

トヨタ、ビスタをフルモデルチェンジ

—セダンとワゴン、2つの新世紀ベストパッケージを追求—



ビスタ N200 'Gセレクション' [GF-SV50-BESMH(G)]

ビスタ アルデオ180 'Sセレクション' [GF-ZZV50G-BWSMK(S)]

トヨタ自動車(株)は、ビスタをフルモデルチェンジし、本日より全国のトヨタビスタ店(沖縄地区はトヨタオート沖縄)を通じて一斉に発売した。

ビスタは、1982年の誕生以来、常に、合理性と機能性に裏打ちされた「ミディアムクラスの高級車の革新」を追求してきた。

新型車は、このコンセプトを21世紀型へブレイクスルーすることを念頭に、初代ビスタ以来、基本構造を踏襲してきたプラットフォームを全て一新し、乗降性、運転視界はもとより、5ナンバーサイズの中で最高の居住性を追求したベストパッケージとインパクトのあるデザインを創出。

さらに、先進のパワートレイン、CO₂やエミッションの大幅な低減、高い安全性など、ミディアムクラスの乗用車の今後を提示する数々のイノベーションを実現している。

特に、新設定のビスタ アルデオ*は、後席の居住性とユーティリティスペースの機能性をいずれも最大限に高めることにより、これまでのワゴンとは一線を画す新ジャンルの乗用車としている。

【主な特長】

1. 新開発のプラットフォーム、先進のパッケージにより、ラージクラスに匹敵する室内空間を5ナンバーサイズで実現
ビスタアルデオは、左右席独立のスライド・リクライニング機構付リヤシート、マルチユースデッキアンダートレイ、リヤガラスハッチにより、快適な後席居住性と優れた収納性を実現
2. 先進のパッケージを活かし、新しい魅力のスタイルとインテリアを創出
3. 直噴2.0ℓ D-4と新開発1.8ℓ VVT-iの2タイプのBEAMSエンジンをラインアップするとともに、サスペンションを新開発し、トランスミッションにも先進のSuper ECTを採用するなど、ゆとりある快適な走りを追求
4. CO₂の排出を大幅に削減したほか、リサイクルへの配慮や環境負荷物質の低減など、多面的にエコロジーを追求
特に、1.8ℓ車は新規制に先行して、CO、HC、NO_xを現行規制値に対し70%以上削減
5. センターメーターや新ハロゲンヘッドランプにより優れた視認性を確保するとともに、ブレーキを新設計し、ボディをGOAとするなどアクティブ、パッシブの両面からクラス世界トップレベルの安全性を追求

*アルデオ (ARDEO): ワゴンのグレード名、ラテン語で「輝く」の意

【車両概要】

1. イノベティブなパッケージ

- 全高を高くする（セダン：+95mm、アルデオ：+105mm）とともに、フロントウインドシールド下端のカウルを125mm前出し、ホイールベースも50mm延長することにより、ゆとりのヘッドクリアランスと広いレッグスペースを実現
- これまでのセダンにはない高めの着座ポイントと広いドア開口により、自然な姿勢での乗降を実現するとともに、下端を低くしたドアウインドウとあいまって、見晴らしの良い視界を確保
同時に、タワーパーキングの許容高さを考慮して全高を設定し（セダン：1,505mm、アルデオ：1,515mm）、フロントエンドとリヤエンドも確認しやすい設計とするなど、取り回しの良さも確保し、21世紀をリードするイノベティブなパッケージを実現
- アルデオの後席は、170mmのロングスライド機構により、最後端でセルシオ並の居住スペース、最前端でミディアムハイクラスのワゴンを上回る広いラゲージスペースを創出

[車両寸法等]

単位：mm、（ ）従来型セダンとの差

		セ ダ ン	ワ ゴ ン
全 長		4,645 (+20)	4,640 (+15)
全 幅		1,695 (±0)	←
全 高		1,505 (+95)	1,515 (+105)
ホ イ ール ベ ース		2,700 (+50)	←
ト レ ッ ド	前	1,475 (-5)	←
	後	1,460 (+10)	←
ヘッドクリアランス（フロント）		75 (+15)	85 (+25)
着座ポイント（地上高）	前席	590 (+75)	←
	後席	615 (+80)	625 (+90)
前席着座ポイントから 後席着座ポイントまでの距離		920 (+30)	最後端 990 (+100)

