

昭和六十一年五月二十日

トヨタ、新型ターセル・コルサ・カローラIIを発売

—— 2ボックス車に新感覚の3ボデータイプを設定するとともに、
新開発、高性能エンジンを搭載し、新登場 ——

—— 同時にターセル、コルサ3ボックス車もマイナーチェンジ ——

トヨタ自動車株は、ターセル、コルサ、カローラIIの2ボックス車をフルモデルチェンジするとともに、ターセルおよびコルサの3ボックス車（4ドアセダン）をマイナーチェンジし、五月二十日から全国一斉に発売する。

近年、2ボックス車を求めるお客様は、スポーティ指向の若者からファッションブル指向の女性層、経済性・実用性重視のファミリー層まで、多様化し個性化するとともに、車の高品質化、高性能化に対する要求もますます高まってきている。

フルモデルチェンジするターセル、コルサ、カローラIIの2ボックス車は、こうした幅広いお客様の指向にジャストフィットさせるため、スタイル、性能、内装、装備面で充実した商品展開をはかっている。

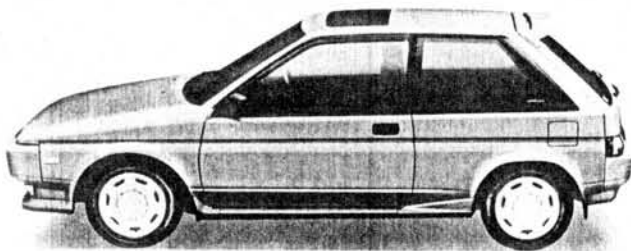
スタイルは、3ドア車と5ドア車とをそれぞれ基本的に異なるシルエットとし、さらに3ドア車にはこのクラス（一・五ℓ以下）の2ボックス車初のフルリトラクタブルヘッドランプを採用した3ドアリトラと薄型異形ヘッドランプ採用の3ドアを設定した。これにより、3ドアリトラ、3ドア、5ドアの3タイプのボデースタイルを実現している。



ターセル5ドア1500VX (EL31-ZHMES) '86.5



コルサ3ドア1300ソフィア (EL30-LGKFS) '86.5



カローラII 3ドア リトラ1500SRスポーツパッケージ (EL31-KGMSS) '86.5

また、ターセル、コルサ、カローラⅡの三車種は、それぞれフロントグリル、リヤガーニッシュなどに個性を持たせ、ターセルは「シンプルで格調の高いイメージ」を、コルサは「軽快で若々しいイメージ」を、カローラⅡは「スポーティで行動的なイメージ」を強調している。

	2ボックス車			3ボックス車
	3ドア	3ドア	5ドア	
ターセル	◎	◎	◎	○
コルサ	◎	◎	◎	○
カローラⅡ	◎	◎	◎	—

◎フルモデルチェンジ

○マイナーチェンジ

エンジンは、全機種一新し、

- ・同クラスエンジン中最高出力を実現した新開発〈レーザー3E-12バルブ〉(一・五e)
- ・軽快な吹き上がりとスポーティな走り、軽乗用車も含めて国産乗用車中トップの低燃費を実現した新開発〈レーザー1Nディーゼルトーボ〉(一・五e)
- ・好評の高レスポンスエンジン〈レーザー2E-12バルブ〉(一・三e)を搭載している。

これら新感覚の3ボデータイプと、新開発の高性能エンジンなどにより、幅広いお客様の要望に応えられるラインナップとなっている。

- ・3ドアリトラは、スポーティなスタイルと、高出力エンジン〈レーザー3E-12バルブ〉の搭載により、走りを重視する若い方々にもご満足いただける車両とした。
- ・3ドアは、キュートなスタイルと、〈レーザー3E-12バルブ〉および〈レーザー2E-12バルブ〉の新搭載によりファッションブルで、活動的な方々にご満足いただけるものとした。
- ・5ドアは、モダンなスタイルと、快適な室内スペースをもち、三機種のガソリンエンジンおよび、超低燃費ディーゼルエンジン〈レーザー1Nディーゼルトーボ〉を新搭載して、実用性を重視する方々に最適なものとした。

さらに、より一層高品質、高性能な車を求めるお客様の要望に応えるため、エンジンを一新するとともに、操縦性・走行安定性、乗り心地に優れた新開発サスペンションの採用、世界初のデュアルスライドシートなどの設定による居住性の向上、CDプレーヤー、シヨルダーベルトガイド、電磁ドアロック、パワーウィンドウなど装備の充実により、全ての面で基本性能および快適性を向上させた。

主な特長は次のとおりである。

一、スタイリング

- ・ 2ボックス車を求めるお客様の指向が多様化し、個性化していることに対応し、新型ターセル、コルサ、カローラIIは、シルエットと個性が異なる三種類のボデースタイル(3ドアリトラ、3ドア、5ドア)をそれぞれ設定した。
- ・ 3ドアリトラは、フルリトラクタブルヘッドランプを採用した精悍なフロントマスク、フラッシュサーフエス化されたキャビンなどにより、若々しい男性をイメージした未来的でスポーティなスタイルとしている。
- ・ 3ドアは、薄型異形ヘッドランプを採用し、キュートなフロント、シンプルなキャビンなどにより、女性をイメージした親しみやすいスタイルとしている。
- ・ 5ドアは、シックスライトのサイドシルエット、くつろぎを重視した豊かなロングキャビンなどにより、モダンなファミリー向きのスタイルとしている。

