



あり、シルエットすらダブらないのではないだろうか。

全体としては、スポーツの躍動感が強く意識されたデザインと言えそう。特に、フロントランプからバンパーをぐるりと回りつつ、サイドラインを流れて、リアランプからリアバンパーを一巡させるように配されたガーニッシュは、一筆書きのイメージだそう。低重心化を図った新モデルの象徴でもある。シテュースはもちろんのこと、アウトドアや本格的なスポーツシーンにどんなクルマを活用する、そんなアクティブなユーザーの軽快なフットワークに、ぴったりフィットするイメージとなっている。同時に、コンパクトタイプの欧州車に見られるような、鮮烈なカラーリングが強く目を引く。このあたりには、従来の国内ファミリーカーの枠を飛び越えようとする意欲が現れているようにも感じられる。ガーニッシュのカラーはオプションで選択できるため、ボディ色との組み合わせの幅が広く、見た目にこだわりたい層の注目も集めている。

機能面の充実ぶりも、今回のモデルチェンジのキモのひとつである。シフト操作時における急発進・急加速を抑制し、衝突時の被害軽減をサポートするドライブスタートコントロールや、急ブレーキをかけるると自動的にハザードランプが点滅する緊急ブレーキシグナルなどを標準搭載。ガソリンエンジンのFF車には、アイドリングストップ機能もつく。また、衝突回避と被害軽減をサポートするプリクラッシュセーフティシステム、車線逸脱の可能性知らせるレーンディバイチャーアラート、ハ

個性派ファミリーカーへ



TOYOTA SIENTA

■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=ネッツトヨタ札幌 西町店 Tel.011-661-5351

プロフィール

■新カラーで登場

2003年に登場し、同10年に一旦生産を終了しながらも、翌年すぐに再登場。紆余曲折の中でも、根強い人気を獲得してきたトヨタ・シエンタがこの度フルモデルチェンジを果たした。

ミニバンは大き過ぎて運転が不安、けれども大家族だし荷物もたくさん積みたい、できれば後部スライドドアがいい、などといった使い勝手重視のファミリー層、特にママさんドライバーの要望にしっかりと応えてきたクルマゆえに、初代モデルが採用した丸目ヘッドランプが象徴する親しみ易い出で立ちが特徴的で、その後のマイナーチェンジではややスタイリッシュな装いに变化したものの、万人受けするイメージはそのまま保たれてきた。

そんな、ファミリーカーの王道を歩んでいるクルマにして、ご覧の通りの斬新な変貌ぶりである。市場では相当な反響、それらもいたって好意的な支持を集めている様子。早速、その魅力を検証していこう。

■躍動感に満ちた風貌

写真を一見してお分かりの通り、初代モデルの面影は全くと言ってよいほど見当たらない。全長が135mm拡大されたこともイビームとロービームを自動で切り替えるオートマチックハイビームをパッケージしたToyota Safety Sense Cを+5万円台から追加搭載できるので、ユーザーの要求に応じた安全運転サポートシステムを、段階的に用意している。

グレード構成は、まず1・5ℓガソリンエンジン仕様車は装備などに応じてX、Gの大きく2段階があり、Xにのみ最もベーシックなVパッケージが用意されている。また、それぞれに4WDバージョンがある。4WD車は自動的に6人乗りとなり、FF車は7人乗りとなるが、Gには6人乗りのFF車も配備されている。一方、ハイブリッド仕様もXとGの2段階に分かれ、こちらもGには7人乗りと6人乗りの両方が用意されている。

なお、ガソリン仕様FF車に搭載される2NR-KEエンジンは、トヨタがハイブリッドカーで培ってきた技術を応用して効率化を図った新型で、燃費とスムーズな走りを両立させたもの。アイドリングストップ機能(4WD車とハイブリッド車には採用されていない)との相乗効果もあって、JC08モード20.2km/ℓ(4WDは15.4km/ℓ)と、ミニバンでもトップクラスの燃費を実現させている。

インプレッション

■エコドライブへの意識

試乗車はガソリン車のGで、4WDパ



ディーラーメッセージ

ネットヨタ札幌 西町店
営業スタッフ

中村 勇希さん

個人的にも待ちに待った、このクラスの後部スライドドア採用車です。お客様からの反響も良く、特にラウムのユーザーの方々から高い評価をいただいております。ボディサイズも丁度良く、女性の皆様にも扱いやすいクルマになったと思います。燃費も向上していますので、4WDバージョンでも十分にご納得いただけると思います。



着座して直ぐさま感じた印象は、「クルマらしくなった」ということ。先代モデルはセンターメーター方式が採用されていたこともあって、計器類は極めてシンプル。スッキリとまとまっていた反面、クルマならではのメカニカルなコクピットの装いからはかけ離れたものだった。今回はそういった意味では、原点回帰の感が強い。

クルマは良好なレスポンスで発進し、軽いタッチのハンドリングによって、街路を軽快に抜けて行く。車体はノアやヴォクシーなどの一般的なミニバンと、スライドなどのコンパクトカーの中間にあたるサイズ。ゆえに、ミニバンと比較すると取り回しがよりイージーで、周辺障害物や歩行者に必要な以上の神経を使わされることもない。一方、コンパクトカーとの比較では安定感に一日の長があり、連続するタイトなコーナーでもドライバーに不安らしい不安を感じさせない。少々荒っぽいドライブを試みると、路面からの突き上げ音をしっかりといなしていることが実感でき、全体的な静粛性も十分に及第点が与えられる。ガソリンエンジンの4WD車としては申し分なく、ハイブリッドバージョンならばさらに快適である。

加速性は控えめといった印象だが、シフトをDモードからSモード（ハイブ

リッド車には未搭載）に切り替えれば、吹け上がりで幾分力強くなる。ただ、「エコ発進」「安定走行」「エコ停止」の3項目でドライバーの運転傾向が常時5段階で評価され、前面の4・2インチカラーTFT液晶画面に表示されるが、急発進・急加速を繰り返せば当然その評価は下がる。せっかく標準搭載（一部車種はオプション）された機能なのだから、どんなドライビングが環境に優しいかを推し量りながら、高評価を目指したいところである。

■空間を有効活用

Gグレードの後部両側スライドドアはワンタッチスイッチ付き。買い物で手が塞がっている際や、小さな子どもを抱えている場合などに極めて便利だ。2列目シートは前後に幅広くスライドでき、前倒した3列目シートを底部にスッポリと収納できるので、2列目の空間を広く有効に使うことができる。また、3列目シートの居住性も、先代モデルから格段にアップしている。もちろん、収納用に確保されたスペースは広大で、最長1430mmの荷物が積める。例えば自転車であれば、少しハンドルを左右どちらかに傾ければ、26インチのマウンテンバイク2台は立てたまま余裕で積むことができる。街乗りはもちろん、アウトドアフィールドでも多に活躍してくれるだろう。