

Legendary Japanese Cars トヨタ セリカ 1
 名車の系譜 トヨタセリカ(2代目)..... 8
 メーカー列伝 自動車メーカーの歴史 トヨタ自動車④..... 10
 ジャパニーズカー発展史 高速自動車網の整備・発展③..... 12

[発行日] 2023年4月11日
 [発行] 株式会社デアゴスティーニ・ジャパン
 〒104-0054 東京都中央区勝どき5-2-15 EDGE勝どき
 [発行人] 谷 健二
 [編集人] 佐藤育美
 [アートディレクション] 今福健司
 [編集協力] 株式会社ファミリーマガジン
 [デザイン] 山下真理子(株式会社ファミリーマガジン)
 [デザイン協力] 株式会社ハムクリエイティブ
 [撮影] 石橋謙太郎(studioM)
 [印刷] 株式会社大丸グラフィックス
 ©2023 k.k.DeAgostini Japan All Rights Reserved.

画像提供
 いすゞ自動車、スズキ、SUBARU、ダイハツ工業、トヨタ自動車、トヨタ博物館、日産自動車、日野自動車、本田技研工業、マツダ、三菱自動車、八重洲出版、三栄
 ※本誌掲載の記事、写真、図版、イラスト等に関して、デアゴスティーニ・ジャパンに無断で、著作権法の規定に反して複写(コピー)、複製、転載、データファイル化することを禁じます。

定期購読のご案内

隔週刊『日本の名車コレクション』は隔週火曜日発売のマガジンシリーズです(一部地域を除く)。シリーズは全100号を予定しています。シリーズ全号が確実にお手元に届くように、定期購読をお勧めいたします。直接定期購読を希望される方は、次のいずれかの方法でお申し込みください。

- インターネットで
<https://deagostini.jp/nmc/> (24時間受付)
 ※スマートフォンからも同じアドレスでアクセスできます。(24時間受付)
- お客様受注センターに電話またはファクスで
 ☎ 0120-300-851 (10:00~18:00 年末年始を除く)
 ☎ 0120-834-353
 (定期購読申し込み用紙をお送りください。24時間受付)
- 定期購読申し込み用紙を郵送
 [定期購読のお知らせ] がお手元でない場合はお客様受注センターまでご連絡ください。

●バックナンバー注文のご案内
 本誌のバックナンバーは定期購読と同じく、弊社WEBサイトかお電話、もしくはお近くの書店で承っております。
 ※在庫に限りがございますので、予めご了承ください。
 ※本誌は都合により刊行サイクルが変更されたり、休刊になることがありますので、あらかじめご了承ください。
 ※本誌に掲載している商品のデザイン・仕様等は、実際にご提供するものと一部異なる場合がございます。

お客様サポートのご案内

●WEB上でも、お客様からのよくある質問と回答を掲載しています。
 デアゴ よくある質問 検索

●メールでのお問合せ
 ※ Webで会員登録が必要です。
<https://deagostini.jp/support/mail>

●お客様サポートセンター (本誌関連の一般的な質問を承ります)
 ☎: 0570-008-109 (月~金10:00~18:00 土日祝日除く)
 ※間違い電話が大変多くなっております。お電話の際は電話番号をよくお確かめください。また万が一不良品がございましたら、上記の電話までお問い合わせください。

本誌の最新情報をCheck!
 PCからもスマートフォンからもアクセスできます。

検索 日本の名車

【個人情報の取扱いについて】*お申し込み前に下記を必ずお読みください。
 ご提供いただく個人情報は、商品の発送、アフターサービス・新商品・サービス等の各種ご案内の提供、各種商品情報やお問い合わせへの回答、および商品開発およびサービス改善のためのデータ分析のみに利用します。お客様の個人情報は、弊社と同等以上の管理体制を有している委託先への業務委託、法令等の規定に基づく場合を除き、第三者提供をすることはありません。業務委託のうち、クレジットカード決済に關しましては、弊社と同等以上の管理体制を有する決済処理サービス会社に委託しております。個人情報の提供はお客様の任意ですが、項目に未記入部分がある場合、お申し込みの手続きがとれない場合もあります。個人情報の利用目的の通知、開示・内容の訂正・追加・削除・利用の停止・消去および第三者への提供の停止をご希望される場合は、下記にお問い合わせいたします。個人情報保護相談受付窓口(03-6730-3793) 土日、祝日、年末年始、夏休期間を除く10:00~18:00) 株式会社デアゴスティーニ・ジャパン コンプライアンス担当 弊社の個人情報、公表事項も合わせてご覧下さい。 <https://deagostini.jp/security/>

