

2009年5月18日

TOYOTA、3代目プリウスを発売 —世界トップ*1の燃費性能38.0km/ℓ *2を実現—

TOYOTAは、フルモデルチェンジした3代目プリウスを、全国のトヨタ店、トヨペット店、トヨタカーラード、ネット店の全トヨタ販売店を通じて、5月18日より発売した。

プリウスは、1997年に世界初の量産ハイブリッド乗用車として発売以来、日本をはじめ、北米を中心に世界で40以上の国・地域で販売し、これまでの累計販売台数は125万台を突破(2009年3月末時点)している。

3代目となるプリウスは、「圧倒的な環境性能」と「走る楽しさ」のより高いレベルでの両立を目指し、システム全体の90%以上を新開発したハイブリッドシステム「リダクション機構付のTHSII*3」を搭載。また、世界トップレベルの空力性能など車両全体でのエネルギー効率向上との相乗効果により、**世界トップ*1となる燃費性能38.0km/ℓ *2と2.4ℓ車並の動力性能**を実現している。さらに、標準の走行モードに加え、走行シーンにあわせて選べる3つのドライブモード、「ソーラーベンチレーションシステム」をはじめとする先進装備を採用するなど、時代をリードするプリウス(ラテン語で“先駆け”)の名に相応しい革新的な進化を遂げている。

なお、3代目プリウスはハイブリッド車のさらなる普及に向けて、世界でこれまでのおよそ倍となる80以上の国・地域で、日本を皮切りに順次発売する。

【主な特長】

1. 進化したハイブリッド性能

- ▽エンジン、トランスアクスルの高効率化、およびモーター、インバーターなどのユニットの小型・軽量化・高効率化を図り、システム全体の90%以上を新開発した、1.8ℓガソリンエンジンとモーター、リダクションギヤを組み合わせたハイブリッドシステム「リダクション機構付のTHSII」を搭載。また、世界トップレベルの空力性能(C_d値0.25)など、車両全体でのエネルギー効率向上との相乗効果により、世界トップの燃費性能38.0km/ℓ [JC08モード走行燃費：32.6km/ℓ。国土交通省審査値]と2.4ℓ車並の動力性能を実現
- ▽クルマの制御を燃費優先にする「エコドライブモード」や、ユーザーのエコドライブサポート機能として、センターメーター内に「エコドライブモニター」を採用
- ▽より俊敏な走りを提供する「パワーモード」を採用したほか、プラットフォームの最適化により、スムーズなハンドル操作とフラットな乗り心地、高速での優れた直進安定性を実現
- ▽モーターのみで静かな走行を実現する「EVドライブモード」の採用や、高剛性ボディへの吸音材・制振材の効果的な配置により高い静粛性を実現

2. 機能美を追求したデザイン/時代の先端をいく装備

- ▽空力理論に基づく「エアマネジメント」を徹底し、プリウスの象徴である「トライアングルシルエット」をさらに進化させ、世界トップレベルの空力性能の実現に寄与
- ▽視認性と操作性を一段と向上させたコックピットレイアウトなどの先進性と、人への温かみが融合した上質なインテリア
- ▽ステアリングスイッチの指の触れた場所をセンターメーターに表示する世界初*4の「タッチトレーサーディスプレイ」を装備
- ▽ムーンルーフに搭載したソーラーパネルで発電した電力を使用し、室内の換気を行うトヨタ初の「ソーラーベンチレーションシステム」と、スマートキーのスイッチにより、車外からエアコンが作動可能な世界初*4の「リモートエアコンシステム」を採用
- ▽運転席シートクッションやスカッフプレートなどの内装材に、環境負荷を低減するエコプラスチックを採用

3. 進化した基本性能

- ▽フロント席シートバックの薄型化などにより、広い室内空間を創出するとともに、ハイブリッドバッテリーの小型化、および配置変更を行うことで、ラゲージ容量を従来型車から約30ℓ拡大
- ▽プリクラッシュセーフティシステム(ミリ波レーダー方式)の新設定に加え、S-VSC*5や6個のSRS*6エアバッグ、アクティブヘッドレスト(運転席・助手席)の全車標準装備など、クラス*7トップレベルの安全性能を追求





