

トヨタ、
カーリーナEDをフルモデルチェンジ
同時にコロナEXiV（エクシヴ）を新発売

ハイセンスなライフスタイルの象徴

—— スタイリッシュ 4 ドアハードトップのトレンドセッター登場 ——

トヨタ自動車(株)は、4 ドアハードトップ カーリーナEDをフルモデルチェンジするとともに、新たに4 ドアハードトップ コロナEXiV (Extra impressive の略、際だって印象的な意) を設定し、9月6日よりカーリーナEDは全国のトヨタ店、コロナEXiVは全国のトヨペット店を通じて、一斉に発売した。

新型カーリーナEDおよび新設定コロナEXiVは、現代人の行動的で幅広い生活シーンに適應できる4 ドア車のメリットを活かしながら、「ファッションブルで個性的なハードトップの創造」を基本コンセプトとして開発したものである。

開発の主な狙いは次のとおり、

1. 「洗練された おしゃれ感覚」をテーマとし、2 車種それぞれに個性豊かなスタイルの創造
2. ハイセンスなライフスタイルを演出するハイパフォーマンスの実現
3. 質の高い時間を提供する室内空間の実現

この狙いのもとに開発された新型カーリーナED、コロナEXiVの主な特長は次のとおりである。

1. スタイリング

2車種それぞれに専用のボデーを採用し、おのおのオリジナリティの高いデザイン・アイデンティティを確立している。

カリーナED ファッショナブルなヤングアダルトの感性にフィット する4ドアハードトップ

「エキサイティング ドレッシー 第2世代」をテーマに、先進感・高品質感を加味した若々しく流麗なフォルムとしている。

シャープなキャラクターラインにより緊張感を強く表現した先鋭的台形フォルムのロアボデーに、球面形状にラウンドしたグリーンハウスを融合させた、スタイリッシュな4ドアハードトップとしている。



