



主要諸元：(HYBRID G[E-Four])

- 全長×全幅×全高／4,600×1,855×1,685mm
- ホイールベース／2,690mm
- トレッド／前：1,605mm 後：1,625mm
- 車両重量／1,690kg
- 最小回転半径／5.5m
- エンジン／2,487 cc 直列4 気筒 DOHC
- 最高出力／178ps：5,700rpm
- 最大トルク／22.5kgm：3,600～5,200rpm
- モーター最高出力／フロント 120ps リア 54ps
- モーター最大トルク／フロント 20.6kgm リア 12.3kgm
- JC08 モード燃費／25.0 km/ℓ
- ミッション／E-CVT
- ブレーキ／前／ベンチレーテッド・ディスク
後／ディスク
- タイヤサイズ／225/60R18
- 駆動方式／E-Four (電気式4 輪駆動)
- 乗車定員／5 名
- 車両本体価格／3,837,240 円(税込)

が追加された。その方策は平成12年に登場した2代目ではさらに進められ、ボディは3ナンバーサイズに拡大され、平成15年のマイナーチェンジでは全モデルが5ドアとなり、さらに国内販売車輛からミニアルシフト仕様が姿を消した。ライバル多数の国内では、都会的シティユースSUVというイメージを定着させることが重要だったのだらう。

その傾向はさらに加速され、平成17年に発売となった3代目の4WDシステムは、それまでのセリターデフ式フルタイム4WDではなく、普段はFFで走る一般的な電子制御式4WDとなってしまう。この時点で、日本国内におけるRAV4の使命は達成されたのだらう。平成28年7月、国内販売が終了する。

ところが海外では綿々と販売が継続されていたというより、歴代RAV4の販売主戦場は海外だったのである。モデルチェンジごとにボディサイズが拡大していったのは、それが海外事情を考慮した故であり、大柄のボディサイズは必須だったのだから。日本国内では販売されず、海外専売となった4代目RAV4は、初代と比較して全長は80センチ、幅も15センチも拡大されているが、アメリカでは女性も扱えるミドルクラスSUVとして問題ないサイズであり、海外でのRAV4人気は圧倒的なのだ。

約180の国と地域で販売され、世界中での年間販売台数は85万台以上であり、これはつまりトヨタの全新車販売台数の10台に1台はRAV4というわけである。アメリカでも一昨年にはカムリを抜き、アメリカでのトヨタ車の販売台数トップに進出。世界的にも販売台数トップはピックアップトラックのフォードFシリーズ、続いてがトヨタカローラ、3番手にVWゴルフなのだが、今年中にRAV4はゴルフを抜くだろうといわれている。

つまりRAV4は、カローラ、カムリと並び、トヨタの屋台骨を支える「大黒柱」の車種であり、そのあたり日本国内とまったく状況は違う。そして、そのクロスオーバーSUVとしては世界トップブランドとなっているRAV4が、ほぼ3年ぶりとなる今年の4月10日、5代目となるニューモデルがとうと

—プロフィール—
予想外のヒット作に！

RAV4の原点、それは平成元年の東京モーターショーにトヨタから1台の4WDカーが参考出展されたところから始まる。それが4年後に正式なプロトタイプカーとなり、平成6年にとうとう「RA

タフさとワイルド感満載！ 最新の4WDシステム搭載の RAV4が国内市場に再登場！！ TOYOTA RAV4

■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=ネットトヨタ札幌 中央店 Tel(011) 731-9111

V4」という名称で発売開始となったのである。開発のベースとなったのは「セリカ」だった。セリカは昭和45年にFRスベシャリテイクーベとして発売され、絶大な人気を誇っていたが、時流に逆らえず、昭和60年発売の4代目からはFF車となっていた。このFFとなったセリカやカローラの主要コンポーネッツを流用して開発されたのが初代のRAV4。つまり、今では世界中のメーカーがラインナップに持つFFセダンのプラットフォームを基本としたクロスオーバーSUVの「先駆け」といえるのだらう。ただ、既存車種のコンポーネッツを活用して作るというこれまでにない手法による4WDカーだったから、トヨタ内部でもRAV4がその後、主流モデルになるという意識はなかったようだ。

ところがこの初代RAV4、実は予想以上の能力を持っていた。ベースとなったのはセリカだったが、そのラインナップにはGTFORという上級モデルがあり、そのワークスラリーカーは平成5年に世界ラリー選手権でミニファクチャー&ドライバーの両タイトルを奪取するという日本車としては初の快挙を成し遂げたモデルなのである。

その系譜を持つ初代RAV4が、ただのシティ派SUVで終わるはずはなく、強力なスポーツ系エンジンを搭載し、国産車では数少ないベルギー式セリターデフを持つ、オン・オフ両面での走行性能を追求した本格的4WDカーとして、若者やアウトドア派ユーザーに絶大な人気を博するのだ。

海外での人気は想像以上！

オフロードでのスポーツ性を重視して、ボディサイズを小さくし、リアハッチを持つ3ドア本格4WDカーとしてデビューしたRAV4だったが、そのコンセプトは熱狂的ユーザーの支持こそ得られたが、幅広いユーザーに受け入れられたわけではなかった。

そのためデビュー翌年にはホイールベースを延ばして居住性や利便性を向上させた5ドアモデル

う日本国内へ帰ってきてくれたのである。

—インプレッション—
タフでたくましさ満載の
スタイリング！

実際に現車を目にすると、これまでのRAV4とはまったく違う5代目に驚かされるはず。多くの国内ユーザーは「ちょっと軟派な都会派SUV」というイメージを持っていたらうが、この新型RAV4は「タフなワイルド感が満載された別感覚の本格SUVとなっていたのである」。

