2. 開発のねらい

無断複製禁止

■はじめに

トヨタ　セリカは昭和56年7月にフル　モデル　チエンジを行なつて以来，その斬新な個性とスポーツ性や，ダイナミツクでシヤープな造形による空力特性に優れたボデー　スタイル，また，豊富なエンジン　バリエーシヨンによる魅力的で充実した車種体型などにより，新時代のスペシヤリテイ　カーとして高い評価を受け，多くのお客様に愛用されてまいりました。

今回マイナ　チエンジを行ない，前後のデザインを変更するとともに，従来からの優れた点にさらに磨きをかけたA43DE型電子制御式2ウエイO／D付き4速オートマチツク　トランスミツシヨンを2.8GTに設定しました。

また，エンジン関係では，スポーテイ　イメージの高揚をはかるため，高出力でレスポンスが俊敏な上に，低燃費をも実現した4A－GEUエンジン（LASRE α 4A TWIN CAM16：1.6ℓ DOHC 16バルブ）および，水冷式インタ　クーラを搭載し出力，燃費の大幅な向上をはかりましたM－TEUエンジンを新たに採用するとともに，1G－EUエンジン，5M－GEUエンジンのEFI制御系にTCCS（エンジン総合制御システム）を採用し，より一層の燃費向上をはかりました。

