

マツダRX-8

MAZDA RX-8

モデル概要

RX-8の基本コンセプトは“大人4人のための4ドアスポーツ”であり、独創の4ドア・4シーターの本格スポーツカーという他に類をみない価値の創造である。スタイリングは「スポーツカーの新しい姿」を追求した。フロントミッドシップ・リアドライブ（FR）と低重心レイアウト50:50の前後重量配分を実現、ボディはキャビンまわりに高強度補強部材を配置して特に強化しながら、世界水準の衝突安全性をクリアするセンターピラーレスの軽量化ボディを開発した。

エンジンは、従来の13B-REVよりさらに小型軽量化した“RENESIS”と名づけられた新世代のロータリーエンジンを搭載する。この“RENESIS”は、サイド排気/サイド吸気のポートレイアウトを採用したことにより安定した燃焼が実現され、高出力化と低燃費化を推進。また従来型に比べて吸気ポート面積を30%拡大して吸気抵抗を低減、低い抵抗のエアークリーナーとエグゾーストを含めた排気系をできる限りストレート化し、大径パイプによって排気抵抗も低減した。さらにエンジンレスポンス向上のためにフライホイールを従来型より15%軽量化、ローターは5%軽量化し、標準モデルで154Kw（210ps）/7,200rpm、6速MTのType Sでは184Kw（250ps）/8,500rpmを発生する。5速及び6速MTに1、2、3速にトリプルコーンシンク口を採用して、スポーティなシフトフィーリングを実現、ATのアクティブマチックには、ステアリングシフトも増設し、7,500rpmという高いレブリミットに対応して、クイックな変速とマイルドなシフトクオリティを追求した。

フロントサスペンションは低ボンネットに合わせインホイールタイプのダブルウイッシュボーン式でサブフレームに取り付けることにより剛性をアップ、リアはマルチリンク式サスペンションで、フロント同様サブフレームに取り付けられている。前後共にガス封入式モノチューブダンパーと4輪ベンチレーテッドディスクを採用。パワーステアリングは、電動パワーステアリングでインテリアは「心地よい包まれ感」を基本テーマとした。環境性能として、全車「平成17年排出ガス規制」に適合している。（小林）



上の写真は全てRX-8

人気グレード Best 3

- | | |
|---|---------------|
| 1 | Type S |
| 2 | RX-8（ベースグレード） |
| 3 | Type E |

人気ボディカラー Best 3

- | | |
|---|--------------|
| 1 | ブリリアントブラック |
| 2 | ギャラクシーグレーマイカ |
| 3 | ベロシティレッドマイカ |

価格帯

2006年6月現在



登録データ

（対象期間：2003年4月～2006年2月）

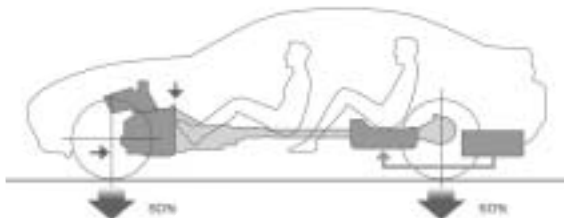
月間平均登録台数（国内）/1,006台
海外生産も含めた累計生産台数/約150,000台



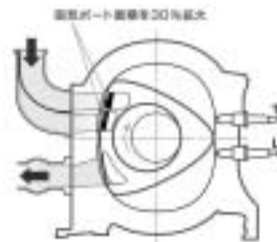
スタイルテーマを示すコンセプトスケッチ：“安定したプロポジションと力強いボディ”、“小さなグリーンハウス”、“大径タイヤと強調されたホイールアーチ”、“ダブルバブルーフ”などデザインする上での特徴が書き込まれている。



北米マツダ (MNAO) が提案し、99年の東京モーターショー用のコンセプトカーとして開発された4人乗りスポーツカーがRX-8の発端。このスケッチはMNAO案をベースに日米欧でアイデアを展開、集約後に描かれたRXエボルブの最終レンダリング。



ロータリーエンジンをRX-7比60mm後方、40mm下方に、乗員をRX-7比80mm前方に、更に燃料タンクを後席下に配置することによりヨー慣性モーメントをRX-7より更に低減、同時に一人乗りから4人乗りまで50:50近い前後重量配分を実現。



新世代RE“RENESES”のルーツは95年のモーターショーに出品されたRX-01のMSP-RE。排気ポートをロータリーハウジングからサイドハウジングに移設、吸排気のオーバーラップが解消され、吸気ポート面積が30%拡大した。



