

ユー ス ロードスターのすべて

新時代の正統派ライトウェイトスポーツカー

■星島 浩のドライビング・インプレッション

■ライバル車比較試乗 ■スポーティ運転術







モーターファン別冊 ニューモデル速報 第73弾!!

ユーノス・ロードスターのすべて

★ドライブング・インプレッション

アクセルワークに呼応してカムが乗っていく走り味

島崎 浩 6

★ライバル車比較試乗

クルマ好きのハートを魅了する快感スポーツ

河村康彦 13

★メカニズム詳密解説

コンパクトに凝縮されたシンプルなもの

星島 浩 18

★デザイン・インスピレーション

寂の瞬間に似合う姿を求めて

千葉 匠 24

★開発ストーリー

大胆な割り切りと遊びごころを原点に

大久保敦彦 38

★夢工場 ストイシズムのすすめ

福野 礼 46

★ユーノス・ロードスター運転術

ドリフトさせスポーティに走らせるには

こもだ・きよし 32

PHOTO STORY ツール・ハート

青山尚輝 50

★ユーノス企業戦略

カーライフのトータルプレゼンター

石野良太郎 56

★使い勝手徹底チェック

42

●試乗会場レポート

2

●試乗会ファースト・インプレッション

4

●カラービニングアップ

36

●バイヤーズガイド

60

●モテラス・インフォメーション

62

●Report from FISCO

64

●みつよのドキドキレース参戦記

66

●プレゼントコーナー

67

●ユーノス・ロードスター縮刷カタログ(抜粋版)

72



モーターファン別冊 ニューモデル速報 第73弾!!

「ユーノス・ロードスターのすべて」

平成11年8月26日発行

発行所: 株式会社三栄書房 発行人: 鈴木修己

〒169 東京都新宿区北新宿4-8-16 ☎03-364-3812(販売部)

☎03-364-3813(編集部)

●レイアウト: エディプロ

●フィニッシュ・デザイン: P&G

●表紙撮影: 住吉道仁(MPS)



試乗会場レポート

▲ホテルの駐車場にならべられ、試乗を待つユーノス・ロードスター。



▲試乗会が行われた小田急箱根ハイランドホテル。



▲試乗会場に集くと、まず受け付けをすませ試乗車の予約をする。

夏のリゾートでドライブを楽しむ

新車が発表されると、発表会のあと数日で自動車専門誌を中心に試乗会が行われる。ユーノス・ロードスターは記者発表会が行われなかったので、すぐ試乗会が箱根で開かれた。

フォト：森 信英



▲芦ノ湖近くの駐車場にユーノス・ロードスターを停めていたら、通りがかった若い男性が興味をもちいろいろと質問をしてくた。

カラフルなオープン2シーターが箱根路を走った「マツダMX-5ミュータ」という車名で、すでにアメリカで売られている2シーターのライトウェイテスポーツカーは、日本名「ユーノス・ロードスター」として7月3日発表された。すでに多くの雑誌に紹介されていて、初お目見えというわけでもなく、新鮮さには欠けるというのか、記者発表会は開かれなかった。

発表の翌7月4日から7日まで



試乗会が行われた日は、梅雨の
ただ中で雨の心配があったのだが
初日は時おり濃霧に見舞われたと
はいえ、まずまずの天気であつた
試乗に用意されたユノス・ロー
ドスターは、標準車が2台、Cス
ペック仕様が8台、Eスペック仕
様車が5台の計15台である。
カラリングが別では、クラシッ
クレッド（赤）が8台、マリナー
ブルー（青）が3台、クリスタル

で賑わうところだ。親光有料道路がはしり、景観もよく開かから新車の試乗会が最も多く開かれる。この有料道路はアップダウンがあるワインディングだから、クルマの性能をチェックするのに適している。テストドライブに同じように走り性能をチェックしているという。

ホテルが仙石にあるから、試乗コースの芦ノ湖・スカイラインや箱根スカイラインまで往復すると、どうしても20分以上はかかる。だから試乗してフライングチケットを、写真撮影まで1時間と時間が少ないのてけつこ忙しい。

またマッダ側から、開発責任者の平井主査を初め、デザイナーやエンジニアが出席して、記者との質問に応じていた。いつもと違ふ光景は、取りはずしたハードウェアを運ぶバスピンスマンがいたことだ。

(吾人)



▲ホテルのティールームでインタビューを受けるデザインの福田部長（右）と田中課長（左）。

ストリート（スが2音、リが1音、ットが2音）という内訳。15台のカラフルな2シータースポーツカーが、ホテルの駐車場にならぶと、パッと華やいて梅雨のうかつとふと、ふとへやへや。テストレポーターは、たいていカメラマンと同行して訪れる。受付をすますと、試乗するクルマを差し替へ予約する。ひとりの1回の試乗時間が1時間と限られており、イスラランドとなっている田舎箱根ハイスランドホテルへ帰らなければならぬ。



ユーノス・ロードスター(5速MT)

アクセルワークに呼応して カムが乗っていく走り味

レポート：星島 浩 フォト：住吉道仁／小宮岩男





▲緑が深い箱根道でオープンスポーツカーを楽しむレポートターの星島浩さん。



ライトウエイトスポーツカーの走りは、か
つて楽しんだ走り味を甦らせてくれた。コ
ーナー手前でアクセルを緩め、クリップン
グポイント近くから一転踏み込む……。運
転することが楽しくなってくる。

歓迎派か批判派か？

頭のなかに虫が「チーツ」と鳴
きはじめる、と、人格がすこしおか
しくなるという小説を読んだ記憶
がある。そこらでドラマが展開し
ていくのだが。

へんな書き出しで恐縮。実は弱
っているのだから。
今年初めアメリカのモーターシ
ョーに参考出品されたマツダMX
5ミラーは、2月15日に私たちに
日本のジャーナリストに公開され、
4月5日、谷田部で試乗会が行わ
れた。

その後、ネミスターが正式にユ
ーノス・ロードスターとなり、9
月国内発売と決まったのは、存じ
の通り。今回箱根での試乗を終え

るまで4カ月近く、このクルマに
触れる機会が増えることに、ど
うやら私は「重人格に陥ってしまっ
たらしい」。

「うわー、これはおもしろい
や」と、おおかた手放しの歓迎派
がひとつ。
「ちよと待てよ。やっぱり、い
ざ買えなると踏んざりがつかない
いんよネ」という批判派がもう
ひとつである。

したが、どのクルマにだって
いい点があれば、よくない点があ
る。満点が取れるクルマはないと
断言していいだろう。魅力を感じ
るところがあれば、気に入らない
ところがある。

それでも総合すれば高い評価に
なり、わずかな欠点には目を瞑れ
る大きな魅力を備えていることが
多かった。
また、あてもない、こうても
ないといながらも、総合的には
ひとりで結論が出せるわけて二
重人格になることはなかった。
ところが、ユーノス・ロードス
ターばかりは、わが歓迎派が感じ
る魅力そのものに、わが批判派は
首をかしげ、歓迎派が拍する性
能そのものに、批判派は、一部共
鳴できるものの、もひとつ満足し
ない。頭のなかに虫が「チーツ」
と鳴きはじめる。
「二重人格にならないと話が進ま
ない」といふから、結論が出せない
のである。こんなことは近年のジャ
ーナリスト生活で極めて異例だ。
単純にいえば好き嫌い、かは
つき意見が分かれてしまいうクル
マの部類に入る。

安価で買やすいライト ウエイトスポーツ

まずネオンコンセプト。
オープンカーとしては、ライトウエ
イトスポーツである。その点に異
論はないが、なぜオープンボディ
が余計な心配をすることになると
言えるのか。
オープンカー？「結構じゃない
の」というのが歓迎派、世界的な
オースタターの「すて」であろ
うと筆者は十分自覚している。
ダイナミック・パフォーマンス
を含む豪華？ 装備パッケージを
買うとなると、むろん消費税込みの
購入価格、取得税など加えれば、
日本でも支払うカネはライトウエ
イトともいえないのだが、
まださ、なぜオープンじゃないの
と。
このクルマ、主な市場はメリ
カ＆カナダだろう。念入りに調査
の結果、十分大きなマーケットが
あると見込んで開発されたに違
いないだろう。ほんとに大丈夫な
のだから。

クルマは小さくて安価で、
しかし、へたするとクルマの値
段の半分以上は年間保険料を支払
うことにならないかしら。若者が
飛びつくような、スポーツカーで
オープンで、となれば保険料が高
くなる条件は揃いすぎている。こ
れはもろに批判派の意見だ。
アメリカ市場に関しては、私たち
が余計な心配をすることになると
いうのが当然。歓迎派である。本
誌が「国内市場向けのユーノス
ロードスターのすて」であろ
うとは筆者は十分自覚している。
ダイナミック・パフォーマンス
を含む豪華？ 装備パッケージを
買うとなると、むろん消費税込みの
購入価格、取得税など加えれば、
日本でも支払うカネはライトウエ
イトともいえないのだが、
まださ、なぜオープンじゃないの
と。
このクルマ、主な市場はメリ
カ＆カナダだろう。念入りに調査
の結果、十分大きなマーケットが
あると見込んで開発されたに違
いないだろう。ほんとに大丈夫な
のだから。

やないが、この種のクルマやユーザはど、サービス工場を訪ねる機会が多くなるものなのだ。チューニングの相対的なセリヤの購入などが主なるうが。

全国規模のガソリンスタンドが協力してくれるような、ユーザに便利なシステムができれば、批判派もコロコロと歓迎派に変わる。

例えば、ハードトップがはいり、便にしろ、ハードトップを付けたら、ハードトップ生活が終わる。外してオープンエアモータリタを楽しみたい。そこで外したトップをどこに置こうか。

見た目、小さいようだが、結構大きくて重く置き場所探し大変な、持ち運びや脱着も大変なものな。そんなときガソリンスタンドが助けてくれるといいんだけど。

かつてホンダS6がオープンで売られ、ハードトップも流行った。そのころはS6を買えること自体、家持もカネ持ちで青空駐車はマレ。それもS8クレーが出たときにはホッとしたりもした。いまの住宅事情、誰でも好きなクルマが買えるようになったことを含めた生活環境、批判派は考え込んでしまっている。

彫塑的で美しいスタイル ングに拍手を送ろう

歓迎派は手放し。批判派も輿論と拍手を惜しまない。スタイルングだ。これはど美しいスタイルングのクルマは最近珍らしい。違いは彫塑的・立体的な存在感に認められる。

スタイリッシュ担当の田中俊治氏が彫刻を勉強したと聞いて、納得するまでもなく、私はひと目で彫塑的だと感じた。

つまり、どっちもクルマは立体的なだが、平面的なデザイン手法からできた立体的、最初から彫塑的なデザインで造られた立体的、微妙な曲面や、曲面相互のつながり方が、ひと目で違うとわかるものだ。

ハイカーラフあたりのわずかな凹みとフロントエンダーやバンパー&スカートのスムーズに流れていく曲線、小ぶりのリヤコンビネーションランプからリヤエンドパネルやバンパーに連なる微妙な曲面の起伏がよく表れている。各パーツの見切り線など、意外に躍動があつて、それを詰めるために苦労した生産技術上の跡なんかないのだが、全体フォルムはも

ちろん、細部に至るまで、磁器名品を見るような美しさとセクシーな感覚があつて見惚れる。

ちよつとこだわったかな?と思わねるとしたら、梅田あるいは長田形モーターが目立つとか。もひとつは、フロントパツジと7本スポーク・アルミホイール中央のマーク、MX-5ミニアタのほうか、すっきりしててよかった。

が、わちしたフロントビラーは傾斜角と速度二角窓と併せて力強い印象を受ける。親やデイトッチャブル・ハードトップを受けとめる強度も必要だろう。

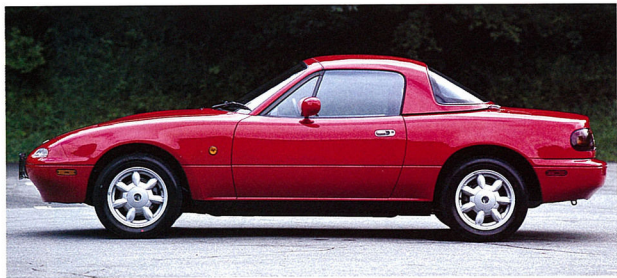
試乗して感じたのは、オープン走行時、ドアガラスを開めているときはもちろん、閉じていても風の巻き込みがほとんど変化しなかったことだ。その代わり? 風音を気にしたのか、三角窓を通しての視界確保が目的なのか、ドアミラーの位置、形状はあまり歓迎できなかつた。助手席に人を乗せていると、左後方が見づら。

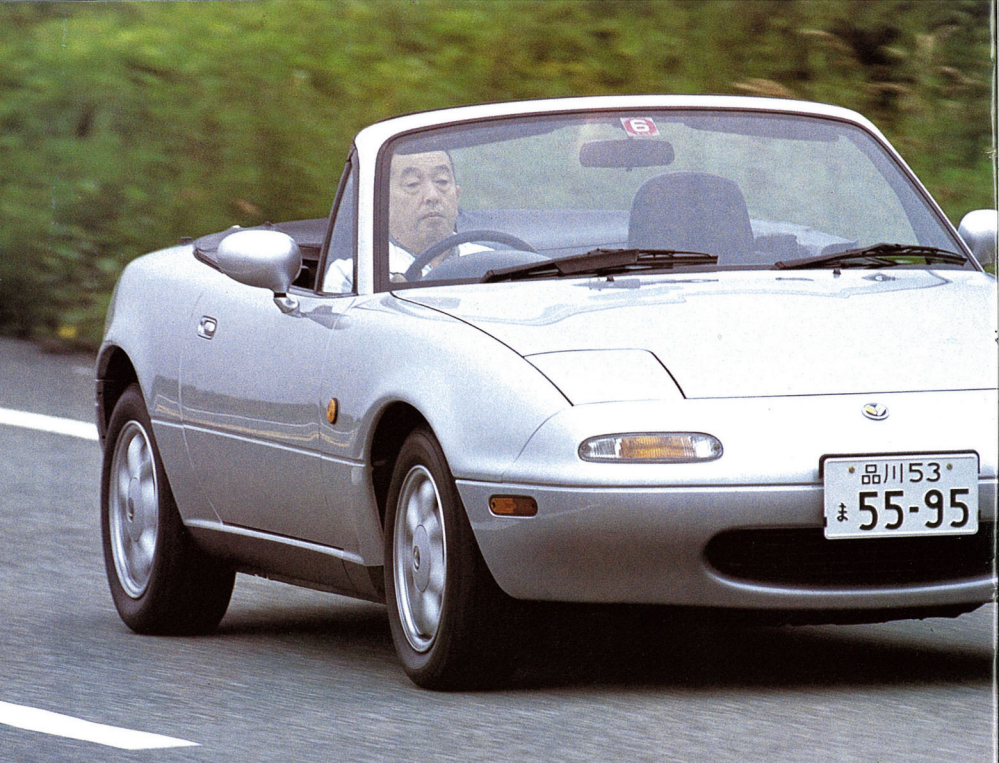
ドアアクターハンドルは、歓迎派にも使い勝手がいいとはいえない。どの指で開けるのが法にかうのが、ちよつと迷う。歓迎派にはライトユニットスポーツツツらしくていいのだが、批判派に



▶ユーノスのエンブレム。

▼ユーノス・ロードスターは3つの姿をもつ。ハードトップ装着状態、幌の状態、オープン状態である。美しいスタイルで、彫塑的・立体的な存在感がある。





▲ハードトップをはずしオープンにして走る。乗り心地もいし気分は爽快だ。



は内装の出来、品質感がいい、ちびんとこなった。エクステリアはどの高い評価をインテリア・デザインに与えることはできない。

円または田舎のモチーフにこだわった感じもある。影響を受けているイメージだ。プラスチックの一体成型がわるいとは思えないが、もつと全体に躍動感がはしかった。

プラスチックがわるいところ、批判派がみれば、オープンカーのシートは通気性の解決が条件ながら、汚れが付きにくく、拭き掃除しやすい合成樹脂材で造れないの、かしら、近ごろBe-1のSカルゴの内装がザインでさ。人気があろうが、これでも立派なものかもしれないが、いっしょ、大衆的な乗用車の内装レベルが向上している現状もある。

車室は2シーターに十分確保されている。手前以上に幅が広い。いくらカペルトが引き出しにくい、シートはさきへのべた表皮材に関する私見のほか、肩近く、の拘束感がすごい強めだ。座面はむしろ軟らかく感じた。荷物スペースは小さい。ゴルフのキャディバッグはひとりぶんてちょうど満杯になる。

DOHCのB6エンジン をFR用にモディファイ

エンジンは1600 cc DOHC 16バルブ、120 ps/6500 rpmの最高出力、14 kg/m³ 500 rpmの最大トルクを發揮するB6エンジンが社内呼称だ。

B6すなわち現行DFファミリー用の横置きエンジンを、FR用の縦置きにモディファイしたものと考えている。



ただしファミリー用DOHCは、現行モデルに改められたのを機会に主力を1500 ccに移し、従来からある1600 ccは可変吸気システムなど高度なメカニズムを継承しながら、プレミアムガソリンを指定した130 ps/7000 rpmに格上げしている。むしろGT機種に搭載されるが、5 MTの4 A/Tとも組み合わせられる。

歓迎派にい合わせれば、なにも高価な？ メカニズムやプレミアムガソリンを使っている10 psアップならうれしくない。同じ14 kg/m³の最大トルクを、1500 rpmで発生するし、安いレギュラーガソリンが使えるのだから文句なしだといえる。

パワー競争だの、ゼロヨン競争は印刷された数値に意義があるかもしれないが、アクセルペダルの踏み込み加減にカムが乗っていくような走り味を重視した、扱いやすさと感覚的な速さ。いまは感性の時代なのだろう。

確かにその通りかもしれない。しかし、批判派からはスポーティノス・ロードスターはスポーティカーではない。同じマツダ生まれの1600 cc DOHC 16バルブを、より高性能化するなら話はわかるが、ディチューンして載せるとはなにこそ、といったくなる。

VICS II可変吸気システムはなく、ステンレス製のエキゾーストマニホールド採用など、横置きを縦置きに変更しただけとはいわないが、アルミ合金のオイルパンもファミリー技術の継承で、とくに新鮮とか高性能の跡はうかがえない。かなり高速用のカムを用いていると聞いたので、低速域のトルク不足を心配したが、車両重量が9

40 kgしかなく、ギヤ比を接近させた5 MT専用ということもあって、高めの回転を維持しやすく、事実上の力不足は感じなかった。とはいえ、3000 rpmまで回転が下がってしまったり、加速根の登坂力がぐんと落ちる。加速根のより坂ワインディング部を保持すべく駆け抜けるには、4500/6500 rpm強までの範囲を保つ必要があった。

GT用の130 psエンジンもVICS IIのありがたみを感じるほどの低速トルクがあるわけじゃないし、今回の120 psを大きく上回る高速域の伸びきり感があつたとは記憶していない。案外、VICS IIが高速域で吸入抵抗になるのかもかもしれない。そうではないかと思ひはじめたのも、今回120 psエンジンの伸びきり感がわるいとは思わなかったからだ。

ただし、130 psエンジンは4000 rpmあたりにも、もっと盛り上がりがあるような力強さをもっている、今回の120 psのように伸びきりがいいとしても、メカカルな騒音がアクセル踏力を躊躇させることもあった。

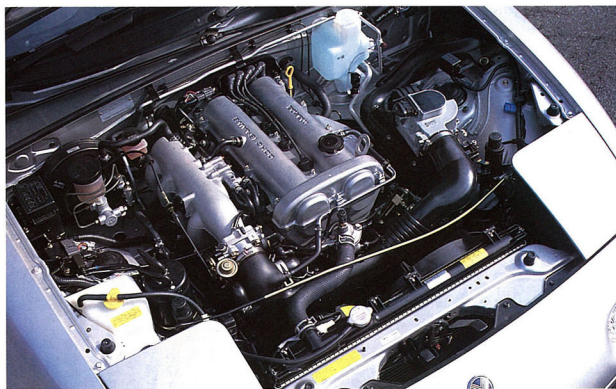
スポーツカー・ドライビング入門にはもってこい

クラッチペダルの操作踏力はやや重めだが、ファミリーのFR車や4WDにくらべて、接続感が高い。

高回転域でエンジンと繋ぐのもよく、そいつと足の指を動かせる感じが繋ぐのも楽しい。だから、これにアクセルワークを呼応させるコントロールが気分よくなる。アクセルのON/OFF、ある



▲コーナーではヒール&トゥを使ってドライビングが、実に気持ちよくやれるのである。



▲エンジンルームにマウントされるB6-RS型エンジンは、ファミリアGTに搭載されているB8型エンジンをFR用の縦置きにモディファイしたものだ。レギュラーガソリン使用で最高出力は120馬力だ。

いはそれに近い操作で、スムーズな加速減速が得られるのも、パワードライブフロントの前後掃動を伴うFR車や4WDに対する懸念なきエンジンFR車の長所だ。

コーナー手前でアクセルを緩め、クリップポイント近くから一転踏み込む。ときに、まどられていないヒール&トゥを使ってのドライビングが、実に気持ちよくやれるのである。

も、絶対的な動力性能や加速力よりもっと欲しいが、スポーツカー・ドライビング入門にはもってこのマシンである。ギヤチェンジ感もいい。短くて直立しているシフトレバーは、動きが小さく節度があつてコクツク

▶アフェルバルの機材込み加速力も車種についてくような味が、ユノスロードスターの特徴だ。



ただ、それならなぜ、RX-7に採用していないのか。パワーアップの前後掃動が出やすいFR車など一般的な乗用車にダイレクトな操作感ソリッドなドライバリティは不要だというのは困る。ユノスロードスターだけの技術であつてはならないだろう。とはいえ、運転操作感にはほぼ全面歓迎だ。

派ニコニコである。さすがに洗板状（いまどき洗板が家庭で使われているとは思わないが、例として連打やノック）の路面では、断続的なシロ、ゆるい波状エンジンジュレション路での乗り心地は、ボディが軽にも関わらずなかなかない。意外に砂利道でもり心地がよかったことも書き加えておく。

これもメカに書くつもりだが、軽量ながらボディ剛性が高く、しかもがっちり繋いだパワール&ドライブシャフトを幅広いスパンで受けていること。軽量だけに比較的低剛性なエンジンシャフトアップのチューニングなど、開発成果を褒めたいところだ。

批判派が指摘する問題は車内騒音だ。足回りから入る音は、排気音とエンジン系の機械音にかき消されている。

これにしても歓迎派には、スポーツライクな排気サウンドに聞こえるわけでない。

⑤速80km/hで3000rpm足らず、100km/hで3600rpm。このくらいの速度で流れて走っているときには、結構バリバリ音が出ている。やがてになったス

ポーターライクな加速減速で、勇壮闊達なサウンドを響かせるのはいいが、流れてはいるときに耳につくのが、いかにもの。クルマから降りてホツとしたので批判派ばかりではあるまい。

オープン走行時なら覚悟して、そして他車と比較したのではフェアじゃあるまい。ハードト

THE RIVAL : DRIVING IMPRESSION

ユーノス・ロードスター(5速MT)

MR2 G-リミテッドTバールフ(5速MT)

CR-X Si(5速MT)

クルマ好きのハートを 魅了する快感スポーツカー



“MX-3ミニアータ”としてデビューしたマツダの小型スポーツカーは、日本名“ユーノス・ロードスター”として登場した。そのスタイルや走りは大いに魅力的なもので、ドライブすることの楽しさを際わらせてくれた。



レポート：河村康彦 フォト：小宮岩男／森 信英

ユーノスにはマリーナブルーがよく似合う

最初の出会いの場は、日本自動車研究所「通称、ヤタベ」のテストコースだった。限られたシチュエーションの中とはいえ、ステアリングを握るチャンスを与えられたものだ。

2度目は横浜にあるマツダのデザイン・スタジオでの出会いとなった。この時は、指をくわえていたずら眺めるだけ、という情けない「再会」である。

3度目は、とある小さなサーキット・コースで、これもわずかな時間だけステアリングを握ることが許された。

そしていよいよ4度目の正真正正。7月のある日試乗することになった。幸いにも梅雨も中休みとなり、青空すら覗くという素晴らしいコ



▲ユーノス・ロードスターの乗り心地は外観からの印象よりもはるかにリズナブルなものだ。



▲ユーノス・ロードスターは、低重心でロール剛性の高いボディで、右に左にと連続する細かいコーナーのクリアを得意とする。駆動方式はFF。

「ユーノス」は、元来「オモチャでしかない」ユノスには、この「オモチャ色」はピッタリだと思ふのだ。当然、試乗車もこのブルーに決定させてもらおう。

ただ、ひとつだけ悲しい想いをしなければならぬのは、あのポツカリと開いたユノスの白を見ごとに塞いでくれた、フロントのナンバープレートにないし、

もともとデザインなどはナンにも考えていないあの役所の白札は、キュッと絞られたユノスの

自然の緑の中にならず姿は、過去3回の人工的な情景のもとで見るとは、また違った魅力を発散させる。ピュアなレッドのボディカラーもいい。洗めたいメタリックも悪くはない。けれど、ぼくもつとも気に入ったのは、目の覚めるような派手なマリナーブルー（ブルー）というカラーだ。このブルーに塗られたユノスは、とてもオモチャっぽく見える。きつこの色は生理的に敬遠する人だって少なくはないだろう。でもぼくは、元来「オモチャでしかない」ユノスには、この「オモチャ色」はピッタリだと思ふのだ。

「ユーノス」との初めての出会い。とはいえ、ぼくはすでにミニアタのルックスに相当まいついた。だから、当然ながらユノスの印象が悪いはずがない。あの愛らしきマツダのクーペは、ステアリングホイールの位置を左から右に変えただけで、登場してくれたのだ。

「ユーノス」に恵まれ、本箱根が、待望のデイトの舞台。もつとも最初の3回の相手は、いずれも左ハンドルの「MX-6」ミニアターであり、右ハンドルの日本仕様「ユーノス・ロードスター」以下、ユノスに出会ったのは、この第4回目が始まった。

フロントビューを、もの見としてプチ壊してくれた。

まあ、こうなることを予想してはなかったわけではない。いうなれば「ヤツパリ」である。しかし、現実のものとして察せられそうになつてしまふユノスの表情を前にすると、どうにもかわいそだ。ボディ・フォルムが丸みを帯び、フロントエンドの絞り込みが強まれば強まるほど、あの無骨なデザインレスの板切れはその存在を主張し、それと逆比例するように周囲との調和を拒否している。



▲MR2の操縦性はマイルドなものだ。定期的なハンドリングはアンダーステアである。

仕方がない。これはユノスのせいではない。今のところは甘んじて受けるしかない試練というこにしよう。

さっそく右側に移ったドライビングシートに収まろう。もちろんシフトレバーが左に在るだけで、まさに「着る感じ」という表現がピッタリとくる気分良くタイトなフィールは、ミニアターとまったく同じ。他のどんな国産車でも味わい得ないものである。

ステアリングホイールから左手を軽く降ろすと、まったく理想的な位置にシフトが待機している。



▲FFレイアウトのCR-Xの限界的なステアリング特性は大きめのアンダーステアリングである。

そして、その左側モーフセツとよま
れた状態では、キックアップレキ
バがあるが、これはむしろ左ハ
ンドルで左オモセツのミニア
よりも使い勝手がいいことを報告
しておこう。全体的にスピードが
タイトな、このクルマならではの
珍現象というわけだ。

インテリアの質感やシートの出
来ばえは、1700万の作品とし
て見ればまったく文句のつけよう
がない。唯一注文をつけること
すれば、オプション装着されてた
パワーウィンドウのスイッチが、
センターのコンソールボックス前
方斜面に取りつけられたそれは、
ともするとシフト操作の際に、
びくあたって無意識に押されて
しまふことになる。また、斜面勾
配の関係からいえばOKになるが
前降し下降、後ろ開き上昇という
動作は、感覚的には期待とは逆の
動きになってしまふのも惜しい。

エキサイティングなサウンド

フミリア用をベースとした4
バルブDOHCは、EGIのコン
ソールにより当然ながらキーの
ひねりによって一瞬にして火が入
る。日本国内基準により、ミアー
タからのチューニングを余儀なく
されたところだが、ウレシニコ
とにそれ相応に終わった。すな
わち、絶対的なサウンドレベルこ
そや、下りたれたたの、エキサ
イティングなその音色は、相変わ
らず大に魅力的なものでた。

