

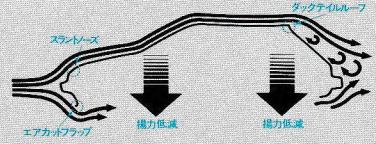
# 轍べたし、メカニズム。

コンパクトなボディに、トヨタ40年の技術がすべて注ぎ込まれている。

- ① 電動式リモコンミラー
- ② フルトランジスタ点火装置
- ③ 4K-U型エンジン
- ④ スラントノーズ
- ⑤ 電動ファン
- ⑥ ヘッドライトクリーナー
- ⑦ 大型バンパー
- ⑧ エアカットフラップ
- ⑨ ディスクブレーキ
- ⑩ ストラット式独立懸架
- ⑪ ラック&ピニオンステアリング
- ⑫ ブレーキブースター
- ⑬ タンデムマスター・シリンダー
- ⑭ メナコ式エネルギー吸収ステアリング
- ⑮ サイドプロテクター
- ⑯ 酸化触媒装置
- ⑰ キャストウッドステアリング
- ⑯ 間けつワイヤー
- ⑯ ブラックアウトサッシ
- ⑳ ヘッドライト分離シート
- ㉑ ダックテイルルーフ
- ㉒ 熱線式リヤウインドウデフオッガ
- ㉓ パッケージトレイ
- ㉔ リヤワイヤー
- ㉕ ハッチバックドア
- ㉖ パーセルストラップ
- ㉗ フラットテールランプ
- ㉙ ガソリンタンク
- ㉚ ハイスピードギヤデフ
- ㉛ コイル式4リンクサスペンション
- ㉜ スチールラジアル

