

昭和五十三年八月三日

三十四—A B C D

トヨタ、新大衆乗用車ターセルとコルサを発売

——前輪駆動(F F)方式を採用——

トヨタ自動車工業㈱、トヨタ自動車販売㈱は、前輪駆動方式を採用した新大衆乗用車ターセルおよびコルサの二車種を八月三日から全国一斉に発売する。

取扱販売店は、ターセルが全国トヨタカローラ店およびトヨタディーゼル店の八十四社、コルサが全国トヨペット店（大阪トヨペット㈱を除く）と東京トヨタ自動車㈱、大阪トヨタ自動車㈱および沖繩トヨタ自動車㈱の五十三社である。

ターセルおよびコルサの発売の狙いは大衆乗用車市場の新しい需要の動向に対応することであり、その設計・開発にあたっては五十三年度排出ガス規制への適合、安全対策の充実はもとより、省資源・省エネルギーへの対応や、車本来の機能の追求等、これからの市場の要請に応えるため、特に次の諸点を重視している。



ターセル 3ドア S (E-AL10-ZGMSS) '78.8
アルミホイールはオプション



コルサ 4ドア GSL (E-AL10-LEMGS) '78.8



・ 広く快適な室内空間をコンパクトな外形寸法の中に確保。
・ 車両の軽量化、良好な燃費など省資源・省エネルギーへの配慮。
・ 操縦安定性、乗り心地、静粛性への配慮。
等である。

ターセルおよびコルサは新開発の一A—U型（一四五二cc）エンジンを搭載しており、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している。

なお、ターセル、コルサのスタイリング、車両性能等は基本的には共通であるがフロント、リヤの意匠および内装などはそれぞれの特徴をもっている。

名称については、「ターセル」（TERCEL）は英語で「はやぶさ」、
「コルサ」（CORSA）はイタリア語で「疾走」の意味である。

両車種の主な特徴は次の通りである。

一、スタイルは、広く、大きな室内空間をコンパクトな外形寸法の中に確保することをテーマに、安定感ある台座形を採用している。そして両車種に二ボックスタイプと三ボックスタイプの二種類をそれぞれ設定している。二ボックスタイプはバックドアにガラスハッチ方式を採用した、現代的なファストバックスタイルの三ドアであり、三ボックスタイプには伝統的なノッチバックスタイルの二ドア、四ドアがある。

二、新たに開発した一A—U型エンジンは、OHC、直列四気筒、一四五二ccで、粘り強く、加速性に優れ、低速から高速まで安定した力を発揮する。

三、駆動方式はトヨタとして初めての前輪駆動方式を採用し、さらに空気力学を追求したスタイルにより、格段の走行安定性を得ている。

四、居住性については、前輪駆動方式の採用や、ホイールベースを二五〇〇mmと長くして、後席へのタイヤハウスの出張りをなくしたことなどにより、ゆったりとした室内空間を確保すると同時に、乗り心地をよくしている。

一、省資源・省エネルギーについては、ボデー構造を含む各部の合理的な設計による車両の軽量化や、新開発エンジンの採用等により低燃費を実現している。

なお、ターセルおよびコルサのトランスミッションは四段マニュアルフロアシフトと五段マニュアルフロアシフトの二種類を採用している。

グレードは両車種とも五グレードを設定しており、これらとボデータイプを組み合わせにより、車型数はおのおの二ドア三車型、三ドア七車型、四ドア六車型の合計それぞれ十六車型である。

当面の国内販売目標は、ターセルは月販々〇〇〇台、コルサは月販々〇〇〇台をそれぞれ見込んでいる。

ターセルおよびコルサの車両概要、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

- (1) ボデースタイルは、広く、大きな室内空間をコンパクトな外形寸法の中に確保することをテーマとし、安定感のある台座形を採用している。
- (2) 両車種とも現代的な二ボックスのファストバックタイプと伝統的な三ボックスのノッチバックタイプの二種類を採用している。両タイプともに柔らかなカーブを基調に、軽快で飽きのこないスタイルとしている。
- (3) 二灯式角型ヘッドランプを採用し、シャープなイメージのフロントマスクとしている。
- (4) 三ドア車は現代感覚あふれるガラスハッチ方式を採用している。外銀色はターセル、コルサとも各八色を設け、うち二色はそれぞれの専用色としている。また室内は三色とし、外銀色とのカラーコーディネートを図っている。
- (5)

