

主要諸元：(G “GLAMPER” 4WD)

- 全長×全幅×全高／4,260×1,695×1,695mm
- ホイールベース／2,750mm
- トレッド／前：1,485mm 後：1,470mm
- 車両重量／1,380kg
- 最小回転半径／5.2m
- エンジン／1,496 cc 直列4気筒 DOHC
- 最高出力／103ps：6,000rpm
- 最大トルク／13.5kgm：4,400rpm
- JC08 モード燃費／15.4 km/ℓ
- ミッション／Super CVT-i
- 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／185/60R15
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／6名
- 車両本体価格(札幌地区)／2,242,900円(税込)



販売実績好調のシエンタに、 アウトドア指向の“GLAMPER”が登場し、 ラインナップがさらに充実!! TOYOTA Sienta

■テキスト=天野 克彦 (BIBIMBA天野) ■Photo=青柳 健司 (フォトライター)
■取材協力=ネットトヨタ札幌 プラザかりき275 TEL(011) 785-6111

プロフィール 10年以上の ロングセラーモデルに！

トヨタ製ミニバンの歴史を遡れば、そのスタートはライトエースの荷室に9席のシートを設置して誕生したライトエース・ワゴンかもしれない。荷室の広いワンボックスバンを改装する

この初代シエンタ、その後も人気は継続、大きなモデルチェンジもなく10年以上にわたって販売され、後継車に道を譲るため、平成22年には販売終了となったが、そのわずか9か月後には再開、トータル12年に及ぶロングセラーとなったのである。

さらなるコンパクトミニバンの 頂点を目指して！

12年間モデルチェンジなしに販売されてきた初代シエンタだが、さすがにそれは長過ぎ。早速、「Active&Fun」をキーワードに開発が進められたのだが、この平成25年頃は、次々とトヨタから斬新なデザインのクルマが生まれた時期でもあった。デザイン最優先のクロスオーバーSUVであるC-HR、メッキ多用の派手なフロントグリルを持ったアルファード、面ではなく線のリアランプをプリウスに採用したりと、チャレンジが続いたのである。

もちろん平成27年に発表された2代目となるシエンタにもその思想が取り入れられた。「トレッキングシューズ」をイメージしたという機能性と躍動感のあるボディシェイプ。ウエストラインを後方に持ち上げることでキャビン全体が前傾姿勢となるこれまでにない手法。決定的だったのは、テーマカラーだったエアリーエロのボディから浮き立つように目立つ、フロントとリアに施された黒いバンパーガーニッシュである。まるで歌舞伎役者の「隈取り」のような処理はユーザーを驚かせるに充分だった。デザインたるもの、個々人の好き嫌いがはっきりと表れる、好印象を持つ人がいれば、悪印象しか抱かない人もいるのだ。この2代目シエンタのデザインも同様で、その成果を危惧する筋もあったのだが、心配無用。アクアで実績のある

るのは比較的容易であり、他のメーカーから同様の車種が現れる。

ただしそれは、純粹な乗用車として開発されたものではなく、厳密にはミニバンとは言い難い。その意味でトヨタ初のミニバン成功作は平成2年に発売となったエスティマだろう。広い車室を確保するため、エンジンを横に75度寝かせて車両中央部に搭載するというトヨタの野心作は大きな話題を呼んだのである。

エスティマの成功から日本国内にもミニバンブームが訪れるのだが、小型のコンパクトサイズカーにも多人数乗車可能な車種を望む声がユーザーからわき起こってくる。それに応えるべくトヨタはカローラIIのプラットフォームを流用したラウムを発売。さらにポルテ、スベードなども発表されるが、それらは3列目シートを持たないコンパクト・トルワゴンであり、ミニバンとしては認められなかった。

しかし、20世紀が終わろうとしていたこの時期、トヨタからコンパクトカーの決定版としてヴィッツが誕生する。ヴィッツはハッチバックだったが、4ドアセダンのフラッツ、トルワゴンのファンカーゴと同じプラットフォームを使う「3姉妹」として登場、カーオブザイヤーを獲得する人気となるのだ。

コンパクト・ミニバンにもこの人気車種を活用しようという動きが当然あり、平成15年、フロント部分はファンカーゴ用のプラットフォーム、フレーム後半にはカローラ・スバシオのプラットフォームを組み合わせた初代のシエンタが登場する。

その大きなセールスポイントはシートアレンジの容易さ。当時は世界で最も薄かったわずか12センチという燃料タンクを採用したことで床下を有効活用、7名乗車を可能とした3列目シートを2列目シート下に片手で容易に収納し、その存在さえわからないようにしてしまった。

その優秀なシートアレンジ手法と、誰にも受け入れられる飽きの来ないフロントマスク、さハイブリッド仕様を新たに設定したこともあり、この「特異」と思われたデザインはメインターゲットである女性層やファミリー層には見事に受け入れられたのである。

それは販売台数の推移でも分かる。2代目が登場するのは平成27年7月なのだが、その翌月には早くも登録車の販売ランキング2位となり、この年は半年しか販売期間がなかったにもかかわらずトータルランキングはベスト10に突入してみせたのだ。その後も常に上位にランキングされていたのだが、特筆すべきは昨年の8月、9月である。

