



2019日本自動車殿堂 歴史遺産車

日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車を選定し
日本自動車殿堂に登録して永く伝承します

Cars that blazed the trail in the history of Japanese automobiles are selected,
registered at the Hall of Fame and are to be widely conveyed to the next generation.

マツダ／ユーノス ロードスター

MAZDA/EUNOS ROADSTER

Roadster

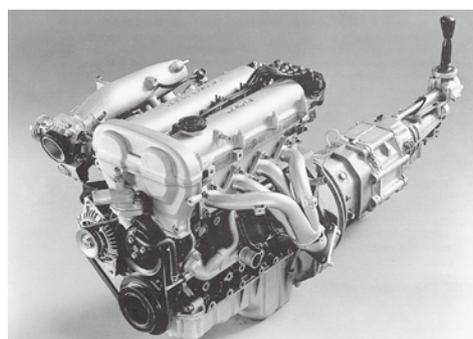


ライトウェイトスポーツカーの復活に大きな影響を与えた初代ロードスター。累計生産台数は100万台を突破し、
今もギネス記録を伸ばし続けている。

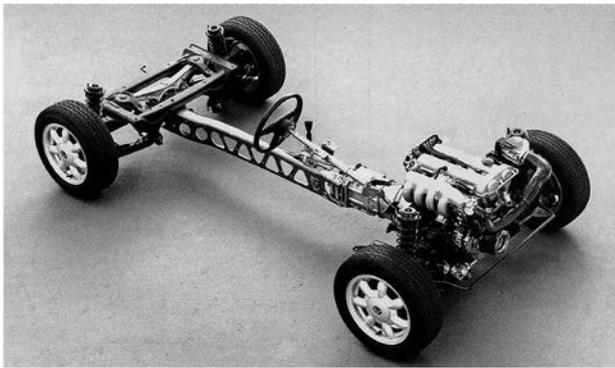
マツダ／ユーノスロードスター(1989年)主要諸元

全長	3970mm	型式	E-NA6CE
全幅	1675mm	エンジン型式	B6-ZE[RS]型
全高	1235mm	駆動方式	後輪駆動
ホイールベース	2265mm	エンジン	水冷直列4気筒・DOHC16バルブ
トレッド(前)	1405mm	ボア×ストローク	78.0×83.6mm
トレッド(後)	1420mm	総排気量	1597cc
車両重量	940kg (1000kg)	圧縮比	9.4(9.0)
乗車定員	2人	最高出力	120ps/6500rpm (110ps/5500rpm)
最高速度	—	最大トルク	14.0kg-m/5500rpm (14.0kg-m/4500rpm)
最小回転半径	4.6m	サスペンション(前)	ダブルウィッシュボーン式
登坂能力	—	サスペンション(後)	ダブルウィッシュボーン式
タイヤサイズ	185/60R14 82H	変速機	5MT(4AT)
		価格	185万円=5MT

()内は4AT (価格はスペシャルパッケージ装着車)



ファミリア用の横置きエンジンを縦置きに変更し、特性を高回転型に改良してロードスターに搭載したB6-ZEエンジン。トランスミッションは既存モデルから流用された。



日本で初めて採用されたパワープラントフレーム(PPF)。トランスミッションとデフを結合する強固なフレームで、マツダの開発陣が目標とした「人馬一体」の走りに重要な役割を果たした。サスペンションは、前後ともダブルウィッシュボーンを採用している。

■30周年を迎えたマツダ ロードスター

1989年に登場したマツダ/ユーノスロードスターは、世界中のカーマニアに感動を与えるとともに、30年後の今も変わらぬコンセプトを維持している類まれなクルマである。近年、初代ロードスターオーナーを愛するユーザーが、さらに長期間楽しむことを可能にしたマツダ公式のレストアプロジェクトが始まったことからこの車の人気の高さがうかがえる。

小型オープン2シーターの母国ともいえるイギリスのMGやトライアンフなどのメーカーは、ロードスター誕生のかなり前から新しいオープン2シーターモデルへの挑戦を断念していた。その理由は、最大の市場であったアメリカがオープンカーに関する安全規制変更を提案したからだ。フィアットやアルファロメオなどのイタリアの主要メーカーも同様に新しいモデルの開発は行なわなかった。アメリカではタルガトップはあまり流行らず、新しい規制に従って車のサイズが大きくなり、オープン2シーター市場は消え去ったように見えたが、実際にはそのマーケットは眠っていたにすぎなかったのである。1980年中盤、そのような状況の中でアメリカ人モータージャーナリストによるマツダへの動機づけもあり、「自動車文化論」を唱えてきた当時のマツダの山本健一社長によって、ライトウェイトスポーツカー開発に対する英断が下された。

しかし、世界の自動車市場から消え去られていたオープン2シーターの開発は、すべて白紙からのスタートであった。そしてライトウェイト2シーターのスポーツカーを現代に復活させるという、この難しい課題にマツダの技術者達は挑戦することになった。この開発は、困難を極めるが、主査の平井敏彦氏を中心とし



ロードスター誕生に大きな影響を与えた自走可能なプロトタイプ車。ファミリアをベースにして製作され、米国カルフォルニアの市街などを試走した。

た開発メンバーの情熱と努力によって誕生したロードスターは、まさに眠っていた市場を掘り起こす結果となった。

1989年の米国のシカゴショーで初公開された初代ロードスター(海外市場向けの車名はMX-5/MIATA)は、1.6リッターDOHCエンジンと5速MTを搭載、フロントエンジン・リヤドライブ、魅力的なスタイリング、50:50の前後重量配分による軽快な走りとハンドリング、オープンエアードライビングなど、他に類を見ないほどの「車を操る楽しさ」を提供して、顧客を魅了するとともに、日本の技術水準の高さにより信頼性の問題も過去のものとした。さらに開発陣が開発当初からドライバーと車の結びつきに対するキーワードとしてきた「人馬一体」がこの車の代名詞となり、予想をはるかに超える販売台数を伸ばし、世界中で数々の賞を受賞した。

他の自動車メーカーも初代ロードスターの成功に大いに刺激され、次々に競合するモデルを開発するが、初代ロードスターはシンプルな基本コンセプトを変えることなく、カラーやパッケージングなどで更新を図り、その手頃な価格にも起因してライバルモデルたちを寄せ付けなかった。1993年には、1.8リッターエンジンが追加され、1997年の生産終了までに、43万台以上が生産された。初代ロードスターの販売台数はギネス記録を樹立することになるが、その後2、3、4代目へと繋がり、これまでの累計生産台数は2016年には100万台を突破、世界で最も売れているオープン2シーターとしてギネス記録を更新し続けている。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)
協力:ブライアン・ロング/美穂・ロング