



主要諸元：(HYBRID Xターボ)

- 全長×全幅×全高／3,395×1,475×1,680mm
- ホイールベース／2,460mm
- トレッド／前：1,285mm 後：1,290mm
- 車両重量／880kg
- 最小回転半径／4.6m
- エンジン／658cc 直列3気筒DOHCインタークーラーターボ
- 最高出力／64ps：6,000rpm
- 最大トルク／10.0kgm：3,000rpm
- モーター最高出力／3.1ps：1,000rpm
- モーター最大トルク／5.1kgm：100rpm
- WLTCモード燃費／20.8km/ℓ
- 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・トレーリングドラム
- タイヤサイズ／165/60R15
- 駆動方式／フルタイム4WD
- 乗車定員／4名
- 車両本体価格(札幌地区)／1,790,800円(税込)

トルワゴン分野でも、最初の大ヒットとなったワゴンを平成5年に世に送り出したのはスズキだったのだから。

軽自動車のひとつのジャンルで先駆者となってきたスズキだが、クロスオーバーSUVだけは別。もちろん平成10年には軽自動車の規格改定に合わせて発売となったKeiにはアウトドアテイストを盛り込む処理がされていた。しかし、大きなモデルチェンジもなく11年間にわたって販売されたKeiの総販売台数は35万台ほど。スーシアは昨年一年間で16万台以上も販売したのだから、スズキにとってKeiは決して成功作とはいえない。つまり、ちよつと時期が早すぎたのだろう。SUVブームが軽自動車業界にも派生してくるには、もう少し時間が必要だったのだ。

そこから5年、スズキは充分な開発準備を重ねながら、軽自動車市場の動向と、ユーザー指向の変化を見定めてきた。そして平成26年1月、機が熟したとみるや、満を持して初代のハスラーを発売する。

基本プラットフォームはワゴンRと共通だったが、ボディデザインにはアウトドア指向を取り入れた新しいイメージ。ボディカラーも2トーンも選べる新色揃いという周到さ。さらに15インチのホイールを使うことで最低地上高を上げ、前後のバンパーを工夫しギャップや障害物を乗り越えるアップローチャやデパチャーアングルを向上させた。しかし基本は大ベストセラーのワゴンRと同じであり、室内空間の広さや小回り性能などは全く同等を保持したのである。

これがユーザーの購買意欲を刺激しないはずがなかった。ハスラーは販売開始初年度から10万台を大きく超える販売台数を記録、その年それまでダイハツに奪われてきた販売台数トップの座をスズキが8年ぶりに奪い返す大きな要因ともなったのである。

インプレッション――

従来のイメージを 守りつつすべてを刷新！

初代ハスラー、まったくのニューモデルであつたにもかかわらず、発売初年度に10万台以上を売り上げ軽自動車販売ランキング10位となる。その後も、その人気は衰えずランキングトップ10から落ちることはなかった。それほど大ヒット車のモデルチェンジである、相当な研究努力と開発技量が必要とされたに違いない。しかし、スズキはそれを見事に成し遂げるのである。

室内空間を確保するために、フロントウィンドの傾斜を立ち気味にし、ボディサイドも平面に近づけ、リアエンドも垂直に落とし込んだ。これによって、真四角なボディイメージが強調され、よりアウトドアテイストが増したのはいまでもない。

寒冷地ドライバにはありがたいシートヒーターが標準装備となったフロントシートはセパレートとなり、そのおかげでセンターには大きなドリンクホルダーとハンドバッグやクラッチバッグを置ける縦長のトレイが設置された。センスの良いシートのファブリック柄はドア内張にも配され、このあたりは女性ユーザーには好感を持たれるはず。

何より驚かされたのがダッシュボード。最初にそれを目にしたのは昨年の東京モーターショーなのだが、その時も「なんだ、これ？」と業界内でも話題の中心だったのである。インパネに並ぶ、上下端をカットした円形の、カラフルに縁取りされた3連フレーム。左から収納ボックス、センターが様々な情報を表示してくれるディスプレイ、右が大きなアナログのスピードメーターとなっている。しかし、このこれまで誰も見たことのないデザイン、これを採用したデザイナーの度量は大いに評価されて



完成度の高さは文句なし！ 新ジャンルを確立し、大ヒット確実な 新型ハスラーが誕生！

SUZUKI HUSTLER

■テキスト=天野 克彦 (BIBIMBA天野) ■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

今年は西暦2020年であり、スズキにとって創業100周年を迎える記念の年なのである。

その記念すべき年のニューカー第一弾として、1月20日から発売されたのが、軽クロスオーバーカーの大人気ブランドを魅力的にモデルチェンジさせた新型「ハスラー」である。ただ、筆者のような古くからのバイクファンにとってスズキの「ハスラー」とは、昭和43年に発売された2ストローク単気筒オフロードバイクの方がまず頭に浮かぶ。ワークスチームのレース仕様車をデチューンして市販されたバイクであり、ウインカーやヘッドランプを外してレース用キットパーツを装着すればそのまま全日本クラスのレースに参戦できるようなトップマシンだった。

