

一寸光陰不可軽

人国記

「嫌な仕事を引き受けてしまった」。世界的なセンセーションを巻き起こした初代「ロードスター」の誕生から6年が過ぎた平成7年、「生みの親」だった平井敏彦さんが思いがけず退社したため、間もなく迎える2代目へのモデルチェンジを前に、ロードスターの主査を命じられました。

当時は「RX-7」の主査も務めておりましたから、異例といえは異例です。ただ当時はこのクルマの米国販売が中止されたころ。経営陣にすれば「余裕があるから兼任できるだろう」というくらいに思っていたんでしょ

き 貴島 孝雄 (62) ②

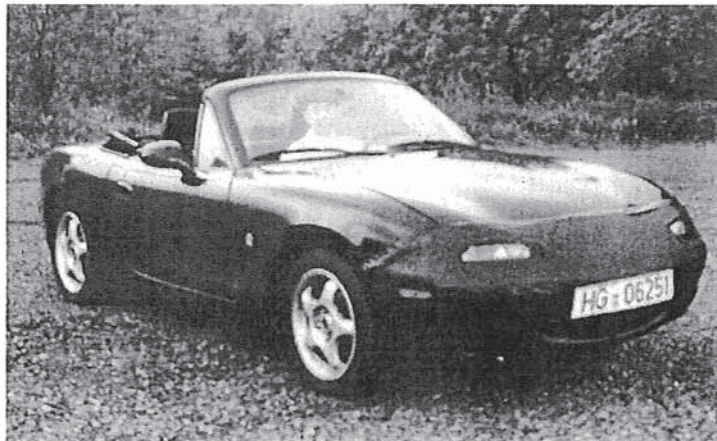
元マツダロードスター主査

1600ccエンジンのみでオートマ設定がないなど、いたってシンプルな構成でした。これが良さでもあったんですが、あれだけ売れると、それをよしとしないユーザ、「ライトウエートスポーツカーのスピリットがどうこう……」なんていうことに関心のない顧客のほうが圧倒的に多くなります。

その結果、「ドアが開けにくい」「トランクに物が入らない」「パワーがない」などという不満が販売サイドからどんどん伝えられる。しかし、この部分は厳しく対応しないと、あれこれ余分な物が付加されて鈍重なクルマになってしまふ。それが、モデルチェンジを失敗に終わらせる要因の1つです。この種のクルマは「軽さ」が性能

「変えないために変えた」

です。から、ライトウエートスポーツカーとしての性能を落とす方向の変更は、一切受け付けませんでした。つまり、「運転席が狭いから大きくしろ」



2代目「ロードスター」のテスト車に乗る貴島孝雄さん

という要望は拒否したけれど、ドアの取っ手くらいは替えた。そういう線引きで臨みました。

ちよっぴり残念だったのは、初代に導入した「リトラクタブルライト」をやめたこと。これは、「前方視界を妨げる物があるてはいけない」という欧州の規制が強化されたため、採用をあきらめたんです。ただその結果、ライトを動かすモーターなどの余分な部品を減らせて、これも軽量化につながりました。

基本的には、初代のコンセプトがしっかりしていたので、ある意味「着せ替え人形」程度のモデルチェンジでした。もちろん、熟成のための車体剛性や操縦安定性の向上には力を入れましたよ。「変えないために、変えた」ということです。こうして2代目は平成10年にデビュー。12年には、「2人乗り小型オープンスポーツカーの生産累計世界一」(53万1890台)としてギネス記録に認定されました。



九州・山口

産経新聞九州山口版は月ぎめ購読料3000円の朝刊紙です。九州・山口地域でも、ご自宅や会社に配達いたします。申し込みは下記のフリーダイヤルか、専用サイトで。

ニュースのご連絡は九州総局

TEL 092(741)7088 FAX 092(726)2572 kyushu@sankei.co.jp

〒810-0004 福岡市中央区渡辺通5-23-8 サンライトビル3階

山口支局

TEL 083(923)3333 FAX 083(923)3334 yamaguchi@sankei.co.jp

〒753-0074 山口市中央3-6-2

購読のお申し込みは

0120(34)3733 www.sankei9.com

販売のお問い合わせは TEL 092(741)2323

広告のご用は TEL 06(6633)9474