

スバル版 NEOハチロク“BRZ”激写成功!

MAGAZINE X

2011
12
DECEMBER

ニューモデルマガジンX NEW MODEL MAGAZINE X <http://mag-x.com>

定価 590円
[ニューモデルマガジンX
2011年12月号]
10月26日発売(毎月26日)
第27巻第12号 通巻292号

MRオープンの
次期モデル

第3のエコカー販売裏事情
ダイハツが業販店に強いる
ミラ・イース転売禁止の誓約書



すっぴんで走る
ポルシェ
ボクスター

トヨタコンパクトHV アクア完全解明

顔違いのモデルが存在! ポルテ&ラウム後継車

エントリーモデルは1.6L 次期インプレッサは155.4万円~

タント&バレット対抗車のヒミツ ホンダ新ハイトワゴン軽自動車

ベストセラーはどう変わる 解説・新型プリウス

50車種以上でたニューモデルを厳選紹介

2011フランクフルトモーターショーREPORT

L.A.&バンコクで聞いた海外クルマ事情なう

自動車
が三カルグッズ
がら批評

輸送コスト削減
の為に
張ってテスト



次期

オデッセイ

独占
SCOOP

アブソルート

Absolute

HV仕様

スポーティモデルに
新展開あり

太田哲也 クルマの 神髄



第93回 マツダ・デミオ・スカイアクティブ

Text: 太田哲也 Photo: 関根健司



単なる試乗レポートではなく、取り上げたクルマにこめられた開発者の思いや、社会的影響力、所有する喜びなど、カルチャー的側面を掘り下げる「クルマの神髄」。今回はマツダ・デミオのスカイアクティブエンジン搭載車を取り上げる。日本国内ではハイブリッドやEVの注目が高い。しかし世界市場に目を向けると、ガソリンエンジンの世代交代が進んでいる。マツダはなぜハイブリッドやEVではなく、新世代ガソリンエンジンを大きく打ち出してきたのだろうか。

新しい挑戦

以前から、僕はマツダの新技術「スカイアクティブ」の登場に大いに期待していた。ところが実際に登場してみると、巷ではさほど話題になっていないようだ。

TV・CFではサッカークーの長友選手が「ハイブリッドでもEV（電気自動車）でもない、新しいマツダの挑戦、スカイアクティブ」と訴えるが、それで革新の意味合いが通じているのだろうか。

いま、マスメディアではEVやハイブリッドがあたかも「救世主」であるかのように扱われている。しか

しバッテリーの供給やリサイクル問題、航続距離、あるいはレアメタルの不足など、普及には多くの問題を抱え、世界でのシェアは数%程度に止まっている。よほどの技術的ブレークスルーがないと「クルマ」に取って代わるのは難しい。当面は化石燃料車を中心としてやっていくしかない。そうなると既存エンジンの効率化が急務である。

ガソリンエンジンは燃料の10〜20%程度しか動力に使えていないといわれている。つまり効率化の余地がまだまだある。ガソリンエンジンの効率化は世界規模で言献できる技術だ。ところがそれがうまくアピ

スカイアクティブを単に「燃費のいい技術」と捉えるしかない日本の風潮に不安を感じる

全体的には地味な印象なのだがライバルに比べて性能は十分以上だ



ルできていない印象だ。その理由を知りたくて、デミオと一週間ほど過ごしてみた。

20年前の思い出

スカイアクティブとは車両性能を高める技術の総称である。今後はエンジンだけでなく、トランスミッションやボディなど、多岐に改良が発展する予定だが、今回第一弾として、デミオにスカイアクティブG-1・3というエンジンが搭載された。

カタログスペック上では10・15モード燃費で30km/ℓ。ガソリン車としてクラストップ、そして同クラスのフィットハイブリッドと同程度(1)の好燃費を実現する。技術的要素は、14・0という高圧



