



225psを発生するパワーユニットからの排気は、ツインエントリーのエキゾーストマニホールドを経て、2本出しのテールパイプから排出される。



サイドビューを見ると、その曲面で構成されたグラマラスなスタイリングがわかる。先代もそうだが、さらに4WDの土臭さが消し去られた。

4WDのメカニズムだけでなく、斬新なデザインがST185セリカの特徴。エンジンフードに空いたエアインテークは空冷式インタークーラー用。



強化されたエンジンパワーと熟成されたサスペンション、そしてリアデフに採用されたトルセンLSDで、当時最速の一台となったST185セリカGT-FOUR



ボデイシエルに關しても改善された。骨格結合部の重点補強や高張力鋼板を効果的に採用することにより、剛性をアップしながらも軽量なユニット構造を作り上げた。これらの詳細はテクノロジータップの項(P54)で詳しく解説する。

いずれにしても、ST185セリカGT-FOURは先代ST165のネガを消した正常進化版として人気を得ていくことになった。

その他細部の変更により、最高出力は225ps/6000rpm、最大トルクは31.0kgm/3200rpmまで向上している。200psを大きく超えるパワーはセリカGT-FOURの大きな魅力となった。

向上したパワーを受けとめるサスペンションは、4輪ストラットで先代と同じだが、ジオメトリなどを小変更した。さらに駆動系では、センターデフにビスカスカップリング式LSDを加えた基本構造こそ同一だが、リアデフに力に応じて左右の駆動トルクを最適に配分するトルセンLSDを採用している。

エクステリアと同様にリファインされたのがエンジンだ。2L直4DOHC16バルブ+ターボで型式こそ3SIGTEと変わらないものの、中身はかなり違う。まずターボがツインエントリーセラミックターボとなった。これはタービンホイールのレスポンス向上を狙ったもの。さらにインタークーラーを従来の水冷式から大容量の空冷式とした。これによってボンネット上にエアインテークが設けられたのも迫力を増した一因となっている。

この、ポリウム感が増してファッショナブルであるとともに独特の迫力を醸し出している。

エクステリアと同様にリファインされたのがエンジンだ。2L直4DOHC16バルブ+ターボで型式こそ3SIGTEと変わらないものの、中身はかなり違う。まずターボがツインエントリーセラミックターボとなった。これはタービンホイールのレスポンス向上を狙ったもの。さらにインタークーラーを従来の水冷式から大容量の空冷式とした。これによってボンネット上にエアインテークが設けられたのも迫力を増した一因となっている。

強化されたエンジンパワーと熟成されたサスペンション、そしてリアデフに採用されたトルセンLSDで、当時最速の一台となったST185セリカGT-FOUR

の、ポリウム感が増してファッショナブルであるとともに独特の迫力を醸し出している。

エクステリアと同様にリファインされたのがエンジンだ。2L直4DOHC16バルブ+ターボで型式こそ3SIGTEと変わらないものの、中身はかなり違う。まずターボがツインエントリーセラミックターボとなった。これはタービンホイールのレスポンス向上を狙ったもの。さらにインタークーラーを従来の水冷式から大容量の空冷式とした。これによってボンネット上にエアインテークが設けられたのも迫力を増した一因となっている。

強化されたエンジンパワーと熟成されたサスペンション、そしてリアデフに採用されたトルセンLSDで、当時最速の一台となったST185セリカGT-FOUR

の、ポリウム感が増してファッショナブルであるとともに独特の迫力を醸し出している。

エクステリアと同様にリファインされたのがエンジンだ。2L直4DOHC16バルブ+ターボで型式こそ3SIGTEと変わらないものの、中身はかなり違う。まずターボがツインエントリーセラミックターボとなった。これはタービンホイールのレスポンス向上を狙ったもの。さらにインタークーラーを従来の水冷式から大容量の空冷式とした。これによってボンネット上にエアインテークが設けられたのも迫力を増した一因となっている。

強化されたエンジンパワーと熟成されたサスペンション、そしてリアデフに採用されたトルセンLSDで、当時最速の一台となったST185セリカGT-FOUR

の、ポリウム感が増してファッショナブルであるとともに独特の迫力を醸し出している。

エクステリアと同様にリファインされたのがエンジンだ。2L直4DOHC16バルブ+ターボで型式こそ3SIGTEと変わらないものの、中身はかなり違う。まずターボがツインエントリーセラミックターボとなった。これはタービンホイールのレスポンス向上を狙ったもの。さらにインタークーラーを従来の水冷式から大容量の空冷式とした。これによってボンネット上にエアインテークが設けられたのも迫力を増した一因となっている。

強化されたエンジンパワーと熟成されたサスペンション、そしてリアデフに採用されたトルセンLSDで、当時最速の一台となったST185セリカGT-FOUR

の、ポリウム感が増してファッショナブルであるとともに独特の迫力を醸し出している。

エクステリアと同様にリファインされたのがエンジンだ。2L直4DOHC16バルブ+ターボで型式こそ3SIGTEと変わらないものの、中身はかなり違う。まずターボがツインエントリーセラミックターボとなった。これはタービンホイールのレスポンス向上を狙ったもの。さらにインタークーラーを従来の水冷式から大容量の空冷式とした。これによってボンネット上にエアインテークが設けられたのも迫力を増した一因となっている。

強化されたエンジンパワーと熟成されたサスペンション、そしてリアデフに採用されたトルセンLSDで、当時最速の一台となったST185セリカGT-FOUR

の、ポリウム感が増してファッショナブルであるとともに独特の迫力を醸し出している。

エクステリアと同様にリファインされたのがエンジンだ。2L直4DOHC16バルブ+ターボで型式こそ3SIGTEと変わらないものの、中身はかなり違う。まずターボがツインエントリーセラミックターボとなった。これはタービンホイールのレスポンス向上を狙ったもの。さらにインタークーラーを従来の水冷式から大容量の空冷式とした。これによってボンネット上にエアインテークが設けられたのも迫力を増した一因となっている。