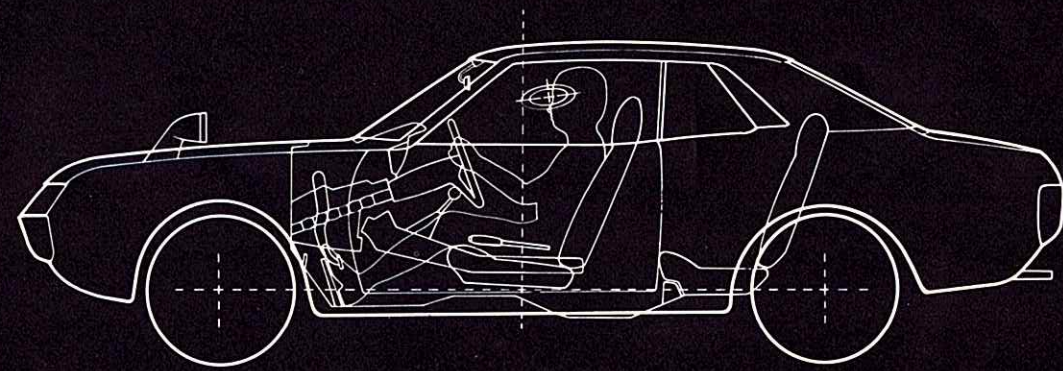
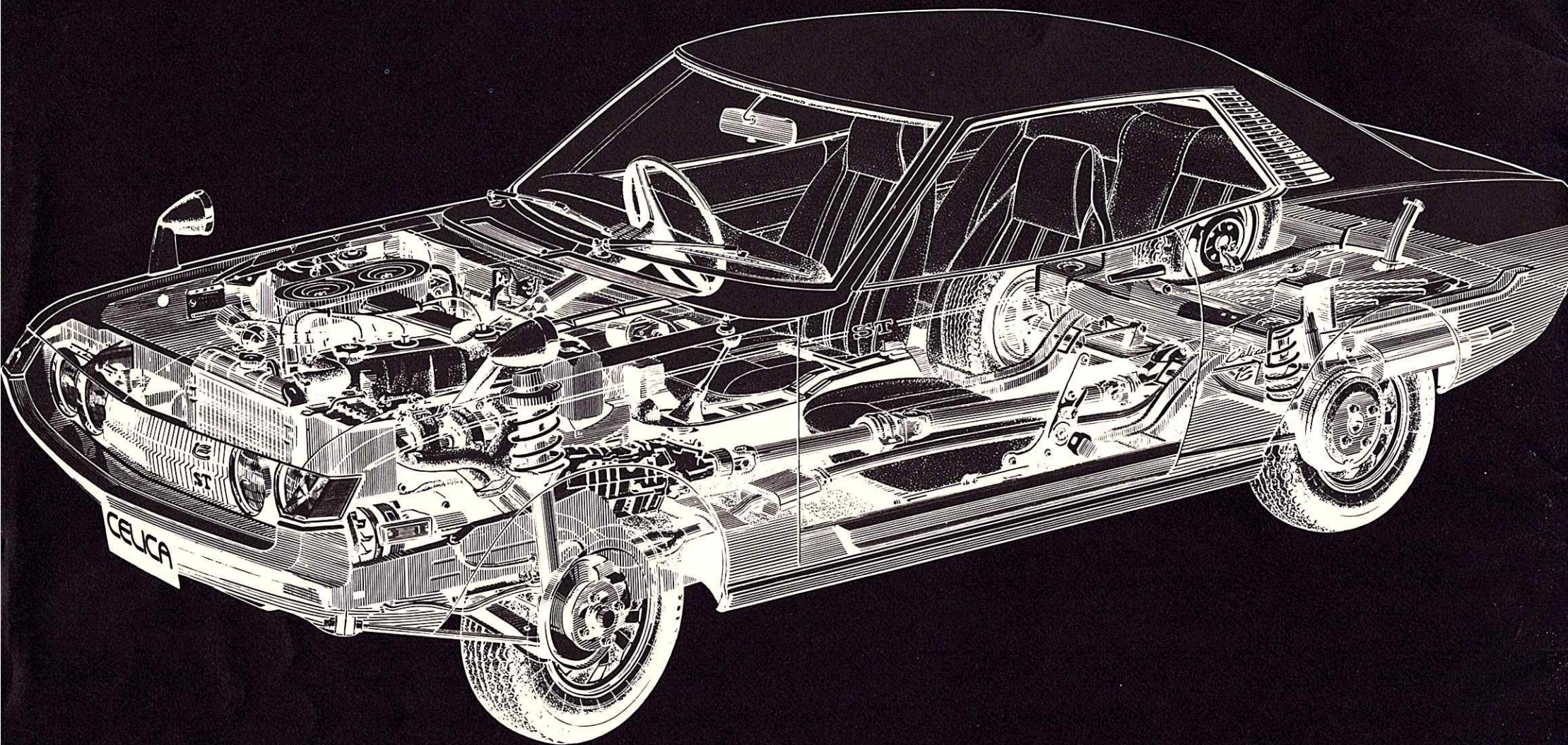


celica

1400cc, 1600cc, 1600cc twin-carb, 1600cc DOHC twin-carb.

4-speed manual, 5-speed manual, 3-speed automatic. 4 exterior and 9 interior varieties.



セリカという名前は、スペイン語で、
〈天上の、聖なる、神々しい〉という
意味をあらわしています。これこそ宇
宙時代にふさわしく、輝かしい未来を
めざし無限の空間を駆けめぐるこの車
のすべてを象徴しているといえます。



EX-1

まったくちがう車 セリカ

セリカは、いままでの車とはまったく
ちがいます。タイヤが4つあり、ガソ
リンエンジンで動くのは同じでも実は
根本的にちがいます。

日本の乗用車はファミリーカーを中心
として、今日まで発達してきました。
ハードトップやクーペといっても、そ
れはファミリー・セダンを母体にして
生まれた車に過ぎませんでした。——
セリカはそれらの車とは基本的にちが
う車です。

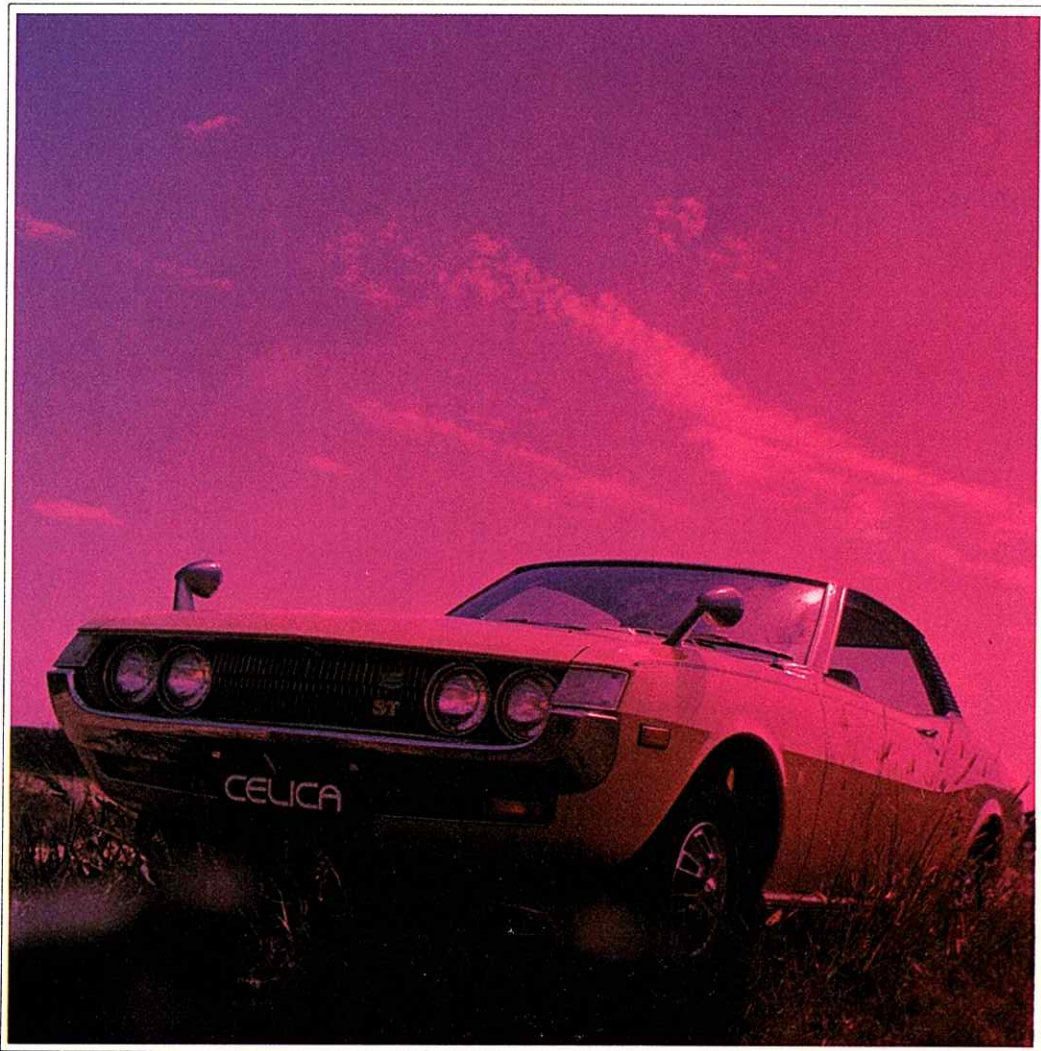
セリカは第16回の東京モーターショーで
話題を独占したトヨタのアドバンス・
カー〈EX-1〉から生まれました。
この夢の車、未来の車をさらに研究完
成させた、いわば〈未来からやってき
た車〉です。

かといって、セリカは単に走行性だけ
を重視した従来のスポーツカーとも、
大幅にちがいます。スポーツカーのよ
うに居住性や乗り心地をギセイにせず、
運転もっともっとラクにできます。

一言でいえば、セリカは真のパーソナ
ルカー、真のスペシャルティカー。
若い人からお年寄りまで、車が好きで
車に詳しく、しかもいままでの車にあ
きた人に乗っていただきたいまったく
新しいジャンルの車なのです。

むろん、こんな車の登場は日本で初め
て。未来に挑むトヨタが、この分野で
も先鞭をつけます。セリカはトヨタの
先進技術のシンボルです。

未来から やってきた車 セリカ



美しい野獣 セリカ

セリカはセダンの変わり型ではないため
スタイルがすばらしく美しく、独創的
です。車高はわずか1310ミリと低く、
しかも車幅はグッとワイド。低い位置
から獲物をねらう野獣のイメージです。
バンパーを一体化したシャープなフロ
ント。サイドの波のようなたくましい
筋肉の盛り上がり。明快なリヤ。ボン
ネットの上の迫力あるエア・スクープ。
セリカの鮮烈な刺激と躍動感にあふれ

