

昭和六十七年八月二十日

トヨタ、ビスタおよびカムリを一新

——新開発のハイメカツインカムエンジンを搭載した

知的で優美なFF最上級サルーン——

——新たにビスタに4ドアハードトップを設定——

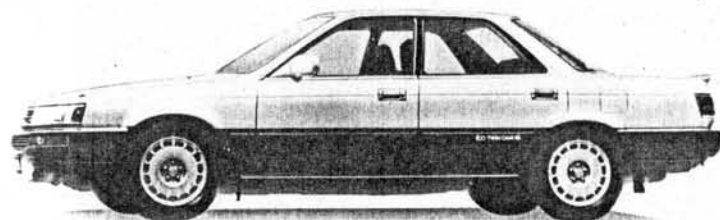
トヨタ自動車㈱は、ビスタおよびカムリをフルモデルチェンジし、八月二十日から全国一斉に発売する。

新型ビスタ、カムリは、「機能にゆとりを加味した美しいフォルム」「新開発のハイメカツインカムエンジン搭載による優れた走行性能」「極めて広く高品質な居住空間」を持つ「本質的な車の価値を追求した高級サルーン」をテーマに開発された。

この結果、新型ビスタ、カムリは本物を指向されるお客様に十分ご満足いただける「知的で優美なFF最上級サルーン」として誕生した。

1、スタイルは、水平を基調とした力強いボデーのラインと、コーナー部の練り込まれた面造形との調和により、知的で美しいフォルムを完成させている。

2、エンジンは、新開発のニℓハイメカツインカムエンジンと好評のニℓスポーツツインカムエンジンの二種類を搭載し、ニℓガソリン車全車を4バルブツインカム



ビスタ 4ドアハードトップ 2000GT (E-SV21-UTMVF)'86.8



カムリ 4ドアセダン 2000ZX (E-SV21-JEMGK)'86.8

新たに開発されたハイメカツインカム（レーザーα3S16バルブ）は、「高出力」と「低燃費」を実現し、さらに「ゆとり」や「静かで心地良い音色」などこれまでにない特性をもったコンパクトなツインカムエンジンとなっている。

また、スポーティツインカム（レーザーα3Sツインカム16）は、「超高回転域までのスムーズな吹きあがり」と「極めて高い応答性」ならびに「スポーティな音色」の高出力スーパーレスポンスエンジンである。

これら二種類のツインカムエンジンを搭載し、すべての方々にツインカムエンジンの卓越した性能とフィーリングを満喫していただく理想を達成させている。

3、インテリアは、FF方式の特長を最大限に生かし居住空間を一層拡大するとともに、内装を充実させ、配慮の行きとどいた質の高いインテリアを実現している。

4、シャシーは、トヨタシャシー技術のノウハウを結集した新設計の四輪独立懸架式サスペンションを採用し、優れた操縦性・走行安定性、乗り心地を確保している。

なお、新型ビスタは4ドアセダンと新設定の4ドアハードトップ、新型カムリは4ドアセダンから構成されている。

一、スタイリング

水平基調の力強いボデーラインと徹底したフラッシュユーザーフェス、十分に練り込まれたコーナー部の面造形とのコンビネーションにより、空力特性に優れた知的で美しいフォルムを構成している。

(1) 4ドアセダン（ビスタ、カムリ）

・おおらかな丸味と、なめらかな面構成によるフロント、横長のリヤコンビネーションランプによるワイド感を強調したりヤ、開放的な6ライトキャビンによるサイドなどにより、格調高く気品あふれるフォルムとしている。

・また、ビスタは横線基調のヨーロピアングリルとし、カムリはトヨタの頭文字のTをモチーフとしたグリルとトップマークを設け、さらにビスタ、カムリにそれぞれ特長のあるリヤコンビネーションランプを採用することにより、それぞれの個性を強調している。

(2) 4ドアハードトップ（ビスタ）

・フォグランプを組み込んだワイドなヘッドランプによるフロント、スリムで端正なリヤコンビネーションランプを配したワイドなりヤと、低い車高とがあいまって、文字通りのワイドアンドローのフォルムを実現している。

