

どっちがREV指向

話題の真相



ほぼ同仕様のライトチューン車で 山田英二が比較テスト

今回、美浜サーキットで1.5ℓソフトトップモデルと2ℓ電動ルーフモデルのRFを乗り比べたのは山田英二選手。同時に4種類のブリットシートの乗り比べも行った



ソフトトップの1.5ℓと
電動格納式ルーフの2ℓ

NDロードスターの魅力は、何といっても素直で軽快なハンドリングにある。そのためにマツダは2ℓのLFIVEを搭載していた先代のNCに対し、1.5ℓエンジンにダウンサイジング。使用するパネルの材質比率も根本から見直し、細部まで徹底した軽量化を図ることで、NC1ソフトトップモデルのベースックグレードが1090kgだったのに対し、Sグレードでは990kgの超軽量を実現したのだ。

勇気あるスケールダウンにはロードスターファンのみならず、多くのクルマ好きが興味を示し、スポーツカー不遇の時代に大ヒットを記録する。さらに昨年の12月には待望の電動格納式のメタルトップモデルを発売。NCのRHT（リトラクタブルハードトップ）に相当するが、ファストバックスタイルを取り入れた新しい価値観のロードスターRFとしてデビュー。こちらのNDも洗練されたスタイリングが、多くのファンを魅了している。

同時に電動ルーフの採用による重量増をカバーするため、北米モデルにも搭載する2ℓエンジンを搭載。全幅や全長に変更はないがSグレードの重量は1100kgにまで増えることになる。

2.0ℓのRFと1.5ℓの幌は NDロードスター同門対決

先代のNCよりも小さい1.5ℓエンジンを搭載し、2015年に鮮烈のデビューを飾ったNDその後、「出るぞ、出るぞ」とはわれていたが、昨年12月、2ℓモデルがついに発売された。ただし、電動ルーフのRFのみという設定。スポーツ派としては重量増が気になるところだ……



重量差による挙動の違いとエンジン特性の違いに注目

オープンエアの開放感が楽しめる1.5ℓとクローズ状態のシルエットも抜群な2ℓモデルが出揃ったわけだが、REV的には走りのキャラクターの違いとその実力が気になるところ。そこで、1.5ℓと2ℓ、2台のロードスターをデモカーとして所有するブリッドに全面協力してもらい、美浜サーキットで比較テストを行った。いずれもクスコの車高調、エンドレスのブレーキパッド、フジツボのマフラーと、共通しているパーツも多く、いずれも市販状態でボン付けした、かなりライトな仕様だ。タイヤもポテンザRE-71Rであるのは同じだが、1.5ℓが215/40 R17のユーズド、2ℓが205/45 R17のフレッシュと、サイズと状態に違いがある。エンジンも1.5ℓにだけECUチューンが施されているので、とくにタイムはあくまでも参考にとらえてほしい。

比較の争点は重量が走りによどのような影響を与えるか。とくに2ℓは重くなったことで、NDの美点である軽快感が損なわれているのか、大いに興味がある。もうひとつは、2ℓは本当に速いのか。重量増を500ccの排気量増でカバーし、アドバンテージに変えられているのかポイントだ。



2.0ℓ RF 参考BEST:46秒808

美浜サーキットではRFが速かったが……

両車とも車高調はクスコのストリートゼロAがツルシの状態、ブレーキパッドはエンドレスのMX72が組み込まれていた。パワー系では1.5ℓにのみ、ECUチューンが施されている



唐突さもある1.5ℓに対し2ℓは重さが安定性に作用

この日は半日を費やし、たつぷりと走り込んだ山田英二選手が、「全然違うよ」と大きな差を感じたのが両車の挙動だ。1.5ℓはとにかく軽く、動きも軽快。その反面、落ち着きには欠ける。ユーズドだったこともあり、タイヤが冷えている状態では、ちよつとしたアクシヨンにも過敏に反応するなど、挙動がナーバスになってしまふ。「足まわりだけでなく、エア圧、車高、アライメントなど、細かく煮詰める必要がある。ピンポイントで詰め、乗りこなせば、絶対に面白くなる」と山田選手も指摘するが、そもそも、その過程を楽しむのが、かつてのロードスターの醍醐味であつたはずだ。

これに対して、「抜群の安定感がある」とのコメントを得たのが2ℓのRF。電動ルーフの重さがあるが故に適度なトラクションが掛かり、全体的に車体を落ち着かせ、メリットとして作用したようだ。体感的には速さを感じにくい、1.5ℓほどは詰めなくても、それなりの走りができてしまう。だからといって、退屈なわけではなく、ロードスターらしい操る楽しみは失われていない。

エンジンは、「高回転まで回した方が速かった」と評するのが1.5ℓのP5-VP。ただし、高回

転がよかったという意味ではなく6000rpmでパワーが落ち込む。低中速のトルクも細く、力がない分だけ高回転まで引つ張り、ドロップする回転域を底上げするのが得策という判断だ。

