



トヨタが誇るハイグレード&ヴェルファイア TOYOTA VELLFIRE

的なH字型に組み合わされたリアビューヘッドライトも、両車の唯一にして大きな違いである。先代モデルまでは、上品な出で立ちにまじめ上げていた感が強いアルファードだが、今言つても、大型のフロントグリルだ。縦6横6計36個の幾何学的パターンで構成されており、メッシュ加工により十分過ぎるほどのインパクトを与えるゴージャスな装飾美を身にまとった。初代モデルと2代目モデルはいずれも、コンビネーションヘッドランプ部分を比較的大きくデザインすることで、落ち着きのあるアダルトな雰囲気を醸し出しているが、3代目となる今回は切れ長で引き締まった眼光へと変化した印象だ。そのままでじりから流れるようサイドプレスラインが優雅な曲線を描き、リアコンビネーションランプとライセンスガーニッシュが立体的に幅の広いメッシュバーをフロントグリルに配してメタリックな装飾を施し、迫力のある形状のアンダーバンパーと一緒にとなったマスクは、ひときわ精悍さを増した感が強い。サイドは、アルファードと共通の流麗なボディーラインで、上下をブラックアウトしたリアコンビネーションランプが収まつたリアビューモード、存在感のあるドアミラー、「強さ」「豪華さ」「エモーショナルさ」を追求し、独自のインパクトを表現したりと幅広いメッシュバーをフロントグリルに配してメタリックな装飾を施し、迫力のある形状のアンダーバンパーと一緒にとなったマスクは、ひときわ精悍さを増した感が強い。サイドは、アルファードと共通の流麗なボディーラインで、上下をブラックアウトしたリアコンビネーションランプが収まつたリアビューモード、存在感のあるドアミラー、「強さ」「豪華さ」「エモーショナルさ」を追求し、独自のインパクトを表現したりと幅広いメッシュバーをフロントグリルに配してメタリックな装飾を施し、迫力のある形状のアンダーバンパーと一緒にとなったマスクは、ひときわ精悍さを増した感が強い。サイドは、アル

次に、共通のパッケージとなつていています。リアと装備に目を向けていこう。余裕たっぷりの車内空間は、近代テクノロジーと手工業的な造り込みが見事に調和している。削り出した金属のよくなめらかさと、味わい深い木目調加飾を組み合わせたインパネ周辺は気品に満ちた造作だ。グレードによっては、レザーザーを使って立体的に記録したホログラム層を世界で初めて下地に採用した、格調高い黒木目調の意匠も用意されている。アイボリー系のフラクセントとフラックの2バターンのカラーがあるシートは、グレードに応じてファブリック、ファブリック+合革、本革、セミアニリン本革と分かれ、いずれもシックで落ち着きのある雰囲気作りに貢献している。

