



普段は軽自動車に対してあまり多くを語らない太田さんが、「アルトワークスは気になるね!乗ってみたい!!」という。それはいったいなぜなのか?なにに惹き付けられたのか?アルトワークスのプレス試乗会に参加し、その魅力を探る。

昨年10月の東京モーターショーで、ひな壇ではなく平台にぼつんと置かれていた一台のクルマが目についた。銀色のボディに黒いホイール、洗め

の色合いで派手さはない。だけでもフロントノーズに空気導入孔があるからなのか、只者ではない凄味が伝わってきた。「アルトワークス」だと認識した瞬間に、「ビビビっ」ときた!

ワークスの発売計画は最初はなかった!

一緒に連れて行ったNCG(ネクスト・カー・ジェネレーション)若者にクルマ好きになってもらうプロジェクト)の大学生のメンバーたちも興味津々で、とく

いつもそばにクルマが。

■文:太田哲也

にマニュアルシフトだったことに強く反応していた。彼らの言葉で印象的だったのは「このクルマなら(自分たちが取得した)MT免許が活きる!」。

せっかくMT免許をとっても、最近では彼らが見えるような車種でMTがない。ホンダS660にはMTがあるが、若者は一台で何でもこなしたい。時にはデート、時には引越、様々な用途を考えると2人乗りのS660では役不足なのである。その点、アルトワークスなら一粒で二度三度と美味しい。

そして今年の2月、アルトワークスのプレス試乗会が箱根で行われるということで、担当編集と乗りに行ってきた。2台で

連なり走った。前を行く担当編集運転の赤のアルトワークスは、ロールも少なめで、きびきびとコーナリングしていく。その姿は見事に箱根のワインディングで様になっていた。

9カ月前にターボRS(2ペダル仕様のみ)が登場している。今回追加されたワークスには、2ペダルとMTがあるが、販売比率はMTが9割!だそう。

運転していてひとつの疑問が湧いてきた。最初からワークスは企画されていたのだろうか?14年12月アルト発売、翌年3月にターボRS登場、そのわずか9カ月後にワークスが登場した。

試乗してみてもやっつけ仕事ではなく、きちんと仕上がっていたことがわかったのだが、そうなるまで期間がやけに短い気がしないでもない。

開発チーフの水島氏にお話を聞いてみた。ターボRSがローンチされた時点ではワークス計画はなかったそう。そもそもターボRSを出したところ、その評価が微妙に開発者の期待とずれていた。開発者としては日常も乗れて週末はスポーティに走る「楽しさ」を強調したつもりだったが、多くのお客さんからの評価は「まじめで良いクルマ」。その評価自体は悪くはないが、もっと楽しさを訴求できると思っていたらしい。

オレ自身、実際にターボRSに乗ると、乗り心地も良く挙動も安定していてマイルド。それなりにスポーティだがキビキビしていないし往年のワークスのような過激さはナイと感じた。

25年程前、初代ワークスに半年程乗っていたことがある。テールがすぐにブレイクして挙動がトリッキーで、でもそこが面白かった。ターボRSはその再来かな、と期待していたオレにすれば少々肩透かしだが、で

も今の時代、一般的にはこのくらいで良いのだろうなと思った。ところが昔のワークスを知っていて同じようにその再来を待ち望んでいた人は結構いたように、「MTが欲しい」という声が多く上がってきたらしい。

「どうせMTを出すならターボRSのMT仕様ではなくワークスで!」という声が社内にあつて、だつたらめちやくちゃ面白いクルマを作ってみよう。ぶつちぎりで走ってアクセルの加速感や地面に張り付くフィーリングを持つ。そんなコンセプトに共感して自ら手を挙げたヤル気のある若手社員に任せることにした。

「クルマを売るの大変な時代で、出しても市場に見向きもされないこともある中で、市場から「待ってるよ!」と言われるのはとてもありがたいことです。作り手としてその期待に応えなければならぬというのがモチベーションにつながりました」

