昭和五十六年七月二日

二十三－ABCD

トヨタ、セリカをフルモデルチェンジ

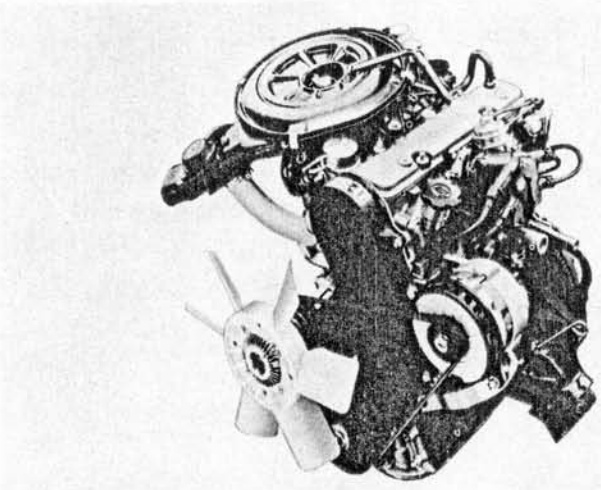
――最新技術の粋を集めたワールド スーパー スペシャルティーズ――

トヨタ自動車工業㈱、トヨタ自動車販売㈱は、セリカ（ダブルエックス、リフトバック、クーペ）をフルモデルチェンジし、七月二日より全国一斉に発売する。

今回のフルモデルチェンジは、セリカが、国内はもとより世界七十数カ国に輸出されている実績を踏まえて、スタイル、走行性能、燃費などあらゆる面において社会の要請に応え、本格的な小型車競争の時代にふさわしいワールド スーパー スペシャルティーカーにすることを狙いとしている。

新型セリカは、スポーティーな直線美と世界トップレベルの空力特性をもつ、若々しく個性あるスタイルに一新されるとともに、新開発の〈レーザー一S〉エンジン搭載などにより、燃費、動力性能、操縦安定性、居住性が飛躍的に向上している。

セリカ XX 2800 GT（E-MA61-BLMQF）'81,7
ツートンボディカラーはオプション



LASRE 1S エンジン（1S-U型エンジン、1832cc）'81,7

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　大阪－業務課（06）252－2255

また、マイクロコンピューターによって、常に目的地の方向、距離を表示する世界初のナビコン*をはじめ、数々の画期的な新機構・新装備を備えている。（*ナビコンについては七ページご参照）

新型セリカの主な特長は次の通りである。

一、躍動感あふれる美しさと空力特性を追求した個性あるスタイル

ライズアップ・ライトを組込んだ、低いフロントノーズからルーフへ続くなめらかな面と、直線を基調としたサイドラインの組合せにより、「美しさ」の中に「若々しさ」、「躍動感」を強調した個性的なスタイルとなっている。同時に世界トップレベルの空力特性を実現している。

二、高性能、低燃費エンジンの搭載

新型セリカに搭載しているエンジンは次のとおりである。

(1) 高性能、低燃費、軽量コンパクトな〈レーザー〉エンジン

・新開発一S－U型エンジンは、四気筒OHC、一、八三二cc、最高出力一〇〇馬力（五、四〇〇回転／分）、最大トルク一五・五kg・m（三、四〇〇回転／分）で、世界初の新しい空燃比制御システムなどの新技術により、高い燃焼効率、軽量コンパクト、低騒音などの優れた総合性能をもつ、画期的な最新鋭エンジンである。

・一G－EU型エンジンは、六気筒OHC、一、九八八cc、EFI方式で、マークⅡ、ソアラなどで定評のあるエンジンである。

レーザー（LASRE）の意味

レーザーはLIGHT－WEIGHT ADVANCED SUPER RESPONSE ENGINEの意味であり、トヨタが新しい時代の要請に応えた、新開発の高性能、低燃費、軽量コンパクトなエンジンシリーズの総称である。一S－U型エンジン、一G－EU型エンジンはそれぞれ〈レーザー一S〉〈レーザー一G〉と呼ぶ。