14

TOYOTA
 CELICA
 1970-1977

能夠享受由個人喜好

豊田 Celica

型號	TA22
引擎名	2T-G
排氣量	1588cc
最大輸出	115ps/6400rpm
最大扭力	14.5kg·m/5200rpm
全長	4165mm
全幅	1600mm
全高	1310mm
軸距	2425mm
車輛重量	940kg



初期車型1600GT。輪圈沒有配備全罩式輪圈蓋，而是採用立體造型來展現力量感。整合在車身內的保險桿也象徵著Celica的獨創性。

所組成原創特殊車款



Celica最初只推出雙門跑車，但在昭和48年(1973)年推出了「Liftback（3門掀背車）」。



Liftback 的後視圖。配備大型尾門，可將後座放倒，使其可容納衝浪板的載貨量。





誕生於日本的第一輛“特殊車款” 第一代Celica

第一代Celica (TA型) 於昭和45 (1970) 年12月1日亮相。第一代Celica的原型是在前一年昭和44 (1969年) 舉辦的第16屆東京車展上展出的「EX-I」, 以寬大且低矮的車身特色為基礎, 成為日本首款特殊車款。

Celica更進一步地, 不僅不屬於傳統的轎車、硬頂車、轎跑車、運動車等類別, 還是一種針對個人使用的新類別車款。

順帶一提, 車名「Celica」的意思是「天上的、聖潔的、神聖的」。然而, 與豐田所賦予車名的含義相反, 第一代Celica 因其外觀而被暱稱為「Daruma Celica」, 讓人感受到某種可愛的氛圍。

第一代Celica與當時強調豪華感的轎車或重視性能的跑車不同, 其設計理念是針對即將到來的1970年代汽車生活, 打造一款真正的個人用車。從目錄

以「來自未來的汽車Celica」作為開頭, 可看出豐田希望強調這款車是全新類型的意圖。

第一代Celica的開發理念, 是為追求活力與品味的各年齡層人士提供一款合適的車款。為了引領1970年代的潮流, Celica採用了兼具前衛、動感與品格的造型, 並提供充足的乘坐空間, 滿足不同用戶的使用需求。

透過「全選配系統」 滿足廣泛需求

豐田對個人用車的堅持, 以現代的觀點來看, 可謂是費盡心思。這一點從他們採用「全選配系統」即可看出, 該系統擴大了傳統的寬幅選配。

這種「全選擇」的表現絕非言過其實。這是一種開創性的訂購方式, 不僅可以根據個人喜好選擇車內外的配色, 還能將汽車的引擎、變速器等根據喜好進行自由組合。

縱使可以選擇, 但選項太少也無法產生太大差異。然而, Celica 提供了非常豐富的選擇, 包括引擎1400cc/1600cc/1600cc (雙化油器) /1600cc DOHC; 變速箱4速手排/5速手排/3速Toyoglide; 內裝基本/基本S/豪華/豪華S/豪華SW/客製/客製S/客製SW/GT等。因此, 根據規格的不同, 價格差距可達近一倍, 從57萬日元到最高100萬日元。在現代, 即使是海外的超級豪華車, 也很少有讓用戶擁有如此多選擇的例子 (當然也有例外, 但這些例外通常需要花費巨額費用, 或只有部分VIP用戶才能享有, 也就是說, 只有極少數用戶才能享受這樣的選擇)。

如前所述, 第一代的Celica設計成可以根據用戶預算選擇喜好規格。這是由於採用了日本首創的「每日. 訂單. 系統」, 使得量產成為可能。所謂的「每日. 訂單. 系統」是指, 當用戶下訂單後, 經由電腦連接經銷商、豐田自販、豐田自工3個據點, 每天重新組織生產計



