

ROADSTER BROS. Vol. 15

otor agazine ook
[ロードスターブros]

平成生まれの
平成育ち

Roadster 温故知新

ND最前線 & 歴代デモカー

特別付録

冬のオープンカーに
欠かせない!
オリジナルネックウォーマー

ますます
オープンに
したくなっちゃう!



至福時間
HAPPY HOUR

～ロードスターのある暮らし～



クルマ系女子
YouTuber
みっちゃんネル
Cars Micchannel
初登場!!



ロードスター
オーナー
大集合

みんな大好き!
Meeting Paradise



ROADSTER
BROS.

ROADSTER BROS. 特別付録

オリジナル付録で 冬のオープンドライブを ホットにより楽しく 快適に走ってほしい!



ROADSTER BROS.
Vol.15 特別付録
**オリジナル フリース
ネックウォーマー**

前号は中山主査書き下ろしのオリジナルステッカーだったが、今号は実用的なネックウォーマー。寒い季節のオープンドライブでは、大いに使えるアイテムなのだ。本誌ロゴに加え、イメージシルエットの入ったオリジナル。この冬ミーティングにドライブに、ご活用あれ!



首元をすっきり温めるから どんな服装にもマッチする

服装の好みは人それぞれなので、カラーはブラックを選択している
どんなボディカラーにもマッチするので、どんどん着けてオープンドライブを楽しもう
また首だけではなく、頭に巻いて耳を暖めるのもオススメだ
刺繍、ワッペン、etc.……自分だけのデコレーションをすれば、愛着も増すはず
たかが付録?なんて思わず、折り切れちゃうくらい繰り返し使ってみてね~!



ROADSTER
BROS.

ROADSTER BROS.

[ロードスターブロス]

Vol. 15

Editor in Chief 中村ブンコ
 Producer 黒田健一
 Photographer 桧山行由／大西 靖／金子信敏
 玉井 充／犬塚直樹／服部真哉
 吉見幸夫／雪岡直樹／片桐博也
 奈良軍団KOMATSUDA
 Writer 塩見 誠／石田 徹／都築雅一
 勝森勇夫
 Illustration 都築雅一
 Cover Photo 服部真哉
 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
 Advertising Div. 渡辺孝禎／本田和史／大島博之
 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 2019年1月30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



003 付録説明

006 クルマ好き女子
「みっちゃんネル」登場

NDに試乗してみました!

平成生まれの平成育ち

010 **Roadster**
温故知新
ND最前線&歴代デモカー



みんな大好き

034 **Meeting Paradise**
ミーティングパラダイス

至福時間

054 **HAPPY HOUR**

～ロードスターのある暮らし～



完全復活

082 **不死鳥計画**
PHOENIX PROJECT

～歴代モデル現役続行!～



091 「ロードスターだらけの走行会」レポート

096 **MAZDA TECHNOLOGY**

アルミ軽量化、ソウルレッドをお勉強

101 **2018レースシーンを振り返る**

●富士フレッシュマン ●スーパー耐久
●パーティレース ●グローバルカップ

女子優遇!

112 **ロー女スター列伝～第一回**



114 **モニタープレゼントレポート**

プロジェクトミュパッド&SUNOCOフラッシングオイル

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 新製品からイベント紹介まで情報満載
Roadster News Paper

クルマ
好き

YouTuberがNDをチェック!

キャンディレッド好きにはたまらない 外装色はもちろんオープンもいいですね!

ユーチューブをのぞくと、クルマ好き女子の動画がたくさん出てくる。有名どころも多い。本誌がタグを組んだのは、VIP系の雑誌では知られた存在の「みっちゃんネル」。愛称みっちゃん。

「高校生の頃から雑誌を見ていて、お金貯めてVIPカーを作ろうと思ってました。すぐにマニュアル免許を取得してバイト生活です。友だちには共感されず(笑)、ひ



とりで洗車してたんですが、声かけてくれる人がいて。そこから横のつながりができて、イベントに行くようになったんです。

動画をあげるようになって、VIP系以外のジャンルからも反応があります。先日の東京オートサロンでも、結構声をかけてもらいました。ロードスターは初めて運転しますが、もうボディカラーでテンション上がっちゃいます!」



PROFILE

みっちゃんネル

「イベントでは入賞の常連になり、雑誌の表紙も飾りました。たいていの方は次にイベントを開催するようになりますが、自分には向かないかな。お金かかるし、そうするとパーツに手が回らなくなって、悪循環です。そこで動画なら子供が見てくれて、将来クルマに興味もってくれるかも(笑)。クルマ社会が盛り上がるといいな」

試乗車はコレ!



デコ入れされて別物に 生まれ変わった!?

愛車がセルシオとドリフト用の100系マークIIとあって、2ℓ車の評価はいかに!? エンジン内部まで手がいった商品改良を経て完成した、マツダ渾身のモデルに試乗してもらった。取材時はショップデモカー撮影もあったので、さっそくこだわりポイント取材するみっちゃんネル。愛車はVIPだが、クルマに興味があるので食わず嫌いはしない。若者のクルマ離れになんとか歯止めをかけたいと、動画製作に勤しんでいるのだ。

取材の様も 動画にアップします

「同じクルマなのに、ユーロ系だったりスポーツだったり、またレトロだったり、いろんなカスタムがあるんですね。見ていて楽しいです。自分の愛車にも、採り入れたいポイントがたくさんあります。イベントにも行ってみたいですね」



自撮りだけではなく、カメラを回してもらって撮影を進めていく。この後、編集してユーチューブに動画をアップしている。



ROADSTER BROS.の付録も チェックしてみました！

「オープンカーって意外と走行風が入ってこないんですね」とファーストインプレッション。ネックウォーマーがあれば首元あったかで、ずっとオープンで走っ

ていられそう。足元のヒーターを活用すれば、冬ドライブこそオープンカーの醍醐味。柔らかい日差し+ネックウォーマーで、オープンライフを満喫しよう。



動画配信を通じて、さまざまなクルマを見る機会が増えていることを、心から喜んで、そして楽しんでいるみっちゃんネル。



YouTubeみっちゃんネルを 見てみてくださいね♡

ボン付けパーツはない、というほどワンオフで武装したセルシオが愛車。どんどんショーモデル寄りになってしまったので、普段乗りがしづらくなってしまったとか。乗れないとストレスがたまるので、ホイール、車高調、軽くエアロを付けたくらいで乗れる愛車を検討中。気になっているクルマがレクサスLCだから気軽にはね〜。



<https://www.youtube.com/channel/UCDSruhE3FD-tVB44sVLSE6A>

乗ってみて初めてわかる メーカーの思いと楽しさ!

「オープンスポーツといえば、以前コペンに乗ったことがあるんですが、目線が低くて怖かった印象があります。でもロードスターは乗用車と目線があまり変わらない。もちろん低いんですが、目線も運転位置も違和感なくドライブできました。2と聞いていたのですが、全然加速しますね。3はないと走らない、って思っていました(笑)。でもクルマが軽いから問題ないです。ブレーキもよく効きますし、足まわりも硬すぎず、かといって乗用車よりも力チツとしています。幌のイメージでしたが、電動ルーフのモデルもあるんですね」



「走ってみて気づいたのは、エアコンの吹き出し口がステアリングを握った手に向かっていて、あったかいんです。この位置にあるの、ポイントですね」



「運転しやすく、インテリアの質感もいいです。オープンで走るの経験がほとんどないので、新鮮です!」



ボディフォルムに加え、ソウルレッドもお気に入り。愛車のセルシオはレクサスRCレッド。走行車両を見て決めたそう。



ROADSTER
BROS.

故知新

DEMOCAR LIST

GARAGE VARY	ND5RC
RS FACTORY STAGE	ND5RC
FATRASTYLING	ND5RC
AVO TURBOWORLD&DAMD	ND5RC
JOYFAST	NDERC
R MAGIC	NDERC
INTEGRAL KOBE	ND5RC & NA#C
DATA SYSTEM	ND5RC
OLIVE BALL	ND5RC
CARMAKE CORNS	ND5RC
TIREPROSHOP ARENA	ND5RC
NOGAMI PROJECT	124SPIDER & NCEC
GARAGE I	ND5RC
JETSTREAM	NCEC
TUCKIN99	NA#C
RST	NCEC
ZOOM ENGINEERING	NA6CE
TCR JAPAN	NCEC



平成生まれの平成育ち

Roadster 温 ND最前線&歴代デモカー

ロードスターは30年も続く車種のひとつで、各モデルごとに個性があってどれも魅力的
現行NDの勢いは推して知るべしだが、歴代も負けてはいないのがロードスターだ
未だに初代用の新製品が登場するなど、特異な進化を続ける車種といえるだろう
いつまでも色あせない輝きを放ち続ける、ショップデモカーを一挙にご紹介
愛車のカスタムに採り入れたいポイントが盛りだくさん！





GARAGE VARY

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



自社ブランドのオプションパーツ開発でさらに深化するスタイリング

斬新なエアロスタイルでオリジナリティあふれるNDを製作しているガレージベリリー。今回はフロントエアロバンパー用のオプションパーツとしてリップスポイラーとカナードを開発。純正バンパー用のリップは他社からも魅力的なものがたくさんリリースされている。そのため、さらにカッコよくモディファイするための新パーツを企画。

現在エアロバンパーを装着しているオーナーたちに、そのスタイリングをより深化させて楽しんでもらおうという提案だ。3分割つ

ぽいデザインの一体タイプで、センター部分が50mm、サイド部分で10mmダウンする。エアロバンパーの形状がセンター部分がせり上がっているデザインなので、それを平面に合わせるようなイメージでデザインされた。単体ではFRP製で3万8000円(税抜)となっている。今後はセット販売も検討中とのこと。

合わせてカナードもニューリリース。エアロバンパーサイドの縦型フィン内側にちょうど収まる形状だ。これだけでもエアロ効果と機能美を醸し出すルックスを演出。

さらにフェンダー上部に取り付けられたフェンダーカナードも目を引く。エアロフェンダーと組み合わせると、ダクトの角度に合わせたいような形状で後付け感がない。

もちろん純正フェンダーにも取り付け可能だ。固定は強力両面テープを使用するので穴あけなどのボディ側加工は一切ないところもうれしい。やみくもに新製品を連発するより、バリエーションアップさせていく手法は、自社エアロパーツに対する自信と、何より愛用してくれているユーザーを大切にしている証だろう。

室井 祐平さん

広報担当の室井さんイチオシはニューパーツもちろんだけどリアバンパー。特にディフューザーはかなりこだわったパーツだという。



ミラーに風を当てないように逃す形状でデザインされたフェンダーカナード。黒ウレタン製で1万9800円(税抜)。純正フェンダーにも対応。

リップを付けない人にはカナードはいかがだろう? 固定はネジ止め。1月販売予定でFRPが2万円、カーボンが3万円の予定。

Roadster 温故知新 ND最前線&歴代デモカー



リアダクトパネルは純正バンパーを切って装着する。リアディフューザーには計7枚ものフィンを追加してエアロ効果を高めている。



ホイールはワーク エモーション CR 2Pの17インチを履く。ボディカラーに合わせた白とクロームの組み合わせがスタイリッシュ。



張り出しを抑えて大人しめなデザインだけど、しっかり整流効果も狙っているサイドステップ。ツートーンに塗り分けているのもポイント。



スカッフプレートはよくあるステンレスではなくカーボン製。綾織カーボンが高級感とスポーティ感をアップさせる。価格は3万円(税抜)。



独特の形状でデザインされたカーボン製のメーターカバーがフロントウインドウ越しに目を引く。ベリリーお得意のカーボンパーツだ。



追加メーターフードを組み合わせたレーシーなコックピット。細部にもオリジナルのカーボンパーツが雰囲気を盛り上げてくれる。

RS FACTORY STAGE

アールエスファクトリーステージ ☎0258-28-5122 <http://www.ne.jp/asahi/rs/stage/>

初代からしたら新人類のような存在 できすぎて、つかみどころがない？



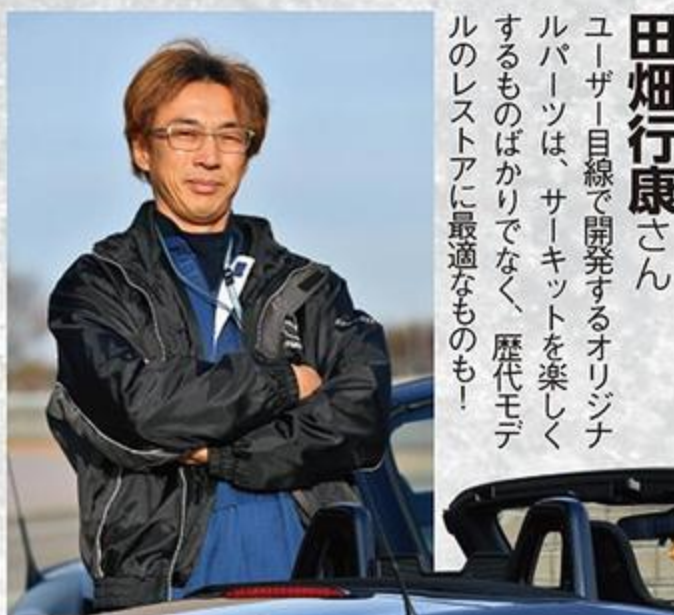
リップスポイラー(2万円・税抜)は、フロントフェイスに厚みを持たせてローフォルムシルエットに仕上げる。塗り分けがオススメだ。



ゴールドのSTAGEオリジナルホイールのサイズは、8J×15インチ、インセットは28とベストマッチ。価格は1本2万4000円(税抜)。



リアのアクセントにちょうどいい、リアスポイラーキットは2万8000円(税抜)。エンブレムを取り外してセットする。



田畑行康さん
ユーザー目線で開発するオリジナルパーツは、サーキットを楽しくするものばかりでなく、歴代モデルのレストアに最適なものも！



Roadster 温故知新 ND最前線&歴代デモカー

初代から熱烈なロードスターファンのひとりである田畑さん。シヨップの代表となっても、そのスタンスは変わらない。サーキット走行のためだけではなく、ストリート、そして痒いところに手が届く的なアイテムを網羅する。それもすべてファンならではの発想。

どんな進化を遂げるロードスターだが、現行NDモデルではミツシヨンオイルにこだわる。

「ディーラーでも、専用オイルを用意しているくらいですから。ただ残念なことに、この専用オイルはフィーリングが今ひとつって感じ。そのため、オリジナルで開発しました。低温から高温まで幅広いレンジをもたせています。エンジンオイルについては、そこまでシビアになることはありません。

これまでNA、NBでよかったとされるものが、そのまま通用しません。クルマ側が求めていることなので、そこは時代によって変化していく部分」田畑さん。

スーパー耐久レースにおいて、村上モーターズのメカニックを務め、見聞を広げたことは大きかった。限界を知ることができたし、そのためになすべきことを追求できた。その経験を生かして、NDのレース車両を製作する。

どんなにしてみても、見えない部分があることだろう。この車両は、製作過程から追いかけていく予定だ。

FATRA STYLING

☎ファトラスタイリング ☎0550-89-6979 <http://www.fatrastyling.jp/>



柔と剛、2種のバケットシートで理想のポジションを実現

エスケレートブランドのバケットシートでおなじみ、ファトラスタイリングではND専用開発されたバケットシートを装着。街乗り重視で比較的ゆったりとしたポジションのタイプ7と、ジムカーナやレースなど、ステアリング操作を重視し、背面の角度が5°ほど起きているタイプ8の2種類を用意した。デモカーでは運転席側にタイプ7、助手席側にタイプ8を装着している。シート形状が専用設計なので内装への干渉は一切なく、後部センター小物入れの使用も問題ない。シート素材はファブリックが4色、ウルトラセードが16色といった豊富な素材から選べる。センター部分をメッシュにすることも可能で、4色用意されている。自分好みに合わせたシートをオーダーできるのは嬉しい。スピーカー移設キットは純正スピーカーを移設してナビやハンズフリーの音声を出せる。



門田 政宏さん
NAからNDまで専用設計されたシートを用意してオーダーの相談にも乗ってくれる。今回のスピーカー移設キットはアイデアもの。



サイドステップはフィンの部分に綾織カーボンを使用することで、主張しすぎないスマートな印象を与えてくれる。7万2000円(税抜)。



3分割の大型トランクスポイラータイプ1はゲルコート仕様で4万6000円。カーボン仕様のタイプ2は5万4000円でラインナップ。



オプションのサイドカバーとショルダーカバーが乗降時のシート表皮のすれを防止して、お気に入りのシートを良い状態に維持する。



シート後部に付くスピーカー移設キット。この中に純正ヘッドレストスピーカーを内蔵。ナビやハンズフリーの音声はここから出る。



リアフェンダーリップ(2万円・税抜)を装着することで、タイヤがきちんとフェンダー内にあるように見える効果が！ ステージではここも塗り分けした。



歴代モデルで人気を博してきた“2寸管マフラー”は、サーキット用でシングル60φ。ステンレス製で5万5000円(税抜)、サウンドメイクが心地いい。



インテークパイプは村上モータース製で、空気抵抗を低減する(1万4800円・税抜)。エンジンルームのドレスアップにもひと役買っている。



フルバケットタイプのオリジナルシートは、高いホールド性を確保しながら乗降しやすい。希望でロゴの刺しゅうを入れられる。シフトノブを流用するためのシフトエンブレムは、NA5速、NB6速用も用意する。



Racing Energy for NAレシプロ

2500円/ℓ (税抜)・9000円/4ℓ (税抜)

SKYACTIV-Gのような高圧縮エンジンは、ノッキングしやすいためエンジンオイルでの対策が必要。サラサラのオイルが多用されるなか、油膜保持力を高めることでエンジン内部の機密性を向上させている。高回転、高負荷域でのトルクアップを感じることができる。

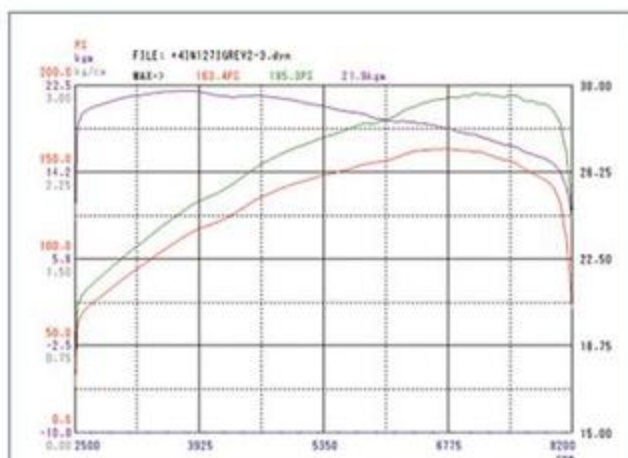
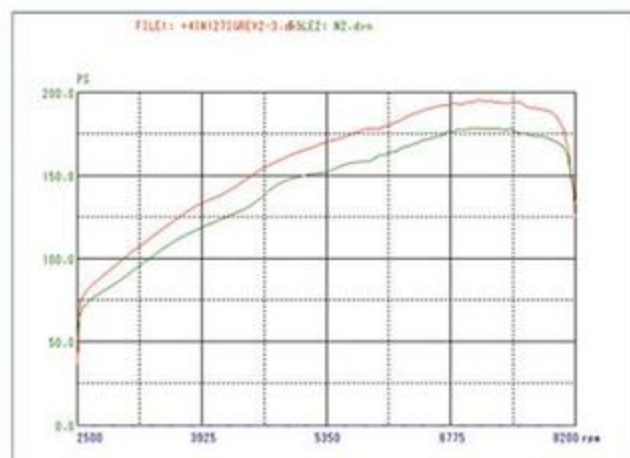


SecondLine 16万円 (税抜)

ストリートでの乗り心地にこだわって開発されたサスペンションキット。純正のようにロールさせながら曲がっていくという、挙動のつかみやすさが気持ちよさにつながる。唐突な挙動変化がないので、初心者にも◎なのだ。

メーカーチューンの上を行く

「低回転域での加速がもっさりしている」、というユーザーの不満を解消。ていねいにマップを読み込み、レスポンスの悪いポイントを改善。下のグラフは、右がセッティング完了後のパワーとトルク、左が純正とのパワー比較。全域でパワーアップしているのが一目瞭然だ。



R Magic

アールマジック 042-764-7077 <http://www.rmagic.jp/>

クルマを操る楽しさ倍増！ ECUセッティングが大人気なのだ

ロータリーのイメージが強いRマジックだが、お客さんも増え、すっかりNDが定着してきた。

「ND溺愛中ですよ。サーキット走ってる写真とか見ると、本当に楽しそうに走ってるもん、このコ(笑)。まったくのノーマルでも効果のあるコンピュータ、さっそく商品改良後のRFに対応しようとセッティングしました。

吸排気ノーマルでも200馬力はいくだろうと思ってたんだけど、

195馬力でした。ノーマルが178馬力でしたので、実質17馬力アップですね」

メーカーががつりテコ入れした後の17馬力は大きい。NDのコンピュータは、相当にレベルが高いという話はよく耳にする。いわゆるマップが緻密で、壊さないため制御がデリケートなのだ。

ゆえに、アクセル開度に対して思ったよりもスロットル開度が狭い領域があったりする。それがレ

スポンスの物足りなさにつながっている要因の一つでもある。だからこそ、ノーマル時でもコンピュータセッティングをするだけで、体感レベルの違いを実感できる。

メーカーが本気で取り組んだチューニングカーのようなNDだが、まだアフターマーケットが入る余地は残っている。もっともっと楽しく、ロードスターらしさを追求するよう、Rマジックではオリジナルアイテムを開発していく。

INTEGRAL KOBE

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



NDの素性の良さを生かして伸ばす 底上げ系ファインチューニングがモットー

「NC以降ロードスターのチューニングは、純正性能のボトムアップが明らかに正解になりました。NDにおいても、持ち味を伸ばすことが、失敗しない一番の秘訣ですよ」と話すのはインテグラル神戸の安藤代表。実際、同社が用意するパーツは、いずれもがNDロードスターオリジナルのパフォーマンスを生かして伸ばす、底上げ系。サスペンションやエアロといった機能部品も、NDのキャラクターに合わせたライトなストリートスポーツスペックのものが中心。フットワークにおいては同じNDでも、ND5RCとNDERC(RF)とで、若干味付けが変わっているところもポイント。「RFの方が、ライド感が少しマイルド。この考え方はメーカーも同じです」。徹底したメーカー追従型の開発スタンスこそが、インテグラル神戸のパーツの満足度の高さの理由であり、多くのND乗りから高評価を得る理由だ。



Jet,sハイパフォーマンススプリング
ND5RC / NDERC: 3万2,000円 / 3万6000円 (税抜)



Jet,sマスタースペックダンパー KIT(Type-R) 34万円 (税抜)
ダブルウィッシュボーン&マルチリンクとなるNDの足の良さを生かきけるフットワーク。ストリートステージがメインならスプリングの交換だけでも十分で、軽快なハンドリング特性とスタイリングが得られる。サーキット対応の本格的な車高調KITも、ストリートでの負担を考慮した同社のそれは極めて良好なライド感を示す。



Jet,sマスタースペック トーコンブッシュ
5万9,800円 (税抜)
適度な高度でトーイン変化を抑えてコントロール性を高める。NDの足まわりは、ブッシュの極端な変更はナースである事を把握し、考慮した仕様だ。

Jet,s MSDSアンダーベンチュリーパネル
2万4,000円 (税抜)
Jet,s MSDSアンダーエフェクトパネル
8500円 (税抜)

凹みのある形状がダウンフォースを発生させる。高速走行の安定感が激変。トンネルブレスバー付近を塞ぐアンダーエフェクトパネルとの併用がベストだ。

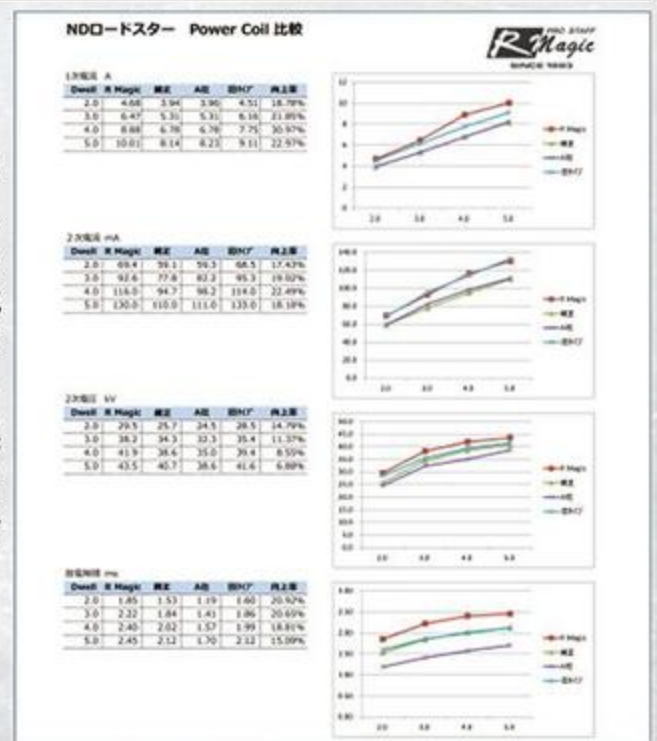


Jet,s N1スペックマフラー Wer3 Type-US
5万9,800円 (税抜)
ND用のマフラーは2タイプをラインナップ。輸出仕様となるN1スペックは心地よいメカニカルな高周波サウンドがND乗りのハートをワシ掴み!



パワーコイル2 TypeD

5万9000円 (税抜)
SKYACTIV-Gエンジンに対応するパワーコイルが、本体がレッドになり装いも新たにリニューアル。全域でパワー、トルクアップに貢献する。純正コンピュータでも3.3馬力アップを果たした。高回転での失火を防ぐので、ノッキングの対策にもつながる。



SSP-II

フロント・リア各2万円 (税抜) / 1台分3万9000円 (税抜)
ラジアルタイヤにマッチさせた、コントロール性重視のパッド。ストリートからミニサーキットまで対応可能だ。初期からドカンと効かず、踏んでいくにつれ効きが増す味付けで、曲がるためのブレーキングがしやすい。スポーツ走行をよりイージーにしてくれる。



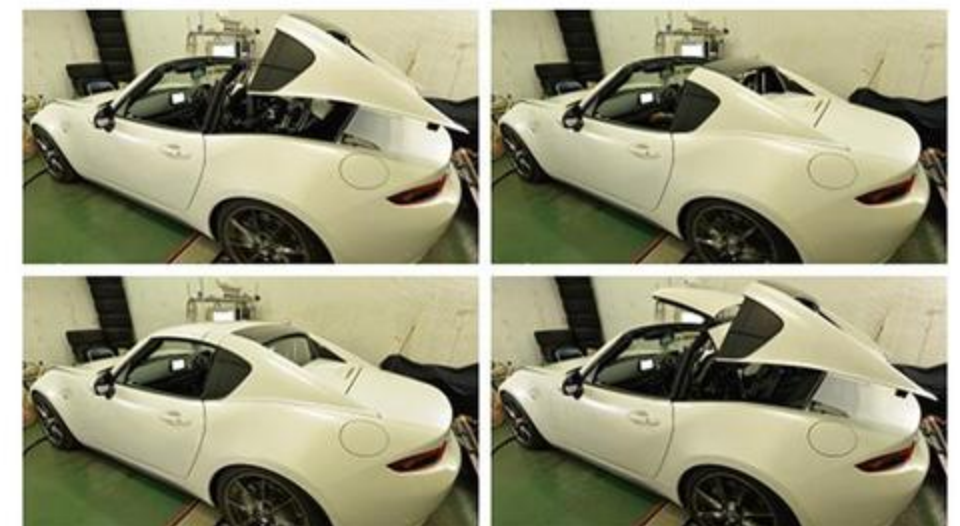
SSP-II (ブレンボ用)

フロント・リア各2万円 (税抜) / 1台分3万9000円 (税抜)
ブレンボ用のパッドにもこだわりを反映する。前後の摩材を変更することで、リアの効き始め、μの立ち上がりを早めている。摩材だけではなく、プレス圧を変更することで、フロントは硬め、リアは柔らかめに仕上げた。これにより前後バランスに優れる、扱いやすいブレーキフィールが得られる。



走行中でも開閉可能!?

輸入車には、低速走行時に電動ルーフを操作できる車種もあるが、国産車は基本NG。しかしRマジックの手にかかれば60km/hまでの設定で開閉が可能になる。しかも!スイッチは押しっぱなしではなく、ワンプッシュで開閉してくれる。使い勝手が向上すること間違いなし。5万2000円 (税抜)。





AVO TURBOWORLD JAPAN

問エービーオー ターボワールド ジャパン ☎042-549-1296 <https://avoturboworld.jp/>

後付けターボでパワフルなNDだが ロードスターらしさはしっかりあるのだ

小排気量、コンパクトスポーツのロードスターだから、ターボにするのは邪道？ NBではマツダからターボモデルが登場したが、まったく別ものというとはなく、ちゃんとロードスターだった。このAVOの後付けも同様。

ターボ車といってもどっかんではなく、下からブーストがかかって、トルクが増したようなフィーリングだ。とはいっても、やはりノーマルにはないパワーと乗り

味は、チューニングカーのそれ。実際にドライブしてみたのだが、骨太エンジンを搭載したような感じだが、重いかもつさりとした印象はない。アクセルオンして加速していくと、その力強さに思わず笑ってしまうほど。

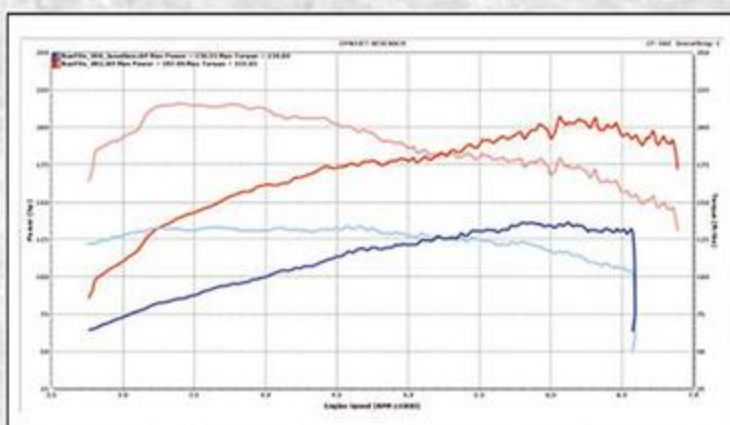
単にターボを装着しただけでは、こうはいかない。きちんとコンピュータセッティングができてからこそなのだ。2ℓエンジン搭載車にも対応する。

AVOでは、ステップを踏んだチューニングメニューを用意している。ステップ1では、吸排気系を整えることで10馬力アップを実現する。ステップ2ではオリジナルデータを書き込んで、さらにもう10馬力をプラス。

ライトチューンから本格ターボ仕様まで、熟練のチューニングノウハウで確実に効果を発揮する。ノーマルを存分に楽しんだら、次なるステップへ進んでみよう。



ターボチューニング50年以上、という実績をもつAVO(拠点はオーストラリア)のターボキットは、低回転時から盛り上がる味付けで、初めてのターボ車という人にも抵抗なく受け入れられるはず。



ダイナパックを用いたセッティングを繰り返し、エンジンチューン&ターボのバランスを整えた。1.5ℓ、2ℓエンジンともに、取り付け費用込みで50万円〜。取り付け後のアフターフォロー体制も整っている。



DAMD

☎046-271-5599

<https://www.damd.co.jp/>

エアロパーツはダムド製でフルカスタムする。スポーティな見た目と、塗り分けでスマートな印象を与える。ステアリングなども交換されている。





DI MSPORT社の日本代理店として、マルハモータースが製品、技術を取り扱う。最新車種でも対応可能なシャシダイも近々導入。



27MOTOR SPORTS

☎(株)27モータースポーツ 054-294-0206 <http://www.27motorsports.com>



MY GENIUS マイジーニアス

個人向けのアイテムで、ユーザー自らECUのデータを読み書きするツール。ネット(メール)を介して27MS(マルハ)と送受信する。自宅でもできるデータチューニングといえるのだ。

OBDポートを使ったECUセットアップのすすめ

現在の技術力をNA&NBに生かすモジュレーター、ラビッドはイタリア・ディムスポルトの画期的なアイテムだ。チューニングエキップメントを手がける同社では、NC/ND用の新しい車種用のチューニング機器も用意する。OBD IIポートを使つてのデータの読み書きには、ジーニアスを用いる。タッチパネル式で、イグニッションオンで車種決め、モニターに従って車両データを読み込む。基本的にはプロショップのツールだが、これらを用いることにより、よりレベルの高いチューニングをユーザーに提供できる。純正データを正確に解析することが、これからの常識となるだろう。新車に着手したら終わりではなく、つねに進化を続けてタイムリーなサポートを行っているのだ。

JOY FAST

☎ジョイファスト ☎045-949-6693 <http://www.joyfast.com/>



ロードスターでありながらこれまでとは異なるセオリーを採り入れていく

サーキットユーザーが多く足を運ぶショップとして知られるジョイファスト。初代から歴代モデルを手がけ、現在最新のRFを導入してオリジナルアイテムを開発中。「ブレーキひとつとっても、これまでと同じようにはいきません。安全デバイスが介入することで、サーキットなど極限の条件ではかつてない現象が発生します。タイヤのグリップ力を見極めたうえで、ABS制御の介入を前後パッドの摩材で変更する。ドライバーの意図に合わせた制動力とタッチ、そしてリリースさせた時の液圧も足の裏で感じられるよう、街乗りも含め細かい開発を行っています。技術の進歩に合わせて乗れば、しっかりロードスターだと思えるセットアップが可能です」と伊左治さん。

SCHROTH (シュロス) トーイングベルトJFSPEDバージョン

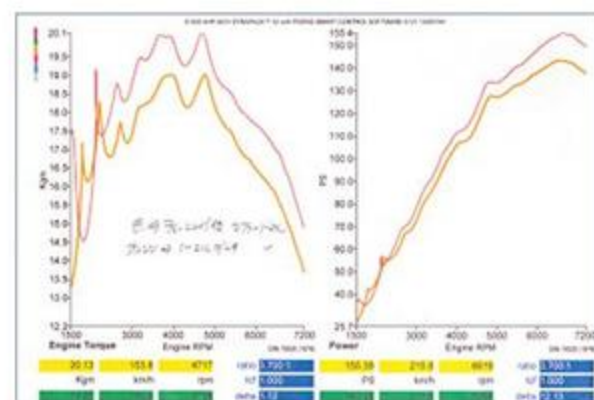
フロント1万8000円(税抜)・リア1万2000円(税抜)

牽引フックに変わり主流となっているトーイングベルト。JF SPEEDのロゴ入りで、ND専用アダプター付きでラインナップ(汎用もあり)。



最新RFのコンピュータセッティング

以前はECUによるパワー、トルクアップはチューニングの真骨頂だった。昨今の車種では、メーカーがギリギリのECUセッティングを行っているため、書き換えで簡単に効果を出すことが難しくなっている。より高いスキルでECUに臨まなければ、結果につながらない。試行錯誤の末、RFでも納得のいくセッティングが完成した。



8000rpmをレブリミットとし、ノーマル比約12馬力の向上を実現。ノーマルの特性を生かしていることがグラフ曲線からわかる。

まずは点火時期をいじりたいところだが、これがまたノッキングとの戦い。膨大なデータを根気よくセッティングしていった。



ナンバーステー

4500円(税抜)

フロントフェイスに於いて、高さだけでなく傾け具合も調整ができる人気アイテム。汎用ではなくND専用となっている。



ボンネットダンパー

1万7800円(税抜)

エンジンルームのチェックやメンテナンス時に格段に便利なボンネットダンパー。NDロードスターオーナーにお薦めのアイテムだ。



VEROXリアアンダーディフューザー

8万8000円(税抜)

フロアの乱流を防いで走行風を整流する役割を持つ。サーキットや高速走行時に効果を発揮する。どのボディカラーにもマッチするブラックを採用。

JF SPEED Aragosta 3WAY全長調整式車高調

58万5000円(税抜)

1WAY Verプレミアム39万円(税抜)

RFは車重100kg増でバネレートも変更。デモカーは3WAY化により縮みと伸びの減衰を独立調整、速度域に合わせ最適な乗り味に。



CARMAKE CORN'S

☎カーメイクコーンズ ☎03-3656-2323 <http://www.carmakecorns.com/>

ストイックなレース車両ではなく 走って楽しめるクルマでレースに出たい！

コーンズがパーツ開発のためのデモカーとして導入したNR-Aだったが、常連として出入りしていた杉山さんが、このクルマでレースをやりたいということで頼み込んで譲ってもらった。

今年からレースに出場するのを目標にレギュレーションに合わせて製作中だ。コーンズが出場しているN1レースを勧められたが、ナンバー無しになってしまうのでナンバー付き車両に多少の改造が

許されている、N10規定のレースに決めた。レース仕様だっさりいな内装に仕上げたいというこだわりがあったため、明るい内装が理想だったのでイギリス仕様のタン色内装に変更。

