

[ロードスターブロス]

ROADSTER BROS. Vol. 17

Motor Magazine Mook

特別付録

ロードスターブロス
オリジナル
YOJOテープ

何に使う?

ROADSTER
BROS. Vol. 17
歴代ロードスターYOJOテープ



おめでとう
そしてありがとう
ロードスター!

30th

笑顔、
笑顔の
集大成!

SMILE FOREVER with Roadster



精力的取材!!

ちょっと特別な気分で参加した
ミーティング、走行会、
イベントetc.....

シックで
大人の雰囲気をもった
シルバートップが新登場!



続々完成中!
マツダレストアサービス
納車に密着



ROADSTER
BROS.

付録の使い方

初代から現行モデルまで
仲良く並んで大行進
ちっちゃくても細くても
立派なYOJOテープ

毎号、好評を得ている付録だけに、
手抜きは許されないっ
読者のみなさんに喜ばれるグッズをと
編集部総出で検討した結果
写真印刷が可能となった
YOJOテープを付けました！



こんな使い方、どう？

インテリアのアクセントに

せっかくロードスターが大行進しているのだから、自分が見て楽しめるほうがいい。グローブボックス(NDオーナー、ごめん)に貼り付けてみた。とくにNA8の4040(よれよれ)号は、Vスペック内装を染めQで塗装しているの、ヤレを隠すのにちょうどいい。



これはイレギュラーすぎ!?

こちらもNA8の4040号。ソフトトップのキャッチが効かなくなっているけど、たまには乗るのでマスキングテープで固定している(①~②)。こ

こに付録のYOJOテープを使ってみることにした(③)。黄色のマスキングテープよりは、かわいげがある見た目になったような……。



どうでしょう。どこでカットしたらいいか悩んでしまうけれど、黄色のマスキングテープよりはまし。でも粘着力に不安が早く交換しろ。



すぐにキャッチがゆるくなってしまうので、きっちり固定するべく、マスキングテープをふんだんに使った。

キャッチの受け側に、消しゴムのかけらを詰め込んでおけば、少しはキャッチ力が増すかと、処置してみた。



定番といえば定番の使い方

サーキット走行会で、ヘッドライトのテーピングやゼッケンを貼る際に使うのは、よくありがちな使い方でしょうか。エンジンルーム内のブレーキフルードやクーラントのタンクといった部分は、見えないしもったいないので、無地の養生(!)テープを使おう。

ROADSTER
BROS.

ROADSTER BROS.

[ロードスターブロス]

Vol. 17

Editor in Chief 中村ブンコ
 Producer 黒田健一
 Photographer 金子信敏／松山行由
 玉井 充／犬塚直樹／雪岡直樹
 伊藤嘉啓／吉見幸夫／黒柳俊輔
 奈良軍団KOMATSUDA
 Writer 石田 徹／塩見 誠／川崎英俊
 野鶴美和／飯嶋洋治／都築雅一
 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 (鯨崎真司)
 浜本直樹／三文字デザイン
 Advertising Div. 本田和史／大島博之／渡辺孝禎
 Sales Div. 寺岡秀樹／小出 仁／倉田貴司
 Publisher 木村玄一

発行所：モーターマガジン社
 〒105-8611 東京都港区新橋5-33-10
 Tel 03-3434-3151 (代表) Tel 03-3434-3160 (編集)
 Tel 03-3434-3153 (販売) Tel 03-3434-3155 (広告)

発行日 2020年1月30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YOJOテープ」の使い方

006 MAZDA TOPICS
 「NAレストアサービス」車両納車式

008 これが最新NDロードスター
 ～商品改良モデル

018 おめでとう
 そしてありがとう
 ロードスター!



30th
 笑顔、笑顔の集大成!
**SMILE
 FOREVER**
with
Roadster



050 **NA&NB** 生涯現役宣言!

**幸せの
 無限ループ**



ロード乗り女子応援企画

066 **ロー女**スターアルバム

079 **サーキット走行会のすすめ**

ロードフェスin日光&
 MLSC ロードスターフェスティバルin鈴鹿ツイン

わき上がる物欲

088 **PARTS BLACK HOLE**

ツライチ目指してお勉強

101 **ホイールか、それ以外か。**

106 RAYS TE37V

110 2019モータースポーツを振り返る

114 RCOJ Massage Board

116 4040&1515 気まぐれダイアリー

118 まったりNAコラム

120 NBグラン・プリ

122 情報満載 Roadster News Paper

MAZDA TOPICS

マツダレストアサービス納車式



完成状態を
チェック
Check!

完成第5号車もピッカピカの新車状態！ 走行距離はこれからグングン伸びる予定だ

マ

ツダがNA6CEのレストアサービスを開始する、というトピック

は自動車業界で大きな話題となった。有言実行、すでにレストアを終えた車両は5台にのぼる。以前1号車を紹介したが、今号では最新の5号車を紹介しよう。横浜R&Dでは初の納車車両である。

集まった取材陣を前に、レストア後の愛車を眺めるのは板垣雅彦さん。ちよつと緊張気味？

「ロードスターのデビュー時、ジェットスキーのローンが月8万円もあったんです。だったらロードスター買えるじゃん、って（笑）。風を感じたいと思っていたのでオープンカー以外に選択肢はありませんでした」と当時を振り返る。

「駐車場を広くして、勢いで購入しちゃいましたね。BPも検討しました。乗ってみたところトルクはありましたが、もっさりしていて、これはないな、と。ND乗ったら欲しくなると思っ

て、試乗してません（笑）」
走行距離は4万kmちょい

外観はもちろん下まわりも含め、隅々まで見て確認作業。レストア中、広島まで足を運んで経過状態もチェックしていたそう。

だが、あと30年乗れるようレストアを決意した。
「まずはお金を貯めないと、思っ



マツダ横浜R&Dでの納車は初という、レストア5号車の納車式。当日はあいにくの雨模様で寒い日だったが、オーナーの板垣さんにはそんな瑣末(さまつ)なこと、関係なかった？



タンクを始めプラスチック製のパーツ類は新品に交換され、エンジンルームも新車のよう。走行距離の少ないエンジンは、まだまだこれからといった状態である。今回はフルコースなのでオーバーホール済み。



リフトアップして下まわりも確認する。凹みやサビなどが生じていたが、板金で修正されていた。3カ月半、待った甲斐があったというもの。感慨深げに眺める板垣さん、大満足の様子。





Check! point

レストア車だけの特権。世界に1冊だけのマイブック

レストアサービスの一環として、レストア前の車両診断(各部測定)から、途中経過、そして完成までを1冊のメモリアルブックとしてまとめたものがプレゼントされる。自分だけのために編集された1冊だ。写真がふんだんに載っていて、レストアされていく過程は感慨深いだろう。



採寸した数値など、愛車の細かいスペックまで記録されていて、本当に貴重な1冊に仕上がっているのだ。



マツダのレストアサービスはノーマル、つまり販売当時の状態に戻す作業。そのために環境問題をクリアしたソフトトップを、新たに純正部品として開発したほど(当時のドイツ製からアメリカ製に変更となっている)。今回は間に合わなかったが、板垣さんはいずれタイヤ、ホイールも純正モデルにしたいと考えている。



ND | ロードスターの変遷 |

- 2014年 9月：4代目「マツダ ロードスター」を日本、米国、スペインで行われたファン参加型イベントで世界初公開
- 2015年 3月：約60年の歴史を持つドイツのデザイン賞「レッド・ドットプロダクトデザイン賞」を受賞
- 2015年 5月：「ロードスター」の国内発売を開始
- 2015年 6月：ロードスターを皮切りに「電子取扱説明書」を導入
- 2015年10月：ビルシュタイン社製ダンパー、レカロシート、大径ブレーキなどを搭載したロードスター RSを発売
- 2015年11月：「2015～2016年日本自動車殿堂カー・オブ・ザ・イヤー」を受賞
- 2015年12月：「日本カー・オブ・ザ・イヤー」を受賞
- 2016年 3月：リトラクタブルハードトップモデル「MX-5 RF(輸出仕様)」を世界初公開
- 2016年 3月：「ワールド・カー・オブ・ザ・イヤー」と「ワールド・カー・デザイン・オブ・ザ・イヤー」をダブル受賞
- 2016年 4月：ロードスター累計生産100万台を達成
- 2016年12月：リトラクタブルハードトップ「ロードスターRF」の国内販売を開始
- 2016年12月：「ロードスター RF」が「オートカラーアワード2016」のグランプリ受賞
- 2017年 1月：「クラシックレッド」カラーを復刻し、期間限定で販売
- 2017年 4月：輸出仕様「MX-5 RF」が世界でもっとも権威のあるデザイン賞のひとつであるドイツの「レッド・ドット賞」と「ベスト・オブ・ザ・ベスト賞」を受賞
- 2017年12月：商品改良に加え、特別仕様車「レッドトップ」を発表
- 2018年 7月：ロードスターとロードスター RFの大幅な商品改良を実施。
RFの2.0エンジンの最高出力が158psから184psへと大幅向上
- 2018年 7月：特別仕様車「キャラメルトップ」が登場



2014年9月 4代目ロードスター世界初公開



2016年3月 MX-5 RFを世界初公開



2016年3月 ワールドカーオブザイヤー受賞



2019年4月 世界限定3000台の30周年記念車

- 2019年 4月：世界限定3000台の「ロードスター30周年記念車」を
ソフトトップとRFを合わせて150台を国内発売
- 2019年11月：ロードスターとロードスター RFの商品改良を実施
- 2019年11月：特別仕様車「シルバートップ」と
ロードスターRFに「VS バーガンディ セレクション」を新設定



2016年4月 ロードスター累計生産100万台

Nロードスター

深化の軌跡



2014年に現行型ロードスターが世界初公開されてから、今年で6年目を迎えるロードスターの開発キーワードである「守るために変えていく」が示すようにこれまで深化と熟成を重ねてきたロードスターが、2019年11月にさらなる改良が加えられ、まさに“至高のオープンカー”に相応しい深化を遂げた

Silver Top

ロードスター 深化の軌跡

— 特別仕様車 シルバートップ



Price List

特別仕様車 シルバートップ
(6速MT 6速AT):
3,169,100円 3,284,600円

ダッシュボード、ドアノブ、シフトレバー、サイドブレーキなどのステッチは、シート同様、レッドからグレーに変更された。



特別仕様のシルバートップは「Sレザーパッケージ」をベースにしている。今回の改良でレザーシートにはパーフォレーション(穴あけ加工)が施され、シートのステッチはこれまでのレッドからグレーに変更された。



2014年9月4日、マツダは4代目となる「マツダ ロードスター」を日本、米国、スペインで行われたファン参加型のイベントで世界初公開した。「魂動」というデザインテーマとスカイアクティブ技術を採用したND型は、歴代ロードスターの中でもっともコンパクトなボディサイズと先代モデル比で、100kg以上の軽量化を実現し、「人馬一体」の楽しさに磨きをかけて生まれ変わった。

その後、NDロードスターは官能に満ちたスタイリングが評価され、「2015・2016年日本カー・オブ・ザ・イヤー」をはじめ、ドイツの権威ある「レッドドットプロダクトデザイン賞」など、数多くの賞を受賞している。

そして年を重ねることに改良が施され、走りのパフォーマンスやインテリアの質感を大幅に向上させてきた。とくに2018年の大幅改良では、リトラクタブルハードトップの「ロードスターRF」の2ℓエンジンを吸排気系から燃焼室、ピストン、コンロッドまで全面的に見直すことで、最高出力を158psから184psへと大幅にパワーアップしている。またこれと同時に1.5ℓエンジンもトルクアップと燃費性能の改良が図られている。

2019年11月にはインテリアを中心に、さらに質感を高めた商品改良を行い、ソフトトップの特



撮影車両のボディカラーは、新設定されたポリメタルグレーメタリック。シルバーカラーのソフトトップと見事にマッチしている。

Silver Top

これまでのロードスターとは異なるモダンで落ち着いた雰囲気のシルバートップ



シルバートップの16インチホイールは、深い輝きを放つ高輝度塗装の専用ホイールを装着。標準モデルは写真右側のブラックホイールを装着する。



特別仕様車「シルバートップ」のドアミラーは、すべてボディと同色を採用する。

赤いレザーを使用した新グレードを設定



Price List

VSバーガンディセクション
(6速MT/6速AT) :
3,776,300円/3,803,800円

ロードスター RFに、鮮やかさと深みを両立したバーガンディレッドのナッパレザーインテリアを採用した新グレード「VS バーガンディセクション」を追加。通常のVSグレードに比べ、4万700円のプラスで購入できるから、選択する価値は十分にある。



VS Burgundy Selection

ロードスターRF VSバーガンディセクション

別仕様車「シルバートップ」が登場した。これまでもワインレッドのソフトトップを採用した「レッドトップ」や、ブラウンのソフトトップを採用した「キャラメルトップ」など、オープンカーならではの特徴を生かしたスペシャルモデルを登場させている。

今回登場した特別仕様車の「シルバートップ」は、その名のとおりシックなグレーカラーのソフトトップを採用している。これまでとは異なる、落ち着いた雰囲気を演出してくれる。

この他に、「MAZDA3」で採用された「ポリメタルグレーメタリック」のボディカラーが新たに設定された。

ロードスターRFは、VSグレードのAT車のみにオプション設定されていた「ブレンボ製フロントブレーキキャリパー + BBS製17インチ鍛造アルミホイール」を同グレードのMT車でも選択できるようにした。その他にも鮮やかで深みのある、バーガンディレッドのナッパレザーをインテリアに採用した「VS バーガンディセクション」を新設定した。

特別仕様車の「シルバートップ」、そしてRFの「VS バーガンディセクション」は、30周年記念車カラーの「レーシングオレンジ」のロードスターとは異なる、ロードスターのクールな一面を見事に表現している。

ロードスター



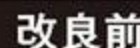
S(6速MT) : 2,601,500円
 Sスペシャルパッケージ(6速MT/6速AT):2,818,200円/2,933,700円
 Sレザーパッケージ(6速MT/6速AT):3,169,100円/3,284,600円
 RS(6速MT):3,334,100円

された。

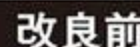
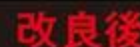
その他にドアを開けるとキラリと光る「ステンレススカッフプレート」をSレザーパッケージとシルバートップ、RSに標準装備している。さらにリモコンキーのデザインも従来モデルの縦長形状から横幅が広げられ、重量感と高級感が増したものに変更された。ドアの開閉とトランクオープナーのボタンは、リモコンキー側面に配されている。

エンジンのヘッドカバーとリアトランクの右側にレイアウトされていた「SKYACTIVTECHNOLOGY」のエンブレムは「SKYACTIVG」に改められた。これに合わせてトランク左側に配されていた「ROADSTER」のロゴデザインも、これまでの傾斜文字から通常のロゴデザイン

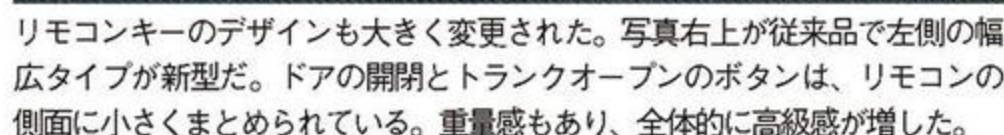
ロードスター
深化の軌跡



改良前と改良後の違いをRSグレードで比較した。RSの標準シートはレカロ製だが、標準シートと同時に、シート、ドアパネル、ダッシュボード、シフトノブ、サイドブレーキのステッチがレッドからグレーに変更されている。



今回の改良で新たに採用されたアイテムが、乗り降り時に靴による傷を防止するステンレススカッフプレート。“Sレザーパッケージ”と“RS”に標準装備された。ちょっとした装備だが、実用に優れるとともに高級感も確実に増している。



レイズ製軽量ホイールが走りのパフォーマンスを大幅に引き上げた

エンブレムの意匠も改められた



エンジンカバーとトランク右側のエンブレムの意匠がSKYACTIV TECHNOLOGYからSKYACTIV Gに変更された。トランク右側のROADSTERのロゴデザインも改められた。



ホイールメーカーのレイズと共同開発した16インチ鍛造ホイールは標準ホイールと比べ、1本あたり約800gの軽量化を実現。これとブレンボ製ディスクローターとキャリパーのセットオプションを「Sレザパッケージ」と「RS」に33万円で設定した。



マツダコネクがApple CarplayとAndroid Autoに対応した。これにより、さらに使い勝手が向上している。

ンに変更されている。
先進安全技術では、夜間の歩行者を検知する「アドバンスド・スマート・シティ・ブレーキ・サポート（アドバンスドSCBS）」を全グレードに標準装備するなど、クラストップレベルの安全性能が

実現されている。
また、「S」と「NR-A」以外の全モデルでApple CarplayとAndroid Autoが使用できるようになった。
2015年5月に国内販売が開始されたNDロードスターは、今年で5年目を迎える。一般的に登場から5年が経過するとスタイリングも時代の流れを感じさせるものだが、NDロードスターはそれをまったく感じさせない。その証拠にNDロードスターのエクステリア変更は、これまで行われていない。つまり「変える必要のない、完成された優れたオープンスタイル」という証なのだ。



エアロフェンダーに設けられたエアダクトは迫力ものだ。そしてそのラインに沿って装着されたフェンダーカナルは直接ミラーに当たる風を逃す役目を果たす。



GARAGE VARY

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

**これを見て振り向かない者はいない
強烈な存在感を放つスーパーND**



異彩を放つカスタムロードスターとは、まさにこの車両のことでないだろうか。それはガレージベリリーが製作したソフトトップのNDロードスターだ。クルマ好きはもちろんのこと、そうでない人も思わず振り返ってしまうほどの強烈なインパクトを放ち、人とは異なるロードスターを求めるなら最適な1台だろう。

最初に目に飛び込んでくるのは、エアロダイナミクスを追求したスタイリッシュなフロントの「エアロバンパー」だろう。両サイドに設けられたフーメランのようなフィンは一見すると後付けのようだが、実は一体式になっている。これだけ凝ったデザインのフロントバンパーはかなり希少だ。撮影車両には、エアロバンパー専用に開発されたオプションの「カナード」と「リップスポイラー」が装着されていた。カナードはサイド付けの1本ラインのフィンだが、フロントまわりに躍動感を与えてくれる。リップスポイラーは、エアロバ



リアまわりのカスタムで欠かせないアイテムがディフューザー・T-2とリアダクトパネル。これにダックテールが加われば至高のリアまわりが完成する。

ンパー下部をフラットに見せる効果がある。元となるエアロバンパーの形状は、バンパー下部のセンサー部分が両サイドに比べてせり上がった形状をしている。正直、素の状態でも十分にスタイリッシュなデザインなので、リップスポイラーを装着するかは悩みどころだが、やはり装着車を見てしまうと欲しくなってしまう。

リアまわりでは、「リアディフューザー」と「ダックテール」、そして両サイドに配された「リアダクトパネル」が超絶な威圧感を放ち、かなりレーシーなイメージに仕上がっている。

ガレージベリリーでは、撮影車両に装着されているパーツ以外にも、ND用のエクステリアパーツを豊富にラインナップしている。一気に自分好みのスタイリングに仕上げるのもいいが、少しずつ手を加えて変化を楽しんでいくのも楽しいだろう。

Custom **ND** Roadster

カスタムND
ロードスター

超絶インパクト

NDロードスターのカスタムモデルが数多くある中で
美醜を超えた強烈な存在感を放つ2台のロードスターを紹介しよう
先に紹介するのはガレージベリーが製作したソフトトップのND
もうひとつはセルフィッシュが製作したRF
それぞれ異なる個性を持った対照的な2台だが、君の好みはどちらだろうか

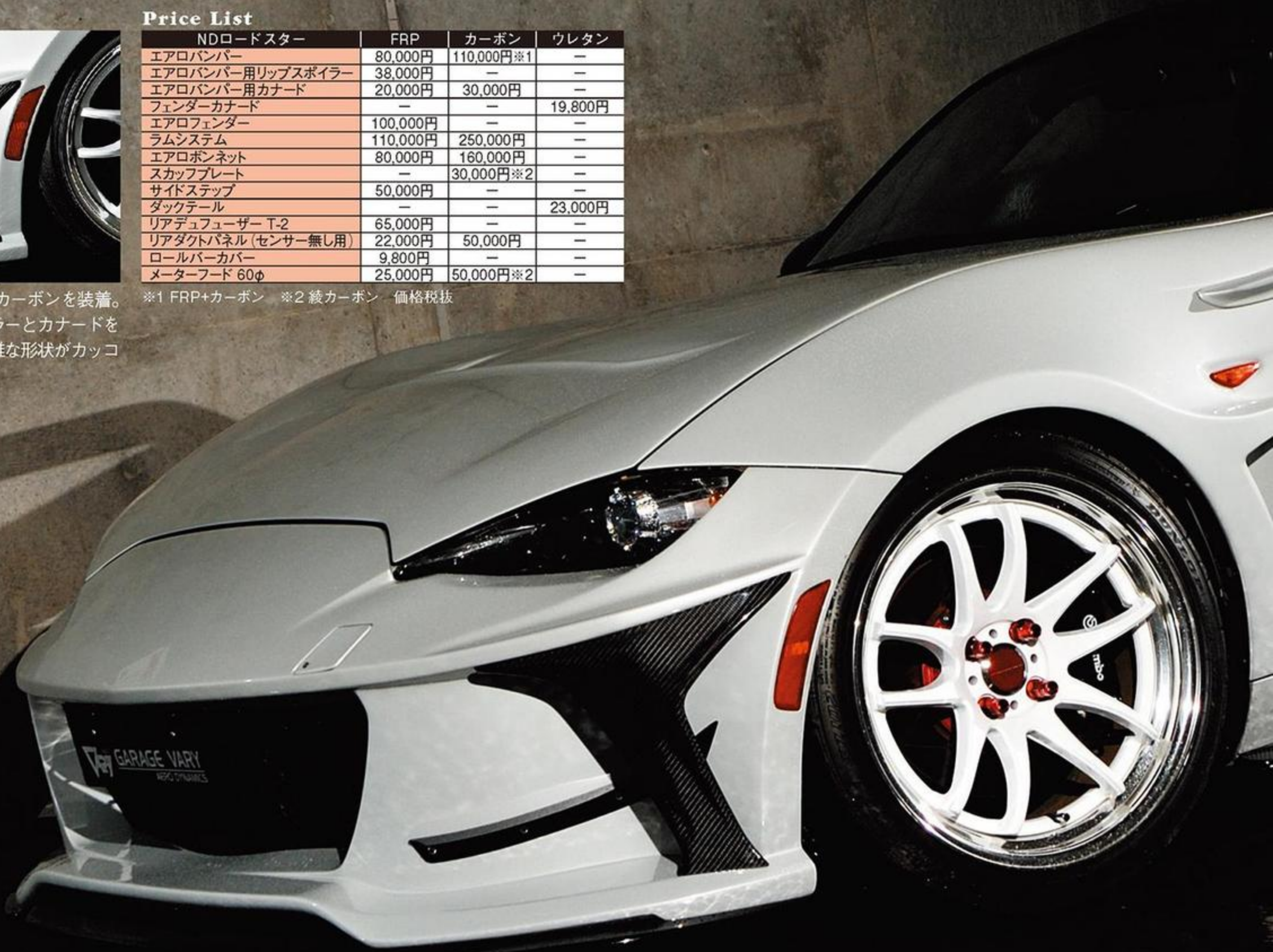


Price List

NDロードスター	FRP	カーボン	ウレタン
エアロバンパー	80,000円	110,000円※1	—
エアロバンパー用リップスポイラー	38,000円	—	—
エアロバンパー用カナード	20,000円	30,000円	—
フェンダーカナード	—	—	19,800円
エアロフェンダー	100,000円	—	—
ラムシステム	110,000円	250,000円	—
エアロボンネット	80,000円	160,000円	—
スカッフプレート	—	30,000円※2	—
サイドステップ	50,000円	—	—
ダックテール	—	—	23,000円
リアデフューザー T-2	65,000円	—	—
リアダクトパネル (センサー無し用)	22,000円	50,000円	—
ロールバーカバー	9,800円	—	—
メーターフード 60φ	25,000円	50,000円※2	—

撮影車のエアロバンパーはFRP+カーボンを装着。
これにオプションのリップスポイラーとカナードを
装着したコンプリート仕様だ。複雑な形状がカッコ
良さを倍増させる。

※1 FRP+カーボン ※2 綾カーボン 価格税抜



写真は60φの後付けメーターが装着できるメ
ーターカバーだ。この他にノーマル用メーター
カバー(FRP 1万5000円/綾織カー
ボン3万円)もラインナップする。



エアロボンネットも強烈なインパクトを放つアイテムだ。FRPの他に平織カーボン16万円も選択できる。
またボンネット裏には専用の雨どい(FRP 1万6000円)を装着することも可能だ。

SELFISH

セルフィッシュ 072-926-7050 <http://jdm-selfish.jp/>

世界にひとつしか存在しない それがクラッシュカーボンの魅力



カーボンを使用したエクステリアパーツは、多くのメーカーから発売されているが、これまでとは一味も二味も異なる模様のカーボンパーツを装着したロードスターRFが、ミーティングやイベントで注目を集めている。このRFを製作したのは、大阪に店舗を構える「セルフィッシュ」だ。2018年に立ち上げたばかりのショップだが、すでにロードスター乗りの間では広く知れ渡った存在だ。

さてセルフィッシュが製作したRFが注目される理由は、そのカーボン模様のインパクトに他ならない。まるで大理石のようにもあらり、魚のウロコのようにも見えるその素材は、「クラッシュカーボン(CCFRP)」と呼ばれる。

これがボンネット全面に使用されているのだから注目されないわけがない。しかもひとつひとつ手作業で製作するため、同じ形状のパーツでもクラッシュカーボンの模様は世界にひとつしか存在しないという。

現在はボンネットをはじめ、フロントカナード、サイドスカート、リアスポイラー、リアディフューザー、ナンバーステア、サイドミラーカバーなどをラインナップする。それぞれクラッシュカーボンの他に、カーボン、FRPも選択できる。もちろんソフトトップのNDロードスターにも装着可能だ。「サーキットや走りを重視したエ

CustomND Roadster

カスタムND
ロードスター

超絶インパクト

ボンネットはフロントバンパーにかかるパーツを含めた2ピースセットになっており、ナンバーステアと合わせるとバランスの取れたルックスになる。フロントカナードは3ピース構造になっている。



迫力のリアまわりを演出するリアディフューザーは、3ピース構造になっている。リアスポイラーはディフューザーとは異なり、さりげないデザインでまとめられている。撮影車両にはオリジナルの2本出しマフラーカッター(2万8000円)が装着されていた。



サイドミラーカバーとセットで装着したいサイドスカートはFRP、カーボン、クラッシュカーボンを設定。



サイドミラーカバーは左右セットでクラッシュカーボンのみ。3万3000円で発売されている。



アロというよりも、スタイリッシュにクルマを仕立てて、見て楽しむことをコンセプトにしています」と話すのはセルフフィッシュ代表の森本氏。その森本氏が選んだセルフフィッシュブランド第2弾の車両はMAZDA3。その次にはクロスオーバーSUVのマツダCX-30を予定している。セルフフィッシュが手がけるとこの2台がどのように変身するのか、そしてクラッシュカーボンをどのように生かすのか。今から楽しみだ。

おめでとう
そしてありがとう
ロードスター!

笑顔、笑顔の集大成!



30th SMILE FOREVER with Roadster

2019年はとにかく30周年のお祝いムードにあふれていた。10年に一度のお祝いは3回目を迎える
国産車の中でもこう長く続く車種は少なく、ロードスターは稀有な存在
そんなロードスターと出会って人生を豊かにしたみんなは、とびきりの笑顔になれる!

あれから10年! 新型も登場して 日本各地から4世代が揃い踏み

台風19号が、東日本に上陸するまでのカウントダウンが始まっていた10月12日。30周年のミーティングの開催をめぐって、主催側が検討に検討を重ねていた頃、じつはすでに広島へ向かっているユーザーはたくさんいた。「勇み足」とわかっていても、足が向いてしまった。中止なら中止で、別の楽しみを見つけよう……。

夕刻、開催決定の知らせが届く。英断に感謝の気持ちを抱きつつ、それぞれのスケジュールで出発することとなった。編集部は30周年前日の明け方4時過ぎに東京を出発。大雨ではあったものの、交通量が恐ろしく少なく、思ったよりも早めに到着した次第。東京都内を出発した時点から、何台ものロードスターと遭遇することが、参

加台数の多さを物語っているように思えた。

高速道路のサービスエリアなどには、自然とロードスターの群れができていた。常日頃から初対面でも会話がしやすい環境だが、今回はことさら共感を得やすい状況だった。とにかく無事に会場入りすることが使命! こうした経験も、いい思い出のひとつになるのだらうと、楽しみながら三次へ向かった。

広島に近づくにつれ、ロードスターとの遭遇率は向上するばかり(当然だね)。台風の影響による強風の中、イベントの設営は慎重に進められていた。とにかく広島入りした安堵と、30周年への期待で、遠足前日のような昂りで当日をむかえることとなった。



2019.10.13 30thミーティングin三次



ロードスターを生み出してくれたマツダの代表として、歴代主催に対して感謝状が送られた。



全国各地から集まった、ロードスターのオーナーズクラブによる舞台あいさつ。長く続くクラブも多い。



フィリピンから参加したファンは、100名超えのツアーを組んで来場しミーティングを楽しんでいた。



「よくぞ言ってくれました」という秀逸な内容。句読点がないのは、儀礼的文章だからだが、一説には幸せがきれないように、とも。

前夜祭

当日まで待てないソワソワを集まったみんなでシェアしよう

RCOJメンバーによる前夜祭に参加した編集部(会員です)。200人ほどが集まったという規模からみても、20周年に比べ参加者が増えていることがわかる。歴代モデルの開発スタッフも参加して、ざっくばらんな宴(うたげ)が繰り広げられた。こんな関係を築けることが、ファンを増やす要因のひとつといいたいだろう。この距離感、ロードスターならでは！



でかつ。ますます繁盛、という語呂合わせで内容量は4.5ℓ。1升=2ℓで、升、升で4ℓ、1升の半分ではんじょうというわけだとか。めでたいお酒。



前夜祭の乾杯。模様替えしてしまい、狭くなってしまったホテルのロビーだったが20周年と同様に行いたいとこだわって強行！

海外から参加してれた仲間も前夜祭からスタート。なかにはロードスターショップに立ち寄ってお買い物したツワモノもいた。





特別なコンテンツなどなくても そこにいるだけで十分しあわせ！

戻ってきた三次、初めて足を踏み入れた三次……それぞれの思いで過ごす30周年ミーティング。会場には参加者3500人が集い、周年ミーティングで最大の規模となった。各地で行われているミーティングと違い、みんなの車両をゆっくり見て回ることができないほどの規模。それでもテンションは最高にアゲアゲ。
会場に来ることができなかった

仲間のためにも、集まったみんなで楽しもう、という気持ちが強くなる。それは参加できなかった人たちが、決して開催中止を望んでいたわけではないことを知っているから……。すべてのロードスターファンと楽しむイベントだから、過ごす時間を大切にしたい。
会場では、歴代開発陣の紹介、ロードスタークラブの紹介などが続く。国内だけでなく、海外のク

ラブも参加してくれ、ファン層の厚さを感じさせる。この日のためのスペシャルコンテンツがあるわけではないが、みんなが集まるだけで幸せな気持ちになる。残念ながら、初代主査の平井さんの姿は会場になかったが、みんな大声で謝辞を叫んだ。
ロードスターがある限り、これからもずっと続くイベント、若きオーナーたちよ、頼んだぞ。



10周年ミーティング時から、RCOJ水落代表と、まなび〜こと鈴木さんの司会で進行。「10年後に」をまたもや口にするこになるのだ。



クラシックレッドND乗りのマツダ・山口さんは、ミニオフ会を会場で開催していた。ちょっとした裏話も飛び出して、みんな真剣な表情で聞いていた。



RCOJのブースでは、30周年をお祝いするオリジナルグッズが販売されていた。記念やおみやげに買っていく人で大いににぎわっていた。



会場内では広島名物お好み焼きをはじめ、三次のワニ肉(サメ肉のこと)を使った料理のブースが展開、みんなの空腹を満たしてくれていた。広島にやって来たと実感できた満足感も得られた。辛い麺のお好み焼きはクセになる〜。



歴代ロードスターが 一度に見られる奇跡

初代ロードスターから、台数限定のモデルがいくつも誕生した。M2モデルも含めると、じつに数多くのレアモデルが存在する。それらが一堂に会するのが周年ミーティングなのだ。台数は増えていくことになるのだが、どのモデルも変わらずに参加。いかに大切に乗り継がれているかがわかる。今回のためにノーマルに戻したオーナーもいた。



NRリミテッド



Jリミテッド



マツダスピード
C-spec



SRリミテッド



10thアニバーサリー



30th
SMILE
FOREVER
with
Roadster

かわいい手作りコメントボードが◎

パレードランの参加者に、一生懸命手を振り続ける子供たちの手には、お手製ボードが！ お祝いコメントといっしょに「10年後に」と手書きメッセージ。10年後に免許取ってロードスターに乗っているのかな？ 30周年の記念撮影のこと、覚えていてくれるかな？



開発スタッフは サイン攻め～

会場を歩いている歴代ロードスター主査を始め、開発スタッフOBやマツダの丸本社長まであちこちでサイン攻め。モータージャーナリストの伏木さんも顔を見せていた。みなさん懐かしい再会となっていたようで、参加者に負けないほど笑顔いっぱいになっていた。





みんなで生まれ故郷をパレードラン 感激しすぎて泣いちゃいそう……

パレード走行をしても、しなくとも、三次にいられるという現実がうれしくて、つねにニヤついている会場の人々（編集部も同様）。顔なじみ、SNSつながり、初顔合わせの人々……だれといても、どこにいても楽しくて仕方ない。

ロードスターの開発メンバーはもちろん、マツダのお偉方までが同じ会場でお祝いしているミラクル。またスタッフとして動いてくれた方々も、マツダの社員。本当に、ロードスターに関わった人たちは、みんな幸せだ。

夢のような時間はあっという間。周年祭のラストとなる圧巻コンテンツは、周回路に並んだ1000

台を超えるロードスターによるパレードランだ。10周年時にはNA、NB、20周年ではNCが加わり、30周年では現行NDも仲間入りして、4世代でのパレードとなった。ちなみにこのパレードランでは、メーカーのイベントとあってちょい厳しい(?)事前車検もあった。

この場に足を運ぶことができなかった仲間たちの分まで、存分にこの空気を浴びて安全に帰ることが、参加者の大事な約束事。みんなの上空をヘリコプターが飛び始めると気分はマックス！ 同じ周回路に並ぶロード乗り、見送るスタッフたちに手を振り続けた。また10年後に会うことを誓いながら。

歴代サインカー



どこにサインしたか覚える？



10、20、30周年のお祝い署名車両もそろった。どこに自分の名前を書いたか、忘れないように撮影している人も多かった。

30th SMILE FOREVER with Roadster

後夜祭も盛り上がったそう

もっとも大きな規模で後夜祭を行っていたのが、広島のアナウンサーズクラブJ58Gで、そこには歴代主査なども顔を見せていた。広島各地をはじめ、いろんな場所で喜びを反響していた。



歴代主査の貴島さん、山本アンバサダー、斎藤現主査などが、最後の1台までお見送りしてくれた。お手洗いに立ち寄った親子がラストで、みなさんと記念撮影のおまけ付き。



手を振りながらパレードランする人、それを見送る人、どちらも笑顔が絶えることはない。「行ってらっしゃい」の言葉に感激。





もうひとつの
30周年!?

30th
SMILE
FOREVER
with
Roadster

アメリカでも
お祝いムードに
あふれていた

2018年に続きMIATAのサーキットイベント「miata Reunion」が、ラグナセカで開催
時差あれど、30周年をお祝いする気持ちは、全世界のロードスターオーナー共通だ

取材協力:ケンオート <https://www.ken-auto.jp/>

アメリカでロードスターを手配できる
まで、コネクションを広げてきた。今
年は東海岸での開催となるような
ので、車両手配がタイヘン!?



4回目の出展ともなると、顔なじ
みができたりして、足を運ぶだけ
で楽しくなってくる。カリフォル
ニアの空気も最高!



「今回は同乗走行のドライバーを
やったんですが、20代の若者から
70代と思しき年長者まで、喜んで
湧いているところ、アメリカでもミ
アータファンたちで盛り上がって
いた。以前紹介したラグナセカで
のイベントだ。ここ数年ケンオー
トはブース出展していて、今回が
4度目。知名度を上げている。」

年に一度のアメリカイベント
ケンオートは今回も出展

「初めてサイン求め
られましたよ(笑)」と小原さん。
広島との中継計画もあったよう
だが、残念ながら実現せず。それ
でも30周年を祝う気持ちは同じ。
カスタムカーを見ながら、バーベ
キューを楽しむアメリカンスタイ
ルで、イベントを満喫。走っても
走らなくても、笑顔いっぱいイ
ベントなのだ。



同乗走行が人気コンテンツであることは、日本もアメリカも変わらない。攻めこんだロードスターの挙動に驚き、ポ
テンシャルの高さに大喜び。楽しんでもらえたようだ、とケンオート・小原代表。

30周年、
舞台裏で
あった戦い!?

