

新型CX-5

最近国産車でもSUVが人気を高めているが、特に好調に売れたのが2012年に発売されたマツダCX-5であった。先進的な「スカイアクティブ技術」を全面的に採用した最初のモデルで、後から発売されたアテンザやアクセラも基本部分をCX-5と共通化している。このCX-5がフルモデルチェンジを行い、2代目に発展して受注を開始した（発売は2月2日）。走行安定性と乗り心地を向上させ、同乗者を含めて快適にするG-ベクタリングコントロールなど新しい機能も採用している。先代型と同様、2.2ℓのクリーンディーゼルトーボが用意され、エコカー減税は免税だ。さらにクリーンディーゼルはCEV（クリーンエネルギー自動車）に含まれるから、申請をすれば経済産業省の補助金が交付される。補助金額は2016年度で3万円だ。

進化した「走る歓び」

ディーゼルエンジンは免税

18.0km/ℓ

JCOBモード燃費
ディーゼル車(2WD)



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
芝大門ビルディング3階
電話 東京 (03) 5777-2351 代表



薄型化したLEDヘッドランプ

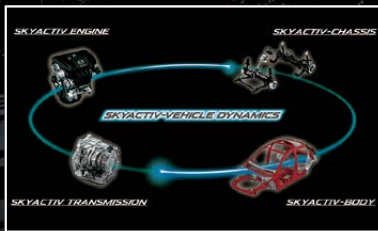


LEDリアコンビランプ



進化したSKYACTIV-D 2.2

マツダが目指す「走る歓び」



マツダが目指す走る歓びには、まず「人馬一体」と表現される運転感覚がある。クルマがドライバーの操作に忠実に反応して、自分の手足のように操れることだ。マツダのスカイアクティブ技術は、G-ベクタリングコントロールも含めてドライバー本位で開発された。そして新型CX-5では、開発のテーマに「走る歓びの進化」を掲げる。従来の常識では「ドライバーの走る歓びと同乗者の快適性は両立しない」とされていたが、CX-5は「ドライバーと同乗者全員が走る歓びを得られるクルマづくり」を目指した。そのためにボディ剛性からサスペンション、エンジン、トランスミッションまですべての機能を進化させている。



Engineer's Voice

マツダは「運転操作やクルマのある生活を通じて、常に人々の心と身体を元気にする存在でありたい」と考えています。この第一歩として、マツダが持つデザインと技術のすべてを磨き上げた1台が新型CX-5です。開発にあたって決意したのは「ドライバーの走る歓びと同乗者の快適性はトレードオフの関係にある」という従来の常識を覆すことでした。CX-5と過ごす時間が深い愛着へと繋がり、すべてのお客様を笑顔にするSUVをつくることで、走る歓びをさらに深化させたいと考えました。新型CX-5を通じて、挑戦と進化を続けるマツダを感じていただければ、これに勝る歓びはありません。



マツダ 商品本部主査 児玉 真也さん



◆i-ACTIV AWDが走破性能と燃費性能を両立

MAZDA CX-5 主要諸元表

車種	ボディタイプ	ステーションワゴン							
	駆動方式	2WD(FF)		4WD	2WD(FF)		4WD		
	機種名	20S / 20S PROACTIVE	25S L Package	26S / 26S PROACTIVE / 25S L Package	XD	XD PROACTIVE / XD L Package	XD	XD PROACTIVE	XD L Package
エンジンタイプ	SKYACTIV-G(スカイアクティブ・ジー)	2.0	2.5	—					
	SKYACTIV-D(スカイアクティブ・ディー)	—			2.2				
トランスミッションタイプ	SKYACTIV-DRIVE (スカイアクティブ・ドライブ)	6EC-AT							
寸法・重量・定員	全長 / 全幅 / 全高(mm)	4,545×1,840×1,690							
	室内長 × 幅 × 高(mm)	1,890×1,540×1,265							
	ホイールベース(mm)	2,700							
	トレッド 前 / 後(mm)	1,595 / 1,595							
	最低地上高(mm)	210							
	乗車定員(名)	5							
	車両重量(kg)	17インチタイヤ装着車	1,510	1,540	1,590	1,600	1,650	1,650	1,660
	19インチタイヤ装着車	1,530	1,550	1,610	1,620	1,680			
ステアリング・サスペンション・ブレーキ	ステアリング	ラック&ピニオン							
	サスペンション(前/後)	マクファーソンストラット式 / 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							
エンジン	型式	PE-VPS型	PY-VPS型		SH-VPTS型				
	種類	水冷直列4気筒 DOHC16 / バルブ			水冷直列4気筒 DOHC16 / バルブ直噴ターボ				
	総排気量(cc)	1,997	2,488		2,188				
	最高出力(kW<PS>/rpm)	114<155>/6,000	140<190>/6,000	135<184>/6,000	129<175>/4,500				
	最大トルク(N・m<kgf・m>/rpm)	196<20.0>/4,000	251<25.6>/3,250	245<25.0>/4,000	420<42.8>/2,000				
	使用燃料 / タンク容量(ℓ)	無鉛レギュラーガソリン / 56			軽油 / 56		軽油 / 58		
	性能	JCOBモード走行 燃料消費率(km/ℓ)	17インチタイヤ装着車	16.0	14.8	14.6	18.0	17.6	17.2
		19インチタイヤ装着車	17.2						
最小回転半径(m)		5.5							

