



SUZUKI
WAGONR

新ジャンルを創造した軽乗用車

渡辺 陽一郎

これからの地球環境との共存を考えると、
小さなクルマの存在価値は、
ますます見直されてくる。
軽自動車は、新しい道具として
時代のニーズに応えなければならない。
こうした考え方のもとに開発されたのが
「ワゴンR」であった。

●ワゴンRができるまで●

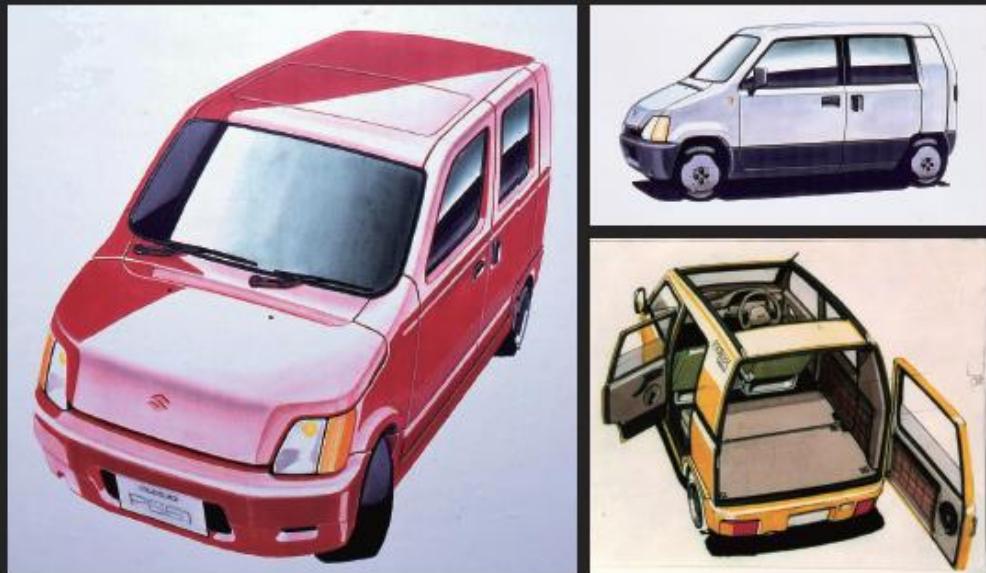


ワゴンRの開発が本格的にスタートしたのは1990年だが、87年の時点でも背の高い軽自動車の開発に乗り出していた。3点の写真は、88年の春に完成した1次モデル。80年代にはアメリカでミニバンが流行しており、そのスタイルを軽自動車に採用すれば、模倣なりがちな車内を効果的に活用できる。リヤビラー(柱)に装着された長いテールランプは、93年に登場する初代ワゴンRとは形状が異なるが、96年に発売されたステップワゴンなどが同じ手法を用いている。

