

トヨタ、新型スターレットを発売

——幅広いライフステージで活躍する

ハイパフォーマンス アドバンスド 2ボックスカー——

——新開発レーザー α-II 4E 16バルブ系エンジンを搭載し、

エンジンラインアップを一新——

トヨタ自動車(株)は、スターレットをフルモデルチェンジし、12月19日(火)より全国のトヨタオート店を通じて一斉に発売した。

スターレットは、トヨタ車のラインアップの中で最も小柄で機敏かつ経済的な2ボックスカーとして、ヤングからファミリー層に至るまで、幅広いお客様の評価を得てきた。

今回のフルモデルチェンジでは、この特長をさらに進化させ、動力性能、燃費などの基本性能を一段と向上させると共に、『よりスポーティに』、また、『よりファッショナブルに』、さらに『より経済的に』を目標に、多様なお客様のご要望に高い水準でお応えできるハイパフォーマンス アドバンスド 2ボックスカーをめざして開発された。

具体的には、次の3点を主な開発の狙いとした。

- ① 活動的で迫りに満ちた「スポーツタイプ」と、キュートでお洒落な感覚に溢れた「ノーマルタイプ」の2種類の個性豊かなスタイルの実現。
- ② ハイメカツインカムをさらに進化させた、第2世代のハイメカエンジン
新開発レーザー α-II 4E 16バルブ系エンジン搭載による、1.3ℓクラス最強の出力とクラストップレベルの低燃費の実現。
- ③ クラスを超えた安全性、快適性と高品質の実現。

以上の狙いのもとに、開発された新型スターレットの主な特長は、次のとおりである。

スタイリング

- ▷個性豊かな2種類の艶やかで、張りのある曲面形状の外形スタイル
迫力溢れるスポーツ感覚——「スポーツタイプ」
キュートでお洒落な感覚——「ノーマルタイプ」

〈スポーツタイプ〉——力強く躍動的なフォルム

- 迫力のある個性的な前面外観、バルジ付ボンネットフード、大型サイドガーニッシュ（Giグレードはオプション）を採用し、安定感を強調した側面外観、幅広感ある横一文字のリヤコンビネーションランプ、リヤガーニッシュなどにより、力強く躍動的なスタイルとしている。

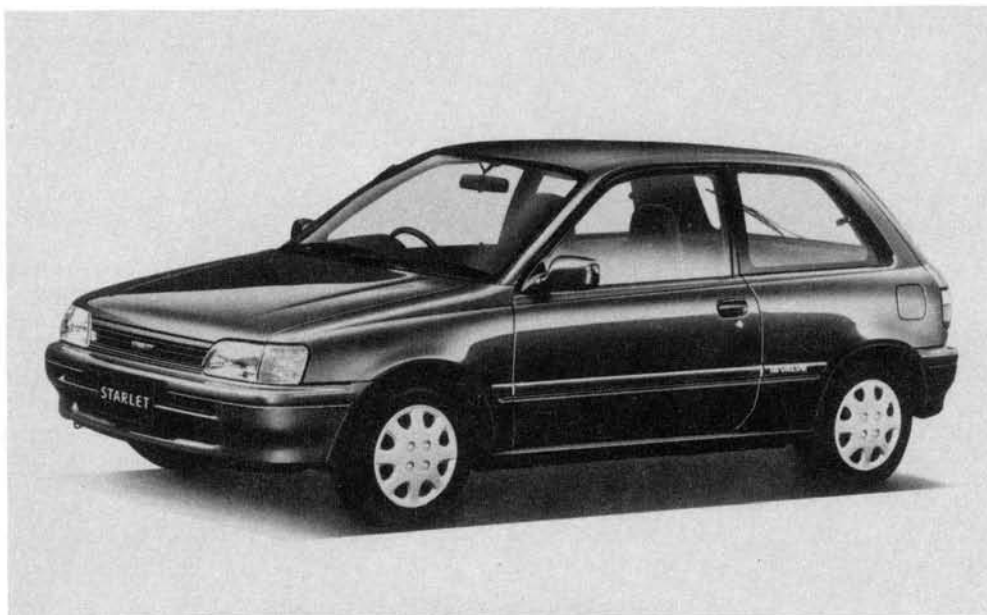


スターレット GT (E-EP82-AGMQY) '89.12

〈ノーマルタイプ〉 —— 滑らかな曲面を基調としたシンプルさと、キュートでお洒落な感覚を両立させた外形

- 端正な前面、滑らかなくさび形の側面外観、側面へ滑らかに回り込んだ幅広感ある個性的な後部外観と合わせて、キュートでお洒落な感覚のあるスタイルとしている。
- また、粋で遊び感覚溢れたパルピットキャンバストップも設定している。^{*}

