

トヨタ、カローラをフルモデルチェンジ

— N C V (New Century Value) を開発テーマに一新 —

トヨタ自動車(株)は、カローラおよびカローラ ワゴンをフルモデルチェンジするとともに、カローラ ワゴンは車名をカローラ フィールダー^{*1}と改め、本日より全国のトヨタカローラ店を通じて発売する。

カローラは、国内では全乗用車車名別ランキングで31年連続ベストセラーを達成(1969年～1999年)するとともに、海外においても世界140ヶ国以上で販売されるなど、常に時代要請を先取したクルマづくりにより、20世紀を代表する乗用車として多くの人々に支持されている。

新型車は、N C V (New Century Value) すなわち新世紀のクルマの価値の在り方を、本質的な価値である機能性の進化や社会要請への対応はもとより、「快適性、スタイルの美しさ、走る楽しさといった、豊かな新世紀が求める感性に応える性能・品質を、誰もが享受できること」と位置づけ、開発している。

具体的には、プラットフォームをはじめ、エンジン、トランスミッション、サスペンション、4WDシステムといった主要コンポーネントを一新し、社会との調和を追求したコンパクトサイズの中で、ミディアムクラスの居住性と流麗で美しいスタイリングを高次元で両立したうえ、走行性能、安全・環境性能を進化させたほか、クラスを超えた高い品質を実現。

いわばパッケージ、スタイル、基本性能、品質の全てにおいて21世紀グローバルスタンダードを提示し、さらに、価格を抑え魅力を高めている。

【New Century Valueの提示】

1. クラス概念を破る、パッケージ、スタイル、品質

- ・コンパクトサイズでミディアムクラスに匹敵するゆとりの室内空間を確保した画期的なパッケージと、流麗で永続性のあるスタイルの両立
- ・ミディアムクラスの上級車に匹敵する高い品質の実現

2. 誰もが味わえる、質の高い走り

- ・ガソリン車を全てV V T - i ^{*2}付エンジンとし、高い動力性能を確保
- ・スポーツ走行を追求し、カローラ フィールダーに1.8ℓ V V T L - i ^{*3}エンジン搭載車を新設定

3. 新世紀が求める、環境・安全性能

- ・各エンジンともクラストップレベルの優れた低燃費を実現したほか、平成12年基準排出ガス25%低減レベルのローエミッションを達成
- ・ブレーキ性能を大幅に高めるとともに、画期的な車両安定性制御システムV S C ^{*4}を設定したほか、最新の衝突安全ボディG O A ^{*5}とするなど、高い安全性を確保

* 1 フィールダー (FIELDER) : フィールドに出て遊ぶ人 (のためのクルマ) の意味を持たせた造語

* 2 V V T - i : Variable Valve Timing-intelligent (連続可変バルブタイミング機構)

* 3 V V T L - i : Variable Valve Timing&Lift-intelligent
(連続可変バルブタイミング&可変リフト機構)

* 4 V S C : Vehicle Stability Control (車両安定性制御システム)

* 5 G O A : Global Outstanding Assessment (世界トップレベルの安全性評価)



カローラ 1.5G [TA-NZE121-AEMEK]
＜オプション装着車＞



カローラ フィールダー 1.8S [TA-ZZE122G-AWMEK]
＜オプション装着車＞

【車両概要】

1. 画期的なパッケージと流麗で永続性のあるスタイルを両立したうえ、高い品質を実現

ミディアムクラスに匹敵する室内スペース、クラスを超えた高い品質を実現すると同時に、全高を高くしながらも背の高さを感じさせない流麗で永続性のあるスタイリングを創出

(1) パッケージ

- ・ロングホイールベースの採用、乗降性に優れた高めの着座ポイントの設定、そして十分な室内高により、ミディアムクラスに匹敵するゆとりの頭、肩周りスペースや広いレッグスペースを実現しながら、ピラーの立ち上がり位置を前後方向に広くとることで、背の高さを感じさせない流麗なセダン、ワゴンスタイリングを創出
- ・ゆとりある居住空間に加え、ゴルフバッグが4セット収納可能な大容量のラゲージスペースを確保しながら前後のオーバーハングを極力抑えることで、最小回転半径4.9mの優れた取り回し性を確保

