

昭和五十七年二月二十六日

六—A B C D

トヨタ、コロナをフルモデルチェンジ

—— 斬新なスタイルと優れた操縦性・走行安定性の実現、
新開発の「ヘレザード」^{ワシ}ディーゼルも搭載 ——

トヨタ自動車工業㈱、トヨタ自動車販売㈱は、コロナシリーズ（セダン、ハードトップおよびバン）をフルモデルチェンジし、一月二十六日より全国一斉に発売する。

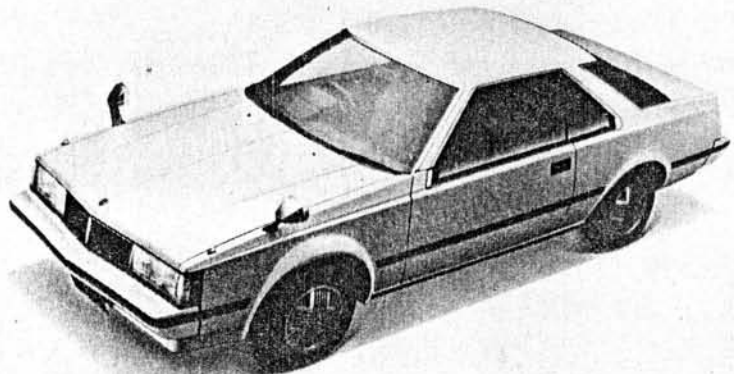
コロナはトヨタを代表する小型乗用車で、昭和三十二年の発売以来、わが国の乗用車市場でリーダー的役割を果たし、生産台数においても累計五〇〇万台を超えるなど、高性能・高品質なファミリーカーとして内外のユーザーから高い評価を得ている。

モデルチェンジのねらい

今回のフルモデルチェンジでは、斬新なスタイルへの一新、



コロナ セダン 1800 EX サルーン AD (E-ST140-TEPGS) '82.1
ツードン ボデーカラーはオプション



コロナ ハードトップ 1800 EX サルーン (E-ST140-TSMES) '82.1
オートエアコンはオプション



新開発のハレーザー11CディーゼルV（11C型・四気筒・一八三九cc）を始めとするレーザーエンジンシリーズの搭載、ラック&ピニオン式ステアリングの採用、最新のカーエレクトロニクスなど、数々の新技術の採用により、燃費、操縦性・走行安定性、静粛性などの性能向上と実用性の充実が図られており、風格ある高級小型車として、ファミリー層からヤング層まで幅広いニーズに対応している。

(注) 昭和五十六年末累計生産台数五、〇二七、五六〇台（うち乗用車四、二〇八、二三一台）

新型コロナの主な特長は次のとおりである。

一、スタイル

・斬新でダイナミックなスタイルと開放感のある室内
低いフロントノーズとベルトライン、シャープなサイドラインなど、直線を基調とした斬新でダイナミックなスタイルとなっている。

・スペシャルティ指向のハードトップ
とくにハードトップは、鋭角的なウエッジラインの採用などにより、空力特性にすぐれ、よりスペシャルティ指向のスタイルとなっている。

・居住スペースの拡大
室内長、室内幅を拡大し、広々とした居住スペースを確保している。さらにベルトラインおよび計器盤上面を低くし、セミコンシールドワイパーの採用とあわせて、視界のよい明るく開放感のある室内としている。

二、エンジン

・新開発の画期的小型ディーゼルエンジンハレーザー11CディーゼルV
新開発のハレーザー11CディーゼルVは最高出力六五馬力（四、五〇〇回転/分）、最大トルク一・五kg・m（三、〇〇〇回転/分）で、わが国初のタイミングベルトによる直接駆動式OHCや、新小型

噴射ノズルなど数々の世界初・日本初の最新技術の採用により、低燃費、高性能を実現するとともに、従来のディーゼルイメージを一新した抜群の静粛性を誇る画期的な革新のエンジンである。