*パルピット：クルーザーの手すりの意



スターレット S (E-EP82-AGMSU) '89.12



スターレット CANVAS TOP Si (E-EP82-AGMXK) '89.12

エ ン ジ ン

- ▷ハイメカツインカムをさらに進化させた新開発レーザー α - II 4 E 16バルブ系エンジンを搭載し、ガソリンエンジンを全て一新
- ▷1.3ℓクラス最強のレーザー α - II 4 E 16バルブ ターボエンジンを搭載

- 新型スターレットのガソリン車は、ハイメカツインカムエンジンの特長である低燃費・低中速域での高トルクと、スポーティツインカムエンジンの特長である高出力・ハイレスポンスとを、さらに高い次元で両立させることを狙いとした、第2世代のハイメカエンジンとして新開発されたレーザー α - II 4 E 16バルブ系エンジンを搭載している。
このレーザー α - II 4 E 16バルブ系は、従来のハイメカツインカムをベースにし、よりストレートなたて型で細径の吸気ポート、大径でハイリフトの吸気バルブなどの採用により、従来のレーザー α 2 E 12バルブ系エンジンに対し大幅な高出力と、低燃費を達成させたエンジンであり、4 E - F T E型、4 E - F E型、4 E - F型の3機種エンジンラインアップとなっている。
- 4 E - F T E型（直列4気筒1.3ℓ）は、高効率の新開発ターボチャージャーCT9型の採用などにより、大幅な出力向上とレスポンスの向上を図り、最高出力135ps/6,400rpm、最大トルク16.0kg・m/4,800rpmを達成したクラストップのハイパワーエンジンである。
- 4 E - F E型（直列4気筒1.3ℓ）は、電子制御燃料噴射装置（EFI-D）の採用により、最高出力100ps/6,600rpm、最大トルク11.8kg・m/5,200rpmを誇るスポーティエンジンとしている。
- 4 E - F型（直列4気筒1.3ℓ）は、ベースエンジンとして、最高出力82ps/6,400rpm、最大トルク11.2kg・m/3,600rpmと、高出力を実現しつつ、このクラストップレベルの低燃費（ソレイユE仕様車の10モード燃費20.5km/ℓ）を達成させたエンジンである。

- 加えて、この3機種エンジンのとも、8バランスクランクシャフトなどの採用により、低振動、低騒音化を図っている。
- また、低燃費とガソリンエンジン並みのレスポンスで好評の1N型ディーゼルエンジン（直列4気筒1.5ℓ）もあわせて搭載している。

シャシー

▷ サスペンションの基本性能を熟成させ、操縦性・走行安定性と乗り心地に優れたマクファーソンストラット式フロントサスペンションとトレーリングツイストビーム式リヤサスペンション

- フロント、リヤのトレッドを拡大し、フロントサスペンションのアライメントの最適化、リヤサスペンションのアライメントの改良、ラテラルロッドの配置変更などにより、優れた操縦性・走行安定性と乗り心地を実現している。
- また、滑りやすい路面での制動時に威力を発揮する、このクラス初の本格的電子制御4輪ABS（アンチロックブレーキシステム）を新たに開発し、設定している。
- 175/60R14 78HタイヤをGT、Giグレードに標準、CANVAS TOP Si、Siグレードにオプション設定し、また、4輪ディスクブレーキをGTグレードに採用している。