特にフロントマスク。ヘッドランプのつり上がりこそキーンルックを感じるが、変形八角形の大きなグリルは迫力満点だし、都会派のハリアーやCH Rとはイメージが違う。それはサイドビューも同様で、変形四角の大きな黒いアーチに縁取られたホイールハウスや、ストリートに延びたルーフライン、そのルーフ後端に装着された小さなスポイラーなど、オフロードでの「走り」を想起させるスタイリング。それは、アメリカで人気のピックアップトラックである「タコマ」や「ハイラックス」に近いかもしれない。

ルームに乗り込むと左右両サイドに色違いのステッチがあるシートが迎えてくれる。RAV4はトヨタの世界戦略車であり、日本女性にはちょっと大き目かもしれないシートのサポート感は悪くはない。本革巻きのハンドルも手になじみ、そこから自然に左手を下ろすとシフトノブがある。ボディサイズが大きくなったせいで足元のペダルスペースも余裕たっぷり、このあたり、なんら違和感を感じさせないコクビットである。

視界も良好で、フロントウィンドからはボンネットエンドまで見通せ、リアもCピラー前に小さなウィンドがあるため後方視界も確保されている。リアシートも実用性は高く、大人が3人乗車して足を伸ばしても後方のラゲージスペースは580リットルの容量が確保されている。このあたり、外見の

ディーラーメッセージ

ネットトヨタ札幌 中央店
販売主任

相澤 一也さん

「いよいよ新型RAV4が発売となりました。以前からのRAV4 ユーザーのお客様からも『次のRAV4はいつ発売になるんだろう、期待してるんだよな!』という声もいただいていたから、私たちにとっても待望の新型です。実際、お客様の反応もよく、特にハイブリッド車の人気が高いのは予想外でした。燃費もよく4WDとしての性能も充分ですから、雪道やラフロードでも安心で、北海道のユーザー様にはぴったりの一台だと思います。試乗車も常時ご用意していますので、新しいRAV4の魅力を確かめに、ぜひ一度ご来店ください、お待ちしております」



ワイルドさばかりではなく、ユーザーそれぞれの使用目的に対応できるよう、すべてに気を使った力強いデザインは好感を持てる。

高い走破性と快適さの 見事な両立!

新RAV4のベースとなったプラットフォームは、トヨタの新たなクルマ作りの指針であるTNGAのFF車用プラットフォーム「GAK」であり、これを最初に採用したのはカムリだった。つまり今回のRAV4、搭載されているエンジンも含め、カムリのクロスオーバーSUV版であると言えるだろう。ただしオフロード走行を想定して、プラットフォーム強化が施されているのは当然のこと。

さらに、新RAV4で注目すべきは4WDにこだわった点だろう。同一車種になんと3種類の4WDシステムを用意するという贅沢さなのである。4WD化した時の問題点のひとつが燃費の悪化である。そのためトヨタはディスコネクト機構を導入。これは前車軸のアクスルに「ラチェット式ドッククラッチ」を使い、4WDが必要ない時にはプロペラシャフトを完全に切り離してしまうシステム。ただそれはガソリン車の一部にしか搭載されない。今回試乗したのはハイブリッド車であり、その世界初の4WDシステムを試すことは出来なかったのだが、実はハイブリッド車にも4WDシステムは装備されており、本稿ではそのハイブリッドについて話を進めよう。

スタートボタンを押し、シフトをDに入れ、市街地に乗り出す。当然ハイブリッドであるからスタートはモーターであり、まことにスムーズ。そこからフルスロットルしてみたのだが、そのパワフルさは予想以上だった。まるでFRスポーツカーのようにリアをグッと沈み込ませると、見る間に速度を増してゆく。ハイブリッド仕様の総重量は2トン近いのだがそれを問題にしない加速感、これならスポーツドライビングも楽しめそうだ。

そのスポーツ性を助けているのが新設計のサス

ペンション。市街路では舗装面の補修痕や細かいギャップをコツコツと拾うのだが、それはスプリングのせいではなく、おそらく締め上げられたダンパーが作用しているのだろう。その感触は不快ではなく、路面情報を的確に伝えてくれているのだし、その安定感が高速度になっても変わらなかった。

砂利のラフロードに踏み入れてみた。このRAV4ハイブリッドの4WDシステムは、後輪の駆動を専用のモーターに担当させるE-Four。本格的4WDカーであるランドクルーザーやハイラックスとは違い、前後駆動輪はエンジン・ミッションからのプロペラシャフトでつながっていないつまり、すでにプリウスに採用されているシステムと同様なのである。それは正直なところ、荒れた不整地や深い積雪路では頼りにならない「生活四駆」というイメージがあった。

しかし、この新RAV4に搭載されたE-Fourは別物だった。リアに搭載されたモーターの最大トルクは一般の軽自動車用エンジンを超えるほどに強化されたのである。実際、このリアモーターにより走破性は相当に向上している。トルク配分を最大でフロント20/リア80にまで制御してくれ、まるで本格派4WDカーのような砂利を蹴散らしてラフロードを自在に走ることもできたのである。また「TRAILモード」にするとスリッパしたタイヤにはブレーキをかけ、その反対側には適切なトルクを配分するという機能も搭載されている。これで積雪路面やラフロードからの脱出が容易になるわけ、安心感はより増したといえるだろう。

すでにトヨタにはハリアーやCHRという人気のクロスオーバーSUVがある。しかしそれは基本的には都市型のアーバン志向であり、ランドクルーザーやハイラックスのような本格的四輪駆動車ではない。その両者の中間を埋めるべく誕生した新RAV4、たくましさや頼もしさにこだわった開発姿勢は大いに評価できるし、SUVとしては世界最高の販売台数を誇るRAV4、このニューモデルが日本国内でも大きな支持を得ることは間違いないだろう。