



主要諸元: (ワゴンR 20周年記念車)

- 全長×全幅×全高／3395×1475×1660mm
- ホイールベース／2425mm
- レバット／前:1295mm 後:1290mm
- 車両重量／790kg
- 最小回転半径／4.6m
- エンジン／65.8cc 直3 DOHC
- 最高出力／52ps/6000rpm
- 最大トルク／6.4kg・m/4000rpm
- JC08モード燃費／30.0km/L
- シジョン/CVT
- ブレーキ／前:ディスク 後:リーディング・トレーリング
- タイヤサイズ／165/55R15
- 駆動方式／FF
- 乗車定員／4名
- 車両本体価格(札幌地区)／1,344,000円(消費税込)

「低燃費はいいけれど、走りの性能はどうなつか…」。もとともの疑問だ。燃費は良いが、機動性が平凡だとつまらない。相反するテーマをうまくまとめたのが、スズキのテクノロジーで、駆動車に初採用した「エネチャージ」だ。エコに最大限の効果を發揮するのは周知の通りだが、実は動力性能を損なうことのないシステムでもある。減速中でもタイヤが回っており、エンジンも動き続ける。この動力を通常の軽自動車の2倍の発電能力を持つ高効率・高出力オルタネーターを利用して発電。減速時の発電だけで、車に必要な電力を貯める。

だからこそ、走行中はオルタネーターを作動させる必要がないのだ。前記のスペーシアでも記述した通り、自転車のダイナモ式ライドに例えると、タイヤに発電部分を接觸させるため、ペダルをじぐときにも若干の重さを感じる。ワゴンRのエネチャージも同じようなシステムで、走行中に発電による工具への負担がないため、走りの性能をいかんなく発揮できる。

エネチャージでは、鉛バッテリーに加え、軽自動車で初のリチウムイオンバッテリーを採用。充電効率が良く、蓄電にも優れている。鉛バッテリーはヘルドライバー、エアコン、ワイパー、ウインカーなどの走行に直接関連する電装品を担当。高効率リチウムイオンバッテリーは、メーター、オーディオ、ナビゲーションシステム、ETCなど走行を便利にする電装品を担当するなど役割分担をしている。

■低燃費と相反する
動力性能の高さ■各種安全装備が満載な
特別仕様車■「コシターレ30km」を
つむぐクリア

■プロファイル

これは、はつきりと言つて「大事」だ。しかし、低燃費バトルを繰り広げていた軽自動車界に、スズキが7月16日に発表した「ワゴンR (FF・CVT車)が背高ワゴンとして、初めて「JC08モード」で「コシターレ30km」をクリアした。燃費が悪化する空気抵抗の受けやすい背高ワゴン車にとって、画期的な数字が叩き出されたと言える。「一体、この低燃費がどれほど凄いのか。単純には比較できないが、同社スクーターのスカイウェイブ400(400cc)が同32kmでほぼ同」。ひとつ目の5代目「ワゴンRで、リッター28.8kmをマーク。今年3月には「アルトエクセ」(33.0km)、背高ワゴンの「スペーシア」(29.0km)も低燃費車としてリリースしている。今回はスズキの主力車であるワゴンRが、さらに進化を遂げて低燃費の記録を塗り替えたことに大きな意味がある。

昨年の9月に4年ぶりのフルモデルチェンジを果たしたら、目標を改良してさらなる低燃費を実現した。タイミングチェーンの細分化やエンジン制御の最適化、エンジンにアンダーカバーを設けたことで、空気抵抗の低減に成功。これにより、日産自動車と三菱自動車の共同開発で6月にリリースした「デイズ」「e-エクセ」(29.2km)を抜いて、ツツブに躍り出た。スズキ車としては、昨年の月の5代目「ワゴンRで、リッター28.8kmをマーク。今年3月には「アルトエクセ」(33.0km)、背高ワゴンの「スペーシア」(29.0km)も低燃費車としてリリースしている。今回はスズキの主力車であるワゴンRが、さらに進化を遂げて低燃費の記録を塗り替えたことに大きな意味がある。

低燃費と走りを見事に融合



**SUZUKI WAGON R 20周年
記念車**

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



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

榛澤 風香さん

ワゴンRは燃費もいいですが、キビキビと走ってくれます。それでいて、安全機能も充実して凄くいい車です。走り始めると、すぐに気付くと思いますが、エンジン音がとても静かなんです。スタイリングもキリッと引き締まった感じで、男性や女性を問わず、万人受けすると思います。今回はワゴンRの20周年記念車として、「レーダーブレーキサポート」などが標準装備される特別仕様車です。絶対に気にいっていただける一台です。

EBD付4輪ABSとあわせて、車両の安定走行に貢献する。
**内外装とともに引き立てる
特別装備**

EBD付4輪ABSとあわせて、車両の安定走行に貢献する。

表現していくが、「ヒューズ（エンジン停止）、キュル（エンジン始動）」と二つのような一連の動作で行なえるムーズな感じ。非常に心地よく、全くストレスや違和感を持つことはなかった。

フロントエンダーには20周年記念の専用エンブレムを配した。専用ブラックメッシュキフレントグリル専用ブラックメッシュキヘッドランプ、足元の15インチアルミホイールが健脚をほうつつとさせる。小物収納に優れたフロントアームレストポックス、メッキインサイドドアハンドルが黒を基調とした内装にひときわ輝きを放つ。

フォルムは通常のワゴンR F-Xリミテッドよりも、さらに精巧さを増した。左右のフロントエンダーには20周年記念の専用エンブレムを配した。専用ブラックメッシュキフレントグリル専用ブラックメッシュキヘッドランプが点灯され、蓄電の実感を味わうことができる。減速中だけの充電で最初はちょっとした違和感もあったが、1時間もハンドルを握ると実際にかなっているシステムだと痛感させられた。個人的にはアイドリングストップ時でもエアコンが利く、蓄冷を施した「エコクール」が一番、大好きなシステムだ。これは暑さが厳しいこの時期、本当にありがたい。

■ 軽を超えた軽の走りを満喫 インプレッション

随分、進化したものだ。軽自動車がリリースさせるたびに感じる率直な感想だ。ワゴンR20周年記念車は、走る喜びを感じる。スタートボタンを押してエンジンを始動。アクセルを踏んで車速を上げると、軽い。とても軽いのだ。車重やアクセル・レスポンスだけではなく、静粛性の向上や前述した走行時にオルタネーターがオフになつて走行時にオルタネーターがオフになつて、軽快さが、モロに伝わってくる。NA車とは思えない動きだしを実感した。ハンドリングやコーナリング性能は、背高ワゴンとしてはますます。特に挙動の不安定な部分を大きく感じない」とはなかつた。

トップ機能も、さらに進化した印象だ。ギク

■ 背高ワゴンの使命 バイオニアの使命

初代ワゴンRがリリースされたのが、93年9月。当時の画期的なスタイルは、軽自動車界の革命でもあり、実に衝撃的だった。どうしても限られた大きさとスペースしか取れない軽自動車を上部に拡大することによって、居住空間の確保に努めた。後部座席はドアが左側にしかない車種もあり、小さい子どもがいる家族にも人気を博した。当時の軽自動車は、ワゴンRに象徴されるように存在だった。20年を経て「エコクール」に代表される革新的な技術を研ぎ澄ましてきた。軽自動車のけん引役として、今後はどんな観点でクルマづくりをしていくのか。スズキの今後の展望を注目していきたい。