



居住性・積載性共に見事にまもられている。座ればシートに体がスッポリ納まるような感覚で、ハッチバックのポテターは乗るのには窮屈といった過去の脱成観念は当てはまらない。ワゴンやSUVといった車種との競合を考えた場合、居住性は非常に重要で、ちゃんとした着座姿勢で運転できることは、セダンやハッチバックがワゴンやSUVに劣っているという点ではない部分でもある。今回の新型アクセラはそういった面でもしっかり作られている。

- 主要諸元: (AXELA SPORT 20S Touring L Package)
- 全長×全幅×全高/4460×1795×1470mm
 - ホイールベース/2490mm
 - トレッド/前:1550mm 後:1560mm
 - 車両重量/1310kg
 - 最小回転半径/5.3m
 - エンジン/1997cc 直4 DOHC
 - 最高出力/155ps/6000rpm
 - 最大トルク/20.0kg・m/4000rpm
 - JC08モード燃費/19.0km/ℓ
 - ミッション/6AT
 - ブレーキ/前:Vディスク 後:ディスク
 - タイヤサイズ/215/45R18
 - 駆動方式/FF
 - 乗車定員/5名
 - 車両本体価格(札幌地区)/2,436,000円(消費税込)



■デザインコン셉トの躍動が躍動する
2代目と全く変わったフォルムに目を引くフルモデルチェンジをしたのだから当たり前ではない。特にハッチバック形式のスポーツタイプの美しさは、特筆ものだ。かつてのRX-7、8のような美しいノーズ流線形のデザインは、かなりの造り込みの高さをうかがえる。五角形のフロントグリルに気品を感じ、リアビューからはしなやかな動きを予感させる。リアウィンドーは横から見ると、後方に向かってすばまる感じで、ガラス面がシャープ。これにより、サイドビューがべつと引き締まって見える。

まるで草原を疾走するチーターのように優雅に、獲物を狙うライオンのように猛猛に洗練された美しさは「魂動(ソウル)」というコンセプトで、新しさの中にも、なんともいえない深さを言葉にしている。

ちなみに10月に東京ミッドタウンで開催された「Tokyo Midtown DESIGN TOUCH 2013」に新型アクセラが登場し、イベント来場者に強烈なインパクトを与えたことは記憶に新しい。クルマのデザイン性は欧州車にかなわない、といったことも今の日本車には当てはまらない。クルマのことはよく分からないユーザーでも、アクセラのフォルムに目をひくはずだ。

特に最近のマツダ車は、ピリッとした車種を次々とリリースしている。昨年リリースされたクロスオーバーSUVのCX-5、フラッグシップ機のアテンザのフルモデルチェンジもある。もちろん、アクセラのデザインもアテンザを部トレスした形だ。CX-5もアテンザも同じく魂動をデザインコンセプト

■ヘッドアップディスプレイの安全性
「目指すのは、どんなときも運転に集中できて、安全に走りを楽しむこと。」。コックピットには、各種インフォメーションのメーターがある。しかし、運転中にはどうしても前方の視界を外して、確認しなければならない。「瞬でも視線が途切れると、危険なことになるのは誰でも分かる。どうしたらいいのか。アイポイントを変えることなくスピードなどが確認できる「アクティブ・ライディングディスプレイ」を採用した。

エンジンをかけると、メーターフォードの前方にディスプレイが立ち上がり、ここに情報が投影される。車速やナビゲーションのルート誘導など、視線を前方から外すことなく確認できる。ディスプレイはドライバーの約1.5m前方に焦点を合わせており、視線の移動がほとんどない。同機能は「部高級車などにオプション装着され、自動車用品店でも購入できる。アクセラのような中堅車種のCセグメントカテゴリのクルマに装備されたのは、珍しいことでもある。マツダは新車やモデルチェンジのときに、必ずプラスアルファ的な何かをやってくれる。

ナビゲーションや音楽などの情報を表示するウィッチWVGAセンサーディスプレイも、ダッシュボード中央上部に配置。ドライバーの視線を下に落とすことなく、左横に変えるだけで見ることが出来る。これらの情報システムの作動は、シフトレバー下の「コンタクトコントロール」で、左手を自然な位置に置いて操作できる。

マツダが「三権独立」で進化



MAZDA AXELA 20S Touring

■デキスト=有岡 志信(SAフォトワークス) ■Photo=川村 勲(川村写真事務所) ■取材協力=北海道マツダ販売 東苗穂店 ☎(011)786-0786

■SKYACTIVテクノロジーの進化
マツダの新型アクセラがリリースされた。3代目となるアクセラは、SKYACTIVテクノロジーの第3ステップを踏み出した。SKYACTIVテクノロジーは高圧縮によって効率を高めたガソリンエンジン、低圧縮によるクリーンディーゼルに代表されるが、これに今モデルからハイブリッドが追加された。同一車種でガソリン、ディーゼル、ハイブリッドがラインナップされるのは日本車では初めて。欧州ではメルセデス・ベンツ、BMWなどがある。アクセラの日本国内向けでは、ディーゼルエンジンも初披露となる。

