

NEW 新設計で100kgの軽量化を実現

ROAD STER ロードスター登場

1989年のデビュー以来、世界中で愛され続けてきたマツダ・ロードスターが4代目モデルへと生まれ変わった。原点に立ち返る形でボディサイズを切り詰め、車重も100kg以上軽く仕上げる一方で、最新のスカイアクティブテクノロジーの投入、魂動デザインの採用などにより、今まで以上に魅力的なライトウェイトスポーツカーへと進化。初代モデルから追いつけてきた「人馬一体」の走りを研ぎ澄まし、最新モデルには欠かせない環境性能と安全性能も高いレベルで身につけた。だれもが心から楽しめるオープンスポーツカーとしての資質に磨きをかけ、クルマを意のままに操る面白さを再認識させてくれるロードスター。多くの人を魅了してやまない、そのパフォーマンスを解きあかしていこう。

Joy of the Moment, Joy of Life



スポーツセダンらしい三眼メーター

機能美溢れるエンジンルーム

16インチの新デザインアルミホイール

JC08モード燃費

18.8 km/ℓ

※ MT、i-ELOOP+i-stop 装着車



発行所

日刊自動車新聞社
東京都港区芝大門1丁目10番11号
芝大門センタービル3階
電話 東京 (03) 5777-2351 代表

マツダ

新型
ロードスター

特集号

誰もが楽しめる オープンスポーツ



ロードスターの歴史



1989年に北米ではMX-5ミアータの名で、日本ではユーノス・ロードスターの名でデビュー。たちまち世界中のスポーツカーフリークを魅了し、90年は日本で2万5266台、北米で3万9850台を売る大ヒットとなる。当時、縮小傾向にあったライトウェイト・オープンスポーツカー市場に新風を吹き込み、その後、多くの海外

メーカーがロードスターの後を追って同種のクルマを新投入する現象も起きている。1997年には2代目、2005年には3代目モデルが投入され、その間2000年には2人乗り小型オープンスポーツカーとして生産累計世界一(53万1890台)としてギネスに認定。2005年には70万台を超えて自らギネス記録を更新している。

ボディタイプ	2ドア・オープン				
	S	S Special Package	S Leather Package		
駆動方式	2WD(FR)				
エンジンタイプ	SKYACTIV-G 1.5(スカイアクティブ・ジー)				
トランスミッション	SKYACTIV-MT 6MT	SKYACTIV-MT 6MT	6EC-AT	SKYACTIV-MT 6MT	6EC-AT
全長/全幅/全高(mm)	3,915/1,735/1,235				
ホイールベース(mm)	2,310				
トレッド 前/後(mm)	1,495/1,505				
室内寸法 (長/幅/高 mm)	940×1,425×1,055				
車両重量(kg)	990	1,010	—	1,020	—
i-ELOOP+i-stop 装着車	—	1,030	1,050	1,040	1,060
最低地上高(mm)	140				
最小回転半径(m)	4.7				
乗車定員(名)	2				
エンジン型式	P5-VP[RS]型	P5-VP[RS]型	—	P5-VP[RS]型	—
i-ELOOP+i-stop 装着車	—	P5-VPR[RS]型			
種類	水冷直列4気筒 DOHC16/VVLブ				
エンジン総排気量(ℓ)	1,496				
最高出力(kW<PS>/rpm)	96<131>/7,000				
最大トルク(N・m<kgf・m>/rpm)	150<15.3>/4,800				
JC08モード走行燃料消費率(km/ℓ)	17.2	17.2	—	17.2	—
i-ELOOP+i-stop 装着車	—	18.8	18.6	18.8	18.6
使用燃料種類/燃料タンク容量(ℓ)	無鉛プレミアムガソリン・40				
ステアリング	ラック&ピニオン式				
サスペンション 前/後	ダブルウィッシュボーン式/マルチリンク式				
ブレーキ 前/後	ベンチレーテッドディスク/ディスク				

