



- 主要諸元：(アルト X 4WD)
- 全長×全幅×全高/3,395×1,475×1,500mm(Xタイプ) X以外は147.5mm
  - ホイールベース/2,460mm
  - トレッド/前：1,295mm 後：1,290mm
  - 車両重量/700kg
  - 最小回転半径/4.6m
  - エンジン/R06A (658cc 直列3気筒DOHC 12バルブ)
  - 最高出力/52ps/6,500rpm
  - 最大トルク/6.4kgm/4,000rpm
  - JC08モード燃費/33.2km/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)/1,229,040円(消費税込)

## ベーシックでありながらも斬新なデザイン 数々の革新を先導してきたアルトがフルモデルチェンジ



# SUZUKI ALTO<sup>X</sup> 4WD

■テキスト=横山 聡史 (Lucky Wagon) ■Photo=青柳 健司 (フォトライター) ■取材協力=スズキ アリーナ札幌北 Tel.(011)721-8335

リッターあたり37km (FF)というエコ性能、レーダーブレーキサポートやシートヒーター装備車の設定、新型トランスミッション5AGS (オートギアシフト)の設定など、新型アルトにはいくつものトピックがある。だがそれらの前提にあるキーワードは「軽量化」である。そもそも車重の軽い軽自動車で軽量化を図るのはとても大変な道のりだったと思うが、今回達成した軽量化重量はなんとマイナス60kg。七代目と比較すると、710kgと810kgの幅から610kgと700kgと大きく軽量化されている。

■地道な軽量化の積み重ねで  
マイナス60kgを達成

まずはプラットフォームが刷新された。骨格部を連続化させた滑らかな形状とすることにより、補強部品を減らす一方、ボディには軽量化で強度の高い張力鋼板、超張力鋼板が用いられた。足回りも軽量化と高剛性が進められ、トータルでマイナス60kgという軽量化を達成している。そして軽量化は当然ながら燃費性能に影響する。あり余るトルクを持つエンジンなら話は別だが、軽自動車において車重の割に匹敵しようかという60kgは極めて大きい。

■豊富なバリエーションで、  
装備もイロイロ

バリエーションはF/L/S/X/商用バンの5グレードで、各々にFFと

### プロフィール

■日本の軽自動車を  
牽引してきたアルト

スズキの主軸のひとつであるアルトが昨年12月22日、第8世代となって新登場した。今こそワゴンRやスペーシア、ハスラーといった車種の人気が高いが、アルトは79年の発売以来、息の長い人気を得てきた、まさにロングセラーモデルである。いささか懐かしい話になるが、初代は軽乗用車フロントの商用姉妹車として登場して、軽ボンネットバンという新ジャンルを開拓した名車である。さらに84年、二代目が登場すると4WDの追加や軽自動車初の電子制御燃料噴射装置付き3気筒SOHCインタークーラーターボモデルの設定(85年)、そして87年には3気筒4バルブDOHCインタークーラーターボエンジンを搭載したスポーツバージョン、アルトワークスが追加設定される。軽力テグリーながら走り追求したワークスは大きな話題を生み出し、64馬力という軽自動車の出力規制が設けられる発端になったとも言われている。

つまりアルトはスズキを支えてきたモデルであるとともに、常に次代を拓いてきたモデルであるといえることができる。エコ性能の追求が当たり前になり、その上での個性を打ち出していくかが求められる現代、アルトがどのように進化したのか、楽しみに試乗に挑んだ。

4WDを設定。Fとバンに5速マニュアルと5AGSがある。ボディ形状はすべて5ドアで、全長3,395×全幅1,475×全高1,500mm。エンジンはすべて直列3気筒DOHC 12バルブVVT (可変バルブタイミング機構)だが、Fグレードの5MTとバンのみVVT無しとなる。

装備面ではレーダーブレーキサポート(Xに標準装備、その他グレードにはメーカーオプションの設定あり)やシートヒーター(運転席ヒーターはFグレードのFFとバンを除く全車に標準装備、助手席ヒーターはL/S/Xの4WD車に標準装備)が目を引き。いたずらに付加価値をつけて価格を上げるのではなく、安全走行や寒冷時にドライバーをサポートするよう吟味されている。