儀錶板周圍。只有GT車型配備黑色真皮方向盤。為了安全起見, 儀錶類採用全罩式設計。



在轉速表的右側設置了次要通風口。頭燈和危險燈開關位於兩者之間。

劃，使得用戶所期望的車輛能夠在短時間內交車的創新訂單方式。這一系統的應用使得之前由接單到交車最少需要16天的過程，縮短到最快8天，平均10至11天即可完成交車。這種「每日訂單系統」不僅推動汽車個性化，同時透過合理化銷售，使得豐田在銷售競爭中獲得了重要優勢。

享受充滿運動感的 低重心配置

雖然實質上第一代Celica和第一代的Carina是兄弟車，但可以說它們在賦予的特性上完全是兩回事。

車身尺寸為全長×全寬×全高：4165×1600×1310mm，輪距為2425mm。這是在初次亮相階段時所有車型的共通特徵。

較長的引擎蓋讓人聯想到當時在日本也很受歡迎的第一代福特野馬，而前端周邊則賦予了Celica先進性和品格的形象。與車身融為一體感的前保險桿，再加上前方的散熱格柵，採用了表現高性能和可靠感的形狀。

車身採用了仿效噴射機形象的層流流線設計（即噴射機翼的流線形狀，意味著無紊亂的美麗流線，減少風阻）。這不僅僅是先進和美觀，還兼具考量高速穩定性的實用美。側視圖呈現出類似男性肌肉的鍛煉感。

後保險桿與前方相同，呈現與車身融為一體的凹陷形狀，使得後方視圖與側視圖形成截然不同的靜態印象。

為了確保高速穩定性和操控穩定性，駕駛座椅被低置在車體最穩定的位置，即在前後輪之間的中心，這種低位配置和重心有助於確保高速行駛時的穩定性。此外，駕駛姿勢也追求了運動性。

引擎、變速箱、懸吊…… 全新設計的機械裝置滿載！

第一代Celica以「高性能」、「寧靜性」、「耐久性」和「環境性能」為主要目標，搭載了4種引擎。T型引擎和2T型引擎的規格為直列4缸OHV單化油器，排氣量1407/1588cc，最大馬力86/100ps，最大扭力11.7/13.7kg-m。2T-B

型引擎為直列4缸OHV雙化油器，排氣量1588cc，最大馬力105ps，最大扭力14.0kg-m。2T-G型引擎為排氣量1588cc的直列4缸DOHC雙化油器，最大馬力115ps，最大扭力14.5kg-m。

變速器方面，除了採用優越的加速性和寧靜性的新設計全同步的4速/5速手排變速器外，還提供了3速豐田自動變速（Toyoglide）和地板換檔。值得一提的是，5速手排變速器是在4速基礎上設計，具有過頂換檔的特點。

前懸吊系統採用麥花臣懸吊，包括螺旋彈簧、支撐桿和穩定器，著重於操控穩定性和耐用性的設計。而後懸吊系統則是採用新設計的4連桿螺旋彈簧，具有優越的彈簧下重量減輕和抗路面不平的性能，相較於板簧更為優越。

在細節方面，不容忽視的是它採用了可摺疊式外側後視鏡，這是一種預防事故的設計。此外，對乘員的保護也考慮周到，例如使用全覆式軟墊的儀錶板和採用柱式換擋手柄。

上市時的車輛價格分別為不同等



前座椅稍微設置較低，駕駛座和副駕駛座均採用3點式，自動繞繩的安全帶作為標配。



後座椅設計為全4座（可坐5人）。GT車型使用通風性優越的新設計針織材料作為座椅材質。

級，「ET」為572,000日元，「LT」為649,000日元（配備碟煞規格則為694,000日元），「ST」為783,500日元，「GT」為875,000日元（以上價格均為東京地區）。

