

特集：新型MAZDA3

1

新型MAZDA3の紹介

Introduction of All-New Mazda3

別府 耕太*1 柴田 恵一郎*2 木下 勝之*3
Kota Beppu Keiichiro Shibata Katsuyuki Kinoshita
岩本 信也*4 宮本 健作*5
Shinya Iwamoto Kensaku Miyamoto

要 約

MAZDA3は長きにわたりお客様との絆を深めてきた、マツダブランドの顔ともいえる特別なモデルである。近年の自動車産業にとって構造改革が迫られるほどの変化が起きている中で、世界中の全てのお客様に再び驚きと喜びを与えるために、マツダはこの特別なモデルであるMAZDA3を新世代商品群の幕開けを飾るモデルとして世に送り出した。

新型MAZDA3が目指したのは、「誰もが羨望するクルマ」になることである。奇をてらうことなく、走り・静粛性・クラフトマンシップ・環境性能・デザインなどクルマとして当たり前のことを、徹底的な人間研究に基づき感動のレベルまで高めることに挑戦した。

まるで歩いているかのような自然な運転感覚。人間の耳が感じる音の変化や届き方までコントロールした静粛性。あらゆる音域をクリアに好みに合わせて楽しむことができるオーディオシステム。ハッチバック（ファストバック）とセダン、それぞれのボディタイプで強い個性を持たせたエクステリアデザイン。

これらの魅力に溢れた新型MAZDA3がお客様の日常をより色鮮やかに輝かせる存在になると確信している。

Summary

Mazda3 is a special model that represents Mazda brand and it has deepened the bond with customers for a long time. While having various changes in the recent automotive industry that requires structural reforms, we have introduced this special model, Mazda3 to provide surprise and pleasure to all customers around the world as a model that marks a start of new generation products.

Goal of the new Mazda3 is to become “A car which is the envy of all the people”. Instead of doing something special, we took on a challenge to raise the normal points as a car such as driving performance, quietness, craftsmanship, environmental performance, and design to the level that provides customers with deep emotion based on the intensive human study.

Natural driving sensation just like walking. Quietness created by controlling sound change that human ears detect and the way of the sound to be delivered. Audio system that allows people to fully enjoy every sound range clearly according to their taste. Exterior design that draws out strong individuality of each body type in hatchback and sedan.

We feel assured that the new Mazda3 filled with these attractive elements will be acknowledged as the car that makes everyday life of customers more colorful.

Key words : Vehicle development, Vehicle dynamics, Design, Exterior/Interior, Heat engine, Quietness, Ride comfort, Audio, Craftsmanship

1. はじめに

MAZDA3はマツダのクルマ造りそのものと言っても過

言ではないと感じている。ファミリアから脈々と受け継いできたチャレンジの歴史、そしてこのモデルを愛して下さる数多くのファンを有している。また先代モデル

*1～3 商品本部
Product Div.

*4～5 商品企画部
Product Planning Dept.

では世界カーオブザイヤーのファイナリストに選ばれるなど世界各国で高い評価を得てきた。そんな特別なモデルであるMAZDA3を新世代商品群の幕開けを飾るモデルとして世に送り出した。

しかしその道のりは険しかった。SUVブーム・電動化・自動運転・カーシェアリングなど自動車産業にとって構造変革を迫られるほどの新しい波が来ているなかでの船出である。この荒波のなかで、新型MAZDA3がふたたび世界中の全てのお客様に驚きと喜びを与える商品になるためには、いったい何が必要なのか？

その答えが「誰もが羨望するクルマ」になることであった。奇をてらうことなく、クルマとして当たり前を感動のレベルにまで仕上げていく。デザイン・走り・静粛性・クラフトマンシップ・環境性能など全ての性能を飛躍的に高め、これまで誰も体験したことのない価値を創ることに挑戦した。それが新型MAZDA3である。

