



主要諸元：（プレミアム 1.8X 4WD）

- 全長×全幅×全高／4,595×1,695×1,485mm
- ホイールベース／2,700mm
- トレッド／前：1,480mm 後：1,465mm
- 車両重量／1,330kg
- 車両総重量／1,605kg
- 最小回転半径／5.4m
- エンジン／1797cc 直列4気筒 DOHC
- 最高出力／131ps／6,200rpm
- 最大トルク／16.4kgf・m／4,000rpm
- JC08モード燃費／14.8km／ℓ
- ミッション／自動無段変速機
- ブレーキ／前／ベンチレーテッドディスク
後／リーディングトレーディング式ドラム
- タイヤサイズ／195/65R15
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格（札幌地区）／2,273,891円（税込）



主要諸元：（アリオン A18 G-plusパッケージ 4WD）

- 全長×全幅×全高／4,590×1,695×1,485mm
- ホイールベース／2,700mm
- トレッド／前：1,480mm 後：1,465mm
- 車両重量／1,330kg
- 車両総重量／1,605kg
- 最小回転半径／5.4m
- エンジン／1797cc 直列4気筒 DOHC
- 最高出力／131ps／6,200rpm
- 最大トルク／16.4kgf・m／4,000rpm
- JC08モード燃費／14.8km／ℓ
- ミッション／自動無段変速機
- ブレーキ／前／ベンチレーテッドディスク
後／リーディングトレーディング式ドラム
- タイヤサイズ／195/65R15
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格（札幌地区）／2,707,855円（税込）

意欲的にフロントマスク変貌 安全運転支援システムなど、安全装備も充実



TOYOTA PREMIO / ALLION

■テキスト＝青柳 健司(フォトライター) ■Photo＝川村 勲(川村写真事務所)

■取材協力＝札幌トヨペット 藻岩店 Tel(011)581-2111

札幌トヨタ 藻岩支店 Tel(011)581-3151

プロフィール

ビッグマイナーチェンジ

このほど装いを新たにマイナーチェンジした、プレミアム&アリオンは1957年にトヨペット・コロナとして誕生し、その後、コロナ/カリナと、時代に添って進化してきた。両車はトヨタのミドルクラスセダンにおける姉妹車として歩みを共にしている。

これまで、コロナの後継車とされるプレミアムは比較的落ち着いた世代向け車種として、また、カリナの後継車とされるアリオンは若年層向けの一台として、暗黙の差別化が図られてきたが、近年はどちらを選んだとしても決して間違いない。それは、この2台が長年に渡って培ってきた信頼性と実力からすれば、ごく当たり前の結論なのである。

機能・性能面は共通しているだけに、ひとえに見た目の好き嫌いが選択の分かれ目である。ただし、持ち前の高いポテンシャルから判断するならば、どちらを選んだとしても決して間違いない。それは、この2台が長年に渡って培ってきた信頼性と実力からすれば、ごく当たり前の結論なのである。

さて今回は、好評を博している先代モデルの操作性・走行性はそのまま引き継いだうえで、安全運転支援システムを標準で装備（一部グレードを除く）した。そして、写真でも分かる通り、どちらもフロントマスクに大きな変化が見られる。

さらに、安全装備も充実させ、メーカーとしてはこれを「ビッグマイナーチェンジ」と位置づけており、従来からのユーザーはもろんのこと、上級車種からのダウンサイジング組に対しても積極的なアプローチを試みている。

上級車種を思わせる グリルデザイン

まずは、新型プレミアムのルックスを先代モデルと比較しながら検証していこう。

大きく変わったのは、フロントグリルのデザインだ。先代は2010年のマイナーチェンジからグリルに採用されてきた、10本の短い縦置きスポークが廃止され、横長の楕（だ）円形スポークを縦に4カ所入れられたスリットが分断するようなデザインとなった。どこか、現行アルファードのフロントグリルを思わせる上品かつ、インパクト十分な仕上がりである。また、先代モデルはフロントコンベクションランプの形状が大きく落ち着きのあるものだったが、新型では鋭角的で細く引き締まったデザインとなっており、よりモダンなスタイルを身にまとったように感じられる。

同じように、新型アリオンのフロントマスクにも大胆な変化が見られる。こちらも2010年のマイナーチェンジから受け継いできた横長2本のスポークによるコンパクトな形状であったが、新型のそれは無数のドットパターンが網状に施されたグリルが採用され、これを大きく大胆に見せる形へと変貌している。そこには、現行クラウン・アスリートのグリルデザインにも通じる先鋭的なイメージが表現されている。また、フロントコンベクションランプからフォグラмпへ至るラインはより彫りの深いデザインとなっており、全体として押し出しの強いイメージに生まれ変わった。

ともに、1灯の光源でロービームとハイビームの切り替えが可能で、かつ車両姿勢に応じて照射軸を一定に保つオートレベルリング機能付LEDクラランスヘッドランプが標準搭載（一部グレードはハロゲンヘッドランプを採用）されており、対象となるグレードには独特の機能美も備わっている。その点も、プレミアムとアリオンに加えられた新たな視覚的イメージと言えよう。

このように、両車種の新型フロントフェイスには、トヨタが誇る上級車種の印象的なデザイン



アリオン・ディーラーメッセージ

札幌トヨタ 藻岩支店
販売課長

長沢 圭一郎さん

今回イメージを一新させて登場した新型アリオンは、安全運転支援システムが充実しています。安心・安全を求められる幅広いユーザーの方々がご納得いただけたと思います。たくさんの方々に、その良さを伝えたいですね。