[車両寸法 等 <1.5ℓ FF車>]

単位：mm

全長	4,365 ^{*1}	室内長	1,915 ^{*3}
全幅	1,695	室内幅	1,430
全高	1,470 ^{*2}	室内高	1,230
ホイールベース	2,600	着座ポイント (地上高)	前席 550 後席 560
トレッド	前後 1,490 後 1,470	前席着座ポイントから後席 着座ポイントまでの距離	885
最小回転半径 (m)	4.9		

* 1：ワゴンは4,385mm * 2：ワゴンは1,475mm * 3：ワゴンは1,900mm

(2) エクステリアデザイン

- ・ロングホイールベース、ビッグキャビンの先進的パッケージを活かしながら、NCVの文字をモチーフとしたシンボルマーク(除くアシスタパッケージ)を強調する特徴的なフード形状やグリップタイプのドアハンドルの採用により、車格感を高めつつ、永続性のある質感の高いデザインを追求
- ・セダンは、前後ピラーに骨太感をもたせ、あわせて厚みのある豊かなドア断面を採用し塊感を強調するとともに、ピラーの立ち上がり位置を前後方向に広くとり前後ピラーの傾きを寝かせることで背の高さを感じさせない流麗な3ボックススタイルを創出
- ・ワゴンは、リヤクォーターピラーを立てつつ、ルーフとベルトラインを長くとりユーティリティスペースに優れた伸びやかなサイドシルエットを表現

(3) インテリアデザイン

- ・上下ツートーンカラーのインストルメントパネルは、穏やかにカーブしながらドアトリムへと連なる情感あふれる造形により、広がり感を演出したほか、センターコンソール部の幅を広くとりワイド感を表現
- ・上質なシート、トリム表皮材の設定に加え、木目調ならびにメタル調パネルの設定により、高級感、スポーティ感を演出

(4) 品質

- ・部品間の隙間の縮小や面一性の向上のほか、操作フィーリングにも細かな配慮を施し、ミディアムクラスの上級車に匹敵する高い品質を実現
- ・外観においてはフード、グリル、バンパー、ボディ間の隙間を従来型に比べ半減し品質感を向上
- ・室内においてはインストルメントパネル、オーディオ、レジスター間などの部品間の隙間を極力小さくし、また面一性を高めたほか、ヒーターコントロールパネルのスイッチ類やレジスターの操作性の向上に加え、グローブボックスの開閉機構にエアダンパーを採用し、上品な作動フィーリングを提供

(5) 充実した各種装備、機構

- ・標準メーターのほか、夜間文字板面を発光させ文字や指針が影として見えるシルエットメーターや視認性に優れ高級感あるオプティロンメーターをグレードによってそれぞれ設定
 - ・インストルメントパネルセンター上方の見やすい位置にナビゲーションやオーディオおよびヒーターコントロールパネルを設定したほか、メーターや各操作系の文字の大きさ、字体、色を工夫し運転時の視認性、操作性に配慮
 - ・花粉などを除去するクリーンエアフィルターに加え、悪臭を低減する脱臭フィルターも一部グレードに設定
 - ・ワゴンのリヤシートは、シートバックとシートクッションをともに分割して可倒、引き起こしを可能とし搭載物に応じたフレキシブルな使い方ができるほか、リクライニング機構を新設定
- またワゴンの助手席には、シートバックを倒すとテーブルとして使える機能を新設定

