

特集：新型ロードスター

17

## 新型ロードスターのデザイン Design of New Roadster

中山 雅\*1  
Masashi Nakayama

### 要 約

4代目のモデルである新型ロードスターの開発にあたり、「守るために変える」を開発全体の志とし、マツダの最新技術である「SKYACTIV TECHNOLOGY」の全面採用と、新デザインテーマ「魂動（こどう）」を深化させることで、世界中のロードスターファンの期待に応えるべく、初代から25年間続いた歴史を継承・発展させ、後世に残すことを目標とした。

スポーツカーを愛する人に対して強い影響力のあるエクステリアデザイン開発では、見た瞬間に心ときめく、情緒的で美しいスタイリングを造った。また、運転時に重要視されるインテリアデザインには、乗り込んだ瞬間に高揚する走りの予感や、味わい深い空間構成やディテールの造り込みを行った。これらのデザインを、人間という体形に相当する車両プロポーションを決める基本設計領域や、さまざまな分野のエンジニアとの妥協のない共創活動を行い、実現した。

### Summary

Mazda's all-new 4th-generation Roadster was developed with the aim of inheriting and evolving the 25-year-long heritage and pass it down the generations. It adopts the Mazda's latest technology, "SKYACTIV TECHNOLOGY", and the new design theme "KODO" on a full scale under the concept of "Change to Preserve", so that it can respond to the expectation of roadster fans all over the world.

The exterior design projects a human body line on the car proportion, realizing an alluring and throbbing-at-a-sight styling, while the interior is exquisitely detailed achieving a profound atmosphere that gives the urge of "getting on the move" at once. Such designs were realized through the non-compromising co-creative activities with the engineers of Architecture Design Dept. and other fields.

### 1. はじめに

マツダ・ロードスターは、1989年2月のシカゴ・ショーでデビューし、2014年で25周年を迎えた。2座オープンスポーツカーとしては、世界で最も多く生産されたクルマであり、その販売台数は現在も更新しており、世界中で多くのファンに支えられている。

今回、そのロードスターを4代目の新型としてデビューさせることになった。これは単なるモデルチェンジを越えた、これまでの25年の歴史を継承し、10年後もロードスターファンとの絆を保つための、実は「歴史的な大仕事」であった。

今日の自動車を取り巻く環境は、時代とともに刻一刻と変化している。その中で、本来クルマが持っていた、いくつかの本質的な魅力さえも時に失われていくことがある。とりわけLight Weight Sports car（以下LWS）は、全うなスポーツカーとしての性能を担保するための凝った設計を要求されながら、同時に手頃な価格を維持する必要があるため、時代の景気に極端に左右されやすく、過去にもたびたび現れては衰退するという歴史を繰り返してきた。誰もが一度乗れば「楽しい！」と肌で感じる魅力を備えているながらも、時代に風化されやすいタイプのクルマである。しかしマツダは、これまでロードスターを支持していただいた多くのファンの期待に応えるため、それに挑戦した。

\*1 デザイン本部  
Design Div.

この開発に当たって、開発思想の大きな柱となったのが「守るために変える」という合言葉である。守りたいものとは、走る歓びであり、クルマを所有するという根源的な幸せである。それを守るためには、時代の風化に対抗する変革が必要であり、だからこそ「変える」必要があった。それはデザインにおいても全く同じことが当てはまった。

幸いにも、現在のマツダには「SKYACTIV TECHNOLOGY」と「魂動」デザインがある。この歴史的な大仕事を行うに十分な素養が揃っていた。

本論文では、それらの素養を十分に活かした、4代目ロードスターのデザイン開発プロセスの紹介とともに、そのデザインの魅力について述べる。

## 2. デザインコンセプト

### 2.1 The Roadster, 心ときめくデザイン

「誰もが一瞬で心ときめくようなデザイン」、それを見るだけで心が躍り、座るだけで笑みがこぼれ、今すぐオープンにして走り出したくなる。そして歳月とともにかけがえのない存在になっていく。そうしたロードスターならではの歓びをこれまで以上に純粋に表現することを開発のねらいにし、「The Roadsterを創る」というコンセプトワードで示し、デザイン開発をスタートさせた。