・幅広い需要に応えるその他の低燃費・高性能エンジン

また、新しい時代の要請に応じて開発したレーザーエンジンシリーズの中から、好評を得ているレーザー1SV（1SU型・四気筒・一、八三二cc）、レーザー3AIIV（3AU型・四気筒・一、四五二cc）も新たに搭載している。なお、従来から搭載している高性能ツインカムエンジンの18RIGEU型（四気筒・一、九六八cc・EFI方式）のほか、3TIEU型（四気筒・一、七セ〇cc・EFI方式）、12TJ型（四気筒・一、五八八cc）と、併せて六機種のエンジンを搭載し、幅広い需要に応えている。

三 足まわり

・操縦性・走行安定性の飛躍的向上、“走りのコロナ”を実現

ラック&ピニオン式ステアリングの乗用車系全車への採用（タクシー仕様を除く）、四輪独立懸架方式のスポーティグレードへの採用、さらには空力特性の向上などにより、優れたコーナリング特性、高速直進性、横風安定性を確保し、“走りのコロナ”を実現している。

四 新機構・新装備の採用

新型コロナには次のような新機構・新装備が車種、グレードに応じて標準またはオプション設定されている。

- ① 運転席から確認しにくい後方の障害物を超音波により感知し、ランプとブザーで運転者に知らせる、メーカー装備品としては世界初の画期的なバックソナー

- ② あらかじめダイヤルで設定した速度で走行する機能を追加した、世界初のマイコン式プリセットオートドライブ

- ③ 運転席シートの前部と後部の高さをそれぞれ別々に調節できる

デュアル ハイト アジャスタ付シート

④ 目的地の方向と距離などが常時表示されることにより、不案内な土地での運転を容易にするナビコン

⑤ 計器盤から指針をなくしたエレクトロニック ディスプレイメーター

⑥ ウーファー（低音用スピーカー）を加えて著しく幅広い音域をカバーできるようにしたオーディオ システム

⑦ 運転者の体格にあわせて最適な姿勢を選択できる八種類の調節機能をもつ^{エイト}8ウェイ スポーツシート

⑧ 後席のシートバックを三段階にリクライニングできるリヤリクライニングシート

⑨ 運転席および助手席のシートクッション・シートバックに電気式のヒーターを組みこんだヒーター付シート

⑩ 多用途に使えるツイン トリップメーター

⑪ 温風の左右吹出し量をコントロールできるヒーター

五、車種体系の充実

カーエレクトロニクス装備を充実させたアドバンス仕様のEXサ
ルーン^{アドバンス}AD、GX^{アドバンス}—ADグレードを新設するとともに、GT、S
Xのスポーティグレードを充実させている。

また、セダン・ハードトップに両下肢障害者のための「フレンド
マチック仕様車」、右下肢障害者のための「デュアル アクセル
ペダル付車」をそれぞれ用意している。

新型コロナの車種体系は、セダン、ハードトップ、バンの三種類
のポデータータイプと、エンジン、トランスミッションおよびグレイ
ドとの組み合わせにより、セダン二十一車型、ハードトップ九車型、
バン六車型の合計三十六車型である。

なお当面の月販目標台数は一七〇〇〇台を見込んでいる。

新型コロナの車両概要、車種体系、燃費、価格、主要諸元の詳細
は別紙のとおりである。

一、斬新でダイナミックなスタイルと開放感のある室内

(1) フードやベルトラインを低くするとともに、前端から後端までサイドプロテクションモールを採用するなど、直線を基調とし、空力特性に優れた斬新でダイナミックなスタイルとしている。

(2) ハードトップは、鋭角的なウエッジラインやラップラウンドウインドウの採用により、スペシャルティード指向のスタイルとなっている。

ちなみにハードトップの空力特性は C_d （空気抵抗係数） 0.36 である。

(3) 従来型車に比べ、セダンで室内長を 500mm 、室内幅を 250mm 、それぞれ増加し、ゆったりした居住空間を確保している。さらにベルトラインを一五 mm 、計器盤上面を五〇 mm 、それぞれ低くし、セミコンシールドワイパーの採用とあわせて、視界のよい、明るく開放感のある室内とした。

