



驚愕の完成度と革新性 マツダ新世代の第一弾 MAZDA CX-60

■テキスト=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 琴似店 TEL(011)611-7116

—プロフィール—
マツダ新世代を
象徴する新SUV

マツダから新しいクロスオーバーSUV、CX-60が誕生した。マツダは新たな展望の中に「ラージ商品群」というカテゴリーを設け、

その第一弾として位置づけられる。FRベイスの四輪駆動システム「i-ACTIV AWD」を搭載するほか、マツダ初のプラグインハイブリッドシステム搭載モデルも設定され、マツダ新世代を象徴する存在になりそうだ。

驚かされるポイントは多々ある。まずはエンジン。2,500ccガソリン/3,300ccディーゼルターボ/3,300ccディーゼルトーボモーター(マイルドハイブリッド)、そしてプラグインハイブリッドも加わるが、なんと縦置きを採用。さらにディーゼルは直列6気筒である。トランスミッションは8速ATが新開発されたが、こちらはなんとトルコクンバートル。駆動効率はもちろんだが、エンジンを縦置きするための省スペース化も図っている。

カタログにも驚いた。昨今の新型車カタログは、最初にイメージがあり、続いて燃費性能・安全性能が記載されるケースがほとんど。車種によってはエンジン紹介ページが存在しないこともある。しかしCX-60のカタログは大部分が「走りの楽しさ」と、それを実現するための機能に使われており、エコ性能と安全装備についての記載は他メーカーに比べて圧倒的に少ない。もちろん最先端技術が投入されているので、それらを軽視しているわけではない。「エコも安全も十分に考慮した上で、走る楽しさを追求している」ということ。そして「クルマとしての基本性能とドライバビリティの追求こそ安全やエコにつながる」という、いかにもマツダらしい考え方である。

大胆かつ革新的なマツダの提案

エンジンとミッションは完全に新開発された。新型車なのだから当然と思われるかもしれ



ディーラーメッセージ

北海道マツダ 琴似店
販売係長
雲龍 達也さん

新型車だけにお伝えしたいポイントはたくさんあるのですが、とにかく運転が楽しいということに尽きます。新開発エンジン&トランスミッションによる豪快な加速と、ドライバーに伝わるダイレクトな走行感覚。そしてコーナーを軽快に駆けぬる最適化された重量バランス、車内に響く心地良いエンジン音。運転支援機能やエコ性能へのニーズに対応し、先進技術も進化している中、「運転の楽しさだけは忘れたくない」というメーカーの意思が伝わってくるような一台です。どんな車も乗ってみて初めて分かることが多いものですが、CX-60は運転そのものの魅力をご体感いただきたいと思います。是非ご来店いただき、ステアリングを握ってみてください。



主要諸元：(XD-HYBRID Premium Sports)

- 全長×全幅×全高／4,740×1,890×1,685mm
- ホイールベース／2,870mm
- トレッド／前：1,640mm 後：1,645mm
- 車両重量／1,940kg
- 最小回転半径／5.4m
- エンジン／3,283cc 直列6気筒DOHC直噴ターボ
- 最高出力／254ps：3,750rpm
- 最大トルク／56.1kgf・m：1,500～2,400rpm
- モーター最高出力／16.3ps：900rpm
- モーター最大トルク／15.6kgf・m：200rpm
- WLTC市街地モード燃費／18.0km／ℓ
- ミッション／8速AT（トルクコンバーターレス）
- ブレーキ／前／ベンチレーテッド・ディスク 後／ベンチレーテッド・ディスク
- タイヤサイズ／235/50R20
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格(札幌地区)／5,472,500円(税込)



れないが、フルモデルチェンジであってもエンジンやフレームが共有されたり、リファインしてキャリオーバーされることがある。その意味でCX-60は間違い無く、マツダの次世代商品群の先陣を飾るモデルなのである。

エンジンはマツダ初となる3、300ccダイーゼルターボ。これまでのクリーンダイーゼルを単に排気量アップしたものではない。直列6気筒・縦置きである。今やV6エンジンでさえ限られた車種にしか存在せず、普通車のほとんどはFベースの4気筒・横置きレイアウト。これにはエンジンルームの省スペース化とキャビン有効空間の確保という大きなメリットがある。では直列縦置きのメリットとは何か。それはハンドリングのキビキビ感とキレ角の大きさ、エンジンからミッション・駆動系へ至る伝達効率の良さである。この点だけでもCX-60がどのようなアイデンティティを持つているのか明確になる。スバリ「運転が楽しいSUV」なのである。

最高出力254ps、最大トルク56・1kgf・m。クルマ好きなら、この数値に惹かれることは間違い無い。特に最大トルクは1、500～2、400rpmで発生する上、試乗したXD-HYBRIDには16・3ps／15・6kgf・mのモーターも加わる。さらに新開発の8速AT。湿式多板式の発進クラッチを用いることで、トルクコンバーターをなくしたトルクコンバーターは流体（オイル）によって回転力を伝達する仕組みなので、これを廃することでダイレクトな応答性とエネルギーロス低減を図っている。

