

昭和五十六年九月七日

三十二—A B C D

トヨタ、カーリーナをフルモデルチェンジ

——トヨタ新世代エンジンヘレーザーシリーズ搭載、

抜群の走行性能——

トヨタ自動車工業㈱、トヨタ自動車販売㈱は、カーリーナをフルモデルチェンジし九月七日より全国一斉に発売する。

カーリーナは、従来から走行性能の優れたスポーティなファミリーカーとして、国内外のユーザーから高い評価を得ている。今回のモデルチェンジは、卓越した基本性能をもつハイグレードスポーツィセダンにすることを狙いとし、カーリーナの特長である走行性能にさらに磨きをかけるとともに、居住空間の大幅な拡大、燃費の向上などあらゆる面の性能向上を図った。その結果、新型カーリーナはすべての点で一段と水準の高い、しかもトータルバランスに優れたスポーティセダンとして生まれ変わった。また、従来の2ドアセダンとハードトップを統合して、スポ



カーリーナ セダン 1800 SE-extra edition (E-SA60-AEPES) '81.9
カルチャートーニングはオプション



カーリーナ クーペ 2000 GT (E-RA63-ACMOF) '81.9
電動式サンルーフ、サンシェード、185 70HR14ミシェランタイヤはオプション

イティさと実用性を兼ね備えた3ドアハッチバックのクーペを新設した。

新型カリナの主な特長は次のとおりである。

一、直線を基調とした明るく近代的なスタイル

・低いフロントノーズ、シャープなサイドラインなど、直線を基調とした近代的でスポーティなスタイルである。同時にこのクラスのファミリーカーとしては、優れた空力特性を実現している。

二、居住空間の大幅な拡大

・室内長を一一五mm大きくしたほか、室内幅、室内高も拡大し、ひろびろ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できる限り低くしたほか、セミコンシールドワイパーなどを採用して視界を向上させ、明るく開放感のある室内とした。

三、幅広い需要に応える六機種の高性能、低燃費エンジンを搭載

・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ハレーザーⅠSV（一SⅠU型、四気筒、八三二cc）およびハレーザーⅢAⅡV（三AⅠU型、四気筒、四五二cc）を新たに搭載。ハレーザーⅠSVおよびハレーザーⅢAⅡVは、ともに新しい空燃比制御システムなど新技术を採り入れ、軽量コンパクトで、かつ高性能、低燃費を実現した画期的なエンジンである。

・なお、新型カリナは従来から搭載している高性能ツインカムエンジン一八RⅠGEU型（四気筒、九六八cc、EFI方式）、および二TⅠGEU型（四気筒、五八八cc、EFI方式）のほか、三TⅠEU型（四気筒、七七〇cc、EFI方式）、パン系には一二TⅠJ型（四気筒、五八八cc）と、併せて六機種のエンジンを搭載し、幅広い需要に込えている。

四 操縦・安定性および静粛性の飛躍的向上

・新設計のフロントサスペンション、ラック&ピニオンステアリングの乗用車系全車採用、ボデー剛性の向上、およびEFI車には四輪独立懸架の採用などにより、優れた高速直進性、横風安定性およびコーナリング特性と乗り心地の改善を実現、併せて静粛性も向上させている。

五 多くの新機構・新装備の採用による快適性・居住性の向上

・新型カリナには、次のような新機構・新装備が車種・グレードに応じた設定されている。

- ① 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。
- ② 運転席のシートクッションおよびシートバックに電気式のヒーターを組み込んだヒーター付シート。
- ③ 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。
- ④ 七通りの使い方ができ、スペースユーティリティーを向上させるクーペの7ウェイパーセルトレイ。^{セラン}
- ⑤ 専用ウーファー（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。
- ⑥ 速度設定、速度変更（増減速）、復帰機能、解除をもったマイコン式オートドライブ。
- ⑦ 多用途に使えるツイントリップメーター。
- ⑧ 温風の左右吹出し量をコントロールできるヒーター。
- ⑨ 静粛・高性能エアコンディショナー。
- ⑩ ドアの開閉と連動して、装着時は圧迫感が少なく、降車時にはドアにベルトがかみ込まないよう直ちに巻き取るドア連動シートベルト。
- ⑪ 軽量で配光特性に優れた我国初の樹脂製ヘッドランプレンズ。

