

## 主要諸元：(CX-3 XD Touring L Package 4WD 6AT)

- 全長×全幅×全高／4,275×1,765×1,550mm
- ホイールベース／2,570mm
- トレッド／前：1,525mm 後：1,520mm
- 車両重量／1,330kg
- 最小回転半径／5.3m
- エンジン／S5-DPTS (1,498cc 直列4気筒DOHC 16バルブ 直噴ターボ)
- 最高出力／105ps／4,000rpm
- 最大トルク／27.5kg・m／1,600~2,500rpm
- JC08モード燃費／21.0km／ℓ
- ミッション／6AT
- ブレーキ／前：ベンチレーテッドディスク 後：ディスク
- タイヤサイズ／215/50R18
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格(札幌地区)／3,024,000円(消費税込)



## クリーンディーゼルモデルのみをラインアップ 小型クロスオーバーへ切り込む魅力的なニューモデル



# MAZDA CX-3

■デキスト=横山 聡史 (Lucky Wagon) ■Photo=川村 勲 (川村写真事務所) ■取材協力=北海道マツダ販売 手稲店 Tel(011)683-0240

■**センス良くスポーティに  
まとまったインテリア**

インテリアはデミオを踏襲している。前席も後席も広々というほどではないが、これを「狭い」とするか「タイト」とするか。

そのデザインテーマ「魂動(こどう)」とは、力強く美しい動きのエネルギーをクルマに再現すること。アテンザ/アクセラのボンネット左右にデザインされた、筋肉を思わせるようなラインが分かりやすい。CX-3のボンネットは短めなので、そこまで極端ではないものの、ヘッドライトからAピラー付け根、そしてリアフェンダーにかけて滑らかなラインが描かれており、その上下の面に生ずる光の加減が美に美しい。

ディーゼル+4WD+マニュアルミッションというクルマは今やレアと言っても過言ではない存在であり、人馬一体を標榜するマツダらしい設定である。

さてエクステリアから見ていこう。スタイリングはバランスがとても良い。前後オーバーハングは長過ぎず短すぎず、クロスオーバーたる存在感を確保しながらも立体駐車場に納まる車高とした。デミオベースとは言うものの、デミオに比べ全長215mm、全幅70mm、全高50mm大きく、「デミオのSUV」ではなく、あくまでもCX-3という固有車種として成立している点に好感が持てる。一見した時のイメージが似ているのはマツダのデザインアイデンティティが貫かれているからであり、デミオとCX-3の現車を見比べれば違いがよく分かる。

■**重厚かつ活発な動力性能**

走らせてみると、ガッチリした重厚な乗り味に驚かされた。実はデミオとCX-3を最上級グレードL Packageの4WD/6速ATで比較すると、CX-3は

### インプレッション

デミオ同様、XD TouringとL Packageにはアクティブ・ドライビング・ディスプレイと、「マツダコネク」を操作できるモニター・コントロールが設けられる。アクティブ・ドライビング・ディスプレイはインパネの奥に立ち上がる表示板で、スピードやナビゲーションルートなどを表示し、運転中の目線移動を最小限に抑えてくれる。モニター・コントロールはシフトレバー後方にあり、非常に使いやすいので、安全運転に貢献してくれる。

大人4名のドライブに必要な十分なスペースは確保されており、前席に関して言えば、適度な囲まれ感がある走りを楽しむには心地良い空間だ。

新世代のマツダ車はインテリアデザインも格段に進化した。特に試乗車のL Packageに設定されているピアノホワイトトレジャー+ブラックスエードのコンビネーションはお洒落でスポーティだ。ブラックを基調とした内装のポイントごとにホワイトトレジャーや赤色がセンス良く配され、こちらもドライバのツボを大いに刺激してくれる。

■**ダイナミクスを感じさせる  
美しいデザイン**

ラインアップは大きく3つ。XD/XD Touring/XD Touring L Packageで、各々にFFと4WDがあり、さらに6速ATと6速MTがあるので、全12種類の選択肢ということになる。

■**マツダのクルマづくりを  
具現化した意欲作**

マツダは2010年10月に新世代技術スカイアクティブ・テクノロジーを発表して以来、ガソリンエンジン「SKYACTIV-G」、オートマチックトランスミッション「SKYACTIV-DRIVE」などを段階的に搭載。スカイアクティブ全面搭載車は2012年2月のCX-5を皮切りに、同年11月にアテンザ、2013年10月にアクセラ、2014年9月にデミオと、順調にニューモデルを発表してきた。そして今回、デミオをベースとした小型クロスオーバーSUVモデル、CX-3が発売された。

