

Scoop

2001年10月

カルディナ

トヨタ

この事実をキミは信じられるか！？カルディナ激変！！
02年8月、驚愕デビュー



[↑ zoom](#)

本誌スクープ班が独占入手した次期カルディナの勇姿。2代にわたって採用されてきたオーソドックスなフォルムは完全に払拭され、ショートワゴンを思わせるスポーティな出で立ちに変わっている。

三番勝負のトップバッターとして誌面を飾るのはカルディナだ。「待てよ。カルディナってスポーツワゴンか！？」と懐疑的に思う読者も多いだろう。実際、スクープ班も1枚の写真入手するまでは、そう思っていた。ところが、だ。くまなく行った調査の末、本誌スクープ班がカルディナ激変の事実をキャッチ。上に掲載した確定フォトこそが、3代目で大変身を遂げる次期カルディナの姿なのだ。信じられないかもしれないが、トヨタは大幅な路線変更を敢行してカルディナ再起に乗り出す。

早速、その衝撃的なエクステリア・デザインをチェックしていこう。大胆にフリ上がったヘッドランプは、プリウス以降のトヨタ車に見られるすっかりおなじみのデザイン処理だ。また、ドアミラーがフロントフェンダーの流れを継いでいるのはオーパから受け継がれる手法でもある。しかし、躍動感を演出するための新しいチャレンジも随所に盛り込まれている。例えば、後方に向かってキックアップしているウエストラインと狭まるグリーンハウス、下がり気味のルーフラインにより、ボディ後ろ半分がしぼり込まれるような印象をかもし出しており、前進感をうまく表現。全幅が1700mmを超えて3ナンバーサイズになるとのウワサもある。

リアオーバーハングが短く、ルーフ後端も下がっているため、ラゲッジスペースの使い勝手は現行車に比べてやや後退するかもしれない。だが、それと引き替えにライバル車に引けを取ってきたスポーティなイメージが一気にもたらされるのだから、コイツは見逃せない。このスポーティ路線への転換こそが、トヨタが決めたカルディナ再起の結論なのだ。

もちろん、走行性能も格段に向上する。プラットフォームやサスペンションが一新され、グッとスポーティな味つけを得るだろう。搭載エンジンも見直さ

れ、標準モデルには1 Z Z-F E型1・8リットル直4（136ps/17・4kg-m、FF車）と1 A Z-F S E型2リットルD-4直4（152ps/20・4kg-m、直噴）が起用される予定だ。さらに、スポーティグレードにはセリカと同じ可変バルブタイミング&リフト機構も備えた2 Z Z-G E型1・8リットル直4（190ps/18・4kg-m）が起用され、現行のターボ車に代わるトップモデルに位置付けられる。2リットルD-4にはスーパーC V Tが、2 Z Z-G E型1・8リットル直4には6速M Tが組み合わせられるなど、それぞれのキャラクターが明確に誇示される点も見逃せない。

内装には必要最小限の使い勝手を確保するための便利装備も揃う。リクライニングも可能な分割可倒式リアシートやラゲッジ床下のアンダーボックス、荷物を覆い隠すトノカバーなど、もはやワゴンの定番装備ともいえるアイテムばかりだ。

実用ワゴンのポジションをカローラ・フィールダーに明け渡し、スポーティ路線のムード重視ワゴンに生まれ変わる次期カルディナ。そのデビューは02年8月が濃厚とされている。

現行カルディナ



[↑ zoom](#)

キープコンセプトのまま、97年9月に登場した現行モデル。発表当時、販売現場では「ガキっぽくなってしまって初代ユーザーは敬遠している」との声も聞かれた。

▲ [戻る](#)