二、A-U型エンジンの採用

- (1) ターセルおよびコルサには、新たに開発したA-U型エンジンを搭載している。A-U型エンジンはOHC、直列四気筒、一四五二ccで最高出力 $40\text{PS}/5600\text{r.p.m}$ (JIS)、最大トルク $11.5\text{kg}\cdot\text{m}/3600\text{r.p.m}$ (JIS) の高性能をもっており、粘り強く、低速から高速まで安定した力を発揮する。また馬力当たり重量は $9.6/10.2\text{kg/PS}$ と軽く、加速性能に優れたものとなっている。

- (2) エンジン重量(全装備乾燥重量)は 101.5kg と軽量で、大きさも、長さ 540mm 、幅 684mm 、高さ 635mm とコンパクトな設計としている。
- (3) 高速走行時のエンジン回転数を低くした他、電動ファンやタイミングベルトの採用、エンジンマウントの改良等により燃費、静粛性、耐久性の面でも優れたものとなっている。

- (4) 五十三年度排出ガス規制への対応については全車トヨタTGP

燃焼方式により適合している。トヨタTGP燃焼方式はエンジンの燃焼室内にTGP (Turbulence Generating Pot - 乱流生成ポット) を設け、排気ガス再循環装置 (EGRシステム)、二次空気導入装置および酸化触媒コンバータを組み合わせたものである。この方式では燃焼室内にあるTGPから噴出される火炎噴流により、安定した燃焼が行なわれるので大量のEGRを使用することができ、燃焼室内においてNOxの発生を大幅に低減できる。またCO、HCについては信頼性・耐久性に優れた二次空気導入装置と酸化触媒コンバータにより浄化を行なっている。

三、前輪駆動方式の採用

トヨタで初の前輪駆動方式 (エンジン縦置き) を採用したことにより

- ① エンジンルーム寸法がコンパクトにまとまっている。
 - ② エンジンルーム内の各部品への接近が容易となり、点検・整備等のサービス性が優れている。
 - ③ 優れたシフトフィーリングを実現している。
- などの特長をもっている。

四、走行性・居住性

(1) 操縦安定性・乗り心地・操作性

- ① 前輪駆動方式を採用し、さらに空気力学を追求したスタイルにより格段の走行安定性を得ている。

- ② 全車型のサスペンションに四輪独立懸架方式を採用している。フロントはマックファーンソンストラット式、リヤはトレーリングアーム式でサブフレーム付としている。トータルホイールストロークをフロント一九〇mm、リヤ二〇〇mmと長くするとともに、二五〇〇mmのロングホイールベースの採用により、乗り心地、操縦安定性は優れたものとなっている。

- ③ シャープな切れ味のラックアッドピニオン式ステアリングを採用するとともに、スチールラジアルタイヤの広範囲の

採用により操縦安定性は優れたものとなっている。

- ④ シフトレバーはシフトストロークを小さく押さえ、ダイレクト感のあるフィーリングを持たせている。

(2) 居住性・快適性

- ① 前輪駆動方式の採用や、ホイールベースを二五〇〇mmと長くして、後席へのタイヤハウスの出張りをなくしたことなどにより、ゆったりとした室内空間を確保すると同時に、乗り心地をよくしている。特に、後席の有効幅は上級小型車なみの居住性を確保している。また、室内長も一七四〇mmとこのクラス最長で、レッグスペースも十分なゆとりがある。その他、シヨルダー部分での室内幅等いずれもひとクラス上の居住性を備えている。