2. ターゲット顧客と商品コンセプト

2.1 ターゲット顧客

新型MAZDA3はマツダブランドの顔であり、幅広いお客様に乗っていただくモデルである。よって年齢や性別ではなく、ライフスタイルでターゲット顧客を規定した。新型MAZDA3のターゲット顧客は、「自身のパーソナルライフを充実させるために、時間・労力・お金を費やそうと考えている人」である。彼らは知識と向上心を持ち合わせており、彼らを魅了するには、単純な性能の善し悪しだけでなく、彼らの心が揺さぶられる感情的な魅力が必要となる。

2.2 商品コンセプト

MAZDA3はあくまでもターゲット顧客の日々の生活を支えるクルマであると考えている。よってコンセプトを立てる上で大事にしたことは、非日常的なサプライズを求めるのではなく、ターゲット顧客の日常を輝かせることである。また知識と向上心を持ち合わせている彼らを魅了するために、商品価値を機能的価値、情緒的価値、自己表現価値の3階層として設計し、一瞬で心を奪う分かりやすさと使っていく中で離れられなくなる奥深さの両立を図った。

機能的価値としては、まるで自分の足で歩いているかのような自然な感覚で運転できること。情緒的価値としては心が落ち着き感性を研ぎ澄ますことによって、ピュアな自分と向き合えること。自己表現価値としては、心の中に抱くあこがれの自分になれることを設定した。

これらの価値を具備することによって「誰もが羨望するクルマ」となることを目指した。

3. 商品特徴

3.1 歩いているかのような自然な運転感覚

初心者であっても、熟練ドライバーであっても、誰もが安心して思いどおりに運転できる。またドライバーだけでなくこのクルマに乗る全ての人が“走る喜び”を享受できるようになることがこの機能的価値のねらいである。

(1) 人間の持つバランス保持能力

人は歩いたり、走ったりしても酔うことはない。足・骨盤・脊柱を絶妙にコントロールし、わずかな筋力で頭の揺れを抑えているからである。この能力があるからこそ、方向転換や段差を越えながらもスムーズに進んでいくことができる。しかも人はこの複雑な動きのコントロールを全くの無意識で行っている。これが「人間の持つバランス保持能力」である。

(2) SKYACTIV-VEHICLE ARCHITECTURE

人間のバランス保持能力をクルマに乗っているときに最大限に発揮できることを目指したのが新世代車両構造技術「SKYACTIV-VEHICLE ARCHITECTURE」である。SKYACTIV-VEHICLE ARCHITECTUREは個々のシステムよりも「クルマ全体のコーディネイト」を重視し、人が座るシートからボディ・サスペンション・タイヤまでの全ての部品が、時間軸で有機的に連携して動くことをねらって開発した。

① 骨盤を立てて脊柱の自然なS字カーブを保つシート

新型MAZDA3のシートは、骨盤下部・骨盤上部・大腿部を支えることで骨盤を立てせ、胸郭重心を支えて背骨のS字カーブを維持し、歩行時と同じように骨盤や脊柱を動かし、バランスを取ることができるようにした(Fig. 1)。

その結果、乗員は路面からの入力や衝撃に対し、少ない力で頭部を安定させることができ、長時間のドライブでも疲れにくい。



Fig. 1 Seat

② エネルギーを受け止め、振動を減衰するボディー
基本骨格のストレート化と環状構造を基本とするマツダ独自のボディーを更に進化。これまでの上下左右方向

に加えて前後方向にも骨格を連続させることによって対角剛性を高め、バネ下から入力を遅れなく伝達し、より自然で違和感のない挙動を実現した (Fig. 2)。

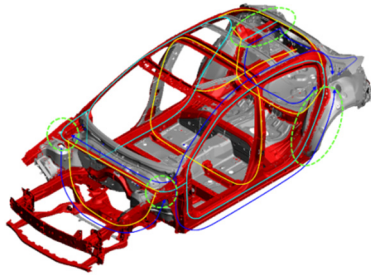


Fig. 2 New Ring Structure Body

また新開発の「減衰接着剤」及び「減衰節構造」を採用。これは骨格を接着する接着剤に緩衝材としてエネルギーを吸収させる機能を持たせたもので、振動エネルギーを熱エネルギーに変換することによってボディに伝わるエネルギー減衰し、質量を増やすことなく静粛性の向上を実現した (Fig. 3)。

