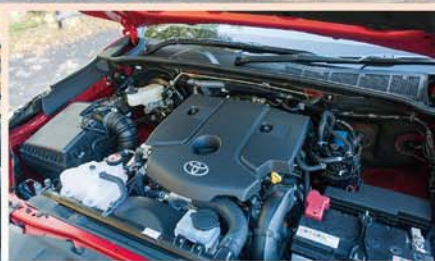


主要諸元：(Z)

- 全長×全幅×全高／5,335×1,855×1,800mm
- ホイールベース／3,085mm
- トレッド／前：1,535mm 後：1,550mm
- 車両重量／2,080kg
- 最小回転半径／6.4m
- エンジン／2,393cc直列4気筒ディーゼルターボ
- 最高出力／150ps／3400rpm
- 最大トルク／40.8kgf・m／1600～2000rpm
- JC08モード燃費／11.8km／ℓ
- ミッション／スーパーインテリジェント6速AT
- 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リング式ドラム
- タイヤサイズ／265/65R17
- 駆動方式／パートタイム4WD
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格／3,742,200円(税込)



トヨタの世界戦略構想がスタート！

13年前に販売が終了したハイラックスだが、今でも国内に9000台余りが「現役」であり、なかでも最も多いユーザーは北海道在住者。そう、この北の大地で林業、農業、漁業、建設業などの現場で働き続けてきた多くの「ハイラックス」がすでに「使用期限」を越えようとしているのに、それに代わるピックアップトラックが日本国内では販売されていないのが現実だったのだ。

このあたりから「サーフ」はオリジナルの「ハイラックス」とは違った道を歩み始める。狙う顧客層が違うわけ、それもまた当然。そのため平成16年に純粋のピックアップトラックである「ハイラックス」が販売終了したあとも「サーフ」は販売が継続される。しかし時代のすう勢、日本国内の自動車販売の中心はFFベースのクロスオーバーSUVやミニバンに移ってゆき、「サーフ」も平成21年には販売終了。ここでとうとう「ハイラックス」という名前を持つクルマは日本から姿を消すことになるのである。

この「ハイラックス」、カタログにもその大きさをうたう言葉が並んでいるのだが、確かにデカイ。長いボンネットに4ドア5人乗りのキャビン、さらに1m50を超える荷台を持つているのだから当然なのだ。つまりそれはこのクルマが、日本国内使用を前提に開発されたわけではなく、世界各地での販売を主眼としていることを表す。そのため、先代とは違い、国内の4ナンバー小型貨物車の枠を超え、大型貨物車の1ナンバー登録を必要とするのだ。

“超ド級”のデカさと存在感！

—インプレッション—

日本国内でもピックアップトラックの待望論があることを知ったトヨタ、そこで視野に入ってきたのがこのタイ製「ハイラックス」だった。そう、13年ぶりに復活販売となった「ハイラックス」は日本向けに仕様を変えたタイから逆輸入されたトヨタ世界戦略車なのである。

そのプロジェクトは平成16年、つまり日本国内でハイラックスが販売終了した年にトヨタのタイ工場稼働開始。そこで生産される「MV」世界戦略車には「ハイラックス」というネーミングが継承されていたのである。つまり、日本国内やアメリカ、ヨーロッパでは販売終了した「ハイラックス」はアジア各国や南米、オセアニア、南アフリカなどではこれまで同様に生産出荷されており、新興国では予想以上の販売実績を挙げ続けていたのだ。

そこで、そのユーザーの声に応えようとトヨタは立ち上がる。すでに平成14年には「IMV」というプロジェクトがスタート。これは「インターナショナル・マルチパーパス・ヴィークル」の略であり、世界各地の新興国、発展途上国をターゲットに、単一のプラットフォームから、それぞれの国情に合った多目的に使えるクルマを開発し提供しようとするトヨタの国際戦略なのである。

—プロフィール— アメリカでは 超人気のジャンル！

ピックアップトラックの発祥は諸説ありはつきりしないのだが、1918年頃、フォードT型のボディ後半に荷台を備えたモデルが発表されたのが最初らしい。その後、1930年代にはフォード、シボレー、

クルマの世界をより楽しく！ ピックアップトラックが13年ぶりに 日本国内市場へ登場！！

TOYOTA HILUX

■テキスト=天野 克彦 (BIBIMBA天野) ■Photo=川村 勲 (川村写真事務所)
■取材協力=札幌トヨタ自動車 月寒支店 TEL(011) 851-6121

クライスラーのビッグ3をはじめほとんどのメーカーが生産するようになる。広大な国土を持つアメリカの国情に合っていたのだらう、この4ドアのキャビンを確保した上で広い荷台も持つという車種の人気は瞬く間に急上昇する。日本国内では想像もつかないだろが、アメリカでの自動車販売台数の上位を占めるのは常にこのピックアップトラックなのだ。その人気は圧倒的で、2016年の全米販売台数トップはフォードF150、2位がシボレー・シルバード、3位がラム・ピックアップという有様。4位にはトヨタ・カムリが入っているものの、セダンやSUV、クロスオーバーカーなど、販売台数においてピックアップトラック勢の足元にも及ばないのだ。

