



主要諸元：(HYBRID X 4WD)

- 全長×全幅×全高／3,395×1,475×1,965mm
- ホイールベース／2,460mm
- トレッド／前：1,295mm 後：1,290mm
- 車両重量／920kg
- 最小回転半径／4.4m
- エンジン／657 cc 直列3気筒 DOHC
- 最高出力／49ps：6,500rpm
- 最大トルク／5.9kgm：5,000rpm
- モーター最高出力／2.6ps：1,500rpm
- モーター最大トルク／4.1kgm：100rpm
- WLTCモード燃費／23.6 km/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
- タイヤサイズ／155/65R14
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／4名
- 車両本体価格／1,760,000円(税込)



主だったところ。特に停車中に乗員が右側ドアを不用意に開けてしまい、後から車が追い越して行った時の冷や汗を経験したことのある方であれば、お判りいただけることだろう。狭い駐車場でドアを開けた瞬間に突風が吹き、ドアが勢よく開いてしまうような状況も同様である。

ただし、そんなスライドドアにも唯一欠点がある。構造上、開口部の上下にレールを設けなければならず、全高を伸ばすか、開口部上下長を短くせざるを得ないという点。しかもこれは前述の通り、スライドドアを望むワゴンユーザーの意に反している。スズキはこの相反する難題に取り組み、スベシアと同等の開口高、165mmとする。一方、全高はワゴンRにプラスすること45mmに抑えた。全高についてはシートポジションを高めることによる見晴らしの良さも実現している。そしてステップ高、路面から後席の床面までの距離もスベシアと同等の345mmとし、スライドドアの前後可動量は600mmを確保することでスムーズな乗降を実現している。

さらにスズキ車としては初となる「パワースライドドア予約ロック機能」を採用（HYBRID X、HYBRID S）。パワースライドドアを開けている途中にドアロックを予約できる機能で、フロントドアやバックドアのロックエラストスイッチから操作することができる。ドアが閉まりきるのを待たずに行動できるので、ストレスも軽減される。またスイッチひとつでスライドドアの自動解錠&自動オープンを操作できる。「両側ワンアクションパワースライドドア」「パワースライドドア一時停止機能」（いずれもHYBRID X、HYBRID S）と、日常的な使い方の中で便利な機能を搭載。ワゴンRスマイルはネーミングの通り、ワゴンRの派生形ではあるものの、ユーザーの声を受け、その日常に寄り添うために開発された新しい価値観を持つクルマなのである。

フロントデザインは、楕円のヘッドランプがレトロっぽく愛嬌たっぷり。リアコンビネーションランプは角に丸みを帯びているものの四角い縦型で、かなりシンプルかつ「普通」だ。だがこの普通のデザインが実に新鮮。最近様々なるランプ形状が増えてきたが、こうしたシンプルなデザインは飽きがこず、視認性も良い。なおエクステリアデザインにおいては早い段階から空力開発担当者に加わったという。ヘッドランプ周り、フロントウインドウからサイドへの空気の流れがスムーズになるよう考慮したほか、リアバンパーコーナーでの整流においても、空気が渦を巻かないよう設計されている。規格上、軽トールワゴンには横幅に対して全高があるため、強風の際や高速道路走行時に気流の影響を受けやすい。こうした対応からスズキの意気込みが伝わってくる。乗り込んでみて気づくのは、やはり室内の開放感だ。前述の通り全高を抑える一方、低床としたことで、頭上空間が広い。頭上が広いと数値以上の開放感が生まれる。軽トールワゴン、あるいはスライドドアのクルマに乗ったことがないという方は少ないと思うが、所有したことがある方となると実数は減るだろう。買い物や荷物の積み込みで両手がふさがっている時。あるいは大きな荷物を慎重に積み込む時。その利便性は、生活の中でこそ実感できる。いざ乗り込めば開放的な空間が広がり、後席も全く窮屈感がない。そしてタツシ周辺やドア、助手席の下にまで収納が設けられているのも嬉しい。

安全装備はスズキ・セーフティ・サポートがフル搭載されている。衝突被害軽減ブレーキ、誤発進抑制機能、車線逸脱警報機能、ふらつき警報機能、先行車発進お知らせ機能、ハイビームアシストなどが含まれる。またメーカーオプションでオリジナルカラーをアピールしている。