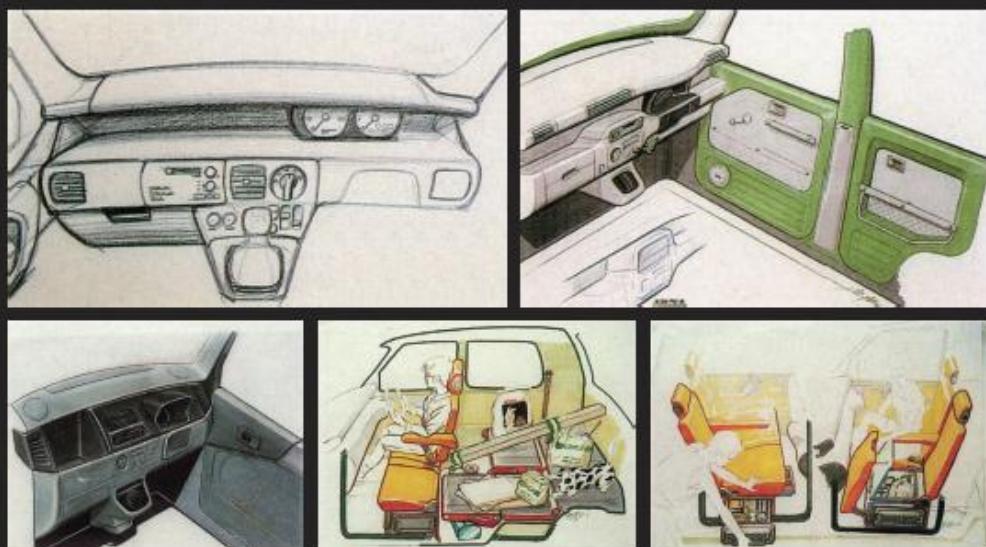


1988年秋に造られた2次モデル。フロントマスクはアルトに似ている。開発は一度、打ち切られた。

●初代ワゴンR●



1990年に入ると、三菱が背の高いミニカトッポを投入して人気を呼ぶ。91年には、スズキもアルトをベースに室内後部のルーフを高めたアルトバッフルで注目を集めた。89年の消費税導入に伴って物品税が廃止され、乗用車規格になったことでリヤシートの足元空間を広く取れる。そこで背を高くして空間効率を向上させれば、軽自動車でも大人4名が快適に乗車できる。リヤシートを畳めば、自転車などの大きな荷物も積みやすい。従来はワンボックスボディの商用車でなければ得られなかった機能を、洗練された軽乗用車で実現することが可能となった。そこで新たに開発を開始し、初代ワゴンRに発展していった。



デザイン当初のインパネは、水平な面を上下に配置する棚状のデザイン。この2段構成が、次第にボックス状へ一体化していく。この時点で、助手席の前側には大容量のボックスが見られる。シートアンダーボックスのアイデアも描かれていた。上の2点は初期案、下の3点は第2段階のもの。

軽自動車に革命を起こしたワゴンR

スズキワゴンRの登場は、戦後の軽自動車の歴史上、特筆すべき出来事であったと私は考えている。古くは、手が届く軽乗用車として登場したスバル360、47万円という低価格を実現した初代アルトなどにならぶといってよいだろう。

ワゴンRが軽自動車にもたらしたものは多くあると思うが、その中で一番大きなことは、軽自動車のジャンルの中にワゴンRのような「軽トールワゴン」とでもいべきジャンルを作りだしたことである。

ワゴンR以前の軽自動車は、明確なコンセプトとユーザー指向をもったクルマももちろんあったが、どこか普通車の小型版のようなところがあり、軽自動車規格による限られたスペースに乗車しなければならない、我慢して乗るもの、というのが常識となっていた。

そのような軽自動車業界において、ワゴンRは定員4名がゆったりと乗車でき、ある程度の荷物も積めて、外観も軽自動車をあまり感じさせない個性あふれるデザインで登場した。排気量とボディサイズのバランスも良く、市場のニーズに合致して人気車となり、ライバルメーカーが追随したのは周知のとおりである。

このような前例のないクルマを開発、発売に踏み切ったスズキの決断と努力も忘れてはならない。

このようなエピソードを聞いたことがある。ワゴンRの企画が「売れないのでは」との理由から中断されたことがあった。これを鈴木修会長が見つけて「なぜこのような良いクルマを早く出さないのだ」と発言した。これにより再開し発売が実現したという。スズキトップの聰明な判断が軽自動車に新機軸を作りだしたといえる。

世代が進むごとに、ライバル車の追撃も激しくなるなか、ワゴンRはユーザー指向で着実に進化している。本書はそのワゴンRの誕生、成長の記録であり、日本車の進むべき方向のひとつを示しているといえる。このような独創的なクルマを日本車が作り出し、さらに発展することを望み、応援してゆきたいと考えている。