■シックで上質



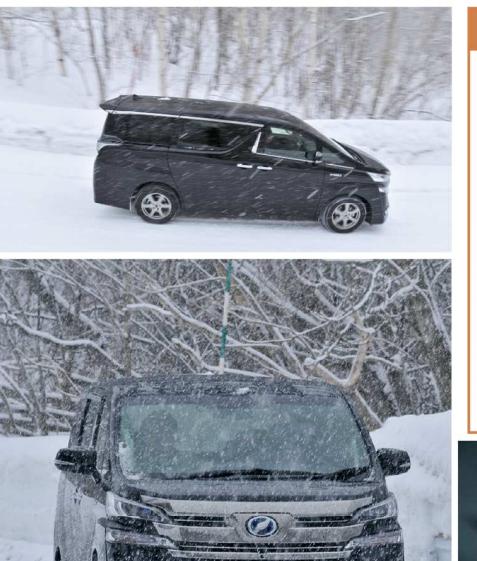
ドミニバンのツートップ イアがフルモデルチェンジ TOYOTA ALPHARD

では、両車の唯一にして大きな違いであるルックスから順に検証して行こう。まずは、アルファード。目を引くのはなんと言つても、大型のフロントグリルだ。縦6横6計36個の幾何学的パターンで構成されており、メッシュ加工により十分過ぎるほどのインパクトを与えるゴージャスな装飾美を身にまとった。初代モデルと2代目モデルはいずれも、コンビネーションヘッドランプ部分を比較的大きくデザインすることで、落ち着きのあるアダルトな雰囲気を醸し出しているが、3代目となる今回は切れ長で引き締まった眼光へと変化した印象だ。そのままじりから流れるようサイドプレスラインが優雅な曲線を描き、リアコンビネーションランプとライセンスガーニッシュが立体的に幅の広いメッシュバーをフロントグリルに配してメタリックな装飾を施し、迫力のある形状のアンダーバンパーと一緒にとなったマスクは、ひときわ精悍さを増した感が強い。サイドは、アルファードと共通の流麗なボディーラインで、上下をブラックアウトしたリアコンビネーションランプが収まつたリアビューモード、存在感のあるドアミラー、「強さ」「豪華さ」「エモーショナルさ」を追求し、独自のインパクトを表現したりと幅広いメッシュバーをフロントグリルに配してメタリックな装飾を施し、迫力のある形状のアンダーバンパーと一緒にとなったマスクは、ひときわ精悍さを増した感が強い。サイドは、アル

アルファードとヴェルファイアが、揃ってフルモデルチェンジ。2014年に並び立った現行ヴォクシー＆ノアの関係性と同様に、兄弟車種としてピッタリと歩調を合わせた進化劇である。もともと、アップーカラスの大向むけミニバンとして着実に地位を固めていたアルファードに対し、それまで同クラスの車種が配備されていなかったネット店のラインナップを補完すべく、比較的若年層向けのマスクで登場したのがヴェルファイア。今回のモデルチェンジでも、そろそろ年齢のドライバーがアルファードを好み、若年層のドライバーがヴェルファイアを好み、若年層であれば、その逆も然りである。ゆえに、対象年齢の横み分けは取り立てて意識せずに、試乗レポートを試みたい。

■揃って進化

プロファイル



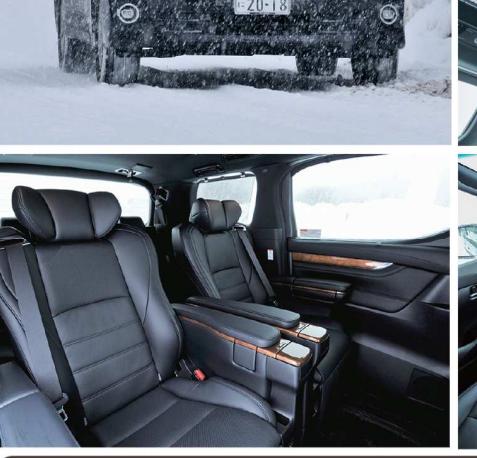
主要諸元:(ヴェルファイア エグゼクティブ・ラウンジ HYBRID 4WD)

- 全長×全幅×全高／4,930×1,850×1,950mm
- ホイールベース／3,000mm
- トレッド／前：1,600mm 後：1,595mm
- 車両重量／2,605kg
- 最小回転半径／5.6m
- エンジン／2493cc 直列4気筒DOHC
- 最高出力／152ps／5,700rpm
- 最大トルク／21.0kg・m／4,400～4,800rpm
- モーター最高出力／フロント143ps・リア68ps
最大トルク／フロント27.5kgm・リア14.2kgm
- JC08モード燃費／18.4km／l
- ミッション／電気式無段変速機
- ブレーキ／前：ベンチレーテッドディスク
後：ベンチレーテッドディスク
- タイヤサイズ／225/60R17
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／7名
- 車両本体価格(札幌地区)／7,062,611円(消費税込)



／000rpm、最大トルク21.0kgm／4400～4800rpmのガソリンエンジンと、143psを発生するフロントモーターおよび68psを発生するリアモーターを搭載。それらのモーターが独立して4輪駆動を制御する、E-Four方式が採用されている。ちなみに、先頃登場したクラウンハイブリッド4WDに初搭載されたフルタイム4WDシステムとは異なる方式である。

