



- 主要諸元：(Z ハイブリッド E-Four)
- 全長×全幅×全高／4,740×1,855×1,660mm
 - ホイールベース／2,690mm
 - トレッド／前：1,605mm 後：1,625mm
 - 車両重量／1,740kg
 - 最小回転半径／5.7m
 - エンジン／2,487 cc 直列4 気筒
 - 最高出力／178ps・5,700rpm
 - 最大トルク／22.5kg・m：3,600～5,200rpm
 - フロントモーター
最高出力／120ps 最大トルク／20.6kgm
 - リアモーター
最高出力／54ps 最大トルク／12.3kgm
 - WLTC モード燃費／21.6 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／ディスク
 - タイヤサイズ／225/55R19
 - 駆動方式／E-Four
 - 乗車定員／5 名
 - 車両本体価格／4,757,600 円(税込)



高級クロスオーバーSUVの先駆け 価値・魅力をより増して 4代目へフルモデルチェンジ TOYOTA HARRIER

■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=札幌トヨペット クルマックス琴似店 Tel(011)631-3131

プロフィール 高級クロスオーバー SUVの先駆け

ハリアーは世界中のSUV市場において非常に重要な車のひとつである。SUV (スポーツ・ユーティリティ・ビークル)、

クロスオーバー、RV (レクリエーション・ビークル) といったジャンル名がまだ混在していた1997年、「高級サロンの乗り心地と快適性を兼ね備えたクロスオーバーSUV」として開発され、高級クロスオーバーSUVという新ジャンルを開拓したのが初代ハリアーだった。

後に世界中の各メーカーがこぞって同クラスのモデルを発表することになるが、その先駆けとなったのがハリアーなのである。この度およそ7年ぶりのフルモデルチェンジとなったが、まずはざっとその歴史を振り返ってみよう。

2代目は03、13年、実に10年8カ月にわたって生産され、2・4リッター直4エンジンは残されたが、3リッターは'06年の一部改良に伴い、3・5リッターV6となる。初代と2代目は国外でレクサスRXとして販売されており、ブランドの認知度向上と比例して国内外で好評を博した。いずれのモデルも、今なお目にする機会が多いので、その人気の程が分かる。

3代目は13、20年。先代までの丸みを帯びたラインから、シャープかつ彫りの深い造形となり、かなりスポーティなイメージに変貌を遂げた。レクサスと切り離されて国内専用となり、エンジンは2・

と美しいことか。細部まで作り込まれたフロントとリアエンド。フロントドア後端からテールランプまで引かれたほぼ水平のプレスラインに、面で構成されたフロント&リアドアのサイド形状、流れるように続くルーフライン。これで車高が低ければ、間違いなくクーペである。

そして、その美しいボディは都会でこそ映える。3代目からプラットフォームはRAV4と共通だが、ハリアーのカタログにはオフロードを走行する写真が一枚も登場しない。それどころか草原や雪原などオフロードすらない。これまでがそうであったように、新型ハリアーはますます「都会のためのSUV」となったのである。

オフロードを爽快に走るCMで、スポーツ・レジャーでの楽しみ方を提案するRAV4と比較すれば、自ずとハリアーの立ち位置が浮き彫りになり、そこに上質さと高級感が加味されて、明確なキャラクターが完成する。一目でハリアーと分かるのに、明確に「新しい」。前述した通り、4代目のエクステリアデザインは非常に難しい命題に取り組み、大成功している。もちろんこれにはきちんと理屈があって、新型の3サイズは、先代比(特別仕様車を除く)で全長が15mm、全幅が20mm拡大されているのに対し、全高は30mm低くなっている。つまりロー&ワイド化が図られているわけだ。

都会のための 洗練されたSUV

ラインアップはZ/G/Sという基本3グレードで、Z/Gにはレザーパッケージを設定。全グレードに2・5リッターHVと2リッターガソリン、Fと4WDがあり、HVの4WDは前後モーターを駆動するE-Fourである。

デザインコンセプトは「クーペフォルムのSUV」。下調べ時点では正直なところピンとこなかったのだが、現車を見て驚いた。真横から眺めたフォルムの、なん



瞬間にして立ち上がる。4本のゲージが一瞬にして立ち上がる。左はタコメーターになる。センターコンソール上には大型のディスプレイオーディオ。当然ナビは見やすく、後退の際のバックカメラ画像も鮮明なのだが、一番興味深かったのは駆動状況を示すイラストレーションである。4輪にパワーゲージが描かれ、強くアクセルを踏むと4本のゲージが一瞬にして立ち上がる。



