

E.R.F.C.

Newsletter 2002 vol.6

【総会のお知らせ】

2002年度の総括と2003年度の活動方針決定のために、下記の日程で総会を開きます。この機会にぜひERFCの運営や在りようについて、一緒に考えませんか？ご都合のつく方は、開始時刻までに現地に直接お出ください。

日時 4月12日(土)午後1時半～
場所 通運会館 301号室
東京都千代田区外神田3丁目16-18
(JR秋葉原駅から徒歩6分、地下鉄銀座線末広町から徒歩2分)

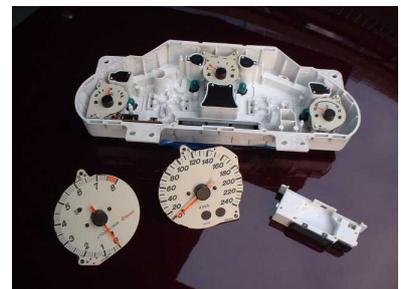
詳しい場所の説明が必要な場合は、同封のはがきかクラブ宛メールでお知らせいただければ、折り返しご連絡いたします。

なお、総会の後、「新年度会」を予定しております。こちらへの参加も大歓迎です(新年度会のみ参加もアリ！)。宴席確保の都合がありますので、同封のはがきかクラブ宛メールで4月7日(月)までに参加宣言してください。詳しい場所などは、折り返しご連絡させていただきます。

残念ながらご出席いただけない方、ぜひご意見だけでもお聞かせください。同封のはがきかクラブ宛メールでお願いいたします。

【NB スピードメーター交換顛末記】

輸出用ロードスターのスピードメーターが日本仕様と違うというのはみなさんもお存知のことだと思います。NBの場合、ヨーロッパ向けの輸出仕様は240km/hスケールですが日本仕様は当然ながら180km/hスケールとなります。NBオーナーの方ならお分かりだと思いますが、日本仕様の場合その180~240km/hの部分がカットされてその部分がそのまま隙間となっていて、とっても気になるんです。そこで海外ディーラーとのツテがある友人を仲介していただき、ヨーロッパ(ドイツ向け)のスピードメーターを個人輸入で取り寄せてもらいました。ただ私のNBの場合、限定車「NRリミテッド」のため、ドイツで発売された同仕様「ミラクル」の専用メーターを取り寄せる必要がありました。やはり限定仕様のオフホワイト用メーターのためメーター自体の価格が通常モデルより高く4万8000円ほどの出費となりました。注文して待つこと1ヶ月あまり、やっとブツが到着。日本仕様とは書体がちょい違い新鮮な感じです。また、ヨーロッパ仕様では標準のリアフォグ点灯用のインジケータランプも内臓されているので違いは一目瞭然です。さて、さっそく取り付けて走り出したものの、なんだか様子がおかしいことに気がつきました。ナニがおかしいかというと、体感する速度よりはるかに早い速度を針は指しているんですね。速度があがれば上がるほどその誤差が広がるばかり。試しにスピードリミッターの当る「ぬゆわ(PCのキーボードのキー参照)km/h」まで試してみたら、そこで「ふうわ km/h」を指す始末。こりゃ正直使えませんわ。



バラバラになったメーターユニット



コレがヨーロッパ仕様のギアドリブン。だが単体だけでは解決ならず...

こんな時にはマツダ車の輸出用パーツの輸入販売をしている心強い味方「花澤マツダ輸出用部品店」さん(<http://www9.plala.or.jp/hanazawa-parts/index.htm>)に相談してみることに。すると調べてもらったやはり日本仕様とドイツ仕様には違いがあることが判明。1つ目はギアボックスに取り付けてある車速パルスを発生させる「ギアドリブン」が違うコトが判明。このギアドリブンという部品はトランスミッションのカウンターシャフト側にメカニカルに付けられているもので、ここからパルス信号を取りスピードメーターに送る重要な部分です。この部分が誤差の原因を作ったようです。それともう一つは走行距離を記録する「オドメーター」も日本仕様と違ってました。ちなみにスピードメーター自体も5SP用と6SP用、つまり5速用と6速用と2種類があるようで注文する場合は注意が必要です。実は初めて知ったコトなのですが、さらに6MTのファイナルギアも各国で違うというのです。日本仕



トランスミッションの中央の黒い細いものがギアドリブン。



速度誤差過大の原因となったオドメーター。「0」km スタートで気分もリフレッシュ!!?

