

昭和五十八年 五月十二日

トヨタ、カローラならびにスプリンターを一新

—世界の最先端をいくベストフィットカー—

トヨタ自動車(株)は、カローラならびにスプリンターを昭和五十四年三月以来、四年二月ぶりにフルモデルチェンジし、五月十二日より、カローラは全国トヨタカローラ店〔注1〕、スプリンターは全国トヨタオート店を通じて一斉に発売する。

カローラは「マイカー元年」と名付けられた昭和四十一年に誕生して以来、我が国にいわゆる大衆車市場を創造し、モータリゼーションの発展に大きな役割を果たしてきた。また今年三月一日には、我が国初の生産累計一〇〇万台を達成するなど、数々の記録を樹立し、名実ともに「世界のカローラ」として多くの方々から愛され親しまれてきている。

スプリンターは昭和四十三年にスポーティーで个性的な車として誕生して以来、多様化する大衆車市場の中で、経済性とパーソナル性を兼ね備えた先進的な車として、常に高い評価を得てきている。

〔注1〕名古屋地区は、名古屋トヨタディーゼルでも販売。



カローラ セダン 4ドア 1500SEサルーン(E-AE81-EEHES)
175/70SR13 スチールラジアルタイヤ、アルミホイールはオプション



スプリンター セダン 4ドア 1500SEサルーン(E-AE81-FEHES)
175/70SR13 スチールラジアルタイヤ、アルミホイールはオプション

今回のフルモデルチェンジにあたっては、「世界の最先端をいくベストフィットファミリーカー」を基本テーマとして開発した。

特に、多様化する市場のニーズに対応するため、セダン系はFF方式を採用して、居住性、経済性の優れたものとし、また、クーペ系はFR方式を採用して、よりスポーツ性の高いものとしている。また、開発にあたっては、特に次の五点を重視している。

- 一、先進的でオリジナリティーの高いスタイル
- 二、大衆車を越えた広い快適な居住空間
- 三、高性能・低燃費を極めたレーザエンジンシリーズ
- 四、国際水準を超えたハイパフォーマンス
- 五、世界のベストセラーカーとしての高品質

新型カローラ、新型スプリンタールの車種構成は、スペース効率の高いFF方式のセダン系（4ドア・5ドア車）およびスポーツ性を重視したFR方式のクーペ系（2ドア・3ドア車）の4つのボデーバリエーションから成っている。またスポーツティーでスペシャルティーなイメージを強調したクーペ系全車のネーミングを、カローラは「カローラレビン」、スプリンタールは「スプリンタールレノ」とした。

新型カローラ、新型スプリンタールの主な特徴は次の通りである。

一、先進的でオリジナリティーの高いスタイル

- ・新型カローラ、新型スプリンタールのスタイルはスムーズな立体構成、なめらかな安定感のある丸さ、ダイナミックなフォルムにより世界のカーデザインをリードする先進的で魅力あるものとしている。

・カローラシリーズ

カローラセダン4ドアは、クリーンノッチバックスタイルを採用し、親しみ易さの中に先進性を強調している。また、カローラレビンには、世界初の※エアロダイナミックグリルを装着することにより二つのフロントマスクをもった個性あふれるデザインとしている。

・スプリンタールシリーズ

スプリンタールセダン4ドアは6ライトキャビンを基調とした開放感にあふれるスタイルとともに、独自の高級感も生み出している。また、スプリンタールレノは、全車にリトラクタブルヘッドランプを採用しており、低くスポーツティーなフロントスタイルがスペシャルティー性の強いフォルムを形成している。

- ・新型カローラ、新型スプリンタールは、なめらかな曲線基調のボデーライン、端整なフロントグ

リル、ボデー前後部の絞り込みなどに加え、ドアミラーの設定とあいまって、優れた空力特性の実現を可能としている。(空気抵抗係数Cd $\parallel$ 〇・三五 3ドア、5ドア車)

※

エアロダイナミック グリル

・エンジン冷却水の温度を感知して自動開閉するグリル。通常走行中は、グリルが閉じており、空力特性の向上に加え、冬期暖房性能の向上もはかっている。
エンジン冷却水が高温になると、グリルが自動的に開き、エンジンルームへの冷却風を増加させる画期的な機構である。