メーカーの資料を基に作成していますが、変更される場合があります。詳しくは販売店にお問い合わせください

Engineer's Voice

ライトウェイトスポーツカーの原点となるクルマを目指してきました。「スカイアクティブ技術」と「魂動」デザインを取り入れながら、だれが運転してもクルマとの一体感を感じてもらえるように、どんな道でもワクワクできる走りの楽しさを感じていただけるように取り組んできました。歴代の中でもコンパクトなボディサイズや100kgを超える軽量化を達成したのもこのためです。試乗に当たっては、スタータースイッチを押すことで、エキサイティングなエンジンを感じていただき、「さあ、走るぞ」というクルマの意気込みを味わっていただきたいと思います。



マツダ
商品本部主査
山本 修弘さん

ロードスター





「U」字と丸型を組み合わせたリアコンビランプ



「瞳」を表現したヘッドランプデザイン



人の着座位置に対して、最も自然なポジションに置いたキャビン



オープンでもクローズでも



運転に集中できるコクピット



ATシフトノブ



クルマの中と外の境目を感じさせないインテリアデザイン



垂直ゼロ指針を採用したスピードメーター

人が際立つプロポーション エクステリアデザイン

トップを開けたオープンスタイルが基本という考えで、新型ロードスターでは乗る人が際立つプロポーションを優先。そのプロポーションをベースに「魂動デザイン」を散りばめ、最新のスポーツカーにふさわしいスタイルを与えられている。前後オーバーハングは極力短くされ、アクティブボンネットの採用により歩行者安全性能を確保しながら低いフロントノーズを実現。切れ長の4灯LEDヘッドランプと低いフロントグリルが精悍さを演出している。サイドに回るとAピラーを後退させたことで「乗る人が中心」のプロポーションが強調され、低い位置でゆるやかな曲線を描くウエストラインがスポーツイメージを高めている。コーナーを強く絞り込んだリアビューがボリューム感をもち、どこから見ても美しいフォルムに仕上がっている。

人とクルマの一体感 インテリアデザイン

クルマの内と外の境目を感じさせないコンセプトのもと、ボディパネルがドアトリムまで回り込んだかのようなデザインが斬新だ。コクピットはドライバーを中心にメーター類を左右対称に配置し、丸形のルーバーとダイヤル類などすべて丸形で統一。メーターは大径タコメーターをセンターに置き、垂直ゼロ指針がスポーツイメージを高めてくれる。MT(マニュアルトランスミッション)車のシフトレバーは操作のしやすさを考えたφ48mmの球形とし、AT車のセレクターレバーも球形に近づけて雰囲気演出。質感の高いデザインとなっている。クルマとの一体感を重視したシートはグリップの高い表皮によりドライバーの姿勢をサポート。クラフトマンシップを感じさせる本革シートも用意される。

軽量化 初代モデルに迫る軽さ

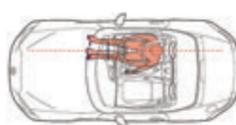
先代モデルに比べて大幅な軽量化が図られている点も見逃せない。まず全長を切り詰め、さらにボディの骨格のストレート化、フレームワークの適正化などにより剛性を高めながらも軽量化を実現。高張力鋼板、超高張力鋼板、アルミ材の使用率は先代の58%から71%まで高められ、特にアルミ材の使用率は0.1%から9%へと大幅に増加している。サスペンションパーツのアルミ化、エンジン単体の軽量化に加え、MTは新設計により7kgも軽くなっている。また、強度に影響のない部分に穴を開けるなどグラム単位で軽量化を図り、その結果、車両重量は100kg以上も軽くなり、優れた運動性能の確保に大きく貢献している。



ハイテンの採用を拡大

パッケージ 人中心のコクピット

全長は歴代ロードスターのなかで最も短く、一方で乗員のヒップポイントは先代モデルに比べて20mm下げ、エンジン搭載位置も13mm下げて低重心化を図ることで高い運動性能を確保。さらにエンジンを後方に積むフロントミッドシップレイアウトにより前後の重量配分を50対50とし、重い物体である乗員を車体の中心に座らせることで走行時のヨー慣性モーメントを低減させ、高いコーナリング性能や操縦安定性を無理なく実現している。ドライビングポジションや視界確保にもこだわり、シートとステアリングホイールの位置関係、ペダルの位置や高さ、シフトレバー位置などにこだわってミリ単位で最適なポジションを追求。最高の運転環境を実現している。



