



前身のバレットのいい所を全て受け継ぎ、さらに燃費も走りもボディ剛性も、欲張った作りのクルマに仕上がっている。

収納スペースが少なく、さらに更にシフトアレージを結める、無くはどの荷物も積める。

広い開口部は乗り降りや使い勝手などに多大な影響を与える部分だが、このスペースの開口部は軽自動車に限定しなくとも非常に広い部類に入る。

**主要諸元：(X 4WD)**

- 全長×全幅×全高／3395×1475×1740mm
- ホイールベース／2425mm
- トレッド／前：1295mm 後：1290mm
- 車両重量／900kg
- 最小回転半径／4.4m
- エンジン／658cc 直3 DOHC VVT
- 最高出力／52ps/6000rpm
- 最大トルク／6.4kg・m/4000rpm
- JC08モード燃費／26.8km/ℓ
- ミッション／インパネシフトCVT
- ブレーキ／前：Vディスク 後：リーディング・トレーリング
- タイヤサイズ／155/65R14
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／4名
- 車両本体価格(札幌地区)／1,440,600円(消費税込)

に着目してみよう。

車体サイズがほぼ同じなだけに思わずそのルックスにバレットの面影を探してしまいが、そんな先入観を断ち切るかのようにつムタを削ぎ落とした、スッキリと収まりの良いデザインに仕上がっている。エゴ志向へとベクトルをしっかりと定めた、スぺーシアのコンセプトを象徴しているとも見て取れる。

全体的にドアが大きく、スムーズに乗り降りできるのが、トル型ワゴンならでは。後部両側にスライドドアを設定している点も、またしかりだ。スぺーシアはさらに、助手席側後部のドアハンドルに小さなボタンを設定し、指先で触れると自動開閉するワンアクションパワー・スライドドアを採用(二部グレードはオプション)。これによって、キ操作に頼らずに開閉が可能になった。例えば、小さな子供を片手で抱きながらもう片方の手にハンドバッグを抱えたお母さんが、リモートキーをポケットやバッグから取り出す手間を省ける。また、助手席のドアノブにも同様のボタンがあり、こちらはワンタッチでロックの開閉が可能で、さらに利便性が高い。

その上、後部スライドドアの振り出し量は1500mmと、クラストップレベルの少なざる満車状態の駐車場に持ち込んで検証してみても、窮屈な昇降スペースしか確保できない場面でも、ドアの開閉に全く不安を感じなかった。リアスラップ地上高も340mm(2WD車)と、こちらもクラストップレベルの低さ。1230mmもの開口高の効果もあって、体を屈めるストレスはほぼ皆無であると感じた。このあたりは、幼児や高齢者にも優しい設計と言える。さらに、リアシートを倒せば大容量のラゲッジスペースが出現する。大人

用自転車も立てたまま積み込みが可能だから恐れ入る。そのほかにも親切設計が随所に見られ、そのひとつひとつに感心させられた。

**走行性に好影響**

ではいよいよ、テクニカル面に視点を移していこう。

本誌面でも度々紹介しているが、スズキ・グリーン・テクノロジーとは、エネチャージ・時速13km以下でエンジンを自動停止するアイドリングストップ・エンジン停止時もエア・コン送風をキープするエコクール、新軽量衝撃吸収ボディーTECTの4種を示す。これら独自の技術と、エンジンの効率化などによる複合的な効果により、高い次元での燃費性能を実現させていることで、目下各方面から高い評価を得ているのだ。今回はその中でも、あらためてエネチャージに着目してみたい。

減速時に発生するエネルギーを使って高出力のオルタネーターで発電、これを鉛バッテリーと軽量ながら効率に優れたリチウムイオンバッテリーに充電し、オーディオやメーターなどに電力供給するのがおまかな仕組だ。そして、発電時のガソリン消費を軽減することで、燃費向上を実現させるといふスケレものである。通常のシステムは常時オルタネーターを稼働させて電力をまかなうのに対し、スぺーシアは発進および走行においてバッテリーに蓄電された電力を使用するため、その間はオルタネーターをストップさせている。ゆえに、エンジンの負荷も軽減されるという点も大きな特徴だ。今の

