

昭和五十四年三月二十三日

十六「A B C D

## トヨタ、カローラならびにスプリンターをフルモデルチェンジ

トヨタ自動車工業㈱、トヨタ自動車販売㈱は、大衆乗用車カローラならびにスプリンターを、昭和四十九年四月以来四年十一月振りにフルモデルチェンジし、三月二十三日より全国一斉に発売する。

今回のカローラならびにスプリンターのフルモデルチェンジにあたっては、先進的な設計思想のもとに、安全性や省資源・省エネルギーなど、社会的要請に対応しながら、その基本テーマを「総合性能に優れた、八十年代をリードする高級大衆車」とし、次の三点を重視している。

- ① 居住性、静粛性、走行安定性、低燃費の追求
  - ② 多様化する大衆車需要層への対応
  - ③ 国際商品としての十分な競争力の確保
- また、五十三年度排出ガス規制および五十四年騒音規制にも



カローラ セダン 4ドア 1300 GL (E-KE70-EEKNS) '79.3



スプリンター ハードトップ 1500 SE (E-AE70-FSKES) '79.3  
衝撃吸収ウレタンバンパー、樹脂ホイールキャップはオプション

適合している。

なお、今回の改良の主な点は次のとおりである。

#### 一、スタイルの一新

フード、ベルトラインを低くした直線的でシャープなイメージを基調とし、空力特性と居住性をともに向上させたスタイルである。またセダン、ハードトップ、クーペ、リフトバックのそれぞれの性格・用途にふさわしいポデースタイルとしている。

#### 二、斬新な内装デザイン

カラーコーディネートに留意し、居住空間を一層落ち着きあるものとするとともに、計器盤まわりを見易く、しかも斬新で機能的なものとしている。

#### 三、居住性・静粛性および乗り心地・走行安定性の向上

・ 室内スペース、トランクスペースを拡大するとともに、シートの改良、空調性能の向上により快適性を高めている。  
・ 防振性能に優れたボデー構造、遮音対策の徹底などにより大幅に静粛性を向上させている。

・ サスペンションの改良、ホイールベース、トレッドの拡大、ステアリングの改良などにより、乗り心地・走行安定性を向上させている。

#### 四、安全性の向上

ガラス面積を大きくとり、前後・左右の四方向ともに、広い視界を確保している。また、全車型に前輪ディスクブレーキの採用、シートベルトの装着性をよくするなど、安全性の向上をはかっている。

#### 五、軽量化・低燃費の追求

合理的設計により車両の軽量化をはかるとともに、従来からのエンジン（四K1U型・一二九〇cc、二T1GEU型・一五八八cc）の改良、小型・軽量な新開発エンジン（三A1U型・一四五二cc）の搭載、さらに走行抵抗の低減などにより優れた燃費性能を実現し

ている。

国内販売目標は、当面月販カラーラニ五〇〇〇台、スプリンター一三〇〇〇台をそれぞれ見込んでいる。

なお、カラーラならびにスプリンターの車両概要、排出ガスデータ、燃費、車種体系、価格、主要諸元は別紙のとおりである。

以上



一、スタイルの一新

① ボデースタイルは、直線的なウエッジド・シェイプ（楔形）を基調とし、空力特性、居住性など様々な要素を昇華させたものである。

② セダン、ハードトップ、クーペ、リフトバックのそれぞれの性格・用途にふさわしいボデースタイルとしている。

・ セダンは、居住空間の確保に最重点を置き、フロント・ロウ、リヤ・ハイ（フードが低く、トランク部が高い）の三ボックス、ノッチバックスタイルである。

・ ハードトップは、ノッチバックスタイルのパーソナルカーで、軽快さを強調しながら、同時に居住性を確保している。

・ クーペは、スポーティさを追求した直線的なファストバックスタイルで、リヤに大きなハッチバックドアを採用している。

・ リフトバックは、後席の居住性を高めるとともにラゲッジスペースを拡大し、多用途性を追求しており、リヤのデザインについてもスポーティな処理をしている。

③ カローラセダンには丸型四灯式ヘッドランプを採用し重厚さを、その他の車種には角型二灯式ヘッドランプを採用し、精悍なイメージを強調している。また、全車型に大型のリヤコンビネーションランプを採用している。

二、斬新な内装デザイン

① 室内は低いベルトラインによってガラス面積を増加させるとともに、インストルメントパネルの上面を極力低く押えている。このため、視界の良い明るいキャビンとなっている。