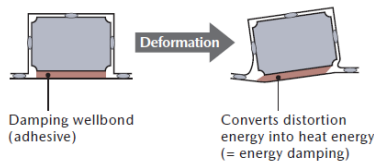


Fig. 3 Damping Wellbond

③ 路面からの入力を正しくリニアに伝えるサスペンション

新型MAZDA3は、フロントにマクファーソンストラット式、リアにトーションビーム式のサスペンションシステムを採用。ばね上に伝える力を時間軸で滑らかにするという考え方の下にこれまでも追求してきた「意のままのコントロール性」をより自然に楽しめることを目指した。

フロントサスペンションは、入力に対してバネ下が正しい方向に動くようブッシュの内部構造を従来の単純な円筒形から球面形に変更。またロアアーム前側のブッシュとロアアームのボールジョイントの前後方向の距離を縮め、横方向の入力に対する前後方向の剛性をアップ。これにより横入力に対する前後方向の動きを抑え、遅れない素早い伝達を実現した。更にサスペンションジオメトリーを新設計して、サスペンションストロークに対するステア方向の変化を低減したことで、コーナリング中のリニアな動きを実現。またリアのトーションビームには、中央と外側でビーム径を変えた新構造を採用。操作に対する応答性向上に効果的なタイヤ取り付け部の剛性

を効率よく高め、より自然な意図どおりの車両挙動を実現した (Fig. 4)。

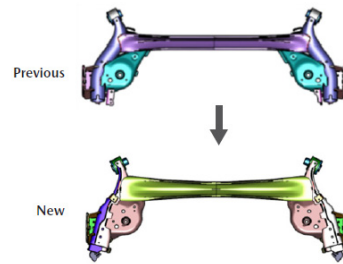


Fig. 4 Comparison of Torsion Beam Structures

④ 意のままに止まれるブレーキ

人間の持つバランス保持能力を最大限発揮させるため、ブレーキを踏んだ瞬間から素早くなおかつ穏やかに制動力が立ち上がり、一定の強さを保ち、そして緩やかなペダルの戻しとともに滑らかに制動力が収まっていくブレーキ性能を目指した。その実現のため新型MAZDA3では、ブレーキの効き始めの分かりやすさ、ペダルの踏み戻しによる減速度の調整のしやすさ、強いブレーキを踏んでもブレを感じさせない剛性の高さに注力。ブレーキキャリパーの構造を見直し、パッドを押し出すピストンのシールの動きを最適化。ブレーキの強弱を問わず、常にブレーキパッドとローターのクリアランスを一定に保てるようにし、転がり抵抗を抑えつつコントロール性を大きく向上させた。

⑤ 人間の身体特性に基づいたペダル

新型MAZDA3は、ペダルを踏むときに動かす筋肉の使い方に着目。どの筋肉がどの操作に適しているか、という観点からアクセルペダル・ブレーキペダルともに綿密に造り込みを行った。アクセルペダルは、先代モデルから採用されているオルガン式ペダルを更に進化。アクセル操作に理想的な筋肉として、ふくらはぎの「ヒラメ筋」に注目。この筋肉は細かな動きと持久力の高さが特徴で、ヒラメ筋を主体に操作できるようにペダル支点をドライバーのかかと位置に近づける構造を新規開発。操作のスムーズ感と安定感、そしてコントロール性を高めた (Fig. 5)。