CGが低い セリカ

セリカの第2の魅力は抜群のドライブ
性能にあります。前後車軸のほぼ中央
に低くセットされた middle & low の運
転席。center of gravity(重心)が低いの
で安定感はスポーツカーなみです。
強力な新設計T型エンジン、まったく
新しいトランスミッション、すぐれた新設
計のサスペンション機構…それら新設計
ずくめのメカニズムの絶妙なバランス
が驚くべき走行安定性と操縦性を生み

出しました。この運転感覚はどうてい
セダンを改良した各種スポーティカー
の及ぶところではないのです。

フルチョイス セリカ

セリカの第3の特長は、異色の〈フル
チョイス・システム〉にあります。いま
までの車のワイド・セクションとち
がって、セリカはエクステリア、エン
ジン、トランスミッション、インテリア、
さらに専用オプションなどがお好みや
経済条件などに合わせて選べるのです。
しかも新たに堤工場を新設して理想的
な生産販売管理体制をとっているため
価格が思いのほか低く、おまけに価格
幅がグンと広がっています。
この点でもセリカの右に出る車はあり
ません。

安全を追求した セリカ

セリカのすぐれた安定性は、そのまま
安全性につながります。ドライバーの
からだの一部となり、瞬時に的確にそ
の意志にこたえる操縦性のよさ。エン
ジン、トランスミッション、サスペン
ションなど各部分は、高速走行中でも性
能上十分な余裕を残すような設計です。
最も安定した位置におかれた運転席や
室内空間、装備等にも、つねに快適な
運転をかなえ、ドライバーを疲労させ
ない配慮がこめられています。
さらに万一の場合のためにも、衝撃吸
収ボデー、前ヒンジ後開きボンネット、
見やすい計器盤、計器盤をぐるりと囲
んだ厚いパッドなどすみずみまで神経
が行きとどいているのです。

未来派 セリカ

1970年代には、より機動的な生活、よ
りスピーディな行動が求められます。
個性が尊重され、創造性が高い価値を
もつでしょう。生活様式も車の使われ
方ももっともっとパーソナル化するは
ずです。セリカはそういう時代の変化
を先取りする車です。
——セリカをお求めになったら、あな
たは助手席に一体ダレを乗せたいとお
考えですか。

たスタイルは〈カッコいい〉という安っ
ぱい言葉では表現したくないほどです。
しかもこのボデーは、ラミナー・フロ
ライン(成層圏ジェットの層流翼がつ
くる乱れの無い流線)が起きるような
デザイン。高速時の空気抵抗が少なく
横風に強いことは、トヨタの誇る大風
洞実験場でも実証済みです。
室内は外観から想像もつかないほど広
くて豪華。フル4シーター(5人乗り)
で、トランクルームも十分です。

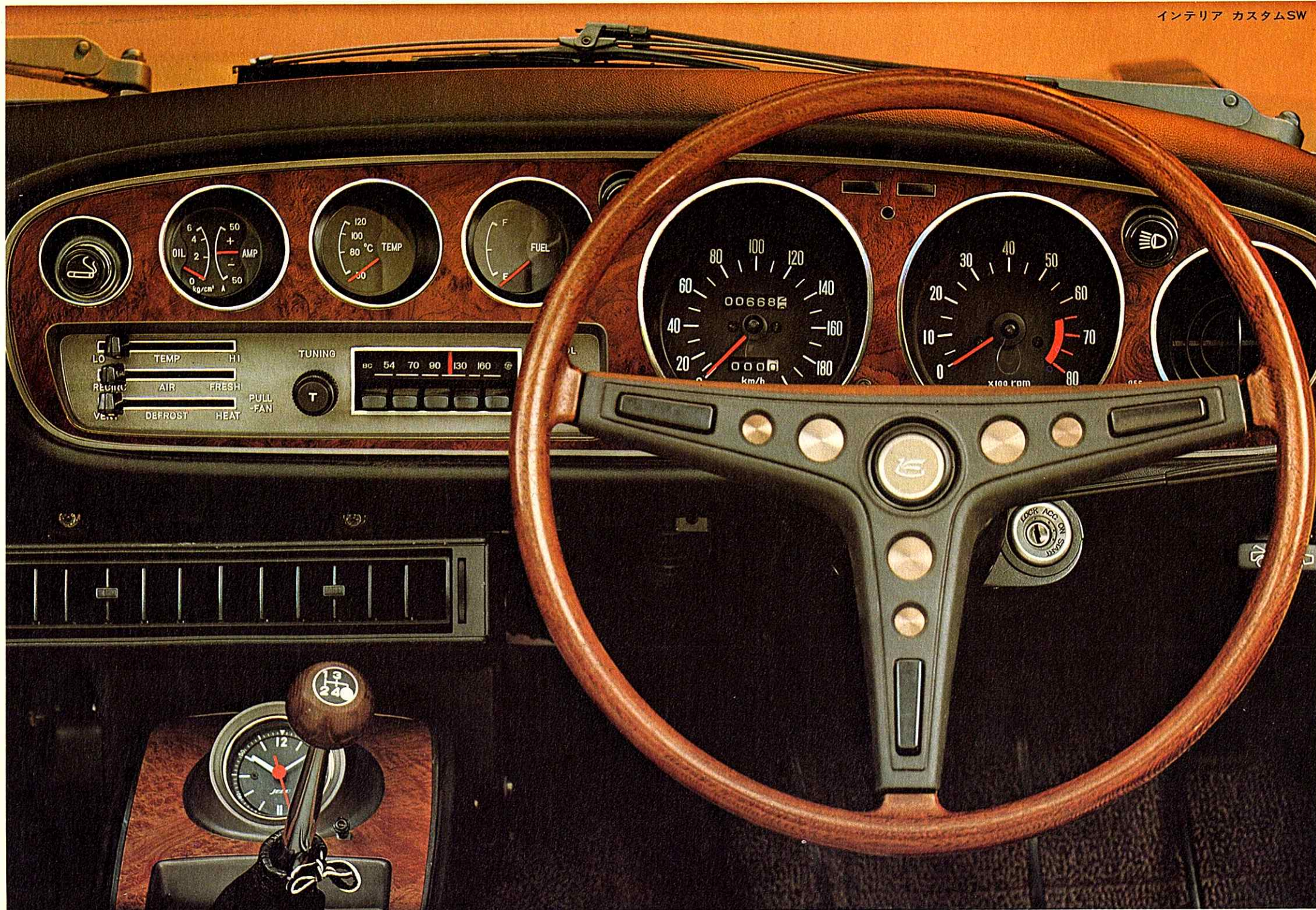






CELICA





精悍なボデーラインの中に隠されているこの豊かな居住空間

セリカはスポーツカーに匹敵する運転感覚をもちながら、しかもスポーツカーのように居住性や乗り心地をギセイにしません。

低く美しいルーフラインの下に、フル4シーター（5人乗り）のゆったりした居住空間を確保しているのです。

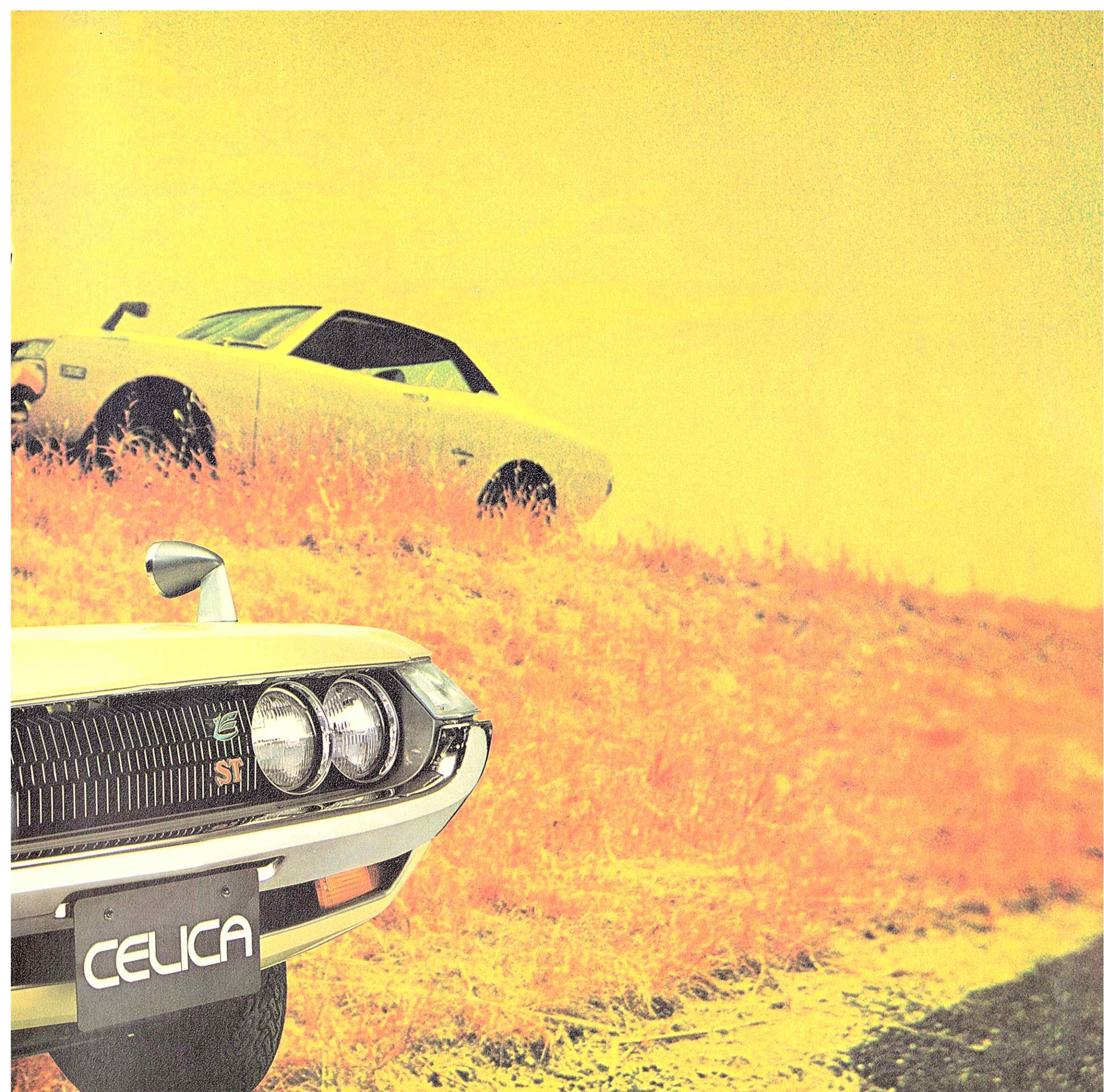
ホイールベースのほぼ中央、低くセットされたmiddle & lowの運転席は安定がよく、高速コーナリング時にも確実にからだを支えます。助手席、リヤ席もセダン同様の快適設計です。



