1．開発のねらい

1.1 車種構成……1－3
1.2 外形スタイル……1－4
1.3 室内空間……1－6
1.4 エンジン……1－8
1.5 基本構造……1－10
1.6 基本性能……1－12

無断複製禁止

はじめに

トヨタ　セリカは，発売以来，その斬新な個性とスポーツ性を兼ね備えた新世代のスペシヤリテイ　カーとして高く評価され，多くのユーザーに愛用されてまいりました。

このたび，従来からの高い評価を確固たるものとし，さらに発展させるべくフル　モデル　チエンジを行ない，エンジン，シヤシ，内・外装を一新して登場いたしました。

今回のモデル　チエンジに際し，ＦＦ方式の採用によるメリツトを活かした広く快適な室内.空力特性に優れたスポーテイで魅力あるスタイルにするとともに，豪華な内装や充実した装備品などによる高級・高品質イメージの強化や，ハイ　レスポンス　エンジン《ＬＡＳＲＥ》，新世代のサスペンシヨン《ＰＥＧＡＳＵＳ》など新技術を積極的に採用し，コンパクトでスポーテイなスペシヤリテイ　カーといたしました。

なお，開発にあたりましては以下の点を重点にいたしました。

▶開発のテーマ

- ＦＦ車で最もスタイリツシユな車
- 低燃費で高性能なライト　ウエイト　スポーツ車

1.ヤングを魅了するスポーテイなスタイル

- 空力特性に優れたストリーム　サーフエス*ボデー
- ワイド　＆　ローの革新的スタイリツシユなリフトバツク

2.広く快適な居住空間と軽快でスポーツ感あふれる室内デザイン

- ＦＦのメリツトを最大限に活かした広く快適な室内と高品質な内装

3.スポーテイな走りと豪華な内・外装

- ＬＡＳＲＥ　＆　ＰＥＧＡＳＵＳなど最新技術の積極的採用
- ６０シリーズ　タイヤ，エアロ　パーツなど走りの装備の充実
- 電動ランバ　＆　サイド　サポート機能とメモリー付き無段階リクライニング機構付き新８ウエイ　スポーツ　シート
- インストルメント　パネルからクオータ　パネルまで一体感のある成形トリム
- あらゆる運転姿勢に対応可能なメモリー付きチルト　＆　テレスコピツク　ステアリング
- 新感覚の液晶デジタル　メータ

以上によりトヨタ　セリカは充実した車種体系で高い商品価値を持つた車として，今後とも幅広いユーザに誇りと満足を持つていただけるものと確信いたしております。

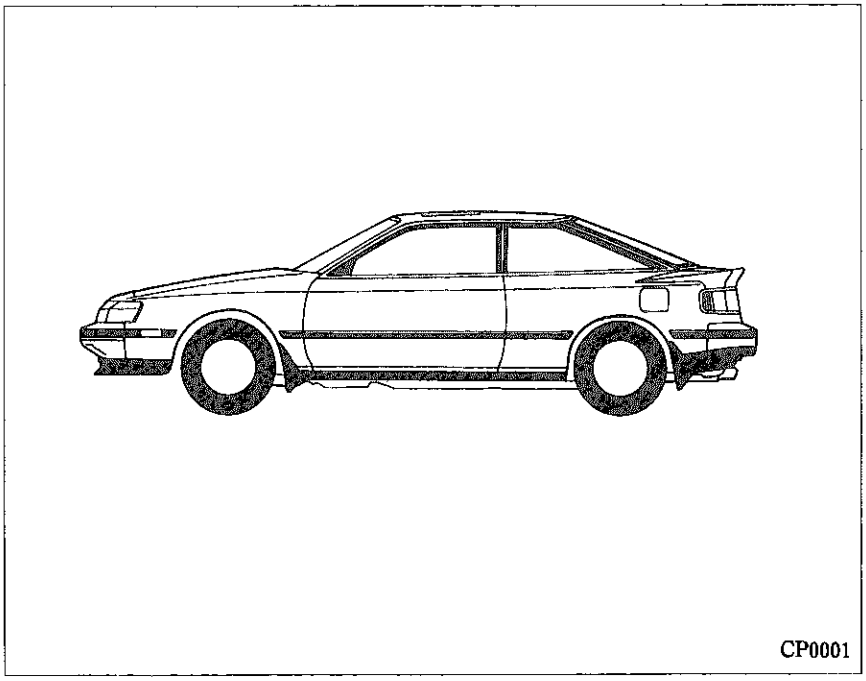
＊ストリーム　サーフエス（Stream Surface）:流れる面

無断複製禁止

1.1 車種構成

ボデー形状

ボデー形状は，ヤングを魅了するリフトバックのみとし，従来のクーペは廃止しました。



CP0001

グレード展開

エンジンの特徴を活かした，判りやすく効率的なグレード展開といたしました。

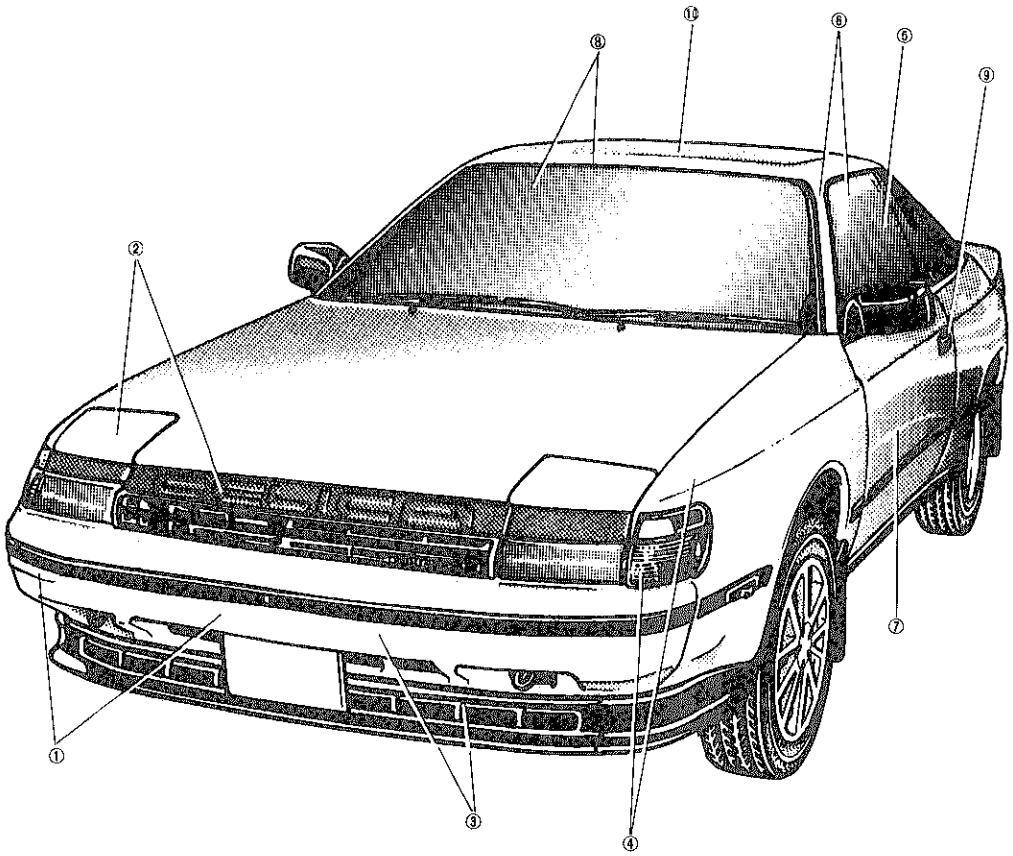
グレード	特徴	4A−GELU (1.6ℓ,ガソリン)		1S−iLU (1.8ℓ,ガソリン)		3S−GELU (2.0ℓ,ガソリン)	
		5M／T	4A／T	5M／T	4A／T	5M／T	4A／T
S V	価格重視ユーザ向けの廉価版グレード			●			
S T	必要にして十分な装備の量販グレード			●	●		
S X	快適装備を備えた質感の高い高級グレード			●	●		
G T	走りの装備を充実させた本格派のスポーテイ　グレード	●	●			●	●
GT−R	走りと高級装備を備えた最高級スペシャルテイ　グレード					●	●