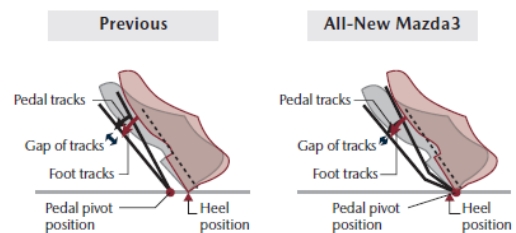


Fig. 5 Pedal Structures

(3) パワートレイン

新型MAZDA3は、世界各国のニーズに応えるため幅広いPTラインナップを設定。進化した「SKYACTIV-G/D」に加え、革新的な燃焼方式の「SKYACTIV-X」を世界で初めて量産車に搭載する。またi-ACTIV AWDも進化。どんなシーンでもスムーズで安定した走り、2WDに迫る実用燃費を実現した。

① SKYACTIV-G/D

SKYACTIV-Gは、最適化した吸気ポートやピストン形状、燃料の分割噴射、冷却水制御バルブなどの技術を取り入れ、走り・燃費・環境性能を高めた。新型MAZDA3では1.5L、2.0L、2.5Lの3つのバリエーションを設定。SKYACTIV-Dは、排気量を1.8Lとし、超高応答マルチホールピエゾインジェクターによって高圧かつ緻密な多段噴射を実現。低燃費・静粛性・排出ガスの全てをより高次元にバランスさせた。

② SKYACTIV-X

SKYACTIV-Xは、理想の内燃機関を追求するマツダが生み出した独自の燃焼方式「火花点火制御圧縮着火（Spark Controlled Compression Ignition : SPCCI）」を採用し、ガソリンエンジンで圧縮着火を制御する技術の世界で初めて実用化。伸び感に優れるガソリンエンジンと、初期レスポンスや燃費性能に優れるディーゼルエンジンの良さを併せ持つエンジンである。SKYACTIV-G 2.0と「トルク」の性能を比較した場合、SKYACTIV-Xは全域で約10%、最大で30%以上もの性能アップを達成。「燃費率」で見ると、低車速時でも最大30%ほどの改善を果たし、ディーゼルエンジン同等の性能を実現。更には全域でその優れた燃焼効率を発揮できるため、街中から高速道路まで、あらゆるシーンで力強く、そして低燃費な走りが楽しめる。

③ M Hybrid

SKYACTIV-X搭載車とSKYACTIV-G搭載車の一部に、マツダの新たな電気デバイス技術としてマイルドハイブリッドを採用。減速エネルギーを回生し、電装品に使う電力として活用するとともに、エンジンの効率が下がる発進加速時にはモーターで駆動をアシストすることで、燃費性能を向上。M Hybridは、減速する際にブレーキで熱エネルギーに変換して捨てていた運動エネルギーをベルトドリブン・インテグレートッド・スターター・ジェネレーター（ベルト式ISG）で電力に変換し、リチウムイオンバッテリーに蓄電することで電気エネルギーとして貯蔵。DC-DCコンバーターで適正な電圧に変換して各電装品に供給。またベルト式ISGの採用により、駆動力アシストやアイドルストップからのより静かなエンジン始動も可能となった（Fig. 6）。

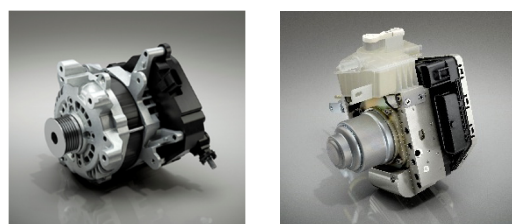


Fig. 6 Belt-driven ISG (Left), Regenerative Cooperative Braking (Right)

④ トランスミッション

「コントロール性」に更に磨きをかけ、すっきりとした上質な加速感を実現するため、新型MAZDA3では、ドライブシャフトの剛性を最適化して応答性を高めるとともに、ドライブシャフトの状態をモニターし、状況に応じて最も振動が少なくなるようにトルクの入力をコントロールする制御を採用した。

