

ROADSTER BROS. Vol. 16

MotorMagazineMook
[ロードスターブros]

特別付録
水に浸してヒンヤリ!
オリジナル
クールタオル

真夏の
オープンカーを
涼しく楽しもう!

ロードスターアルバム Special Edition

ロード乗り女子が超元気
オープンライフを
思いきり満喫中!



ND試乗&軽井沢ミーティング初参加
クルマ系女子 YouTuber
みっちゃんネル 独自レポート

My RD 最高
年代別 Roadster Paradise

サーキットが熱い!
NDでJOY耐久参戦

モータースポーツ入門編
ロードスター走行会etc……

NA&NB 30周年イベント目前!
NEW COMMERが目白押し



ROADSTER
BROS.

夏のオープンに 役立つこと間違いなし! レジャーシーンでも 使えるグッズなのだ

前冬号の付録は、あったかネックウォーマー
夏号では、ひんやりクールタオルをご用意した
水分補給とともに、首元を冷やしてやることで熱中症を予防できる
ぬるいと感じてきたら、再びぶんぶん振り回してやれば
ひんやり感がよみがえるし、洗濯OKで繰り返し使えて超便利!
どんどん厳しくなる日本の夏場も、これでばっちり乗り切れる(はず)
30周年にふさわしい鮮やかなオレンジで作ってみましたっ



ROADSTER
BROS. VOL.16
特別付録

使クオ いーリ 方ルジ タナ オル の



パッケージからタオルを取り出して、触り心地をチェックしてみよう。Roadster BROSのロゴが入っているから、それも見逃さないように。



タオルを水で濡らして、軽く絞る。そしたら、思いきり振り回してやれば、クールタオルの完成。びっくりするくらい冷たくなっている。



冷たくなったクールタオルを巻いて、オーブドライブにLet's GO! スカーフのように巻いても、おでこに巻きつけてもよし。真夏のドライブを、少しでも快適に過ごせるように用意した付録だから、じゃんじゃん使って暑さを乗りきろう。



ROADSTER
BROS.

突然役員から呼び出され、ドキドキしていたら ロードスターの主査に抜擢!?これぞ青天の霹靂

新主査誕生のその裏には
役員とのかけひきが……!?

軽井沢ミーティングで発表されたように、5月1日付でロードスターの新主査に齋藤さんが抜擢された。ロードスターの主査といえば、初代の平井さんはじめ、貴島さん、山本さん、中山さんと、個性的なメンツによって引き継がれている。少々、我が強いほうがいいのかも、とさえ思ってしまう。さっそくマツダ本社で、インタビューをお願いした。まだ主査として2度目のインタビューなので、お手柔らかにと前置きもいただいた。まずは、いちばん気になるところ、ロードスターの主査に抜擢されての感想だ。

「突然、開発担当の役員から呼び出しがかかるわけですよ。何かやらしたか?と、ドキドキしながら訪れる

と、ロードスターの主査をやらないかと。主査なんてこれっぽっちも考えたことがなかったし、マツダでは若返りを図っているところですから、自分では年齢的にもどうだろうか。

そうすると、見透かしたかのようにロードスターのファンはコアな人が多く、筋金入り。経験豊富な主査が必要だ、とこうですよ。見栄えが、って反論したら「見栄えは慣れるから大丈夫、って(笑)。一度はお断りしましたが、3週間ほど悩んだ末に決心しました」

なんと、手放して喜んでいただけではなかった。そこは熟慮を重ねて、覚悟をもって引き受けることにしたという。心の変化についても伺った。

新主査はマツダ車の走りを束ねているエキスパート!

齋藤さんがマツダに入社したのは、

ロードスターがデビューした1989年。中山さんと同期、運命を感じるところでもある? ユーノス800の開発や、NBではファンクシオンチーフとして関わっていたというから、まるで無縁というわけではないのだ。

「入社したときから、クルマ全体を見られる部署がいいなと思ってました。機能開発という雨や雪の浸入や給油性など基本性能を見る部署にいて、マツダのあらゆる車種に乗る機会に恵まれていました。本社と三次を何度行き来したことが「人馬一体がマツダのブランドコンセプトとなり、人馬一体戦略がスタート。車両開発推進部として、人馬一体アカデミーの校長に就くなど、走りに関わる重要なポジションで、マツダ車らしさを追求してきた。」

「マツダのブランドアイコンであるロードスター、歴史に残るクルマであることは

間違いない。自分がやるなら、どんなクルマにしたいのか。いろいろ考えて、ぜひやりたいという気持ちになりました」主査に就任したことで、毎日スーツという生活が始まった。

学生時代はモータースポーツやダートラザンまい、「けっこう速かった」と自負するほどの腕前だったとか。就活が後回しになってしまったため、有名どころはここごくアウトになっていた。もともと自動車関係を希望していたため、マツダにと教授に相談したところ……。

「けんもほろろだったんですが、モータースポーツの話を出したらおもしろいって推薦してくれました。それも学生の間では有名とかなんとか話を盛って(笑)」

クルマ三昧、無駄ではなかったわけだ。おもしろいトピックスがたくさん聞けたので、続きは本誌フェイスブックで小出しにしてい予定。要チェックだ!

マツダ株式会社 商品本部 主査 齋藤茂樹さん

中山さんにサインの練習をしておけと言われて、ちんぷんかんぷんだったが軽井沢でさっそくサインを求められ、その意味がわかった。次はさらさらっと書いてもらえるかも!



ROADSTER
BROS.

TOPICS

ロードスター30周年が テーマの展示ブース 記念モデルも この場でお披露目に!

オーモビルカウンスルと呼ばれるイベントがあるの、ご存じ? 自動車文化と大人のライフスタイル創生を目指すイベントとして4回目を迎えた2019年は4月に開催(会場は幕張メッセ)。

マツダブースではロードスター30周年をテーマに展開していた



4月5〜7日に開催された「オートモビルカウンスル2019」は、クラシック・ミーツ・モダンをテーマに、往年の名車と最新モデルが集結。ヴィンテージカー、なつかしの名車がそこかしこに展示されていて、幅広い年齢層で楽しめる。国産、輸入車メーカーが出展している中でも、マツダは力が入っていたように思う(えこひいき?)。テーマは、「ロードスター」30年の物語、そして今。ワクワクする! 初代ロードスターの礎となったプロトタイプやクラブレーサー(日本初公開)は、そうそうお目にかかれない貴重な存在。市販車も歴代モデルが展示されて、30年の歴史を堪能できた。歴代モデルの開発陣によるトークショー

や、30周年記念モデルのアンヴェールと、特別感はこのこでも。会場では飲食や物販のブースもあって、ゆったり過ごせるよう配慮されていた。フィッシュ&チップスとアيسコーヒーでブレイクすれば、海外のショーに來ているみたい。クルマのイベントらしからぬおしゃれな雰囲気、とても新鮮。スーパーカーも庶民車も、同じステージで展示されているイベントは他にないだろう。好きなカテゴリーでなくても、クルマ好きなら惹かれるものがあるはず。長く続けることで、クルマに興味のある人たちにとって、恒例のイベントに成長していくだろう。次回の開催にも、大いに期待したい。



プロトタイプやクラブレーサー、限定モデルの歴代ロードスターなど、ブースには所狭しと豪華ラインナップが並ぶ。クラブレーサーを見に足を運んだ人も多かったのでは?



ロードスターの元主査である貴島さん、そして初代でデザインを担当していた福田さんによるトークショー。今だからぶっちゃけ話が炸裂して、当時主査であった中山さんは終始苦笑!?

ロードスターアンバサダーの山本さんの話を聞く、参加者の顔は真剣そのもの。この距離感、まさにロードスターならではの。



このプロトタイプはアメリカでの手応えを確認するため、サンタバーバラを走行。子供たちに囲まれるほどの人気だったとか。



30周年記念モデルのカラーは 鮮やかなレーシングオレンジ!

「これまでは、クルマをいじるのはなあ〜って思ってたんですけど、自分のNAも外観ノーマルですが、手が入ってますし。元に戻す前提ならいいかな、と(笑)。家出すると、家の良さがわかるようなもんです。デザイナーとしては譲れない部分を通しますが、主査は全体を見る分、いろんな考え方に接する。だからロードスターをやって、人間が丸くなったかな」と中山さん。

4代目NDで主査を務めた中山さん、「愛車に名前が付けません」とは意外。蛍光ペンで手にする色は? と考え、ボディカラーを絞り込んでいったという。



デザイナーとして美しさを追求する中山さんのこだわりで、装着できるホイールを選ぶのではなく、カッコを重視してRAYS製を選択。



30thモデルをアンヴェール!

ROADSTER
BROS.

ROADSTER BROS.

[ロードスターブロス]

Vol. 16

Editor in Chief 中村ブンコ
 Producer 黒田健一
 Photographer 金子信敏／永元秀和／松山行由
 玉井 充／犬塚直樹／服部真哉
 稲田浩章／雪岡直樹／伊藤嘉啓
 吉見幸夫／片桐博也／黒柳俊輔
 奈良軍団KOMATSUDA
 Writer 石田 徹／都築雅一／木内一行
 松本尊重／川崎英俊
 Illustration 都築雅一
 Cover Photo 松山行由
 Cover Design 長谷川修史
 Design 長谷川修史
 田辺雅人
 3PUNCH DESIGN (齋藤真司)
 浜本直樹／三文字デザイン
 本田和史／大島博之
 Advertising Div. 渡辺孝禎／本田和央
 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7月18日
 印刷 大日本印刷株式会社 Printed in Japan
 定価 2045円(+税)

©モーターマガジン社 無断転載を禁ずる



- 003 付録「オリジナルクールタオル」の使い方
 007 齋藤主査 スペシャルインタビュー
 009 オートモビルカウンシルREPORT
 013 元気なロード乗り女子が^{続々}登場!

ロードスター アルバム Special Edition



- 040 アレンジ[∞](無限大)
ND最新情報



- 052 30周年目前! Myロード最高
年代別 Roadster Paradise

- 067 まだまだ乗るぞ!
**NA&NB
 KEEP&REBORN**



- 088 MZレーシング30周年お祝いグッズ紹介

- 091 一歩踏み出してみよう
CIRCUIT WORLD!!

- 100 乗ってみなければ良さはわからない
NCモデル 激熱AREA



- 106 アイスタイリングSHOP GUIDE
 109 一足お先! 広島県三次 ドライブマップ
 114 ロードスターでモータースポーツが旬
 120 RCOJ Message Board
 122 情報満載 Roadster News Paper
 130 NDでレース! もてぎJOY耐-参戦記
 132 要注目! 魅力ホイールがRAYSから新登場!

ROADSTER
BROS.

ロードスターアルバム Special Edition

乗ったら笑顔100%のロードスターは、老若男女に愛される存在だ
とりわけ、女性オーナーが多いのは他車種にはない大きな特徴なのでは？
元気いっぱいのロード乗り女子たちは、それぞれロードスターのある生活を満喫
どんなワケあってロードスターに乗っているのか、赤裸々に語ってもらった
女子ならではのオープンカーとの付き合い方も、要チェックなのだ



“運命の出会い”で手に入れたのは グッドコンディションのSRリミテッド!

はるばる(?)山梨県から高校時代の同級生の菜津希さん(写真左)とともに軽井沢ミーティングに参加していた春葉さん。愛車として選んだのは、1997年に700台限定で発売されたNA系ロードスターの最終特別仕様車、SRリミテッド(NA8)。鮮やかなスパークルグリーンメタリックのボディは、ミーティング会場でもひととき目を引くものだった。

春葉さんが愛車となるこのマシンを手に入れたのは、2018年の2月。それまで通勤の足として使用していたトヨタパッソからの乗り換えだった。

「ほかにも乗りたいクルマの候補はありましたが、リトラで今後価値が下がらないだろうというところでNAを本命に探していたところ、たまたま立ち寄った中古車店で出会ったのがこのクルマ。なんだか運命を感じて購入を決めました」

「たー」と、春葉さんは購入経緯を振り返ってくれた。

しかも春葉さん、このSRリミテッドに乗るために、オートマ限定免許からマニュアルに乗れるように限定解除をしたという。そこまですべてロードスターに乗りたかったというのだから、思い入れの強さはすごいよね。

というわけでロードスターライフをスタートさせてまもなく1年半を迎えるが、今のところ不満はまったくなし。購入後に手を加えたのは、純正ホイールの再塗装ぐらい。ひとまわりマシンをチェックさせてもらうとマフラーだけが社外品に変更されていたけど、これは買ったときから付いていたものとのこと。

カスタムの知識はないのでヘタにいじらずに、これからも長く大切に乗り続けたいと、笑顔で語ってくれた。

ロードスターの弱点である収納スペースを確保するため、パフォーマンスパーにはコンビニ袋を引っかけるためのフックを追加している。



NA8C

(右) 春葉さん
(左) 菜津希さん

かわいいアイデアで 収納力をアップさせる!

女子力UP
アイテム

春葉さんのマシンで発見したウーパールーパーくんは、ただのアクセサリではなく収納スペースを確保するためのかわいいアイデアだった。じつはこれティッシュケースで、その切れ目を生かしてチケットホルダーとして活用しているのだ。ペダル操作しやすく、かつ楽しくしてくれそうなかわいい色のニューバランスもいいね!



ロースター
アルバム
Special Edition





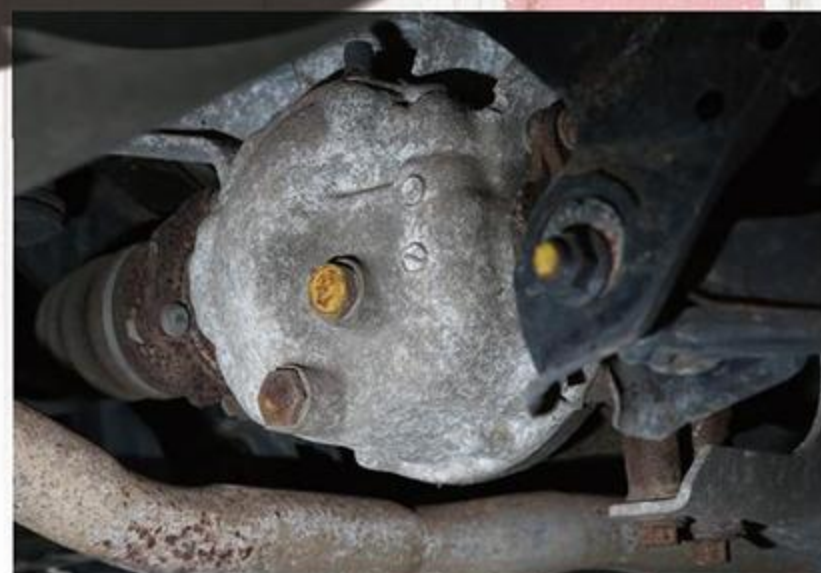
NA6CE
うめぼしさん



センターコンソールに装着されているドリンクホルダーは、お父さんの手作り品。アルミの素材感がロードスターにピッタリ。



フロントウインドーのアクセントとして飾られていたプレートは、以前アメリカ横断をした際の記念に持ち帰ったもの。



こちらが自慢の通称“うめぼし”と呼ばれる、NA6のごく初期型に装着されていた冷却フィンのないタイプのデフだ。

女子力アップアイテム



ぺたんこシューズと日焼け対策が必需品です!

ロードスターをドライブするためのこだわりグッズは?と尋ねてみたら、教えてくれたのがこの2点。スリッポンタイプのぺたんこシューズは車内に常備しているもので、運転時に履き替える。大きめの麦わら帽子は、オープン時の日差しを防ぐための必需品。日焼け止めも忘れてはならないが、内装に付着して白くなってしまうのが悩みなんだとか。

フルノーマルがこだわりの初期型NA6CEはまぼろしの“うめぼし”デフが最大の自慢!!

日傘がよく似合ううめぼしさんの愛車は、まさに梅干しカラー(!?)の平成元年式NA6。昨年の8月に軽自動車から買い換えた、初めてのロードスターになる。軽井沢ミーティングも今回が初参加で、長年ロードスターに乗り続けているお父さんと、甥っ子くん2人とやってきた。

いろいろ話を伺ってみると、うめぼしさんの実家は整備工場で、小さいときからクルマが生活の一部となっていた環境。お母さんもかつてはハコスカ(日産スカイライン)に乗っていたというから、筋金入りのクルマ好き一家で育ったわけだ。

「ロードスターを選んだのは完全に父の影響ですが、NA6のスタイルは今でも古さを感じませんし、これからも長く乗れそうなので気に入ってます」と、NAロードスターにぞっこんの様子だった。

こだわりのフルオリジナルというところで、エンジンはもちろんドライブレインやサスペンション、ブレーキやホイールまですべてがノーマル。なかでも一番の自慢ポイント。車台番号も900番台というから、あとから装着したものではなく、真正銘の初期型ということになる。

ただしインテリアに関しては若干のモディファイを確認。ステアリングがモモ製になっているほか、オーディオのヘッドユニットも変更。ドリンクホルダーはなんとお父さんの手作りだという。今後もお父さんの心強いサポートを受けながら、ずっつとノーマルのまま維持していくのが目標とのことだ。



免許をとって最初の相棒に選んだNB8で 彼氏といっしょにカスタマイズも満喫中!

3年前に人生初のマイカーとして購入したのが、この2000年式NB8Cだという。別候補としてスズキのカプチーノも選択肢としてあがったが、最終的にロードスターを選んだのはかわいいスタイルが決め手だったとか。

購入した当時は、それほどクルマに興味がなかったが、クルマ好き彼氏の影響を受けてカスタマイズの楽しみを知ったそう。大好きなブルーのカラーを追求して、現在のスタイルになったという。

なかでも目を引いたのは、ブルーのソフトトップ。もしかして自分で塗っちゃった?と尋ねてみたら見事正解。「はい、ビニール対応の缶スプレーでDIYです。ラウンドワンの駐車場を借りて、作業しちゃいました(笑)」

そのほかにもDIYのカスタマイズは多数で、ヘッドライトはN

Bターボの純正をモチーフに、インナーをブラックアウトして、さらにイカリリングを追加。マツダスピード製フロントバンパーには、開口部にブルーのネットを追加。インテリアのセンターコンソールや吹き出し口にもブルーのペイントを施して、カラーコーディネートを追求しているのだ。

みささんのNB8カスタム計画は現在進行中で、じつはこの取材の翌日にビッグイベントを控えていた。それはATから6速MTへのミッションの載せ替えだ。「マニユアル車のシフトアップ&ダウンの音がカッコいいので、ネットで探した長野の専門店ガレージアイで作業してもらいます。マニユアルに乗るために、免許も限定解除しました!」というから、これから走りとかスタムをどんどん楽しんでほしい。



ビニールやレザー対応の“染めQ”で軽井沢ミーティングの直前にDIY塗装したというソフトトップ。多少のムラはご愛敬!? 足まわりはブリッツの車高調にステルスレーシングスベック-01ホイールとケンダの195/50R15という組み合わせ。



フロントバンパー、サイドステップ、リアバンパーはマツダスピードで、フロントの開口部にはブルーのネットを追加。ヘッドライトはインナーをブラックアウトしてイカリリングLEDを装着している。

迫力のリアスタイルを演出している砲弾型のマフラーは柿本製。かわいいピンク色のプレートはオプション品なのかな?



コンソール類もブルー系でコーディネート。オートマ仕様はこの日が最後で、翌日6速マニュアルに載せ替える予定になっていた。

女子カシ
アイテム



ブルーのイルカちゃんはNB8Cの分身……!?

フロントウインドーにドーンと飾られていたブルーのイルカちゃんと、アームレストのぐでたまは、アクセサリとしてだけではなく休憩時の枕や肘掛けとしても活躍してくれる頼もしい相棒なんだそう。



NB8C みささん



お父さんの思い入れが詰まったNB6で 念願のロードスターライフをスタート!

今年の春から地元(新潟)の短大に進学し、4月末に晴れて普通自動車免許を取得したさえこさんにとって、最初の愛車となったのがこちらのNB6C。なんとお父さんが10年以上乗り続けていたものを譲り受けたクルマだ。

「小学生のころからクルママニア。ドスターという感じだったので、このクルマ以外には考えられなかったです。今でも毎週のように、お父さんと県内の観光地を中心に遊びに行ってますが、やっぱりロードスターは山道を走るのが楽しいですね」と、なんとも頼もしいコメントをくれた。

ちなみに軽井沢ミーティングには高校生のときから参加しているが、今回が初のロードスターオーナーとしての参加。お父さんと運転を交代しながら、会場までやってきたという。道中楽しそう!

こだわりのファインチューンはお父さんが施したもので、B6エンジンにはブリッツのエアクリー



NB6C さえこさん

もちろんミッションはマニュアル。新潟では若者がマニュアル免許を希望すると、教習所で「家のお手伝い、えらいね」という反応らしい。

ファッションバーのマスコットとしてもかわいいキャップは、みんなから繋がり合いによる手編みのハンドメイド品だ。



春に高校を卒業し、4月末に免許を取得したばかりなので、初心者マークが初々しい。

ホイールは前後7J×15 +35のステルスレーシングで、タイヤはトーヨーDRBの195/50サイズという組み合わせ。



ナーとマキシムワークスのタコ足、オートエクゼのマフラーで吸排気の効率アップ。ドライブレイトンはノーマルで、サスペンションはビルシュタインのクラブマンパッドを装着。ブレーキはロッキードのスポーツパッドという内容だ。

友人たちからのロードスターの評価は「乗せて、乗せて!」という人と、「恥ずかしいから乗ってこないで!」という両極端とか。また教習所ではマニュアル免許を希望というと、教官たちから「(軽トラで)仕事の手伝いか?」といわれたのも、今どきらしいエピソードだろう。



マキシムワークスのEXマニホールドやオートエクゼのマフラーなどによるファインチューンは、お父さんが施したものだ。

お父さんも新しいNBを手に入れたというから、来年のミーティング会場には、親子2台での参加を大いに期待してしまう!!

ロータリー
スター
アルバム
Special Edition



ロド乗りは
がわいいモノ
が大好き!



つつい
飾っちゃう
愛車の
小物たち



女子カッパ
アイテム



クルマは父から、シューズは母から!?

スパルコの赤いドライビングシューズは元々お父さんがお母さん用に買ったものを譲り受けた。サイン色紙はミーティングにゲストで来場していた貴島孝雄さんと山本修弘さんからいただいたものだ。



NA8C 沖 智美さん

AT限定免許だったのだが、限定解除してマニュアル車を運転。インテリアはオリジナルを生かしたシンプルな仕上げ。



お父さんが大事に乗っていたことがわかる美観。親子で乗り継ぐなんて、やっぱりロードスターは幸せになれるクルマなのだ。

クルマにはまったく興味がなかったところがちよっと乗っただけで……

ロードスターのオーナーズクラブ

ブの中の一大勢力(?)として、団員数を増やしている「奈良軍団」。

迷彩ウェアをまとった一群は、会場でも際立っている。

「インスタがきっかけで、京都のおはたか(高雄)に行ってみたんです。そこで奈良軍団と出会って、今日が2回目の合流なんです」

たきつけというのとは?

「このロードスターは、もともとお父さんが大事に乗っていたものです。全然興味がなかったんですが、免許取ってから、ちよっと乗ってみたんだ。でもAT限定だったので、解除して乗りました。そしたら楽しくて!

欲しいと伝えたら、いいよお、持ってきていって(笑)。うちでは、



ユーちゃんと呼んでるんですが、トモ(私のこと)にあげるんやけーね、って」

きつとお父さんは、めちゃくちゃうれしかったはず！ 大事な愛車を娘が引き継いでくれるのだから。別枠で紹介するが、このロードスター譲渡にあたっては、お父さんから手紙を受け取ったという。これがまた、いい話。ロードスターは知らない人同士をつないでく

れるのはもちろん、家族とのつながりをも強固にしてくれることも多い。奈良軍団とのつながりを持てたうえ、父親との関係性もより強くなったのは、ロードスターあってこそだった。

ユーちゃんの生まれた平成8年は、まだ2歳児だったという智美さん。幼いころから見えていたわけで、意識下では刷り込まれていたのかもしれないね。



女子ロード車ながら、ノーマルとしたコックピットだが、ひととき新鮮やかなフロアマットが目にとまる。このワンポイントが好感度アップ。

女子力UPアイテム

父からの手紙には ロード&娘愛が詰まってる

父が愛車を愛娘に譲る、それだけでもいい話なのに、愛車の取説まで用意してくれるなんて、思わず涙腺にきそうなトピック。書き出しの、人間で言ったら80歳くらい、だから優しく扱って、とは的を射た表現。不便やトラブルについてももしっかり触れているのは、先輩から後輩への申し送り。イベントであちこち走る智美さんに、いろんな場所へユーちゃんを連れ出して、と締めくくり。お父さんはあまり遠出しなかったそうだから、ユーちゃんも喜んで！



大事にしてばかりでなく、いろんな所へ連れて下さい。

父より



ND5RC
上田優子さん



なんと、このレカロシートはプレゼントでもらったものとか。ミーティングなど長距離移動でも、疲れ知らずで運転に集中できそう。



シンプルで男前なインテリアは、ところどころに赤を生かしてまとめている。ミッションはATモデルを選択してパドル操作を楽しむ。



シルバードとどうしても存在感が強く、なまじりエンブレムは、マットブラックにしてさりげなく見せる。渋いまとめ方なのだ。



USエンケイのメッシュホイールに、マツダマークのセンターキャップを取り付けて個性をアピール。赤との相性もバッチリだ。

新車で買ったセレナを手放して 真っ赤なNDを買っちゃいました



「奈良軍団の青ストライプNDを見て、カッコいいな〜って思って購入しました。ピカピカの新車で買ったセレナでしたが、わずか10カ月で手放して買い換えたんです(笑)。私自身は、じつは手術して、まだ10日ほどなんですが、来ちゃいました」とオアシスミーティングに参加。奈良軍団と知り合って、ぐいぐい引っ張られているのを楽しんでいる様子。「セレナに乗っている時とは、全然違いますね。仲間もいるし」。入院している時も、奈良軍団の励ましが力になっていたことでしょう。ロードスターをきっかけに、人がつながっていくわけで、とりわけ奈良軍団はその傾向が強烈。「山口からなんです、オアシスに行くぞーって連れてこられました」



まるゴシックさんが選んだのは2018年6月にリリースされた特別仕様車の「Caramel Top(キャラメル・トップ)」。ブラウンのトップとスポーツタンのインテリアは専用で、ボディ同色のドアミラーと高輝度塗装のアルミホイールも特別装備される。

ND5RC
まるゴシックさん

熊本市在住のまるゴシックさん。
その実体は28歳の会社員だ。

初めまして!「まるゴシック」です。
チャンネル登録ありがとうございます!

今年2月のYouTubeデビューからわずか5カ月ほど。3月8日公開の納車シーンからは、新たな愛車ロードスターとのカーライフを次々とアップしている。本誌が彼女取材した「ロードスタージャンボリー」は2回にわたって紹介。6月に公開された「マツダオープンデー」の潜入レポートも大好評で、本稿執筆時点で、なんと14万回も視聴されている。ぜひ、皆さんも一度ご覧ください!



女スタ
ロードスター
アルバム
Special Edition



実は前から乗りたかったのはRX-7でもオープンカーは今しかないと決断!

以前はクルマにまったく興味がなかった、ユーチューバーのまるゴシックさん。当然、取得した免許もオートマ限定だった。最初に購入したのは日産のモコで6年間ほど乗ったが、何の不満もなかったそう。それがいつの間にか、徐々にクルマの存在が気になってきた。とくにマツダのRX-7(FD3S型)にいきなり乗りたくなって、ついにマニュアルミッションが運転できる限定解除までこぎつけた。で、去年あたりから、次の愛車をと考えるようになったのだが、独身の今だからこそ、人生で1回はオープンカーという選択もありだと思い始めるようになった。「結婚して、こどもができたなら絶対に無理。だったら後悔しないように、今でしょ!」と、ロードス



「最初は普通のグレードにしようと思っていたのですが、この幌のキャラメル・トップがまだ買えると聞いて決めました」。

女子が↑アイテム



やはり女の子ですからいろいろと準備は万全に!

毎日の通勤にも使っているため、運転用のスニーカーと仕事用のパンプスを履き替えるのはルーティン。オープンで乗るなら日焼け止めはマストの対策だが、それに加えてハンドクリームも常時携帯。信号待ちなどの間にちょこっと潤いを足すことが多いとか。YouTubeを見ると、どうやら最近ではブラックのRoadsterロゴ入りキャップをご愛用の様子だ。



ターの新車購入を決断。実は、今は絶版となったFD3SのRX-7で程度のいい中古車物件は海外でもかなりの人気。新車のロードスターよりはるかに相場が高騰していることも、その選択の陰にあったようだ。この新車購入とほぼ同時進行で進めていたのが、「ユーチューブ・デビュー」。ユーチューブの情報も少しだけ先行していて、愛車のモコを最後に洗車してお別れするシーンもあった。そして3月からは、いよいよロードスターでのカーライフを精力



的に撮影・編集してユーチューブに続々とアップしている。みるみる上達して、今では多くのファンを獲得している。



スタイルに惚れて探し続けたRHTと イベント参加やサーキット走行を満喫してます!

鮮やかなサンフラワーイエローのNC2は、埼玉県から軽井沢ミーティングにやってきた、みおころ★さんの自慢の愛車。4年ほど前に初めてのマイカーとして中古車で購入した。

どうしてもRHTモデルが欲しくて、半年探してようやく出会えたのは、6MT仕様のRS。ところが、AT限定免許を取得していたため、このクルマ運転するべく限定解除をしたという。

ノーマルの素性のよさを大切にしたいカスタマイズは、BSRマフラーとガレージベリーのダックテールスポイラー、レカロシートにモモのステアリングと、内外装が中心の内容になっている。

通勤用の足として別に軽自動車を持っているので、このNC2はイベント参加やドライブなど遊びのための専用車。近所の本庄サーキットを中心に、サーキット走行も楽しんでいるようだ。

「カートや地元の山道を走るなど、



NCEC みおころ★さん



マフラーは今では絶版となっているブルームスタイルレーシング(BSR)。お兄さんがプレゼントしてくれたものだ。

もともとスポーツ走行が好きなんです。本庄サーキットで50秒を切ったら足まわりをやってさらにタイムアップと思ってましたが、目標達成よりも先に、サスペンションが又ケちゃったので、今は車高調を探しています」と、エレガントな見た目とは裏腹に非常にアクティブなロードスターライフを楽しんでいる様子だった。



レカロのリクライニングバケットSR7は、かわいい赤がお気に入り。お小遣いをためて助手席にも……と計画中だ。



モモのステアリングは、イエローのラインがあるので選んだもの。そのほかスピントーンノブやスポーツペダルが走りを感じさせる。



NCとお揃いの イエロー&レッド!?

インテリアのアクセサリで一番のお気に入り、このイエローのスライムくん。NCによく似ているということで、ゲームセンターのUFOキャッチャーでゲットしたものだ。この日はロードスターに合わせて、手と足のネイルもイエローとレッドでコーディネート。ウエアもロングスカートに麦わら帽子で、軽井沢にピッタリの夏のお嬢様って感じで決まっていた。



女子力UP
アイテム



日本全国を探してめぐり逢った “一生もの”のロードスターターボ

350台限定のレアなロードスターターボ(NB8C)で、颯爽と軽井沢ミューティングにやってきたのはあっこさん。10年前にAT仕様のNB8から乗り換えたので、これが2台目だ。

「女性に乗ってもカッコいいオープンカーということで最初のNBを買いましたが、どうせ乗るならめずらしくて速いのがいいなと思ってターボに乗り換えました。赤の無事故車限定でディーラーに探してもらい、広島から買いました。

走行2万4000kmの極上品だったんですよ」と、購入時の説明をしてくれた。

外観はノーマルで走りのポテンシャルアップをコンセプトに施されたカスタマイズは、足まわり

がオーリンズダンパーにハイポスプリングという本格指向の選択。タイヤのサイズをあえて純正より

ワンサイズダウンの205幅にしているのもこだわりのひとつ。マフラーはステージの二寸管プラス

をターボエンジンに合わせてワン

オフ加工で装着している。

メンテナンスやカスタマイズの作業は、かれこれ15年来の付き合いとなる横浜のジョイファストに依頼していて、今後も“一生もの”として大切に乗り続けていくのが目標とのことだ。



レーシングハート製の純正17インチホイールに装着するのは、205/45R17サイズのダンロップのディレッツァZⅢだ。



2004年モデルとは思えない、新車のようなコンディションを維持するインテリア。ステアリングはナルディに変更している。



NB8Cターボ あっこさん

女子力アップ
アイテム



純正ラブなので控えめドレスアップ!?

「女子らしい装備なんてなんにもないですよ!」という見た目。唯一それらしいのが写真のアクセサリと芳香剤だが、それ以上にまるで新車のようなコンディションをキープし続けているのが、ただならぬ女子力の証のような気がしてしまう。ちなみに最初のNB8Cは会社の後輩女子に譲っていて、2台でドライブや各地のイベントに参加しているそうで、メチャお楽しみ中。



子供の頃は助手席だったけれど 今は自分でドライブできるのだ～

「このロードスターは父の愛車だったんです。子供の頃はよく隣に乗ったりして、すごく楽しかったのを覚えています。でも私が中学になったら、なぜか父があまり乗らなくなって、最終的には倉庫で眠ってました。ナンバーも切ってありましたし、段ボールなんか置かれてる状態でした(笑)」

不動産だったNAに、息を吹き込むことになったのが、娘の奈々さんだ。とはいえ、ずっと動いていなかったで、まずはレストアの作業からスタートした。

「6年放置していたんですが、入れたままのガソリンで動きましたよ(笑)。父が富山にあるお店に頼んで、コンディションを整えてくれました。もともとスポーツカーが大好きで、子供時代にはトミカ100台持ってました」というほどの強者。おまけに小中学生のこ

ろは、プレステでカーゲーをやっていたというから、ロードスターを引き継ぐ地盤はできていた!?