プリウス G “ツーリングセレクション”
 <オプション装着車>

- *1 量産ガソリン乗用車での比較。2009年4月現在。トヨタ自動車調べ
- *2 10・15モード走行燃費。国土交通省審査値/Lグレードの場合
- *3 THSII：TOYOTA Hybrid System II
- *4 2009年4月現在。トヨタ自動車調べ
- *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 SRS：Supplemental Restraint System（乗員保護補助装置）
- *7 同排気量クラスでの比較

【販売概要】

1. 販売店：全国のトヨタ店、トヨペット店、トヨタカローラ店、ネット店
2. 月販目標台数：10,000台
3. デビューフェア：5月23日（土）、24日（日）

【生産工場】

トヨタ自動車(株) 堤工場 / トヨタ車体(株) 富士松工場

【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)

| | ハイブリッドシステム | 駆動 | 価格* (消費税込み) |
|----------------------------|----------------------|-------------|----------------|
| L | リダクション機構付の THS II | 2WD (FF) | 2,050,000 |
| S | | | 2,200,000 |
| “ツーリングセレクション” | | | 2,450,000 |
| G | | | 2,450,000 |
| “ツーリングセレクション” | | | 2,700,000 |
| “ツーリングセレクション・ レザーパッケージ” | | | 3,270,000 |

◎：掲載写真（除くオプション）

*価格にはリサイクル料金は含まれない

【車両概要】

1. 進化したハイブリッド性能

▽エンジン、トランスアクスルの高効率化、およびモーター、インバーターなどのユニットの小型・軽量化・高効率化を図り、システム全体の90%以上を新開発した、1.8ℓガソリンエンジンとモーター、リダクションギヤを組み合わせたハイブリッドシステム「リダクション機構付のTHSII」を搭載。また、世界トップレベルの空力性能(C_d値0.25)など、車両全体でのエネルギー効率向上との相乗効果により、世界トップの燃費性能38.0km/ℓ [JC08モード走行燃費：32.6km/ℓ。国土交通省審査値] と2.4ℓ車並の動力性能を実現

<エンジンの高効率化>

- ・新開発1.8ℓガソリンエンジンを採用することで、高速走行時のエンジン回転数を低減し高速燃費を向上。また、ゆとりの出力・トルクによる上質な走りにも貢献
- ・バッテリーの電力で駆動するトヨタ初となる電動ウォーターポンプを採用し、緻密な冷却水流量の制御と駆動ベルトの電動化によりフリクションロスを低減
- ・エンジン内のポンピングロスと摩擦を大幅に低減する、高膨張比サイクルエンジンや燃焼効率を向上させるクールEGR*¹システム、ローラーロッカーアームを採用
- ・従来までは捨てていた排気熱をヒーターやエンジンの暖機に利用する排気熱再循環システムを搭載

<主要ユニットの小型・軽量化>

- ・トランスアクスルは、小型・高回転型モーターによる高出力化と、トルクを増幅するリダクションギヤによる高トルク化とともに、小型・軽量化を実現
- ・パワーコントロールユニットは、昇圧コンバーターによってシステム電圧を最大650Vまで高めるとともに、冷却系の見直しにより大幅に小型・軽量化
- ・ハイブリッドバッテリーには、高出力ニッケル水素バッテリーを採用し、冷却系の吸排気ダクトやファンを小型化

<ハイブリッドシステム主要諸元>

| | | |
|--------|------------------------|-----------------|
| エンジン | 型式 | 2ZR-FXE |
| | 排気量 (cc) | 1,797 |
| | 最高出力 (kW[PS]/rpm) | 73[99]/5,200 |
| | 最大トルク (N・m[kgf・m]/rpm) | 142[14.5]/4,000 |
| モーター | 最高出力 (kW[PS]) | 60[82] |
| | 最大トルク (N・m[kgf・m]) | 207[21.1] |
| システム全体 | 最高出力* (kW[PS]) | 100[136] |
| バッテリー | | ニッケル水素 |