この大に魅力的なサウンドの
マによって、魅力的なサウンド”
というこのフミリア用タイプは、極
めて高い。例えば話しては、ユ
ノスの心臓が、無音の電気モ
ーターで置き換えられたかという
ように、たいてい動力性能が優れて
いたとしても、こんなユノスに
魅力を感じることが決まてないだ
ろう。

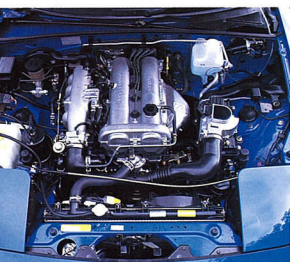
シムブル・デザイン、フルスケ
ール8000rpmのタコメーターは、
7200rpm以上の部分が
が赤に染められている。ユノスの
のキヤクターにあふれ、その
のレッドライン目がけてタコメ
ーターの針はまっすぐに突き進む
……といったところだが、実際
には本当の気分の良い走り上がり
を堪能できるのは、カタログのビ
ューパワー発生回転数おりに65
00rpmあたりまで。

それ以上引上げることに意味が
ない、と言われないが、伸び感の鈍
りは否定的でないところではある。
欲をいえば、5000rpmは、抜けるよ
うな気分の良い伸び感が持続して
くれることを望みたいものだ。
車両重量は、標準状態で940
kgと発表されている。最高出力は
120PSだ。ウェイト・パワー・
レシオは7・8kg/PSとなり、格
別によい悪くないデータとい
えよう。今回、加速タイムなどの

計測の機会も得ていないが、全体
的に低めのギヤリングや、例のサ
ウンドなどの効果で、フミリアン
グ上の動力性能は抜群に良い。
もうひとつ、フミリアングの
功を奏して、そのが、剛性感に溢
れ、ストロークこそ短い、
このクルマはピッチの秀逸な
シフトだ。今回のテスト車の総走
行距離が、まだ1000kmそこそこ
というところで、以前乗った数台の
ミニアに比べると、やや波が
感じられたが、それでもこれはど
フミリアングの良いマニアルシ
フトは、世界一といえるだろう
数多くはない。

ハイオク仕様1300PSのフミ
リア用には10PS劣るレギュラー仕
様B6型を積んだユノスだが、
動力性能はこんな多様な、感性テ

■ユーノス ロードスター



▲B6型エンジンはDOHCのNAエンジン。最高出力120ps/6500rpmを発生する。



▼フルオープンにした状態の2人乗りのキャビン。



▼インストルメントパネル。ミッションのシフトの位置は理想的で良いやすい。

ユーニング”によって磨き抜かれ
ている。ボディ内蔵のパラスタ
は、とてもいい線を描いて、
ましてや、このクルマに過給によ
る、カチカチとどえり欲しくない
ところである。

“ステアリング操作に即 応する”動きを実感

ハンドリングは、あらゆるシ
ュエーションにおいてこの上なく
軽快だ。特に、低重心でフル剛
性の高いボディは、右に左に連
続する細かいコーナーのクリアを
最高に得意とする。ヨーゲイン
ヨーダンピングともに高く、文
字通り、ステアリング操作に即
応する。動きを実感することにな
る。クルマに乗り込ん瞬間に感じた
着る感じ。は、このようなシ



▲MR2のボディはTバールーフ型だが、ルーフパネルの着脱にもかかわらず、同一の走り味を示す。

ンより一層の高さを見せるわけである。
オフショートを装えたパワーステアリングは、やや重めの操舵・保舵フィールをドライバーに与え、スポーツドライビングでもまるで違和感がない。どういふわけか、パワーウィンドウやアルミホイールなどのセットオプションになってしまっているが、このパワーステアリングは、ぜひチョイスした方がいだろう。
乗り心地は、外観から印象より、むしろリズナブルなものだ。やや硬めの振動は伝えられるが、その振動ピークは度々に丸めこま

れていて、不快感ほとんどない。騒音レベルは決して小さいというええが、耳に届くのは先の排気音をはじめとして、ほとんど、サウンド、と好意的に解釈できる類のもの。ユーノスに乗って「ワルサー、狭い」など文句を並べるのならば、ほかに選ぶべきクルマはいくらでもある。単にそれだけのことなのだ。
ところで、クルーズを操る楽しさというものを存分に味わわせてくれるユーノスだが、実は定常的なコーナーリング限界そのものは、必ずしも高いわけではない。特に、後輪側のグリップ限界は今日のレ

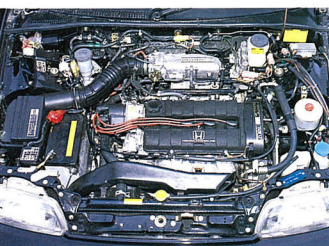
ベルからすれば、むしろ低めといつてもいい。

だから、テールアウートの姿勢は容易に生まれるし、それを、スポーティな走り、とするならば、ユーノスは太いスポーティなハンドリングの持ち主ということになる。が、それはいわゆる、低次元ドリフトであって、これからのスポーツカー・シーンに影響を与えるような、高度なユニタリタリタの話しにはなり得ないもの、言い換えれば、奥行の浅いコーナーリングといつてもいいかも知れない。誤解されては困るが、これはいないといっているのではない。むしろユーノスにはビタリの性格で、このクルマの魅力を大いに盛り上げるものではない、むしろ、みだにまよなさせるものではないのだ。

ただ、自分のクルマとして所有し、付き合っていたとしても、何カ月・何年という月日とともに、最初に受けたい以上の感動というものを味わう、という可能性は余り大きいとはいえない。どうもそのあたりは、フェラーリ、ポルシェといったブランドのつく「国際級スポーツカー」であるユーノスと、大きく異なるポイントといえるのではないだろうか。

より個性的で趣味味の高いライバル車の実力は?

さて、今回比較参考車として、MR2とCR-Xの2台を箱根に運んでいる。もともと、これがユーノスと共通するのは、1・6リッターDOHCユニットを積み、2リッターの(CR-Xの)リヤシートは、無視するに足るもの、比



■CR-X Si

2.0型エンジンがマウントされている。定評があるこのNAエンジンの性能は、最高出力210ps/6800rpm、最大トルク14.7kgm/5700rpm。

▼リヤシートはせいぜい子供が座れる程度。2リッターと想った方がい。

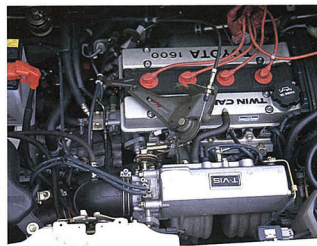
▼運転席に座ると前方視界はよく、黒地に白の指針と数字が目につく。スイッチ類はコラム集の中の平均的オフセット。



■MR2 G リミテッド

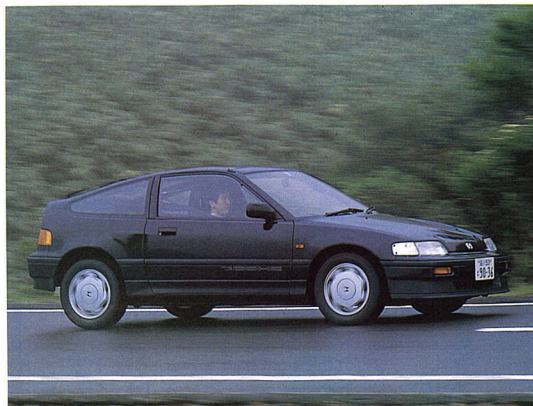
►キャビン後方のミッドにあるエンジンルーム。マウントされる4A-GE型エンジンは、最高出力210ps/6800rpm、最大トルク14.5kgm/5200rpmを発生する。

▼インストルメントパネル。メータークラスターの左右にあるライトとワイパー・スイッチがオフセットされている。



▼ミッドシップゆえトランクルームは小さくなる。2人で旅行するには不自由ではない。





▲CR-Xは車重が軽いことと相まって、動力性能は圧倒的である。

較的コンパクトなボディを持つこと、より個性的で趣味が高いといわれる「ダイバリティ」となるのは自明である。

ご存じの通り、唯一のミッドシップMR2は、何度かの変更を重ねて行くうちに、操縦性がかなりマイルドなものとなつてしまつた。定常的なハンドリングは明らかにアンダーステアであり、ハンドリングでもまだ漫然とコーナーへターンインしていくと、残念ながらミッドシップの荷重がどつし

りと後輪にかかり、グリップがバラバラとしてはおにやりに側滑り。N.A.エンジンを積む試乗車の場合、このバランスをエンジンパワーによって崩すというところは、かなり困難。積極的のコーナーリフト・フオームを作り出していくには、イナリシャ（慣性）の力に頼つた大きなアクシオンを入力せざるを得ず、その意味では、様々なハンドリングを背負った上へ存在するミッドシップ・マウンツの意義は高いとはいえないのが惜しい。

ただし、理想に近い重量配分の効果が見事に感じられるのは、ブレーキで、沈みこむような制動力は、決してなく、当初からオープンモデルとして設計されたことを感ぜるところ。現在、国産オープンモデルとしては最も高い剛性感を確保していることはもちろん、ばくくの知る限りこのユーノスと対等の剛性感を有するのは、ポルシェ911カブリオレくらいのもので、CR-Xは、例外的に大きなレッド/ホイールベリ・レシオを具現化したことにより、F.F.のハンドリングを克服しようというスポーツモデルだ。とはいえ、基本的には大幅フロントヘビーのレイアウトであり、それにより発生する性格をすべて消去することは、さすがに不可能だったといえる。

すなわち、限界的ステアリング特性大々のアンダーステアリングであり、そこに至るまでの範囲では、極めて扱いやすいオープンダイバリティを保つて行く。ターニングは素直であるが、激急なスロットルONは直ちにフロント・グリップ力の低下を招き、操舵角も増加させる方向に行かざるを得ない。常に、アンダーステアの増加

には目を光らせておく必要があるわけでは、ユーノスのような軽快感はないといえよう。

ただし、MR2よりも150kg以上、ユーノスよりも50kgは軽い重量により、動力性能は圧倒的である。当然コーナーの立ち上がりも俊敏。そして、絶対的な速さでは、ユーノス、MR2を軽にリードする実力を持つが、この秋には例のVTECエンジン搭載の噂もあり、さらに「F.F.スポーツカー」の地位を確立していくことになりそう

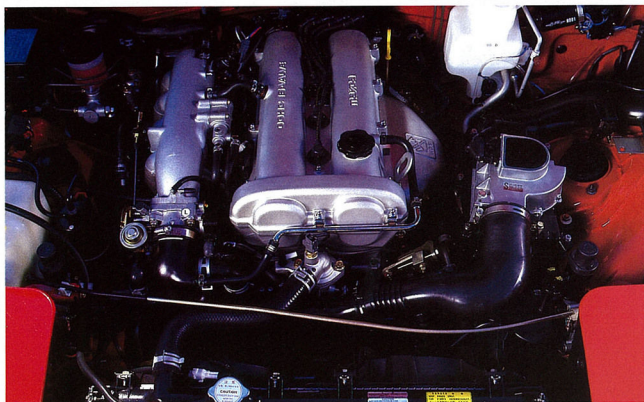
とに、適正な重量バランスや、文字どおり「芯」の通ったオープンモデルとしては比類なく高い剛性ボディの生み出すユーノスの走りは、軽快・痛快そのもの。いつもの箱根の公道では、これは新鮮に感じられたのか、かつてない経路であり、感動的だった。

そのまな運動に帰った。このように、そんな魅力や気分を十分に、ユーノス・ロードスターというクルマなのである。

■試乗車主要諸元

車種	ユーノス・ロードスター スペシャルパッケージ仕様	MR2 ターボ	G-リミテッド ターボ	CR-X Si (A.L.B.)
主要諸元				
全長(mm)	3970	3950	3755	3755
全幅(mm)	1597	1665	1675	1675
全高(mm)	1235	1250	1270	1270
ホイールベース(mm)	2265	2320	2300	2300
トレッド(mm)	1405	1440	1450	1450
前	1420	1440	1455	1455
後	940	1050	960	960
車重(kg)				
型式	B6型 直4 DOHC	4A-GE型 直4 DOHC	ZC型 直4 DOHC	
ボア×ストローク(mm)	78.0×83.6	81.0×77.0	75.0×90.0	
総排気量(cc)	1597	1587	1590	
圧縮比	9.4	9.4	9.5	
最高出力(ps/rpm)	120/6500	120/6600	130/6800	
最大トルク(kg-m/rpm)	14.0/5500	14.5/5200	14.7/5700	
燃料供給装置	電子制御燃料噴射	電子制御燃料噴射	電子制御燃料噴射	
燃料タンク容量(L)	45	41	45	
1速	3.136	3.166	3.250	
2速	1.888	1.904	1.944	
3速	1.330	1.310	1.345	
4速	1.000	0.969	1.033	
5速	0.814	0.815	0.878	
後退	3.758	3.250	3.153	
ファイナル・レシオ	4.300	4.312	3.888	
ステアリング	ラック&ピニオン	ラック&ピニオン	ラック&ピニオン	
サスペンション	ダブルウィッシュボーン/コイル	ストラット/コイル	ダブルウィッシュボーン/コイル	
ブレーキ	ダブルディスク/デュアルベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク	
タイヤ・サイズ	185/60R14 82H	185/60R14 82H	185/60R14 82H	
馬力・荷重(kg/ps)	7.8	8.7	7.3	
最小回転半径(m)	4.6	4.8	4.5	
0-100加速時間(sec)	12.2	11.8	15.2	
最高速度(km/h)	18.5	22.0	23.4	
東京地区標準価格(万円)	170	185	145	

コンパクトに凝縮された シンプルなメカ



▲カムカバーのデザインにもちよっとこだわりをもたせたB6-ZE (RS) 型エンジン。

エンジン、ミッション、サスベンション、そしてブレーキ——そのどれもが、最新のクルマとして極めてオーソドックスなメカニズムだ。しかし、それらが1台のクルマとして機能するとき、かつてない独特の「走り感」を創造する。

解説・星島 浩

徹底した軽量化と前後重量配分へのこだわり

ユース・ロードスターは、マツダが世に送り出すフルオープン2シートのスポーツカーである。世界の「指に数えられるビッグ・メーカ」が、この種のスポーツカーを生産することは極めて異例だ。すでにラン・アップされているスポーツカーは、ベネチアに、下半身を補強して屋根を取っ払うオープン化はすくなくないが、最初からオープンボディで出せるのは珍しい。

外形サイズや搭載エンジンの排気量から見て、ユース・ロードスターがライトウェイト・スポーツのカテゴリーに属することはいうまでもない。

全長3970mm、全幅1675mm、全高1235mmの外形寸法は低い全高を別にして、ほぼ市大衆の経済車なみだ。ただしホイールベースは現行大衆車よりかなり短い2265mm、ちなみにファミリアは3304mmでさえ、おおよそ同じ全長に対して2450mmのホイールベースをもっている。

ロードスターは前後が1405mm／1420mmで、FFのファミリアに対してFRの近いことあるが、むしろスポーツカーのユース・ロードスターのほうが狭い。

搭載エンジンがファミリア用をモデファイした1600ccであり、外形サイズからもファミリアと比較した方がちがちなのだが、基本的なFFとFRの違いは大きい。2シートの後席をもつ乗用車のパッケージング・コンセプトを同じ次元で論じることはできない。

スペース効率を追求した構造きエンジンのFRレイアウトに、それなりの存在意義があることは論をまたないが、発想をガラッと変えて、クルマの新しい楽しさを追求したら、どのようなレイアウトが好ましいか。

クルマ好きの夢を実現し、クルマを意のままに操るために、必要でないものを徹底的に排除したクルマとはどのようなレイアウトになるか。

スペース効率追求の姿勢がみれば、ユース・ロードスターには、2人分のコックピットとインバーチブルトップを納める間しかない、それではないという考えの出発点にない、と小柄なスポーツカーに成立しない。

同じ全長に対してホイールベースが短いのなら、前後のオーバーハング寸法は大きい、2オーバーハングに徹することで、フロントアクスルに対する前後4気筒エンジンの搭載位置を後退させ、隔壁も後退させて、着席位置を低く後ろに下げる。

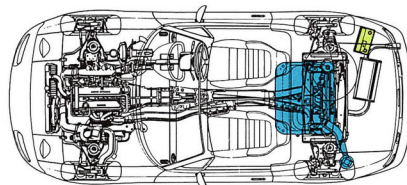
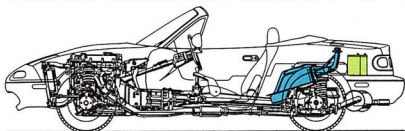
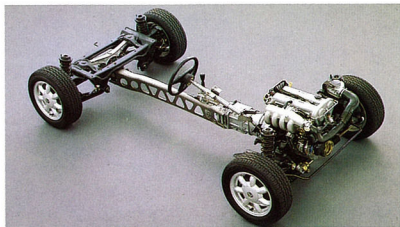
基本レイアウトを見ると、このクルマの特徴がいくつかある。スポーツカーに望まれるR駆動システムはもちろん、高い運動性能を得るためには、2名乗車時の理想的な50対50としたこと。単に50対50であればいいというわけではない。高い操縦性能を発揮させるには、前後重量バランス以外に、ヨー慣性シモメントを可能なかぎり小さくしなければならぬ。

全体に低いが、相対的にはFFファミリーより大きなつり合いオーバーハング部分でできる軽量化に納めなければならない。

たぶんセダンでは許されなかったであろう、前車軸に対して後退させたエンジン搭載位置や、45度の燃料タンクを座席後部の、床下というけがなかに担うような位置にすることで、後車軸より前に収容した、重いコンポーネントを可能なかぎりホイールベース内に納めるための。

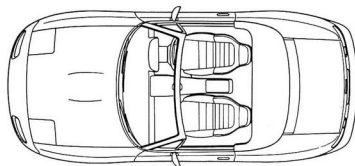
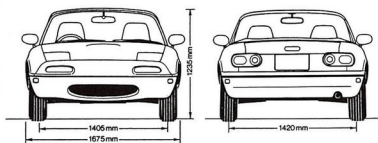
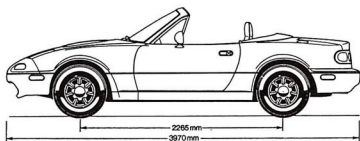
アルミ製のボンネットフードや

■エンジン/シャシーのレイアウト



▲前後重量配分の均等化と、前後オーバーハング部分の軽量化を図るために、エンジン搭載位置をできるだけ前車軸より後方へ、燃料タンクは後車軸より前方へ、また、バッテリーは前方の重量負担を軽くするためにトランクルームへ移された。

■外観四面図



ラジエター採用、軽量バッテリーを選び、その吸気位置をトランクルームの奥にして、できるだけリヤオーバーハング部分を軽くしようと努めた跡もある。

アメリカ安全基準の5マイルバンパーを採用しているが、閉前面を2つ持つことで軽量化、従来の設計手法に照らしてヨーモーメントは15%くらい小さくなっているはずだといふ。

搭載されたB6には、現行モデルからラインアップに加わった500DOHCとの差別化もあってかなり高度なメカニズムが繰り込まれている。圧縮比が10に高められていて、ノックセンサ付き。可変吸気システムVICSも備えている。

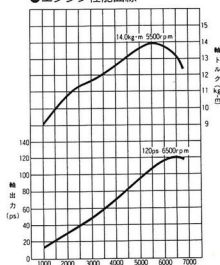
最高出力は130ps/7000rpmであり、最大トルクもわずかに「RS」より大きい14.1kgmを5500rpmで発生する。当然コストがかかむが、ファミリー車の場合と同様1600ccファミリー車たちとの格差で商品力があつては困る。

その点、ユーノス・ローエスタは輸出用のマツダM&M5シアタとの共通化もあるが、必ずしも10ps低いマキシマム・パワーが商品力に影響するとは思えないという営業サイドの読みがある。絶対的な最高出力の優り、パワーを体感するまでのプロセス、レッドゾーンまで気持ちよく噴きあがるレスポンスを重視したといふ。

「馬の数より」トルクを体感できるドフバリアリティだ。120ps、6500rpm、14kgm/5500rpmで十分目的が達成できという主張である。圧縮比は9.4に近く、ノックセンサやVICSも使わない。その代わり、生産コストも安くすむし、レギュラーガソリン使用だからユーリヤの負担も少なくすむといふ考えだ。

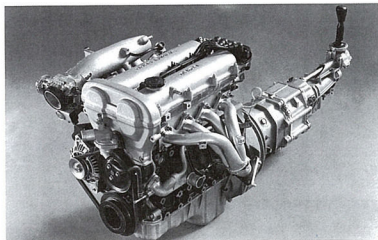
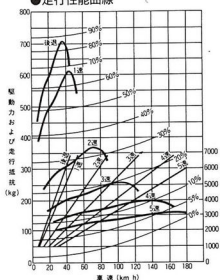
構造はほぼ常規的なDOHCで、頭上2本のカムシャフトはV型9気型のベイトで駆動される。クロスフローの吸排気系を、気筒4バルブの挟み角は50度、2mm径径は吸気31mm、排気26.2mmで、いわゆる直動式だが、バルブリフターにはバケット型HLEIIハイドロリック・ランツウジャスターが組み込まれている。所謂性能を維持できるメンテナ

●エンジン性能曲線

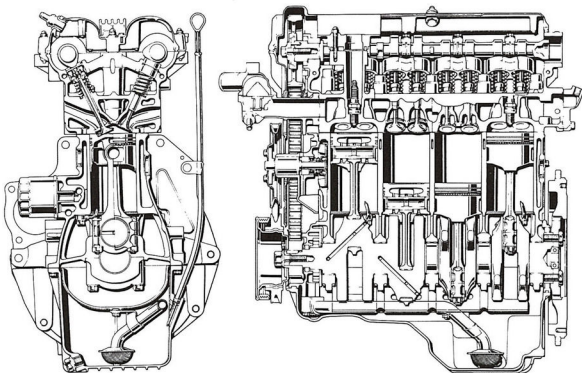


▲このクルマの性格に合わせて、トルクカーブのピークは高回転域にもって行き、低回転域ではトルクがやや衰えているのが特徴だ。

●走行性能曲線



パワーユニットは、最高出力20ps/6500rpm、最大トルク14.0kgm/5500rpmを発生する1800cc DOHC16バルブ。可変吸気機構すら持たない純粋な自然吸気エンジンだ。現行ファミリアのB6型エンジンとは、シリンダーブロックのみを共通としているが、それ以外のものはすべて、このロードスター専用開発したもので、独特の“走り感”を生み出す特性に仕上げられている。



横置きエンジンとまると異なる。83・6mmの長いストロークをもち、7200rpmまで回るといいうのである。高回転域のバルブ追随性に気を遣ったようで、バルブスプリングはレモンに似た断面形状をもつ。

出力特性は高回転域重視

バルブタイミングはスポーツカーらしい高回転型のセッティングで、吸気が上死点前5度で開いて下死点後51度で閉じ、排気が上死点前33度で開いて上死点後15度で閉じるから、最近のエンジンでは大きな部品のバルブオーバーラップ20度だ。なおバルブリフトは吸排気とも7・8mm。

燃料噴射システムは、電子デジタル制御のレジェトロニックで各シリンダーごとに1個のインジェクター。インテークマニホールドは径40mmではまり、中間36mm最終ポート部で34mmとしたいに絞こんでいる。インテークマニホールド入り口部分を大きく開くことで流入抵抗を減らし、中低速域で吸入空気の流速を高めながら、高回転域ではラム効果を得る最適チューニングに成功したという。とはいえ、試験乗りに指摘したとおり、トルクカーブは4000rpmを超えてからグッと盛り上がり、低回転域のトルクは比較的低めている部類だ。A/Tとの組み合わせが、5速MT専用ならこれくらいとの判断にもなる。

燃焼室はベントリ型、点火プラグは中央頂点に位置している。点火はデイトリニエーターなし。進角はコンピュータ制御だ。クランクシャフトは8個のクランクスウェイトをもち、5ベアリングで支持、高回転に耐えるベアリングは慣性の小さなものが用いられている。

構造はエンジンとまると異なる。83・6mmの長いストロークをもち、7200rpmまで回るといいうのである。高回転域のバルブ追随性に気を遣ったようで、バルブスプリングはレモンに似た断面形状をもつ。

出力特性は高回転域重視

バルブタイミングはスポーツカーらしい高回転型のセッティングで、吸気が上死点前5度で開いて下死点後51度で閉じ、排気が上死点前33度で開いて上死点後15度で閉じるから、最近のエンジンでは大きな部品のバルブオーバーラップ20度だ。なおバルブリフトは吸排気とも7・8mm。

燃料噴射システムは、電子デジタル制御のレジェトロニックで各シリンダーごとに1個のインジェクター。インテークマニホールドは径40mmではまり、中間36mm最終ポート部で34mmとしたいに絞こんでいる。インテークマニホールド入り口部分を大きく開くことで流入抵抗を減らし、中低速域で吸入空気の流速を高めながら、高回転域ではラム効果を得る最適チューニングに成功したという。とはいえ、試験乗りに指摘したとおり、トルクカーブは4000rpmを超えてからグッと盛り上がり、低回転域のトルクは比較的低めている部類だ。A/Tとの組み合わせが、5速MT専用ならこれくらいとの判断にもなる。

燃焼室はベントリ型、点火プラグは中央頂点に位置している。点火はデイトリニエーターなし。進角はコンピュータ制御だ。クランクシャフトは8個のクランクスウェイトをもち、5ベアリングで支持、高回転に耐えるベアリングは慣性の小さなものが用いられている。

構造はエンジンとまると異なる。83・6mmの長いストロークをもち、7200rpmまで回るといいうのである。高回転域のバルブ追随性に気を遣ったようで、バルブスプリングはレモンに似た断面形状をもつ。

出力特性は高回転域重視

バルブタイミングはスポーツカーらしい高回転型のセッティングで、吸気が上死点前5度で開いて下死点後51度で閉じ、排気が上死点前33度で開いて上死点後15度で閉じるから、最近のエンジンでは大きな部品のバルブオーバーラップ20度だ。なおバルブリフトは吸排気とも7・8mm。

燃料噴射システムは、電子デジタル制御のレジェトロニックで各シリンダーごとに1個のインジェクター。インテークマニホールドは径40mmではまり、中間36mm最終ポート部で34mmとしたいに絞こんでいる。インテークマニホールド入り口部分を大きく開くことで流入抵抗を減らし、中低速域で吸入空気の流速を高めながら、高回転域ではラム効果を得る最適チューニングに成功したという。とはいえ、試験乗りに指摘したとおり、トルクカーブは4000rpmを超えてからグッと盛り上がり、低回転域のトルクは比較的低めている部類だ。A/Tとの組み合わせが、5速MT専用ならこれくらいとの判断にもなる。

燃焼室はベントリ型、点火プラグは中央頂点に位置している。点火はデイトリニエーターなし。進角はコンピュータ制御だ。クランクシャフトは8個のクランクスウェイトをもち、5ベアリングで支持、高回転に耐えるベアリングは慣性の小さなものが用いられている。

構造はエンジンとまると異なる。83・6mmの長いストロークをもち、7200rpmまで回るといいうのである。高回転域のバルブ追随性に気を遣ったようで、バルブスプリングはレモンに似た断面形状をもつ。

出力特性は高回転域重視

バルブタイミングはスポーツカーらしい高回転型のセッティングで、吸気が上死点前5度で開いて下死点後51度で閉じ、排気が上死点前33度で開いて上死点後15度で閉じるから、最近のエンジンでは大きな部品のバルブオーバーラップ20度だ。なおバルブリフトは吸排気とも7・8mm。

燃料噴射システムは、電子デジタル制御のレジェトロニックで各シリンダーごとに1個のインジェクター。インテークマニホールドは径40mmではまり、中間36mm最終ポート部で34mmとしたいに絞こんでいる。インテークマニホールド入り口部分を大きく開くことで流入抵抗を減らし、中低速域で吸入空気の流速を高めながら、高回転域ではラム効果を得る最適チューニングに成功したという。とはいえ、試験乗りに指摘したとおり、トルクカーブは4000rpmを超えてからグッと盛り上がり、低回転域のトルクは比較的低めている部類だ。A/Tとの組み合わせが、5速MT専用ならこれくらいとの判断にもなる。

燃焼室はベントリ型、点火プラグは中央頂点に位置している。点火はデイトリニエーターなし。進角はコンピュータ制御だ。クランクシャフトは8個のクランクスウェイトをもち、5ベアリングで支持、高回転に耐えるベアリングは慣性の小さなものが用いられている。

