

主要諸元：(1.4 TURBO)

- 全長×全幅×全高／4,175×1,775×1,610mm
- ホイールベース／2,500mm
- トレッド／前：1,535mm 後：1,505mm
- 車両重量／1,220kg
- 最小回転半径／5.2m
- エンジン／1,371cc 直列4 気筒直噴ターボ
- 最高出力／136ps／5500rpm
- 最大トルク／21.4kgf・m／2100～4000rpm
- JC08 モード燃費／16.8km/ℓ
- ミッション／6AT
- ブレーキ／前／ベンチレーテッド・ディスク 後／ディスク
- タイヤサイズ／215/55R17
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格(札幌地区)／2,586,600円(税込)



エスクードの歴史に新たな一歩を刻む 新開発1.4ターボ搭載モデルが登場 SUZUKI ESCUDO

■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＝スズキ自販北海道 アリーナ札幌北 Ta.(011)721-8335

—プロフィール— コンパクトSUVの 草分け的存在

エスクードは88年に初代がデビューして以来、高い人気を維持しているコンパクトSUVの草分け的存在である。直線基調

だが、エスクードにもよく似合う。とても無骨でたくましい印象である。

インテリアでも差別化は図られており、1,400ccではシートステッチや空調吹き出し口リングの配色がレッドとなる。ダッシュパネルはともスपोर्टイナ造形でセンターに針式の時計、その左右に空調吹き出し口が並び、一見すると各種メーターが並ぶチューニングカーのような。シートは本革とスエード調表皮が組み合わされており、座面がスエード調、両サイドが本革となる。このバランスが絶妙で、高級感とアウトドアテイストが主張しすぎることなく適度に演出されている。ホールドリ性能も高く、オフロードはもちろん、ロングドライブにおいても疲れにくいシート形状が考慮されている。

万全の安全装備と 最新の走行性能制御システム

今や安全装備は「あつて当たり前」の時代に突入。カテゴリーを問わず、事故を未然に防ぐアクティブセーフティと、万一事故が起きてしまった際のパッシブセーフティの両面から様々なシステムが登場している。

エスクードもミリ波レーダーで前方車両を検知してアラートを表示したり自動ブレーキをかける「レーダーブレーキサポートII」を標準装備。同じくミリ波レーダーで前方車両との距離を測定し、接近し過ぎるとブレーキをかけたり、前車と一定の距離をキープして走行する「アダプティブクルーズコントロール」も装備されている。このほか、横滑り防止・電子制御制動力分配システムなど万全の安全性能をおご

のデザインに1,600ccエンジンと3ドアのハードトップ/コンバーチブルでデビューした後、5ドアのノマドや2,000cc/2,500ccのV6エンジン・ディーゼルのターボも登場。バリエーションの多彩さも人気のポイントとなった。97年に丸みを帯びた意匠となった2世代目が登場。05年の3世代目になると全幅は1,810mmに達し、搭載するエンジンも最大3,200cc・V6となり、ライトクロカンだった初代・2代目から、オフロードテイストを持つ上級SUVへと変貌を遂げた。

15年に現行型の第4世代となり、全長こそわずかに伸びたが、全幅は35mm縮小され、燃費や取り回しの良さ、安全装備を重視する昨今の流れにマッチしたモデルへと進化。国内でのエンジンは1,600ccのみとなり、昨年11月にFF版の廃止や外装色追加などの仕様変更が行われた。今回新たに追加されたのは1,400ccターボエンジンで、フレームやシャシーに変更はないが、専用のフロントマスクや各種安全装備の標準化など、1,600ccと差別化が図られている。

スポーツテイで上質な内外装

エクステリアで1,600ccと1,400ccを区別できる大きなポイントはフロントグリルとホイールである。グリルは前者が上下分割のフィンタイプ、後者が縦分割の5スロットタイプ。ホイールはいずれも17インチアルミながら、前者の切削加工&ガンメタ塗装に対し、後者はブラック塗装となる。ブラック塗装のアルミホイールはスポーツテイカーに多く見られるようになって

