

新型ロードスターを発売

走る楽しさ・操る楽しさを追求した、オープン2シーター・ライトウエイトスポーツカー

マツダ(株)は、オープンスポーツカー「ロードスター」をフルモデルチェンジし、本日より全国のマツダアンフィニ系販売店および一部のマツダ系販売店を通じて発売する。

1989年9月に発売した初代ロードスターは、意のままに操る楽しさや、オープン走行の爽快感、個性的なスタイリングなどが世界中で好評を博し、オープン2シーター・ライトウエイトスポーツカーの市場を再び活性化させた。また、発売以来8年余りの間に世界中で多数の賞を受賞し、生産累計も43万台を超えるヒット商品となった。

今回のフルモデルチェンジは、安全性の向上など時代の要請に応えながら、ロードスターが切り開いてきたこの市場に、オープン2シーター・ライトウエイトスポーツカーの新たなベンチマークとして提案するもの。「車と一体になって走る喜び」をもたらす運動性能を進化させるとともに、より爽快なオープン性能を実現している。運動性能を左右する重量については、ボディ剛性の向上や安全整備の充実などにとまなう重量増に対し、各部の徹底した軽量化を図った。

新型ロードスターは、以下の5点を主な特長としている。

1. **コンパクトなボディサイズなど、走る楽しさ・操る楽しさを追求したパッケージング**
2. **スポーティ感を高めたエクステリアとインテリア**
3. 出力、レスポンスを高めた1.8リットルと1.6リットルの直列4気筒DOHCエンジンの採用や、6速マニュアルトランスミッションの採用などがもたらす、**走る楽しさ「ファン・トゥ・ドライブ」**
4. **高剛性・安全ボディ「MAGMA」(※注)や、運転席&助手席SRSエアバッグシステムの全車標準装備などによる、卓越した安全性**
5. **トランクルームの容量を拡大するなど、日常ユースでの機能性を向上**

なお、これらの機能や装備を盛り込みながら価格を抑え、バリューフォーマネーに優れた商品とした。月間販売台数は、1,000台を計画している。

(※注)「MAGMA」: Mazda Geometric Motion Absorption (マツダの全方向衝撃吸収構造ボディ)



ロードスター スペシャルパッケージ 1600 DOHC

新型ロードスターの商品概要は以下の通り。

【走る楽しさ・操る楽しさを追求したパッケージング】

オーバーハング部の重量を軽減し、重量物を車体の中心に寄せて配置することにより、優れたヨー慣性モーメントと重量配分を実現した。さらに、重量増を極力抑えるために徹底した軽量化を行った。

① コンパクトなボディサイズ

ボディサイズは全長3,955mm、全幅1,680mm、全高1,235mm、ホイールベース2,265mmで、初代ロードスターと比べて全幅だけを5mm広くし、ドライバーが意のままに操れるコンパクトなサイズに収めた。

② 適度にタイトな室内空間

室内寸法も初代ロードスターとほぼ同サイズとし、着座位置が低いドライビングポジションを継承するなど、クルマとの一体感を生み出す適度にタイトな室内空間とした。

③ 優れたヨー慣性モーメントと重量配分を実現した基本レイアウト

基本レイアウトは、前後の荷重バランスが良好で、かつ後輪でクルマをコントロールできるフロントエンジン・リアドライブのFR方式を採用した。さらにエンジンレイアウトも、重心位置を前車軸より後方に置くフロントミッドシップ方式とした。また、バッテリーおよびスペアタイヤは、トランクルーム床下に収納して低重心化を図っている。

④ 徹底した軽量化

快適装備の充実や、安全性の向上にともなう重量増を抑えるために、固定式ヘッドランプに変更するなど徹底した軽量化を施し、優れた運動性能と燃費の低減を実現した。

【スポーティ感を高めたエクステリアとインテリア】

エクステリアデザインは、一目でロードスターと分かるデザインモチーフを継承しつつ、3次元フォルムの採用により、どの角度から眺めても美しく、飽きのこないスタイリングとした。さらに、よりワイド&ローを強調することでスポーティ感を高めた。インテリアは、シンプルかつ機能的なデザインとした。

