



主要諸元：(Z E-Four)	
● 全長×全幅×全高／4,600×1,780×1,430mm	● ホールベース／2,750mm
● トレッド／前：1,560mm 後：1,570mm	● 車両重量／1,480kg
● 最小回転半径／5.4m	● エンジン／1,986cc 直列4気筒DOHC
● 最高出力／152ps・6,000rpm	● 最大トルク／19.2kgf・m：4,400～5,200rpm
● フロントモーター最高出力／113ps	● フロントモーター最大トルク／21.0kgf・m
● リアモーター最高出力／41ps	● リアモーター最大トルク／8.6kgf・m
● WLTCモード燃費／26.7km/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／195/50R19	● 駆動方式／E-Four（電気式4輪駆動）
● 乗車定員／5名	● 車両本体価格（札幌地区）／3,920,000円（税込）



ハイブリッドカーの“代名詞”である プリウスが、先進装備とスポーティさを 身に着けてフルモデルチェンジ！！

TOYOTA PRIUS

■テキスト＝天野 克彦(BIBIMBA天野) ■Photo＝川村 敷(川村写真事務所)
■取材協力＝札幌トヨタ自動車 特販部 TEL(011)231-9711

――プロフィール―― トヨタが新時代へと 一歩踏み出した！

令和5年の新年を迎え、恒例の行事が落ち着き始めた1月26日、トヨタから役員人事についてのニュースがリリースされた。トヨタという世界的有力大企業の役員人事である、通常であればホテルな

プリウスこそ ハイブリッドの定番！

プリウスが世界初の量産ハイブリッドカーとして発売されたのは1997年のこと。『人と地球にとって快適であること』をコンセプトに開発されたのだが、当初は「ちょっと変わったエコカー」という程度の評価で、さほどの注目を集めたわけではなかった。ボディデザインもフロントグリルとボンネットを平面化させた程度で、普通の4ドアコンパクトセダンとさほどの違いはなかったのである。

そのプリウスが大きく変わったのが2003年、2代目の登場からである。デザインは空気抵抗を減少させるため、フロントからリアエンドまで、体的に流れるようなラインを持つ『モノフォルムシルエット』を採用。ハイブリッドシステムも最先端のTHS-IIへとステップアップを遂げ、燃費性能はJC08モードでリッター35キロ以上を達成する。これは同クラス車の燃料消費量の半分以下という圧倒的な数値であり、卓越した性能差を世界に向けて発信することになったのである。

その高性能は2009年発売の3代目ですらに決定的な大人気を得る。2010年にはハイブリッド車にも関わらず国内販売31万5000台を超え、カローラの記録を抜く史上最多の販売台数を達成するのだ。もちろんそれは海外でも同様で、エコカー指向を持つ著名人の多くが購入層となったのである。

トヨタのような高度なハイブリッド技術を開発してこなかったヨーロッパのメーカーはこの状況に危機感を持ち、彼らが選んだ方策は省燃費性能に優れるディーゼル技術の改良であった。そのためヨーロッパ製乗用車の50%以上がディーゼルという状況になるのだが、ここで彼らは大きな過ちを起こす。特に厳しかったアメリカでの排ガス規制をクリアするため、違法ソフトをクルマに搭載し実際より低い数値を表示させたのである。

この悪質な違法行為が露見しないはずもなく、2015年にアメリカ環境保護局から、あるドイツの有力メーカーに対して50万台以上に及ぶリコール命令が発せられる。さらにその後、他のドイツの複数メーカーも違法行為に手を染めていたことが明らかにされるのだ。ハイブリッドの開発は手を付

ど大会場にメディアや関係者を集めての発表となるのだろうが、今回はネット上のトヨタ自社メディアである「トヨタタイムズ」を使ってYouTube発信されたのである。

この新たな配信手法に多くの関係者は驚きと共に「トヨタは新時代を迎えるのだ」という認識を新たにしたのだが、そこで発表された4月1日からの役員人事案には、さらに驚かされた。会長職にある内山田竹志氏が退任し、その職に現社長である豊田章男氏、実質的な会社代表である社長には、雷克萨斯・インターナショナルやGAZOOカンパニーの代表を務めてきた佐藤恒治氏が就任するという内容だったのである。