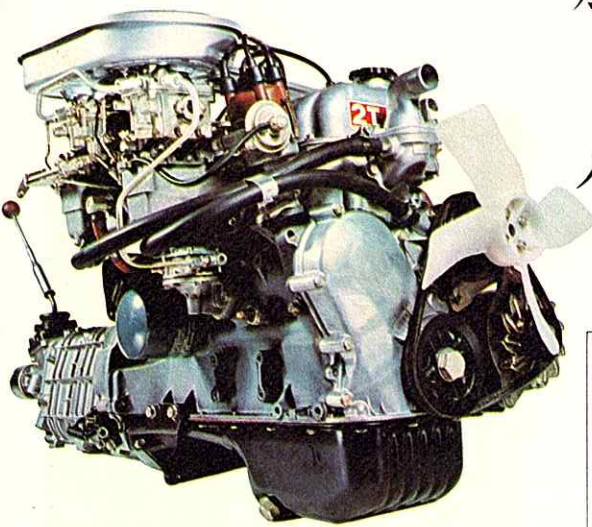
三角窓もセンターピラーもないひろびろとした視界、豪華なバケットタイプのハイバックシート、ベンチレーション機構などは、長時間の高速ドライブにも乗っている人を疲れさせません。計器盤は丸型メーターがずらりと並んだスポーティで見やすいもの。3本スポークのステアリングやコンソールボックスのデザインも、思わず胸をときめかせるすばらしさです。フロントシートには自動巻込み式3点式シートベルトが標準装備になっています。



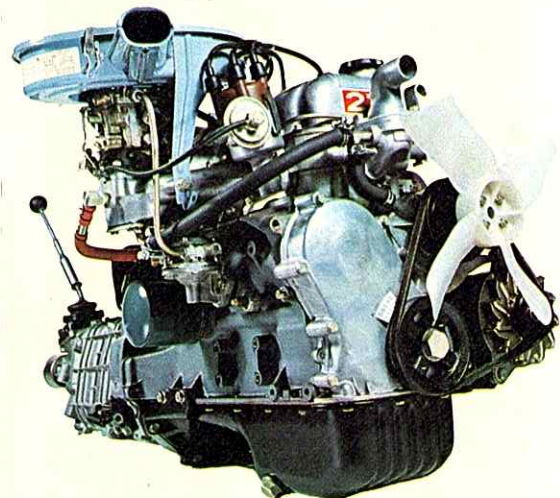




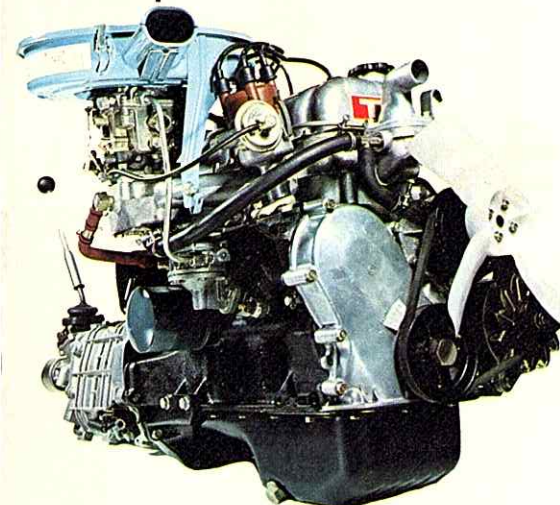
1600cc
ツインキャブ
105ps



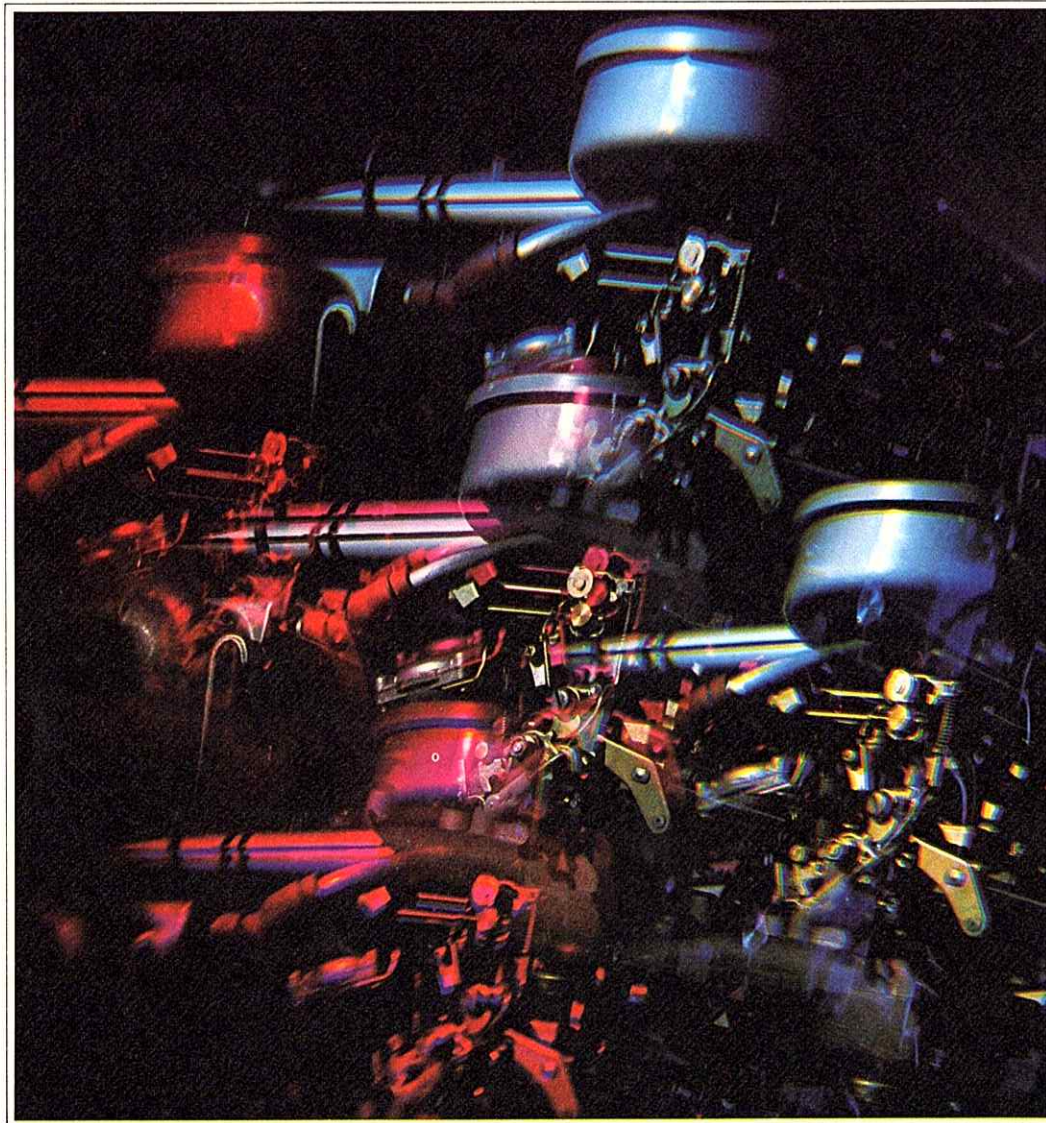
1600cc
100ps



1400cc
86ps



セリカを 風のように走らせる 新設計 パッションエンジン シリーズ



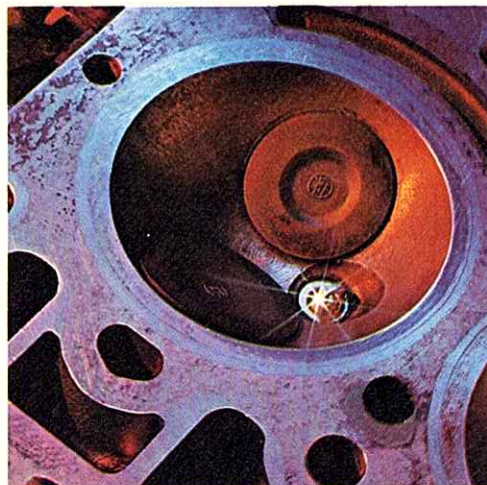
セリカのホットな動力性能をつくり出すもの。それは新設計の強力パッション・エンジンです。1600ccツインキャブ105馬力、1600cc100馬力、1400cc86馬力と種類も豊富。いずれも水冷直列4気筒、DR(ダブル・ロッカーシャフト)方式の動弁機構を採用したユニークなOHVエンジンです。燃焼室は半球型、吸排気機構はDOHCエンジンと同タイプ。OHVエンジンのサービ

ス性・経済性のよさにDOHCエンジンの高回転・高効率の長所をプラスした画期的な設計です。いままでのエンジンに比べ、燃焼効率がよく全回転域できわめて高いトルク水準を示します。PCVバルブつきブローバイガス還元装置をつけるなど、排気ガスへの配慮も十分に行なっています。トヨタのエンジン技術の成果がハッキリと表われた新設計エンジンです。



ダブル・ロッカーシャフト方式の動弁機構
ロッカーシャフトを2本採用し、吸気バルブと排気バルブをV型に配置。その結果、DOHCエンジンと同様のクロスフロー・タイプの吸排気機構が可能になっています。

クロスフロー・タイプの吸排気機構
図の左から吸気、右へ排気…吸排気ガスが燃焼室を直線的に横切る(クロスフロー)ため、吸排気抵抗がきわめて少なくスムーズな出力向上を可能にしています。インテーク・マニホールドは吸気干渉がない独立分岐管式、しかも温水加熱式。排気側も排気干渉のないデュアル・エグゾースト・システム。高回転時にも十分な性能を発揮します。
半球型燃焼室とセンター・スパークプラグ
燃焼室はもっとも効率のいい半球型でしかも頂点に点火プラグがついているため、燃焼室での火炎伝播がすみやか。爆発力が大きく、ロスがありません。



ハイカムシャフト

カムシャフトの位置が高く、プッシュロッドが短いため、低速から高速まで吸排気バルブの作動が安定しています。カムシャフト作動にはダブル・ローラーチェーンを採用。高回転時にありがちな騒音がありません。

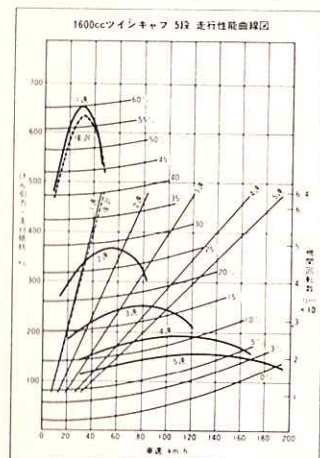
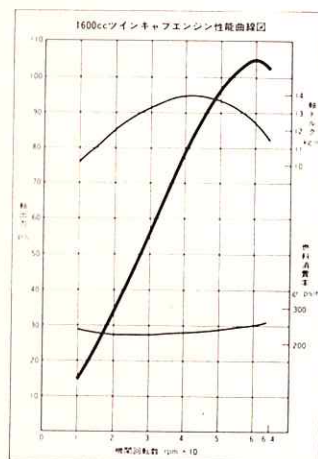
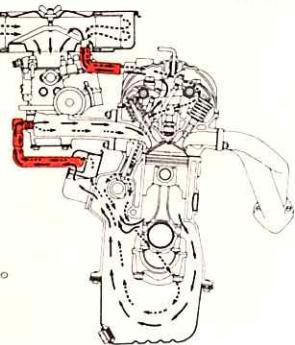
5ベアリング・クランクシャフト

