

NO.41—ABCD

昭和六十年九月十八日

トヨタ、大衆キャブオーバー型車 ライトエースをフルモデルチェンジ

トヨタ自動車㈱は、大衆キャブオーバー型車ライトエース（ワゴン、バン）をフルモデルチェンジし、九月十八日より全国のトヨタオート店で一齐に発売する。

ライトエースは、昭和四十五年の発売以来、その優れた機動性、経済性、多用途性などにより、お客様の高い評価を得ており、大衆キャブオーバー型車のバイオニアとも言える役割りを果してきた。

今回のフルモデルチェンジにあたり、ワゴン系は、空力特性に優れた先進的なスタイルを実現したほか、新開発のラテラルロッド付4リンク式リヤサスペンションや応答性の良いラック&ピニオンステアリングを採用し、操縦性・走行安定性、乗り心地を向上させている。また、エンジンも新開発



ライトエース ワゴン FXV スカイライトルーフ 2000ターボ・ディーゼル (N-CM30G-MQSX) '85.9
フートンボデーカラーはオプション



ライトエース バン スーパーシングルジャストロー 5ドア 2/5人乗り 1500スーパー (L-KM36V-MNSFT) '85.9

トラックをつくって半世紀



トヨタ自動車株式会社

★お問い合わせは……………広報部／本社：0565-28-2121(大代表)

東京：03-817-7865～9

名古屋：052-952-2532～3

大阪事務所：06-251-3300

のヘレーザー5Kをはじめ、ヘレーザー2CⅡディーゼル、ヘレーザー12CⅡターボ・ディーゼルエンジンを新たに搭載し、燃費性能、動力性能を向上させている。さらに、乗用車感覚のドライビングポジションの実現、3ウェイ回転シート（世界初）をはじめとする各種の可動式シートの採用などにより、優れた居住性、スペースユーティリティを実現している。

バン系は、5K型エンジン、ヘレーザー2CⅡディーゼルエンジンを新たに搭載し、燃費性能、動力性能を向上させるとともに、一部車種にラルロード付4リンク式リヤサスペンション、全車にラック&ピニオンステアリングを採用し、操縦性・走行安定性、乗り心地を大幅に向上させている。また、大開口のバックドアを採用し、荷役性も一段と向上させている。さらに、従来のダブルタイヤに替え、偏平率50%の小径シングルラジアルタイヤを装着し、空気圧調整などを容易にしたスーパースィングルジャストロー車を新たに設定している。

新型ライトエースの当面の月販目標台数は、四、七〇〇台（ワゴン二、五〇〇台、バン二、二〇〇台）である。また、店頭発表会は、十月五日（土）、六日（日）の両日を予定している。

新型ライトエースの主な特長は次のとおりである。

(I) 新型ライトエースワゴン スタイル

- 大きく傾斜したフロントウィンドウ、まろやかで張りのある面構成のボデー、フレアー形状のスカートパネルなどにより、ワンボックスカーとしては、トップクラスの空力特性と先進的なスタイルを実現している。
- フロント、リヤおよびサイドウィンドウの面積を大幅に拡大し、軽快感・開放感を表現するとともに、視認性を向上させている。また、ハイルーフ車の一部グレードに、広いガラス面積を有するスカイライトルーフを採用し、開放的なイメージを一段と強調している。
- ボデーの全長を短くする一方、全幅を拡大することにより、コンパクトで安定感のあるスタイルとしている。

ニ 足まわり

- ・リヤサスペンションは、従来のリーフスプリング式から樽型テーパーコイルスプリングを用いた、新設計のラテラルロッド付4リンク式に変更し、走行安定性、乗り心地を向上させている。
- ・ステアリングは、従来のボールナット式から、応答性の良いラック&ピニオン式に変更し、操縦性を向上させている。
- ・前後トレッドの大幅拡大、リヤスタビライザーの装着などにより、走行安定性を向上させている。
- ・サスペンションの動きに対して、安定した減衰力を発生する低圧ガス封入式ショックアブソーバーを採用し、走行安定性、乗り心地を向上させている。
- ・フロントブレーキは、リヤ荷重の変動に応じて、より精密なコントロールができる制動力制御バルブ（LSPV）やベンチレーテッドディスクブレーキを採用し、制動性能の向上を図っている。