二、大衆車を越えた広い快適な居住空間

- ・特にセダン系はFF車のメリットを最大限に生かした広く快適な居住空間を確保しており、室内長、室内幅、室内高ともクラストップレベルの値を実現している。
- ・5ドア車の一部グレードには、リヤシートがフラットになる大衆車初のオールフラットシートを採用し、多用途性に富んだ室内空間としている。
- ・また、徹底した低床化、床面のフラット化などにより、ゆったりとした運転姿勢と後席の十分なレッグスペースの確保を図っている。
- ・静粛性についても防振性能に優れたボデー構造、大容量マフラーなどの採用により車内騒音を大幅に低減している。

三、高性能・低燃費を極めたレーザーエンジンシリーズ

新型カラーラ、新型スプリンターには、五種類の新開発エンジンを含め、六種類の高性能・低燃費エンジンを搭載している。

・FF車搭載エンジン

FF車には、四種類の新開発エンジンを搭載している。

ヘレーザー4A—EFF—FF $\checkmark$ (4A—ELU型、四気筒、一五八七cc)は高性能と低燃費を両立させる画期的な新電子制御燃料噴射方式※ (—EFF—ID—)を採用している。

さらに、このクラスでは世界初の新電子制御式2ウェイ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 (ECTIS)を組み合わせており、マニュアルトランスミッション車に匹敵する燃費を実現するとともに優れたレスポンスを確保している。

ヘレーザー3A—FF $\checkmark$ (3A—LU型、四気筒、一四五二cc)、ヘレーザー2A—FF $\checkmark$

2A—LU型、四気筒、一二九五cc）は、低燃費、高性能を両立させる世界初の※SCV（スワール コントロール バルブ）付ヘリカル スワール ポートなど種々の先進的新機構を採用したエンジンである。特に（レーザー3A—FF）は、出力向上と同時に一〇モード燃費一七・八km/ℓ（一五〇〇DX、運輸省審査値）と、このクラスではトップの低燃費を実現している。

レーザー1CディーゼルFF（1C—L型、四気筒、一八三九cc）も（レーザー1Cディーゼル）をベースに横置き用に改良したエンジンであり、低燃費で静粛性の高いディーゼルエンジンである。

・FR車搭載エンジン

レーザーα4Aツインカム16（4A—GEU型、四気筒DOHC、一五八七cc）は一気筒4バルブで、TVIS（トヨタ バリアブル インダクション システム）やEFI—Dなどの組み合わせにより、最高出力一三〇馬力（六六〇〇回転/分）最大トルク一五・二kg・m（五二〇〇回転/分）と、国際水準をはるかに超えた数値を実現し、かつ燃費も一〇モードで一三・四km/ℓ（終減速比四・一〇〇、運輸省審査値）と優れ、高性能、低燃費、メンテナンスのし易さなどを兼ね備えた新時代の画期的なスポーティーエンジンである。

さらに、かねてより好評のレーザー3A—II（3A—U型、四気筒、一四五二cc）も、種々の改良を行い、性能の向上を図っている。

※

“EFI—D”

・Dはドイツ語のDRUCK（圧力）の意味であり、吸気系にとりつけた圧力センサーにより吸気管圧力を検出して燃料噴射量を制御する方式で、走行状態に応じた精密な制御が可能となるとともにエアフロ—メーターが不要となることで、吸気抵抗の低減、搭載性の向上、軽量化がはかられる。

※

SCV（スワール コントロール バルブ）付ヘリカル スワール ポート

・バルブの開閉により吸気ポート流路を変化させ、低速ではスワール（渦流）を強くし、燃費の向上を図り、高負荷時では吸気抵抗を少なくして出力の向上をはかる画期的な新機構である。

四、国際水準を超えたハイパフォーマンス

・FF方式採用のセダン系（4ドア・5ドア車）では、新開発の四輪独立懸架サスペンション、コナリング特性に優れたネガティブキャンバー、さらにはワイドトレッド、ラックアンドピニオン式ステアリングなどを採用するとともに徹底した防振設計を施し、静粛でかつ優れた操縦安定性と乗心地を高い次元で両立させている。