ドイツ人ダニー 広島へ行く!

これは読者(笠間・船曳・林・水野・浅原)がロード友のために
悪戦苦闘した(?)全記録である。
台風の影響で30周年ミーティングへの
参加が危ぶまれたドイツ人ダニー、どうする!?

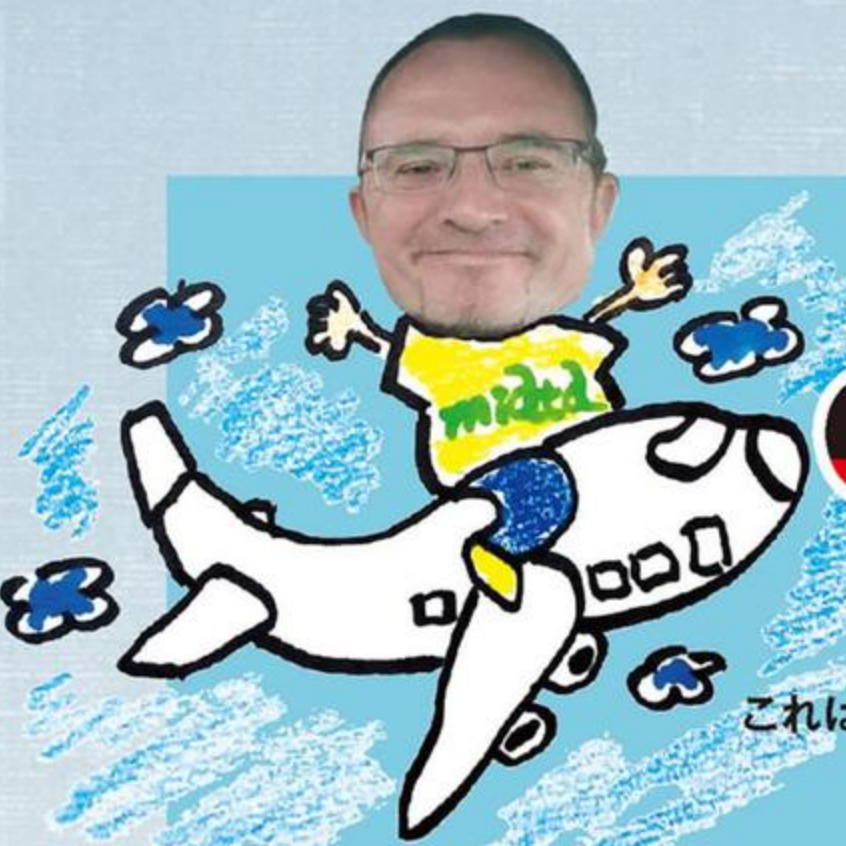
国内のミーティングでは見かけないようなカ
ッティングも目をひく。感性の違いが、いろ
いろなロードスターを生み出す。



アメリカにも大事に乗られて
いるNAやNBがたくさん
ある。日本でもそうそう見
かけない、貴重なマツダス
ピードバージョンを発見。



ターボ車など、とにかくパワー方向に振ったチューニングが多いのは、
アメリカだなあと思わせる。1.6Lなんて軽みたくないものか?



日本食

メニューの写真を見せ、hot? cold? と聞くとhotをご希望。指差
して中身を説明。牛味噌に行くと思いきや、まさかのカレーうどん
に。食べたことのある方なら想像できるはず(笑)。慣れない箸
で食べようとするものだから、緑のポロシャツに点々……。



ドライブ

私の勤務先(北陸のマツダディーラー)に非常
に興味があったらしく、いろんな所を見せて
欲しいと。ちょうど昼時間でもあったので、
サービス工場や車両保管場所などを、ゆっく
り案内するよ、とスマホ経由で(笑)。

荷物

翌早朝のチケットは取れ
たが、サンダーバードが
時間通りに動く確約が
無い。クルマで行くか? た
またま徳光PAで休憩中
のメンバーがおり、「そ
場で待機!」を命じ、何
とかダニーを徳光へ送
る手配を済ませる。



やばい!

この日の夜、何やら取りやめが賑やかに。「ダニーは
このままだと広島に辿り着けん!」「チケットを換え
た方がいい!」と。奇しくも台風19号が日本直撃と
かで、各列車が計画運休だ。ダニーはがんば
って駅へと向かうが、当日分は入手不可、オーマイガッ。

再会



奇跡

ん〜、荷物もあったか。載せずに行く
わけにもいかない。徳光組に確認した
ところ、2台で待機中とのこと。しかも、
その1台は助手席レス。仮眠用に外し
てあるという。ミラクル!! さんざん会
話して、広島へ旅立っていった。



ダニーからの手紙

高速道路の駐車場で私を待ってくれていた、ロー
ドスタードライバーとともに、広島に行きまし
た。ドイツから来た見知らぬ自分でしたが、す
でにお互いを知っていたようでした。時間内に私を
到着させるよう尽力してくれた、3人の同志がい
たことが大きかったです。ありがとうございました
! 三次の30周年ミーティングは、本当にす
ばらしかった。偉大でフレンドリーなスタッフ、
絶好のロケーション、魅力的な人との出会い。一
つの場所でたくさんのロードスターといったこと、
信じられません。ロードスターは世界中の人々か
ら愛され、大きなコミュニティを持続してい
くでしょう。重ね重ね、ありがとうございました!



任務完了!

みなさんに無事引き継ぎが完了したことを、ここ
にお伝えしよう。あの時のリアクションに、思わず涙
が出そうになったぜ! ありがと、友よ。止まるなよ。
止まったら積車で迎えに行くんだからな。

30th
SMILE
FOREVER
with
Roadster



2019.9.8 中部ミーティング

参加者みんなで盛り上げるイベント 独特な空気感にリピーター続出!

岐阜にあるスキー場、「ホワイ
トピアたかす」で開催されている
中部ミーティング。今ではレアコ
ンテンツとなってしまう、ドレ
スアップコンテストがある。そこ
での優勝が、カスタム好きの目標

になっている一面もあって、大い
に盛り上がっているのだ。マツダ
スタッフをことさら持ち上げるこ
となく(笑)、参加者に楽しんでも
らおうという主催側の思いが心地
良いイベントなのだ。

ショップブースのほかにオーナ
ーズクラブのブースがあり、メン
バー募集や思い思いの展示物をお
披露目している。今回は本誌も初
ブリス出展させてもらった。

ンパータイヤボリングは不動の
支持力を誇るコンテンツ。まさか
こんな遊びができるとは。川口・
山本両名による、軽快な司会進行
も慣れたもの。昨年同様、川口さ
んの体重測定が実施され、やっぱ
りダイエットの努力不足だった
ことが判明。ま、キャラと体型が
マッチしているからこそ愛され
びと。2020年はどうする?



三遠南信ロードスター

2017年から活動中のクラブで、月イ
チの定例ツーリングや、発足したての
キャンプメンバーによる、ロードキャ
ンプも新たにスタートさせている。



Car Life Assist Bee

ショップに集まるみんなで中部ミー
ティングに参加している。カラフルでか
わいい、パステルカラーのロードス
ター集団は目をひく。



テンパータイヤボリングの担当は、前回から奈良軍
団となった。サービス精神旺盛で、ショー的な要素ま
で加わっていた。参加する方も楽しさ倍増。



ハナマルレーシング

カスタムを楽しむ若いメンバーが多く、
ツーリングなどを楽しんでいる。クラ
ブブースには渾身の1台が展示されて
おり、注目を集めていた。



いなかもんだもんで

静岡地域で展開中のクラブで、和気あ
いあいとして楽しそうな雰囲気。クラ
ブ名というより、集まってきたみんな
の総称といった感じの親密さが◎。



奈良軍団

奈良に限らず、各地に支部のあるクラブの一大勢力!
今回はメンバーの上田優子さんオリジナ
ルの、リアウイング
を顔見せ。



ND5RC 征矢洋平さん

GT-Rからの乗り換え、ミニサーキットが楽しい

2年ほど前に、藤村オートのデモカーだったNDを手
に入れた。「R33 GT-Rですと、ミニサーキットだとも
もしろくなくて。(NDは)もう少しパワーが欲しくて、
エンジンやりたいんですが、ターボってのも違うよう

な気がして」。オープンで走るのには少し抵抗があるよ
う。「すれ違うロードスターは、たいいてい開けてるん
ですけど(笑)。いじっている人が多くて驚きました」。
初ミーティングは会社の同僚と参加してくれた。



フジツボ製を装着。CPU変更で対応
しているが、ハイカムを検討中。入れ
てどれだけ変わるかわからないため、
踏ん切りがつかない。



レカロRMSは見た目がかなりスパル
タンで、オープンにしたら目をひく。
サーキットだけではなく通勤にも使っ
ている。

ネットで調べて中部ミーティングに参加。「ロ
ードスターの集まりは初めて」で、会社の同
僚とともに足を運んでくれた。



NECE 水貝武仁さん

塗装がヤれてきたので 長く乗るためにオールペン

30周年ミーティングのために、全塗装を始めプラスチックやゴム部品も交換した。「色はもう少し薄い水色が希望でしたが、何かの純正色が後々のメンテナンスにいいということで、整備の人と色々検討した結果、ポルシェのリビエラブルーにしました。膨張色なので屋根までその色にすると腰高に見えて好みではないので、車を低く見せるためにルーフは黒いカーボンシートでラッピングしました」



オールペン前の状態。会社のクルマ好きを集めてAGTCというチームを作り、定期的にツーリングやカート、サーキット走行などを行っている。



表面の生地が破けていたシートも、張り替えて新品のような状態に復活。ATなので、たまに奥さんも運転するというから、これなら喜んでくれるはず。



11年乗っているうちに、ルーフやドアミラー・ボンネット・給油口周辺のクリアが剥がれてしまい、会社の自動車整備部門に相談したら、全塗装をしてくれることになった。

NDERC 長崎伸哉さん

リアビューに惚れて購入 ノーマルを維持していきますっ

「学生のころはデミオのディーゼル、MTに乗ってました。とにかくこの“ケツ”がすごく気に入っています。ボディカラーは、赤しか考えていませんでした!」。個人で使えるお金がある今だからこそ、最上級グレードを購入し、ノーマル状態を長く楽しむため、カスタムなどはしない予定だ。会社にもロードスター乗りがいるが、通勤には使っていない。中部には職場の先輩と、ツーリング状態で参加。



リアビューからのカットが好きなので、自身で撮影するショットも自然と多くなるとか。お気に入りの写真を提供してもらった。

NB8C 池田和士さん

ロードスターとの出会いは 学校の先生が乗っていた!?

「卒業後に、もう生徒じゃないからって、ロードスターに乗せてくれたんです。先生ナイス。一度でも乗ったら、その先どうなるかわかっているのか!? いろんな人とのつながりで、奈良軍団入りしたのが2年ほど前のこと。「初口でノーマル優等生だったはずが、卒業したらこういうことになるんですね(笑)。サーキットも走ってみたいけど、やりたいことがたくさんあって」



助手席に優しい装備がそろっている。ステアリングを交換してエアバッグレスになったため、ダッシュボードも小物入れに。



スバルコのパケットシートを装備しているので、いざ走ってみたいというサーキットにも対応できる。ステアリングもスポーツ向けだし。



ND5RC 服部律哉さん

ボンネット以外はDIYで コツコツ仕上げています！

SNSで知り合った人に手がけてもらったボンネット。「オレンジ色が良くて、デザインから考えてもらいました。FDシビックのハイブリッドからの乗り換えで、こちらもラッピング、電装系などやってノーマルとは程遠い仕様。その前はクラウンのVIP系。スタンス系をやろうとNDを購入しました」。この先、オーバーフェンダーやエアサスなどを組み込みたいが、費用もかかるし、一気にやってしまうとつまらないので、コツコツいじっていく予定。



よくよく見れば、クスツとしてしまうデザインなのだ。ヘッドライトの黄色味は、ラッピングによるもの。家の納屋で作業している。



カリフォルニアのブランド「kiutch」のSL1(9J)を装着する。海外メーカーの中でも、さらにマイナーどころに目をつけた。



外装はMAZDA SPEEDをさりげなく。これからカスタムが進むと、見た目もどんどん変わっていくことでしょう。



のり付きシートで自作したインテリア。プラスチックの質感が打ち消されて、ワンランク上の雰囲気を作り出す。

NDERC 芳賀健一さん・晃子さん

ネットで見ている人が 会場にいてテンション

「休日のデート用として、ロードスターを使ってます。これ以外にランエボⅢ、アコードワゴンがあります。ランエボを買ったところのカッティングは手切りでしたが、今はプロッターに変わりました(笑)。大きめののを調達しました」。カッティングのデザインは、健一さんが考えたオリジナル。エアロではなくカッティングで、エクステリアの変化を楽しんでいる。「SNSをネットスターカーぱりに見ているので、今日はいろんな人と出会えて興奮してます」



こちらは奥様お手製の、キュートなオリジナルブーツ類だ。他車種用もラインナップしようと、ただいまモニター展開中だという。



各部のデザインが異なっているので、細かく見ていくのが楽しい仕上がりになっている。イラストのセンスが良く、どんな車種にも似合いそうなユニバーサルデザイン!? 何種類も色を使わずに、統一されたトーンでまとめているので、絵柄と相まって大人の雰囲気が漂っている。



センターストライプは、後から細いラインを入れられるよう、仮切り込みが入っている。休日のデート用だが1年半で25000kmに。

30th Meeting Parade Run

30周年に参加したみんなといっしょに
しあわせな時間を振り返りたいから
1台でも多くの愛車を紹介していこうと思う
どこかに載っていないか、隅々まで探してみて！



2019.9.22

30th
SMILE
FOREVER
with
Roadster

ロードスター東北ミーティング in 磐梯町



毎年毎年、がらっと模様替えして参加する佐々木明さん。「すみっぐらし」で登場。GWまで楽しめるそう(笑)。次も期待してまーす。

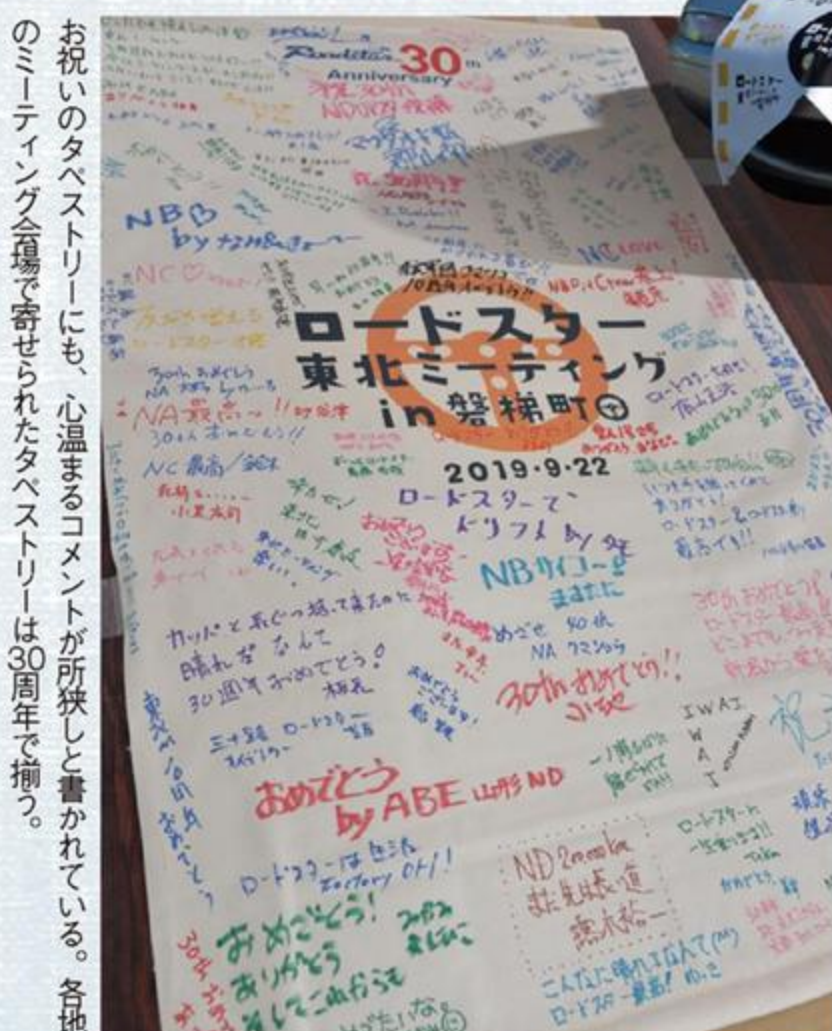


緑に映える、色とりどりのロードスター。広大な敷地にゆったり止めることができるので、フリマスペースも十分に確保できるのだ。



これを見ると「東北に来たな」という気にさせてくれる。オリジナルアイテムの販売も行っていた。

30周年サインカーの署名、東北ミーティングのスペースに書き始める。ボディの大半がもうサインでいっぱいになっている。



お祝いのタペストリーにも、心温まるコメントが所狭しと書かれている。各地のミーティング会場でも寄せられたタペストリーは30周年で揃った。

開催場所を星野リゾート アルツ磐梯に移すも のどかで心温まる雰囲気はそのまま！

秋晴れの好天に恵まれた東北ミーティングは、10周年の節目を迎える記念開催。これまでの「おおる公園」から、星野リゾートアルツ磐梯へと開催地が変わる大きなトピックがある。どんなロケ

ーションが楽しみにして訪れると、そこには広大な緑が！どこに駐車してもOKだが、かえってどこに止めたらいいか迷ってしまう。所変わっても、東北ミーティングのほっこり加減は変わらない。

磐梯町あげての「ウエルカム・ムード」が漂っている。豚汁のふるまい、地元物産品の販売は、来場者の楽しみを増幅してくれて、感謝、感謝！そしてもちろん、スペシャルゲストのゆるキャラ「ロ

ボばんじい」も登場。主催サイドからも「コッピイ」が初参加。さらに会場を盛り上げてくれた。
また磐梯町に工場のあるSIGMAが、カメラやレンズの貸し出しを行っていた。現ロードスターの斎藤主査は、30周年サインカーとともに東北初参加。30周年ミーティング目前、会場のテンションもお祝いの気持ちにあふれていた。

おいしそうなお弁当や、地元の名産品など道の駅からの販売品も置かれている。「売り切れたら、帰りにぜひ立ち寄ってください」の言葉どおり、立ち寄りました！



NA8C 外地千尋さん・幸子さん

仕様の異なるNA2台のために ガレージを作ってしまった(笑)

ネオグリーンが初めてのロードスターで、15年ほど前に購入。サーキット走行なども楽しんだが、オールペンして外装をきれいにしたら、キズなどが気になって走れなくなった。そのためサーキット用にと増車したのが白NAだ。「仙台ハイランドを走ろうと思って買ったのですが、サーキットがなくなっちゃって」。奥さんも走ろうと意気込んでいただけに、本当に残念。



ロードのための家付き(!)のガレージの内装は、杉板を仲間と張った力作。神様「平井主査」の緑号乗車時の写真とサインキャップを展示。



①サーキット仕様とあって、燃焼室加工やポート研磨、フルバランス取りなど内部にも手が。②白NAは、シンプルにまとめた。追加メーターはオーディオスペースに集約されている。③フェルリッドもスタイルに合わせた。④シートは運転席、助手席ともにBRIDEに交換。ドレスアップのネオグリーンにはRECAROが2脚セットされている。

①ドレスアップ仕様とあいつつ、NB2ピストンやマルハのサブコン「ラビッド」を組み込んでいる。②雰囲気合ったエアロボードをチョイス。③メッキを上手に使ったコーディネートでまとめた室内。自分で作業できるところは、すべてDIYで取り付けている。④排気系はフジツボEX+ズームマフラーでまとめた。ズームのエランキットがノスタルジック。

NCEC 小澤かずこさん

子育てが終わって 愛車がロードスターになった～

「13年前に初めてNC1に乗ったものの、1年間はほぼ乗らず。近所のNC乗りに誘われて、あちこち行くようになったら楽しくて! いろんな人に会えるし、今ではミーティン

グのスタッフもやるようになって。気づけばNCを増車してました。子供にまた買ったの? って言われちゃいました(笑)」。ジムカーナや走行会にも参加、活動の場は広い。

NCが2台並ぶ(白ちゃん&ジーコ)。大貫さんのNC(2台持ち)とジーコは双子車だとか。



①レイズのホイールに、マツダのロゴマークをセンターキャップ部にあしらった、オリジナルの純正オプション風!? ②スタイルで選んだ牽引フックはいいアクセントになっている。③マフラーはオートエクゼ製を装着する。④純正のエアロボードにお気に入りのステッカーを。

NA6CE 佐藤典夫さん

戦闘機のイメージでセットアップ 「ロードスターは別格の存在!!」

「20年前に購入しました。初めて運転したときは、「なんだ、これは!」って、衝撃を受けました。どんなクルマとも別格ですね。塗装前のボディカラーは赤でしたが、年齢も

年齢なんで(笑)、落ち着いた色でと考え、ベントンの昔のカラーデータで塗ってもらいました。愛車に忠実なプラモデルは、カスタムを思いついたら即試し、実車に反映する。

成形の仕事をしていることもあって、プラモデルはもちろん、首にかかっているミニミニカーネックレスまで愛車バージョン。



外装はシックだが、内装は派手にまとめている。ボディカラーが赤だったときは、全体に赤すぎたと考えオールペンした。



マフラーはさりげなく出口にメッキをあしらった。リアビューは自作でトランクをダックテール風にするなど、小技が生きる。

フェンダーダクトは自分でデザインし、取り付け。修理も自分でできるため、こうしたオリジナリティをプラスすることができる。



NB6C 渡部航平さん

NAが欲しくて中古車店に行き 見かけたNB限定車にささった～

「父がNAに乗っていて、その助手席で育ちました(笑)。だからNAを買おうと思っていたのですが、近所のお店でMVリミテッドを見て購入。ムーンアイズが好きなんで、インテリア

には小物を使ってUS風にしていきます」。簡単なメンテナンスは、大学の設備を使って友だちといっしょに行っている。純正っぽさを生かしつつ、カスタムを楽しんでいる。



①300台限定のMVリミテッドの内装はブラウンレッドで、ファッション性が高い。
②ホイールはエンケイ92のブラック。ブリッツの車高調でローダウンしてスタイル決めてる。③左がお父上、マツダにお勤めでミーティングの開会式でごあいさつ。仲良し親子。④NCの門井さん、彼の山田一鷹さんと参加。山田さんは現行シビックタイプRが愛車!



NCEC 佐々木 直さん

卒業文集に成人式はロードで、を 実行することができた一つ!

小学校の低学年時にNCを見て、「欲しい!」と思い、その思いは続いて「中学の卒業文集に、ロードスターで成人式に行く、って書いたんです(笑)。有言実行できました。このNC

は19歳で購入し、1年でこのスタイルになりました」。後期顔っぽく見える、ノプロのバンパーがお気に入り。まだ学生でテストが近いのだが、集中できず、ミーティングに参加。



シートはバケットタイプに変更。いじっていくと見た目がどんどん変わり、ミーティングで気付かれると気持ちも昂る。



メーターはREV LIMITER GAUGEをセットする。初代から現行ロードスターまで、さまざまなデザインのメーターが用意されている。

NCEC 岩田大輔さん

AWDのデザインが大好きなので インテリアに用いています

「NB2に乗っていましたが、24万kmで壊れてしまい、NCの中古を探しました。エンジンや外装はノーマルで、COBRA風にまとめたたいなと思っています。所さんのテイストなんかも

入れてみたいし」。インテリアは大好きなAWD(アートワークスデワ)のメーターパネルを中心に、メッキパーツをアクセントにしてまとめている。メッキの使い方が秀逸だ。



「ROCK'Sのメンバーだって誇張しておかないと(笑)」。ROCK'Sは北海道のロードスターオーナーズクラブだ



①センターパネルのオーディオスペースにはSmithの3連メーターをセット。②メッキは純正オプションのほか、ドイツ製品なども駆使している。③ワークのエモーションもメッキでコーディネートしている。カップのリングはNC1用を加工して、ぴったりフィットさせたもの。④マフラーはマツダスピードを装着。エキマニやエアクリナーはノーマルのままだ。



ND5RC 飯田 誉さん

春から仕事で北海道行きが決定 「これで運転しますよ!」

初めての愛車がロードスター。「バイクに乗っていたんですけど、事故られて親から大反対。じゃあバイクに近いのはオープンカーだろう。新しいほうが安心と思いNDを購入しま

したが、今はNBも欲しくなっちゃいました(笑)」。休みをとって、ふらのミーティングから東北まで走破する。1回1回のイベントで過ごす時間を、大切にしたいとロード満喫中。



ホイールはレイズのTE37V(8J)を装着する。ガンガンの深リムをとも考えたが、国産にこだわりたい部分だった。



ラリーバックのダックテールのみと、外装はシンプルなメニュー。若いうちにオープンライフを楽しもうと考えた。



BRIDEのVIOS3とナルディのステアリング+ラフィックスで、インテリアは機能的にまとめた。外したパーツが部屋を占拠し始めている。

ND5RC 上田拓実さん

スポーツ走行のためHTを装着 壊さないように気をつけなくちゃ

サーキット走行をしていて、最近ではおわらサーキットに遠征。「NDの前はデミオに乗っていました。もっとスポーツ寄りのクルマに乗りたいと思い、新車で買うならNDしかない

な、と。ハードトップは買って1年くらいしてから、ネットで知りました。壊さないようにしないと!」。地元のオーナーズクラブにも入会して、本格的にロード沼にはまり始めている。



ラリーバックのハードトップを装着。クスコのロールケージを組み込むサーキット仕様なので、これはメリットが高い。

シフトノブは一見、スポーツらしくないウッドタイプ。スポーツ走行時はグローブをするので問題なし。見た目の変化が楽しめる。

NA8C 坂下洸太さん

リトラクタブルに乗りたくて選択 ホントはFDが欲しかった(笑)

18歳で手に入れた初の愛車。「リトラに乗ってみたいってFD(RX-7)を考えてましたが、NAになりました(笑)。ネットでいろいろ情報を集めて、東北ミーティングは初参加です。菅生

のファンミーティングは行きましたが、個人的には富士スピードウェイに行きたいです!」。USレーシングのエアロに、真っ赤なBRIDEがよく映える。



エンケイのRP-F1を装着する。NA購入はクルマ好きの親にも、そして彼女にも反対されたのだが、買って良かった。



ダックテールは海外製、そしてマフラーは柿本をチョイス。クルマは宮城のケンオートでいじってもらっている。



BRIDEのバケットシートは運転席、助手席ともセットした。赤やメッキパーツに弱いという気持ち、わかるなあ。

NDERC 長須律子さん・広志さん

「夫とふたりでオープンカーに 乗ることがあこがれでした」

「試乗したときに風の流れとか、走りがほかのクルマと全然違いました。雪が心配だったので、RFを購入しました。もっぱら8:2で私が運転しています」と奥様の律子さん。ちょっとの

勇気でこんな素敵な世界が開けるのだと、今は大満足。1カ月で1000km以上走ったこともある。大好きなカメラの被写体は、子供たちからロードスターへと変わった。



ノーマルでも、十分いいサウンドを楽しめる。運転しているだけで笑顔になってしまうのが、ロードスターなんですね!



NCEC 鈴木友貴さん

学生でもアルバイトで 維持できるのがロードのいいところ

「知り合いからRX-7を見せてもらって、スポーツカーに目覚めてしまいました。初めての愛車はいろいろ考えて、バイトでも維持できるスポーツカーにしようと思いました」。たま

に見つけたM'sチューンを購入し、カーライフを楽しんでいる。最初からエアロがセットされている、お得なパッケージなのも、学生にとってはうれしい限りだ。



マツダスピードの、リクライニングバケットシートも装備されている。アフターにお金がかからないのは、うれしいポイント。



エンケイのホイールがセットされる。エンジンやフライホイールなど、専用チューニングされた限定車なので、何もせずにスポーツを満喫できるのだ。

NB8C 高松史佳さん

学生時代から乗りたくて新車で購入。まだまだ乗るよ～

「子供の送り迎えに使っています。そろそろ、オープンの良さがわかってくるんじゃないかと(笑)。ボディカラーはビートルのハーベストムーンベージュです。アイボリー系がいいなと思っていたので、2年ほど前に塗装しました」。社会人になってすぐに購入したNBはまだ10万km足らず。普段の足は別のクルマなので、過走行になりにくいからまだまだ乗る続ける！

オールペン前はセンターストライプ仕様でレーシーな雰囲気だった。全塗装で、印象がまるで違ってくる。



自作のエアロボードのほか、ナルディステアリング、ズームのルームミラー、KGワークスのファッションバーを装着している。



ゴージャスなチャイルドレカロ。長く使えるのが◎。軽井沢ミューティングのベダルカーレースで走るのが目標？オープン好きに育つといいですね。



ワタナベは6.5J×15インチ。足回りは、オートエクゼのストリートスポーツキットで、車高もほどよく下がりが、乗り心地もキープ。

NCEC 大貫真理さん

30周年記念車が当たったという前オーナーからGET!!

「免許を取った時からオープンに乗りたと思ってました。子供たちも“いいんじゃない?”って勧めてくれたし。最初はオープンにするの抵抗ありましたが(笑)」。もともとオールペン、ドレ

スアップされた状態で購入した。というのも、前オーナーがNDの30周年記念のレーシングオレンジに当選し、手放すというタイミングだったから。ギャラクシーグレーに増車した形だ。



ガレージベリーのボンネット、オートエクゼのフロントバンパーを装着。RX-8のウインターカーを流用しているのもポイントだ。



シートはブラックレザー。前期モデルだがヘッドライト、ステアリングに後期用をセットしている。電動ルーフの便利さにしびれた。



インテリアにもオレンジがふんだんに使われている。レイルのアルミパネルがスバルタンな見た目を演出する。



マフラーはカッターで見た目の印象を変化させている。リアバンパーもガレージベリー製を選択している。



NA8C 小松創太郎さん・萌佳さん

NBを4台乗り継いで父も乗っていたNAに乗る

「NBおもしろいな～と思って4台乗って、NCにも1年くらい乗ってました。で、本命のNAを購入したんです。父親がNAに乗っていたので、それをもらおうと思ってたんですけど、自分が免許

取ったら壊れちゃって(笑)。これ見て、父が“俺も欲しいなあ”って言ってます」。奥さんはクルマに興味はなかったが、「まさかオープンカーとは思っていませんでした」と言いつつNB乗り。



ウォッシャー液のタンクやラジエータータンクも交換され、きれいに磨き上げたエンジンルーム。美観を保っている。



幼少期に触れたナルディガラ3ウッドを取り付けているのも、感慨深いところ。カエルに興味は創太郎さんの方だとか。



ロードスターとの思い出

父親のNAに乗る子供時代の創太郎さん、かわいい～。昔の写真は、クルマに囲まれたものばかりというから、父親のクルマ好きが伺える。再びロードスターに乗りたと言っているのも、創太郎さんが楽しんでいるからだろう。



NCEC 高野仁志さん

作った人に付けて欲しいから ジェットストリームへ足を運んだ

「ミーティングのために仕上げてきました。ふらっと立ち寄ったディーラーに置いてあり、ローンの審査だけというつもりが、買ってしまった(笑)。フルノーマルでしたが、2年でこんな感じに。ジェットストリームのエアロは、相模原まで足を運びました。作り手の思いを知りたいと思って。仕事もていねいだし、人柄もよくて、頼んでよかったです」とべた褒め。



HKSエアクリナー、インテグラル神戸のエキマニ、そして排気はオーバードライブRSスベックを組み合わせている。



RSプロダクツのメーターは、エクステリアとのマッチングもいい感じ。テインのモノスポーツは室内からコントロールできるEDFC対応。



2019.11.10 E.R.F.C.清里ミーティング

マツダ、ロードスターの裏話が聞ける!? 他のミーティングにはない独自のコンテンツ

30th
SMILE
FOREVER
with
Roadster



例年よりも遅めの開催となった清里ミーティング。高原らしい清々しさを、ピンと張り詰めた空気が感じさせてくれる。文化系ミーティングとして、独自の進化を遂げており、参加台数は100台に限っている。年を追うごとにミーティング参加者が増加している昨今、心苦しくも参加を断らざるをえないケースが続いている。バラエティに富んだゲストが展開するトーク(?)がじつに興味深い。オフレコ話に会場にいる参加者全員が、一心不乱に聞き入っている。室内で過ごす時間が多めなのが、特徴のひとつでもあるのだ。

静岡から参加の山本さん夫妻。莉佳さんのNAと、史明さんのNCはミーティングによっては見た目が激変することがあるのだ。



今年も豊富なおかず、ごはんが詰まったお弁当。ちょっとしたデザートも入っている充実っぷり。パッケージを見ているのも楽しい。



100台限定のなか、夫婦で1台ずつ乗ってくるツワモノが2組も! だって、自分のロードで行きたいですね。こちらは落合貴紀さん、佳乃さん。



30周年なので
お祝いウエアです
by 小林理沙

広島から駆けつけた元デザイン部長の福田さんが、デザイナーの観点からスポーツカーを語ってくださった。自走での参加は今年が最後かも!?



たくさんのスタッフが支えてくれているからこそ、ミーティングを心ゆくまで楽しめる。どの会場でも感謝の気持ちを忘れずに。



好天に恵まれた清里ミーティング。続々と会場にロードスターの姿が増えていく。ナナメ45度の美しいフォーメーションが圧巻。



お母さんのお腹にいる時から、清里に参加している前田虎太郎さんも、運転できる年頃に。

福田さんお手製のサンドブラストが当たった、じゃんけん大会のウィナーたち。



モータージャーナリストの岡崎五朗さんは、クラブメンバーで第1回目に参加していたそう。久々の登場。

NA6CE 田山謙二さん

30周年の記念に オールペン 磨きだけでこの光沢をキープ

ダットサンサニーのボディカラーを採用しているのだが、カラーデータを日産に問い合わせたところ「古すぎてわからない」と言われた。塗料メーカーで調べてもらい、塗装してもらった。「塗料だけのツヤで、ここまで仕上げてるのは、ショップのこだわりみたいですね。ずっと全塗装したかったんで、30周年はいいタイミングでした」

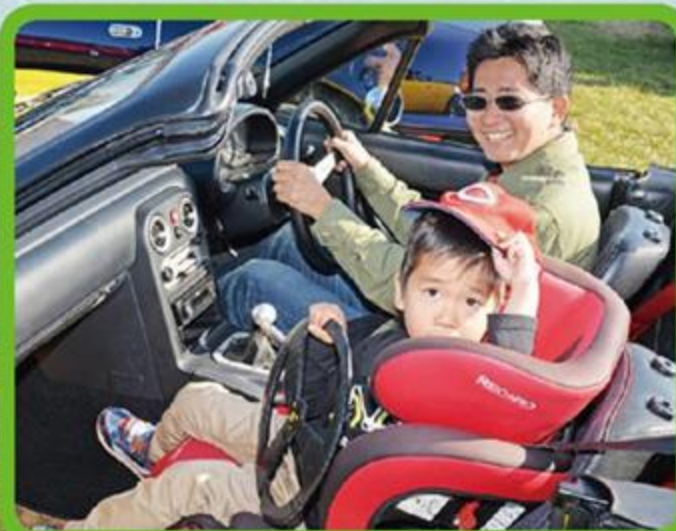


M2の10001コンソールレスにして、RX-7の純正ステアリング、シートはミューレンを装着。オーディオパネルは自作した。

ブリヂストン・スーパーラップは14インチ。サニーのサンシェードブルーとヨーロッパ仕様の外装によく似合う。

NA8C 吉浜明夫さん・圭吾くん

発売当初はエランの真似？
なんて思っていたけど
乗ったら……



「白のNAに乗っていたんですが、本来は黄色が欲しかったので、見つけてすぐに買い替えました。走行距離は27万kmになりますが、26万kmの時オイル上がりがひどかったのを、エンジンを換装。10周年から30周年まで、すべて参加してきました。息子には譲りません(笑)。ND買ってもらって、たまに乗せてもらえばいいです」



フューエルリッドやトランクスポイラーでドレスアップ。圭吾くんいわく「お父さんのロードスター、虫が寄ってくるよね!」、よくわかりで……。



ナルディクラシック、アートワークスデワのメーター文字盤、カロのマットでインテリアを楽しんでいる。子供にはチャイルドレカロを装備した。



マフラーはRS-R製、吸気にはアベックスのエアクリナー、エキマニにはフジツボを装着する。エンジンは載せ替えし、ロムチューンをしている。



子供に遊ばせると壊れちゃうと心配なラジコン。ミニカーやラジコン、ロードスターがあると買ってしまうのは、オーナーの悪い(いい?)クセ。

NA6CE 久保田雄一さん

スクリーンも塗装もすべて
当時のままを維持しています

平成3年式のJリミテッドを、オリジナルのまま乗り続けている。28年で2万7000kmという極上車。「できれば雨の日は乗りたくないです。30周年の三次で降られちゃいましたね(笑)。とにかく黄色が欲しかったんですが、落選しまして。キャンセルが出て買うことができました。カーポートに入れていますので、塗装もスクリーンも当時のままです」



見間違いかと思うほどの走行距離。ロードスター購入時には、プレリウドを下取りに。予算ができたなら、復刻版タイヤにしようかと検討中。



復刻版の純正ホイールではなく、購入したままの状態。メンテナンスは静岡県浜松市にある、アイスタイリングに持ち込んでいるという。

発売当時の新聞広告や書類など、大切に保管している。穴があくほど写真を眺めて過ごした。奇跡のめぐりあいからもうすぐ30年、すばらしい!



