



主要諸元：(HYBRID G E-Four)

- 全長×全幅×全高／4,180×1,765×1,590mm
- ホイールベース／2,560mm
- トレッド／前：1,525mm 後：1,520mm
- 車両重量／1,250kg
- 最小回転半径／5.3m
- エンジン／1,490cc 直列3気筒 DOHC
- 最高出力／91ps：5,500rpm
- 最大トルク／12.2kgf・m：3,800～4,800rpm
- モーター最高出力／フロント 80ps/リア 5.3ps
- モーター最大トルク／フロント 14.4kgf・m：リア 5.3kgf・m
- WLTC モード燃費／28.1 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／205/65R16
- 駆動方式／E-Four (電気式4輪駆動方式)
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格(札幌地区)／2,650,300円(税込)



より豊かなカーライフを目指すトヨタの意欲作、
最新の運転支援性能を惜しみなく投入して、
コンパクトSUV「ヤリス クロス」が誕生!!

TOYOTA YARIS CROSS

■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 桑園店 Tel.(011) 644-6211

プロフィール

国内販売も重視した
世界戦略車として!

ヤリスが誕生したのは1999年、平成11年のことである。ただし、日本国内では「ヤリス」という名称の語呂が良くないとされ、「ヴィッツ」として販売されてきた。スポーティコンパクトカー

価格やボディサイズの大きさから挙げれば、まずは超D級の自衛隊御用達車であった「メガクルーザー」だろう。すでに生産は終わっているが政府からの発注があれば生産する用意はあるらしい。続いては世界最高峰のヘビーデューティ4WDである「ランドクルーザー」、そしてそれをシ

ティユース向けに改良した「ランドクルーザー・ブラド」、すでに生産は終わっているが次世代車の開発が期待されている「FJクルーザー」、そして「ナンパー」の業務用車両として登場した「ハイラックス」など強固なラダーフレームを持つ本格派。

続いては世界中のメーカーが生産販売しているFFベースのプラットフォームを使うクロスオーバーSUVである。その世界的ブームの先駆けとなったのが「ハリアー」であり、続いて登場したのが「RAV4」。その両車とも世界的な大ヒットとなった。デザイン重視のクロスオーバーカーとして誕生した「C-HR」も人気であり、軽量コンパクトSUVとして登場したタイハツが開発した「ライズ」も販売台数上位の常連となっている。

一般ユースには対応できない「メガクルーザー」は除くとしても、これだけで8車種ものラインナップ、これは他メーカーが到底追従できないほどの充実ぶりである。ただ、その中で欠けている部分があるとすればコンパクトカーの「ライズ」と、ボディサイズがかなり大きくなった「RAV4」の中間だろう。もちろんここには「C-HR」があるのだが、とてもオフロード向きではない。

そこで登場したのが「ヤリス クロス」なのだ。シティ派でもあり、アウトドア派にも対応できるポテンシャルを持つ「ヤリス クロス」はトヨタのSUV戦略に必須のモデル。さらに価格帯も「ライズ」と「C-HR」の中間にあり、SUVユーザー

だったスターレットの後継車種として、発売以来「ネット店」の専売車種として人気を博してきたのはよく知られている。

その初代ヴィッツ(ヤリス)はギリシャ人デザイナーであるソテリス・コヴオスの個性的才能が遺憾なく発揮され、先進的デザインや室内空間の広さ、安全性能から爆発的なヒット作となり、日本国内はおろかヨーロッパでもカー・オブ・ザ・イヤーを受賞するなど、世界のコンパクトカー市場において絶大な影響を及ぼすほどの存在となったのである。

販売台数の伸びも驚異的で、販売初年度の1999年には35万台超、翌年も38万台超と、それまで販売台数では絶対的王者として君臨してきたカローラに匹敵するほどに成長するのだ。コンパクト・ハッチバックが人気車種であるヨーロッパでの評価も高く、ヤリス・ヴィッツシリーズの販売台数の6割がヨーロッパであり、日本国内販売が2割以上にとどまるという割合からもその人気ぶりがわかる。

ただ、このコンパクトカー市場には多数のライバルが存在する。そのため国内においてはヴィッツの存在感が薄れつつあったのは事実であり、トヨタとしても起死回生の新型コンパクトカーの必要性を感じていたはずであり、そこに誕生したのがヤリスだった。20年間にわたって親しんできたヴィッツという車名を捨て、WRCラリーでも知られた車名である「ヤリス」に統一。今年2月に発売されたのだが、一ヶ月少ないというハンデに関わらず、今年上半年の販売台数は4万8000台以上であり、堂々のランキング4位。その人気車種であるヤリスに、今回コンパクトSUVとして「クロス」がデビューしたのである。

充実したトヨタSUVの中核として!

今や世界最高レベルの自動車メーカーとなったトヨタ、国内では名称が違うだけの姉妹車や、

が上級車種へステップアップしてゆく道筋を作ることにも成功したわけで、その誕生はトヨタSUV戦略にとって当然の帰結だったと言えるだろう。

インプレッション

コンパクトなサイズにSUVらしさを凝縮!

実際に現車「ヤリス クロス」を目にして、正直なところかなり驚いた。ヤリスから派生したモデルなのに、ヤリスの面影はどこにもなく、どちらかといえばRAV4に近いデザインの、まったく別な新型車がそこにはあったのだから!

