

昭和五十二年八月二十二日

四十二—A B C D E

トヨタ、カーリーナおよびセリカを

六年八カ月ぶりに、フルモデルチェンジ

——二十九車型はトヨタTGP燃焼方式により

五十三年度排出ガス規制に適合——

トヨタ自動車工業(株)、トヨタ自動車販売(株)は、小型車カーリーナシリーズおよびセリカシリーズをフルモデルチェンジするとともに、一部車型にトヨタTGP燃焼方式により五十三年度排出ガス規制に適合させた12T-U型(一・五八ハ㍻)エンジンを搭載して、八月二十二日より全国一斉に発売する。両シリーズのフルモデルチェンジは昭和四十五年十二月の発売以来初めてのことである(カーリーナハードトップは昭和四十七年十二月、セリカリフトバックは昭和四十八年四月、カーリーナバンは昭和五十年十二月にそれぞれ追加発売)。

今回、発売するカーリーナおよびセリカは、その開発にあたり排出ガス規制への適合、安全対策の充実、省資源、省エネルギー等の社会的要請に応えることはもとより、「高品質・高性能」をテーマに、走行性能、居住性、操作性など、本来、車に要求される機能のいっそうの向上を図った。



カーリーナ 4ドアセダン 2000 SE (B-RA40-AEMES) '77.8



セリカ リフトバック 2000 GT (C-RA40-BLMCG) '77.8
アルミホイール、14インチ スチールラジアルタイヤ、は注文装備

カリリーナについては、その設計の狙いを「アクティブなファミリーカー」とし、幅広い層に受け入れられるように、軽快さと俊敏さを強調してスッキリと引きしまったスタイルとした。また、装備、車種体系の充実を図り需要の多様化に応えた。

カリリーナバンはリヤクォーターウィンドゥを大きくとり、明るいデザインとするとともに広い荷室を持たせ積載能力の向上を図った。

セリカは、その設計の狙いを「より個性的なスペシャルティーカー」とし、大胆さと斬新さを盛り込み、空気力学を追求した合理的なスタイルとするとともに、ユーティリティスペースを拡大して多用途に適したスペシャルティーカーとした。

また、今回発売するカリリーナおよびセリカのうち、カリリーナ一五車型（セダン九車型、ハードトップ六車型）、セリカ一四車型（クーペ八車型、リフトバック六車型）の合計二九車型はトヨタTGP燃焼方式により五十三年度排出ガス規制に適合する12T-U型（一五八八cc）エンジンを搭載している。このトヨタTGP燃焼方式は、従来のトヨタ希薄燃焼方式とトヨタ触媒方式の長所をあわせ持った新たな排出ガス浄化方式で、12T型（一五八八cc）エンジンを基本に空燃比を最適々合させ、排気ガス再循環装置（EGRシステム）、二次空気導入装置、酸化触媒コンバーターおよび強力点火装置を組み合わせたものである。

この方式は第一に、燃焼室内にあるTGP（Turbulence Generating Pot）乱流生成ポットから噴出される火炎噴流により急速な燃焼を行なうのでNO_xの発生量が少ないこと、第二に、多量のEGRを使用しても、また混合気を希薄にした場合でも着火と燃焼が安定している、という二つの大きな特性を持つており、これらの特性を生かして燃焼室内においてNO_xの発生を大幅に低減している。CO、HCについては、信頼性・耐久性に優れた酸化触媒コンバーターによって浄化を行なっている。

また、この方式は種々の運転条件のもとで空燃比を最適に精密制御するほか、点火時期の最適々合等を行なうため燃費・ドライバビリティの点でも優れている。

今回のカリリーナ、セリカの発売によりトヨタの五十三年度排出ガス規制適合車は、先に発売したトヨタの三元触媒方式によるクラウン、マークII、チェイサーおよびトヨタTGP燃焼方式によるコロナ、カローラ、スプリンターとあわせて八車種・一二九車型となった。

カリリーナ、セリカ乗用車シリーズの搭載エンジンは五十三年度排出ガス規制に適合した12T-U型のほか、トヨタ触媒方式により五十一年度排出ガス規制に適合した2T-IGEU型（一五八八cc）、DOHC、EFI—電子制御式燃料噴射装置（付）、3T-U型（一七七〇cc）、18R-U型（一八八八cc）、18R-IGU型

(「ルバハCC、DQHC」)の合計五機種がある。なお、これらのうち2T1GE U型エンジンは両車種に、また3T1U型エンジンはセリカに、18R1U型エンジンはカリーナに、それぞれ新たに搭載したものである。また、カリーナバンの搭載エンジンにはT1J型(「中0セCC」、2T1J型(「五ハハCC」)の二機種がある。

さらに、小型車市場の中で高まりつつある上級車志向に対応するため、両車種に高級グレード「SE」を、セリカに「XT」グレードをそれぞれ新設するなど車種体系の充実を図った。

この結果カリーナは二ドアセダン三車型、四ドアセダン二七車型、ハードトップ二八車型、バン七車型の合計六五車型、セリカはクーペ三三車型、リフトバック三一車型の合計六四車型となった。

両車種の当面の国内月販目標はカリーナシリーズ一八〇〇〇台(セダン九〇〇〇台、ハードトップ六〇〇〇台、バン三〇〇〇台)、セリカシリーズ九〇〇〇台(クーペ六〇〇〇台、リフトバック四〇〇〇台)である。そのうち五十三年度排出ガス規制適合車はカリーナ六〇〇〇台、セリカ三〇〇〇台を見込んでいる。

