

# 2003年下半期国産 から主力8車種を総

# ニューモデルの中 合評価!!

軽自動車トップの座を奪い合うスバル  
コンパクトカークラスではトヨタのプリ

R2とホンダライフ  
ウスが環境性能と先進技術で他車を圧倒!

2003年下半期、国産車の人気モデルは相変わらずミニバンとコンパクトカーに集中している。加えて、トヨタのプリウスに代表されるエコカーも注目されるようになってきた。

国産車なら、低排出ガスや燃費経済性を重視した設計は今や当たり前で、どのモデルを見ても同じに見える。

そこで今回は2003年下半期にデビューした新型車の走行性能と環境性能を総合的にチェックし、ワズ流に独自のランキング付けをしてみた。

軽自動車クラスとコンパクトカークラスの2区分に分割して見て行こう。



衝突安全性や燃費経済性に優れた新型「ライフ」

まずは軽自動車クラスから。新型ホンダ「ライフ」が登場したのは9月

5日、ターボ車の設定もあって走り好き若年層の注目度が高い。新開発のコンパティビリティ対応ボディは<車対車>衝突時の衝撃エネルギーをエンジンルームで効率良く分散、吸収させるボディ構造。乗員を守るための自己保護性能を向上させてるだけでなく相手車両へのダメージも少なくしようという考え方だ。

また、新開発の660cc3気筒i-DSIエンジンも見逃せない。軽自動車としては異例なほど高回転で力強く回るエンジンだ。1気筒当たり2本の点火プラグを備え急速燃焼させて燃焼効率を高めている。だから低回転から高回転まで静かで滑らかな加速フィーリングを体感できる。

しかも、新開発の電子制御オートマチックトランスミッション(アクティブロックアップ機構採用)と組み合わせられることで低燃費とクリーンな環境性能を両立している。10・15モード走行

燃費では、リッター当たり19.8kmの数値を叩き出している。ターボエンジンを含めた全エンジンが国土交通省「超・低排出ガス」に認定され、4WDのターボ車を除いてグリーン税制の対象となっている。

リサイクル率も素晴らしい。塩化ビ



ホンダ「ライフ」  
新車のまま中古車市場で大量に売りさばかれていた「ライフ」だが、新型は今のところ、月販目標台数をクリアする売れ行きらしい。

ニール樹脂に関しては軽自動車として初めて内装部品から全廃しクルマ全体の90%以上のリサイクル可能率を達成しているという。以上の点からエコカーとしての総合評価は高いといえる。

気になる価格は95万円から128万円。買い得のお薦めグレードはノンターボのFで105万円である。全国のプリモ店で購入できる。



外観デザインは新鮮味に欠ける新型「ワゴンR」だが居住スペースや使い勝手は高水準

スズキの「ワゴンR」も9月30日にフルモデルチェンジを受けて全面リニューアルされた。「ワゴンR」と言えば軽自動車のヒットモデルとして圧倒的な人気を誇り、2003年8月末ま



スズキ「ワゴンR」

新開発された軽自動車専用のプラットフォームなど外観からでは分らない改良点が多い。ただ、全体的に新鮮味に欠ける。

での10年間で累計194万3000台を販売している。

新型「ワゴンR」はデザインこそ角形のトールデザインを踏襲したキープコンセプトで少し新鮮味に欠けるものの室内居住スペースを拡大し、使い勝手の機能性をさらに高めている点は高く評価できる。

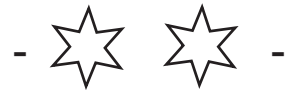
新開発のプラットフォームを採用することで、居住性アップにも関わらず車体重量をかなり抑えている点も注目に値する。軽量衝撃吸収ボディ「TECT」や運転席・助手席エアバッグの全車標準装備などによって衝突安全性能を向上させている。車体の前部に歩行者傷害軽減構造を取り入れた点も安全対策への深い配慮といえる。

搭載エンジンでは、環境に配慮した軽自動車初の直噴(DI)方式を採用したターボエンジンをRR-DIに設定。燃費は2WDの4AT車でリッター当たり19.0kmで「超-低排出ガス」