取材の際には必ず予備知識をインプットしてから当日を迎えるが、こうしたトピックを目にした時点で、思わず声が出てしまった。「すごいな、マツダ……」。しかも逆行や懐古ではない。エコ性能・安全性能を最新の技術で実現しながら、あくまでも走る楽しさを

び頭上のクリアランスはたっぷりとられている。パノラマサンルーフ（グレードにより標準装備／メーカーオプション）の開放感も手伝って、窮屈感はない。

最新の安全装備はフル搭載されているので、目新しい機能だけを紹介しておく。まずはドライバー・パソナライゼーション・システム。ドライバーの身長を選択・入力すると、センターステアリングに備わるカメラとセンサーが目の位置を把握、身長と合わせて最適なドライビング・ポジションを提案するというものだ。設定方法を教えていただきながら最終過程の「決定」を押したところ、シートが自動的に調整を開始。もちろん、自分なりの好きなポジションがあるので、微調整して登録すれば良い。ドライビング・ポジションにこだわるマツダらしい機能である。

もうひとつの機能はシースルービュー。360度モニターを採用するクルマも増えてきたが、その機能拡張版であり、サイドビューカメラの画角を広げることで死角を極力なくしている。取材の際、後退&切り返しをする機会が何度もあったが、小回りが利く上にこの機能が備わること、取り回しに不便さを感じたことはなかった。

インプレッション―― 意のままに走らせる 楽しさと高揚感

先に書いておくが、強大なトルクに支えられたこの加速性能は群を抜いている。最大トルクはガソリン5、000ccクラスのNAをも凌駕するので、2、000回転を境にエンジンは豹変し、ガツンとばかりに前へ出る。「昔はよく走りに行ったものだ」というような車好きの方であれば、思わずにやけてしまいそう

損なわない。脈々と受け継がれているマツダ車の血統である。

洗練された外観と センスの良い内装

現車を前にした最初の印象は「思ったほど大きくないな」だった。サイズ的にはCX-5とCX-8の中間。外観デザインがどしりしていること、CX-5／CX-8よりロングノーズであること、そして車格から、もっと大柄な印象を持っていたのだが、高級SUVだからといって大きくしすぎると運動性能が損なわれてしまう。このサイズ感是非常に適度だ。ヘッドライトはこれまでの薄型から小型化され、獲物を狙う肉食動物のよう。そこからラジエタグリルに向けて配置されるウインカーは単なるON/OFFではなく、まるで生きているかのように余韻の残るディミングターンシグナルが採用されている。ちなみに最近のマツダSUVのフロント造形を見て思うことがある。正面あるいは斜めから見ると立体的で迫力が感じられるのだが、真横から見るとほぼ垂直に切り落とされている。車両感覚がつかみやすく、特にCX-60のようにロングノーズの場合は車庫入れや狭い道での右左折時に恩恵を感じることだろう。逆にリア周りは複雑な曲面で構成され、安定感とスポーツ性が同居する。CX-5やCX-8とデザインコンセプトは共有しつつ、明らかに違うCX-60ならではのデザインを持つ。

インテリアはスポーティかつ上質。特に試乗車のタン／ブラックによるツートーンは非常にセンスが良く、「格好良い！」と唸ってしまうほどだ。ステアリングもツートーンであり、ヨーロッパの高級車と比べても遜色のない仕上がり。さすがデザインにこだわるマツダである。前席は極めて快適な上、後席の足元および、とても懐かしい感覚だ。反面、街中では2、000回転以下でも余裕で流れに乗ることができるので、燃費計はぐんぐん伸びていく。WLTC市街地モード燃費でリッターあたり18・0km、高速道路モードでは22・4kmである。3、300ccという排気量とこの運動性能を考えると、かなりの低燃費車であることがわかる。しかも燃料はガソリンよりも安価な軽油だ。とはいえ、一旦この加速を味わってしまうと興奮がとまらなくなり、空いている道では積極的にアクセルを踏んでしまいそう。

2tに迫る重量級ボディなので、ワインディングやタイトコーナーでの挙動はマイルドかと思いきや、これが実にキビキビしている。もちろん車高が1、685mmなのでコーナー進入時は初期ロールを感じるが、固めに仕立てられた足回りと最適な重量バランスの恩恵で、拍子抜けするほどスムーズに走り抜けてくれる。そしてMid Driveスイッチでスポーツモードにセレクトすると12・3インチのフル液晶メーターは赤く染まり、ドライバーを俄然その気にさせる。スポーツモードとパドルシフトを駆使しつつ、コーナー直前で減速してフロント荷重にし、前輪が路面をがっちり捉えた瞬間にステアリングを切り、クリッピングポイントでアクセル全開……といった運転が可能になる。そう、かつて一生懸命ドライビングを練習したサーキットやワインディングでのあの走りである。レポートも類にもれず、気がつけば無言でコーナーを駆け抜け、心中はワクワクと楽しさで満ち溢れていた。

CX-60。最新の安全性・エコ性能、上質でスポーティな内外装を持つクルマ。乗る者の心を若返らせてくれるクルマ。CX-60を生み出したマツダには大いに拍手を送りたい。そして一人でも多くの方がCX-60を体感され、その心に走る楽しさが蘇ることを願ってやまない。