それを実現するために、乗る人の姿が引き立つ美しいプロポーションを体現するとともに、デザインテーマ「魂動」(Fig. 1)を更に深化させ、オープンカーならではの気持ちよさを堪能できるデザインを追求した。

具体的には、主に次のような開発に取り組んだ。

- ・ドライバーの姿が引き立つ美しいプロポーション
- ・「魂動」デザインの更なる深化
- ・日本の感性を象徴しアーティスティックに表現したボディー曲面
- ・クルマの内と外の境界を感じさせないインテリア
- ・タイトで運転に集中できるコックピット



Fig. 1 KODO Design Theme

### 2.2 「魂動」デザインの深化とロードスターらしさ

これまでのロードスターは、25年の歴史の中で「ロードスターらしさ」を想起させる独立した記号性を培ってきた。新型ロードスターでも、その継承の期待が大きいと想像したが、一方では、マツダのブランドアイコンとして、

「魂動」デザインファミリーである必要も感じていた。

そこで新型ロードスターでは、それらを両立することを当初からの目標とした。ロードスターらしさを追求すると、実は魂動の深化につながる。そう言い切れる答えを見つけ出すことをゴールとし、その答えを「シンプルで明快なイメージ」と「情緒的で表情豊かなイメージ」という、一見相反する要素の両立だと考え、ここに到達するまではデザインの完成と見なさないという、高い目標を掲げてデザイン開発に取り組んだ (Fig. 2)。

以下にその具体的なデザイン手法について述べる。

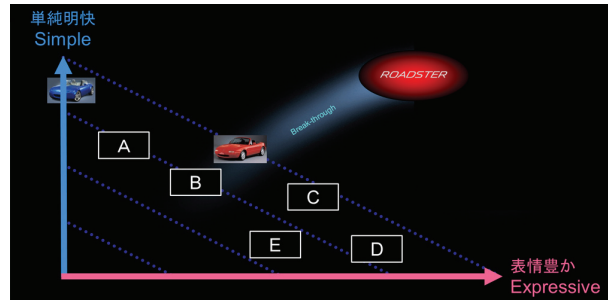


Fig. 2 Design Target Map

## 3. エクステリアデザイン

### 3.1 均整のとれた教科書のようなLWSプロポーション

人とクルマが一体となって走りを楽しむLWSらしさと、乗員が外から見えるオープンカーとしての美しさを追求するため、むしろ人が乗っているときに格好いいと思えるエクステリアデザインの実現を目指した。そのためには、前後ホイール間における乗員位置の適正化と、それを合理的に包み込むキャビン位置の設定、またそれら全体が均整のとれた基本プロポーションを持つことが不可欠であると考えた (Fig. 3)。

その実現のために、デザイナーとエンジニアが一体となって、全体プロポーションを徹底的に見直し、前述に加え、ホイールベース、前後オーバーハング、タイヤ径といった基本設計を磨き上げた。その検証に役立ったのが、デザインの主要要素を入れずに、全体プロポーションのみを表現した、実物大「プロポーションモデル」である。これにより、プロポーションを決定付ける重要な設計要件についての協議が活発化し、基本設計に反映することができた。その結果、極めて短く低いフロントオーバーハングと、従来車比で約70mm後方に配置したコンパクトなキャビンという、流麗で存在感のある、新型ロードスターの基本骨格が出来上がった (Fig. 4)。

