

Lap140●スズキ軽の魅力



■文：太田哲也

日本では今や新車販売の4割を軽自動車が占めるといって、各社はこの市場に、さらにたくさんの軽を投入してきている。その中でも太田さんは「スズキ」の軽に対して、他メーカーとはちょっと違うものを感じているという。それはいったい何なのか、探ってみることにした。

昔しばらくの間アルトワークスに乗っていたことがあった。いい意味でトリッキーな挙動で面白かったなあ。

最近には軽になる軽が続々と登場している。もし自分がオーナーになるとしたらどんなモデルがいいだろう。個人的にS660やコペンは少し過剰な気がするが、新型アルトターボRSは気になる。アルトワークスのような過激な挙動は影を潜めてまっとうなクルマとなったが、670kgと軽量で特にAGS（2ペダルのセミオートマ）の採用が光る。愛車のラインアップに加えたとしたら、都内のアシとして活躍しそうだ。

そもそもオレはCVTはまどろっこしくて好きじゃないが、ダイレクト感のあるセミオートマは大好き。なのでAGSに関してかなりポイントが高い。

池沢「ワインディング走ってきただけ、これはこれで楽しいよ」
軽に馴染みがない人も、スポーツ的な軽を2台目、3台目の「遊び」として買うのもアリだ。オレも普段、軽は乗らないけど、

運転させてもらった際、長らくアルファロメオのセレスピード（セミオートマ）に乗っていた者として、その完成度に感動した。

もし愛車に軽トラがあれば、観葉植物を買いに行くのに便利だなあ。KEAの梱包も駐車場で悩まなくなるだろう。考えてみれば、セミオートマ、2シター、ミッドシップ、軽量コンパクトそしてオープン（荷台）運転も楽しい。そんなことを考えていたら本気で欲しくなってきた、広報マンにそれとなく話したのだが、冗談と思われたのかスルーされて購入機会を逃した経緯がある。

AGSはアルトターボRSの前に登場した軽トラのキャリイにも採用された。そのキャリイをジャーナリスト向け試乗会で

それ以外には何がいいだろう。ジムニーとかハスラーとか…。なぜかスズキの車種が思い浮かぶ。ハスラーには以前乗っていたことがあるミニ・モークを髣髴とさせられる。モークはミニをベースに輸送機から落下傘で投下する軍用車として開発された、とインポーターの代表から聞いた。事の真偽は不明なれど、それもありませんと思わせる機能的デザインが格好良かった。

おそらく軽に馴染んでいるユーザーとは見方が違うかもしれないが、今回は自動車ジャーナリストとしてはなく、ひとりのクルマ好きの立場からスズキを見て行こう。

巨大化・プレミアム化が進む軽自動車には苦言。

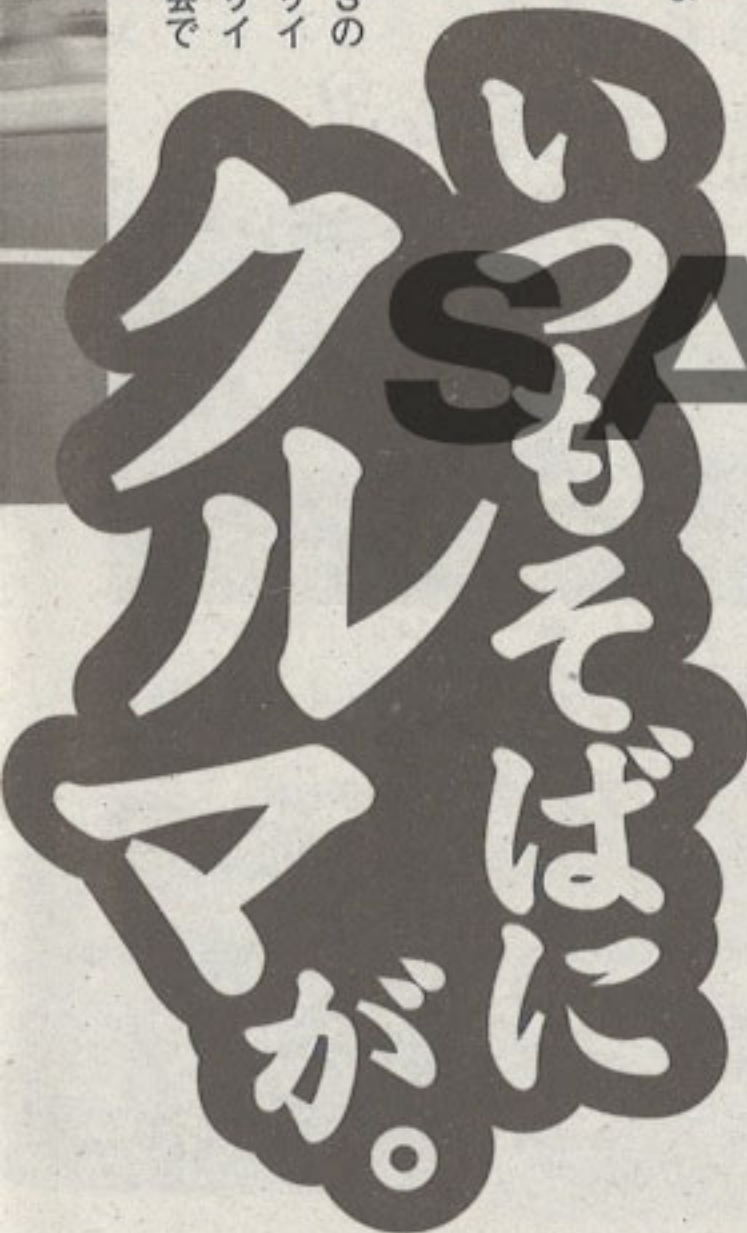
まずはオレの軽に対する考え方としていつも言っていること

だが、昨今の軽の巨大化（超背高の出現には不安を抱いている。登録車並み（以上？）に室内を広くしようとして、操縦安定性を度外視して天井を異様に高くする。運転してみるとカーブでグラツとロールしてヒヤツとする。これじゃあ緊急回避時に急ハンドルができないゾ。そんな巨大軽が増えてきた。

