

昭和六十一年十月一日

トヨタ、セリカGT-FOURを新発売

——新開発ツインカムターボエンジンを搭載した

高性能フルタイム4WD車——

トヨタ自動車㈱は、高性能スペシャルティカーセリカに、フルタイム4WD（4輪駆動）を採用、加えて新開発の水冷インタークーラー付ツインカムターボエンジンを搭載した高性能フルタイム4WD車、セリカGT-FOURを新設定し、10月1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。

フルタイム4輪駆動は、常時4輪すべてに駆動力が分配されるため、タイヤと路面の間に働く摩擦力（タイヤのグリップ力）に余裕が生まれ、高い駆動力と優れた操縦性・走行安定性が得られる。

セリカGT-FOURは、より高い基本性能を求めるとお客様のご要望に応えるため、トヨタのレーザエンジン技術を結集し、2ℓクラスでは国産最高（量産エンジン）のパワーを持つレーザα3Sツインカム16ターボを新開発し、センターデフ方式フルタイム4WDとベストマッチングさせることにより、究極のスペックを持つ高性能車として開発された。



トヨタ セリカ GT-FOUR (E-ST165-BLMVZ) '86.10
チルト&スライド電動サンルーフはオプション

〈販売概要〉

1. 販売店

全国のトヨタカラー店

(愛知県は、名古屋トヨタディーゼルでも販売)

2. 当面の月販目標台数 300台

3. 店頭発表会

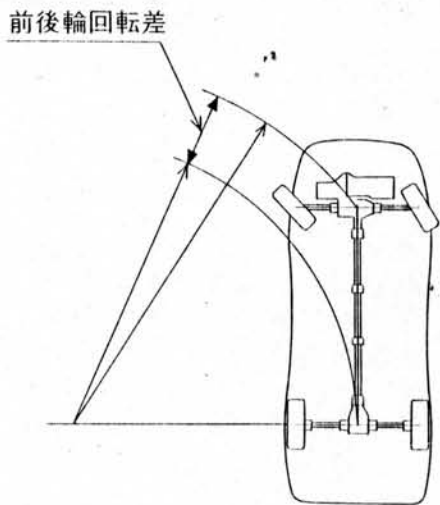
10月18日(土)、19日(日)

〈主な特長〉

一、センターデフ方式フルタイム4WDの採用

センターデファレンシャル機構

・4輪自動車はコーナリング時に左右のタイヤに軌跡差が出るのと同様、前後のタイヤにも軌跡差が生じる。センターデファレンシャルのない従来の4WD車では、摩擦係数の高い良路で小さな半径の円を4輪駆動状態のまま、低速で回るような場合に^注タイトコーナブレーキング現象が生じ、スムーズな走行ができなくなることがある。セリカGT FOURは、センターデファレンシャル機構の採用により、フロント駆動軸とリア駆動軸の回転差が吸収され、常にスムーズな走行を実現している。なお、センターデフ・ロック機構を内蔵している。



(注)タイトコーナブレーキング現象

施回時などでは、前輪と後輪との間に回転差が必要であるが、パートタイム4WD車での4輪駆動走行のように前後軸を直結する場合、この回転差を強制的に押さえるため、ブレーキがかかった状態になる現象をいう。

二、新開発ヘレザーα3Sツインカム16ターボの新搭載

・ヘレザーα3Sツインカム16ターボ(3S-GTE型、4気筒、2・0ℓ)は、ツインカム16バルブの高性能スポーツイエーションヘレザーα3Sツインカム16をベースにトヨタ製ターボチャージャー、水冷式インタークーラー、独立ポートエキゾーストマニホールドなどを採用し、最高出力185馬力、最大トルク24・5kg・m(いずれもネット表示)と国産

2・0ℓエンジンでは、トップの高出力を実現している。

・セリカGT-FOURは、フルタイム4WDの採用とヘレザーα3SSインカム16ターボの搭載により、世界トップレベルの動力性能としている。

三 スタイルリングおよびインテリア

・セリカGT-FOURは、エアカットフラップ一体の大型カラードバンパー、丸型のフォグランプ、大型ロッカーモール等を採用するとともに、リヤライセンスガーニッシュ、サイドエクステンションパネルなどを外板色と同色とし、流面形の美しさに4WDのダイナミックさを融合したスポーツ性の強いスタイルリングとしている。

・またシート表皮に本皮を採用したクラス初の部分ファブリック本皮ジートを標準装備し、本物指向のインテリアとしている。

四 足回り

(1) 新型セリカ発売以来好評のストラット式4輪独立懸架をベースに、サスペンション部品の構成や配置を徹底的に見直し、ハイパワーエンジンを搭載した高性能4WD車にふさわしいサスペンションとしている。

(2) リヤサスペンションメンバーを軽量で強靱なサブフレーム構造とすることにより、高性能4WD車にふさわしい優れた操縦性・走行安定性と快適な乗り心地を実現している。

