内装がきれい。

色味はNA時代からあるタン内装と同じ感じらしいけど、今までレザーパッケージも黒のみ（赤ステッチは入るけど…）だった内装色にバリエーションが追加されたのは嬉しいところじゃないかな？ ドアトリムの一部とインパネデコパネルも同色になって室内が明る

く見える。どうせならコンソール周りも同色にして欲しかった。NDが発表された時に「内装もエクステリアの一部です」みたいなことを聞いたけど、色のバリエーションが無いのは残念だった。NAでも発売から一年後にはタン内装のVスペシャルが発売されたのに。まあ、RFではブラウンの内装色が選べるようになったけど。

NAやNBでは限定車ではあつたけど、華やかな内装色のリミテッドモデルが多かった。S、R、RIIリミテッドの赤。VRリミテッドのオフホワイト、MVリミテッドのブラウンレッド、NRリミテッドのベージュ、M21002

のアイボリーなど凝ったカラーバリエーションが素敵だった。インパネやトリムはもちろん、シート調整レバー周辺やスカッフプレートなどの樹脂パーツまで専用色にしていたという手の凝りようには感動した。

NCの頃には、もうあまり見られなくなったが、3rd Generationや25th Anniversaryなどは赤や白のシートを装着していた。色の使い方によって粋なオープンスポーツといった雰囲気やビンテージっぽい趣を感じさせてくれるのが奥深いところ。たぶん革素材の風合いや、組み合わせる小物パーツのメッキやウッドなどによっても、その表情を大きく変えてくれるだろう。オープンスポーツならではの楽しみ方だ。

最近ではNDでもシートカバーや張り替えなどで内装色を好みに変更するオーナーをよく見かける。たしかに自分の好きな色にしちゃうのがいいんだけど、メーカーからの提案がもう少しあってもいいように思う。メーカーならではの特別仕様車なら、シート表皮だけでなくフロアカーペットからトリムやシートベルトまで多岐に渡って手を入れることができる。

NDの白や赤内装なんてカッコいいよね、きっと。地味なボディカラーもそうだけど、オープンカーだからこそ内装色にもこだわりたい特別な特別仕様をもっと見てみたい。

ROADSTER
BROS.



道
走りたい
ロードスターと

【中塩原板室那須線】



栃木県一般県道266号、通称「塩那道路」よく知らずに走っていたら、見晴らしも良くて楽しい道だった。しかし行き止まり…。開通しないのかな～

ND→NA

薄口白書 原点回归

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



イじるのはもちろん
維持っても楽しい。
どっちもお金かかるけど…。



って楽しい、ロードスター。しかし20年選手のこのクルマも、楽しむだけでは済まないわけで…。ついに。パワーウィンドウの動きがもたつくという“よくある症例”に出くわしました。9割オープンで乗っているの、ほとんど不便は感じなかったけど、気がついてしまった以上、ほっとくのも気持ち悪いので、『カーメイクコーンズ』で『MARUHA パワーウィンドウレギュレーター』に交換しました。交換後は新車時のようにギューンギューン動きます！

その後も内装中心にイジってみる。ドアの内側パネルがどうにもボロボロになっているので 難燃ウレタンと赤レザー を手に入れて、自分

で工作！そして『NAKAMAE 本革ベルトストラップ』で決まり！お～うまく出来た！そして極めつきは、『ズームエンジニアリング トラッドスタイルコンソール』とミニ用だけど AUTO LOOK風シート』でめちゃめちゃかっこよくなる！いい具合に旧車のワビサビがあふれ出す始末。

納車後半年が経ち、ご近所さんの『BASE M』でオイル交換。その時タイロッドブーツが切れているのご指摘。納車時に新品に交換してもらったのに！縦に裂けてるので何か取り付けミスじゃないかと言われました。ドレンワッシャーは使い回しだったし、きちんと自分で把握しないとだめだな～って思いました。



ROADSTER
BROS.



