

平成3年12月21日発行

モーターファン 別冊
ニューモデル速報 第115弾!!

新型 **efini** **RX-7**のすべて

本格スポーツカー

ドライビング・インプレッション

比較試乗: NSX/ポルシェ968

メカニズム/デザイン/開発ストーリー



モーターファン 別冊
ニューモデル速報



モーターファン別冊
ニューモデル速報 第115弾!!

新型RX-7のすべて

CONTENTS

★ドライビング・インプレッション
際立つ存在感と最高レベルの運動性能……………星島 浩…4

★ライバル試乗(その1): RX-7 vs NSX
スポーツカーがもつ2つの方向を具現……………こもだきよし…10

★ライバル試乗(その2): RX-7 vs ボルシェ968
かく在るレシスポーツカーの走り……………河村康彦…15

★メカニズム詳密解説
超軽量化へのこだわりと熟成を積み重ねてきたRE……………星島 浩…20

★デザイン・インタビュー
21世紀のクラシックをめざして……………まとも・千葉 匠…28

★開発ストーリー
純粋のころが生んだ純血スポーツカー……………山口京一…42

★アンフィニの販売戦略
ユーザーと共にクルマ作り、最高のサービスを提供……………牧野茂雄…52
MS-6 トータル解説 クロノス・ベースの5ドア・ハッチバックセダン…54
MS-9&MPV トータル解説 フルラインナップを担う有力車種…56
アンフィニ 全国販売会社一覧……………57

★使い勝手徹底チェック
クルマとの一体感を増幅させるスポーティなインテリアと装備……………福野礼一郎…36

★RX-7フィロソフィー考察
現代版ベルリネッタの夢を託した3代目……………飛鳥 学…49

●発表会場レポート……………2
●カラービannaップ……………40
●バイヤーズガイド……………石野良太郎…58
●アクセサリ&ドレスアップパーツ・ガイド……………青山尚暉…60
●プレゼントコーナー……………62

◆新型RX-7縮刷カタログ……………80~55

モーターファン別冊 ニューモデル速報 第115弾!!

『新型RX-7のすべて』

平成3年12月21日発行

発行所: 株式会社三栄書房 発行人: 鈴木節己

編集スタッフ: 神戸昭男/渡辺和雄/木村 浩

〒169 東京都新宿区北新宿4-8-16 ☎03-3364-3812(販売部)

☎03-3364-3813(編集部)

●レイアウト: エディプロ
●フィニッシュ・デザイン: 藤P&G
●表紙撮影: 森 信英

発表会場レポート



▲新チャンネル「アンフィニ」を発表する古田社長。



RX-7はアンフィニでどうぞ

6年ぶりにフルモデルチェンジしたRX-7の発表会が、10月16日帝国ホテルで行われた。3代目RX-7は伝統あるサバンナの名がとれ、アンフィニが頭につく。従来からあるマツダのオート系ディーラーが「アンフィニ」と名前を変更し、RX-7を販売するのである。今回の発表会はアンフィニ店の発表と同時に、RX-7などアンフィニで取り扱われるクルマの発表会でもあるのだ。



▲クロノスの5ドア版「MX-6」について解説する廣瀬圭主。



▲新型RX-7について解説する小早川圭主。



◀そろいのプレザーで身を固めたマツダの首脳陣。

フォト：斉藤 正

アンフィニで販売される4車種を発表

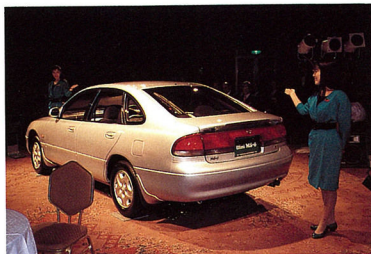
10月16日の帝国ホテル。会場はことのはか広かった。孔雀の間の東西を使い、スペースはじめて663坪。

これがマツダの発表会のステージとなった。だてに広いスペースを使っただけじゃない。新車の発表と同時に、そのクルマを販売する新しいチャンネルの発表も行ったのだ。その名も「アンフィニ」。

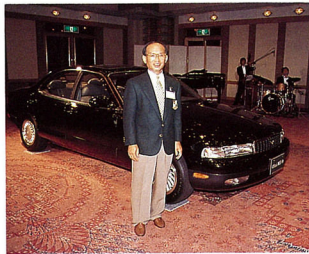
これまでマツダはオートラマ、ユノス、オートザムのように、自社のクルマを販売するためのチャンネルを創出してきたが、このアンフィニもその一環である。新しいチャンネルとして位置付けられることになる。そして、この日は新しいチャンネルから新しいブランドのクルマが発表されるわけだ。つまりこれまでなじみだったマツダオートのRX-7は、アンフィニRX-7としてアンフィニ店で販売される。文字どおりブランド・ニューカーだ。

さて会場では、テーブルや中央ステージがセッティングされている。定刻の11時半には招待客ももう満席となっている。ステージの左と右にそれぞれカバーをかけたクルマが置いてある。はば定刻に、いよいよスタート。司会の職務をこなして口火を切る。そして、ステージに登壇した古田徳昌社長をはじめ、役員の方々の紹介をした。そして次にいよいよMX-6が、右のRX-7が姿を現した。カメラのフラッシュが、たて続けに発光する。そして古田社長の挨拶。

「今日は新車と新しい販売チャン



▲披露されたMS-6。



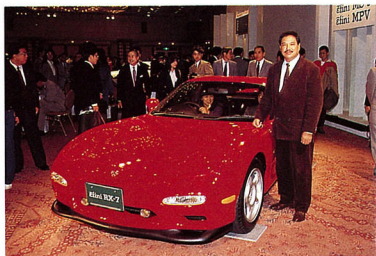
▲MX-8 (センティア)の前に立つ開発担当の保田主査。



▲司会を務めたミス・ローリーの磯陽子さん。



▲ペールを脱いだRX-7。



▲ル・マン24時間で活躍したレーシングドライバーの寺田陽次郎さん。

の披露。関係者はいっせいに席を立つ。会場の右半分に4種の新型車がならんでいる。たちまち

あった。これからはいよいよ各車のお披露目。関係者はいっせいに席を立つ。会場の右半分に4種の新型車がならんでいる。たちまち

ネルの発表です。他との差別化のために、アフリニ・ブランドを投入することになりました。今日は4車種を紹介しますが、将来的には追加します。

今年、プロシード、センティア、ブレス、クロノスなど、例年になく新型車を市場に投入しました。市場環境は厳しいものがありますが、いっそうの努力を続けようというものでした。ちなみに4車種とは、MS-6、MS-9、RX-7、MPV、



▶ロータリー・チューナーとして名高い雨宮さん。

▼エンジンルームを観察するレポートターのこともたきよしさん。

の生演奏とともに、いいムードで過ぎていったのだ。 (土肥)

で、ダッシュ・パネルを食い入るように見る人、エンジンルームを覗きこんでしきりと納得している人と様々だ。なかにはトランクの床シートをはがして、スベアタイの「点検」をしている人もいた。国境で麻持ち込みをエック

スする税関員がキミは、赤いRX-7のエンジンルームを覗きこんで人に見覚えがあると思つたら、ロータリー・チューナーとして名高い雨宮さん、いろいろ考えていることは、メイン会場の外では、ピュウフエ形式で軽食がサービスされている。目の前でフライドチキンやスパゲッティがどんどん消えていくが、関係者の会話もどんどん盛り上がる。新車と新チャンネルの発表会とは、いいムードで



ドライビング・インプレッション

■RX-7タイプR (5速MT)
■RX-7タイプX (5速MT)

レポート：星島 浩

フォト：中野幸次／佐久間健

個性豊かで魅力的な外観と鮮烈なイエローボディ。10月16日、マツダは従来のオート店を改称し「アンフィニ」販売チャネルとして新発足させた。かなり前からフランス文字で「fini」記されたグリーンの看板に注目していた向きもあろう。この日発表された扱い車種はいずれも「アンフィニ」を冠したRX

7、MS6、MS9、MPVで、MS6は先に発売したマツダ・クロノスの5ドアセダン版MS9はセンチアイの兄弟車MPVは従来ワゴン。なかては今年のルマン24時間競走優勝の余勢をかってフルモデルチェンジした3代目RX7が錦上添花を添えていた。いうまでもなく世界唯一のRRE（ロータリーエンジン）スポーツカーで、今回ますますスポーティ

に磨きがかかった感がある。ひと目RX7と分かるスタイリングながら、より軽快を取り、随所に新しい感覚と手法を取り入れた空力ボディだ。全長4295mmが先代より短く、前輪オーバーハングが小さく、全幅1760mmの3ナンバーボディだが、エンジンでは従来通り654ccロータリー2ボクから、税金、任意保険料などは5ナンバー

なみていい。

エアインテークを正面と両端に設けたボディ一体エンバー。ビッググレイヤを覆うフェンダー部分を盛り上げてフード側低くした曲面が印象的。もつとものフエンダーに小さなサイベグタイヤでは格好がつかないわけで、新型RX7が8月×16インチホイールと225/50タイヤで規定したのは当然だ。僅か1230mmしかない全高と、ルーフ前部中央部に独特の凹みを与えたエアロウエーブ

ルーフ。黒いスモークレンズで覆った鞍型のリヤコンビネーションランプ。なかなかなカーブを描くガラスハッチとショートデッキ。風洞実験ラボで創り出されたとは思えない個性的なリヤスポイラーなど、全体はもちろん、細部の造作ひとつひとつに味がある。ボルジェに似ているといわれた先代とは違う。ユーノス・ロードスターに始まった「マツダとさめきデザイン」の集大成であり、3代目は誰もが真似したくなる個性的な魅力の持ち主だ。正直いうと顔にもうまい「お化粧ツヅク」が欲しかったのと、コナラングランプも期待していたのだが、新型RX7が91年最優秀スタイリング賞候補に推されることし、諸手を挙げて大賛成する。

アンフィニRX-7に初めて出会うとき、その艶めきあふれる滑らかなスタイリングと快い緊張感を与えるコクピットに、まず感激を覚えることだろう。そして、その走りのポテンシャルも唯一のロータリースポーツカーとして、誰をも裏切ることはないはずだ。

箱根&伊豆スカイラインコースの試乗は、ボディカラー選びに悩んだ。帝国ホテルの舞白てキラッと光る赤の外装色が際だって印象に残り、箱根&伊豆でも魅力が衰えることはなかったのだが、屋外では予期以上に黄色のボディカラーが映えた。走り去る黄色いボディと黒いトリプレックスのコントラストや、コーナー手前の制動時



際立つ存在感と 最高レベルの運動性能



など、そこからバットと浮かび上がる鮮やかな赤いランフが脳裏に焼き付く。つまり、黄色も捨てがたいなアというわけ。

鞍型のスモークレンズに連なる微妙な面の美しさは、黒と濃い緑のボディより、赤、黄色、シルバーといった明るい外装色のほうがよく分かる。波型のリヤバンパースカートも印象的だが、テールパイプは右側だけになってしまった。軽量化目的なんだそう。

運転しやすいレイアウト でムード満点のкокピット

内装色は断然赤がいい。窓映りが心配されるインパネなどは黒だが、シートや天井内張りにも黒い赤を採用した室内の雰囲気には得がたい魅力を感じる。たいがいほつとすんだ赤だもの。ところが内装に赤を選ぶと、ボディカラーは黒かシルバーに限られてしまう。外装色で選ぶか内装色で選ぶか悩む。せめて赤の外装にも赤の内装が選べるとよかったのに。

室内はスポーツカーらしさをいっそう強調。クロームリング付き円形メーターは、計器をパネルに直付けしていた時代の遺物？ イメージがクラシックに過ぎるものの、操作類はもちろん、センター&フロアのコンソールまですべてドライバーに向けたкокピット型だ。短くて特異な形状ながら、やつと？ パーキングブレーキレバーが扱いやすい右側に移された。ダイヤル式に改まった空調の温度調節とモードスイッチは扱いやすく、視認性にもすぐれている。テアリングがいい。見た目とグリ



出気の良い演目に寄与しているし、操
 縦感でいてハンドリングが上手で、せ
 ながら揺るタイプディングをはかた
 して、その感覚がいつも走っている
 ステアリングしたタイプRの3.0mmな
 性能を重視したタイプRの3.0mmな
 mmがびたり。SSSエアアグ
 付きのタイプXだと3.8mmな
 のをよむを得ず。
 ハイバック型バッドシートとの
 形状とホルダー感覚も文句なし。惜
 しきはパワウィンド機能がない
 こと。お尻が低く着込んでしま
 下けに、着座してシートリフ
 だけに、着座してシートリフ
 き、かなな身を屈めねばならない
 からだ。
 アクセルペダル、クラッチペ
 踏脂質。クラッチ&ブレーキペ
 ダルはスプリング目的は軽量な
 というが、スプリング目的は軽量な
 というが、スプリング目的は軽量な

作感がいい。最近好まれる厚いソールの靴との相性もよかった。左ひざあたりを支えるパッドの感觸がいい。

ドライビングポジションに不満はない。嬉しいかったのは右足のフエンダが前方視界についていること。高速直進時やワインディングロードを高速コーナーに走らせながら、これが意外なほど運転の安心感につながるということが確証された。後方視界の不安はなかった。

試乗中ときどき降雨。ワイワイパーもリントしたデファクトに即効性がある。パークギंग操作の後退時、ワイヤスポイラーが目安になるものがある。

ただし窓ガラス面積のもののは、先代モデルより狭くなるのだが、それら閉塞感につながるのだから、いくらあがいてもスポーシッカリしい雰

開胃を醸しているともいえる。ア
ウフはスライドのタイトル・サン
ルーフは、どっちみち後席の機密性
をなら、シェードを加えることに
クがガラスにしていたはずも
すが、重量と重心高さ、前席へ
ッドルームに影響があるのかしら
2人乗りと割り切れは快
適なロングツェリングも
詳しくは使い勝手ページのこ
参照したぐとして、室内の小物
入れはまずまずの水準。助手席
ボックスは小さいはい。グループ
SRSエアバッグ装備を計して
いるのかもしれない。

2+2に違いないが、後席は暗
いイメージ。窮屈な姿勢が強いら
れて駅まで5分が限度？ いった
ん座たなら上上がりは結構難儀に
超えな立ち止。ベルが右胸に
かかるのもうれしくない。いささ

「きゅん、ヨ」と。スタイルはかまへず、着座姿勢を含め明らかにスポートカーであり、シャープな運動性能をもつ3代目RX7の個性をあらわす。心感とあがる視界感覚と快活性が、彼らを走らせたというわけだ。

走り重視のタイプRはとにかくタフXはBOSEの高級オーディオを備えているし、全機種にパワウィンドウ、エアコンを標準装備して快適なロングツーリングをめざしたRX7である。

これら快速装備を増やしてさらに車間量を1300 kgに抑えたのは立派、先代より100 kg軽量化している。

NSXより軽いのだ。苦忠誠はメカニズム解説をお読みください。軽量化は走る／曲る／止まる＝運動能力につながったアラスは大きい。

「キヌ細かくプリントされたリヤヤデ
フロッグが大型のリヤワパー。
いわゆるイエローゾーンが750
0 mmから始まる。
走らせ視のタイプRRは5速MT
専用。ラグジュアリー寄りのタイ
プTは4速MTもあるが、4速AT
で選ばない機種だ。
4速12バルブのタイプAはほん
のすこし乗ったただだから、試乗
記が書けるほどのメモが残って
ないが、トルコンとエンジン
の相性はわるくなかった。ごく低
速域でトルクが瘦せているエン
ジンも、アクセルを踏み加えれば即



▲ドライバーとの一体感が高まり、各操作系の使い勝手もよくなったコクピット。アルミ製のペダル（ブレーキとクラッチ）やディンプル加工を施したハンドルも、それぞれによさがある。写真はタイプR。

は取りづらけれど、リヤードは荷物スペースと割り切ったスペースにトランクスペースは深に不満がなければの予期しただけ、後座席を倒せばかなりの容積に得られる。もつとも自慢の「スバリア・レミアム・エニージッシュシステム」を備えたタイプXは、果たしたやさしさと納まらざるべき深さや欠けには十分のラゲッジスペースを確保している。NSXは、キャパシティバグ2セツを積んだら、あとは薄手のスーツバグだけと、ときと収容できる方々をすするタイプだが、最近めざましく運動が上達した(と思う)われわれが神戸戸塚長閑いみくもいRXXのエアスポーツのなてはRX

静かなアイドリングと5000rpm弱からのトルク上昇が好印象

エンジンは2ローターながらコクソに用いたシーケンシャル・ツインターボ付き。低速域でライマリーターボだけを動かして、高速域でセカンダリーターボも加勢する電子制御で、最高出力255ps/6500rpm、最大トルク30kgm/5000rpm。レッドゾーンが8000rpmに高められ



▶キメ細かくプリントされたリヤデフォッガーと大型のリヤワイパー。

いわゆるイエローゾーンが750

走り重視のタイプRは5速MT

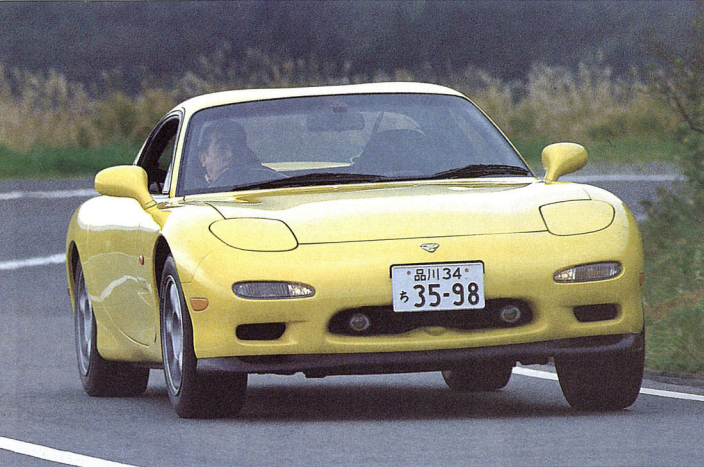
専用　ラクシニアリール客りのタイプ
プ^oXは5速MTもあるが、4速A

4速AT仕様のタイプXはまろ

のすこし乗っただけだから、試乗

ない。が、トルコンとエンジンの

域でトルクが痩せているエンジン



▲鮮やかに映えるコンペティションイエローマイカのタイプR。

ク変換域に入り、3000rpm になる。途端にトルクを増し、ちようびトルコンの食いつきに同調、力強い加速を示す。副変速機の1速と2速のギヤ比が離れているので、欲をいえば中間ギヤ位置を加えた5速ATがあってもいい。そうするとタイプRもAT仕様で選びたいユーザーが増えるかもしれない。とはいえスポー

ツドライ、専門ではなくタウン&ビブスユーザーなら、さきの「スーパーレミアム・ミュージックシステム」を備えたタイプXのA 2仕様がお奨めの機種になる。もちろん、高音ビアンツシモが遜さとおって細く聞えるということなだけだ。

音楽会も好きだが、私がCDを楽しむのはもっぱらクルマの中だ。

音楽会も好きだが、私がCDを
楽しむのはもっぱらクルマの中で

遅刻しないというよりも、目的
地に早めに着いて働くことが、
アイドリリングは静かだ。周囲の
クルマが4気筒の時ではロータ
ルの強みが静粛性の時代にあ
る多くの6気筒に比べV8まで現
れると、REの静粛性はかならず
も優位でなくなる。そして今
回のRX-7は、アイドリリング
時の排気音が先代モデルより
なったと思う。ひょっとしてシ
ュル・エギーズに改めたなか
らしから、とはいえ、あくまで
エアスポーツのときで、という注
釈付きの話である。V8ツアラと
くらべるわけにはいかない。
エンジンのトルク特性はATより
MTがよく分る。

1500rpmまでは回転が落ち
てしまう。アクセルを踏み加え
てもほとんど応答しない。また
と2000rpm(達する)と同じ時
間にトルクが膨らみ、音もスポー
チカーサウランドに変わる。そのま
ま踏みつけていると、5000rpm
弱からもう一段トルクが盛り
上がり、7000rpmまで一気に
パワーが伸び、排気音もワンド
格段に速しい快音になる。ただし
噴き上がりや伸びきり感こそま
で、7500rpm以上にかけてト
ルクが急に衰える。

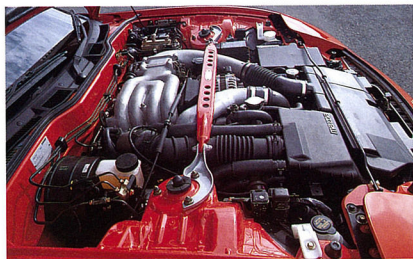
3ギョットトルクのなかで75
00rpmまで伸びるエンジン
も経験したから、大量産作りに
近い試乗車の場合、所謂性能が
安定していなかったかと考えられ
る。でもレシプロと違い、パル
系の抵抗感はなく、回だけなら
8000rpm弱まで興奮音も聞こ
えない。ただし2500psを超える
レシプロで7500rpmまでこれ
ほどストレスなレベルにエン

▼“走り”を重視したタイプBは5速MTのみの設定。5000rpm弱から7000rpmにかけては一気にパワーが伸びる。





▲新しい製造方法を探り入れて軽量化を図ったハイバックシート。形状、ホールドットともに文句なし。写真のタイプFでは、表皮がラックスエードになる。



▲細部にわたって改良を施し、ほとんどすべての部品を新しく作り直した？ローターエンジン。シークエンシャル・ツインターボを装備して2550bhp/6500rpmのビッグパワーをたたき出す。タイプFのエンジンルームには、フロントストラットバーがまたぐ。

シンクロナイザーも強力だ。高回転域でも不快な音やバブリング音が伝わってこないのはフレジの強みばかりではない。ひとつはトランスミッション自体やシフト系の改良効果だろうが、今回採用のパワーブラントフレームがより大きくものをいったのてはなかろうか。スムーズなシフト

のはが、パワーブラントフレームの存在は駆動系の余計な動きを規制しているはずで、アクセルワークの応答性向上、後述するハンドリングにも好結果をもたらした。パワーブラントフレームはまた、まーノス・ロードスターが先行採用したが、たぶんRX-7開発当初のコンセプトだったろう。

実感できる空力性能の良さと快く決まる5速MT操作感がいいので、絶対的な踏力ははたかく、クラッチは重くなくつた。タッチの瞬間、重いかな？と身構えたが、踏み込むと軽しともスムーズ。5000rpmを超えてからの1速発進は無駄。ト

巡航走行中ミュージックシステ

ムがいい音を聴かせていたし、車中の会話がにびりがなくスポーツカーとは思えない静粛性を保っている。風切り音が極めて小さい。アクセルを緩めてから車速がなかなか落ちないのは特徴に数えていい。空気の壁を割っていく空力性能を改めて褒めなきゃいけない半面、エンジンブレーキの効きはレシプロエンジンほど期待できないともいえる。

空力性能といえば、雨が降った路面で室外クルマの下半身に汚れが目立たなかったこと。ただし黒のボディカラーだと、小石が砂が犯人だろう。早くも、バンパーやノーズに細く小さい白傷。の跡が付いている。カッコいいRX-7ブラジャーはないのかしら。

5速MTは、シフトレバーが短く動きが小さいから手首で操作でき、カシツカシと快く決まっ

回るエンジンに稀れだもの。正確なテスト結果ではないが、0-100km/hは6秒ちょっとくらい。名手がドライブするなど条件が整えば6秒を切りそう。それでも、より重いNSXやスカイラインGT-R、GTOには勝てないかもしれない。しかし2速とか3速、実用領域はないが、5000rpmからの追越し加速なら、スムーズさと振る感覚を含めてRX-7に分があると思う。

タイプXの4速ATはDレンジのまよいっぱい踏んで1速60km/h、2速120km/hに到達。100km/h巡航は同じく2700rpm。ATのギヤリングはさきに書いたとおり、1速ギヤ比が大きく出足が鋭いとはいえず、2速が離れているため通常領域で自力アップシフトしたときの回転と力の落ち込み幅を大きめに感じる。

タイプXの4速ATはDレンジのまよいっぱい踏んで1速60km/h、2速120km/hに到達。100km/h巡航は同じく2700rpm。急発進では1速60km/h、2速100km/h、3速150km/hまで引つ張るのがいい。

空力性能といえば、雨が降った路面で室外クルマの下半身に汚れが目立たなかったこと。ただし黒のボディカラーだと、小石が砂が犯人だろう。早くも、バンパーやノーズに細く小さい白傷。の跡が付いている。カッコいいRX-7ブラジャーはないのかしら。

5速MTは、シフトレバーが短く動きが小さいから手首で操作でき、カシツカシと快く決まっ



軽い操舵力とタイレクトなハンドリング感覚

サスペンションは前後ともダブルウィッシュボーンに改められたボディ剛性向上が乗り心地と静粛性・快適性に寄与しているとはいうまでもない。ただ、意外だったのはタイプXのVRタイアがサスペンションと車体の減衰特性と合わないのか、やや乗り心地を堅く感じさせたことだ。むしろゴロゴロ感にはタイプRのZRTタイアのほうが小さかった。この種のスポーツカーにして、突き上げや落下Gが小さいのは、長い間アメリカで多くを売っていた経験がもたらしているのかもしれない。

ボディ幅が広がりタイヤもビッグサイズながら最も回半径は比較的に小さい5.7m。前輪オーバーラッピング縮小と前平面縦がり効果、フエンダーが視野に入ることもあり、無駄なく小回りでき、ついでにいうと、リヤボディの絞りリヤスポイラーの目安が縦列駐車を容易にしていた。

操舵力は適度に軽いほうがいい。高速域、旋回Gが過剰でも極端に重くなることはなかった。ボディ幅が広がりタイヤもビッグサイズながら最も回半径は比較的に小さい5.7m。前輪オーバーラッピング縮小と前平面縦がり効果、フエンダーが視野に入ることもあり、無駄なく小回りでき、ついでにいうと、リヤボディの絞りリヤスポイラーの目安が縦列駐車を容易にしていた。

向が認められた。ステアリングを戻してラインを修正すればいいのだが、この傾向が高じると、アクセルを踏み加えて、いさよかを得られるPと異なり、いさよかを得る場が出てくる。このへんはタイヤ性能を含めて、手首、こもたきよさんや若手代表、村瀬彦さんの感想や評価と記述方に期待すべし。タイヤと加速トルクに任せたリヤ走法で十分運動性を楽しめるRX-7である。