於昭和47年8月新增的GTV車款。同時進行了小改款，包括燃料箱位置的調整等。



賽車車型加上 掀背車款的陣容

在昭和47（1972）年8月進行的小改款中，新增了作為賽車用基礎車型的「1600GTV」。其中的「V」代表「VICTORY（勝利）」，字面上意味著為了在賽車中取得勝利而製造的車型。這個1600GTV採用了專用的強化懸吊系統，同時為了輕量化，移除電動窗戶、AM/FM收音機等配備，進行裝備簡化。標準裝備了185/70-13子午線輪胎。

同年3月，Celica 1600GT 在全日本鈴鹿汽車賽中奪冠。在「總冠賽」也就是總冠軍系列賽第一站中，也獲得了分組冠軍。Celica在國內賽車運動中表現出色。此外，在海外拉力賽中，也於

昭和49（1974）年舉行的南非總拉力賽中獲得總冠軍。作為特殊車款誕生的第一代Celica，向世人證明了其作為純跑車、賽車的優秀性能。

昭和48年4月，在第一代Celica的小改款時推出了「Celica LB（Liftback）」。這是一款基於1971年第18屆東京車展上展出的參考車款「Toyota SV-1」的量產車型。Celica LB的車尾採用了fastback的輪廓，並增加了稱為「第三扇門」的尾門。此外，「Liftback」的名稱是Toyota獨有的稱呼。

Celica LB的車身尺寸為全長×全寬×全高：4215×1620×1280mm，軸距為2425mm。與2門的GTV

相比，車頭加長了70mm，車尾縮短了20mm。車高也降低了20mm。頂級車型「LB 2000GT」搭載排氣量1968cc的直列4缸DOHC 18R-G型引擎。這款引擎也搭載在第二代Corona Mark II的GSS 車型上。透過Solex製40PHH化油器和9.7的壓縮比，可輸出最大馬力145ps/6400rpm、最大扭矩18.0kg-m/5200rpm。最高時速可達205km/h，零四加速為16.1秒。Celica LB 作為一款能夠與Nissan Fairlady Z和Skyline 2000GT抗衡的跑車而廣受歡迎。車輛售價為112萬日圓。



加油口位於車牌的後方。這是初期車型和掀背車型的獨有規格，在小改款後被移到後車柱的位置。



僅搭載於GT的全新T型引擎。裝備了Solex的雙化油器，展現出當時2000cc級別相匹敵的馬力。



安裝在駕駛座門上的電動車窗，在GT車型中是標準配置。根據內裝組合的不同，也可以作為選配項目。



5速手動變速箱的倒車檔位在右下角。握把部分可以選擇更換成木紋風格。



前格柵上裝有顯示車型的徽章，以及象徵Celica高性能的飛龍標誌。

引領個性化時代先鋒的「全選配系統」

在談論第一代Celica時，不可不提的就是採用了日本首創的訂購方式「全選配系統」，這也是仿效了福特野馬的接單方式。

這個允許用戶自行組合引擎和內外裝的系統，光是引擎和內外裝的組合就多達 27 種，如果再將變速箱、塗裝和選配項目納入考量，組合數更是高達數百萬種。儘管如此，Celica仍提供了一些固定的組合，讓用戶能夠更容易地做出選擇。

總而言之，「全選配系統」是一項劃時代的服務，讓用戶能夠打造出極致客製化的 Celica，真正擁有一輛專屬於自己的愛車。

「全選配系統」賦予了顧客高度的訂

購自由度，但也對生產線帶來了巨大的挑戰。為了克服這個挑戰，Toyota首次採用了「每日訂單系統」。在這個系統下，全國的經銷商會每天透過電傳打字機將受注車輛的資訊傳送給Toyota自販，再由Toyota自販轉達給Toyota自工。Toyota自工會根據彙整後的資訊製定生產計畫，並指示車身和其他各工序的生產。

然而，在發售後約經過一年的時間，也出現了一些由於過於講究而導致商談時間延長等問題。因此，豐田從昭和47年開始著手開發新的系統，並於昭和49年3月完成了「新訂單系統」。該系統針對量販車型，仍

維持每季發注一次的方式，但針對少量銷售車型，則採用可隨時變更訂單的每日變更系統來應對。



目錄也強調了其多樣化的車型。「據說沒有兩輛完全相同的Celica。」