

主要諸元：(S・6MT)

- 全長×全幅×全高/3,915×1,735×1,235mm
- ホイールベース/2,310mm
- トレッド/前：1,495mm 後：1,505mm
- 車両重量/990kg
- 最小回転半径/4.7m
- エンジン/15ℓ直4DOHC16V
- 最高出力/131ps/7,000rpm
- 最大トルク/15.3kg・m/4,800rpm
- JC08モード燃費/17.2km/ℓ
- ミッション/6MT
- ブレーキ/前：Vディスク 後：ディスク
- タイヤサイズ/195/50R16
- 駆動方式/FR
- 乗車定員/2名
- 車両本体価格(札幌地区)/2,494,800円(消費税込)



エンジン始動と共に、パワーノットとエキゾーストの双方から、明らかに軽快さと一種の迫力を増した音色がコクピットに満ちる。ダウンサイジングされたユニットそれ自体が音量をも控え目にした印象は無いが、ルーフオン状態で車内の騒音は十分に低く、エージド・ドライバーへの優しさは増した。

久々にクラッチペダルを踏み、ストロークの短いシフトノブを左上方にセットしていき発進。この時、クラッチミートポイントがつかみにくいと俊敏なスタンディングスタートが難しいが、新型ロードスターでは、かなり無神経に左足を引き上げても、半クラッチを経ての繋がりがかくスムーズ。MT車に不慣れた人でも、さほど気にせずにシフトのアップダウンを楽しめそうな操作感は一方で、スポーティング・ドライバの神経を柔らげ、疲れを誘わない。だから、街なかでの日常使用に気楽に引き出す機会は増えそうだ。

1.5ℓエンジン搭載

ルの同等グレードの1170kgからの大幅な軽量化は、ちょっとした感動を呼ぶほど。

ともあれ、新モデルのラインアップにあってはメイキング・ロードと言える存在の試乗車を半日間借り出し、札幌市内、近郊の山間、峠、ワインディング、そして高速自動車道を存分に走り回った。

まず、ルーフを開け放って乗り込んだコクピット。直前モデルより20mm下げられたシートそれ自体の落ち着き、ホールド感は向上したが、なぜか真つすな体の方向が保ちににくく感じられた。こちらも先代比でつま先の方向が15mmほど中央寄りにセッティングされ、右へのオフセットが減少したため。ただし、慣れると新型の方がコクピット全体との融和感が高く、後に触れるトゥ&ヒールの操作感もまずまず。前方視界はもちろん、先代同様の見開き度が確保され、新たに盛り上げ位置が高められた左右のホイールアーチが、車幅や位置の判断を容易にし、スポーツ走行時の有効な助けになる。

ここで、かつてのリリーストを自認する筆者にとっての小さな不満が一つ。右方向へのオフセット量が減った3つのペダルとその高低差、とりわけオルガン式に変更されたアクセルとブレーキのペダルの位置関係が、トゥ&ヒールをやりにくくしてしまっている。ハイスピードからコーナー・アベックスへ進入する際のシフトダウン時のこの動作は、右足首の柔軟な動きをも当然要求する。高齢ドライバーの仲間入りをした筆者の足首の衰えだけでも断じ切れないペダル配置へ不和感。若き日への心の帰郷を無意識のうちに抱いてロードスターを求める高齢者も多いと聞くが、この点、筆者一人だけの不満なら幸いだ。

パワー感同様、スポーツモデルの一方のキモであるステアリングとサスペンションの挙動は、結論から言えば、5分も走ればスポーツマンの身体の一部と一体化して感じられるほど上々の仕上がりをアピールする。そして実は、この特性こそが、新型ロードスターの「楽しさ」をどう体感させ得るかのキーポイント。本誌編集長は「楽しんできて…」といい、取材と試乗をアレンジしてくださった北海道マツダ清田店の坂本和浩店長、同坂康宏販売係長はともに、試乗を終えるのを待って真つ先に「楽しんでいただけました

楽しさ演出へ全身洗練

発進と直後の加速の目覚ましきは、むしろ本格スポーツの領域。レフカウンターの指針を目に留めながらの両足、左手の動作加減は、2000cc・162psの直前モデルから1500cc・131psへの減少を全く感じさせない出力特性が寄与して、何ら変わらなく忙しい。ただし、半分以下のアクセル開度での普通の移動速度では、トルクの適応範囲が広く感じられるから、さほどシフトチェンジに神経を使わなくていい。こんな「ずぼらな運転」もOKとは、3代目ロードスターの4・100というファイナル(最終減速比)から、新型ではなんとAT車並みに2・866にまで引き上げたことの恩恵の一つである。

極まった“人車一体”の楽しさ



MAZDA ROADSTER

■テキスト=仲世古 正之 ■Photo=川村 勲(川村写真事務所) ■取材協力=北海道マツダ販売株 清田店 Tel(011)832-7388

インプレッション

楽しいイメージを拡大

4代目、ND型に移行した新型ロードスター。過去3代にわたって引き継がれてきた「楽しさ」を理想とする開発哲学は、言葉で代えるなら「人車一体」のビュアでファンな走り味、乗り味の具現化と言える。「肩を張らずに楽しんで乗ってきて…」という本誌編集長の「異例」の指示で訪れた北海道マツダ販売・札幌清田店に待っていたのは、最近のマツダ車の代表的なイメージカラーと言つべき「ソウルレッドプレミアムメタリック」のロードスターSスペシャルパッケージモデル。大きく3つ設定された基本グレードの中間に当たる車種で、6MTと6ATが用意されるうちの前者。

