

判明! プリウスCの市販名

27年間
メーカー広告なし
記録更新中!

MAZDA

2011
11
NOVEMBER

定価 **590円**

「ニューモデルマガジンX」
2011年11月号
9月26日発売(毎月26日発売)
第27巻第11号 通巻291号
1990年2月9日
第3種郵便物認可

ニューモデルマガジンX NEW MODEL MAGAZINE X <http://mag-x.com>

中古車販売店の追跡企画第2弾
**車検整備付き
中古車のウソ**



フランクフルト
ショー2011



どこよりも早くキャッチ!!

ホンダ初の**新技術搭載**
デュアル・クラッチ・ミッション

次期フィット 全角解明

1.5Lエンジン搭載
インサイト
10月6日発表
新型オデッセイ
HV仕様を追加設定
フリード

ホンダSCOOP祭り

直4エンジン+モーター
レクサスIS
ハイブリッド
コルトベースのテストカー発見
三菱新コンパクト
内装デザインがわかった
新型カローラ

愛知県豊田市に建設予定

トヨタ新テストコース徹底分析

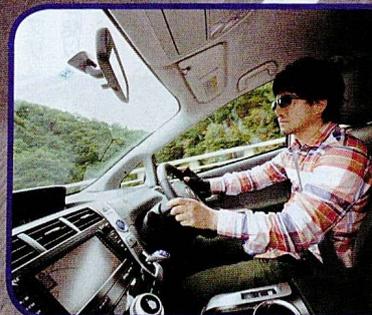
太田哲也 クルマの 神髄



第92回 トヨタ・プリウスα

Text: 太田哲也 Photo: 関根健司

ブレーキワイールも
乗り心地もよくなった
ハイブリッドだから
ここは目をつぶるしかない
という要素が薄れた



単なる試乗レポートではなく、取り上げたクルマにこめられた開発者の思いや、社会的影響力、所有する喜びなど、カルチャー的側面を掘り下げる「クルマの神髄」。
今回はプリウスαを取り上げる。08年にハッチバックの三代目プリウスが登場し大ブレイクした。そしてこのプリウスαも発売当初は納車までに1年かかるとまで言われた。なぜハイブリッドはそんなにひとを惹きつけるのだろうか？ そしてプリウスではなく、なぜワゴンのαが必要だったのだろうか？

変わらぬ信念

「出て来い面白いクルマ」と思っている。こんなことから語り始めるといまの時代、「何をいままら」と批判を受けそうだがひとつの考え方として聞いてほしい。僕にとって運転の面白さやクルマとの一体感、それはさながら愛馬とのコミュニケーションであり、クルマは単なる移動の手段ではなく、ライフスタイルの表現や人生の選択の象徴でもある。時流に逆行するとしても、僕の中では変わらぬ信念である。そういう風にクルマをとらえる僕の価値観と、HV（ハイブリッド車）やEV（電気自動車）の現状は同軸上にはない。なので実際に乗る前まではガチンコ対決みたいな論評となるのかなと予想していた。しかしプリウスα（以下α）の場合、乗ってみたらすんなりと受け入れられたのも事実である。これはこれでありだなと。

「ブッ」のクルマに近づく

αは震災の影響で今年の4月下旬にデビュー予定だったが、5月に発売が延期された。その5月までに約4万台（一）を受注。この時点で、契約書に判を押しても震災などによる生産遅延などもあって納車は約1

クルマ本来の快適性を優先している姿勢に好印象をもった



年後となった（いまは急速に納期短縮しているそうだ）。この事実からも、αがユーザーからいかに望まれていたことがよくわかるはずだ。

αは言うなれば大きなプリウスで、プリウスよりも155mm長く、80mm背が高く、5人乗りと7人乗りがラインナップされる多目的のピックアップだ。つまり名前はプリウスだが、5人乗りハッチバックである従来のプリウスとは外見も中身も違うのだ。ボンネットのおでこの部分がコブのように盛り上がり、プリウスよりもこつこつイメージとなる。

今回試乗したのは7人乗りで、5人乗りが二次電池としてニッケル水素バッテリーを使用するのに対して、7人乗りは同性能で軽量化が図れるリチウムイオン式バッテリーが採用される。

運転席から見る前方視界は従来のプリウスよりもさらに開放的だ。ダッシュボードは左右対称となり、運

転席と助手席の「境界線」もなくなった。ダッシュボードやメーター類も含めてプリウスとはまったく違うデザインを採用している。

Aピラーを強く傾斜させることでかえって前方サイドの視界が良くなった。

クルマのコクピットというよりも、パノラマカーのような広びろとした雰囲気である。

プリウスは内装デザインでその先進性を表現すべく、なるべく普通のクルマらしくらぬデザインを強調していたが、αは普通のミニバンのような印象となった。

と言っても、シフトレバーやパーキングブレーキなどはプリウスタイプを踏襲する。しかしこうしたレバー式スイッチだと、動作をすると元の位置に戻ってしまい使いにくいので、個人的にはここも普通の操作感にしてほしい。