このハイパワーとシステム効率により導かれる走行性は、発進・加速とも極めてスムーズだ。2600kgを超える総重量を持つヘビー級の車体を、ドライバーが意識する場面は「全くない」と評して決して良い過ぎではない。登坂路も連続コーナーも、ノンストレスで実際に軽々とクリアしていく。走り好きなユーザーにとって嬉しいのは、ボタン操作ひとつでインパネにタコメーター（ハイブリッド車のみ）が表示できることだろう。スーパーインテリジェント6速オートマチックの「S」ポジションでマニュアル感覚のシフトワークを楽しむ場合に併用すると、スポーティーなドライビングの気分を一層盛り上げてくれる。特に、2000回転から3000回転の領域で味わう加速フィールは、滑らかでありながらも迫力十分で、クルマの高いポテンシャルをリアルに感じることができる。



主要諸元:(アルファード エグゼクティブ・ラウンジ HYBRID 4WD)

- 全長×全幅×全高／4,915×1,850×1,950mm
- ホイールベース／3,000mm
- トレッド／前：1,600mm 後：1,595mm
- 車両重量／2,605kg
- 最小回転半径／5.6m
- エンジン／2493cc 直列4気筒DOHC
- 最高出力／152ps／5,700rpm
- 最大トルク／21.0kg・m／4,400～4,800rpm
- モーター最高出力／フロント143ps・リア68ps
最大トルク／フロント27.5kgm・リア14.2kgm
- JC08モード燃費／18.4km／l
- ミッション／電気式無段変速機
- ブレーキ／前：ベンチレーテッドディスク
後：ベンチレーテッドディスク
- タイヤサイズ／225/60R17
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／7名
- 車両本体価格(札幌地区)／7,062,611円(消費税込)

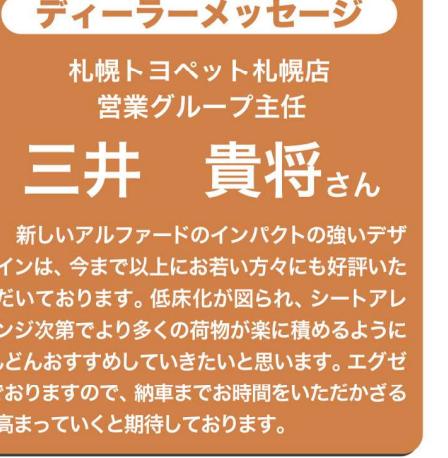


ガソリン車種の一部グレードの助手席には、ドシートが採用されており、助手席側に最大2150mmの積載スペースを生み出すことができ、またそのほかのグレードでも多彩なシートアレンジが可能。3列目シートのスライド機構下に最大148ℓもの床下収納スペースを設けるなど、ユーザーのライフスタイルにベストマッチな空間を作り出すことができる。

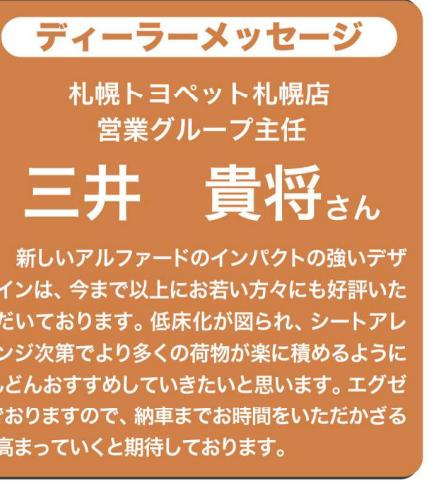
同時に、ステップ高を50mm下げたことにより、先代モデルよりさらに乗り降りが容易になり、子供や高齢者のいるファミリーにも優しい設計となっている。



機能面においては、先進技術が満載だ。衝突回避を支援するプリクラッシュセーフティーシステム、アクセルの踏み間違いや踏み過ぎを緩和するインテリジェントクリアランスソナー、ワインカー操作やステアリング操作と連動して点灯することで両端の視認性を確保するLEDコーナーリングランプ、対向車や歩行者を認識する自動的にハイビームからロービームに切り替わるオートマチックハイビーム、ドライバーのアクセル、ステアリング、ブレーキの操