⑤ i-ACTIV AWD

新型MAZDA3のi-ACTIV AWDでは、これまでに追求してきた「安心安全」の性能を受け継ぎながら、「走る喜び」と「実用燃費」が更に進化。従来のシステムでは、タイヤの動きや路面状況などをリアルタイムにモニターし、スリップ予兆を検知すると即座に前後輪に適切にトルクを配分していた。新型MAZDA3ではそこから更に一歩進め、4輪のタイヤに「常に余裕を持つ」ことを追求。雨や雪などの滑りやすい路面ではもちろん、ドライ路面での加速・減速・旋回シーンにおいても常にタイヤのグリップ力に余裕を確保し、AWDらしいスムーズで安定した走りができるよう、前後輪のタイヤグリップのバランスをコントロール。そのためにG-ベクタリングコントロール（GVC）と協調しながら、ドライバーのステアリングとアクセル操作の情報とタイヤの接地状態に合わせて前後輪へのトルク配分を制御することで、どんなシーンでも余裕を持った「意のままの走り」を実現。

実用燃費の向上では、機械損失を極限まで低減することを目指した。今回、新たにパワーテイクオフ内にラバーダンパーを新採用することで、実用燃費向上の妨げとなっていた後輪駆動ユニットへの入力トルク変動を大幅に低減。またリアデフユニット内部には、CX-5から採用しているボールベアリングや低粘度オイルに加え、上部にオイルを溜めて必要なところに必要な分だけ供給する新構造を採用することで機械損失を今まで以上に低減。更に、パワーテイクオフとリアディファレンシャルに微小な減速比差を設定することで、トルク配分の反応速度はそのままに、AWD制御の緻密化と合わせて総合的なエネルギー損失の大幅な低減を実現した。

3.2 ピュアな自分と向き合える室内空間

クルマに乗り込んだ瞬間から、静かで包まれた居心地の良い空間に日々の雑念が洗い流され、ピュアな自分と向き合えるようになることが、この情緒的価値のねらいである。

(1) インテリアデザイン

人とクルマとの一体感をより高めることに注力。メーターやルーバーなどは、全てドライバーを中心に完全左右対称にレイアウト。同時にそれらがドライバーに正対する造形としたことで、前後方向の軸感をより高めている (Fig. 7)。その上で深化した魂動デザインのキーとなる「引き算の美学」を、インテリアでも体現。コクピット以外の要素をシンプルに研ぎ澄ましていくことでコクピットの存在感を強調し、まるでクルマと対話しているかのように運転に集中できる、心地よい空間を実現した (Fig. 8)。



Fig. 7 Cockpit



Fig. 8 Interior Design

(2) コクピット

新型MAZDA3は、初めて乗るときから誰もが自然に運転に集中できるコクピットを目指した。その実現のため、ぴったりと自然に座れること、さまざまな情報が自然に目や耳に入り色々なスイッチも迷うことなく自然に操作できること、そしてメーターやディスプレイの表示、スイッチを押したときの感触に統一されたルールを感じられることを各機能に折り込んだ。

① ドライビングポジション

シート構造やペダル・シフト操作系を進化させることで誰もが正しいドライビングポジションをとることができる。

a. シート構造

リフターの軌跡を、ペダルを中心とした円弧に近づけ

ることにより、素早くスムーズにシート位置を決めることを可能にした (Fig. 9)。

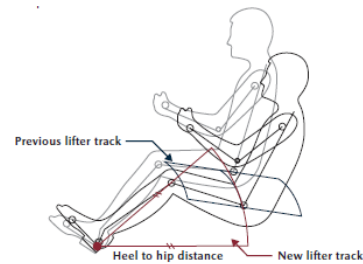


Fig. 9 Comparison of Lifter Tracks

b. 操作系の最適化

無駄な力を入れずに済む人体の快適関節リンク角実現と、操作時の筋負担量の最小化に向け、次の進化を全車で採用。

- ・前後10mmずつ拡大したステアリングテレスコピック調整幅。
- ・太ももをサポートする前チルト調整機構
- ・シフターセンタの10mmアップと10mm外側配置
- ・軌跡ずれをMinとする新型アクセルパダル

c. 視界・視認性

新型MAZDA3の視界性能開発で取り入れたのは、「人間は、左右どちらかの目で見えていればそれを頭で合成し、対象を認知できる」という人間特性と「人間は、瞬間を記憶し、それをつなげて連続した動きとして認識できる」という、いわゆるパラパラ漫画が映像のように見える能力。つまり、左右どちらかの目で常に対象を見続けられる状態をつくり出せば、「いつでも見える状況」を実現できるということ。この考え方をAピラーの造形に反映し、正しい運転姿勢のまま、自然な動きの中で「いつでも見える状況」を実現した (Fig. 10)。