- ② フロントシートは二〇〇mmと大きなスライド量をとっている。電動ファンの採用等により、エンジンの暖機性を向上させるとともに、高性能ヒーター、静粛なエアコン（オプション設定）等と併せて快適な空調性能を備えている。

- ④ リヤシートの背もたれは前倒し可能な左右分割式とし、ユーティリティスペースの拡大を図っている（ターセル三ドア車の全車および四ドア車のSEと、コルサ三ドア車の全車および四ドア車のGSL）。

- ⑤ 二ドア車、四ドア車にトランクオープナーを装備している（ターセルのハイデラックス、SEおよびコルサのGL、GSL）。トランクスペースは二五〇ℓ（※注）と大きな容積をもち、開口部までの地上高が五九五mmと低く、荷物の積み降しは容易なものとなっている（二ドアおよび四ドア車）。なお、三ドアのラゲージスペースの容積は二七〇ℓ（※注）である。

また三ドア車にガラスハッチオープナーを装備している（ターセルのハイデラックス、S、SEおよびコルサのGL、S、GSL）。

〔※注 測定方法は“The Motor” Box 法による〕

- ⑥ 小雨時などに便利な間欠ワイパーを装備している（ターセルのハイデラックス、S、SEおよびコルサのGL、S、GSL）。

(3) 静粛性

- ① エンジン、OHC、タイミングベルト駆動方式とし電動ファンを採用している。また剛性の高いシリンダーブロックを基本に、エンジンマウントは一般のゴムマウントの他にダンパーをつけるなどにより騒音低減を図っている。
- ② ハイスピードギヤレシオの採用により、時速100kmでもエンジン回転数を3880回転/分（五段マニュアルフロアシフト車、最終減速比3・583）の低回転に押さえ、エンジン騒音を低下させている。
- ③ ルーフドリップモールの突出を少なくし、またビラーアンテナに防振支持方式を採用することで、風切り音を大幅に低下させている。
- ④ リヤサスペンションからの音を直接フロアに伝えない防振支持のリヤサスペンションメンバーの設定、豊富な遮音材の使用により静粛性を高めている。

五、省資源・省エネルギーへの配慮

- (1) ボデー構造を含む各部の合理的設計と、軽量材の採用等により車両の軽量化を図っている。
- (2) 新開発エンジンの採用、走行抵抗の減少（車両の軽量化および空気力学を追求したスタイルによる空気抵抗の減少等）、低いアイドル回転数の設定、電動ファンの採用等により各車型ともに燃費は優れたものになっている。ちなみに十モード走行燃費は一六・0km/ℓ、六0km/h定地走行燃費は二七・0km/ℓ（五段マニュアルフロアシフト車）と一四〇〇cc以上では、最も優れた値となっている。

六、安全対策の充実

- (1) フロントブレーキには全車ディスクブレーキを、リヤブレーキ

- キにはオートアジャスタ付のリーディングトレーリング式ドラムブレーキを採用し、全て六インチ（一五二mm）ブラスターを標準装備とすることで、高速時の安定した制動力、耐フェード性を得ている。また油圧系統はダイヤゴナル配管を採用し、万一の場合にも安定したブレーキ性能を発揮するよう配慮している。
- (2) 衝撃吸収式ステアリングはシリコンゴム封入式とし、優れたエネルギー吸収特性を得ている。
- (3) 低いベルトラインによる広いガラス面積と、パッド面を低く下げたインストルメントパネルの採用等により広い視界を確保している。
- (4) フロントワイパーの払拭面積を大きくし、また三ドア車にリヤワイパーを装備するなど雨天時の安全性を高めている（リヤワイパー装備はターセルおよびコルサのデラックス以上）。
- (5) 熱線式リヤウインドウデフォッガーを装備している（ターセルのハイデラックス、S、SEおよびコルサのGL、S、GSL）。
- (6) サイドウインドウガラスの曇りをとるサイドデフロスターをスタンダードを除く全車型に採用している。
- (7) 予防安全のため、OKモニターを採用している（ターセルのS、SEおよびコルサのS、GSL）。検知項目はブレーキランプ、クーリングファン、リヤランプ、バッテリーの四項目で、それぞれ異常が発生した時、光点文字により表示される。
- (8) コンビネーションメーターは外部照明方式の採用により、メーター全体の明るさを均一にし、視認性を高めている。
- (9) リレーおよびヒューズを集中一体式にしてエンジンルーム内に設け、点検、修理を容易にしている。またヒューズの細分化により安全性を高めている。
- (10) 四ドア車の全車にチャイルドブーフを設け、不用意にリヤドアが開かないようにしている。
- (11) シートベルト装着時の圧迫感を少なくする、テンションリデュース付ELR式シートベルトを採用している（ターセル三ドア車のSEおよびコルサ三ドア車のGSL）。

