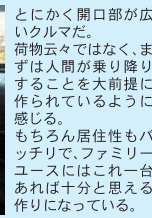


主要諸元: (X "SA" 4WD)

- 全長×全幅×全高/3395×1475×1750mm
- ホイールベース/2455mm
- トレッド/前:1300mm 後:1265mm
- 車両重量/990kg
- 最小回転半径/4.4m
- エンジン/658cc 直3 DOHC
- 最高出力/52ps/6800rpm
- 最大トルク/6.1kg・m/5200rpm
- JC08モード燃費/25.8km/ℓ
- ミッション/自動無段階変速
- ブレーキ/前:Vディスク 後:リーディング・トレーリング
- タイヤサイズ/155/65R14
- 駆動方式/フルタイム4WD
- 乗車定員/4名
- 車両本体価格(札幌地区)/1,641,000円(消費税込)

前方視界が広いことが、ドライバーに安心感をあたえている。見切りも良く左右の確認もしやすいことから、巻き込み事故の防止にも一役買っている。



る読者にとって参考になる点も多いはずだ。まずはデザインから見ていこう。

先代モデルのフロントマスクは、サイドラインに向かって鋭角的に流れるようなヘッドライトを軸に、シャープなイメージを打ち出していたが、新タントカスタムはLEDランプを採用したやや角形のヘッドライトに象徴されるように、いささかキービジュアルな印象を受ける。グリルがより大きくなったことからメタリックパーツの比率が増し、その効果で高級感が一段とアップしている。車体サイズそのものに変更はないが、フロントガラス両サイドのピラー(柱)の傾斜角がより大きくなっており、先代よりさらに前面が立ち上がった形状に。角形になったと感したのはその影響も大きい。後に触れるが、そのあたりは着座した際の感覚にも現れたと感じる。

ピラーの傾斜角を変更した点は、サイドからのルックスにおいても、先代からの変化を印象づける。ここでもやはり、箱形感が増したことを実感することだろう。リアは、前モデルのイメージを多少残しているものの、LEDリアコンビネーションランプを採用し、そのデザインを縦長に変更するなど、随所に改良点が見られる。

さて、特筆すべきはリアのドアだ。助手席側にももちろん、運転席側もスライドドアを標準採用し、上級グレードに至っては両サイドともパワースライドになっている。通常は助手席側が標準でパワースライド方式。運転席側はオプション。そして、まるで当然であるかのよう、助手席側にドア内蔵型ピラーを採用しており、前後とも開けば、そこに驚くほどの大開口が出現する。乗り降りはもちろん、大きな荷物の出し入れがこの上なく容易に行えるわけだ。狭い駐車場での有効性ともなれば、それはもう絶大である。特に、育児中のファミリーにとって

次に、機能面の先進性に触れていこう。まずは、ダイハツが軽自動車に次々と採用し、ユーザーの好評を博しているスマートアシスト機能が、すでにご存知のように、前方20m以内の先行車との衝突の危険を警報で知らせ、作動条件は、約4〜約30kmで走行中、さらなる危険が高まった場合は緊急ブレーキが作動。衝突を回避し、万の場合でも被害を軽減してくれるシステムだ。この低速域衝突回避支援ブレーキ機能があるのとなら、高齢者やハンドルを握る機会が少ないドライバーにとって、安心感がまるで違うだろう。同時にブレーキとアクセルの踏み間違えによる事故を抑制する、誤発信抑制制御機能も搭載。スムーズな運転を促すシステムとしては、先行車が急進したことをブザーで知らせる機能も付いている。もちろん、横滑り発生時に車体を制御するVSC、発進・加速時にタイヤの空転を抑えるTRACなどの、スタンダードな機能も充実しており、ドライバースポートへの対策に抜かりがない。

これらの機能を携え、両サイドにスライドドアを設定するなどの装備を拡充しながらも、基本的な車体重量は先代と同じである点は、実質的な軽量化を意味しており、大いに評価に値する。

パワユニットに大きな変更はないが、熱交換システムの効率化やアイドリングストップ機能の進化などにより、FFバリエーションでJC08モード28.0km/ℓ(ターボ車は26.0km/ℓ)という高レベル燃費性能を実現している。

なお、グレード構成は、ベーシックなXとターボ搭載のRSがあり、それぞれに4WDバージョン

クルマ選びの大きなポイントとなるに違いない。

機能は飛躍的に充実

両側スライドドア

今回の試乗取材に提供されたのは、タントカスタムのニューモデルだ。タントをベースにデザインを先鋭化し、装備をより充実させたラインナップであることは、周知の通りである。2003年のタントのデビューから約2年後に登場し、そのスポーティーなスタイリングから、主に若年層の支持を得て来た人気モデルだ。といっかけて、以降レポートはあくまでタントカスタムを対象としていることを、前置きしておきたい。もちろん、両車種には共通している部分も多いので、タントの方に興味を抱いている