(2) 高性能ツインカムエンジン

新型セリカはスペシャルティーカーにふさわしく、トヨタの全てのツインカムエンジンを搭載している。

・八ツインカム－6／五M－GEU型エンジン（六気筒、二、七五九cc、EFI方式）はソアラで好評を博しているエンジンである。

・一八R－GEU型エンジン（四気筒、一、九六八cc、EFI方式）、二T－GEU型エンジン（四気筒、一、五八八cc、EFI方式）は従来のセリカにも搭載されて定評のあるツインカムエンジンである。

このほかに、従来から好評を得ている三T－EU型エンジン（四気筒、一、七七〇cc、EFI方式）を加えて、新型セリカのエンジンは合計六機種である。

三、**高度な操縦安定性と静粛性**

優れた高速直進性、横風安定性、コーナリング特性や乗り心地、さらに室内騒音の低減を実現させるため、①フロントアライメントの最適値を追求した新設計フロントサスペンション、②ラック&ピニオン式ステアリング、③四輪独立懸架採用車型の拡大、④各部材の最適設計による強靱で剛性の高いボデーとしている。

四、**豊富な新機構・新装備**

① 目的地の方向と距離などが常時表示されることにより、不案内な土地での運転を容易にする**世界初のナビコン**。

② 八種類もの調節機能をもち最適な運転姿勢を確保する**スポーツシート**。

③ 計器盤から指針をなくした**エレクトロニックディスプレイメーター**。

④ **専用ウーファー**（低音用スピーカー）を加えて著しく幅広い音域をカバーできるようにした**オーディオシステム**。

⑤ 速度設定、速度変更（増減速）、解除、復帰機能を一つのスイッチで操作できる**マイコン式オートドライブ**。

⑥ 多用途に使えるツイントリップメーター。

⑦ ドアの開閉と連動して、装着時は圧迫感が少なく、降車時はドアにベルトがかみ込まないよう直ちに巻きとるドア連動シートベルト。

⑧ 温風の左右吹出し量をコントロールできるヒーター。

⑨ 静粛、高性能エアコンディショナー。

⑩ スイッチ操作一つで排煙できるワンタッチベンチレーター。

など画期的な新機構・新装備により、快適性、居住性を向上させている。

車種体系はボデータイプで、ダブルエックス、リフトバック、クーペの三種類があり、エンジン、トランスミッションおよびグレードとの組合せにより、ダブルエックス七車型、リフトバック十車型、クーペ十車型の合計二十七車型となっている。

当面の月販台数は六〇〇〇台を見込んでいる。

新型セリカの車両概要、車種体系、燃費、価格、主要諸元の詳細は別紙の通りである。

車両概要

一、躍動感あふれる美しさと空力特性を追求した個性あるスタイルの実現

(1) シャープな直線的ラインを基調に、低いノーズ先端とヒップアップしたリヤエンド、ウェッジシェイプを強調するライズアップ・ライトなどにより、若々しく躍動感あふれる個性的なスタイルとなっている。

同時にリフトバックCD（空気抵抗係数）＝〇・三四、ダブルエックスCD＝〇・三五など世界トップレベルの空力特性を実現している。

(2) ボデーカラーはスポーティーさと優雅さを強調したイブニング グレー メタリックを含め、六色の新色を設定することにより十一色となっている。

二、高性能・低燃費エンジンと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の搭載

(1) 〈レーザーシリーズ〉の搭載

・新開発〈レーザー一S〉は最高出力一〇〇馬力（五、四〇〇回転／分）、最大トルク一五・五kg・m（三、四〇〇回転／分）、全負荷最小燃費率二〇五g／ps・h（三、〇〇〇回転／分）の優れた性能と低燃費を実現した、四気筒、一、八三二cc、OHCエンジンである。