マイナーチェンジなので外観の大幅な変更はない。引きしまったボディデザインはそのまます。



デミオのエンブレムの下に「スカイアクティブ」のエンブレムがあるのが特徴的である。

縮比にある。圧縮を上げると燃費を向上できるが、ノッキングが起きやすくなり、出力低下などの問題も生じる。それを防ぐため研究を重ね、インジェクターやピストンに工夫を凝らした。

ノーマルのデミオ(13C・V(23km/ℓ)に比べると30%も燃費が改善している。エンジンやトランスミッションの効率化のほか、空力やLEDランプの積極採用、そしてアイドリングストップ(1・ストップ)も採用されており、これら全体の細かい改良も重なり低燃費を実現しているのである。

しかしやっていることはすごいのだが、実際に乗ってみると「高圧縮」を体感する場面はない。いたって普通に感じる。

とかく燃費を重視したクルマとなると、パワー不足をイメージしがちだが、デミオは1・3ℓとして加速力に申し分はない。Dレンジ、1000回転からアクセルを踏み込むと、確かな力を感じるし、交通の流れにも十分乗れる。

面白いのはスピードメーターの右わきに設けられた「i-DM」(インテリジェントドライブマスター)という液晶表示でドライブリングの良し悪しを教えてくれる装置だ。

燃費にやさしい運転だと緑ランプ、しなやかに運転すると青ランプが点灯する。エコ運転というところ、一般的にゆっくりとした加速をイメージしがちだろう。

実際にそういうノロノロ運転を見かけるが、デミオがi-DMですめるのはそんな運転ではない。

実際に僕の運転ではほとんど緑で、度を越えなければ、青を通り越して無点灯(注意)となることはない。このセッティングでわかるのは、マツダが提唱する運転は、交通の流れに乗って気持ちよく走って燃費も稼ぐ方法だ。

ちなみに発進加速では大体時速10kmまでは割に静かに加速し、そこからは踏みこんで定速走行に早めに入るのが燃費を上げるコツだと教えてくれる。

この装置を使ってみて、僕は20年ほど前、マツダのワークスドライバーだったところのある「事件」を思い出した。グループCの767Bが787あたりのときだったと記憶する。Cカーは700から1000馬力のプロトタイプカー

による耐久レースだが、実は燃料制限もあって、燃費も大事な要素だった。マツダCカーは4ローターエンジンだから余計に燃料を節約する必要があり、レース状況に応じてエンジンアがスイッチをまわし、燃料を薄くして走らせていた。しかしそうすると確か

に燃費はよくなるがタイムも落ちてしまっていた。あるレースでブラジリアンドライバーが、ポルシェチームからスポッ的に移籍してきた。最初のレースで僕と組んだのでよく覚えていた。彼は「ポルシェでは燃料を絞らずドライバーが運転方法を変えて調整している。その方法で戦わせてくれ」と言った。その方法がデミオの提唱する乗り方と似ている。具体的

には加速はしっかりと行い、減速区間をできるだけ早めに長めにとること燃料を節約しつつタイムも落とさない方法だった。だからだと加速すると、それだけ長時間、加速ポンプを働かせることになってしまうのだ。

そのレースでは僕らの号車は総合6位、GTPクラス1位、マツダチームトップでゴールした。そのときからレースチームの戦いの方針が変わった。もしかしたらi-DMに、そのノウハウが伝承されてきたのかな?と思うとうれしい気持ちがある。