なお、新型カリナの車種体系は、ボデータイプでセダン、クーペ、パンの三種類があり、エンジン、トランスミッションおよびグレード

との組合わせにより、セダン一七車型、クーペ一三車型、バン六車型の合計三六車型である。

また、当面の月販目標台数は乗用車系一三、〇〇〇台、バン三、〇〇〇台、合計一五、〇〇〇台を見込んでいる。

新型カリーナの車両概要、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。

以
上

一、直線を基調とした明るく近代的なスタイル

- (1) 低くスロープしたフード、大型エアカットフラップ、シャープなウェッジラインなどを採用し、空力特性に優れた近代的でスポーティなスタイルとなっている。ちなみに空力特性はクーパーで C_D （空気抵抗係数） 0.37 、セダンで $C_D 0.41$ と、このクラスのファミリーカーとしては極めて優れた値である。

- (2) 従来の二ドアセダン、ハードトップを統合して、スポーティさと実用性を兼ね備えた三ドアハッチバックのクーペを新設した。

二、居住空間の大幅な拡大

- (1) 従来型車と比較して、室内長を 1150mm 、室内幅を 350mm 、室内高を 500mm それぞれ増加させ、居住空間を大幅に拡大した。低いベルトライン、セミコンシールドワイパーなどを採用して、明るく開放感のある室内となった。また計器類などのレイアウトも、メーター類を見やすい正面に、空調、オーディオの操作類はセンターボックスに配置し、運転者の使い勝手を向上させている。

三、幅広い需要に応える六機種の高性能、低燃費エンジンを搭載

- (1) ハレーザエンジンシリーズVの搭載

・セリカにも搭載している新開発ハレーザーSVは、軽量コンパクトで最高出力 100 馬力（ 4000 回転/分）、最大トルク $15.5\text{kg}\cdot\text{m}$ （ 3400 回転/分）という高い動力性能と、 10 モード燃費 13.5km/l （運輸省審査値、 1800SG 、四速および五速マニュアルトランスミッション車）という優れた燃費性能を両立させた四気筒 1832cc 、OHCEエンジ

ンである。このエンジンは①EACV（エレクトリックエア
コントロールバルブ）を採用した独創的な空燃比制御シス
テムにより、燃焼効率の向上を図っている。②ロングストローク
化により、低速域でも使い易いフラットなトルク特性を得て
いる。③焼結接合中空カムシャフトや、焼結コネクティン
グロッド、中空クランクシャフトなどの新技術により大幅に軽
量化し、吹きあがりの良さなど優れたドライバビリティを実
現している。④油圧式バルブラッシュュアジャスタの採用、防
振型エアクリーナーやマスタンパ付エンジンマウンテイング
などの採用により、メンテナンスフリー化と騒音の低減を図
っているなどの特長を持っている。

・ハレーダー三A-II V（四気筒OHC、一四五二cc）は①ハ
レーダーS V同様、新空燃比制御システムの採用 ②軽量
コンパクトで特に往復回転部（ピストン、コネクティン
グロッドなど）の重量が小さいなどの特長を持ち、最高出力八三
馬力（五六〇〇回転／分）、最大トルク一二・〇kg・m（三六〇
〇回転／分）という高い動力性能と、一〇モード燃費一四・
〇km/l（運輸省審査値、四速および五速マニュアルランスミ
ッション車）という低燃費を両立させたエンジンである。

(2) 高性能ツインカムエンジンの搭載

新型カリナには、国内外からその卓越した動力性能を評価
されている一ハRIGE U型（四気筒、DOHC、一六九六ハ
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kg・m（四八〇〇回転／分）と、二TIG
E U型（四気筒、DOHC、一五八八cc、EFI方式、最高
出力一一五馬力（六〇〇〇回転／分）、最大トルク一五・〇
kg・m（四八〇〇回転／分））の二つのツインカムエンジンを搭
載している。