遊び心満載のインテリア

レースに出場する前提で手に入れたNR-Aだったが、杉山さんの内装へのこだわりはハンパなかった。明るい内装に囲まれながら街中もレースも存

分に楽しみたいと考え、レギュレーションに合わせてうで遊び心満載の自分流モディファイを加えている。レースで使うのもったいない？

イエローに光るメーターパネルは杉山さん自作のイチョシパーツ。純正から型を取って表示部分をデザインし3Dプリンターで製作した。



バケットシートは通常のコーンズオリジナルバケットシートをベースに、タン色とブラックの表皮を使ったワンオフシートを装着。

華やかなインパネまわりは競技車両とは思えない雰囲気。唯一、ステアリングに取り付けられたタイムカウンター用ホルダーが片鱗をうかがわせる。

シフト操作にバッチリハマるとお気に入りのコーンズシフトノブ。革巻きではなく、ここはシブめなマットブラックをチョイス。



タンカラーのパッドは当時、国内では手に入らなかったのがイギリスから取り寄せた。現在では国内でもオプション設定されている。

ドアインナーも英国仕様のタンカラーに変更される。意外とココの面積は大きいので室内が一気に明るくなったように感じる。





Auto Exe

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

ソフトトップ&RFともに 力の入ったパーツをラインナップ

ライトウエイトスポーツの原点に立ち返り、人とクルマの意思を高次元でシンクロさせるパーツ開発を行うオートエクゼ。オープン、クローズドいずれのスタイルにおいても端正なスポーツフェイスを生み出すフロントノーズなど、見せるアイテムも用意している。楽しく走る、スポーツカーの見た目にこだわる。ソフトトップ、RFモデル用として専用設計を施したパーツも多く、最適なパフォーマンスを発揮してくれる。

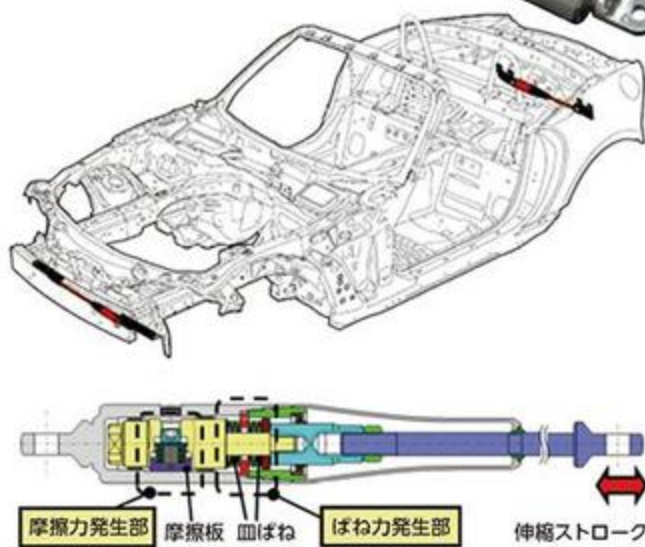
モーション コントロールビーム

前後セット8万2000円(税抜)
ボディの末端部前後に装着することで、剛性アップを実現するアイテム。高い効果から、スポーツカーに採用されることが多い。



微振動を吸収して なめらかな走りを実現

ボディ剛性は高いほうがいいと考えがちだが、乗り心地を犠牲にしたのでは意味がない。そこで、つねに路面からの振動を入力しているボディに対し、ダンパーの摩擦力でこれを吸収。ボディ補強としなやかさを兼ね備えた乗り味を実現する。違いが体感できる機能パーツだ。



ストリートスポーツブレーキパッド

ブレンボ用 1万8000円(税抜)



純正ブレンボ用のパッドを新発売。前後バランスを整えることで、より扱いやすい制動力を発揮する。ブレーキラインと併用したい。

リミテッドスリップデフ

11万8400円(税抜)
従来はMT用のみであったLSDに、AT用(1.5ℓ、2ℓとも)が登場。クスコ製をベースにストリート向けにセットアップした。機械式1.5ウェイ。



スポーツブレーキライン

ブレンボ用 3万9000円(税抜)
パッドは交換してもラインは純正のままではもったいない。ステンメッシュのホースで、カチッとしたフィールを手に入れよう。



杉山 俊さん

街中で偶然見かけたNDに惚れてSスペシャルを購入。ドレスアップするために訪れたコーンズに通うようになりさらにNDにハマっていった。



ドアハンドルガーニッシュはカーボンパーツに変更される。さりげなく細かいところまでこだわるオーナーの愛情がうかがえる。

ND純正は太すぎると思っただけ、色々探し回って付けてみたロッドアンテナ。細部へまで妥協しない姿勢の表れ。



現在はキャラメルトップが設定されたためタン内装がオプションで選べるようになったが、当時は国内では販売されておらず、パーツを輸入するしかなかったそうだ。コーンズオリジナルバケットシートは市販品では赤や黒は用意されているが、残念ながらタン色は設定されていない。そこで表皮の色を内装色に合わせるために数カ月かけて製作したワンオフモデル。他にも細部のパーツを工夫するなどレースで使うとは思えない美しい内装に仕上げた。いつも目に入る内装こそこだわりたい、という熱い気持ちを感じる1台だ。

コーンズではNEWリアスポイラーを製作中のため、レグモータースポーツのダックテールスポイラーで控えめにドレスアップ。



悩んだ部分であるが、TE37は多くの人が履いて定番すぎるから、あえてボルクレーシングZE40の16インチをチョイスした。





DATA SYSTEM

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

アンダーパネルを追加したことで ローフォルム&重厚感をプラスした

テレビキットやドライブレコーダーといった機器を手がける一方で、エアロパーツ、インテリアパーツにも着手しているデータシステム。ウルトラスエード(旧アルカンターラ)を、ふんだんに使った内装が印象的な同社のNDは、本誌にも幾度となく登場している。年頭の東京オートサロンでは、フロントフェイスにアンダーパネルが加わって、さらに重厚感をまとった印象に仕上がっていた。塗り分けがアクセントになっていたため、シルエットが際立って見える。カメラを扱うメーカーらしく、リアウイングにはリアカメラ付きの商品もラインナップしている。角度を調整できる小型カメラを採用

していることで、映したい方向にセットできる(手動)し、付属のコンネクターにより、正像、鏡像の切り替えも可能。取り付けやすさを考慮して、カメラケーブルは極細コネクタを使う。外装パーツに、ドレスアップや整流以外の機能を持たせられるのは、データシステムならではのといえる。また、左側の後方が見えづらいロードスターにぴったりのサイドカメラもオススメだ。カメラはドアミラー取り付け下部に装着するようになっている。カメラカバーは車種別専用なので、すっきりスマートな取り付けが可能。カメラすらもエクステリアの一部にしまった!

NDロードスターはサスペンションが命 ブッシュは走るステージに合わせて選ぶ

NDロードスターの楽しさは、軽量ボディを思いのままに動かすというところにある、とアリーナは考えている。その「思いのまま」を実現するためのオススメサスキットが、HKSのハイパーマックスIV・GT。自由長の長いスプリングをセットして、ゆったりふんわり動かすことで、ボディの動きを生かしてトラクションをかけていく、というのが狙い。

そのとき同時に、ブッシュも交換するとより狙い通りの動きを実現しやすくなる。ただし、硬くすればいい、というものではない。バネレートが高いのにピロボールを使うと、ゴツゴツ感が強すぎて街乗りがつかなくなるし、純正ブッシュのままでは、その部分がよれて正確に動かない。自分が使うステージとバネレートに合わせて純正ブッシュと強化品、ピロボールを使いわけることが大事だ。



パワーフレックスは硬質ウレタン製でダイレクトなフィーリングが強くなる。微妙なステアリング操作を楽しみたい人にオススメだ。



NDのデフは構造上、SSTがないと調整ができない。マツダ謹製のこのツールは約10万円。デフセッティングは専門店で頼もう。

ボディロールを積極的に活かしていく場合には純正ブッシュもあり。ただしヘタッタラ交換が必須。ピロはダイレクト感が強い。



NA用の質感高いインテリアキットを参考出品! 気になる!

ブースの一角にNAオーナー必見のアイテムが参考出品という形で展示されていた。メーターフードやセンターコンソールに、ND同様ウルトラスピードを施して、質感をぐっと高めている。落ち着いたブラウンで、どんなボディカラーにもマッチしそう

だ。ステッチとウルトラスピードの組み合わせは、旧車風の仕上がりにも合いそうだし、あれこれ妄想が広がってしまう。これ、反響が大きいだろうから、ぜひ本腰を入れて開発に取り組んでもらいたいと思うファンは多いはず!

プラスチック感あふれるNAの内装が、これらに交換することで、とたんに高質な空間に変わりそう。



ありそうでなかったウルトラスピードの内装パネル類。NDのデモカーを見ているだけに、今後に期待してしまっている。



日差しへの反射も防げるし、見た目の変化も楽しめそう。劣化した見た目を激変させる、リフレッシュアイテムとしても重宝されそう。リリースしてほしい。



フロントハーフスポイラーにアンダーパネルを組み合わせている。アクティブボンネット機能を損なわずに装着できる。

ドライブレコーダーにも4Kが登場。開発中のDVR3400は、フルハイビジョンの4倍も鮮明な映像を録画する。夜間映像はもちろん、動体/衝撃検知による駐車監視機能も搭載できるので、いたずら防止にも役立つ。自車の前後画像を録画する2カメラは、あおり運転もバッチリ録画する。

TIREPROSHOP ARENA

問タイヤプロショップアリーナ ☎0567-28-8830 <http://arena-by-emc.com/>



フロントはダブルウィッシュボーン、リアはマルチリンクでリンク部分の数が多い。そのぶんブッシュ交換をしたときの効果は大きい。

Roadster 温故知新
ND最前線&歴代デモカー



野上敏彦さん(右)
野上達也さん(左)
父子鷹(古っ?)でショッ
を盛り上げる。NCイメ
ジが強いかもしれないが、
もちろんNA、NB也大歓迎
なので、お気軽に!



NOGAMI PROJECT

☎ノガミプロジェクト ☎046-875-9813 <http://www.nopro.jp/>

NDではなくあえて124スパイダーで 新境地を切り開く!



ロアアームピロブッシュ化

2万4000円(税抜) ~

ピロブッシュは全部入れると費用がかさむため、まずはロアアームを変更するなど、乗り心地を悪化させないポイントから変更していくのが◎だ。



レベライザーリンク

予価6000円(税抜)

ヘッドライトのオートレベライザーは車高を下げてしまうと動かなくなり役立たず状態に。長さを変えてやることで機能を生かすことができる。



社外のエアダクトを使って、エアクリーナーに走行風を取り込む効果は高い。オイルクーラーはサーキットでは必須(5万8000円~)。



ロアピロブッシュアーム 左右セット(リア)

3万円(税抜)

兄さん分「RX-8」用を用いることで従来よりも太くなる。剛性はもちろん向上し、しっかりした乗り味を実現してくれる。車格が上がったよう!?



パワーフレックス・ ウレタンブッシュ

7400円(税抜) ~

デフマウント、ロアアームブッシュなどさまざまな部位がそろっている。硬くなりすぎるといった心配はご無用。カチッとしたフィールに生まれ変わる。

トラブルは少ないものの 経年による症状が出始めている

「NCの初期モデルでは、ハーネスのトラブルが見られます。太い芯線が折れ断線することがあり、点火不良につながります。各センサーに影響が出ることもあり、ハーネスを交換することで安心して乗ることができます(予算6万円前後)。また燃費系のエンジンなので、指定オイルは柔らかめですが、サーキットを走るなら、5W40程度のオイルまたはオイルクーラーの装着をオススメします。またオイル量が少ない状態はメタルトラブルの原因になります」と達也さん。長く乗るためのノウハウは、NCオーナーには頼もしい限り。



N Cのチューニングパーツ、リフレッシュメニューが充実するノガミプロジェクトでは、124スパイダーをデモカーとして用意し、パーツの開発を進めている。

「ひとつの遊び方として、店の前に置いておくと、いろんな人が見にきますね。」

足まわりについては、これまでのノウハウが生かれます。オーリンズ、KONI、クスコの2ウェイなど、それぞれの持ち味を生かしたセッティングに仕上がりました。またECUの効果は大きく、確実に速くなりますね」と野上代表。あくまでも輸入車のスタンスなので、シヨップに足を運ぶユーザー層は、ロードスターとは少し違っているよう。

「価格帯としてはRFと同じですが、こだわって選んでいるからか、満足度が高いみたい。大排気量ターボのように、乗せられちゃった感がなく、操れるターボ車。」

エンジンオイルは最初にチェックしておきたいです。というのも、バルブが油圧駆動ですから、オイル管理はシビアにしておいて損はない。オイルパンにフィンがきつてあるので、油温が安定してるんです。いじり出してから勉強している部分もありますね(笑)」

最近では親子連れのお客様も多いことから、新世代の波もちらほら。現行モデルがある限り、まだまだ楽しいことが続くのだ。



大きめのトランクスポイラーは、迫力あるデザインを採用する。製品は白ゲルコート仕上げで、未塗装品なので、色分けしてアクセントにするものもあり。5万円(税抜)。



ブレンプ用の純正ブレーキパッドはダストが多いので、低ダストパッドDIXCEL Mタイプをオススメしている。RFも同様だ。



オリジナルのフロントリップスポイラーは、カッティングシートでアクセントを添えている。FRP製で、価格は4万5000円(税抜)となっている。



エンジンルームからタービンが見えるレイアウトが、今となっては新鮮に映る。小排気量ターボはコントロールできる良さがある。



特性を生かしてストリートからサーキットまでステージに合わせたサスを用意。オーリンズNOPROスペックは30万1000円(税抜)。

運転席のシートはブリッドに変更されている。シートひとつとっても、やはり国産車とは違う遊び心が漂っている。



モモのステアリングに石井自動車のど〜だSCを組み合わせて、コントロール性を向上させている。ブーストメーターはPIVOT製だ。

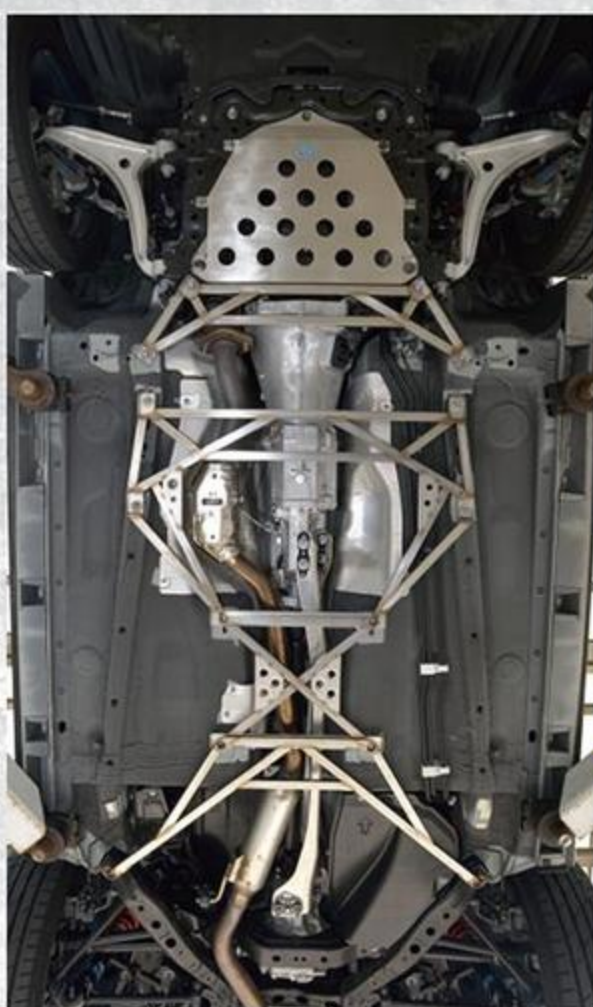


しなやかに剛性向上を図るオリジナルパーツ サスペンションフィールともベストマッチ

歴代モデルにも、秀逸なオリジナルアイテムがたくさんある二一レックス。NAのABCペダルやインテリアのメッキアイテムなど、長く愛されている。最近の大ヒット作といえば、なんといってもナックルサポートだろう。

ことに最適なハンドリングを実現させるよう、試行錯誤の末ラインナップ。ND用では、ABSセンサーコードの取り回しが複雑で、なんどもテストを行った。

では？と思うかもしれないが、いい意味で裏切られる。しばらくお借りして乗りまわしていたが、ゴツゴツすることなく、むしろ路面への追従性を増しているようで、街中でのコーナリングすら楽しい。剛性アップルサーキット的なイメージが覆される1台なのである。



下まわりはマジカルクロス5点セット(20万円税抜)で、AT車は取付不可だ。マスターシリンダー・ガジェットは要望が多く、試作段階までできた。ナックルサポートは、アップグレードキットも登場、124スパイダー用も展開しているので、オーナーは要チェック！



スパーククラフト製のハードトップは、重量12kgと超軽量なので走行フィールを損なわない点もうれしいところ。





INTEGRAL KOBE

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



ノーマルでも速い“当たりエンジン”を作る。それがリフレッシュプランのコンセプト。長く、しかも一段とスポーティに初期型を楽しめる。



走行距離が少なくても車齢を重ねた初期型はオーバーホールが必要。特にシール類が劣化しやすく放置すれば確実にオイル下がりを起こす。

いつまでも乗りつづけたい人に最適 Jet,sのエンジンリフレッシュプラン

スタンダードから高度なデモカー級のスペックまで。インテグラル神戸では、NAやNBといった初期型ロードスターのエンジンチューニングメニューを多数用意。中でも、リフレッシュのついでに底上げを図るプランは、NA6で20馬力増。NA8のNBのカムを流用する仕様なら、同じくNB用のハイコンピストンを組み込むことでパワーも30馬力近くアップする。「純正部品を使用するので、エンジンに優しく、耐久性も抜群です」と安藤正一代表。ちなみにNA8の油圧タペットは、劣化が進みやすい交換必須パーツで、これだけでも部品代は8万円近く必要。ならばいっそのこと純正でアウターシム式となるNBのソリッドリフターを使用することで費用的にも抑えることができるのだ。なお、初期型は、走行距離が少なくてもエンジンの劣化は確実に進んでいる。とくにシール類の寿命には注意が必要だ。

TIREPROSHOP ARENA

☎タイヤプロショップアリーナ ☎0567-28-8830 <http://arena-by-emc.com/>



たまには下まわりを見ることが被害を広げないためには大事

NAやNBを維持モードで乗っている人もよく来店するタイヤプロショップ・アリーナ。そんなクルマで最近多いのが、クランクケースとミッションの接続部からオイルが垂れているクルマだ。その原因は、クランクシャフトシールの劣化。放っておくとクラッチにオイルが付着して、どんどん被害が広がってしまう。そのためこの部分にオイルしみがあるようなら、早めにシールの打ち換えをしたい。ただ、作業が大掛かりとなるため、同時にクラッチ交換も行くと、工賃的には有利となる。同時にクラッチのリリースシリンダーもチェックしておこう。

リリースシリンダーはゴムカバーをめくってフルードが滲んでいたら要交換。放っておくといきなりクラッチが切れなくなってしまう。

ここからオイルがにじんでくる。クラッチがやられている可能性もあるので、最新クラッチへの交換も同時に行ってしまうのもアリだ。



JET STREAM

☎ジェットストリーム ☎046-286-4422 <http://www.jetstream.co.jp/>



Roadster 温故知新 ND最前線&歴代デモカー



サーキット走行を行うため、DHTスタイル、フルバケットシートにロールバーを装着する。インテリアオリジナルパーツもセットした。



最新のインテリアパーツがこのメーターフードだ。カーボン柄でスポーティな印象を与えつつ、すっきりスマートでオプションパーツのよう。



大谷明夫さん

バイクのカスタムパーツも多数手がけている、ジェットストリームの大谷代表。最近やたらとNAやNCのパーツがよく動いているとか。



NCのボリュームあるフォルムに、さりげなくセットするだけで存在感が増す。フロントリップクラブマンRは3万7000円(税抜)。フロントラインを受け止めるサイドステップは3万4000円(税抜)。そしてダックテールスポイラーは黒ゲル仕上げで2万4000円(税抜)。

「やんちゃ系エアロを手がけるジェットストリーム。NAからNCまで、迫力あるボディを作り出してきた。ドレスアップの一方で、大谷代表自らサーキット走行を楽しむため、機能性についても追求されているのだ。」

「そろそろNDも手がけたいところですが、ノーマルスタイルを見るたびにパツと思いつくものは、人も思いつくものなんです(笑)。どうまとめていこうか、今考え中。このNCもずいぶん経ちますが、少しずつ変化しているんですよ。走行面ではRX-8のディスク(300mm)を移植しました。これまではパッドでコントロールしていましたが、今のほうが操作性もよく

走りやすいですね」FRPプロシヨップとして長きに渡り、クルマやバイクの造形に取り組んできたノウハウを、これから手がけるNDに惜しみなく注ぐ。きっとジェットらしい見た目に仕上がるはず。NDオーナーのみんな、気長に待っていてほしいとのことだ!

理想のスタイルを実現できるボディメイク
いかに個性を前に出していけるかが重要

OLIVE BALL

📞オリーブボール ☎0595-83-2167 <http://www.olive-ball.com/>

いまからNAを楽しむなら、AT車を買ってMTに載せ換えてしまおうのがオススメ

MT車よりも比較的ボディの状態がいい個体が多いAT車。そのAT車をベースに、MTへの載せ換えを行ってくれるのがオリーブボールだ。使用するミッションは、中古のNA用ミッションケースを使い、ギアは新品のNC用を流用する。これはNA用ギアがもうない、ということと、NB用新品は高く、しかも一部加工が必要になる、ということからの選択。

要となるが、ECUはAT用のままでも問題なし。MT用ECUに交換し、カムを変えれば若干パワーアップはするが、費用対効果からいえば、AT用のままでも十分。そんなMT載せ換えで必要となる費用は、約35万円となっている。ちなみに4月29日には、モーターランドスズカで「ロードスターフェスティバル」が開催される。初心者大歓迎の走行会で、オリーブボールのデモカー、NCも走行予定。希望者は近藤社長ドライブの同乗走行も可能とのことだ。

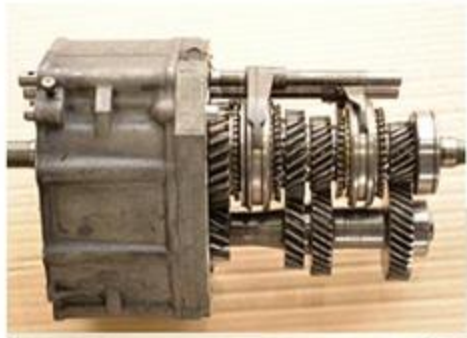


Roadster 温故知新
ND最前線&歴代デモカー



純正パーツを使っているため、見た目はまんまMT車と同じで、もともとこれがAT車だったとは思えない。状態の良さも見事なくらいだ。

カムとECUをMT用にするだけでパワーアップする。しかしAT用のままでも走りに問題はなく、トルクがフラットなので乗りやすい。



ATとMTの長さは同じでプロペラシャフトも流用可能。ただPFF取り付け部の形状が異なるため、PFFはMT用が必要。内部のギアはNC用の新品を使うと、状態のいいMTミッションとなるため、丸ごとの中古流用よりもオススメ。



サーキットを飛び出してラリーにチャレンジ 最近のラリー車って、車高が高くない！

パーティーレースやマツダの耐久レースなど、積極的に参戦している「諏訪姫」号。目にも眩しいピンクの車体は、かなりの注目度なのだ。長野県にあるガレージ（アイ）がメンテナンスを行っている。「サーキットもいいんですが、違うステージでも走らせてみたい」と思っている。トヨタが力を入れている。

することもあって、ラリーはこれから身近になっていくと思うんですよね」と駒場さん。ラリーといえば、未舗装路をガンガン走って、テールスライドする豪快な姿が思い浮かぶ。しかし、国内ラリーでは走行場所が限られている。そのためSS（スペシャルステージ）という最速タイムを競う場

に、ミニサーキットが使われることも少なくない。だからか、エントリーしているクルマの地上高はサーキットと変わらない。サーキットとは違った駆け引き、ナビとの相性……複雑な要素がからんでくるラリー。勝てるマシンを作る駒場さん、新しいステージでの挑戦がスタートした。

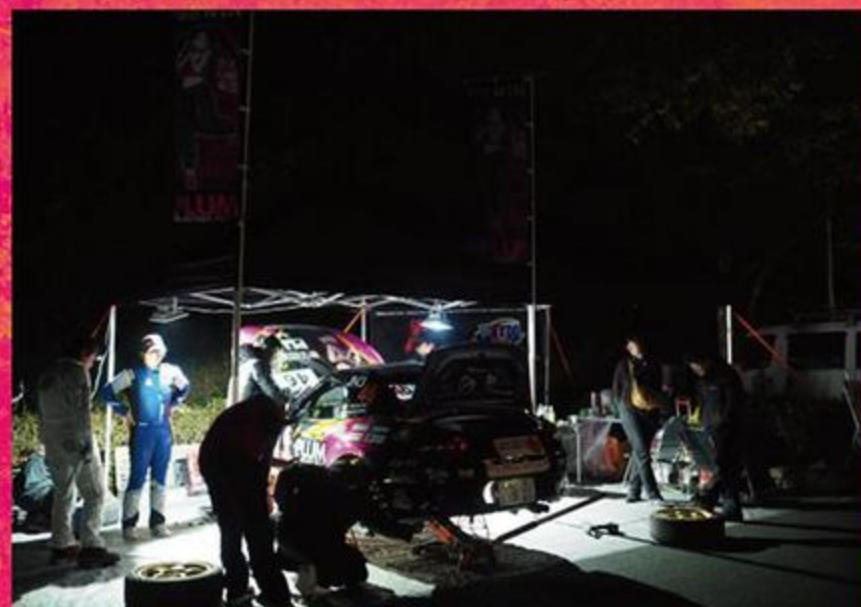


参加マシンに向けて、ギャラリーから激励のコメントが寄せられる。この応援のためにも、がんばって走ろうと思うのだ。

新城（しんしろ）ラリーは国内戦のなかでも、地元の歓迎ムードもあっていい雰囲気。ギャラリーも多いので、走っていてテンションも高くなっていくものなのだ。

マシンに触れることができるのはサービスパーク内だけなのだ！

ラリー中のトラブルに対応するピットともいえるべきブースが、サービスパーク内に設営される。ミッション交換といった大仕事もこなすこともあり、手際のいい作業にギャラリーも釘付けた。臨機応変に対処しないと走り続けることはできず、メカにとっても試される場。



フル加速したり、ステージ間の移動では街中走行をする、とステージによって負担が異なるからつねに備えておくなくてはならない。



ZOOM ENGINEERING

☎ズームエンジニアリング ☎042-670-8555 <http://www.zoom-eng.com/>



定番からアイデアパーツまで豊富な 雰囲気重視のトラッドスタイル

クラシカルなスタイリングでショップ対抗レースや、筑波1000kmなどに参加しているZOOMでは筑波2000に向けてデモカーを開発中。セッティングが難しいソレックス44仕様だが、キャブ独特の音やフィーリングが楽しい。ZOOMといえば内装パーツが豊富だけど、最近人気なのがトランクキャリア。NAからNC用まで用意されている。ND用も現在開発中で順調にいけば3月には市販できるかも？ということだった。



ブルーワイドミラーND用はBSMを避ける窓が追加されたタイプも設定。もちろんNAからNCまで用意されている。1万円(税抜)。



右側はモノコミラーのカーボン仕様で2万3500円(税抜)。左のペタミラーはFRPで1万8500円(税抜)。カーボン仕様もある。



i-Phoneホルダーはルーバーに取り付けるタイプでスマホをガッチリと固定。最近ナビで使用するのでも便利だ。3500円(税抜)。



スクリーンのストッパーが追加された新タイプのND用ウィンドブロック。風の巻き込みを防止する。2万7000円(税抜)。



キーホルダーMonacoMirror Styleはルームミラーを調整するレンチを収納できる便利なキーホルダー。3000円(税抜)。



左が握りやすいと人気のヘビーウェイトシフトノブ。右は従来の丸型形状のステンレス仕様。ポリッシュ仕上げで共に6800円(税抜)。



他メーカー車種の流用技も生きる 見習うポイント多数のNCECだ

スバルを得意としているショップであるが、NCでレースに参戦している常連さんをきっかけに、デモカーを製作した。そこでスバルとマツダの違いを、メカニックの視点から嫌というほど知ること！このNCには、プロジェクトムーの2ピースブレーキローターや、クスコのサス(リアのブラケットを加工)に、ジムカーナ御用達のサスペンションプラスのバネを組み合わせた。吸排気はトラストEXマニにフジボマフラー(トラツボセット!?)を装着した。



スバルWRXの限定モデルS203のウイングを装着。意外と似合ってしまうものなんだと感心してしまった。

クスコ製リアサスは、直巻スプリングが入るよう、ブラケット加工がしてある。これで選べるバネレートの幅がぐんと広がる。



ものすごく熱くなるイグニッションコイルの放熱に、と秋葉原で買ったPC用ヒートシンクを取り付けた。本体の熱量は下がったはず。



TMワークスのイグナイトMSIは、上死点で3発の火花を誘発することで、完全燃焼を促す。こうしたアイテムを用いるのは大得意。

TCR JAPAN

☎TCRジャパン ☎042-706-8041 <http://www.tcrjapan.com/>

さまざまなレースを経験したNCは とくに豊富なノウハウで対応する

たくさんのレースに参戦してきた加藤さんだが、ロードスターでは歴代モデルで戦ってきた。中でもとりわけNCでは、パーティレースでの優勝、スーパー耐久チャレンジ、そしてニュル24時間と異なるカテゴリーを体験した。それもあって個人的にはNCへの思い入れは強いし、1秒でも速い走らせ方、マシンのセットアップ術も豊富だ。ワンメイクマシンでの勝ち方にも定評があるため、ドライバーとしてだけでなく、講師としても活躍する。



加藤彰彬さん

レースでの活躍が目立つところだが、ショップではメンテナンス、チューニング、そしてドライビングシミュレーターでの指導も行っている。



TUCKIN99

☎タックイン99 ☎06-6418-0099 <http://www.tuckin99.com/>

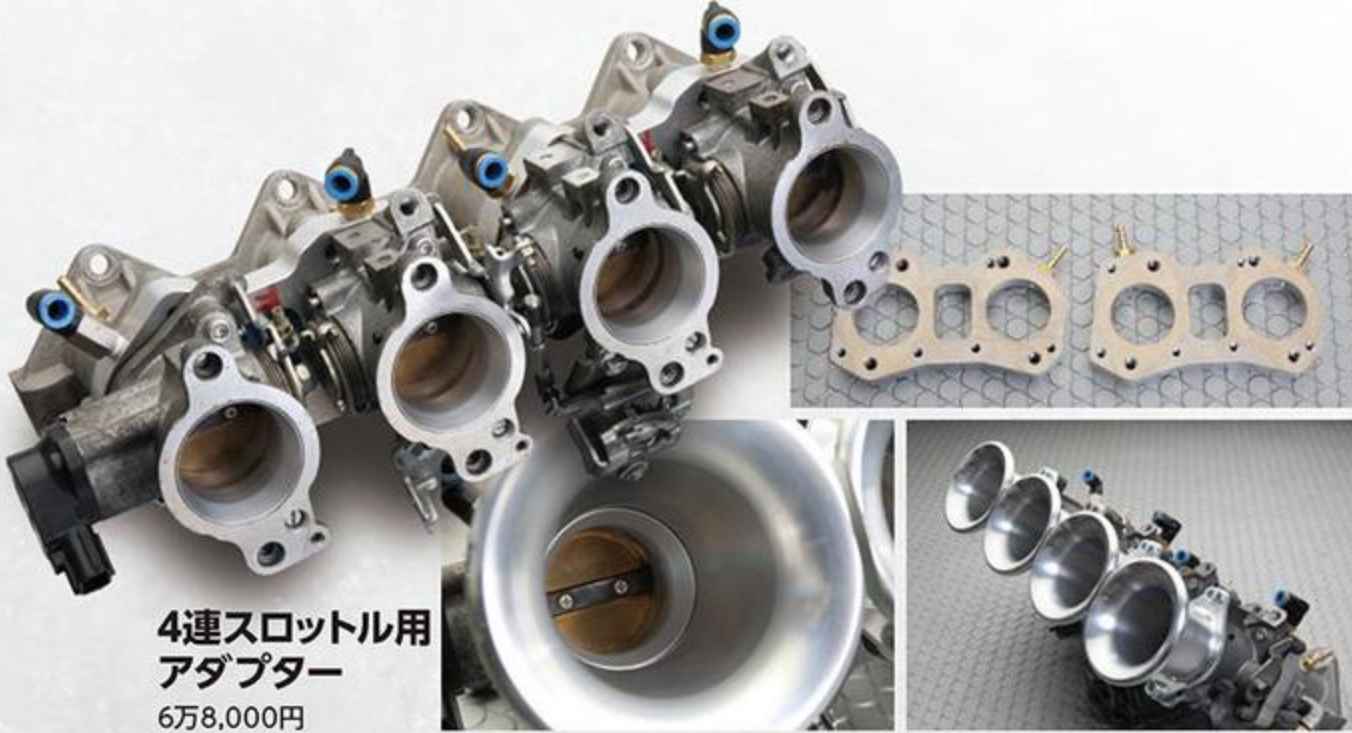
NA&NBを知り尽くした老舗チューナーの パフォーマンス復活メニューが評判

シヨップを構えて40年、ロードスターに軸足を置く専門店となつて30年。タックイン99は、ロードスターチューンの経験がとにかく長い老舗チューナーのひとつ。サーキットをステージにした本格的なマシンメイクも、スタートは初代のNAが生まれた当時、岡山国際サーキットで始まったワンメイクレースからという歴史を持つ。長年通い続けるファンも多く、レストアが中心になってきたNAやNBにおいても、本格派のチューニングフリークが頻繁に訪れる。

そんな同店のNA&NBユーザーへのイチ押しは、リフレッシュを兼ねたメニュー。レスポンスを蘇らせる4スロチューンでは、定番となるAE111スロットルボディの流用をスムーズかつ確実にするオリジナルのアダプターや、専用ファンネルを開発。電装系ではダイレクトイグニッションKITが、劣化の進んだ配線を同時にリフレッシュできると評判だ。LINKを起用するコンピュータのリセッティングも、エンジンの衰えに悩むユーザーにはオススメ！

RSステッカー／2枚組

1,000円(税抜)
NAロードスターを、希少価値の高いRSリミテッド仕様にメイクできる。欲しかったけど手に入ることができなかったRSファンのために。



4連スロットル用 アダプター

6万8,000円

4スロ用アダプターは、ソレックスやウエーバーのインマニに、AE101のスロットルボディを高精度に取り付けできる専用設計のパーツだ。AE111スロットルボディ専用となるファンネル(70mmタイプ)や吸気流速を高めるインナーベンチュリーも用意している。



ダイレクトイグニッションキット KIT For NA/NB

6万8,000円(税抜)

電源をヒューズから直接取り出すことで、より強力な点火が得られる。配線は軍事機器に採用されるMIL規格のものを使用し、劣化の進んだNAやNBの配線を強化しつつリフレッシュできる。写真上がB6型用のキットは、下はBP-VE型用となる。



ヒールトゥマット

1万円(税抜)

ラバー素材で雨の日も快適な使用感が嬉しい。ドライビングを邪魔しないズレ防止機能付き。劣化の進んだマットをスポーティーにリフレッシュできる。



LINK ECUチューン

NA6CE/NA8C 13万2,000円(税抜)

NA8C Sr1/NB6CNB8C 18万7,000円(税抜)



燃料、点火だけのシンプルなチューニングからプロフェッショナル用途まで幅広く対応するLINK。ユーザー自らがセッティング可能な点も魅力だ。



ROADSTER
BROS.

行けぜ! 東北ミーティング! 2018

1515号
イベント紀行!

ミーティングのある風景

2018年10月4日は「ロードスター東北ミーティング2018」が福島県磐梯町の磐梯ふるさと森公園で開催された。早朝は雨まじりの、あいにくの天気かと思われたが開会式時には晴天となり、緑に囲まれた公園はさわやかな一日を満喫できた。このミーティングは地元色が強く、磐梯町のマスコットキャラクター「ロボはんじゅう」や、地元特産品コーナーもあり参加者、主催者、磐梯町の人たちが一体になって楽しめるイベントだった。



チーム紹介では、チーム旗を持って自分たちのチームをアピールしていた。この機会にチームに参加してみるのもいいかも。

主催者の一人 菅野さんは、このミーティングの発起人でもある。スタッフの協力で、みんなが楽しめるイベントに盛り上げていこう!



ロードスターアンバサダーの山本さんを迎えてトークショーと質問コーナー。レストアプロジェクトの話には参加者たちも興味シンシン!

ゆるキャラグランプリにもエントリーしている地元 磐梯町のゆるキャラ「ロボはんじゅう」みんなで、いっしょにばんじゅうジャンプ!