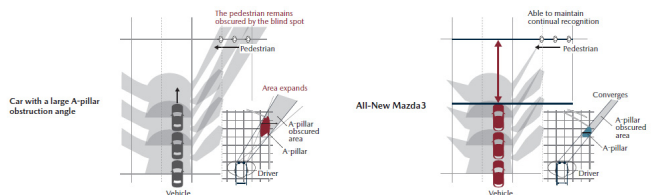


Fig. 10 Comparison of A-pillar Obstruction Angle and Blind Spot Area

② ヒューマン・マシン・インターフェイス

運転中の注意散漫につながる要因のひとつ「意識のわき見」。これは表示された情報の意味や操作の方法などを迷ってしまい、前方の道路からドライバーの「心」が離れてしまう危険な状態である。新型MAZDA3では、この「意識のわき見」をこれまで以上に減らすために、無意識・直観的に行動できるHMIづくりに取り組んだ。ま

た表示される文字のフォントを統一し、心地よい一体感を表現した。

a. 7インチTFT液晶メーター

新型MAZDA3のメーターは、7インチのTFTカラー液晶を採用し、中央部分にさまざまな情報をシンプルかつ集中的に表示することで、瞬間的に情報を読み取ることが可能となった。刻一刻と変化する走行安全に関わる情報を瞬間的に認知できるよう、ドライバーの視野の中心上方に情報を表示。更に警告系のインジケーターやテキストも中央に表示できるため、いち早い異常の認知と、スムーズな安全行動への移行をサポートできる (Fig. 11)。

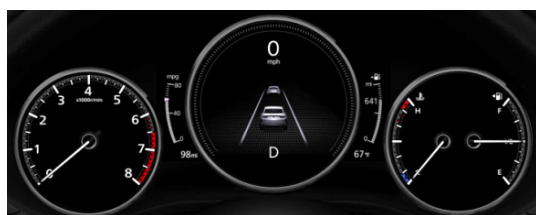


Fig. 11 Center Meter with LCD Display

b. 8.8インチセンターDisplay

新型MAZDA3では、センターディスプレイに8.8インチの横長タイプを採用し、ドライバーに直面するように配置することで視認性を高めた (Fig. 12)。また全ての操作をコマンダーコントロールに集約。従来のタッチパネルかコマンダーコントロールという2パターンの操作方法を1本化して、操作体系をシンプル化した。その上で、ディスプレイ表示にコマンダーコントロールの見た目と動きを感じさせる表現を取り入れることで、直感的な操作を可能にした。



Fig. 12 Center Display

(3) NVH

新型MAZDA3は人間が音を聴くメカニズムに着目し、静粛性を飛躍的に進化させた。人は「音の大きさ」だけでなく「音の時間的な変化」「音の到来方向」も聞き分けている。音の大きさに加え、音の変化や届き方によって感じる不快感をなくすため、入ってきた音をコントロールすることに取り組んだ。