NA6CE 松原泰世さん

後ろから突っ込まれ白バンパーを
装着してみたら意外といいかも

社会人になり赤のNA(AT)を手にした。ATも楽しかったが、やはりMTに乗りたくてスイッチ。「自分のクルマで参加するのは、初めてです。元年式を乗り続けている人、すごいです! 子供のころから父がロードスターに乗っていて、自分も乗ることになったわけですが、ロードスターにはいろいろしてもらっている人生なんで、これからは恩返ししたい」



「いろんな人にオススメしています」というマルハのサブコン・ラピッド。エンジンはオーバーホール、ファミリアピストンを流用。



さまざまなミーティングやイベントに、顔を出していることがわかる。手放すことなく乗りつづけて愛車ライフを送る。



30th
SMILE
FOREVER
with
Roadster

KITA KANTOU
ROADSTER MEETING
2019 in GUNMA

北関東ロードスターミーティング 2019 in 群馬

2019.11.3



**北関東3県クラブが持ち回りで開催する
手作り感覚のアットホームなミーティング**

都道府県魅力度ランキングで毎年最下位争いを繰り広げ、いがいみあっているイメージが強い群馬、栃木、茨城の北関東3県。ところがそんなイメージを吹っ飛ばすパワーを見せてくれたのが、昨年11月3日に開催された「北関東ロードスターミーティング2019」であった。

栃木県のROCT、茨城県の薔薇、群馬県のロードスター群馬県民会の3団体が手を取り合って開催しているミーティングで、2018年の栃木県でのミーティングを受け、今回は群馬県が幹事となり、高崎市の観音山ファミリパークで開催されたのだ。

参加台数はロードスターとロードスターベースマシンを含めて、なんと196台！オーナー同士の情報交換だけでなく、参加車による人気投票なども行われ、小春日和の陽気のもとワイワイと楽しんでいるのが印象的。2020年は茨城県での開催となるので、情報をチェックしておこう。

イベントの目玉のひとつが参加者による車種別の人気投票。参加賞としてイラストレーター藤井さんのクリアファイルも配布された。



スタッフ総出で参加者をお出迎え＆お見送りというのうれしい演出。次回は茨城県のクラブ薔薇が幹事となる開催の予定だ。

普段はクルマ進入禁止の芝生広場に、車種ごとに展示された196台の参加車両。集合写真も圧巻の迫力。みんな写っているかな？



MH1(左) かのうひろゆきさん

シリアル番号#002番のフルオプション装備MH1

NC系をベースにオートバックスがヨーロッパモダンテイストで仕上げたモノクラフトMH1が会場に2台も集結。かのうさんのシルバーのマシンは、OZ製ホイールやマフラー、レザー内装などフルオプションのVSグレード。探し続けて一昨秋にゲットした。



シートやドアトリムなどは鮮やかなレッドのフルレザー仕様で、ステアリングのホーンボタンもMH1のロゴ入りとなっている。

17インチのOZスーパータービズムホイールも専用用品で、MH1のロゴが入っている。ほかにも2種のミニライトホイールが選べた。



MH1(右) 村越美幸さん

丸い目玉のかわいい顔とMT仕様が気に入って購入

昨年7月に中古車店で発見し、一目惚れ状態で購入したという村越さん。だんなさんもNCロードスター乗りで、夫婦そろってオープンカーならではの走りを楽しんでいるという。オートエクゼのダウンサスやウェッズ製のアルミホイールは、旦那さんのお下がり品とか。



村越さんのMH1はベースグレードなのでインテリアはブラック系。シートもファブリック素材となる。ミッドシヨンはだわりの5MTだ。



5ZIGEN製のマフラーはオプション設定されていたもの。ほかにもオートエクゼ製のダウンサスやアルミホイールなどを装備する。





NA8C 中島弘智さん

ネット調達パーツの活用で 個性的なUSDMカスタムを実現

リトラクタブルライトと丸いスタイルが気に入って、2年前に手に入れたというNA8Cのオーナーは21歳の中島さん。アメリカにありそうなロードスターをイメージしたベッタ

ベタのローダウンスタイルと、ムーンアイズのヘッドライトカバーがお気に入り。自動車学校生ということで、マフラーも自作したものを装着していた。



フロントは9J、リアは9.5Jというワイドホイールに引っ張りタイヤを組み合わせ。サスペンションはテイン製の車高調を装着する。



ウインクミラーやカッティングシートで仕上げたダッシュパネルでUSスタイルを演出した室内。パープルのステアリングもこだわり。

ND5RC改 岡部泰貴さん

納車1週間で参上の激レア“ロックスター”

イベントの約1週間前に納車されたばかりだという光岡ロックスター。本誌初登場なのだ。もともとC2コルベットステイングレイが大好きだが現車は無理と諦めていたところに

ロックスターが発表となり、即決で購入したのだという。岡部さんはこのロックスターのほかにも、それまで乗っていたNAロードスターもキープしているという。



岡部さんのロックスターはSスペシャルパッケージ。オプション設定のレザーシートにはレッドのストライプと刺繍が入っている。



5スポークタイプの15インチアルミホイールとBFグッドリッチタイヤの組み合わせは、19年納車分先行50台の限定装備品だ。



ND5RC 赤坂夏季さん

アイデア勝負で実現した オフロードスタイル

この日参加していた約200台の中でも、ひととき異彩を放っていたのがこのマシン。2015年の購入当初はローダウンとしていたが、「それじゃちっとも目立たない!」ということで

思い付いたのがリフトアップスタイル。ワンオフサスペンションブロックで車高を上げ、オフロードタイヤとカットオフバンパーで個性を主張している。



リアバンパーも下部をカットしてリフトアップ感を強調している。まさに“直管”のマフラーを含め、作業はすべてDIYとのこと。



フロントバンパーは下部を大胆にカットし、ジムニー用のブッシュガードと縞鋼板を加工した、アンダーガードを追加した。



NA6CE 室田初男さん

いぶし銀のパーツ選択で カスタム旧車の雰囲気

バフ仕上げのルーバー付きボンネットと4灯ヘッドライトのエクステリアにSSRマークⅢホイール、さらにインテリアはタンレザー張りの仕上げで、英国旧車風の雰囲気を醸し出

している室田さんのNA6。そのバツグンのカスタムセンスは、ホンダN360やTE37カローラレビンを乗り継いでこのロードスターになったと聞けば納得です。



メーターフードやセンターコンソールなどはタンレザー張り、スイッチや計器類がメッキで統一されているインテリアもため息もの。



バフ仕上げのヘッドカバーやサージタンク、アルミインテークパイプなどで、エンジンルームも美しく仕上げられている。

NF2EK 比企賢志さん

パワー系から内外装まで トータルにパフォーマンスアップ

2018年3月に、BMW640グランクーペからアバルト124スパイダーに乗り換えたという。アバルト専門パーツブランドの、スリーハンドレッド製パーツを中心としたパフォーマンスアップがポイント。スポーツECUによるパワーアップに吸排気、車高調整式のサスペンション、エアロパーツ、インテリアまでトータルに施されていて、デモカーのような仕上がりになっている。



パネル類をカーボン製パーツに変更してスパルタンさをアップしたインテリアは、エンジンルーム同様にブラック×レッドで統一。

マフラーは純正オプションのレコードモンツァにスリーハンドレッドのフィニッシャーを装着。エアロパーツもスリーハンドレッドだ。



ヘッドカバーとインタークーラー、タワーバーを鮮やかなレッドでそろえたエンジンルーム。ECUもスリーハンドレッド製のスポーツタイプに変更している。



MS01 浅川俊明さん

これ1台でどこにでも バイク感覚の走りが魅力

スーパーセブンのような2シーターボディに、NA系ロードスターのパワートレインを搭載した光岡ゼロワン。オーナーの浅川さんはなじみのバイク店で発見し、2007年に人生初の愛車として購入。以来現在に至るまでファーストカーとして乗り続けている。これまでに大きなトラブルもなく絶好調。わずか720kgの車重による走りは、まるでバイクに乗っているみたいだという。



PIAAのメッシュホイールは前オーナーが装着したもの。将来的にはバフ仕上げの部分の磨き直しとエンジンのキャブ化をしたいと考えている。



浅川さんのゼロワンはB6エンジン搭載の初期モデルだが、ラジエターを交換した以外はこれまでトラブルも発生していないという。



30th Meeting Parade Run



NB6C 石崎 進さん

ロードスターで 走りとカスタムを満喫中

お子さんの独立を機に、夫婦でドライブを楽しむために4年前に購入したのがこのNB6C。納得の走りを目指してDIYでコツコツとカスタマイズも行っているが、なかでも自慢は自作の音量調整機構付きマフラー。そのほかタワーバーはチタンカラーに、ブレーキキャリパーは蛍光オレンジに手描きロゴも追加するなど、手間をかけたペイントでオリジナリティ豊かに仕上げられているのだ。



タブレットも装着して、使い勝手を追求したインテリアの自慢は、運転席、助手席に装着したスバルコのR100バケットシートだ。

レーシーな蛍光オレンジに塗られたブレーキキャリパーがアクセント。メッシュホイールはメーカー不明、タイヤはトーヨーR1Rだ。



エンジンは吸排気系を高効率なものに変更した程度のファインチューニング。塗装でチタン風に仕上げたタワーバーにも注目だ。



チタンカラーのフィニッシャー装着のマフラーは、運転席からワイヤー操作で音量調整が可能。なんとDIYで自作したものという。



朝焼けをイメージした専用色のレーシングオレンジをまとう30周年記念車には、シリアルナンバー入りのオーナメントも装着されている。



純正ビルシュタインからテイン製の車高調整式サスペンションに変更して車高ダウン。レイズ製の専用ホイールやタイヤは純正品だ。

NDERC 渡部 勤さん

憧れの30周年記念モデルを さっそくロードダウンカスタム

NB系、NC系とロードスターを乗り続けてきた渡部さんが、新たな相棒として手に入れたのがロードスターRSベースの30周年記念モデル。このミーティングの約1ヵ月前となる9月末に納車されたばかりだったが、「ノーマル車高じゃ乗れねえ」と、早くもテイン製の車高調整式サスペンションを装着して程良いロードダウンスタイルを実現。タワーバーも社外品に変更したいとのことだ。



エンジンは吸排気系なども含めて今のところノーマル。純正のタワーバーは車高調の減衰力調整ができるように穴開け加工している。



行くぜ! 30th ミーティング 2019

イベント紀行!

ミーティングのある風景

Welcome home Hiroshima

Roadster 30th Anniversary Meeting
at Miyoshi, 2019.10.13

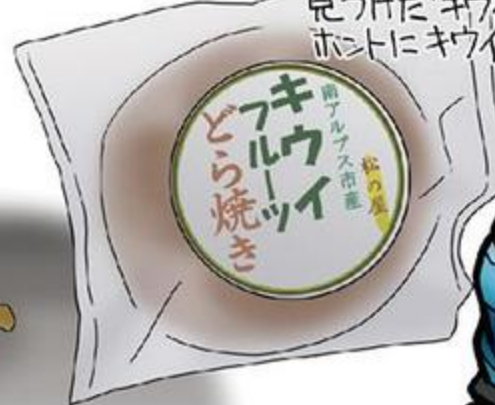


内装がすごくキレイな
新名神高速の
宝塚北SA
南欧風の外観も
超オシャレ!



山陽自動車道 福石
SAで食べた「生」が
美味い! O見だいたく
おきたい...

中央高速双葉SAで
見つけた「キウイどら焼き」
ポイントにキウイ味だよ...



2019年10月13日、ロードスター最大の祭典
「ロードスター30周年ミーティング」が、マツダ三
次自動車試験場で開催された。
本州に台風が迫る中、広島は奇跡的な
晴天に恵まれた。
イベントの内容は、他のページでも紹介
しているので、東京から広島までの道中で
気になったあなこを載せてみる。



今回のお供は、友人の「NB改
雨宮号」。ロータリーエンジンを積んだ
コンプリートカーで、往復1600kmを
1人2人で走り切った!



広島に来たら、お好み焼きでしょ!
麺が入ってるから、ボリュームたっぷり。
ちい甘めのソースが広島風。
ネギトッピングで!

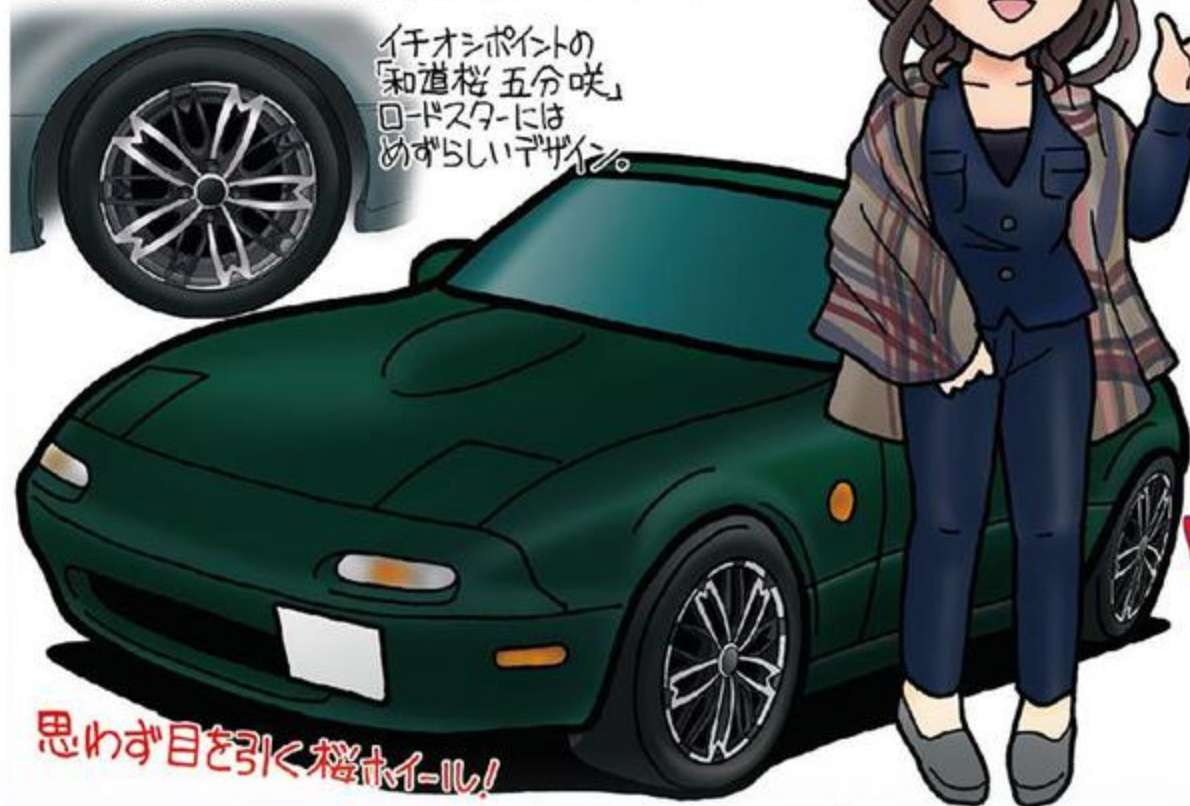


三次のコースに
ズラリと並び
ロードスターたち!
2000台も集まると
お見物だね!

山陽自動車道 福山SAで
ちょっと休憩。瀬戸内天串
に惹かれて、尾道ラーメンと
ゆづりうどんを食べてみた。
いや、ラーメンは、やっぱりラーメン
の方が...



'92年式 NA6 屋久保美咲さん
免許を取る前に、初めて乗ったロードスターに一目惚れ!
初の愛車として9年間乗り続けている。
コンズマフラーの音色はバツグンで、お気に入り!
どこでも楽しく走るクルマに仕上げていきたい。



イチオシポイントの
「和道桜 五分咲」
ロードスターには
めずらしいデザイン。

スーパージングでオシャレに!

30thミーティングが終了し
帰路につく仲間たち。
その道中で見かけた
ロードスター女子の
ごだめりの愛車を見せてもらった!

今回の
ロードスター女子!



'95年式 NA8 福浦美輝さん
たまに見かけたNAのライトがかわいくて、
ボディがふっくらして、おもしろいと思ったので、
思わず購入した! サイドマーカーやハイマウントを
外してスーパージング。シンプルに、おしゃくに仕上げた。

ちょっとクラシカルで
深みがある「AT5 Etype」で
足元をキメる。

思わず目を引く桜ホイール!

会場で見かけた

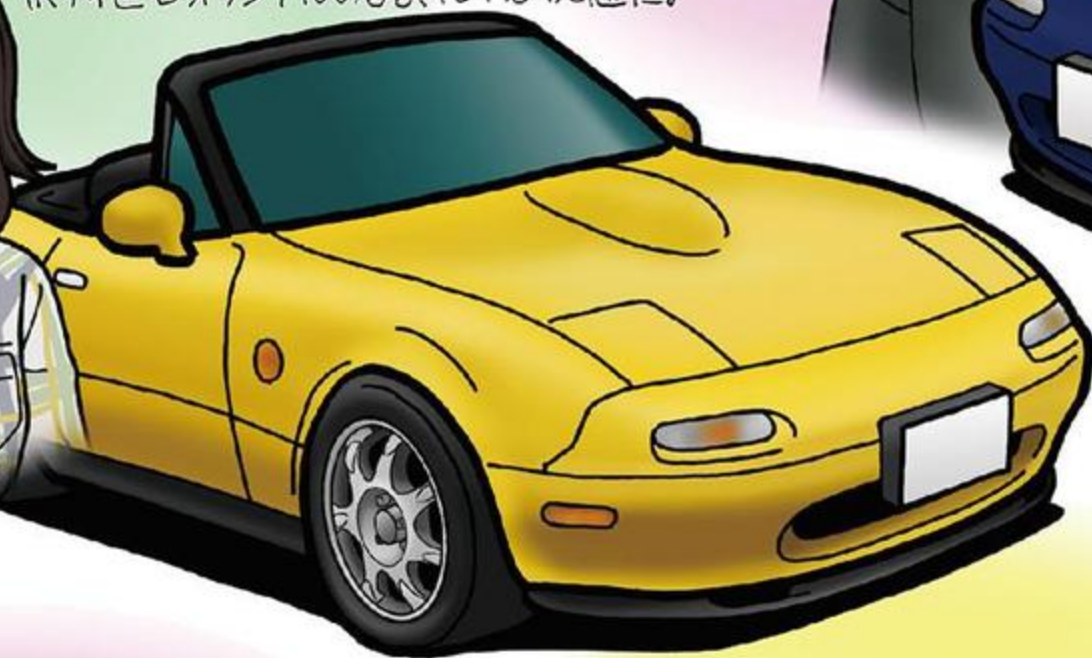
ちょっと気になる一台!

30thミーティング会場に、ズラッと並んだ限定車たち。NAからNDまで、歴代の限定車が集結した。その一部を、オーナーの声と一緒に紹介しよう!



’94年式 JリミテッドII 角谷美枝さん

イエローがキレイで一目惚れしたJリミII。車庫保管しながら札幌の冬でも普通に乘っている。それでも、走行距離は、まだ4万1440km! ボディ色もオリジナルのままキレイな状態だ。



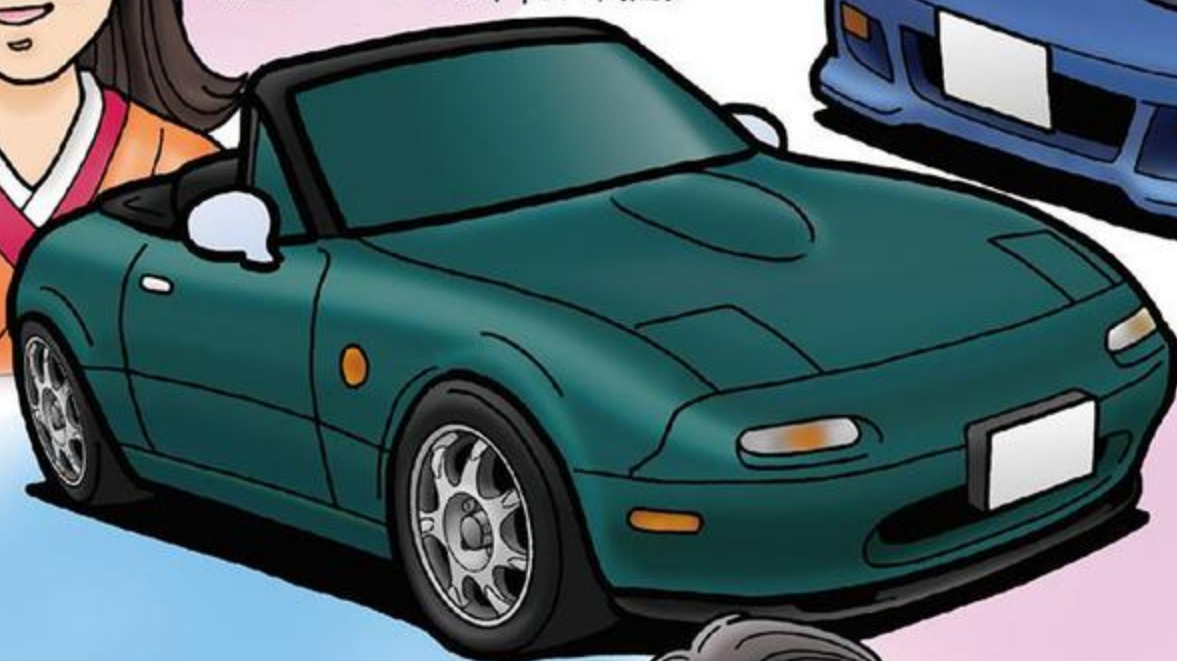
’94年式 RSリミテッド 瀧本嘉威さん

ロードスターを探して、たまたまデューで見つけたRSリミテッド。限定車とは知らず純正でフルバケが入っていたのには、びっくりしたそうだ。オリジナル状態で大事に乗っていききたい!



’97年式 SRリミテッド 片桐美鈴さん

スペシャルグリーンメタリックが美しいNAシリーズ最後を飾る限定車。オーナーの片桐さんはイベントの手伝いもあって、会場を忙しく奔走してくいたスタッフの一人だ。

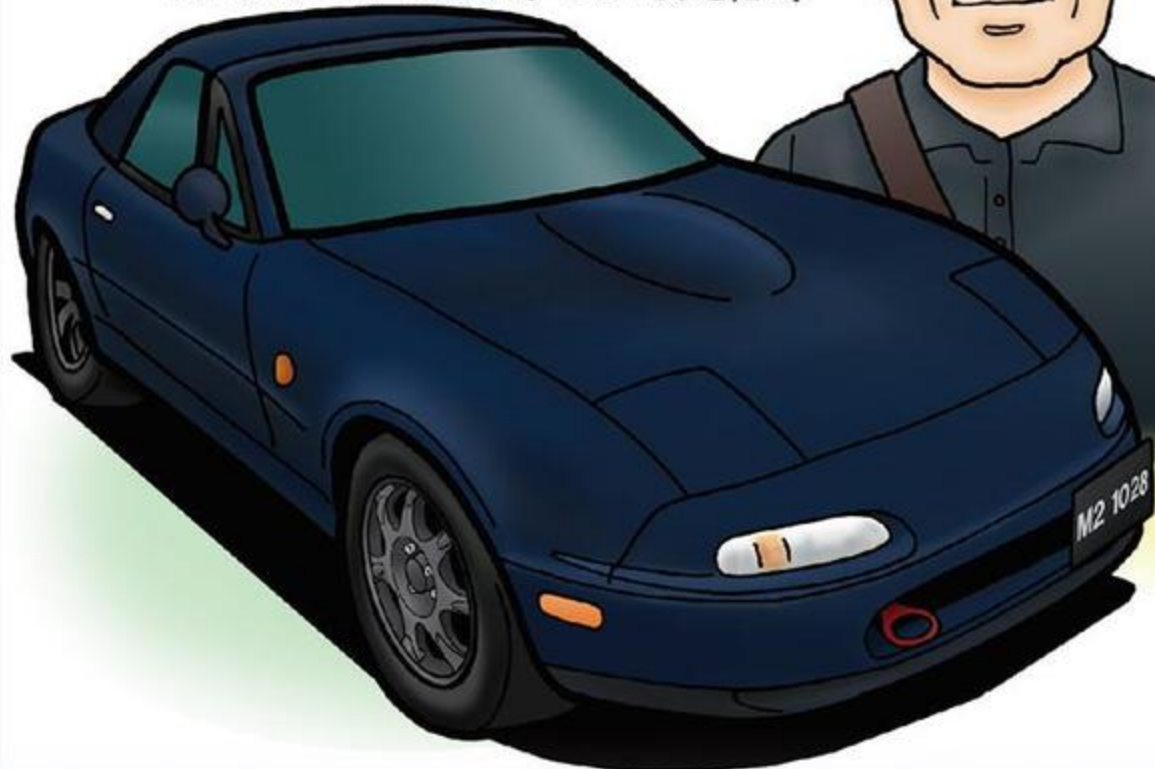


’98年式 MZダススピード Cスぺック 白根宏希さん

MZダススピードがリリースした希少なコンプリートカー! まばゆい白本車内装も、オリジナルのまま、キレイに保っている。4~5台製作されたらしいが、今では、パーツも無いので、常に安全運転を心がけている。

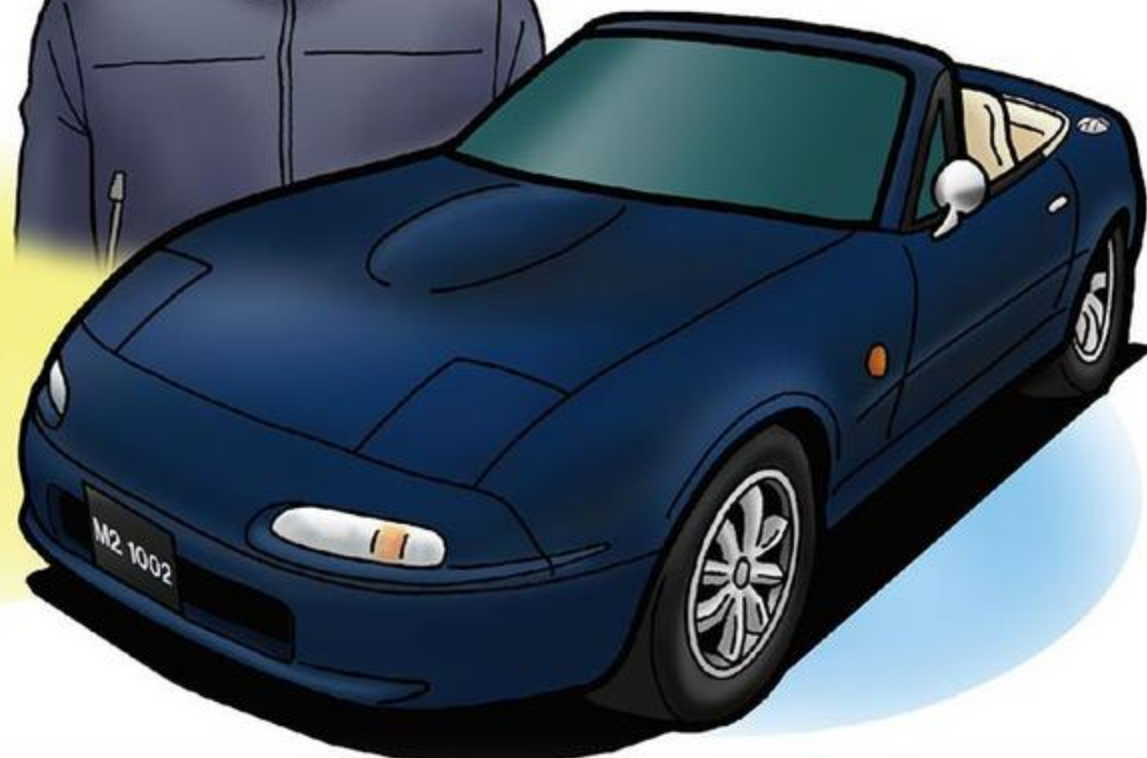
’94年式 M2-1028 魚住一也さん

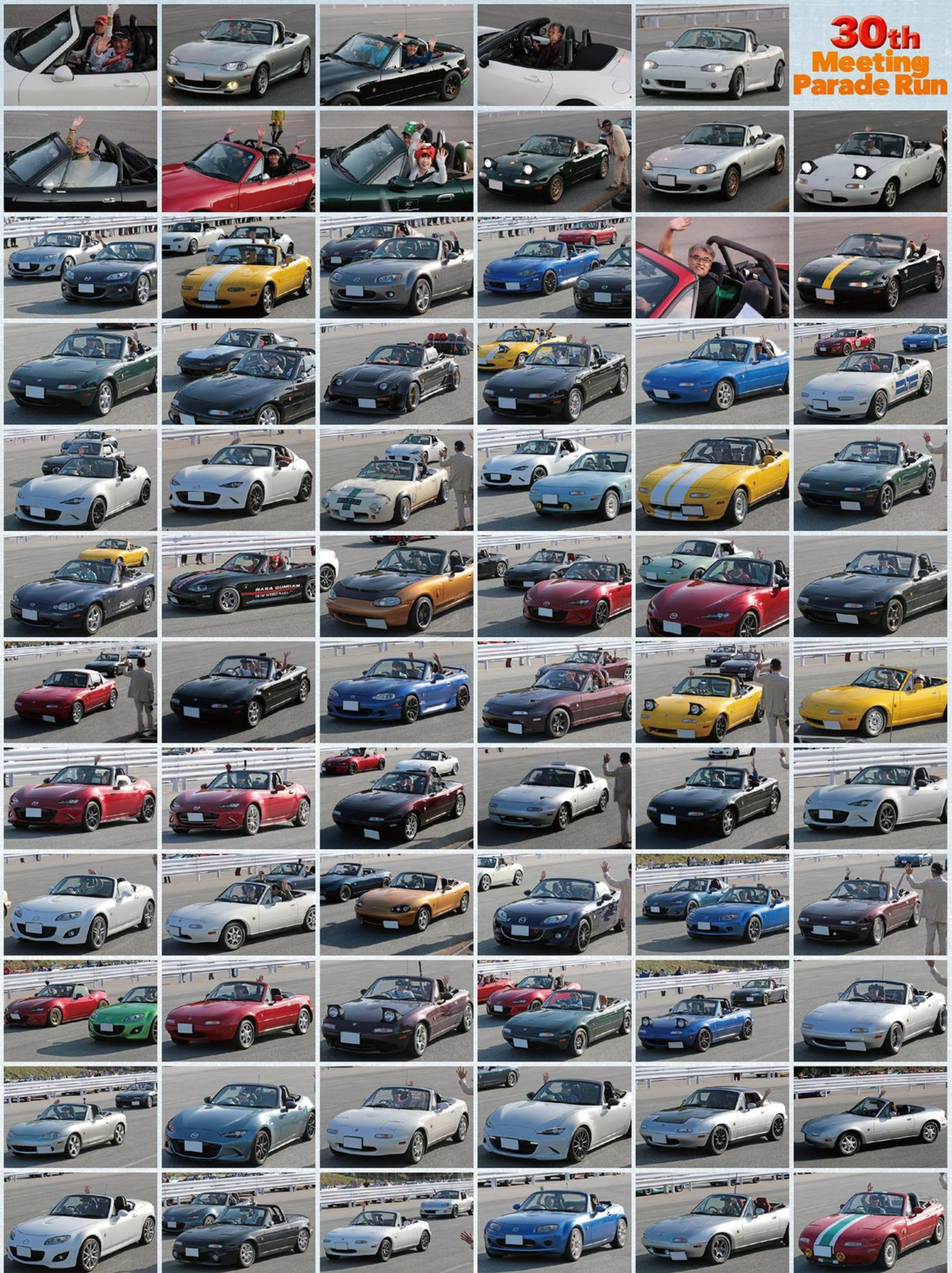
ロードスター版の「アンフィニ」を待ち望んでいたところ、M2から1001がリリース! しかし、抽選で11ズルと涙を飲んだ。その後、1028が登場し、念願がなって手に入れた! 一生乗っていききたい!

