

燃費性能、加速性、乗り心地、 そのすべてを向上させるハイブリッドシステム。

1.5L 1NZ-FXE VVT-i^{※1} エンジン+1LMモーター

低燃費はもちろん、エンジンとモーターによるスムーズな加速性能、低重心化や静粛性の向上による優れた乗り心地など、優れた走行性能も実現しています。[搭載グレード:ハイブリッド車]

※1:VVT-i(連続可変バルブタイミング機構):Variable Valve Timing-intelligent

ハイブリッド車(2WD)



燃料消費率
(国土交通省審査値)^{※2,3}

24.2km/L

市街地モード:23.7km/L^{※3}
郊外モード:25.6km/L^{※3}
高速道路モード:23.5km/L^{※3}



燃料消費率
(国土交通省審査値)^{※2}

29.3km/L

エンジン
最高出力 54kW(73PS)/4,800rpm
最大トルク 111N・m(11.3kgf・m)/3,600~4,400rpm



ハイブリッドシステム
最高出力 73kW(100PS)^{※5}

モーター
最高出力 45kW(61PS)
最大トルク 169N・m(17.2kgf・m)

※2:燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。お客様の使用環境(気象、渋滞など)や運転方法(急発進、エアコン使用など)に応じて燃料消費率は異なります。

※3:WLTCモードは、市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モードです。市街地モードは、信号や渋滞などの影響を受ける比較的低速な走行を想定し、郊外モードは、信号や渋滞などの影響をあまり受けない走行を想定、高速道路モードは、高速道路などでの走行を想定しています。

※4:自動車重量税の減税が受けられます。詳しくは販売会社へおたずねください。

※5:エンジンとモーターにより、動力性能として発揮できる出力。数値はトヨタ自動車株式会社による社内算定値です。

走行状況に応じてモーターとエンジンを最適に制御。

■ハイブリッドシステム 動作モードイメージ^{※6}

停車時



停車時はアイドリングストップ。
信号待ちなどの停車時では、エンジンを停止してアイドリングを自動的にストップ^{※7}。エンジン停止中でもエアコン(冷房)が使えます。

スタート時



スタート時はモーターで発進。
アクセルペダルを踏むとモーターだけ^{※8}で発進。静かに、そしてスムーズに走り出します。

通常走行時



モーターとエンジンを効率よく駆動。
モーターとエンジンを最適な効率で制御。状況により充電も行い、低負荷時はモーターのみで走行できます。^{※8}

加速時



伸びのある加速フィーリング。
加速時はエンジンに加え、バッテリーからもパワーを供給。さらに駆動力がアップします。

減速時



減速時にバッテリーに充電。
減速時には車輪がモーターを駆動し、発電。エネルギーを効率よく回収し、バッテリーに充電します。

EVドライブモード選択時



EVドライブモードなら、モーターのみで静かに走行可能。
EVドライブモードなら、モーターのみで静かに走行可能。早朝や深夜にエンジン音を気にしなくて済みます。^{※9}

※6:ハイブリッドシステムの状態や走行状況により、実際の動作モードとは異なる場合があります。

※7:ハイブリッドバッテリーの充電量が少なくなると、停車時でもエンジンがかかり発電用モーターを駆動させてハイブリッドバッテリーを充電します。また、暖房時や使用状況に応じてエンジンがかかることがあります。

詳しくは取扱説明書をご覧ください。

※8:状況によりエンジンが作動している場合があります。

※9:エンジン、駆動用バッテリーの状態、エアコンの使用状況や運転方法(急発進・所定の車速を超える)、道路状況(登坂)などによっては、バッテリーの残量に関わらずEV走行が解除され、エンジンが作動します。

