

昭和五十七年五月十九日

三十八—A B C D

トヨタ、FF乗用車ターセルおよびコルサをフルモデルチェンジあわせてカラーラIIを新発売

——若さあふれるFF大衆乗用車のニューリーダーカー——
新開発の高性能ヘレザー3A—H—も搭載——

トヨタ自動車工業㈱、トヨタ自動車販売㈱は、FF大衆乗用車ターセルおよびコルサをフルモデルチェンジするとともに、新たにカラーラIIを開発し、五月十九日より全国一斉に発売する。

新型ターセル、コルサおよび新発売のカラーラIIは、「若々しく、フレッシュなスタイルとワイドな居住空間」、「低燃費と高性能」、「優れた操縦性・走行安定性と乗り心地」などを開発の狙いとし、世界のFF乗用車市場のニューリーダーカーとして、トヨタの新技术を結集して完成したものである。

ターセルおよびコルサは、昭和五十三年八月にトヨタ初のFF乗用車として発売され、以来、低燃費と優れた居住性、走行性により、国内外ともにユーザーの高い評価を得ている。

今回のフルモデルチェンジにあたっては、こうした従来からの長



ターセル 5ドア 1500 VE (E-AL21-ZHMS) 82.5
アルミホイール・シルキーニシタのボデーカラー・電動サンルーフはオプション



コルサ 4ドア 1500 EX (E-AL21-LEMES) 82.5
プレシオストーニングのフーテンボデーカラーはオプション



カラーラII 3ドア 1500 SR (E-AL21-KGMSH) 82.5
アルミホイール・電動サンルーフ・サーフサイドフーテンボデーカラーはオプション
フーテンボデーカラーの場合、バンパーはカラードットバンパー

所にさらに磨きをかけるとともに、スタイルの一新、装備の充実、五ドア車の新設などを行ない、ファミリー層から、ヤング層、女性層まで幅広いユーザーニーズに込えている。

また、カラローラIIは、急速に成長しつつある2ボックス大衆乗用車市場の需要に込えて新たに開発されたもので、全国カラローラ店から発売される。

主な特長は次のとおりである。

一、若々しく、フレッシュなスタイルとワイドな居住空間

・シャープで美しい面構成を基調とし、空力特性にすぐれた外形デザイン、明るくワイドなキャビン、低いベルトライン、個性的な角型ホイールアーチなどにより、流麗で躍動感あふれるスタイルとなっている。

・三シリーズのイメージとしては、フロントグリル、リヤガーニッシュ、ボデーカラーなどに個性を持たせることにより、ターセルは「知的な都会派感覚」を、コルサは「親しみ易くエレガントな感覚」を、カラローラIIは「スポーティーな行動派感覚」をそれぞれ強調している。

・室内は長さ、幅、高さをいずれも大幅に拡大し、このクラストップレベルの広々とした居住空間を確保している。また新設計のシートにより、乗り心地とホールド性を一層向上させたほか、シート調節機構も充実させている。

・ボデー、足回り、エンジンマウントの改良などにより、室内の静粛性を大幅に向上させている。

二、低燃費と高性能

・新開発のハレーザー3A-IHⅤ(3A-IHU型、四気筒一、四五二cc)をはじめ、ハレーザー2A-IIⅤ(2A-IU型、四気筒一、二九五cc)、ハレーザー3A-IIⅤ(3A-IU型、四気筒一、四五二

α)の三種類のエンジンを搭載し、燃費・レスポンスの一層の向上を図った。

・ハレーザー3 A—H Vは、キャブレターの理想を追求した画期的な新開発のV型キャブレター[※]をはじめとする数々の新機構を採用し、低速域からのなめらかな吹き上がり、高速域での出力アップを達成したスポーティータイプエンジンである。最高出力は八六馬力(六、〇〇〇回転/分)、最大トルクは一二・三 kg·m (四、〇〇〇回転/分)と、高性能を確保しつつ、燃費も一〇モードで一四・六 km/l (運輸省審査値)と優れた値を実現している。

※V型キャブレターに関する特許ならびに実用新案の出願件数は百三十件以上に及んでいる。

・また、ハレーザー2 A—II V、ハレーザー3 A—II Vについても、キャブレターの改良、新空燃比制御システムの採用などを行ない、燃費と運転性を大幅に向上させた。

・燃費は、一〇モードで、ハレーザー2 A—II V搭載車が一八・〇 km/l (ターセル五ドアV C、コルサ五ドアD X、カローラII D X

——いずれもノックコントロール装置付車の運輸省審査値)、

ハレーザー3 A—II V搭載車が一六・二 km/l (ターセル五ドアV C、

コルサ・カローラII五ドアD X、カローラII三ドアS E

——いずれもマニュアルトランスミッション車の運輸省審査値)

と優れた値を得ている。

・また燃費の低減に加えて、フロントホイールベアリングの無給油化などメンテナンス性の向上を図り、ユーザーのトータルコストの軽減に配慮している。

三、優れた操縦性・走行安定性と乗り心地

・トレッドの拡大、ラックアンドピニオン式ステアリングの改良、ストラット式四輪独立懸架の採用、ラジアルタイヤの全車装着などにより、優れた高速直進性、横風安定性、コーナリング特性を実現し、あわせてこのクラスで抜群の乗り心地を得ている。