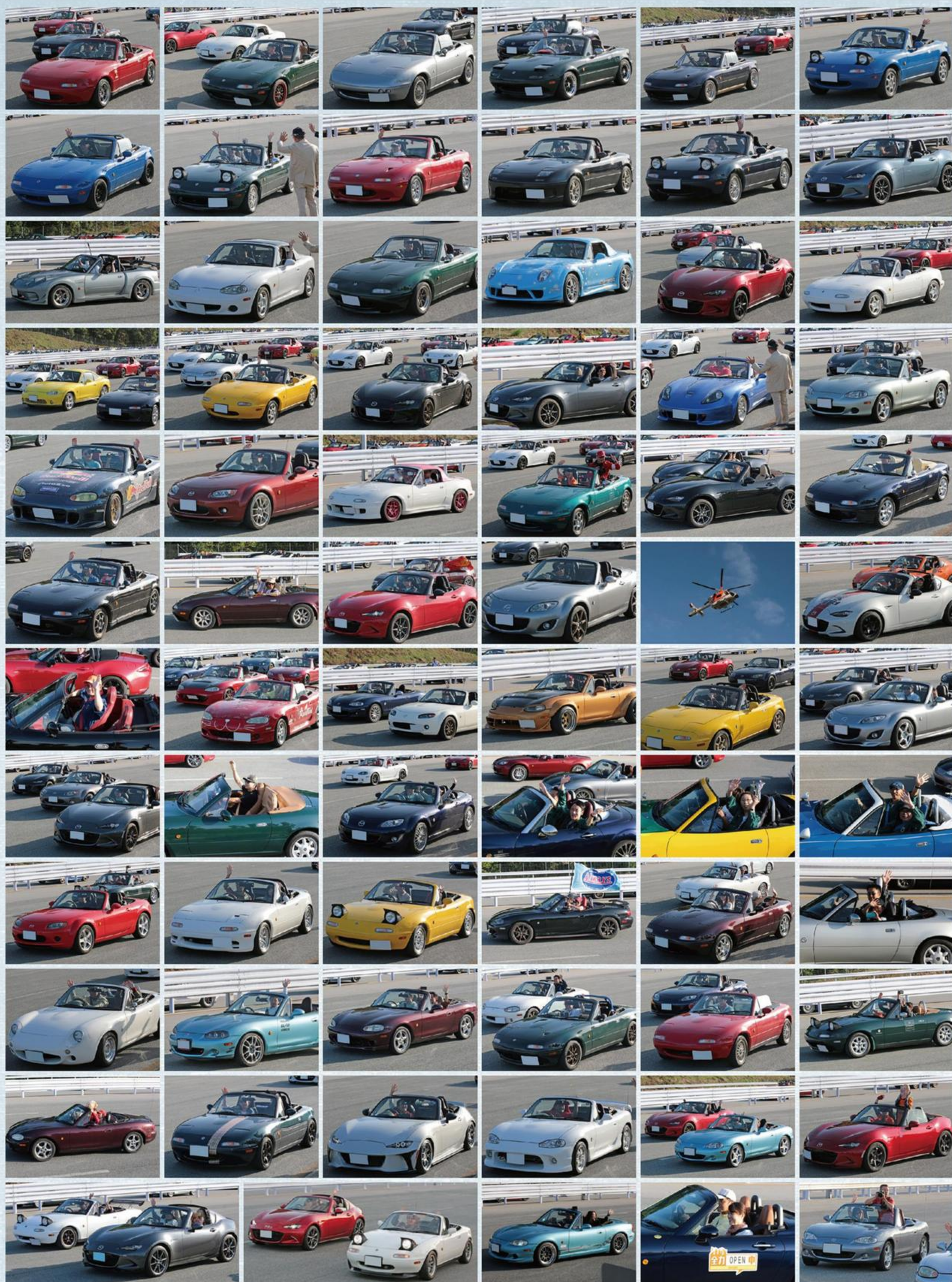


’93年式 M2-1002 今野繁幸さん

シリアルナンバー「100」が刻まれた最終ロットの1002。カタログのままの姿に、内外装をフルレストアした。クルマ業界だけでなく、あらゆるツテを使って知り合った 職人たちの人脈は財産だ。







Anniversaryミーティングat富士スピードウェイ

**大雨、強風……大荒れの天候にもかかわらず
集まってくれたロードスターオーナーに感謝！**

MZレーシングの旗振りで、東北ミーティングの翌日に開催された、富士スピードウェイでのイベント。パーティーレースやマツ耐との併催となるため、にぎやかしくなること請け合い。

30周年をお祝いするとして、ステージコンテツやブース出展があり、レースとミーティングを組み合わせたような内容。レース終

了後には、パレードランも行われる予定となっていたのだ。しかし、遠くにあるはずの台風が影響し、朝から激しい雨と風が！
それでも入り口には、次から次へとロードスターが詰めかけた。編集部同様、東北からその足で富士スピードウェイ入りした、ロードスターオーナーも多々。
時間の経過とともに風が強くな

り、ブースのテントも撤収され、ステージイベントも残念ながら中止となってしまった。ずぶ濡れになりながらも、パレードの時間までを過ごす。夕方からのパレードラン時には、なんと雨が上がってオープン走行も可能になった。これって、30周年の幸先いいトピック？
圧巻で楽しかったね！

幻のリアキャリパー
フロントとの
バランスが◎です

新車で購入したND、ナイトスポーツとタッグを組んで、どんどん進化させているという。リアキャリパーは発売予定がなく幻。



内藤隆之さん

「インターネットでイベントのことを知りました。アテンザ、デミオなどマツダ車には乗っていましたが、ロードスターは初めてとなります。マツダらしいいいクルマです」。一度はロードスターに乗ってみたかった、という思いを叶えたのがNDなのだ。



シートバックはカーボン地。ロードスターのほかにRX-8を持っており、半々の割合で乗っている。歴代の愛車はマツダばかりのファン。



グリッドにずらりと並んだロードスターの列。いちばん前で集合写真を撮影した後、自分の愛車まで戻るのが大変な距離だった人もいた。



小田利裕さん

30th Meeting at Fuji Speedway Parade Run

大雨にもかかわらずたくさんのオーナーが富士スピードウェイに足を運んでくれたさあ、自分の愛車を探してみよう！



30th SMILE FOREVER with Roadster

2019.9.23 ロードスター30th



石川哲也さん・智子さん

ディーラーの営業マンから購入したNBなので、履歴がはっきりしている。「購入して16年目です。パレードランを楽しみに来ました。マツダのエクスペリエンスで走って、味をしめちゃいました(笑)」。毎回付き合ってくれる、奥さんは「普段からオープンなので、髪がばたつくのも慣れました(笑)」



雨が止んでいる間に、オーナー同士で談義スタート。みんなのロードスターを見て回るのが、ミーティングのお楽しみ。



ジェットストリーム、マジカルヒューズ、ノガミプロジェクト、ガレージベリーなどおなじみのロードスターショップがブース出展。途中から風が強すぎて、テント撤収〜。



牛山天晴さん・石川美咲さん

石川さんご夫妻の娘さん、美咲さんは彼の30周年記念車で登場。まさか彼がロードスターオーナーとは!? 親子で参加できるなんて素敵。「納車3日目です(笑)。これに間に合わせるため、ETC後回しです」。マニュアルのため、美咲さんは「運転無理だろうって言われてるので、クルマ運転しません(笑)」



悪天候なのに、こんなにたくさんのロードスターが、パレードランに参加してくれた。ちょうど雨も止んだのは、ベストタイミング。



「1年前まではNCに乗っていました。結構いじってました。今しか乗れないだろうと思って購入したNAも、やっぱりNC同様で水漏れが怖くてDHT付けてます(笑)。フェンダーを取ったらサビがあって、雨の日はなるべく乗らないことにしています」。ごめんなさい、お名前聞き忘れてしまいました。



佐藤さん

「RX-8のセカンドカーで、デミオを考えていたんです。ディーラーの担当に勧められてNDにしましたが、なかなか使い勝手がいいですね。RX-8はガチガチにいじっていて、ロータリーのミーティングにもよく行きます。NDは買って間がないので、どうやっていじるか検討しているところです」



ロードスター元主査・貴島さん、山本アンバサダー、斎藤現主査、そしてRX-17元主査の小早川さんと、そうそうたる顔ぶれた。





NA&NB 生涯現役宣言! 幸せの無限ループ

ロードスターに乗り続けるために、メンテナンスを続ける
消耗品を交換する、カスタムパーツをセットする、高い税金を支払う……
こんな“ロド沼”だけど、自らはまりに行くのは、そこに幸せが待っているから！

そこでここでは、サスペンション関係やエンジンまわり、冷却系などの、こうなっていたらこうしたい、というメニューを紹介して

とも考えたい。
街のタイヤ屋さんでもあるアリーナが大事にしているのは、いいコンディションを保つということ。そのためには日常のメンテナンスをしっかりと行うことが必要だ。しかしロードスターは、走って楽しいクルマ。その楽しさをより深く味わうには、ただメンテナンスをするだけではなく、ちょっとしたグレードアップをしていくことも考えたい。

同じ直すのならちよつと欲張った
グレードアップパーツでいってみよう

もらった。もちろんこれ以外にも、メンテナンスが必要な箇所やその症状に応じて、行ってみたいグレードアップがある。それを知るためには、まず自身のロードスターを、プロの目でチェックしてもらう必要がある。
これはなんにも、わざわざ点検しなくてもいい、といって訪ねなくても、オイル交換をお願いしたときなどには、熟練のスタッフが下回りなどを、さっとチェックしてくれる。プロに作業を任せるといのは、そういったメリットもある、ということを知っておきたい。

タイヤプロショップアリーナ

Arena
AUTO TECHNICAL PROSHOP



サスペンション関係は 動きの良さを保ちたい

サスペンションはスムーズに動くことでボディのロールを制御し、運動性能を左右する。それだけに、ショックアブソーバーのヘタリやゴムブッシュ、スタビリンクの劣化を放置するのはNGだ。

もし劣化がある場合には、パーツ交換することになるのだが、そのときのグレードアップは自身のロードスターの使いかたに合わせたい。背伸びしてもマッチしなければ、かえってツライので注意したい。

劣化したブッシュは動きを阻害。純正品にするか、よりダイレクトさがある強化品にするかは、使いかたに合わせて選ぶのがベストだ。



上下動を規制するダンパーがヘタったとき、純正品を再び付けるのなら、ブリッツ製ダンパーZZ-Rのようなコスパのいい車高調もあり。



ボディロールを制御するスタビの交換も動きを変える。またより大事なものはスタビリンク。劣化して動きが悪いリンクは新品が調整式に交換したい。

ダブルウィッシュボーン式サスはゴムブッシュの数が多く、その劣化はスムーズさを阻害する。ヒビ割れはその交換サインと考えたい。





ストリート走行がメインでも冷却水の総量が増える2層式ラジエーターを使うのは、エンジン保護という面からもオススメのメニュー。

どうせ交換するのなら アルミ2層にするのもあり

純正ラジエーターはかならず劣化し、水漏れを起こす。そのとき、純正品にするのもありだが、サーキット走行などを楽しんでいるなら、容量が大きいアルミ2層にするのもあり。アリーナでは比較的買いやすい価格のHPI製やマルハモータース製をオススメしている。

年数的な面もあり 思わぬ大トラブルも起きがちだ

今回取材させてもらったオーナーカーは、お父さんが購入した新車を、免許を取った息子へと受け渡したものの。そのまま大事に乗っていたが、ヘッドからのオイル漏れ修理に訪れたアリーナでヘッドを開けてみたところ、2番シリンダーのオイル上がりを見出し、オーバーホールすることになった。こういう症例は経過年数からいけば、当たり前になりつつある。早め早めの点検と対策が、大トラブルを防止する。



2番シリンダーのみスラッジまみれ。オーナーは排気煙の濃さに気付いてはいたものの、若干状況を甘めに判断してしまっていた。



こういう状況になるとシリンダーからバラしての部品交換が必要。そこでついでだからとピストンやカムも交換し、ライトチューンすることを決意。劣化しがちなエンジンマウントも新品に交換する。

SHOP INFO

タイヤプロショップアリーナ

愛知県津島市神守町字古道46 ☎0567-28-8830
営業10:00～19:00(平日) 10:00～18:00(日・祝)
休水曜日・第2木曜日 HP<https://arena-by-emc.com>



スポーツ系パーツはもちろん、ドライブレコーダーやオーディオ/ナビなど、さまざまなパーツを扱っている。



中古車の販売も行っていて、購入時に自分の使いかたにマッチしたカスタムを行ってもらってから納車、ということも可能だ。



整備工場には塗装ブースも備える。钣金作業も含めて自社内で行えるため、エアロパーツの取り付けなどレスポンスがいい。



季節、地域を問わずに走りたい その要望に応えた車高アップパーツ

ロードスターIIシャコタン、という概念を覆す新製品がステージから発売された。その名も「アゲアゲアダプター」だ。1年ほど前から構想、開発が進んでいたが、ここにきて商品化が決定した。

車高を上げるシチュエーションといえば、ダート走行、雪道といった悪路だ。では、どんなニーズ

があるのかといえば、雪の降るシーズンでもロードスターで過す場合。また通勤からスキーなどレジャーまで、1台ですべてをこなすユーザーにとって、冬場のシャコタンは法度なのだ。スペーサーひとつで気軽に車高を変更でき、雪道でもおっかなびく走り走る必要はなくなる。

高さは30mm、40mm、50mmの3種がラインナップされている。40mmをセットした際、60mmほど車高が上がる。もっとも高くなる50mmは、車高をめいっぱい上げることになるため、ダンパーは伸びきった状態。片輪走行や大ジャンプなど、負荷のかかる状態でのデメリットも、きちんと理解したうえでの装着がマストだ。車高アップすること、ロードスターの新しい遊び方が広がっていく。



デモカーのNBに50mmを装着してみたところジムニーよりも最低地上高が上がり、深めの雪道もいけそうだった。とはいえ、車両に負担の少ない30mmがおすすめの高さ。



アゲアゲアダプター

適合 NB純正・社外アップアッパーマウント 価格 1万5000円(税抜)

30mmは純正&純正形状のダンパーで使用可能だが、NB純正アップアッパーマウントのボルトが干渉するため、交換かカットが必要となる。40mm、50mmは限界値に近くなってくるので、取り付け可否については要相談だ。



40mmを取り付けた状態。アダプターを装着することで、大きくアライメントが変化するので、調整が必要となる。



5mmづつ刻むことができる、微調整用のスペーサーも用意。アッパー側とスプリングの2カ所をラインアップする。

微調整用スプリングスペーサー

価格 2枚セット5000円(税抜)



微調整用アッパースペーサー

価格 2枚セット4000円(税抜)

「地元」の信越電装という会社に話をしてみたところ、容量アップのオルタネーターにも対応できるという話で。それなら、ということ
でNA6、8は65Aを80A、NB6、8は70Aを100Aで設定する予定です」と駒場代表。

最新の車内では、音楽、スマホ、DVD、ナビなどなど、電装品を使うことが多くなっている。デバイスはアップグレードされていくが、車両側のほうはさっぱり。そこでは電力不足というもの。そこで、オルタネーターの容量をアップさせる手法を考えてみたのは、長野にあるガレージだ。

電圧アップのオルタネーターで 安心してめいっばい電装系を楽しもう

実際の製品作りや効果など、次号では詳細をお伝えできる予定なので、乞うご期待だ。NA、NBでも快適な電装ライフを送れる、長く乗り続けるための部品供給は、大いにありがたいトピックなのだ。



NA6CE用



NB6C・NB8C用



NA8C用

タッグを組むのは信越電装株式会社 SHINE

SHINE 信越電装株式会社
0261-23-2300
2000-1000 年中営業 24時間緊急対応
LIVEでお問い合わせ

トップページ リビルト製品 サービス よくある質問 信越電装について お問い合わせ

SHINE **SINCE 1967**
DELIVERY WITHIN THE DAY

信越電装で取り扱うリビルトオルタネーター、リビルトスターター、その他リビルト在庫品はすべて即日発送いたします。

オルタネーターやスターター、エアコンのコンプレッサーなど、リビルト品を取り扱っている会社。設立は昭和42年というから、50年の歴史を有する。「re-Manufacturing」リマニュファクチャリング(リマン)=故障して使えなくなった製品からパーツを取り出し、それらを修理することで新品同様の製品につくり直していくというやり方で、自動車部品の再生を続けているのだ。



ファイナルスペックダンパー KIT

適合 NA/NB 価格 1台分8万円(税抜)

ショコラブラック (-30 ~ 40mm)

適合 NA/NB

価格 1台分3万5000円(税抜)

ショコラパネ (-20 ~ 30mm) 3万円(税抜)

ステージがこだわって開発したダンパーキットで、街乗りでのフィールを確保しながらもスポーツ走行まで対応する。NAのスプリング、NB純正アッパーマウント(NAにおすすめ)&ブッシュを使える特徴を持つ。純正よりも乗り心地が良く、なおかつスポーツも楽しめるいいところ取り! 純正よりも30mmダウンを実現する。



柴野康介さん

「これでスキーにも行きますので、車高が上がってうれしい! これまではがんばって走ってましたが、これからは気楽に走れます(笑)」と気分もアゲアゲ!?



車高が高くなって気兼ねなくあちこち足を運べる、とさっそく海辺ドライブを楽しんだ。



車検時に限らず、愛車診断をしておくことで 大きなトラブルを未然に防ぐことができる

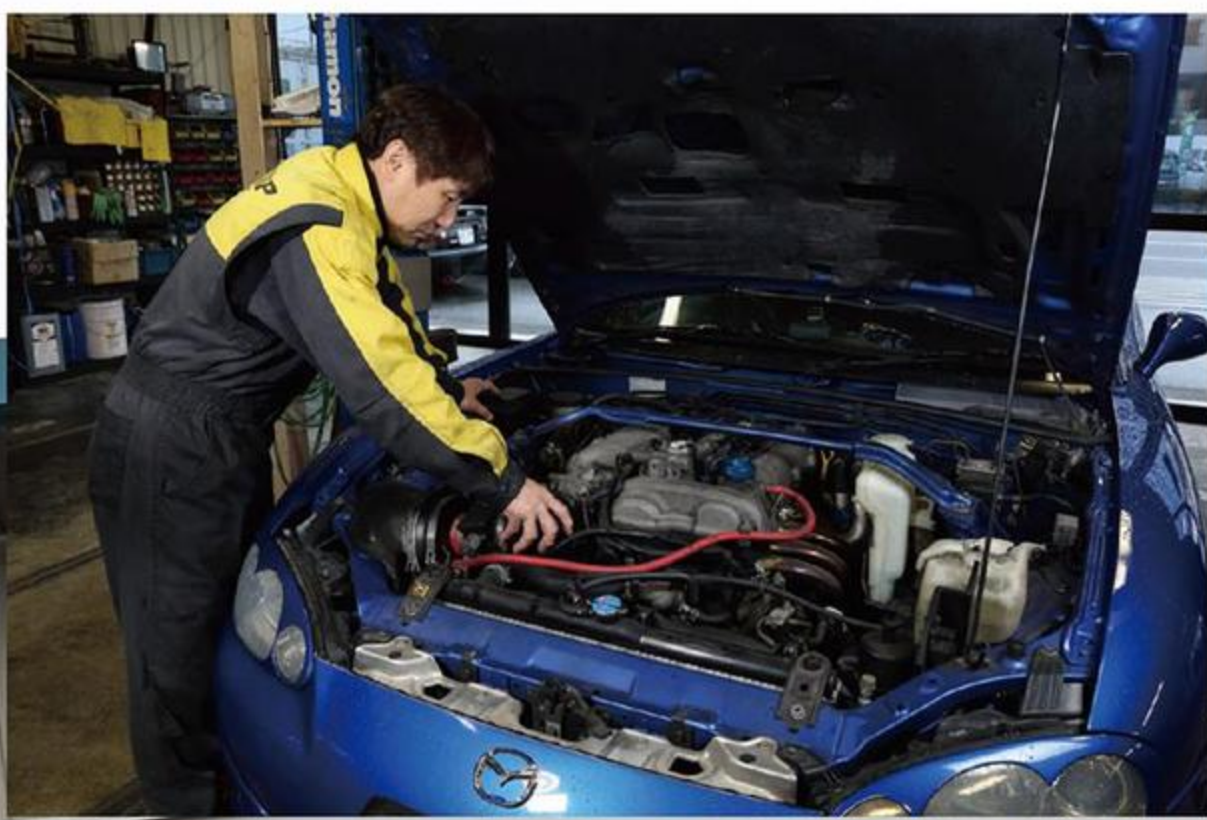
ロードスターショップの老舗「タックイン99」では、現行NDはもちろん、歴代モデルを手がけてきた。昨年は、30周年ミーティングがあったことから、NA、NBのリフレッシュ作業が重なっていた。ところが、ミーティングが終わってもなお、車検を含めたりフレッシュが絶えない。

「低年式車になるほど、車検時に交換する部位が増えてくるものです。それをわかっていないと、前回は通りました。ってなるんですね(苦笑)。車検は2年に1度ですから、その間に部品は消耗します。

問題なく走れているからといって、車検が通らないこともあるし、交換しないでおけば、間違いなく不具合が出てくる症状

もあります。NAやNBを長く乗り続けるには、予算をかけて手直しする必要がある「すね」と、メカニックの北川さん。

安い中古車を買って遊べる時代はもう昔。プレミア的価値が出てきたロードスターだけに、手放したくないならば、きっちり手直しして乗り続けたい。そのいい機会が車検だから、今回はチェックポイントをおさらいしておこう。



カム角センサー

クランク角、カム角センサーは、どちらかというとNBの弱点だ。NAでのトラブルよりも多い。またセンサーハーネスも断線の危険がないかを見ておく。新品の供給がなく、引き直しは可能だが手間のかかる作業だ。



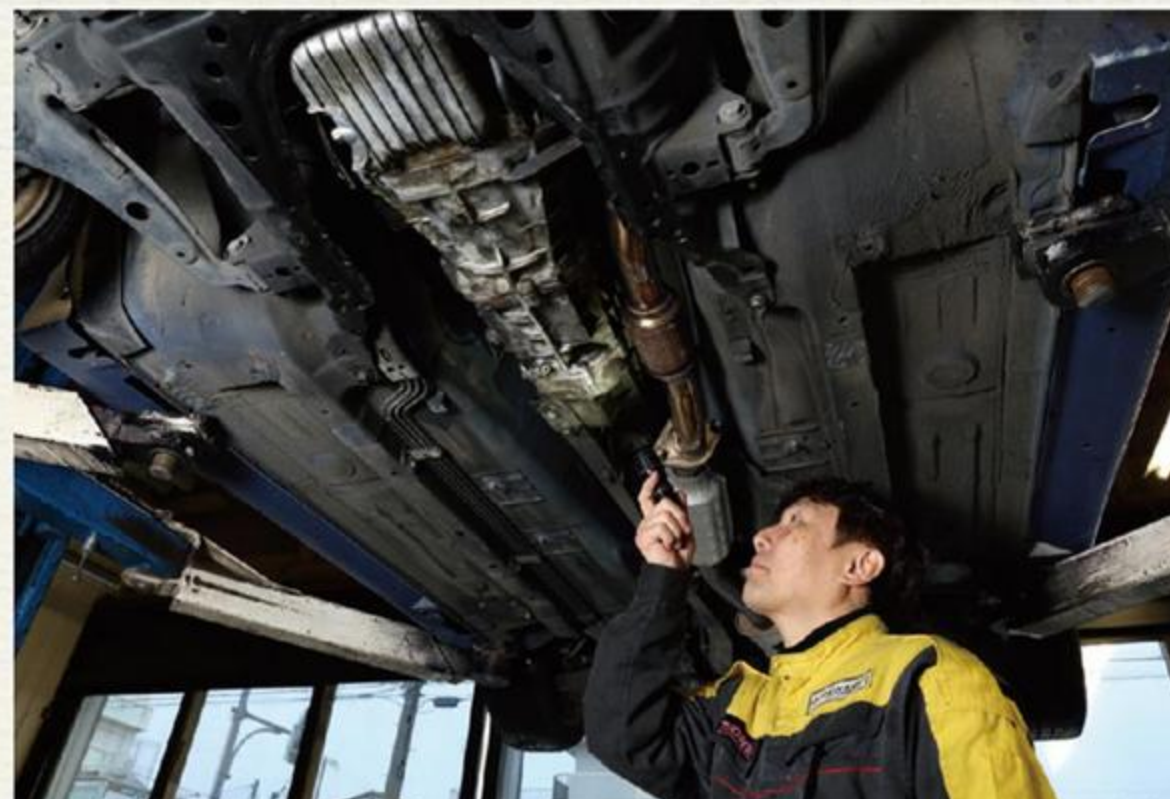
ブーツ類のヒビ、グリスもれ

ゴム製パーツは走行距離に関係なく劣化するもの。タイロッド、アーム、ドライブシャフト、ステアリングラックなど、ブーツ類は要チェックだ。NBのステアリングラックのブーツは信頼性が高いが、NAは要注意。



ブレーキホース

フルードもれやゆるみ、ホースの劣化など「止まる」の部分は、とくに念入りにチェック。ホースをステンメッシュ製にしておくのもありだ。ただし、ステンメッシュも一生モノではないので、定期的な交換は必要だ。



ミッションオイルのもれチェック

まずは目視でコンディションを見ていく。NBの6速ミッションは、ケースの継ぎ目からオイルがにじんでいることが多い。軽症であれば上からシール剤で対応するが、ひどい場合はミッションをおろしての作業となる。



純正コンピュータの基盤

NA8Cのシリーズ1.5で顕著なのが、コンピュータの基盤で生じる液もれだ。新品の供給がないことから、破損する前に目視での確認をしておくのが◎。基盤にある部品にクラックが入っていることもあるから、早めの手立てを。

エンジンのヘッドカバー

ボンネットを開けての目視チェックは、日頃から自分でもできるので、見るクセをつけるようにしておくといい。エンジンのヘッドからオイルがひどくにじんでいたたり、オイルが減るようになったらオーバーホールといった重作業を覚悟したい。

クラッチのリリースシリンダー

NA、NB共通のウイークポイント。古くなっているなら、アッセンブリー交換を。ついでにやっておいたらい作業は、クラッチホースの交換。ダイレクトタイプにすると、メンテナンス性も向上するのでオススメだ。



きちんと手を入れば新車のようなコンディション

長く乗り続けるつもりで、内外装に着手した1台。外装はオールペン、内装も取り外してマルハのNBエアコンを投入。気付いた部位に少しずつ対応するのではなく、「ついで作業」をうまく取り入れて、工賃を節約しながらメニューを考える。タックインでは日常のメンテナンスを通じて見ているロードスターにつき、こうしたメニューを提案している。素性がわかるだけに、的確な長期計画が立てられるのだ。



ブッシュ類を打ち換えてやると、驚くほど別もののフィールを手に入れることができる。サスペンションはラスト1つのクラブマンパック。

シートはユアブランド製を用いて張り替えた。DIYでもできるが、びたっと張りを持たせながらの作業は、スキルがいる。



NBではヘッドライトのプラスチック部が白濁して、車検に通らない事例が増加中。新品は高いが、長く乗るつもりなら用意したい。



CARMAKE CORN'S

遊び心満載のオリジナルカスタマイズパーツは
キュートからスポーティまで詰まっている

オーバーフェンダー

適合 NA全車

価格 4枚セット2万9160円(税込)

片側10mmなので、全幅は5ナンバー枠に収まるから、気軽に装着できる。これくらいのボリュームなら、初めて取り付けの人でも抵抗がないのでは？ 太めのタイヤを履かせて、旧車スタイルを完成させたい。



旧車スタイルを展開して久しい、カーメイクコーンズがラインアップするオーバーフェンダー。発売から1年足らずだが、太めのタイヤを履かせたい、というユーザーに注目されている。

「両サイド装着してもらえばナンバー枠に収まっているので、記載変更の必要がありません。いかにもオーバーフェンダーというわけではなく、目立ちすぎないところが受けているみたいです」(渡辺代表)。

それでいて、太いタイヤを履かせることができる。ノーマルのボディにマッチするさりげなさで、

レトロな雰囲気を出す。またオリジナルホイール「CMC-03」との相性も抜群。どちらもNAのフォルムを、ライトウエイトスポーツらしい見た目に変えてくれる。

中古車も扱う同店だが、最近ではNAの供給量が減っているという。あっても高いなど、手に入りにくい状況が続いているようだ。

「一度はいじり倒して、今度はノーマルで乗りたいからというリクエストをもらいますが、なかなか難しい状況です」

貴重なNA、NBだから、現存率を下げないようにがんばろう！



コーンズバケットシート

カラー キャメルレザー×メッシュ

価格 7万7000円(税込)

キャメルレザーの落ち着いた色合いが、インテリアコーディネートにも役かう。新しいベルトホルダーを使用。座面は厚みのある旧タイプを採用している。限定6脚だから早い者勝ちだ。



CMC-03 (ホワイト、ブラック×シルバー)

サイズ 7J×14インチ +20

価格 1本4万2900円(税込)

CMC-03 (丸塗りシルバー)

サイズ 7J×15インチ +20

価格 1本2万2000円(税込)

昔懐かしい「鉄ちゃんホイール」のような見た目ながら、アルミ鍛造のメイドインジャパンなのだ。古い渋さが人気のクラシックシルバーは、ボディカラーを選ぶことなくマッチする人気色だ。

コンバケ用
シートベルトホルダー

価格 2860円(税込)

シートベルトが擦れて生地が傷むのを防いでくれるホルダー。ステッチのカラーは、レッド、シルバー、ブラックの3色となっている。

コーンズ
バケットシート

カラー ブラック

価格 6万6000円(税込)

イエローステッチがアクセントになっているファブリックベースのバケットシート。Jリミテッドに似合いそうな組み合わせだ。

コーンズ
バケットシート

カラー ブラック×ブルー

価格 6万6000円(税込)

ファブリックを使用したニュータイプのフルバケットシート。ブラック×ブルーの組み合わせはなんと限定6脚というレアものだ。





ニーパッド

適合 汎用
価格 5500円(税込)

いわゆる“膝当て”で、コーナリング時に踏ん張りが効くよう取り付け。小物入れ機能がプラスされているのは、収納スペースのないロードスターにはとてもありがたいポイント。



Glasses box

適合 NA 価格 5940円(税込)

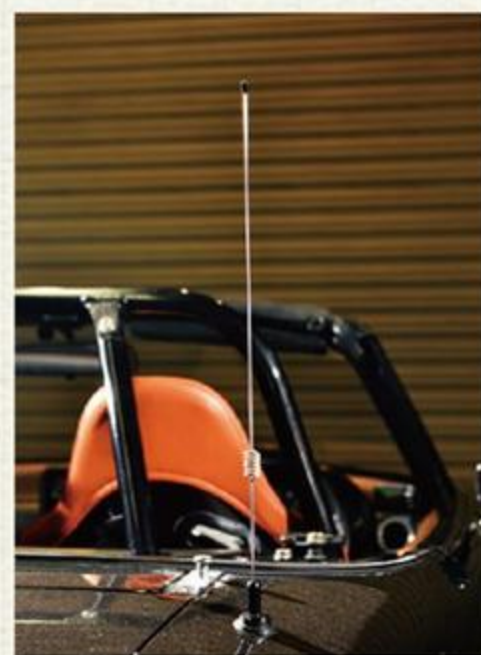
純正のセンターコンソールにある灰皿と交換する小物入れ。バラバラ散らばりそうな小物をまとめて入れたり、充電ケーブルを入れておけば車内がすっきりする。使わないケーブルはそのままにしないのがスマート。



CARBON WEEZEL

価格 ASK

イギリスのカーボンヴェゼル社の製品も取り扱っている。仕上がりがたいへん美しく、ラインアップも内外装品がそろっている。スポーティなカスタムにも◎。価格や品ぞろえなど、問い合わせせてみてほしい。



ショートアンテナ

適合 NA
価格 4290円(税込)

復刻版として、長さ45cmに変更されて再発売となったオリジナルアンテナ。シルバー1色と、上下端がブラックの2タイプを用意する。かわいい見た目に仕上がる。



CORN KNOB

適合 5MT/6MT
価格 6600円(税込)

シフトノブの好みは千差万別だが、手の大きさにかかわらず扱いやすい球タイプを採用する。ステッチのデザインで野球のボールのように見えるのがご愛嬌。



軽量クラシックミラー

適合 NA/NB 価格 1万5900円(税込)

軽量のクラシックミラーは人気の高いドレスアップパーツ。ロゴが入ったので、見た目にもちょっとしたアクセントが追加された。クラシカルスタイルにぴったり。



テールレンズ

適合 NA 価格 ASK

アメリカTOYOタイヤのスタッフである“オーマイガー-MIATA”氏によるオリジナルアイテム。コーンズが日本の代理店となっているので、ただいま取り扱い中だ。

愛着があっても手放したくないから 水没してもリフレッシュで長く乗る！

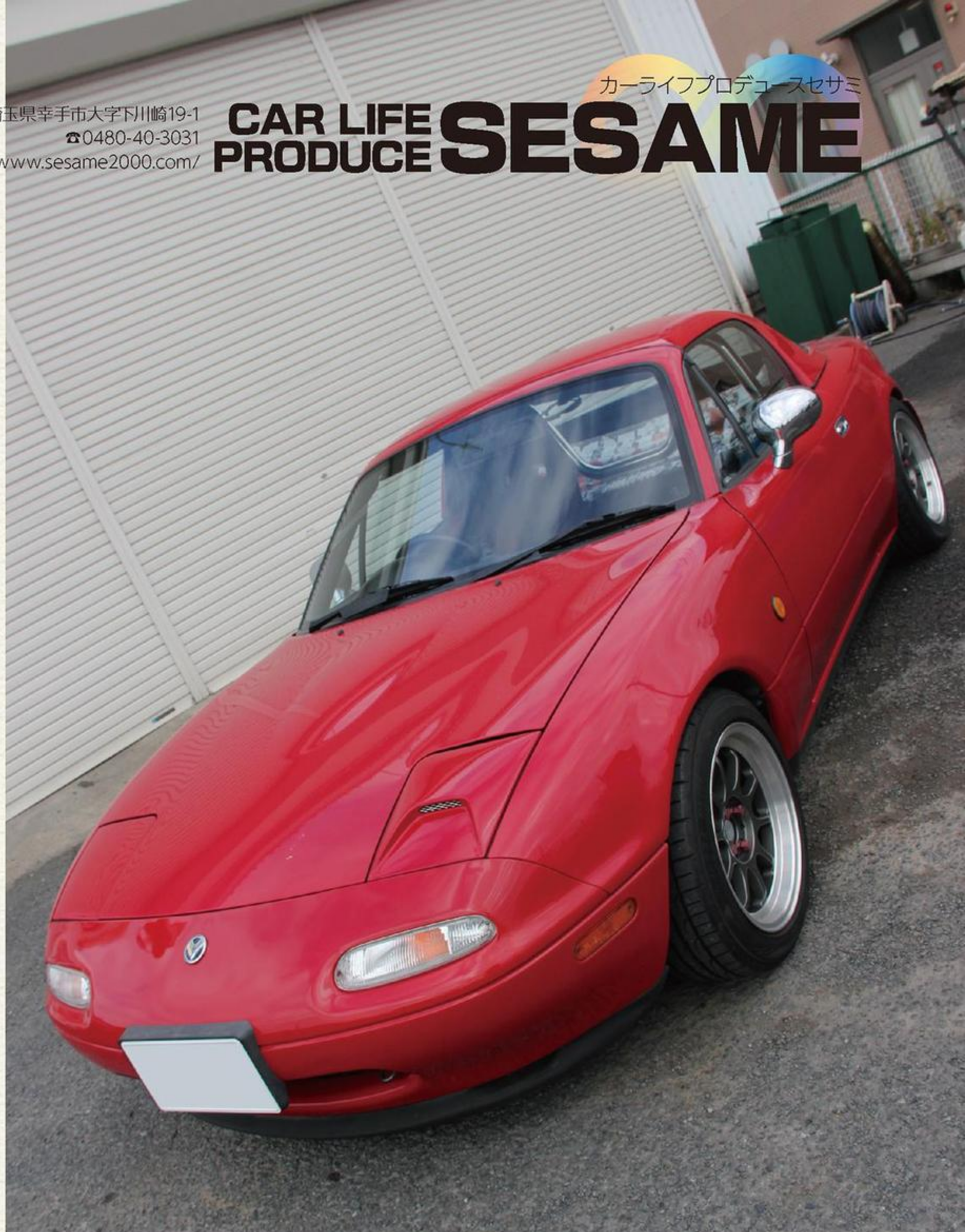
中古車の取り扱いからメンテナンスまで、ロードスターにこだわっているセサミには、いろいろな事情を抱える車両が持ち込まれる。「NA、NBは手放さないって人が多いですね。お金がかかってもいいから、持っていたいという人ばかりです。手放したら、再び手に入れるのは難しいですから。」

このNAは台風被害で、マフラーから水が入って、室内も水没してしまっただけなんです。それでも乗りたいというので、予算に合わせた最適なメニューで対応しているところなんです。

室内に水が入ってしまったと、カーペットなど乾かしても匂いが残ってしまうんです。だから車内を

消毒して新しいカーペットを装備します」と三田代表。

中古車店といえば、車両売買のみの付き合いが一般的だが、メンテナンスも手がけるセサミなら、購入後も安心して乗り続けられる。趣味性の高い車種だからこそ、豊富なノウハウを持ったショップで見てもらいたい。中古車を買った方がいいが、不安があるなんて人は、愛車のコンディショニングをチェックしてもらうといいだろう。



走行距離のなんと少ないこと。バイクも所有しているので、あまり増えないようだが、手放すことはしたくない。ロードスターを所有して、いつでも走り出せる状況にあることが大事なのだ。



塗装は当時のままというが、ボンネットの内側にはコーションシールが残ったまま。クーラントのタンクにある注意書きも、残っていることのほうが珍しい。ラジエターは交換のタイミングを迎えている。



フロアカーペットをすべて取り外して、車内を消毒した。マルハ製のカーペットを新しくセットする予定で、現在、納品待ち状態。

オートサロンに出展しました

手頃に遊べるベース車で カスタムを楽しもう!

「うちでは中古車相場が落ち着いて、手を出しやすくなったモデルをターゲットに、カスタムパーツを開発しています。ロードスターでいえばNBですね。深リムのオリジナルホイール「TC01」との相性もいいです。このホイールはスチール製なので、装着の10J×16インチ +10で1本2万円(税抜)とリーズナブルです」と梶谷代表。ドレスアップだから、各部に予算を投入したいもの。スポーツと違って、軽量にこだわる必要はないのかも。



ESB

<http://www.esb-style.com/>
☎072-369-7080



① 思いきりのいいオーバーフェンダーは、バトルワークスの汎用品をセットしている。汎用とは思えないフィッティング。② ダックテールタイプのリアウイングは3万円(税抜)。ビス留めがなかなかスパルタンな印象。車幅を広く見せるデザインにこだわった。③ オープンカーだからインテリアにもこだわっている。GoodGun Racingとコラボしたシートは1脚5万円(税抜)。ハニカムステッチが特徴的。



ロードスターのかわいさをしっかり残しているフロントスポイラーは、3万8000円(税抜)。チンスポを思わせつつも、今時のデザインで仕上げた。



ブレーキキャリパーのオーバーホールも行っている。サイドブレーキを引かずに駐車していたので、固着度合いが軽めだった。

さすがに当時の塗装には傷みが生じてきている。オールペンも視野に入れて、リフレッシュを続けていく予定なのだ。



SHOP INFO

カーライフプロデュースセサミ

埼玉県幸手市大字下川崎19-1 ☎0480-40-3031
営業9:30 ~ 18:30 (平日)・~18:00 (日・祝)
休水曜日、第2、3木曜日

こだわりを持って ロードスターを探すお店

見た目がきれいとか、ただ走行距離が少ないとかではなく、実際に見て「これならお客さんに乗ってもらいたい」と思える車両のみ取り扱う。ロードスターについてはそれだけ大切に考えているため、青空駐車場になってしまう現状において、在庫は持たないようにしている。これも愛!