ボデー

▷ 走りの基本性能を支える軽量・高剛性ボデー

▷ 静粛性・防錆性能の向上

- ボデー構造を徹底的に検討し、高張力鋼板の採用拡大により、剛性の高い軽量なボデーを造り上げている。
- 制振および吸遮音材の効果的な配置、排気管のストレート配置およびマフラーの容量アップなどにより、振動、騒音の低減を図っている。
- 防錆鋼板を採用拡大したボデーシェル、ステンレスを大幅に採用した排気系など防錆性能を大幅に向上させている。

室内空間

▷ クラスを超えた高品質なインテリア

▷ 豊富な新機構・新装備

- まろやかな面で構成された品質感あふれる室内空間を実現。
- 計器盤は、ステアリングホイールと視野が干渉しないステアリングコンコードメーターフードを採用し、より高い視認性を確保している。また、使用頻度の高いスイッチをステアリングホイール近くへ集約し、操作性の大幅な改善を図っている。
- パワーウインドウとパワードアロックスイッチをアームレスト一体型とし、操作性、品質感を向上させている。

- 高級スポーツアイテムとしてM O M O社製（イタリア）ステアリングホイールをG Tグレードにオプション設定している。

<シート>

- 5種類の多彩なシートバリエーションを設定し、特にG Tグレードにホールド性に極めて優れたR E C A R O社製（西独）シート、およびG Tスポーツシートを採用している。
- Sグレードには、メモリーレバーでドライバーのシート位置を記憶させることにより、降車時にシートを後方へ下げても乗車時には元の位置に復帰できるメモリー付ドライバーシートを採用している。
また、ソレイユL以上の3ドアのクォータートリムは、リヤシートと連続感のある成形トリムを採用している。

<オーディオ>

- C D世代をリードする迫力ある車室サウンドを実現するため、6スピーカー・6アンプシステムのスターレットライブサウンドシステムを採用している。
徹底した音場解析とユニットの最適セッティングにより、迫力ある重低音と繊細でクリアな心地よい中高音の再生を実現している。

〈新機構・新装備〉

- 次の様な新機構・新装備をグレードに応じて設定し、クラスを超えた豊かな室内空間を造り出している。

アジャスタブル ショルダー ベルトアンカー	ドライバー・パッセンジャー共、体格に合わせてショルダーアンカーの位置を5段階に調整が可能
ハンドルモニター	メーター内に、前輪タイヤの向きと、後退方向を表示し、発進時の方向が一目で確認でき、駐車場や狭い道での発進の際、ドライバーの誤操作を未然に防止
6：4分割可倒式 リヤシート	様々な用途に応じたリヤシートと貫通したトランクルームの多彩な活用が可能
クッション引き起こし 一体可倒式リヤシート	ビジネス用途に対応できるように、リヤシートクッションを引き起こして、リヤシートバックを前倒しすることにより室内後部のフラット化を実現
プッシュ式 ヒーターコントロール パネル	空調のモード切替えに、プッシュ式スイッチを採用し、使用性を向上

販売概要および車両概要は以下のとおり。

【販売概要】

1. 販 売 店 全国のトヨタオート店
2. 当面の月販目標台数 11,000台
3. 店 頭 発 表 会 平成2年1月13日（土）、14日（日）

【車両概要】

1. スタイル

▷スポーツ感覚と、キュートでお洒落な感覚をテーマとした、個性豊かな2種類の生き活きとした外形スタイルを、艶やかで張りのある曲面形状でまとめあげている。

ス ポ ー ツ 感 覚——スポーツタイプ

キュートでお洒落な感覚——ノーマルタイプ

▷スポーツタイプは、鋭い前面外観、安定感のある側面外観などにより、活発で躍動的なフォルムとしている。

〈主な特長〉

- ① 西洋兜イメージのグラフィックで構成した、迫力のある前面外観。
- ② 安定感のある大型サイドガーニッシュ。
- ③ 幅広感ある横一文字のリヤコンビネーションランプとリヤガーニッシュ。

