



今回のモデルチェンジの特徴とも言えるシャープなエクステリアは爽快な走りを手感させるのに十分な迫力を感じさせる。



- 全長×全幅×全高/4275×1760×1480mm
- ホイールベース/2600mm
- トレッド/前:1525mm 後:1515mm
- 車両重量/1300kg
- 最小回転半径/5.2m
- エンジン/1496cc 直4 DOHC
- 最高出力/105cv/6000rpm
- 最大トルク/13.8kg・m/4400rpm
- JC08モード燃費/16.4km/l
- ミッション/CVT 7速ポニーステップシフトマチック
- ブレーキ/前:ディスク 後:ディスク
- タイヤサイズ/205/55R16
- 駆動方式/4WD
- 乗車定員/5名
- 東京都生活協同組合(生協)認定/2.177.000円(消費税別)



のように伸びる形状で、そこから放たれる光は後続車を鋭く見据えている（であらう）。
1460mm（4WDは1480mm）と旧モデルから一巻に約55mm引き下げられた全高からは威圧感すら漂っており、この車がハイパーカーの系譜に立つことを如実に物語っている。

の全長は4750mm、わずかに20mm伸びたものの、全幅は1700mm、ホイールベースは2600mmで、いずれも旧モデルと比べてあまりにも変わらない。全列の車軸の間にあられるのは、デザインを変更してはばひとえに重量化の弊害を避けるため、シート下に配置された2つの強い垂直反力である。座席位置が40mmほど下げられている。ここから路面がよりダイレクトに感じられるから、また、動的な「スプリング」効果も、また、動的な「スプリング」の効果が重量化の

そんなオーリスが、去る8月20日にフルモデルチェンジを果たした。

写真でご覧のとおりそのルックスはメーカーの野心をそのまま映し出したかのよう

に挑発的である。

ンダの価値を高める生産力へ直結するからだ。それだけ、世界中のドライバーがメーカーの動向に敏感な「カウリー」だ。

コローハチバのその後継車として2006年に社内初登場したオリスは翌年、16年に欧州デビューし、イギリス市場でハイブリッドバージョンの生産を開始した。その一方で2009年度の生産を開始したその方々、ヨーロッパへと進出を待たず、欧州での販売とヨーロッパ化と進化を待たず、欧州での割合はセグメント市場へ挑むとする

現在、Cセグメントとしてくくられているこの市場に各メーカーが投入してくる車種は総じてスポーツマインドに満ちており、なおかつ価格もリーズナブル。なぜならここに

プロフィール
野心的なフォルム

TOYOTA AURIS





ディーラーメッセージ

ネットヨタ道都 中央店

営業第一課 プロモーター 滝代 哲也さん

まずは、ヘッドライトとフロントグリルに一体感を持たせた、特徴的なフロントマスクにご注目ください。これが、新型オリスの大きな魅力です。足回りにより安定した走りや、胎音の適切な配置によってロードノイズや風切り音を低減させたことは、乗っていただければすぐにお分りいただけると思います。「本当に！ 5Lなの？」と感じるほどの静電性を実現させていますよ。そして、見て買って「何がいイイ」と感じていただければ嬉しいです。トヨタでは近年、ハッチバック系の車種が少なくなりましたが、その中で新型オリスがキックアップとなったことは、とても光栄に感じています。



インプレッション

■路面をダイレクトに捉える

今回試乗に提供されたのは、1.5Lの4WDバージョンにデイスチャシヘッドランプを搭載したパッケージ370万円400円、ドアを開けると外の気温が急に感知され、車内にシールドされた静電が訪れる。その瞬間、旧モデルから飛躍的なボディ剛性の向上を獲得したことを実感する。そして、走行時の静電性も期待以上であった。

Dレンジで走行の際、発進から1000回転までややもたつきが見られるが、その後の吹け上がりは心地よい。方々メタル感覚のスポーツシグネチャーシートマッチは、ムラのない加減からドライバーのイメージ通りに高速走行へと移行することができる。

ステアリングのタッチはダイレクトなフィードバックで、カッチリと路面をトレースする。フロントにマフラーセンサーが搭載された2WDはリアにトーションビームを採用したサスペンションにより、安定的な挙動が約束され、また持ち前の旋回性能と相まって、ラインをしっかりと捉えた質の高いコーナリングが導き出される。旋回性能の高さゆえ、低

十分に意識した設計と言えそうだが、それだけでマニアル感覚でシフトチェンジができる7速スポーツシグネチャーシートマッチを標準搭載するなど、リウクセーションとドライビングの楽しさを、二面性を合わせ持つ。その点に好感を感じる向きも多いだろう。

速で急カーブに侵入する際、ステアリングを切り過ぎないように注意しなければならぬケースさえあった。ブレーキングの際の挙動も安定しており、ベンチマークでデイスチャシが乗り手の意図を忠実にホイールへ伝える。軽妙なタッチのブレーキペダルは、踏み込んだ際の力加減をそのまま制動へとつなげてくれるリアル感に満ち、まさに車との一体感が楽しめるというわけだ。

なお、総重量と燃費が犠牲になつてしまふ4WDバージョンだが、スイッチひとつでFF駆動に切り替えられるので、賢く使えばデメリットを感じるとも少ないだろう。いずれにしても、購入の際には2車種以上に試乗し、じっくりと比較検討したいところである。

■欧州市場への挑戦

今回フルモデルチェンジを果たしたオリスが主なターゲットとしたヨーロッパは、ステアリングを握ることが楽しくてしょうがないという若年層であることは明らかだ。車離れが著しいその世代を、いかに振り向かせるかに苦心した末にたどりついたひとつの形がこのデザインであり、機能性ということである。国内でのリアクションはどうなっていくのか、今後にも期待を込めて見守りたい。さらに、今回硬質のボディとドライバイルームを得たオリスが、欧州メーカーのCセグメント勢を蹴る姿を、1日も早く見てみたいものだ。