(3) このほかに従来型車で定評を得ている三TIEU型（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 kg・m（三六〇〇回転／分）およびバン系には一二T-J型（四気筒OHV、一五八cc、最高出力八六馬力（五六〇〇回転／分）、最大トルク一三・一 kg・m（三四〇〇回転／分））の合計六機種を搭載し、

ユーザーの選択の幅を拡げている。

- (4) オーバードライブ付四速オートマチックトランスミッションの採用拡大

トヨタが独自に開発したオーバードライブ付四速オートマチックトランスミッションの採用を拡大し、燃費および運転性を高いレベルでバランスをとるとともに静粛性も向上させている。

四 操縦・安定性および静粛性の飛躍的向上

- (1) サスペンション系ではフロントトレッドの拡大（四〇mm）、

キングピンオフセットおよびキャスタ角の最適適合、リヤスタビライザーの採用拡大、EFI車に四輪独立懸架の採用など、またステアリング系ではラック&ピニオン式ステアリングの乗用車系全車採用、回転数感应型パワーステアリングの採用などにより、高速直進性、横風安定性、コーナリング特性など操縦・安定性を大幅に向上させている。

- (2) フロントサスペンションの新設計、ダッシュおよびカウル部

の防音材の改良、ドアウェザストリップの改良、ピラートゥピラーパイプの採用などによるボデー剛性の向上などによって、静粛性を大幅に改善している。

五 多くの新機構・新装備の採用による快適性・居住性の向上

- ① 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（S E
エクストラエディションに標準装備）。

② ヒーター付シート

運転席には、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。温度の切替は二段階で二重の安全回路を採用している（S Eエクストラエディションに標準装備）。リヤクライニングシート

③

リヤシートのシートバックは三段階にリクライニングできる機構とし、後席の居住性を高めている（セダンS E以上に標準装備）。

④

7^{セブン}ウェイバーセルトレイ

クーペのラッゲージルームは、充分な深さと幅を持ち、ゴルフバック四個を横置きできる容量を持っているが、さらにたとえば、トレイの前半分を垂直に装着することにより前側は客室の荷物入れ、後側はトランクルームに使用できるなどの七通りの使用方法をもつ我国初のパーセルトレイを装備している（クーペのS E以上に標準装備）。

⑤

専用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（一、五〇〇系を除くS T以上に標準装備、S EとS Eエクストラエディションは後部の二スピーカーを加えた五スピーカーシステムが標準装備）。

⑥

マイコン式オートドライブ

マイコン制御によって、一定速度の走行、速度変更（増減速）、設定速度への復帰、解除を一つのスイッチで操作できる（一、六〇〇G Tを除くS E以上にオプション装備）。

⑦

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（デジタルメーター車を除くST以上に標準装備）。

⑧

左右温風量コントローल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（全車に標準装備）。

⑨

静粛・高性能エアコンディショナー
オートエアコンについては、設定温度をより人間のフィーリングに合わせるため、内気温だけでなく、外気温、日射量の変化をセンサーが検出して作動するものとしたほか、新開発の一〇気筒のクーラーコンプレッサーを採用して騒音の低減と冷却性能の向上を図っている（オートエアコンは、五〇〇系及びバン系を除く全車オプション装備）。

⑩

ドア連動シートベルト
シートベルト使用時の圧迫感を小さくするために、ドアが閉まっている時はベルトの巻き取り力を小さくし、降車時にはドアにベルトがかみ込まないよう、ドアを開けるとベルトの巻き取り力を大きくしている。（クーペに標準装備）。

⑪

樹脂製ヘッドランプレンズ
軽量で配光特性に優れ、耐久性のある樹脂製ヘッドランプレンズを日本で初めて採用した（クーペのSE、STにオプション採用しているハロゲンランプ装着車）。