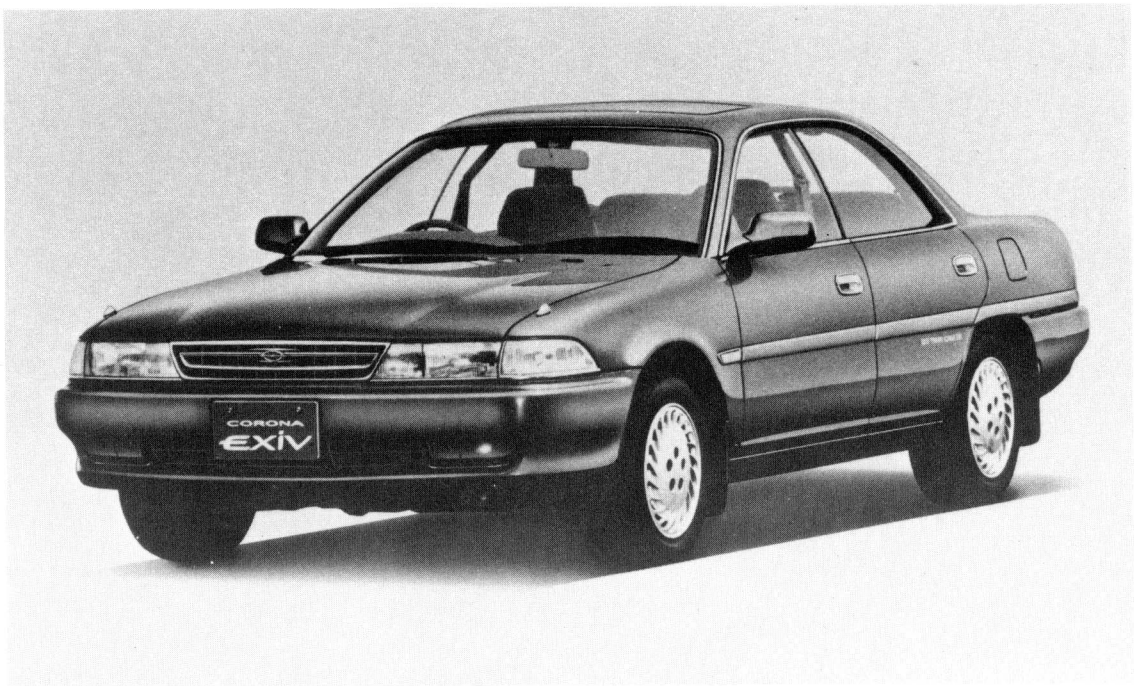
カリーナED Gリミテッド (E-ST183-CTMVF) '89.9

コロナEXiV 自分の世界を大切にする人の気品ある

4ドアハードトップ

「低く、長く、伸びやかな」をテーマとして、若々しい動感の中に気品と落ち着きのあるエレガントなフォルムとしている。

艶やかでボリューム感のあるフロントビューや流れるようなサイドビュー、またオリジナリティあふれるリヤビューなど、ニューブランドの新鮮な印象を大切にしたいスタイリッシュな4ドアハードトップとしている。



コロナEXiV TR-G (E-ST183-ATMVF) '89.9

2. 車両基本性能

(1) エンジン

新 3 S-G E型エンジン (スポーティツインカム 4気筒2.0ℓ)

新しい可変吸気機構の採用やステンレスパイプ エキゾースト マニホールドの新採用、また無鉛プレミアムガソリン仕様などにより、低速から高速まで全回転域にわたる高出力・高トルクを実現、最高出力165馬力（従来型比+25馬力）、最大トルク19.5kg・m（従来型比+2.0kg・m）と大幅に性能を向上させている。

新 3 S-F E型エンジン (ハイメカツインカム 4気筒2.0ℓ)

燃焼室形状の改良やバルブタイミングの見直しなどにより出力の向上を図り、最大出力125馬力（従来型比+5馬力）としている。

この他、従来より常用回転域での高トルクに定評のある4 S-F i型エンジン（ハイメカツインカム 4気筒1.8ℓ）を加え、強力なツインカム16バルブのエンジンラインアップとしている。

(2) シャシー

世界初 デュアルモード4WS

世界で初めて、ドライバーの好みに応じて「スポーツ」と「ノーマル」の操舵特性を選択できるデュアルモードの車速感応型電子制御4WSを採用している。

この4WS（4 Wheel Steering：4輪操舵）は、車速の要素も加え前輪の操舵角に応じて後輪の操舵角を制御（低速時には前後輪逆方向操舵、高速時には前後輪同方向操舵）するもので、小回りの良さ、きびきびしたハンドリング、高速走行時の優れた安定性を実現している。

デュアルモードのうち、特に「スポーツ」モードは、ハンドリング特性をよりシャープな切れ味とし、一層軽快な走行を楽しむことができるものとしている。

さらに、4WSでの車両後退がやりにくいとの評価が一部にあることを考慮し、車両後退時の4WSキャンセル機構も採用している。

足廻りは、世界的に評価の高いトヨタのFF技術を結集し、ハイレベルの操縦性・走行安定性と乗り心地を実現した**新設計のストラット式4輪独立懸架**としている。

また、滑りやすい路面での制動時に威力を発揮する**4輪ABS（アンチロック ブレーキ システム）**を2.0ℓエンジン搭載車に設定している。

(3) 室内空間 …… 新機構・新装備

世界初 メカニカルセンシング SRS(*) エアバッグ

シートベルトの補助拘束装置、特に前面衝突時の顔面保護を狙いとして、世界で初めてメカニカルセンシング機構を採用し、構成部品をすべてステアリングホイールパッド内に納めコンパクトな設計としたエアバッグシステムを設定している。

これは、センサーが一定以上の衝撃を感知するとセンサーと連動した点火ピンが射出され、点火剤に着火しガスを発生させることにより、瞬時にバッグが膨張してドライバーを受け止め衝撃力を緩和できるものとなっている。