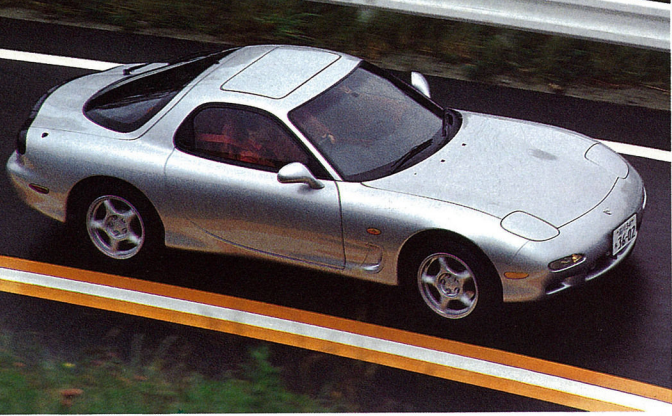
トルセデフの特性とちよつと気になる実用燃費

トルセンデフ式LSDは、最新トヨタのスポーツ車が採用しているのと同じZEXEL製で、半ば濡れた路面に確実に旋回外側タイヤにトラクションを伝えてくれた。ドライ路面のタイコナーではアクセルワークに忠実な駆動力と操縦性コントロールが得られ、踏み加えると、旋回外側タイヤにパワーが伝達されて尻を張り出し、極めて叫、張り出しが収まる。ビスカスLSDとの違いは、アクセルに顕著な応答を示す操縦コントロール性にある。制動力は強い。が、そろそろ油圧サスペンションが欲しかった。たとえば配置8インチ径バキニウムサポの路力が重いのではない。油圧サポのほうが、顕著に便つて制動開始時の踏みこたえに変化がない。さらにコントロールしやすくなるのでは? と思ったりする。ABSは濡れた路面でときどきお世話になった。ABSを動かさなければハンドリングを切っていくときの安定性は、前輪荷重の関係だろうか。NSXよりすぐれているように思われる。



「ラゲッジルームは、真の宝の蔵。三ツツのコンテナは、スバルの共同クックがけつこなスペースを取っている。」

燃費はいかにも少ないが走る楽しみは減する。しかし、以前はバキニウムサポが多かつたRX-7も、こころ、70%以上が国内で売れているのだから、なにより新型は装備を省けてもお買得感がある。運動性に不足はない。本物を抜けば目もつてきた日本のユーザーに、妥協を許さぬ開発姿勢で臨んだアフリニRX-7が歓迎されないはずはないだろう。



▲タイプXは、フロントスポイラーやリヤウイングが付かない。おとなしい風貌で、装備面からいってもラグジュアリーな指向だ。



「エンジンはいいえ、リヤシートはやはり緊急時に(車用)で切り切ったほうがいいよ。」

パワーフロントフレームは、伝達トルクのロスを防ぐと同時にダイレクトなハンドリング感覚の実現にも役だっている。ただ、ステアリング剛性感の操舵にきびきび反応することに文句をいいたくはないが、ちよつと反応しすぎるくらいがある。操舵力が軽いかからオーバーシュート不安はないし、どちらかというところ、狙いよく大ききめを内側に向けている。

燃費はいかにも少ないが走る楽しみは減する。しかし、以前はバキニウムサポが多かつたRX-7も、こころ、70%以上が国内で売れているのだから、なにより新型は装備を省けてもお買得感がある。運動性に不足はない。本物を抜けば目もつてきた日本のユーザーに、妥協を許さぬ開発姿勢で臨んだアフリニRX-7が歓迎されないはずはないだろう。

ライバル試乗<その1>: RX-7 vs NSX

RX-7タイプR (5速MT)

NSX (5速MT)

スポーツカーがもつ 2つの方向を具現



レポート: こもだ ぎよし
フォト: 中野幸次 / 佐久間健

RX-7はマツダが誇るピュアスポーツカーである。これに対してNSXはホンダが誇る2シーター・スポーツカーである。この2台のスポーツカーはかなり性格が異なっており、レーシングカーに近いNSXに対して、RX-7は乗用車の要素も秘めていた。

丸味をおびたRX-7
直線的なNSX

新しいRX-7との比較試乗をするに当たり、ライバルとしてパッと頭に閃いたのはホンダNSXであった。倍以上の価格差があるクルマを比べて意味があるのか、という疑問も確かにある。しかし、車両価格を無視したとすれば、この両車は全く互角に開える能力の持ち主だといえるのではないかとマツダとホンダがそれぞれ全力で創ったピュアスポーツカーを、真つ向から対決させてみるのは面白いです。

オールニューになったRX-7を見て、最初の印象はRX-7は新たな自分の道を歩み始めたんだな、ということだった。グッと幅が広がり、丸みも帯びている。初代からのロングノーズ、ショートデッキスタイリングからは完全に脱皮している。どちらかというと直線的でスリムだった旧型からグラマラスになったといえる。ポクが気に入っているのはカーブを多用して未来型になったテールランプだ。ブラックアウトされることにより、なおさら現から離れた感じになるのがいい。もうひとつはドアのオープンングだ。トヨタ2000GTという車のスポーツカーを思い出させる大きなアールを描いたカットの仕方は、セダンはなかなかでないスポーツカーならではのものだ。

NSXはRX-7に比べてと直線的なラインに見える。前後に長く伸びた感じはNSXをかなりスリムに見せる。スタイリングの印象としては強い個性を感じることはないが、ボディに高い確信感を



▲RX-7のコーナーでの回頭性は世界のスポーツカーのなかでも第一級といえる。

持っているのはNSXの類もしい部分である。

RX-7はオプションの特殊カラーリング塗装によりボディ表面がツヤツヤして見える。それに余計な装飾品がないせいもあって、ちよつとプラスチックキーな印象を持った。これは全く個人的な意見で、それは見えない人もいるかもしれない。それでも、ツヤの出し方を表面だけではなくもっと深いところから出せるようになるかというのだった。

スポーツカーにとってスタイリングは大事だが、走りをもっと重要だ。それでは両車の走りのインプレッションをお伝えしよう。



▶RX-7の前後重量バランスはいい。

▼NSXはコーナーでロールは小さく、ピタッと路面を張り付くように走る。



乗用車的で自然になじめるRX-7のポジション

RX-7のドライバーズシートに座っての最初の印象は、乗用車から乗り換えたとしても全く違和感がなく、おそらく誰でも自信を持ってドライブングできそうというものだ。もちろんスポーツカー

らしい刺激はそれなりにあるが、ベダレレイアウト、ステアリングの位置、シフトレバーのポジション、シートの形状が自然になじめる場所にあるからだ。ヒップポイントはNSXに比べると高めてある。ワイドシールドを通して見る視界も見慣れた景色である。それに比べてNSXはシートポ

ポジションはかなり低く、そこから見る視界も下の方に広がって、レーシングカーの見え方に似ている。ミッドシップマウントにしたエンジンレイアウトによって、ドライバーシートより前方を低くしてきた結果もある。前方がよく見えるという効果もある。排気音が効いてパワフルなエンジン音を耳で感じる音だ。

NSXのV6エンジンは280psといえども最新の日本のエンジンという感じで、スターターを回すといとも簡単にアイドリングを始め、振動も少なく、排気音が響



▲RX-7のコックピット。ベダルレイアウト、ステアリングの位置、シフトレバーのポジションは自然なじめる。

くてもなく、ドライバーに対して力を持つて、いるというアビリティはほとんどない。

くてもなく、ドライバーに対して力を持つて、いるというアビリティはほとんどない。

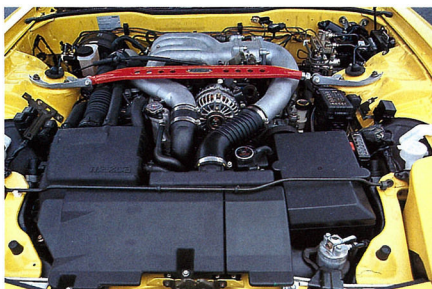
くてもなく、ドライバーに対して力を持つて、いるというアビリティはほとんどない。

ステアリングが軽いのがRX-7、重いのがNSX

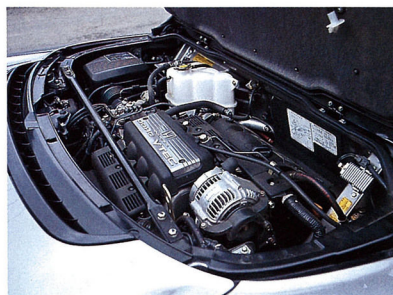
さて、走り始めよう。



▲NSXのコックピット。シートポジションが低く、視界も下の方に広がって、レーシングカーの見え方に似ている。



▲RX-7のエンジンルーム。フロントミッドに2ローターの13B-FREW型パワーユニットがマウントされる。



▲NSXのエンジンルーム。ミッドに位置したV6のC30A型パワーユニットがマウントされる。

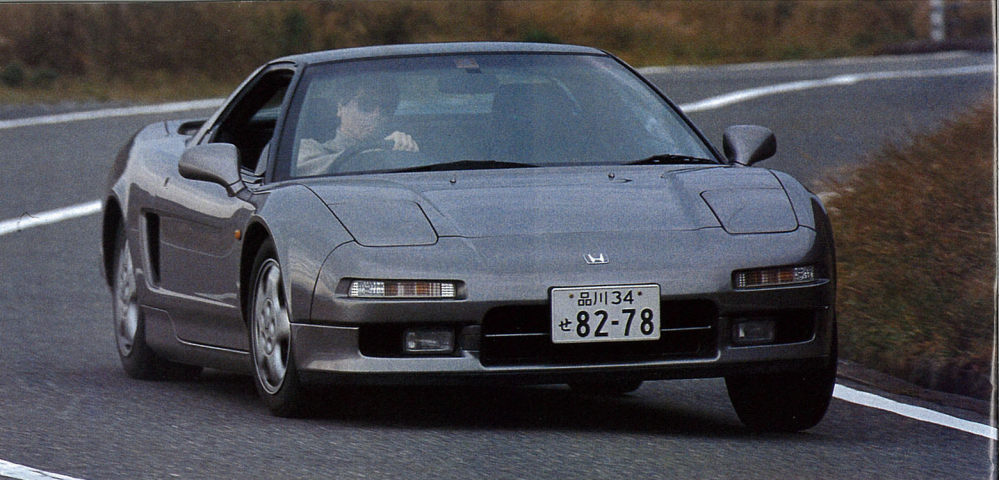
応答性はシャープな部類に入られる。これも切り始めから切り込んだところまでリアな反応である。また、時間的な遅れもなく、これも軽快な動きという印象を高める助けをしている。

NSXのステアリングは重い。もちろんパワーアシストなしというところがあるが、タイヤのコーナリングフリースの大きさ、すなわちセルフアライニングトルクの強さをそのままステアリングを持つ手に感じてしまふ。ただしニュートラル感はやや手応え感が乏しく、プロポヨとまではいかないが剛性感に欠ける。ただ、だかから切り始めの指何本分は重くはない、しかし切り込むその先からグックツと操舵力が増して、ただ最新のNSXはニュートラル感も剛性感も出て、操舵力の変化も緩やかになっており、デビュー初期のモデルに比べると

その部分はあまり気にならなくなっている。

NSXのステアリングの重さは市街地走行がちょっと辛い。パークングで何回も切り返すような状況ではAT仕様の電動パワステが欲しくなる。しかしその気になってワイディングやサーキットを攻めているときには、コーナリング時の横揺れとステアリングの重さが比例している感じが心地よい。電動パワステにしても車速が上がればほとんどアシストしなくなるから、条件としては同じになる。これはやたらに切り込めぬようにして安定性を確保しているのかと思えるほどだ。

回頭性のいいフワハイペー
スでワインディングを走る
コーナリングの回頭性は、世界スポーツカーの中でもRX-7が第一級といえる。フロントが軽い感



▲NSXの走りはダイナミックだ。クルマ側からドライビングを要求するのがNSX。

◀ミッドシップカーNSXのリアビュー。

じてステアリングに従ってクイックとノーズをアベックスに向ける。その先コーナーがさらに深く回り込んでいくとしても、ステアリングを切り足すことによりヨーを簡単に増やすことができる。

NSXはミッドシップにもかわらずRX-7より回頭性は劣る、とはいっても必要十分なヨーゲインはある。ただドライビングの仕方が違うのである。NSXの場合直線の内にブレーキングを終了させ、コーナアベックスまでは

イープスロトルでコーナリング

グフォースを稼ぎながら進み、アベックスから出口に向けてはステアリングを戻しただけアクセルを開いていくという純粋なレーシングカーの走り方法に合わせてセッティングしてあるのだ。逆にいえばこの走り方である、NSXをNSXらしく走らせられないといえ、クルマ側から乗り換えてもNSXを要求するスポーツカーであるといえる。

その点RX-7は走り方は自在である。先程のステアリングによる回頭性の良さというメリットを使つて、アクセルコントロールを使えないドライバーでもかなりのハイペースでワインディングを走ることができる。ただ気を付けなければならぬのは、大きくステアリングを切り込んだときにアクセルを深く踏み込むとリバーステアが出ていくことだ。普通ならフロントが速がるような状況でもアッシュアンダーにならずにリヤタイヤに大きなパワーが伝わりオーバーステアに移行していくのである。

もちろんRX-7もステアリングだけに頼るより、アクセルも併用した方がより幅の広いドライビングが可能になる。NSXの要求する正統派ドライビングはもうあんまり、そこから外れたドライビングも許容するのがRX-7だ。

横Gでロールする、ほとんどロールしないNSX

直進状態からコーナリングに入るとき、その境目が明確なのはRX-7の方である。軽い感じのノーズをクイックとインに向けての、クラックというロールを伴うのだ。つまりコーナリング状態だという

ことはロールが付くことによつて明確に判る。最終的には大きなロール角にはならないし、ロールすること自体ドライビングの邪魔になるという点ではないのだが、小さな横Gでもある程度のロール角が付くのだ。

その点でNSXは絶対的なロール角が小さく、小さな横Gではほとんどロールしない。ピタッと路面に張り付けた水ましのよう

に走る感じだ。この点でNSXとRX-7は対照的ともいえる。どちらが正しいかと聞かれると返答に困るが、RX-7は乗用車から乗り換えても違和感はないだろうし、クルマ側からいえば、乗り心地も考慮してあるためにこのような動きになるのだろ。NSXはレーシングカーに近いといえる。ボクはスポーツカーとレーシングカーは違うと思っているが、NSXはレーシングカーの方を向いたスポーツカーといえるのではないだろうか。コーナリーの立ち上がりではどうだろうか。

RX-7のメリットはそのトラクションの強さだ。ステアリングを切り込み過ぎていくとパワーウィンドウが吹いてくる。NSXは通常のコーナリングからの立ち上がりでは前に押し出し力強い。タイトコーナードアでもホイールスピンしながらも確実なトラクションがある。

NSXはホイールスピンさせないよう走るのはい。ホイールスピンするとトラクションの低下が大きいからだ。そのためでもないだろうがNSXにはTRC（トラクションコントロール）が付いている。安全性の面でも一般道で

はこのTRCはオマケにしない走
る方がいいだろう。ただオンのま
まて走るときエンジン出力がコ
ントロールの仕方よりも少し注
意させた。これもビュイ当時と
比べると良くないが、B.M
Wやオンのトラクションコント
ロールのように限界ギリギリの細
い制御ができていたのがとても走
る気になる。つまりNSXのTR
Cは、それが作動したときにエン
ジンがストールするほどに過
ぎるものである。

ターボとNAエンジンの 特色をもつ両車

さて、スポーツカーにとって、
走りやスタイリングに負けない
興味深いのがエンジンだ。

RX-7はシケンシャルツイン
ターボを備えて255psを發揮
する。これは国内最高の280ps
に達しないが、ボディ重量を軽
くすることでパワー・ウエイトレ
シオを稼いでいる。もちろん3ロ
ーターにすればパワーの点は問
題ないが、重量バランスの面では
デメリットがある。つまり、スポ
ーツカーとして最適な重量パ
ランスを得るための2ローターな
わけだ。NSXは重量バランスの
ためにミッドシップを選んでいる。
NSXの場合v6というのがパワ
ーと重量、そして寸法のバランス
の。そしてVTECを駆使して
280psを發揮している。

RX-7とNSXのエンジンの
特性の差は、ローターとレシ
プロというより、ターボとNA（ナ
チュラルアスプレッション）の差
という感じがする。

RX-7はシケンシャルツ
インターボにより、下の方からトル

クがあるからこれまでのターボの
悪癖はあまり感じない。それでも
タービが高回転になってからの
トルクの盛り上がり、過渡的なと
ころで太いトルクなどはターボ
エンジンだと感じる。

トルクの盛り上がる第一段目
は、2500~3000rpmく

らいから始まる。そして4500
~5000rpmから7000r
pmくらいまで、第2段目であ
るピークのトルクの領域になる。
7000rpm以上になるとちよ
と伸びなくなる。タコメーター
のレッドゾーンは8000rpm
から、セフは7500rpmか

らだから回転にはまだ余裕がある
が、それでも十分に速い。

箱根の山を走ったとき、NS
Xを追い掛けるのは割りと楽だ
が、コーナーで限界性能は同等
と速いのであるが、直線でグイ
と加速してくれるので、苦勞が
ずに追い付くのである。

RX-7はそれほど速い。5000
rpm以上をキープすればバカ
速く走ることができたらう。
ターボだと感じさせるのは、
コーナーアベックスから緩やかに
加速状態に移ろしたとき、バ
ックワットと加速したのにグイ
と強い加速になってしまふのだ。
ほんの少しのアクセルペダルの動
きで、ほんの少しの加速を通り越
して、とつと強い加速になってし
まふのである。ターボエンジンもこの

へのデリケートなドライビング
が可能になる。スポーツドライ
ビングのためには嬉しいのだが、

その点でNSXは、NAエンジ
ンのおいしいところを使える。微
妙なアクセル操作がそのままエ
ンジンの出力コントロールになり
、それがドライバーのイメージど
うのコーナーリング時のいいドライ
ビングをつくれるのである。それ
に8000rpmのレッドゾーン
までパワーを伴って回ると、ド
ライバーを快樂の世界に引き入
れてくれる部分だ。

RX-7はスポーツカーであり
ながら乗用車という一面を備え
ているように思う。つまりそれだ
け幅広、使い易い。乗り方がそれ
だけ、それに比べるとNSXはさ
ばるたなスポーツカーに見える
し。



▲シケンシャルツインターボを装着したRX-7は下の方からトルクがある。

■試乗車主要諸元

主要諸元	車種	RX-7 タイプR (5速MT)	NSX (5速MT)
		全長(mm)	全長(mm)
寸法・重量	全幅(mm)	1760	1810
	全高(mm)	1230	1170
	ホイールベース(mm)	2425	2530
	トレッド(mm)	1460	1510
重量	前	1460	1530
	後	1260	1350
エンジン	型式	13B-REW型直2ローター・ターボ	C30AR V6 DOHC
	ボクストローク(mm)	90.78	90.78
エンジン	排気量(cc)	654×2	2977
	圧縮比	9.0	10.2
エンジン	最高出力(ps/rpm)	255/5500	280/3300
	最大トルク(kg/m/rpm)	30.0/5000	30.0/5400
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)	76 (プレミアム)	70 (プレミアム)
トランスミッション	1速	3.483	3.071
	2速	2.015	1.952
ギヤ・レシオ	3速	1.391	1.400
	4速	1.000	1.033
ブレーキ	5速	0.806	0.771
	後進	3.188	3.186
ステアリング	前	4.100	4.062
	後	4.100	4.062
サスペンション	ダブルウィッシュボーン/コイル	ダブルウィッシュボーン/コイル	ダブルウィッシュボーン/コイル
	ダブルウィッシュボーン/コイル	ダブルウィッシュボーン/コイル	ダブルウィッシュボーン/コイル
ブレーキ	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
	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	225/50R16 92V	225/50R16 92V	225/50R16 92V
	馬力/寄速(kg/ps)	4.9	4.8
性能	最小回転半徑(m)	5.1	5.8
	10モード燃費(km/ℓ)	7.3	8.3
性能	60km/h加速時間(s)	14.6	16.0
	東京地区標準価格(万円)	385	800.3

ライバル試乗<その2>：RX-7 vs ポルシェ968

RX-7タイプR (5速MT)

ポルシェ968 (6速MT)

かく在るべし スポーツカーの走り



▲RX-7タイプR。タイヤにたいした負担もかけずに、ひよいひよいとコーナーをクリアして行く、といった感じだ。

レポート：河村康彦
フォト：中野幸次／佐久間健

ポルシェ／フォト提供：DRYWORKS
03(3405)8025

スポーツカーの王者ポルシェがRX-7の好敵手

ポルシェ車がこの「別冊すべてシリーズ」に引く張り出されるのは久々のことだ。最も近いところでは、確か「NSXのすべて」で911カレラ2が登場していた、と記憶している。となれば、ほぼ「一年間のご無沙汰」ということになる。

突然ではあるが、ここで内情をブチまけてしまえば、本を作る側の立場としては、「ポルシェなどをそう簡単に持ち出されては困る」ということは絶対に。ある。のだ。なにせ相手は泣きも黙るスポーツカーの王者である。そんな相手が相手だけに、迎える当事車が相当に優秀でなく、企画ページとして成立しない、という懸念が常に我が別冊編集部スタッフの脳裏の一角を占めていて、それに文句をいうわけにはいかなかった。ある。

もともと、さらに内情をブチまけてしまえば、普通、対処されるライバル車をチャイスする権利（なんていう大それたものではないけれど）は、執筆者サイドに与

ロータリーエンジンを搭載したRX-7は、その誕生からいって日本では数少ない本格的スポーツカーである。また、ポルシェといえばドイツが生んだ世界のスポーツカーだ。ポルシェの最新モデル968とニューRX-7比較試乗を試みた。

えられている。となれば、実は（山口京一さんおっしゃるところの）『自動車モノ書き屋』にとっても「目には目を」ではないけれど、それなりのクルマにはそれなりのクルマを「あてがつて、何とかパランス感覚を保たない」という意識が働いてしまうのも無理からぬところ。

というわけで、例のごとく一体ぜんたいオマエは何をいいたのかと問われれば、今回ばかりは取ってポルシェを引く張り出したということは、それだけアツアン・フイニRX-7というクルマには、どうやらポルシェに匹敵させるにふさわしいポテンシャルが備わっているようだ、と判断したに他ならないというところ。そして、ここで結論をいえば、実際にニューRX-7というクルマの様々なポテンシャルは、ポルシェと立派にバトルを繰り広げられて、極めて高いものであったわけである。

ポルシェ968のビッグトルクは特筆もの

さて、そういってポルシェを迎えることになった今回の主役IIアンフイニRX-7のアウト



▲ボルシェ968。「スポツカーの心臓はかくあるべし」というフーリング。

◀オープン状態で走るボルシェ968。

ラインを、わざわざこけてひもとくことはないだろう。何しろ「それ一冊すべてが理解できる」というのが「別冊すべてシリーズ」の唯一最大の（？）ウリなのだ。サブタイトルどころか、この本一冊間々まで読めば、3代目RX7に関わる相当なインサイド情報までが明らかにさしてしまふハズであり、それ故にこころは重複する説明を繰り返すことは避けようと思ふ。

クルマ変わって、ニューRX7

デビューに「一歩先んじて、地球の西の（といつてもそもそも地球は丸いだけだ……）自動車王国からこの晩夏にリリースされたのが、ボルシェ968なるモデルである。このクルマについてはもう一度このコラムについてはざっと触れておこう。

ひとこといってさうとうこのボルシェ968なるクルマは、このクルマのデビューまで、エンジン・ボルクシェとしてのボルシェヨンに着いていた944シリーズのモデルチェンジ版、というもので、この968、実は写真からも分かるように各ウィンドウを含むキャビン／ルーフ部分、ドア、テールゲートなどをかつての944シリーズのパーツと共有化しており、フロアも944と共通。これももって「944のビッグマイナー・チェンジ・モデル」と陰口をたたく人も出てくるわけだが、ボルシェ社のオフイシャル・コメントはあくまでも「最新のボルシェ・ニューモデル。最も重要な問題ともいえる走りのテイストは、確かに944シリーズとは大きく異なるものであつて、今回のように「最新のRX7に対する最新のボルシェ」というにあつた。当然最新のモデルといえることは間違いないところである。スペック上、RX77の最大のキャラクターの違いを見いだせるのは、やはりエンジンということになる。

968のエンジンは自然吸気4気筒3リッターの4バルブDOHCで、最高出力240ps/最大トルク31.0kgm。ちなみに出力に付してこのトルクの太さは特筆モノという以外にはなく、ターボを付加した255psのRX77（300kgm）を凌ぐデーターは立派。1リッター当たり80・3ps/10・4kgmという968のポテンシャルは、例えは自然吸気フェアレディZの77・7ps/9・39kgm、同じく3リッター自然吸気リストの76・7ps/9・68kgmといったデーターをも確実に凌駕する。やはりボルシェ・エンジンの高性能ぶりは、数字上でもハッキリと現れているといえるのである。

ちなみにこのボルシェ968。実はただ今日本に初上陸で、ナンバー取得準備の真最中という段階。そんなわけで「お見せする写真は、ドイツはボルシェ社のお膝元シュツタットガルト近郊で開催された現地試乗会のものであることとお断りしておこう。

オリジナリティが高くカッコいいRX77の外観

スポツカーの楽しさのひとつは、そのエキサイティングなアビアランスにある、といえるだろう。脇に置いて眺めているだけで、華麗なる走りのシーンがまたに浮かんでくる。あるいは、洗車をするべくホースで水をかけ、セーム革でボディをなでまわしているだけでも何となくワクワクしてしまふ……、そんな感じが気持ちたかぶらせてくれるようなルックスが、ぼくは一般のスポツカーにはふさわしいと思うのだ。

そんな視点から両車を眺めて見るとどうなるか？ まずは主役のRX77だ。

ハッキリいって、新しいRX77はカッコいい。そして、今度は何にも似ていないといわせないオリジナリティの高さも見逃せない。

感なきナシでは、ほとんど最高回転まで達することができるとても。ただし、低回転スロットルOFFという条件で、不整脈的なトルク変動がハッキリ現れるのは相変わらずだ。テストしたMT車の場合、これが低ドライブビリティをある程度スポイルしていることは否定できないところであらう。

