

トヨタ、コロナ4ドアセダン“プレミオ”シリーズを新発売

トヨタ自動車(株)は、コロナ4ドアセダンをフルモデルチェンジするとともに、全グレードに“プレミオ”という名称を冠し、新たにコロナプレミオシリーズとして1月12日より全国のトヨペット店(大阪地区は大阪トヨタ)を通じて一斉に発売した。

新型車は、来るべき21世紀を見据えたミディアムセダンとして、「安全・環境」に一層配慮することで社会との調和を追求するとともに、「美しさ、快適さ、楽しさ」というクルマのもつ本質的な魅力を深化させることを開発の狙いとしている。

そして、先進技術を結集することで実現した、以下の優れた特長を有する新型コロナを象徴的に示すため、スペイン語で「(優れたものに贈られる)賞」を意味する“プレミオ”を冠している。

1. ABS、運転席・助手席SRSエアバッグの全車標準装備ならびに新衝突安全ボデー“GOA”^{*}の採用などによるクラス世界トップレベルの高い安全性
2. リーンバーンエンジン搭載によるクラストップの画期的な低燃費実現ならびにリサイクルを考えた新素材の採用など環境への配慮
3. 端正なフォルムに融合した静粛でゆとりのある機能的室内空間と爽快な走行性能

※ GOA : Global Outstanding Assessment (世界トップレベルの安全性評価)



コロナ4ドアセダン プレミオE 1.8 [E-AT211-AEMEK]

【車両概要】

1. A B S、運転席・助手席 S R S エアバッグの全車標準装備ならびに

新衝突安全ボデー“GOA”の採用などによるクラス世界トップレベルの高い安全性

(1) 予防安全

▷視認性の向上や優れた緊急回避運動性能の確保。

- ・トランク面やリヤおよびサイドの窓下線引き下げにより視認性を向上させるとともに、車両の大きさが把握しやすいボデー形状を採用
- ・A B Sを全車に標準装備
- ・シャシー性能の向上により優れた緊急回避運動性能を実現

(2) 衝突安全

▷衝撃吸収ボデー・高強度キャビンからなる新衝突安全ボデー“GOA”による客室空間の確保に加え、シートベルトやS R S エアバッグなどの装備により乗員への衝撃を緩和し、クラス世界トップレベルの衝突安全性能を実現。

- ・ボデー構造部材の合理的設計により、オフセット前面衝突や側面衝突など様々な方向からの衝撃に対する衝撃吸収性能を高めるとともに、高強度キャビンにより客室空間を保持

これにより、日本の安全基準や将来の欧州40%ラップオフセット前面衝突基準および側面衝突基準（欧州で'98年10月より新型車に適用予定）などはもとより、独自に設定したより厳しい目標に対応

- ・運転席・助手席S R S エアバッグを全車に標準装備
- ・リヤ中央席を含む全席にE L R付3点式シートベルトを採用
- ・上下調整式リヤヘッドレストを全車に標準装備

2. リーンバーンエンジン搭載によるクラストップの画期的な低燃費実現ならびに

リサイクルを考えた新素材の採用など環境への配慮

(1) 低燃費

- ・1.6ℓ（4A-FE型）と1.8ℓ（7A-FE型）エンジンに、NO_x吸蔵還元型三元触媒を用いた最新のリーンバーンシステムを新採用、ECT-E（電子制御フレックスロックアップ付4速オートマチック）の搭載とあいまって、オートマチック車では従来型に比べ25%以上の燃費向上となるクラストップの低燃費（1.6ℓ、1.8ℓ：15.6km/ℓ〔10・15モード走行〕）を実現

(2) リサイクル

- ・リサイクル時の解体作業性を踏まえ、バンパーなど大物樹脂部品の締付箇所を削減
- ・優れた性能をもち、世界初のリサイクル技術により使用済み車両のシュレッダーダストから再生した防音材R S P P（Recycled Sound-Proof Products）を新採用

(3) その他

- ・ターボチャージャーを新搭載したディーゼルエンジンは、燃料噴射量を過給圧に応じて制御することで黒煙の排出量を一層低減

3. 端正なフォルムに融合した静粛でゆとりのある機能的室内空間と爽快な走行性能

(1) エクステリア

▷張りのある面とシャープなラインを融合させ、端正なフォルムを実現。

- ・彫りの深いフードレリーフから続く押し出し感のあるグリルを中心に、きりっとした表情の細型ヘッドランプを配置した硬質で个性的なイメージのフロントビュー
- ・伸びやかでクリーンな印象のキャビンをもつサイドビュー
- ・リヤフェンダーを絞り込むとともに細型コンビネーションランプを採用したスマートなリヤビュー

