

主要諸元：(カスタムG 4WD)

- 全長×全幅×全高／3,700×1,670×1,735mm
- ホールベース／2,490mm
- トレッド／前：1,465mm 後：1,445mm
- 車両重量／1,405kg
- 最小回転半径／4.6m
- エンジン／996cc 直列3気筒 DOHC
- 最高出力／69ps / 6000rpm
- 最大トルク／9.4kgm / 4400rpm
- JC08 モード燃費／22.0 km / ℓ
- ミッション／CVT
- ブレーキ 前／ベンチレーテッドディスク
後／リーディングトレーディング式ドラム
- タイヤサイズ／165/65R14
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格(札幌地区)／1,967,760円(税込)



特徴的なボディサイズ

ＴＡＮＫのカテゴリはいわゆるコンパクトカーだが、キャビンがスラリと高い特徴的なフォルムから、ツール系コンパクトと表現する向きもある。それは、軽ツールワゴンをひと回りかふた回り大きくしたようなイメージを与えるデザイン性に由来しているのだから。

全長×全幅×全高は、3700mm（部グ
レードは3715mm）×1670mm×173
5mmで、一時はTANKの前身なのではない
かと目されていたトヨタBBの3785mm×
1690mm×1635mmと比較すると、前後
左右ともにコンパクトながら、より高さの
ある設計となっており、これらの数字からも
TANKの特徴が明らかになる。

高さにこだわった理由は、車内スペースの確保にほかならないだろう。室内高は1355mmと、小学校低学年程度までの子供なら立ったままで車内を自由に移動できる。室内長は2180mmで、シートをフルフラットにした際には大人2人が十分に足を伸ばして横になれる。また、リアシートは別々にスライドが可能で、6.4分割可倒式を採用。最大240mm前後に動かすことができるので、積載量や荷物の形状に応じたレイアウトが可能である。また、シートの後ろ側にも操作レバーが取り付けられているため、車外からのスライド操作も楽にできる。

肝心のスライドドアは、もちろんワンタッチでオープンする。自動的に施錠される予約ロックや、挟み込み防止機能も備え、室内から誤ってドアを開けるのを防ぐチャイ

立体感に富んだデザイン

フロントデザインはクッキリと切れ長なコンピネーションランプ下で、ノーズとバンパーが変形6角形で交わるグリル回りの形状が印象的。筆者はこのあたり、現行エスティマのフロントマスクを下敷きにしたのではないかとの感想を持ったが、機会があればぜひ見比べてほしい。サイドは、レバー下部のポジションにフロントランプからリアランプへと直線的に連なるラインが描かれ、シャープなイメージを生み出している。リアは、縦長にスッキリとまとまったコンピネーションランプと、その下でバックドア側に切り込むようにプレスされたラインが好対照をなし、立体的なリアビューを実現させている。

安全運転支援システムは一部グレードを除いて標準搭載。衝突回避支援ブレーキシステム、車両や歩行者への衝突警報機能、車線逸脱警報機能、誤発進制御抑制機能、先行車発進お知らせ機能が備わっており、女性や高齢者にも優しい。

そんなTANKのキャッチフレーズは、「「LDCAR」」。若いファミリー層やたくさんの道具を必要とするレジャーの愛好家たちに、たつぷりと余裕のあるスペースと、痒いところに手の届く機能を提供するクルマというワケである。

—
プロフィール
—

期待の新星

昨今、非常に好調な販売実績を上げているのが軽トール系ワゴン。その理由のひとつ

トヨタの
クラス初搭載機能に注目
TOYOTA TANK

■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=ネットヨタ道都 北26条店 TEL(011)721-6251

つとして必ずと言ってよいほどポイントにあげられるのが、言わずと知れた両側スライドドアだ。現行モデルのほとんどが電動式を採用しており、ワンタッチで楽々と開けて、狭いスペースでも乗り降りも苦もなく、両手にいっぱいの荷物を持っても、あるいは小さな子供を抱っこしたままでもクルマに乗り込める。一度使ったら便利過ぎて止められなくなる、そんな類いの機能である。両側スライドドアを備えた車種は、これまで好調のミニバン系にも多く見られるが、車両本体価格においては軽トラ系にとってもなく大きなアドバンテージがある。

