

昭和六十年八月二十日

トヨタ、高性能スペシャルティカー
セリカをフルモデルチェンジ

— 国際水準を超える走行性能と世界最先端の

スタイルを実現したFF高性能スペシャルティカー —

トヨタ自動車㈱は、スペシャルティカーセリカをフルモデルチェンジし、八月二十日から全国のトヨタカーローラ店を通じて一斉に発売する。

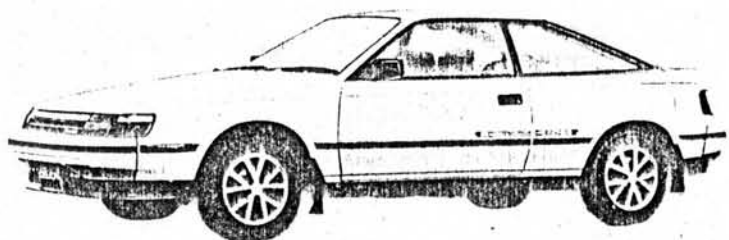
セリカは、昭和四十五年に、我が国初のスペシャルティカーとして登場して以来、優れた走行性能と、最先端のスタイルで常に時代をリードしてきた。特に卓越した走行性能は、世界ラリー選手権のサファリラリー二年連続総合優勝で実証されたとおり、モータースポーツの世界でも高い評価を獲得している。

一方、近年世界のスペシャルティカー市場では若者を中心に、より高い基本性能とより洗練されたスタイルが強く求められてきている。

新型セリカはこうした世界の若者の共感を得るべく、「国際水準を超える走行性能と世界最先端のスタイルをもつFF高性能スペシャルティカー」をテーマに開発された。

スタイリング

・空力特性の追求から生まれた、全く新しい外形デザイン、流面形（注）をテーマにした、ダイナミックなワイドアードローのフォルム、ウインドウガラスの内側にセンターピラーを包み込んだガラスハッチキャビン、品質感あるガーニッシュ付フルリトラクタブルヘッドランプなどにより、世界の最先端をいくスポーティな3ドアリフトバックとしている。



セリカ 2000GT-R
(E-ST162-BLMVF) '85.8

- ・これらにより、空力特性は空気抵抗係数Cd値0・三一（リヤスポイラー付）と、トップクラスの性能となっている。

（注）流面形……なめらかな岩のまわりを流れる水流のように、外板面をスムーズでダイナミックな面で構成したスタイル

インテリア

- ・FF車のメリットを徹底的に追求した合理的設計により、居住空間を拡大するとともに、先進的な計器盤、新8ウェイスポーツシートなどを採用し、快適性を向上させている。

エンジン

- ・4バルブ、T-VIS（トヨタ可変吸気システム）、TCCS（トヨタコンピュータコントロールシステム）などを採用し高性能と低燃費を両立した（レーザーα3Sツインカム16）（二・〇ℓ）、（レーザーα4Aツインカム16）（一・六ℓ）の二機種FFツインカムとCi（セントラルインジェクション）を採用した（レーザー1S-Ci）（FF）（一・八ℓ）を搭載している。

特に（レーザーα3Sツインカム16）搭載車は、〇一四〇〇M加速一六・〇秒（五速マニュアルトランスミッション車）と優れた動力性能を示している。

トランスミッション

- ・新型セリカのツインカム搭載車には、エコノミー、パワー、マニュアルの三つの走行パターンを選択することにより、各種走行状態に応じて、最適な走行が可能なECTIS（電子制御式2ウェイオーバードライブ付四速フルオートマチックトランスミッション）を設定し優れた燃費・ドライバビリティを確保している。

サスペンション

- ・FF高性能スペシャルティカーに最適の新ストラット式四輪独立懸架を開発し、操縦性・走行安定性と乗り心地を飛躍的に向上させている。
- ・フロントサスペンション部には、左右のロアアームの取り付け部を結ぶロアブレースを採用し、さらにツインカム搭載車には、左右のストラットタワーにバフォーマンスロッドを結合し、一段とボデー剛性を高め、ステアリング操作に対する車両の応答性を大幅に向上させている。