(* SRS : Supplemental Restraint System 補助拘束装置)

トヨタ スーパー ライブ サウンド システム

CD世代をリードする迫力ある車室サウンドを実現するため、トヨタスーパー ライブ サウンド システムの第1弾として10スピーカー・6アンプシステムのカーリーナED スーパー ライブ サウンド システムおよびコロナEXiV スーパー ライブ サウンド システムを採用している。

これは、原音を忠実に再生することを狙いとして、車室内の音場を徹底的に解析し、スピーカーの材質・形状・大きさはもとよりボデーとの総合的な最適化を図り、6アンプ総合最大出力220Wのパワーを活かし、音楽ソースのもつダイナミックレンジを完璧に表現する迫力あるライブな重低音とクリアで心地良い中高音の再生を実現している。

その他、新型カーリーナE D および新設定コロナE X i Vに採用した主な新機構・新装備は次のとおり

<p>オートチルト アウエイステアリング</p>	<p>従来のチルトステアリングに、キーを抜くと自動的にチルトアップしロックする機能を追加。乗降性をさらに向上。</p>
<p>ダイバーシティアンテナ</p>	<p>FM放送をより良く受信するために、リヤウインドウ面の上部と下部にアンテナを設け、常に良い受信感度を得られるようにしている。</p>
<p>ワイヤレスドアロック</p>	<p>キー・プレートのスイッチ操作により、離れたところからドアのロック・アンロックが可能。</p>
<p>リヤセラミック サンシェード</p>	<p>リヤ席のサンシェード。スポーティ感も創出。</p>
<p>LEDハイマウント ストップランプ</p>	<p>スポイラー装着時のファッションブル感向上。安全面での機能性も追求。</p>

【車 両 概 要】

1. スタイリング

▷90年代のカースタイリングをリードする新しい趣味性を表現し、ファッション・センスにこだわりをもつ人の個性を一段とひきたたせる4ドアハードトップのイメージを創造。

▷カーリーナED、コロナEXiVそれぞれに専用のボデーを採用し、おのおのオリジナリティの高いデザイン・アイデンティティを確立している。

▷カーリーナEDは、ファッションナブルなヤングアダルトの感性にフィットする、若々しく流麗なフォルムとしている。

① 量産4ドアとしては世界で最も低い車高(1,315mm)を実現したワイド & ローの低重心スタイル。

② サイドビューは、バンパー・カラードサイドプロテクションモール・ランプ類をボデー全体のフォルムにインテグレートした先鋭的台形フォルムのロアボデーに、球面形状のグリーンハウスを融合させ、安定した走りを予感させる先進的で躍動感あるフォルムとしている。また、ボデーカラーの映える艶やかで張りのあるボデーサイド面に、幅・断面に変化をつけたプロテクションモールによりシャープなキャラクターラインをつくりあげている。

③ フロントビューは、プレスラインを無くした滑らかで張りのあるフードや、フード先端からバンパー下端まで一体的にスラントさせた個性的なノーズ形状により、スペシャルティ感を強調。

④ リヤビューは、ラゲージからバンパー下端まで一体感をだしながら前傾させ動感を表現。

また、横一文字・二重レンズのリヤコンビネーションランプは、カーリーナEDのアイデンティティを残しながら、機能的ですっきりしたデザインとしている。

▷コロナEXiVは、コロナシリーズのスペシャルティバージョンとして、
優美な中にも力強さを感じさせるフォルムを創造。

- ① 張りのある流麗な曲面フォルムを採用し、洗練度の高い美しいプロポーションを実現。
- ② サイドビューは、「低く、長く、伸びやかな」をテーマとして、若々しい動感の中にも気品と落ち着きのあるシルエットとし、フェンダーラインのしなやかな勢いや艶やかでおおらかなボデーサイド面などにより、エレガントなムードを演出。
- ③ フロントビューは、コロナシリーズのアイデンティティをおりこみながら、張りのある力強いフードと薄型でおおらかにラウンドしたヘッドランプとコーナーリングランプの構成など、個性ある存在感を表現。
- ④ リヤビューは、上下二分割・横一文字のリヤコンビネーションランプでワイド感を、また二重レンズの採用により立体感を表現するとともに、ディテールデザインでコロナEXiVのスペシャルティ感を表現。

