

昭和六十二年十二月十八日

トヨタ

コロナ4ドアセダンをフルモデルチェンジ
同時にコロナSFを新発売

FF小型乗用車の新たな指標

—— 知的で美しいフォルムとオールラウンドなパフォーマンスを備えた

ワールド・トレンドイ・セダン誕生 ——

トヨタ自動車(株)は、小型乗用車を代表するコロナ4ドアセダンとコロナバンをフルモデルチェンジするとともに、コロナSFを新設定し、十二月十八日から全国のトヨペット店を通じて一斉に発売した。

※SF………センセーショナルなフィードバックの意



コロナ4ドアセダン 1800EXサルーン (ST170-AEMEM) '87.12



コロナSF 2000G (ST171-ALMGK) '87.12

新しいコロナ4ドアセダンおよびコロナSFの概要は以下の通りである。

コンセプト

九〇年代のFF小型乗用車の新たな指標となるべく、車の本質的なあり方をつきつめ、使い易さと快適さを極めた「セダンの本流」をテーマとして開発された。

〔主な特長〕

- (1) 機能の追求から生まれた知的で美しいワールド・トレンディ・フォルムの完成。
- (2) 小型乗用車のあり方をつきつめたオールラウンドなパフォーマンスの実現。
- (1) 高性能で、常用回転域でも使い易いハイメカツインカムエンジンを中心とした新エンジン・ラインアップ。
- (2) 卓越した走行性能と優れた乗り心地を実現する完成度の高いシャシーと強靱なボデー。
- (3) 優れた実用性と高い品質感を持つ心地良い室内空間。
- (3) アクティブで洗練されたスタイリッシュ5ドア コロナSFの新設定。

スタイリング

▼フロント・ロウ、リヤ・ハイのワールド・トレンディ・フォルムの完成

- ・4ドアセダン、SFとも、知的でかつダイナミックな躍動感溢れるフォルムを追求し、フロント・ロウ、リヤ・ハイ（デッキ）を基調とした張りのある曲面ボデーにより、世界のデザイン・トレンドの最先端を行く機能的な美しさを完成させた。
- ・加えて、隅々までの徹底した練り込みを実施し、高品位で高い車格感を表現した。

エンジン

▼新開発 ハイメカツインカムエンジン 4S—Fi型を搭載

▼ガソリンエンジンをすべてツインカム16バルブとした画期的なエンジンラインアップ

- ・ハイメカエンジンシリーズ第五弾（注）として、1.8ℓクラスとしては世界初の、カムシャフト間シフトギヤ駆動によるツインカム16バルブエンジン4S—Fi型を新開発し、搭載している。

- ・ハイメカエンジンは、常用回転域での高トルクによる「ゆとり」を重視した新世代の高性能・低燃費エンジンであり、新型コロナには新開発の4S—Fi型をはじめ、3S—Fi型、5A—Fi型のハイメカツインカムエンジンを新搭載している。

- これにより、従来より好評のスポーティツインカムエンジン3S—GE型を加え、ガソリンエンジンをすべてツインカム16バルブとした画期的なエンジン ラインアップとしている。
- 特にSFには、4S—Fi型、3S—FE型、3S—GE型の三機種を搭載し、スポーティでステイタス性溢れる車の性格にふさわしいツインカム ラインアップとしている。

(注) 第一弾 3S—FE型(2.0ℓ)

第二弾 1VZ—FE型(2.0ℓ V6)

第三弾 5A—F型(1.5ℓ) および5A—FE型(1.5ℓ)

第四弾 4A—F型(1.6ℓ)

シャシー & ボデー

▼新設計のサブフレーム付四輪独立懸架サスペンションを全車に採用

▼コンピューター構造解析(FEM)の徹底活用により、剛性が高く軽量なボデーの実現

- ヨーロッパ車を超える卓越した走行性能を実現するため、エンジンの新ラインアップに対応し、シャシー、ボデーを全面的に新設計した。
- 新型コロナの足廻りには、FF車の足廻りとしては粹を極めたと世界的に評価の高い、FF高性能スペシャリティカー・コ罗纳クーペやセリカのサスペンションをベースに、さらに最適なチューニングを施した、前輪マクファァーソンストラット式、後輪デュアルリンクストラット式の新設計四輪独立懸架を全車に採用している。

- 滑りやすい路面などにおける制動時に威力を発揮する四輪ESC、および最適な操縦性・走行安定性と乗り心地を確保するトヨタ電子制御サスペンションTEMSをグレードに応じて新設定し、完成度の高い足廻りとしている。

- 前後サスペンション支持部にサブフレームを新採用することにより、サスペンションからボデーへ伝わる振動・騒音の遮断効果を格段に向上させている。

- 加えて、剛性が高く軽量なボデーとし、操縦性・走行安定性と乗り心地および静粛性の総合的なレベルアップを図っている。

室内空間

▼使う身になって考えぬかれた優れた実用性と高い品質感を持つ心地良い室内空間

- 新感覚のкокピット風インストルメントパネルを採用し、メーター・インジケーター類の視認性改善とレバー・スイッチ類の操作性改善を図っている。
- フロントシートは、シートバッグおよびクッションの形状を最適化し確実なホールド性と快適な座り心地を実現し、長時間の運転にも疲れの少ないものとしている。

・フロントシートバックを鞍形状とすることにより後席膝元スペースの拡大を図り、また、前後席ともヘッドルームに余裕を持たせた設計を行うなど、お客様の立場にたって考えぬかれた快適性・使用性を持つ、ゆとりある室内空間を造りあげている。

・大容量トランクルーム（535ℓ、VDA規格）を実現し、リヤスペースと合わせて容量拡大を図るため、セダンにはリヤ六／四分割可倒式シートをグレードに応じて採用し、SFには全車にリヤ五／五分割可倒式シートを採用することにより、高いスペースユーティリティを確保している。