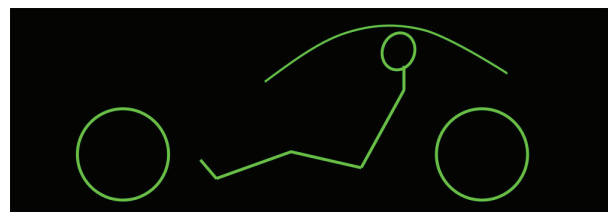


Fig. 3 Proportion Principle



Fig. 4 Proportion Model Study

### 3.2 開けても閉めても美しい姿

正統派LWSを名乗るべく、オープン時のルーフの納まりの良さ、スタイルの美しさはもちろん、クローズ状態でのルーフやキャビンの端正な姿を目指した。短いリアオーバーハングの中で、トランク容量と両立する幌の格納スペースを確保するのは非常に困難だったが、リヤデッキ高を上げてしまえば、ボンネットフードからの延長線にリヤデッキのラインが通る、オープンスタイルでの重要なシルエットが実現できない (Fig. 5)。そのために、コンパクトに格納できる幌構造の新開発をはじめ、さまざまなエンジニアリングの成果を得て、低く短いリヤデッキにルーフを納めることに成功した。

また、丸味を帯びたスムーズなルーフ形状と優れた空力性能の両立を実現するため、クローズ時のルーフ後端を僅かに下げるとともに、平面形状で側面後方を内側へ絞り込み、キャビン全体を空力特性の良い「ティアドロップ形状」に近づけた。これによってキャビン後ろ側の気流は、よりスムーズに後方へ導かれ、高い空力性能の実現に寄与している (Fig. 6)。また、良好な前後リフトバランスを保つために、チンスポイラーに開口部を設けてフロントの沈み込みを抑え、リヤの浮き上がりを抑制する新しいアイデアも採用している (Fig. 7)。

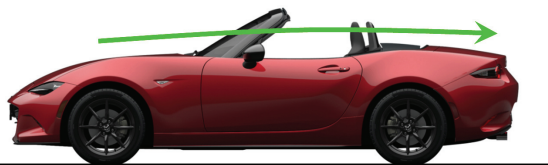


Fig. 5 Side View with Opened

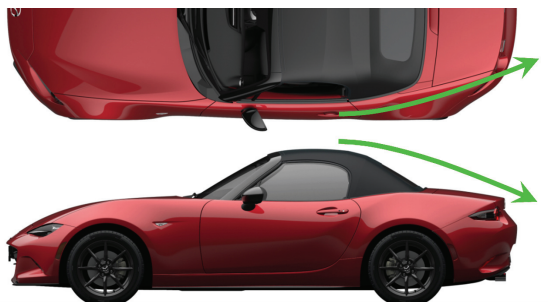


Fig. 6 Side View with Closed

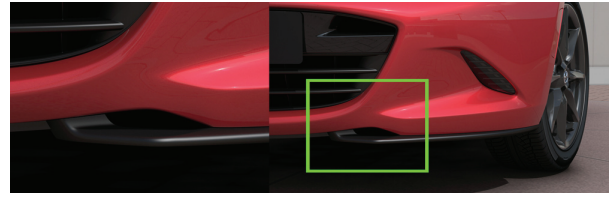


Fig. 7 Chin Spoiler

### 3.3 魂動デザインの深化

10年以上の永きにわたってクルマに愛着を持ち続けるオーナーが多いロードスターの特性も考慮し、「魂動」デザインを更に深め、経年に耐え得るデザインを目指した。具体的には、「魂動」デザインの大きな特徴であるスタンスの良さを極限まで追い求めるとともに、ボディーの面表現にどこまでもこだわり、アーティスティックな造形を目指した。

#### (1) 圧倒的なスタンス表現

LWSに求められるスタンスの良さとは、地面をしっかりと捉える安定感と、小気味よくクルマの向きを変えられそうな踏ん張り感を、決してクルマを重く見せずに表現することである。そのために、前後オーバーハングを限界まで切り詰めた上に、タイヤ上部を覆うボディーのボリュームをそぎ落とし、フロントにもリヤにも、低くワイドな力強い台形フォルムを与えた。また、小さなロードクリアランスと水平に通ったサイドシル下部の黒色のフィンで、路面に張り付くような安定感を表現した。それら全体で、低く構えて前後左右へ俊敏に駆け出そうとする、瞬発力も感じさせた (Fig. 8)。



