TOYOTA CELICA

The Midship

OTA

G-Limited

ENGINE : LASRE α 4A TWINCAM16VALVE・DOHC-4 IN LINE
DISPLACEMENT : 1587cc・ELECTRONIC FUEL INJECTION
MAXIMUM POWER : 130PS/6600r.p.m.・MAXIMUM TORQUE : 15.2kg-m/5200r.p.m.
AERODYNAMICS : $C_D = 0.34$・$C_{LF} = 0.06$・$C_{LR} = 0.01$

G

ENGINE : LASRE α 4A TWINCAM16VALVE・DOHC-4 IN LINE
DISPLACEMENT : 1587cc・ELECTRONIC FUEL INJECTION
MAXIMUM POWER : 130PS/6600r.p.m.・MAXIMUM TORQUE : 15.2kg-m/5200r.p.m.

S

ENGINE : LASRE 3A-II OHC-4 IN LINE・DISPLACEMENT : 1452cc
MAXIMUM POWER : 83PS/5600r.p.m.・MAXIMUM TORQUE : 12.0kg-m/3600r.p.m.

ボデーカラーはシャーウッドトーニング。撮影、印刷の関係で実際の塗色とは異なって見えます。

●PHOTO:G-Limited(シャーウッドトーニングのボデーカラーはカラードプロテクションモールとセットでオプション、サンシェード付ムーンルーフはオプション、寒冷地仕様の場合、ECT-S車にはムーンルーフは装着できません。)ドアミラー装着車



背中には
ふたりを酔わせる
ハートがある。

日本初、ザ・ミッド シップ。トヨタMR2

Fun To Drive



●PHOTO:G-Limited(シャーウッドトーニングのボディーカラーはカラードプロテクションモールとセットでオプション、サンシェード付ムーンルーフはオプション、寒冷地仕様の場合、ECT-S車にはムーンルーフは装着できません。)ドアミラー装着車



MR2 'G-Limited,

●シャーウッドトーニングのボデーカラーはカラードプロテクションモールとセットでオプション。サンシェード付ムーンルーフはオプション。寒冷地仕様の場合、ECT-S車にはムーンルーフは装着できません。ドアミラー装着車


G-Limited
風のシルエット。その輝きは
新鮮なコスチュームになった。
TOYOTA MR2
MR2'G'
●ボデーカラーはスーパーホワイトⅡ(リヤ&ルーフスポイラー装着車。アルミホイールはオプション。)ドアミラー装着車


G-Limited
ピュア2シーター。
それだけでプライベートの香り。
TOYOTA
MR2
MR2's,
●ボデーカラーはスーパーレッドⅡ、ドアミラー装着車



ザ・ミッドシップ フィーリング

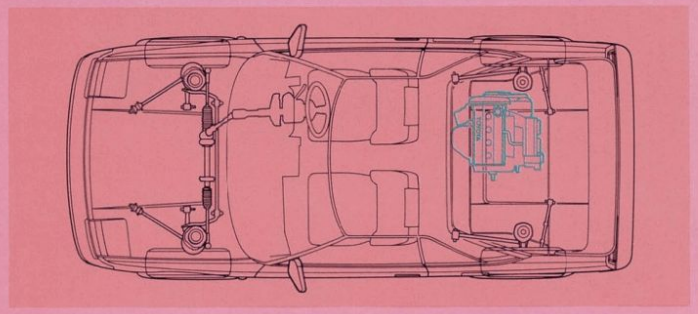
ヒトとクルマがひとつになる時、

走る喜びは新しい次元になる。

photo:G-Limited
(シャーウッドトーニングのボデーカラーはカラードプロテクションモールとセットでオプション。サンシェード付ムーンルーフはオプション。寒冷地仕様の場合、ECT-S車にはムーンルーフは装着できません。フランスにて撮影。)