恒例のジャンケン大会はロードスター1ペアと地元特産品をゲットできる。賞品も豊富で盛り上がっているぞ!

受け付けスタッフでがんばる鈴木さん。入口案内用のNAのオーナーでもある。参加者にお米とパンフレット、ステッカーを配っていた。



会場のふるさと森公園入口にはイベント案内用にデコレーションされたNAが、みんなをお迎え。



ちょっと興味をそそいだのがレストアプロジェクトのブース。復刻版のフロアマットやステアリング、純正ホイールなどの現物が見られた。



イチオシ特産品は麺だけで作ったあまさけ。濃縮タイプで11パック800円。松原湖のわかざぎを使った甘酒。希少で小さいため釣るのも難しい。イベント特別価格1000円です。



ジャンケン大会の賞品では1等から3等までが地元のお酒。もちろん帰ってから楽しんでね!

地元特産品コーナーもいっぱい! 野菜やお米、お酒などおみやげにうれしいものばかり。地元のみなさんの協力も大きいのだ。



会場で見かけた

ちょっと気になる一台!

あ

福島県 吉田勉さん
ソックス 440 を装着したエンジンは
毎日の通勤でも絶好調!
20万キロ走行で3基目のエンジン
だという強者だ。クリアとホワイトの
ボディカラーがオシャレ。

福島県 須田孝さん
40~50代ウケを狙って旧車イベントに仕上げた
須田さんのNA。オリジナルのボディ出し
ぐあいがお気に入り。自作したライトカバーは
純正を加工してアクリル板を組み合わせ
内部メカが見えるようにした。

福島県 星直樹さん
ソウルレッドにオールペンしたNAは、N2っぽい
イメージのワンオフオーバーフェンダーとカーボン仕様の
迫力のスタイル! 8.25Jのホイールと30mmスパーサード
ツライチまで張り出させた。

栃木県 山崎卓司さん
一見1マルのNDかと思ってしまう7速7
セッティングのターボ仕様。100km/h
トルクがアップして低速から高回転まで
安定して走りやすくなったという。

宮城県 桜井勝義さん
ボンネットとトランクに3Mのダイノックスシートを
貼ってカーボンブラックにしたND。ボンネットから
パネー上まで見た感じは、なかなかのもの。
ガンメタのボディにアクセントで各部にゴールドが入る。

青森県 岩田大輔さん
もう手に入りにくい純正オプションで
ドレスアップされた内装には、山本さんの
サインが入っている! トランク裏にも
貴島さんと山本さんのサイン入り。

東京都 森田匡俊さん
BPをボアアップして2.0リッター化した
森田さんのNB。4000~5000rpmまで
気持ちよく回り、230km/h以上を飛ばせる。
ワークマスタ-CR01の8.5Jに15/50-15の
ひっぱりタイヤが迫力!

栃木県 阿久津 睦さん 祥子さん
つや消しボディのボディと110km/h HTが
味のあるクラシックテイストを醸し出すNB。
自分で塗った左フェンダーのサビペイントが
ポイントなのだ!

埼玉県 金子成二さん
オーバーフェンダーが目玉の金子さんのNC。右側に
3M、左側にボディ色の左右色違いの17インチ
BBS RS-GTを履く。お気に入りのデザインで
4セクトも持っているという。

福島県 山田剛さん
ビキニトップがさわやかな印象のNB。
サイドグラフィックやタイヤペイントはDIY。
お気に入りの部分はリアフェンダーのライン
だそうだ。

宮城県 小宮忠さん
目立つクルマが大好きな小宮さん。ちょっと
変わったところまで目立とうという
HTとボディとネジのデコレーションを
付けた。社外ライトはイエローに
ペイントされている。

2018年、後半戦のミーティングも各地で大盛り上がり！
新しいファンが仲間入りし、年齢層も幅広くなった
「ひとりで参加するのはちょっと……」なんて思う前に
参加してみればロードワールドがさらに広がる！

2018.9.9 ☁️/☔️

中部Meeting 2018

in ホワイトピアたかすスキー場



雨とともに霧までも立ちこめていた。足元に跳ね上がる雨のしずくが、勢いの良さ(!)を物語っている。いっそビーチサンダルで過ごしたほうがいいくらい。みんな、風邪ひかなかったかな？

恒例のテンパーボーリング 仕切りはあの(!) 奈良軍団

「今年はコンテンツをクラブ任せにしてみました」という実行委員。スタッフの負担を他に分散できるだけでなく、クラブごとに工夫を凝らして臨むだけあって、参加者にとってもこれまで以上に楽しめると、この試みは大成

お約束の
うまい棒



見ていると簡単そうに見える、テンパータイヤをボールに見立てたボーリング。細いタイヤはどこに転がるかわからず、意外と難しい。お子様も挑戦する人気ぶり。

各地で勢力を拡大中、面倒見のいいクラブ「奈良軍団」が、テンパータイヤボーリングを担当。さすがのチームワークで仕切っていた。

ダイエット宣言は 有言実行されたか？

自称痩せればいい男、迷司会者「ふらっと」さんが、ダイエットで何kg痩せられたか、をみんなの前で公開測定。開始体重は115kg(0.1t)だったが、SNSを見る限り好きなもの食べてる様子。結果は……やはり増量。



規定値までタイヤの空気を入れるゲームも、テント下でひそかに行われていたの、知ってた？ タイヤサイズは任意で選べた。



いつもいつも楽しいミーティングの場を作ってくれるスタッフの面々。雨で浴衣もよれよれ気味だが、最後まで気を抜きません。

むしろ気持ちいいくらいの大雨！ 注目の迷司会者、体重測定、結果は！

天気がいいと暑い、雨ともなるとハンパなく降る、というのが中部ミーティング。今回は大雨の回だったようで、過去がフラッシュバックしてきたよ。
しかし！ こんな天候にも関わらず、多数の参加者で会場はいつも通り笑顔にあふれていた。天候

ばかりは仕方なし、だ。
中部ミーティングでは、ドレコが目玉コンテンツのひとつとなっている。ここでのお披露目を指して、カスタムを仕上げる人も少なくないのだ。だんだんレベルアップしているみたい。
お約束の「うまい棒」争奪戦(?)

のテンパータイヤボーリングなども例年どおり行われた。ショップブースのほか、ロードスターのチームによる車両展示もある。仲間入りしたい人は、直接入会できる機会でもある。
四六時中カサを手放せない状況だったが、やっぱり中部は伸び伸びした雰囲気。会場周辺は悪天候の爪痕が残っていたけど、来年もぜひ足を運びたい。



自慢のプラモ作品を並べたり、お子様用の工作、塗り絵コーナーがあったりと、屋内にも楽しめるスペースが設けられていた。



プレゼント抽選会は ハウスの中でお楽しみ

いつもはステージで行っているプレゼントの抽選会は、スキー場の施設内で行う前代未聞の回となった。これもまた思い出に残るトピックになるね。持ち寄りプレゼントがたくさん用意されていた。みんなの協力あってこそ。

みんな大好き Meeting Paradise

ミーティング パラダイス

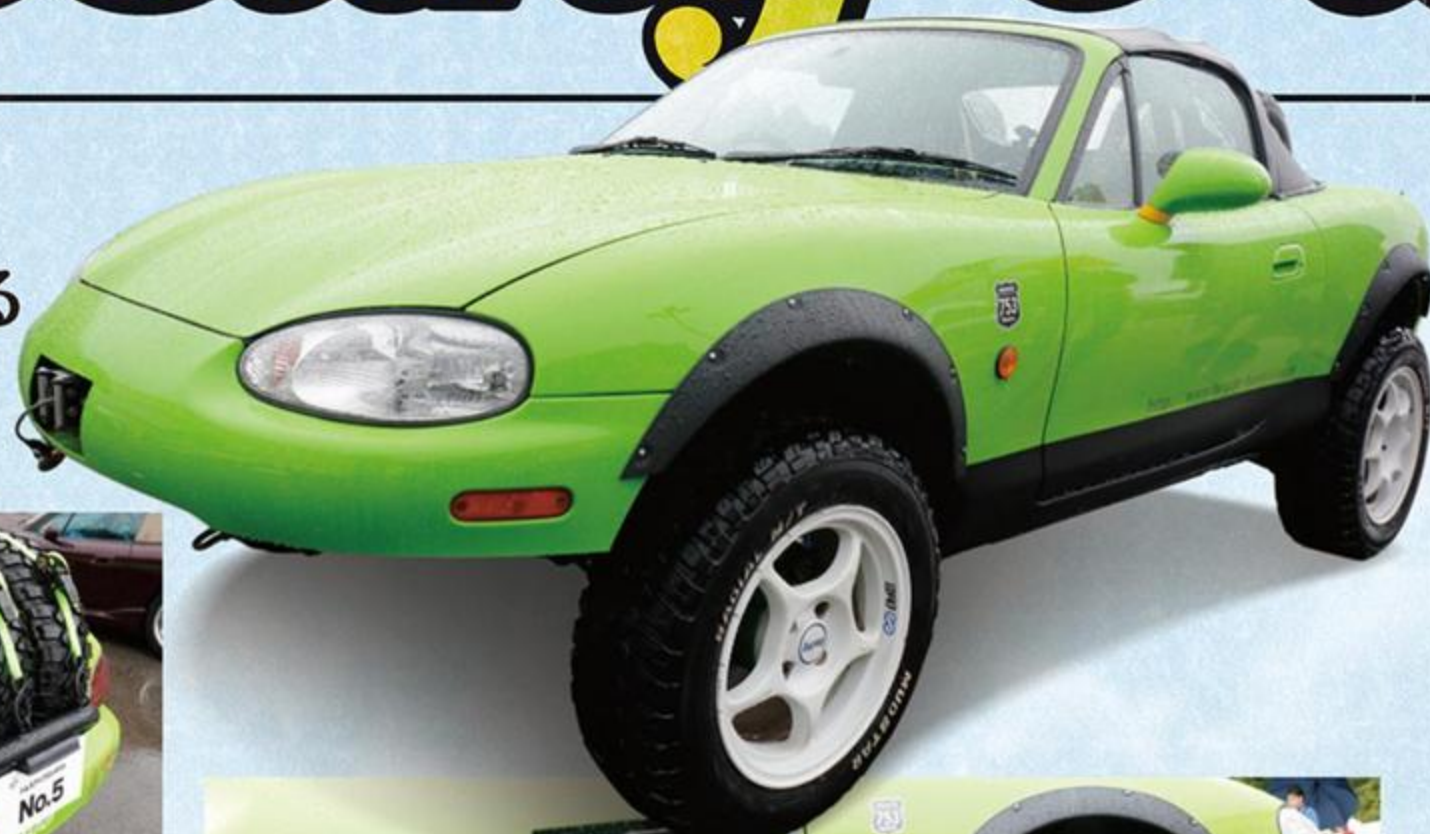


NB6C 川口祐輝さん

ロードスター買ってドリフトするはずだったが、まったくの別物仕様に!



トランクをカットしてスペアタイヤを搭載できるように加工している。タイヤはナンカンマッドスター15インチをチョイス。



ドレコン参加車両の1台で、まずはそのスタイリングに面喰らう。もしや、リフトアップしてる? 「友人がチェイサーでドリやってて、自分は小さいクルマでやろうと思いコレを買いました。でも、海外のサイトで「なんでも上げちゃうスタイル」を見て、日本人っぽくない発想が気に入って(笑)。ボディカラーはオリジナルで、半日かけて調合しました。レクサスをオフ車にしている人もいますよ。そのうち山を走ろうと思います」ドレコンで「いちばんカッコいい」称号をゲット!



Tシャツもオリジナル!



純正ビルシュタイン+ブラケットを用いて車高アップを実現。ワンオフマフラーやバンパーカットしたことで、悪路にも対応できる。車内にあるNOSタンクはダミー。すっきりしたコンソールも自分でワンオフ加工している。自分で仕上げた渾身の1台なのだ。



NB8C 竹内薫雄さん

サーキット仕様のNAからGT-Rにだけ“乗るとこないじゃん!”



ナカマエ製作、AWDのメーターなど落ち着いた印象でまとめたインテリア。サーキット仕様のNAではいじりすぎてバケットシートだったが、快適仕様のNBはリクライニングタイプとした。

「パーツ選びはあれこれ悩まず直感です」

「サーキットを走るためにNAをいじって乗ってたんですが、もっと速いターボ車に乗りたいと思ってR35GT-Rに乗り換えました。が、踏みきれそうな場所がない(笑)。NAは10年乗ってまして、このNBは8年くらいになります。あずき色が気に入って、バルケッタフェイスに似合うかなって」リアはKGワークスと、かなりレアな組み合わせで、ジェントルな雰囲気。以前のNAは走り仕様だったので、このNBは見た目仕様でまとめる。

AE101の4スロに茶こし、そしてトラックのランプリングを組み合わせている。どれもジャストサイズで、ベストマッチだとか。



NA8C 木幡大祐さん

運転していて楽しい感覚は これまで体験したことなかった

ボディカラーはレクサスの“ヒートブルーコントラストレイヤリング”と、こだわりのポイント。
「初めてのロードスターです。ND RFかシビックタイプRにするか迷ったけど、リトラが好きだったから。マルハモーターズで面倒みてもらってます。心に響くパーツラインナップで、職人さんの凄腕を実感してます。交換したら違いがわかるので、運転が楽しいです」
NBインテリアやマスターシリンダーなど、流用テクも盛り込んだ1台。今後はサーキットを走る予定だ。



マーレーのピストン、マルハ4連イグニッションシステムを搭載し、フリーダムでコントロール。平成5年式とは思えないほどの美観を誇る。



サーキット走行を視野に入れているので、シートはレカロ TS-Gを装着。助手席はGリミのヘッドレスト分割シートを入れている。



NB8C用のメーターを流用する。ダッシュボードもNB用をインストールして、古さを感じさせない。マツダスピードのロールケージも完備する。



ダークブラウンの幌はマルハ製で、ボディカラーとのバランスが◎。フロントはジェットストリーム、サイド、リアはクラブマンRでまとめた。



ブレーキキャリパーはフロントがNB8 RS II、リアはRX-7(FC3S)を流用する。マスターシリンダーやホースもしっかり強化されている。



完成度は9割ほどというが、なかなかの仕上がりでドレコンにエントリー。いつものパステルカラーとは違うアプローチで手腕を発揮。



NB6C 溝口隆夫さん & 隆介さん

リアルを追求して もう少し手を加える予定

子供だけでなく大人にも人気の「カーズ」、ロードスターで作ってみたい？が実現。車両のタイプが異なるのに、しっかりマックイーンになっている。
「まだ満足できてないですね。子供が好きで、ミニカーなんかたくさんあったんです。いつか作ったわ、で10年経っちゃいました(笑)」とBeeの溝口代表。構想10年、着手してから1年半ほどかけてセットアップした。次なる進化形は今年の中部ミーティングで見られるか？

NA8C 山本莉佳さん

地元人気キャラに変身 公認済みの応援パターン

さまざまな趣向を凝らした「見た目」で、各地のミーティングを盛り上げてくれる。今回は、テレビにもちらほら登場しているタケノコ王(タケノコ農家の風岡さん)の、選挙カーみたいな仕様。「公認もらってます」にも納得だ。もともとピンクでコーディネートされ目立っていたが、オリジナルのカッティングがされるようになると、次々とバリエーションが増えた。もはや次を期待して心待ちにしていたりして。存在感のあるロードスターなのだ。



イラスト満載だが、痛車のように見えないのはなぜ!? じつはリアテールから雨もりしており、中部の雨で水びたしに……(泣)。





ゆるキャラ “ロボばんじい”大活躍!

東北ミーティング開催時には、ゆるキャラグランプリの投票期間中だった。みんな投票してくれたかな? 結果は507キャラ中282位と惜しい(!!)。いい飛びしてるんだけどな。2019年は100位以内をまずは目指そうか!?



2018.10.14

2018Roadster東北ミーティング in 磐梯町



思い思いの スタイルで楽しめる!

整備された会場内は煮炊き可能となっているので、バーベキューや大鍋料理を楽しんでいる姿があちこちで見られた。いい匂いがただよって空腹が刺激されるったら。アウトドア好きにはたまらない会場といえるかも。

あちこちのミーティングに顔を出す露木さん、だんだんと風船アートのテクニックも向上しているようで。お子様、お姉様方の人気者。



シグマ社の駐車場にはロードスター以外の参加車両が並ぶ。ロードスターに乗る友人とともに参加したメンバーもミーティングを楽しんだ。



ロード乗りの
友だちも満喫中!

地元のごちそうをどうぞ

お楽しみの豚汁(熱々でおいしい)は、好意で無料配布してくれる。地元のおいしい野菜やお米、名産品の販売もあっておみやげに最適。地元銘酒も登場したジャンケン大会、みんな力が入って真剣な表情だった。



物販スペース以外でも、受付ブースでは東北ミーティングのオリジナルグッズも販売されていた。お弁当も販売され朝ごはんにも困らない。



参加の記念品にも地元愛♥

参加者に配布されていたのはお米。食べておいしい記念になるし、何よりも地元を大切にしている姿勢が◎。東北ミーティングの魅力はこうした配慮にもあるのだ。おいしく炊いて食べてほしい〜。

持ち帰って喜ばれる参加記念品なんて、そうそうないのでは? 温かみのあるチョイスにスタッフの思いを感じることができるのだ。



悪天候の予報から一転、青空のもと磐梯町の豊かさを感ぜられるイベントに!
のどかな風景と人情味あふれる東北ミーティングは、福島県磐梯町(ばんだいまち)で開催されている。町で歓迎してくれており、当日はゆるキャラ「ロボばんじい」まで出張してくれるほど。
ミーティング当日は豚汁をふるまってくれたり、カメラのレンズメーカーであるシグマ社が、レン

ズの貸し出しを行っていた。ちゃっかりプロスのカメラマンも借りたりして。シグマ社は会場そばにあるため、駐車場を開放したりと、協力してくれている。
こうしたバックアップとスタッフの手によって、2018年の参加台数は300台超え。歴代ロードスターが公園内にびっしりと並

ぶ様子は東北ならではの。会場内でバーベキューや鍋など調理ができるのも、他会場とは大いに異なる。仲間うちで盛り上がることも間違いなし。天候も好転して、秋晴れの美しい風景も楽しめた。また山本修弘アンバサダーも足を運び、レストランについて熱く語ってくれた。



ND5RC 山崎卓司さん

初めてのチューニングカー 東北ミーティングで初披露!

ボディファクトリームラヤマで手がけたターボ仕様。同店にはミツビシ車チューンのイメージがあったが、2カ月弱で仕上げたとはさすがだ。「信頼できるショップなので、チューニングはもちろん足まわりもお任せしています。1年待ってやってもらいました。仕事もリタイアして、好きなクルマに乗っておこうと思ってND買いました。同級生も赤いクルマ買いましたよ(笑)。どこにでも乗っていくので、走行距離は83000kmまで延びました」



ブレーキはパワーアップにともないブレンドで強化する。ワゴン車からの乗り換えだが、今ではチューニングカーライフを満喫中。



ギャレットターボを取り付け、ブーストは0.6kg/cm²かけて191馬力を発揮する。これでもおさめめで、マフラーをさらにスポーツタイプにすると出力向上が望める。コンピュータは純正書き換えで絶好調。コンパクトターボ、楽しそう〜!



雪国なのにわざわざFR!? と言っていた親も楽しんでる

NB8C 鶴飼耀平さん



「一生に一度はオープンカーと思って、NAを買おうと考えていましたが、いいのがなくて。このNBはケンオートで購入、いろいろ調べていくうちにNBが好きになりました(笑)。ミーティングは1人じゃ参加しにくいなあと思っていましたが、ツイッターでこのイベントを知って、誘ってもらったので参加しました。来てしまえば楽しめますね。ロードスターを買うといったら親は怪訝そうでしたが、貸してあげると喜んで乗っています(笑)」

ほぼノーマル状態だったが、磨いてコーティングしてもらい美観がよみがえった。KTSのサスに合わせたHALスプリングは、しなやかでこしがあり、芯がきちんと通っている点が気に入っている。メーターパネルはRSプロダクツ製、ステアリングはモモを装着。



NDERC 森岡 駿さん

雪が降る地域に暮らすため RFが出るのを待っていた〜

NDのスタイルが気に入って購入を決意するも、ソフトトップしかなく、ハードトップのRFが出るのを待ちわびていた。「うちは両親ともにクルマいじり(ベースがわからないくらいに!)をするので、自分も買ったらいじるだろうなと(笑)。電子制御が入っているので、冬でも安心して走れますね。東北ミーティングはこれが初めてです。昨年(2017年)ミーティングの存在を知ったときには、すでに終わってましたんで(苦笑)」



ホイールはレイズZE40タイムアタックエディション、キャリパーは赤でなくゴールドに塗装している。ローターはエクセディ製を装着した。

ボンネットなどカッティングは郡山にあるラプラスデザインで作業してもらった。樹脂パーツの傷防止の効果もあるが、スポーツでODULA/パーツにもマッチする。



デモカーのようなインパクト! 年に1回ペースの“模様替え”

過去には、MOMOを全面的にあしらったデザインを採用していたこともあった。今回はなんどクスコ、それも高崎くす子バージョン。「タワーバー買ったんで(笑)。自分で切った張ったしてるんですが、“お金払うからやってほしい”って。ムリですってえ。このNCの前はNAに20年乗ったんですが、あの頃にレストアサービスがあったらな〜(苦笑)」といいつつ、NCの模様替えを楽しんでいる。見ているこちら、大いに期待していたりして(プレッシャー?)。注目度の高さはピカイチだ。



NCEC
佐々木 明さん



右と左でサイド面のデザインが違っているのだ。クスコのデモカーレプリカは他車で見たことあるが、くす子仕様は初めて。痛車?レプリカ?



クスコのタワーバー、しっかり装着されていた。エンジン、足まわり系はノーマルで、内外装のカスタムを楽しんでいる。



オリジナルで作ったバッグやキャップのほか、モモグッズもたくさん持っている。桜をあしらったキャンディ塗装は、クリアレッドと合わせて美しい仕上がり。ボディカラーの白と内装の赤、コントラストがはっきりしていて、オープン時のインパクトは大きい。



NA6CE 小松由享さん

切った張ったして FCフェイスに仕上げた

「青森から下道で8時間かけて参加しました」という強者。以前FCに乗っていた(ターボパワーを持て余したとか)こともあり、NAにFCをプラスした仕様に仕上げている。30万kmで一人前、なので20万kmオーバーでもまだまだこれから!



ボンネットはダクトのたくさんあるFRP製を取り付けている。冬でもこれで乗っているというから、よく冷えそう。



レカロは懐かしいデザインのSR-3。ステアリングも、FC時代から使い続けているという年季の入った代物で、どちらも愛着がある。



NA6CE 岡 慎之助さん

ツイッターで見た人と 初対面できました!

「免許取って初の愛車。親の影響でロードスターが好きになり、中古車店で一目惚れでした。3万kmで購入してまもなく20万kmですが、エンジンは手つかず。タカタサーキットを時々走ります。東北ミーティングは3連休とれたんで広島から参加しました」



「戦艦が好き」ということで、ダッシュにはYAMATOのシルエットが。リトラの日章旗も、いずれも自分でデザインした。



ガレージベリーのリップ、ジェットストリームのリトラダクト、カナードやウイングを装着してスパルタンに。



NA6CE 齋藤美希さん

車検を通す前に 乗り換えるつもりが……

「軽いクルマが好きで、アルトワークスに乗っていました。ロードスターでいいのじゃないかあ〜って探して、車検あるだけ楽しもうと買ったんです。それから3年、ワンオフマフラー、エンジンのオーバーホールまでしたのであと5年は乗らないと！」

平成2年式とは思えないほどきれいな室内。購入時は8万kmだった走行距離が、3年で14万kmという走りっぷり！



行きつけのショップでエンジンのオーバーホール、板金などにも手をつけた。これなら30周年のミーティングにも行ける！



ハードトップが装着された状態で購入。サーキットも走るためソフトトップはあきらめた。ホイールはRSワタナベ。



NA8C 秋葉徹郎さん

次のクルマを買うまでの つなぎだったはずなのに！

ニュービートルターボをサーキットでぶつけてしまい、次にRX-8を買うまでのつなぎとして購入した。「こんなにハマるはずじゃなかった(笑)。サーキットも走っていますが、台風の時でもオープンで走ってますよ」



フロント、リアバンパーはアルターナレーシング、リアスポイラーはスバルWRX(GDB NBRバージョン)を流用してセットした。

IRPのショートシフターを装着。スポーツ走行時に優れた性能を発揮してくれる。NA用は新たにラインナップされたもの。



NB6C 秋葉大聖さん

気がつけば幼なじみと同様の ロードスター乗りに！

齋藤さんがロードスターを購入したのを見て、NCを買おうと試みたが予算オーバーでNBに。親戚でずっと同じ学校に通い、つるんで走っている仲良しっぷり。ハードトップを中古で購入したのでソフトトップをNA秋葉さんに譲った。地元仲間っていいね。

ホイールはCR-X乗りの友人が装着していたもの。オフセットもぴったりだが、本当は8Jが欲しいと思っている。

RX-7のリアウイング、このボディカラーによく似合っている。これは菅野さんが売りに出していたものを購入した。



NB8C 永井僚馬さん

NBばかり乗り継いで これが3代目です！

「NB6AT→NB2 1.8→NB1 1.8と乗り継いでます。フレームにサビやガタがきていて、補強だけじゃ厳しく、そろそろ降りようかと考えています。好きなRX-8にスイッチしようかと思ってるんですが、こういう場所にくるとうしろ髪引かれますね(笑)」

シートはBRIDEのVIOSを装着する。ステアリングはナルディをセットして、運転しやすい状況を整えている。

RX-7(FD)用のダックテールを装着。フェンダーの色が違うのは、中古パーツの価格が白とグリーンではまったく違って来るから。購入時のまま。



ヘッドライトは加工しているが、純正品も持っている。リアテールはラバーズプレーを塗布、飽きたら色変更の予定だ。



ZEALのフルバケットHP4点ベルト、ステアリングはワークスベルのリリース付き。ケンオート体canも装着済み。



サーキット走行のためメーターもしっかり装着。AUTO GAUGEの油温、油圧、水温計がそろそろ。4点ロールバーもセットされている。



NB8C

菅野沙奈恵さん

可変バルタイにこだわってNBを選びました!

父親がバイク好きで、自分もバイクに乗っているというアクティブ女子。以前はビートに乗っていた。「サーキットを走るのが好きで、ビートじゃ物足りなくなってきた、ロードスターを買うことに。可変バルタイにこだわって探し、10万km時にはタイベルも交換しました。先日、追突されちゃってテールランプまわりは直ってきたばかりなんです。すぐにはがせるラバーズプレーは、新聞紙を広げて自分で塗布しました」



ホイールはレイズのTE37Vを装着する。ちなみにRSリミテッドのステッカーはCADで作ってもらい塗装+コーティングしている。



シートはエスケレート製を2脚セットし、オープン時の存在感をアピールする。ダッシュもセンターパネルも古さを全然感じないほどきれい。



脱着タイプにしなかったのは、「置き場所に困りそうだったから」。バケットタイプのシートでも乗り降りしやすくなって◎だ。



NA8C 八重畑浩樹さん

初めてのミーティング参加 何していいかわかんないけど楽しい

2台目のNAながら、まったく初めてのミーティング。「1人だと行きにくいかなって。たまたま行きつけの板金店のお客さんと、同じバイクの趣味を持っている人がいて意気投合しました。前に乗っていたNA6は事故ってしまったので、3年前にこのNA8にしました。ハズレを引かれるのがイヤだったので、ケンオートで買いました。ロードスター専門店ですから」バイクとロードスター、両方楽しんでいるオーナーはとても多いようだ。



ボディカラー、ステッチの赤を生かすモールを使ったコーディネート。カーボンシートも使っていて、バランスがとれている。



ボンネット、トランク部にはカーボンシートを張っている。ひとりで作業するととても苦勞する。初めてのロードスターとなるNCは、DIY技が随所に光っている。



NC2のテールランプを購入し、スモークスプレーとフィルムで加工。ランプ部を落としてフィルムを張っているの、光量は十分に確保できる。ヘッドランプも個性的に仕上げた。

NCEC 丸茂正人さん

配線処理ができるので 見えないところでテクが光る

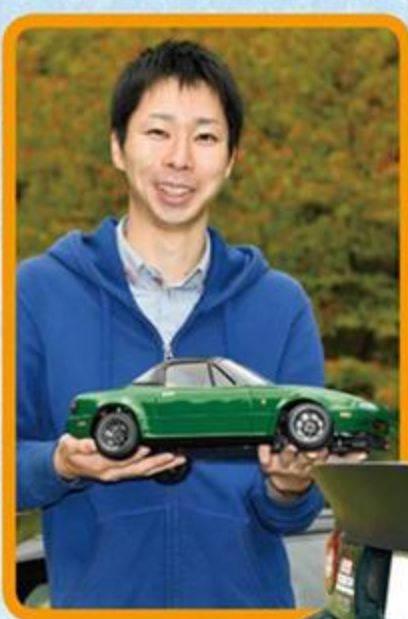
ネットオークションで購入したカーボンシートを自分で張ったほか、ライトのカスタムなど、各部に手が入る。「工業高校だったので、配線関係できるんです。ハザードの電源を使って、エンジンを切ってもパワーウィンドウの上げ下げができるようにしています。またサイドブレーキを引くとブレーキランプが点灯したり。次はワイパーを停止させるように加工してみたいと思っています」と意気揚々。見えないところですごいことが!



NA6CE 伊藤翔真さん

FDが買えずにロードスター
気づけば自分でいじるほどに!

購入して7年目となるが、最近入れたパーツはLINK(コンピュータ)だ。「LINK JAPANから購入して、自分でいじってるんで調子悪くなったりすることもあります(笑)。パーツ交換を自分でやるしかなく、気づけばコンピュータまでやることになってました。スポーツランドSUGOをよく走っているので、ラジコンでデフやアライメントのセッティングをテストしています。実車のアライメントはガレージOHでやってもらっています」



シートはBRIDE ZIEGを装着。サーキット走行するため、ロールバーも取り付けられている。平成3年式、バリバリ現役だ。



ヘッドをばらしてみても、ファミリアB6ピストンが入っていることが判明した。エアクリナーはSIMOTA汎用品を使っている。遮熱シールも効果あり。



自作のフロントアンダー、平井自動車のリアスポイラー、トヨタクラフトのサイドステップでエクステリアをバランスよくまとめている。



デフィ3連メーター、負圧計、加えて時計、電圧を表示するデジタル計がセットされている。意外と時計の位置は大事だったりするよね。



ZOOMのレーシングミラーはオールペン時に同色塗装した。スポーティとクラシカルな印象がうまく組み合わせられている。

東名のボンカム、ロコミでセットしたタツミROMで制御する。BTMのエアクリナー、マキシムのエキマニも取り付けした。



シートの後ろ側にはツイーターが追加されている。センターコンソールレスですっきり、スイッチ類はオーディオ部に集約。



エアコンの吹き出し口にはPIVOTのメーターをインストール。つまみやスイッチ類が、シンプルかつセンスよくまとめられている。

NA8C 伊藤太綺さん

冬でももちろん365日
毎日乗っています!

5日かけて北海道から参加した強者。苫小牧からフェリーを使っの往復、会場までの片道で821kmって!「FRだし、スポーツ走行の練習用にと試乗したらイチコロ。買ってみたいね(笑)。ボディカラーはVスぺではなく、ローバーミニの「ブルックランズグリーン」なんです。塗ったばかりで、このためにイナバガレージ買いましたよ(笑)。まったくのノーマルでしたが4年半で4万2000km→13万6000kmです」





東北ミーティング
 ほぼ in 磐梯町
 全車撮り

2018.10.21

E.R.F.C.清里ミーティング in 清泉寮



持ち寄りプレゼントが盛りだくさん

ロードスターのミーティングでは、参加者が持ち込むご当地もののおみやげなどが、ジャンケン大会のプレゼントになることも多い。東日本にはないカールとか、自家製米など魅力的なものばかりなのだ。



大人になって真剣にジャンケンすることになったとは思っていません。閉会前にめっちゃ盛り上がるのも、例年通り。

天気が良くても引きこもる(笑)

NAのレストアに当たって、当時のタイヤパターンを復刻させるプロジェクトが発足。初代の味=モノはないけれど覚えている(給食の味?)こととし、基準のない“楽しい”感覚を追求したとか。ラインナップが途絶えて復刻させるのは異例中の異例。



マツダの伏見さん(左)からNAレストアについて、細かく説明があった。初代開発スタッフの一員であった田中氏(右)のぶっちゃけすぎトークも健在であった。

ミーティングのためにあるような!? 最高のロケーション&好天に恵まれた

文系ミーティングの清里では、毎回ゲストによるトークが大好評。ここでもしか聞くことができないような、ぶっちゃけ話も人気だ。100台限定と規模も変わることがないので、マツダとの距離がぐっと近くなるようでもある。

今回はみんなが気になっている

NAレストアの話題をたっぷり。ここではブリヂストンの復刻タイヤについても、開発のこだわりを熱く語っていただき、思わず買いたい!? ちよっとした講演会に來ているような気さえた。

素晴らしい秋晴れとなり、会場からは1日中富士山を見ることが

おいしいお弁当 青空の下でなお美味!

天気がいいから、外で食べよう。いつもながら、豊富なおかずと小分けされたごはんがおいしい。包み紙もお手製で、毎年趣向を凝らしており、目を楽しませてくれている。食べて見てうれしいお弁当、当たり付き。



朝イチの駐車場誘導(ナナメ45度に止めること)からラストのジャンケン大会まで、大忙しだったスタッフのみなさん、ありがとう!



できた。またリニュアルした清泉寮は買い物スペースも広がり、遠方からの参加者を喜ばせたことだろう。ドライブしても気持ちいい、最高の天気にも恵まれた。

恒例のジャンケン大会もラストまできっちり盛り上がった。台数限定のミーティングだけに、参加者のコミュニケーションもより濃くなる。ひとりで参加しても、絶対に寂しくない!



NB6C
岩間嘉大さん

30周年に向けて現状維持のため モットーは壊さず事故らず!

