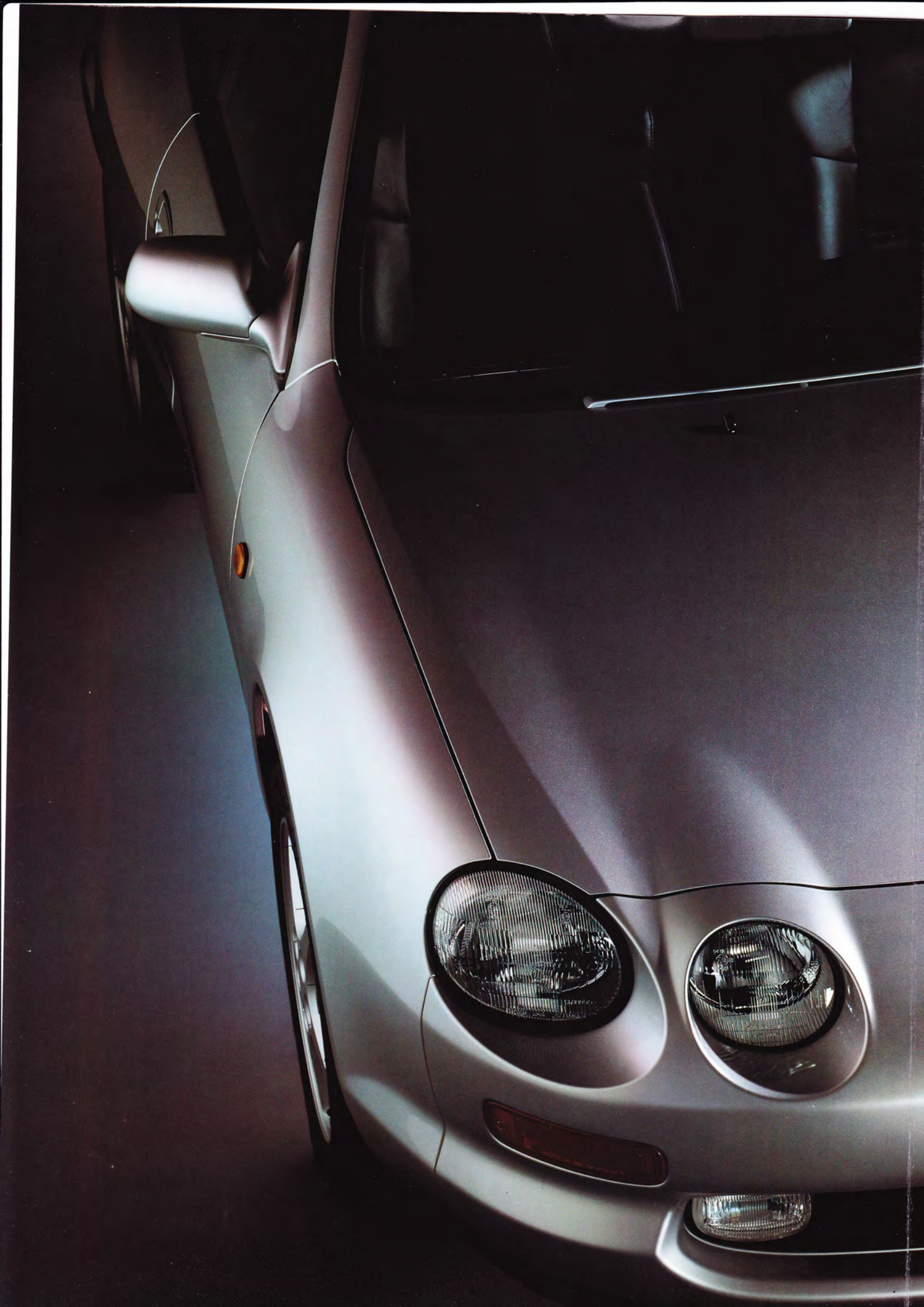
