昭和五十三年九月四日

四十－ＡＢＣＤ

# トヨタ、コロナシリーズをフルモデルチェンジ

## ――新たにコロナリフトバック車を追加――

トヨタ自動車工業㈱、トヨタ自動車販売㈱は小型車コロナシリーズを昭和四十八年八月以来、五年一ケ月ぶりにフルモデルチェンジし、九月四日より全国一斉に発売する。

また今回のフルモデルチェンジと同時にコロナシリーズにリフトバックを新設。リフトバックの発売は十月初旬の予定である。

今回のコロナのフルモデルチェンジにあたっては、その基本テーマを「時代の要請に応え、かつ信頼される高品質なファミリーカーの開発」としている。このテーマのもとに、五十三年度排出ガス規制への適合、安全対策の充実、省資源・省エネルギーへの配慮はもとより、新しい市場の要請に応えるため、特に次の諸点を重視している。

① 生活行動範囲の広がりや、生活様式の多様化を背景とし

コロナ セダン 1800 GL (E-TT131-TEKNS) '78.9

コロナ ハードトップ 2000 SL (E-RT133-TSMSS) '78.9

コロナ リフトバック 1800 SL ツーリング (E-TT132-TLMSE) '78.9



C お問合せは トヨタ自動車販売株式会社 東京－広報部 (03)230－7432～5 名古屋－名古屋広報課 (052)952－2532 2533 大阪－業務課 (06)252－2255

た新しい需要動向への対応

② 静かで快適な居住空間の確保

③ 高品質な車づくり

今回の改良の主な点は次のとおりである。

一、スタイルの一新

・ボデースタイルはファミリーカーにふさわしい「落ち着き」を基調とし、外形寸法を従来型車とほぼ同じに抑えながら、室内空間やトランクスペースを拡大している。

二、居住性・快適性の向上

・サスペンションの全面的な変更やエンジンマウンティングの改良などにより、大幅に騒音・振動を低減している。

・室内空間の拡大や空調装置の改良などにより、快適な居住空間を確保している。

三、排出ガス・安全対策の充実

・乗用車の全車型はトヨタTGP燃焼方式またはトヨタ独自の三元触媒方式により、五十三年度排出ガス規制に適合している。

・タクシー仕様車を除く全車型については、前輪ディスクブレーキを採用するとともに、一部車型は四輪ディスクブレーキ付としている。さらにシートベルトに一層改良を加えるなど安全対策を充実させている。

四、省資源・省エネルギーへの配慮

・省資源・省エネルギーの観点から、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、搭載エンジンの改良等により、優れた低燃費を実現している。

なお今回、スポーティーで幅広い用途に適したリフトバックを新設している。リフトバックは、四枚のドアの他にリヤに大きなはね上げ式のバックドアを持っており、リヤシートの背もたれを前に倒すことにより、いろいろな用途に使用可能な広い後部空間を得ることができる。



C

コロナンリーズのボデータイプは、リフトバックの新設によりセダン、ハードトップ、バンと合わせて計四種類としている。またグレードには高級グレード「ＣＸ」、スポーティーグレード「ＳＬツーリング」の二グレードを新設するなどにより車種体系の充実をはかっている。この結果、コロナシリーズはセダン・二十四車型、ハードトップ・二十車型、リフトバック・十八車型、バン・十二車型の計七十四車型となっている。

なおコロナシリーズの国内販売目標は、当面月販乗用車一七、〇〇〇台、バン三、〇〇〇台、計二〇、〇〇〇台を見込んでいる。

コロナシリーズの車両概要、排出ガスデータ、燃費、車両性能、車種体系、価格、主要諸元は別紙のとおりである。

以上

◎　コロナの車両概要

一、　スタイルの一新

①　ボデースタイルはファミリーカーにふさわしい「落ち着き」を基調とし、シンプルで安定感のあるものとしている。

・セダンは明快で親しみやすいノッチバックスタイル、ハードトップはスポーティで洗練された個性を持つスタイル、リフトバックはスポーティで流麗なスタイル、バンは水平基調の大きなウィンドゥを持つ、明るさと広さを強調したスタイルをそれぞれ採用している。

②　角型四灯式ヘッドランプを採用し、精悍なフロントマスクとしている（バンおよびタクシー仕様車を除く）。

③　室内は、くつろぎと品位を重視した洗練された内装とし、まろやかなダークワイン、明るいベージュ、落ち着いたブラックの三色を採用している。

二、　リフトバックの新設

①　スポーティで幅広い用途に使用できる小型車への需要に応えるため、新たにリフトバックを追加した。これにより、コロナはセダン、ハードトップ、リフトバックおよびバンの四ボデータイプとなる。

②　リフトバックは四枚のドアの他に、リヤに大きなはね上げ式のバックドアを持つもので、後席はシートバックを前に倒すことができ、後席と荷室を合せることにより、いろいろな用途に使用可能な広い後部空間を得ることができる。

三、　居住性・快適性の向上

(1)　居住性の向上

①　従来のコロナと比較して外形寸法をほぼ同じに抑えながら、居住スペース、トランクスペースを拡大している。たとえば、セダンデラックスの場合、室内長で五〇㎜、室内幅で二五㎜、室内高で一〇㎜それぞれ大きくしている。また、トランクス



C

ベースも同様に容積を約二〇％拡大している。

② サスペンションを全面的に変更し、乗り心地を向上させている。前輪はマクファーソン・ストラット式独立懸架、後輪は四リンク方式である。ただし、バンおよびタクシー仕様車の後輪はリーフスプリング方式である。

③ フロントシート（運転席）に上下アジャスター機構を採用し、ドライバーの体格や好みに合わせた運転姿勢が広い範囲に選べるようにしている。同シートは、標準位置から上方へ二段（八㎜・一六㎜）、下方へ一段（八㎜）、計四段（二四㎜）の上下調節が可能である（スタンダード、デラックスを除く全車型）。

④ 長時間運転時の疲労緩和をはかるため、フロントシート（運転席）にランバーサポート付シートを採用している（CX、GT）。

⑤ ハードトップのリヤシートの背もたれを前方に倒せるようにし、荷室スペースとして利用できるようにしている。またトランクルームから室内に通じる貫通孔によってスキーなど長尺物の収納を可能にしている（SL、SLツーリング、GT）。

⑥ リフトバックのリヤシートの背もたれは、左右分割して前倒しが可能であり、後部空間をいろいろな用途に使用できるようにしている。

⑦ ヒーターは、ロータリーダンパーによるフルエアミックス方式を採用すると同時に三方吹出し式とし、特に足元に対しては上から温風を吹き下す吹き出し口を設けて、素早く適温が得られるものとしている（タクシー仕様車を除く全車型）。

(2) 乗り心地と静粛性の向上

① サスペンションの全面的な変更を行なうとともに、ボデー構造の要所に補強材を使用して振動的に剛性の高いボデーとし、乗り心地と静粛性を向上させている。

② サスペンションメンバーの剛性向上、エンジンマウントの



C

改良、吸音性の優れた孔あき成形天井の採用などによりこもり音を減少させている（孔あき成形天井は乗用車のみ）。

③ ダッシュサイレンサー等遮音材の改良と適切な配置により、室内の静粛性を向上させている。

④ モールやピラー等の凹凸を極力少なくしたボデーや、ピラーアンテナの取り付け位置の改良、ウインドゥアンテナの採用などにより、風切音を大幅に減少させている（ウインドゥアンテナは二〇〇〇GL、CX、GT）。