二、新開発のハレーザー1CディーゼルVなど幅広い需要に応える

六機種 of 低燃費・高性能エンジンを搭載

(1) 新開発のハレーザー1CディーゼルVの搭載

新開発のハレーザー1CディーゼルVは、排気量一、八三九 cc 、最高出力六五馬力（四五〇〇回転/分）、最大トルク一一・五 $\text{kg}\cdot\text{m}$ （三〇〇〇回転/分）、六〇 km/h 定地走行燃費二八・〇 km/l （セダンGX、五速マニュアルトランスミッション車）、機関整備重量一六五 kg という最高水準の高性能、低燃費、小型軽量を誇るとともに、ディーゼルイメージを一新する画期的な静粛性を実現した革新のエンジンである。

これによって走行中の室内静粛性もガソリン車なみのレベルを確保している。このエンジンは①直接駆動式OHC ②タイミングベルトによる多軸駆動 ③慣性過給式ゴムフロートイン

グ吸気マニホールド ④新開発小型噴射ノズル ⑤急速加熱式
スーパードロープラグ ⑥オートマチックコールドスタート装
置付噴射ポンプ ⑦マスタンパ付エンジンマウント ⑧アルミ
ニウム合金シリンダヘッドなど、数々の先進技術が採用されて
おり、好評のトヨタハレーザシリーズV初のディーゼルエン
ジンである。

(2) レーザーエンジンシリーズの搭載

新しい時代の要請に答えて開発したレーザーエンジンシリ
ズの中から、ハレーザ1CディーゼルVに加えてかねてより
セリカ、カリナで好評のハレーザ1S V、カリナ、カロ
ーラ、スプリンターで好評のハレーザ3A-II Vを搭載して
いる。

ハレーザ1S V (1S-U型エンジン) は四気筒OHC、
一八三ニcc、最高出力一〇〇馬力 (五四〇〇回転/分)、最大
トルク一五・五 $\text{kg}\cdot\text{m}$ (三、四〇〇回転/分)、一〇モード燃費一三
・五 km/ℓ (運輸省審査値、一八〇〇GX、四速および五速マニ
ュアルトランスミッション車)、またハレーザ3A-II V
(3A-U型エンジン) は四気筒OHC、一四五ニcc、最高
出力八三馬力 (五六〇〇回転/分)、最大トルク一ニ・〇 $\text{kg}\cdot\text{m}$
(三、六〇〇回転/分)、一〇モード燃費一四・〇 km/ℓ (運輸省審
査値、一五〇〇GX、四速および五速マニュアルトランスミッ
ション車) と、いずれも軽量コンパクトな低燃費、高性能エン
ジンである。

(3) 高性能スポーティエンジンの搭載

新型コロナにはこの他に従来からその動力性能を高く評価さ
れている18R-IGE U型エンジン (四気筒DOHC、一、九六八cc
・EFI方式・最高出力一三五馬力 (五八〇〇回転/分)、最大ト
ルク一七・五 $\text{kg}\cdot\text{m}$ (四、八〇〇回転/分)) と、3T-E U型エンジン
(四気筒OHV、一、七七〇cc・EFI方式・最高出力一〇五馬力
(五、四〇〇回転/分)、最大トルク一六・五 $\text{kg}\cdot\text{m}$ (三、六〇〇回転/

分)を搭載している。

(4) バン系

バン系にはハレーザー1CディーゼルV、トラック五十六年排出ガス規制に適合した12T-J型エンジン(四気筒・一、五八八cc)の二機種を搭載している。

三、 操縦性・走行安定性の飛躍的向上、“走りのコロナ”を実現

ステアリング系、サスペンション系の改良、空力特性の向上などにより、優れたコーナリング特性、高速直進性、横風安定性を確保するとともに、乗り心地も大幅に改善、“走りのコロナ”を実現している。

(1) ステアリング

ラック&ピニオン式ステアリングの乗用車系全車採用(タクシー仕様を除く)、一部車種には、回転数感応型パワーステアリングおよび駐車時などの微低速時でのハンドル操作を容易にするリアブルギヤ比式ステアリングを採用している。

(2) サスペンション

フロントサスペンションは、トレッドの二五mm拡大、キャスタ角の増大およびキングピンオフセットの減少などにより改良され、またリヤサスペンションについては、スポーティイグレイド(SX、GT)に四輪独立懸架方式を採用している。