② インストルメントパネルは、全面アクリルレンズの大型コンビネーションメーターを採用し、ゲージ類の視認性を配慮するなど、斬新で機能的なデザインとなっている。

③ 室内色は三色を設定し、カラーコーディネイトされた落ち着いた居住空間としている。

三、居住性・静粛性および乗り心地・走行安定性の向上

(1) 居住性の向上

① ホイールベースを三〇〇mm、トレッドをフロント二五〇mm、リヤ五〇〇mm 拡げ、居住スペースおよびトランクスペースを拡大している。たとえば、カローラ四ドアセダンGLの場合、室内長を六〇〇mm、室内幅を一〇〇mm 大きくしており、特にショルダ―部の室内幅は三〇〇mm 大きくなっている。

また、トランクについては、容量の拡大に加え、開口部を大きくとることにより、一層使い易いものとなっている。

② クーペおよびリフトバックには、分割可倒式リヤシートを採用しており、後部空間を有効に活用できる。(但し、DX は一体可倒式)

③ ヘッドレスト分割式フロントシートの採用。(カローラはGL・SE・GT、スプリンターはXL・SE・GT)

また、クーペには専用のスポーティーなバケットタイプのフロントシートを採用。(カローラはSL以上、スプリンターはST以上)

④ リクライニング式リヤシートの採用。(リフトバックのSE・GTに標準装備)

⑤ 定位置復帰式ウォークイン機構を助手席側に採用し、乗り降りの便をはかっている。(四ドアセダンを除く)

⑥ 温度コントロールのし易いエアミックスヒーターの採用。(一三〇〇DX以下を除く)

(2) 静粛性の向上

① 防振性能に優れたボデー構造、サスペンションメンバーの剛性アップ、エンジンマウントの改良、ラジエーターの防振支柱などにより車内騒音を減少させている。

② カウルおよびダッシュサイレンサーの改良、吸音成形天井の採用などにより室内の静粛性を向上させている。

③ 突起・段差の少ないボディを採用するとともに、ラジオアンテナの取り付け位置の改良などにより風切音を減少させている。

(3) 乗り心地・走行安定性の向上

① リヤのサスペンションをラテラルロッド付四リンク式に変更し、ホイールベース、トレッドの拡大と相まって、乗り心地・走行安定性を向上させている。さらに、SR・GT・レビン・トレノは、リヤスタビライザーを装着し、一層の走行安定性の向上をはかっている。

② ラックアンドピニオン式ステアリングの採用（一三〇〇系）など、各車型に適したステアリングを採用することにより、走行安定性の向上をはかっている。

(4)

装備品の充実

① 衝撃吸収式ウレタンバンパーの装備。（GT・レビン・トレノに標準装備）

② マッドガードの装備。（SE・SR・GT・レビン・トレノに標準装備）

③ リヤウインドウワイパーの装備。（クーペ・リフトバックのSE・SR・GT・レビン・トレノに標準装備）

④ 左右のアウトミラーの角度を室内から調整できる一本レバー式電動リモコンミラーの採用。（SE・GT・レビン・トレノに標準装備）

⑤ 運転席からガソリン注入口のカバーを開けることのできるフューエルリッドオープナーの採用。（カローラは一五〇〇GL・SL以上、スプリンターは一五〇〇XL・ST以上に標準装備）

⑥ 可動式コンソールボックスの装備。（SE・SR・GT・レビン・トレノに標準装備。但し、セダンを除く）

⑦ エンジンスイッチを切った状態でも燃料の残量が確認できる置針式フューエルゲージの採用。(SE・SR・GT・レビン・トレノに標準装備)

⑧ 水晶式デジタル時計の採用。(SE・SR・GT・レビン・トレノに標準装備)

⑨ リフトバックに、バックドア連動式パーセルカバーを採用。(カローラのGL以上、スプリンターのXL以上に標準装備)  
また、クーペにはバックドア連動式パッケージトレイを採用している。(カローラのSL以上、スプリンターのST以上に標準装備)