ミーティングには途中までしか参加できなかったのだが、自慢のおいしいお米をジャンケン大会のプレゼントに提供。みんな真剣な顔でジャンケンしてた。[スポーツカーはもともと好きだったんですが、ねらっていたのはR34 GT-Rでした。クルマ屋やってるとこのついで、このNBを手に入れました。オープンカーには興味あったので。濁っていたヘッドライトを新品に交換したり、メンテナンスは基本的に自分でやっています。クルマいじりも楽しいです]



真っ赤なエスケレートのフルバケを2脚。オープン走行時にはかなり目をひくに違い。フロアマットとの相性もいい。



マフラーは平井自動車のデュアル管で、5本しか製作されていないレアもの。ダックテールもエスケレート(ファトラスタイリング)で、個性的にまとめた。容量アップされたラジエーターはKOYO製で、遮熱板は作ってもらったものだ。



MIATA 大西一成さん

アメリカで購入して乗り回し 大枚はたいて持ち帰りました

28年のうち20年は海外勤務と、ほとんど日本にいない。「ロンドンからニューヨーク勤務になり、あわてて購入したローンチエディションです。あちらでは駐車場の係員が止めるので、すでにホイールに傷入っちゃってます。300万円もするクルマを、100万円もかけて日本に持っていきなんて、物好きだと言われましたよ(笑)。右ハンドル車といろいろ比較してみると面白いですね。今日は自分以外にもNDミアータがいてテンション上がりました」



シャークアンテナとラジオアンテナが装備されているし、フォグも異なり、車高も高めのような。日本で輸入したわけではなく、ニューヨークで走っていた現役のND(!)だったわけで、思い入れも強まるばかりでしょう。



ローンチエディションのプレート、初めて見た。そしてロックボタンがあるのも、アメリカならではの感じがした。

ソウルレッドにベージュの内装が新鮮。エンジンは2.0といううらやましいパッケージ。が、またも海外勤務の予感があるような。





NA6CE 堀田 祐さん

元年式のワンオーナー車 目指せ30周年です！

初代ロードスターの発売時の人気はものすごく、購入予約のために並ぶなんてことも。「自分も並んで購入しましたよ。以来、ファミリアのハイコンプ入れたり、マルハのハイカム入れたりして楽しんでいます。20周年ミーティングの際には、ステージに上がったりもしました。ロビンスの幌に張り替えたばかりで、次はエンジンのコンディションを整えて、30周年に行こうと思っています」と張りきっている。

近所で見かけていたロードスター カッコいいなと思っていた

「まだ小さい頃、近所でロードスターに乗っている人がいて、走ったり止まっているのを見てカッコいいな～って思っていました。社会人になって、お金も使えるようになったので初めての愛車にNAを選びました。20万km手前まできたので、ラッシュアジャスターを新品にしたりとエンジンのオーバーホールを、ジョイファストでしてもらいました。メンテナンスもお任せしています」30万kmを目指して今年の30周年ミーティングに臨むのだ。



「磨き始めたら止まらなくなった」というエンジンパーツ。バランス取りやオルタネーターをリビルト品にするなど、テコ入れ済みだ。

シートはユアブランド張り替えでタンよりもちょっと濃いめに。ダッシュはポールポジションのアイテムを自分で張った。



マツダスピードのリクライニングバケット、サベルトのシートベルトを装備する。ノーマルを生かしつつ、ちょいカスタムを楽しむ。



NA8C
佐々木純一さん



ND発表会のビデオ見て 感動して買っちゃった

「初代ロードスターが欲しくて探していたんです。程度のいいのがあったんですが、すんでのところで買われちゃって。その帰りにNDを試乗してみたんです。そのあと3～4回ほど乗って、NA買ってお金かけるより……と思って。極めつけは舞浜で行われたNDの発表会。そこで見た映像に感動したことを思い出して買っちゃいました。昔はスポーツカーに乗っていて、それからファミリーカー、今は返り咲いたって感じですね！」



にぎやかな仲間たちと記念撮影。ジョーダンかと思っていたが、じつはどじょうすくい資格を持つ踊り手なんだとか！



ND5RC
どんじょ斎藤さん



ホイールはグラムライツ57トランセンドをチョイス。10スポーク+コンケイブデザインでNDの足元をスポーティに演出する。



NCEC 川上祐司さん

学生時代にNCのレンタに乗り 就職を機に購入しました

「NDが発売された時グラッときましたけど、やはりレンタカーで乗ったNCのインパクトが強くて。スタイル的にRHTの動きがカッコいいなと思ってました。父親もクルマ好きで、メガウェブ(クルマのテーマパーク!?)に連れてってもらいましたね。都内でオープン走行してたら、マダムから「ボルシェ?」と聞かれて、そーですと答えました(笑)」ルーフのカーボンシートは張ってもらったもの。メンテナンスはディーラーに依頼している。



ルーフがカーボンになることで、引き締まってスポーティ感が増すようだ。開閉の動きすらノーマルとは違ってカッコよく見える。

よりドライビングしやすいよう、BRIDEのフルバケットを装着。ホイールはシルバーが合わないので塗装済みの品を購入した。



NA6CE
寺尾和記さん



お手製エアロボードは大きめだが透明のパネルなので、圧迫感なし。ドキンちゃんは四国ドライブで立ち寄った「やなせたかしミュージアム」記念。



純正パーツの状態で販売されていたという貴重車両。アルミの腐食もなく、非常にいい状態だった。5年ほど前に購入、走行距離は11万kmになった。

オリジナルを大切にした 振り返りマリナブルー

四国の松山まで遠出したりと、思い入れのある1台。数十年前にもマリナブルーのNAに乗っていたが、結婚、子育てと環境の変化により手放した。「息子の就職が決まったので、これを機に奥さんに「いいのがあるんだけど」と振り返りました。オールペンしてないのに、外観きれいですし。息子もクルマは好きですが、ロードスターよりMINIみたいです(笑)。30周年で広島に行ったら、ぜひともしまなみ海道を走ってみたいですね」



NA6CE 清水敏也さん



エンジンもオーバーホールして絶好調。あともう10年はベストコンディションで楽しめそう。予備パーツもそろってるしね。



マフラーはデッキメカニカルパワー製で、あまり見ないタテ2本出し。エキマニはヨシムラと排気系にはアフターパーツを装着。



平成元年車とは思えないほどの美観をキープしている。下まわりの状態を見てもらうと、鏡が置いてあった。ガレージハウスで大切にされているユノス、帰宅時にはウエスでタイヤをきれいにするほど!



徹夜して予約会に並んだ 思い入れたっぷりの愛車♥

福岡から神奈川に赴任中のため、清里ミーティングに参加。徹底したレストアメニューを施していたので、しばらく乗れない状況にあった。「メンバーからあらゆるリフレッシュをしました。降水確率30%以上だと乗りません(笑)。純正パーツは廃番になる前に入手しておきます。幌3セット、トノカバーも5つほど持ってます。自分に何かあったらいっしょに棺桶に入れてと今から喧伝してます(笑)。純正の乗り味を大切にしています」



2018 ROADSTER JAMBOREE

2018.10.7

由布市庄内町総合運動公園

**晴天確率の高さをまたまた証明！
今年はGW開催なので要注意です**

毎年10月上旬の日曜日が恒例のロードスター・ジャンボリー。晴天確率の高さで知られる九州最大のミーティングの通算24回目が、お約束の青空のもと開催された。

一、全車が前後にスペースを開けて止められるという伝統は維持されている。どの角度から参加者の愛車を見られるので、好評なことは言うまでもない。

今回最大のトピックはオープニング。地元の子どもたちが演奏する迫力満点の「由布はさま太鼓」が披露された。引き続いて主催者や出展・協賛ショップの挨拶や紹介のあとは、随時ジャンケン大会やオークションを開催。昼食後の写真撮影、マツダスタッフによるトークショーというプログラムで行われた。

なお今年のジャンボリーは三次の30周年ミーティングとのバッティングを避けるため、4月28日の開催に変更される。



実行委員の佐藤一洋さんが進行するジャンケン大会もジャンボリー名物。今回は405名の参加で、もちろん記録を更新している。



約20年前から活動している「由布はさま太鼓」。地元のイベントや施設への訪問などで活躍中。小学生が中心とは思えない迫力だった。



ジャンボリーで毎回好評のお弁当は予約制。上のチキン南蛮、下のとり天、そして幕の内の中から選べる。やはり大分に来たからには鶏料理を食べたいもの。

マツダからはレストアサービスを担当するカスタマーサービス本部の伏見亮さんと松野圭馬さんが来場。参加者との質疑応答にも丁寧に対応。



ナカマエ製作の中前伸二代表(右)は常連。佐賀在住の田中むねよし画伯(中)の似顔絵は今年も満員御礼。左が岡崎智史実行委員長。



イベントの最後に、会場にはためいていたノボリもチャリティオークションに出品したら大人気で完売。公道では使用禁止ですよ！

NDERC 芳賀健一さん・晃子さん

ハードトップを待って買ったが、今はフルオープンに憧れる！

北九州市から初めてミーティングに参加したという芳賀夫妻。大学でともにデザインを学んだというだけに、オリジナルのステッカー持参で販売中。ずっとクーペに乗りたくて、登場を待っていたRFを2018年4月に迷わず購入。改めて運転の楽しさを満喫中だが、購入時は「幌」に乗る勇気がなかったのを、今は激しく後悔しているらしい。



納車時にFGKのマフラーを装着した以外は、ほぼノーマル。「ローダウンもしたいし、色を変えるならゴールドかなあ」とのこと。



ヘッドランプまわりのステッカーは自作のオリジナルで、左フロントはさらにモディファイした「ハロウィン・バージョン」だそう。

NA6CE 片橋利也さん・薫さん

H社勤務でも好きな1台に乗りたい 定年前に決断して阿蘇を満喫中

極上コンディションの平成2年式NAに乗る片橋さんご夫妻。ご主人の利也さんはホンダにお勤めで、現在は熊本在住。子離れもしたことで、定年後にロードスターを購入してドライブする夢を前倒しで実現させてしまった。最初はNB、次がNCだったが、やはりNAが欲しいと、以前から付き合いのあった浜松のアイスタイルで購入した。



フュエルリッドのキーロックはセキュリティ対策にもなりそう。このNAはアイスタイルらしく、本当にいい状態だった。



ホイールはエンケイで、TEINの車高調も組み込む。フライホイール軽量化にオートエグゼのEXマニも装着。インテリアは1001風。



NB8C 中嶋俊之さん

ATはやはり運転が楽です 自分としては正解でした

平成12年式のNB-VSに乗る中嶋さんは倉敷在住のため「岡山師団」に所属。現在47歳だが、20代はNAが愛車だった。その後結婚して子どもができたために一度手放し、40歳からまたロードスターのオーナーに復活。自分にとっては「NAかNBしか見えないですね」と語る。AT仕様だが、ラルグスの車高調やハードサスなどで走りも俊敏だ。

ステアなどを工夫していわゆる汎用タイプを装着。これって実はかなりの節約になるのだが、ビギナーには推奨できないので注意。



購入時にはマニュアルにするかどうか迷ったそうだが、今はATで正解だったと思っているそう。「決して遅いわけじゃありません」と。

NA6CE 吉村幸夫さん

マリナブルーを愛するもっこすは 修理の達人として知られる存在

ジャンボリーでは修理の達人として「コンシェルジュ」を務める吉村さん。若い頃はトライアスロンに熱中してクルマに興味なし。ところが就職で長野に引っ越したのでクルマが必要になり、そこでリトラでオープンだったNAの魅力にハマってしまった。色はマリナブルー限定で、これが3台目。毎月第2土曜に「おはくま」も開催している。



リトラクタブルヘッドのスリット入りカバーはズームエンジニアリング製。「スーパーカーみたいですね」とは吉村さんのコメント。



純正オプションで用意されていたトノカバ。初代の平井敏彦主査もお気に入り、ひとり乗り仕様になるストイックな一品だ。



NCEC 小川公一さん

ひとり暮らしの生活なので 奈良軍団との交流が楽しい!

高知市在住の小川さん(左端)は土木設計の自営業を営んでいるが、子どもも独立して現在はひとり暮らし。それまでは軽自動車を足代わりしていたが、2017年11月にこのNCを購入して人生が一変した。30年ぶりのマニュアル車は坂道発進が怖かったけど、奈良軍団の仲間との付き合いで徐々に上達。今では軽井沢まで遠征している。

RECAROのバケットは腰が楽になったメリットも感じている。「最後の人生を皆で楽しめるのが嬉しいです」と笑顔で語ってくれた。



マフラーは柿本改、ウイングはOdula、エアロはフロントがJet'sでリアがVaryと、まさにオーダーメイド感覚で決めている。

NB8C テディ・ヴァランさん

フランス出身でずっと憧れの的 10万円で買いましたが実は...

4年前にワーキングホリデーで来日、大分県日田市に居を構えるテディさんは25歳。日本人の奥様と結婚して、1歳のお子様もいる学校教師だ。ロードスターはフランスでも人気で、とくにNBは評価が高いそう。2018年4月に念願かなって10万円で購入したが、クラッチ交換などで37万円の出費は痛かった。ジャンボリーは初参加だ。



テディさんの目下の趣味は「道の駅」のスタンプ集め。奥様はクルマ酔いするので、もっぱらひとりで九州をドライブして回っている。



リアコンビランプをスモークにして、エンブレムをブラックアウトしたのがドレスアップポイント。もっと手を入れたいと思っている。



グリーンのじゅうたんにカラフルなロードスターがよく映える。クルマを止めていいものかちゅうちょしてしまうようなロケーションだ。



ランチのオムカレーの上に
あるのはオリジナル旗。こ
んなちよつとした配慮が、
参加者にはとってうれし
かったりする。



お手製のディスプレイが
わい。スタッフがあちこ
ちに用意してくれた飾り
が、ほっこりした気持ちに
してくれるのだ。



当日受付の様子。北海道内
といってもとても広いの
で、関東あたりで暮らして
いると感覚がわからない。
富良野はほぼ中央だ。



会場には特設ブースがあ
って、トークショーが繰り
げられている。音楽が流
れたり、ゆったりくつろ
げる雰囲気広がる。

今回は弾丸ツアー by片桐

愛車と共にフェリーの旅もいいですが、今回は1泊2日の弾丸ツアー。地震の直後でしたが、今行かずして何時行く。キャンセルの選択肢はありません。旭川空港にてレンタカーを借ります。もちろんデミオ！ フラミのパレード終了後、後片付けも手伝わずに帰路に。卓也は泣いたが、僕は大人なので泣きません(笑)。



旭川空港からあの約束の丘(富良野ホップホテル)までは、30km弱、35分くらい。行っちゃうとまた行きたくなくなるのがフラミなのです。



2018.9.16

ロードスターふらの北海道ミーティング2018



ツーリングコースのルート作成では、すれ違うポイントを作っている。互いに手を振りあってあいさつする様は、愛に満ちあふれているっ！



街道沿いの人から、手をふられることもある。農作業中のおじいちゃん、おばあちゃんなど、みなさんあたたかく見守ってくれる。

ミーティングのラストに行われる
ツーリングは北海道ならではの！

愛車で北海道を走ってみたい、とだれもが一度は考えるだろう。そのいい機会がフラミだ。北海道旅の目的として、毎年足を運ぶ人もいる。季節的にも過ごしやすい時期で、とくにオープンカーはた

まらない。フェリーを使って北海道に渡れば、感動もひとしお。ミーティング会場がまた、北海道らしい場所で開催されている。駐車スペースはホテルの敷地内で、草地に止めるのでロードスターが

前夜祭こそフラミの真骨頂!?

年々、過激さ(?)を増す前夜祭では、「愛と平和」のライブを始め、いつの間にか定着した感のある餅つき大会など、じつにさまざまな催しが展開される。酒席とあって、盛り上がりやすいわけがない。夕方から始まり、有志による宴会は夜更けまで続く。ミーティング会場にあるホテルに泊まるため、ゆっくりできるのも魅力のひとつなのである。



今回はゲストにMr.ロードスター貴島さんがお目見え。参加者のテンションは嫌でも上がるというものだ。

正月？ いえいえ、まだ9月でしたが。あまり見なくなった光景だが、ここでは定番になりそうな気配……。



より愛らしく見える。じゃんけん大会の賞品も北海道らしさにあふれている。地震のあったタイミン
グだったが、それだけに元気にな
ろうと開催された。フラミのフェ
イスブックも要チェック！
ししゃも(本物だよ)を販売する
大野さん(NAオーナー)からの差
入れも、参加者を大喜びさせた。

ROADSTER
BROS.





カタログのキャッチコピーではないが
ロードスターと過ごす時間があるだけで
小さな幸せが積み重なられていく
人車一体ではない理由がよ〜くわかる
ペットを家族の一員と思うのと同様に
愛車はもう自分の相棒であり分身なのだ
さまざまなロードスターとの付き合い方を
ここで紹介していこうと思う!

至福 時間

Happy Hour

ロードスターの
ある暮らし





クルマを楽しむ環境と レストアのタイミング

ロードスターのレストアサービスの話題が沸騰している中、第一号車が完成したという一報が……。オーナーの取材ができるということ、さっそく広島県・生口島に足を運ぶ。広島在住とあっては、第一号車としてできすぎな感じが、まったくの偶然だという。

第一号車のオーナーである西本夫妻のご自宅にて取材。まず驚いたのがロケーションだ。海を眺められる高台にあるご自宅が、またモダンで素敵！CMに出てきそう。そして、そのご自宅前にあ

るVスペックがまた絵になっているではないか。まるで新車のような見栄えに、しばし呆然……。

「新聞発表でレストアサービスのことを知りました。傷んでいる部分を交換したいな、と考えているところでした。街の修理店を探そうとしていた矢先で、メーカーがやってくれるなら安心だと思いましたが」と西本さん。

もともと神奈川で半導体を開発するエンジニアをしていた。やりたいことをやらせてもらったし、デスクワーク中心で、顕微鏡を覗くミクロの世界と違うことがしたいと、いきなりトマト農家に転身した。それも、奥様にはほぼ事後

報告。

「通勤をいっしょにしていたんですが、いきなり農業やるからって。晴天の霹靂ってこういうことなんだと笑。イメージとしてはのんびりしたものだと思ってましたが、正月もお盆もない生活でした。収穫が始まるとそれはもう大変で、小作人の妻とは忙しいものだとわかりました」というのは、奥様の弁。

そのトマト農家も引退したタイミングで、これまで存分に満喫できなかったクルマを楽しむのと、レストアメニューを施した。さぞかしドライブ三昧と思いきや、走行距離は増えないようで……。



庭にはオリーブの木があり、温暖な気候がうかがえるのだ。

至福
時間
レストアをして
NAに乗り続ける！

数々のクルマに乗ってきたけれど
記憶に残るスタイルのNAは
いつまでもそばに置きたい



海岸線を走るとこんな風景に出会える。毎日でもオープンドライブが楽しめそうだが、住んでいるとそうでもない？島の道は狭く入り組んでいるので、NAくらいコンパクトだといいいのかも。



愛犬「ルイ」くんはクルマ好き。取材陣用バスにも率先して乗り込んできた。

瀬戸内の穏やかな海とロードスター、いい組み合わせじゃありませんか！



西本さんのご自宅にはガレージも完備、庭先におくと覗かれているみたい。



しまなみ海道が通る生口島、南国風の景色が広がり、夏は海水浴ができる。



西本佳嗣さん・真里美さん



ヒューズボックスのシールも復刻されている。ブレーキフルードも交換されてきれいな状態をキープしていた。



走行距離は4万km足らずで、ヘッドからのオイルにじみもいっさいなし。通勤には使用していなかったそうだ。



新品に交換されたボンネット裏には、きちんとステッカー類が貼付されている。初めて見る人もいるだろう。



ウォッシャー液を送るチューブも新品のため、中身の気泡までしっかり見える。細部にわたりリフレッシュされた。

「必要にかられて」運転も傷つけると悪いから(笑)

「ご主人はクルマ好きで、親が持っていたプリンス時代のスカイラインに始まり、フェアレディZ(Tバーレーフ)、ジャガー、BMW……いろいろ乗り継いだ。反動で小さいクルマが欲しくなってホンダシティ、そしてモーターショーで見たブリティッシュグリーンロードスターにたどり着く。

「わたしはクルマのこと詳しくないですが、素敵なクルマだなとは思いました。こちらに来て、必要にかられて「運転するようにになりましたが、ロードスターは背が低いので姿勢が決めづらいのと、こすったりすると怖いので(笑)。もっぱら軽自動車です」と奥様。

「海外勤務時にはGMに乗ったりもしましたが、このロードスターはずっとそばにありましたね。好きなんだと思います。軽快に山道を走れるのがいいです」と話すご主人。国産、輸入車、そして電気自動車にも乗ってきてなお、ロードスターは別格だという。

至福
時間
レストアをして
NAに乗り換える！

軽井沢で
結婚式をやったので
ロードスターで旅してみたい
そう言うのと奥さんは
「わたしは九州がいい」(笑)

引退したはずなのに いまだトマトに未練あり

レストアサービスを受けている際、途中経過を見に現場へと足を運んだという西本さん。

「ここ傷んでますけど、どうしますか？って直接やりとりができました。大丈夫だろうと思っていましたが、プラスチックなので交換したほうが……なんて言われちゃうとね（笑）」

実際に全バラとなった愛車を見る機会に恵まれたのは、とてもラッキーだったとご満悦。これからドライブ三昧かと思えば、

「トマトに未練がありまして。栽培する側でなく、ブリーダー、つまり種を売る側に興味がわいていきます。アメリカオレゴン州の農家に弟子入りさせてもらい、勉強しました」と活動再開の気配。種の品種改良など、まさかの顕微鏡、ミクロの世界へと逆戻り!?

新車のごとく蘇ったロードスターでどこを旅したいか尋ねたところ、ご主人は結婚式を挙げた軽井沢、と考えていた。しかし奥様のほうはというと、広島よりも西へ行きたいとか。どちらにも足を運んでみてください！

「日本のクルマってみんな同じに見えますが、ロードスターは違いますね」



「雨もりがイヤだったので、購入時からハードトップを装着していました」



ミーティングは前泊より 後泊がより楽しいかも！

ミーティングに参加するのは、それだけで十分に楽しい。けれど、久しぶりに会う仲間、友人たちと過ごす時間を増やせれば、ロードスターの思い出は、もっと濃厚なものになるだろう。ミーティング翌日は月曜日なので、休暇の調整が必要になるが、それもせいぜい味わうひとつの要素だ。

ミーティングを振り返りながらの夕食は、同じ時間を過ごした充実感を伴い、格別おいしく感じるようだ。お酒が入ればさらに会話も弾んでくるというもの。

日曜日の宿泊客は少ないので貸切状態。いつもならミーティング後は、ひたすら帰路に就くことだけを考えているが、後泊ともなるとゆっくりできて◎。早期出発の疲れも忘れてしまう。

天気がよければ星を眺め、雨なら雨音をBGMに、翌日のツーリングルートを確認したり、テレビを見ながら談笑する。まるで修学旅行のようなワクワク感もあって、思わず夜更かししてしまえそう。

北海道から九州まで、各地で行われているミーティング会場は、周辺に観光スポットも多い。たまにはプラスアルファのぜいたくを楽しんで、ロードスターとの経験を増やしてみては？

至福時間

ミーティング
+ ツーリングを満喫

遠方まで
足を延ばすのだから
プラスアルファの
ぜいたくを仲間と！



遊びに来てね

ひるがのホープロッジ
岐阜県郡上市高鷲町ひるがの4670-3654
TEL.080-5113-2339
<https://www.rocky-uma.com/>

楽しい語らいに花咲きまくり いつまでも話が尽きないよ～

中部ミーティングの後に宿泊したひるがのホープロッジは、乗馬体験もできるとあって、まさに人馬一体が実現可能。木曽馬という日本在来種の馬で、雪が降ると大喜びするのだとか。ここでの朝晩の食事は心がこめられた、おいしいメニューが提供される。仲間数人と宿泊するのにちょうどいい規模だろう。ロッジ周辺を散策しても良さそうなロケーションだった。スキーでの利用にもってこいだ。



ロッジの敷地内には厩舎、馬場があって、乗馬体験のコースによっては外歩きもできるよ。天気がよければ乗ってみたかった。



中部ミーティング開催前、台風や悪天候が続き各地で土砂崩れが発生。岐阜も同様で、高山に抜ける一般道は通行不可。仕方なく行けるところまで行ってみたのが岩瀬橋の少し先。



ミーティング会場「ホワイトピアたかす」。最寄りのひるがの高原SAには、特産物などみやげものが豊富にそろっている。オススメはやっぱり明宝ハム(大好物)。ソーセージもあるよ。





至福時間

ミーティング
+ ツーリングを満喫

味わい深く、
どこか懐かしい
風景の中を走る
ロードスターなら
どこにでも
溶け込む



信州に負けないほど、そばのおいしい原産地でもある高山。そば打ち体験ができるところもある。



高山の名物「朴葉(ほおば)みそ」は朴の葉で味噌や薬味を焼いて食べる。ご飯が進むのだ。

少し足を延ばしてみれば
世界遺産の合掌造り集落

飛騨・高山の白川郷は有名な観光地となっている。中部ミーティングの会場から一般道で向かうと、とてもいいツーリングコースなのだ。だが、道路が崩落していて通行できず。仕方なく高速で向かう。

高速に乗る手前で見つけたのが、次ページにある「ワニ石」。海亀っぽいなあと思って撮影したのだが、説明文にはワニ石とあった。なんとなく走っているとこんな発見も。

高山に到着。外国人の観光客も多く、平日とは思えないほどのにぎわい。駐車場で愛車を休ませてあげる間に、合掌造りの集落を散策する。しっとりとした風景は、雨でもがっかりどころかいい感じ。冬は雪化粧でさらに美しい。観光地ながら、住民にとっては生活の場となっているそうで興味深い。

帰りはナビで距離が短いルートを選択。峠越えルートで、一般道がかなり長かったが、明るい間に走ったので景色を楽しめた。往復高速三昧じゃ味気ないしね！



遠出したらぜひ立ち寄りたい 全国各地の「道の駅」

「道の駅」はドライバーの休憩ポイントで、道路情報などを提供する場だったが、今ではテーマパークよろしく観光施設並みのにぎわいで、地域を盛り上げている。地元特産品の中には土産物と一線を画す、住民も愛用するほどの人気アイテムもあるから要チェックだ。



やっぱり買ってしまった明宝ハム。塩気が強いので、ご飯にも晩酌にも合う。たかす鶏は野菜と炒めてみた。



お菓子だけではなく、豆腐や調味料もあって、店内を見て回るだけでもとても楽しい。価格も良心的なのだ。



温かみのあるデザインが盛り込まれているためか、最新モデルでも望郷の里にじっくりくるところが、ロードスターならではの。雨の合掌造りにソウルレッドが映える。



至福時間

ドラレコを積極活用して
ドライブを楽しむ

万が一を記録するだけではない
一瞬の美しい光景、
絶景を繰り返し眺められる



DVR3000

価格:1万9800円(税別)

①データシステム ②086-445-1617

<https://www.datasystem.co.jp>

白飛びを抑えるHDR(ハイダイナミックレンジ)を搭載しているため、画像が安定して美しい。高精細なのでナンバーも文字もくっきり録画される。



複数の車両で使うため、スマホ用のアダプターを使って、吸盤タイプにしてみた。意外とプレずに使えている。



本体のモニター画面がまたきれいで、目で見ていた景色よりも劇的に写っている。

必須アイテムのひとつだが、使い方はいろいろあるのだ。物騒な昨今、ドライブレコーダーは純正採用されそうなほど、装着率を上げている。数千円から販売されているが、夜間の信号識別など価格による差は大きい。後発ながらデータシステムのドラレコは、モニターの画面も再生画面もクリアで、レコーダーとして使うだけでは役不足というもの。常時録画タイプで、衝撃を感じたら前後一定時間のファイルをロックする機能もあって安心。しっかり取扱説明書とを讀むと、じつにさまざまな機能に驚く。

専用ビューアーでさらに充実

ウインドウズ対応の専用ビューアーで再生すると、地図、方位、Gの強さがグラフとなって表示される。ロガーみたいで見入ってしまう。マックの場合はメディアプレーヤーで再生し、お気に入りのタイミングでスクリーンショットを撮れば、走行中の思わぬ風景が切りとれるのだ。



動画だけじゃもったいない!!

静止画の撮影も可能なので、万一の事故現場での記録にも役立つ。もちろんイベントでも使える。ブログ、SNSにささっとアップできて便利だ。ワイド画面で、ドラレコのために装備されたレンズ、画質は問題なし。コンパクトなボディは、意外なアングルを可能にしてくれるのだ。







至福時間

自動車部に
「人馬一体」が蔓延中!?

貴島教授のもと、
しっかり学んで
ロードスターをめいっぱい楽しむ

単なるクルマ好きから
一人前のクルマ好きになる

山口県山陽小野田市にある山口
東京理科大学は、ミスターロー
ドスター、貴島孝雄氏(以下貴島さ
ん)が教鞭をとっている大学。就
任以来、学生フォーミュラを軸に
自動車部を切り盛りしている。

もともとクルマ好きが入部して
くるわけだが、どんどんロードス
ターを購入する学生が増えてきて
いるとか。将来有望なオーナーた
ちだけに、青田買いしない!?
「卒業生にもロードスター乗りが
いましたよ。マツダに内定が決ま
った学生もいて、わたしが就任し
た意義がありました」と貴島さん。

つねに学生たちと過ごしている
ことで、若々しい気持ちをキープ
できているのだろう。とはいえ
いるのだそう。自主的に動ける人
ばかりではないから、そこは指導
力が試される。

「大学に来て6年あまり、市立と
なると自動車部の部員数も増えま
した。ここではスポーツカーづく
りだけではなく、社会に出て通用
する交渉術や書類作成の方法など
も教えています」

そんな教えを受けている学生た
ち、とくにロードスターに乗る若
きオーナーたちのロドリフを垣
間見てみよう。教授が作ったロー
ドスターの楽しさを、どう満喫し
ているのかな?



自動車部の部室は、貴島さんの個室と学
生たちのPCスペース、工作機械のある
作業室に分かれている。

工学系の大学とあって 教授にもマニアックなお方が!

教員の駐車スペースには、スポーツカーだけでなく旧車サニトラの姿も! 貴島さんと同じ工学部の永田寅臣学部長の愛車というからビックリ。エアコンレスのため夏場にはタオルを首に巻いて通勤するとか。貴島さんのことは雑誌で知っていて、まさか同じ職場になろうとは思ってもしなかったようだ。

クルマ好きの永田学部長、NAに乗っていたこともある。クルマの相談は貴島さんに内線でこっそりと……。



状態がいいどころか過去には Roadster BROSの表紙を飾った



「長く乗るつもりで探しました。マリナブルーが好きで、静岡のアイスタイリングでこの車両を見つけました。ちょっとお高めでしたが、すごく状態が良かったので静岡まで取りに行きました。これ、アイスタイリングのデモカーとして表

紙飾りましたよね?」とうれしげ。見覚えあるよ! 趣味でカートをやっていたので、ロードスターはその感覚に近いのが楽しいポイントなのだとか。初めての愛車、半年足らずで1万kmを走行していた。



エスケーレート×2脚、MOMOフルスピード32.8φのステアリングを装着している。



アイスタイリングでリフレッシュ作業をしっかりと行っているから、乗り出しから絶好調で楽しめるのだ。

アイスタイリング irf ENKEI14インチはユーノスにぴったりマッチするサイズ(7J×14 +28)を採用している。



Mr.ロードスターも大学では「先生」と呼ばれる立場なのだ。





じいちゃんRF、父さんNA 自分は元耐久のNBを所有!

「子供だったころ、父が新車でNAを買って、隣に乗っていたのを覚えています。このNBは廃車になるところだった車両で、父と仲間が購入し耐久レースの車両にしたものを、譲り受けました。家が自動車関係なので、“場所と工具は貸してやる”が手は貸さない(笑)、自分で車検を通したり、メンテナンスしています。ストライプを張ったりもしています」。幼少時代からロードスター漬け!?



いとこが作ってくれたブレースバーを装備し、マツ耐などに参戦している。祖父、父、いとこ、友人……ロード乗りだらけ。

クルマが好きだったので入部 貴島教授のことは後で知った(笑)

自動車部に入って、技術的なことを教えてもらいうちに、ロードスターへの魅力が高まっていったようだ。

「近所のディーラーで見つけて、運命の出会いですね(笑)。購入して1年になりますが、購入時は8万km弱でした。自分がまさかオープンカーに乗るとは思ってませんでしたね。クルマをいじるのも好きですが、これは純正でいこうと思っています」



好みの組み合わせを選べたWEBチューンモデルという激レアモデル。ターボのヘッドライトは交換されていた。

NB6C
中西勇樹さん



他の人とかぶらないNCで 軽量化命!の超ダイエット

前期モデルを後期のNOPROフェイスに変更している。

「デバイスのない前期モデルの方がいじりやすい。180SXでドリフトやってましたが、グリップに転向。前後ダブルウィッシュボーンで学生で買える、となるとロードスターだった。周囲にNAが多かったのでNCに。自動車部には貴島先生目当てで入りました(笑)。学生フォーミュラでは外装系を担当しています」



テールランプは、キャンディのスモークでオリジナリティをプラスした。知り合いのショップでやってもらった。

トランクをはじめ、インナー類を取っ払って徹底した軽量化を行う。音がダイレクトに入ってくるだろうな〜。



MTに乗ったら世界が変わる そう言われて限定解除!

入学の面談が貴島先生だったそうで、実際に教わると厳しくもあり、優しくもあるとか。

「自動車部でみんなとクルマ談義しているのも楽しいです。部室でル・マン24時間レース見たときなんかは、先生の解説付きでしたよ(笑)。取得したのはAT免許だったんですが、ロードスター購入にあたって限定解除しました。大正解でしたね」



ND5RC
長井 渉さん



至福
時間
自動車部に
「人馬一体」が蔓延中!

孫のためにとじいちゃんが 大事に乗っていてくれた

「じいちゃんが定年退職後に新車で購入して、24年目のNAです。なのでATだったりします。自分は東京で免許を取ってまだ1年足らずですが、MT免許取得しました。いずれ孫にと、屋根付きのガレージで、エンジンをこまめにかけてくれたりして、長期保存してくれました。自分で幌を交換したんですが、8時間くらいかかりました(笑)」



NABC
西村地正さん



走行距離は20万km足らず。オーディオはカセット変換器でブルートゥース対応と、レトロと最先端が融合している。

挑戦!

学生の本分

全日本学生 フォーミュラ大会

山口東京理科大学の自動車部では、貴島さんが就任以来、学生フォーミュラに参戦し続けている。ゼロからのスタートだったが、年々力をつけている。学生たちはリーダー、シャシ、カウル、スポンサー担当など役割分担をして、それぞれの仕事をこなしていく。海外からパーツを購入(他校と共同で行うことも)したり、スポンサー集めの企画書も制作する。自分が作った部品を付けたレースカーが、実際に走っているのを見ると感動を覚えるという。学生時代の貴重な経験だ。



ドライバーは走行テストなどで選考される。ふんだんに練習する時間がないのは、まさに痛いところなのだ。



レースに出ている車両デザインはじつにさまざまだ。技術的に先を行く学校では、新しいデバイスを採用。



Roadstra Junction 2018

自由なスタイルでゆるゆる楽しめる
多種多様なロードスターが
集結した

至福
時間

ミーティングを
開催してみた!



手作り感(?)あふれるミーティングは、おはミの規模を大きくしたようだ。



ジャンケン大会はいつも大盛況のコンテンツなのだ。

ドレコンNo.1は愛媛から参加の拓弥(たくみ)さん。中身はバリバリだったります。



気負わず参加できる
お気楽ミーティングが◎

ロードスターほど、ワンメイクミーティングが各地で、しかも大規模で行われている車種はほかにないだろう。ただ規模が大きくなるほど、ルールも大事になってくる。そうになると、ちよつと窮屈に感じる人もいよう。

そこで、オフ会の原点、集まってみようよといったミーティングを、若者ロード乗りを中心に開催した。当初90台を目標にしていたが、なんと115台がエントリー。ドレコンも開催され、真夏の宮ヶ瀬は大いに盛り上がった!



NBCC
大島力也さん
古谷朱里さん



アルテッツァではワーク「極」を履かせたが、NBには「S1」を装着した。

イニシャルDの影響でクルマ好きになりました

中学生時代に知ったイニシャルDの影響で、アルテッツァを北米イメージにまとめていた。オープンカーがいいな〜と思って、探してもらったNBは、ハードトップ仕様(笑)。「程度がよくなく、塗装の際に表面処理が大変だったと言われました。このロードスターも北米イメージにまとめようと思っています。NBは特に深リムが入ると聞いて選びました」

サイドはヨシマクラフトを装着する。オーバーヒートしたりクラッチの不具合でギアが入らなくなったり……。



「ひっくり返ったらどうする!?!」 親が心配して買ったのは……

初めての愛車で、18歳の時に購入したという。
「親もクルマ好きなので、予算内なら好きな買えば?って
言ってたんで、最初はAE86探してたんです。リトラが好きで
180SXも候補でした。時間経つうちに、親がいろんな情報を
得てしまって、イマドキの車種を勧めてくるんですよ(汗)。ど
さくさに紛れて購入しました(笑)。ま、出世払いでいいから、と
ロールバー付けてくれましたけどね」



NA8C
池田健人さん

親はハードトップに
しろと言ったが、幌
にロールバー装着
で和解(!)した。

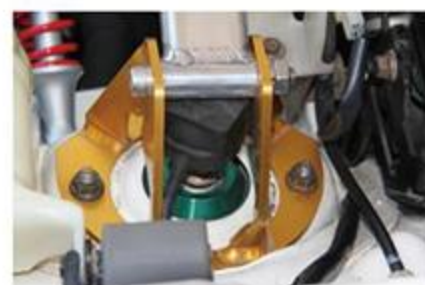
汎用(?)ダックテール
にくるくるテール
ランプを組み合わ
せているのだ。



ホイールはワーク
エッジ01をチ
ョイス。インセ
ットは前後+25、7J
×14を選択した。



ワタナベ8スポークにナルディのステアリングと王道チョイス。マフ
ラーはK1レーシングだ。シートの誘導棒はスタッフの証!?



サスペンションは
テインのモノフレ
ックスでバネは前
16:後14kg/mm
を選択した。

エンジンルームで
目立っているのが
なんといってもエ
ンジンダンパー。
効果絶大だ。



ワンオフのオーバ
ーフェンダーを装着し
たら格段に注目度がア
ップしたという。



ロードスターに乗ったことで 友だちがたくさんできた!

「学生の頃はアルトワークスに乗っていて、次はRX-8が欲
しいと思ってました。ただ、同期の人や寮の人がロードス
ター乗ってて、いいなあって(笑)。現車確認もしないでこ
れ買いました! アルトワークス時代は知っている人としか
つるまなかったんですが、ロードスターに乗るようになって
友だちが増えましたね。走りだけでなく、思わぬ付加価値
に楽しさが止まりません」



ラムエアシステムを導入したエン
ジンルーム。エキマニはマキシム製を
装着している。



NB8C
波間拓也さん



フルローンで購入の初愛車 遊べるだけ遊ぶぞーっ!

「20歳で購入した初の愛車です。親やじいちゃんの影響もあって、昔からクルマ好き。ゲームもよくやりました。高校生の時にディーラーから、ロードスターRFが出るって情報をもらっていて、試乗してみたらもうイチコロ(笑)。営業の方が赤いデミオに乗っていて、めちゃめちゃ押されてソウルレッドにしました。兄もクルマ好きで86に手切りラッピングで痛車にしています」



ホイールはレイズTE37SONIC、チャージスピード&クスコのアームも装着。



中間はビーフリー、リアはウルトラソニックを組み合わせたマフラーは、見た目にも迫力がある。

自作カッティングは、父、兄が手伝ってくれたりするというクルマ好き一家。



ナイスな格言(?)がエアロボードに。いつの時代もここはアピールのパートだ。



至福時間
ミーティングを
開催してみよう!

