



ボディを上面から見てもセリカの流麗さは際立つ。リアハッチを含めてガラスの面積の割合が多く感じられる。サンルーフも当時必須アイテム。



サイドビューは、いかにも空力性能の良さを感じさせるスタイリングとなっている。4WDの持つ無骨さをすべて消し去ったのは斬新だった。



FFのGT-Rと基本的に同じスタイリングだが、エアカットフラップ一体式の大形カラーダバンパーや丸型フォグランプがGT-FOUR専用になる。



本来的には4WD車は曲がりづらくなってしまうが、セリカはセンターデフフリー時ならば、サスペンションセッティングの妙で華麗にコーナリングする。

FRを超えたフルタイム4WDで注目4代目で新たなファンを得たセリカ

4代目となるセリカが「流面形」のエクステリアを謳ってデビューしたのは1985年の8月。先代の直線基調のフォルムから流麗な曲面を利用したエクステリアへの変更は大きな話題となった。そのフォルムのイメージは泳ぐ魚にも似たもので、ホイールフレアとボディサイド面を一体化したコックボトルのようなシルエットを与えられ、フルリトラクタブルヘッドランプとスラントノーズが精悍さを湛える。

大きなRを持つ、ボディコーナー部とルーフエッジ、平面とラウンド形状によって構成されたコンパクトな空力ハッチキャビンなどによって、全体がフラッシュサーフエスとなっているのが最大の特徴だ。

ただ、エクステリアはともかく駆動方式がそれまでのFRからFFとなったのは旧来のセリカファンにとっては残念な感を抱かされたのは否めなかった。そんな中、86年10月に登場したのがGT-FOURだ。フロントのトランスファーからリアデフをプロペラシャフトでつなぎ、フリーとロックに切り替えられるセンターデフを備えたフルタイム4WDシステムを搭載。当時、ラリーフィールドで圧倒的な速さを見せていたアウトディクタワトロや、人気を得ていたマツダファミリア4WDなどともイメージが重なり、「ラリーのセリカ」のイメージを引き継ぐことにも成功、好意的に受け入れられた。

エンジンもFFの最速バージョンであるGT-Rに搭載されたエンジンがNAの3S-GE型2L直4DOHC（最高出力140ps/6200rpm、最大トルク17.5kgm/4800rpm）だったのに対して、GT-FOURは3S-GTE型2L直4DOHCインタークーラーターボエンジン（最高出力185ps/6000rpm、最大トルク24.5kgm/4000rpm）を搭載し、ハイパワー4WDと呼ばれるのにふさわしいものとなっていた。

4WDの走りを支えるサスペンションは4輪ストラットの独立式。これもGT-Rと同様だが、サスペンション部品の構成や配置を徹底的に見直し、ハイパワーエンジンを搭載した高性能4WDにふさわしいものとしている。スタイリングはもとより、このクルマのスポーティな性格を物語るのが5速MTのみの設定だったということ。トヨタのやる気が十分過ぎるほど感じられた。

エクステリアは、GT-FOURとんでもGT-Rと基本的に違いはない。にもかかわらずフロントビューがかなり精悍な印象となったのも事実。それは、エアカットフラップ一体の大形カラーダバンパー、丸型のフォグランプ、大型ロッカーモールドなどを採用するとともに、リアライセンサガーニッシュ、サイドエクステンションパネルなどをボディ色と同色とし、4WDのダイナミクスを融合したスポーツ性の強いものとしているからだらう。

ボディカラーは、GT-FOUR専用のミディアムグレーに加え、スーパーホワイトII、スーパーレッドIIの3色。

FRのラインナップが消えゆき旧来からの走り好きの嘆きの声が少なくなかった当時、セリカGT-FOURは、特異的に従来のファンを引き付けながら、さらに新しいファンを獲得していったのは印象的な出来事だった。