・また、クーペ系（2ドア・3ドア車）では、新開発エンジン（レーザーα4Aツインカム16）の搭載に加え、サスペンションの改良、フロントベンチレーテッドディスクブレーキの採用、60シリーズタイヤの設定などスペシャルティーカーにふさわしい走行性能を実現するため各種新機構を、大幅に採用している。

五、世界のベストセラーカーとしての高品質

・新型カローラ、新型スプリンタ―は従来からの高い品質、信頼性を更に高めるため、市場で予測される様々な環境条件、使用条件でのテストにより優れた安全性、耐久性、信頼性を確保するとともに厳しい品質管理体制により生産され、世界のベストセラーカーとしての高い品質を確保している。

ちなみに、今回の開発にあたって、特許ならびに実用新案として出願した件数は約五〇〇件に及んでいる。

なお当面の国内月販目標台数は、カローラ二三、〇〇〇台、スプリンタ―一二、〇〇〇台である。

なお、新型カローラ、新型スプリンタ―の店頭発表会は、五月二十一日（土）、二十二日（日）の両日、全国のとヨタカローラ店、とヨタオート店で実施される。

新型カローラ、新型スプリンタ―の車両概要、車種体系、価格、主要諸元は別紙のとおりである。

◎車両概要

一、スタイル―先進的でオリジナリティーの高いスタイル―

(1) 全体のスタイルはスムーズで安定感のある立体構成を基調としており、内側へ大きく絞り込んだ前後のサイドパネル、丸いコーナー部および徹底した各部の面一化処理、さらにはドアミラーの設定などによりスタイリッシュで空力特性に優れたフォルムとしている。

(2) 4ドア車は低くスラントしたノーズ、衝撃吸収式大型樹脂バンパー、セミコンシールドワイパーからなるフロントビュー、フード、フロントウィンドウ、ルーフとつながるウエッジライン、端整で男性的なりやコンビランプなどが親しみ易さの中にも個性と先進性を表現している。なお、カラーセダン4ドアは、明快なノッチバックスタイルとし、軽快感、扱い易さを表現し、スプリンターセダン4ドアは6ライトスタイルとし、独自の高級感を強調している。

(3) 5ドア車は大きく傾斜したバックウィンドウ、斬新なクォーターウィンドウが低いノーズ、セミコンシールドワイパーなどあいまって、抜群の空力特性を示し(Cd $\parallel$ 〇・三五)、機能と美しさを両立したイノベイティブでスタイリッシュなセダンとしている。

なお、端整でシンプルなカラーラのフロントマスクに対し、スプリンターでは4ドア車、5ドア車とも「SPRINTER」のネーム入りの透明樹脂製フロントマスクと滑らかで流麗なエンジンフードを採用し、個性と高級感を強調している。

(4) 2ドア車はエレガントなノッチバッククーペとし女性を含む幅広いユーザーに受け入れられる流麗なスタイルとしている。特に、強く傾斜したフードとフロントウィンドウシールド、大型プレスドア、細いクォーターピラー、水平で伸びやかなリヤフェンダーなどが特徴となっている。

(5) 3ドア車は空力的に洗練されたスポーティーなハッチバッククーペとし、特に性能指向の強いヤング層に訴求するスパルタンなスタイルとしている。また、サイドまで回りこんだ大型のバックドア後端を、スポイラー風の形状にするなど、各部に機能重視の処理を施している。

(6) カラーレベリンの一部にはエアロダイナミックグリルが、また、スプリンタートレノは全車にリトラクタブルヘッドランプが設定され、それぞれの個性を強調している。

二、室内―大衆車を越えた広い快適な居住空間―

(1) セダン系(4ドア・5ドア車)ではFFのメリットを徹底的に追求し、4ドア車で室内長一八一〇mm、室内幅一三八〇mm、室内高一六〇mm(スプリンターは一一五〇mm)とクラストップレベルの快適で広い室内空間を確保している。