カリーナおよびセリカの車両概要、排出ガスデータ、燃費性能、車種体系、価格および主要諸元は別紙のとおりである。

以上

◎ カリーナの車両概要

一 スタイルの一新

- (1) ボディスタイルは直線を基本に軽快さ・俊敏さを強調してスッキリと引きしまったものとした。
- (2) 車両寸法は従来のカリーナと比較して全長で一〇mm、全幅で三五mm大きくした。
- (3) ベルトラインを従来より低くし大きなサイドウィンドウを採用すると同時に、計器盤の上面を思い切って下げフロントウィンドウを拡大し、明るく視界の良い開放的なスタイルとした。
- (4) 室内は明るさと手ざわりの良さを重視した洗練された内装とし、ライトブラウン、ブルー、ブラックの三色で、カラーコーディネーションを行なった。
- (5) パンはリヤクォーターウィンドウを大きくとり明るいデザインとした。また、車両寸法は全長で六五mm（スーパードラックスは八五mm）、全幅で三五mm大きくするとともに、リヤオーバーハングを六〇mm（同七〇mm）長くして荷室を拡大することなどにより、最大積載量を四〇〇kgから五〇〇kg（二名乗車時）に増やした。

二 居住性・操作性の向上

(1) 居住性

- ① 室内長を五mm（ハードトップは一五mm）、室内幅を二五mm（同五mm）、とくにシールドアパー部分での室内幅は六〇mm（同五〇mm）それぞれ拡大した。
- ② 車室内に頭寒足熱の暖房を行なうバイレベル機構のヒーターを全車型に採用したほか、ヒーターリヤダクトの採用車型を増やす（デラックス以上）など、空調システムを改良した。とくにハードトップについてはアストロペンチレーションを採用して車室内の通風・換気効率の向上を図った。

- ③ フロントシートは肩を下げたローバックシートとし、さらに一部車型にはヘッドレスト分離式フロントシートを採用した（スーパードラックス以上）。

- ④ 長時間運転の際の腰部の疲労軽減を図るため、運転席にランバーサポートアジャスター付シートを一部車型に採用した（SE、GT）。

- ⑤ 足まわりについては従来から定評のあるものを、さらに改良すると同時に、走行安定性をいっそう向上させるため、リヤスタビライザーを一

部車型に採用した（GT、SR）。

(2) 操作性

① ドライバーの体格・姿勢に応じて、より適切な位置で運転できるように運転席の前部を上下に調整できる上下アジャスター付シートを一部車型に採用した（SE、GT）。

② 無調整式クラッチレリーズリンダーを採用し、クラッチのメンテナンスフリー化を図るとともにクラッチペダルの踏力を軽減した。

③ 低ギヤ比のステアリングギヤを一部車型に採用し、ハンドルの切れをシャープにした（GT、SR）。

(3) 静粛性

① エンジンルームと室内の間の遮音材を増やし室内の静粛性を向上させた。

② 高速走行中やエンジンの温度の低い時には、冷却ファンの回転数を少なくして騒音を低減する、温度制御型流体継手ファンの採用を拡大した。

(4) 装備の充実

① 運転席から、トランクを開けることのできるトランクオープナーや、燃料注入口を開けることのできるフューエルリッドオープナーを乗用車の一部車型に採用した（一八〇〇デラックス、一六〇〇スーパーデラックス以上）。

② 電動リモートコントロール式フェンダーミラーを一部車型に採用した（SE、GTおよび一八〇〇スーパーデラックス、ST）。

③ 水晶時計を一部車型に採用した（スーパーデラックス以上、ただしSRを除く）。

④ 上方からの強い日差しを和らげるフロントぼかしガラスを一部車型に採用した（SE、GT）。

⑤ 乗用車の燃料タンクを床下吊り下げ式にしてトランクスペースを大幅に拡大するとともに、燃料タンク容量を五八ℓから六一ℓにした。また一部車型についてはトランクルームに内張りを施した（デラックス以上）。

三 排出ガス対策

(1) 12T-U型（一五八八cc）エンジン搭載車一五車型（セダン九車型、ハートトップ六車型）をトヨタTGP燃焼方式により五十三年度排出ガス規制に適合させた。

(2) 2T-GEU型（一五八八cc、DOHC、EFI）電子制御式燃料噴射

装置（付）は、3 T 1 U 型（一七セ〇〇）、18 R 1 U 型（一八六八〇）、18 R 1 G U 型（一八六八〇）、D O H C の各エンジン搭載車は、いずれもトヨタ触媒方式により五十一年度排出ガス規制に適合させたものである。

四、安全対策

(1) ウィンドウ面積を拡大して全方向により広い視界を確保した。
(2) 前席に E L R（エマーゼンシー・ロッキング・リトラクター）付シートベルトを採用した。この E L R は通常の使用時は伸縮自在で束縛感が少なく、緊急時にのみロック機構が作動する装置である。

(3) 間けつワイパー（一八〇〇デラックス、一六〇〇スーパーデラックス以上）やサイドデフロスター（全車型）の採用により、雨天時の運転操作性および防曇機能を優れたものとした。またワイパー部分に光の反射を防ぐ黒色塗装を施した。

(4) 四ドアセダンのリヤドアにチャイルドブルーフを採用した。これはチャイルドブルーフノブをロック状態にしてリヤドアを開めた時、内側からドアが開かないようにしたものである。

(5) 四輪ディスクブレーキを一部車型に採用した（G T）。

五、省資源・省エネルギー対策

(1) ボデー構造を含む各部の合理的な設計により、車両寸法の拡大にもかかわらず三五kgから五五kg（バンは五五kgから七〇kg）軽量化した。

(2) 点火時期の最適々合、空燃比の精密制御などにより、12 T 1 U 型エンジン搭載車は優れた燃費性能を確保した。

◎ セリカの車両概要

一、スタイルの一新

- (1) 上下左右方向に丸みをもった三次曲面サイドウィンドウガラスでキャビンを構成し、空気力学を追求したラインを基本に、大胆さと斬新さを盛り込んだ個性的なスタイルとした。