2020年のアクティブはさらなる進化を求めて 新しいパーツを積極的にテストしていく

積極的にモータースポーツを楽しみ、ロードスターを運転することの楽しさを多くの人に伝えているアクティブ。これまで数多くの実績を残してきたこのプロシヨップが、新しいパーツのテストを開始した。そのひとつが、KW（ケイダブリュー）製の車高調サスだ。これまでカーヴェーとも呼ばれていたKWは、KWジャパン設立

と同時にケイダブリューに日本語表記を統一する方向になり、積極的に日本車への対応を進めている。アクティブの市村代表は当初「KWは動きが硬いイメージがある」と、使用していなかったのだが、NC、そしてND用のバージョン3車高調がデビューしたときにテストをし、思いのほか動きが良かったため本格的に使いはじめた。

ただ、KWは価格が高いのがネック。そこでKWグループで、比較的価格が安いSTをユーザーにはオススメしている。そのほかタイヤは、今後5F1VEX（ファイベックス）をテストしていく。価格の安さとグリップ力、ライフの長さのバランスを確認し、ユーザーによりマッチするものならオススメしていく。



デモカーのNAは2ℓ化に加えてAE111純正品の4連スロットルや、マキシムワークスの初期ものエキマニがセットされている。鍛造ピストンや断面コンロッド、ダイナミックバランスを取ったクランクなどで吹け上がりは鋭い、またウォーターポンプやオイルポンプはNB2用に換えられている。



ファイベックスのタイヤは、ロードスターの車重とパワーを考慮し、GERUN051Sからテストを開始。どの程度使えるのか、価格に見合った性能はいかほどのものか、そこをシビアに確認していく予定。



バッテリーはリアントのドライタイプ。ダイナモの劣化によって電圧負荷が大きくなると、バッテリーの負担が大きくなる。そのためドライバッテリーを使うときには、ぎりぎりの容量ではなく、余裕のあるものを使いたい。



デモカーの制御はHKSのF CON V PROで行っているが、これはリンクでも可能。その車の仕様に合わせて最適なものを選択している。



サイドバーはボディにブラケットを溶接して接続するが、サイドバー自体はボルト固定。こうすることで固めるだけではない逃げも作っている。将来のアップデートに備えた接続部も用意。

オートサロンに出展しました

より个性的なカスタムを実現するファクトリー

以前大阪オートメッセでお披露目されたNBが、さらに洗練されてオートサロンにも登場。「当社オリジナルの前期型エアロの造形ができあがったのは一昨年の年末でした。それからメッセに向けて急ピッチ(笑)。とにかく塗装にこだわっていて、ラメは輝きの強いアメリカ製を使用しています。重ね塗りはなんと20回。クリアを10回重ねているので、表面がなめらかなのが特徴です」と坪井代表。

オートビビット

<http://www.autovivid.jp/>
☎0465-85-3660



① 存在感のあるGTウイングも、ボディ同様に深みのある塗装がほどこされている。他にないカスタムを目指す人は、ぜひ相談してみよう。
② 桜ホイール、というわけではなく、桜の模様に見えるよう塗装されている。アルミホイールの塗装も行っているのだ。
③ ショーカーらしい仕上がりなのだが、オートビビットではエアロの取り付けはもちろん、ワンオフにも対応してくれるカスタム派の強い味方。



国産車のイメージを広くアピール

KWはこれまで、輸入車のラインアップがメインというイメージだったが、2020年から本格的に国産車のラインナップを増やしていく。KWはステンレスを使用し、ストリート用製品のほかサーキット用製品もあるが、STはスチールベースで、そのぶん価格がリーズナブル。



ST X

適合 NA ~ ND 価格 12万3000円(税抜)

ST Xは減衰力固定式でアッパーマウントレス。ロアシートはスチールを樹脂でカバーしたものだが、車高調整部は台形スレッドとなっているので、1Gがかかるとがっちり固定される。この形状はゴミが噛みにくく、またロアシートへの負担が小さいという特徴もある。ショック内部のピストンは低速時と高速時でオイル通路が変わるツインバルブシステムを採用。伸び側減衰力調整が可能なST XAはNA/NB用をラインアップし、価格は15万4000円。アッパーマウントもキット化されるST XTAはND用をラインアップ。価格は18万9000円。



デフマウントカラー

価格 1万8000円(税抜)

アクティブオリジナルのデフマウントカラーは、純正マウントを挟み込んで装着するもの。セットすることでデフケースの動きを抑制するほか、リジッドマウントとは違い異音や振動も吸収してくれる。トラクションアップにも利くアイテムだ。取り付け工賃は約5000円。

左 市村克己さん
右 市村 勉さん

ロードスターや86といったFR車はもちろん、FF車であるZC33Sスポーツも手掛けるアクティブ。駆動方式を問わず『速く走れて操作も楽しい』クルマ作りを続けている。





走行距離13万5000kmのエンジンは快調。装着した「エクセレントタワーⅢ」は独自の台形構造で、縦横、斜め方向の剛性アップとねじれ抑制を図る。回頭性も良くなり、理想のコーナリングが可能になった。

ニーレックスのこだわり塗装。仕上がった状態からさらに磨き込むことによって、しっとりとしたショーカー並みの艶を実現。

**トータルリフレッシュにも強い専門店
走りも楽しめる「新車以上」のロードスターに**

全モデル用がロングセラーとなっている「ナックルサポート」でおなじみのニーレックスは、ロードスターの全体的なリフレッシュもおまかせ。単に良い状態を保つだけでなく、走りのツボを押さえて新車以上に仕上げてくれる。

ご協力いただいた。30年間で経年劣化したボディを「マジカルクロスボディ補強システム」で引き締め、オリジナル車高調「プロスペック」に交換。大里さんに変化を尋ねてみた。「劇的に乗り心地が良くなり、足も動いてくれるのでハンドルがとられなくなりました。NA特有の機敏なハンドリングだ」と思い込んでいましたが、単に不

安定だったんですね。しかもキレイな塗装で30周年ミーティングに参加できたし、お願いして良かった」と大喜び。

代表の小林澄和さんはこう話す。「専門店が持つ数居の高さに気後れしている方こそご相談ください」。走れて長期保有をしたいオーナーの頼れる主治医となってくれそうだ。

幌はROBBIN製に新調。キャンバス地でエレガントなボルドーの幌はアールヴァンレッドマイカによく合う。価格や色、素材などは希望に合わせて、最適な幌を提案してくれる。



大里浩文さん
NAを所有して10年。弟さんから譲り受け、今はかけがえのない存在に。ミーティングや奥様とのドライブを楽しんでいる。「ロードスターは“育てるクルマ”です」。



NA&NB 生涯現役宣言!
幸せの無限ループ





プロスペックSS/AJ

適合 NA/NB 価格 2個セット3万5000円(税抜)

ダウンサスやショートケース加工の車高調で車高を下げたときのストローク不足を解消する。縮み側のストローク不足を解消して伸び側とのバランスをとる。ダンパーストロークとプリロードが調整可能。

プロスペックライダー

適合 NA/NB共通 価格 26万円(税抜)

街乗りからスポーツまでカバーするロングストローク車高調。ダンパーはBILSTEINで、Swift直巻スプリングとの組み合わせ。車高を下げてでもストローク量は確保され、しなやかなフィールが特徴。

プロスペックナックルサポート

適合 NA全車 価格 1万3000円(税抜)

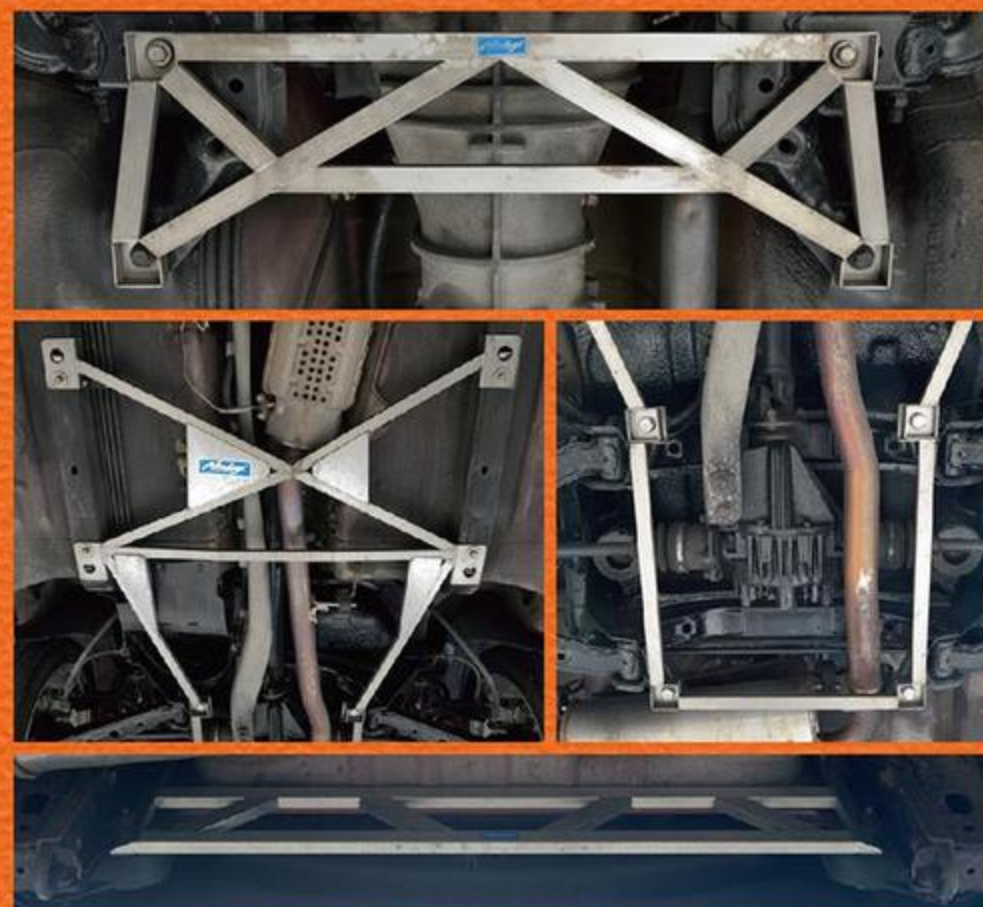


全モデル用がそろそろ。フロントナックルアームを補強し、走行安定性を高めるアイテム。ハンドリング剛性の向上はもちろん、路面の凹凸を拾ったときの修正操舵も減って快適に走れる。

外からは見えないけど効果絶大！ フロア下から支えるボディ補強システム

ボディをフロア下から補強するリフレッシュアイテム。テストドライバーによる走行テストを重ねて確実に効果を得られる形状、パーツ数、装着ポイントを確定。新車時以上のボディ

剛性を実現した。足まわりを過度に固める必要がなくなるので、乗り心地も犠牲にしない。走りを楽しみながら長期保有したいオーナーに最適だ。



マジカルクロスNA BODY補強システム

適合 NA6CE 4点セット 価格 15万6000円(税抜)

ロード乗り女子応援企画

ロー女スターアルバム

ロードスターライフを満喫している女子たちは、みんなキラキラしているもの
どんなふうに愛車と付き合っているのか、どんな時間を過ごしているか教えてもらった



2019.10.27 Roadster Junction

若者ロード乗りがプロデュース 早くも定番化の声高し!

参加者に最初から最後まで楽しんでもらおう、というコンセプトの「ロードスタージャンクション」が、昨年に続き開催された。若者ロード乗りを中心に発足したミーティングで、2回目というのに200台規模とは大したもの。参加者の年齢も若く、ロードスター界の将来は明るい! 開催場所の神奈川県・宮ヶ瀬は台風の影響を受けており、駐車場には流れ着いたガレキが集められていた。開催できたことを関係者に感謝したい。

前年と違ったのは出展ブースが多く、きちんとレイアウトが決まっていたこと。1年でこれだけ成長するミーティングも、そうそうないだろう。ロード乗り女子もたくさんいて、輪を広げていた。女子の特権、じゃんけん勝者1名が招待された、予約のとれない人気店のヘッドスパでは、寝落ち続出したとか。

コンテツとして、じゃんけん大会や、クイズ大会も用意されていた。1日、まったくゆとりがなかった。ミーティングとなっていた。次回開催にも期待が寄せられており、開催スタッフはうれしさと同時にプレッシャーもかけられていた。

Roadster BROS.編集部も 出展させていただきました~

中部ミーティングに続き、オリジナルコンテナボックスやスマホホルダーを、Roadster BROS.ブースで販売させていただきました。バナーもせっかく作ったことだし、2020年も軽井沢を始め各地のミーティング会場で、ブース展開することが増える予定だから、ぜひ立ち寄ってくださいね。まだまだ少ないオリジナルパーツも、これから増やしていくつもり!



BPEエンジンをあしらったコンテナボックスは、他にないほど凝ったもの(自画自賛)。



ご自由にお持ちください。30周年記念車に乗っていると、オレンジ色の物に反応するように思えます。



単にチケットを配布するだけではなく、こうした特別感が若者発想らしくていい。が、採算度外視になっていると主催側は苦笑い。



ヘッドスパの招待券をめぐって、じゃんけんによる女子の戦い。人気店の施術とあって、ガチバトル!



続々とミーティング会場にやってくる参加者を誘導するスタッフ。みんな、お疲れさま!



○Rize1



●ジェットストリーム



○ガレージベリ&
タイヤセレクト東大宮



●D.H.R



●ジョイファスト



○カーメイクingleビュー



●MZレーシング



●カーメイクコース





ND5RC 野田美紀さん



レイズのTE37V(7.5J×15)で足元をキメる。クスコの車高調を組み込みスポーツ走行を楽しんでいる。



プレイボーイのシフトノブがかわいい。スパルタンとラブリーの融合。

カートやサーキットもこなす女子 整備の知識不足から安心なNDを購入

クルマが好きで、以前はマジエスタに乗り、マーチでサーキットを走っていた、元気な女子。「カートでも走りますよ。速いオープンカーが欲しいなと思って、NAを探していたんです。でも古いクルマだと、故障の心配があった。整備のこと詳しくないんで、現行型にしました。明後日、富士のシヨート走ります」

アメ車も好きなのだが、それだとサーキット走行ができないため、スポーツカーを選んだ。

「お父さんがワーゲン、シトロエン、フォードといったメーカーの、古いクルマが大好きで。でもND

買ったことは、1年くらい内緒にしていたんですね笑。駐車場もわざわざ、マンションから離れているところを借りて。この前バレましたけど。サーキット走るのはもう知っているんで、保険会社の名前を聞いてきたり(笑)。

乗りたいというので、運転させてあげたことはあります。今はバイクの免許を取りに行っているところで、バイクも楽しいです」

購入して2年足らずだが、サーキットもミーティングも欲張りに楽しんでいる。アクティブな活動をしつつも、女子力も備えるイマドキ女子なのだ。



トランクには洗車道具や、ステアリングが入っていて、女子っぽくないが走り屋っぽい(笑)。



ジョイファストでいろんなレカロに試座し、腰のフィット感がよくて選んだトライアル・オリジナル。シートヒーター機能は必須だった。



久々の美容院は3年ぶり…… 給料のすべてがロードに消える!?

「ムーヴキャンバスから乗り換え
ました。FD(RX-7)をインス
タで見かけて、カッコいいなっ
て思ったら、急にリトラクタブル
がかわいく見えてきちゃって。欲

しいかも~と思った3日後に契約
してました(笑)。ムーヴは新車で
買ったので、ローンも残ってるの
に買っちゃいました」

女子はやっぱり潔い。黒のボデ

NA8C 石井亜美沙さん

イカラーを求め、群馬の中古車店
で購入した。

「給料のすべてがロードスターに
消えていきます。次の給料ではこ
のパーツだな、って。だから洋服
なんて買わずに、弟のお下がり着
てました(笑)。でも、クルマをカ
ッコよくするなら、自分もおしゃ
れしなきゃって思い直して、3年
ぶりに美容院に行きました(汗)」

お下がりをもらっていた弟さん
もクルマ好きだから、姉弟で話が
合うのだ。クルマ購入のきっかけ
ともなった、リトラクタブルヘッ
ドライトにはネットで購入した、
まん丸のライトを採用。このまん
丸さを崩さないよう、アクティブ
のバンパーを組み込んだ。フォグ
の部分は、パテ埋めしてスミージ
ング。なんとも愛くるしい表情に
仕上がっている。

「サイドステップは家にあって、
リアは入札中なんです」という話
だから、フルエアロになったら、
また印象も変わることだろう。



FD前期のトランクスポイラーを流用するなど、女子らしからぬカスタムも取り入れている。

リアバンパーはまだノーマルだが、
狙いは定めている。ネットオーク
ションで手に入れたDHTを装着し
たので、ソフトトップレス。



目がうるうるして見えるヘッドライトは、
ネットで見つけた。リトラクタブルが購入
のきっかけだけに、こだわりたいポイント。





NA6CE 櫻田絵理香さん

開かないリトラ、効かないブレーキ 不動車をレストアしたツワモノ女子

「前はラパンに乗ってたんです。ただ母がGTRとかレビンとか、スポーツカーに乗ってたこともあって、私も若いうちにリトラクタブルに乗りたいなあって。それでロードスターの不動車を買いました。それを地元のクルマ屋さんに持ち込んで、動くようにしてもらいました。リトラクタブルは開かない、サイドブレーキは効かないわで、やるところはたくさんありました」

「限られた予算内ではあったが、オールペンもメニューに入っていたので、見た目も◎。最初は赤でしたが、やっぱりスポーツカーは黄色！ 親は懐かしんで、運転させて言ってます（笑）。ハードトップは購入時からありませんでしたが、ソフトトップはボロボロです。4月に納車されてから、あつという間に2万km走行してました。走るの大好き！」

海外モノのぬいぐるみ、それぞれのボディカラーを持っているあたり、女子力高し。



困った顔によだれ(牽引フック)、というかわいい“おまぬけ顔”が気に入っている。

櫻田さんのリアスポはFD中期のタイプ。高さやデザインが異なり、ボディカラーも違うので印象は別ものだ。



予算内でちゃんと走るようメンテナンス。5ZIGENのエキマニに、大山オートのマフラーをセットした。



人生1回は2シーターオープン 気づけば走行距離がグングン!

円盤のようなホイールが目をつくNA。運転席、助手席にはTシャツならぬ、パーカーが被せてあって暖かそう。

「このロードスターの前は、アルトに乗ってました。もともとマニュアル車を運転したいと思っていたので、免許はマニュアル免許を取得しました。人生で1回はオープンカーに乗ろうと、程度のいい車両を探してもらいました」

なかなかいい車体が見つからず、1カ月はかかり昨年2月に晴れて納車となった。

「走行距離は8万kmくらいで、既にいろいろアフターパーツが付いてました。車高も下がっていたし、タイヤ、ホイール、リップも装着されていてお得でした」

8万kmで購入したNA、その後の走行距離はどれくらいかと聞いてみると、10万kmを少し超えたあたり。写真撮った?と聞くと、

「えええーっ。気づかなかったあ! やっちゃったよ」

アナログのメーターは、走行距離の数字が変わる瞬間が貴重。次は1並びの記念撮影はお忘れなく。「くまのテッドは彼の趣味です。パーカーはなんとなく着せてみました」という女子NAだが、妙にメルヘンではなくシンプルなまとめ方。意外と男性オーナーのほうが、かわいい仕様が多かったりして!?



これ、9並びから10万kmに移行する時の動きがめちゃくちゃワクワクするから、次のタイミングを見逃さないで!



フジツボのマフラーが装着されていた。状態もよく、かなり程度のいい車両を手に入れたのでは?



BMWの純正ホイールに履き替えられていたようだが、このキャルルクホイールキャップで独特の雰囲気。カメラマン泣かせの湾曲だ。



トグルスイッチ、しぶいオーディオも購入時のまま。前オーナーがいかに大切に乘っていたか伺える。



NA6CE 佐藤百合葉さん



仕事しながら教習所通い MT志望に教官が戸惑う!?

「クルマは必要ないと思っていたので、とくに免許を取る必要はないと過」てきました。でも彼の影響でだんだん興味が出てきて、クルマが欲しいと思うようになりまし。で、仕事しながら免許を取りに教習所へ通いました。マニュアル免許を選んだら、教官が今どきマニュアルのクルマもないのに、いいの? って(笑)。ロードスターに乗りたんです、って伝えたらあ、それならマニュアルだねと納得してくれました」

見事マニュアル免許を取得し、今はまだ初心者マークの期間中。「クルマは福岡にあった車両で、現車を確認もせず昨年1月に購入しました。NCと迷ったんですが、NCはまだ乗る機会があるだろうから、NBを選びました。走行距離は12万3000kmでした」

購入後に、ボディカラーに合わせた白、そしてメッキを組み合わせた内装コーディネートを開始。「内装は内張りを外して、自分で染めQを使って塗装しました。結構使ったので、しばらくは臭いに参りました(笑)」

おしゃれ女子と思いきや、DIYまでこなす男気を持ち合わせている。彼のNBと2台並ぶと、紅白めでたい組み合わせだ。



NB6C 加藤瑠央さん



運転する時と、ミーティング会場で過ごす靴は別。3足くらいはつねにトランクに入っている。



DIY塗装とは思えないほどの仕上がり。女子力高そうな一面と、ロードスターオーナーらしい一面を併せ持つ。



シートカバーやステアリングカバー、シフトブーツをホワイトで統一する。メッキも組み合わせでクールな雰囲気。



北野裕太さんの影響でNB乗りになった加藤さん。Roadster Junctionには、それぞれの愛車で参加してくれた。



RX-8を買おうと思っていたけどNCにこんなにロード界が盛り上がっているとは

購入して2年目となるNCは、初めての愛車だ。

「RX-8をと思っていたんですが、排気量と価格のことを考えると難しいかな、って。なので、免許とってすぐにNCを買いました。」

初めての愛車ですが、長く乗りた

いと思っています。30歳までは乗りますね。オープンカーがいいなと思って乗り始めましたが、ここまでロードスター界が盛り上がっているとは思いませんでした」

NCEC 浜野亜美さん

免許取得時から、マニュアルを

選択していたため、やはり周囲から「本当に取るの」と思われたとか。

「親が時々乗りたいって言うてくるんです。ちょっとだけなら貸してあげますけど(笑)。NCを買

ってからミーティングやオフ会に、結構行くようになりました。9月

の富士スピードウェイにも行くはずだったんですが、ウイルスにか

かってしまいました」

購入時は4万9000kmだった

走行距離が、7万kmまで増えた。その距離とともに、知り合いが増えて思い出も増していくのだ。

運転に適したヒールのない靴と、おしゃれ重視のブーツを履き分ける。マニュアルを運転する女子ならではの。

ホイールはワーク・エモーションの16インチ。オーリンズのサスペンションで車高もぐつといい感じに。



おしゃれシューズとともに、ワイパーなどクルマのパーツが混在する。オートエクゼのタワーバーが装着されていた。



ぬいぐるみやキティちゃんグッズなど、女子らしいアイテムも搭載。キティちゃんのルームミラーは納車祝いのいただき物。



ちよつとぐらいの不便さがまた かわいいポイントになるのだ

リトラクタブルヘッドライトの
NAは、ちよつとした加工でいろ
んな表情を作り出してくれる。こ
こにもキュートな1台が！
「昨年2月に友だちから譲っても
らった車両なんです。元のオーナー

はドリフトをしたので、自分
にはオーバースペックなところ
があります。18歳で免許は取った
んですが、家にクルマがなかった
ので、ペーパー状態でした」
完成された車両を手に入れたこ

とで、既にNB8C用6速ミッシ
ヨに換装されていた。おまけに内
装もすっきりまとめられていて、
いい車両を手に入れたのでは？
「カッティングシートでハート型
を作って、ヘッドライトに貼りま
した。これだけでもう、うちのコ、
かわいいー！ バケットシート
が入っているの、パーキングの

券が出しづらかったり、シートベ
ルトを出す時に、手がかりそうに
なったりしますが、そんなところ
もいいんです」
まだ公道歴が短いので、あおら
れないように気をつけているとか。
慣れていけば、このスペックも使
いこなせるようになるはず。どん
どん出かけましょう。



センターコンソールレス、スポーツ
ステアリング、アルミパネルのフロアマ
ットと、男らしいインテリアに。



オーバーフェンダー付きのJリミに、
ADVAN A3がマッチして旧車スタイ
ルを完成させる！

BRIDEのフルバットシートが
装備されていたので、座面が
低くなり不便なシーンもある
が、それらも含めてNAのよさ。



購入当時から交換されていたマフ
ラー。ほぼ手が入った状態だった
ので、あとは乗りこなすだけ！



NA6CE 小島優里奈さん



HIDやLEDにしてしまうと、ハートの温か
みがなくなっちゃいそうなので、この状態
がハート型に合っている。

昨年のジャンクションにも参加 自分で購入した初めての愛車です

2018年の3月納車という初めての愛車は、7万km足らずだった走行距離が、まもなく10万kmを迎えるところだ。

「周りにスポーツカーに乗ってる人が多くて、自分もスポーツカーがいいかなって思ってた。彼がロードスターなんていいんじゃないかなって思ってた。」



ぱっと見かわいいものといったら、これくらい!? コックピットはびっくりするくらいシンプルなのだ。

NA8C 菊地瑠璃さん

い?と言ってくれたので、購入しました。最初はオートマ免許を限定解除して、マニュアルに乗ろうかと考えていました。でも、いいがあるよって情報もらって、それがオートマ車でした。待ち遠しくて限定解除する前に買っちゃいました(笑)」

オートマでもロードスターは楽しい。70ページに登場している佐藤百合葉さんとはオフ会で知り合い、友だちになった。女子同士の輪も、こうして広がっていくのである。ロー女スターたちは情報交換も活発で、男性オーナーに負けず勢力地図(ー)を拡大中。

菊地さんの車両はオートマ車両とあって、無茶な運転はしていなかったようだ。そのため、程度はものすごくいい。エンジンルームやインテリアパーツが充実していて、そのまま乗ってもカスタム満足度は高いのだ。



シンプルな室内にあっても、キルティングの内張りですてい。ペダルカバーが懐かしい感じ。



大口径の出口を持つ柿本改マフラーは、迫力サウンドを楽しめる。見た目のインパクトも◎。

剥き出しのエアクリナーにマキシムのエキマニ、インテークなど手が入っている。いろいろ付いてラッキー。



レイズのセブリングITCに、タイヤはケンダを組み合わせる。車高調はテイン、パッドはプロジェクトミューをチョイス。



さすが極上車! 運転席のドアノブにある鍵のシャッターが開まっている。





親がサーキットに連れてってくれ スポーツ走行をするように!

「このNBは購入して1年くらいです。もともと父が乗っていたニユービートルを譲り受けて、雪ドリ用として使っていました。親がクルマ好きのおかげで、英才教育でした(笑)。サーキットに連れて行ってもらったこともあり、インシヤルドを見てから、ドリフトに目覚めた派なんです。なのでFRに乗りた、と思うようになり、AT限定解除しました。シルビアかロードスターを買って、練習しようかなって」

近場のミニサーキットである

「おわらサーキット」で練習すべく、手に入れた愛車のロードスター。前オーナーが交換していたヘッドライトの甲斐あって、年式よりも新しく(若々しく?)見える。昨年の9月には、愛車で中部ミーツに初参加した。

サーキットを走るようには見え



予算の関係で選んだホイール(15インチ)は、しっかりエクイップに見える。インターネットで注文した。



ボディカラーと異なるDHTを装備。ドリフト走行をするのであれば、あったほうがいいパーツだ



NB6C 荒川乃々花さん

女子は服装に合わせて靴をたくさん持っているもの。運転に適した靴を、クルマに積んでおくのは大事なのだ。



ない、おしゃれ女子だが、これからドリフトの腕を磨いていくことでしょう。インシヤルド張りのパフォーマンスを、ロードスターの走行会で披露してくださいね。



乃々花さん、奥田祐女さん(中央)、吉田奈々さん(右)に混じって、NAB8Cで参加した窪田泰良さんと仲良し。チーム北陸!?

NA8C 奥田祐女さん

クルマ好きの父がオールペン パーツ選択や取り付けにも協力的

「父がクルマ関係の仕事をしているので、ずいぶん助けてもらっています。もともと黒いボディカラー

ーでしたが、父が塗装してくれました。色はオリジナルです。まさに父様様です(笑)」

ロードスターの購入、オークションでも父親のアドバイスをもらって決めた。前オーナーの履歴もある程度わかっているの、これからのメンテナンスやカスタムに役立つ。バイクやクルマ好きのお父様だけあって、理解ありそう。娘がクルマ好きに育って、さぞかし喜んでいるはず。

「(父に)ちょっと貸してあげると、いいなあ」と言ってます。父だけでなく、彼もクルマ好きなので、パーツの取り付けなどやってもらったりしています」

ネットオークションなどを通じて、アフターパーツをプラス。自分らしい1台へとステップアップし続けている。

「メッキのドアミラーや、ホイールの選択など、父のアドバイスもあつたりします。マニュアル免許を取る時も、乗れないより乗れたほうがいいよね、って」

父子鷹娘編!? 恵まれた環境の中、仲間を増やしながらロードスターライフを楽しんでいる。



ボディカラーと同色の、フェルトマスコットがかわいい。コックピット内は、機能的なシンプルさでまとめられている。



ドアミラーは純正よりも、メッキのほうがマッチすると思い、ネットオークションで手に入れた。



メーターはRSプロダクツ製をセットしている。これは購入時から取り付けられていた、ラッキーアイテム。



RSワタナベがボディカラーに似合っている。購入してからテインの車高調を装着してローダウン。



ナルディのステアリング、トグルスイッチが女性オーナーとは思えない?



マニュアルで大きくもなく 小さすぎないジャストサイズ

東北ミーツイングに彼と、彼の友人(ラグビー仲間)とで参加していた稚奈さん。

「親がクルマ好きだったんです。とくに母は、NAに乗っていたんですが、私が生まれて手放してしまっただけです。マニュアル車に乗りたくて、どの車種にしようか考えたら、NCくらいのサイズがちょうどいいかな、って。白のボディカラーを探したんですが、なかなかなくて」



マツダスピードの、リクライニングバケットシートが入っているのが、座面を調整するためのクッションが乗っていた。



ドライブ、とくにオープン走行時に必要なのがサングラス。オープンにすることで、こうした小物にもこだわるようになる。



そんな時見つけたのが、MZチューニングだ。200台限定で生産、販売されたモデルで、専用の部品、チューニングが施された特別仕様。お得感満載だ。

「走行距離は3万6000kmと、ものすごく少なかったんです。親が乗りたがるので、貸してあげることがあります(笑)。購入したのが半年前なので、初代から現行まで選択できました。でも、マックで偶然見かけたNCを見て、カッ



NBの渡部さんと、彼の山田一磨さんで参加。山田さんとのデートでは、彼のFK8シビックと、稚奈さんのNCを交互に使うぜいたくぶり。

「コいい〜って思いました。ほかの選択肢は浮かびませんでした」

それが彼の山田さんの愛車で、当時は金髪だったので「怖かった」印象だった。

「あとしばらくは初心者マークを付けておかないと、です」



ROADSTER
BROS.

Let's go to the circuit!
Let's go to the circuit!

2019.8.10 ロドフェスタ @ 日光サーキット

暑さに負けず、
全開! ロドスターのお祭りで
日光サーキットがアツい!



コース上で記念撮影ののち、パレードランが始まる。サーキット走行とは違った楽しい試みだ。

ロードスターが牽引するハンバーガーショップ「good luck」が出現!



ショッピングを楽しんだり、展示されたデモカーをじっくり観ることができるショップブース。



MCを務めてくれるのは、元レーシングドライバーの鈴木学さん。

せっかくスポーツカーに乗っているのだから一度はスポーツ走行してみたいけど、初めてのサーキットは敷居が高い……を覆してくれるのが初心者にも優しいロードスターだけのサーキット走行会なのだ!

栃木県の日光サーキットで、ロードスターだけを集めたお祭り「ロドフェスタ2019」が行われた。ドリフト、グリップ、ミートイングなど異なるカテゴリーを、いっぺんに開催する贅沢イベントで、サーキット初心者から熟練者、カスタム好きまで幅広いユーザーを集めて、ロードスターで一日遊び倒そうという内容だ。

タイムを狙うグリップ派の全開走行や、派手なパフォーマンスで魅せるドリフト派の迫力は、ギャラリをしていなくても楽しめる。また、思いきり走れるスポーツ走行の合間には、サーキット体験走行やプロドライバー同乗走行も行われ、走るの怖いけど、サーキットを体験してみたい人たちも、気軽に参加できる。さらに、日光ロドリ日本一決定戦も併催、15台がロドリチャンピオンを懸けて熱いバトルを繰り広げた。ミートイングのドレコンでは、カスタムされたエントリーカーを眺めて、自分の愛車の参考にしたり、チームで参加して競い合ったりと、真夏の暑さ以上に、みんなの熱気が伝わってくる、盛りだくさんのイベントだ。今年も開催されるので、興味がある人は参加してみよう。



NBSC 1999年
西野 美里さん

フロント7J、リア8Jのホイールに185/60サイズのタイヤを履く。



安全性の確保のためカットオフスイッチを付けた。



吸気系はHKSのエアクリーター、排気系はマキシムのエキマニを装着して効率アップを狙う。

憧れのサーキット走行は
しっかりイメトレして挑戦!

グリップDクラスに挑戦した西野さん、NBは初めて買ったクルマだそう。富士のチャンピオンレースを見てサーキットに憧れ、走ってみたいとなった。今回は初めてのサーキット走行だったので、事前にコース図をネットで見て、走っている感じをイメージトレーニングして挑んだ。走って見たらGってこんなにスゴいんだと実感した。





クスコのロールケージで、サーキットでの安全性と剛性をアップ。



NA6CE-改 1992年
田島 直人さん



前後8JのTE37に合わせて、ワンオフのオーバーフェンダーでワイド化。



ダウンフォース確保のため、ヴォルテックス製の巨大なウィングを装着。



N1レース仕様のエンジンは、面研やバランス取りが施される。アベックスのエアクリとマキシムのエキマニを組み合わせる。



N1仕様のエンジンでサーキットを思い切り楽しみたい!

ロードスターでサーキット走行は初めて。以前に茂原や筑波では走ったことがあり、今回で走行8回目くらいという経験者だ。日光サーキットは広くて走りやすいが、回り込んだコーナーや最終コーナーなどは難しかったという。N1レース用のエンジンを積み、サーキット仕様に仕上げた、思い切り楽しめるNAだ。

痛車だってガンガンドリフトしてみたい!

RHTの痛車という、サーキットでは珍しい仕様。しかもドリフトクラスでの挑戦だ。チョイ重めのRHTだけど、効きの強いS2000用のLSDを組み込んで走りやすくしたという。キャラクターの仕様変更が頻繁に行われる痛車なので、多少の損傷は気にしないで、サーキットから街中まで走れるセッティングにしたいそうだ。



「痛車でもドリフトやってみたかった」。もし、損傷した場合はキャラクターの仕様を変えるキッカケになるので気にしない。



NCEC 2009年
河野 正宣さん



エンジンはノーマルのまま、エアクリナーをHKSの剥き出しタイプとノブの遮熱カバーに変更。



シートとステアリングは、乗り継いできた愛車で使用してきた愛着のあるパーツ。

17インチのホイールGTC 01は、フロント9J、リア9.5Jのワイドサイズ。



サーキットに行こう! Let's go to the circuit!



巨大なリアウイングとアンダーディフューザーが、迫力のリアスタイルを演出。ダウンフォースが効きすぎるらしい。



ロールケージやフルバケ、4点ベルトを装着するレーシング仕様のインテリア。使い込まれたモモステもいい感じ。



NB6C 1998年
敷地 健吾さん
桐木 玲香さん

ドレコン仕様でもサーキットを走れるか試したかった!

香川県から自走でやってきたツワモノ。彼女と一緒に長旅を楽しんで、初めての日光サーキットに挑戦だ。コースが広くて、どこを走ったら良いか戸惑ったそうだ。もともとドレコン仕様で仕上げてきたが、サーキットでもイケるか試したかったという。トラブルがあったら帰れなくなるので、そこは慎重に走ったけど、楽しく走れて大満足だった。



戸田製ピストンを組み込んだB6改の1.7ℓ仕様を搭載。

ホイールはSSR SP4Rの8J、16インチを履く。



NB8C 2000年
安田 博一さん



ホイールはエンケイRPF1の8J、15インチに195/50サイズを履く。



サーキット仕様のため、幌や助手席は取り外されているスパルタンなコックピット。



富士チャンピオンレースを戦うためのサーキット仕様!

富士チャンピオンレースにも参戦しているため、サーキット専用車としてこのNBを仕上げている。過去には大排気量車で走っていたが、ロードスターで走って、自分の未熟さを感じたという。そこからはロードスターにどっぷり浸かり、娘と一緒に富士スピードウェイを走ったり、今では家族みんながロードスターに乗るようになった。

BP-VEはノーマル、エキマニはマキシム製。バンパーのインテークはエアクリボックスに繋がっている。





ファニーなルックスでも 予選、決勝トップの実力派!

ピットクルーのルックスが大好きで、サーキットも大好き。今回予選、決勝トップでチャンピオンに輝いた。CA18DET用の小型タービンを組んだピックアップ重視のエンジンは、ブースト0.5kgf/cm²で180psを発生する。油温と水温さえ、気にしていれば安心して走れる、ローコストでドリフトを楽しめる仕様を目指したという。



CA18DET用タービンを流用したターボ仕様。ブーストがかかってモドリフトしやすいようにピックアップ重視だ。



NA6CE 1989年
青砥 竜太さん



ロールケージは溶接で、各所にガッチリ固定されているので、ボディ剛性は飛躍的にアップしている。



195/50を引っ張って、フロント6.5J、リア8Jのロンシャンに組み込む。ワイド化に合わせてオーバーフェンダーを装着する。

インテリアにこだわった ドレコン仕様のND!

併催されるドレコンに参加したNDは、2年かけて内装を仕上げた。タン色がきれいなスコットランド製の本革を輸入して張り替え、各所にブルーの差し色が入る。上品に魅せる、シートや内張のキルティングが効果抜群。まるでショッパのデモカーを思わせるほど完成度が高い。次はオールペンで外装も綺麗にしたいという。



アストンマーティンと同じ本革を使った、美しい革張りインテリアは見所のひとつ。仕上がるまで2年かかった。



フロントフェンダーはガレージベリーのダクト付きタイプに変更、迫力あるスタイルに変貌している。



ND5RC 2015年
松下 高洋さん

こだわりのホイールはアウトスラダ モデナ。R32 GT-R用のリムを流用してツライチセッティングを追求した。



LEG製ダックテールスポイラーをトランクと一体化加工し、スマートな印象を与えている。





ターボ化されたBP-VEは、鍛造ピストンを組み込み、GT2560タービンを装着する。コンピュータはLINK Xtremeを使用して制御、扱いやすさを重視したセッティングで乗りやすいサーキット仕様車に仕上げられた。

ターボ仕様で 扱いやすいサーキット専用車!