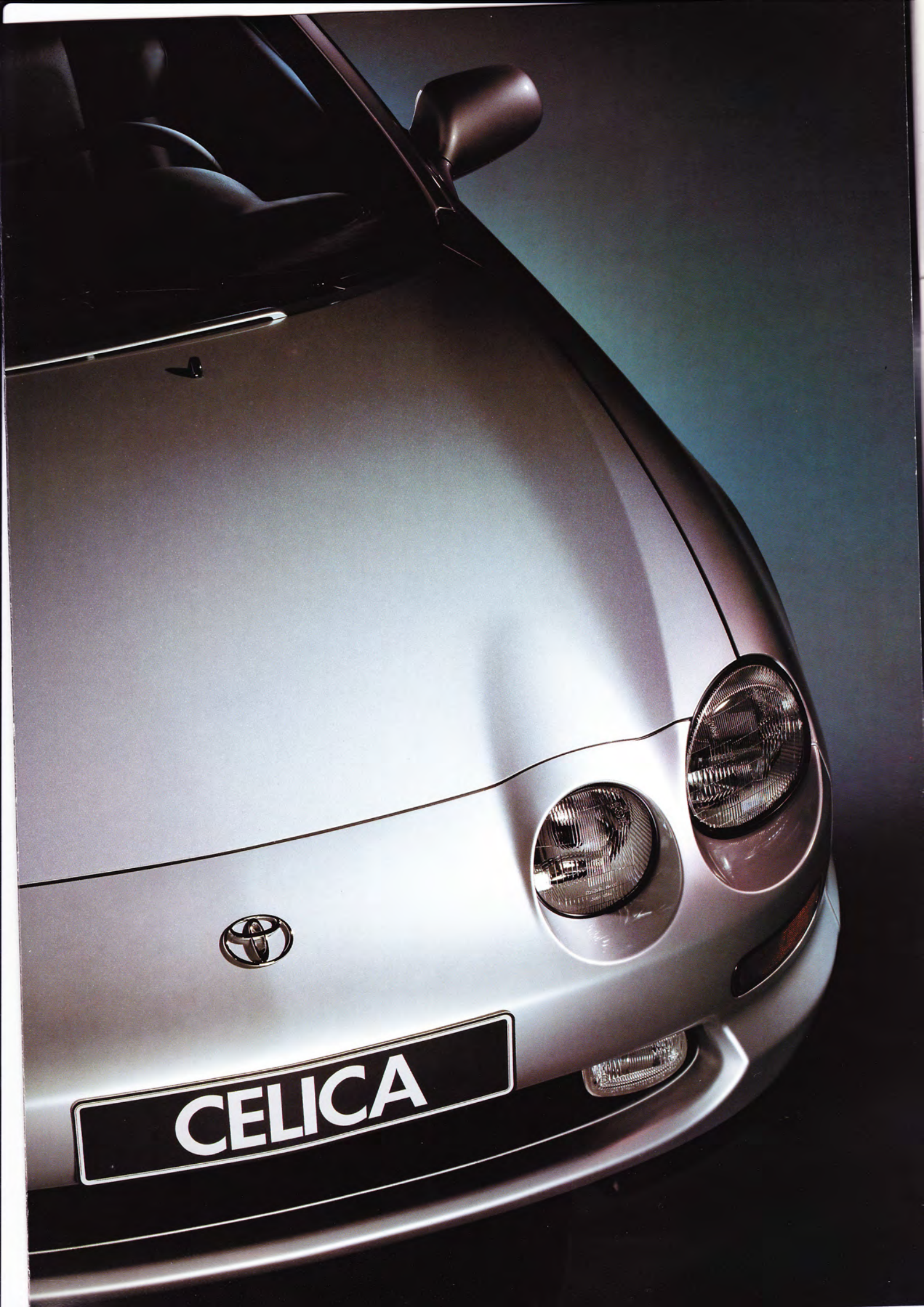