・エアコン・ヒーター・デフロスター性能を向上させ、快適な居住空間を実現している。

新機構・新装備

▼有効かつ実用的な新機構・新装備を設定

・チルト&スライドムーンルーフ、電動パワーシート、ワイヤレスドアロックリモートコントロール、電動格納式ドアミラーなど、機能を充実させた実用的な新装備をグレードに応じて設定している。

・また、従来の寒冷地仕様に加え、積雪地区のお客様のご要望にお応えし、バッテリー・ワイパー等を強化した雪国仕様を新たに設定している。

新機構・新装備	内 容
四輪ESC	・急制動時にも安定した制動性能と操縦性を確保
TEMS	・ショックアブソーバーの減衰力を三段階にコントロールし、走行安定性と乗り心地を高度に両立
アジャスタブル シヨルダーベルトアンカー	・体格に合わせてシヨルダーアンカーの位置を五段階に調整可能
チルト&スライド ムーンルーフ	・モーター駆動で後端をチルトアップし車室内の換気もできるムーンルーフ
電動パワーシート	・前後スライドおよびリヤリクライニングをモーター駆動化
ワイヤレスドアロック リモートコントロール	・キーブレード内蔵の送信機から微弱電波を送信することにより、ドアのロック、アンロックが可能
電動格納式ドアミラー	・運転席からのスイッチ操作により、ドアミラーの格納が可能
CDプレーヤー	・レーザー光線により、幅広いピュアな音質を再生
サウンドフレーター付カセット	・音楽のジャンルに応じて最良の音質をワンタッチで選択可能
ボックス付フロントスピーカー	・臨場感ある音場と豊かな低音を再生
プッシュ式灰皿	・ワンタッチでオープンする灰皿
ティンテッドガラス	・遮光性能向上のため内装色に合わせ三種類（グレー、ブルー、ブロンズ）のティンテッドガラスを採用
ワイパーデアイサー（日本初）	・フロントウインドシールドガラス下部に熱線ヒーターを設けて、ワイパーブレードがガラス面に凍結するのを防止

フルモデルチェンジしたコロナバンの概要は以下の通りである。

▼FF化、ワイドトレッド化

▼荷室スペースの拡大

- ・今回、同時にコロナバンをフルモデルチェンジし、FF化、ワイドトレッド化を実施するとともに、3E型ガソリンエンジン（1.5ℓ、12バルブ）および、2C型ディーゼルエンジン（2.0ℓ）を搭載し、基本性能の大幅な向上を図っている。
- ・荷室スペースを拡大することにより、積載性を向上させている。

【販売概要】

一、販売店

全国のトヨペット店

（大阪地区は、大阪トヨタで販売）

（コロナバンは、東京地区オート店でも販売）

二、月販目標台数

乗用車 一三、〇〇〇台

バン 一、三〇〇台

三、店頭発表会

4ドアセダン 昭和六十三年一月九日（土）、一月十日（日）

SFおよびバン 昭和六十三年一月十六日（土）、一月十七日（日）

以上

《車両概要》

一、スタイリング

- ・4ドアセダン——フロントは低くデッキを高くしたウエッジ基調の車両姿勢と、大きく丸みを持たせた張りのある曲面ボデーにより、エアロダイナミクスを極めた、躍動感溢れる知的で美しいフォルムを実現している。

- ・S F——勢いのあるウエッジシェイプによるハイデッキとバックウインドウの傾斜とをバランス良くマッチングさせたりヤビラーを新採用し、優雅な曲面で6ライトウインドウを包み込む洗練されたデザイン処理により、新鮮でアクティブなイメージを加味したスタイリッシュな5ドアとしている。

- ・なお、4ドアセダン、SFとも魅力ある外形フォルムの完成と居住性・ユーティリティの向上を図るため、従来型車に比べボデーサイズを拡大している。

S F	4 ドア セ ダン	全 長		
		全 幅	全 高	
	四、四四〇mm (⊕七〇)	一、六九〇mm (⊕二〇)	一、三七〇mm (⊕五)	
	四、四四〇mm (⊕八〇)	一、六九〇mm (⊕二〇)	一、三七〇mm (⊕五)	

() 内は従来型車比

4ドアセダン、全長比の従来型車はPPバンパー車

4ドアセダンGT系の全幅は新型・従来型とも一、六九〇mm

二、エンジン

- ・新開発のハイメカエンジンシリーズ第五弾、1.8ℓ4S—Fi型をはじめ、2.0ℓ3S—FE型、1.5ℓ5A—F型のハイメカツインカムエンジン三機種を新搭載し、従来より好評のスポーティツインカムエンジン2.0ℓ3S—GE型と合わせ、ガソリンエンジンをすべてツインカム16バルブとした画期的なラインアップとしている。
- ・三機種のハイメカツインカムエンジンは、カムシャフト間シザーズギヤ駆動方式を用いた画期的な4バルブツインカム機構をもち、ベースエンジンとしてはトップレベルの高出力と低燃費を実現している新世代のエンジンである。
- ・特に、二、〇〇〇回転付近から最大トルクの九〇%以上を発揮する、ハイメカツインカムエンジンならではの「ゆとり」を持つエンジン特性は、このクラスのセダンに求められる、常用回転域での使い易さを名実共に実現している。

・新エンジン ラインアップ (注1)

ハイメカ ツインカム エンジン	3 S I F E	一、九九八	二〇〇/五、六〇〇	一七・二/四、四〇〇	(注2) 10 モード燃費 (km/ℓ)
スポーツイ ツインカム エンジン	4 S I F i	一、八三八	一〇五/五、六〇〇	一五・二/二、八〇〇	一三・六
デイズ エンジン	5 A I F	一、四九八	八五/六、〇〇〇	一二・五/三、六〇〇	一六・四
2 C	3 S I G E	一、九九八	一四〇/六、二〇〇	一七・五/四、八〇〇	一一・〇
型式	排気量(cc)	最高出力(ネット値) (ps/rpm)	最大トルク(ネット値) (kg·m/rpm)	(注2) 10 モード燃費 (km/ℓ)	(注3) 三三・五
一、九七四	七三/四、七〇〇	一三・五/三、〇〇〇	一七・五/四、八〇〇	一二・五/三、六〇〇	一六・四