形状が排気系だ。エキゾーストマニホールドは排気管はステンレス製で、軽量化に役立っているほか、排気効率向上するわずかな高回転域のトルクとパワー増や、排気系バックの演出にも寄っている。ファミリアは11・6リッターと容量としては小さくない。

不快なメカニカルノイズでもり音の低減に心を配りながら、排気をスポーツカーらしい音質にするべく、チューニングに努めたというが、このあたりには試乗者に感想をのべたつもりだ。

そうだったからアノ首を上げただけで、対策案のM・S・A・アタと比べれば、レギュレーションの関係で、日本仕様は音おとなしくしてあるのだそう。

スポーツカーらしい演出といえば、エンジンルームのデザインを見逃してはならないだろう。

経営陣のトップは内緒で、専用のアルミ製カムカバーを通した話はおもしろがった。

ステンレス製エキゾーストマニホールドばかりが、サージストロ一体のインテークマニホールドも、見た目気にしてデザインになっている。

形状が排気系だ。エキゾーストマニホールドは排気管はステンレス製で、軽量化に役立っているほか、排気効率向上するわずかな高回転域のトルクとパワー増や、排気系バックの演出にも寄っている。ファミリアは11・6リッターと容量としては小さくない。

不快なメカニカルノイズでもり音の低減に心を配りながら、排気をスポーツカーらしい音質にするべく、チューニングに努めたというが、このあたりには試乗者に感想をのべたつもりだ。

そうだったからアノ首を上げただけで、対策案のM・S・A・アタと比べれば、レギュレーションの関係で、日本仕様は音おとなしくしてあるのだそう。

スポーツカーらしい演出といえば、エンジンルームのデザインを見逃してはならないだろう。

経営陣のトップは内緒で、専用のアルミ製カムカバーを通した話はおもしろがった。

ステンレス製エキゾーストマニホールドばかりが、サージストロ一体のインテークマニホールドも、見た目気にしてデザインになっている。

形状が排気系だ。エキゾーストマニホールドは排気管はステンレス製で、軽量化に役立っているほか、排気効率向上するわずかな高回転域のトルクとパワー増や、排気系バックの演出にも寄っている。ファミリアは11・6リッターと容量としては小さくない。

不快なメカニカルノイズでもり音の低減に心を配りながら、排気をスポーツカーらしい音質にするべく、チューニングに努めたというが、このあたりには試乗者に感想をのべたつもりだ。

そうだったからアノ首を上げただけで、対策案のM・S・A・アタと比べれば、レギュレーションの関係で、日本仕様は音おとなしくしてあるのだそう。

スポーツカーらしい演出といえば、エンジンルームのデザインを見逃してはならないだろう。

経営陣のトップは内緒で、専用のアルミ製カムカバーを通した話はおもしろがった。

ステンレス製エキゾーストマニホールドばかりが、サージストロ一体のインテークマニホールドも、見た目気にしてデザインになっている。

形状が排気系だ。エキゾーストマニホールドは排気管はステンレス製で、軽量化に役立っているほか、排気効率向上するわずかな高回転域のトルクとパワー増や、排気系バックの演出にも寄っている。ファミリアは11・6リッターと容量としては小さくない。

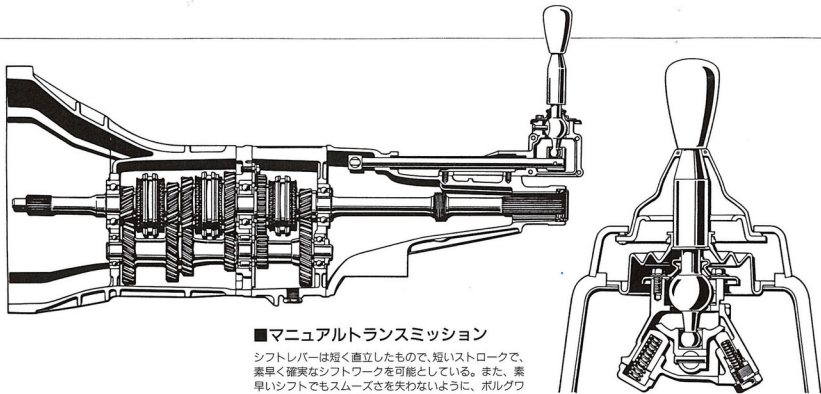
不快なメカニカルノイズでもり音の低減に心を配りながら、排気をスポーツカーらしい音質にするべく、チューニングに努めたというが、このあたりには試乗者に感想をのべたつもりだ。

そうだったからアノ首を上げただけで、対策案のM・S・A・アタと比べれば、レギュレーションの関係で、日本仕様は音おとなしくしてあるのだそう。

スポーツカーらしい演出といえば、エンジンルームのデザインを見逃してはならないだろう。

経営陣のトップは内緒で、専用のアルミ製カムカバーを通した話はおもしろがった。

ステンレス製エキゾーストマニホールドばかりが、サージストロ一体のインテークマニホールドも、見た目気にしてデザインになっている。



■マニュアルトランスミッション

シフトレバーは短く直立したもので、短いストロークで、素早く確実なシフトワークを可能としている。また、素早いシフトでもスムーズさを失わないように、ボルグワーナータイプのシンクロメッシュには、大型のシンクロナイザーコーンを採用している。

●トランスミッション変速比

	減速比	総減速比
第1速	3.136	13.485
第2速	1.888	8.118
第3速	1.330	5.719
第4速	1.000	4.300
第5速	0.814	3.500
後退	3.758	16.159
最終減速比		4.300

▲3、4、5速のギヤ比を接近させて、スポーツライクな運転、高めの回転域を維持しやすい設定になっている。

ンション部を加え、シフトリンケージ系の剛性と精度を上げたほか、レバーにメタルストップを採用して、節度ある変速フィードバックを得ている。

ボルグワーナータイプのシンクロ機構に大型シンクロナイザーコーンを採用、変速比は別表の通り

■エンジン諸元表

型式・種類	B6・水冷直列4気筒DOHC16バルブ		
内径×行程	mm	78×83.6	
総排気量	cc	1597	
圧縮比		9.4 : 1	
最高出力	(ネット)	120ps/6500rpm	
最大トルク		14.0kgm/5500rpm	
燃料供給装置		EGI	
使用燃料		無鉛レギュラーガソリン	
シリンダーブロック		鋳鉄	
シリンダーヘッド		アルミダイキャスト	
ピストン		アルミダイキャスト	
クランクシャフト		ダクトイル鋳鉄、フルバラン	
メインベアリング数		5	
カムシャフト配置		ダブルオーバーヘッド	
カムシャフト駆動方式		タイミングベルト	
カム駆動方式		HLA付きタペット	
バルブサイズ			
インテーク	mm	31	
エキゾースト	mm	26.2	
バルブリフト量			
インテーク	mm	7.8	
エキゾースト	mm	7.8	
バルブタイミング			
インテーク	開	BTDC	5°
	閉	ABDC	51°
エキゾースト	開	BBDC	53°
	閉	ATDC	15°
点火装置	ディストリビューターレス		
点火順序	1-3-4-2		
燃料タンク容量	45		
燃料ポンプ形式	電動式		
潤滑方式	トロコイドポンプ強制潤滑		
オイルフィルター形式	カートリッジタイプ		
エンジンオイル容量	3.6		
冷却方式	水冷式		
ウォーターポンプ形式	歯式		
冷却ファン形式	電動式5羽根		
冷却水容量	6		

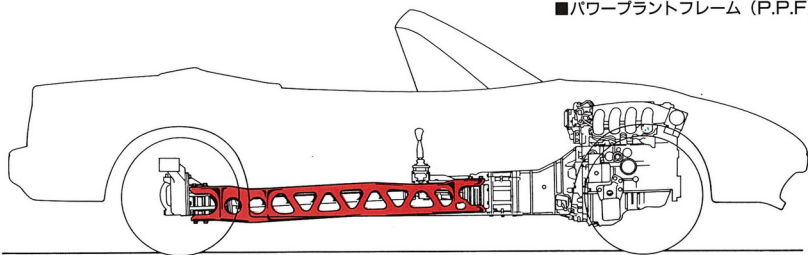
だが、発進が素なF6の強みといえよか、F7車に比べれば速ギヤ比を小さく、3、4、5速のギヤ比を接近させて、スポーツライクな運転、高めの回転域を維持しやすい設定となつた。

4・3・30・大きな駆動力伝達、エンジンの張りあがりの良さ、DOHCならではの高出力、エンジン本体はデファクト・スタンダードの維持を狙っている。なお、デファクトの身はルーチエではなく、ファミリア4WDのリヤデフ流用だ。

技術的にみて、ユース・ローF7で最大の注目点は、P・D・Fとよぶパワーブラントフレームの存在である。より正確にはパワーマシンドライブラント用パワーマシンス・フレームと呼称すべきかもしれない。

トランスミッション・ケースとフ・アイナルドライブ・ユニットが、ちりフレームで繋いだものだ。ボルシェのF7車は後車軸側に

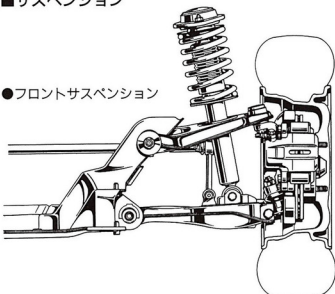
■パワープラントフレーム (P.P.F)



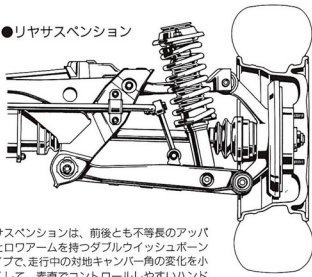
▲P.P.Fとは、パワーユニット（エンジン+トランスミッション）とファイナルドライブユニットを連結し、一体化させるためのアルミ製フレームのこと。6mm厚のアルミ板をコの字型の開放断面に成型したもので、トランスミッションとデファケースにボルトでしっかりと取り付けられている。ちなみに、P.P.Fの重量は、取り付けボルト込みで僅か4.9kgという軽さだ。

■サスペンション

●フロントサスペンション



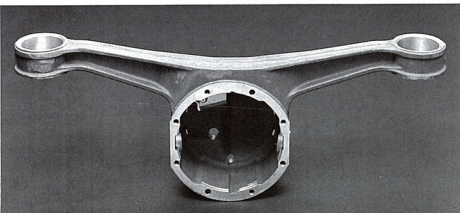
●リアサスペンション



▲サスペンションは、前後とも不等長のアップバーとロウアームを持つダブルウィッシュボーンタイプで、走行中の対地キャンパング角の変化を小さくして、素直でコントロールしやすいハンドリング特性を担っている。また、リヤには旋回中のタイヤに横力が働いたときに、ホイールにトーイン変化を起こさせ、タイヤのグリップ力を向上させる独特のトーコントロール機構を備えている。

■アルミ製デファレンシャルケース

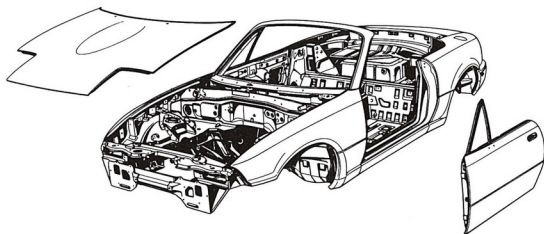
▼ファイナルドライブユニットも小型軽量化されたものが使われている。6インチのデファレンシャルギヤを収納するデファケースの後半部分は、ワイドスパンのアームを持つアルミケースが使われており、このアームがマウンティングブラケットとなり、先端部がリヤのサブフレームにマウントされている。



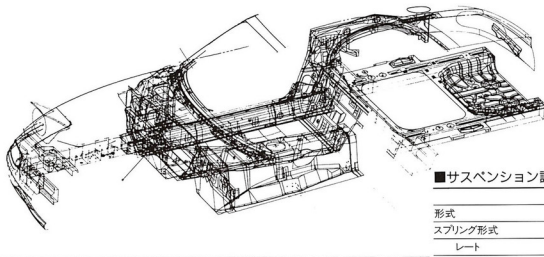
ろなクルマが流れてくるなかでユリス・ロードスターのフロベラシャフト、排気管、そしてP.P.Fをどうやって組み付けていくのかしら。片方を開放したコの字型断面形状にヒントがあるようだ。トルク変動でデフが躍る心配はないし、ダイレクトなギヤチェンシ感や、アクセルペダルにカムが呼応するようなドライブバビリティもP.P.Fあればこそ味わえるという。オールドツクノスながら十分に機能を果たすサスペンションとブレーキ

両アームは剛性の高いサブフレームにゴムブッシュを介して取り付けられ、サブフレームはモノコックボデー本体に6本のボルトで組み付けられる。キャスト角4度26分、キャンバーは空車時プラス0度24分、インは3度だ。ハブキャリアは鍛造軽量&小形の採用で軽いはね下重量を表現。リヤもフロント同様、ボックス構造のプレスチール製の上下アームをもつ。アップバーは完全なA字型だが、ロウアームはハブキャリア側の取り付け点が2箇所、A型というよりI型に近い形状だ。リヤもフロント同様、がつちり組んだサブフレームに、ステールリングを挟んだ2重ゴムブッシュを介してサスペンションを組み付けている。リヤはトーイン3度、0度43分のネガティブキャンバーが付いている。

■ボディ構造



最新のコンピューター技術を駆使して、開発当初から2シーターオープン専用として設計/開発されたスチール製のモノコックボディは、十分な強度を得るために、高張力鋼板をボディ重量の15%分も使っているほか、フロントとリアのメインフレームを、バンパーの高さからキャビンまで水平にまっすぐ通すなどの方法がとられている。また、主に圧力を受ける部分については、設計上許されるかぎり重量に、センタートンネルとサイドシルの断面を大きく取っている。そして、綿密なモーダル解析や有限要素法解析により、応力を分散するため、場所によっては三重構造を用いるなどして、重要箇所の効果的な補強を図っている。



2箇所に分かれたロアアームのハブキャリア側取り付にフィッティングの硬さを前後で変えたのが、フックシュシュを軟かにするために、後ろにフィッティングを硬く、旋回中にタイヤが横力を受けにくく、前側フックの変形量も大きく、外側車輪にトイーンが付き、すなわち、フロントロール機構として、後方へ、結果として、ややロールアップの傾向にある。

コイルスプリングのばね定数はフロントが1・6でリアが1・43に、kgf/オンス/mmだから、スポートカーとしては異常に軟らかい。車両重量が軽く、オーバーハング部分の軽量化と、ピッチングモーメントに強い基本設計や前後重量配分が、軟らかいばねの採用に寄与している。

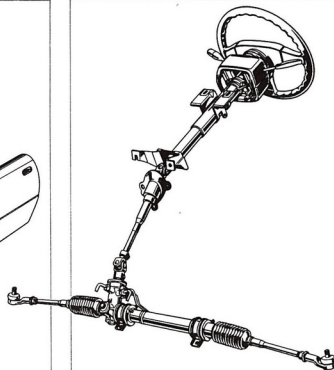
ショックアブソーバーは前後とも低圧ガス封入式で、いずれもしっかりした高めの減衰力を設定しているが、0・1m/秒あたりの

ビストンスピードが低い領域でもすぐれた減衰効果を生揮するといえる。軟らかいばねを使っているから、あまり強いダンパーの要請がなかったともいえる。

前に19mm、後ろには細い12mm径のスタビライザーを備えている。なお、パワードライブラント本体は、前がエンジン両脇の2カ所、後ろはデフキャリアの間ワイドで2カ所、広いスパンでボディ側にマウントしているわけで、トランスミッションあたりからの音と振動侵入には強いはずである。ステアリングはラック&ピニオンで、フリクションを経過するため、ヨーク部々にニードルローベアリングを用いている。

ステアリングギヤがエンジンより前方に取り付けられているのも特徴的だ。トータルギヤ比はミニエレクトラが18、オプションのバウリステアが15、ロックからロットまでは、3回転と2・8回転、最小回転半径は4・6mだが、ボディの前後を4・6mだけ、いれるから、実用回転半径も小さい。パワーステアはごく単純なエンジン回転数感知式のステアリングホイールにはレクタン巻きの3本スポーク小径33・0mmが標準装備で、オプションに重巻きのMOMO製がある。

ブレーキはフロントがベンチレーテッドディスク、リアはリットラフディスク。ごく普通のビストロフビスタタイプだが、ここでも3倍のモーターを小さく収める位置にキャパを備える念の入れかただ。パワーステアはインテンのパキウムスポンジを採用、タイヤは185/50 R14が標準、ロードホールは5・5 J x 14の7本スポーク・アルミ合金製、デザインは8本で描いたのに、軽量化を理由にいつのまにか7本に変更されていたといえる。

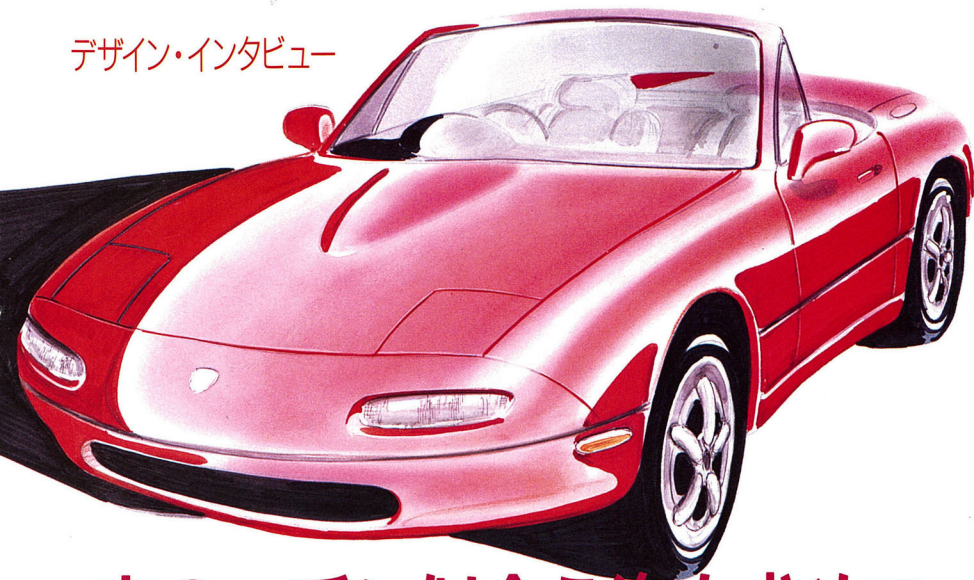


■パワーステアリング

パワーステは、ごくオーソドックスなエンジン回転数感知式。これはメーカオプションのスペシャルパッケージ仕様に採用される。

■サスペンション諸元表

	前	後
形式	ダブルウィッシュボーン式	独立懸架
スプリング形式	コイル	
レート	kgf/mm	1.6 1.43
ダンパー形式	ガス封入簡型複動式	
レート0.1m/s伸び側	kgf	60 55
縮み側	kgf	50 25
0.3m/s伸び側	kgf	116 100
縮み側	kgf	80 40
スタビライザー形式	トーションバー	
直径	mm	19 12
ホイールストローク(空室時)伸び側	mm	82.2 67.5
縮み側	mm	87.8 102.5
ホイールジオメトリ(空室時)		
キャンバール	°24'	-0°43'
キャスター角	4°26'	-
トイーン	3°	3°



寂の一瞬に似合う姿を求めて

現代の基準でギリギリの
タイト感を狙う

藤本 まゆ平井さんから、この
クルマのコンセプト、狙いを説
明下さい。

平井 単純明快。見て楽し
乗って楽しく、さらに探る楽し
さのあるクルマとすることです。具
体的には、フロント・エンジン・
リアホイール・ドライブ、2シー
ター、オープン、この3つをき
んと作る。開発過程では「人馬
一体」といっておりまして、これを
どう実現するか、デザイナーには
じめじめいじめな人々と話しか
つて、タイト感、ダイレクト感、走
り感、そしてドライバーとクルマ
とのコミュニケーションの4つを
大切にしました。

言葉でいうのは簡単だが、それ
らを図面上でどう表現するかを
ひとつひとつ詰めていった。例え
ばタイト感でも、何がどうタイト
感に関っているかを、デザイナー
や内装設計の担当者と一緒に議

カリフォルニアで生まれた子供が広島でひと皮剥け
て一人前になり、世の中へ出ていった。ユース・
ロードスターの生い立ちば、こんなふうに表現でさ
る。ただし、大人になるまでの半生は波乱の日々。そ
れを乗り越えてこの子を育ててきた開発者たちの
思い入れタップリの本音トークをお届けしよう。

■語る人

平井敦彦 商品企画開発推進本部・主査

田中俊治 デザイン本部・デザイン企画グループ・課長

池水直行 車両設計部・車両設計推進グループ・課長

■聞く人

藤本 影 (CAR) STYLE LING 読者編集長

千葉 匠 (デザイン・ジャーナリスト)

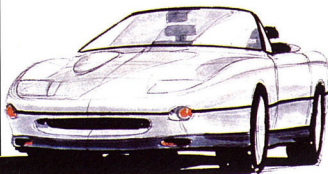
論た。一体を感じていたける
としたら、そういうところが功
奏したのではないかと思います。
藤本 この種のクルマの開発は、
まずどこから手をつけるのてす
か？

平井 基本レイアウトですが、
いろいろな要件があります。RX
7が2代目で価格的にも性能的
にも上に行っていた、その下側
を埋めるという必要条件があっ
た。しかし開発を始めると思えば膨ら
むんだ、重量もコストも大きくな
りがちです。モがでる前に成
長させてしまおう。エンジンは1・
6より1・8のほうがよく走る、
それより2リッターだ、というよ
うにいつてしまおう、ミッドウエ
スト・スポーツになつてしまいま
す。

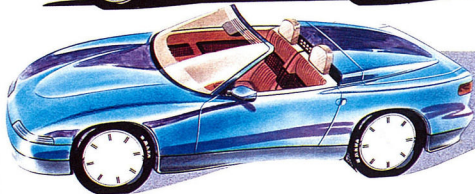
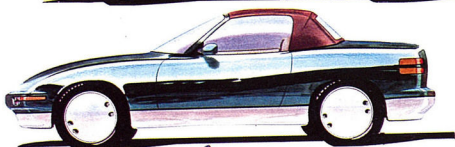
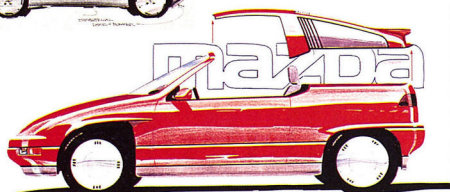
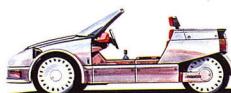
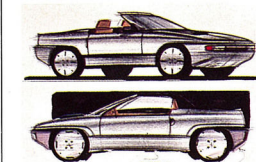
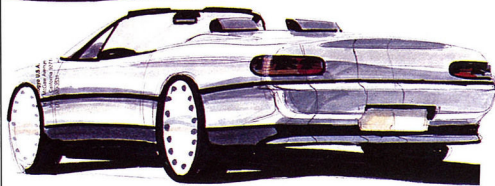
だから今回は、絶対に1・6で
抑える、ホイールベイスはこの範
囲にする、トレッドはこうだ、と
条件を作りました。

千葉 ライトウェイト・スポー
ツというのは、現在では事実上は

■MANAのデザイナーによるアイデア・スケッチ



正規の量産プロジェクトとして“認知”されるずっと以前から、マツダの米国子会社MANAのデザイナーたちはライトウェイト・スポーツを構想し、スケッチを描いていた。その一部をここに示す。いずれもF1のオープンだが、多彩なデザインが提案されている。



かに例がないし、現代のクルマだから、かつてのロータス・エランやMGとは別の世界に当然なまよふね、それをイメージして開発したのか、興味あるのてが。田中 初代のRX-7は、考えてみればライトウェイトだったのではない、しかし居住性が悪いとかパワーが足りない、ということが大きかった。で、その最初の試作をアメリカにもって行って、カマフラージュしてフットウェイを走らせたときに、当時MANA（マツダ・ノースアメリカ、現在のMRA）の副社長だった福田（現デザイン本部長）が、これは大きくなりすぎた、やはり小さいのが

必要だと話していた。だから、小さいスポーツカーを求める気持ち、マツダのなかでずっとあった。平井 60年代のクルマが頭なにかあったのは事実です。しかし、それをコピーするのはレプリカを作るのと同じだから、90年代に通用する技術で作らないうと。千葉（技術）は迷ったときのタイト感では、60年代のライトウェイトに比べるとユニークさはかなりユッタリしている。レイアウトの考え方が昔とはやはり違うんだ、と平井。あれでも副社長から狭いといわれたが、これは狭くなく

た。田中 ハイソカー・ブームに慣れた若い世代に対して、60年代のタイト感に帰るのは……千葉 これが現代のタイト感のミニマムなんでしょうね。田中 そう、そのレイアウトのそこを採った。マツダにも古いライトウェイトがあるの、それに乗ってみて、最初は楽いけれど、広島から三沢あたりまで行くと疲れてしまう。世の中のベスはそののが昔とは違うんです。その現代のベスでギリギリのタイト感を生み出す、まあ、こういうのが好きなのですが、自分

にとってちょっといいタイト感、というのもあったんですね。平井 それある。とにかく、なんとかすれば自分で買えるクルマです。彼は自分で買うクルマをデザインする。ある男は自分が乗るクルマのサスペンションを設計する。ひとひとりという気持ちで開発してきたのは、大きな必要でした。

カリフォルニア案をひと皮剝いて軽やかに

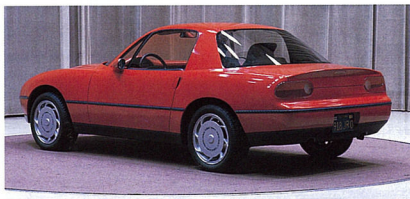
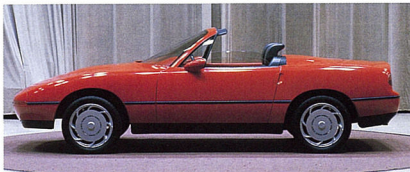
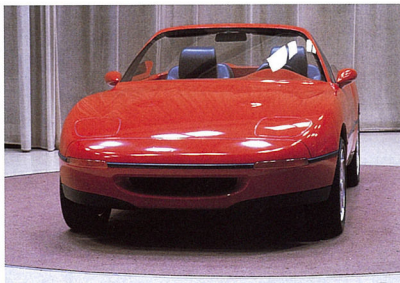
藤本 この種のクルマが必要だと最初に考えたのは、どの部門だったのですか？平井 技術研究所の加藤部長（現商品本部）のところに、いろいろと研究しているのになかった。ちょうどMANAもライトウェイト・スポーツを考えていて、それがドッキングして始まったけれど、広島には工数がないからアドバン・デザインをMANAでや



平井敬彦 1935年生。61年に入社して、途中2年間の販売出向を経て、現職で基礎設計（車両レイアウト）を担当。先代カバレー、先代ルーチェ、先代ファミリア等を手がける。

■MANAの1次クレイモデル

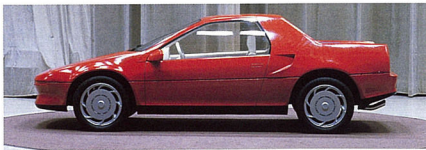
設立当初はレンダリングまでしかできなかったMANAデザイン・スタジオは、84年に施設が拡大されて1/1モデルを製作できるようになった。その新設備を使っ
ての第1作に選ばれたのがライトウェイト・スポーツ。1/1クレイモデルが開発され、広島本社へ送られた。基本的なイメージは生産型に近く、軽快な印象のフォルムである。



つてくれ、東京スタジオでもやってみたら、と。
田中 東京スタジオはミッドシップとFともデザインしていた。技術研究所が窓口になって、オフライン・プロジェクトということでやっていました。5月16年間で
すね。
藤本 そうすると、これが正式の量産プロジェクトとして始まったのはいくつか？
平井 86年1月18日に、経営会議メンバーによる戦略委員会があつて、それまでオフラインでやっていたものを、その日をもってオンラインにすることが決定された。量産に向けて検討を開始したのだった。それが以前からサスペンションはさうしようかと、相談は受けていたけれど、まだ試行錯誤の段階で、2月1日を期してすべてを破算にしてやり直すとして、MANAのデザインも3月の終り頃からクレイモデルをもう一度作り始めた。だからこのプロジェクト。最初のうちは電話とファックスでMANAとやりとりしながら、ホイールベースはこうだ、トレッドはこうしな、と。デザイナーにまかせておくと、どんどんクルマが成長しますから。
田中 ちょうど広島スタジオが、いっぱいだったんです。私は次期ルーチエとMPVを担当しています。MPVがヤマ場を過ぎた7月ごろ、MANAからクレイモデルを引き取った。それがすべてだったんです。で、前から後ろまで全部、ひと皮剥いた。生産モデルに比べると、ひと回り大きかつたんです。

