

昭和四十二年八月十八日

コロナ乗用車シリーズに

本格的GTカー「トヨタ一六〇〇GT」追加

八月二十二日より発売

トヨタ自動車販売協会は、コロナ乗用車シリーズの一車種として、コロナ・ハードトップ一六〇〇Sをベースに、DOHC（ダブル・オーバーヘッド・カムシャフト）一六〇〇cc一〇馬力エンジンを搭載した「トヨタ一六〇〇GT」を八月二十二日より全国で発売する。

「トヨタ一六〇〇GT」は、最高速度一七五km/H、SS $\frac{1}{4}$ 十七・三秒と一六〇〇ccクラスとしては世界レベルの高性能をもつとともに、安全性にも万全の配慮をほどこし、スポーティなスタイル、豪華な室内をそなえた本格的GTカーである。

コロナ乗用車シリーズはこれによりファミリーカー「コロナ・デラックス」を中心に経済車「コロナ一三五〇」まで、色を数えると一四四車種とこのクラス随一の豊富なバラエティをもつことになる。

○価格（店頭渡し現金定価・単位は千円）

| | | | | |
|-----------------|-----|-----|------|-----|
| 東京 | 大阪 | 名古屋 | 札幌 | 福岡 |
| コロナ一六〇〇GT | 九六〇 | 九五九 | 一〇一一 | 九八一 |
| （五段ミッション付は四万円高） | | | | |

主な特長

一、高性能・耐久力を誇るDOHC・9R型エンジン
 イ、定評あるハードトップ一六〇〇Sの4Rエンジンを精度の高いダブル・ローラーチェーン駆動のDOHC機構にハイチューニングしたもので、ソレックス・ダブルチョーク式キャブレターを二連装、効率の良い半球型燃焼室とクロスフロータイプ吸排気系をもつアルミ合金製シリンダーヘッドにより、最高出力一〇PS/六二〇〇rpm（リッター当り六九・三一PS）、最大トルク一四・〇kg・m/五〇〇〇rpmという高性能を発揮する。またフラットなトルク性能をもち、低速にも極めて強い。

ロ、冷却フィン付アルミ合金性オイルパン、高効率のラジエターや冷却機構によりオーバーヒートがなく、また電磁式フューエルポンプ、大容量のギヤ式オイルポンプなどスポーツ・メカニズムをすべて装備した高速耐久力にすぐれたエンジンである。



受付
42.9.15
読者部

九一ABC D

42.9.12
受付
167

二、鋭い出足と抜群の高速性能

イ、クロスレシオの四段ミッション（オーバートップ付五段ミッションはオプション）高速でカーブする際のスリップを防ぐリミテッド・スリップ付四・一一レシオのデフ（五段は四・三七五）それに高速用ロープロフィール・タイヤなど強力一一〇馬力エンジンとあいまつてSS $\frac{1}{4}$ マイル一七・三秒、最高時速一七五km/hと、一六〇〇ccクラスとしては抜群の高速性能をもっている。

ロ、ディファレンシャル・ギヤ比はトランスミッションとあわせてユーザーが好みの減速比を選べるよう3種類づつ用意した。

| トランスミッションの種類 | 標準 | オプション仕様 |
|--------------|-------|-------------|
| 四 段 用 | 四・一一一 | 三・九〇〇、四・三七五 |
| 五 段 用 | 四・三七五 | 四・一一一、四・六二五 |

三、万全な配慮の安全性

イ、ハンドルの切れが鋭いリサーキュレイティング・ボール・ステアリング機構、コーナリング特性にすぐれたリミテッド・スリップ装置付デフとロープロフィール・タイヤ、後車軸には高速時の走行安定性を確保するトルクロッドをとりつけ、高速走行時でも完全な役目を果たすワイヤー式ワイパーなど高速走行時における数々の安全機構をとり入れた。