The Midship for Fun To Drive

ときには舞うように、ときには軽くステップを踏むように。そっとふたりで思うままにクルマを操るのもいい。道は大きく弧を描き、まっすぐに伸び、小さなカーブは新しい景色を見せながら連続する。クルマは道にとけこむ。ストレートを、カーブを、ドライバーの意志のままに正確にトレースしてゆく。ミッドシップだ。ファントゥドライブだ。日本初ミッドシップ・ランナバウト2シーター、トヨタMR2。夢の世界へ加速が始まる。



ミッドシップはスタートでわかる。 クラッチをミートさせる。リヤタイヤは路面を確実にとらえている。いっきに加速態勢へ。ミッドシップのレイアウトが45対55という前後重量配分をもたらし、パワーはリヤタイヤから路面へダイレクトに伝わっている。一瞬にして立ち上がる。スリップロスを最小限にとどめるMR2は、もう2速ギヤへのシフトを求めている。スティックタイプのシフトレバーを左手にとる。小気味よくシフトアップ。軽い。シフト時のスクォートもきわめて小さい。スポーツシートにしっかりとホールドされた背中は心地よい加速Gを感じている。ミッドシップの加速だ。新鮮だ。16バルブの咆哮をたっぷりと味わうのもいい。リヤアクスル前方に横置きにマウントされたLASREα4Aツインカム16バルブ。軽い吹きあがりをみせている。かすかなサウンドに酔いながら、MR2は加速Gの世界へ。

さあコーナーが近づいてきた。

ブレーキフィーリングが新しい。 誰もがそう感じるに違いない。ノーズの沈みこみが少ない。発進時と同様に、ウェイトバランスにすぐれたミッドシップはリヤタイヤも積極的に制動に参加する。MR2は4輪ディスクブレーキ。ミッドシップのブレーキングを的確に実行する。

5→4→3速とシフトダウン。MR2にはヒール&トーがよく似合う。コーナーのクリップポイントが目にはいる。ステアリングを切り込む。MR2は鮮やかにノーズをインに向ける。ステアリングアクションからクリップポイントに向けての姿勢変化は瞬間の出来事。そこにタイムラグの入りこむ余地はない。

ステアリングを切った瞬間からMR2のコーナリングが始まる。ミッドシップを操る時にしか感じることのできない横Gの世界だ。狙ったラインにむけてスロットルを開けよう。MR2はあなたと一体になってコーナーをぬけてゆくことだろう。

MR2はコーナーで光る、と断言していい。ミッドシップは重量物が車体のほぼ中央に位置するためヨーイング慣性モーメントは小さい。ステアリングは忠実に、正確に応答する。ミッドシップならではの自然なニュートラルステア感が素顔を見せた。特にS字コーナーはMR2の独壇場だ。超ワイドトレッドと4輪独立懸架のPEGASUSサスペンションはロールを小さくし、限界の高いコーナリングを創造する。コーナーをぬける。長いストレートに出る。ターンシグナルをつけて走行車線へ。手応えのはっきりした操舵感。レーンチェンジの際の体重移動もMR2特有のものと言える。彼方に続く直線をゆったりと走ろう。直進安定性は、憎いまでに素敵だ。街並を走ろう。信号で止まり、小さな角を曲がり木立の続く道を走りぬける。軽快だ。俊敏だ。そして驚くほどイージーだ。ステアリングに熱中するとしたらECT-S。MR2の熱い走りをさらに快いものにしてくれるはずだ。

ミッドシップのシルエットだ。 トヨタMR2をひと目見たすべての人が、そうささやくことだろう。ミッドシップレイアウトがクルマのスタイルの考え方を根本的に変えてしまうから。低いノーズ、低いフロントフード、コンパクトなボデーのセンターに設計されたキャノピー、空気抵抗を追求したデザインだ。エンジンはルーバーの切られたフラットなリヤデッキの下。ボデー右サイドのエアインレットが、ミッドシップを印象づける。そしてエアロパーツ(※)がリヤスタイルをかたためる。そこにはスポーティランナバウトの新しいカタチがある。

フロントにサイドに豊かにひろがる視界の中を走ろう。エンジンが、ステアリングが、サスペンションが。すべてがドライバーの肉体とマインドにとけこみ、自分のからだの一部となって大地を走る。