ハイブリッドシステムの 状況をひと目で。

ハイブリッドシステムインジケータ

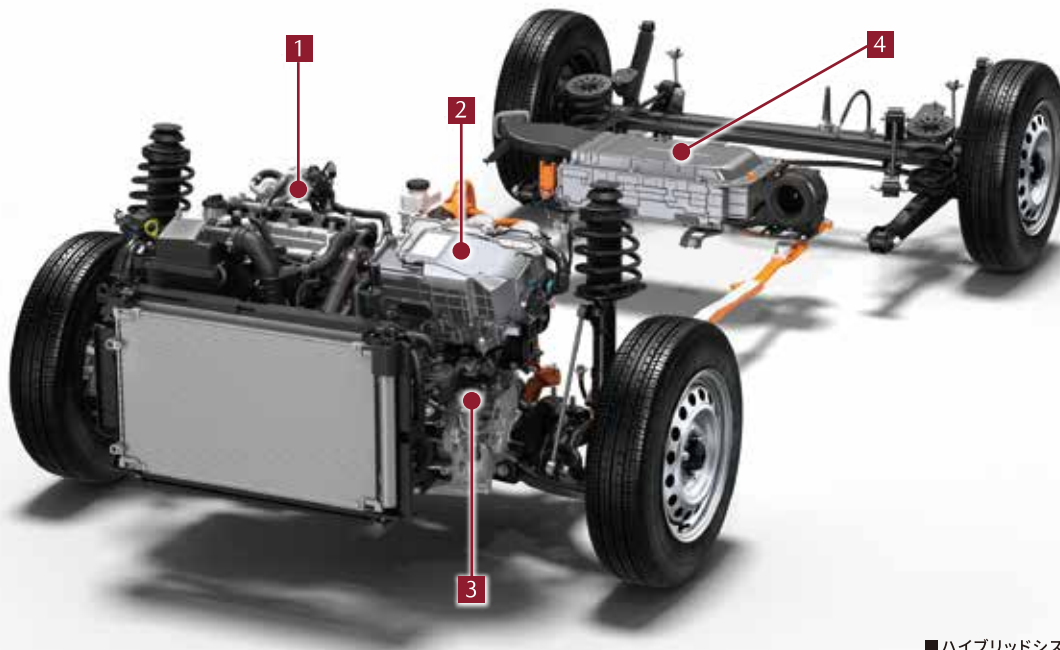
ハイブリッドシステムの出力やチャージの状態をリアルタイムに表示。エコエリア内にバーを収めることで、環境に配慮した走りができます。

- 1 パワーエリア
パワフルな走りの状態です。
- 2 エコエリア
エコ運転を実現できている状態です。
- 3 ハイブリッドエコエリア
エンジン停止状態を多く含む状態です。
- 4 チャージエリア
エネルギーを回収してバッテリーを充電している状態です。



EVドライブモードインジケータ





■ハイブリッドシステムイメージ図

1 1.5L 1NZ-FXE VVT-iエンジン

低燃費と低排出ガスに大きく貢献。

燃費効率に優れたアトキンソンサイクルエンジンとクールドEGR^{※10}（排出ガス再循環）システムの採用で、高いエンジン効率を実現。低燃費とハイパワーを両立しています。

3 ハイブリッドトランスアクスル

低燃費化のために高めた伝達効率。

駆動用・発電用モーターと動力分割機構などで構成されたトランスアクスル。ギヤトレインを最適設計した高効率・小型・軽量ユニットの採用で、動力の伝達ロス低減を実現しています。

2 昇圧コンバーター付パワーコントロールユニット

電流を最適に制御。

バッテリーの直流電流と駆動用・発電用モーターの交流電流を最適に制御するユニット。高効率・小型・軽量ユニットの採用で、低燃費を実現しています。

4 ハイブリッドバッテリー（ニッケル水素バッテリー）

コンパクトで高性能。

駆動用モーターに最適な電力を供給するコンパクトタイプのバッテリー。リアシート下に配置することで、ラゲッジスペースのゆとりを確保しています。

※10:EGR:Exhaust Gas Recirculation

ハイブリッドシステムを搭載し、さらに向上した走行性能。

優れた走行性能

モーターとエンジンの長所を活かし、低燃費でありながらスムーズな発進、伸びのある加速フィーリングを追求。さらに路面の凹凸に応じて車体の上下の揺れ（ピッチング）を軽減し、滑らかでフラットな乗り心地に貢献するばね上制振制御を採用するなど、優れた走行性能を実現しています。