このエンジンは①EACV（エレクトリック エア コントロール バルブ）を採用した、世界初の独創的な空燃比制御システムにより、吸入混合気を理論空燃比付近に制御し、燃焼効率の向上を図っている。②世界初の焼結接合中空カムシャフトや焼結コネクティングロッド、中空クランクシャフトなど、新技術の採用によって軽量化を図っている。③油圧式バルブラッシュアジャスタを四気筒エンジンでは日本で初めて採用するとともに、防振型エアクリーナーや、マスダンパ付エンジンマウンティングなどの採用によって、メンテナンスフリー化と騒音の低減を図っている。

。〈レーザー―G〉（六気筒OHC、一九八八cc、EFI方式）は最高出力一二五馬力（五、四〇〇回転／分）、最大トルク一七・五kg・m（四、四〇〇回転／分）のマークⅡ、チェイサー、クレスタ、ソアラで好評のエンジンである。

(2) 高性能ツインカムエンジンの搭載

新型セリカでは現在トヨタで採用している全てのツインカムエンジンを搭載し、卓越した動力性能を確保している。①今年二月にソアラに搭載され高い評価を受けている〈ツインカム―6〉（五M―GEU型エンジン、六気筒、二、七五九cc、EFI方式、最高出力一七〇馬力（五、六〇〇回転／分）、最大トルク二四・〇kg・m（四、四〇〇回転／分））をはじめ、②従来型車で好評を得ている一八R―GEU型エンジン（四気筒、一、九六八cc、EFI方式、最高出力一三五馬力（五、八〇〇回転／分）、最大トルク一七・五kg・m（四、八〇〇回転／分））、③二T―GEU型エンジン（四気筒、一、五八八cc、EFI方式、最高出力一一五馬力（六、〇〇〇回転／分）、最大トルク一五・〇kg・m（四、八〇〇回転／分））を搭載している。

(3) このほかに従来型車で定評のある三T―EU型エンジン（四気筒、一、七七〇cc、EFI方式、最高出力一〇五馬力（五、四〇〇回転／分）、最大トルク一六・五kg・m（三、六〇〇回転／分））も搭載している。

(4) 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の採用

燃費、運転性、静粛性の向上を図るため、オートマチック車については、トヨタが世界に先がけて開発した、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を全面的に採用している。とくにダブルエックスについては今回、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を採用している。

三、高度な操縦安定性と静粛性

新型セリカは高速直進性、横風安定性、コーナリング特性などで

高度な操縦安定性を実現していると同時に、乗り心地、静粛性でも大幅に向上している。

(1) トレッドを広げ、大キャスタ角を採用し、キングピンオフセットを小さくするなど、フロントサスペンション全体を新しく設計。

(2) ラック&ピニオン式ステアリングの全車採用、四輪独立懸架採用車型の拡大（〈レーザー一S〉搭載車を除く全車）のほか、二八〇〇GTには四輪ベンチレーテッドディスクブレーキを採用。

(3) 大幅にサイズアップしたフロントサイドメンバーをはじめ、各部材の最適設計による強靱で剛性の高いボデーの採用。

四、豊富な新機構・新装備

主な新機構・新装備は次の十項目である。

① ナビコン

出発地から目的地までの方向と距離を入力することにより、運転中に目的地の方向と距離、到達度などが常時ディスプレイされ、不案内な土地での運転を容易にしている。これは世界初の画期的なものである。（ダブルエックス二八〇〇GTにオプション）

② 8ウェイスポーツシート

誰にでもジャストフィットなドライビングポジションを確保するために次の八種類もの調節機能をもっている。(1)シートスライドアジャスタ、(2)リクライニングアジャスタ、(3)ヘッドレスト上下アジャスタ、(4)ヘッドレスト前後アジャスタ、(5)フロントシートクッションを上下させるバーチカルアジャスタ、(6)フロントシートクッションの前縁を上下させ、前すべりを防止するとともに大腿部の圧力を適正に保つサイサポートアジャスタ、(7)上半身のホールド性を増すために身体に適した幅にサイドパットを調節するサイドサポートアジャスタ、(8)エアランバーサポートアジャスタ（ダブルエックス二八〇〇GT、リフトバック・クーペ二〇〇〇GT）