「オートマ限定の免許だったので、このロードスターに乗るために限定解除しました」というのは、ロード乗り女子によく聞く話。限定解除してでもマニュアル車を運転したいという心意気、大したもの。

1年間、乗るための準備&脱初心者マークになるのを待って、ロードスターデビューを果たし、今回は、親子でほくりくミーツィングに参加しているというわけだ。

チェッカー柄がかわいいが、これは購入当時から。屋内保管とあって、色あせもなく美観を保っている。もともとクラシックレッドだった前オーナーが塗装したよう。これからは、奈々さんがあちこち連れ出して、たくさん思い出を紡いでいくに違いない。



フロントからリアにかけて、チェッカー柄が続いている。購入時からというカスタマイズだが、今ではすっかり女子オーナーのイメージとぴったり合っているようだ。



しっかり手入れされたNAのホロはつやつや。サイド面までクリアになっているので、リアの視認性がかなりよさそうだ。



スピーカーは自分で買ったものとか。ドアの内張りにはVRコンベクションA型を流用。



BOW.氏のNAロードスターイラストに、貴島さんのサインが入っているお気に入り小物。

パツと見、女子オーナー車とは思えないくらいの素っ気なさ!?

かわいいぬいぐるみやキラキラした小物などはなく、一見すると女子が乗っているとは思えないほど、シンプルなインテリア。エクステリアもいたってノーマルだし。しかし、よく見てみるとかわいい女子力アップのポイントがある。エンブレム上にあるイラストステッカー、なんだかオーナー似のような気が……。チェッカーでそろえたシートカバー、そしてサイドブレーキの虎手は女子っぽい。



北陸地方に住んでいるため、冬の間はスタッドレスタイヤを装着して走行している。ホイールはNBのノーマルを使っているのだ。



両親とともにほくりくミーツィングに参加。本誌のスケッチブックメッセージに何を書こうか、家族で悩んでいる図だった。

平成3年式の初代ロードスター 我が家の1台が自分の愛車に

子供時代からロードスターに親しんでいるのがわかるワンショット。千里浜なぎさドライブウェイをドライブしたときの風景だ。当時は、まさか自分が運転することになるとは、思ってもいなかったことでしょう。愛着のある市松模様(!)を生かして、小物で愛車のコーディネートを楽しんでいる。助手席の子供は、運転席の女子に成長! お父さんのロードスターも喜んでいるはずだ。



NA6CE
吉田奈々さん





レザー製のピラーやドアパネルには、片押しでディズニーキャラクターが隠されている。ドリンクホルダー類はワンオフ品だ。

NB8C
りいなさん



理想のロードスターを実現した フルカスタム仕様のNA&NB

ロードスターのハイクオリティなレストアとオリジナルカスタマイズでおなじみの、新海自動車工房(愛知恵が手がけたミアータとNB8Cに乗るのは、どちらも生粋のロードスターフリークのお父さんから影響を受けて育ったかわいい女の子でした。

ミアータの新海沙菜さんは、その名の通り新海自動車工房の新海社長の娘さん。「小さいときからいろいろなイベントに連れて行ってもらってましたが、最初はクルマにはあまり興味がなかったんですよね。そんな気持ちを大きく変えてくれたのが、2つ年上のりいなさんの存在でした」とか。

というわけで沙菜さん憧れのりいなさんが乗るのが、クラウンのピンク色で仕上げたNB8C。10thアニバーサリーモデルがベース

のフルカスタムで、「大好きなディズニープリンセスを盛り込んで！」という希望に沿って、エスケレートのフロントバンパーには透かし塗装、インテリアのあちこちにもキャラが隠されているのがお気に入りポイントとなっている。

沙菜さんのほうも、今回乗ってきたデモ車のミアータに代わる次のマシンを製作中。ベースとなるのは長年放置されていたボロボロのNAらしいが、そこは新海自動車の工房のウデの見せ所。10月の30周年記念ミーティングにはなんとか間に合わせたというから、果たしてどんな仕上がりになるのか期待したいところだ。

「ロードスター乗りはいい人が多いので、みんなで走るのが楽しいです！」と沙菜さん、りいなさんは声をそろえてうなずいていた。



ファットなスタイルがカッコいいホイール&タイヤは、グラムライツ57V(7.5J×15)にトヨーのプロクセスR1R(195/50R15)の組みあわせだ。



平成元年式のミアータは、エンジンOHに6速MTをはじめ足まわりもフルに見直し。インテリアも一新し、オリジナルR08タイプIIエアロでまとめ上げている。



MX-5 Miata 新海沙菜さん



ND5RC
レモンさん

自動車部に属するクルマ好き女子大生が 走りとお昼寝の相棒に選んだND-R A

ホワイトのND5RCは、なんとバーティレース参戦ベース車のND-R A。オーナーは女子大生のレモンさん。部活交流で他大学の

自動車部に属しているほどのクルマ好きで、軽井沢ミーティングへは自動車部の仲間たちとやってきた。彼女にとってこのND-R Aは

スターは、早くも3台目の愛車だ
という。

「最初のクルマは進学祝いで買ってもらったR50 BMWミニ、その後母のお下がりのローバーミニを経てこのNDになりました。クルマ好きは両親の影響で、昔は両親

ロード乗りは
かわいいモノ
が大好き!



地元の榛名湖までドライブしてお昼寝が楽しみというから
気合が違う。助手席でこんな風にして寝ちゃうらしいよ。



イベント参加用の化粧板(ナンバープレート隠し)は大好きな「仮面ライダーウガ」をモチーフに自作したものだ。



お昼寝用に欠かせない寝袋と、枕として活用するスプラトゥーンのキャラクタークッションは、車内に常備されている仲間。

ともロードスターに乗っていました。NA系も考えましたが、ローバーミニでエアコンの効かないつらさを思い知ったので、フル装備で快適なNDを選びました」と購入経緯を語ってくれた。

NR-Aグレードを選んでるのはダテではなく、モータースポーツの経験があるためだ。R50B MWミニではジムカーナに挑戦。ほかにもスポーツカーにも楽しんでいる。FRレイアウトのNDを選んだのは、ドリフトをやっていたという思いもあってのことだったようだ。

「走るのももちろんだけど、地元

の榛名湖畔でまったりとお昼寝をするのも、ロードスターでの楽しみのひとつなんです」という。カスタマイズは一切しておらず、今後もノーマルのまま乗り続けるつもりとか。そしていつかはイエローのポルシェ964に乗るのが夢なんだってさ。

手の届く位置に 日焼け対策グッズを常備!?

決して広くないトランクに、いろいろなものを詰め込んでドライブしている。お昼寝用の寝袋のほかに、現在バイク免許も取得中ということでヘルメットやプロテクターも入っていたりして。編集部からの無茶ぶりに「女子らしいグッズなんてこれくらいかな」と出してくれたのが日焼け止めと大きな麦わら帽子。さりげなく置かれたフェルト製のアクセサリもかわいくて女子っぽい。

女子カシミアアイテム



NDロードスター 試乗記

前号に引き続き、YouTuberみっちゃんネル登場
試乗したりなかったNDモデルにたっぷり時間をかけ
市街地や高速道路までも走りまくる!
軽井沢ミーティングにも足を運んで精力的に取材を敢行
会場の熱気に酔いしれてしまった～



晴れ祈願をしてからというものの、
軽井沢ミーティングは雨知らず。
2019年もいい天気の中、大勢
のファンが集まった。4世代が集
結し、街中では手を振り合う姿が
見られた。そんな軽井沢で、ユー

チューバーとして活躍する、クル
マ好き女子「みっちゃんネル」が
NDを試乗。
「ワインディングを走った時に、
思ったとおりのラインを走ること
ができました。外側にふくらんで

しまうかな、と思ったのにしっか
りトレースできました。
マニュアル車だったので、
キビキビ走って気持ちいい。もち
ろんオープンです。シフトチェン
ジして思い通りに運転できるので、

市街地、ワインディング、高速道路……
あちこち走ってこそわかるロードスターの真価



1台1台みんな違う
個性派ぞろいですね!

自分はVIP系カスタムをやって
いたので、こうしたミーティン
グにはよく行ってましたが、ひ
とつの車種でこれだけ集まる
のってすごいですね。しかも、同
じ仕様が1台もないなんて、ロ
ードスター乗りじゃなくてもクル
マ好きなら見ていて楽しいです
し、飽きない。何人かのオーナー
さんに声をかけさせてもらった
んですが、みなさんにお話を聞
きたいくらいでした。楽しい1日
を過ごすことができました。

みっちゃんネルCheck!!



私としては
マフラー音量が
ちょっとだけ
物足りないかも



運転姿勢が作りやすい、テレスコピックが◎

それまでステアリングが前後スライドするテレスコピ
ック機構を備えていなかったが、NDモデルでは採用。
女性や背の高い人……体型の違うドライバーのポジ
ションを作りやすくなった。クラッチに合わせるとシー
トを後にスライドしがちなので、これは便利。



マフラーが静かすぎ!?
個人的にはもう少し……

運転していると、外で聞くよりもわりと
耳に入ってくるマフラーのサウンド。そ
れでも、もうちょっと大きくてもいいか
な、と思ってしまうのは、カスタム好き
ならではの感想? シフトダウンの時な
んかは、いい音してるなと感じるから、
音量があつたらもっとスポーティ。



スポーツカーらしい
マニュアル操作が楽しい

やっぱりマニュアルは運転していて楽し
い。排気量が1500ccということだが、パ
ワー感は十分にある。普段は大排気量車
に乗っているけれど、軽くてキビキビ走
るから気にならなかった。前はオート
マを運転したが、マニュアルならではの
楽しみが詰まっていた。



自分が選ぶならだんぜんマニュアルですね。

それからびっくりしたのが幌の軽さです。女性でも運転席に座ったまま、片手で開閉できる。とは聞いてはいましたが、本当に軽々できて驚きました。

高速道路も運転し、加速の伸びを十分に堪能できました。ストツプ&ゴーを繰り返す市街地のちょっとした渋滞でも、苦じゃなく運転できましたし、スポーツカーだ

けど気負わずに運転できます」

前号ではシヨップのデモカーを、そして今号ではたくさんのユーザーカーを見てもらったわけだが、ロードスターの魅力は十分に伝わっている。

「ずっと乗っていたいって思えるクルマですね。ボディカラーが赤だったらテンションがもっと上がったかも！ ドライブしたのが軽井沢だったというのは、最高のロケーションでした」



軽井沢ミーティングの原点、鬼押し出し、足を伸ばしてロードスタードライブを満喫

軽井沢ミーティングが行われているのは、スキー場の駐車場。近くには大型のショッピングプラザが控え、旧軽井沢銀座通り、ハルニレテラスなどおしゃれスポットがたくさん。そして白糸の滝や鬼押し出しといった、圧迫的な自然を感じられるスポットもある。鬼押し出しでの集まりから、今の軽

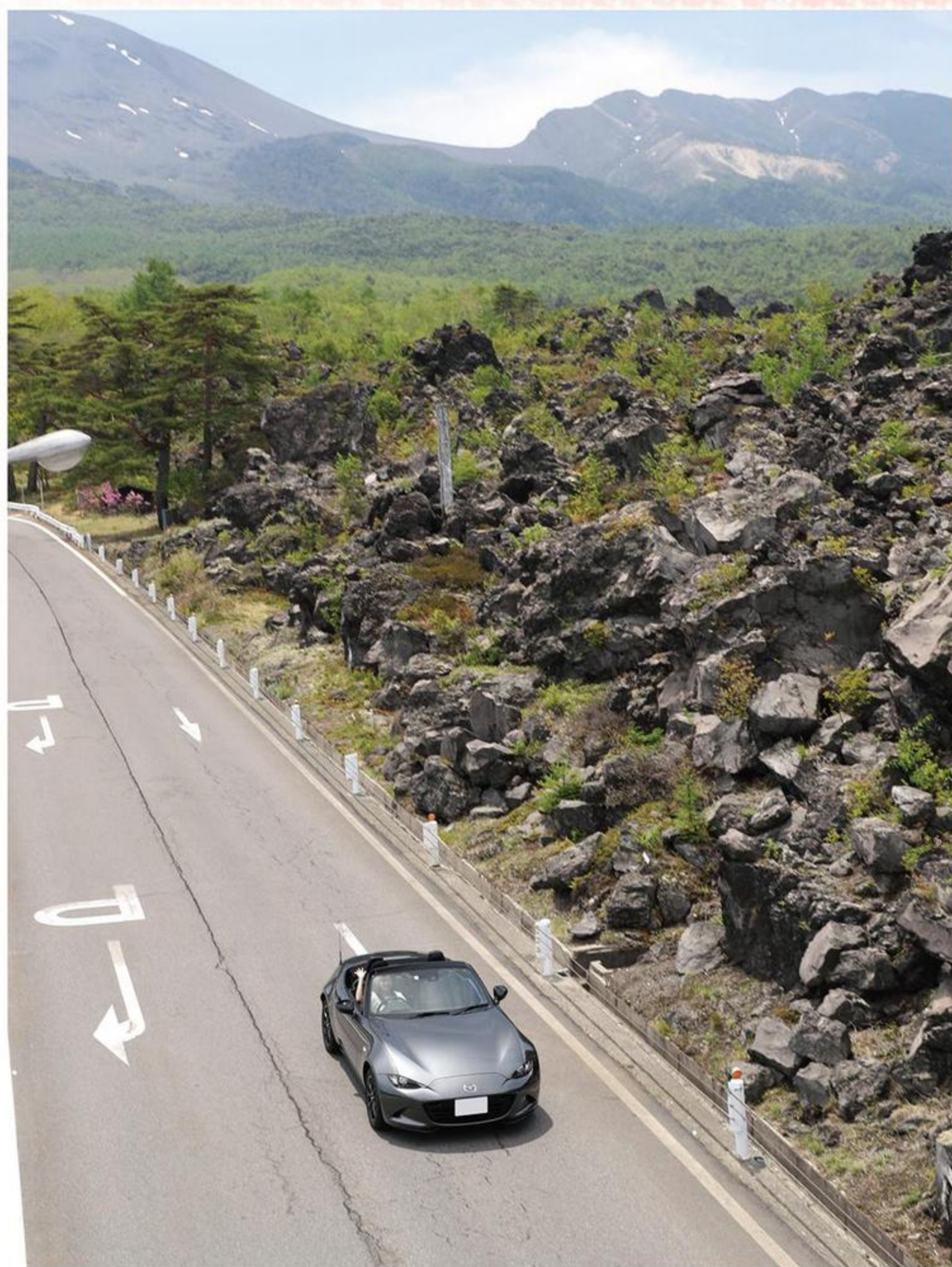
井沢ミーティングへとつながっていることに思いを馳せて、ドライブしてみることにした。考えてみたら、いつもミーティング会場しか足を運んでいなかった。「鬼押し出し園」は有料道路を使えば、ミーティング会場から思いの外近い。浅間山の噴火により流れ出した、最後の溶岩が鬼押し出し流

だったという。

浅間山は数十万年前から今もなお活動している活火山で、数えきれないほどの爆発と噴火を繰り返すことによって形成されている。迫力ある光景の中に、季節ごとに美しい高山植物が楽しめる。また、観音堂まで足を伸ばせばいい運動になりそう。

有名観光スポットの鬼押し出し園へGO!!

園に入ると大きな溶岩がゴロゴロ転がっていて、この世のものとは思えない荒涼とした風景が広がっている。8時から入園でき、入場料は税込おとな650円、こども(小学生)450円。愛犬と入園することも可能。



みっちゃんネル

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

クルマ好き女子発信の動画。

インプレッションやイベント取材など、幅広く活躍中のみっちゃんネル、フォローしてね!

軽井沢はグルメも豊富 おみやげももりたくさん

旧軽井沢に足を延ばしてみると、平日にも関わらずたくさんの観光客でにぎわっていた。おしゃれなみやげもの店や飲食店が立ち並んでおり、どこに入るかすぐには決められない。異国情緒も感じられ、散策が楽しめる。



老舗カフェ「ミカド珈琲」直営店があり、そこで食べるモカソフト(430円・テイクアウトは350円)が超美味。店内ではチーズケーキなどスイーツで一息つくことができる。

軽井沢といえばおそば。入ったのはそば処「やぶ」で、おそばの量が多めという触れ込み。天ざるはご飯のとおりボリューム満点。わさびが抜群で、つい入れすぎてしまった。



ROADSTER
BROS.

アレジオ 無限大 ND 最新情報

NDが現行モデルとなって早4年、パーツもいろいろ出そろってきた。歴代モデル同様、あらゆる方向性に対応するアイテム目白押しで、カスタムの幅がぐんぐん広がっているのだ

「乗り味」がワンランクアップする 高減衰摩擦ダンパー式ボディ補強ビーム



車のドライブフィールを向上させるチューニングとして、今や一般的になった「ボディ補強(強化)」。エンジンルームやアンダーフロアなどにバーやブレースといった補強パネルを装着することで、走行中のボディのムダな動きを抑制し、サスペンションの追従性を高める効果が期待できる。

MCBはボディの前端と後端に近い部分に装着することで、おもに旋回時・加減速時に発生するボディのねじれをコントロールする。ボディをガッチリと固めた上で、走行時の入力Gを高減衰力ダンパーで制御して、不快な振動を取り除くようにするわけだ。



フロント(写真右)、リア(同左)ともに、バンパー内のフレーム部分に装着する。専用のブラケットにより、車両側を加工することなく装着できるボルトオン設計だ。現在NC用を開発中。



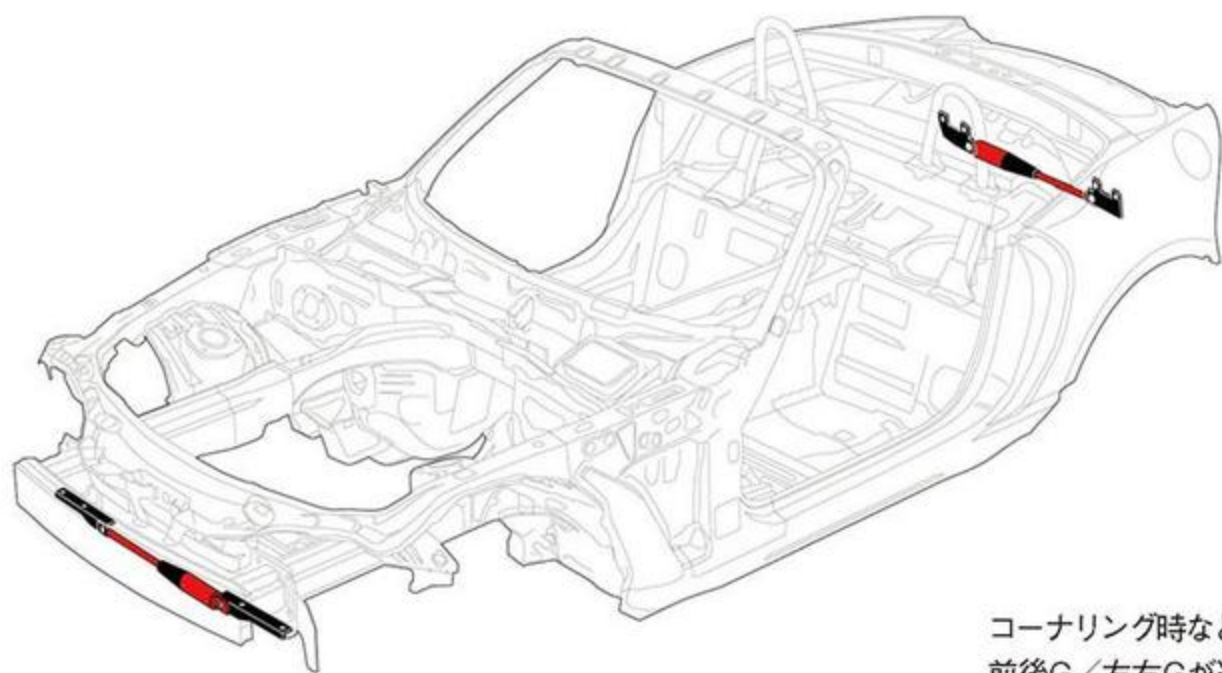
モーション コントロールビーム

適合:ND5RC/NCERC
価格:8万2000円(税抜)

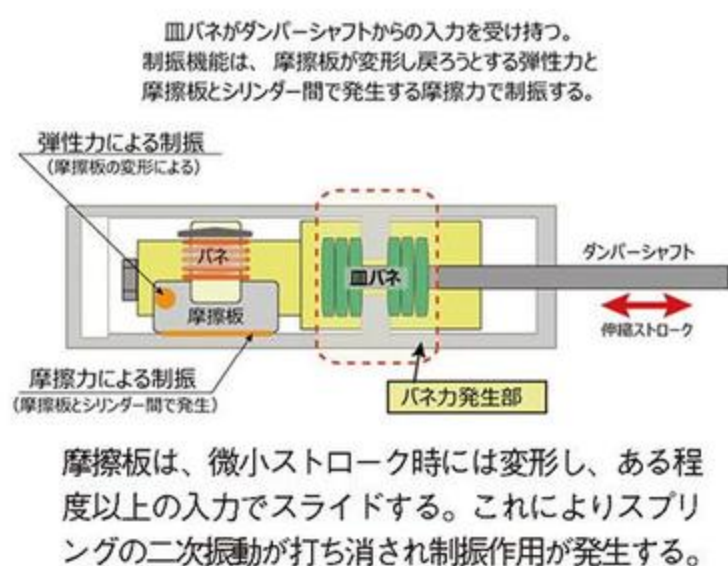
ボディの前端と後端に近い部分に装着することでボディのねじれを制御する。ダンパーの作動特性や減衰力はNDロードスター専用の設定(オープン/RF共通)となっている。

極小ストロークでも走りの質感が向上

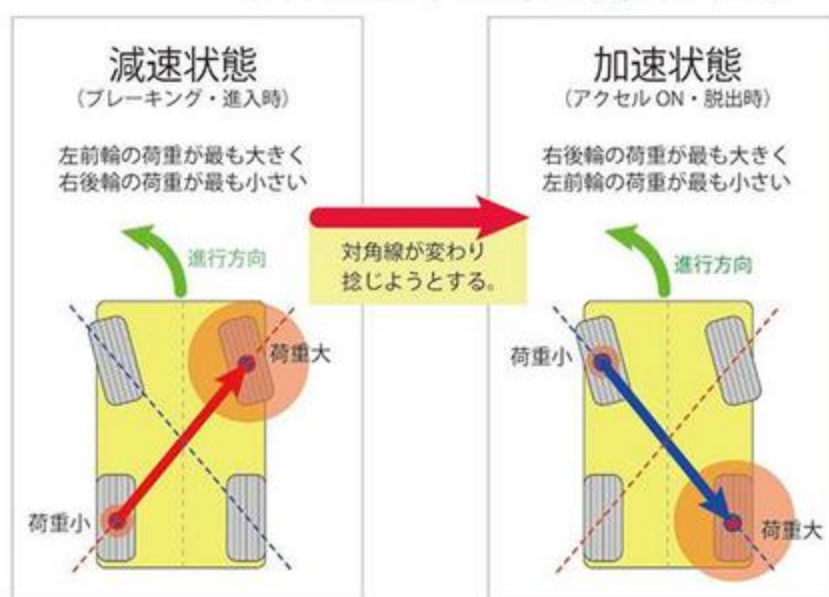
「0.5G時に0.004mm」ストロークして減衰効果を発揮するということがあったが、体感で明確に違いがわかるというものではない。たとえば「ストラットタワーバーの有無による、ボディのねじれの違い」ほどの差は感じられない。ただ、ステアリング操作時の応答性や、リアサスマわりの収まり感の良さは好印象。タイヤから受けるインフォメーションの質感が高まっていることは実感できた。



MCB の内部構造 (概念図)



コーナリング時など、操舵や加速・減速によって、前後G/左右Gが連続して変化するような状況で、とくにボディのねじれが発生しやすい。



ビームの片側がシリンダー状のダンパー構造となっている。サスペンションのダンパーとは機構が異なり、減衰力はスプリング(皿バネ)と摩擦板により発生する仕組みになっている。



ストロークをスプリングで受け止め 摩擦板の弾性とスライドで振動を吸収

MCBは、ボディへの入力に対して減衰力を発生するダンパー構造となっている。伸縮のストロークに対して、伸び側、縮み側それぞれの動きをスプリングで受け止め、その入力速度と量に応じて、摩擦板の弾力により減衰する。そして、さらに入力が大きいつき、または速いつきには、摩擦板自体をスライドさせることで、ストローク中に発生するボディの微振動を吸収する。

Sports Damper
適合:ND5RC/NDERC
価格:7万2000円(税抜き)

ノーマル形状のダンパーキット「スポーツダンパー」にND・RF用が新設定された。オープンモデルとは異なる減衰力設定による、RF専用モデルだ。



現行ロードスターを見たときに
直感でカッコいいと思ったので
デビュー作に選んだ!





デザインはシンプルでさりげないのだが、十分に存在感がある。写真の素材はクラッシュカーボンで、見た目が激変して注目度満点。ソウルレッドとのコントラストもいいが、黒いボディとのマッチングも見たいところだ。スタンダードなFRP、カーボン柄もあるので、愛車のコンセプトに合わせて選ぶといい。

軽井沢ミーティングにも参加してきました～

楽しかったですよ！



セルフィッシュ代表 森本優司さん

ずっとエアロパーツをやってきて、独立して手がけたのが現行ロードスター。それまでセダンをメインにしていたが、あらたな境地を開拓。

「セダン系のイベントにはよく行っていたので、集まる人たちのギャップがすごくビックリしました(笑)。でも参加者がいっぱい写真を撮ってくれたりして、響いてくれたかな。反響があったので参加してよかったと思っています。これからもイベントには積極的に参加しますよ」

軽井沢ミーティングにも参加していたので、見た覚えのある人は多いかもしれない。思わず目をひくのが、ボンネットやトランクリッパの、なんとも言えないデザイン。これはクラッシュカーボン(CFRP)と呼ばれる製品で、ウロコのような反射で、これまでにない印象を残すことができる。

「セルフフィッシュとしてスタートしたのは昨年です。自分自身はエアロをやって15年ほどになります。ずっとセダン系をやっていたんですが、自分でプロデュースするなら、別のカテゴリーでもいいかなと思っていました。

NDはまず、最初に見てカッコイイ！ 作るならこれでやってみたって思ったんです。これまでスポーツカーを手がけてきてはいませんが、自分の中ではこれもありかと……」と森本さん。

エアロを作る側として、とにかくいいねに、手作業にこだわっているという。このポリシーが、美しいNDのフォルムを生み出したのだ。

「エクステリアに徹するつもりなので、スポーツカーを手がけても、サーキットやエンジンチューンに

PRICE LIST (税抜)

ボンネット(2P)
11～20万円
フロントカナルド(3P)
4万5000円～8万円
サイドスカート
5万5000円～8万2000円
リアスポイラー
3万6000円～5万8000円
リアディフューザー(3P)
4万8000円～8万円
ナンバーステー
2万円～3万5000円
マフラーカッター
5万5000円～8万2000円

※価格はFRP、CFRP、CCFRPにより異なります

はいきません。あくまで外装、おしゃれのためのパーツをラインナップしていきます。

この先ですが、NDはRFだったので、ソフトトップでフルパンパーを作ってみようか、歴代モデルにさかのぼるか、それともオーブンカーを突き詰めるか……悩んでいるところですよ(笑)」





モータースポーツからレジャーユースまで 幅広く活躍するND用キャリアが登場



ロードスター用 トランクキャリア

適合:ND5RC
価格:5万5000円(税抜)

他モデル用とキャリア本体は同じだが、ブラケットを新設計してNDに対応。荷物を積まない場合はリア側がバタつかないように、写真のように固定用ベルトをトランクに回して固定する。



取り付けはリアクォーターの樹脂プレートを外し、そこにブラケットをボルト留めするだけ。リア側はアジャスターパッドが付くが、こちらはボディに固定はしない。

ロードスターの購入を検討したものの、見送った人のなかには、積載性の乏しさが理由という人も多いはず。たしかにNDは、NCよりボディサイズが小さくなったことに合わせ、トランクの容量も減少。ちょっとした荷物を入れただけで、すぐいっぱいになってしまう。そんな悩みを解消してくれるのが、ズームエンジニアリングのトランクキャリアだ。ズームエンジニアリングでは、これまでNA、NB、NCと各世代でキャリアをリリースしてきた。そして今回、待望のND用が登場。キャリア製作のノウハウが豊富な同社が設計・開発し、ジムカーナやダートラ車両の製作を行うファクトリーイオがテストを重ね、製品化されたというわけだ。

素材は腐食しづらいステンレス製。フロント側は純正ハードトップの固定用ボルトを使用し、リア側はフェンダー部分にパッドを当てるだけなので、ボディを加工することなく装着可能。また、片手で持てるほど軽量のため、ひとりでも無理なく作業することが出来る。そして別売りのホイール積載キットを装着すれば、タイヤ付きホイールが2本積載可能になるのだ。これはモータースポーツ派には嬉しい限り。

もちろんクローボックスやスーツケースなども載せられるので、レジャーや旅行でも威力を発揮すること間違いなし。ちなみに、今後はトランク連動式に順次変わって行くそう。



リア側はボディにボルト留めしないため、固定用ベルトを外せば、左の写真のようにブラケットを支点に持ち上げることが可能。これならトランク内の荷物を取り出すのもラクだ。



ステンレス製で十分な強度が保たれている一方で、重量はブラケット込みで5kgと軽量。片手でもラクに持ち上げるため、一人でも十分に作業できる。



トランクキャリアのみでもタイヤを積むことはできるが、確実に固定するには写真のタイヤ積載キット(9000円/税抜)が必要。



樹脂プレートを加工すれば、キャリアを付けたままプレートを被せることが可能。説明書にはテンプレートも付属される。



写真のタイヤは195/50R16だが、205/50R16でも積めることを確認済み。なお、より確実に固定するためにベルトはホイールに結びつけるようにしながら牽引フックに掛けるのが好ましい。



積載キットをキャリアに装着し、ホイールのセンターホールを利用してタイヤを固定すればOK。ベルトはトランクに回すと強度的に不安なので、牽引フックに掛けて固定するのが推奨。



吉田 収さん
(ズームエンジニアリング・左)
梅澤高志さん
(ファクトリーイオ・右)

「競技中は外すことが前提なので、簡単に脱着できるように設計しました」と吉田さん。一方で梅澤さんは「ジムカーナ参戦者からの要望が多く、遠方からの注文もあるんです」と話す。

「タイヤが4本積めるので便利！」

取材にご協力いただいた進藤晃さんは、このNDでジムカーナの世界に足を踏み入れ、今年で競技参戦3年目。「今までは助手席に積める2本しか持っていきませんでしたが、このキャリアがあれば4本持っていけるので、普段用を履いて競技用を持っていくこともできるし、スペアを積んでいくこともできる。とても便利ですね」と大満足。



ブラケットの高さが低くタイヤを積んでもルーフの方が高いので、走りに大きな影響を与えない。これは、ジムカーナ参戦者の実走テストでも実証済み。また、安心の日本製で1年間保証付きというのも嬉しい。

素性の良さとターボのパワーがベストマッチ 低回転域からパワフルで街中でさえ楽しい!

「初めてのロードスターで、一目惚れして買いました。すぐに欲しかったんですが、きっと電動ルーフが出るだろうと思って、待ってから購入したんです。ターボがあるのを知ったのは雑誌で、こんなのあるなら付けてみようかなって」とオーナーの秋葉利夫さん。歴代の愛車は、という70スーパ、コルベツト(2台乗り継いだそう)、RX-7(FD3S最終型)を経て、NDにたどり着いた。

AVOターボワールドに車両を持ち込み、ターボキットを組み込んでコンピュータセッティングを行った。

「これくらいのパワーがちょうどいい、と思いましたね。ノーマルとは明らかに違って、踏み込んでいくと思ったより加速して、自分の感覚が追いつかなくてびっくりすることがあるくらいです(笑)。

といっても、ピーキーとやってことではないです。FD3Sに乗っていたときは、限界値がとて高いクルマなので、街中ではストレスを感じることがありました。そうした過剰なパワーではなく、トルクがさらに太くなったような感じです」。

2.0エンジン搭載のRFはトルクフルだが、それをさらに底上げるターボ化は高速域だけ

ターボキット

適合:ND5RC/NDERC
価格:50万円(税別・取り付け費用込み)

RFのタービンは86/BRZと同等サイズを用意する。ただトルクを出すのではなく、低回転時からパワーが感じられるようセットアップされる。そのため街中でのストップ&ゴーすらワクワクする。



ではなく、街中でのドライブも快適にしてくれる。

「足まわりやブレーキなど、ターボ化している以外はノーマルです。これだけで十分に楽しめますよ」

最適なサイズのタービンチョイスで、ソフトトップは小排気量ターボとして、そしてRFは大排気量NAエンジンのようなトルクが得られる。解析に時間をかけたコンピュータのセッティングは、AVOの得意技だ。





エンジンルームはぱっと見ターボ車とはわからない。こんなところもさりげなくて気に入っている。写真のアイドリングストップのCPUは、縦置きから横置きにレイアウト変更されている。



秋葉利夫さん

「大排気量ターボに乗った経験を持っても、ロードスターターボは楽しいです。後付けですが、違和感なくパワーアップしているので乗りやすいです」



おっと、こんなところにターボ車の証。イマドキっぽい色がマッチしている。AVOでターボエンジンレムを独自に作ったらいいかも。



エキゾーストマニホールド

適合:ND5RC/NDERC
価格:9万円(税別)

エンジンフィールを向上させるエキマニは、ノーマルエンジンでもターボ化にも対応できる。



パネルフィルター

適合:ND5RC/NDERC
価格:6700円(税別)

純正交換タイプで、確実に吸入効率をアップさせる。洗浄できるタイプだから、繰り返し使える。

POWER+

適合:ND5RC/NDERC
価格:6万9000円(税別)

AVO TURBOWORLDのオリジナルデータを純正ECUに書き込むツールだ。走行シーンでモード切替ができる。



オリジナルマフラー

適合:ND5RC/NDERC 価格:11万5000円(税別)

排気効率を極限まで追求し、スポーティな排気音を実現。シングルタイプとDAMDエアロ対応のツインがある。



パーティレースでの実績を 活かしながらラリーという カテゴリーにチャンレジ!