に役立つスコア表示や燃費、アイドリングストップ時間などをわかりやすく示してくれる。

ボディサイズの割にはたっぷりとしたフロントシート。



ヘッドレストは3つあるのだが、2名乗車がメインとなるだろう。

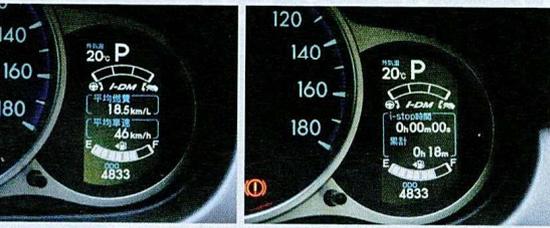


インパネデザインについても大きな変更点はない。実用性が最優先されている。

世界市場とのかい離

1・3スカイアクティブはエンジン自体のトルクは強いのだが、アクセルを踏んだ時の出足はやや鈍くセッティングされている。これは意図的にスロットルコントローラーの反応を落としているからだろう。現在のヨーロッパ車の多くは同様

に役立つスコア表示や燃費、アイドリングストップ時間などをわかりやすく示してくれる。



第93回 マツダ・デミオ・ スカイアクティブ

マツダ・デミオ13スカイアクティブ(CVT)

全長	3900mm
全幅	1695mm
全高	1475mm
ホイールベース	2490mm
車両重量	1010kg
乗車定員	5名
エンジン種類	直4DOHC
総排気量	1298cc
10・15モード燃費	30.0km/ℓ
最高出力 (NET)	84ps/5400rpm
最大トルク (NET)	11.4kgm/4000rpm
ミッション形式	CVT
駆動方式	FF
Fサスペンション	マクファーソンストラット
Rサスペンション	トーションビーム
Fブレーキ	ベンチレーテッドディスク
Rブレーキ	ドラム
タイヤサイズ	175/65R14
車両本体価格	140.0万円



トランスミッションはMC前と同様にCVTを採用。



タイヤサイズは175/65R14。アルミホイールは標準装備。



ハイブリッドやEVのような見た目の大きな違いのないスカイアクティブエンジン。

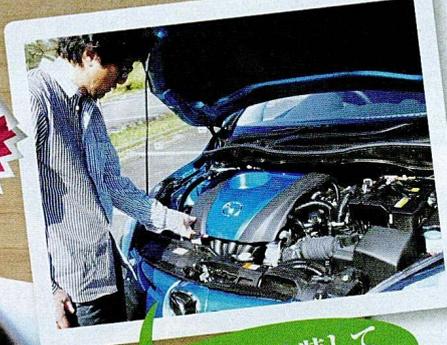
のセッティングをしている。ヨーロッパでは気にならないが、日本のトップ&ゴーが頻繁な道路状況ではもつさりとした印象となる。以前のデミオはアクセルを踏むとぱっと飛び出るような感覚があった、これに信号待ちの多い日本では気持ちよさを抑えて燃費を稼ぐためにあえて採用されたのだろう。

本当は繊細な運転が出来ればドライバー任せのほうが燃費をよくできるのだが、さまざまなドライバーが運転することを考えれば致し方ないことかもしれない。

ミッションはCVTである。アクセルを踏み込むと回転だけが上がりスピードがあまり上がらないのは、CVTの特性だ。すでにデミオに続いて登場したアクセラにはATにも、スカイアクティブ技術が採用されており、どのように改善されているかは、今後確認してみたい。

運動性に関しては、マーチ、ヴィッツ、フィットなどの、このカテゴリー車の中では一番軽快さがある。ハイルーフモデルとなる他のライバルだと、ハンドルを切ると、ぐらりとロールしそれからノーズがスローモーターに入っていく感じが、デミオは軽快にノーズがインを向く。ハイルーフのクルマに比べて頭上空間は狭いが、頭がつかえるわけではないので居住性に不満はない。マイナーチェンジということもあり、全体的には地味な印象だが、比