オリジナリティに溢れ、使いやすい内外装デザイン

スライドドアのメリットを最大限活かす

スライドドアのメリットは実に多い。狭い場所での乗り降りが楽であること、右側からの乗降時の安心感、荷物の積み下ろしの利便性などが

れてオリジナリティをアピールしている。実はこのクルマ、マーケティングから生まれたと言っても過言ではない。初代ワゴンRが93年に登場し、軽トールワゴンという新ジャンルを開拓して以来、さまざまな競合車が生まれた。今や軽トールワゴンは街に溢れ、幅広い年代層、幅広い職種に支持されている。その中でスズキが強固な地盤を維持していくためには、市場が求めるクルマを開発していくことが欠かせない。そこでスズキは、ワゴンRユーザーを対象にアンケート調査を実施。「次に欲しいクルマ」「欲しい機能」などを聞いた結果、約4割がスライドドアを挙げたという。事実、昨年度国内で販売された軽自動車の中で、50%はスライドドア装備車であった。これらのデータを踏まえて開発されたのがワゴンRスマイルなのだ。しかしスズキにはすでにスベシアという車種がある。なぜワゴンRのバリエーションにする必要があったのか。実はアンケート結果から読み取れるデータとして、ワゴンRの全高のままスライドドアがあれば嬉しいというものがあつた。室内空間の広さと遊び心を追求したスベシアの全高は、ベシックス車で1,785mm、スベシアエアでは1,800mmとなる。対してワゴンRスマイルは1,695mm。この差は大きい。駐車場の物理的な条件、洗車や雪下ろしの作業性も含め、ワゴンRの方が乗用車に近い感覚である。つまり数あるスズキ車の中でワゴンRを選んでいる人は、きちんと理由や条件によって選んでおり、その中で出てきたニーズがスライドドアだったということになる。



ワゴンRにスライドドア搭載 毎日の生活に寄り添う相棒 SUZUKI WAGON R SMILE

■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



ディーラーメッセージ

スズキアリーナ札幌北 岡部 美里さん

両側スライドドアの利便性は日常的に使ってこそご理解いただけたと思います。私自身スライドドア車に乗っていますが、買い物で両手が塞がっている時など、スイッチ一つで大きく開いてくれるので、出し入れが簡単。雨や雪の日ともなればなおさらです。そんなスライドドアを装備したワゴンR スマイルは、キュートなフロントとオーソドックスなリアデザインで、女性のみならず男性にも似合う一台。イメージカラーとなっているコーラルオレンジメタリック、スポーティなインディゴブルーメタリック2、他モデルでも人気のオフブルーメタリックなど、魅力的なカラーが揃う上、ツートーンもお選びいただけます。ご来店、ご試乗お待ちしております。



シヨンでセーフティプラスパッケージを選ぶと、先行車との距離を保ち自動で加減速を行うACC（アダプティブクルーズコントロール）、標識認識機能、ヘッドアップディスプレイ、全方位モニター用カメラも備わる。中でも安全性に大きく寄与してくれそうな機能が全方位モニター用カメラ。狭い道を低速で走行中、左サイドと前方の映像を表示してくれるすれ違い支援機能はスズキ初採用で、中小路から表通りに出る際にも非常に便利。安全性と安心感を大いに高めてくれる。

インプレッション

軽トールワゴンに 求められる要素が満載

ワゴンR スマイルのラインアップはHYBRID X/HYBRID S/Gの3グレード。今回試乗できたのは最上級のHYBRID X 4WDである。スズキのHYBRIDは、過去に何台も試乗した経験のあるマイルドハイブリッド。駆動専用のモーターではなく、1SGと呼ばれるモーター機能付き発電機によって、回生ブレーキからの充電と加速時のアシストを行うシステムである。現状ターボ車の設定はなく、NAエンジンと最高出力2・6ps・最大トルク4・1kgmのモーターによる駆動だが、意外なほど出足のトルクが太く、街中のストップ＆ゴーにストレスは感じなかった。もちろん出力とトルクは排気量や過給に依存するので、2リッターターボなどと比較するのはナンセンス。むしろ世界的なダウンサイジングとエコ志向の流れの中で、軽自動車として正しい方向を向いていると断言できる。

足回りはしなやか。クイックではないが、ステアリングの切れ角にきちんとボディが追従して

くるので、きびきび動く。155/65R14というタイヤサイズ、そして軽トールワゴンの4WDであることを考え合わせると、かなり秀逸な味付けだ。これ以上スポーティだと後席乗員が辛いだろうし、これより柔らかいと安心感が損なわれる。そもそも乗員を乗せ荷物を積むことを想定しているので、ボディ剛性とサスペンションの味付けが丁度良い。さすが、軽トールワゴンの先駆者スズキである。

着座姿勢は乗用より若干腰高ではあるが、5分も走れば慣れる。身長170cmのレポーターが座っても頭上に空間があること、前後左右の視界が非常に良いことにも驚かされた。改めてエクステリアを眺めてみると、ガラス面が多く、死角になりそうなビラーがない。フロントウインドウとサイドウインドウの間にある小窓とスライドドア後端ピラーとリアハッチ左右のピラーとの間にあるはめ込み窓が実によく機能している。カタログの安全機能紹介部分には、まず最初に視界の広さ、運転姿勢、使いやすいスイッチ類について書かれており、次世代安全機能よりも、それらの基本事項こそが最大の安全策であることを謳っている。これは非常に好ましいことで、あくまでもテクノロジーはアシストであり、自動車はドライバーが動かすものというポリシーを感じることができる。

8月下旬に発表され、9月10日から発売が開始されたワゴンR スマイル。取材日は発売開始から約一週間後だったが、すでに多くの反響があるという。お子さんや高齢者を乗せる機会が多いからスライドドアが欲しい。車庫に入る全高を考慮するとワゴンRが良い。ユーザーのニーズは様々だが、それらの最大公約数を満たすのがワゴンR スマイルであることは間違いない。ますます盛り上がりを見せる軽トールワゴンカテゴリーに、また一台魅力的なモデルが登場した。