



威風堂々のスケール感！ マツダの新たなフラッグシップSUV、 CX-80がいよいよ登場！ MAZDA CX-80

■テキスト=天野 克彦(BIBIMBA天野) ■Photo=川村 勲(川村写真事務所)
■取材協力=北海道マツダ販売 東月寒店 Tel.(011)855-2377

—プロフィール—
常に挑戦を続ける
マツダの企業姿勢！

1920年、広島県に東洋コルク工業として創業したが、機械産業への進出を目指していた実質的な創業者である松田重次郎の強い意志により、東洋工業と社名を変更したのが1927年。この

年こそが、のちにマツダとなる広島県をベースとする企業の、機械工業メーカーとしての出発だったのだらう。ただその道筋は決して順調ではなかった。それは東洋工業が広島県に誕生したことが大きな要因であった。広島県には呉という帝国海軍の重要拠点があり、多くの広島県企業がそれに依存していたのである。もちろん東洋工業も海軍からの兵器や機械製造を受注するのだが、それは最終目的である自動車製造を実現するための近道でもあったのだらう。軍需企業として技術を磨き、それを蓄積することで自動車製造へ向けての挑戦は決して忘れていなかったのである。

1930年にまずオートバイの試作に乗り出し、さらにその頃需要の多かった3輪トラックの開発を進める。翌年の1931年にはマツダDA型として販売を開始、それが大きな評判を呼び、3輪トラック部門では国内25%のシェアを獲得するのだ。もちろん4輪車両の研究開発も継続していたのだが、太平洋戦争の激化により4輪車の生産は棚上げとなってしまう。

アメリカの圧倒的工業生産力の差を見せ付けられ、悲惨な結末となった太平洋戦争だったが、東洋工業の挑戦し続けるスピリットは失われず、終戦から1ヶ月後には3輪トラックの生産再開を決定する。1950年には1トン積みのマツダCT型を発売し、同じ年には待望の4輪車である新開発の空冷エンジンを搭載するCA型という小型トラックの発売も開始するのだが販売は伸びず、残念ながら4輪車開発は一時中断となってしまう。

しかし、その状況に大きな変化をもたらしたのは、1951年に実質的創業者であった松田重次郎の長男である松田恒次の3代目社長就任だった。

絶え間なく続く
最新技術への挑戦！

今日のマツダ、その自動車メーカーとしての原型を創出したと言われる松田恒次、社長に就任する



ディーラーメッセージ

北海道マツダ販売
東月寒店
販売課長

松本 晃さん

「CX-8、CX-60の後継車であるプランニューモデルであるCX-80、私たちディーラーにとっても期待の1台です。マツダ自信の直列6気筒エンジンを搭載した長めのボディサイズですが、FRベースのためハンドルの切れ角も大きいし、取り回しも楽なんです。デザインも好評で、これまで外車にお乗りになっていた方からも注目されているようで、ショールームには何台か車両展示していますが、ほとんどのお客様がまずCX-80のスペースに来られます。エンジンパワーも充分でずし、乗り心地の良さは当然のこと、ホイールベースの長さから直進性もよく、ロングドライブ楽にこなせると思います。これまでのクルマとは違うCX-80の良さを体感していただきたいし、必ずご満足いただけると思います。その良さは実際に乗っていただいでこそ体感できるはず。試乗車も常時ご用意していますので、ぜひ一度北海道マツダ東月寒店にお立ち寄りください、お待ちしております」



—インプレッション— これまでにないワゴン風 SUVとして誕生！

自在な使い分け可能なプラットフォームも開発された。

マツダはスカイアクティブ・テクノロジという方針に沿って、直列6気筒エンジンを搭載する新設計のプラットフォームをベースに、全く新しいクルマ造りに踏み出したのだ。そして、それを成し遂げたチャレンジ精神と、燃える情熱は新発売となったCX-80にも脈々と受け継がれているのである。

—インプレッション—

CX-80、その現車を見た時の第一印象は、「こりゃ、でかい！」だった。全長5メートル近く、ホイールベースは3メートルを大きく超えるエクステリアは、マツダの最上級車として圧倒的な存在感を発揮していたのだ。