2. インパクトのある内外装デザイン、快適性・機能性の追求

(1)エクステリア、インテリア デザイン

<エクステリア>

- セダンは、ビッグキャビン&ショートオーバーハングの塊感のあるプロポーション、ひとつの塊から削り出した様な彫刻的造形、張りのあるクリーンで力強い面質、ビッグキャビンを支えるしっかりとした3本の外板色ピラー処理により、新しいパッケージをストレータかつ新鮮に表現
- アルデオは、荷室より居室を強調した造形、ラウンディッシュなりヤガラスハッチにより、これまでのワゴンとは一線を画す、新ジャンルの乗用車スタイルを追求

<インテリア>

- 新しいパッケージを最大限に活かした造形により、ルーミーで明るく、かつヒューマンフレンドリー（見やすく、使いやすく、心地良い）な室内空間を創出
- インストルメントパネルには人間工学的に優れたセンターメーターを採用
意匠的にインテグレートされた、使い易い3連リングダイヤルのエアコンコントロールパネルと専用デザインのオーディオパネル、そしてハイコントラストなツートーンの配色、上質なシート・トリムの表皮材とあわせ、機能性とアート感覚を融合させた先進的なインテリアデザインを追求

(2)充実した各種装備、機構

- コラム式シフトレバー、足踏み式パーキングブレーキを採用し、左右のウォークスルーを実現
コンソールボックスなしのタイプは左右に加え前後のウォークスルーも可能
- フロントシートは、着座面を人体形状に沿った多面体断面の面支持構造とし、フィット感を向上させるとともに、上下調整幅45mm*のシートクッション/シートバック一体可動リフター、フロントバーチカル機構により、体格に合わせたきめ細かい調整が可能
また一部グレードに、パワーシートを採用（*パワーシートは上下調整幅40mm）

- ・セダンのリヤシートは、クッションパッドを従来型に比べ80mm厚くし、座り心地を向上
- ・アルデオのリヤシートは、左右席独立でスライドおよびリクライニング調整可能なものとし、快適な居住空間を実現
- ・センターメーター内に全車外気温表示を採用
また一部グレードにはタコメーター、エアコン設定、燃費などを表示するマルチインフォメーションディスプレイを設定
なお、このディスプレイには、輝度、応答性が高く、広い視野角を備え、視認性に優れたELディスプレイ (Electroluminescent Display) を採用
- ・タコメーター、エアコン設定、燃費などの車両情報の表示はもとより、ワイドビジョンTV放送の受信が可能な7インチディスプレイをセンターメーター内にビルトインし、2画面表示/8方向音声案内のGPSボイスナビゲーション^{*1}をはじめ、VICS受信機器および情報提供サービス“MONET”の接続対応、FM文字多重放送の受信も可能なマルチAVステーションIIを設定 (“Gセレクション”に標準装備、“Eセレクション”を除くその他にオプション設定)
この7インチワイドマルチAVステーションIIの操作スイッチはコンソールボックス付けとし、手元でのリモートコントロールが可能
- ・最新の制御理論により風量や吹き出し温度をきめ細かく制御する、軽量・コンパクト、省動力、低騒音のオートエアコンを新開発し、全車に標準装備

*1 FM多重放送を利用し位置精度を高める

D-GPS (Differential-Global Positioning System) に対応

(3)優れた収納性

- ・運転席シートスライド連動のコンソールボックスは、カップホルダー付とし、最大8.1ℓの大容量を確保 (一部グレード)
- ・アルデオは、5ナンバークラス最大の開口部を確保した、スタイリッシュなヒドンヒンジ式リヤガラスハッチを採用
さらに、最大深さ180mm、大容量110ℓを確保した4分割のトレイと、前後2分割のデッキボードを組み合わせたマルチユースデッキアンダートレイの採用により、優れた収納性を実現
特に、リヤ側のデッキボードは二つ折りの構造とし、立てて固定することにより、天井まで約935mmの高さを確保し、背の高い荷物も収納可能

3. ゆとりある快適な走り

(1)エンジン

①直噴ガソリンエンジン「トヨタD-4^{*2}」(2.0ℓBEAMS^{*3} 3S-FSE)

- ・空燃比50:1の超希薄燃焼を可能とし、燃費を26%向上 (搭載車の10・15モード走行値、従来型比)
- ・VVT-i^{*4}、ロングデュアルθ (シータ) エキゾーストパイプの採用などにより、低中速トルクを約10%向上 (従来型比) させることにより、実用域中心にトルクフルな走りを実現

②軽量、コンパクトかつ高性能・低燃費の新開発1.8ℓBEAMS 1ZZ-FEエンジン

- ・軽量アルミブロック、VVT-i、アルミパイプロングインテークマニホールド、ロングデュアルθエキゾーストパイプの採用などにより燃焼改善と摩擦損失低減を行い、低中速での扱いやすさと俊敏な加速を両立させるとともに、燃費を17%向上 (搭載車の10・15モード走行値、従来型比)

