

2001年1月

カムリ

トヨタ

精悍スポーツセダンだった！

思いのほかスポーティだった。これがスッ裸になったカムリを見たスクープ班の第一印象だ。現行モデルも含め、カムリと言えばファミリー層を狙った無難なセダンで、決してスポーティというコトバが当てはまるようなクルマじゃなかった。カリーナの兄弟車として誕生した初代セリカ・カムリを除いては。

しかし、7代目は違う。グッと若返りを図ったシャープな外観フォルムをはじめ、チェイサーやアルテッツァといったトヨタを代表するスポーツセダンを連想させる4灯式ヘッドランプ、さらにはボリューム感あふれるボディシエルなど、カムリのネーミングからは想像もできないほど、スポーティに装う。

[↑ zoom](#)

世界初公開となる新型カムリのスッピン姿。4灯式ヘッドランプを際立たせるブラックアウトのハウジングや、メッシュ状ラジエターグリルはスポーティシリーズの専用装備だ。

じつは、今年秋にも登場する新型カムリには、従来どおりの標準グレードに加え、新たにスポーティシリーズもラインナップされることがスクープ班の調べで明らかになった。今回、擬装を脱がせてスッピン姿をあらわにしたのは、そのスポーティシリーズの代表モデルなのだ。

じゃあ、標準グレードとどう違うのか。まず、フロントマスクに豊かな表情をもたらすラジエターグリルがメッシュ状の専用デザインで、標準グレードに採用されるメッキタイプに見られる高級感は抑えられている。同時にヘッドランプのハウジングもブラックアウトされており、4灯式であることを強調。この手法はマークIIやツーリング・ハイエースなど、すでに数多くのトヨタ車に使われている常套手段だ。なお、上級グレードのヘッドランプにはディスチャージタイプが採用されることも決定している模様。

足まわりは16インチの専用アルミホイールでキリッと引き締められ、スポーツチューンド・サスペンションと相まって高いハンドリング性能がもたらされる

だろう。このほか、トランクリッドにはリアスポイラーも装備される見込みだ。

引き続きビッグキャビンを売りにする内装では、黒木目調パネル（ワインレッド木目調になる可能性あり）やブラックに近い濃色のインテリアカラー、モダンにまとめられたシート生地&トリムが、外観に引けを取らないスポーティ色を演出。

フロントノーズには2AZ-FE型2・4リットル直4（118kw／221N・m）、または熟成が図られた1MZ-FE型3リットルV6（162kw／304N・m）エンジンが搭載され、FFラージセダンにふさわしい上質な走りが味わえるはずだ。

直近のトヨタ・ラインナップでは「iR」や「RS」のグレード名を与えられているスポーティシリーズ。ここで紹介したように、新型カムリにも同種のモデルを設定することでユーザーの平均年齢を下げ、若返りを図るのがトヨタの狙いなのだ。

歴代カムリの系譜



[↑ zoom](#)

●初代 80年1月デビュー
「セリカ・カムリ」のネーミングで登場した初代モデルはカリーナの兄弟車だったため、FRレイアウトを採用。1.6リットルと1.8リットルに加え、発表7カ月後の80年8月には2リットルモデルもラインナップに加わった。当時のコンセプトは「高級スポーティセダン」で、車名は日本語の「冠」に由来。



[↑ zoom](#)

●4代目 90年7月デビュー
電子制御4WSやシートベルトバックル照明、超音波雨滴除去装置付きドアミラーなど、4代目には高価な新装備が目立った。バブル経済の波に乗ってプロミネントのV6エンジンが2.5リットルに拡大され、輸出用ワイドボディをまとった派生車セプターも登場した。



[↑ zoom](#)



[↑ zoom](#)

●2代目 82年3月デビュー
ターセル／コルサに続いてFFレイアウトを用い、一転して広々キャビンを作り出した2代目では兄弟車ビスタが登場した。デビュー当時は1.8リットルエンジン+5速MTのみだったが、後にFF横置きエンジン用としては世界初のATを搭載。2リットルツインカムやターボディーゼル車も追加された。



[↑ zoom](#)

●5代目 94年7月デビュー
バブル経済の崩壊にともなって厳しいコスト制約を受けた5代目は、内外装の質感が大幅に低下。バリエーション展開も集約され、4代目に見られた贅沢装備がこぞって姿を消した。また、V6モデルはウィンドムへのバトンタッチを果たし、ラインナップから消滅。



[↑ zoom](#)

●3代目 86年8月デビュー
新設計シャシーとハイメカ・ツインカムが注目を浴びた3代目。87年4月にV6エンジンを載せた「プロミネント」が、さらに同年10月には4WD車もラインナップされ、バリエーションの幅が広がった。また、輸出専用ではあったものの、ワゴンボディも登場した。

●6代目 96年12月デビュー
ビスタとの兄弟車関係を解消され、国内名「カムリ・グラシア」を与えられて登場した6代目は北米市場を重視。ボディも3ナンバーサイズに拡大され、事実上セプターの後継車としてデビューした。「グラシア」はMCでワゴン専用名となり、セダンは「カムリ」の名に戻された。

7月17日北米向け生産開始



[↑ zoom](#)

左右独立コンビランプとシャープな面造型が、セド／グロに似た雰囲気をもたらし出す新型カムリのリアビュー。ボディサイズは現行モデルと同等になる見込みだ。

そんな新型カムリが国内デビューを果たすのは9月だ。現行モデルと同じ愛知県・堤工場で生産がスタートするのは9月3日だが、それに先がけて北米仕様が7月中旬（17日か？）からラインを流れる。じつは、この北米仕様の生産計画は当初予定より約3週間も前倒しされたもので、TMMK（トヨタ・モーター・マニファクチャリング・ケンタッキー）でのラインオフに備え、事前確認の意味を含めて先行されることになったのだ。

最終仕上げも順調に進んでおり、本誌発売と前後して量産試作（北米仕様）の組み付けが行われているはず。これを受けて北米でも3月に1次量産試作が、

そして5月に2次量産試作がそれぞれ製作される予定だ。また、国内向けも4月の1次量産試作と、5月末の1・5次量産試作（当初予定よりも2週間前倒し）で品質面などの最終的なツメが行われる。なお、堤工場では7月中旬に北米仕様が立ち上がった後、8月初頭にはヨーロッパ向けの生産も始まり、国内向けは最後発としてラインオフ。ちなみに、現行モデルはウィンダムとともに7月中旬をもって生産が終了する。

開発コードは北米仕様が300N、国内向けが301N。国内向けにはダイハツで販売されるOEMモデルのアルティスも含まれており、引き続きOEM供給が継続されることも確認できた。

20世紀最後の年、革新的なFMCでカローラを大幅に飛躍させたトヨタ。今年は新型カムリをはじめ、コロナやカリナ、ウィンダムの刷新に加え、新鋭ベロッサも投入してセダン革命を続行していく。

ワゴン「グラシア」はどうなる？



[↑ zoom](#)

文中でも触れたとおり、7代目にあたる次期カムリの開発は順調に進んでいるが、じつはセダンボディ以外が開発されている気配はない。国内ディーラーからはワゴンモデルのグラシアに対して「あのサイズのワゴンはもはや売れない」といった声も挙がっており、メーカー側も次期カムリへのワゴン設定は見送ったようだ。

一方のマークIIクオリスはカムリ系からの独立を図り、マークIIと同じFRプラットフォームを採用する。ただし、外観デザインはマークIIとまったく異なり、オリジナル・ボディをまとして11月に登場。ちなみに、現行クオリスの生産はグラシアが打ち切られた後も続き、10月まで継続されるようだ。

▲戻る

