三本和彦

目 次

■ 軽自動車に革命を起こしたワゴンR 三本和彦 … 3

序章 ワゴンRが登場するまで 7

- スズキ自動車の発祥 ■ 自動車産業の黎明に手掛けた今と変わらぬ前輪駆動
- フロンテからオイルショックを経てアルトを投入 ■ やらまいか精神について

第1章 初代ワゴンR 1993-1998 13

- ワゴンRのアイデアが浮上しながら休止状態へ
- 1990年に入ってワゴンRの開発が本格的にスタート
- 部品の供用化率を70%まで高めながら大ヒットを記録
- 新新かつ合理的な左右非対称のボディスタイル
- 従来の常識を覆した抜群に広い室内空間
- ワゴンRの機能性を表現したインテリアデザイン
- 座面の昇降機能などで向上した荷室の使い勝手
- シートアンダーボックスなどの便利装備も採用
- 高効率なプラットフォーム ■マイナーチェンジで増えた多彩なエンジンバリエーション
- リヤの左側にもドアを備えた5ドアボディの追加設定
- 幅広いニーズに対応したグレード構成
- 販売台数を押し上げたロフトなどの特別仕様車 ■ 広い室内空間を備えた福祉車両の設定
- 1000ccエンジンを搭載するワゴンRワイドも投入
- 初代ワゴンRは1996年から軽自動車の販売ナンバーワン

第2章 2代目ワゴンR 1998-2003 39

- 新規格の導入で一時期に16車種の新型軽自動車が登場
- 激しい競争を生き抜く2代目のコンセプト
- 大幅に引き上げられた衝突安全性 ■ サイズの拡大で存在感を強めたボディスタイル
- さらに快適になった居住空間 ■ 大幅に向上了したインテリアの造り込み
- K6A型エンジンは3タイプを設定 ■ スポーティなRRを加えた新しいグレード構成
- マイナーチェンジではK6A型のMターボを搭載
- 販売に大きく貢献した新グレードと特別仕様車
- 軽自動車で初採用となるCNG仕様 ■ 2代目ワゴンRをベースにしたワゴンRプラスを投入
- 2代目ワゴンRは軽自動車の販売ナンバーワンを確立

第3章 3代目ワゴンR 2003-2008 65

- 激変する軽自動車市場の中で打ち出した3代目のコンセプト
- キープコンセプトで質感を高めたボディスタイル
- ボディの補強でさらに向上した衝突安全性 ■ 大幅に改善されたリヤシートの居住性
- 機能性を高めたインテリアデザイン ■ 広い荷室や豊富な収納設備に基づく優れた使い勝手
- サスペンションフレームの採用で改善されたハンドリング
- 4タイプのエンジンバリエーション ■ 燃費性能に優れた無段変速ATのCVTを追加設定
- ワゴンRの売れ行きを飛躍的に高めたFXリミテッド
- 存在感をさらに強めた派生モデルのステッピングレーもラインナップ
- CNG車やカーシェアリング専用車もラインナップ ■ 販売台数

第4章 4代目ワゴンR 2008- 87

- ハイルーフモデルが乱立する中で打ち出されたコンセプト
- ハイルーフながらも躍動感を強めたボディスタイル
- ホイールベースの拡大でさらに広がった室内空間
- リヤシートは座面も拡大してさらに居住性が向上
- 収納設備も従来型以上に充実して使い勝手を向上
- フロントサスペンションはベースのパレットからさらに進化
- エンジンはターボの刷新によって2タイプへ集約
- バリエーションの柱は標準ボディと上級のステッピングレー
- ワゴンRは環境性能も優れている ■ 小型&普通車と同等か、それ以上に充実した安全装備
- コンパクトカーと同様の快適性が得られる各種の装備類
- 福祉車両の分野でもワイドなバリエーションを設定
- 副変速機付CVT、アイドリングストップ車の登場

第5章 ワゴンRに見る販売戦略 107

- 累計350万台 その出発点ともいえる初代ワゴンRの絶好調な売れ行き
 - 2代目以降も販売は堅調に推移
 - ユーザーニーズに合ったキープコンセプトのフルモデルチェンジ
 - 市場の動きに即応したバリエーション展開
 - 商用ニーズまでカバーできる機能と幅広いユーザー層
 - ライバル車を見据えて綿密に計算された価格設定
 - OEM車でも堅調に売れるマツダAZワゴン ■ ワゴンRが変えた軽自動車のマーケット
 - ワゴンRの販売を支えたスズキの業販システム
-
- 年表 120 ■ ワゴンRシリーズ販売台数推移(月別) 122
 - 受賞歴 125 ■ あとがき 126