③4WD車は、可変マフラーの新採用など排気系を全面改良した2.0ℓ 3S-FEエンジンを搭載

*2 D-4 : Direct Injection 4 stroke gasoline engine

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

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

	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)	
				(セダン)	従来型からの向上率
3S-FSE 「トヨタD-4」	1,998	145/6,000	20.0/4,400	15.4	26%
1ZZ-FE	1,794	130/6,000	17.4/4,000	15.0	17%
3S-FE (4WD車)	1,998	135/6,000	18.5/4,400	12.2	3%

(2) オートマチックトランスミッション

- ・高効率トルクコンバーターとフレックスロックアップシステムの採用による低燃費と Super ECT の採用による滑らかで応答性の良い変速を実現
- さらに、ステアリングから手を離さずにシフト操作が可能なステアシフトマチックとの組み合わせにより、スポーティなドライビングを実現（“Sセクション”）

(3) サスペンション、パワーステアリング

- ・サスペンションはアンダーボディとあわせて、前後とも全て一新
- ・フロントは新設計のLアームマクファーソンストラット式、リヤは、トーコントロールリンク付トーションビームを備えたイータバームサスペンションを新採用し、ホイールストロークをたっぷりとした（フロント：+30mm、リヤ：+20mm、従来型比）上質な乗り心地と優れた操縦性・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防振サブフレーム付の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開発し、乗り心地、操縦性・走行安定性、静粛性を向上
- ・新開発のステアリングギヤボックスは、コントロールバルブの構成部品の一体化と高精度化による油圧特性の安定化、アルミダイカスト一体成形ハウジングによる軽量化、車体への取り付け剛性向上とギヤ搭載位置の見直しなどにより、最適な操舵力と正確かつ自然なステアフィードバックを実現

(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^{*5}フレックスフルタイム4WDを新採用

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

(5) クラストップレベルの静粛性

- ・サスペンションの防振構造、サイレンサー一体のカーペットやフロアの高剛性ダンピングシートなど制振材、吸・遮音材の効果的配置、大容量マフラーの採用により、クラストップレベルの静粛性を実現

4. 多面的に追求したエコロジー

(1) クリーンな排出ガスとCO₂の削減

- ・2.0ℓFF車（D-4エンジン）は、触媒コンバーターのセル形状を従来の4角形から排出ガス流路を均一化し浄化性能を高める6角形構造とした、新開発のNO_x吸蔵還元型三元触媒の採用により、高負荷時までリーン領域を拡大し燃費を改善
- ・1.8ℓ車は後方排気レイアウトの採用による触媒の暖機性向上、熱線式エアフローメーター、独立燃料噴射システムの採用などにより、2000年10月から適用予定の新排出ガス規制に先行して、現行規制値に対し、CO、HC、NO_xを8万km走行後でも70%以上削減
- ・CO₂削減を念頭に、2.0ℓFF車（D-4エンジン）で26%、1.8ℓ車で17%燃費を向上（10・15モード走行値、従来型比）

(2) リサイクルへの対応

- ・リサイクル性に優れた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、ロッカーモール、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
- ・ワイヤーハーネス、シート、エンジンアンダーカバーなどの解体性を向上させるとともに、エンジンオイル、クーラントなどの抜き取り性も向上

(3) 環境負荷物質の低減

- ・ラジエーター、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、車両全体で鉛使用量を半分以上に低減

5. クラストップレベルを追求したセーフティ

(1) アクティブセーフティ

- ・インストルメントパネル上面中央に配置したセンターメーターの採用により、運転中の視線移動を少なくし、メーターの読み取り時間を短縮
- ・4灯式マルチリフレクターヘッドランプ構造とロービームに採用した新開発のHIR*⁶バルブにより、ランプ出射光束を約2倍とし、優れた視認性を確保
- ・ハイマウントストップランプをリヤウインドウ上端に装着し、後方車両からの優れた被視認性を確保（“Sセクション”はリヤスポイラーに内蔵）
- ・新設計のサスペンション、高剛性ボディ、コントロール性の良い新ブレーキ、ABSにより、優れた操縦性・走行安定性、制動性能を確保