・またハンドル操舵力を一層軽減したほか、一部車種にはラックアンドピニオン式パワーステアリングを採用している。

四 新機構・新装備

・ カーライフの快適性を一層向上させる、次のような新機構・新装備が、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 デジタル式のスピードメーターとアナログ式のタコメーターなどを見やすく配置した新意匠のエレクトロニックディスプレイメーター
- ② 八つの調節機構をもち、最適のドライビングポジションを保する、このクラス（一、三〇〇～一五〇〇cc）初の8ウェイスポーツシート
- ③ 後席のシートクッションを前方に引き起こし、シートバックを前倒しすることによって、フラットで広いスペースを生み出す、このクラス（一、三〇〇～一五〇〇cc）初のフルフラットシステム
- ④ ウォッシュャー液をワイパーアームに当たらないように無駄なく断続的に噴射するワイパーアーム同期ウォッシュャー
- ⑤ コンピューターの働きで、常に希望の室温を維持するオートエアコン。通常のレンジにエコノミーレンジを加えた省エネ型のツーステージエアコン
- ⑥ ドライバーの体格にあわせて、ハンドルの上下位置を調整できるチルトステアリング
- ⑦ 開口部が大きく、スイッチ操作で自由に開閉できる電動式サンルーフ
- ⑧ 後席のシートバックが八段階に調節でき快適な居住性を確保するリヤリクライニングシート
- ⑨ コンソールボックス内に取りはずし可能な中箱を設け、より使い易くしたポケットインコンソール

五、車種体系

・ ターセル、コルサ、カラーラIIの三シリーズとも、ユーティリティ

イーの高い五ドア車を設定。また、ヤングユーザー、女性ユーザーの要望に応え、スポーティー仕様車（三シリーズ）、女性仕様車（コルサ、カローラⅡ）を一層充実させるなど、個性的で魅力のある商品構成となっている。

・車種体系は、三種類のボデータイプ（ターセルおよびコルサは五ドアと四ドア、カローラⅡは五ドアと三ドア）とエンジン、トランスミッション、グレードとの組み合わせにより、ターセル、コルサ、カローラⅡともそれぞれ一七車型となっている。

当面の月販目標台数は、

- ・ターセル（ビスタ店扱い） 三、〇〇〇台
- ・コルサ（トヨペット店扱い） 五、〇〇〇台
- ・カローラⅡ（カローラ店扱い） 五、〇〇〇台

である。

車両概要、標準価格、主要諸元は別紙のとおりである。

以上

（参考）販売店取扱車種一覧

	ターセル （ビスタ店）	コルサ （トヨペット店）	カローラⅡ （カローラ店）
3ボックス 四ドア	○	○	
2ボックス 五ドア	○	○	○
2ボックス 三ドア			○

一、スタイル

・ 若々しくフレッシュなスタイル

(1) 全体のデザインはシャープで美しい面構成を基調としており、空力特性に優れたコンパクトなボデー形状、明るくワイドなキャビン、安定感のある台形フォルムなどにより、若々しくフレッシュなスタイルとしている。

(2) フロントにはグリルと面一化した大型専用ヘッドランプ、サイドに回り込んだボデー一体式の大型樹脂バンパーを採用し、新鮮さと機能美を強調するとともに、大きく傾斜したフラットなフロント先端部、バンパー一体のエアカットフラップなどにより、空気抵抗の低減を図っている。

(3) サイドは水平基調の低いベルトライン、フラットなルーフライン、スポーティな角型ホイールアーチ（フロント）、吹き流しホイールアーチ（リヤ）などにより、直線的で躍動感あるものとしている。また、大きなガラス面積は細いピラーとあいまって、明るく開放的なキャビンをうみだしている。

(4) リヤは、機能的な大型リヤコンビネーションランプ、リヤバンランスパネルと一体化した大型樹脂バンパーなどにより精悍さと安定感を表現している。また、四ドア車は後方視界の良いラップラウンドウィンドウの採用、三ドア車と五ドア車は、空力特性に優れたルーフエンド、リヤエンド形状の採用などにより、リヤビューをシャープに引き締めている。

(5) さらに、ターセルについては、横線基調のフロントグリル、シルバー色のリヤガーニッシュなどにより、「知的な都会派感覚のイメージ」を、コルサは格子模様のフロントグリル、スラント角の大きなフロント先端部などにより「親しみ易くエレガントなイメージ」を、また、カローラⅡは上部横線基調のフロントグリル、ブラックアウト仕上げのリヤガーニッシュなどに

より「スポーティーな行動派感覚のイメージ」をそれぞれ強調している。

二 室 内

・ワイドな居住空間

(1) 室内スペースは従来型車に比べ、三ドア車で室内長を六〇mm、室内幅を七〇mm、室内高を四五mm拡大しており、それぞれ一、八〇〇mm、一、三八〇mm、一、一六五mmとこのクラストップレベルの居住空間を確保している。また、成形ドアトリムやフロアの足だまりを低く下げることなどによって、快適なドライビングポジションを実現している。

(2) シートは新設計のフルフォームタイプとし、乗り心地とホルド性を一層向上させている。また、デュアルハイトアジャスター、可動式ヘッドレストをはじめとした数多くのシート調節機構の採用、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などの調節機能の向上、リヤシートリクライニングの新設など、運転席シートを中心に大幅な改良を図っている。また、ハレーザー3A-HVエンジン搭載のスポーティーグレード車には、8ウェイスポーツシートを採用している。

(3) 室内の静粛性は剛性の高いボデー、エンジンマウント方式の改善、ダイナミックダンパ付ドライブシャフトなどにより大幅に向上している。

(4) インパネはスピードメーター、タコメーターを中心に燃料計、水温計、各種ランプ、スイッチ類を階段状に配列し、見やすく使いやすいものとしている。また、ターセルの一部車種には、エレクトロニックディスプレイメーターを採用した。

(5) ヒーターはエアミックスタイプを採用して、温度調節を容易にしている。さらに、風量の増加、風向の改善、換気性能の向上などを図ったほか、オートエアコン、ツーステージエアコン