三 エンジン

- ・新開発ヘレーザー5K $\searrow$ エンジン（5K-U型、四気筒、一、四八六cc）は、低燃費で定評のある4K型エンジンをベースに、ボアアップし、排気量を拡大するとともに、油圧リフター、フルトランジスタ点火方式などを採用し、メンテナンスフリー化を図っている。ヘレーザー5K $\searrow$ エンジン搭載車は10モード燃費一二・六km/ ℓ （五速マニュアル車、運輸省審査値）、60km/h定地走行燃費一九・三km/ ℓ （五速マニュアル車、運輸省届出値）と一、五〇〇cc大衆キャブオーバー型ワゴンとしては、トップの値を実現している。

- ・従来型のヘレーザー2Cディーゼル $\searrow$ エンジン（2C型、四気筒、一、九七四cc）に燃焼室形状の改良、バルブタイミングの最適適合化などを施し、動力性能、燃費性能、静粛性の向上を図ったヘレーザー2C-IIディーゼル $\searrow$ エンジン（2C型、四気筒、一、九七四cc）を搭載している。また、ヘレーザー2C-IIディーゼル $\searrow$ エンジンをベースに、水冷式ターボチャージャーを装着し、動力性能を大幅に向上させたヘレーザー2

C-11 ターボ・ディーゼルエンジン（2C-T型、四気筒、一、九七四cc）を搭載している。

・その他、一、八〇〇ccのガソリンエンジンへレーザー2Y（2Y-U型、四気筒、一、八一二cc）も従来同様、搭載している。

エンジン	排気量(cc)	最高出力 (ps/rpm)	最大トルク (kg・m/rpm)	60km/h 燃費(定地走行) (km/ℓ) (運輸省届出値)	10モード燃費 (km/ℓ) (運輸省審査値)
レーザー5K (5K-U型)	一、四八六	七〇/四、八〇〇	一一・七/三、二〇〇	一九・三	一一・六
レーザー 2C-II ディーゼル (2C型)	一、九七四	七〇/四、七〇〇	一三・〇/二、六〇〇	二二・二	—
レーザー 2C-II ターボ・ディーゼル (2C-T型)	一、九七四	八二/四、五〇〇	一六・三/二、四〇〇	二二・四	—
レーザー2Y (2Y-U型)	一、八二二	七九/五、〇〇〇	一四・三/三、〇〇〇	一七・二	一一・六

注（出力表示は、ネット表示。燃費は五速マニュアル車。）

四 室 内

- ・ステアリングコラムをフロア面に対し三十八度の最適角度にしたほか、フロアシフトレバーは、ショートストロークの乗用車タイプを採用、またシフトレバー位置を運転席に近づけたことなどにより、操作性を大幅に向上させ、乗用車感覚のドライビングポジションを実現している。
- ・フロントシートのヒップポイントを大幅に低下させるとともに、フロントドアステップ幅を拡大し、乗降性を向上させている。
- ・一部グレードの運転席にフルリクライニングシートを採用したほか、グレードに応じ、セカンドシートは、前向き・横向き・対面のシート配置が選択できる世界初の3ウェイ回転シートや折りたたみが可能な一人掛けのスペースアップサブシートなどを新たに採用している。この結果、従来から採用しているフルフラットシート、左右に分割して折りたたむと広い荷物スペースが確保できるスペースアップシート（サイドシート）

などとあわせ、より一層豊富なシート配置が、その用途に応じて選択できるようにしている。

- ・インストルメントパネルは、上面のトレイをはじめ、超大型グローブボックスや各種小物入れなどを採用したほか、メーター、ウォーニング類などの視覚系装置とスイッチ類などの操作系装置の配置を明確に分けて、扱いやすいものとしている。

- ・フロントシート用、リヤシート用にそれぞれ二個ずつの天井吹き出し口をもつ、デュアル・オーバーヘッドエアコンを採用し、空調性能を向上させている。

- ・一部車種に、オープンスルーヘッドレストを採用し、室内空間の開放感を一段と高めている。

五、車種体系

- ・3ウェイ回転シートをはじめ、各種の豊富な装備とお買得な価格設定のスーパーカジュアルグレードの新設（一部車型にスカイライトルーフを採用）、および一部グレードの整理により、車種体系は、従来の三十一車型から三十車型になっている。