もしも最初からワークスが計画されていたとしたら、ターボRSを買った人は「何だ、ワークスを出すなら先に言っといてくれよ」と裏切られたように思えるかもしれない。しかし事實は違っていて、あくまでもユー

ザーからの声で開発を始めたという。作り手の良心が垣間見えて、それは良かった。

もちろん時代は変わった。昔のようにテールがブレイクするような過激さはない。エンジン

も25年前のワークスはリミット8000の高回転まで回して550cc上限の64psを絞り出した。現在は660ccでターボも低回転型で中低速トルクが増えて扱いやすくなっている。リミットは7000回転だがその分低回転域でも力強い。

限界走行時だけでなく、普段の運転においても随所に「スポーツ」が感じられる。たとえばアクセルを踏んだ瞬間の付きが良い。これはスロットルコントロールの反応を強くしたことによるものだ。またターボRSと比べてダンパーの減衰力をア

ップさせて足を引き締めた。ダンパーの動き出しからしつかりと反応する。

シフトフィーリングも、ミツシヨンのリンケージに工夫を凝らしてコクコクと気持ちよく動く。軽自動車に初採用されたレ

カ口は肩の部分が狭くしてあるが上半身は窮屈ではない。脇腹のサポートが良くコーナリング時に楽だった。

最大の武器は軽量なことだ。S660と比べて約150kgも軽いのは、ハイテン材と言われ

る高張力鋼板を使用するとともに、補強の仕方を直線的でなくS字にすることで強度を保った上で軽量化ができたから。アルトでは軽量化は燃費のためだったが、ワークスでは加速性に活かした。

メディアでは軽のスポーツカーS660をライバル視しがもたが、成り立ちは逆である。S660は専用設計のミッドシップレイアウトを採用したのに対して、ワークスはあくまでもFFのアルト

ファミリアの一員として生まれてきた。スズキは、軽自動車に優遇税制がある以上、国民車構想の枠を超えるべきではないという考えを持っている。

その枠内であれば多少豪華であつたりやんちゃな方向にしたバリエーションはあり得るが、軽のレギュレーションに入るからと言ってフルサイズや専用設計のスポーツカーを作ってしまうと、長い目で見れば、外圧により優遇税制を取っ払うべきだという声が出てくることを恐れている。同感だ。

若者のハートを刺激するスポーツ軽カーを大歓迎

世代別だと販売は40代・50代が中心らしいが、開発チーフによればぜひ若者の反応が知りたいと言っていた。NCGの大学生たちからワークスが非常にウケていたことを話すと嬉しそうだった。今のうちから若い人にアプローチをかけたいと思っっているそうだ。

現在、AT限定免許が増えてくる。若者が買いたいと思うよ



▲「アルトファミリーの一員でも、ここまでスポーティな走りに仕上げられるのかと感心するし、エンジニアの情熱が感じられるね。MTを操るのも楽しい！」とゴキゲン。

アルトワークスのような価格が手ごろで走りの楽しいMT車がきっかけとなつて、若者がクルマ好き、運転好きになつてくれることを期待。

うなMT車がなければやがてMT免許を取る人は絶滅してしまうだろう。するとメーカーはワークスのようなクルマを作れなくなってしまう。そういう意味でもこういう価格が手ごろなMT車が出てきたことは歓迎したい。そしてこれがきっかけとなつて若者がクルマ好き、運転好きになつてくれたらと期待する。

開発チーフは「ぜひ若い人も乗ってほしい」と言うから、「では学割制度でも設けてあげてくださいよ」と半分冗談で言ったら、真面目な顔をしてメモを取っていたから、もしかしたら何かしら期待できるかもしれない。そんなに数は出ないであろうが、こういうクルマを出してくれたことを、ひとりのクルマ好きの立場からも歓迎したい。

●3/27(日)に都内にて、昨年開催して好評だった国土交通省安全運転推進事業「レーシングドライバーから学ぶ安全運転」(仮)を予定しています。詳細はホームページをご覧ください。 <http://www.sportsdriving.jp>