ドリンクホルダーやダッシュボードの下のトレイは確かに使い勝手が良いのだが生活感が出る。クルマの

クリアレンズを使っている以外は「アツ」のミニバンのようなスタイル。



ハッチバックに比べるとセンターのリアコックピット風な仕上がり特徴的。



中は部屋とは違う。意外と外からはよく見えるもので、そこに私物を置いておくのはカッコ悪いと個人的には思う。トレイには蓋がほしい。

内装に関してはかなり力が入っている。前面には縦じばが入ったソフトパッド。その上の部分は波状のシボ、サイドにはドット。質感向上の意気込みは認めるが、まるでチェックのシャツにストライプのズボンに合わせているような印象もある。

全高が上がったことに合わせて座面は30mmほど上がっている。5人乗りの場合はフル乗車してもゴルフバックが4個載る荷室スペースがあるが、7人乗りの場合はほとんど積載スペースがない。3列席の小型ミニバン、ウィッシュと比べると、αは幅と全長でひとまわり大きいのだが、それでも7人フル乗車でそれぞれが旅行カバンを持って出かけるのはちょっときつい。もちろん3列目を倒せばそこに荷室が取れるので、普段はそうした5人乗りワゴンのな使い方をすることになるのだろう。

風切り音も低減

ステアリングの手ごたえはさほど明確ではないが、こういう類のクルマであることを考えれば問題とするユーザーはいないだろう。プリウスよりも100kg以上重いこともあり、とくに高速道路の台流や上り坂では、加速が弱い。

コンソールにあるパワーモードのボタンを押すとスロットルコン

トルールのセッティングが変わり、レスポンスがよくなるので、これを使うのも有効だ。しかしエンジン止めるとリセットされてしまうので、だんだん使わなくなる。設定変更を保持してくれるとよい。

ちなみにプリウスの最高燃費値が10・15モードで38km/ℓであるのに対して、αは31km/ℓとなっている。

プリウスと比べて室内はすいぶん静かである。遮音材を追加して、燃費最優先思想だったプリウスよりもクルマ本来の快適性を優先している姿勢に好印象を持った。

そもそもプリウスの場合エンジン音は静かなのだが、その分、ロードノイズや風切り音が耳についた。エンジン音は耳に心地よいが風切り音などは良い音ではないので、それが低減したのはよかった。

乗り心地もプリウスよりもだいぶよくなったが、凹凸道ではまだ足まわりからこつこつした振動が伝わ



ソフトパッドを採用するなど、プリウスよりもαは上質感を出しているようだ。

てくる。もう少し抵抗が少ない高質なダンパーを採用してもよいのではないか。

プリウスとえば、回生ブレーキ。気になるフィードバックはすいぶん改良されていた。そもそも回生ブレーキはジェネレーターをまわす抵抗で減速をさせるもので、フットブレーキを踏むと、最初は回生ブレーキがほとんど減速を担当し、油圧ブレーキの介入量は非常に少ない。

そして徐々に油圧ブレーキを増やして停止寸前には回生ブレーキの介入がなくなり油圧ブレーキだけとな



フロントはトヨタ車にしてはボリュームが比較的あるほうだ。



セカンドシートもきちんと座ることを考えて設計されているようだ。



サードシートに大人が座ると体育座りとなりさすがに窮屈である。

トヨタ・プリウスα

トヨタ・プリウスα・G7人乗り(電気式無段変速)

全長	4615mm
全幅	1775mm
全高	1575mm
ホイールベース	2780mm
車両重量	1480kg
乗車定員	7名
エンジン種類	直4DOHC+モーター
総排気量	1797cc
10・15モード燃費	31.0km/ℓ
最高出力 (NET)	99ps/5200rpm
最大トルク (NET)	14.5kgm/4000rpm
ミッション形式	電気式無段変速
駆動方式	FF
Fサスペンション	ストラット
Rサスペンション	トーションビーム
Fブレーキ	ベンチレーテッドディスク
Rブレーキ	ディスク
タイヤサイズ	205/60R16
車両本体価格	300.0万円



ミッションは電気式無段変速。慣れると意外に使いやすい。



タイヤサイズは205/60R16となる。アルミホイールは標準。



1.8ℓベースのハイブリッドエンジンはハッチバックと共通ユニット。

いままでこの変化がごくしゃくしたブレーキフィールを生じさせていた。さらに理論上、バッテリーがフル充電なら抵抗は小さく、消費してくと再生ブレーキ力が大きくなる。こうしたことで同じ踏力でも制動力が一定にならないのだった。

僕は、プリウスのブレーキはこれが当たり前でも仕方がないと認識していた。しかしαではこの制御がずいぶん自然に行われるようになってよかった。普通に走っていればほとんど問題を感ぜない。さすがに停止寸前にはブレーキタッチに変化があるが、歩く速度くらいに落ちている

ガソリン車は悪?