SHUFFLE BOX

新製品やイベント情報、話題のトピックスなどを集めたシャッフルボックス
ロードスターの情報満載! どんなネタが飛び出すか乞うご期待!

EVENT SHOP NEW PARTS TOPICS OTHERS

EVENT

タイヤセレクト東大宮

埼玉県さいたま市見沼区東大宮1-85-2
TEL.048-682-2372 <https://shop.dunlop.co.jp/shops/36601/>



広島からレッグモーターがかけつけ
るなど、たくさんのショップが
自慢のデモカーを展示していたの
だ。ギャルも華を添えてくれた!



恒例のキャンペーンイベントもしっかり定着 たくさんのデモカー&オーナーカーでにぎわう

ダンロップタイヤが展開してい
るタイヤセレクト店、全国に多々
あるけれど、これほどロードスタ
ーに特化した店舗は、東大宮を置
いてほかにない。数年前から始め
たキャンペーンは人気を博し、年
2回から3回へと開催数が増えた。
次回は7月28日、29日だから、発
売日に本誌を購入していないと、
お得なチャンス逃すことになる。

まずキャンペーンのなにがすご
いかって、集まるショップやデモ
カーの数。スーパーなんかと変
わらないほどの顔ぶれ。とくにN
Dが登場してから、メーカーが参
加することも多くなった。お客さ
んにとっては、直接パーツの説明
をもらったり、質問できる機会が
増える。

駐車場にはロードスターしか見え
ない(ー)。オフ会会場のような
にぎわいとなっている。当日購入
したパーツを、その場で取り付け
られることもあるし、体感試乗で
きるパーツもあるので、実際に確
かめて買いたい物ができる。ネット
ではこうはいかない。毎回、出展メ
ーカーやショップが違うので、ぜ
ひその都度足を運んでもらいたい。

2018年のイベント情報

7月28日(土)、29日(日)

来場メーカー&ショップ:インテグラル神戸/ガ
レージベリー/ファ虎スタイリング/ニーレックス
/レイズ/ワーク/共豊コーポレーション/Rマ
ジック/阿部商会/ダムド/MZパーツ/サスペ
ンションプラス

次回開催は、10月6日(土)、7日(日)

いずれも、ロードスターショップ、ホイールメー
カー、エアロメーカーなど、注目のデモカーを持
て参加するから、その目で確かめに行ってみよう。

タイヤセレクト東大宮はロードスターびいきのタイヤショップです!

最近では、勢いのあるND
色に染まってしまっている
ように見える? そんな
ことは決してない。ショール
ーム内にはロードス
ターのパーツコーナーが
あるなど、オールロードOK
だから、歴代モデルオー
ナーのみんなも気後れ
(!)せず、遊びに来て来て。



いっしょにブース出展していたのは、クルマの外装補修を専門に行うフクロウ。そろそろNAがお世話になりそう……。



美観を保ちましょう！

Rpair Studio FUKURO

奈良県生駒郡斑鳩町龍田南4-506-1
TEL.0745-60-4180
<http://fukuro-repairstudio.com>



OASYS 2018に新登場のブースに注目 ロードスターだからこだわりたい!

大雨のオアシス、出展ブースのテントの中に、見慣れぬ、異彩を放つロードスターを発見したので、話を聞いてみることに。

「ロードスターってオープンカーだから、外の音が入ってくる。するとオーディオの音も大きくなる。ただ大きくするだけじゃ、うるさいだけ。そもそもスピーカーの位置が悪いので、サウンドメイクとなると……」と、スピーカーシス



NA Speaker System

- ツィーターなし仕様
4万5000円(税抜)
- ツィーターあり仕様
5万5000円(税抜)
- ツィーターのみ
1万2000円(税抜)

必要ないそう。実際に音を聞かせてもらったが、ちゃんと耳に入ってくる感じ。どうせ交換するのなら、これがいい!と思わせるクオリティだった。

テムを手がける山口さん。じつはモータージャーナリスト。ロードスターオーナーから、オープンだからとあきらめずにオーディオを楽しみたいと相談を受けたことから、1年半かけて完成したのがこのスピーカー。コテコテのセットアップは必要なく、スピーカーを交換するだけで違いがわかる。やはり要はスピーカーで、これがよければデッドニングなど



チューニングが得意なショップが ハイパワー NCを仕上げたら……!