① ロードノイズ

新型MAZDA3のロードノイズ対策では、さまざまな工夫による騒音・振動の低減によって、「路面が変化した

際の違和感のなさ」に注力。音や振動を限りなく小さくするとともに、その変化をリニアにすることで、乗員を急な騒音で驚かせたりすることなく、安心して快適に過ごせるようにした。荒れた路面からきれいな路面に変わると、走行音は人間の耳に残りやすい高周波になる。路面が変化してノイズの音量が減った分、余計に不快に感じやすくなるため、吸音機能を持たせたフロアマットとトップシーリングでその高周波をしっかりと吸い取ることで、室内に音を響かせることなく、素早く収束させる。逆にきれいな路面から荒れた路面に変わると、今度は急に大きな音となる。この音がダイレクトに伝わらないよう、まずは縦バネのやわらかさを最適化したタイヤで振動を吸収。その上で、タイヤからサスペンションやボディへ衝撃が伝わる入り口を見極め、その剛性をしっかりと高めることで、振動の多くを門前払いしている。この構造が侵入する振動そのものを小さくしているため、乗員が感じるノイズや振動も限りなく小さなものとなっている。

② 風騒音

新型MAZDA3では、パーティングライン内部にまでしっかりと対策を施すことで、ハッチバックのリフトゲート・セダンのトランク周りの風騒音を大幅に低減。高速走行時に後席乗員が感じる静かさを大きく高めた。

後席周りの風騒音は、ルーフパネルとリフトゲートの間 (ハッチバック) またはリアガラスとトランクの間 (セダン) のパーティングライン内部に風が流れ込み、渦となることで発生する。パーティングライン自体は機能として必要なため、内部にシールを採用することで余計な隙間を塞ぎ、渦の発生を抑制している (Fig.13)。

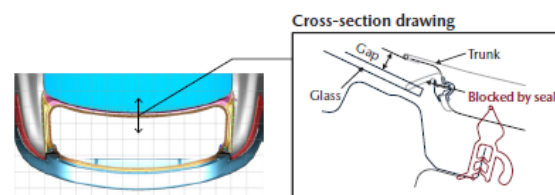


Fig. 13 Seal Added Inside Parting Line Blocks Gaps (Sedan)

③ 遮音

フロアマットの面積に対して1%の穴があると、遮音性能が30%も失われることが検証でわかった。そこでマットにある穴ひとつひとつの用途を検証し、不要なものを削除。残った穴も、最終的に部品が組み合わさることで塞がるような設計とした。更にフロア面の遮音性能を高めるために、ボディパネルとマットの間にスペースを設けた「2重壁」構造を採用。フロアマットの裏面の繊維材の量を場所ごとに調整し、フロア全面のどこでも最適な密度となるように造り込んでいる。またドアパネルに

は、これまでスピーカーを内蔵しているための大きな穴が開いており、スピーカー自体も質量の軽いコーン紙という素材を使っていたため、遮音効率を高めることは困難であった。そこで新型MAZDA3ではスピーカーをドアパネルから独立させるなど、弱点となる穴と隙間を徹底的に削減。同時にインナーパネルとドアトリムで「2重壁」を構築することで、質量増を最小限にしながら、ドアそのものの遮音性能を大幅に高めた (Fig. 14)。

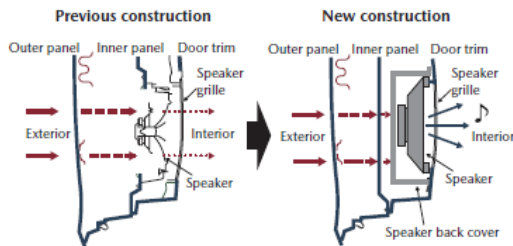


Fig. 14 Two-wall Construction and Blocked Holes for Door Speakers

(4) オーディオシステム

新型MAZDA3では「どんなジャンルの音楽でも、音量の大小にかかわらず、いつでも高音質なサウンドをお届けること」を目指した。そのため人間が聴き取ることができる最も小さな音から、再生時に音質が下がりやすい大きな音まで、つねにクリアなサウンドとして聴けるように造り込みを行った。クルマの車室内で音がどのように伝わっていくのかを改めて検証し、低音域に関しては音が共鳴して増幅される (=音が出やすい) 場所と、かき消される (=音が出にくい) 場所があることが判明。そこで特に音が増幅される室内の角部分に低域用スピーカーを配置。中高音域に関しては、場所によってはスピーカーから出た音と反射音が混ざり合うことで音色が変化することがわかったため、反射音の影響を受けにくい位置や角度にスピーカーを配置。このレイアウトによりダイナミックレンジの拡大を実現した。また高音域においては「人間は高い音ほどどこで鳴っているのかを把握しやすい」という特性に着目。高音域スピーカーをドアトリム上部に配置して乗員の耳の高さ近づけることで、より自然な音の到来を実現できるスピーカー配置とし、音の広がりや立体感、明瞭度をより感じやすくした (Fig. 15)。



