

# 32,300 km トヨタ ヴォクシー ZS

## 明確な得て不得手



性にも優れるからけっこう快適なドライブを楽しめる。一般的なユーザーにとって、60km/h前後というのは最も使用頻度の高い速度域に違いなく、ここでの快適性に的を絞って開発しているところがいかにもトヨタらしい。ヴォクシーには日本車の特色がよく現われているともいえるだろう。

### ■耐久テスト

日本車といえば、さすが世界が認めるトヨタの製品だけあって、信頼性は抜群だ。ヴォクシーを長期テスト艦隊に迎えて今日まで470日、3万kmを超えても故障とは無縁なのだからユーザー

機材車やカメラカーとして、そして日常の足車としても使われているCGヴォクシーに休みはない。それなのに現在のオドメーターはわずか3万2300km、月平均に直すと約2200kmということになる。ある保険会社の調査によれば一般ユーザーの平均年間走行距離は7000~8000kmというから、その平均値と比べれば少なくとも3倍は走っているものの、長期テスト車としては走行距離が少ないほうだ。かつて長期テスト車といえば年間5万kmは走らせたものの、初めての車検で10万kmを超えるテスト車も珍しくはなかった。

では、なぜCGヴォクシーの走行距離が伸びないのか？最大の理由は遠出の少なさにある。それは長距離走行に向いていないからで、なかでも高速道路を一気に走るのが苦手だ。乗り心地はミニバンの平均点を上回っているし、室内は静かとは言えないものの「うるさい」というほど静粛性に劣

るわけでもない。にもかかわらず長距離走行を避けてしまうのは、真っ直ぐ走らせるのに気を遣うからにほかならない。たとえば風が強い日の高速道路など最悪で、右に左に絶え間なくノーズを傾けるヴォクシーを直進させるのは骨が折れる。常にステアリング操作に集中しているだけでも疲れるのに、担当者の場合、これに加えて小ぶりの、しかもランバーサポートとは無縁のシートが身体に合わず腰が痛くなってしまふ。本来、この手のクルマは長距離走行を得意としなければいけないはずなのに、実際には高速クルージングを最も苦手とするのだ。

もっとも、ヴォクシーにも得意な分野があって、都会の雑踏を、あるいは地方の空いた一般道をのんびりと走らせると良い面が見えてくる。つまり、走行速度にすると60km/h前後を得意としているわけで、この速度域では直進性に不安はないし、静粛

としてはありがたい。担当者としてはなにか“事件”があったほうがページを作りやすいのに、不具合と呼べるようなものがないからネタにも困る。ガソリンさえ入れば淡々と走るヴォクシーと暮らしはじめて、整備工場とは縁遠くなったように思う。

もっとも、だからといってただ漠然と走らせているだけでは長期テストにならないので、ちょうど1年前からいくつかの実



オイル交換から25,798km走行後のエンジンオイル・レベルゲージ。この間の消費量は約700cc。指で触ると粘度を感じさせるオイルは予想するよりもはるかに汚れが少なかった。

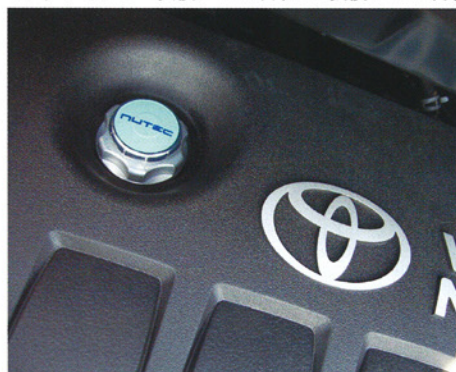
験を行なっている。そのひとつがエンジンオイルの耐久テストで、オドメーターが6488kmを迎えたときに初めて実施したオイル交換以来、あえてオイルを補充することもなく様子を見てきた。この間の走行距離は2万5798km。メーカーが推奨する交換時期は1万km毎(シビアコンディション：7500km)となっているが、カメラカーとして山道でスポーツカーを追い掛け回し、全開加速を強いられるテストコースで動力性能を3回も計測しているCGヴォクシーは、間違いなくシビアコンディションに当てはまるだろう。要するに今回は、メーカーの推奨に対して3.5倍もの距離を使い続けたわけだ。

このテストに使用したエンジンオイルは、レース界では定評のあるニューテック社の製品で、市販車用に開発されたエステル系化学合成オイルのNC-52E。これの粘度指数はトヨタ純正のキャッスル・モーターオイルと同じ“0W-20”である。