新機構・新装備

・新型セリカはグレードに応じ、メモリー付チルトアンドテレスコピックステアリング、ライプサウンドスピーカーシステム、新8ウェイスポーツシート、チルトアンドスライド電動サンルーフなど数多くの新機構・新装備を標準またはオプション設定している。

〈車種構成〉

・セリカシリーズは、FF方式の新型セリカとFR方式のセリカダブルエックスの2ボデータイプから構成される。

〈新型セリカ販売概要〉

一、販売店

全国のトヨタカラー店

(名古屋地区は、名古屋トヨタディーゼルでも販売)

二、当面の月販目標台数 二、〇〇〇台

三、店頭発表会 九月七日(土)、九月八日(日)

以上

〈車両概要〉

一、スタイリング——世界の最先端をいくスポーティな3ドアリフトバック

(1) 空力特性の追求から生まれた全く新しいデザインコンセプト“流面形”を採用した低いなめらかで張りのあるアンダーボデーと、センターピラー、リヤクォーターピラーをウインドウガラスの内側におおいかくしたコンパクトなガラスハッチキャビンにより、世界の最先端をいくスポーティな3ドアリフトバックとしている。

(2) フロントは、スポーティで空力特性に優れた三面折れスラントノーズ、品質感あるガーニッシュ付フルリトラクタブルヘッドランプとネーム入りスモークアクリル製グリルにより、スポーティ感を強調している。

(3) リヤは、左右独立タイプのリヤコンビネーションランプとショートオーバーハングなどにより、ダイナミックなスタイリングとしている。

(4) 空力特性は、流面形の採用と、大型リヤスポイラーの装着などにより、Cd値0・三一とトップレベルとなっている。

二、インテリア——スポーティ感覚あふれるインテリア

(1) FF車のメリットを徹底的に追求した合理的設計により、居住空間を拡大するとともに、先進的な計器盤、新8ウェイスポーツシートなどを採用し、スポーツ感覚あふれるインテリアとしている。

(2) 計器盤には、軽いタッチのエアコン、オーディオスイッチを採用し、操作性を向上させるとともに、オートドライブスイッチ、ハザードスイッチなどを最も適した配置とすることにより、使用性も向上させた。

(3) シートは、形、素材などにわたり、十分な作り込みを行い、座り心地を向上させている。また、従来、手動式であったサイドサポート、ランバーサポート機構を電動式とすることにより、使い勝手も向上させた。

(4) 新8ウェイスポーツシート、メモリー付チルトアンドテレスコピックステアリングの採用などにより、快適で余裕のあるドライビングポジションも確保している。

三、エンジン・トランスミッション——二機種の高性能FFツインカムと〈レーザーS

—C i —FF〉を搭載

〔エンジン〕

(1) 〈レーザーα3Sツインカム16〉(二・〇ℓ)は、〈レーザー2S—FF〉をベース

に、ボア、ストロークも含め、全面的な変更を行った4バルブの高性能・低燃費ツインカムエンジンである。4バルブツインカム化により、卓越した高性能を実現すると同時にT-VIS、TCCSなどの採用により、十分な低速トルクも確保した使い易いエンジンとしている。また、エンジンの応答性を一層高めるため、各気筒ごとに最適なタイミングで燃料を噴射させるプログラム独立噴射を採用している。

(2) 〈レーザーα4Aツインカム16〉(一・六 ℓ)は、T-VIS、TCCS、EFI-Dなどを採用した一気筒当たり4バルブの高性能・低燃費ツインカムエンジンである。

(3) 〈レーザー1S-Ci-F〉(一・八 ℓ)は、Ci(セントラルインジェクション)やスワールコントロールバルブ付ヘリカルポートを採用した高性能・低燃費エンジンである。

搭載エンジン	排気量(cc)	最高出力(ps/rpm)	最大トルク(kg・m/rpm)	10モード燃費(km/ℓ) 〔運輸省審査値〕
3S-GE LU	一、九九八	一六〇/六、四〇〇	一九・〇/四、八〇〇	一二・〇(M/T車)
1S-i LU	一、八三二	一〇五/五、四〇〇	一六・〇/三、〇〇〇	一四・二(M/T車)
4A-GE LU	一、五八七	一三〇/六、六〇〇	一五・二/五、二〇〇	一二・四(M/T車)