ザ・ミッドシップ・ランナバウト2シーター、トヨタMR2。ヒトとクルマはひとつになった。





Twin cam 16 Valve

ハートは16バルブ。ミッドシップ特性を最大限にいかすLASRE 4A-G搭載

ミッドシップと16バルブの出会いが、MR2のファントゥドライブをスタートさせる。

正確なステアリングレスポンスと限界性能の高いコーナリングを特長とするトヨタMR2。ファントゥドライブの精神を走りにいかしランナバウトの名をほしいままにするためにMR2はエンジンを選んだ。軽量・コンパクトにしてポテンシャルの高いLASREα4Aツインカム16バルブ。総排気量1587cc、最高出力130ps/6600r.p.m.、最大トルク15.2kg-m/5200r.p.m.のスペックが示す高性能パワーユニットだ。4A-Gの高性能を支えるのはトヨタツインカムテクノロジーが生んだ4バルブの精緻なメカニズムだろう。1気筒に吸気2本、排気2本のバルブは、R歯型のタイミングベルトで駆動される2本のカムシャフトによって開閉される。バルブ系は軽量なから剛性が高いため、高回転でも正確なバルブタイミングを可能にしている。バルブ配置はクロスフロー方式。バルブ挟み角は50°とレーシングエンジン並みに小さい。燃焼室はペントルーフ型。コンパクトな形状、中央に配したスパークプラグによってノッキングに強く、9.4という高圧縮比を実現している。

吸気制御システム、T-VIS(TOYOTA Variable Induction System)

ランナバウトの真価は街なかやワインディングロードで発揮される。低中速域でトルクフルにし、コーナーからの立ち上がりやストレートの加速を力強くするために4A-GはT-VISを採用している。吸気制御バルブが4350r.p.m.まで吸気の流れをコントロール。ふたつの吸気ポートのうち一方を閉じ、吸気慣性効果を利用して吸入効率を向上させる。低回転域でも十分なトルクが得られ走行状況に見合ったパワーを発することになる。慣性過給効果をもつロングポートタイプのインテークマニホールド、排気効率にすぐれたデュアルエキゾーストマニホールド。そして軽量フライホイールはハイパワーと鋭いレスポンスの大きなファクターだ。

燃料供給系はEFI-D(Electronic Fuel Injection)

吸気管の圧力を感知して燃料噴射量をエレクトロニクスがコントロール。エアフローメーターが不要なため吸入効率は高く、しかも吸入空気量は圧力センサーが感知するのでアクセルの動きに敏感に反応する。エンジンを総合制御するのはTCCS(TOYOTA Computer Controlled System)。マイクロコンピュータが燃料噴射や点火時期を制御し、すぐれたドライバビリティとパフォーマンスをもたらしている。



LASRE α 4A TWIN CAM 16VALVE

4A-Gのトータルバランスの優位性はメインテナンスフリーやエコノミーにも及んでいる。ツインカム＝単なる高性能・高出力という式はトヨタのLASREエンジンには考えることはできない。逆に10モード燃費12.8km/ℓ(運輸省審査値 マニュアル車)の数字を見れば16バルブの高性能はマニアだけのものではないことがわかるだろう。

ツインカム16バルブに先進のECT-S(Electronic Controlled Transmission)を採用。



MR2のファントゥドライブの主張はトランスミッションにも及ぶ。高性能を誰もが楽しめるために5速マニュアルの他にECT-Sを設定している。マイクロコンピュータがトランスミッションを総合コントロール。インプットされるデータはアクセル開度、車速・シフトポジション、そして運転条件・変速時期、ロックアップタイミング、急加減速の判別を行い、油圧機構のソレノイドバルブに指令がアウトプットされる。あらゆる走行状況にも最適のシフトポジションをセレクト、操作性の向上は言うまでもなく、静粛性や経済性をも飛躍的にアップさせている。