ショップのNBでサーキット走行を体験してから、NBを購入してサーキットにハマったという。すでにナンバーを切ってサーキット専用車になったNBは、BP-VEエンジンに鍛造ピストンやGT2560タービンを組み、ブースト圧1.0kgf/cm²で285ps仕様だ。ターボラグも少なく、クセがなくて走りやすいチューニングカーだ。



エアロパーツはガレージベリを装着。サーキット仕様のため1年前にナンバーを切った。



NB8C 2001年
中澤 雅さん



サーキット専用なので、ガッチリしたロールケージが組まれる。助手席側にはウォータースプレー用の水タンクを設置。



フロント19
5/50-15、
リア215/4
0-17という
タイヤセッ
ティング。



NB6 2000年
中村 善雄さん



基本的にはノーマルエンジン。赤いサクションパイプとオートエグゼのカーボン製ラムインテークが、ポイントになっている。



「きちんと踏めるクルマ」がテーマの ロードアウトレコン仕様車!

ドレコン参加の中村さんは、旧車系からロードスターに移ってきた。オープンカーで風を感じて走りたいと思っていたが、いつのまにか幌を外してDHTを載せてしまった。純正を廃して、グリル内に収めたフォグがこだわりのポイント。合うサイズを探すのに苦労したという。低いだけでなく、きちんと踏めるクルマにするのがテーマだ。



フロントにSSR Mk II、リアにSSR Mk IIIを履く。サイズはともに8J。



スナップオンのシフトグリップや、フォーミュラ製の35φ白レザーステアリングなど、こだわりのインテリア。





初めての鈴鹿モーターランド わくわくしながらの走行

「つい最近、関東から仕事の関係でこちらに引越してきたばかりなので、このサーキットは初めてです。ここは高速コーナーとテクニカルなインフィールドがあり、気に入りました。エンジンはNB1.8ℓに載せ換えてますが、デフは次です。48秒台が目標でしたから48.1秒が出たので今回は満足です」



一色隆徳さん



大排気量スポーツカーから 乗り換えてわかったこと!

「4年ほど前からNBに乗り始めました。以前はフェアレディZに乗っていたんですが、乗り替えてみるとZでは感じなかった、クルマを操る楽しみを得ることができました。今回はタイヤをアドバン052に交換したおかげで、約1秒もタイムを短縮できて、念願の優勝を果たせました(笑)」



中池宏行さん

Let's go to the circuit!
2019.12.22
MLSC ロードスターフェスティバル 2019

ミニサーキットだから 実現できた ロードスターだけの ゆるゆるした走行会

主催●モーターランド鈴鹿
協賛●TRY・BOX / OLIVE BALL / 一般社団法人京都ロードレース協会
YouTubeチャンネル●裏コアラチャンネル

限られた台数で行われたため、初心者でも走りやすいコンディションだった。

日光サーキットや本庄サーキットといったミニサーキットで定期的に行われているロードスターオーナーのサーキット走行会を「西でもやろうよ」とモーターランド鈴鹿で開催されているのがこのイベント。ガツガツの走行会というのではなく、初心者でも参加しやすい、エントリーイベントだ。鈴鹿モーターランドが主催し、協力者として尽力した「裏コアラ」さんは、「マツダロードスターでシヨートサーキットを楽しむドライバーが多くなってきた2017

年。ここモーターランド鈴鹿では20歳代〜30代前半多くなり、その年代がクルマを楽しむことができ、その走りを取り組む姿勢がお手本となってもらえるような、幅広い層が一体となって一日を過ごせることを趣旨として、2018年より始めました」

クラス分けは、1600、1800、EXP（エンジン本体に手が入っている車両・オーバーサイズピストン、カム交換等のチューニング）。50台限定の走行会だ。



協力ショップ



TRY BOX 坂水文夫さん
「鈴鹿クラブマンでのシビックのせいか、ホンダの印象ですが、軽四の車検からOKです。ロードスターはコアラさんが来てから増量中(笑)。NA〜NCの車高調やピロボールもあるのでお願いします」



オリブボール 近藤正芳さん
「RFは2.0だけあって、ヘアピンの立ち上がり速いから、足まわりを変えるだけでOK! 今後ワイドボディ化、ターボ化を予定しているので乞うご期待。ヨーロッパではRF廃止の噂もあるので心配です」



●1600表彰式
森口武士
東 威夫



●1800表彰式
一色隆徳
中島啓行
舩谷陽太郎



●エキスパート表彰式
中池宏行
望月達也
安部直樹



特別賞も用意され、特大駄菓子もプレゼントされた。

初心者でも楽しめる
走行会にしたかった。



仕掛人

「ここを走るために仕上げました。ファイナルは4.777で高速道路は回転が上がり過ぎて走れません。マフラー・車高調はトライボックス。デフはクスコの2WAYで緩めのセッティング。購入50万円+いじって50万円、トータル100万円で楽しいクルマに。本当にいいクルマだと思います」



免許取り立てのころから ずっと相棒です

「18歳で免許を取ってすぐ、3カ月後にこのロードスターを買いました。並んでたセリカと悩みました。でも顔とデフが決め手になりました。本当はエリーゼが欲しかったんですけどね(笑)。買ってからエンジンをNBの1.6に積み替え、今後カムと腰下を変えて190馬力を目指します」



安倍直樹さん



30周年の色に塗装、でなく 先に塗ってましたからあ〜

「NBは塗装があまり強くないみたいで。くすんできた外装をオリブボールで全塗装してもらいました。ポルシェGT3のオレンジに塗ってもらったんですが、30周年記念車に真似されました(笑)。サーキットはここだけ走っていて、5年ほどになります。目標タイムは50秒切り」



近藤武司さん

わき上がる物欲

PARTS BLACK HOLE

現行モデルに限らず、新製品が絶えないロードスターに乗っていると、物欲が果てることはない!?
性能&グレードアップしながら、さまざまなカテゴリーの新製品が続々と誕生しているのだ。

モーション コントロールビーム

適合: NCEC/ND5RC/NDERC
価格: NC 8万6000円(税抜)・ND 8万2000円(税抜)

愛車との一体感をプラスするボディダンパー。街乗りでも生じるボディのねじれを受け止め、制振性、安定性が向上する。CX-5以降のマツダ車で開発を進めてきたが、NCEC、RX-8用が新たにラインナップされた。

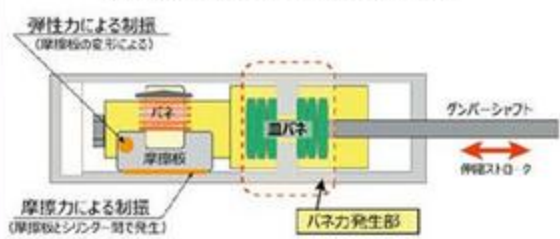


スポーティな フィーリングをレベルアップ NC用ボディダンパーで 剛性+制振性をプラスする

ダンパー内部の構造。サスペンションスプリングの100倍以上のパネレートを持つ強靱な血パネが、剛性アップ効果を発揮する。

MCBの内部構造(概念図)

血パネがダンパーシャフトからの入力を受け持つ。制振機構は、摩擦板が変形し、戻ろうとする弾性力と摩擦板とダンパーシャフト間で発生する摩擦力で制振する。

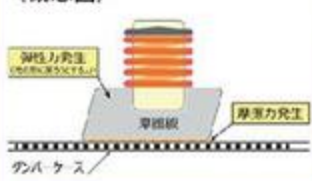


血状のスプリングが外部からの入力を受け止める。とはいえ、ほとんど動くことはなく、計測値は未装着時とほぼ同様ののだ。

コーナリングによって 車両には微細なねじれが 発生している

コーナー進入時には、まず外側の前輪に荷重がかかり、対角線上にある内側の後輪荷重が減少する。クリッピングポイントを過ぎ加速すると外側の後輪荷重が増え、対角線上の内側の前輪荷重が減少する。減速、加速を繰り返すことで、ボディはねじれているのだ。MCBはこのねじれを2段階で吸収するパーツだ。

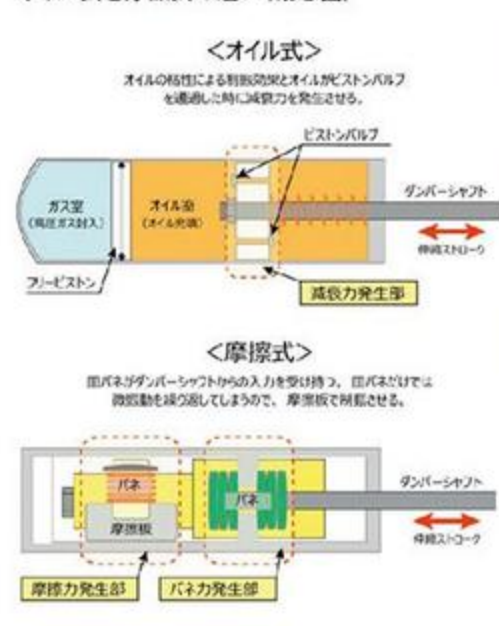
MCBの制振メカニズム(概念図)



微小ストローク域と、それ以上になるストローク域の、2段階で振動を吸収する仕組みとなっている。これにより、わずかな路面の変化にも対応。

荷重変化により対角線上に生じる微細なねじれは、日ごろ気づかずに運転している。しかし、MCBによる抑制効果は、あきらかに違いを感じることができるのだ。

オイル式と摩擦式の違い(概念図)



ボディダンパーはオイル式と摩擦式があるが、オートエクゼは剛性面で有利な超高減衰の摩擦式を採用。しつかり感と振動抑制を両立する。

サーキットを攻めるわけではないが、スポーツカーらしい乗り味は欲しい。タイヤもスポーツラジアルとくれば、硬めのセッティング方向へいきがちだ。それでも通勤やドライブまでこなすとなると、バランスをとるのが難しくなってくる。そこで注目したいのが、ボディダンパーだ。

オートエクゼがアイシン精機と共同開発した「モーションコントロールビーム(MCB)」は、ねじれに対するボディ剛性を向上させるアイテムである。ダンパー内には摩擦板が入っており、サスペンションを相対させる。しかし、パネレートが段違い!

ワインディングを攻め気味に走る場面(0.5G)でも、わずかにマイナス0.04mmしか動かないという。計測器でも感知できないような数値だが、ドライバーはその違いを感じる事ができる。ボディのねじれに対して反発する強さを与えながら、乗り味にはしなやかさをプラスする。ボディ前後の先端部に装着するので、バタつく動きを抑制してくれる効果もある。

実際に装着してみて、違いがわかるか検証した。本当にわかるか半信半疑だったが、道路の段差や首都高からのゴツゴツとした入力に緩和されている。といっても柔らかいというのではなく、ハリのあるねじり感がある。確実に効いているフィールを感じることができた。



NEWアイテムで NDを底上げた!

サスペンション、アッパーマウントなど ブッシュ類をフルラインナップ!

乗る、乗らないにかかわらず劣化していくのがゴムブッシュだが、この部分を強化品に打ち換えることで、サーキットなどスポーツ走行時における挙動に差をつけることができる。オートエクゼのブッシュは、ノーマル比109%~146.5%の硬度を持つ、強化ラバー製。走行ステージや装着するサスペンションなどに合わせて、強化していくポイントを見極めたい。



アッパーマウント セット

適合:ND5RC/NDERC
価格:1万2000円(税抜)

サスペンション ブッシュセット

適合:ND5RC/NDERC
アッパー2万3000円(税抜)
ロア5万9000円(税抜)



ダンパーのマウント(アッパー、ロア)、アッパーアームやリンク類、ハブブッシュなど各部用がラインナップされている。スポーツセッティングをしていく際、取り入れたい手法のひとつだ。

エンジンルーム内の ドレスアップに◎



バッテリークランプ

適合:ND5RC/NDERC
価格:6800円(税抜)



殺風景(?)なエンジンルームのアクセントになる小物アイテム。ワンピーススチール製で、オートエクゼのテーマカラーである赤をベースに、ロゴプレートをあしらっている。タワーバーと同形状にする遊び心が◎。ともにセットすることでエンジンルームが華やぐ。

スポーツクラッチ キット

適合:NDERC/ND5RC
価格:5万8800円(税抜)
5万5800円(税抜)

高強度ファイバーを採用するスポーツクラッチは、扱いやすさを優先したストリート設計。ダブルスプリング、強化ダイヤフラムスプリングを採用することで、圧着力を30%高めている。踏力はノーマルと比べると増すが、わずかなもの。ギアチェンジが楽しくなる、ノンアスベストタイプだ。

RF用に新設定 軽快なギアチェンジを実現



フロントバンパー内のラジエター前部と、リアマフラー内側に取り付ける。前後サスペンションが装着される部位より内側の中央部に比べ、左右連結物のない前後端はよりねじれが生じやすいポイントになる。



フロント取り付け部。ホーンが社外品の場合は、移設する必要があることも。左右の連結が車両の先端にセットするから、効き目は確実だ。



車両の中央部は、強度を持たせたモノコック構造を採用するが、前後先端部は異なる。そこに強度を与えるのがMCBというわけだ。

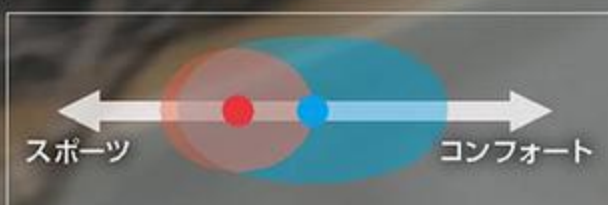


フロントバンパーをS2レーシング製としている1515(イコイコ)号では、メッシュのすき間からMCBの存在を確認できる。見ると満足度が増すものだ。



リアは取り付けると見えなくなってしまうが、剛性アップパーツに限っていえばさりげないほうが好まれる。走りにこだわる通好みのアイテムだ。

素性のいいノーマルサスペンションだからこそめいっぱい遊び倒してみるべきなのだ!



赤い枠は車高調で、ねらったステージを網羅できる範囲が狭い。対してNDノーマルはコンフォートにふっても、スポーツまで広く対応できるイメージなのだ。



Jet's マスタースペック ハイパフォーマースプリング

適合:ND5RC/NDERC
価格: 3万2000円(税抜)
3万6000円(税抜)
バネレート:ND5RC
前32.7N/mm・後21.5 N/mm
NDERC
前35.3N/mm・後22.6N/mm

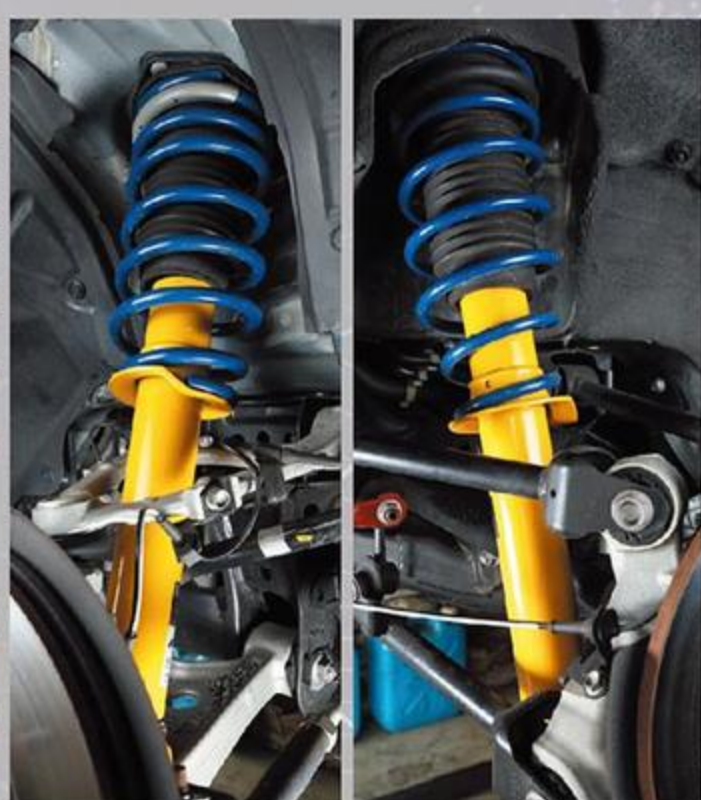
ノーマルサスペンションの素性を生かす、スポーツタイプのスプリングを設定。純正を底上げしたようなフィールを得られる。KONIダンパーとのコラボレーションキットは15万4000円(税抜)となる。フロント30mm、リア25mmのダウン量。



現行モデルのNDも、すでに発売から5年目を迎えようとしている。だからこそ改めて、ノーマルサスの素性をクローズアップ。そこから誕生したのが、インテグラル神戸から発売されている、ハイパフォーマースプリングだ。

「足まわり」車高調と考えがちですが、NDに関していうとノーマルサスの性能がものすごくいいんです。NCでリアがマルチリンクになり、NDではさらに熟成されている。このサスを使わない手はないと思います、スプリングを開発しました」という安藤代表。

これまでのセオリーとして、ノーマルサスでスプリングだけ変更すると、バランスを崩すことが多々あつ



ストリート寄りながらも、サーキット走行においても遜色ない性能を発揮するオールラウンダー。じつはノーマルこそ真っ先に遊び倒すべき。ソフトトップとRFでバネレートが異なるのは、車重を考慮してのこと。RFのほうがレートは高めだが、乗り味としてはマイルド傾向にある。

た。しかしノーマルの許容範囲が広ければ、ストリートベースの足でもサーキットで通用する。

「パティレースが高いノーマルのレベルを証明していると思います。メーカーが開発したおいしい設定を使わないのはもったいない。ストリートからサーキット、という欲張りな足を作るのは、NDならではの街乗りベースの中途半端な車高調なら、ノーマルサスのほうが優れているといえます」

ローフォルムを実現しつつ、ノーマル形状のしなやかさを残す。そして攻めるときには頼りになる足。とことん遊び尽くしたら、ターゲットに合わせたサスペンションを選べばいいのだ。

オートサロン

で見~いつけた

年頭に開催された東京オートサロンには、魅力的なカスタムパーツやチューニングパーツにあふれていた!



HKS

問 エッチ・ケー・エス <https://www.hks-power.co.jp>

HYPER MAXシリーズ



HKSも復刻に前向き!? 代表的な車高調「ハイパーマックス」シリーズのNA、NB用を望む声が大きくなってきたこともあって、再販を検討中だとか。ユーザーの声によって前向き度が変わってくるみたいだから、切望する人はネットにアクセス。

DATA SYSTEM

問 データシステム <https://www.datasystem.co.jp/>



DVR3400
(4Kドライブレコーダー)
今春発売予定

ドライブレコーダーも超高精細の時代に突入。CMOSセンサーを採用し、業界最高レベルの4Kを実現する。フルハイビジョンの4倍という鮮明な録画データは、夜間でもくっきり、はっきりと録画することができる。静止画撮影や車線逸脱警報といった機能も搭載。



スカイトップビュー
開発中

俯瞰で見た映像を1つのカメラでこなす、という優れもの。上から見ることで自車位置の確認など、使い勝手が広がっていく。メーカー純正品に匹敵するカメラが、アフターパーツで手に入れば、愛車がグレーアップできるはず。



Jet's
マスタースペックダンパー KIT

適合:ND5RC/NDERC
価格:TypeS 32万円(税抜) / TypeR 34万円(税抜)
バネレート: TypeS前60N/mm・後35N/mm
TypeR前70N/mm・後40N/mm



車高調はサーキットユースをターゲットにしているが、しなやかな新ネコ科系の足。タイプSとRがあり、Rは競技向けモデルだ。エンドレス製ダンパーに、アイバツハ製を組み合わせる。

Impression Jet'sマスタースペックダンパー KIT

サーキット足でも乗り心地をキープ

サーキットユース向けにラインナップされている車高調だが、街乗りが辛いというようなことはいっさいなかった。純正と比較しバネレートが上がっているのはもちろんだが、1台分4kg弱の軽量化を実現している。軽さが信条のNDにとって、嬉しい要素のひとつだ。



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



デモカーのターボモデルを見て 「これだーっ」 パワフルな加速が気持ち良く 長距離が楽しい!

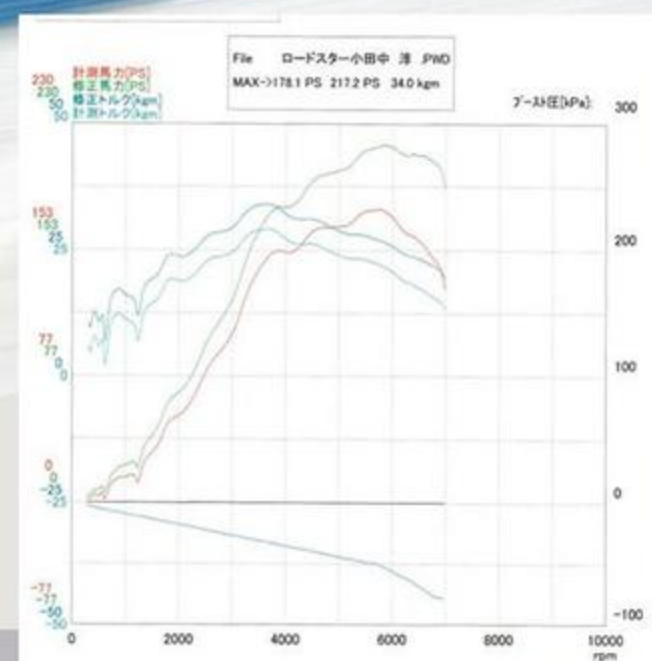


小田中 淳さん
「ミーティングとか、ほとんど参加したことないんです。一人で行っても大丈夫かなあって」なんて心配は、ロード界ではご無用。



■問い合わせ
AVO TURBOWORLD JAPAN

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



ブラックに塗装されているインタークーラーは、黒にこだわる派にはさりげなくて◎、お気に入りのパーツだ。タービンはさりげなく装着されているため、ボンネットを開けていても気づかれずにスルーされることがあるほど。



3年前、発売前に予約して購入したRFをベースに、ターボ化したのは半年ほど前になる。
「それまでカルディナGT-FOUR（ターボ+4WD）に乗っていました。セリカと同じエンジンだから結構速くて、22万kmも乗りました。買い替えたタイミングでロードスターにスイッチ。売り出されていたらハチロクのオープン買ってました(笑)」
たまたま顔を出したタイヤセレクト東大宮のイベントで、ダムドのデモカーがターボだったことを知り、実現に踏み切った。ただターボを装着するのではなく、そのパワーを受け止めるためのボディ補強も施して

いる。その相乗効果でターボパワーを楽しむことができていたという。「とくに床下の補強が、効いているように思います。高速道路での合流なんかは、パワフルに加速してくれます。ブリストは0.4kg/cm²かけてます。購入時にはRSグレードが欲しいと思っていましたが、予算オーバーでVSに。でも、今はそれで良かったと思います」
AVOのNDターボは、ソフトトップでは小気味いい軽快なフィールを実現し、RFモデルではトルクフルなツアラーへと変貌する。どちらもきちんとECUセッティングされた、魅力的な仕様だ。

さらなるパワーを得たい ならインマニの容量を 増やすのが有効

■問い合わせ

ノガミプロジェクト

<http://www.nopro.jp/>

神奈川県三浦郡葉山町長柄1334-1

☎046-875-9813



NCでパワーアップしていくと、純正のインテークマニホールドでは高回転の吸入抵抗を感じるようになってくる。内部がファンネル形状でパイプは太く、容量に余裕があるアルミインテークマニホールドは、高回転でも余裕があり、様々なテストを繰り返す中、純正2ℓエンジンベースでカム・ECUチューンにこのインテークマニホールドで約230馬力/8600rpmを達成。見た目のインパクトもあり、今後が楽しいアイテムだ。

インテークマニホールド

適合:NCEC
価格:13万8000円
(税抜)



アルミポリッシュとブラック塗装の2タイプ。スロットル側はΦ70サイズ径まで対応、エンジンのポート側は2ℓ・2.3ℓ用と、大径の2.5ℓヘッド用の2タイプが用意されている。カム・EXマニ・ECUチューンの次にお薦めするハイパワーNCロードスター向けだ。

ストロークアップアッパーマウント

適合:ND全車

価格:フロント2万2000円(税抜)・リア2万4000円(税抜)



ローダウンスプリングを組み込んだ場合など、減少したストロークを25mm増やせる。純正に比べてバンブラバーまでの距離が稼げるため、ストロークに余裕ができる。ノーズダイブ時でも安定したハンドリングを実現。



補強パーツはオクヤマ製でまとめている。とくにフロアのブレースセットは、ターボパワーに対応して安定性を生み出している。パネル類はオクヤマのアンダーパネルセットで、エンジンルームの熱気を排出する冷却パーツでありつつ、ダウンフォースの発生にも貢献。



ガレージベリーのメーターフードには、オートゲージ製のターボメーターと油温計をセットした。視認性が良く、後付感がないのがいい。



茶色系でまとめられたインテリアに合わせるため、レアルのシフトノブを装着。これはダークブラウンだが、ライトブラウンもある。



市販品の小物入れをセンス良く配備して、利便性を上げている。ぱっと見、オプションパーツかと思うほど違和感なし。これだけのスペースでも、あるとないでは大違いなのだ。



NA&NBのチューニングに 合わせたセッティングが 専用のモジュレーターで 可能になった!



■問い合わせ

マルハモータース

静岡県静岡市葵区牛妻2095-6

☎054-294-0076



RAPID TPM

適合:B6/BP

価格: 5万8000円(税抜)

本国イタリアでラピッドは、トラクターといった商用車にも使われている。燃費や作業効率によって売り上げに響くシビアな世界だけに、確かな性能が求められる。ここで認められているということは、高い信頼性を物語っている。

純正パーツに代わる、さまざまな部品開発を行っているマルハモータース。ナットひとつからオリジナルソフトウェア、エンジンパーツまで多岐にわたる。今回クローズアップするのは、NA、NB用のサブコン「ラピッド」だ。マフラーやエアクリナーなど、吸排気チューニングをしている車両が圧倒的であるにも関わらず、コンピュータはノーマルのまま、という車両がいかにも多いことが。パワーやトルクを向上させるには、ガソリン(燃料)供給量や点火タイミングといった制御は、変わって当然なのである。

実はかなり危険な状況も多いのです。チューニングに合わせたマップで安全に対応できるのが、このラピッドなんです。キャリブレーション(書き換え)が可能ですから、チューニングの進み具合に合わせてことができます。レブ変更も対応できます。」と荻野さん。イタリアのデイルムスポーツ(DRM Sport社)がラインナップする膨大なラピッドの適合は、基本的には4輪用はターボ専用でNAエンジンは2輪用。これらを合わせて新規に開発されたのが、ロードスター用なのだ。非常に扱いやすいのが特徴で、ノーマルエンジンにおいても個体差に合わせて、ベストコンディションを引き出すことができる。勘に頼ったセッティングは、この時代の車両にも当然通用しないのである。

ノーマルエンジンからライトチューン仕様に
応じたセッティングが可能。4スロ車には対
応不可となっているので要確認。



車両データを確認できることで、現状把握が可能。エンジンがノーマルでも、車両による個体差はあるものだから、現車に合わせたセッティングは効果絶大なのだ。

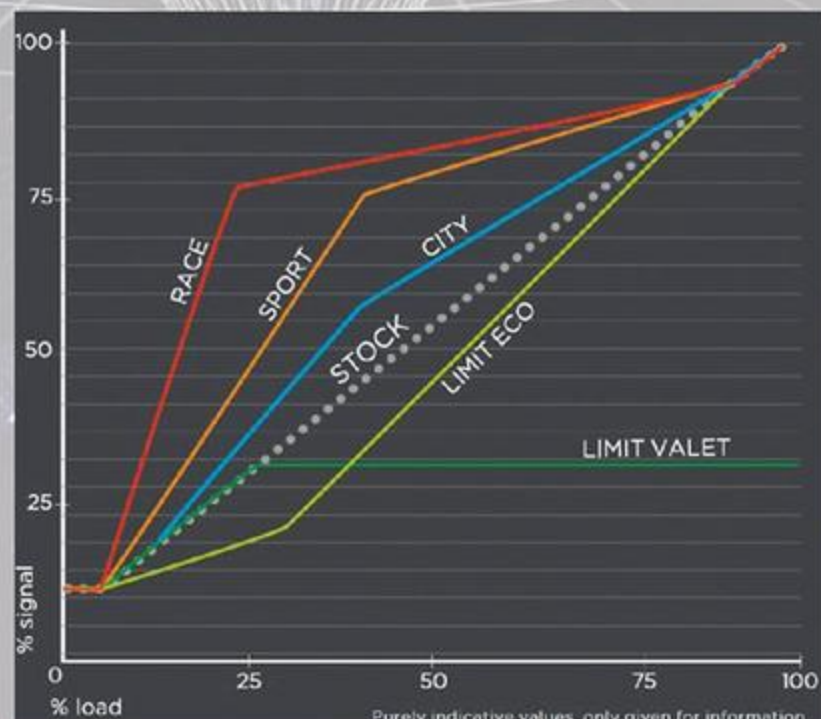
RAPiD FR

適合:ND5RC
価格: 2万9000円
(税抜)



4モード×7段階の走行フィールを楽しめる

いわゆるスロットルコントローラーで、LIMIT ECO=燃費重視、CITY=街乗り、SPORT=レスポンス重視、RACE=スポーツ走行と、わかりやすい4モードが設定されている。さらに強度が7段階あるから、シチュエーションに応じて設定するといふ。またLIMITには“LIMIT VALET”がある。これはスロットルを開けても、一定速度以上は出ないので、他人にクルマを預けるシチュエーションで適用する。海外では、パーキング係が運転することがあるためだ。



グラフを見ると、モードのレベルがわかりやすい。エコドライブからスポーツ走行まで、走行ステージに合わせて手軽にモードを変更できる。



取り付けの際には、アクセルペダル部にあるコネクタに接続する。ペダルにあるナットカバー、ナットを取り外すと接続部が出てくる。専用カプラーなのでワンタッチ、外部から電源を取る必要もなく簡単に装着できる。

ストリートをメインステージにミニサーキットまで網羅する



ストリート～スポーツ走行をねらったワイドレンジ仕様。今後、純正アッパーマウント仕様も開発の予定。

BCスポーツ

適合:ND5RC
価格:15万6000円
(税抜)



開発が遅れ気味になっているNDだが、サスペンションのプロトタイプがあがってきた。ストリート寄りながら、スポーティな走行にも対応する設定だから、サーキットは走らないけれど、ワインディングは積極的に楽しみたいユーザー向けだ。バネレートはフロント8kg/mm、リア7kg/mmに設定。10kg/mmも試しているが、走り出すとおもしろいが低速域での硬さは一般的ではないと判断した。

エンジンを組み上げる専用工場の構想

「エンジンのオーバーホールが間に合わない」といううれしい悲鳴は、ロードスターを手がけるショップ共通の悩みだろう。メーカーによるリビルトエンジンの供給も絶え、日常業務の間を縫っての作業では、組みあがるまで時間がかかってしまう。そこで、エンジンをつねに組んでいる工場を作って、供給量を上げる計画を検討しているという。下取りエンジンのコンディションに左右されない、すべてマルハの部品で組み上げるコンプリートエンジン。オーバーホールで一番の手間は洗浄だから、これを省くだけでもかなり効率的なのだ。



NA、NBのエンジンオーバーホールは、希望する人が後を絶たない。反面、対応できる数は限られ、バックオーダーは増す一方。そこで、コンプリートエンジンの専用工場で、つねに組み上げれば、一定数の供給量を確保できる。

きちんとした設備が整ってこそ信頼できるパーツ開発ができる

チューニング、カスタムなどクルマいじりにおいて、設備は重要なポジションを占めると考えているマルハモータース。負担は大きいけど、設備が整っているからこそ、いちいち走行してコンピュータのセッティングを行う必要はなくなる。時間的な節約もでき、明確な数値化による信頼性も得られる。エンジンベンチがあることで、エンジンパーツの開発がスムーズに進む。最近導入したウエットブラストは、パーツ洗浄効率を抜群に引き上げているのだ。



防音設備もしっかり整ったエンジンベンチ室を備えるショップはそうはいない。エンジンだけでなく、吸排気システムの検証も可。



パワーチェックはローラータイプ。ここでも防音設備が施されているので、音を気にすることなく測定することができる。



サンドブラストだと研磨材が当たらない部位や、素材によってはNGだが、ウエットブラストは液体で洗浄するので早くてムラがない。



長谷川 茂さん

じつはジェットストリーム大谷代表(左)と、小中学校の同級生。フレッシュマンレースではライバルだったという仲のおふたり。

SA22Cならぬ NA22Cの迫力あるフォルムを 市販車にセットできる エアロができあがった

■問い合わせ ジェットストリーム

<http://www.jetstream.co.jp/>
神奈川県愛甲郡愛川町中津4764-1
☎046-286-4422

NA22C エアロラインナップ

フロントバンパー 8万~15万円(税抜)
トランクスポイラー IMSAキット 8万円(税抜)
3ピースリアスポイラーキット 5万6000円(税抜)
リアディフューザー 6万5000円(税抜)

オープンスタイル

クーペスタイル

ナローボディ(オーバーフェンダーなしの標準ボディ)に装着したフロントバンパーは、違和感なく旧車っぽい雰囲気をNAにプラスしている。

往年のレーシングカーを思わせるNA22C、注目度は抜群で反響も大きかった。このスタイリングを愛車に取り入れたいという声もあったが、フロントバンパーを量産品として、ラインナップして欲しい、なんて声がとにかく多かった。「うちのエアロってやんちゃな印象が強いみたいで(笑)、よく車検に通るんですか?って質問されるんです。どのモデルにおいても、きちんと考慮した上でデザインしていますから、車検対応なんです」と大谷代表。このNA22Cも、オーバーフェンダーを装着して全幅が3ナンバー枠となるため、車検証の記載変更を済ませている。

大きめのフォグランプを埋め込んだフロントバンパーは、気を惹いたデザインではなくシンプルそのもの。それでいて、しっかり個性を主張している。NAの丸っこいボディとの相性はとても良く、かわいさを残しつつモディファイできる。クルマのデザインは流行に左右される部分があるものだが、NAは30年が経過してなお古くさは感じない。飽きのこないデザインだからこそ、さまざまなカスタマイズが楽しまれているのだ。ベースのデザインが優れているからこそ、NA22Cスタイルが誕生したとも言えるのだ。

NA22Cのダックテールは一体ものであるが、市販ベース用に3ピースタイプを用意。黒ゲル状態のままセットされているが、しっかりきいている。

新たにラインナップしたリアディフューザーは、バンパー加工なしで取り付けができる。見た目のインパクトと違って、「やりすぎない」ことを念頭に開発されている。

オートサロンで見つけた

スーパー耐久での
タッグで誕生した
確かな性能を持つ
エキマニが登場



スーパー耐久にNDでチャレンジを続ける村上モータース。確実に実力をつけ、成績も右肩上がり。オレンジのボディは、レース会場での存在感を増しているのだ。レギュレーションに沿ったパーツを求め奔走するわけだが、吸排気系でタッグを組んだのはフジツボ。今季もスーパー耐久で活躍してくれるはず。みなさん、応援よろしく！



村上モータース代表
村上博幸さん

FUJITSUBO

フジツボ <https://www.fujitsubo.co.jp/>



エキゾーストマニホールド
適合:ND5RC
価格:39万8000円(税抜)

純正の吸排気性能バランスを崩さず、さらに効率を上げるための試行錯誤が続き、ようやくの市販化となった渾身の作。エキマニの形状は4-2-1タイプで、パイプ径は42.7-45φ、マフラーは60.5φを採用する。



数あるバリエーションの中から
個性を引き出す



以前乗っていたNAは“NA22C”に生まれ変わっており、現在の愛車は全塗装された2台目。「BMWのオースティンイエローをベースに、赤みをプラスしたオリジナルカラーです。エアロの組み合わせは、み

んなのを見ているので自分の中で組み上がってますね(笑)。ハードトップのカーボンシートは、RISE1でやってもらいました。3M製を使っていますが、やはり伸縮するようなので、自分ではムリですね」



リトラクタブルライトカバー
1万2000円(税抜)

エアクリナーのある助手席側のリトラクタブルライトのカバーは、エアダクト付きに変更。見た目と機能を兼ね備えたアイテムだ。



ドアミラーカバー
9000円(税抜)

塗り分けを施したドアミラーのカバーは、まんまるいフォルムを引き締めて見せる効果がある。ゴールドとブラックの組み合わせが◎。



フロントリップ
2万9000円(税抜)

薄型のクラブマンRに、オーナー自ら赤いテープでアクセントをプラスしている。カスタム好きは、とにかく人と差をつけたいもの。



リアディフューザー
5万円(税抜)

中央部にストレートフィンと2枚、その外側にウェーブタイプを取り付けた“全部盛り”4枚フィンタイプ。迫力あるリアビューに。



ダックテールスポイラー
2万8000円(税抜)

ダックテールタイプのスポイラーは、リアビューにアクセントを与えてくれる。ボディ同色とせず、カラーコーディネートする。



クラブマンサイドステップ
3万1000円(税抜)

リップに合わせた薄型のデザイン。ここにもやはり、赤いテープで体感をプラスしている。ノーマルフォルムを生かしたチョイス。



「このNAは通勤にも使っています。奥さんがNCに乗っているんで、遠出はそちらで」

井上正雄さん



消耗品だから 交換時にステップアップ 効果の高い製品で フィールアップも可能だ

■問い合わせ

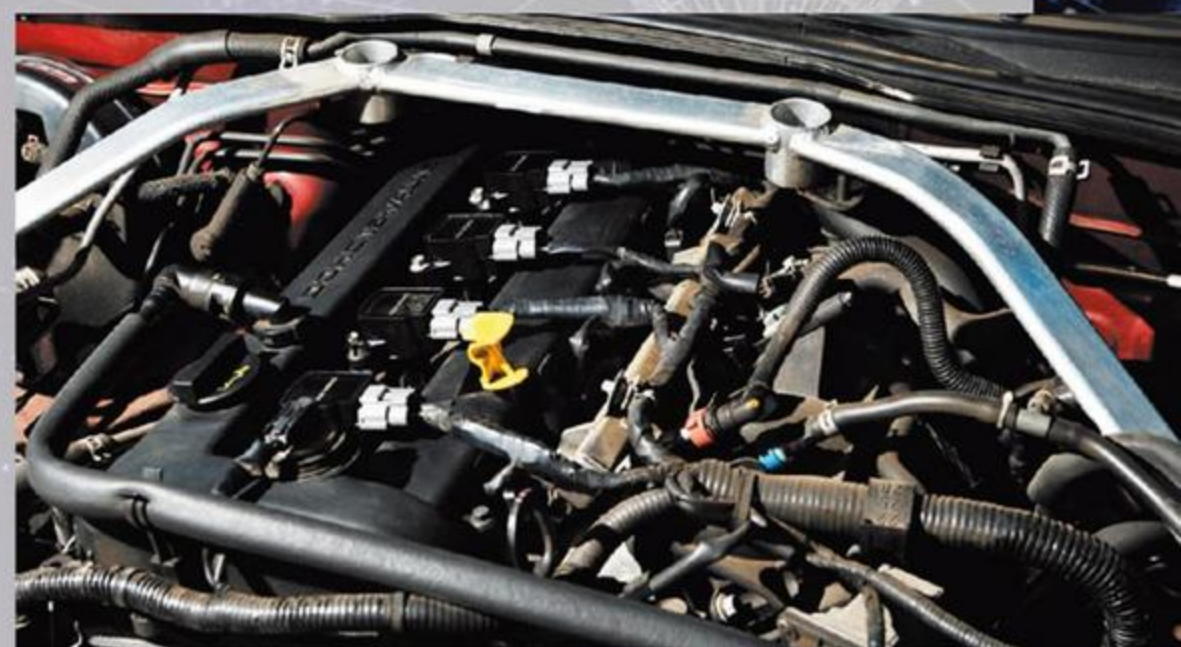
**ハイパーク
イグニッションコイルジャパン**

<https://hscoil.jp/> 正規店: rd base



High Spark Ignitioncoil

適合:NCEC/ND5RC
価格:8800円/本



ロードスターに限らず、スポーツカーで話題になっているのが、「ハイパークイグニッションコイル」。プラグと同様で、消耗品のひとつ。12Vのバッテリー電圧を、高電圧に変換しているため、走行距離に伴い劣化が始まる。街乗りであれば10万kmで交換とされているが、サーキット走行の有無や、エンジンへの負荷によって長短は異なるだろう。スパーク(火花力)が弱くなれば、燃焼効率が低下する。いずれにしろ、交換が必要な部品である。

純正品や、純正同等のリビルト品に交換するのがオーソドックスだが、チューニングイグニッションコイルにステップアップするのも手だ。このハイパークイグニッションコイルは、欧州車の純正コイルにも使われるドイツ製のマグネットワイヤーや、京セラ製の専用樹脂を使っているため、通電性、耐久性に優れた高品質を維持。また、代表のこだわりとして1本単位からの購入が可能となっている。気軽にコイル交換できるような価格設定されている。



実際に交換して走行すると、エンジンが軽くなったかのような体感を得られた。吹け上がりがよくなって、軽快な走り出しを実現してくれる。リビルト交換とは違った印象だ。



High Spark Ignitioncoil Premium

適合:NCEC/ND5RC
価格:1万6800円/本



さらに上級モデルのプレミアムに。交換時にはすぐにパワーアップを体感できる。街乗りでもこちらがいかかも。

取材協力:rd base 埼玉県川口市東領家2-3-4 ☎048-711-9938 <https://rdbase.jp/>



野田美紀さん

サーキットも走るので グレードアップも ありかもしれない!