■東京スタジオのFF案とミッドシップ案

MANAの1次モデルと同時期に、東京スタジオ（デザイン部の分室）でも小型スポーツカーの1/1モデルが製作されていた。MANAがFRであるのに対し、こちらはFF（上段）とミッドシップ（下段）を想定。ともに魅力的だが、以上3台のモデルを検討した結果、MANA案の開発を進行させることに決まった。



平井 平井主査の人馬一体というクルマを作るにしても、これは大きすぎる。もっと軽やかな世に出さなければいけない。ところが、MANAからのデータでエンジニアがレイアウトを始めていて、それをエンジンで30mm下げろとか、ホイールベースを短くしてくれとか私がいうのだから、もうメチャクチャです。毎日、平井さんと喧嘩。でも全部聞き入れてくれました。
平井 そんなことはない。この人のいうこと聞いていたら、クルマはできていない（笑）。田中 でも、できてはいないですか（藤本）。ボンネットがもう20mm下げられなかったのは、許し難いですがね。しかし、トラン

ク・スベースでは詰めた。リヤにゴルフバッグを一個載せないといわれた。私もゴルフやりましから載せたけれど、カタチが許さない。ならば1個入れればいいや。
平井 これはごまかされた。2個の条件を手をあたったのに、油断をどうしたのかかわらない（笑）。寸法を測って調べたら、案の定、1個しか入らない。1個も危ないところだった。
田中 リヤを絞って、丸くしたんです。もって四角っぽくて、分厚い感じのデザインだったけど、これはいかん、そのときMRAのデザイナーたちから文句をいわれた。田中が私たちのデザインを壊している。

■ランニング・プロトタイプ

2次モデルの開発と並行して、1次モデルをベースとする実走可能なプロトタイプが開発された。MANAのデザイナーは、スクープを恐れるながらもこれでカリフォルニア走り、実際の風景のなかでどう見えるか確認したという。



■ワンポイント・メモ

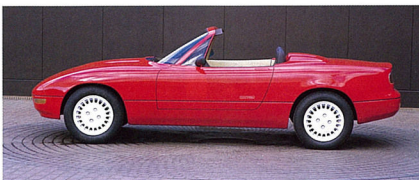
■現在、マツダでは技術開発本部が量産車をはじめとする応用技術開発を、技術研究所が感性工学などの基礎研究や先行研究を担当しているが、数年前までは技術研究所で、量産から切り離した新商品の先行開発＝オフライン・プロジェクトも行っていた。ユーノス・ロードスターのデザインは、結果的にMANAで開発されたオフライン・プロジェクトがベースになっている。その他、アメリカで販売されているMPVと、近い将来登場する軽乗用車も、オフライン・プロジェクトを経て開発されたものだという。

■東京スタジオは、マツダ・デザインの前進基地として市場調査やデザイン先行開発を担当。数年前までは五反田にあったが、のちに大手町のマツダ東京支社（現・東京本社）内に移り、さらに87年に新設された横浜研究所に移転して組織を拡大。現在はデザイン本部・第2デザイン部として、先行開発だけでなく、量産プロジェクトの初期開発を担当している。

■MANAは81年にカリフォルニア州アーバイン市に発足。研究開発、モータースポーツ事業、ロータリーエンジン関連の再生業務などを行い、そこからデザインを含む開発部門を独立させたかたちでMRAが88年に設立された。

■MANAの2次クレイモデル

1次モデルよりやや低く、大柄になった2次モデル。フロント・マスクも一新されている。この段階から設計用の検討も始まったが、まだ「オフライン・プロジェクト」。



平井 フロントのエア・インテークも最初のデザインと面積が違ったのに、いつの間にか顔の表情が変わっている。聞いてみたら、与えられた条件通りの面積で、と嘘をついた。測ってみると、30mmくらい幅が狭くなっている。

藤本 顔もMANAのモデルとはだいぶ変わったようですね。

田中 しかし、MANAで最初に作ったクレイモデルの全体の雰囲気や量産で実現しようというカタチは全然違うが、ニオイが残っている意味で、あのニオイが残ったという意味で、あちらのデザイナーも高く評価してくれています。

まあ、残るはずですよ。福田本部長がMANAにいたときに開発していて、広島に戻って本部長になって、このデザインをずっと見てきたわけですから、もし彼が帰ってきていたら、このクルマは実現しなかったかもしれない。そもそもデザインしなかったでしょう。

平井 デザインは徹底的に人手を省いていた。隣でチョコッと内職をしていたようなものだ。田中 私の内職。本部長が認めているからいいというわけだ。ルーチエの合間にデザインしていた。本部長は許さなかった。車造りって話ではない。工数はすばい。このクルマに入る余裕がなくなかった。それで、私が日曜日に出張してやるから、と笑う。……1車種デザインするのに、デザイン主査の下にエクステリアとインテリアの各3名ずついるのデザイナーをつけてももうですが、人がいない。だからほとんど私ひとり

で、インテリアは松尾君という若い新入社員に手伝ってもらって細々とやっていたのが実状なんです。



田中俊彦 1947年生。71年入社。ファミリアAE、先代代カペラ、先代および現行のルーチェ、現行PX-7、MPV等のエクステリアを手がけてきた。

平井 田高がとまで行くのか、という時期では。このプロジェクトはアメリカ市場を念頭に置いている。だから、アメリカで何かあると、即、ボヤッとしてう可能性があった。山内専務から2回ほど、少しペースダウンして仕事してくれといわれたこともある。企業としては非常なリスクなプロジェクトだったのは間違いないですね。

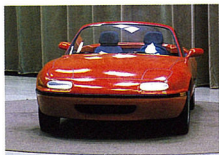
田中 主査は本心にやっていると、いざいざ、半分以上、つぶれてはいるけど、思っています。平井 何回か、覚悟したこともありました。

田中 87年の3月の終わり頃、プラスチック製の1/1モデルをアメリカに送り込んで、向こうでユーザーリサーチをやった。その結果で、やるかやらないか覚悟を決めた。

平井 社内にも、こんなクルマは要らない、という声があつたんです。それで、ここへ決着をつけなければいけないと思って、それをやりまして。バサダーのコンペリション・センダーに2400人くらいの一般ユーザーを集めて、いくつかのグループに分けてクルマ

■MANAの3次クレイモデル

86年春、いよいよ量産プロジェクトとしての開発がスタート。MANAでは、マツダの用語でいう「プリプロダクション・ステージ」＝量産化前のデザイン・テーマ確立段階のクレイモデルが製作された。



■広島でのモデル開発

MANAの3次モデルは「人馬一体、のコンセプトに合わない」と考えた田中チーフデザイナーは、ボディをひとまわり小さくして新たにモデルを開発。それをベースに樹脂製モックアップ（上段）を製作し、アメリカでユーザー・クリニックにかけたところ大好評を得た。下段は、その後リヤ・オーバーハングが延長された最終モデル。リヤエンド・パネルの丸味の違いに注意。



を見せ、デイスカッションしてもらった。マツダのクルマとはわがらがないようにして、いろいろ意見を聞く、その結果が非常に好評だった。

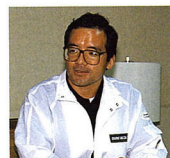
田中 我々は別の部屋にいて、デイスカッションの様子をビデオで見ているんです。だから集まっている人には、日本のクルマかどうかともわからない。その反応を見て、これはいいぞ、という感触を強く持てました。

平井 最後はインポーター「マツダ・モーター・オブ・アメリカ」……現地の販売会社に見せた。一日も早く生産して、これ、それで私、よせばいいのに、広島に帰って経営会議での通りに報告したんです。そうしたら、ならば一日も早く生産できるように努力しなさいというところになって……。

田中 やるかならないかを心配していたのに、早く生産しろという結果になって、これはビックリしました。

平井 結局、予定を3カ月繰り上げました。そのために、「デザイン凍結」というのをやめた。量産の準備をするために、設計から手配図という図面を発行するのだが、それを出す1カ月前に「本日はもうってデザインをいっさい変更しません」という宣言を社内にしたわけですね。放っておくと、デザイナーはすず気が変わりますから、田中、こういう宣言はそれまで例がなかった。

平井 そうしたら、生産サイドから「本当に一切変更しないのなら、いきなり本番の金型を作りなさい」といってきか、それで、すべたというわけにはいかないのだ。



池水直行 1949年生。72年に入社して主として外装設計。初代および現行のRX-7の開発に参画。86年8月からユーノス・ロードスターを担当。86年より車両設計部。

部分的には試作型を省略してもいいだろう。これ何億という投資額を手段にしたり、生産移行を早める節減にもなりました。

光と影の日本美を表現した「寂」のスポーツツーカー

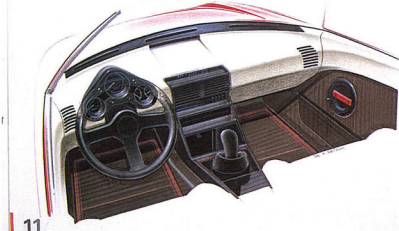
藤本 スタイルリング、よく口面の表情を見ると、やはりヨーロッパのクルマとは異なってる。アメリカ人はそういう点を認めてくれたのでしょうか？

田中 正式発表前に、ハワイでアメリカのジャーナリストに対して試乗会をやったのですが、最初はロードスターを真似したのかと、アバウトだとかいわれた。ところが彼らが帰る頃になったら、遅かった、これはどうも日本のオリジナルのスタイルだと、嬉しかったですね。日本を表現したというのがひとつのテーマでしたね。

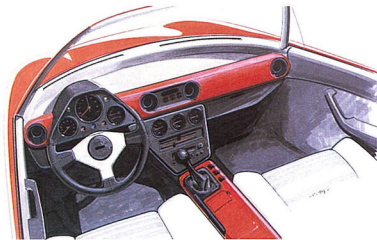
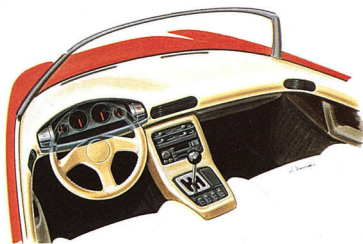
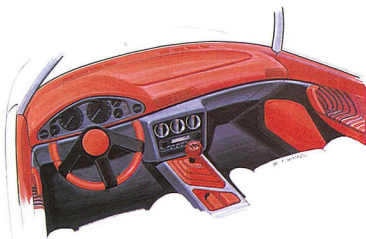
日本のなかには税金をビツと切れるような世界もあるが、私がイメージしたのには能面世界。いろいろな光と影の微妙な世界。ちやうどその頃、私自身、趣味で能面を打って……笑。フワッととしていて光を受けるとキュッと引き締まる。ボンネットのワッパパネルにしても、西洋的なドーンとパネルだよと作るわけだが、このク

■インテリアの初期スケッチ

ここに示すのは、量産プロジェクトが始まってまもない頃、初期のテーマ探しの際のスケッチ。連続曲面インパネや3角形メーター・クラスターなど、アイデアはさまざま。



11



ルマの場合は……。藤本 かろうじてリフレクションでわかる。田中 そうす。フェンダーもリフレクションが微妙に変化するようにコントロールしています。力強いカタチでもないし、ナヨナヨもしていない。面と面とがつけた造形でもない。そのへんで、オリジナルティを出せたかな、と思っています。

藤本 見るたびにカタチがわかってきた気がする。最初はメリハリがないな。しかし、何度が見るうちに、これは他にない面の作り方だとわかってきた。このカタチを作り出していくのは、大変だったというね。線を一本入れれば簡単にカタチになるという方が、それをやっていない。

田中 頼るところがないです。線は線の間、面を張るといふのが従来の作り方ですが、これは全体のカタマリから削り出す造形で、まっすぐな面を考えた。この位置から見たら、ここにリフレクションが映ってほしい。そのために面はどれくらいいいの、か、というやり方。従来とは全然違ってくる。

藤本 ただ欲をいえば、もう少し皮が薄く見える、という。昔のライトウエイト・スポーツは、アウタースキが薄く感じられて、それが軽快感を出していたような気がするんです。田中 この点でコダワリがありました。日本人の行動様式のなかに、静と動と寂がある。静はたまたま美しく、動は肉食獣が獲物を追いかけるような世界。寂という

のは、例えば山道を行って行つて、見晴らしのいいところ止めたときに、エンジンがチンチンと冷えていく、鳥の音が聞こえる。そのとき、鳥の音は聞こえない。その一瞬の寂のためにスポーツカーはあるのだ、というコダワリがあつて、寂の姿、自然と喧嘩をしないようにしたかった。

緑がボディに映り込んだとき、面がボディに当たらないリフレクションになつてきた。スポーツカーにしては、もつとキツと締まったカタチのほうがいいのかもしれないが、それは私の思いと違つ、自然と同化するカタチであつた。これは、主査が人馬一体、血が通ったデザインにしてくれ、いつているの、一致するだろうということもあつた。

千葉 リヤのオーバハング部分についてはどうしてしよう？丸くなつていって目立たないが、ちょっと長いし、重たに見える。スポーツカーとしては、もう少しお尻の軽い感じがいいと思うのですが。田中 アメリカへ行つて帰つてきてから、それまでのモデルに対して30センチ短縮した。コーナーのころは変えずに、リヤエンドの面の張りをつけました。オーバハングを短くするというのは、エンジニアから要求されていたのですが、アメリカで見るに足りなく思えた。

………
この平井主査が退席、代わつて車両設計部・車両設計推進グループの池水、量産プロジェクト開発を始めた段階からです。主査の下に基礎設計のグループがあつて、そこで概略が決まった時点で参加しました。だから、平井主査より6月遅れてプロジェクトに入った。藤本 このクルマのボディとくに苦勞されたのはどこですか？池水 やはりボディ剛性ですね。

田中 R-X-7のカプリオレも私がデザインで、彼が設計した。そのノウハウがあったと思います。

藤本 このクルマのように最初からオープンと決まっているほうが設計しやすいでしょうね。

池水 そうですね。切ったりパ
ツチを貼ったりして作るより、理
想に近くできます。とくにフロ

ア・トンネルをふつうのクルマの1・5倍の板厚にして、完全に構造部材として活かしている。これ

が、いままでのマツダのオープンと違うところですね。

藤本 エクステリアはかなり複

雑な面になっていますが、こういうのは設計者泣かせてですか？

池水 そうですね。

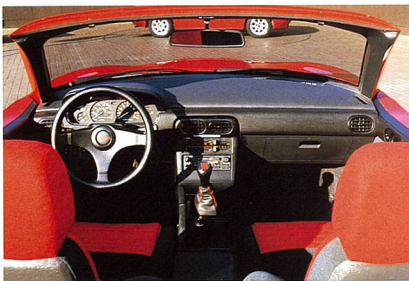
千葉 クレイモデルの面を鉄板プレスで再現できるかどうかという問題でしようね。微妙な曲面は

プレスで出にくいわけですが、それはうまくできたと感じて
すか？

田中 何度もプレス技術者と話し合って、いつも以上にシビアに設計してもらった。それをやらな

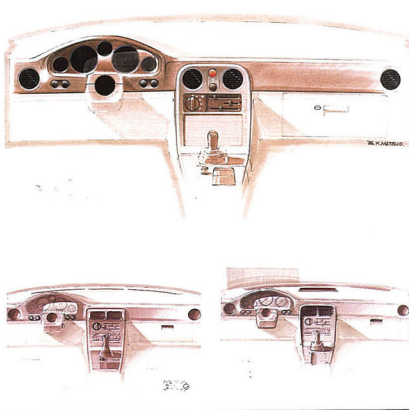
■インテリア・モックアップ

テーマが固まってきた段階で製作されたモックアップ。前ページのスケッチに比べると現実的だが、やや複雑なデザインで明快さに欠ける。



■インテリアの後期スケッチ

モックアップの反省を踏まえて、デザイン修正を図るためのアイデア・スケッチ。センター・コンソールをベンチレーター・グリルのところまで上方に延長し、複雑さを解消しようと考えたようだ。



してくれという。

池水 彼が、ここがいちばん大事だから、ここだけやってくれ、という、話が意外にスンナリ通る。そうやってデザインの筋を通しながら開発してきたわけです。

自分で買いたいクルマだ

藤本 インテリアのお話に進みたいのですが、ちよつとレトロっ

ぽいところがありますね。

田中 レトロっぽいというより
TOYっぽい。オモチャっぽいか

な、と思うのですが。

池水 社内でも、デザイナーはコンパスと定規しかもっていない

のか、と冗談をいつていたこともあり
ます。

 \vdots

田中 しつこかったですね。ただ、安く作れないといけないのので、ベンチレーター・グリルを4個すべて共通にできるようにデザインした。そういうのが随所にあ

るんです。安い価格にして若い人たちに手の届くクルマにしたい。いや正直いうと、自分で買いたい

から安くしたい（笑い）。
千葉 国内のベース価格が17
0万円。それに対して、エクステ

リアを見るとお買得感があるの
すが、インテリアに座ると、まあ
我慢しなければいけないのかな。

田中 我々としてはもう少し安く出したかった。だから、狙つて

いた価格に対しては文句のないインテリアだと考えていたんですが

ちよつとズレた。じつは右ハンド

ルはインパネを変えようかとも思
つたんです。しかし、それをやる
工数^{こうすう}がなかった。

それと、エアバッグ（アメリカ仕様に標準）が、デザインにかなり意味をもっていた。オープンだ

から、自動的に締まるシートベルトができないので、エアバッグをつけざるを得ないのですが、ステ

アリングのセンターパッドがドンと大きくなってしまふ。その大きさを感ぜさせないために、ある程

度、ポリウムのあるインパネにしななければいけなかった。

千葉 つまり、ステアリングの

■樹脂モックアップのインテリア

アメリカでクリニックを受けたモックアップ（P.28参照）のインテリア。これで基本デザインが決定。ステアリング・ホイールやシートはこの後、変更される。



ようになつていきます。ふつうの使
い方で3年たつたら交換する。と
いうのがいちおうの目安です。ベ
ンツのS11のように、1年たの大半
は屋根付きのガレージのなかに
おけば、10年近くたつた方が、こ
のクルマは若い人が買つて、屋外
に置くことになるでしょう。そう
すると、交換せねばならぬ。ピ
ニールの材料そのものはペンツ
やBMWに供給しているメーカー
のものを使っています。

田中 あれ西ドイツから吊り
下げて運んでくる。
池水 ロールにしてもつてきた
こともあったんですが、やはりキ
ズがつくんです。シートの状態
がよくなって進まないし駄目。そ
れだけ柔かい材料なんです。硬い
と、低温で割れやすくなる。
千葉 デイタッチャブル・ハー
ドトップの需要はどのくらいと
考へてますか？
田中 30%くらいでしょ、国
内も海外も。
池水 しかし、ちょっと読み切
れないですね。
千葉 ボクが買つたら、こ
れは要らない。
池水 そのへんなんです。日本
だったら、金数つるのてはない
かという意見もあつて、読めな
い。
田中 真夏は必要だろうと思つ
て。夏はオーブンだと暑くて
女性に乗つてもえない。幌を被
せればいいんですが、もつと狭通
にするにはハードトップがいい。
いまの時代のレベルというところ、
夏はハードトップが欲しいという
も少し伺いたい。このクルマはア
メリカで非常に好まれると聞か
れたが……。

田中 これはMRAのマーク
というカラーリストが出した色で
す。どうしてもこの色でなければ
いけないと。
藤本 福田本部長「これがいい
とおっしゃっている」が、この
彩度の高い色が日本向きかどうか
田中 日本向きではないでしょ
うね。じつはあれ、社内ではフ
グダブルと呼んでいるんです。
レッドはタナカレッド。開発コード
もタナカレッドだつたんですがね
も少ししたら、マツノブラザ
（MRAの侯野野チーフデザイナー
のことを指している）でも考え
なければ……（笑）。みんな思
い入れが強く大変です。
藤本 いや、ライオン・エイト・
スポーツというのは、そういう思
い入れで作るクルマでしょう。
田中 いま考へてみると、この

■シート表皮の検討

生産型ユーノス・ロードスターの（対米仕様MX-5ミアータも）室内基調色はブラックだけの設
定。しかし開発段階では他の色も検討されており、田中チーフデザイナーは「いずれは色を増や
したい」と意欲的である。



クルマはエポック・メイキングな
のかもしれない。でも、我々には
そんな意識はなかった。ただ欲し
いだけやっていたから。しかし
このクルマができた背景には、
やはりR&Dがある。スポーツカ
ーを開発するとなると、どこかのメ
ーカーで肩力が入るでしよう。
新技術とガバワとか。でも今回
は、兄貴分がいるのだから、それ
を越えたいけない、連うテイス
トにしよう。肩力が抜けて
いた、だから従来と違う作り方が
できたのではない。
藤本 リスキーではあるけれど、
その思い切りのよさがいいですね。
スポーツカーというのは楽くない

と駄目ですから。
田中 今回はマーケットにお同
いを立てていない。初めてです。
こういうのは、マツダは昔、ユニ
ークなクルマを作りすぎて市場で
受け入れられなくなつた。それで
マーケット寄りにやつてきたら埋
没してしまつた。でも、かつての
マツダ・スピリットが残ってい
たんで、それがボツと花咲いて、
今回のクルマができたのではない
か。
藤本 なるほど。きまは長い
時間、楽しいお話をありがとうございます。
ざい。（まのめ・千葉 匠）



ユーノス・ロードスター運転術

ドリフトさせ スポーティに走らせるには？

1600クラスにFRレイアウトのスポーツカーが登場したことは、FRで運転をマスターしたドライバーにとって喜ばしいことだ。そのドライブ・テクニックの秘訣を授けよう。

レポート：こもだ・さよし フォト：小宮岩男

スタート直前の運転心得と留意点について

このころドライバーズカーといふか、ドライビングカーのデビューが相次いでいる。後輪駆動で積極的な運転を楽しむという傾向が、人々のなかに広がっている。あるいはメーカ側の意図があるのかも判らないが、まあ、どちらにしても、道具としてのクルマでなく、楽しむためのクルマが増えることは大賛成だ。

その最右翼に位置するのがこのユーノス。FR、オープンボディの典型的なライトウェイトスポーツカーである。

ドライビングカーであるから、創り手にもそれなりの思い入れがあるはず。どんな思い入れをしているかで、ドライビングの仕方も異なる。

そこで、ここではユーノスをユーノスらしく走らせるためのドライビングテクニックを研究してみることにする。

●シートポジション

まずスポーツドライビングの基本となるのがシートポジション。ユーノスの場合にも最近のスポーツポジションであるハンドルに近いフォームがいい。

具体的に説明すると、シートスライドはクラッチペダルを踏み込んでもまだ膝が曲がっているくらいにする。クラッチを踏んでいない状態では当然もつと曲がる。そう、それだ。その曲がった膝を、左足はセンターコンソール、右足はドアに押し付けるようにする。これで横方向の動きに対して身体を固定できる。

ユーノスのシートは割りとホー

ルド性がいいが、正確なペダル操作をするためにはニールレストしてコンソールとドアを使う方がいい。そして左足は通常フットレストに踏ん張り身体を支えるのだ。これでヒール&トウも確実に行きようになる。ヒール&トウの最中にブレーキがおろそかになる人は、シートポジションが悪いことが多い。

ちよつとガニマスタイルになつてしまつて、残念ながらミニスカートでは無理だ。

●ハンドルの握り方

ハンドルの握り方。3本スポークの左右の場所。ちょうど9時15分を握る。親指はスポークに掛けるのが正しい。オプション設定されているモモのハンドルは、写真のように親指の置き場があるのでちよつどいい。

昔イギリスではハンドルを切る前に手を持ち換えていたが、今のスポーツドライビングではそんなことはしない。ハンドルの9時15分を握つたまま切り込めばいい。それで足りないときには、教習所で習つたやり方で腕をクロスさせて持ち換えていい。しかし、スポーツドライビングのときには持ち換えずとも充分いけるはずだ。片手で4分の3回転くらいは回せるからだ。

切る前に持ち換えない方がいい理由は、たとえリヤがスライディングした場合でもカウチアステアを当てるやすいということ。さらに、いつでもグラインドポジション（前進状態）が判るというメリットがあるからだ。

こういう回し方をするためにも、シートはハンドルに近づく必要がある。ハンドルの一番上を握つた

ときに肘がちゃんと曲がっていないければならぬ。

●シフトレバーの握り方

つぎにシフトレバーの握り方。短くてストロークを最小に造ってあるから、フットペダルカーのようにそのグリップ全体に指をからめて握ろう。戦闘機の操縦かのように。そして親指は自然にグリップの上に乗せる。シフトアップ

もシフトダウンもすべてこのままのグリップでいい。

短いストロークでカチッと決まるシフト操作

さて、シートポジションも決まったし、ハンドルの握り方、シフトレバーの握り方もわかったところでスタートしよう。
E.G.I.のお陰でエンジンの始動

になんのゴツも必要しない。ただし、スポーツドライビングをしようにする人なら、ぜひクラッチペダルを踏んでからキーを捻って欲しい。安全のためでもあるし、エンジンやバッテリーに対する思いやりである。最近ではATに馴れっことなっているから、なんにも確かめずにキーを捻るひとも多いのだ。

走り出のにもゴツは要らない。MT車を運転してきた人なら誰にでも簡単にスタートできる。クラッチのつながりはスムーズだし、エンジンの低速トルクも充分だから、ヘタな乗用車よりよっぽどやりやすい。
ブレーキとクラッチペダルは確実でリアな操作感を得るために、実走りをや重めにしたというが、実

際にはさほど重く感じない。スポーツドライビングには適度だと思える。女性にも充分扱える重さだ。
アクセルにも思い入れがある。デリケートなシフトワーク意のままに行えるうえ、そのグリップのストローク量も大きく設定したという。

これは正解だ。ベテランばかり乗るなら短いストロークでもいいが、ビギナーにとってはシビアなアクセルコントロールは難しい。ベテランになるラックセル開度をアナログ的にコントロールすることができるが、ビギナーはど大雑把なデジタルである。スポーツ走行は極端な人にならぬとコンピュータの信号のなかにオンオフしかない。うまくなってくる、自分の持っているアクセル開度の段階が徐々に増えていく、その意味でストロークが大きければビギナーでも多段階化しやすいのである。

■シートポジション



▲ハンドルを握ったとき肘が曲がっていないといけない。



▲これが正しいシート位置。



▲これではハンドルから離れすぎており好ましくない。



▲左足をフットレストにのせ膝をセンターコンソールに押しつけるようにする。



▲右足の膝をドアに押しつけるようにする。



▲正しいポジションを決めるとヒール&トゥも確実に行えるようになる。

走り始めるときに気付くのがシフト操作のおもしろさだ。短いストロークでカチカチと小気味よく決まるのだ。訳もなくギヤチェンジしたくなる。ギヤチェンジしたくならなければならないというわけではない。ドライバーが楽しんでいるのはクルマも喜んでいる。

■ ハンドルの握り方



▲親指はスポークに掛ける。モモのハンドルは親指の置き場がある。



▲3本スポークの左右の場所、ちょうど9時15分を握る。

■ シフトレバーの握り方



▲通常の握り方はこうにして握る。



▲フォーミュラカーのようにグリップ全体に指をからめ、親指はグリップの上に出せる。

ユーノスはそんなクルマだ。ハンドルの重さはもちろんパワステの方が軽い、が、マニエラでも重い方ではない。しかし、女性ならパワステの方が無難だろう。男性ドライバーでもハンドルの切れから選ぶとパワステになる。ギヤレシオがパワステは15なのに、マニエラは18と遅くなるからだ。あとてじくくりと説明するがユーノスはアンダーステアカーなのだ。ゆえにシャイアを応答性を望むならパワステがいいということになる。パワステだつてそれなりにいい手応えがあるし、涼しい顔でライトウニイトスポーツを握り回すのも悪くない。

コーナーまでブレーキングを残し回頭性を上げる

振り回すといってもユーノスはグリップがいいから、振り回すのは大変な作業。外見はレトロ調のトレッドパターン、たいていタグリップではないように見える。しかし、中身はポテンザクラスのハイグリップタイヤなのだ。当然グリップ限界は高くなる。まず、タイヤのグリップがいい。タイヤサイズも185/60R14 82Hだから、1tをきくるこの車は重量に対しては十分な太さで許容荷重である。