(注1) S F には 3 S I F E 型、4 S I F i 型、3 S I G E 型の三機種を搭載

(注2) 運輸省審査値(全機種 M/T 車搭載時)

(注3) 60 km/h 定地走行燃費(運輸省届出値)

三、シャシー

- ・足廻りは、新エンジン ラインアップによる動力性能の高性能化に伴い、全車に新設計四輪独立懸架を採用している。

- ・サスペンションは、F F 高性能スペシャリテイカー・コロナクーペやセリカのストラット式四輪独立懸架をベースに、ジオメトリ(配置・寸法)を全面的に改良するなど最適なチューニングを施し、優れた操縦性・走行安定性と乗り心地を達成している。

フロントサスペンション——マクファアソンストラット式独立懸架

リヤサスペンション——デュアルリンクストラット式独立懸架

- ・四輪 E S C およびトヨタ電子制御サスペンション T E M S をグレードに応じて新設定し、足廻りの完成度を高めている。

四輪 E S C ——滑りやすい路面などにおける急制動時の安定性や制動時の操縦性を確保するためのアンチロックブレーキシステム。

T E M S ——フロントおよびリヤのショックアブソーバー減衰力を走行条件に応じて自動的に切り換え、快適な乗り心地と良好な操縦性・走行安定性を得ることができるシステム。

ドライバーの好みに応じ、減衰力を切り換えることも可能。

四、ボデー

- ・車の基本性能を十分に発揮し、優れた静粛性を確保するために、ボデー剛性の大幅な向上をはかっている。
- ・前後サスペンション支持部にサブフレームを新採用し、サスペンションからボデーに伝わる振動・騒音の遮断効果を格段に向上させている。
- ・ボデー本体は、骨格系結合部を重点的に補強するとともに重量の最適配分および高張力鋼板の効果的な採用により、重量軽減を図りながら高剛性化を達成している。
- ・これにより従来型車に比べ、ボデーの曲げ剛性と振り剛性をそれぞれ1.3倍としている。

五、室内空間・ラゲージスペース

- ・人間工学的な見地からインストルメントパネル、シート、ドアトリムなどの形状・配置を徹底的に研究し、使用性・操作性を格段に向上させるとともに、スペースユーティリティを追求し、実質的な室内空間・ラゲージスペースの拡大を図っている。
- ・新感覚のコクピット風インストルメントパネルを採用し、メーター・インジケーター類の視認性改善とレバー・スイッチ類の操作性改善を図っている。
- ・手にしつくりとなじむシフトノブとステアリングホイール、また軽くて節度感のあるスイッチ・レバー類など各操作部位のフィーリング向上を図っている。
- ・また、オートマチックトランスミッションのシフトレバーノブは、シフト時に腕の動きに最も自然な方向となる様に角度を改善している。
- ・フロントシートは、シートバックおよびクッションの形状を最適化し座り心地を向上させ、さらにシートバックサイドに異硬度パッドを採用することにより、ホールド性を向上させるなど、長時間の運転時にも疲れの少ないものとしている。
- ・フロントシートに鞍形シートバックを採用することにより、後席膝元スペースの拡大を図るとともに、前後席ともヘッドルームに余裕を持たせた設計を行うなど、ゆとりある室内空間を造りあげている。
- ・ハイデッキのスタイリングを導入することにより、大容量トランクルーム（535ℓ VDA規格）を実現し、さらに後部座席部と合わせて容量拡大を図るため、セダンにはリヤ六／四分割可倒式シートを採用し、SFにはリヤ五／五分割可倒式シートを採用することにより高いスペースユーティリティを確保している。
- ・インストルメントパネルアッパートレイ、大型ドアポケット、二段コンソールボックスなど有効な収納スペースの拡大を図っている。

六、コロナバンをフルモデルチェンジ

- ・FF化、ワイドトレッド化（フロント⊕八〇mm、リヤ⊕七〇mm）を図り、直進安定性、乗り心地を大幅に向上させている。
- ・新たに3E型ガソリンエンジン（一、四五六cc、最高出力七九ps、最大トルク12.0 kg・m）および2C型ディーゼルエンジンを搭載し、動力性能を格段に向上させている。
- ・荷室長、荷室幅を拡大し、積載性を向上させている。
荷室長——一、六七〇mm（従来型車比⊕一〇mm）
荷室幅——一、三九〇mm（従来型車比⊕四五mm）
- ・耐久性に優れたラジアルタイヤを全車に標準設定している他、パワーステアリングを全車にオプション設定し、優れた操縦性を確保している。

以上

◎主要車種標準価格一覧表

(応急タイヤ、標準工具一式付、単位：千円)