その会見の中で豊田章男社長は「私はどこまでいってもクルマ屋。クルマ屋を越えられないし、それが私の限界」と自分自身を表明し、さらに「企業のトップには体力、気力、情熱が必要」とも語ってくれた。章男氏が社長に就任したのが53歳の時。そこから社長在籍の14年間でトヨタを世界最大の自動車メーカーに成長させたのだが、期しくも新社長に指名された佐藤恒治氏も同じ53歳だったのである。佐藤氏は、「EVにはガソリン車にはない付加価値がある」として、雷克萨斯車の電動化や水素エンジンの開発を推進してきた人物であるが、トヨタの名車であるAE86レベリンのオーナーであり、そのレストアが何よりの楽しみであるという、クルマ好きでもある。

その人選からも、トヨタは章男社長が常に表明してきた日本の自動車産業を守るためには電動車だけではなく、世界最高峰のハイブリッド技術、水素をはじめバイオ合成燃料など多くの選択肢が必要であるという提案を、自動車メーカーである誇りを持って発信してくれることが分かるではないか。

そしてその過程で誕生したのが1月10日より発売となった5代目となる新型プリウス。もちろん新社長となる佐藤恒治氏も、トヨタの車両開発マスタードライバーである豊田章男氏も制作に手を染めたはずであり、今回会長職を退任する内山田氏が初代プリウスの開発責任者であったことも何かの因縁かもしれない。いずれにせよトヨタのハイブリッド自信作である新型プリウスは、これまでとまったく違ったテイストを持って登場し、そのフォルムは「トヨタ新時代」の到来を予感させるに十分な魅力を持っていた。

けず、ディーゼルへの道も断たれたヨーロッパの自動車メーカーには、最も安易な電動化以外に選択肢が残されていなかったのだらう。さらに欧米では、省資源だけではなくカーボンフリーの風潮が強まった事も電動化への追い風になったことは間違いない。そのため「電動車は『善』で、ハイブリッドを含むエンジン搭載車は『悪』」という対立関係を生み出してしまったのだが、ほとんどの販売車両にハイブリッドを設定しているトヨタがそれを容認するはずがない。昨年末時点でのトヨタハイブリッド車販売台数は2020万台といわれるが、その中でプリウスは50.5万台以上。つまり4台に1台はプリウスであり、充電スタンドが十分に完備されていない現状において、省資源的にもカーボンニュートラル課題にしても、さらに実用上も、電動車よりもプリウスを筆頭とするハイブリッド車こそが間違いなく最も優れた選択なのだから。

――インプレッション―― 印象的でスポーティな ルックス！

新型プリウス、その現車を実際に見た印象、それを正直に言うと、「え、これがプリウスなの？ いきなりカッコいいじゃん！」であった。2代目プリウスから継承されてきた「ワンモーション」のデザインが先代までとまったく違ったデザインコンセプトにより、強烈なほどに進化していたのである。

明確なグリルを持たないフロントは、左右「コ」の字型のランプエリアを一直線で結んだものである。その印象的なフロントエンドから、低いボンネットに続くフロントウィンドウは極端なほど寝かされているため、ほぼ一直線でルーフに続く。リアハッチバックもかなり寝かされており、そこから垂直に切り落とされたようなリアエンドにも横一直線のテールランプが装着されている。

さらにリアフェンダーはかなりのボリュームで大きく膨らみ、リアのドアハンドルもCピラーに一体化させ隠すように処理されているため、そこからはまるで後輪駆動の2ドアスポーツクーペのような印象を受ける。このスポーツカー感覚はこれまでの歴代プリウスにはまったく感じなかった点である。

さらにタイヤである。なんとこのミドルクラス車



ディーラーメッセージ

札幌トヨタ自動車 本社
特販部 新車第1課
島崎 隆也さん



「実際にこの新型プリウスを見た瞬間、ボディデザインや充実した装備にもう完全に“ひと目惚れ”し、「これは売れる!」と確信しました。特に安全装備は先代とは比べ物にならないくらい進化し、特にドライバーをサポートする予防安全パッケージは、ドライバーに安心をもたらしてくれます。コネクテッド機能についても、便利で使いやすくなりました。ボディデザインは、フロントのヘッドランプのデザインも良いですが、私が一番好きなのは横一直線になったリアランプです。この後姿がとても美しいクルマだと思っていますので、ぜひそのあたりもご覧ください。2.0リッターエンジンが主力となりましたので大きくパワーアップし、走りに余裕も生まれました。トヨタの新型プリウス、ぜひその魅力に触れてみてください。ご来店、ご試乗をお待ちしております」

