

新型「マツダ アクセラ」を発売

—「i-stop」など先進の環境・安全性能と優れた走行性能をあわせもつ“エコ・スポーツ”—

マツダ株式会社(以下、マツダ)は、同社の基幹車種であるスポーツコンパクト『マツダ アクセラ』を、アイドリングストップ機構「i-stop(アイ・ストップ)」を採用するなど全面改良して、全国のマツダ系、マツダアンフィニ系およびマツダオートザム系販売店を通じて本日発売します。車両本体価格は消費税込みで1,660,000円～2,678,000円、月間販売台数は2,000台を計画しています。



新型マツダ アクセラ スポーツ「20S」(i-stop 付・メーカーオプション装着車)

2003年に初代モデルが発売された『アクセラ』は、グローバル累計販売台数が200万台を超え、マツダの年間総販売台数の3分の1以上を占める主力車種です。今回が2代目となる同車は、“再びカスタマーの期待を超える”を開発コンセプトとして、従来から評価の高いスポーティな走りとスタイリングを継承し、さらに進化させています。加えて、質感が高く機能性に優れた室内空間、先進の環境・安全性能も実現しています。

新型『アクセラ』の 2.0L 2WD 車に標準装備される「i-stop」は、燃焼エネルギーを利用することによりエンジン再始動時間が一般的なアイドリングストップの半分となる約 0.35 秒を達成。また、エンジン停止・始動時の振動や騒音を抑えることにより、違和感のないスムーズな操作性を実現しています。車両本体価格は消費税込みで 1,890,000 円(20C)からと、お求めやすい価格設定となっています。

燃費については、「i-stop」付 2.0L 2WD 車が旧型比^{*1}で約 15%燃費を改善しています。また、1.5L 車では新採用の自動無段変速機(CVT)を組み合わせることにより、スポーティな走りとクラストップレベル^{*2}の低燃費(18.4km/L)を実現しています。さらに、全車が平成 17 年排ガス基準低減 75%レベル(SU-LEV)に適合しており、その結果 9 機種中 6 機種が「環境対応車普及促進税制」による減税対象(75%あるいは 50%)および「環境対応車普及促進対策費補助金」の対象となります。

優れた環境性能を実現する一方で、走行性能についても進化させています。軽量化技術を随所に適用しながらボディ剛性を効率的に高め、さらに空力特性を見直すことで操舵性や高速走行時の直進安定性を向上させています。また、路面から伝わる振動や騒音、エンジン振動、風切り音を低減することにより、走行時の静粛性・快適性も大幅に改善しています。

外観については、マツダ車共通のモチーフである 5 角形フロントグリルの形状を一新するなど、従来のスポーティな印象を継承しつつ、さらに躍動的で、洗練されたデザインとしています。

*1: 旧型「20C」の 10・15 モード燃費(14.2km/L)との比較。

*2: 1.5L エンジン搭載車クラス。

■新型「アクセラ」の商品概要は以下のとおり

1. デザイン: 表情の豊かさを大胆に表現し、よりエモーショナルに進化

デザインコンセプトは、「アイデンティティの継承とエクスペリシブ(表情豊かな)への進化」です。初代アクセラで確立したマツダらしい「ダイナミックでスポーティ」なスタイリングを継承しながら、「エクスペリシブ」を大胆に表現し、よりエモーショナルなデザインとしました。

エクステリア

- ・マツダブランドの個性をより際立たせた、新しいフロントフェイスを採用。フロントのデザインを構成するすべてのラインを5角形グリル下部中央に向かって集束させる「センターフォーカス」の考え方を取り入れたデザインにより強調した躍動感。
- ・ボンネットやフロントフェンダーの深いラインや立体感溢れるボディサイドが創りだす、表情豊かな面の造形。「アクセラスポーツ」では、スポーティでキビキビとしたコンパクトさを強調。リアフェンダーを強調するデザインや、初代モデルよりさらに立体的にしたCピラーの造形などにより際立たせた、踏ん張り感のあるスポーティなフォルム。
- ・「アクセラセダン」は、洗練さを増した、流れるようなクーペシルエットを特長とし、プロポーションは初代からのショート&ハイデックスタイルを踏襲しながら塊感を強調。
- ・「マツダスピードアクセラ」では、ボンネットの専用エアインテーク、専用エアロバンパー(フロント/リア)、大型フローティングリアルーフスポイラー、大型デュアルエキゾーストマフラーにより、プレミアム感とスポーティさを表現。
- ・ボディカラーは、3つの新色を設定。鮮やかな青系の「セレスティアルブルーマイカ」、濃紺系の「インディゴライトマイカ」、濃灰系の「グラフィットマイカ」を含む全7色。