車 種	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
4 ドアセダン	1500 STD	5 A-F	4 速マニュアル	1,046	1,041	1,046
	1500 DX	5 A-F	4 速マニュアル	1,119	1,114	1,119
	1500 GX	5 A-F	4 速マニュアル ※2 ※3	1,231	1,226	1,231
	1500 MX	5 A-F	5 速マニュアル ※3	1,349	1,344	1,349
	1500 EXサルーン	5 A-F	5 速マニュアル ※3	1,471	1,466	1,471
	1800 GX	4 S-F i	5 速マニュアル ※3	1,323	1,318	1,323
	1800 MX	4 S-F i	5 速マニュアル ※3	1,417	1,412	1,417
	1800 EXサルーン	4 S-F i	5 速マニュアル ※3	1,588	1,583	1,588
	2000 EXサルーン G	3 S-F E	5 速マニュアル ※4	1,776	1,771	1,776
	2000 SX-R	3 S-F E	5 速マニュアル ※4	1,694	1,689	1,694
	2000 GT-R	3 S-G E	5 速マニュアル ※4	2,025	2,020	2,025
	2000 GX	2 C (ディーゼル)	5 速マニュアル ※3	1,403	1,398	1,403
	2000 EXサルーン	2 C (ディーゼル)	5 速マニュアル ※3	1,668	1,663	1,668
S F	1800 Z	4 S-F i	5 速マニュアル ※3	1,479	1,474	1,479
	1800 X	4 S-F i	5 速マニュアル ※3	1,637	1,632	1,637
	2000 G ※1	3 S-F E	5 速マニュアル ※4	1,813	1,808	1,813
	2000 GT ※1	3 S-G E	5 速マニュアル ※4	2,062	2,057	2,062
バ ン	1500 STD	3 E	4 速マニュアル	979	973	979
	1500 DX	3 E	4 速マニュアル	1,051	1,045	1,051
	1500 GX	3 E	4 速マニュアル ※5	1,145	1,139	1,145
	2000 DX	2 C (ディーゼル)	5 速マニュアル	1,219	1,213	1,219

◎掲載写真
(除くオプション)

◎掲載写真
(除くオプション)

※1：リヤスポイラー装着車は35千円高。

※2：5速マニュアル車は、4速マニュアル車に比べ24千円高。

※3：2ウェイOD付4速フルオートマチック車は、5速マニュアル車に比べ79千円高。

※4：ECT-S車は、5速マニュアル車に比べ99千円高。

※5：2ウェイ3速フルオートマチック車は、4速マニュアル車に比べ62千円高。

◎トヨタコロナ4ドアセダン主要諸元表

■車両型式・重量・性能

車 間 型 式	4速マニュアル 5速マニュアル 2ウェイ・OD付4速 フルオートマチック 電子制御式2ウェイ・OD付 4速フルオートマチックECT-S	2000(3S-FE)		2000 (3S-GE)	1800(4S-Fi)			1500(5A-F)					2000(2C)	
		EXサルーン G	SX-R	GT-R	EXサルーン	MX	GX	EXサルーン	MX	GX	DX	STD	EXサルーン	GX
		E-ST171-AEMGK	E-ST171-AEMSK	E-ST171-AEMVF	E-ST170-AEMEM	E-ST170-AEMMM	E-ST170-AEMMM	E-AT170-AEMEL	E-AT170-AEMMU	E-AT170-AEMMU	E-AT170-AEMMU		Q-CT170-AEMES	Q-CT170-AEMMS
					E-ST170-AEPEM	E-ST170-AEPMN	E-ST170-AEPMN	E-AT170-AEPEU	E-AT170-AEPMU	E-AT170-AEPMU			Q-CT170-AEPES	Q-CT170-AEPNS
		E-ST171-AEPGK	E-ST171-AEPSK	E-ST171-AEPVF										
車 両 重 量 kg※1		(1,100)<(1,130)		(1,120)<(1,150)	(1,060)<(1,090)	(1,040)<(1,070)	(1,020)<(1,050)	(1,020)<(1,050)	(1,010)<(1,040)	(990)<(990)<(1,030)		(970)	(1,090)<(1,120)	(1,060)<(1,090)
車 両 総 重 量 kg※1		(1,375)<(1,405)		(1,395)<(1,425)	(1,335)<(1,365)	(1,315)<(1,345)	(1,295)<(1,325)	(1,295)<(1,325)	(1,285)<(1,315)	(1,265)<(1,265)<(1,305)		(1,245)	(1,365)<(1,395)	(1,335)<(1,365)
最 小 回 転 半 径 m		5.2		5.2	5.1				5.1				5.1	
燃料消費率 km/ℓ	60km/h定地走行(運輸省届出値)	(23.5)<(22.0)		(19.6)<(19.8)	(25.0)<(22.0)			(24.8)<(26.8)<(22.8)					(32.5)<(30.5)	
	10モード燃費(運輸省審査値)	(12.6)<(10.8)		(12.0)<(10.2)	(13.6)<(11.6)			(15.2)<(12.2)	(16.0)<(16.0)<(12.2)		(16.4)			

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()、2ウェイ・OD付4速フルオートマチック車は()、電子制御式2ウェイ・OD付4速フルオートマチック車は()です。

※1 チルト&スライド電動ムーンルーフ装着車の場合、車両重量および車両総重量は20kg増加します。

●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、車速、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

		EXサルーンG, GT-R		
		1.8, 2.0ディーゼルEXサルーン, SX-R	1.5EXサルーン, MX, GX, DX, STD	
全長(mm)		4,440		
全幅(mm)		1,690		
全高(mm)		1,370		
ホイールベース(mm)		2,525		
トレッド	前(mm)	1,470	1,455 ※1	
	後(mm)	1,440	1,425 ※1	
最低地上高(mm)		160		
室内	長(mm)	1,910		
	幅(mm)	1,420		
	高(mm)	1,150 ※2		
乗車定員(名)		5		

※1 185/70R13 85Sスチールラジアルタイヤを装着の場合、15mm広くなります。

※2 チルト&スライド電動ムーンルーフ装着車の場合、1,125mmになります。

■エンジン

型式	3S-GE	3S-FE	4S-Fi	5A-F	2C
種類	直列4気筒DOHC				直列4気筒OHC
使用燃料	ガソリン				軽油
総排気量(cc)	1,998		1,838	1,498	1,974
内径×行程(mm)	86.0×86.0		82.5×86.0	78.7×77.0	86.0×85.0
圧縮比	9.2		9.3	9.8	23.0
最高出力(ps/r.p.m.)	ネット140/6,200		ネット120/5,600	ネット105/5,600	ネット73/4,700
最大トルク(kg-m/r.p.m.)	17.5/4,800		17.2/4,400	15.2/2,800	12.5/3,600
燃料供給装置	EFI(電子制御式燃料噴射装置)		DI(電子制御式燃料噴射装置)	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)	60				

