

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㈱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………センサーシヨナル フィールの意



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—FE型、5A—F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-IGE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-IGE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-FE型(1.5ℓ)および5A-FE型(1.5ℓ)

第四弾 4A-FE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ーカー・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、お客様の立場にたつ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	・キープレート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
サウンドフレーパー付カセット	・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ピラーを新採用し、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。

	全長	全幅	全高
4ドアセダン	四、四四〇mm (⊕七〇)	一、六九〇mm (⊕二〇)	一、三七〇mm (⊕五)
S F	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、1.8ℓ4SIF型をはじめ、2.0ℓ3SIFE型、1.5ℓ5AIF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2.0ℓ3SIGE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%以上を發揮する、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、このクラスの設定に求められる、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	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)	10モード燃費 (注2) (km / ℓ)
	3S1FE	4S1Fi	5A1F				
スポートイ ツインカム エンジン	3S1GE	一、九九八	一四〇〇／六、二〇〇	一七・五／四、八〇〇	一一・〇		
ハイメカ ツインカム エンジン	3S1FE	一、九九八	一二〇〇／五、六〇〇	一七・二／四、四〇〇	一一・六		
ハイメカ ツインカム エンジン	4S1Fi	一、八三八	一〇五／五、六〇〇	一五・二／二、八〇〇	一三・六		
ハイメカ ツインカム エンジン	5A1F	一、四九八	八五／六、〇〇〇	一二・五／三、六〇〇	一六・四		
ディーゼル エンジン	2C	一、九七四	七三／四、七〇〇	一三・五／三、〇〇〇	(注3) 三三・五		

(注1) SFには3S1FE型、4S1Fi型、3S1GE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、FF高性能スペシャリティカー・コ罗纳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、ジオメトリー (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——マクファー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ESCおよび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、足廻りの完成度を高めている。

四輪ESC——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。

TEMS——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。
- ・手にしっくり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	5A-F	4速マニュアル	1,046	1,041	1,046
	1500 DX	5A-F	4速マニュアル	1,119	1,114	1,119
	1500 GX	5A-F	4速マニュアル ※2 ※3	1,231	1,226	1,231
	1500 MX	5A-F	5速マニュアル ※3	1,349	1,344	1,349
	1500 EXサルーン	5A-F	5速マニュアル ※3	1,471	1,466	1,471
	1800 GX	4S-Fi	5速マニュアル ※3	1,323	1,318	1,323
	1800 MX	4S-Fi	5速マニュアル ※3	1,417	1,412	1,417
	1800 EXサルーン	4S-Fi	5速マニュアル ※3	1,588	1,583	1,588
	2000 EXサルーンG	3S-FE	5速マニュアル ※4	1,776	1,771	1,776
	2000 SX-R	3S-FE	5速マニュアル ※4	1,694	1,689	1,694
	2000 GT-R	3S-GE	5速マニュアル ※4	2,025	2,020	2,025
	2000 GX	2C(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	2C(ディーゼル)	5速マニュアル ※3	1,668	1,663	1,668
S F	1800 Z	4S-Fi	5速マニュアル ※3	1,479	1,474	1,479
	1800 X	4S-Fi	5速マニュアル ※3	1,637	1,632	1,637
	2000 G ※1	3S-FE	5速マニュアル ※4	1,813	1,808	1,813
	2000 GT ※1	3S-GE	5速マニュアル ※4	2,062	2,057	2,062
バン	1500 STD	3E	4速マニュアル	979	973	979
	1500 DX	3E	4速マニュアル	1,051	1,045	1,051
	1500 GX	3E	4速マニュアル ※5	1,145	1,139	1,145
	2000 DX	2C(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