いかにもFRリアアウトらしいボンネットフードの長さ、マツダの象徴であるMマークのエンブレムを中央に持つ縦スリットデザインのフロントグリル。テールエンドに続くルーフラインはSUVというよりステーションワゴンのようだ。ボディサイドにも余計なプレスなど使わず自然でスムーズなラインを採用する潔さ。ホイールアーチもSUVにはよくある黒いトリムは使わず、アーチに沿った深いプレスラインで処理。フォーマルでありながら、アクティブさも兼ね備えた秀逸なデザインと言えるだろう。

マツダはR360やキャロルがそうであったように4輪車業界に進出した当初から、旺盛なデザイン指向を持っており、「カッコよさ」には定評があるのだが、このビッグサイズカーであるCX-80にもそれが生かされているのだ。特にタイヤを四隅に配置することでホイールベースの長さを強調し、ビッグサイズサルーンを思わせるデザイン

の26Bエンジンが搭載され見事に日本メーカー初の快挙を成し遂げたのである。

実現不能と思われた 革新的技術への挑戦！

1984年、東洋工業はマツダへと社名を変更する。それまでも車名にはマツダが使われる事もあったのだが、トヨタやホンダ、スズキと同様に、マツダにとっても会社社名に創業者の名前を冠することで新たな歩を踏み出そうという意志の表明だったのだ。

そこから販売強化のためディーラーチャンネルを増やしたり、経営安定のためフォードと提携したりとマツダの挑戦は続くのだが、他社が成しえなかったロータリーエンジンの実用化と同様に、マツダの「エンジン屋」としての魂の表明が、2010年に新世代技術として発表された「スカイアクティブ・テクノロジ」だった。

それは他メーカーがハイブリッドなどによって平均燃費を向上させる手法を選ぶなか、マツダは現状のエンジン技術を磨き上げることで達成しようとしたのである。絶妙な吸排気バルブタイミングコントロールにより、薄い混合気でも着火するミラーサイクル理論を活用。それに加え、シリンダー内に混合気を直噴し、高圧縮比により自己着火するダイセルエンジン技術を組み合わせた。これにより、ガソリンエンジンでは成しえなかった圧縮比を14にまで上昇させることに成功し、レシプロエンジンでは達成不可能と思われていたハイブリッドと同等の燃費性能を手に入れたのだ。

この先端技術はエンジンばかりではなく、トランスミッションやプラットフォームなどすべてに及び、さらに発展させた「スカイアクティブ・マルチソリュションスケールブルーアーキテクチャー」によりエンジン、電気モーター、PHEV、ハイブリッドなどあらゆるパワートリニットに合わせて、

手法は、これまでの日本車SUVとはちょっと違った感覚だろう。

質感の高いインテリアと シートバリエーション！

コクピットに乗り込むと質感の高いレザーシートが迎えてくれる。クッション性も高く、ドライバークラッシュを柔かく支えてくれるシートで、黒ベースに赤いステッチをサイドに縫い付けたところなどセンスの良さを感じる。太めのステアリングホイールはしっかり手になじみ、左手を降ろしたところのシフトノブのポジションも使いやすい。さらに大きめのセンターコンソールが、ドライバークラッシュとパッセンジャーのドライブベクトルを保っているが、それも全幅1,890mmと余裕あるボディサイズからくるのだろう。

サイズの大きいリアドアからの、乗り降りしはさほど高くない最低地上高もあって容易。提供された試乗車はLパッケージであり、セカンドシートは2座席のキャブテンシートなのだが、ドライブシートと同等のたつぷりした質感を持っている。2人掛けのサイドシート、セカンドシート下に足先を入れるスペースがないため足元の余裕はないが、スライド量の大きいセカンドシートを前後させれば充分実用に耐えるはず。

そのサイドシートを使った場合、ラゲッジルームは制限されるのだが、長いホイールベースと、クーペ風のリアゲートを採用しなかったことから、実際には258リッターもあり、大型トラックも入る容量を確保している。

グレードによってインテリアの質感は変わるし、セカンドシートが3人掛けのベンチシートの7人乗りになるか、2人掛けのキャブテンシートの6人乗りになるかも分かれるのだが、そのあたり家族構成や用途によって選べるのは、ユーザーにとってもありがたい配慮だろう。