クランクシャフトを5つのベアリングで支持。剛性が高く、耐久性、静しゅく性は抜群です。

PCVバルブつきブローバイガス還元装置
シリンダーから流出した生ガス(ブローバイガス)を、PCVバルブで流量調整しながら

吸入系統へ送り込み燃焼。未燃焼ガスを極力少なくするよう工夫してあります。

→ フローバイガス
..... フレッシュエア



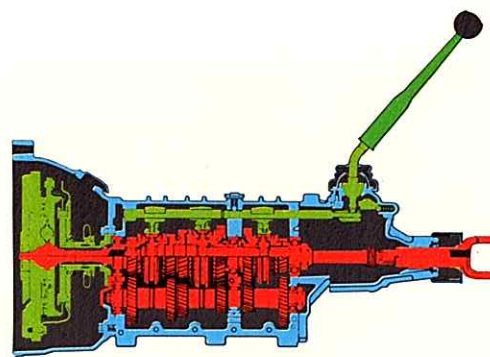
1600ccツインキャブ・エンジンにはキャブレターを2連装備。

最大出力105ps/6,000rpm、

最大トルク14.0kg-m/4,200rpmの

高出力を得ています。

スポーティ感と 安定感を生み出す セリカ・メカニズム



5段トランスミッション

数々の利点をもった新設計5段トランスミッションです。適正なギヤ比の設計により扱いやすさは抜群。思いきり豪快なドライブがお楽しみになれます。

5段目は0.861のオーバートップのため高速走行中のエンジンの負担が軽く、さらに静しゅく性にもすぐれています。しかも低中速での加速性能がよく、加速燃費はきわめて経済的です。

4段トランスミッション

全面的に新しく設計された4段ダイレクトシフトです。カチッときまるシフト感は、セリカにこそふさわしい感覚です。使いやすいクロスレシオ、ストロークの短いシフトレバーがセリカの運転をいっそう楽しくします。

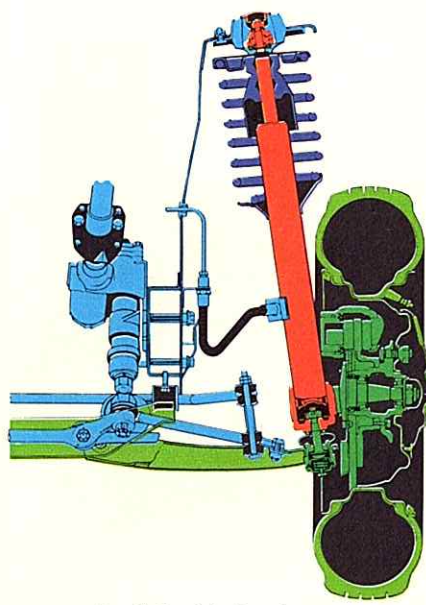
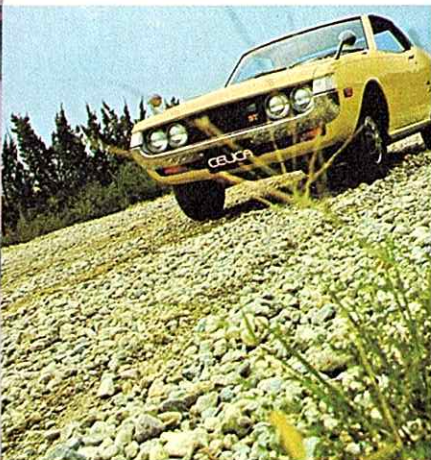
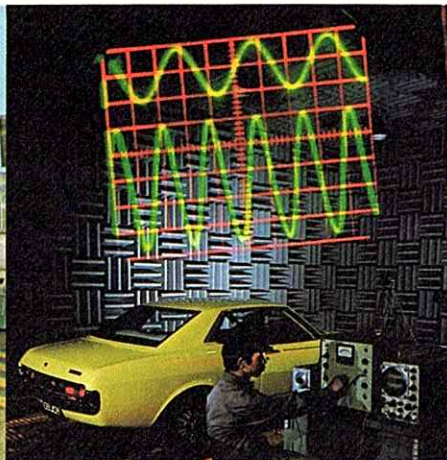
3速トヨグライド

フロアタイプの3速オートマチック・トランスミッションです。強力なエンジンとあいまって、オートマチックとは思えないキビキビしたスポーティな運転が満喫できます。エンジン・ブレーキも強力です。

2分割プロペラシャフト

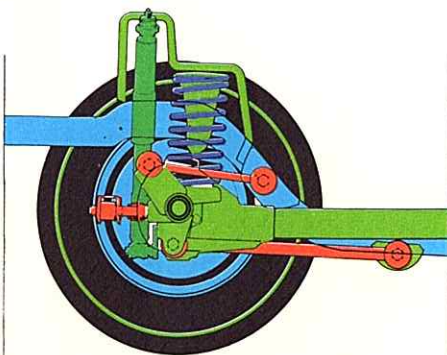
駆動力が大きく高速走行の機会が多い1600ccツインキャブ105馬力エンジンには、2分割プロペラシャフトを採用。高速時の騒音・振動が少なく、耐久性にすぐれた構造です。





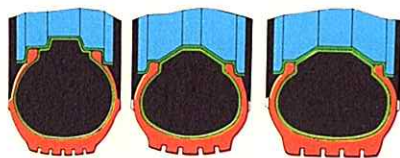
フロント・サスペンション

セリカのホットで安定したドライブ・フィーリングは、足まわりの設計の優秀さから生まれます。フロントは、コイルスプリングを使ったマクファーソン・ストラット型の独立懸架。バネ下重量が軽く操向安定性を高めています。



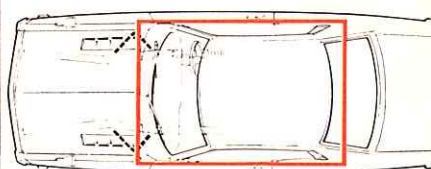
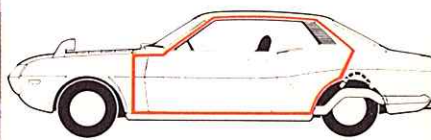
新設計の 4リンク・ラテラルロッドつき リヤ・サスペンション

前後の力を上下2本のロッドが受持ち、上下の力はコイルスプリングで、横からの力はラテラルロッドで分担するため、とくに操縦性安定性がすぐれています。前後4輪ともコイルスプリングを使用しているためバランスがよく、確かなロードホールディングと快適な乗り心地を約束します。



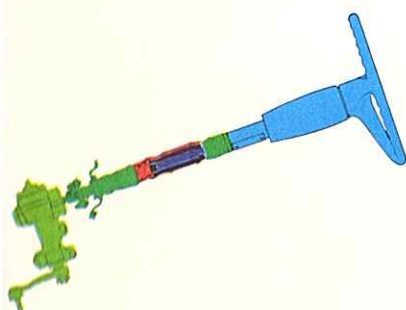
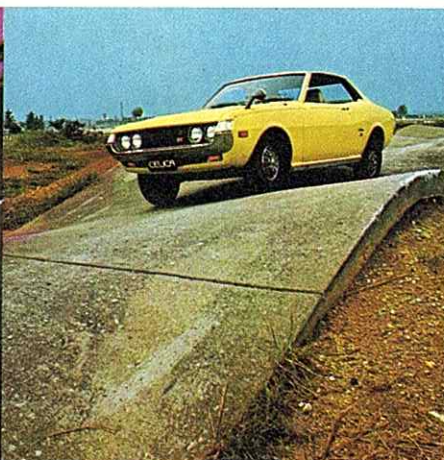
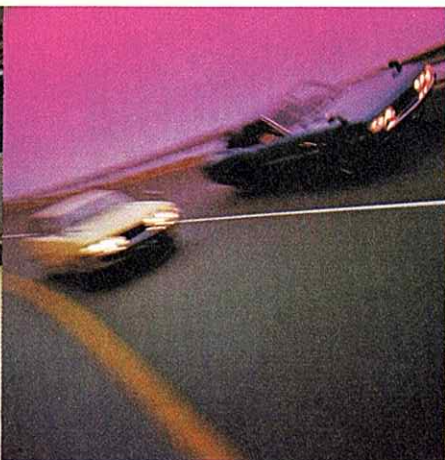
偏平タイヤ(中央)

普通タイヤ(左)に比べ接地面積が広く平ら。横剛性が高くコロガリ抵抗が小さく、高速・加速走行性のよいタイヤです。高速走行の機会が多くコーナリング性能を重視なさる人にはオプションでラジアルタイヤ(右)があります。



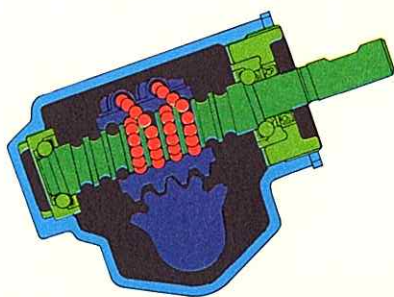
衝撃吸収ボデー

万一の場合にはフロントとリヤが変形してショックを吸収します。キャビンはつぶれにくい構造です。乗員へのショックを極力少なくする安全設計です。(点線は変形部分)



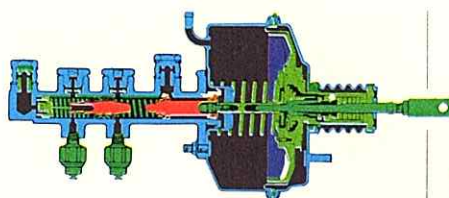
衝撃吸収ハンドル

ステアリング軸に強い衝撃が加わると軸が自動的に収縮。万一の場合にもハンドルの突出が防げます。しかも、受圧面積の大きい3本スポークのため安全性はいっそう高くなっています。

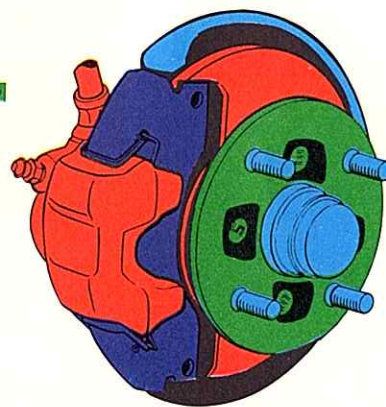


リサーキュレーティング・ボール式ステアリング・ギヤ

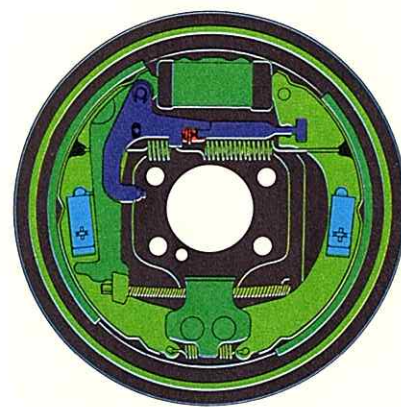
ボール循環式のためステアリング操作が低速で軽く高速で安定。シャープでしかも確実な小気味よい運転ができます。