③ エレクトロニック ディスプレイメーター

計器盤から指針をなくしたエレクトロニック ディスプレイメーターを採用。人間工学的見地から視認性を追求し、スピードメーターは見やすいデジタル式、タコメーターは回転数を連続グラフによって表示、燃料計、水温計は螢光管によって残量や温度を表示している。（ダブルエックス二八〇〇GT）

④ 専用ウーファー付オーディオシステム

室内前部に低音専用のスピーカーを設けることによって、著しく広い音域をカバーできるようにしている。（五スピーカーシステムはダブルエックス二八〇〇GT、G、リフトバック・クーペ二〇〇〇GT、一八〇〇SX、三スピーカーシステムはダブルエックスS、リフトバック・クーペ一八〇〇ST、一六〇〇GT）

⑤ マイコン式オートドライブ

速度設定、速度変更（増減速）、解除、復帰の機能を一つのスイッチで操作できる。（ダブルエックス二八〇〇GT）

⑥ ツイントリップメーター

一、〇〇〇キロまで表示する二組のトリップメーターを装備することにより、目的地までの走行距離、燃費チェックなどの用途を拡大している。（エレクトロニックディスプレイメーター装着車を除く全車）

⑦ ドア連動シートベルト

ドアの開閉と連動して、装着時は圧迫感が少なく、降車時はドアにベルトがかみ込まないよう直ちに巻きとる方式のシートベルトを採用し、使用性を向上させている。

⑧ 左右温風量コントロールヒーター

左右のヒーター吹出口からの風量配分を、コントロールレバーで調節できるようにし、ヒーター使用時の快適性を向上させている。

⑨ 静粛・高性能エアコンディショナー

新開発の十気筒のクーラーコンプレッサーを採用することにより、騒音の低減と冷却性能の向上を図っている。（二〇〇〇GT

を除く全車にオプション）

⑩　ワンタッチベンチレーター

タバコの煙をフロントウィンドウ先端部からワンタッチで換気できるようにし、快適性を高めている。

以　上

◎ 車 種 体 系

	搭載エンジン	5M−GEU		1G−EU		18R−GEU	1S−U			3T−EU		2T−GEU
	総排気量	2,759cc		1,988cc		1,968cc	1,832cc			1,770cc		1,588cc
	トランスミッション	5M	4A※	5M	4A※	5M	4M	5M	4A	5M	4A	5M
ダブルエックス	2800GT	○	○									
	G			○	○							
	S			○	○							
	L			○								
リフトバック	GT					○						○
	GTラリー											○
	SX									○	○	
	ST							○	○	○	○	
	SV						○					
クーペ	GT					○						○
	GTラリー											○
	SX									○	○	
	ST							○	○	○	○	
	SV						○					

注）トランスミッション　　4M …… 4速マニュアルトランスミッション

5M …… 5速マニュアルトランスミッション

4A …… オーバードライブ付4速オートマチックトランスミッション

※印は2ウェイオーバードライブ付4速オートマチックトランスミッション

◎ 燃費データ

車種	搭載エンジン	総排気量（cc）	車両型式	トランスミッション	燃費	
					10モード（km／ℓ）	60km／h定地（km／ℓ）
セリカXX 2800GT	5M－GEU	2,759	E－MA－61	5速マニュアル	9.0	17.0
				2ウェイ OD付 4速オートマチック	8.2	17.0
セリカXX 2000	1G－EU	1,988	E－GA－61	5速マニュアル	10.0	17.5
				2ウェイ OD付 4速オートマチック	8.5	17.5
セリカリフトバック 2000GT	18R－GEU	1,968	E－RA－63	5速マニュアル	10.0	17.5
セリカクーペ 1800ST	1S－U	1,832	E－SA－60	5速マニュアル	13.0	20.0
				OD付 4速オートマチック	10.5	18.5
セリカリフトバック 1800SX	3T－EU	1,770	E－TA－63	5速マニュアル	11.5	18.5
				OD付 4速オートマチック	10.0	18.0
セリカリフトバック 1600GTラリー	2T－GEU	1,588	E－TA－61	5速マニュアル	12.0	19.5

