

主要諸元：(BANDIT HYBRID MX 4WD)

- 全長×全幅×全高／3,790×1,645×1,745mm
- ホイールベース／2,480mm
- トレッド／前：1,435mm 後：1,430mm
- 車両重量／1,040kg
- 最小回転半径／4.8m
- エンジン／1,242cc 直列4気筒
- 最高出力／91ps：6,000rpm
- 最大トルク／12.0kgm：4,400rpm
- モーター最高出力／3.1ps：1,000rpm
- モーター最大トルク／5.1kgm：100rpm
- JC08モード燃費／21.8km/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／165/65R15
- 駆動方式／フルタイム4WD
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格(札幌地区)／2,131,800円(税込)



ズキ100周年にふさわしい選択であったと言えるだろう。

**メモリアルイヤーの
掉尾を飾って！**

ソリオ誕生の系譜をたどれば、平成5年に発売された軽自動車のベストセラー「ワゴンR」にたどり着く。

このワゴンRこそ規制の多い軽自動車の居住性を確保すべく、「天井を高くすればいい」という発想の転換からトールワゴンという新カテゴリーを生み出した画期的なクルマだった。そのワゴンRのボディを流用してわずかにサイズを拡大し、3気筒660ccエンジンに1気筒追加して4気筒とした新開発エンジンを搭載したのが平成9年に発売されたのが「ワゴンRワイド」で、これこそがソリオのベースモデルである。

ただ、この軽自動車のボディに排気量の大きいエンジンを搭載するというアイデアは古くからあった。軽自動車が360ccだった時代のトップモデルであるホンダN360も600ccエンジンを搭載したN600が海外仕様として販売され、スズキでも昭和52年には、ジムニーの50cc2ストロークエンジンを、4ストローク800ccエンジンに換装したジムニー8が発売されている。スバルでは商用車だったサンバーをワンボックスワゴンとしたドミンゴなどあるのだが、ほとんどがあまり成功しなかった。

ところが「ワゴンRワイド」はその轍を踏まなかった。発売から2年後には「ワゴンR+」となり、さらに「ワゴンRソリオ」と改良が重ねられてゆき、とうとう平成17年には「ソリオ」として独立モデルとなる。この頃には、軽自動車の派生モデルというイメージから脱却し、コンパクトカーにトールワゴンを導入した先駆的モデルとしての定評はしっかりと定着していたのである。

平成27年に3代目となり、販売台数も堅調に推移してきたのだが、そこから5年、すべてを見直

し、さらに品質を高めるべくフルモデルチェンジを受けた新型ソリオ、ソリオバンディットが12月4日から発売となった。

**インフレクション——
ボディサイズ拡大で
広いキャビンを実現！**

新型バンディット、その全体から受ける印象は先代と大きくかけ離れたものではない。人気車種である以上、これまでのコンセプトを守りつつ開発を進めるのは当然のことだろう。ただし、細部を見てゆくと、そこにはフルモデルチェンジにふさわしい新たな改善点が多数存在する。

まず目を引くのがフロントマスクだろう。派手なクロームメッキの縁取りを施された逆台形の大きなメッシュグリルは押し出しも強く、迫力充分。ヘッドランプも先代とは逆の配置で、上部に横長の補助LEDのポジションランプで、下がウインカーランプを内側に持つ丸形単眼のLEDプロジェクターランプ。このあたり先代とはまったく違うイメージである。

ボディも全長が70mm延長、全幅も20mmワイド化され、ひと回り大きくなっている。それは運転席に座った時のドアとの間隔に余裕があるし、なによりリアシートである。スライドドアで乗りやすいのは当然のこと、リアシートのスライド量は165mmもあり、リクライニングさせて足を組んでも肩回りや足元にはたつぷりと余裕がある。さらに、それだけリアシートを下けても荷室には大型トランクが乗せられる程のスペースが残されているのだ。

ボディサイズの拡大で生まれたスペースをどう使うか。運転席、リアシート、ラゲッジルームなどそれぞれのパートごとに原点に戻って検討を重ねた結果が、このコンパクトカークラスでも最小サイズのバンディットに「魔法のような快適室内空間を作り出したのだらう。さらに快適さを



コンパクト・トールワゴンの先駆車、 ソリオバンディットがより美しく、 さらに強くなったのフルモデルチェンジ！ SUZUKI SOLIO BANDIT

■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=スズキアリーナ藻岩 Tel(011) 521-3255

**プロフィール——
超人気軽自動車の
ワイド版として誕生！**

元々は大工の棟梁となるのが第一志望だった静岡県浜松出身の青年、鈴木道雄が木製の織機を制作する工房を設立したのが明治42年、彼が22歳の時だった。ただしこの時点では個人経営の製作所であり、鈴木道雄が「鈴木式織機株式会社」とし

そして、創業100年もあと一ヶ月ほどで終了という11月25日にスズキから発表されたのが新型「ソリオ」である。コンパクトワゴンの先駆車として根強い人気を誇る「ソリオ」とカスタム仕様である「バンディット」も同様に発表され、そのモデルチェンジを待っていたユーザーも多かったに違いない。

記念すべき100周年のスタートが「ハスラー」であり、2輪では「GSXR」、そして最後を飾るのが「ソリオ」というラインナップ、まさにス

秋には2輪界からビッグニュースが飛び込んできた。ホンダ、ヤマハの他、ドゥカティ、アプリリア、KTMなど世界の有力2輪メーカーが覇権を競い合うロードレース世界選手権に参戦中のスズキ・ワークスチームが、20年ぶり、7度目の世界チャンピオンの座を奪取したというのだ。まさに100周年を飾るにふさわしい快挙、スズキのスポーツバイクの代名詞でもある「GSXR」というブランドの評価がさらに高まったのである。