無断複製禁止

1.2　外形スタイル

先進スポーツ　イメージを先取りしたダイナミツクでスリーク*1なエアロ　フオルム*2，十分な室内空間を確保しつつ低くした車高，安定感のある広いトレツドなど，スポーテイで魅力ある先進的スタイルとしました。

フロント　ビユー



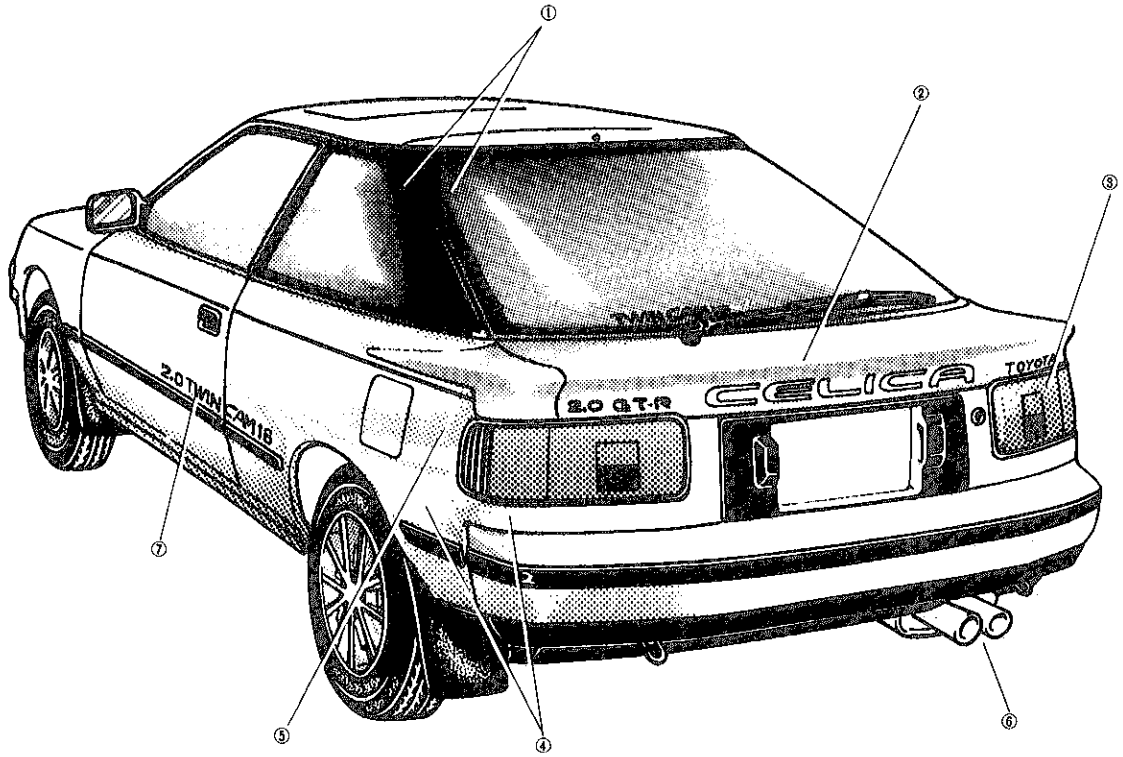
CP0002

		特　　徴
フロント	①	スポーテイで空力特性の向上をはかつたスラント*3 3面折れノーズ
	②	品質感のあるガーニツシユ付きフル　リトラクタブル　ヘツドランプとネーム入りスモークド　アクリル製グリル
	③	スポーツ感を強調する大型エア　カツト　フラツプ一体風のカラード　バンパ（カラード　バンパは一部車型）
	④	平面Rの大きなフロント　サイド　コーナ及びコーナ　ランプ
サイド	⑤	水平基調の低いアンダ　ボデーに乗つた平面ラウンドの強いコンパクトな空力ハツチ　キヤビン
	⑥	空気抵抗，風切り音の低減をはかるため面一化をはかつたフロント　ピラー，モール　&　ドア　ガラス
	⑦	乱流発生を抑えるホイール　フレアと一体化した平面コーク　ボトルのアンダ　ボデー
	⑧	空力特性に優れた傾斜角の大きいフロント　ウインドウと角Rの大きなルーフ　エツジ
	⑨	突起の少ないドア　アウトサイド　ハンドル
	⑩	室内の換気性能と快適性を向上させるチルト　&　スライド電動サン　ルーフ（一部車型）

*1　スリーク（Sleek）：滑らかな，つやのある。
*2　エアロ　フオルム（Aero Forme）：Aero……空気，空力，空中を意味する結合辞　　Forme……形，外形，形状
*3　スラント（Slant）：傾いた，斜めの