・また、フェンダートップからフロントピラー、ルーフに至るストリームラインによるスピンドル（紡錘形）シルエットと、大きくサイドに回り込んだリヤウインドウなどにより、引き締まったキャビンを構成し、優美で躍動感あふれるフォルムとして
いる。

二、エンジン

新型ビスタ、カムリの二ℓガソリン車は、新開発のハイメカツインカムエンジン（レーザーα3S16バルブ）（四気筒、一、九九八cc、3S1FE型）ならびに超高回転域までスムーズに吹きあがり、アクセルにダイナミックに反応する好評の高出力スーパーレスポンススポーティツインカムエンジン（レーザーα3Sツインカム16）（四気筒、一、九九八cc、3S1GE型）を搭載することにより、全車4バルブツインカムエンジンの画期的なラインアップを実現している。

〔ハイメカツインカムエンジン（レーザーα3S16バルブ）〕

・新開発の（レーザーα3S16バルブ）は、高出力とクラストップの低燃費の両立に加え、特に使用頻度の高い常用回転域での高トルクによる「ゆとり」と、最上級FF車に求められる静かで心地良い音色とコンパクトさを備えたエンジンとなっている。

(1) 高出力と低燃費の両立

・最高出力は、一二〇馬力（ネット値）、最大トルクは一七・二kg・m（ネット値）と高い性能を発揮させながら、燃費は一二・八km/ℓ（10モード燃費）と従来エンジン（レーザー2S1FE）に比べ五%向上し、二ℓガソリンエンジン中トップクラスの値を実現している。これらの性能は、自動車用エンジンとしては世界初のカムシャフト間シザーズギヤ駆動による4バルブツインカム方式の採用と、さらに燃焼室や吸排気系の形状・バルブタイミングなどに、トヨタの最先端のエンジン技術を結集することにより達成されている。

(2) ゆとりあるエンジン特性

・エンジンの特性は、低中速の高トルクと五、〇〇〇回転/分付近での高出力による「ゆとり」を追求している。

すなわち、二、〇〇〇回転/分より最大トルクの九割を発生し、しかも最高出力も一二〇馬力と高い値を得て、通常走行時に最も性能を発揮する、これまでにない優れた特性をもったツインカムエンジンとなっている。

(3) 静かで心地良い音色

・エンジンの音色について従来以上の解析を行い、世界初のクランクシャフトデュアルモードダンパーの採用や、クランクシャフトおよびシリンダーブロックの剛性の向上などにより、エンジンの振動騒音を画期的に低減させるとともに、心地良い音色を造りあげている。

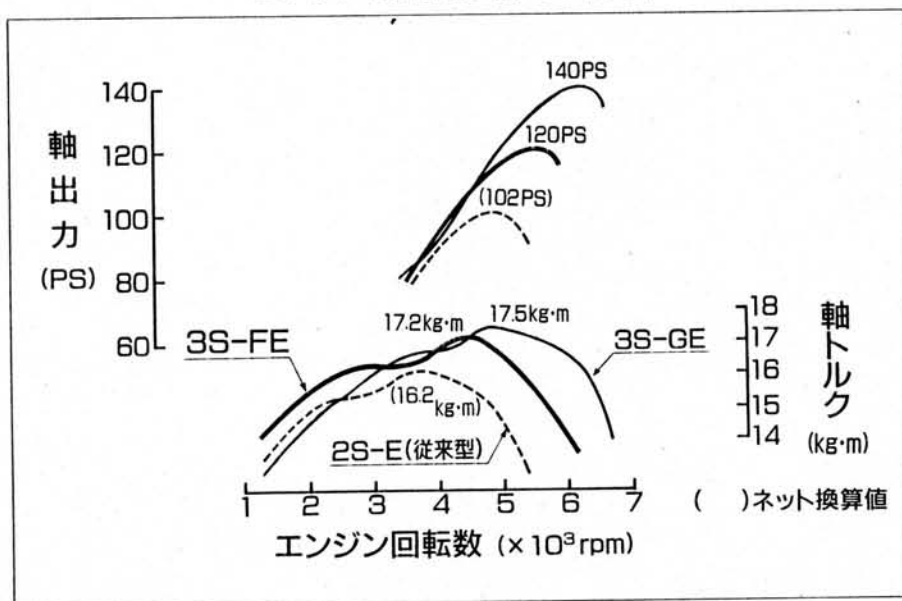
また高性能・低燃費一・ハレガソリンエンジン〈レーザー1S-CiFF〉および二ℓターボディーゼルエンジン〈レーザー2C-IIターボディーゼラーFF〉もあわせて搭載している。