長野県諏訪市の「ご当地キャラ
「諏訪姫」をボディにまとった、
ピンクの目を引くパーティレー
ス車両。と、まったく見分けが
つかないもう一台のマシンが登
場。こちらは、ラリーに参戦し
ているNDDだ。ガレージがサポ
ートする2台の競技車両である。
「富士チャンピオンレースから



素性の良さは未知の領域でも◎



八田新一さん

「ずっとレースでばかり走ってきたので、ラリーに出るのは初めてになります。昨年は新城ラリー、今年は久万高原を走りました。2台くらいは86勢を抜いてるかな(笑)。アクセルを踏んでいくことに迷いはないので、エンジンとタイヤのバランスを取りながら走っています」。積載スペースが狭いので整理整頓が大切。

パーティレースで実績を出す!



星野暉太さん

「あんまりお金をかけずにレースをしたいので、パーティレースはいいと思います。昨シーズン初めて参戦したんですが、もうコテンパンにやられちゃいました。洗礼を受けたって感じ(笑)、撃沈です。もっと練習しなくちゃと思いました」スポンサーのピーエムオフィスエーに就職も果たした。諏訪姫を背負って立つ、仕事もレースもがんばらないと!

パーティレースを経て、サーキットでのノウハウは構築されてきたと思っています。そこで違うカテゴリーに目が向いたんです。86/BRZでラリーができるなら、NDでもやれるんじゃないかと思って。ラリーに向いているわけではありませんが、できないというわけじゃないですから」と駒場代表。

ラリーといっても、最近は舗装路でのタイムを競うターマックが半分近くを占める。だから車高をそんなに上げなくても済むという。アンダーガードも、必要最小限でいいから、ラリー車然としたスタイルにはならない。

「レースとは雰囲気があるで違うのも新鮮でした。地元のイベントっぽくて、勝手が違って戸惑うこともあります。楽しいです。ロードスターでラリーという話題性で、エントリー車が増えてくるといいですね」

パーティレースは一昨年チャンピオンを獲得しているが、今年も2冠を目指している。若手ドライバーを育成するべく、若返りも図っている。ガレージではレースや競技を通じて、新しいロードスターの世界を広げ続けている。

「今作りたいのはNDのフォグです」と、駒場代表の視線は今フリーに向いているようだ。



マニア必見のグッズが ショールームにそろってる

諏訪姫を展開するホビーマーカーのピーエムオフィスでは、キャラクターのグッズなどを販売するショールームがある。諏訪姫号のチョコQや、レースで獲得したトロフィーも展示されている。諏訪インターから約5分、ものづくり体験コーナーもある。隠れ観光スポット「万治の石仏」キャラフィギュア、買ってしまった……。



<https://www.pmoa.co.jp/plumshop/>



ラリーは助手席にナビゲーションを行う「コ・ドライバー」を乗せるため助手席は必須。ドライバーは指示に従って走ることになる。SS以外は、決められた速度で走らないとペナルティが課せられる。



サスペンションはストリートはもちろん、サーキット、そしてラリーにも対応できるように仕上げた。車高、減衰力の変更で幅広く楽しめる足と言える。1本で何度でもおいしい。



ドライバーとコ・ドライバーを結ぶ無線のコントローラー。全開の車内でする会話は、舌をかまないように気をつけないと！



ラリーの場合、競技中にバンクをしたらその場で交換したりするので、スペアや工具類も搭載しなければならない。しかも競技中に荷物があばれないよう固定する工夫も必要。



助手席側のダッシュボード部に取り付けられる、ラリーコンピュタも様変わりしてコンパクトに。ボタンで操作していたなんて信じられない。タイトルNDでも場所をとらない。



ノーマルが十分に楽しいからこそ ナックルサポート+αで仕上げたい!



「NDは接地感が薄いというか、ハンドリングが軽いので、路面から伝わってくる情報が心もとないんです。だからノーマル時からのファーストステップとして用意したのが、ナックルサポートでした。歴代モデルにおいても絶大な効果で、型式を問わず愛用してもらっていますが、ことNDは、早々に装着してもらっているように思います」と、新たにニレックス代表となった小林さん。

このナックルサポートとセットで装着したいのが、フェンダー連結バーだ。高速走行時における安定性を追求したアイテムで、タワーバー的な役割を果たすものだ。フロントフェンダーの左右と、バルクヘッドに近いタワーバーの取り付け位置を連結することで、エンジンルーム上部の動きを抑制する。とくに高速走行域において、ふらつきを低減してくれる。

ノーマルでも十分楽しいNDだが、もう少し力チツとした動きを出したい、そんな風に考えている人はセット装備がオススメだ。

「純正でもハイグリップタイヤを履くようになりました。サーキットテストでヘアピンを攻め込んでいくと、バルクヘッド部の頼りなさを感じる。弊社テストドライバーの判断のもと、独自のアイテムが誕生しました。サーキットでのテストですが、街中においてもNDのハンドリングをさらに向上させるセットですので、ぜひ試してみてください」



単体でも効果が見込めるが、ナックルアームサポートとフェンダー連結バー(3万6000円、税抜)同時装着がオススメ。ノーマルでもタワーバーが装備されたりするが、迂回させるようなレイアウトで十分な効果を発揮していないことが多いのだが、この形状はしっかり効果を出す。



ボディ補強、足まわりにはとくにこだわっているニレックス。どこをメインに走るのかを伝えれば、走っていて怖さを感じない、安心感と楽しさを感じるサスペンションチューンを行ってくれる。まずは相談してみよう。



新たに就任した小林澄和代表。「弊社ホームページでは、わかりやすく動画で理論説明していますので、ぜひご覧ください」



ナックルアームの剛性を向上させるナックルサポートは、ステアリングのタイロッドエンドとナックルサポートを共締めして連結。コの字型のナックルサポートアームと組み合わせた、アップグレードキット(3万1000円、税抜)もおすすめ。フェンダー連結バーと併用したいところ。

ROADSTER
BROS.

まるで同級会のような雰囲気
初参加でも溶け込んじゃう～

ほくりくミーティング2019
2019.4.13-14

うまい棒、
ど～ぞ



貴島さん(中央)、Rマジック大原
さんが焼き蛤GPに参戦!



サインカー(のドア)がお目見
え。仕切られた枠の中に署名
する。



まったり過ごすミーティングとして、ゆるゆる開催
中。上越市にある「庄屋の家」で行うようになって
早11年(開催24回)というから驚きだ。各地の
ミーティングで最高参加台数を記録しているのと
同様、ここ「ほくりく」でもたくさんのロードスター
が集まった。元主査の貴島さんも、プライベート
で参加するほどお気に入りのミーティング。その
わけは、参加すればわかるよ! 前夜祭からね。



前夜祭参加の有志で行われるそば打ち。本
格十割そばで、施設のお母さんたちが揚げて
くれた山菜天ぷらとともに食す。出来うんぬん
よりも、みんなで作って食べるのが楽しい。



MZレーシングが
30周年グッズを持
って参加。

ショップブースなどはと
くに設置されないが、
個人商店はあり。



4月開催の「ほくりく」を皮切りに、ミーティングが本格的にスタートする
「オアシス」、「軽井沢」と大きなイベントも目白押しで、のんびりなんてしてられない
今号は30周年特別編として、愛車の年代別にオーナーカーを紹介していこうと思う



2代目クーペTypeA(2003)



2代目ターボ(2003)



3代目3rdジェネレーション(2005)

1989-1998

初代デビューのこの年は、なんといっても昭和
天皇崩御から、新元号「平成」になったのが記
憶に残る。富士重工業(当時)からレガシィが発
売されると、ワゴンブームが到来。またR32
GT-Rの復活で、スポーツカーにも注目が。横浜
ベイブリッジの開通、幕張メッセの開場なども
1989年。新幹線「のぞみ」は1993年に運用
開始だ。1998年には郵便番号が7桁になり、
長野オリンピックが2月に開催された。



2代目ロードスター(1998)



2代目10周年モデル(1998)



初代ロードスター(1989)



1NRリミテッド(1999)



ドローンからの空撮
で会場をスナップ。
500台なら若干の
並べ替えで収容可
能だろう。



マツダからは山本
修弘アンバサダー
をはじめ、NA6の
レストア事業を担
当するスタッフ3
名が来場した。



フリーマーケットに
は早い者勝ちの
掘り出し物も多
数。あれもこれもと
眺めているだけ
でも楽しい。



前後左右を空けて止められる
九州地区で最大のミーティング



九州マツダも
毎回ブース出
展していて、今
回は試乗車の
用意もあった。



25回目の「2019ロードスタージャンボリー」が4月
28日、大分県由布市の庄内町総合運動公園で
行われた。10月初旬が恒例だが、今年は10月13
日に広島で「30周年ミーティング」が開催される
ためGW前半に会期を変更し、平成最後のミー
ティングとなった。昨年は初の400台オーバーとな
り、今回も465台で記録を更新。令和の時代には
500台の壁を超えるのは確実だろう。

ロードスタージャンボリー2019
2019.4.28

MCの佐藤一洋さんはジャンボリーに
は欠かせないキーマン。じゃんけん大会
でこの人に勝つのは至難の技だ。

OASIS roadster Meeting 2019

2019.5.12

前年の大雨が嘘のような快晴!
過去最高の参加台数で大盛り上がり



会場を姫路セントラルパークに変更して2回目。昨年は大雨だったが、今年は晴天! 事前受付をしないミーティング、とはいえ雨でも晴れでもみんな参加するんだけど……。参加者をとことん楽しませてくれるコンテンツが人気で、1日中笑いに包まれる。今年は初参加という人も多く、ロードスターの輪が広がっているのを実感した。そして年齢層も幅広く広がっているから、40周年、50周年も安泰!



うらやましいご当地ナンバー。ドレスアップ効果もあり?



ほくく、ジャンボリーとパーツの移動だったが、ここでは車両が登壇。



オアシスならではのブース出展も魅力のひとつなのだ。

事前受付しないため、参加者配布グッズの数は長年のカン。



ステージではお笑い司会コンビが、参加者を楽しませる。

楽しいイベントを支えるスタッフのみなさん、ありがとう!

年代別 Myロード最高 Roadster

2010-2019

日本年金機構が発足した2010年、NCの20周年モデルが発売された。2011年3月には東日本大震災が発生し、日本各地で混乱が生じた。また9月には台風12号による大きな被害もあるなど、災害が多かった年だった。STAP細胞に沸いた2014年、消費税は8%に引き上げられた。北陸新幹線開業の2015年、4代目NDがデビュー。SMAP解散は最近と思っていたが2016年。ジャイアントパンダのシンシン出産は2017年だった。



4代目ロードスター(2014)



3代目BLACK TUNE(2006)



4代目GF10ラックダブルファストバック(2016)



3代目20周年モデル(2010)

1999-2009

NB登場に沸く世紀末、犬型ロボット「アイボ」が大ヒット。携帯電話が11桁化された年でもある。広島県尾道から愛媛県今治を結ぶ、しまなみ海道も開通している。危惧されたコンピュータ2000年問題は無事スルー。西鉄バスジャックや三宅島雄山噴火も記憶に残っている。3代目NCデビューの2005年は戦後60年にあたる。地下鉄サリン事件の麻原逮捕、自動車リサイクル法の施行も同年の出来事。



3代目RHT10ラックダブルハードトップ(2006)



参加希望者が会場のキャパシティを上回ったことで、仕方なく抽選となったが、公共交通機関で当日参加する人続出で会場は大にぎわい。ここ数年、海外からの参加者も多くファン同士の交流を深めている。ブースでは、特別プライスのパーツやオリジナルグッズが販売され、この日を心待ちにしていた人が買い求めていた。ロードスターの新主査紹介といった大ニュースもここで報告されたのだ。

10周年のNB、20周年のNCサインカーが展示された。なつかし!



ネットの普及で減ってしまっているが、フリマはやっぱり顔を見て買いたい。

ステージではトークショーが行われ、みんなが耳を傾けていた。

Roadster BROSでは、オリジナルスマホホルダーを発売した。

30周年のイベントに向け、全国各地でサインが集められている。みんな署名するだけスペースある?



手放すかもしれない友人の愛車に軽井沢をと、代走のナベちゃん。



子供のための遊び場も用意。シシカバブも人気だ。

軽井沢ミーティング2019

2019.5.26-27

抽選に外れてもやっぱり参加したい
国内最大規模のミーティングはお祝いムード

1989-1998

Roadster Paradise

1960年代に全盛期を迎えながらも、1970年代に姿を消したライトウエイトスポーツ
市場から撤退したはずのカテゴリーながら、次世代をリードするクルマを目指した
そんなロードスターがデビューしたのが1989年、日本ではユーノスロードスターの名前で登場
予約会に徹夜組がでるほどの人気ぶりで異例の大ヒット、以来ギネス記録を更新し続けることに……



1991年式
M2 1028
仲村春栄さん



**コンパクトな後輪駆動が大好き
沖縄のジムカーナ界では有名人!**

今回ジャンボリーに参加するため、愛車はフェリーで運び、自らは飛行機でやってきた仲村さんは沖縄在住の50歳。車歴はAE86にカプチーノと、根っからのFR派。「FFはうまく運転できないから嫌い」と言う。この希少な「M2 1028」は近所でたまたま売っていたのを2002年に発見して購入。ボディカラーはプリウスのブルーにオールペンしている。足まわりには趣味のジムカーナ用のスーパーオーリンズを組み込み、itzzのブレーキパッドなど競技志向アイテムも満載。ドアにはWETカーボンパネルと軽量化にも抜かりはない。



ご覧のようにドアパネルはWETカーボン。開閉は布製ストラップと徹底している。



シートはもちろんフルバケット。競技では4点式だが、公道走行には3点式が必要だ。



ハードトップが標準の1028をソフトトップに変更するキットのヒンジ部。



消しちゃったけど「1028」は希望ナンバー。エンブレムもオリジナルだ。



タイヤはディレツァZⅢの205/50 R15。ホイールは8J×15の「MTE37」だそう。

発売当時は学生だったから購入できず 社会人になってお金をためました!

「これまでミーティングは参加したことがなかったんですが、新潟に赴任してきたこともあって、初参加です。フェイスブックを見て、お酒を持ていくといいてあったんで(笑)」初めて参加したミーティングで、貴島さんに会えたのもうれしいサプライズ。平成5年車ながらワンオーナーでコンディションも◎。「ずっと欲しかったんです。Vスベもありましたが、やっぱSでしょ、と思って購入しました。冬は屋根付きの場所で、カバーかけておきます。一人でも楽しめるロードスター、ずっと乗り続けたいです」



走行距離は5万km足らず、まだまだ楽しめる。マフラーはマツダスピード。



1993年式
NA6CE
小林大示さん



エンジンはマツダスピードのスーパーチャージャーがプラスされたBspecだ。ノーマルより50馬力アップをうたっていたキットだ。



強化クラッチ、1.5ウェイLSD、ビルシュタインのサス、最小限のセットアップでスーパーチャージャーのパワーを満喫中。

大学3年生で自動車部に入部して メンテナンス&運転に明け暮れる

「免許とって、家のクルマ乗ってました。ロードスターは正直、視野になく(笑)。友人が乗っていて、留年を機に手放せと親に言われたらしく、それをちょうだいしました。今はなおすところが結構あって、自分でやるようにしています」。自分と同年の平成10年式。初めて運転した時は緊張した、と当時を振り返る。ミーティングは初めてだが、夜な夜なクルマ好きと集まっている。「親がツイッターのアカウント知ってるんで、行動バレなんです(笑)。ラーメン食べてるなんてあげると、そんなものばっか食べて、ってつつこみが入ります」



1989年式
NB8C
平田知楓さん



RX-7(FD3S)のマツダスピード形状(本物は高いので)をセット。エアロパーツはBOMEXでまとめている。ホイールはRAYS TE37(15インチ)を装着。



白いボディに真っ赤なRECAROフルバケットシートが目立つ。



今では貴重なマツダスピードのステアリングをセットしている。



鮮やかなイエローのJリミⅡは、内外装の程度も良く維持されている。

程よくヤレたエンブレムと、当時の販売店ステッカーが歴史を物語る。



ホイールはウェッズスポーツSA20R。冬季はノーマルを着用。



1993年式
NA6CE
高澤悟さん

夫婦で力を合わせて 育んだロードスター愛

高澤さんは、大学時代の友達と言った「人生で好きな車を買えるのは今だけかもしれない」という言葉に触発され、家族を持ったら絶対買えない2シーターオープンで、手の届くロードスターを購入。その際に、当時彼女だった奥さんも協力してくれた。エコカー補助金が施行された際、買い替えを考えたが奥さんが大反対。それ以降、愛着も増し、大切に乗り続けた愛車。いつまで運転できるかわからないけど、初めて買った車が終の車っていうもの「あり」かと思いつながら、この不便な車をずっと乗れるのは奥さんのおかげだと感謝しているそうだ。

レストアサービスに負けない 自己流レストアを実現したい

NA2台、NCと乗り継いできて、結局7年ぶりにNAに戻ってきた。NDも選択肢にあったが、乗ってみると良くできすぎていて「ちょっと違うなあ」と思いNAに決めたという。珍しいボディカラーはトヨタカリーナのゴールドと、ソビエト軍用車の色を組み合わせたツートンカラー。年式相応のところはあったので、メンバーやパワートレーンなど、要所を3桁くらいかけて直した。ブッシュなどの消耗品も交換済みだ。こだわる性格なので、今後もマツダのレストアメニューを自分でやっていくような感じで仕上げていきたいという。



ドアの内張り、コルクボードが腐っていてFRPで作り直した。見えない所も重視して自己流レストアしていきたい。



1990年式
NA6CE
阿久津聡志さん





1992年式
NA6CE
立花成仁さん



アルミパイプが映えるエンジンルームに、赤いボルトがアクセント。



大好きな赤で、理想の内装を実現させた。外装も派手だけど内装もスゴイ。



ウレタンカーナードを自分で塗装し、トランクに装着。幌はマルハのライン入り幌。

納得いくまで時間をかけた 眩いばかりの赤い内装

ブラックのラインとグリーンのボディ色に、ゴールドのライトカバーで、派手なルックスの立花さんのNA。内装も鮮やかなレッドだ。こだわりの内装は、昔から自家塗装で少しずつ赤くしていったという。ドアパネルの花や取っ手の下のパネルの葉っぱは手描き。革素材などはナカマエ製だ。自慢はバブル当時に、あるショップがナルディ社に特注したというTOKYOホーンボタン。TORINOのロゴがTOKYOになっているレアパーツだ。ここまで仕上げで満足してしまったのか、あまり乗らなくなってしまったのが、悩みどころだそう。

長い付き合いなので 今では身体の一部です

相棒のわんこ、桜子ちゃんと一緒に参加した。NA一筋の付き合いで、20年近く乗っている。クルマ購入時の候補は180SX、AE86、NAで悩んでいたが、オープンに魅力を感じてNAに決めた。峠ではクルマの挙動がわかりやすく、学べるクルマだった。お洒落して乗ると雨漏りが気になったり、親を乗せると日焼けが気になると言われるけど、長い付き合いなので、自分がクルマに合わせるようになったため、とくに不便に感じる部分は無いそうだ。乗るたびに「ロードスターでよかった」と感じるから、乗り続けられたと語る。



内装はシートをはじめ、NBのパーツを流用してグレードアップを図る。



女性オーナーにしては、意外に硬派に見える内外装。自分で整備もこなすDIY派だ。



1992年式
NA6CE
浅野英子さん



1992年式
リフレッシュビークル
竹之内健輔さん



黄色のエンブレムが、マツダがメーカーとして手がけたリフレッシュビークルの証。



知らずに購入したけれど 幻のリフレッシュビークルだった!

1990年に試乗してから、購入する気でいた。「ロードと同年の1992年に入社後、わずか2年ほどで海外勤務になってしまっていて。行ったり来たりで、海外勤務が20年くらいになります(笑)」。ほくりくの前夜祭には、りっぱなお刺身の差し入れをいただきました。釣りが趣味なのだが、奥さんは付き合ってくれないそう。「ドライブは行ってくれますよ。最初はオープン嫌がってましたけど。これが初ロードですが、アイスタイルまで見に行き購入しました。リフレッシュビークルと知ったのは、買ってからです」

ハードトップのスタイルが好きで装着しているが、開けて走ったら気持ちよくてビックリ。



1999-2009

Roadster Paradise

リトラクタブルヘッドライトのデザインが大人気だったロードスターも代替わりの時を迎えた
規制のため固定ヘッドライトになったことへの拒否反応は予想外に大きいものだった
しかし、進化しつつも変わらない走る喜び、操る楽しさにファンは魅了され、見事な世代交代を果たした
ロードスターの「人馬一体」は初代からずっと変わらず、つねに新しいファンを増やし続けているのだ



1999年式
NB8C
中田順一さん



複数台のロードスターを所有 ユーチューブでライブ発信中

「NA、ND、そしてNBが3台あります(笑)。
NDは奥さんのお父さんがATを購入して
乗っていますよ。このNBがいちばんユー
チューブに出ているので、オアシスに乗っ
てきました」。シグソーパズルのカッティング
は、大阪にあるTRY・BOXのイメージデザイ
ン。シビックに乗っていたため、同店に出入
りしており、今ではロードスターのワンオフ
車高調を作ってもらっている。FF、GT-Rは
得意だが、ロードスターの素直なハンドリン
グにはまった。裏コアラチャンネルで動画を
アップしているのでチェックしてみて。

1999年の 自分を 振り返ると!



「結婚した年で、当時はターボ命の時
代でしたね。GT-Rでスピードが出るの
がえらいと思ってた時代でした(笑)」



室内で減衰力を
調整できるように、
コントローラーがセ
ットされていた。



TRY・BOXで製作してもらったワンオフマフラー。
サスペンションも同店でセットアップした。

NAフェイスをまとったNB まぎらわしい? 個性でしょう!

え?と思って二度見するロードスター。リトラなのだが、ドアミ
ラーの形が全然違う。「ネットでNA顔にしている人を見て、
チャレンジしてみようと思いました。作業は自分でやりました」
という強者。購入してわずか1週間でNA顔になった。ゆくゆく
はオーバーフェンダーにしようと考えている。知り合いから購
入したので、元オーナーに近所で会うこともあるとか。「社会
人になって、アクセラも持ってるんですが、これもマニュアル
を選びました」。クルマ好き男子は、もちろんマニュアル免許
を取得している。



フロントはNA顔だが、リアビューはしっかりNB。兄弟なので大きな違
和感がなかったりする。ダックテールのメーカーは不明。

インテリアはノ
ーマルだが、赤い
フルバケットシー
トは「ナニワヤの
REVタイプ」



青いホロはネッ
トオークション
で見つけ、東京
まで買いに行
ってGET!



初代フェイスだが、ドアノブの形状がま
ったく違う。ドアミラーもシャープだ。



2002年式
NB6C
内田駿汰さん



2000年式
NB8C
菅 龍之輔さん



ベージュ基調のインテリアはVSグレードのオリジナル。ステアリングやパーキングブレーキのノブはレザーのカバーで覆っている。



マフラーもちょっと凝っていて、純正形状だけどカーメイトコンズ製のスポーツマフラーなのだ。



グリーンのボディカラーで目立たないが、各部はしっかりエアロパーツでドレスアップされている。



ブリヂストンのNEXTRYという省燃費指向のタイヤは185/60R14とオリジナルのサイズ。アルミはスピードスターのフォーミュラメッシュで6.5J×14だ。

4年ぶりに参加した大規模ミーティング

オールペンされたNC、何のボディカラーかと思えば、「アウディのRSグレードに設定されている、ナルドグレー」という色です。元はストームブルーだったんですが、塗装が劣化してきたので全塗装しました。派手な色も考えたんですが、塗装後の手入れも考えてこのボディカラーにしました」以前、NAにも1年半乗っていた。当然中古車で、状態があまりよくなかったことから、NCがマイナーチェンジしたタイミングで新車を購入した。この際にも赤や黄色といった鮮やかなボディカラーに惹かれたが、無難なストームブルーに落ち着いた。「ロードスターしか知りませんね（笑）。通勤には使っていないので、走行距離は12万km足らず。軽井沢や九州にも行きました。オアシス参加は4回目ですが、ブランクが4年あります。20周年のイベントは存在すら知りませんでしたが、30周年はぜひ参加したいです」。

エアロパーツは、インテグラル神戸とガレージベリを組み合わせている。このボディカラー、NCと相性バッチリだ。



SSR GTX-01ホイールは8J、サスペンションはブリッツ製を選択している。使用色を絞ってまとめているのがいい。

外装はシックに、内装は目にもまぶしい赤を基調にコーディネートしている。AWDのメーターパネル、どれを見てもセンスがよくてカッコいい。



2009年式
NCEC
松崎 光さん





ブリッドのフルパッケージやスポーツステアリングで、内装もスポーティ。ショートコンソールがすっきりした印象を与える。



ボンネットダクトは大胆で思い切ったデザインを採用。ワンオフだけに、見たことのないフォルムが目には焼きつく。



ホイールはスポーティなレイズTE37の17インチが、よく似合っている。

FRマシンが欲しくなって 安くてもおもしろそうなNBを購入



1999年式
NB8C
中川 航さん

「これが初めてのロードスターです。新車当時は大学生でお金がなく、でもFRがよいと思ってました。価格もクリアできたのがロードスターでした。すっかりはまってしまって、別のいじり方したくなったので、もう1台NB買っちゃいました(笑)」って、よく聞く増車ってやつだ。取材車はカッコよく速さを追求して、もう1台は純正プラスアルファという仕様でまとめている。「このNBはワンオフエアロをまとめている。以前は市販品でしたが、地元の板金屋さんでワイドボディにしてもらいました。完成して間もないですが、初めてのオアシスミーティングでお披露目です」。サーキットを走っていたこともあるというが、さすがにこの外装で走るのにははばかれる。NBのグラマラスなボディフォルムを引き立てるエアロデザインは、迫力があって注目度は相当高い。バンパーから覗くオイルクーラー、スーパーチャージャークーラーがやる気を感じさせる。



バンパーレスに見せるリアのスタイリングも個性的な見た目を実現している。

マツダ=今ひとつつなんて 勝手なイメージがぶっ飛んだ

オアシスミーティングにNCばかりで列をなして入場してきた一団は、それはもう目立つた。

「フェイスブックのNCクラブのメンバーで、つるんで入場しました。イブサムからの乗り換えです。2人で乗れるクルマということで、当初はZのカブリオレを探してたんですが、維持費が高いこともあって、NCにたどり着きました。買ってからあれこれ調べ出して、ダウンサスを入れたら、「車高落ちていいじゃん」て。もういじるのやめられなくなった感じです(笑)」

10年乗って、走行距離は20万kmを超えたが、エンジンはなんともなく元気に走っている。赤のストライプが目をはきく愛車のコンセプトは、アメリカンテイスト。人と同じではつまらない、唯一無二の存在感をアピールしている。「マツダ車ってもうひとつつってイメージだったんですが、見事に壊れました(笑)。人脈も広がって、本当に買ってよかった!」



マツダのなつかしいマークが新旧融合の新鮮なインパクトを作り上げている。



エアロパーツはジェットストリームでまとめている。見た目の押し出しはかなりの強い。



2006年式
NCEC
島田 俊郎さん
真由美さん

ドアミラーのメッキはカバー。ホイールはBBSを選び、カッティングは自分で作業しているという。



カッティングが効果的に個性を上げる。走るときは奥さんがなんと言おうとオープンにしている。

2010-2019

Roadster Paradise

ロードスターが生産累計台数90万台を達成したのが、2011年、忘れもしない東日本大震災に日本は大揺れ
クルマで楽しむところではない雰囲気があちことで漂っていたが、中止しないことでエールとした
2015年ロードスターは4台目NDへとスイッチし新たなファンを多数迎えることになった
そしていよいよ30周年を迎える2019年、10月には広島県三次で兄弟たちが感動の再会を果たす！



2015年式
ND5RC
小澤和貴さん



エンジンはノーマル、ジョイファーストECUでライトチューン。ブローバイガス対策にT-REVを装着した。



オートエクゼの大型リアスポイラーで、スポーティ感をアップ。

**免許を取ってロードスター一筋！
NDは優しくて頼もしい相棒。**

小澤さんは、NAからNDに乗り替えて4年。NAはトラブルが多かったのも、壊れないクルマにしたいと思って買い替える決意をした。乗り替えてみて、NDの電スロがちょっと気になった。NAの方がレスポンスが良く感じたそう。走行時のヒラヒラ感はNAが上だけど、ドライバーに優しいNDは安心感があって頼もしい。とくにお気に入りはいメージカラーのソウルレッド。赤と黒のツートーンをコンセプトに仕上げていきたいという。NAのように、Aピラーをボディ色にしたかったので、RFのピラーカバーに交換したのは、小さなこだわり。



8.5JのレイズTE-37 SAGAから覗くキャリパー、ローター、パッドはエンドレスを装着。



家族みんなで手に入れた 30周年記念車

伊藤さんは軽井沢ミーティングの3日前に納車された30周年記念車で参加。ロードスターは3台持っていて、他はNBが2台ある。30周年記念車は、噂が出てきた5〜6年前から狙っていたそう。購入は抽選だったため、家族5人全員でロードスターへのアツい想いを書いて申し込んだが、残念ながら落選してしまった。念のためと、父の分も申し込んでいたのが、まさかの当選！ 通知メールが来て大喜び。「当たっちゃった！ 高価だけど絶対購入する」と決意。家族一丸となって手に入れた30周年記念車は、みんなに愛され続けていくことだろう。



マツダ元デザイン本部長の福田さんに描いてもらったイラスト。



レーシングオレンジの色番号「A8X」と記された30周年車のコーションプレート。リアには記念ステッカーが貼られている。



2019年式
ND5RC
伊藤彰英さん



軽井沢ミーティングに間に合わせたかったので、当選を知って、すぐに発注したカロマット。ステアリングカバーもボディ色に合わせた。





オートエクゼインテークパイプとNGKアーシング、クスコタワーバーを装着。エンジン制御はHKSパワーエディターだ。



ホイール&タイヤはアドバンRZ16インチにネオバ(205/50)の組み合わせだ。



奥さんからのプレゼントのSEVシートベルトパッドが宝物。今後はエアロボンネットを導入したいと考えている。



2016年式
ND5RC
丸山拓海さん

結婚したばかりの記念にぜひ取材してください!!

2016年にディーラーで見て一目惚れして、即決で新車購入を決めたND5RC Sスペシャルパッケージ。丸山さんにとってこれが人生で最初の愛車で、納車までの約半年間が非常に待ち遠しかったとか。これまで3年間乗ってきて感じるロードスターの魅力は、やはりライトウエイトスポーツカーならではの“人馬一体感”。パワーはないけどそのぶん高回転まで回せるし、まるでラジコンカーを扱っているように思いのままに操れるのが楽しいと語ってくれた。

その好フィーリングを生み出しているのが、パワー系から足まわり、ブレーキ、剛性アップ、エアロパーツなどトータルに施されたチューニング。なかでも最大の効果を発揮しているのが、4月に結婚したばかりの奥さんから誕生日プレゼントでもらったSEVのシートベルトパッドとか……。奥さんは懐妊中ということなので、次のミーティングは赤ちゃんと一緒に2台で!?参加できそうだね。



柿本のGT1.0Zレーシングマフラーとマツダスピードバンパー、オートエクゼのウイングでリアの迫力がアップ。

テーマカラーはスカイブルー 自分のこだわりの色です!

爽快感のあるブルーが目を引き金子さんのNDは、アクセラやCX-5のスカイブルーマイカにオールペンした。もともと、この色のCX-5に乗っていたそうで、その後、ジムニーを経てNDになった。ジムニーの調子が悪くなって、直すか? 買い替えるか? 考えていたところ、ちょうどNDが出たので決めたそうだ。国産のオープンカーに乗りたかったし、子供と一緒に乗るのが楽しみだった。ソウルレッドで3年乗って、車検を機に好きなブルーにオールペンを決行。内装も自分でブルーのスエードを張って、外装とコーディネートした。お気に入り、UKマツダのオプションホイール。サイズはNDの17インチと同じだが、2kgほど重くなっちゃったので多少軽快感は犠牲になってしまった。でも見た目がカッコよかったのでOK! 将来は子供と一緒にロードスターでイベントに行くのが夢なので、今からクルマ好きになるよう、英才教育しているところだ。



ドアパネルはボディ同色で塗装、コンソールやドア内張りには青いスエードが張られ、外装との一体感を表現。



2015年式
ND5RC
金子雄介さん



音色が好きなサクラムマフラーを装着。UKマツダのホイールは、個人輸入したRFオーナーから譲ってもらった。

シート後方のカバーもボディ色に塗装され、こだわりを見せている。





2015年式
ND5RC
古田和範さん



仲間とパーツを取り外して ショップで塗装してもらった



シートはブリッド製に交換。シンプルなカスタムはやり尽くした反動か!?

「初めてのロードスターです。ずっとゴルフが好きで乗り継いでいました。マツダスピードフルエアロ状態だったので、今のノーマルスタイルが新鮮に感じますね(笑)」。全塗装したボディカラーはBMW MINIのアイスブルーで、“メタリックのない時代”の色を選んだ。ブラックとのコントラストが気に入っているポイントだ。

「塗装してもらうのに、パーツを外して持ち込んだんですが、仲間にだいぶ手伝ってもらいました。ゴールデンウィークも削ってもらって。こうした貴重な経験も、思い出として愛車にぎゅっと詰まっています」

限定解除して初めてのMT車 楽しすぎて、毎日必ず遠回り!