●エンジン出力表示には、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」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同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は約15%、ディーゼル乗用車は約10%程度低い値(自工会調べ)となっています。

●「EFI-D」、「TEMS」、「ESC」、「ECT-S」、「LASRE」、「TCCS」、「T-VIS」、「CORONA(コロナ)」は当社の登録商標です。

■変速比・減速比

	4速マニュアル	5速マニュアル				2ウェイ・OD付4速フルオートマチック ※1	
		2000 16バルブ	2000 ツインカム	1800 16バルブ 2000ディーゼル	1500 16バルブ	2000・1800 16バルブ 2000ツインカム 2000ディーゼル	1500 16バルブ 2000ディーゼル
第1速	3.545	3.538	3.285	3.538	3.545	2.810	3.643
第2速	1.904	1.960		2.041	1.904	1.549	2.008
第3速	1.310	1.250		1.322	1.310	1.000	1.296
第4速	0.969	0.945	1.028	0.945	0.969	0.706	0.892
第5速	—	0.731	0.820	0.731	0.815	—	—
後 退	3.250		3.153		3.250	2.296	2.977
減速比	3.722	3.736	4.176	3.736	3.722	3.731 ※2	2.821

※1 2000ツインカムの2ウェイ・OD付4速フルオートマチックは電子制御式(ECT-S)です。

※2 1800 16バルブは33.534、2000 16バルブは33.358になります。

■ステアリング・サスペンション・ブレーキ

ステアリング		ラック&ヒニオン ※1.5 GX以上はパワーアシスト付
サスペンション	フロント	ストラット式コイルスプリング スタビライザー付
	リヤ	ストラット式コイルスプリング ※2000 16バルブ車、2000ツインカム車、1800 16バルブ車はスタビライザー付
ブレーキ	フロント	ベンチレーテッドディスク
	リヤ	リーディング・トレーリング ※GT-R および4輪ESC装着車はディスク

◎トヨタコロナSF主要諸元表

(車両型式・重量・性能)

		2000 (3S-GE)	2000 (3S-FE)	1800 (4S-FI)	
		SF-GT	SF-G	SF-X	SF-Z
車 両 型 式	5速マニュアル	E-ST171ALMV	E-ST171ALMGK	E-ST170ALMEM	E-ST170ALMMM
	2ウェイ・OD付4速フルオートマチック				
	電子制御式2ウェイ・OD付4速フルオートマチックE-CT-S	E-ST171ALPVF	E-ST171ALPGK	E-ST170ALPEM	E-ST170ALPMM
車 両 重 量 ※ kg		<1,140> [1,170]	<1,120> [1,150]	<1,090> [1,120]	<1,070> [1,100]
車 両 総 重 量 ※ kg		<1,415> [1,445]	<1,395> [1,425]	<1,365> [1,395]	<1,345> [1,375]
最 小 回 転 半 径 m		5.2		5.1	
燃 料 消 費 率 km/l	60km/h定地走行(運輸省値)	<19.6> [19.8]	<23.5> [22.0]	<25.0> [22.0]	
	10モード燃費(運輸省値)	<12.0> [10.2]	<12.6> [10.8]	<13.6> [11.6]	

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横で区別しています。5速マニュアルは()、2ウェイ・OD付4速フルオートマチック車は()、電子制御式2ウェイ・OD付4速フルオートマチック車は()です。

※チルト&スライド電動ムーンルーフ装置の場合、車両重量および車両総重量は20kg増加します。

●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)

		SF-GT	SF-G	SF-X	SF-Z
全 長	mm	4,440			
全 幅	mm	1,690			
全 高	mm	1,370			
ホイールベース	mm	2,525			
トレッド	前	1,470	1,455(1,470) ※1		
	後	1,440	1,425(1,440) ※1		
最低地上高	mm	160			
室 内	長	1,875			
	幅	1,420			
	高 ※2	1,150			
乗車定員	名	5			

(ステアリング・サスペンション・ブレーキ)

ステアリング		ラック&ピニオン (パワーアシスト付)
サスペンション	前	ストラット式 コイルスプリング (スタビライザー付)
	後	ペンチレーテッドディスク
ブレーキ	前	リーディング・トレーリング (SF-GTおよび 4輪ESC装置車はディスク)
	後	

※1 ()は185 70R13 85Sタイヤ装着時です。

※2 チルト&スライド電動ムーンルーフ装置車の場合、1,125mmになります。

(エンジン)

型 式	3S-GE	3S-FE	4S-FI
種 類	直列4気筒DOHC		
使 用 燃 料	ガソリン		
総 排 気 量 cc	1,998		1,838
内 径 × 行 程 mm	86.0×86.0		82.5×86.0
圧 縮 比	9.2	9.3	9.3
最 高 出 力 ps/r.p.m.	ネット 140/6,200	ネット 120/5,600	ネット 105/5,600
最 大 ト ル ク kg-m/r.p.m.	17.5/4,800	17.2/4,400	15.2/2,800
燃 料 供 給 装 置	EFI(電子制御式燃料噴射装置)		
燃 料 タ ン ク 容 量 l	60		

●エンジン出力表示には、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」とはエンジンを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%程度低い値(自工会議)となっています。

(変速比・減速比)

		5速マニュアル			2ウェイ・OD付4速フルオートマチック ※		
		3S-GE	3S-FE	4S-FI	3S-GE	3S-FE	4S-FI
		1 速	3.285	3.538	2.810		
変 速 比	2 速	2.041	1.960	2.041	1.549		
	3 速	1.322	1.250	1.322	1.000		
	4 速	1.028	0.945	0.945	0.706		
	5 速	0.820	0.731	0.731	—		
	後 退	3.153	3.153	3.153	2.296		
減 速 比		4.176	3.736	3.736	3.731	3.358	3.534