様とアメリカ仕様が共通の3.909、いっぽうヨーロッパ仕様が3.636とよりハイギアードになっているんですね。使う国々によって速度域の違いがよく分かるコでした。ホント勉強になります。

さて、同時にいっぺんに注文してもよかったもののムダになることをおそれ、とりあえずはギアドリブンから注文することに。注文からわずか1週間後ギアドリブンが到着しました。さっそく取り外した日本仕様とドイツ仕様のギアドリブンを比較してみるとすぐに違いが分かりました。ミッション内部に接するギアの歯の部分の色が違っていただけですね。思わず「お～っ」て感じ。ちなみに日本仕様は「黄色」、ヨーロッパ仕様は「青」となっていました。これは生産工場で組み付けの際、色の違いで容易に仕様の違いを見分けることを狙ったものと思われる。ちなみにそれぞれのギアの歯を数えてみると、日本仕様の21山に対して、ヨーロッパ仕様は19山と少し小振りなことも分かりました。と、ここで「ん？ これでいいのぉ？」とも思いましたが、組み付け完了。試乗に出かけるとやはりイヤな予感は的中でした。。。せっかくギアドリブンをヨーロッパ仕様に換えたのに、前と同じように過大表示されるのです。いや、むしろその誤差は若干ながら、広がったとも言えます。。。そりゃそうですね。日本仕様より歯数少ないんですから(笑)。花澤さん曰く。ギアドリブンからのパルス信号がいったんユニットデスプレメーターを介してスピードメーターに伝わるとのこと。さらにどういうワケかは不明だったものの、ユニットデスプレメーターからの信号はギアドリブンにも戻るらしいことも判明。見事に空ぶったワケですがそれも言ってもらえないので再度、花澤マツダ輸出用部品店へ今度は「オドメーター」を発注。

再び待つこと約2週間。ドイツからオドメーターが到着しました。さて、オドメーターの交換によって当然ながら距離は「0」となってしまうワケで約2年半、4万

6000Kmの記録が振り出しに…。ちょっと複雑です。。。装着自体はアッサリ終了。こんどこそは頼む！という感じです。気を取り直して試乗してみるとほぼ問題は解決。ひと安心です。パーツを換えても全速度域で10~15km/h程度過大表示をするものの、以前ほどの誤差が開かずマスマズの様子。スピードリミッターも「ぬよわ km/h」で作動するようになり、大本の原因は「ユニットデスプレメーター」という結論に落ち着きました。若干の誤差についてはファイナルギアが関係しているようです。しかし、実用上なんとか耐えられるところまできたので、これ以上のことはせず一応の解決ということに。NAならスピードメーターのみ交換で済みますがNBの場合、さらに「ユニットデスプレメーター」が必要ってことはコは覚えておきましょう。

最後に今回の件ではメーターの輸入を手伝っていただいたIさん、そして原因をイロイロ調べていただきパーツを手配していただいた花澤マツダ純正輸出用部品店の花澤さんに感謝感謝です。この場をお借りしてをお礼申し上げたいと思います。(たかね)

【シート交換顛末記】

6回目の車検を過ぎた我がロードスター。このたび、ついに長年愛用した純正シートからの卒業に踏みきりました。新しいシートはデルタツーリングのネットシートことチューレン。そう、過去2年、清里ミーティングでも紹介しているあのシートです。今回の選択のポイントはいくつかありますが、まず自分は走行会などには出ないのでホールド感よりは長時間走行でも疲れのないものを優先。そして今回はキャンペーンでお得な値段で買えたこと。さらに某クラブ会長から「特別仕様もあるけえの」と悪魔の囁き(?)があったことが決め手だったりします。(笑)

さて、注文から実質10日程度で大きなダンボール箱がやってきました。週末を待って交換作業に取り掛かります。まずはシート交換の最初にして最大の難関(?)、シートの固定用ボルト外し。ご多分に漏れず、手持ちの安物工具じゃ緩みません。(苦)しょうがないのでディーラーに行って工具を借りることに。と言っても、特別な工具じゃなく、リーチが手持ちのものよりもほんの5cm長いだけ。でもその違いは見た目以上に大きくあんなにてこずったボルトもあっさり緩んでまずは一安心。