◎ セリカ標準価格一覧表

（スペアタイヤ・標準工具一式付　単位：千円）

車　種	グレード	トランスミッション	型　式	東　京	名古屋	大　阪
ダブルエックス	2800GT	5速マニュアルシフト	MA61−BLMQF	2,323	2,318	2,323
	2000 G	5速マニュアルシフト	GA61−BLMQE	1,892	1,887	1,892
	2000 S	5速マニュアルシフト	GA61−BLMSE	1,737	1,732	1,737
	2000 L	5速マニュアルシフト	GA61−BLMNE	1,627	1,622	1,627
リフトバック	2000GT	5速マニュアルシフト	RA63−BLMQF	1,835	1,830	1,835
	1600GT	5速マニュアルシフト	TA61−BLMQF	1,727	1,722	1,727
	1600GTラリー	5速マニュアルシフト	TA61−BLMXF	1,511	1,506	1,511
	1800SX	5速マニュアルシフト	TA63−BLMZE	1,584	1,579	1,584
	1800ST−EFI	5速マニュアルシフト	TA63−BLMSE	1,433	1,428	1,433
	1800ST	5速マニュアルシフト	SA60−BLMSS	1,310	1,305	1,310
	1800SV	4速マニュアルシフト	SA60−BLKFS	1,183	1,178	1,183
クーペ	2000GT	5速マニュアルシフト	RA63−BCMQF	1,754	1,749	1,754
	1600GT	5速マニュアルシフト	TA61−BCMQF	1,646	1,641	1,646
	1600GTラリー	5速マニュアルシフト	TA61−BCMXF	1,426	1,421	1,426
	1800SX	5速マニュアルシフト	TA63−BCMZE	1,503	1,498	1,503
	1800ST−EFI	5速マニュアルシフト	TA63−BCMSE	1,343	1,338	1,343
	1800ST	5速マニュアルシフト	SA60−BCMSS	1,243	1,238	1,243
	1800SV	4速マニュアルシフト	SA60−BCKFS	1,111	1,106	1,111

※ ダブルエックスの2ウェイOD付4速オートマチック車は、5速マニュアルトランスミッション車に比べ、2000シリーズが79千円高、2800GTが83千円高。
リフトバック・クーペのOD付4速オートマチック車は5速マニュアルトランスミッション車に比べ69千円高。