タンデム・マスターシリンダーブレーキの油圧回路を2系統(タンデム)にしてあります。万一、片方にオイル漏れが生じて、もう一方で制動力が得られる安全確実な構造です。異常はブレーキ警告灯でわかります。



ブースターつき前輪ディスクブレーキ
軽快なブレーキ操作で強力な制動力が得られるブースターつき。高速で連続使用しても、水に濡れてもつねに安定した制動力が得られます。さらに左右の制動バランスが均等。制動時の方向安定性の良さも特長です。1400cc86馬力エンジン搭載の車には2リーディング・ブレーキを採用。

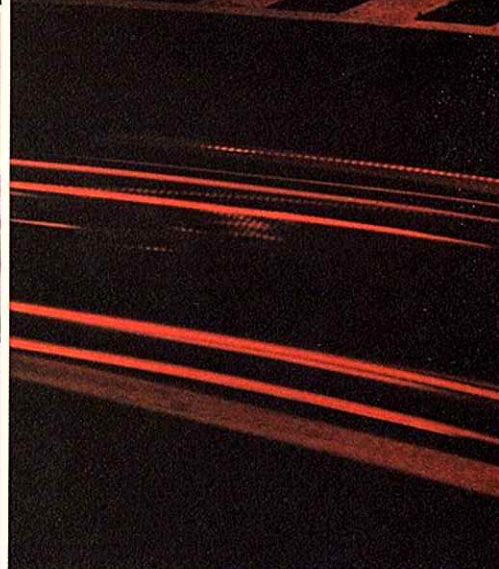
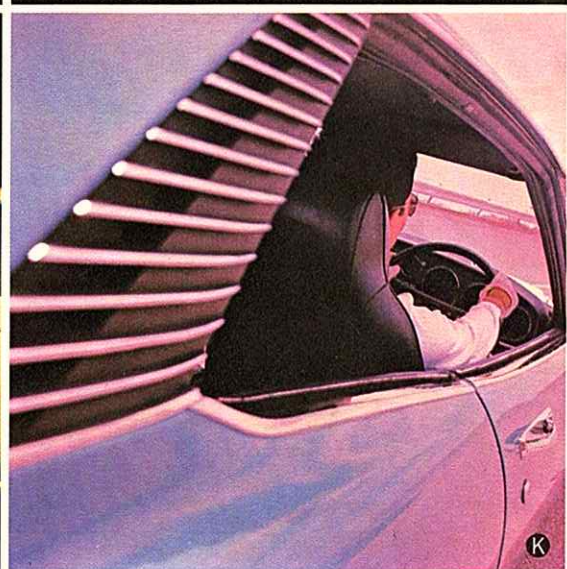
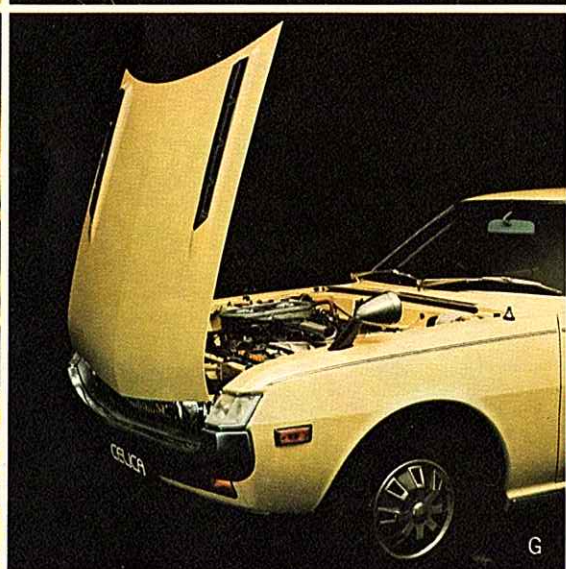
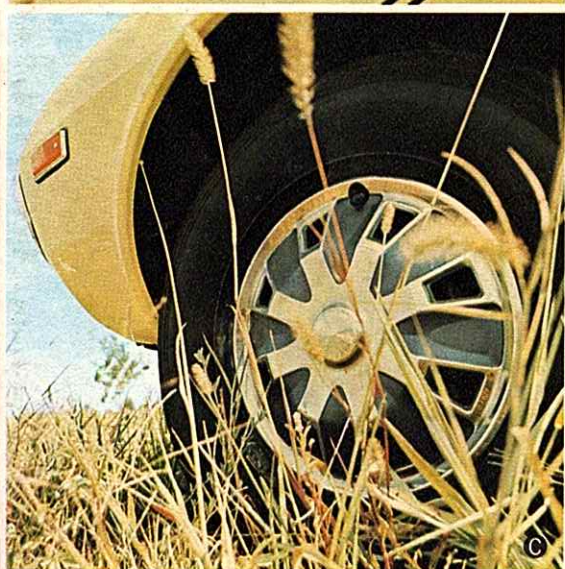
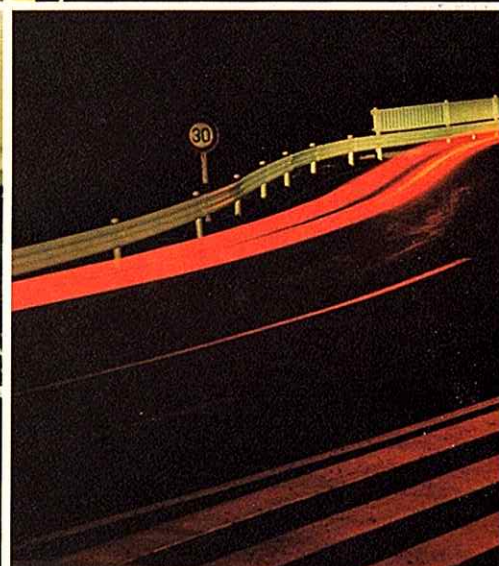
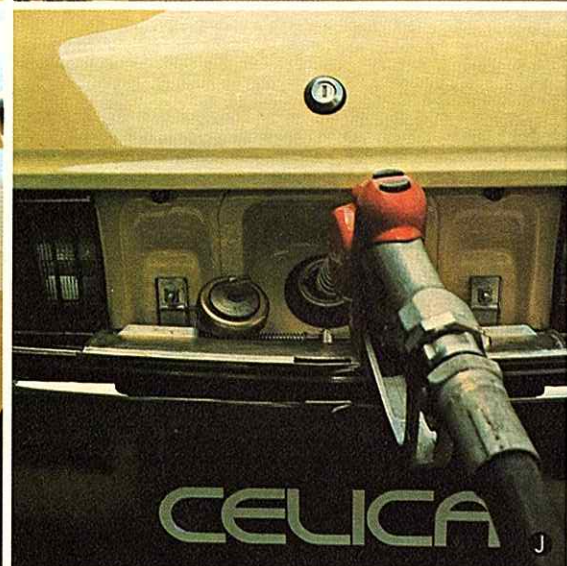
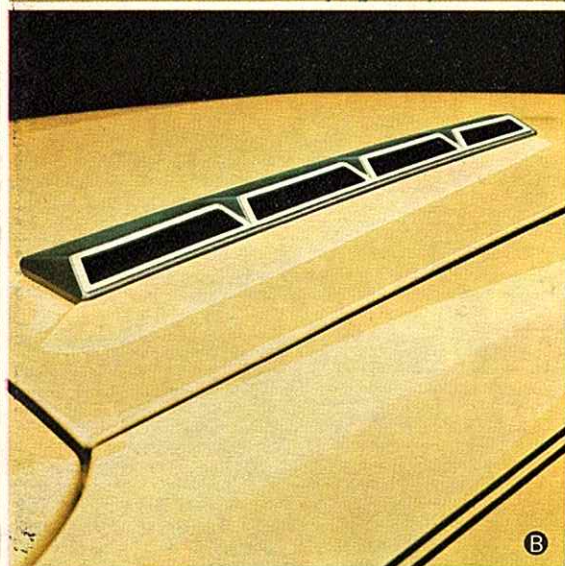
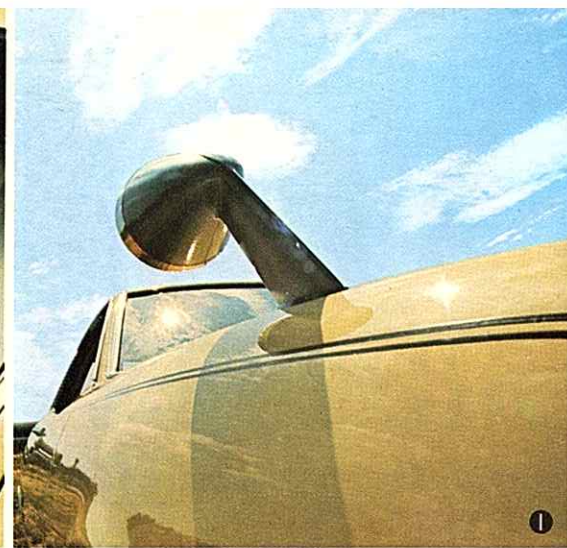
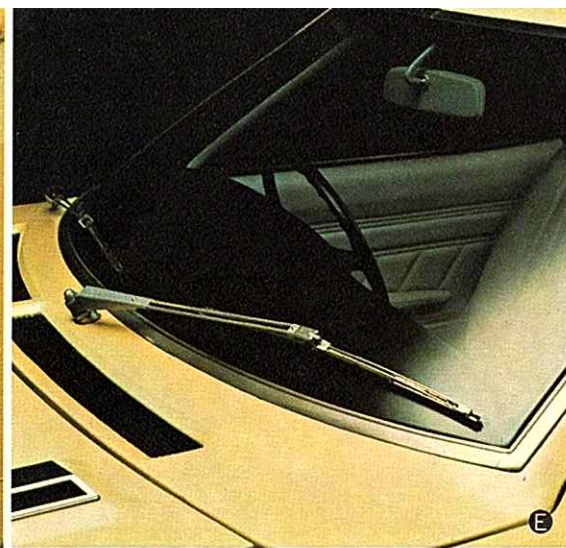


自動調整式
Pバルブつき後輪ブレーキ

ブレーキ調整が不要なリーディング・トレーリング式ドラム・ブレーキです。ドラム径もライニング面積も大きく、強い制動力が得られます。油圧回路にはPバルブ(油圧制御弁)を採用。高速から急に強いブレーキをかけても急激に油圧が上がることなく、後輪のロックを防ぎます。危険なスキッドを起こすことはありません。







- (A) 天を自由に勇壮に飛ぶという龍のシンボルマー
- (B) エア・スクープ。エンジン熱を外に出す排出口
- (C) STのホイールキャップ。見ためにもスポーテ
- (D) ランプが一度にきれることのない別系統ヒュー
- (E) 浮上がないスケルトンタイプのワイパー
- (F) 衝撃吸収ボデーと一体式のがん丈なバンパー
- (G) 前ヒンジ後開きボンネット。万一の時にも安全
- (H) チョイスの内容をあらわす美しいリヤマーク
- (I) 空気抵抗が少なく、見やすい大型流線型ミラー
- (J) ガソリン注入口。スマートなリヤ中央にバックイ
- (K) リヤサイドを引き締める室内の空気流出口
- (L) 広くて平らなトランクルーム。想像以上積みま
- (M) 2段開きドア。交通の多い所での乗り降りに安