レカロRS-G ASMリミテッドは前車から使っている。助手席はSR-6 ASMリミテッド。

ウェッズTC105Xは17インチ。車高はテインのサスでローダウンしている。



ノガミプロジェクトのハイカム、ECU、赤いクリーナーでおなじみのHKSレーシングサクシジョン、マキシムのエキマニをセットする。

NAからNCにスイッチ “もう戻れないなあ(笑)”

デミオに始まり、アクセラ、アテンザと学生時代からマツダ車乗りつづ。初めてのロードスターはNAだった。「NAからNCに変わって、良くも悪くも剛性感がまるで別モノ。NAを2台乗って、NCは前期からこの後期とやはり2台目です。もうNAには乗れません(笑)。広島まで行って、マツダミュージアムに立ち寄った時は、マツダ車だらけでテンション上がりました」



RSステージファクトリーの2寸管でほどよいサウンドメイクを。トランクスポイラーはベリー製。

ガレージベリーのウレタンリップ+アンダーフラップで、ローフォルムを演出。



ロードスターだけのオフ会で ドレコン3位入賞しました

重厚感のあるボディカラーが目をひく1台。

「Z33フェアレディZから乗り換えました。なんかロードスター楽しそうだなって。2017年の10月に購入した時にはもうオールペンされてました。香川から10時間かけて手にした1台で、台風といっしょに戻ってきました(笑)。そこから自分好みにカスタムしていきました。ドアミラー、リアキャリアは海外製のものをネットで入手しました」

助手席側に取り付けた
お手製ドリンクホルダー
で利便性をアップ。



マフラーはコーンズの1本
ものを装着している。黒
のDHTがアクセントに。



インテリアはポップ
な仕上がり。ステア
リングも輸入品をセ
ットしている。



NAGCE
菱木亮汰さん



「ホイールはたしか国産」とうろ覚え。リア
はワイドトレッドを入れた。



汎用のサイドマーカーを使って、よ
りスポーツカーらしいイメージに仕
上げている。



リップはジェットストリームで、自作
のフォグカバー、デイルイトをセッ
トして個性的な見た目に。



長距離を快適にす
るためにレカロ製に
変更した。ドアのデッ
ドニングも行った。



フロントのキャリパーが 固着して恐怖を味わう(泣)

初めての愛車で、車高を変えて冬にはスキーにも行く。
「父がクルマ好きで、S15シルビアやBGレガシなどに
乗ってました。自分もFRマニュアル車でスポーツカーに乗
ろうと。降りるときは譲って父から言われました(笑)。
不具合で怖い思いしたんで、12万kmでタイミングベルトや
オイルシール、ウォーターポンプなどひと通りリフレッシュ
して、安心して乗れるようにしました」



NB8C
富山英隆さん



ステルスレーシング
のホイールは15イン
チを。冬はブリッツ
ZZ-Rで車高アッ



ウイングはどこかで
見たと思ったらRX-7
(FD3S)を流用。よ
く似合っている。



ロード乗り同士が結婚して シャコタン夫婦になりました

ジェットストリームの常連さんで、ともにロードスターに乗るふたりが意気投合。まさにロードキューピッド。「オープンカーに乗りたくて買ったんですが、幌がダメになってしまって、結果的にハードトップに(笑)」という貴紀さん。一方、先にロードスターを所有していた佳乃さんのNBは外観ノーマル。「ホイールは履かせたけど、車高は下げすぎたくないですね」だそうです。



ワークエッジ3は14インチ(8.5J)で、インセットは前-9、後-16をチョイス。

がっつりシャコタンスタイルを実現しているNAはXXR527(15インチ)を装着する。足まわりはオーリンズPCV、バネレートは前12/後10kg/mm。



至福
時間
ミーティングを
開催してみた!

NBをメインにしたミーティングを開催

NBにスポットを当てよう~
集まるだけでテンション♪



ただ集まってワイワイやるだけで楽しいのがオフ会。参加しやすいもあって人気だ。

同じ車種に乗る仲間と 集まってみたいと思った

清里ミーティングに参加していた岩間嘉大(よしひろ)さんの声がけで、NBメインで集まるオフ会をやった。「どれくらい集まるんだろうって思ってたんですが、結構集まってくれました。やっぱり同じ型が並ぶといいですね(笑)」と当時を振り返る。歴代から現行モデルまで集まる、大きなミーティングも楽しいけれど、同じ型だけにわかりあえることも多いオフ会も◎なのだ。

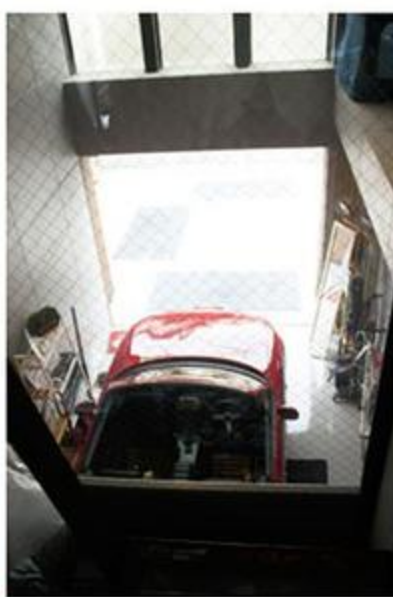


入り口を入るとすぐ左手側にトイレがあるのも、作業中さっと行けるよう配慮したレイアウト。



オーナーの清水さんは、ガレージにコレクションのユーノスグッズをびっしり飾っている。

いかにロードスターにフィットしたサイズかがよくわかる。シンプルな作りがセンスいい。



下に潜れるようになっていたので、メンテナンスにも適している作り。

外から戻ったらタイヤまで拭き上げる念の入れよう。ワンコの散歩じゃないんだから。

2階の部屋からも愛車を見ることができるから、オープンにしておくも最高。



至福時間

理想のガレージハウスをカタチにする

寝ても覚めても
いっしょに過ごせるよう
ロードスター愛を注いだ

物件のキャッチコピーは
ロードスター専用みたいな

「ここ最近、屋内ガレージを有する賃貸物件が増えている。実際に筆者の近所にもあって空き待ち状態らしい。ただ、こうした物件は屋内で保管、作業できるスペースを有しているだけで、そこから一

歩マニアックな要素を取り入れたのが、ここで紹介するTスペース。松原毅代表は、在宅中はつねに愛車を見てニヤニヤできるような物件を作りたいと考えて設計した。「ガレージタイプは1階が駐車スペースで、2階が住居というパターンが多いので、下まで見に行かないと愛車を愛でられない。そうではなくて、朝起きてすぐ愛車を見られる作りがいいなど。この都筑(横浜市)より前に、町田の物件を展開していますが、それぞれに特色を持たせるよう、思いを込めて造っています」



休日ともなれば大家の松原さん(中央)、住人清水さん(右)、友人の吉田栄一さんで集まったりする。



親子でロードスターを所有して ガレージハウスの 周辺もロードだらけ!?



おしゃれな空間にある
愛車の姿に超自己満足!

もともと工業デザイナーだった松原さん、自身もロードスター乗りで、成人した息子さんたちも気づけばロードスター乗りに!

「ユーノスケって名付けようと思ってましたよ(笑)。町田の物件に入ってくれた方の縁で、長男がNAに乗ることになりました。自働運転の追従システムで、全部ミレーティングに持っていきたい、なんて話しています」

歴代モデルに加えて、NDではなく124スパイダーがあるのは、30周年モデル待ちのつなぎ(?)。「平成4年に2年式NAに乗り始めて、子供を助手席に乗せたりしてましたね。その息子と、NDのローンチエディションのビデオに親子で登場してたりします!」



南町田の物件からスタート!

ペントハウスのイメージを取り入れたこちらの物件は、海外にありそうなデザインでカッコいい。自分がガレージを持ちたいと思って物件を展開しているだけあって、クルマ好きの“わかってるう〜”が反映されているのだ。



自身で設計したガレージハウスは、夜間パジャマでも愛車を見られるのだ。



こちらにも下で作業できるよう床下スペースが確保されている。メンテも楽チン。

Tspace facebookを要チェック!



至福時間

理想のガレージハウスをカタチにする

2015年着工となった都筑の物件。現在居住しているロード乗りの清水さんは、完成前から足しげく通い、大家の松原さんがいない時にもひんぱんに見に行ってたとか。「もう迷惑なくらい(?)しょっちゅう来てましたよ(笑)。次の物件を手がけるときには、床暖房を導入しようかと思っています」と松原さん。バイク乗りの問い合わせも多いそう。





夢見た イタリアNBドライブ

ロードスターを多数所有するイタリアの有名人、アンドレア氏が展開する博物館&宿泊施設「MIATA LAND」。ロードスターのレンタルもできるとのこと、愛車の10周年記念車と同様のミアータをご指名。ミアータでドライブするご夫婦に出会ったり、たまたまロードスター数台で走行するタイミングがあったりと、楽しい思い出ばかり。



思い出のLAUNCHビデオ

親子で箱根のワインディングや新宿のネオン街を走行する姿が、NDローンチエディションでイメージ映像で使われている松原親子。長男、次男ともにロードスター好きに育つとは、さすがの英才教育!? 老若男女、だれが乗っても楽しいのはどのモデルも同じ。30周年を迎える2019年は、親子みんなで広島詣(もうで)できるでしょうか?

①面ノ木駐車場

大きな天狗のオブジェがあります。これがかなりの迫力で、愛車とのコラボは“映え”こと間違いなし。向かいの面ノ木ビクターセンターには休憩施設があり、軽食をとることができます。トイレも完備されています。



②茶臼山展望駐車場

茶臼山の開けたところにある展望駐車場。南アルプスの山々が一望できる絶景が魅力となっています。近くには矢作川の源流があり、歩いて行くことができますので、散策を楽しんで？



③茶臼山高原道路

愛知県北設楽郡にある元有料道路。ふもとは道の駅アグリステーションなぐらが有、上って行った先には芝桜で有名な茶臼山高原スキー場があります。上りと下りが混じった適度なワインディングとなっていて、ロードスターでのドライブ、ツーリングにはもってこい！



④農村景観日本一展望所

急な階段を上って行くと、あたり一面に田園に瓦と白壁の風景が広がっています。昔ながらの農家や土蔵が点在する農村が広がり、美しい日本の景観を楽しめます。懐かしいような、ホッとさせる光景です。

⑤Cafe500

農村部の国道から一本入ったところに、こっそりと存在するカフェ。あらかじめ地図で確認しておかないと、カフェに気づかず通り過ぎてしまうようなロケーション。佇まいが◎。しかし、訪れてみるとオーナーの細かいこだわりを随所に感じます。

あえて錆びついた看板、蔵を利用した店内(土足厳禁という徹底ぶり!)、そして店の前には、オーナー所有のFIAT500が保管されているガレージ。オーナーに許可をもらえば、内部を見学させてもらうことも可能ですよ。ロードスターで訪れる多くの方が、興味を持たれるのでは? もちろん私もその

ひとり。

カフェのメニューの方も力が入っています。コーヒーは豆にこだわっているということで、あえて何も入れず飲んで欲しいと言われました。その通りにしてみたところ、非常にすっきりと、かつしっかりとした味わいがあり、とても美味しかった。普段はブラックを好まず、ミルク&砂糖は入れているのですが、これなら入れなくても美味しく飲めると感じられるほど。価格は550円、ケーキセットと合わせて約1000円は決して安くはないかもしれないけど、雰囲気と味への拘りを思うと納得できました。

ロードスターで走るようになって
行動範囲が格段に広がって
素敵な風景や撮影スポット、グルメなど
どんどん経験値が上がっていく
同じロードスター乗りの方にも
ぜひとも足を運んでみてほしい
そんなルートを松原さんがセレクト
撮影スポットもロードスター向け!

 オススメ立ち寄りスポット

 オススメ走行スポット

 オススメ愛車撮影スポット

※基本的にどこでも写真の撮り甲斐はあります。

至福時間

松原泰世さん押し
ドライブスポット

おすすめ
ツーリング
ルート
を紹介!



ポツンとあるカフェはおしゃれで、クルマ好きなのが随所でわかった。



ドライブの心地よい疲れを、甘いケーキで吹き飛ばす。上品なお味!

⑥カフェ・アドレナリン

国道19号から北に入りくんだ道を行った先の、開けた場所にあるカフェ。入りくんだといってもロードスターで走るのに不自由はないです。店内に入るとまず目につくのはドンと鎮座する真っ赤なボルシェ550スパイダー。Bow氏のロードスタータペストリーも飾られていて、テンション上がります。棚には壁いっぱいカーグラなどの雑誌が並んでおり、オーナーのクルマへの情熱が感じられます。こちらではランチをいただきました。

ランチメニューでは、パスタとピザが選べるようになっており、2名以上だとどちらも食べられますね。訪問時は仲間と2人だったため、それぞれを注文。気になる味の方ですが、パスタももちろんのこと、とくにピザは自家製の本格的な作りでとても美味しかった。パスタ大盛(1.5倍)は無料でできますが、やらなくてもピザとあわせて十分のボリューム。なおランチ時はサラダ、ドリンク、デザートがセットで値段は1500円となっています。



パスタ、ピザともに見た目にも、舌にもおいしくいただいた。パスタ(大盛り無料)は少なく見えるかもしれないが、2人で1つずつ注文すれば十分な量。

⑦道の駅 そばの郷 らっせいみさと



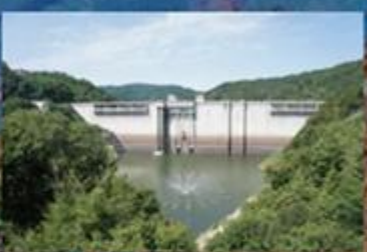
こちらはそばの郷と言うだけあって、本格的なそば打ち体験ができるとか。お気に入り、そばの実を使ったそばソフトクリーム(380円)。アーモンドのようなそばの実の風味が、バニラの甘さを引き立てて美味です。

⑧道の駅 おばあちゃん市・山岡

日本一の木製水車が、ランドマークとなっている道の駅。出店や産直品売り場も充実しており、地元の特産品を楽しむことができます。歩いてすぐの所に小里川ダムがあり、ダム内部を見学することも可能。圧巻な風景を満喫できます。



小里川ダムは、庄内川支流の小里川に建設されたダムだ。ダム見学が流行っているようだが、迫力あって見るだけで飽きない。内部も見学ができるようになっているので、立ち寄ってみてもいいかも。展望テラスからの眺めがよさそう。記念にダムカードをもらって帰ると思い出になる。



⑨カフェ・清涯荘

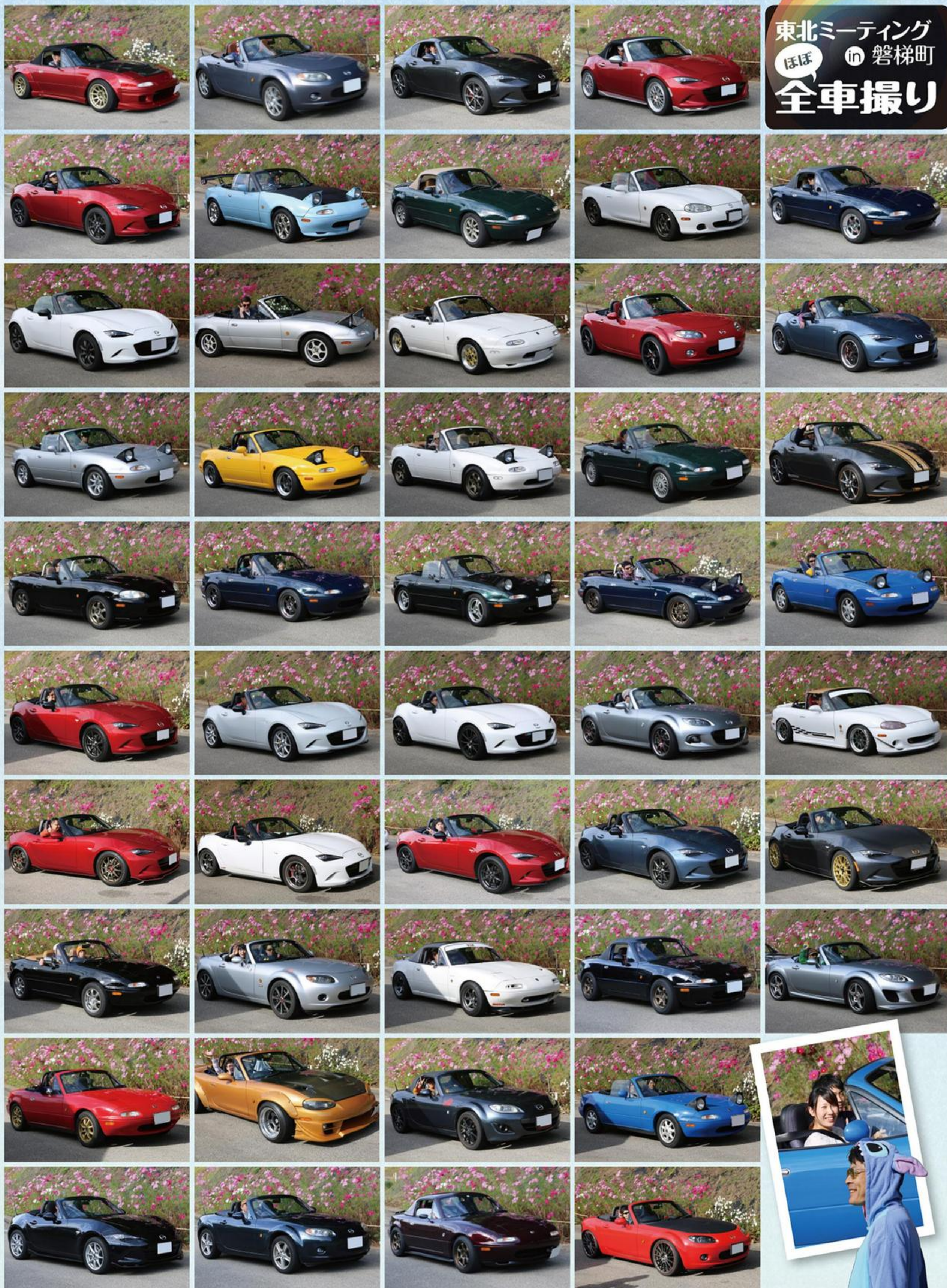
別名"天空のカフェ"。その由来は、カフェの屋上にある展望台から見える景色にあります。中央アルプスや恵那山、屏風山、瑞浪市街地、さらに晴天時には名古屋の高層ビルまでも眺望できるというロケーションが圧巻です。店内にはテラスもあり、景観を眺めながらのコーヒーは格別。メニューはお洒落なメニューが豊富にそろっています。全体的に若干値段は高めですが、景観とセットと考えれば納得でしょうか。

ただし、ここは道中の道が未舗装となっていますのでシャコタンには厳しいかも。ガタガタ道を走りたい人は、ロード以外の車両で(笑)。私は極低速で多少のガタガタには目をつぶりました。ゆっくり進めば下を擦るようなことはないと思います。ちなみにこのオーナーもFIAT500乗りで、「カフェ500」のオーナーのこともご存じでした。東濃地区にこれだけ多くの濃いカフェが存在するのは、なんと魅力的なことでしょう。



近、NAモデルの中古春夏秋冬、季節の移ろいを感じることができるカフェ。景色も美しく空気もおいしい。

東北ミーティング
in 磐梯町
ほぼ全車撮り



ROADSTER
BROS.

不死鳥計画

完全復活

PHOENIX project

～歴代モデル現役続行!～



少数精鋭でレストアサービスに取り組んでいる。レストアのために、ロードスターのショップをめぐるように、全国を飛びまわることもある。どこまでも研究熱心。

こだわりの“職人技”から
試乗インプレッション
MAZDAレストアサービスの
全貌を一挙公開!

メーカーが行うレストアは
オーナーにとってはもちろん
旧車乗りたちの注目も集めた
純正パーツの再販もスタートし
まだまだ長く乗り続けられそう

工場
潜入

広い工場の一画を
専用スペースとして占有

広島にあるマツダの工場(いくつかのラインがあるのだが)、その一画がNAレストアのスペースとして使われている。旧車のレストアに適した工場であることの認証を受け、職人の手によって新車同然のNAが完成するのだ。これこそReメイトインMAZDA!? レストア中の作業は、オーナーも見物することができる。取材時には2号車の作業真っただ中で、ていねいな仕事っぷりが伺えた。



1 ブレーキまわりも細部までリフレッシュされる。キャリパーのピストンが固着している車両は多いものだ。2 これまで板金はNGだったが緩和、薄いパテを用いて作業を行う。3 下まわりも入念にチェックされる。分解していくと、見た目ではわからないダメな部分が出てくる。4 工場内で取材スタッフが説明を受けた。5 走行距離によってはエンジンにも着手したいところ。6 フレームの凹みは走行上問題ないが、できるだけ修正する。

職人がオーバーホールしたエンジンは、チューニングしたかのようなだと言われた。「組み立てにノウハウがあるみたい」という山本アンバサダーに、いやいや、とみなさん。



バックヤード 忍び込み!?



お楽しみの
その前に

座学で しっかり勉強も!

山本アンバサダー、レストア担当の伏見さんの講義(?)を受ける取材陣。以前、リフレッシュビークルを展開していたが、車体の選定といった制約により、残念ながらビジネスモデルとして成り立たなかった。しかしレストアサービスは本腰を入れたプロジェクトなのだ。



レストアサービスに合わせる、タイヤを始めフロアマット、ステアリング、そしてホイールも復刻品を展開予定。ホイールは剛性アップしながら軽量化も実現できそう。



よ〜く見るとこれまで気づかなかった部分も! たとえば幌のファスナーつまみにはMX-5の文字が入っていたりして。バラした状態でじっくり部分観察できる機会など、そうそうない。

めったにお目にかかれない レストアサービスの裏側

レストアサービスのために、まるまる1台バラした証がこれ。並べてみるとなかなか壮観。ここは駐車場(ショーモデルや試作車など思わずガン見してしまう車両があった)の一角で、ひっそりと風呂敷を広げていた。ロードスターオーナーなら、こんな光景にもテンションが上がってしまうもの。まさか30年も前の車両をこんな場所でバラしているとは、社員のみなさんも知らないのでは?

走ってみなければ 真価を計れない



本社内にある テストコースで 試乗チェックを!

自身もNA8Cを所有している(が、休眠状態)ので、久しぶりのドライブにウキウキ〜。どんなに外装がきれいになっていても、ロードスターはやっぱり乗ってみなくちゃその良さはわからない。



走行試験のテストコースは三次だと思っていたが、本社に完成車両の走行試験を行うミニコースがあつて、そこでマツダがレストアした車両の試乗が行われた。初代の開発主査だった平井さんの愛車だったVスペック、レストアサービスにあたって力を入れて作業した車両、還暦祝いで購入したNA。年齢により地元メーカーのマツダに寄贈された走行距離の少ないNAの中古車。そして現行モデルのNDの4台を代わる代わる試乗した。短い時間ではあったものの、初代の軽さ、ペラペラ感(ひらひらではなく)を満喫。もう手に入らないと思つと貴重な存在。



限られた媒体での取材だったが、海外メディアも参加してにぎやか。グローバルでの関心の高さがうかがえるというものだ。早く乗りたくてうずうずしている様子がつ!



現行
モデル

さすがにNB、NCを経たモデルだけに別物。とはいっても、やっぱりロードスターだと思える感覚を持たせているのがさすがだ。いまどきのNAといえるのかな。



極上
中古車

走行距離3万km未満というレア車。今後、マツダで活用されていくであろう寄贈車は、限りなく販売当時に近いものといえる。マイルドな乗り心地と加速度に思わず笑みが。



徹底
レストア車

レストアサービスの手でテコ入れされたモデル。純正を底上げしたような剛性と、カチッとしたドライブフィールは、ずっと運転していたと思わせるほど。これ欲し〜!



レストア
試作車

初代開発主査・平井さんの元愛車。純正が維持されており、ある程度のリフレッシュを施している。が、あちこちから音が出るなどNAらしさにあふれていた。挙動がわかりやすい。

マツダとタッグを組んでNAレストアを推進 メーカーレベルの仕上がりを提供可能に!



アイ・スタイリングのリフレッシュサービスは、マツダのNAレストアサービスでは受け付け不可とされているカスタム車・修復車・限定車のリフレッシュも引き受けてくれるというから頼もしい。またリフレッシュついでにさらなるカスタムも可能だから、サスはあれにしたいホイールはこれにしたい!など細かいリクエストも可能だ。

「すべて純正ノーマルで直したいって言う方も多いですが、自分なりのこだわりパーツを装着し、更にブラッシュアップすることで愛着度も増しますよね」と25年の経験と実績から培ったノウハウでその車にあった最適なアドバイスをしてくれることで大変好評を得ている。

事実、取材当日もM2車両が何台か入庫していたが、こだわりパーツを組み込んだ車がまさに納車されるところだった。

「もちろんリフレッシュの範囲は皆さんさまざまです。ここまでや



らないとダメ!みたいなことはないの、ご予算に合ったプランを提案させて頂きます。少しずつでもいいですよ!それだったら気軽に相談できるんじゃないかな。アイ・スタイリングでは、マツダとのパーツオンラインシステムが導入されている為、部品の価格、そして在庫及び納期がその場で分かるというからリフレッシュしていく上での計画も立てやすい。他県からも、依頼が多いので引き取り・納車もしてくれる。

まずは「アイ・スタイリング・チェック」を受けてみよう。



出来上がった車はまるで新車のようにピカピカだ! エンジンルームもすっごく綺麗になっている。これだったら満足度も高い。



限定車やすでにカスタマイズされている車も展示されている。好みにあったロードスターを探せるのも専門店ならではの。

アイスタイリング
☎0066-9702-0158
<http://www.roadster.co.jp/>



中古車の程度がいいから プラスアルファもOK!!

アイ・スタイリングでは、ロードスターの中古車販売も行っている。

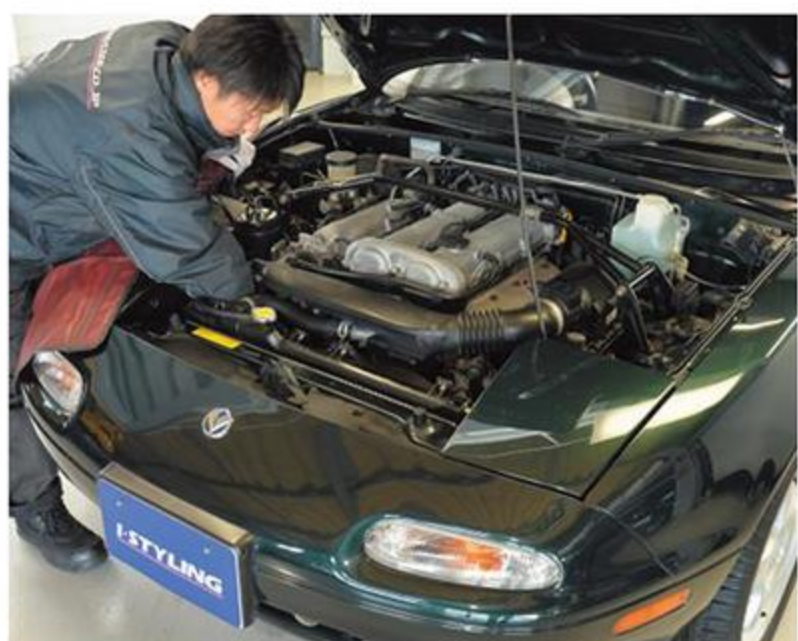
仕入れは全て元オーナーから直接仕入れの為、素性が分かっている車ばかり。「安価なロードスターを手に入れたが、お金が掛かってしまった」と言うことがよくあるが、余分な出費が掛かって遠回りにならないよう、アイ・スタイリングで程度の良いロードスターを見つけに行こう。

見て乗って。徹底したチェックを実施。

「まずは徹底的にその車の状態を診断していきます。外装・内装・下廻り・機関のチェックはもちろんのこと、大事なはその車に乗ること。今までの経験を活かして異音やクセ、そして匂いまでも感じとっていきます」まさに経験の長いアイ・スタイリングによる機械に頼らないNAならではの診断方法だ。その際に見たり感じたりした不具合箇所を教えてください

「自分ではわからなかった事も発見できる。もちろんその修理方法やリフレッシュ計画を的確にアドバイスしてくれるから安心だ。また「NAともなると1度や2度手直しされた車両も多いですがその方法は各店さままで、例えば外装から言いますと、綺麗に見えても、キズやヘコミは沢山のパテでごまかされていたり、塗装の下は錆びだらけなんて事もありま

す。それから機関の組付けですがボルトやナット、ネジなど何処にどの部品を使用していたかを把握していないと、本来と違ったボルトが装着されてしまっている車があります」と言うことだ。ここにはこのボルトと使用目的や強度を計算されてきたものだから大事な事だ。ここもやはり今まで培ってきた経験が活かされる。



エンジン廻りを点検し実走行チェックに出発する。「やはり乗ってみたいだね」アイ・スタイリング20年の中村さん。



「ロードスターはここに負担が掛かってしまう」ドアの廻りをチェックしているアイ・スタイリング23年の青木さん。



比較的きれいな部類に入るロードスターだと思うが、手遅れになってからではいけないということでリフレッシュを受ける。「普段見ることのない下廻りは注意した方がいいですね。思いがけないほど錆びてきている車が多いです。」

アイスタイリング 石川正史さん

26年前、NAロードスターに魅了され、それまでのチューニングの分野から一転してロードスター専門店をオープン。今では遠方からも問い合わせや依頼が多くやってくる。



最新マツダ車ばかりではなく NAモデルのリフレッシュに本腰!

明るさもさることながら豊かな表情にメロメロ～

LEDヘッドランプ キット

9万8000円(税抜)

NAに最新のヘッドライトシステムをインストールできるキット。明るさはもちろんだが、常時点灯のデイルイト点灯の表情、点灯時のうるうる瞳がたまらない。ハイ、ローともにLED、放熱効果の高い構造を採用する。



ハイビーム



ロービーム



ポジション



マツダ車のアフターパーツを手がけるオートエクゼ。最新モデル用を網羅しているため、ND、NCのイメージが強いと思う。というのも、NAの個別パーツは展開していたが、コンプリート、トータルパッケージで提供していなかったのが、印象が弱かったのだ。そこで、マツダのレストアサービスに加え、30周年もあることからイメージ付けをすべく、まずはサスペンション、ステンレスマフラーといった消耗度の激しいものからパーツの展開をしていくという。

「コンセプトは、量産以上、チューニング未満です。これは量産車を持つ愛される部分を残しながらも、最新の技術を生かして底上げする。心地いいスポーツ感を追求していこうと思っています」と広報担当の稲積さん。

チューニング方向に振った製品は多数あるが、オートエクゼのスタンスは、純正の持ち味を生かして、生涯現役をバックアップすること。中でもLEDシステムのヘッドライトはとにかく注目だ。

「シールドビーム式のユニットを、アクセサブリー交換します。この表情が賛否両論あって(笑)。ずっと見ているとだんだん愛着がわいてきますけどね(稲積さん)。

既存パーツも豊富に揃っているので、NAオーナーは要チェックなのだ。

純正フォルムと
乗り味を大切に
最新技術を享受

オートエクゼのデモカーは、エアロレスのシンプルなスタイル。LEDヘッドライトのおかげで、かわいさ倍増。開発中のサスキットが装着されていたのだが、段差の衝撃も吸収してくれる。それでいてフワフワした感じはいい。アクセルを開けていくとマフラーのサウンドが耳に心地いい。



各車種ごとに専用設計された吸気経路は、フレッシュエアを積極的にエアフィルターに導く。スピードレンジが上がるほど吸入効率も向上する。純正交換タイプのフィルターもラインナップ。



ラムエアインテークシステム
7万8000円(税抜)

熱処理加工を施した高品質のクレーンリングスリット入り6本の1ピーススタンプ。ブレーキパッドの表面を保持するスリットで、効きが安定するのがポイント。またブレーキの効きを強化したいエントリーユーザーにも、扱いやすくオススメ。



**ストリート
ブレーキ
ローター**

フロント3万6000円・リア3万5000円(税抜)

ワインディングをより楽しく走るために、ぜひともセッティングしておきたい。実績のあるクランクをベースに、モデルごとに最適なセッティングを施している。作動方式は1.5ウェイ。



リミテッドスリップデフ
10万3400円(税抜)

NAエンジンでは吸排気系からのセッティングとして取り入れたいエキマニ。排気流速を高めることで、街中の走行時からトルクフルなフィールを実現してくれる。完全等長レイアウト。



EXマニホールド
NA6CE MT9万円(税抜)・
NA8C MT&AT9万5000円(税抜)



車高は-15mm、バネ定数は前36.3N/mm、後23.3N/mmと純正よりも約140%アップさせている。基本設計に優れたNB用バンプアップバーをアッセンブリー。

スポーティな
ハンドリングを
可能にするサスキット

ストリートサス・キット
価格未定

ロール特性にこだわり、磨きこんだ純正形状のサスキット。初期のロール域までの減衰力を、ゆるやかでなく一気に立ち上げる。これにより挙動を安定させているのだ。独自の減衰比に基づき、初期から最大ロール角に至るロールスピードを的確にコントロールし、人馬一体を強化。

エアロスポーツワイパーブレード
8800円(税抜)



ステンレスマフラー
7万5000円(税抜)



エアロタイプで人気のワイパーブレードは、走行時に発生する風圧をディフレクターが受け止める。ワイパーのリフトを抑制することで、ガラス面に対し均一密着。高速時の視認性も高めて、一度使ったら病み付き。

シンプルなデザインのマフラーは、ノーマルスタイルはもちろん、エアロ装着車にもマッチする。出口は70φで、排気抵抗が少なく大容量ストレート構造サイレンサーを採用し、レスポンスに優れている。中間は50.8φだ。

最先端のパーツメーカーと協力して NA&NBに“イマドキ”の技術を投入

マルハモーターズが強力なタッグを組んでいる、イタリアのディムスポート社は、チューニングエレクトロニクスを展開する会社。今回紹介するコンピュータのほか、シャシーダイナモも取り扱う。

「ラピッドはあらゆる車種展開を
していて、トラックやトラクター
といった産業に関わるアイテムと
しても広く使われているんです。
利益に結びつく部分ですから、そ
の実績は確かです。つねに新しい
モデルに対応しているところにN
A、NBに適合するよう開発して
もらいました。かれこれ2年かか
りましたね」と荻野さん。何しろ
8ビットの世界に最新テクノロジー
を組み合わせるわけで、そのマ
ツチングには相当な苦労があった
という。

昨今のコンピュータは、車両の
細かなデータを拾って、そのデー
タに対してチューニングを施す。
しかしNA時代ではそのシグナル
数が少なく、通常ならクラシッ
クヤフトから拾う値も、カムから取
るなど試行錯誤の連続。

苦勞の甲斐あって完成したラピ
ッドは、パワーアップというよ
りも本来のポテンシャルを適正化
して、NA、NBらしいフィーリ
ングを提供してくれる。ターボ、
スーパーチャージャー仕様、また
インジェクターの容量を増やして
も対応可能だ。長く乗るためのア
イテムがまたひとつ増えた。



注目したいのはきっちり設定された
専用ケーブル。これがあることで、
容易な取り付けが可能になった。防水、
熱対策などクルマ用としてのク
オリティを確保している。



RAPID 5万8000円(税抜)

純正コンピュータの書き換えタ
イプなので、センサー数を増や
すごとに費用がかさむわけでは
ない。あらかじめセッティング
データがインストールされてお
り、ポン付けで好みの乗り味が
手に入る。コンパクトな設計で、
取り付けしやすいのもポイント。
価格もリーズナブルだ。

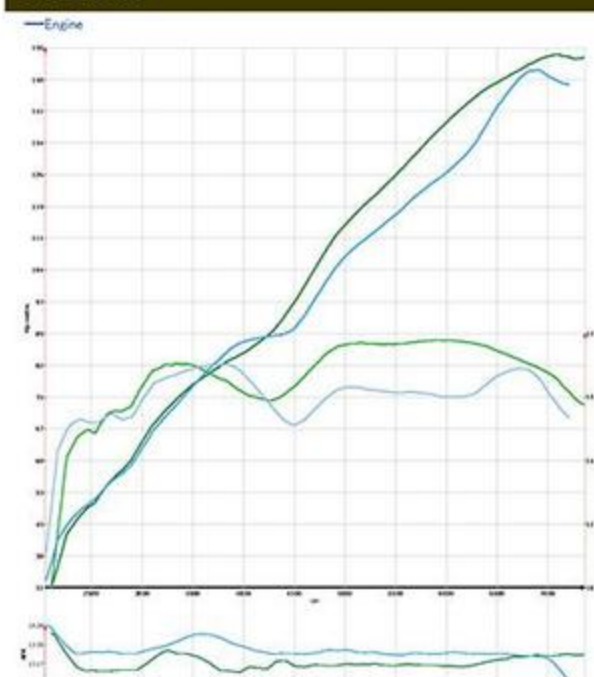


エアクリナー奥のユニットがラピ
ッド。これは開発時の試作のため赤
いが、製品は黒となる。エンジンル
ームのすき間がまた多い時代の車
だけに、取り付けはかなりイジー
ー。

PHOENIXproject 不死鳥計画

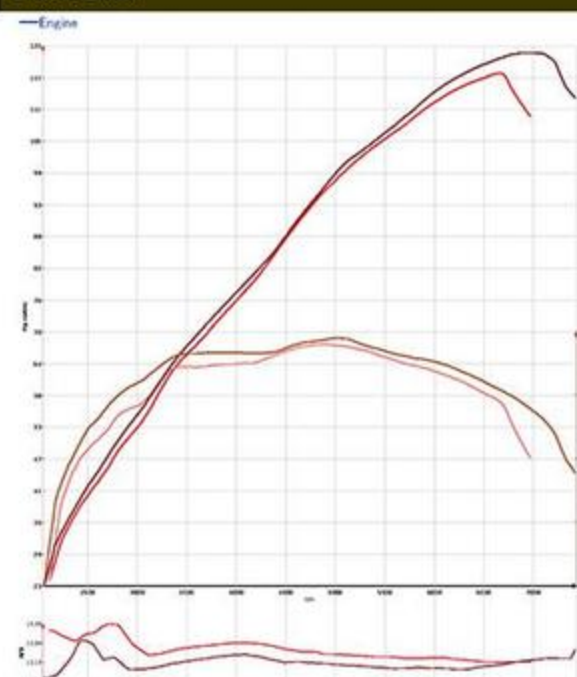


NB8C



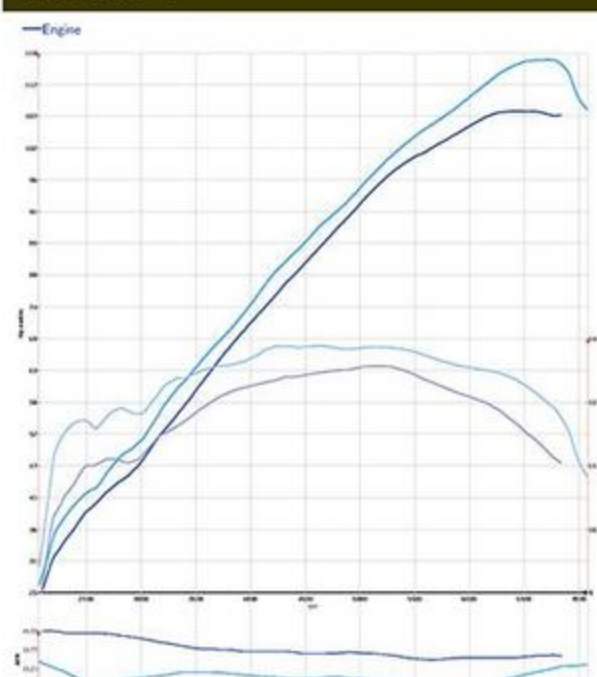
VVT機能を搭載するSr2以降のモデル。全体的に燃調が14台前半〜13台後半に推移し、薄い傾向にある。燃調の見直しと点火時期の修正を加えて全体的にトルクフルな仕様に仕上げた。NB前期、後期(VVT付き)のどちらの型式でもRapidは非常に有効なアイテムとなることがわかった。

NA8C



とくに走り出しに当たる2500rpm付近が顕著に燃調が薄く、低速・中速域での燃調が薄めになるのがNA8の傾向。Rapidの補正で燃調を全体的に13.0前後とし、前半のトルク、後半のトルクをアップさせた。6500rpm辺りからのひと伸びもあり、7000rpmまではパワーを伴いきちり回る。

NA6CE



車両はM2-1001で完全ノーマル。濃青色がRapid補正なしの状態、上に位置するほど薄いことを表す。13.7〜14.3辺りを推移し、非常に薄い状態。パワー不足はもちろん、ノッキングの原因にもなり、危険な状況といえる。これをRapidで補正を掛けて12.6〜13.0辺りのレンジに変更。



DIM SPORT

Gabriele Mascialiさん

ガブリエラさんがマルハモータースに顔を出すタイミングで取材。ディムスポーツ社は世界80カ国と取引があるそうだが、もともと6名でスタートした会社だという。

DIM SPORT社は、イタリアに本社を置く会社で、スペイン、ブラジル、オハイオなどなど拠点を増やしている。データ分析力を武器に、コンピュータをはじめとする関連機器を取り扱う。



強固なパートナーシップでロードスターを高みへ!