岡山県赤磐市から大分まで遠征してきた森末和美さん。ずっとマニュアルのスポーツカーに乗りたいたいと思いつつも、オートマ限定免許のためになかなか夢だった。それでも30歳を過ぎてから、どうしても我慢できなくなって限定解除。ご主人の和宏さんから理解を得て、5年前にこのNCをゲット。もちろんRSのマニュアル車だ。今は毎日の買い物でも、必ずと言っていいほど遠回りしてドライブを満喫している。もちろんクルマいじりも楽しみのうちで、ソリッド系のグレーへのオールペンをはじめ、これからも変身していきそう。

本当はNBが欲しかったけど、程度のいい物件は見つからなかったそう。



シートは鮮やかな色のレカロで、RS-7とRS-7F。NCの前に乗っていたCR-Zから移植した。



2011年式
NCEC
森末和美さん
森末和宏さん



ホイールはNC1用のシルバーの純正アルミを入手し、自分でガンメタにペイント。

ブリッツの車高調をビルトイン。タイヤはポテンザのアドレナリンRE003だ。



2015年式
ND5RC
森 尚美さん



ミニカーは愛車と同じブラックとレッドの2台を車内にディスプレイ。



現在はノーマルだが、次に狙っているのがアルミホイールの交換だそう。

初めての新车購入だったので 見た目で決めました

ブラックのボディに鮮やかなレッドのシートカバーのNDのオーナーは、ジャンボリーの地元・大分在住の妙齢の女性だった。ライフから始まったカーライフで、3台目のこのNDが初めての新车。「免許はオートマチック限定なので、スポーツカーでもATが選べるのは嬉しいですね。色は大好きなブラックにしました」とのこと。2015年の10月に購入してから、毎日の通勤にも使っている。

レッドのシートカバーは通販で購入した。価格は3万円ぐらいだったというから費用対効果高し。



兄弟でNDオーナー、弟の幌車と比較できるから面白い

宮下さんは、RX-8を新車から9年乗っていたが、一度に不具合が出てきたのをきっかけに、ちょうどRFが出たので買い替えることにした。幌のオープン感にも魅かれたけど、RFはクローズド状態のクーペ感がカッコよかったという。弟がNDの幌に乗っているのを見てみると、やはり開放感は幌が上。RFは、視界には入らないけど後ろに閉塞感を感じる。車高セッティングなども弟の幌車と同一にしてあるので、比較できるから面白い。タイヤサイズが違うから、ステアリングが少し重く感じるなど、ちょっとした違いを発見できたりする。



2017年式
ND5EC
宮下哲志さん



赤いステッチに合わせて、ブレーキノブも赤でアクセントをつけた。

クスコストリートZERO-Aでローダウン。BBS RFの17インチを履く。



2018年式
ND5EC
江畑良晃さん



ATだけどパドル操作で楽しく走れる! レッドトップの期間限定車が手に入ったのでラッキーだった。

メッキパーツを配して、大人の雰囲気仕上げたい

今後ターボ化する予定なので、せっかく買ったエキマニを売りに出しているという江畑さん。昔、NAに乗っていたのでオープンの魅力が忘れられず、NDが登場した時から気になっていた。子供が手を離れたのをきっかけに、一年前に購入を決意。マツダスピードのエアロにメッキフィンをグリルに追加、ブリッツ車高調でローダウンなど、あまりゴテゴテ感を出さずに、メッキパーツを効果的に散らばせて、大人の雰囲気でもまとめていきたいそうだ。先週、アドバンレーシングRZIIに付け替えたばかり。その効果は、帰りのワインディングで楽しみたい。



サクシヨンパイプやアルミタンクなどの光り物に合わせて、カバー類はシルバーで自家塗装した。



衝動的に買ってしまったけれど軽さを堪能して走ってま〜す

「新車で買えるFRで、大ききにもいいかなと思って購入しました。アルテツァからの乗り換えなんですけど、クルマが軽いのが◎。オフ会などは行かずに、たまにサーキットを走ってましたが、ロードスターを買ったらミーティングにも行くようになって、友人の紹介で奈良軍団に入りました。新車で買ったので、サーキットって感じじゃないかなあ」
大きなパーツはショップにお願いしているが、小物は自分で作業している。「天気の良い日は、オープンで走ってます。30周年のイベントにはぜひ行ってみたいです」

奈良軍団の四国路部(仮)ステッカーがこんな目立つところに!!



2017年式
ND5EC
清田友和さん



HKSハイパーマックスでいい感じに落ちた車高十センチの組み合わせがケツド。



吸排気系はノーマルでも十分に楽しめる。





2018年式
ND5RC
植木 諒さん



ストライプを入れるだけで注目度が増すのはノーマルデザインの良さだ。



晴れていれば必ずオープンにして走っている。お父さんもロド満喫中。

ロドに乗ったら人生が変わる？ もうすでに変わってます！



エアロパーツなどは装着せず、ノーマルフォルムを生かしたカスタマイズを楽しんでいる。



防眩ミラーは車高の低いロードスターにはありがたい。ドビーカンの時にも視認性を確保してくれる。

「いつもはひとりぼっちのロドですが、今日はたくさんの兄弟たちといっしょで、喜んでいると思いますよ。ストライプは親父が入れるって言って、ディーラーで採寸しながら入れました(笑)。昔を思い出して、喜んでオープン走行してますよ。Roadster BROS. 買ってきたのも親父だし」って、いいお父さん！ ミラジーノに乗っていたが、黒のNAに追い抜かれた時に、カッコいい！ と思い、ロードスターに乗ることに決めた。父いわく、操いやすいからそれに乗り、とアドバイスをくれた。いい親子関係です。

ライムグリーンが目を引く、 注目度抜群のND

ライムグリーンのラッピングシートが鮮やかな松井さんのND。元の色は白だったが、ボンネットとバンパーを換えたとき、ボディ色も変えてみよう、知り合いのラッピング屋さんに施工してもらった。以前はNBに乗っていた。「クルマを購入する際に、父にFRにしろと言われていたので、知り合いに譲ってもらった」そうだ。そのNBを2年乗って、車検を機にND5のNR-Aに乗り替えた。ロードスターらしさはNDも同じ。軽くて2人乗りで屋根が開くと考えたらロードスター一択だった。休日の朝に箱根周辺をドライブするのが楽しいそう。



ディフューザーはVerus。マフラーはこだわりのサクラム。

MTE-37、8Jの16インチ。フェンダーリップはRS Stage。



シートはレカロMPSを装着。助手席側と2脚揃えたのはこだわり。



フロアマットはカロASM、ステアリングはOMPをチョイス。



2017年
ND5RC
松井 純平さん



2016年式
ND5RC
山崎 菜太さん



初ロードスター&初の愛車 オアシスでさっそく友人ができた

取材してくださ〜い、と声をかけてきた2人組。とっても仲が良さそうに見えるが……。[じつはさっき知り合ったばかりなんですよね(笑)]。初めての愛車とあって、気合いが入っているのが伺える。オアシスミーティングでは、ガレージベリーのウレタンリップを手に満面の笑み。トラストのリップにプラスすると、フロントの重厚感が増すのだ。「RECAROのシートはこだわりましたよ〜。これ入れるのに8カ月待ちましたから」。NDとの組み合わせにこだわったというポイント。新旧織り交ぜたパーツ選びが◎だ。



ガンダムチックなデザインのレカロシートRMS2700。適合を確認後購入。



SSR GTV01ホイールがローフォルムを強調しているようだ。

「80年代みたいなシフトノブ(レノマパリス)が気に入っています!」



リアはクールレーシングのバンパーを装着している。ヤンチャな雰囲気若者らしい。

レンタカーで知ってしまった オープンの気持ち良さ!

ほくりくミーティングに参加していた高橋ご夫妻。

「以前、高知にボランティアへ行ったことがありまして、そのときにNCのレンタカーを借りたんです。オープンで走ったらもう! タイヤが枯葉を踏む音や、鳥の鳴き声が耳に入ってきて、ゆっくり走れば走るほどいろんなことを感じ取れました。感激しましたね」

15kg痩せたら買っていいとお達しがあったが、なかなか痩せることができずにいるうち、RFが発売されていた。結局RFを購入することになった。待てば海路の日もあり、ってことでしょ。で、ダイオードは?



車名のエンブレムはNDではなくNCのバージョンを取り付けているのだ。



カーボンシートを貼ってスポーティな演出をほどこす。大人の雰囲気が漂っている。



2016年式
ND5EC
高橋良明さん
治子さん



小物入れのポケットスペースは治子さんのお手製。収納に困るからこれはさぞかし便利でしょう。



オアシスミーティングのために ホイールを新調してきました

「中古で購入したNDですが、半年でこの状態になりました(笑)。スタンス系にするため、アームを加工してもらってキャンバー付けてます」

シャコタンのアルトに乗っていたのだが、通っていたショップにロードスターを勧められ、前から気になってはいたし、このスタイルにしたいとNDの購入に踏み切ったという。ラリーバックカーのど迫力フルエアロ仕様は、ミーティング会場でもひととき目を引いていた。スタイル重視とはいえ、タイヤの消耗がハンパないので、ナンカン製で乗り切るしかない。



2015年式
ND5RC
嶋田洋平さん



深リムが男らしいブロケイドのホイール。10.5J、11Jサイズを履く。

フロント7〜8度、リア9〜10度もネガキャンが!! これは曲がらね〜!



迫力のワイドボディ、ダックテールも負けずに主張しているのだ。



DAMDの最新モデルはLED内蔵で、メーターの役割も果たす。

晴天の下、メッキパーツで輝く アメリカンテイストを演出

「定年が近いので、免許を取って最初に買ったクーペみたいなクルマが欲しかった」という。オープンカーにも乗ってみたかったので、1年半前にNDを購入。オープンドライブは爽快で、空が近いと感じるところが心地良い。ロードスターならではのワインディングの楽しみが中毒になってしまったという。とくにアメリカンスタイルを意識しているわけじゃないけど、メッキが好きで、シートバックプレート、フロントダクトカバーをメッキ専門業者に頼んでクロムメッキ加工してもらった。輝くメッキホイールも赤いボディに華を添えている。



張り出しの大きなリンクスポイラーはエアロ効果ありそう。



メッキが美しいグッカーズ・ヘミ。タイヤペイントも良い雰囲気。



オートウェア製の特注シートカバーで赤/白のツートーンにした。



2015年式
ND5RC
小池龍次郎さん
成美子さん



デイトライトを社外の粒タイプに変更したので、夜間は結構目立つ。





2015年式
ND5RC
武藤雅之さん



センターパイプ追加で
4000rpmからの伸び
の良さと高音を強調。

通常白いデイル
イトとして機能し、
ウインカー作動
時には流れるア
ンバー色LEDが
光る。ウインカー
作動時にミラー
が光るのも◎。



これが6台めのロードスター 仲間とつるめて楽しい

NA→NC→NA→NB→NA→そしてNDと歴代
モデルすべてをパーフェクトに網羅した。

「NCがいちばん長く乗ってましたかね。AからD
まで、それぞれに楽しいです。NDはとにかく燃費
がよく、余裕で16km/ℓ走ってくれますよ。NCは
パワーがあったし…。このボディカラーはAMGで
採用されている色で、3コートパールになっています。
ソリッドの白からオールペンしました」。メタリッ
クが入っているので、光の反射でキラキラして美
しい。真っ赤なシートとのマッチングは、スポーツ
カーそのものといった感じだ。「これまで乗ってき
たロードスターは、すべていじっています。どの型
式に乗っていてもパーツが豊富で個性が出せま
す」。ノーマルエンジンをベースに、低速トルクと
レスポンスアップを狙ってKS ROMのECUでラ
イトチューン。今回はBE FREE製センターパイ
プを追加した。



黄色のボディに、赤くベ
イントされたパーツが映
えるエンジンルーム。



作業効率をアップさせるMAZPART
のボンネットダンパー。

スーパーチャージャー搭載の、 サーキット仕様

筑波サーキットや袖ヶ浦などサーキット走行メ
インで乗り始めた中村さん。昔はFDに乗っていた
がトラブルが続き、サーキットを楽しく走って、ち
ゃんと帰ってこられるクルマにしたいということで、
ディーラーでロードスターを紹介してもらった。
サーキットではパワーがもの足りないと思っていた
ところ、スーパーチャージャーが販売されたので
装着することに。スーパーチャージャー1号車なの
で手探り状態で仕上げていったが、とくに大きな
問題も出なかった。2000~3000rpmくらいから
パワーが出てきて、7000rpmまでキチンと回る。
ブーストは0.9~1.0kgf/cm²で210psくらい出
ているそう。水温は100℃行かずに安定している
ので、思い切り走りを楽しめる。現在のラップタ
イムは筑波1分9秒前半。今後は足まわりを詰めて
いって、ブリッツNDターボの最速ラップが1分3
秒台なので、それを目標に近づけるように頑張り
たいという。



スーパーチャージャーはHKSキット
7040を装着し、ワンオフセッティ
ングECUで制御。エンジン本体は
最後に手を入れる予定。



2017年式
ND5RC
中村隆広さん



インテリアは赤を基調に、ブリッドシート
やサイトウロールケージを装着。



巨大なウイングとディフューザーは、サーキットで効果があ
りそう。



30年経っても現役!! New Comerも続々登場

NA & NB KEEP & REBORN

2019年はなんといってもリフレッシュが熱い。30周年イベントがあるのだから当然ともいえるが。このイベントがあるからこそ、これまで渋っていたテコ入れにも思いきって着手できるというものだし、ここに来ておもしろい挑戦をしたニューカマーも新登場、30年経っても新鮮な話題に事欠かない!



プロスペックABCペダルキット

適合 NA&NB
価格 8万4000円+税

ペダルの支持部に亀裂が入るトラブルが報告されているので、ハードな操作をとまなうサーキットユーザーにオススメ。ステンレス製で剛性アップ、ペダルフィールもカチッとしたものになり安心感が向上する。とくにブレーキペダルは踏力の逃げがなくなり◎。

ナックルサポート

適合 NA&NB
価格 1万3000円+税

全モデル用がラインナップされている。タイヤから入ってくるナックルアームのたわみを抑制することで、ダイレクト感が向上する。



ジョイスティック

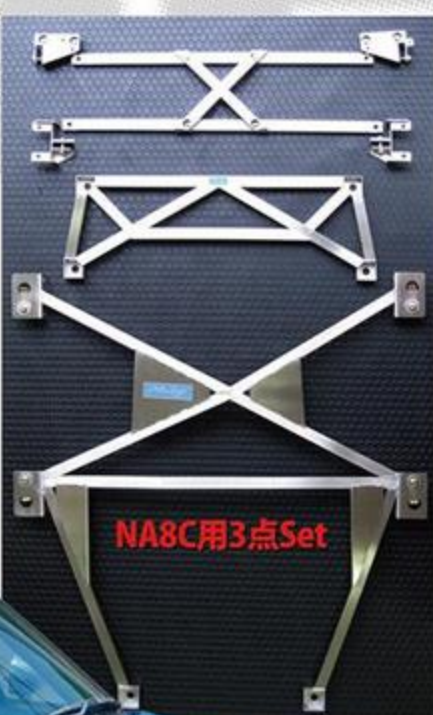
適合 NA&NB
価格 2万7000円+税

よくあるクイックシフトとは異なり、操作感を重視した設計となっている。レバー比は純正と変わらないが、球面精度を大幅に上げたことにより、ダイレクトシフトを実現。NBから不採用のキー溝ガイドブッシュをあえて採用し、シフトフィールの向上につなげた。

マジカルクロス

適合 NA
価格 NA6CE 15万6000円+税
NA8C 13万6000円+税

独自のボディ補強システムで、走行テストを繰り返し、確実に効果の得られる形状、パーツ数、取り付けポイントを確認した。



広島県安芸郡府中町八幡2-9-14
☎082-510-2020
<http://nielex.net/company>

ニーレックス
Nielex

経年によるウィークポイントを
しっかりフォローして乗り味もアップ

「ナックルサポート」が、初代から現行まで全モデルで好評のニーレックス。見えないけれど、走ると違いがわかるアイテムをラインナップし続けている。とりわけ低年式車である、NA・NBではトラブルが発生しやすい部位に対し、純正以上のポテンシャルを持たせた対策品も用意している。

ABCペダルキットは、サーキット走行をしている人に強くオススメしたい。激しい動きにより、アクセルペダルの支持部にクラックが入ることがあるという。経年

による劣化も考慮して導入を検討してみても? 交換するとペダルフィールがカチッとして、剛性の高さを実感できるから、安心度がまるで違ってくる。

うわさのナックルサポートを取り付けてみたところ、クルマの接地感が! 自分が思ったとおりにトレースでき、運転がうまくなったよう。ストリート走行の速度域でも違いが体感できるので、口コミで人気上昇という現象もうなずける。現行モデルでも有効というのは、理にかなった設計だからだ。

ピカピカのメッキ小物アイテムを手がけていたこともあるが、今ではより機能性の高いアイテムを開発・リリースすることに力をそいでいる。





Racing & OZ corporation

S2レーシング

神奈川県横浜市都筑区大塚町224-5
☎045-577-9190
<http://www.o-z.co.jp/>

オズコーポレーション

日本EVフェスティバルに参加

日本EVクラブが開催しているイベントに持ち込まれたNA。ペース配分を間違えてしまいバッテリー切れで完走ならなかったが、ベスト車検賞をもらった(2016年開催時)。9月14~15日には白馬でジャパンEVラリーが開催されるとか。電気自動車に乗っても楽しめそう。



ヴィンテージカーをEVで復活させる、という画期的なシステムを展開しているオズコーポレーション。環境保全の観点から、旧車に乗り続けるのも困難になってきている昨今、電気自動車なら大手を振って乗り続けることができるというわけだ。同社とコラボして誕生したのがEVロードスター。エクステリアなど、外観面でS2レーシングとタッグを組む。

「ロードスターでも実績があるというので、おもしろそうだなあと

ドで製作される。電池の容量やベース車両のミッションギア比、走行シーンなど様々な要素に応じたパーツを選択していく。パソコンのカスタマイズのように自由自在なのだ。心配になってくるのは、1回の充電でどれくらい走るか。だが充電環境が整ってきている今だからこそ、EV NA(NB、NC、そしてNDでも)はありなのかも。サーキットではギャンギャンいって走っているNAだが、電気自動車に生まれ変わると超サイレントマシンに。さみしさを感じたら、擬似音で対応してもらう?

これからの主流はやっぱりEV?
初代ロードスターに積んでみる





NA&NB
KEEP & REBORN

どんがらスペースに、電気自動車化に必要なモーターやバッテリーを取り付けられていく。どんな見た目になるのか想像もつかない。



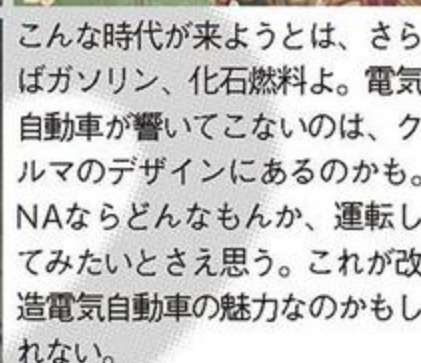
神奈川県横浜市旭区白根5-16-1
☎045-951-7805
<http://s2-racing.com/>

S2



心臓部のB型エンジンが 降ろされてしまう～

維持したいと思っても、当時のパーツがない(その点、ロードスターは恵まれている)場合、電気自動車として生まれ変わるという手もある。オイル交換やプラグ交換といった、レシプロエンジンの心配ごととはさようならだ。量産車両に対して行われるEV化、名車、庶民車……いろいろな車種で展開していったらおもしろそう!

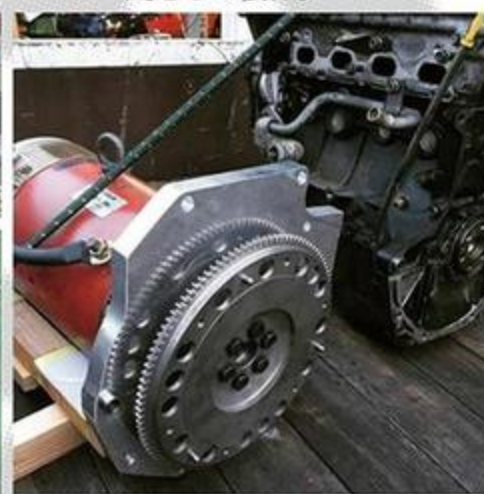


こんな時代が来ようとは、さらばガソリン、化石燃料よ。電気自動車が響いてこないのは、クルマのデザインにあるのかも。NAならどんなもんか、運転してみたいとさえ思う。これが改造電気自動車の魅力なのかもしれない。



心臓部がNAに搭載されようとしている。駆動用モーター。この後、コントロールユニットなど装着されていく。

モーターに取り付けられるのは専用のアダプタープレート。車種ごとに違ってくるので、ロードスター用として製作。



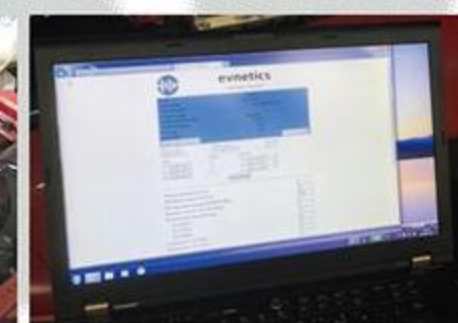
なんだ、これ。答えはリチウムイオン蓄電池。この容量によって航続走行距離が変わってくる。だからって、あんまり重くなってもねえ。



エンジンルームのスペースを確認し、パーツの搭載位置を決めていく。リトラクタブルヘッドライトもしっかり活かしてレイアウト。



見事、日の目をみるようになったEVロードスター。これなら旧車にずっと乗り続けられるかもしれないと、期待を抱かせてくれる。

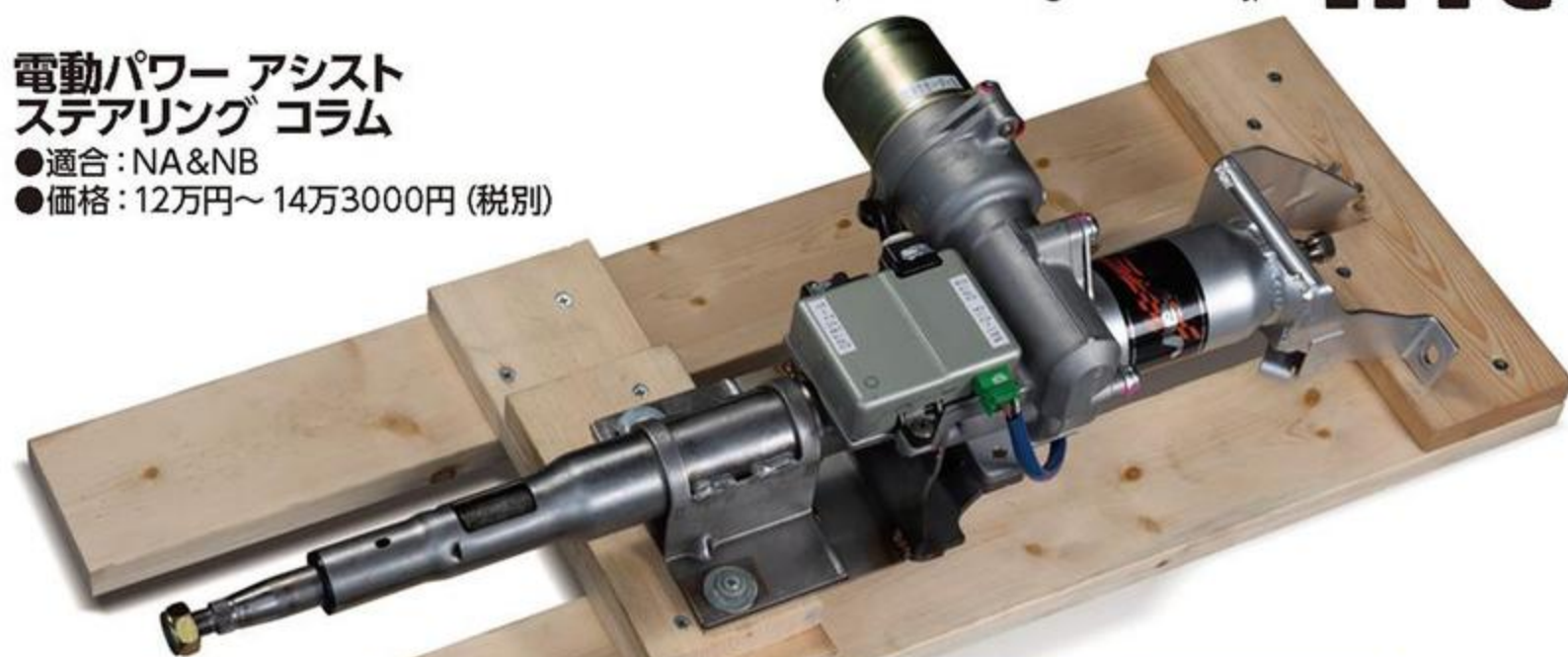


スポーティでカッコいい元エンジンルームに仕上がっている。コンピュータ制御されるのは変わりない。どんなシステムなんだろう?

Integral Kobe

電動パワー アシスト ステアリング コラム

- 適合: NA&NB
- 価格: 12万円～14万3000円(税別)



走り出してすぐに違和感も解消 油圧よりシッカリした手応えに納得

デモカーのNA8Cは乗りやすい“通勤快速”仕様。ただ筆者の愛車は油圧式パワステのNB6Cなので、交差点を2回ほど曲がるまではわずかに違和感があった。具体的には330mmという小径ハンドルを意識して少し力が入るのか、コブシ1個ほど余計に回してしまうのだ。でも撮影場所までのわずかな数分の間に、普通に操作している自分に気がつく。しかも手応えが油圧式よりもシッカリ。これこそが走り屋の皆さんにオススメとなる最大のポイントだ。



インテグラル神戸代表
安藤正一氏

西明石駅からクルマで数分というインテグラル神戸。ガラス張りの店内は天井も高く、明るい雰囲気だ。かつてはサーキットのタイムアタックに燃えていた安藤代表だが、最近は開発のための走りに徹している様子。相談にも親切丁寧に応じてくれる。

**最新テクの電動パワステを製品化
40セッティングを超えるヒット作に成長!**

メーカー自らがレストアに乗り出しているロードスターだが、なにせ初代のデビュー以来30年が経過しているから、絶版となつて新品が入手不可能なパーツも少なくない。初代NAと2代目NBのパワーステアリング用の油圧ポンプもそのひとつ。リビルト品はあるものの、新品のメーカー在庫はもうないから困りもの。

そこで、インテグラル神戸の安藤代表が思いついたのが、「最近では軽自動車にもある電動パワステがいけるんじゃないか」というアイデア。試行錯誤を重ね、一昨年の暮れには実用化に成功。すでに全国で40セッティング以上が販売されているという。

電動化のメリットは軽量化にもつながること。元々の状態にもよるが、最低でも2〜3kg、最大だと4kgも軽くなる。だからナンバ

ー付きの改造車で争う富士のロードスターカップにも装着車が走っているし、85ページに登場している舐谷さんのようにミニサーキットやジムカーナでも大いに威力を発揮してくれる。

価格もスタンダード仕様なら12万円とお手頃。100km/h以上でもアシストが欲しいなら13万8000円の強化型があり、さらにジムカーナ用には14万3000円のバージョンもある。装着は経験者ならDIY可能なほどだが、重要保安部品だけに、できればプロにまかせたい。

マスター スペックダンパー KIT E12 For NA/NB

- 適合: NA&NB
- 価格: 25万2000円(税別)

タイムアタックで実績ある「Proジムカーナ」をベースに、エナペタルE12との組み合わせで減衰力調整機能をプラス。サーキットでのパフォーマンスとストリートの乗り心地を可能な限り高いレベルでインテグレートした至高の万能選手だ。





レトロ&ニューパーツの組み合わせで ネオクラシックなカスタマイズを目指す

登場から30年が経過し、さまざまなチューニング&ドレスアップが試されてきたNAロードスター。そんなNAを「もう一度、作り直そう」というリボーン計画が、全国のオーナーの間で着々と進行中。そのサンプルとして「カーメイクコーンズ」が提案するカスタマイズメニューを紹介しよう。

ベースはNA6。全体的にはネオクラシックなカフエレーサー風のテイストに仕上げている。ダイクブルーのボディカラーを生かすべく、メタル色のパーツやアイテムを組み合わせているところが、まさにコーンズ流。そして、よく見ると、新しくデザインされたオーバーフェンダーが絶妙にNAのボディにマッチしている。エアロパーツはフロントリップとリアスポイラーともに小ぶりなものがセッティングされている。装着しても5ナ



オリジナルオーバーフェンダー

適合：NA

価格：2万9160円（税込み）※別途塗装取り付け費用がかかります

NAロードスターにマッチする専用デザインのオーバーフェンダー。純正フェンダーにビス留めで装着するタイプで、5ナンバーの車幅をキープしたままでスタイリングを変更できる。ロードスターらしいネオクラシックな雰囲気を演出できるアイテムだ。



ンバーの車幅を維持できるといふちょうどいいサイズのオーバーフェンダーで、バランスがいい。

目指す方向性が従来と同じネオクラシックであっても、最新のパーツを組み合わせれば、また新たなカスタマイズテイストを表現できるという好例だ。オリジナルの鍛造ホイールを組み合わせて、シャシーまわりのセットアッ

NA&NB
KEEP & REBORN





エンジンのパフォーマンスにもこだわりたい。走行距離が多めの車両では、エンジンオーバーホールをついでにチューニングするというのもいいだろう。



ドアミラーなどにメッキパーツを使うとアクセントとして有効だ。このクルマでは、ピラー側にオフセットするフロントマウントにて装着している。



灯火類のリフレッシュで、新車のイメージを取り戻せる。とくにフロントウインカーとサイドウインカーは、交換による視覚的向上効果は高い。

プもしっかりと行われているということがある。

そして、リボーンで忘れてはいないのが、純正パーツのリフレッシュ。外装系ではランプ/レンズ類、内装系では樹脂製パーツを



ホイールは鉄チン風のワンピース鍛造「CMC-03」(14インチ)。グレーカラーがボディとマッチする。タイヤはディレツツァZⅢをチョイス。

インテリアではナルディステアリングにコーンズオリジナルのシフトノブを装着。シックな作りが好評のコーンズオリジナルのニーパッド(価格:5480円)。スマートフォンなどの収納にちょうどいいポケット付き。



新品に交換することで、新車に近いイメージを取り戻すことができる。純正新品パーツの多くは現在でも入手可能なので、ぜひこの機会にリフレッシュしてみることをおすすめする。

ちょっとND

ドライカーボンハードトップをワンオフフィッティング



村上モータース・ドライカーボンハードトップ

適合: ND5RC
価格: 68万円(税抜き)
※別途、取り付け費用がかかります。

カーメイクコーンズでは、村上モータースのドライカーボンハードトップを使い、ストリート用、レース用など、用途に応じてウェザーストリップやリアウインドーを車両ごとにワンオフでフィッティングする。取り付け価格は仕様によって異なるので要問い合わせ。

コーンズフルバケットシート

価格: 7万5600円(税込)



キャメルレザのメッシュタイプを製作しました。限定6脚!! そして、今回よりNEWベルトホルラーバーを使用しています。

オリジナルにこだわる人には純正新品パーツを用意

コーンズでは純正新品パーツも扱っている。インテリアパーツやエンブレムなどの小物類を中心に、多くのパーツを常時ストックしている。最近ではオリジナルホイール「CMC-01」の15インチを復刻。ブラックとシルバーをそれぞれ限定で5台分用意している。



CMC-01ホイール

適合: NA&NB
価格: 4万2120円 / 1本(税込み)



メーターフード

適合: NA
価格: 1万2204円(税込み)

グラスボックス

適合: NA
価格: 5800円(税込み)



ユーノスボンネットエンブレム

適合: NA
価格: ASK/1874円(税込み)



リアエンブレム

適合: NA
価格: 2170円(緑/税込み) / 2484円(赤・黒/税込み)



マスターキー セカンダリーキー

適合: NA
価格: 2916円/1317円

宮城県仙台市宮城野区福田町南1-10-33

☎022-797-4611

http://www.ken-auto.jp

ケンオート
Ken Auto

ケンオート代表

小原健一さん

「BPエンジン+エアコンの重量と今回のV6は同じ重量。ロードスターの持つ良好な前後バランスとライトウェイトが保たれるスワップ方法が最大の魅力だと考えております」



ロードスターだけの120分耐久レース 型式を問わず楽しめる内容！

パーティレースⅢ北日本シリーズ第3戦の前日、JRM東
北Motul's杯ロードスターカップ特別戦が行われる。詳細
はスポーツランドSUGOホームページをチェック！

開催概要

開催日時：8月24日 開催場所：スポーツランド菅生
問い合わせ：スポーツランド菅生
<https://www.sportsland-sugo.co.jp>

ロードスターの楽しみ方はじつにさまざま 軽さはそのままにV6化でトルクフルに！

NAが発売されて一大ブームとなっていたあの頃、かなりぶっ飛んだ楽しみ方をしていた人がいた。13Bロータリーを搭載したり、V型エンジンに換装したり、他社のエンジンをつけたり……。とくに海外のユーザーは変わったことをしていた。そんなブームも落ち着き、最近ではもっぱらリフレッシュして本来の性能を取り戻そう、という動きが主流だ。

でもちよつと待った。遊び心忘れてない？ と言わなければかりに登場したのが、ケンオートのV6搭載NAだ。現行NDにV8搭載なんてニュースは新しいトピックで、今だからこそそのNAに搭載。

流用するV6はジャガーに積まれていたもので、平成13年あたりに出回っていた3.0エンジン。走行距離10万km程度で20万円ほど。時代的にはNBあたりの個体に該当するから、まだまだ絶好調？。

ケンオートではイギリスのロケッティアのキットを使って、公認車検まで含めて200万円（エンジン別）ほどのキット販売を考えて検証中とのこと。専用のクラッチ&クラッチカバー、フライホイール、燃料レギュレーターや電動ウォーターポンプ、ECUやエキマニ、マフラーまでもセットになっている。ミッションは純正を使えるよう、ベルハウジングにカラを取り付けるようになっている。コンピュータはフルコン制御と



ロードスターにV6! 違和感のないエンジンルーム。だが、カーボンのサージタンクがめちゃくちゃカッコいい。イギリス製のハイカムを入れてリセッティングすれば、270~280馬力も夢じゃないとか。エンジン音がまたアメリカンでへんな感じ。ボン付けできる製品化が待ち遠しい。



電動ウォーターポンプもキットには含まれている。純正のベルト式から電動化することで、エンジンへの負担が低減されるのだ。流量もコントロールできるようになる。



エキマニからマフラーエンドまで、しっかりV6エンジン対応となっている。マフラーから聞こえてくるサウンドははたして……。

NB純正のロッドで、サーキットなど現場でキャンバーをつけた時に使うと便利なアライメントロック。NAにも使用可、試してみては?



メンテナンスだけじゃない 中古車、新車も取り扱いOK

モータースポーツの印象が強いかもしれないが、オイル交換といったメンテナンスはもちろん、中古車探し、新車購入まで相談に乗ってくれる、心強いロードスターショップだ。イラストを使ったかわいい小物も扱っているの、来店時にはそちらもチェックしてみて。サーキット走行のノウハウも豊富だから、タイムアップに悩んだらぜひ!