家に戻って作業再開。外したシートの裏に剥き出しになった鉄板は薄っすらと赤錆で覆われていた。さらに純正シートからシートレールを外してネットシートへと取り付ける。ここでレールの位置調整用ラチェットを前後に動かす必要があって一苦勞。みんなどうやってるんだろう？(^^)どうにかシートレールの移植が終るとようやくシートの取付け。が、取付けは簡単。手持ちの工具でカ一杯締めて作業は終了。一連の作業はドタバタも含めて2時間ほど。でも慣れていればきっと1時間かからない





作業なんでしょうね。(^^)

さて、そんな取付けからひと月余り。ネットシートはスポーツ走行を強く意識したシートほどではないにしろ、NA純正シートに比べればショルダースポーツも大きく張り出しているのホールド感も適度にあり、なかなか良好です。でもそのショルダースポーツのおかげで幌の開閉時に身体を今迄以上にひねらなくてはいけなくなったのが難点。逆に純正シートのかたちはそれを意識してのことかな、と思わされる。でも、私の初期型はともかくとして、その後ブレースバーなどがついた時点でショルダースポーツが無くても普通に身体をひねるだけでは幌の開閉がしにくくなっていることも事実のようだけど。

そして改めて見直したのが 13 年超付き合った純正シート。最初の頃こそ腰に負担を感じていたけれど、最近は背筋を意識的に伸ばして座ればそれほどの負担を感じていなかった。それは年月と共にへたったクッションが自分の体型に特化されていたからだと納得。長い目で見れば純正シートの実力(?)もなかなかなのではないかと思ったり...

ネットシートの座り心地は、純正の新品と比べれば当然の如くいいのだけれど、自分の今迄の背筋を意識的に伸ばした運転姿勢には必ずしもジャストフィットではなく、腰のあたりが若干浮くのが少し気になる。ところが身体をシートに合わせるつもりでフィットする位置を探ると、今までよりほんの心持ち着

座ポイントを前にずらしたところで腰全体が包み込まれ楽になることが判明。片道 200km ぐらいの日帰りツーリングでは特に問題ありません。いや、むしろ快適です。

ネットシートとは言ってもネットはしっかりと張りを持っているので必ずしもハンモックのように常に身体の高さに追従するわけではなく、ましてや普通の走りではゆらゆら揺れるわけでもありません。ただ身体をより強くシートに押しつけたり強いGをかけたりすると、身体がシートに包まれるように沈み込むのが感じられます。またこのネットと言う性質上、通気性が良い為、冬場のオープン走行では特に高速時にお尻と背中中に少し寒さを感じます。でも逆に夏場は蒸れなくていいのかも？

それとシートの底面がフロアマットと干渉し、前後スライド時に動きが渋いと言う問題も挙げておきます。

そうそう、もちろんこのシートは特別仕様です。いや、ヘッドレスト裏に「J58G」って刺繍が入ってるってしるものなんですけど。まあ、ホントはクラブ J58G 広島の特別仕様なんですけど、私の場合、車自体が間違い無く J58G なので問題無いかな。と。(^^)

ともあれ、リーズナブルな価格だったことも含めてこのシートには充分満足しています。まだ以前の純正シートと比べて多少の違和感があることは否めませんが、13 年目の乗換えだから多少はしょうがないでしょう。まあ、また時間をかけて自分のモノにして行くつもりです。20 周年はこのシートで向かえることになるかな？(気が早過ぎ？ ^ ^)(小関“豆蔵”秀樹 No.529)

【初心者のお会、さらに番外編.....】

なんか、とっってもいろんな人から冷たい視線を浴びてしまったような気がしてます。当たり前でしょ！と怒られそうですが、これで続編なんて書いてもいいのかとちょっと躊躇していたのですが、その躊躇に更なる追い打ちが...、前号で募集させていただいたTシャツプレゼント、なんと応募1通...、ちょっと(いや、かなり)凹んでいます。「そんなもんだよ」「そもそも読んでもらえてないのかな？」等々、思い巡らせてしまいました。それでも、気を取りなおして、「更にまたまた番外編！事務担当のやまの初心者のお会 - LAの空は青かった、RX-8は黄色かった？編 -」はじまりはじまり...。(ちょっと低調。)