さまざまなメーカーと組むことで、チューニングパーツだけでなく、純正対策パーツまで幅広いラインナップが用意できる。それがマルハモータースの強みなのだ。歴代モデルを長く乗るためのノウハウ、パーツ構成は頼もしい限り。協力先は海外メーカーにもおよび。



CHOOSE YOUR VEHICLE



CAR, OFFROAD & LCV



MOTORBIKE



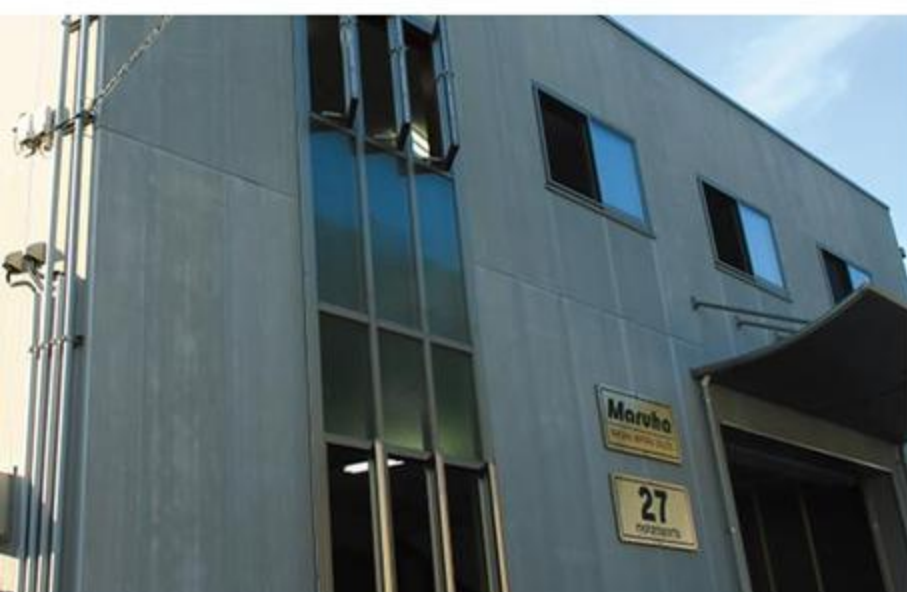
TRUCK



TRACTOR



MARINE



センサー類には寿命があるもの。これが正しい数値を拾わなかったら、いくら優れたコンピュータを取り付けても、本来の役割を果たせない。NA6CEはリニアな反応が可能に。O₂センサー 1万5000円(税抜)。



マルハモータース

☎054-294-0076

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

外装アイテムから細かい部品まで、ロードスターを知り尽くしているからこそそのオリジナルパーツを網羅する。また最新機器、デバイスを用いたセットアップも得意なのだ。

マルハモータースではビッグスロットルもラインナップしている。ラビッドはこれらのチューニングアイテムにも対応している。学習機能があるので、走れば走るほどベストマッチ。

ビッグスロットル

適合:NA

価格:4万6000円(税抜)



ROADSTER
BROS.

ロードスター

だらけの

走行会



11回目の開催を迎えた“ロードだら”
ロードスターだらけの走行会。
初心者でも安心して走れるように
そして上級者もしっかり楽しめる
メニュー構成は常連にも
初参加者にも好評だ。



初心者クラスはイチから走りかたをレクチャー



コースを歩いて一周しながら、ピットアウトやピットインの方法、ライン取りやブレーキングポイントなどを解説してくれる。



フラッグの意味やフラッグが出たときの対処方法などを説明。ダブルチェッカーはダメよ、などいろんな話が出ていた。



スラロームも繰り返ししていくうちに、アクセルのオンオフとステアのタイミングが合ってきて、無駄のない走りになっていく。



まずは急制動。はじめは恐る恐るだったブレーキングも、慣れてくると思いきりペダルを踏みつけての全力制動ができるようになる。

初心者クラスの参加者は、まずフラッグの説明や、コースに入ってライン取りなどの説明を受ける。さらに1本目の走行枠はいきなりコースを走るのではなく、急制動やスラローム走行など、普段は経験しづらい走りかたを繰り返し行って、クルマの動きかたを実際に体験。その上で2本目からはフリー走行となるが、希望者は森田選手が運転する自分のクルマに同乗して、プロのテクニックを間近で体験することも可能だ。

私たちが
お世話します



本庄サーキットを舞台に開催された「ロードスターだらけの走行会」。主催者の神山昭信さんが育て上げてきたこのイベントは、初めてサーキットを走る人には安心感と楽しさが、がつり走りた人には満足感が得られるという定評があり人気だ。

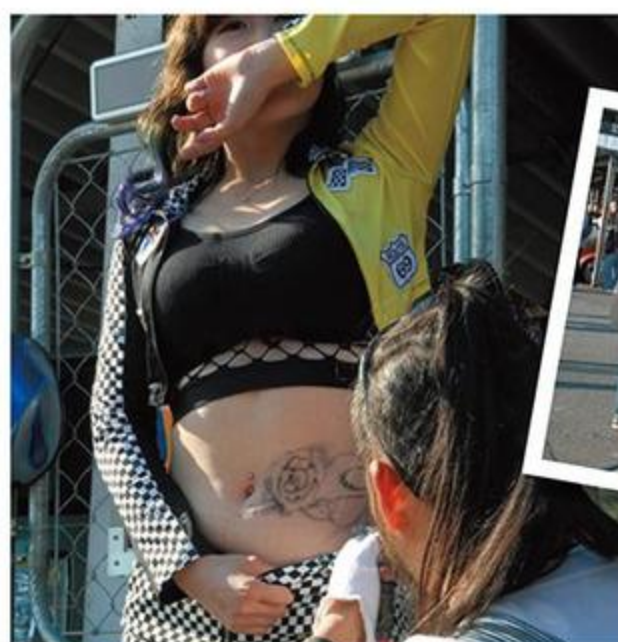
というのも初心者クラスはロードスター大好きなD1ドライバー、森田選手がフラッグの意味やコースを歩いての走りかた説明など、基本のキを教えてくれる上、1本目の走行枠は急制動とスラローム走行を行うことで、初サーキットの緊張感をほぐしてくれるのだ。さらに上級者のタイム上位車は、最後に走行クラス別の模擬レースへの出場権を得られるようになっていく。スタンディングスタートのレースは、なかなか経験できるものではない。そんないろんな楽しみかたが詰まった走行会が、ロードだらけなのだ。

ショップや
メーカーも出展



さまざまなショップやメーカーが出展協力してくれていたロードだら。中でも注目だったのが、ボトムワン。NA8専用の電動ウォーターポンプキットは、エキマニ交換よりも体感できるのでは、というレスポンスの良さを実現してくれる。

ヘルメットやボディなど、
フリーハンドでペイント



埼玉・深谷に店舗を構えるグランドアーツの三村さんは、フリーハンドでペイントをしてくれる、まさに職人。当日はオリジナルのコインケースなどを販売していたほか、ボディペイントの実演もしてくれた。ヘルメットペイントは、当たり前だけど仕様によって変動はあるものの、かなりお安い価格設定となっている。

受付は早めに済ませておくのがマナー



朝イチのパドック



サーキットに到着したら、車両と人間の準備がスタート。サーキットの朝は寒いので、防寒対策を忘れずに。



時間が来たら参加受理書を持って手続きをしておく。ゼッケンやトランスポンダーももらったら、早めにクルマにセットを。

初心者クラス 参加者を ピックアップ



NA8C
本間 亘さん



故障はあっても走りの楽しさが上回る

幼なじみの影響もあって軽自動車に乗っていたが、1年半ほど前にNA8を購入したという本間さん。エンジンはハイカムを組んでいるほか、車高調サスキットやスパルコのフルバケをセットしてサーキット走行に臨んでいる。ホイールはレイズの、“おっさんほいほい”とでもいうべき、グループAレースでAE92が履いていたものだ。



AE92はフロントに5本スポークを、リアに4本スポークを装着していたが、FRのロードスターに合わせてリアに5本スポークをセット。先輩が持っていたモノを譲ってもらったそうだ。



トランクスポイラーは空力効果を期待して、メーカー不明品を3万円で購入。実際の効果については現時点ではよくわからない状態。



スパルコのフルバケットシートにウイランズの4点式シートベルトをセット。高いホールド性でサーキット走行を存分に楽しんでいた。



NCEC
今井春奈さん



MTへの限定解除をしてNCで走りを楽しむ

免許取得時はAT限定で軽自動車に乗っていた今井さんだが、ある日ロードスターに乗っている女性を見て憧れ、限定解除とともにハタチのとき、このRHTを購入した。ホイールは中古屋さんで見かけてひと目惚れしたグラムライツ。今後はサス交換を考えている、とのことだった。



グラムライツT57RCは17インチ。車高を下げたらツライチセッティングも考えたいそうだ。タイヤはナンカンをセットしていた。



NDERC
田中康友さん



初心者クラスが魅力的なので参加しました

S13シルビアを乗り継いだあと、180SXやS15シルビア、CR-Zいろいろなクルマに乗ってきた田中さんは、2017年8月にこのRFを購入。スポーツカーに乗ってはきたものの、サーキットを走ったことがなかったということから、ロードスターへの参加を決めた。車両はサスペンションをRS-Rのショックへと交換したのみ。今後はマフラー交換やエアロ装着を計画している。



シートは純正レカロのままで、今回の走行ではとくに不満を感じなかったそうだ。しかし将来的には交換も視野に入れている。



車高調を装着して車高を下げているが、ストリート用サスのなかでロールは比較的大きめ。しかし走りを楽しむという意味では問題なし。

NB8C

佐藤高央さん



憧れていたサーキットでアクセル全開

お父さんがFC3S・RX-7に乗っていたということもあって、小さい頃からクルマ好きだった佐藤さん。このNBは初めての愛車だ。全開で走れるサーキット走行に憧れがあった、ということからロドだらに参加。クルマはマキシムワークス製のエキマニやワンオフマフラーを装備する。エアロパーツはマツダスピードのAスペックをベースとして、フロントにNOPROのアイテムを、ウイングはボルテックス製をセットしている。



マフラーはワンオフ品。エキゾーストノットはキレイだった。車高調はラルグス製を装備。車高はかなり低めとなっている。



ホイールはワタナベのエイトスポーク、いわゆるナベハチの14インチ。タイヤはヨコハマのSドライブをセットしていた。



マキシムワークスのエキマニをセットしたことで、吹け上がりの良さとキレイなサウンドを楽しめるようになっている。



NCEC

青木真名美さん



MT限定解除を実現。RHTも買い替えるかも

ロドだらスタッフとして運営のお手伝いもしていた青木さん。ボディペイントにもチャレンジしてくれていた。愛車のRHTはAT車。この度めでたくMTへの限定解除を行い、RHTは近々車検となるため、もしかしたらMTのロードスターに買い替えるかも、とのこと。ロードスターは乗っていてすごく楽しいので、ほかのクルマへの浮気はないそうだ。



マフラーは柿本製。車高調はブリッツZZ-RでタイヤはディレツァDZ102。今回走ってみての不満点は、ノーマルシートは身体が滑る、ということだった。



純正ホイールをブラックにペイント。ちょっとした技を使うことでイメージチェンジができるというのを見せてくれた。



NB8C

福田翔吾さん



街乗りとは違う景色を見ることができました

最初はNAロードスターがほしかった、という福田さんだったのだが、値段があまりに高かったのでNBの初期型を購入。前回のロドだらを見学しに来ていて、次回こそは走ろうと決意し、ついにサーキットデビューを果たしている。そこで得たものを聞いてみたところ福田さんは「街乗りとは景色がまったく違っていました。合法的に速度を楽しめるサーキット、すごく楽しいです」とのことだった。



リアカナードはトヨタ製。車高調はバーディクラブのアイテム。タイヤはミシュランのパイロットスポーツ3のほか、ポテンザRE-71Rも用意していた。



ブリッツ製エアクリナーと、ネットで購入したサクションパイプをセット。じつはGDB型WRXのD型も所有しているそうだが、走るのはこっちで、と決めている。

NA8C
今井孝一さん



スポーツ走行をしたいと購入してすぐにサーキットへ

以前乗っていたトヨタのアイシスからこのNAに買い替えたのは2018年夏のこと。スポーツ走行をしてみたいということから選んだそう。現在のチューニングメニューはラジエーターをアルミ2層に交換したこと、ダイレクトタイプのエアクリナー、プロジェクトムーのブレーキパッド、車高調とロールケージの装備だ。



オープンカーはロールケージを装備していれば屋根を開けてサーキット走行できる。フルバケシートはスパルコ製をセット。



NA6C
名倉伊織さん



誘ってもらって初めてのサーキット走行

じつはS2000のオーナーだという名倉さん。しかしこれまでサーキット走行の経験はなく、今回RTMSからお誘いを受けて、初のサーキット走行となった。マシンはRTMSの超軽量NA。ボンネットやフェンダー、トランクリッドなどありとあらゆるところをFRP製とすることなどで、850kgまでシェイプアップしている。そのマシンでの走りは「まだ全体が甘くて乗りきれていない」という自己評価だった。



エアコンやパワステも外し、内装はほぼドンガラ状態としている。そのシビアさが初心者にはかえって乗りづらかったのかも。



ND5RC
南雲勇人さん



気兼ねなくアクセルを踏めるのがこんなに楽しいとは

NDロードスター・オーナーズクラブの人から誘われてロドだらに参加した南雲さん。初めてのサーキットということで、近所のバイク用品店でヘルメットとグローブを購入したそう。実際に走ってみて感じたのは、サスペンションの強化やタイヤ、シート交換をしたいということ。すべては予算次第なのですが、とのことだった。



バイク用でも大丈夫、ということを知って購入したヘルメット。せっかく買ったんだからまた走りたい、と言っていたが、つまりは楽しかった、ということなのだろう。



ND5RC
林 利樹さん



サーキットを走ると、街中で飛ばさなくなるかも

ドラマーとして、著述家として、クリエイティブな活動をする林さんのNDは、ブリッツZZ-R車高調をセット。ベゼルなどはDIYでペイントをしたほか、ブレーキ冷却ダクトも自作している。初サーキット走行後、こんなに楽しく安全なら、首都高で飛ばしている場合じゃない、とコメント。また純正シートのホールド性が思いのほか良かったことにも驚いていた。



ロールオーバーカバーなど、気になっていた部分をペイント。カタチは大きく変えずにまとまりの良さをアピールしている。



30TH ANNIVERSARY 0000 / 0000

30周年の記念車が間もなく発売される これ待ちのファン也大勢いて話題になりそうだ

シカゴオートショーでのお披露目が決まっている30周年記念モデル

30年前、初代NAがワールドプレミアとして発表されたシカゴは格別の場所なのだ

うっすらとボディカラーがわかる程度のヒントしか発表されていないが、期待大!

10周年、20周年と同じように署名カーも各ミーティングを巡るそうだし

応援タペストリーも用意されるというから、30周年車は買えなくてもいっしょにお祝い是可以する
待ちに待った30周年を迎える2019年、記念ミーティングのある10月までにコンディションを整え
元気な愛車&ドライバーが笑顔で会えるように準備しておこう!



<http://roadster30th.com/>

30th Anniversary model
Coming soon.....



MAZDA TECHNOLOGY

マツダの技術もスカイアクティブあたりから
だんだんとわけがわからなくなってきたような……
そこで、一度きっちりと勉強してみることにしてみよう
さらにマツダが好きになる……かも？

マツダの歴史、技術、思想、そして 楽しいクルマづくりを身近に感じた！

昨年9月、富士スピードウェイで行われたエクスペリエンスは、1年ぶりの開催となったマツダのイベントだ。新旧のマツダ車乗りが集まって、見て触れて、走って1日めいっぱい楽しんだ。

これはマツダが人とクルマの絆をもっと深めてもらおうと、メーカーをあげて開催しているもので、マツダの技術をわかりやすく紹介したり、懐かしいヒストリックカーの展示、サーキットではレースや歴代レーシングカーのデモランが行われる。見どころ満載で、家族連れでも楽しめるよう配慮され



ているのもうれしい。

車種ごとに駐車されているオーナーカーは、ロードスター以外にも目をみはる仕様が。ここをじっくり見ているだけでも飽きないかも。パレードランも行われ、参加者は富士スピードウェイのコースを満喫していた。

早朝から日没間際まで、さまざまなコンテンツで参加者を楽しませたエクスペリエンス。会場には有名どころのケータリングサービスも充実していた。すべてにおいて充実度が高く、参加者は大満足で帰路に着いた。

免許を取って3カ月でこのロードスターを購入

「これで美浜サーキットを走っています。父もクルマ好きでデミオで走りまわってます(笑)。いっしょにスーパーGT見に行ったり、クルマ好き2世ですね。普段はDHTで走ってますが、こんなイベント時くらいオープンで行けと、父に送り出されました」



NB8C 森 諒太さん

このイベントで一目惚れRF納車第一号車です！

「マツダ車が気になっていて、アクセラでも思いましたが、2年前のエクスペリエンスでRF見たら、これしかないって。なるべく開けて走るようにしています。3Mのカッティングシート(ブロンズ)は自分で貼りました」。じつは先日、某所でお見かけしました！



NDERC 石川ジローさん

子供たちも大喜びのコンテンツ

タミヤが展開していたラジコンコーナーでは、初心者、中級者、上級者に分かれて、レースで使用されている本格ラジコンカーの走行体験ができた。子供たちに人気で、列ができるほどにぎわっていた。どの車種が人気かな？



イベントTOPICS

華々しいオープニング

イベント仕かけ人、Mr.ルマンこと寺田陽次郎さんが開会宣言。イベントに対する思い入れ、見どころなどをていねいに説明していた。メーカーとユーザーが直接会話できるイベントなんて、そうそう行われるものではない。こうした活動がマツダファンの拡大につながっているのだろう。コンテンツになぜか天然記念物の秋田犬ふれあいコーナーがあったのは、寺田さんの人脈だったって？





アルミニウム適用拡大による軽量化について

ぜいたくにアルミを使ってスポーツカーらしさを実現

ライトウエイトスポーツであるロードスターは、開発当初から軽量化にこだわり、できうる最善の策を講じてきた。アルミ素材の多用もそれで、鉄に代わって材料置換をひとつの手段として用いてきた。NDでも、もちろんグラム作戦は実施されている。

車両重量は前モデル比23kg軽量化されているが、そのうち材料置換によるアルミ適用拡大による軽量化は12・1kgだったという。軽さの次は、運転時の気持ちよさ。感覚についても、運動性能の代用特性指標YWR(ヨウウエイトレシオ)を用い、この低減を目標に開発が進められた。結果、フロント、リアバンパーのレインフォースメントに着目。軽量ながら強度の確保に成功した。



エクスペリエンスではマツダのあらゆる技術をお披露目。質問に答えてくれる説明員も配置されていた。文化祭のようだという声も聞いたが、言い得て妙かも。

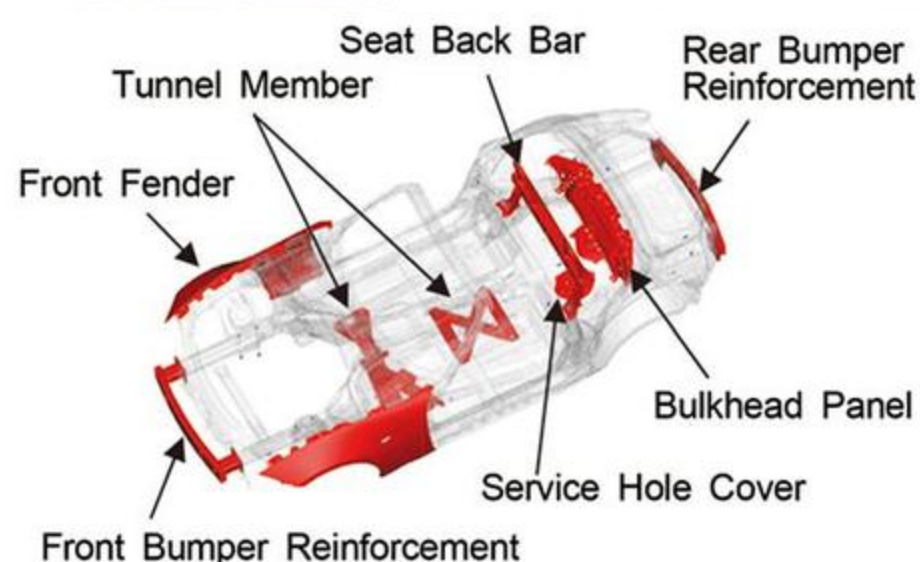


Fig. 1 Applied Parts of Aluminum

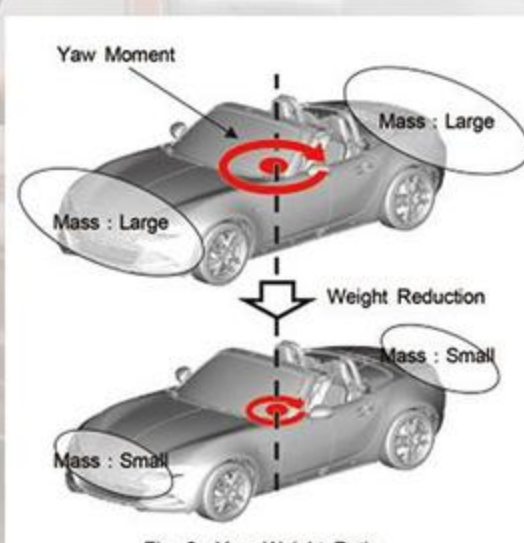
軽量化にともなう挙動の変化と安全デバイス面への技術投入

バンパーレインフォースメントでは、高強度アルミの使用で、最高レベルの安全性と軽量化を両立している。単純にアルミに置き換えればいいわけではなく、アルミの優位性を最大限に活用するため工法も含め、ゼロベースで見直しを行ったという。

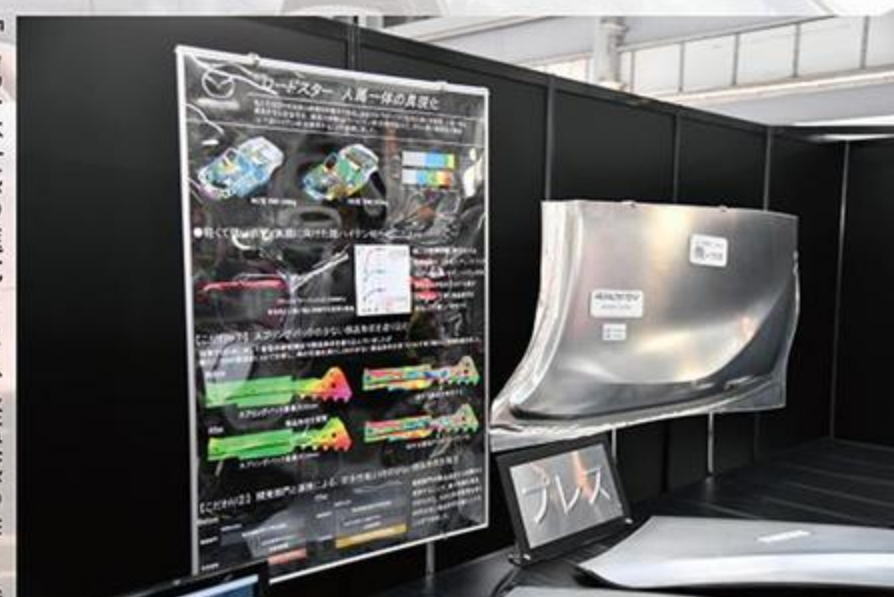
前モデルのシートバックバーは、780MPa級ハイテン材のプレス部品だったが、新型では高強度アルミを用いた、押し出し部品としたという。これによって、軽量化を実現しつつ、衝突安全の基準をクリア。6000系、7000系アルミ材を使うことで、軽量化を高次元で実現。スポーツカーの命ともいえる軽量ボディは、フィーリングを数値として徹底追求した結果のたまものだ。

人馬一体はここから始まったNAモデルに再びスポットが!

エクスペリエンスの展示スペースには、マツダが掲げる「人馬一体」の礎(いしずえ)となった初代ロードスターのレストアサービスコーナーが設置されていた。マツダの説明員にいろいろ質問している人がいたが、きっとNA乗りなんだろうな。



「人馬一体」感の進化として、軽快感の作り込みにこだわった。軽快感といっても人によって感じ方が違うから難しいが、YWR(ヨウウエイトレシオ)など、理詰めで追求した。

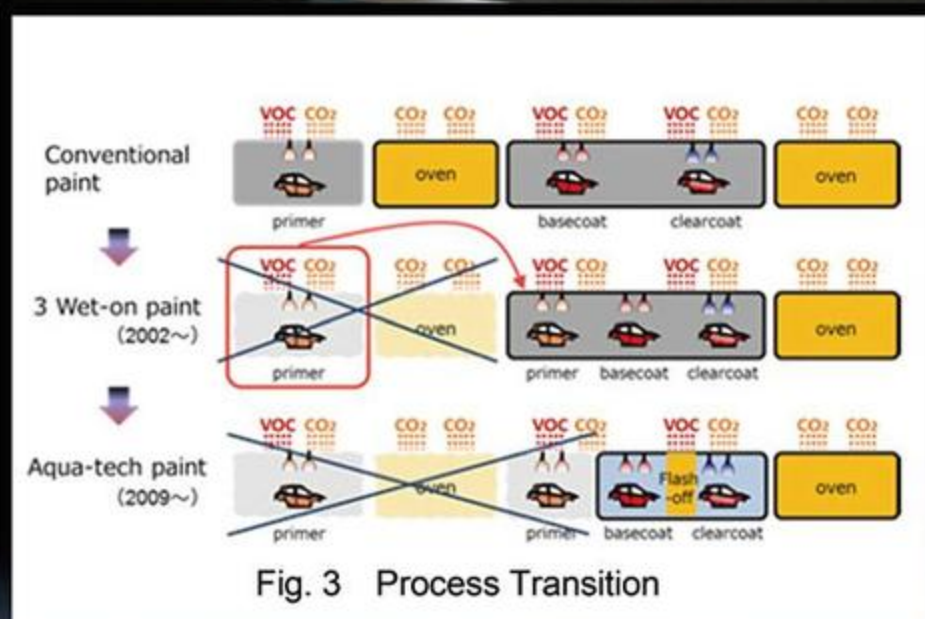


マツダの歴史あるクルマたち
愛嬌たっぷりのデザインに胸キュン
シャープでエッジの効いたデザインが蔓延している昨今、こんなほのぼのとした表情を見ると癒される。とはいっても、当時は斬新なデザインや技術が投入され、価格も高く庶民には高嶺の花だった。懐かしく見る人がいる一方、まったく初めて見る人もたくさんいた。女性から「かわいい」の声が上がっていた。



ソウルレッドクリスタルメタリックは いかにして味わい深く仕上がったのか

「カラーも造形の一部」と考えて 魂動デザインをより美しく！



ソウルレッドが登場した際には、マツダの塗装技術の進化に感心したものだ。ブランディングの一環として、さらに陰影表現を追求した「ソウルレッドプレミアムメタリック」が開発された。

発色や質感を高める場合に、塗膜を増やしていくのが主流であるなか、地球環境に配慮した塗装工程を目指した。もちろん経済性にもつながっていく。

2012年に国内導入したCX-5から、命あるものだけが放つ一瞬の動きや美しさを追求する「魂動デザイン」がスタート。2012から市場に導入された、ソウルレッドプレミアムメタリックは、マツダこだわりの赤で、「鮮やかさ」と「深み」を高いレベルで両立することに成功した。

成功の背景には、塗装工程への

塗装の工程、塗料を見直し かつ環境にも配慮した

スリーウェットオン塗装＝アクアテック塗装は、2つの柱を持つ手法。1つは材料の機能高めること。中塗り担当だった、耐ピッチング性などの機能を、ベースコート層、高機能クリア層に分配・集約した。2つめは省エネルギー化、省スペース化へのアプローチだ。塗装装置に求められる工程機能を、物理、化学の原理にまでさかのぼって解析。機能を最大限発揮しつつ、省エネ＆スペースを実現する設備を整えたのだ。」

こだわりのある。電着、シーラー、中塗り、上塗りといった多くの工程を経るため、使用する材料も多くなる。すると塗料に含まれる有機溶剤の排出、塗装ブースでのエネルギー消費といった課題が浮き彫りに。そこで環境対策を継続的に、スリーウェットオン塗装の開発に成功した。



子供たちが頑張るメカ&ボランティア



お子様によるメカニック体験コーナーでは、エンジンルームやタイヤハウス内の目視点検を体験。つなぎを着たかわいいメカが、一生懸命クルマをのぞき込む姿が微笑ましい。この体験がもとになり、メカニックを目指す子供が増えてくれればさらによし！

震災の募金活動を行っているのは、東日本被災児童自立支援プロジェクトのメンバー。海外ホームステイなど自立心育成活動を行う。

女性が楽しめるスペースも用意 家族、カップルみんなで楽しめる

クルマのイベントというと、お父さん1人が楽しんで家族ぐったり、なんてパターンも。しかしエクスペリエンスではヘアアレンジブース、ハワイアンアートのコーナーなどがあり、キーホルダー作り体験もOK。



イベントTOPICS

イメージを目に見えるものに変換 光を味方につける材料開発が奏功

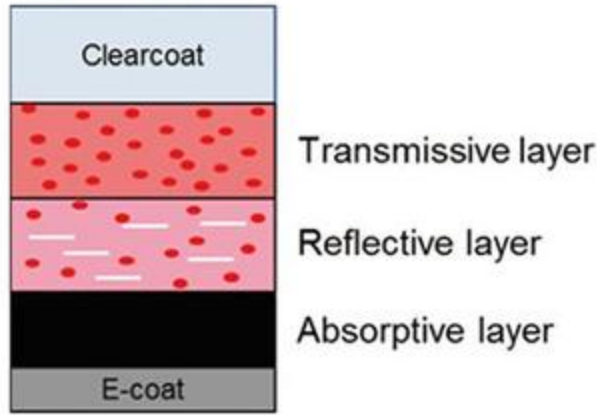


Fig. 10 Film Structure

カラー開発はまず、デザイナーが試行錯誤したうえで創り上げた色をもとに、開発部門が耐久性といった機能を織り込んでいく。次に生産性が見直され、この時点でデザイナーが思い描いた色とは違ってしまうことも少なくない。商品化のためには仕方ない、と思われてきたが、圧倒的な高意匠カラーの開発には、デザイナーが望む色を実現することが必至。

そこで、社内各部門の技術者と塗装サプライヤーが一堂に集まった。デザイナーが思い描く色を、エンジニアが理解し、それを物理特性に変換し、塗膜設計を行う。機能開発と生産技術開発を同時に行う、という新しいプロセスにスィッチしたのだ。

走行フィールもそうだが、カラーにおいても感覚をしっかりと数値化することで、ねらい通りの結果を生み出している。革新的な取り組みは、材料、製造工程をも抜本的に見直す機会となった。

マツダの代名詞“ロータリー” その真髄をイベントでも披露

マツダといえば、ロータリーエンジンを追求した唯一の自動車メーカー。今でも愛好家は多く、RX-7、RX-8は街中でも見かける。レーシングマシンに搭載して可能性にチャレンジしたり、かつてはラリーにもトライしていた。スポーツカー開発を目指して入社したマツダ社員の、あこがれでもあったという。今後は形を変えて復活するかもしれないが、現行モデルがないのはさびしい限り。残された車体は大切に乗り継がれてほしい。



ロータリーエンジンの分解風景を間近に見られるコーナーもあった。マツダの中でも熟練した職人しか作業できない、貴重な技術となってきた。



出展ブースのコーナーは メインスタンド裏に設置



メインスタンド裏にはメーカーやショップによるブースを展開。前回は屋内だったので開放感が。



NB、NCの開発主査を務めた貴島さんの姿を発見。記念撮影用の小物を借りてさっそく1枚。

とにかく富士スピードウェイの設備、スペースをフルに使っていた。ピットビルの最上階では、人気のCX-8のアクティブスタイルを展示。アウトドアに行きたくなるディスプレイのかたわら、ロープの結び方講座が開かれていた。テントを張るのに役立ちそう。

寺田さんのネットワークにより 食事をする環境がゴージャス

前回と大きく違うのが、名前を聞いたことはあるが行ったことはない、有名どころの飲食店がお弁当などケータリングをしていたこと。赤坂離宮やイタリアンのリストラテカルミネ、そして鈴鹿のかまぼこキッチンカーでもお弁当が！どれも目移りしてしまうほどゴージャス。仕方なく(?)、時間を空けて2回ランチを楽しんだ。



富士スピードウェイのレストランだけではまかなえない参加者の空腹はワールドフードコートで満たす。



穴子丼、つみれ汁を提供していたのは、すしのしん。作りたてはほかほか。お寿司は赤坂離宮のちらし。



サスティナブルZOOM-ZOOMって いったい何を言ってるの？

クルマが持つ価値により、人の心を元気にすることを追求するという「サスティナブルZoom-Zoom宣言2030」を発表したマツダ。今年のロードスター30周年に続き、2020年には100周年という節目を迎えるから、お祝いごとが続くような感じ。

電気自動車、自動運転といった次世代技術に向け、スカイアクティブはさらなる進化を続ける。そのうえで、地球環境を置き去りにしないことを宣言する。クルマの一生で削減できるCO₂の量を増やす努力を続けていく。

ちろん、技術的な革新だけではなく、ユーザーとのつながり、走る喜びもこれまでどおり重要視していく。各地イベントを通じて、車種を問わずにユーザーとの信頼を深めていく。

将来的にも多数の内燃機関搭載車が走っているだろうが、マツダは2030年には95%のクルマをEV化(内燃機関+電動化技術)する。ほかに人に対しての実現策として、心と体を活性化し、見る人の心を豊かにする。

また事故のない社会の実現を目指して、マツダ・プロアクティブ・セーフのさらなる技術アップを図ることも含まれている。「地球」、「社会」、「人」の領域において、目標項目をたててそれに向かって突き進むのがZoom-Zoom宣言。変わりゆくマツダの、これからに期待、といったところか。



イベントTOPICS

老若男女が参加できる サーキットイベントが◎

コースでは、マツダファン・エンデュランス(通称マツ耐)が150分間枠(決勝)で行われた。このマツ耐は、シリーズ戦となっていて、最終戦は岡山国際サーキットで行われる。普段レースを見たことがない人にとっては、ピットでの作業&ドライバー交代風景も珍しいもの。子供の手を引きながら食い入るように見学していた。



ミーティングでお見かけする面々が、この日はデミオでマツ耐に参加。耐久レースは仲間とわいわい楽しめ、スプリントとは違う雰囲気がある。



2018~2019

MOTORSPORT NEWS

“闘う”ロードスターの注目ニュース FRONT 7



FRONT 1 富士交流戦には39台のNDが全国から集結!