HKSのパワーライター店でもある新潟のチューニングショップに、見慣れた、そして最近ほとんど見かけぬNCを発見。ステージの田畑代表が放出(おいつ!)した車両を、「おもしろそうだから」

コンピュータの選択肢が多くなって、フラッシュエディターが主流となっているが、NCはこの金プロとF-con V-proでコントロールする。



サカモトエンジニアリングは創業36年という老舗で、ジムカーナで腕をならせた青山代表が先代の心意気を引き継ぐ。

とセッティングすることになったのだという。

「うちはずっと、ハイパワー車が多いんです。GTRなんか多いですが、個人的にはロードスターは手頃なパワーが楽しめて好きですね。このNC、田畑さんがサーキットで走っても怖いからイヤだって(苦笑)。せっかくなので作ったのにもったいない、うちが得意なコンピュータセッティングで、いいタイムを出せたら、そこで田畑さんに乗ってもらって、その感想を聞いてみたいですね」と青山代表。始動したばかりでこれから、という段階。ステージの「秋の運動会」に間に合わせてほしい。



店頭並べられるよりも、「こんなモデルに乗りたい」というリクエストで探すことが多いとか。まだまだ、極上中古車はあるはず。

人気の高まりと品薄状態で価格高騰中 こんな時こそしっかりと見極めたい!

「最近では若いコがNAやNBを購入して、良いか悪いかみてほしい、と来店される方がいらっしやいますね。よくこれで車検に通ったな、なんて車両もありますよ、正直。いったいいくらで購入して、これからいくらかかってまともに走っているのか。価格が乱れている今だからこそ、見極めが大事です」と三田代表。

もない価格がついていることがあるほど、ロードスターの相場は入り乱れているとか。
セサミでは、三田さんが乗りたと思うクルマしか選ばない。中古車は一期一会、同じ車両は2台とないわけで、それも縁というものか。まだ同店では、どんな車両なのかをしっかりと開示する。売りっぱなしにしない姿勢でもあるし、隠すことは何もない。リフレッシュ

ユが必要な歴代モデルを扱うだけに、姑息な商売などできない。長い付き合いになるお客さんもあるのだから。
NA、NBの中古車はもちろん、メンテナンスやリフレッシュメニューにも対応しているので、ショップと訪ねるは全然オケー!。そして、新車の購入も、だいぶお得だったりするそうだから、クルマを買うなら相談しよう。

リフレッシュメニューが充実!

新品部品を使ったものから、中古パーツを探してリーズナブルに仕上げるリフレッシュまで、予算に応じて対応してくれる。部品がない場合の対処など、これまでのノウハウと技術力を生かしてメ

ニューを提案する。長い付き合いができる中古車販売店はそうあるものではない。ロードスター用のメンテナンスメニューがある点を見ても、力の入れようがわかるというものだ。



手に入らない社外のメッキパーツは、とにかくきれいに拭き取る作業を繰り返した。当時はダッシュもでなかったの、こも徹底清掃。



じつはこのNA、生き物が住み着くほどの状態から、乗用できるまでに徹底リフレッシュされている。最初は匂いとの戦いというレベル。



ブッシュ類は新品に交換して、シャキッとした乗り味を復活させる。サスペンションを交換したかのように走行フィールが変化する。

ホロのリフレッシュ

定番中の定番となっている、NAにNBの純正ホロを流用する方法をはじめ、持ち込みパーツも取り付け可能。オークションで見つけたホロも装着してもらえるので相談してみよう。