早くから噂されてきた車両重量1t以下のND型の「S」は、常識的な装備をすべて搭載して990kg。旧来の2000ccから1.5ℓエンジンへのダウンサイジングはあっても、タイヤの14インチから16インチへの強化や安全、環境などの諸対応を勘案すれば、従前モデル

この6月ごろの発表と喧伝されてきた新型マツダ・ロードスターの発売が早まり、5月21日からリリースされた。生粋のライトウエイト・スポーツとして、エンスー・ユーザーの間でNA・NCと呼ばれていたロードスターの初代3代目に続いて、新型はND・4代目となる。シリーズの原点である「楽しさ」の一段の具現化のために、信じ難いほどの軽量化と、高回転&高効率をねらったダウンサイジング・エンジン、そして独自の「魂動」・デザインによる美しいシルエツト、スペックに表れない全方位チューンなどでクルマとドライバーの一体感を追求したニュー・カマー。その進化を確かめるため「Be a driver」の誘惑に乗って、試乗車第1号をオンロード・インプレに引き出した。

ディーラーメッセージ

北海道マツダ販売(株)清田店
販売係長

赤坂 康宏さん

正直に告白しますと、マツダの新型ライトウェイトスポーツカー・ND型ロードスターを販売担当者として初めて運転して、思わずニターツとしてしまいました。生粋のスポーツカーとして、スピードのいかに問わずに“楽しい”という味わいを、従来モデル以上に強く身に付けていることを実感したためです。

具体的には、エンジンを1500ccと小さくしたのに、上り坂でもぐいぐい走るパワー感やそのエキゾーストノート、コーナーでのグリップ、乗り味の意外なしなやかさなど、どれもが進化しました。忘れかけていたクルマのワクワク感を取り戻すためにもぜひ、新型ロードスターの楽しさを確かめにご来店下さい。



か?」「ニューモデルのどんなところに楽しさを感じられましたか?。そう、すべての関係者が期待し、こたわるのもまた「楽しさ」である。

■圧倒的な安定感の挙動

インプレの結論から言うと、すべてが楽しさを感じさせるモデル...と断じてはばかるところは一つもない。そのステアリング。カーブのRに合わせてハンドルを切り込んでいくと、少くとも合法的なスピードの範囲内では、狙ったラインからわずかなりとも外へふくらむことは無い。急なRを、並みのクルマなら例外なくアンダーステアに陥る速度のシーンでも、ハンドルの切り増しに応じて、シャープにノーズを内側に引き戻し、さらに相当なオーバーステアでも、ほとんど何事も起こらない。

そうしたすべての場面で、ステアリングには常にフロントタイヤがビタリと路面に張り付いた印象が伝わり、サスペンションが突っ張った感じや、車体が円の外側にロールする緊張感は感知されない。こうした一連のコーナリングと付帯動作で、これまでのロードスターでは、コクピットを中心に車体がクルッと回る感じが強かったが、ND型では善後タイヤ、とりわけリアとドライバーが一体で回るイメージが強まった。これを象徴的に表現すれば、「人馬(車)一体」感の増強...ということになるのか。その意味で、人とクルマが一つになる楽しさは、新型では疑いなく明白の度を増した...ということになる。

プロフィール

■超絶のハンドリング!

楽しさの表現のため、本稿の大半をインプレッ

ション記述に終始した。限られた誌面のため、各種データやスペックはぜひ販売店を訪ねて確かめられることを望みつ、最少限のモデル概要を紹介すると。

最も重要な点は先代の同等グレードとの比較で約110kgもの軽量化を果たした内外スベックと、その中心となった1・5ℓ直4DOHC16Vユニットの新搭載。最高131ps/最大15・3kgの出力/トルクは、旧型2ℓユニットの162ps/19・3kgからの変更は大きい。最終減速比の引き上げや、マツダ独自のスカイアクティブ技術の一段の進化などで完全にカバーして、走りの能力に全く落ち込みはない。JC08モード燃費は標準グレードで17・2km/ℓ。ファイナルとの関連で、6MTの変速比は従来の第4速で1・000の直結から、新型は第6速で1対1の直結に変わった。

■ソフトトップのみ設定

前後したが、新型のスリーサイズは全長3915/全幅1735/全高1235mm。旧NC型との対比で105/15/20mm、それぞれ小さい。が、エクステリア・デザインの洗練で、軽スポーツとは比較にならない伸びやかなシルエットは、疑いの余地なくライトウェイト・カテゴリーの余裕と美しさだ。

肝心の軽量化した車重はベーシックグレードで6MTのSが990kg。この上にSスペシャル、Sレザの2つのパッケージが用意され、共に6MTと6ATがある。現段階でパワーリトラクタブルハードトップの設定はなく、ソフトトップ仕様のみ。おそらく、軽量化とラゲッジスペース確保のためと思われ、その恩恵でトランク形態の荷室のスペースは予想を上回る。

価格はS・6MT249万4800円、S・スペシャルP同270万円、S・レザP同303万4800円。