このタイヤとサスペンションセッティングによって、ユーノスはアンダーステアカーに仕上がっている。だから、スローイン・ファーストアウトとしっかり守って走るとうまくいかない。つまり、直線のうちには十分スピードを落とし、コーナーに入り、アクセルで加速し

ながらコーナーを抜けるという方法では、コーナーリング中のアンダーステアが強く入り過ぎる。リヤがしっかりとグリップしてしまつて、クイックにハンドルの切り込んで、スバツとアクセルを踏み込んでパワーオーバーステアに持ち込もうとしても、リヤのグリップを失つてはこたへない。そこでどうするか。ブレーキングしながらコーナーに飛び込むのだ。直線のうちにはブレーキングを完了するのは、コーナーまでブレーキを残すのだ。フロントに荷重が移動して、つまりフロントが重くなったところでハンドルを切る。するとフロントは重い分舵の効きはよく、リヤは軽い

▶コーナーリング中に期待どおりにリヤがグリップを失つ、という動きになったらカウンターステアを当てる。そしてまだアクセルコントロールとハンドル操作ができるは、きれいなリフトでコーナーを抜ければいい。





▲ブレーキングしながらコーナーに飛び込み、そのままブレーキングを残すと、フロントに荷重が移動してクルマの回頭性がよくなる。

分滑りやすくなって、クルマの回頭性は良くなるのだ。
こうしてクルマをテールアウト気味の姿勢にしておいてアクセルを踏み込めば、やや後ろを沈めた後輪駆動のいい姿勢のままコーナーを立ち上がることができる。
これでもまだリヤが滑つてしまうところまでは行っていない。もっとリヤを振り出した方がいい。ブレーキング中に切り込むハンドリングを素早く大きくすればいい。期待どおりリヤがグリップを失うだろう。

このときはさすがにカウンターステアを当てなければならぬ。うまいアクセルコントロールとハンドリング操作ができればきれいなドリフトでコーナーを抜けられるはずだ。
リヤがグリップを回復するときには反動が伴うのだが、ユーノ

スはこれよりも小さいので助かない。カウンターステアは遅れない限り、揺り戻しはなくスムーズに立直ることができる。
もし、さほどスピードがのつてない状態でタイロコーナードリフトに飛び込む場合は、ブレーキング中のハンドリング操作を素早く、大きくしてリヤは流れないから問題ない。このときにはフェイントを使うしかない。よくラードライバーがやっているようにやればいい。左コーナーではハンドルを左に切る前に一度右に切るのだ。こうやって反動をつけて回ることにより、勢いよく左にヨリが発生するからテールも流れやすくなるといえるのだ。
こういう場合にもパワーステアリングに反応してくれるので、マニュアルより自在に操れる範囲が増える。

サスの粘りも十分だし、グリップ限界も高い
サスペンションとエンジンパワーを比べると、明確にエンジンが勝っている。もう少しエンジンパワーを上げるか、サスの粘りを無くしてやると振り回すのもよくなる出でくるだろう。
サスの粘りは十分過ぎる。よく粘ってグリップ限界も高くなってしる限界付近の緩やかもある。しかし、もつとあさりしと味づけるなら、ドライバーの意図したところまでグリップさせたし清らせたしすることができるよう思うのだ。

タイヤを同じ幅でももう少しグリップの低いものに換えてもいいかもしれない。あるいは、175/65 R14 82Hなどの少し細いタイヤに換えるのもひとつの方法ではある。ただこの場合カッコ良さという点では太いタイヤの方がいいのは確かだ。
ショックアブソーバも重要な鍵である。オプシオンのハードディスクは試してみたいが、こぼろが硬い分あつさりししている可能性はある。あととと換える場合でも、ショックアブソーバを硬くすれば、グリップ限界の粘りは少なくなるだろう。
もうひとつはD（リミテッドスリップデフ）がユーノスの場合ビスカスデフリングを使っているが、これも粘りを出す原因と思われる。機械式LSDにすればパワーオンでのリヤの滑りは出やすくなると、車両実験研究部の立花次長もコメントしていた。
エンジンパワーの方は、ファミリアに比べてやや足りない。B6というエンジン型式は同じだが、圧縮比が10から9・4に下がりがパワーも130psから120psにダウンしている。レギュラガソリンが使えるようになったというメリットを引き換えてはパンがなくなっている。フラットなトルク特性で扱いやすいが、もつとレスポンスが欲しいと感じた。これが逆にビギナーにも寛大なエンジン特性になっているのかもしれない。ギヤの選び方を間違えると大きなペナルティを課せられることなう走れるからだ。また、いっきにパワーオーバーになっては思い切りアクセルを踏めなくなってしまうから、これは好ましい。

■スタート前の点検



▲エンジンルームの点検。オイル、ラジエーター、ファンベルトの点検をする。



▲タイヤの点検。空気圧と摩耗を調べる。

スにこれよりも小さいので助かない。カウンターステアは遅れない限り、揺り戻しはなくスムーズに立直ることができる。
もし、さほどスピードがのつてない状態でタイロコーナードリフトに飛び込む場合は、ブレーキング中のハンドリング操作を素早く、大きくしてリヤは流れないから問題ない。このときにはフェイントを使うしかない。よくラードライバーがやっているようにやればいい。左コーナーではハンドルを左に切る前に一度右に切るのだ。こうやって反動をつけて回ることにより、勢いよく左にヨリが発生するからテールも流れやすくなるといえるのだ。
こういう場合にもパワーステアリングに反応してくれるので、マニュアルより自在に操れる範囲が増える。

スにこれよりも小さいので助かない。カウンターステアは遅れない限り、揺り戻しはなくスムーズに立直ることができる。
もし、さほどスピードがのつてない状態でタイロコーナードリフトに飛び込む場合は、ブレーキング中のハンドリング操作を素早く、大きくしてリヤは流れないから問題ない。このときにはフェイントを使うしかない。よくラードライバーがやっているようにやればいい。左コーナーではハンドルを左に切る前に一度右に切るのだ。こうやって反動をつけて回ることにより、勢いよく左にヨリが発生するからテールも流れやすくなるといえるのだ。
こういう場合にもパワーステアリングに反応してくれるので、マニュアルより自在に操れる範囲が増える。



SPECIFICATION

- [DIMENSIONS] ● Overall length: 3970mm ● Overall width: 1675mm ● Overall height: 1235mm ● Wheel base: 2265mm ● Tread (Front/Rear) : 1405mm/1420mm
● Ground clearance: 140mm
- [POWER TRAIN] ● 1997cc DOHC 16-valve engine ● Compression ratio: 9.4 ● Max.power: 120ps/6500rpm (NET) ● Max.torque: 14.0kgm/5500rpm ● EGI ● 5-speed manual transmission ● Power Plant frame
- [CHASSIS] ● 4-wheel double wishbone suspension ● Rack & pinion steering ● Front ventilated disk brakes ● Rear solid disk brakes ● 5.5JJ×14 aluminum wheels (option)
● 185/60R14 82H steel radial tires



Color Pin-up

EUNOS ROADSTER

●ユーノス ロードスター

Photo by Nobuhide Mori

自然と一体、クルマと一体になって思う存分ドライビングを楽しみたい——そんなクルマ好きの夢を再び取り戻すために、開発スタッフは思い切った発想の転換を図った。

解説：大久保敦彦（武蔵工業大学講師）

否定され続けたコンセプトが日の目を見た

世の中、すべて合理性を追求し続けているといつてもよい。とりわけ、自動車の世界ではエングジンド、足回りであれ、あるいはボディのデザインであれ、より高い機能性を求め、あらゆる意味で重量と合理性、経済性をもっとも重要なポイントと受けとめられてきた。

現代の自動車メーカーとは、部品を関連業者に発注し、それを集めて自動車という総合商品にまとめるべくアッセンブリー産業だ。より速く、より安く、より組み立てやすく、より廉価で質感の高いもの……など、すべてが合理性の追求だけで成り立つ企業といつてもよいだろう。

その設計担当者は、商品としての自動車についていやというほどコストを算段し、合理性を論議してきた。もちろん、一定の寸法のなかで、より有効なスペースを確保しようとか、一定の排気量のなかから1PSでも大きい出力をいかに出し、燃料は1ccでも少ない消費で納まるように……といったようにである。

が、それを立て直すために血の出るような努力を積み重ねてきた。そんな世界だったから、非日常性の申し子のような、フルオープンスポーツカーをつくらぬといった意見は、ほとんど無視され続けてきた。だが、ここにひとつの異変が起きたのである。

その辻褄は、1986年2月に設計部から商品企画開発推進本部の主席に転じてきた平井敏彦だ。マツダも非日常性のクルマがあつていいんじゃないか。

「構想としては、これはロータリーが存在するが、これはロータリーエンジン式のボラッシュヤルを世の中に示す意味をこめたい。いわばフラッグシップだ。それとは別に、もっと気軽に乗れて楽しいクルマ、非日常性の楽しみをフルに発揮するライトウェイトのスポーツカーを造つてみたい……それが平井のテーマであつた。

「構想としては、こうした軽量で面白いクルマという案はよくあったんだけど。しかし、実際にそれを商品として開発するという段階には至らなかつたんです。ちょっとそんな話が出るも、すぐ、もともとやるべき事があるはずだ………と何となくいわれて、つぶ

される宿命にあつたわけですね。ともかく、いろいろな人間から意見を集めた。思い切つたものは出た。それを……、自動車はトランスポートの道具として捉えるのではなく、あくまで遊びの要素として考えなくてはならない、出てこないものだ。

「やはりはじめで、行ったコンセプトが周囲に伝わらなくて、しかも反論が聞えてきた。たぶん、こんなクルマを造てどうするんだ……とか、RX-7があるからRX-7じゃないか、とかね。たしかにRX-7は立派なスポーツカーですが、当初のRX-7は軽量で価格的にも手頃なスポーツカーでした。が、次第に成長していった結果、RX-7を乗らなくてもいいという層を置いてしまつた感じが強いでしょう。ですから、これはスポーツカーの本質である楽しみの実現に、テーマをしばり込んでいるわけです。

平井は実にぞつてくばらんだ。こんなことではだめだ。

「マツダの長所は頭が硬いんでしようか。これまで、あまたにも『割り切り』がなされてきました。ですから、このクルマではさしたしがらみを思い切つて排除するところから始めたのです。

「もちろん、デザイナーたちはよろこんでくれた。というのも、常にスポーツカーは彼らにとってセンスを磨く格好の題材であり、習作として描き続けてきたものであつたからだ。

「ボディデザイナーは、ボディの表面の凹凸を日本古来の伝統である顔面のもつ、微妙な感じとしてめいたという。

「あたえられた条件は、FRであ

大胆な割り切りと遊びの原点に

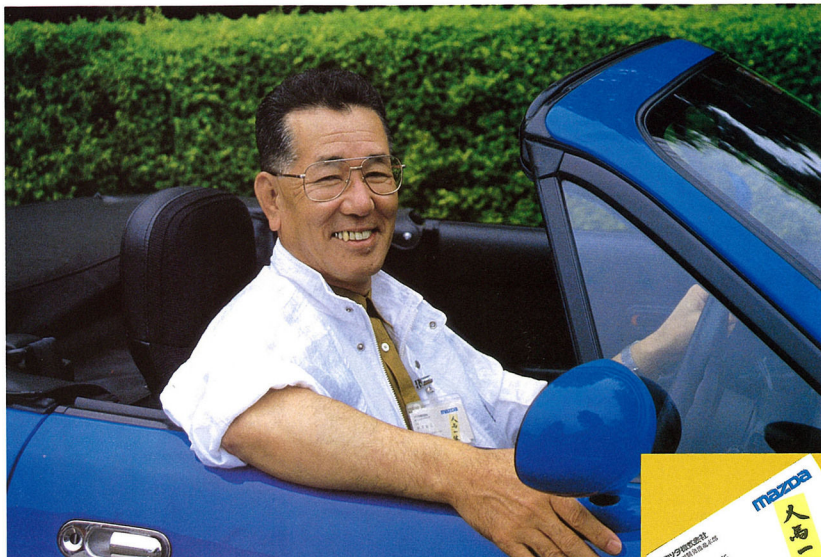
つた。そして、乗員は2名に限定すること、完全にフルオープンボディにすること、自動車をトランスポートの道具として捉えるのではなく、あくまで遊びの要素として考えなくてはならない、出てこないものだ。

「やはりはじめで、行ったコンセプトが周囲に伝わらなくて、しかも反論が聞えてきた。たぶん、こんなクルマを造てどうするんだ……とか、RX-7があるからRX-7じゃないか、とかね。たしかにRX-7は立派なスポーツカーですが、当初のRX-7は軽量で価格的にも手頃なスポーツカーでした。が、次第に成長していった結果、RX-7を乗らなくてもいいという層を置いてしまつた感じが強いでしょう。ですから、これはスポーツカーの本質である楽しみの実現に、テーマをしばり込んでいるわけです。

「はじめのうち、『人車一体』をスローガンにしたが、もっとクルマを愛用する対象として捉えるべきだ、というところから、それなら昔からある『人馬一体』というところのほうが、『スポーツカー』というところのことになった。人間が馬にまたがり、風切つて疾走するフィーリングをそのまま自動車に実現させよう、というわけである。その手段として設定されたのが次の3つの条件だった。

①走り感をフルに実現すること。
②タイムフィーリング。
③ダイレクトフィーリング。

だが、自動車は「商品ではないから、こうしたことはそれなりの条件も、すべて図面に展開し、それに沿って製造するはかに手立てはな



▲「乗った瞬間からメカニズムとの楽しい会話が始まり、身も心もスポーツを堪能できるクルマを作りたい。」ユーノスロードスターの開発総責任者である平井敬彦氏（商品企画開発推進本部・主査）。



▶平井主査の名刺には「人馬一揆」のスローガンが……。

演出の勉強は『病気の時代』に身につけた

平井は昭和10年、山口県下松市に生まれた。中央大学工学部で精密工学を学び、昭和36年に東洋工業 現マツダ に入社した。当時のマツダはまだオート3輪が製品の主力を占めていた時代であったが、軽自動車（R360）を発売した直後で、そろそろ乗用車の世界に足を踏み入れようという意欲を燃やしていたところである。

基礎設計部門において、レイアウトを担当した。試作のクルマの構成部品の設計などをやっていた。そのなかで、印象に残っているのは初代コスモスポーツのド・デザイン・ファスルスの設計であったという。

「図面に、どうすればこの条件を満足する性能を語らせるか？それが非常に難しいことでした」ともかく、図面が指針であるともなすべからず、図面上のものは絶対に出来ないという宿命があります。それを感じつつをとり、それはタイム計画による加速や絶対スピードだけではなく、音や振動を含めて、身体が受ける感覚を合わせて、それをどのような手法で、図面に書きこみ造って行くか。出来上がったものが、はたして想定していたと同じ感覚で走ることができるのか？これは、コンピュータで解析できない要素が多分にありました」ともつと、オープンカーであること自体がロードホデイに比較すれば、かなり強烈な走り感を得ることができたのはしかなかった。

機構設計が主な経歴というわけであるが、彼の場合エンジニアとしての順調な進歩だったとはいえない。昭和48年、オイルショックと排気対策に狂奔させられた時期、ご承知のようにマツダは、未曽有の経営危機に陥っている。それが、いわゆる『病気の時代』だ。

銀行のテコ入れにもかかわらず経営は存続したが、人員の整理と合理化が至上命令だった。社員は販売会社への出向政策で、彼らは金沢市にあるマツダオート石川に派遣されたのだった。

「ボジションはサービスマンということとしたが、私には修理の経験はありませんから、クチで直しましたよ」と笑ふ。

仕事はほとんどクレームの処理だった。音や振動の問題もあったが、当時は燃料の価格が高い時期だったので、当然のこととして燃費が悪いといった苦情が山積した。それに対応するのがサービスマン長の仕事だった。

「直して直る苦情は問題はないわけですが、なかには本質的なもので直りつけないものもありました。そんなとき、これはしょうがないんです……とハネつけてしまったのはユーザーを怒らせてしまった後で、誠に恐ろしくして納得してもらえず、勝手に身に付けたよ」

北陸の京都といわれる金沢市、主力産業は繊維なので、ユーザーにも繊維関係の会社が多かった。不況は繊維業界にも吹き荒れていて、支払いはいはれ。彼が責任を持ってみるとサービス料金の売掛

けが3年分もあり、これが経営を圧迫していることがわかった。「たしかに怪我には苦しんでいますが、これは大切な障害と考えました。売却がある以上はお客は離れさせられかね、技術面より人間との折衝をこの2年間に勉強させてもらいました」

人間を誤得して行く能力がない限り、開発の主旨は動かない。ましてユノスのように、コンセプトが普通の車種と異なるものでも、感覚を図面にすることも難しいが、その感覚を上司に理解してもらい、またスタッフに行き渡らせるにも、「演出」が必要だった。スポーツカー自身が、乗り手のパフォーマンス（演出）である部分が大いなのだ。

タイトフィーリングの世界を求めて

だれの言葉は忘れたが、演劇の本質を述べたものに「人生よりも人生さながら」というのがあった。

平井がこだわったのは、まさに「さながら」の部分なのである。人馬一体を実現するには、エンジンもステアリングも、ドライブの思いのまま、まさに手足のように動かせなくてはならぬ。

タイトフィーリング——すなわち、人間の身体がピタッと自動車と一体化する感覚をつくりだした。そのために、いちばん効果的なのはシートと操作系である。

まさに、戦闘機のコックピットのようである。シートの幅はあえて狭くし、ハンドルの位置関係のセッティングで、「これなら行けるぞ」という試作車ができて上り、実験部隊がテストしているところ、

ここに、相田副社長が現れる。「なんだ、ずいぶん狭いね」

平井はいつた「狭くしてあるの」です。ボディの寸法が広ければもっと広くは出来るのですが、このサイズが適切だということ……

しかし、副社長は納得してない。別にシートをケチっているためではない、非日常性のクルマは一つの乗用車の開発とは違うことを、彼らはもうしても上層部に理解してもらわねばならなかった。彼はいつた。広いということと広びる感とは違うのだ。

いままで、マツダをはじめ多くのカーメーカーの技術者が苦しんでいたのは、本当の寸法は広くなかった、それを広く体感させる作業であった。それは、クルマのサイズやコストに厳しい制約があるなかで、苦心に苦心を重ねて獲得した、このユノスではまったく逆のことを進めている。

性能にしても、より大排気量パワーとトルクを引き出すために、ターボだスーパーチャージャーだとしてエンジン屋は懸命になっているが、ユノスではすべてノーマル吸気一本にして、

しかし、パワーの不足感があつてはまずい。それなら軽くしやろう、どこを軽くしたら操つて楽しいフィーリングにもっとも有効なのか……

ボディ厚と実験部隊との間で検討が進められた。重い位置から遠いところの重量を軽くすることが、操縦性の面でもっとも有利なこととは当然である。

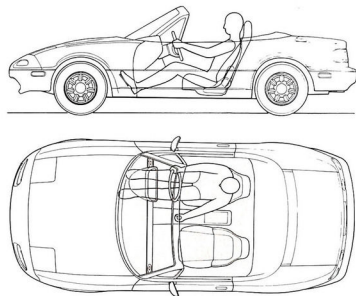
「よし、バンパーが一番遠いじや

ないか。あの骨材を移すことにしろ。むろん、剛性を保つ必要はあるから、形状をどうしてみよ」

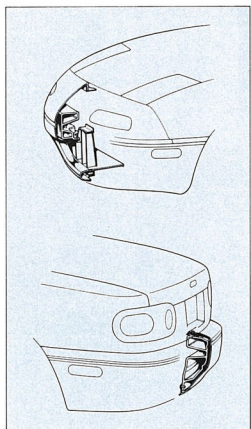
バンパー内部の構造を、軽くして、丈夫な閉断面のものにした。エンジンフードの重さも馬鹿にならない、多少値段は高くなるが、フイドはアルミ製にしようじやないか……。パツテリーもリヤトラ

ックの奥に移している。そのかわり、ボディのバリエーションはなしにして、2座オートマだけにする。オートマチックもこういう目的なら、省略していいだろう。

幸いにして、いまアメリカではスポーツモデルが人気を集めつつありミニエアーが人気を集めつつある。この方針は成功であつた。



▲車体のほぼ中央に位置するコックピット。決して広いスペースとはいえないが、このクルマには最適なサイズなのだ。



▲ブロー成型のプラスチックラインフォースメントを持ったバンパーは、軽量で優れた衝撃吸収性能を備えている。

日本よりひと足早く、アメリカで発表されたこのことだ。ハワイ試乗会でも女性ハンドルを握って、ミニエアー・トランスミッションについて感想を求めたとき、彼女は

「なんて楽しいの。まるでダンスをしているみたい」と語り、そして「ジョフアップ、ユアセルフ」とつけ加えた。女性もクルマに甘んじて、自身自身シフトアップの楽しさを味わうべきクルマだ、という意である。

平井は感動した。これこそ自分たちがターゲットにした「感覚が、きつと、同じ気持ちのひとびとがユノスを支援してくれる」と……

走り感はバランスでできるもの

立花啓毅は根柢からの走り屋といつては失礼かも知れぬが、クルマの操縦にかけは腕と理頭の両方使い、実験研究部次長という立場だから、マツダのあらゆる車種に關してかわりを持っている。その彼も、ユノスのコンセプトに対しては、とくに熱が入っていた。

どうすれば平井のいう「人馬一体」の感覚を実現できるか？ それも、複雑なシステムを使用し、いれる金を使ったものにせず、できるだけシンプルな方法やれるか？ ともかく、アクセルのオンオフが駆動力の遅れをもたらすまではまずい。

また、ハンドルを切ったとき、車体の向きが変わるまでにラグがあるようでは、とうてい人馬一体のキビキビしたクルマにはなり得ない。ききに述べた重量削減の問題は、難しくいえばヨーの慣性モ

メントを小さくするための手法で、それをもっとも効果的にする方法を考え抜いていた。

バンパー前後4kgの軽減ができた。エンジン室に掛かっている排気管を鋸物かステンレスパイプに変更してもらった。なにより、全体的に軽いうえに、ホイールベアリングは2265mmとかなり短いの



▲多くのマツダ車の操縦性と走り味のチューニングについて、実験・研究を重ねてきた立花啓毅氏（車両実験研究部・次長）。



▲ハワイでの試乗会で、アメリカ女性に改めて「マニュアルミッション」の実しさをアピールしたという。



▲キャビンのこのシフトは、日本の乗客の好みに合わせて変更されたという。

で、こうした手段は有効であった。サスペンションは前後ともダブルウィッシュボーンである。それだけでも、チューニングの可変領域は大きく、取って4WSを電子制御でやる必要はない」というように、金を使わず頭を使うというわけで、後輪を保持するリンクのバッシュの硬度を、前方のアー

ムと後方のアームで差をつけ、傾向としては、コーナリング時にリヤの車輪が軽いトイーンを与えるセッティングでテストを繰り返して行った。

「まず、このクルマ以上に一体感のあるモノはないと思いますね」とは控え目な立花が、操作のフリーリングになると目が輝いている。

「パワー不足ではけりう意地悪な笛間に、平井は『絶対スピードでもアウトパワで200km/hを越えましょう。正直いうと、そこまでは出ないと思つてあとからBMWで追いかけたんですが、良く伸びてなかなか追いつけないのは、嬉しかったですね』」

もちろん、走り感は絶対速度では無い。しかし、2台乗車重量比は理想的な50対50になっているうえ、重心が低いというメリットは予想以上の成績を示していた。立花はいう。開発に当たったけれども、これぞひとりで買って乗れりう僕も、というよりも、もちろん僕もですが……とかく平井が非常に良くてきたことは確かである。

「女性が入れば、髪をかき上げて走って行くイメージです。これはフロントクラスとの角度とか、フィードバックのリンク部の長さや形状できまるとは思いますが、これにはオープンの場合、後ろから風が巻きついて髪を乱すことを極力避けようとする。だからRX-7では巻き込み防止のパネを立てていくんですけど、それは200km/h程度の高速で話で、私が考

えていたのは130km/hぐらいで、まさに風の中を爽快にドライブしている快感を味わつてもらいたかつた。もっとも、これはかなり議論のあったところで、風が来ないというのには不自然だという声と、風は避けようという意見とすつかり議論した。

理論的には、雨の中でもクルマが走つていく状態ではほとんど濡れはない」ということは、現実には合理的なのだが、このあたりにも非合理性の要素があらわなよう

で、まさに風の中を爽快にドライブしている快感を味わつてもらいたかつた。もっとも、これはかなり議論のあったところで、風が来ないというのには不自然だという声と、風は避けようという意見とすつかり議論した。

理論的には、雨の中でもクルマが走つていく状態ではほとんど濡れはない」ということは、現実には合理的なのだが、このあたりにも非合理性の要素があらわなよう

る要素を大切にしたい。40歳を過ぎて「ベテラン」テイなバイクに乗る人たちが増えている。

青春時代の興奮を味わうとする、ノスタルジックが彼らをバイクに走らせているのだ。その感覚は自動車で体験した……というのには、50歳をすぎた平井にも通ずる。『昔の恋人のような……』。クルマ

いま、世の中には良くできた家電製品のようない自動車があふれている。いたるところで、ちょよと手を触れるだけで必要な機能があつてくれるけれど、決して一方通行のロボットではないクルマだ。ユニークな、ちょっとしたそのデザインに、位置するべきではない。路面がゴツゴツしてれば、それをキープアップしつゝなかなか乗って、ほんの40km/hのスピードで街を走つても、何か興奮が伝わってくるから……それが、危険すぎるというが、ブレーキにし

てもハンドルにしても、操縦しているのだという自然な体感があつてこそ『昔の恋』としての存在感を味わえるはずだ。

すつてみたり、笑つてみたり、ちよとぐらゐ欠点があつても、それを含めてですべてが愛着に変わるような……そんな思いのクルマこそ、血が通つているといえるのではないが……。

昔と違つて、キッチンと茶室を設けてやれば、開発そのものはそれほど大きな苦勞ではない。ただ、非常に大切なのは、微妙な味つけをすること、あとはその人生を産ませてもらつて、社内の人達を納得させることだったと平井と立花は顔を見合せて、フーにきしむ。スイッチひとつにして機械は単純なもののすが、簡素ななかにも人生をエンジョイする道具としての役割になつてくれるモノにない」と……。

簡素化された機能と装備は ナチュラル・フィール



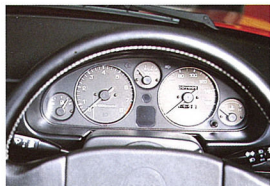
その昔、最初にクルマが生まれたころ、「走ること」とその時の風の感触は、運転する者にとってこの上ない快感であったはず。ところが現代は、豪華で贅沢で親切なクルマばかりで、乗り手もその恩恵にドツプリと満ちてしまっている感じ。何か最初の感動を皆さんお忘れじゃありませんか——というところで、生まれて来たのがこのクルマ。自然回帰志向も含めて、走りの楽しさをもう一度味わってもらおうということのようです。そんなことを念頭に置きながら、今回の使い勝手チェックは、いつもとはちょっと切り口を変えて、私、赤坂やよいがお届けします。

レポート：赤坂やよい フォト：住吉道仁



●インストルメントパネル● すべての機能重視、簡素化、親しみやすさをテーマに開発したというシンプルさが、いい味を出している。T字型のインパネは、一体成型のプラスチック製。センターコンソールを除く表面は、マットなソフトパッド加工により、落ちついた雰囲気。メータークラスターの形状は、どことなく可愛いらしいカブだよね。ダッシュボード上部は、他車のように小物類は置けないけれど、意外とスポーツカーとしては、必須条件のひとつかも。ちょっと不便なところがステイタスという部分で許せちゃうし、外からクルマをのぞけやすいオープンカーという点でも、余計な小物置きスペースは作らないほうがいい。

運転席まわり



●メーターパネル● ●メーター/インジケータ類は、半円形状のメータークラスターに、コンパクトかつシンプルにまとまっている。センターに油圧計、その左にタコメーターと燃料計、右にスピードメーターと水温計。油圧計の下にはワーニングインジケータ。メーター類はすべて黒地に白の文字と針。タコとスピードメーターの外周にもシルバーのフレームの囲みがあって高級感も忘れえない。最大限に無彩色主義で機械っぽさが絶妙。