さて、モーターショーの翌日、カレンダーは1/8になります。この日はもう一つのメインイベント、Mazda North American Operationsで、デザイナーさんのお話を聞かせていただける、というものです。またしても、例の大型バスに総勢10名を積みこんで、一路南下します。目指すはIrvineという街。聞くとところによるとIrvineというのは、Irvineさんが持っていた広大な土地を企業等に切り売りしてできあがったところだそうです。マツダは比較的早い時期に進出したということですが、現在はかなりの日本企業がこのIrvineに拠点を構えて居るようです。マツダは先見の明があった？

ロスの中心からおよそ1時間のドライブです。今日もドビーカンの





晴天、ではなく雨模様。気温こそ高めですが、南国風のスクールではなく、しとしと雨が降ったり止んだり。ハイウェイの車を眺めて居るうちに、やがて閑静な住宅街風の街へ入って行くと、まもなく到着しました。(写真1)それにしても余り車通りのない道なのに、広い広い。バスが余裕でUターンできそうです。つらつらと眺めるに、駐車場にはやっぱりマツダ車が多いです。あんまり変わった車がなかった感じでちょっとがっかり。

バスを降りて早速ロビーへ。初日にお会いした貫さんに出迎えていただき、あいさつもソコソコに眺め回すと...、そこに居たのはRX-7とルーチェでした。(写真2,3)

(ココから先は、デザインスタジオ内ということで、写真はありません。

あしからず。)

プレゼンテーションルームへ通された私たちは、そこでデザイナーの玉谷さんから、車の企画デザインっていうのはどういう進み方をして、どんな苦勞をしているのか、という説明をしていただきました。その後、いろんな扉をくぐり抜け辿りついたのが、天井が高い、そして片面が中庭に面して天井までガラス張りのスタジオでした。高い天井の照明は全て縦のスリットを通して光が降っており、その光の下に居たのが、黄色いRX-8でした。これまたきれいなんですよ。一同ぱっと車に寄りつきましたが、その前に、玉谷さんから、RX-01やエボルブからRX-8に繋がるデザインの変遷を、ボードのイラストや写真を使って見せていただきました。ここでカラーデザインを担当された細野さんから、RX-8の色に対するこだわりをお聞きしました。今回、RX-8では、相当がんばって濃い赤を出したかった、そのためにベースコートを通常のグレーから白にしたり、溶剤に赤い顔料を限界まで溶かしたり、マイカを赤の塗料とは別に重ね塗りしたり...、とそのこだわりをお聞きしました。道理でキレイだったわけです。

その後、おのおの黄色いRX-8へ乗りこみ、眺め、触りまわりました。基本的なイメージは前日のモーターショーでつかんでいたので、その場で確認できなかった細かいディテールを見る人や、シートスライドを使ってポジションを取るか確認する人、デザイナー二人をとっ捕まえているいろいろ聞く人...、キーがついていたのでライトONもできましたから、メーターパネルのイルミネーションなども試せました。ご存知の方も多いと思いますが、RX-8はライトオンでイルミネーションがアンバーになります。アンバーって人によっては眩しく感じるようなのですが、それを押さえる目的で、メーター上部に青い灯りが隠されており、アンバーのときはそのブルーがほのかにさしこみ、チョットクールなイメージになります。ちなみにアンバーの明度も調整可能で、昼間と同じ白に固定することもできます。

かなり全体のデザインを頑張った割りにドアハンドルなどは、ものすごくオーソドックスな形をしているのですが、それはやはりコストや安全性の関連などで、やりきれなかったところだということです。また、ERFCの方にはもう有名なネット素材のシート。エボルブなどでは採用されていたのですが、コストや安全性の検討などの結果採用を見送ったとのこと。残念。

玉谷さん細野さんのお二人とも、アメリカでデザインする意味なども語ってくださいました。2時間くらい数十メートルの同じ間隔で車が走りつづけ、その間、地平線がボディに映りこみ続ける環境では、どうしてもサイドのデザインを特徴のあるものにしないと、認識してもらえないこと、アメリカでは車全体を大きく見るが、日本では皆近寄って細部を見ることなどなど、アメリカに実際に来て、生活してみないとわからないことがいっぱいあった、とのことでした。

そうこうしているうちに、2時間ほどで見学が終了、最後にロビーへ戻って記念撮影し(写真4)この見学会も終了です。もう少しいろいろ聞きたかったなあ、とか、後になると思うものですね。清里ミーティングへ繰り返し来ていただける方の気持ちが少しわかった気がしました。

デザイナーのお二人に見送っていただき、昼食へ。Irvine から海に向かうと、そこはこれまた著名なマリナリゾート、ニューポートビーチです。シアトルマリナーズの長谷川滋利投手が豪邸を持つということでご存知の方もいらっしゃるのではないのでしょうか。瀟洒な家が立ち並ぶその庭先がそのまま入り江になっていて、ポートをつないであるような、高級マリナーが連なるところです。うーん、縁がない!