タイミングベルト点検&交換

10万kmを超えてなおそのまま使い続けて、ベルト切れなどということになったら手痛い出費につながる。ウォーターポンプなども併せて交換するのが理想的なリフレッシュ。

サスペンションOH&交換

足まわりだって永久的に使えるパーツではない。それどころか、少ないオイルで絶えずピストンが動いているわけだから、徐々に動きが悪くなっていくもの。OHという手もある。

純正シート張替え

シートの張替えはワンオフ製作で仕上っているの、合皮であるとか、本皮がいいなど、素材の選択からお好みで。また、バケットシートへの交換などもお任せ。

ゴム・ブッシュ交換

下手すると一度も交換していない車両もあるくらいだが、ゴムの劣化はどうにもならない。長く楽しみたいならブッシュ交換を視野に入れて、予算組みをしておきたい。

ウェザーストリップ交換

ドアが閉まりづらいとか、雨漏りのあとを発見したらここを疑う。こも消耗品なので、我慢して使い続けるのろくなことにならない。つまりがなひかは、自分で確かめる習慣を!

ホイールアライメント調整&専用チューニング

定期的に行いたいホイールアライメントは、テスター完備なので自社ビットでしっかり測定&セットアップが可能。中古車の納車時にもしっかりメンテナンスしている。

オーバーホール/強化

エンジンやミッションのオーバーホールや、デフのオーバーホール&強化など重作業もこなしている。オイル類の交換作業だけでも大歓迎なので、気軽に来店してほしい。





NDヘッドライニング

ソフトトップの内側、つまり天井部にセットするパーツで、ドレスアップだけではなく、輻射(ふくしゃ)熱を抑えることで、暑さも緩和してくれる。夏場に大きな差が出そう。



センターコンソールのクッションはとくに人気が高い。また収納スペースのないNDには、小物入れやドリンクホルダーなど、使いたい小物アイテムがやまほどあるのだ。

シートバックガーニッシュ

●適合: NA&NB

●価格: 34560円(税込) ~ オプション追加として、シートカバー(W380)の下部分に、厚さ5mmのポリカーボネートパネルを用意。パッケージトレイまでのフルサイズ。



●NDパーツ価格表

商品名	価格(税込)	商品名	価格(税込)
ヘッドライニング	3万7800円	本革シフトブーツ	9720円
シート	3万2400円/座	本革サイドブーツ	9720円
フェイスカバー		補助ポケット	6480円
アームレスト	1万904円	横ポケット	2916円
シフトノブ430D		レザー	
本革スモース	1万5120円	ドリンクホルダー	1944円

ドレスアップだけではなく機能性もプラス 一挙両得のインテリアアイテムがオススメ



かわいいドリンクホルダーといった小物から、さすが職人と思わせるアイテムまで、自由自在にその形を作り上げる中前さん。



オリジナリティ、そしてクオリティの高い、ロードスター専用インテリアアイテムを手がけるナカマエ製作。つねに新しいラインナップで、オーナーを喜ばせてくれる。各地ミーティングにも積極的に足を運んでくれる。軽井沢でも注目のパーツを装着したデモカーを展示。大勢の関心を集めていた。とくに目を引いたのは、NDのソフトトップの内側にセットする「ヘッドライニング」。新色に加わって、カラーコーディネートが楽しめるようになっていた。お得意のキルティングを用いたドレスアップは、コンソールなどにも使われていて、そろえる楽しさを提案している。