車両型式	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	EXサルーン	GX	
4速マニュアル																
5速マニュアル	E-ST171-AEMGK	E-ST171-AEMSK	E-ST171-AEMVF	E-ST170-AEMEM	E-ST170-AEMMM	E-ST170-AEMNM	E-AT170-AEMEU	E-AT170-AEMMU	E-AT170-AEMNU							
2ウェイ・OD付4速フルオートマチック				E-ST170-AEPEM	E-ST170-AEPNM	E-ST170-AEPNM	E-AT170-AEPEU	E-AT170-AEPMU	E-AT170-AEPMU					Q-CT170-AEMES	Q-CT170-AEMNS	
電子制御式2ウェイ・OD付4速フルオートマチックECT-S	E-ST171-AEPEGK	E-ST171-AEPEK	E-ST171-AEPVF											Q-CT170-AEPES	Q-CT170-AEPNS	
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			5.1			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]	[25.0]<[22.0]	[25.0]<[22.0]	[25.0]<[22.0]	[25.0]<[22.0]	[25.0]<[22.0]	[25.0]<[22.0]	[25.0]<[22.0]	[25.0]<[22.0]	[25.0]<[22.0]	[25.0]<[22.0]	
	10モード燃費(運輸省審査値)		[12.6]<[10.8]	[12.0]<[10.2]	[13.6]<[11.6]	[13.6]<[11.6]	[13.6]<[11.6]	[13.6]<[11.6]	[13.6]<[11.6]	[13.6]<[11.6]	[13.6]<[11.6]	[13.6]<[11.6]	[13.6]<[11.6]	[13.6]<[11.6]	[13.6]<[11.6]	[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種類で区別しています。4速マニュアル車は()、5速マニュアル車は[]、2ウェイ・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。

※2 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

	EXサルーン・GT-R		1.5EXサルーン・MX・GX・DX・STD
	1.8,2.0ディーゼルEXサルーン・SX-R	4,440	
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ステ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。

■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 16バルブ 2000 ツインカム	1500 16バルブ 2000 ツインカム
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	1.000	2.008
第3速	1.310	1.250	1.322	1.310	1.000	0.706	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3.534、2000 16バルブは3.358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	9.3	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85/6,000	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	13.5/3,000
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」はエンジン車両に搭載した状態とほぼ同等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

■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	SF-X	SF-Z
車両型式	5速マニュアル 2ウェイ・OD付4速フルオートマチック	E-ST171ALMV	E-ST171ALMGK	E-ST170ALMEM	E-ST170ALMMM	
	電子制御式2ウェイ・OD付 4速フルオートマチックE.C.T-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種類で区別しています。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。

*ネット&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			
	長 mm	1,875		
室内幅 mm	1,420			
	高さ mm	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	
ブレーキ	前	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 (SF-GTおよび 4輪ESC装着車はディスク)

*1 ()は185 70R13 85Sタイヤ装着時です。
*2 ネット&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
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)		C(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ほぼ同等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
変速比	1 速	3.285	3.538	3.538	2.810	2.810
	2 速	2.041	1.960	2.041	1.549	1.549
	3 速	1.322	1.250	1.322	1.000	1.000
	4 速	1.028	0.945	0.945	0.706	0.706
	5 速	0.820	0.731	0.731	—	—
	後退	3.153	3.153	3.153	2.296	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(E.C.T-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 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種類で区別しています。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	
	長 mm	1,670(960) *1
荷室幅 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ほぼ同等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 ダ ャ ン																ハ ー ド ツ プ			
	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	G X	G X	G X - A D	EXサルーン	EXサルーンAD	S X	G T	G X	EXサルーン	G X	EXサルーン	EXサルーンAD	S X	G T				
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	4,570	4,495	4,570		4,505		4,505	4,505
全幅 mm	1,660			1,660		1,670		1,660	1,660	1,660	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	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	1,850	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	
車両重量 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	
車両総重量 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> (14.0) (11.5)	<13.5> (13.5) (10.5)	<13.5> (10.5)	<12.0> (10.5)	<10.5>	<11.0> (9.8)	<10.0>		<12.0> (12.0) (10.5)	<12.0> (10.5)	<10.5>	<11.0> (9.8)	<10.0>
	60km/h定速走行 (運輸省届出値)	<21.0>	<21.0>	<21.0> (21.0) (18.5)	<19.5> (21.0) (18.0)	<21.0> (18.0)	<20.0> (18.0)	<18.0>	<18.5> (18.0)	<17.5>	<28.0> (24.0)	<28.0> (24.0)	<19.0> (20.0) (18.0)	<20.0> (18.0)	<18.0>	<18.5> (18.0)