2. 質の高い走りの実現

ガソリンエンジンは全て、回転と負荷に応じて吸気バルブタイミングを最適に制御する VVT-i 付に一新するとともに、プラットフォームをはじめトランスミッション、サスペンション、パワーステアリング、4WD システムといった主要コンポーネントを全て新設計することで、質の高い走りを実現

(1) エンジン

① 1.8ℓ ガソリン VVT-i (BEAMS* 1ZZ-FE)

- VVT-i や、斜めスキッシュ燃焼室・高圧縮比(10.0)などによる燃焼改善、摩擦損失の低減により低中速での扱いやすさと俊敏な加速を両立。さらに、アルミブロックやオイルポンプの小型化などによる軽量・コンパクト化により低燃費にも寄与

② 1.8ℓ ガソリン VVT-i (BEAMS 2ZZ-GE)

- 吸気バルブタイミングの連続可変に加え、吸・排気バルブのリフト量も制御する VVT-i 技術を導入するとともに、高剛性アルミブロックの採用、ショートストローク、大径バルブ、高圧縮比(11.5)などにより、高回転、高出力とすることでスポーツワゴンにふさわしい優れた動力性能を実現

③ 1.5ℓ ガソリン VVT-i (BEAMS 1NZ-FE) および

1.3ℓ ガソリン VVT-i (BEAMS 2NZ-FE)

- VVT-i やオフセットクランク、ロングポートインテークマニホールドの採用により実用域を中心にトルクフルな走りと低燃費を両立。さらに、アルミブロックの採用や吸排気系に樹脂やステンレスを採用することで、両エンジンともクラス最軽量となる質量を実現し低燃費にも寄与

* BEAMS : Breakthrough Engine with Advanced Mechanism System
(先進機構を備えた画期的エンジン)

		排気量 (cc)	駆動	最高出力 (kW/rpm)	最大トルク (N・m/rpm)	10・15モード走行燃費 (km/ℓ)	
						マニュアル車	オートマチック車
ガ ソ リ ン	1ZZ-FE	1,794	FF	100(136PS)/6,000	171(17.4kg・m)/4,200	15.2 (ワゴンのみ)	15.0
			4WD	92(125PS)/6,000	161(16.4kg・m)/4,200	—	13.4
	2ZZ-GE	1,795	FF	140(190PS)/7,600	180(18.4kg・m)/6,800	13.0 (ワゴンのみ)	12.0 (ワゴンのみ)
	1NZ-FE	1,496	FF	81(110PS)/6,000	143(14.6kg・m)/4,200	18.0* ¹	16.6
			4WD	77(105PS)/6,000	138(14.1kg・m)/4,200	—	14.4
ディー ゼル	2NZ-FE	1,298	FF	65(88PS)/6,000	123(12.5kg・m)/4,400	20.0* ² (セダンのみ)	17.0 (セダンのみ)
	3C-E	2,184	FF	58(79PS)/4,400	147(15.0kg・m)/2,400	18.2 (セダンのみ)	14.8

* 1 : 車両重量1,010kg以下の場合19.4km/ℓ

* 2 : 車両重量1,020kg以上の場合18.6km/ℓ

(2) トランスミッション

- 全オートマチック車を、高効率なスーパーフロートルクコンバーターを搭載した小型軽量の Super ECT とし、滑らかで応答性の良い変速を実現
さらに、より自然な操作でポジション選択ができるゲート式シフトレバーを1.8ℓ車に設定
- よりスポーティなドライビングを提供する「Z エアロツアラー」には、ステアリングから手を離さずにシフト操作が可能なスポーツステアシフトマチック付オートマチック車とともに、キビキビとした小気味良い走りが味わえる6速マニュアル車も設定