の二種類のエアコンを設定し、省エネルギーと快適性を両立させている。

三、エンジン

・低燃費と高性能

- (1) 新開発のハレーザー3 A—H Vを初め、ハレーザー2 A—II V、ハレーザー3 A—II Vと、三種類のエンジンを搭載している。
- (2) ハレーザー3 A—H Vは、四気筒O H C、一、四五二ccで、キャブレターの理想を追求した画期的な新開発のV型キャブレター^(注)の採用、ノックコントロール装置の採用、高圧縮比などにより、最高出力八六馬力(六、〇〇〇回転/分)、最大トルク一二・三^{kg·m}(四、〇〇〇回転/分)と、低速域からのスムーズな吹きあがりと高速域での出力アップを実現したスポーティータイプのエンジンである。

- (3) ハレーザー2 A—II Vは四気筒O H C、一、二九五cc最高出力七五馬力(六、〇〇〇回転/分)、最大トルク一〇・九^{kg·m}(三、六〇〇回転/分)、またハレーザー3 A—II Vは四気筒O H C、一、四五二cc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)である。いずれもハレーザー1 2 A Vおよびハレーザー3 A Vをベースに、キャブレターの改良、E A C V (エレクトリックエアコントロールバルブ)を用いた新空燃比制御システムの採用などにより、燃費・性能を一層向上させているほか、軽量化、騒音の低減などあらゆる角度からの改良を加えたエコノミーでレスポンスに優れたエンジンである。

- (4) 一〇モード燃費はハレーザー2 A—II V搭載車が一八・〇^{Km/l}(ターセル五ドアV C、コルサ五ドアD X、カローラII D X)いずれもノックコントロール装置付車の運輸省審査値)、ハレーザー3 A—II V搭載車が、一六・二^{Km/l}(ターセル五ドアV C、コルサ・カローラII五ドアD X、カローラII三ドアS E)いずれもマニュアルトランスミッション車の運輸省審

査値)と大幅に向上した。また、ハレーザー3A-HV搭載車も一四・六 Km/ℓ (運輸省審査値)と優れた値を実現している。

(注) V型キャブレター

ベンチュリー負圧によりコントロールされるサクションピストン、およびそれに連動したメタリングニードルがエンジンの運転状態に応じてきめ細かく追従することにより、常に最適の空燃比を得るようにベンチュリー開口面積と燃料通路面積を制御し、つなぎのない滑らかな吹きあがりを実現した新しい可変ベンチュリー方式のキャブレター

- (5) また、新型ターセル、コルサおよびカローラIIは、燃費の低減に加えて、フロントホイールベアリングの無給油化など、様々なメンテナンス性の向上を図っており、ユーザーのトータルコストの軽減に配慮している。

四、足回り

・優れた操縦性・走行安定性と乗り心地

- (1) トレッドをフロント、リヤとも五十五mm拡大したほか、サスペンションは、フロントにはストラット式、リヤにはデュアルリンクストラット式独立懸架を採用、また、全車にラジアルタイヤを装備しており、優れた高速直進性、横風安定性、コーナリング特性を実現し、あわせてこのクラスで抜群の乗り心地を得ている。
- (2) ラックアンドピオン式ステアリングの改良などにより、軽くて応答性の良いステアリングとしているほか、一部車種にはラックアンドピオン式パワーステアリングを採用し、操作性の向上を図っている。
- (3) ブレーキはフロントに新設計の大型ディスクブレーキを装着し、リヤには制動力制御バルブを採用しており、優れた制動性能を実現している。

五、新機構・新装備

- (1) エレクトロニックディスプレイメーター

デジタル式スピードメーター、アナログ式タコメーターを組み合わせたもので、バーグラフ式燃料計・水温計など計器類全体を見やすく配列し視認性を高めている。(ターセルVEに標準)

(2) 8 ウェイスポートシート

誰にでも最適なドライビングポジションを確保できるように次の八種類もの調節機構をもっている。

- ① シートスライド アジャスター ② フロントシートクッション
前部を上下させるフロント上下アジャスター ③ フロントシート
クッション後部を上下させるリヤ上下アジャスター ④ リクライ
ニングアジャスター ⑤ ランバーサポート アジャスター ⑥ シー
トバックのサイドパッド幅を調節するサイドサポート アジャスタ
ー ⑦ ヘッドレスト上下アジャスター ⑧ ヘッドレスト前後アジ
ャスター (ターセルVS、コルサSX、カローラII SRに標準)
フルフラットシステム

- (3) デッキのユーティリティを拡大するため、フルフラットシステ
ムを採用。これはリヤシートクッションを前方に引き起こし、シ
ートバックを前倒しすることによってフラットで広いスペースを
うみだすシステムである。(ターセル・コルサの五ドア車および
カローラIIに標準)

(4) ワイパーアーム同期ウォッシャー

ワイパーアームに当たらないようにウォッシャー液を断続的に
噴射し、少ない液で無駄なく洗浄できるワイパーアーム同期ウォ
ッシャーを装備。(ターセルVE・VS、コルサEX・SX、カ
ローラII SE・SRに標準)

(5) オートエアコン、ツーステージエアコン

指定の温度にセットすることにより、コンピューターが自動的
に室温を保持するオートエアコン、通常のレンジにエコノミール
ンジを加えた省エネタイプのツーステージエアコンの二種類のエ
アコンディショナーを設定している。(オートエアコンはターセ
ルVE・VS、コルサEX・SX、カローラII SE・SRにオプ

ション。ツーステージエアコンは、全車オブション。)

(6) チルトステアリング

ステアリングホイールの上下位置を運転者の好みにあわせて三十mmの範囲内で無段階に調節できる。(ターセルVE、コルサEX、カローラII SEに標準)

(7) 電動式サンルーフ

開口面積が大きく、スイッチ操作ひとつで開閉できる快適な電動式サンルーフを採用。また、開口時にはウインドデフレクター(風切板)が立ち上がり、風の巻き込みなどを防止している。

(ターセル五ドアVE・VS、コルサ五ドアEX・SX、カローラII SE・SRにオブション)