●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(ツーバルブシングル)			キャブレター(ツーバルブシングル)				E F I	E F I	ポッシュ式燃料噴射ポンプ		キャブレター(ツーバルブシングル)			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 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

●走行伝達装置

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 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		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			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	∞			∞				∞	∞	∞		∞			∞	∞
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				ディスク	ディスク	ディスク		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	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承認出費数値
 ●燃料消費率および車両重量、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別で区別しています。
 ●4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(注文装備(パッキンオーセット))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 [※] 3名乗り
	STD	DX	GX	DX	DX
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)					N-CT147V-TXKDS
3.4リットルターボフロアシフト(H)			L-TT147V-TXKNS		
●寸法・質量					
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
軌 地 上 高 mm(注1)	170			170	170
内 室 全 長 mm	1,660[980]			1,660	1,660[980]
	1,345[1,345]			1,345	1,345[1,345]
内 室 全 幅 mm	825[825]			825	825[825]
	2[5]			2	2[5]
中 心 重 量 kg	<1,025>	<1,030>	<1,040>[1,055]	<1,030>	<1,050>
中 心 軸 重 量 (2名乗車時) kg	<1,635>	<1,640>	<1,650>[1,665]	<1,640>	<1,700>
中 心 軸 重 量 (5名乗車時) kg	<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 tan θ	<0.35>	<0.35>	<0.35>[0.32]	<0.35>	<0.29>
最 小 回 転 半 径 m	5.0 車径5.5			5.0 車径5.5	5.0 車径5.5
60km/h維持走行燃費 km/l	<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	1C
内 径 × 行 程 mm	85.0×70.0			85.0×70.0	83.0×85.0
缸 積 量 cc	1,588			1,588	1,839
圧 縮 比	9.3			9.3	22.5
最 大 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・ツリーバルシングル			キャブレター・ツリーバルシングル	キャブレター・ツリーバルシングル
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

※別途乗車方向による最積載量規定あり

1) 110km/h以上で走行する場合は燃費は10km/l以下となります。【注1】内室は乗車時の状態です。

2) 内室全長は定規での測定結果を基に算出された値です。実際の走行時にはこの条件(気圧、道路、車両、運転、整備などの状況)が異なるため、これに定規での測定結果が異なる場合があります。

※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 [※] 3名乗り	
	STD	DX	GX	DX	DX	
●走行伝導装置						
変 速 比	第 1 速	<3.587>	<3.587>	<3.587>[2.450]	<3.587>	(3.625)
	第 2 速	<2.022>	<2.022>	<2.022>[1.450]	<2.022>	(2.043)
	第 3 速	<1.384>	<1.384>	<1.384>[1.000]	<1.384>	(1.394)
	第 4 速	<1.000>	<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	ハイポイド					
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					
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					
後 輪 懸 架 装 置	半独立リアスプリング					
前 輪 ブ レ ー キ	ディスク					
後 輪 ブ レ ー キ	リーディングトレーリング					
ク ラ イ ャ	5.50-13-8PR.LT			5.50-13-8PR.LT	5.50-13-8PR.LT	

LASRE ENGINE

型 式	内径×行程 mm	缸積量 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	缸積量 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	変 速 比					通用エンジン型式		
	第 1 速	第 2 速	第 3 速	第 4 速	第 5 速		後 退	
マニコアル	4速フロアシフト(K)	3.587	2.022	1.384	1.000	—	3.484	3A-U(II), 1S-U
	5速フロアシフト(M)	3.587	2.022	1.384	1.000	0.861	3.484	3A-U(II), 1S-U, 3T-EU
2.7リットルターボ	3速フロアシフト(H)	3.625	2.043	1.394	1.000	0.802	4.039	1C
	4速フロアシフト(P)	3.566	2.056	1.384	1.000	0.850	4.091	18R-GEU
2.7リットルターボ	オーバードライブ付	2.666	1.450	1.000	—	—	2.703	3A-U(II)
	4速フロアシフト	2.450	1.450	1.000	0.689	—	2.222	1S-U, 3T-EU, 1C

製造事業部：トヨタ自動車工業株式会社