無断複製禁止

リヤー　ビュー



CP0003

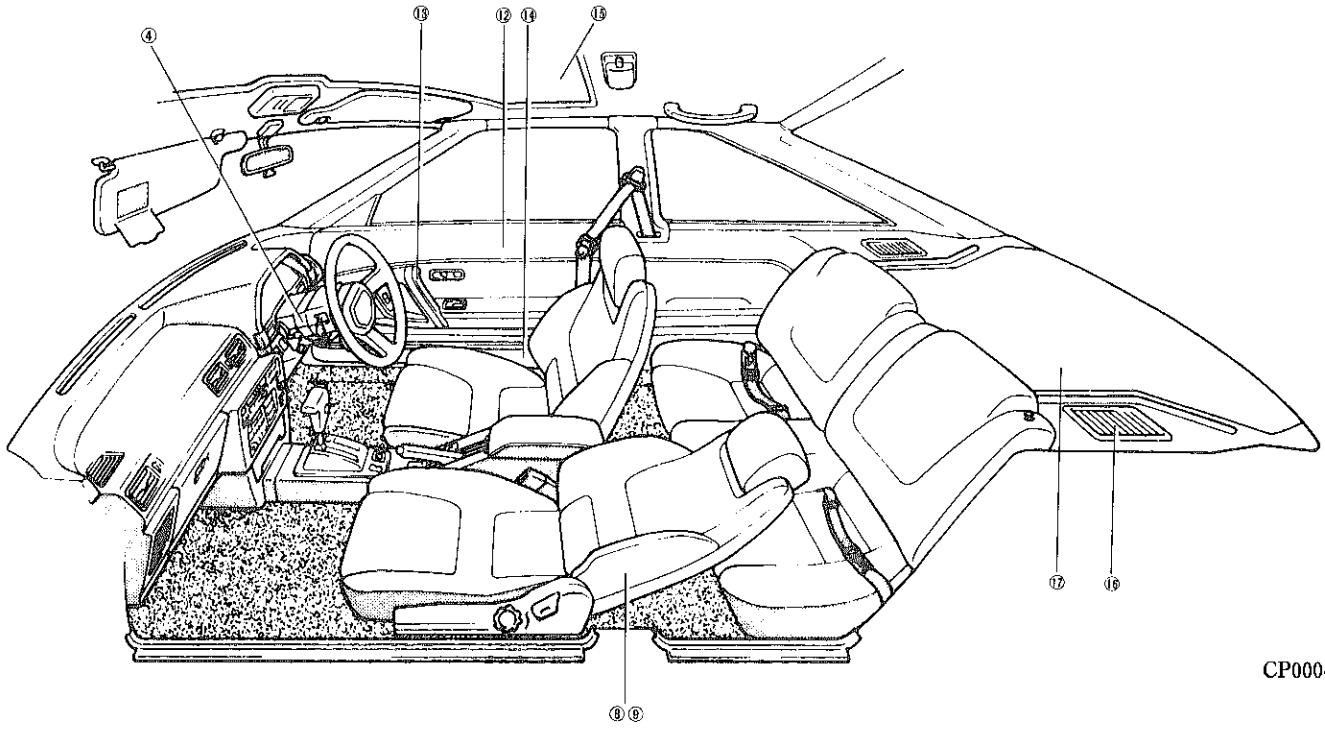
		特　　徴
リヤ	①	ヒドン*1　フレーム　タイプのバツク　ドア　&　クオータ　ガラス
	②	空力特性の向上と高性能イメージを表現する３分割大型リヤ　スポイラー（一部車型）
	③	サイドに大きく廻り込み空力特性，視認性に優れた左右独立のリヤ　コンビネーション　ランプ
	④	平面絞りを大きくし空気抵抗を少なくしたリヤ　コーナ部
	⑤	個性的でスポーテイ感を強調した低いリヤ　エンドとシヨート　リヤ　オーバーハング
	⑥	スポーテイ　カーにふさわしいリヤ　スタイルを演出するデユアル　エキゾースト　パイプ（一部車型）
	⑦	新エンジン（４Ａ−ＧＥＬＵ，３Ｓ−ＧＥＬＵ）にふさわしいテープ　ストライプ（一部車型）

*1　ヒドン（Hidden）：見えなくされた，隠された

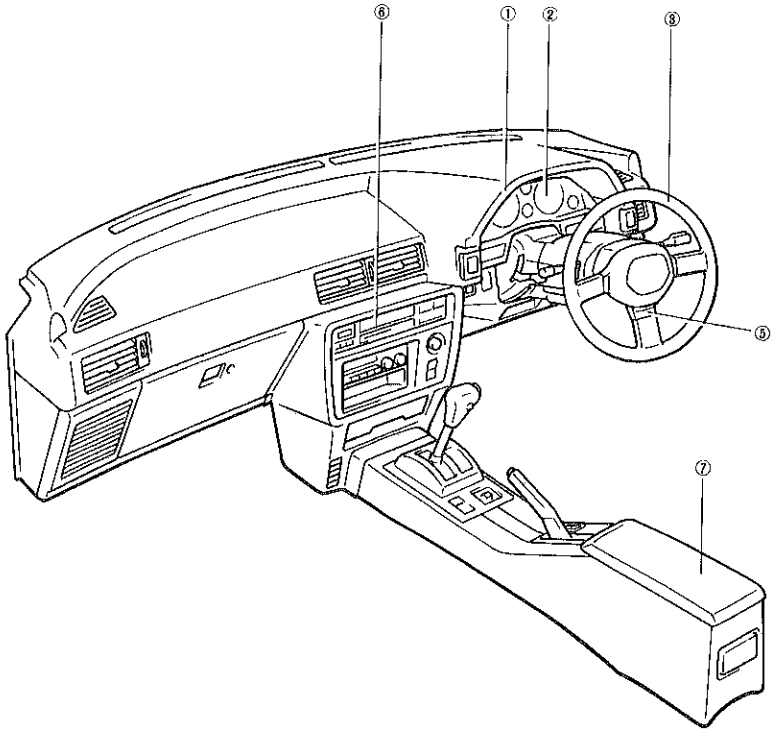
無断複製禁止

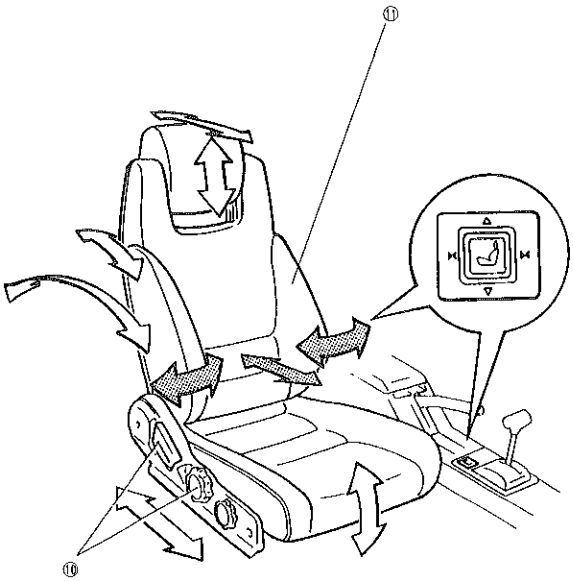
1.3 室 内 空 間

インストルメント パネル，シート，トリム等，形・色・材質をトータル的にコーデイネートさせ，軽快でスポーツ感のあふれる室内デザイン，幅広いユーザ層が快適に乗れるドライビング ポジション，乗降性への配慮及び先進・高級装備品の採用などにより，セリカの車格にふさわしい室内空間をつくり出しました。



