国際的に権威のあるデザイン賞をダブル受賞した機能美に注目！

4代目ロードスターは、女性にもオススメの正統派ライトウエイト・スポーツカー！

mazda

4代目（ND型） MAZDA ROADSTER

マツダ株式会社　ロードスター開発責任者

中山 雅氏　インタビュー

1989年にリリースされて以来、同一モデルとしては異例のロングセラーを誇る「マツダ ロードスター」。4代目となる現行型（ND型）は、これまで以上に原点回帰を強く意識したモデルです。そんなND型の開発責任者である中山氏に、改めてロードスターの魅力を伺ってきました。

Text&Photo：Yuichiro Ohara

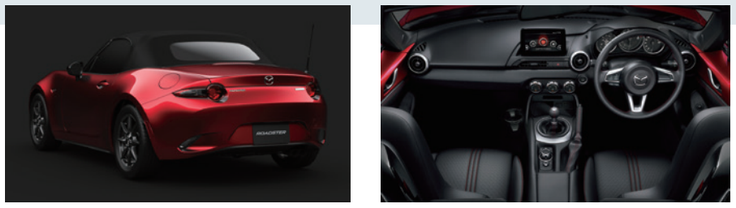
ダウンサイジングは原点回帰のため

小原　4代目（ND型）ではボディもエンジンもダウンサイジングされていますが、これにはどのような想いが込められているのでしょうか。

中山氏　ロードスターは約30年間続いている貴重なネームプレート（モデル）ですが、これはライトウエイト・スポーツカーというコンセプトを頑なに守り続けてきたからこそ、お客様に支持されてきたのだと考えています。ただ、どのモデルもそうですが、モデルチェンジを重ねていくとボディもエンジンも少しずつ大きくなる傾向があります。ND型の開発にあたっては、このまま同じことを繰り返していたら肥大化し、ライトウエイト・スポーツカーというコンセプトを維持するのが難しくなると考え、思い切ってダウンサイジングの方向へ舵を切りました。

新型車の開発には膨大なコストが掛かりますが、その中でもエンジンは一番大きなウエイトを占めます。したがって、新エンジンを開発すると、お客様へ相応の負担をお願いしなければなりません。それはマツダとしても誠意のある方法ではないと考え、デミオやアクセラで使っている「SKYACTIV-G 1.5」を搭載することにしました。

その甲斐もあって、ND型の全長は初代（NA型）よりも短い3915㎜、重量もベーシックモデルの場合は初代と同等の990㎏を実現できました。つまり、今回のダウンサイジングによって、初代が見ていた方向（原点）へ着実に回帰できたと考えています。



ご自分の名刺に直筆のサインを書き添えて渡してくださるなど、気さくな一面を見せた中山氏。その一方でクルマの話になると真剣な眼差しになり、ロードスターへの熱い想いを語ってくれた。

PROFILE

中山 雅●なかやま・まさし
マツダ株式会社 商品本部主査兼デザイン本部チーフデザイナー。
1989年マツダ入社。2000年にデミオとRX-8のデザインを手掛け、2009年にはCX-5のチーフデザイナーを務める。2011年にロードスターのチーフデザイナーとなり、2016年7月からは同車の開発責任者を兼務。

実車の前では、デザインについて体を使って分かりやすく解説してくれた中山氏。改めて見ると前後のオーバーハングは極端に短く、人馬一体への想いが強く感じられるデザインだ。

乗り心地の良さはロードスターの伝統

小原　乗り心地は比較的マイルドな印象を受けましたが、これはND型独自の味付けなのでしょうか。

中山氏　まずシートですが、ND型ではバネを使用しない吊り下げ式のシートを開発しました。このシートは部位ごとにテンションの異なるネットを配置し、運転に必要なサポート性能とコンフォート性能を両立させています。