なる。ME(モータースポーツエレクトロニクス)のME442で、これはモータースポーツ車向けに、燃料、点火を制御する。Fly inミニアータと共同で開発された信頼のECUだ。余談だがFly inミニアータではND用V8搭載DIYキットを販売している。現在、不具合が出ないかなどチェックを行っているところ。エアコンも使えるよう開発中だが、爽快な220馬力を目指す。



**NA8C用曲げ
EXマニホールド**

9万7200円(税込)
ピークパワーに優れる4-1
タイプにこだわったエキマ
ニ。失われる低速トルクは
集合部までの長さをベスト
にすることで解消させた。

三重県鈴鹿市道伯2-10-5
☎0593-78-7444
<http://www.pitcrew-racing.com/>

**NAセンター出し
ダブルマフラー**

価格:9万2880円(税込)
高回転域の気持ちよさを追
求したマフラーで、性能は
もちろん質感、デザイン、
細部にまでこだわったスポ
ーツタイプ。ローダウン車
にも◎。

ピットクルーレーシング
Pitcrew Racing

**ロードスターのガレージとしてはもちろん
コミュニケーションの場としても展開中!**

まん丸の目ん玉で愛らしい表情
が愛され続けている、ピットクル
ーレーシングのNA&NB。おな
じピットクルー顔でも、ベースに
よってまた別の印象を生み出す。
デザイン的に大幅なカスタマイズ
をすると、見慣れてくるうちにノ
ーマルが恋しくなったりするもの
だが、飽きのこないデザインは秀
逸の一語に尽きる。

ミーティング会場では同級会よ
ろしく、ピットクルーフエイスが
集まり撮影会が始まる。シック、
カラフルなボディカラーで勢ぞろ
いすると、思わずギャラリーが集
まってくる。おそろいの顔で迫力
の光景だもの。

ロングセラーを誇る、フロント
ノーズキット&リアテールライト
スポイラーは、先代のころから広
くファンに親しまれている。若い

ロードスターユーザーには、新鮮
に見えることだろう。ピットクル
ーでは長く乗り、楽しみ続けるた
め、メンテナンスにも力を注ぐ。
メッキ部分はピカピカに、美観
を保つのも個性派の宿命なのだ。
外観だけではなく、組み合わせた
エキマニやマフラーも自慢のオ
リジナルパーツ。手曲げのエキマ
ニなんて、飾っておきたいくらい
の出来栄。もちろん性能、サウ
ンドメイクにおいても優れている
ことは言うまでもない。

「ピットクルー顔でなくても、気
負わず来店してほしい」と上園代
表。型式問わず、ロードスター好
きが集まるショップだから、遠慮
せず足を運んでみてほしい。海外
のガレージっぽいお店の雰囲気も
満喫できる。まずはオイル交換か
らでもどうぞ?

パーツの取り付け、メ
ンテナンスなどロード
スターのことならおま
かせを。ピットクルー
顔にしたいという人も
大歓迎、ウエルカム。

ピットクルー代表

上園 卓さん

お客さんたちといっし
ょにロードスターを楽
しんでいる。夜の部で
は、メカではなくバー
テンダーとして腕をふる
っているとか。



ピットクルーフェイスは ワールドワイド!?

NAピットクルーオーナーの松本さんが、SNSを通じて交流のあるバフタンさんの画像を見せてくれた。うう〜、イケメン。ロシアで松本さんと同仕様のピットクルーに乗っている。軽井沢ミーティングのため来日した際には、翻訳機を片手にアテンドしていた。ロシアでもロードスターが、それもピットクルーフェイスが走っているとは驚きだ。ロシアにもクラブがあり、オフ会もやっているようだ。



外観、インテリアともに、きれいに乗っているなあと感心してしまう。まるでカタログのワンシーンみたいな写真だと思わない?



ピットクルー
サイコーデス
ミンナ
トモダチ〜



鈴鹿サーキットの近く、こじんまりとしたショップがみんなを待っている。中に入るとアメリカっぽい(勝手なイメージ)雰囲気の中、ウエルカムコーヒーでもどうぞ。

夜になると別の顔!? バーテンダーに早変わり

夜20:30からは、ショットバーウイングとしてショップの2Fが営業をスタートさせる。ロードスター談義はもちろん、バーとしてのお客さんもいて、人脈が広がりそう。カクテルを作ってもらい、おいしいお酒を片手に上園さんとの会話を楽しむのもあり、という欲張りなショップ。もちろん運転する際は、昼の部だけでね。



NA&NB
KEEP & REBORN



Jetstream

往年のレーシングカーを思わせるフォルムが
当時世代の心をしっかりと鷲づかみにする！

軽井沢ミーティングでお目見えし、ことにお父さん世代の注目を集めていたのが、ジェットストリームの「MSANA22C」だ。初代サバンナRX-7（SA22C）をもじったのは言わずもがな。MSA（イムサ）はアメリカのモータースポーツを総括する団体のことで、プロトタイプのカレーレースを主催していた。そこで走っていたRX-7のカレーリングがまさにこれ。レース好きのハート、ばっちりいただきでしょう。

SAもNAどちらも、コンパクトなボディではあるがフォルムはまったく別もの。

「SAがプロダクションレースで走っているところ、知り合いが乗っていて自分はハチロク（AE）で走ってたっけ。初めて富士スピードウェイを走ったのがSAで、思い出深いものがあります」と大谷代表。鮮やかな水色から一転、思い

通りの仕上がりには満足げた。車幅は1870mmまで拡大されているため、車検後は3ナンバー登録になった。

「トランクのヒンジはSAに使われていたものを取り寄せて、わざわざ作ってもらいました」というこだわり。またフェンダーの処理にしても、ステアリングをフルロックまで切れるよう加工した。ここまでやれるのは、確かな技術力があってこそ。存分に、エアロ屋の腕を見せつけている。見た目の印象と違って、エンジンやクラッチなどはノーマルのまま。だから「普通に街中を走れる」レーシングカーだ。買い物にも行けちゃうし、マフラー音もわりと静かめ。ぜひあちこちのミーティングやイベントに持って行って、この姿を大々的に披露し、多くのファンが見られる機会を増やしてほしいと思う。



発売当時にはなかった 便利デバイスを搭載

フェンダーミラーの見た目を裏切るのが、死角を排除するためのカメラ&モニター類だ。バックモニターだけではなく、ドアミラーが装着されていたステア部にもカメラをセットして、ロードスターがもっとも苦手とする斜め後方視界を支援してくれる。また、限られたスペースながらモニターを複数設置し、古さの中に新しい風を吹き込んだ。でも、浮いて見えるようなことはなく、みごとに溶け込んだ印象。



小型カメラのおかげで、複数取り付けてもさりげなくて気付かないくらい。とても便利というから、スペースがあれば取り付けたい。



①三角窓に加工することなく、走行風を積極的に取り入れることができるダクト。これから販売展開していく予定だ。見た目によらず、効率よく走行風が入ってくるという。②インテリアも当時の雰囲気に合わせて、シートもフルバケットといったサーキット仕様ではなくコブラ風にまとめた。③リトラクタブルヘッドライトをアップすると、なんだかかわいく見えてくる。この瞬間がNAだねえ。たまらん！





取り付け位置の例がわかりやすいよう、赤いボディのラピッドを取り付けた状態。エンジンルームに取り付けても平気な防水、防塵加工済みだ。



イタリアのDIM SPORT社の日本総代理店を務める

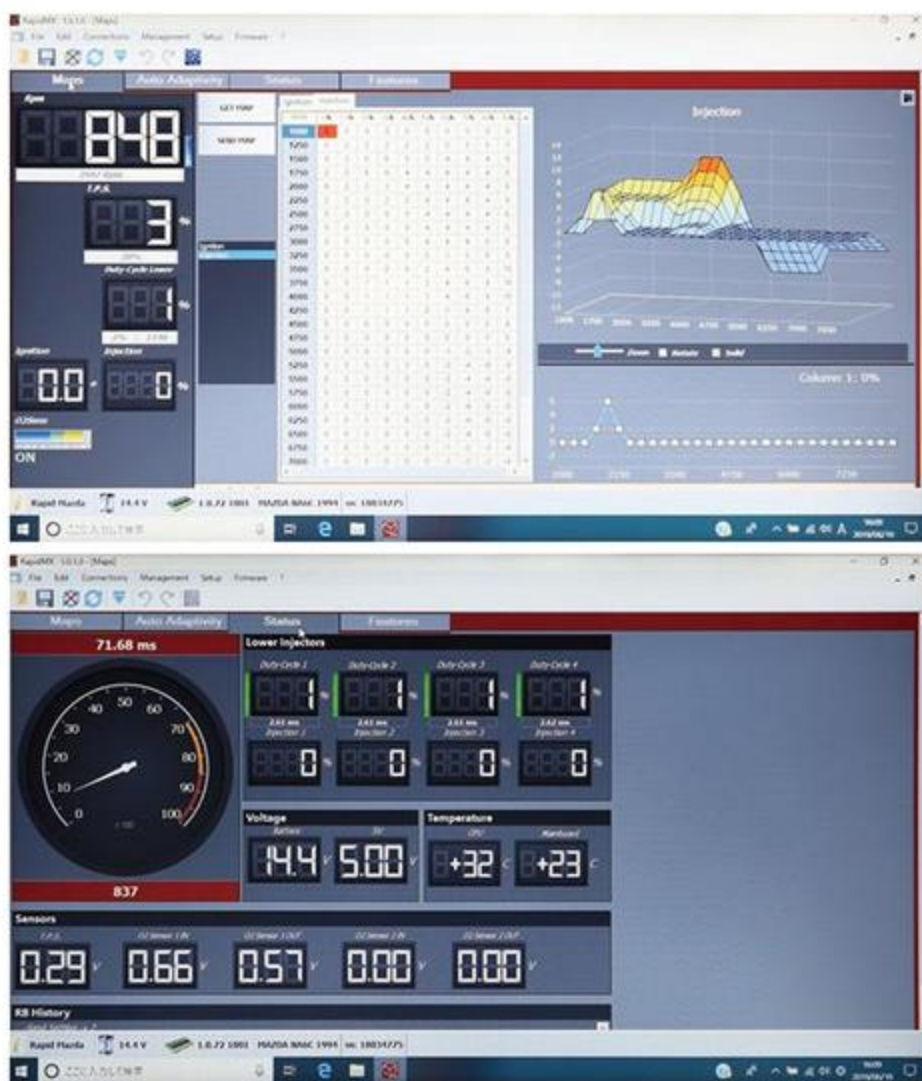
DIM SPORT (ディムスポルト)社はイタリアにある会社で、純正コンピュータのマップ変更を行うウェアを提供している。本国では、スポーツカーだけではなくトラックや大型のトラクターといった、商用車のコンピュータも取り扱っているという。燃費やトルクなど、売りに上げに直結してくるだけに、シビアなものがありそう。



RAPID TPM

適合:NA/NB
価格:5万8000円(税抜)

チューニングというよりも、低年式車のコンディションを整えるサブコン的なアイテム。非常に優れたO₂センサーのフィードバックをもとに、学習機能を使い、繰り返し走行して燃調の最適化を図ることもできる。



エンジンをかけ、走行している状態でも、どれくらいスロットルを開けているかなどデータを見ることができる(NA6はセンサーが必要)。



ノーマルはもちろんだが、ビッグスロットルに交換している車両にもラピッドは有効。ただし純正ECUのロムチューン車はマルハに要相談のこと。

取り付けはワンタッチでできるようになっているので、DIY取り付けが可能。個別セッティングは3万円(税抜)から。コンピュータがこの価格なんて！



初代ロードスター本来のポテンシャルをきっちり引き出してくれるモジュール

前号でも紹介したが、反響が大きかったので今一度、おさらいも含めて紹介したいのが、マルハモーターズが取り扱うRAPID(以下ラピッド)だ。フルコンほど敷居が高いわけではなく、よくあるサブコンよりも緻密に制御ができるという、間をとった感じの位置付けだ。

NA、NB時代のコンピュータは、今より当然ながら精度は低い。アフターパーツの性能に対して、追従することができないままだが、クルマは動いているので問題ないように錯覚してしまう。

「マフラー、エアクリナーを交換して吸排気効率がよくなったなら、それに合わせたコンピュータ制御をしてあげないと、せっかくのアフターパーツの性能を生かせません。ただ、コンピュータに対する拒否反応のある人もいますので、

壊してしまうのではないかと、いった恐れから……。でも、このラピッドにはあらかじめ初期チューニングMAPが入っていて、基本はボン付け。それをベースに、チューニング度合により個別セッティングも可能。フルコンピュータはゼロスタートとなるため、どうしてもセッとする人間の腕に左右されます。しかし、最適なデータベースをもとに進めるラピッドは、NA、NB本来のポテンシャルを引き出し、さらにアフターパーツの性能をフルにバックアップしてくれます」と荻野さん。

純正ECUとの併用なので、いつでも純正に戻すことができるのも、安心してもらえるポイントだろう。またリアルタイムでデータ取りができ、自動学習制御機能も使えたりと、じつに心強いコンピュータなのだ。費用負担が小さいのもうれしい！

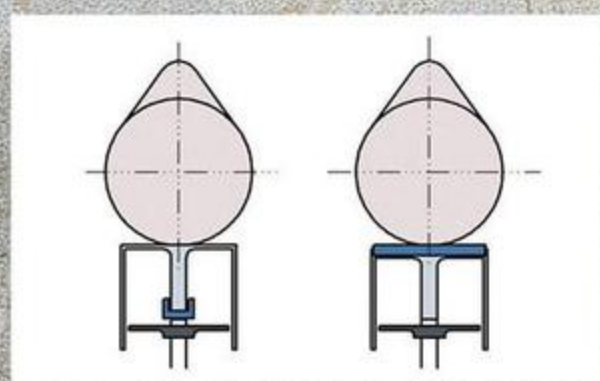


NA&NB
KEEP & REBORN



NA6、NB6用のFカムが完全リニューアル。旧型の純正カム加工に対し、今回の新型は型から起こした完全オリジナル品。IN252°/EX256°・リフトは純正より1mmUPの8.8mm仕様。NA6は専用リフターで対応。NB6は純正リフター+シムがそのまま再使用できるように設計されている。基本OH用にプロフィールの優しいB6カムはお勧めメニューだ。

NA6の場合は、HLAを使わずに専用リフター+キャブシムが必要になる。専用シムはリバーサマウント型で、リフター側のセンター突起と吻合する仕組みだ。



イラスト左:NA6で採用される専用リフター+シムの断面図。イラスト右:NB6用の純正リフターとアウトターシムの断面図。新型B6カムはこんな具合に装着が可能なのだ。

信頼のマール製ピストン基本OH用 B6、BP用にラインナップ

要望が高かった基本OH用のB6/BP用ピストンが登場。エンジンのオーバーホール時など、ただの組み替えではもったいない。そこでチューニングメニューのひとつとしてオススメしたいのがこのピストン。高い精度を誇るため、重量のバラつきが極めて少ない。これも専用型を使って適正な肉厚、強度を維持しているからだ。表面のフォスフェートコートは、初期なじみを整え、またスカートのグラファル処理は、シリンダーとの抵抗を大きく抑える。



パワーピストン MAHLE SPECIAL

● 適合:B6
価格:6万8000円(税別)
78.50mm
● 適合:BP
価格:6万8000円(税別)
83.50mm

ピストン径をB6用78.50mm、BP用83.50mmとそれぞれ純正標準サイズより0.5mmのOSとした。まさに基本OH用のスペック。B6用(NA6、NB6)は圧縮比11.0:1、BP用(NA8、NB8)は圧縮比10.6:1で、BP-VEの可変バルブエンジンにも使える仕様だ。また、価格もマール製鍛造ピストンでありながら、各6万8000円(税別)とコストパフォーマンスも見張るものになっている。純正ピストンを使ってOHするなら、間違いなくコチラがおすすめ!



エアコン本来の性能を取り戻す クリーニングがこの夏イチオシ！

毎年毎年、夏の暑さが厳しくなるばかりで、エアコンの負担は増える一方だ。雨の日も使うし、年中無休で作動しているといっても過言ではない。ガスをチャージしたりして、なんとか過酷している。毎度ががんばっているエアコンに、こぼろび、そんなメンテナンスがあるので紹介しよう。ずばり、エア

コンガスクリーニングだ。ざっくり言うと、充填されているエアコンガスをクリーニングし、再び充填するシステム。ガスの量が減っていたら、適正値まで補充してくれるが、エアコンガスを足してエアコンを使ったところで、すでに充填されているエアコンガスが劣化していたら、100%の

効果が得られない可能性も。そこでエアコンリフレッシュがオススメというわけだ。作業自体は機械が行うものなので、セットしてしまえば終了まで自動的に処理される。待ち時間は約20分ほどだ。まずは使っているエアコンガスを機械が回収。続いてエアコンオイルも回収されていく。回収後は真空引きされ、クリーンなエアコンガス&オイルが充填されるというわけだ。



エアコンの冷え具合に不満がないとは言わない。炎天下においては、やはりホロから受ける熱量がすごいし、最冷温度にしてもたいして冷風じゃないのだが……。この不満がどれだけ解消されるか楽しみだ。

愛知県津島市神守町字古道46
☎0567-28-8830
<https://arena-by-emc.com/>

タイヤプロショップアリーナ
Arena

エコクリーニング
価格:5000円(税抜)

充填ガス200g
価格:1500円(税抜)



板金塗装がお値打ち!!

ボディプロショップ アリーナ

TEL 0567-58-1015

ARENA
www.arena-by-emc.com



メンテからドレスアップまで 車両まるごとおまかせ!

立派な塗装ブースを備えた、板金、塗装のガレージが、店舗の近くにオープンしている。30周年に向けての徹底リフレッシュにも対応できるから、相談に行ってみるといい。タイヤ、ホイールといったソフト面から、エンジンチューンなどハードな仕上げまで、ロードスターまるごと1台面倒見てくれる、心強いプロショップなのだ。



実際にクリーニングしてみたら 驚きの冷え具合にビックリ!

取材日は大雨で、まったく気温が上がらなかったが、最冷温度にしてみたら、おおお。強烈冷たい風が出てくる。車内が曇らないようにエアコンオンで、わりと高め温度にして走ったのだが、これまたカラッとほの暖かい。梅雨が明けたら酷暑がやってくる。スティックに試してみるつもり(結果は本誌フェイスブックを要チェックだ)。



エアコンパイプなどに付着した水分も、しっかり取り除いてくれるから、エアコンの効きに差がでる。当然なのだ。

NDはまだ必要ないだろうが、NCでも効果があるということなので、今回は1515号(NC1・平成17年式)を持ち込んでみた。NCで効果的ということは、NA、NBでの効果は言うまでもない!



1515号のガスを回収したところ、30gほど減っていたようだ。「これくらいなら優秀なほうですよ」、という工場長の言葉に安堵する。あっという間の作業だったが、効果を見るべくさっそくエアコンのスイッチをオン!

某中古車誌で「これだ!」と直感 広島への愛車探しドライブでゲット

初代がデビューした時はまだ学生で、愛車を持つことは叶わなかった中川さん。このマリナブルーのユーノスに憧れたことは、一時忘れていた。それでも小さいクルマは大好きで、フィアット500のカブリオレを所有していた7年前、某中古車誌で見かけたのが現在の愛車だ。わざわざ広島まで行って、商談即決。平成5年式とは思えないボディの輝きが最大の決め手。それからロードスターライフの始まりだ。



中川清一氏

箕面市在住の中川さん。お子さんが今、3歳と1歳なのでジムカーナなどはお休み中。それでも3カ月おきのオイル交換だけは欠かしていない。



兵庫県尼崎市大庄西町4-6-4
☎06-6418-0099
http://www.tuckin99.com/

タックイン99
Tuckin99

週末ごとに自然と足を運んでしまう まさに“行きつけ”の店がここ!

ロードスターを扱うお店は全国にいっぱいあるが、中には敷居が高いかなというところもある。でも尼崎のタックイン99はごく自然に「ここにちわ!」と、入っている雰囲気のお店だ。その証拠が、今回の写真。お店の喜多さんも北川さんもお客さんたちも、皆さん笑顔のオンパレード。

取材して、撮影を進めつつも、ずーっと皆さんの会話は途切れないう。邪魔にはならないように気を使ってくださるので、取材はドン進んで、予定よりはるかに早く無事終了。これが大人同士の心配りなんだと感謝です。

以前にも紹介したように、この

お店のイチ推しはNAとNBのリフレッシュメニュー。AE1111用ボディを使った4連スロットルが多くファンを満足させているほか、LINKのECUチューニングの幅広い対応能力も魅力十分。ぜひ一度、相談してみしてほしい。

もちろん、全世代を扱っているロードスター専門ショップなので、NCやNDのファンもお気軽に!

タックイン99

北川佳伸さん

喜多代表のパートナーとして二人三脚で歩んできた北川さん。メカニズムへの造詣も深く、どんな相談にも的確に答えてくれる頼もしい存在だ。



2年ほどノーマルで乗っていたが、タックインに通うようになり、NB用のB6エンジンに換装。右はオリジナルのエンジントルクダンパー。



シートはブリッドのフルバケット。以前はジムカーナに出場していた本人曰く「交換して一番違いがわかったのがシートですね」とのこと。



奥のデフには中古で入手したCUSCOの1ウェイLSDを装着。純正のアルミホイールはあまりに綺麗なので自宅で保管につき、現在はENKEI製。

NA&NB
KEEP & REBORN

前後スッキリのバンパーが自慢 全国行脚はそろそろ卒業かも？

全国各地で開催されるロードスターのオーナーミーティングに、ここ数年ほとんど皆勤(?)と、出席率が高いのが舩谷さんと和子さんのご夫妻。笑顔が素敵で、いつも多くの友人たちに囲まれたシーンが目につく。今年9月もすでに「中部→ふらの→東北」の3週連続エントリーが確定だそう。このNB8のRSは平成14年式だが、約10年前に中古で購入。その前はKP61スターレットだから、筋金入りのFR党だ。



舩谷陽太郎氏

神戸市中央区在住の舩谷さん。ミーティングだけでなく、各地のジムカーナやレッスン、ミニサーキットの走行会にも積極的に参加中だ。

購入時は2万6000kmだったが、現在は44万km超え。つまり1年で約4万kmずつ走り続けている計算だ。「これもタックインのおかげです」。



手軽に乗れて、気持ちよく回るし もう手放すワケにはいきません！

セントラルと岡山国際の両サーキットに、主に冬季限定で出没しているらしい。10年ほど前に平成13年式のNB8を堺の中古車店で購入。その後はずっとタックインがチューニングとメンテナンスを担当している。BPベースでボアアップして、排気量は約2ℓになり、200psは楽々クリア。「信頼できるし、本当にいい店ですね」とのこと。

CUSCOの4点式ロールバーはクロモリ製で、軽さと剛性を高い次元で両立。インテリアはシートをはじめナカマエ製品で統一してコーディネート。

タックイン99のスペシャルメニューが満載。4連スロットルは吸気音の演出にも効果あり。トップは特注色で、ヘッドランプにはドットのフィルム貼り。



匿名希望氏

今回は名を伏せたいとのご本人の希望でしたが、みんなからは「NBお父さん」で知られる有名人。タックイン99のお客さんでは最年長。

フットワークはタックインのヒルクライムダンパー。タイヤはポテンザRE-71Rの195/50R15と、サーキットランを視野に入れている



全開走行の負荷にも耐えられるタフネス重視のセッティング。ホイールはオリジナルのTE37のシルバーをホワイトに塗り直したこだわりの品。



タックイン99は代表の喜多昌司さん(写真上)と北川さんの名コンビで運営されている。取材当日もお客さんとの会話が弾んでいた。



6年前の9月に西宮から現在の尼崎に移転。駐車スペースは広がったが、店舗はほぼ同じ広さだったため、あえて同じ雰囲気にしたそう。





Konna-Mono-Dou
ROADSTER BROS.
ロードスターブロス 厳選認定

コンナモノ堂 セレクション

モーターマガジンWebShop
プレゼンツ
SELECTION

TTPL
100%Waterproof

大容量60リットルの 完全防水バッグ！

人気のTTPLのバッグシリーズに、待望の大型タイプ「touring60」がラインアップに加わりました。バイクツーリング時には、車載バッグとしてだけでなく、車体から下せばバックパックとして背負うことができます。片手がヘルメットで塞がるライダーにとって、もう片方の手がフリーになるのは大きなメリットです。内部にはインナーボックスがセットされており、型崩れせずクルマのラゲッジスペースへの積載性も良好。旅行やアウトドアなど、あらゆるシーンで活躍できる完全防水バッグです。



Konna-Mono-Dou Selection

TTPL touring60 ■商品番号：41994 ■価格：19,969円（税込）

●カラー：マットブルー/マットカーキ/マットグレー/マットブラック ●サイズ：本体/62×32×32cm、トップケース/20×15×8cm ●容量：60リットル ●素材：本体/TPU、トップケース/CORDURA1000
●付属品：クッションボトムパッド、パッキングストラップ、ホルダーストラップ、ショルダーストラップバインダー、トップケース、インナーボックス



▲どれも捨てがたいTTPL定番のカラーは、全4色をラインアップ。



▲メインポケットは大開口により中身が見易く非常に使いやすくできています。



▲背負ってみると身長173cmのモデルの背中全面が隠れるくらいのサイズ感です。



▲持ち運びやバイクへの積載をするためのストラップやボックス類が一式付属。



▲積載方法は、車体に取り付けたパッキングストラップをDリングに通し、バッグの頂点でバックルを合わせるだけ。



▲耐水性と耐久性に優れたCORDURA1000製のトップケースは、付属のストラップでショルダーバッグにもなります。

見て、着て、楽しい！ ミシュランTシャツ2019モデル。

ミシュランマンが微笑む、定番Tシャツの最新作が入荷！今年は3モデル、3カラー、4サイズの展開。夏のレジャーにもおススメです。



カーキ ネイビー ホワイト

テントの前でミシュランマンが調理中。何を作っているのか、想像するだけでも面白い！
Konna-Mono-Dou Selection

ミシュラン Tシャツ キャンプ ■商品番号：19211 ■価格：3,888円（税込） ●サイズ：S/M/L/XL



グレー デニム ホワイト

シンプルなフロントに対し、バックにはミシュランマンのストーリーが描かれています。
Konna-Mono-Dou Selection

ミシュラン Tシャツ コミック ■商品番号：19212 ■価格：3,888円（税込） ●サイズ：S/M/L/XL



スカイブルー ネイビー ホワイト

MICHELIN WINS AGAIN！今年のレースの活躍が楽しみになるTシャツです。
Konna-Mono-Dou Selection

ミシュラン Tシャツ フラッグ ■商品番号：19213 ■価格：3,888円（税込） ●サイズ：S/M/L/XL

ご注文方法

お電話

(ご注文・ご連絡・お問合せ)

☎0120-979-159
(通話料無料)

受付時間 平日10:00～17:00

パソコン

それぞれの店舗で商品番号を検索してください。

スマートフォン

QRコードを読み込むと、各店舗のトップページが表示されます。

MM Style店

モーターマガジン MM

検索

<http://mm-style.jp/>

楽天市場店

モーターマガジン 楽天

検索

<https://www.rakuten.co.jp/motormagazine/>

Yahoo店

モーターマガジン yahoo

検索

<https://store.shopping.yahoo.co.jp/motormagazine/>

MM Style店

楽天市場店

Yahoo店



- 「モーターマガジンWebShop」の掲載商品は、本店 (MM Style)、楽天市場店、Yahoo店でご購入頂けます。
- お支払いは代引 (別途手数料250円)、クレジットカード、銀行振込 (振込手数料はお客様のご負担) などに対応しています。詳しくは各サイトやお電話にてご確認ください。
- 送料は別途600円がかかります。(税込5,000円以上お買い上げの場合は無料)

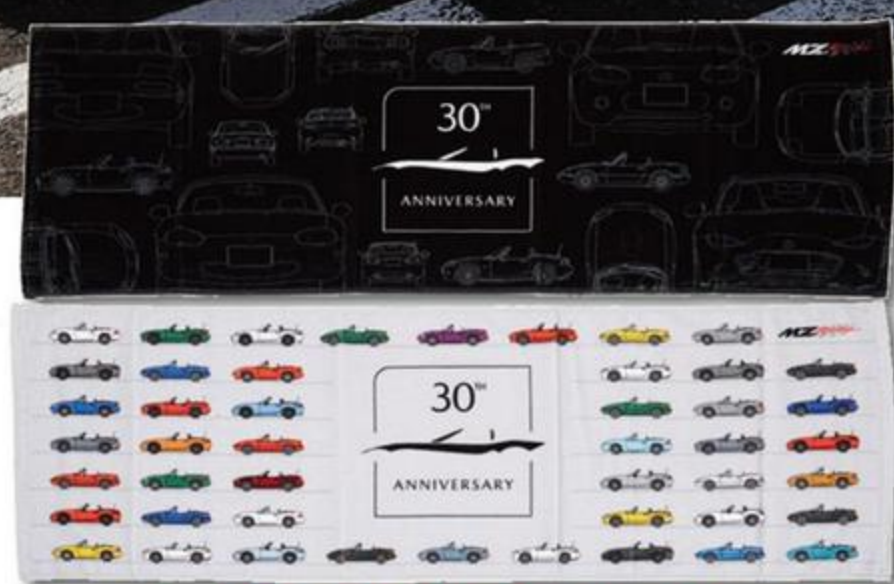
- 在庫がなくなり次第販売終了とさせていただきます。当店在庫の商品は、2～3日でお届けします。メーカー取り寄せの場合はお届けまでに通常1週間から2週間、注文生産品は1～2ヶ月かかる場合があります。詳しくは、各商品ページの記載をご確認ください。
- 掲載の価格は全て税込です。税率は商品掲載時のものとなりますので、税率が変更となった場合には税込価格も変更となります。

※当店WEBサイトの表記を必ずご確認の上、ご購入ください。 ※メーカーの在庫状況により、お届けまで10日から2週間程度お時間をいただく場合があります。



MZレーシングといえばロータリーの印象が強いがモータースポーツやオリジナルグッズの販売など幅広く活動しており、ことに今年はロードスターに力が入る30周年をお祝いして記念グッズを大々的に展開中だからだ。ミーティングのスタート地点「ほくりく」を皮切りに各地に足を運んで、記念ステッカーを配布したり魅力的なオリジナルグッズを広めているのだ。そのMZレーシングが、なんと本誌読者のために太っ腹プレゼントも用意してくれた！詳しくはP128を見て応募してほしい

©MZレーシング
<https://mzracing.jp/>



ロードスター30th スポーツタオル

ブラック&グレー 2000円(税抜)

こちらはグレー地にカラフルなロードスターをちりばめたバージョンと、ブラック地に線画の2パターンがある。サイズは110×35cmで、綿100%だからイベントに◎。



ロードスター30th ハンドタオル

全車&グレー 700円(税抜)



こちらもスポーツタオルと同様の2パターンを用意。歴代の特別仕様車も含め、忠実に再現するこだわりよう。25cm四方とコンパクトなので、女性の小さなバッグにも入る。



ロードスター30th iPhoneカバー

ホワイト&ブラック 2000円(税抜)

NA～NDまで、色とりどりのロードスターが描かれているタイプは、ホワイト、ブラックを用意。型式別の線画バージョンはブラックのみ。どっちにしようか迷ったらどっちも？

ロードスター30th リールキーホルダー

900円(税抜)

質感の高いキーホルダーには30周年公式ロゴをあしらっている。このロゴ部はポッティング加工がされているため、立体感が生まれる。リールは最大約50cm伸びて便利だ。



9月23日富士スピードウェイで
ロードスターの
イベント開催決定!



富士スピードウェイで開催される、「2019 ROADSTER PartyRace III Friendly Match」において、ロードスターのイベントが行われる。30周年のイベント目前、盛り上がりアイドルアップしておこう。ショップブースやパレードラン、記念撮影などが予定されている。もちろんパーティーレースを観戦するのもいいし、友人たちと集まってオフ会をするのも大歓迎。みんなが喜ぶコンテンツを検討しているから、決まり次第MZレーシングのホームページや、本誌フェイスブックで報告予定。



「ロードスター30th Anniversaryミーティング at 富士スピードウェイ」

【開催日】令和元年9月23日(月)祝日

【場所】富士スピードウェイ Aパドック

【コンテンツ】

- 最大250台でのロードスターオーナーカーによる富士スピードウェイ本コース上でのパレードラン(申し込み必要)
- モーターマガジン社によるロードスター撮影会(目標ロードスター全車)
- トークショー(ロードスター所縁の人を招待予定)
- ロード芋、グッドラックハンバーガー
- ロードスター30周年グッズ販売
- その他……

【参加費】

- 4,000円限定250台パレードラン付き
- 3,000円台数無制限

いずれも富士スピードウェイ入場料込みです。



ロードスター
30周年をお祝いして
魅力的な
記念グッズを
各地で発売中!



ロードスター30th マグカップ

1600円(税抜)

ロードスター全車の、緻密な4面図をベースにデザインされたマグカップ。ドリンクを飲み終えると30周年公式ロゴが見えるという、遊び心もファンにはたまらない。

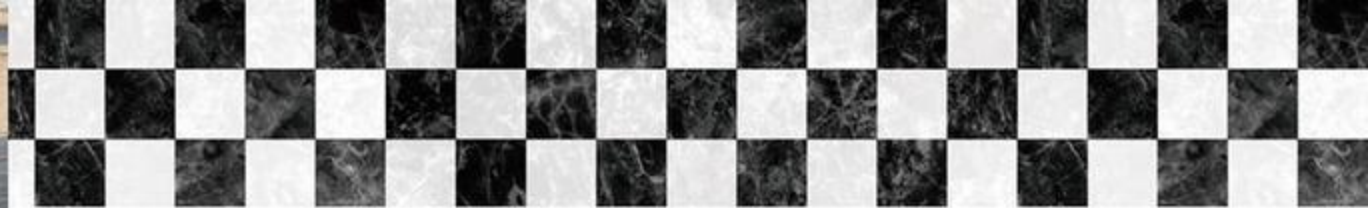
ロードスター30th Tシャツ

グレー 3000円(税抜)

グレーベースのTシャツに、歴代モデルをあしらったTシャツ。自分の愛車がどこに描かれているか、それを探すのも楽しいかも! 30周年のイベントに着て行きたい!