同じくNDに乗る野田さんは、ロー女スターにもご登場。なかなかハードなロドリフを満喫中。「交換してすぐパワーが上がったようなフィーリングを感じました。走りだしがスムーズになったみたいです。せっかくの体感パーツなのに慣れちゃいそう…チューニングあるあるですよ(笑)」

走行距離4万7000kmの車両で交換作業を行った。サーキットも走るので、マージンの意味合いでもグレードアップは効果的。

まだ走行距離が短いからか、体感レベルは小さめだった

以前はNAでサーキットをガンガンにせめていた。NDにスイッチし、外観はおとなしめスポーツ走行にいそしむ。まだ10万kmには程遠いが、交換してみたところ、「アクセルを開けた瞬間にトルクアップを感じた。これは絶対的なパワーアップとは違うのかもしれませんが、消耗品の交換でここまで変わるなら、これはありですね」



DIY作業ができるので、ちゃちゃっと交換。現在の走行距離はまだ9000kmなので、もうしばらくノーマルのまま、再度交換予定だ。



湯井大樹さん





高い撥水効果があるというので、ボディ全体に使ってもいいし、コーティング済みならヘッドライトに使っておくといい。プラスチックだけにホコリも付くからだ。



室内清掃の際に使って欲しい。乾いた柔らかい布に、シュッとスプレーして使う。たくさん噴射する必要はない。



とくに使って欲しいのがインテリア全般。人の動きがあるから、どうしてもほこりっぽくなる。エリミネーターで拭き上げたところ、ホコリがたまるようなことなく、プラスチック部は美観をキープしている。これ、冬場にはとくにありがたい。

マジカルヒューズでは、ケミカルアイテムもラインナップしている。洗車の後に使うことで、撥水とツヤを維持できるというものだが、すごいのが静電気の発生を防ぐこと。クルマのボディに発生する静電気が、サーキットでのタイムに影響しているという話は聞いたことがある。しかし、街乗り派にとってはそこよりも、ホコリを寄せ付けないことで、美観を維持できるのがポイントなのだ。

■問い合わせ

マジカルヒューズ

<https://www.magicalfuse.com/>

岐阜県岐阜市日野南9-2-18

☎058-248-5852

マジカルヒューズ
コートR'
エリミネーター
価格:5800円(税抜)



静電気を除去することで
室内にいつも清潔感が!

ユニークな着眼点で オリジナル製品を展開



問ハセプロ <https://www.hasepro.co.jp/>

毎年、どんな新製品が出てくるのか、楽しみにしているのがハセプロ。レーシングシールドアーマー&ネックサポートプラスは、レースやラリーからヒントを得たというネックパッド。長距離のドライブに良さそう。参考出品は、通気性を向上させるクッションシートカバーだった。

暑さ大敵のオープンカーに 効果的な遮熱フィルム



問LFT <https://www.lf-t.jp/>

熱もUVもカットする高透明フィルムが気になった。ハロゲンヒーターの前で感じる温度が、フィルムの有無でまったく異なる。業界最高値97%の暑さカット率、UV100%カットと、オープン&エアコンの効かない愛車に試してみたい。車検対応なもの◎。

ジムカーナチャンピオンカーは サスセッティングが要



モータースポーツ界での活躍が誇らしいND。全日本ジムカーナをアパルト124スパイダーで戦う山野哲也選手は、このマシンで100勝目を記録した。スーパ全盛の展示車両のなか、ロードスターファンとしては見過ごせない1台。山野選手、聖火ランナーだとか。

問エクセディ

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

オートサロンで見~いつけた

カラーだけではなく柄も選べる



カラフルなベルトが並んでいたブースは、レッドウッドという、シートベルトを始めとするレースのアクセサリや、防具を手がけている会社。中国の会社でアメリカやヨーロッパ、オーストラリアなどに製品を輸出しているという。いよいよ日本進出!

問Red Wood Enterprise

<http://www.redwood.com.tw/>

ボディカラーに合わせて ローターもカラフルに



問ディクセル <http://www.dixcel.co.jp/>

リーズナブルな補修交換用のローターから、本格ブレーキシステムまで取りそろえるブレーキメーカー。目をつけたのは、オプションのカラードローターだ。耐熱塗料で焼き付けられて色落ちしづらい。黒、赤、黄、青、シャンパンゴールド、イエローの6色。

進化を続けるロングセラー 支持されて20年!



問ワーク

<https://www.work-wheels.co.jp/>

広い世代から支持されている「エモーションZR10」。15インチからラインナップがあるため、ロードスターにおいては初代から現行まで高い装着率を誇っている。スポーティな足元を演出しながらも、ハードなシチュエーションにも対応する剛性を確保する。

ROADSTER
BROS.

ホイールか

足もとから見直そう!

それ以外か。

クルマの本体以外でこだわりを持たれるパーツのひとつがホイールだ
本体がノーマルであろうがバリバリのチューニングカーであろうが
ファッション性、機能性に大きな影響を与えるのだから
歴代ロードスターでも常に注目ポイントとなってきたのはご存じのとおり
ここではまさに「ホイールか、それ以外か」とさえ言っても良い
重要パーツとしてのホイールを見ていこう

取材協力：カーメイク コーンズ： <http://www.carmakecorns.com/>

ホイールがクルマの重要パーツのひとつなのはご存じのとおり。タイヤが外れにくい形状とするとともに、車体側のハブにしっかりと固定できる構造を採用して安全性を確保している。もちろん走行性能やクルマのドレスアップにも欠かせないアイテムとなっているのは、本誌読者には言うまでもないことだろう。

とくにアルミ合金はスチールに比べて軽量で、鋳造する場合には金型を使えば比較的手軽にいろいろな形状に成形できるメリットがある。ディスク面の開口部を大きいデザインにすればブレーキディスクからの放熱性も高められるから安全性にもつながる。

かつてはスチールホイールが一般的だったが、アルミホイールが普及するにつれてコストも下がり、標準装着が当たり前になってきた。だが、アルミホイールならどれでもいいというわけではない。その辺のところを中心に解説していく。アルミホイールを構造からざっくりと見ていくと、タイヤが装着されるリムと、ハブに取り付けられるディスク部に分けられる。ちなみにリムとディスク部が一体成形されたものをワンピース構造、別体で組み付けたものを結合構造（2ピース構造）という。

ホイールのサイズの見方だが、一例として6J×15 PCD100 インセット42のものを考えてい

**ホイールか
それ以外か。**



カッコ良さだけでは語り尽くせない

ホイールと クルマの研究室

もちろんアルミホイールで欠かせない要素はカッコ良さ
ただ、それだけで選んでしまうとせっかく走りまでグレードアップできるのに
逆にグレードダウンさせてしまうとか、最悪の場合は装着できない！ などということもある
ここでは転ばぬ先の杖として、ホイールの基礎知識とクルマに与える影響を考えよう



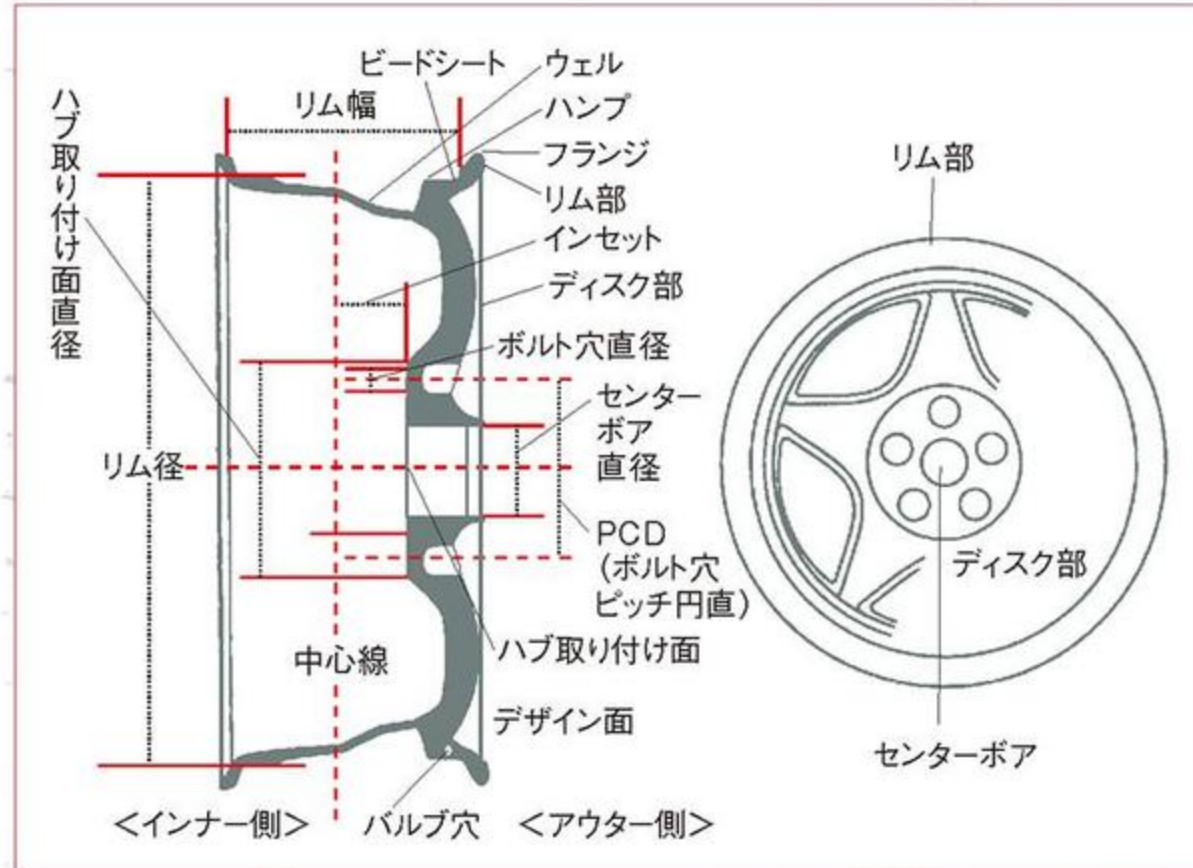
ロードスターRFには、メーカーセレクトオプションで7J×17のBBS鍛造アルミホイールが装着される。これがファッションだけでなく走行性能にも貢献している。

こう。この場合、6がリム幅（インチ表示）、Jがフランジ形状、15がリム径（インチ表示）となる。リム幅はタイヤの太さに対応する。リム幅を広くすれば太いタイヤが履けるが、対応するタイヤ幅はある程度の自由度がある。たとえば幅が205のタイヤならば、7〜8インチあたりが適正サイズとなる。この辺はメーカーカタログなどに掲載されている。

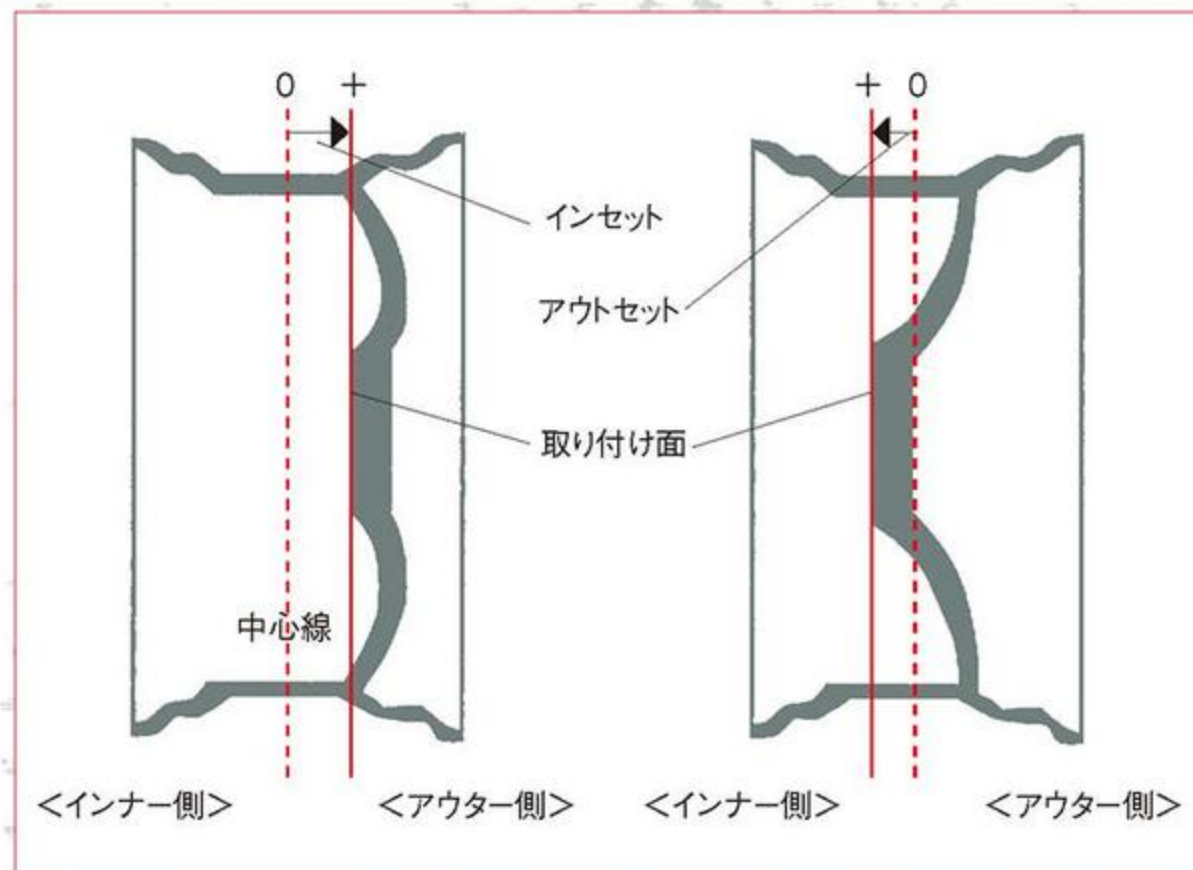
タイヤ幅に対してホイール幅が狭すぎればタイヤのトレッドセンター部分に荷重が集中して偏摩耗するし、タイヤがよれてレスポンスが悪くなる。逆に広すぎればトレッドセンター部分の荷重が抜けたり、タイヤが突っ張ってピーキーな特性となる。

後者はいわゆる「ひっぱりタイヤ」などと呼ばれ一部で好む層もいる。好みの問題だが見た目が良いと感じる人や、ぎりぎりいっばいまでタイヤを外に出す「ツライチ」でもフェンダーと干渉しないメリットなどがあるが、適正幅ではないのでお勧めはできない。

フランジ形状とはタイヤとホイールの接合部分の形だ。この形状によって主にJとJJに分けられる。Jはフランジの高さが17.5mmでJJは18.0mmとなっている。これはデザインの好みなので、それほどこだわらなくてもいいだろう。15で表されているリム径は、装着するタイヤの内径のインチ数と



ホイール選びの際には、リム幅、リム径、インセット、PCD、ボルト穴数、センターボア直径などが主なチェックポイントとなる。これらが合ってもディスク部のデザインによってキャリパーが当たる場合などもあるので、事前のチェックが重要だ。



インセット、アウトセットは、ホイールリム幅の中心線からディスク部の取り付け面までの距離をmmで示したもの。リムの中心線よりも外側ならアウトセット、内側ならインセットとなる。



リム幅はそのクルマに適したサイズである必要がある。ホイールのリム部は平坦ではなく、ハンプ、ベードシート、ウェルなどからなっている。

ホイールのディスク面はデザイン性が高いために、社外品を装着する場合にはPCD、ボルト穴数、センターボア直径を合わせる必要がある。



合わせる必要がある。PCDはピッチサークルとも呼ばれ、ホイールを取り付けるボルト穴の中心から対角線のボルト穴の中心までの距離を示す。輸入車

を含めると多くのサイズがあるが、一般的には小型車のPCDは小さく、大型車は大きい。国産車では100か114・3の2種類がメインとなる。乗用車の場合、車種

によってボルト穴は4穴だったり5穴だったりする。NA、NB型ロードスターはPCD100の4穴、NC型ロードスターはPCD114・3の5穴、ND型はPCD100の4穴に戻った。続くインセットはかつてオフセットと呼ばれていたものだ。インセット42ということはオフセットでいうと+42となり、ホイールの中心線が外側に42mmずれているということになる。逆の場合はアウトセットと呼ばれる。インセットが大きいほどホイールのディスク面が外側に出て奥に入ることになる。こちらの方がフェンダーにきっちり収まるようになるが、逆にタイヤやホイールがインナーフェンダーなどに干渉して装着できない場合がある。インセットを小さくすればホイールは外側に出る方向になる。ホイールをツライチに持って行きたいのなら、ここをぎりぎり攻めることになる。もちろんフェンダーから規定以上にはみ出してしまふと、車検でアウトになる可能性が高いので注意が必要だ。インセットが合わなくて内側に当たる場合や外側に出したい場合にはホイールスペーサーで調整する手段もあるが、できればリム幅やインセットで対処するのがお勧めとなる。どのくらいのインセットが必要かを確認するにはスペーサーは有効なパーツとなる。

もうひとつ気をつけておきたいのが、センターボア直径だ。これは、ハブ側の円形で突出している部分と、ホイールのセンターが合う部分だ。純正ホイールの場合、ハブ側とホイール側のセンターボア直径がピッタリ合うようになっているので、ホイールの回転がスムーズになる。社外のホイールに交換した場合、ここに隙間ができてしまうと、ホイールのセンターが出ないため、走行時の振動が出る場合があるのだ。ここは適正なサイズのハブリングを使用することで改善できる場合もある。

こうして見ていくとホイール交換もただ買ってきて付けるだけとはいかない。そこはメーカーの適合表と照合してみたり、信頼できるショップとの相談が必要だ。

さらにホイールに刻印されているJWLやVIAというマークにも注意したい。JWLは乗用車用軽合金製ディスクホイールの技術基準に適合しているという表示。VIAは前記が自主認定であるために、それを第三者公的機関の自動車用軽合金ホイール試験協議会が確認した、という証明になる。これらのマークが付いていることで、安全なホイールであると確認できるわけだ。

アルミホイールを製造工程から見てみると鍛造と鋳造に分けられる。冒頭に少し書いたように鋳造アルミホイールは溶かしたアルミ

**ホイールか
それ以外か。**



アルミホイールの嗜好性も多様になってきた。写真はコーンズのCRC-03で、鉄ホイール風に見えながらもアルミ鍛造という凝ったものだ。

**ホイールは
走る、止まる、曲がる
挙動のすべてに
かかわってくるのだ**



ロードスターとBBSの関係は深く、3代目ロードスターの「Blaze Edition」には専用の鍛造17インチアルミホイールが装着されていた。



サスペンションは基本的に純正サイズのホイールを基準に設計されている。インセットが変わればトレッドも変わる。インセットが小さくなればスクラブ半径も大きくなり、ハンドルが重くなったり取られたりもする。交換の際には熟考が必要だ。

合金を金型に流し込んで成形するものだ。比較的成本が抑えられ、デザインの自由度も高い。鍛造アルミホイールはアルミ合金に圧力を加えて作られる。圧のかけ方はふたつあって、圧縮したアルミ合金を流し込む方法(溶湯鍛造法)と、加熱しながら圧をかける方法(熱間鍛造法)に分けられる。

コスト的には前者の方がからないが、分子の密度的には後者の方が高くなる。いずれにしても鍛造ホイールは圧をかけたことにより、素材の分子が均一化し、強度も高くなる。同じ強度ならば鍛造より肉薄にできるので軽量となる。

そうすると、いわゆるばね下重量が軽いという状態にできる。厳密には分けられないが、バネ上とは、エンジン、ボディなどクルマの上部にある本体側で、バネ下とはサスペンションの構成パーツ、ハブナックル、タイヤ、ホイール、ブレーキシテム、ドライブシャフトなどが含まれる。

ホイールをクルマの一部とみれば、サスペンション部分との関わりが大きい。サスペンションはスプリングとショックアブソーバーで衝撃を吸収したり余分な動きを抑制しているが、同じショックアブソーバーとスプリングの減衰力ならば、基本的に軽いホイール(とタイヤ)の方が路面への追従性が向上する。たとえばホイールが重い場合を想定すると、不整地



JWLは国土交通省の通達によるもので、乗用車用の軽合金ホイールに適合された安全基準。試験は製造者自らの責任において行われる。



VIAはJWL基準に適合しているかどうかを第三者機関が確認するもの。このマークによって安全性が担保される。



ホイールを外に出したい場合や、ホイール内側が当たってしまう場合にはホイールスペーサーで逃がすという方法もある。

ホイール交換をしてボディからはみ出る場合にはオーバーフェンダーで対処できる場合もある。もちろんサイズなど合法的な範囲内が大前提だ。



ホイールのディスク部のデザインは見た目だけでなく、ディスクブレーキの場合は形状により放熱性が大きく違ってくる。もちろんスポークが細くなって強度が下がれば本末転倒だ。

足が大事なのは人間でもクルマでも同じ。ホイールも正しい選び方、履き方をすることで美しく機能的になるのだ(写真はイメージです...)。

などでサスペンションに大きな入力が入った場合、スプリングが大きく縮む。ショックアブソーバーの縮み側の減衰力が強ければ縮むスピードは遅くなるが最終的に縮む量は変わらない。

次に縮み終わって伸び始めると、その反力で大きく伸びる。ここも伸び側の減衰力との関係もあるが、軽いホイールと比べれば相対的に速いスピードで伸びて、その後の振動の収まりも悪くなる。このときホイールが軽ければ、スプリングとショックアブソーバーの負担は小さくなるし、路面への追従性も良くなり、操縦性安定性や乗り心地も良くなるわけだ。

ホイールの軽さは乗り心地だけに限らない。高速で回転しているときは、軽いホイールの方が操縦がしやすい、というメリットもある。また、エンジンの力で重いホイール、タイヤを回転させるのと、軽いタイヤ、ホイールを回転させるのでは、後者の方が少ない力で済む。ブレーキにかかる負担も、重いホイールが回転しているのと、軽いのが回転しているを止めるのでは、後者の方が力が少なくて済み、ブレーキへの負担も減る。

ただしホイールは軽ければいいといったも強度の問題があるので、おのずと限界はある。逆に見た目重視のアルミホイールは重くなりがちなので、スポーツ走行を優先させる場合には、注意が必要だ。

TE37VにSLバージョンの限定モデルが登場 ほかにはない意匠を盛り込んだ秀逸ホイール



17インチ以下では初となる、特殊技術のA.M.T (Advanced Machining Technology)を採用し、RAYSのロゴマシニングをスポーク部に施している。また、同梱の蛍光イエローのスポークステッカーが、特別感を与えてくれる。



株式会社レイズ グラムライツ課
小西 哲平さん

ご自身もロードスターに乗るため、ユーザーのニーズがよくわかる。「1920LIMITEDは、お待たせしましたって感じですね(笑)。このNAは9J×15 -5mmを装着しました」

鍛造深リムで不動の人気を誇る、ボルクレーシング「TE37V」。このモデルには、SL仕様の限定品が存在する。これまでに、ディスク面や、本体のカラリングを特色とするなど、魅力的なモデルで完売となった。

今回のイヤーマモデルは、東京オートサロンでも紹介していた、プレスドグラファイト(PG)というTE37SLカラーを採用した、最強コラボ。TE37SLといえば、スポーツモデルにとつてあこがれのホイール。だが、NAやNBが装着する15、16インチのサイズが設定されていない。

そこで、満を持してTE37VにもSLの限定バージョンがお目見え。リム部とセンター部に、切削を施したプレスグラファイトと同様のカラーリングがベース。もちろん見た目だけでなく、「SL」を名乗る以上、軽量化にも手抜きはない。センター部の加工変更(キャップ装着不可)、アルミバルブの採用による、グラム単位での軽量化がなされているのだ。

通常ではラインアップされない、特別なサイズが用意されているのも魅力のひとつ。いずれにしろ、限定なので悩んでいる時間はないかも!?

VOLKRACING TE37V SL 1920LIMITED

INCH	SIZE	RIM	INSET	HOLE	P.C.D	BORE (mm)	PRICE (税抜) PG カラー
15	7 1/2J	S (46mm)	25	4	100	φ 65	5万 5000 円
	8J	S (46mm)	15 ※	4	100	φ 65	5万 6000 円
		M (56mm)	0	4			
		L (82mm)	-5 ※	4			
	10J	LL (94.5mm)	-25	4	100	φ 65	6 万円
16	9J	L (77mm)	0 ※	4	100	φ 65	6万 2000 円

注：※は TE37V SL 1920LIMITED 限定サイズ。

問レイズユーザーダイヤル ☎06-6787-0019 <https://www.rayswheels.co.jp>





2019~2020 MOTORSPORT NEWS

“闘う”ロードスターの最新情報を満載!

じつは本多永一選手は以前、RX-8に乗ってMFCで活躍。2015年にはチャンピオンにも輝いている。左はマツダの梅下隆一執行役員。



2年連続3度目のマツダカップを獲得!

N D型ロードスターの、モータースポーツへの貢献を称賛したい。全日本ジムカーナやスーパー耐久といったトップカテゴリーでの活躍も素晴らしいが、なによりグラスルーツレベルのパーティレースの盛況が嬉しい。

昨シーズンも北日本・東日本・西日本の3地区で年間4戦のシリーズ戦が開催された。北日本の最終戦は台風で中止となったが、無事に全部のシリーズが成立。事実上の日本一決定戦となる富士の交流戦も台風の影響を受けはしたが、レースは行うことができた。

東日本シリーズでは若手の台頭が目立った一方で、ベテランの選

手たちも負けじと頑張ったことで、毎戦手に汗握る好勝負が展開された。チャンピオンの富林勇介選手や第2戦から3戦連続でポールを獲得した河村恭平選手は20代。一方で2016年の日本一、梅田剛選手はまたNDでの連勝記録を更新。出来利弘選手も開幕戦でポールを獲得し、第2戦では久しぶりに優勝して見事に復活を果たした。そして全国シリーズでは、昨シーズンも本多永一選手が栄光に輝いた。2018年は交流戦の優勝により、西日本の最終戦を待たずに4冠を確定していたが、昨季は交流戦で6位に終わったことで苦しい状況に。ところが富林選手が

ROADSTER PARTY RACE II

REVIEW

最後に笑ったのは 前年“4冠”王者の本多

16年目のシーズンを迎えたロードスター・パーティレース。参加人数ものべ5000人の大台を超えた。とくに各地区のNDシリーズの人気の顕著で、昨季も多くの新しい仲間が加わった。そして全国シリーズでは激戦の末、前年王者が再び栄冠に輝いた。

PHOTO&TEXT:石田 徹/B-Sports

悲願の初優勝から王座へと駆け上がった杉野



2018年はシリーズ3位だった杉野治彦選手が開幕戦で初優勝。第3戦も勝って一気に王座にも到達した。上の写真の通り、ランキング2位は小松寛子選手(左)、3位は高橋光介選手(右)。

北日本NDシリーズ

チューニング勢に割って入った井尻の独壇場



参加台数が減った北日本NCシリーズ。表彰対象は井尻薫選手のみとなってしまった。ただし東北ロードスターカップとの混走が多いため、井尻選手はチューニングカー勢とバトルしていた。

北日本NCシリーズ

MAZDA FAN ENDURANCE



前年王者との一騎討ちを制した TiR☆IDI☆ロードスターに栄冠

150分を給油なしで走り切るマツダファン・エンデュランス(マツ耐)は参加台数も増えて近年は大盛況。2019年は台風で1戦中止となり、全5戦(有効4戦)でシリーズを争った。最終戦は前年王者の諏訪姫チームがポイントリーダーで迎えたが、まさかのガス欠リタイア。今季4戦目のTiR☆IDI☆ロードスターが終盤は安全策を取ってクラス2位でフィニッシュするも、見事に逆転でタイトルを獲得した。同チームはスーパー耐久への挑戦を表明している。



左から金井亮忠/小松寛子/猪爪俊之/猪爪杏奈/オカハラタツヤの各選手。今季にも期待!

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

MAZDA FAN CIRCUIT TRIAL



参戦初年度の船本NB8Cが 総合3位に食い込む大健闘

セッション2回のベストラップで勝負を決めるマツダファン・サーキットトライアル。今年も全国6サーキットで開催され、得点の高い4戦の合計を有効ポイントとしてシリーズを争った。NB8Cでロードスター・クラシックTUNEDクラスに参戦した船本正選手は、ポイントリーダーで迎えた最終戦も見事にクラス優勝。ところが同じクラスの参加台数が少なかったために惜しくもランキング3位となったが、もちろんロードスター勢ではトップだ。



三重県在住の船本選手のサーキット歴は20年以上だが、年間を通しての参戦は初めてとのこと。

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

若武者・富林が最大の激戦区で輝きを見せた



2018年の最終戦にクラブマンでデビューした富林勇介選手(中央)。昨季は開幕戦から交流戦を含めて3勝と大活躍。東のNDシリーズ2位は出来利弘選手(右)で、3位は河村恭平選手(左)。

東日本NDシリーズ

プライベート参戦の井尻がパーフェクト達成



東日本NCシリーズは相変わらずの盛況。シリーズ2位は2018年王者の佐久間行雄選手(左)。20代の橋本悠亮選手(右)が第3戦と最終戦で3位と健闘してランキングも5位まで浮上した。

東日本NCシリーズ

熱くてもフェアなバトルを制したのは本多



毎回激しいバトルとなるが、本多永一選手(左)が3勝を挙げて4年連続の王座に輝いた。杉野治彦選手(中央)は第3戦で勝利。2戦のみの参戦だった山下昌樹選手(右)も2位と3位を獲得。

西日本NDシリーズ

昨シーズンも新しいパーティの仲間が続々と



シーズンに一度はグリッド上に全員集合しての記念写真撮影が必ず行われる。こうした和気藹々とした雰囲気もパーティレースの魅力のひとつだ。



ドライバーやピットクルーに対しては、このホスピタリティでドリンクサービスを提供。休憩用のテーブルと椅子も用意されている。

開幕前には各地区で合同テストを開催。インストラクターやタイヤアドバイザーも来場して座学を実施。速く安全に走るヒントを得た人も多い。

東日本の最終戦で4位に終わったことで本多選手に自力優勝の可能性が復活。西日本の最終戦で2位以内というハードルを見事、優勝で乗り越えてみせた。

一方、NC型ロードスターは一流プロの井尻薫選手が、昨季は北日本も東日本も圧倒した。今季も参戦の意向を示している。NCのレーサーたちはぜひ、この機会を利用してプロの技を学ぼう。

今年はND型ロードスターでのレースが始まって5年目の節目を迎える。戦いのレベルは目覚しく上がっているし、指定タイヤも「ポテンザ・アドレナリンREO04」にリニューアル。どんな戦いを見せてくれるのか、今から楽しみだ。



最終戦は村上モータースが2台体制に。マツダ最速の常務執行役員、前田育男(右から3人目)もS耐にデビューした。



昨シーズン最終戦の岡山で、見事にS耐初優勝を果たした66号車のドライバー。左から橋本陸、織田祥平、武地孝幸。



SUPER TAIKYU

REVIEW

V3はならずも、富士と岡山では優勝!

スーパー耐久で一番ミニマムなST-5クラスはマツダ車が主流派。2017年から2年連続でロードスターが王座を獲得している。しかしながら昨季は20kgのハンデ増も影響して、ライバルに雪辱を許してしまった。

TEXT & PHOTO: 石田 徹+1

#78 LOVE DRIVE RACINGロードスター



昨シーズンは山西康司をエースに据えて、マツダ社員でパーティレース出身の大崎悠悟など、もっぱら男子チームとして活動した78号車。第5戦のもてぎでは5時間をその2名だけで走り抜いて、念願の3位表彰台を獲得した。

大崎悠吾/山西康司/筒井克彦etc.

#50 LOVE DRIVE RACINGロードスター



参戦3年目の女子チームは、決勝でのコンスタントラップに課題を残したシーズンとなった。最高順位は第3戦の富士24時間の6位。ただし開幕戦の鈴鹿でリタイアした後は5戦連続で走り切り、チェッカーフラッグを受けた。

岩岡万梨恵/小松寛子/加藤沙也香etc.

#54 TC CORSE iRacing ROADSTER



新たに排気量2ℓのND-RFにスイッチした54号車。86勢に矢張りいたいところだが、多くの初期トラブルが発生。1台限りの参戦のため、すべて自力で解決に向けて悪戦苦闘する1年だったが、徐々に戦力も向上中だ。

加藤彰彬/石井鋼一/エイトリアンetc.

#66 odula Idia ロードスター



デミオSKY-Gからロードスターにスイッチした開幕戦・鈴鹿でいきなりポールポジションを獲得。ところが決勝ではトラブルにも悩まされ、シーズン中盤には速さまで失った66号車。復活した最終戦の岡山では嬉しい初優勝を飾った。

橋本 陸/武地孝幸/織田祥平etc.