昨年9月24日に富士スピードウェイで行われたロードスター・パーティレースⅢの交流戦にはご覧のように全国から39台が集結。ここで完走することが全国の頂点に立つためには必須のため、日本一決定戦の様相を呈している。



FRONT 4

全日本ジムカーナはこのふたりが2年連続でV

昨季の全日本ジムカーナ選手権のPN-1クラスで斉藤邦夫(右)が2年連続でチャンピオンを獲得(通算11回目)。またRX-7でSA-3クラスを連覇した小俣洋平(左)が今年はマシンをNDにスイッチして、斉藤と同じクラスで闘う。



FRONT 3

N1仕様のNDロードスターが岡山で実戦デビュー

12月2日、岡山国際サーキットで開催されたN1の最終戦に、写真のND型がデビューした。現状、岡山では賞典外だが、富士はすでに参戦OK。NDのN1は新潟のRSファクトリーSTAGEでも製作中とのことで、今後が楽しみだ。



FRONT 2

世界一決定戦でドラマチックな逆転優勝

2018年のGLOBAL MX-5 CUP JAPANのチャンピオン、堤優成が「世界一決定戦」でも魅せてくれた。北米シリーズの強豪たちを相手に、11月10日の第1レースで優勝。北米マツダの毛龍勝社長兼CEOからも祝福を受けた。



FRONT 7

栄光のマツダカップはこの2名と1チームに!

2019年1月11日、東京オートサロンでマツダカップ授与式が開催され、ロードスター・パーティレースⅢとマツダファン・サーキットトライアル、マツ耐の全国チャンピオンの皆さんが表彰された。おめでとうございます!



FRONT 6

一番の働き者はマツ耐総合優勝の「諏訪姫」号

2018年に一番働いたのが、この「PLUM」競放娘Giロードスター」だろう。パーティレースは北日本に北平絵奈美、東日本に脇田康平と堀内拓哉、西日本に八田新一でフル参戦。さらにマツ耐の全戦と富士チャンにも出場している。



FRONT 5

2018年のベストバウトは松井孝允vs池島実紅か?

12月8日に富士で開催されたロードスターカップの最終戦で、すでに1.8クラスのチャンピオンを決めていた池島実紅(写真奥)と、スポット参戦した松井孝允(手前)が演じた壮絶なバトルは、昨季のベストバウトとの評がある。



MOTORSPORT NEWS

2018~2019

“闘う”ロードスターの最新情報を満載!



最終戦の富士ラウンドに特設されたステージで表彰を受けるカップドライバーたち。世界一決定戦へのチケットを手にしたチャンピオンの堤とシリーズ2位の吉田のマシンが、ご褒美とばかりに前に並べられた。

GLOBAL MX-5 CUP

REVIEW & PREVIEW

後世に語り継がれる 白熱バトルを展開!

2年目のシーズンを迎えたGLOBAL MX-5 CUP JAPAN。のべ10台と少数精鋭の戦いになったが、世界統一スペックによるハイレベルなワンメイクレースというスローガンに相応しい、白熱のバトルが展開された。とくに第3戦の鈴鹿と最終戦の富士は最終ラップまで、4台または5台のトップ争いが展開された。そしてチャンピオンに輝いたのはルーキーの堤優威。開幕3連勝の見事な戦いぶりだった。

TEXT:石田 徹 PHOTO:石田 徹/B-Sports

本 誌前号で第3戦までをお伝えした2018年のグローバルMX-5カップJAPAN(以下GMCJ)。そこまではゼッケン1を背負った堤優威の独壇場で、チャンピオンも最終戦を待たずして決まったが、その後もドラマはいくつも起きた。

まず、堤がチームの方針で欠場した第4戦の岡山では、トッププロの佐々木孝太が意地を見せた。広島マツダを母体とするHMLEEサーズに移籍した佐々木は、開幕から2戦続けて接触のアクシデントで不本意な結果に終わり、チームの地元に近い岡山での雪辱を期していた。

予選から同僚の吉田綜一郎とスリップストリームを分け合うチー

ルーキーながら開幕3連勝で堂々の戴冠

#1 堤 優威

TX2 CABANA Racing MX-5

開幕戦SUGOでは鮮やかな逃げ切りを見せたが、続く第2戦もてぎと第3戦の鈴鹿では最後まで集団でのバトルを制してトップチェッカー。ロードスター・バーティレースから4輪のレースキャリアをスタートさせた22歳(開幕戦当時)の若手が輝いた。



GLOBAL MX-5 CUP CHALLENGE at U.S.A.



堤が第1レースで見事に優勝！

ロードスター遣いの世界一を決める大会「GLOBAL MAZDA MX-5 CUP CHALLENGE」が2018年11月10日から11日にかけて、フロリダ州のセプリング・インターナショナル・レースウェイで開催。日本代表の堤優威は10日の第1レースで優勝。しかも最終ラップの最終コーナーでインを差しての逆転という離れ業で世界を驚かせた。11日の第2レースでも5周目に先頭に立ったが、直後に追突されてスピンアウト。世界一の夢は潰えた。もうひとりの日本代表、吉田綜一郎は予選で接触のダメージを受けたこともあり、第1レースは11位で終わったが、第2レースでは8位に入賞。またレーサー鹿島も北米シリーズからこの戦いに駒を進めている。2日間にわたる激闘の結果、一昨年に続く2度目の世界一となったのはネザニアル・スパークス。第1レースは4位で終わったが、第2レースでの優勝でタイトル奪還に成功した。



第1レースのボディウムの中央に堤が立った。左が2位のジョン・デインII。右は3位のロバート・ノーカー。だが、彼はなんと14歳。昨年7月に北米シリーズで優勝しており、最年少記録としてギネスに認定された。

世界一決定戦で日本代表が使用したカップカーは現地でのレンタルだが、ご覧のように日本国内とほぼ同じカラーリングが施され、今回は戦力も十分に担保されていたとのこと。吉田のサポートのために同行した佐々木孝太の姿も見える。



最年少ながら2年連続の勝利で世界を経験



#84 吉田綜一郎

ヒロマツ ロードスター

開幕時、21歳という最年少ながら、粘りの走りでポイントを積み重ね、さらに最終戦では最終ラップに抜け出して今季初優勝。2017年シーズンにも2勝を挙げているため、2年にわたって勝った唯一のドライバーだ。2019年シーズンは同じチームからスーパー耐久へのフル参戦というニュースがあり、さらなる飛躍も期待できそうだ。

梅田／佐々木／村上らも常に上位で活躍



#85 佐々木孝太

ヒロマツ ロードスター



#12 梅田 剛

チーム テラモス ロードスター



#06 小原健一

KENAUTO Moty's MX-5



#88 村上博幸

村上モータース&KOTA-R MX-5



#86 TOMISAN

渚・BRIDE・MX-5



#58 梶谷太郎

沖縄ロードスターレンタカー58ドライブ

惜しくも世界一決定戦には進めなかったが、ランキング3位の梅田から5位の村上までは、誰がいつ勝ってもおかしくない互角の戦いぶりを見せてくれた。堤と同期で2015年にロードスター・パーティレースに参戦を開始した梅田は、2016年にND型で日本一のタイトルを獲得。昨季はGMCJに寺田陽次郎監督の下で参戦したが、勝利には一歩届かなかった。トッププロである佐々木孝太は2017年は自分のチームの監督兼任での出場。広島マツダのチームに移籍した昨季は第4戦で優勝。2年越しで自らの実力を証明してみせた。2017年のスーパー耐久(ST-5クラス)を制した村上は、このカップカーの争いでも常に上位に食い込んでいる。



グローバルカップの最終戦ではファンサービスの 일환として、出場ドライバー全員が参加してのサイン会を開催。レースをより身近に感じてもらうのが目的だ。

最終戦でシーズン初優勝を果たした吉田綜一郎。出場が決まった吉田は、昨季に引き続き、HMRレーサーズ(広島マツダ)のメンバーたち、歓喜の瞬間だ。



2019年のGMCJも同じく全5戦での開催が決定しており、4月14日のスポーツランドSUGOで開幕を迎える。

の連勝という結果に終わった。

つまり後半2戦はHMRレーサーズ

0.088秒だけ抜け出して優勝。

争っていた吉田が最後の最後に

に5台が最終ラップまでトップを

ながら決勝では冒頭の写真のよう

を記録してポールを獲得。しかし

を見せつけ、唯一コースレコード

富士の予選でチャンピオンの貫禄

を一方では、復帰した最終戦の

ムプレーで、最後の最後に1分47

秒881という驚異のスーパーラ

ップを樹立。従来のレコードを1

秒以上も削る快挙だった。決勝で

もスタートからライバルを一度も

寄せ付けず、11秒余りの大差でぶ

つちぎり。自身はもちろん、チー

ムにも初優勝をもたらした。

2018~2019 MOTORSPORT NEWS

“闘う”ロードスターの最新情報を満載!

SUPER TAIKYU

REVIEW & PREVIEW

0.5ポイント差で 「TEAM221」が大逆転!

村上モータースがST-5クラスのチャンピオンに輝いた2017年のスーパー耐久。18年も6台のロードスターが参戦し、マツダ車の活躍が目立った。ST-5クラスの争いは最終戦までもつれ込み、参戦2年目のTEAM 221のNDロードスターが優勝。わずか0.5ポイント差で逆転してチャンピオンとなった。

TEXT & PHOTO: 石田 徹+1



最終戦はマツダ勢が表彰台を独占!

最終戦の岡山ラウンドのST-5クラスはマツダ車が表彰台を独占。左から2位の村上モータース(左から脇谷猛/山谷直樹/村上博幸)、優勝したTEAM 221(左から山下潤一郎/山西康司/筒井克彦/上村優太)、3位のTEAM NOPRO(左から大谷飛雄/井尻薫/関裕)。奇しくもポイントランキングの上位3チームが順番通りに登壇した。



本格参戦2シーズン目のLOVE DRIVEレーシングは専門学校生のNATSとコラボ。第2戦の富士と最終戦の岡山では初年度のマシンも加えて2カーでの参戦を果たした。



村上モータースは最終戦の岡山ラウンドで、シーズン途中で撤退した32号車を引き継いで88号車との2カーエントリーを実現。最後は2台がランデブー走行でゴールした。



第4戦オートポリスでシーズン2勝目を挙げたTEAM 221。チェッカーを受ける山西康司を迎える筒井克彦。チームにとって地元となるここでの勝利が大きかった。



S耐では一番短い3時間の決勝レースでも2回以上のピットストップが義務。ドライバーだけでなく、給油やタイヤ交換ではピットクルーたちもライバルと戦っているのだ。

スーパー耐久(以下S耐)は昨シーズン、ワンメイクレイヤーのピレリへの変更と、24時間レースの復活をはじめ決勝時間の延長という、大きな変革を迎えた。1年を通じて参戦したロードスターは6台。とくにST-5クラスにはNDロードスターが5台、さらにガソリンとディーゼルが各1台ずつのデミオとマツダ車が集中。ライバルのフィット勢に2勝を許したものの、終わってみればランキングの上位ベスト3はマツダ車が独占した。

前号では第3戦の富士24時間にて村上モータースの88号車が優勝したところまでお伝えしたが、その後はチーム221の2号車が逆襲を開始。第4戦オートポリスで2勝目を挙げ、苦しい第5戦もてぎでも粘りの走りですべて5位に踏みとどまって、逆転の可能性を残して最終戦に臨むことに成功した。

その岡山ではエースドライバーの山西康司に加えて、上村優太という若き実力者も招聘。勝利への強い思いが実って2号車は見事に優勝を果たし、チャンピオンを獲得した。一方で88号車も2位入賞と健闘。終わってみればわずか0.5ポイントという僅差だった。

女性のモータースポーツ活動を支援するWIMプロジェクトの一環として参戦2年目を迎えたのがラブドライブ・レーシング。フル

敗れてなお強しの前年王者。24時間にも勝利



#88 村上モータースMAZDAロードスター

ST-5 CLASS Ranking 2nd. 131.5Points

2017年は第2戦から3連勝と波に乗り、第5戦での2位でチャンピオンを確定した88号車の村上モータース。ところが昨シーズンはチーム事情でドライバー編成が固定できなかったこともあり、苦しい戦いを強いられた。それでも10年ぶりに復活した富士の24時間レースでは優勝。ル・マンでの栄光を知るマツダのファンには最高のプレゼントとなった。

タイヤ変更にいち早く対応して勢力図を逆転



#2 TEAM221ロードスター

ST-5 CLASS Ranking 1st. 132Points

参戦2年目となった2号車が、村上モータースの2連覇を阻止した。開幕戦の鈴鹿で初優勝を果たし、第2戦でも2位と連続して表彰台を獲得。ワンメイクタイヤとして2010年から使われていた横浜ゴムがピレリに変更になったシーズンで、それに合わせ込んだセッティングを確立。第4戦と最終戦でも優勝して、クラス最多の3勝を挙げている。

17年のマシンはトレーニングにも活用 チームは撤退するも、最終戦で復活！ 速さは本物に成長。欲しいのは結果だ



#78 LOVE DRIVE RACINGロードスター

ST-5 CLASS Ranking 13th. 4Points

井原慶子ドライバーのもと、2017年に初参戦した時のマシンがこの78号車。合同テストにも活用され、多くの女性ドライバーたちがこれですぐにマシンの性能を重宝。第3戦で最終戦には全体的に参戦している。



#32 Nissoku ND ROADSTER

ST-5 CLASS Ranking 11th. 15Points

全員アマチュアのドライバー編成ながら多門apのサポートで健闘していた32号車。残念ながらチーム事情で第2戦SUZUKIまでで撤退することになったが、最終戦の岡山で村上モータースから復活を果たした。



#50 LOVE DRIVE RACINGロードスター

ST-5 CLASS Ranking 9th. 35.5Points

参戦2年目のシーズンは富士の24時間レースで一時トップを快走。また予選のAドライバーでトップタイムを記録するなど、女性ドライバーたちのスキル向上を支援した。ただ結果は開幕戦の6位がベストリザルト。

MAZDA TEAM INFORMATION



オーバードライブがNDで参戦決定！

これまでデミオのSKY-G(66号車)でST-Tクラスに参戦してきた武地孝幸代表率いるOVER DRIVEが、2019年はNDロードスターにマシンをスイッチする。すでに着々と製作が進み、開幕戦の鈴鹿(3月24日決勝)からの参戦を予定。このチームの場合、エンジンに関しては今までのノウハウが生かせるのがメリットだ。ちなみに昨シーズン、第2戦と第3戦で連続してポールポジションを獲得した実績もある。エースドライバーには引き続き若手の橋本陸が決定している。

NOPROはSKY-D2台で挑戦継続！

一方、本誌でもおなじみのTEAM NOPROは、S耐にはSKY-Dの2台で引き続き参戦する。写真のアクセラはST-2クラス、そしてデミオはST-5クラスだ。アクセラはまだ進化の途上だが、デミオはロードスターとガチンコ勝負での王座獲得を目指している。



最後のシーズンは開幕戦で堂々の3位入賞

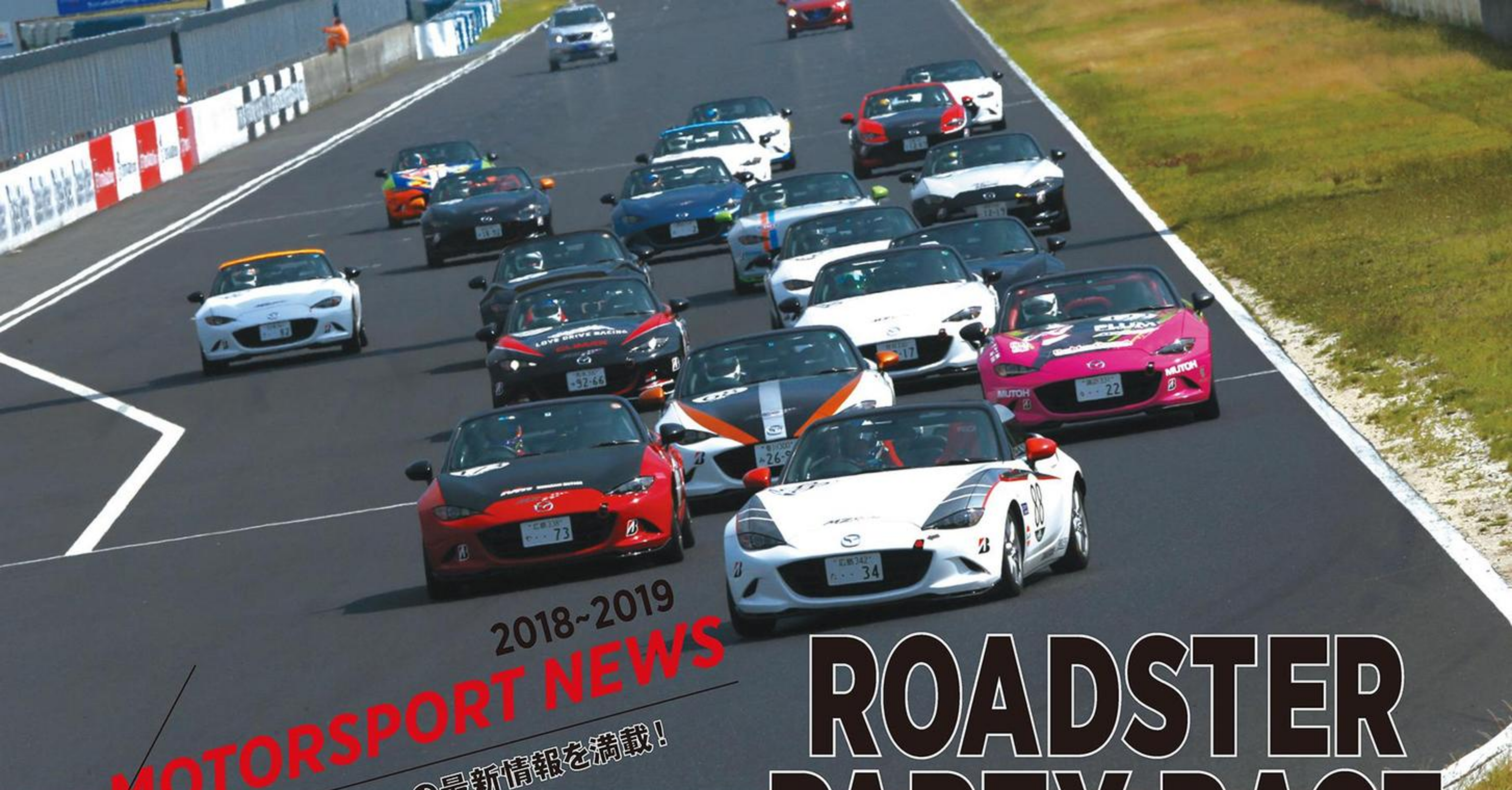


#54 TC CORSE iRacing ROADSTER

ST-4 CLASS Ranking 8th. 40Points

2014年から5年間、排気量2Lのマシンで争う激戦のST-4クラスに参戦してきたTC CORSE。S2000やインテグラなどホンダ車全盛の時代から、2015年以降は86/BRZが台頭してくる中、唯一のマツダ車として孤軍奮闘を重ねてきた。エンジンパワーでは劣っているが、フットワークの熟成とドライバーを含むチーム全体のスキルアップでトップコンテNDERに成長していったことは賞賛に値する。これからはニューマシン、RFでの参戦に期待したい。

参戦した50号車の女性ドライバーたちの成長は著しく、速さは十分に見せてくれたが、結果という意味ではまだ課題を残したと思う。そして唯一、NCロードスターでST-4クラスに挑んだ54号車は開幕戦の鈴鹿で3位入賞。残念ながら2016年の岡山以来の2勝目は叶わなかったが、最後のシーズンも強力な86勢を相手に互角以上の戦いぶりを見せてくれた。2号車を率いた筒井克彦代表は「タイヤが変わったことが有利に働きかけたね。ピレリに合わせたセッティングを早く作り込んでくれたチーム全員の勝利です」と激闘のシーズンを振り返った。



2018~2019 MOTORSPORT NEWS

“闘う”ロードスターの最新情報を満載!

ROADSTER PARTY RACE

REVIEW & PREVIEW

ベテランと若手の対決で 各地区とも激戦に

ロードスター・パーティレースⅢは、現行ND型のデビューに伴って2016年から北日本／東日本／西日本という3地区のシリーズ戦に発展。18年もこのシステムで行われ、各地区とも参加台数が増え、ドライバーたちのレベルアップも顕著だった。

TEXT:石田 徹 PHOTO:石田 徹/B-Sports

若者たちの前にゼッケン88の高い壁



北日本シリーズには2年連続の西日本王者の本多永一が広島から遠征。「走ってみたいコースでした」と、もっぱら20代の若者たちとのバトルを満喫。2勝と3位2回という堂々の成績で、2位以下に大差を付けてタイトルを獲得した。

北日本NDシリーズ

ルーキー神尊が雨にも負けずの快挙



参戦4台と寂しかったうえに、波乱が続発。第2戦で、2年連続チャンピオンの佐久間行雄と開幕戦優勝の松浦俊一がともにリタイア。第3戦で岩本忠将もクラッシュ。唯一、4戦とも完走したルーキー神尊が王座を獲得した。

北日本NCシリーズ

9月24日に富士スピードウェイで開催された交流戦の正式表彰式。結果的にこのレースが昨シーズンのパーティレース全体の成績を左右した。前列中央が優勝の本多永一、右が2位の猪爪含崇、左が3位の八田新一。



筆

者が参加する側から取材する立場に変わったのが20

16年。この3年間で、ロードスター・パーティレースは間違いなく大きくレベルアップを果たした。

その証拠が、ワンメイクレースとして指定されたタイヤが明らかにグリップダウンしたのに、参加するパーティレーサーたちがタイムを削ってきているという事実だ。昨シーズンからシリーズ戦の指定タイヤがブリヂストンのポテンザRE71-Rからポテンザ・アドレナリンRE003に変更になったが、各地区の予選タイムを見ると上位のドライバーたちはほぼ遜色ないタイムで走っているのだ。

また車載映像を活用するのは当然で、自分の運転操作を客観的に記録して分析できるデータロガーを装着するドライバーも増えている。さらにオフィシャルインストラクターの加藤彰彬さんをはじめ、プロドライバーに個人的にコーチングを受けている選手もチラホラ。シミュレーターでトレーニングしている人も当然増えているはず。こうして、パーティレーサーたちは進化し続けている。

とはいえ接触するとノーポイントで、家に無事に帰り着くまでがレースというパーティレースの精神は健在だ。腕前が上がったことで、ギリギリで接触を回避しつつ

MAZDA FAN

ENDURANCE



150分の耐久で 長野チームが総合優勝

マツダファン・エンデュランス(マツ耐)は2012年から開始された150分間の耐久イベントだ。参加の条件は基本的にナンバー付きのマツダ車であることのみ。ヘルメットやグローブは当然必要だが、普通の長袖&長ズボンでもOKのため、気軽に参戦できるのも魅力だ。ドライバーは1名から最大4名までで、途中給油なしで走りきるのがルール。車種や改造範囲によって細かくクラス分けされて、同じような条件同士で勝負を争えるように配慮されている。



2014年からは全国を転戦するシリーズ戦となり、昨年はガレージがサポートする「PLUM」が「GIR」ロードスターがぶっちぎりでチャンピオンに輝いた。

●MAZDA FAN ENDURANCE公式サイト
<https://endurance.mazda-fan.com>

未勝利でも粘ったオカハラが王者に



東日本NDシリーズ



2勝した鎌倉裕貴(中央)だが、第2戦で8位、最終戦も6位と沈んでランキングは2位。開幕戦と最終戦で2位、第3戦で3位、そして第2戦でも6位と粘ったオカハラタツヤ(左)が3点差でチャンピオンに。右がシリーズ3位になった大岩浩貴。

北の王者が念願の筑波で堂々の戴冠



ルーキーの里山敬一郎が開幕戦を制する波乱のスタートも、北日本チャンプの佐久間が第2戦と第3戦で優勝。前年王者の入江直が最終戦を欠場したことと佐久間のチャンピオンが確定。最終戦は紅一点の亀山晃代の初優勝でも大いに盛り上がった。

東日本NCシリーズ

前年王者同士が最後まで接近バトル



前年の北日本王者・八田新一の参戦や、参戦2年目の樋口紀行の成長で一気にレベルアップした西日本シリーズ。猪爪杏奈や杉野治彦も表彰台を奪い合う激戦となったが、最後は3年連続で本多永一が頂点に立った。今年も注目のシリーズだ。

西日本NDシリーズ

MAZDA FAN

CIRCUIT TRIAL



ベストタイムで勝負を決める 全国シリーズ

15分または20分×2の競技時間でサーキットを周回し、そのベストタイムで順位を競うのがマツダファン・サーキット・トライアル(MFCT)だ。2003年から開始され、マツ耐同様に2014年からはチャンピオンを争う年間シリーズに発展。基本的にはBライセンス以上が必要なJAFの公認競技だが、参加することでそのライセンスが取得できるクローズドクラスも用意される。レースと違ってバトルしないので、接触やクラッシュのリスクが低いのがメリットだ。



昨年6月に岡山国際サーキットで開催されたMFCTのロードスターTUNEDクラスで、マツダの梅下隆一執行役員が優勝。ほかの役員もマツ耐に参戦継続中だ。

●MAZDA FAN CIRCUIT TRIAL公式サイト
<https://circuittrial.mazda-fan.com>



2017年に北日本シリーズを制した八田新一(右)が18年は西日本に参戦。ガレージ1の駒場勇代表(左)とのコンビで第3戦を制したが、シリーズ2位に終わった。



昨年3月22日、岡山国際サーキットで開催された西日本シリーズ合同テストでのワンショット。左から、初めて参戦する藤尾昌宏、竹内悠祐、土屋麻衣、園雅子の4選手。昨シーズンも多くの新しい仲間がパーティレースに加わった。

バトルを楽しむ状況が間違いなく増えている。

さて、2019年のパーティレースの開催概要もすでに発表されている。今年度はレギュレーションも含めて大きな変更はなく、北日本(スポーツランドSUGO)／東日本(筑波サーキット)／西日本(岡山国際サーキット)の3地区で各4戦が開催される。そして9月には富士スピードウェイでの交流戦も行われる。

その交流戦での完走を条件に、各地区を通じて最高の成績を収めたNDシリーズのドライバーにはマツダカップが与えられる。次にこの栄誉を獲得するのは果たして誰なのか？



FUJI CHAMPION RACE

REVIEW & PREVIEW

チャンピオン2名以外にも 女性が大活躍！

富士スピードウェイで一番多くレースを走っているのは、じつはマツダ車かもしれない。現在はトヨタ傘下のコースだが、パーティレースと同じ2002年から始まったロードスターカップの盛況は今も続いている。伝統のN1やNA1600レースも健在だ。

TEXT:石田 徹+1 PHOTO:石田 徹+1/FRCC(Fuji Roadster Cup Community)

未勝利ながら全4戦を完走した山崎が王座に



開幕2連勝を飾ったのはNR-Aグレードではない寺下皓大だが、その後は欠場。第3戦で五賀貴男が優勝して一歩抜け出したが、最終戦のリタイアで万事休す。未勝利ながら全戦で上位入賞を果たした山崎善健(写真左)がチャンピオンとなった。

RSC1.5チャレンジクラス

王者同士のジョイファスト対決は山川に軍配



2017年はプロの青木孝行が制したこのクラス。昨季は以前にNA1.6でチャンピオンを争った茂木文明と山川雅という、ジョイファスト勢同士の一騎打ちに。ところが茂木が練習走行でクラッシュして最終戦を欠場し、山川が王座を獲得した。

RSC1.5オープンクラス

N1は最終戦の最終ラップで芝田が逆転して優勝。岐阜から参戦7年目にして初のチャンピオンを獲得。雨の第2戦で唯一ノーペナルティで優勝したのが大きかった。静岡のマキタスピードのサポートを受けている。



N1は芝田が大逆転でチャンピオンに

富士チャンピオンレースで多くの参加台数を誇るロードスターカップ(RSC)は、昨年から新たなクラス分けで開催された。基本は排気量別の4つだが、さらに1.5と2.0だけは改造範囲の違いでチャレンジとオープンに分かれた全6クラス。ただしNAからNDまで、全世代のロードスターのすべての車種に門戸を開くという原則は守られている。

昨シーズン、総合首位の座は1.8クラスの指定席となった。中でも16年まで5年連続で旧NB8クラスを制した11号車が復活したのが話題となった。しかもドライバは21歳の池島実紅で、開幕3連

勝で最終戦を待たずしてチャンピオンを確定させてしまった。

そして女性チャンピオンは、さらにひとり誕生。パーティレースにも参戦できる2.0チャレンジクラスの山本絵里子で、最近ロードスターに加えてVITAのレースでも各地のサーキットを転戦し、腕を磨いてきた成果が出た。ちなみに同じく、パーティレースと共通の1.5チャレンジクラスとの最終戦も北平絵奈美が優勝。3位にも加藤沙也香が入賞している。

なおRSCドライバたちをサポートしているショップという面では、昨年はジョイファスト勢の活躍が顕著だった。1.5チャレ

TOHOKU ROADSTER CUP

TOPIC



富士チャンと同じマシンで遠征大歓迎

ケンオートの小原健一代表が仕掛け人となって誕生したのが、この東北ロードスターカップ。富士のロードスターカップとレギュレーションを統一して、スポーツランドSUGOでの開催にこぎつけた。台数が少ないこともあって、現在はパーティレースのNCシリーズとの混走で行われている。動画撮影や表彰式などのホスピタリティもアットホームで至れり尽くせり。ロードスターで走ると一番楽しいというSUGOだけに、もっと多くの人に参加してほしい。



2018年の開幕戦は東北のドリキンこと川崎俊英(中央)が優勝。シリーズチャンピオンにはこのレース2位で福島在住の和光博紀(左)が輝いた。

●東北ロードスターカップ公式サイト
<http://roadster-cup.smack-one.com>

ルーキー池島が前年王者を振り返りで戴冠



2016年までNB1.8を5年連続で制した11号車を引き継いだ池島実紅(中央)が開幕3連勝で堂々のチャンピオンに輝いた。2017年を制した山平健太郎(左)も第2戦と第3戦に参戦したが、2戦とも2位で惜敗。池島の勢いを止められなかった。

RSC1.8クラス

「お先にどうぞ」は返上の山本が堂々のV



NCのパーティレースにも参戦できるクラスだが、昨季は台数減少で成立が危ぶまれた。そんな中でも優勝2回で、キャリア初のチャンピオンになったのは山本絵里子。最近ではVITAでも参戦を重ねている。車名に付けたフレーズはもう使えない?

RSC2.0チャレンジクラス

欠場のハンデをカバーした高橋が2連覇達成



2017年は4戦全勝で完全制覇した高橋裕史(右)だが、昨年は第3子誕生のために1戦お休み。さらに最終戦では決勝後に最低重量違反で失格というドラマがあったものの、2勝したことでも連覇達成となった。今季は総合優勝を目指してほしい。

RSC2.0オープンクラス

悔しさをバネに辻本が4戦全勝でリベンジ!



初代NA6と2代目NB6で争われるクラスだが、事実上NA6のワンメイク。2017年にチャンピオンの小原健一と同年ながら、最終戦の順位で惜しくもシリーズ2位となった辻本均(右)が、見事に4戦全勝でリベンジを達成。初タイトルを獲得した。

RSC1.6クラス



N1とNA1600でもロードスターが健闘中!

写真左はN1の最終戦。久しぶりに2桁の10台でのレースとなった。右はスリックタイヤ装着のキャブレター仕様で争うNA1600の開幕戦。復活した小宮伸介のNA6が2位に入賞したが、第2戦のエンジンブローでその後は欠場している。

OKAYAMA CHALLENGE CUP RACE

TOPIC



多くの名手たちを育てた伝統のバトル

初代NAによる初めてのレースが開催されたのが、ここ岡山。1991年のことだった。村上モータースの村上博幸代表をはじめ、多くのロードスター遣いを輩出したことでも知られている。近年は参加台数がやや寂しくなっているが、年間5戦のうち2戦が2時間の耐久のため、最大3名で参加できるのはユニークな試みだ。昨シーズンは写真の33号車を駆る金森成泰が、成立した4戦中で3勝2位1回という圧倒的な内容でチャンピオンを獲得している。



昨年4月22日の第2戦(2時間耐久)のボディウム。左から2位の宮地章生と山崎聡一、優勝の妹尾良太と金森成泰、3位のツダカンヤとゴルゴタイゾー。

●岡山国際サーキット公式サイト
<http://www.okayama-international-circuit.jp>

ンジの山崎善健、1.5オープンの山川、1.8の池島、2.0オープンの高橋裕史という4名がチャンピオンを獲得。2.0チャレンジの山本のマシンはドゥー・エンジンリングが担当している。

1992年から続く伝統のN1では事件が起こった。このレースは2011年から雨宮恵司が3連覇。そして14年からは大野俊哉が4連覇を達成し、カメイ・コリンズ勢が7年連続で制していた。昨年も大野がポイントリーダーで最終戦を迎えたが、なんと最終戦の最終ラップで芝田敦史が逆転して優勝。ふたりは55ポイントで並んだが、規定により最終戦で上位の芝田がチャンピオンとなった。

東北ミーティング
in 磐梯町
ほぼ全車撮り



ROADSTER
BROS.

今号から連載でお届けする、女性えこひいき企画
ロードスター生活をめいっぱい楽しんでいる
キラキラ女子(年齢不問!)を紹介していこうと思う

“クルマを操る!?”という響きに ひかれて、あえてマニュアル車を 選んで買いました!



ミーティング会場によく足を運んでいる「さおりん」。愛車のNDはマニュアルだが、取得した免許はオートマ限定だった。

「ドライブが好きなので、社会人になったらクルマを買おうと思ってました。家のクルマがクラウンなので、アクアでも乗ろうかなって。でもクルマ好きの親せきが、女性がスポーキー乗ってたっていいんだってアドバイスくれた。

たまたまずれ違ったロードスターのドライバーが、とっても楽しそうに見えたんです(笑)。そこでいろいろ調べて、横浜のマツダR&Dで行われたフリーマーケットに行ってみたところ、40's(フォーティーズ)オーナーズクラブのみなさんから、「マニュアルの方が絶対に楽しい。操れるから」って言ってたけど、何を操るの?

石川沙織さん



「当初、軽自動車でいいじゃない?と
言ってきたババに、自分だって昔はス
カイラインやZに乗ってたじゃん!
と反論したら何も言わなくなりまし
た(笑)。楽しそうに助手席乗ってます」

言われたように買ってみて、何
も感じなかったらATにすればいい
やって。納車待ちの間にあわて
て限定解除しましたよ。でもマニ
ュアルにしてよかったです。自分
が考えていた理想のカーライフを



クルマはノーマルに限る、といっ
た考えからアフターパーツなし。
ステッカーくらいだろうか。懐か
しいロゴっぽいのが!?