■開発のねらい

1．スポーツ性および高性能イメージの強化
2．最高級A／T車の設定（2.8GT）
3．動力性能および燃費の向上
4．新機構，新装備の採用

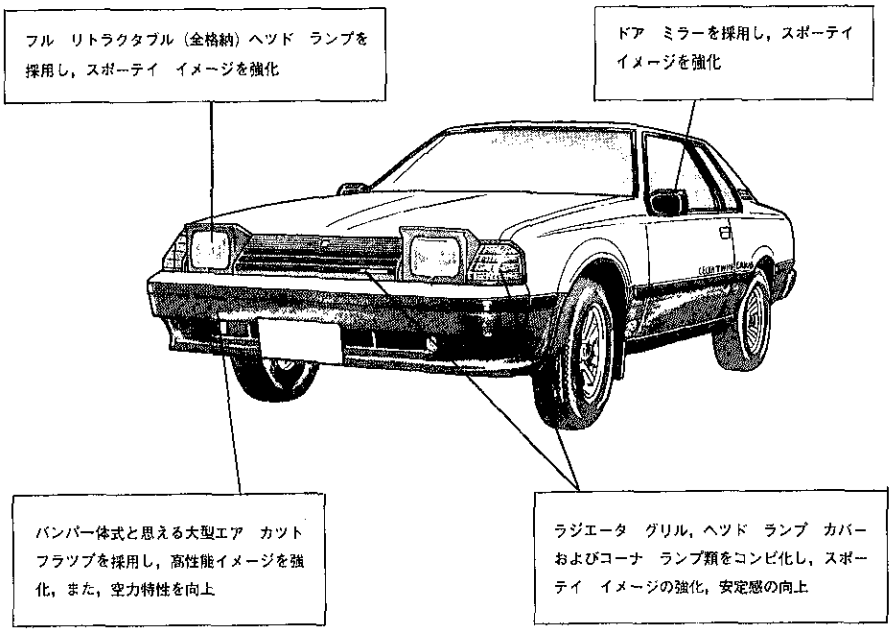
無断複製禁止

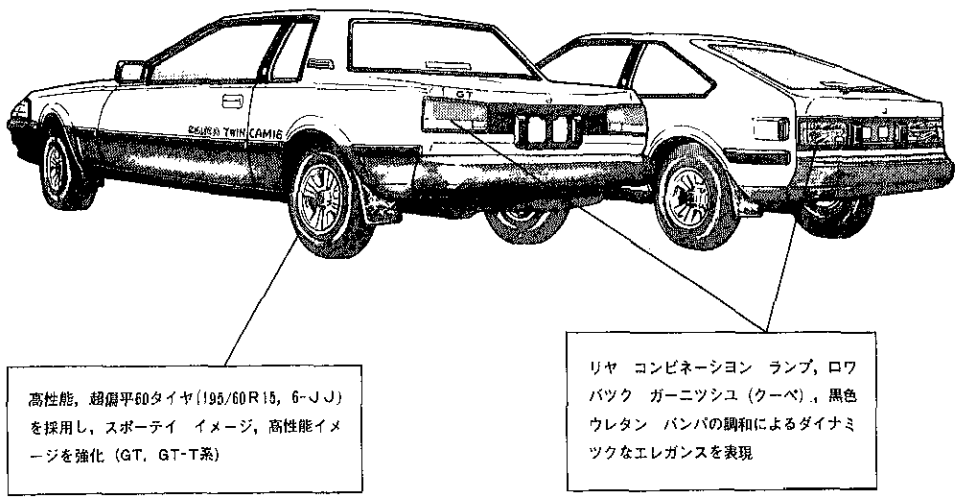
2.1 スポーツ性および高性能イメージの強化

■外観意匠

▶クーペ・リフトバック

従来のイメージを継承しつつ，よりダイナミックでエレガントにスポーティ　イメージおよび高性能イメージの強化をはかりました。



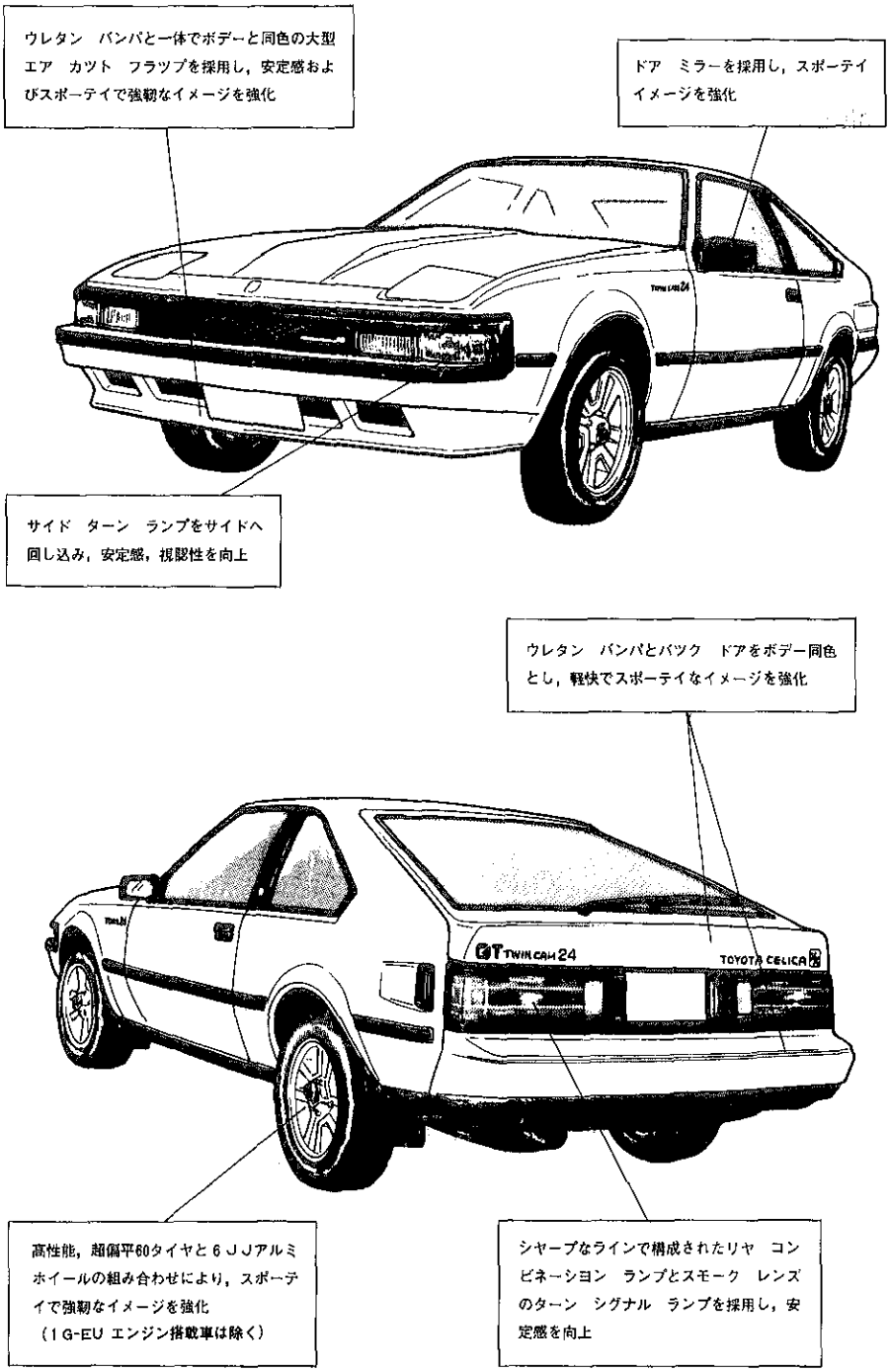


B 9038

無断複製禁止

▶ダブルエツクス

従来のイメージを継承しつつ，強靭なパフオーマンス　ルツクを一層強化，実質機能の改善をはかりました。



B 9039

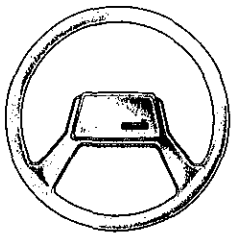
無断複製禁止

■室内意匠

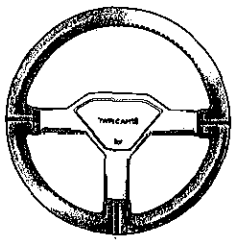
室内デザインは，従来より評価の高いスポーテイ　ラグジユアリ　イメージを継承しつつ，より一層のイメージ強化をはかるため，シート表皮を一新するとともに，室内配色に同系色のツートン　インテリア　コーデイネイトを採用しました。