トヨタもそんなアメリカの状況を把握しており、1968年にハイラックスを輸出開始するが、その後輸入障壁をクリアするため現地生産に切り替えて「タコマ」という独立車種となる。続いて、ビッグ3の牙城である大型ピックアップトラック分野にも「タンドラ」で進出している。アメリカでは人気のトラックレースシリーズにも参戦し、昨年は「タンドラ」がチャンピオンカーとなっている。トヨタはピックアップトラック部門でも大きな人気を得て、その存在を高める努力を続けているのだ。

ボンネットトラックの 伝統を守る！

戦後の日本国内での小型トラックといえば、トヨタのメインモデルは「スタウト」だった。

トヨタ・スタウトは昭和32年に発売されているが、正規の「スタウト」は昭和35年にモデルチェンジされたRK45型からと言えるだろ。このRK45型スタウト、スクエアなフロントグリルやアラウンドタイプのフロントウインド、エアスクープを思わせるボンネット上のマーカーランプなどアメリカンテイストを取り入れていた。この画期的デザインはマイナーチェンジを受けながらも19年間にわたって生産され続けるのである。

そして昭和43年、1トン積み小型トラックで優位

ディーラーメッセージ

札幌トヨタ 月寒支店
新車課

石崎 健太さん

「旧型が現役だった頃、私はまだ学生だったので、その当時の姿を覚えてはいないのですが、13年ぶりに帰ってきたこのハイラックスを目にしたとき、思わず『カッコいい!』とビックリしました。こんなクルマを待っていた人たちが大勢いたんだと思いました、実際にお客様からも『こんなクルマが欲しいんだ!』という声もいっぱいいただきました。そしてとうとう登場した新しいハイラックス、ピックアップトラックとしてはかなりじゃなく、色々な目的に使える万能車です。ぜひこの新しいハイラックスに乗って、触れてみて、その魅力を体感してください。ご来店、お待ちしております」



“遊びクルマ”と“仕事クルマ”が見事に両立!

今回、試乗用に提供されたのは「Z」という上級仕様のタイプ。そのためアルミホイールや安全システムの自動ブレーキや車線逸脱アラートなどが装備されて

いる。さらにオフショのカーナビや荷台にはTRD製のハードトノカバーまで装着されていた。しかしこのハイラックス、林業や農業、漁業など業務用として選ぶ企業も多いはず。そのため、メッキなどの装飾を施さず、エアコンもマニュアル、ホイールはスチールというグレード「X」が用意されている。ただ、この新しいハイラックスの魅力は、業務用だけにとどまらない。ピックアップトラックというクルマに魅力を感じ、レジャーやタウンユースとして暮らしをさらに豊かにしようとする新しいユーザーには「Z」で対応、実際、そのような新たなカーライフを創造しようとするユーザーは多数存在し、販売実績上でも「Z」が上位を占めているという。

ハイラックスのポテンシャルを存分に体感しようとすれば不整路面や山岳路を走ってみるべき。強固なフレームや、力強いトルクフルなエンジン、それを伝えるハードなサスペンション、さらに本格的な直結4WDを体感するには、舗装のオープンロードでは到底無理なのだ。その意味では今回の試乗、残念ながらそこまではいけなかった。

ただ、一部ではあったが泥濘路面を走ることができた。最初は後輪駆動のH2のまま乗り入れたのだが、アクセルを開けるとリアが滑り出す。そこで四駆モードのL4にセットして再度乗り入れてみた。そこからハイラックスの真骨頂、フロントタイヤが濡れた路面をつかみ、滑りながらも加速してゆくのだ。世に多数あるFFベースの電子制御4WDでは到底味わえない、トランスファーやデフロックを持つ本場の4WDパワーを見せつけてくれたのだ。

業務用の“仕事クルマ”が本来の姿なのだが、そこに“遊びクルマ”の要素も盛り込んで帰ってきたハイラックス。販売終了して以来、代替車待ち続けてきた林業・建設業などの“仕事人”の方々。そして『日本には根付かない』と言われてきたピックアップトラックの登場で新たなカーライフの世界が開かれるかもしれない“遊び人”心を持ったユーザーたち。新しい「ハイラックス」がどう評価されるのか、大いに楽しみである。

今回の試乗では、ハイラックスの魅力を存分に体感しようとするには、舗装のオープンロードでは到底無理なのだ。その意味では今回の試乗、残念ながらそこまではいけなかった。

ハイラックスのポテンシャルを存分に体感しようとすれば不整路面や山岳路を走ってみるべき。強固なフレームや、力強いトルクフルなエンジン、それを伝えるハードなサスペンション、さらに本格的な直結4WDを体感するには、舗装のオープンロードでは到底無理なのだ。その意味では今回の試乗、残念ながらそこまではいけなかった。

ハイラックスのポテンシャルを存分に体感しようとすれば不整路面や山岳路を走ってみるべき。強固なフレームや、力強いトルクフルなエンジン、それを伝えるハードなサスペンション、さらに本格的な直結4WDを体感するには、舗装のオープンロードでは到底無理なのだ。その意味では今回の試乗、残念ながらそこまではいけなかった。

ハイラックスのポテンシャルを存分に体感しようとすれば不整路面や山岳路を走ってみるべき。強固なフレームや、力強いトルクフルなエンジン、それを伝えるハードなサスペンション、さらに本格的な直結4WDを体感するには、舗装のオープンロードでは到底無理なのだ。その意味では今回の試乗、残念ながらそこまではいけなかった。