



主要諸元：(RZ “High performance”)

- 全長×全幅×全高／3,995×1,805×1,455mm
- ホイールベース／2,560mm
- トレッド／前：1,535mm 後：1,565mm
- 車両重量／1,280kg
- 最小回転半径／5.3m
- エンジン／1,618cc 直列3気筒DOHCインタークーラーターボ
- 最高出力／272ps：6,500rpm
- 最大トルク／37.7kgf・m：3,000～4,600rpm
- WLTCモード燃費／13.6km/ℓ
- ミッション／iMT（6速マニュアル）
- ブレーキ／前／ベンチレーテッドディスク 後／ベンチレーテッドディスク
- タイヤサイズ／225/40R18
- 駆動方式／4輪駆動方式
- 乗車定員／4名
- 車両本体価格(北海道地区)／4,577,600円(税込)

たのは1973年のTE27カローラ・レビンからだった。それが1984年から3年連続でサファリラリー優勝を果たしたセリカ・ツインカムターボに引き継がれ、4WD主流となった1980年代終盤からはトヨタラリーカーの真骨頂たるセリカGT-FOURが登場、とうとうチャンピオンタイトルを手中にするのだ。

2000年代に入り、WRCの参戦車両に変化が訪れ、ビッグパワーのモンスターマシンではなく、コンパクトカーが主流になってゆく。シトロエンはクサラ、フォードはフィエスタ、フォルクスワーゲンはポロなどである。モータースポーツの人氣が日本では考えられないほど高いヨーロッパではその成績が販売実績にも反映するし、販売車両の中心はコンパクト・ハッチバックカーなのだから、プロモーション上も有効。

この点からも2017年、トヨタがWRCに再チャレンジするにあたって選んだ車両がヤリスであったのは当然のことだったのだらう。その参戦初年度から勝利を手にし、翌年には早くもチャンピオン獲得、昨年も主戦ドライバーであるセバスチャン・オジェがドライバーズタイトルを奪取する活躍を見せている。

その圧倒的なパフォーマンスを発揮しているヤリスWRカーを造り上げたノウハウ。それをベースに「トヨタ独自の技術でレーシングカーと遜色のない高精度・高バランスのクルマを造りたい。それも一般ユーザーの誰もが手に入る市販車として実現したい」というトヨタ社長である豊田章男氏の熱い意志から誕生したのがGRヤリスであった。

実は章男社長、3月14日に広島県で開催されたアマチュア向けラリーである「TOYOTA GAZOO Racing ラリーチャレンジ安芸高田」にGRヤリスで参戦し、このGRヤリスの国内デビュー戦を見事な優勝で飾っている。ここから章男社長のGRヤリスに対する思い入れの深さを感じとれるではないか。

昨年の9月、「GRヤリス」が発売された時にも驚かされたのだが、今回実際に現車を目にしてその驚きと期待はさらに倍加されたのである。そこにあったのは、「コンパクトな3気筒エンジン車」という点だけが共通項であるヤリスとは全く違ったクルマであり、「ヤリス」ではなく、テールゲートのエンブレムにある「GR-FOUR」を正式車名とすべき2ドアスポーツカーだったのだから。

フロントグリルはトヨタ車に共通の、大きく口を開けた台形ではなく、黒く塗装された長方形。そこからワイドなフロントフェンダーを経て、ルーフラインもサイドラインもテールエンドに向けて絞り込まれてゆく。だからこそ、どう猛なほどに張り出したリアフェンダーに胸がときめくのである。このボディデザインを見ただけでGRヤリスのポテンシャルの高さを感じ取れるのではないか。

コクピットに乗り込み、固めでサイドのホールドも良好なシートに腰を落着ける。このシート、シヨルター部分に競技用のフルハーネスベルトを装着できるようにスリットが開いており、このまま競技参加ができるよう考えられているのだ。ただ、シートポジションが高めで、ヒップポイントが地面すれすれという低いポジションが取れない。そのあたり、このクルマがレーシングカーではなく、ラリーカーが出自であることの証明なのだらう。

アルミ製のテールゲートを開けると、小柄なボディからは予想できないほど広いラゲッジスペースが現れる。狭く実用的ではないリアシートは非常用にしか使えないだらうし、それを畳んでしまえば、競技用タイヤ4本、ヘルメットやレーシングスーツ、各種工具類や補修パーツなど充分

インプレッション――

圧倒的なグラマラスボディに感動！

イターが審査員となっているヨーロッパでは最も権威ある賞である。実はこれをヤリスは、1999年に初代が発売された時にも受賞しており、ヤリスにとっては2度目の名誉ある快挙。ヤリスの販売台数の6割以上がヨーロッパであり、ここからヤリスが、コンパクト・ハッチバックカーの主要市場であるヨーロッパでいかに高い人気と評価を得ているか知ることができる。

もちろん日本国内でも、自動車研究者・ジャーナリスト会議が主催するRJCカー・オブ・ザ・イヤーを受賞している。販売台数も発売開始の2月から2ヶ月後の4月には普通車のトップに浮上し、8月にSUVタイプのヤリスコロスと9月にはスポーツタイプのGRヤリスがシリーズに加わると登録台数は一気に加速。その昨年9月には、無敵の存在だったホンダの軽自動車N-BOXも抜き去り、国内販売される4輪車すべてのトップに立ってしまっている。