CX-3は国内販売モデルがすべて1,500ccのクリーンディーゼルエンジン「SKYACTIV-D」となる。他の車種にガソリンエンジンがラインアップされていることを考えると、昨今のマツダの快進撃を支える「SKYACTIV-D」と「魂動(こどう)デザイン」を最も具現化したモデルと言えるかも知れない。

### プロフィール





## ディーラーメッセージ

北海道マツダ販売 手稲店  
販売係

### 松井 公明さん

魅力的なデザイン、経済性と走る楽しさを  
両立させたクリーンディーゼルエンジン。  
CX-3は販売前から大きな反響をいただい  
ておりましたが、実際に乗ってみると守備範囲が  
広く、期待以上のクルマであることがよく分かります。低燃費走行からスポーツ走行までドライバー  
の意思に応じてくれる上、最新の安全装備も搭載していますので、男性にも女性にも安心してお乗り  
戴けます。マツダのクリーンディーゼル未経験の方、ぜひCX-3のステアリングを握ってみて下さい。



## ■小型クロスオーバーの中で 異彩を放つ

CX-3のような乗用車ベースのSUV  
110 kg重い。一般的に考えればかなりの  
増量だが、トルクを2 kg mアップするこ  
とで動力性能を維持している。印象として  
はドイツ車、特にVWゴルフを思わせる乗  
り味と感じたが、27・5 kg mの最大トル  
クを1,600〜2,500 rpmという常  
用域で叩き出す実力はディーゼルトアーボ  
ンらではであり、今やマツダが世界に誇る独  
創的なエンジンであることは疑う余地がな  
い。加えて再度の記述になるが、CX-3  
はデミオベースではあるものの、「デミオ  
SUV」ではないという明確な方向性を定  
め、それを商品化しているマツダは、いま最  
も「クルマ好きの視点でクルマを造ってい  
るメーカー」と言えるかも知れない。

なおマツダはCX-3の発売に合わせて  
画期的な技術の一つ投入している。ナチュ  
ラル・サウンド・スモウザーと名付けられたそ  
れは、ディーゼルエンジン特有のカラカラ  
というノック音を軽減するための技術。ピ  
ストンとコンロッドを繋ぐピストンピン  
の内部にダンパーを組み入れ、振動を打ち消  
すように共振するという。デミオも  
CX-3もかなりの静粛性を実現している  
ものの、マツダはそれ以上を目指している  
らしい。残念ながらナチュラル・サウンド・  
スモウザーの効果を確認することはできな  
かったが、セットオプションとして設定さ  
れている「クリーンディーゼルに乗りた  
いけれど、あの音が気になる」という方は検  
討する価値があるだろう。

(スポーツ・ユーティリティ・ビークル)は、  
クロスオーバーSUVとして区分される傾  
向にある。本格的なオフローダーではなく  
都会派SUVなので、取り回しが良く燃費  
も良い方が嬉しい。そうした理由から小型  
クロスオーバーのカテゴリーが熱くなって  
きている。現行モデルでは日産ジューク、ホ  
ンダヴェゼル、スズキSX4  
S-CROSSあたりが挙げられ、輸入車  
においてもミニクロスオーバーをはじめ  
続々と参入が増えている。CX-3の差別  
化はクリーンディーゼルを始めとするスカ  
イアクティブ・テクノロジーとデザイン性  
ということになるだろう。

そしてもう一点、クルマ選びに欠かせな  
い大切な要素が販売価格である。230万  
300万円というCX-3の価格帯を初め  
て知った時には「強気だなあ」と思わず唖っ  
てしまった。300万出すのであれば色々  
なメーカーも検討される上、同じマツダで  
もアクセラのXD FFモデルが視野に入る  
からである。アクセラは2,200 ccエンジ  
ンなので、走行性能や室内の広さで比較す  
れば圧勝することになる。しかし今回  
CX-3にじっくり乗ってみて気づかされ  
たのは「CX-3にはCX-3の良さが  
ちゃんとある」ということであった。誤解を  
恐れずに書くなら、CX-3（特に  
L Package）は「小さな高級車」であ  
り、ラグジュアリー方向ではなく「燃費性  
能と走行性能に重きを置いた、走らせて楽  
しいクルマ」であるということ。そうした観  
点から改めて見ると、このサイズだからこ  
そ見える世界もあるし、このサイズだから  
欲しいという価値観も芽生えるはずだ。ぜ  
ひ試乗して確かめていただきたい。