※燃料消費率は定められた試験条件での値です。使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)、整備状況(タイヤの空気圧等)に応じて値は異なります。メーカーオプションの装着により車両重量が変更となり、JCOBモード燃費が異なる場合があります。その他、詳しくは販売店にお問い合わせください。





運転を楽しみながら、情報を逃さない「ヘッズアップコックピット」



シフトパネルとコマンドーコントロール



フルオートエアコン



リアベンチレーターとリアシートヒーター

体幹をしっかり支えるフロントシート

荷室とパワーリフトゲート

荷室には十分な容量が確保され、72型の大きなスーツケースを3個、ゴルフバッグであれば4個を積める。床下にもサブトランクが備わり、容量は先代型の10ℓから30ℓに増やした。床面専用のラゲッジフックも4箇所に装着されて荷物を固定しやすい。またリアゲートの開閉性も向上している。小型で軽量なスピンドルダンパー式のパワーリフトゲートを新設定した。スイッチ操作によってリフトゲートの開閉が可能で、作動音が静かなことも特徴だ。リフトゲートの内側にはタッチセンサーが備わり、挟み込みを防止する配慮も見られる。25S・LパッケージとXD・Lパッケージに標準装着、XDプロアクティブにオプション設定した。



定員乗車時の容量は505ℓ



リアシートを倒せばさらに広く

乗り心地のよいシートと静粛性

新型ではシートの座り心地が向上した。前席の背もたれには、乗員の体圧を分散するサスペンションマットを採用。座面には不快に感じる振動だけをカットする高減衰ウレタンが使われ、乗り心地を向上する効果もあわせ持つ。後席は、座面に使われるウレタンを見直して、少ない荷重でも柔軟にたわむようにした。取り付け角度も2度増やし、背もたれを4度寝かせるリクライニング機能が備わる。微振動の抑制、タイヤの騒音低減、空力特性の改善などによって静粛性も向上した。走行時の騒音を先代型と比べると、新型では時速20km分に相当する音量を減らしている。

G-ベクタリングコントロール

最近のマツダ車で、特に注目されている技術がG-ベクタリングコントロールだ。ハンドル操作に応じて駆動力を微妙に増減させ、走行安定性を向上させてドライバーや乗員の快適性も高める。例えば舗装の荒れた場所に乗り入れて、乱れた進路をハンドル操作で修正する場合、G-ベクタリングコントロールはハンドルの切り始めでアクセル開度をわずかに抑える。すると前輪の荷重が増えて車両の向きが滑らかに変わり、修正操舵量を小さく抑えられる。これによりドライバーは、路面状態が良くなったり車両の直進安定性が高まったように感じるのだ。逆にカーブを抜ける時にはアクセル開度をわずかに増やし、後輪の接地性を高めて安定性を向上させる。なおG-ベクタリングコントロールでは加減速の制御が入るため、カーブを曲がる時などは同乗者の体が真横ではなく斜め前に傾き、快適性も向上する。