2. インテリア

▷アーチドシェイプのメーターフードやセーフティパッドの形に沿って配置したピアノタッチのプッシュ式ヒーターコントロールスイッチなど、ドライバー席はスペシャルティ感を前面にだした演出。

▷グレードに応じてスポーツシートとラグジュアリーシートを設定。

スポーツシートは、ヘッドレストを小型化し室内の圧迫感をなくすとともにシートバックと一体感あるデザインとした他、シートクッションのクッション部とサイド部を分離し乗り心地を向上させている。

ラグジュアリーシートは、カーリーナED、コロナEXiVそれぞれ独自のヘッドレストを採用、シート全体はシンプルな中に表皮材を活かしたおおらかな縫製デザインにより優美な高級感を表現するとともに、心地よいホールド感あるものとしている。

▷ インstrumentパネルからドアトリム、センターコンソールへと続くラインは、人を柔らかく包み込む流麗なローウエストラウンディッシュフォルムとし、室内全体は継目を少なくし優美に流れるキャラクターラインで構成し、すっきりした造形としている。

3. エンジン

▷ 低速から高速まで全回転域にわたり高出力・高トルクを実現した新**3 S-G E**型エンジン（スポーティツインカム 4気筒**2.0ℓ**）と出力の向上を図った新**3 S-F E**型エンジン（ハイメカツインカム 4気筒**2.0ℓ**）および従来より常用回転域での高トルクに定評のある**4 S-F i**型エンジン（ハイメカツインカム 4気筒**1.8ℓ**）によるオールツインカム**16**バルブのエンジンラインアップとしている。

▷ **3 S-G E**型エンジンは、新しい可変吸気機構の採用やステンレスパイプエキゾースト マニホールドの新採用、また無鉛プレミアムガソリン仕様などにより、最大出力**165ps/6,800rpm**（従来型比+**25ps**）、最大トルク**19.5kg・m/4,800rpm**（従来型比+**2.0kg・m**）と、性能を大幅に向上させている。

▷ 新採用の可変吸気機構は、従来のサージタンクに加え、インテーク マニホールド途中に開孔する第2サージタンク（下流側）を新設し、第2サージタンクに通じる各気筒用通路に設けた吸気制御バルブを高回転域では開いて実質の吸気管長を短く、低回転域では閉じて実質の吸気管長を長くして、吸気慣性効果を積極的に利用し、低速から高速まで全回転域にわたり高出力・高トルクを得られるようにしている。

▷ **3 S-F E**型エンジンは、燃焼室形状の改良やバルブタイミングの見直しなどにより、出力の向上を図り、最高出力**125ps/5,600rpm**（従来型比+**5 ps**）としている。

項目	種類	ハイメカツインカム		
	型式	3S-GE	3S-FE	4S-Fi
排気量 (cc)		1,998	1,998	1,838
弁機構		DOHC16バルブ	DOHC16バルブ	DOHC16バルブ
最高出力 (ネット、ps/rpm)		165/6,800	125/5,600	105/5,600
最大トルク (ネット、kg・m/rpm)		19.5/4,800	17.2/4,400	15.2/2,800
使用燃料		無鉛プレミアムガソリン	無鉛ガソリン	無鉛ガソリン

4. シャシー・ドライブトレイン

▷ヨーロッパをはじめ世界的に評価の高いトヨタのFF技術を結集し、ジオメトリー（寸法・配置）から構成部品にいたるまで全面的に新設計したストラット式4輪独立懸架としている。