二、エンジン

新型ターセル、コルサ、カローラIIは、新開発一気筒当たり3バルブ方式の一・五ℓ、高出力エンジン(レーザー3E-12バルブ)、新開発一・五ℓ超低燃費ディーゼルエンジン(レーザー1Nディーゼルターボ)と一気筒当たり3バルブ方式で従来から好評の一・三ℓ、高レスポンスエンジン(レーザー2E-12バルブ)の三機種を搭載している。

〔新開発エンジン〕

- ① (レーザー3E-12バルブ)(一・五ℓ、3E型)
(レーザー3E-12バルブ)は優れたレスポンスなどで好評の(レーザー2E-12バルブ)をストロークアップしたもので、3バルブ方式(吸気バルブ2、排気バルブ1)、V型キャブレターの採用、軽量・コンパクトな設計などにより、最高出力七九馬力(六、〇〇〇回転/分 ネット表示)と国産同クラスエンジントップの高出力を実現している。

- ② (レーザー1Nディーゼルターボ)(一・五ℓ、1N-T型)
(レーザー1Nディーゼルターボ)はFF乗用車専用に開発した新世代の軽量・コンパクト、高性能ディーゼルエンジンで、60km/h定地走行燃費は、軽自動車も含め国産乗用車トップの三八・二km/ℓ(運輸省届出値 M/T車)を達成している。

また、国産乗用車ディーゼルエンジントップの排気量あたり出力(四六・一ps/ℓ ネット表示)と、馬力あたり重量(一・九kg/ps ネット表示)をあわせて達成し、高出力と軽量化をはかるとともに、コンピューター構造解析による主要部品の最適設計などにより、低振動、低騒音を実現している。

三、足回りおよび駆動系

① サスペンション

・フロントには、操縦性と乗り心地に優れたマクファアソンストラット式サスペンションを、リヤにはコナリング性能に優れた、新開発スタビライザー内蔵のトレーリングツイストビーム式サスペンションを採用することなどにより、抜群の操縦性、走行安定性を実現している。

② オートマチックトランスミッション

・2ウェイオーバードライブ付4速オートマチック、2ウェイ3速オートマチック、3速オートマチックの三機種のオートマチックトランスミッションを設定し、お客様のイージードライブ指向に対応させている。

③ その他

・女性向グレードおよびスポーツパッケージ（カローラⅡ）には、エンジン回転数感应型パワーステアリングを標準装備し、またスポーツイグレードには六〇タイヤ（一七五／六〇R—一四）を設定している。

四、内装

① 計器盤、シート表皮材などをグレードにあわせて一層充実をはかり、幅広い層のお客様に対応できる内装としている。

・特にスポーツイグレード（3ドアトラ）は、6眼メーター、表皮一体成形新スポーツシート、グラデーション柄織物のシート表皮、フルファブリックトリムなどを採用し、スポーティな内装としている。

・また、女性向グレードには、最適な運転姿勢を確保する世界初のデュアルスライドシート、小物入れに便利なシートアンダーポケット、チェック柄織物のシート表皮などを装備している。

② 世界初のフリーラックコンソール、大型フロントコンソール、計器盤上の広いトレイ部とアンダーポケットなどを採用しユーティリティスペースの拡大をはかっている。

五、ボデー

・コンピューター構造解析を駆使するとともに、さまざまな耐久テストを繰り返すことにより、軽量化をはかりながら、ボデーを高剛性化し、優れた操縦性・走行安定性、乗り心地を確保している。

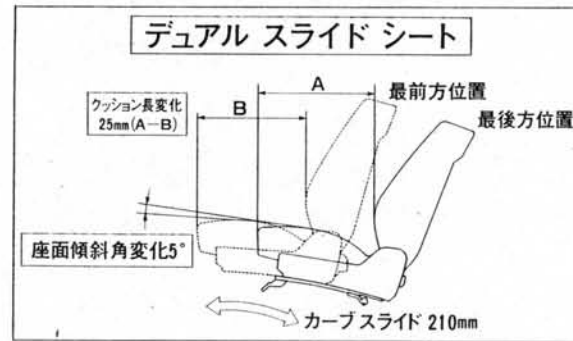
・ダッシュ部にサンドイッチ制振パネル、フロントフロア部にマイカを配合して制振性を向上させた高ダンピングガスファルトシートを採用するなどにより、振動、騒音を低減するとともに、ボデー各部の面一化などにより、風切音も低減し、快適な室内としている。

六、新装備

・小柄な女性でも最適なドライビングポジションと良好な視界を確保できるようにシートを前方にスライドさせるに従って座面がカーブを描いて高くなり、同時にクッション長が短くなる世界初のデュアルスライドシートやシートベルトを快適に装着できるようにしたシールドベルトガイド、センタークラスター内にカップホルダー、ラジオ、カセット、灰皿、小物入れなどをユニットとして好みの位置にセットできるようにしたフリーラックコンソールの他、CDプレーヤー、超薄型ラジオなどをグレードに応じて標準またはオプション設定している。