ロ、ブレーキ機構についても、ブースターを標準装備しリヤ・ブレーキにわが国初のブレーキシャワー・コントロール・バルブ（左右のブレーキオイルの油圧のバランスをとるバルブ）を採用、フロント・ディスクブレーキと共に高速での急制動も極めて安全である。

ハ、シート・ベルトは前席の3点式シート・ベルト、後席の3点式アンカレッジを標準装備とした。

四、スポーティな外観デザイン

イ、コロナ・ハードトップをベースに、ラジエーター・グリル、エンブレムをはじめ、外装マーク類をGTカーにふさわしい新感覚のデザインとした。

ロ、サイド・ミラーは安全性を考慮して砲弾型とし高速走行時の空気抵抗を減少した。

ハ、フロント・フェンダーはレーシング・タイヤ取付け時におけるタイヤ脱着を機敏ならしめるため、タイヤ・オープニング（フェンダーのタイヤえぐり）を大きくした。またエンジンルームの熱風を排出し、過酷な使用に耐えるよう、排出口を左右フェンダーにもうけた。

トヨタ1600GT仕様

<5段ミッション付>
[オプション仕様]

| 車名 | トヨタ1600GT | 車名 | トヨタ1600GT |
|-----------------|----------------|---------------|---|
| 車両型式 | RT55<RT55-M> | 車両型式 | RT55<RT55-M> |
| 寸法・重量 | | 走行伝導装置 | |
| 全長mm | 4,125 | クラッチ | 乾燥単板油圧操作式 |
| 全幅mm | 1,565 | トランスミッション | 前進4段・後退1段1.2.3.4速オールシンクロメツシユ<前進5段・後退1段、1.2.3.4.5速オールシンクロメツシユ> |
| 全高mm | 1,375 | 操作方式 | フロアシフト |
| ホイール・ベースmm | 2,420 | 変速比第1速 | 3.673<3.143> |
| トレッド(前)mm | 1,290 | 第2速 | 2.114<1.636> |
| トレッド(後)mm | 1,270 | 第3速 | 1.403<1.179> |
| 最低地上高mm | 180 | 第4速 | 1.000<1.000> |
| 室内長mm | 1,530 | 第5速 | — <0.844> |
| 室内幅mm | 1,290 | 後退 | 4.183<3.238> |
| 室内高mm | 1,125 | 減速歯車形式 | ハイポイド・ギヤ |
| 車両重量kg | 1,030<1,035> | 減速比 | 4.111[3.900, 4.375]<4.375[4.111, 4.625]> |
| 乗車定員名 | 4 | ステアリング形式 | リサーチキューレーティング・ボール式 |
| 車両総重量kg | 1,250<1,255> | 歯車比 | 19.48:1 |
| 性能 | | 前車軸形式 | ウイツシユボーン・ボール・ジョイント式 |
| 最高速度km/h | 175 | 後車軸形式 | 半浮動 |
| 登坂能力sinθ | 0.470<0.450> | ブレーキ(前) | ディスク |
| 最小回転半径m | 4.95 | ブレーキ(後) | リーディング&トレーリング |
| エンジン | | 倍力装置形式 | 真空サーボ |
| エンジン型式 | 直列4気筒DOHC | 駐車ブレーキ形式 | 機械式後2輪制動 |
| 内径×行程mm | 80.5×78 | 懸架装置 | |
| 総排気量cc | 1,587 | 前輪懸架方式 | 独立懸架コイルバネ |
| 圧縮比 | 9.0:1 | 後輪懸架方式 | 半楕円非対称板ばねトルクロッド付 |
| 最高出力PS/r.p.m | 110/6,200 | ショック・アブソーバー | 油圧複動筒型 |
| 最大トルクkg・m/r.p.m | 14.0/5,000 | スタビライザー形式 | トーションバー式 |
| キャブレター | ソレツクス(ツイン) | フレーム形式 | ユニフレーム型ボデー構造 |
| 燃量タンク容量ℓ | 45 | タイヤ(前、後) | 6.45-14 4PR [6.45H-14 4PR] |
| バッテリーV-AH | 12-35~40(20HR) | | |