居住性



●居住性● オープン時でも、トップ装着時でも狭い感じは受けない。平均的な体型であれば違和感はない。シートベルトも楽に締められる。しかし、ステアリングにチルトやテレスコピックの調節機能と、シートのハイトアジャスト機能がない点は、不満を持ってしまいうと少なくともはなさそう。



●シート● 体をピッタリとホルドするバケットタイプで、座り心地も悪くない。手動リクライニングで、後壁面まで倒せる。ハイバックシートのヘッドレストには、スピーカーも内蔵されているので快適なもの。ブラックで統一されたインテリアはカッコイイけれど、ホコリも目立ちやすいので注意……。ちなみにシートスライド量は190mm。



●シートベルト● ベルトはここから引き出す。センターピラーから引き出すクルマと比べれば、手の動きがちょっと大きくなるけれど、使い勝手としては悪くはない。



●ステアリングホイール● スポーツカーとしても大切なアイテム。標準仕様のウレタンフォーム巻きの3本スポークも悪くないけれど、スペシャルパッケージ仕様で付いてくるこの本革巻き（MOMO製）も、ずっごくカッコイイ。スポーティな小径（直径370mm）で操作しやすい。2つのデザインを楽しむのも嬉しい。T字型のセンターパッド（クレタ製）を、バカッととはかすと、ガラッとスバルタンなイメージに変身するのです。

●シフトレバー● 短く直立しているのが特徴で、素早いシフトワークが確実にできちゃ。ストロークが短いというだけで、女性も、手の短い人も（?）扱いやすい。シートに座った状態で操作しても、ひしみを浮かせることなく、軽快な運転が可能。運転時にクルマとの一体感を強く感じるのも、シフトレバーの長さかなり影響している。



●ペダル類● アクセルとブレーキは、ヒール&トウをしやすい形状と配列になっている。また、アクセルストロークは長めなので微妙なアクセルワークが可能。スポーティドライブでのコントロール性と感触重視ということから、倍力装置の効かせすぎを避けるとともに油圧回路剛性を高めているので、ブレーキは重めに設定されている。

●スイッチ・レバー類● ステアリングコラム左側のレバーは、ワイパー&ウオッシャースイッチ。右側にはヘッドランプのワイパー用のレバーで、とっさにもシングル。センターコンソール上部には、ハザードスイッチとヘッドランプリトラクター用スイッチ。このリトラクタースイッチは、リトラクターヘッドランプの起立と収納のみに使用する。





●室内灯● オープンカーでもの、室内灯は天井には付けられないよね。では、どこかというところ、センターコンソールの両脇に1つずつ。ドライバーが使用する時も、ナビゲーターが使用する時も、夜間の視界をさまたげないのも利点。女性としての観点で、コンソール横のフロアにバッグを置くことが多いので、光の近くで探しモノができるのはけっこう大きいポイント。もちろん、ドアスイッチとも連動できる。



●サンバイザー● 左右のサンバイザーは、それぞれを上下に2つ折りができる。オープン時の風を巻きこまじょう、コンパクトにたたみこめるわけ。オープン走行中、髪が気持よく後方にたなびくように計算されているので、ワンレンの彼女の髪もロードスターのアクセサリーねっ！



●ドアミラー● ただのドア内でも、四角でもなく、バランスのとれた美しいカタチ。なんといってもおちやめ。意外にも大きなミラーは視野も広く見やすい。手動でコントロールするけれど、許せてしまう。

●トランクルーム● トランクルーム自体は小さいが、走り性能を重視するロードスターの性格を考えると、ヤムを得ないのかも。とはいえず、内に荷物を待ちこめないので、使用頻度は他車より多いのでは……。小旅行程度なら問題はない。



●グローブボックス● 助手席正面のグローブボックスは、収納量はまあまあだけれど、閉めた状態で、すぐ開けるのは難しい。のぞき込むと内部が少し見えちゃう。それに、プラスチックがちょっと薄めで、昔の軽自動車みたいな安っぽさが残念。ソフトパッド加工の美しいインパネとは、ちょっと見劣りしちゃいますね。でも、オープン時のためのロック機構は頼もしい。

快適／便利装備



●エアコンシステム● エアコンはディーラーオプションで装着できる。ただし、オートじゃなくマニュアル仕様ののみ。でも、ごく限られたスペースだけを冷やしたり暖めたりするだけだから、マニュアルで十分。風量は4段階切り替え。温度調整、内外気切り替え、吹き出しロセレクトの各レバーを含め、操作パネルはごくシンプルで操作しやすい。



●オーディオシステム● デジタル表示の力セットデッキ付AM/FM電子チューナーは標準装備。スピーカーシステムは両サイドのドアに内蔵されたスピーカーと、助手席、運転席のヘッドレストに内蔵されたものを合わせて計6スピーカー。オプションのCDはオーディオシステムの上部の入口からスライドさせて入れるシンプルなもの。デジタル表示板は、チューナー使用時以外は時計表示で、チューナー使用時でもワンタッチで時計切り替えができる。オーディオ全体の各スイッチ類はとてもシンプルで、高級感も感じない。オーディオ使用時は、まるでボディソニック。ヘッドレストからの音で、オープン時も快適な音が楽しめるのはポイント高い。

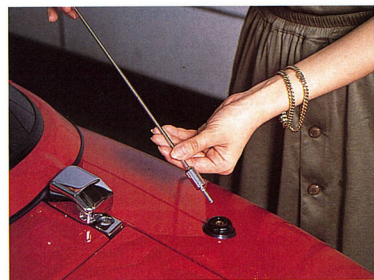


外まわり／その他

●リアコンビネーションランプ● まあ、なんてワイの// こういう遊び心って楽しい。左からウィンカー、ブレーキ、バックランプ。おでんがお面にのっているようなこのデザインは、フロントの個性的なリトラクタブルヘッドライトにも決して負けない絶品のバランスねっ！



●ドアノブ● 横長の4本型で、見た目には小さくてもスリッパしているのだけど、ノブには指が1本しか入らない。人差し指を入れるが、親指を入れるが、それとも……。いずれにしても、ちょっと力を入れづらいのが難点。理想的な開け方は、親指を入れて、残りの4本の指でドアパネルをおさえながらやるのがいいみたい。

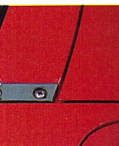


●脱着式ロッドアンテナ● アンテナの根元がネジ込み式で、トランク上部右側のボアに脱着できる。だが、盗難の危険性も考えると、アンテナを立てたままクルマを離れられないので、いちいちめんどくさくともトランクにしまわなくてははいけなし。無精者でなくとも、いつかラジオを聞かなくなりそう(?)。アンテナを付け忘れて、高速道路等で急に道路状況を開きたくった時などは不便。やっぱり、パワーアンテナがほしいところだ。

ハードトップとコンバーチブルトップ

●ディタッチャブルハードトップ&コンバーチブルトップ● ハードトップはSMCプラスチック製でオプション設定である。一体成型の部品としては最大級。コンピューターによる強度解析をして軽量化と強度バランスを確保している。ガラス製リヤウィンドウを持ち、8カ所で固定される。コンバーチブルトップは、シンプルで構造で開閉の手順は簡単。組み立てた状態でもしっかりとれている。耐候性も従来のコンバーチブルトップをしのぐということだ。リヤウィンドウは塩化ビニール製で、ファスナーにより開閉可能。

★ハードトップを外す手順



▲③: ①と②で合計4カ所のロック・レバーを外したら、ハードトップをおさなから全体に後方へスライドさせ、リヤ・デッキ・ロック部分を、写真のリヤ・デッキ・スタッドから外す。(左右2カ所)



▲②: ボディサイドとの接続部にあるサイド・ロック・レバーを、UNLOCKボタンを押しながら外す。(左右2カ所)

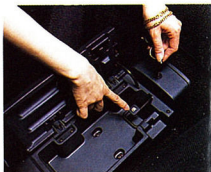


▲①: フロントピラーとの接続部にあるトップ・ロック・レバーを、UNLOCKボタンを押しながら外す。(左右2カ所)



▲⑤: 問題はその後。このトップはどこへしまったらいいのかな……。実は専用のラックが用意されているが、これがけっこうかさばる。このハードトップを買い手はあらかじめ砂収納場所を確保しておかないとダメ。

●パワーウィンドウ● オプションのパワーウィンドウのスイッチは、灰皿とコンソールボックスの間に設けられている。斜面部なのでシート固定時の向きにも引っかかり、操作しやすい。使用法は左右それぞれ手前側を押すと閉まり、下方を押すと開くシステム。余談だけれども、左右のウィンドウの三角部分は、三角窓として開閉できるとポイントが100くらいあがっちゃうんだけどまあ〜// 三角窓のファンは意外と多いが。アツ、それから、どうせならパワーウィンドウにワンタッチ解除機能をつけてほしかった。マニュアルミッションで、高速の料金を出たあとに意を開めるのって、けっこうたいへんなんですよ。



●小物入れとフューエルリッドオープナー● それにしてもユニーク・ロードスターには、グローブボックス以外の小物入れが少ないのだ。シートレバーの後ろのフロアパネルに灰皿とキー付のコンソールボックス、シートバックポケットがある。この中にフューエルリッドオープナーが隠れているのは、オープン時のいたずら防止に万が一の。灰皿はスライド開閉式で脱着が簡単、タバコを吸わない方や禁煙車にする方は、外しっぱなしで小物入れにするのも1つのアイデア。

★コンバーチブルトップにする手順



▲②: 折りたたまれているトップを、ゆっくりと持ち上げ、前方へ引き起こす。



▲①: まずはトップが収納されているところのカー(トップ・ブーツ)を外す。



▼⑤: はい、出来上がり。機もリヤウィンドウも張り具合は“ピンピン”です。



▼④: リヤウィンドウを持ち上げ、ファスナーで閉じる。



▼③: トップ・ロック部分をしっかりと噛み合わせたら、ロック・レバーでロックする。次にサイド・ロック部分も同様にロックする。



●トランクルームにバッテリー● なぜ、トランクルーム内にバッテリーがあるのでしょうか? ロードスターのために開発された小型・軽量バッテリーは、前後重量配分のバランスを取るために、後部に載せられた。写真では、バッテリー・モーター・タイヤもムキ出しだけど、実際には両方ともきちんとしたカバーがあるから心配なく。



夢工場

ストイシズムのすすめ

福野 礼

1973年の夏、ボクはアメリカでドラッグレースを初めて見た。ロサンゼルス市近郊のオレンジカウンティにあるドラッグレース専用コースで、その夏のドラッグレース・シリーズ戦のファイナルレースを見たのである。

高校2年生だった。ドラッグレースは、スタンディングクスタートから1/4マイル(約403m)までの加速を競う、単純な競技だ。2台のマシンが同時にスタートし、勝ち抜き戦で最終的な優勝者を決定する。F1などのように信号の指示によってスタートするパシフィクスタートではなく、どちらか1台が先にスタートラインを切った時点でタイムのカウントが始まるクティクススタート方式だから、勝負にはちゃんとカゲ引きがある。

スタートの瞬間で勝負はほとんど決まるから、レースの展開次第で、必ずしも最速タイムを記録したマシンとドライバーが優勝するとは限らないのだ。そこがこのレースの面白さである。逆にいえば、それくらい技を競い合う面白さはない。実に単純である。

その単純さ、単調さをいかに面白く見せるか、主催者(NHRAリナショナルホットロッドレース・アソシエーション)は徹底的に凝った演出をしている。そのひとつが、複雑怪奇なレギュレーションである。

マシンは、形態、エンジンによって基本的に10クラス以上に分けられ、さらに過去に記録したタイムでコル地点の速度2回終速によるハンディが細かくつけられる。主催者(ヒュニア)にしか分からないようなアルファベットの記号でクラスは分けられ、実力の拮据する2台が選ばれてスタートラインにつくのである。

しかし、おかたの観客はそんなものは知らない。知らなくてもレースが楽しめるように競技の進行を盛りあげ、ショーとして演出しているのである。アメリカ人はこうした盛り上げが実にうまい。毎年1度のローズボールしかり、インデイズ500レースしかり、である。この日も、いかにも田舎くさい地元のブラズバンドとチャリダーのパレード



に始まって、軽飛行機のアクロバット飛行、スカイダイビングと、ムードが少しずつ高められていった。

しかし何よりもレースのムードを高めているのは、観客自身だった。何しろ観客の80%はマリファナを吸って、フツフツんでいるのだから。

ヒッピーの時代だった。髪を肩まで伸ばしたヒゲ面の男が、雙葉の毛を肩まで見ながら何を意味するのか、ボクには理解し難かったが、とにかくその日が、その夏の最後の大イベントであるのは確かだった。8月の最後の週の土曜日、学生たちは、3カ月の長い夏休みを終えて、9月から新しい学年、新しい学校へと進級進学していく。彼らにとって、いろいろな意味でその日は最後のサマーバケーションになるのだ。

やがて、スタート前のエキジビジョンが始まった。葉巻きのようなカタチの奇妙なマシンがコース上に引き出されると、場内に大歓声と拍手が起こった。先ほどから、ボクのとおりでマリファナを吸いながら貧乏ゆすりをしてラッパでいた25・26歳の中年のヒッピーが、突然身を乗り出してボクに囁いた。「これが凄いんだ。これが凄いんだ」

うわさに聞くロケットカーだった。F104戦闘機用のGE-T79ジェットエンジンにアルミのカリをこぼせ、4つのタイヤとコクピットをくりつけた、怪物だ。エンジンが轟音を発して始動した時、観客席のボクはヒリヒリという振動にゆれた。スタートラインについて、今にも分解しそうにボディをふるわせている、その恐ろしい怪物ロケットの最先端に、白いヘルメットをかぶったドライバーが小さく見えていた。17歳のナナハン暴走族少

年であつたボクには、彼が本当の英雄に思えた。

観客席の興奮が極限まで高まったと感じた瞬間、ドカーンという爆発音を発してアフターバーナーが始動した。マシン後部のノズルから真赤な火炎が噴出し、腹にパンチを食ったような衝撃が伝わってくる。

マシンは一気に猛然とスタートを切った。いやスタートなんでものじゃない。パチンコでハジキ飛はさるくらいいの勢いである。

長い長い直線コースの横にズラリとならんだ観客席の前を、地面から土はこりというか煙を巻き上げながら、1本の矢のようにすさまじい速度で、ロケットカーはつき抜けていった。顔にケロシンの燃えた熱風がボンとあたってきた。雷鳴のように遠く空までその音は伝わっていった。

1/4マイル加速タイムは5・8秒！マシンはその5・8秒間に、時速354マイル(約570km/h)に到達していた。シヨック。

それまでの17年間のボクの人生感を、大分サでなく粉々にするシヨックだった。何だか知らないが、これが本物なんだという気分に取りつかけていた。やつと本物に出会ったんだ、という奇妙な感動に。

余韻はまだ観客席全体を包んでいた。誰も顔を上気させている。

ふと振りむくと、さっきのヒッピーと目があつた。

「凄いだろう!」彼は無表情にいった。

「うん、最高さ!」

ヒッピーは手に小さく持ったマリファナを大きく吸った。

「お前、アポロの打ち上げ、見たことないだろう?」

「……何の打ち上げ、だっ?」

「アポロの打ち上げ、さ」



「……」

「1969年。7月16日だ。アポロ11号の打ち上げさ。オレはあのとき、ケープケネディでそれを見てんだ。3日かかっただけで、その中に白いサターン・ロケットが浮かび上がっている。オレは何時間も寝ないでそいつを見ていた」

「打ち上げを見に来たサジ馬は、100万人だ。ワン・リオン・ビープルさ。だ。100万人が2日間、白いロケットを眺めていっしょに過ごした。夜になると、サターン・ロケットが何10本もあびせられて、その中に白いサターン・ロケットが浮かび上がっている。オレは何時間も寝ないでそいつを見ていた」

「月に人間が行くんだ。みんながそういつていた。その興奮に酔っていた。ロケットに人類史上初めて最大の出来事だとか、これから新しい未来社会が始まるんだとか何となく、そんな話をしていた」

「打ち上げの日ば、みんながひとつだった。どこで人と目があっても、友達みたいに話げできた。そしてそのときがいよいよ近づく、金貨が立ち上がってならんで、かなたのロケットを見つめた」

「ドラッグレースのメインプログラ

ムがコース上で始まっていた。ノーマルボディのカマロやマスタックが登場する。市販車に近いストッククラスのマシンだ。ゴロゴロという低いV8の音が聞こえてくる。

「最後の10秒は、金貨が声を出して、秒読みをした。100万人が声を合わせてカウントダウンをしたんだ……」

「最初は、ロケットの下からバツとオレンジ色の火が見える。次は白い煙が出て猛烈な勢いで広がっていく。ロケットが少しづつ浮いていくのが分かる。そう、双眼鏡で覗いているとな、こまめではTVを見ているのと同じさ。違うのは、その後だ」

「1秒かそこらすると、何処も離れていくオレたちのところに、もの凄いい音が伝

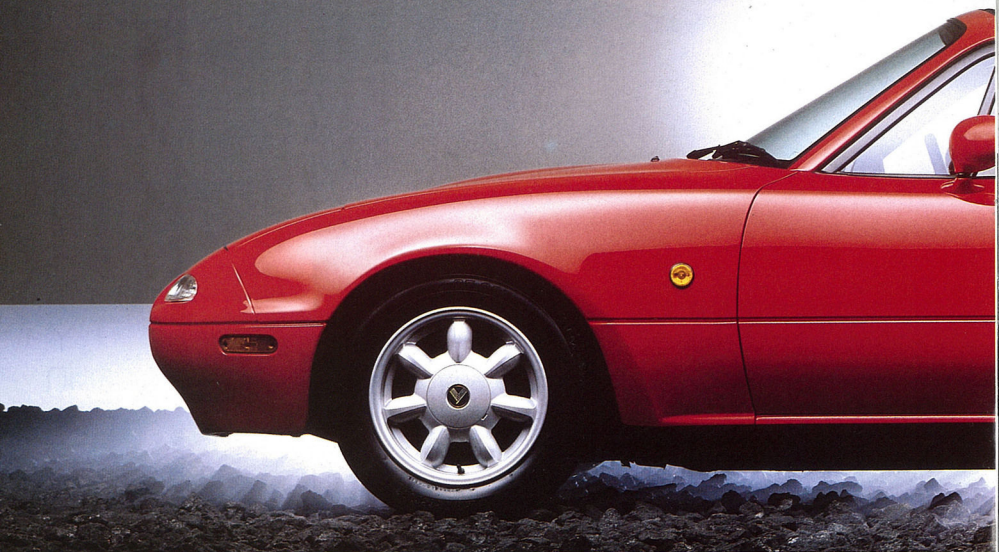
わってくる。ゴッという、地鳴りのような、空気をふるわせる恐ろしい音だ。地面がビリビリりと地震のように振動しはじめる。そして信じられないくらい、爆風が、アポロ11号の熱気がドーンと伝わってくるのだ」

「レースがスタートした。観客からバババと拍手が起る。みんなバツバツとドラッグやハンバーガーをバクついてる。『……みんな何か叫んでいた。大声で口々に何かいつてた。オレも叫んだ。何を叫んだか忘れたけど、異常に興奮して叫んだんだ。そして月に向かって雲の中へつき進んでいく小さな白いロケットの先端に、生命をかけた男が3人乗っているんだと考えただけで、どうしていいのか分からないくらい胸がふるえる。100万人が空の一点を見つめ、拍手をして何かを叫びながら、きっと同じことを感じてたんだと思う」

「そこの一瞬に話すと、そのヒビは2ヤリと笑った。前衛が一本なかった。『それっきりよ。オレの人生はここから変わったんだ。何を見ても、何をやっても、あんな気持ちになれたことはない。それっきり一度もいね。アポロの打ち上げも、失敗した13号のときにもう一度見に行つてみたけど、感動なんかこれはなかった。そのアポロも打ち切られちゃって、いまはドラッグレースがよいんだ。いいか。さっきのロケットカーいなか、あの日のアポロに比べて、マッチの火みたいなんなんだ……」

「ドラッグレースは徐々に速いマシンへとプログラムが進んで、その日の最後1/4マイルを6秒台で走るトランプ・ユエールというマシンが登場するセッションになった。3000馬力の8L・V8エンジンを搭載したマシンが次々に高タイムを記録していく」

「だが、ボクは月に向かって飛んでいくアポロ・ロケットのことを考えていた



午後4時、長いレースは終わった。その夏のドラッグレースはすべて終わり、夏休みも終わった。ボクスの2カ月のアメリカ滞在の最後の日曜日だった。

あのヒッピーはいつの間にかいなくなっていた。きつと誰かをつかまえて、アポロの話をしているのだらう。

それから約1ヵ月後の10月6日、エジプト・シリアとイスラエルの間で、第4次中東戦争が勃発する。全世界にエネルギーショックがおそいかり、暗い70年代が始まった。ドラッグレースは、その年で中止された。

■ ユノス・ロードスター。いいじゃないか、素晴らしいと思う、見ていて楽しいし、乗っても楽しい。オープンにして天気の良い日に乗れば、交差点を曲がるだけで、スポーツでできる。友人の家に遊びに行くだけでも、スポーツでできる。こんなクルマは、初めてだ。

それに第一安いというのがいいじゃないか、気がねなく毎日乗れる。毎日乗ってスポーツでできる。確かにユノスを買うと、幸福になれるかもしれない。

ボクは、17歳の夏の日以栄、心の中にあるひとつのストイシズムを持つようになった。

ボクは禁欲主義者では（もちろん）ない。でもある種のものに対しては、そうであるともいえる。

フェラーリには、1年半で4500kmしか乗らなかった。雨の日は乗らない。洗濯の日も乗らない。仕事には一切使わない。人前に乗っていったこともない。女もほとんど乗せなかった。友人の結婚式に出席するとき、誘惑に負けてスーツを着て乗って、尊敬する大先輩の徳大寺有恒氏にまなもと目撃されてしまったのは、失敗だった。

フェラーリだって、最近の328クラ

スになれば、日常の足として充分使える。日曜日の渋谷西武の駐車場にだってなべれるし、夜中の3時にホープ軒のラーメンでって食いに行ける。

そうしないのが、ボクの中にあるフェラーリに対するストイシズムであると思う。本当にそれに乗るのにふさわしいと思えるときにくるまで、乗らない。乗らうと思うときは、それにふさわしい気分になるように自分の気持ちを演出していく。ヴェルサチのサマーニット一枚で、その気分になれる日は、それによかった。前日の夜から洋服を用意して朝4時に目をさまし、箱根に走りに行ったことがある。真夏、早朝の東京を全開で走り回ったあとにスポーツクラブへひとりで行った4500kmしか乗らなかった。

たった4500kmしか乗らなかったけれど、徹底的にストイックに接することによって、ボクはその能力を100%享受することができたのだと思っている。スポーツカーは、走ることへの憧れというよりも、なくロマンティックな衝動から誕生したのである。乗る人間の感覚の器が大きければ大きいときは、乗る楽しみも大きくなる。ボクは思っている。非日常的なスタイリング、とてもないハイパワー、常識ハズレの高価格。スーパースポーツカーのこうした特徴も乗る人の感覚をより高めていくための演出のひとつなのだ、と思っている。

ユノス・ロードスター。安くて手軽で、結構である。通学にも、ラーメンを食に行くにも、何の気もなしに使える。あまり深く考えずに、楽しく買って、楽しく乗ればいいじゃないかという。そのとおりだ。

でも、きつとボクならそうはしない。

この5月、久しぶりにアメリカに行ったとき、オレンジカウンティに立ち寄ってみた。今はコースに雑草が生え、青ガエルの巣になっていた。

トウルーハート



クルマの脇をスリ抜け、シャッターを開けると、薄暗いガレージのフロアから、眩いばかりの朝の白い光が、飛び込んできた。昨晚入念に洗車し、磨き上げた、真紅のクラシックレッドに塗られた小さなスポーツカーのシルバーエットが浮かび上がってくる。

僕のユーノス・ロードスター。

スペシャルパッケージとCDプレイヤーのオプションを加えた仕様だった。

どれだけ、この日を、この瞬間を待ち続けたのだろうか。『ミアータ』という名のアメリカ仕様が自動車専門誌を賑わせてから数カ月たった8月上旬に予約注文して、それから1カ月。ひと目見た時から恋してしまったユーノスが僕の手元につて来るのを、クリスマスを待つ子供のように、1日1日をカウントダウンしたものだ。クルマを買うのに、こんな気分になったのは初めて。

すでに、慣らし運転は納車の日に済ませてある。けれども、この週末の今日がヴァージンドライブ。いっしょに出かけるガールフレンドの暢子には、まだ、見せても触らせてもない。空は青く、澄み渡っていた。

簡単な作業でソフトトップを降ろし、カバーをかける。1回だけブリッジを降ろし、心熱くなる、乾いた排気音をまき散らしながら、ユーノスをスタートさせる。

「まるで、オモチャみたいに可愛いね」

それが、いつもよりずっとオシャレして、キメにキメた暢子の第一声。僕だって、この

Story
Naoki Aoyama
Photo
Yasuo Kobayashi
Model
Nobuko Sone



日のために、クルマに似合いそうなワイドロープを買い揃えた。目立つ、そして乗り手の全身が外から見えるオープンカーに乗る時には、ファッションにも気をつけたい。目的地は伊豆高原。高速道路とワインディング、さらに高原と海沿いの道を制覇する。最高に贅沢なコースを走破しようという計画。フルオープンのまま東名高速に入り、厚木ICから小田原厚木道路にのる。5速3.550回転の100km/hクルーズは、サイドウィンドウさえ上げれば、風の中を走る気分浸りつつも、快適だった。その終点からは、100R、200Rの高速コーナーが連続する箱根ターンバンクを駆け上がり、大観山から湯河原パークウェイを経て、相模湾に面した熱海ビーチラインに出た頃に、青い空と白い雲を映し出すボンネットに、ポツポツとレインドロップが踊り始める。所詮、天気雨ってやつだ。しかし、コクピットに雨が入ってくることはない。

「空が私達を映したんじゃない」

そう暢子がいふ。たくなるほど、僕達は、ハイな気分、大騒ぎしながら走っていた。しばらくすると雨はやみ、初秋といってもまだ夏の気配を残す陽差しが照りつける。強力なエアコンをONにして、頬を撫でる潮風とミックスさせた。

気がつけば、ここまで一度も休んでいない。操縦する無類の楽しさと、小気味良い排気音の快感。それから風を切って空の下をクルーズする夢心地のような快感が、きつとそうさせたのだろう。左手をドアにかけ、タイトなバケットシートに体を洗めた暢子は、ユーノスをしつかり着こんでいるかのように見えた。「大柄なスポーツカーよりもつとクルマといっしょに走っている気がするわ。ねえ、ドライビングシートに座らせてくれないか？」僕は暢子の言葉を無視して、海面に飛び込みそうな海沿いのカーブに、ステアリングを切り込んだ。

「そうね。今日は始めてのドライブよね。やっぱり遠慮しておくわ」

暢子は、謝るように、そう言った。



運転好きの暢子がステアリングを握りたくなる気持ちはわかる。でも、他のクルマならそうさせても、このユーノスだけはたとえ暢子でもドライビングシートを譲る気にはなれなかった。

国道135号を南下し、川奈をすぎて、伊豆ぐらんぱる公園の大きな地球儀温室の手前を右に折れると、そこが伊豆高原だった。

僕達が予約しておいたホテルは、広大な高原リゾート、伊豆高原・泉郷。まるで、大室山と伊豆シャボテン公園が庭のようなその一帯には、泉郷が経営するホテル、プチホテル、コテージ、別荘が点在する。そして、今日泊まるのは、89年7月20日にオープンしたばかりの、泉郷プラザホテル・アネックスのコンドミニアム・ホテルだ。

ツインルームからファミリールーム、そしてメゾネットタイプの客室があつて、全室オーシャンビューの大パノラマを独り占めてみるバルコニーと、長期滞在用のキッチンが付く。屋上プール、サウナ付観望浴室、アスレチックジム、ランドリー、10面のナイター可能な全天候型テニスコートなど、付帯設備も充実している。つまり、ホテルのホスピタリティと、コテージの気ままさを兼ね備えた、オシャレなリゾート空間というわけだ。

今のオフシーズンなら、ルームチャージ1万4000円とリーズナブルなラックスツインルームに部屋をとり、すぐ近くの泉郷プラザホテルまでクルマを走らせ、遅めの朝食をとる。

午前中は、コンドミニアム・ホテルの屋上にあるプライベートプールで、柔らかな陽光差しを浴び、海を眺めながら、リゾート気分を満喫し、アスレチックジムで汗を流す。ジムは「オーブンスポーツにもっと似合う男になるには、体を鍛えなかつちゃね」という暢子の提案だった。