(8) リヤリクライニングシート

リヤシートのシートバックは、八段階のリクライニング位置を選べる機構をもち、快適性を高めている。(ターセル五ドアVE、コルサ五ドアEX、カローラII SEに標準)

(9) ポケットインコンソール

カセットなどの収納に便利な脱着可能な中箱をもち、より使い易くしたポケットインコンソールを採用。(ターセルVE、コルサEX・GXソフィア、カローラII SE・一五〇〇GLライムに標準)

六、車種体系

(1) ボデー構成は、ターセルおよびコルサがユーティリティの高い五ドア車と落ち着きのある四ドア車の二タイプ、また、カローラIIが五ドア車とスタイリッシュな三ドア車の二タイプとなっている。

(2) ヤング層、女性層のユーザー要望に応え、スポーティ仕様車(ターセル:VS、コルサ: SX、カローラII:SR)、女性仕様車(コルサ:GXソフィア、カローラII:GLライム)を設定している。

スポーティ仕様車はハレーザー3A—HVエンジン搭載をはじめ、一六五／七〇SR十三のスチールラジアルタイヤ、8ウェイスポーツシートなどを装備し、走りを重視した車である。

また、女性仕様車は、パワーステアリング（一、五〇〇cc車）に加えリモコンミラー、多くのシート調節機構などを装備するとともに、エレガントな明るい内外装、豊富なポケット類などを備えたファッショナブルで使い勝手の良い車としている。

- (3) また、ターセルにはシルキートーニング（シルバーメタリックとホワイト）、コルサにはプレシヤストーニング（ゴールドメタリックとクリーム）、カローラIIにはサーフライドツートーン（ブルーメタリックとシルバーメタリック）とそれぞれ新色のツートーン塗装を設定している。

◎ 車 種 体 系

エンジン 型 式	ト ラ ンス ミ ッ シ ョ ン	タ ー セ ル								コ ル サ								カ ロ ー ラ II											
		4 ド ア				5 ド ア				4 ド ア				5 ド ア				3 ド ア						5 ド ア					
		VC	VL	VS	VE	VC	VL	VS	VE	DX	GX	SX	EX	DX	GX	ソフィア	SX	EX	CD	DX	GL	ライム	SR	SE	DX	GL	ライム	SR	SE
2 A - U (1,295cc)	4 速 マ ニ ュ ア ル	○	○			○	○			○	○			○	○	○			○	○	○	○			○	○			
	3 速 オ ー ト マ チ ャ ッ ク		○				○				○				○	○				○	○	○				○			
3 A - U (1,452cc)	4 速 マ ニ ュ ア ル		○			○	○				○			○	○	○									○	○	○		
	5 速 マ ニ ュ ア ル				○				○				○					○						○					○
	3 速 オ ー ト マ チ ャ ッ ク		○		○		○		○		○		○		○	○		○						○		○	○		○
3 A - H U (1,452cc)	5 速 マ ニ ュ ア ル			○				○				○					○						○					○	
取 扱 店		ビ ス タ 店								ト ヨ ペ ッ ト 店								カ ロ ー ラ 店											

◎ 主要車種標準価格一覧

(スペアタイヤ・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
タ ー セ ル	4 ド ア	1 3 0 0 V C	4 速 マ ニ ュ ア ル	8 4 2	8 3 7	8 4 2
		1 3 0 0 V L	4 速 マ ニ ュ ア ル	8 9 1	8 8 6	8 9 1
		1 5 0 0 V S	5 速 マ ニ ュ ア ル	1,0 7 2	1,0 6 7	1,0 7 2
	5 ド ア	1 3 0 0 V C (※) 1	4 速 マ ニ ュ ア ル	8 3 3	8 2 8	8 3 3
		1 3 0 0 V L	4 速 マ ニ ュ ア ル	8 8 5	8 8 0	8 8 5
		1 5 0 0 V L (※) 2	4 速 マ ニ ュ ア ル	9 6 2	9 5 7	9 6 2
		1 5 0 0 V E (※) 2	5 速 マ ニ ュ ア ル	1,1 0 9	1,1 0 4	1,1 0 9
コ ル サ	4 ド ア	1 3 0 0 D X	4 速 マ ニ ュ ア ル	8 4 2	8 3 7	8 4 2
		1 3 0 0 G X	4 速 マ ニ ュ ア ル	8 9 1	8 8 6	8 9 1
		1 5 0 0 E X (※) 2	5 速 マ ニ ュ ア ル	1,0 8 9	1,0 8 4	1,0 8 9
	5 ド ア	1 3 0 0 D X (※) 1	4 速 マ ニ ュ ア ル	8 3 3	8 2 8	8 3 3
		1 3 0 0 G X (ソフィア)	4 速 マ ニ ュ ア ル	9 1 5	9 1 0	9 1 5
		1 5 0 0 S X	5 速 マ ニ ュ ア ル	1,0 4 9	1,0 4 4	1,0 4 9
		1 5 0 0 E X (※) 2	5 速 マ ニ ュ ア ル	1,0 9 9	1,0 9 4	1,0 9 9
カ ロ ー ラ II	3 ド ア	1 3 0 0 C D	4 速 マ ニ ュ ア ル	7 6 9	7 6 4	7 6 9
		1 3 0 0 G L	4 速 マ ニ ュ ア ル	8 5 1	8 4 6	8 5 1
		1 3 0 0 G L (ラ イ ム)	4 速 マ ニ ュ ア ル	8 7 1	8 6 6	8 7 1
		1 5 0 0 S R	5 速 マ ニ ュ ア ル	1,0 1 3	1,0 0 8	1,0 1 3
	5 ド ア	1 3 0 0 D X (※) 1	4 速 マ ニ ュ ア ル	8 3 3	8 2 8	8 3 3
		1 5 0 0 G L (ラ イ ム)	4 速 マ ニ ュ ア ル	1,0 2 7	1,0 2 2	1,0 2 7
		1 5 0 0 S E (※) 2	5 速 マ ニ ュ ア ル	1,0 8 9	1,0 8 4	1,0 8 9