セレクトパターン	パターンの特徴	シフトレバーポジション			
		D		S	L
		OD/ON	OD/OFF		
ECON(エコノミー)	市街地でもハイウェイでも幅広い状況に対応する走行パターン。	1速~4速	1速~3速	1速~2速	1速
PWR(パワー)	山道や高速など駆動力を必要とする時のパワー走行パターン。	1速~4速	1速~3速	1速~2速	1速
MANUAL(マニュアル)	雪道などでの発進時にはこのパターンの2速を使えば、スムーズです。	1速~4速	1速~3速	2速	1速

OD：オーバードライブスイッチ

Sには軽快なユニット、LASRE3A-IIを搭載。

総排気量1452cc、最高出力83ps/5600r.p.m.。軽量・コンパクトに加えて経済性が高い秘密はスワールコントロールバルブ付ヘリカルポートの効果。流入した混合気はシリンダー内で強いスワールを形成するため燃焼効率が向上。10モード燃費は15.0km/ℓ(運輸省審査値 マニュアル車)を達成している。



LASRE 3A-II

New Concept Suspension

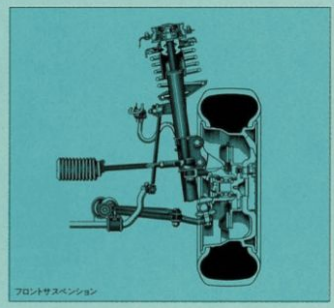
足はペガサス。新しいテクノロジーが快走シーンを演出する。

ミッドシップの走りを支えるために、高性能なシャシーが必要だった。

MR2の走行性能がすぐれているもうひとつの理由は、ハイパフォーマンスユニットを抱きかかえるシャシーだ。重量物の代表であるエンジンとミッションをミッドにマウントすれば重量物と車両重心は近くなる。したがってヨーイング慣性モーメントは小さくなる。コーナーの中で安定した車両姿勢を保ちながら意図したラインが正確に描けるわけだ。前後軸荷重配分は45対55。フロントはステアリングの軽さにプラス、リヤはパワー伝達効果の面でプラスになっている。前1440mm、後1445mmのワイドトレッド、短いオーバーハング。重心の低い安定感ある高性能シャシー設計がMR2の走りを支えている。

新世代サスペンション、PEGASUS(ペガサス)。

ミッドシップならではの走りの特性を最大にいかすのは新世代サスペンション、PEGASUSだ。フロント、リヤともに限界が高く、操縦性にすぐれたストラット式の4輪独立懸架。フロントにはハイキャスターショートトレールを採用。直進走行安定性と軽いステアリングを実現している。スタビライザーリンクには球面ジョイントを採用。リヤは横置きされた2本のサスペンションアームと前方に伸びるストラットロッドにより構成されるデュアルリンク式。前後左右上下の荷重をそれぞれのアームが分担して支えるために、快適な乗り心地と操縦性をもたらしている。さらに－50'のネガティブキャンバーにより安定性と限界の高さを得ている。また制動時のノーズダイブやリヤリフトを防ぐアンチダイブ・アンチリフトジオメトリー、発進時、加速時のスクォートを軽減するアンチスクォートジオメトリーも採用。急ブレーキや加減速時の姿勢変化をおさえている。



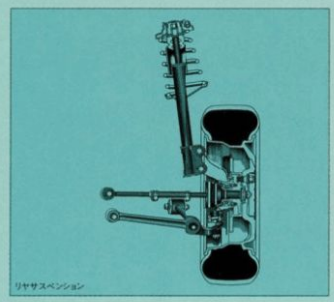
フロントサスペンション

Precision Engineered Geometrically Advanced SUSpension

PEGASUS

LASREの足。トヨタの新世代サスペンション。

ペガサスとは、精密技術・適正配置の七重サスペンションの総称です。



リヤサスペンション

60タイヤを全車標準装備。

ミッドシップはタイヤも選ぶ。横剛性が高くコーナリングパワーにすぐれた185/60R14 82HタイヤはMR2の鮮やかなコーナリングをしっかり守ってくれる。

ラック&ピニオン式ステアリング。

ミッドシップの軽い操舵感にマッチしたステアリング形式だ。左右の手の動きはピニオンからラックへ、そしてタイロッドへ。タイヤのグリップ感はダイレクトにステアリングにフィードバックされるから、クルマと一体になったクイックなステアリングフィーリングを体験することができる。

