

S-エネチャージでワゴンR、極まる 運動性能とエコ性能が見事に調和



SUZUKI WAGON R S-ene CHARGE

■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 Tel(011)721-8335

プロフィール

■S-エネチャージは ハイブリッドシステム

スズキの中心車種であるワゴンRがS-エネチャージ搭載車を追加してマイナーチェンジされた。追加となったのはワゴンRのFZ、スポーツティバージョンとして位置づけられるステイティングレイではXグレードである。従来のエネチャージは減速時の回生エネルギーを蓄え、電装品に供給するという機能だが、S-エネチャージは加速時のモーターアシスト機能を追加することでエンジンの負荷を軽減し、燃費に貢献するシステムである。

S-エネチャージはハイブリッドシステムである。しかしS-エネチャージを正確に理解するためには「ハイブリッド車」という言葉の根本的な意味を解説しておく必要がある。そもそもハイブリッドとは、動植物においては「種や品種が異なる親から生まれた子孫」、テクノロジー分野においては「異種のモノを組み合わせて生まれたモノ」という意味。語源はラテン語の「hybrida」で、これはイノブタ（豚とイノシシから生まれた子孫）を示す。一般的にハイブリッド車と言えば、プリウスに代表されるようにエンジンと電動モーターという2種の動力源を持つクルマのことをいう。エンジン単体／モーター単体の走行が可能で、ここぞという時にはエンジンとモーターが共同作業を行うと



主要諸元：(SUZUKI WAGON R FZ 4WD)

- 全長×全幅×全高/3,395×1,475×1,665mm
- ホイールベース/2,425mm
- トレッド/前：1,295mm 後：1,290mm
- 車両重量/840kg
- 最小回転半径/4.4m
- エンジン/R06A (658cc 直列3気筒 DOHC VVT)
- 最高出力/52ps/6,000rpm
- 最大トルク/6.4kgm/4,000rpm
- JC08モード燃費/30.2km/ℓ (FFは32.4)
- ミッション/CVT
- ブレーキ/前：ベンチレーテッドディスク
後：リーディングトレーリング
- タイヤサイズ/165/65R14
- 駆動方式/4WD
- 乗車定員/4名
- 車両本体価格(札幌地区)/1,547,640円(税込)



いう、言わば「合わせ技」のシステムである。

S-エネチャージはこの部分で発想が異なる。まず動力専用のモーターがない。あるのはISGと呼ばれるモーター機能付き発電機である。つまり、ISGによるアシストはベルトを介したもので、あくまでもエンジンの負荷を少しでも軽減するためにある。アシスト時間は1回最大6秒間であり、ISGの性能は2・2ps/4・1kgmと決して高くない。このため一般的なハイブリッドのように、例えば上り坂でエンジンが苦しい時、モーターも駆動して馬力を稼ぐといった考え方はない。しかしエンジンとISGという異なる動力源を持つという意味でまごうかたなきハイブリッドであり、エンジンとモーターの「プラス」ではなく、モーターがエンジンを「補完する」ことを目的にしているのが新しい。現にリッターあたり32・4kmとクラストップの燃費向上を果たしており、エクステリアデザインこそ大きく変更はないものの、動力システムとしては完全に新しいシステムといえることができる。

■軽快な走りとはエコ性能を両立させた「スズキグリーンテクノロジー」

スリーサイズは全長3,395×全幅1,475×全高1,665mm、ホイールベースは2,425mm。エンジンは直列3気筒DOHC12バルブVVTの自然吸気で、ワゴンRにはS-エネチャージ/エネチャージ/エネチャージ無し3タイプ。ステイキングレイにはS-エネチャージ

／エネチャージターボの2タイプが用意されている。

試乗したのはワゴンRのFZ。自然吸気ながらエンジンはとても活発で、52ps/6・4kgmとは思えぬ軽快さを見せる。さすがに平均車速の高い郊外ではアクセルを強く踏みこみ気味になるが、街中では750～840kgという軽い車体もあって、ごく自然に流れに乗ることができる。

2012年に現行型にフルモデルチェンジされた際にも試乗したが、エネチャージやエコクルなどの低燃費化技術や軽量化技術が盛り込まれた次世代環境技術「スズキグリーンテクノロジー」第1弾車種として開発されただけに、走行性能と環境性能を巧みにバランスさせていることにびっくりしたのを覚えている。