(3) サスペンション、パワーステアリング

- ・サスペンションはプラットフォームとあわせて、前後とも全て一新
- ・フロントはキャスター角を増加させた新設計のLアームマクファーソンストラット式、リヤは、トーコントロール機能付トーションビームを備えたイータビームサスペンションを新採用し、十分なホイールストロークを確保することで、タイヤサイズの変更や高剛性ボディとあいまって乗り心地と静粛性を高めるとともに、優れた操縦性・走行安定性を実現
- ・4WD車のリヤは、アーム類を最適配置したコンパクトなダブルウィッシュボーンサスペンションを新設定し、乗り心地を高めるとともに、優れた操縦性・走行安定性を実現
- ・構成部品が少なくコンパクトな電動パワーステアリングは、アシスト力の必要時のみ電力を消費するため低燃費にも寄与し、車速センサーの情報に応じてアシスト特性を滑らかに変化させることで、各車速に呼応する優れた操舵フィーリングを提供(1.3ℓ・1.5ℓFF車に採用)

(4) 4WDシステム

- ・リヤディファレンシャルのフロント部にビスカスカップリングを配置し、通常の直進状態ではFFに近いトルク配分を行い、滑りやすい路面やコーナリング時などでは前後輪に最適なトルクを配分するV*フレックスフルタイム4WDを新採用

* VはViscous Coupling (ビスカスカップリング) を意味する

3. 環境への多面的な配慮

十分な居住性、ラゲージスペースを確保しながらボディサイズはミニマムサイズを追求し省資源に寄与する一方、各クラストップレベルの低燃費の実現によるCO₂の削減や、「平成12年基準排出ガス25%低減レベル」を達成し排出ガスのクリーン化を追求するなど、環境に多面的に配慮

(1) CO₂の削減とクリーンな排出ガス

- ・ガソリンエンジン搭載全車のVV*T-i*化をはじめ、高効率トランスミッションSuper ECTや電動パワーステアリングの採用、そして徹底した軽量化により、各エンジンともクラストップレベルの優れた低燃費を実現したほか、一部グレードは平成22年度新燃費基準も先行して達成(自動車取得税軽減対象車^{*1})
- ・ガソリンエンジン搭載車は、VV*T-i*や高微粒化インジェクターを採用したほか、前方吸気、後方排気レイアウトにより、触媒の暖機性を高め排出ガスをクリーン化し、平成12年の新排出ガス規制への適合(自動車取得税軽減対象車^{*2})はもとより、HCとNO_xは平成12年規制値をさらに25%以上低減し、低排出ガス車認定制度における「平成12年基準排出ガス25%低減レベル」も達成
また、ディーゼルエンジン搭載車も最新の排出ガス規制をクリア

* 1、* 2：税軽減が重複する際、購入者が一方を選択

(2) リサイクルへの対応

- ・リサイクル性に優れる熱可塑性樹脂トヨタスーパーオレフィンポリマー(TSOP)を前後バンパー、インストルメントパネル、ピラーガーニッシュ、コンソールボックスなど内外装部品に採用
- ・フロアサイレンサーをはじめ、ラゲージサイドトリム、ダッシュインシュレーターなどにリサイクル材を積極的に採用

(3) 環境に優しい素材の採用

- ・パッケージトレイトリムのベース素材に森林資源保護に寄与するケナフ(アオイ科の一年草)を採用
- ・ラジエーター、ダッシュインシュレーター、ヒーターコア、ワイヤーハーネス被覆材、ウインドウガラスのセラミック材などを鉛フリーとし、環境負荷物質を低減

4. 高い安全性の確保

高いブレーキ性能とレーンチェンジ性能を確保して優れた緊急回避性能を実現する一方、進化した衝突安全ボディGOAの採用をはじめ、シートやシートベルトにも新技術を結集することでアクティブ、パッシブ両面からクラストップの安全性を追求

