

- 全長×全幅×全高/4360X1965X1460mm
- ホイールベース/2600mm
- トレッド/前:1480mm 後:1470mm
- 車両重量/1090kg
- 最小回転半径/4.3m
- エンジン/1496cc 直4 DOHC
- 最高出力/109ps/6000rpm
- 最大トルク/13.9kg・m/4800rpm
- JC08モード燃費/20.0km/l
- ミッション/CVT
- ブレーキ/前:Vディスク 後:リディングトレーリング
- タイヤサイズ/175/65R15
- 駆動方式/FF
- 乗車定員/5名
- 車両本体価格(札幌地区)/1,677,300円(消費税込)



先代より引き締まった印象を受けるエクステリア。メーカーサイドにもボディーが肥大化し過ぎたという省があるのかも知れない。コンパクトカーに4人乗車という観点からすると、このパッケージングは必要にて十分というツボを押さえたものとなっている。



内装はシンプルにまとめられていて開放感があり、爽やかな印象を与える。特にインパネは特別な説明がなくても全てを把握できる作りになっている。

また、普段は目に見えない部分だが、全グレードに6つのエアバッグ(左右に前部/サイド/カーテンシールドが標準装備されている)も特徴。このカテゴリーのクルマでは最多に見ない豪華な装備だ。

インプレッション

内装はシンプルで、使い勝手を重視したことがよく分かる。試乗した15Gはオーディオレスだったので尚更だが、空調や操作系のスイッチ／レバーは分かり易く配置されている。

特筆すべきは視界の広さと室内の開放感である。当誌でたびたび書いていることだが

イベント工学研究所® <http://www.event-kougaku.co.jp>

**日本の道路事情を踏まえ、原点回帰したカローラ
東北の復興と日本の未来のために、
宮城県内の工場から**



TOYOTA COROLLA AXIO



「ビッグス・ペースコンパクト」を掲げ、原点回帰

プロファイル

ルミエール・エニオンは、11代目へと進化した。初代カローラの誕生は、1966年のごとで、高度経済成長に伴い整備が進む高速道路を睨み、一般家庭でも手の届く小型大衆車として開発された。当時は、1,100ccでのスタートだったが、ライバル達の攻勢と、快適性・運動性能へのニーズに応えた結果、エニオン・ボア・サイズともにも少しずつ拡大を続けてきた。

そして今回の11代目。ビッグスペース
バンケットをコンセプトに掲げ、ジュンゲル
エンジンの歴史では初めてダウンサイジングが
図られた。先代に比べ、全幅は室内空間を確
保するため、1,965 mmと同じだが、全長は
50 mm短縮して4,360 mmとした。この結果
最小回転半径は5.1 mから4.9 mとなり
狭小地での取り回しの良さを得ることとな
った。先代までは欧米マーケットも考慮して
きたが、今回のフルモデルチェンジは日本の
マーケットと道路事情を意識した結果であり
カローラというクルマの原点回復であると
言える。

■豊富なバリエーションで幅広いターゲットを見据える

基本ラインアップはセダンのアクシオと5ドアハッチバックのフィールダーの2系統。先ずはアクシオだが、FF／4WDともに1.5 LUXEEL／1.5G／1.5X*があり、



運転してみてもの第一印象は「堅実」という言葉がピッタリくる。とにかく走りにスキのようなものがなく、破綻することもない。そのコンセプトはクルマの基本的な設計の部分からも滲み出ており、6つのエアバッグ(左右に前部/サイド/カーテンシールド)、VSC(スタビリティコントロール)、TRC(トラクションコントロール)といった安全装備が全車標準ということからも判る通り、基本的に忠実に作られたクルマという印象を受ける。現在の国産コンパクトセダンでは群を抜く仕上がりになっている。



ディーラーメッセージ

トヨタカローラ札幌 本店
スタッフ
リーダー **杉野 浩隆**さん



外観は小さく取り回しが良い一方、内部は広く開放的な新型カローラ。視界も良く、実用性と軽快な走り、トップレベルの安全性を兼ね備えた日本車のスタンダードです。アクシオは端正なセダン、フィールダーはスポーティなワゴン。いずれもお車の方にお乗り戴けると思います。国内の道路事情を考慮し、原点回帰とも言える小型化を図っていますので、ファーストカーに是非どうぞ。

ドライバーが多くの情報を得るために、視界の良さは重要なファクターである。ハイデツキの高級セダンなどで後方視界の悪いクルマは、例えばバックビューモニターで表示されるとしても後進の際には気を使う。また左右斜め前方の視界も、右左折の際に重要だ。Aピラーが太かったり、ウィンドウが極端に寝ていると、横断歩道を渡る歩行者や自転車に気づくのが遅れ、ヒヤッとすることがある。また寒冷地仕様車にはリアワイパーが標準装備されることとなった。セダンでは意外や見過ごされてきたが、降雪地域でのリアワイパーは必需品と言って良い。十分に雪下ろしできずに発進する際は特に、熱線とワイパーでクリアな視界を確保することができる。

更にこれまでよりも若干固めのシートはホルド性に優れ、疲れにくいよう配慮されている。先に原点回帰と書いたが、こうしたポイントはカローラとしてだけではなく、クルマとしての基本を見直したと言えるのだ。

■宮城産、完成度の高い 新型カローラ

装備面では6つのエアバッグ(左右に前部/サイド/カーテンシールド)、VSC(スタビリティコントロール)、TRC(トラクションコントロール)といった安全装備が全車標準となる。車格を考慮すると一部メーカーオプション設定であった装備が標準化されていることは特筆に値する。日本車のスタンダードとして妥協を許さないという、トヨタの気合いが感じられる。

走行面での不満はまったくない。普通と言えは普通だが、実用面では十分なトルクがあるし、アクセルを踏み込むと軽快に加速してくれる。そしてリッターあたり20km(1.5 CVT車)という燃費も極めて優秀だ。そもそも普通であることがメリットであり、だからこそ国内販売台数で常にトップ10内に位置してきたクルマ。必要十分な運動性能と充実の装備を誇られた新型は、極めて高い完成度と言える。

最後に、もう一つ重要なトピックがある。それは、アクシオは宮城県内の工場で生産されるということである。未曾有の大惨事となった東日本大震災。私事だがいわき市に親戚があり、震災から一年以上が経過した今もなお、仕事の再建に追われている。本当の復興はまだこれからなのである。そんな状況下、伝統的なカローラという車種を宮城県で生産することは様々な意味で有意義であると言えるだろう。