(※) 1 ノックコントロール装置付車は24千円高。

(※) 2 パワーステアリング装着車は35千円高。

(※) 3 3速オートマチックトランスミッション車は、4速マニュアルトランスミッション車に比べ62千円高、
5速マニュアルトランスミッション車に比べ38千円高。

トヨタターセル主要諸元表		5 ドア						4 ドア					
		1500				1300		1500			1300		
		VE	VS	VL	VC	VL	VC	VE	VS	VL	VL	VC	VC
トヨタターセル	4 連 マ ニ ュ ア ル (K)			E-AL21-ZHKNS	E-AL21-ZHKDS	E-AL20-ZHKNS	E-AL20-ZHKDS			E-AL21-ZEKNS	E-AL20-ZEKNS	E-AL20-ZEKDS	
	5 連 マ ニ ュ ア ル (M)	E-AL21-ZHMES	E-AL21-ZHMSH					E-AL21-ZEMES	E-AL21-ZEMSH				
	3 連 フ ル オ ー ト マ ッ ク (H)	E-AL21-ZHHES		E-AL21-ZHHNS		E-AL20-ZHHNS		E-AL21-ZEHES		E-AL21-ZEHNS	E-AL20-ZEHNS		
寸 法	全 長 mm	3,910				3,910		4,080			4,080		
	全 幅 mm	1,615				1,615		1,615			1,615		
	全 高 mm	1,385				1,385		1,385			1,385		
	ホイールベース mm	2,430				2,430		2,430			2,430		
	トレッド 前 mm	1,385				1,385		1,385			1,385		
	トレッド 後 mm	1,370				1,370		1,370			1,370		
	最低地上高 mm	165				165		165			165		
	室内長 mm	1,800				1,800		1,805		1,810	1,810		
	室内幅 mm	1,350				1,350		1,350			1,350		
	室内高 mm	1,165 *1				1,165		1,165			1,165		
車 量	車 両 重 量 kg	*2-3 (850) (865)		*3 (860)	*2 (840) (855)		(820)	(835) (850)		(820)	*2 (845) (860)		*2 (855)
	乗 車 定 員 名	5				5		5			5		
	車 両 総 重 量 kg	*2-3 (1,125) (1,140)		*3 (1,135)	*2 (1,115) (1,130)		(1,095)	(1,110) (1,125)		(1,095)	*2 (1,120) (1,135)		*2 (1,110) (1,125)
	車 両 総 重 量 kg	*2-3 (1,125) (1,140)		*3 (1,135)	*2 (1,115) (1,130)		(1,095)	(1,110) (1,125)		(1,095)	*2 (1,120) (1,135)		*2 (1,110) (1,125)
性 能	登 坂 能 力 tanθ	{0.49} {0.48}		{0.52}	{0.49} {0.48}		{0.49}	{0.45} {0.43}		*1 (0.41) {0.45}	{0.49} {0.48}		{0.52}
	最 小 回 転 半 径 m	4.8 (中体5.2)				4.8 (中体5.2)		4.8 (中体5.2)			4.8 (中体5.2)		
	燃 料 消 費 率 km/ℓ	60 km/h 定地走行 (運輸省値)		{27.5} {22.0}	{26.0}		{25.5} {22.0}	{25.5}		{26.0} {23.0}	*1 (28.5) {26.0}		{27.5} {22.0}
エ ン ジ ン	型 式	3A-U (H)		3A-HU (H)	3A-U (H)			2A-U (H)			3A-U (H)		3A-HU (H)
	種 類	水冷直列4気筒OHC				水冷直列4気筒OHC		水冷直列4気筒OHC			水冷直列4気筒OHC		
	内 径 × 行 程 mm	77.5 × 77.0				76.0 × 71.4		77.5 × 77.0			76.0 × 71.4		
エ ン ジ ン	総 排 気 量 cc	1,452				1,295		1,452			1,295		
	圧 縮 比	9.0		9.3	9.0			9.3			9.0		9.3
	最 高 出 力 ps/r.p.m (JIS)	83/5,600		86/6,000	83/5,600			75/6,000			83/5,600		86/6,000
エ ン ジ ン	最 大 ト ル ク kg-m/r.p.m (JIS)	12.0/3,600		12.3/4,000	12.0/3,600			10.9/3,600			12.0/3,600		12.3/4,000
	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)		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)		
	燃 料 タ ン ク 容 量 ℓ	45				45		45			45		
エ ン ジ ン	使 用 燃 料	無鉛ガソリン				無鉛ガソリン		無鉛ガソリン			無鉛ガソリン		
	使 用 燃 料	無鉛ガソリン				無鉛ガソリン		無鉛ガソリン			無鉛ガソリン		
	使 用 燃 料	無鉛ガソリン				無鉛ガソリン		無鉛ガソリン			無鉛ガソリン		
ク ラ ッ プ チ 型 式	マニアル：乾摩平均ダイヤル機構式 オートマチック：3速直列4気筒トルコンパーター	マニアル：乾摩平均ダイヤル機構式 オートマチック：3速直列4気筒トルコンパーター				マニアル：乾摩平均ダイヤル機構式 オートマチック：3速直列4気筒トルコンパーター		マニアル：乾摩平均ダイヤル機構式 オートマチック：3速直列4気筒トルコンパーター			マニアル：乾摩平均ダイヤル機構式 オートマチック：3速直列4気筒トルコンパーター		
	第 1 速	(3.666) (3.666) (2.773)				(3.885) (3.666) (2.773)		(3.666) (3.666) (2.773)			(3.666) (3.666) (2.773)		
	第 2 速	(2.070) (2.070) (1.451)				(2.070) (1.451)		(2.070) (2.070) (1.451)			(2.070) (2.070) (1.451)		
	第 3 速	(1.376) (1.376) (0.962)				(1.202) (1.376) (0.962)		(1.376) (1.376) (0.962)			(1.376) (1.376) (0.962)		
	第 4 速	(1.000) (1.000)				(1.000)		(1.000) (1.000)			(1.000)		
	第 5 速	(0.825)				—		(0.825)			—		
	後 退	(3.418) (3.418) (2.603)				(3.418) (2.603)		(3.418) (3.418) (2.603)			(3.418) (3.418) (2.603)		
	減 速 機	ハイボイドギヤ				ハイボイドギヤ		ハイボイドギヤ			ハイボイドギヤ		
	減 速 比	(3.583) (3.583)				(3.154) (3.583) (1.583)		(3.583) (3.583)			(3.583) (3.583)		
	ステアリング型式・歯中比	ラック&ピニオン式・∞				ラック&ピニオン式・∞		ラック&ピニオン式・∞			ラック&ピニオン式・∞		
サスペンション	前	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	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		
	前	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			リーディングトレーリング		
タイ ヤ 標 準 仕 様	145SR13 スチールラジアル	145SR13 スチールラジアル				145SR13 スチールラジアル		145SR13 スチールラジアル			145SR13 スチールラジアル		
	165/70SR13 スチールラジアル	165/70SR13 スチールラジアル				165/70SR13 スチールラジアル		165/70SR13 スチールラジアル			165/70SR13 スチールラジアル		
	145SR13 スチールラジアル	145SR13 スチールラジアル				145SR13 スチールラジアル		145SR13 スチールラジアル			145SR13 スチールラジアル		
	145SR13 スチールラジアル	145SR13 スチールラジアル				145SR13 スチールラジアル		145SR13 スチールラジアル			145SR13 スチールラジアル		