4輪ディスクブレーキ。

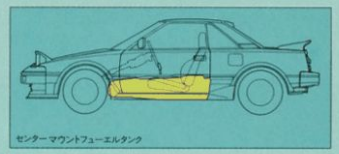
MR2は適正な重量配分で低重心設計によりブレーキング時の荷重移動が小さい。ノーズダイブが少なくスムーズに止まることができるわけだ。しかもMR2は4輪ディスクブレーキ。フロントには冷却面積が広く放熱性にすぐれたベンチレーテッドディスク(φ)を採用。制動効果をさらにハイレベルにしている。



フロントベンチレーテッドディスクブレーキ　リヤディスクブレーキ

センターマウントフューエルタンク。

スペース効率を追求するとフューエルタンクはフロアトンネルの下になった。適正な重量配分にも配慮したユニークな設計だ。



センターマウントフューエルタンク



コックピットはOnly You。
じぶんだけの時間にスポーツマインドがこだまする。

●PHOTO:G Limited(AM/FM電子チューナー付カセットステレオ・オートエアコンは販売店オプション。)



●PHOTO:G-Limited（AM・FM電子チューナー付カセットステレオは販売店オプション。）

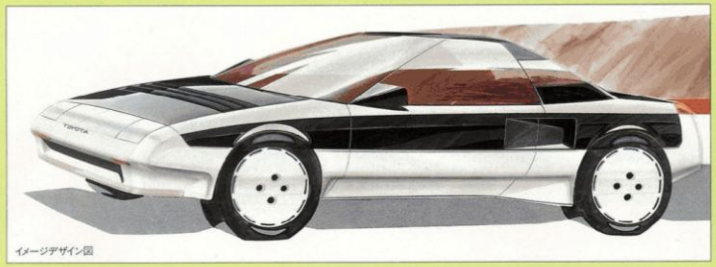
インテリアはOnly Two。
選ばれたふたりのために、この空間がある。



Joy Sport

走るたびに楽しさが大きくなる。それがMR2のファントゥドライブだ。

Aero


イメージデザイン図


リヤスポイラー（G-Limitedに標準、GCに装着）

ウェッジシェイプのボデーベースがある。そのほぼ中央にコクピットを乗せる。トヨタMR2のスタイルの基本がこれだ。低く切ったノーズ、エンジンをミッドにして初めてできたフロントフード。ゆるやかな傾斜のフロントウインドウからルーフへとラインは続く。ゆっくりせりあがるウエストラインはリヤデッキへ。シャープ＆ラウンドなシルエットは空気の流れを乱すことの少ないエアロフォルムだ。

大型フロントスポイラー、リトラクタブルヘッドランプ、ボデーとガラスの面一化、バットレスピラーなどの洗練された空力デザイン。エアスポイラーを装着したG-Limitedの揚力係数は$C_L = 0.07$（$C_{LF} = 0.06$ $C_{LR} - 0.01$）と極めて小さく、高速走行では圧倒的な安定性を示し経済性でも大きなメリットになっている。



フロントスポイラー

Sight

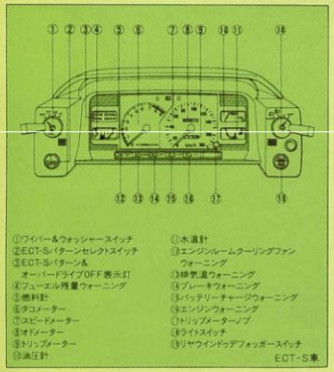
全高の低い空力スタイルながら、トヨタMR2はクルマにとって大切な条件である良好な視界を確保することに成功している。第一に低いノーズ。大きくひろがるフロントビューは刻々と変化するコーナーの様子や路面の表情、前方を走るクルマの動きを正確にとらえる。低いウエストラインは、広くルーミーな側方視界をあたえてくれる。そしてバットレスピラーの工夫と直立したリヤウインドウ。豊かな後方視界をもたらすと同時にミッドシップ2シーターを象徴するデザインだ。