られているが、エスクードらしいのは、ビルディセントコントロール。滑りやすい急な下り坂で、ブレーキを踏まなくても約10km/hを維持してくれるという機能で、悪路や雪道で効果を発揮してくれそうだ。

また新世代四輪制御システム「ALL GRIP」を搭載。これは単なる4WD制御システムではなく、「電子制御4WDシステム」「4モード走行切替機能」「車両運動協調制御システム」という3つのテクノロジーから構成されるスズキ独自の四輪制御システムである。ドライビングモードは「オート」「スポーツ」「スノー」「ロック」から選択でき、特に「スポーツ」はドライビングの性格を一変させるモード。積極的に走りを楽しみたい時には、迷わず選択してほしい。そしてライトクロカンたる走破性を継承するのが「ロック」モード。ぬかるみや氷雪路でスタックした場合、空転している車輪にブレーキをかけ、その他の車輪へ駆動力を集中させる。

—インプレッション— スポーツドライブも楽しめる、 傑出した一台

標準の「オート」モードで走り出してみよう。先に結論を書いておくが、このエンジンは素晴らしい。プースタージェットエンジンというネーミング通り、たかが1,400ccとたかをくくって踏み込むと、おおいに驚かされることになる。21.4kgmという2,000cc並みのトルクを2,100～4,000rpmの低中回転域で発揮するので、出足にパンチがある。シグナルタツシユで簡単に車群をリードすることも可能だ。し



ディーラーメッセージ

アリーナ札幌北 カーライフアドバイザー 春中 麻里さん

今回加わった1.4ターボは、新開発ブースタージェットエンジンを搭載した全く新しいラインアップです。小排気量ながら軽快な走りを実現し、クルマ好きの方にも間違いなくご満足いただけると思います。また低燃費で様々な安全装備も持ち合わせ、オーナー様が自在にコントロールできる4WDですので、北海道にぴったりの一台です。どのクルマもご試乗の上でご検討いただきたいのですが、1.4ターボはお乗りいただいでこそ真価のわかるクルマ。ご来店お待ちしております。



かしながらターボの過給はとてもナチュラルで、いわゆるドッカントーボではない。予備知識がなければ2,000cc以上のNA車と信じ込んで不思議ではないほどだ。これが1,400ccと知った時、助手席に座る人は間違いなく驚嘆の声を上げることだろう。エスクードの歴史に名を刻むことになる傑作エンジンだと確信する。

そして「スポーツ」モードに設定すると、エンジンもミッションもさらにスポーティに豹変する。加速時には高回転まで引っ張るようになり、アクセル操作で望むスピードを得ることができる。トランミッション

は6速ATで、Mポジションにすればパドルシフトを駆使してマニュアルライクな操作もできる。Dポジションでもパドルシフトは機能し、自動復帰機能も持ち合わせているため、エンジンブレーキやいざという時の加速に有効だ。

コーナリング時の挙動もクイックで非常に安定している。1,600ccに比べ10kg増えてはいるものの、車両重量は1,220kg。モノコック構造の軽量&高剛性ボディと相まって、非常にスポーティなドライブフィールである。ワインディングでは、コーナー手前でアクセルを戻すかブレーキを踏み、出口が見えた時点でアクセルを踏むという基本的なセオリーに則って運転すれば、結構なハイアベレージでスポーツドライヴを満喫することができる。

我々ライターの、事前に諸元表に目を通し、まずは数値から大体の動力性能をイメージする。年間を通して様々な車種に試乗していると、その経験が災いし、車重や馬力・トルクの関係性から、勝手にある程度のイメージを作り上げてしまう。しかし、やはりクルマは実際に乗ってみないとわからない。そして、事前のイメージと試乗後の印象にギャップがあればあるほど面白い。安全装備、経済性、ボディサイズ、デザイン、ステイタス性など、クルマ選びで重視するポイントには人によって様々。もちろん速いクルマは必要ないという方も存在する。しかしそうしたポイントをこごとく持ち合わせた上で、スポーツドライブも楽しめるようになるとうだろう。オフロードでもオンロードでもその存在感が際立つエスクード1.4ターボは、ファーストカーとしては是非候補に入れていただきたい一台ということができる。