- (2) 車両寸法は従来のセリカと比較して全長で五〇mm（リフトバックは七〇mm）、全幅で一五mm拡大した（LTの場合）。

- (3) ベルトラインを従来より低くし、フロントウィンドウ、サイドウィンドウを大きくとり、明るさと開放感を持たせると同時に、視界の良いスタイルとした。

- (4) 室内は手ざわりの良さを重視するとともにライトブラウン、ブルー、ブラックの三色でカラーコーディネートを行ない、高級感を持つ内装とした。

二、居住性・操作性の向上

(1) 居住性

- ① 室内長を一五mm（リフトバックは三〇mm）、室内幅を三〇mm、それぞれ拡大するとともに、三次曲面サイドウィンドウガラスの採用等によりシヨルダー部分での室内幅を九〇mm拡大し、ゆとりある室内スペースとした。
- ② リフトバックはヘッドクリアランスを拡大し、定員を五名にするとともに後部座席をゆとりあるものとした。また、リヤシートの背もたれ部分を左右分割式としてユーティリティスペースの拡大を図った。
- ③ 車室内に頭寒足熱の暖房を行なうバイレベル機構のヒーターを全車型に採用したほか、ヒーターリヤダクトの採用車型を増やす（LT以上）など空調システムを改良した。またアストロペンチレーションを採用して車室内の通風、換気効率の向上を図った。さらにリフトバックについてはエアロビラー（通気口のあるセンタービラー）を採用し、後部座席の通風、換気効率の向上を図った。

- ④ フロントシートは肩を下げたローバックシートとし、さらに一部車型にはヘッドレスト分離式フロントシートを採用した（XT以上）。

- ⑤ 長時間運転の際の腰部の疲労軽減を図るため、運転席にランバーサポートアジャスター付シートを一部車型に採用した（SE、GT、GTV）。足まわりについては、従来から定評のあるものを、さらに改良すると同時に、走行安定性をいっそう向上させるため、リヤスタビライザー

を一部車型に採用した（GT、GTV）。

(2) 操作性

① ドライバーの体格・姿勢に応じて、より適切な位置で運転できるように運転席の前部を上下に調整できる上下アジャスター付シートを一部車型に採用した（SE、GT、GTV）。

② 無調整式クラッチレリーズシンダーを全車型に採用し、クラッチのメンテナンスフリー化を図るとともにクラッチペダルの踏力を軽減した。

③ 低ギヤ比のステアリングギヤを一部車型に採用し、ハンドルの切れをシャープにした（GT、GTV）。

(3) 静粛性

① エンジンルームと室内の間の遮音材を増やし室内の静粛性を向上させた。

② 高速走行中やエンジンの温度の低い時には、冷却ファンの回転数を少なくして騒音を低減する、温度制御型流体継手ファンの採用を拡大した。

(4) 装備の充実

① 運転席から、トランクを開けることのできるトランクオープナーや、燃料注入口を開けることのできるフューエルリッドオープナーを一部車型に採用した（LT以上）。

② 電動リモートコントロール式フエンダーミラーを一部車型に採用した（SE、GT）。

③ 水晶時計を一部車型に採用した（LT以上）。

④ 上方からの強い日差しを和らげるフロントぼかしガラスを一部車型に採用した（SE、GT）。

⑤ 風切音やラジオノイズを軽減するために、リヤウィンドクアンテナを採用した（ETはラジオをオプション設定）。

⑥ 燃料タンクを床下吊り下げ式にしてトランクスペースを大幅に拡大するとともに、燃料タンク容量を五八ℓから六一ℓにした。また、一部車型についてはトランクルームに内張りを施した（LT以上）。

三、排出ガス対策

(1) 12T-U型（一五八ハㇿ）エンジン搭載車一四車型（クーペ八車型、リフトバック六車型）をトヨタTGP燃焼方式により五十三年度排出ガス規制に適合させた。

(2) 2T-GEU型（一五八ハㇿ）、DOHC、EFI—電子制御式燃料噴射装置—付）、3T-U型（一七セ七〇ㇿ）、18R-U型（一八九六ハㇿ）、

13 R-1 G U 型（一九六八 cc、D O H C）の各エンジン搭載車はトヨタ触媒方式により五十一年度排出ガス規制に適合させたものである。

四、安全対策

- (1) ウィンドウ面積を拡大して全方向により広い視界を確保した。
(2) 前席にテンションレデューサー付 E L R シートベルトを採用した。

E L R は通常の使用時は伸縮自在で束縛感が少なく、緊急時にのみロック機構が作動する装置であり、さらに装着時の束縛感をいっそう軽減するテンションレデューサーを付加したものである。

- (3) 間けつワイパー（L T 以上）やサイドデフロスター（全車型）の採用により、雨天時の運転操作性および防曇機能を優れたものとした。またワイパーブレードからウィンドウウォッシャー液を噴出するウォッシャーノズル組み込み式ワイパー（全車型）やリヤワイパー（リフトバックの X T 以上）を採用したほか、ワイパー部分に光の反射を防ぐ黒色塗装を施した。
(4) 衝撃吸収能力の優れたウレタンバンパーを一部車型に採用した（G T、G T V）。

- (5) 四輪ディスクブレーキを一部車型に採用した（G T、G T V）。

五、省資源・省エネルギー対策

- (1) ボデー構造を含む各部の合理的な設計により、車両寸法の拡大にもかかわらず三〇 kg から六五 kg 軽量化した。
(2) 点火時期の最適々合、空燃比の精密制御などにより、12 T-1 U 型エンジン搭載車は優れた燃費性能を確保した。

◎ 排出ガスデータ（完成検査目標平均値・10モード）

[単位 g/Km]

車 種	搭載エンジン	総排気量cc	CO	HC	NOx
カリーナ1600 セリカ1600	12T-U	1,588	1.10	0.14	0.23
53年度排出ガス規制平均値			2.10	0.25	0.25