〔トランスミッション〕

・ツインカム搭載車には、好みに応じてエコノミー、パワー、マニュアルの三つの走行パターンを選択することにより、各種走行状態に応じて最適な走行が可能なECT-S(電子制御式 2ウェイオーバードライブ付 四速フルオートマチックトランスミッション)を設定し、優れた燃費、ドライバビリティを確保している。

四、足まわり——国際水準を超える走行性能

〔サスペンション〕

・FF高性能スペシャルティカーに最適の新ストラット式四輪独立懸架(フロントは、ワイドトレッド、L型ロアアームを採用したマクファァーソンストラット式、リヤには、従来タイプよりロアアーム長を大幅に延長したデュアルリンクストラット式)を開発し、優れた操縦性・走行安定性と乗り心地を確保している。

・フロントサスペンション部には、左右のロアアームの取り付け部を結ぶロアブレースを

採用し、さらにツインカム搭載車には、左右のストラットタワーにバフォーマンスロッドを結合し、一段とボデー剛性を高め、ステアリング操作に対する車両の応答性を大幅に向上させている。

〔タイヤ、ブレーキ〕

・ツインカム搭載車は、195/60タイヤおよび四輪ディスクブレーキを標準装備し、操縦性・走行安定性および制動性を向上させている。

五、振動・騒音の低減

- ・計器盤補強部材の大型化とフロアとの連結などにより、アイドリング時の振動を大幅に低減させている。
- ・エンジンマウントのバネ特性を適性化するとともに、マフラー容量の増大、ボデー剛性の向上などにより、こもり音を減少させている。
- ・ボデーの面二化、流線型ドアミラーの採用などにより、風切り音を低減させている。

六、魅力ある新機構・新装備

新型セリカは、グレードに応じ次のような新機構・新装備を標準またはオプション設定している。

- (1) チルト機能に加え、ステアリング位置の前後調整もできるテレスコピック機能を追加、さらに、乗降時にはレバー操作一つでステアリングがはね上がり、また引き下げるだけで元の位置に戻るメモリー機能も採用し、操作性と乗降性を向上させたメモリー付チルトアンドテレスコピックステアリング。
- (2) 前後四つのスピーカーをフロントはパッシブラジエター方式、リヤはバスレフ型のスピーカーボックスに装着し、豊かな低音再生と臨場感ある音場づくりを可能としたライブサウンドスピーカーシステム。
- (3) ランバーサポート、サイドサポートの電動機構の他、無段階リクライニング機構、上下アジャスターなど八つの機構を持ち、ドライバーが最も適したドライビングポジションを得られる新8ウェイスポーツシート。

- (4) 従来のオートエアコンの機能の他に、吹き出し温度に連動して、吹き出し口が自動的に切り換わる機能を追加し、快適性を向上させたモード自動切換式 オートエアコン
(販売店装着)。

- (5) 新たにチルトアップ機構を加え、換気性と快適性を向上させたチルトアンドスライド
電動サンルーフ。

- (6) 従来の機能に加え、レバーで切り換えることにより、直接外気を運転席サイドレジ
スターから吹き出すことができるベンチレーター。

- (7) ヒーター作動時に、ダッシュパネル中央部グリルより冷気を吹き出させ、快適な頭
寒足熱を実現できるフレッシュファイリングヒーターシステム。

以上

◎ 新型セリカの車種構成

エンジン	3S-GELU		4A-GELU		1S-iLU	
	5M/T	ECT-S	5M/T	ECT-S	5M/T	2WAY 4A/T
GT-R	○	○				
GT	○	○	○	○		
SX					○	○
ST					○	○
SV					○	

◎ 新型セリカの主要車型標準価格一覧表

(応急用タイヤ、標準工具一式付、単位：千円)

エンジン型式	グレード	トランスミッション	東 京	名 古 屋	大 阪
3S-GELU	GT-R	5M/T	2,077	2,072	2,077
3S-GELU	GT	5M/T	1,882	1,877	1,882
4A-GELU	GT	5M/T	1,773	1,768	1,773
1S-iLU	SX	5M/T	1,569	1,564	1,569
1S-iLU	STスポーツ パッケージ	5M/T	1,474	1,469	1,474
1S-iLU	ST	5M/T	1,401	1,396	1,401
1S-iLU	SV	5M/T	1,257	1,252	1,257