また，ＳＶ，ＳＴ，ＳＸ，ＧＴ，ＧＴ－Ｒに新意匠のセンタ　ホーン　タイプ　ステアリングホイールを採用し，操作性の向上をはかりました。

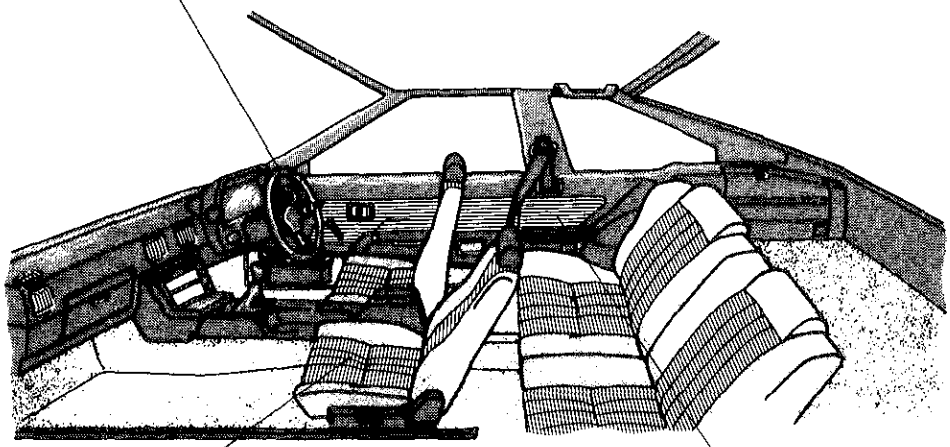
新意匠ステアリング
ホイールの採用



ＳＶ，ＳＴ，ＳＸ　Ｂ9081



ＧＴ，ＧＴ－Ｒ　Ｂ3972



Ｂ9065

スポーテイ　ラグジユアリを
表現したシート表皮の採用

同系色のツートン　インテリア
カラー　コーデイネイトの採用

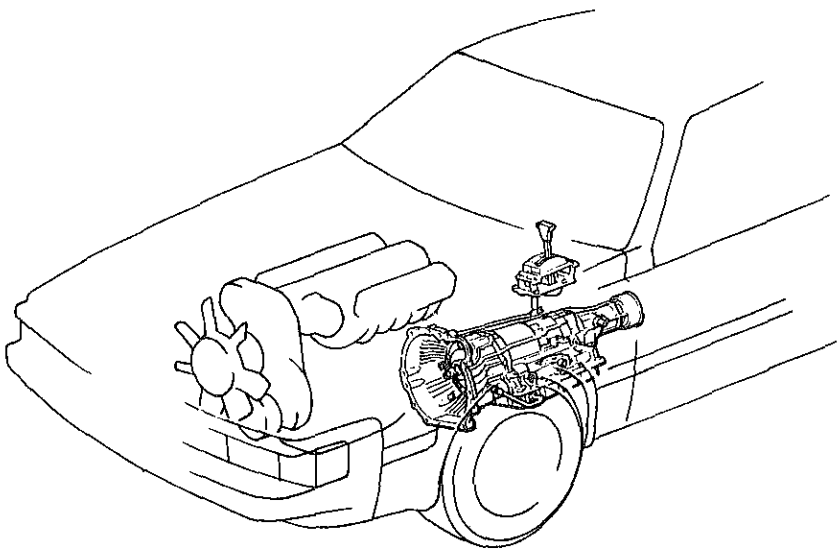
室内カラー　コーデイネイト

クーペ・リフトバック	ダブルエツクス
ブラック×グレー	←
ダークブラウン×ライトブラウン	ディープマルーン×リツチ　レツド
ブルー×ライト　ブルー	←

無断複製禁止

2.2 最高級A/T車の設定(2.8GT)

マイクロ コンピユータ制御により，最適な変速制御およびロツク アツプ作動等を行なうA43DE型電子制御式2ウエイO/D付き4速オートマチツク トランスミツシヨンと5M−GEUエンジンを組み合わせることにより，動力性能および経済性，快適性を高いレベルで調和させたトヨタ セリカの最高級グレードを設定しました。

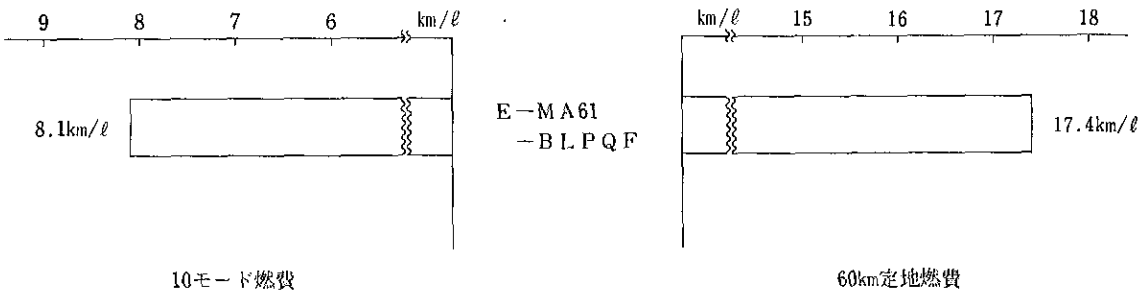


B9037

A43DEの特長

1．ECONOMY(エコノミ)，POWER(パワー)，MANUAL(マニユアル)の3通りの走行パターンが選択可能。
2．マイクロ コンピユータによる最適な変速制御。
3．故障箇所を知らせるダイアグノーシス機構。
4．異常発生時に運転性を確保するフエイル セーフ機構

低燃費



10モード燃費　　60km定地燃費

無断複製禁止

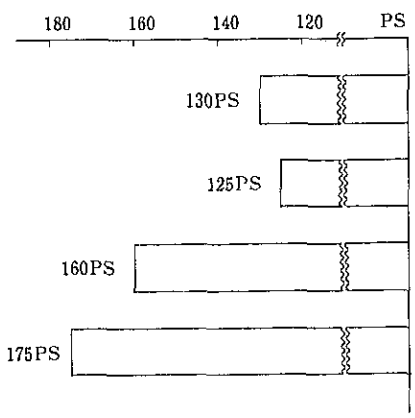
2.3 動力性能および燃費の向上

1.6ℓ GTには，カローラ，カリーナ等の1.5ℓクラスに従来より搭載されています3A－Uエンジンを基本に，エンジン本体の改良〝DOHC・4バルブ化〟（ダブル　オーバーヘッド　カムシャフト・一気筒あたり吸排気バルブが各々2個）および〝T－VIS〟（吸気制御システム）〝TCCS〟（エンジン総合制御システム）の採用により，鋭く軽快に吹き上がるスーパー　レスポンスと高出力・低燃費を実現した新世代の高性能エンジン LASRE α TWIN CAM16（4A－GEUエンジン）を搭載しました。

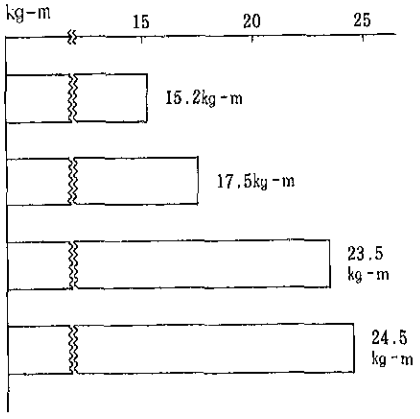
M－TEUエンジンには，水冷式インタ　クーラおよびTCCSの採用，点火系の変更等により出力および燃費の大幅な向上をはかりました。

