

2008年10月15日

TOYOTA、新型車「iQ」を発売

TOYOTAは、新型車iQ^{*1}を開発し、全国のネット店を通じて、11月20日より発売する。

iQは、従来のサイズ概念を打破することを目指し「超小型ボディに、卓越した性能を凝縮し高い質感を備えた“マイクロプレミアム”カー」である。

具体的には、プラットフォームを新開発し、全長2,985mm×全幅1,680mm×全高1,500mmのボディに4人乗車可能な超高効率パッケージを実現するとともに、サイズを感じさせないiQ独自のデザインにより存在感と上質感を創出。

また、優れた環境性能と走行性能を両立する1.0ℓエンジンを搭載し、同排気量トップレベルの低燃費を実現したほか、新燃費基準の試験方法となるJC08モード走行燃費で「2015年度燃費基準」を達成。低中速ではキビキビと、高速では安定した運動性能を発揮し、最小回転半径は世界最小レベル^{*2}の3.9mを実現。さらに、世界初^{*3}のSRS^{*4}リヤウインドウカーテンシールドエアバッグを含む9個のエアバッグやS-VSC^{*5}を全車に標準装備するなど、高い安全性能を兼ね備えている。

なお“iQ”を日欧同一の車名とし、2009年初より欧州での販売を開始する。

【主な特長】

1. 自然界の造形美を活かしたデザイン

- ・巻き貝や波紋などを基に造られた数理モデルを用い、自然界の造形美を活かした線や面を内外装デザインに採用
- ・力強く重厚なフロントマスクに、大径タイヤの四隅配置を強調したホイールアーチと、滑らかなボディラインを調和させ、安定感と躍動感を両立
- ・海中を優雅に舞うマンタ^{*6}をモチーフとしたセンタークラスターやドアトリムにより、質感ある室内空間を演出

2. 超高効率パッケージを実現した6つの手法

- ・トランスミッション構造を変更しエンジンに対してタイヤ位置を前に出すことで、フロントオーバーハングを短縮
- ・ステアリングギヤボックスの上方配置により部品の最適配置が可能となり、エンジンルームのコンパクト化を実現
- ・燃料タンクをフラット化し床下に搭載することで、リヤオーバーハングを短縮
- ・運転席・助手席シートバックのホールド感と乗り心地を確保しながら薄型化し、後部座席の足元スペースを拡大
- ・エアコンを大幅に小型化しインストルメントパネル中央部に納めることで、助手席側足元スペースを拡大
- ・さらに、エアコンユニットの一部を納めていた助手席側インストルメントパネルを運転席側より前方に出すことで助手席スライド量を拡大し、後部座席にゆとりのスペースを確保

以上の手法により、4人乗車可能な超高効率パッケージを実現。大人3人が快適に座ることができ、さらに子供1人の乗車もしくは荷物の積載も可能とした。

3. 優れた環境性能

- ・1.0ℓ車でトップレベルの10・15モード走行燃費23.0km/ℓを実現するとともに、新燃費基準の試験方法となるJC08モード走行燃費21.0km/ℓ（国土交通省審査値）を実現し、「2015年度燃費基準」を達成（1km走行あたりのCO₂排出量換算値：10・15モード走行101g/km JC08モード走行111g/km）
- ・さらに「平成17年度基準排出ガス75%低減レベル^{*7}」の認定も取得

4. キビキビ感・安定感を両立した運動性能

- ・新開発の電動パワーステアリングやサスペンションなどにより、低中速ではキビキビと、高速では安定した運動性能を発揮
- ・1.0ℓ1KR-FEエンジンとSuper CVT-iを組み合わせることで、優れた走行性能と環境性能を両立



iQ 100G “レザーパッケージ”
＜オプション装着車＞

- *1 iQ(アイキュー):「i」は、「個性(individuality)」を表すと同時に、「革新(innovation)」と「知性(intelligence)」という意味を合わせ持つ。また、「Q」は、「品質(quality)」を表現するとともに「立体的な(cubic)」という言葉の音と、新しい価値観とライフスタイルへの「きっかけ(cue)」という言葉に由来。
- *2 四輪自動車での比較
- *3 2008年9月時点。トヨタ自動車調べ
- *4 SRS：Supplemental Restraint System（乗員保護補助装置）
- *5 S-VSC：Steering-assisted Vehicle Stability Control（ステアリング協調車両安定性制御システム）
- *6 扁平な菱形で、細長い尾を持つエイ（魚類）の通称
- *7 国土交通省の低排出ガス車認定制度