〔ターセル、コルサ3ボックス車（4ドアセダン）の主な改良点〕

- ① グリルの意匠変更、カラードバンパーの採用、リヤガーニッシュの大型化、ドアトリムのフルファブリック化、計器盤、内装色、シート表皮の変更などにより、内外装の品質感を向上させている。
- ② 四輪駆動車に、スポーティグレードVS（ターセル）、SX（コルサ）、およびアクティブパッケージを新設定し、車種体系を充実させている。
- ③ マニュアルトランスミッションの四輪駆動車には二輪駆動⇄四輪駆動の切替操作を容易にした、ワンタッチ操作のプッシュボタン式2⇄4セレクターを新設定し、操作性を向上させている。
- ④ 四輪駆動車にトヨタ電子制御サスペンションTEMSを新設定し、常に優れた操縦性・走行安定性と乗り心地を確保している。



〈販売概要〉

一、販売店

ターセル

全国のトヨタビスタ店

沖縄地区はトヨタオート沖縄で販売

コルサ

全国のトヨペット店

東京地区は東京トヨタでも販売

大阪地区は大阪トヨタで販売

カローラⅡ

全国のトヨタカローラ店

愛知地区は名古屋トヨタディーゼルでも販売

二、月販目標台数

ターセル

二、〇〇〇台

コルサ

五、〇〇〇台

カローラⅡ

八、〇〇〇台

三、店頭発表会

五月三十一日（土）、六月一日（日）

以上

〔車両概要（2ボックス車）〕

一、スタイル

・全体のデザインはシャープなラインとなめらかな曲面を基調としており、ボデーをとりまくレリーフラインを特長に面一化されたクリーンなキャビン、伸びやかなアンダーボデー、横一文字のワイドなりヤコンビネーションランプとセンターガーニッシュなどにより、未来感覚のスタイルとしている。

① 3ドアリトラ

・フルリトラクタブルヘッドランプ、ボデーと一体の大型バンパーとフォグランプを採用した精悍なフロントマスク、ヒドンタイプのセンターピラー、フラッシュサーフエス化されたシンブルなキャビンにより、若々しい男性をイメージしたスポーティなスタイルとしている。

② 3ドア

・薄型異形ヘッドランプの採用によるキュートなフロント、明快なサイドシルエットなどにより、女性をイメージした親しみやすいスタイルとしている。

③ 5ドア

・特に後席の居住性を重視したロングキャビン、シックスライトのサイドシルエット、低い重心とワイド感を強調した台形のリヤフォルムなどにより、モダンなファミリー向きの“くつろぎ”をイメージするスタイルとしている。

④ ニューアルミメタリック色の開発

・現アルミメタリックのアルミ粒子を改良し、透明感と輝きのあるニューアルミメタリック色を新開発し、ウォームグレーメタリック、ベージュメタリックなど六色を設定している。

二、エンジン

・新開発（レーザー3E-12バルブ）は、一気筒あたり3バルブ方式（吸気バルブ2、排気バルブ1）、低回転域からのなめらかな吹き上がりと高回転での高出力を達成したV型キャブレターの採用、軽量・コンパクトな設計などにより、高出力、優れたレスポンス、低燃費を実現している。

・新開発（レーザー1N-ディーゼルターボ）は、超低燃費、コンパクト、高性能ディーゼルである。高性能小型ターボ、独立ポートエキゾーストマニホールドなどの採用、ピストン、コンロッドなどの軽量化と低摩擦化により高性能・低燃費を実現、またディーゼル専用による合理的設計、樹脂製ヘッドカバーの採用などにより、軽量・

コンパクト化を実現している。

これらにより、

- ① 60 km/h 定地走行燃費三八・二 km/l (運輸省届出値 M/T 車) と国産乗用車 (含軽)、トップの低燃費
- ② 四六・一馬力/l (ネット表示) と国産乗用車ディーゼルエンジン、トップの排気量あたり出力
- ③ 一・九 kg/ps (ネット表示) と国産乗用車ディーゼルエンジン、トップの馬力あたり重量

を実現した。

また、コンピューター構造解析による主要部品の最適設計と、燃焼室、噴射系の最適化により振動、騒音の低減をはかっている。

なお、新型ターセル、コルサ、カローラⅡのエンジンラインナップは、左表のとおりである。

搭載エンジン	排気量 (cc)	最高出力 ※ (ps / rpm)	最大トルク ※ (kg・m / rpm)	10モード燃費 (運輸省審査値)
1 N-T	一、四五三	六七 / 四、七〇〇	一三・三 / 二、六〇〇	三八・二 (M/T 車) (注2)
2 E	一、二九五	七三 / 六、〇〇〇	一〇・三 / 四、〇〇〇	二一・〇 (M/T 車) (注1)
3 E	一、四五六	七九 / 六、〇〇〇	一二・〇 / 四、〇〇〇	一六・六 (M/T 車)

※ (ネット表示)

(注1) パーシャルリリンステム付
(注2) 60 km/h 定地走行燃費

(運輸省届出値)