ところで、車体サイズにおいてミニバン系と軽自動車の間を担うクラスに、両側スライドドアを設定している車種を探してみると、実は意外に少ないことに気付く。特に、排気量1000ccクラスとなると、つい最近まではスズキ・ソリオのほぼ独壇場の様相だった。

そこをカバ―すべく先頃誕生したのが、ダイハツ・ツール。そして、そのOEM供給によりトヨタブランドから満を持しての登場を果たしたのが、TANKとルーミーの兄弟車種である。加えて、今回は同一のOEM供給によりスバルからはジャスティが登場している。

それらの中から本誌では今回、ネットヨタ道都の協力によりTANKにスポットを当てて紹介していく。それぞれ外観上は個性が異なっているが、基本性能は共通しているの、購入検討の際の参考としてほしい。



ディーラーメッセージ

ネットトヨタ道都 北26条店
営業スタッフ

牧野 竜二 さん

このクラスで両側スライドドアを採用したクルマの登場はトヨタでは初のことですので、たくさんの方々にご注目いただいております。シートを倒せば26インチの自転車を立てたままでも2台積みめるほどの積載能力がありながら、ボディはコンパクトに設計されていますので、お若いファミリー層の方々を中心に、幅広くお使いいただけます。



—インプレッション—

広々かつ軽快

グレード構成は、装備などによりXとGに大別され、それぞれにワンランク上の「S」を設定。また、機能充実のG-1Tが用意されている。さらにドレスシーなカスタムモデルも追加されており、こちらはG、G「S」、G-1Tの3種がある。なお、4WDはG-1Tを除く全グレードに配備されている。この中から試乗に提供されたのは、カスタムGの4WDモデルだ。

着座すると直ぐに実感するのが、余裕綽々のヘッドクリアランス。両手を上げて伸びをしてみると、結構な高さまで持っていっても指先がガツンと天井にあたることなく、セダン系などから乗り換える予定のユーザーにとっては、この頭上の開放感は大きな魅力となりそう。先にも触れたように2分割されたリアシートはそれぞれ別々にスライド可能で、膝元にもたっぷり余裕を持たせられるので、大家族でも十分にくつろげることだろう。さらに、左右スペースの広さは軽トールワゴンにはないもので、子供が成長して軽自動車では手狭になってしまったファミリー層には、まさにうってつけの1台と言える。

発進は滑らかで、平地での走行は快適なもの。高さが突出したボディだけに、強風などの影響によるふらつきを心配する向きもあるだろうが、その点は予想以上に安定していると感じた。ついでに言えば、連続カーブなどで発生しがちなローリングは、ミニバン系との比較においては全く問題ないレベルだ。

加速時のレスポンスは、大排気量のセダン系などと比べてしまった場合はさすがに物足りなさを感じるだろうが、一般的な軽自動車との比較では、当然とは言え十分な力強さがあり、高速道路での追い越し時も全く問題はない。

こう配のきつい登り坂でもパワー不足を感じるような場面は非常に少なく、むしろ軽快感に秀でた走りを繰り出す。ユーザーの中にこのクルマで峠を攻めようとする人はまず居ないだろうが、通常のスピードで走行する限りにおいてはタイトなコーナーも軽々とこなせるほどの運動性が備わっており、走りのトータル性能としては及第点を軽々と超える。強い懸念をあげるなら、悪路や冬道での走行性だ。今回筆者はその点の検証を十分に行うチャンスには恵まれなかったが、そういった意味ではこれからの季節に試乗を予定しているユーザー自らの検証に委ねたい。もっとも、しっかりと4WDの設定がある上に、ダイハツ、トヨタ共に実績と信頼性はここで語るまでもない。

広がった選択肢

ダイハツとトヨタの間で成立しているOEM供給には過去に前例が多数あり、1000ccクラスのを絞ってもダイハツ・ブーンとトヨタ・パッソの関係性が現在も続行中である。TANKは、両社がこれまで共に培ってきた技術と、共通の思いから生まれたものであることは言うまでもない。何はともあれ、TANKの登場により、ユーザーの選択肢は一層広がった。