【販売概要】

- 1. 販 売 店：全国のネッツ店
- 2. 月販目標台数：2,500台
- 3. 発 売 日：11月20日(木)
- 4. 店 頭 発 表 会：12月6日(土)、7日(日)

【生産工場】

トヨタ自動車(株) 高岡工場

【メーカー希望小売価格】

(北海道、沖縄のみ価格が異なる。単位：円)

	定員 (人)	エンジン	駆 動	トランスミッション	価 格* (消費税込み)	
100X	4	1KR-FE (1.0ℓ)	2WD	Super CVT-i	1,400,000	
100G					1,500,000	
“レザーパッケージ”					1,600,000	◎

◎：掲載写真（除くオプション）

Super CVT-i：自動無段変速機
*価格にはリサイクル料金は含まれない

【車両概要】

1. 自然界の造形美を生かしたデザイン

▽トヨタ車のデザインフィロソフィ「VIBRANT CLARITY（生き生き・明快）」を、「小さくて広い」という相反する要素を融合させることで具現化

▽巻き貝や波紋などを基に造られた数値モデルから発想した線や面により、自然界の造形美を活かして内外装デザインを構成

▽力強く重厚なフロントマスクに、大径タイヤ（15インチホイール）の四隅配置を強調したホイールアーチと、滑らかなボディラインを調和させ、安定感と躍動感を両立

- ・フロント・リヤのバンパーコーナー形状で、ホイールアーチの力強さを強調するとともに、優れた空力特性を追求
- ・世界初*¹のハイ・ロー 一体切替のプロジェクター式ヘッドランプと、LEDを光源とするリヤコンビネーションランプにより、先進性を表現
- ・被視認性に優れたサイドターンランプ付ドアミラーを全車に標準装備
- ・新開発の「ジェイドグリーンメタリック」を含む全9色のボディカラーを設定

*¹ 2008年9月時点。トヨタ自動車調べ

▽海中を優雅に舞うマンタをモチーフとしたセンタークラスターやドアトリムにより、質感ある室内空間を演出

- ・直線基調のインストルメントパネルに、曲線的なセンタークラスターを組み合わせ、先進的かつナチュラルなイメージを追求した空間を創出
- ・シートやステアリングホイール・シフトノブに本革を設定し、上質感を表現
- ・ステアリングホイール下端を水平形状とすることで、操作性・乗降性に配慮
- ・ステアリングオーディオスイッチを全車に設定し、利便性を向上
- ・広範囲を照射可能な角度調整機能付白色LED丸型マップランプを採用
- ・温度・モード・風量の調整を1つの円形ダイヤルに集約したオートエアコンを採用

2. 超高効率パッケージを実現した6つの手法

▽ディファレンシャルギヤを反転させ出力軸を車両前方へ配置することで、エンジンに対してタイヤ位置を前に出すことが可能となり、フロントオーバーハングを短縮

▽ディファレンシャルギヤの前方配置に合わせて、ステアリングギヤボックスを上方配置することにより、部品の最適配置が可能となり、エンジンルームのコンパクト化を実現

▽燃料タンクをフラット化し床下に搭載することで、リヤオーバーハングを短縮

▽運転席・助手席シートバックのホールド感と乗り心地を確保しながら薄型化し、後部座席の足元スペースを拡大

▽エアコンを大幅に小型化しインストルメントパネル中央部に納めることで、助手席側足元スペースを拡大

▽さらに、エアコンユニットの一部を納めていた助手席側インストルメントパネルを運転席側より前方に出す左右非対称の形状とすることで、助手席スライド量を拡大し、後部座席にゆとりのスペースを確保