三、足回りおよび駆動系

① サスペンション

・フロントサスペンションは、新設計L型ロアアーム採用のマクファァーソンストラット式独立懸架とし、最適なホイールライメントの設定、前後コンプライアンス (可撓性) の最適化、横剛性の確保などにより、操縦性・走行安定性と乗り心地を高い次元で確保。さらに、スポーティグレードには、操縦性・走行安定性を一層高めるフロントスタビライザーを採用している。

・リヤサスペンションは、軽量化およびスペースユーティリティの拡大を狙って、

スタビライザー内蔵のトレーリングツイストビーム式サスペンションを採用、各構成部品の最適設計により、優れたコーナリング性能および乗り心地を実現している。

② オートマチックトランスミッション

・お客様のイージードドライブ指向に対応し、新採用2ウェイオーバードライブ付4速オートマチックトランスミッションを含め、三機種のオートマチックトランスミッションを設定し、車種体系を充実させている。

③ その他

・パワーステアリングには、常に安定した操舵フィーリングの得られるエンジン回転数感应型を採用、またスポーティグレードには偏平六〇タイヤ（二七五／六〇R—一四）および専用アルミホイールを設定し、装備を充実している。

四、内装

・計器盤、表皮材などをグレードに合わせて設定し、幅広いお客様の指向にジャストフィットするインテリアとしている。

・スポーティグレード（3ドアリトラ）は、6眼メーターの計器盤、表皮一体成形新スポーツシート、グラデーション柄織物のシート表皮材、フルファブリックトリムなどを採用し、行動的な若者向きのスポーティなインテリアとしている。

・女性向グレードには、最適な運転姿勢を確保する世界初デュアルスライドシート、小物入れなどに便利なシートアンダーポケット、チェック柄織物のシート表皮などを装備している。

・センタークラスター内にラジオ、カセット、小物入れなどをユニットとして好みの位置、組み合わせにセットできるフリーラックコンソール、計器盤上の広いトレーパー、グローブボックス下のアンダートレイなどの採用により、インストルメントパネルまわりの収納スペースを大幅に拡大している。

・3ドア全車に成形ドアトリムを採用し、その最適設計により、このクラストップの余裕ある室内幅を実現している。

五、ボデー

・優れた操縦性・走行安定性と乗り心地を実現するため、コンピューター構造解析を活用するとともに、さまざまな耐久テストを繰り返し、ボデーの軽量化をはかりながら、ボデー全体の剛性を大幅に向上させている。

- ・剛性の高いボデー構造とするとともに、ダッシュ部にサンドイッチ制振パネル、フロントフロア部にマイカを配合することにより制振性を向上させた高ダンピングアスファルトシートを採用するなどにより、振動、騒音を低減させている。
- ・ボデーとウインドウガラスの面一化、二重リップウエザーstrippの採用などにより、風切音を低減させている。

六、新装備

新型ターセル、コルサ、カラーラⅡには、グレードに応じ、次のような装備を標準またはオプション設定。

- ① シートを前方にスライドさせるに従って座面がカーブを描いて高くなり、同時にシートクッションもシートバックに対し、スライドすることによりクッション長が短くなり、小柄な女性でも最適なドライビングポジションと良好な視界を確保できる世界初のデュアルスライドシート。
- ② 小柄な人のために、シヨルダアンカ実効位置を低くし、シートベルトをより快適に装着できるようにしたシヨルダーベルトガイド。
- ③ センタークラスター内において、ラジオ、カセット、灰皿、小物入れなどをユニットとして好みの位置、組み合わせにセットできるようにしたフリーラックコンソール。
- ④ オーディオシステムの高音質化、高機能化を図ったコンパクトディスクプレーヤー。
- ⑤ 高さを従来の半分のサイズにし、スペース効率を拡大した超薄型ラジオ。
- ⑥ ロッカーパネルやドア下部およびクォーターパネル下部に耐チップ塗装を採用し、防錆性を向上。

以上

◎ 主要車種標準価格一覧

(応急タイヤ、標準工具一式付、単位：千円)

車名	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
ターセル	3ドアリトラ	1500 V S スポーツパッケージ	3 E 型	5 M T	1,199	1,194	1,199
	3 ド ア	1500 V X	3 E 型	5 M T	1,113	1,108	1,113
	3 ド ア	1300 キューティ	2 E 型	4 M T	982	977	982
	3 ド ア	1300 V C	2 E 型	4 M T	815	810	815
	5 ド ア	1500 V X	3 E 型	5 M T	1,147	1,142	1,147
	5 ド ア	1500ディーゼルターボVC	1 N-T型	5 M T	1,090	1,085	1,090
	4ドアセダン	4WD1500VEサルーン	3 A 型	5 M T	1,409	1,404	1,409
	4ドアセダン	1300 V C	2 A 型	4 M T	874	869	874
コルサ	3ドアリトラ	1500 S X スポーツパッケージ	3 E 型	5 M T	1,199	1,194	1,199
	3 ド ア	1500 E X	3 E 型	5 M T	1,113	1,108	1,113
	3 ド ア	1300 ソフィア	2 E 型	4 M T	982	977	982
	3 ド ア	1300 T X	2 E 型	4 M T	815	810	815
	5 ド ア	1500 E X	3 E 型	5 M T	1,147	1,142	1,147
	5 ド ア	1500ディーゼルターボTX	1 N-T型	5 M T	1,090	1,085	1,090
	4ドアセダン	4WD1500 S X アクティブパッケージ	3 A 型	5 M T	1,420	1,415	1,420
	4ドアセダン	1300 D X	2 A 型	4 M T	874	869	874
カローラII	3ドアリトラ	1500 S R スポーツパッケージ	3 E 型	5 M T	1,199	1,194	1,199
	3 ド ア	1300 ライム	2 E 型	4 M T	982	977	982
	3 ド ア	1300 T X	2 E 型	4 M T	815	810	815
	3 ド ア	1300 C D	2 E 型	4 M T	785	780	785
	5 ド ア	1500 Z X	3 E 型	5 M T	1,147	1,142	1,147
	5 ド ア	1500ディーゼルターボTX	1 N-T型	5 M T	1,090	1,085	1,090