(3) 操作性の向上

① パワーステアリングを採用し、ハンドル操作を軽快に行なえるようにしている（CXに標準装備。二〇〇〇GL、二〇〇〇SLにオプション）。

② ドライバーの体格に合わせて、ステアリングホイールの位置を上下に調整できるチルトステアリングを採用している（SLツーリング、CX、GTに標準装備。一八〇〇GL、一八〇〇SL、二〇〇〇GL、二〇〇〇SLにオプション）。

③ 従来型車では計器盤に設けられていたリヤワイパーおよびリヤウインドゥウォッシャースイッチを、ステアリングコラム部のフロントワイパースイッチノブに組み込み、操作性を向上させている（リヤワイパー装着車）。

(4) 装備品の充実

① 運転席からガソリン注入口のカバーを開けることのできるフューエルリッドオープナーを採用している（タクシー仕様車を除く乗用車のデラックス以上およびバンのGL）。

② キャンセル装置つきトランクリッドオープナーを採用している（スタンダードを除く乗用車。タクシー仕様車は全車）。キャンセル装置とは、マスターキーの操作により、トランクリッドオープナーでは、トランクリッドが開かないようにできる機構である。

③ フューエルゲージを全車とも置針式としている。これはエ



C

ンジンスイッチを切った状態でも燃料の残量が確認できるものである。

④　車内・外の温度が表示される内外気温度計を装備している（ＳＬ、ＳＬツーリング、ＣＸ、ＧＴ）。

⑤　ルームランプスイッチが「ＤＯＯＲ」位置の場合、ドアを閉めたあと約四秒間ルームランプが点灯し続けるイルミネーテッドエントリを採用している（一八〇〇ＧＬ、二〇〇〇ＧＬ、ＣＸ）。

⑥　リヤワイパーをハードトップ、リフトバック、およびバンに装備している。ハードトップおよびリフトバックのウォッシャー液はワイパーアームから吹き出す方式を採用している（リフトバックは一八〇〇ＧＬ以上に標準装備。その他のリフトバックにはオプション。ハードトップは一八〇〇ＳＬ、ＳＬツーリング、二〇〇〇ＳＬ、ＧＴにオプション。バンはＧＬに標準装備。その他のバンにはオプション）。

⑦　空調を完全に自動化したオートマチックエアコンディショナーをオプションとしている。これは温度をセットするだけで、いつも室内を適温に保つことができるものである（タクシー仕様車を除く乗用車の二〇〇〇にオプション）。

⑧　衝撃吸収バンパー（ウレタン製）を設定している（一八〇〇ＳＬ、ＳＬツーリング、二〇〇〇ＳＬおよびＧＴに標準装備。一八〇〇ＧＬのマニュアルトランスミッション車、二〇〇〇ＧＬ、ＣＸおよびバンの一八〇〇ＧＬにオプション）。

## 四、安全性の向上

### (1)　ブレーキ関係

①　ブレーキブースターを全車型に装備するとともに、タクシー仕様車を除く全車型にフロントディスクブレーキを装備している（タクシー仕様車にはオプション）。

②　タクシー仕様車については、フロントブレーキを新設計のものとするとともに、ブレーキブースターおよびブレーキライニング幅のサイズアップ、フィン付きリヤドラムの採用に



C

より、ブレーキ性能を向上させている。

③　大型ブレーキブースター付四輪ディスクブレーキを設定している（ＳＬツーリング、二〇〇〇ＳＬ、ＧＴに標準装備）。

(2)　シートベルト関係

①　装着の容易な二重巻取りＥＬＲ（エマージェンシー・ロッキング・リトラクター）付シートベルトをフロントシートに採用している（ハードトップを除く全車型）。

②　ハードトップの運転席にテンションリデューサー式ＥＬＲ付シートベルトを採用し、シートベルト装着時の圧迫感を軽減するとともに、巻取り性を向上させている。

(3)　その他

①　ＯＫモニターを改良し、従来のブレーキランプ、テールランプおよびパーキングランプ、ヘッドライト、バッテリー液、ラジエーター液、エンジンオイル量に加えて、ウインドゥウオッシャー液、エアコンディショナーのガス量（エアコン装着時）を検知項目に追加している（一八〇〇ＧＬ、二〇〇〇ＧＬ、ＣＸ）。なお、燃料残量警告灯はメーター内に移している。

②　運転席横のスイッチで、すべてのドア（リフトバックのバックドアは除く）の施錠・解錠ができる電磁式ドアロックを採用している（ＣＸ）。

※解錠の場合は運転席横のドアを除く。

③　点火系回路を他の配線から分離独立させたほか、リレー、ヒューズの一部をエンジンルーム内に設置することにより回路を簡素化し、更にワイヤーハーネスプロテクター、防水コネクターの多用等により、電気系統の信頼性を向上させている。

④　衝撃吸収ステアリングを、バンを含む全車型に採用している。

五、　排出ガス対策

・乗用車の全車型について、五十三年度排出ガス規制に適合させ



C

た。

・既にトヨタTGP燃焼方式により五十三年度排出ガス規制に適合の十二T-U型（一五八八cc）エンジン、十三T-U型（一七七〇cc）エンジンに加えて、三T-EU型（一七七〇cc、EFI（電子制御式燃料噴射装置）エンジン、二十一R-U型（一九七二cc）エンジン、十八R-GEU型（一九六八cc、DOHC、EFI）エンジン、五R-U型（一九九四cc、LPG）エンジンの各エンジンを五十三年度排出ガス規制に適合させている。新たに、五十三年度排出ガス規制に適合させた四エンジンはいずれもトヨタ独自の三元触媒方式によるものである。コロナの排出ガスレベルは別表のとおりである（十一ページ参照）。

六、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な設計により車両重量の軽減を実施した。たとえば、セダン一六〇〇デラックス（四段フロアトランスミッション車）の場合、従来型車と比較して三〇kg軽くなっている。

(2) 車両重量の軽減、エンジンの改良、空力特性の改良などにより、燃費は従来型車よりも優れたものとなっている。

七、車種体系の充実

(1) グレードの充実

・乗用車にCX、SLツーリングの二グレードを新設した。

・CXは、デラックス、GLの上級となるファミリータイプの最高級グレードである。同グレード車は、パワーステアリング、電磁式ドアロック、スチールラジアルタイヤ等豊富な装備を備えている。

・SLツーリングは、一八〇〇SLの上位に位置するスポーティグレードである。同グレード車は、新開発の三T-EU型エンジンを搭載し、一八五／七〇HR一四スチールラジアルタイヤ、チルトステアリング、四輪ディスクブレーキ、リヤスタビライザー等を装備した高性能スポーティ車である。

(2) 搭載エンジンの充実

① タクシー仕様車を除く乗用車の二〇〇〇クラス車には、新開発の二十一R－U型エンジンを搭載している。同エンジンは、輸出車両に搭載している二十R型（二一八九cc）エンジンをベースに、シリンダボアを小さくして排気量を一九七二ccにしたものである。