*エンジンとハイブリッドバッテリーにより、システムとして発揮できる出力（トヨタ自動車算定値）

▽クルマの制御を燃費優先にする「エコドライブモード」や、ユーザーのエコドライブサポート機能として、センターメーター内に「エコドライブモニター」を採用

- ・「エコドライブモニター」に、アクセル操作とエネルギー回生状態を示す「ハイブリッドシステムインジケーター」をはじめ、表示を切り替えることで、直近燃費のチェックが可能な「1分間・5分間燃費」、過去5回の区間（トリップ）平均燃費とその最高燃費を示す「燃費履歴」、 「エネルギーモニター」をリアルタイムに表示
- ・また本機能と連動し、エコドライブの持続度やワンポイントアドバイスをナビゲーション画面上に表示する機能も設定（HDD*²ナビゲーションシステム&プリウス・スーパーライブサウンドシステム搭載車）

▽より俊敏な走りを提供する「パワーモード」を採用したほか、プラットフォームの最適化により、スムーズなハンドル操作とフラットな乗り心地、高速での優れた直進安定性を実現

▽モーターのみで静かな走行を実現する「EVドライブモード」の採用や、高剛性ボディへの吸音材・制振材の効果的な配置により高い静粛性を実現

▽標準の走行モードに加えて、これら走行シーンにあわせて選べる「エコドライブモード」「パワーモード」「EVドライブモード」の3つのドライブモードを採用し、走る楽しさを追求

2. 機能美を追求したデザイン

- ▽空力理論に基づく「エアマネジメント」を徹底し、プリウスの象徴である「トライアングルシルエット」をさらに進化させ、世界トップレベルの空力性能（ C_d 値0.25）の実現に寄与
 - ・サイド面を際立たせたフロント・リアのバンパー形状である「エアロコーナー」に加え、前後長を長くしたリヤスポイラーなどの採用により空力性能向上に寄与
 - ・フロントピラーを25mm前出し前傾させるとともに、ルーフのピークを後方に移動させることで、後席居住性の向上とダイナミックなプロポーションを両立。フロントからリアへのキャラクターラインは、切れのある伸びやかさを演出すると同時に、空力性能向上による走行抵抗低減に寄与
 - ・空力性能向上に寄与する形状の17インチおよび15インチアルミホイールを設定
 - ・フロント・リアのエンブレムとヘッドランプのエクステンションに、ハイブリッドの象徴であるハイブリッドシナジーブルーを採用
- ▽人の感覚に重きを置き、視認性と操作性を一段と向上させたコックピットレイアウトなどの先進性と、人への温かみが融合した上質なインテリア
 - ・情報を表示する「ディスプレイゾーン」と操作を行う「コマンドゾーン」を明快に分離。またセンタークラスターとコンソールを一体化し、シフト・バイ・ワイヤ技術採用により、最も操作しやすい位置にシフトノブを設定
 - ・広がりを持たせたワイドなインストルメントパネルには、エコロジカルなイメージを演出する葉脈をイメージしたシボ（表面の模様）を採用

3. 時代の先端をいく装備

- ▽オーディオや空調、「エコドライブモニター」などの操作が可能なステアリングスイッチの指の触れた場所を、センターメーターに表示する世界初の「タッチトレーサーディスプレイ」を設定
- ▽ムーンルーフに搭載したソーラーパネルで発電した電力を使用し、室内の換気を行うトヨタ初の「ソーラーベンチレーションシステム」と、スマートキーのスイッチにより、車外からエアコンが作動可能な世界初の「リモートエアコンシステム」を採用
- ▽アシスト可能な位置へ車両を誘導するプレサポート機能付のインテリジェントパーキングアシストを採用
- ▽ロービームに消費電力の少ないLEDヘッドランプを採用するとともに、ヘッドランプ下部には汚れを洗浄するポップアップ式ヘッドランプクリーナーを装備
- ▽運転席シートクッションやスカッフプレートなどの内装材に、環境負荷を低減するエコプラスチックを採用