より上質に進化したCX-5



立体感を強めたシグネチャーウイングをヘッドランプ下側に通し、ワイド感を実現



走る遊びと安心を支える軽量高剛性ボディ

操作性、視認性向上

新型CX-5では、さまざまな操作性や視認性を向上させて、安全で楽しい運転ができるように配慮されている。まず注目されるのはアクティブ・ドライビング・ディスプレイだ。インパネの上部にカーナビの右左折情報、カメラセンサーが検知した速度制限情報などを表示する。アンテナやアクセラが採用するタイプでは、インパネの上に半透明の表示板を立ち上げるが、新型CX-5はフロントガラスに情報を直接投影する。ドライバーは視線移動と目の焦点調節がしやすく、内装の見栄えもスッキリした。また大型3連メーターの右側には、4.6インチのカラーTFTを使ったマルチインフォメーションディスプレイが設定され、平均／瞬間燃費、外気温などを分かりやすく表示する。7インチWVGAセンターディスプレイも進化して光の乱反射を抑えた。



アクティブ・ドライビング・ディスプレイ

3つのパワートレイン

新型CX-5は3種類のパワートレインを用意した。まずはCX-5の特徴とされる2.2ℓのクリーンディーゼルターボに注目したい。新型はアクセル操作に対する反応を機敏にするDE精密過給制御を採用した。ピストンにダンパーの働きをするナチュラルサウンドスモーザーを組み込み、ナチュラルサウンド周波数コントロールの制御も行われ、先代型に比べると騒音を大幅に抑え込んだ。2.5ℓのガソリンエンジンは実用燃費性能を向上させるため、ピストンに装着されるオイルリングの形状を最適化。抵抗を減らして燃費を向上させている。2ℓのガソリンエンジンも従来と同様に13.0の高圧縮比などを採用して、実用回転域の駆動力を高めている。



SKYACTIV-G 2.5



SKYACTIV-G 2.0



SKYACTIV-D 2.2



エクステリアデザイン

外観は先代CX-5からマツダの全車に採用される「魂動デザイン」をさらに磨き上げた。新型のデザインは「日本の美意識」に着目して、ムダな要素を削ぎ落としたシンプルで研ぎ澄まされた造形をモチーフにする。その上で「成熟した骨格／品格のあるフォルム／仕立ての良い質感」を軸に内外装を造り込んだ。ボディサイズは先代型とほぼ同じだが、全高は15mm下がり、トレッド（左右のホイール間隔）を10mm拡大することで、低く構えるデザインに仕上げた。フロントマスクではヘッドランプが薄型化され、グリルの下側を縁取るメッキのシグネチャーウイングは、ヘッドランプの下まで回り込む。ボディサイドではフロントビラー（柱）を先代型に比べて35mm後退させ、ボンネットを長く見せている。

インテリアデザイン

インパネ周辺のデザインは、先代型に比べて大きく変わった。水平基調を強め、4つのエアコンの吹き出し口と装飾パネルが左右に一直線に並び、メーターは大径の3連タイプで、視認性が高まり見栄えもスポーティだ。インパネ中央の最上部には、カーナビの機能などを備えたマツダコネクットの7インチWVGAセンターディスプレイが装着される。一方、インパネから下側のデザインも大きく変わった。前席の中央に収まるセンターコンソールは、取り付け位置を持ち上げている。シフトノブは先代型に比べて60mm上側に配置された。この変更で操作性が向上し、視覚的にも乗員の下半身がしっかりとサポートされる印象になっている。

安全性能の進化

新型CX-5では、緊急自動ブレーキを作動できる安全装備が大幅に進化した。単眼カメラを使うアドバンスト・スマート・シティ・ブレーキ・サポートが全グレードに標準装着され、車両や歩行者を検知して警報を発したり、緊急自動ブレーキを作動させる。またスマート・ブレーキ・サポートはカメラとミリ波レーダーで検知して、車両に対しては高速域でも警報や緊急自動ブレーキを作動させる。この機能には車間距離を自動制御できるレーダー・クルーズ・コントロールも含まれ、新型では追従する速度域の下限を先代型の時速30kmから停止状態までに拡大した。従って全車速追従型になる。アダプティブLEDヘッドライトも採用され、LEDは12のブロックに分割した。ハイビーム走行時に対向車や先行車を検知すると、その車両を照射するLEDだけを消灯するから、ハイビームを保ちながら相手車両の眩惑を防ぐ。



カメラとミリ波レーダーで検知

ドライバーだけではなく、同乗者も笑顔に

