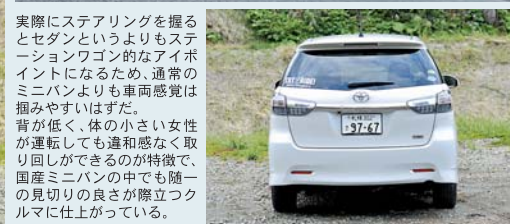
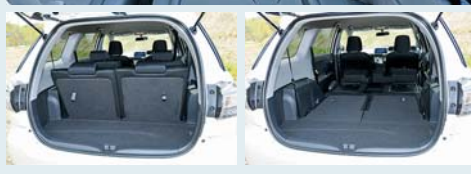


- 主要諸元: (1.8G/4WD)**
- 全長×全幅×全高/4600×1720×1600mm
 - ホイールベース/2750mm
 - トレッド/前:1480mm 後:1460mm
 - 車両重量/1450kg
 - 最小回転半径/5.5m
 - エンジン/1797cc 直4 DOHC
 - 最高出力/130ps/6200rpm
 - 最大トルク/16.4kg・m/4000rpm
 - JC08モード燃費/14.4km/ℓ
 - ミッション/CVT
 - ブレーキ/前:Vディスク 後:ディスク
 - タイヤサイズ/195/65R15
 - 駆動方式/4WD
 - 乗車定員/7名
 - 車両本体価格(札幌地区)/2,438,400円(消費税込)



実際にステアリングを握るとセダンというよりもステーションワゴン的なポイントになるため、通常のミニバンよりも車両感覚は掴みやすいはずだ。背が低く、体の小さい女性が運転しても違和感なく取り回しができるのが特徴で、国産ミニバンの中でも随一の見切りの良さが際立つクルマに仕上がっている。

■スペック変更は最小限

そんな印象はほぼ不変のサイズやメカニズムアイテム等によっても伝わる。新型ウィッシュのサイズは(試乗した)1.8Gで全長4590×全幅1695×全高1600mmで、旧モデルの1.8Xと全く同一。

質感向上を意図する内装は、一部グレードのセンタークラスターとパワーウィンドウのスイッチベースにカーボン調加飾を施し、専用のシート表皮、メーター色を採用したことなどが中心。といった次第で、ウィッシュのユーザーが新モデルに乗り替えたとしても戸惑ったり、違和感を覚えたりする点はほとんど見当らない。

具体的には、エクステリア、それもフロント部のラジエーターグリルを、昨今流行の上下に厚く、存在感を強調したデザインのバンパーに仕立て直し、バックドア、ガーニッシュを両サイドのライトと一体化させ、リアコンヒランプをLED化、ドアミラーにはサイドターンランプを付加...といったところ。このうち上下方向の立体感を求めた新しいエアロバンパーは1.8A・1.8S・2.0Zに、

切削光輝タイプのアルミホイールを1.8Sの2WDに、メッキ加飾のフロントフォグランプを1.8S・1.8G・2.0Zに...と特定車種のスポーティーなイメージを強めた点がチェックどころである。

変更はごく小さい。極端に言うなら、新しい仕様の車種や装備を厳選したグレードの設定はあるにしても、外観やインテリアのデザイン変更、質感アップなどによるイメージアップ対策、それに段の工口性能強化、といったところがその内容。



スタイリングを重視した低い全高の5ナンバーサイズ、3列シートのミニバン「トヨタ・ウィッシュ」がマイナーチェンジを受けた。03年1月のデビューから数回の定期、年次改良を重ね、09年に初の大がかりなマイナーチェンジを受けるなどの手直しで、実質的な完成度の高さは広く認められるところ。このため今回の改良は、エクステリア、とりわけフロント部のデザイン変更とインテリアの質感向上に力点が置かれ、メカニズムに大きな変化はない。しかし時代のニーズに合わせた燃費向上や、エアロ性能を高めた1.8ℓ仕様の設定など、いくつかの注視項目はきちんと用意されている。



■テキスト=仲世古 正之 ■Photo=川村 勲(川村写真事務所) ■取材協力=ネットヨタ札幌 藻岩店 ☎(011)583-5550

プロフィール

■存在感を強めた顔つき

トヨタ・ウィッシュはミニバン全体では7〜8番手という現在の月販状況だが、デビューから何年間は常に登録実績のベストテン上位に名を連ねるヒットモデルだった。それでも、全高を抑えたいいわゆるロールーフクラスでは依然トップをキープし、とりわけ5ナンバーサイズのファミリー向けモデルとしては定番の地位を譲らない。その身上はいまさら説明するまでもないが、スタイリングを重視した3列シートミニバン、ローシルエット基調のスポーティーな立ちに、3列のどこにでも大人が座れてラゲッジへの対応度も申し分のないパッケージングが、変わらず評価されている。

とにかく運転しやすいという特性は初代、2代目モデルを通じて定着し、特に2代目はスマートなマルチプレーヤーとしてのエクステリアと室内空間の広がりを実現するインテリア、体の小さな女性ドライバーでも意のままに走らせる操作性を全面強化。どこに座っても大して差のないしなやかで上質の乗り心地と安定した走行フィールなど、むしろミニバンというよりセダンの価値を認める向きも多い。