第1章



初代ワゴンR 1993–1998

スズキ ワゴンR RX

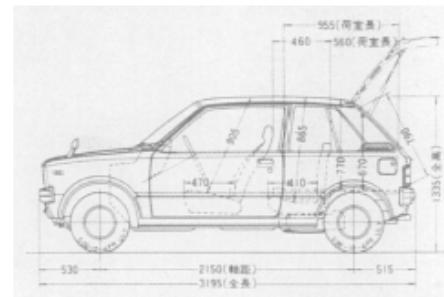
型式	E-CT21S
全長×全幅×全高	3295×1395×1680mm
ホイールベース	2335mm
室内長×室内幅×室内高	1685×1180×1340mm
乗員定員	4名
車両重量	740kg
エンジン型式	F6A
最高出力	55ps(40kW)/7500rpm
最大トルク	5.8kg-m(56.9N-m)/5500rpm
種類	水冷直列3気筒 SOHC12バルブ
総排気量	657cc
新車価格	1,028,000円(5MT)
販売台数	約900千台(スズキ調べ)

■ワゴンRのアイデアが浮上しながら休止状態へ

1979年(昭和54年)に投入されたアルトのヒットで、80年代の軽自動車販売は好調にスタートした。しかし、全体需要が毎年4~6%のプラスで推移したのに対し、スズキの軽自動車販売は横這いが続く。83年と84年は、2年連続して前年を下まわる売れ行きとなった。アルトで窮地を救われたものの、次の一歩を打つ必要が生じた。

ちょうどその頃、北米ではステーションワゴンの人気が急速に衰退し、ミニバンが台頭する市場構造になっていた。今日のSUV指向になる前の段階だ。これを受け、「軽自動車にもミニバンのようなクルマがあっていいね」という話がスズキの内部で持ち上がった。

ただし、この話の背景には、今とは違う当時ならではの事情が絡む。それは先の項目でも触れた物品税だ。消費税の導入前は、物品税率が低く、価格を安く抑えられることから、アルトを含めて軽自動車の売れ筋は商用車のポンネットバンだった。だが、このタイプは大きな欠点を抱える。商用車の規格に、「リヤシートの占有面積が、荷室のそれを超えてはならない」という趣旨の条件が付くこと。リヤシートの足元空間は狭まり、バックレストは直立してしま

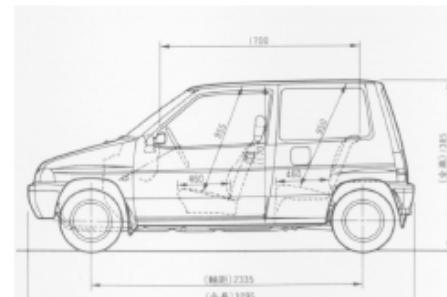


4ナンバー車のパンとして届け出を行っていた初代アルトでは、リヤシートの足元空間が狭く、座面も短い。

まう。2011年現在でもアルトやミラにパン仕様が設定され、このリヤシートも足元空間が狭い。98年以前の軽自動車は現行型よりも全長が100mm短く、空間効率も低かったから、さらにリヤシートは狭まって実質的に大人4名の乗車は困難だった。

そこでスペース効率の高いミニバンスタイルの軽自動車を発想したのである。着座位置を高めてフロントシートを前に寄せ、同時にリヤシートに座る乗員の足が前に投げ出されないようにして、居住性を向上させようと考えた。商用車規格であるがゆえに生じるリヤシートのデメリットを克服し、4名乗車時の居住性を高めれば、伸び悩む軽自動車販売に活路を見い出せる。こういった事情から、ワゴンRの開発は87年頃にスタートした。