- 主要諸元：(L-Package 4WD)
- 全長×全幅×全高／4,990×1,890×1,710mm
 - ホイールベース／3,120mm
 - トレッド／前：1,640mm 後：1,645mm
 - 車両重量／2,040kg
 - 最小回転半径／5.8m
 - エンジン／3,283cc 直列6気筒DOHCディーゼル
 - 最高出力／231ps：4,000～4,200rpm
 - 最大トルク／51.0kgf・m：1,500～3,000rpm
 - WLTCモード燃費／16.8km／ℓ
 - ミッション／トルクコンバーターレス8EC-AT
 - 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／235/60R18(スタッドレス)
 - 駆動方式／4WD
 - 乗車定員／6名
 - 車両本体価格(札幌地区)／5,016,000円(税込)



希少価値となった ストレート6の魅力を堪能！

CX-80には3種類のパワートレインユニットがラインナップされている。直列6気筒の3.3リッターディーゼルのターボと、それにスタート時や加速時に有効なモーターを組み込んだマイルドハイブリッド。さらに直列4気筒2.5リッターのガソリンエンジンを使うプラグインハイブリッド(PHEV)である。

ただし、最も販売台数も多く主力となるのは直列6気筒のディーゼル仕様となるはず。燃費もハイブリッドと比べて10%程度の差であり、このあたりスカイアクティブを導入した折に、ノーマルエンジンでもハイブリッドと同程度の燃費性能を目指すとしたマツダ技術陣の面目躍如たる部分だろう。

トヨタや日産など他メーカーが高級車の象徴でもあった直列6気筒エンジンの開発を終了する中、マツダだけはその新規開発に着手した。BMWのそれがジルクィシックスと呼ばれる愛されたように、ストレートシックスには滑らかなエンジン回転をはじめ、独特の魅力がある。その魅力的なエンジンとそれを搭載するためのFR車専用プラットフォームの新規開発を継続するマツダの姿勢に喝采を贈りたいと思うのだ。

そして、実際に走り出してみるとCX-80の素晴らしさは即座に体感できたのである。前世代のCX-8も好評だったが、CX-8はアテンザなどのFFセダン用プラットフォームを発展させたもの。しかしCX-60からは新開発のFR用ラジアルプラットフォームが使われ、新型CX-80はそれをさらにリファインした作品であり、CX-8とは基本構造からしてまったくの別物なのだ。

いずれにしてもCX-80の魅力は、フロントフェンダーに誇らしげに貼り付けられた「LINEE6」というエンブレムを見るまでもなく、直列6気筒エンジンにある。そのディーゼルとは思えないスムーズでしなやかなエンジン回転と、充分なパワーに魅

了されたのであった。

最上級モデルの高級感と スポーティさが融合！

CX-80には「ノーマル」、「スポーツ」、「オフロード」のドライブモードがあり、その走行状況によって3パターンを選択できる。通常の一般道では「ノーマル」、活動的な走りをするときには「スポーツ」、山岳地などの不整路面では「オフロード」を選択するのだが、「スポーツ」を選ぶとメーターパネルに赤い枠のついたタコメーター、スピードメーターが現れ、「オフロード」に入れるとクルマがどの方向を向いているか知らせるコンパスが中心に表示される。このディスプレイはちょっと「ヤル気」を起こさせるではないか！

CX-80は基本的にはFRであるから、車体の中心線上にエンジン、ミッション、プロペラシャフトが並び、そのバランスの良さは当然であり、長いホイールベースのため直進安定性にも優れる。さらに「スポーツ」モードにすると直列6気筒ディーゼルのターボは一段と鋭さを増し、活発な走りも楽しめる。

駆動系も流体伝達のトルクコンバーターや、VベルトのCVTとは違い、8速のトランスミッションを電子制御多板クラッチから直接動力を伝えるシステムであり、バドルシフトを使うとそのダイレクト感、ニュアールと同等の楽しさ。CX-60では難点もあったサスペンションもスプリングレートを下げ、さらにリアスタビライザーを廃止することで路面からの突き上げを解消。そのままでは車体のロールが増えるため、ダンパーの減衰力を上げて対応し、操縦性もアンダーステア傾向にセッティング変更したという。

マツダ車の最上級グレード車両にふさわしいフォードで重厚感もあるボディデザインながら、パワフルなストレートシックスエンジンはスポーティな走りにも対応するCX-80、その魅力はこれからも磨き上げられてゆくに違いない。