以上の手法により、4人乗車可能な超高効率パッケージを実現。大人3人が快適に座ることができ、さらに子供1人の乗車もしくは荷物の積載も可能とした。

- ・5：5分割可倒式リヤシートを採用し、大型スーツケースの積載も可能
- ・後席シート下に収納スペースを設置し、利便性を確保

3. 優れた環境性能

▽1.0ℓ車でトップレベルの10・15モード走行燃費23.0 km/ℓを実現するとともに、新燃費基準の試験方法となるJC08モード走行燃費21.0km/ℓ（国土交通省審査値）を実現し、「2015年度燃費基準」を達成（1km走行あたりのCO₂排出量換算値：10・15モード走行101g/km JC08モード走行111g/km）

▽さらに「平成17年度基準排出ガス75%低減レベル」の認定も取得

- ▽燃費効率の良い走行状態で点灯するエコドライブインジケータランプに加え、現状のアクセル開度とエコ運転の範囲を示すエコゾーン表示を採用し、ドライバーのエコ運転への意識を啓発
- ▽さらに、アクセル操作に対する駆動力、ならびに空調制御のエネルギー消費を低減する制御を実施する「エコモード」スイッチを採用し、実走行燃費の向上に寄与
- ▽独自の環境評価システム「Eco-VAS*²」を活用し、CO₂排出量をはじめ、環境負荷を低減
 - ・開発初期段階から環境目標を設定し、環境影響をバランスよく減少
 - ・LCA（ライフサイクルアセスメント）を実施し、走行段階だけでなく、生産から廃棄するまでの全段階で排出するCO₂や大気汚染物質の総量を低減
- *2 Eco-VAS（エコバス）:Eco-Vehicle Assessment System（トヨタ自動車独自の総合的環境評価システム）
- ▽内装部品の素材、加工法、接着剤の見直しにより、揮発性有機化合物（VOC*³）の発生量を抑制し、車室内の臭いや刺激臭を軽減するなど、業界自主目標を達成
- *3 VOC：Volatile Organic Compounds

4. キビキビ感・安定感を両立した車両運動性能

- ▽新開発の電動パワーステアリングやサスペンションなどにより、低中速ではキビキビと、高速では安定した運動性能を発揮
 - ・手応えがありながら、スムーズな操舵フィーリングを実現した電動パワーステアリングにより、優れたハンドリング性能とドライビングプレジャーを提供
 - ・フロントサスペンションは、マクファーソンストラット、リヤはトーションビーム式を採用し、ショートホイールベースを感じさせない走行安定性と乗り心地を実現
- ▽1.0ℓ 1KR-FE エンジンとSuper CVT-iを組み合わせることで、優れた走行性能と環境性能を両立
 - ・今回新たに、コンパクトなエンジンルームに合わせた吸気系レイアウトの一新を行うことなどにより、低・中速域での豊かなトルクを確保し、停止・発進が多い市街地走行で優れた加速性能を発揮
 - ・Super CVT-iは、ワイドな変速比幅と低車速からロックアップ可能なトルクコンバーターを採用し、エンジンとの統合制御により、優れた動力性能と低燃費を両立
- ▽エンジンの振動をきめ細かく制御する電子制御式液体封入エンジンマウントや、遮音性に優れたフロントウインドシールドガラスを全車に採用し、高い静粛性を実現

5. 高い安全性能

- ▽車両後方から衝撃を受けた際、リヤウインドウ上部からエアバッグが展開し、後席乗員頭部の衝撃を緩和する世界初のSRSリヤウインドウカーテンシールドエアバッグを含む9個のエアバッグを全車に標準装備
- ▽パワー（駆動力）・ステアリング・ブレーキを協調制御し車両安定性を確保するS-VSCを全車に標準装備
- ▽進化した衝突安全ボディGOA*⁴を採用
 - ・iQより重量の大きい車両との全方位カーツーカー衝突試験を行い、厳しい衝突条件に対応したGOAを採用し、高い衝突安全性能を追求
- *4 GOA：Global Outstanding Assessment（クラス世界トップレベルを追求している安全性評価）
- ▽歩行者傷害軽減に配慮したボディ構造を採用し、頭部傷害軽減において高い保護性能を追求
- ▽WIL*⁵コンセプトに基づくヘッドレスト一体型シートを新開発し、前席に標準装備
 - ・後方から衝突された際、ヘッドレストを含むシートバック全体で衝撃を受け止めることで、乗員頸部への衝撃を緩和し、鞭打ち傷害低減に寄与
- *5 WIL：Whiplash Injury Lessening（頸部傷害軽減）

以 上