ところが、89年の消費税導入に伴って物品税が廃止され、軽乗用車の価格がポンネットバンとほぼ同額まで下がってしまう。こうなると、商用車の規格に固執する必要はない。厳密にいえば軽商用車の方が自動車税は年額3200円安いが、初回車検が2年後だから同じ年数乗ればコストは逆転する。加えて当時は任意保険の自由化前で保険料が横並び。商用車では年齢条件が付けられず、一律に全年齢担保だから、中高年齢層のユーザーが使うと保険料も上ま



自動車税制の変更で5ナンバー車になった3代目アルトでは、リヤシートの足元空間が拡大。座面も50mm伸びた。



4ナンバー車ではリヤシートが前寄りに付く。フロントシートのバックレストを倒すと、リヤシートの座面が離れる。

わった。これらの不利に加えてリヤシートの居住性にも大差が付くとなれば、その後ポンネットバンが一部の低価格グレードに限定されたのは当然だろう。この動きに併せて、乗用モデルに与えられたいたフロンテの車名は消滅。認知度の高いアルトが総称になった。ライバルメーカーのダイハツもクオーレを廃止して、ポンネットバンだったミラ一本化させている。

以上のように、自動車税制の見直しにより、当初のワゴンRを開発する目的が消滅。開発は実質的に休止となった。90年にすると、国内販売はピークの778万台を達成。軽自動車も対前年比が6%伸びて180万台に達した。

■1990年にあってワゴンRの開発が本格的に

スタート

自動車の税制改革で一度は休止されたワゴンRの開発だが、1990年(平成2年)に入ると再びスタートを切る。その背景にあったのは、軽自動車に向けたニーズが徐々に広がり始めたことである。

話を少し前に戻すと、初代アルトは軽自動車に変革をもたらしたが、その主なニーズはセカンドカーだった。先に述べたとおり、商用車規格で開発され

たためにリヤシートが狭い。価格も安く、使われ方が買い物や通勤といったパーソナルな移動手段に限定された。そうなると自ずから中心的なユーザーは女性になり、80年代の中盤にはパステルカラーの「女性仕様車」が数多く設定された。

しかし一連の女性仕様車は、最初の頃は相応に売れたものの、息の長い人気を得られずに終わった。ユーザーが求めていたのは、パステル調のボディとか、スカートを穿いても乗降しやすいといった回転式の運転席ではない。もっと落ち着いた高機能なクルマだったからである。このあたりのニーズを踏まえ、90年に投入されたセルボモードは落ち着いた雰囲気を身に付けていた。

そして軽自動車は、乗用車規格を中心になったことで居住性が高まり、人気を盛り返す。そうなると、男性がビジネスを含めてツール感覚で使うケースも



2代目アルトは、女性ユーザーに向けて訴求。女性仕様車も用意され、宣伝ではタレントの小林麻美を起用した。



3代目アルトは、1991年に「アルトハッスル」の名称でボディ後部のルーフを持ち上げた仕様を設定している。

増えてきた。そこで幅広い用途に対応できて、ユーザーの年齢や性別を問わないワゴンRの企画が再びスタートすることになった。

この時点で、スズキはアルトのルーフを高めたアルトハッスルを手掛けていた。これはルノー・カンターに似たスペーシィなモデルになる。また、90年には三菱からミニカトッポも投入された。

そこでワゴンRは、この2車と違って既存の車種をベースにせず、純粹な専用設計で開発されることになった。

英断だったと思うのは、この時点で隆盛を極めていたRVの路線に走らなかったことである。当時は、セダンとクーペを除くと、フロントガードバーを装着するのが定番のドレスアップであった。SUVはもちろん、ワゴンやミニバンなど、さまざまな車種がラジエターグリルの前にガードバーを付けた。大半がティーラーオプションパーツだったから、販売店のマージンも高まり、販売促進に力を入れた。もしワゴンRがこのようなRV路線に走っていたら、今ほど息の長い人気は得られなかっただろう。ガードバーを装着したRVは、90年代の後半に廃れていく。要は普通的なスタイルではなかったわけで、ワゴンRがそこに惑わされなかったのは賢い判断だったといえる。