(2) シートは7つの調節機能をもつ7ウェイ スポーツシート(5ドアZX)の採用、シートスライド量の拡大、スライドピッチ、リクライニングピッチの細分化、さらには新設計のワンタッチ式シートリフターなどにより、最適なドライビングポジションを可能にしている。また、5ドア車には、大衆車初のオールフラット シートを採用し、多用途性に富んだ室内空間を実現している。

(3) クーベ系(2ドア・3ドア車)では、室内空間の拡大とともにコントラストの強いニューカラーコーディネイト、本格的スポーツシート、成形ドアトリム、ラウンジ型リヤシート(いずれもGT APEX)などの設定により、スペシャルティーカーにふさわしいファッショナブルで機能的なデザインとしている。

三、エンジン、トランスミッション—高性能・低燃費—

・新開発の〈レーザー4 A—E F I—F F〉、〈レーザーα 4 A ツインカム16〉をはじめ、〈レーザー3 A—F F〉、〈レーザー2 A—F F〉、〈レーザー1 C デイゼルフ F F〉の五種類の新開発エンジンに加え、〈レーザー3 A—II〉も合わせ六種類の高性能、低燃費エンジンを搭載している。

◎「F F 車搭載エンジン」

F F 用〈レーザー4 A—E F I—F F〉は4気筒O H C、一五八七ccで画期的な新方式の電子制御式燃料噴射装置“E F I—D”、マイコン制御方式(T C C S)の採用、小型軽量設計などにより最高出力一〇〇馬力(五六〇〇回転/分)、最大トルク一四・〇kg・m(四〇〇〇回転/分)と、パワフルで余裕のあるF F 用高級エンジンとなっている。

・この〈レーザー4 A—E F I—F F〉に組み合わせられる新電子制御式2ウェイ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(E C T—S)は新設計のオーバードライブ機構をもった、大衆車クラスでは世界初の四速オートマチックであり、エコノミー、パワー、マニュアルの三つの走行パターンが選択でき、路面状況や走行状態に応じてパワーをより効率的に引き出すことができる。この結果六〇km/h定地走行では二五・四km/ℓ(運輸省届出値)とマニュアル車に匹敵する燃費を確保している。

・〈レーザー3 A—F F〉〈レーザー2 A—F F〉は世界初のS C V(スワール コントロールバルブ)付ヘリカル スワールポート、アイドルリーン システムの採用、さらに〈レーザー3 A—F F〉にはロックコントロールシステムを装着するなど数々の最新技術を盛りこむこと

により、一〇モード燃費一七・八km/ℓ（一五〇〇DX、運輸省審査値）と、一五〇〇ccクラスではトップの低燃費と最高出力八三馬力（五六〇〇回転/分）、最大トルク一二・〇kg・m（三六〇〇回転/分）の高性能を両立したベストフィットのFF用エンジンである。

- ・〈レーザー1Cディーゼルフ〉は、ディーゼルエンジン特有の騒音を大幅に低減していることに加え、六〇km定地走行三二・〇km/ℓ（五速マニュアルミッション車、運輸省審査値）と、新時代にマッチした省エネルギー型エンジンである。

◎「FR車搭載エンジン」

- ・〈レーザーα4Aツインカム16〉は新方式“EFI-D”を採用した四気筒DOHC、一五八七ccで一気筒4バルブのダイレクト駆動により、高速域の吸入効率、バルブ追従性の良さを発揮するとともに、低中速域では吸気制御TVIS（トヨタ バリアブル インダクションシステム）の採用により、低燃費、高トルクの確保をはかっている。この結果、最高出力一三〇馬力（六六〇〇回転/分）、最大トルク一五・二kg・m（五二〇〇回転/分）と国際水準をはるかに超えた数値を示し、かつ燃費も一〇モードで一三・四km/ℓ（終減速比四・一〇〇、運輸省審査値）と優れ、高性能、扱い易さ、低燃費を兼ね備えた新時代の画期的な軽量DOHCエンジンである。

