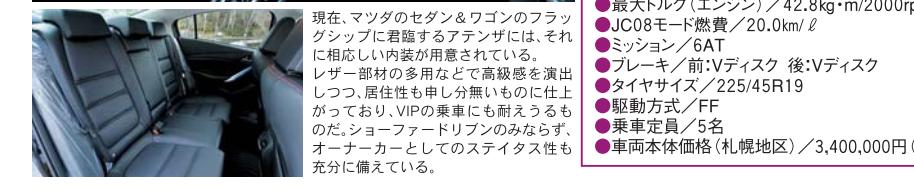


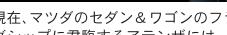
エンジン等の画期的な技術に目が奪われがちだが、「魂動」のコンセプトを掲げるデザインにも注目。流麗なボディーラインなどは、過去にモーターショーに出展されたコンセプトモデルのデザインを継承し、マツダの他のクルマとコンセプトを共有することでブランドイメージを確立していくねらいが見て取れる。

低燃費かつ高性能という、技術の結集の成果として誕生したスカイアクティブD 2.2エンジン。圧縮比を抑えることで成功し、エンジンブロックの強度をガソリンエンジン並みに抑えることができる。ディーゼルの概念を変えた発想力に世界からの注目を浴びそうだ。



主要諸元: (セダンXD・Lパッケージ)

- 全長×全幅×全高／4860×1840×1450
 - ホイールベース／2830mm
 - トレッド／前:1595mm 後:1585mm
 - 車両重量／1510kg
 - 最小回転半径／5.6m
 - エンジン型式／2188cc 直4 DOHC 直噴ターボ
 - 最高出力（エンジン）／175ps/4500rpm
 - 最大トルク（エンジン）／42.8kg・m/2000rpm
 - JC08モード燃費／20.0km/ℓ
 - ミッション／6AT
 - ブレーキ／前:Vディスク 後:Vディスク
 - タイヤサイズ／225/45R19
 - 駆動方式／FF



- 最高出力(馬力/ps)/173ps/4,600rpm
- 最大トルク(エンジン)/42.8kg·m/2000rpm
- JC08モード燃費/V20.0km/l
- ミッション/6AT
- ブレーキ/前:Vディスク 後:Vディスク
- タイヤサイズ/225/45R19
- 駆動方式/FF
- 乗車定員/5名
- 車両本体価格(札幌地区)/3,400,000円

と、言った次第で、少なくとも走りの実力とファーリングに関しては、繰り返しになるが従来の“ディーゼルだから”というくくりで語られるマイナスイメージの部分は全くと言つていいほど見当たらない。それどころか、同時ディビューのガソリン仕様アーテンザセダンで最高グレードの2.0SのJC08モード燃費17・4km／Lに

軽快感と正確さを併せ持つハンドリングもまた特筆しなければならない。先代に比べて125mm長い全長と45mm広い全幅全高は同じといつボディーサイズだが、新されたプラットフォームとシャシーはバランスや剛性に優れ、それらの相乗効果でステアリングの切れや追随応答の自然な速さが好印象。とりわけハイスピード域を含めたコーナリングの安定感は、最小限に抑えられたロールも寄与して素晴らしい。サスペンションは前がストラット、リアはマルチリンクの4輪独立式。路面のいかんを問わず、若干固められて常にフルツートな乗り心地とロードノイズの低さのダブル効果を發揮して、後席J-POPを乗せても文句を聞かずに済む上々の足腰に仕上がってい。