するなど自動的にハイビームからロービームに切り替わるオートマチックハイビーム、ドライバーのアクセル、ステアリング、ブレーキの操



試乗車はどちらも、2・5・バージョンがハイブリッドシステム搭載車とガソリン車の2種となり、ベーシックな「X」を基本にインテリアやシートカラーの違いこそあれ、インパネデザイン特に、リアにダブルウイッシュボーンを配した設計に間違いはなかったと感じた。ただし、足元に不安感を与えるほど大きく上下動するよだのだが、実際のところその静かさは期待を超えてるものだった。路面からの突き上げ音が気になるような場面はほとんどなく、そろばん状の雪道などで車体が揺さぶられる場合でもドライバーに不安感を与えるほど大きく上下動するよだのだが、実際のところその静かさは期待を超えてるものだった。路面からの突き上げ音が気に見えるものだった。高速走行時には風切り音などが神経に触ることも皆無に等しく、拙拙な表現を承知で言ふならば快適のひと言である。しかも、オールコンディションで車内の快適性を保ってくれるので。運転に集中しているハズのドライバーはともかく、同乗者、特に2列目に座る人にとっては、ゆりかごながらのリラックス気分に浸れること必至で、寝ている間に気がつけば目的地に着いていたなんてことが日常的におこることだろう。

高級ミニバンゆえに、当然ながら「静肅性は高くて当たり前」という認識を持つ乗り込んだのだが、実際のところその静かさは期待を超えたものだった。路面からの突き上げ音が気に見えるものだった。高速走行時には風切り音などが神経に触ることも皆無に等しく、拙拙な表現を承知で言ふならば快適のひと言である。しかも、オールコンディションで車内の快適性を保ってくれるので。運転に集中しているハズのドライバーはともかく、同乗者、特に2列目に座る人にとっては、ゆりかごながらのリラックス気分に浸れること必至で、寝ている間に気がつけば目的地に着いていたなんてことが日常的におこることだろう。

試乗車はどちらも、2・5・バージョンがハイブリッドシステム搭載車とガソリン車の2種となり、ベーシックな「X」を基本にインテリアやシートカラーの違いこそあれ、インパネデザイン特に、リアにダブルウイッシュボーンを配した設計に間違いはなかったと感じた。ただし、足元に不安感を与えるほど大きく上下動するよだのだが、実際のところその静かさは期待を超えてるものだった。路面からの突き上げ音が気に見えるものだった。高速走行時には風切り音などが神経に触ることも皆無に等しく、拙拙な表現を承知で言ふならば快適のひと言である。しかも、オールコンディションで車内の快適性を保ってくれるので。運転に集中しているハズのドライバーはともかく、同乗者、特に2列目に座る人にとっては、ゆりかごながらのリラックス気分に浸れること必至で、寝ている間に気がつけば目的地に着いていたなんてことが日常的におこることだろう。

試乗車はどちらも、2・5・バージョンがハイブリッドシステム搭載車とガソリン車の2種となり、ベーシックな「X」を基本にインテリアやシートカラーの違いこそあれ、インパネデザイン特に、リアにダブルウイッシュボーンを配した設計に間違いはなかったと感じた。ただし、足元に不安感を与えるほど大きく上下動するよだのだが、実際のところその静かさは期待を超えてるものだった。路面からの突き上げ音が気に見えるものだった。高速走行時には風切り音などが神経に触ることも皆無に等しく、拙拙な表現を承知で言ふならば快適のひと言である。しかも、オールコンディションで車内の快適性を保ってくれるので。運転に集中しているハズのドライバーはともかく、同乗者、特に2列目に座る人にとっては、ゆりかごながらのリラックス気分に浸れること必至で、寝ている間に気がつけば目的地に着いていたなんてことが日常的におこることだろう。

