



主要諸元：(Z)

- 全長×全幅×全高／5,340×1,885×1,800mm
- ホイールベース／3,085mm
- トレッド／前：1,535mm 後：1,550mm
- 車両重量／2,100kg
- 最小回転半径／6.4m
- エンジン／2,393cc 直列4気筒ディーゼルターボ
- 最高出力／150ps：3,400rpm
- 最大トルク／40.8kgf・m：1,600～2,000rpm
- WLTC市街地モード燃費／10.1km/ℓ
- ミッション／6速AT
- 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
- タイヤサイズ／265/65R17
- 駆動方式／4WD (パートタイム)
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格／3,876,000円(税込)

ピックアップはハイラックス7代目となる。主たるターゲットとされたのは新興国でビジネスにもプライベートにもタフな車を欲しがらる層。このため乗用車的高級感と走破性を兼ね備え、かつ低価格という方向性となる。IMVプロジェクトは世界的規模でトヨタ生産方式を実現し、クオリティを確保することも目指しており、タイ、アルゼンチン、南アフリカで生産されることになった。15年に8代目へと進化し、日本へ導入が開始されたのは17年。そして今回のマイナーチェンジとなった。TMT(トヨタ・モーター・タイランド) 発の8代目は、シングルキャブ(乗員2名/2ドア)、エクストラキャブ(乗員5名/2ドア)、ダブルキャブ(乗員5名/4ドア)があり、駆動方式では2WDもあるなどバリエーション豊富だが、国内ではダブルキャブのパートタイム4WDのみとなる。

タフな外観とラグジュアリーな内装

7代目が国内販売されなかったこと、8代目のバリエーションが限られていることにはもちろん理由がある。SUVが主流になり、各社が魅力的なモデルを競うように発表していること。荒天の際、荷物を車内に格納できるSUVやステーションワゴンを好む人が増えたことなどである。しかしピックアップにはピックアップの魅力があり、それが好きでたまらない層も確実に存在する。もちろんビジネスユースもあるが、現代は趣味が多様化している時代。キャンプ・釣り・MTB・バイクなど、アウトドア系でガンガン使い倒すにはピックアップの方が楽だ。さらに全長5.3mに達するボディは見た目の迫力もさることながら、大らかで、アクティブなライフスタイルを連想させてくれる。実は他車の製造中止もあって、ハイラックスは17年以降、国内で新車として販売されている唯一のピックアップトラック。この希少性も捨てがたい。

ボディサイズは全長5,340×全幅1,885×全高1,800mmと完全にフルドクラス。ホイールベースはなんと3,085mmもあり、その佇まいはなんとも格好良い。速さを求めるスポーツカーとは真逆のベクトルながら、タフで豪快な走破性をイメージさせるフォルムの存在感は圧倒的だ。好きな人にはたまらないポイントの一つがこの存在感である。

運転席に乗り込んでみて驚くのは、高いアイポイントによる見晴らしの良さ。リアウインドウは垂直に立っているの、後方視界も良い。そしてコクピットは極めて乗用車に近い。オフティロンメーター(スピードと回転数)に4.2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、シンプルかつ使いやすくレイアウトされた空調、オーディオ。ステアリング左下にはH2・H4・L4のトランスファースレクター、そしてマニュアルな操作が可能なスパーインテリジェント6速オートマチックミッション。質感も非常に高く、ハイラックスの車名の由来となった「ハイラックジュアリー」な空間が広がる。ごつい外観と現代的な内装。これはポイントの2つ目だ。内



タフなだけではない 知性も同居する稀有なピックアップ TOYOTA HILUX

■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=札幌トヨタ自動車 北光支店 Tel(011)711-7191

