



店長のスウィッシュ試乗記

2019年のGW明けから、止むを得ない時以外は、よくバイクで移動するようになった。通勤や、陸運局や役場、郵便局などへ、朝から晩まで、雨の日もカッパを着て走っている。もともと「スウィッシュ」は、お求め頂いた方からは大変にご好評。ところが一方では、ご検討段階で「大きい」「重い」「値段が高い」と、落選にしましゅう方も多い。実際頻繁に使ってみると幾つかの発見もあり、また、「栗山さん、スウィッシュお気に入りだね～」と冷やかされる今日この頃。

スズキしかないお店から、ゼヒお伝えしたい。



さっそくイグニッションスイッチを右へ廻してONにすると、LEDヘッドライトユニット上側のロービームが、透明感ある光を放ってレンズカットにくっきり従い、街の景色を映し出す。ハイビームに切り替えると下側も点灯し、二つとも灯るので想像以上に明るくクリア。普通の視力では読めんだろうと思われる向こうの案内標識が、バイパス脇にくっきり青く輝く。

ブレーキレバーを握ってストップランプを点灯させてから、セルボタンを押すと始動する。ヘッドライト上部のポジションライトとメーターユニットが僅かに瞬きしたようになるが、ヘッドライト自体は何事もなく明々と照らし続ける。

リアは、横方向に漢数字の『二』を映し出すテール、『三』の字になって照らすストツブ、さらにナンバー灯もLED。仕事を終えて帰る途中の信号待ちで、ブレーキを握ってウィンカーを出した時などに周囲の建物のガラスに映ると眩しくはないがかなり明るい。これなら後続車からの認識が早いハズで、安心してはイケないが、より安全だと思いたい。



他車同様で、エンジン始動時にサイドスタンドが出ていると掛からないので、センタースタンドを掛けて暖気する。どちらかのブレーキレバーを握って、セルボタンを押すと穏やかに始動。暫らくアイドリングさせ、エンジンオイルがシリンダヘッド周りに行き渡り、熱膨張が進んで圧縮も上がる頃には、心なしかメカニカルノイズが静かになる。

センタースタンドを降ろして、跨ってみる。アドレスV125シリーズより、ひとまわり大柄な車体。どっしりと安定感があり、足回りの剛性感が段違いに高い。これは、誰にでも分かる程に違う。大きめのシートには、前席側がやや低くえぐられ、後席との段差が絶妙なストッパーみたいで、とても座りが良い。スズキでは、スクーターの足着き性向上のためフロアボードにカットを施してあるが、スウィッシュも足着き良好。

10年程前からだろうか、モデルチェンジ毎に詳細な改良を続けるようになったように思う。シートはそれがハッキリ分かる例で、実際に使ってみると優れ物と言える事が多かった。原付二種ツーリングがブームだけど、長距離ツーリングに出る時はこのシートが助けになるかもしれない(確かめに出ねば、分からない事が…)。



さあ、いよいよ発進すると、おっとりスタートする。

さりとて、決して遅いわけではなく、今の時代としてこれは、程良い発進加速だと思う。以前、ベストセラーともなった、旧排気ガス規制下最強「初期アドレスV125」と比較する方が多いのでハードルが高い。けれど、あれから15年を経た現行規制は格段に厳しい。例えば50ccでは、他社の事で恐縮だけどエンブレムだけをヤマハにしたホンダ車を売らなければやっていけない時代になってしまったのだから。

我が『SBS小牧』は国道41号バイパス沿いなので、片側3車線の速い流れに遅れないよう、アクセルを捻る。

いわゆる追い越し加速の中間領域では、明快に強力な加速力がある快活な特性だから、四輪車に追従してゆくには全く困らない。

車速に関しても、これだけ走れば誠にもう十分でしょう。原付二種125ccスクーターに時速100Km/h 以上の性能を求めなくても良いよね。第一、法定速度は60Km/hなのですから。