(参考1)

搭載エンジン	排気量(cc)	最高出力(ネット値) (ps/rpm)	最大トルク(ネット値) (kg·m/rpm)	10モード燃費(km/ℓ) (運輸省審査値)
3S-GE	一、九九八	一四〇/六、二〇〇	一七・五/四、八〇〇	一二・〇(M/T車)
3S-FE	一、九九八	一二〇/五、六〇〇	一七・二/四、四〇〇	一二・八(M/T車)

(参考2)

エンジン出力性能 (ネット表示)



三、インテリア

- ・ 広く快適な居住空間で好評をいただいた従来型車よりさらに室内長、室内幅を拡大させているのに加え、新しい装備の数々により優れた機能と高い品質のインテリアを実現している。
- ・ 全車、全グレードにソフトな一体成形ドアトリムの採用などにより、高級で洗練されたインテリアとしている。
- ・ 使用頻度の高いスイッチをステアリングホイール近くに集約し、かつ照明付とするなど、ドライバーへの細やかな心配りをした設計としている。
- ・ 加えて、前席には乗員の体格に合わせ常に正しい位置でのシートベルトの装着が可能なアジャスタブルシヨルダーベルトアンカーを全車に採用した。
- ・ リヤシートバックをトランクスルー型の可倒式とし、しかも荷物の大小、乗車人員により分割して可倒できる6/4分割可倒式リヤシートを採用。またセダンは、バンパー直上開口型トランクとし荷物の積み降ろしを容易にしている。

四、シャシー

- ・ トヨタの技術を結集した、新世代の高級サルーンにふさわしい四輪ストラット式サスペンションを採用している。基本的には従来型車の定評ある安定した走りを踏襲しながら、さらにエンジンのハイパワー化と高速化に対応するため、ジオメトリーを大幅に変更し、また構成部品のほとんどを新設計している。
- ・ フロントは、マクファアーソンストラット式サスペンションとし、左右のロアアームの取り付け部を結ぶロアブレースにより剛性を確保して、操縦性・走行安定性、乗り心地を更にレベルアップさせている。
- ・ リヤは、デュアルリンクストラット式サスペンションを採用したうえ、ロアアームを、サブフレームを介して取り付けることにより、振動・騒音の一層の低減を図っている。
- ・ また、GT車にはフロント左右のストラットタワーにパフォーマン스로ッドを結合し、一段とボデー剛性を高め、ステアリング性能を大幅に向上させるとともにTEMS（トヨタエレクトロニックモジュレイトッドサスペンション）を採用し、常に最適な操縦性・走行安定性と乗り心地を確保している。
- ・ さらにステアリングには据切り時には軽く操作でき、かつ車速に応じて適度な操舵力を与える新PPS（プログレッシブパワーステアリング）を採用している。

・電子制御式四速フルオートマチック（ECTIS）、2ウェイオーバードライブ付四速フルオートマチックの二機種の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。

五、新機構・新装備

・新型ビスタ、カムリは、TEMS、新PPS、アジャスタブルシヨルダールベルトアンカー、メモリー付チルトアンドテレスコピックステアリング、ライブサウンドスピーカーシステム、CDプレーヤー、6/4分割可倒式リヤシート、電動格納式ドアミラー、モード自動切換式オートエアコンなど数多くの新機構・新装備を設定している。

〈販売概要〉

一、販売店

ビスタ 全国のトヨタビスタ店

（沖縄地区は、トヨタオート沖縄でも販売）

カムリ 全国のトヨタカローラ店

（名古屋地区は、名古屋トヨタディーゼルでも販売）

二、月販目標台数

ビスタ 三、五〇〇台

カムリ 六、〇〇〇台

三、店頭発表会

九月六日（土）、九月七日（日）

以上

〔車両概要〕

一、スタイリング

・直線を基調とした力強いボデーラインと徹底したフラッシュサーフェス、コーナー部の十分に練り込まれた面造形とのコンビネーションにより、空力特性に優れた知的なスタイルを構成している。