◎ 車 種 体 系

エンジン型式	トランスミッション	セ タ ン						ク ー ペ				バ ン		
		G T	S E	S T	S G	D X	STD	G T	S E	S T	S G	S G	D X	STD
18 R - G E U (2 0 0 0)	5 速 マ ニ ュ ア ル	●						●						
3 T - E U (1 8 0 0)	5 速 マ ニ ュ ア ル			●					●	●				
	4 速 オートマチック			●					●	●				
1 S - U (1 8 0 0)	5 速 マ ニ ュ ア ル		●		●						●			
	4 速 マ ニ ュ ア ル				●									
	4 速 オートマチック		●		●						●			
2 T - G E U (1 6 0 0)	5 速 マ ニ ュ ア ル	●						●						
3 A - U (Ⅱ) (1 5 0 0)	5 速 マ ニ ュ ア ル			●	●					●	●			
	4 速 マ ニ ュ ア ル				●	●	●				●			
	3 速 オートマチック			●	●	●				●	●			
1 2 T - J (1 6 0 0)	5 速 マ ニ ュ ア ル											●		
	4 速 マ ニ ュ ア ル											●	●	●
	3 速 オートマチック											●	●	

※ 4速オートマチック車は、全車オーバードライブ付オートマチックトランスミッション。

※ S Eに内外装のオプションをセットしたエクストラエディションを設定。

◎ 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)
カリーナ 2000 GT	18R-GEU	1,968	E-RA-63	5速マニュアル	10.0	17.5
カリーナ 1800 SG	1S-U	1,832	E-SA-60	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	18.5
カリーナ 1800 ST	3T-EU	1,770	E-TA-63	5速マニュアル	11.5	18.5
				4速オートマチック	10.0	18.0
カリーナ 1600 GT	2T-GEU	1,588	E-TA-61	5速マニュアル	12.0	19.5
カリーナ 1500 SG	3A-U(II)	1,452	E-AA-60	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	12.0	19.0

◎ カリーナ標準価格一覧表

(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	2000 G T	1 8 R - G E U	5 速 マ ニ ュ ア ル	1,650	1,645	1,650
	1600 G T	2 T - G E U	5 速 マ ニ ュ ア ル	1,580	1,575	1,580
	1800 S E	1 S - U	5 速 マ ニ ュ ア ル	1,378	1,373	1,378
	1800 S G	1 S - U	4 速 マ ニ ュ ア ル	1,139	1,134	1,139
	1500 S G	3 A - U (Ⅱ)	4 速 マ ニ ュ ア ル	1,046	1,041	1,046
	1500 D X	3 A - U (Ⅱ)	4 速 マ ニ ュ ア ル	1,008	1,003	1,008
	1500 STD	3 A - U (Ⅱ)	4 速 マ ニ ュ ア ル	945	940	945
ク ー ペ	2000 G T	1 8 R - G E U	5 速 マ ニ ュ ア ル	1,708	1,703	1,708
	1800 S T	3 T - E U	5 速 マ ニ ュ ア ル	1,371	1,366	1,371
	1500 S T	3 A - U (Ⅱ)	5 速 マ ニ ュ ア ル	1,190	1,185	1,190
	1500 S G	3 A - U (Ⅱ)	4 速 マ ニ ュ ア ル	1,097	1,092	1,097
バ ン	1600 S G	1 2 T - J	4 速 マ ニ ュ ア ル	938	932	938
	1600 D X	1 2 T - J	4 速 マ ニ ュ ア ル	870	864	870
	1600DXカスタム仕様	1 2 T - J	4 速 マ ニ ュ ア ル	839	833	839
	1600 STD	1 2 T - J	4 速 マ ニ ュ ア ル	800	794	800

※ 4速オートマチック車は5速マニュアル車に比べ69千円高。

3速オートマチック車は、4速マニュアル車に比べ62千円高、但し、バンは60千円高。5速マニュアルトランスミッション車に比べ38千円高、但し、バンは37千円高。

※ S Eエクストラエディションは、S Eに比べセダンは120千円高、クーペは105千円高。

※ 4速オートマチック車は、全車オーバードライブ付オートマチックトランスミッション。

[illegible]