シフトフィールは、第一級スポーツカーとして及第点。確実な操作性、操作量などに大きな不満は全くないといっている。



▲968はスポーツカーでありながら乗り心地もよい。

▶ポルシェ968のコクピット。解放的なデザインで、スポーツカーのものというよりパサージュカーのクオピットに近い。



◀ポルシェ968のエンジンルーム。自然給気の3リッターで圧縮比11.0と高く、最高出力240ps/6200rpmを発生し、最大トルクは31.1kgm/4100rpmと大きい。

官能度と剛性感を堪能できる968の走行性能

968のタコメーター上のレッドラインは6600rpm。こうしたあたりで、すでに不満を抱くスポーツカー・ファンは少なくないかも知れない。が、やはりクルマはスペックだけでは判断できないのだ。なぜならばこの968のエンジンは「スポーツカーの心臓とはかくあるべし」、「官能的とはこういうもの」ということを、全身をもつて体感させてくれるフイリリングの産みの元であるからだ。

確かにRX-7のロータリーターボ、ユニットのスムーズでパワフルで、ゼロ発進から100km/hまで5.1秒というRX-7のデータは、同じく6.5秒という968（これも11.1秒に速いのだが）を軽く凌ぐ速さを生み出している。けれども、ぼくはその官能・快感度、右足と直結したフイリリングというところは、968は絶対にRX-7にひけるを取ることにはないと断言したい。むしろ好みの問題というのがあるだろう。

が、968のDOHCユニットの4000から6600rpmにかけてのトルクの増幅感、伸びきった感じが、またロータリー・エンジンにはないひとつの魅力のファクターだ、といえると思うのだ。

6速MTのシフトフィールも超一級品。操作性、確実性というところはRX-7とは別の次元の勝負。そして剛感という点では、968が上を行っている、と評価していいだろう。

う項目では、両車のテイストの違いがかなり浮き彫りにされた。「スムーズさ」と速さのRX-7、「官能度と剛性感」の968と、まいてみてみればこんな表現になりそうなところである。

RX-7のスポーツカーらしいコーナリング性能

先に述べたように、RX-7ではフットワークでも「重さの軽さ」を感じることができる。それは何となく、高回転に集約されたスピードの摩立ったコナリ感で表れている。

別にどこかのサーキットで区間タイムを測ったというわけではない。Gメーターでコーナリング中の求心加速度を測定したわけでもない。が、とにかくコーナードライヴ中に移り行く感覚の流れ、あるいは目の前を駆け抜けて行くコーナリング中のRX-7のスピードに、そんな印象を感じるのだ。「タイヤにたいした負担もかけず、びよびよいとコーナをクリアして行くと、RX-7のコーナリング・シーンはそんな感じになる。

ステアリング・フィールは十分にスポーツカーらしい。前輪の踏む路面の状況、スリップアングルの大小、と、そんな情報はステアリングを握る手の平で確実にキャッチできるのだ。こんな具合だから、カウンターステアを及ぼす、そして戻すタイミングも掴みやすい。もともと極めて高次元なミニ멀・ステアをベースとし、トルセンLSDがパツチリと効いた後輪接地感もとても高いRX-7だ。が、やはりハイパワーRWDゆえに、状況によっては積極的なカウンターステアを与えない場合も出



▲スムーズに速く走るRX-7。

アウトパターン上では、さまざまな見せ付

に勝るとも劣らない素晴らし。2000km/hを超え、さらに速度が増すほどに安定感がアップする、というボルシェッパの真骨頂も

メーションなどは、やはりRX-7に勝るとも劣らない素晴らし。2000km/hを超え、さらに速度が増すほどに安定感がアップする、というボルシェッパの真骨頂も

メーションなどは、やはりRX-7に勝るとも劣らない素晴らし。2000km/hを超え、さらに速度が増すほどに安定感がアップする、というボルシェッパの真骨頂も

メーションなどは、やはりRX-7に勝るとも劣らない素晴らし。2000km/hを超え、さらに速度が増すほどに安定感がアップする、というボルシェッパの真骨頂も

メーションなどは、やはりRX-7に勝るとも劣らない素晴らし。2000km/hを超え、さらに速度が増すほどに安定感がアップする、というボルシェッパの真骨頂も

メーションなどは、やはりRX-7に勝るとも劣らない素晴らし。2000km/hを超え、さらに速度が増すほどに安定感がアップする、というボルシェッパの真骨頂も

■試乗車主要諸元

主要諸元	RX-7 タイプR(5速MT)	ボルシェッパ (6速MT)
全長(mm)	4295	4320
全幅(mm)	1760	1735
全高(mm)	1230	1275
ホイールベース(mm)	2425	2400
前トレッド(mm)	1460	1427
後トレッド(mm)	1460	1450
車両重量(kg)	1260	1700
駆動方式	13B-REW直置2ローター・ターボ	直4DOHC
ギヤ×シフト	5速MT	5速MT
総排気量(cc)	654×2	104×8
圧縮比	9.0	11.0
最高出力(ps/rpm)	255/6500	240/6200
最大トルク(kg-m/rpm)	30.0/5000	31.1/4100
燃料供給装置	電子制御燃料噴射	電子制御燃料噴射
燃料消費量(l/100km)	76(プレミアム)	74(プレミアム)
0-100km/h	3.483	3.182
1-2速	2.015	2.000
2-3速	1.391	1.435
3-4速	1.000	1.111
4-5速	0.806	0.812
5-6速		0.778
6速後進		3.455
フットペダル・シフト	3.288	3.778
ステアリング	4.100	
サスペンション	ラック&ピニオン	ラック&ピニオン
ブレーキ	ダブルワイッシュボーン/コイル	ダブルワイッシュボーン/コイル
タイヤ・サイズ	ダブルワイッシュボーン/コイル	ダブルワイッシュボーン/コイル
馬力・重量(kg/ps)	225/50R16 92V	225/50R16 92V
最小回転半径(m)	4.9	7.0
10モード燃費(km/l)	6.1	7.3
定価(税別)(万円)	14.6(60km/h)	7.2(90km/h)
価格	385万円(東京地区)	8.98万円(DM・ドイツ国内)

けてくれたわけで、「どんな性能は日本ではいらないんだヨ」というのなら、「そもそもスポーツカーなんぞは日本ではいらないんだヨ」というところまでハナシは通ってしまっている。

RX-7の場合、ブレーキワイリーリングにも、「クルマの軽さの影が見え隠れしている。つまり、ペダル・タッチと減速の立ち上がりとの関係、減速中のフィードバックに、印象として、軽さの好影響が感じられるのだ。耐フエルト性はわりとあるが、サキキットはの極限状態は未知数だが、いわゆる「峠走り」では、パッドから煙りを吹き上げるに至っても、わずかにペダル・タッチが変化するので、制動力は最後まで確保されることを確認した。

オーバー2000km/hクルーズの

オーバー2000km/hクルーズの

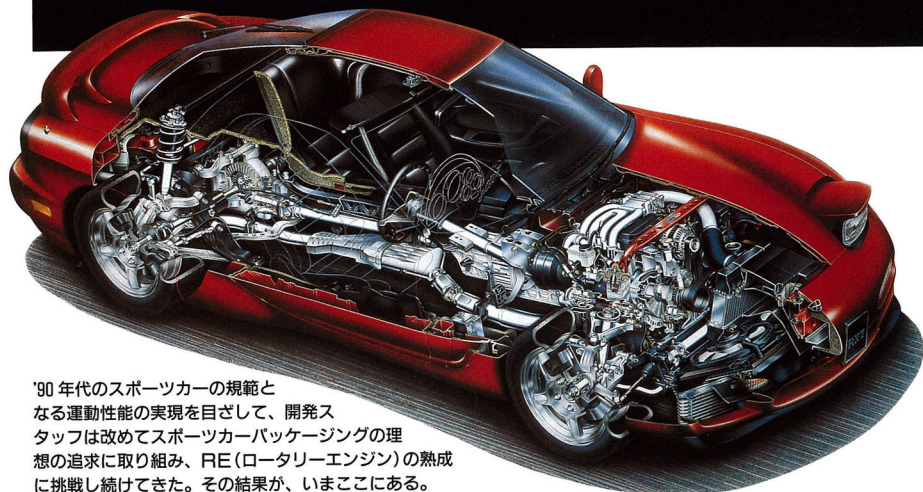
オーバー2000km/hクルーズの

オーバー2000km/hクルーズの

オーバー2000km/hクルーズの

オーバー2000km/hクルーズの

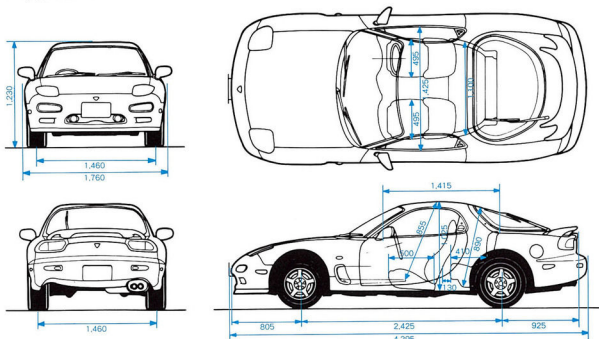
超軽量化へのこだわりと 熟成を積み重ねてきたRE



'90年代のスポーツカーの規範となる運動性能の実現を目ざして、開発スタッフは改めてスポーツカーパッケージングの理想の追求に取り組み、RE（ロータリーエンジン）の熟成に挑戦し続けてきた。その結果が、いまここにある。

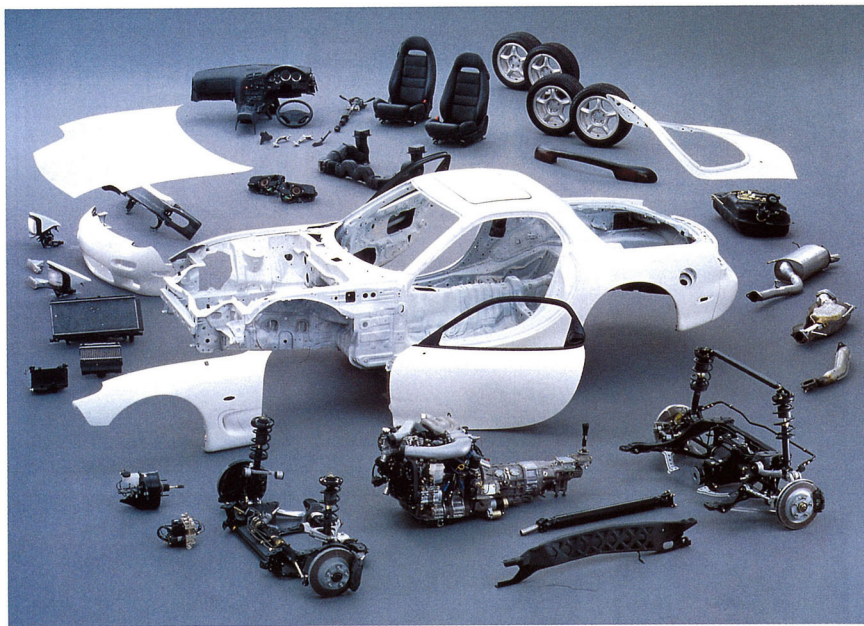
■車体寸法図

(単位mm)



パワーユニットを一本に絞って高性能イメージをより鮮明に打ち出す
「志・凛・能・昂？」
新開発車のキーワードとして

は、まことラジックで難解だが、開発指揮に当たった小泉川主査によると、志・凛・能・昂をとおして、運手の手が明に感じられること、凛・能・昂の志を達成するための凛とした割り切りの良さが感じられること。艶・思わす寒き込まれるような艶めに満ちていること、昂・見えて、触れて、乗って、あらゆるステータスで人の心を昂がせすにはおかないことだった。世に気兼ねして頭なスポーツカーと名乗らず、スポーツカーといわれることにも拒否応を示した初代モデル、自称「そ・あ・た・た・の」市場がスポーツカーと評価することは甘んじて受ける姿勢に変わつた代目。



■新型RX-7の主要構成部品

▲新型RX-7では、これらの主要構成部品を徹底的に軽量化することで、1253kg (Type S・5速MT車) という、最近の量産スポーツカーとしては極めて軽い車両重量を達成した。これはオールアルミボディのポルシェ911よりも軽い。

しだいに環境が整ってきた。自らピュアスポーツカーを乗る3代目RX-7の登場である。初代モデルが出たころ日本で「スポーツカー」は禁句。生産量の90%はアメリカ向けだった。変化が現れたのは2代目が出てから。アメリカに不況が訪れ、逆に日本が好景気といった需要構造変化とも無関係ではないが、国内で月平均500台しか売れなかったRX-7が、年を追って月200台、月1000台、月1200台に向上し、昨年は1700台をフランに達したものだ。

買われる機種も変化した。

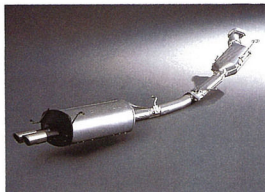
当初はロータリーエンジンII R Eを積んだ、あくまでもスピンアルティクルへである。多様化策請に応える格でターボが加わってからも、自然給気II NAと高性能ターボの棲み分けはできていたが、ためにRX-7イメージがな散し、アメリカはもちろん日本でもセージ確立が崩れていったのは皮肉。因みに日本で売れるRX-7はほとんどが高性能ターボ機種だった。

アメリカでブロー、ミスターが生まれ、日本でもユースロードスター、ブレンツが続く、いまMX-6が出現し、となると、3代目が高性能ベストピュアスポーツをめざして不思議はない。ただ、ひとくちにR Eの特長を最大限に生かしたピュアスポーツといっても、道は多岐にある。ルマン24時間挑戦を続けたレーシングカーのノウハウを元に、エンジンをリヤミッドシップに構え、手がなくてはならない。現行コスモに搭載の3ロータリー駆動系がなかったとも思えない。結局、2ロータリーのフロントミッドシップが採用された。ただしコスモで世に出たシーケンシャル2WAYインターボで一段と高性能化し、N Aエンジンは除外された。

開発担当者には、まだメインバンクで軽い2ロータリーをフロントミッドシップに搭載した基本設計に不練というが、やり残があったに違いない。2500psを超える重く複雑な構造のレシロエンジンが増えれば増えるほど、相互の間に軽重とコンパクトなR Eの魅力が浮き上がる。

理想的なパッケージングと徹底した軽量化作戦

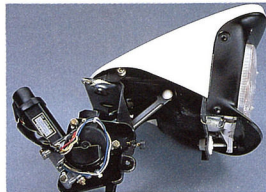
ユース・ロードスターの成功をみるまでもなく、FRレアルファードは、前部クラッシュサブフレームが確保できる。基本設計をガラッと変え、くてもボルジョエシンドロムから脱したオリジナルディテールを魅惑的なポルシェスタイルが実現されるのという意地。90年代スポーツカーの規範になる運動性能は、一体とならず、人とクルマが一体になつて走る喜びを増幅する。インジェンターIIエンジンをインジェンという二個もあつた。ピュアスポーツに、走りの高性能ばかりではなく、ディレイユースとリゾットにおけるスポーツドライビングに意をもちて、せつと待たれた2代目RX-7の市民権を確する必要がある。まずは理想的なパッケージングの追求である。遅いクルマは車高が低い」とは、単純な発想だが当てはまる。エンジン全高50mmを低くしてフロントミッドシップに搭載。フロントオーバーハングを20mm短縮して、低重心とローマウングロポジション、光と影が美しい斜視的なスタイリングが現れる。スタイリングに関してはデザインインタビュに詳しくは、運動性能向上に適した外形サイズ、前後重量配分、重心の引き下げ、徹底した重量軽減とオーバーハング部分を軽くすることによるヨレ慣性



▲デュアル構造からシングル構造に変わった排気系。



▲16インチ・8Jサイズでは、世界最軽量のスロッドホイール。



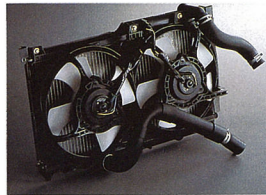
▲構造を大幅にシンプル化するとともに、リンク系リッドとランプを樹脂化したリトラクタブルヘッドランプユニット。



▲Sバネを廃し、独自のクワッドリンク構造のシートパンを採用したバックボーン。

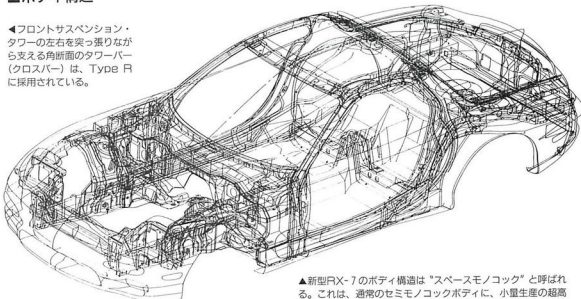


▲効率的な配置とそれによる小型化で軽くなったラジエーター（右）とインタークーラー（左）。



■ボディ構造

◀フロントサスペンション・タワーの左右を突き通りながら変える角断面のタワーバー（クロスバー）は、Type Rに採用されている。



▲新型RX-7のボディ構造は「スペースモック」呼ばれる。これは、通常のセミアノックボディに、小量生産の超高性能スポーツカーレーシングカーに用いられるマルチメンバースペースフレームの長所を取り入れたもので、軽量化と剛性を高次元で両立させる構造だ。

◀リアサスペンション・タワーの左右をつなぐタワーバーは全車に採用され、サスペンション取り付け剛性や、ボディ全体の静的および動的剛性を高めている。

ルワイション・ボーンを採用しながら前後ともサスペンションにアプ

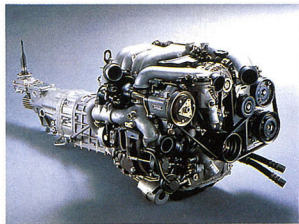
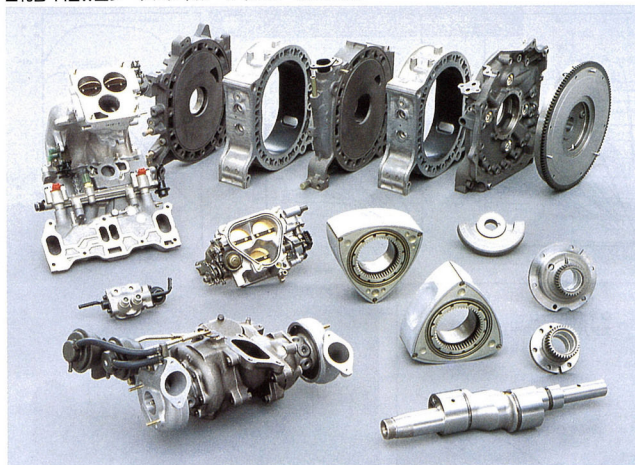
小型化で3・3 kg。前後ともサスペンションにアプ

小型化で3・3 kg。前後ともサスペンションにアプ

小型化で3・3 kg。前後ともサスペンションにアプ

小型化で3・3 kg。前後ともサスペンションにアプ

■13B-REW型シーケンシャル・ツインターボエンジン



- 型式=水冷直列2ローター
- 総排気量=664cc×2
- 圧縮比=8.0
- 最高出力=255ps/6500rpm
- 最大トルク=30.0kgm/5000rpm
- 燃料供給装置=E-GI

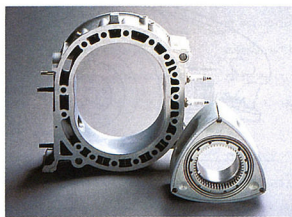
◀意外なほどに主要構成部品の点数は少ないが、これがローターエンジンの特徴だ。見た目には従来のものと変わりのないが、実際にはすべての部品に改良が施されている。

▼耐摩耗性向上のための改良を施したローターと、高粘性と耐摩耗性、それに冷却性の向上を図ったローターハウジング。

難題に取組まねばならなかった。前

ら、アームとリンク機構のアルミ化によって重量を半減し、むしろストラット方式より軽く仕上げた。スバケット・シートはSバネを廃し、部位によって硬度を変えたウレタンクッション材と、樹脂製シートパンを採用することでチップポイントの安定置化と大幅軽量化を実現。樹脂製シートパンの採用は開発最終段階でヘッドルームに10mmの余裕をもたらした。と、エンジン横は5kg、psだ。だが、エンジン出力は55ps達成によって、4.9kg/psを実現したものだ。軽量化してもボディ剛性をさらに高めるための努力

いっしょ、2.55psは2代目より20%を超える出力性能向上であり、低重心と新しい性能向上を、2.25、50ZR16の超ワイドタイヤの執拗な路面グリップは、実20.91Gの求心加速度に横Gを生み出す。フレキシブルな重量アップに伴う減速とスピン抑制、パワにも耐えなければならぬ。これら運動性能要素を十分生かすためには、例外的に高いボディ剛性が求められるわけで、開発陣は軽量化と高剛性の両立という



▲メインジャーナル部にテーパ状の筋差を設けて高粘性をよくしたエキセントリックシャフト。

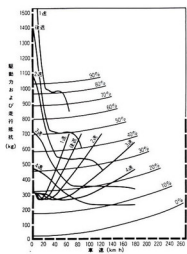
難題に取組まねばならなかった。前

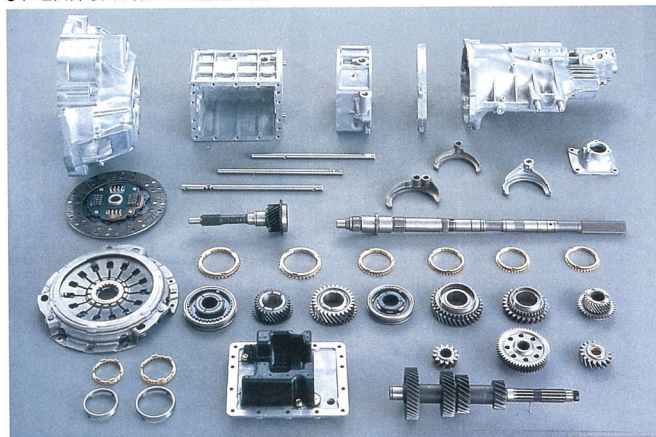
ポディ構造は、一見単純なモノコック構造だが、大要にいうと、最新のシムカ、マルチン、バー・スベイスレームである。アンダーボディにはできる限り直線化された縦のメンバーが伸びている。フロントフレームは背の高いボックス断面で、先端のクロスメンバーからキャンピング中間まで、サイドシルも木面面で、しかもデュアルボックス構造だ。セリントネルの背が高いことは室内でもよく分る。リヤサイドフレームはキャンピング部分の4番目クロスメンバーに始まり、最後部分5番目のクロスメンバーに止まり、縦方向のフレームに対して、要クローズメンバーは5本設けてあり、さらに前後ともサブペンシタワールがつつくクロスメンバーで敷いているが、計7本のクロスメンバーを通して、固定定定。サイドシルは内部にミニバールヘッドをビルトインし、ミニバールヘッドとセンターピラーは床下開口部にアルミ製クロスバーを通過、最後部トンネルバール開口部から伸びたタイアゴナルバーは、リヤサブペンション・クロスメンバーのトールローリングのピックアップを補強するための部材だ。前

後ともサブペンション・クロスメンバーは、ポディイェルにボルト締め、フロントスプリングとシートクアアソシエーター・マウントあたりのボックス断面には、構造接合と溶接を組合せたウェルトボアッパを用いている。はフロントヘッドを含め、すべて閉じ断面骨で固めた大々構造、Aピラーの根元は大きなルボックス構造によって十分な強度を確保した。側面、フロントフェンダーの内側パネルは、泥はネールを半導部分に密着けて軽量化。広面に高張力鋼板を出現するなど、軽いが強いボディを実現。腐食防止の防錆処理も広範囲に採用。フロントパネルヘッド下部には騒音と振動対策に、振動板と制振材を併用している。そして、ねじり剛性は軸向、ただしリッドとドアを含めたボディボディの重量は2.2目RXとほとんど同じだ。

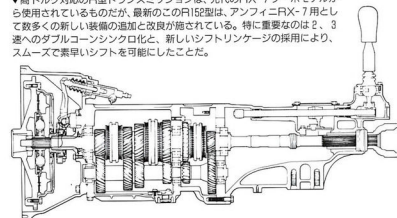
ルマ24時間のノウハウも生かして細部の改良を施したローターエンジン

●走行性能曲線図（4速AT）





▼高トルク対応のR型トランスミッションは、先代のRX-7ターボモデルから使用されているものだが、最新のこのR152型は、アンフィニRX-7用として数多く新しい装備の追加と改良が図られている。特に重要なのは、3速へのダブルクラッチシンクロ化と、新しいシフトリネージュの採用により、スムーズで素早いシフトを可能にしたことだ。



●トランスミッションのギヤ比

		5速マニュアル	4速オートマチック(EC-AT)
クラッチ形式		乾燥単板ダイヤフラム式	3葉素1段2相形 (ロックアップ機構付)
変 速 比	第1速	3.483	3.027
	第2速	2.015	1.619
	第3速	1.391	1.000
	第4速	1.000	0.694
	第5速	0.806	—
	後進	3.288	2.272
減速比		3.909	

オイルパツフルチャンバーはトランスミッションにもある。オイルレベルの傾きを防ぐばかりではなく、大きなカウンタ軸側ギヤに無駄なオイルを撒かないですむし、オイル攪拌抵抗でシフトフィリングを損なわない目的もある。

高出力化への対応を図ったトランスミッション

える求心加速度や、 $1 \sim 5G$ にも達する制動時の瞬間的な減速度などでサンプ内のオイルレベルは58度にも傾く心配がある。オイルサンプ内に複雑なバルジ付きパツプルが設けられたわけだ。

軽量・小型化に回っている。なお空冷オイルクーラーはタイプXには一個だが、タイプRはフロントエンド左右に備えている。REはロータリー内部をオイルで冷却しないタイプだ。内部をオイルで冷却するタイプは、空冷オイルクーラーを2個搭載するタイプだ。空冷オイルクーラーはタイプXには一個だが、タイプRはフロントエンド左右に備えている。REはロータリー内部をオイルで冷却しないタイプだ。内部をオイルで冷却するタイプは、空冷オイルクーラーを2個搭載するタイプだ。

で8kgの軽量化効果は大きい。
空冷インタークーラーはエンジンコンパートメント最前部に配置

直後でシンクルチニールに集合され、2ステージのモノリス三元触媒で浄化された後、7つの部屋をもつ多重室共鳴構造のサイレンサーを経て右側から排出する。デュアルエキゾーストとくらべてスタ