CP0004





CP0005, CP0006

無断複製禁止

		特　　徴
全体		部位，部品を可能な限りつなげて一体感のある空間デザイン メリハリのある彫りの深い立体，おおらかな丸みを生かした造形 シボ，ツヤの統一により色調の良い表面仕上げ
インストルメントパネル	①	メータ　フードを最大限に突出させ，機能美に磨きをかけたエキサイテイングなインストルメント　パネル
	②	見易くスポーテイな丸型のアナログ　メータまたは新感覚の輝く液晶デジタル　メータ
	③	スポーテイ走行にふさわしい3本スポーク　ステアリング　ホイール
	④	チルト　ステアリングにメモリー機構を加え，さらに前後方向の調節（40mm）を可能にしたメモリー付きチルト ＆ テレスコピツク　ステアリング（一部車型）
	⑤	見やすく，使いやすい位置に設置されたオート　ドライブ　スイツチ（一部車型）
	⑥	ソフト　タツチのヒータ，エアコン，オーデイオ　スイツチ（一部車型）
	⑦	大幅に容量を拡大し，小物入れに便利なコンソール　ボツクス
シート	⑧	スリムななかに，ほどよい丸味を生かし，座り心地・形状・作り込みを調和させたエレガント＆スポーテイなシート
	⑨	特徴的なカツテイングと表皮のコンビネーションによる魅力的なシート
	⑩	大きな動きと小さな動きを両立させたワンタツチ　メモリー付き無段階リクライニング（一部車型）
	⑪	6通りのメカニカル式調整機構に電動ランバー　＆　サイド　サポート機構を追加した新8ウエイ　スポーツ　シート（一部車型）
その他	⑫	高級感のある彫りの深い立体成形ドア　トリム
	⑬	パワー　ウインドウ　スイツチとグリツプを一体化したオリジナル　スポーツ　グリツプ（一部車型）
	⑭	小物入れに便利な大型ドア　ポケツト（一部車型）
	⑮	室内を一層明るくするチルト　＆　スライド電動サン　ルーフ（一部車型）
	⑯	間接音と直接音をミツクスさせリアルな臨場感を演出するライブ　サウンド　スピーカ　システム（一部車型）
	⑰	セキユリテイ*　ロツク機構付きのデツキ　ルーム

*セキユリテイ（Security）:防衛，保護，安心

無断複製禁止

1.4　エ　ン　ジ　ン

横置きＦＦ車専用のＬＡＳＲＥ 1.6ℓ　ツインカム１６（４Ａ−ＧＥＬＵ），ＬＡＳＲＥ 2.0ℓ　ツインカム１６（３Ｓ−ＧＥＬＵ）等，トヨタの最新技術を結集して開発した高性能・低燃費のスーパ　レスポンス　エンジンを搭載しました。

■仕様

排気量	エンジン	最高出力 最大トルク	従来比 出力／トルク	特　　徴
1.6ℓ	4A−GELU	130PS 15.2kg・m	±0／±0 (対4A−GEU)	ツインカム　16バルブの軽量・コンパクトな高性能エンジン
1.8ℓ	1S−iLU	105PS 16.0kg・m	+5／+0.5 (対1S−U)	必要かつ十分な動力性能を有する低燃費エンジン
2.0ℓ	3S−GELU	160PS 19.0kg・m	±0／−2.0 (対3T−GTEU)	ツインカム　16バルブの活発かつ余裕のある高出力・上級エンジン

■３Ｓ−ＧＥＬＵ　エンジン構造・特長

▶高性能・低燃費

- ◉動弁系の慣性重量が少なく，高回転・高出力を発揮できるツインカム１６バルブ機構
- ◉燃料噴射，点火時期，アイドル回転数をマイクロ　コンピュータが最適に制御するＴＣＣＳ
- ◉燃焼速度が速いペント　ルーフ型燃焼室
- ◉低・中速域での燃焼の安定化をはかるＴ−ＶＩＳ
- ◉着火性能に優れた白金プラグ
- ◉排気抵抗の少ないデユアル　エキゾースト　パイプ

▶ＦＦ搭載への配慮

- ◉サービス性の良いデイストリビユータ搭載位置
- ◉エンジン横置きレイアウトに適したウオータ　アウトレット，インレットの位置
- ◉吸気マニホルドを十分に長くとり，吸気慣性効果を高める前；排気・後；吸気のレイアウト
- ◉エンジン　フードへの遮熱を目的とした３重構造の排気マニホルド　ヒート　インシユレータ
- ◉デザイン上配慮したシリンダ　ヘツド　カバー

▶サービス性

- ◉ＴＣＣＳによる点火時期制御
- ◉ダイアグノーシス（自己診断機能）
- ◉アウタ　シム　タイプ　バルブ　リフタ
- ◉長期間メインテナンス不要の白金プラグ
- ◉耐久性に優れたＶリブド　ベルト

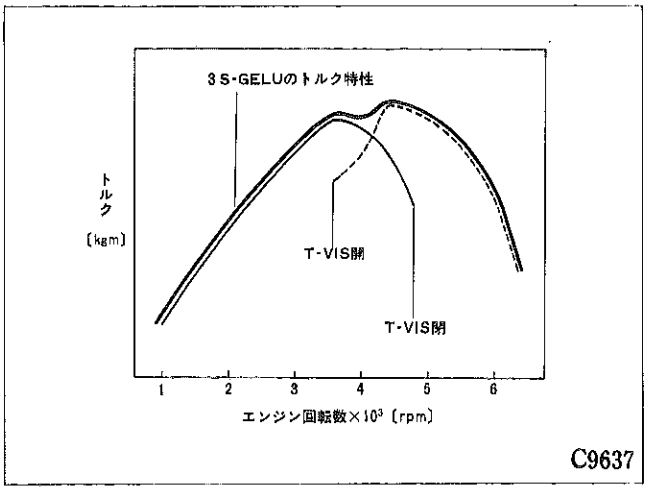
▶応答性

- ◉各気筒ごとに最適な量の燃料を供給できるプログラム独立噴射方式
- ◉薄型・軽量フライホイール（M/T車）
- ◉動弁系の慣性重量が少ないツインカム１６バルブ機構

▶振動・騒音

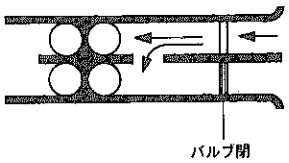
- ◉シリンダ　ブロツクをはじめとする各部の効果的な剛性アツプ
- ◉剛性の高い円筒型サージ　タンク
- ◉新歯型（Ｙ歯型）タイミング　ベルト
- ◉３重構造の排気マニホルド　ヒート　インシユレータ