セ 装備の充実

乗る人の身になって装備の充実を図っている。主なものは次の通りである。

- (1) ウレタンバンパーを採用している（ターセルのS、SEおよびコルサのS、GSL）。またその他は、コーナークゴム付大型スチールバンパーを採用している。
- (2) 車両全幅位置にサイドプロテクションモールを装着し、ボデーサイドの傷付防止を図っている（スタンダードおよびSを除く全車）。
- (3) 室内から調整できる電動リモートコントロール式フェンダミラーを装備している（ターセルのSEおよびコルサのGSL）。
- (4) ガラスハッチと連動式のパッケージトレイを装備している（三ドア車のドラックス以上）。またパーセルストラップをオプション設定している（ターセル三ドア車のSEおよびコルサ三ドア車のGSL）。
- (5) 全車のアクセルペダルの横に、長距離運転時の疲労軽減をはかるフットサポートを設置している。またハードなドライブング時の運転姿勢を保つためのフットレストを設けている（ターセルおよびコルサのS）。
- (6) フロントシートバックに便利なポケットを設けている（ターセルのSEおよびコルサのGSL）。
- (7) インストルメントパネルのグローブボックスの上部に小物入を設けている。なお、ターセルSE、コルサGSLには半透明のふたをつけている。
- (8) スイッチの切り替えひとつで、タコメーターにも電圧計にも使える電圧計一体式タコメーターを装備している（ターセルのS、SEおよびコルサのS、GSL）。
- (9) リヤシートの前サイドにコーラボックスを設けている（スタンダードを除く二ドア車、三ドア車の全車）。

- (10) 螢光表示管式水晶デジタル時計をターセルのSE、コルサのGSLに、音叉三針式時計をターセルのハイデラックス、コルサのGLに装備している。
- (11) リヤデッキランプを装備している（三ドア車のデラックス以上）。
- (12) サンバイザーは埋込み式としている。

◎ 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
タ ー セ ル コ ル サ	1 A - U	1 4 5 2	0.8 4	0.1 3	0.2 3
5 3 年 度 排 出 ガ ス 規 制 平 均 値			2.1 0	0.2 5	0.2 5

◎ 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定地 燃費(km / l)
			運輸省審査値	運輸省への届出値	運輸省への届出値
タ ー セ ル コ ル サ	1 A - U	1 4 5 2	1 6.0	1 5.5 ~ 1 6.0	2 4.0 ~ 2 7.0

◎ 車種体系一覧

車種	ボディタイプ	グレード	エンジン型式 総排気量 トランスミッション	1 A - U	
				1 4 5 2 CC.	
				4 段マニュアルフロア	5 段マニュアルフロア
ターセル	2 ドア	スタンダード		○	
		デラックス		○	
		ハイデラックス		○	
	3 ドア	デラックス		○	○
		ハイデラックス		○	○
		S			○
		S E		○	○
	4 ドア	デラックス		○	○
		ハイデラックス		○	○
		S E		○	○
コルサ	2 ドア	スタンダード		○	
		デラックス		○	
		G L		○	
	3 ドア	デラックス		○	○
		G L		○	○
		S			○
		G S L		○	○
	4 ドア	デラックス		○	○
		G L		○	○
		G S L		○	○