※3S-GEおよび3S-FEは、電子制御式(ECT-S)です。

◎トヨタコロナバン主要諸元表

(車両型式・重量・性能)

		1500 (3E)			2000ディーゼル(2C)
		GX	DX	STD	DX
車両型式	4速マニュアルフロア	L-ET176V -AXKNS	L-ET176V -AXKDS	L-ET176V -AXKRS	
	5速マニュアルフロア				S-CT176V -AXMDS
	2ウェイ3速フルオートマチックフロア	L-ET176V -AXHNS			
車両重量 kg		<970> [1,000]		<960>	(1,050)
車両総重量 kg	2名乗車時	<1,580> [1,610]		<1,570>	(1,660)
	5名乗車時	<1,545> [1,575]		<1,535>	(1,625)
登坂能力 tanθ		<0.37>		[0.37]	(0.37)
最小回転半径 m		5.1			5.1
60km/h定地走行燃費 (運輸省値) km/ℓ		<21.8>		[19.3]	(28.5)

車両重量、登坂能力、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横で区別しています。4速マニュアル車は()、5速マニュアル車は()、2ウェイ3速フルオートマチック車は()です。●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)が異なりますので、それに応じて燃料消費率が異なります。●パワーステアリング付の場合、車両重量、車両総重量は10kg増加します。

(寸法・定員)

	2/5名乗り
全 長 mm	4,435
全 幅 mm	1,690
全 高 mm	1,400
ホイールベース mm	2,525
トレッド	前 mm 1,455
	後 mm 1,430
最低地上高 mm	160
荷 室	長 mm 1,670(960) ※1
	幅 mm 1,410(1,390) ※1
	高 mm 815
最大積載量 kg	500(300) ※1
乗車定員 名	2/5

※1 ()内は5名乗車時の数値です。

(変速比・減速比)

	4速マニュアル	5速マニュアル	2ウェイ3速フルオートマチック
第1速	3.545	3.538	2.810
第2速	1.904	2.041	1.549
第3速	1.310	1.322	1.000
第4速	0.969	0.945	—
第5速	—	0.731	—
後 退	3.250	3.153	2.296
減速比	4.058	3.736	3.837

(エンジン)

型 式	3E	2C
種 類	水冷直列4気筒 OHC	水冷直列4気筒 OHC
使 用 燃 料	ガソリン	軽油
総 排 気 量 cc	1,456	1,974
内 径 × 行 程 mm	73.0×87.0	86.0×85.0
圧 縮 比	9.3	23.0
最 高 出 力 ps/r.p.m.	ネット79/6,000	ネット73/4,700
最 大 ト ル ク kg-m/r.p.m.	12.0/4,000	13.5/3,000
燃 料 供 給 装 置	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	55	55

●エンジン出力表示には、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」とはエンジンを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は約15%、ディーゼルトラックは約10%程度低い値(自工会議)となっています。

(ステアリング・サスペンション・ブレーキ)

ステアリング		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
	後	半円リフスプリング
ブレーキ	前	ディスク
	後	リーディング・トレーリング