(1) アクティブセーフティ

- ・優れた配光性能を確保した大型マルチフレクターヘッドランプに加え、一部グレードに撥水ガラスとレインクリアリングドアミラーを採用し、優れた視認性を確保
- ・新設計サスペンションや高剛性ボディの採用により、優れた緊急回避性能を確保
- ・フロントブレーキのキャリパーサイズを全車14インチ以上とし優れた制動性能を確保したほか、ブレーキペダル比やブースター特性を見直し、踏み込み初期からより制動を実感できコントロールしやすいブレーキフィーリングを実現
- ・様々な車両走行状態（積載状態や減速による荷重変化など）に応じて適切な前後制動力配分を行うことで優れたブレーキ性能を確保し、さらには、コーナリング中のブレーキ時などでも車両安定性確保に貢献する機能をあわせ持つEBD*付ABSとその効果を高めるブレーキアシストを全車に標準装備
- ・セダンの最上級グレード「LUXE L」に画期的な車両安定性制御システムVSCをTRCとセットでオプション設定
- ・タイヤの空気圧低下を早期に発見し走行安定性や燃費への影響軽減に寄与するタイヤ空気圧警報システムを一部グレードを除き標準装備

* EBD : Electronic Brake force Distribution (電子制動力配分制御)

(2) パッシブセーフティ

- ・より重量のある車両との衝突、もしくはより高い速度で衝突した場合の安全性を確保するため、40%ラップオフセット前面衝突試験を時速64km、フルラップ前面衝突試験および側面衝突試験を時速55kmで実施し、進化させた衝突安全ボディGOAを採用
- ・アンダーボディおよび取付け部を工夫することで、前面衝突時のブレーキペダルの室内への突出を抑制し、乗員の脚部への衝撃を緩和
- ・ピラーやルーフサイドレールの内装材に衝撃を吸収するリブなどを内蔵することにより、米国の頭部衝撃緩和基準レベルの性能を確保した構造のインテリアを採用
- ・運転席・助手席に、プリテンショナー&フォースリミッター付シートベルト、SRS*¹エアバッグ、点滅式シートベルト非着用警告灯を全車に標準装備
- ・被追突時に、乗員の首への衝撃を緩和するWIL*²コンセプトを取り入れたシート構造を全車の前席に採用
- ・後席の左右席にはISO-FIX*³に対応したチャイルドシート装着専用アンカーを装備

* 1 : SRS : Supplemental Restraint System(乗員保護補助装置)

* 2 : WIL : Whiplash Injury Lessening(頸部傷害低減)

* 3 : ISO-FIX : 誤使用防止、車両適合性の向上、取り付け方法の国際的な統一を目的としたISO(国際標準化機構)規格のチャイルドシート固定方式。

【ウエルキャブ (TECS : メーカー完成特装车)】

(1) ウェルキャブ助手席回転シート仕様 (“Aタイプ” “Bタイプ”)

- ・高齢者や身障者が乗降しやすい助手席回転シートを一部グレードに設定 (“Aタイプ” “Bタイプ”)するとともに、ラゲージスペースへの車いすの積み下ろしが容易にできる電動式の車いす収納装置を “Bタイプ” に標準装備

(2) ウェルキャブフレンドマチック取付用専用車

- ・下肢障害者が手だけで運転できるように操舵力を約60%軽減した専用パワーステアリングなどを標準装備した特装用車両を一部グレードに設定したほか、運転補助装置や専用運転席シートの取付けにも対応可能

【販売概要】

- | | |
|-----------|--|
| 1. 販売店 | 全国のトヨタカローラ店 |
| 2. 月販目標台数 | 11,500台 (セダン8,000台、ワゴン3,500台) |
| 3. 店頭発表会 | セダン : 9月2日(土)、3日(日)、9日(土)、10日(日)
ワゴン : 9月9日(土)、10日(日) |

【メーカー希望小売価格】

＜セダン＞

(消費税含まず、単位：千円)