C E L I C A



 **TOYOTA**





CELICA

*„Der Toyota Celica ist eines der erfolgreichsten Sportcoupés der Welt – und das nicht nur im harten Rallyesport-Geschäft. **DER NEUE CELICA** hat das Zeug, nahtlos an diese Tradition anzuknüpfen!“*

Juha Kankkunen, Rallye-Fahrerweltmeister 1993





K TD 7586

Drei Dinge sind es, die einen Webstuhlfabrikanten in Japan zum drittgrößten Automobilhersteller der Welt gemacht haben: das Bestreben, den Kunden zufriedenzustellen. Die Kreativität, die das Produkt auszeichnet. Und der Anspruch, sich mit dem Erreichten nie zufriedenzugeben. Viele Fahrzeugentwicklungen, die in Forschungs- oder Experimentalstudien wie dem Solarmobil Ra-Ra 10 erstmals eingesetzt werden, finden später in

der Großserie Verwendung: z. B. die Mehrventiltechnik. Sie hat bis heute nichts an Modernität verloren, bei Toyota aber durch konsequente Weiterentwicklung stets an Leistungsfähigkeit gewonnen – was mancher Fachmann kaum für möglich gehalten hätte.



*Zu jeder Zeit stand die Entwicklung neuer Modelle unter dem Motto des Firmengründers Kiichiro Toyoda: **NICHTS IST UNMÖGLICH.** Eine Philosophie, die heute mehr Gültigkeit hat denn je.*

Den Ehrgeiz, Unmögliches möglich zu machen, kennt man aus der Welt des Sports. Daher ist es nur mehr als konsequent, wenn Toyota auch hier erfolgreich agiert. Wie z. B. im internationalen Rallyesport: 1993 gewann das Toyota Team Europe mit Juha Kankkunen und Didier Auriol nicht nur so berühmte Rallyes wie die von Monte Carlo oder die 1000-Seen-Rallye. Sondern auch den Titel des Markenweltmeisters.



Kankkunen wurde obendrein noch Fahrerweltmeister. Dieser Doppelerfolg gelang mit dem Celica Turbo der Modellreihe 1990/94. Was zeigt, daß Toyota sich nicht nur im Motorsport engagiert, um Erkenntnisse für die Serienproduktion zu sammeln. Sondern um zu beweisen, daß ein ausgereifter, zuverlässiger Seriensportwagen die beste Basis für ein siegreiches Rallyemodell ist. Und daran wird sich auch in Zukunft nichts ändern.



Von 1971 bis heute hat der
Celica zwar an Ecken und Kanten, nicht
aber an Faszination verloren.





Der Auftritt steht dem Antritt in nichts nach: der Celica mit 1,8-l-16-Ventiler.

Toyota war einer der ersten Automobilhersteller, die die Vorteile der für den Rennsport entwickelten Motortechnik erkannten und für die Straße nutzbar machten. Heute bietet Toyota eine facettenreiche Auswahl:

vom sparsamen 4-Zylinder-12-Ventiler mit 1,3 Litern Hubraum bis hin zum 6-Zylinder-24-Ventiler mit zwei Turboladern im Supra.



Das variable Ansaugsystem ACIS optimiert im Verbund mit der Mehrventiltechnik die Zylinderfüllung und damit die Leistung.

Das Prinzip ist einfach: Weil zwei Einlaßventile den Verbrennungsraum besser versorgen als eines und zwei Auslaßventile ihn besser entlüften, wird der Füllungsgrad der Zylinder erhöht und das Benzin-Luft-Gemisch effizienter verbrannt. Die Folge: Sie haben mehr Leistung bei weniger Verbrauch und geringerem Schadstoffausstoß.

*Was aus dem Rennsport kommt, muß für Sportwagen nicht selbstverständlich sein: **DIE MEHRVENTILTECHNIK.** Im Celica ist sie nichts Neues. Aber für viele nach wie vor etwas Besonderes.*

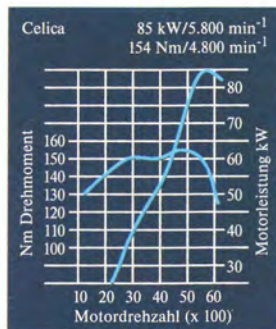


Nicht nur für die Technikbegeisterten unter den Celica Fahrern ein vielversprechender Anblick: der 2-Liter-16-Ventiler im Celica GT.

Jetzt haben Sie die Qual der Wahl: Im Celica erwartet Sie ein 16-Ventiler mit 1,8 Litern Hubraum und 85 kW (115 PS), im Celica GT ist es ein 2,0-Liter-16-Ventiler mit 129 kW (175 PS). Beide Triebwerke sind 4-

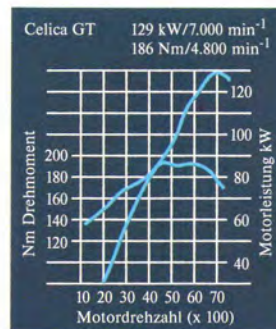
Zylinder-D.O.H.C.-Reihenmotoren mit der TCCS-Multi-point-Gemischauferbereitung. Dieses computergesteuerte

Motormanagement regelt nicht nur die Zündung und die Benzineinspritzung, sondern analysiert auch die Ansaugluft und die Abgase. Blitzschnell werden die gewonnenen Daten ausgewertet und die optimale Gemischzusammensetzung für jeden einzelnen