四、 新機構・新装備の採用

(i) バックソナー

リヤバンパーに埋め込んだ超音波受発信装置により、運転席から確認しにくい後方の障害物と車両との距離を、表示ランプとブザーで運転者に知らせる、メーカー装備品としては世界初の画期的な装備である(GXA-Dに標準)。

(2) プリセットオートドライブ

ワンタッチ式オートドライブに加え、車速が四〇km/h以上であれば、あらかじめダイヤルで設定した速度で走行できる機能が

追加された世界初のマイコン式プリセットオートドライブである（EXサルーンAD、GTにオプション）。

(3) デュアルハイトアジャスタ付シート

セダンの運転席にはシートの前部と後部の高さを別々に調節できるデュアルハイトアジャスタ付シートを採用し、運転者の体格に合わせた運転姿勢が得られるようにしている（GX-AD、EXサルーン、EXサルーンAD、SX、GTに標準）。

(4) ナビコン

出発地から目的地までの方向と距離を入力することにより、運転中に目的地の方向と距離、到達度などが常時ディスプレイされ、不案内な土地での運転を容易にしている（セダンEXサルーンAD、セダンGTにオプション）。

(5) エレクトロニックディスプレイメーター

人間工学的な見地から視認性を追求したエレクトロニックディスプレイメーターを採用。スピードメーターは蛍光表示管使用のデジタル表示、タコメーターは発光ダイオードを使用した連続グラフによる表示、また燃料計・水温計は蛍光管によって残量や温度を表示するセグメント表示である（EXサルーンAD、GTに標準）。

(6) ウーファー付オーディオシステム

室内前部に低音専用のスピーカー（ウーファー）を設けることによって、著しく幅広い音域をカバーできるようにしている（EXサルーン、EXサルーンAD、GTに標準）。

(7) ^{シート}8ウェイスポーツシート

誰にでもジャストフィットなドライブングポジションを確保できるように、次の八種類もの調節機能もっている。

- ① シートスライドアジャスタ
- ② リクライニングアジャスタ
- ③ ヘッドレスト上下アジャスタ
- ④ ヘッドレスト前後アジャスタ
- ⑤ フロントシートクッションを上下させるバーチカルアジャスタ
- ⑥ フロントシートクッションの前縁を上下させ、前す

べりを防止するとともに大腿部の圧力を適正に保つサイサポートアジャスタ（ハードトップのみ） ⑦上半身のホールド性を増すために身体に適した幅にサイドバットを調節するサイドサポートアジャスタ ⑧エアランバーサポートアジャスタ（G Tに標準）。

(8) リヤリクライニングシート

リヤシートのシートバックは三段階のリクライニング位置を選べる機構をもち、後席の居住性を高めている（セダンEXサルーイン、セダンEXサルーインADに標準）。

(9) ヒーター付シート

運転席および助手席には、寒冷時に快適な直接暖房が得られる電気式のヒーターを、シートクッションおよびシートバックに装着したヒーター付シートを採用。温度の切替えは二段階で、二重の安全回路を採用している（セダンEXサルーイン、セダンEXサルーインADにオプション）。

(10) ツイントリップメーター

トリップメーターを二つ装備しており、例えば「燃費計算」と「目的地までの走行距離測定」に使用するなど、二つの目的に別々に利用ができる（EXサルーイン、SX、ハードトップGXに標準）。

