

テレビCFでもおなじみの『グーン！ダーン！』と走るこのクルマの心臓部。VVTなどの装置で強力な走りを実現しながら、エネチャージなどのスズキグリーンテクノロジーによって燃費性能でもライバルたちと肩を並べている。エンジンレスポンスのよさを販売店などで一度体感して頂きたいクルマだ。



#### 主要諸元: (Spacia Custom TS)

- 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／950kg
- 最小回転半径／4.6m
- エンジン／658cc 直3 DOHC インタークーラーターボ
- 最高出力／64ps/6000rpm
- 最大トルク／9.7kg·m/3000rpm
- JC08モード燃費／25.0km/L
- ミッション／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／4WD
- 乗車定員／4名
- 車両本体価格(札幌地区)／1,787,100円(消費税込)

さて「性能を解説しておこう」。「エネチャージ」は減速エネルギーを蓄電し電気供給することで、発電のために消費してきたガソリンを節約するシステム。2013年3月に登場した「スズキグリーンテクノロジー」というのがアカスタムボディー「T-Ecot」といったアクターである。

#### 効果絶大な「スズキグリーンテクノロジー」

具体的には「エネチャージ」「アイドリングストップシステム」「エコクール」そして軽量化と剛性を実現した「新軽量衝撃吸収ボディーT-Ecot」といったアクターである。

「インテリアに明確に見られる。ヘッドランプはリーング状の「LEDボジションランプ」を内蔵した、鋭い眼光のよくなディスチャージヘッドランプ。フロントグリルは「LEDイルミネーション」内蔵のスケルトンタイプ。「EDロリア」「ロジード」内蔵ランプはスマートタイプのクリアレンズ。またエアロタイプのバンパー・やスピオナーを採用し、あくまでもタフで男性的な印象とした。内装はブラックとシルバーをベースとし、本革ステアリングホイールの設定もある。

駆動形式・過給器の違いによるバリエーションは「ベースグレード」と同様、「G」「XS（同X）」「TS（同T）」といふ3グレード。各々「FF」と「4WD」がある。また直列3気筒DOHC12バルブ「VVTエンジン」は共通で、「TS（及びT）」はインタークーラーターボで強化されている。特筆すべきはその燃費。NAのFFが27.8km/L、4WDが26.8km/LといつもFFで26.0km/L、4WDで25.0km/Lと、極めて高いレベルにある。これは「スズキグリーンテクノロジー」の恩恵によるもの。

#### 驚かされることが多い、ユニークなクルマ

外観はとにかく四角い。エクステンション・インプレッショントリムはとてもコンパクトなので、真横から見ても四角い。前後から眺めてもサイド・ウインドウはほぼ直立しているため、これまた四角い。この外観が野暮ったいかと言えば決してそうではなく、四角い中にもキュートさ、スポーティさをきちんと持ち合わせている。スズキはやはり軽自動車に求められるアクターナンバーワークから理解しているメーカーなん

## 「スズキグリーンテクノロジー」を導入した新型車 男性ターゲットへ向けた、クールなスペーシアカスタム



# SUZUKI SPACIA CUSTOM

■テキスト=横山聰史 (Lucky Wagon) ■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

スズキは2013年3月に発売されたトールワゴン。2012年発売の5代目「ワゴンR」で初お目見えとなつた「スズキグリーンテクノロジー」を導入しており、アイドリングストップシステムを全車に標準装備するほか、運動性能と低燃費を両立させたモデルとして幅広いラインアップを開拓する。

英語で「空閑」を意味する「Space」からのネーミングで、その名通り、広大な室内空間と日常生活での使い勝手を徹底的に追求。ベースグレードは女性をターゲットにした「エクスパンション」カラーブラックペイントで、その外装色とベージュの内装を揃えるが、6月に追加されたカスタムでは「ラップバール・グレーパールなど重厚なイメージの外装色と「ラップカーテン」を採用。男性ドライバーにアピールする方向性となつている。

今回試乗したのはベースグレードの「エクスパンション」と、差別化されたカスタム版の「Space」。どちらとも車両本体価格は同じで、カスタム版の「Space」は全長3,395mm×全幅1,740mm×全高1,740mm。後述するが、この全高が広大な室内空間を生み、スペースをベースグレードたらしめていると言える。また2,425mmというロングホイールベースも室内空間に貢献するほか、走行安定性にも寄与している。

ベースグレードとの違いはエクステンション・インプレッショントリムで、これが「Space」版の特徴だ。

#### 内外装で明確に差別化されたカスタム

#### 広大な「Space」を追求した新型車





**ディーラーメッセージ**

スズキアリーナ札幌北  
副店長  
**岡村 康弘さん**

2013年3月に新型車として発売されたスペーシアに、スポーティでクールな内外装を持ったカスタムが追加されました。なんといっても広大な室内空間と軽快な走りが魅力。メーカーオプションでレーダーブレーキサポートや誤発進抑制機能なども設定され、エコ性能・走る楽しみ・利便性・安全性能などをバランス良くパッケージングしたモデルです。驚きの空間、快適な走りを是非ご自身で体験してみて下さい。



市街地を走行していくと軽快に、しかもしっかりと走りを見てくれる。  
加速が欲しい時にはアクセルを踏み込めば素早い反応を示すエンジンは◎。  
「スズキグリーンテクノロジー」による省燃費化で、運転自体を存分に楽しめる一台になっている。

だなど改めて感心させられる。  
外観が四角いといつことは当然ながら室内空間を充分に確保している証である。開放感たつ。ふりの超広々空間である。前席も広いが、後ろも驚くほど広い。テレビCMで館ひろしが足を組んでポーズを決めているシーンがあるが、決して大袈裟ではなく、普通に足を組めてしまう。もちろん後席を最大限下げれば荷室は犠牲になるが、荷室を考慮して後席を最大限前に出しても足元には充分な余裕がある。

走り出してみて、またびっくり、速い。出足から低速トルクがたっぷりあり、他車の流れについていくのがうれしい。リードすることも容易。しかもターボ特有の高周波は押さえ込まれ、ごくり、アナログな加速感覚である。シフトレバーのボタンを操作してモードに切り替えれば、かなりスポーティな走行を楽しめそうだ。足回りは若干固い印象があるが、それがスポーティさを生んでおり、50km/h付近でロールさせてみても、破綻の予兆がない。これだけ背が高い全幅の小さいスタイルなのに、この安定感も非常に驚かされる。

シンフルながらエコドライブの状態を色々と知らせてくれるメーター。アクセルから足を離すと即座に点灯するエネチャージマーク。いつした演出によって必ずとエコドライブが身に付きそだが、時には軽快に、スポーティに走りたい。実用性・走行性能・エコ性能がバランスよく凝縮された一台であると言える。