- ・〈レーザー3A-II〉はかねてより定評のあるエンジンで、今回の搭載にあたり、種々の改良を行い、性能の向上を図っている。

- ・また、新型カローラ、新型スプリンタは燃費の低減に加えて、随所でメンテナンス性の向上をはかっており、ユーザーのトータルコスト軽減に配慮している。

四、足まわり―優れた操縦性のセダン、スペシャルティーにふさわしい走りのクーペ―

- (1) FF方式採用のセダン系には、ストラット式四輪独立懸架、ワイドトレッド、ネガティブキャンバーの採用に加え、バリアブルレシオのラック アンド ピニオン ステアリング、エンジン回転数感應型パワーステアリングなどの設定、サスペンション特性の改善など優れた操縦安定性、操舵性、快適な乗心地を実現している。

- (2) クーペ系は、フロント サスペンションはストラット式でトレッドの拡大、キヤスター角および、キャンバー値の最適化をはかり、リヤ サスペンションは信頼性の高いラテラルロッド付4リンク サスペンションとし、サスペンション ジオメトリの特性変更、低圧ガス封入式シ

ロックアップソーパーの設定などの改良を施している。さらにロックツウ ロック三・〇回転のシャープな操舵感を実現したラック アンド ピニオン式ステアリング、エンジン回転数感應型パワーステアリングなどとの組み合わせにより、ハイレベルの操舵性、走行安定性を確保し、スペシャルティーカーにふさわしい「走りの良さ」を追求している。

(3) ブレーキはフロントベンチレーテッド ディスク、四輪ディスクブレーキの設定とブレーキブースターの容量アップなどにより制動性能を向上させている。

(4) また、優れた旋回性能を発揮する高性能偏平 60 シリーズタイヤを一部車種に装着している。

五、便利で魅力ある装備類

・新型カラローラ、新型スプリンターにはカーライフの快適性を、一層向上させる、次のような新装備類が車種、グレードに応じて標準またはオプション設定されている。

(1) エンジン冷却水の温度を感知してフロントグリルが自動開閉するエアロダイナミック グリル。この画期的な新機構により、空力特性の向上とともに、冬期暖房の向上をはかっている。

(カローラGT APEXに標準)

(2) 分割可倒式リヤシートとラッゲージルームとの直結により3タイプのラッゲージスペースが選択でき、スキーなども積みこめるマルチ ラッゲージスペース。(4ドアSE、およびSEサルーン、5ドア全車、2ドアGT APEXおよびSE、3ドア全車に標準)

(3) 一部車種のドライバーズ シートには無段階に前部二〇mm、後部三〇mmの調節ができるシートリフターをはじめ七つの調節機能をもったスポーツシートを、装着している。

(4) スピードをデジタル表示で、エンジン回転数、燃料をグリーン表示で、水温をセグメント表示で行い、視認性に優れたエレクトロニック ディスプレーメーター。(3ドアGT APEXに標準、5ドアの一六〇〇ZX、2ドアGT APEXにオプション)

(5) 一定温度にセットすれば、内外気のセンサーとコンピューターが快適な室温を保つマイコン制御のオートエアコン。またエコノミーモードを設定し急速冷房以外の時はエンジンにかかる負担を減少し、燃費向上をはかった2ステージ機構としている。(4ドアSE、SEサルーン、

5ドアZX、一六〇〇SX、2ドア・3ドア全車にオプション)

(6) ヘッドライトやフロントワイパーのスイッチをロータリー式にしてスポーティー感と操作性を向上させたメータークラスター組み込みスイッチ。(2ドア・3ドア全車)

(7) カセットテープの収納などに便利な二重コンソールボックス。折りたたみ式傘などが収納できるマルチユーストレイ、靴も入る便利なスライド式のシートアンダー トレイなどきめ細かい

便宜をはかっている。

(8) ワイパーの間欠時間の調整ができ、しかもウォッシャーと連動で作動するウォッシャー連動時間調整式間欠ワイパー。(4ドアSEサルーン、5ドアZXに標準、2ドアSE、3ドアSE、2ドア・3ドアGT APEXに標準)

(9) 運転席のスイッチで四つのドアのロックとアンロックができる一クラス上の高級装備、電磁ドアロック。(5ドア一六〇〇ZXに標準)

(10) 免許申請するだけで開局でき、市街地では四〜六km、郊外なら七〜一〇kmの範囲で相互の交信可能な周波数九〇〇MHz、出力五W、チャンネル数八〇のパーソナル無線機。

