

昭和六十二年八月十九日

トヨタ、カローラバンおよびワゴンをフルモデルチェンジ

トヨタ自動車㈱は、カローラバンおよびワゴンをフルモデルチェンジし、八月十九日より全国のトヨタカローラ店で一斉に発売を開始した。

(名古屋地区は名古屋トヨタディーゼルでも販売)

カローラバンは、国内商用車市場(登録車)で昭和四十四年以来十八年連続販売台数トップを記録、その優れた品質、経済性により好評を博している。また、カローラワゴンも昭和五十七年の発売以来、お客様から高い評価を得ている。

今回発売を開始した新型カローラバンおよびワゴンは本年五月に発売したカローラセダンをベースに開発したもので、高性能、低燃費の12バルブ方式エンジンを新たに搭載するとともに内外装の一新を行うなど、走行性能、積載性、経済性、居住性の向上を図っている。特に、新型カローラバンは荷室幅を六五mm、荷室長を六〇mm拡大することにより積載効率を大幅



カローラ 4ドアバン 1500GLエクストラ (L-EE98V-AXMNS) '87.8



カローラ ワゴン Gツーリング (E-AE91G-AWMGU) '87.8
ツートーンのボデーカラー、175/70R13 82Sスチールラジアルタイヤ&アルミホイールはオプション

に向上させるとともに床面地上高を10mm下げるなど荷物の積み降ろしをより容易にしている。

また、カラーラワゴンにスポーティタイプの「Gツールリング」グレードを新たに設定したのをはじめ、車種体系を充実、多様なご要望に応える車種バリエーションとしている。

新型カラーラバンおよびワゴンの主な特長は次の通り。

◎ 主な特長

一、外観の変更

大らかにラウンドしたフロントマスク、丸味のあるルーフライン、ボデーとの面一化を図ったフロントガラスやウインドウガラスなど、曲面を主体としたワイド&ローのひとまわり大きいスタイルとしている。

ニ、新エンジンの搭載

一・三ℓのバン、ワゴンには、従来の4K型エンジンに替えてヘレーザー2Eー12バルブを、一・五ℓのバンには、従来の5K型エンジンに替えてヘレーザー3Eー12バルブを新たに搭載、また、今回新設定したワゴン「Gツールリング」にはハイメカツインカムエンジンヘレーザーα5A16バルブを採用、いずれも優れたレスポンスと高性能、低燃費を実現している。

・エンジン体系

継 続		新 搭 載				エ ン ジ ン
レーザー1CⅡ ディーゼル (1C型)		レーザーα5A 16バルブ (5A―F型)	レーザー3E― 12バルブ (3E型)	レーザー2E― 12バルブ (2E型)		
ワゴン	バン	ワゴン	バ ン	ワゴン	バン	搭載車種
→	一、八三九	一、四九八	一、四五六	→	一、二九五	排気量 (cc)
→	六四／四七〇〇	八五／六〇〇〇	七九／六〇〇〇	→	七三／六〇〇〇	最 高 出 力 (ps／rpm)
→	一二・〇／七、六〇〇	一二・五／三、六〇〇	一二・〇／四、〇〇〇	→	一〇・三／四、〇〇〇	最 大 ト ル ク (kg・m／rpm)
(三三・〇 (五速マニュアル車)	(二九・五 (五速マニュアル車)	二七・〇 (五速マニュアル車)	二三・五 (五速マニュアル車)	(二六・五 (四速マニュアル車)	(二二・〇 (四速マニュアル車)	60 km／h定地走行燃費 (km／ℓ)
―	―	一六・四 (五速マニュアル車)	―	(一七・〇 (四速マニュアル車)	―	10 モード燃費 (km／ℓ)