◎ セリカ主要諸元一覧表

ダブルエックス

＊(5速マニュアル)〈2ウェイOD付4速フルオートマチック〉

主要諸元表			L	S	G	GT
			2000			2800
車両型式	5速マニュアル		E-GA61 -BLMNE	E-GA61 -BLMSE	E-GA61 -BLMQE	E-MA61 -BLMQF
	2ウェイOD付4速フルオートマチック			E-GA61 -BLPSE	E-GA61 -BLPQE	E-MA61 -BLPQF
寸法・重量	全長 mm		4,660			
	全幅 mm		1,685			
	全高 mm		1,315			
	ホイールベース mm		2,615			
	トレッド	前 mm	1,425			
		後 mm	1,385			
	最低地上高 mm		160			
	室内	長 mm	1,740			
		幅 mm	1,375			
		高 mm	1,070			
	車両重量 kg		1,165	(1,180)〈1,195〉		(1,235)〈1,250〉
	乗車定員名		5			
	車両総重量 kg		1,440	(1,455)〈1,470〉		(1,510)〈1,525〉
性能	登坂能力 tanθ		(0.44)〈0.45〉			(0.60)〈0.59〉
	最小回転半径 m		5.4			
	燃料消費率 km/ℓ	60km/h定値走行値(運輸省届出値)	17.5			17.0
		10モード燃費(運輸省審査値)	(10.0)〈8.5〉			(9.0)〈8.2〉
エンジン	エンジン型式		1G-EU			5M-GEU
	種類		直列6気筒OHC			直列6気筒DOHC
	内径×行程 mm		75.0×75.0			83.0×85.0
	総排気量 cc		1,988			2,759
	圧縮比		8.8			
	最高出力(JIS) ps/r.p.m.		125/5,400			170/5,600
	最大トルク(JIS) kg-m/r.p.m.		17.5/4,400			24.0/4,400
	燃料供給装置		EFI			
	燃料タンク容量 ℓ		61			
	使用燃料		無鉛ガソリン			
走行伝導装置	クラッチ型式		(乾燥単板ダイヤフラム：油圧式)〈3要素1段2相式トルクコンバーター〉			
	変速比	第1速	(3.285)〈2.450〉			(3.285)〈2.452〉
		第2速	(1.894)〈1.450〉			(1.894)〈1.452〉
		第3速	(1.275)〈1.000〉			(1.275)〈1.000〉
		第4速	(1.000)〈0.689〉			(1.000)〈0.688〉
		第5速	(0.860)			(0.783)
		後退	(3.768)〈2.222〉			(3.768)〈2.212〉
	減速比	歯車形式	ハイポイドギヤ			
		最終減速比	(3.909)〈4.300〉			(3.727)〈3.909〉
	ステアリング	形式	ラック&ピニオン	回転数感応型パワーアシスト付ラック&ピニオン		
		歯車比	∞			
	サスペンション	前	ストラット式コイルスプリング			
		後	セミトレーリングアーム式コイルスプリング			
	ブレーキ	前	ベンチレーテッドディスク			
		後	ディスク			ベンチレーテッドディスク
	タイヤ(標準仕様)		185/70SR14		195/70SR14	195/70HR14ミシュラン

道路運送車両法による新型車届出数値。●電動サンルーフ仕様の場合、車両重量が15kg増加し、室内高が30mm減少します。●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）が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なってきます。●ミシュランタイヤは北海道地区では除きます。