イス。従来のインパクト型からハ
イフロー型の翼形状に改めると
もにブレード枚数を一枚ずつ減ら
している。最大過給圧は450 mm
Hgから570 mmHgに高められた。
エギゾースト系はツイスターボ

2 基のターボチャージャーは51mm径9枚ブレードのタービンと57mm径10枚ブレードのコンプレッサー。コスモは低速域重視の考え方でセカンダリーターボを大きくしていたが、RX-7はどちらも同サ

でもない。

組にした3対がウオームギヤに配置され、ウオームホイールギヤはそれぞれ対応するウオームギヤにウオームホイールギヤには上下のスパイギヤが噛み合い、左右のギヤセツトはケースにジャーナルピンで保持されている。

ドライブトルクはケースから入力され、ウォームギヤセツを通じて、ウォームギヤシャフトに伝えられる。ウォームギヤの端は反力でスラストワッシャーとケースに押し付けられて摩擦力を発生。摩擦力はウォームギヤの歯面にも発生する。摩擦力が左右均等に伝えられれば直進安定性が保たれる。

この特性はわるくない。

左右軸に左右速度差が生じると、ケス全体は左右速度平均速度で回転するが、ウォームギヤとツシヤおよびケスの組み合わせから発生する摩擦は、回転速度が高い方に減速力、回転速度が低い方は加速力とて働くため、回転速度が高いドラフティングのトルクを減らし、回転速度が低い側にトルクを増やす。つまりスリッパしたタイヤがトルクを奪って、回転しない側にトルクを与えるわけだ。極めてリアルなトルク特性と、従来の機械式多板LSの2倍ものトルクロス比とが、最も利点が、トラクションコントロール性能をもたらしている。AB

なお、ドライフシャフトは左右等長、内側にはトリポード等速ジョイントを用いている。

は前×前縫い

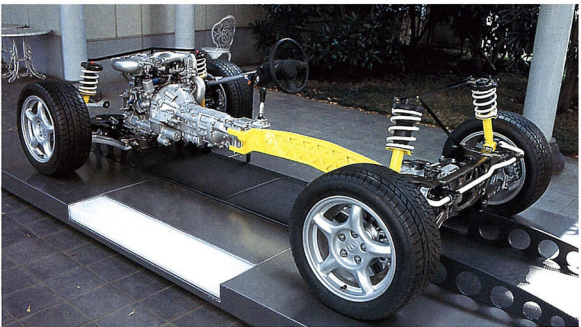
▶これは、駆動する左右輪の一方が空転するなどして、瞬間的に差動が発生した場合に、空転しているタイヤからトルクを奪って、空転していない側のタイヤにトルクを与えて駆動力を増すための装置だ。



パワーブラントとプロベラシャフトを介したリヤデフは、ユーノス・ロードスターに採用されたパワーブラントフレームⅡPPFで結合。長さ2150mmの主材は高張力鋼板製で制振鋼板製のインナーフレームと合わせて閉じ断面を形成し、表面放射音を防いでいる。

シヨンのソフトファイル向上にも
寄与するはずだ。

●パワーブラントフレーム



パナソニックは、軽くするためには、ミ
リネ下を、ハブサポーター、ホイール
ブレーキキャリパーをアルミ製と
し、ナックルは鍛造スチール、
フロントのAアーム、リアアーム
はボデーに、L字に近しいロウアー
バーに取付け、中支トランスメン
バーに取付け、中支トランスメン
バー付き、アッパーアームのボデー
側、ロウアーの前側、ショール
クアッソバーマウントには、サッ
プッシュ、ロウアーの後ろ側
には液体封入ブッシュを採用。下
アームの中間まで、インロード
がナックルに取り付けられている。

リヤは、Aアムとトリムと
ロワ側に一字アムとトリムと
グリン側に一字アルウツシュ
ボンで、アッパアムはすべ
りアツシュを介し、ロワアム
はポールアツシュを介し、い
ずれもロウ構造のサスベロ
ウスターバーに取り付けれて
いる。さらにリヤのハサポト
前側はロウスターバーと間
隔をヒコロスターを介した面
側にトリムを介した面
にロールリンクで結ばれ、上
手ウツシュ中間の高で、ロ
アムと合わせで台形置されて
いる。アッパアムはス

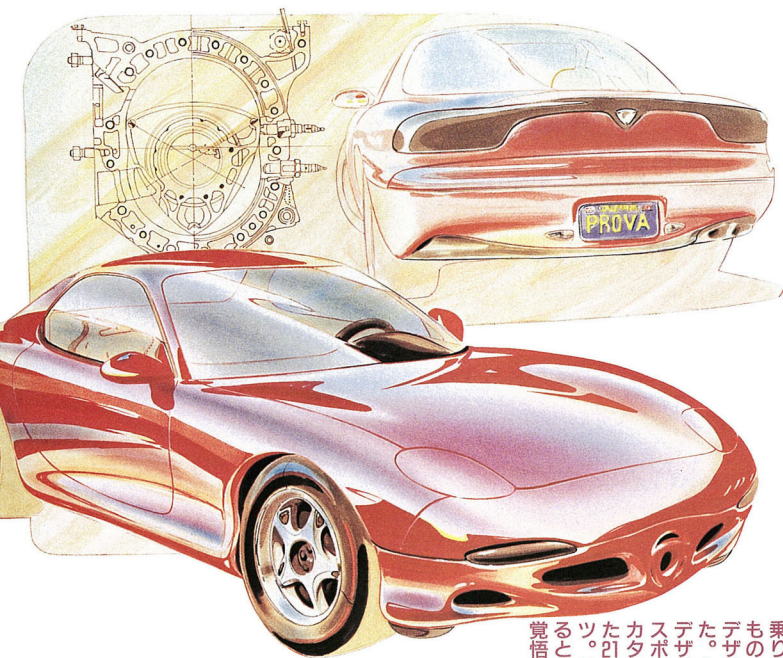


▲新型RX-7のパワーユニットとリアデファレンシャルは、パワープラントフレーム (PPF) によって結合され一体化されている (写真の黄色いフレーム部分)。このPPFのメインフレームは、十分な強度を得るため高張力鋼板で造られ、軽量化のために大断面軽減孔が開けられている。

◀このPPFは全体の構造剛性にも貢献する一方で、十分なクラッシュブル機能も備えている。万が一の正面衝突事故の場合、PPF自体が段階的に変形して前部からの衝撃を吸収し、最後にデファレンシャルケースを下方に回転させて燃料タンクに衝撃が伝わるのを防ぐ。

の凍結や雪

21世紀のクラシックをめざして



クラシックとは、歴史の荒波を乗り越えて人々に愛され続けるものへの形容詞。新型RX7のデザイナーたちはそれをめざした。太平洋を股にかけた体感的デザイン開発を行い、ピュア・スポーツの機能とスピリットをカタチにした。20世紀に生まれた21世紀のクラシック・スポーツ。そこには、もう〇〇に似てるとはいわせない、という強い覚悟が込められている……。

「ときめき」の3代目は絶対のオリジナルを創る

藤本 それは最初、新開発RX7をどんな狙いでデザインしたのか、概要を佐藤さんに説明してくる。

佐藤 じつは私は、このプロジェクトが始まる以前はここ「横浜研究所」MRの第2デザイン部におりまして、先行開発デザインの仕事をしていました。それである日、福田デザイン部長から「広島に異れ」と言われて、最初は抵抗したんです。ところが3度目にRX7を担当してもらった」といふ話があって、それを早く言ってくればずっと広島でいられたのに、と（笑）。

千葉 やはりマツダのデザイナーにとつて、RX7は魅力あるプロジェクトなのでしょうね。

佐藤 ええ。私に与えられた課題は2つありました。ひとつは

■語る人
佐藤洋一：デザイン本部デザイン推進グループ・課長・チーフデザイナー
山口 享：第2デザイン部・デザインスタジオグループ・主務・エクステリア担当
岡崎 純：第2デザイン部・デザインスタジオグループ・エクステリア担当
岩谷智章：第2デザイン部・デザインスタジオグループ・モデル製作担当
岡 康治：第2デザイン部・関連デザイングループ・主務・アルミホール担当
河内恭久：第1デザイン部・デザインスタジオグループ・インテリア担当
会田二郎：第2デザイン部・関連デザイングループ・インテリア担当
河本文雄：第1デザイン部・デザインスタジオグループ・カラー担当
酒井美佐子：第1デザイン部・カラーデザイングループ・横浜・カラー担当
■聞く人
藤本 彰：CAR STYLING誌編集長
千葉 匠：デザイン・ジャーナリスト

マツダのデザイン歴である「ときめき」のデザインを集大成にする。商品とお客様の出会いをセンセーションに創り出す、というのが「ときめき」の狙いですが、その集大成としてどんなデザインをすべきか。

もうひとつはRX7の3代目としてとすると、落語になに出てきますが、3代目というのはロクでもないヤツになんか、ものすごく優秀になるか、優秀な3代目。もちろん我々は優秀な3代目にせねばならぬ。

そこで初期構想は3ローターを積むな、いろいろなケーススタディがありました。デザイン側でもミッドシップ・レイアウトに新しいボディを被せよう、というようにこそ当然、考えました。

藤本 やはりそうですか。

佐藤 しかしRX7が培ってきたスポーツカーとしての市民権つまり、お客様が生活のなかでス

■広島本社での先行開発スケッチ

新RX-7の構想や基本レイアウトを構築する段階で、先行開発として広島本社（第1デザイン部）のデザイナーたちが描いたスケッチ。ミッドシップも検討課題だった。

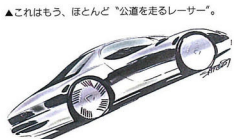


▲モノフォルム（1 BOX）の提案。ピュアスポーツ…ではない？

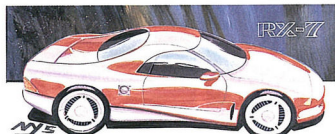


▲未来派(?)スポーツ。魅力的だが、このイメージを具現するにはコルベットのサイズが必要かも。

◀ミッドシップを思わせるプロポジション。



▲どこことなくアメリカな雰囲気。

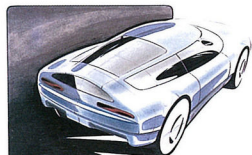


■4拠点でプロジェクト・スタート

87年4月、プロジェクトが正式スタート。本社、カリフォルニア（MRA）、横浜（MRY=第2デザイン部）、ヨーロッパ（MRE）。当時はまだスタジオがなく、外部のデザイン会社を起用した。4拠点でスケッチが制作された。



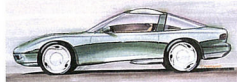
◀▲▼本社からの提案。上は未来派、下はダイナミック。左がいちばんにユアだが…



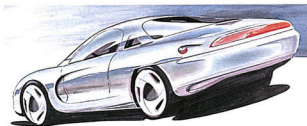
▲▼MRYのスケッチ。



▲ジャガーっぽい雰囲気のMRE案。



◀▲MRA案。本社案やMRY案に比べるとややログノーズ。



ポーツカーを楽しむというスタンスを守るというのなら、ミッドシップなんて飛躍すべきではない。例えば荷物が増えるなどの問題が出てしまえば、ミッドシップのスケッチを描いたり、モデルを作ってみてみる？

佐藤 その段階ではスケッチとデザインは別。スケッチはスケッチ、デザインはデザインと体験を大事にしたいんです。ですがカリフォルニア・シリンを求めて世界各地を旅し、社内にあるスポーツカーを片っ端から集めてみたりして、スポーツカーは絵に描くよりも、実際に触れてみるのがいいんです。しかもそこにスポーツカーのある生活への思いが込められていないと、絵に描いた餅になっちゃう。それは避けたいから、たわけて。

藤本 アメリカのスタジオMRAへ参画したわけでしょう？

佐藤 F1レーサーで行くのと決まった段階で、広島本社、MRY、MRAの3つのスタジオを同時に動かし、開発を始めた。そのときに考えたのが、オリジナルを創るということ。70年代、80年代を通じてポルシェがスポーツカーの旗頭として存在していた。従来はそれに追いつけ追い越せという部分があった。旧型RX-7も、出した当時はびっくり叩かれました。あれをい出したのは千葉さんでしょう？

千葉 ポクが最初ではないと思いますが…（笑）

佐藤 旧型の開発は私も初期段階で参加していたので、悔しい思いもしますが、だから自分がリーダーシップを握る限りは、絶対にオリジナルを創り出す覚悟でやろう、と。

もうひとつは、オリジナルイコール面白い、と関わるのが、誰が見てもひと目でスポーツカーだとわかるクルマにしたかった。それから消

費者の皆さんのタリオンに対する目が厳しくなってきた。それから、本職、珠玉のような靈感を実現して、と以上3つの柱を立ててデザインに打ち込みました。それが87年の4月です。千葉、そこから具体的なスタイリング開発が始まりました。

佐藤 そうして。3拠点一斉にスタートした。

藤本 当時ヨーロッパMREにはまだスタジオが出来ていないから、ただスタジオが出来ていないだけで、ただヨーロッパMREに参画して。ただ、ヨーロッパMREのデザイン会社を起用してはみたんですけど、私と我々とはちょっと狙いが違っていて、グラッドツリーディングカーの提案でした。藤本 向こうの人はむしろピュア・スポーツ…な…。

佐藤 向こうの人はむしろピュア・スポーツ…な…。

藤本 87年4月の時点で、パッケージは固まっていた？

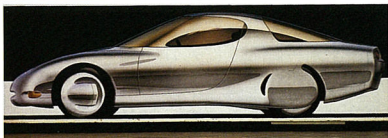
佐藤 我々が提案を出して、まず、まず、とかなり全容を下げました。低さはスポーツカーの記号性です。ロータリーの特徴を100%出すためにボンネットを低くしたかった。

千葉 もうレイアウト・エンジン・アライメントを考えると、ラジエーターや補機類の配置を変えてボンネットを下げたとしても、いまだ、そこそこエンジンがのっぺり噛み合っていたわけ。千葉 フロント・オーバーハングを短くしようと、全幅を広げようという話？

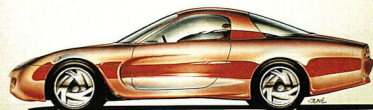
佐藤 機動性を追求するためにフロント・オーバーハングを詰め



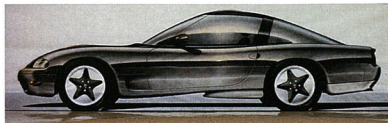
佐藤洋一 1949年生。73年入社。初代FFカブのクリベ/5ドアなどのエクステリアを担当。82-87年の東京スタジオ/MRY勤務を経て、新製RX-7のチーフデザイナー。



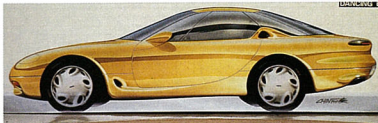
▲日案（本社案）。後輪のカバーが特徴的なフューチャリスティック・スポーツ。



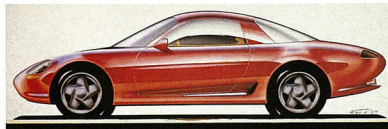
▲A案（本社案）。前通感のあるキャビン・フォワードとロングテールのプロポーション。



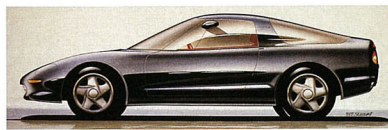
▲C案（MRA案）。キーワードは“ワイルド・サラブレッド”。初代コスモ風のテールランプ。



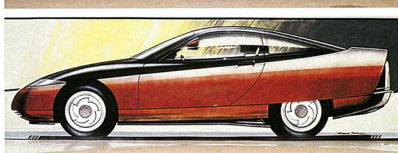
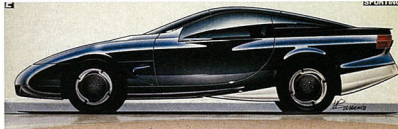
▲C案（MRA案）。大炬に丸めたテールが個性的。しかし実力性能では不利な形状。



▲D案（MRA案）。流線型で、鋭い印象。特徴的なキャビン・フォワードのハート・ブレイク・デザインが印象的。



▲H案（MRY案）。ファストバック&コードロムカは80年代のアルファT2を思わせる。



▲E案（MRA案）。スリムなボディと、鋭い印象。特徴的なキャビン・フォワードのハート・ブレイク・デザインが印象的。



▲デザイン評価会のひとコマ。福田成徳デザイン部長の言葉に耳を傾ける佐藤チーフデザイナー。その右はMRAの親野チーフデザイナー。

■4拠点からの提案・11レーンタリングと11モモデル
無数に描かれたスケッチから87年6月に1拠点2案ずつ、計8案を選択。続いてそれぞれの11レーンタリングと1/5スケールモデルが製作され、モデルの風洞実験を経て、9月23日、本社でデザイン評価会が開かれた。



▲MRAで製作したクレイモデルを本社へ運び、嵐岡でテスト（88年10月）。



▲88年3月に完成した樹脂モデル。旧型シャシーを利用した実走可能なモデルであり、テストコースで動態評価された。

■MRA案の幅幅とリファイン

前ページの1/1モデルは全幅1695mm。88年5月のMRAでの会議の結果、躍動感の表現やユーノス・ロードスターとの差別化などのために1760mmに幅幅をすることも決定され、MRAでクレイモデルが再開発された。



▲MRAでのクレイモデル調整期間。カリフォルニアの強い陽光の下でチェックする。



にというもつと切れ味鋭い感じにしたくなると思っただけで、これは独特です。

佐藤 造形も大変だった。プレス成形もつちフロアローてくれるからこちらも心配して。一般的にはボイスヤードを一体形にするのが効率的なのですが、このクルマはBピラーの中央で分断して……昔やり方ですが、接合して……昔のやり方ですが、接合して仕上げる方法をあえて採用して、それを下で深くリヤ・フエンダーをプレスできる。

藤本 リヤ・ビュも大胆なデザインですね。

佐藤 ひと目でRX-7がわかるように、と、スポーツカーは他のクルマを追い抜いていくことがひとつの使命ですから、突いて抜かれたクルマのドライバーにRX-7の強烈な個性を印象づけるように、というわけです。

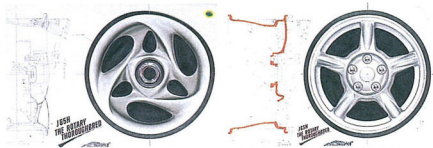
藤本 エアロ・ウェイビング・ルーフは、純粋に空力的な要素での形状？

佐藤 優先順位でいうと、まず空力。次にスタイリングで、まず千差万別という効果がある。

佐藤 じつは役所でデザイン承認された後に、あの形状に修正したんです。スーパースポーツで空力シミュレーションをやつたら、リヤ・ウェイディングの先端から少し下がったところに、渦が発生していた。それがCDトリアートを若干悪くしていったんです。

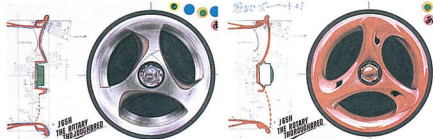
佐藤 点なのですが、とかく渦の渦を消した。ならばその部分の気流を速めればいいたろうと考えたら、渦が解消したんです。スタイリング的にも、ルーフの真ん中を下げることで全高の低さを強調できました。

■アルミホイールの開発



▲有機造形。中央にR100ローターが……

▲標準の5本スポークのレンダリング。



▲3本スポークの別案の一例。

▲オプションの3本スポークの原案。



▲同デザイナーの思い入れがタップリ込められた3本スポーク・ホイール（オプション図）。



岡廣治・1955年生。某社を経て84年入社。エクステリア・デザインを3年間経験した後、アルミホイール担当。91年よりMRVでM2対策や用品開発を手がけている。



岩谷智敏・1966年生。85年入社。レヴィュー、ユーノス500、ボンゴのマイナーチェンジなどのエクステリア開発でモデル製作を担当してきた。

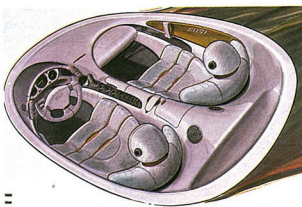
来ホイールは、エクステリア・デザイン担当ですか？

藤本 岡さんの担当は？

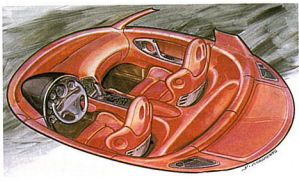
岡 アルミホイール。デザイナーの思い入れがタップリ込められた3本スポーク・ホイール（オプション図）。

■インテリアのアイデアスケッチ

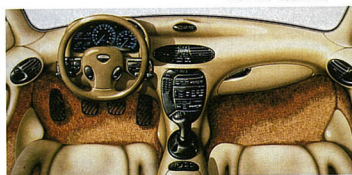
インテリアの開発はエクステリアより約1ヵ月遅く87年5月に、本社、MRA、MRYの3拠点でスタートした。



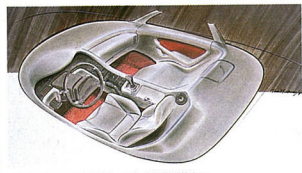
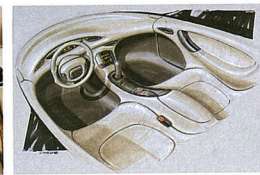
▲これも本社案。ZやNSXにちよつと似たダブル・ラップラウンド・デザイン。



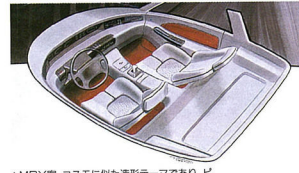
▲最終デザインのベースとなったスケッチ。本社からの提案で、作者はいまMRAに在る中単田デザイナー。



▼MRAのチンさんはエクステリアだけでなくインテリアも担当。有機的の曲面に包まれたコックピットを提案した。



▲もうひとつのMRY案。こちらは典型的なコックピットタイプ。



▲MRY案。コスモに似た箱形テーマであり、ビュア・スポーツ感も薄い。

人々クルマが対話できる機能重視のインテリア

藤本 それはインテリアのデザイン・テーマについて……佐藤 クルマが技術的に高の化して人間との一体感が失われつつある。クルマからのメッセージがどんなときも、人間とクルマが話せるような、そういう世を築いてほしいというのが、基本的な狙いです。そのために、ドライバー側はドライビングに徹する空間作りをする。メーターや操作系は、ドライバーを取り囲んで語りかけてくるようにする。助手席側はむしろ安

静かに生まれてきたのが、オプション設定されている3本スポークです。

藤本 でも標準は5本スポークにしたいですね。25kgを超えな、という条件で提示されました。5本スポークも当初は8kg以上だったのですが、こちらはホイール・ベアリングと何どもやりとりした結果、目標重量をクリアできました。しかし3本スポークは重量とコストに不利だったので、あきらめました。

千葉 コストにも関係するもの大ありです。3本スポークの間隔が長いので、それで強度を維持するために肉が厚くなる。そのために重くなる、コストも高くなるわけです。

ただ、7・25kgという目標は、もちろん無理なもので、私としては人々の記憶に残る仕事をしたと思っていた。記録ではなく、記憶に残る。そういうシンボリックな意味合いを含めて、3本スポークを開発しました。

佐藤 3本スポークのはずを履くと、クルマがぐつと未来的に見える。人々クルマが対話できる機能重視のインテリア

ザインがプロジェクトの仕上げの段階で開発するものだったので、それがそのままの状態で……皆さんのホールができて……それがクルマのものをかき分けがつかない、収束性も低い。そこでツグ車体に、ホイールなど、共用化できるパーツのデザインを直す……ということになった。私はRX-7のホイールに……りかあるのは、その仕事を……した。

藤本 マツダ車なの？

岡 ええ、世の中に出た製品としては、クロスに降して……そう……うちに、エクステリアの山口が先行してRX-7のホイールをデザインして、これが標準用の5本スポークのベースになったのですが、それを私が引き継いだ。

そのときに佐藤からキツイことをいわれまして、バトンタッチを……するけれど、オマエのことは

半分信用していないからな」と。それを聞いてカチンときて、相手は上司だから平然と笑って……けれど、心の中では「愛とそれ」と笑った。

しかし、気合は入ったけれど、デザイン・テーマが見つからず、そこでキター・スポーツに注目して、グループCやフォーミュラを見たり、チューニングショップを見学したり、そのエキスを吸収していったんです。そういう体

験から生まれてきたのが、オプション設定されている3本スポークです。

藤本 でも標準は5本スポークにしたいですね。25kgを超えな、という条件で提示されました。5本スポークも当初は8kg以上だったのですが、こちらはホイール・ベアリングと何どもやりとりした結果、目標重量をクリアできました。しかし3本スポークは重量とコストに不利だったので、あきらめました。

千葉 コストにも関係するもの大ありです。3本スポークの間隔が長いので、それで強度を維持するために肉が厚くなる。そのために重くなる、コストも高くなるわけです。

ただ、7・25kgという目標は、もちろん無理なもので、私としては人々の記憶に残る仕事をしたと思っていた。記録ではなく、記憶に残る。そういうシンボリックな意味合いを含めて、3本スポークを開発しました。

佐藤 3本スポークのはずを履くと、クルマがぐつと未来的に見える。人々クルマが対話できる機能重視のインテリア

付が採用していた。佐藤 インテリアはスムーズに決まりましたね。藤本 確かに……スポーツの雰囲気を持っているインテリアだけれど、90年代後半まで売れたクルマとしては、もう少しハイテク感があった方がいいのでは、佐藤 ハイテクに彩られた提案もありました。ただ、ハイテクはクルマそのもののベースにはあっても、よくて、よくて……ハート・トゥ・ハートのコミュニケーションが大事で、ハイテクを表に出す必要はない。そのかわり、人が触る部分の触感目は重視して、ステアリングの握り目もつてもデザイナーが責任を持って決める、それが私のスタンスです。

金田 シフトノブやパダキングブレイキ、クレームを作るために佐藤からNGを喰らいましたね。当初はガンバリで……タイアのシフトノブをやったかったのですが、実験部門に聞いたら右対称が……といわれ……

河内 田中 1950年生。68年入社。初代FFカペラ、RX-7カブチオンなど、両マシナ開発を推進。



河内 田中 1950年生。68年入社。初代FFカペラ、RX-7カブチオンなど、両マシナ開発を推進。

■インテリア・モックアップの開発

87年9月のデザイン評価会で本社とMRAでそれぞれ1案ずつ開発を進めることに決定。翌年2月からモックアップの製作が始まり、4月にMRAでインテリアのデザイン決定会議が行われた。



