



SAMPLE

マツダワークス時代の相棒は レース後の体を癒してくれた

NAの1.5ℓでも十分
初代モデルの楽しさが蘇る

「今日は世界で初めての試乗で、まず説明を聞く前に乗ってみてください」という広報マンの言葉に促され、早速ステアリングを握り、走り始めて最初に感じたオレの感想は、「これで十分だな（1.5ℓのNAでも）」だった。

そもそも今から25年前、オレは初代ロードスターに乗っていた。当時のエンジンは1.6ℓその後衝突安全性の要求から、世代が代わるたびにボディが大きくなり重量が増え、それに合わせてエンジンのパワーアップが図られてきた。前モデルは2ℓだが、それが今回は1.5ℓを採用することに。そ



太田 哲也

Tetsuya Ota

全日本F3000、スポーツプロトタイプカー選手権に参戦、マツダワークスドライバーだった頃、約3年間NAロードスターオーナーに

れを聞いたときは、パワー不足は否めないと思っていたのだが、それは嬉しい誤算だった。

「これが1.5ℓ？」と思えるほど力強いのだ。しかも低回転域でもそれなりに力があり、それでいて緻密なフィーリングで高回転もきっちり回る。さらに「官能的」と呼べるほどのサウンドが聞こえてくることにも驚きた。

ベースこそほかのモデルにも搭載される1.5ℓガソリンエンジンと同じだが、全面的なチューニングが行われエンジン内部から吸排気系にも手が入られている。サウンドを作るために吸排気系だけでなくデフの剛性を変化させて「調律」しているようだ。

初代に乗っていた頃のマツダは



エンジンのフィーリング、サウンドに酔いしれ、専用開発されたシートが出来映えに感心した

FIRST CONTACT

II



内装質感にはとことんこだわる筆者は、新型ロードスターを隅々までチェック。各部の造形や手触りに満足げの様子

ロータリーエンジン全盛期で、レシプロエンジンに関して性能はともかく、官能性などは持ち合わせていないただの実用エンジンという印象だった。それを考えるとついここまですべて来たか、と感慨深い。もう25年以上前の話だが、まだ20代だった当時のオレはレースが専業で、マツダのワークスドライバーでもあった。レースでは767B、787などのグループCカーをドライブし、そして普段乗るクルマとして「太田くんは若

いから」と言われてロータリーの上級モデルではなく、発売されたばかりのロードスターが与えられたのだ。

当時のCカーは300km/hを超える超ド級マシンで、レースのたびにレーシングシューズに穴が開いてしまうほど運転もハードだった。しかしレース後の帰り道、ロードスターに乗り込むと平和な気持ちになれた。ステアリングを軽く切っただけで、鼻先がひらりひらりと向きを変え、程よいパワー、程よいタイヤグリップが、かえってリラックスさせてくれる。「ああ、今日も生きて帰れてよかったあ」と思うのだった。

その安堵を新型ロードスターも引き継いでいると感じた。マツダが提唱する「人馬一体」ということはそういうことかもしれない。

この日乗った新型ロードスターは、コーナーの途中でも大きくロールして体がぐらぐら揺れるようなことがなかった。すーっと軽い感じで向きが変わるのだが、初代の木の葉のような、ひらひらではなく、もつと地に足が着いた感じの向きの変わり方だ。それはフロントダブルウィッシュボーン、リヤマルチリンクの上級クラスに装着されるサスペンション形式も貢献しているはずだ。限界性能を追い求めたハイパワーモデルではなく、安堵が込み上



初代ロードスターに乗ると安堵感を覚えると共に、グループCカーでバトルしていた頃の記憶が蘇る

げてくるタイプのスポーツカーだ。オレが愛した初代の楽しさが、まさしくこの1.5L NAのロードスターにはあった。でも初代と違って相当攻め込んでもリヤが唐突に出ることはなく、だから横滑り装置を切っても安心できた。

幌を上げオープンにしてペースを落として走ってみる。目の前の内装品質の高さはワンクラス上の印象だ。とくにドアの内側のノブ周りの立体的造形はよく作り込んでいて感心する。オレはクルマ選びの際、内装品質をとっても重視する。なぜならオーナーとなって毎日見るのはエクステリアよりインテリアだから。ここが平凡だと飽きてしまうものだが、でもこのデザインなら長く乗れそうだ。ペースを落とすと乗り心地がいいことに気がついた。そして不思議



「Be a driver. マツダドライビングアカデミー with Tetsuya OTA」をはじめ、全国のサーキットを舞台に開催されるドラビングレッスンの講師としても活躍している

議なことには床の振動に比べて座面の微振動が少ない。なぜだ？ どうやらシートに工夫がありそうだ。さらさらした雑味感が伝わってこないのだ。試乗を終えて技術者に話したところ、してやったりという感じでシートに隠された秘密を語ってくれた。答えはハンモック構造を採用した新規開発シートだそう。足もとにはそれなりに振動が伝わってくるが（運転するにはある程度の外部情報は必要）、スポーツカーであっても乗り心地がいいに越したことはない。新型は誰が乗っても楽しめる。個人的には赤が欲しいな。