その記念すべき年、100周年のニューカー第一弾として、1月20日には、軽クロスオーバーカーの大人気ブランド「ハスラー」が、より魅力的なモデルチェンジを施して発売された。発売直後からユーザーの圧倒的支持を得たハスラーの販売成績は急上昇。その販売好調が、スズキを軽自動車販売台数トップに押し上げる大きな要素にもなったのである。

秋には2輪界からビッグニュースが飛び込んできた。ホンダ、ヤマハの他、ドゥカティ、アプリリア、KTMなど世界の有力2輪メーカーが覇権を競い合うロードレース世界選手権に参戦中のスズキ・ワークスチームが、20年ぶり、7度目の世界チャンピオンの座を奪取したというのだ。まさに100周年を飾るにふさわしい快挙、スズキのスポーツバイクの代名詞でもある「GSXR」というブランドの評価がさらに高まったのである。

て正式に法人登記を終わらせたのは大正9年、つまり1920年の3月15日のことだった。これが「スズキ」の創業だとすれば今年は、記念すべき創業100周年にあたるのだ。

その100年に及ぶ歴史の中で、スズキは早くから織機製造から脱却を模索。原動機付自転車からスタートして、オートバイ、軽自動車、普通車、マリナー船外機など製品分野を大きく拡大。現在では、国内2輪販売では第3位、普通車では5位、軽自動車では堂々のトップという有力メーカーに成長してきたのである。

ディーラーメッセージ

スズキアリーナ藻岩
カーライフアドバイザー
中島 拓夢さん

「新型バンディット、全長が10cmも伸びましたから、室内空間にたっぷり余裕ができました。リアシートも座り心地がよくなりましたし、カーゴルームにもキャリアケースが5個もはいるようになりましたから、家族そろっての旅行にもぴったりです。また運転席の前に、スズキの普通車としては初めてヘッドアップディスプレイの装着をお選びいただけるようになり、視線を動かさずに運転状況を確認できます。もちろん安全対策は万全ですから、買い物やちょっとした遠出にも最適なファミリーカーとなりました。試乗車も常時ご用意しておりますから、これまでご好評をいただいているバンディットとはひと味もふた味も違う楽しさを体感してみてください。ご来店、お待ちしております」

快適さにスポーツ性も
加えた運転感覚！

向上させてくれるのがルーフに設置されたスリムサーキュレーター。ルーム内の空気を循環させることで、フロントシートとリアシートの温度を均一化し、ルーム内すべての快適性を保ってくれるのだ。

シートもファブリック地ながら肌触りよく、センター部分の格子模様もグッドセンス。センスの良さはドアより下は黒が基調だが、ピラーからルーフは白に近いグレーという室内の配色にも見られる。トレイやドリンクホルダー、フックやサイドポケット、リアシートのパーソナルテーブルなど収納スペースも多彩。新型バンディット、コンパクト・トルワゴンのメリットを最大限に生かすべく、充分に研究され、開発されたことがはっきりと認識できる仕上がりとなっているのである。

ドライバーズシートに乗り込み、まず第一印象だったのは本革巻きのステアリングホイール。各種スイッチを装備するためスポークが極端に大きくなっている車種があるが、バンディットはそれが最小限であり、好みの位置でステアリングを握れる。そのあたりもスズキのスタッフは「ドライバー」の立場から設計してくれているのだらう。

走行情報を表示してくれるメーターパネルだが、ドライバーの正面ではなくダッシュボード上部中央奥にある。そのため多少左に視線を動かさなければならぬのだが、それを嫌うドライバーはオプション設定されている「全方位モニター付メモリーナビゲーション」をオーダーするべき。それにはヘッドアップディスプレイが含まれており、ドライバー正面にデジタルのスピード、グラフ状のタコメーター、交通標識などが表示されるようになるのだ。このオプションにはその他、オーディオやカーナビの他、様々な

な情報をダッシュボード中央の大きな9インチディスプレイに表示する機能が備わっている。これはぜひとも別途オーダーすべきオプション装備だらう。

シフトをDに入れ、走り出す。バンディットには全車種にマイルドハイブリッドが搭載されており、通常のスタートはモーターが担当しスムーズ発進。ただ、フルハイブリッドではないためモーター単体で走行する時間はわずかであり、すぐさまエンジンがかかり加速してゆく。初期トルクの大きなモーターが加わってくれるため発進スピードは充分であり、巡航速度からの加速でもモーターの援助はしっかりと感じられる。モーターは基本的に燃費改善の役割が大きく、元々燃費性能の高かったバンディットにとってはマイルドハイブリッドがベストな選択と判断されたのだらう。

S字コーナーの連続する街路を走ったのだが、思ったほど反応は鈍くない。重心の高いワンボックスタイプにありがちなステアリングの遅れや、ボディのゆがみ感がさほど感じられないのだ。それこそ、イグニスやクロスビーと共用される最新の「HEARTECT」プラットフォームと、超高張力鋼板をボディ広範囲に採用することで剛性を上げた結果だらう。

エンジンも、コンパクトカーでは主流となっている3気筒ではなく、平成9年にK10型として誕生以来、熟成を重ねてきた4気筒エンジン。振動が少なく、ラフな排気音も抑えられ、ストレスなくスムーズに回転が上昇する。さらに、先行車との距離をステレオカメラで測定し、安全に追従走行するACCをはじめとするスズキ自慢の予防安全システムも搭載され、安全性とスポーツ性が見事に両立されている。

新型バンディット（盗賊）、その車名の意味する通り、「その魅力でユーザーの心を奪い去ってしまうおう」というスズキ技術陣の意志がしっかりと感じ取れるクルマに仕上がっていた。