その代わり、日常的な使い勝手は徹底的に追求している。助手席の座面を持ち上げる機能を与え、その下側に大容量のアンダーボックスを装着。リヤシートも、バックレストを前に倒せば座面が下降してフラットで広い荷室になる。コテ先の目新しさを追求せず、便利に使って、しかもユーザーの予想を超える機能を与えた(詳細は後述)。これらはワゴンRの販売台数を押し上げるほどの好評を得て、現行モデルでも大切なセールスポイントになっている。また、類似した機能が他メーカーにも波及した。

角張ったボディスタイルも、いろいろな観点から考えて合理的だった。高いルーフと相まって居住空間や荷室を拡大し、同時に軽自動車のイメージを超える存在感も醸し出せた。縦長に見えるヘッドライトもその一環。「ボディが最も小さいジャンル」というヒエラルキーを忘れさせ、数多くのユーザーから高い支持を得た。

■部品の供用化率を70%まで高めながら

大ヒットを記録

初代ワゴンRの開発段階で、スズキの社内でリサーチを実施すると、その結果は必ずしも芳しいものではなかった。軽自動車でルーフの高い車種といえば、商用車を除くとミニカトッポやアルトハッスル程度。小型&普通車の分野でも、オッセイ、ステップワゴン、イフサムといった車種は登場していなかった。この時代は「セダンからミニバンへ」という流れの境目に当たり、一時にステーションワゴンが脚光を浴びている。天井の高いクルマを見慣れていないこともあり、ワゴンRのデザインを披露しても、スズキの社員は首を傾げたのだろう。

そこで開発の段階では、1ヶ月の販売目標を3000台と考えていた。そうなれば多額のコストを費やす

ことはできず、部品の共用化率を高めねばならない。

このサジ加減がとても巧みだったことも、ワゴンRをヒットさせた要因だろう。ハンドルやATレバーはセルボやアルト、パワーウィンドーのスイッチパネルやヘッドレストはエスクード、リヤゲートはエブリイ(いずれも当時の車種)という具合に、目に見える部分でも共用化を進めた。その一方で、外装やシートといった印象を左右する部分のデザインはオリジナルとし、人気や販売に差し障りが生じないよう、十分に配慮した上で共用化を行っている。メカニズムなども含めれば、社内的な部品の共用化率は70%に達したが、クルマを見る限り、共用化の痕跡はほとんど意識されない。もともとスズキはコストダウンの得意なメーカーだったから、リスクを伴う斬新なクルマ造りにチャレンジできたのである。

そして1993年(平成5年)の9月3日、初代ワゴンRが発売された。この段階では、1ヶ月の販売目標台数は2000台上乗せされて5000台となっていた。

驚かされたのは、その後の売れ行きだ。94年の月販台数は、ディーラーの営業日数が少ない1/2/8月を除いて、目標台数の2倍を軽く超える1万1000台から1万2000台に達している。ほかの車種



ワゴンRの発表会は、大々的に開催された。軽自動車と広い室内空間の組み合わせに報道陣も驚いた。

では決算フェアの行われる3月に売れ行きが急増し、ほかの月は大きく下落するが、ワゴンRはそうならない。コンスタントに1万1000台以上を維持した。

95年になると、月販台数が1万3000台から1万7000台に上昇。95年の総台数は約18万台に達した。96年にはこれが20万台の大台に乗り、軽自動車の販売ナンバーワンになる。97年も引き続き21万台弱を売り、人気車の位置付けを不動のものにした。

この販売推移は、ワゴンRの底力を示すものだろう。一般的なクルマの売れ方は、登場して約1年間が最も多く、次第に台数を下降させる。2年を経れ



初代ワゴンRの外観は、その後に隆盛をきわめるミニバンに似ている。リヤ側のドアは左側だけに装着された。

初代ワゴンR

1993年9月発売 (CT21S/CV21S/CT51S/CV51S、ワイドMA61S/MB61S型)



フヨンR。



1993年に登場した初代ワゴンRのボディスタイルは、当時としては非常に斬新だった。そこでカタログでも外観の特徴を分かりやすく紹介している。ドアの配置は左側に2枚、右側は1枚。シンプルなインパネも当時は新鮮に感じた。

道具としての、楽しいクルマ
SUZUKI WAGON R Loft

The SUZUKI WAGON R Loft. A new type of wagon for urbanites. People who know how to get the most out of life will love the WAGON R Loft—because the WAGON R Loft loves to have fun.