センターピラーを廃しつつ理想的な静的曲げ剛性、ねじり剛性、運動状態での局部剛性を確保するためには強固なアンダーボディの実現が必須で、ハイマウントバックボーンフレームがそのキーとなった。

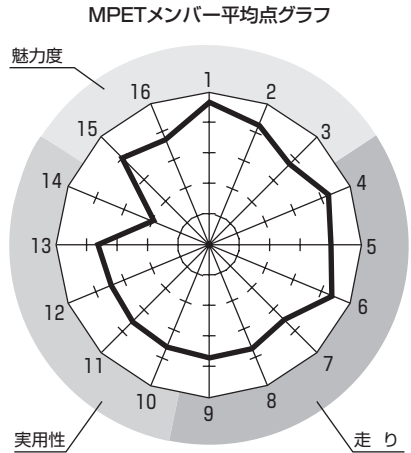


フロントサスには新開発のインホイールタイプ・ダブルウィッシュボーン式を採用、アッパー/ロアアームを高剛性サブフレームに取り付け、リアには5本のリンクを持つ新開発のマルチリンク式を採用した。



まぎれもないスポーツカーでありながら、スポーツィセダンにも匹敵する大人4人のための前後席スペースを実現した。

評価項目		評価者					
		小早川	堀笠	靴屋	ロング	小堀	小林
魅力度	1. 商品コンセプト	5	4	5	5	4	5
	2. 外観スタイル	4	4	4	4	4	5
	3. 内装デザイン	4	3	3	4	4	5
走り	4. 性能&走り感	4	3	5	4	4	5
	5. 運転の楽しさ	4	3	5	3	4	5
	6. ステアリングハンドリング	4	3	5	5	4	5
	7. ブレーキング	4	3	3	4	3	4
	8. 振動、騒音	4	3	5	3	4	4
	9. 乗り心地	4	3	4	4	4	4
実用性	10. 室内居住性	3	3	4	4	3	5
	11. 座席	3	3	4	4	3	5
	12. 操作機器、メーター類	3	3	4	4	3	4
	13. 利便性、使い勝手	4	3	3	4	3	5
	14. 燃費	2	2	2	2	2	2
魅力度	15. 全体の品質感	4	3	4	4	4	5
	16. バリューフォーマネー	4	3	4	4	3	5



商品魅力点

- 4人乗れるスポーツカー
- ローターリーエンジン感覚
- 滑らかな走行フィーリング

改善要重点

- 期待を下回る燃費
- シートの居住性と質感
- 純正ナビの操作性

■5段階評価/5 : Excellent (文句なし) 4 : Good (優秀) 3 : Average (平均レベル) 2 : Below average (やや問題あり) 1 : Poor (大いに問題あり)

■小早川隆治 (Kobayakawa Takaharu)

●3代目RX-7の導入直後から21世紀への生き残りをかけたロータリーエンジンの開発に着手、サイド吸気、サイド排気方式の自然吸気エンジンの開発に成功し、そのエンジンの特徴を最大限生かした4ドアスポーツという新しいコンセプトに挑戦したのがRX-8だ。

●センターピラーのないユニークな観音開きドアの採用により、後席への乗降は2ドアに比べてかなり容易で、後席居住性、トランク容量もスポーツカーとして考えれば充分だ。外観スタイルは独特のフロントフェンダー形状も含めて躍動感ある魅力的なもので、内装も全体の造形やディテールも若々しくスポーティだ。ただしナビの操作性やシートの質感などはいただけない。

●トルクの絶対値に限られ、ターボエンジンのような走りは期待できないが、高回転までストレスなく回るフィーリングは独特なもので、加速性能も悪くない。一方で6速MT装着車の実測燃費が6.9km/lと同時比較車中最下位と決してほめられるレベルではなかった。ステアリングは電動パワステだが、センターがクリアでリアリティが高く、ハンドリングの限界もかなり高い。乗り心地は18インチタイヤにも関わらず、都内の凹凸の多い路面でも想像以上に良好だ。ブレーキも高速、低速ともにコントロール性に優れ使い易い。エンジン搭載位置が車両中央に近くヨー慣性モーメントが小さい、重心が低い、前後の重量配分が均等、車両重量が1,300kg強に抑えられているなどがRX-8の優れたビークルダイナミックスの主要な要因だが、車体構造、バックボーンフレームの採用、ドア開口部の補強などが相まって高い車体剛性が実現できている事も見逃せない。

●RX-8は若者が走りや改造を楽しむためのスポーツカーとは一味も二味も異なり、後席にチャイルドシートを装着してのファミリードライブや、二組のカップルで長距離ドライブを楽しむことも可能なスポーツカーだ。燃費、AT、シート、ナビ、質感などに対するきめ細かなてこ入れをし、是非とも長寿命車を目指して欲しい。