Fig. 8 Enhance of Stance

#### (2) アーティスティックな面表現

「魂動」デザインでマツダが追求してきたダイナミックに変化するボディー面の造形美を、スポーツカーならではの



の立体的なフォルムとして昇華することを目指した。クレイモデラーの職人技が生み出す、思わず触れてみたくなる精妙な曲面変化と、美しいリフレクションを持つボディを、工業製品とアートとの融合を希求する「魂動」デザインの真骨頂として高い完成度で具現化した (Fig. 9)。

それに加えて、日本文化の土壌が育んだ、書道や武道にも通じる「力の集中と拡散」のリズムの美しさを、クルマのボディに表現することにも挑んだ。

ヘッドランプからフロントフェンダーを経て後方へと向かう特徴的なキャラクターは、フロントフェンダーピークでいったん集約され、そこから拡散しながらリヤフェンダーに至り、そこで反転して駆け上がると、リヤフェンダーピークで再び集約されたあと、クルマの後方へ拡散しながら一気に抜けて行く。

この表現には、筆を操りながら力とスピードによって線の太さや質感をコントロールし、力の「ため」と「抜け」によって、一つのグラフィックを創り出す、東洋の「書」の精神を反映させた。西洋の美意識とは異なる、日本独特の美学の神秘性をボディ造形に込め、「魂動」デザインの新たな可能性を表現したものである (Fig. 10)。



Fig. 9 Alluring Body Surface

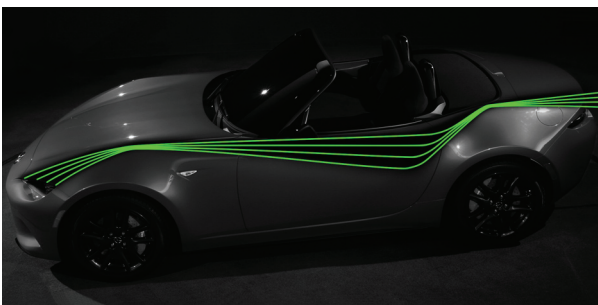


Fig. 10 Rhythm of Tense and Speed

### 3.4 フロントデザイン

前述のプロポーショナルモデルを活用したデザインスタディの結果、美しくバランスの取れたプロポーショナルを実現するためには、フロントオーバーハング部分を極限まで切り詰め、低く短く作ることがポイントであると分かって

いた。

フロントノーズに関しては、SKYACTIV パワートレイン採用によるエンジン搭載位置の後退や、アクティブボンネットが可能にした歩行者保護性能等の向上によって、高さそのものを低く抑えることができた。しかし最大の難関はヘッドランプユニットの格納である。その解決策として、十分な発光量を持ちながら、光源の発熱量が小さく、ユニットをコンパクトに作れるLEDを採用した。

その結果、前述の低く短いオーバーハングが実現し、また小さいスペースで成立できるように、ランプ外形を薄くスリークな形状にした。

また、ランプの奥にはペスと呼ばれるプロジェクターランプユニットがあるが、それを「眼球」に見立てて全体をデザインした。見る角度によって目の奥の「瞳」が表情を変える、印象的な顔立ちを造ることができた。これは、初代ロードスターのリトラクタブルヘッドライトが持っていた、表情を変える「目」からヒントを得たもので、オーナーに深い愛情を持って迎えられることを願ってデザインした (Fig. 11)。

マツダの新世代商品に共通のシグネチャーウイング (Fig. 12) は、アッパーグリルを持たないスポーツカーでは省略し、そのニュアンスのみを、ヘッドランプへ走るバンパー上のシャープなキャラクターラインと、ランプユニット内側で点灯するLEDポジションランプの発光ラインによって形造り、シンプルなブランド表現にした。またバンパーコーナー部には、海外向けにデイトタイムランニングランプとなるLEDの補助ランプを「ハ」の字型に配し、安定感のあるスタンスを強調した (Fig. 13)。