Loft

アピューレした1993年に、早くも特別仕様車のロフトを設定。外観と内装にアレンジを施した。若年層をターゲットにしたモデルとあって、カタログのデザインもポップな印象。クーベの世界では、シルビア、フレリュードといった「アートカー」が流行しており、若年層のクルマ離れなどは予想もされない時代だった。

道具としての、楽しいクルマ
SUZUKI WAGON R Loft

The SUZUKI WAGON R Loft. A new type of wagon for urbanites. People who know how to get the most out of life will love the WAGON R Loft—because the WAGON R Loft loves to have fun.

Loft

アピューレした1993年に、早くも特別仕様車のロフトを設定。外観と内装にアレンジを施した。若年層をターゲットにしたモデルとあって、カタログのデザインもポップな印象。クーベの世界では、シルビア、フレリュードといった「アートカー」が流行しており、若年層のクルマ離れなどは予想もされない時代だった。

SUZUKI WAGON R TURBO RT'S

遊びのパワーだ、ワゴンRターボ。

遊びのパワーだ、ワゴンRターボ。

1995年に投入されたターボモデルのカタログ。「遊びのパワーだ、ワゴンRターボ。」というキャッチコピーが、元気の良さを表現している。オフロードSUVの流行は終焉を迎つつあったが、カタログからはRVのイメージが伝わってくる。

FX Limited

大人4人で、楽しい特別仕様車5ドア

1996年発売の特別仕様車、FXリミテッド。初の5ドアモデルで後にグレード化された。その後は5ドア車が主流となってゆく。

SUZUKI WAGON R RC

スズキワゴンR RC

NO.1 WAGON R

1997年には低価格グレードの先駆けRCを投入。この時点ではワゴンRも人気車で、ビジネスユースも増えていた。

新装備いろいろついで、プライスそのまま。

1996年にはマイナーチェンジを実施。「クルマより楽しいクルマが新しくなりました」というコピーから、ワゴンRのコンセプトが96年の時点でも先進的だったことが伺われる。荷物を積むカットなどはワゴンRの本質を突いている。

新 スズキワゴンR

家で遊ぶ! 1+2ドア! 大人4人で楽しいうらアド!

新装備いろいろついで、プライスそのまま。

クルマより楽しいクルマが新しくなりました

新 スズキワゴンR

家で遊ぶ! 1+2ドア! 大人4人で楽しいうらアド!



特別仕様車としてラインナップされたバージョンV。フロントマスクの質感が高められている。

特別仕様車としてラインナップされたバージョンV。フロントマスクの質感が高められている。

レスエントリーなどを装着して86.5万円の低価格。



ワゴンRをベースにワイド化されたコンパクトカーのワゴンRプラスは、ワゴンRシリオと車名を変更。その後、さらにシリオへと切り替わった。そして2010年、緊自動車とはプラットフォームを分けさせたいパロビー新される。

3代目ワゴンR 2003年9月発売 (MH21S/MH22S型)



新ワゴンR誕生

2003年になるとワゴンRはフルモデルチェンジを実施。3代目に発展した。プラットフォームは2代目と共通だが、フロント側にサスペンションフレームを装着。操縦に対する反応を向上させ、静粛性も高まった。



3代目のワゴンRは2代目と共通のプラットフォームを使いながら、居住空間を拡大。カタログでもアピールされた。

エアロパーツを装着したRRは、フロントマスクを2代目以上に精悍な印象にデザイン。内装もろボーティに仕上げている。