昼食に立ち寄ったのは、メキシコ風にシーフードを食べさせる店だったのですが、今回の旅行のテーマになりつつある「食べきれない量」のロブスター、カニ、えび...そしてチキン。これが全部美味でした。でも悲しいかなやっぱり食べきれない。最初にバケツ一杯のトルティーヤ(写真5)を見た段階で、それは予想できたのですが。

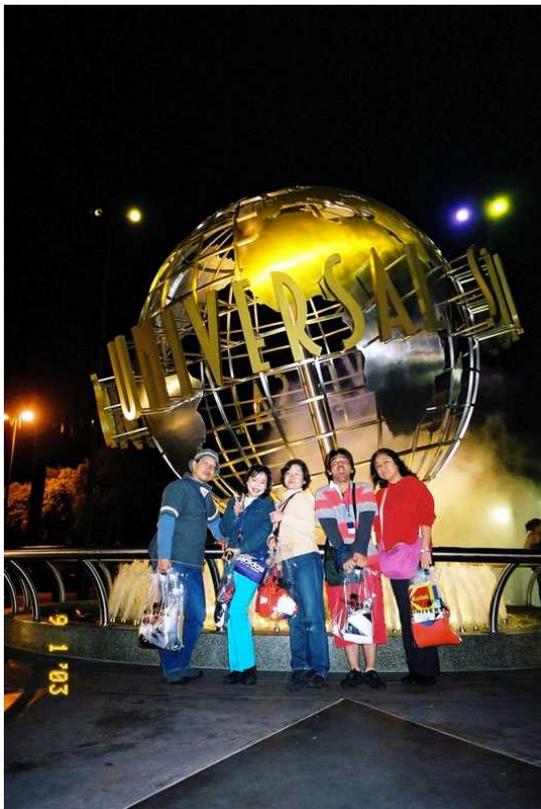
その後、棧橋を散策した後、全米で一番の売上高を誇るサウス



コーストプラザでお買い物タイムです。女性陣一斉に飛び立ちました...が、我が家はまず、電話作戦です。実は翌日は最初で最後のフリータイム。そこで有志一同ユニバーサルスタジオへ行こうということになり、切符の予約です。いや、普通に入るだけなら予約なんて要らないのですが、たった1日でも堪能しようとしたら、VIPツアーがいいという情報があり、その予約をしようと思ったのですが、..6人で申しこみたかったのに、4人しか空きがないということ。残念無念、みんなに報告しようとしたのですが、なんせ百貨店だけでも8つもあるショッピングエリアに点在する6人...日本なら携帯でってことになるのじゃないかな。そうこうしているうちに、別のプランでどうだろうという意見があり、再度電話。電話したついでに「VIPツアーにキャンセル出たりしないの？」って尋ねてみたら、..なんと、6人でVIP取れちゃったんです。言ってみるもんだ、頼んでみるもんだ。(ちなみにこのやり取り全部日本語です。クレジットカードの B プラザで日本語で予約可能なんですよ。じゃなきゃ電話なんてしませんって。)



さて、集合時刻になると、大量の荷物でフラフラしてるメンバーを乗せて、ホテルへ。夕食は、年齢の近いNさんご夫妻とロデオドライブ周辺のレストランへ行こうということで、10分ほどの道のりを歩いたのですが、..ほんとに誰も歩いてないんですよ。時刻は20時くらいなんですけどね。ロソ一番のメインストリートなのに！車はビュンビュン走ってますが、そして着いたのが、ビバリーウィルシャー！ご存知、映画プリティーウーマンの舞台です。結構狭く見えます。写真6は実は私は見ていないです。ホテルの化粧室(女性用)だそうで...。豪華さの一部をご堪能いただければ、ちなみにホテルは見ただけです。