グレード		駆 動	エンジン	トランスミッション	価 格 ^{*1}
X	アシスタ パッケージ	2WD (FF)	2NZ-FE (1.3ℓガソリン)	5速マニュアル ^{*2}	1,123
		4WD	1NZ-FE (1.5ℓガソリン)	Super ECT	1,173
		2WD (FF)	3C-E (2.2ℓディーゼル)	5速マニュアル ^{*2}	1,458
		4WD	2NZ-FE (1.3ℓガソリン)	Super ECT	1,303
		2WD (FF)	1NZ-FE (1.5ℓガソリン)	5速マニュアル ^{*2}	1,223
		4WD	3C-E (2.2ℓディーゼル)	Super ECT	1,273
G		2WD (FF)	1NZ-FE (1.5ℓガソリン)	5速マニュアル ^{*2}	1,403
		4WD	3C-E (2.2ℓディーゼル)	Super ECT	1,443
		2WD (FF)	1ZZ-FE (1.8ℓガソリン)	5速マニュアル ^{*2}	1,718
LUXEL	ナビエディション	2WD (FF)	1ZZ-FE (1.8ℓガソリン)	Super ECT	1,573
		4WD			1,748
		2WD (FF)			1,948
		4WD			1,868
					2,068

◎

＜ワゴン＞

X	G エディション	2WD (FF)	1NZ-FE (1.5ℓガソリン)	5速マニュアル ^{*2}	1,363
		4WD	3C-E (2.2ℓディーゼル)	Super ECT	1,638
		2WD (FF)	1NZ-FE (1.5ℓガソリン)	5速マニュアル ^{*2}	1,568
		4WD	3C-E (2.2ℓディーゼル)	Super ECT	1,523
		2WD (FF)	1ZZ-FE (1.8ℓガソリン)	5速マニュアル ^{*2}	1,798
		4WD	2ZZ-GE (1.8ℓガソリン)	Super ECT	1,728
S		2WD (FF)	1ZZ-FE (1.8ℓガソリン)	5速マニュアル ^{*2}	1,623
		4WD	2ZZ-GE (1.8ℓガソリン)	Super ECT	1,898
Z エアロツアラー		2WD (FF)	2ZZ-GE (1.8ℓガソリン)	6速マニュアル	1,934
				Super ECT	1,998

◎

◎：掲載写真（除くオプション）

【ウェルキャブメーカー希望小売価格】

＜セダン＞

(消費税は非課税、単位：千円)

		駆動	エンジン	トランスミッション	価 格 ^{*3}
X	助手席回転シート仕様 “Aタイプ ^{*4} ”	2WD (FF)	2NZ-FE (1.3ℓガソリン)	Super ECT	1,378
		4WD	1NZ-FE (1.5ℓガソリン)		1,428
2WD (FF)		1,628			
G		4WD			1,598
X		フレンドマチック 取付用専用車	2WD (FF)		2NZ-FE (1.3ℓガソリン)
	4WD		1NZ-FE (1.5ℓガソリン)		1,342
	2WD (FF)				1,392
	G				4WD
X			2WD (FF)		
		4WD	1,762		

＜ワゴン＞

X	助手席回転シート仕様 “Aタイプ ^{*5} ”	2WD (FF)	1NZ-FE (1.5ℓガソリン)	Super ECT	1,518
		4WD			1,718
	フレンドマチック 取付用専用車	2WD (FF)			1,482
		4WD			1,682

- * 1：北海道はセダン11千円高 [2NZ-FE、1NZ-FE]、9千円高 [1ZZ-FE]、
15千円高 [3C-E マニュアル車]、14千円高 [3C-E オートマチック車]
ワゴン10千円高 [1NZ-FE]、9千円高 [1ZZ-FE、2ZZ-GE]、13千円高 [3C-E]、沖縄は22千円高。
* 2：Super ECT（スーパーインテリジェント4速オートマチック）は5速マニュアル車に比べ、
75千円高。
* 3：北海道はセダン10千円高 [2NZ-FE、1NZ-FE]、ワゴン9千円高 [1NZ-FE]、沖縄は22千円高。
* 4：“Bタイプ” は136千円高
* 5：“Bタイプ” は103千円高

以 上