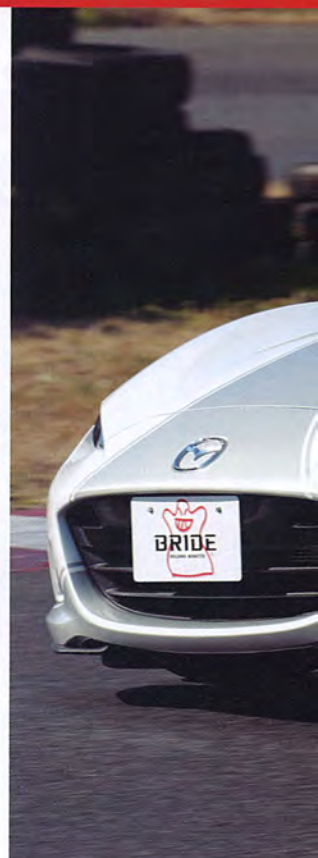
これが2ℓP5-VPでは、6000rpmでシフトアップしても、トルクに厚みのあるところでないでいける。とくに4000~6000rpmで、トルクの太さを感じるぞうだ。ストリートでアクセルを踏み込んだときの加速も余裕があり、意図的にあおらなくても、スムーズに進捗する。

今回は走行時間がたつぷりであつたので、何度か減衰力を調整し、現場でできる範囲の煮詰めを行ったが、最終結果は2ℓが0.6秒ほど速かつた。山田選手は「体感的にそれほど速さを感じない」と話していたが、トルクがあり、挙動が安定していたのが要因だろう。NDの回頭性のよさを継承しながら、トラクションも掛けていったのが、速さに反映された。山田選手に総括してもらうと、「シビアでセッティング能力とドライビングテクニックが試されるのが1.5ℓ、誰が乗っても扱いやすいのが2ℓ」ということになる。ところが、「自分でイジるならどっち?」と質問すると、「2ℓはツルシでもなんとなくタイムが出てしまうから、1.5ℓで詰めてみたい」と、返ってきた。



1.5ℓ 幌 参考BEST: 47秒465

当初はタイヤがユーズドということもあり、コースの外から見ていても、1.5ℓは明らかに挙動がピーキー。2ℓは終始挙動が安定して、狙い通りのラインをトレースできているようだった。その後、減衰力の変更を重ねた結果、1.5ℓの走りも格段によくなり、コーナリングは2ℓよりもシャープで迫力があり、旋回速度でも勝っているように見えた。タイム差は0.6秒ほどなので、コースやセッティング次第では逆転の可能性も十分にある



BRIDE最新ラインアップとNDロードスターの相性もチェック!



A.i.R.

オープンカーのための低抵抗なフルバケ

オープンカーのためのフルバケットシートとして開発。オープンで走行している際に抵抗や乱流が発生しないように、空気の流れを見極め、ベルトホルダーの形状や位置を決めていった。幅広い体型やニーズに対するため、少しゆったりとした設計で、乗り降りしやすいようにサイドサポートの高さも抑えているが、着座位置とレイアウトはフォーミュラに近い。やや傾斜していて、包み込むようにホールドするので、窮屈な感じはしない



ZETA III PLUS

ジータⅢをベースにHANS用にアレンジ

HANSの使用を意識して、頭部周辺のスペースが確保されている。ベルトホルダーのタテ方向を広げることで、身長差を幅広くカバーする。ベースとなっているのは、ブリッドのフルバケットシートでは最もベーシックなジータⅢ。サイドサポートが深く、サーキットでのホールド性は抜群。ショルダーもシート全体で支えられているような印象を受ける。また、着座位置はかなり低く、アイポイントよりも重心の引き下げを狙っているようだ



STRADIA

リクライニング可能な本格派フルバケットシート

ビジュアルは完全にフルバケットシートだが、フルバケをベースにリクライニングシートに仕立ててあるモデルだ。フルバケのホールド性とローポジションを獲得しながら、2シーターでもリクライニングができる自由度を与えた。そのおかげで、サーキットとストリートで背面の角度を調整することができるので、それぞれのステージでストレスのないドライビングをつくり出せる。また、サイドサポートは意外に控えめで、乗り降りしやすい



STREAMS

ロングドライブでの乗り心地と乗降性を重視

人間工学に基づき、面で支える構造を取り入れ、ロングドライブなどでの疲労を軽減し、腰痛も緩和してくれる。じつは今回の4種類のシートの中で、山田選手が自分の愛車に取り付けたいと思うのがこのシート。「長距離での移動も快適そうだし、乗り降りのしやすさも普段使いには欠かせないチェックポイントのひとつ。ストリート+αという位置づけらしいけど、サポート感もあり、サーキットでもGが掛かるとそれなりに支えてくれるよ」