試乗にお借りしたのは最上級グレードZのHV、E-Four。圧倒的に4WDを選ぶ方が多い北海道、HVで燃費も良く、装備も充実したこのモデルは、おそらく一番の売れ筋になると思われる。電動シートでポジション調整し、イグニッションボタンを押すと、未来感たっぷりのオプティロンメーターが浮かび上がる。中央に7インチTFTカラーマルチインフォメーションディスプレイがあり、右にスピードメーター、左はHVシステムインジケータだ。ガソリン車の場合、左はタコメーターになる。センターコンソール上には大型のディスプレイオーディオ。当然ナビは見やすく、後退の際のバックカメラ画像も鮮明なのだが、一番興味深かったのは駆動状況を示すイラストレーションである。4輪にパワーゲージが描かれ、強くアクセルを踏むと4本のゲージが一瞬にして立ち上がる。



ディーラーメッセージ

札幌トヨペット クルマックス琴似店
営業グループ係長

阿部 力也さん

4代目となるハリアーは、大きく3つの点で進化していると思います。第一は外装／内装ともに漂う高級感あふれるデザイン。第二は内装の上質感と確かな安全装備。第三は、どのようなドライブ志向の方が乗られても「良い車だね」と感じていただける総合的な魅力です。ハリアーからのお乗換えを検討されるお客様が多いことから、その高い完成度がお分かりいただけると思います。静粛性、走りの滑らかさ、軽快さなど、是非ご試乗の上、お確かめ下さい。



上質・快適・安全な車内空間

全高が30mmも下がり、クーパーフォルムとなったことで居住空間を心配したが、前席・後席ともに余裕があつて快適そのもの。特に後席は身長170cmのリポーターが座って、頭上に拳2個分のスペースがあるから、5名乗りでも窮屈な思いはしないですむ。

内装においては前後方録画機能付きのデジタルインナーミラーがZとGに標準装備となった。通常の鏡面ミラーモードも選択できるが、デジタルインナーミラーの最大のメリットは、後席に背の高い人が乗ったり、ラゲッジに大量の荷物を搭載した時でも後方視界が妨げられないという点。後車との距離感には慣れが必要だが、録画機能は煽り運転対策としても有効な機能だ。

見ても触っても上質なアームレストから、ドリンクホルダー、シフトレバー、空調パネル、そしてディスプレイオーディオへと続くセンターコンソールの造形は、馬の鞍をモチーフにしている。極力スイッチ類を減らしたことで、操作がシンプルかつわかりやすくなる一方、スポーツセダンのような上質感を演出している。ディスプレイオーディオはGとSに8インチ画面、Zは12.3インチのTouch Connect SDナビゲーションシステム+JBLプレミアムサウンドシステムが標準装備となり、Gでもオプション

選択可能だ。

なお初採用された電動シェード&挟み込み防止機能付・調光パノラマルーフについても触れておきたい。ズレザーパツケーシ/ Zにメーカーオプション設定されており、電動シェードの開け閉めはもちろん、シェードが開いている状態での調光・透過を瞬時に切り替えることができる調光機能を持つ。調光時は障子越しのような柔らかな光が差し込むよう設計されており、上質感を演出する。そしてなんと音声認識操作にも対応している。この機能の利用にはT-Connect契約が必要だが、トヨタが掲げている「コネクテッドカー」、つまりインターネットへの常時接続機能によって、こうした快適装備を操作したり、オペレーターから様々な情報を提供されたり、緊急時に適切な対応を取ることが可能になる。SF映画で憧れた世界は着実に近づいてきている。

上級SUVだけに先進の予防安全パツケーシToyota Safety Senseはフル搭載されている。レーントレーシングアシストやブラインドスポットモニターなどはすでにお馴染みとなったが、車庫入れやスパーパー駐車場での移動などの際に有効なのが、静止物に反応するインテリジェントクリアランスソナーと、後方接近車両を感知するリヤクロストラフィックオートブレーキ。安全装備はまさに転ばぬ先の杖。自車の損害も痛い、何より歩行者や対向車に損害を与えないよう、正しく活用したい。