新型は全てSKYACTIVテクノロジーで開発され、進化を遂げている。新世代高効率直噴ガソリンエンジンで15L、2.0Lとも、自動車取得税・重量税が75%減税。このマツダのテクノロジーは、昔から世界的な注目を集めていた。このSKYACTIVテクノロジー搭載車が発表された時、世界の自動車界の巨人である、あのフォルクスワーゲンをも驚愕させたと言われているほどの強烈なインパクトがあった。

過去を見ると、ロータリーエンジン搭載の量産車として唯一のメーカー(当時のソビエトを除く)でもあった。かつての「コエモポート」、RX-7、RX-8のロータリーエンジン搭載車、ラリーの舞台でも活躍したファミリア、ロードスターなど名車を輩出してきた。技術力の高さは屈指で、クルマ好きをつならせるメーカーだ。

プロフィール



ディーラーメッセージ

北海道マツダ販売 東苗穂店
販売係長

稲垣 浩さん

フロントの五角形のグリルが躍動感を表しているように、スポーティーなデザインが特徴です。デザインコンセプトに、動物が走るしなやかな動きを表現しており、お客様に喜ばれています。乗りやすさに加えて、乗って楽しくなるクルマでもあります。アクセラはガソリン、ディーゼル、ハイブリッドの3カテゴリー形式で、4タイプのエンジンがあるのも魅力の一つです。マツダの主力車種として、お客さまに満足していただけたと思います。ぜひ、ご覧ください。



■内装はシンプルでいて高級感を感じる

内装はクラスを超えた造り込みを感じる。20S TouringのLパッケージが試乗車で、パフォーマンスレザーシートのホールド感を味わった。サイドステッチは、落ち着いたレッドを施し、ブラックのシートがさらに高級に変貌している。無駄なくシンプルに彩られたセンターコンソールやエアコンの吹き出し口のシルバーマッキも、かなり良い感じだ。奇をてらわれないデザインが、全体的な落ち着きを感じさせる。

後席の居住空間は、スポーティーなフォルムの割にはしっかりと確保されている。175cmぐらいの男性が乗っても落ち着けるレベル。トランクルームは、大容量とはいえないが、362Lあるので、一般的なゴルフバッグなら2セットは収容できる。

インプレッション

■パワーユニットは人馬一体のフィール

試乗車はガソリン車のSKYACTIV-Gの2.0。130という高圧縮比で高効率の燃焼を実現させた。2010年時のSKYACTIV-Gの圧縮比は14.0で世界だった。高い圧縮比は高温になるため、異常燃焼の原因にもなる。マツダの排気システムは4-2-1で、他車はこれが4-1となっている場合が多い。マツダの場合、各気筒から出た排気管が4本→2本→1本の順で集合され、2本の排気管があるため、全体の排気管が他車よりも長い。このため、熱い排気ガスが

燃焼室に押し戻されることにより起きる、燃焼室の高温化を抑えている。この結果、低燃費が実現し、アクセル操作もダイレクトにパワーユニットに伝わる。これこそ、「人馬一体」のドライビングフィールの由来でもある。

■マツダらしいスポーティーな走り

マツダはやっぱりマツダだった。ステアリングを握って、アクセルを踏み込むとグオンという気持ち良いエンジンサウンドが響く。静粛性はかなりのもので、スポーツマインドに火がついた。ストレスのないアクセルレスポンスはさすがで、自然吸気とは思えない加速力を見せる。やっぱりマツダはスポーティーなクルマだとあらためて実感。ハンドリングもナチュラで快適、快適。

アクティブ・ドライビング・ディスプレイには、レーダー照射で前車との車間距離を知らせる数値が表示される。i-ACTIVSENSEの安全機能で、前方車を一定の車間距離を保ちながら自動追尾するマツダ・レーダー・クルーズ・コントロールも試したが、高速道路での長距離移動による疲労が軽減されそう。このほかに、危険を察知する各種機能が満載だ。

この車なら欧州Cセグメントのメルセデス・ベンツAクラス、ボルボの40シリーズなどとも互角か、それ以上のパフォーマンスを発揮すると感じた。マツダは全国的に少ない販売網などの点から、日本国内での認知度が若干、低いのは事実。だが、欧米での認知度は決して低くない。技術力は国内屈指で、イコール世界屈指のメーカーでもある。マツダのクルマには常に夢があつて、それを実現させられる楽しみがある。