以上

◎ 車 種 体 系

	エンジン型式	トランスミッション	カ ロ ー ラ																ス プ リ ン タ ー															
			4 ド ア						5 ドア		カ ロ ー ラ レ ビ ン								4 ド ア						5 ドア		ス プ リ ン タ ー ト レ ノ							
											2 ド ア				3 ド ア												2 ド ア				3 ド ア			
			S E サルー	SE	GL	ライム	DX	カスタム D X	ZX	SX	G T APEX	GT	SE	GL	ライム	G T APEX	GTV	SR	S E サルー	SE	XL	XL リセ	DX	ス ハ ル D X	ZX	SX	G T APEX	GT	SE	XL	XL リセ	G T APEX	GTV	SR
F	4 A-E L U (1,587cc.)	5 速 マ ニ ュ ア ル							○	○															○	○								
		電 子 制 御 式 4 速フルオートマチック (ECT-S)							○	○															○	○								
	3 A-L U (1,452cc.)	4 速 マ ニ ュ ア ル			○	○	○													○	○	○												
		5 速 マ ニ ュ ア ル	○	○					○	○									○	○					○	○								
		3速フルオートマチック	○	○	○	○			○	○									○	○	○	○			○	○								
	2 A-L U (1,295cc.)	4 速 マ ニ ュ ア ル			○	○	○	○												○	○	○	○											
		3速フルオートマチック			○	○	○													○	○	○												
1C-L(ディーゼル) (1,839cc.)	5 速 マ ニ ュ ア ル		○	○		○		○											○	○		○			○									
	2 ウ ェ イ 3 速 フルオートマチック		○	○				○											○	○					○									
F R	4 A-G E U (DOHC1,587cc.)	5 速 マ ニ ュ ア ル							○	○					○	○										○	○				○	○		
	3 A-U (1,452cc.)	5 速 マ ニ ュ ア ル									○	○	○			○											○	○	○			○		
		2 ウ ェ イ ・ O D 付 4速フルオートマチック									○	○	○			○											○	○	○			○		

◎ 主要車種標準価格一覧

(スベアタイヤ・標準工具一式付、単位：千円)

車 名	ボデータイプ	グ レ ー ド	トランスミッション	東 京	名 古 屋	大 阪
カ ロ ー ラ	4 ド ア	1 3 0 0 DX	4 速 マニュアル	8 6 3	8 5 8	8 6 3
		1 5 0 0 GL	4 速 マニュアル	9 9 8	9 9 3	9 9 8
		1 5 0 0 SE	5 速 マニュアル	1, 0 8 8	1, 0 8 3	1, 0 8 8
		1 5 0 0 SEサルーン	5 速 マニュアル	1, 1 6 2	1, 1 5 7	1, 1 6 2
		1 8 0 0 SE 〈ディーゼル〉	5 速 マニュアル	1, 2 0 1	1, 1 9 6	1, 2 0 1
	5 ド ア	1 5 0 0 SX	5 速 マニュアル	1, 1 1 3	1, 1 0 8	1, 1 1 3
		1 5 0 0 ZX	5 速 マニュアル	1, 2 0 4	1, 1 9 9	1, 2 0 4
		1 6 0 0 ZX	5 速 マニュアル	1, 3 2 0	1, 3 1 5	1, 3 2 0
	カ ロ ー ラ レ ビ ン	2 ド ア	1 5 0 0 GL	5 速 マニュアル	1, 0 6 0	1, 0 6 0
		1 5 0 0 ライム	5 速 マニュアル	1, 1 2 0	1, 1 1 5	1, 1 2 0
		1 6 0 0 GT	5 速 マニュアル	1, 3 2 2	1, 3 1 7	1, 3 2 2
		1 6 0 0 GT APEX	5 速 マニュアル	1, 5 2 3	1, 5 1 8	1, 5 2 3
	3 ド ア	1 5 0 0 SR	5 速 マニュアル	1, 1 3 3	1, 1 2 8	1, 1 3 3
		1 6 0 0 GTV	5 速 マニュアル	1, 3 6 8	1, 3 6 3	1, 3 6 8
		1 6 0 0 GT APEX	5 速 マニュアル	1, 5 4 8	1, 5 4 3	1, 5 4 8
ス プ リ ン タ ー	4 ド ア	1 3 0 0 DX	4 速 マニュアル	8 8 5	8 8 0	8 8 5
		1 5 0 0 XL	4 速 マニュアル	1, 0 2 0	1, 0 1 5	1, 0 2 0
		1 5 0 0 SE	5 速 マニュアル	1, 1 1 0	1, 1 0 5	1, 1 1 0
		1 5 0 0 SEサルーン	5 速 マニュアル	1, 1 8 4	1, 1 7 9	1, 1 8 4
		1 8 0 0 SE 〈ディーゼル〉	5 速 マニュアル	1, 2 2 3	1, 2 1 8	1, 2 2 3
	5 ド ア	1 5 0 0 SX	5 速 マニュアル	1, 1 3 5	1, 1 3 0	1, 1 3 5
		1 5 0 0 ZX	5 速 マニュアル	1, 2 2 6	1, 2 2 1	1, 2 2 6
		1 6 0 0 ZX	5 速 マニュアル	1, 3 4 2	1, 3 3 7	1, 3 4 2
	ス プ リ ン タ ー ト レ ノ	2 ド ア	1 5 0 0 XL	5 速 マニュアル	1, 0 9 2	1, 0 8 7
		1 5 0 0 XL リセ	5 速 マニュアル	1, 1 5 2	1, 1 4 7	1, 1 5 2
		1 6 0 0 GT	5 速 マニュアル	1, 3 5 4	1, 3 4 9	1, 3 5 4
		1 6 0 0 GT APEX	5 速 マニュアル	1, 5 3 8	1, 5 3 3	1, 5 3 8
	3 ド ア	1 5 0 0 SR	5 速 マニュアル	1, 1 6 5	1, 1 6 0	1, 1 6 5
		1 6 0 0 GTV	5 速 マニュアル	1, 4 0 0	1, 3 9 5	1, 4 0 0
		1 6 0 0 GT APEX	5 速 マニュアル	1, 5 6 3	1, 5 5 8	1, 5 6 3