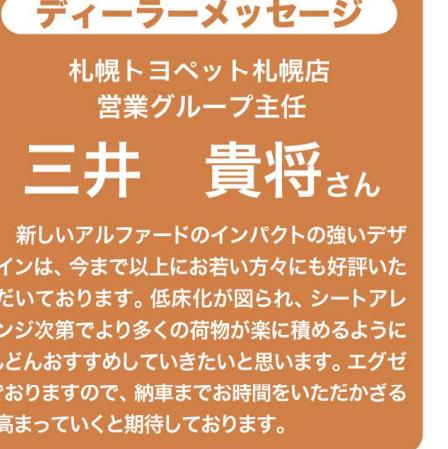
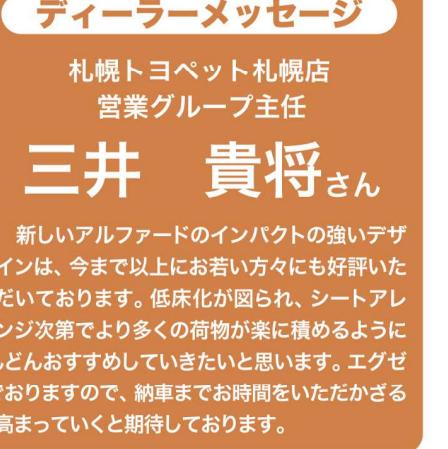
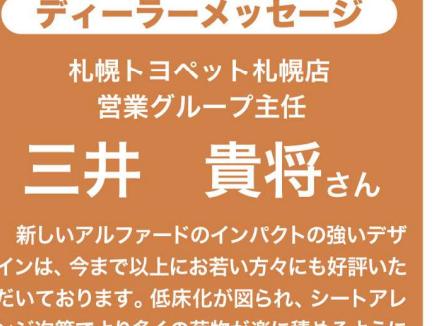


ディーラーメッセージ

ネットトヨタ道都 中央店
営業スタッフ

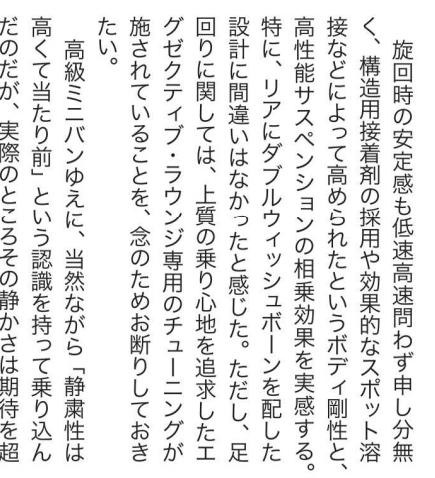
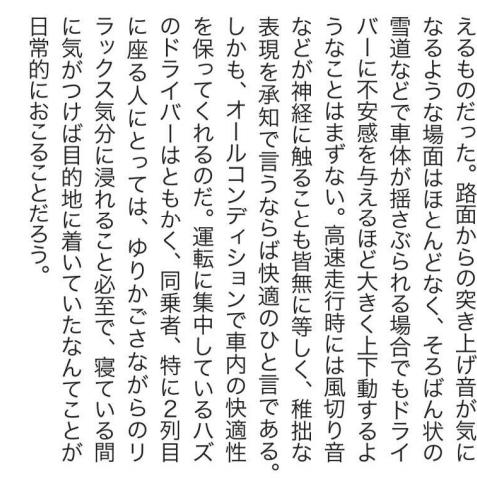
松館 健太さん

運転していて楽しく、また静かで乗り心地も一層向上しましたので、この新ヴェルファイアをぜひたくさんのお客様に試乗していただきたいですね。個人的には、車内に17個ものスピーカーを設定して臨場感溢れる音空間を実現させたJBL社製のプレミアムサウンドシステムが、エグゼクティブ・ラウンジに標準搭載され、またオプションでそれ以外のグレードにも搭載できることを、できるだけ多くの方々に知っていただきたいと思います。