空力特性は、4ドアハードトップ（スポイラー付）で、空気抵抗係数Cd値0・三三と優れた性能を実現している。

またセダンのドアフレーム幅を小さくし、ガラスとの段差を少なくする設計を採用することにより、ガラス面積を拡大し、なめらかで美しいスタイルとしている。

・4ドアセダン（ビスタ、カムリ）は、まろやかなボデー面、シャープなヘッドランプを配したなめらかなフロント、開放感ある6ライトキャビンのサイドビュー、さらにワイド感を強調したリヤコンビネーションランプを採用したリヤなどにより、格調高く気品あふれるスタイルとしている。

また、ビスタは横線基調のヨーロッパアングリル、カムリはトヨタの頭文字のTをモチーフとしたグリルにトップマークを設け、リヤコンビネーションランプにおのおの独自性をもたせることによりそれぞれの個性を強調している。

・4ドアハードトップ（ビスタ）は、フォグランプを組み込んだヘッドランプとシンプルなグリルによる低くワイドなフロント、スリムなリヤコンビネーションランプを配した端正なリヤなどによりワイドアンドローのフォルムを実現、また大きくサイドに回り込んだリヤウインドウなどによりコンパクトなキャビンを構成し、優美で躍動感あふれるスタイルとしている。

・一層の鮮やかさ（高輝度）を表現するため外板色には新素材の着色マイカを新開発し、ダークレッドマイカ、ブルーマイカとして設定、その他スーパホワイトⅡなど合計九色を設定している。

二、エンジン

・新開発のハイメカツインカムエンジン（レーザーα3S16バルブ）（2ℓ、3S1FE型）と好評の高出力スーパーレスポンススポーティツインカムエンジン（レーザーα3Sツインカム16）（2ℓ、3S1GE型）の二機種のツインカムエンジンを搭載することにより、新型ビスタ、カムリの2ℓガソリンエンジンをすべてツインカム4バルブとし、すべての方々にツインカムエンジンの持つ卓越した性能とフィーリングを満喫してい

ただく理想を達成させている。

- ・また高性能・低燃費一・八ℓガソリンエンジン〈レーザー1S-CiFF〉および二ℓ、ターボディーゼルエンジン〈レーザー2C-IIターボディーゼラーFF〉もあわせて搭載している。

〔新開発ハイメカツインカムエンジン〈レーザーα3S16バルブ〉〕

- ・新開発〈レーザーα3S16バルブ〉エンジンは、従来から好評の〈レーザー2S-IF〉（二ℓ、2S-IE型）をベースにツインカム4バルブ化し、最高出力一二〇馬力（五、六〇〇回転／分 ネット値）、最大トルク一七・二kg・m（四、四〇〇回転／分 ネット値）と高出力を実現している。

- ・また、自動車用エンジンでは世界初のカムシャフト間シザーズギヤ駆動による4バルブツインカム方式の採用などにより、バルブ挟角を縮小し、コンパクトな燃焼室を実現。これにより二ℓガソリンエンジン中トップクラスの低燃費（10モード燃費一二・八km／ℓ、M／T車）を達成するとともに、エンジン本体の大幅な軽量・コンパクト化も図っている。

- ・さらに、低中速の高トルクと五、〇〇〇回転／分付近での高出力による「ゆとりあるエンジン特性」を追求し、二、〇〇〇回転／分より最大トルクの九割を発生させ、しかも最高出力も一二〇馬力と高い値を得て、通常走行時に最も性能を発揮する、これまでにない特性をもったツインカムエンジンとなっている。

- ・加えてエンジンの音色についても従来以上の解析を行い、エンジン本体の改良および従来のねじり振動を吸収するダンパーに加えて、曲げ振動を吸収するダンパーを追加し、二重に振動を吸収させる世界初のクランクシャフトデュアルモードダンパーの採用などによって優れた静粛性と心地良い音色を造りあげている。