また，1G－EUエンジンはEFI制御の一部をマイクロ　コンピュータ化，アイドル回転数の変更等による燃費の向上，5M－GEUエンジンは圧縮比のアップ，TCCSの採用等による出力および燃費の向上をそれぞれはかりました。

■エンジン性能

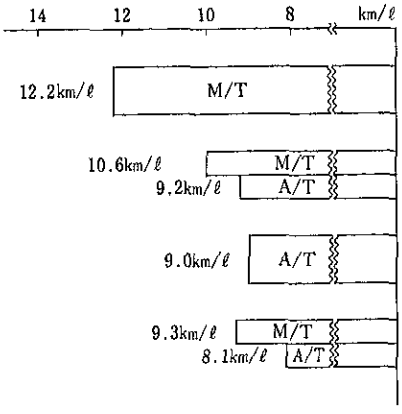


最高出力

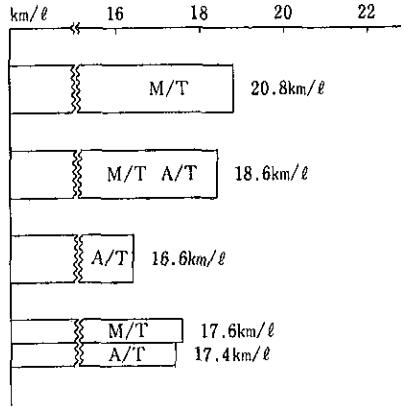


最大トルク

■燃　費



10モード燃費



60km定地燃費

無断複製禁止

2.4 新機構，新装備の採用

トヨタの最新技術を結集し，スペシヤリテイ　カーにふさわしい新機構・新装置を積極的に採用しました。

エンジン	低速域での運転性と高速域での伸びの良さを両立した新世代の高性能エンジン 4A－GEUエンジン（LASRE α TWIN CAM16）	
	EFI，ESAの制御をマイクロ　コンピユータで行なう TCCS（エンジン総合制御システム）	
	低・中速域での燃焼を安定させる T－VIS（吸気制御システム）	
	エア　フロー　メータを廃止した新EFI方式 EFI－D	
	3T－GTEU	オイルの潤滑性能を高めた 水冷式ターボ　チヤージヤ
	1G－EU	燃料噴射制御をマイクロ　コンピユータで行なう TCCS
	M－TEU	吸入空気を冷却して吸入効率を向上させる 水冷式インタ　クーラ
		点火進角幅を大きく設定できる DRDシステム（ダイオード内蔵ロータ付きデイストリビユータ）
		EFI，ESA，ISCの制御をマイクロ　コンピユータで行なう TCCS（エンジン総合制御システム）
	5M－GEU	EFI，ESA，ISCの制御をマイクロ　コンピユータで行なう TCCS（エンジン総合制御システム）
	4A－GEU 5M－GEU	着火性能に優れたロング　ライフ　スパーク　プラグ 白金プラグ
	4A－GEU 1G－EU M－TEU 5M－GEU	補機類の駆動には信頼性に優れた Vリブド　ベルト
	4A－GEU M－TEU 5M－GEU	排気抵抗が少なく軽量な モノリス型三元触媒
	EFI系の全車	小型・軽量，低騒音の タンク内蔵型タービン式フユーエル　ポンプ
	4A－GEU 1G－EU M－TEU 5M－GEU	エンジン　コントロール　コンピユータが異常箇所を知らせる ダイアグノーシス（自己診断機能）
シヤシ	2.8GT	マイクロ　コンピユータ制御のオートマチツク　トランスミツシヨン A43DE型電子制御式2ウエイO/D付き4速オートマチツク　トランスミツシヨン
	S，G，GT，GT－T （除く1G－EU）	操縦安定性のより優れた高性能偏平タイヤ 195/60R15　86H
	全　車	軽量でかさばらないスペア　タイヤ 応急用Tタイプ　タイヤ
補　機	ダブルエツクス	エンジン　キー　OFF後も操作できる パワー　ウインド

無断複製禁止