新しいアルファードのインパクトの強いデザインは、今まで以上にお若い方々にも好評いただいている。低床化が図られ、シートアレンジ次第で多くの荷物が楽に積めるようになりますので、ファミリー向けの一台としてもどんどんおすすめしていきたいと思います。エグゼクティブ・ラウンジに関しては、丁寧に造り込んでおりますので、納車までお時間をいただかざるを得ない状況ですが、VIP送迎用としてニーズが益々高まっていくと期待しております。

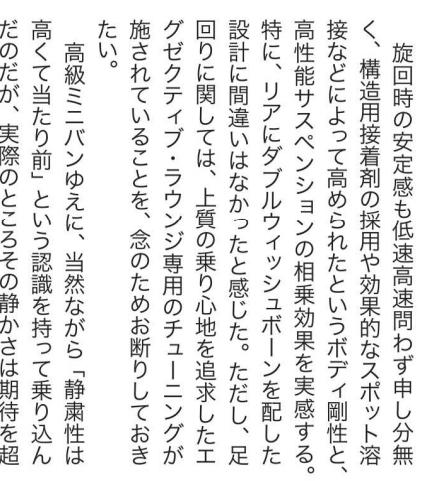
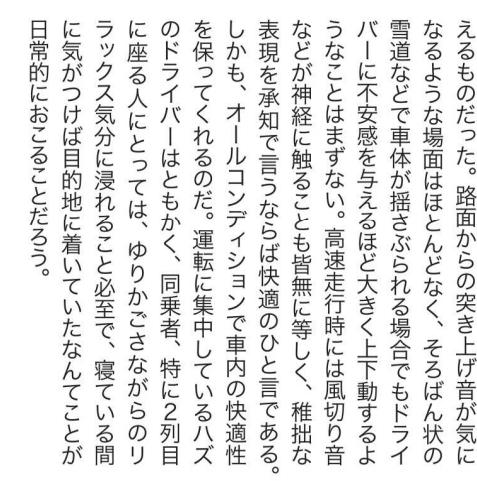
新しいアルファードのインパクトの強いデザインは、今まで以上にお若い方々にも好評いただいている。低床化が図られ、シートアレンジ次第で多くの荷物が楽に積めるようになりますので、ファミリー向けの一台としてもどんどんおすすめしていきたいと思います。エグゼクティブ・ラウンジに関しては、丁寧に造り込んでおりますので、納車までお時間をいただかざるを得ない状況ですが、VIP送迎用としてニーズが益々高まっていくと期待しております。



試乗車はどちらも、2・5・バージョンがハイブリッドシステム搭載車とガソリン車の2種となり、ベーシックな「X」を基本にインテリアやシートカラーの違いこそあれ、インパネデザイン特に、リアにダブルウイッシュボーンを配した設計に間違いはなかったと感じた。ただし、足元に不安感を与えるほど大きく上下動するよだのだが、実際のところその静かさは期待を超えてるものだった。路面からの突き上げ音が気に見えるものだった。高速走行時には風切り音などが神経に触ることも皆無に等しく、拙拙な表現を承知で言ふならば快適のひと言である。しかも、オールコンディションで車内の快適性を保ってくれるので。運転に集中しているハズのドライバーはともかく、同乗者、特に2列目に座る人にとっては、ゆりかごながらのリラックス気分に浸れること必至で、寝ている間に気がつけば目的地に着いていたなんてことが日常的におこることだろう。

試乗車はどちらも、2・5・バージョンがハイブリッドシステム搭載車とガソリン車の2種となり、ベーシックな「X」を基本にインテリアやシートカラーの違いこそあれ、インパネデザイン特に、リアにダブルウイッシュボーンを配した設計に間違いはなかったと感じた。ただし、足元に不安感を与えるほど大きく上下動するよだのだが、実際のところその静かさは期待を超えてるものだった。路面からの突き上げ音が気に見えるものだった。高速走行時には風切り音などが神経に触ることも皆無に等しく、拙拙な表現を承知で言ふならば快適のひと言である。しかも、オールコンディションで車内の快適性を保ってくれるので。運転に集中しているハズのドライバーはともかく、同乗者、特に2列目に座る人にとっては、ゆりかごながらのリラックス気分に浸れること必至で、寝ている間に気がつけば目的地に着いていたなんてことが日常的におこることだろう。