② 従来型車に搭載していた十八R－GU型エンジンをトヨタ独自の三元触媒方式により五十三年度排出ガス規制に適合させるにあたってEFIを新採用し、十八R－GEU型エンジンとして、GTに搭載している。

③ 従来型の一八〇〇クラス車のオートマチックトランスミッション車に搭載していた三T－U型エンジンをトヨタ独自の三元触媒方式により五十三年度排出ガス規制に適合させるにあたって、EFIを新採用し、三T－EU型エンジンとしてSLツーリングに搭載している。

④ トヨタ独自の三元触媒方式により、五十三年度排出ガス規制に適合させた五R－U型エンジンをタクシー仕様車に搭載している。

(3) その他

・乗用車にオーバードライブ付四速オートマチックトランスミッション車を設けている（CX）。同オートマチックトランスミッションは、燃費、静粛性などで優れた性能を発揮するものである。

◎　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 |
|---|---|---|---|---|---|
| コロナ１６００ | １２Ｔ－Ｕ | 1,５８８ | 1.０８ | 0.１４ | 0.２３ |
| コロナ１８００ | １３Ｔ－Ｕ | 1,７７０ | 1.１１ | 0.１４ | 0.２３ |
| コロナ１８００ | ３Ｔ－ＥＵ（ＥＦＩ） | 1,７７０ | 0.８９ | 0.１３ | 0.１８ |
| コロナ２０００ | ２１Ｒ－Ｕ | 1,９７２ | 0.９３ | 0.１３ | 0.２０ |
| コロナ２０００ | １８Ｒ－ＧＥＵ（ＤＯＨＣ、ＥＦＩ） | 1,９６８ | 0.６８ | 0.１０ | 0.１８ |
| コロナ２０００（タクシー仕様車） | ５Ｒ－Ｕ＜ＬＰＧ＞ | 1,９９４ | 0.７２ | 0.１４ | 0.２０ |
| ５３年度排出ガス規制平均値 | | | 2.１０ | 0.２５ | 0.２５ |

◎　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（Km／ℓ） |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | 運輸省審査値 | 運輸省届出値 | 運輸省届出値 |
| コロナ１６００ | １２Ｔ－Ｕ | 1,５８８ | １２.０ | 9.５～１２.０ | １５.０～１９.５ |
| コロナ１８００ | １３Ｔ－Ｕ | 1,７７０ | １１.０ | 9.５～１２.０ | １５.０～１８.５ |
| コロナ１８００ | ３Ｔ－ＥＵ（ＥＦＩ） | 1,７７０ | １２.０ | １１.０～１１.５ | １８.０～１８.５ |
| コロナ２０００ | ２１Ｒ－Ｕ | 1,９７２ | １０.５ | 8.８～１０.５ | １４.０～１７.５ |
| コロナ２０００ | １８Ｒ－ＧＥＵ（ＤＯＨＣ、ＥＦＩ） | 1,９６８ | １０.５ | １０.０ | １７.０ |
| コロナ２０００（タクシー仕様車） | ５Ｒ－Ｕ＜ＬＰＧ＞ | 1,９９４ | － | － | １３.５～１５.０ |



C

◎ 車 両 性 能

| 車種 | 区分 | 型式 | トランスミッション | エンジン | 総排気量(cc) | 最高出力(JIS)(PS/rpm) | 最大トルク(JIS)(Kgm/rpm) | 燃費(60Km/h定地)(Km/ℓ) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| コロナ1600 | 新型車(53年対策車) | E-TT130-TEMNS | 5段フロア | 12T-U | 1,588 | 88/5600 | 13.3/3400 | 19.5 |
| | 従来型車(53年対策車) | E-TT125-EMN | 5段フロア | 12T-U | 1,588 | 88/5600 | 13.3/3400 | 19.5 |
| コロナ1800 | 新型車(53年対策車) | E-TT131-TEMNS | 5段フロア | 13T-U | 1,770 | 95/5400 | 15.0/3400 | 18.5 |
| | 従来型車(53年対策車) | E-TT126-EMN | 5段フロア | 13T-U | 1,770 | 95/5400 | 15.0/3400 | 18.5 |
| コロナ1800 | 新型車(53年対策車) | E-TT132-TEMSE | 5段フロア | 3T-EU | 1,770 | 105/5400 | 16.5/3600 | 18.5 |
| コロナ2000 | 新型車(53年対策車) | E-RT133-TEMNS | 5段フロア | 21R-U | 1,972 | 105/5200 | 16.5/3600 | 17.5 |
| | 従来型車(51年対策車) | C-RT122-EMN | 5段フロア | 18R-U | 1,968 | 100/5500 | 15.5/3600 | 17.5 |
| コロナ2000 | 新型車(53年対策車) | E-RT132-TEMQF | 5段フロア | 18R-GEU | 1,968 | 135/5800 | 17.5/4800 | 17.0 |
| | 従来型車(51年対策車) | C-RT122-EMQG | 5段フロア | 18R-GU | 1,968 | 130/5800 | 17.0/4400 | 15.5 |
| コロナ2000(タクシー仕様車) | 新型車(53年対策車) | E-RT131-TEBDP | 4段コラム | 5R-U<LPG> | 1,994 | 86/5000 | 15.0/2600 | 15.0 |
| コロナバン1600 | 新型車 | H-TT137V-TXKDS | 4段フロア | 2T-J | 1,588 | 93/6000 | 13.1/3800 | 16.5 |
| | 従来型車 | H-TT106V-KDFJ | 4段フロア | 2T-J | 1,588 | 93/6000 | 13.1/3800 | 15.5 |
| コロナバン1800 | 新型車 | H-RT137V-TXMNS | 5段フロア | 16R-J | 1,808 | 95/5600 | 14.0/3800 | 16.0 |
| | 従来型車 | H-RT108V-MNFJ | 5段フロア | 16R-J | 1,808 | 95/5600 | 14.0/3800 | 15.5 |



C

◎ コロナシリーズ車種体系一覧表

| | | 乗用車 | | | | | | | | | | | | | | バン | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1600 | | | | 1800 | | | | タクシー | 2000 | | | | | 1600 | | | | 1800 | | |
| エンジン型式 | | 12T－U | | | | 13T－U | | | 3T-EU | 5R－U | | 21R－U | | | 18R-GEU | 2T－J | | | | 16R－J | | |
| トランスミッション | グレード | 三段コラム | 四段フロア | 五段フロア | 三速フロアオートマチック | 四段フロア | 五段フロア | 三速フロアオートマチック | 五段フロア | 三段コラム | 四段コラム | 五段フロア | 三速フロアオートマチック | 四速フロアオートマチック | 五段フロア | 三段コラム | 四段フロア | 五段フロア | 三速フロアオートマチック | 四段フロア | 五段フロア | 三速フロアオートマチック |
| セダン | スタンダード | ○ | | | | | | | | ○ | | | | | | | | | | | | |
| | デラックス | ○ | ○ | | ○ | ○ | | ○ | | | ○ | | | | | | | | | | | |
| | GL | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | | ○ | ○ | | | | | | | | | |
| | CX | | | | | | | | | | | ○ | | ○ | | | | | | | | |
| | SL | | | ○ | | | ○ | | | | | ○ | ○ | | | | | | | | | |
| | SLツーリング | | | | | | | | ○ | | | | | | | | | | | | | |
| | GT | | | | | | | | | | | | | | ○ | | | | | | | |
| ハードトップ | デラックス | | ○ | | ○ | ○ | | ○ | | | | | | | | | | | | | | |
| | GL | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | | ○ | ○ | | | | | | | | | |
| | CX | | | | | | | | | | | ○ | | ○ | | | | | | | | |
| | SL | | | ○ | | | ○ | | | | | ○ | ○ | | | | | | | | | |
| | SLツーリング | | | | | | | | ○ | | | | | | | | | | | | | |
| | GT | | | | | | | | | | | | | | ○ | | | | | | | |
| リフトバック | デラックス | | ○ | | ○ | ○ | | ○ | | | | | | | | | | | | | | |
| | GL | | ○ | ○ | | ○ | ○ | | | | | ○ | ○ | | | | | | | | | |
| | CX | | | | | | | | | | | ○ | | ○ | | | | | | | | |
| | SL | | | ○ | | | ○ | | | | | ○ | ○ | | | | | | | | | |
| | SLツーリング | | | | | | | | ○ | | | | | | | | | | | | | |
| | GT | | | | | | | | | | | | | | ○ | | | | | | | |
| バン | スタンダード | | | | | | | | | | | | | | | ○ | | | | | | |
| | デラックス | | | | | | | | | | | | | | | ○ | ○ | | ○ | ○ | | ○ |
| | GL | | | | | | | | | | | | | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |



C

◎　コロナシリーズ主要車種標準価格一覧表

（スペアタイヤ・標準工具一式付　　単位　千円）

| ボデー型式 | グレード | エンジン型式 | トランスミッション | 東京 | 名古屋 | 大阪 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| セダン | 1600スタンダード | 12T－U | 3段コラム | 897 | 892 | 896 |
| | 1600デラックス | 12T－U | 4段フロア | 989 | 984 | 988 |
| | 1600　GL | 12T－U | 4段フロア | 1,046 | 1,041 | 1,045 |
| | 1800　GL | 13T－U | 4段フロア | 1,107 | 1,102 | 1,106 |
| | 1800　SLツーリング | 3T－EU | 5段フロア | 1,291 | 1,286 | 1,290 |
| | 2000　スタンダード（タクシー仕様車） | 5R—U <LPG> | 3段コラム | 984 | 979 | 983 |
| | 2000　GL | 21R－U | 5段フロア | 1,162 | 1,157 | 1,161 |
| | 2000　CX | 21R－U | 5段フロア | 1,307 | 1,302 | 1,306 |
| ハードトップ | 1600デラックス | 12T－U | 4段フロア | 1,024 | 1,019 | 1,023 |
| | 1600　SL | 12T－U | 5段フロア | 1,145 | 1,140 | 1,144 |
| | 1800　GL | 13T－U | 4段フロア | 1,142 | 1,137 | 1,141 |
| | 1800　SLツーリング | 3T－EU | 5段フロア | 1,329 | 1,324 | 1,328 |
| | 2000　GL | 21R－U | 5段フロア | 1,197 | 1,192 | 1,196 |
| | 2000　CX | 21R－U | 5段フロア | 1,342 | 1,337 | 1,341 |
| | 2000　GT | 18R－GEU | 5段フロア | 1,571 | 1,566 | 1,570 |
| リフトバック | 1600デラックス | 12T－U | 4段フロア | 1,039 | 1,034 | 1,038 |
| | 1600　GL | 12T－U | 4段フロア | 1,096 | 1,091 | 1,095 |
| | 1800　GL | 13T－U | 4段フロア | 1,169 | 1,164 | 1,168 |
| | 1800　SLツーリング | 3T－EU | 5段フロア | 1,355 | 1,350 | 1,354 |
| | 2000　GL | 21R－U | 5段フロア | 1,224 | 1,219 | 1,223 |
| | 2000　SL | 21R－U | 5段フロア | 1,281 | 1,276 | 1,280 |
| バン | 1600デラックス | 2T－J | 4段フロア | 863 | 870 | 874 |
| | 1600　GL | 2T－J | 4段フロア | 928 | 935 | 939 |
| | 1800　GL | 16R－J | 4段フロア | 958 | 965 | 969 |

