

太田哲也 クルマの 神髄



第103回 トヨタ・カローラ
アクシオ

Text: 太田哲也 Photo: 関根健司



単なる試乗レポートではなく、取り上げたクルマにこめられた開発者の思いや、社会的影響力、所有する喜びなど、カルチャー的側面を掘り下げる「クルマの神髄」。今回はトヨタ・カローラアクシオを取り上げる。トヨタのグローバルモデルであるカローラだが、今回からヴィッツ系プラットフォームベースの日本国内専用5ナンバーモデルとなった。トヨタはなぜここまで5ナンバーにこだわるのか？ カローラユーザーの反応はどうなっているのか考えながら試乗した。

まるでくらくらくフォン

初見で「あれ？先代よりも大きくなったのかな」と思った。実際はオーバーハングを切り詰め、サイズは小さくなっている。だが全体的に角ばらせて室内空間を拡大した。Aピラーも立ったので、左右の視界も広がった。前席と後席の間隔や後席の足下スペースも広くなった。

今回のアクシオからグローバル・カローラのラインから独立し完全日本向け仕様となる。もちろん5ナンバー枠内の日本専用小型サイズというカローラのウリはそのまま踏襲を

している。

内装デザインにも配慮がある。高級素材を使ってはいないが、エアコンの噴出し口などひとつひとつがデザインされ、もはや「カローラ」大衆車」の印象ではない。

とくに目についたのがパネルに張られた模様入りの布だ。コストの制約が厳しくても、ただの樹脂むき出しにしないところに、「俺はセダンだ」という自負を感じる。

それにしても布が張ってあるダッシュボードとは珍しいなあ。個人的にその生地が僕のおじいちゃんが着ていたちゃんちゃんこの柄に似てい



良い悪いではなく
移動の「道具」に徹している



自分の世界の中に入ってしまったら カローラは本当に快適

とても親近感を覚えた。
つまりそういうことなのだ。もはやカローラは世代を超えた万人向けではない。かつて一世を風靡したカローラとともに歳を重ねてきたユーザーのためのもの。そういう観点から見ると、実によくできている。携帯電話の「らくらくフォン」みたいなものだろう。いろいろなアプリが使えるとか、スタイリッシュであるとかは重要でない。いやいや使いやすさに関してはらくらくフォンの比ではないかな。

最新のカローラが最高のカローラと呼ぶひともいる。今回も数々の改良が見られる。最少回転半径は先代の5.1mから4.9mにもなった。ハンドルがよく切れるというほどではないが、まあFFであれば合格点だ。シート座面位置を見直し乗降性もあがった。室内のドアの手すり形状が凝っている。どこを持ってもしように長くできている。エアコンスイッチやドリンクホルダーの位置など、ユーザーでなくては気づかないような改良点の数々が今回もいくつもある。

ゆっくり走りに好都合

スピードを出すと車体がちよつとふわふわするが、低速域での乗り心地はいい。直進でハンドルが中立付近でビターツとはしないが、ゆっくり走れば問題を生じない。ステアリングは軽くてスローなのでゆっくり走るのは好都合だ。

高速での加速時はなかなかスピードが上がらない。これはCVT特有の回転上昇の煩わしさを回避するため、通常走行ではエンジン回転を上げないチューニングになっているからだ。もちろんアクセルを深く踏み込めば、CVTの本領発揮でそれな



先代比で全長が50mm短くなっているが、すべてがフロントオーバーハングの短縮にあてられた。



可もなく不可もなく、印象は薄いがつつなくまとまるリアビュー。まさにカローラの王道を行っている

りの力強い加速が得られる。と同時にエンジン回転も上がり「もーっ」という大きなこもり音が室内に充滿する。これはアクセルを強く踏んだからで、軽く踏んでいる限りでは、静かである。セダンであるから元々遮音性もそこそこよい。つまり普段使いの加速性よりも静粛性を重視したということだ。

こういうチューニングだと、自ずとだんだんゆっくり走り走らようになる。それもカローラの狙いだろう。

一週間ほど乗ってみた。通勤にも使ってみた。とくに不満を持つところもなかった。家と会社の往復に終了した。帰りにどこかに立ち寄りしてみようとは思わず、まっすぐ帰ろうと思った。他者との接触を避け、自分の世界の中に入ってしまったらカローラは本当に快適。内向けだが、こういう有り方もあるとは思った。