車 種	搭載エンジン	総排気量cc	CO	HC	NOx
カリーナ1600 セリカ1600	2T-GEU	1,588	0.33	0.15	0.55
カリーナ1800 セリカ1800	3T-U	1,770	0.73	0.17	0.57
カリーナ2000 セリカ2000	18R-U	1,968	1.14	0.15	0.58
51年度排出ガス規制平均値			2.10	0.25	0.60

（等価慣性重量1t以下）

車 種	搭載エンジン	総排気量cc	CO	HC	NOx
カリーナ2000 セリカ2000	18R-GU	1,968	0.65	0.15	0.81
51年度排出ガス規制平均値			2.10	0.25	0.85

（等価慣性重量1t超）

◎ 燃 費

車 種	搭載エンジン	総 排 気 量 cc	10モード燃費 km/ℓ		60km/h燃費 km/ℓ
			運輸省審査値	運輸省届出値	運輸省届出値
カリーナ 1600 セリカ 1600	12T-U	1,588	12.0	11.0~12.0	18.0~19.0
カリーナ 1600 セリカ 1600	2T-GEU	1,588	10.5	10.5	16.0
カリーナ 1800 セリカ 1800	3T-U	1,770	12.0	10.0~11.5	15.5~19.0
カリーナ 2000 セリカ 2000	18R-U	1,968	9.9	8.8~10.0	14.0~17.5
カリーナ 2000 セリカ 2000	18R-GU	1,968	8.2	8.4	16.0

◎ カリーナ車種体系

(65車型)

車 型	エンジン型式	総排気量	グ レード	トランスミッション		
				4段フロア	5段フロア	3速フロア オートマチック
2ドアセダン	12T-U	1,588cc	スタンダード	○		
			デラックス	○		
			スーパーデラックス	○		
4ドアセダン	12T-U	1,588	スタンダード	○		
			デラックス	○	○	
			スーパーデラックス	○	○	
			S T		○	
	3T-U	1,770	デラックス	○	○	○
			スーパーデラックス	○	○	○
			S T		○	○
			S E	○	○	○
	18R-U	1,968	スーパーデラックス	○	○	○
			S T		○	○
			S E	○	○	○
	2T-GEU	1,588	G T		○	
	18R-GU	1,968	G T		○	

車 型	エンジン型式	総排気量	グ レード	トランスミッション		
				4段フロア	5段フロア	3速フロア オートマチック
ハードトップ	12T-U	1,588cc	デラックス	○	○	
			スーパーデラックス	○	○	
			S T		○	
			S R		○	
	3T-U	1,770	デラックス	○	○	○
			スーパーデラックス	○	○	○
			S T		○	○
			S R		○	
			S E	○	○	○
	18R-U	1,968	スーパーデラックス	○	○	○
			S T		○	○
			S E	○	○	○
	2T-GEU	1,588	G T		○	
	18R-GU	1,968	G T		○	
バン	T-J	1,407	スタンダード	○		
			デラックス	○	○	
	2T-J	1,588	デラックス	○	○	
			スーパーデラックス	○	○	

◎ セリカ車種体系

車 型	エンジン型式	総排気量	グ レード	トランスミッション		
				4段フロア	5段フロア	3速フロア オートマチック
クレープ	12T-U	1,588cc	E T	○	○	
			L T	○	○	
			S T	○	○	
			X T	○	○	
	3T-U	1,770	L T	○	○	○
			S T	○	○	○
			X T	○	○	○
			S E	○	○	○
	18R-U	1,968	S T	○	○	○
			X T	○	○	○
			S E	○	○	○
	2T-GEU	1,588	G T V		○	
			G T		○	
	18R-GU	1,968	G T V		○	
			G T		○	

(64車型)

車 型	エンジン型式	総排気量	グ レード	トランスミッション		
				4段フロア	5段フロア	3速フロア オートマチック
リフトバック	12T-U	1,588cc	L T	○	○	
			S T	○	○	
			X T	○	○	
	3T-U	1,770	L T	○	○	○
			S T	○	○	○
			X T	○	○	○
			S E	○	○	○
	18R-U	1,968	S T	○	○	○
			X T	○	○	○
			S E	○	○	○
	2T-GEU	1,588	G T V		○	
			G T		○	
	18R-GU	1,968	G T V		○	
			G T		○	

◎ カリーナ・セリカ主要車種標準価格一覧表

(スペアタイヤ・標準工具一式付 単位 千円)

