



主要諸元：(HYBRID G)

- 全長×全幅×全高／3,940×1,695×1,515mm
- ホールベース／2,550mm
- トレッド／前：1,475mm 後：1,480mm
- 車両重量／1,170kg
- 最小回転半径／5.1m
- エンジン／1,490 cc 直列3気筒
- 最高出力／91ps：5,500rpm
- 最大トルク／12.2kgm：3,800～4,800rpm
- リアモーター最高出力／5.3ps
- リアモーター最大トルク／5.3kgm
- WLTCモード燃費／30.2 km/ℓ
- ミッション／電気式無段変速機
- 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／185/60R15
- 駆動方式／E-Four
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格／2,363,300円(税込)

活発な ダウンサイジングエンジン

新型ヤリスにはトヨタ初、トヨタコンパクトカー初という枕詞のつく機能がたくさんある。現代のコンパクトカーには安全性と低燃費が求められるだけに、トヨタがヤリスにかける情熱と期待は計り知れないものがある。

カタログに掲載されている4つの「HELLO! NEW」に沿って記載していくが、まずはNEW FUN、つまりドライビングである。視界や計器類の分かりやすさは良好で、初めて乗っても違和感なく馴染めるドライバーズシート。走る・曲がる・止まるという基本性能がしっかりと確立され、足回りもしなやか。そして力強い加速性能。

今回のモデルチェンジでエンジンは1.5Lと1.5Lの2種となり、1.5Lガソリン／1.5Lガソリン／1.5L HVという3種類のエンジンバリエーションである。しかもすべて直列3気筒となった。世界的にダウンサイジングの波が続いているものの、トヨタが3気筒を採用するとはかなり驚いた。軽自動車には当たり前に搭載されてきたが、1.5Lのみならず、5Lまで3気筒。果たしてエンジン音やバイブレーション、加速性能はいかほどのものか。いささか意地悪な気持ちで臨んだ試乗だが、走り出して再び驚いた。試乗車は1.5L HVの4WD。モーターのアシストがあるとはいえ、予想した以上

名前だけではない すべてが一一新された新時代コンパクト TOYOTA YARIS

■テキスト＝横山 聡史 (Lucky Wagon) ■Photo＝川村 勲 (川村写真事務所)
■取材協力＝ネットトヨタ道都 中央店 Tel.(011)631-3182

こともあり、新型への移行とともに国内外で名称が統一された。

ヴィッツは'99年に初代モデルが登場。扱いやすいボディサイズとデザインの良さ、室内空間の広さなどから国内外で爆発的なヒットとなる。2代目は'05年。プラットフォームの刷新に伴い、ボディサイズは5ナンバー枠いっぱいまで拡大されたが、衝突安全性の向上や丸みを帯びたキュートなデザインを持ち、街中を走り回った。この第2世代は未だに見かけることが多く、シティコミューターとしてはもちろん、法人の営業車としてもニーズが高かったことが分かる。3代目は'13年。マイナーチェンジやハイブリッドモデルの追加(17年)などにより、6年という比較的長いモデルサイクルとなった。

明記しておきたいのは、'17年からトヨタがWRC(世界ラリー選手権)にヤリスで復帰し、'18年にはマニファクチャラーズタイトルを獲得しているということ。もちろんエンジンは380馬力以上の別物ではあるが、市販車をベースにしていることからヤリスの知名度は飛躍的に高まったと言って良い。もしかするとヴィッツからヤリスへの改名はこれらを踏まえた上での判断かもしれないし、世界戦略車としての立ち位置を明確にするためかもしれない。

なお昨年4月、北米仕様として発表されたヤリスはマツダデミオのOEM版。このあたりの事情は分からないが、今回発売された国内仕様は完全なるトヨタの新型車である。

に俊敏だ。回転数の上昇に伴ってエンジン音は大きめに響いてくるが、不快なレベルではない。むしろスポーティーなフィールであり、3気筒か4気筒かという論点は全く問題ではなかった。

そして燃費性能。FHVでは驚異のリッターあたり36km/L(WLTCモード)である。もちろん日常的な使用での実燃費はもっと下がるだろうが、HVは走行環境によってカタログ値に近い数字を出しやすいので、大きな魅力の一つと言えるだろう。