#88 村上モータース MAZDAロードスターND



補助灯を装着して戦うのが第3戦の富士24時間。このレースを2018年に続いて2019年も制覇。速さではフィット勢に劣っていたが、ライバルがトラブル発生のため脱落してV2が転がり込んできた。チームワークでつかんだ勝利だ。

村上博幸/中島保典/山谷直樹etc.

昨

シーズンのスーパー耐久でのマツダ陣営は、序盤での不振を最後まで引きずる結果になった。年間6戦で争うシリーズでは、1戦でもリタイアしてノーポイントになると大きく不利になるが、マツダ車の各チームは第2戦までにその失敗を犯してしまう。

とくにエース格の88号車が2戦連続ノーポイントとなり、加えて開幕戦で全損クラッシュというダメージを負ったことが響いた。皮肉なことに、第3戦の富士ではその88号車が優勝。その後も粘って最終戦にわずかな逆転の望みを残したが、結局はライバルのフィット(4号車)にチャンピオンのタイトルを奪われてしまった。

しかしながら、全6戦のシリーズではロードスターが2勝。さらに開幕戦の鈴鹿はNOPROのデミオSKY-Dが好燃費を生かして優勝。第4戦のオートポリスでは広島マツダのデミオSKY-Gが初勝利するなど、マツダ陣営が速さを含む実力でライバルに劣っていたわけではない。

来たる今シーズンはST-5クラスに、新たにロードスターで挑戦するチームも複数登場する模様だ。86勢相手に孤軍奮闘していたST-4クラスの54号車ロードスターRFも熟成が進むことが期待できる。開幕戦は3月22日決勝の鈴鹿。見逃せない戦いが始まる。



FUJI CHAMPION RACE

REVIEW

全4世代が世界一の直線で激戦を展開

2002年に始まったナンバー付きによる富士のロードスターカップ。昨シーズンの最終戦はご覧のような賑わいだ。全世代のロードスターに門戸を開いており、NCとNDはパーティレースのマシンも参戦できる配慮も嬉しい。さらに伝統のN1ワンメイクレースにもついにNDが参戦を開始し、チャンピオンも獲得している。

TEXT:石田 徹 PHOTO:石田 徹/野澤廣幸

#103 密林雲ロードスター



ロードスターカップでは一番の激戦区に昨シーズンから参戦し、初年度ながら4戦3勝という好成績でチャンピオンを獲得したのが松尾。筑波で開催されるパーティレースの東日本シリーズでも5位にランキング入りした二刀流だ。

松尾康博 (RSC 1.5 CHALLENGE CLASS)

#76 辻本運送アクレNA6



2017年は小原健一と同点ながら王座を逃した辻本。2018年シーズンは4戦全勝でチャンピオンとなり、昨年も開幕から2連勝と絶好調。ところが第3戦で竹田幸一郎、最終戦では水野寿通に先着を許してしまう。それでも王座は安泰だった。

辻本 均 (RSC 1.6 CLASS)

#777 RSPT佐藤商会ロードスター



プロを目指していた山内は2013年から14年にかけて86/BRZのN1レースで5連勝を飾った後、サーキットを離れていた。5年ぶりに復活したが速さは相変わらずで、今季からレンタル予定の佐藤商会のマシンの速さを証明してみせた。

山内正義 (RSC 1.8 CLASS)

#10 村上モータース雨宮ロードスター



2018年からNDも参戦可能になったN1レースだが、昨年の第2戦に村上博幸が初めて参戦。見事に優勝を果たした。さらに11月30日に第3戦と最終戦がダブルヘッダーで開催され、最終戦を制した雨宮が6年ぶりに王座に復活した。

雨宮恵司 (RS N1)

#7 JoyアクレMotys☆ND5



かつてはパーティレースで優勝経験もある茂木。ロードスターカップでは1.6クラスでチャンピオンを獲得している実力者だ。NDの1.5オープンクラスにスイッチしてからは若干苦しんでいたが、3シーズン目で指定席に戻ってきた。

茂木文明 (RSC 1.5 OPEN CLASS)

#77 NDSエンジニアリング



昨季の2.0オープンクラスは激戦だった。開幕戦はND・RFの山口幸治が初優勝を飾り、第2戦は前年王者の高橋裕史が長岡との競り合いを制した。ところが第3戦で初優勝した長岡が最終戦も連勝して、一気にチャンピオンも獲得した。

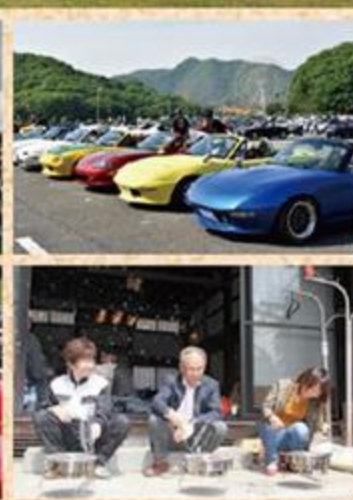
長岡哲也 (RSC 2.0 OPEN CLASS)



Roadster
CLUB OF JAPAN

国内最大級のロードスターオーナーズクラブ「RCOJ」通信

RCOJ Message Board



30周年ミーティングで燃え尽きるな！ 2020も魅力的なイベントが目白押しだ

昨年10月に行われた30周年ミーティングは、1度しかない特別なイベント。そのため、NA、NBといった低年式車を中心に、晴れの舞台に向けて、大がかりなリフレッシュをした読者も多かった。しかし！ ロドリフはまだまだ続く。今年は東京オリンピック、いやマツダ100周年という節目

でもある。昨年同様に、各地ミーティングが盛り上がるのは必至。署名車があるのか、気になるところだが、まずはロードスターのミーティングに集中しておこう。詳細は今後決まってくるので、ホームページなどを確認してほしい。どのミーティングにおいても、スタッフが東奔西走してくれるか

らこそ、毎年楽しませてもらえる。その感謝の気持ちとともに、今年もめいっぱい楽しもう。これまで参加したことのない、たミーティングに参加するもよし、全制覇目標を打ち立てるもよし！ 1年を通じて各地で開催されるから、今からスケジュール調整をしておきたい。愛車はもちろん、オーナーの健康管理も重要な要素のひとつといえる。

2020年ロードスター関連ミーティングスケジュール

◎は日程確定 ●は未確定

日程	タイトル	場所
◎ 4月5日(日)	チャリティフリーマーケット2020春	横浜
◎ 4月11日(土)~12日(日)	ほくりくミーティング2020	新潟
◎ 5月10日(日)	オアシスロードスターミーティング2020	兵庫
◎ 5月30日(土)~31日(日)	軽井沢ミーティング2020	長野
◎ 6月20日(土)~21日(日)	東海メンバーミーティング夏の合宿	愛知
◎ 6月28日(日)	広島ロードスターチャリティフリーマーケット2020	広島
◎ 7月11日(土)~26日(日)	2020ロードスター展	横浜
● 9月13日(日)	中部ミーティング2020	岐阜
◎ 9月19日(土)~20日(日)	Roadster ふらのミーティング2020	北海道富良野
● 10月4日(日)or11日(日)	東北ミーティング2020in磐梯町	福島磐梯
● 10月11日(日)	ロードスタージャンボリー2020	大分
● 10月25日(日)	チャリティフリーマーケット2020秋	横浜
● 11月1日(日)	清里ミーティング2020	山梨清里
● 11月21日(土)~22日(日)	マツダファンフェスタ2020	岡山
◎ 11月22日(日)	第3回南九州ロードスターミーティング	熊本
● 11月29日(日)	ロードスター東京サタドラライブ2020	東京
● 12月6日(日)	ロードスター広島サタドラライブ2020	広島
● 12月12日(土)	横浜サタプロジェクト	横浜
● 12月開催予定	東海メンバーミーティング2020	愛知

祝 マツダ100周年にお祝いと感謝

日々楽しく過ごせているのも、昨年30周年の節目をめでいっぱい楽しめたのも、もとはと言えば、マツダがロードスターを生み出し、作り続けてくれているからなのだ。今年マツダの100周年に、感謝の気持ちも込めて、各地ミーティングでもお祝いの気持ちを伝えたい。



2020年は、各地でロードスター31周年！と、マツダ100周年のお祝いで盛り上がりそう。

ROADSTER
BROS.

4040&1515号 気まぐれDiary

NA8Cの4040(よれよれ)号、NC1の1515(イコイコ)号、2台の愛おしい愛車たち
どちらも長く乗り続けたいから、日々、メンテ&カスタムにいそしんでいる



エンジンオイルが漏れているようだ……に 対応するためミッションを降ろしてみた

何かとリフトアップする機会が多い1515号。ミッションあたりにオイル漏れの跡が見てとれる。どうやらエンジンオイルのようである。ボンネットを開けてチェックするも、上からではないようである。考えられるのはミッションとエンジンのつなぎ目。

一昨年の中部ミーティングでは、エンジン本体にあるベギフタがなかったばかりに、そこから派手に噴射していたこともあった。けとりあえず、予備のエンジンオイルを積んでいて、時々足しておりました。ロータリーかつ。

いつまでもこんな状態にしておくわけにいかないので、きちんと対応することにした。ミッションケースを降ろす重作業、エンジン、

ミッションオイルも交換となる。確認してみると、シールのフチがよじれていたことが判明。組み込んだ当初はオイル漏れしていなかったたので、熱などで徐々に密閉性が失われていったのかな。いずれにしろ、問題解決となり、安心して踏めるようになってよかった。



遮熱のアルミ箔がボロボロになっていたの、ついでに新しいものを貼り付けて、対処しておくことにした。ついで作業、大事だわ。

エアロタイプに変更すれば 性能+見た目の変化も実現

4040号は純正のワイパーだから、エアロなフォルム。でも1515号はゴムだけ交換していた。オートエクゼで作業してもらっている間に、せっかくだから購入することにした。自分にお年玉(なんだそれは)。付け根の塗装が薄くなっている部分は、黒く塗っておいたが、いずれきちんと塗装しよう。

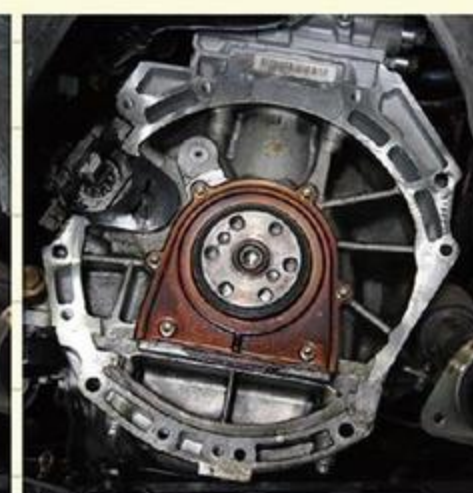


フィンを備えるディフレクターが、風圧を積極的に受け止めてガラス面にラバーを密着させる。雨、降らないかな。

なんかカッコ良くなった。ワイパーひとつで幸せな気分になれる。駐車時にブレードを上げておく癖がつきそう……。



取り付け時に、漏れ防止のリングがねじれた状態で組み込まれてしまっていたようだった。ここからじわっと漏れていたわけか。



エンジンオイルが飛び散っているのがわかる。タダ漏れではないが、走行後に停車してしばらくおくと、数滴たれていた。

左が新品に交換された状態。これでエンジンオイル漏れはピタッとおさまるはずだ。予備で持ち運んでいたオイルも用無しだな。

ROADSTER
BROS.



マツダミュージアムに展示されていた787B。'91年のルマンの感動が蘇る。イラストページ用に描いたんだけど入らなかったの(笑)。

おかえりなさい! ロードスター

「イベント紀行」でおなじみ
お気楽イラストレーターのTSUZUが
愛車NAの様々なトラブルライフを綴る
今回は、やっぱり30thミーティングの話題だよな
全国各地から、ロードスターが広島へ帰ってくる
こんなイベントを実現できるなんて、ロードスターが愛されてる証だね



三次のコースには、パレードに参加するロードスターたちが並ぶ。自分のクルマでコースのバンクを走れるなんて、貴重な体験だよな。

呉中央桟橋の隣にある「大和ミュージアム」。1/10スケールの戦艦大和を始め、呉の歴史が展示されている。広島に行ったら、ぜひ観ておきたい歴史館だった。



10周年、20周年など過去のイベントに参加したことがなかった。30周年は、ぜひ行ってみたい。しかし、車両の申し込みが間に合わず、残念ながら自分のクルマで参加することができなかった。友人たちに同乗していくことになり、台風が接近しているというので、道中が心配だから、前日に広島入りすることにした。台風の影響がありそうな、海側の東名高速を避け、中央高速から広島へ向かう。山陽道に入り、広島に近づくにつれ、天気は回復してきた！ 気分が盛り上がってきたよ！

ミーティング前日は、通常ならば閉館しているマツダミュージアムが、30thの参加者のために開館されていた。館内では歴代のマツダ車が展示され、ロータリーエンジンやその開発工程などを紹介している。工場ラインが動いてなかったのが残念だったが、マツダのクルマ造りの歴史を見学できた。当日の三次の会場では、既に多くのロードスターが集結していた。パレードランに参加するコース上のほか、駐車場にもロードスターがあふれんばかり。トークショーなどが行われるステージを囲んで、店舗ブースや歴代限定車の展示が

聖地で開催される、10年に一度の大規模ミーティング

あり、みんなが盛り上がる。メインイベントのパレードランでは、コースのあちこちで、スタッフたちが手を振ってくれる。「お帰りのさい」で迎えられ、「行ってらっしゃい」で送られる光景は、ちょっと感動的だった。

オーナーズミーティングに、マツダが全面的に協力してくれることは素晴らしい。メーカーもユーザーも一体になって生誕を祝う。

単一車種で、ここまで愛されたクルマも少ないんじゃないかな。じつは、次の日に行きたい所があった。電車に乗り、呉へと向かった。大和ミュージアムである。広島には何度か来たが、ほとんども帰りのため、ゆっくり巡るのは初めて(もっとも、あちこち行きたかったけど)。マツダのお膝元、広島を堪能したイベント旅行だった。

幌に開いた穴、なんとかしなくちゃ!

昨年の台風は凄かったよね。そんなある日、幌の上に鳥の落とし物? いや、よく見ると小さく切れてる! たぶん、落枝が刺さったんじゃないかな? 雨漏りも嫌なので、パッチして補修することにした。マツダ純正で補修用のパーツがあるはずなので問い合わせしてみると、現在はタン色しか出ないらしい。黒色より需要が少なかったの残っていたのだろうか? 幸い、タン幌だったので発注したんだけど、別途、接着剤が必要になる。昔は純正で、補修用ボンドもあったらしいが、今では扱っていない。ネットを駆使して、良さそうな接着剤を探したところ、「セメダイン スーパーX」ってのがいいらしい。パーツが届いたら、ホコ表面を清掃、脱脂してパッチを接着した。表面だけでは心配なので、内側からテント補修用のテープを貼った(シルバーだから表面には使えない)。今のところ剥がれることもなく、雨漏れもない。

補修用幌布(タン色)「NAY2-R1-211」価格は1138円。レストアッププロジェクトで幌の材質が変わったそうなので、これから黒色も用意されるんじゃないかな。



パッチと地色が、ちょっと違うけどよしとしよう。角は剥がれにくいように丸く切った。開け閉めした際の耐久性が、ちょっと心配。



ちょっとしたヒビ? と思ったら、しっかり中まで貫通してる穴。放っておいたら大きくなってしまいそう。

ROADSTER
BROS.

楽しさに酔い、遅さに笑う日々

NBグランプリ



前期型のNB6C。
キズやへこみはあるものの、走行するには問題なし！



B6エンジンは走行距離14万2600kmとなっております好調？

恐ろしや！富士スピードウェイの1コーナーでエンジンオイルにのってスピン！

富士スピードウェイにもときたま出没している。昨年一番焦ったのは、1コーナーにオイルが出ているのを気付かず全開で突入したこと。100m看板からブレーキングしたとたんノーズが左から右へと向いてそのままスピン！手慣れた(?)フルカウンタでことなきを得たが、いい具合に減ったケンダKR20Aに盛大にフラットスポットが…。結局4本買い換えたが、ロードスターサイズだと1本6000円程度なのはありがたいところ。限界は高くないが、コントロールで練習タイヤとしてはいいかも。スリリングな？動画はロードスターブロスのFacebookでも見られます！

<https://www.facebook.com/roadster.bros/>



NB6Cを入手した
ロードスターBROS.の編集部員イイジマが
身銭を切ってサーキット走行
その他ロードスターライフの
悲喜こもこもをお届けする。
第1回はデータロガーでの遅さ分析だ！

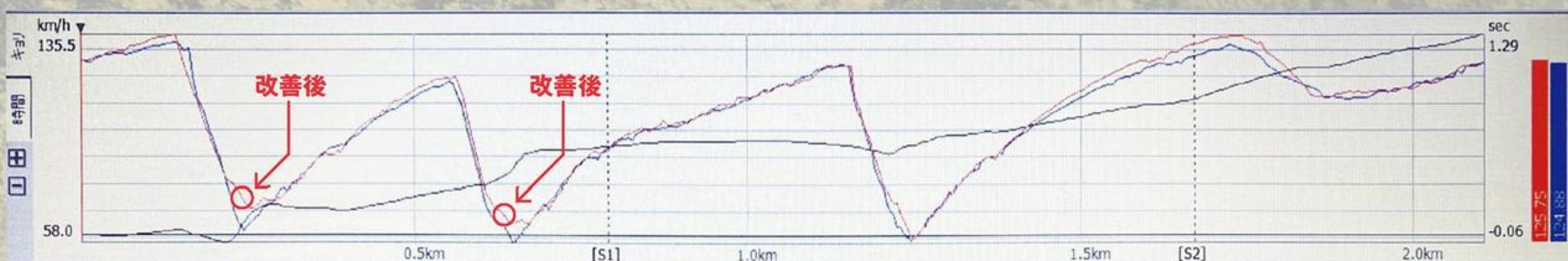
科学的？に速くなるために データロガーで走り方をチェック

昨年の9月末に平成12年式のNB6Cロードスターを入手した。なぜ乗り始めたかという、いまさらながらドライビングスキルの向上を目指したから…としておう。その下手さ加減は下のデータロガー(デジスパイス)の画像を見てもうればわかりやすいと思う。コースは筑波のコース2000。

青いラインが改善前のスピード推移で赤いラインが一応改善後のスピード推移となる。1コーナーとヘアピンコ

ーナーでのボトムスピードが改善前にくらべて明らかに低い。ヘアピンではブレーキももっと我慢できる感じ。
はなから遅いとは思っていても、データで見せられると余計にショック。一緒に走りに行ったFCR-VITAで上位を走る新進気鋭のK選手の、哀れみとも同情とも取れる表情に、こちらも冷や汗混じりの微妙な笑みで対応するしかない感じ。その後、K選手にロガーと車載動画を見てもらい改善したのが赤のラインとなる。それま

で1コーナーとヘアピンでちょっと減速しすぎなのを矯正し、ブレーキもやや早めにリリースした結果ラップタイムは約1秒3アップ。タイム的には、セミウエットの路面コンディションを考えると、まあまあかな？という感じ。
このコラムではこんな感じでサーキット走行をしたり、草レースに出たりするのをネタに、軽いノリ？でお届けしたいと思っています。なので、どこかで見かけたら勝負しようなどと思わず、生暖かく見守ってくださると嬉しい。ロードスターブロスのフェイスブックなどにも不定期で動画などを上げたいと思っています。



最初の谷が第1コーナー。青線はブレーキ踏力はまあまあだが、残しすぎて赤線よりボトムスピードが低い。ふたつ目の谷が第1ヘアピン。ここも青線はブレーキリリースが遅くなっている。

ROADSTER
BROS.

Roadster News Paper

SHOP

PARTS

NEW

EVENT

TOPIC

OTHER

ノガミプロジェクト 神奈川県三浦郡葉山町長柄1334-1
☎046-875-9813 <http://www.nopro.jp/>

SHOP

新店舗の広々ガレージでお出迎え 日ごろのメンテナンスからお気軽に！

スーパーチャージャーや、ハイパフォーマンスチューニングを得意とするノガミプロジェクト。これまでの店舗からお引っ越しした。広々とした新しい店舗は、同じ葉山地区内であるが、静かなオシャレスポットの一角にある。近くにはおいしいプリンが有名なカフェもあるので、待ち時間(歩いて行ける)にコーヒブレイクなんてこともできるし、おみやげにも喜ばれるから、ふらっと出かけやすくなる!? 高い技術でリフレッシュ作業から、チューニングまで対応している。



NCチューニングの印象が強いが、NDもかなりの数を手がけている。LSDもオーナーの希望に合わせて仕様を調整。ぜひ足を運んでみて。

強力な点火でトルクアップを実現！

↓コシ
おすすめ!

純正の1.5倍以上ものスパークを発生させるイグニッションコイル。交換することで良好な点火、燃焼状態を生み出してくれる。そのため低・中速域からパワーアップを体感することができる。日常領域だから、トルクフルなNCの走りがさらに底上げされる。



ハイスパークイグニッションコイル
適合:NC/ND 価格:3万5200円(税抜)工賃別

豊富なNCノウハウが自慢！

NA&NBのリフレッシュメニューが増えてきているが、最近ではNCもコンスタントにガレージ入りしている。NCならではのウイークポイント、その対処法をどこよりも把握しているため、頼りに思っているオーナーは多い。過走行車も増えてきていることもあって、ますますお客さんが増えそう。



NCはエンジンを載せ替えたり、サーキット仕様にしたユーザーも多い。ハードなメニューが多いノプロだが日常メンテも安心して任せられる。

大切にされてきた愛車だとわかるから 託された側も愛情込めて次のオーナーへ

道を走っているとたまに、「あのロードスター、動くのかな？」なんて見た目で心配になってしまふ、かわいそうな車両を見かけることがある。読者の中にも家庭の事情、お金の事情などでロードスター大好きなだけで、なかなか手をかけられず、メンテナンスを怠ってしまったという人もいるんじゃないかな？

アイ・スタイリングにはそんな「手をかけたい」と思っている人から、「このまま持って行ってしまう」と言う人まで、さまざまな相談がくるといふ。

「金銭的にも気力的にも限界。このままでは朽ちていってしまうの

が心配だから、おまかせします」と言うことで、全国から引き取りの依頼があります」と石川代表。

アイ・スタイリングでは、ロードスターの生存（！）台数を1台でも減らしたくない、という心意気で、そんなロードスターを極力引き取りに行き、リフレッシュしてまた次のオーナーに渡している。

中にはもう救いきれないような、瀕死（！）のロードスターもあるらしい。しかし、それでも再利用できる部品があったり、どこにダメージが出やすいか、などの勉強材料になったりと、ただ処分してしまうより、有効的な利用価値もある。今持っているロードス

ターの今後が心配な人は、一度相談してみるといい。

引き取ったロードスターの中にはナンバーの分類番号（上の番号）が2桁の車両も多く、ワンオーナーで乗られてきたことを物語る。「年齢的にクラッチ操作が大変で！」と言う人もいたらしい。「10年20年、またはそれ以上乗ってこられたロードスターを手放すのは、とても寂しいだろうし断腸の思いだろう。だからこそ次のオーナーには、その気持ちまでも受け継いでもらい、さらにロードスターの持つ素晴らしい感動を伝えたい」という代表の石川さんの強いこだわりがうかがえた。



愛車を引き取りに、全国各地に足を運んでいる。大切にされていたから、専用車で運搬。

2桁ナンバーが多いことから、長く乗られていたことがうかがえる。



見るからにボロボロになっている車両、見るに忍びない心持になる。



アイ・スタイリング
石川正史代表

「お客様のご要望を聞いて、喜ばれるようなロードスターの橋渡しを心がけています。売りたい、買いたい、のご相談お待ちしております」



アイ・スタイリングにはメンテナンスガレージも完備しているので、購入後も安心なのだ。



メンテガレージとしてのプロの技を 多くの人に利用してもらいたい

岐阜県関市にあるC&Eオートは、気軽に立ち寄りたいメンテナンスガレージ。とくに注目したいのは、タイヤやパーツを持ち込んでの取り付け作業をお願いできる、というところにある。ただし、店舗で販売したパーツに関しては、取り付けに対する保証はあるが、持ち込みパーツの取り付けは

ノークレーム。そこさえ納得できれば、たとえばネットで安くタイヤを買ってバランス取り作業をお願いするなど、頼りにできる。では、なぜそういうサービスをを行っているのか。それはC&Eオート宮下代表の「いい状態でロードスターに乗ってもらいたい」という思いがあるからだ。

「どんなきつかけでも来店してもらえば、そこでクルマの状態を確認することができる。そうすると今は大丈夫でも、将来的に問題が出そうなどの指摘もでき、段階的なメンテナンスの提案もできるようになる。それが結果として無駄なお金をかけず、ロードスターに乗り続けることにも繋がる」。プロの目と技を利用させてもらえば、より豊かなロードスターライフを楽しめるはずだ。



エアコンガスクリーナー

スナッポンのエアコンガスクリーナーは、真空引きすることでシステム内の乾燥ができ、また生ガスを回すことで金属粉の除去もできる。車検時ならガス代込み5000円、通常でも1万円で作業してもらえるオススメ作業だ。

イグニッションアナライザー



点火系統の点検を行うテスターが、このイグニッションアナライザー。1番から4番までの点火のバラツキを確認できるので、体感できないレベルのトラブルをチェック可能。その後に起きがちな大きなトラブルも防げる。

バッテリーテスター

現代のクルマは電圧が安定していないとフルに性能を発揮することができない。長期保管していたクルマや、オルタネーターがへたっているクルマなど、バッテリーの状態を調べることで思わぬトラブルを発見できる。



自己診断機

OBDIIポートに接続することで、車両のECUが記録しているエラーコードなどを確認できる。エンジンチェック警告灯が点灯しているときはもちろんだが、セッティング中などのエラーなどもリアルタイムで確認できる。



宮下英治さん

「こちらが持っているノウハウをお客さんに利用してもらえれば」と語る宮下代表。整備やチューニングなど、いろいろな相談に乗ってもらえる。



プロの技を利用させてもらえる さまざまな設備を揃えたピット

広いピットには2柱リフトのほかタイヤチェンジャーやバランサーなど、さまざまな専用マシンも用意されている。重整備はもちろんだが、車検整備やオイル交換など、日常のメンテナンスも気軽にお願ひできるので、遊びかたがた立ち寄る、というのもありだ。

30周年をしみじみ振り返る 書籍ならいつでも、いつまでも

2019年はご存じのとおり、ロードスター30周年の記念イヤーだった。全国各地でお祝いムードが漂っていたわけだが、書籍においても記念すべき本が登場しているので、ここで紹介したい。見ているだけで懐かしかったり、初めて知る情報が盛り込まれていたり、読み応えのある2冊。いずれも趣味性の高い、魅力的な書籍を出版している、三樹書房から販売されている。ロードスター関連以外にも、クルマ好きにぐぐっとくる書籍が多数あるから、ホームページをチェックしてみよう。



ロードスターオーナーの教科書(!)とも言える1冊。手にしている人も多いと思うが、さらにレストアサービスについての概要など、最新の話題も盛り込んだボリュームアップバージョン。読み応えたっぷりだから、若い世代のロード乗りには、とくに見てほしい至極の1冊!

マツダ/ユーノスロードスター 日本製ライトウェイトスポーツカーの開発史

定価:3800円(税抜)/三樹書房

MZレーシングの三浦正人編集長(元マツダスピード)がまとめた保存版。お勉強的な読み物もあれば、ファンイベントや海外の情報まで多岐にわたる内容で、どこから見始めても楽しめる。MZレーシングのサイトから購入すると、先着順でオリジナルカード、しおりセットがプレゼントされる。

マツダ ロードスターの30年

定価:3800円(税抜)
/三樹書房



↓コレ
おすすめ!

オススメ車高調は いま話題のST

ボディをしっかりとロールさせ、その荷重を生かして曲がっていくような走りかたを好む人にオススメなのが、ケーダブリュージャパンの車高調サスキット、ST。現在NOPRO製のアッパーマウントをセットし、ローダウン時の底付きを防いだ状態でのテストを続けている。サーキット走行ならファンクション.comやクスコスポーツR/スポーツSを推している。



スタビリンクは忘れがちだが、劣化していると動きが悪くなり操安性を損なってしまうパーツ。ヒビ割れしているようなら新品交換を。



いい状態のクルマを探すことも可能

C&Eオートでは中古車販売も行っている。しかしこれ、ただクルマを売るというものではない。色々な繋がりから仕入れた、宮下代表の目になった

クルマを仕入れ、それをしっかりメンテナンスして販売するのだ。予算や状態にマッチしたロードスターを見つけてもらうことも可能だ。





夢工房
http://www.dreamworks-racing.jp/
埼玉県八潮市木曽根655-1 ☎048-994-2225

SHOP

ベースエンジンをOHするなら リビルトエンジンでレベルアップ

夢工房はその名の通り、オーナーが「こんなクルマが作れたらいいな」という想いをカタチにしてくれるショップだ。もちろん、その夢の姿を実現したときに起こりうるマイナス面もきちんと伝えながら、しかしアタマから否定をすることはせず、どうすれば最短ルートで実現できるのか、どういう手順で進めるのがベストかをアドバイスしてくれる。

そんな夢工房が推しているのが、リビルトエンジンだ。写真のNBロードスター13Bターボ仕様は、筑波サーキットで開催されたアイドラーズ・GTファイターエキスポパーククラスで優勝したマシン。その13Bターボが、BRE関東が販売するリビルトエンジンなのだ。これはノーマルのまま組み上げるというのではなく、3ピースのアペックスシールを組み、ユーマックという摩擦抵抗を減らす表面加工を内部パーツに施したもの。新たに組み直すよりも安く、品質も高いリビルトエンジンの活用は、予算を抑えより良い走りを求める人にオススメだ。



こちらは日産シルビアなどに搭載されていた、SR20DEエンジンに換装したNA。リビルトエンジンを使うと比較的安価に作れる。

13Bターボを搭載したNBはND純正ブレンボキャリパーもセットされている。こういう純正流用チューンも夢工房の得意技のひとつ。



この日は志鎌代表は不在で、スタッフの中沢樹さんとアロンさんが作業をしていた。中沢さんは志鎌代表の娘婿、アロンさんはオーストラリアからやってきた整備士。



EVENT

ふたつのクラブが合同でミーティング 思わぬ盛況で、次回開催も検討中!

ロードスターの魅力の一つに、オーナー同士の横のつながりというのがある。多くのオーナーが実感しているかと思う。老若男女問わず同じクルマに乗っている共通点だけで、談笑が止まらない。ロド友がロド友を呼びどんと交友関係が広がっていく。そんな魅力にハマリ、身近なロド友で集まれる場を作りたいと始めたのがこのミーティング。普段から一緒に活動している、名古屋ロードスターミーティング(通称なごみ)と神奈川のマツダロードスター(通称カナロド)の、2つのクラブを集めて交流しようというのがきっかけで、今回が3回目。この呼び掛けに応じて集まってくれたロードスターはなんと総数65台!!

噂を聞きつけた愛知の「新海自動車工房」と岐阜の「Car Life Assist Bee」のショップの面々も加え、時間の経過とともに晴天に恵まれた浜名湖畔の会場は、大いに盛り上がった。

人と台数の規模が大きくなっても、モットーはまったりとゆるく。トークショーも景品大会もないが、各地の大規模ミーティングとは違う「みんながただただロド談義に、花を咲かせるだけ」の楽しさ。時期も場所も未定だが、機会があれば今年もまた開催したいと思う。





コンテナのサイド部分にはBPエンジンとタコ足イラストが描かれている。



コンテナ上部はアルミ調シールでヘッドカバーを再現。同梱なので自分で貼ってください。



折りたたむとこのくらいのサイズまで縮小できるので、置き場所にも困らない。

商品番号24001

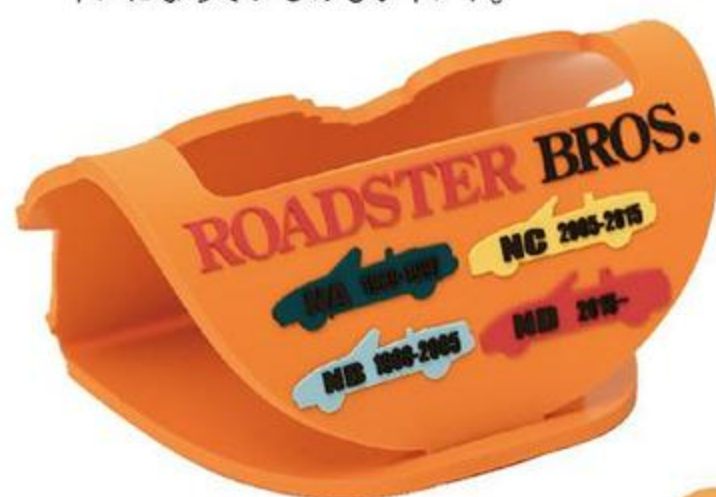
**ROADSTER BROS.
BP-ZE BOX 20ℓ**
ロードスタープロス
オリジナル折りたたみ
コンテナボックス20ℓタイプ

価格4584円(税込)

コンテナのサイズは、外寸:
幅366mm×高さ283mm×
奥行264mm。ロードスター
のトランクにも収納可能。

コンテナ上部は観音開き式
でロック機能も付いている。

裏面には、歴代ロードスターの生
産年が刻まれ、両面楽しめるデザ
インになっているのもポイント。



商品番号24002

**ROADSTER BROS.
オリジナル
スマートフォンスタンド**

価格1650円(税込)

はめ込み式のスタンドな
ので、持ち運びにも便利。



細かな部分まで描かれた
歴代ロードスターのイラ
ストは、一見の価値あり。



ロードスタープロスが企画した
オリジナルグッズを紹介しよう。
最初に紹介するのはNAの「BP
ZEエンジン」を詳細にモチフ
にした折りたたみコンテナボック
ス。20ℓサイズなのでロードス
ターのトランクにスッポリと収納
できる。洗車道具を入れるのもよ
し、買い物袋を入れるのもよし、
アイデア次第でいろんな使い方が
できるよ。しかも使わないときに
は小さく折りたたむことができる

ので、置き場に困らないのが嬉し
い。数量限定なので、お早めに！
そしてもうひとつは、歴代ロー
ドスターのキャラクターが勢ぞろ
いしたスマートフォンスタンド。
収納できるのはスマホだけじゃな
い！テレビのリモコンやメガネ
もスッポリ入るのだ。これさえあ
れば「スマホをどこに置いたかわ
からなくなった」なんてことがな
くなるよ。こちらも数量限定品な
ので、なくなり次第終了。

**ロードスタープロスのオリジナルグッズ！
どちらも便利だから使ってみてちょうだい！**

これが令和の 街道レーサーだ!

東京オートサロンに出現した
マツダの「スポーツコンセプト」
令和のカスタムトレンドはド派手な
レーサースタイルで決まりだ!

MAZDA
MOTORSPORTS



Youtuber
「みっちゃんネル」の
突撃レポート動画を
公開中!



クルマ系女子Youtuberの
みっちゃんネルが東京オー
トサロンに展示されたロード
スターを紹介してくれたぞ。



先日開催された、東京オートサロンのマ
ツダブースに並べられたのはMAZDA3、
CX-5、ロードスターのコンセプトモデ
ル、その名も「マツダ スポーツコンセプ
ト」。レーシーな雰囲気では立てられたコ
ンセプトモデルの開発テーマは、「サンデ
ーレーサーが楽しめるチューンドカー」。
かなりそそられる。

レーサーチックに仕立てたカスタムモデ
ルと言えば、昭和の名車を使用した街道レ
ーサーを思い浮かべてしまう(年がバレ
る?)。一歩間違えば、ドン引きカスタム
の代表になってしまいそうだが、そこはさ
すがのマツダ! これはマツダが提案する
「令和の街道レーサー」なのだ。

スポーツコンセプトの中でも、ダントツ
にカッコイイのは、もちろんロードスター
だ。実際に車両を見たが、これなら街中
でも堂々と乗れる。しかも冷たい視線ではな
く、熱い視線を浴びるに違いない!

しかし、マツダも極端なことをするもの
だ。昨年11月に登場したロードスターの特
別仕様車「シルバートップ」を見たときは、
シックで落ち着いたイメージで、これもア
リだなと思ったが、今は違う。やっぱりロ
ードスターは、ド派手にいじくりまわした
方がカッコイイのだ!

このコンセプトロードスターだが、エン
ジン以外は、ほとんどアフターパーツに変
更され、インテリアはアルカンターラ仕様
だ。金額にすれば総額100万円は軽く超
えるだろう。ちなみにフロントアンダー
スカートのリバーアスポイラーなどは、アクセサ
リパーツとして購入できる。ということ
は、デカール類だけ発売してくればイケ
るぞ! 目指せ令和の街道レーサー!



ステアリングとシフトノブなど、インテリアのほとんどは、
アルカンターラで仕立てられている。フルバケットタイプの
スポーツシートは特別仕様のMAZDASPEED製。



アルミホイールはRAYS ZE40 17x7.5J +38。タイヤは
POTENZA RE-71R 215/45R17。マフラーはフジツボ
の特別仕様を装着。車高調整式サスペンションも特別仕様だ。



昨年11月に行われた改良で新たに追加されたボディカラーの
「ポリメタルグレーメタリック」をベースにしている。リアス
ポイラーやアンダースカートは購入可能だ。