▶Ｔ−ＶＩＳの効果

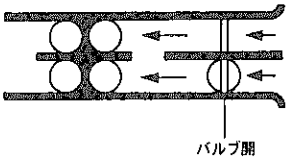


無断複製禁止

▶T－VIS



低速時



高速時

●片方の吸気通路を閉じて慣性過給を高め，燃焼を安定させてトルクをアップ

●バルブを開いて吸入抵抗を低減

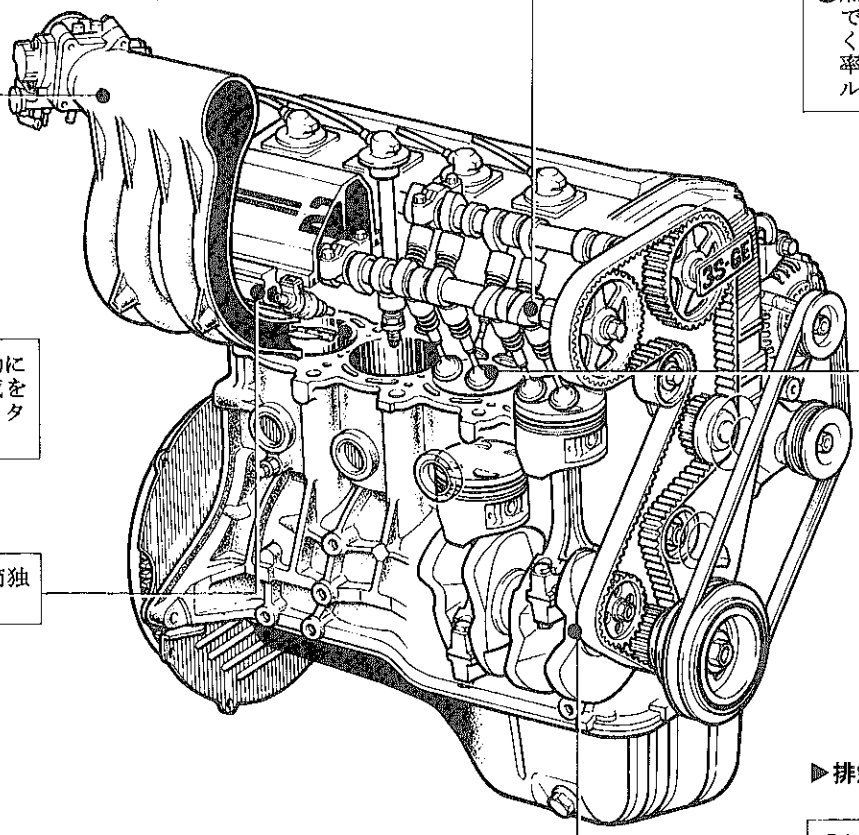
C9657

▶動弁機構

●高回転・高出力を生み出すツインカム　16バルブ機構
●カムシャフトを脱着せずにシムの交換ができるアウタ　シム　タイプを採用し，バルブ　クリアランス調整時のサービス性を改善

▶燃焼室

●点火プラグを中央に配置できるため燃焼時間が短く，高圧縮化による熱効率の向上が容易なペントルーフ型燃焼室



C9636

▶吸気マニホルド

●剛性が高く，吸気脈動による振動・騒音の低減をはかる円筒型サージ　タンク

▶燃料噴射

●応答性に優れた各気筒独立噴射

▶排気マニホルド

●排気抵抗の少ないデュアル　エキゾースト　マニホルド
●断熱性，防振・防音性に優れた３重構造ヒート　インシュレータ

▶TCCS

以下の項目をマイクロ　コンピュータが集中制御
●燃料噴射量（各気筒独立噴射）
●点火時期
●吸気制御
（T－VISのバルブの開閉）
●ダイアグノーシス
●フエイル　セーフ
●バツク　アツプ

▶動弁系の駆動

●低騒音で軽量なタイミング　ベルトを採用
●新歯形（Y歯形）を採用し，耐久性を向上

▶点火プラグ

●メインテナンス　フリーの白金プラグ（自家用乗用車）
●細い電極，大きいプラグギヤップにより着火性を向上

無断複製禁止

1.5 基本構造

安定性の良いワイド トレツド，L型ロワー アーム採用のストラツト式フロント サスペンシヨン & デユアル リンク ストラツト式リヤ サスペンシヨンによる4輪独立懸架サスペンシヨン，ボデー剛性を高めるフロント サスペンシヨン ロワー ブレースとパフオーマンス ロツド，操舵フイーリングに優れたラツク & ピニオン式ステアリングなどの採用により操縦安定性，乗り心地を非常に高いレベルで実現しました。

▶フロント サスペンシヨン

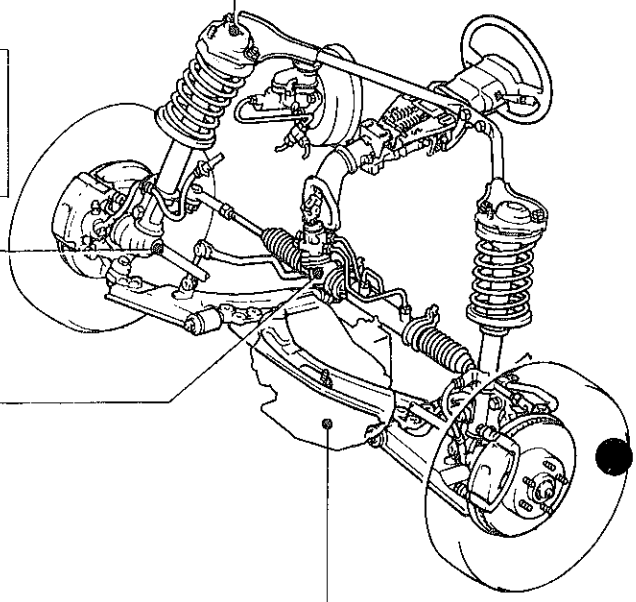
L型ロワー アームのマクフアーソン ストラツト式独立懸架
- サスペンシヨン剛性，ボデー剛性を高いレベルで確保するロワー ブレースおよびパフオーマンス ロツド
- サービス性の良いキヤンバ調整カム付きステアリング ナツクル
- 操縦安定性と乗り心地の両立をはかる最適チユーニングのサスペンシヨン ジオメトリおよびブシユ類
- 操縦安定性と乗り心地を向上させる低圧ガス封入式シヨツク アブソーバ
- 安定した減衰力が得られる新バルブ方式のシヨツク アブソーバ
- 摺動抵抗を低減し乗り心地を向上させるオフセツト コイル スプリング
- 優れた旋回性能を発揮するボール ジヨイント リンクによるシヨツク アブソーバ結合スタビライザ

■ドライブ シヤフト，アクスル

- 等速ジヨイントを設け振動，騒音の低減をはかつたドライブ シヤフト
- ころがり抵抗が小さくサービス性の良いアンギユラ ボール タイプ ホイール ベアリング

■ステアリング

- 操舵感の良いラツク & ピニオン ステアリング
- 低速は軽く，高速は適度の操舵力のエンジン回転数感応型パワー ステアリング
- 良好な運転姿勢を提供する軽量チルト ステアリングおよび メモリー付きチルト & テレスコピツク ステアリング



■クラツチ，トランスアクスル

- エンジンとトランスアクスルの芯ずれを自動的に補正する無調整式クラツチ レリーズ ベアリング
- マイクロ コンピユータにより最適な変速制御・ロツク アツプ制御を行うECT−Sオートマチツク トランスアクスル
- エンジン特性に最適なギヤ比を設定した，新設計の小型・軽量トランスアクスル（M／T，A／Tを設定）

トランスアクスル / エンジン	5M／T			4A／T		
	C52	S50	S53	A240E	A140L	A140E
	4.312	3.736	4.176	2.962	3.533	3.729
4A−GELU	●			●		
1S−iLU		●			●	
3S−GELU			●			●

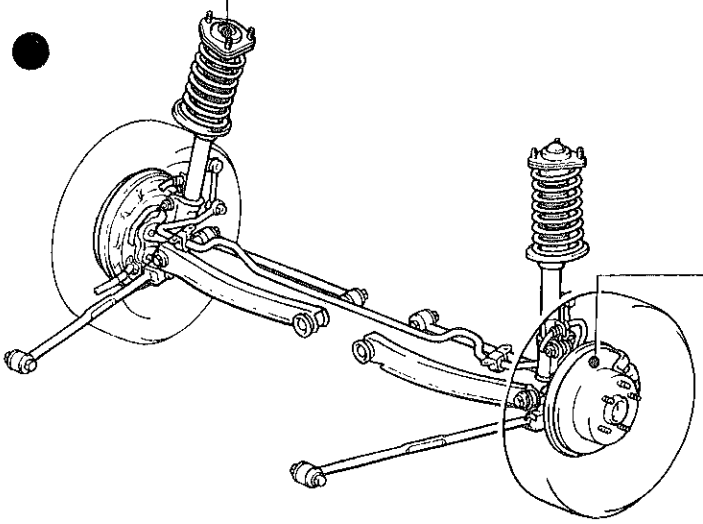
無断複製禁止

サスペンシヨン（ＰＥＧＡＳＵＳ*）

先進の精密技術と適正配置により優れた操縦安定性と快適な乗り心地を高い次元で両立させたサスペンシヨン
- 安定性を高めるワイド　トレツド（ＧＴ系との従来比　フロント＋７０㎜，リヤ＋４５㎜）
- 制動時および発進・加速時の車両姿勢の変化を抑えるアンチ　ダイブ，アンチ　リフト　ジオメトリ