六 (I) 新型ライトエースバン エンジン

- ・従来搭載のヘレーザー1Yエンジン（1Y-J型、四気筒、一、六二六cc）に替えて、燃費性能に優れる5K型エンジン（5K-J型、四気筒、一、四八六cc）およびヘレーザー2C-IIディーゼルエンジン（2C型、四気筒、一、九七四cc）を新たに搭載している。また、従来から搭載しているヘレーザー1Cディーゼルエンジン（1C型、四気筒、一、八三九cc）に替えて、改良型のヘレーザー1C-IIディーゼルエンジン（1C型、四気筒、一、八三九cc）を搭載し、動力性能、燃費性能、静粛性を向上している。その他、4K型エンジン（4K-J型、四気筒、一、二九〇cc）も従来同様、搭載している。

エンジン	排気量(cc)	最高出力 (ps/rpm)	最大トルク (kg・m/rpm)	60 km/h 定地走行 燃費 (km/ℓ) (運輸省届出値)
5 K 型 (5 K-I J 型)	一、四八六	七〇/四、八〇〇	一一・七/三、二〇〇	*1 一七・二
レーザー ディーゼル (2 C 型)	一、九七四	七〇/四、七〇〇	一三・〇/二、六〇〇	*2 一七・五
レーザー I C II ディーゼル (1 C 型)	一、八三九	六四/四、七〇〇	一二・〇/二、六〇〇	*1 二〇・〇
4 K 型 (4 K-I J 型)	一、二九〇	五八/五、二〇〇	九・六/三、六〇〇	*3 一六・一

注 (出力表示は、ネット表示。*1 五速マニュアル車、*2 オーバードライブ付
四速オートマチック車、*3 四速マニュアル車)

ニ 足まわり

- 一部車種に新設計のラテラルロッド付4リンク式リヤサスペンションを採用し、走行安定性、乗り心地を向上させている。また、全車にラック&ピニオンステアリング、低圧ガス封入式ショックアブソーバーを採用するとともに、フロントトレッドを拡大し、操縦性・走行安定性を向上させている。
- フロントブレーキは、全車にベンチレーテッドディスクブレーキや制動力制御バルブ (LSPV) を採用し、より一層優れた制動性能を確保している。

三 荷室

- 大開口のバックドアを採用したほか、サイドのスライドドアの内側に一段低くなったサイドステップを新設し、フロアの低床化設計とあいまって、荷物の積み降ろしを一層容易にしている。
- 荷室幅を拡大し、広い荷室スペースを確保している。

四 装 備

- ・ラジアルタイヤを4 K型エンジン搭載の低床三人乗り車を除く、全車に標準装備している。
- ・ジャストロー車は、従来のダブルタイヤに替え、空気圧調整などを容易にした、偏平率50%の小径シングルラジアルタイヤを採用している。
- ・フロントシートは、全車にリクライニング機構を採用している。
- ・パワーステアリングを一三〇〇DXを除く全車にオプション設定している。

五 車種体系

- ・5 K型エンジン搭載車、オーバードライブ付四速オートマチック車、乗り心地に優れたラテラルロード付4リンク式リヤサスペンション車、偏平率50%の小径シングルラジアルタイヤ装着のスーパーシングルジャストロー車などの新設により、車種体系は、従来の三十六車型から四十一車型へと一層充実している。

以 上

◎ 主要車種価格一覧

(スベアタイヤ・標準工具一式付 単位：千円)