*1. 5Fア 1500VE・VSに電動サンプを注文装備の場合、35%減少します。 *2. パワーステアリング装置の場合、10%増加します。 *3. 電動サンプを注文装備の場合、15%増加します。 *4. 注文仕様、ノックコントロール装置付きの車種です。 [*燃料消費率、車両重量、登坂能力、変速]
 [比] の数値は、ミッション別にカッコの横で区別しています。4速マニュアル車は ()、5速マニュアル車は ()、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得たもので、実際の走行時には、気象、道路、車両、運転、整備などの条件が異なってくるので、それに応じて燃料消費率は異なっています。 *製造販売業者：トヨタ自動車工業株式会社

TOYOTA CORSA主要諸元表

車種グレード	排気量	1500						1300					
		5ドア				4ドア		5ドア		4ドア			
		EX	SX	GX	DX	EX	SX	GX	GX	DX	GX	DX	
※車両型式(エンジン型式)													
4速マニュアルフロアシフト	(K)			E-AL21-LHKNS	E-AL21-LMKDS			E-AL21-LEKNS	E-AL20-LHKNS	E-AL20-LHKDS	E-AL20-LEKNS	E-AL20-LEKDS	
5速マニュアルフロアシフト	(M)	E-AL21-LHMES	E-AL21-LHMSH			E-AL21-LEMES	E-AL21-LEMESH						
3速フルオートマチックフロアシフト	(H)	E-AL21-LHSES		E-AL21-LHHNS		E-AL21-LEHES		E-AL21-LEHNS	E-AL20-LHHNS		E-AL20-LEHNS		
※寸法・重量													
全長	mm	3,910				4,080		3,910		4,080			
全幅	mm	1,615				1,615		1,615		1,615			
全高	mm	1,385				1,385		1,385		1,385			
ホイールベース	mm	2,430				2,430		2,430		2,430			
トレッド 前	mm	1,385				1,385		1,385		1,385			
後	mm	1,370				1,370		1,370		1,370			
最低地上高	mm	165				165		165		165			
室内長	mm	1,800				1,805 1,810		1,800		1,810			
室内幅	mm	1,350				1,350		1,350		1,350			
室内高 (注1)	mm	1,165				1,165		1,165		1,165			
車両重量 (注2)	kg	(850)(865)	(860)	(840)(855)	(820)	(845)(860)	(855)	(835)(850)	(835)(850)	(820)	(830)(845)	(820)	
乗車定員	名	5				5		5		5			
車両総重量 (注2)	kg	(1,125)(1,140)	(1,135)	(1,115)(1,130)	(1,095)	(1,120)(1,135)	(1,130)	(1,110)(1,125)	(1,110)(1,125)	(1,095)	(1,105)(1,120)	(1,095)	
※性能													
加速能力	tanθ	(0.49)(0.48)	(0.52)	(0.49)(0.48)	(0.49)	(0.49)(0.48)	(0.52)	(0.49)(0.48)	(0.45)(0.43)	(0.45)※(0.41)	(0.45)(0.43)	(0.45)	
最小回転半径	m	4.8(※※5.2)				4.8(※※5.2)		4.8(※※5.2)		4.8(※※5.2)			
燃料消費率 km/l (注3)	60km/h定地走行(道路負荷) 10モード走行(道路負荷)	(27.5)(22.0)	(26.0)	(25.5)(22.0)	(25.5)	(27.5)(22.0)	(26.0)	(25.5)(22.0)	(26.0)(23.0)	(26.0)※(28.5)	(26.0)(23.0)	(26.0)	
		(15.2)(13.0)	(14.6)	(15.2)(13.0)	(16.2)	(15.2)(13.0)	(14.6)	(15.2)(13.0)	(16.0)(13.6)	(16.0)※(18.0)	(16.0)(13.6)	(16.6)	
※エンジン													
エンジン型式		3A-U(II)	3A-HU(H)	3A-U(II)	3A-U(II)	3A-HU(H)	3A-U(II)	3A-U(II)	2A-U(II)	2A-U(II)	2A-U(II)		
種類		水冷直列4気筒OHC	水冷直列4気筒OHC	水冷直列4気筒OHC	水冷直列4気筒OHC	水冷直列4気筒OHC	水冷直列4気筒OHC	水冷直列4気筒OHC	水冷直列4気筒OHC	水冷直列4気筒OHC	水冷直列4気筒OHC		
内径×行程	mm	77.5×77.0	77.5×77.0	77.5×77.0	77.5×77.0	77.5×77.0	77.5×77.0	77.5×77.0	76.0×71.4	76.0×71.4	76.0×71.4		