4. 進化した基本性能

- ▽フロント席シートバックの薄型化などにより、広い室内空間を創出するとともに、ハイブリッドバッテリーの小型化、および配置変更を行うことで、ラゲージ容量を従来型車から約30ℓ拡大
- ▽プリクラッシュセーフティシステム（ミリ波レーダー方式）の新設定に加え、S-VSCや6個のSRSエアバッグ、アクティブヘッドレスト（運転席・助手席）の全車標準装備など、クラストップレベルの安全性能を追求
- ▽より進化した衝突安全ボディGOA
 - ・コンパティビリティの概念を取り入れて、全方位からのさまざまな衝突試験に対応
- ▽頭部傷害軽減においてクラストップレベルの保護性能を追求し、歩行者傷害軽減に配慮したボディ構造を採用
- ▽全車で省エネ法に基づき策定された新たな燃費目標基準である「2015年度燃費基準」を達成するとともに、排出ガスについても国内の排出ガス基準最高レベルとなる「平成17年基準排出ガス75%低減レベル^{*3}」の認定を取得（環境対応車 普及促進税制による減税措置対象車）
- ▽トヨタ自動車独自の環境評価システム「Eco-VAS^{*4}」を活用し、効率的に環境負荷を低減
 - ・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
- ▽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^{*5}）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

*1 EGR : Exhaust Gas Recirculation

*2 HDD : Hard Disc Drive

*3 国土交通省の低排出ガス車認定制度

*4 Eco-VAS（エコパス）：Eco-Vehicle Assessment System（トヨタ自動車独自の総合的環境評価システム）

*5 VOC : Volatile Organic Compounds

【ウェルキャブ（メーカー完成特装車）】

- ▽助手席が電動で回転し、車外へスライドダウンする「助手席リフトアップシート車」を新設定
- ▽「フレンドマチック取付用専用車」タイプⅠ～Ⅳ（タイプⅢ・Ⅳは2009年7月発売予定）を設定
 - ・タイプⅡ・タイプⅣには車いすからの移乗をスムーズにするため、シート下降機能を備えた「リモコン式専用運転席パワーシート」を標準装備
 - ・タイプⅢ・タイプⅣには、専用リモコンを使って車いすを電動でルーフ上に格納できるトヨタ初の「ウェルキャリア」を設定

【ウェルキャブ 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）

| | ベース グレード | ハイブリッドシステム | 駆 動 | 価 格*1 (消費税込み) |
|--------------------------------------|-------------|----------------------|-------------|------------------|
| 助手席リフトアップシート車 "Aタイプ" | S | リダクション機構付の THS II | 2WD (FF) | 2,355,000 |
| | G | | | 2,558,000 |
| 助手席リフトアップシート車 "Bタイプ" | S | | | 2,425,000 |
| | G | | | 2,628,000 |
| フレンドマチック取付用専用車 "タイプⅠ"*2 | S | | | 2,291,000 |
| | G | | | 2,504,000 |
| フレンドマチック取付用専用車 "タイプⅡ" | S | | | 2,497,000 |
| | G | | | 2,700,000 |
| フレンドマチック取付用専用車 "タイプⅢ"（「ウェルキャリア」付） | S | | | 2,679,000 |
| | G | | | 2,882,000 |
| フレンドマチック取付用専用車 "タイプⅣ"（「ウェルキャリア」付） | S | | | 2,994,000 |
| | G | | | 3,197,000 |

*1 価格にはリサイクル料金は含まれない
助手席リフトアップシート車“Aタイプ”、“Bタイプ”、フレンドマチック取付用専用車“タイプⅡ”、“タイプⅢ”、“タイプⅣ”は非課税

*2 車両購入時に、指定の運転補助装置を取り付けた場合は非課税

以 上