ROADSTER
BROS.



だれにでもある“第一歩”
踏み出せば広がる

CIRCUIT WORLD!!

全国各地にあるサーキットで行われている走行会。ミニサーキットから本格国際サーキットまで、規模もレイアウトもさまざま。中でもロードスターはワンメイクの走行会が催されているから、参加者だけでなく、ちょっとしたオフ会感覚でギャラリーも楽しめる。

R1 GP 2019.2.16 TSUKUBA CIRCUIT

上級者にとってはタイムアタックも！ 厳冬季開催の定例サーキット走行会

シーズンの幕開けを告げるかのように、毎年2月(今年は16日)に開催されるのがR1グランプリ。雪で開催延期になったこともあるタイミングだが、タイムアタックにはもってこい。腕に覚えのある人、初

心者も楽しめるようクラス分けされている。筑波サーキットコース1000はロードスターが楽しめるミニサーキットで、見通しがよく走りやすい。スポーツ走行に興味があるみなさん、来年はぜひ一緒に。



ND5RC
関上佳久さん



NDのチャームポイント、こ
こもしっかりボディ同色でコ
ーディネートして、統一感を
持たせている。NDもオル
ペン車が増えてきた!



レース参戦していたこともあ
って、ロールバーが装備され
ている。おかげでサーキット
でも安心してオープン走行が
できるのだ。

オールペンした数日後に 30thが発表になった〜(笑)

「パーティレースに出たいと思って、初めてロードスターを買いました。ワンメイクレースで86も考えましたが、ベース車があるから、あまりお金をかけずにレースできそうだと思って」。一昨年エントリーして昨年はお休み。リフレッシュして再び「腕磨き」をと走行会に参加した。「塗装してくれた羽鳥板金さん&ジョイファストさん、ありがとうございました!! このロードスター、大いに気に入っています！」

ロード祭に参加してはまった！ R1グランプリ参加は3回目

青のNCというだけで個人的に親近感が！もとは白だったとか。「間瀬サーキットでやらかしまして。横転からの復活なんで、愛着もひとしおです」。ジャガータイプFのボディカラーで、よく似合っている。「初めの愛車で、8年前に新車で買いました。中古のNB探してたんですけど、親に大反対されて(笑)。ロードスターショップのことやミーティングのことなど、何も知らずに買いましたが乗ってよかった」。



青にオールペンしてからの
方が、周囲の反応がいい。
そうでしょうか！ R1 H
Tの作動も心なしかカッ
コよく見えてしまうのだ。



サーキットを走るための装備を整えたコックピット。基本はナルディにアナログ追加メーターだよな(個人的に)。メーターのカラーがコーディネートされているのも◎。



NCEC
鈴内知哉さん



NB#C
樺澤ひかるさん

走行時間の前後には、仲間がいろいろアドバイスしてくれる。ロードスター乗りたちは、こうやって成長していく。

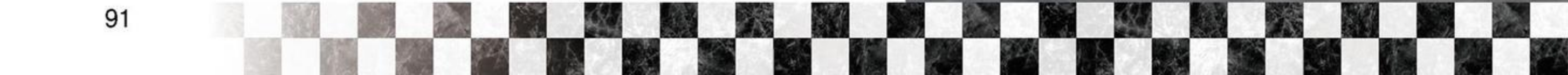


ふだんは本庄を走っている。マシンのセッティングはRSプロミネンス、平井自動車など地元群馬の心強いロードショップで。



RSプロミネンス・山形代表が 「とにかく踏み」と……

「本格的な走行会も筑波も初めてで、緊張してます」。男率の高い走行会だし、スポーツ走行を始めてまだ3カ月ほど、というから緊張もうなずける。ATの軽に乗っていたから、まずはMTに慣れることから。仲間があちこち連れて行ってくれるので、勉強になることがたくさんあるという。「ロードスターの名前は知ってましたが、どんなクルマかわかってなくて(笑)。走行会に行くようになって、お友達ができました」





史上最多の4200名がSUGOに集結！ 直線を埋め尽くした30周年記念パレード

MAZDA FAN TOHOKU MEETING 2019.4.13~14 SPORTSLAND SUGO

東北に春を告げるマツダファンの祭典が今年も開催された。5回目となる「マツダファン東北ミーティング2019 in SUGO」は、2日間合計で史上最多の4200名余りが来場する大盛況だった。

2016年から北日本シリーズとして独立したロードスター・パルティレースⅢをはじめ、マツダ車によるサーキットドライアルのMFC、同じく150分を最大4名でリレーするマツ耐といった参加型モータースポーツには、合計で100台に迫るエントリーを数えた。

30周年を祝うロードスターのパレードには、上の写真のように約80台が集結。さらに全マツダ車オーナーズクラブ連合として、懐かしのAZ-1から最新のCX-5まで車種別のクラブが大集合。最後はオールマツダ・パレードランで広いSUGOのコースを埋め尽くした。

参加者のお楽しみスポットは、パドックにも目白押し。レーシングカーの同乗走行は、じゃんけん大会で勝った幸運な人たちだけの特権だ。ステージではトークショーや地元の子どもたちのダンスなど、魅力のプログラムが満載だった。

マツダのモノ造りを現場のスタッフから学ぶ

さまざまな側面からモノ造りを学んでもらう「Be a driver.Experienceコンテンツ」を今回も実施。毎回のように多くのマツダ社員が自ら工夫して開いている。子どもと一緒に体験できるメニューも数多く、会場は笑顔にあふれていた。もちろん大人向けにも「あたりまえ体験試乗」や衝突安全技術の体験などを実施した。



プレス加工体験でのマグネットプレート作りや、磨き体験でのキーホルダー作りは、自ら手作りした完成品を持ち帰れて人気だ。

おなじみのショップも出店 イベント特価も続々と...

本誌でもおなじみのガレージベリ、アクレ、エンドレスやFET、MZ Racingなどのショップがパドック内に続々と出店。もちろんイベント特価などのお買い得品も多数。ドレスアップやチューニングの相談などにも気軽に応じてもらえるから、ふだんは遠くて直接行けないというお客さんには大好評だった。



憧れのマツダ767Bをはじめ S耐マシンには同乗走行も

1991年に優勝した55号車の767Bはメンテナンス中で姿を見せなかったが、同じく1989年のル・マン24時間で9位に入った202号車の767Bは元気一杯。特別に助手席を装着しての同乗走行も行った。さらにロードスターやデミオなど、スーパー耐久に参戦中の現役マシンでの同乗も実施。コスモスポーツやRX-3、RX-7なども登場。



マツダの元デザイナーで現在は画家として活躍されている中島美樹夫さんの水彩イラスト展も開催。初代RX-7やル・マン優勝の767Bなども中島さんがデザインを担当。



スーパー耐久ドライバーのトークショーにはNOPROの野上代表や村上モータースの村上代表、TCRジャパンの加藤代表、ケンオートの小原代表らが登場。



1992年から1995年まで販売されたAZ-1の開発責任者は、初代NAの平井主査だった。ガルウイングドアを開けてトンネルを作るお祭りのシーンも。



横浜のみならず、昨年の正月から営業を開始して人気の「ロード芋」がファンイベントには初めて登場。ちょっと肌寒い日だったので、一時は100人を超える行列に。

シートはコスパと乗りやすさで「コンパケ」をチョイス。友だちが付けてくれて工賃もタダに。タイヤも口コミで「安くてもいいよ」と聞いたNANKAN製だ。



エンジンは見ての通りでほぼノーマルだが不満なしとのこと。フロントサスタワーバーもNR-Aでは標準装備品だ。



マフラーは柿本改の1本出し。デザイン的にも1本出しが好みだし、音も気に入ってこれに決めた。

ND5RC
伊藤昌幸さん



友だちが増えました！ “遠足会”が楽しくて…

平成28年式のNR-Aが愛車だが、強化されたブレーキなどを考えての選択で、レースに出るつもりはないという伊藤さん。現在63歳で、再就職先のアルバイトにも毎日これで通勤中。「遠刈田温泉で足湯を楽しむ」という意味の“遠足会”に入ったら、友だちが一気に増えて楽しくてしかたがないそう。全体で50名くらいのうち、ロード部は最大勢力の30名以上が在籍中。この遠足会は足湯に入る前に朝練があり、練習場はもちろん蔵王近辺のワインディングだ。

外観だけじゃなく、 中身も凄いんです

平成28年3月登録のスペシャルパッケージで毎日通勤して、現在の走行距離は9万2000km。フジムラオートのフロントバンパーが目玉だが、サイドとリアのエアロはマツダスピード製。タイヤは205/50と1サイズ上のディレッツァZⅢに、ホイールはレイズTE37の8J×16という組み合わせだ。「年に2、3回はSUGOでの走行会で楽しんでいます」と語るように、十分にサーキットでも通用するスペックで固めている。蔵王エコーラインを毎週のように仲間と走る。



RマジックのCPU、オートエクゼのフライホイール、エクセディのクラッチと一流で固める。CUSCOのタワーバーはリアにも装着する。



シートはブリッドのヴィオスⅡで、サベルの4点式ハーネスがしっかりと身体をホールド。MOMOのステアリングは跳ね上げ式の

ND5RC 佐々木克典さん



NC3と2台持ちのロードスター大好き夫婦です

山形出身で、現在は宮城県黒川郡にお住まいの榊原さん。この平成4年式NAは2008年の9月に入手。その後、平成25年式のNC3を新車で購入するも、NAを手放す気にはなれず、2台持ちを維持している。ECUは定評のあるLINKで、ダイレクトイグニッションに換装。カムはIN/EXともに264度で、腰上&腰下ともにガスケット類もすべて交換済み。どこかのショップのデモカークラスと言っていい仕上がりだ。



足まわりはラルグスの2WAYダンパーキットを装着。こちらも通好みの選択だ。



ブルーとレッドをアクセントにした感のあるエンジンルーム。バンデージで巻かれたエキマニあたりも戦闘意欲を感じる部分だ。



NA6CE
榊原達也さん・明美さん



長年のSUGO勤務の後、画家としてもデビュー

スポーツランドSUGOの敏腕営業マンとして、現役時代最後のお仕事「マツダファン東北ミーティング」のSUGOへの招致だったというキーマンのひとり。その縁で、このNDレザーパッケージも平成28年3月に新車で購入したそう。退職後は趣味の水彩画で個展を開いたり、はるばる鹿児島までNDでドライブに出かけたり、元気一杯に過ごしている。今後はSUGO以外の各地のミーティングにも遠征を計画中だ。



「ドラレコを付けたぐらいで、改造は手つかずなんです」という萱場さん。このサインはミスター・ルマンの寺田陽次郎さんのものだ。



今回展示されていたのはジェット戦闘機とNDロードスターのツーショット。奇しくも個展開催中の中島美樹夫さんと同じ作風。

ND5RC
萱場俊喜さん



恒例のサーキット走行&ミーティング!? お祭りのようにぎわいの楽しい走行会



色とりどりのロードスターが日光サーキットをパレード。整列したとたん撮影タイムの始まりだ。参加者+ギャラリー=モチベーションが上がりまくる。

Roadster MATSURI 2019.4.21 NIKKO CIRCUIT

昨年は本庄サーキット、今年は日光サーキットで開催された「ロード祭」。祭りの名はイメージでもなんでもなく、本当にお祭り。エントリーした人が楽しめるのは当たり前で、ギャラリーもパレードランに参加できるなど、ワクワクの要素が盛り込まれている。グリップとドリフトの両クラスがあるとなつて、多くのギャラリーが足を運んでくれるのだ。

パレードランは、サーキットをゆっくりながらも走行できて、周囲はすべてロードスターとあつてテンションが上がる。1クール15分と、集中して走れる時間設定で、走行回数も十分に設けられているから参加者の評判もすごくいい。

一人で参加したとしても、気軽に声をかけてくれる先輩たちがたくさんいるから、すぐに打ち解けられる。こんな走行会、ロードスターだからこそ実現しているといつてもおかげさではない。何かトラブルがあつても、ロードスターショップの人も多く、安心の上なし。



カスタマイズされたロードスター、自慢の愛車が集まっているから、それらを見ているだけでもワクワクする。オーナーに声をかけて話をしたりと、新しい出会いもあるから、最初はギャラリーでいいから足を運んでみてー!



ショップやメーカーのブースにはデモカーが展示されている。イベントの用だから、ギャラリーとして参加しても楽しめるわけだ。

オールペンの作業は自分でやった どこでって、車庫塗りっす(笑)

ペパーミントバグアイの鈴木さんとともにエントリーしている。「学校がいつしょなんです。もともとバイクに乗っていて、R1 GPに興味があったんですが、地元の先輩がドリフトやってるってんで。これが初めての愛車になるんですが、車庫でオールペンしました」。このボディカラーはアーモンドグリーンというMINIの色だとか。NAはどんな色に塗っても、しっくりきてしまうから不思議。平成3年式で金坂さんは4年生まれ。同じ学年になるわけだから、仲良くね!



センターコンソールレスにして、すっきり軽量化。サーキット向けにロールバーも装着してある。

NA8C 金坂亮佑さん





NA8C
鈴木雄太さん



リアパートのみパッドカバーをせず、黄色のロールバーがむき出し。すべて黄色にしたら、ハードトップを付けていても目立ちそう。



ピカピカのエンジンルーム。ファンネルはCADを使って設計し、3Dプリンターで製作した自作パーツ。熱いABS素材で作られている。



かわいい見た目と違って、内装はフルバケにロードバーとかなりスパルタン。オーディオもシフトブーツすらもレス状態。

ショーカーみたいな見た目だがエンジンもちゃんと、を目指す

「タマ数が多くて遊べるクルマがいいと思い、4年前に購入しました。買った時からこの外装になっていて、まわりがみんなビックリしてました。グリップやジムカーナをやろうと思って買ったのに、職場の先輩が「ドリフト行くぞ」って、方向が変わっちゃいました(笑)」。カプチーノも持っていて、こちらはマスターバックのホースをスイフト用に、パワステのリターンホースをエブリイ用に交換するなど、他車種流用チューンを積極的に取り入れている。



内装はVスベ。「緑に塗ってある」と聞き、Vスベの緑を想像していたが、いい意味で裏切られた。普段はオープンで走っている。



ヘッドをおろす作業を駐車場で行った感想は「ぎつかった〜」。購入時、外装以外はノーマルだったが、今ではひと通り手が入る。



NA6CE
高橋龍太郎さん



コリンズの1ピースマフラーに、マキシムのエキマニを組み合わせている。ECUはリンク。



カプチーノのウォッシャータンクを使って取り付けた。基本的に作業は自分で行うようにしている。整備性のよさも気に入っている。

D1地方戦に参戦して腕試し いずれ“大人仕様”にしますよ

本格的にドリフト走行しており、D1地方戦ではシリーズ5位に入った。「ターボ付けてパワーアップするつもりです。ライツにも出ようか考えています。今は練習中なのでクルマがボコボコですが、一生懸命腕を磨いてクルマを仕上げたいですね」。手っ取り早く、シルビアあたりに乗り換えるという手もあるが、高価だしロードスターが好きなので、これで勝負。「NAでドリフト大会って主流じゃない。でもかわいいし、審査員にも一目置かれるはず」。



大会に出ている証。初戦でベスト16まで残って、さらにベスト4入り。残念ながら3位決定戦でFD3Siに敗退してしまった。



NA8C
池杉 涼さん



ドリ車はフロントタイヤの切れ角がキモ、というわけでフェンダーオフセット装着。クラッチ、フライホイールはNBターボを流用した。



最近になって、ようやく内装が取り付けられたので、ちょっとだけ大人仕様。M2 1028ピストンを入れたBPRはVプロでコントロールしている。



BBSとロードスターの関係は 1992年から始まった

軽量と高剛性を両立した鍛造ホイールを作り続けるBBS。その価値をいち早く見出したマツダ、そしてロードスター。最新のロードスターRF用オプションのBBSを通して、改めてその繋がりの深さを紐解く。そこには自動車メーカーとホイールメーカーの走りを追求するお互いの厚い信頼関係があったのだ。

トルクフルな2.0エンジン搭載で軽快な走りのロードスターRF。ブレンボ製ブレーキとBBS製ホイールを組み合わせることで、さらなるスポーツ性を引き出している。



ここに紹介するND型ロードスターRFに装着されたBBSホイールは、ブレンボ製ブレーキとセットのメーカーオプションだ。サイズは標準装着と同じ7J×17のインセット45。どこが違うのかと言うと大型化したブレンボ製キャリパーに対応していることにある。

そのデザインはND型ロードスターの4Hに合わせたオーソドックスな8交差メッシュ。「BBS II 鍛造」が可能にした細いスポークはリムエンドまで伸ばされ、センター側の付け根の部分には挟りを入れることで立体感を演出している。大きめのインセット45ながら、ロードスターに合わせたスポーティな仕立てとしている。

精悍なブラック仕上げはボディカラーを選ばないばかりか、スポークの間から覗くブレンボ製のキャリパーを引き立たせている。純正オプションでありながらセンターキャップにブランドを誇示できるのは、数あるOEMメーカーでもBBSぐらいだろう。

このブレンボ製ブレーキとBBSホイールのセットはロードスターRFのメーカーオプションでRSとVSグレードに32万4000円で設定される。その強力なブレーキと軽量ホイールと言う高いスポーツ性が手に入ることを考えれば超リーズナブルな価格設定と



標準装備の8本スポークのアルミホイールと比べると一気にスポーツ性がアップしているの是一目瞭然。ロードスターのオーナーなら百も承知だろうがホイールはチューニングパーツのひとつ。それだけに「いい物」をセレクトしたいところだ。

SPEC

主要諸元<マツダ ロードスターRF>●全長×全幅×全高：3915×1735×1245mm●ホイールベース：2310mm●車両重量：1100～1130kg●エンジン：直4DOHC 1997cc●最高出力：135kW（184ps）/7000rpm●最大トルク：205（20.9）/4000rpm●トランスミッション：6速AT/6速MT ●タイヤサイズ：205/45R17●車両価格：3,369,600円～3,812,400円



マツダはBBSを知り尽くしていたからこそ、このデザインを仕立てたのだと思う。オーソドックスながらしっかりとスポーツ性を訴求している。



BBSならではの細いスポークはレッドのブレンボ製キャリパーを引き立たせるばかりか、冷却と言うブレーキ本来の性能を確実に引き出している。

言えよう。アフターパーツでこのプライスは絶対に無理な話なのに、これらのグレードを狙っている方は注文時に是非ともチェックしていただきたいところである。

マツダとBBSの関係は86年のRX-7からだ

BBSとロードスターの関係は1992年のNA型のSSペシャルからである。ビルシュタインのショックアブソーバーに支えられ

た足元にはBBSのRGが履かれていたのだ。トラディショナルなNA型ロードスターにBBS製メッシュホイールはジャストフィットだった。その後、NC型ロードスターでは当時のRG・H、4本スポークを5丁掛けしたような凝ったデザインのホイールがBBSのタッグを付けて用意されていた。ちなみに4代にわたるロードスターにあって、NC型のみがPCD114.3の5Hで、それ以外は100の4Hを採用している。

BBSとマツダの関係は86年に遡る。それはFC型RX-7だった。スポーツ指向を極めた2シート仕様様の限定車、アンフィニにBBSの定番であるメッシュデザインが装着されたのだ。RX-7はFD型になっても繋がりは続く。タイプRZでLMを1ピースにしたようなデザインの16

インチホイールをOEM供給。さらに最終のスピリットRでは17インチのRG・Rタイプを装着。また、RX-8でもロータリーのおむすびを模したマツダデザインの19インチのBBSを装着していた。そう、いつの時代もテクニカルな三次のテストコースで磨かれるマツダの走りにBBSのホイールは対応していた。マツダが求める「剛性と強度を持ち合わせながら軽量化を目指す」を十分クリアしてのことである。

現在のBBSホイールのND型ロードスターへの対応は、10交差メッシュで2ピースのLM、8交差メッシュで1ピースのRG・R、5交差メッシュで1ピースのRF、そして7交差メッシュで1ピースのRE・L2が用意されている。RE・L2ではパーティーレース対応の純正同一サイズをラインナップ。

最後にニュースがある。BBSではND型ロードスターRFのブレンボ装着車に対応する2モデルを開発中と言うのだ。まずはBBSらしさの定番、2ピースのLM。高級感を醸し出すピアスボルト付きで、最近では珍しいフラットデザインが特徴のLMは、ND型ロードスターRFの足元に新たな表情をもたらすばかりか、NA型やNB型にもフィット可能と言うのが嬉しい。そして、1ピース5

現在ND用のBBS LMとRFを開発中



右のBBSを代表する高品位のLMはND型ロードスターに新たな足元を具現化すること間違いなし。左のRFはブレンボ製キャリパーを引き立たせ、さらなる軽快感を演出してくれる。※写真はイメージ。現在4穴で開発中。



トラディショナルなNA型ロードスターにジャストフィットのBBS製メッシュ。定番たることに誰しも納得。



NC型ロードスター+BBS。5Hを活かした4本スポークの組み合わせは落ち着いた大人のスポーツ性をアピール。こうした幅広い対応こそがBBS。鍛造ゆえ走りにも妥協がないのは言うまでもない。

交差メッシュで細いスポークが特長で、期せずしてロードスターと同名のRFだ。こちらは開口部が大きいだけにキャリパーを際立たせること間違いない。BBSとロードスターとの繋がりはますます深まりそう。

乗ってみなけりゃホントの良さはわからない!

NC Model 激熱 AREA

歴代モデルのなかでも、不運なタイミングで開発を余儀なくされたNC。だがピンチはチャンスというように、RX-8のプラットフォームに2.0エンジンを搭載したぜいたくなモデルとも言える。見た目よりも軽いフィール、キビキビ感をさらに引き出す技をチェック!

いまだからこそNCにスポットライトを! ブーム再燃を予感させるレーシーなフォルム

NC Model  Gekiatsu AREA

NDのデビューから4年ほど経ち、ロードスターの中心は完全にNDに移行している。その一方、中古車市場のNCを見ると、初期型であれば100万円以下で探すことも可能で、なかには50万円以下のタマもゴロゴロ。当初は「ロードスターらしさが損なわれた」と敬遠されがちだったNCだが、高い快適性やゆとりある室内、トルクフルなエンジンなど独自の魅力もある。

しかも、あくまでもロードスターなのでライトウエイトスポーツとしての資質は残され、走りは十二分に楽しい。こんな手軽で楽しいNCを放っておくのはもったいない……ということから、ガレージベリーでは、改めてNCのドレスアップを提案。それを具現化したのが、このデモカーだ。

「ワインディングダンサー」ブランドのエアロをまとったNCは、走りのイメージを表現したことが特徴。ボディサイドのゼッケンやウィンドーのハチマキも、それを表したポイントだ。エアロは基本的に従来からリリースされているものだが、新製品の汎用アンダーパネルを組み合わせたことで、GTマシンルックなスタイリングを実現。また3Dウイングは、メイン板こそ従来製品だが、ステーションは高さをアップした試作品。これも、リアビューのレーシーさアッ



大きな純正ドアミラーから、小ぶりなエアロミラーに交換するだけでイメージは一変。ドレスアップのファーストステップにもオススメだ。素材はカーボンのほか、FRPもラインナップする。



空気にこだわったカーナード形状を採用しつつ、左右の開口部を大型化して走行風をより多く取り込むフロントバンパーType-N。デモカーにはType-N/S対応のリップスポイラーも装着。



ラジエーターやエンジンの熱気を効果的に排出することができるインフュージョンボンネット。残念ながらこのモデルはすでに生産終了だが、中央のアウトレットダクトがないモデルは販売中。



ハードトップは、純正品よりも下端が後方に伸びてリアウィンドーの傾斜が緩くなったため、クーペボディのようなフォルムに変身。これはカーボンだが製品版はFRPとなる。



ホイールは最近のトレンドを取り入れ、左右で異なるモデルをチョイス。左側はレイズ・グラムライツの57T トランセンド・レブリミットエディションで、右側は同57CR。サイズはともに17×7.5Jだ。



既存のリアディフューザーに新製品の汎用アンダーパネルを組み合わせ、レーシーなスタイルに。中央部を跳ね上げてフィン形状を取り入れたことで、空力効果も大きい。取り付けには加工が必要。



フルで装着すればS耐マシンのようなルックスに。3Dウイングは、ルーフとほぼ同じ高さに設計したハイマウント仕様の試作ステーを採用。



■ ガレージベリー Winding Dancer NCEC ROADSTER

フロントバンパー Type-N アンダーパネル付き (FRP)	7万4800円
フロントバンパーType-N/S用リップスポイラー (カーボン)	8万円 (FRP/4万円)
インフュージョンボンネット (カーボン)	生産中止
ハードトップ (カーボン)	試作品 (製品版はFRP/22万円)
エアロミラー (カーボン)	7万4000円 (FRP/4万5000円)
サイドステップ (カーボン)	試作品 (製品版はFRP/5万円)
3Dウイング (カーボン) (メイン板およびステーがFRP、翼端板がカーボンの製品版は6万5000円。メイン板は1370mmと1320mmで選択可能)	試作品
リアディフューザー (カーボン)	6万9000円
汎用アンダーパネル (FRP)	6万円

※価格はすべて税別

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





NCの可能性を引き出す 4台目のデモカーは ロータリーエンジン搭載の 変わりだねだった

NC Model Gekiatsu AREA

初

代からロードスターを手がけているショップだが、NCの印象がとりわけ強いノガミプロジェクト。世代交代してなお複数のデモカーを持っているためだろうか。ストリートからサーキット向けのハードな仕様まで、バリエーション豊富な遊び方を提案している。

同店4台目のデモカーとなるのが、ロータリーエンジン「レネシス」を搭載したNCだ。初代では13Bにエンジンスワップした車両も見かけたが、最近あまり……。レネシスはRX-8に搭載されたロータリーで、インターナショナル・エンジン・オブ・ザ・イヤーを受賞した経歴を持つ。NCにとってはお兄さん車なので、相性のよさは間違いない。

RX-8は車重1300kgオーバーであるのに対し、NCは1100kg（パワーは170馬力）だから、パワーウエイトレシオを考えると楽しさが想像できる。250



HIGHSPARKイグニッションコイル
適合:NCEC 価格:3万5000円(税抜)

NOPROイチョシなのがこのコイル。純正だと5万kmほどで劣化が見られることが多い。エンジンにとって「混合気」「圧縮」「点火」の3大要素は、性能を左右する。コイルが担う部分は大きく、純正と同価格(8600円)で銅製品にできるのがポイントだ。



「交換しただけで体感レベルの効果がありません。黄色のデモカーには試作のスペシャルハイカムが入っているのですが、試しにIGコイルを交換してみたところ、不安定だったアイドリングがすっかり安定しました」と野上達也さん。

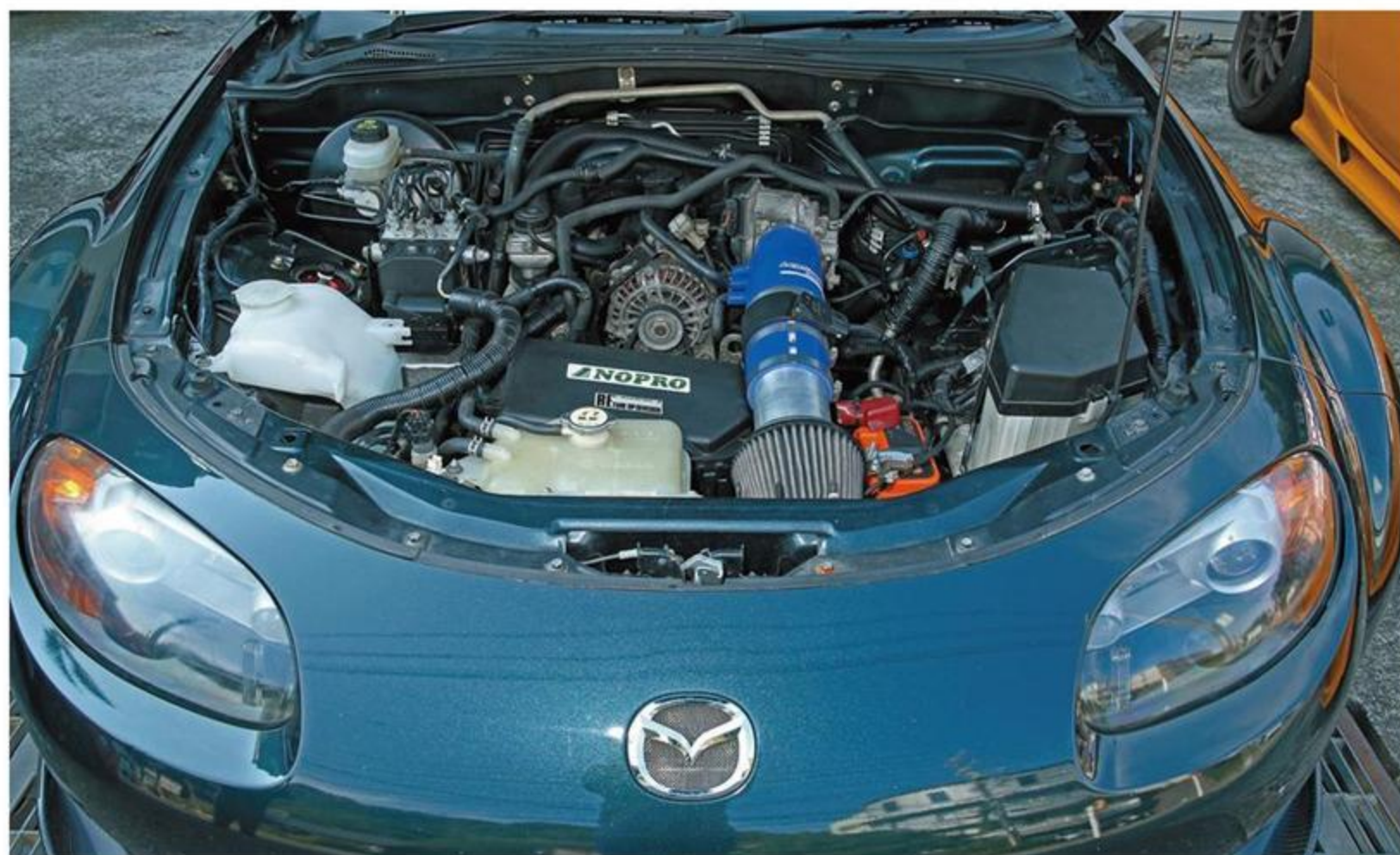


NOPROオリジナルコンピュータで、IG(イグニッション)ブーストマップをセットアップすれば効果倍増。M'sチューン6万円にプラス8000円で可能となる。上の計測器はイグニッションコイルの劣化を測定するもの。エンジンをかけた状態で、ドエルタイムを測定することで交換タイミングがわかるのだ。走行距離がさがみちなNCだけに、見直してみたいポイントだ。



馬力を獲得したらハイグリップタイヤは必需品となる。走行フィールはシルビアターボほど、というからワクワクもの。プラットフォームは共通だが、配線はまるで違うし、補機類も必要になるので、車体丸ごと用意するのが手っ取り早いという。

お兄さんのエンジンを搭載した ロータリーロードスター！



●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/>

「中」 古車の相場は前期だと50、60万円ほど、後期だと程度にもよりますが100万円から。ドナー用RX-8移植パーツ、作業工賃など、プラス300万円程度の予算は必要になります。マツダ独自のロータリーエンジンとロードスター、この組み合わせはたまらない1台になると思いますよ(野上達也さん)。

NCのチューニングメニューのなかでも、ハードルが高めなのかもしれないが、ロータリーロードスターを手に入れたと考えれば、妥当な金額といえるだろう。また2.5ℓエンジンを搭載し、ハイコンピピストンを組み込む230馬力仕様が100万円から、チューニングメニューのひとつとして用意している。純正ECUの書き換えも含まれての価格なので、お得感があるといえるだろう。



リアにあるレベライザーリンクと交換するだけで、正確にオートレベライザー機能が作動するようになる。フロントはそのまま、リアのみの作業で機能するようになる。交換後の光軸調整もお忘れなく。



レベライザーショートリンク

適合:NCEC 価格:5000円(税抜)工賃別途

車高が低い＝フロント上がりと判断されてしまうため、せっかくの機能が活かされていない。そこでレベライザーのロッド長を短くすることで、オートレベライザーが作動するようになる。純正80mmに対しオリジナルは調整式で65mm前後までショート化される。

車高を下げていてもこれなら安心して視界を確保

ヘッドライトの光軸を自動で調整する「オートレベライザー」。荷物が多い時は対向車が眩しくないよう、下向きに調整してくれる。ところが、車高を下げるとセンサーユニットがうまく動作しなくなる。おまけに、スタビライザーと干渉して音が出ることもある。こうした不具合に対応するパーツが好評なのだ。



乗ってみなけりゃホントの良さはわからない!

Wc **激熱** **モデル**

メカチューンの可能性を見てから断然本気に! まだまだ未知数だから、NCの可能性をさらに引き出す

NC Model  Gekiatsu AREA

ハードなNCでサーキットを攻めている、そんな印象が強いオリーブボール。購入当初は、今と違って手探りの状態が続いていたという。

「発売当初は、チューニングの方向性に対してメニューが少なかったから、することがなくて(笑)。今のNDと同じ状況かもしれない。今、こういう展開をしようかといういろいろ調べていたら、海外にいろいろありそうだと。」

世の中にはこういうのがあるんだ、エンジンもいじれるんだとわかったとたん、テンションが上がりましたね」と近藤さん。スポーツ走行を前提とするに当たって、足まわりからスタートした。「発売当初はどうしてもソフトな足が多い。だからオリーブボールでは、サーキットでもへこたれない足をセットアップすることにしました。ホームコースの鈴鹿は、スプリングが柔らかいと怖いから危ないんです。」

ただ、サーキットしか走れないのでは不十分。ストリートを走ることも考えて仕上げました。フロント14kg/mm。リア9kg/mmを選んだ、オリジナルサスペンションが完成。

NAやNBに比べるとパーツは少ないが、エンジンチューン

ンの手法が模索され、2・3リエンジンへの換装が有効と判断。ピストンやカムシャフトなどメカチューンが施され

た。NCのどこが好きかといえば、チューニングができて気楽に楽しめるから。

「GT-Rやランエボのようにコストがかかることはなく、それでいてサーキットを存分に楽しめる。これがロードスターのいいところですね、それは歴代から今も変わってないと思います」

Brake

排気量アップ、ハイグリップタイヤの装着に伴いブレーキの大容量化を図る。制動屋製Big4potキット(33万3000円、税抜)に含まれた2ピースローターをセットして、国際サーキットでの走行を可能にする。フライホイール&クラッチも戸田製で強化する。



Engine

アテンザなどに搭載される2.3ℓのMZR型エンジンに換装することで、排気量アップを可能にする。オリジナルピストン(スーパーテック製)は88φ鍛造、0.5mmのオーバーサイズでボアアップを実現。コスワースのカム(IN264度、EX256度)、コンロッド、バルブ&バルブスプリングをインストールして、220馬力ほど。コンピュータは現車合わせのROMチューン。



オリジナルのインタークマニホールドと、HKSのエキマニ、キャタライザーをセットで装着している。パワー、レスポンスの向上を図った。

チタンが美しいアミューズのR1-TITAN EXTRAマフラー。吸排気を高効率にすることで、2.3ℓエンジンのパワーをフルに生かすようセットアップしている。



オリーブボール
近藤正芳さん

「とくにNCだけに特化して、思い入れてるわけじゃないんだけど(笑)。NC発売すぐの時には、買ったはいけど何をすることもなく(笑)。けっこう遅まきでいじっていったので、NDについても同じようにスロースターターですね」

乗ってみなけりゃホントの良さはわからない!