フロントサスペンションはフォアラウフ（キングピン軸に対して車軸を前に出すこと）の採用や最適なまで距離を縮めたキングピンオフセットなどにより、発進・加速時の操舵トルク変化を極力小さくし操舵フィーリングの向上を重点に開発、リヤサスペンションは2本のサスペンションアームにボールブッシュを採用したことや大きいロアアーム前後のスパンなどサスペンション剛性向上を主眼に開発し、ハイレベルな直進安定性、旋回性能、乗り心地を実現している。

▷新開発のデュアルモード4WS（世界初）は、ドライバーのハンドリングに忠実な特性を重視した車速感应型電子制御4WSをベースに、「ノーマル」と「スポーツ」の2つのモードを選択できるデュアルモードとし、ドライバーの好みに応じたハンドリング特性を楽しむことができるものとしている。

前後輪の操舵は、基本的には車速と前輪の操舵角に応じて後輪の操舵角を制御するもので、低速時には前後輪逆方向操舵（逆位相）、高速時には前後輪同方向操舵（同位相）としている。（後輪最大舵角は5.0度）

これにより、低速時には最小回転半径がさらに小さくなり（4.7m 2WS比-0.5m）、取り回しが一層向上したのをはじめ、高速時にはレーンチェンジ、コーナーリングなどでの応答レスポンスが飛躍的に向上し、車との一体感が一層顕著なきびきびした運動性能を実現している。

デュアルモードのうち「スポーツ」モードは、逆位相から同位相への移行車速を高め設定し、「ノーマル」モードよりシャープなハンドリング特性としたもので、一層軽快な走行を可能としている。

また、車両後退時に2WS（前輪操舵のみ）の方が使いやすい状況も考慮し、4WSキャンセル機構も採用している。

▷滑りやすい路面での制動時に、車両の安定性と操縦性に威力を発揮する4輪ABSを2.0ℓエンジン搭載車全車に設定している。

▷オートマチックトランスミッション車全車に、オイルの流れの厳密な数値解析により高トルク変換比と世界最高レベルの伝達効率を実現したスーパーフロートルクコンバーターを採用している。

また、3S-GE型エンジン搭載車のオートマチックトランスミッション車には、トランスミッションとエンジンの総合制御を行なう新開発のECT-Sを採用、エンジン出力の最適総合制御により、滑らかな変速フィーリングと走りを実現している。

5. ボデー

▷シャシーの性能を十分に発揮させるため、ボデー構造を徹底的に研究し、骨格系結合部の重点補強や高張力鋼板の効果的採用により、剛性の高い軽量のユニット構造ボデーを造り上げている。

▷エンジン・駆動系からの振動・騒音を遮断するために、ダッシュパネル、フロントフロアトンネル部、ホイールハウスイナーにサンドイッチ鋼板を重点的に採用、またフロアにはアスファルトシート上部に粘弾性層を設けて樹脂シートをかぶせた樹脂拘束層付アスファルトシートを採用し振動・騒音を大幅に低減している。

▷ボデー表面の段差およびボデーパネル間のすきまを極力小さくしたボデー形状とすることにより、洗練された美しい外観を実現すると同時に風切り音を大幅に低減している。

6. 新機構・新装備

(1) メカニカルセンシング SRS エアバッグ (世界初)

▷シートベルトの補助拘束装置、特に前面衝突時の顔面保護を狙いとして、世界で初めてメカニカルセンシング機構を採用したエアバッグシステムを設定している。

このシステムは、センサー、インフレーター (ガス発生器)、バッグなど一連の構成部品を全てステアリングホイールのパッド内に納めたコンパクトな設計とし、車両の衝突時にセンサー内部の衝撃感知ボールのストロークが一定量以上になると、それと連動した点火ピンが射出され、インフレーターの点火剤に衝突した時のエネルギーで着火、ガスを発生させるものである。衝撃を感知して瞬時にバッグが膨張しドライバーを受け止め衝撃を緩和する仕組みとなっている。