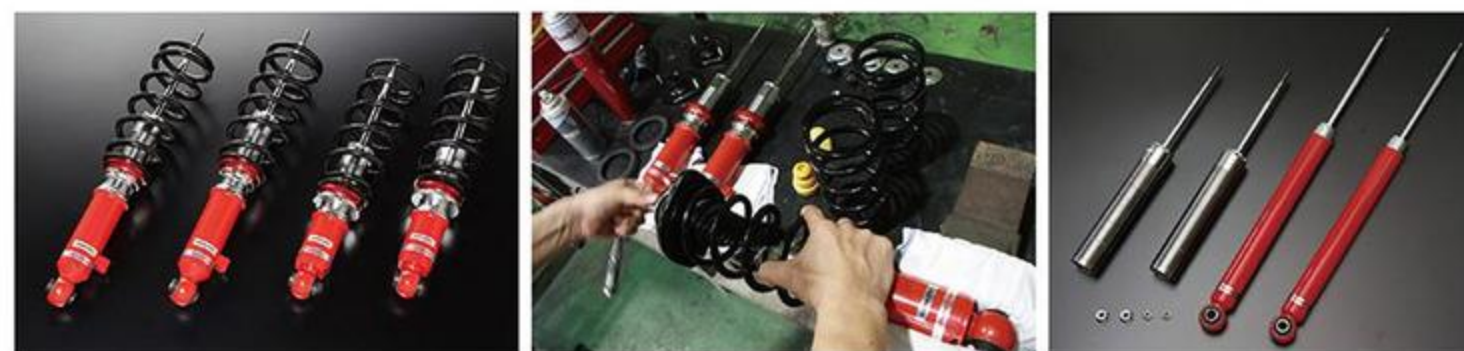
NDパーツだけではなく、歴代モデルのパーツも忘れず続々と増えているのもうれしいかぎり。今後のラインナップにも期待したい。

TOPICS

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

毎週必ず更新されるウェブサイトをリニューアルし、スマホ対応に。ユーザーとのインタラクティブなコミュニケーションを目指しFacebookのコメントには必ず返信! ロードスターユーザー皆様からのフォロー熱烈歓迎。

KIJIMA SPECもそろそろオーバーホール お気に入りのパーツを長く使う幸せ!