なお、新型ビスタ、カムリのエンジンラインアップは、左表のとおりである。

※（ネット表示）

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-IGE	一、九九八	一四〇／六、二〇〇	一七・五／四、八〇〇	一二・〇(M／T車)
3S-IFE	一、九九八	一二〇／五、六〇〇	一七・二／四、四〇〇	一二・八(M／T車)
1S-i	一、八三二	八五／五、二〇〇	一四・五／三、〇〇〇	一三・六(M／T車)
2C-T	一、九七四	八二／四、五〇〇	一六・三／二、四〇〇	三二・五(M／T車) (注1)

(注1) 60km/h 定地走行燃費(km/ℓ) (運輸省届出値)

三、インテリア

- ・室内スペースは、FF方式の特長を最大限に生かし、好評をいただいた従来型車よりさらに拡大（セダン・室内長プラス三〇mm、室内幅プラス一〇mm）し、やすらぎのある広い居住空間を確保している。
- ・全車、全グレードにソフトな一体成形ドアトリムを採用、またインストルメントパネルとドアトリムのスムーズな連続性を実現するなど、洗練されたインテリアとしている。
- ・ハザードスイッチ、デフォッガースイッチ等使用頻度が高く緊急度の高いスイッチをステアリングホイール近くに集約し、かつスイッチ類の大部分を照明付とするなどドライバーへの細やかな心配りをした設計としている。
- ・加えて、全車の前席に、シヨルダーアンカー位置を上下にスライドさせ、乗る人の体格や姿勢に合わせて常に正しい位置でのシートベルトの装着が可能でアジャスタブルシヨルダーベルトアンカーを採用し、シートベルトの装着性を向上させている。
- ・リヤシートバックをトランクスルー型の可倒式とし、しかも荷物の大小、乗車人員の多寡により分割して可倒できる6／4分割可倒式リヤシートを採用している。
- ・またセダンは、荷物の積み降ろしを容易にするためトランク開口高さをバンパーレベルまで下げて使用性を向上させたバンパー直上開口型トランクを採用している。
- ・これらにより、優れた機能と高い品質を実現しながらゆとりとやさしさにあふれるインテリアとしている。

四、シャシー

- ・エンジンのハイパワー化と高速化に対応する為、サスペンション方式は従来型のストラット式四輪独立懸架を踏襲しながら、ジオメトリーの改良を含め、ほとんどの部品を新設計し、操縦性・走行安定性と乗り心地を大幅に改善し高い次元で両立させている。
- ・フロントサスペンションは、スタビライザー、ストラットバー一体型ストラットを採用したマクファァーソンストラット式とし、最適なジオメトリーおよびホイールアライメントの設定、ロアブレース（全車）の採用などによるボデー剛性の向上により、高い次元での操縦性・走行安定性と乗り心地を実現させている。
- ・リヤサスペンションは、デュアルリンクストラット式独立懸架とし、サスペンションアームの適正な配置、ロアアーム長の拡大、構成部品の改良などを実施している。
- ・さらにロアアームをサブフレームを介して取り付けることにより、振動・騒音の低減

も図っている。

- ・ステアリングには油圧反力を利用し、据切り時には軽く、中高速時には適度なハンドル重さを与え、常に理想的な操舵フィーリングが得られる新PPS（プログレッシブパワーステアリング）を採用し、自然で手応えのよい操舵フィーリングを得ている。
- ・さらにGT車には、次のような新機構を採用している。

- ① フロント左右のストラットタワーをパフォーマンスロッドで結合し、一段とボディ剛性を高め、ステアリングに対する車両の応答性を大幅に向上させている。

- ② コンピューターがショックアブソーバーの減衰力を走行条件に応じて自動制御し、常に最適な乗り心地と操縦性・走行安定性を確保するトヨタ電子制御サスペンションTEMSを採用している。

〔タイヤ、ブレーキ〕

- ・3S—GE搭載車は、195／60R15タイヤおよび四輪ディスクブレーキを、3S—FE搭載車には185／70SR14タイヤを設定し、操縦安定性と制動力を向上している。