①エクステリアデザイン

フロントビューでは、エアインテークの形状が初代ロードスターの強いアイデンティティの一つであると考え、そのイメージを継承している。ヘッドランプは、軽量化および前方視界と空力性能の向上のためにリトラクタブル式から固定式に変更した。

サイドビューでは、前後フェンダーの張り出しを強めることで、躍動感を高めた。また、このフェンダーの形状は、ドライバーがボディの四隅をつかみやすい形状としている。

リアビューでは、楕円形のテールランプのデザインをアイデンティティとしてとらえ、その形状、イメージを継承した。リアデッキは、車体後方で発生する乱流を抑えて空力性能を向上させるため、エッジ中央部を持ち上げたダックテール形状とした。

② インテリア

インストルメントパネルは、マツダが長年にわたってスポーツカーに採用してきたT字型のデザインを踏襲した。センターコンソール周辺はボリューム感のある造形とし、着座位置の低いシートとあいまって乗員に適度なタイト感を与えている。

メーター類は、文字盤をダークブルーとし、白色の目盛りとのコントラストを強めて視認性を向上させている。また、メーターの目盛りピッチと書体は精緻かつスポーティなデザインとした。6速マニュアル車にはスピードメーターおよびタコメーターの針が6時の位置からスタートする専用のデザインとし、指針を赤色とすることでスポーティ感を高めている。

ナルディ社と共同開発したステアリングホイールは、エアバッグを内蔵しながら小型でスポーティなデザインを実現している(SとRSに標準装備)。シートは、ホールド性に優れたバケットタイプのハイバックシートを採用し、クルマとの一体感を高めている。

最上級機種「VS」には、内装色に専用のタン(淡いベージュ)を採用するとともに、本革製シートやウッド製のステアリング、パーキングブレーキレバー、シフトノブ(6MT)を装着した(ステアリングとシフトノブはナルディ社製)。

【走る楽しさ「ファン・トゥ・ドライブ」】

動力性能を向上した1.6リットルと1.8リットルの2タイプの直列4気筒DOHC16バルブエンジン、高剛性ボディ、優れた操縦安定性能を発揮するシャシーの採用により、走行性能を大幅に高めた。さらに1.8リットル車には新たに6速マニュアルトランスミッションを採用し、操る楽しさをさらに増大させている。

① エンジン

エンジンは、BP型 1.8 リットルとB6型 1.6 リットルの直列4気筒DOHC16バルブエンジンを搭載した。両エンジンとも吸排気系の改善により出力とトルクを向上させながら、低回転域から高回転域までスムーズに吹け上がるエンジン特性と、ドライバーの意志に瞬時に応えるアクセルレスポンスを実現させた。

エンジン	最高出力(ネット)	最大トルク(ネット)
1800DOHC(BP-ZE 型)	145ps/6, 500rpm	16. 6kg-m/5, 000rpm
1600DOHC(B6-ZF 型)	125ps/6, 500rpm	14. 5kg-m/5, 000rpm

② ドライブトレイン

トランスミッションは、1.8 リットルエンジン車に新開発の6速マニュアル(6MT)を採用した。6MTは、5MTに比べて2速から4速をクロスレシオに設定しており、エンジンの高回転域での伸びや加速力など、エンジン性能をフルに引き出すことができ、よりスポーティな走行を可能にした。また、6MTの採用により高速走行時での燃費低減を実現している。1.6 リットルエンジン車にはシフトフィールを向上した5速マニュアルを採用した。6MT、5MTともに手首を返すだけで変速操作できるショーストロークタイプとした。さらに電子制御4速オートマチック(4EC-AT)を両エンジン搭載車に採用した。4EC-ATは、発進加速性能、シフトクオリティを向上し、より滑らかなシフトフィールを実現するとともに、スポーティ感を高めている。