▶リヤ　サスペンシヨン

デユアル　リンク　ストラツト式独立懸架
- 優れた操縦安定性，乗り心地とともに軽量，スペース効率に優れたサスペンシヨン
- サービス性の良いトーイン調整カム付きサスペンシヨン　アーム
- 操縦安定性と乗り心地の両立をはかる最適チユーニングのブシユ類
- 操縦安定性と乗り心地を向上させる低圧ガス封入式シヨツク　アブソーバ
- 優れた旋回性能を発揮するボール　ジヨイント　リンクによるシヨツク　アブソーバ結合スタビライザ



CP0007

ブレーキ，タイヤ

- 制動性能に優れた大型（１４インチ）４輪デイスク　ブレーキ
- ブレーキ踏力の軽減をはかる９インチ大型ブレーキ　ブースタ
- １系統の油圧欠損時でも制動力のバランスを保つダイアゴナル２系統ブレーキ配管，デユアル　Ｐバルブ
- 高性能な１９５／６０Ｒ１４　８５Ｈ（偏平率６０％）タイヤおよび6－ＪＪ×１４　デイスク　ホイール

サービス性

- 無調整式クラツチ　レリーズ　シリンダ
- プレロード調整の不要なアンギユラ　ボール　タイプ　ホイール　ベアリング
- 無給油式ロワー　ボール　ジヨイント
- ハブの外側に配置し，脱着作業性を向上させたブレーキ　デイスク　ロータ

＊ＰＥＧＡＳＵＳ（ペガサス）
Precision(精密), Engineered(設計された), Giometrically(幾何学的な), Advanced(先進の), SUSpension(足廻り）の略で，各車種の用途，個性に応じた精密な設計と最適なレイアウトにより優れた操縦性，走行安定性と最適な乗り心地を高い次元で両立した先進サスペンションの総称です。

無断複製禁止

1.6　基　本　性　能

■主要諸元

▶各種寸法・車両重量

外形寸法

		新型*1	従来型*2	従来比
全長　(mm)		4365	4485	−120
全幅　(mm)		1690	1665	＋25
全高　(mm)		1295	1320	−25
ホイールベース (mm)		2525	2500	＋25
トレッド (mm)	フロント	1465	1395	＋70
	リヤ	1430	1385	＋45

*1：ST162−BLMVF　*2：TA63−BLMQZ

室内寸法

	新型*1	従来型*2	従来比
室内長　(mm)	1755	1740	＋15
室内幅　(mm)	1415	1375	＋40
室内高　(mm)	1080	1070	＋10
ヘッドクリアランス前席 (mm)	925	910	＋15

車両重量

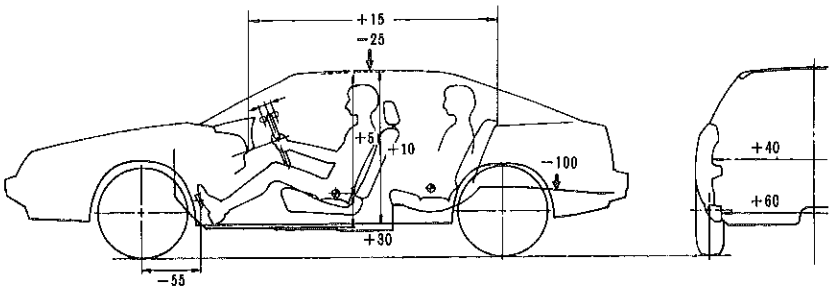
	新型*1	従来型*2	従来比
車両重量 (kg)	1120	1165	−45

■居住性・快適性

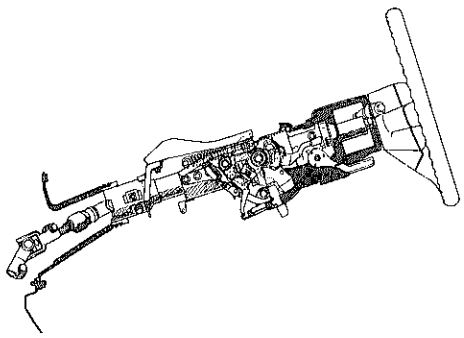
▶居住空間の拡大

● ＦＦのメリットを最大限に活かし，超ワイド　トレッド，ホイールベースの延長，フロアの低床化などにより，室内長，室内幅，室内高を拡大し，広く快適な室内空間としました。特に全高を低く（－２５mm）したにもかかわらず，十分な室内高を確保しています。

● ＳＴ，ＧＴ系には，従来のチルト　ステアリングにメモリー機構を加え，更に前後方向に４０mmの範囲で調整のできるメモリー付きチルト　＆　テレスコピック　ステアリングを採用し，あらゆる運転姿勢に対応することができる様にしました。