⑩ ハロゲン角型ヘッドランプ(カローラのセダンを除く)、専用のカーコンポーネントステレオなどを新たにオプション設定している。

#### 四 安全性への配慮

##### (1) ブレーキ関係

全車型ともブースター付前輪ディスクブレーキを装備し、一部車型(GT・レビン・トレノ)には、四輪ディスクブレーキを標準装備している。

##### (2) シートベルト関係

① 装着の容易な二重巻取式ELR(エマージェンシー・ロッキング・リトラクター)シートベルトを四ドアセダンのフロントシートに採用。(一五〇〇・一六〇〇系全車およびカラौरの一三〇〇GL、スプリンターの一三〇〇XLに標準装備)  
② テンションリデューサー付ELRシートベルトを採用し、シートベルト装着時の圧迫感の軽減をはかっている。(ハードトップ、クーペ、リフトバックの全車およびカローラ二ドアセダンGLに標準装備)

##### (3) その他

① 半ドア警告灯を装備。(カローラはGL・SL以上、スプ



リントーはXL・ST以上)

- ② 全車型に大型アウターミラーを採用。
- ③ 四ドアセダンのリヤドアにチャイルド・プロテクターを採用。

④ インストルメントパネルの照明に透過式を採用し、視認性を向上させている。(SR・SE・GT・レビン・トレノ)

#### 五、軽量化・低燃費の追求

- (1) ボデー構造を含む各部の合理的な設計により、車両重量を軽減している。たとえば、一五〇〇四ドアセダンの場合従来型一四〇〇車と比較して、八〇kg軽量化している。(カローラDXの四速マニュアルフロアシフト車の比較)
- (2) 車両重量の軽減、エンジンの改良、新型エンジンの採用、空力特性の向上などにより低燃費を実現している。

#### 六、車種体系

- ① 従来のT1U型エンジン(OHV・一四〇七cc)搭載車にかえて、新開発の三A1U型エンジン(OHC・一四五二cc)搭載車を新たに加えた。
- ② 二T1GEU型エンジン(DOHC・一五八八cc、EFI1電子制御式燃料噴射装置1付)を従来のクーペ、リフトバックに加え四ドアセダン、ハードトップにも搭載し、GT系を充実させている。

③ 従来型車に搭載していた四K1U型エンジン(OHV・一二九〇cc)に改良を加え、燃費・ドライバビリティを向上させている。

④ これらの結果、カローラならびにスプリントの搭載エンジンは、四K1U型・三A1U型・二T1GEU型の三機種となった。



⑤ カローラならびにスプリンターの車種体系は、ボデータイプ（二ドアセダン、四ドアセダン、ハードトップ、クーペ、リフトバック。但し、二ドアセダンはカローラのみ）、エンジン（四K1U型・三A1U型・二T1GEU型）、トランスミッション（四速マニュアルフロアシフト・五速マニュアルフロアシフト・二速オートマチックフロアシフト）およびグレードの組み合わせによりカローラ四十四車型、スプリンター三十七車型の計八十一車型となった。

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)	C O	H C	N O x
カローラ 1300 スプリンター 1300	4 K-U	1,290	0.59	0.13	0.23
カローラ 1500 スプリンター 1500	3 A-U	1,452	0.86	0.13	0.23
カローラ 1600 スプリンター 1600	2 T-GEU	1,588	0.51	0.07	0.15
53年度排出ガス規制平均値			2.10	0.25	0.25

燃費データ

車種	搭載エンジン	総排気量(cc)	10モード燃費 (km/l)		60km/h定地(km/l)
			運輸省審査値	運輸省届出値	運輸省届出値
カローラ 1300 スプリンター 1300	4 K-U	1,290	15.0	11.5~14.5	20.0~24.0
カローラ 1500 スプリンター 1500	3 A-U	1,452	15.0	13.5~14.5	22.0~24.0
カローラ 1600 スプリンター 1600	2 T-GEU	1,588	12.5	11.5~12.0	19.5~20.0

◎ カローラシリーズ車種体系一覧表

	エンジン型式	ボデータイプ		2ドアセダン			4ドアセダン					ハードトップ				クローベ				リフトバック				
		グレード	ミッション	スタンダード	DX	GL	スタンダード	カスタムDX	DX	GL	SE	GT	DX	GL	SE	GT	DX	SL	SR	レビン	DX	GL	SE	GT
カローラ 1300	4 K-U	4速フロア	○	○	○	○	○	○	○			○	○			○	○			○	○			
		5速フロア			○					○				○				○				○		
		2速オートマチック		○	○				○	○				○								○		
カローラ 1500	3 A-U	4速フロア						○	○	○			○	○			○				○	○		
		5速フロア								○	○			○	○			○	○			○	○	
カローラ 1600	2 T-GEU	5速フロア									○				○				○					○