あなたのお好みで
自在に選べる
フルチョイス・システム

セリカにはエクステリア4種、エンジン4種、トランスミッション3種、インテリアはなんと9種もあります。

選び合わせ自在。右の表をごらん
のうえ、あれこれ選び合わせてみ
てください。あなたにぴったりの
セリカが必ず1台みつかるでしょう。
専用オプションもバラエティに富
んでいます。エクステリア・カラー
と同色のエラストマ・カラーバン
パーなど魅力品がずらり。お好み、
ご予算に合わせてあなたのセリカ
に組み合わせてみてください。

ぐんとお気に入りの車ができます。
トヨタがセリカで実現したフルチョ
イス・システムは、いままでのワ
イド・セクションと大きく異な
り、かつてないほどあなたの運転
感覚、ご趣味、ご予算を尊重して
います。

EXTERIOR ET



LT



ST

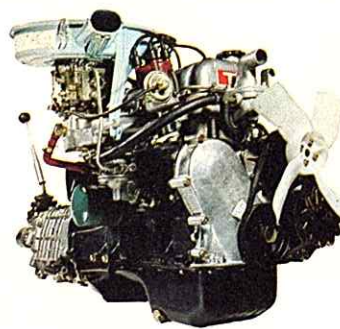


GT

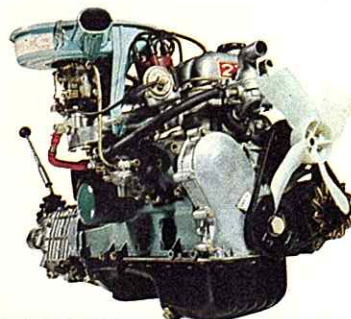


ENGINE

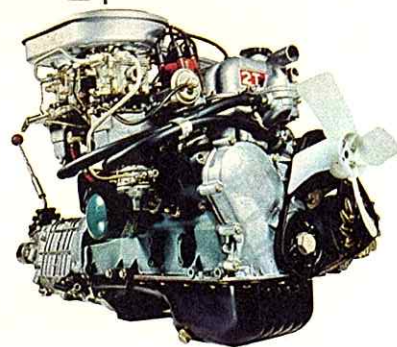
1400cc 86ps



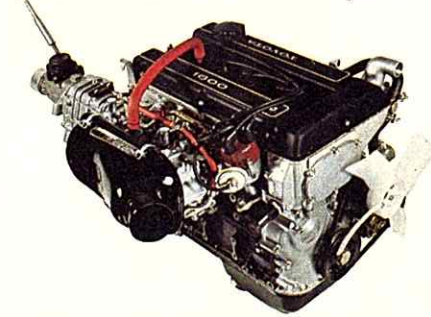
1600cc 100ps



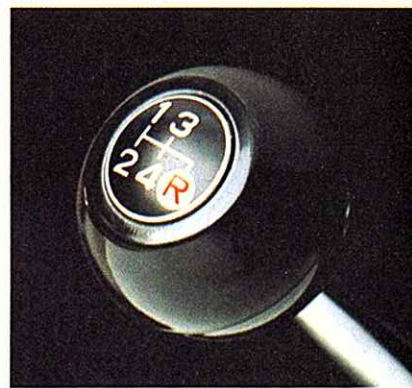
1600cc ツインキャブ
105ps



DOHC
1600cc 115ps



TRANS MISSION



4 段トランスミッション



5 段トランスミッション



3 速トヨグライド

INTERIOR



ベーシック(Sを含む)



デラックス(S, SWを含む)



カスタム(S, SWを含む)



ベーシック



デラックス



カスタム



ベーシックS



デラックスS



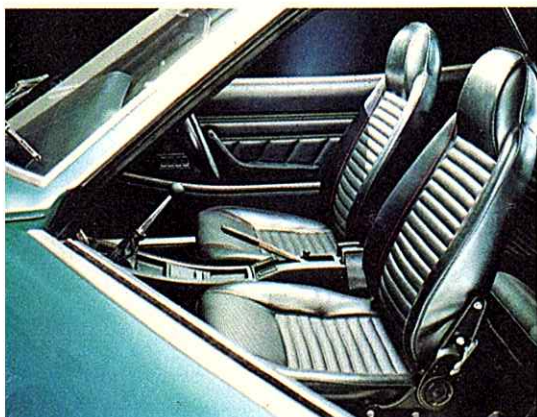
カスタムS



デラックスSW

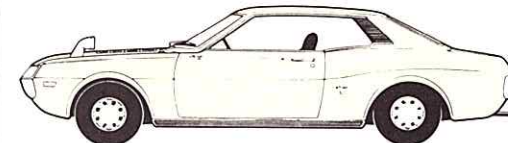


カスタムSW

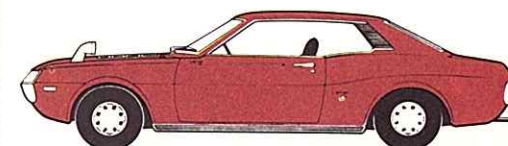


(GT専用)

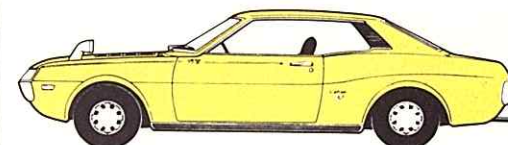
EXTERIOR COLOR



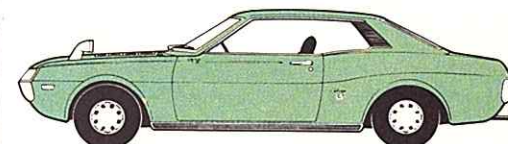
ホワイト・スピカ



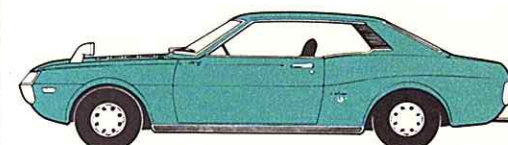
スカーレット・プロミネンス



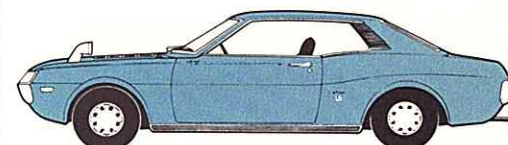
イエロー・ポリマ



グリーン・アルティア・メタリック



オリオン・ターコイズ・メタリック



ブルー・プラネタリー・メタリック

エクステリア カラー	エクステリア				インテリア・カラー	
	ET	LT	ST	GT	GT以外	GT
ホワイト スピカ	○	○	●	●	ブラック or レッド	ブラック
スカーレット プロミネンス	○	○	●	●		
イエロー ポリマ	○	○	●	●	ブラック or アイボリー	
グリーン・アルテ ィア・メタリック	○	○	○		ブラック	
オリオン・ターコ イズ・メタリック			●	●	ブラック or アイボリー	ブラック
ブルー・プラネタ リー・メタリック		○	○			

●印：エラストマ・カラーバンパーが取り付けられます

INTERIOR COLOR

TIRE BRAKE

EXTERIOR OPTION

INTERIOR OPTION



アイボリー



レッド



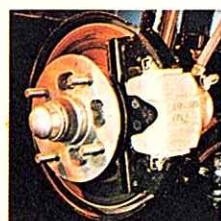
ブラック

シートの表張りの材質とパターンはインテリアの種類によってちがいます。

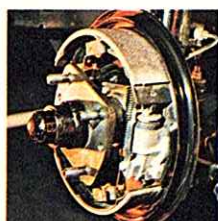


タイヤ	標準 タイヤ		偏平タイヤ				ラジアル	
	5.60-13-4	6.45-13-4	6.45S-13-4	6.45H-13-4	165SR	165HR		
エンジン	黒	白	黒	白	黒	白	黒	
1400cc	○	△	△	△	△	△		△
1600cc	○	△	△	△	△	△		△
1600cc ツインキャブ			○	△	△	△		△
DOHC1600cc							○	△

○印：標準 △印：オプション



前輪ディスクブレーキ



前輪ドラムブレーキ

1400ccを除く他のエンジン搭載車には前輪ディスクブレーキが標準装備。



レザートップ



熱線入りリヤウインドウ



エラストマ・カラーバンパー

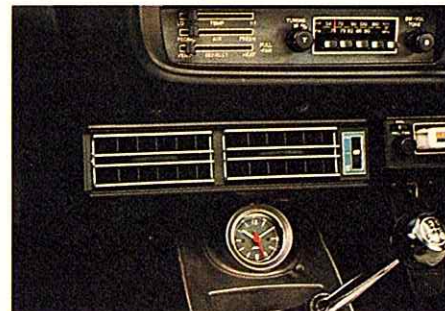
エクステリアカラーと同色のバンパー。ボデーとバンパーとの一体感がより強調されます。

	ET	LT	ST	GT
熱線入りリヤウインドウ		△	△	○
レザートップ		△	△	△
エラストマ・カラーバンパー			△	△

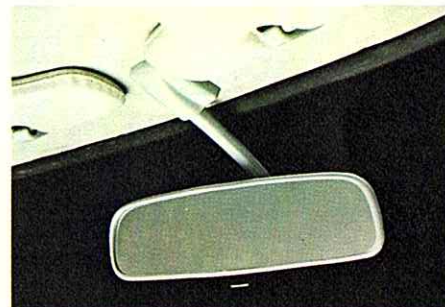
○印：標準 △印：オプション
レザートップは白、赤、黒の3色です。



タイムリングつき時計



クーラー



防眩ミラー



ステレオ



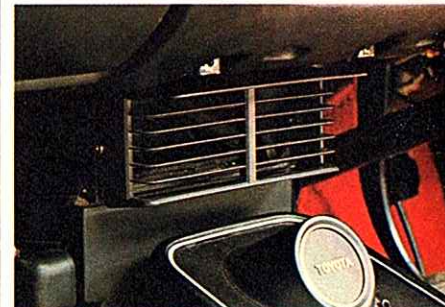
パワーウインドウ



AM/FMラジオ



AMラジオ



ヒーター

	ベー シック (S・S・W)	デラッ クス (S・S・W)	カスタム (S・S・W)	GT
AMラジオ	△	○	○	○
AM/FM ラジオ		△	△	○
ヒーター	△	○	○	○
タイムリング つき時計	△	△	○	○
防眩ミラー	△	△	○	○
ステレオ	△	△	△	△
クーラー	△	△	△	△
パワー ウインドウ			△	○