総排気量	cc	1,452	1,452	1,452	1,452	1,452	1,452	1,452	1,295	1,295	1,295		
圧縮比		9.0	9.3	9.0	9.0	9.3	9.0	9.0	9.3	9.3	9.3		
最高出力	ps / rpm	83 / 5,600	86 / 6,000	83 / 5,600	83 / 5,600	86 / 6,000	83 / 5,600	83 / 5,600	75 / 6,000	75 / 6,000	75 / 6,000		
最大トルク	kg-m / rpm	12.0 / 3,600	12.3 / 4,000	12.0 / 3,600	12.0 / 3,600	12.3 / 4,000	12.0 / 3,600	12.0 / 3,600	10.9 / 3,600	10.9 / 3,600	10.9 / 3,600		
燃料供給装置		キャブレター (フーパルシシプル)	キャブレター (同型ベンチュリー型)	キャブレター (フーパルシシプル)	キャブレター (フーパルシシプル)	キャブレター (同型ベンチュリー型)	キャブレター (フーパルシシプル)	キャブレター (フーパルシシプル)	キャブレター (フーパルシシプル)	キャブレター (フーパルシシプル)	キャブレター (フーパルシシプル)		
燃料タンク容量	ℓ		45			45			45		45		
使用燃料		無鉛ガソリン				無鉛ガソリン			無鉛ガソリン		無鉛ガソリン		
※走行伝達装置													
クラッチ形式		マニュアル 駆動軸タイヤフランジ機械式 オートマチック 3速 1122相対トルクコンバーター				マニュアル 駆動軸タイヤフランジ機械式 オートマチック 3速 1122相対トルクコンバーター		マニュアル 駆動軸タイヤフランジ機械式 オートマチック 3速 1122相対トルクコンバーター		マニュアル 駆動軸タイヤフランジ機械式 オートマチック 3速 1122相対トルクコンバーター			
変速比	第 1 速	(3.666) (3.666) (2.773)				(3.666) (3.666) (2.773)		(3.666) (3.666) (2.773) ※(3.885)		(3.666) (3.666) (2.773)			
	第 2 速	(2.070) (2.070) (1.451)				(2.070) (2.070) (1.451)		(2.070) (1.451) ※(2.070)		(2.070) (1.451)			
	第 3 速	(1.376) (1.376) (0.962)				(1.376) (1.376) (0.962)		(1.376) (0.962) ※(1.202)		(1.376) (0.962)			
	第 4 速	(1.000) (1.000)				(1.000) (1.000)		(1.000) ※(1.000)		(1.000) (1.000)			
	第 5 速	(0.825)				(0.825)							
	後 進	(3.418) (3.418) (2.603)				(3.418) (3.418) (2.603)		(3.418) (2.603) ※(3.418)		(3.418) (2.603)			
減速機	減速形式	ハイボイドギヤ				ハイボイドギヤ		ハイボイドギヤ		ハイボイドギヤ			
	減速比	(3.583)(3.583)	(3.727)	(3.583)(3.583)	(3.583)	(3.583)(3.583)	(3.727)	(3.583)(3.583)	(3.583)(3.583)	(3.583)※(3.154)	(3.583)(3.583)	(3.583)	
ステアリング形式(ギヤ比)		ラック&ピニオン式(-)				ラック&ピニオン式(-)		ラック&ピニオン式(-)		ラック&ピニオン式(-)			
サスペンション	前	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	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			
ブレーキ	前	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		リーディング・トレーリング			
タイヤ標準仕様		145SR13	165 70SR13	145SR13		145SR13	165 70SR13	145SR13	145SR13		145SR13		

道路運送車両法による新製車検出数値

製造販売業者 トヨタ自動車工業株式会社

※印の数値は、ノックコントロール装置付車の場合です

(注1)5ドア1500E・S・Xに電動サンルーフを注文装備の場合、35mm減少します

(注2)5ドア1500E・S・Xに電動サンルーフを注文装備の場合、154mm増減 1500E・D・Xのハワーステアリング装置付車の場合、104mm増加します

(注3)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、車速、運転、整備などの状況)が異なると、それに伴って燃料消費率が異なります