(注) 60 km / h 定地走行燃費は運輸省届出値、10 モード燃費は運輸省審査値

三 内外装の充実

・セミコンシールドワイパーや、大型樹脂製バンパー、フルコンソールボックスなどを採用、装備の充実を図っている。

・フロントシートのクッションに高弾性パッドを採用、乗り心地を向上させるとともに、リクライニング調節および前後調節のピッチを小さくし、使用性の向上を図っている。

四 積載性の向上

カラーラバンの荷室幅を六五mm、特にリヤホイールハウス間の幅は110mmと大幅に拡大することにより、実質的な積載性を飛躍的に向上させている。

また、^(注)4リンク式のリヤシートクッションヒンジの採用により、十分な居住スペースを確保しつつ、荷室長の拡大を実現している。

5名乗車時の荷室長は10mm拡大、
2名乗車時は60mm拡大

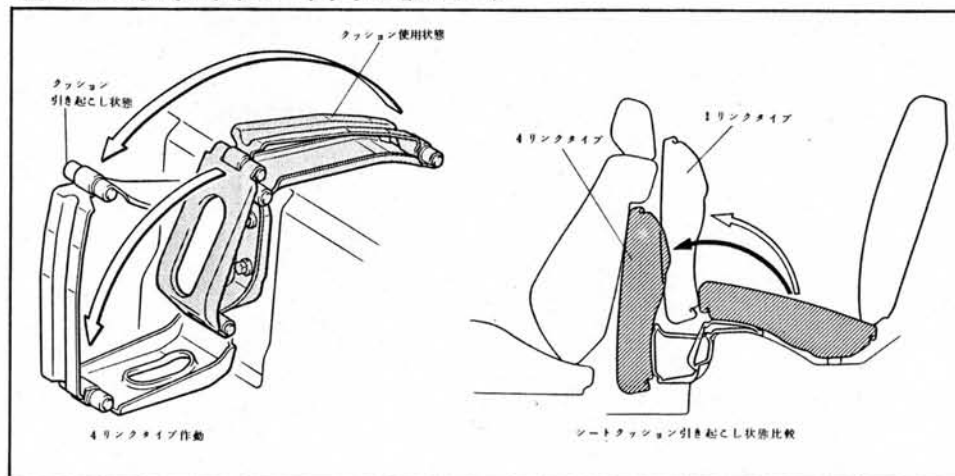
さらに床面地上高を10mm低くするとともにバックドアの開口面積を拡大し、荷物の積み降ろしをより一層簡便にしている。

五 ボデー剛性、防錆性能の向上

・ボデー各部に補強材や高張力鋼板を採用するなどボデー剛性を大幅に向上させ、振動・騒音の少ないボデー構造とした。

・防錆鋼板の採用拡大、防錆ワックスの塗布面積拡大などにより防錆性能をより一層向上させている。

注. 4リンク式のリヤシートクッションヒンジ



六、車種体系の充実

カラーバンに「GLエクストラ」、ワゴンに「Gツリーリング」を新たに設定するなど車種体系を充実させている。

・「GLEクストラ」は、「GL」グレードをベースに、電動リモコンドアミラーやリヤワイパー、電磁バックドアロックなどを標準装備とし、より機能的で豪華な仕様としている。

・「Gツリーリング」は、ハイメカツインカムエンジンヘレザ α 5A16バルブ $\sim$ (5A1F型、一四九八cc、四気筒16バルブ)を搭載するとともに四輪独立懸架を採用、優れた動力性能と走行安定性を確保している。また、スポーティタイプのフロントシート、分割可倒式のリヤシートを採用したほか、電動リモコンドアミラーやAM/FMマルチ電子チューナーラジオなどを標準装備とし、内外装を一段と充実させている。