走りやスタイルを犠牲にすることなく、視界の問題をクリアしたMR2。スポーティカーという言葉を超えてランナバウトを名のる理由はここにもある。


G-Limited

Interior





ランナバウトの名にふさわしく各種スイッチ、ペダルレイアウトも機能的だ。インストルメントパネルには高度集約型のメータークラスター。スポーツマインドのアナログ式スピードメーターとタコメーターを採用。クラスターの左にワイパースイッチ、右にライトスイッチ。指先での軽い操作が可能だ。ステアリングはスポーツタイプの3本スポーク。シフトノブはスティックタイプ。スピーカーは正面向き。

静かなコクピットにリアルサウンドが響く。

コクピットに身を沈める。ステアリングを手にしよう。MR2は2シーター。ふたりだけのプライベート空間だ。乗降性にすぐれたシートレイアウト。G-Limitedには7ウェイスポーツシートを用意。ワインディングロードでもタイトコーナーの横Gにもドライバーをしっかりとホールドする。

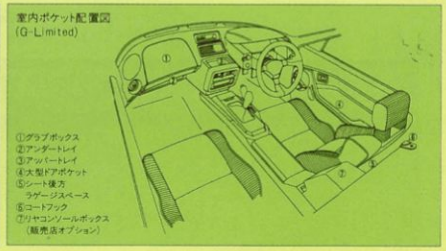

7ウェイスポーツシート

Space

スペース効率へのMR2の回答。それはファントゥドライブを一層快適にするラゲージスペース。トランクはふたつ。フロントにはコンパクトなスペアタイヤと工具類、ムーンルーフや小物を入れることができる。リヤトランクにはゴルフバッグ2セットがゆったりはいる。コクピット内にもユーティリティスペースを確保した。シート後方のラゲージスペース、パッセンジャーシートの広いレッグスペースの上に設けたグラブボックスや大型ドアポケットなど親切設計がされている。


フロントトランクルーム


リヤトランクルーム



Sport Variation

MR2 'G-Limited,



シャーウッドトーニングのボディーカラーはカラードプロテクションモールとセットでオプション。サンシェード付ムーンルーフはオプション。





MR2 'G,







MR2 'S,







Equipments

必要十分なエクイップメントが、走りの基本を支える。（装備の設定は右の一覧表を参照ください。ブルー文字は販売店オプション。）

Outside



①185/60R14 82Hタイヤ＋アルミホイール



②185/60R14 82Hタイヤ＋スチールホイール



③ソフトフェイシャバンパー&フロントスポイラー



④サイドマッドガード&ストーンガード



⑦サンシェード付ムーンルーフ



⑧電動リモコンドアミラー



⑨ハロゲンヘッドランプ



⑩自動開閉カバー式ハロゲンフォグランプ

Inside



⑬シート上下アジャスター



⑭チルトステアリング



⑮オートドライブ



⑯パワーウインドウ



⑲オートエアコン



⑳AM/FM電子チューナー付カセットステレオ



㉑FMマルチラジオ付カセットステレオ
（AMラジオへの切換えは出来ません）



㉒ワンボディバイヨ

トヨタMR2主要諸元表

〔車両型式・重量・性能・変速比〕

車種		1600G-Limited-G		1500S	
ミッション		5速マニュアル	ECT-S	5速マニュアル	2ウェイOD付4速フルオートマチック
車両型式		E-AW11-WCMQF	E-AW11-WCPQF	E-AW10-WCMSS	E-AW10-WCPSS
車両重量※1	kg	(950)940	(980)970	920	950
車両総重量※1	kg	(1060)1050	(1090)1080	1030	1060
最小回転半径	m	4.8		4.8	
燃料消費率	60km/h定地走行(運輸省届出値) km/ℓ	22.5	22.5	26.0	26.0
	10モード走行(運輸省審査値) km/ℓ	12.8	11.4	15.0	12.4
変速比	第1速	3.166	2.810	3.545	2.810
	2	1.904	1.549	1.904	1.549
	3	1.310	1.000	1.310	1.000
	4	0.969	0.706	0.969	0.706
	5	0.815	—	0.815	—
	後退	3.250	2.296	3.250	2.296
減速比		4.312	3.837	3.941	3.837