スズキが創業50周年を迎える頃、1970年代の2輪業界を席捲していたオフロードバイクの名は「ハスラー」。そして創業100年を迎える年頭に、軽自動車クロスオーバーカージャンルを牽引するリーダーとして登場したクルマの名も「ハスラー」である。スズキにとって、それには相当の思い入れがあつたはずだし、メモリアルイヤーを飾るに最もふさわしく、忘れてはならないネーミングこそ「ハスラー」だったのだろう。

新ジャンルの トップランナーに！

スズキには創業以来、「人と同じことはやらない、やるならそのトップを目指す」という企業風土があるという。それはスズキのこれまでの車両ラインナップを見れば即座に理解できる。本格派カントリー系4WDカーとして唯一無二、孤高の存在でもあるジムニーを昭和45年には発売開始、スポーツカーでは2シタールFRカーのカプチーノを平成3年に開発。現在の軽市場では圧倒的販売台数となっている



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 春中 麻里さん

「1月20日から発売開始となった新型ハスラー、おかげさまでお客様からも大好評です。安全技術の『SUZUKI Safty Support』も最新のシステムが搭載されました。特に後退時ブレーキサポートは後方に障害物があると自動でブレーキが作動します。これは他にはないスズキ初のシステムです。この安全対策はお客様にも必ず説明させていただいていますが、お買い上げいただく重要なポイントにもなっています。ボディカラーもヴァリエーションが豊富で、お好みに合わせてお選びいただけ、クルマに対する愛着がわくと好評です。最低地上高も高く、スノーモードの設定もありますから雪道走行が多い北海道のユーザー様にはまさにベストな一台です。軽自動車にハイブリッドを搭載しているのはスズキ車だけ。試乗車も常時ご用意しておりますから、新しいハスラーの魅力を体感してみてください。ご来店、お待ちしております」



いいだろう。

基本のプラットフォームは、スベシアなどにも採用されている「HEART ECT」になったこともありホイールベースが35mm伸びた。これがリアシートの居住性に貢献、なんと成人男性2人が足を組んでも余裕のあるスペースを確保しているのだ。さらに、リアドア後方に新設されたリアクォーターウィンドが、取り取りにもなっている。

先代の「正常進化」でありながらも、多数の魅力的な新機軸を盛り込み、操作性や居住性をさらに向上させたのが新型ハスラーなのである。

充分なパワーと 積雪路走破性！

ドライブバースシートに乗り込み、筆者好みのポジションを決める。そこで前方を見ると、突起物のないフラットなダッシュボードは好感が持てるのだが、その位置がちよっと高過ぎ。そこで気が付いた。ハスラーはたつぷりヘッドクリアランスがあるのだからシートポジションを上げて、視界を優先するべきなのだ。その「上から見下ろす」ようにしてみると、ボンネット先端も目に入り、360度充分な視界が得られたのである。ドライブピングポジションもそのクルマの性格に合わせて考えるべきなのだ。

ハスラーにはマイルドハイブリッドが採用されているが、モーター機能を持った発電機が減速時のエネルギーから発電し、バッテリーに充電。それを使って必要な時にモーターがエンジンをサポートする。あくまでも動力の主体はエンジンであり、一般ハイブリッドのようにモーターだけで走行することはない。とはいえ、軽自動車ではスズキだけが採用しているこのシステム、燃費性能向上には非常に有効であり、それが大きな評価を得ているのは言うまでもない。

今回のモデルチェンジで、一新されたのがN

Aエンジン。ロングストロークとなり、デュアルインジェクション装着など、まったくの新開発となった。しかしターボエンジンは従来のまま。とはいえ、このR06A型エンジンは、ほとんどのスズキ軽自動車に搭載されている名作であり、定評ある安定したパワーを発揮してくれる。発進加速はターボとモーターアシストによって軽快そのもの、なんらストレスを感じさせない充分なパワーを持っている。

さらに特筆すべきはミッションだろう。今回からシステムは同じCVTながらメーカーを変え、副変速機を使わず、オイルポンプを2系統にするなど完全な新開発となり、これがエンジンとのマッチングが最高なのだ。CVT特有の、エンジン回転とスピードがマッチしない違和感はなく、装備されたパドルシフトを使えばまるでマニュアルシフト車のような、小気味よいほどのドライブ感覚を味わえたのである。

そして4WDである。ハスラーは基本的にFベースであるから、通常走行ではFのままである。それが氷雪路面などグリップが低くなるとリアタイヤにも適切な駆動力を配分してくれる。そのリアアクスルには、本格的オフロード車の「証明」である堅牢なリジッドアクスルが使われている。このリアサスペンションを見ただけでも、ある程度のアウトドア性能は約束されたようなものだろう。

人気だった先代のイメージを損なうことなく新たなデザインを盛り込み、新世代プラットフォームや構造用接着剤によりボディ剛性を上げる。4WDを駆動するトランスミッションも新しくなり、グリップモードやスノーモードを選択すれば氷雪路面でも安心。この2代目ハスラー、先代にも増して大きな人気を博するのには間違いあるまい。