※・3速フルオートマチックは4速マニュアルに比べ62千円高、5速マニュアルに比べ38千円高

・2ウェイOD付4速フルオートマチックは5速マニュアルに比べ79千円高

・電子制御式4速フルオートマチック (ECT-S) は5速マニュアルに比べ99千円高

◎ スプリンター主要諸元表

〔車両型式・重量・性能〕

〈セダン系〉

		4 ド ア									5 ド ア				
		1500 (3A-LU)			1300 (2A-LU)			1800ディーゼル (1C-L)			1600 (4A-ELU)		1500 (3A-LU)		1800ディーゼル (1C-L)
		SEサルーン	XL-Lisse	DX	XL-Lisse	DX	スペシャルDX	SEサルーン	XL	DX	ZX	SX	ZX	SX	SX
型 式	4 速 マ ニ ュ ア ル		E-AE81 -FEKNS	E-AE81 -FEKDS	E-AE80 -FEKNS	E-AE80 -FEKDS	E-AE80 -FEKBS								
	5 速 マ ニ ュ ア ル	E-AE81 -FEMES						N-CE80 -FEMES	N-CE80 -FEMNS	N-CE80 -FEMDS	E-AE82 -FLMGE	E-AE82 -FLMSE	E-AE81 -FLMGS	E-AE81 -FLMSS	N-CE80 -FLHSS
	3速フルオートマチック (※はロックアップ付)	E-AE81 -FEHES	E-AE81 -FEHNS		E-AE80 -FEHNS	E-AE80 -FEHDS		N-CE80 -FEHES	N-CE80 -FEHNS				E-AE81 -FLHGS	E-AE81 -FLHSS	N-CE80 -FLHSS
	電子制御式 4 速フル オートマチック ECT-S										E-AE82 -FLPGE	E-AE82 -FLPSE			
車 両 重 量 (kg)		(870) (890)	(850) (870)	825	(845) (865)	(840) (860)	840	(940) (955)	(920) (935)	920	(915) (945)	(895) (925)	(895) (915)	(875) (895)	(945) (960)
車 両 総 重 量 (kg)		(1,145) (1,165)	(1,125) (1,145)	1,100	(1,120) (1,140)	(1,115) (1,135)	1,115	(1,215) (1,230)	(1,195) (1,210)	1,195	(1,190) (1,220)	(1,170) (1,200)	(1,170) (1,190)	(1,150) (1,170)	(1,220) (1,235)
登 坂 能 力 (tanθ)		(0.45) (0.37)	(0.49) (0.37)	0.44	(0.43) (0.36)	(0.43) (0.36)	0.43	(0.42) (0.32)	(0.42) (0.32)	0.42	(0.50) (0.47)	(0.50) (0.47)	(0.45) (0.37)	(0.45) (0.37)	(0.42) (0.32)
最 小 回 転 半 径 (m)		4.7(車体5.1)						4.8(車体5.1)			4.7(車体5.1)				4.8 (車体5.1)
燃 料 消 費 率 (km/h)	60km/h 定地走行 (運輸省届出値)	(27.0) (22.4)	(25.0) (22.4)	27.6	(26.0) (23.0)	(26.0) (23.0)	26.0	(32.0) (26.6)	(32.0) (26.6)	32.0	(25.6) (25.4)	(25.6) (25.4)	(27.0) (22.4)	(27.0) (22.4)	(32.0) (26.6)
	10 モード 燃費 (運輸省審査値)	(15.2) (13.0)	(15.2) (13.0)	17.8	(16.0) (13.4)	(16.0) (13.4)	16.0				(14.2) (12.0)	(14.2) (12.0)	(15.2) (13.0)	(15.2) (13.0)	