車 種	グ レード	トランスミッション	型 式	東 京	名 古 屋	大 阪
カリーナ	2ドアセダン	1600 スタンダード	4 段 フロア E-TA41-ADKRS	845	840	845
	4ドアセダン	1600 デラックス	4 段 フロア E-TA41-AEKDS	923	918	923
		1600 S T	5 段 フロア E-TA41-AEMSS	1,026	1,021	1,026
		1800 スーパーデラックス	4 段 フロア B-TA42-AEKFS	1,024	1,019	1,024
		1800 S E	4 段 フロア B-TA42-AEKES	1,143	1,138	1,143
		2000 S E	4 段 フロア B-RA40-AEKES	1,168	1,163	1,168
		1600 G T	5 段 フロア B-TA40-AEMQF	1,362	1,357	1,362
		2000 G T	5 段 フロア C-RA40-AEMQG	1,472	1,467	1,472
	ハードトップ	1600 デラックス	4 段 フロア E-TA41-ASKDS	958	953	958
		1600 S R	5 段 フロア E-TA41-ASMXS	1,061	1,056	1,061
		1800 スーパーデラックス	4 段 フロア B-TA42-ASKFS	1,059	1,054	1,059
		1800 S T	5 段 フロア B-TA42-ASMSS	1,124	1,119	1,124
		2000 S E	4 段 フロア B-RA40-ASKES	1,203	1,198	1,203
		1600 G T	5 段 フロア B-TA40-ASMQF	1,397	1,392	1,397
		2000 G T	5 段 フロア C-RA40-ASMQG	1,507	1,502	1,507
	バ ン	1400 デラックス	4 段 フロア H-TA16V-AXKDS	790	784	790
		1600 デラックス	4 段 フロア H-TA19V-AXKDS	820	814	820
セリカ	ク ー ペ	1600 L T	4 段 フロア E-TA41-BCKDS	1,045	1,040	1,045
		1600 X T	4 段 フロア E-TA41-BCKMS	1,130	1,125	1,130
		1800 S T	4 段 フロア B-TA42-BCKSS	1,082	1,077	1,082
		1800 S E	4 段 フロア B-TA42-BCKES	1,223	1,218	1,223
		2000 X T	4 段 フロア B-RA40-BCKMS	1,157	1,152	1,157
		1600 G T V	5 段 フロア B-TA40-BCM XF	1,419	1,414	1,419
		1600 G T	5 段 フロア B-TA40-BCM QF	1,467	1,462	1,467
		2000 S E	4 段 フロア B-RA40-BCKES	1,248	1,243	1,248
		2000 G T	5 段 フロア C-RA40-BCM QG	1,577	1,572	1,577
	リフトバック	1600 L T	4 段 フロア E-TA41-BLKDS	1,125	1,120	1,125
		1600 X T	4 段 フロア E-TA41-BLKMS	1,226	1,221	1,226
		1800 S T	4 段 フロア B-TA42-BLKSS	1,162	1,157	1,162
		1800 S E	4 段 フロア B-TA42-BLKES	1,319	1,314	1,319
		2000 X T	4 段 フロア B-RA40-BLKMS	1,253	1,248	1,253
		1600 G T V	5 段 フロア B-TA40-BLM XF	1,515	1,510	1,515
		1600 G T	5 段 フロア B-TA40-BLM QF	1,563	1,558	1,563
		2000 S E	4 段 フロア B-RA40-BLKES	1,344	1,339	1,344
		2000 G T	5 段 フロア C-RA40-BLM QG	1,673	1,668	1,673