磨いたハンドリグ

かつ洗練のスタイル

しかし、それでも、そのレベルは「」く軽微で、この程度のものは一部のガソリン車にも見受けられる」とを、アテンザの名譽のため記しておく。

直噴ターボのパフォーマンスは、これが“デイーゼル”とは信じられないほど刺激的だ。昨今主流のCVTのわずかなロスをも嫌に付記しておく。

ガソリン車凄ぐ低回転域からの超強力加速

ルーチエ、カペラがカタログから落ちた後のマツダの乗用&「ゴン系のフラッグシップとなる「アテノザ」がフルモデルチェンジした。メーカーが、「CX-5に続く」スマートアクティブの1つの完成形と自負する新型アテノザの注目点・魅力は尽きないが最大の見どころはクリーンディーゼルターボエンジンの環境性能とガソリン車に劣らぬ動力性能の両立。そして、マツダ独自のダイナミズムを凝縮したデザイン。テーマの「魂動」を新たな形で具現化した、美しい端正な内外のスタイルは文句なくグッドセノス。発売直後の登録を待つて、実質的に路上走行ゼロのままでいる新車「アテンザセダン・ディーゼル2WD（クロスディーゼル）」パッケージ」の緊急試乗を試みた。どうにも破綻を見出せない流麗さと力強さが融合した外観シルエットや、スポーティーな中もプレミアムな正統派のデザインとレイアウトのキャビンの紹介は後回しにして、まずは走りの実力とフィールド

■ガソリン車凌ぐ低回転域からの超強力加速

■スカイアクティイブの一つの 理想形、終着点

える。3代目となるアテンザの顔つきは、切れ長のヘッドランプと大きく開いたグリル、複雑にカーブするフエンダーナビが「」かスポーツカー的なダイナミズムを演出し、その流れがこれもまたスポーティーで流麗なリアエンドまで連続する。ボディー全体像は全長×全幅×全高がそれぞれセダンは4860×1840×1450mmと旧型より大型化したが、ユニークなのはフロントの方。4800mmの全長×1480mmのスリーサイズのうち全長がセダンより60mm短かく、セダンをベースにしたワゴンはどうしてもボディー後半が大型化する常識を覆している。それゆえに、ワゴンのシルエットは極めて良くまとまつてベストルック。

内装は奇をてらわない一字型レイアウトがベースだが、情報＆操作系をベストポートショットに配し、なかでも最上級グレードの「パッケージなどがステアホイールやシートなど随所におこる本革のプレミアム感は高い。インパネ、センターコンソール

じ。2.2ℓディーゼルターボに設定された
6速MT仕様なら22.4km／ℓに伸びる
蛇足ながらリツタ一当たりの燃料単価は
ガソリンの140円前後に對してディー
ゼル用軽油は120円前後(札幌市内・
11月末現在)。クリーンディーゼルのメリ
ツトは小さくはない。

高級感を演出する内装が際立っているが、このクルマの魅力は何と言っても「走らせる楽しさ」。発売されたばかりの車なのでディーラーに試乗車も用意されていることと思う。是非一度ステアリングを握って見て欲しいクルマに仕上がっている。



昔からセダンとワゴンを同時に開発し、わりとスポーティーな乗り味にしたクルマが多かった。そういう意味では世界戦略車としての横顔も見え隠れするクルマである。

なども適度に「スポーティーな質感」に加えて若干のタイト感すら漂わせ、スポーティングドライバーにはたまらない魅力だ。セダンの後席は視覚面の一定の制約を除けば大柄な男性が座っても十分なスペースとくつろぎ空間の雰囲気が保たれる。ワゴンのリア席も同様で新たなプレミアムワゴンのスタンダードとなり得る資質は十分。

**■搭載エンジンは3種類
多彩な先進アイテム**

搭載パワーユニットは高圧縮比や燃料直噴、ミラーサイクルシステムなどで動力を合わせて4グレード、ディーゼル車は同6グレードでシリーズを構成する。全車2WD(F/E)。4WDの設定はない。

先進装備は最新モデルの例にもれず極めて多彩だ。アイドリングストップ機構、レーダー式ブリクラッシュユニットACC、カメラを用いたシティーセーフティー、斜め後方接近車警報、アンチスキッド装置、リヤセンサーアシスト等々枚挙にいとまがないが、極めつけは大容量キヤパシターによる減速エネルギー回生システムのアイ・イーループ。減速時に集中発電させて蓄え、電装部品やオーディオ、エアコンなどへの電力供給時のエンジン負荷などを軽減する。

さて、以上のような新型アテンザの印象をどう総括すべきか。細かな項目はさて置き、テスラーは「新たなプレミアムクラスへの挑戦の中で、スポーツカーも手がけるマツダの、絶対に捨てられない走りへの強い思いを、フラッグシップにも巧みに注ぎ込んだモデル。とりわけディーゼル車は、並み居るヨーロッパのディーゼルカーをほぼ全ての面で凌駕した初の日本車」と結論づけたいのだが…。