〔オートマチックトランスミッション〕

- ・全車種に2ウェイオーバードライブ付四速フルオートマチックを設定しお客様のイージードライブ指向に対応させている。
- ツインカム搭載車には、走行条件やお客様の好みに応じてエコノミー、パワー、マニュアルの三つの変速パターンを選択することにより、燃費重視や加速重視などの走行が楽しめるECTIS（電子制御式四速フルオートマチックトランスミッション）を設定、また〈レーザー1S—CIF〉、〈レーザー2C—IIターボディーゼル—FF〉搭載車には、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。

五、静粛性・その他

- (1) エンジンマウンティングは五点支持方式を採用し、左右マウントを大きくすることにより、エンジン振動・騒音の低減を図っている。
- (2) 剛性の高い骨格構造をベースに、さらにフロア部、ダッシュ部に新しい制振材および吸遮音材を採用し、振動・騒音の低減を図っている。

- (3) ボデーとドアガラス面の段差を4mmとなめらかに構成したボデー面およびドアとボデー間のシール性能の向上により風切音の低減、空力特性の向上を図っている。
- (4) 泥水等による発錆部分の防錆鋼板化、塩ビゾルシーラーの採用拡大により防錆性能の向上を図っている。

六、新機構・新装備

新型ビスタ、カムリは、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) 油圧反力を利用し、据切り時には軽く、中高速時には、適度なハンドル重さを与え、常に理想的な操舵フィーリングが得られる**新PPS**（プログレッシブ パワーステアリング）。
- (2) コンピューターがショックアブソーバーの減衰力を走行条件に応じて自動制御し、常に最適な乗り心地と操縦性・走行安定性を確保する**トヨタ電子制御サスペンションTEMS**。

- (3) フロントシートベルトのショルダーアンカー位置を上下にスライドさせ、乗る人の体格や姿勢に合わせて多段階（セダン・五段階、ハードトップ・四段階）にベルトパスを変えられるようにした**アジャスタブルショルダーベルトアンカー**。（全車）
- (4) リヤシートバックを可倒式とし、荷物の大小、乗車人員など色々使い分けが可能な**6／4分割可倒式リヤシート**（トランクスルー）。

- (5) 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あがり、また引き下げるだけで元の位置に戻る**メモリー付チルトアンドテレスコピックステアリング**。

- (6) 明暗を検知して、自動的にテールランプおよびヘッドランプを点灯、消灯させる**コンライト**。

- (7) 前後四個のスピーカーをフロントはパッシブラジエーター方式のボックススピーカー、リヤはトランクルトムをスピーカーボックスとして有効利用する為のハーフボックススピーカーを装着し、豊かな低音再生と臨場感ある音場作りを可能とした**ライブサウンドスピーカーシステム**。

- (8) プッシュボタンによりそれぞれの音楽のジャンルに適した音質が選択できる**アコースティックフレーバー**。

- (9) オーディオシステムの高音質・高機能化を図った**コンパクトディスクプレーヤー**。

- (10) 操作性を配慮した夜間照明付きパワーウィンドウスイッチ。
- (11) 運転席からワンタッチ操作で格納・復帰が可能で狭い場所や車庫の出入を容易にした電動格納式ドアミラー。

- (12) 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)