○印：標準 △印：オプション

フルチョイス・システム早見表

エンジン トランス ミッション		エクステリア				インテリア								
		ET	LT	ST	GT	ベー シッ ク	ベー シッ ク S	デラ ッ ク ス	デラ ッ ク ス S	デラ ッ ク ス S W	カス タ ム	カス タ ム S	カス タ ム S W	GT
1400cc	4 段	○	○	○		○	○	○	○	○				
1600cc	4 段	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	
	5 段	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	
	3 速 トヨクライド		○	○				○	○	○	○	○	○	
1600cc ツインキャブ	4 段	○	○	○			○		○	○		○	○	
	5 段	○	○	○					○	○		○	○	
	3 速 トヨクライト		○	○					○	○		○	○	
DOHC1600cc	5 段				○									○

内装関係比較表

	ベーシック	ベーシックS	デラックス	デラックスS	デラックスSW	カスタム	カスタムS	カスタムSW	GT
●計器盤周辺									
計器盤	黒	黒	黒	黒	木目	シルバーグレーメタリック	シルバーグレーメタリック	木目	シルバーグレーメタリック
タコメーター	×	○	×	○	○	×	○	○	○
メーターランプの照度調節装置	×	×	×	×	×	○	○	○	○
充電計、油圧計	ランプ式	ゲージ式	ランプ式	ゲージ式	ゲージ式	ランプ式	ゲージ式	ゲージ式	ゲージ式
シガレット・ライター	△	△	○	○	○	○	○	○	○
AMラジオ	△	△	○	○	○	○	○	○	×
AM/FMラジオ	×	×	△	△	△	△	△	△	○
ヒーター(強制換気装置つき)	△	△	○	○	○	○	○	○	○
ヒーターコントロールランプ	×	×	○	○	○	○	○	○	○
ベンチレーションルーバー	△	△	固定式	固定式	固定式	可動式	可動式	可動式	可動式
セカンダリー・ベンチレーター	○	○	○	○	○	○	○	○	○
キー付グローブボックス	○	○	○	○	○	○	○	○	○
グローブボックスランプ	×	×	×	×	×	○	○	○	○
インスペクションランプ	×	×	×	×	×	○	○	○	○
アンダートレイ	×	×	○	○	○	○	○	○	○
●ステアリング・ハンドル周辺									
ステアリングホイール	黒	黒	黒	黒	木目	黒	黒	木目	黒・本皮巻き
ステアリングスポーク	3 本	3 本	3 本	3 本	3 本・丸模様	3 本	3 本	3 本・丸模様	3 本・丸模様
ステアリングロック	○	○	○	○	○	○	○	○	○
●コンソールボックス周辺									
シフトレバー	黒	黒	黒	黒	木目	黒	黒	木目	黒
コンソールボックス	小型／黒	小型／黒	小型／黒	小型／黒	小型／黒	大型／グレー	大型／グレー	大型／木目	大型／ダークグレー
時計(タイムリングつき)	△	△	△	△	△	○	○	○	○
灰皿(前・後席)	○	○	○	○	○	○	○	○	○
シートベルト格納ボックス	×	×	×	×	×	○	○	○	○
●シート & ドア周辺									
シート表張り	普通レザー	普通レザー	通気性発泡レザー	通気性発泡レザー	通気性発泡レザー	ファブリック	ファブリック	ファブリック	テープヤーンニットレザー
カーテシランプ	×	×	×	×	×	○	○	○	○
アームレスト(前席左右)	○	○	○	○	○	○	○	○	○
アシストグリップ(後席左右)	○	○	○	○	○	○	○	○	○
パワーウインドゥ	×	×	×	×	×	△	△	△	○
天井	つり	つり	つり	つり	つり	つり	つり	つり	成型
●安全対策									
3 点式シートベルト(前席2名分)	○	○	○	○	○	○	○	○	○
ヘッドレスト(前席2名分)	○	○	○	○	○	○	○	○	○
ワイパー	平板アーム式	スケルトンタイプ	平板アーム式	スケルトンタイプ	スケルトンタイプ	平板アーム式	スケルトンタイプ	スケルトンタイプ	スケルトンタイプ
電動ウオッシャー	○	○	○	○	○	○	○	○	○
サンバイザー	運転席のみ	運転席のみ	助手席にも	助手席にも	助手席にも	助手席にも	助手席にも	助手席にも	助手席にも
脱着式ミラー	○	○	○	○	○	○	○	○	○
防眩ミラー	△	△	△	△	△	○	○	○	○
追越し合図灯	○	○	○	○	○	○	○	○	○
駐車灯(3 段切替式)	○	○	○	○	○	○	○	○	○
非常点滅表示灯	○	○	○	○	○	○	○	○	○
別系統ヒューズ	○	○	○	○	○	○	○	○	○
発炎筒	○	○	○	○	○	○	○	○	○

○印：標準装備 △印：オプション ×印：選択不可

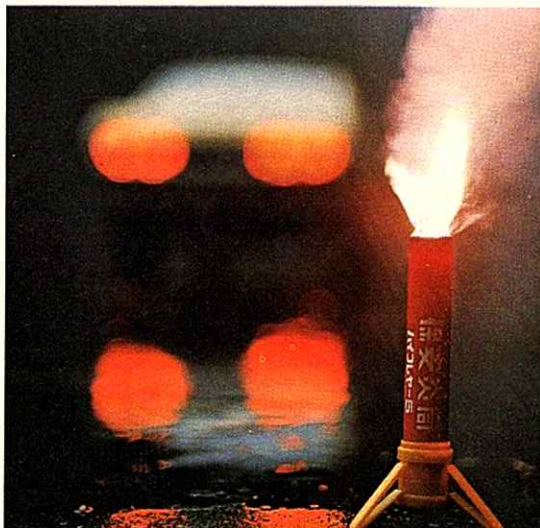
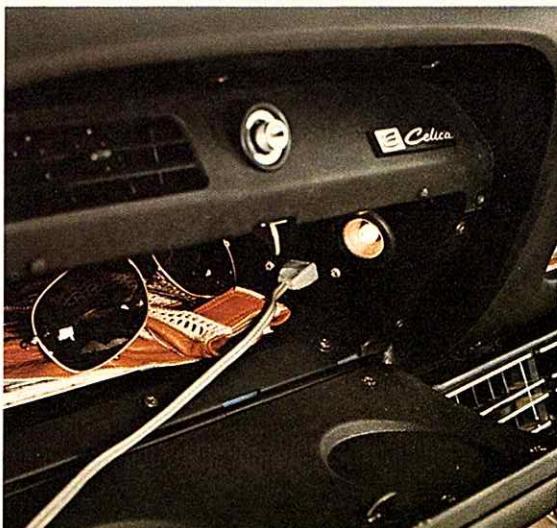
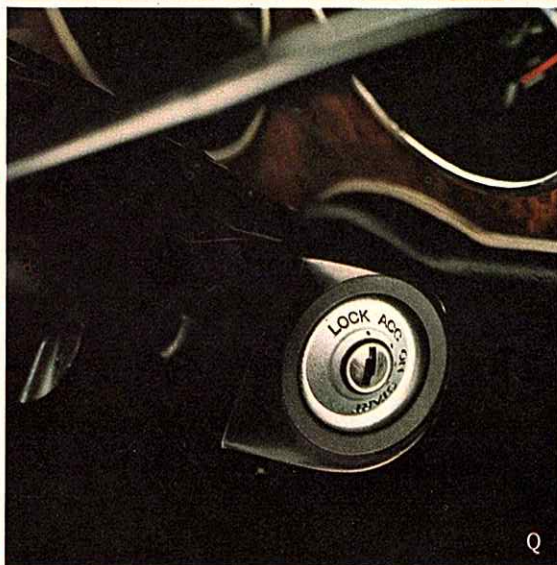
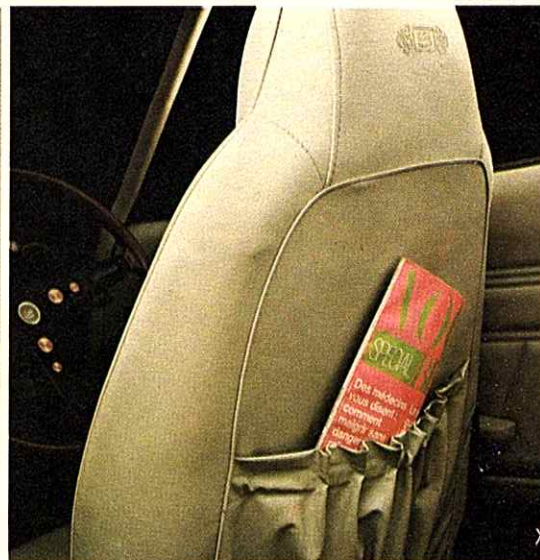
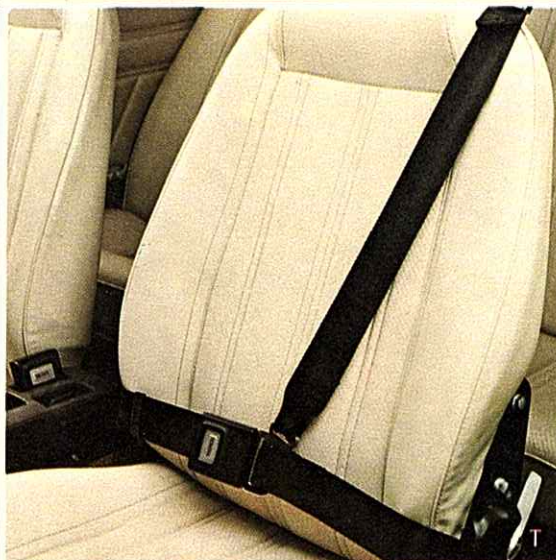
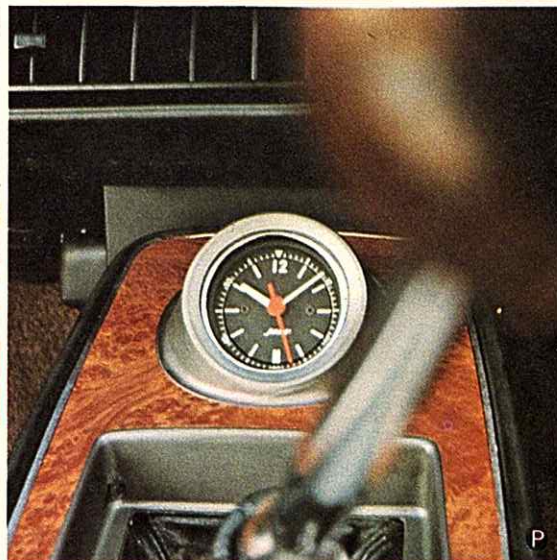
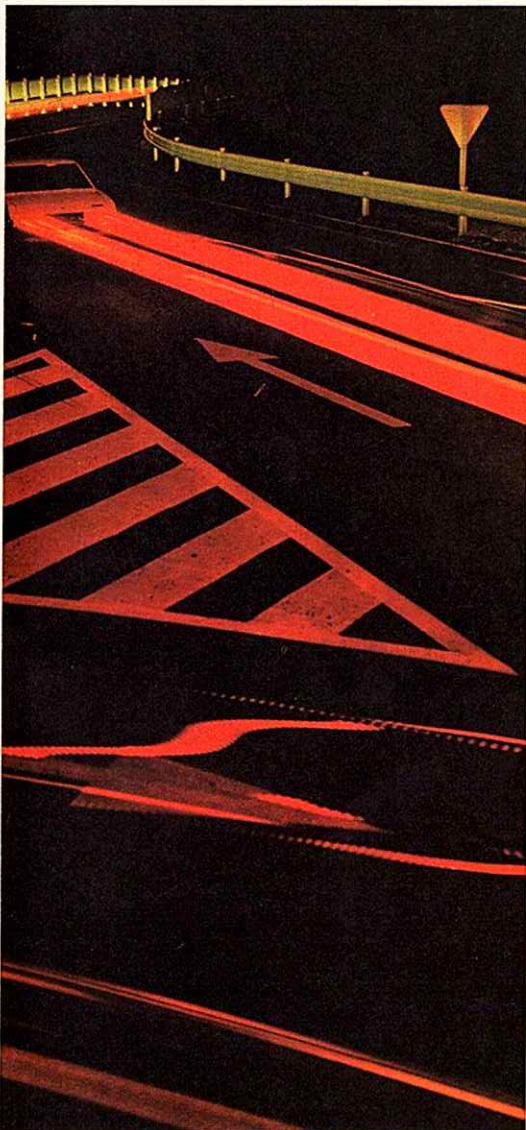
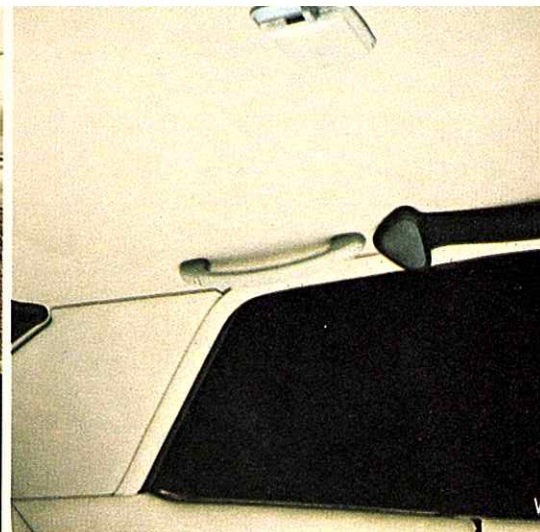
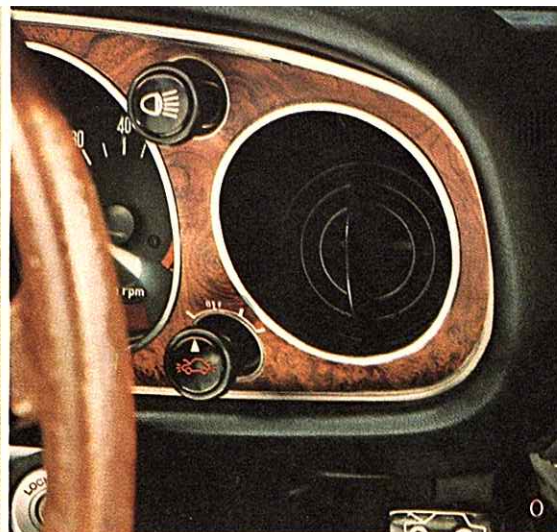
外装関係比較表