Fig. 11 Lamp Design



Fig. 12 Signature Wing

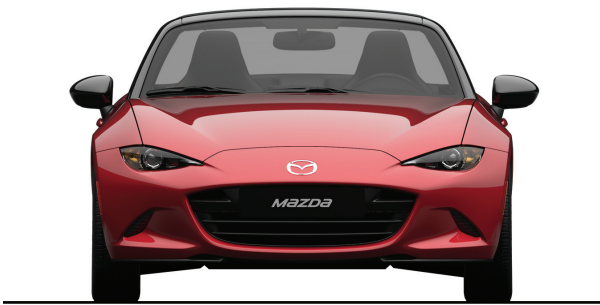


Fig. 13 Front View

### 3.5 リヤデザイン

後続車に追い越された後、あるいは後方から追尾される時など、多くの場面で長く見るのが実はリヤビューである。また、動物のヒップに例えられるなど、リヤエンドは自動車好きが愛着を感じる場所である。したがって、いつまでも眺めていたくなる魅力的な表情をリヤに与えることを目指した。

両サイドを強く絞り込んで角をなくしながら、リヤフェンダーを張り出した量感豊かな造形に加え、丸型のテールランプを、できるだけ中央に寄せて配置することで、全体としてタイトに引き締まった印象を作った (Fig. 14)。

ライセンスプレートはバンパー下部に取り付け、トランクエンド面とバンパー面の連続性を保つようにした。またキーシリンダーを廃止し、オーナメント以外の部品が目に入らない、すっきりしたリヤデザインにした。

テールランプには、初代ロードスターから継承する丸型モチーフを採用しながら、上下幅を極限まで薄くコンパクトにし、潔いデザインとした (Fig. 15)。



Fig. 14 Rear View



Fig. 15 Tail Lamp

### 3.6 ホイールデザイン

LWSの性能を十分に発揮する剛性と軽さから生まれる機能美を優先し、これまでのマツダのホイールとは少し違う、新しいキャラクターを表現した。

16インチ/17インチどちらのホイールもセンターハブを造形的に強調しながら、視覚的にも機能的にも駄肉を削いだ形状とした。軽量設計により、センターハブのホイールナットは従来車の5穴から4穴としたことから、ハブとリムをつなぐスポークは応力と剛性に無理のない8本とし、冷却強化鋳造という新工法を採用し、アルミ素材の強度を高めながらリムの肉厚を薄くするなど、軽量化と機能美を両立するデザインにした。

ホイールカラーには、精悍でスポーティなガンメタリックを16インチ/17インチともに採用した上、16インチにはノーマルなシルバー、17インチには高品質でエレガントな印象の高輝度シルバー塗装を設定した (Fig. 16)。



Fig. 16 Wheel

## 4. インテリアデザイン

### 4.1 内と外が連続したオープンカーらしい空間構成

ドアを開けて乗り込んだ瞬間から「これぞオープンカーだ！」とオーナーの心を高揚させるコックピットをデザインし、スポーツカーという非日常的な空間を演出することに注力した。

まず、クルマの内外の境目をなくすことで、常に外界とつながっているという開放感と、クルマのボディーとの一体感を同時に感じ取れるようにした。オープンにすれば「窓ガラスがない」状態が標準であるオープンカーの魅力をも最大限に高める工夫として、ボディーの意匠をドアトリム上部まで回り込ませ、ガラス位置で切り替えられていた内外の空間を融合し、季節や時間、走行によって移り変わる景色がインテリアにも映り込むデザインにした (Fig. 17)。

また運転席から見たときに、自分の肩口のドアトリムからフェンダーピークまでが、遮るものがなく一直線につながっている感覚を作ること、クルマを操る「手の内感」を増強した。更にフェンダーピークを前輪キャスト角の延長線上に置き、ボンネット上に設けた谷間は前輪キングピンの延長線上に通し、操舵輪である前輪を自分の身体の一部のように動かしていることが視覚的に実感できるデザインにした (Fig. 18)。