以上

◎ 新型ビスタ、カムリの主要車型標準価格一覧表

(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	ミッション	東 京	名 古 屋	大 阪
ビスタ	4 ドア ハ ー ド ト ッ プ	2000 G T	3 S - G E	5速マニュアル	2,154	2,149	2,154
		2000 V X	3 S - F E	↑	1,914	1,909	1,914
		2000 V E	↑	↑	1,740	1,735	1,740
		1800 V R	1 S - i	↑	1,715	1,710	1,715
		1800 V E	↑	↑	1,636	1,631	1,636
		1800 V L エクストラ	↑	↑	1,453	1,448	1,453
	4 ドア セ ダ ン	2000 V X	3 S - F E	5速マニュアル	1,860	1,855	1,860
		2000 V E	↑	↑	1,671	1,666	1,671
		1800 V R	1 S - i	↑	1,655	1,650	1,655
		1800 V E	↑	↑	1,567	1,562	1,567
		1800 V L エクストラ	↑	↑	1,393	1,388	1,393
		1800 V L	↑	↑	1,328	1,323	1,328
		※ 1800 V C	↑	↑	1,236	1,231	1,236
		2000 V E	2 C - T	↑	1,736	1,731	1,736
		2000 V L エクストラ	↑	↑	1,574	1,569	1,574
カ ム リ		2000 G T	3 S - G E	5速マニュアル	2,094	2,089	2,094
		2000 Z X	3 S - F E	↑	1,860	1,855	1,860
		2000 Z T	↑	↑	1,671	1,666	1,671
		1800 Z E	1 S - i	↑	1,655	1,650	1,655
		1800 Z T	↑	↑	1,567	1,562	1,567
		1800 X T サルーン	↑	↑	1,393	1,388	1,393
		1800 X T	↑	↑	1,328	1,323	1,328
		※ 1800 L T	↑	↑	1,236	1,231	1,236
		2000 Z T	2 C - T	↑	1,736	1,731	1,736
		2000 X T サルーン	↑	↑	1,574	1,569	1,574

◎写真添付
(除くオプション)◎写真添付
(除くオプション)◎写真添付
(除くオプション)

- (注) ・2000 G T の T E M S & 新 P P S 装着車は90千円高。
 ・1.8ℓガソリン車、2ℓディーゼル車の2ウェイO.D付フルオートマチック車は5速マニュアル車に比べ79千円高。
 但し、※印の車両は5速マニュアル車のみ。
 ・2ℓガソリン車のE C T - S 車は5速マニュアル車に比べ99千円高。

◎トヨタ ビスタ主要諸元表
〔車両型式・重量・性能〕

車 間 型 式		ハ ー ド ト ャ ッ プ						セ ダ ン							
		2000 17バルブ (3S-GE)	2000 16バルブ (3S-FE)		1800Ci (1S-i)			2000 16バルブ (3S-FE)		1800Ci (1S-i)				2000ターボディーゼル (2C-T)	
		GT	VX	VE	VR	VE	VLエクストラ	VX	VE	VR	VE	VLエクストラ	VL	VC	VE
5速マニュアル	E-SV21 -UTMVF	E-SV21 -UTMGK	E-SV21 -UTMMK	E-SV20 -UTMEL	E-SV20 -UTMML	E-SV20 -UTMNL(L)	E-SV21 -UEMGK	E-SV21 -UEMMK	E-SV20 -UEMEL	E-SV20 -UEMML	E-SV20 -UEMNL(L)	E-SV20 -UEMNL	E-SV20 -UEMDL	Q-CV20 -UEMMX	Q-CV20 -UEMNL(L)
2ウェイ・OD付4速フルオートマチック				E-SV20 -UTPEL	E-SV20 -UTPML	E-SV20 -UTPNL(L)			E-SV20 -UEPEL	E-SV20 -UEPML	E-SV20 -UEPNL(L)	E-SV20 -UEPNL		N-CV20 -UEPMX	N-CV20 -UEPNL(L)
電子制御式2ウェイ・OD付 4速フルオートマチック(ECT-S)	E-SV21 -UTPVF	E-SV21 -UTPGK	E-SV21 -UTPMK				E-SV21 -UEPGK	E-SV21 -UEPMK							
車 間 重 量	kg	(1,210) <1,240>	(1,200) <1,230>	(1,180) <1,210>	(1,140) <1,170>	(1,130) <1,160>	(1,180) <1,210>	(1,150) <1,180>	(1,120) <1,150>	(1,100) <1,130>	(1,080) <1,110>	(1,060) <1,090>	(1,050)	(1,170) <1,200>	(1,150) <1,180>
車 間 総 重 量	kg	(1,485) <1,515>	(1,475) <1,505>	(1,455) <1,485>	(1,415) <1,445>	(1,405) <1,435>	(1,455) <1,485>	(1,425) <1,455>	(1,395) <1,425>	(1,375) <1,405>	(1,355) <1,385>	(1,335) <1,365>	(1,325)	(1,445) <1,475>	(1,425) <1,455>
最小回転半径	m	5.5							5.3						
燃 料 消 費 率 km/l	60km/h定速走行 (運輸省排出値)	(19.0) <19.0>	(24.0) <21.0>		(25.0) <23.0>		(24.0) <21.0>			(25.0) <23.0>			(25.0)	(31.5) <26.0>	
	10モード (運輸省審査値)	(12.0) <10.4>	(12.8) <10.8>		(13.2) <11.2>		(12.8) <10.8>			(13.2) <11.2>			(13.6)	—	