(2) トヨタ スーパー ライブ サウンド システム

▷CDなど音楽ソースの高度化に対応して、原音を忠実に再生するオーディオシステムとして、50Hzでの重低音から15KHzでの高域までフラットに再生可能なトヨタ スーパー ライブ サウンド システムを完成し、その第1弾として10スピーカー・6アンプシステムを採用している。

10スピーカー・6アンプシステムは、車室内の音場を徹底的に解析し、大容量パワーアンプ (総合最大出力220W) を活かし、音楽ソースのもつダイナミックレンジを十分にカバーするため、スピーカーの材質・形状・大きさはもとよりボデーとの総合的な最適化を図ったフロント3ウェイ、リヤ2ウェイ (左右で10スピーカー) のスピーカーシステムである。

- ① 直径20cm大口径ウーハー……コーン面の分割共振をおさえるナイロン系
 (フロントドアトリム) フィルム・ラミネートコーン紙を採用すると
 ともに耐振幅・リニアリティを向上させる
 2重ダンパーを採用。
 ドア内容積をスピーカーボックスとしたドア
 一体構造設計とし、ウーハー取付け部に専用
 バッフル板を採用した他、ドアパネル開口部
 を専用パネルで閉じて密閉性を高め、迫力あ
 る重低音再生を実現。
 また、この大口径ウーハーに専用58Wパワー
 アンプを設定している。
- ② 直径12cmスクーカー……曲げ剛性の高いキチン質含有コーン紙を採用
 (インストルメントパネルドア両サイド) し、分割共振をおさえ、スムーズな高域特性
 を実現。さらに、OFCボイスコイルを採用
 し、音の透明感を大幅に向上させている。
- ③ 直径2.5cmツイーター……周波数特性をフラットにする磁性流体使用の
 (フロント:ドアミラーブラケット部) セミハードドーム型ツイーターをフロント、
 (リヤ:パッケージトレイ) リヤともに採用。小型で高性能な高域専用
 ツイーターで、ワイドな指向性をもたせてい
 る。広域帯で透明感があり、セミハード特有
 の切れ味、鋭い高域を再生。
- ④ 直径16cmフルレンジ……密度勾配をもたせたコーン紙の採用により、
 (リヤパッケージトレイ) レスポンスが良く歪みの少ない中高域再生を
 実現。

以 上

<カーリーナED・コロナEXiV>

◎メーカー希望小売価格（消費税は含まず）

（応急タイヤ、標準工具一式、単位：千円）

車種	グレード	エンジン	ミッション	東京	名古屋	大阪
カーリーナED	F	4S-Fi	5M/T	1,350	1,345	1,350
	X	4S-Fi	5M/T	1,532	1,527	1,532
	X	3S-FE	5M/T	1,645	1,640	1,645
	S (4WS標準)	4S-Fi	5M/T	1,558	1,553	1,558
	Sリミテッド (4WS標準)	3S-FE	5M/T	1,686	1,681	1,686
	Gリミテッド (4WS標準)	3S-GE	5M/T	1,975	1,970	1,975
コロナEXiV	FG	4S-Fi	5M/T	1,350	1,345	1,350
	FE	4S-Fi	5M/T	1,522	1,517	1,522
	FE	3S-FE	5M/T	1,630	1,625	1,630
	TR (4WS標準)	4S-Fi	5M/T	1,553	1,548	1,553
	TR (4WS標準)	3S-FE	5M/T	1,666	1,661	1,666
	TR-G (4WS標準)	3S-GE	5M/T	1,960	1,955	1,960

◎掲載写真
(除くオプション)

◎掲載写真
(除くオプション)

(注) 2ウェイOD付4速フルオートマチックトランスミッション車は、5速マニュアルトランスミッション車に対して75千円高。

ECT-S車は、5速マニュアルトランスミッション車に対して93千円高。

2WS車(4WSレスオプション)は、4WS標準車に比べ90千円安。