( )内はG-Limited。※1 ムーンルーフ装着の場合は10kg増加します。Gのリヤスポイラー・ルーフスポイラー装着車の場合は10kg増加します。●燃料消費率及び車両重量、変速比などの数値は、ミッションタイプ 別に区別してあります。●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、車両、運転、整備などの状況)が異なってきますので、それに応じて燃料消費率は異なってきます。

〔エンジン・ステアリング・サスペンション・主ブレーキ〕

車種		1600 G-Limited-G	1500S
エンジン	型式	4A-GELU	3A-LU
	種類	直列4気筒DOHC	直列4気筒OHC
	内径×行程 mm×mm	81.0×77.0	77.5×77.0
	総排気量 cc	1587	1452
	圧縮比	9.4	9.3
	最高出力 ps/r.p.m.(JIS)	130/6600	83/5600
	最大トルク kg-m/r.p.m.(JIS)	15.2/5200	12.0/3600
	燃料供給装置	EFI-D※3	キャブレター
	燃料タンク容量 ℓ	41	41
	使用燃料	無鉛ガソリン	無鉛ガソリン
ステアリング型式		ラック&ピニオン式	ラック&ピニオン式
サスペンション	前	ストラット式コイルスプリング	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	ストラット式コイルスプリング
主ブレーキ	前	ベンチレーテッドディスク	ディスク
	後	ディスク	ディスク

※3 "EFI"(電子制御式燃料噴射装置)は当社の登録商標です。●トヨタの乗用車系ガソリンエンジン(ターボを除く)には燃費の向上とロングライフをめざした新開発のオイル「キャッスル・クリーンロイヤルII」が工場充てんされています。

〔寸法・定員〕

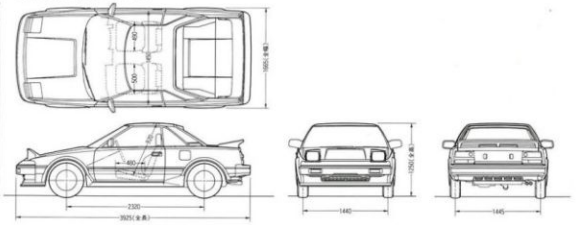
車種			1600G-Limited-G	1500 S
全長		mm	3925	3925
全幅		mm	1665	1665
全高		mm	1250	1250
ホイールベース		mm	2320	2320
トレッド	前	mm	1440	1440
	後	mm	1445	1445
最低地上高		mm	140	145
室内	長	mm	(960)930	930
	幅	mm	1450	1390
	高※2	mm	1055	1055
乗車定員		名	2	2

※2 ムーンルーフ装着の場合は10mm低くなります。

"MR2"、"ECT-S"、"TCCS"、"T-VIS"、はトヨタ自動車㈱の商標です。

道路運送車両法による新型自動車届出書数値　製造事業者:トヨタ自動車株式会社

〔車両寸法図〕 G-Limited





サンシールドストライプ

トヨタ純正部品装着車(G-Limited)　●サンシールドストライプ、自動開閉カバー式ハロゲンフォグランプ、スキーラック、ルーフボックス、フェンダーマスコットは販売店オプションです。詳しくは販売店でおたずねください。



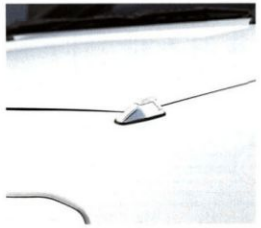
⑤リヤスポイラー



⑥ルーフスポイラー



⑪セミコンシールド間欠ワイパー



⑫フェンダーマスコット



⑰電磁ドアロック(パワーウインドゥスイッチ)