のもそもプリウスを選ぶひとの価値観はどこにあるだろう? エコロジー? それとも燃費が命?

僕個人は、プリウスを含めHVやEVはしばらく買わないでいようと考えている。それは僕が買うと誤解される気がするからだ。説明しよう。

いま、マスメディアでEVやHVが騒がれすぎだと思つたのだ。

一般のひとのなかには、まだまだHVとEVを混同して考えているひとも多い(僕的美容師もそこ)。まだまだ世の中には正確な情報が伝わっていないようだ。それをよいことに(?) マスメディアで「EVはゼロエミッション」「HVもローエミッション」「ガソリン車は悪」みたいに言われていることに納得がいかない。先日テレビで大学教授が「EV

ので問題と感ぜなかつた。確実に良くなつてきている。

もちろんこれが「面白さを狙うクルマ」であればもっとリニアさを徹底的に求めたいが、そうしたクルマではないので、不満はない。

はいつさい石油資源を使わないです「なんて説明をしているのを見た。先生が「ガソリン車に乗るひとは地球環境を考えない悪いひと」みたいなことを学校で教えているとも聞く。そんなのおかしいだろツ

ユーザーの使用状況では確かにEVは石油資源を消費しないが、二次バッテリーの生産過程や、電気を作る発電所では原子力や化石燃料を使っている。HVやEVは正義でガソリンは悪、みたいな極端な言い方はフェアではない。

基本的には、ハイブリッドが普及することは、将来を考えると正しい方向性だとは思っている。でも、極論はよくない。また従来車の派生モデルとしてのハイブリッドがあまり普及せずハイブリッド専用車でないとなかなか売れない日本の現状にも違和感を持つている。僕がプリウスに乗ると、「従来のクルマは悪的な主張をするひとたちの背中を押しましてしまうような気がするから、僕はプリウスには乗らないのだ。

しかしそこを離れて、一般のユーザーの立場になって考えるなら、α



Aピラーがかなり寝ているのが特徴的だね



プリント仕上げがいまいちなのが気になるね。



リチウムイオン電池があるのはわかるが、浅くて使いにくい。

太田哲也のここに注目



ヘッドカバーのデザインが結構凝っているのがいいよ。

はよいなと思つた。

制御の改善とともに重量増も有利に働いたのだろう、ブレーキフィールも乗り心地もよくなった。ハイブリッドだからこゝは目をつぶるしかないという要素が薄れた。

従来のプリウスではモニターでモニターの使用状況が常時見られるようになっていたが、αではその設定はない。一部のプリウス・マニア(?)は残念だろうが、よりハイブリッドカーとしての特別感も薄れ、普通のミニバンに近づいた。さほどハイブリッドに対する知識がない大多数のユーザーにとっては好都合だろう。

その一方で、ひとりのクルマ好きの立場から言うなら、パワーが足りないし、走りや乗り味の総合バランスに不足も感じる。でもそこまで求めないひと世の中には多いわけだ(おそらく運転者の90%以上、マガジンXの読者でも70%くらいがそうかな? どうだろう)。となれば、αはこれで正しい方向だろう。そしてこれくらいクルマとしての完成度が上がってくると、「出て来い面白いクルマ」の立場の僕だ

が、旗色が悪いなと思つたのである。でも、やっぱり、エコと走りを両立させたモデルが続々と登場するヨーロッパ市場は羨ましい。また欧米では従来車の派生としてのハイブリッド車がある程度受け入れられているのに対し、日本ではハイブリッド専用車や専用車のポジションでないと思われにくいところに、作り手と乗りのミスマッチも感じるのだが(…負け惜しみか?)。

OFF RECORDING

担当: しかしハイブリッドは相変わらず人気ありますね
 太田: これさえ乗ってれば「僕はエコ志向です」と言っているようなものだからね
 担当: 実は私も訳あって予約だけしてはいたんですけど…
 太田: アメリカンV8をこよなく愛するあちゃんがどうしたの?
 担当: 私=カローラのイメージがあまりに強いのだからキャンセルしました
 太田: …(アメ車好きなのに、カローラフリーク。改めてあちゃんはやっぱり不思議だ)



●太田哲也(おた・てつや)さん
 フェラーリチームのドライバーとして4年連続「ル・マン」に出場。「日本一のフェラーリつつかい」の異名をとる。98年、GT選手権第2戦で事故に遭遇。3年間の療養生活を経て書き上げた「クラッシュ」「リバース」(幻冬舎)はベストセラー。「世界でいちばん乗りたい車」(幻冬舎)も必見。新刊「生き方ナビ」(清流出版)も絶賛発売中。
<http://www.keep-on-racing.com>