Fig. 17 Open Feeling

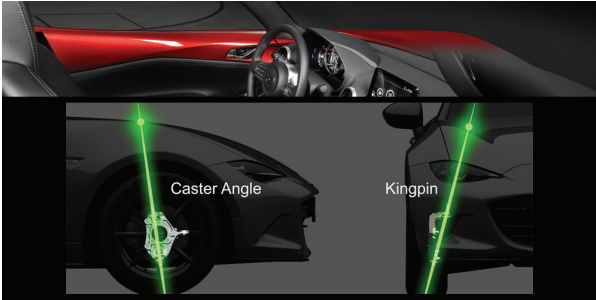


Fig. 18 Arm to Wheel

#### 4.2 左右対称のコックピット

ドライバーの脚に正対するペダルレイアウトの設計思想と統一感を持たせ、コックピットに一本の軸を通すことを意識した。ドライバーの真正面に小さな円形エアバッグがあることで、軸を感じるステアリングホイールにし、その向こうに垂直ゼロ指針の精緻な三連メーターを配置し、丸型空調ルーバーを左右対称に、かつ同じ角度でドライバーへ向けて配置した。この中心軸は、座面からシートバックへと中央を縦に貫くステッチのラインにも一致し、まるでドライバーの背骨のように一直線につながっている。この視覚的なノイズが少ないタイトなコックピットに包まれ、ドライバーは正確な運転操作に集中できるよう配慮した (Fig. 19)。



Fig. 19 Cockpit

#### 4.3 インstrumentパネルデザイン

ドライバーを中心に据え、前後方向の軸を通したコックピットとは対照的に、運転席以外のエリアでは水平基調の

デザインを採り入れ、クルマの挙動を正しく感じられるようにした。

フロントウインドシールド位置の後退により、ダッシュボードの前後寸法が短くなったため、ボリュームが増した印象にならないよう、全体をスリムにし、前後方向に抜けよい翼断面型の薄い形状にした。これは特に助手席の開放感や足元の広々感に寄与しており、運転席から見ても軽くシンプルなLWSらしいデザインである。

また低く抑えたダッシュボードには、メーターセットや7インチセンターディスプレイを適切な位置にレイアウトした。センターディスプレイは、アクセラとデミオでも採用しているもので、前方視界を全く遮らない高さに配置し、突出感の少ないデザインにした (Fig. 20)。

視認性を高めた三連メーターセットには、大型のタコメーターをセンターに置き、垂直ゼロ指針で心地よい緊張感を強調した。

ドライバーが操作するデバイスは、すべてピュアな美しさを備えた機能的な形状にし、手に触れた感触や操作感にも、スポーツカーならではのテイストが感じとれるデザインにした。

そして、ドライバーがステアリングホイールを握り、球形のシフトノブに手をかけ、一つ一つの感触を楽しみながら自然に手を伸ばす位置に、エンジンスタートボタンを配置した。クルマの始動を、「エンジンに火を入れる感覚」のスポーツカーらしい儀式として、ドライバーに堪能してほしいという想いを込めた (Fig. 21)。

また、ハイグレード車のダッシュボードドアパネルには、ドアトリムセンター部と揃えた、ステッチ入りのソフト素材を使用し、品質感を高めると同時に、タイトな室内での心地良さを演出した。



Fig. 20 Instrument Panel



Fig. 21 Detail

#### 4.4 ドアトリムデザイン

ドアトリムのアッパーパネルは、ボディー外板と同色にし、造形テイストもボディーからの延長で作り込み、オープン走行での外の世界とのつながりを存分に感じられるデザインにした。

トリム全体の造形は、車高が低くドアの上下幅が少ないスポーツカーならではのドア形状を活かし、彫りの深い断面形状で、前後方向への動きを強めた面構成の、ダイナミックなデザインにした。

ドアアームレストとトリムセンター部には、「タイトなコックピットを持つLWSだからこそ、乗員の体に触れる部位はソフトな素材で作る」という、往年のスポーツカーづくりの様式美を感じる材質にした。そのソフトな素材感をより心地よく愉しめるよう、アームレストとトリムセンター部には飾りステッチを施した。