ECB（電子制御ブレーキシステム）

油圧ブレーキと回生ブレーキの制動力分担を最適に制御するECB^{※11}により、制動力をしっかりと確保しながら運動エネルギーの回収量（充電量）を最大化させます。

※11:ECB:Electronically Controlled Brake System

ゲート式シフトレバー/ 電気式無段変速機

ハイブリッド車だからといって、とくに難しい操作は必要ありません。従来の感覚で自然に操作できます。



Photo:GX(ハイブリッド車)

走りを選ぶ2つのモードスイッチ



■設定した各モードスイッチをもう一度押せば、「通常走行モード」に戻ります。

エコドライブモード

燃費優先の走りをサポート。アクセル操作に対する駆動力とエアコンの消費電力などを省エネ化します。

EVドライブモード

モーターのみで静かに走行。深夜のエンジン音や、ガレージ入出庫時での排出ガスを抑えたいときに便利です。

力強さと低燃費でビジネス効率をアップ。

1.5L 1NZ-FE VVT-i エンジン

停車と発進の多い街中での走行で多く使用する低中速域でのトルクを十分に確保。同時にスムーズな加速性能も実現しています。さらに、低燃費と低排出ガスを追求。クリーンかつランニングコストにも優れたエンジンです。[搭載グレード:ガソリン車]

ガソリン車 (2WD)		ガソリン車 (4WD)	
WLTCモード 燃料消費率 (国土交通省審査値) ※1※2	JC08モード 燃料消費率 (国土交通省審査値) ※1	WLTCモード 燃料消費率 (国土交通省審査値) ※1※2	JC08モード 燃料消費率 (国土交通省審査値) ※1
17.3km/L	19.2km/L	15.1km/L	16.4km/L
市街地モード:12.7km/L 郊外モード:18.6km/L 高速道路モード:19.5km/L	2022年度 燃費見込達成車 低排出ガス車 エコカー減税 対象 ※3	市街地モード:11.1km/L 郊外モード:16.2km/L 高速道路モード:16.9km/L	平成27年度 燃費基準達成 平成30年 排出ガス規制適合

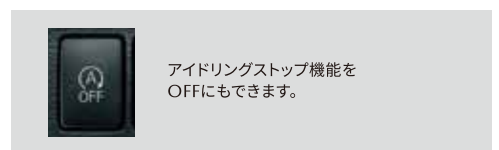
※1:燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。お客様の使用環境(気象、渋滞など)や運転方法(急発進、エアコン使用など)に応じて燃料消費率は異なります。

※2:WLTCモードは、市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モードです。市街地モードは、信号や渋滞などの影響を受ける比較的低速な走行を想定し、郊外モードは、信号や渋滞などの影響をあまり受けない走行を想定、高速道路モードは、高速道路などでの走行を想定しています。

※3:自動車重量税の減税が受けられます。詳しくは販売会社におたずねください。

アイドリングストップ機能

信号待ちや一時停止時に、エンジンのアイドリングを自動的にストップ※4。ブレーキペダルから足を離すだけで素早く再始動します。またアイドリングストップ状態でも、オーディオやナビは使用可能。空調は車内外の環境に応じて自動制御します※5。また、状況によってはエンジンを始動し、エアコンを作動させることで、快適性を優先します。[標準装備:2WDガソリン車]



■アイドリングストップ機能作動イメージ図

停車時	スタート時	坂道発進時
ブレーキペダルを踏むだけ	ブレーキペダルを離すだけ	
停車すると、瞬時にエンジンをストップ。	ブレーキペダルを離すと、スムーズに発進。エンジンを停止させた直後でも、素早く再始動することが可能です。	もちろん、坂道発進もスムーズに。坂道でアイドリングストップ状態から再始動する時は、ヒルスタートアシストコントロールが車両の後退を抑制します。

※4:シフトがDポジションの状態ではブレーキペダルを踏み、車両が停止するとエンジンが自動的に停止します(エンジン停止には、いくつかの条件があります。詳しくは販売会社におたずねください)。