インテリア

- ・造形美、機能美をより洗練させるとともに、細部に至るまでインテリアの質感を大幅に向上。
- ・センターから両サイドへ向けて力を発散させるようにデザインしたダッシュボードとし、視覚的な広がりを持たせたインテリア空間を追求。さらに、ドライバーを包み込

むようにレイアウトされたコクピットデザインにより、心地よいタイト感を表現。

インパネ上面を一体成型とし、ソフトな触感の素材を採用。センターコンソール、インパネなどは分割ラインを極力減らしたシンプルな構成とし、ドアのアームレストなど、触れる頻度の多い部位にソフト素材を採用することで、1クラス上の質感を実現。

「アクセラスポーツ」、「アクセラセダン」では、ブラックを基調とした2種類の布シートを設定。

「マツダスピードアクセラ」では、サイド材に本革を使用した専用のハーフレザーシートを採用。インテリアは、精悍なブラックを基調とし、シート、ドアトリム、デコレーションパネルには赤のグラデーション模様を、シート、ステアリング、シフトレバーブーツ、センターアームレストには赤のステッチを採用することにより、スポーティで洗練された質感を表現。

2. 装備・機能性:ドライバーが運転に集中でき、走りへの期待が高まる室内環境

ドライバーの意思を早く正確にクルマに伝え、クルマからドライバーに各種情報やフィードバックを的確に伝える、ヒューマン・マシン・インターフェース(H.M.I.)を追求し、ゾーンレイアウトコンセプトという新しい考え方を取り入れました。ドライバーが安心して運転に集中でき、走りへの期待感が高まる、スポーティで機能的な室内環境を提供します。

新開発のマルチ・インフォメーション・ディスプレイ(MID)を採用。ドライバーが自然な視線移動で視認できるゾーンに配置。

オーディオ/エアコンスイッチやシフトレバーなどの操作系アイテムはドライバーの手の動きが最小限になるゾーンに配置し、運転に集中できる環境を実現。

チルト&テレスコピックステアリング、シートスライド、ラチェットレバー式シートリフターを全車に装備し、的確に調整できるドライビングポジションを提供。「マツダスピードアクセラ」には、運転席パワーシート&運転席メモリー機能を装備。

フロントシートは、フィット感とホールド性能を向上。「20S」、「20E」、「マツダスピードアクセラ」に標準装備するスポーツタイプのシートはシートバック上面のボルスターを内側(身体側)に寄せ、剛性を高めることで優れたホールド性を実現。

ドライバーや乗員を光でもてなすウェルカムモードを新採用。

運転席と助手席それぞれに設定温度を調整できる花粉除去フィルター付きフルオ

オートエアコンを全車に新採用。

専用開発された Bose®サウンドシステム(10スピーカー付)が上質なサウンドを実現。Bose®独自の走行ノイズ補正システム AUDIOPILOT™ 2 を搭載。(20S、20E、

・マツダスピードアクセラにメーカーセットオプション設定)

7インチのワイドディスプレイをもつ 40GB HDD ナビゲーションシステムを全車にメーカーセットオプションとして設定。

ボタン操作によるエンジンの始動・停止が可能なプッシュボタンスタートシステムをアドバンスキーレスエントリーシステムとセットで「15C」を除く全車に標準装備。

・(15Cにはメーカーセットオプション設定)

ラゲッジスペースを有効に使える、新開発のフレキシブルフロアボード&ネットを採用。(スポーツ「20S」に標準装備、スポーツ「15C」にメーカーセットオプション設定)

3. 走行性能:ドライバーとの一体感を高め、「スポーティ」を磨き上げたダイナミック性能

「走りの爽快感」をテーマに、各部位の剛性を効率的に高めるとともに、空力特性を見直すことにより、操舵性や直進安定性を向上させました。また、ボディ構造の見直し、高張力鋼板の採用、空力特性の改善にも注力することにより、燃費性能を向上させるとともに、静粛性も大幅に改善しています。