翌日は、前述の通りユニバーサルスタジオです。妙なところで貧乏性の我々は、バス&地下鉄で行きました。これだと\$1.65です。時間は掛かりますけど、ホテルの前からバスに乗り、ダウンタウンで地下鉄に乗り換えますが、この地下鉄がオドロキ。改札ありません。切符売り場はありますからタダで乗れるわけではないのです。どうやら抜き打ちで係官が回ってきて、その時に正当なチケットを持っていないと追徴金付きで徴収されるそうです。人件費節約なんでしょうか。

ユニバーサルスタジオについては、多くを語る必要はないと思います。是非一度行かれてください。楽しかったですよ。(写真7)中でも一番思ったのは、大阪にあるものとは似てるようで全く違う(だろう)ということです。(実は大阪のUSJはまだ行ったことないんですが...)それは、スタジオツアーの有無。ユニバーサルスタジオは、もともとが映画の撮影現場をお金を取って見学させるというところから始まっているようで、それだけでは集客がさみしいので、ショーをやったりアトラクションを作ったりしたそうです。大阪のUSJは、そのアトラクション部分だけを持ってきたわけですね。アトラクションも凄く楽しかったですよ、やっぱりスタジオツアーがおもしろい。VIPツアーですと、普段降りない見学トラムから降りてスタジオの中やセットを見せてもらったりします。コレがとても楽しかったので、是非お勧めです。通常は英語での解説だそうですが、火曜日と木曜日は日本語ツアーがあるようですので、英語に自信がなくても楽しめます。

さて、翌日はもう帰国。朝から空港へ移動します。噂にたがわず、荷物のチェックインは厳しいものでした。私の前の組は、スーツケースの中身一つ一つを持ち上げられてました。幸い私達はほとんどノーチェック(善良に見えた?)でしたが、このチェック後の荷物には触らせてももらえません。係員が直接空港カウンターまで運んでしまいます。また、搭乗口へ向かう途中の身体検査がかなりシビアで、時間が掛かって飛行機に乗り遅れても誰も何も保障してくれないと言う風に旅行会社から脅かされてた我々は、フライト時刻の1時間半以上前に搭乗口に向かったのですが、..これまた全く通常のチェックのみ。搭乗口前で暇つぶしすることになりました。でも、別の人は靴脱がされてましたから、時間がかかることもあるようです。今後渡航予定の方はご注意ください。

さて、こうして疾風怒濤の6日間が終わり、無事に日本に帰ってきました。もちろん楽しかったのですが、普通の旅行では決して楽しめない形の旅行だったので、またやりたくてもできないというのは、なんともフクザツな気分です。出発するまでは影も形もなかった友達が増えたことも大きな収穫でした。

ただ...、やっぱり実際に運転しないと、車ってわからないですよ。今回、RX-8にいろいろ触れた分だけ、その思いが強くなりました。感触が冷めないうちに、早く乗ってみたいというのが正直なところですよ。

最後まで読んでいただいた感謝に代えて、前회가応募一通だったことにも懲りず、今回もお土産プレゼントします。今

回は自腹ならぬ自分の力で一生懸命運んだお土産です。ロサンゼルスモーターショーでせっせと集めた各社のパンフレットをご希望の方に差し上げます。もちろんRX-8のもありますよ。ご希望の方は、クラブ宛にハガキかメールで、『LAモーターショーで集めたパンフレット希望』と明記の上お送りください。その時に、ご感想やご意見ご質問をぜひぜひ添えてください。複数の方から応募いただいた場合は、10人まではご希望の方全員にお送りしますが、パンフレットは各社1部ずつしかありません。応募の際に「フォードが見たい」「GMがいい」等のご希望を書いていただければご希望に添うよう配慮します。ただし、ご希望が重なる場合もありますので、どのパンフレットがお手元に届くかはこちらにお任せ下さい。締め切りは4月末ということで、ご応募心よりお待ちしております。

さて、最後になりましたが、Tシャツプレゼントにたった一通応募いただきました、大橋しのぶさん、おめでとうございます。そしてありがとうございます。ぜひ着てくださいね。(No.153 つのやまけいいち)

【久々の「横浜デート」】

寒さが緩んだ日曜日、数年ぶりに横浜でデートをした。相手は2歳半のむすこ、虎太郎(コタロウ以下コタ)。妻が最近仕事で疲れていたの、ゆっくり休ませてあげるために連れ出したというわけ。