車に認定。

当然、グリーン税制に適合している車種が大半だ。

価格は最も安いFAのマニュアル車が77万円。最も高い直噴ターボの4WDの4ATで151万2000円。買い得グレードとしてお薦めできるのはFXのAT車で96万5000円である。



ダイハツ独自開発のインテリジェント触媒が注目の「TANTO」。64馬力のターボ車はとてモパワフル。

ダイハツの新型軽乗用車「タント」も魅力的なニューモデルである。最大の特徴は軽最長の2440mmのロングホイールベースと2000mmの室内長だ。

とにかく、広々とした室内空間と豊富な収納スペースが魅力の軽カーである。コンセプトは家族みんなと毎日楽しめるクルマだという。

搭載エンジンは俊敏な加速フィーリングを満喫できるツインカムDVVT3気筒エンジンとターボエンジンを設定。最高出力はノンターボが58馬力でターボが64馬力。組み合わせられるATは電子制御式4ATだから快適な加

速性能と滑らかなシフトフィールに加えて優れた低燃費も見逃せない。

環境性能については、貴金属の使用量を大幅に低減したインテリジェント触媒を全車に採用したことが注目に値する。ダイハツが世界に先駆けて開発したもので、触媒用貴金属(パラジウム)に自己再生機能を持たせたものだという。省資源に貢献している点は高く評価できる。

また、ツインカムDVVTエンジン搭載の2WD車は電動式パワーステアリングの採用などによって2010年の燃費基準に適合し「超-低排出ガス車」認定を受け、グリーン税制にも適合している。

車両価格は最も安いLが99万8000円。最も高いのが4WDのRSで146万円となっている。

買い得グレードは2WDのXで113万円。



ダイハツ「タント」

とにかく広い室内空間と荷物スペース、楽な乗降性など使い勝手に優れたファミリーユース向けの魅力の1台。



丸みのある個性的なデザインが注目の的。スバル「R2」は7速スポーツシフト機能のスーパーチャージャーが魅力的。

「スバルR2」は12月8日に新発売された個性的なデザインの軽カーである。最大の特徴はなんといってもフロントフードからリアルーフへと流れるボディシルエットだ。昨今の軽カーのお決まりデザインに「ノー」を叩き付けて敢えてスバルらしい個性を主張したスタイルは好感が持てる。具体的にはダイナミックなフェンダー部分や大径タイヤ(14~15インチ)によってスポーティな走りのイメージを演出。

全体的にもボリューム感のあるドッシリとしたフォルムとどこかヨーロッパ車のな雰囲気のリアビューも好印象である。

注目は3種類も設定された新開発の搭載エンジンだ。主力は自然吸気のDOHCで電子制御スロットルや可変バルブタイミング機構を採用。パワフルな加速性能と低燃費を両立している。パワー重視派にはDOHC16バルブインタークーラー付スーパーチャージャー



スバル「R2」  
個性的なボリュームのある外観デザイン。新開発DOHCエンジンとi-CVTは相性抜群だ。

ジャー仕様もある。燃費経済性重視派にはSOHC仕様もあり、幅広いエンジン機種から最適なクルマを選択できるという点は魅力的といえる。

組み合されるトランスミッションは通常のATとは異なるi-CVTを採用。魅力はこのi-CVTとの相乗効果によって優れた低燃費を実現した点だ。

2WDのi-CVT車はリッター当たり24kmも走るという。参考までにSOHC車はリッター22.5km、スーパーチャージャー付エンジン車は18.8kmを達成。特にスーパーチャージャー車はマニュアルモードを備えた7速スポーツシフト機能を装備し、スポーティ感覚の走りを堪能できるように工夫されている。

気になる価格は最も安価なiの5速マニュアルが86万円。最も高価なSのAWDがスポーツシフトi-CVTで140万円となっている。買い得の

お薦めグレードはRの2WDのi-CVT車で112万円。

軽カーナンバーワンの評価はどの車か

軽カークラスの4車種の中で評価を下してランク付けするというのはかなり難しい。環境性能や燃費経済性を重視するならスバルの「R2」がトップにくる。ただしホンダの新型「ライフ」も僅差で付けている。デザインの好みや価格を加えて最終判断をして欲しい。個人的に残念に思うのは新型「ワゴンR」のデザインにまったく新鮮味が感じられないことだ。その点でいえば、ダイハツが新開発して登場させた「タント」は室内の広々感や使い勝手の良さなど子供連れの若いファミリーには最適な1台といえる。