▷ノーマルタイプは、滑らかな曲面を基調としたシンプルさと、キュートでお洒落な感覚を両立させたスタイルとしている。

〈主な特長〉

- ① ヘッドランプとターンシグナルランプの一体化によるシンプルな前面外観。
- ② 滑らかなくさび形を基調とした側面外観。
- ③ フロントからルーフクォーターピラーに流れる滑らかなキャビン。
- ④ 側面から回り込んだ力強いショルダー面構成による、ツーモーションリヤシルエット。
- ⑤ サイドから大きく回り込んだ横長基調のリヤコンビネーションランプ。

〈キャンバストップの主な特長〉

- ① フロントデフレクター、ルーフサイドガーニッシュとルーフリヤガーニッシュとのサラウンド構成による機能的、かつ粋で遊び感覚溢れたパルピットキャンバストップの採用。

2. エンジン

▷第2世代のハイメカエンジンとして新開発したレーザー α-II 4E 16バルブ系エンジンは、従来のハイメカツインカムコンパクトな燃焼室をそのままに、よりストレートなたて型で細径の吸気ポート、大径でハイリフトの吸気バルブの採用などにより、吸気効率を向上し、低燃費・低中速域での高トルクと圧倒的な高出力・ハイレスポンスを両立させたエンジンであり、4E-FTE型、4E-FE型、4E-F型の3機種エンジンラインアップとなっている。

なお、3機種ともに排気量をアップ(+36cc)し、より使い易いエンジン特性を実現させている。

種 類	型 式	排 気 量 (cc)	最 高 出 力 (ネット, ps/rpm)	最 大 ト ル ク (ネット, kg・m/rpm)	10モード燃費
					(km/ℓ) *1
ガソリン エンジン	4E-FTE	1,331	135/6,400 125/6,400 (Loモード)	16.0/4,800 15.0/4,800 (Loモード)	17.0 (PSなし)*2 15.8 (PS付)
	4E-FE	1,331	100/6,600	11.8/5,200	17.2 (PSなし)*2 16.8 (PS付)
	4E-F	1,331	82/6,400	11.2/3,600	20.5 (ソレイユE仕様PSなし) 19.2 (ソレイユPSなし)
ディーゼル エンジン	1N	1,453	55/5,200	9.3/3,000	*3 38.5

*1：運輸省審査値 (M/T車)

*2：オプション設定

*3：60km/h定地走行燃費 (運輸省届出値, M/T車)

▷ 4 E - F T E 型エンジンは、新開発の高効率小型 C T 9 型ターボチャージャーを採用し、回転体の小型化による慣性モーメントの低減、ターボ効率の向上、およびインタークーラーの容量アップなどにより、大幅な出力向上とレスポンス向上を図り、最高出力135ps/6,400rpm、最大トルク16.0kg・m/4,800rpmを発生するクラス最強のエンジンである。

▷ 4 E - F E 型エンジンは、電子制御燃料噴射装置^{*} (E F I - D) を採用することにより、自然吸気エンジン特有の胸のすくレスポンスとともに、最高出力100ps/6,600rpm、最大トルク11.8kg・m/5,200rpmを発生する、スポーティなエンジンとしている。

*マイコン制御による燃料噴射装置

▷ 4 E - F 型エンジンは、ベースエンジンとして、マイコン制御による電子制御キャブレターシステムを採用し、最高出力82ps/6,400rpm、最大トルク11.2kg・m/3,600rpmと、低速から高速まで全域にわたるトルクフルな走りを実現するとともに、10モード燃費20.5km/ℓ (ソレイユE仕様車) を達成したクラストップレベルの低燃費エンジンである。

▷ 加えて、4 E - F T E 型・4 E - F E 型・4 E - F 型に、8 バランスクランクシャフトを採用し、さらに4 E - F T E 型についてはスチール化するなど、振動・騒音の低減を図っている。

▷ また、低燃費とガソリンエンジン並みのレスポンスで好評の1 N 型ディーゼルエンジン (1.5ℓ) を搭載している。

3. シャシー

▷ サスペンションの基本性能をさらに熟成させるために、マクファアーソンストラット式フロントサスペンションのジオメトリー、およびブッシュ類の改良、トレーリング ツイスト ビーム式リヤサスペンションのトレーリングアームの延長、ラテラルロッドの配置およびブッシュ類の改良、さらに、フロントおよびリヤのトレッド拡大により、卓越した操縦性・走行安定性と乗り心地を実現している。