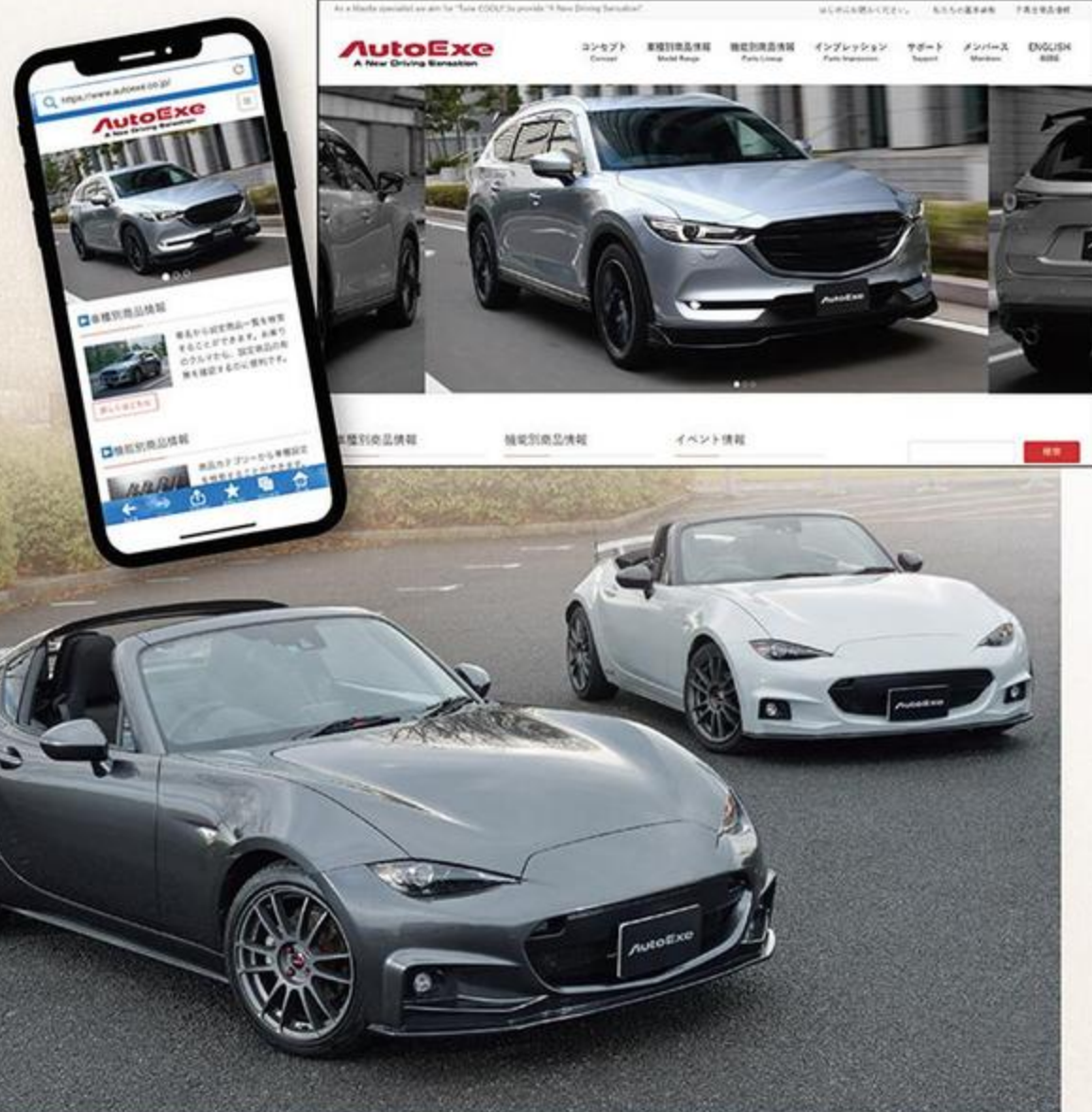


ダンパー作動時の油温は、100℃近くになったかと思えば冷めたりを繰り返す。加えて、摺動を繰り返すことで鉄粉などの不純物も混ざるため、オイルの粘性が徐々に失われている。

元ロードスター主査であった貴島さんが監修したサスペンション、「KIJIMA SPEC」も発売から早5年が経過した。定期的なことはもちろんだが、走行距離が伸びている人はとくに、交換の時期となっているはず。

そこでオートエクゼは、ストリートスポーツ用オーバーホールキットを新設した。事前に補修ダンパーを4本セット用意することで、一般的なオーバーホールのように時間を要することなく、最短で完了することができる。

ダンパー内の限られた容量のオイルは、すでに真っ黒かも。せっかくの「人馬一体」感も、それでは十分ではない。足のあたりはとくに気付きにくいから、経年による劣化対策として、そろそろ考えたほうがよさそう。





見た目に美しい工芸品のようなEXマニ。バンテージを巻いたほうがいいのはわかっていても、どうしても見せびらかしたくなる。



EXマニホルド

- 適合：ND5RC
- 価格：15万8000円（税抜）

デュアル触媒によって、2500rpmあたりからトルクが立ち始めて、3000～レブリミットまで、ストレスなく吹け上がる。

極力段附をなくしたパイプの内部など、みえない部分にも気を使っているマキシム。歴代モデルすべて製品をラインアップしているのだ。



ロゴプレートがセットされている。溶接部の焼き色の美しさといったら、手作業による職人技を感じるポイント。



満を持して、お待ちかねのND用マキシムワークスEXマニが、ようやく販売開始となった。新車が出てすでに3年が経過しているが、ここまで時間がかかるには理由があるのだ。

「純正のマニが本当によくできているんですよ。そのためエキマニ交換だけで、パワーアップさせることは容易でないと思いました。」

パワーだけではなく、トルクも純正を上回ること。それが目標でしたから。試行錯誤を繰り返して、ようやく完成しました。

単純にパイプ径を太くすればいいわけではなく、プライマリー、セカンダリーパイプ、テールパイプのバランスを取るのが、非常にタイヘンでした。1・5ℓエンジンを、下から上まで、しっかり回