	排気量(エンジン)	グレード	ボデー・ルーフ形状	トランスミッション	東 京	名 古 屋	大 阪
ワゴン	2000cc ターボ・ディーゼル (レーザー2C-II ターボ・ディーゼル)	F X V	スカイライトルーフ	5速マニュアルフロア ^{※1}	1,965	1,960	1,965
	1800cc ガソリン (レーザー2Y)	G X L	スカイライトルーフ	5速マニュアルフロア ^{※1}	1,582	1,577	1,582
	2000cc ディーゼル (レーザー2C-II ディーゼル)	X L-7	ハイルーフ	5速マニュアルフロア	1,364	1,359	1,364
	1500cc ガソリン (レーザー5K)	スーパー カジュアル	ハイルーフ	5速マニュアルフロア ^{※2}	1,330	1,325	1,330
	1500cc ガソリン (レーザー5K)	S W	S W 用 ハイルーフ	4速マニュアルコラム ^{※3}	1,034	1,029	1,034
バン	2000cc ディーゼル (レーザー2C-II ディーゼル)	D X	標準ルーフ 4ドア(2/5人乗り)	4速オートマチック	1,131	1,126	1,131
	1800cc ディーゼル (レーザー1C-II ディーゼル)	D X	ハイルーフ 4ドア(2/5人乗り)	5速マニュアルフロア	1,076	1,071	1,076
	1500cc ガソリン (5K-J型)	スーパー	スーパーシングルジャストロー ジャストロー用ハイルーフ 5ドア(2/5人乗り)	5速マニュアルフロア	1,042	1,037	1,042
	1500cc ガソリン (5K-J型)	スーパー	ハイルーフ 4ドア(2/5人乗り)	5速マニュアルフロア ^{※4}	986	981	986
	1300cc ガソリン (4K-J型)	D X	標準ルーフ 4ドア(3/6人乗り)	4速マニュアルコラム	861	856	861

※1 4速オートマチック車は、5速マニュアル車に比べ、6.9万円高。

※2 3速オートマチック車は、5速マニュアル車に比べ、3.8万円高。

※3 3速オートマチック車は、4速マニュアル車に比べ、6.2万円高。

※4 3速オートマチック車は、5速マニュアル車に比べ、3.8万円高。

●トヨタライトエースワゴン 主要諸元表

(車両型式・重量・性能・寸法・定員)

車 両 型 式	エンジン クレー ト ルーフ形状	1800ガソリン			1500ガソリン					2000ターボ・ディーゼル			2000ディーゼル						
		FXV	GXL		スーパーカジュアル	XL-7	DX	SW		FXV	GXL		スーパーカジュアル	XL-7	DX	SW			
		スカイライ ト ルーフ	スカイライ ト ルーフ	ハイルーフ	スカイライ ト ルーフ	ハイルーフ	ハイルーフ	標準ルーフ	SW用 ハイルーフ	標準ルーフ	スカイライ ト ルーフ	スカイライ ト ルーフ	ハイルーフ	スカイライ ト ルーフ	ハイルーフ	ハイルーフ	標準ルーフ	SW用 ハイルーフ	標準ルーフ
(5速マニュアルフロアシフト)		E-VN30G MQS	E-VN30G MQS(S)	E-VN30G MQS	E-KM30G MQS(S)	E-KM30G MQS				N-CM30G MQSX	N-CM30G MQS(S)	N-CM30G MQSX	N-CM30G MQS(S)	N-CM30G MQS	N-CM30G MQS	N-CM30G MQS	N-CM30G MQS	N-CM30G MQS	
(4速マニュアルフロアシフト)							E-KM30G -KES												
(4速マニュアルコラムシフト)								E-KM30G -JD	E-KM30G -JBZ	E-KM30G -JB									
(OD付4速フルオートマチックフロアシフト)		E-VN30G -PQS	E-VN30G -PKS(S)	E-VN30G -PKS							N-CM30G -PQSX	N-CM30G -PKS(S)	N-CM30G -PKSX	N-CM30G -PQS(S)	N-CM30G -PKS			N-CM30G -PBZ	
(3速フルオートマチックフロアシフト)					E-KM30G MQS(S)	E-KM30G MQS			E-KM30G -HBZ										
車両重量	kg	1,250	1,250	1,200	1,170	1,120	1,120	1,080	(1,060) (1,080)	1,050	(1,280) 1,300	(1,280) 1,300	(1,240) 1,260	(1,240) (1,260)	(1,190) (1,210)	1,190	1,160	(1,140) (1,160)	1,130
車両総重量	kg	1,635	1,630	1,640	1,610	1,560	1,560	1,575	(1,390) (1,355)	1,380	(1,665) 1,685	(1,720) 1,740	(1,680) 1,700	(1,680) (1,700)	(1,630) (1,650)	1,630	1,600	(1,415) (1,435)	1,405
最小回転半径	m	4.2																	
燃料消費率 km/l	60km/h定速走行 (運輸省審査値)	(17.2) 15.0	(17.2) 15.0	(17.2) 15.0	(19.3) 16.1	(19.3) 16.1	18.3	18.3	(18.3) 16.1	18.3	(23.4) 21.0	(23.4) 21.0	(23.4) 21.0	(23.2) 20.8	(23.2) 20.8	23.2	23.2	(23.2) 20.8	23.2
	10モード走行 (運輸省審査値)	(11.6)*2 10.2*3	(11.6)*2 10.2*3	(11.6) 10.2	(12.6)*4 10.8	(12.6)*4 10.8	12.6*4	12.6*4	(12.6)*4 10.8	12.6*4									
全長	mm	3,995																	
全幅	mm	1,650																	
全高	mm	1,875	1,890	1,875	1,890	1,755	1,955	1,755	1,885	1,900	1,885	1,900	1,885	1,900	1,765	1,965	1,765	1,765	
ホイールベース	mm	2,100																	
トレッド	前	1,420				1,405				1,420				1,405					
	後	1,380				1,365				1,380				1,365					
最低地上高	mm	160																	
室内	長	2,915				2,905				2,915				2,905				2,915	
	幅	1,455																	
	高	1,285	1,320	1,285	1,320	1,350	1,210	1,410	1,210	1,285	1,320	1,285	1,320	1,350	1,210	1,410	1,210		
乗車定員	名	7	8				9		(6) 5	6	7	8				5			