5段フロア車は4段フロア車の2.3万円高
3速フロアオートマチック車は4段フロア車の6万円高
4速フロアオートマチック車は5段フロア車の6.7万円高



C

# ◎ コロナシリーズ主要諸元一覧表

## セダン

| 車種 | セダン | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1600 | | | | 1800 | | | | 2000 | | | |
| | STD | DX | GL | SL | DX | GL | SL | SLツーリング | GL | SL | CX | GT |
| 3速マニュアル コラムシフト (Y) | E-TT130 -TEYRS | E-TT130 -TEYDS | | | | | | | | | | |
| 4速マニュアル フロアシフト (K) | | E-TT130 -TEKDS | E-TT130 -TEKNS | | E-TT131 -TEKDS | E-TT131 -TEKNS | | | | | | |
| 5速マニュアル フロアシフト (M) | | | E-TT130 -TEMNS | E-TT130 -TEMSS | | E-TT131 -TEMNS | E-TT131 -TEMSS | E-TT132 -TEMSE | E-RT133 -TEMNS | E-RT133 -TEMSS | E-RT133 -TEMES | E-RT132 -TEMQF |
| 3速オートマチック フロアシフト (H) | | E-TT130 -TEHDS | E-TT130 -TEHNS | | E-TT131 -TEHDS | E-TT131 -TEHNS | | | E-RT133 -TEHNS | E-RT133 -TEHSS | | |
| 4速オートマチック フロアシフト (H) | | | | | | | | | | | E-RT133 -TEHES | |
| ●寸法・重量 | | | | | | | | | | | | |
| 全長 mm (注1) | 4,260 | | 4,290 | | 4,260 | 4,290 | 4,445 | | 4,290 | 4,445 | 4,290 | 4,445 |
| 全幅 mm | 1,645 | | | | 1,645 | | | | 1,645 | | 1,655 | |
| 全高 mm | 1,400 | | | | 1,400 | | 1,405 | | 1,400 | 1,405 | 1,400 | 1,405 |
| ホイールベース mm | 2,525 | | | | 2,525 | | | | 2,525 | | | |
| トレッド(前) mm (注2) | 1,350 | | | 1,365 | 1,350 | | | 1,365 | 1,350 | | | 1,365 |
| 〃 (後) mm (注2) | 1,350 | | | 1,365 | 1,350 | | | 1,365 | 1,350 | | | 1,365 |
| 最低地上高 mm | 160 | | | 155 | 160 | | 165 | | 160 | 165 | 155 | 165 |
| 室内長 mm | 1,800 | | | | 1,800 | | | | 1,800 | | | |
| 室内幅 mm | 1,355 | | | | 1,355 | | | | 1,355 | | | |
| 室内高 mm | 1,145 | | | | 1,145 | | | | 1,145 | | | |
| 車両重量 (注3)(注4) kg | 980 | 〈970〉 〔980〕 {980} | 〈990〉 〔990〕 {1,000} | 995 | 〈985〉 {995} | 〈995〉 〔995〕 {1,005} | 1,040 | 1,080 | {1,055} {1,050} | {1,095} {1,090} | {1,085} 〈1,085〉 | 1,120 |
| 定員名 | 5 | | | | 5 | | | | 5 | | | |
| 車両総重量 (注3)(注4) kg | 1,255 | {1,255} 〈1,245〉 {1,255} | 〈1,265〉 {1,265} {1,275} | 1,270 | 〈1,260〉 {1,270} | 〈1,270〉 {1,270} {1,280} | 1,315 | 1,355 | {1,330} {1,325} | {1,370} {1,365} | {1,360} 〈1,360〉 | 1,395 |
| ●性能 | | | | | | | | | | | | |
| 登坂能力 tanθ | 0.44 | 〔0.44〕 〈0.49〉〔0.46〕 | 〈0.49〉 〔0.48〕〔0.46〕 | 0.51 | 〈0.56〉 {0.51} | 〈0.56〉 〔0.55〕〔0.51〕 | 0.53 | 0.51 | 〔0.49〕〔0.49〕 | 〔0.50〕 {0.48} | 〔0.49〕 〈0.49〉 | 0.51 |
| 最小回転半径 m | 5.0(車体5.4) | | | | 5.0(車体5.4) | | | | 5.0(車体5.4) | | | |
| 燃料消費率 km/ℓ 60km/h定地走行テスト値 | 18.5 | {18.5}〈18.5〉 {15.5} | 〈18.5〉〔19.5〕 {15.5} | 19.0 | 〈17.0〉 {15.0} | 〈17.0〉〔18.0〕 {15.0} | 18.0 | 18.0 | {17.5} {14.5} | {17.0} {14.0} | {17.5} 〈15.5〉 | 17.0 |
| ●エンジン | | | | | | | | | | | | |
| エンジン型式 | 12T-U | | | | 13T-U | | | 3T-EU | 21R-U | | | 18R-GEU |
| キャブレター | ツーバレルシングル | | | | ツーバレルシングル | | | EFI | ツーバレルシングル | | | EFI |
| バッテリー V-A-H | 12-33 | | | | 12-33 | | | | 12-33 | | | |
| オルタネータ V-A | 12-55 | | | | 12-55 | | | | 12-50 | | | 12-55 |
| 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 | 61 | | | | 61 | | | | 61 | | | |
| ●走行伝導装置 | | | | | | | | | | | | |
| 減速機歯車形式 | ハイポイドギヤ | | | | ハイポイドギヤ | | | | ハイポイドギヤ | | | |
| 減速機減速比 | 3.909 | | | 4.100 | 3.909 | | | 4.100 | 3.727 | 4.100 | (3.727)(3.909) | 4.100 |
| ステアリング形式 | リサーキュレーティングボール式 | | | | リサーキュレーティングボール式 | | | | リサーキュレーティングボール式 | | パワステ | リサーキュレーティングボール式 |
| ステアリング歯車比 | 19.0-22.5 | | | | 19.0-22.5 | | | | 19.0-22.5 | | 18.7 | 19.0-22.5 |
| 前輪懸架装置 | 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 | | | |
| 後輪懸架装置 | トレーリングリンク車軸式コイルスプリング | | | | トレーリングリンク車軸式コイルスプリング | | | | トレーリングリンク車軸式コイルスプリング | | | |
| 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 | | | ディスク | リーディングトレーリング | ディスク | リーディングトレーリング | ディスク |
| 駐車ブレーキ形式 | 機械式車輪制動(後2輪) | | | | 機械式車輪制動(後2輪) | | | | 機械式車輪制動(後2輪) | | | |
| タイヤ(標準仕様) | 6.45-13-4 | | | 165SR13 | 6.45-13-4 | | 165SR14 | 185/70HR14 | 6.45-13-4 | 165SR14 | 165SR13 | 185/70HR14 |

(注1) CX・2000GL・1800GL(マニュアル車)にウレタンバンパーを注文装備の場合、155mm増加します。
(注2) 2000SL・1800SLに185/70HR14を注文装備の場合、15mm増加します。
(注3) ウレタンバンパーを注文装備の場合、CX・2000GLは20kg増加し、1800GLのセダンマニュアル車は25kg、ハードトップマニュアル車は20kg増加します。
(注4) 2000SL・2000GLにパワーステアリングを注文装備の場合、10kg増加します。