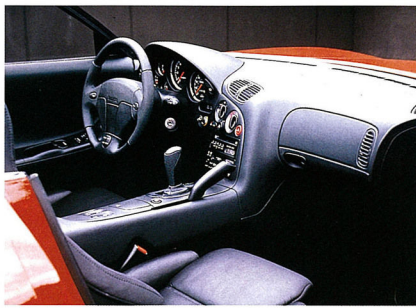
▲MRIA案。前ページの茶色のスケッチの立体化。コンパクトなクラスターには(写真では見にくいが)ベンチレーショングリルが組み込まれている。



▲本社案。「タイトで緊張感ある空間」という狙いをより明確に表現している、と評価され、これが採用案となった。



▲▶本社案の2次モックアップ(88年8月完成)。ステアリングやシフトレバーなどは、この後さらに修正が加えられた。



シートについては、試作品がクルマに取り付けて、私自身「テストコースを走りまわって、スポーツ性をチェックしながら形状を決めてきた。ですから、このシートのサポート性には自信を持っています。」

藤本 インテリア全体とマツチしたシートですね。

金田 佐藤からは、デザインと機能の融合をうまくいわれていたんですね。

佐藤 スポーツカーは結局、機能追求から、なかなか格好よく作るだけには、デザイナーの責任を果たしたことはない。ですから、このクルマのデザインの特徴は、すべて機能に紐づいているんです。

千葉 メーターリングを付けたのは？

佐藤 あれは……、私の趣味です(笑)。

藤本 でも、成功していますよ。クロームが効果的です。

河内 10種類くらい試作品を作りました。艶のある黒からチタン風のものまで。

藤本 銀メッキ調の素材があるでしょ？ あれはどうですか？

河内 それもトライしましたが、エレガントにならずに、このクルマとはちよと違う。

佐藤 ベントレーの光り方のメッキです。それよりも少しメカニカルな感じのほうがいいだろう、ということに決まりました。

スポーツの基本を守って新しさを表現したカラー



金田二郎 1963年生。87年入社。タイタン、プレッソ、新RX-7などのインテリア開発に参画。91年よりMRAで2代目新車と用品デザインを担当中。

藤本 それは井井さん、カラーデザインを説明した下は、酒井 難しかったのは、ビュア・スポーツだということです。たんに「新しいものを開発する」といわれるは、自分を感じてデザインできます。しかし、世の中のスポーツカーを愛している人たちがいう「ビュア・スポーツ」の概念にかなう必要はない。そこが私にはいちばんの課題でした。

千葉 タイプSですね。これは特殊な織物を使っている。酒井 いえ、素はすべて特殊ではありません。ただ、光るというように滑ることにつながる、滑らなくすると光らない。その兼ね合いに苦心しました。

藤本 ブラックの他に、内装装はレッド、アメリカですけど、スポーツの機能性を追求するだけでなく、プラスチックの色彩とか、非日常的な異空間といったイメージを表現する狙いです。

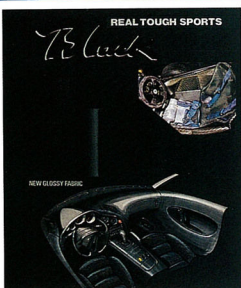
千葉 ボディが黒の場合内装はレッド？

河本 黒とシルバーのタイプXにレッド内装が設定されている。黒も進べます。

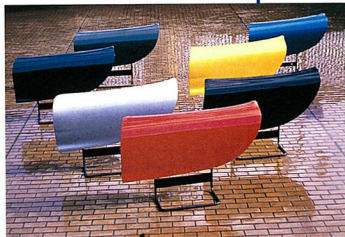
藤本 では河本さん、続いてボディカラーのお話……

河本 過去10年間の世の中のスポーツカーのボディ色のデータを調査したところ、時代が変わってもスポーツカーに定着の使われている色がある。逆に、時代性を反映して、ブラックが増えたり、グリーンやイエローが出てきたり、意味的なところでも動くとトレンドもあるんですよ。

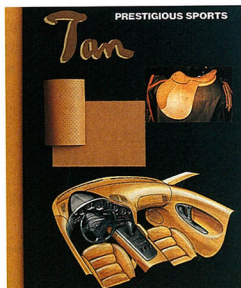
そこで、3つのカテゴリ別に分



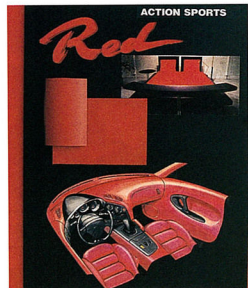
▲ブラック内装のイメージパネル。レーシングカーのCFRP製コックピットから想を得た光沢のあるファブリックでスポーツ感と新鮮さの両立を図っている。



▲88年12月に経路障に提案されたボディカラー。ドア形状に成形した内装パネルを元に導き出したもの。生産型にはないブルーやグレイもある。



▲タン内装も提案されたが国内向けには設定なし。対米仕様には、これよりもっと白っぽいペーパージュンとして用いられる。



▲レッド内装は非日常イメージ。当初はこのパネルに描かれているように、インパネも赤にする計画だった。

けて、それぞれ候補色を作りました。まずダークブルー、赤、シルバー、ブラック、ホワイトもスポーティーには多い色ですが、エタステリアが微妙な曲面について、それは除外しました。

千葉も頭悩まさないで、河本「ホワイトを欲しているお客様にはシルバーを欲しているところ、かなり近いシルバーを開発しました。」

2つのデザインはチャレンジ・カラーです。じつは先代トヨタ・ローを設計したかったのですが、諸般の事情で実現しなかった。それを今回は実現させようと考えていました。それとひとつつづ

ル米のライオン色も試してみ、最後のデザインは、スタイリッシュがフューチャリスティックなどという狙っていたので、色も、色材の粗さを表現しよう、ガンメタなどの色感トライして、

実際に、すべて候補色を製作車に塗ってテストコースを走らせてみて、夏の暑い日です……

河本「そのときは正直いって迷いました。その後、カリフォルニアへ候補色を持って行った検討し、最終的には赤、黒、シルバー、イエロー、それにブルダグという、いざいざ苦労したのはイエローです。マイカーを使つて、さらに

クリアコートにも色味を付けたので、従来のイエローにない深みのある色で、フルクリーンでも苦にならない色ですが、光が当たるとグリーンや影になるブルーメタに見える。テストコースを走っていると、スタイルンとマツという車種が目につく。

千葉「色の候補を平らな板に塗っても、微妙な凹凸はよくわかって、それで今はほとんど形状のパネルを走らせて、候補色を選びました。」

千葉「まず、アイボリートから見たクルマの形状とテストコースのカラーとを、3次元で……コナリナリと入力して……ここを通れば通いというポイントがあるという。そこをピタッとクリップして、それをアイボリートの高さにあわせて、CADでシミュレーションしたわけです。」



酒井美佐子 1964年生。87年に入社し、キャロルや今回の新型RX-7のカラーデザインを担当。現行ポンゴ、ベルンナ、キャロルなどを手がけている。



河本文雄 1956年生。74年に入社以来、カラーデザイン担当。初代PFCベア、現行ポンゴ、ベルンナ、キャロルなどを手がけてきた。

使い勝手徹底チェック

(取材車のプロフィール)

- グレード：TypeX（5速MT）
- 特別装備：特になし
- ボディカラー：シルバーストーンメタリック
- インテリアカラー：レッド（レザー）
- 車両本体価格：434万円（全国統一希望小売価格）



クルマとの一体感を増幅させる スポーティなインテリアと装備



さらに高い運動性能をめざして……ニューRX-7は、そのパッケージングからスポーツカーとしての基本的資質の向上を追求している。2425mmのショートホイールベース、エンジン全高を50mmも低くしてフロントミッドに搭載したパワーレールン、そしてショートオーバーハング/スモールコクピットのプロポーション。車重わずか1260kg（タイプR）、重量配分50：50という理想的な体軀が誕生した。ドライバーは旧型より50mmも低くフロアすれすれに座る。リヤシートは実用上ぎりぎりのスペースしか与えられていないが、本物のスポーツカーをみずすなら、これでも大変な贅沢をしているといえるだろう。インテリアの使い勝手はスポーツカーとしてまあまあ合格か。ここではトップグレードのタイプXを対象にインテリアのすべてを紹介していくことにしよう。

レポート：福野礼一郎 アシスタント：桜井久美 フォト：森 信英



●メーターパネル● これぞスポーツカーというべきメーターパネル。メッキのリム、繊細な目盛りとシンブルな数字デザインなど、60年代のフェラーリを模したような雰囲気。だが現物を見るとやや高級感に欠け、懐古趣味が裏目に出ている感じがする。これなら普通のデザインの方がマシな。指針、数字はいずれも目盛りが細かすぎてチヂチヂする。これはスポーツカーとしてはどんなものか。一方、オドメーター/トリップメーターはアンバー色の蛍光管表示。ここだけがモダンなデザインなのはちょっとチグハグかな？

●インテリア全体のデザインとインストルメントパネル● 「ドライバー・オリエンテッド」＝運転席独立優先。これがRX-7のコクピットの思想だ。ドライバーを包み込むようなルーフ、そしてインパネ形状。使い古されたオーガニック・フォルムで新鮮味はそれほど感じないが、機能性はさすが。ドライバー正面に古典的なデザインのメーターを配し、コントロール系を手元に集中させている。タイプXにはあざやかなレッドの本革インテリアがある。安全上の問題でインパネはブラック。赤と黒の強烈なコントラストが非常に印象的だ。

運転席まわり





●**軽量化を図った本革仕様バケットシート** ● 1日でも長く作る……というのがニューRX-7の開発テーマシートも例外ではなく、シート下部のSバネ(針金をS形に曲げて作ったスプリング)を廃止し、樹脂製シートパンの上にクッションを敷いて、軽量化とシートクッションの肉厚化を図った。もともと80年代のロータスなどはみんなこの方式だったのだが、タイプXの表皮は本革。ややサイズが小さめだが、ホールド感はますます。スライド量は160mmと sizable。



●**アルミ製のペダル** ● カーストップで売っているアクセサリー・ペダルがついている / とびつくりした。なんとこれが標準装備。アルミ製だそうで、これで0.5gくらいは軽量化できるのかも? むしろいいなと思ったのはアクセルペダルの形。踏めやすさ、ヒールロックもやりやすい。左側にはフットレストがつくが、センターコンソールのコーバッドは、やや厚過ぎる感じだ。



●**タイトで人車一体をねらったレイアウト** ● フロアに足を乗せ出すように座る。顔にフロントウィンドシールドと頭が狭く迫り、ルーフが頭上ぎりぎりをかすめながら円弧を描く。前方を取り囲むようにめぐるインパネ……。座所恐怖症のヒトにはちょっと乗れない(?!?) RX-7のコクピット。ドライバーとクルマとの関係どこまでタイトにできるか、というチャレンジだろう。これをボディアーマー感覚とでもいうのだろうか。視界は斜め後方に死角がやや大きく、前方は車幅を握みにくい。これも含めて、RX-7のコクピットは非日常性の演出がたっぷりとめられている。



●**センターコンソール上のスイッチ** ● シフトレバー手前には、3つのスイッチが並ぶ。中央はアクセサリー用ダミー、右がフォグ、左がリヤウィンドウ・デフォッガーだ。使い勝手がよく、フォグはライトスイッチの近くに、デフォッガーはリヤウィンドウスイッチの近くに、それぞれあるのが本来なら最適というがボクらのスポーツカー乗りとしての持論。RX-7はセンターコンソール回りにやらとダミーペーサーがあって、いささか品がない。

●**パーキングブレーキとシフトレバー** ● 短いシフトレバーと、引くと直立するパーキングブレーキレバー。シフトはゲートが狭くスロークリックの短レバー・タイプだが、やや操作力が大きく、手首のスナップを効かせてシフトを楽しむ……といった領域には至っていない。残念。センターコンソール位置のシートに対して相対的にかなり高く、コンソールにひじをおきながらシフトする感覚になる。ここはぜひエルボパッドがほしいところだ。両レバーとも本革巻きで形状はますます。



●**ワイパーコントロールレバー** ● ワイパーはレバー全体を動かして作動。間欠/低速/高速の2連式で、間欠時間は内側リングを回して調整する。滑り止めのロレット加工を施した外側リングはリヤウィパー用。リヤワイパーは間欠作動のみで、これは理屈にかなっている。停止/作動どちらのポジションからでもウォッシャー噴射ができて、停止時にはワイパーが自動で作動を始めるようになっている。ただし超高速車としてはフロントの高速スピードは不満。ぜひボルシェイのワイパーをマネしてほしい。



●**ハンドル右側のスイッチ/レバー類** ● 初代RX-7はトリタクダブルライトの採用で大人気を集めたもの。ニューRX-7も伝統を受け継いだ。ライトスイッチはロータリーで、スモールホックがシヨックホップアップ、スランプバスターになる。レバーを手前に引くとホップアップし、もう一度引くとフラッシングになるという機構。動作は若干スローだ。インパネ側には冬の凍結防止や高速道路での常時パッシングにそなえて、ライトを常時上げた状態にしておけるスイッチがつく。すべて伝統どおりの機構。



●**オートスピードコントロール** ● タイプXにはこんなものまでついている。スポーツカーには本来無用の長物だが、GTとして集まれることの多い現状ではやはりユーザーの要望は高いのだ。メインスイッチはインパネ側にあり、ハンドルスイッチでセット/キャンセル/加速減速復帰がコントロールできる。が、スポーツカーのオートスピードとしてはこれじゃ失格。レバー1本で予元を見ないでも操作できて当たり前だ。ポジションはその点100点だ。

ラゲッジルームと小物入れ



▲リヤシートバックを倒し、リヤパッケージトレイを外した状態。



▼リヤシートとリヤパッケージトレイをセットした状態。



●ラゲッジルーム● 走りのためにはすべてを犠牲に……というわけでもないのだが、ラゲッジルームの使い勝手も割り切った。ボディ剛性をアップするため開口部面積を小さくし、ハッチゲートのワコム増強。さらに左右ストラットタワーをストラップバーで結合している。これはもちろん取りはずせない。タイプXはBOS Eスピーカーがラゲッジルーム後部端にうねるので荷室スペースも最小限だ。ただしリヤオーバーハング重量を0.1でも軽くしたいのはスポーツカー作りの常識じゃなかったか？ しただってオタのヒトはタイプXは買えないノダ。



▼照明付きの灰皿。



▲ふた付きのドアポケット。



●室内各部の小物入れ● スポーツカーだって小物入れはなくちゃダメなんだ……いやスポーツカーだからこそすべてをカッコよく収納し、料金でもカッコよくお金を払いたいんだ……というのがボクらの考え。そこへ行くでRXX-1の場合はほとんど不満。小銭入れがないし、 cigarets 入れ、カセットケースなどを入れておくスペースも不足気味。グローブボックスは上段をSRB (エアバッグ) 用予備スペースに占領されているので、ちょっと狭い。やっぱり、リヤシートにカセット入れを転がしておくしかないのか？

◀リヤサイドポケット。



●フルオートエアコンの操作パネル。

●フルオートエアコンの操作パネル。

●2タイプフルオートエアコン● 全車標準装備だ。タイプXはフルオート式。RとBはデンプオート式。要するにXは温度設定がよりキチンとできるわけだ。操作はダイヤル方式で、フルオートはクリック式、デンプオートはワイヤー式。使いやすいとは思えない。オート式がいい。いいに違いない。手さぐりで設定を変えられるし、現在の設定もすぐわかる。一方フルオート式はせっかくダイヤルにしたのに、ストッパーがなく、回しているのと同じで、よく見ないと設定ポジションがどこなのかわからなくなってしまう。

エアコン／オーディオ



●世界一狭いリヤシート● という印象が悪いが、つまりこれはスポーツカーとしては勘弁みないなものをこまできたらいい。シートでもよかったのに……と思うが、あるとなしではやはり大違い。なにせヘッドルームがまったくないので、ヒップを限界まで

で落とすんだポジションをとらされる。ここにはできるだけ乗りたくない？



●「オマケ」シートの磨り心地● まず乗るのが大変。穴の中心にオンリノを落っこことを感じた。ヒザを両手とかかえ込み、背中をエビのように曲げて、髪の毛が天井に触れる。で前席に人が座ると顔面にバックレストがドンと立ちはだかる。背スジは

も苦しい。しかし、もっと大変なのは降りるとき。誰かに助けってもらえないような気にもなる。荷物置き場としては日本一品質感が高いことは確かだ。



●後席に出入りするときのために● シートベルトは肩からズリ落ちないようにシートバック横のストラップにはさみ込まれている。後席を万一使うときは、このストラップをはずして、シートベルトを抜いて出入りするわけだ。



●ドア内装りのデザイン● まっ赤の内装りが美しいドアライニング。下部まで一体成形にして、スリッパに仕上げたのであるが、いい。サッシュは極太で、ドア自体の剛性高も抜群だ。パワーウインドウ、リモコンドアミラーのスイッチは写真の黒い帯の部分にレイアウトしてあり、なかなか使いやすかった。シートに座るとこのドアの横に低くくすぐまるような感じになる。

●工具とジャッキの収納は…… ジャッキは1台でも軽く、とアルミ製。工具は反対側にたぐりこめる。これはひとつ長良の樹脂ケースなりなんなりを期待していたのだが、やはり1台でも軽くなりたいから発注した樹脂製の。それにしても日本車の標準工具のグレードというのは、どうしてこんなに低いのだろう。もうすこしRX-7のステイタスを感じさせようものにしてほしい。



●フロントのランプ類● ヘッドライトは異形2灯ハロゲンタイプ。その下にスモールウインカーランプがつく。フォグラブはエアインテークの内側に。スモールのファナー形状は、なんとなくツリ上がった小さな目を連想させる。山口英一氏は、RX-7のデザインはオリエントだ、と絶賛なさっていたが、確かにRX-7のマスクはアメリカ人の描くマンガに出てくる日本人みたいな顔をしている。そが外観でウケる秘策だったらしい。



●アウトードアハンドル● ドアハンドルをドアではなく、ウインドウ・ピラー部分につけたのがRX-7の大きな特徴。なんとなくサイドビューがスキッと見えるのはこのためだ。フェラーリなんかも昔からドアノブはドアの上になく小さくついているが、ちょっとストイックなデザインのドアノブを開けるのは1人にも慣れるのだ。



●リアのランプ類● ブレーキランプ/ウィンカー/ハイマウントをブラックフェイスで一体化したリアコンビネーション。このデザインは、これは所ジョージのマンガに出てくるダングラスかけたお少爺さん。

●とっても軽いアルミ製ジャッキ● 細ウテの久美ちゃんが片手で持ち上げられるっていうのは実は凄いなと。アルミのジャッキはさほどない。もちろん軽いだけじゃなく、ちゃんと実用に耐える。ボクが嬉しいのは軽いだけじゃなく、サビないこと。オンボロ中古を買うとまっすぐジャッキのサビ落としと補修塗装をしたものだ。このジャッキ、品質も構えも自分用にひとつ購入したいくらいだ。



●アウトースライドサンルーフ● タイプXのみ装備。開口部は最小だが、ちゃんとチルトアップ機構付きだし、付いているだけ立派といえるかも。もっともサンルーフを付けたと車重が高くなる。やっぱりここはこだわらざるスポッパ・オタクならタイプBは買えない。そんなことは一切気にしないGTTドライバーなら、全部付いてはいるタイプXの4速ATを買うしかないだろう。



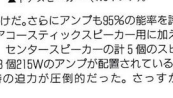
●市魚用タイヤを取り出すには…… テンバタイヤのホイールもアルミはエライ！と感心していたら、アレ、スピーカーがついて外にたせない！ なんとBOSE装着車はうねうねスピーカーの一部を脱着しないとスペアタイヤが降ろせない。上の写真の黄色い注意書きはその説明。元とビビりにならないじゃないか、とビビって試してみなかった。結構大変そう。しかもバンクレストタイヤは樹脂製ならならぬからカーゴルーム内に専用ボルトで固定しなければならない。



●スーパーミュージック・プレミアムシステム● タイプに標準装備のもの凄いオーディオ。BOSE社との共同開発とのこと、パイプの音場観測象を利用したアコースティックスピーカーがラジアルーム内につく。全長約7mの樹脂製ダクト内に、2つの8.5インチスピーカーを向かいあわせに配置。これを100Wアンプでドライブ。これによって2オクターブ半300Hz～100Hzの音を出すわけだ。さらにアンプも95%の効率を誇るハイテック。前記アコースティックスピーカーに加え、左右2スピーカー、センタースピーカーの計5個のスピーカーのために合計3度15Wのアンプが配られている。音はとくに大音量時の迫力が圧倒的だった。さすがにBOSEではある。



▲センタースピーカー (2.5インチ)



▲ドアスピーカー (4.5インチ)



▼総延長2.7mの屈曲した共鳴ダクトとスーパーブーラー



Color Pin-up



SPECIFICATION

[DIMENSION/WEIGHT] Wheel base:2425mm, Front track:1460mm, Rear track:1460mm, Length:4295mm, Width:1760mm, Height:1230mm,Weight:1260kg
[ENGINE] 13B-REW 2Rotor,Sequential twin turbocharger system,EGI,654cc×2,Compression ratio:9.0, Max-power:255ps/6500rpm,Max-torque:30.0kgm/5000rpm
[TRANSMISSION] 5speed manual transmission,gear ratio:①3.483 ②2.015 ③1.391 ④1.000 ⑤0.806 3.288Final ratio:4.100
[SUSPENSION] Front:double wishbone/coil springs, Rear:double wishbone/coil springs
[STEERING] Typerack and pinion
[BRAKES] Front:ventilated disk, Rear:ventilated disk
[TYRES] Size:225/50ZR16

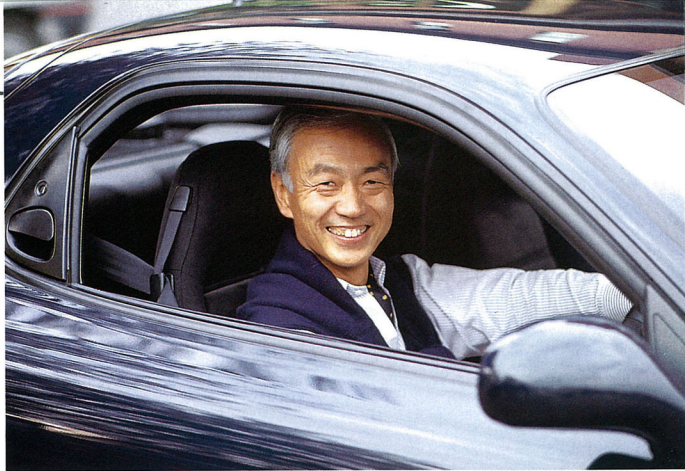


RX-7 Type R (5MT)

●RX-7 タイプR(5速MT)

photo by Nobubide Mori

純粋のこころが生んだ 純血スポーツカー



小早川隆治主査。カブリオレを含む旧型セグンの熟成、αシリーズによるスポーツこころの昇華、新型RX-7の構想開発を手掛けながら、マツダのレース総括担当者としてル・マン優勝に導いたリーダー。

かつて日本でスポーツカーでありながらスポーツカーと名乗れなかったことがあった。そういった暗い時代を過ぎ、クルマ社会の花形としてスポーツカーは大手を振ってまかり通る。RX-7の開発は、スポーツカーを愛する男たちのドラマである。彼らの純粋のこころと情熱がピュアスポーツカーRX-7を生んだのだ。

山口京一

ブリック 艦橋に立て

たし、か著名な作家だったと思う。小早川隆治を評して、こう書いた文章を読んだ記憶がある。世が世であれば、駆逐艦の艦橋に立たせてみたい男。

小早川隆治、前代RX-7を生みの親、内山昭郎から引き継ぎ、カブリオレを世に出し、中間マイナーチェンジを契機として着実に進化させ、かつ∞シリーズ4代をもつて、そのピュア・スポーツ魂を高揚させたエンジニア主査である。そして、新RX-7を構想し、設計開発チームを統率した。

その間、世界モータースポーツ総元締めFIAの規則変更により、あと2年の命を残すだけとなったロータリーパワーのマツダ・ワールト・スポーツカー・チーム・ピオンシップ・チャレンジのメーカー側の総責任者を兼任。メーカーの組織、技術力、スペシャリスト・マツダスピートの経験の積み重ねを見事に結果し、91年ル・マン24時間耐久レースを制覇したことは記憶に新しい。小早川隆治は、ル・マンの表彰台という艦橋に立つたのである。

小早川は、東京生まれ。彼の父

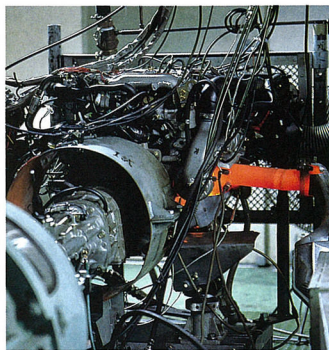
君は、第2次世界大戦間、および直後の日本のモータースポーツ黎明期にMG・K3マグネット・プロトタイプを駆り活躍されたジェントルマン・ドライヴァー、小早川元治男爵である。小早川は、1963年に当時の東洋工業に入社した。現山本健一会長のロータリーエンジン研究部の開設当時のメンバーを47人というが、彼は50何人かのサムライになるといふ。アメリカにおけるR12車導入後の問題対策のため、カリフォルニア



日本、アメリカのワグナー・デザインを知り、結果として、彼がデザインしたR12のボディ形状を生み出したR12のボディデザインは、後のR12のボディ形状を生み出した。



▲ル・マン優勝のマツダ70/日。RX-7チームもその開発に参与した。



▲エンジン開発陣は、シークエンシャル・ツイスターボのつなぎをほぼ完璧に仕上げた。

▶日本車最初のル・マン24時間耐久レース制覇の壇上のチームメンバー。下道中央の銀髪が小早川隆治主査。



アに技術駐在員として勤務していた最中に第1次石油ショックが襲来する。マツダにとって、地獄の淵を見たような経験がいつても誇張でない深刻な危機であった。誠実な広報活動こそが、マツダ再建の重要な鍵のひとつという山本現会長の慧眼から、帰国後小早川は、当時、日本では数少ない技術広報マンとして活躍した。

先代RX-7担当の主査になつたのは、86年初頭。早速、決断が待っていた。カプリオールのプロトタイプが出来上がったので、それを主要市場アメリカに提示したのだが、これが意外に評判が悪い。どうもアメリカ人は、片手、あるいはパワーウィンドウモーションで閉める幌のトップ以外は、コンヴェアーティブルとは認めたくないらしい。原型は、ボディカラーのタルガ風ルーフ部をもつていたのである。やるか、やらぬか。の瀬戸際まで追い詰められたが、2、3のアメリカの自動車ジャーナリストの「先進的じゃないか」という

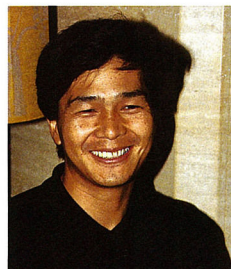
言葉に励まされて、ルーフ部と樹脂製ルーフをソフトトップ風仕上げをすることで、現在のユニークがすももしくかりたルーフをもつカプリオールが生まれた。次は、中間エンジンである。マイナーであるはずが、モデルライフスポーツカーファンを引っ張る活性能を有するために、かなり思い切った改良を加えた。これも、なんてマイナーにこれは金をかけるのかという批判を押し切つての決断であった。

4代まで続いたのシリーズもビュアスポーツ精神を貫くことなく、化粧のみの限定版ではなく、その都度、充実した機装整備と性能向上をとらせた。

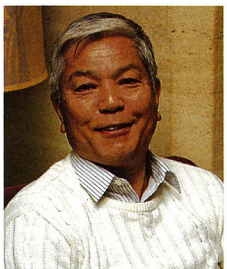
ビュアスポーツの探求

RX-7チームのよき重鎮、梅田実夫は、じつに綿密に開発の進行プランをたて、また記録をきちんととる。その彼が「開発メンバーによる、他のスポーツカー試乗、レシニングカート、レシニング、スラッシュ入校、RE-Powerのフォーミュラカーの購入、自動車博物館の見学など、あまりにも数多くやったので、これだけは記録をとりにくかった。とにかく、メンバーの心を高めるためにありとあらゆることをやった」と述懐する。発想スタートは、86年の後半に入ってから。コンセプト・スタディ、海外への旅、コンセプト・深査を精力的に展開する。

不透明要素は、山ほどある。まず、どんなクルマにするか。日常の使用を重視するGT、あるいはスペシャルティ寄りの考えもある。先代とユニノス・ロードスターの名詞教師、立花晋敏は、慣性モー



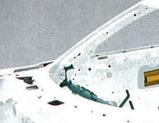
シークエンシャル・ツイスターボRの熟成に全精力を注ぎ、重量スポーツカー・トップの性能をのこした山本晋治。



マツダの真性性能派自動車部長の要請を経て走り回りの機分、竹下道也があれだけの苦がでれば、スポーツカーにもいれたい。ギヤブレイク・アクロステック・ウェイク・システムを追求する開発もあり。



その開拓的な風貌（矢張り）にもかかわらず、席の要請に鑑み、前代、新型セブンのプロジェクトを推進した梅田実夫。

A photograph of a white car body shell, likely a hatchback, with several yellow reinforcement bars (crossmembers) visible, indicating a reinforced structure. The car is shown from a side profile, highlighting the rear section.