従来型との変化量



チルト　＆　テレスコピック　ステアリング

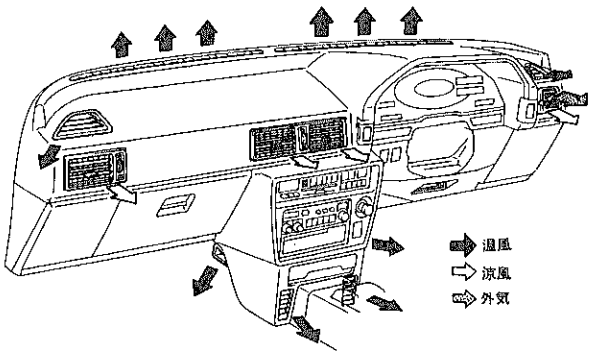
CP0008，D6369

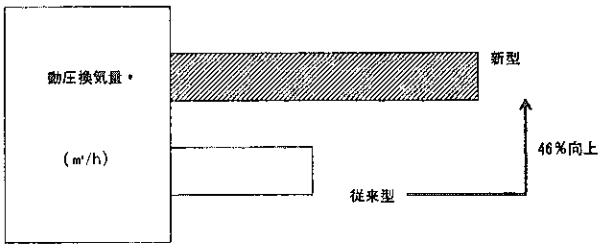
無断複製禁止

▶空調性能の向上

● 換気性能の向上

- ドライバー席サイド　レジスタから外気を直接導入し，空調ユニットを通った風に加えて動圧換気量をアップさせた外気直接導入システムの採用

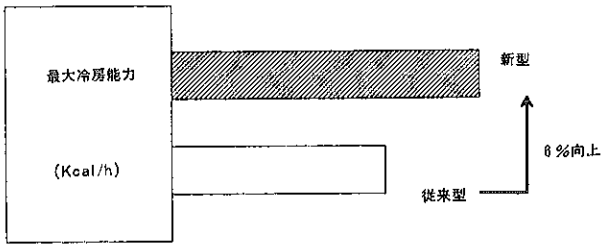


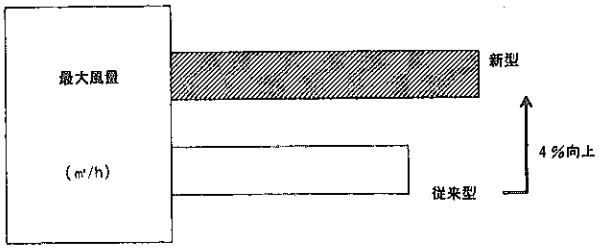


＊：A/C付車，100km/h走行時，COOL，VENT，FRESHモード，セカンダリベンチレータ開時の風量

CP0030，CP0009

● 冷房能力の向上

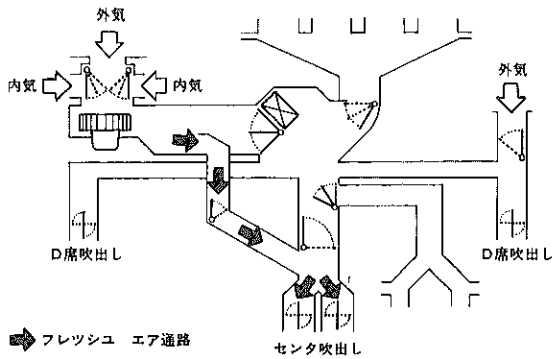


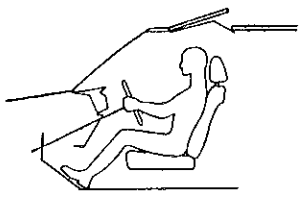


CP0010，CP0011

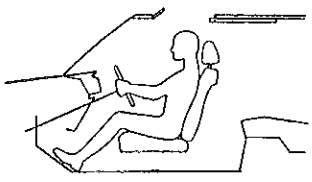
● 快適性・操作性の向上

- 頭寒足熱を可能にするフレッシュ　フィーリング　ヒータ　システムの採用
- 自動制御される吹き出し温度に連動して，ＶＥＮＴ↔ＢＩ−ＬＥＶＥＬ↔ＨＥＡＴの吹き出し口を自動的に切り換えるモード自動切換式オート　エアコン（ＧＴ−Ｒにデイーラ　オプション）
- 指で軽く押すだけで各モードの切り換えが可能なプッシュ式ヒータ　コントロール　パネル（ＧＴ−Ｒ）
- 従来のスライド機構にチルト　アップ機能を追加した電動チルト　＆　スライド　サン　ルーフ（オプション）





チルト　アップ時



スライド　オープン時

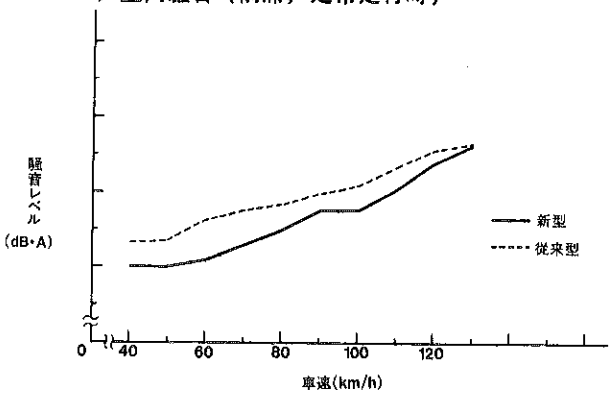
CJ0185，CP0012

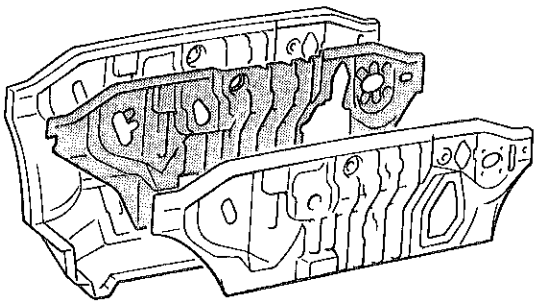
無断複製禁止

■振動・騒音

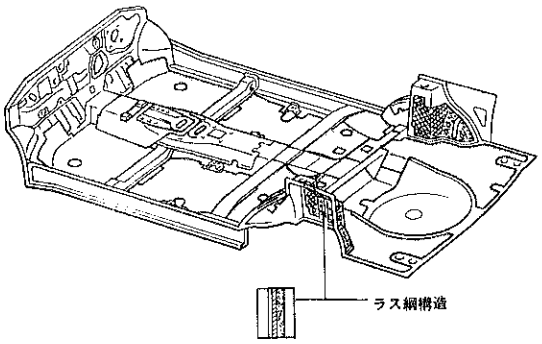
- 高剛性のボデー形状
- ダツシユ　パネル部にサンドイツチ制振パネルの採用
- リヤ　ホイール　ハウス部にラス網構造サイレンサの採用
- ビーム式インストルメント　パネル　リインホースメントの採用
- サスペンション取り付け部の剛性アツプ
- メーン　マフラの容量アツプ

▶室内騒音（前席，定常走行時）





サンドイツチ制振パネル



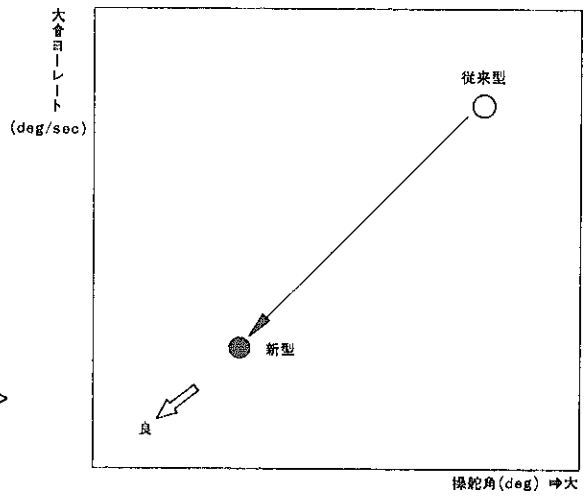
フロア　サイレンサ

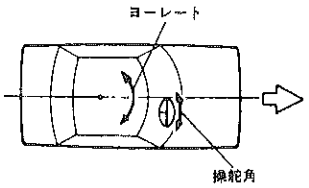
CP0013, CB0019, CP0015

■操縦性・安定性

- 超ワイド　トレツド
- ハイパワー　ハイトルクを十分発揮できるよう，フロントサスペンシヨン　ロワー　ブレース　&　パフオーマンスロツドにより大幅な剛性アツプ
- 最適に設計されたサスペンシヨン　ジオメトリとブシユ類
- 高性能な超偏平195/60R14 タイヤの設定