超近代的でハイテクな建物のコンドミニアムの裏手の一段高いところにある、南欧風のプチホテル、サンタバーバラのレストランでランチ。部屋でシャワーを浴びてから、午後の過ごし方の相談。もちろん、ユーノスの

EUNOS ROADSTAR in IZU KOHGEN



IZUMIGO PLAZA HOTEL

取材協力：株式会社 いすみこう 伊豆高原泉郷コンドミニアムホテル 泉郷プラザホテル プチホテル・サンタバーバラ プチホテル・サンタモニカ（すべて伊豆高原 泉郷） いすみこう予約センター ☎03 (706) 3001



IZUMIGO CONDOMINIUM HOTEL

高原ドライブに決まった。
ホテルからクルマを出す。そこが天城高原へ続く遠立山道路。ユーノスはビッタリの高原の緑のトンネルの中を駆け抜けることのできる。交通量の少ないアスファルト・ロードである。春にはピンク色の花びらが、海風に舞い散るさくらの里の手前を左に進むと、そこがメイプルロード。
長いストレートを抜け、左へと折れると、まずはゆるやかなコーナーが続く。しかし、伊豆スカイライン天城高原ICに接続するあたりは、箱根のワインディングを思わせる、タイトなコーナーが顔を出す。
ユーノスは、ツインカム16バルブのエンジンをリミットまで回し切り、快音を響かせてくれとばかりに誘惑する。が、ユーノスの付き合いは始まったばかり。だから僕は、自分の中からこみ上げてくるスポーツ・ランの衝動を制し、深い森の緑の中を縫うワインディングロードを、ユーノスの走りや挙動を確かめるような、慎重なドライビングを思いつく。気がつく、サンングラスをあてた顔は横顔を覗いている。
「どうして、こんな気持ちのいい小さなオープンカーが、今までなかったのかしらね。ドライビングしてる姿も素敵……」
彼女は、かつてのロータス・エランやオースチンヒートレー・スプライトといった、当時の若者が熱狂したライトウェイトスポーツなど、知るはずもない。けれども今、感性豊かなうちに、ユーノスがもたらしてくれたライトウェイトなオープンスポーツで夢のような世界を駆け回る感動を味わい尽くせるのは、幸せ以外の何物でもない。
ホテルに戻る途中の、下りのワインディングロードを、僕はほんの少しペースアップして、駆け下った。
つても、ステアリングを握って飛ばしているあなたを見てると、ちよびり嫉妬してしまう。だって、私よりユーノスに夢中って、意志まで通じあっているみたいだもの。
暢子の言葉が、何故か僕の心に残った……。



PETIT HOTEL SANTA BARBARA

今日、2回目のプールは、サンタバーバラのガーデンプール。ビジター料金500円で利用できる。

夕食は、部屋のキッチンを使って、2人つきりて、買い出しのために、陽が西に傾き始めた空の下に出る。考えてみれば、暢子が僕に食事を作ってくれるなんてはじめてのこと。だからという訳じゃないけれど、いつもよりずっと可愛く見える。海辺の魚屋サンで、新鮮な魚類を手に入れ、ホテルに戻ろうとすると、西の空は夕陽で赤く染まっていた。僕は、眺めのいいパークングスペースにエーノスをとめ、リヤデツキに腰をかけた。燃えるような空を正面に見据え、2人で肩を並べる。インパネに煌く照明と、CDプレイヤーから流れる、ドナ・サマリのスローナバーが、ロマンチック気分を盛り上げてくれる。夜気を含んだ、高原の秋を示げる冷たい風が、暢子の長い髪にからみつく。

エーノスに終極した、2人だけの晚餐を終え、ベッドに入ったのは、もう11時近かった。僕は、昼間、暢子が口にした言葉が今だにひっかかっていた。そうして、楽しかった一日に、しかし「何かがが」と感じ始めていたのだ。その答えは、今だに頭の中を駆け巡る。エーノスの走る姿と排気音が、出してくれ。

翌朝、いつても午前4時。まだ空が暗いうちに、寝をたてて、深い眠りにについている暢子を1人ベッドに残し、僕は外へ出る。エーノスのソフトトップを降ろし、タイトなコクピットに体を滑り込ませ、エンジンがかかる。

そうなのだ。エーノスは男と女がチャラチャラと来る。2シスターオープン遊びのグルマじゃない。男だけ、あるいは女だけで、純粋にスポーツカーの世界に浸ってこそ、価値があるのだと思ふ。九一日、エーノスと会話して、そう気付いたのだ。

月あかりのスポットライトを浴び、紺碧の空の下、1人でワインディングを目指す。細身の僕の体さえ確実にホールドしてくれるシートに身を委ね、ストロークが短く、カ

EUNOS ROADSTAR in IZU KOHGEN



チツと決まるマニュアルギヤボックスの、それぞれ100 km/h、130 km/hまで伸びる2速、3速を駆使して、夜明けの伊豆高原から天城に向かう。短めのストレートで全開をくれてやり、コーナーの手前で、絶妙なタッチのブレーキングとシフトダウンを、ヒール&トウでこなし、正確なステアリングを切り込む。パワステがあっても、しっかりとワイールだ。タイヤが派手なスکیل音をわめかせ、深いコーナーに入っていく。

いま僕は、スポーツカーを操る喜びと、ドリフトをコントロールする楽しみに酔っている。天城へ至る無数のコーナーを、時にはティールを滑らせ、一気にインに向けてクリアする。ユーノスは、いかなる状況でも、コントロールがぶつた、たとえティールが流れたとしても、地に足がついたような走りなのだ。

伊豆天城の、気がつくとも東の空がラベンダー色に染まり始めた朝焼けの下を、スポーツマインドを刺激し続ける排気音を轟かせながら、マシンと一体となって駆け巡る。

誰もこの世界に立ち入ることはできない。たとえ最愛の暢子であっても。僕はそう心の中で、確信したのだ……。

カーライフの トータルプレゼンター

ユーノス・チャンネルは、ポスト・ヨーロッパ感覚のカーライフを提案する新しいタイプのディーラーだ。いま、9月1日の開業に向けて株ユーノスを中心に最後の準備が進められている。当面の取り扱い車種はユーノス・ロードスターとシトロエンBX。さて、ユーノスとはどんなディーラーなのか。コンセプトから将来展開までを総点検してみよう。

レポート：石野良太郎



▲株ユーノスの今後の展開について語る篠原夫・専務取締役。



▲株ユーノス本社がある東京・日比谷の大和生命ビル。日比谷公園の前にあり、左隣は帝国ホテル。

4つのテーマでスタートした4番めのチャンネル

ユーノス・ロードスターの原型となったのは、81年7月に設立されたマツダ・ノースアメリカ(MANA)のライトワエイトスポーツプロジェクトだった。基本的な方向は84年にかたまり、86年春には市販型のベースとなる最終試作車が完成、発売に向けての準備は着々と進んだ。

このロードスターモデルを日本で販売する計画が本格的にスタートしたのは88年春。従来のマツダ・デューラーとはまったく違った路線の販売ネットワークを作り、日本国内でのシェアアップを図りたいという願いが、ユーノス・チャンネルとして具体化した。

ここへ気になるのは、なぜ、マツダが新しい販売ネットワークを必要としていたのか、ということだ。すでにマツダ店、マツダオート店、オートラマ店と3つの販売チャンネルを持っていたのに、もうひとつ新しいチャンネルを作った理由。

「ユーノス・チャンネルのねらいは4つあります。まず第1に、マツダの課題である国内販売比率の向上、次に東京や大阪といった大都市マーケットでのシェアアップ。第3は乗用車をもっと売らなければならないこと、そして第4が高級車、高級車の販売、これを満たすための新しい販売チャンネルがユーノスです」

マツダではこう語っている。つまり、ユーノス・チャンネルには、この4つのテーマが与えられているわけだ。

もう少し詳しく説明しよう。まず、第1の国内販売比率向上だが、マツダは輸出型の自動車メーカーである。フォードと協力関係にあり、全世界にクルマを輸出しているアメリカでのRXTやヨーロッパでのカペラのように、輸出先では非常に高く評価されているメーカーだ。

しかし、輸出にばかり頼っていないのは、今年の春まで続いた異常な円高で多くの日本企業が海外部門で赤字を出したことが証明した通りだ。日本のメーカーである以上、国内のマーケットをおさえておかねば、という考え方は、どのメーカーにもある。

実際、マツダがユーノス・チャンネル設立の準備に取りかかっている、トヨタ、日産、ホンダなどが国内マーケット強化という方向を打ち出している。

次に、第2の大都市マーケット攻略。これもマツダがねらっていたことだ。流石を創り出す都市、価値観が様々で、常に新しいモノを求める大都市で話題を提供していくことは、クルマのメーカーだいてくなくては分る分野の企業が望んでいることだ。

その点、日本車には存在しないカテゴリーだったシティー・ロードスターは、多くの話題を提供できる。そして、大都市のユーズ

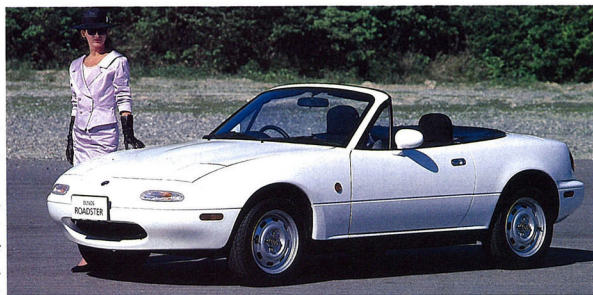


◀ユーノス・ショップのイメージスケッチ。完全な店頭販売型のディーラーで、ヨーロッパ・テストをもっとうとし、トレンドを先取りするチャンネルがユーノスだ。

▼ユーノスのシンボルマーク。ゴールドの部分が王冠、シルバースの部分が日本を意味し、周囲の円は地球を意味する。



▶戦略商品のフラッグシップであるユーノス・ロードスター。



ない。ファミリア/レガシー、カペラ/テルスター、これに上級車のルノー・エリツァーカ/のフェスティバを加えたラインアップを3つのチャンネルが扱っている。

1がロードスターを新しいカーライフとして受け入れ、その中から新しい使い方を自由に発想してくれば、これはど都合のいいことはない。

第3の乗用車販売比率の向上。マツダはトヨタ、日産、ホンダに比べ、乗用車のラインアップは少

ない。ファミリア/レガシー、カペラ/テルスター、これに上級車のルノー・エリツァーカ/のフェスティバを加えたラインアップを3つのチャンネルが扱っている。

「オートラマはアメリカン・テイストのディーラーで、ユーノスはヨーロッパ・テストのディーラー。ロードスターを先取りするチャンネルに育てていく——マツダは、ユーノスに相当な期待をかけている。

では、実際にはどのようなディーラーになるのか、その点を聞いてみた。

「まず、いクルマをそろえること。次に、お客さんが集まるような新しい店作りをする。ユーノスは完全な店頭販売型のディーラ

マツダは、ユーノス・ロードスターをイメージリザーとして、これに新車種、輸入車を加えたラインアップで乗用車市場をもっと開拓しようと考えている。ユーノスというチャンネルそのもののイメージは、ユーノス・ロードスターに見られる。新しい感性が引っ張る。マツダがマツダオート店と違った車種が求められたもの、最終的にはオールマツダとしての乗用車販売を強化したからに他ならない。

そして、第4の高級車・高額車販売。これは、今後のユーノス・チャンネルにマツダがどのような車種を与えていくのかを占ううえで重要なポイントとなる。たぶん、相当な高額車までを考えているのだろう。

これらの点を総合して、ユーノス・チャンネルを「都市型のプレミアム・チャンネル」とマツダは位置付けている。従来のマツダ系列とはハッキリ差別化しようという訳だ。

セールスマンをもたない店頭販売型のディーラー

「オートラマはアメリカン・テイストのディーラーで、ユーノスはヨーロッパ・テストのディーラー。ロードスターを先取りするチャンネルに育てていく——マツダは、ユーノスに相当な期待をかけている。

では、実際にはどのようなディーラーになるのか、その点を聞いてみた。

「まず、いクルマをそろえること。次に、お客さんが集まるような新しい店作りをする。ユーノスは完全な店頭販売型のディーラ

マツダは、ユーノス・ロードスターをイメージリザーとして、これに新車種、輸入車を加えたラインアップで乗用車市場をもっと開拓しようと考えている。ユーノスというチャンネルそのもののイメージは、ユーノス・ロードスターに見られる。新しい感性が引っ張る。マツダがマツダオート店と違った車種が求められたもの、最終的にはオールマツダとしての乗用車販売を強化したからに他ならない。

そして、第4の高級車・高額車販売。これは、今後のユーノス・チャンネルにマツダがどのような車種を与えていくのかを占ううえで重要なポイントとなる。たぶん、相当な高額車までを考えているのだろう。

これらの点を総合して、ユーノス・チャンネルを「都市型のプレミアム・チャンネル」とマツダは位置付けている。従来のマツダ系列とはハッキリ差別化しようという訳だ。

「オートラマはアメリカン・テイストのディーラーで、ユーノスはヨーロッパ・テストのディーラー。ロードスターを先取りするチャンネルに育てていく——マツダは、ユーノスに相当な期待をかけている。

では、実際にはどのようなディーラーになるのか、その点を聞いてみた。

「まず、いクルマをそろえること。次に、お客さんが集まるような新しい店作りをする。ユーノスは完全な店頭販売型のディーラ

業がディーラーを経営すること。
オートラマには、スーパーマーケット、外食産業など、いろいろな業種から参加があった。ユニノス・チャンネルもこれと同じ方向をたどる。

現在、ユニノスへの参加を決めている企業の中には、食品、家具、建設、石油、不動産、鉄道、デパートなど、まったくクルマとは関係のない業種の企業がある。もちろん、マツダ店やマツダオート店のディーラーがユニノス店を営営するケースも多いのだが、チャンネルとして見た場合、母体となる企業は実にバラエティ豊かだ。そして、これを軸にユニノスが統轄していく。

「CI（コーポレート・アイデンティティ）」は、ユニノスのロゴマーク、看板など、最少限のものに絞って、ショップ作りは参加企業にまかせるようにします。だから、いろいろな変わったショップが登場すると思います（ユニノス）

ちなみに、ユニノスとは「数々の集合体」という意味の造語。シボルママークは、ゴールドの部分がヨーロッパの王族、シルバーの部分が日本を意味し、周囲の円は地球を意味する。のどかな、コンパクトの思いがエンブレムにも表れている。

ロードスターを含めマツダの4車種を販売予定

さて、「カーライフのトータルソリューション」をコンセプトとするユニノス。その事業内容は、「ジュベレストレクションによる商品の提供」だが、これから先、どんなクルマを売るのか。

まず、イメージリーダーとなる

「ユニノス ロードスター」。このクルマは、ヨーロッパの大部分を多岐持つているが、完全にヨーロッパかというと、そうではない。日本流の感性に、イテックをアレンジしてある。これが、ユニノスが目指す「ポス・ヨーロッパ」感覚なのだ。当面、このクルマがユニノス・チャンネルを引っ張って行くことになる。

これに、年内もしくは来年の春までに、「ユニノス100」と「ユニノス300」が加わる。前者はファミリアをベースとし、後者はカブラをベースとする。つまり、オートラマで扱っているレザージョーとロードスターが、ユニノス店用のイメージに衣替えて投入される

■ユニノス・チャンネルの取り扱い車種はこうなる?

カテゴリー	車 名	排気量 (cc)	価 格(万円)
ベーシック	ユニノス100	1500/1600	140~180
	シトロエンAX	1400	180
ミディアム	ユニノス300	1800/2000	180~220
	シトロエンBX	1600/1900	250~370
スペシャルティ	次期コスモ	3ローター・ローター	250~350
高級セダン	シトロエンDX	2500~3000	500~600
スポーツ	ユニノス・ロードスター	1600	170

わけだ。

この車種については、いまとこの情報に乏しいレザージョーとテラスタがアメリカのメーカーにに対し、「ユニノス100」と「ユニノス300」はポス・ヨーロッパアンを求めた外観・装備が与えられるだろう。たつたフロントグリルを変えるだけでなく、全体のイメージに手が入れられるのは確実だ。

それと、次期コスモと言われている高級スペシャルティカーが、来年の春以降、登場する予定だ。3ローター・ローターエンジン・ジュベレストを豪華なスポーツイテックに、その上級グレードはツアラ、レパードあたりを競合するものと思われる。ユニノスにとって重要な車種だ。

以上がマツダ製のユニノス・ブランド、この4車種が出そろったとは間違いない。

シトロエンも扱いヨーロッパ調で展開

一方、海外ブランドからはフランスのシトロエンが入手する。シトロエンといえば、ハイロード・ニエマチック・サスペンションに代表されるユニークな技術と独特のデザイン、ムードを持つブランド。マツダの全額出資会社であるユニノスがシトロエンの輸入・販売を行うというところは、マツダとシトロエンとの間の「協力」でもある。

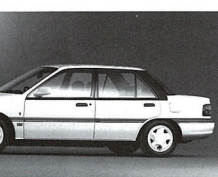
シトロエンでは現在、1000cc、1400ccのベーシックカー「AX」と4000cc、9000ccの小型車「BX」を生産している。長い間、人気を保った「CV」はすでにフランス本国の生産は

中止され、現在はポルトガルで小数が作られているだけ。2500ccの「CX」は、近くフランスのモデルチェンジで新シリーズ「DX」に移行する。

ユニノスが取り扱うのは、当面「BX」がメインとなる。「AX」と「DX」も、やがてはヨーロッパに加わるだろうが、ユニノスでは「315年くらい」の計画中で車種を考えていく」とコメントしている。

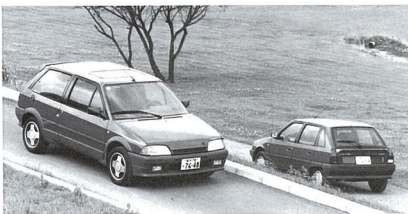
「BX」は現在、西武自動車販売が取り扱っており、16歳の「BX 16 TRS」と17歳の「BX 19 TRS（AT）」そしてスポーツタイプの「BX 19 GT（AT）」と「GT 16」と「ワゴンタイプの「BX 19 TR（フリー）」が日本に運ばれている。ユニノスでも、このあたりは当然販売するだろう。また、シトロエン社ではBXのフルタイム4WDモデルも計画中で、これも発売されれば計画車から登場する可能性大だ。車両価格は「BX 16 TR」の245万円から、「BX 19 GT 16」の368万円までとなっているが、西武自動車と価格を合わせると、ユニノス版BXはだいたいこの範囲内の価格となるだろう。

「DX」ではシトロエンとしての最高級モデルであり、メルセデスベンツのミディアムクラス、BMWの5シリーズなどと同等の車種だが、登場すれば500万円クラス以上、マツダの「ワイドパリエー」



▲オートラマ店で売られているテラスタ（左）とレザージョー（右）。テラスタぐらいの車格はユニノス300、レザージョーに当たるのがユニノス100として販売されるだろう。

また、シトロエンについてはユニノス店向けの装備の充実や信頼性アップが図られるだろう。マツダでは完成車検査のスタッフをシトロエンに送り込んでいる、日本市場向けにはどんな点が重要な



▲シトロエンAX・GT(手前)とI4TRS。手ごろな価格で販売されると予想される。

このあたりでも楽しんだ。これについては「今まででイ

輸入全ブランドの中古車販売、オ

に取っていったきた。

たえば、オーディオやエアロパーツのセッティング、本革内装の仕上げなどが考えられるが、ある程度まとまった台数を限定スペースルカーとして発売する可能性もある。ポルシェ・ヨーロッパン感堂のカーライフを提案するというコンセプトのディーラーだから、

これ以外でも、ユーノス・パリ

ジョンのマツダ車のドレスアップ、専用パーツの開発・販売、国産・輸入全ブランドの中古車販売、オ

▲シトロエンBX19TRは、ヨーロッパを代表するミディウム・クラスの人気車種のシトロエンBXがユーノスで買える。

の自信を持っているようだ。ちなみに、ユーノスに続いて「新チャネル」の第2弾となる「オートザム」店では、マツダの軽自動車

逃し。

¥1,857,000

0120-489217

EUNOS

▲7月4日の朝日新聞に掲載されたユーノスの広告。予約ダイヤル(全国無料)でユーザーからの注文を受けつけた。期間に限りがあり7月20日まで受付は終わってしまった。セールスマンをもたないユーノスのひとつの販売戦略でもある。

車と、イタリアの専門「ランチア」を販売する。ランチアの方も、シトロエン同様、マツダがいろいろな点でランチア社と共同作戦を展開

開することになるだろう。
「グレイチ・オウ・モビセル」の発売や「ユーノス・セリスター」の設立を計画

という点で、ユーノス・チャネルでは、その人だけの「白を」という発想による「グレイチ・オウ・モビセル」Each Own Mobilie」というスペース・バーションを提供してくれる。これは、オートマが実施している「カスターモビセル」に似た考え方にやるもので、個性化の時代への対応策だ。

以上、新しくスタートするユーノス・チャネルについての情報ををお届けしたが、ただ単にマツダとしての販売ネットワークというだけでなく、日本のディーラー業界にとっても、ヨーロッパ・メイキングな内容がギッシリと詰まっているのがユーノスだ。

リジナルググズの提供など、ユーノスではいろいろと考えている。これらのアイチムが、ヨーロッパのショールームに並ぶが、最後に、ユーノスの大プロジェクトについても触れておきたい。これは、ある企業との協力で行うものだが、5000坪とか1万坪とかいった広大な敷地に「ユーノス・セリスター」を建設するというものだ。今、流行のタウンショプ的発想で、これが実現すれば世界初、世界最大の巨大ショープになる。

たとえば、新車のための大きなショールーム、オリジナル・グッズのショープ、イチ・オウ・モビセルを造るファクトリー、中古車展示場、サビ工場などを広大な敷地にレイアウトし、全体をユーノスのテーマでまとめる。駐車場、レストラン、コピーショップなどもあった、まるでひとつの街のようなカシヨップ。こんな方向も考えている。

※

以上、新しくスタートするユーノス・チャネルについての情報ををお届けしたが、ただ単にマツダとしての販売ネットワークというだけでなく、日本のディーラー業界にとっても、ヨーロッパ・メイキングな内容がギッシリと詰まっているのがユーノスだ。

9月1日の開業時には、全国に約30店のユーノス・ディーラーがオープンする予定。年内には100店舗あたりまで増える。

さて、アナタの街にはどんなユーノス・ディーラーが誕生するだろうか。ぜひ、実際に足を運んで新しいカー・ディーラーの姿を感じ取っていただきたい。

■パイヤーズガイド

用途さえ割り切れたら フル装備207万7000円で 未体験ゾーンへ御招待!

ユーノス・ロードスターはワングレードカード。1タイプのみで設定で、これにスペシャル・パッケージとオプションが設定されている。ただし、国産車には同じレベルで比較できるクルマがない。国内での月間販売台数は1000台から、欲しい方は早めに手を打たないとなかりの納車待ちになるだろう。

解説：石野良太郎



▲ディスク・ホイールを履く、ベースック・スタイルのユーノス・ロードスター。

国産唯一でリースナブルな2シーター・オープン

いま、2シーター・オープンカーは世界で何車種も生み出されているのだから、主なモデルを数えろ。

アメリカにはポルシェ・コルベットのカーブ・オーバー・モデルがある。日本ではヤナセが82万5千円で販売している。V8、5・7リットルエンジンを搭載する豪華なマシンだ。もう一つ、ASC社にマクラーレ

ン・カーブ・オーバーという4・9リットルエンジンがあるが、これは輸入されている。

イタリアには、有名なアルファロメオのスパイダーがある。2リットルDOHCを搭載するモデルが450万円。大沢商会が販売している。イギリスは、このクルマがいくつかある。いずれも小さなメーカで、カスタマイザーの手によるモデルだ。ASC社のコブラ・マーズ、ケーターク・スーパーセブンといったレプリカをはじめ

ライアント社のシムスター、パンサー社のガリスター、モーター・VNRなど、スタイルもバラエティに豊かだ。

TVR2800i(2・8リットル)は510万円(AT)、ライアント・シムスターSS18000T i(エンジンには日産製タボ)は309万円、パンサー・ガリスター2・8リットルは414万円、それだけチッカカモーターズが販売している。モーターは485万円(650万円)だ。

フランスにはブガッティ・タイプ55のレプリカを製造するシャペルという小さなメーカがあり、その手になるブガッティ55デ・ラ・シャペルが売られている。これも日本には入っていない。エンジンは1271・171PSを運べる。西ドイツには多くのチューナー、カスタマイザーが存在するため、レプリカ、オリジナルともに2シーター・ロードスターがかなりのパリエーションで生産されている。ブグスター・カプリオ、クラシックカー・ヤンセンのフェリックス100、ユバ社のフエリ、ドイツナ・レブリカ、GFG社のエリザベスデラ・スパイダー、VWビートルをベースとしたスター・マン社のGRカプリオニア、トレザー・インポルトワーゲンなど、数え上げたらキリがない。それと、BMW・Z1、メルセデス・ベンツのSLシリーズ、この2台はあまりにも有名だ。一方、すでに生産を中止しているクルマでは、イギリスのMGBなどがある。ヒストリック・カーのなかではロータス・エラン、トライアンフ・TR33等々。

■ベースックモデル車両本体価格：170.0万円

主要なオプションセットを加えると右の価格になります。

スペシャルパッケージ(下記を含む)	
パワーステアリング	
パワーウィンドウ	
MOMO本革製ステアリング	
アルミホイール5.5J×14	
CDプレーヤー	
ディタツチャブルハードトップ(黒)	

(注)単位：万円(東京地区標準現金価格、消費税含まず)

こうしてチェックすると、世界にはユーノス・ロードスターのようなカテゴリーのクルマがいくつか存在する。しかし、日本のなかでは、ユーノスに1台しかない。170万円(東京・広島)で手に入るのなら、ユーノス・ロードスターの存在価値は大きい。

2台め、3台めの車として迎えるのが理想的です

標準装備は間欠ワイパー、防眩ルーミミラー、FM/AMチューナー付カセットオーディオ6ス

ピーカー、キー付グローブボックスとコンパイルボックスなど、メカニクス関係では明後年のスタビライザー、ビスカスLSD、4輪デイスブレーキ(フロン)がつく。ベンチレーテッドタイプが、アメリカ・オシオンとして用意されているのはアラックの16インチアルミ・ハードトップ(17万5000円)、CDプレーヤー(6万2000円)とスペシャルパッケージ(パワーステアリング、パワーウィンドウ、本革ステアリング、ディタツチャブルハードトップ(黒)、アルミホイール

185.0
191.2
201.5
207.7

■ユーノス・ロードスター 主要車種購入金額見積表

単位:円

	標準車	Dタイプ スペシャルパッケージ (SP)付	Cタイプ SP+デタッチャブル・ ハードトップ・ CDプレーヤー
車 間 型 式	E-NAC6E	E-NAC6E	E-NAC6E
●車両本体価格	1,700,000	1,850,000	2,077,000
●付属品合計金額	30,000	30,000	30,000
内「(愛車セット)…… 訳(フロアマット)……	—	—	—
●エアコン	151,000	151,000	151,000
★店頭現金価格	1,881,000	2,031,000	2,258,000
●自動車取得税	84,000	90,000	100,900
●自動車重量税	37,800	37,800	37,800
●自動車税(6ヵ月分)	19,700	19,700	19,700
●自賠責保険料(37ヵ月分)	60,450	60,450	60,450
●付帯費用	39,600	39,600	39,600
★諸費用計	241,550	248,250	258,450
★★購入金額合計	2,122,550	2,279,250	2,516,450

(注) この見積額は、東京都内で9月に登録した場合の一例です。付帯費用の中には、検査・登録諸費用/車庫証明費用/下取車費用/納車費用が含まれていますが、これは販売会社によってその内容が異なりますので、ご注意ください。また、消費税はここにはいりません。

独立している年車夫婦なら、これ1台でもOK。ただし、スクーパ・ダイビング・ハンダ・グライダのツールはユーノスには載りません。

余談だが、モーターファン誌などは活躍しているカメラマンのO氏は、MG Bでカミィやスキーに出かける。いわく、オープンカーでスキーに出かけるのとウケる」とか。

一方、200万円前後で買える国産車という、クーペに限ってあるもコナ・セリカ・GT R 2とDOHC、190万円程度、ミッドシップのMR2、Gリミテッド(1・6 DOHC スーパーチャイ13ヤリ、Tパルプ仕様で203万円、000円、1805年仕立て2イブII(1・8 DOHC ターボ、197万円)、シルビアK's(1・8 DOHC ターボ、188・6万円)、カスカ(4WS(2ドLブ、190万円7000円)ブ

の4点セットで15万円だ。デイナー・オブションはレッドのデイナー・オブション・ハードトップもあり、このほかハーダース・キップ、メッキ製シリンドラヘッドカバー、レッドのハイテションコンコードなどもある。

車両本体価格170万円。消費税込、スペシャル・パッケージを加える185万円。さらにデイナー・オブション・ハードトップをつける201万円5000円。CDプレーヤーも加える207万円7000円。これがフル装備の状態だ。

輸入2シスター・オブションは、もっとも低価格なリアライアント・シスター・160000円27

9万円。アルファ・スパイダーだと450万円。さすがに国産のユーノス・ロードスターは安い。

ただし、2シスターであるところ、トラックス・スーパー・ドラクスキューン、マニアル・ドラクスキューン、ミューアル・ドラクスキューン、という方にもかない。理想としては、2台め、3台めとしてユーノス・ロードスターを使い、その間にあって、セダがあつて、それがユーノスである。これなら文句ない。

「DINK(子供のない共働き夫婦、独身貴族、子育てに子供が



レイトド・4WS(2ドLブ、190万円7000円)ブ

1などだが2レクサスで、パワー、居住性、当然、MR2を除いてフルタイム、走行性能ともに相当なレベルにある。もちろん、エアコンなどのオプションを加えればもっと高くなるが、どつて便利かという、これにクーペ軍団のほうに分がある。

ユーノス・ロードスターは、純粹にドライビングを楽しむとか、オープン・エア・モーターリングを楽しむとか、その目的は限られてくる。衝動買いは禁物だ。

ユーノス・デイナーに注文して、年内納車はありだろう。

最後に、ユーノス・ロードスターのアクセサリについて。ユーノスからいろいろと発売されている予定だが、それ以外でもローバ、エアロパーツなどを一般のカーアクセサリー・メーカーが作っている。このあたり、さすがは話題のクルマだ。

深いフロント・エアダムに、固定ヘッドライト、ローバリーなどを装着したクラブマン・レーサー風のユーノス・ロードスターに、そのうちお目にかかれるだろう。購入後の楽しみ方もいろいろと提供されよう。

さらに、ユーノス店からはカーライフを広げるオリジナル・グッズも発売される。ユーノス・マークが入った身のまわりの小物やウェア類など、オーナーのためのグッズはいろいろ企画される。これらはすべてユーノス店で販売されている。いままでのオリジナル・グッズよりも質の高いものを出す」というのが期待したい。

ボディカラーはクラシカルレッド、ホワイト、シルバーストーンメタリックの4色が1台のうちに設定されている。ユーノスでは、これ以外のカラーも設定され、たとえば限定車のように販売されることも企画中。だが、その候補としてはイエロー、ブリタニッシュグリーン、ブラックなどがあげられ、ユーノス・ロードスターは、今後も次々と新しい話題をうつつに生み出される。その一方で、別に買い急ぐことはない。

全長160ミリのロードスターに注がれた 原寸大の思い入れ!