(注) ・ 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、5速マニュアル車に比べ38千円高。

・ 2ウェイ3速オートマチック車は4速マニュアル車に比べ72千円高。

・ 2ウェイ4速オートマチック車は5速マニュアル車に比べ79千円高。

◎トヨタ ターセル主要諸元表 <車両型式・重量・性能>

車 両 型 式	3ドア・リトラ	3ドア					5ドア						
		1500(3E)		1300(2E)			1500(3E)		1300(2E)			1500ディーゼル・ターボ (1N-T)	
		VS	VX	キューティ	VL	VC	VX	VL	キューティ	VL	VC	VL	VC
4速マニュアル			E-EL30-ZGKFS	E-EL30-ZGKNS	E-EL30-ZGKDS		E-EL31-ZHKNS	E-EL30-ZHKFS	E-EL30-ZHKNS	E-EL30-ZHKDS			
5速マニュアル	E-EL31-ZGMSS	E-EL31-ZGMES				E-EL31-ZHMES					Q-NL30-ZHMX	Q-NL30-ZHMDX	
3速フルオートマチック (1500は2ウェイ)			E-EL30-ZGHFS	E-EL30-ZGHNS	E-EL30-ZGHDS		E-EL31-ZHINS	E-EL30-ZHHFS	E-EL30-ZHHNS	E-EL30-ZHHDS			
2ウェイOD付4速フルオートマチック (ロックアップ付)	E-EL31-ZGPSS	E-EL31-ZGPES				E-EL31-ZHPES							
車 両 重 量	[850] (890) ※1	[840] (880) ※1	(830) <850>	(810) <830> ※1	(800) (800) (820) ※2	(850) (890) ※1	(830) (850) ※1	(850) (870)	(830) (850) ※1	(820) ※2 (840)	(870) ※1	(870)	
車 両 総 重 量	(1,125) ※1 (1,165)	(1,115) ※1 (1,155)	(1,105) <1,125>	(1,085) <1,105> ※1	(1,075) (1,075) <1,095> ※2	(1,125) ※1 (1,165)	(1,105) ※1 (1,125) ※1	(1,125) <1,145>	(1,105) ※1 <1,125>	(1,095) ※2 <1,115>	(1,145) ※1	(1,145)	
最 小 回 転 半 径	4.7	4.5 ※1	4.7	4.5 ※1	4.5	4.5 ※1	4.5 ※1	4.7	4.5 ※1	4.5	4.5 ※1	4.5	
燃 料 費 率 (l/100km)	60km/h定地走行(運輸省届出値)	(25.4) (23.6)	(28.5) (23.6)	(28.0) <24.0>	(28.0) <24.0>	(28.0) (32.0) <24.0>	(28.5) (23.6)	(26.5) (23.2)	(28.0) <24.0>	(28.0) <24.0>	(28.0) <24.0>	[38.2]	[38.2]
	10モード走行(運輸省審査値)	(15.0) (13.0)	(16.6) ※3 (13.0)	(16.4) <12.4>	(17.6) ※4 <13.4>	(17.6) (21.0) <14.2> ※5	(16.6) ※3 (13.0)	(16.6) ※3 <13.4>	(16.4) <13.4>	(16.4) <13.4>	(17.6) ※6 <13.4>	—	—

※1 燃料消費率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速フルオートマチック車は()、2ウェイOD付4速フルオートマチック車は()、ハヤシヤリーンシステム付車は()です。
 ※2 重量 車両総重量はスロー・ピッチアール仕様車で+10kg、電動式ムーンルーフ付車で+20kgとなります。
 ※3 ハワーステアリング付車は車両重量が+10kg、最小回転半径が4.7mとなります ※4 リヤワイパー付車は+10kgとなります ※5 ハワーステアリング付車は16.0kg ※6 ハワーステアリング付車は17.0kg ※7 リヤワイパー付車は13.0kg ※8 リヤワイパー付車は14.0kg
 ※9 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)が異なるので、それに応じて燃料消費率が異なります。

<寸法・定員>

	3ドア・リトラ	3 ドア	5 ドア	
全長	3,865	3,865	3,865	
全幅	1,625	1,625	1,625	
全高	1,370	1,370	1,375 1,380 ※1	
ホイールベース	2,380	2,380	2,380	
トレッド	前	1,385 1,395 ※2	1,385	1,385
	後	1,355 1,365 ※2	1,375	1,375
最低地上高	160	160	160 165 ※1	
室 内	長	1,795	1,795	1,795
	幅	1,400	1,400	1,350
	高	1,155 1,105 ※3	1,155	1,160
乗車定員	5	5	5	