サテックルームのインナードアハンドルは、ボディーカラーのアッパーパネルの中に収め、ともに硬い質感でコーディネートした。これにより、ドアトリム上部は硬く、下部は柔らかいという素材感の違いを際立たせ、シンプルで洗練されたコーディネーションのドアトリムにした (Fig. 22)。



Fig. 22 Door Trim

#### 4.5 ステアリングホイールデザイン

乗り込んだ瞬間にLWSらしさを感じさせるシンプルでコンパクトな外観と、軽やかなステアフィールを予感させる細身のグリップや、操舵の邪魔をしないスポーク形状など、操作したくなるステアリングホイールのデザインを追求した。

特に、グリップ保持を妨げないよう極細に設計した3本のスポークは、それぞれの太さを均整のとれた美しいバランスにし、人が持つ根源的な美的感覚に訴える造形にした。

また、ワインディング走行時にクイックに操作でき、指を滑らせやすいグリップとリムの形状も、丹念に造り込んだ。

グリップは赤のステッチを施したブラックレザー、スポークはサテックルームのカバーをし、クオリティの高さを表現した。また、構造体を素直に表現した、プリミティブなデザインとしている。

スポーク上のスイッチは、素早い操作時に障害にならないよう、スポーク内に埋め込んだ形にし、周囲のサテック

メッキ部とのコンビネーションによってモダンで洗練されたデザインにした (Fig. 23)。



Fig. 23 Steering Wheel

#### 4.6 シートデザイン

LWSのコンパクトなボディーにマッチし、オープン時に上部が露出することを意識して、スリムさとホールド感の両立を図ったシートデザインにした。

また、クッションとシートバックにネットを用いた新開発の構造に合うよう、表面はシンプルな意匠とし、人体に沿う美しいカーブを描く縦基調のプリーツパターンにした (Fig. 24)。

布シートでは、ラバーのような艶感としっかりした立体感をグリッド調のパターンで表現した、新しいファブリックを採用した。これにより、LWSらしい軽くて機能的なイメージと、日射しを直接受けるオープンカーならではの表情をつくり出し、新しい質感を実現した。立体感のあるラバー状の粒で身体をしっかりとグリップし、身体を包み込むようなネットシートの特性とともに、ドライバーとシートとの一体感をより高めることをねらった。

シートバックとクッションの中央を貫く3本のステッチは、シート形状の豊かなカーブを際立たせ、その陰影によって素材の表情に変化を作り出した (Fig. 25)。

また革シートでは、シート中央の縫い継ぎ部分に、2013年のミラノデザインウィークにマツダが出品して大きな賞賛を集めたデザインテーマ魂動を体現したChair (Fig. 26) と同じクロスステッチ (Fig. 27) をあしらひ、左右の革をしっかりと引き締めて立体感を高めながら、マツダの誇る高いクラフトマンシップを表現した。