そうすると、順位は3位が「タント」で4位が「ワゴンR」という結果になる。ただし、車両価格や3年後のリセールバリューは何も加味していないのでご了承下さい。

- ☆ ☆ ☆ -  
新型「プリウス」はリッター35.5kmの超低燃費が語る世界最高水準の環境性能がウリ

次にコンパクトカークラスの2003年下半期の新型車の中から魅力的な車種をピックアップしてみると、まず忘れてならないのがトヨタ「プリウス」だ。

新世代トヨタハイブリッドシステム「THS」を搭載し、世界最高レベルの燃費リッター当たり35.5kmと低エミッションを実現している点が注目ポイントである。しかも従来モデルとは比較にならないほど加速性能に磨きをかけている。発進加速でのモタつき感はまったくない。実際に試乗した感覚では、2000ccのガソリンエンジン搭載車と同等以上の発進加速、追い越し加速を確保している。

簡単に言えば、モーターパワーとエンジンパワーの相乗効果を革新させることで達成したという。具体的な数値を表記すると、従来型の「プリウス」ではハイブリッドシステムとして計測した場合、最高出力は101馬力だったものが、新型では111馬力まで引き上げられている。もちろん変速ショックのない滑らかで静かな加速フィーリングも向上しているから快適な走りを楽しめる。

さらに、世界初と言われるステアリング

ング協調車両安定性制御システム(S-VSC)が採用され、これまで以上に優れた操縦性と走行安定性を向上させている。驚くのはまだ早い。世界初のインテリジェントパーキングアシストは画期的だ。電動パワーステアリングとバックガイドモニター技術を応用し、縦列駐車や車庫入れ後退時のステアリング操作を支援することで駐車ができるというもの。要するにドライバーがステアリングに触れずに駐車できるということだ。EVドライブモードも素晴らしい。スイッチを押すだけで騒音が少なくクリーンなモーターのみで走行を選択できる。このため、早朝や深夜などの始動や発進時に迷惑をかけずにすむ。

とにかく、画期的な先進機構や革新的な装備が多く枚挙に暇がない。車両価格も良心的な設定だ。最も安価なSが215万円。最も高価なGのツーリングセレクションは257万円。買い得なのは廉価モデルのSで満足。どの



トヨタ「プリウス」  
世界最高水準の環境性能を持つ。パワーアップした加速性能も魅力的だ。ハンドルに触れずに駐車できる機構など画期的な装備を満載。

グレードでも基本的な燃費と環境性能は同じなのだから価格の手頃なSが経済的で決して不満は感じないと思う。



大人7人が楽々乗れる広々した居住空間が特徴のトヨタ「シエンタ」。シートアレンジと使い勝手は高水準

同じトヨタの「シエンタ」もコンパクトなミニバンとして高く評価できる1台である。「小粋でユースフルな7人乗り」が開発テーマになっているという。

「シエンタ」の最大の特徴は使い勝手の良さにある。例えば、赤ちゃんを抱えたママさんにも簡単に片手でポンとシートアレンジができる親切機構が随

所に設けられ、後席回りの乗降性を含めた使い易さは注目に値する。

搭載エンジンは新開発の1500ccエンジンで無段階変速のスーパーCVTとの組み合わせが魅力だ。

環境性能でもライバル車には負けていない。全車超・低排出ガスレベルと平成22年燃費基準を達成。

しかも10・15モード燃費はリッター当たり19.0kmを実現し、3列シートを持つ7人乗り乗用車ではトップの数値だ。価格も手頃で嬉しい。最も安いXのEパッケージが137万円。最も高い4WDのGが184万円となっている。経済的で買い得なのは2WDのX。価格は149万円だが普通の使い方でも不満を感じることはたぶんないだろう。販売店は全国のカローラ店とネット店両方で購入できる。