※1 1500ディーゼル・ターボ車
 ※2 175/60R14 18Hタイヤ付車
 ※3 電動式ムーンルーフ付車

<エンジン・ステアリング・サスペンション・ブレーキ>

	2E	3E	1N-T	
種 類	水冷直列4気筒横置 OHC3バルブ	水冷直列4気筒横置 OHC3バルブ	水冷直列4気筒 横置 OHC	
使用燃料	無鉛ガソリン	無鉛ガソリン	軽油	
総排気量 cc	1,295	1,456	1,453	
内径×行程 mm×mm	73.0×77.4	73.0×87.0	74.0×84.5	
圧 縮 比	9.5 [10.0]	9.3	22.0	
最 高 出 力 PS/r.p.m.	ネット73/6,000 [ネット67/6,000]	ネット79/6,000	ネット67/4,700	
最 大 トルク kg-m/r.p.m.	10.3/4,000 [10.0/3,600]	12.0/4,000	13.3/2,600	
燃料供給装置	可変ベンチュリー型 キャブレター	可変ベンチュリー型 キャブレター	ポッシュ式 分配型 (噴射ポンプ)	
燃料タンク容量 l	45	45	45	
ステアリング	ラック&ピニオン式	ラック&ピニオン式	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	ストラット式コイルスプリング (VSはスタビライザー付)	ストラット式 コイルスプリング
	後	トーション・ワイズビーム式 コイルスプリング (スタビライザー付)	トーション・ワイズビーム式 コイルスプリング (スタビライザー付)	トーション・ワイズビーム式 コイルスプリング (スタビライザー付)
ブレーキ	前	ディスク	ディスク	ディスク
	後	リーディングトレーリング	リーディングトレーリング	リーディングトレーリング

□はハヤシヤリーンシステム付車 ●エンジンの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」はエンジンと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。同じ
 エンジンで測定した場合、「ネット」は「クロス」より、ガソリン自動車では約15%、ディーゼル自動車では約10%程度低い
 値(且つ低回転域)となります。●※7は燃料消費率とガソリンエンジン(ターボ車を除く)は、燃費性能の向上とエコ
 ライブをめざしたエンジンオイル「キャスタール」シリーズが工場表でとられています。

◎トヨタ コルサ主要諸元表 <車両型式・重量・性能>

車 両 型 式	3ドア・リトラ		3 ド ア			5 ド ア							
	1500 (3E)		1300 (2E)			1500 (3E)		1300 (2E)			1500ディーゼル・ターボ (1N-T)		
	SX	EX	ソフィア	GX	TX	EX	GX	ソフィア	GX	TX	GX	TX	
4速マニュアル			E-EL30 -LGKFS	E-EL30 -LGKNS	E-EL30 -LGKDS		E-EL31 -LHKNS	E-EL30 -LHKFS	E-EL30 -LHKNS	E-EL30 -LHKDS			
5速マニュアル	E-EL31 -LGMSS	E-EL31 -LGMES				E-EL31 -LHMES					O-NL30 -LHMNX	O-NL30 -LHMDX	
3速フルオートマチック (1500は2ウェイ)			E-EL30 -LGHFS	E-EL30 -LGHNS	E-EL30 -LGHDS		E-EL31 -LHHNS	E-EL30 -LHHFS	E-EL30 -LHHNS	E-EL30 -LHHDS			
2ウェイOD付4速フルオートマチック (ロックアップ付)	E-EL31 -LGPSS	E-EL31 -LGPES				E-EL31 -LHPES							
車 両 重 量 kg	(850) (890) *1	(840) (880) *1	(830) (850)	(810) (830) *1	(800) (890) *2	(850) (890) *1	(830) (850) *1	(850) (870)	(830) (850) *1	(820) *2 (840)	(870) *1	(870)	
車 両 総 重 量 kg	(1,125) (1,165) *1	(1,115) (1,155) *1	(1,105) (1,125)	(1,085) (1,105) *1	(1,075) (1,075) *2	(1,125) (1,165) *1	(1,105) (1,125) *1	(1,125) (1,145)	(1,105) (1,125) *1	(1,095) *2 (1,115)	(1,145) *1	(1,145)	
最 小 回 転 半 径 m	4.7	*1 4.5	4.7	*1 4.5	4.5	*1 4.5	*1 4.5	4.7	*1 4.5	4.5	*1 4.5	4.5	
燃 料 消 費 率 km/l	60km/h定地走行(運輸省届出値)		(25.4) (23.6)	(28.5) (23.6)	(28.0) (24.0)	(28.0) (24.0)	(28.0) (23.6)	(28.5) (23.2)	(26.5) (23.2)	(28.0) (24.0)	(28.0) (24.0)	(28.0) (24.0)	(38.2) (38.2)
	10モード走行(運輸省審査値)		(15.0) (13.0)	(16.6) *3 (13.0)	(16.4) (13.4)	(17.6) *4 (13.4)	(17.6) (13.0)	(17.6) *3 (13.4)	(16.6) *3 (13.4)	(16.6) *3 (13.4)	(16.4) (13.4)	(16.4) (13.4)	(17.6) *6 (13.4)