行き先は昔よく行った山下公園。公園となりの駐車場に車を止め(しばらくぶりに行ったら路上パーキングメーターが撤去されていた)、まずはマリントワーへ。入場料700円を払い展望台へ登る。「高いねえ、コワイねえ」とはしゃぐコタ。私はなんとも懐かしい思いに浸る。そのあと3階に降りて、たまたまやっていた「北原ティントイコレクション展」を観る。それから山下公園に行ってベンチでおせんべをポリポリ。氷川丸を見学しようと通路を歩いていくとコタが「アレ乗る!」。見ると脇の棧橋にシーバスが停まっていた。MM21地区行き350円の乗船券を買い船内へ。「ゆれてる、ゆれてる!波だ!」とコタ。約10分で到着。帰りの乗船券を買いコタのおむつを替えて、船が来るのを潮風が気持ちいいブカリ棧橋で待つ。帰りの船内で「オートチャン、はいどうぞ」とおせんべをくれた。再び戻った公園で、持参したプラスチックのシャベルで穴ぼりのまねごとをしたり、ハトを追いかけたり。

約3時間の「デート」を終えて帰路につくと、走り始めて3分もしないうちに寝てしまった。行く前は「妻のために」という気持ちだったが、行ってみると結構楽しんでる自分に気付く。次々できる新しいアミューズメントスポットもいいけど、たまにはこういうのもいいですよ。(まえだ)

【「やっぱりロードスターは奇跡的なクルマだった」が確認できる、息詰まる一冊】

『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物語』
平井敏彦他著 小早川隆治編
三樹書房 2800円

我々のほとんど唯一の活動といっいい清里ミーティングでは平井主査や松井常務(いずれも当時)を始めとする開発陣の方々をお招きして、ロードスターの誕生についていろいろと秘話をうかがってきました。しかし、そこでのお話はあくまで参加者のために特別にお話頂いたもので、そのデビューから13年経ったこれまで、正式にまとまったものではありませんでした。この本には、そんな清里でお話頂いた秘話が、より詳しく整理された形でまとめられています。清里ミーティングに参加して頂いた皆さんには特に楽しめる、お薦めの一冊です。

特に興味深かったのは、開発主査を務めた平井敏彦さんと、デザイナーの田中俊治さんの章です。どちらからも、開発当時のスタッフの葛藤や社内の息詰まるやりとりが手に取るように伝わってきて、ロードスターの製品化の決定、さらにデザインをはじめとする仕様の決定が、いかにきわどいものであったかが分かります。全てを読み終えて改めて感じたことは、平井主査を始めとする初期開発陣の考え方の素晴らしさです。お値段はいささか高い本ですが、ロードスターというクルマの意味と価値を改めて噛みしめることができます。普通の本屋さんでは入手困難かもしれませんが、版元の三樹書房のウェブサイト、<http://www.mikipress.com/> から購入できます。山口京一さんが発売時に刊行された英語のオフィシャル本以来、久々の力作だと思います。(波爺)

【編集後記】

ヒーターこそ効かないものの、冬はパーコレーションもせず素直に走ってくれるうちのミニですが、どうも長距離ドライブが嫌いです。べつに高速道路が苦手ってわけじゃなくて、メーターを振り切ったままニューZをあまりまくって巡航することもできるんです。でも、どうも止まっちゃうのは上京してるときばかりなんですよ...。こないだは深夜の環七で止まっちゃって、JAFのおじさんをてこずらせた拳句に朝を迎えちゃいました(笑)。12Vのコイルだし、飛ばしすぎてポイントが焼けてんのかな...?

と、いつものような編集後記ですが、それよりも、なんで上京したかをご報告しなきゃいけないんですけど。先日、他のマツダ車クラブの代表の方々と一緒にRX-8をじっくり見る機会をいただきました。見せていただいたのは右ハンドルの日本仕様(の量産試作?とにかくほぼ市販仕様)だったんですが、東京モーターショーの時と比べるとけっこういろいろ変わって、とくにリアコンピの中のポジションはすげーカッコ良かったです(こまかい?)。つをやまさんも言っていたみたいに後ろはビックリするほど心地よかったです。でも、あのドアだとやっぱりファミレスの駐車場じゃ後ろのドアまでは開けられない気がする...。(No.590 ひでまる)