※車間重量、車間総重量、燃料消費率などの数値は、ミッションタイプ別にカッコの種類で区別しています。マニュアル車は(), オートマチック車は<>です。

※1 電動式ムーンルーフ設置車の場合、※車間重量、※車間総重量が20kg増加します。 ※2 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、車間、運転、整備などの状況)が異なるため、それに応じて燃料消費率が異なります。

〔寸法・定員〕

	ハードトップ	セダン
全 長 mm	4,520*1	
全 幅 mm	1,690	
全 高 mm	1,370*2	1,395*2
ホイールベース mm	2,600	
トレッド	前 mm	1,475*3
	後 mm	1,445*4
最低地上高 mm	160*5	
実 内 幅 mm	長 mm	1,890
	幅 mm	1,415
	高 mm	1,135
乗車定員 名	5	

※1 セタンV-L, V-Lは20mm短くなります。
 ※2 1800Ci車、2000ターボディーゼル車は10mm低くなります。
 ※3 2000フインカム車、1800Ci車、2000ターボディーゼル車は1,470mmになります。
 ※4 2000フインカム車、1800Ci車、2000ターボディーゼル車は1,440mmになります。
 ※5 1800Ci車、2000ターボディーゼル車は150mmになります。
 ※6 電動式ムーンルーフを注文装備した場合は30mm低くなります。

〔エンジン〕

型 式	3S-GE (2000フインカム)	3S-FE (2000 16バルブ)	1S-i (1800Ci)	2C-T (2000ターボディーゼル)
種 類	水冷直列4気筒DOHC		水冷直列4気筒OHV	
使用燃料	無鉛ガソリン		軽 油	
総排気量 cc	1,998		1,832	1,974
内径×行程 mm	86.0×86.0		80.5×90.0	86.0×85.0
圧 縮 比	9.2	9.3	9.0	23.0
最 高 出 力 ps/r.p.m.	ネット 140/6,200	ネット 120/5,600	ネット 85/5,200	ネット 82/4,500
最 大 ト ル ク kg-m/r.p.m.	17.5/4,800	17.2/4,400	14.5/3,000	16.3/2,400
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)	ボッシュ式 分配型 噴射ポンプ
燃料タンク容量 l	60			

●エンジン出力表示には、ネット値とブレイク値があります。 ●「クロス」とはエンジン単体で測定したものであり、ネット値とはエンジンと車両に搭載した状態とは異なる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「クロス」よりもガソリン自動車は約15%、ディーゼル車は約10%程度低い値(自工食調へ)となっています。 ●「EFI」、「SCI」、「TCCS」は当社の登録商標です。

〔変速比・減速比〕

ミッション	5速マニュアル		2ウェイ・OD付4速フルオートマチック	電子制御式2ウェイ・OD付4速フルオートマチック(ECT-S)
	2000フインカム	2000 16バルブ(1800Ci)		
		2000ターボディーゼル		
第 1 速	3.285	3.538	2.810	
第 2 速	2.041	1.960	1.549	
第 3 速	1.322	1.250	1.000	
第 4 速	1.028	0.945	0.706	
第 5 速	0.820	0.731	—	
後 退	3.153	3.153	2.296	
減 速 比	4.176	3.736	3.729	3.533*

※2000 16バルブ車の場合、2000フインカム車は3.729。

〔ステアリング・サスペンション・ブレーキ〕

ステアリング	ラック&ピニオン	
	サ ス ペ ン シ ョ ン	ブ レ ー キ
前	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	
前	ベンチレーテッドディスク	
後	リーディングトレーリングドラム (GTはディスク)	