時代に応える機能と配慮が満載

2つ目はNEW CARE、つまり親切で優しい安全性。すでに他車でも好評のトヨタセーフティセンスがしっかりと搭載されているが、中でもトヨタ初の機能がトヨタチームメイト「アドバンストパーク」と名付けられた駐車支援機能。HVにメーカーオプションされ、例えば自宅駐車場などをメモリーしておけば(メモリー機能は世界初)スイッチ一つでステアリング・アクセル・ブレーキを制御して簡単確実に駐車することができてしまうという機能である。ハッチバック車は斜め後方の視界がピラーに遮られるため、ぜひ選択したいオプションと言える。

3つ目はNEW PARTNERで、ディスプレイオーディオとコネクティッドサービスを指す。ディスプレイオーディオは昨年から搭載が始まった多機能ディスプレイで、ヤリスでは全車標準

ディーラーメッセージ

ネットヨタ道都 中央店
営業係長

市川 厚志さん

トヨタ初のコンパクト HV 4WD、それも E-Four を選ぶことのできるヤリス。世界最高水準の安全装備をふんだんに採用し、世界最高の低燃費を誇るハイブリッドがラインアップされている点で、非常に魅力的な車となりました。今にも走り出しそうな躍動感あふれるデザイン、それに負けない軽快な動力性能。そしてコネクティッド機能や随所に見られる乗員への配慮など、コンパクトカーのワールドスタンダードとなり得る魅力を秘めています。その総合力をぜひご試乗でお確かめください。



装備。スマートフォンと連動させてナビアプリを使うことができる上、ドアロックの閉め忘れを教えてくれたり、オペレーターとつないでレストランなどの目的地を探してもらい、予約もできてしまうなど、車と人の関係性がこれまでと大きく変わる。かつて映画で見た近未来の自動車はもうすぐそこだ。

4つ目はNEW WONDER、すなわち驚きの快適さ。例えばターンチルトシートは、運転席と助手席がレバー一つで回転&チルトし、乗降のしやすさが著しく向上する。また運転席イージーリターン機能は運転席のベストポジションを記憶することで、調整の煩わしさを解消してくれる。ともにグレードごとに標準/オプション設定ながら、トヨタ初の機能であり、普段使いの利便性を向上させる配慮となっている。

インプレッション――

最先端技術を投入した、トヨタ渾身の新型車

機能が多いのでかなり端折って書いてきたが、実際に運転してみると、そうした機能や装備以前に、車として非常に良くできていることが分かる。プラットフォームはTNGA (Toyota New Global Architecture) の第4弾であり、コンパクトカー用のGA-Bと呼ばれるもの。目視できないものの、フレーム接合部の強化が図られており、ボディ剛性は極めて高いレベルまで向上している。

だからこそワインディングでも楽しい。

昨今のコンパクトカーやエコカーを運転して、「楽しい」と感じる瞬間は残念ながら減少している。もちろん安全性能とエコ性能を追求しているのだからそれはそれで良い。しかし根っからの車好きから言わせてもらえば、カーブを抜けた時の「おっ、素直な挙動だな」とか加速時の「気持ち良い」といった瞬間こそ、この車を選んで良かったと思うシーンだし、ベーシックカーであるうと高級車であるうと、自動車である以上はそれを味わいたいという気持ちは常にある。前述の通りヤリスは今後もWRCに参戦していくだろうし、市販車へのフィードバックがカタチになったGRというスポーツバージョンも存在する。そしてGRヤリスは1月10日の先行予約から2週間で2,000台以上を受注している。スポーツカーを欲するドライバーはまだ存在しているのだ。さらに言えば、スポーツ車で鍛えられる様々な性能は、ノーマルグレードにも搭載が検討されていく。

今のところサイズ感やエコ性能により、お子さんが独立した中高年のご夫婦から注目されているというヤリス。確かに後部座席は広大ではないので、2人+アルファとしての確かな層に売れている。しかし断言したい。ファミリーのセカンドカー、あるいは若い世代のデートカー、はたまたスポーツドライブ好きな人の相棒。ヤリスは存分にその魅力を発揮し、楽しいカーライフを演出してくれるだろう。トヨタが最先端技術を投入して作り上げた基本性能に、最新の安全性能とエコ性能が付加されているのだから、鬼に金棒どころではない。