Fig. 15 Speaker Layout

標準装備となるシステム構成は、カウルサイドの3Lウーファー、前後ドア上部の8cmスクーカー、セールガーニッシュの2.5cmツイーターの3ウェイ。またプレミアムシステムとして、ベースシステムに8cmセンタースピーカーとサテライトスピーカー、サブウーファーを加えたBose®サウンドシステムを設定している。

3.3 あこがれの自分になれるエクステリアデザイン

新型MAZDA3は、「お客様が想い描く理想の自分になってほしい」という思いから、多くの人が心の中で抱いているであろう憧れの姿をエクステリアデザインで表現することに挑戦した。エモーショナルなハッチバックとエレガントなセダン、それぞれのボディタイプで強い個性を持たせた。

(1) ハッチバック (ファストバック)

ハッチバックで表現した憧れの姿は「感じるままに生きる自由人」。世間の慣習や常識にとらわれず、信じる道を歩んでいく姿をハッチバックに重ねた。その実現のため設定したデザインコンセプトは「色気のある塊」。世界のどのハッチバックよりも力強く、色気のあるクルマとするため、あえてキャラクターラインを使わず、美しく湾曲させたパネルのみでボディを構成するというこれまでにないデザイン手法を採用。パネル面に映るリフレクションによる光の動きで生命感を見せる挑戦的なボディーサイドを造った。その上でスピード感のあるルーフと力強いCピラーによるキャビンとボディーがまるでひとつの塊となっているかのような力強さを造った。この新たなデザインによりいつまでも見飽きることのない色気と魅力を表現した (Fig. 16)。



Fig. 16 Hatchback (Fastback)

(2) セダン

セダンで表現した憧れの姿は「品格と個性を兼ね備えた紳士・淑女」。伝統に裏打ちされた様式に則りつつも、はっとするような美しさを秘めている姿をセダンに重ねた。その実現のため設定したデザインコンセプトは「凛とした伸びやかさ」。通常このクラスのセダンは、車両サイズなどの制約から腰高なプロポーションとなりがち

だが、そのような制約を取り払い、クラスを超えて最も美しいセダンを創ることに挑戦した。そのため全長を延長し、フロントからリアへのワンモーションの動きによって1本の強い軸を感じさせながら、伸びやかで優雅なプロポーションを描いた。またフロントとリアは、ワイド&ローのイメージを引き立てるよう、全ての要素を水平基調にデザイン。落ち着きと品格を兼ね備えた大人に相応しい、洗練された存在感を表現した (Fig. 17)。



Fig. 17 Sedan

4. おわりに

新型MAZDA3の開発をスタートさせるとき、お客様が恋に落ちてしまうようなクルマにしたいと心に決めた。このクルマを手にする人の心をとくめかすにはどうすればいいか？ そればかりを考えてきた。乗るたびに感性が目覚める運転感覚、どんな時でも心を癒してくれる室内空間、そして一目で心を奪われるデザイン。全社一丸で我武者羅になって取り組んだ結果、見事に想定を超える素晴らしいクルマに仕上がった。

このクルマならきっと、このクルマを手に入れたみんなの毎日をきっと色鮮やかに輝かせることができるだろうと信じている。

■ 著 者 ■



別府 耕太



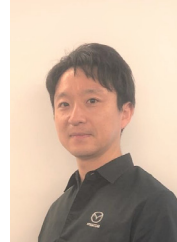
柴田 恵一郎



木下 勝之



岩本 信也



宮本 健作