- ▷このクラス初の本格的電子制御の4輪ABS（アンチロックブレーキシステム）を、X以上のグレード（除く1N型ディーゼルエンジン搭載車）にオプション設定し、滑り易い路面での急制動時の操舵、あるいは、旋回時における操縦性の安定化を図っている。
- ▷175/60R14 78HタイヤをGT, Giグレードには標準設定、CANVAS TOP Si, Siグレードにオプション設定している。
- ▷また、GTグレードには、4輪ディスクブレーキを採用している。

4. ボデー

- ▷ボデーパネル結合部の適切な補強や、高張力鋼板の採用拡大により、剛性の高い軽量なボデーを造り上げている。
- ▷剛性の高い骨格構造をベースに、フロア部はアスファルトシート、ダッシュ部にはアスファルトシートとダッシュインシュレーターのレベルアップ、さらに、排気管のストレート配置、およびメインマフラーの容量アップと、サブマフラーの追加により、振動・騒音の低減を図っている。
- ▷防錆鋼板の採用拡大、エッジ部へのシーラー塗布面積の拡大、床裏アンダーコート塗布、排気系へのステンレスの大幅採用などにより、防錆性能を大幅に向上させている。
- ▷ディーゼルエンジンのクールエアインテークについては、ボデーとの締め付け部をフローティングさせる事など、きめ細かい配慮をして、振動・騒音の低減を図っている。

5. 室内空間

- ▷インテリアデザインは、まろやかな面構造とし、各種操作系、装備類などの使用性を大幅に向上させている。

- ▷ドアトリムはアームレスト、ドアポケットの大型化により、品質感と使用性を向上させている。
- また、パワードアロックのスイッチとパワーウィンドウのスイッチを大型アームレストに組み込み、使用性の向上を図っている。
- ▷リモコンミラースイッチやヒーターコントロールパネルをステアリングホイール近くへ配置し、従来型に比べ大幅に操作性の改善を図っている。
- ▷操作性に優れたプッシュ式ヒーターコントロールパネルを採用している。
- ▷ステアリングホイールを通して、より高い視認性を確保できるように、個性的なステアリングコンコードメーターフードを採用している。
- ▷その他、Sグレードには、メモリーレバーで本人のシートの位置を記憶させることにより、シートを後方に移動させた後、専用のアクセス用スライドハンドルで前方に移動させると、確実に元の位置に復帰できるメモリー付ドライバーシートを採用している。

以 上

◎メーカー希望小売価格（消費税含まず）

（応急タイヤ、標準工具一式付 単位：千円）

スターレット	グレード	エンジン	トランスミッション	東京	名古屋	大阪
3ドア	GT	4E-FTE	5M/T	1,240	1,235	1,240
	Gi	4E-FE	5M/T	1,170	1,165	1,170
	CANVAS TOP Si	4E-FE	5M/T	1,181	1,176	1,181
	Si	4E-FE	5M/T	1,020	1,015	1,020
	S	4E-F	5M/T	890	885	890
	CANVAS TOP	4E-F	4M/T	879	874	879
	ソレイユ L	4E-F	4M/T	660	660	660
	ソレイユ	4E-F	4M/T	610	610	610
		1N	5M/T	738	738	738
E仕様	4E-F	4M/T	610	610	610	
5ドア	Si	4E-FE	5M/T	1,047	1,042	1,047
	X	4E-F	5M/T	867	862	867
		1N	5M/T	960	955	960
	Xリミテッド	4E-F	5M/T	938	933	938
	ソレイユ L	4E-F	4M/T	683	683	683
	ソレイユ	4E-F	4M/T	633	633	633
		1N	5M/T	761	761	761

◎掲載写真
（除くオプション）

◎掲載写真
（除くオプション）

◎掲載写真
（除くオプション）

- （注）
- 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速マニュアルトランスミッション車に対して75千円高。
 - 3速フルオートマチックトランスミッション車は、5速マニュアルトランスミッション車に対して39千円高。
 - 3速フルオートマチックトランスミッション車は、4速マニュアルトランスミッション車に対して60千円高。