- () は 4 速マニュアル車、() は 5 速マニュアル車、() は 3 速フルオートマチック車、() は 電子制御式 4 速フルオートマチック ECT-S 車の場合の数値です。
- パワーステアリング装置の場合、車両重量および車両総重量は、+10kg、サドル座席の場合は、+15kg となります。
- 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。

〔車両型式・重量・性能・走行メカニズム〕

〈クーペ系〉
(スプリンタートレノ)

		3ドア			2ドア			
		1600 (4A-GEU)		1500 (3A-U)	1600 (4A-GEU)		1500 (3A-U)	
		GTAPEX	GTV	SR	GTAPEX	GT	SE	XL XL-Lisse
車 両 型 式	5 速 マニュアル	E-AE86 -FCMV F	E-AE86 -FCMQ F	E-AE85 -FCMX S	E-AE86 -FSMV F	E-AE86 -FSMQ F	E-AE85 -FSMES	E-AE85 -FSMNS
	2 ウェイ・OD 付 4 速フルオートマチック			E-AE85 -FCPX S			E-AE85 -FSPES	E-AE85 -FSPNS
車 両 重 量 (kg)		(940)	(885) (915)	925	905	(870) (900)	(860) (890)	
車 両 総 重 量 (kg)		(1,215)	(1,160) (1,190)	(1,200)	(1,180)	(1,145) (1,175)	(1,135) (1,165)	
登 坂 能 力 (tanθ)		(0.65) (0.60)	(0.47) (0.37)	(0.65) (0.60)	(0.47) (0.37)			
最 小 回 転 半 径 (m)		4.8(車体5.2)						
燃 料 消 費 率 (km/l)	60km/h 定地走行 (運輸省値)	(23.2) (23.8)	(26.4) (25.0)	(23.2) (23.8)	(26.4) (25.0)			
	10 モード 燃費 (運輸省値)	(13.0) (13.4)	(15.0) (12.6)	(13.0) (13.4)	(15.0) (12.6)			
ステアリング型式		ラック&ピニオン						
サスペンション	フロント	マクファーソンストラット式						
	リヤ	ラテラルロッド付4リンク式						
ブレーキ	フロント	ベンチレーテッドディスク	ディスク	ベンチレーテッドディスク	ディスク			
	リヤ	ディスク	リーディング トレーリング式	ディスク	リーディングトレーリング式			

- () 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の場合の数値です。
- () は 終減速比が 4.100 の場合の数値です。
- パワーステアリング装置の場合、車両重量および車両総重量は +10kg、サドル座席の場合は、+15kg となります。
- 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。