⑨
ダブル・ローラーチェーン
クラシクシヤフトの回転をカムシヤフトに伝えるチェーンを二重にし、
連続高速回転時に作動を確実にする。
クロスレシオ
スポーティな運転に適するようトランスミッションのギヤ比を接近させること。
ロープロファイル・タイヤ
幅が広く高速走行時の安定が良いスポーツ用タイヤ。

トヨタ1600GT性能国際比較

ℓ当たり出力 (69.3PS/ℓ)

| 車種 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 PS | 備考 |
|--------------------|----|----|----|----|----|-------|----|
| トヨタ 1600GT | | | | | | 69.3 | |
| ボルシエ 912 | | | | | | 64.5 | |
| ブジョー 404C | | | | | | 59.3 | |
| フィアット 1600S | | | | | | 63.8 | |
| アルファロメオジュリア 1600GT | | | | | | 77.1 | |
| オスカ 1700スイダー | | | | | | 55.9 | |
| B M W 1800TI | | | | | | 69.9 | |
| ボルボ 122S | | | | | | 53.4 | |

馬力当たり重量 (9.37Kg/PS)

| 車種 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 Kg/PS | 備考 |
|-------------------|---|---|---|----|----|----------|----|
| トヨタ 1600GT | | | | | | 9.37 | |
| ボルシエ 912 | | | | | | 9.5 | |
| ブジョー 404C | | | | | | 10.9 | |
| フィアット 1600S | | | | | | 10.1 | |
| アルファロメオジュリア1600GT | | | | | | 7.9 | |
| オスカ 1700スイダー | | | | | | 6.7 | |
| B M W 1800TI | | | | | | 8.4 | |
| ボルボ 122S | | | | | | 12.0 | |

価格 (東京店頭価格)

単位万円

| 車種 | 50 | 100 | 150 | 200 | 250 | 300 | 備考 |
|--------------------|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| トヨタ 1600GT | | | 96 | | | | |
| ボルシエ 912 | | | | | | | 315 |
| ブジョー 404C | | | | | | 250 | |
| アルファロメオジュリア 1600GT | | | | | | 234 | |
| ボルボ 122S | | | | | | 168 | |

SS 1/4マイルの所要時間 (17.3秒)

| 車種 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21秒 | 備考 |
|--------------|----|----|----|----|----|------|----|
| トヨタ 1600GT | | | | | | 17.3 | |
| ボルシエ 912 | | | | | | 18.5 | |
| B M W 1800TI | | | | | | 18.4 | |
| フィアット 1600S | | | | | | 18.5 | |
| ブジョー 404C | | | | | | 18.7 | |

最高速度 (175km/h)

| 車種 | 150 | 160 | 170 | 180 | 190 | 200 Km/h | 備考 |
|-------------------|-----|-----|-----|-----|-----|----------|----|
| トヨタ 1600GT | | | | | | 175 | |
| ボルシエ 912 | | | | | | 185 | |
| ブジョー 404C | | | | | | 167 | |
| フィアット 1600S | | | | | | 175 | |
| アルファロメオジュリア1600GT | | | | | | 182 | |
| オスカ 1700スイダー | | | | | | 175 | |
| B M W 1800TI | | | | | | 170 | |
| ボルボ 122S | | | | | | 160 | |

最高出力 (110PS)

| 車種 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 130 PS | 総排気量 (ℓ) |
|-------------------|----|----|-----|-----|-----|--------|----------|
| トヨタ 1600GT | | | | | | 110 | 1,587 |
| ボルシエ 912 | | | | | | 102 | 1,582 |
| ブジョー 404C | | | | | | 96 | 1,618 |
| フィアット 1600S | | | | | | 100 | 1,568 |
| アルファロメオジュリア1600GT | | | | | | 121 | 1,570 |
| オスカ 1700スイダー | | | | | | 95 | 1,699 |
| B M W 1800TI | | | | | | 124 | 1,773 |
| ボルボ 122S | | | | | | 95 | 1,778 |