※1 車両重量及び車両総重量は、パワーステアリング装着時には+10kgになります。 ※2 エアコン装着時には10.4kg/台になります。 ※3 エアコン装着時には19.0kg/台になります。 ※4 パワーステアリング装着時には12.2kg/台になります。

(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&ピニオン式
サスペンション	ダブルウィッシュボーン式トーションバースプリング
ブレーキ	リヤ 4リンク式コイルスプリング
	フロント ペンチレートディスク
	リヤ リーディング・トレーリング

車両重量、燃料消費率などの数値は、シシオンタイプ別にカッコの横線で区別しています。5速マニュアル車は()、4速マニュアルフロアシフト車は()、4速マニュアルコラムシフト車は()、OD付4速フルオートマチック車は()、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)が異なると、それに伴って燃料消費率が異なります。●エンジン出力表示には、ネット値とクロスポイント値があります。●クロスポイントはエンジン単体で測定したものであり、「ネット」とはエンジンと車両に搭載した状態では同条件で測定したものです。同条件で測定した場合は「ネット」は「クロスポイント」よりもガソリン自動車で約15%、ディーゼル自動車で約10%程度低減(自己消費)となっています。●トヨタの乗用車系ガソリンエンジン(ターボ車を除く)には世界最高性能の向上とロングライフをめざしたエンジンオイル「モテックス・クリーンロイヤルII」が工場から供給されています。

●道路運送車両法による新型自動車出庫登録費 製造事業者:トヨタ自動車株式会社

(エンジン)

型 式	エンジンタイプ	総排気量 (cc)	圧 縮 比	最高出力 PS/r.p.m.	最大トルク kg.m/r.p.m.	燃料供給装置	燃料タンク容量 (ℓ)	使用燃料	
ガソリン	2V-U	水冷直列4気筒 OHV	1,812	8.8	ネット79/5,000	14.3/3,000	キャブレター (ツューバル・インジェクション)	48	無鉛ガソリン
ガソリン	5K-U	水冷直列4気筒 OHV	1,486	9.3	ネット70/4,800	11.7/3,200	キャブレター (ツューバル・インジェクション)	48	無鉛ガソリン
ディーゼル	2C-T	水冷直列4気筒 OHC	1,974	23.0	ネット82/4,500	16.3/2,400	ポッシュ式分配型 (噴射ポンプ)	48	軽油
ディーゼル	2C-II	水冷直列4気筒 OHC	1,974	23.0	ネット70/4,700	13.0/2,600	ポッシュ式分配型 (噴射ポンプ)	48	軽油

(変速比・減速比)