軽の規格には合致しているからそのこと自体に問題はない。しかし見方を変えたと軽は優遇税制で守られていて、それは元々は国民車構想に基づくものであるべき。構想の趣旨から大きく外れたクルマが増えると、いつかアメリカなどからの外圧で「軽の優遇税制を撤廃せよ」という意見が強まることをオレは心配している。

また過剰な装飾を施したプレミアム軽も増えている。ユーザーが自らカスタムするのは賛成だが、メーカー主導で行われる「プレミアム軽」は重量増となりこれも趣旨に反する気がする。

同様の不安をスズキの鈴木修会長も感じているのではないかと。以前、会長が「軽は貧乏人のクルマだ」と発言して物議を呼んだが、本来の気持ちは何とか軽の優遇税制を死守したいということだったのだろう。今では新車販売の4割を超え



るほど繁栄した恐竜ならぬ軽全盛時代にあつて、スズキは軽の存続のために基本構想を外れることをヨシとしていないように見える。そこにオレは共感する。

ただ共感を得てもプロダクトに魅力がなければ意味はないが、この点に関してもスズキの軽はどこかすがすがしく魅力的だ。そこで今回「なぜオレがスズキの軽に惹かれるのか」という点について考察してみたい。

●スズキの軽の魅力

経済性を考えて軽に乗る。でも本当は上のクラスに乗りたい。だから登録車に近づけたい。そんな上を仰ぎ見ているように見えると、その裏返しとしてコンプレックスの存在を感じてしまう。しかしスズキの軽には「軽は軽だ」という潔さを感じる。

鈴木会長は事あるごとに、「オレは中小企業のおやじだ」と発言している。その会長の価値観が、製品に反映しているように見えるのだ。では具体的にプロダクトを見て行こう。

1979年登場、アルト。商用車としてスタート。もう乗用



▶ありそうでなかったSUVテイストの軽自動車として大ヒットとなったハスラー。デザイン性、企画性でも評価が高く、スズキの名車として名を残すことになるだろう

車に憧れる時代ではないという価値観。商用と乗用の兼用車のパイオニア。格上があるのは不愉快だから「アラックス」「スタンダード」などの等級も廃した。部品の目方をグラム単位で軽く作ればコストダウンができる。燃費も良くなる。コストダウンができれば全国統一47万円でも利益が出る。スズキのクルマ作

り「安くするためには軽くする」の原点だった。「アルトきはレジャーに、アルトきは通勤に、アルトきは買い物に、アルト便利なクルマ、それがアルト（鈴木修）」
70年登場、ジムニー。平らな鋼板をリベットで締め付けければ安価にできる。大手がどこも手をつけていなかった四輪駆動の

軽のパイオニア。ジープとミニを合成してジムニーと命名。

93年登場ワゴンR。バブル崩壊期、景気冷え込みに連動し、虚飾を廃し装備も削ぎ落とす。「それまでの軽は女性用のセカンドカーの乗り物だったが、ワゴンタイプを出せば男性も取り込める。セダンもあるけどワゴンもある（R）。毎朝、クルマに（乗り込むとき）頭を下げるでしょうけど、ワゴンRはそんな必要はないですよ（鈴木修）」

鈴木修会長の「オレは中小企業のおやじ」という真意は次のようなことらしい。

「大企業とは規模ではなく業界でナンバー1かどうか、すなわちプライスリーダーであるかという面では、スズキはまだそこまで行っていない。だからスズキは中小企業なのだ」（著書「オレは中小企業のおやじ」より）。

改めてこの著書を読んだが、謙虚さと素直さ、ユーモア、前進あるのみ精神があふれていた。

● スズキの軽は、乗り手のイメージを特定しない。上級車への

コンプレックスがない。軽は軽なのだ開き直り、自分を大きく見せようという考えがない。そこが格好良さの原点だろう。

鈴木会長が「オレは中小企業のおやじ」と言うとき、それは決して自分を卑下しているのではなく、むしろそういう発言が自分の価値観に照らして格好よいと思っっているのだろう。その点も共感する。

結局、トップの考え方や価値観が社員にしみわたり、それが作品（製品）を作るのだ。オサムイズムがプロダクトに現れる。トップの魅力が製品に映るのだ。

この度、社長職を辞するようだ（会長職は続行）。ご高齢で体調が心配ではあるが、でもずっとトップで君臨してほしいものだ。もしなんなら「影武者」を立てて、オサムイズムで100年も200年も生き続けてほしいものだ。

スズキの軽は乗り手のイメージを特定しない。
軽は軽だと開き直り、上級車へのコンプレックスがない。
そこが格好良さの原点だろう。



▲昔懐かしいアルトワークスの復活!?とばかりに、鳴り物入りで登場したアルトターボRS。670kgという軽さとパワフルなターボエンジン、そしてMTベースのセミオートマ「AGS」を組み合わせた走りは痛快!

●「正しい運転を楽しく学ぶ」をテーマとする太田哲也氏が校長を務める「Injured ZEROプロジェクト Tetsuya OTA ENJOY&SAFETY DRIVING LESSON」。秋以降も数回開催予定なので、ホームページで日程や場所などをチェックしてください。 <http://www.sportsdriving.jp>