Xタイプ1・8Lの通常パッケージに衝突回避支援パッケージToyota Safety Sense Cをオプション搭載したものです。新型アリオンはA18タイプのGripusパッケージ。ともに4WDバージョンである。動力系や駆動系は高い評価を得ている先代モデルのものをそのまま移行しており、その扱いやすさや快適さはユーザー諸氏のご存知の通りである。静粛性についても先代のレベルをしっかりと維持。そして、その乗り味もほぼ共通のものである。走り出して実感するのは、ハンドリングの絶妙さ。取り回しは柔らかなのに決して軽過ぎず適度な重さ。



厚感が伝わり、幅の狭い道も安定感十分の走行となる。ワインディングロードなどに乗り出せば、胸のすくような切り返しも楽しむことができる。プレミオX及びアリオンA18の1・8Lの4WDバージョンに搭載されているエンジンは、最大出力131ps/6200rpm、最大トルク16.4kgf・m/4000rpmを発生する、直列4気筒DOHC。ちなみに、FF車は最大出力143ps/6200rpm、最大トルク17.6kgf・m/4000rpm。登坂道での推進力は及第点以上で、高速走行

■セダンならではの魅力

ミニバンやSUVが好調な中、かつては主役だったセダンの立ち位置は、なかなか微妙な時代である。しかし我々一般層にとって、ちょっと頑張れば手が届く範囲にあるミドルクラスセダンの代表格であるプレミオとアリオンの実力を、今回はあらためて認識した。

同時に、ドライブが楽しく安定感にも秀でたセダンならではの魅力は、どんな時代になろうとも決して褪せることはないだろうと思いを新たにしたい。やはり、選んで間違いないクルマである。

時も迫力のある加速が味わえる。クルマ好きの大人な男性たちも、その走行性に十分納得できるだろう。ドアミラーの付け根部とリアコンビネーションランプに、エアロスタビライジングフィンと呼ばれる小さな突起がある。実はこれ、F1で蓄積された空力技術のフィードバックにより生み出されたパーツで、気流に小さな渦を発生させて車体を左右から押さえつけ、操縦安定性を確保するという優れモノ。持ち前の安定走行性をさらに高いレベルに押し上げている。クルマが安定していれば、おのずとドライバーの疲労軽減にも繋がっていると感じる。

衝突回避支援パッケージToyota Safety Sense Cが象徴するように、クルマの周辺に対する細やかな気配りが様々な機能として現れていることも新型プレミオとアリオンの魅力である。

例えば、シフトを「R」に入れると、連動機能によってドアミラー鏡面が下向きに角度を変え、リアタイヤ付近を映し出す。駐車ラインの確認も容易になり、より安全に確実な駐車が可能になる。もちろん、ナビゲーションシステムと連動したバックモニターもオプションで搭載できるので、後退が苦手という女性や高齢者がストレスを感じないケースも少なくないだろう。



プレミオ・ディーラーメッセージ

札幌トヨペット 藻岩店
営業スタッフ

渡邊 省吾さん

Toyota Safety Sense Cの有効性は、試乗していただければ実感していただけたと思います。プレミオは以前から、性能自体には大変好評価をいただいておりますので、今回のビッグマイナーチェンジによって、今まで以上に多くの方々にアピールできる一台になったと思います。



を、独自のアレンジを加えつつ受け継ごうとする意志が共通して流れているように感じられる。既存ユーザーにはよりグレードアップした姿を提供し、なおかつ高級志向のダウンサイジング層も納得させるデザインのクルマへ。そんなコンセプトをキッパリと打ち出し、見事に実現させたと言えるのではないだろうか。

■安全運転支援システムの充実

機能面で特筆すべきは、冒頭にも述べたように安全運転支援システムを標準搭載した点だ。今

回、プレミオとアリオンに採用されたのは、エスティマ、シエンタ、アクアなどにも搭載され高い評価を得ている衝突回避支援パッケージToyota Safety Sense C。レーダーと単眼カメラを併用した検知センサーと、それに基づく統合的な制御により、事故の回避や衝突被害の軽減を支援するものだ。その機能は大きく次の3つに分かれている。

まずは、広い作動域を誇るプリクラッシュセーフティシステム。

進路上の先行車を検出し、衝突が予想される場合には約15km/h〜140km/hの車速域で



警報を発して回避操作促す。その際、約30km/h〜80km/hでブレーキを踏むと、強力なブレーキアシストが作動。仮にブレーキが踏めなかった場合でも、自動ブレーキが約10km/h〜80km/hという幅の広い速度域で作動する。

次に、車線を捕捉するレーンデパーチャーアラート。

道路上の白線（黄線）をセンサーで認識し、ドライバーがウィンカー操作を行わずに車線を逸脱する可能性がある場合に、ブザーとディスプレイ表示による警報を発する。

そして最後に、オートマチックハイビーム。ハイビームとロービームの自動で切り替える仕組みで、夜間の歩行者などを早期発見することをサポート。切り替え忘れを防ぎ、手動操作の煩わしさを軽減する。

このほか、先行車の発進を知らせる走行車発進告知機能や、車庫入れなどの際に障害物の接近をブザーと表示で知らせるクリアランスソナーに、ブレーキ制御を行い障害物との接触を緩和する機能を追加したインテリジェントクリアランスソナー、後退時などに衝突し慌てたドライバーがアクセルを踏み込んだままシフトを「R」や「D」レンジへ変更した際に、注意を促しつつエンジン出力を抑えるドライブスタートコントロールなどのシステムも一部を除き標準装備。あらゆる方位から、安全運転を支援してくれる。

■インプレッション

■絶妙なハンドリング

両車は、パッケージの名称こそ異なるもののグレード構成もその装備内容も共通である。排気量は1.5L、1.8L、2.0Lの3グレードに分かれ、1.8Lには4WDと2WD（FF）が設定されている。

今回、試乗に提供されたのは、新型プレミオが