



ヨーロッパのデザイン拠点E Dスクエアで作られた純粋なトヨタの輸入車。

# トヨタ **アベンシス**

4ドアセダン **L i**スポーツパッケージ2WD

〔スーパーE C T = 2 6 2万円〕

フランスでデザインされイギリスで生産された  
純粋なヨーロッパ車  
固い味付けの足回りとシートはドイツ風でスポーティ  
高速走行は静かで直進安定性も抜群!!

トヨタがヨーロッパ車の販売に力を入れ始めた。「アベンシス」である。開発したのはイギリスのトヨタ拠点であるT M U K。ただしデザインはフランスのニースにあるE Dスクエアだ。「純粋なヨーロッパ車」(トヨタ広報部・白子氏)を作って日本市場で売るのは何も今に始まったことではない。F Fの4ドアセダン、「アバロン」や「プロナード」なども完全な輸入車である。

だが、「アベンシス」はヨーロッパ市場のトヨタ車の中でフラッグシップモデルとして専用開発されたという。それだけにヨーロッパ車好きのユーザーにどの程度アピールできる性能や質感を持っているのか興味が湧いた。実際に試乗車を駆り出してその実力を総合的にチェックすると同時に同じ価格帯のライバル車と比

較してみた。

試乗車は4ドアセダン「L iスポーツパッケージ」の2WD。まず運転席に乗り込むと、シートの微調節をするアジャストレバーがユニーク。操作方法が日本車とは少し異なる。右手でレバーを押すとシートバックは前方に立ち上がる。ラチェット式無段階調節というものだが、どうも慣れないと使いづらい。シートリフターも装備され、きめの細かい調節ができる点は有り難いのだが、シートリフターとシートバックの調節の微調節に時間がかかる。

また、シート自体も座り心地がヨーロッパ車のままだから少し硬い。体を包み込むホールド性もスポーツパッケージという割には少し脇が甘い感じ。

市街地を走ってみると、加速性能はすこ



輸入車というより大人しい4ドアセダンといった印象。



全幅1760mmの3ナンバーボディを採用。

ぶる俊敏で軽快だ。しかも静粛性も高くボディ剛性が高いためか安心感がある。時速40km~60km前後ではトルクも太くアクセルに対するレスポンスも鋭い。

参考までに試乗車の車両重量は1380kg。最高出力155馬力の2000ccDOHCエンジンだから、文句なくハイパワーの本領発揮といった走りを満喫できる。タコメーターのレッドゾーンは6400回転から始まるが、まさかそこまでエンジンを回す人はいないだろう。普段は3000回転までが常用回転域と考えていい。それだけ低回転域でのトルクが太く運転しやすいということである。

ひとつ残念なのは乗り心地が硬いことだ。確かにヨーロッパ車では「平均的」な味付けなのかもしれないが、シートとサスペンションが硬いため、路面の凹凸をダイレクトに拾ってしまう。装着タイヤは215/45R17という平べったい仕様のものを付けているので乗り心地が

硬いのもうなずける。できればもう少しソフトな味付けのタイヤに変更できるオプション設定が欲しい。ロングドライブではドライバーだけでなく同乗者も疲れ易くなると思われる。ただし、スポーツパッケージだけの味付けというのなら不満はないのだが。

とはいえ、時速80kmを超す高速走行では路面にタイヤがピタッと貼り付き



硬い味付けのサスペンションに扁平率4.5タイヤを装備するため路面の凸凹を忠実にひろう。

たように静かでスムーズな走りが身上だ。時速100km時のエンジン回転は巡航走行で2400回転しか回っていない。

当然、燃費経済性も優れている。実際の燃費は計測していないが、10・15モード走行ではリッター当たり13kmも走るといって驚きである。

さらに嬉しいのがガソリンがレギュラーガソリンで済むという点。エンジンのパワーを引き出すために高価なプレミアムガソリンを給油する必要はない。

走りの点で気になったのがブレーキペダルの踏みしろだ。ブレーキ性能が悪いとか鈍いということではなく、ペダルを踏み始めてから効き出すまでの踏みしろがどうも長い感じがする。試乗車だけの個体差というのなら心配はいらないが、これがヨーロッパ車のブレーキセッティングと言われればそれまでのことだ。実際に運転していて少し気になった。

インテリアは完全にヨーロッパ車のデザイン。特にドイツ車的な雰囲気強い。黒で統一されたインパネ回りやシートやドアの内張りなどはアウディやフォルクスワーゲンの「ゴルフ」に近い印象を受け



質感の高い運転席回りと操作性に優れた各種スイッチ類。



1AZ-FSE型2000ccDOHCエンジンは最高出力155馬力。



奥行きと深さのあるトランクスペースは大容量。



シートの座り心地はヨーロッパ車の硬い味付け。

スポーツパッケージの割にホールド性が今一步のフロントシート。



## ライバル車はどれだ!!

ライバル車と比較してどうか。日産車で262万円の4ドアセダンといえば、「ティアナ230JM」が252万円で最も近い。ただ「ティアナ」の搭載エンジンは最高出力173馬力の2300

4ドアセダンの全長は4630mmでホイールベースは2700mm

た。スポーティで飾り気はないが、機能性重視のドイツ車的な発想とセンスが溶け込んでいるようで興味深い。室内の居住空間が広さを追求していない点もドイツ車的といえる。「アベンシス」のチーフエンジニアの福里健氏は1987年～91年までVW社と共同生産プロジェクトに従事していたというからなるほど納得できる。

要するに、「アベンシス」は日本人向けに作られたヨーロッパ車ではなく、ドイツ車好きの一部のファンに支持される輸入車ということだ。

参考までに月別の登録台数は10月が2353台。11月が2279台。月販目標台数が2000台だというから一応輸入したことは成功したと断言できる。しかし、車両本体価格262万円という価格を考えると、筆者であれば他にも選ぶべきクルマがあるのではと思ってしまう。

ccエンジン。走りの格差は歴然だ。

次にホンダ車ではライバル車はないのか。価格で探してみると「アコードユーロR」が253万円で最も近い。エンジン性能はずば抜けて高性能で、2000ccDOHCエンジンで最高出力220馬力は圧巻。加速性能で比較すれば間違いなくライバルの2車種に負けている。もちろん質感の比較は同時に3車を並べて乗りくらべをしないと比較はしづらいと思うが。

確かにヨーロッパ車と日本車を価格だけで比較するという自体に無理があるのかもしれない。

とにかく、「アベンシス」はトヨタの欧州戦略車として専用開発された輸入車だ。その設計哲学を高く評価してくれるユーザーに支持されるだろう。別の見方をすればならトヨタブランドを愛する外車ファンに最適な1台となり得る。