当面の月販目標は、カラーバンは五、〇〇〇台、カラーワゴンは五〇〇台を予定している。なお、店頭発表会は九月四日(金)、五日(土)、六日(日)を予定している。

主要車種標準価格、主要諸元は次の通りである。

◎ 主要車種標準価格

(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	トランスミッション	東 京	名古屋	大 阪
カローラバン	4ドア	1300 スタンダード	2 E	4速マニュアル	705	700	705
	ロングデッキバン	1800 DX	1 C	5速マニュアル	940	935	940
	4 ド ア バ ン	1300 スタンダード	2 E	4速マニュアル	794	789	794
		1300 DX	2 E	4速マニュアル	830	825	830
		1300 GL	2 E	4速マニュアル	930	925	930
		1500 DX	3 E	※1 4速マニュアル	912	907	912
		1500 GL	3 E	※1 4速マニュアル	992	987	992
		1500 GLエクストラ	3 E	※2 5速マニュアル	1,082	1,077	1,082
		1800 DX	1 C	※3 5速マニュアル	1,025	1,020	1,025
		1800 GL	1 C	※3 5速マニュアル	1,105	1,100	1,105
カローラワゴン		1300 DX	2 E	4速マニュアル	959	954	959
		1500 Gツーリング	5 A-F	※3 5速マニュアル	1,356	1,351	1,356
		1800 GL	1 C	5速マニュアル	1,260	1,255	1,260

※1 2ウェイ3速フルオートマチックトランスミッション車は4速マニュアル車に比べ 72千円高

※2 2ウェイ3速フルオートマチックトランスミッション車は5速マニュアル車に比べ 48千円高

※3 2ウェイOD付4速フルオートマチックトランスミッション車は5速マニュアル車に比べ 79千円高

車両型式・重量・性能

[illegible]

※1 車両1台の車高重量は225kg、400kgの車両の場合、5.6kg、250kgの車両の場合は23.0kg、重量が15kg以上になると ※2 ハワーステアリング付の場合、車高重量により車高重量は10kg増加します
※1 ハワーステアリング付の場合、4.0kgになります ※2 ハワーステアリング付の場合、15.3kg ※3 ハワーステアリング付の場合、15.3kg ※4 ハワーステアリング付の場合、22.0kg ※となります ※5 ハワーステアリング付の場合、23.0kg ※になります ※6 ハワーステアリング付の場合、24.5kg ※となります ※7 ハワーステアリング付の場合、26.0kg ※となります ※8 ハワーステアリング付の場合、16.4kg ※となります ※9 ハワーステアリング付の場合、32.0kg ※となります ※燃料消費率は定められた試験条件のもとで得たもので、実際の走行時には、この条件（気温、道路、車速、運転、荷重など）により異なりますので、それに従って燃料消費率が異なります

エンジン

●エンジン出力表示には、ネット値とクロス値があります ●「クロス」はエンジン単体で測定したものであり、「ネット」は、エンジンを車両に搭載した状態とは異なる条件下で測定したものです 両しエンジンで測定した場合「ネット」は、「クロス」よりもガソリン自動車で約15%、ディーゼル車車で約10%、ディーゼルトラックで約5%程度低い値(自工企業調べ)となっています

 $\text{牽速比} \cdot \text{減速比}$

	4速マニュアル	5速マニュアル	オートマチック	オートマチック
	1300 1500	1500 1500 1500 1500	1800ディーゼル	1500 1500 1500 1500
第1速	3.545	3.545	3.538	3.210
第2速	1.904	1.904	2.041	1.545
第3速	1.310	1.310	1.322	1.000
第4速	0.969	0.969	0.945	0.692
第5速		0.815	0.731	
減速	3.250	3.250	3.153	2.296
減速比	4.058(1300/3250) (3.722)	4.058(1500/3250) (3.730)	4.176 (720/1743)	3.837 (1500/391)

ステアリング・サスペンション・ブレーキ

ステアリング		ラック&ピニオン式
サスペンション	前	ストラット式 コイルスプリング
	後	半軸四リンクスプリング(ワゴンG-スプリングはストラット式コイルスプリング)
ブレーキ	前	ディスク
	後	リーディング・トレーリング

●道路運送車両法による新型自動車届出費数値
●新車登録費：上田自動車株式会社