車 種	セ							ン				ハ				ド				ツ		ッ	
	1500			1800				1800EFI	2000 ツインカム		1800ディーゼル		1800			1800EFI	2000 ツインカム						
	STD	DX	GX	GX	GX-A D	EXサルーン	EXサルーンAD	SX	GT	GX	EXサルーン	GX	EXサルーン	EXサルーンAD	SX	GT							
4速マニュアルフロアシフト (K)	E-AT140 -TEKRS	E-AT140 -TEKDS	E-AT140 -TEKNS	E-ST140 -TEKNS								E-ST140 -TSKNS											
5速マニュアルフロアシフト (M)			E-AT140 -TEMNS	E-ST140 -TEMNS	E-ST140 -TEMMS	E-ST140 -TEMES		E-TT142 -TEMSE	E-RT141 -TEMQF	N-CT140 -TEMNS	N-CT140 -TEMES	E-ST140 -TSMNS	E-ST140 -TSMES		E-TT142 -TSMSE	E-RT141 -TSMQF							
オーバードライブ付 4速フルオートマチックフロアシフト (P)				E-ST140 -TEPNS	E-ST140 -TEPMS	E-ST140 -TEPES	E-ST140 -TEPGS	E-TT142 -TEPSE		N-CT140 -TEPNS	N-CT140 -TEPES	E-ST140 -TSPNS	E-ST140 -TSPES	E-ST140 -TSPGS	E-TT142 -TSPSE								
3速フルオートマチックフロアシフト (H)			E-AT140 -TEHNS																				
●寸法・重量																							
全 長 mm(注1)	4,495			4,495				4,570	4,570	4,495	4,570	4,505			4,505	4,505							
全 幅 mm	1,660			1,660				1,670	1,660	1,660	1,670	1,665	1,670		1,665	1,665							
全 高 mm	1,385			1,385				1,395	1,395	1,385		1,315			1,325	1,325							
ホイールベース mm	2,500			2,500				2,500	2,500	2,500		2,500			2,500	2,500							
トレッド(前) mm(注2)	1,375			1,375				1,395	1,395	1,375		1,375			1,395	1,395							
「」 mm(注2)	1,350			1,350				1,385	1,385	1,350		1,350			1,385	1,385							
最低地上高 mm	155			155				170	160	155		155			170	160							
室内 長 mm	1,850			1,850				1,835	1,850	1,850	1,835	1,760			1,760	1,760							
室内 幅 mm	1,380			1,380				1,380	1,380	1,380		1,375			1,375	1,375							
室内 高 mm(注3)	1,145			1,145				1,145	1,145	1,145		1,070			1,070	1,070							
車 間 重 量 kg(注4)	<965>	<970>	<975> (975) (985)	<1,005> (1,005) (1,025)	<1,015> (1,035)	<1,055> (1,075)	<1,075>	<1,085> (1,105)	<1,160>	<1,060> (1,065)	<1,110> (1,115)	<1,035> (1,035) (1,055)	<1,060> (1,080)	<1,080>	<1,100> (1,120)	<1,170>							
定 員 名	5			5				5	5	5		5			5	5							
車 間 経 重 量 kg(注4)	<1,240>	<1,245>	<1,250> (1,250) (1,260)	<1,280> (1,280) (1,300)	<1,290> (1,310)	<1,330> (1,350)	<1,350>	<1,360> (1,380)	<1,435>	<1,335> (1,340)	<1,385> (1,390)	<1,310> (1,310) (1,330)	<1,335> (1,355)	<1,355>	<1,375> (1,395)	<1,445>							
●性 能																							
登 坂 能 力 tanθ	<0.41>	<0.41>	<0.41> (0.41) (0.43)	<0.49> (0.47) (0.49)	<0.47> (0.49)	<0.50> (0.49)	<0.49>	<0.55> (0.46)	<0.54>	<0.36> (0.32)	<0.36> (0.32)	<0.51> (0.50) (0.49)	<0.50> (0.49)	<0.49>	<0.55> (0.45)	<0.54>							
最 小 回 転 半 径 m	5.0(車体5.5)			5.0(車体5.5)				5.0(車体5.5)	5.0(車体5.5)	5.0(車体5.5)		5.0(車体5.5)			5.0(車体5.5)	5.0(車体5.5)							
燃 料 消 費 率 km/l(注5)	10モード走行 (運輸省審査値)	<14.0>	<14.0> (14.0) (11.5)	<13.5> (13.5) (10.5)	<13.5> (13.5) (10.5)	<12.0> (12.0) (10.5)	<10.5>	<11.0> (11.0) (9.8)	<10.0>	—		<12.0> (12.0) (10.5)	<12.0> (12.0) (10.5)	<10.5>	<11.0> (11.0) (9.8)	<10.0>							
	60km/h定速走行 (運輸省審査値)	<21.0>	<21.0> (21.0) (18.5)	<19.5> (19.5) (18.0)	<21.0> (21.0) (18.0)	<20.0> (20.0) (18.0)	<18.0>	<18.5> (18.0) (17.5)	<17.5>	<28.0> (28.0) (24.0)	<28.0> (28.0) (24.0)	<19.0> (19.0) (18.0)	<20.0> (20.0) (18.0)	<18.0>	<18.5> (18.0) (17.5)	<17.5>							
●エンジン																							
エ ン ジ ン 型 式	3A-U(II)			1S-U				3T-EU	18R-GEU	1 C		1S-U			3T-EU	18R-GEU							
燃 料 供 給 装 置	キャブレター(ツーパーバルシングル)			キャブレター(ツーパーバルシングル)				E F I	E F I	ポッシュ式燃料噴射ポンプ		キャブレター(ツーパーバルシングル)			E F I	E F I							
バ ッ テ リ ー V-A-H	12-33			12-33				12-33	12-33	12-60		12-33			12-33	12-33							
オルタネーター V-A	12-55			12-55				(12-55) (12-65)	12-65	12-55		12-55			(12-55) (12-65)	12-65							
使 用 燃 料	ガソリン			ガソリン				ガソリン	ガソリン	軽 油		ガソリン			ガソリン	ガソリン							
燃 料 タ ン ク 容 量 l	61			61				61	61	61		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	ハイポイドギヤ	ハイポイドギヤ		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>(3.909)(4.100)			<3.583>(3.583)(3.909)				(4.100) (4.100)	(4.100)	<3.909>(4.100)		<3.727>(3.727)(3.909)			(4.100) (4.100)	(4.100)							
ス テ ア リ ン グ 形 式	バリアブル・ラック&ピニオン式			バリアブル・ラック & ピニオン式パワーステアリング				ラック&ピニオン式	ラック&ピニオン式 パワーステアリング	ラック&ピニオン式 パワーステアリング		バリアブル・ラック & ピニオン式 ラック&ピニオン式			ラック&ピニオン式	ラック&ピニオン式 パワーステアリング							
ス テ ア リ ン グ 歯 車 比	(0)			(0)				(0)	(0)	(0)		(0)			(0)	(0)							
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	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	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	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			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				ベンチレーテッド・ ディスク	ベンチレーテッド・ ディスク	ディスク		ディスク			ベンチレーテッド・ ディスク	ベンチレーテッド・ 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	ディスク	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	ディスク							
駐 車 ブ レ ー キ 形 式	機械式後2輪制動			機械式後2輪制動				機械式後2輪制動	機械式後2輪制動	機械式後2輪制動		機械式後2輪制動			機械式後2輪制動	機械式後2輪制動							
タ イ ヤ (標準仕様)	165 S R 13			165 S R 13				165 S R 14	185/70SR14	165 S R 13		165 S R 13			165 S R 14	185/70SR14							

道路運送車両法による型式番号

●燃料消費率および車間重量、登坂能力、減速比などの数値は、ミッションタイプ別にカッコの種類の区別をしています。

4速マニュアル車は()、5速マニュアル車は()、オーバードライブ付4速フルオートマチック車は()、3速フルオートマチック車は()です。
(注1) セダン1800EXサルーン系にP.P.バンパーを注文装備(バックソナーとセット)の場合、35mm減少します。