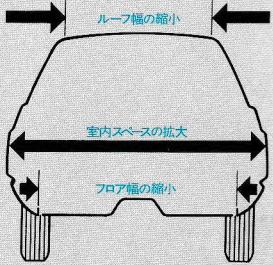
空力特性と居住性を厳しく問いつめた、このカタチ。

高速になればなる程、空気の壁は厚くなる。エンジンの負担を軽くするためにも、矢じりのような傾斜をもったノーズで空気を切り裂いて進んでゆくのが得策。そのための



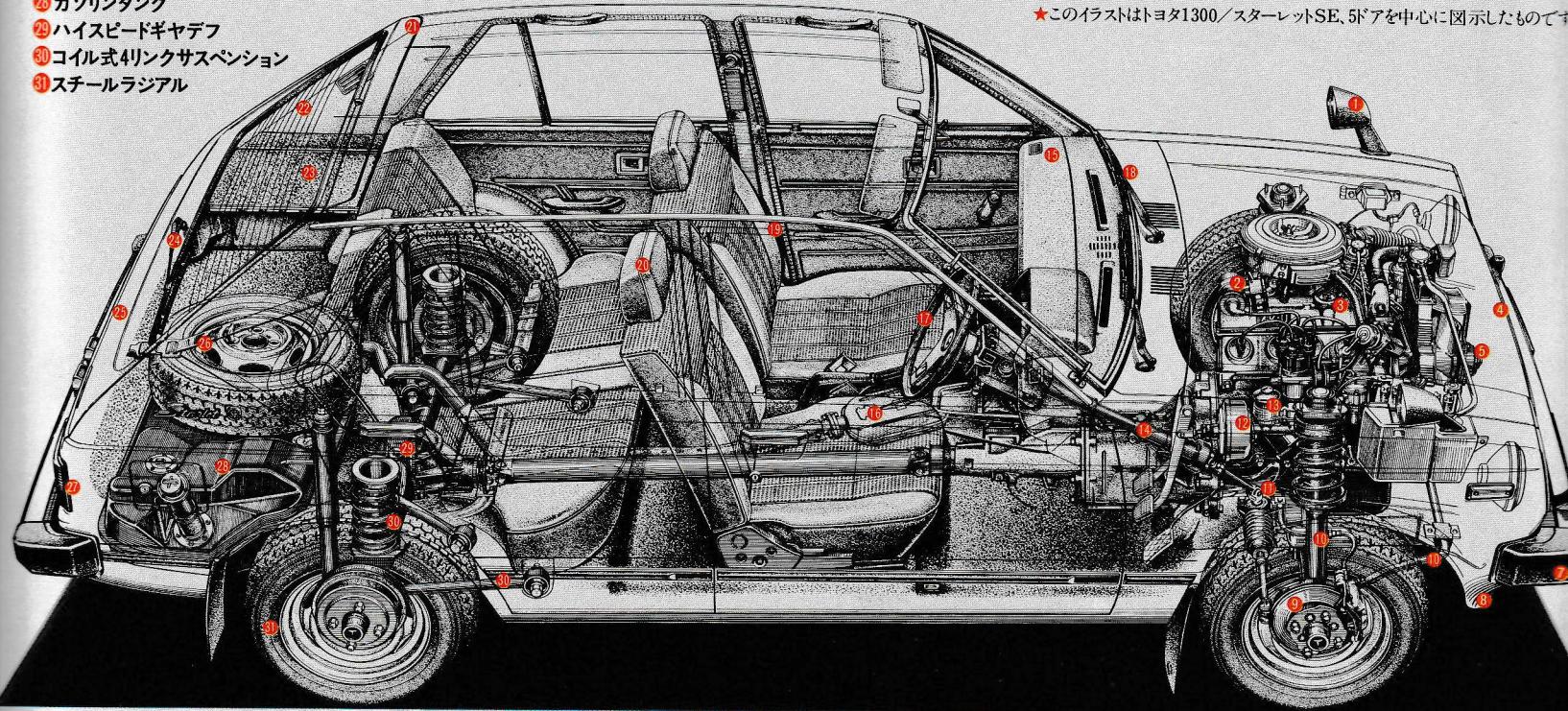
スラントノーズ。風圧を軽く後方へ受け流し、滑らかな空気流を形成します。車体の下へもぐり込み、車体を押し上げようとする風の力は、フロントバンパー下のエアカットフラップで切って防ぐ。くわえてルーフ後端のダックテイルルーフが、風を上へはね上げて下向きの力をつくります。これらスラントノーズ、エアカットフラップ、ダックテイルルーフ、3つの機能があわさってトヨタ1300／スターレットの空気抵抗を軽減しました。軽量、コンパクトな車でありながら、横揺れが少なく、横風にも強く、高速安定性が優れているのは、空力特性を考え抜いたこのカタチ、このボディ設計にあります。

冷却ファンを電動式にしてラジエーター前に置く。このユニークな発想によって、いろいろなメリットが生まれました。まず第一には、左で述べたスラントノーズ。空力特性を考えてボンネット先端を下げたい時、最も問題となるのはラジエーターの高さです。その点、トヨタ1300／スターレットは、ファンが前にあり、ラジエーターも低く設置したので、従来のスターレットよりノーズを低くすることができました。第二に、冷却水の水温をセンサーではかり、高温にならな



ヨーロッパの人々は言います。「小さな車はできる限り小さくなくてはいけない。しかし、人間の大きさはある程度決まっているのだから、室内はできる限り広くなくてはいけない」と。これがヨーロッパのBIG INSIDE、SMALL OUTSIDEの思想です。この思想を見事に実現したのが、円筒形ボディ（タンブルフォーム）なのです。トヨタ1300／スターレットをま後ろから見ると、人がシートにすわって丁度肩のあたりが一番ふくらんでいます。人の横幅は肩で最大になるので、ここに余裕をもたせたのです。従来のスターレットより20mmも幅広になっています。反面、ルーフとフロアをぐっと引き締め、十分な居住性をもちつつ、空力特性に優れたカタチを造り上げました。

★このイラストはトヨタ1300／スターレットSE、5ドアを中心図示したもの

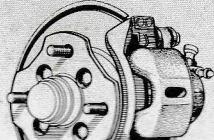


それは凄い走りと、すこぶるシャープなハンドリング。



ラック&ピニオンステアリング、4リンクサスペンション、フロントエンジン・リヤドライブ。トヨタ1300／スターレットは、これらの絶妙なバランスにより、数ある車の中でもピカ一といえる操縦性を誇っています。

安全への対策も、ベーシックカーの枠を超えている。



「安全への対策に十分すぎるといふことはない」という信念の下、全車に前輪ディスク

ブレーキを採用。従来のスターレットに較べ、20~30mmペルトライムを下げ、ガラス面積を15%拡大。視認性を著しく向上させました。特に、独特のハッチバックスタイルと、大きなバックウインドウによって、後方上下方向の視界