NC

モデル

激熱

エリア

APCA

Circuit

サーキット走行の準備として、マツダスピードの4Pロールケージを取り付けた。エアロパーツはガレージベリー・フロントグリルとアンダーフラップ(NC3用)、ジェットストリーム・サイド、チャージスピード・フロントリップ……などを備えた。みんなの敬遠しがちなNCの特徴、ボディの大きさ。しかしそこを利用して極太タイヤ装置で格段に戦闘力アップ。歴代のロードスターでこれができるのはNCだけ!



Footwork

オリジナルブランド「Dog Tooth」サスペンションは、サーキットで磨かれたアイテム。全長調整式で減衰調整は12段階。仕様変更で性能はそのままに値下げした(34万6000円)。フロントメンバーのキャンバー加工により適正なハンドリングをキープする。

下手なことはしないで ロードスターを託す!

右の写真のような状態のまま乗っている人もいるんじゃないかな? 「やはり見た目は大事ですね。このような場合には現在の塗装を剥がして塗装を行います」。アイ・スタイリングでは塗装の依頼が圧倒的に多い。「何もされないで託してください!」だそう。



オシャレは足元から、というわけで新作のオリジナルホイールは、切削リムを施したNEWシリーズ。



バンパーやドアミラーなどプラスチック部品の塗装から劣化が始まり、次にボディ上面だ。

アイ・スタイリングの NAロードスターは どれも年月を感じさせない美観と ベストコンディション!

NAをきれいに乗りたい、乗り続けたい! これはすでにNAに乗っている人、そしてこれからNAに乗りたいた人にとって、必ずといっていいほど思い描くテーマではないだろうか? 年月が経ったNAをいかにきれいに乗っていくかは、金銭的なことも含めてプランを立てていかないとけない。

アイ・スタイリングでは、そんな悩みを抱えるユーザーに向けたリフレッシュサービスに積極的に取り組んでいる。すでに多くのNAを扱っている同店では、経験を、もとにその車体に最適なプランを、的確にアドバイスしてくれる。

「トータルバランスが大事ですね。一部分が強くなってしまうと、弱い部分に負担がかかってしまうことはよくあること。」

金銭的に余裕のある方はすべて交換、といったこともありますが、いくらかかったらどうなの? ですよね。自分でも気になる箇所はあると思いますが、それは各々の車体によって違ってきます。まずはそのクルマをよく観察することです。ですから、当店ではまずアイ・スタイリングチェック、いわば人間ドックのようなものをしてもらい、クルマの状態を把握していただきます」(石川代表)

自分の車を見てもいい、自分に合った適切なプランを是非とも提案してもらおうではないか!





アイ・スタイリング

④静岡県浜松市南区大柳町8-1

☎0066-9702-0158

🕒10:00～19:00(月～土)・10:00～19:00(日・祝)

🔥火曜日

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

ROADSTER
BROS.

ひと足お先に“30周年”気分を味わう

広島県三次は 楽しいスポットがもりだくさん!

いよいよロードスター30周年を迎える今年はとにかく格別
なんといっても10年に一度のお祭りなのだから楽しみたい!
10月13日の本番に先駆けて、広島県三次市に足を運んでみた
観光スポットが増えており、新たな魅力にあふれていた



20周年の三次ではパレードランが終了するまで数時間かかった。今回も同様だから、オイル漏れやオーバーヒートがないように万全のメンテナンスをして臨もう。パレードランのない駐車場も合わせ、相当数のロードスターが集結予定。

ロードスターのデビューから10年経った1999年、20年の2009年、そして今年は30周年の記念イヤー。これを楽しみに、仕事に、勉強にがんばっているファンは大勢いることだろう。メーカーが秘密裏に開発を行う現場で、大々的にイベントをしようなんて太っ腹なのはマツダくらい!?

ロードスターも4代目まで出そろった。年月を重ねた分だけ、兄弟分が増えてにぎやかになるはず。みんなで里帰りだ!! と、その前に、三次ってどんなところだっけ? 10年前はどういうルートで行ったんだっけ? 思い出のために、初代で三次をドライブすること。相棒に選んだのは、マツダがレストア事業をするに当たって、中古車からテコ入れたトライアル車。新車のNA感覚は覚えていないが、ノーマルテイストが詰まっているに違いない。さあ、出発することにしよう。

レストアトライアル車で行く

三次

ドライビングスポットめぐり



前回の取材時に、ミニテストコースで試乗することができたトライアル車。比較走行はできたが、やっぱり少し乗っただけではわからない。新たに1日借りることにして、ワインディングや高速道路で、愛車同様の使い方をしてみよう。ブリヂストンの復刻タイヤのフィーリングも楽しみ! マツダ本社を飛び出して、開発時には散々走ったであろう三次のテストコースへ行ってみよう。



オリジナルのステアリングはスポークが細めで、しっくりなじむ。これくらいがちょうどいい。高い質感でよみがえったフロアマットやタイヤ、ホイール……、現在の技術を惜しみなく投入した最新の初代だ。

三次に新たな観光スポットが続々オープン あちこちめぐって、めいっぱい楽しもう!

30周年の前夜祭に◎ グルメメニューも豊富

専用ぶどう園で栽培したぶどうから造られる、三次ワインを試飲できる工場で、ラインナップは豊富にそろっている。クルマだと飲めないから、前夜祭のお祝いを購入するのがいいかも。和牛を楽しめるバーベキューガーデンもあるから、飲めなくても満足できるはず。おみやげも多数取り揃えているので、ぜひとも売店に寄ってみて。

広島三次ワイナリー

三次市東酒屋町10445-3
<https://www.miyoshi-winery.co.jp/>
※中国自動車道三次ICからクルマで3分

1時間が過ぎたところ、三次のテストコースにたどりつく。ここは警備が厳重だから、ちょっと撮影というわけにはいかないのが要注意だ。しばし感慨にふけり、こんな道路、走ったかな? と思いつけないまま、有名な三次のワイナリーへと進路をとった。

途中の道はワインディングあり、市街地あり、緑が豊富でトライアル車は爽快に走り抜ける。NAなのに、車内にギシギシ音がなくボディ剛性の高さを感じる。エンジンの吹け上がりや、アクセルの重さはやはりチューニングのそれとは違うが、年式を感じさせない。ブレーキについては、こんなに効かないんだっけという感想。軽い踏力で効くブレーキに慣れすぎか?

広島市内から三次へ向かうルートは、高速道路を含めいくつかある。高速道路を使っても使わなくても大差ないという話なので、まずは下道を堪能することにしよう。広島三次線37号。平日とあって、クルマも少なく快適。もちろんオープン走行で、ひたすら三次の文字がある方向へ。

「乳園子」が名物とやらで、試食コーナーのひと切れを口に運んでみた。思ったよりも甘くなく、もちもち食感がクセになるかも。ジビエ料理などもあって、ワインに合うおつまみの充実度が高い。瀬戸内の柑橘系も豊富。



広島県産の牛肉バーベキューを楽しめるガーデンは、気候がいいときならアウトドアのシートがオススメ。ラムセット1000円(税別)はお得。



オープンしたばかりの立ち飲みバーコーナー。公共交通機関で来れば堪能できるから、愛車の運転をしないタイミングで訪れたい。

ピオーネと白ぶどうのソフトクリームは、バニラミックスもあって各350円(税込)〜。いいリフレッシュになる。

質の高いワインがずらりと並ぶ地下階にあるワインセラーは、温度管理がされている。見学ルートになっているので自由に見学できる。



新鮮な野菜や特産物に目移りしてしまう~

三次で採れた旬の野菜や果物、そして苗なども販売されている。パンやお菓子といった加工品も扱っており、中のレストランではビュッフェが楽しめるため、ランチ時には家族連れをはじめ行列ができるほどにぎわう。新鮮な野菜は早めに(午前中)来店してゲットしよう。地元の人も利用している。



地産地消をすすめるかのように、地元の人も新鮮な野菜を買い求めにやって来る。できたての総菜も魅力的な商品なのだ。



トレタみよしでもバーベキューを満喫できる。自然豊かな風景を楽しみながらの食事もいい。ビュッフェスタイルのランチもあり。

トレタみよし

三次市酒屋町438
<http://www.toretamiyoshi.jp/>
※中国自動車道三次ICからクルマで3分



グルメ、
レクリエーション、
温泉etc……

もっと三次を 満喫したい!

オーブンドライブを楽しんだら、
グルメスポットでひと休み。温泉
まで足を延ばすのもオススメ!

三次のお米(おかわり自由!)を
使ったランチが絶品!

和乃食ほてい

三次市上川立町286-3
☎0824-67-3388
休 水曜日
営 11:00 ~ 14:00、17:30 ~ 22:00



三次線を走行していると
看板があるので、見落と
さないように。ほていの
ためだけにあるような道
路に入っていくと、趣の
ある建物が見えてくる。

天候に関係なく親子で楽しめる。
おもちゃ盛りだくさん。

みよし森のポッケ

三次市東酒屋町10456-2
☎0824-62-6811
休 水曜日
営 9:30 ~ 16:40 (70分入れ替え制)



天候が悪くてもファミリーで楽しめる施
設。大きな遊具で体を動かしたり、やさし
い木のオモチャで思いきり遊べて大満足。

“美人の湯”として知られる温泉。
食事、休憩、宿泊も可。

君田温泉 森の泉 道の駅ふおレスト君田

三次市君田町泉吉田311-3
☎0824-53-7021
休 第3火曜日(祝日の場合は翌日)
料 大人600円、小人300円
松江自動車道ICからクルマで3分

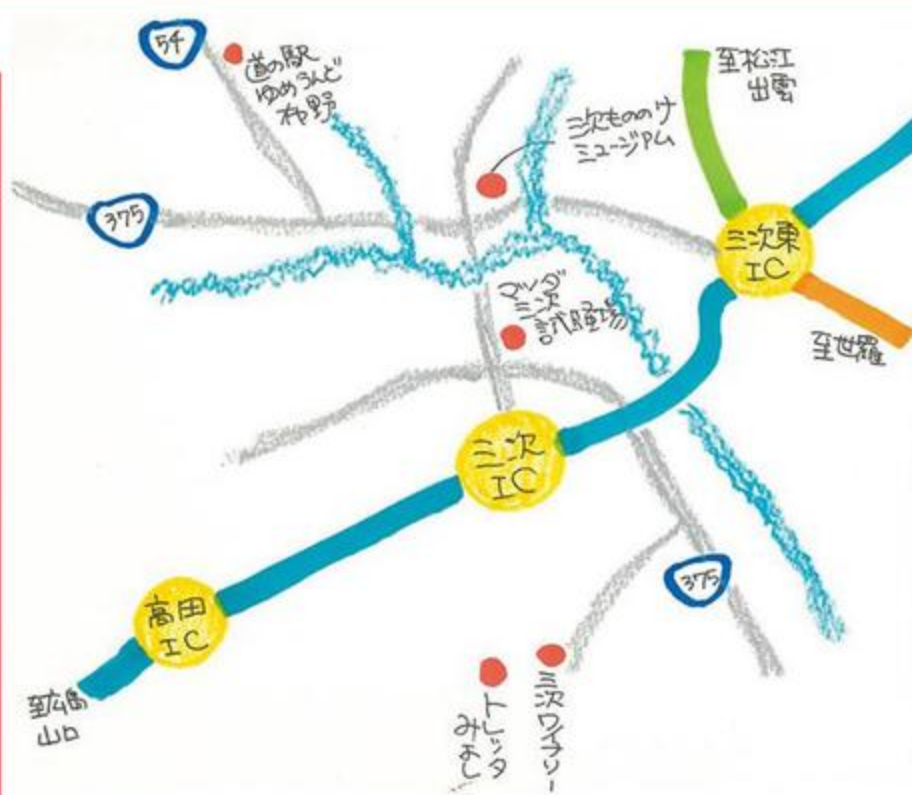
君田温泉はお肌がすべすべになると評
判。大浴場、露天風呂、壺風呂を備え
る道の駅。地元野菜の販売もある。

30周年イベント時には
みずみずしいリンゴ!

フルーツランドふの

三次市布野町上布野1148
☎0824-54-2878

ピオーネをはじめとするフルーツが盛
んに作られている布野。“30周年”の頃
には、リンゴ狩りが楽しめる。



妖怪好きにはたまらない 貴重なコレクションの数々



湯本豪一記念 日本妖怪博物館 三次もののけミュージアム

三次市三次町1691-4
☎0824-69-0111
休 水曜日(休日の場合は翌日)
営 9:30 ~ 17:00
料 大人600円、高・中学生400円、
小・中学生200円



妖怪好きに新しい観光スポットが加わった。貴重な絵巻物や錦絵な
ど、三次が舞台となった妖怪博物館が誕生した。水木しげる先生が
ご存命なら、訪れていたはず。巻物の図柄は一部が公開されてお
り、時期によって変更されていくだろうから、近くなら年間パスを
買って足を運びたい。妖怪研究家・湯本豪一氏が所蔵する貴重な展
示品が並ぶ博物館なのだ。版画などは迫力がある、貴重な資料の
数々でもある。三次という地方を重視しているのがポイント。

産地の食品にこだわったビュッフェランチが大人気

道の駅ゆめランド布野

三次市布野町下布野661-1
☎0824-54-2929
休 第2・4火曜日(休日の場合は翌日)
営 9:00 ~ 17:00 (レストラン・売店)
※中国自動車道三次ICからクルマで20分

三次のスポットはいくつか聞くけれ
ど、日頃愛用しているというロード乗り
が推薦してくれたのがココ。なんでも、
地元野菜などを使った手作りおかずが
豊富な、ビュッフェスタイル「ふるさと
惣菜バイキング」ランチが楽しめる。取
材時は外装の工事中だったので、30周
年時にはきれいにリニューアルされて
いるだろう。おとな1250円(税別)で1
時間食べ放題、お蕎麦やバラ寿司など
バリエーションがそろってお腹いっぱい。
11:00~14:30となっている。



2019 MOTORSPORT NEWS

“闘う”ロードスターの最新情報を満載!

2002年、最初のパーティレースが開催されたのが、茨城県の筑波サーキット。それ以来、5月5日の開戦が恒例となつてい
る。今年も同様に「筑フェス」のメインイ
ベントとして4レースが行われた。



東日本シリーズは恒例の「こどもの日」に開幕

リニューアル4年目を迎えたパーティレース。今年も宮城県のスポーツランドSUGOで北日本シリーズ、茨城県の筑波サーキットで東日本シリーズ、そして岡山国際サーキットで西日本シリーズが4戦ずつ開催される。さらに9月にはND日本一決定への前哨戦となる交流戦が静岡県の富士スピードウェイで開催予定だ。

本稿執筆時点では北が開幕戦のみだが、東と西は第2戦まで終了。およその傾向が見えてきたところだ。詳細は公式サイトでの競技結果の欄や公式FBなどを参照いただくと、各地区とも主力のNDロードスターのセッティングが煮詰まってきたことや、参加者の増加に伴うレベルアップが顕著なことは確かだろう。

一昨年、指定タイヤがポテンザRE-71RからアドレナリンRE003に変わった直後は、各ドライバーがよく「タイムが遅くなった」と口にしていた。ところが昨年の半ばから、上位陣はそれまでとほぼ遜色ないペースで走るようになってきた。

そうした中で昨シーズンは、2016年に西日本シリーズに参戦を開始した本多永一が3年連続でタイトルを獲得。さらに富士の交流戦も制したことで全国と北日本のシリーズも制覇。NDのベスト・

ROADSTER PARTY RACE III

1st HALF Review

新しい仲間を増やしつつ、各地区で激戦を展開中

2016年のリニューアル以来、各地で徐々に参加者を増やしてきたロードスター・パーティレースⅢ。その勢いはさらに加速して、賑わいを増している。今シーズン前半戦をほぼ振り返したところで、現状を振り返り、後半戦の展望を占ってみたい。

PHOTO&TEXT:石田 徹/B-Sports

参戦4年目の杉野治彦が嬉しい初優勝!



広島在住の杉野治彦は2016年に参戦を開始。何度も表彰台に立ったが、優勝は今年の開幕戦が初めて。2位の小松寛子、3位の高橋光介も優勝経験者だ。ちなみに昨シーズンの東日本王者、オカハタツヤもここに参戦中で開幕戦は7位に就んだ。

北日本NDシリーズ

井尻がカップ勢と奮闘も存続には黄信号



走りの写真は井尻。昨年は年間を通して4台しか参戦のなかった北日本のNCシリーズ。今年も4月13日の開幕戦は3台のみだった。ふだんは東北のカップ戦と混走だが、単独開催の8月25日の第3戦には東日本勢の遠征が描かれている模様だ。

北日本NCシリーズ

FCR ROADSTER CUP



全世代のロードスターが集う 富士のNゼロレースが健在！

ナンバー付きのロードスターによるワンメイクレースは、奇しくもパーティレースと同じ2002年から、富士でもロードスターカップとして行われている。一時は予選落ちを避けるために2分割したこともあるが、現在は全世代を排気量や改造範囲で6クラスに分けつつ、混走で開催中だ。NAとNBについては改造範囲が広いため、ショップの腕の見せ所も多い。またNCとNDはパーティレースと共通のチャレンジと、改造範囲の広いオープン2クラスの設定がある。



今年のロードスターカップは5月11日に開幕。総合優勝は1.8クラスの澤田薫で2位は左の松波太郎。澤田は4年ぶり2回目だが、ドライでは初の優勝で笑顔。

●富士チャンピオンレース公式サイト
<http://www.fsw.tv/freeinfo/005515.html>

N1 ONEMAKE RACE



ロードスターレースの草分けが 今年も富士と岡山で開催中

ナンバーは付かないが、改造範囲を狭めてイコールコンディションを徹底したのがN1ワンメイクレース。ロードスターは初代NAの時代に1991年から岡山で、1992年からは写真上の富士でも開催され、今日まで途切れることなく続いている。富士では昨年からNAとNDに集約されたが、現状まだ参戦しているのはNAのみ。逆に岡山は今年からNAに加えてNDも出場できるようになり、早くも3台のNDが参戦中だ。両シリーズとも台数の減少が悩みの種だ。



岡山のN1シリーズで現在2連勝中の樋口敏行。昨年はパーティレースの西日本シリーズで2勝を挙げ、デビュー3年目ながら今後の成長も楽しみなひとり。

●岡山国際サーキット公式サイト
<http://www.okayama-international-circuit.jp>

ベテランの出来がリーダーで折り返す



1周わずか2kmの筑波サーキットだが、2速を使うタイトベンドが3つもあるテクニカルなレイアウトで知られる。今シーズンは開幕戦で2位、第2戦で優勝という出来栄がポイントリーダーで前半戦を折り返した。残り2戦も激戦となるのは必至。

東日本NDシリーズ

百戦錬磨の井尻を誰が止めるのか？



今年も開幕戦に22台、第2戦も14台というエントリーを集めた東日本NCシリーズ。プロドライバー井尻薫のプライベート参戦も話題を集めている。NDシリーズと異なり、4戦すべてが有効のポイント争いのため、井尻と油断は大敵なのだ。

東日本NCシリーズ

4冠王者が2連勝もさらに激戦の予感が大



RX-8の名手だった本多永一が、西日本シリーズの開幕を機にロードスターで参戦開始。見事3年連続で地区王者に輝き、昨年は北日本と全国シリーズも制覇したうえ、ベスト・オーバー50賞も獲得して4冠。今年も2連勝で発進している。

西日本NDシリーズ

今年も多くのドライバーがパーティの仲間入り



今シーズンは各地区とも、本当に数多くのドライバーがパーティレースに初参戦している。ルーキーの皆さんは、朝のブリーフィングでこうして挨拶するのが恒例になっている。



合同テストと各シリーズ戦の会場にはブリヂストンのタイヤサービスのほか、ドリンクサービスのテントも用意される。冷たい飲み物などで、ホッと一息つける。



マツダ社内からの参戦も拡大中。写真左はおなじみの前田育男常務執行役員で、右の廣瀬一郎常務執行役員も西日本の開幕戦に初参戦。北日本の開幕戦では梅下隆一執行役員もデビュー。

オーバー50賞も含めて4冠チャンピオンという偉業を達成した。今シーズンの北日本は本多が開幕戦を欠場。ただNDの各地区シリーズ戦は富士の交流戦も含めて5戦中4戦の有効ポイント制となるので、本誌発売直後の北日本第2戦での本多の去就に注目が集まるところだ。東日本のNDは出来利弘がポイントリーダーで折り返し、西日本のNDは2連勝の本多を軸に後半戦に突入する。

一方、北日本と東日本で開催されているNCシリーズには、今年からS耐チャンピオンの実績を持つ井尻薫がプライベートで参戦を開始。さすがにトッププロの貫禄を見せつけている。

SUPER TAIKYU

1st HALF Review

24時間は村上モータースが連覇も ロードスターには試練のシーズンに

2年連続でロードスターがチャンピオンを獲得しているスーパー耐久のST-5クラスだが、今年はホンダのフィット勢が優勢だ。さらにNOPROと広島マツダが走らせるデミオも侮れない。

PHOTO&TEXT:石田 徹/MZRacing



ノームスで24時間を走りきっての大逆転劇

#88 村上モータースMAZDAロードスター

鈴鹿の開幕戦でST-Xクラスのマシンにクラッシュされて全損し、第2戦以降をスベアカーで戦っている村上モータース。速さは今ひとつで予選の順位も振るわないが、第3戦富士では、2周も先を走っていたフィットにドライブシャフトが折れるトラブルが発生。チーム代表の村上博幸以下5人のドライバーがノームスでつないだ結果、メカニックたちを含めた総合力で2年連続の24時間レース制覇を勝ち取った。

>>> ST-5 CLASS Ranking 4th. 47Points



S耐の開幕戦は今年も鈴鹿。66号車がポールを獲得し、78号車がスタートと最前列をロードスターが独占したが、すぐに69号車と70号車のフィットが先頭に躍り出た。

#78 LOVE DRIVE RACINGロードスター



ラブドライブの78号車は今シーズン、男子メインのチーム編成に路線を変更。休養していた田中良平と、昨年までパティレーサーだった大崎悠悟の無名コンビが開幕戦の予選で2位を獲得。他チームを驚かせたのは記憶に新しい。さらに第3戦から昨年2号車で活躍した山西康司がメンバーに加わり、後半戦は台風の目となる予感が大だ。

>>> ST-5 CLASS Ranking 10th. 5Points

#66 odula Idia ロードスター



昨年までSKY-Gデミオで参戦していたチームが今季はロードスターにマシンをスイッチ。前年王者の2号車を率いた筒井克彦も移籍してきて、大いに期待された。開幕戦の鈴鹿でいきなりポールを獲得したが、決勝はやや苦しんで4位フィニッシュ。第2戦SUGOも6位と粘ったが、第3戦富士でのリタイヤが痛恨。巻き返しに期待。

>>> ST-5 CLASS Ranking 8th. 24Points

#54 TC CORSE iRacing ROADSTER



2Lマシンが鎗を削るST-4クラス。近年はトヨタ86が圧倒的に支配しているが、昨年までNC型で孤軍奮闘していたのが54号車のNCロードスター。今シーズンは新たにNDのRFをS耐マシンに仕立てての参戦だが、開幕戦は予選にすら出られず、第2戦も1周で戦線を離脱。富士をスキップしたので、第4戦オートポリスでの走りに期待したい。

>>> ST-4 CLASS Ranking 11th. 0Point

#50 LOVE DRIVE RACINGロードスター



井原慶子リーダーが率いるWIMプロジェクトのS耐参戦も早3年目。女性ドライバーたちのスキルは確実にアップしたが、結果がついてこなかった。今シーズンも開幕戦はリタイヤに終わったが、SUGOで8位、富士でも6位と2戦連続で完走を果たしている。後半戦では表彰台に届く走りを期待したい。その力はある。

>>> ST-5 CLASS Ranking 9th. 18Points

今年のスーパー耐久(S耐)のST-5クラスはホンダのフィット勢が好調だ。元々パワーで優位と言われるうえ、ランキング上位の4台は第3戦まですべて完走する安定性も見せている。2年連続王者のロードスターの最低重量が今季、20kgプラスとなったこともフィットには有利に働いているだろう。

一方デミオを含むマツダ勢は、各車とも完走できなかったレースが1戦または2戦ある。耐久レースはチェッカーを受けなければノーポイントだから、これは痛恨の事態。マツダ陣営では最上位の4位につける88号車も、開幕戦からの2戦連続リタイヤが響いて、トップのフィットの69号車との間には21ポイントもの差がある。

ただ、7月の第4戦オートポリスと9月の第5戦もてぎは、ともに5時間の長丁場のレース。まだあきらめるのは早い。

さらにST-4クラスの54号車は、第2戦まではまだ戦える状況ではなかった。ぜひ早めに仕上げて、NC時代のように86勢と真っ向勝負をしてほしいところだ。

なお、第2戦SUGOでは前年王者の2号車が「311」にゼッケンを変更し、地元ドライバーたちが「東北復興絆レーシング・ロードスター」の車名で参戦。粘って9位完走を果たした。



RX-7の名手が乗り換えて開幕4連勝！

Itzz ダンロップ ロードスター／小俣洋平

FD3S型のRX-7で3年連続チャンピオンを獲得した名手が、今年からNDロードスターにスイッチ。ダンロップの開発ドライバーだけに適応が早く、開幕から4連勝。王座獲得は時間の問題かも？

>>> PN-1 CLASS Ranking 1st. 105Points

Itzz BSエナCロードスター／小林規敏



小俣と同じカラーリングのマシンだが、タイヤを今年からブリヂストンに変更。ポテンザRE-12DタイプAは今年からの新製品だ。第5戦で今季初優勝を飾り、ランキングも現在3位。

>>> PN-1 CLASS Ranking 3rd. 59Points

ADVANロードスター／斉藤邦夫



本誌テスターとしてもおなじみの斉藤邦夫。ジムカーナ界では通算11回の全日本タイトルを誇るレジェンドで、このクラスも2年連続で制覇中だが、今年は苦しい戦いを強いられている。

>>> PN-1 CLASS Ranking 5th. 49Points

ADVANクスコ ロードスター／天満 清



四国在住の天満もジムカーナの世界では実績十分。86/BRZが優勢のPN-3クラスに、ロードスターRFで早くから挑戦したパイオニアだ。今シーズンは第6戦の4位が最高成績

>>> PN-3 CLASS Ranking 8th. 17Points

ALL JAPAN GYMKHANA

1st HALF Review

最軽量クラスは ロードスター同士が大激戦

今まで本誌では大きく扱うことのなかった全日本ジムカーナ選手権だが、実はロードスターが大活躍している。全10戦の今シーズンの争いは現在第6戦が終了したところだ。

TEXT:石田 徹+1 PHOTO:Tak Sato



5月12日に広島のスポートランドTAMADAで開催された第4戦のPN-1クラスは、小俣洋平が開幕4連勝を達成。写真は左から4位の小林規敏、2位の齊藤雄介、優勝の小俣、3位の斉藤邦夫、5位の高屋隆一、6位の深川剛樹の名選手

パイロンなどで設定されたコースを2回アタックして、早く走ったほうの1本のベストタイムで勝負を決めるジムカーナ。全日本選手権ともなると、1秒未満の僅差での決着も珍しくない。その中でも厳しく改造が制限さ

れたナンバー付きマシンで争われる最軽量のPN-1クラスは、NDロードスターの独壇場だ。そして本誌でもおなじみの斉藤邦夫が2年連続のチャンピオンを獲得。今年はV3を目指している。ところが、その前に立ちはだか

ているが、ダンロップやヨコハマも勝負をあきらめてはいない。また、排気量2ℓまでで争うPN-3クラスには、ロードスター

NDのRFが参戦中。86/BRZの実力者が勢ぞろいするクラスのためまだ未勝利だが、すでに表彰台には何度か立っている。

KYUSHU ROADSTER CUP



年間4戦を独自の走行会形式で

大分県のオートポリスでも、年間4戦の九州ロードスターカップが開催されている。公認レースではないので競技ライセンスは不要だが、マナーに厳しいことでは定評がある。今年は開幕戦が4月21日に開催され、18台のロードスター(と2台のスィフト)が参戦。ラップタイム2分18秒を目安にクラス分けを実施している。

●九州ロードスターカップ公式サイト
<http://roadster-cup.jp>

TOHOKU ROADSTER CUP



富士と統一レギュレーションで開催中

スポーツランドSUGOで年間4戦のシリーズ戦が組まれている東北ロードスターカップ(RSC)は、地元ケンオートの小原健一代表の熱意で実現した。富士スピードウェイで開催中のRSCとレギュレーションを統一して、現在参戦しているマシンの一部は富士で走っていたもの。また富士から遠征するドライバーも見かけられる。

●東北ロードスターカップ公式FACEBOOK
<https://www.facebook.com/roadstercup/>

RCOJ Message Board



愛車をオーバルコースに並べたら、さっそく記念撮影があとこちで始まる。ロードスターだらけで圧巻の風景だもの！

会場では、広島の特産品や飲食ブース出店がある。20周年時にはワニ(サメ肉)バーガーやワニプリンがあり、プリンを食したサメ感ゼロ。



ロードスター30周年ミーティングの申し込みはもう済んだかな？

本誌発売前の7月5日、30周年ミーティングの駐車券応募が始まった。公式サイトに詳細があるので、よく読んで応募しよう。軽井沢同様、往復ハガキによる申込のため、まずは郵便局へ。

おもなイベント内容は、オーバルコースのパレードラン、場内見学バスツアーや集合写真、歴代主査がそろい、署名カーが展示される。周年ミーティング未経験というみなさん、各地のミーティングをミックスしたような楽しさだから、ここは何とかスケジュールの確保を。

愛車の駐車スペースは場内と場外の2カ所。パレードランに参加できるのは場内駐車場の2000台。場外駐車場はパレードに参加できないけれど、会場まではバス送迎あり。この振り分けは抽選となる。場内の一部(1500台くらい)は、シルバーシートの考え方で、少しだけ高齢ドライバーを優先。何しろ大規模なイベントだから、ルールをしっかり把握しておくようにお願いしておきたい。

これは20周年のチケット。お弁当やドリンクの交換券付きで、天気が良すぎて熱中症気味の体に、スポーツドリンクは助かった。

Roadster 30th Anniversary at Miyoshi

開催日 2019年10月13日 開催場所 マツダ三次自動車試験場
30周年ミーティング事務局 ☎03-3426-6069
特設サイト: <http://roadster30th.com/>



注意事項

まずは、愛車でいきたい人は、往復ハガキでの駐車券の応募が必須。8月14日が締め切りです。駐車券はあくまで、クルマのための券。人が参加するには、8月下旬から、公式サイトで人の事前申し込みをして、チケットの入手が必要です。当日券の販売はないので、必ず事前に人のチケットも手に入れないと参加できません！ 駐車場は場内(2カ所)と場外に抽選で分かれそう。場外はパレードランに参加できませんが、また10年後を楽しみに。渋滞をおさえるため駐車場ごとに、高速を使う人はインター出口や、会場までの経路も指定されるとのこと。届く駐車券の注意書きをよく読んで。7月中の週末は、マツダ横浜R&DセンターでRCOJが開催している、「2019ロードスター展」に行ってみると、詳細情報も聞けるはず。

応募方法

クルマで参加したい人は8月14までに往復ハガキ(124円)で応募を済ませるように。駐車券応募用紙の貼付が印刷が必要になるが、プリントできない人は応募用紙を取り寄せることができるので、特設サイトの内容をよく読んでほしい。消せるボールペンでの記入は不可だから要注意だ。とにかく心して応募し、あとは祈りのみだ。とはいえ突き詰めちゃうと、どこの駐車場に止めることになっても、変わらず楽しめるのが周年ミーティングだから！



メインステージと展示スペース、そして飲食ができる休憩コーナーなどが設けられ、1日楽しめるよう配慮される。気になるお手洗いだ、仮設トイレが用意されるので、何十分待ちなんてことにはならないはず。

Welcome home Hiroshima
Roadster 30th Anniversary Meeting
at Miyoshi, 2019.10.13

30周年ミーティング 駐車券応募用紙
(付付1枚につき1人、本人の捺印が必要です)

※応募期限は8月14日です！
※応募期限は8月14日です！
※応募期限は8月14日です！

※注意事項※
1. 本会主催のイベントであり、主催者責任で実施いたします。
2. 本会主催のイベントであり、主催者責任で実施いたします。
3. 本会主催のイベントであり、主催者責任で実施いたします。
4. 本会主催のイベントであり、主催者責任で実施いたします。
5. 本会主催のイベントであり、主催者責任で実施いたします。
6. 本会主催のイベントであり、主催者責任で実施いたします。
7. 本会主催のイベントであり、主催者責任で実施いたします。
8. 本会主催のイベントであり、主催者責任で実施いたします。
9. 本会主催のイベントであり、主催者責任で実施いたします。
10. 本会主催のイベントであり、主催者責任で実施いたします。