MT車のリアディファレンシャルには、左右それぞれのタイヤに最大の駆動力を供給する“トルセン”LSDを採用した(標準車、Mパッケージを除く)。

パワーユニットとリアディファレンシャルとは、アルミ製のパワープラントフレーム(P.P.F.)で連結され一体化している。P.P.F.の装着により、アクセルのオン・オフ時のドライブトレインのたわみを大きく低減し、ドライバーのアクセル操作に対する応答性を高めている。

③ シャシー

サスペンションは、優れた接地性を発揮する4輪ダブルウィッシュボーンサスペンションを継承した。操る楽しさをさらに高めるため、主要部位の剛性アップや構造変更などのチューニングを施し、よりリニアな応答性と優れた路面追従性を実現している。1.8 リットル車のサスペンションにはフロント&リアクロスバーを装着してサスペンション支持部の剛性を高め、操舵に対する追従性が一層向上している。また、走りを重視した機種「RS」には、一際高いコントロール性を実現するため、専用のチューニングを施したビルシュタイン社製ダンパーと、フロントサスタワーバー、195/50R15タイヤを装着した。

ブレーキは、前輪にベンチレーティッド、後輪にソリッドの4輪ディスクブレーキを全車に採用し、優れた制動力を実現している。

ステアリングは、高剛性のラック&ピニオン式を採用したうえで、ロック・トゥ・ロックを2.6回転(パワーステアリング装着車)に設定し、ダイレクトかつクイックなハンドリングフィールを実現している。

④ボディ

高剛性・安全ボディ「MAGMA」を採用し、全体の剛性およびサスペンション取り付け部の局部剛性を高めている。これにより、屋根を持たないオープンボディでありながら、サスペンションの性能を十分に引き出すとともに、外部入力によるボディのねじれや振動の発生を抑制し、優れた操縦安定性と乗り心地を実現している。剛性のアップにともなう重量増に対しては、軽量なアルミ製ボンネットを採用したほか、最も効果的な箇所に補強を施すなど、様々な工夫の結果、重量増を最小限に抑えている。

ソフトトップには、後方視界を向上させるため、リアデフォグ付き（標準車を除く）のガラス製リアウィンドーを採用した。ガラス化にともなう重量増に対し、ソフトトップの構造変更により従来のソフトトップよりも軽量化を実現した。さらに、ソフトトップ後部のファスナーを廃止し、開閉操作を一層簡素化した。

【卓越した安全性】

事故を未然に防ぐアクティブセーフティと、万一の事故の際に乗員を保護するパッシブセーフティの両面で、卓越した安全性を実現した。

①アクティブセーフティ

高い操縦安定性を発揮するサスペンションや、信頼性の高いブレーキシステムなどによって、ドライバーの意志に忠実に応える高い走行安全性を実現した。さらに、悪条件下においても優れた危険回避性能を発揮する4W-ABS（4輪アンチロックブレーキシステム）をAT車に標準装備、MT車（標準車を除く）にオプション設定した。

ドアミラーは、雨水コントロール機能付きとし、ドアミラー鏡面への水滴の付着を抑制して雨天時の視認性を高めている。全車にハイマウントストップランプを装備し、後続車からの視認性を高めた。

②パッシブセーフティ

・高剛性・安全ボディ「MAGMA」

高剛性・安全ボディ「MAGMA」は、衝突エネルギーを効率よく吸収するボディ前後のクラッシュブルザーと、強固なキャビンで構成される。側方からの衝突に対しては、サイドシルの剛性を高めたほか、ドア内部に2本のインパクトバーを装備することなどにより、ドアの室内侵入を抑制する。このボディの採用により、国内の新側面衝突安全基準に適合させ認可を取得するとともに、今秋実施予定の欧州の新衝突安全基準（オフセット前面衝突、側面衝突）へも対応している。