実測燃費 **6.9km/e**

- 型式 / ABA-SE3P
- 走行距離 / 10,413km
- テスト日 / 2006年3月19日
- タイヤ / 225/45R18

テスト
車 両

Type S (6MT/FR)

車両本体価格

2,898,000円 税込

■ 堀埜ゆかり (Horino Yukari)

もとRX-7オーナーとしては、ロータリー復活! という言葉に胸に熱いものがこみ上げてきてメチャメチャ期待していたものの、ハッキリ言ってRX-8は、セブンとはまったくの別物でした。ただ、これは決して悪い意味でなく、セブンとひとくりにできるものではないという意味で。セブンは、走り強く求めている傾向だけど、エイトはキチンと大人4名が乗車できる「実用性」も確保していて、セブンを卒業したヒトが選ぶクルマ。しかも、観音開きとは…びっくり。マツダは、走りとおしゃれのバランスを上手くミックスしたロードスターを作り出したり、エイトのような実用的オトナのスポーツを作り出したりと、なにをいれたいかわからないところが最大の魅力。ワタシが存じ上げている社長さんは、赤いエイトでゴルフ場に颯爽と乗りつけます。マジ、カッコイイです! 街より高速で実力を発揮するので、郊外へのドライブにはうってつけの個性あふれるクルマです。女性にもっと乗って欲しい!

■ 梶屋大輔 (Kojiya Daisuke)

マツダがロータリーエンジンにかける執念として結実したのがこの車である。優美とはいえないまでも独特の存在感あるスタイルと、ロータリーエンジンの組み合わせが日本に数少ないブランドツーリングカーを生み出した。基本的には2人乗りの車だが、後席は意外に広く、短時間であれば大人2人が充分乗り込める。ロータリーエンジンのトルクの細さが有利に働いて、低速ではおとなしいが、一旦加速し始めればマツダのスポーツ性が現れる。振動も少なく騒音も静かで、長距離を楽に早く楽しく走れる真のGTとしてその存在は貴重である。欠点は燃費がこのクラスの他車と比較してやや悪いことだが、マツダの更なる改善を期待してやまない。

■ ブライアン ロング (Brian Long)

通常ならこの車の基準性能に大いに感銘を受けるところだが、今回の試乗車の組み合わせではやや力不足を感じた。しかしそれはまったくこの車の問題ではない。RX-8は真のスポーツカーのように走り、4人の大人が充分座れ(5人席までは設計上妥協出来なかつたらう)、視界もよく、世界に2つと無いすばらしい高回転のエンジンが付いている。運転性は快適で各種制御もバランスよく、唯一荒っぽくなるのはエンジンの回転が落ちたときで、これも200回転ばかり上げればまたシルクのようなスムーズさに戻る。RX-8はトランクも大きく、まったく良く出来た車であり、すばらしいコンセプトに基づくお買い得な車である。

■ 小堀和則 (Kobori Kazunori)

世界でロータリーエンジンを唯一搭載するだけでなく、観音開きの4人乗りのスポーツカーを市場に送り出したマツダの意欲作。ややおもちゃっぽいとも思われる内外装も、先進的なイメージはたっぷりだ。独特のフィーリングを持つロータリーエンジンは、やや低速トルクが乏しいこともあり、ある程度回さないと真のドライビングプレジャーは感じられない。当然、燃費に跳ね返ってきてしまうのも残念だ。しかし、スポーツカーらしくらぬ乗り心地のよさや遮音性はファミリーカーとしても使えるレベル。このクルマに子供を乗せてドライブすれば(もちろんチャイルドシートは必須)、自然とスピード感覚が養われるのでは。行く末はレーサーにと考える親御さんに特におすすめ?

■ 小林謙一 (Kobayashi Kenichi)

スポーツカーとして難しい4ドアのデザインを観音開きという個性的な手法によって高い次元でまとめ、外観は動物的な躍動感がありコンセプトモデルより量産型の方が良くなった数少ない例。実際に試乗において4名乗車と割り切った独特のセンターコンソールと2,700mmというロングホイールベースも効果を奏して充分な居住性を確保していることを確認した。リアドアからも思った以上に乗降はしやすく、家族構成などの理由によってこの分野のスポーツカーを持つことができなかったユーザー層には、最適なクルマである。燃費にはまだ改善の余地を残すが、希少性の高い自然吸気のロータリーエンジンは、世界唯一のスポーツカーを主張していることは間違いない。