- ・ターセル、コルサとも 1 6 車型
- ・全車型とも 5 3 年度排出ガス規制適合車

車 種	ボデータイプ	グ レ ード	トランスミッション	東 京	名 古 屋	大 阪
ターセル	2 ドア	スタンダード	4 段 フ ロ ア	7 0 5	7 0 0	7 0 5
		デ ラ ッ ク ス	4 段 フ ロ ア	7 6 4	7 5 9	7 6 4
		ハイデラックス	4 段 フ ロ ア	8 1 0	8 0 5	8 1 0
	3 ドア	デ ラ ッ ク ス	4 段 フ ロ ア	7 5 7	7 5 2	7 5 7
			4 段 フ ロ ア	7 8 4	7 7 9	7 8 4
		ハイデラックス	4 段 フ ロ ア	8 3 0	8 2 5	8 3 0
		S	5 段 フ ロ ア	9 0 4	8 9 9	9 0 4
		S E	5 段 フ ロ ア	9 4 1	9 3 6	9 4 1
	4 ドア	デ ラ ッ ク ス	4 段 フ ロ ア	7 8 9	7 8 4	7 8 9
		ハイデラックス	4 段 フ ロ ア	8 3 5	8 3 0	8 3 5
		S E	5 段 フ ロ ア	9 4 6	9 4 1	9 4 6
コ ル サ	2 ドア	スタンダード	4 段 フ ロ ア	7 1 1	7 0 6	7 1 1
		デ ラ ッ ク ス	4 段 フ ロ ア	7 7 0	7 6 5	7 7 0
		G L	4 段 フ ロ ア	8 2 2	8 1 7	8 2 2
	3 ドア	デ ラ ッ ク ス	4 段 フ ロ ア	7 6 3	7 5 8	7 6 3
			4 段 フ ロ ア	7 9 0	7 8 5	7 9 0
		G L	4 段 フ ロ ア	8 4 2	8 3 7	8 4 2
		S	5 段 フ ロ ア	9 1 2	9 0 7	9 1 2
		G S L	5 段 フ ロ ア	9 4 9	9 4 4	9 4 9
	4 ドア	デ ラ ッ ク ス	4 段 フ ロ ア	7 9 5	7 9 0	7 9 5
		G L	4 段 フ ロ ア	8 4 7	8 4 2	8 4 7
		G S L	5 段 フ ロ ア	9 5 4	9 4 9	9 5 4