製造事業者：トヨタ自動車工業株式会社

主要諸元表

＊(5速マニュアル)〈OD付4速フルオートマチック〉

COUPE

区分	項目	SV	ST	ST-EFI	SX	GT RALLY	1600GT	2000GT
車両型式	4速マニュアル	E-SA60-BCKFS						
車両型式	5速マニュアル		E-SA60-BCMSS	E-TA63-BCMSE	E-TA63-BCMZE	E-TA61-BCMXF	E-TA61-BCMQF	E-RA63-BCMQF
車両型式	OD付4速フルオートマチック		E-SA60-BCPSS	E-TA63-BCPSE	E-TA63-BCPZE			
寸法・重量	全長 mm	4,435						
寸法・重量	全幅 mm	1,665						
寸法・重量	全高 mm	1,310		1,320				
寸法・重量	ホイールベース mm	2,500						
寸法・重量	トレッド 前 mm	1,375		1,395				
寸法・重量	トレッド 後 mm	1,350		1,385				
寸法・重量	最低地上高 mm	155		170				160
寸法・重量	室内 長 mm	1,750			1,740	1,750	1,740	
寸法・重量	室内 幅 mm	1,375						
寸法・重量	室内 高 mm	1,070						
寸法・重量	●車両重量 kg	1,005	(1,010)〈1,030〉	(1,080)〈1,100〉	(1,090)〈1,110〉	1,095	1,100	1,150
寸法・重量	●乗車定員 名	5						
寸法・重量	●車両総重量 kg	1,280	(1,285)〈1,305〉	(1,355)〈1,375〉	(1,365)〈1,385〉	1,370	1,375	1,425
性能	登坂能力 tanθ	0.53	(0.52)〈0.52〉	(0.55)〈0.46〉		0.50		0.54
性能	最小回転半径 m	5.0						
性能	燃料消費率 km/ℓ 60km/h定地走行燃費(運輸省届出値)	19.0	(20.0)〈18.5〉	(18.5)〈18.0〉		19.5		17.5
性能	燃料消費率 km/ℓ 10モード燃費(運輸省審査値)	13.0	＊(13.0)〈10.5〉	(11.5)〈10.0〉		12.0		10.0
エンジン	エンジン型式	1S-U		3T-EU		2T-GEU		18R-GEU
エンジン	種類	直列4気筒OHC		直列4気筒OHV		直列4気筒DOHC		
エンジン	内径×行程 mm	80.5×90.0		85.0×78.0		85.0×70.0		88.5×80.0
エンジン	総排気量 cc	1,832		1,770		1,588		1,968
エンジン	圧縮比	9.0						8.3
エンジン	最高出力 ps/rpm(JIS)	100/5,400		105/5,400		115/6,000		135/5,800
エンジン	最大トルク kgm/rpm(JIS)	15.5/3,400		16.5/3,600		15.0/4,800		17.5/4,800
エンジン	燃料供給装置	キャブレター 2バレル・シングル		EFI				
エンジン	燃料タンク容量 ℓ	61						
エンジン	使用燃料	無鉛ガソリン						
走行伝導装置	クラッチ型式	乾燥単板ダイヤフラム・油圧式	(乾燥単板ダイヤフラム・油圧式)〈3要素1段2相式トルクコンバーター〉			乾燥単板ダイヤフラム・油圧式		
走行伝導装置	変速比 第1速	3.587	(3.587)〈2.450〉	(3.587)〈2.450〉		3.587		3.566
走行伝導装置	変速比 第2速	2.022	(2.022)〈1.450〉	(2.022)〈1.450〉		2.022		2.056
走行伝導装置	変速比 第3速	1.384	(1.384)〈1.000〉	(1.384)〈1.000〉		1.384		1.384
走行伝導装置	変速比 第4速	1.000	(1.000)〈0.689〉	(1.000)〈0.689〉		1.000		1.000
走行伝導装置	変速比 第5速		(0.861)	(0.861)		0.861		0.850
走行伝導装置	変速比 後退	3.484	(3.484)〈2.222〉	(3.484)〈2.222〉		3.484		4.091
走行伝導装置	減速比 歯車形式	ハイポイドギヤ						
走行伝導装置	減速比 最終減速比	3.727	(3.727)〈3.909〉	(4.100)〈4.100〉		4.300		4.100
走行伝導装置	ステアリング 形式	ラック&ピニオン						
走行伝導装置	ステアリング 歯車比	∞						
走行伝導装置	サスペンション 前	ストラット式コイルスプリング						
走行伝導装置	サスペンション 後	ラテラルロッド付4リンクコイルスプリング		セミトレーリングアーム式コイルスプリング				
走行伝導装置	ブレーキ 前	ディスク		ベンチレーテッドディスク				
走行伝導装置	ブレーキ 後	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	
走行伝導装置	タイヤ(標準仕様)	165SR13		165SR14		185/70SR14		

