



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イプの項(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。

の、ポリ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。

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。

ざっと見ると、低重心・ワイドプロポーションを基調にしたエアロダイナミックフォルムが目立つ。このあたりはスペシャリティカーとして斬新なものとしている。

フロントマスクもリトラクタブルランプを含め、先代のイメージを残しつつもラウンドシェイプに変更。フロントグリルの先端をブラックの樹脂製とすることで、フェイス部分が引き締められている。

ボデイもいわゆる先代の「流面形」を引き継ぎながらも、躍動感を増したニューウェイピングラインのロアボデイにスーパーラウンドグリーンハウス(車室)を融合させ、アグレッシブでアーティスティックなテイストを演出した。

リアクォーターガラスとバックドアガラスのラインとが構成するクォーターピラーは、とくに未来的なフォルムとなっている。細かい部分では、ボデイ表面の段差およびボデイパネル間のすきまを極力小さくしたボデイ形状とすることにより、洗練された美しい外観を追求している。これらの部分は風切り音の低減にも貢献している。全体的には先代に比べるとやや腰高感があるも

先代の人気に寄りかからないデザイン増ポリリウムで迫力を醸し出す。

1989年9月にセリカはフルモデルチェンジしてGT-FOURはST185となった。先代が人気だったために大きく変えるのは勇気のいるところだがエクステリアもかなり変えてきた。トヨタの掲げるコンセプトは「全体的には未来感覚あふれるコンセプトカーを彷彿とさせるとともに、スタイルから受けるファーストインプレッションで、スポーツ走行への欲求を喚起させること」としている。