



# マーク　ブリット 2.5 i R - S　Four

〔 E C T - i E = 3 1 5 万円 〕

F R車らしい素直な操舵フィーリングが魅力！  
硬めの味付けが特徴のアクセル感覚



ハロゲンヘッドランプにはプロジェクター式を採用し夜間走行での視野を向上させた。

R V 人気が続いてすでに久しい。中でもステーションワゴンにユーザーが注目し始めたのはそれほど昔のことではない。その火付け役がスバルのレガシィであることに誰も異論はないだろう。アウトドアブームと相まってレジャー用品を積み込んでロングドライブを楽しみ始めたのはこの頃からだったと記憶している。

さて、今回試乗に駆り出した新型マークワゴン「ブリット」はトヨタが本格的に

走りに振ったスポーティワゴンだということでどうしても試乗してその真価を試したくなった。何も新型レガシィのスポーツモデルと対決試乗をするという話ではないが、旧型マークワゴンがカムリベースのFF車だっただけにFRワゴンの走り味と自慢のリアサスペンションの完成度を体感しなかったのだ。

九段にあるトヨタレンタから当編集部までの5 km位の距離を走るだけでもFRワ



4WDの全高は1485mmで2WDよりも15mm高い。

ゴンの醍醐味は体感できた。渋滞の多い都市での運転は面倒だが、最も困るのは発進加速が鈍いクルマの場合だ。その点この新型マーク「ブリット」はなかなか鋭い加速フィーリングを体感できた。試乗車は4WDのiR-S Four。搭載エンジンはターボの装着されていない2500cc DOHCだから強烈な加速パワーを味わうことはできない。最高出力は196馬力。ターボ仕様とは80馬力もの格差がある。しかも4WDによる重量の増加で車両重量

は1610kgと重い。それでも低回転域から太いトルクを発生してくれるため、ATとの相性も良好で加速性能を充分引き出している点は高く評価できる。ただし、アクセルの硬さには閉口した。

確かに、FRワゴンとして重厚な味付けにしたと言われればそれも納得できる。だが、アクセルに対するレスポンスに違和感を抱くほど硬いアクセルワークには異論を唱えたい。決して本格的なスポーツカー並みの鋭敏なレスポンスを要求しているわけで



全長は4775mmで2WDも4WDも同一。



突き上げ感のないフラットな乗り心地が魅力。



荷室スペースは旧型よりも少し狭くなっている。

はない。正直に言えば信号発進の時に軽く右足を踏み込んでスッと軽く加速してくれるだけでいいのだ。

例えば、駐車スペースにキッチリとクルマを止めたい場合、この硬いアクセル操作感覚では微妙なアクセル操作がやりにくいことは間違いない。少なくとも数時間の運転による右足の踏みに慣れが必要だと強く感じた。さらに言えば、高速走行で長時間アクセルを踏み続けるとドライバーには右足首に疲労感が残ると思われる。もう少し軽くして欲しい。もっとも、このアクセルの硬さは、この試乗車だけの味付けかも知れない。購入時には一応チェックをして欲しい。

嬉しいのはやはりFRワゴンらしい走行フィーリングだ。操縦感覚という表現で括ってしまえば、簡単だが僅かなコーナリング時に感じる素直で安心できるハンドリング。路面にピタッと貼り付く安定感のある軽快なフットワークはFR車の走行感覚である。その感覚は峠道を速

い速度で駆け抜けている場面ではなく、不思議と時速40kmでチョコチョコと走り回る市街地での走りに明確に出てくる。個人的な好みで恐縮だが、マーククラスにはFFはどうも似合わない。

確かに、ファミリーユースとして室内空間を広く使いたい、あるいはゆったりと寛ぎたいと考える家族想いのマイホームパパであるならそれでいいだろう。

だが、新型マークワゴン「ブリット」は少し違う。ステアリングを握ることに至福の喜びを感じる若いハートを持つ50歳代ユーザーに運転して欲しい。

「若い頃はバリバリの走り屋だったんだ」と自慢できる腕を持っていれば、最高に楽しめる相棒に変身してくれるに違いない。ただあくまで交通規則を遵守する範囲内の話である。

そんな気分盛り上げてくれるのが運転席回りの雰囲気だ。ブラック基調のインパネ周辺はスポーツカーの引き締まった感覚を

演出している。しかも大小4個の連続アナログメーターは往年の懐かしいGTカーを思い起こさせる。ただスモールランプを点灯させると青紫色に写し出す計器盤の照明カラーに少し戸惑った。色鮮やかという印象よりもどこか派手好きの風俗店の電飾をイメージしてしまうのは筆者だけだろうか。赤い針とオレンジ色の警告灯との配色による影響なのかもしれないが。

ホールド性に優れたドライビングシートはフィット感も良好で運転中に身体が揺れ動くことはなかった。足元のペダル類は大きくスポーティなもので、違和感はない。全体的に適度な包まれ感が走り好きなスポーティ感覚を強調してくれる。その意味ではファミリーユースのFF車とは対極にあるといえる。

乗り心地はかなり上品に仕上げている。



楽しい走りを演出したコックピット回りは好印象。

時速50km前後の市街地走行から時速100kmを超える高速走行までどんな路面でも軽くスムーズに乗り越えて、ゴツゴツした路面からの突き上げ感、不快な衝撃は一度も体験しなかった。リアサスペンションの完成度は本来なら適度な荷物を積載した状態で再度チェックすべきかもしれないが、1名乗車でも決して後部が跳ね上がるような感覚は受けなかったから恐らく積載物がある程度載っていても大きな変化はないと断言できる。それほどフラットで落ち着いた乗り心地を体感できたということだ。

総合的に診て、新型「ブリット」の完成度は国産FRワゴンの中でもかなりハイレベルな水準にあると言い切れる。走り好きなら迷わずターボ仕様を選ぼう。



オプション設定の本革シートは22万円高。



4WDのエンジンは2500ccEFIツインカム24でノンターボのみ。最高出力は196馬力。



標準装着タイヤ205/55R16・89V+アルミホイール。