モデラー：仙波徹也／舞藤幸雄／古武 良 フォト提供：GENROQ



ユーノス・ロードスターの対米輸出バージョン、MX-5ミアタがプラモデルになった。実車との同時発売、リアリティに富んだ不思議な艶っぽさ——その謎を追うと意外なエピソードがひそんでいた。

マツダのデザイナーが本型製作にアドバイス

ちょっとした偶然が語られる。タミヤのミスター・田宮模製の1/24スポンサー・シリーズに、この6月からマツダMX-5ミアタがリリースされたのである。

Miataは、ユーノス・ロードスターのアメリカ市場におけるベストネームで、したがってプラモデルも左ハンドル仕様。ステアリングホイールのセンターパッドに、エバングの装着を示すミッドがチャンと彫り込んでいる。

キットにはソフトトップがある。ハードトップは付属しないものの、インパネまわりやベダル類、シフトノブ、内装にいたるまでディテ



▲1/24ミアタの組立パーツ一式。ソフトトップは透明プラスチックだからペイントが必要。価格1000円。

ルの再現にすぎているから、幌を外したほうが、かえってリアリティは高まるかもしれない。

さて、全長160ミリのプラモデルは、期せずして全長397.0ミリの実車とタリ同じ6月1日に発売日が重なった。ふつう、実車のデビューから数カ月のスタンバイを経て展開するプラモデル界の常識を破ったタイムリーな発売が興味をそとる。しかし、ここに偶然は存在しないのだ。

ホンモノというように、世界各国でプラモデルが発売しよう——日本ではほとんど例がないアイデアを閃かせたのは、意外やミアタの生みの親、マツダのほうがトリックの仕掛け人だった。

タミヤへの打診が、去年の夏「おもしろい、やってみよう」ということになって、11月末から広島でタミヤ・サードの取材が始ま



▲ジオラマで演出したオープン・エア・モータリングの好日。おろしたてのミアタが、偶然にもワインディングロードで出会ったショット。人形は他からの流用でキットに付属しない。



▲同じくタミヤ製のサバンナRX-7キャブリオレ。同スケールの兄弟同士、並べてディスプレイすればなお楽しい。価格1200円。



▲プロのモデラーたちが腕をふるったカスタム・ミアタが集結。

った。デザイン部の建物の屋上はビュイック・ヤードがシークレットな取材活動の主な舞台である。ここには、自然光の下で試作車をあらゆるアングルから観察できるようにタンテールが設けられていて、この上にミアタタタにお乗りいただき、キュートな姿態をつかさにカメラへ収めたのだ。

写真や図面を元に図面がおこされ、木型ができ上がったところで、マツダのデザイナーたちが確認にやってきました。木型は1/12スケール。タミヤは1/24のモデルでもこのサイズで作るのだが、なんと彼らは0.5ミリ単位で各部の修正を要求してきたという。マツダで、デザイナー検討用の縮尺モデルを製作する職人にいたつては、実際のイメージにさらに近づけるため、持参の専用カンナでシットシュツと削ったとか削らないよ。たへんな熟練の職人なんだ。

タミヤの企画部設計課主任・木谷真人氏も、このときの強烈な印象がいまだ鮮明に残っていて、デザインの方々は、シビアナスゴイ目をつけているのだ、と感心しました。ミアタのボディ表面は、ハタチの女性肌をイメージして、木型は17歳くらいの感に仕上げ、とおつやっています。熟れすぎても、若すぎもいけない。20歳くらいの女性の肌が、面としての理想的な美しさをもっているということなのです。

もちろん、木型のフィニッシュはタミヤが行った。キャビンの開口面積をいまいち小さく見せたいため、サイド・ウィンドウのビラーを0.5ミリずつ内側へ収めるというタミヤ・マジックが惜し気なく投入され、ついにミアタのデザイン・スピリットは1/24の世界でも鼓動を開始したのだ。

饒舌なハイライト効果を狙ったボディを裏返せば、フロント・ミッドシフと前後ダブルウィッシュユボーンサス、パワーブライト・フレームのたすき味が立体的に浮き上がって思わず目が細ま

る。スーパー・ディテールの勝利である。マツダが、ミアタ用にトレッド・パターンをデザインした専用タイヤも実物さながら。キットのまま組んでもよいが、指定のペイントカラーを施せばさらに好ましい。実車のデバリーがスタートする9月1日までは時間がたっぷりあるのだから。そして9月中旬には、待望の右ハドル、ユニノス・ロードスターの1/24が発売予定という。

(HK)



▲スラリ並んだユーノス・ロードスターのレース仕様車。この中から好みの色を選んで、各誌のロゴ等のステッカーが貼られ、戦艦準備開始。



▲クルマはほとんど市販車そのまま。安全のために口コーバー、消火器を装備。シートはバケットシートで、ガッチリとからだをホールドする。

Report from FISCO 早くもレースが始まった!?

クルマの発売が9月からだというのに、発表早々、いきなりユーノス・ロードスターのワンメイクレースが開催されてしまった。これはいったいどうしたことが……。

レポート：高田望彦 フォト：小宮岩男

ちよっぴりレース仕様の
ロードスターが2台

ファン・ド・ドラッグという
ことばがあるが、それにピッタリ
と当てはまるのがロードスターと
いうジャンル。クルマ。そう、ク
ルマを操縦することは、楽しいスポ
ーツなのである。

そして、走る・操縦を楽しむを追
求するとイトウエイト・F.R.S
スポーツカーになる。アメリカでマ
ッダが発表した話題のオーブン2
シート・MX-5ミュータは、ス
ポーツしたい人たちが待ち焦が
れていたクルマ。国内でもい
いよ9月から発売。マッダの新販売
網「ユーノス」から「ロードスター
」のネーミングでデビューする。

その発売に先駆け、ユーノス・
ロードスターによるワンメイ
クレースが7月9日、富士フレッ
シュ・ユマレーズの中の一戦として、
富士スピードウェイにおいて開催
された。スポーツカーには、レー
スという「スポーツ」がピッタリ
くるといわけだ。気分は、英国
ライトウェイト・オープンによる
クラブマン・レースの世界へと飛
んでい。

参加者は、A級ライセンス所持
のモータージャーナリスト、自動
車専門誌編集者、いわば自動車
誌対抗のレースというわけ。普段
ペンを持つ手をステアリングに持
ち替えて……いや、もとい、最近
はワープロを打つ手をステアリン
グを握ることに替えてというのが
適切か。ともかく、各誌の腕自慢
たちが優勝を狙って競い合っ
た。ロードスターは国内競技車規
則のN1仕様で準備したもので、
4点式ローバー、4点式シート

ベルト、消火器、オイルキャッチ
タンクなど、安全規定にそった装
備がなされ、ダンパーやブレーキ
パッド等の性能アップ以外、エン
ジン性能などは市販車そのまま。
その他、フロントおよびリヤスポ
イラー装着、シートもバケットシ
ートに変更されている。参加台
は、4コルコンディションという
わけで、勝負の決め手はテクニッ
クの差といえることになる。皆さ
ん、どんな走りを見てくれますか。
決勝当日は朝から生憎の雨。雨
のレースは特に危険が伴う。参加
者の中にはレース経験が初とい
う人も多く、まして、初めてのクル
マ、初めての雨不安な予めのレー
スになりそうなのも心配。
レース前、ドライバーズ・サロ
ン前のユーノス・ラウンジでは
各チームのドライバー、サポ
ーターたちが和気あいあいのム
ードで雑談をしながらくつろい
ていた。だが、レースはやはり勝負
見えないところで火花が……いや
や、腹の探り合いも行われていた
よ。

強い雨の影響、富士フレッシュ
マン・レースのタイムスケジュール
が大幅に遅れ、それに伴って予選
決勝のスタート時刻ともに30分
の手延り約2時間遅れとなり、決
勝スタートは18時過ぎ。そして、
レースの周回数も、10周から8周
へと変更された。

薄暮のFISCOで大接戦
雨にも負けず全車完走
2時間遅れで5分間の予選が、
雨も小康状態となった中で開始
クルマは性能的にはまったく同等
なもので、スタートの良し悪しが重
要。予選での順位が勝敗を左右す



▲グリーンランプが点灯していっせいにスタート。オープニングラップをトップでもどつてくるのは誰か。



▲さあ、いよいよ決勝レース。予選結果順に各車グリッドに整列。緊張感がいやがうえにも高まってくる。



▲富士スピードウェイの100円コーナーを駆け抜けるロードスター群。好グリッド位置を得るため、各車、本気の予選タイム・アタック中。



▲レースが終われば、みんな笑顔。女性ドライバー3人衆もガッツバツタの。参加者全員、賞品を手にして満足、満足以1日が終わったデモタ。

■ユニノス・ロードスター・レース結果

出走21台 完走21台 8周

順位	ドライバー	平均時速
1位	③鈴木 直也 (チーム driver ロードスター)	109分49秒388
2位	④鈴木 直也 (ホリデーオート・ロードスター)	113.967km/h
3位	⑤鈴木 直也 (GGロードスター-Q)	109分49秒527
4位	⑥清水 重喜 (シオシオのバーロードスター)	109分16秒011
5位	⑦清水 重喜 (シオシオのバーロードスター)	109分16秒869
6位	⑧清水 重喜 (MMロードスター)	109分19秒976
7位	⑨清水 重喜 (光広 (オートレビューロードスター)	109分26秒584
8位	⑩清水 重喜 (Autosport ロードスター)	109分26秒847
9位	⑪清水 重喜 (AUTO SPORT ロードスター)	109分29秒293
10位	⑫清水 重喜 (スピードマインドロードスター)	109分31秒976
11位	⑬清水 重喜 (カッパ・ロードスター)	109分34秒254
12位	⑭清水 重喜 (ベストカーロードスター)	109分39秒241
13位	⑮清水 重喜 (ベストカーロードスターに胸騒ぐ)	109分39秒578
14位	⑯清水 重喜 (ベストカーロードスター)	109分39秒717
15位	⑰清水 重喜 (ベストカーロードスター)	109分45秒473
16位	⑱清水 重喜 (N・A・R・ロードスター)	109分47分519
17位	⑲清水 重喜 (MFロードスター)	109分49秒390
18位	⑳清水 重喜 (Best Motoring ロードスター)	109分51秒626
19位	㉑清水 重喜 (ロードスターJULY・T240)	20分04秒174
20位	㉒清水 重喜 (M・P・ロードスター)	20分04秒480
21位	㉓清水 重喜 (LVスポーツ・ロードスター)	20分14秒641
P③鈴木 直也	2分15秒758	
ベストタイム③鈴木 直也	2分17秒986	7周



▲うす暗くなってきたため、ライトを点灯してあいさようのある晴つきになったロードスターたち。楽しい顔して走っているけど、雨も再び降り始め、ドライバーたちにとってはちょっとしんどいレースなのだ。



▲自らのタイムは？ ピットクルーが出す、ラップタイムのサインに応えるドライバー。さらにタイムアップを目指す／

る。出来るだけ上位のスタート・ポジションを得ようとする各ドライバーも、必死のアタック。予選1位、ポールポジションは日本の鈴木選手が獲得、そして予選結果の発表後、すぐに決勝レース、ピットクルーたちに押され、各自スタート・ポジションへ。

また、ボツリ、ボツリと雨が落ちてきたが、レースはオープン状態、また、薄暗くなってきたため、ライトを点灯しての戦いだ。スタートはF1と同じグリッド・スタート。1周のフォーメーション・ラップの後、1台ずつ交互に並走スタaggerド式のグリッドに整列。

静止の一瞬、グリーンランプの点灯と共に一斉にスタート！ 全車、我れ先に第二コーナーへダッシュ。1周目のAコーナーからヘアピンへと続く100R付近で数台がコースアウト。どうやら大事にいたるようなアクシデントはなくて、全車グランドスタンド前に戻つて、その後も、ウェット路面のためかスピンをするマシンが出たがレースは大きな混乱もなく

無事終了。

優勝はD誌の三角選手。予選3番手からトップに立ち、中盤はほぼ独走優勢。しかし終盤、H誌の鈴木選手の追い上げが激しく、決勝の末、0秒1とわずか1台でエニッカーフラッグを受けての勝利。表彰台での歓喜の美酒となった。

レース後、ユニノス・ラウンジにて表彰式が行われ、1位から6位までトロフィーと賞品が手渡される。ちなみに1位はビデオカメラ。優勝者の顔が、ホクホクとほくほくしているという。その他、散開賞やベストドライバー賞、ユニノス・モーター・オブ・ザ・イヤー、といった賞が参加者全員に送られ、日程は滞りなく終了。

こうして初のユニノス・カップ・レースは幕を閉じ、各ドライバーもそれぞれ、満足のゆくレースを楽しんだようだ。

スポーツカーにエントリーする人は切り離せない。ユニノス・ロードスターは多くのモータースポーツ・シーンで、今後その活躍が見られることだろう。

P Present

●プレゼントコーナー●

Corner



▲Eunosテレホンカード (50度数・各10名) ユーノス・ロードスターは、ルーフの変化で3つの表情が楽しめるんですよ。オープンとクロード、それにハードトップの3バリエーション。サテ、あなたのお気に入りには? プレゼントのテレカは、オープン状態の赤と青のボディカラーを魅力的なアングルでとらえたもの。それとも1種類、ユーノス店販売するシトロエンBXのテレカも入れて、計3種のなかから、お好きなモノを選んでください。

●応募要領: ここに紹介したプレゼント品をご希望の方は、官製はがきに、あなたの郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、希望品名を明記のうえ、右下の応募券を貼って下記宛にご応募下さい。なお、本誌へのご意見、ご感想なども書き添えて下さい。抽選によりプレゼントいたします。

●宛先: 〒168東京都新宿区北新宿4-8-16 ㈱三栄書房 ユーノス・ロードスターのすべてプレゼント係 締切りは平成1年8月31日(木)郵着まで。なお、当選発表は商品の発送をもってかえさせていただきます。

ユーノス・ロードスターは、㈱ユーノスが営業を開始する9月1日からデリバリーをスタートします。その日が待ち遠しいというあなたを、ちょっと励ますのが今回の読者プレゼントです。



▲Eunosプレイバッグ(5名) ショールダーバッグとしても使える多目的なヘビードューティ・バッグです。素材は厚手のゼーセル地。オシャレなユーノスのエンブレムがアクセントになっていて、バッグの向こう側には大きなポケット付。オープン・エア・モーターリングにピッタリのアイテムといえるでしょう。

▶タミヤ製 マツダMX-5ミアータ・プラモデル(2名) ユーノス・ロードスターは、アメリカで「ミアータ」と呼ばれるんです。このプラモデルもハンドビルド仕様で、全長が約160ミリの1/24スケール。細部に至るまで実車のムードを再現した、タミヤ・マジックならではの作品です。



編集後記

大へん昔の話で恐縮だが、ばくく学生のころにホンダS500dデビューした。当時、アルバイト(生活のため)におわれる貧乏学生で、毎晩後楽園のゲームセンターで店員をしていた。そこへ同年代の若者がホンダS500に彼女を同乗させ現れる。1時間はゲームを楽しんだ後、独得のエンジン音を残しホンダS500で走り去っていった。

その若者が来るたびに、羨望の眼でライトウェイトスポーツカーを見ていた。いつかはこんなクルマに乗ってみたいものだ、と思いながら……。

生活しつかりかて、クルマが買えるようになった時、手ごしらえライトウェイトスポーツカーはなくなっていた。ユーノス・ロードスターの登場は、忘れかけていた青春の血をたぎらせてくれた。ばくくのパック・トゥ・ザ・フューチャーだ。(岳人)

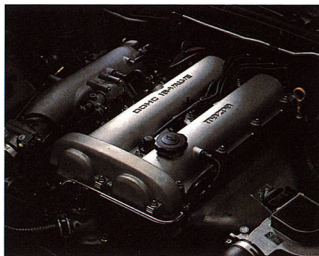
7月19日、関東地方にも待望の梅雨明け宣言。いよいよ夏本番、ビールがますますまくるなるし、ユーノス・ロードスターもおいく(!!)乗れる季節がやって来た。本当にお金と環境が許すなら、サードカーとしてぜひ1台ほしいクルマである。そのためには、ディタッチャブルハードトップをラックごと置き、2台のクルマを並べて置ける屋根付きの駐車場が必要になる。いったい、どれだけお金がかかるかなア。

でも、実はこの夢を叶えられるかもしれない。なぜなら、6月に買った宝くじで9000万円が当たっている可能性が出てきたからだ。小生が買った宝くじ売り場に「出た! 1等9000万円」の貼り紙が、ここ3週間ほど出たまま。当選者の名乗りがまだない。僕かもしれない。(寄稿)

かなわぬ夢を追いかけてもしたくないが、「もうちょっと、早く生まれたかった」ということはよくある。国産スポーツカー華やかなり黄金の60年代、まだ免許を持たないボクは、ボクダウソンの半ツデを風になびかせ、颯爽と走り去るアイビーのお兄さんが羨ましくてならなかった。じつにカッコイイ。自動車とあんなふうに進べたら、どんなにか楽しいだろうと、指をくわえる思いだった。黒の学生服が、やけにミジメだったのをいまでもハッキリ思い出す。

ユーノス・ロードスターか囃調にバックオーダーを重ねているという。キーを待つオーナーの平均年齢が20代前半。ゴールデン・シックスティーズの追体験を求める人も、きつと少なくないだろう。ようやう風と友達になれたんだネ! (ムラ)

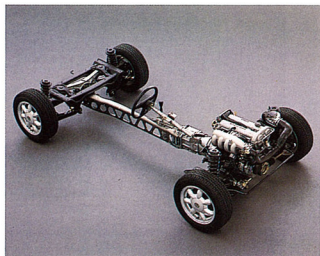
(Ⅲ)内ではディタッチャブルハードトップ装着車の数値 ※1 スペシャルパッケージ装着車10kg増 ※2 スペシャルパッケージ装着車 ■道路運送車両法による新型車届出費償還値 ■燃料消費率に定めた条件のものとして、実際の「道路・車両・運転・整備」などの条件により燃料消費率が異なっています。 ■エンジン出力表示に、ネット値とグロス値が異なります。 ■燃料消費率に定めた条件と記載した状態とは異なる条件で測定したものと、 ■グロス値にエンジン性能で測定したもの、 ■同じエンジン性能で測定した場合は、「ネット」は「グロス」よりも若干低くなります。 ■付属品、スペアパーツ、標準工具一式（組み立て、印刷検査など）によりカーゴ及び内装色が実車とちがって見えることがあります。 ■本仕様は予告なく変更することがあります。



高回転型1800DOHC16バルブ+パワープラントフレーム ダイレクトレスボスの快感。

パワーユニットは、最高出力120ps/5500rpm(≡ネット)、最大トルク14.0kg・m/5500rpmを発生する1800ccDOHC16バルブ、可変吸気機構すら持たない純粋な自然吸気エンジンだ。そして、高回転域へスムーズに連続するトルクカーブを得るため、高回転域でのカムタイミング、ターボ化した吸気ポートなどを採用。レッドゾーン7200rpmまで一気に吹け上がる回転特性を実現している。駆動方式は、無論FR。しかも、トランスミッションとデアにリジットに結合するアルミ製P.P.F.(パワープラントフレーム)を採用。これによるエンジン/トランスミッション/デアの一体化が、スロットルレスボスをよりダイレクトなものにするために貢献している。

※P.P.F.とはエンジンと駆動軸を直接繋いで固定したものである。



4輪ダブルウィッシュボーン+オープン専用・高剛性軽量ボディ。 ダイレクトハンドリングの快感。

サスペンションは、4輪ダブルウィッシュボーン。路面に対するタイヤのシオメトリをつねに適正に保ち、すぐれたロードホールディングを発揮する。また、ヨー慣性モーメントの低減を図るため、重量をできるかぎり車体中央の重心点方向に寄せてレイアウト。操舵にリニアに対応するダイレクトなハンドリングフィールをさらに高めている。そして、最新のコンピューター解析技術を使用したオープン専用設計ボディ。軽量化とともに、オープンボディの常態をはるかに凌ぐ高剛性を実現した。さらに、アルミ製ボンネットフードやステンレス製エグゾーストパイプ、樹脂製バンパー、小型シールドバッテリーの採用など、軽量化を追求している。

ボディカラー (内装色:ブラック)



クラシックレッド



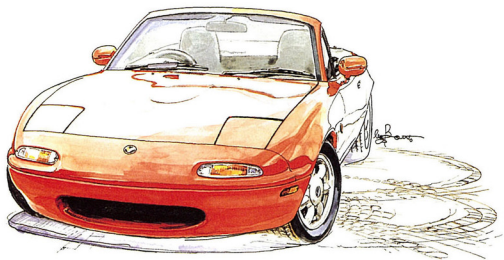
クリスタルホワイト



マリナーブルー



シルバーストーンメタリック



ミタ/4000/オープン

**2シーターのタイトなキャビン。ショートストロークのシフト。
ダイレクトコントロールの快感。**

キャビンは、ドライバーとクルマの一体感をより緊密なものにするため、余分な空間を省いたタイトな2シーター。ドライバーの手もとに直立するクロスレシオ付段マニュアルのシフトレバーは、複雑な操作を要すショートストローク。カチカチリと決まるダイレクトなフィールとともに、スポーツカーならではのシフトワークの楽しさを増幅する。ペダル類は、ヒールホウのしやすい形状と配置をとるとともに、デリケートなアクセルワークも意のままに行なえるよう、そのペダルストローク量を大きく設定。ブレーキ/クラッチペダルは、精密でリニアな操作感を提供するため、ともに剛力をやや重めにした。オープン走行時のキャビンに入る風については、「壁が気持ちよく後方へたなびくようなチューニングをしている。



①トラクタブルHDダートランプ ②コバークスループ ③ヘッドレストとピーカー(オーディオ/AM/FM電チューナー、カセットデッキ、ドアスピーカー)とヘッドレストとピーカー ④駆動系ロックアップリンク ⑤4-11付コントロールボックス (内蔵にデュアルオートブレーキを装備)
【オプション】⑥CDプレーヤー ⑦ディタキャブハードトップ(ブラック) ⑧スベール/リケー/ジワースタリング/パワーウィンドー ⑨本革製シリアル(MOMO) ⑩アルミホイール ⑪ディタキャブハードトップ(ブラック) ⑫ハードラスキッド (リバー、スプリング、スライドリバー) ⑬インジケーター/リバー/リバー ⑭ペダル/リバー/リバー/リバー
※オプションの組み合わせについては、P.106に準拠ください。

だれもが、しあわせになる。

街の通りを、はじめて見る小さなスポーツカーが、幌を開けてそれは元気に走っていく。セダンの男が振り返る。歩道をいく女性が立ち止まる。見慣れた街の風景が、いっぺんに華やぐ。2人しか乗れないし、バゲッジもそうは積めないし、ひよっとすると、人とは少し違って見えるかもしれないけれど、走らせる楽しさは、これがいちばん。ドライバーとスポーツカーのそんな軽やかな気分が、きつと、だれもの心をときめかせるのだろう。ユーノス ロードスター。基本は、小振りのオープンボディ、タイトな2シーター、FR、機械であることを超え、心の通いあった馬を操るように駆ける「人馬一体」の楽しさを純粋培養した、新時代のライトウェイトスポーツ。お届けするのは、人とクルマの新しいときめきを創造するカーチャネル「ユーノス」。このクルマを手に入れるほんの少しの勇気を持てば、きつと、だれもが、しあわせになる。



PHOTO: 3ペダルバージョン、CDプレーヤー・音響装置、エアコン・リジッドオプション。



EUNOS ROADSTER

●ユーノス ロードスター縮刷カタログ

モーターファン別冊バックナンバー・リスト

ニューモデル速報

ビギナーからエンズーまで、クルマ選びの 決定版!



- (左から) ●'89軽自動車/suaveのすべて (定価500円・送料260円)
●フォード・ブローブのすべて (定価390円・送料260円)
●新型スカイライン/suaveのすべて (定価360円・送料260円)
●新型インテグラ/suaveのすべて (定価340円・送料260円)
●新型ファミリア/suaveのすべて (定価360円・送料260円)



- (左から) ●新型ブレーリーのすべて ●スバル・レガシイ/suaveのすべて ●新型ローレル/suaveのすべて ●ベルツァ/suaveのすべて ●新型レジェンド/suaveのすべて



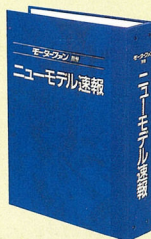
- (左から) ●セフィロ/suaveのすべて ●新型マークII/チェイサー/suaveのすべて (定価390円・送料260円) ●新型カリナ/suaveのすべて ●新型トゥデイ/suaveのすべて ●新型コロナ/suaveのすべて

※定価と送料の表記のないものは、すべて定価340円・送料260円です。

(定価は消費税込み)

☆特製バインダー

モーターファン別冊・ニューモデル速報が10冊も保存できる専用バインダーです。ハードカバー製で、定価は1030円。



《バックナンバーと特製バインダーをご希望のかたへ》
お近くの書店へ申し込むか、または下記宛へ料金と送料
(切手でも可・特製バインダーは送料無料)を添えてお送り
下さい。〒118 東京都新宿区北新宿4-8-16 幹三栄書
房・販売部 ☎03-364-3812

平成11年8月26日発行
〒109 東京都新宿区北新宿4-8-16
発行所・株式会社三栄書房
03(364)3812
発行人・鈴木脩己