# ハードトップ

| 車種 | ハードトップ | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1600 | | | 1800 | | | | 2000 | | | |
| | DX | GL | SL | DX | GL | SL | SLツーリング | GL | SL | CX | GT |
| 3速マニュアル コラムシフト (Y) | | | | | | | | | | | |
| 4速マニュアル フロアシフト (K) | E-TT130 -TSKDS | E-TT130 -TSKNS | | E-TT131 -TSKDS | E-TT131 -TSKNS | | | | | | |
| 5速マニュアル フロアシフト (M) | | E-TT130 -TSMNS | E-TT130 -TSMSS | | E-TT131 -TSMNS | E-TT131 -TSMSS | E-TT132 -TSMSE | E-RT133 -TSMNS | E-RT133 -TSMSS | E-RT133 -TSMES | E-RT132 -TSMQF |
| 3速オートマチック フロアシフト (H) | E-TT130 -TSHDS | E-TT130 -TSHNS | | E-TT131 -TSHDS | E-TT131 -TSHNS | | | E-RT133 -TSHNS | E-ST133 -TSHSS | | |
| 4速オートマチック フロアシフト (H) | | | | | | | | | | E-RT133 -TSHES | |
| ●寸法・重量 | | | | | | | | | | | |
| 全長 mm (注1) | 4,260 | 4,290 | | 4,260 | 4,290 | 4,445 | | 4,290 | 4,445 | 4,290 | 4,445 |
| 全幅 mm | 1,645 | | | 1,645 | | | | 1,645 | | 1,655 | |
| 全高 mm | 1,370 | | | 1,370 | | 1,375 | | 1,370 | 1,375 | 1,370 | 1,375 |
| ホイールベース mm | 2,525 | | | 2,525 | | | | 2,525 | | | |
| トレッド(前) mm (注2) | 1,350 | | 1,365 | 1,350 | | | 1,365 | 1,350 | | | 1,365 |
| 〃 (後) mm (注2) | 1,350 | | 1,365 | 1,350 | | | 1,365 | 1,350 | | | 1,365 |
| 最低地上高 mm | 160 | | 155 | 160 | | 165 | | 160 | 165 | 155 | 165 |
| 室内長 mm | 1,795 | | | 1,795 | | | | 1,795 | | | |
| 室内幅 mm | 1,355 | | | 1,355 | | | | 1,355 | | | |
| 室内高 mm | 1,115 | | | 1,115 | | | | 1,115 | | | |
| 車両重量 (注3)(注4) kg | 〈985〉 〔995〕 | 〈995〉 〔995〕 〔1,005〕 | 1,005 | 〈990〉 〔1,000〕 | 〈1,000〉 〔1,000〕 〔1,010〕 | 1,050 | 1,090 | 〔1,060〕 〔1,055〕 | 〔1,105〕 〔1,100〕 | 〔1,090〕 〔1,090〕 | 1,130 |
| 定員名 | 5 | | | 5 | | | | 5 | | | |
| 車両総重量 (注3)(注4) kg | 〈1,260〉 〔1,250〕 | 〈1,270〉 〔1,270〕 〔1,280〕 | 1,280 | 〈1,265〉 〔1,275〕 | 〈1,275〉 〔1,275〕 〔1,285〕 | 1,325 | 1,365 | 〔1,335〕 〔1,330〕 | 〔1,380〕 〔1,375〕 | 〔1,365〕 〔1,365〕 | 1,405 |
| ●性能 | | | | | | | | | | | |
| 登坂能力 tanθ | 〈0.48〉 〔0.45〕 | 〈0.48〉〈0.47〉 〔0.45〕 | 0.50 | 〈0.56〉 〔0.51〕 | 〈0.56〉〈0.55〉 〔0.51〕 | 0.53 | 0.51 | 〈0.49〉 〔0.49〕 | 〈0.50〉 〔0.48〕 | 〈0.49〉 〈0.49〉 | 0.51 |
| 最小回転半径 m | 5.0(車体5.4) | | | 5.0(車体5.4) | | | | 5.0(車体5.4) | | | |
| 燃料消費率 km/ℓ 60km/h定地走行テスト値 | 〈18.5〉 〔15.5〕 | 〈18.5〉〈19.5〉 〔15.5〕 | 19.0 | 〈17.0〉 〔15.0〕 | 〈17.0〉〈18.0〉 〔15.0〕 | 18.0 | 18.0 | 〈17.5〉 〔14.5〕 | 〈17.0〉 〔14.0〕 | 〈17.5〉 〈15.5〉 | 17.0 |
| ●エンジン | | | | | | | | | | | |
| エンジン型式 | 12T-U | | | 13T-U | | | 3T-EU | 21R-U | | | 18R-GEU |
| キャブレター | ツーバレル・シングル | | | ツーバレル・シングル | | | EFI | ツーバレル・シングル | | | EFI |
| バッテリー V-A-H | 12-33 | | | 12-33 | | | | 12-33 | | | |
| オルタネータ V-A | 12-55 | | | 12-55 | | | | 12-50 | | | 12-55 |
| 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 | 61 | | | 61 | | | | 61 | | | |
| ●走行伝導装置 | | | | | | | | | | | |
| 減速機歯車形式 | ハイポイドギヤ | | | ハイポイドギヤ | | | | ハイポイドギヤ | | | |
| 減速機減速比 | 3.909 | | 4.100 | 3.909 | | 4.100 | | 3.727 | 4.100 | (3.727)(3.909) | 4.100 |
| ステアリング形式 | リサーキュレーティングボール式 | | | リサーキュレーティングボール式 | | | | リサーキュレーティングボール式 | | パワステ | リサーキュレーティングボール式 |
| ステアリング歯車比 | 19.0-22.5 | | | 19.0-22.5 | | | | 19.0-22.5 | | 18.7 | 19.0-22.5 |
| 前輪懸架装置 | 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 | | | |
| 後輪 〃 | トレーリングリンク車軸式コイルスプリング | | | トレーリングリンク車軸式コイルスプリング | | | | トレーリングリンク車軸式コイルスプリング | | | |
| 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 | | | ディスク | リーディングトレーリング | ディスク | リーディングトレーリング | ディスク |
| 駐車ブレーキ形式 | 機械式車輪制動(後2輪) | | | 機械式車輪制動(後2輪) | | | | 機械式車輪制動(後2輪) | | | |
| タイヤ | 6.45-13-4 | | 165SR13 | 6.45-13-4 | | 165SR14 | 185/70HR14 | 6.45-13-4 | 165SR14 | 165SR13 | 185/70HR14 |

運輸省認定による新型車届出書数値　本仕様は改良によって予告なく変更することがあります

# リフトバック

| 主要諸元 ＼ 車種 | 1600 | | | 1800 | | | | 2000 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | DX | GL | SL | DX | GL | SL | SE-Limited | GL | SL | CX | GT |
| 4速マニュアル フロアシフト〈K〉 | E-TT130-TLKDS | E-TT130-TLKNS | | E-TT131-TLKDS | E-TT131-TLKNS | | | | | | |
| 5速マニュアル フロアシフト〈M〉 | | E-TT130-TLMNS | E-TT130-TLMSS | | E-TT131-TLMNS | E-TT131-TLMSS | E-TT132-TLMSE | E-AT133-TLMNS | E-AT133-TLMSS | E-AT133-TLMES | E-AT132-TLMQF |
| 3速オートマチック フロアシフト〔H〕 | E-TT130-TLHDS | | | E-TT131-TLHDS | | | | E-AT133-TLHNS | E-AT133-TLHSS | | |
| 4速オートマチック フロアシフト〈H〉 | | | | | | | | | | E-AT133-TLHES | |
| **寸法・重量** | | | | | | | | | | | |
| 全長 mm | 4,260 | 4,290 | | 4,260 | 4,290 | 4,445 | | 4,290 | 4,445 | 4,290 | 4,445 |
| 全幅 mm | 1,645 | | | 1,645 | | | | 1,645 | | 1,655 | |
| 全高 mm | 1,375 | | | 1,375 | | 1,380 | | 1,375 | 1,380 | 1,375 | 1,380 |
| ホイールベース | 2,525 | | | 2,525 | | | | 2,525 | | | |
| トレッド(前) mm〔注2〕 | 1,350 | | 1,365 | 1,350 | | | 1,365 | 1,350 | | | 1,365 |
| 〃 (後) mm〔注2〕 | 1,350 | | 1,365 | 1,350 | | | 1,365 | 1,350 | | | 1,365 |
| 最低地上高 mm | 160 | | 155 | 160 | | 165 | | 160 | 165 | 155 | 165 |
| 室内長 mm | 1,735 | | | 1,735 | | | | 1,735 | | | |
| 室内幅 mm | 1,355 | | | 1,355 | | | | 1,355 | | | |
| 室内高 mm | 1,120 | | | 1,120 | | | | 1,120 | | | |
| 車両重量〔注3〕〔注4〕 kg | 〈995〉〔1,005〕 | 〈1,005〉〔1,005〕 | (1,010) | 〈1,010〉〔1,000〕 | 〈1,020〉〔1,020〕 | (1,060) | (1,100) | 〈1,075〉〔1,070〕 | 〈1,110〉〔1,115〕 | 〈1,105〉〔1,105〕 | (1,140) |
| 定員名 | 5 | | | 5 | | | | 5 | | | |
| 車両総重量〔注3〕〔注4〕 kg | 〈1,270〉〔1,280〕 | 〈1,280〉〔1,280〕 | (1,285) | 〈1,285〉〔1,275〕 | 〈1,295〉〔1,295〕 | (1,335) | (1,375) | 〈1,350〉〔1,345〕 | 〈1,385〉〔1,390〕 | 〈1,380〉〔1,380〕 | (1,415) |
| **性能** | | | | | | | | | | | |
| 登坂能力 tanθ | 〈0.48〉〔0.45〕 | 〈0.48〉〔0.47〕 | (0.50) | 〈0.56〉〔0.51〕 | 〈0.56〉〔0.55〕 | (0.53) | (0.50) | 〈0.49〉〔0.49〕 | 〈0.50〉〔0.48〕 | 〈0.49〉〔0.49〕 | (0.51) |
| 最小回転半径 m | 5.0(車体5.4) | | | 5.0(車体5.4) | | | | 5.0(車体5.4) | | | |
| 燃料消費率〔注5〕 10モード km/ℓ | 〈18.5〉〔15.5〕 | 〈18.5〉〔19.5〕 | 19.5 | 〈17.0〉〔15.0〕 | 〈17.0〉〔18.0〕 | (18.0) | (18.0) | 〈17.5〉〔14.5〕 | 〈17.0〉〔14.0〕 | 〈17.5〉〔15.5〕 | 17.0 |
| 10モード | 12.0 | | | 11.0 | | | 12.0 | 10.5 | | | |
| **エンジン** | | | | | | | | | | | |
| エンジン型式 | 12T-U | | | 13T-U | | | 3T-EU | 21R-U | | | 18R-GEU |
| キャブレター | ツーバレル・シングル | | | ツーバレル・シングル | | | EFI | ツーバレル・シングル | | | EFI |
| バッテリー V-AH | 12-33 | | | 12-33 | | | | 12-33 | | | |
| オルタネータ V-A | 12-55 | | | 12-55 | | | | 12-50 | | | 12-55 |
| 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 | 61 | | | 61 | | | | 61 | | | |
| **走行伝達装置** | | | | | | | | | | | |
| 減速機駆動形式 | ハイポイドギヤ | | | ハイポイドギヤ | | | | ハイポイドギヤ | | | |
| 減速機減速比 | 3.909 | 4.100 | | 3.909 | 4.100 | | | 3.727 | 4.100 | 〈3.727〉〔3.909〕 | 4.100 |
| ステアリング形式 | リサーキュレーティングボール式 | | | リサーキュレーティングボール式 | | | | リサーキュレーティングボール式 | | パワーステアリング | リサーキュレーティングボール式 |
| ステアリング歯車比 | 19.0-22.5 | | | 19.0-22.5 | | | | 19.0-22.5 | | 18.7 | 19.0-22.5 |
| 前輪懸架装置 | 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 | | | |
| 後輪懸架装置 | トレーリングリンク車軸式コイルスプリング | | | トレーリングリンク車軸式コイルスプリング | | | | トレーリングリンク車軸式コイルスプリング | | | |
| 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 | | | ディスク | リーディングトレーリング | ディスク | リーディングトレーリング | ディスク |
| 駐車ブレーキ形式 | 機械式車輪制動(後2輪) | | | 機械式車輪制動(後2輪) | | | | 機械式車輪制動(後2輪) | | | |
| タイヤ(標準仕様) | 6.45-13-4 | | 165SR13 | 6.45-13-4 | | 165SR14 | 185/70HR14 | 6.45-13-4 | 165SR14 | 165SR13 | 185/70HR14 |