◎ 主要諸元一覧 (1) カリーナ ① 乗用車

1600 シリーズ										1800 シリーズ										
2ドアセダン		4ドアセダン		ハードトップ		4ドアセダン		ハードトップ												
グレード	スーパーデラックス	デラックス	スタンダード	ST	スーパーデラックス	デラックス	スタンダード	SR	ST	スーパーデラックス	デラックス	SE	ST	スーパーデラックス	デラックス	SE	SR	ST	スーパーデラックス	デラックス
エンジン	E-1A41-ADMFS	E-1A41-ADMFS	E-1A41-ADMFS		E-1A41-ADMFS	E-1A41-ADMFS	E-1A41-ADMFS			E-1A41-ADMFS	E-1A41-ADMFS	B-1A42-AEMFS		B-1A42-AEMFS	B-1A42-AEMFS	B-1A42-AEMFS			B-1A42-AEMFS	B-1A42-AEMFS
変速機					E-1A41-ADMFS	E-1A41-ADMFS	E-1A41-ADMFS		E-1A41-ADMFS	E-1A41-ADMFS	E-1A41-ADMFS	B-1A42-AEMFS		B-1A42-AEMFS	B-1A42-AEMFS	B-1A42-AEMFS		B-1A42-AEMFS	B-1A42-AEMFS	B-1A42-AEMFS
寸法																				
全長 mm	4,230	4,210		4,230	4,210		4,230	4,210		4,230	4,210	4,230	4,210		4,230	4,210		4,230	4,210	
全幅 mm		1,630			1,630			1,630				1,630			1,630					
全高 mm		1,390			1,390			1,335	1,345			1,390			1,345	1,335		1,345		
ホイールベース mm		2,500			2,500				2,500			2,500				2,500				
トレッド (前) mm		1,335			1,335				1,335			1,335			1,335			1,335		
「 (後) mm		1,350			1,350				1,350			1,350			1,350			1,350		
最低地上高 mm		160		155	160			155	160			155	160		155	160		155	160	
室内全長 mm		1,720			1,720				1,665			1,720				1,665				
室内全幅 mm		1,345			1,345				1,325			1,345				1,325				
室内全高 mm		1,130			1,130				1,110			1,130				1,110				
車両重量・定員																				
車両重量 kg	925	920	915		935	930	925	945	940	935	(930)(950) (965)	(945)(960)	(945)(960)	(940)(955)	(955)(955)	960	(950)(955)	(950)(955)	(945)(945)	(945)(945)
乗員定員名	1,200	1,195	1,190		1,210	1,205	1,200	1,220	1,215	1,210	(1,225)(1,275) (1,250)	(1,220)(1,235)	(1,220)(1,225) (1,235)	(1,215)(1,215) (1,220)	(1,230)(1,230) (1,245)	1,235	(1,225)(1,240)	(1,225)(1,225) (1,240)	(1,220)(1,220) (1,235)	(1,220)(1,220) (1,235)
性能																				
加速能力 tan θ	0.51			0.54	(0.51)(0.54)		0.51	0.56	0.54	(0.50)(0.54)	(0.56)(0.61) (0.56)	(0.61)(0.58)	(0.56)(0.61)(0.58)	(0.56)(0.60) (0.57)	0.63	(0.60)(0.57)	(0.56)(0.60)(0.57)	(0.56)(0.60)(0.57)		
最小回転半径 m	5.0(※45.4)			5.0(※45.4)			5.0(※45.4)			5.0(※45.4)		5.0(※45.4)			5.0(※45.4)			5.0(※45.4)		
燃料消費率 km/l	18.0			(18.0)(19.0)			18.5		(18.0)(19.0)		(18.0)(19.0)(15.5)			(18.0)(19.0)(15.5)			(18.0)(19.0 SR)(18.5)(15.5)			
エンジン																				
型式	12T-U			12T-U			12T-U			3T-U		3T-U			3T-U					
内径×行程 mm	85.0×70.0			85.0×70.0			85.0×70.0			85.0×78.0		85.0×78.0			85.0×78.0					
総排気量 cc	1,588			1,588			1,588			1,770		1,770			1,770					
圧縮比	9.0			9.0			9.0			9.0		9.0			9.0					
最高出力 PS/rpm	88/5,600			88/5,600			88/5,600			98/5,700		98/5,700			98/5,700					
最大トルク kg-m/rpm	13.3/3,400			13.3/3,400			13.3/3,400			15.2/3,400		15.2/3,400			15.2/3,400					
燃料供給装置	ツーパーレルシングル			ツーパーレルシングル			ツーパーレルシングル			ツーパーレルシングル		ツーパーレルシングル			ツーパーレルシングル					
燃料タンク容量 l	ガソリン・61			ガソリン・61			ガソリン・61			ガソリン・61		ガソリン・61			ガソリン・61					
動力伝達装置																				
変速比 第1速	3.587			3.587	(3.587)(3.587)		3.587	3.587	(3.587)(3.587)	(3.587)(3.587)(2.450)	(3.587)(3.587)(2.450)	(3.587)(3.587)(2.450)	(3.587)(3.587)(2.450)	3.587	(3.587)(2.450)	(3.587)(2.450)	(3.587)(2.450)			
「 第2速	2.022			2.022	(2.022)(2.022)		2.022	2.022	(2.022)(2.022)	(2.022)(2.022)(1.450)	(2.022)(2.022)(1.450)	(2.022)(2.022)(1.450)	(2.022)(2.022)(1.450)	2.022	(2.022)(1.450)	(2.022)(1.450)	(2.022)(1.450)			
「 第3速	1.384			1.384	(1.384)(1.384)		1.384	1.384	(1.384)(1.384)	(1.384)(1.384)(1.000)	(1.384)(1.384)(1.000)	(1.384)(1.384)(1.000)	(1.384)(1.384)(1.000)	1.384	(1.384)(1.000)	(1.384)(1.000)	(1.384)(1.000)			
「 第4速	1.000			1.000	(1.000)(1.000)		1.000	1.000	(1.000)(1.000)	(1.000)(1.000)(0.861)	(1.000)(1.000)(0.861)	(1.000)(1.000)(0.861)	(1.000)(1.000)(0.861)	1.000	(1.000)(0.861)	(1.000)(0.861)	(1.000)(0.861)			
「 第5速	—			0.861	(—)(0.861)		—	0.861	(—)(0.861)	(—)(0.861)(—)	(—)(0.861)(—)	(—)(0.861)(—)	(—)(0.861)(—)	0.861	(0.861)(—)	(0.861)(—)	(0.861)(—)			
「 後進	3.484			3.484	(3.484)(3.484)		3.484	3.484	(3.484)(3.484)	(3.484)(3.484)(2.222)	(3.484)(3.484)(2.222)	(3.484)(3.484)(2.222)	(3.484)(3.484)(2.222)	3.484	(3.484)(2.222)	(3.484)(2.222)	(3.484)(2.222)			
最終減速比	2.905			4.100	(3.905)(4.100)		3.909	4.100	(3.909)(4.100)	(3.909)(3.909)(3.905)	(3.909)(3.909)(3.905)	(3.909)(3.909)(3.905)	(3.909)(3.909)(3.905)	3.909	(3.909)(3.905)	(3.909)(3.905)	(3.909)(3.905)			
走行・制動装置																				
ステアリング形式・歯車比	ボールナット式 19.0-22.5			ボールナット式 19.0-22.5			ボールナット式 17.5-20.5		ボールナット式 19.0-22.5		ボールナット式 19.0-22.5			ボールナット式 19.0-22.5	ボールナット式 17.5-20.5		ボールナット式 19.0-22.5			
主ブレーキ形式 (前・後)	ディスク(前) リーディングシューブレーキ(後)	ディスク(前) リーディングシューブレーキ(後)	ディスク(前) リーディングシューブレーキ(後)	ディスク(前) リーディングシューブレーキ(後)	ディスク(前) リーディングシューブレーキ(後)	ディスク(前) リーディングシューブレーキ(後)	ディスク(前) リーディングシューブレーキ(後)	ディスク(前) リーディングシューブレーキ(後)	ディスク(前) リーディングシューブレーキ(後)	ディスク(前) リーディングシューブレーキ(後)	ディスク(前) リーディングシューブレーキ(後)	ディスク(前) リーディングシューブレーキ(後)	ディスク(前) リーディングシューブレーキ(後)	ディスク(前) リーディングシューブレーキ(後)	ディスク(前) リーディングシューブレーキ(後)	ディスク(前) リーディングシューブレーキ(後)	ディスク(前) リーディングシューブレーキ(後)	ディスク(前) リーディングシューブレーキ(後)	ディスク(前) リーディングシューブレーキ(後)	ディスク(前) リーディングシューブレーキ(後)
サスペンション (※)	マクファーソンストラットコイルスプリング(前) ダブルウィッシュボーン4リンクコイルスプリング(後)	マクファーソンストラットコイルスプリング(前) ダブルウィッシュボーン4リンクコイルスプリング(後)	マクファーソンストラットコイルスプリング(前) ダブルウィッシュボーン4リンクコイルスプリング(後)	マクファーソンストラットコイルスプリング(前) ダブルウィッシュボーン4リンクコイルスプリング(後)	マクファーソンストラットコイルスプリング(前) ダブルウィッシュボーン4リンクコイルスプリング(後)	マクファーソンストラットコイルスプリング(前) ダブルウィッシュボーン4リンクコイルスプリング(後)	マクファーソンストラットコイルスプリング(前) ダブルウィッシュボーン4リンクコイルスプリング(後)	マクファーソンストラットコイルスプリング(前) ダブルウィッシュボーン4リンクコイルスプリング(後)	マクファーソンストラットコイルスプリング(前) ダブルウィッシュボーン4リンクコイルスプリング(後)	マクファーソンストラットコイルスプリング(前) ダブルウィッシュボーン4リンクコイルスプリング(後)	マクファーソンストラットコイルスプリング(前) ダブルウィッシュボーン4リンクコイルスプリング(後)	マクファーソンストラットコイルスプリング(前) ダブルウィッシュボーン4リンクコイルスプリング(後)	マクファーソンストラットコイルスプリング(前) ダブルウィッシュボーン4リンクコイルスプリング(後)	マクファーソンストラットコイルスプリング(前) ダブルウィッシュボーン4リンクコイルスプリング(後)	マクファーソンストラットコイルスプリング(前) ダブルウィッシュボーン4リンクコイルスプリング(後)	マクファーソンストラットコイルスプリング(前) ダブルウィッシュボーン4リンクコイルスプリング(後)	マクファーソンストラットコイルスプリング(前) ダブルウィッシュボーン4リンクコイルスプリング(後)	マクファーソンストラットコイルスプリング(前) ダブルウィッシュボーン4リンクコイルスプリング(後)	マクファーソンストラットコイルスプリング(前) ダブルウィッシュボーン4リンクコイルスプリング(後)	マクファーソンストラットコイルスプリング(前) ダブルウィッシュボーン4リンクコイルスプリング(後)
タイヤ (前・後)	6.45-13-4PR	5.65-13-4PR	165SR13	6.45-13-4PR	5.65-13-4PR	165SR13	6.45-13-4PR	5.65-13-4PR	165SR13	6.45-13-4PR	5.65-13-4PR	165SR13	6.45-13-4PR	5.65-13-4PR	165SR13	165/70-13R13	165SR13	6.45-13-4PR		