で、結論から述べると、過酷な状況で使い続けたにもかかわらず、NC-52Eにいったいの性能低下は感じられなかった。当初は成分を分析して詳細なデータを得ようとも考えたのだが、抜き取ったオイルはしっかりと粘度を保ち、汚れが目立つわけでもなく、なによりエンジンの回転フィールや“音”にもまったく異常がないなど(今回もNC-52Eに交換して確認した)、分析の必要を感じさせなかったのだ。CGヴォクシーが搭載する3ZR-FAE型2ℓ直4ユニットは、バルブマチックという複雑な動弁機構を採用することから、ヘッド周りのメカニカルノイズが増えることが予想された



今月はエンジン/ギアボックス/ブレーキの各オイル交換を神奈川トヨタ・マスターワン店で実施した。使用したオイルはいずれもニューテック製で、左からブレーキフルード:RP300(3570円/500ml×2本)、エンジンオイル:NC-52E(3045円/1ℓ×4本)、ATF:ZZ-51改(2730円/1ℓ×6本)の3種類。作業料はエンジンオイル/フィルター交換が1575円、ATF交換が7200円、ブレーキフルード交換が5400円だった。



が、この点に注目して観察しても、まったく変化が現われなかったのは驚異的とさえいえる。

一般にオイルというのはベースオイルよりもポリマーの性能低下が早く、これが極圧性やせん断性などを低下させる原因といわれている。高価なオイルほどポリマーの性能に執着するのはこのためで、NC-52Eは1ℓ缶で3045円とけっして安くはないが、1年/2万5000kmを超える走行でも劣化を感じさせないのは、やはり通常の化学合成オイルの1/10サイズという超微粒子を採用するなど、ロングライフという実用的な性能にこだわっているからだ

左:今回メインテナンス作業を実施したマスターワン(<http://www.master-one.jp>)で見つけたオイルフィルターキャップ。アルミ削り出しの本体にはアルマイト処理が施されており、しかも4ℓ缶のキャップを取り付けられるようになっている。使用オイルの銘柄がひと目でわかる“DTECツインフィルターキャップ”の価格は7980円。

右:クラウンなどのコンプリートカーを開発するマスターワンのショールームには、彼らが独自に開発した便利アイテムがたくさん飾ってあり、クルマ好きを飽きさせることがない。これはプラチナ触媒と光触媒のダブル効果で気になるニオイを分解・消臭してくれる「Sun Platina ステアリングカバー」(3675円)という商品。その効果は抜群で、試しに駐車時ステアリングに被せておいたら、見事にタバコ臭を消してくれた。

ろう。ちなみに、ここに掲載した計測表はオイル交換から22,781kmを走らせた時点の動力性能で、発進加速と追い越し加速の各項目で過去の記録を更新している。こうした好データのすべてがエンジンオイルによるものとはいえないが、少なくともNC-52Eにとって、メーカーが推奨する“1万km毎”のオイル交換時期など「余裕」と考えられるし、今回の耐久テストでは高価なオイルを使うことのメリットを証明できたとも思う。次回は7段CVTやATFなどについてレポートの予定。

(report & photo = 新井 勉)

### ■加速と最高速

CG トヨタ ヴォクシー ZS(29,269km時/スタッドレスタイヤ参考値)

#### ●発進加速—距離

距離	時間	速度
0— 50m	5.6秒	(59km/h)
0— 100m	8.2秒	(79km/h)
0— 200m	12.1秒	(102km/h)
0— 400m	18.3秒	(129km/h)
0— 1000m	32.9秒	(163km/h)

#### ●発進加速—速度

速度	時間
0— 40km/h	3.6秒
0— 60km/h	5.6秒
0— 80km/h	8.3秒
0— 100km/h	11.6秒
0— 120km/h	15.9秒
0— 140km/h	21.5秒
0— 160km/h	31.2秒
0— 180km/h	—秒

#### ●追い越し加速(スルーギア)

40— 80km/h	4.7秒(1→2速)
80— 120km/h	7.7秒(2→3速)

#### ●最高速度

7速	—km/h (計測せず)
6速	—km/h (計測せず)
5速	163km/h 6200rpm
4速	135km/h 6200rpm
3速	106km/h 6200rpm
2速	79km/h 6200rpm
1速	58km/h 5500rpm

#### ●追い越し加速

速度	D
20— 40km/h	2.0秒
40— 60km/h	2.1秒
60— 80km/h	2.7秒
80— 100km/h	3.3秒
100— 120km/h	4.4秒
120— 140km/h	5.5秒
140— 160km/h	9.7秒
160— 180km/h	—秒