ある設計のチーフである貴島孝夫は、「アメリカあたりでは、あまり大きな声ではいえない」と苦笑いする。ゼロ戦の徹底的軽量化にこそに秘蔵されていた実物部品を研究した。貴島が提供してくれたた

はいけない。あくまでも、計算し
意図したつづれ方をすることが乗
員の保護につながる。これは、エ
ンジン／トランスミッションと最
終駆動／ブレーキパワースタント・
フレームの変形にも用いる。前
面衝突の際、うしろに向けて曲
がらねならないで、ぐんぐんと燃料
タンクを破ってしまわない。安全担当
者たちは、設計開発チームと協力
して、剛性を高めていざなからクラッ
ッシュ特性にも優れたボディ、バ
ッテリーユニット構造をくりこり上げ
た。この頃、マツダのル・マン
挑戦が新次元に入った。当時、車
種別のトップであった、達磨商店
平路役が、89年ル・マンを観戦した
この年の職歴は、7段め総合7
位である。3台走っても、さあま
もものだった。だが、レース後
ドライブアーたちは、もっとバ
ーと要求する。達磨は、いきなり

度にバツやダンバツを硬めたいならば、解析の結果は、RXで

マツダの研究開発の総帥、山之内達彦専断。馬下なる一匹狼の経営者だが、大膽不敵な気風を放つ。

量化のため、刻み割ったサイデーションには竹の節のような小さな隔壁を設けた。

さらに、ポデイには、7本のストラップをつけて補強した。すなわち、前後のストラップはトパーバー、トネルをつたう2本のワイヤーリヤササのトゥコンローラー・リヤササ取付部から斜め前へ生えだる部材とそれを結ぶストラップとである。アロアのロレンスはこのポデイ・リヤササ剛性取組の本は柱である。第2次試作作では、まさに意図したためらなくポデイ動けらにおいた。

開閉扉上へのササ剛性向上において、貴島は、安全拒却部門の機能を強調する。安全というのを、衝突安全のことだ。いろいろなことにつくさ棒をくれるのだが、

りて、その0.08PSを納し、それでよい。彼は、WSCにいてロータリーに残したのは、2年である予測した。91年まであるが、それがREB勝負に勝つ。それは、WSCに賭ける最後の機だ。それは、従来の職安、寄合会、所帯などいけな。メーカとして技術力投入、そして組が不可欠。

達富の書いたシナリオは、それまでのモーターサイクル委員会から、責任明確にした主査制にかえる。達富の自らの志が向うにある。責任明確にする。RXVの主査と兼任。翌90年のマツダ・ラムと兼任。達富は、後進に近づく。未だった。達富は、いう。予期して、まだ人に不慣れではない。そこで、別に不慣れはない。たまたま、別にならぬ。次は、勝利を狙。グループC本家子

カリフォルニア州アーヴァインのマツダ・デザインを統轄するトム・ブラック（いつも黒で統一した服を着用）保野チーフデザイナー・チェン（このオリジナル・デザインは作者のジャー・チェン。チェンの乗るものは、かれの愛用のジャガーEタイプ。背後は、オレンジ・モデルとして知られる新セヴンデザインの原型）



「ボディ」共通した現象だった。シャワーの方がしなっている。その分不安定になるので、足を固める。いいほうにいないのは当然。セクター・エンジン自体を変えることはできない。やはり、ストラックをかくことで解決しよう。

だが、超高速で走るレーシングカーだ。空力を劣化させてはいけない。貴島は、翼断面をもつストラックを本斜めにわし、後端をマグネシウム製バルクヘッドに取り付けた。でも、こんな余計な部材をつける設計ではないので、ボルトの太さは、荷重負荷対応のギリギリであった。これで、サスペンションがフルに機能するようになった。

後日談がある。マツダは、ジャーナリストを集めた日曜で24時間走り抜き、優勝をもらせた4ローター・エンジンを分解して見せた。エンジン自体は、もう24時間走れるくらいきれいであつた。ところが貴島が見たのは、マグネシウム・バルクヘッドの補強ストラックの取り付けボルト穴の横間形摩耗だった。24時間は、設計意図通りに強大な負荷に耐えた。だが、ギリギリであつたのだ。

新RX7と787Bの相關関係。世に「レースは、品種を改良する」というが、逆もあるのだ。貴島多球面理論

新RX7では、設計を全面的に担当した貴島孝夫だが、その得意の分野は、サスペンションだ。特に初代RX7はおしりの滑りがたいへんに早いクルマであつた。フリーウェイ・ランで軽々スピードするなどといわれたものだ。貴島は、2代めでは、リヤサスのト

ウコントロール・ハブを採用して、トウインによる後輪のグリップの向上を計った。同時に、ブッシュの巧みなプリロードを利用した回頭性のよさ（つまり、初期トウア）も両立させようとしたが、これは後期ではかなり緩められた。

彼の次の傑作は、ユニノス・ローン・スターのダブルウィッシュ・ブーイング・サスである。この一見古典的DWBにも、彼独特の工夫によるトウコントロール効果が入っている。だが、サス自体の簡単な構造から、その動きは比較的単純なものだった。

新RX7のサスペンションは、貴島のトウコントロールの集大成であり、かつ究極の巧妙さを盛り込んだものといえよう。多分、星島さんがじっくり機構解説をしているのだから、ここでは割愛する。ここでは、貴島苦心のイラストをお見せしよう。

図1は、前サスの例だが、ホイール/タイヤは、3点で支持されている。2点は動きが限定、4点では、逆に7つばつてしまう。3点支持が、もともとの自由度のある動きをする。

図2は、ローアームの動きを示したものだ。タイヤ/ホイールは、アーム長、ブッシュの特性により、外部入力に対して球面上の細長い扇形をすべるように動く。そして、3つの支持点は、それぞれ球面に3つて動く。それが図3と4である。

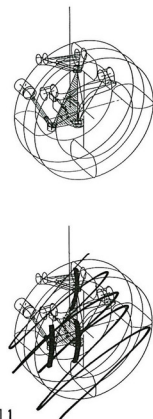


図1

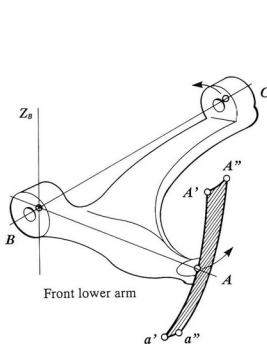


図2

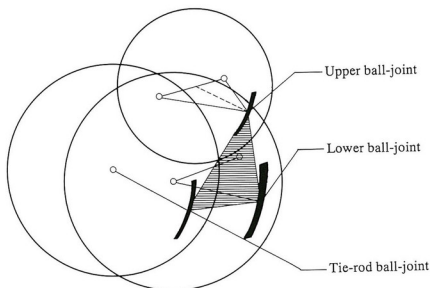


図3

トウコントロール・リンクをもち、この3点支持の自由度をえている。アーム長、配置、ブッシュ種類とチューニングによって、限りなくニュートラルに近く、リニアで、コントロールフルなハンドリングを得ているのだ。

ときめきの走り

山本修弘の場合、ル・マン・エンジンを開発したM.E. モーター・スポーツ・エンジニアリング部門との関係は、もうもたらつてあつた。お互いにREを開発して。山本は、量産力としては、排気量あたり最高出力を出すシーク・エンヤル・ツインターボツィの13 B.R.E.W.の担当だ。250 ps以上をターゲットとした。耐久性の確保のためには、レーシング・エンジンのノーマルを導入した。ローターは、まるで787Bのそれと同構造、燃焼室は、トローリング用のノッキング発生を防ぐために鏡のように磨き上げてある。一方、レーシング・エンジンでもほとんど量産の進んでいる部分を探り入れた。たとえば、90年までの1本もののアベックス・シールに、91年のエンジンは、かつての量産車のようなリベースのシールを採用して、ガスシール性を向上させている。燃料を余してフイニッシュしたという、7877の好燃費の根源だ。

山本は、いう、「いつもRX7用に開発したターボは、コスモに先をさされてしまう。初代のターボがそうだったし、今度のシーク・エンヤル・ツインターボも同様だが、マニアルトランスミッションゆえのシーク・エンシールのつなぎの難しさも味わった。

要点は、いかに過給圧を落とさないこと。ターボはいろいろやっていた。セラミック、ボールベアリング製型もトリアしたがる、うまくない。結局使ったのは、セラミックと鉄のケーシングの熱膨張の差から間隙が開いてしまうらしい。結局使ったのは、スチール・タービンとフルローテーション・ベアリング型であった。しかし、独自の工夫をしている。タービン、コンプレッサともに、コストを比べて羽根の数を少なくして、抵抗を減少させた。羽根自体の形状は、独自のもの。また、プライマリ、セカンドリー・ターボにも同型、切り替えバルブ動かす機構も強化した。エンジン真上に黒い圧縮メタリックが見えるがこれもターボバルブ切り替え用。セカンドリー・ターボの予回転も1万rpm上昇した。山本は、シークエンシャル・ツインターボの走りのシナリオに3つのハイライトを設けた。有負荷レスポンスの向上というのが、ややいかめしい目標。まず第1が市街地運転のセカンド・ギヤ、1500rpm走行。これは、プライマリ・ターボ領域で、気持のよい走行のために、プライマリーの効率をまず上げたい。第2が、高速道路の追い抜きで、フォースで3000rpmから、プライマリからシインターボへ移るつながり領域。第3が、開発チームが「光るシーン」と形容するサーキット、あるいはワインディングでのセカンド・ギヤで4500rpmからの急加速。ツインターボ使用領域である。この3点を押えた第1次試作車までは、つながりが

ツインターボ運転の間に顕著な谷があった。しかし、ターボ・システム改良により、第2次試作車から目覚ましい改良を示し、量産車では、ほとんどつながりを感じさせないレベルに熟成した。

スロウカーは走るべき

RX77開発中にホンダNSXが登場した。マツダ開発チームは、そのシフトの正確度、シフトストローク、フィードバックに驚嘆した。いまランスマシソン担当の北村正也は、こう形容する。「ゲートブリットとしてはトップ。RX77は、ロードによるフリクションをもつ。メカを限定して評価するなど、この若いエンジニアの自信を物語る。ギヤフットはスロウカー・ドライブのいい

ご味の重要な要素。彼にしても、最初からダブルコモン・シンクロがうまくいかなかった。小早川に「ダブルコモンでなんじ」と酷評された時期もある。マツダの高品質R車の実験研究のチーフが竹下孝。ボーズのアカースティックウエイヴ・スビーカーについて「一家言あるが、やはり走りか。彼の領域、RX77のABSは、ドライブの良路では1G以上の減速でなく効きださない。彼は、これぞ、スロウカー・ABS」と自慢する。実際、ロード境界は、異例に高い。最後に、ググツと動く。

開発チーム、よく走った。西日本、筑波サーキット、岡山、そしてカリフォルニアのワイロウズアップリング、ドイツのニュルブルグリングへと足を伸ばした。ニールブルは、面白いビデオを構えているのは予測できる。第1日め、すでにやられた気配がある。小早川は、スパイ気配にしていたら、高性能スロウカーの開発などはできない、と主張しているが、あまりいいものではない。そこで一計を案じた。翌日は、現行RX77に新型と同じようなカムフラージュをかけたのりだ。これでスパイ、大混乱。誌面にたて写真半分は、現行型、あてずっぽしでもいい加減な推測記事とすてまなかった。テスト走行の主人は、小田昌司開発ドライバー。彼の研ぎ澄まされた感覚と腕が新RX77を育てていた。そして小早川が、貴島が、竹下

が、山本が、全開発チームが走った。新RX77、素晴らしい官能的なデザイン。RX77最先鋭量産ターボ・エンジン、先進的シヤンサーをもつ、それだけに、生産が容易とは、つれていない。クルマである。小早川は、生産部門の人々をテストコースに招き、試作車を試乗させた。おどろかぬだけの人数が押し寄せた。生産企画のり、野村宏は、喜々として、そのグループがこれら生み出すクルマの母体を感嘆した。走らせるもの、それがビュ・スロウカーなのである。

西伊豆を走る

西伊豆に、スロウカーを食べ、飲み、呼吸し、愛する人たちが集まった。ジャック・ウィルクス、ペルギー人。ル・マン最多ウィナー。ポール・フレール、ベギー人。ル・マン・ウィナー、世界でもっとも尊敬されている自動車ジャーナリスト。ジョン・デインケル、アメリカ人。前ロード&トラック編集長・現フリーランス・ジャーナリスト。寺田陽次郎、日本人。マツダ・ワークスドライバー。そしてRX77開発チームメンバーたち。そして、ついに先代となったRX77のデザイナー、現ムンクフラットのチーフデザイナー、小野隆もつけた。私も参加することができた。

試乗後の世界最高のエクスパイリメントのデイスカッションは、試乗に負けぬくらい楽しく、意義あるものだった。ジャック・ウィルクスとポール・フレールが追いつけるクルマより、話しの方が楽であることは認める。

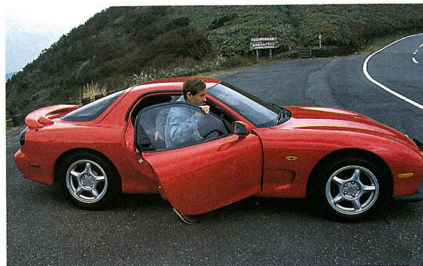
エンジンについては、全員が絶



▲度々にわたる海外テストの一風景。ドイツのナンバーを付けたカムフラージュ車。小早川主査は、スパイ大作戦を考えだして、スパイを派兵させた。



▲カリフォルニアのトリッキーな道を走る名開発ドライバー、小田昌司の駆る試作車。



▲新セヴンに乗り込むジャッキー・イクス。



▲ディンケル、フレールと新セヴンを語る小早川、貴島。



▲ディンケル、イクス、寺田の究極のハンドリング論議？

PPFを含めるドライブレールについても、高い評価。フレールが、クラッチは、やや重めと指摘する。ポルシェ911よりは重い。しかし、スポーツカーとしては、受け入れられる程度という。開発者から、使いこむにつれ重くなるということはなく、平均した踏力を保つ機構と説明がある。ステアリング、ハンドリング、デザインなど、話はまだまだ続く。残念ながら、与えられた紙数が尽きたようだ。素晴らしい男たちと、素晴らしいクルマとの出会いであった。(文中敬称略)



▲西伊豆鎮のマウンテンロードに集ったスーパースターたち。左から、前アメリカ・ロード&トラックス誌編集長ジョン・ディンケル、ル・マン最多ウィナーで80、81年マツダのアドヴァイザー・監督を務めたジャッキー・イクス、ル・マン優勝者でヨーロッパ自動車ジャーナリズムの大御所ポール・フレール、WSC、JAPCOのマツダ・ワークスドライバー、寺田陽次郎、小早川隆治主査。



▲とても、とても速いコンヴォイが走った。



◀西伊豆へかけた2代目セヴンのデザイナー、現ムーンクラフトの小野陽子と新RX-7の佐藤洋一デザイナー。

賛。ポール・フレールは、先代のマイナーチェンジをシリール島タルガ・フーロリーオで乗り、その改良に感心したが、新型については、旧型とは比較にならないくらい優れている。パワー、低速柔軟性、とくにターボレスポンスのよさ、アクセルを離し、再度踏み込んだ時のレスポンスの早さ。最高許容回転の10000rpmプラス、使用回転域も広くなり、かつ低回転柔軟性、最高許容回転の両端でいい」と語る。

ジャッキー・イクスも同意する。「ポールがいったように、RX-7は、ターボでなく自然吸気エンジンのようなフィーリングだ。10000rpmからでも、きれいに引つ張る。セカンダリーターボが何時効きだしたか、感知するのが難しい。ディンケルも、エクセレント。5速で10000rpmで市街をきれいに加速する。シフトのあまり好きでないアメリカ人には受けるだろう。スロットルの開閉は、たいへんスムーズで、コーナーでのスロットルによる姿勢の急激な変化がないのがいい」



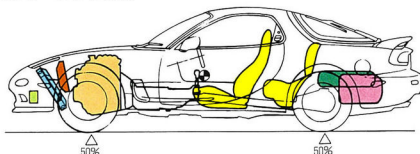
▲RX-7とのドライブほど楽しいものはない、と心底思う。初代以来、その走りには常にドラマと感動があった（初代GTノ大畑山付近にて）。

■歴代3モデルのパッケージング比較

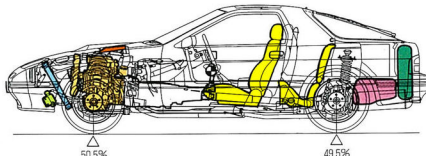
▶新車RX-7の側面透視図。先代より全高を40mm、フロントノーズ高を70mm、フロントウィンドウ高を50mm、ヒップ高を50mm低めた新車は、地を這う印象が一層高まった。前後重量配分を前50対後50へと進化させたパッケージングは、エンジンと運転席の位置が変更後もホイールや後方寄りに移され、ダイナミックな走りを予感させる。

▶先代RX-7の側面透視図。室内長は新車より70mm低く、運転席が前方寄り位置する。パッケージングは基本的に新車より近代化といえる。が、ダイナミックさよりも洗練さを強調したデザインで、本格的スポーツカーというよりコンチネンタルGTの印象とまりの趣が特徴。3代中、おこころさな度は一番だが、スポーツカーらしい不慣れさはやや薄い。

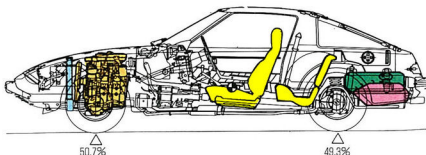
▶初代RX-7の側面透視図。性能と完成度の高さは新車に遠く及ばないが、パッケージングの独自性は一番強く、これ以後の日本のスポーツカー作りにも大きな影響は非常に大。地上465mmの低い重心高、前50.73対後49.27の適切な車両重量配分は、当時、群を抜いた。室内長は新車より45mm短く、全長のほぼ中央に運転席があり、重心は運転席後部に近い。日ビラの傾きは、他2代との大きな相違点。



全長4265mm、ホイールベース2425mm、室内長1415mm、全高1230mm、エンジン高 613mm、ヒップポイント地上高 330mm



全長4310mm、ホイールベース2430mm、室内長1465mm、全高1270mm、エンジン高 663mm、ヒップポイント地上高 330mm



全長4265mm、ホイールベース2420mm、室内長1460mm、全高1260mm、重心高 465mm

■ラジエーター ■オイルクーラー ■インタークーラー ■エンジン
■シート ■燃料タンク ■スペアタイヤ ■重心位置 車両重量配分

豊かさをスタイリングを完成させる。これこそ、現代版ベルリネットの理想像だと思ふ。今思ふところ、RX-7は初代からそれを狙っていた気がする。あの時、排気管制御でパワーをそがれた1300PS、2リシ20型直6エンジン搭載の初代フューアレディエーションターに乘つていたばかりは、初代RX-7の軽快な走りや度胆を抜かれた、軽量で前後重量配分に優れたボディのよさを痛感した。同代ワゴンが、車重1550kg近く、フロントミッドシップ方式により、1リズの重さの違いも明らかだった。動力性能、操縦性両面で、初代RX-7を遙かに凌ぐ実戦級のスポーツカーだった。だが、初代RX-7に乗り換えたのは、もうすぐではない。世間では、エラン流ライトウェイストスポーツの再来とか何とか騒いでいた。が、その成り立ちを思ふと、ベルリネットに近親性を覚えたのも確かである。イムサやルマでの活躍よりも、その思いを一層深めた。この時、現代版ベルリネットを具現化するには、つとめ必要に乏しいのも事実で、その感覚に期待するはかなかつた。ベルリネットという言葉自体、フェアリ255GTやGTQあたりを思い出すに似ている。く、クルマ好きにとって魅力的な響きを持つ。それだけに、その現代版なるには超一級の美しさが要だ。そして、5年後、初代タボのGTにLSDなどを著ったフルの限定車に代替えるに至って、それは頂点に達することになる。このクルマは、残念ながらスタイルングを初代と基本的に同じにしたいけれども、ばくが所有した前後輪に段次式自動可変タビを備え、セッティングをあれこれ変えることで挙動が変化し、普段

はややアンダーステアが強くなるが、乗り心地が良くなる。前6対後3にセッティング、山道のペリネット4にし、走りつて、あのベルリネット流の車重を、走りを感じた。車重は1トンを僅かに超えたが、パワーも160PSと十分。今でも新車購入可能なら、もう一度手に入れたくは魅力がある。先代にもGT-X用LSDを省いたGT-Rに3リシツリ、∞に数回目は乗ったけど、どちらかといえば、ギアマッティングの影の濃いクルマだった。とはいえ、RX-7としては本格的スポーツカーとしての魅を、様々なタビで流れる設計思想は、同代も譲り受け、軽量化と重量配分の適正によるフアンを重視した。また、運動性、フロントミッドシップ方式採用、その条件を満たした上で、セッティングの実用性を得たものも確かである。

歴代3台については、繰り返してきたように、現時点においてRX-7の理想形、新車に集約されていると感じた。い、ば、の大好意は、初代タボより遥かに高性能なすべてに垢抜けた。これは、現代版ベルリネットとしては、多くのスポーツカーファンを羨望を覚えることになると思う。RX-7だって、あと一息だ。羨望の目線だ。

心に残る初代のCMコピーが、今、名実ともにその実態として蘇った。でも、羨望はつらくない。でも、新車RX-7に乗りかえよう、これまた乗ったRX-7がそう思う。これまた、新車も、ばくが人生に新たな感動を与えてくれるクルマだ。それこそ、スポーツカー最大の楽しみである。今は、今さらいうまでもない。

ユーザーと共にクルマ作り 最高のサービスで提供

レポート：牧野茂雄（日刊自動車新聞記者）

母体はマツダオートとマツダモーターズの両系列

いま、日本には乗用車一カークが9社ある。そのうち、複数の販売系列を持つ一カークは7社で、販売系列をひとつしか持たないメーカークは富士重工とダイハツの2社だけだ。

各メーカークのディーラーネットワーク（新車販売系列）は、こんなふうになっている。

●トヨタ自動車 ●トヨタ店 ●トヨタベクト店 ●カローラ店 ●オート店 ●ピクニック店 ●5系列 ●日産自動車 ●日産店 ●モーター店 ●サニー店 ●チェリイ店 ●プリンス店 ●5系列

●マツダ ●マツダ店 ●アフイン店 ●オートラマ店 ●ユーノス店 ●オートザム店 ●5系列 ●本田技研工業 ●クリオ店 ●プリモ店 ●ベルノ店 ●3系列

●三菱自動車工業 ●ギャラン店 ●カブラザ店 ●2系列（これ以外にトラック・バスの三菱ふそう店がある）

●いすゞ自動車 ●モーター店 ●オート店 ●2系列（これ以外にトラック・バス・RVのいすゞ店がある）

●スズキ ●スズキ店 ●カルタス店 ●2系列

これに、富士重工とダイハツの販売店を加えると、日本には乗用車を扱うディーラー系列だけで26もある勘定になる。そして、これら以外にも、いわゆる町のモーター店（修理工場）を組織化しているメーカークがあり、富士重工業のスーパー・スコパ店などはその代表的な例だ。

国産メーカーク系列の新車販売営業所数はトヨタの4755店を筆頭に日産3066店、マツダ2718店、ホンダ2652店、三菱2291店、スズキ788店、ダイハツ696店、富士重工501店、いすゞ315店などになっている。これらを合計すると、1万6782店。店の規模は千平方メートル、大都市ではマンションの1階に間借りする店舗（それとも家賃は毎月15万円）もある。広い敷地に広い駐車スペースと中古車センターを持つ店舗もある。