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



敷居の低さが一番の魅力 気軽に足を運べる強い味方

チューニングショップに対して「敷居が高くて入りづらい」というイメージを持っている人は多いはず。しかしそんなイメージを覆し、気軽に訪れることができるショップがタイヤセレクト東大宮だ。タイヤセレクトといえば、ダンロップ直系のタイヤ販売店。ところが同店は、店内の一角に車種専用コーナーを設けるほどロードスターに力を入れている。チューニングショップほどハードではなく、もっと気軽に愛車をチューンしたいというユーザーにはぜひオススメだ。



ベースがタイヤショップだけに、タイヤの在庫は非常に豊富。また、リフトやアライメントテスターなども備えており、愛車を安心して任せることができる。取材当日もNBとNCがピットで作業が行われていた。

こちらはTWS・T66・F・TE37同様NDにマッチするオリジナル仕様で、サイズは7.5J×16インチセット35。ブラック、ホワイト、ブラックの3種有り。



軽量・高剛性で人気のTE37ソニックは、NDにベストマッチの7.5J×16インチセット30というオリジナルサイズをラインナップ。カラーはガンメタのみ。



広々とした店内は量販店のよう。な明るい雰囲気。待合スペースは座席数も多く、作業の待ち時間をゆつたりと過ごすことが可能。



ホイールやマフラー、車高調などジャンルごとに区分けされているので、欲しいパーツをすぐに見つけられる。アイテム数も豊富なので、「どれにしようか」と悩んでいる人には心強い。



オートエクゼやニレックス、ジョイファストといったメーカーショップのコーナーも設置されており、さまざまなアイテムを一目で見て選ぶことができる。



オリジナルTシャツも用意。胸もとにNDのイラスト、背面下部にTSEO(TYRE SELECT EAST OMIYAの略)のロゴが入る。ホワイトのほかにもブラックもあり、サイズはMとLLの2種。



足まわり系は、全長調整式のオリジナル車高調(左・6万9800円)、サスペンションプラス製ダンパー採用の同SP(中・11万円)、オリジナルダウンサス(右・2万1600円)のほか、ハーフダウンサスを設定。



NDの定番アイテムとなるショートアンテナ(3500円)も用意。ちょっと長すぎる……と言われる純正よりもスポーティな印象に。

オリジナルパーツコーナーも設置。詳しくは左のアイテムを参照にいただきたいが、足まわり系やTシャツをラインナップする。



恒例のイベントは 型式別で開催予定

4月に多くのメーカーやショップが参加したNDのイベントを開催した同店だが、9月にはNAからNCをメインにしたイベントを開催予定。今回は2日間250台程度のロードスターファンが訪れるほど大盛況だったが、次回も盛り上がることは間違いなし。もちろん、NDでの参加も可能だ。詳しくはお問い合わせを。

ROADSTER BROSからオリジナルグッズ誕生！ カッコかわいいから、ぜひ使ってみて～

ロードスターブrosのオリジナルグッズが発売されました。最初に紹介するのは、歴代ロードスターのイラストが施された「スマートフォンスタンド」。細かい部分まで描かれたイラストは一見の価値あり！ 会社や自宅の机に置いておくだけで、いつでもロードスター愛がメラメラと燃え上がります。

もうひとつは、NAの「BP-ZEエンジン」をモチーフとした「折りたたみコンテナボックス」。BP-ZEエンジンを忠実に再現したイラストにより、「マツダ公認商品」となりました。コンテナボックスもスマホスタンドも数量限定なので、迷っている暇はありません！ すぐにオーダーしましょう。



■商品番号24001
ROADSTER BROS. BP-ZE BOX 20L
オリジナル 折りたたみコンテナボックス

税込価格:4500円 ※発送は9月中旬以降を予定しているため、他の商品との同時購入はできません。詳しくは、Webサイトでご確認下さい。

コンテナの大きさは全幅366×全高283×奥行264mmなので、ロードスターのトランクにも収納可能。折りたたむと1/4くらいの薄さになるのが特徴。

■商品番号24002
ROADSTER BROS.
オリジナル
スマートフォン
スタンド

税込価格:1620円



表面には歴代ロードスターの年号が刻まれ、両面楽しめるスマホスタンドになっています。

NEW

RSファクトリーステージ
新潟県長岡市下山5-83-3 ☎0258-28-5122
<http://www.ne.jp/asahi/rs/stage/>

人気の185スペシャルに ニュータイプが新登場

185CUP参戦者だけでなく、ドレスアップ派からの支持も高い185スペシャルに、新しくマニシングブラック仕様を追加された。切削リムがイマドキっぽく、旧車のような仕上げを目指す人にぴったり。サーキットでの剛性も確かなので、スポーツユーザーにもオススメ。またエンケイの人気ホイール「RPF1 RSR」にはホワイトが新登場した。NDのボディカラーいずれとも相性がよく、スポーツにもエレガントにも持っていける。いずれもシンプルで飽きのこないデザイン。



エンケイ182-Special
14inchマシニングブラック仕様
7JJインセット19.5 PCD100×4H
1本3万8800円(税抜)



RPF1 RSR
15inch 8JJインセット28
PCD100×4H
1本2万4000円(税抜)

OTHERS

マツダエース
<http://www.mazdaace.co.jp/mazdagoods/>



ロードスター30周年をお祝いする グッズが目白押しで狂喜乱舞～

ロードスターの新たな歴史の始まりを予感させるような情熱的な「レーシングオレンジ」を採用した30周年記念モデルは、発表と同時に世界中のロードスターファンの予約が殺到。日本でも限定110台(ソフトトップ)に対して約17倍となる1900件以上の応募があり、当選した人はさぞかし嬉しいことでしょう。運よく当選した人も外れてしまった人も、今しか買えないレアな30周年記念グッズを購入してロードスターライフを楽しもうよ！



DEEC ROADSTER 30TH ANNIVERSARY MODEL

定価:4万8600円(税込)



ドライビングサンングラスで有名な「DEEC」から30周年記念モデルが登場。偏光レンズの採用でクリアな視界を実現。

本革スマートキーカバー
ロードスター30周年記念モデル
定価:4900円(税込)



ロードスターのインテリアを彷彿させるようなデザイン性の高いスマートキーカバーは、オレンジとブラックの本革を使用。

ロードスター30周年記念マグカップ
定価:2000円(税込)

ロードスター30周年記念モデルのイラストが施されたクールなマグカップ。写真のオレンジの他にブラックも用意。



ワアアップではなく本来の性能を取り戻すためのアイテムと位置付ける

「オカルトパーツだと思われたくないんだよね(笑)」と、先手をとられた(?)。ここで紹介するのはヒューズだから、マユツバと思われることが多々あるようなのだ。

「電装関係からスタートして、バイクのレースでどっぴりはまり今ではスーパードラッグまで裏方として活動していました。でもユーザー目線に立ち返ろうと、今はストリートをメインにした、オリジナルパーツ開発に力を注いでいます」という棚橋代表。レースの世界で磨き上げたノウハウは、勝利に貢献した実績を伴う。そのため自信を持って勧めることができるのだ。

クルマは電気の影響を強く受けている。だから電装系のなかでもヒューズの性能は大きなものだと考える。

「放電させない、ノイズを拾わないといった性能を持たせたマジカルヒューズ



マジカルヒューズ NA6CE 13個1万3000円(税抜)～

車種別展開することで、必要な数だけヒューズ交換ができる。低年式車ほど、交換後の効果が得られる。リフレッシュメニューと考えればいだろう。

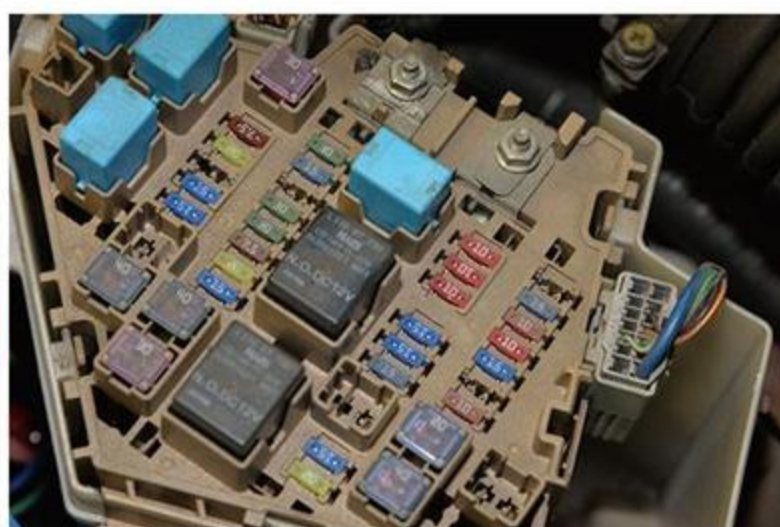


時代によって使われているヒューズの大きさ異なる。もちろん、高年式になるほどヒューズのサイズは小さくなっていく。ただし型式が同じでも車体番号で変わってくるがあるので、注文時には注意したい。



論より証拠だから交換してみた！

平成17年式のNC1「1515(イコイコ)号」で、マジカルヒューズに交換してみた。ライトが明るくなったとかは感じないがシフトダウン時のバンバンという音が減った。スピーカーのボリボリ音も軽減したが、皆無ではない。これはスピーカーの問題かな。



は、実用指南を取っています。これで劇的にタイムアップしたりパワーアップすることはありません。でも交換することで、わずかでもタイムアップすることがデータロガーでわかれば、信憑性が違ってきます。

実際、レーシングドライバーに使ってもらって、結果も出ています。マジカルヒューズはやり始めて3年ほどが経過、

知名度も増してきたところなので、車種展開を増やしていこうと思っています」

FT86をメインにしてきたが、ロードスターでも車種展開をスタートさせた。消耗パーツなので、どうせ交換するなら性能のいい製品を使ってみる。これで本来の性能がよみがえるなら、絶対に買いたいのだ。これまでの不満が、わずかでも解消されればOKだ。

競技においては「やっておく」べきチューニングのひとつとなっている

マジカルヒューズを展開するティーズスタイルは、岐阜県にある。地元ジムカーナドライバーである、モンテカルロの小川選手と、タグを組んで製品制度の向上を

図っている。「やらないより、やって効果を試す」という意気込みで取り組んでいる。順位につながっている実感から、マジカルヒューズを採用し続けているという。



モンテカルロ代表
小川国大さん



ティーズスタイル代表
棚橋健之さん



マジカルヒューズ 超撥水コート

5800円(税抜)



たかがコーティング剤だが、エアレースの室屋選手が機体に塗布されていた。静電気を中和し、空気抵抗を低減している。

バイクのリザーバタンクのような、エマージェンシー機能を搭載するバッテリー上がり知らずのリチウムイオンバッテリー。

MEGA LiFe Battery

4万3400円(税抜)～



ロードスターに精通し、ユーザー目線のクルマ選びとメンテナンスで満足させてくれるプロショップ



リフトやアライメントテスターも完備しており、安心して愛車を託すことができる。取材当日はロードスターの在庫はなかったが、希望の車両をオーダーすることも可能。つまり、車両購入からメンテナンスまで任せられるということ。

最近の中古車市場では、コンディションの良いロードスターは非常に少ない。NAはデビューから30年、NBでさえ最高年式でも14年経過しているのだから、当然といえば当然。それゆえ、中古のNA/NBを手に入れるのは少々不安が残るものだが、セサミならこだわりの仕入れやユーザー目線の整備で、数ある不安を拭い去ってくれる。

同店の三田代表が仕入れるのは、基本的にノーマルの車両。これは、外装をキレイにするのはそれほど難しいことではないが、機関係の修理には予算も時間もかかる。それゆえ、後々の修理代を抑えるためにもトラブルが起りがちでなチュインドカーは敬遠し、安心して長く乗ることが出来るノーマル車両が望ましい。

……ということが理由。

また、「お客様から『ありがとう』」といっていたような対応を心がけています」と三田代表。これは、クルマのクオリティ、整備内容、人間関係といったすべてに関してのこと、ひとりひとりのお客様とコミュニケーションを大事にしていきたいという姿勢が表れたもの。こうしたスタンスがユーザーから支持されている要因だ。

なお、同店で購入した車両は無期限で、車検でオイル交換をした車両は次の車検までオイル交換が無料。さらに、目視による下回りの無料チェックも行ってくれる。長く安心して乗れるロードスター、そして気持ちの良いお付き合いができるのがセサミの魅力だ。

17年落ち25万kmのNAもメンテ次第で元気に



こちらは取材当日に車検のため入庫していたNA。92年式のAT車で、走行距離は25万kmをオーバー。NAの場合、このように一般的には過走行と判断される車両も多いが、細かなメンテナンスや予防整備によって長く楽しむことができるのだ。



前回の車検でキャリパーのオーバーホールなどを行ったため、今回はブレーキパッドとウォッシャージョイントホースの交換程度。走行距離から想像できないほど、手を入れた部分は少ない。

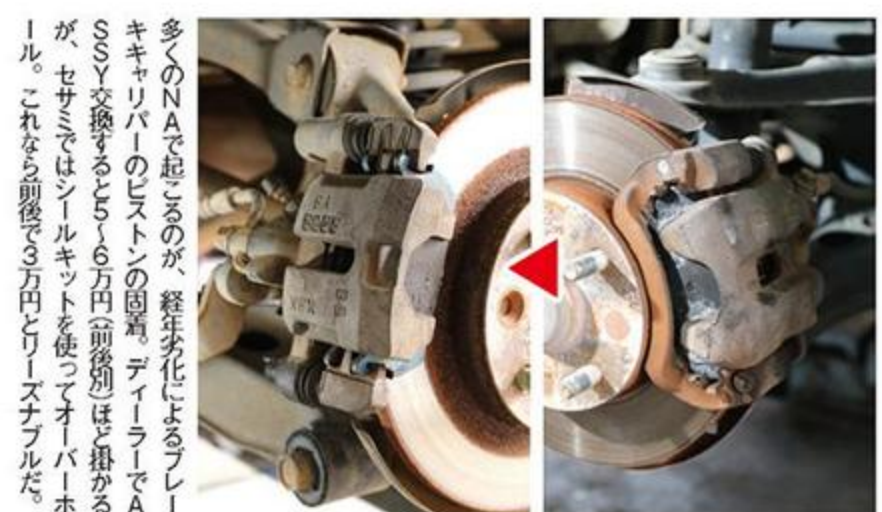


プラグコードも経年劣化からトラブルが起りがち。この車両はすでにNGK製に交換されているが、純正の場合は交換をオススメする。



パワーウィンドウはロードスターの定番トラブルポイント。動きが遅くなったり渋くなってきたら、早めに手を打った方がよい。

NAのウィークポイント



多くのNAで起るのが、経年劣化によるブレーキキャリパーのヒストンの固着。ディーラーでASSY交換すると16万円(税別)ほどかかるが、セサミではオイルキットを使ってオーバーホール。これなら別後で3万円とリーズナブルだ。

サイドブレーキのワイヤーの伸びや、ワイヤーの動きに連動するキャリパーのレバー部分からのオイル漏れもよく見られる事例。

ラジエーターはアップタタンクとコアのつなぎ目から水漏れしやすい。タンクの色が黒から左写真のようなケレールになったら要緊な点検。



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

NEW

オートエクゼが新たに作り直した ノーマル形状サスペンションキット

マツダ車の「アップデートプログラム」として、旧モデル用のパーツを次々登場させているオートエクゼが、NAロードスター用のサスキットを発売した。ノーマル形状のダンパーキットには、専用スプリング(フロント:33%/リア:42%のバネ定数アップ)や純正アッパーマウントとバンブラバーが組み合わされ、さらにダンパーの減衰力設定には、現代流のセッティングを施すことで、フラットライド感のある乗り味を実現している。また、NA用のブレーキパッドやブレーキローターも新設定された。



マツダ車専門チューニングブランドのオートエクゼから、キーホルダーをプレゼント。抽選で5名様にプレゼントします。

応募方法 住所、氏名、愛車の型式などを明記のうえ
roadsterbros.magazine@gmail.com
まで応募してください。本誌への感想なども添えていただくと、うれしいかも!



ブレーキパッド ブレーキローター

価格:ブレーキパッド/F:1万5000円、R:1万3000円
ブレーキローター/F:3万6000円、R:3万5000円(税抜き)

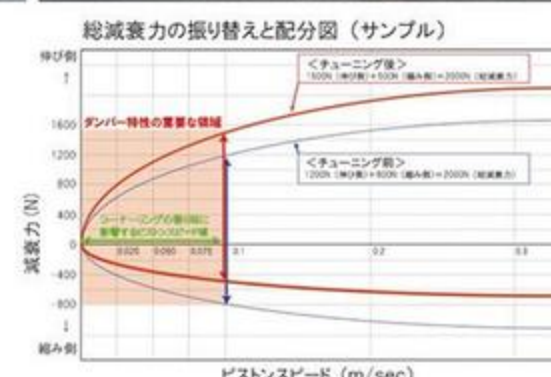
ストリート用のブレーキパッドとブレーキローター。NA6/NA8それぞれで専用設定となる。ブレーキパッドの適正温度は0-400℃。ブレーキローターは6本スリットタイプとなる。



ストリート サス・キット

適合:NA全車
価格:12万8000円(税抜き)

アッパーマウントをNB用に変更することで、バンブラバーの効果を引き出す構造とした。バンブラバーもNB用で、これによりリニアなストローク特性を実現している。サスキットの装着により、車高はノーマル比+15mmとなる。



MZレーシングから、30周年記念のオリジナルグッズをプレゼント!
太っ腹にもこれらを各1名様ずつというから、欲しいものを明記して応募してね。
デザインは編集部にお任せ。でも、希望を書いておいて損はないかもよ。

PRESENT!

- A. ロードスター30th iPhoneカバー
 - B. ロードスター30th スポーツタオル
 - C. ロードスター30th リールキーホルダー
 - D. ロードスター30th ハンドタオル
 - E. ロードスター30th Tシャツ
 - F. ロードスター30th マグカップ
- 各1名様にプレゼント!

応募方法

- メール、もしくは郵送で
- 欲しいアイテムのアルファベット
(色はこちらにおまかせ)
- 氏名 & 性別 ●住所 ●年齢
- お乗りのおクルマ(型式、車種など)
- 連絡先(携帯番号、メールアドレスなど)
- 本誌への感想、ご要望

これらをご記入の上、メールの場合は
roadsterbros.magazine@gmail.com
まで送信してください。
郵送の場合
〒105-8611 東京都港区新橋5-33-10
モーターマガジン社 Roadster BROS.
までハガキを郵送してください。
締め切りは9月30日、当日消印までとします。



A~Fの商品紹介はP88-89を参照。



ポールポジション 愛知県安城市馬捨町65
☎0566-97-0200 <http://www.poleposition1.com/>

SHOP

ショップ外観をリフレッシュして装いも新た! 気軽に足を運んで、愛車のコンディションを整えて

NA&NBのリフレッシュパーツをはじめ。中古車販売まで、ロードスターのお悩みに答えてくれるポールポジション。ショップ外観が新しくなったというので、足を運んでみた。おお、ガレージがめちゃくちゃきれいになっていて、海外のガレージみたいだ。

ポールポジションでは、歴代モデルのリフレッシュを多数手がけており、オリジナルパーツを用いたメニューを中心に展開している。これからロードスターを見つけて、楽しんでいこうという人には中古車も探してくれるから相談してみるといい。



ポールポジション代表
深津俊英さん

「中古車の販売も行っております。予算、どんなふうに使いたいかなど聞かせてください。最適な車両をおすすめします」



インテリア、エクステリアともに、リフレッシュのためのノウハウが豊富にそろっている。初代はもちろん、現行まで手がけているのでロードスターならおまかせだ。



ビートは変わらず広々とした空間を維持している。NA&NBのメンテナンスだけでなく、現行モデルのカスタマイズにも着手している。30周年のためのデコ入れも大歓迎だ。純正パーツの調達など、いろいろ相談にのってくれるから、まずはショップに足を運んでみよう。

JOY耐参戦記

取材協力：RSファクトリーステージ
http://www.ne.jp/asahi/rs/stage/



**NDロードスターをドンガラにして
補強&セッティングアップをしつかりと施した
レースマシンで耐久レースに挑戦!**

「いや、耐久はやっぱ楽しいわあ」と、レース後に語るRSファクトリーステージの田畑代表。栃木県のツインリンクもてぎ開催の「もてぎEnjoy耐久レース」、略してJOY耐は、初夏の季節に恒例の耐久レースとして定着して

いる。参戦のきっかけは、仙台ハイルンドの耐久レースに出たこと。耐久レースに魅了され、いつかは、と考えていた。

「何が楽しいって、みんなでやるから楽しい。参戦ドライバーもメカニックやお手伝いの子たちまで、

ロードスターでつながっているから」。これも人をつなぐロードスター力といえる。

参戦車両はNDで、同じクラスのライバルはヴィッツ、他クラスではシビックやスターレットが元氣いっぱい。N1仕様のレギュレ

ーションに従ってなお、車重が950kg(ガスアウト状態)！
「取っ払ってやるものなんてないのに、軽いすよね。レギュレーションに縛られないなら、40kg近くもあるロールバー取外やエアロの装着で、900kgくらいまでいきそうじゃない？」(田畑代表)

入念な準備を重ね、練習走行、予選を経て迎えた決勝戦。スーパー耐久のメカニックとして培ったものを、JOY耐で活かせるのか？

ロードスター参戦車両



エムスポーツロードスター

こちらは2017年に走行経験のあるNDで参戦。ドライバーははなだ選手、出納選手、唐釜選手、南野選手の4名でエントリー。公式予選では我がチームの1台前のポジションにいる。



バルケッタたくみスターチ

黄色のNA6CEで参戦するバルケッタは2018年も参戦している。今回は神谷選手、砂糖選手、清水選手、土屋選手、杉浦選手の5名でエントリー。タイヤは横浜ゴムをチョイス。



ライフ+Uロードスター

同様にNDで戦うライバルで、藪島選手、瀬戸光選手、海沼選手、草野選手の4名のチームとなっていた。クラス3の中でも予選結果がすこぶるよく、かなり前方からスタート。



つくば自動車大学校ARSNA

「こんなボロいのも写真いいんですか？」と自虐!? ベースはNA8Cで、木村選手、増田選手、若月選手、手代木選手の4名で耐久を走り抜く。みんなで大いに楽しんでいる。

スタート前



大いなる草レース、スタート前にはチームの仲間や友人たちが、マシンやドライバーを囲んで記念写真タイム。走る前にリラックスしておくのも大事! とはいえ時間が迫ると……。



ゴール

我らがチームからチェッカーフラッグ体験に選ばれたのは、浅井さん。ニコニコ楽しそうにカメラ目線!? 無事に走りきることができ、ほっと一安心。お疲れ様でした!



お疲れさま〜♡



スタッフ、ドライバー、チーム員みんなでそれぞれの労をねぎらう。予選の雨がうそのような晴天の中、7時間も走り続けたロードスターにもお疲れ様といった。



初参加にしてクラス4位 来年に向けてまた始動だ!

参戦ドライバーは大橋正澄選手、高橋光介選手、古田岬選手、須藤勇司選手で、S耐やパーティレースに参戦するベテラン。みんなロードスターに乗ったり持っているファンでもあるのだ。スタッフたちももちろんロド好きばかり。

JOY耐車両製作中

「どんがらにしてレース車両を作るのなんて、NA、NB時代以来だから、勝手が違いすぎて戸惑った」という田畑代表。何しろ軽量化を実現させるため、薄型の鋼板を使っている。それも厚みの違うものを組み合わせたり、素材の異なる鋼板を溶接していたりと、最新のテクノロジー満載だ。

「昔はセンサー類とかも軽量化のために外したけど、それやっちゃうとCAN通信だから動かなくなる。せめてオーディオ類くらいかな、外せるのは。溶接ひとつとっても、薄い鋼板のところだと穴が開いちゃったり、弾いたり、とにかく苦労しました。村上モータースのS耐の1号車がたいへんだったというのは、よ〜く理解できました」



完成



スタート



スプリントではないので、1コーナーへの突っ込みはガツガツした感じではない。しかも走行台数が多いので、まずは何事もなく走り出さないと。



モニターで順位や走行状態をチェック。耐久レースだから、時間をきちんと計測して給油のタイミングなどに備える。ガス欠は避けたい。

給油中

給油のタイミングが悪いと並ぶこともある。スタンドのスタッフが給油し、終わったらエンジン停止状態で移動させるのだ。



ピットイン



タイヤ交換とドライバー交代のためピットイン。タイヤ交換の速さと正確さが求められる作業で、スーパー耐久を戦ってきた田畑代表、動きが以前とは格段に違う! ドライバー交代はすみやかに、ドラボジを整える。



RAYS

PRESENTS

001

ボルクレーシングシリーズTE 37は、つねに進化を続けている。15インチ、3・7kgというファーストホイールからネーミングされた、TE 37は規格外の軽さで鮮烈デビューし人気を博してきたが、すでにデビューから23年の歳月。鍛造ホイールの存在を広め、多くのサーキットユーザーからの信頼を得てきた。

しかしながら、TE 37はその過程で多くの進化を遂げている。軽量性・剛性をコントロールしたSL、より高剛性を求めたRT、そして構造を全く新たにした、ULTRA、SAGA、SONICという新しいシリーズ。その中でも今回紹介するホイールは、新しいTEシリーズで、コンパクト系カテゴリを担うTE 37 SONICをより軽量に、より高剛性化を進めた「スーパーラップ」の意名を持つ、TE 37 SONIC SLだ！

剛性の必要な部位には重量増を顧みず肉厚を与え、かつ各細部を減量化、更に

サイズ：5J×15～8J×16
価格：4万6000円（税抜）～5万4000円（税抜）

SONIC SL



の、コンパクト専用ホイールが誕生！

はセンターキャップ取り付け爪の駄肉までそぎ落とした。結果としてはたかが100gという数値しか減量されてはいないのだが、その走りは高剛性化により大きく向上しているという。P.C.D.100専用で設計されたTE37 SONIC SLはロードスター用（NA、NB、ND）として15、16インチをラインアップ。SLの証であるプレスドグラフィットカラーを纏い、またSONIC SL専用デザインしたスポークステッカーが付属される。セッティングされるサイズに合わせ、そのリム幅・インセットで、フェイス1からフェイス4（15インチはフェイス5）まで用意して最適化。チューニング度合いで履きこなすユーザーの優越感をくすぐる仕様となっている。さて、あなたのロードスターは、どんなサイズを履きこなすのだろうか？

VOLKRACING TE37

カラーバリエーションは装着しているプレスグラフィットのみ。プレスグラフィットは赤のPGカラースポークステッカーが付属され、足元を鮮やかに彩る。PCD100、4Hのみ、FACE1~4（15インチはFACE1~5）。

進化することをやめないTE37シリーズ



サイズ：14～17インチ 7J～9J リムタイプ：S (46mm) / M (60mm) / L (85mm)
価格：4万5000円(税抜)～6万8000円(税抜)

RAYS
PRESENTS

002

VOLK RACING TE37V



Owner 樽見哲朗さん



USER'S VOICE

日光や筑波サーキットで腕を磨いているところ!

中古で1年ほど前に購入したNA。「185カップに出たくて、軽いホイールがいいと選びました。攻めたオフセットが魅力で、以前は37の15インチを履いていましたが、14インチに変更しました。腕も磨けるしタイヤもリーズナブルで一石二鳥です」。8Jの14インチで、インセットは±0だ。ほかのホイールを履いていたこともあるが、やはりサーキットでの信頼度はTE37Vのが勝るようだ。

USER'S VOICE スポーツカーに返り咲いたら人生変わるほど楽しい〜!

購入して3年めを迎えるND5RC、ノーマルからホイールを交換したのは、新車から1年ほど経過してから。「デザインが気に入ってますし、段リムが欲しかったので。昔はシルビアとか乗ってたんで、子供も大きくなったのでおもしろそうなNDを買いました。もう人生変わるほど楽しいです」と軽井沢ミーティングを満喫。ホイールは8J×17インチ、インセットは前後ともに+25を選択、ぱっちり決まっている。



Owner 堀川勝徳さん



Owner 岩田龍之介さん



USER'S VOICE

サーキットを走行するから剛性は重要な要素なのだ

学生時代には自動車部に所属しており、ロードスターでスポーツ走行を楽しんでいる。「他社ホイールだったこともありますし、グラムライツも履きました。でもやっぱりTE37ですね。205サイズのタイヤを履きたいので、8Jは欲しいなと思って。日光や筑波の1000&2000ともに走っています」。8Jの15インチでインセット±0を昨年購入した。リアのみ3mmのスペーサーを入れている。

USER'S VOICE サーキットは月イチで走行。TE37Vなら攻められる!

鈴鹿ツインや鈴鹿南コースをホームにしている。「この37Vは、行きつけのオリーブボールで展示されていたものです。軽くて剛性が高いので縁石を踏んでも大丈夫です。またリムがキラキラしていて、旧車っぽく見えるのも気に入っています。シンプルなデザインなのにしっくりくるっていうか」。最深のディープリムで古き良きテイストを取り入れたレイズのねらい通り、というわけだ。



Owner 澤田 均さん



Owner 児玉祥平さん・綾香さん



USER'S VOICE

前オーナーチョイスだけど気に入って履いています!

「このホイールは前オーナーが履かせたものですが、そのまま使っています。NBは買って1年くらいになります。別にランエボXもあるんですけど(笑)。今は7.5J×15(インセットは+25)でサイズ的にはいいかなと思いますが、14インチでもいいのかもしれないですね」。リム幅やインセットの数値で異なる表情を持つから、ノーマルでもカスタムロードスターにもよく似合うのだ。

最大限の安心と最高の満足を提供するべく
メイドインジャパンにこだわり続ける

gram LIGHTS

サイズ: 7.5J × 15
価格: 3万3000円 (税抜)
カラー: ブラック/ホワイト/オレンジ (開発中/4-100のみ)

57V LIMITED EDITION

RAYS
PRESENTS

003



限定販売ということで、リムにマシニング加工による「RAYS」のロゴが入る。精巧な仕上がりで、特別感にあふれる意匠はステッカー貼付と一線を画す。優れた加工技術がなければ実現できないことだけに、ユーザーの満足度もMAXなのだ。

ロードスター向けにグラムライツから
限定モデルが最新設計で登場した

グラムライツは鋳造製法を限界まで攻めることで、スポーツ走行にも耐えうる強度を注ぎ込むブランド。自由度の高いデザインが人気で、ドレスアップを楽しむユーザーも多い。再販の強い要望に応える今回の特別仕様の57Vは、オリジナルのガンメタリックナリムの切削仕様ではなく、スポークトリムのカラーを統一したデザインを採用する。それでいて、スパルタンな印象を持たせているのだ。カラーバリエーションはシンプルなブラック&ホワイトだ。

クラシカルなルックスを表現しているが、最新の解析技術を用い、スポーツホイールとしての性能はきちんと確保する。レイズ独自に設定しているホイールの安全基準、「JWL+R S P E C 1」をクリアしている。クラシカルと最深設計の融合が57V。また4/100モデルのみオレンジカラーが登場予定というから、サーキット、レーシングイメージを強調したい人は待ち!?

RAYS

PRESENTS

004

TE37を始めとする、鍛造ホルクレーシングシリーズは、サーキット、スポーツユーザーからの評価も高く、レイズのフラッグシップにふさわしい実績、人気を積み重ねている。しかし、だれもが気軽に手が出せるかといえば……。サーキット走行は年に数回だし、そこまで本格的なホイールでなくても、というユーザー向けにラインナップされたのが、TBR-ITARU 010だ。

「TBR」とはTWO BROTHERS RACINGの頭文字で、モータースポーツをこよなく愛する、個性の異なる兄弟という意味。レース大好き&カスタムせずにはいられない2人の兄弟が思い描くモノ造り、をコンセプトに展開する。レースを愛する兄弟が展開するのが、ここで紹介するITARU(イタル)だ。

Sタイヤ顔負けのハイグリップタイヤを履く昨今のスポーツカー。サーキットユースまで考慮すると、ホイールにはデ

ザイン性だけではなく、高強度、高剛性であることは重要なポイント。レイズでは、国土交通省が定めた技術基準「JWL」やこの適合認定として「VIA」登録を行うほか、さらに厳しい社内独自の基準を設けている。

ITARUは鍛造ながらも、たわみやゆがみを抑えるため、最新解析による設計が行われたことにより、鍛造ホイールに課される「+R SPEC2」をクリアしている。本コーナーで紹介しているレイブロスレーシングサービスは、メンテナンスガレージとしてレースに足を運ぶことが多い。そこで耳にしたのが、「軽くて強いホイール」を欲する声。トップクラスは鍛造でコンマ1秒を競うが、参加者の大多数は予算に余裕などない。そこで鍛造ほど高価にならない鍛造で、

NDにはもちろんだが、歴代モデルとのマッチングも間違いない！ 奇をてらわないデザインなのに、本気のスポーツ感を醸し出す。ここが最新テクノロジーのなせる技で、デザイン性だけでは決して醸し出すことはできない。



レイズ TBR ITARU 担当
渡邊将伍さん

④レイズ
<https://www.rayswheels.co.jp/>
ユーザーダイヤル ☎06-6787-0019

鍛造ながらも限界まで軽量させ 剛性をも確保したスポーツホイール



レースカー、メンテナンスから
セットアップまでおまかせ

レースカーのメンテナンス、サポートやセ
ットアップ、車両製作までおまかせ、とい
うレイブロスレーシングサービス。サーキ
ット走行会の強い味方だけでなく、ホイ
ール選びのスペシャリストとしても頼れる。

レイブロスレーシングサービス

大阪府東大阪市楠根1-8-1

☎06-6747-3451

☎10:00 ~ 20:00 (平日)

10:00 ~ 19:00 (土日祝)

☎第1火曜日および毎週水曜日

<http://www.raybros.jp/>

鍛造に負けない強度と軽量を実現するホ
イールができないか、といった試行錯誤
からこのITARUが誕生したのだ。な
お、ITARUに至る。この漢字には「究極」
という意味が込められている。ITARU
シリーズでは、鍛造を極めた究極のホイ
ールを目指して開発が行われた。これか
らのスポーツホイール界に風雲を現る、だ。



サイズ: 7J x 15 価格: 3万2000円 (税抜)

カラー: ブラック/センターマシニング、ホワイト/センターマシニング

TBR ITARU 010