# 広く、効率よく、やさしい



## SUZUKI SPACIA

■デキスト=青柳 健司(フォトライター) ■Photo=川村 勲(川村写真事務所) ■取材協力=スズキアリーナ札幌北 ☎(011) 721-8335

**注目の新登場**

スズキのトル型ワゴンと言えば、2008年に登場したバレットが有名。足元やヘッドスペースに広々とした空間を確保し、工夫を凝らした収納ボックスを多数設け、痒いところに手が届く快適な居住性を実現したことで、若年ファミリー層からの根強い支持を得た。そんな人気車種がこの度フルモデルチェンジ。その名もスぺーシアと改め、新たな境地へとステップアップを果たしたのである。その肝に据えられたのは、スズキが世界に誇る環境技術であり、今や代名詞ともなった「スズキ・グリーン・テクノロジー」である。

新型ワゴンに初めて採用された後、2013テクノロジー・オフ・ザ・イヤーを受賞したこの技術は、先ごろ市場投入されたばかりのアルトエゴにも搭載し、ガソリン自動車燃費性能No.1の座を堅持する大きな要因となった。

その勢いのまま、新車種スぺーシアにも標準装備。おまけに、今回の取材の時点では全貌が明らかにされていなかったスぺーシア・カスタム(2013年6月発売)も、スズキ・グリーン・テクノロジーで完全武装されることだけはすでに発表されていた。近頃顕著な「メーカーの攻勢は、一車まるごと」を知らず」といった印象が強い。

**乗り降りラクラク**

技術面の検証に入る前に、まずはボディ





### ディーラーメッセージ

スズキアリーナ札幌北

カーライフ  
アドバイザー **小野 早耶美**さん

ママにも赤ちゃんにもやさしい設計がスペーシアのアピールポイントのひとつです。乗り降りがしやすく、お荷物の積み下ろしもラクです。ラゲージスペースも大容量ですから、ご家族でのお出かけにも最適です。ボックスティッシュがそのまま入るフロントオーバーヘッドコンソールをはじめ、収納スペースもたくさん用意されていますので、車内をより広く活用していただけたと思います。スズキグリーン・テクノロジーの採用で、燃費が良く走りもスムーズです。試乗していただければ、その魅力を実感いただけたと思います。



### インプレッション

#### 爽快なドライブフィール

スペーシアのグレード構成は、シンプルながら、充実装備のX、ターボを搭載したTの3種で、いずれも4WDバリエーションが用意されている。

その中で、試乗用として提供されたのはXの4WDモデル（144万600円）で、オプションでカーナビを搭載したものだ。

キーレスフッシュスタートシステムで立ち上がったエンジン音は、軽自動車とは思えないほど静寂性が高く、まずはしゅっぱなからエネチャージの効果を実感した。発進およびレスポンスはスムーズで、4000回転を超えてからの加速フィールは予想以上である。ハンドリングは安定感に富み、タイトなカーブに高速で突っ込むようなドライビングをしない限りは、ローリングを感じするような場面も少なかった。

アクセルから足を離し、インパネにエネチャージ稼働のマークが表示されると、オルタネーターが起動してエンジンブレーキが強くなっていることがリアルに伝わってくる。そこから、加速に転じると発電の負荷から

解放された喜びを噛み締めるかのようになり、スイスイといった感じの軽快さで車体が推進していく感覚が良い。エコロジーを追求した技術を搭載することはすなわち、走りを犠牲にせざるを得ないところだろうが、スペーシアはむしろ優れた走行性能を獲得している点に大きな意義がある。

なお、フットレストとアルトエコにならって、スペーシアもエコドライブ状態に入るとメーター周り配された照明がブルーからレッドに変わる。また、エコドライブの達成度を100点満点で評価するシステムも踏襲。筆者の運転が少々荒つぽくても、まずまずの点数を表示してくれたのも、スペーシアの高い能力があればこそであろう。

#### 広くて効率的

パレットの後継車として十分、と言うより完全に凌駕するポテンシャルを、そのスッカリまとまったボディに秘めたスペーシア。新プラットフォームの採用で室内長が2215mmに拡大された効果も、後部座席に座った際に膝下に広がったスペースの余裕から実感できた。

実際に試乗してみると、至れり尽くせり感が非常に高く、運転していてラクだという点もポイントが高い。

そして気になる燃費は、GとXの2WD車で29.0km/ℓ、4WD車で26.8km/ℓと、いずれも極めて秀逸な数値である。しかも、ターボ搭載のTの4WDでも25.0km/ℓを計上するあたり、驚異的ですからある。スズキグリーン・テクノロジーの底力を、まざまざと見せつけられた。