試乗車はどちらも、2・5・バージョンがハイブリッドシステム搭載車とガソリン車の2種となり、ベーシックな「X」を基本にインテリアやシートカラーの違いこそあれ、インパネデザイン特に、リアにダブルウイッシュボーンを配した設計に間違いはなかったと感じた。ただし、足元に不安感を与えるほど大きく上下動するよだのだが、実際のところその静かさは期待を超えてるものだった。路面からの突き上げ音が気に見えるものだった。高速走行時には風切り音などが神経に触ることも皆無に等しく、拙拙な表現を承知で言ふならば快適のひと言である。しかも、オールコンディションで車内の快適性を保ってくれるので。運転に集中しているハズのドライバーはともかく、同乗者、特に2列目に座る人にとっては、ゆりかごながらのリラックス気分に浸れること必至で、寝ている間に気がつけば目的地に着いていたなんてことが日常的におこることだろう。



試乗車はどちらも、2・5・バージョンがハイブリッドシステム搭載車とガソリン車の2種となり、ベーシックな「X」を基本にインテリアやシートカラーの違いこそあれ、インパネデザイン特に、リアにダブルウイッシュボーンを配した設計に間違いはなかったと感じた。ただし、足元に不安感を与えるほど大きく上下動するよだのだが、実際のところその静かさは期待を超えてるものだった。路面からの突き上げ音が気に見えるものだった。高速走行時には風切り音などが神経に触ることも皆無に等しく、拙拙な表現を承知で言ふならば快適のひと言である。しかも、オールコンディションで車内の快適性を保ってくれるので。運転に集中しているハズのドライバーはともかく、同乗者、特に2列目に座る人にとっては、ゆりかごながらのリラックス気分に浸れること必至で、寝ている間に気がつけば目的地に着いていたなんてことが日常的におこることだろう。

試乗車はどちらも、2・5・バージョンがハイブリッドシステム搭載車とガソリン車の2種となり、ベーシックな「X」を基本にインテリアやシートカラーの違いこそあれ、インパネデザイン特に、リアにダブルウイッシュボーンを配した設計に間違いはなかったと感じた。ただし、足元に不安感を与えるほど大きく上下動するよだのだが、実際のところその静かさは期待を超えてるものだった。路面からの突き上げ音が気に見えるものだった。高速走行時には風切り音などが神経に触ることも皆無に等しく、拙拙な表現を承知で言ふならば快適のひと言である。しかも、オールコンディションで車内の快適性を保ってくれるので。運転に集中しているハズのドライバーはともかく、同乗者、特に2列目に座る人にとっては、ゆりかごながらのリラックス気分に浸れること必至で、寝ている間に気がつけば目的地に着いていたなんてことが日常的におこることだろう。

試乗車はどちらも、2・5・バージョンがハイブリッドシステム搭載車とガソリン車の2種となり、ベーシックな「X」を基本にインテリアやシートカラーの違いこそあれ、インパネデザイン特に、リアにダブルウイッシュボーンを配した設計に間違いはなかったと感じた。ただし、足元に不安感を与えるほど大きく上下動するよだのだが、実際のところその静かさは期待を超えてるものだった。路面からの突き上げ音が気に見えるものだった。高速走行時には風切り音などが神経に触ることも皆無に等しく、拙拙な表現を承知で言ふならば快適のひと言である。しかも、オールコンディションで車内の快適性を保ってくれるので。運転に集中しているハズのドライバーはともかく、同乗者、特に2列目に座る人にとっては、ゆりかごながらのリラックス気分に浸れること必至で、寝ている間に気がつけば目的地に着いていたなんてことが日常的におこることだろう。