スポーツカーでは足回りや操作系を堅めにセッティングをするのが一般的ですが、ロードスターはスポーツカーの間口を広げたいため、比較的マイルドなセッティングにしてあります。これは初代から変わらない伝統ですが、ND型では吊り下げ式のシートとの相乗効果もあって、さらに乗り心地が良くなっています。したがって、女性にも安心して乗っていただけるスポーツカーに仕上がっていると思います。

ソフトトップとRFは方向性が異なる

小原　ロードスターにはソフトトップとハードトップ（RF）の2タイプがありますが、それぞれの方向性についてお聞かせください。

中山氏　正直、RFの開発にあたっては、社内でさまざまな意見があったことは確かです。しかし、結果的にはカニバリゼーション（※自社の商品・サービスが自社の他の商品・サービスを侵食してしまう現象）は一切発生せず、ソフトトップとRFのお客様は見事にセグメントできています。

オリジナルモデルのソフトトップは、オープンカーとしての利用がデフォルトで、必要に応じてルーフを閉めることができるクルマ。これに対して後発のRFは、ハードトップとしての利用がデフォルトで、必要に応じてルーフを開けることができるクルマという正反対の位置付けにしました。

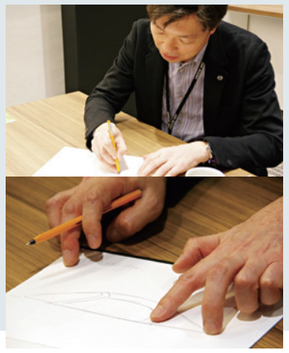
この結果、ソフトトップはオープンタイプのスポーツカーを好むマニア層向け、RFはスポーツカーを日常の足としてお洒落に乗りこなしたいコンフォート層向けという具合に綺麗に棲み分けができました。実態としては、ソフトトップはマニアの方のファーストカーとして、RFは若干、生活に余裕のある方のセカンドカーとして乗っていただいているような気がします。

権威あるデザイン賞をダブル受賞

中山氏　「ひとつ自慢話をしていいですか？」（笑）

ドイツには「reddot design award」という世界的に権威のあるデザイン賞があるのですが、2015年にソフトトップがプロダクトデザイン部門の最高位であるベスト・オブ・ベストを獲得。しかし、それだけに留まらず、今度は2017年にRFが同賞のベスト・オブ・ベストを獲得しました。おそらく、同一ブランドで2度も権威あるデザイン賞の最高位を受賞した例は他にないと思います。

これはソフトトップとRFが全く別物のクルマに見える証拠であるわけで、デザイナーとしても開発責任者としても大変嬉しい出来事でした。



上：デザインの話になるとスケッチを交えながら、より一層楽しそうに説明してくれる中山氏。まさに「魂動デザイン」の実演だ。
下：デザインの説明中にスケッチしてくれた絵。中山氏はプロのデザイナーだけあって、大変美しい絵を描いてくれる。スタッフ一同感動！

インタビューを終えて

今回はND型の試乗と併せて開発責任者の中山氏からさまざまなお話を伺いました。その中で強く印象に残ったのは、やはりデザイン賞のお話。ロードスターはライトウエイト・スポーツカーという性質上、スペックや機能面に視線が行きがちですが、今回のND型はマツダというメーカーの枠を飛び越えて、日本が世界に誇ることのできる素晴らしい機能美を持ったスポーツカーであることを再認識しました。

ロードスターには、従来のソフトトップに加え、エレガントさを併せ持ったRFもラインアップされています。どちらのモデルを選ぶのかは、お客様の感性次第。お時間のある時に、ぜひマツシマのショールームへお越しください。

小原 裕一郎　Yuichiro Ohara
モータージャーナリスト/マーケティングコンサルタント（フリーランス）
ビデオリサーチ → ニールセン → Yahoo! Japanを経てフリーランスに転身。マーケティングや広告が本職だが、1990年代からモータージャーナリストとしても活動しており、とりわけ4WDやSUVには造詣が深い。