より機能的に、より精悍に



DAIHATSU TANTO CUSTOM

■テキスト=青柳 健司(フォトライター) ■Photo=川村 勲(川村写真事務所) ■取材協力=ダイハツ北海道販売 宮の森店 ☎(011)644-6200

プロフィール

ダイハツ勢の躍進

このところ軽自動車は「狭い」「小さい」といった「常識」を覆いつくしている。意外に広いとか「積載量もたっぷり」などという評価を勝ち取るに至っている。それはひとえに、トール系2列の功績に言えよう。その中でダイハツ・タントの立ち位置は、押しも押されぬ同クラスの牽引者といったところではあるだろう。とりわけ、女性やファミリー層には、絶大な支持を集めている。ムーバやミライスの例に見られるように、機能・装備とも矢張り早急な充実化を図っているダイハツ勢にあって、その余勢を買って、この度タントもフルモデルチェンジを慣行した。予想通り、ダイハツが自慢の機能を満載して、完全武装した模様である。さて、その進化の度合いはいかに?早速レポートしよう。



人が乗ったり荷物を積んだりというユーティリティ重視のクルマと思われがちだが、フルモデルチェンジということで走りの面でもブラッシュアップが図られている。今回のテストコースのようなワインディングロードでもしっかりとスタビリティが確保されているので、市街地走行でも挙動は安定している。



ディーラーメッセージ

ダイハツ北海道販売 宮の森店
カーライフアドバイザー
宮田 茂樹さん

タント・カスタムは若い世代向けと見る方も多いと思いますが、車内にまったく段差がありませんので、幅広い年齢層の皆さまにおすすめできます。また、静粛性も向上していますので、上級車からのダウンサイジングを検討されている方も、ぜひ一度試乗していただいて、その良さを感じていただきたいですね。おかげさまで、「加速が良くなったね」という感想や、「乗り降りがしやすくなった」というお声も多く聞こえて、大変好評をいただいております。私個人としては、LEDヘッドライトを採用したこともあって、見た目がすごく良くなったと感じています。



インプレッション

シヨンと、スマートアシストを搭載した“SA”バージョンが用意されている。

走行性も静粛性も高次元

試乗車は、X“SA”の4WDバージョン（車両本体価格164万1000円）で、運転席側のパワースライドドアや、カーナビなどがオプションで搭載されたものだ。

着座すると、何とも独特の印象を持った。先にも触れたフロントガラス面の立ち上がりにともなつて、ダッシュボードに二層の奥行きを感じる。実際のところは、先代モデルに比して奥行きが伸びたという事実はない以上、飽くまで個人的な見解にすぎないが、フロントガラスというより、大きな窓に向かつて座っている感覚である。もちろん、時間が経って慣れてしまえば、そんな印象は霧散してしまったが、前方視野は新型タント・カスタムの特徴と云ってよいと感じた。それはともかく、とにかく全体の視界が広い。着座位置の高さゆえに、路面の確認も容易である。走行時、とりわけ視界が悪くなる冬期間においては、ドライバーに大きなメリットをもたらすだろう。

3気筒ならではのライトなエンジン音に感応しつつ、アクセルを軽く踏み込めば、低回転域での反応がすぐなるクイックだ。登坂道に入ると、タコメーターが3000回転前後をさす領域で、踏ん張りと言つか、もたつきと言つか、加速の上昇カーブに停滞を禁じ得ないが、その壁を越えた4000回転オーバーの域では、なかなか堂々とした推進力で走行する。

全高の高さゆえに、細かな連続カーブでの車体の挙動に注目しながらのドライビングを

試みたが、ローリングは予想以上に低く、常識的なスピードであれば、ふらつくようなことは一切なかった。むしろ、やや硬質のハンドリングとあいまって、路面を確実に捕捉できるイメージが印象に残ったほど。悪路や気象の悪条件下においても、頼りないと感じるような場面は極めて少ないだろう。

街路に乗り出せば、取り回しの容易さがいかななく発揮される。最小回転半径は4.4mで、非常に小回りが利くため、縦列駐車も車庫入れも楽々だ。エンジン音の車内侵入も低レベルで、走行時の路面の突き上げ音が気になることも少なく、静粛性については十分な及第点を与えてよい。

さて最後に、狭い駐車場でスライドドアの効果を実際に試してみた。この点に関しては、ただただ素晴らしいの一言。パワースライドにより荷物で両手が使えなくても全く問題がなく、当然とは思いつつも、ついつい感心させられた。例えば、乳児をベビースीトに座らせなければならぬ場合など、ベビーカーごと回乗してから、ゆつくり確実に作業すればよいわけで、そのような類いのメリットを軽自動車にもたらしたという点は、まさに画期的と言える。

幅広いニーズに即応

サイクリングが趣味なら、自転車をはぼそのまま積んで遠方に足を伸ばすことができるし、マリンスポーツ派やスキー愛好家なら、車内で着替えも楽々。また、体が不自由な方への、介助の負担も非常に少ない。そんな具合に、新型タントはニーズに応じた様々な使い方を、よりスムーズにすることを可能にしている。それは、現代のクルマのあり方として、すばる正しいと感じた。