トヨタ「シエンタ」  
7人乗りのコンパクトミニバンとして2003年9月下旬に新登場。  
多彩なシートアレンジなど使い勝手が優れている。



3列シートに7人乗りの居住空間が嬉しい日産「キューブキュービック」

このシエンタに対抗するのが日産の「キューブキュービック」だ。特徴は全長3900mmのコンパクトボディの中でクラストップレベルの室内空間を確保している点である。実用性の高い3列シートを採用し、7人乗車が可能だけでなく乗降性や使い勝手に優れたシートアレンジも魅力のポイント。リアドアの開口面積も広くかさばる荷物も容易に積み込める。しかも、最小回転半径は小回りの効く4.7mを実現しているから狭い路地の多い商店街通りでも軽快に走り回れる。

搭載エンジンは1400ccDOHCのみだが、トランスミッションはキュービック専用最適制御されるから快適。またマニュアルモード付6速



日産「キューブキュービック」  
3列シートを持つコンパクトなワゴン車だが、機能的なシートアレンジなど使い勝手に優れている。CVTは6速使用を採用。

のエクストロニックCVT-M6の設定も注目。滑らかな加速感と燃費向上を両立しつつ、スポーティな操作性にも配慮しているというから嬉しい。ステアリングスイッチによって親指一本でシフトダウンが可能という点も魅力的である。

気になる価格はというと、最も安価なのがSXのAT車で139万8000円。最も高価なのがEXのエクストロニックCVT-M6で164万円だ。

買い得なのは最も安いSXのAT車。普通に使うのならなんの不満も出ないだろう。販売店は全国のブルーステージ、レッドステージの両店で購入できる。



開発にドイツ人とスウェーデン人のスタッフを加えたマツダの世界戦略車、「アクセラ」は完成度の高い割安車

マツダの「アクセラ」はかなり力が入った新開発コンパクトカーとして高く評価できる。ボディは4ドアセダンと5ドアスポーツを設定。搭載エンジンは1500cc、2000cc、2300ccの3種類を用意する。最高出力は順に114馬力、150馬力、171馬力である。外観デザインはなかなか個性的で存在感のあるマツダ車らしいボリューム感がある。

特に「アクセラスポーツ」と位置付けられる5ドアはスポーティなデザイン

とキビキビとした俊敏な走りを合わせ持つ車種でありながら、5ドアとしての使い勝手の良さも見逃せない。ホイールベースは2600mmと長く、フロントトレッドは1530mmとワイドだが、最小回転半径は同クラスの5ナンバー車と同等の5.2mを実現している。

またAT全車にマニュアルモード機能付のアクティブマチックを採用し、運転する楽しさを追求した。

最上級モデルの2300cc車にはファイナルギアレシオを4.416というローギアを採用し鋭い加速性能を高めている。最もスポーティな走りを堪能できるモデルとして位置付けられている。

また、ヨーロッパのアウトバーンで走行テストを繰り返し、ドイツ人やスウェーデン人(ボルボ社)の開発エンジニアも加わったマツダの世界戦略車だけに技術力を結集した自信作とあっていい。価格は最も安い15Fのマニュアル車が139万5000円。最も高い23Sが195万円である。

買い得モデルは15Fのアクティブマチック(4EC-AT)で148万円。ただし走りよりも実用性と経済性を重視した選択方法の場合である。

### コンパクトカーナンバーワンの評価はどの車か

さて、上記のコンパクトカークラス4車の中で順位を付けるとしたらやはり「プリウス」がどうしても環境性能と先進機構、そして割安な価格設定の点でトップにくる。次は使い勝手と実用性、経済性を重視した感のある「シエンタ」が2番手にくる。ただ純粋に走ることに楽しみを見出せるという点ではマツダの「アクセラ」も同率2位に推したい。クルマとしての完成度の高さ、豊富な車種バリエーション、価格設定の安さも考慮すると個人的には「シエンタ」より上にしたいのだが。すると4番手が「キューブキュービック」ということになるが、3列シートを持つコンパクトミニバンとして見た場合には、特別不満点はない。

あくまで上記の4車種の中で優劣を付けランク付けした場合の結論に過ぎない。後は販売店に足を運んで実際に試乗車のハンドルを握って、じっくり比較検討をして決めて欲しい。



マツダ「アクセラ」

2003年10月に新発売。フォード社やボルボ社との共同開発で仕上げられたヨーロッパ戦略モデル。全体的に完成度は高い。