道路運送車両法による新型車排出量数値 ●燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件（気象、道路、車両、運転、整備などの状況）が異なってきますので、それに定じて燃料消費率が異なってきます。 ●燃料消費率および車両重量、発電能力、実速比などの数値は、ミッションタイプ別にカカロの種別と区別しています。4速マニュアル車は（ ）、5速マニュアル車は（ ）、3速オートマチック車は（ ）、オートドライブ付4速オートマチック車は（ ）です。 ●電動式サルーン7気筒車は、車両重量が15kg増加し、室内車がセグメントで25mm、クローブで30mm低くなります。またセグメントSEの10モード燃費消費率10.5km/L（低下します）。 ●同軸数電動型/パースタイプアクシオン装置機は、車両重量が10kg増加します。 ●GTのエレクトロニック・ディスプレイ・メーター設定車とSE（with
navigation）の車両型式には社内規定

トヨタカーナバン主要諸元一覧表

排気量		1600		
グレード		SG	DX	STD
エンジン マニアル オートマ	4速フロアシフト	L-TA67V-AXKFSW	L-TA67V-AXKDSW	L-TA67V-AXKRSW
	5速フロアシフト	L-TA67V-AXMFSW		
	3速フロアシフト	L-TA67V-AXHFSW	L-TA67V-AXHDSW	
寸法・重量				
全長	mm	4,385		
全幅	mm	1,650		
全高	mm	1,425※1		
ホイールベース	mm	2,500		
トレッド（前）	mm	1,375		
〃（後）	mm	1,350		
最低地上高	mm	170※2		
荷重	全長	1,660(980)		
	全幅	1,345(1,345)		
	全高	825(825)		
乗車定員	人	2(5)		
車両重量	kg	<1,000>[1,000][1,015]	<995>[1,010]	<990>
車両総重量(2人乗車時)	kg	<1,610>[1,610][1,625]	<1,605>[1,620]	<1,600>
〃(5人乗車時)	kg	<1,575>[1,575][1,590]	<1,570>[1,585]	<1,565>
最大積重量	kg	500(300)		
性能				
登坂能力	tanθ	<0.36>※3 [0.36]※3 [0.33]	<0.36>※3 [0.33]	<0.36>※3
最小回転半径	m	5.0(車体5.5)		
60km/h定速走行燃費(運転者)	km/l	<17.5>[18.5][15.5]	<17.5>[15.5]	<17.5>
エンジン		4気筒直列OHV12T-J		
型式				
内径×行程	mm	85.0×70.0		
総排気量	cc	1,588		
圧縮比		9.3		
最高出力	ps/r.p.m.	86/5,600		
最大トルク	kg-m/r.p.m.	13.1/3,400		
燃料供給装置		キャブレター(ツーパーレルシングル)		
燃料タンク容量	ℓ	59		
使用燃料		ガソリン		

グレード		SG	DX	STD
動力伝達装置				
変速比	第1速	<3.587>[3.587][2.450]	<3.587>[2.450]	<3.587>
	第2速	<2.022>[2.022][1.450]	<2.022>[1.450]	<2.022>
	第3速	<1.384>[1.384][1.000]	<1.384>[1.000]	<1.384>
	第4速	<1.000>[1.000][—]	<1.000>[—]	<1.000>
	第5速	<—>[0.861][—]	<—>[—]	<—>
後退		<3.484>[3.484][2.222]	<3.484>[2.222]	<3.484>
減速歯車型式		ハイボイド		
最終減速比		<4.100>[4.100][4.300]	<4.100>[4.300]	<4.100>
走行・制動装置				
ステアリング形式		ボールナット式		
ステアリング歯車比		19.0-22.5		
サスペンション（前）		マクファーソンストラット式コイルスプリング		
〃（後）		半独立リフスプリング		
ブレーキ（前）		油圧真空助力装置付ディスク		
〃（後）		油圧真空助力装置付リーディングトレーリング		
タイヤ		5.50-13-8PRLLT		

道路運送車両法による型式承認出庫時

（ ）内は5人乗車時の数値です。

燃料消費率および車両重量、登坂能力、変速比などの数値は、ミッションタイプ別にカッコの種類で区別しています。4速マニュアル車は（ ）、5速マニュアル車は（ ）、3速オートマチック車は（ ）です。

ラジアルタイヤの最高時速は、 $\phi 1=1,415 \div 2=160 \div 3=0.37$ となります。燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備などの状況)が異なりますので、それに応じて燃料消費率が異なってきます。製造事業者：トヨタ自動車工業株式会社