またスズキグリーンテクノロジーを代表するエネチャージは、ブレーキ時の回生エネルギーを蓄電し、電装品にのみ供給するベーシックなタイプが搭載されている(L/S/X)。駆動力へのアシストも行うSエネチャージがワゴンRに搭載されているが、これを見送ったのはやはり軽量化のためかも知れない。

### インプレッション

■ユニークに「攻める」  
スズキのエクステリアデザイン

さて実車を見てみよう。まず目をひくのはエクステリアデザインである。テレビCMやネット上で見るより男っぽく感じ



## 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

### 宗像 愛莉さん

レーダーブレーキサポートやシートヒーターなどの上級装備、そしてエネチャージをはじめとするスズキグリーンテクノロジーを搭載された新型アルトは、幅広い年代層の方に日常にお乗り戴けるベーシックな軽自動車です。フロント、サイド、リアとどこから見ても斬新なデザイン。使い易く乗降も楽なインテリア。他にも誤発進制御機能、エマージェンシーストップシグナルなど万が一の際の安全装備も設定があり、コストパフォーマンスに優れることも魅力です。ご来店お待ちしております。



られるが、キュートな面も多分にあり、強いて言うなら中性的な印象だ。そして見る人によつてはノスタルジックな魅力を感じるかも知れない。フロントグリルがボディ同色に塗りつぶされたそれは、二代目のワークスや三代目に通ずるものがある。昨年リポートしたハスラーもユニークだったが、ここ最近のスズキはエクステリアデザイン面で「攻めているな」と思わせてくれる。グリルレスでつり目のフロントはむしろ、リアコンビネーションランプがバンパーに埋め込まれ、リアハッチは完全に独立した存在になっている点からも垣間見える。そしてXグレードにオプション設定されるリアハッチのツートーンがなんと粋だ。

オリジナルアクセサリーカタログを目を通すと、最初のページに掲載されているのが「めがねガーニッシュ」なるもの。フロントの写真をよく覗いていただくと、ヘッドライトの周囲と、通常グリル上部にあたるヘッドライト間の横一線が一体になっているのがわかる。この部分のみ色違いのガーニッシュが用意されているのである。パーツ単体はまるでめがねのようなカタチをしており、例えば試乗車のようなピュアレッドのボディカラーにブラックのガーニッシュを加えるだけで、随分とスポーティに引き締まって見える。こういった遊び心溢れるパーツ設定も、最近のスズキの面白さと言えるだろう。

またフロントヤリアクオーターの形状が滑らかな曲線なので、全体的に大きく見えるが、実際に乗り込んでみると、所謂トールワゴンではなく、完全に乗用タイプであることが分かる。ヒップポイントは地上高585mmと高めだが、ドア開

口部の下端が同335mmなので、乗り降りしが易く、かつ視界が良い。特に北海道のこの季節、停車して降りようとしたら地面がミラーバーンということも日常的。怪我や事故を未然に防ぐためにも、こうした配慮は嬉しい。

## ■軽自動車の新たな歴史に 名を刻む一台

一方のインテリアはいたってシンプル。必要最低限の操作系しか目に入らず、この潔さは新鮮だ。メーター類とナビしか目線移動がないので、運転中も集中できると思うもの。メーターパネルから助手席グローブボックスの上までの横長パネルはベージュになっており、その他の内装パネルはすべてブラック。シートはライトブルー（バンのみライトグレー）で、この配色はシンプルでいて、機能別に分けられているので分かり易い。

走行性能は突出したところは無いものの、やはり軽量化の恩恵で挙動が滑らかな。アクセルを踏み込めばそれなりにエンジン音が入って来るが、回転とスピードがきちんと呼応しているのでストレスが無い。コーナーリングも軽快だ。ちなみにターボ搭載のスポーツグレードRSが3月の発売を見込まれているので、この魅力的な車体でスポーティに走りたという方は、待つ価値があるだろう。

軽自動車とはこうあるべきという意味でアルトの存在は極めて重要。ベージュであることの大切さからブレず、かつ独自性を盛り込んだ新型アルトは、また新たな歴史を刻んでいくに違いない。