トヨタカローラII 主 要 諸 元		3 D A				5 D A						
		1300			1500		1300		1500			
		CD	DX	GL	SR	SE	DX	GL	DX	GL	SR	SE
型 式	4速マニュアル(K)	E-AL20-KGKRS	E-AL20-KGKDS	E-AL20-KGKNS			E-AL20-KHKDS	E-AL20-KHKNS	E-AL21-KHKDS	E-AL21-KHKNS		
	5速マニュアル(M)				E-AL21-KGMSH	E-AL21-KGMES					E-AL21-KHMSH	E-AL21-KHMES
	3速フルオートマチック(H)		E-AL20-KGHDS	E-AL20-KGHNS		E-AL21-KGHES		E-AL20-KHHNS		E-AL21-KHHNS		E-AL21-KHHES
全	長 mm	3,880			3,880		3,880		3,880			
全	幅 mm	1,615			1,615		1,615		1,615			
全	高 mm	1,385			1,385		1,385		1,385			
ホイールベース mm		2,430			2,430		2,430		2,430			
ト レ ッド	前 mm	1,385			1,385		1,385		1,385			
	後 mm	1,370			1,370		1,370		1,370			
最低地上高 mm		165			165		165		165			
室 内	長 mm	1,800			1,800		1,800		1,800			
	幅 mm	1,380			1,380		1,350		1,350			
	高 mm	1,165			1,165 サンプル付 1,130		1,165		1,165 サンプル付 1,130			
車両重量 kg		(780)	(785)<800>	(800)<815>	(830)	(820)<835>	(820)	(835)<850>	(820)	(840)<855>	(860)	(850)<865>
乗車定員名		5			5		5		5			
車両総重量 kg		(1,055)	(1,060)<1,075>	(1,075)<1,090>	(1,105)	(1,095)<1,110>	(1,095)	(1,110)<1,125>	(1,095)	(1,115)<1,130>	(1,135)	(1,125)<1,140>
登坂能力 tanθ		☆(0.45)<0.43>			[0.52]	[0.49]<0.48>	☆(0.45)<0.43>		(0.49)	(0.49)<0.48>	[0.52]	[0.49]<0.48>
最小回転半径 m		4.8(車体5.2)			4.8(車体5.2)		4.8(車体5.2)		4.8(車体5.2)			
燃料消費率 km/l	60km/h定地走行 (運輸省値)	(26.0)	☆(26.0)<23.0>	(26.0)<23.0>	[26.0]	[27.5]<22.0>	☆(26.0) ☆(28.5)	(26.0)<23.0>	(25.5)	(25.5)<22.0>	[26.0]	[27.5]<22.0>
	10モード燃費 (運輸省値)	(16.6)	☆(16.6)<13.6>	(16.6)<13.6>	[14.6]	☆(16.2)<13.0> ☆(15.2)<13.0>	☆(16.6) ☆(18.0)	(16.0)<13.6>	(16.2)	(15.2)<13.0>	[14.6]	[15.2]<13.0>
エンジン型式		2A-U(II)			3A-HU(H)	3A-U(II)	2A-U(II)		3A-U(II)		3A-HU(H)	3A-U(II)
種 類		水冷直列4気筒OHC			水冷直列4気筒OHC		水冷直列4気筒OHC		水冷直列4気筒OHC			
内 径 × 行 程 mm		76.0×71.4			77.5×77.0		76.0×71.4		77.5×77.0			
総排気量 cc		1,295			1,452		1,295		1,452			
圧 縮 比		9.3			9.3	9.0	9.3		9.0		9.3	9.0
最高出力 ps/r.p.m.(JIS)		75/6,000			86/6,000	83/5,600	75/6,000		83/5,600		86/6,000	83/5,600
最大トルク kg-m/r.p.m.(JIS)		10.9/3,600			12.3/4,000	12.0/3,600	10.9/3,600		12.0/3,600		12.3/4,000	12.0/3,600
燃料供給装置		キャブレター(ツーパーレルシングル)			キャブレター (可変ベンチュリー型)	キャブレター (ツーパーレルシングル)	キャブレター(ツーパーレルシングル)		キャブレター(ツーパーレルシングル)		キャブレター (可変ベンチュリー型)	キャブレター (ツーパーレルシングル)
燃料タンク容量 l		45			45		45		45			
使用燃料		無鉛ガソリン			無鉛ガソリン		無鉛ガソリン		無鉛ガソリン			
ク ラ ッ チ 型 式		マニュアル:乾燥摩擦タイヤ付機械式 オートマチック:3要素1段2相形トルクコンバーター			マニュアル:乾燥摩擦タイヤ付機械式 オートマチック:3要素1段2相形トルクコンバーター		マニュアル:乾燥摩擦タイヤ付機械式 オートマチック:3要素1段2相形トルクコンバーター		マニュアル:乾燥摩擦タイヤ付機械式 オートマチック:3要素1段2相形トルクコンバーター			
変 速 比	第1速	☆(3.666)<2.773>			[3.666]<2.773>		☆(3.666)<2.773>		(3.666)<2.773>			
	第2速	(2.070)<1.451>			(2.070)<1.451>		(2.070)<1.451>		(2.070)<1.451>			
	第3速	☆(1.376)<0.962>			[1.376]<0.962>		☆(1.376)<0.962>		(1.376)<0.962>			
	第4速	(1.000)			[1.000]		(1.000)		(1.000)<1.000>			
	第5速				[0.825]				[0.825]			
減速機		ハイボイドギヤ			ハイボイドギヤ		ハイボイドギヤ		ハイボイドギヤ			
減速比		☆(3.583)<3.583>			[3.727]	[3.583]<3.583>	☆(3.583)<3.583>		(3.583)<3.583>		[3.727]	[3.583]<3.583>
ステアリング型式・歯車比		ラック&ピニオン式 ∞			ラック&ピニオン式 ∞		ラック&ピニオン式 ∞		ラック&ピニオン式 ∞			
サ ス ペ ン シ ョ ン	前	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	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			
ブ レ ー キ	前	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		リーディングトレーリング			
タ イ ヤ 標 準 仕 様		145 S R 13 スチールラジアル			165/70 S R 13 スチールラジアル	145 S R 13 スチールラジアル	145 S R 13 スチールラジアル		145 S R 13 スチールラジアル		165/70 S R 13 スチールラジアル	145 S R 13 スチールラジアル

燃料消費率及び車両重量、登坂能力、変速比などの数値は、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[]、3速フルオートマチック車は< >です。

☆はサンプル付又はパワーステアリング付仕様 ☆は注文仕様/ロックコントロール装置付の場合 ①パワーステアリング付の場合は、車両重量および車両総重量は10kg増加します。 ②サンプルを装備した場合は、車両総重量は15kg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)が異なってくる。

製造事業者:トヨタ自動車工業株式会社