⑱リヤコンソールボックス



㉓ウーハースピーカー(運転席シート下に装着)



㉔シューズ&フットケース

トヨタ MR2 装備一覧表

は標準装備　はオプション

装備 \ グレード		1600 G-Limited	1600 G	1500 S
タイヤ&ホイール	①185/60 R14 82H(5.5−JJ×14アルミホイール)			
	②185/60 R14 82H(5.5−J×14スチールホイール)			
外装	③ソフトフェイシャカラードバンパー			
	ツートーンボディカラー+カラードプロテクションモール(セット)			
	④ストーンガード			
	④サイドマッドガード			
	③フロントスポイラー			
	⑤リヤスポイラー+⑥ルーフスポイラー(セット)		※1	
	デュアルエキゾーストパイプ	バッフル付	バッフル付	
	⑦サンシェード付ムーンルーフ	※2		
視界	⑪セミコンシールド間欠ワイパー(ウォッシャー連動)			
	⑧ドアミラー(可倒式)※3	電動リモコン	電動リモコン	
	防眩ルームミラー			
	⑨ハロゲンヘッドランプ			
	熱線式リヤウインドゥデフォッガー			
計器盤	タコメーター			
	ボルトメーター	マニュアル車のみ	マニュアル車のみ	
	オイルプレッシャーメーター			
	デジタルクォーツ時計			
ステアリング	ステアリングホイール	革巻3本スポーク	革巻3本スポーク	ウレタン3本スポーク
	⑭チルトステアリング			
シート	バケットタイプスポーツシート	リミテッド専用7ウェイ	ハイバック	ハイバック
	サイドサポート			
	前後調整式ヘッドレスト			
	⑬シート上下アジャスター			
	シート材質	フルファブリック	フルファブリック	フルファブリック
内装	スティックタイプシフトノブ	マニュアル車装着 オートマッド革プレタン	マニュアル車装着 オートマッド革プレタン	ウレタン
	ドアトリム	成形	成形	フル
	ドアポケット(両側)			
	トランク&フューエルリッドオープナー			
	⑮オートドライブ			
	⑯パワーウインドゥ+⑰電磁ドアロック(セット)			

販売店オプション

外装	マッドガード	※4		
	⑫フェンダーマスコット			
	⑩自動開閉カバー式ハロゲンフォグランプ			
オーディオ※5	⑳AM/FM電子チューナー付カセットステレオ			
	㉑FMマルチラジオ付カセットステレオ			
	㉒ワンボディパイヨ			
	AM/FMマルチラジオ			
	フロントスピーカー			
	㉓ウーハースピーカー※6			
エアコン	マニュアル			
	⑲オート			
内装	⑱リヤコンソールボックス			
	㉔シューズ&フットケース			

※1 装着車。※2 G-Limited ECT-S車では寒冷地仕様の場合には装着できません。※3 フェンダーミラー(標準タルボ型)も選べます。※4 リヤのみオプション。※5 オーディオは機種が豊富です。詳しくは係員におたずねください。※6 カセットラジオをオプションの場合のみ選択が可能です。

(全車標準装備) フードトップマーク キドアウォーニング フューエル残量ウォーニング 照明付シガーライター ワンタッチオープン灰皿 アッパートレイ アンダートレイ コートフック 可動式アシストグリップ チケットホルダー付サンバイザー フットレスト ピラー内蔵アンテナ

Fun To Drive クルマは、もっとすてきな乗りものになる。 新技術―時代はTOYOTA



■本仕様ならびに装備は予告なく変更することがあります。(このカタログは昭和59年6月現在のものです。)
■ボデーカラーは、撮影、印刷インキの関係で実際の塗色とは異なって見えることがあります。

お問い合わせ・ご相談は
トヨタ自動車株式会社　お客様相談センターへ
●名古屋(本部)　052(952)3333
●東　京　　03(817)7333
●大　阪　　06(252)2255

本部所在地　〒461 名古屋市東区泉一丁目23の22

TOYOTA AUTO

281010-5906