安全面の話題として、対向車からの視認性は大きな問題。

仕事を終えて帰宅する時間帯に相互通行で気遣う場面に、何故か四輪が待っていてくれる事が再々ある。普段は待ってくれた事、殆んど無いんだけど…。LEDポジション付きのヘッドライトがビルトインされて、対向車運転手からの視認性が良好な証なのかな？ 危険に晒される場面が確実に減るなら、二輪乗りとしての寿命が延びるというものだ。

雨の度にあれこれ乗ってみると、路面追従性は機種ごとに違う。例えば、簡易舗装路に轍や傾斜があってカーブに差し掛かる、さらに黒いアスファルトが縦長に帯状に補修してある。ここに、雨が降り始めて、路面のホコリやゴミが浮かんできた、となればコレはヤバイ。経験上お分かりのとおり、グリップを失ってアウト側に飛び出すリスクが非常に高く、調子に乗れば他者を巻き込む。

こんな場面では、リヤサスがアドレスV125のように一本のものより、スウィッシュのように二本の方が滑り出しが遅い。スカイウェーブのようなリンク式サスペンションには叶わないが、一本式より二本式の方が不安になる挙動が少ない。とは言え、厳しい条件をつくらなければ、どれでもOKなんだけどね。

ところで、気になる燃費。

スウィッシュのフューエルタンクは満タンで5.5L。メーター左側にガソリン残量グラフがあり、満タンだと5マス表示される。最後のひとマスになった時は残り1.8Lで、この時ガソリンスタンドマークが点滅開始。さらに残り1.0Lになったら、最後のひとマス自体も点滅を始める。写真はその点滅時で、トリップメーター196.6Km÷給油4.5L=平均燃費「43.69Km/L」でした。

この少し前には、155Km÷3.2L=「48.66Km/L」だった日もありました。長距離に出ればもう少し伸びるだろうけど、追い越し加速が楽しくて開けてしまいがち。だから、お客様への案内としては『どう乗っても、実用燃費では40Km/Lは越えます!!』。ツーリングなら、5.5L×40Km/L=「航続距離200Km」は少なくとも大丈夫。



さて、これをどうやって使う？ 通勤に、お楽しみに、もう一台に、あなたも如何？



店長のレポートいかがでした？

ご先祖様から綿々と受け継いだこの命。安全運転で、怪我無く事故なく「バイクのある暮らし」を、お互い大いに楽しみましょ～うね！

追記です・・・。



2019年10月頃から慣らし運転を始めたリミテッド、11月ともなると仕事帰りの夜風は冷たい。だって、堤防道路を走る帰り道はヒヤリするんだ、これが。一先ずナックルカバーだけを装着しただけで、手の甲が冷たかったのが大した事なくなった。でも、気温10度を切ってくる夜には、スイッチを入れたいくなる。ちよっと寒いと、もう、どうしても、ヒーター付けて帰りたくなる。今日も、よく戦った。さあ、リミテッドで帰ろう。始動と同時に、シートヒーターON、グリップヒーター最強で、そのまま暫く暖機運転。

出発準備を整えた頃には、もう、グリップが暖かい。LEDヘッドライトの明るくクリアーな光が照らす国道を帰る。信号を幾つか過ぎる頃には、お尻の下がホンワカしてくる。暖かいので、気持ちは慌てない、急がない。ヒーターなしだと、一気に帰らないと耐えられなかった。これなら飛ばさず、落ち着いて、安全運転で帰れる。



税別2万円で、これだけ寒い時期の快適さが違う。暑い時期はナックルカバーを外して、スイッチを入れなければ標準車。



店長のレポートいかがでした？

コストのかさむ駆動系・フォーク周り・ブレーキ・足回りなど、メンテナンス時期が複合的に迫っている方は、整備か乗替えかのご検討が必要です。この冬に差し掛かった方は、御一考の候補に入れてみて下さい。