



2018日本自動車殿堂 歴史遺産車

日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車を選定し
日本自動車殿堂に登録して永く伝承します

Cars that blazed the trail in the history of Japanese automobiles are selected,
registered at the Hall of Fame and are to be widely conveyed to the next generation.

トヨタ カローラ

Toyota Corolla

Corolla



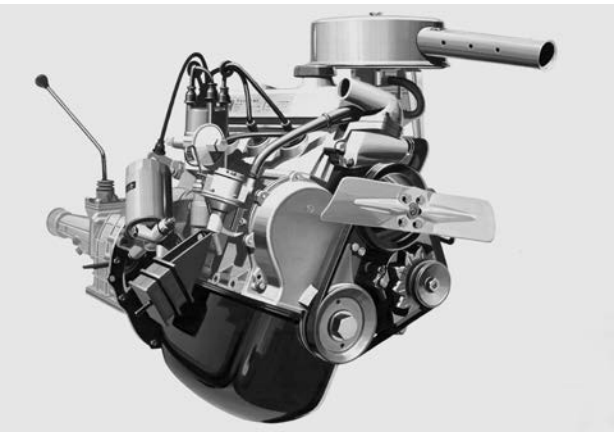
発売時は2ドアセダンのみ。デラックスさとスポーティさを兼ね備えた、曲面基調のデザイン。サイドガラスにクラス初の曲面ガラスを採用したこともあって、見た目での上級感をプラスしていた。

トヨタカローラ1100デラックス(1966年)主要諸元

全長	3845mm	型 式	KE10D
全幅	1485mm	エ ン ジ ン 型 式	K型
全高	1380mm	駆 動 方 式	後輪駆動
ホイールベース	2285mm	エ ン ジ ン	水冷直列 4 気筒 OHV
ト レ ッ ド (前)	1230mm	ボア×ストローク	75×61mm
ト レ ッ ド (後)	1220mm	総 排 気 量	1077cc
車 両 重 量	710kg	圧 縮 比	9.0
乗 車 定 員	5名	最 高 出 力	60PS/6000rpm
最 高 速 度	140km/h	最 大 ト ル ク	8.5kgm/3800rpm
最 小 回 転 半 径	4.55m	サスペンション(前)	ストラット型コイルおよび横置きリーフスプリング併用
登 坂 能 力	0.405(23°54')	サスペンション(後)	リーフスプリング リジッドアクスル式
タイヤサイズ	6.00-12 4PR	変 速 機	前進 4 段・後進 1 段
ボ デ ィ 構 造	モノコック	価 格	49.5万円



スピード感を出すためにリアウィンドウが少し寝かされたセミファストバックスタイル。縦型テールランプの採用により、トランクは開口幅が広いだけでなく、低いところから開き実用性に優れた。



余裕のある高速性能を得るため当初計画の1000ccに100ccがプラスされた。機構的には、耐久性、静粛性、高回転に有利な 5 ベアリングとハイカムシャフトが採用された。エンジンルームの高さを抑え、各種点検を容易にするためにエンジンは20度左に傾けられて搭載された。

1955年に始まった経済成長の速度は著しく、1960年代に入ると自家用車所有が夢ではなくなるときが目前に迫っていた。1963年から、ダイハツコンパノベルリーナ、翌年マツダファミリアなど中堅サラリーマン世帯をターゲットにしたクルマが出始め、1966年 4 月に日産からダットサンサニーが発売された。

トヨタはカローラ発売の前にティーザーキャンペーンを繰り広げ、日本の消費者の心理を巧みに掴むキャッチフレーズを使った。『プラス100ccの余裕』というフレーズで、ライバルたちを少し上回るというイメージを与えることに成功。そして、1966年10月に発表され、翌月から全国で一斉に発売された。

初代カローラを語るときに必ず触れられるのが「80点+ α 」主義だ。その意図は、合格点に満たないところをなくし、ほかに負けない“+ α ”のものを備えるということだった。これは開発の指揮をとった長谷川龍雄主査が、パブリカの経験を踏まえて導き出したものだ。カローラの+ α は「スポーティさ」で、性能に余裕のある1100ccエンジン、フロアシフトの 4 速トランスミッション、丸型メーター、セミファストバックスタイル、セパレートシートなどが採用された。これらはスポーティーカーに一般的なもので、競合ファミリーカーには800～1000cc エンジン、 3 速コラムシフト、横長コンビネーションメーター、ベンチシートが普通だった。

カローラのボディデザインは曲面基調で、さらにサイドガラスにクラス初の曲面ガラスを採用したこともあって、見た目での上級感をプラスしていた。リアウ



視覚的に+ α の要素が一番感じられたのは室内で、カローラに採用された丸型メーター、フロアシフトの 4 速トランスミッション、セパレートシートは当時の一般的ファミリーカーにはなかったものだ。

インドウはスピード感を出すために少し寝かされた。

カローラには新規開発された K 型エンジンが採用された。当初1000cc で計画されていたが、余裕のある高速性能とするためプラス100の1100ccに変更された。機構的には、耐久性、静粛性、高回転に有利な 5 ベアリングとハイカムシャフトが採用された。ハイカムシャフトとはカムシャフトの位置を高くして、その分プッシュロッドを短く、すなわち軽くすることにより高速回転時もバルブが正確に作動するようにしたものだ。

足回りではフロントサスペンションに国産車として初めて、ストラットタイプを採用。当時一般的だったダブルウィッシュボーンタイプに比べ、ストラットタイプは部品点数、スペース、重量においてメリットがあった。

2 ドアセダンだけで発売されたカローラには、半年後に 4 ドアセダンと 2 ドアバンが、さらにその 1 年後に、セダンよりさらにスポーティなカローラスプリンターが追加された。カローラスプリンターの、セダンより35mm低いボディはファストバックスタイルにされ、テールランプはセダンの縦長に対して横長のものが採用された。さらに購買層の幅を広げるべく、 2 速 AT や 3 速コラムシフト車も追加された。1969年 9 月、エンジン排気量は100cc アップされて1200cc となった。

日本の消費者心理に応えるカローラの商品戦略は強化され続けて、 3 年後の1969年から国内販売台数において33年連続首位の座に君臨することになる。

(山田耕二)