エンジンの瞬間再始動と優れた操作性を特長とする新開発「i-stop」機構付き MZR

・2.0L DISI^{*3}エンジンを採用。

アクセラ初の採用となる自動無段変速機(CVT)と組み合わせた MZR1.5L エンジン

・はスポーティな走りと低燃費を両立。

ステアリングシフト操作によって素早いシフトダウンを可能にする新機能ダイレクト

・モードを備えた 5 速オートマチック変速機を「20S」、「20E」に搭載。

高張力鋼板の採用拡大やウェルドボンド、結合強化などによりボディシールの重量

増を抑えながら曲げ剛性を 7%^{*4} 向上、ねじり剛性については旧型と同等レベルを

・確保。

ロードノイズで約 11%^{*4} 低減、風騒音は約 6%^{*4} 低減と旧型比で大幅に向上した静

・粛性。

・電動油圧式パワーステアリング(EHPAS)による軽快で正確な操舵応答性。

・Cd 値=0.30^{*4}(アクセラセダン)あるいは 0.32^{*4}(アクセラスポーツ)を達成することに

- より、高速安定性を向上させるとともに、静粛性、燃費性能も改善。
- 「マツダスピードアクセラ」では、力強い加速性能と優れた環境性能が好評の MZR
- ・2.3L DISI ターボエンジンを継承。
 - ・マツダスピード専用に強化したボディ剛性や専用チューンのサスペンションにより
 - ・向上したハンドリング性能。
 - ・マツダスピード専用のハイレスポンス&ハイグリップの DUNLOP 社製 225/40R18
 - ・タイヤ。

*3: 「Direct Injection Spark Ignition」の略

*4: 社内測定値

4. 環境・安全性能:

- 2.0L 2WD 車と 1.5L 車が「環境対応車普及促進税制(エコカー減税)」および「環境
- ・対応車普及促進対策費補助金(エコカー補助金)」の対象。
 - ・アイドリングストップ機能「i-stop(アイ・ストップ)」を標準採用した 2.0L 2WD 車は、
 - ・10・15 モード燃費で約 15%向上。
 - ・自動無段変速機(CVT)と組み合わせた 1.5L 車は、10・15 モード燃費で約 5%向
 - ・上。
 - ・エコドライブの効果を分かりやすく表示し、楽しみながら低燃費運転を行える、エコ
 - ・ドライブ支援機能を新しく設定。
 - ・貴金属の使用量を約 70%削減する世界初のシングルナノ触媒を 2.0L 2WD 車とマ
 - ・ツダスピードアクセラに新採用。(マツダ初)
 - ・50km/h 以上での走行時に急ブレーキした際に、ハザードランプを高速点滅させる
 - ・ことにより後続車に知らせる「エマージェンシー・シグナル・システム(ESS)」を全車
 - ・に標準装備。
 - ・ヘッドランプが進行方向を向き、夜間走行時の前方視界を大幅に向上する「アダプ
 - ・ティブ・フロントライティング・システム(AFS) & バイキセノンヘッドランプ」を新たに
 - ・設定。(「AFS」は 20S、20E、マツダスピードアクセラにメーカーセットオプション設
 - ・定。「バイキセノンヘッドランプ」は、マツダスピードアクセラに標準装備、その他にメ
 - ・ーカーセットオプション設定)
 - ・新採用の「リアビークル・モニタリング・システム(RVM)」は、車速 60km/h 以上で走

行中に隣車線の後方から接近する車両を検知すると、ドアミラーの鏡面に内蔵したインジケーターが点灯し警告。(20S、20E、マツダスピードアクセラにメーカーセットオプション設定)

広範囲を映し出す超広角カメラを採用した駐車支援システムを全車にメーカーセットオプションとして設定。

■新型「アクセラ」のメーカー希望小売価格(車両本体、税込)は以下のとおり

| ボディタイプ | 機種 | 駆動 | エンジン | 変速機 | 価格(税込) | 減税レベル |
|-----------------------|-----------------|-------------|-----------------------|--------|-------------|-------|
| アクセラ セダン (4ドア) | 15C | | 1.5L DOHC | CVT | 1,660,000 円 | 50%軽減 |
| | 20C | 2WD (FF) | 2.0L DOHC | | 1,890,000 円 | 75%軽減 |
| | 20E | | DISI(i-stop) | 5EC-AT | 2,050,000 円 | 75%軽減 |
| | 20E (4WD) | 4WD | 2.0L DOHC | 4EC-AT | 2,100,000 円 | — |
| アクセラ スポーツ (5ドア) | 15C | | 1.5L DOHC | CVT | 1,660,000 円 | 50%軽減 |
| | 20C | 2WD (FF) | 2.0L DOHC | | 1,890,000 円 | 75%軽減 |
| | 20S | | DISI(i-stop) | 5EC-AT | 2,140,000 円 | 75%軽減 |
| | 20E (4WD) | 4WD | 2.0L DOHC | 4EC-AT | 2,100,000 円 | — |
| | マツダスピード アクセラ | 2WD (FF) | 2.3L DOHC DISI ターボ | 6MT | 2,678,000 円 | — |