諸数値は製造国による型式車輸出仕様値。燃料消費率：60km/h時、定常走行テスト値による。

機 器 名		2000 シ リーズ						G T シ リーズ			
ボデータイプ		4 ドアセダン			ハードトップ			4 ドアセダン		ハードトップ	
グ レー ト		SE	ST	スーパーチャス	SE	ST	スーパーチャス	2500GT	1500GT	2000GT	1600GT
エンジン 形式	4.0L V6 24バルブ ツインターボ (K) 5.0L V8 24バルブ ツインターボ (M) 3.0L V6 24バルブ ツインターボ (H)	B-R40-AEIES	B-R40-AEIMS	B-R40-AEIMS	B-R40-ASIES	B-R40-ASIMS	B-R40-ASIFS	C-R40-AEMIG	B-TA40-AEMIF	C-R40-ASMIG	B-TA40-ASMIF
●性 能											
全 長 mm		4,230			4,230			4,230		4,230	
全 幅 mm		1,630			1,630			1,630		1,630	
全 高 mm		1,390			1,345			1,380		1,335	
ホイールベース mm		2,500			2,500			2,500		2,500	
トレッド (前) mm		1,335			1,335			1,350		1,350	
「 (後) mm		1,350			1,350			1,365		1,365	
最低地上高 mm		155		160	155		160	150	155	150	155
室 内 長 mm		1,720			1,665			1,720		1,565	
室 内 幅 mm		1,345			1,325			1,345		1,325	
室 内 高 mm		1,130			1,110			1,130		1,110	
●車両重量・定員											
車 両 重 量 kg	(990) (995) (990)	[990] (985)		(985) (990) (985)	[995] (990)		(990) (995) (990)	1,030		985	
車 両 制 動 重 量 kg	(1,260) (1,260) (1,260)	[1,260] (1,260)		(1,260) (1,260) (1,260)	[1,270] (1,270)		(1,260) (1,270) (1,260)	1,305		1,260	
乗 車 定 員 人		5			5			5		5	
●性 能											
最 大 速 力 km/h	(0.54) (0.51) (0.45)	[0.51] (0.48)		(0.54) (0.51) (0.48)	[0.51] (0.48)		(0.54) (0.51) (0.48)	0.61	0.55	0.61	0.55
最 小 旋 転 半 径 m		5.0 (半径5.4)			5.0 (半径5.4)			5.0 (半径5.4)		5.0 (半径5.4)	
燃 料 消 費 率 km/l		[16.5] (17.5) (14.0)			[16.5] (17.5) (14.0)			16.0	15.0	16.0	15.0
●エンジン											
型 式		18R-U			18R-U			18R-GU	2T-GEU	18R-GU	2T-GEU
内 径 × 行 程 mm		88.5 × 80.0			88.5 × 80.0			88.5 × 80.0	85.0 × 70.0	88.5 × 80.0	85.0 × 70.0
圧 排 気 量 cc		1,968			1,968			1,968	1,588	1,968	1,588
圧 縮 比		8.5			8.5			8.3	8.4	8.3	8.4
最 大 出力 PS/rpm		100/5,500			100/5,500			130/5,800	110/6,000	130/5,800	110/6,000
最 大 トルク kg-m/rpm		15.5/3,600			15.5/3,600			17.0/4,400	14.5/4,800	17.0/4,400	14.5/4,800
燃 料 供 給 系 統		ツューバルシングル			ツューバルシングル			ツレックスツイン	E F I	ツレックスツイン	E F I
注 意 点		ガソリン・61			ガソリン・61			ガソリン・61	ガソリン・61	ガソリン・61	ガソリン・61
●動力伝達装置											
変 速 比 第 1 速	(3.579) (3.287) (2.450)	(3.287) (2.450)		(3.579) (3.287) (2.450)	(3.287) (2.450)		(3.579) (3.287) (2.450)	3.525	3.587	3.525	3.587
「 第 2 速	(2.081) (2.043) (1.450)	(2.043) (1.450)		(2.081) (2.043) (1.450)	(2.043) (1.450)		(2.081) (2.043) (1.450)	2.054	2.022	2.054	2.022
「 第 3 速	(1.397) (1.394) (1.000)	(1.294) (1.000)		(1.397) (1.394) (1.000)	(1.294) (1.000)		(1.397) (1.394) (1.000)	1.396	1.384	1.396	1.384
「 第 4 速	(1.000) (1.000) (1.000)	[1.000] (1.000)		(1.000) (1.000) (1.000)	[1.000] (1.000)		(1.000) (1.000) (1.000)	1.000	1.000	1.000	1.000
「 第 5 速	(1.000) (1.000) (1.000)	[0.853] (1.000)		(1.000) (1.000) (1.000)	[0.853] (1.000)		(1.000) (1.000) (1.000)	0.858	0.861	0.858	0.861
「 後 進	(4.399) (4.039) (2.222)	(4.039) (2.222)		(4.399) (4.039) (2.222)	(4.039) (2.222)		(4.399) (4.039) (2.222)	3.755	3.444	3.755	3.444
最 終 減 速 比	(3.727) (3.909) (3.909)	(3.909) (3.209)		(3.727) (3.909) (3.909)	(3.909) (3.209)		(3.727) (3.909) (3.909)	3.909	4.100	3.909	4.100
●走行・制動装置											
ステアリング形式・歯車比		ボールナット式 19.0-22.5			ボールナット式 19.0-22.5			ボールナット式 17.5-20.5	ボールナット式 17.5-20.5		
主ブレーキ形式 (前・後)		ディスク (前) リーディングトレーリング (後)			ディスク (前) リーディングトレーリング (後)			ディスク (前) ディスク (後)	ディスク (前) ディスク (後)		
サスペンション (前・後)		マクファーソンストラットコイルスプリング (前) ラダーリンク付4リンクコイルスプリング (後)			マクファーソンストラットコイルスプリング (前) ラダーリンク付4リンクコイルスプリング (後)			マクファーソンストラットコイルスプリング (前) ラダーリンク付4リンクコイルスプリング (後)	マクファーソンストラットコイルスプリング (前) ラダーリンク付4リンクコイルスプリング (後)		
タイ ヤ (前・後)		165R13			165R13			165R13	165R13		