※5:アイドリングストップ中のエアコンは送風となります。

自動無段変速機 (CVT)

エンジンの力を無駄なく路面に伝える、変速ショックのないトランスミッション。低燃費、静粛性、滑らかな走行フィーリングを実現します。[標準装備:ガソリン車]



Photo:GX(2WD・ガソリン車)

車速感应式電動パワーステアリング

車速感应機能により、低速走行時には軽く、高速時には確かな手応えのある操舵フィーリングが得られます。またギヤ比を穏やかに設定し、高速時においてもステアリングが切れ過ぎないように配慮。さまざまな速度域において、安心してステアリングを操作できます。またステアリングには、運転しやすい位置に上下調整できるチルト機能も搭載しています。[標準装備:全車]



Photo:VE(2WD・ガソリン車)

ディスクブレーキ(フロント)

積載時でも安心感のあるブレーキ性能を確保するため、大径のベンチレーテッドディスクブレーキを採用。さらに、ブレーキフィーリング向上のため、専用チューニングを施しています。[標準装備:全車]





Photo:GX(ハイブリッド車) Body Color:ホワイト

目指したのは、シーンを選ばないゆとりの走り。

積載性と乗り心地の両立

長時間の運転や悪路走行でも、快適な乗り心地を目指して、自動無段変速機(CVT)の搭載を念頭に、クルマの基本構造から見つめ直しました。アッパーボディとサスペンションを含むアンダーボディを最適化したフロント部と荷室の積載性を確保したリア部を融合。積載性のみならず、高い静粛性、乗り心地の良さ、高速道路やカーブなどでの走行安定性をも追求しました。

高性能サスペンション

スプリング、アブソーバー、スタビライザーなどを最適化。積載量にかかわらずさまざまな場面でしっかりとした操縦性、車両安定性を確保するとともに、路面からのゴツゴツ・ブルブルといった振動を抑え、上質な乗り心地も高次元で両立しています。[搭載グレード:全車]

■サスペンションイメージ図



最小回転半径

小回りがきくコンパクトなボディサイズで、最小回転半径4.9mを実現。細い路地に入る時やUターン時、車庫入れや縦列駐車時の取り回しが軽快に行えます。

■最小回転半径イメージ図



積載性を確保しながら、走りも妥協しない。

走行安定性

乗り心地

静粛性

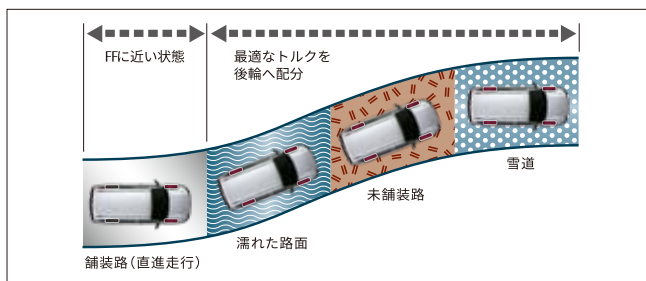
燃費

4WD

滑りやすい路面や登り坂などでスムーズな発進、加速に貢献します。通常の直進走行ではFF(前輪駆動)に近い状態で、前後輪に回転差が生じるとビスカスカップリングにより、その回転速度の差に応じた最適なトルクを後輪へ配分します。[搭載グレード:4WD全車]

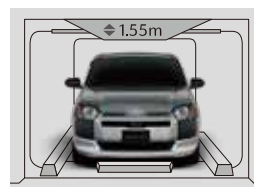
*オフロード走行やラリー走行などが目的ではなく、一般道での優れた走行安定性に寄与することを目的とした4WDです。

■4WDイメージ図



立体駐車場も入庫可能

一般的な立体駐車場(制限高:1.55m)に入庫できる全高をキープ※。街中で扱いやすい実用性と室内の快適性を兼ね備え、さまざまなビジネスシーンで活躍できるよう配慮しています。



※すべての立体駐車場に駐車可能とは限りません。車両の状態により、表示寸法上は駐車可能な場合でも、車高検知装置(センサー)による警告、車高制限バーへの干渉などで駐車できない場合があります。