それはファミリーカーというよりフロントシート優先のパーソナルカーという性格だったオリジナルのヤリスに加え、ボディ構成をまったく変えて居住性も重視したSUVタイプのヤリスコロス。さらにクルマの基本であるプラットフォームやエンジンまで変更したGRヤリスという3種類のクルマを同じヤリスというラインナップに加えるというトヨタの戦略の勝利だといえるだらう。

基本のプラットフォームをベースに、室内空間や外装部品を変更することで派生車両を生むのではなく、それぞれ別に開発し、別の魅力を持つ3車種としたヤリスシリーズ。2月の販売台数もトップを堅持し6ヶ月連続の首位。その勢いは止まらず、トヨタを代表する世界戦略車としてベストセラーカーへの道を突き進んでいる。

トヨタ独自のスポーツモデルを目指して！

トヨタが世界レベルのラリー参戦に手を染め

圧倒的なパフォーマンス！ 過酷なWRC活動から生まれたトヨタ独自開発の スポーツカー、「GRヤリス」が誕生！！

TOYOTA GR YARIS

■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=ネットトヨタ道都 中央店 Tel.(011) 631-3182

ディーラーメッセージ

ネットトヨタ道都 中央店
営業主任

中川 恵裕さん

「このGRヤリス、トヨタが全力を挙げて創り出したスポーツカーです。昨今は若い人たちのクルマ離れが言われますが、そんな若い人たちにもぜひ乗ってもらいたいクルマ。マニュアル車が少なくなっていますが、クルマを操ることの楽しさ、その魅力を体感してほしいのです。昔、スポーツカーに乗っていて、その楽しさをもう一度味わいたいという“オトナ”のユーザーにもぴったりです。とにかくもっとクルマを好きになってほしいし、単なる移動手段としてではないクルマの魅力を再認識してほしいと思っています。試乗車も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」



ビッグパワーと 操縦性の良さは一級品！

に収納できるほど広い。これなら、ナンバー付きでロールバー不要のモータースポーツ競技なら、一切クルマに手を加えずとも出かけられそうである。

GRヤリス、そのボディフォルムを一番美しく感じられるのは斜め後方からだろう。まるで競技用マシンのように大きく張り出したリアフェンダーと空力を考慮して狭められたリアエンド。そこからは否応なくWRCラリーマシンの雰囲気を感じるし、それこそが“GR FOUR”とサブネームを与えられたこのクルマの存在意義なのだ。

シートポジションを下げ、シートバックを倒した着座姿勢を取ると、否応なく視界に入ってくるのがダッシュボードから飛び出したディスプレイ。前方視線が低いとどうしても視線の邪魔になる広い視界を必要とするスポーツドライビング中には不要であり、そのあたり同様に視界の妨げとなったヘッドアップディスプレイ（オフにできる）がとともに残念なところ。

WRCラリーマシンを、一般公道走行に必要な保安部品を装備し、ルーム内もコンパクト仕様にしただけで、ほぼそのまま市販してしまったのがGRヤリス。その操作方法も特殊だと思っていたが、スタートボタンを押すと普通にエンジンがかかり、アイドリング音も静か。ビッグパワーを受け止めるため重いだろうと思ったクラッチも軽く、シフトを1速に入れると何のドรามもなく走り出す。「これなら普通に走れるな」という筆者の感想は、次の瞬間見事に消し飛んでしまった。

ワインディングロードに入り、一旦クラッチを切ってエンジン回転を上げ、スタートダッシュを試みたのだが、クラッチミートの瞬間から一気の加速。5000回転を超える頃からエキゾーストノートも野太いものになり、レッドゾーンの前で7000回転まであっという間で、2速へシフト

アップするが怒涛の加速はとどまるところを知らないほど。4輪すべてが強力なトルクを受け止め、一瞬たりともそのパワーを路面に叩きつける作業をやめない。0-100km/hの発進加速タイムはわずか5.2秒だそう、やはりGRヤリス、只者ではなかったのだ。

それはコーナーリングでも立証される。GRヤリスにはアクティブトルクスプリット4WDシステムが搭載され、前後のトルク配分をSPORT（30・70）、TRACK（50・50）、NORMAL（60・40）と3パターンに変更できるのだが、筆者は後輪重視のSPORTを選択し山間路へ。路面は一部雪解けで濡れていたり、滑り止めの砂が残っていたりしたが、それこそラリーカーがベースのGRヤリスにとっては望むところ。

新開発の1600cc3気筒ターボエンジンは272馬力というビッグパワーを発生し、それを存分に生かした驚異的な加速からコーナーへ進入。アウト側には砂が乗って滑りやすいのだが、前後の装着されたトルセンLSDのおかげで4輪すべてがグリップし、立ち上がり加速はすさまじいほど。もしそこでアンダーステアが出るようなら、ステアリングでフェイントをかけてサイドブレーキを引けばよい。GRヤリスにはフロントに18インチローターに4ポット

キャリパーというまさに競技用のブレーキが装備されているがリアにはメインのディスクブレーキの他にサイドブレーキ用のドラムも装備され、これがサイドターンには最適なのである。

何度もワインディングロードを走りこむうちに、GRヤリスの持つ最高のポテンシャルを体感できる喜びと、クルマを自在に操れる楽しさ、面白さから思わず笑いが込み上げてきた。ステアリングやシフト、アクセルやブレーキと懸命に格闘しながら、心の底から「幸福感」に包まれていたのである。モータースポーツ好きの社長の指示で、専用の生産ラインから一台一台「匠」の技術で生み出される「GRヤリス」、豊田章男社長とトヨタの技術陣には『感謝』の一言しかない。