頭に浮かんできた言葉は「癒し」、そして「イイクルマ」である。そもそもイイクルマってなんだろう？ 静かで運転しやすくストレスもない。そんなところだろうか。そういう意味で言うなら、たとえばフェラーリなんてイイクルマの対局だ。

だからといってフェラーリがダメというひとはいないだろう。単なる移動の道具ではないということだ。それがフェラーリの価値だ。僕はこれに共感して、そうした「イイクルマではない」要素を普段の愛車にも求める。クルマが主張する、そして自分に刺激を与

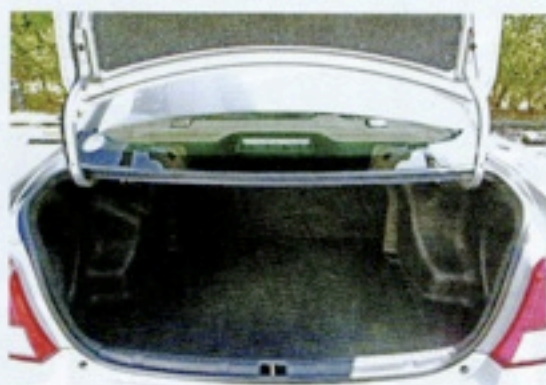


高齢者の乗降性も考えて、フラットなシートを実現しているようだ。



たっぷりとはまだはいかないが、ボリュームが適度に保たれている。

インテリアもヴィッツ的かと思いきや、カローラという名前前に恥じないような質感は保たれていた。



必要にして十分な容量を確保しているトランクスペース。

える、そういう関係性を好む。だがそういうクルマには多少のストレスがつきまとう。むしろそのストレスが自分を活性化させるのだが、たまに煩わしく感じるときもある。そうした刺激とストレスはカローラにはない。良い悪いの話ではなく移動の「道具」に徹している。同じトヨタ車であってもクラウンは違う。先代のゼロクラウンは、老舗旅館の女将を目指した。例えばお客様はなめこ汁が好きで、ご飯は一膳、日本酒は温燗で……。開発者によれば、クラウンはそんな気配りのできる女将のようなクルマだそうだ。

だがカローラはもっと存在が希薄で、余計なお節介はしない。女将の気配りが過剰で煩わしく思うひともいるだろう。まわりからじろじろ見られるのに気が重いひともいるはずだ。その点、カローラには、これ見よがしの箇所はいっさいなく、スイ

ッチはあるべきところにあり、運動性能は本当に過不足なくあくまでも控えめに発揮する。つまり清く道具に徹するのがカローラの精神なのだ。「よい道具とは何か」を突き詰める。個人的にはもっと刺激や面白さが欲しいが、クルマに安楽や癒しを求めるユーザーには大いに満足できるクルマであろう。これでいいのだ。

トヨタ・カローラ
アクシオ

トヨタ・カローラアクシオ1500G (CVT)

全長	4360mm
全幅	1695mm
全高	1460mm
ホイールベース	2600mm
車両重量	1090kg
乗車定員	5名
エンジン種類	直4DOHC
総排気量	1496cc
JCO8モード燃費	20.0km/ℓ
最高出力 (NET)	109ps/6000rpm
最大トルク (NET)	13.9kgm/4800rpm
ミッション形式	CVT
駆動方式	FF
Fサスペンション	マクファーソンストラット
Rサスペンション	トーションビーム
Fブレーキ	ベンチレーテッドディスク
Rブレーキ	ドラム
タイヤサイズ	175/65R15
車両本体価格	165.0万円



1.3ℓは新開発だが、撮影車の1.5ℓは既存エンジンを大幅改良している。



大幅改良により、フイリングが良くなったCVT。



タイヤサイズは175/65R15で、樹脂ホイールキャップ仕様となる。

あっちゃんが意義有り!