ボディサイズはヤリスに比べると、全長が240mm、全幅が70mmも拡大され、ヤリスが5ナンバーなのに、「ヤリス クロス」は3ナンバーボディとなり大きくなっている。フロントマスクもヤリスのような下に向かって左右に広がったタイプではなく、小ぶりの開口部でスポーティフロントウインドの傾斜はヤリスと同等に寝ているが、ボディ全体の形状は四角張ったスクエア状で、黒い大きなフェンダーアーチとともに力強さを強調している。

そのフェンダーに収まるタイヤは最も売れ筋であろうと思われる「G」では純正サイズは16インチ。クロスオーバーカーでは車高を稼ぐため大径タイヤを装着することが多いが、タイヤは径が大きくになると価格も飛躍的に上昇する。コンパクトSUVである「ヤリス クロス」にとっては、16インチこそコストパフォーマンス的にベストチョイスだろう。

エッジの効いた四角張ったボディ形状は室内空間を確保するにも有効だったようで、身長175cmの筆者がリアシートに座ってもさほど辛くはなく、リアのラゲッジルームにはゴルフバッグが2個収納できるし、リアシートセンターが倒せるためスキーなど長尺物の積み込みも容易である。フロントシート優先としたため、ヤリスのリ

ディーラーメッセージ

ネットトヨタ札幌 桑園店
営業スタッフ
岩本 賢俊さん

「発売になったばかりのヤリス クロス、その大きな魅力のひとつが安全装備です。お客様もその安全装備を気にされる方が多いのですが、ヤリス クロスにはトヨタが誇る最新の安全装備が搭載されています。特に狭い車庫入れなど得意な女性や高齢者の方にも、スイッチひとつで安全に車庫入れしてくれるアドバンストパーク機能など大好評です。コンパクトカーを選ばれるとき、トヨタには数多い選択肢がありますが、サイズ的にはこのヤリス クロスが最適かもしれません。価格は上がりますが、環境意識の向上からハイブリッドをお選びになるお客様が多いのもうれしいことです。トヨタ最新の安全装備を搭載したヤリス クロス、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」



低燃費と力強い走りを 見事に両立！

アシートの使い勝手が悪かったことと比べると正反対。ヤリス クロスは4人家族のファミリーカーとして十分な対応性を持っているのだ。とにかくユーティリティの多様さは、とてもヤリスから派生したクルマとは思えないほどで、家族4人の2〜3泊の小旅行や、アウトドアレジャー、キャンプなどにぴったりだ。特筆すべきはハイブリッド車にオプション設定されているアクセサリコンセント。

AC100Vの通常電源で、1500Wまで使用可能であり、キャンプなどではレンジやホットプレートも使える。火を使うことなく安全に、いつでも温かい食事が楽しめ、さらに、災害時の避難先でもこの電源が満タンだと5日間にわたって使うこともできる。

「ヤリス クロス、そのコンパクトなボディにはユーザーの要望をしっかり受け止める、余裕と工夫がたっぷり盛り込まれているのである。

サポートの良いフアブリック地のシートに乗り込むと、インテリアはベースとなったヤリスとほとんど変わらない。メーターパネル、ダッシュボードセンターの大きなディスプレイ、グリップ感到優れたステアリングホイール、シフトノブなどもほぼ同一である。ボディデザインがヤリスとはまったく違うコンセプトで作られたにもかかわらず、インテリアは同等。つまり、すでにベース車両で評価を得ている部分はそのまま残すことで、新たに発生するコストを排除するという手法なのだろう。コクピットに乗り込み、まず試してみたのが、トヨタのSUVには初めて搭載された運転支援「アドバンストパーク」である。スイッチを押して指示された通りにシフトすると、クルマが勝手に動いて駐車スペースに入れてくれるという機能。実は筆者、半信半疑だったのだが、これがハンドルから手を離れた状態のまま、完璧に車庫入れをやった。

くれたのである。この機能、その他の充実した予防安全機能「トヨタ・セーフティ・センス」とともに、高齢者や女性にとつての有効なサポートシステムとなるはずだ。

試乗用に提供されたのは「Gグレード」のハイブリッド・E-Fourだったので、スタートはモーターでありこれはスムーズ。そこから急加速すると、いかにも3気筒エンジンらしいラフな排気音は気になるが、それは一瞬であり、一定の速度になると再びクルマ内は静粛性を取り戻す。

ただし、ベースとなったヤリスからは車体重量が100kg近く増加しており、クイックな操縦感覚や俊敏性は低下しているのは仕方のないところ。ただ、そこから派生する落ち着いたクルマの動きや、リアタイヤの接地感、しっとりした走行性はファミリーカーとしてはより歓迎すべきところである。

さて、北海道のユーザーにとって気になるのが4WDシステム。ヤリス クロス、ガソリン車とハイブリッド車ではそのシステムが違う。ハイブリッド車の4WDは後輪をモーターで駆動するE-Fourであり、パワーも少なく前輪スリップ時の発進補助と思った方がよいだろう。ガソリン車の4WDも基本はFFなのだが、後輪へのパワー伝達は電子制御によりプロペラシャフトとデフで伝えられる。燃費もリッター18km以上と良好なのだからラフロード走行が多いならガソリン車を選択肢に入れるべきだろう。

トヨタの新しいクルマ作り戦略であるTNGAから生まれた最新プラットフォームがGA-B。その先進国向けコンパクトクラス専用プラットフォームをベースとして「ヤリス クロス」は開発され、8月末の販売開始であるにも関わらず、9月の受注は3万台！年内納車は厳しいかも…という絶好調ぶり。「ヤリス クロス」をはじめとして、トヨタのフルラインナップ化と、その充実度を高めようとする意欲。そこから次にはどんな新しいクルマが生まれてくるのか、期待は膨らむばかりである。