—プロフィール— 進化する世界戦略車

トヨタが誇るピックアップトラック、ハイラックスがマイナーチェンジを受けて登場した。現在8代目にあたる現行モデルは17年に発売されたものだが、7代目モデル

が日本導入されなかったこともあり、今回のマイナーチェンジを心待ちにしていた方も多いことだろう。フロントフェイスがRAV4に見られるような力強い台形の造形になったほか、日本仕様専用のバンパーガードガーニッシュが追加されるなど、エクステリアは一目で分かる変更が施された。ところでピックアップトラックの定義についてだが、キャビン(乗車空間)の後方に開放型の荷台を有する車種。日本での歴史は古く40年代から様々なピックアップが存在した。主な用途は商店の配送、機械や農作物の搬送などのビジネスユースと、レジャーの足としてのプライベートユースである。ハイラックスは68年に初代(10系)が誕生。72年に2代目(20系)、78年に3代目(30/40系)、83年に4代目(50/60/70系)、88年に5代目(80/90/100/110系)と進化を続けてきた。シングルキャブ(2名乗り)は商用利用が多く、荷台に荷物や工具を満載したハイラックスはよく目にしたが、97年の6代目(140/150/160/170系)あたりから、パーソナルユースも増えてくる。個人ユーザー向けの仕様は「スポーツピックアップ」と名づけられ、当時若者に流行した「ピックアップ車のカスタマイズ」にマッチしたことも大きい。なんとTRD(トヨタ・レーシング・ディベロップメント)によるカスタマイズパッケージも存在した。

そして04年、7代目が誕生するのだが、同一のプラットフォームを用いた世界戦略車群「IMVシリーズ」の中で、ピックアップ、SUV、ミニバンが設定されることとなり、



ディーラーメッセージ

札幌トヨタ 北光支店
新車課販売主任
塩浦 要さん

キャンプをはじめ様々なアウトドアに、心強い相棒としてお使いいただけるハイラックス。タフなボディ、豪快なトルクの一方、ラグジュアリーで乗用車ライクなインテリアや各種安全装備など、現代のクルマらしい仕上がりとなっています。アクティブなライフスタイルを、愛車にも表現したい方にはオススメの一台です。当店は道内でも試乗車を置いている数少ない店舗の一つ。現在、仮店舗での営業のため、ご不便をおかけいたしますが、ご来店・ご試乗、お待ちしております。



豪快な加速と安定したコーナリング

装までタフな仕様は、ドライバーが良くても家族から敬遠されがちだが、この内装ならむしろ歓迎されるだろう。

加えて上級グレードのZはセーフティ・サポートカーであり、ミリ波レーダーと単眼カメラによるプリクラッシュセーフティ、レーンディパーチャーアラート（車線はみ出し警報）、レーダークルーズコントロールなど、先進の安全装備も標準装備。趣味の相棒にとどまらず、家族のファーストカーとしても頼りになる存在なのである。

インプレッション

エンジンは2・4L直4のインタークーラー付きディーゼルターボ一択。ディーゼルは低回転から太いトルクを発生するメリットがあるものの、2tを超えるボディに対して適切なのか？ そんな懸念は走り出した瞬間に払拭された。2,000回転手前からモリモリとトルクが湧き上がり、その図太いトルク感を楽しんでいると、あつという間に法定速度に達する。それもそのはず、このエンジンは40・8kgf・mという4Lクラスにも匹敵する最大トルクを、1,600〜2,000rpmという低回転で叩き出す。豪快極まりないその走りっぷりに、自分の顔がニヤニヤしているのがはつきり分かる。運動性能より、経済性と安全性を重視する新型車が多い中で、この性能には驚かされた。

そして今度はワインディングへ。常識的に考えれば、重心が高いハイラックスは曲がり

にくいはず。増してワインディングを楽しむために作られた車ではない。40〜50km/hでコーナーに進入すると、さすがにアンダーステアが顔を出してくる。ところがである。クリッピングポイントでほんの一瞬ブレーキをかけてやると、車体は即座にインを向く。ニュートラルからわずかにオーバーステア方向のマナーである。この挙動には非常に驚かされた。曲がり方のコツさえ掴むと、コーナリングさえも楽しめてしまうのだ。これが錯覚ではないことを確かめるように、速度や進入角度を変えて何度か試したが、間違いはない。またトランスファーセクターを4WDにセットすると若干アンダーは強まるものの、コーナリングフィールは変わらない。一般的に4WDは曲がりにくいものだし、車重があり重心が高いハイラックスはコーナーが苦手なはず。にも関わらず、この挙動はなんなのか。まずは強靱なフレームとタフなサスペンション、悪路やコーナリングで安定性を発揮するオートLSD（リミテッド・スリップ・デファレンシャル）、そしてボディバランスの良さが高レベルで融合した結果だろう。願わくば雪道での挙動も、ぜひ試してみたいところだ。

試乗車はGRのオプションパーツを装備しており、特に赤く塗られたフロントアンダーカバーが印象的。また荷台前部に装着されたスポーツバーもクールだ。フルサイズだけに保管場所や道路事情などで不安を持つ方もおられるだろうが、まずは試乗されることを強くお勧めする。強烈に欲しくなる……そんな個性と魅力が詰まった一台だと断言できる。