安全支援システムをほぼ全グレードに標準装備するマイナーチェンジ後だったのだが、常連のプリウス、ノート、アクアなどを抜き去り、なんとトップに浮上するのだ。コンパクト・ミニバンがトップとなるのは初の快挙、シエンタはそのジャンルのトップランナーとしての地位を確実なものにしてしまったのである。

インプレッション 独特な個性と 存在感をアピール！

今回、試乗用に提供されたのは昨年10月に発売となった特別仕様車「GLAMPER」である。この「GLAMPER」、アウトドア指向のユーザー向けとされ、ベージュが標準色。今回用意されたクルマもグレイッシュブルーと抑え目な色合いで、黄色や赤など派手目な色が主流だったこれまでのシエンタとはちょっと違うシックな印象。シートもコハクを模した専用のファブリックで、ホールド性も充分である。

そのシート、ミニバン最大の「売り物」はシートアレンジの多彩さだろう。今回の試乗車はガソリン4WDであり、6人乗り。つまり2列目シートの中央に簡単な小物入れコンソールがあり、その左右に一人ずつ座る様式。4WD仕様の



ディーラーメッセージ

ネットトヨタ札幌 プラザかりき275
販売係長

鷹栖 僚洋さん

「シエンタの利点、その第一は乗り込みやすさです。ドアが大きく開き、ステップの位置が低く段差がないので、お年寄りや子供さんも乗り降りしやすいのです。また、センターピラーにあるアシストグリップも低い位置にあるため、使い勝手がよく、それも乗り降りの利便性を高めています。シエンタはお客様の層が広いのですが、今度の「GLAMPER」はルーム内が広く、サードシートをたたむとびっくりするほど大きなカーゴルームが現れ、キャンプなどアウトドア使用にもぴったりです。またスライドドアには予約ロック機能があり、ドアが閉まるのを待たずにロックできます。新しい機能満載のシエンタ、試乗車も常時ご用意していますので、その魅力を確かめに、ぜひ一度ご来店ください、お待ちしております」



ファミリーカーの王道を行く存在！

ためセンタートーンネルがあるのだが、3列目シートの収納は例によってスムーズで、2列目シートの下に格納されたあとには広大なラゲッジスペースが現出する。ただ、その収納方法のため3列目シートは小さめであり、大柄な男性が二人座るのはちょっと厳しい。

つまりシエンタの基本的シート活用法は、通常は2列目までを使い、充分な高さで奥行きのある後方のラゲッジルームを有効活用し、3列目は必要に応じて引き出すという使い方がベストなのだろう。

どんな家族にも合わせられるファミリーカーとしての要素を、限られた5ナンバーサイズのパディにすべて盛り込んだ上に、ちょっと奇抜なルックスを持つシエンタ、その支持層が広がってゆくのは当然なのかもしれない。

コクピットに乗り込み、視線を前方に向けてとダッシュボードのかなり高い位置の奥にメーターパネルがある。横長で左にタコメーター、右にはスピードメーターで、中央部には燃費や走行距離など情報が表示されるのだが、問題はハンドルとの位置関係である。筆者のドライブイングポジションだと、どうしてもハンドルの上端がメーターパネルを遮ってしまい、ほとんど見えないのだ。

そこで考えてみた。メーターパネルが高い位置にあり、ステアリングコラムは異様に低いポジションから出ている、それはなぜなのか。つまり、シエンタはハンドルの間からメーターパネルを見るような設定になっていない。女性や年配者の多くが体をアップライトに立て、ハンドルの抱え込むようなドライブイングポジションを取ることが多い。シート高を上げ、チルトを調整してそのポジションをとってみるとメーターパネルはしっかりと見えるのだ。ユーザー層の多

数派を把握し、その嗜好に合わせ、さらに運転姿勢まで考えてシエンタは作られているのだとすれば、トヨタのユーザー分析力の奥深さを感じずにはいられない。

シフトをDに入れ、足踏み式のパーキングブレーキを解除して走り出す。発進加速は通常走行では過不足ない。ただ、巡航速度からさらにアクセルオンしたときの加速感はいくぶんゆっくり目。これはCVTミッションの特性でもあるのだが、シエンタにとってスポーツカー並みの加速など不要であり、安全性や運転しやすさを優先した設定は好感が持てる。さらに、多くのシエンタのユーザーも、過激な瞬発力など望んでおらず、その身上であるスムーズで安定したドライブイング感覚こそが重要だと考えるはずなのだから。

その多数のユーザーが望む高性能のひとつがブレーキだろう。シエンタのブレーキ、このペダルタッチが絶妙なのである。急に効いたりせず、途中でブレーキングパワーが抜けたりもせず、真綿で絞めつけるようにスピードを的確に殺してゆく。このブレーキの安心感は大いし、ユーザー層の広いファミリーカーだからこそ必須事項なのである。もう一件、北海道のユーザーにとっては必須なのが4WDシステムだろう。シエンタの4WDは、後輪をモーターで駆動するE-FOURではなく、プロペラシャフトでパワーを後輪に伝え、電子制御により駆動トルクを前輪・後輪に均等に配分してくれる。この安心感は大いではない。

いずれにしてもシエンタの完成度は予想以上に高く、国産コンパクトミニバンの完成形に近づいた一台と言える。5ナンバーという限られたサイズにも関わらず、そこに必要にして充分な要素を盛り込んでしまう日本メーカー、これは世界に誇っている技術力の勝利なのではないか。