マツダはというと、現在5系列の体制。クルマ販売以外の企業が多数参加して話題となった「オートラマ」系列では、オート・ブランドを扱い、「ユーノス」系列はロードスターのほかはシトロエンも売る。「オートザム」は軽自動車とイタリアン・ブランドというユニークな組み合わせで、自社で作るフォード・ブランド車の3つを売るのがマツダの国内販売展開。そこへ、今後は系列内販売店にニューアルした「アンフィニ」の登場。果たして、マツダの意図はいかに……。

「アンフィニ」系列は、以前の「マツダオート」系列と「マツダモーター」系列が名前を変えたものだ。マツダオートは、1955年から60年にかけて設立された歴史あるチャナレ。当時マツダは軽自動車「R360クーパー」で乗用車メーカへの転身を果たしたが、以後マツダオート店は乗用車メーカークとしてのマツダを担ってきた。

「アンフィニ」という名には、どんな思いが込められているのだろう。そういえば「RX-7アンフィニ」という特別仕様車があった。「アンフィニ」とはフランス語で「無限」。余談だが「ランス・ティ」も同じ意味。

顧客満足度ナンバーワン
のディーラーが合言葉
マツダでは「アンフィニ」という名前が3つの意味を持たせた。ユーザーの無限の満足、新しい価値の無限の創造、ユーザーとディーラーの間の「無限の信頼関係」の3つだ。そして、そのコーポレートカラーである「アンフィニ・グリーン」には、この3つに加えて「環境の時代への調和」という意味も込められている。

名前が変わっただけでなく、系列としてのコンセプトも改められた。メーカークの言葉が借りれば「手段拡大競争から目的本位への転換が「アンフィニ」系列のモットーだ。

「クルマの性能やデザインを競うことは、マーケティングの手段ではあっても「目的」ではない。手段に豊かになることが「目的」だった時代は終わりを、いまこそ「目的」として求められが見えなくなってきた。マーケティングの「手段」としてはクルマではなく、クルマを持つ喜びや意義が感じられる。「目的」そのものの追求。これが今後の時代を求められ、何かが難しい表現だが、簡単に言えば「ユーザーが本当に求めている」と感じるクルマを提供する」ということだ。

そのために、いままで常識や偏見を振り切り、ユーザーが流行に流されるのではなく主観性を持って、しかも自由にクルマを選べるようにメーカークとディーラーがサボリしなければならぬ。それが「アンフィニ」というブランドの使命なのだ。

そして「顧客満足度ナンバーワン」のディーラーをめざす。マツダでは気合を入れている。最近はやりの言葉である「CS（カスタマー・サティスファクション）」だ。ユーザーが本当に「乗りた」といふと思うクルマを提供し、「次はアンフィニに乗りた」と感じさせるだけのサービスを提供し、ユーザーとディーラーが互いにコミュニケーションを保つ。これが「アンフィニ」のめざすところだ。

これを表現するためには「本当にいいクルマ」が必要。しかも、メーカークが「儲ける手段」のクルマではなく、その値段に見合った満足度を提供する「クルマでなければならぬ」。

その第一弾が「アンフィニRX-X」だ。マツダの開発陣が思い切りこだわって作ったこのクルマは、アンフィニのオフアニングを飾るクルマにふさわしい。それと「クロス」から派生した「MS A・ハッチバック」がセンターの「MS」。日本はなかなか受け入れられない「MS A」が、新作はなかなか魅力的だ。

これまで、マツダオート系列で販売されてきた車種はセテア（その前はアルチエ）・サブリナ・XR・ベルツナ、カペラ・ファミリア、MPVの6車種と簡潔だが、とりあえず、このラインナップには変更がない。

「MS 9」は、セテアタイプがベースだ。MS 6は同じくロードア（カペラCG）の後継車。ベ



マツダの新しい販売系列「アンフィニ」が11月1日からスタートした。アナタの街でも、グリーン地にホワイテのロゴが入った真新しいカンパンがお目見えしたところだろう。興味が沸いてくるのも当然だ。「アンフィニ」系列のプロファイルと、マツダの90年代クルマ戦略を探ってみよう。

ルソソとファミリアは引き続き「ソフイー」系列で販売される。当然、いままでマッドオールド系列、マッドモーターズ系列でクルマを買っていた方には、たまたま「イー」の名前が変わることもサビスは続かれる。この点は心配な。中古車の下取りも従来通り「結局、名前が変わっただけ」と思われる方もいるだろう。確かに、いまのところは系列としての特徴

は「マツダが宣伝するコンセプトほどではない」とも思える。しかし、将来は「もっと面白くなる」と期待している。

インパクトある商品なら
消費者が放っておかない

マツダはいま、新しい方向をめざしている。ファミリアのような「主食」的クルマ（欧米ではブルード&パターと呼ぶ）は台数を売らないと商売にならないが、それ以外の部分では「強烈な個性を大事にしていこう」という戦術をとっている。

「RX-1」にしても、非常に個性だ、ヨーロッパで人気の「レビナス」、近く登場する「エアース500」など、個性的なクルマが、どんどん増えている。「セントアイア」も日本の高級セダンとしては異例のデザインだ。

マツダの社長さんは古田さんという方が、あるとき、こんな話をした。

「商品がよくても売れないことは多いけれど、インパクトのある商品を出せば必ず消費者の方に振り向いてもらえる。ビール戦争が

い例です」
 キリンビールがトップシェアを
 悠々と守っていたとき、アサヒビ
 ールは「スーパードライ」で攻勢
 をかけた。予想以上の大ヒットで
 アサヒビールのシェアは上がった。
 『ドライ』は各社が類似商品を登
 売して凄まじい戦争になったか、
 やはり本家は強かった。

そしてキリンの反撃。二番搾り」は見事なカウンターパンチになった。ビール業界の新商品開発戦争は、いまでも続いている。

以外に「スーパードライ」を飲む気にはならないが、CMやピンと缶の絵柄だけでイメージ的な商売をしてきたビール業界に異変をもたらしたのは「スーパードライ」だった。

「ドライなんか本当のビールじゃない」と美味しんぼを氣取るのは個人の自由で、少なくとも消費者にしてみれば選択の幅が広がり、どれが自分の好みに合っているかを「確かめよう」という行為が出てくる。そのなかで「本物はコイツだ」と個人が判断すればいいのだ。

なく、家電製品でも「食料品」で、取扱店舗の数とかセールスマンの数である程度の販売量はきまっています。トヨタ47555店、マツダ2718店という数次の差は、そのままシェアに表れる。技術力と商品力は販売力でカバーしているのだ(別にトヨタがそうかどうか意味はありませぬ)。

しかし、それでは身もフタもなし、世には成功例がたくさんある。マッキントッシュのコンピュータも、アサヒ『スーパードライ』も、あるいは2倍大盛りのカツプラーメンも、大いなる開拓精神によって生まれたヒット商品なのだ。

ふたたびマツダにもどって、個性化の話。ある幹部の方がこんなことをいった。「ウチは乗用車シェアがひとケタのメーカー。トヨタさんや日産さんと似たクルマを作っていたのでは、所詮3位グループなんです」と。

「アンフィニ」の精神は、まさにここにある。トップメーカーでは不可能なことをする。流行の言葉

では「ニッチ（隙間）マーケット」を狙うということだが、ただ隙間を埋めていたのでは、それで終わってしまう。

ユーザが本当に乗りたいたく
マをさぐり、それを作り、提供す
る。クルマを通して深い絆（きず
な）を作る。そして、次もアンフ
イニに乗ってもらう——これは
クルマという「不思議な商品」を
提供するうえで、もっとも難し
いことだ。

流行は目まぐるしく変わる。こればかり追っていたのでは、クルマ作りの本道から外れてしまう。しかし、ユーザーの趣味や好みは十人十色。ごく普通の目立たないクルマでいい」というユーザもたくさんいる。このうち「アンフイニ」はどこのを目指すのか。

「理想と自信をもってクルマを作り、それを最高のサービスで提供したい。いままでのように『どこもタイブのユーザー』とメーカーが勝手にマーケティングをして決めるのではなく、ユーザーとつづきしよにクルマをつくっていく」とマツダでは語っている。この方向には期待していだろうか。

ディラー系列をまるごとリニ
ューアルすると、莫大なお
金がかかる。カンバンや店舗の交
更、全員の名刺の書き替え、カタ
ログの刷り直しなど、すべてひつ
くるめば、数百億円になる。これ
ほどの投資を、「たな名前を変え
るだけ」のためにやるのだろうか。
マツダ全体が動き出した――

そんな感じがする。全国638店舗でスタートした「アンフィニ」が、カーライフを変えてくれるかもしれないのだ。

◀ボディタイプのリヤスポイラーは、MS-6を印象づけるデザイン上のキーポイント。



クロノス・ベースの5ドア・ハッチバックセダン

アンフィニ系販売チャンネルの専売車種として「MS-6」がデビューした。「爽快感」をキーワードに、デザインと走りの味を磨き上げた新感覚セダンだ。全幅1770mmのワイドボディが、ひとクラス上の余裕を感じさせる。ヨーロッパ・テイストと質の高い移動空間を、日本の道で味わいたい方にお薦めの1台である。

テール部分を包み込む一 体デザインのスポイラー

ヨーロッパでは、5ドア・ハッチバック（HB）の1・8/2.0クラスがファミリーカーの正統として受け入れられている。フォードのシエラとスコルピオ、オペル・ベクトラ、シトロエンのBXとCX、ローバー・ピテッチなど、3列クラスの上級車まで5ドアがラインナップされている。

日本では、テールゲートが大きく開くクルマは「バニタ」として、中身の荷物が丸見え」とか「若い人などといわれ、ファミリーカーとしての人気は低い。冠婚葬祭に乗って行けないクルマ」という偏見もあるようだ。



「中身の荷物が丸見え」とか「若い人などといわれ、ファミリーカーとしての人気は低い。冠婚葬祭に乗って行けないクルマ」という偏見もあるようだ。

マツダは、5ドアHBの分野でリーダーシップを取ってきた、ヨーロッパでの5ドア流行という現象も、マツダが真意した部分がある。初代FDカハラはヨーロッパでのマツダ車評価を高めたクルマだったが、当時はその5ドアが大人気を得た。

新しい「MS-6」は、カペラC Gの後継モデルといえる。また、デザインを見れば分かるように「クロノス」からの派生車である。フロア回り、エンジン、ドライブトレインなどをクロノスと共有する。しかし、クロノスとは一味違った味付けがなされている。

ちなみに、車名の「MS」は「メガロスピリット」の頭文字。つまり「大いなる魂」という意味だ。「クロノス」は「時を司る神」だから、車名からも「MS-6」の自由な魂が窺える。

ボディサイズは全長4695×全幅1770×全高1390mm、ホイールベース2610mm。全高がクロノスより10mm低い以外は同じサイズだ。ボディパネルはルーフレッド、リアバード回りがクロノスとは別で、流麗なHBデザインにまとめられた。

「MS-6」は、どの角度から見ても格調を連想させるデザインだ。ボディの前後は強く絞り込まれ、サイドパネルは凝った曲面で構成される。空力特性はCd0.30とトップクラスだ。



▲2.0タイプGにのみオプション設定された本革シート。アメリカのガーデンステイティング社製で、4輪ABS、アルミホイールとのセットオプション扱いとなる。



▲縦やかに流れる曲線で構成されたインストルメントパネル。

●アンフィニの販売戦略



▲1.8タイプS。フロントグリルからリヤエンドまで、ウエストラインは緩いウエッジシェイプを描き、キャビンはファストバック・スタイルを形成。

▶MS-6ミュージック・システム。18タイプSを除く全車に標準装備する。コンポーネントの構成は、FM/AM電子チューナー+フルロジック・カセットデッキ+25W×4アンプ+6スピーカー。



▶全車標準装備のプロジェクト・ヘッドランプ。



エンジンが新開発のV6、ト
ン・1.8 lがおり、いずれもクロ
ノスで採用され高い評価を得てい
るのだが、最高出力と最大トルク
は2台が1600 ps / 55000 r p m
m 18・3 kg m / 55000 r p m
1・8 lが140 ps / 70000 r p
m、16・0 kg m / 55000 r p
m、2 lは無給ブレミアムガソリ
ン仕様だ。

最大の特徴はV R I S（可変共
鳴吸気システム）の採用。「ブレ
ツ」のV6も同様の仕組みを採

エンジンには1・8と2.0のV6。VR-Sを採用

人に均等な空間を割り与える。
トランクルーム容積はVDA測定法で455ℓと十分なもの。後席を6対4で分割可倒できるため必要に応じてもっと広いスペース

このスポイラーはフロートイン
グタイプで、リヤコンピネーショ
ンランプとの間にスキ間がある。
空力処理されたリヤバンパーとと
もに、このクルマのもっとも特徴
的な「顔」を形作っている。

徴的だ。一体感のあるサイドウィンドウは3分割され、カペラCG譲りのシックスライト。傾斜の強いリヤウィンドウを両側から包み込むようにフィットされたエアスポイラーは、トランクリッドのよう処理される。

ドトレッドや、強力な4輪ディスクブレーキ（フロントはベンチレーテッドなど）、MS6はスポーツイセダンとしての性能を与えられている。

グレードは、2ℓ、1・8ℓともに「タイプG」「タイプS」のふたつ。外観上の差はなく、全車と

サスペンションは、フロントがA字型ロウアーアームのストラットリヤはマツダ伝統のデュアルリンク&トレーリングリンクによるスーパースサスペンション。先代カペラで実績のあるタイプを、さらに熟成させての採用だ。

これに組み合わせられるトランスミッションは、5MTと電子制御4AT。この4ATは、効率のいいトルクコンバーターや、アクセルペダルの踏み込み量と速度を検出してシフトプログラムを変える「オートパワー制御」などを採用している。

用しているが、エンジン回転数に応じて吸気管の長さを変え、常に最適の慣性過給&共鳴過給効果を得ようというシステム。全域での高性能をねらったものだ。

主要諸元		車種		アンフィMS-6 2.0タイプB (EC-AT)	
寸法・重量	全長(mm)	4695			
	全幅(mm)	1770			
	全高(mm)	1390			
	ホイールベース(mm)	2610			
	トレッド(mm)	前 1500 後 1250			
重量	車両重量(kg)	1500			
	全重(kg)	1750			
エンジン	ボクスローブ(6)	78.0×69.6			
性能	最高出力(hp)	105			
	最高出力(kw/rpm)	160/6500			
	最大トルク(kg/m/rpm)	18.3/2550			
	燃料消費率(kg/kwh)	電子制御燃料噴射			
	燃料タンク容量(L)	60			
加速	1速	2.80			
	2速	1.840			
	3速	1.020			
	4速	0.700			
	5速	0.580			
最高速度	1速	2.333			
	5速	4.175			
ステアリング	ラック&ピニオン				
サスペンション	前 ストラット・コイル 後 ストラット・コイル				
ブレーキ	ベンチレーテッドディスク				
タイヤ・サイズ	ディスク				
タイヤ・サイズ	195/65R14 81H				
性能	最小制動距離(m)	5.3			
性能	10モード燃費(km/l)	18.3			
性能	初速(0→100km/h)	9.0			
性能	最高速度(km/h)	229.9			

199・6万円。2ℓ最上級グレードの「タイプG」は4ATで、29・9万円となる。ちなみに、ポデイは3ナンバーでも自動車税は普通の1・8/2ℓ車と同じ額で済む。

(編集部)

また、安全装備についても、サイドインパクトシート（ドア内側の補強材）、ハイマウントドットラмп、後席3点式シートベルト、燃料吹き出し防止装置などが全車に採用され、タイプGではステアリング連動フッドラップが追加される。価格は（東京・広島・山口地区）は1・8億、「タイプS」の5Mは1・71・1万円、同じエンジンが1・7億、

も標準装備となる。

アンフィニMS-9 アンフィニMPV

フルラインナップ を担う有力車種

アンフィニ系販売店向けに「センティア」と「MPV」が“化粧直し”された。「RX-7」「MS-6」と併せ、RVからピックアップセダンまでのラインナップが完成したのだ。



▲ラジエーターグリルや新デザインのアルミホイールなどで、センティアとの外観上の差別化を図ったアンフィニMS-9。



▼シリーズの最上級モデル、30TタイプNの室内。



▲アンフィニMPV。本車シート仕様には電動ガラスサンルーフが標準装備される。

「MS-9」は「センティア」がベース。基本的なデザインと機能をそのままだけに、より精悍なスポーティな味付けを差別化された。「センティア」との外観上の相違点は、周囲をクロムメッキ、中をブラックアウトしたフロントグリル、リム幅6.5インチの新デザイン・アルミホイール、ボディと同色に塗装されたドアミラーの3点。また、ボディカラーには濃いグリーンのように見える新色「ブラックフォレストマイカ」を用意し、これをイメージカラーとしている。

「センティア」には「パールグレイマイカ」という茶色がかったグレーが設定されていたが、「MS-9」では設定されない。ボディカラーは合計7色だ。

インテリアは、シート地がモーターファブリックまたは本革となる。「センティア」の2・5L車で標準だったファブリック地よりグレードアップしている。本車シートのカラーには、淡い色調の「ノーブルグリーン」が設定された。このシートは「ブラックフォレストマイカ」と組み合わせられる。

機構構成と価格（東京・広島地区）は、2・5L・V6エンジン搭載の「25タイプI」が27万5万円、「25タイプII」が29万9万円、3L・V6搭載の「30タイプIII」が35万8万円、最上級車「30タイプIV」は41万4千円と4機種、いずれも4AT仕様だ。

メカニズムは「センティア」から受け継がれる。駆動はV6エンジンによるFR。全長4925mm、全幅1795mm、全高1380mmの大きなボディを力強く、かつなめらかに加速させる。足回りは4輪マルチリンクサスペンション・ブレーキの強力コンビだ。

装備は車速感応4WS、車速感応パワーステアリング、フルオートエアコン、オーディオシステムなどが全車標準装備。「30タイプIV」では本革シートやCDオートチェンジャー付き30W12スピーカー・オーディオなどが装備される。

マツダ店扱いの「センティア」に比べて1万3千円高。価格設定だが、その分の差は「コンプレックス」ではない。

もう1台のメンバーは「アンフィニMPV」。アメリカで先行発売されて好評を得た「MFV」が日本市場に登場したのは90年1月のこと。「アンフィニ」チャンネル誕

生とともに、この専売車種となる。同時にマイナナエンジンを施された。3L・V6エンジンによるFR方式は従来通り。3列シート7人乗りというユーティリティも変わらないが、より使いやすいRVをめざした改良が今回のポイントだ。パリエーションは本車シート仕様、ファブリックシート仕様AタイプおよびBタイプの合計3機種。価格は全国統一で本車仕様が36万3千円、タイプAが32万1千円、タイプBが29万3千円。従来より選択の幅は広がっている。

外観では、大型電動ガラスサンルーフの設置、リヤドアより後ろのガラスの着色化（いずれも一部機構を除く）が行われ、内装では2列目シートへのビロイ新設とシートベルトの3点式、3列目シートへのセンターアームとシート装備が全車対応。このほか、ブレーキ性能向上、ビスカスLSDのオプション設定なども実施された。アルミホイールも新デザインだ。

▼7名乗車を満す3列シート。



■アンフィニ 全国販売会社一覧

●北海道

- ㈱アンフィニ北海道
〒060 札幌市中央区南2条東14-282
㈱アンフィニアクト札幌
〒064 札幌市中央区南12条西11-1257-2
㈱函館マツダアンフィニ事業部
〒040 函館市宮前町30-6
㈱アンフィニ旭川
〒078-02 旭川市永山二条10-65
㈱アンフィニ道東
〒085 釧路市柳町13-29

●東北

- ㈱アンフィニ青森
〒030 青森市間屋町1-3-17
㈱アンフィニ岩手
〒020 紫波郡都南村大字津田24-32
㈱アンフィニ秋田
〒010 秋田市泉字大畑197-2
㈱山形マツダ自動車アンフィニ事業部
〒990 山形市荒巻町2-1-80
㈱アンフィニ山形
〒990 山形市久保田1-1-10
㈱アンフィニ仙台
〒983 仙台市宮城野区小田原1-3-23
㈱アンフィニ福島
〒963 郡山市円景1-8-21
新潟マツダ自動車アンフィニ事業部
〒950 新潟市山本4-8-415
㈱長岡マツダアンフィニ事業部
〒940-11 長岡市平島1-165

●関東

- ㈱アンフィニ茨城
〒310 水戸市千波町1945-12
㈱アンフィニ栃木
〒321 宇都宮市東今泉1-1-60
㈱アンフィニ群馬
〒370 高崎市小八木町2040-7
㈱アンフィニ埼玉
〒338 与野市大字上落合596
㈱アンフィニセゾナル
〒332 川口市末広1-3-12
㈱アンフィニ千葉
〒260 千葉市新宿1-28-21
㈱アンフィニ京葉
〒281 千葉市稲毛海岸5-1-24
東京マツダ販売㈱アンフィニ事業部
〒104 東京都中央区八丁堀1-10-7
㈱アンフィニ東京
〒160 東京都新宿区高田馬場1-2-12
㈱アンフィニ関東
〒173 東京都板橋区大山西町3-12
㈱アンフィニ南東京
〒105 東京都港区区愛宕1-7-10
㈱アンフィニ西東京
〒167 東京都杉並区上荻2-37-12
㈱アンフィニ北東京
〒113 東京都文京区西片1-17-1
㈱アンフィニ横浜
〒221 横浜市新栄区神奈川12-16-1
㈱アンフィニ神奈川
〒221 横浜市新栄区神奈川12-16-1
㈱アンフィニ静岡
〒255 中部大機町高麗1-2-7

●中部

- ㈱アンフィニ山梨
〒400 甲府市富士見町1-4-33
㈱アンフィニ富山
〒930 富山市新庄新町20
㈱アンフィニ石川
〒921 金沢市御影町3-15
㈱マツダオート福井アンフィニ事業部
〒910 福井市文京1-25-1
㈱アンフィニ長野
〒380 長野市巾着所5-1-23

- ㈱アンフィニ岐阜
〒500 岐阜市橋2-40-1
㈱アンフィニ静岡
〒420 静岡市長沼611
㈱アンフィニ浜松
〒435 浜松市和田町711
㈱アンフィニ名古屋
〒467-91 名古屋市瑞穂区二野町3-18

●近畿

- ㈱アンフィニ三重
〒510 四日市市白須賀1-14-12
㈱滋賀マツダアンフィニ事業部
〒520 大津市電々丘1-18
㈱アンフィニ京都
〒601 京都市南区吉祥院向西町1
㈱アンフィニ大阪
〒570 守口市八雲東町2-154
㈱アンフィニ関西
〒550 大阪市西区江ノ子島1-9-15
㈱マツダオートイズミ
〒597 貝塚市麻生中1073
㈱アンフィニ兵庫
〒652 神戸市兵庫区湊町3-2-3
㈱アンフィニ奈良
〒630 奈良市三條大宮町212-2
㈱アンフィニ和歌山
〒640 和歌山市湊38

●中国

- 鳥取マツダ自動車アンフィニ事業部
〒680 鳥取市今町2-382
㈱米子マツダアンフィニ事業部
〒683 米子市西福原483-1
㈱鳥取マツダアンフィニ事業部
〒690 松江市津田町1083-1
㈱アンフィニ岡山
〒703 岡山市高屋292-1
㈱アンフィニ倉敷
〒710 倉敷市老松町5-4-48
㈱アンフィニ広島
〒730 広島市南区大州1-3-44
㈱アンフィニ山口
〒753 山口市築1-4-70

●四国

- ㈱徳島マツダアンフィニ事業部
〒770 徳島市輪田町小輪田42
㈱アンフィニ香川
〒761 高松市助使町511-1
㈱アンフィニ愛媛
〒790 松山市土居町703
㈱アンフィニ高知
〒780 高知市一宮字長池12-7

●九州

- ㈱アンフィニ北九州
〒803 北九州市小倉北区上洲津4-12-1
㈱アンフィニ福岡
〒812 福岡市博多区北恵4-9-12
㈱アンフィニ福岡南
〒830 久留米市東原町字井町910
㈱佐賀マツダアンフィニ事業部
〒840 佐賀市下田町4-6
㈱アンフィニ長崎
〒852 長崎市赤迫町577
熊本マツダ自動車販売㈱アンフィニ事業部
〒861-41 熊本市南高江町与名1555
㈱アンフィニ熊本
〒861-41 熊本市南高江町848
㈱アンフィニ大分
〒870 大分市新具12-25
宮崎マツダ販売㈱アンフィニ事業部
〒880 宮崎市丸山1-118-1
㈱アンフィニ宮崎
〒880 宮崎市大塚町池之内1076
㈱アンフィニ鹿児島
〒890 鹿児島市与次郎1-4-16
沖縄マツダ販売㈱アンフィニ事業部
〒901-21 浦添市勢理家456



バイヤーズガイド

愛しの「セブン」が 全身メイクアップ

レポート：石野良太郎



▲タイプX。レザー仕立てのレッドシートは、Xだけに許されたエクイップメント。

明快なコンセプト。開発 スタッフの情熱ひしひし

値段を見るかぎりは大幅な値上げに見える。しかし、内容をよく観察すれば、「お値段相応」以上だと分かる。そして、ステアリングを握ってみると「安い」と感じる。

アンフィニRX-7というクルマは、たったこれだけの文章で説明できる。

もちろん「スポーツカー」とはそもそもどんなクルマであるべき、その条件をRX-7はこうのよう

に満たしており、人と機械の一体感や連繋するこの楽しさや楽しさを演出する……などと言ったことをかたむけることである。

文句なくお薦めのスポーツカーが登場した。値段は360〜450万円（全国統一）。とにかく、いちど「アンフィニ」ディーラーへ出かけて、このクルマに触れてみて欲しい。これだけの「気持ちよさ」を、この値段で、しかも量産してしまうのだから日本はスゴイ。ヨーロッパに比べると、モータリゼーションではその3分の1の歴史しか持たない日本だが、ロータリー・エンジンをモノにし、こんなクルマを作ってしまったのだ。

合と情熱を注ぎこんだクルマになるのだらう。筆者はステールモデル以外にクルマを作ったことはないが、新しいRX-7のステアリングを握っていると、クルマを通して作った人たちの考えや執念みたいなものを感じる。