4WDシステムと パワーアップしたエンジンと

コクピットに乗り込んでちよつと違和感があったのがメーターパネルである。歴代のプリウスはメーターパネルがダッシュボードの中央に配置され、それが「伝統」でもあった。ところが新型プリウスはメーターの設置を変更して、ドライバー正面としたのである。

さらにメーターをステアリングホイールの上から見るようなポジションのため、ステアリングホイールに一切邪魔されずにメーターを見ることができるようだ。ヨーロッパ車の一部には同様な設定があるようで、それを好む層もあり、これに合わせてシートセットすれば安全面でも有効だろう。

先代ではスイッチ状のシフトだったが、新型は小ぶりながらしっかりとしたレバーとなり、ステアリングホイールから手を下ろした丁度良いポジションに置かれたのは歓迎すべき点。同じセンターコンソール上にはドライブモードのセレクトスイッチ

にはオーバーサイズと思われる19インチという大径タイヤを装着しているのだ。ホイールアーチにもSUV車によくある黒い樹脂製のトリムが貼り付けられているため、より一層タイヤが大きく見えるのだ。こもまたスポーツ性を強調した部分なのだろう。

ドアを開け、コクピットに乗り込むのだが、フロントウィンドウを極端に寝かせたデザインのため、まるでスポーツカーに乗り込むような、これまでのプリウスとは全く違う感覚なのだ。腰を落着けたレザーシートは高級感たっぷりで、座面にディンプルがあるため滑らず、スポーツドライビングにも対応できるホールド性も持っている。リアシートもデザインは同様にホールド性もよく、足元のスペースも広くなっている。ただ、その居住性確保のためラゲージスペースが先代に比べわずかに狭くなったのは仕方あるまい。

があり、これも使いやすい。シフトをDに入れて発進。ハイブリッドであるからスタートはモーターであり超スムーズ。そこからさらにアクセルを踏み込むとエンジン音が一気に高まり、豪快に加速してゆく。エンジンが2リッターとなり先代と比べて50%以上パワーアップされているのだからそれも当然で、スポーツテイセタンにふさわしいパワフルな走りを見せてくれる。その走りを支えているのが最新電動4WDシステムのE-Fourだろう。先代は4WDとはいえ、そのリアモーターはパワーも小さく非常脱出用程度であつたのだが、新型のシステムはリアモーターの出力を大きく向上させ、走りに積極的に参加してくれるようになったのだ。発進加速からリアモーターも駆動し、しっかりとクルマを押し上げてくれるし、コーナリングでも姿勢の安定に大きく寄与するのだから。

第二世代の最新TNGAプラットフォームであるGA-Cをさらに進化させ、ボディ剛性を向上させ、タイヤを扁平率50の19インチという巨大な専用サイズとしたせいか、多少乗り心地が固めになっている。スポーツ性を生かすためのセッティングなのだろうが、実は安価版の17インチ60タイヤも用意されており、その柔らかな乗り心地も試してみたいと思うのである。

いずれにせよ新型プリウスは先代と比べて全高を40mmも下げ、フロントウィンドウも極端なほど寝かせ、フェンダーも大きく膨らませたボディを手に入れた。そのスポーティなボディデザインは歴代最高と言っていられる。

実はこの新型プリウスについて、トヨタ社内でも電動車やタクシー専用車にするという議論もあったという。確かにプリウスは世界初のハイブリッド車として誕生し、その最先端を走ってきた。しかし、現在はトヨタ車のほとんどにハイブリッドは設定されており、ハイブリッド専用車としてプリウスの役割は終わっていたかもしれないのだ。

しかしトヨタはその方策を取らず、プリウスをスポーティなボディと最新鋭のパワフルなパワーユニットを搭載した「走り」重視の5ドア・ハッチバックサルーンへと進化させてくれた。このトヨタの「決断」と、開発技術陣の「度胸」を称賛すべきと思うのだ。ありがと、トヨタ!!と。