ということでカローラの評価を終わりにしようと思っていたところ、編集担当から「意義有り!」。

マガジンX読者ならご存知のように、担当(あっちゃん)は歴代カローラに20年間乗り継いできた熱狂的なカローラファン(おたく)だ。その彼が、今回ばかりは怒りがおさまらない。「すでに新型の注文書は完

成していてあとはパソコンのエンターキーを押すだけなのですが、いつもは何のともないもなくオーダーするのですが、今回は躊躇する自分があります。いままでと違ったカローラの何かを感じているのです」。

いちばん気に食わない理由はヴィッツのシャーシを採用したことによる。今回から日本専用で、日本の消費者にはこれで十分と言われていた気がするらしい。パッケージオプションが多いことも不満なようだ。確かに全グレードスチールホイールが標準でアルミホイールはオプションとなる。HIDからスマートキーマで、これは標準であるべきかなと思っものが、ほとんどオプション扱いだ。車両価格は140万円からだが、オプションをつけると結構な金額となる。

当初、担当の言い分はオーナーなら気がつく細かい不満箇所に対して、重箱の隅をつついていいのかと思っ。しかし担当はひとつひとつの改善は認めている。話を聞いてい

るうちに問題は別のところがあり、彼自身も気がついていないもつと深いところに根があるように思えてきた。それは何か?

新たな道へ進んだ

かつて日本車セダンは、トヨタで言えば、カローラ、カリーナ、コロナ、マークII、クラウンというヒエラルキーがあった。課長のクルマ、部長の、そして社長はいつかはクラウン。新技術採用もクルマの作り方も上位車種優先で、自社内で差別化を図ってきた。そうして上位車種への買い替えを促す販売方法が80年代の主流だった。

ところが80年代後半からカローラは小さな高級車の発想をとり、より大きく豪華にという進化をするようになった。上位車種へのステップアップではなくカローラを乗り継いでもらう考えだ。そうやってカローラユーザー(そして担当)の満足度は高まっていった。先代は車台が大きくフォルムが台形でキャビンも

コンパクトに見えて、ミニクラウン的なカローラらしからぬ堂々としたスタイルだった。いまはなきカリーナ、コロナまでを含むトヨタ製セダンの屋代骨を支えるという自負の表れでもあったろう。

だが今回からは、その舵を大きく変えたのだ。

車台はひとまわり小さいヴィッツのシャーシを採用した。シャーシの縦方向は伸ばしたが横幅は狭い。室内の居住空間を確保するため上モノを大きく作ったので、全体のフォルムは母屋が大きく土台が狭い下すぼまりのフォルムになってしまった。格好よさでは先代に及ばなくなった。つまりセダン衰退の流れの中で、先代までの豪華で格好よいカローラに共感する担当のようなユーザーよりも、使い勝手のよい道具として突き詰める道を選択したのだ。

コンパクトカーはハッチバックが主流でセダンは劣勢だが、セダンならではの長所もある。まずは背が低いので乗り心地を含めた運動性のメリットを提供できる。さらに室内と荷室を分けるトランクが欲しいというユーザーも少なくない。

ハイブリッドカー(筆者は実力以上に注目を浴びていると考えてい

ノーズがずいぶん短く感じるなあ



リアは結構角ばっていて立派に見えるねえ。



太田哲也のここに注目

布を張るとい手法はなかなかユニークだなあ。



空調操作はダイヤル式採用。位置もなかなかいい。



●太田哲也 (おた・てつや) さん
フェラーリチームのドライバーとして4年連続「ル・マン」に出場。「日本一のフェラーリつかい」の異名をとる。98年、GT選手権第2戦で事故に遭遇。3年間の療養生活を経て書き上げた「クラッシュ」「リバーズ」(幻冬舎)はベストセラー。「世界でいちばん乗りたい車」(幻冬舎)も必見。新刊「生き方ナビ」(清流出版)も絶賛発売中。
http://www.keep-on-racing.com

OFF RECORDING

太田: あっちゃん、もう新型カローラは注文したの?
担当: 最近、誰に会っても「買ったの?」と聞かれる毎日なのですが、まだなんですよ。
太田: えっ、なんで?
担当: 僕はグローバルブランドであるカローラも好きなので、完全国内仕様という点が少々気になるのです。
太田: 話が世界スケールだね。
担当: こんな大きな話の前は、予算的問題も少々ありまして…
太田: …いきなり話がスケールダウンだなあ。

る)ではないけれど、通常のガソリン車だけ、車両価格差を考慮すれば、走行距離が短い多くのユーザーにとって、コスト安となる燃費性もある。今回はいつもよりさらに限られた要件のなかでよくぞここまでと評価できる仕上がりとなったのは、開発者のカローラ及びセダンはもつと評価されるべきという思いがあったらう。

担当を含めた熱狂的?カローラファンにとっては不本意かもしれないが、それほど思い入れのない者にとって、よき道具としての存在価値と完成度は高まったと言えるだろう。