* 6 HIR : Halogen Infrared Reflection

(2) パッシブセーフティ

- ・骨格から新開発した衝撃吸収ボディと高強度キャビンからなる、衝突安全ボディGOA*⁷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（'98年9月から米国にて順次適用開始）レベルの性能を追求した構造のインテリアを採用
- ・前席のシートベルトは、優れた乗員拘束性能を確保するとともに、衝突時の胸部への衝撃を緩和するプリテンショナー&フォースリミッター付を採用
- ・セダンはリヤ中央席を含む全席、アルデオはリヤ中央席を除く全席にELR付3点式シートベルトを全車標準装備（リヤの3点式シートベルトはチャイルドシート固定機構付）
- ・デュアルSRS*⁸エアバッグを全車に標準装備
- ・前席は、追突された時に、乗員の首への衝撃を緩和する、WIL*⁹コンセプトを新たに取り入れたシート構造を採用
- ・後席は、前面衝突時における積荷移動の衝撃から乗員を保護するため、シートバックフレームや取付け部を強化したシートを採用

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

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

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

【TECS（メーカー完成特装車）車両概要】

- ・助手席シートが90°回転し、スイッチ操作で車外にスライド、ダウンさせることで座ったままでの乗降を可能にしたウェルキャブ助手席リフトアップシート車（Aタイプ、Bタイプ）を設定
Bタイプには、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標準装備
- ・足が不自由な方が手だけで運転できるように運転補助装置を備えたウェルキャブフレンドマチック車を設定し、ステアリングホイールノブ、操舵力を約40%軽減した専用パワーステアリング、乗降性とホールド性に優れた専用運転席シートなどを備えることで、操縦性と使用性に配慮
- ・アルデオに、専用大型フロントスポイラー、サイドマッドガード、リヤバンパースポイラーのほか、CIBIE製フォグラмпを装着し、ダイナミックなエアロフォルムを演出した、アクティブスポーツを設定

【販売概要】

1. 販 売 店 全国のトヨタビスタ店（沖縄地区はトヨタオート沖縄）
2. 月販目標台数 7,000台
3. 店頭発表会 7月4日（土）、5日（日）

【メーカー希望小売価格】

<セダン>

（北海道、沖縄のみ価格が異なる。消費税は含まず、単位：千円）

		駆 動	エ ン ジ ン	トランスミッション	価 格
Eセレクション	2WD (FF)	1ZZ-FE (1.8ℓ)	Super ECT*	1,698	
N180				1,898	
Sセレクション		2,098			
N200		1,998			
Lセレクション		2,108			
Sセレクション		2,198			
Gセレクション		2,378			
Eセレクション	4WD	3S-FE (2.0ℓ)		1,978	
N200				2,153	
Lセレクション				2,263	
Sセレクション				2,353	
Gセレクション				2,533	

◎

<ワゴン>

Eセレクション	2WD (FF)	1ZZ-FE (1.8ℓ)	Super ECT*	1,798
アルデオ180				1,988
Sセレクション				2,178
アルデオ200		3S-FSE (2.0ℓ D-4)		2,098
Lセレクション				2,198
Sセレクション				2,288
Gセレクション				2,468
Eセレクション	4WD	3S-FE (2.0ℓ)		2,078
アルデオ200				2,253
Lセレクション				2,353
Sセレクション				2,443
Gセレクション				2,623

◎

*Super ECT：スーパーインテリジェント4速オートマチック

◎：掲載写真

【TECSメーカー希望小売価格】

[ウェルキャブシリーズ]

<セダン>

(北海道、沖縄のみ価格が異なる。消費税は含まず、単位：千円)

	駆 動	エ ン ジ ン	ト ラ ン ス ミ ッ シ ョ ン	価 格	
				助手席リフト アップシート車 (Aタイプ*)	フ レ ン ド マ チ ャ ッ ク 車
N 1 8 0	2WD (FF)	1ZZ-FE (1.8ℓ)	Super ECT*	2,196	
N 2 0 0		3S-FSE (2.0ℓ D-4)		2,296	
Lセクション				2,406	2,519
Sセクション					2,609
N 2 0 0	4WD	3S-FE (2.0ℓ)		2,451	
Lセクション				2,561	2,674
Sセクション					2,764

<ワゴン>

アルデオ 1 8 0	2WD (FF)	1ZZ-FE (1.8ℓ)	Super ECT*	2,286	
アルデオ 2 0 0		3S-FSE (2.0ℓ D-4)		2,396	
Lセクション				2,496	2,609
Sセクション					2,699
Lセクション	4WD	3S-FE (2.0ℓ)			2,764
Sセクション					2,854

※Bタイプはセダン101千円高、ワゴン86千円高

<アクティブスポーツ>

	駆 動	エ ン ジ ン	トランスミッション	価 格
アルデオ180 “Sセクション”	2WD (FF)	1ZZ-FE (1.8ℓ)	Super ECT*	2,360
アルデオ200 “Sセクション”		3S-FSE (2.0ℓ D-4)		2,470
	4WD	3S-FE (2.0ℓ)		2,625

*Super ECT：スーパーインテリジェント4速オートマチック

以 上