(2) インテリア

▷好評のパッケージをさらに洗練した一段とゆとりある居住性、優れた静粛性を実現するとともに、便利な各種装備の全車標準設定など、機能性をさらに追求。

- ・センター部を前方に傾斜させ上面を低くおさえることで開放感を高めたインストルメントパネル
- ・エネルギー吸収材を内蔵しながらも大容量のポケットを備えたドアトリム
- ・フロントピラー角度をたてることでヘッドクリアランスを拡大
- ・カップホルダーの増設や灰皿位置の変更により使用性を向上
- ・高弾性パッド材を採用した優れた座り心地のシート
- ・チルトステアリング、電動格納式ドアミラー、パワーウィンドウ、電気式ドアロック、UV & ソーラーカットガラス、時間調整ウォッシャー連動間欠ワイパー（車速感応可変式）など各種装備を全車に標準で設定
- ・エンジンやタイヤなどの音源から発生する振動・騒音の低減とともに、ボデーの振動特性の改良、制振材・吸遮音材の効果的な配置などを行うことで、静粛性を飛躍的に向上

(3) パフォーマンス

▷実用域で扱いやすい動力性能と、優れた操縦性・走行安定性により運転して爽快な走行性能を実現。

- ・4A-FE型および7A-FE型ガソリンエンジンは、リーンバーンシステムを搭載しながら、吸気系の改良などにより低中速域でのトルクを高め力強い加速性能を実現するなど、実用域で扱いやすく滑らかな走りを実現
- ・ディーゼルエンジンは、新たに小型で高効率なターボチャージャーを搭載し動力性能を飛躍的に向上
- ・3S-FE型は、吸気系、燃焼室の改良により低中速域でのトルクを高めるとともに、運動部品の軽量化により燃費を向上しつつ振動・騒音を低減

〔搭載エンジンの主要諸元〕

	エンジン	駆動	排気量 (cc)	最高出力 (PS/rpm)	最大トルク (kg・m/rpm)	10・15モード走行燃費 (km/ℓ)	
						マニュアル	オートマチック
ガソリン	4A-FE	FF	1,587	105/5,600	14.2/4,400	18.0	15.6
	7A-FE		1,762	115/5,400	15.8/2,800	18.0	15.6
	3S-FE	FF	1,998	140/6,000	19.0/4,400	—	13.0
		4WD	1,998	135/6,000	18.5/4,400	12.4	11.0
ディーゼル	2C-T	FF	1,974	88/4,000	18.0/2,200	(31.8)	(27.0)
		4WD	1,974	88/4,000	18.0/2,200	(25.0)	—

() 60km/h 定地走行の値

- ・サスペンションは、従来から好評のストラット式の4輪独立懸架を採用しつつ、ジオメトリーを変更（4WDは除く）
- フロントはカスター角を大きくすることで直進安定性やステアリングの手応えを向上させ、リヤはロアアームの配置を変更し旋回時の車両姿勢の変化を抑えることで、一段と高いレベルの乗り心地と操縦性・走行安定性を実現

【販売概要】

1. 販売店 全国のトヨペット店（大阪地区は大阪トヨタ）
2. 月販目標台数 6,000台
3. 店頭発表会 1月20日(土)、21日(日)

【メーカー希望小売価格】

(消費税は含まず、単位：千円)

グレード	駆動	エンジン	トランスミッション	東京	名古屋	大阪
プレミオ	FF	4A-FE (1.6ℓガソリン) (リーンバーン)	5速マニュアル*1	1,547	1,542	1,547
Cパッケージ装着車				1,577	1,572	1,577
プレミオE		7A-FE (1.8ℓガソリン) (リーンバーン)	ECT-S	1,657	1,652	1,657
Lパッケージ装着車				1,773	1,768	1,773
プレミオG		3S-FE (2.0ℓガソリン)	ECT-S	1,956	1,951	1,956
プレミオ		2C-T (2.0ℓ) (ディーゼルトターボ)	5速マニュアル*2	1,707	1,702	1,707
Cパッケージ装着車	1,737			1,732	1,737	
プレミオE	4WD	3S-FE (2.0ℓガソリン)	5速マニュアル*3	1,940	1,935	1,940
Lパッケージ装着車				2,056	2,051	2,056
プレミオ		2C-T (2.0ℓ) (ディーゼルトターボ)	5速マニュアル	1,950	1,945	1,950
Cパッケージ装着車				1,980	1,975	1,980

◎

◎：掲載写真

- *1 ECT-E（電子制御フレックスロックアップ付4速オートマチック）車は103千円高。
- *2 2ウェイOD付4速オートマチック車は75千円高。
- *3 ECT-S（電子制御式4速オートマチック〔スポーツ〕）車は99千円高。

以上