◎ スプリンターシリーズ車種体系一覧表

	エンジン型式	ボデータイプ		4ドアセダン					ハードトップ				クローベ				リフトバック			
		グレード	ミッション	スペシャルDX	DX	XL	SE	GT	DX	XL	SE	GT	DX	ST	SR	トレノ	DX	XL	SE	GT
スプリンター-1300	4 K-U	4速フロア	○	○	○				○	○			○	○			○	○		
		5速フロア			○					○				○				○		
		2速オートマチック		○	○					○								○		
スプリンター-1500	3 A-U	4速フロア		○	○	○			○	○			○				○	○		
		5速フロア			○	○				○	○			○	○			○	○	
スプリンター-1600	2 T-GEU	5速フロア					○					○			○				○	

◎ カローラシリーズ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)

ボデータイプ	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	1300 2ドア スタンダード	4 K-U	4 速フロア	718	713	718
	1300 4ドア カスタムDX	4 K-U	4 速フロア	771	766	771
	1300 4ドア DX	4 K-U	4 速フロア	798	793	798
	1500 4ドア DX	3 A-U	4 速フロア	844	839	844
	1500 4ドア GL	3 A-U	4 速フロア	899	894	899
	1500 4ドア SE	3 A-U	4 速フロア	977	972	977
	1600 4ドア GT	2 T-G E U	5 速フロア	1,285	1,280	1,285
ハ ー ド ト ッ プ	1300 DX	4 K-U	4 速フロア	834	829	834
	1300 GL	4 K-U	4 速フロア	882	877	882
	1500 GL	3 A-U	4 速フロア	927	922	927
	1500 SE	3 A-U	4 速フロア	1,008	1,003	1,008
	1600 GT	2 T-G E U	5 速フロア	1,326	1,321	1,326
ク ー ペ	1300 DX	4 K-U	4 速フロア	844	839	844
	1300 SL	4 K-U	4 速フロア	904	899	904
	1500 SL	3 A-U	4 速フロア	949	944	949
	1500 SR	3 A-U	5 速フロア	1,043	1,038	1,043
	1600 レビン	2 T-G E U	5 速フロア	1,343	1,338	1,343
リフトバック	1300 DX	4 K-U	4 速フロア	854	849	854
	1300 GL	4 K-U	4 速フロア	914	909	914
	1500 GL	3 A-U	4 速フロア	959	954	959
	1500 SE	3 A-U	4 速フロア	1,045	1,040	1,045
	1600 GT	2 T-G E U	5 速フロア	1,360	1,355	1,360

5速フロアシフト車は4速フロアシフト車の2.3万円高

2速フロアオートマチック車は4速フロアシフト車の3.8万円高



◎ スプリンターシリーズ主要車種標準価格一覧表

(スベアタイヤ・標準工具一式付 単位 千円)

ボデータイプ	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	1300 スペシャルDX	4K-U	4速フロア	786	781	786
	1300 XL	4K-U	4速フロア	869	864	869
	1500 DX	3A-U	4速フロア	859	854	859
	1500 XL	3A-U	4速フロア	914	909	914
	1500 SE	3A-U	4速フロア	992	987	992
	1600 GT	2T-GEU	5速フロア	1,300	1,295	1,300
ハ ー ド ト ッ プ	1300 DX	4K-U	4速フロア	849	844	849
	1300 XL	4K-U	4速フロア	897	892	897
	1500 XL	3A-U	4速フロア	942	937	942
	1500 SE	3A-U	4速フロア	1,023	1,018	1,023
	1600 GT	2T-GEU	5速フロア	1,341	1,336	1,341
ク ー ペ	1300 DX	4K-U	4速フロア	859	854	859
	1300 ST	4K-U	4速フロア	919	914	919
	1500 ST	3A-U	4速フロア	964	959	964
	1500 SR	3A-U	5速フロア	1,058	1,053	1,058
	1600 トレノ	2T-GEU	5速フロア	1,358	1,353	1,358
リ フ ト バ ッ ク	1300 DX	4K-U	4速フロア	869	864	869
	1300 XL	4K-U	4速フロア	929	924	929
	1500 XL	3A-U	4速フロア	974	969	974
	1500 SE	3A-U	4速フロア	1,060	1,055	1,060
	1600 GT	2T-GEU	5速フロア	1,375	1,370	1,375

5速フロアシフト車は4速フロアシフト車の2.3万円高

2速フロアオートマチック車は4速フロアシフト車の3.8万円高