LB

区分	項目	SV	ST	ST-EFI	SX	GT RALLY	1600GT	2000GT
車両型式	4速マニュアル	E-SA60-BLKFS						
車両型式	5速マニュアル		E-SA60-BLMSS	E-TA63-BLMSE	E-TA63-BLMZE	E-TA61-BLMXF	E-TA61-BLMQF	E-RA63-BLMQF
車両型式	OD付4速フルオートマチック		E-SA60-BLPSS	E-TA63-BLPSE	E-TA63-BLPZE			
寸法・重量	全長 mm	4,450						
寸法・重量	全幅 mm	1,665						
寸法・重量	全高 mm	1,310		1,320				
寸法・重量	ホイールベース mm	2,500						
寸法・重量	トレッド 前 mm	1,375		1,395				
寸法・重量	トレッド 後 mm	1,350		1,385				
寸法・重量	最低地上高 mm	160		170				160
寸法・重量	室内 長 mm	1,740						
寸法・重量	室内 幅 mm	1,375						
寸法・重量	室内 高 mm	1,070						
寸法・重量	●車両重量 kg	1,015	(1,020)〈1,040〉	(1,095)〈1,115〉	(1,105)〈1,125〉	1,110	1,115	1,165
寸法・重量	●乗車定員 名	5						
寸法・重量	●車両総重量 kg	1,290	(1,295)〈1,315〉	(1,370)〈1,390〉	(1,380)〈1,400〉	1,385	1,390	1,440
性能	登坂能力 tanθ	0.52	(0.51)〈0.51〉	(0.54)〈0.45〉		0.50		0.54
性能	最小回転半径 m	5.0						
性能	燃料消費率 km/ℓ 60km/h定地走行燃費(運輸省届出値)	19.0	(20.0)〈18.5〉	(18.5)〈18.0〉		19.5		17.5
性能	燃料消費率 km/ℓ 10モード燃費(運輸省審査値)	11.0	(12.5)〈10.5〉	(11.5)〈10.0〉		12.0		10.0
エンジン	エンジン型式	1S-U		3T-EU		2T-GEU		18R-GEU
エンジン	種類	直列4気筒OHC		直列4気筒OHV		直列4気筒DOHC		
エンジン	内径×行程 mm	80.5×90.0		85.0×78.0		85.0×70.0		88.5×80.0
エンジン	総排気量 cc	1,832		1,770		1,588		1,968
エンジン	圧縮比	9.0						8.3
エンジン	最高出力 ps/rpm(JIS)	100/5,400		105/5,400		115/6,000		135/5,800
エンジン	最大トルク kgm/rpm(JIS)	15.5/3,400		16.5/3,600		15.0/4,800		17.5/4,800
エンジン	燃料供給装置	キャブレター 2バレル・シングル		EFI				
エンジン	燃料タンク容量 ℓ	61						
エンジン	使用燃料	無鉛ガソリン						
走行伝導装置	クラッチ型式	乾燥単板ダイヤフラム・油圧式	(乾燥単板ダイヤフラム・油圧式)〈3要素1段2相式トルクコンバーター〉			乾燥単板ダイヤフラム・油圧式		
走行伝導装置	変速比 第1速	3.587	(3.587)〈2.450〉	(3.587)〈2.450〉		3.587		3.566
走行伝導装置	変速比 第2速	2.022	(2.022)〈1.450〉	(2.022)〈1.450〉		2.022		2.056
走行伝導装置	変速比 第3速	1.384	(1.384)〈1.000〉	(1.384)〈1.000〉		1.384		1.384
走行伝導装置	変速比 第4速	1.000	(1.000)〈0.689〉	(1.000)〈0.689〉		1.000		1.000
走行伝導装置	変速比 第5速		(0.861)	(0.861)		0.861		0.850
走行伝導装置	変速比 後退	3.484	(3.484)〈2.222〉	(3.484)〈2.222〉		3.484		4.091
走行伝導装置	減速比 歯車形式	ハイポイドギヤ						
走行伝導装置	減速比 最終減速比	3.727	(3.727)〈3.909〉	(4.100)〈4.100〉		4.300		4.100
走行伝導装置	ステアリング 形式	ラック&ピニオン						
走行伝導装置	ステアリング 歯車比	∞						
走行伝導装置	サスペンション 前	ストラット式コイルスプリング						
走行伝導装置	サスペンション 後	ラテラルロッド付4リンクコイルスプリング		セミトレーリングアーム式コイルスプリング				
走行伝導装置	ブレーキ 前	ディスク		ベンチレーテッドディスク				
走行伝導装置	ブレーキ 後	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	
走行伝導装置	タイヤ(標準仕様)	165SR13		165SR14		185/70SR14		

道路運送車両法による新型車届出数値。●電動サンルーフ仕様の場合、車両重量が15kg増加し、室内高が30mm減少します ●回転数感応型パワーステアリング装備の場合は車両重量が10kg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)が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なってきます　＊回転数感応型パワーステアリング、仕様車の場合、10モード燃費が0.5km/ℓ減少します。製造事業者：トヨタ自動車工業株式会社