・運転席&助手席SRSエアバッグシステム

運転席&助手席SRSエアバッグシステムを、全車に標準装備した。

・ダイレクトクランプ&ロードリミッター付きシートベルト

運転席と助手席に、ダイレクトクランプ&ロードリミッター付きシートベルトを採用した。万一の事故の際には、ダイレクトクランプが瞬時にベルトの伸びを抑え、素早く乗員を拘束する。さらに、シートベルトに一定荷重がかかると、ロードリミッターが胸部にかかる衝撃を緩和し、拘束後の過剰荷重を抑制する。

【日常ユースでの機能性を向上】

トランクルーム容量の拡大や、室内の小物収納スペースの充実、利便性の高い装備や快適装備の充実により、日常ユースでの機能性を向上した。

- ・ トランクルームの容量を124リットルから144リットル(VDA規格)へと大幅に拡大した。また、小物の収納に便利なトランクサイドボックスをトランクルームの床面に装備した。
- ・ 室内の小物収納スペースを充実した。

センターコンソールボックス/ カップホルダー(2個分・センターコンソールボックス内)
 インパネポケット/ カードホルダー(センターコンソールボックス内)
 ドアポケット(左右)/ キー付き大型グローブボックス

・ シートの後ろには、エアロボードを装備した。エアロボードは、オープン走行時の後方から足元への風の巻き込みを大幅に減少させる効果があり、冬季での暖房効率向上など、オープン走行時の快適性を高めている。またエアロボード表面には、マルチメッシュポケットを装備した。(標準車を除く)

- ・ マニュアルエアコンを全車に標準装備した。(標準車にはエアコン非装着車も設定)
- ・ パワーウインドーを標準装備した。(標準車を除く)
- ・ パワードアロックを装備した。

(VSに標準、スペシャルパッケージとRSにBOSE社製サウンドシステムとセットオプション)

・ BOSE社製サウンドシステムを、FM/AM電子チューナー付きCDデッキと組み合わせて装備した。このシステムは、総合出力200Wのハイパワーアンプと4スピーカーで構成されており、オープン走行時にも臨場感のある音場空間を実現する。(VSに標準、スペシャルパッケージとRSにパワードアロックとセットオプション)

・ VICS 対応ナビゲーションシステムと AV システム(FM/AM 電子チューナー、カセットデッキ、CDデッキ)とを一体化した「オールインワン AV ナビシステム」を、BOSE社製サウンドシステムと組み合わせてオプション設定した。(スペシャルパッケージ、RS、VS)

・ オートアンテナを装備した。(標準車を除く。標準車には脱着式ロッドアンテナを装備)

■車両本体の希望小売り価格は以下の通り。(消費税を含まず) (単位:千円)

エンジン	グレード	変速機	東京・広島・ 大阪	札幌	仙台	名古屋	山口	福岡
1600 DOHC	標準車(エアコン 非装着車)	5MT	1,594	1,659	1,616	1,601	1,604	1,619
	標準車	5MT	1,770	1,835	1,792	1,777	1,780	1,79

									5
	Mパッケージ	5MT	1,860	1,925	1,882	1,867	1,870	1,885	
		4EC-AT	2,003	2,068	2,025	2,010	2,013	2,028	
	スペシャルパッケージ	5MT	1,960	2,025	1,982	1,967	1,970	1,985	☆
		4EC-AT	2,058	2,123	2,080	2,065	2,068	2,083	
1800 DOHC	S	6MT	2,185	2,250	2,207	2,192	2,195	2,210	
		4EC-AT	2,233	2,298	2,255	2,240	2,243	2,258	
	RS	6MT	2,295	2,360	2,317	2,302	2,305	2,320	
	VS	6MT	2,395	2,460	2,417	2,402	2,405	2,420	
		4EC-AT	2,443	2,508	2,465	2,450	2,453	2,468	

※4W-ABSはAT車に標準装備。MT車のメーカーオプション価格は、48千円。(標準車を除く)

※☆印は、写真掲載機種。

以上

お問い合わせは、お近くのマツダアンフィニ系販売店、または
「マツダお客様相談センター(フリーダイヤル:0120-386-919)」へお寄せください。