〔注1〕 CX・2000GL・1800GLにウレタンバンパー装着車の場合、155mm増加します

〔注2〕 2000SL・1800SL(185/70HR14を装着車)の場合、15mm増加します

〔注3〕 ウレタンバンパー装着車の場合、CX・2000GLは30kg、1800GLは25kg、それぞれ増加します

〔注4〕 2000GL・2000SLにパワーステアリング装着車は、10kg増加します

〔注5〕 60km/h一定走行テスト値です

## エンジン

| 型式 | 内径×行程mm | 総排気量cc | 圧縮比 | 最高出力ps/r.p.m. | 最大トルクkg-m/r.p.m. |
|---|---|---|---|---|---|
| 12T-U | 85.0×70.0 | 1,588 | 9.0 | 88/5,600 | 13.3/3,400 |
| 13T-U | 85.0×78.0 | 1,770 | 8.5 | 95/5,400 | 15.0 3,400 |
| 3T-EU | 85.0×78.0 | 1,770 | 9.0 | 105/5,400 | 16.5 3,600 |
| 21R-U | 84.0×89.0 | 1,972 | 8.5 | 105/5,200 | 16.5 3,600 |
| 18R-GEU | 88.5×80.0 | 1,968 | 8.3 | 135/5,800 | 17.5 4,800 |

## トランスミッション

| タイプ | 変速比 | | | | | | 備考 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 第1速 | 第2速 | 第3速 | 第4速 | 第5速 | 後退 | |
| 3速マニュアル コラムシフト〔Y〕 | 3.368 | 1.644 | 1.000 | — | — | 4.079 | 1600cc用 |
| 4速マニュアル フロアシフト〈K〉 | 3.587 | 2.022 | 1.384 | 1.000 | — | 3.484 | 1600、1800cc用 |
| 5速マニュアル フロアシフト〈M〉 | 3.587 | 2.022 | 1.384 | 1.000 | 0.861 | 3.484 | 1600、1800cc用 |
| | 3.287 | 2.043 | 1.394 | 1.000 | 0.853 | 4.039 | 1800、2000cc用 |
| 3速オートマチック フロアシフト〔H〕 | 2.450 | 1.450 | 1.000 | — | — | 2.222 | 1600、1800 2000cc用 |
| 4速オートマチック フロアシフト〈H〉 | 2.450 | 1.450 | 1.000 | 0.689 | — | 2.222 | 2000cc用 |

# バ　ン

| 車種 | | 1600 STD | 1600 DX | 1600 GL | 1800 DX | 1800 GL |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 3速マニュアル コラムシフト { } | | H-TT137V-TXYRS | H-TT137V-TXYDS | | | |
| 4速マニュアル フロアシフト 〈 〉 | | | H-TT137V-TXKDS | H-TT137V-TXKNS | H-RT137V-TXKDS | H-RT137V-TXKNS |
| 5速マニュアル フロアシフト 〔 〕 | | | | H-TT137V-TXMNS | | H-RT137V-TXMNS |
| 3速オートマチック フロアシフト 〔 〕 | | | H-TT137V-TXHDS | H-TT137V-TXHNS | H-RT137V-TXHDS | H-RT137V-TXHNS |
| 寸法重量 | 全長 mm | 4,330 | | 4,360 | 4,330 | 4,360(注1) |
| | 全幅 mm | 1,645 (注2) | | | 1,645 (注2) | |
| | 全高 mm | 1,425 | | | 1,425 | |
| | ホイールベース mm | 2,525 | | | 2,525 | |
| | トレッド(前) mm | 1,350 | | | 1,350 | |
| | トレッド(後) mm | 1,350 | | | 1,350 | |
| | 最低地上高 mm | 175 | | | 175 | |
| | 荷室 全長 mm | 1,665(990：5名乗車時) | | | 1,665(990：5名乗車時) | |
| | 荷室 全幅 mm | 1,320 | | | 1,320 | |
| | 荷室 全高 mm | 820 | | | 820 | |
| | 車両重量 kg | 1,025 | {1,025}〈1,020〉{1,025} | 〈1,030〉(1,030) {1,040} | 〈1,055〉{1,055} | 〈1,070〉(1,075) {1,070} |
| | 乗車定員 名 | 2(5) | | | 2(5) | |
| | 最大積載量 kg | 500(300) | | | 500(300) | |
| | 車両総重量 kg | 1,635(1,600) | {1,635}{1,600}〈1,630〉{1,595}〈1,630〉{1,595}{1,600} | 〈1,640〉{1,605}〈1,640〉{1,605}〈1,650〉{1,615} | 〈1,665〉{1,630}〈1,665〉{1,630} | 〈1,680〉{1,645}〈1,680〉{1,645}〈1,690〉{1,655} (注3) |
| 性能 | 登坂能力 tanθ | 0.37 | {0.37}〈0.36〉{0.34} | 〈0.36〉(0.36) {0.34} | 〈0.38〉{0.35} | 〈0.36〉(0.33) {0.35} |
| | 最小回転半径 m | 5.0 | | | 5.0 | |
| | 燃費(注4) 10モード | 9.3 | {9.3}〈9.5〉{8.5} | 〈9.5〉(9.5) {8.5} | 〈8.8〉{7.8} | 〈8.8〉{8.8} {7.8} |
| | 燃費(注4) 60km/h定地走行 | 16.5 | {16.5}〈16.5〉{14.0} | 〈16.5〉(17.5) {14.0} | 〈15.0〉{12.5} | 〈15.0〉(16.0) {12.5} |
| エンジン | エンジン型式 | 2T-J | | | 16R-J | |
| | 内径×行程 mm | 85.0×70.0 | | | 88.5×73.5 | |
| | 総排気量 cc | 1,588 | | | 1,808 | |
| | 圧縮比 | 8.5 | | | 8.5 | |