- ・2ウェイO.D.付4速フルオートマチックトランスミッション車は、5M/T車に比べ79千円高。
- ・ECT-S車は、5M/T車に比べ99千円高。

◎ トヨタ セリカ主要諸元表

[車両型式・重量・性能]

エンジン		2000TWINCAM16 (3S-GELU)	1600TWINCAM16 (4A-GELU)	1800Ci (1S-ILU)		
グレード		GT-R	GT	SX	ST	SV
車 両 型 式	5速マニュアル	E-ST162-BLMVF		E-ST160 -BLMEL	E-ST160 -BLMSL	E-ST160 -BLMNL
	2ウェイOD付 4速フルオートマチック			E-ST160 -BLPEL	E-ST160 -BLPSL	
	電子制御式4速 フルオートマチック・ECT-S	E-ST162-BLPVF		E-AT160 -BLPVF		
車両重量 kg ※1		(1,120) (1,150)	(1,080) (1,110)	(1,050) (1,080)	(1,030) (1,060)	(1,010) ※2
車両総重量 kg ※1		(1,395) (1,425)	(1,355) (1,385)	(1,325) (1,355)	(1,305) (1,335)	(1,285) ※2
最小回転半径 m		5.1				5.0 ※3
燃料消費率 km/ℓ	60km/h定地走行 (速検省燃出値)	(19.6) (19.8)	(22.2) (21.8)	(25.5) (22.5)		(25.5)
	10モード燃費 (速検省燃出値)	(12.0) (10.4)	(12.4) (10.8)	(12.8) (11.4)		(14.2) ※4

車両重量・燃料消費率などの数値は、ミッション別にカッコの種類で区別しています。

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4速フルオートマチック車は()です。

※1 サ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 パワーステアリング装着車の場合、車両重量および車両総重量は10kg増加します。

※3 パワーステアリング装着車の場合、5.1mになります。

※4 パワーステアリング装着車の場合、10モード燃費は12.8km/ℓになります。

●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。

[ステアリング・サスペンション・主ブレーキ]

ステアリング		パワーアシスト付ラック&ピニオン (SVは注文装備)	
サスペンション	前	ストラット式コイルスプリング (GT-R, GTはスタビライザー付)	
	後	ストラット式コイルスプリング (スタビライザー付)	
ブレーキ	前	ベンチレーテッドディスク	
	後	ディスク (1800はリーディング・トレーリング)	

[エンジン]

型 式	3S-GELU	4A-GELU	1S-ILU
種 類	直列4気筒DOHC16バルブ		直列4気筒OHC
使 用 燃 料	無鉛ガソリン		
総 排 気 量 cc	1,998	1,587	1,832
内 径 × 行 程 mm × mm	86.0 × 86.0	81.0 × 77.0	80.5 × 90.0
圧 縮 比	9.2	9.4	9.0
最 高 出 力 ps/r.p.m	グロス160/6,400	グロス130/6,600	グロス105/5,400
最 大 ト ル ク kg-m/r.p.m	19.0/4,800	15.2/5,200	16.0/3,000
燃 料 供 給 装 置	EFI (電子制御式燃料噴射装置) ※		Ci (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、ネット値とグロス値があります。

●「グロス」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ば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「グロス」よりもガソリン自動車では約15%程度低い値(自工会調べ)となっています。

※EFIは当社の登録商標です。

[寸法・定員]

全 長	mm	4,365
全 幅	mm	1,690
全 高	mm	1,295
ホイールベース	mm	2,525
トレッド	前 mm	1,465, 1,455 ※1
	後 mm	1,430, 1,420 ※1
最低地上高	mm	165
室 内	長 mm	1,755
	幅 mm	1,415
	高 mm	1,080 ※2
乗車定員	名	5

※1 SX, ST, SVで165-13タイヤ装着時。

※2 サルーフ装着車の場合、室内高は1,045mmになります。