ハッキリいって、スガイルインGT-R（現在の）以来の感動だったクルマは久しぶりである。価格は360万円から450万円。前作は209・8万円1323万円だったから、ざっと見て150万円程度のアップだ。その中身は、エンジン最高出力の24%アップ、それに見合ったシャシー、サスペンションおよびブレーキ性能の向上、約100kgとより大幅なボディ軽量化、装備の充実といったところ。

とにかく、すべての点で確実にレベルアップした点を強調したい。本来、フルモデルチェンジとはこうあるべきだ。

——と、あまり褒めてばかりいるわけにはいかないで、いろいろのうちにグレードごとに装備をチエックしたところ、このクルマを分析してみよう。

グレードは3種。最上級 Xにスポイラーの有無が

グレードは「タイプS」「タイプR」「タイプX」の3種。タイプRはスポイラー付きとスポイラー無しを比べる。機軸体系は「ツッキリ」と総り込まれ、エンジンと車軸の間に「X」がある。このクルマのスポイラーは、これだけ十分に、ちなみに、カブリオレはしばらく田舎でベールにタイアップが先られる。

では、全車共通の装備を挙げて

みよう。以下に項目別でまとめた。

外観Ⅱハロゲンヘッドランプ
アルミ製ボンネットフッド・電動リフトリアミッドアミラー 開閉時間調整式フロントワイパー 開閉リフトワイパー・オートウォッシャー・ハイマウントストップランプ タイム付きリヤウィンドウ・デフォックガー サイドシル耐ビキリ塗装 エアロアンダーカバー

内装Ⅱ本革巻ステアリングホイール&シフトノブ アルミ製ブレーキ&クラッチペダル コンソール側ニールパッド 軽量メタリックペイント（前後） ワンタッチシートベルト（前後） ワンタッチ機構付きパワーウィンドウ ドアロック マップラック付サドルミラップ 助手席パニティミラー（化粧板） ラゲッジルームランプ リヤリヤバックレジストレイラツゲージルームランプ

計器盤Ⅱパネルライト明る調節機能 イグニッションキー照明 ドアキー 照明 油圧計、ダイヤル式空調モードスイッチ オートエアコン サンガラスポットF M/A M電圧モニター タイムメーター デュアルパニティ受信システム&パワリアンテナ

メカニズムⅡ4輪ダブルウィッシュボーン・サスペンション・フロントリヤのスタビライザー 4輪ベンチリーテッドディスクブレーキ 4輪ABS（4輪サンリ3チャンネル式）4輪ABS SD（リミテッドスリップコントロール）エンジン回転数感知型パワーステアリング

安全関連Ⅱ後席3点式シートベルト サイドインパクトレム（横方向の衝突から乗員を守るドア内部の補強材）2重アクセル

■アンフィニRX-7 車種体系／価格一覧

2ドア・クーペ			
●RWD 654cc×2 13B-REW	タイプS	5MT	360.0
		EC-AT	370.0
●RWD 654cc×2 13B-REW	タイプR	5MT	365.0
	タイプX	5MT	434.0
	スポイラー無	EC-AT	444.0
	タイプX	5MT	440.0
	スポイラー付	EC-AT	450.0

■エンジン主要スペック
13B-REW 直列4気筒 2259cc/5500rpm 無負荷1600rpm/5500rpm
(注) 単位：万円（全国統一）メーカー希望小売価格、消費税含まず
EC-AT＝電子制御4速オートマチック

リターススプリング ロールオーバー 燃費吹出し防止装置 ロールオーバー抑制 シーベルト未装着警告 室内環境化その他ⅡP.D.F.（パワーウィンドウ）リヤ・ストラップ トワラーバー オイル・ストラス ガス封入式ドアパル 8×16アルミホイール 軽量スベアタイヤ（専用アルミホイール付き）アルミ製ジャッキ

これがすべて標準装備される。整備のレベルは先きの「リミテッド」グレードに匹敵する。それでも、単に「重量増加をまねいているだけ」という余分な装備はない。電子制御装備を多く採用していないのも特徴だ。エンジンの制動系はコンピュータを使ったものだけ、これは正確な燃焼と効率のためのシステムであり、タイポロジーの持ち主エンジンでは必要不可欠のもの。

サスペンションやステアリング系は信頼性とスポーティ性を重視して、電子制御を使わないシステムでまとめられている。電子制御と

■アンフィニRX-7 主要車種購入金額見積例

單位：円

取扱い販売会社：全国の アンフィニ系販売会社 国内月販目標：約1200台	タイプS (5MT)	タイプR (5MT)	タイプX スポイラー無 (5MT)	タイプX スポイラー付 (EC-AT)
機 種 呼 称	JAA110	JAE210	JAD31L	JBD31M
●車両本体価格	3,600,000	3,850,000	4,340,000	4,500,000
●付属品合計金額	76,800	76,800	76,800	76,800
内〔プロアマツァ〕※	58,500	58,500	58,500	58,500
訳〔スカフプレート〕※※	18,300	18,300	18,300	18,300
●オートエアコン	テンゾア標準装備	テンゾア標準装備	フルオート標準装備	フルオート標準装備
★店頭現金優価格	3,676,800	3,926,800	4,416,800	4,576,800
●自動車取得税	162,000	173,200	195,300	202,500
●自動車重量税(3年車検)	56,700	56,700	56,700	56,700
●自動車税(3ヵ月分)	9,800	9,800	9,800	9,800
●自賠責保険料(37ヵ月分)	54,550	54,550	54,550	54,550
●付帯費用	42,300	42,300	42,300	42,300
●諸費用計	325,350	336,550	358,650	365,850
★購入金額合計	4,002,150	4,263,350	4,775,450	4,942,650

〔注〕：この見積例は、東京都内で平成3年12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／車庫証明諸費用／納車費用が含まれていますが、これは付属品全額同様、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っていません。※と表示については、このページの写真を参照してください。

▲フロアマットA(※)は、アキスミンスター織を生かした柔らかな質感を特徴とする。防水性、耐摩耗性に加え、静電防止効果も発揮。5万8500円(取付費込み)でオプション設定のアイテム。



▲スカッフプレート（※※）は、乗降時に発生しやすいサイドステップのキズや汚れをガードするもの。ドアオープン時の演出効果も高い。アルミ製でゴールドのRX-7ネーム入り。こちらも純正オプションのひとつで、1万8000円（税込）で販売。

さて、以上の結果から50～85センチンを構成したタイプBは5Mで26.0万円、4ATは5Mで7.0万円、オーデイは5Mで3.5万円、ターヤは2と50R16の標準ではフルプライク。フロントにはリスポーラー、フリアン(OP)だが、ABSもオプションに付いている。

この上の「タイプR」は5Mのみを設定し38.5万円。その分見返りも9万円増える。この分見返りは8万歩、外観ではフロントのブレーキエアダ付きリスポーラー、リアウィング、ブ

なども合わせて考えると、必ずしも電子制御がいいというのではない。スポーツカーの場合、自分でマシンをコントロールする楽しさや、自然なフィードバックが最も出す「気持ちよさ」も大事なポイント。マツダがRX-7で見せかけた設計思想は十分に納得できる。

しかし、インテリア装飾はイン
ンとグレンジアップし、SRVに
インパルスシステム、オートス
ドコンソール（急速走行装置）
オデッセイが追加された。
さらに、エアロはフルオート
タイプとなり、ルーフには外側
ライド式サンルーフが装備さ
室内へ音響光入を防ぐサイレ
トバックが加えられた。
とくに目にしたのがオデッ
オ。このメロウ純正音質が
オは、決して音がでないに

だ。価格は5MTで43.4万円、4ATで44.4万円。「タイプS」より74万円、「タイプR」より49万円高い設定。

クルマの性格は、「タイプS」の延長線上に位置する豪華版スポーツ。そのため、「タイプR」に装備されるハードダンパー、ツインオ

格を考察してきたが、今回のスウェーデンは全く旬な「タイパー」を選ぶ、「コア」「GTOなど」をスタブ・ファインマンのいいGTカーには多いが、本格派スポーツカーという意味では「スカリアーTとXの80万円以上より安く、Eに10万円も上り、個性や差やスタイルリングの好む価値観は変わる」といわれる。日本では「スポーティ」としての意味は十分だ。

問題は、このクルマを『精神的に乗りこなさないと』いう「金」さえあれば、どんなクルマにも乗れる」とは、正論でもあり、誤りでもあるのだ。

しても、筆者ならこれ以上の音を
(音作りの趣味も含めて) 出す自
信はあるが、このままでもいいと
思う。コストを考えれば安い。
また、「タイプX」にはスポイラ
ー付きもあり、こちらは5MTが
440万円、4ATが450万円
となる。

が装着される。フロントのストラットタワーバーも標準装備だ。以上が「タイプR」の装備。変更点を見れば分かるように、「タイプR」の性格は走りの性能を追求したハード・バージョン。この25万円は安い。

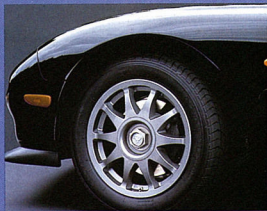
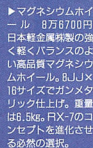
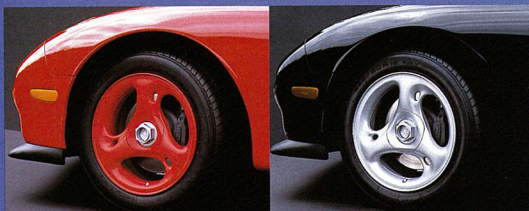
最上級グレードは「タイプX」

状態て試聴する評論家が多いのに、はビックリする。走行雑音のなかで、どれだけ「いいムードで疲れて、さえない音を出すか」がカーオーディオの基本であり、その意味で「タイプX」のオーディオはマルなのだ。

もちろん、自分でセットアップ

機能面では、オイルクーラーが専用のツインタイプとなり、シヨックアブソーバーは、ハイタイプが追加され、シート地はラックスウェードに変わる。タイヤは225/50ZR16サイズのブリヂストン「エクスペディアS-07」が装着される。

が、RX-7のためにBOSE社が設計したスピーカシステムはグッド。ドアマウントのフロントユニット、リヤのダクト付きユニットともに、「走りながら聞く」というシチュエーションをよく考えている。





ヘッドランプ 3772003 プロジェクタータイプでフ
ロントマスクの表情をより個性的に仕上げる効果がある。



■アクセサリ&ドレスアップパーツ・ガイド
いわれてうれしい
「好きモン」の勲章

※印の商品に本体価格、無印の商品は取付込みの価格
いずれの商品にも消費税は含まれません。

新型REX7開発陣の
スポーッサーにと
そのほとんどかっ

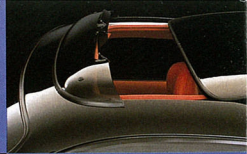
※印の商品は本体価格、無印の商品は取付費込みの価格で、いずれの商品にも消費税は含まれません。

[illegible]

解説：青山尚暉



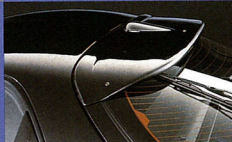
◀リヤウインドウフィルム 6800円 リヤへ差し込む層しを和らげる。RX-7ネーム入り。



▲サンルーフバイザー 1万4400円 風の巻き込みを防ぎ、ベンチレーション効果もサポート。アクリル製。

▲マッドフラップ フロント用、リヤ用各1万4600円 タイヤの跳ね上げる小石、ピッチ、泥などからボディを守る。ボタニ色に合わせて用いる。

▶シートカバー 2万5800円 シンブルでスポーティなデザイン。RX-7のネーム入り。



◀リヤウインドウバイザー 2万7700円 純正ならではの一体デザイン。空気の整流効果もある機能パーツ。

AGGRESSIVE KIT



▲スノーブレード 1本 3800円 ※ワイパーの凍結を防ぎ、寒冷地での安全視界を確保。



▲システムキャリア・ベース 3万3800円 積載重量20kg。スキー、サーフボード用への発展も可能である。



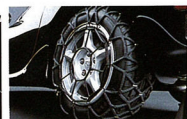
▲アグレッシブ・キット セット価格4万4000円 (タイプX、Sに適用) アルミアクセルペダル 3800円 アルミフットレスト 4700円 よりハードなスポーツドライビングに欠かせない滑り防止機能を持つペダル、ストラットタワーバー 3万1800円 フロント部の剛性をアップ。ステアリングフィールをより確実なものに向上させるスポーツ派アイテム。



▲フロアマットB 3万5000円 オーストリア・フォルポ社製の最高級仕様。内装色に合わせてレッド、ブラックの2色を用意。



▲PEWAG チェーン 2万7000円 ※ 耐久性、耐摩耗性に優れた金属チェーン。両面可。



▲サイルチェーン 3万6000円 ※ 合成ゴム使用の複型ネット状のチェーン。公道での走行性能、制動性能を確保する。

▼CDオートチェンジャーシステム (コマンドー部) システム価格1万7800円 6枚のCDを連続。この写真はコンソールにビルトインしたコマンドー部。下の写真はオートチェンジャー。



▲CDデッキシステム 6万3000円 タイプX標準装備品と同一のシングルCDデッキ。トランクスペースを重視するなら、CDチェンジャーシステムがよりベスト。パナソニック製。8cm・12cmCD対応。



▲CDオートチェンジャーシステム システム 価格7万8200円 CD6枚を連続演奏。コマンドー部がリモコンタイプなので、コンソール内に液晶TVなどをビルトイン可能。省スペース型である。

▲上の写真のCDオートチェンジャー部。薄く小型のため、トランクスペースを有効に使うことができる。6連装、12cmCD対応でリポート、ランダム、スキャン機能付。重量は2.5kg。



▲カーゴルーメン 9700円 カーゴルーメンの荷物を固定するPPテープ製バネ。



▲キーホルダー 5000円 ※ 13B ロータリーをデフォルメしたデザイン。ずっしりした重みがある。

▶ ハンドステップ 5800円 ドア開口部に装着。乗降時の手の汚れを防ぐレザー製。



▲選星カラー-TV 12万8200円 4インチ画面でコンソールにビルトイン。TVユニットのすべてを集約した省スペース型。不使用時はヨレになり、コンソール内に収納できる。リモコン別売4200円。ビデオ端子など装備。

Back Number

モーターファン別冊「ニューモデル速報」シリーズは、下記のとおり在庫があります。購入ご希望の方は、お近くの書店に注文するか、本代と送料を現金書留（切手でも可）で、三栄書房・販売部宛にお申し込みください。下記の表内の年月は、その本の発売時期を示します。

- 新型ステアレットのすべて (‘90年1月)
 - シラのすべて (‘90年3月)
 - 新型タセル/コルサ/カロラIIのすべて (‘90年9月)
 - サインズのすべて (‘91年1月)
 - RVHのすべて (‘91年2月)
 - USアコード・ワゴンのすべて (‘91年4月)
 - 新型シアラのすべて (‘91年5月)
 - ホンダ・ビートのすべて (‘91年5月)
 - マツダ・セプテアアのすべて (‘91年5月)
 - ユース・プレッシュのすべて (‘91年6月)
 - Barnett / セラのすべて (‘91年6月)
 - 新型カロラ・シブスプリンターのすべて (‘91年6月)
 - 新型シロッド/グロリアのすべて (‘91年6月)
 - 新型シマのすべて (‘91年9月)
 - 新型シックのすべて (‘91年9月)
 - アルファロメオSVXのすべて (‘91年9月)
 - 新型プリウズのすべて (‘91年10月)
 - 新型ブルーバードのすべて (‘91年10月)
 - クロススのすべて (‘91年10月)
 - 新型ミラージュジュランサーのすべて (‘91年10月)
 - 新型クラウンのすべて (‘91年11月)
 - 印は定価のすべて (‘91年11月)
- 印は定価340円、◎印は定価390円(いずれも送料260円)で、定価には消費税を含みます。

特製バインダーのご案内



●特製バインダーにセ
ットすると、大切なニ
ューモデル速報を傷め
ることなくスマートに
保管できます。

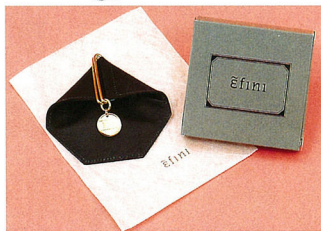


▲アンフィニRX-7テレホンカード
(10名) 海外ロケの緊迫感に満ちた
カッ飛び走りの正面カット。光の当
たり加減で、左のヘッドランプだけ
がハイライトを受けてピカッと光っ
ているのも迫力タップリ。



▶アンフィニ・キーホルダー(10名) 革製キーホルダー。瓢箪型の革部分の中央にスポンジが入っていてセクシャルな感触はなかなか。オリーブドラブの色遣いも渋好みにウケそう。

◀コインを収納するとこんな具合に。2本のレールとボタンの位置関係にご注目。



▼▶アンフィニ・アタッシュケース(3名) 10月16日に催されたアンフィニ・チャンネル&アンフィニ取扱い車種のプレス向け発表会で配布されたノベルティグッズのビニール張りアタッシュケース。縦330×横450×幅80mmと使い勝手は抜群。3方向からのカットから実物を思い浮かべてみてください。



▲アンフィニ・コインケース(10名) アクセント
使いの丸いボタンを外し、ゴールドの2本のレ
ール上を滑らせていくとやっとオープンOKとな
る革製コインケース。そんな寄道的プロセスを
楽しめるフランクなアナタに。



●応募要項：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1点明記のうえ、右下の応募券を貼って下記宛にご応募ください。なお、本誌への意見、感想なども書き添えてください。抽選によりプレゼントいたします。

●宛先：〒169 東京都新宿区北新宿4-8-16 株式会社書房
『新型RX-7のすべて』プレゼント係 締切りは12月24日
までの消印有効。なお、当選の発表は商品の発送をもって
代えさせていただきますので、ご了承ください。

新型RX-7
プレゼント
応募券

安全は私達の願い
安全速度で安心運転。シートベルトも忘れずに。

Type Y Type B Type

Type X Type B Type S

▲はセットオプション(翌年1月より生産開始)

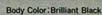
(注) G1：電子制御の構造で燃費・騒音減速性能など新車型に比べて向上。ハイブリッド、プラグインハイブリッド、電気自動車は別枠で評価される。燃費はWLTCモードでの数値であり、実際の走行時の、気象・道路状況、乗員などの条件により異なる可能性がある。●燃費計：印刷版の色により付加価値が異なり、内装色や工具と合わせて見えることが可能である。詳しくはホームページのカラーサンプルをご覧ください。
このエンジン出力表示には、ネット値とクロスオーバー値がある。「グロス」はエンジン単体で測定したものであり、「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同条件下で測定したものです。同じく「G1」表記の出力表示は、[「Gross」](#)および[「Net」](#)という表現があり、[「Gross」](#)は「Gross Power」(全負荷電力)を指し、[「Net」](#)は「Net Power」(軸負荷電力)を指す。

このカタログについてのお問い合わせは、お近くのアンフィニ販売会社または、アンフィニコールセンター ☎0120-286419へどうぞ。 製造事業者名/マツダ株式会社 〒100 東京都千代田区千代田1-1-7 このカタログは1991年10月現在のもです。 EK B110 91110

Leather
(Black)

- スーパープレミアムミュージックシステム
(CDプレーヤー1台)
- ハインコット塗装
- 電動アウタースライドサンルーフ
- SRSEエアバッグ
- リアパッケーゼトレイ
- オートスピードコントロール
- フルオートエアコンディショナー
- 軽量本格パケットシート(本革)
- プロジェクトワイルドロゴエンブレム
- 225/50R16 92Vハイグリップタイヤ
- 8J×167mmホイール

- スーパープレミアムミュージックシステム
(CDプレーヤー1台)
- ハインコット塗装
- 電動アウタースライドサンルーフ
- SRSEエアバッグ
- リアパッケーゼトレイ
- オートスピードコントロール
- フルオートエアコンディショナー
- 軽量本格パケージシート(本革)
- プロジェクトワイルドハロゲンフォグランプ
- 225/50R16 92Vリアタイヤ
- 8J×167mmホイール



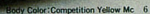
Luxe
Suede

- フロントスピーカー（ブレイクエダクト付）
- フローティングダウジング
- プロジェクター・ハードン・フィルム・ガラス
- オートエアコンディショナー（テンプオート）
- 軽量本格・バックスリット（ラックススエード）
- FM/AM/電子チューナー＋電子制御FMロック
- カセットデッキ＋25W X5.5スピーカー
- ツインオートブレーカー
- 高出力入式リジッドモードダンパー（HARD）
- フロントリアストラップバー
- 225/50ZR16リジッドタイヤ
- +81 X16リアホイール



Full
Fabric

- アルミボートネットワーク
- 4W-ABS
- 本草系スティング&シフトノブ
- エンジン回転数感応型パワーステアリング
- オートエンジンディショナー(テンパロック)
- 軽量本格バケットシート(フルフラット)
- FM/AM電子チューナー+電子制御フルレンジ
カセットデッキ+23W X5+5スピーカー
- リサードラットバー
- トルセンLSD
- 225/50R16 92Vラジアルタイヤ
+211mm X 16mm +4mm



	Vintage Red				
		Silver Stone Me.			
		Brilliant Black			
		Montego Blue Mc.			
		Competition Yellow Mc.			
TYPE X	Leather (Black)				
	Leather (Red)				
TYPE R	Luxe Suede (Black)				
TYPE S	Full Fabric (Black)				

“トルセン”はDK GLEASON INCの登録商標です。



- ダッシュボード/センターコンソール/ドアトリムがドライバーをカプセルのように包み込む、刺激的でタイクノコクピット造形。
- ドライバーの体に付かず離れずの位置と形状を持つドアトリム。大きな横Gに対する安定姿勢の保持に寄与する。
- 前後・横方向ともに体の不意な揺れをしかりとサポートするシート。センターコンソール側に設けたニュー〈膝〉パッドとともに、クルマとのシニアを一体感を増幅する。
- Type Xのフロントシートはしなやかな高品質本革。インテリアカラーには、スポーツカーの伝統的な色であるブラックとレッドを用意した (Type Rはラックススエード、Type Sはフルアブリック。ともにブラック)。
- 圧倒的な重低音&高密度サウンドを実現した、世界初のスーパープレミアムミュージックシステムを搭載 (Type X)。なかでも、BOSE社と共同開発したアコースティックウエーブシステム (センター×1/ドアトリム×2/リア×2の合計5スピーカーシステム) のリアスピーカーには、スーパーウーハー×2 (対面配置) を総延長2.7mの屈曲した共鳴ダクトに配したアコースティックウエーブガイドを採用。
- 共鳴ダクト内1:3 (長さ比) を持つこのシステムが、500ℓエンタロージヤー+1000Wハイパワーアンプに相当する高音質&低歪率を実現。大音量時はもとより、ボリュームを絞っても音の粒立ちのいいクリアでダイナミックなサウンドを再現する。



- インストルメントパネルからセンターコンソールまで、情報・操作系のすべてをドライバー側に傾斜させたドライバーオリエンティッド・デザイン。
- 大径のタコメーターを中央に据えた独立型のメーターナセル。レーシングマシンと同じ全メーターをやや下向きの角度でマウントし、さらに外周にクロームリングを装着。視認性の高さを追求している。
- 3本スポーク本革巻ステアリングホイールは、ステアリングの向きを手のひらで直感できるよう、グリップ位置に触感の異なるディンプル処理を施した。また、偏心オーバル断面としグリップ感のよさを徹底追求した。
- 5段マニュアルシフトは、手首のスナップだけで素早く直線的に操作できるショートストローク設計。しかも、シフトノブの一部にステアリングホイールと同じディンプル処理を施し、操作系における触感の統一化を図った。
- オートマチックのセレクターノブはガングリップタイプ。マニュアルライクなレンジセレクトが可能なホールドモード機能を、より積極的に活用することを前提としている。
- ヒール&トウのしやすいペダル配置はうに及ばず、アクセル＝樹脂製、ブレーキ&クラッチ＝アルミ製として軽量化を徹底追求。この軽さが、ペダルの操作フィールをよりリアルでダイレクトなものとしている。
- ウインドーシールド越しに見えるフロントフェンダーの盛り上がり、タイヤ位置を明示、シビアなライン取りに対応する造形だ。

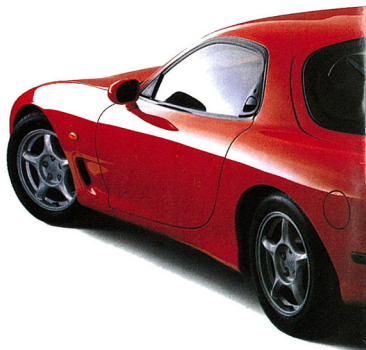


PHOTO: Type R BODY COLOR: VINTAGE RED



あとは、ドライバーだ。







11 - Photo Type R - Body Color: Vintage Red - driven by Pierre Daudonne













R T S C A R



PHOTO: Type R BODY COLOR: VINTAGE RED

T H E S P O

スポーツカーに昂る

そのクルマを名実ともにTHE SPORTS CARとするために、男たちは全身全霊を捧げた。彼らはスポーツカーにおける純粋さを志し、“ワインディングロードで本領を発揮する運動性能”を探究した。鍵となるのは、絶対的な軽量化と出力アップ、そして高い限界とコントロール可能なハンドリング特性の獲得であった。かくして、ēfini RX-7は誕生した。最高出力255ps/6500rpm(※※)2ローター13Bエンジン、前後重量配分50:50、パワーウェイトレシオ4.90kg/ps(Type S・5MT)、4輪トーコントロールの機能をさらに進化させた4輪ダイナミックジョイントローコントロール+オールアルミ製4輪ダブルウィッシュボーンサスペンション、それらと表裏一体に造形された独創のスポーツカーシルエット。その“純粋さ”と“速さ”は、日常の理性的なシーンであるいはサーキットで、かつてない刺激に充ちた昂りとなって表われるだろう。そしてēfini RX-7を創り上げた男たちは、その昂りをスポーツカーの本質を知るドライバーと分かち合うことを、夢みているのである。



※ ※ ※とは、エンジン室裏面に搭載した状態とほぼ同等条件で測定したものです。

ẽfini RX-7



モーターファン 別冊
ニューモデル速報

平成3年12月21日発行
〒104 東京都新宿区北新宿4-8-16
発行所・株式会社三栄書房
03(3364)3812
発行人・鈴木脩己