| 車種 | | 1600 STD | 1600 DX | 1600 GL | 1800 DX | 1800 GL |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 3速マニュアル コラムシフト { } | | H-TT137V-TXYRS | H-TT137V-TXYDS | | | |
| 4速マニュアル フロアシフト 〈 〉 | | | H-TT137V-TXKDS | H-TT137V-TXKNS | H-RT137V-TXKDS | H-RT137V-TXKNS |
| 5速マニュアル フロアシフト 〔 〕 | | | | H-TT137V-TXMNS | | H-RT137V-TXMNS |
| 3速オートマチック フロアシフト 〔 〕 | | | H-TT137V-TXHDS | H-TT137V-TXHNS | H-RT137V-TXHDS | H-RT137V-TXHNS |
| エンジン | 最高出力 ps/r.p.m | 93/6,000 | | | 105/5,600 | |
| | 最大トルク kg·m/r.p.m | 13.1/3,800 | | | 14.0/3,800 | |
| | キャブレター | ツーバレル・シングル | | | ツーバレル・シングル | |
| | 使用燃料 | レギュラー | | | レギュラー | |
| | 燃料タンク容量 ℓ | 59 | | | 59 | |
| 走行 | クラッチ型式 | 乾燥単板ダイヤフラム式 (A/T車トルクコンバータ) | | | 乾燥単板ダイヤフラム式 (A/T車トルクコンバータ) | |
| | 変速比 第1速 | {3.674}〈3.587〉(3.287)[2.450] | | | 〈3.579〉(3.287)[2.450] | |
| | 〃 第2速 | {1.793}〈2.022〉(2.043)[1.450] | | | 〈2.081〉(2.043)[1.450] | |
| | 〃 第3速 | {1.000}〈1.384〉(1.394)[1.000] | | | 〈1.397〉(1.394)[1.000] | |
| | 〃 第4速 | { — }〈1.000〉(1.000)[ — ] | | | 〈1.000〉(1.000)[ — ] | |
| | 〃 第5速 | { — }〈 — 〉(0.853)[ — ] | | | 〈 — 〉(0.853)[ — ] | |
| | 〃 後退 | {4.449}〈3.484〉(4.039)[2.222] | | | 〈4.399〉(4.039)[2.222] | |
| 伝導装置 | 減速機歯車形式 | ハイポイドギヤ | | | ハイポイドギヤ | |
| | 減速機減速比 | 4.100 | | | 4.100 | |
| | ステアリング形式 | リサーキュレーティングボール式 | | | リサーキュレーティングボール式 | |
| | ステアリング歯車比 | 19.0~22.5 | | | 19.0~22.5 | |
| | 前輪懸架方式 | 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 | |
| | 後輪 〃 | 車軸式リーフスプリング | | | 車軸式リーフスプリング | |
| | ブレーキ(前) | ディスク | | | ディスク | |
| | ブレーキ(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 | |
| | 駐車ブレーキ形式 | 機械式車輪制動(後2輪) | | | 機械式車輪制動(後2輪) | |
| | タイヤ | 5.50-13-8PR | | | 5.50-13-8PR | |

(注1) 注文装備のウレタンバンパーを装着すると全長が+180mmになります。 (注2) 木目サイドパネルを装着すると全幅が+10mmになります。 (注3) 注文装備のウレタンバンパーを装着すると重量が+20kgになります。 (注4) 10モードは連転台係出値、60km/h定地走行はテスト値です。

# タクシー仕様車

| 車種 | | 2000STD | 2000DX |
|---|---|---|---|
| トランスミッション形式 | | 3速コラム | 4速コラム |
| 車両型式 | | RT131-TEYRP | RT131-TEBDP |
| 寸法重量 | 全長 mm | 4,260 | |
| | 全幅 mm | 1,645 | |
| | 全高 mm | 1,400 | |
| | ホイールベース mm | 2,525 | |
| | トレッド(前) mm | 1,350 | |
| | 〃 (後) mm | 1,350 | |
| | 最低地上高 mm | 160 | |
| | 室内長 mm | 1,800 | |
| | 室内幅 mm | 1,355 | |
| | 室内高 mm | 1,145 | |
| | 車両重量 kg | 1,080 | 1,085 |
| | 乗車定員 名 | 5 | |
| | 車両総重量 kg | 1,355 | 1,360 |
| 性能 | 登坂能力tanθ | 0.47 | |
| | 最小回転半径 m | 5.0 | |
| | 燃料消費率(注1) | 13.5 | 14.5 |
| エンジン | エンジン形式 | 5R-U | |
| | 内径×行程 mm | 88.0×82.0 | |
| | 総排気量 cc | 1,994 | |
| | 圧縮比 | 9.0 | |
| | 最高出力 ps/rpm | 86/5,000 | |

| 車種 | | 2000STD | 2000DX |
|---|---|---|---|
| トランスミッション形式 | | 3速コラム | 4速コラム |
| 車両型式 | | RT131-TEYRP | RT131-TEBDP |
| エンジン | 最大トルク kg-m/rpm | 15.0/2,600 | |
| | バッテリー容量 V-A·H | 12−33 | |
| | オルタネータ出力 V-A | 12−45 | 12−55 |
| | 使用燃料 | LPG | |
| | 燃料タンク容量 ℓ | 80 | |
| 走行伝導装備 | クラッチ形式 | 乾燥単板ダイヤフラム式 | |
| | 変速比 第1速 | 3.368 | 3.368 |
| | 〃 第2速 | 1.644 | 1.644 |
| | 〃 第3速 | 1.000 | 1.000 |
| | 〃 第4速 | — | 0.813 |
| | 〃 後退 | 4.079 | 4.079 |
| | 減速機歯車形式 | ハイポイドギヤ | |
| | 〃 減速比 | 3.909 | |
| | ステアリング形式 | リサーキュレーティングボール式 | |
| | 〃 歯車比 | 19.0~22.5 | |
| | 前輪懸架方式 | ストラット式コイルスプリング | |
| | 後輪 〃 | 車軸式リーフスプリング | |
| | ブレーキ形式(前) | ツーリーディング | |
| | 〃 (後) | リーディングトレーリング | |
| | 駐車ブレーキ形式 | 機械式車輪制動(後2輪) | |
| | タイヤ | 5.60-13-6 | |

(注1) 燃料消費率は60km/h定地走行テスト値



C