



今回のマイナーチェンジの目玉は、デュアルジェットエンジン+エネチャージを搭載したモデルの追加設定。走りを楽しめることなく燃費を向上させることで、4WDでも100%免税を獲得している。エクステリアなどはキーコンセプトで各部のリファイン程度にとどまっている。



主要諸元: (XG-DJE)

- 全長×全幅×全高/3850×1695×1535mm
- ホイールベース/2430mm
- トレッド/前:1490mm 後:1495mm
- 車両重量/1090kg
- 最小回転半径/4.8m
- エンジン/1242cc 直4 DOHC VVT
- 最高出力/91ps/6000rpm
- 最大トルク/12.0kg・m/3000~4400rpm
- JC08モード燃費/22.6km/ℓ
- ミッション/CVT
- ブレーキ/前:Vディスク 後:ディスク
- タイヤサイズ/175/65R15
- 駆動方式/4WD
- 乗車定員/5名
- 車両本体価格(札幌地区)/1,576,050円(消費税込)



試乗させていただいたのはXG-DJEデュアルジェットエンジン+エネチャージグレード。Swiftには伝統的にスポーツグレードの設定があるが、XGはごく普通に使えるベーシックグレードである。エクステリアはキーンとスポーティ。ちょびり小生意気な印象が躍動感を感じさせる。実際のエクステリアデザインは秀逸で、2

■スポーティな外観の一方、エコ意識を高めるメーターも

グという相反する課題を解消している。そしてもう一本の柱、エネチャージ。減速時にタイヤの回転を利用して専用バッテリーに蓄電する仕組みだが、多くの方々にはハイブリッドカーでお馴染みだろう。プリウスやインサイトの専用バッテリーは大容量で、リアアカーコラム下にあるのに対し、Swiftのリチウムイオンバッテリーは助手席下に収まるコンパクトサイズである。ハイブリッドカーの専用バッテリーはモーター駆動を目的にしているが、Swiftのそれは電装系への供給のみを目的としているため、小型化できたわけだ。そして供給時にはオルタネーターも作動しないので、相対的に抵抗が減り効率がアップするといふシステムである。デュアルジェット+エネチャージは、ネーミングのインパクトほどと体感することができないのだが、燃費性能が向上し、さらに4WD車でも100%免税を獲得するなど、その効果は絶大だ。ハイブリッドや電気自動車ももちろん素晴らしいが、内燃機関の効率をことごとく追求した結果、走りや環境性能を両立させたスズキには頭が下がる。

走り出して驚いた。実は3年前のフルモデルチェンジの際にも試乗しているのだが、静粛性と剛性感が大幅に向上し、その一方で加速性能も向上しているからである。CVTなのでアクセル操作と加速開始の間に僅かなズレがあるものの、その気でアクセルを踏めばタコメーターの針は3,500回転あたりから二気吹上げ上がり、1,2リッターとは思えぬトルク感で加速していく。

■デュアルジェット+エネチャージの静かなる効果

代目から3代目のフルモデルチェンジの際に、デザインコンセプトはそうへり継承されている。エクステリアはオーソドックスだ。「平凡」ではなく、飽きのこない「普通」のほうが、実はデュアルジェットエンジンシステムのことである。通常インジェクターは二気筒に一つ、これを20にすることで噴射する混合気を微粒化し、燃焼しやすくなった。さらに圧縮比を高め、EGRRシステム(排出ガスの部を冷却して燃焼室内に戻し、燃焼温度を下げる)を抱き合わせることで、燃焼効率とノッキング

インプレッション

スズキが世界に誇るコンパクトカー・スイフトがエコ性能も手に入れてマイナーチェンジ



SUZUKI SWIFT

■テキスト=横山 聡史 (Lucky Wagon) ■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

プロフィール

■世界戦略車スイフトがさらに進化

Swiftは2000年に初代が発売されて以降、クルマの基本である「走る・曲がる・止まる」がしっかりと煮詰められたスズキの世界的人気車として、幅広い支持を得てきた。特に2004年発表の2代目は世界戦略車として設計され、スポーティなイメージに快適性と走行性能をパッケージングして登場した。現行の3代目は2010年にフルモデルチェンジされ、今回マイナーチェンジを迎えることとなった。

最大のトピックスはデュアルジェットエンジン+エネチャージシステムの設定である。これはSwiftの魅力であるスポーティさを損なうことなく環境性能向上を図ったもので、1.2リッター以上のガソリン車の中ではトップとなる26.4km/ℓという燃費性能を誇る。

■デュアルジェット+エネチャージの静かなる効果

デュアルジェットというネーミングからはあたたか過ぎるような強い印象を受けるが、実はデュアルインジェクションシステムのことである。通常インジェクターは二気筒に一つ、これを20にすることで噴射する混合気を微粒化し、燃焼しやすくなった。さらに圧縮比を高め、EGRRシステム(排出ガスの部を冷却して燃焼室内に戻し、燃焼温度を下げる)を抱き合わせることで、燃焼効率とノッキング



相変わらずナチュラルな走りが持ち味のクルマだ。新しい装備を追加した時に起こりがちなギクシャク感はまったく無く、完成度の高さを感じさせる走りは爽快そのもの。一度ステアリングを握れば病み付きになるかも。



ディーラーメッセージ

スズキアーリーナ札幌北
副店長

岡村 康弘さん

決して奇をてらわず、クルマとしての基本性能を煮詰めてきたスイフトは、幅広い年代の方に支持されるだけの理由を持っています。今回のマイナーチェンジで新たに設定されたデュアルジェットエンジン×エネチャージによって、従来の魅力にエコ性能も加わり、4WDで100%免税というクラス唯一のクルマとなりました。バランスのとれた「普通に良いクルマ」に仕上がっていますので、是非多くの方に試乗して戴きたいと思います。



スイフトに搭載されているリチウムイオンバッテリー。減速時にこのバッテリーに蓄電され、車内の電気系統へ供給されている。通常のクルマはエアコンなど電力を大量に消費する機器が作動するとエンジン回転を上げて発電するが、エネチャージで減速時に充電することこのクルマの場合は、電装品が作動してもエンジン回転には影響を与えないためガソリン消費量が少なくなり、結果として燃費が向上する。

足回りのしっとり感はかなりのもので、直進では吸い付くような感触、コーナーではナチュラルな操舵感で軽やかな立ち振る舞い。コンパクトカーはかくあるべしという走行性能がとてもしっかり良い。今の時代、エコ性能は極めて重要な要素だが、キビキビした走りや、いざという時のアドバンテージはあるにこしたことはない。それはクルマの基本性能であると同時に、愉しみでもあるからだ。

なおスポーツグレードである「スイフトスポーツ」は初代から存在しており、現行型においては1.6リッターエンジンにCVTまたは6速MTが設定されている。さらに特別仕様車として「スイフトRS」も存在する。これは1.2リッターのデュアルジェットエンジンをベースに、足回りを固め、エアロをまとめたグレード。スポーツにはF1しかないが、RSではCVT+4WDも選択できるので、エコ性能も大事にしながら「個人的なスイフトが欲しい」という方には魅力的な設定となるであろう。

ハイブリッドや電気自動車が増加する方、それらと異なる方法でエコ性能を追求するメーカーもある。マツダのSKY-ACTIVE VEIしかり、スズキのデュアルジェット×エネチャージしかりである。コストパフォーマンスやライフスタイルによって、各々の採点はドライバー諸氏にお任せするが、コストを最少限に抑さえ、効率を追求するというスズキの姿勢には大いに共感したい。スイフトはそんなスズキの探究心が具現化された一台である。