・ターセル・コルサとも、5段フロア車は4段フロア車の23千円高

◎ ターセル主要諸元表

主要諸元	車種	2 ドア			4 ドア			3 ドア				
		スタンダード	デラックス	ハイデラックス	デラックス	ハイデラックス	5 E	デラックス	ハイデラックス	5	5 E	
トランスミッション		4速マニュアル	4速マニュアル	4速マニュアル	4速マニュアル	4速マニュアル	4速マニュアル	4速マニュアル	4速マニュアル	4速マニュアル	4速マニュアル	
車 間 型 式		EAL10ZDKPS	EAL10ZDKMS	EAL10ZDKNS	EAL10ZDKDS	EAL10ZDKMS	EAL10ZDKNS	EAL10ZDKDS	EAL10ZDKMS	EAL10ZDKNS	EAL10ZDKMS	
全 長	mm	3,960			3,960			3,960			3,990	
全 幅	mm	1,550	1,555		1,555			1,555			1,550	
全 高	mm	1,375			1,375			1,375			1,375	
ホイールベース	mm	2,500			2,500			2,500			2,500	
トレッド	前	1,330			1,330			1,330			1,330	
	後	1,315			1,315			1,315			1,315	
最低地上高	前	175			175			175			175	
	後	175			175			175			175	
実 内 幅	前	1,740			1,740			1,735			1,740	
	後	1,310			1,305			1,310			1,310	
車 間 重 量	前	770			790			815			815	
	後	780			800			815			815	
車 間 定 員	名	5			5			5			5	
車 間 定 員	kg	1,045			1,065			1,075			1,090	
登 坂 能 力	tanφ	0.45(0.47)	0.45(0.47)	0.47(0.45)	0.45(0.47)	0.47(0.45)	0.47(0.45)	0.47(0.45)	0.47(0.45)	0.47(0.45)	0.47(0.45)	
最 小 回 転 半 径	m	4.9			4.9			4.9			4.9	
燃 料 消 費 率	km/l	25.0(24.0)	25.0(24.0)	24.0(25.0)	25.0(24.0)	27.0(26.3)	24.0(25.0)	26.0(27.0)	24.0(25.0)	26.0(27.0)	24.0(25.0)	
エ ン ジ ン 型 式		1 A U			1 A U			1 A U			1 A U	
種		水冷直列4気筒OHC			水冷直列4気筒OHC			水冷直列4気筒OHC			水冷直列4気筒OHC	
内 径 × 行 程	mm	77.5×77.0			77.5×77.0			77.5×77.0			77.5×77.0	
総 排 気 量	cc	1,452			1,452			1,452			1,452	
圧 縮 比		9.0			9.0			9.0			9.0	
最 高 出 力	ps/rpm (JIS)	80/5,600			80/5,600			80/5,600			80/5,600	
最 大 トルク	kgm/rpm (JIS)	11.5/3,600			11.5/3,600			11.5/3,600			11.5/3,600	
キャブレター		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	45			45			45			45	
油 用 油 料		無鉛ガソリン			無鉛ガソリン			無鉛ガソリン			無鉛ガソリン	
ク ラ ャ ン 形 式		乾油単板タイヤフレーム・機械式			乾油単板タイヤフレーム・機械式			乾油単板タイヤフレーム・機械式			乾油単板タイヤフレーム・機械式	
実 速 比	第 1 速	3.467	3.467	3.467	3.467	3.467	3.467	3.467	3.467	3.467	3.467	
	第 2 速	2.076	2.076	2.076	2.076	2.076	2.076	2.076	2.076	2.076	2.076	
	第 3 速	1.380	1.380	1.380	1.380	1.380	1.380	1.380	1.380	1.380	1.380	
	第 4 速	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
	第 5 速				0.827	0.827	0.827	0.827	0.827	0.827	0.827	
減 速 機	デフ比	3.377	3.377	3.377	3.377	3.377	3.377	3.377	3.377	3.377	3.377	
ステアリング形式		ラック&ピニオン			ラック&ピニオン			ラック&ピニオン			ラック&ピニオン	
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			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	トレーリング・アーム式コイルスプリング			トレーリング・アーム式コイルスプリング			トレーリング・アーム式コイルスプリング			トレーリング・アーム式コイルスプリング	
ブレーキ	前	フースター付ディスク			フースター付ディスク			フースター付ディスク			フースター付ディスク	
	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			リーディングトレーリング	
クレーヤ標準仕様		6.00-12-4 P R			6.00-12-4 P R			6.15-13-4 P R			145SR13(スチールラジアル)	

●道路運送車両法による型式承認取得済。燃料消費率：60km/h時定速走行時1ℓ/100km。

●後席分断式シートバックを装着した場合には、室内長が5mm短くなります。またクレテンベンチレーター装着の場合は、全長が30mm、車両重量が10kg増加し、サイドプロテクションを装着の場合は、全幅が5mm増加します。（「」内の数字については、オプション・減速機を装着した場合の数字です。）