魂動のダイナミックな造形の粹を極めたモチーフと、マツダの匠の手による仕上げ品質を活かした、美しいスポーツカーシートを生み出した。



Fig. 24 Seat Shape



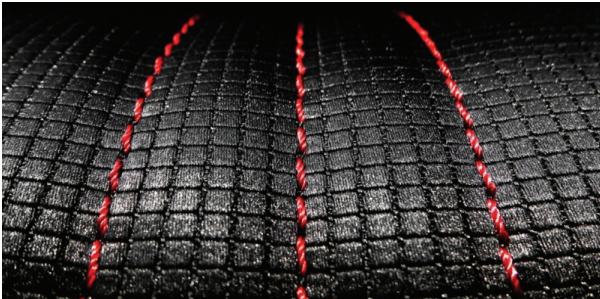


Fig. 25 Detail of Fabric



Fig. 26 Chair of KODO Design

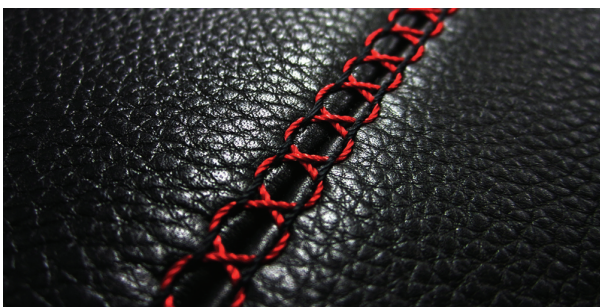


Fig. 27 Stitch of KODO Design

## 5. カラーデザイン

### 5.1 ボディーカラー

ブランドカラーであるSoul Red Metallicを中心に、白・黒・シルバーというはっきりとした色合いで、ロードスターの小気味よさを最大限に表現した。

硬質で軽量のハイテク素材をイメージした新色のCeramic Metallicは、新しいLWS誕生の幕開けを予感させる先進性があり、生まれ変わったロードスターを象徴する色として開発した。この色には緻密で塊感のある、ややマットな艶感を持たせており、それによって晴天や曇り空、夕日、夜景などのシーンで見映えが劇的に変化するのが特徴であり、ボディーのダイナミックな造形ともマッチし、新しい感性を刺激するカラーとして期待できる。

そのほかにArctic White, Crystal White Pearl Mica, Blue Reflex Mica, Meteor Grey Mica, Jet Black Micaという多様な色を揃え、ロードスターをよく知るお客様から、これから出逢う若い世代まで、幅広い年齢層に興味を持たれるボディーカラーのバリエーションにした (Fig. 28)。



Fig. 28 Body Color

### 5.2 内装カラー

内装にはグローバルで2種類のカラーコーディネーションを用意し、グレードによって加飾パネルやステッチ色にバリエーションを設けた。Black内装はピュアなスポーティさを表現し、Sport Tan内装はオーセンティックな味わいと華やかさを演出した (Fig. 29)。

いずれのコーディネーションにも、メッキパーツには少し艶を落としたサテクロームを使用した。たとえば、ステアリングホイールのスポーク、シフトノブのグリップ、スターターボタンのリング、コマンダーコントロールなど、手で操作するデバイスへ視線を誘導する部位と、シフトブーツパネル、インナードアハンドル、センターディスプレイ外周部など、剛性感を表現する部位にだけ使用し、華やかな装飾を排した潔い空間作りをした。



Fig. 29 Interior Color Coordination

## 6. おわりに

新型ロードスターの開発チームは、当初の志を遂げ、見た瞬間に心ときめき、乗った瞬間に納得できる、後世に残すべきスポーツカーを造り上げたと思う。

それを可能にしたものが、マツダの最新技術「SKYACTIV TECHNOLOGY」と「魂動」デザインであり、それらの素養が揃った今だからこそ、抜本的にLWSの理想形を描くことができた。



その中で我々デザインチームは、ボディーやインテリアの意匠に加えて、部品間の合わせ品質等、造り込み領域を含めた「目に見えるもの全ての責任を担う」という決意を持ちながら、プロダクトとしての完成度にこだわった。

このような開発チーム全員の努力が実ったものと思われるが、2014年9月のワールドプレミア以降、世界中で大きな反響を呼び、幸いにも、これまでロードスターを愛してくださった多くのファンを中心に、高い評価をいただいている。これは、近年のマツダのクルマ造りへの共感も含めて、ロードスターの進化の方向が評価されていることと思う。

これまでロードスターは、多くの熱狂的なファンに支えていただき、マツダ車の中でも特別な存在だった。これからはそれに加えて、マツダブランドの方向を示すアイコン的な役割を期待されているし、そのことをおそらくファンの方たちも喜んでくださると思う。

走る歓びをいつの時代も提供し、そのことをお客様から信頼してもらえるブランドにマツダがなることと、その象徴として、ロードスターが多くのファンの方に長く愛されることを願ってやまない。

■ 著 者 ■



中山 雅