※車両重量、燃料消費率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速フルオートマチック車は()、2ウェイOD付4速フルオートマチック車は()、パワーアシストシステム付車は()です。
 ※最高速度は公道を走行する際の最高速度です。10%、電動式ムーンルーフ付車は+20kmとなります。*1 ハワーステアリング付車は車両重量が+10kg、最小回転半径が4.7mとなります。*2 リアワイパー付車は+10kgとなります。*3 ハワーステアリング付車は16.0%、*4 ハワーステアリング付車は16.0%、*5 ハワーステアリング付車は16.0%、*6 ハワーステアリング付車は16.0%
 ※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(数量、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ります。

<寸法・定員>

	3 ド ア		5 ド ア
	3ドア・リトラ		
全 長 mm	3,865	3,865	3,865
全 幅 mm	1,625	1,625	1,625
全 高 mm	1,370	1,370	1,375 1,380 *3
ホイールベース mm	2,380	2,380	2,380
ト レ ード	前 mm	1,385 1,395 *1	1,385
	後 mm	1,355 1,365 *1	1,375
最低地上高 mm	160	160	160 165 *3
車 内	長 mm	1,795	1,795
	幅 mm	1,400	1,400
	高 mm	1,155 1,105 *2	1,155
乗車定員 名	5	5	5

<エンジン・ステアリング・サスペンション・ブレーキ>

型 式	2E	3E	1N-T
	種 類	水冷直列4気筒横置 OHC3バルブ	水冷直列4気筒横置 OHC3バルブ
使用燃料	無鉛ガソリン	無鉛ガソリン	軽油
エ ン ジ ン	総排気量 cc	1,295	1,456
内径×行程 mm×mm	73.0×77.4	73.0×87.0	74.0×84.5
圧 縮 比	9.5 (10.0)	9.3	22.0
最 高 出 力 PS/r.p.m.	ネット73/6,000 [ネット67.6,000]	ネット79/6,000	ネット67/4,700
最 大 ト ル ク kg-m/r.p.m.	10.3/4,000 [10.0/3,600]	12.0/4,000	13.3/2,600
燃料供給装置	可変ベンチュリー型 キャブレター	可変ベンチュリー型 キャブレター	ポッシュ式分配型 (噴射ポンプ)
燃料タンク容量 l	45	45	45
ス テ ア リ ン グ	ラック&ピニオン式	ラック&ピニオン式	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	ストラット式 コイルスプリング
	後	トーション ビーム式 (スタビライザー付)	トーション ビーム式 (スタビライザー付)
ブ レ ー キ	前	ディスク	ディスク
	後	リーディングトレーリング	リーディングトレーリング

*1 175、60匹、78リッター付車。
 *2 電動式ムーンルーフ付車。
 *3 1500ディーゼル・ターボ車。
 ()はパワーアシストシステム付車。●エンジンの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、ネットとはエンジンと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。同じエンジンで測定した場合、ネットはクロスより、出力が約10%程度低くなります。●ディーゼル車は約10%程度低い値(実消費率)となっています。●トヨタの専用車用エンジン(ターボ車は除く)には、専用性能の向上とロングライフを目的としたエンジンオイル「キヤッスル」を推奨しています。

◎トヨタ カローラII主要諸元表 <車両型式・重量・性能>

	3Dア・リトラ		3 D ア				5 D ア						
	1500 (3E)		1300 (2E)				1500 (3E)		1300 (2E)			1500ディーゼルターボ (IN-T)	
	SR	ZX	ライム	GL	TX	OD	ZX	ライム	GL	TX	GL	TX	
4速マニュアル			E-EL30-KGKFS	E-EL30-KGKNS	E-EL30-KGKDS	E-EL30-KGKBS		E-EL30-KHKFS	E-EL30-KHKNS	E-EL30-KHKDS			
5速マニュアル	E-EL31-KGMSS	E-EL31-KGMES					E-EL31-KHME5				Q-NL30-KHMX	Q-NL30-KHMDX	
3速フルオートマチック			E-EL30-KGHFS	E-EL30-KGHNS	E-EL30-KGHDS		E-EL30-KHIFS	E-EL30-KHINS	E-EL30-KHIDS				
2ウェイ100付4速フルオートマチック (ロックアップ付)	E-EL31-KGPSS	E-EL31-KGPES					E-EL31-KHPES						
車 両 重 量 kg	(850) (890) ※1	(840) (880) ※1	(830) (850)	(810) (830) ※1	(800) (800) (820) ※2	(790)	(850) (890) ※1	(850) (870)	(830) (850) ※1	(820) ※2 (840)	(870) ※1	(870)	
車 両 総 重 量 kg	(1125) (1165) ※1	(1115) (1155) ※1	(1105) (1125)	(1085) (1105) ※1	(1075) (1075) (1095) ※2	(1065)	(1125) (1165) ※1	(1125) (1145)	(1105) (1125) ※1	(1095) ※2 (1115)	(1145) ※1	(1145)	
最 小 回 転 半 径 m	4.7	4.5 ※1	4.7	4.5 ※1	4.5	4.5	4.5 ※1	4.7	4.5 ※1	4.5	4.5 ※1	4.5	
燃 料 消費 率 l/100km	[25.4] (23.6)	[28.5] (23.6)	(28.0) (24.0)	(28.0) (24.0)	(28.0) (32.0) (24.0)	(28.0)	[28.5] (23.6)	(28.0) (24.0)	(28.0) (24.0)	(28.0) (24.0)	[38.2]	[38.2]	
10モード走行 (運輸省審査値)	[15.0] (13.0)	[16.6] ※3 (13.0)	(16.4) (13.4)	(17.6) ※4 (13.4)	(17.6) (21.0) (14.2) ※5	(17.6)	[16.6] ※3 (13.0)	(16.4) (13.4)	(16.4) (13.4)	(17.6) ※6 (13.4)	—	—	