**太田哲也の
ここに注目**



ヘッドカバーを塗装しているのは面白いねえ



i-DMは表示がゲーム感覚なところもあっていい。



かわいいながら、スポイラーがついているのなかなかお洒落。



ライバルに比べるとキレのある顔つきはデミオの特徴。

較すべきはあくまでも他のライバルに対してどうかということ。それなら性能は十分以上だ。

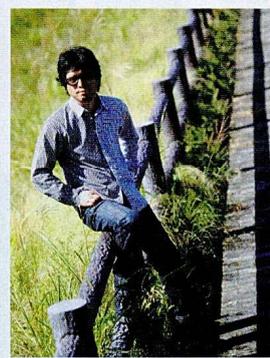
乗ってみればいたって普通のクルマである。だからこそよいのだが、だからこそ目立ちにくいのだろう。イメージ的に、フィットなどのハイブリッド搭載車に対抗して「高圧縮」でも名づけたらどうか。……インパクトが薄いだろうなあ。

デミオのCMに、どんな革新的エンジンであるかの具体的な表現がないのも、理由があるのだろう。きっとそこをアピールしてもユーザーはなびかない、それではクルマは売れないというメーカーや広告代理店の判断なのだろう。

そう言えば、マツダがこの技術を発表した時に株価がさほど上がらなかったことを中国メディアが驚いたという話(それほど日本では話題にならなかったというたとえ)を聞いた。日本人はこうした世界レベルの事柄に関心を持たなくなっているよ

OFF RECORDING

担当: ハイブリッドみたいに妙な気遣いをしないのがいいですね
 太田: エコカーでも、走りか楽しくないよね
 担当: 僕の「心の故郷」南カリフォルニアでも環境負荷低減が進んでいました
 太田: どんな感じなの
 担当: 「6.4ℓのV8HEMIエンジンが気筒休止システム採用で燃費が向上し、CO₂削減にも効果的」という具合ですね
 太田: … (6.4ℓという時点ですでにどうかなあ)



●太田哲也 (おおたてつや) さん
 フェラーリチームのドライバーとして4年連続「ル・マン」に出場。「日本一のフェラーリつかい」の異名をとる。98年、GT選手権第2戦で事故に遭遇。3年間の療養生活を経て書き上げた「クラッシュ」「リバース」(幻冬舎)はベストセラー。「世界でいちばん乗りたい車」(幻冬舎)も必見。新刊「生き方ナビ」(清流出版)も絶賛発売中。
<http://www.keep-on-racing.com>

うだ。そういえば最近の大学生の中には第二次世界大戦で日本とアメリカが戦ったことを知らないひとがいるらしい。

僕らが小学生のころの大学生は、学生運動で「安保反対、戦争反対」とデモをよくやってた。それがよいかどうかは別として、日本の方向性や社会問題に深く関心があったことは間違いない。でもいま、アメリカの戦争や竹島や尖閣諸島問題でデモをする日本の大学生の姿はまったく想像できない。若者のクルマ離れだけでなく、日本全体が世界情勢に無関心になっていることなのだろう。平和ボケかな?

マツダはスカイアクティブを出しても自国市場では関心がさほど高まらないことをわかっていたと思う。でも、いま世界市場では、ヨーロッパ主要メーカーを中心に、小排気量十過給やダイレクトインジェクション化など、ガソリンエンジンの世代交代が急速に進んでいる。一方で、

一部の日系ブランドが熱心なハイブリッドやEVでは、勝負できるエリア(マーケット)はごく限られている。より広いマーケットでの波及効果を考えれば、残念ながらハイブリッドやEVは分が悪い。マスメディアを含めたハイブリッドやEV称賛の流れは、いまの日本の「内向き社会」のあらわれにみえるし、内燃機関の技術進化追求を放棄したかのようにも見えることもある。日本のマスメディアは日本車の優位性を声高に叫ぶが、実態は日本車のエンジンの世代が古くなってきているのも事実だ。スカイアクティブを単に「燃費のいい技術」と捉えるしかない日本の未来に不安を感じます。

そうした事実関係を背景に、マツダは日系ブランドでは数少ない欧州市場に強いブランドで、北米、中国でも定評があるからこそ、なお一層「地味でもここで新しいものにトライしなければ…」という危機感も強かったのではないだろうか。