		第1速	第2速	第3速	第4速	第5速	後 進	減速比
5速マニュアルフロアシフト	ガソリン車	3.704	2.020	1.368	1.000	0.802	4.472	(4.100)(4.300)*5
	ディーゼル車	3.928	2.333	1.451	1.000	0.851	4.743	4.100
4速マニュアルフロアシフト/コラムシフト		3.674	2.114	1.403	1.000	—	4.183	4.300
OD付4速フルオートマチックフロアシフト		2.450	1.450	1.000	0.689	—	2.222	4.300
3速フルオートマチックフロアシフト		2.666	1.450	1.000	—	—	2.703	4.556

※5 1800ガソリン車は()の数値、1500ガソリン車は()の数値です。

[illegible]

※車両重量、燃料消費率などの数値は、エンジン・ミッション別にカッコの欄様で区別しています。4Kエンジンの4速マニュアルコラムシフト車は()、5Kエンジンの4速マニュアルコラムシフト車は()、5速マニュアルフロアシフト車は()、3速フルオートマチック車は()、1Cエンジンの5速マニュアルフロアシフト車は()、2Cエンジンの4速フルオートマチック車は()です。※パワーアシティング装置の場合、車両重量は1.35トン、車両総重量は+10%。※1 ランパスタイプオプション装置の場合、全車、床面地上高、最低地上高とも+10%になります。※2 1500 5速マニュアルシフト3速フルオートマチックの組合せ。1 乗員5名

ステアリング		ラック&ピニオン式	
サスヘンション	フロント	ダブルウィッシュボーン式トーションバースプリング	
	リヤ	半楕円板スプリング	4リンク式コイルスプリング ※3
ブレーキ	フロント	ベンチレーテッドディスク	
	リヤ	リーディング・トレーリング	

※3 スーパー(スーパーシングルジャストローを除く)の場合

「エンジン」

	型式	エンジン タイプ	総排気量 (cc)	圧縮比	最大出力 psu/hp	最大トルク kg・m/rp.m	燃料消費量 (g/kwh)	燃料タンク 容量(ℓ)	使用燃料
ガソリン	5K-J	水冷直列 4気筒OHV	1,486	9.3	ネット70/7 4,800	11.7/3,200	270	37	無鉛ガソリン
ガソリン	4K-J	水冷直列 4気筒OHV	1,290	9.0	ネット58/5 5,200	9.6/2,600	270	48	無鉛ガソリン
ディーゼル	2C-1	水冷直列 4気筒OHV	1,974	23.0	ネット62/7 4,700	13.6/2,600	270	48	軽油
ディーゼル	1C-1	水冷直列 4気筒OHV	1,839	23.0	ネット62/7 4,700	12.6/2,600	270	48	軽油

●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体で測定したものであり、ネットはエンジンと車体に搭載した状態で両条件で測定したものです 両にエンジンで測定した場合「ネット」は、「クロス」よりも、ガソリン自動車より約15%、ディーゼルトラックで約5%程度低い値(自重を割った)となっています

●ヨタの乗用車系が「グリーンエンジン(ターボを除く)には、垂直は艇の向上とクロスライフを自したエンジンオイル「ネオネット」が採用されるが、工場では入れられていない

〔變速比・減速比〕

選手別成績		第1走	第2走	第3走	第4走	第5走	後走	減速比
1500ガソリン車	5速マニュアル フロントリフト★	3.704	2.020	1.368	1.000	0.892	4.472	4.556 (4.100)
	4速デュアル コラムシフト★	3.674	2.114	1.403	1.000	—	4.183	4.556 (4.100)
	3速リフト マダック★	2.666	1.450	1.000	—	—	2.703	4.778 (4.300)
	4速デュアル コラムシフト★	4.016	2.510	1.534	1.000	—	4.571	4.778 (4.300)
2000ディーゼル車	GE1743デュアル オートマ★	2.450	1.450	1.000	0.689	—	2.222	5.556 (4.100)
1800ディーゼル車	5速デュアル コラムシフト★	3.928	2.333	1.451	1.000	0.851	4.743	4.556 (4.100)

●スーパーシングルジャストローは()の数字になります

●道路運送車両法による新型自動車輸出取扱い

製造事業者:トヨタ自動車株式会社