▶高速直進安定性*





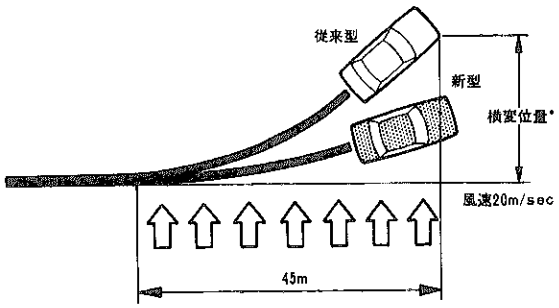
*：車速 140km/hで走行中，外乱を受けた時の車両の動きを，ヨーレートと操舵角で表したもので，グラフ左下の方が直進性に優れています。

CP0017, CP0016

無断複製禁止

▶横風安定性の向上

- 空力特性に優れしかも剛性の高いボデー形状
- Ｌ型ロワー　アーム採用のストラット式フロント　サスペンションとデュアル　リンク　ストラット式リヤ　サスペンション
- ラック　＆　ピニオン　ステアリングの採用
- 高性能な超偏平195/60R14 タイヤの設定

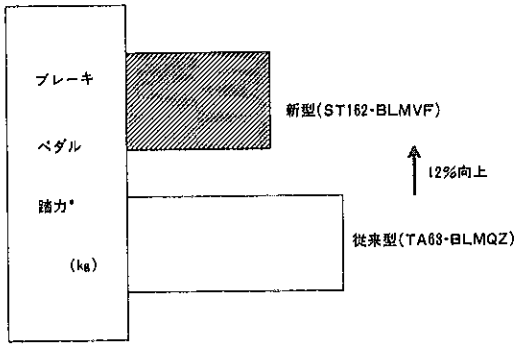


＊：初速120Km/h でステアリングを直進に保持したまま横風20m/sec の場所を45m 通過したときの横方向への変位量を表し，少ないほど横風安定性に優れています。

CP0018

制動性能の向上

- ９インチ大型サイズ　ブレーキ　ブースタの採用
- ＧＴ系に１４インチ専用の４輪デイスク　ブレーキの採用
  - フロント……ベンチレーテッド　デイスク　ブレーキ
  - リヤ……ドラムイン　タイプ　デイスク　ブレーキ
- ダイアゴナル２系統ブレーキ配管とデュアル　Ｐバルブ

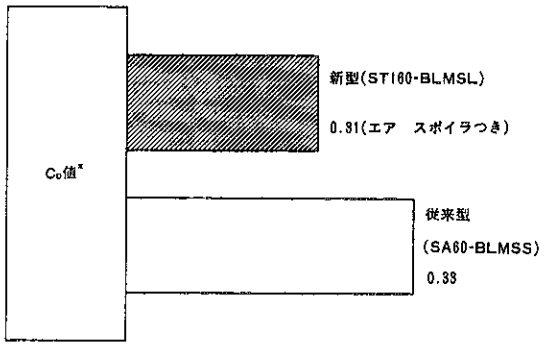


＊：0.6g制動時のブレーキ　ペダル踏力比較

CP0019

空力特性の向上

- 空力特性に優れたボデー形状
- 大型エア　カット　フラップ一体風のウレタン　バンパ
- リヤ　エア　スポイラの設定



＊：空気抵抗は速度^2×C_Dに比例しC_Dの小さい車は馬力ロスも少なく高速時の燃費向上に寄与します。

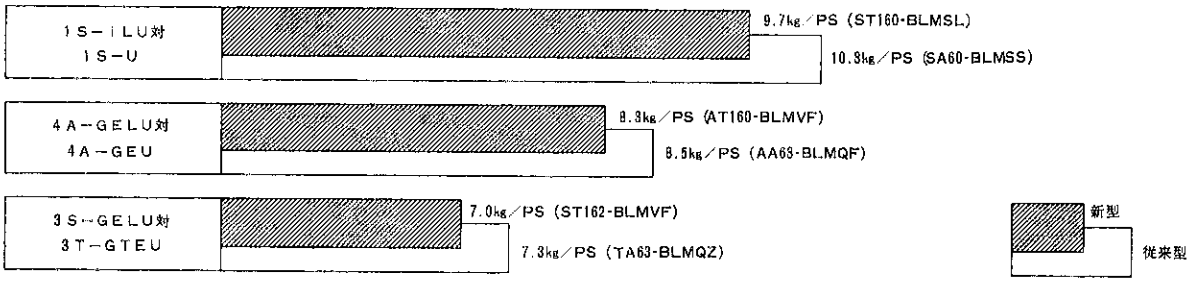
CP0020

無断複製禁止

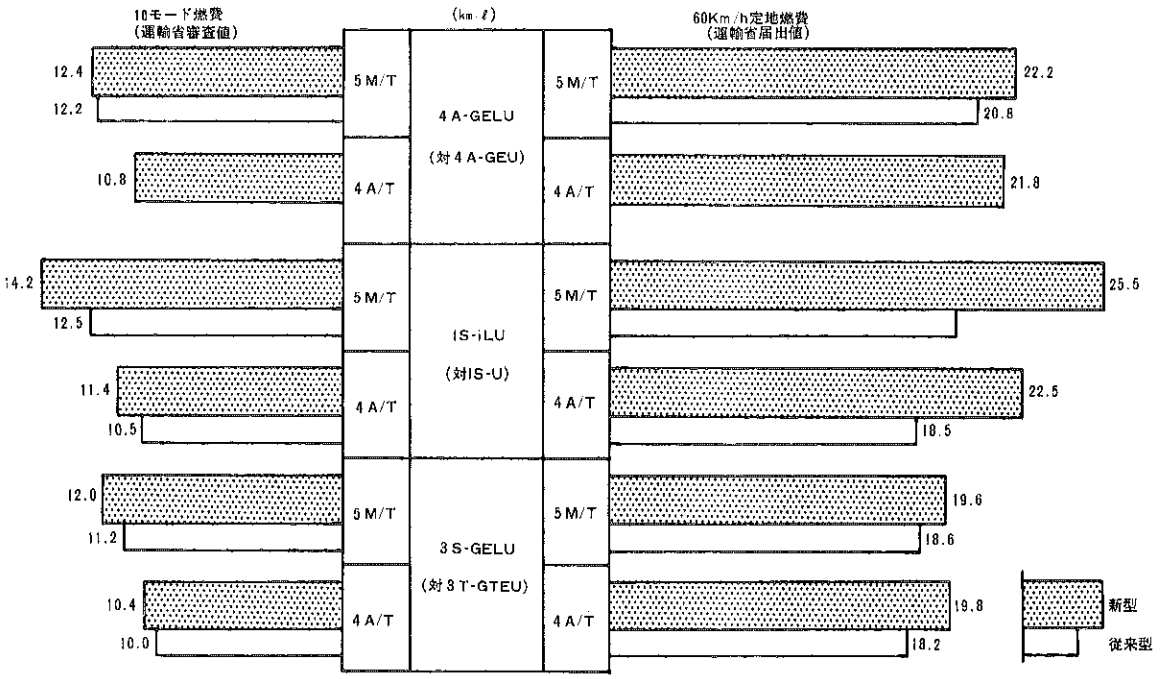
■動力性能・燃費

●ツインカム　16バルブの〈LASRE〉エンジン，空力特性に優れたスポーティなスタイリングなどにより，従来からの高性能・低燃費の一層の向上をはかりました。

▶馬力当りの重量



▶燃費



CP0021，CP0022

無断複製禁止