車種	1400		1600	
	デラックス	スタンダード	スーパーデラックス	デラックス
型式	4気Vツェンダフルフロアプラットフォーム	H-TA16V-AXKRS	H-TA16V-AXKRS	H-TA16V-AXKRS
エンジン	5気Vツェンダフルプラットフォーム	H-TA16V-AXMDS	H-TA16V-AXMDS	H-TA16V-AXMDS
寸法・重量				
全長	mm	4,250	4,270	4,250
全幅	mm	1,630		1,630
全高	mm	1,425		1,425
ホイールベース	mm	2,495		2,495
トレッド(前)	mm	1,335		1,335
"(後)	mm	1,320		1,320
荷重(前)	mm	170		170
荷重(後)	mm	1,585 (950)		1,585 (950)
"(全重)	mm	1,300 (1,305)		1,300 (1,305)
"(全重)	mm	820 (820)		820 (820)
乗員定員	人	2(5)		2(5)
最大積載量	kg	1,560 (1,525)	1,555 (1,520)	1,565 (1,530)
最大総重量	kg	500 (360)		500 (360)
最大重量	kg	950	945	955
性能				
最高出力	1/min	0.33		0.34
最大回転半径	m	5.0 (5.5, 5.4)		5.0 (5.5, 5.4)
燃料消費率	km/l	<17.0> (18.0)		<17.0> (18.0)
エンジン				
型式	4気直列OHV T-J		4気直列OHV 21-J	
内径×行程	mm	80.0×70.0		85.0×70.0
総排気量	cc	1,407		1,568
圧縮比		8.5		8.5
最大出力	PS/r.p.m.	80.6/6,000		91.6/6,000
最大トルク	kg-m/r.p.m.	11.3/3,000		13.1/3,900
燃料・燃料タンク	l	ガソリン・55		ガソリン・55
バッテリー	V-AH	12-35		12-35
オルタネーター	V-A	12-45		12-45
スターター	V-KW	12-0.8		12-0.8
動力伝達装置				
クラッチ		軽便車用ダイヤフラム式		軽便車用ダイヤフラム式
変速比				
" 第1速		<3.587> (3.587)		<3.587> (3.587)
" 第2速		<2.022> (2.022)		<2.022> (2.022)
" 第3速		<1.384> (1.384)		<1.384> (1.384)
" 第4速		<1.000> (1.000)		<1.000> (1.000)
" 第5速		<-> (0.851)		<-> (0.851)
" 後進		3.434		3.434
減速歯車形式		ハイボイド		ハイボイド
減速比		4.330		4.190
走行・制御装置				
ステアリング形式・歯車比		ボールジョイント式 19.0-22.5		ボールジョイント式 19.0-22.5
車軸形式(前)・(後)		ボールジョイント式(前)・半浮動橋梁式(後)		ボールジョイント式(前)・半浮動橋梁式(後)
サスペンション(前)・(後)		マクファーソンストラット式コイルばね(前)・半浮動橋梁(後)		マクファーソンストラット式コイルばね(前)・半浮動橋梁(後)
ブレーキ(前)		ウーリーディング		ウーリーディング
"(後)		リーディングブレーキ		リーディングブレーキ
タイヤ(前・後)		5.50-12-8PR		5.50-13-8PR

※括弧内数字は、最新型車輸出数量、燃料消費率は60km/h時、定速走行テスト値による。()内の数字は55km/h時。

② リフトバック

[illegible]