(11) 左右温風量コントロールヒーター

左右のヒーター吹出口からの風量配分をコントロールレバーで調節できるようにし、ヒーター使用時の快適性を向上させている（全車に標準）。

◎ 車種体系

エンジン型式	トランスミッション	セ ダ ン								ハ ー ド ト ッ プ					パ ン		
		G T	S X	EX サルー AD	EX サルー ン	GX-AD	G X	D X	STD	G T	S X	EX サルー AD	EX サルー ン	G X	G X	D X	STD
1 8 R - G E U (1,968cc DOHC)	5 速 マ ニ ュ ア ル	○								○							
3 T - E U (1,770cc E F I)	5 速 マ ニ ュ ア ル		○								○						
	4 速 オ ー ト マ チ ッ ク		○								○						
1 S - U (1,832cc)	4 速 マ ニ ュ ア ル						○							○			
	5 速 マ ニ ュ ア ル				○	○	○						○	○			
	4 速 オ ー ト マ チ ッ ク			○	○	○	○					○	○	○			
3 A - U (II) (1,452cc)	4 速 マ ニ ュ ア ル						○	○	○								
	5 速 マ ニ ュ ア ル						○										
	3 速 オ ー ト マ チ ッ ク						○										
1 C (1,839cc ディーゼル)	5 速 マ ニ ュ ア ル				○		○		○							○	
	4 速 オ ー ト マ チ ッ ク				○		○										
1 2 T - J (1,588cc)	4 速 マ ニ ュ ア ル														○	※○	○
	3 速 オ ー ト マ チ ッ ク														○		

※ ロングデッキパンの設定あり。

◎ 燃 費 デ ー タ

車 種	搭載エンジン	総排気量 (cc)	車両型式	トランスミッション	燃 費	
					10モード (Km/ℓ)	60Km/h 定地(Km/ℓ)
セ ダ ン 2000 G T	18R-GEU	1,968	E-RT-141	5速マニュアル	10.0	17.5
セ ダ ン 1800 G X	1S-U	1,832	E-ST-140	5速マニュアル	13.5	21.0
				4速マニュアル	13.5	19.5
				4速オートマチック	10.5	18.0
セ ダ ン 1800 S X	3T-EU	1,770	E-TT-142	5速マニュアル	11.0	18.5
				4速オートマチック	9.8	18.0
セ ダ ン 1500 G X	3A-U(II)	1,452	E-AT-140	5速マニュアル	14.0	23.0
				4速マニュアル	14.0	21.0
				3速オートマチック	11.5	18.5
セ ダ ン 1800EXサルーン	1 C	1,839	N-CT-140	5速マニュアル	—	28.0
				4速オートマチック	—	24.0

◎ コロナ標準価格一覧表

(スペアタイヤ・標準工具一式付、単位：千円)

車種	グレード	エンジン型式	トランスミッション	東京	名古屋	大阪
セダン	1500 D X	3 A - U (II)	4速マニュアル	1,055	1,050	1,055
	1500 G X	3 A - U (II)	4速マニュアル	1,089	1,084	1,089
	1800 G X	1 S - U	4速マニュアル	1,168	1,163	1,168
	1800 G X - A D	1 S - U	5速マニュアル	1,325	1,320	1,325
	1800 EXサルーン	1 S - U	5速マニュアル	1,440	1,435	1,440
	1800 EXサルーンAD	1 S - U	4速オートマチック	1,661	1,656	1,661
	1800 S X	3 T - E U	5速マニュアル	1,380	1,375	1,380
	2000 G T	18 R - G E U	5速マニュアル	1,769	1,764	1,769
	1800 G X	1 Cディーゼル	5速マニュアル	1,290	1,285	1,290
	1800 EXサルーン	1 Cディーゼル	5速マニュアル	1,530	1,525	1,530
ハードトップ	1800 G X	1 S - U	4速マニュアル	1,252	1,247	1,252
	1800 EXサルーン	1 S - U	5速マニュアル	1,491	1,486	1,491
	1800 EXサルーンAD	1 S - U	4速オートマチック	1,712	1,707	1,712
	1800 S X	3 T - E U	5速マニュアル	1,416	1,411	1,416
	2000 G T	18 R - G E U	5速マニュアル	1,820	1,815	1,820
バン	1600 D X	1 2 T - J	4速マニュアル	956	950	956
	1600 G X	1 2 T - J	4速マニュアル	1,038	1,032	1,038
	1800 D X	1 Cディーゼル	5速マニュアル	1,095	1,089	1,095

※ 5速マニュアルトランスミッションは、4速マニュアルトランスミッションに比べ24千円高
 3速オートマチックトランスミッションは、5速マニュアルトランスミッションに比べ38千円高
 4速オートマチックトランスミッションは、5速マニュアルトランスミッションに比べ69千円高