※車両重量、燃料消費率などの数値はミッションタイプ別にカッコの種類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速フルオートマチック車は〔 〕、2ウェイ100付4速フルオートマチック車は〔 〕、ハッシュルリールシステム付車は〔 〕です。
 ※車両重量、車両総重量はスポーツバックバージョン仕様車に+10kg、電動式ムーンルーフ仕様車に+20kgとなります。
 ※1 ハワーステアリング付車は車両重量、車両総重量が+10kg、最小回転半径が4.7mとなります。 ※2 リヤファイバー付車は+10kgとなります。 ※3 ハワーステアリング付車は16.0km/l ※4 ハワーステアリング付車は17.0km/l ※5 リヤファイバー付車は13.4km/l ※6 リヤファイバー付車は16.8km/l
 ※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)が異なるので、それに定めて燃料消費率が異なります。

<寸法・定員>

	3 D ア		5 D ア
	3Dア・リトラ	5Dア	
全 長 mm	3,865	3,865	3,865
全 幅 mm	1,625	1,625	1,625
全 高 mm	1,370	1,370	1,375 1,380 ※1
ホイールベース mm	2,380	2,380	2,380
ト レ ン ド	前 mm	1,385 1,395 ※2	1,385
	後 mm	1,355 1,365 ※2	1,375
着床地上高 mm	160	160	160 165 ※1
室 内	長 mm	1,795	1,795
	幅 mm	1,400	1,400
高 mm	1,155	1,155	1,160
	1,105 ※3		
乗車定員 名	5	5	5

※1 1500ディーゼルターボ車 ※2 175 60R14 78Hタイヤ付車 ※3 電動式ムーンルーフ付車

<エンジン・ステアリング・サスペンション・ブレーキ>

	2 E	3 E	IN-T
型 式	水冷直列4気筒横置 OHC 3バルブ	水冷直列4気筒横置 OHC 3バルブ	水冷直列4気筒横置 OHC
使用燃料	無鉛ガソリン	無鉛ガソリン	軽油
総排気量 cc	1,295	1,456	1,453
内径×行程 mm X mm	73.0×77.4	73.0×87.0	74.0×84.5
圧縮比	9.5 [10.0]	9.3	22.0
最大出力 ps/r.p.m.	ネット73/6,000 [ネット67/6,000]	ネット79/6,000	ネット67/4,700
最大トルク kg-m/r.p.m.	10.3/4,000 [10.0/3,600]	12.0/4,000	13.3/2,600
燃料供給装置	可変ベンチュリ型キャブレター	可変ベンチュリ型キャブレター	ポッシュ式分配型(噴射ポンプ)
燃料タンク容量 l	45	45	45
ステアリング	ラック&ピニオン式	ラック&ピニオン式	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	3ウェイコイルスプリング (SHR52Cタイプ付)
	後	トルビクワイアビーム式 コイルスプリング(S27Cタイプ付)	トルビクワイアビーム式 コイルスプリング(S27Cタイプ付)
ブレーキ	前	ディスク	ディスク
	後	リーディングトレーリング	リーディングトレーリング

〔 〕はハッシュルリールシステム付車〔 〕はSR ●エンジンの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」はエンジン車両に搭載した状態とは異なる条件で測定したものです。同じエンジンで測定した場合、「ネット」は「クロス」より、ガソリン自動車では約15%、ディーゼル車では約10%程度低い値(自重を減らす)となっています。トヨタの専用車系ガソリンエンジン(ターボ車を除く)には、燃費性能の向上と回転ラフを低減させたエンジンオイル「トヨタ専用エンジンオイル」が工程で注入されています。

<変速比・減速比>

	4速マニュアル		5速マニュアル		3速フルオートマチック	2ウェイ100付4速フルオートマチック
	1300	1500	1500ディーゼルターボ	1300	1500	1500
1速	3.545	3.545	3.545	2.810	3.643	
2速	1.904	1.904	1.904	1.549	2.008	
3速	1.310 [1.233]	1.310	1.310	1.000	1.296	
4速	0.969 [0.885]	0.969	0.969	—	0.892	
5速	—	0.815	0.725	—	—	
後退	3.250	3.250	3.250	2.296	2.977	
減速比	3.722 [3.095]	3.722 [3.941]	3.526	3.519	2.655	