	ET	LT	ST	GT
ボデー・サイドストライプ	×	×	ペイント(ST文字入り)	テープ(GT文字入り)
エアスクープ	○	○	○	○
アウトサイドミラー(可倒式)	平型	平型	流線型	流線型
グリル・オープニングモール	×	○	○	○
フード・トップモール	×	○	○	○
ベルトモール	×	○	○	○
ロッカーモール	×	巾細	巾広	巾広
ホイール・オープニングモール	×	×	×	○
ウインドシールドガラス	部分強化	部分強化(淡青色)	部分強化(淡青色)	合わせ(淡青色)
リヤ・ウインドウガラス	強化	強化(淡青色)	強化(淡青色)	強化(淡青色,熱線入り)

★ホイールキャップ、フロントグリルはそれぞれに専用デザインです。

シャシー関係比較表

	1400cc	1600cc	1600ccツインキャブ	DOHC1600cc
衝撃吸収ハンドル	△	△	△	○
前輪ディスクブレーキ	△	○	○	○
後輪ブレーキのPバルブ	△	○	○	○
後輪ブレーキの自動調整装置	△	○	○	○
ブースター付タンデム・マスターシリンダー	△	○	○	○
プロペラシャフト	1 本	1 本	2 分割	2 分割



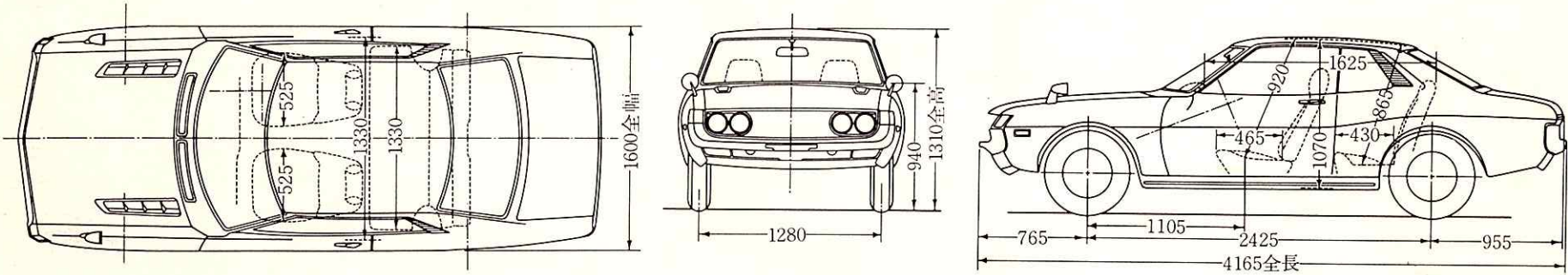
- ①ドライバーをとり囲む計器盤とコンソールボックス
- ②セカンダリーベンチレーター。風向き調節可能
- ③タイムリングつき時計。ラリーの時などに重宝
- ④ステアリングロック。盗難防止に役立ちます
- ⑤キー付、ランプ付の余裕あるグローブボックス
- ⑥カーテシランプ。ドアが開くと点灯します
- ⑦前席2名分の3点式ベルト。自動巻込み式
- ⑧大型コンソールボックス。ベルト金具入れ付
- ⑨アームレスト(ドアハンドル兼用)とドアロック
- ⑩アシストグリップ。高速走行、悪路走行も安心
- ⑪前席シート背もたれ裏にある便利な小物入れ
- ⑫フルリクライニング式の快適なセパレートシート
- ⑬視認性の高い発炎筒。操作はいたって簡単です

セリカ主要諸元表

エンジン	1400cc		1600cc		1600ccツインキャブ			DOHC1600cc
トランスミッション	4段フロア	4段フロア	5段フロア	3速フロア トヨグライド	4段フロア	5段フロア	3速フロア トヨグライド	5段フロア
●エンジン								
エンジン型式	T 型	2 T 型			2 T-B 型		2 T-G 型	
種類	水冷直列 4 気筒 OHV							水冷直列 4 気筒 DOHC
シリンダー内径×行程mm	80.0×70.0		85.0×70.0					
総排気量cc	1,407		1,588					
圧縮比	8.5				9.4		9.8	
最高出力PS/rpm	86/6,000		100/6,000		105/6,000		115/6,400	
最大トルクkg・m/rpm	11.7/3,800		13.7/3,800		14.0/4,200		14.5/5,200	
燃焼室型式	半球型(センタースパークプラグ)							
キャブレター	2 バレル式シングルキャブレター				2 バレル式ツインキャブレター		ソレックス型 ツインキャブレター	
ブローバイガス還元装置	クローズド式							
バッテリー容量V-AH	12-35							
オルタネーターV-A	12-40							
スターターV-KW	12-0.8							
ガソリタンクℓ	50							
ガソリン	レギュラー				プレミアム			
●トランスミッション								
種類	前進4段 オールシンクロ	前進4段オ ールシンクロ	前進5段オ ールシンクロ	前進3 速 トヨグライド	前進4段オ ールシンクロ	前進5段オ ールシンクロ	前進3 速 トヨグライド	前進 5 段 オールシンクロ
変速比第1速	3.587	3.587	3.587	2.400	3.587	3.587	2.400	3.587
第2速	2.022	2.022	2.022	1.479	2.022	2.022	1.479	2.022
第3速	1.384	1.384	1.384	1.000	1.384	1.384	1.000	1.384
第4速	1.000	1.000	1.000	——	1.000	1.000	——	1.000
第5速	——	——	0.861	——	——	0.861	——	0.861
後退	3.484	3.484	3.484	1.920	3.484	3.484	1.920	3.484
操作方式	フロアシフト							
●性能								
最高速度km/h	165	170	175	160	175	180	165	190
登坂能力tan	0.50	0.58	0.62	0.58	0.59	0.64	0.59	0.63
0→400m加速Sec.	18.1	17.6	17.4	19.7	17.2	17.0	19.3	16.5
最小回転半径 m	4.8							
制動距離(初速50km/h) m	13.5							

エンジン	1400cc		1600cc		1600ccツインキャブ			DOHC1600cc	
トランスミッション	4 段フロア	4 段フロア	5 段フロア	3 速フロア トヨグライド	4 段フロア	5 段フロア	3 速フロア トヨグライド	5 段フロア	
●重量									
車両重量kg	875	880	880	890	885	885	895	940	
定員 人	5								
●シャシー									
クラッチ	型式	乾燥単板ダイヤフラム			—	乾燥単板ダイヤフラム		—	乾燥単板ダイヤフラム
	操作方式	油圧式			—	油圧式		—	油圧式
ディファレンシャル	型式	ハイポイドギヤ							
	ギヤ比	4.111	3.900	4.111	4.111	3.900	4.111	4.111	4.111
プロペラシャフト	1 本プロペラシャフト				2 分割プロペラシャフト				
ブレーキ	前	ツリーディング式		ディスク式					
	後	リーディングトレーリング式							
サスペンション	前	マクファーソン・ストラット式コイルスプリング							
	後	4リンク・ラテラルロッド付コイルスプリング							
ステアリング	コラム 型式	リジッドタイプ						コラプシブル	
	ギヤ型式 とギヤ比	リサーキュレーティングボール式 18:1							
タイヤ	5.60-13-4 (黒)				6.45-13-4 (黒)			6.45H-13-4 (黒)	
●寸法									
全長 mm					4,165				
全幅 mm					1,600				
全高 mm					1,310				
室内 mm	長	1,625							
	幅	1,330							
	高	1,060						1,070	
フロントシート・ヘッドクリアランスmm					910			920	
リヤシート・ヘッドクリアランス mm					865				
ホイールベース mm					2,425				
トレッド mm	前	1,280							
	後	1,285							
最低地上高 mm	175						170		

道路運送車両法による新型車届出書数値
本仕様は改良のため予告なく変更する場合があります



トヨタ自動車株式会社
大津営業所 TEL (0775) 210361
大津市際川三丁目255の2