TOYOTA CORONA VAN 主要諸元表

車 種	1600 2/5名乗り			1600ロングデッキ	1800 ^{2/3名乗り}
	STD	D X	G X	D X	D X
4速マニュアルフロアシフト(K)	L-TT147V-TXKRS	L-TT147V-TXKDS	L-TT147V-TXKNS	L-TT147V-TUKDS	
5速マニュアルフロアシフト(M)					H-CT147V-TXKDS
3速オートマチックフロアシフト(H)			L-TT147V-TXKNS		
●寸法・重量					
全 長 mm		4,505		4,505	4,505
全 幅 mm		1,660		1,660	1,660
全 高 mm(注1)		1,425		1,425	1,425
ホイールベース mm		2,500		2,500	2,500
トレッド前/後 mm		1,375/1,350		1,375/1,350	1,375/1,350
最低地上高 mm(注1)		170		170	170
同 室 (1.2)	全 長 mm	1,660[980]		1,660	1,660[980]
	全 幅 mm	1,345[1,345]		1,345	1,345[1,345]
	全 高 mm	825[825]		825	825[825]
中 車 定 員 名		2[5]		2	2[5]
中 間 軸 距 mm	(1,025)	(1,030)	(1,040)[1,055]	(1,030)	(1,050)
中 間 軸 距 (2名乗車時) mm	(1,635)	(1,640)	(1,650)[1,665]	(1,640)	(1,700)
全 軸 距 (5名乗車時) mm	(1,600)	(1,605)	(1,615)[1,630]	—	(1,665)
最大積載量 kg		500[300]		500	500[300]
●性 能					
登 坂 能 力 tanθ	<0.35>	<0.35>	<0.35>[0.32]	<0.35>	(0.29)
最小回転半径 m	5.0 車体5.5			5.0 車体5.5	5.0 車体5.5
最高速度 km/h	<17.0>	<17.0>	<17.0>[15.0]	<17.0>	(24.0)
●エンジン					
エ ン ジ ン 型 式		12T-J		12T-J	I C
内 径 × 行 程 mm		85.0×70.0		85.0×70.0	83.0×85.0
総 排 気 量 cc		1,588		1,588	1,839
圧 縮 比		9.3		9.3	22.5
最高出力 ps/rpm		86/5,600		86/5,600	65/4,500
最大トルク kg-m/rpm		13.1/3,400		13.1/3,400	11.5/3,000
燃料供給装置		キャブレター・ツリーバレルシングル		キャブレター・ツリーバレルシングル	インジェクション・4バルブ4バルブ
使用燃料/燃料タンク容量 l		ガソリン/59		ガソリン/59	軽油/59

※諸元表は車種により異なる場合があります。

(1)12T-Jはトランスミッションを5文書提供の項目、10mm減ります。(2)1.2[]は1.2名乗車時の数値です。

(3)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)が異なるとありますので、それに従って燃料消費率が異なります。

※この表は、トヨタ自動車工業株式会社

車 種	1600 2/5名乗り			1600ロングデッキ	1800 ^{2/3名乗り}
	STD	D X	G X	D X	D X
●走行伝導装置					
実 速 比	第 1 速	<3.587>	<3.587>	<3.587>[2.450]	<3.587>
	第 2 速	<2.022>	<2.022>	<2.022>[1.450]	<2.022>
	第 3 速	<1.384>	<1.384>	<1.384>[1.000]	<1.384>
	第 4 速	<1.000>	<1.000>	<1.000>	<1.000>
	第 5 速	—	—	—	(0.802)
後 退 速	<3.484>	<3.484>	<3.484>[2.222]	<3.484>	(4.039)
減 速 機 歯 車 形 式		ハイボイド		ハイボイド	ハイボイド
減 速 機 減 速 比	<4.100>	<4.100>	<4.100>[4.300]	<4.100>	(4.100)
ス テ ア リ ン グ 形 式		ボールナット式		ボールナット式	ボールナット式
ス テ ア リ ン グ 歯 車 比		19.0-22.5		19.0-22.5	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		半独立リーフスプリング		リーフスプリング	リーフスプリング
前 輪 ブ レ ー キ		ディスク		ディスク	ディスク
後 輪 ブ レ ー キ		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 ラ イ ム		5.50-13-8PR L T		5.50-13-8PR L T	5.50-13-8PR L T

LASRE ENGINE

型 式	内径×行程 mm	総 排 気 量 cc	圧 縮 比	最 高 出 力 ps/rpm	最 大 ト ル ク kg-m/rpm
3A-U(II)(4気筒OHV)	77.5×77.0	1,452	9.0	83/5,600	12.0/3,600
1S-U(4気筒OHV)	80.5×90.0	1,832	9.0	100/5,400	15.5/3,400
1C(ディーゼル4気筒OHV)	83.0×85.0	1,839	22.5	65/4,500	11.5/3,000

SPORTY ENGINE

型 式	内径×行程 mm	総 排 気 量 cc	圧 縮 比	最 高 出 力 ps/rpm	最 大 ト ル ク kg-m/rpm
3T-EU(4気筒OHV-EFI)	85.0×78.0	1,770	9.0	105/5,400	16.5/3,600
18R-GEU(4気筒DOHC-EFI)	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	実 速 比					後 退 速	通用エンジン型式
	第 1 速	第 2 速	第 3 速	第 4 速	第 5 速		
マ ニ ュ ア ル	4 速フロアシフト(K)	3.587	2.022	1.384	1.000	—	3A-U(II), 1S-U
		3.587	2.022	1.384	1.000	0.861	3A-U(II), 1S-U, 3T-EU
	5 速フロアシフト(M)	3.625	2.043	1.394	1.000	0.802	1C
		3.566	2.056	1.384	1.000	0.850	18R-GEU
ア ー ト マ ッ ッ ク	3 速フロアシフト(H)	2.666	1.450	1.000	—	—	2.703
	オーバードライブ付	2.450	1.450	1.000	0.689	—	2.222
	4 速フロアシフト(P)						1S-U, 3T-EU, 1C

製造事業部：トヨタ自動車工業株式会社