■キャビンの質感アップ

そうした5ナンバーミニバン完成形と言っても過言ではないウィッシュだけに、今回のマイナーチェンジは、根源的な部分の改良、

2750mmのホイールベース・5.5mの最小回転半径すらも同様。

パワーユニットはともに直4DOHC16Vの1.8ℓと2.0ℓを使い、後者は最上級の2.0Zだけに搭載される。もちろん2つとも旧モデルからのキャリオーバーで、このうち1.8ℓ版は最高出力を3ps絞って130psとし、最大トルクも0.3kg削られた16.4kg・mとなるがこれらのピークカットと後述するCVTの改良などでJC08モード燃費は14.4km/ℓと、環境対応車普及促進税制の適合を得る。ちなみに旧10・15モードで示す旧モデルの14.4kmより1.2kmプラスの15.6km/ℓとなる。

■CVTモード設定

2WDだけの設定となる2ℓ車以外はFFと4WDの2方式が用意されるのは当然。双方ともにミニバンらしくらぬナチュラルな操作性、走行安定性は引き継がれるが、なかでも1部グレードに設定されたシフトアップ抑制機能付きCVTスポーツモードは、ダイレクトで力強い加速を実現し、TRCトラクションコントロール、EPS、エレクトリックパワーステアリングとの協調でスポーティー走行の領域を広げる。

グレード設定と北海道地区価格(本体店頭渡し)は2ℓ・2WDの2.0Zが252万6800円。1.8ℓ・2WDは1.8G224万1000円〜1.8X187万1000円。1.8ℓのみの4WDは1.8G243万8400円〜1.8X206万8400円。トータルで2WDは5グレード、4WDは4グレードで構成される。



試乗に駆り出した峠のワインディングロードでもその走りはしなやか。本来ミニバンは乗員に優しいしなやかな走りを是とするクルマであったハズだ。この新型ウィッシュはその事を思い出させてくれる。
そして多人数乗車で峠道に入っても息切れしないタフなパワーユニットも必須で、たとえ7名フル乗車でもパワー不足を感じることがないエンジンが頼もしい限りだ。
人をたくさん乗せられるミニバンは魅力的だけど、あまりボディの大きなクルマは諸事情があってちょっと……という向きにはピンポイントのサイズかと思われる。
ドライブに出かけるのが楽しくなるミニバンに仕上がっているのが大変嬉しい一台だ。



ディーラーメッセージ

ネットヨタ札幌 藻岩店

販売係長 **河瀬 拓也**さん



トヨタ・ウィッシュがマイナーチェンジを受け、よりスタイリッシュでヨーロッパ的なイメージすら漂う魅力的なモデルになりました。エアロバンパーなどで顔つきが変わったのが見どころですが、LED化したリアコンビランプなどの全身像のほか、内装のデザインや質感の向上などもぜひ見ていただきたいところ。
メカニズムの面では1.8ℓにエアロを強調したグレードが追加された以外には大きな変更はありません。しかし、燃費性能の向上やCVTの強化など、走りの楽しさや経済性を追求する改良も施され、より広範なユーザー層のニーズにお応え出来るモデルとしてのウィッシュの性格が一段と鮮明になっています。

インプレッション

水準超えた良質の走り

ミニバンらしからぬナチュラルで安定したドライブフィールこそウィッシュの人気の根源だが、いかなる条件の下でも一般的なセダンとさほど変わらぬ走行性は、新型に移行して段と洗練の度を加えたようだ。

本誌恒例の人気企画であるタイヤ新製品のテスト&インプレッションに今回、ニュー・ウィッシュを帯同し、どちらかと言うとファミリー向けの性格が強いミニバンの代表車種たる同モデルには相当にハードかつペイナルな走りを、あえて強いた。市街地から郊外路、峠、アップダウンの激しいワインディングなどで、ちよつとばかり公言をはばかるスピードやコーナリングフォースを課す、車両提供販売店には内緒にしたい状況のドライビングを試みるのがテストの内容。
ミニバン用にとどまらず、セダン向けプレミアム、エコ重視タイプなど諸種のタイヤを履き替え、延べ2日間にわたったハードドライを通して得たウィッシュの総括が冒頭のとおり、繰り返しの美点は、ウィッシュの美点は、もはや、ミニバンの枠を超えた良質な

運転感覚と走り、計算され尽くしたパッケージングにある。

低い全高、サイズを限られた5ナンバー、最大2ℓに抑えられたエンジン……とウィッシュを取り巻く制約は多い。3列7シーターとは言え、燃料タンクの位置などが影響して最後部座席のスペースはミマムだし、荷室部もさすがにワゴンに二歩を譲る。だが、それがどつした……とばかりにウィッシュが胸を張るポイントは実に多岐にわたる。

楽しさ、躍動感、心地良さ

ここは誌面の制約から、コメント抜きにそのポイントを列記するしかないが、走りの面では60km/h程度までの市街地中心の日常の使いやすさ、高速自動車道などでの高回転域の伸び、ミッションを中心とするパワートレイン系の滑らかさ、直進安定性、シユアなコーナリング時の安定感など。乗り味と使い勝手の面では、文句なく快適な1〜2列シートサイズの回り、全方向の視界、スイッチ類の操作性とメーター類の視認性ダブルオールディング併用の時のフラットで使途の広い荷室、ヒンジドアながら良好な乗降性などなど。

それらを総括すれば何度も同じ結論に到達する。すなわち、老若男女すべてがストレスなく走らせられる、ミニバンらしからぬ運転のしやすさとトータルな安心感……。加えて本稿は、超ハードなタイヤテストのシーンで、スポーツ性を鍛え上げたハイグレードなセダンモデルたちと互角以上の走りのポテンシャルを新型ウィッシュが見せた事実を正直に紹介して、その進化とカテゴリーの広がり強調しておく。