愛車の作業も見守ってます ご指名メカニックいますし!

ディーラーでメンテナンスをしている
のだが、とあるメカがエンジンを撫でて「き
れいに乗ってますね」と言ってくれた姿
にキュンときた一つ。以来、作業はすべ
て彼をご指名。NB乗りだということも
あって、ついつい余計に話し込んでしま
うとか。おかげでいつもベストな状態だ。



送れています。カナロドに参加し
て、初めて若い人も乗っているん
だって知りました(笑)。今ではマ
ツダの開発スタッフの方とも話し
たり、ドライバーさんに運転を見
てもらったりしています」



やはり愛車に名前があったか〜! モータージャーナリスト山口さんのYouTube番組「Tan-Kin.TV」にもお手伝いとして参加中。



別色同型の腕時計を先に買
っていたのだが、やっぱり
気になって赤も買ってしま
った。こうして、クルマに
合わせた買い物が



女子あるある(男子も?)。
運転用とお出かけ用の履物
は分けているもの。マニ
ュアルだけに運転用シューズ
も操作性を重視する。



自薦他薦
問い
ません!

ロ～女スタ～大募集

ミーティング会場では、大勢の女性オーナーの姿を見かけるし、取材も行っている。ロードスターに乗ることになった、きっかけひとつとってもじつに興味深い。これまで男社会とされてきた場にも、どんどん女性が進出していることだし、女子ルーム企画を作ってもいいかな。我こそは、彼女こそは、大募集中です!

情報はメールで
roadsterbros.magazine
@gmail.com



モニターREPORTS

塵も積もればビッグデータ!? 読者のみんなで試してど~よ? パーツモニターレポートのコーナーです!



さっそく
お試し!

川戸 真さん

会社から疲れて帰宅したばかりでグッタリしていたところ、モニター当選のメールをいただき、うれしさのあまり狂喜乱舞です!



交換作業は自分で行っている。キャリアパーの赤い塗装も、サーキット走行などで少しばかり剥がれが出てきてしまっているようで……。



モニター当選の前に、ブレーキフルードの交換を予定していたが、パッドが新品になるならと、それを待つて行くことにしました。

NDロードスター用ブレーキパッド プロジェクトμTYPE PS 使用レポート



鳴き防止の面カットのおかげか、ブレーキの鳴きもなく、ダストも少なめでホイールへの攻撃性もありませんでした。

モニターに当選したと連絡を貰い、ワクワクして待っていると、車両一台分のPADが届きました。早速自宅前にてDIYで取り付けです。取り外したフロント側純正パッドと表面を比べると、面取りの位置が違うことに気が付きました(写真参照)。これも鳴き対策なんでしょうか……。

作業自体は何も困ることなく組付けを終え、ブレーキオイルも新品交換し、早速試乗です。焼き入れ済みとは書いてありましたが、初期から当たりが付いている感じで、軽い踏力でもぐっと効きが良くなりました。にもかかわらず、ブレーキ鳴きは全くしません。2週間程度毎日の通勤に、週末は軽く山道を走ってみましたが、変な異音もなく良い感じでした。さらに先週、近くのショートサーキットに行ってみました。実際には守備範囲外なのかもしれませんが、効きにはほぼ満足。しっかり20分間×3セット。フェードすること無く走り続けました。

愛車について

会社の友人より今年7月に譲り受け乗り始めました。3年落ちのNDロードスターSスペシャル 白 6MTです。ピカピカとは言えませんが、快調、快適です。久々のFRオープンで、あちこちにお出かけしたいと考えてます。峠道、サーキットにもドンドン行ってみたいと思っています。

作業後の違いは体感レベル またやってみたいと思わせる



某カーショップ店にてオイル交換前に実施。エンジンを止めて、このフラッシングを入れて5分間アイドリングをした後、オイル交換しました。効果のほどは、後付けターボにも効きます!トルク、軽快感、静粛性が使用前と使用後で変わりましたが、自分の場合は、その中でもとくにトルクが増しているように感じました。いつもの調子でアクセル踏むと、ちょっと前に出すぎる感覚があります。走ってて、楽しいです。いつまでも走りたいなあと思わせてくれます。またエンジンが汚れてきた頃に使ってみたいと思います。もちろん、まだまだ長く乗って行く予定です!



愛車のエンジンの状態は

・NB1のBP ・走行距離143,178km ・2年前エンジンOH
・後付turbo(11年前、中古で買った時から)

海老原健太郎さん



ROADSTER
BROS.

RCOJ Message Board



いよいよ30周年イヤーに突入 各地のイベントも盛り上がりそう

ロードスターが誕生した1989年(平成元年)から、10周年、20周年と節目に大規模なミーティングが行われてきた。広島県三次市にある、テストコースを使っているイベント。機密事項が多い場所だけに、通常は一般ユーザーが立ち

入ることはできない。そこがマツダの太っ腹！
そしていよいよ2019年、30周年を迎えることになり、10月のイベント開催が決定した。これまでと同様に、サインカー、タペストリーへの署名が、各地のミーテ

ィングで展開される予定だ。
ロードスター4世代が集まるミーティング、しかも全国規模。マツダが全面協力してくれるとあって、今からもうワクワクしている。10周年から皆勤賞となる人も多いことだろう。とにかく！広島への道のりのために、愛車はもちろん、人のコンディションも整えておくこと。備えあれば、なのだ！



4月の新潟から署名車へのお祝い署名が始まるらしい。10周年、20周年車に署名をしたみなさん、どこに署名したか覚えてるかな？ 10周年、20周年と天候にも恵まれたミーティングだっただけに、今年もそうだといいな。NAモデルはたくさん参加してほしいから、今から目指そう三次！ イベント詳細はホームページをこまめにチェックしよう。

2019年ロードスター関連ミーティングスケジュール

○は日程確定
※は未確定

日程	場所	タイトル	確定
3月31日	横浜	RCOJチャリティフリーマーケットwithマツダ2019春	○
4月13~14日	新潟	ほくりくミーティング2019	○
4月28日	大分	ロードスタージャンボリー2019	○
5月12日	兵庫	オアシスミーティング2019	○
5月25~26日	軽井沢	軽井沢ミーティング2019~笑顔。逢える。~	○
6月22~23日	愛知	RCOJ東海メンバーミーティング2019夏の合宿	○
7月(土・日・祝日)	横浜	2019Roadster展	○
9月末定	岐阜	中部ミーティング2019	○
9月14~16日	北海道	ふらのミーティング2019	○
9月22日	福島磐梯	東北ミーティング2019	○
10月13日	広島三次	30周年ミーティング	○
10月27日	横浜	RCOJチャリティフリーマーケットwithマツダ2019秋	○
11月3日	熊本	第2回南九州ロードスターミーティング	○
11月10日	山梨	ERFC清里ミーティング	※

※各ミーティングに「Roadster30thAnniversary」が入ります。

イベント詳細は
ここでチェック!

Congratulations & Many Thanks
for the 30th Anniversary of Roadster.
Lovable Life with Roadster still goes on.

Roadster 30th Anniversary

"The Happy three Decades"
30年。すくすく、このクルマが愛を持って共に過ごして来た。しあわせな瞬間に共に笑った。しあわせな瞬間に出逢ったたくさんの笑顔に感謝。
このクルマが30年間の人生に重なって来たことに、これからも、きっと「しあわせ」は続く。

- 30周年ミーティング
Roadster 30th Anniversary Meeting
- 30周年関連ニュース
Roadster 30th News
- 30周年記念車情報
Topics of Roadster
- たくさんのStoryとSmiles
So many Stories & Smiles
- 全国ミーティング連携企画
Pan Meeting Cooperation
- 各地ミーティング
スケジュールレポート
Pan Meetings in 2018-2019
- 30周年お祝い署名車
Signature car
- 30周年お祝い署名書
Collection of messages

<http://roadster30th.com/>

ROADSTER
BROS.



4040&1515号 気まぐれDiary



すっかり休眠状態の4040号のテコ入れは今後、本腰を入れるとして
今号では1515号がブレーキパッドを交換し、定期的なメンテを行った報告を！



熱処理されたパッドは、フェードの原因になるガスの発生を抑えてくれる。交換後、少し長めにブレーキを引きずれば慣らし終了。



ローターの摩耗が激しい場合、パッド交換と同時に新品にするのが正解。ローター側の劣化によりジャダーや鳴きが発生すること。

バックプレートに用いられるスチールは、強度アップ(純正比20%)させたものを採用している。高温でも歪みを防止し摩材の剥離を防ぐ。



TYPE PS

価格(税別):フロント2万円 リア1万9000円

◎プロジェクトμ
TEL.0120-443-688 <http://www.project-mu.co.jp/>
ストップ&ゴーをひんぱんに繰り返すストリート走行は、ブレーキの使用頻度が多いもの。そのためダストや鳴きが気になる。そこでパッドの面取り(チャンファークット)を施して抑制している。あらかじめ熱処理されているので、余計な焼き入れは必要なし！



**乗り出しからクセもなく扱える
初心者にもぴったりの効き味が◎だ**

NCの広報車を運転した際に感じたことのひとつに、ブレーキフイールが自分の感覚に合わないことがあった。ブレーキペダルを軽く踏んだだけで、ものすごい制動力を発揮したからだ。前のめり、

バイクならジャックナイフ状態。万人向けの味付けなのだろうが、どうもなじみず早々に交換したが、ブレーキパッドだった。

プロジェクトミューのタイプPSは、コントロール性を重視しているため、交換直後から違和感なくブレーキ操作ができる。ペダルを踏んだぶんだけ効いてくれるので、加減がつかみやすい。NC純正の効き味が気に入っている人だと、最初は戸惑うかも。でも、すぐに慣れるから問題ない。音もしないし、ホイールの汚れも少なく、不満点が見つからない！

取材協力 RST

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



スバル車を多数手がけているショップだが、NCのデモカーを機にロードスターのお客さんも増えてきている。さまざまな車種のオイル交換を行い、豊富なノウハウを持つ。NCのATモデルに対するATF交換についても詳しいので、ぜひ足を運んでみて。

いざという時にしっかり効く安心感

ストリートではギアチェンジ、ブレーキ、アクセルペダルを踏むという一連の流れを、意識せずに行っているもの。だが“止まる”については、万全を期しておきたいもの。パッドの残量、ローターの減り具合などチェックしておこう。ブレーキの安心感は大事！



車体に残ったオイルをじっくりと抜き取り、フレッシユオイルに交換する。ブリルはストリートからサーキットまで幅広く使える。



オイル交換はいつものSUNOCOを定期的に

RSTの角田さんがスノコ押しなのは、採掘、精製、製造、販売まで一貫して、日本の気候に合わせた製品開発を行っている点。中でもS耐、スーパーGTで使われるブリルはオススメ。デフオイルだけでも数種あり、用途に応じた幅広いラインナップを誇るのが、なによりの魅力だという。



ROADSTER
BROS.

こまめにチェックしたい ブレーキまわり

「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。今回はブレーキの話でもしてみようと思う。そろそろ車検なので気になっていたブレーキパッドを交換しようということに。たぶん、かなり減ってるはず！



持病のリアキャリパー固着には オーバーホールで対処

エンジンルームをチェックしていると、ブレーキフルードが結構減っている。そういえば最近点検してなかったなあ。車検前ということもありパッド交換をしよう。

以前にNAの持病といわれるリアブレーキの固着とフルード漏れを経験し、自分でキャリパーのオーバーホールをした事がある。キャリパーシールキットでゴムシール類を全て交換。ピストンを点検したところ、サビの侵食がなかったのでクリーニングして再使用。サイドブレーキ調整ネジ(アジャストギア)のネジ山が破損していたので交換した。組み付けにはグリスをたっぷり使って丁寧に組み付けたら無事に復活。

作業的に難しいところはないんだけど、ピストンを嵌めながらダストブーツを組み付けるのにコツがいるかなといったところ。あと、中のゴムシールを交換するため、キャリパー本体からアジャストボルトを外すのにスナップリングを外さないといけない。これにはロングタイプのスナップリングプライヤーが必要になる(これだけのために買いましたよ)。

今回は問題なくパッド交換だけで済むはず。外してみると、やはりパッドがかなり減ってました。もうギリギリといったところ。もっと早めに交換しないとダメだね。ここでトラブル発生！リアブレーキのパッド交換をする際にピ

ストンを戻す作業をしていると、なんかネジの回る手応えがおかしいな、と思っていたらフルードが漏れてきた。

これは大変！泣く泣くキャリパーを外して分解することに。シールキットも在庫してないので困ったなあと思いながら作業していると、なぜかピストン位置調整用アジャストボルトを固定しているスナップリングが外れている。本当は交換したほうがいいんだろうけど、替えのパーツがないので今回はそのまま固定し直した。各部のゴムシールにも異常は見当たらなかったたので組み付けてみると漏れは止まった。

無事パッド交換もできて、ひと安心といったところ。ブレーキは重要保安部品なのでしっかり点検しないとね！

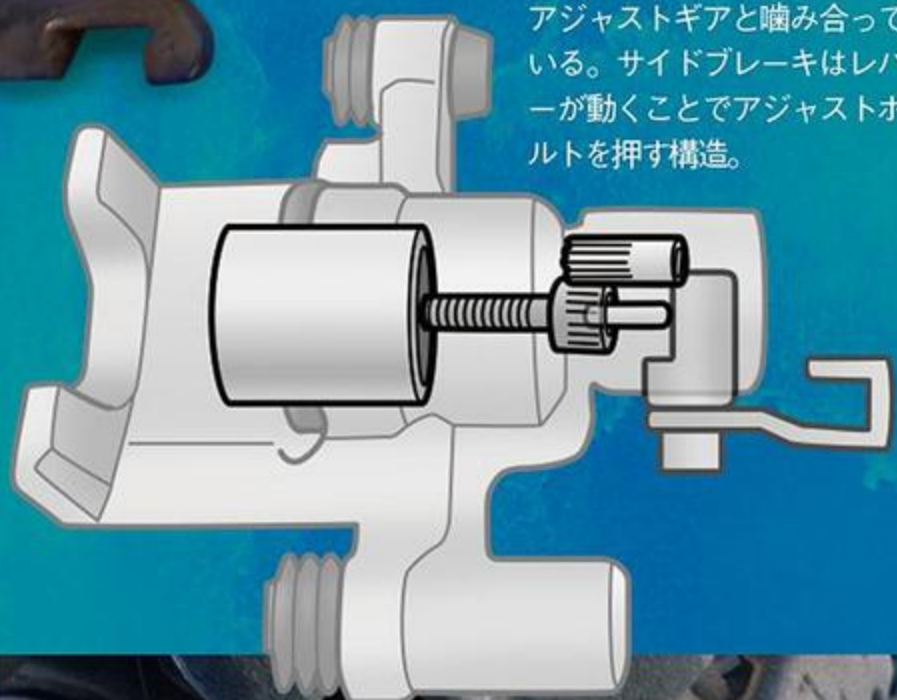


スナップリングを外すための工具、スナップリングプライヤー。これがないとアジャストギアが外せない。ロングタイプでないと届かないので注意。



パッドはここまで減ってた。これは放置しすぎでしょ。やはりこまめにチェックしないとダメだね。今回は効き具合が好みなのでプロジェクトμのHC+に交換。

キャリパーの構造。ピストン裏にアジャストボルトがありアジャストギアと噛み合っている。サイドブレーキはレバーが動くことでアジャストボルトを押す構造。



ピストンシリンダー背面側にある調整用アジャストギアにアプローチするためのキャップボルト。ちょっと覗き込まないとわかりにくい位置にある。

意外と知らない サイドブレーキの調整

プロショップで話を聞くと、意外にサイドブレーキ調整方法を知らないオーナーが多いとのこと。一般的にはサイドブレーキレバーの付け根に調整ボルトがあるのだが(NAにももちろんあります)NA、NBのリアキャリパーにはサイドブレーキ調整機能があるため、ここで調整するのが正しい方法。ピストン後方の位置にキャップボルトが付いているので、これを外すと中に六角ボルト(アジャストギア)が見える。これを時計方向に回すとピストンが押されてパッドを押し付ける。調整はサイドブレーキを下ろしてフリーにした状態で六角ボルトを締め込みパッドがディスクに軽く触れる状態から1/3回転戻す、これでOK。キャップボルトを取り付けたら終了だ。サイドレバーを引いて効きを確認するのを忘れずにね。気をつけたいのは六角ボルトを締め込みすぎると舐めてしまうため注意が必要。

ROADSTER
BROS.



待ちに待ったTE37ナナジェゼロがやって来ました。鬼のようなカッコよさ! もうRAYSにある金型が限界のようで、今後は製造されないようだ。大事しよう。



酷暑の中なんとか取り付けしてもらいました。自ら問題点を見つけ修正していく様に感服!

内 装のいじくりがある程度進んだので、次は外装のいじくりに着手。外見がほぼノーマルで、非常にきれいな個体なのですが、ノーマル状態を維持したい気持ちはまったなく、むしろあれやこれや自分の好みにいじくり倒したいがために買ったクルマなので、そこは躊躇せずにやってやります!!

とは言いつつ、飽きるのをなるべく避けるため、控えめに艶消しの黒で塗装した純正風のフロントリップを装着。ガレージジャッキが入らなくなってしまった...整備性が悪くなってしまった.....でもかっこいい!

そしてリアにはジェットストリームのリアディフューザー。自分で付けようかと思ったけど、牽引フックの逃げ加工など必要なため、店舗に

出向いて取り付けてもらった。いざ装着となったところで、マフラーが当たるは、フレームが曲がっていて共締めできないわで、四苦八苦! なんとか取り付けてもらいました。感謝!自分で取り付けたいなら絶対無理でした。危ない危ない....

そしてよせばいいのに自宅ガレージで赤いシリコンホースに付け替えてみた(後に、慢性的なクーラントの漏れに悩むとも知らずに)。そのついでにインマニとデリバリーパイプも外してサンドブラストしてピカピカにして装着! しかしそこは素人の仕事。ボルトの頭をねじ切ってしまう最悪ヘッド交換か? というところに追い詰められた! ショップに駆け込みなんとかリコイルで復活。あー恐かった。でもまたやりそう。



アライブ石井のインテークパイプ装着。ヘッドカバーのメッキがちょっと嫌い。別のに変えたい。



手に擦り傷を作りながらも楽しみながらやりました。壊れそうだけど、またやる。

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へタレデザイナーは果たして維持していくことができるのか?

文・写真●ちゃんま 

おもちゃを与えられてはしゃぐのも良いけど
ほどほどにね...

ND→NA
薄口白書
原点回歸

道走りたい
ロードスターと

【辰巳第1パーキングエリア】



首都高速9号深川線(上り)のパーキングエリア。走りたいうのとちょっと違うけど、夜な夜な繰り出せば、いろんなクルマがいて非常に面白い! そして夜景も一見の価値あり!



ROADSTER
BROS.

Roadster News Paper

SHOP

PARTS

NEW

EVENT

TOPIC

OTHER

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

SHOP

恒例のキャンペーンイベントが大人気すぎて 車種別開催を試みることにになった!

すっかり春、秋の定番イベントとして周知されている、タイヤセレクト東大宮の大商談会。客数はもちろん、出展するショップ、メーカー数も増えており、うれしい悲鳴をあげている。

購入したパーツをその場で取り付けてくれたり、ワコーズのエンジン洗浄RECSが特価でできるなど、イベント特典が多数ある。またデモカーが多数展示されており、じっくりとパーツの説明を受けられる。中には同乗できるデモカーもあって、購買意欲を後押し。



平田裕之さん

ナックルサポートを付けにきました

大商談会では取り付けて帰るお客さんが多い。「イベントをやっていると聞いて来店しました。初めてのロードスターですが、オフ会やミーティングにも行きます。RFやスパイダーに試乗しましたが、やはり幌で落ち着きました。ナックル取り付け後のフィールが楽しみ!」



駐車場ではお客さん同士の会話も弾んで、単なる買い物とは違う楽しさにあふれている。いつしかNDが集まるようになってきたが、初代から現行まできちんと対応しているから心配なく。

春、秋のイベントは2019年も開催するが、混雑による混乱がないよう、対象型をわけるといふ。それはそれで、来店するほうもテンションが上がるかも。オリジナルアイテムもそろってきており、これからはロードスターびいきのスタンスは変わらない!

タイヤセレクト東大宮 オリジナル車高調 ハイスpekVer

スタンダード車高調にサスペンションプラス製の低反発スプリングを組み合わせた乗り心地を重視したタイプ。バネレートはスタンダードと同じだが、素材や巻き方の違いにより柔らかく感じるようだ。車高調のゴツゴツ感を低減してしなやかな足回りを追求し、街乗りからサーキットやジムカーナなどのスポーツ走行までオールラウンドで楽しめるワンランク上の車高調。11万円(税込)。



東大宮オリジナル レイズ TE37 SONIC/TWS T66-F

市販タイプでは設定されていない7.5Jサイズのリム幅で、ロードスター専用につライセッティングを実現したオリジナルサイズのスポーツホイール。両者とも人気の鍛造ワンピースホイールで16インチ、4穴、PCD100は共通。TE37 SONICはインセット30で色はガンメタ、19万円。T66-Fはインセット35で色はブラック、21万5000円。他の色を希望する場合はイベント時に要相談。



注目してほしい
オリジナルアイテム!

実際にやって効果を知ったので NCでもRECSでリフレッシュ

「このNC以外にもNBがあって、そのNBにRECSやってみたんです。そしたらアクセルレスポンスがすごくよくなって。今回、イベントで特価になっていたので、NCを持ち込みました」
NBは近場用、NCは遠出用と使い分けているなんて、ぜいたくすぎるっ！



水蒸気がマフラーからもくもくと。たくさん出てくると、それだけきれいになっているような気がするが、そうではないのだとか。それにしても、いい勢いだ。

篠原健一さん



「これから帰るのが楽しみで、すーと、効果を知っているだけに満面の笑み。走り出してすぐに良さを感したのだろ。」



メーカーの説明を直に聞けるのも、こうしたイベントならではのメリット。しかも特価とくれば思わず足がむく。

ロードスターイベント&大商談会2019

春:4月20日(土)・21日(日) NDモデル対象
秋:9月14日(土)・15日(日) NA,NB,NC対象

2019年のスケジュールは上記のとおり。限られた駐車スペースでのイベントとなるため、モデル別にイベントを実施するという。内容はこれまでと同様に、デモカー展示や物販、パーツ取り付けなど。歴代モデルもNDに負けないくらいデモカーが集まってほしいところ。レストア車があったりするといいかも！

メーカー、ショップブースの数にビックリ

ロードスターを得意とするショップだけではなく、メーカーのブースも多くみられデモカーのバリエーションが豊富。これらを見に来るだけでも、有益な情報を得られそう。確かに現行モデルが多いの

で、NDユーザーが集まるのも納得。歴代モデルは来店しづらい？ 同じロードスターだから大丈夫！ 商品改良された別もののようなRFが加わって、まだまだNDの勢いは続きそう。



データシステムは自慢のドライビングレコーダーをひっかけて登場。説明に聞き入る姿に、関心の高さが伺えた。



ショップの一角にはロードスターコーナーが設けられており、内装小物から機能性アイテムまで取りそろえられている。



レイズやタンエイ社などホイールメーカー、KWスポーツ、辰巳屋興業など、じつにさまざまな顔ぶれで来店者の目を楽しませた。いや、かえって目の毒だったかもしれない。物欲が。

HKSはマニュアルとATのデモカーでパーツ開発を行っている。となりに同乗してもらっての試乗も行ってた。



HKS

HKSはマニュアルとATのデモカーでパーツ開発を行っている。となりに同乗してもらっての試乗も行ってた。



ターボ仕様で筑波アタックにトライするブリッツのND。ちなみにタイムは1分3秒だった！ 速っ！



なにげにボツと(?)置かれていたNCはロビンスの幌に交換されていた。カラーが選べるから、これだけで大きなイメージチェンジができる。



ロビンス

RF用東大宮オリジナル ダウンサス

NDとRFでは車重も違うため、RF用にスプリングレートを変更して開発された専用ローダウンスプリング。こちらは2.5~3cmダウンの設定。2万1600円。スプリング交換は何といっても手軽さが魅力。純正ビルシュタインを生かしてローダウンさせたいというオーナーも多いそう。ちなみに足回りの交換工賃はローダウンサス、車高調ともに2万5000円だ。



ND用東大宮オリジナル ダウンサス/ハーフダウンサス

車高調までは必要ないけど、スタイル重視で少し落としたいというユーザー向けに開発されたローダウンスプリング。車高は2.5~3cmダウンする。ハーフダウンサスも用意されており、こちらは1.5~2cmダウンとなる。コストパフォーマンスも高いのでNDをリーズナブルにローダウンスタイルに変更するにはピッタリのアイテム。純正より少し硬めの乗り心地になる。2万1600円。



タイヤセレクト東大宮 オリジナル車高調 プライマリーVer

硬めのしっかりした足回りがいいけど、乗り心地も確保したいといった贅沢な声に応じて開発されたツインスプリングタイプ。柔らかめの黒いスプリングと硬めの白いプライマリースプリングを組み合わせることで、サスのストローク量によりバネレートを変化させ、ワインディングから街乗りまで両立させた優れたもの。12万9600円。今なら「ロードスターブロスを見たよ」って言うのと10万円にしてくれるという嬉しいプレゼント付き。



タイヤセレクト東大宮 オリジナル車高調 スタンダードVer

リーズナブルなスタンダード仕様の入門編車高調。ローコストで車高を下げたい、車高調を試してみたいといった初心者ユーザーにもぴったり。乗った感じは純正より少し硬めの乗り心地になる。街乗りメインのコスト重視タイプ。6万9800円(税込)。なお、スタンダード、ハイスバックともNA~NDまでラインアップ。NA~NC用のプライマリーVerは開発中で秋のイベントの頃にリリース予定。



2017年に続き訪れたラグナセカ 憧れのサーキット走行も果たした！



アメリカの「Miatas at Weather Teck Raceway Laguna Seca2018」に足を運んだケンオート小原さん。これが3回目となる。いつもは見ているだけだったが、今回はあこがれのラグナセカを走行したというから、興味深い。「そこそこハイスピードのコースだったね、有名なコークスクリューは、本当にその通りだった(笑)。ジェットコースターに乗っているみたいで、一瞬お尻が浮いちゃうような感覚。楽しかった。1コーナーや最終コーナーなんかは小さいのに、バンクがついているから、ま



初めてのラグナセカにワクワク。事前練習もなくぶっつけ本番だったが、ロードスター以外の車両でも走行することができた。

オレンジのTシャツを着ているのが、イベントを主催しているリックさんと、ピンクのTシャツを着るお姉さんは事務のお手伝い。

だ行ける」と思ってしまう」
相変わらずさまざまな仕様のミタが、遠方からも来ていた。どんなエンジンでも搭載できるのかと、勘違いしてしまうほど。
「ジャガーの3.0を搭載するV6キットを、イギリスのメーカーが売り込んでいて。現地ではふくんと感じてたんだけど、帰国してからじわじわ気になっちゃって。重量が5kgしか変わらないっていうし、買っちゃった！
取り付けてみたんだけど、ちゃんとエンジンからなくて。ミタとロードスターの違い、これから解明していくようですね。早く走らせてみたいね！」



北米マツダに足を運んで珍しい車両を見せてもらったり、KITカー(100番のオレンジ色マシン)でラグナセカを走行したり、新しい体験ができた。KITカーの足まわり、エンジンはロードスターの部品が使われている。箱替えを機にスイッチする、なんてパターンもあるようだ。2019年の開催日は30周年とダブっている。オーマイガッ!!



OTHERS

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

機能性パーツだけではなく ブランドとして小物も展開中

オートエクゼでは、落ち着いた質感のブラックスエードを使った小物をラインナップしている。第一弾のキーケースに続き、車検証ケースも製作中。最新のクルマには必要な、そしてとりわけ分厚いマツダ車の取扱説明書がしっかり収まる。本誌発売時あたりには発売されているかもしれないので、ホームページをチェックしてほしい。



車検証ケース
開発中

見た目にも高級そうな車検証ケース。車検証だけを収めるケースでは使えない時代なのだ。



フューエル
キャップカバー
4800円(税抜)

セルフの給油時ですら楽しい時間へと変えてくれそうな、ロゴ入りのカバー。現行マツダ車に広くマッチする。

PRESENT!

キーケースを3名様に
プレゼントします!

郵便番号、住所、氏名、お乗りの愛車(ロードスター以外でも◎)、電話番号を明記の上
roadsterbros.magazine@gmail.com
まで、メールを送ってください。
4月1日に抽選を行い、当選者に郵送させていただきます。



キーケース 3800円(税抜)

マツダアドバンストキーに対応するキーケース。傷や衝撃から守るだけではなく、レッドステッチがアクセントになってスポーティな印象を与える。

NEW

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

時代はシャコタンではない!? 車高アップが今後の主流?

NBアッパー及び各種アッパーマウントでの、車高上げ用スペーサーを新発売。ボディとダンパーアッパーマウントの間に挟む事で、簡単に車高が上げられるキットとなっている。雪国での走行用として、車高調ダンパーの上げきれない時に、合わせて高さを調整する。ノーマルダンパーの場合は基本30mmを使う。さらに上げたい時は40mm、50mmを用いる。



フロント50mm、リア40mmのアゲアゲアッパースペーサーを使用したもの。フロントをこれ以上上げる場合、車体改造が必要。

NBアッパーマウント用 アゲアゲアッパー マウントスペーサー

スチール製各2個セット
1万5000円(税抜)
30/40/50mm各種あり



ND用レーシングセンターパイプ

各4万5000円(税抜)
50φ、60φステンレス、2分割タイプ。

サーキット用アイテムで、音質とノーマルエンジンのパワーを引き出すために開発。高回転向けの60φも設定あり。



PARTS

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

本格シーズンに入る前に 人気アイテムでリフレッシュ

NDエアコンの移植キットは大好評で、交換したオーナーみんなが満足してくれている。何しろ今年は30周年ミーティングが控えているので、リフレッシュを得意とするショップはこれまで以上に忙しくなりそう。オリジナルアイテムを豊富にそろえる石井自動車で、基本からしっかり整えればさらに長く楽しめること請け合い。

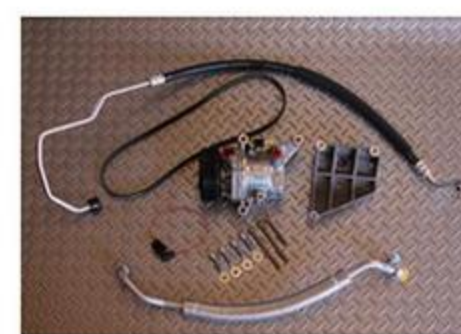


どこでもND

価格(税抜) フロント2万2000円、
リア2万円、1台分4万円



ブレーキコントロールを司るパッドを新発売。使用温度域は0-900度と広く、サーキットでもまったく問題ない。



ACコンプレッサー コンバートキット

価格(税抜): NA6CE 12万円、
NA8C&NB 12万8000円

平成初期のロードスターに、イマドキのエアコンシステムを導入できる。スイッチオンでもパワーステアリングがほしい。



ど〜だSC

価格(税抜): 5万円〜

見た目と機能性を両立させるコントローラー。夜間の走行に便利なイルミネーション機能も追加された。

PARTS

KW AUTOMOTIVE JAPAN ☎075-771-7351
http://www.kwsuspensions.jp/

初代から現行モデルまで ストリート重視のサスをラインナップ

黄色と紫色のコンビネーション、KWジャパンではロードスター用のサスペンションをリリースしている。NAからNDまで、それぞれのモデルに最適な仕様とデータを組み合わせた。減衰調整の有無、車高調整の可否など、ストリートにおいて必要な機能だけを持たせる。これによりリーズナブルな価格を実現、サスペンションの機能を最大限生かす。



Coilovers Version3,4

価格: 14万2000円
(税抜)〜

Version-3は減衰の伸び側、縮み側を独立して調整できるため、地獄的なセットアップが可能。別タンク式など用途に合わせたサスキットが用意されている。



Coilovers ST

価格: 12万3000円(税抜)〜

ローダウンによる安定性の向上、ストリートでの乗り心地や快適性を確保したモデル。ローダウンも手軽にできる。



TOPICS

BRIDE×DELTA
https://bride-jp.com/

ちょっと座っただけなのに 「ほしい!」と思わせる!

デルタ工業は広島の子会社で、Mu-Len(ミューレン)の名でシートを展開している。BRIDEは言わずと知れたシートメーカー。タッグを組んでロードスター専用のシート“MONTE MICRA(モンテミクラ)”を東京オートサロンで発表。じつは清里ミーティングで座って実感できた。評判はとてよく、長時間乗ってられそう。参考出品となっていたが、発売が待たれる。



開発担当がシートへの熱い思いを、清里ミーティングで聞くことができた。こうした話を聞くことで、製品の魅力が増す。



SHOP

ノガミプロジェクト 神奈川県三浦郡葉山町一色345
☎046-875-9813 http://www.nopro.jp/

春頃をめどにお引越しを予定 観光を兼ねて来店できるかも!?

ノガミプロジェクトは海の近くあるショップで、夏ともなると観光客で大にぎわいのリゾート地!? 以前から移転を考えていたといい、メガネにかなった場所が見つかったとか。どんな外観、佇まいになるのか、今から楽しみだ。作業待ちの間に観光したり、なんて楽しみもあったりして? 近所のおいしいプリンは買って帰ることをオススメしておきたい!



新店舗が完成したらぜひ来てね! By達也

NEW

Defiお客様相談室
☎03-5814-0081 https://www.nippon-seiki.co.jp/defi/

モニタータイプがスマートでも アナログメーターを並べたい

東京オートサロンでお目見えした「Racer GaugeN2」は、単独動作モデルのメーター。ミラーリング採用の文字盤で、シリーズで最高的高级感を演出している。高輝度LEDを採用しているので、視認性はもちろん美しい照明のよう。オープニングモード中に配線の断線、ショートを検出する機能付き。価格は電圧計1万3000円(税抜)〜ターボメーター2万2000円(税抜)。



スバル車の純正メーターをデフィが手がけているのは知っていたが、じつはNC、NDもデフィが製造している。

EVENT

モーターランド鈴鹿 三重県鈴鹿市三宅町3616
☎059-372-3535 http://www.motorlandsuzuka.com/

NCを復活させて持ち込む予定 みんなでいっしょに楽しもう!

亀山市を拠点とするオリブボールにとって、モーターランド鈴鹿は庭も同然。イベントがあると聞けば、喜んで参加する! ロードスターだけの走行会は昨年も行われ人気を博している。NDを購入して足まわりをセットアップしているオリブボールだが、この日はNCを持ち込むというから、久しぶりの疾走シーンが見られるはず。

ロードスターフェスティバル

開催日時:4月29日

ロードスターだけ50台で行われるサーキット走行会。限られた台数で走るので、サーキットに不慣れな人にもオススメ。いろいろ教えてくれる先輩はまわりにいっぱいいるし! オリブボールも参加するので、心強くもある。



NEW

アニバーサリー 埼玉県所沢市城955-4
☎04-2946-0916 <http://anniversary-llc.com/>

Racing BeatのND用アイテム 続々とラインアップ中だ！

NCあたりから印象が薄くなってしまった気がする「Racing Beat」だが、本国ではしっかりとMX-5パーツを開発、リリースしている。国内ではアニバーサリーが代理店となっているので、どんなパーツがあるか知りたい人は、まずはホームページをチェックしてみよう。現行モデルND用もマフラーを始め、機能アイテムが登場している。

**RacingBeat MX-5
ND Roadster
Sway Bars Front
フロントスタビライザー**
3万9209円(税抜)

**RacingBeat MX-5 ND Roadster
Adjustable Sway Bar End Links - Front
アジャスタブルフロント
スタビライザーエンドリンク**
2万6905円(税抜)

**RacingBeat MX-5
ND Roadster
Sway Bars Rear
リアスタビライザー**
2万6905円(税抜)

**RacingBeat MX-5 ND Roadster
Suspension Springs 2015-18
MX-5 ND Soft Top
サスペンションスプリングセット**
4万9337円(税抜)



NEW

カーショップグロウ
☎03-6794-2003 <https://carshop-glow.com/>

NCのリアビューをかわいく 今風にデザインするテールランプ

カスタムや光ものを手がけるグロウが、まさかのNCテールランプを製作しているという。ラインタイプのイマドキでありながら、温かみを感じるのは親バカ心理か？ 86やレヴォーグなど、アフターリアテールは続々ラインアップされているが、ロードスターはまだまだ少ない気がする。2月あたりの発売を目指しているとか。チェックしておきたいアイテムだ。



社会の教科書にも出てくる、遮光器具(調光器)のよう願う。つきになって、とてもかわいい印象なのは自分だけか？



東北ミーティング
in 磐梯町
全車撮り

イエーイ
1日めいっぱい
楽しもうぜ！