ドライビングポジション

人がクルマを楽しむ感覚「感」(Kan)を追求する

実用的収納 小物入れとトランク



脱着式カップホルダー



トランクルーム

高い運動性能を持ちながら、ロングツーリングにも出かけられる実用性をあわせ持つところもロードスターの大きな魅力だ。コンソール回りには小物を収納できるスペースを確保し、1人乗り時と2人乗り時で配置を変えられる脱着式カップホルダーのアイデアも嬉しい。シートバック間には鍵付きのコンソールボックスがあり、左右シート後方にもフタ付きのストレージボックスが備えられている。

トランクルームは130ℓの容量を確保するとともに、開口部の凹凸を抑え、トランク内の稜線を少なくすることで収納性を向上。小型のソフトキャリーバッグなら2個積み込むことができる。

安全 マツダ・プロアクティブ・セーフティ

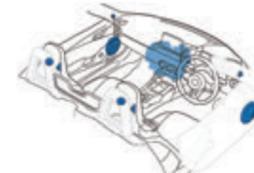


フォワード・センシング・カメラ

マツダの先進安全思想である「マツダ・プロアクティブ・セーフティ」を新型ロードスターにも導入。側方や後方の死角から接近するクルマを知らせるブラインド・スポット・モニタリングシステム、ヘッドランプのハイビームとロービームを対向車でも検知して自動で切り換えるハイビーム・コントロールシステム、フォワード・センシング・カメラで車線を常に検知し、疲れなどによる逸脱を警告する車線逸脱警報システムなどを装備する。パッシブセーフティに関してもスカイアクティブ・ボディによりルーフのあるクルマと同等の衝突安全性を実現し、万一、歩行者と接触した場合でも瞬時にボンネットを持ち上げて衝撃を緩和するアクティブボンネットも全車に標準装備。全方位の安全性能を確保している。

オープン走行のためのソフトトップとオーディオ

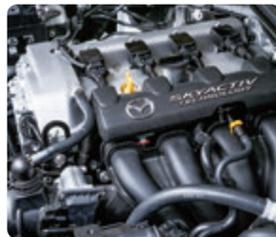
25年にわたって改善を重ねてきた手動開閉式ソフトトップの完成度は高い。骨組みとなるリンク類のジオメトリーを最適化し、アシストスプリングのサポートもあって開け閉め時の荷重感感は先代モデルの半分まで軽減。身体や腕の動きを配慮したシート形状により、着座状態でもソフトトップの開閉が可能となっている。短時間駐車でも気軽にソフトトップを開閉できるので、防犯を含み利便性は格段に向上している。オープン走行時に入り込む風も上手にコントロールされ、後ろから巻き込んでくる不快な風などを抑制。オーディオに関しても通常のフロントスピーカーに加え、Boseサウンドシステムでは左右シートのヘッドレスト後方にもスピーカーを設置。音楽はもちろんハンズフリー電話音声などもクリアに聞き取ることができる。



専用オーディオシステム

ダイナミック性能

軽量、低重心、高剛性という要件を満たしたことでスポーツカーにふさわしいダイナミック性能を得た新型ロードスター。その心臓となるスカイアクティブG-1.5ℓエンジンは鍛造クランクシャフトの採用、4-2-1排気マニホールドの採用などで高性能化が図られ、爽快な回転フィーリングと手応え十分なパフォーマンスを与えられている。回頭性を高めたフロントサスペンション、駆動をしっかり路面に伝えるとともに安定性とコントロール性を高次元で両立したリアサスペンション、そしてマツダ初のデュアルピニオンタイプの電動パワーステアリングなどにより、高い操縦安定性を確保。ロードノイズなどの振動低減や風切り音対策も施され、ストレスなく目的地を目指すことができる。



スカイアクティブG-1.5ℓエンジン



ソウルレッドプレミアムメタリック



セラミックメタリック



クリスタルホワイトパールマイカ



ブルーリフレックスマイカ



ジェットブラックマイカ



アーケティックホワイト



メテオグレーマイカ