エコクルは、空調ユニット内にエアコン使用によって凍る蓄冷材を内蔵することで、アイドリングストップでエアコンが送風に切り替わっても冷たい風をキープする機能。日射しが強く暑い日には、信号待ちだけでもあつという間に車内温度が上がってしまうが、快適性を保つとともに、エンジン始動後の過度なエアコン(電力)使用を防ぐ目的もある。

アイドリングストップシステムは今やお馴染みだが、その制御も煮詰められており、停止前の減速時、アクセルを離れたときから燃料をカットするとともに、エンジン自動停止のタイミングを13km/h以下と早めることで、無駄なアイドリングを徹底的にカットしている。今回のマイナーチェンジでS-エネチャージが加わり、「スズキグリーンテクノロジー」をさらに一歩進めたといえることができる。



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

今回のマイナーチェンジの目玉はISGを採用したS-エネチャージです。エコ性能の向上とアイドリングストップからの再始動がとて静かなので、快適性もアップしています。エネルギーフローインジケーター採用車がエコドライブの目安になりますし、ステイグレイのメーカーオプションに新設定されたスマートフォン連携ナビゲーションでは、バック時に左右から近づいてくるクルマや自転車を検知して警告したり、俯瞰ビュー機能もあります。是非ショールームでお確かめください。



インプレッション

■高い完成度が魅力、 歴代最高のワゴンR

それでは実際の走行時、S-エネチャージはどのように体感できるか。ワゴンRのS-エネチャージ採用車に新設されたエネルギーフローインジケーターを見ながら、ドライブしてみる。エンジンとバッテリーのイラストが左に、タイヤのイラストが右に描かれ、動力の流れが一目で分かるシンプルなメーターである。

前記の通り、ISGは単体走行が可能なのでパワー/トルクを持ち合わせていないし、あくまでもエンジン負荷を軽減するためのアシストと割り切って設計されている。このため、発進時にアクセルをぐっと踏み込んでも、バッテリーアイコンからタイヤアイコンへの矢印は表示されない。中低速域から加速しようとしてがばつと踏み込んでも表示されない。

ではいったい、どのようなシチュエーションでISGがアシストモードになるかというと、例えば40〜50km/hで走行していて、少しだけ加速したい時である。優しくアクセルを踏み込むと矢印が表示され、車速は緩やかに上がっていく。走行中の6秒間というのは意外に長いもので、目指す速度には十分届く。資料に目を通した時点で「6秒間は果たして意味を持つのか」と思ってしまったが、実際に走らせてみると、さすがに考えられているなと感心してしまった。

またISGにももう一つ重要な役割がある。それはアイドリングストップから再始動する際の動力源になるということ。驚いたのは再始動の音が極めて静かであることである。というより、ほぼ無音に近い。アイドリングストップを採用している殆どのクルマが、始動時と共用か、あるいはアイドリングストップ専用セルモーターを使用しており、僅か一瞬ではあるものの、キュルという音がする。気にしなければ気にならないレベルの音ではあるが、頻繁にストップ/再始動を繰り返すシーンでは、耳障りと感じる方もいることだろう。これが聞こえて来ないのだからびっくりである。街中や混雑した道路では、ことさらにその効果を実感できると思う。

スズキグリーンテクノロジーの一端を担うTECT（新軽量衝撃吸収ボディ）も相変わらず素晴らしい。40km/h前後の常用域から急にステアリングを切り込んでみても、ボディ剛性の高さはしっかりと伝わってくる。我々テスターがこうしたチェックを行うことを大袈裟と思われる方もおられるかも知れない。

だが突然クルマの前に人や他車が飛び出してきた時、誰もが急ハンドルを切るはずだ。クルマの剛性や接地性が低いと、なんとか衝突を回避できたとしても、スリップやスピン、搭乗者の怪我や積み荷の破損など、言わば二次被害・三次被害に繋がりがねない。全高1,665mmのトルワゴンがここまでキビキビ動いてくれるのは非常に嬉しいし、ワゴンRの進化がよく分かる。道幅が極端に狭くなる積雪シーズン、是非候補に入れて戴きたい一台である。