◎ コルサ主要諸元表

		3ドア				4ドア			2ドア		
		GSL	S	GL	DELUXE	GSL	GL	DELUXE	GL	DELUXE	STANDARD
車両型式 (エンジン型式)	4速マニュアル フロアシフト 5速マニュアル フロアシフト	E-AL10-LGKGS		E-AL10-LGKNS	E-AL10-LGKDS	E-AL10-LEKGS	E-AL10-LEKNS	E-AL10-LEKDS	E-AL10-LDKNS	E-AL10-LDKDS	
車寸法・重量											
全長(主1)	mm	3,990		3,960		3,990		3,960		3,960	
全幅(主2)	mm	1,555	1,550	1,555		1,555		1,555		1,550	
全高	mm	1,375				1,375			1,375		
ホイールベース	mm	2,500				2,500			2,500		
トレッド(前)	mm	1,330				1,330			1,330		
(後)	mm	1,315				1,315			1,315		
最低地上高	mm	175				175			175		
室内高(主3)	mm	1,740				1,735	1,740		1,740		
室内幅	mm	1,310				1,305			1,310		
室内高	mm	1,120				1,120			1,120		
車両重量(主4)	kg	815	810	795	785	815	800	790	780	770	770
※法定値	名	5				5			5		
車両総重量(主4)	kg	1,090	1,085	1,070	1,060	1,090	1,075	1,065	1,055	1,045	1,045
性能											
加速能力	1/0.1	0.47(0.45)				0.47(0.45)		0.45(0.47)	0.47(0.45)	0.45(0.47)	
最小回転半径	m	4.9(※※5.3)				4.9(※※5.3)			4.9(※※5.3)		
燃料消費率(主5)	4.速	24(25)	—		24(25)	24(25)	25(24)		24(25)	25(24)	
60km/h定速走行テスト値(km/l)	5.速	26(27)				25(27)		27(26)	—		
(10モード運転消費量(km/l))	4.速	16.0	—		16.0	16.0	16.0		16.0	16.0	
※ワット比3.583の場合	5.速	16.0				16.0		16.0	—		
エンジン											
エンジン型式		1A-U				1A-U			1A-U		
種類		縦置・水冷直列4気筒OHV				縦置・水冷直列4気筒OHV			縦置・水冷直列4気筒OHV		
内径・行程	mm	77.5×77.0				77.5×77.0			77.5×77.0		
総排気量	cc	1,452				1,452			1,452		
圧縮比		9.0				9.0			9.0		
最大出力(主6)	PS・(kW)	80.5/600				80.5/600			80.5/600		
最大トルク(主6)	kg-m・(kg-m)	11.5/3,600				11.5/3,600			11.5/3,600		
キャブレター		ツューバルシングル				ツューバルシングル			ツューバルシングル		
使用燃料		レギュラー				レギュラー			レギュラー		
燃料タンク容量	l	45				45			45		
駆動方式・変速装置											
クラッチ形式		乾式単板ダイヤフラム機構式				乾式単板ダイヤフラム機構式			乾式単板ダイヤフラム機構式		
変速比											
第1速		3.467				3.467			3.467		
第2速		2.076				2.076			2.076		
第3速		1.380				1.380			1.380		
第4速		1.000				1.000			1.000		
第5速		0.827(5速車のみ)				0.827(5速車のみ)			3.377		
後退		3.377				3.377			3.377		
減速倍率(主7)	減速形式	ハイボイドギヤ				ハイボイドギヤ			ハイボイドギヤ		
減速比		3.727(3.583)				3.727(3.583)		3.583(3.727)	3.727(3.583)	3.583(3.727)	
スプリング形式		ラック&ピニオン式				ラック&ピニオン式			ラック&ピニオン式		
ステアリング減速比											
前輪駆動方式		ストラット式コイルばね独立懸架				ストラット式コイルばね独立懸架			ストラット式コイルばね独立懸架		
後輪駆動方式		トレーリングアーム式コイルばね独立懸架				トレーリングアーム式コイルばね独立懸架			トレーリングアーム式コイルばね独立懸架		
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		
制動能力(主8)		機構式(2輪制動)				機構式(2輪制動)			機構式(2輪制動)		
タイヤ(標準仕様)		145/113	165/70/113	6.15/13.40H	6.00/12.40H	145/113	6.15/13.40H	6.00/12.40H	6.15/13.40H	6.00/12.40H	

[illegible]