ND5RC用のエキマニが満を持して発売 老舗メーカーの技術力が生きています！

いわけではなく、プライマリー、セカンダリーパイプ、テールパイプのバランスを取るのが、非常にタイヘンでした。1・5ℓエンジンを、下から上まで、しっかり回



埼玉県の工場内では、部材の組み立てが行われている。クオリティの高い仕上がりは周知の事実。



NDモデルが集まるオフ会の一台に、エキマニ装着車両を発見。エンジンのヘッドカバー横に見えるエキマニ、カッコいい。この段階ではまだ試作だったというが、いよいよ完成したのだ。



して楽しめるエキマニに仕上がっています」と自信を覗かせる福田代表。

製品化までに時間がかかってしまったうえで、排ガス試験などを出

こだわりの製造ポリシーは創業当時から変わっていない

レーシングシーンで培ったノウハウが、ストリート用の製品にも生かされている。また高い技術を惜しみなく注ぎ込むことで、コンペティションと変わらないクオリティを持つ製品が提供されているのだ。待った甲斐があった、と思わせるEXマニに仕上がっている。



見える部分だけではなく、内部の段附をなくしたり滑らかにしあげるなど、とにかく細部にまでこだわる。

リアさせ、車検対応品とさせることが重要だから。じっくり時間がかかっているぶん、だれもが納得できる仕上がり。ストリートでもスポーツ走行でも、ブンブン回して楽しみたい。



このポリカーボネート製リアウインドウは、ノーマルハードトップにも装着が可能というから軽量化に興味がある日人は要チェック。

M2車両に装着されているサスのスペックをそのまま忠実に復刻した。NAのリフレッシュ目的で装着するのにもいいかもしれない。

希少車だけにリフレッシュの難易度高し M2-1028用のパーツをラインナップ!

レストア計画がスタートしてから、純正パーツの供給が潤沢とまではいかないまでも、入手できるようになった。しかし、レアな存在だったM2モデルの部品供給はない。だが残酷にも、M2-1028のリアウインドウは曇ってしまった、ヒ

ビが入ってしまう。そこでアイスタイリングでは、ポリカーボネート製のリヤウインドウを製作することにした。

ハードコートを用いているため、キズが付きにくい。また紫外線も吸収してくれるのだ。



商品改良で採用されたテレスコピック 流用してみたら意外とすんなり……!

商品改良されたばかりのNDモデル、ステアリングにテレスコピックの機能が装備された。さっそく流用してみよう、と広島県のレッグモータースポーツがチャレンジした。

本体(エネルギーアブソーバーシャフ

ト)の重さはあまり変わらず、取り付けも難易度はそんなに高くないそう。とはいっても、きちんとショップで取り付けてもらいたい。価格もそんなに高くなさそうなので、工賃と合わせて費用対効果をみよう。



写真で見るとあまりスライドしていないように見えるが、実際に動かしてみると十分なスライド量が確保されている。

まるで旅行雑誌みたいな企画を展開! みんなの情報をお待ちしています!

スマホのカメラ機能がすごく良くなったことや、一眼レフカメラの普及、そして何よりSNSによる情報拡散のおかげで、今や欲しい情報が画像や動画とともに手に入る。しかし、ロードスター乗りたるもの、自分で行った場所、撮影したスポット、ロードだからこその風景などなど、ロードしぼりは多いはず。

そこで! 次号に向けてみなさんの投稿をお待ちしています。

応募方法

これまで行ったスポットの情報、画像などをフォルダにまとめて送ってください。サイズが大きくなってしまった場合の送信方法など、レクチャーするので、気軽にメールやフェイスブック経由で問い合わせてください。

メールの宛先はroadsterbros.magazine@gmail.com

フェイスブックでも順次募集していきます!

フェイスブック: https://www.facebook.com/roadster.bros/

みんなの情報が 「Roadster BROS.旅版」を作ります!

- ロードスターと景色のハ〜モニ〜♪
- おいしい地元フード
- 走って楽しいスポット
- ツ〜リングル〜トetc.....