(3) 高性能タイヤとして定評のあるピレリ社製P600ラジアルタイヤ(195/60R14 85H)を標準装備している。

以上

◎ 標準価格

(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	トランスミッション	東京	名古屋	大阪
セリカ	GT-FOUR	3S-GTE	5速マニュアル	2,976	2,971	2,976

トヨタ セリカ主要諸元一覧表
〔車両型式・重量・性能〕

項目	車種	GT-FOUR	GT-R	GT		SX	ST	SV
		2000 TWINCAM16 TURBO	2000 TWINCAM16		1600 TWINCAM16	1800		
車両型式	5速マニュアル	E-ST165-BLMVZ	E-ST162-BLMVF		E-A1160-BIMVI	E-ST160-BLMEI	E-ST160-BLMSL	E-ST160-BIMHL
	2ウェイ-00付14速フルオートマチック					E-ST160-BLPEL	E-ST160-BLPSL	
車両重量(kg)※1	電子制御式2ウェイ-00付14速フルオートマチック ECT S		E-ST162-BLPVF		E-A1160-BIPVI			
		(1,350)	(1,130) (1,160)	(1,100) (1,130)	(1,060) (1,090)	(1,040) (1,070)	(1,020) ※2	
車両総重量(kg)※1		(1,625)	(1,405) (1,435)	(1,375) (1,405)	(1,335) (1,365)	(1,315) (1,345)	(1,295) ※2	
最小回転半径(m)		5.3	5.1		5.0 ※3			
燃料消費率(l/100km)	60km/h定速走行(運輸省発表値)	(16.5)	(19.6) (19.8)	(22.2) (21.8)	(25.5) (22.5)	(25.5) (22.5)	(25.5)	
	10km/h走行(運輸省発表値)	(10.0)	(12.0) (10.4)	(12.4) (10.8)	(12.8) (11.4)	(12.8) (11.4)	(12.8)	

※1 車両重量・燃料消費率などの数値は、エンジン別にカタログの種類で区別しています。
5速マニュアル車は()、2ウェイ-00付14速フルオートマチック車は()、電子制御式2ウェイ-00付14速フルオートマチック車は()です。

※1 1.7リットル5速付 電動サンルーフ装備車の場合、20kg増加します。
※2 回転数感知型パワーステアリング装備車の場合、10kg増加します。
※3 回転数感知型パワーステアリング装備車の場合、5.1mとなります。
●燃料消費率は定められた試験条件のもとで測定した際の走行時のもので、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〕

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
	後(mm)	1,430※1 (GT-FOUR: 44)
最低地上高(mm)	165 (GT-FOUR: 160)	
	175	
室内幅(mm)	1,415	
	1,080※2	
乗車定員(名)	5	

※1 60km/h 70km/h 装備車。
※2 1.7リットル5速付 電動サンルーフ
装備車の場合、1,045mmとなります。

〔エンジン〕

車種	2000 TWINCAM16 TURBO		2000 TWINCAM16		1600 TWINCAM16	1800
	3S-GTE	3S-GTE	4A-GELU	4A-GELU	15-ILU	
種類	直列4気筒DOHC 16バルブターボ		直列4気筒DOHC16バルブ		直列4気筒DOHC	
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	8.5	9.2	9.4	9.4	9.0	
最大出力(ps/r.p.m.)	ネット185/6000		クロス160/6400		クロス130/6600	クロス105/5400
最大トルク(kg-m/r.p.m.)	24.5/4000		19.0/4800		15.2/5200	16.0/3000
燃料供給装置	EFI(電子制御式燃料噴射装置)				GI(電子制御式燃料噴射装置)	
燃料ポンプ容量(l/min)	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独で測定したものであり「ネット」とはエンジンと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あり、同じエンジンで測定した場合は「ネット」は「クロス」よりもカタログ自動車での15%程度低い値(自重、空転等)となっています。

〔変速比・減速比〕

車種	2000 TWINCAM16 TURBO	2000 TWINCAM16	1600 TWINCAM16	1800	
	変速比	15/27/44/72/117/148			
変速比	第1速	(3.583)	(3.285) (2.810)	(3.166) (3.643)	(3.538) (2.810)
	第2速	(2.045)	(2.041) (1.549)	(1.904) (2.008)	(2.041) (1.549)
	第3速	(1.333)	(1.322) (1.000)	(1.310) (1.296)	(1.322) (1.000)
	第4速	(0.972)	(1.028) (0.706)	(0.969) (0.892)	(0.945) (0.706)
	第5速	(0.731)	(0.820) ()	(0.815) ()	(0.731) ()
減速比	1速	(3.583)	(3.153) (2.296)	(3.250) (2.977)	(3.153) (2.296)
	2速	(4.285)	(4.176) (3.729)	(4.312) (2.962)	(3.736) (3.533)
減速比	(2.928)				

●「EFI」「CCS」「SCV」「ECT」はトヨタ自動車の登録商標です。

〔ステアリング・サスペンション・ブレーキ〕

ステアリング	パワーステアリング付ラック&ピニオン (SVは1.7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-FOUR、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)