試乗車はどちらも、2・5・バージョンがハイブリッドシステム搭載車とガソリン車の2種となり、ベーシックな「X」を基本にインテリアやシートカラーの違いこそあれ、インパネデザイン特に、リアにダブルウイッシュボーンを配した設計に間違いはなかったと感じた。ただし、足元に不安感を与えるほど大きく上下動するよだのだが、実際のところその静かさは期待を超えてるものだった。路面からの突き上げ音が気に見えるものだった。高速走行時には風切り音などが神経に触ることも皆無に等しく、拙拙な表現を承知で言ふならば快適のひと言である。しかも、オールコンディションで車内の快適性を保ってくれるので。運転に集中しているハズのドライバーはともかく、同乗者、特に2列目に座る人にとっては、ゆりかごながらのリラックス気分に浸れること必至で、寝ている間に気がつけば目的地に着いていたなんてことが日常的におこることだろう。

試乗車はどちらも、2・5・バージョンがハイブリッドシステム搭載車とガソリン車の2種となり、ベーシックな「X」を基本にインテリアやシートカラーの違いこそあれ、インパネデザイン特に、リアにダブルウイッシュボーンを配した設計に間違いはなかったと感じた。ただし、足元に不安感を与えるほど大きく上下動するよだのだが、実際のところその静かさは期待を超えてるものだった。路面からの突き上げ音が気に見えるものだった。高速走行時には風切り音などが神経に触ることも皆無に等しく、拙拙な表現を承知で言ふならば快適のひと言である。しかも、オールコンディションで車内の快適性を保ってくれるので。運転に集中しているハズのドライバーはともかく、同乗者、特に2列目に座る人にとっては、ゆりかごながらのリラックス気分に浸れること必至で、寝ている間に気がつけば目的地に着いていたなんてことが日常的におこることだろう。

試乗車はどちらも、2・5・バージョンがハイブリッドシステム搭載車とガソリン車の2種となり、ベーシックな「X」を基本にインテリアやシートカラーの違いこそあれ、インパネデザイン特に、リアにダブルウイッシュボーンを配した設計に間違いはなかったと感じた。ただし、足元に不安感を与えるほど大きく上下動するよだのだが、実際のところその静かさは期待を超えてるものだった。路面からの突き上げ音が気に見えるものだった。高速走行時には風切り音などが神経に触ることも皆無に等しく、拙拙な表現を承知で言ふならば快適のひと言である。しかも、オールコンディションで車内の快適性を保ってくれるので。運転に集中しているハズのドライバーはともかく、同乗者、特に2列目に座る人にとっては、ゆりかごながらのリラックス気分に浸れること必至で、寝ている間に気がつけば目的地に着いていたなんてことが日常的におこることだろう。

試乗車はどちらも、2・5・バージョンがハイブリッドシステム搭載車とガソリン車の2種となり、ベーシックな「X」を基本にインテリアやシートカラーの違いこそあれ、インパネデザイン特に、リアにダブルウイッシュボーンを配した設計に間違いはなかったと感じた。ただし、足元に不安感を与えるほど大きく上下動するよだのだが、実際のところその静かさは期待を超えてるものだった。路面からの突き上げ音が気に見えるものだった。高速走行時には風切り音などが神経に触ることも皆無に等しく、拙拙な表現を承知で言ふならば快適のひと言である。しかも、オールコンディションで車内の快適性を保ってくれるので。運転に集中しているハズのドライバーはともかく、同乗者、特に2列目に座る人にとっては、ゆりかごながらのリラックス気分に浸れること必至で、寝ている間に気がつけば目的地に着いていたなんてことが日常的におこることだろう。

試乗車はどちらも、2・5・バージョンがハイブリッドシステム搭載車とガソリン車の2種となり、ベーシックな「X」を基本にインテリアやシートカラーの違いこそあれ、インパネデザイン特に、リアにダブルウイッシュボーンを配した設計に間違いはなかったと感じた。ただし、足元に不安感を与えるほど大きく上下動するよだのだが、実際のところその静かさは期待を超えてるものだった。路面からの突き上げ音が気に見えるものだった。高速走行時には風切り音などが神経に触ることも皆無に等しく、拙拙な表現を承知で言ふならば快適のひと言である。しかも、オールコンディションで車内の快適性を保ってくれるので。運転に集中しているハズの