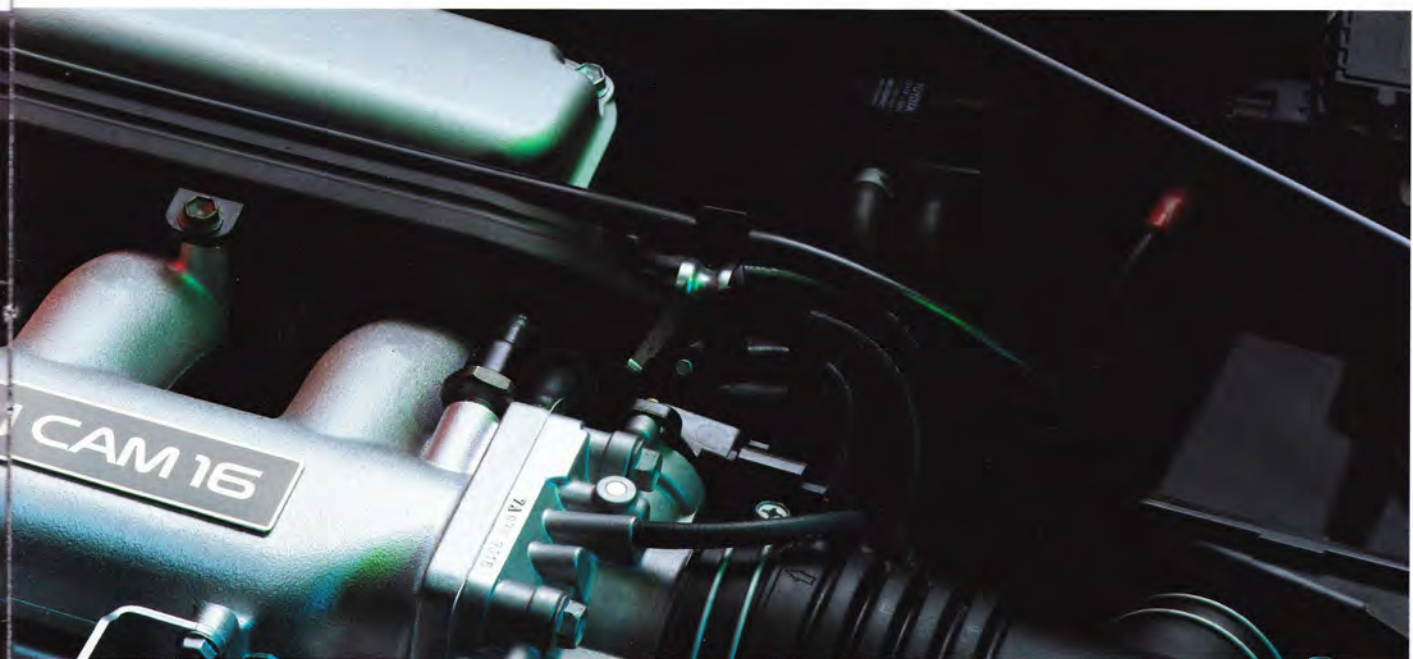


Zylinder bestimmt. Doch was haben Sie als Celica Fahrer davon? Dank der speziellen Motorcharakteristik und der außergewöhnlichen Leistungsfähigkeit das, was Sie von einem modernen Sportcoupé gut und gerne

erwarten können: viel Fahrspaß auf all Ihren Wegen.



Das 1,8-Liter-Triebwerk mit 16 Ventilen läßt Freude aufkommen.





TOYOTA CELICA



CELICA



Der Celica mit Heckspoiler und Leichtmetallfelgen als Sonderausstattung.

Bevor überhaupt nur ein Celica auf öffentlichen Straßen rollt, finden zahlreiche Crashes statt – mit jeder Menge aufmerksamer



Spezialisten und hochentwickelten Meßgeräten als Zeugen. Bei einem solchen Crashtest fährt z. B. der Celica mit 55 Stundenkilometern auf eine Betonwand. Ungebremst, weil das elektronisch gesteuerte 4-Sensoren-Antiblockiersystem nicht aktiviert wird.

Ansonsten würde jedes einzelne Rad mit maximaler Kraft abgebremst, aber nie blockieren.

Denn jedesmal, wenn ein Rad zum Blockieren neigt, spricht der zuständige Sensor an und meldet es sofort dem A.B.S.-Computer. Daraufhin läßt der Druck auf die Bremsscheibe nach, das Rad wird zwar weiterhin verzögert, der Celica bleibt aber über den gesamten Bremsvorgang lenkbar.

*Wer in die Forschung investiert, darf bei der Sicherheit nicht sparen: die **C.I.A.S.-KAROSSERIE** des Celica. Oftmals sind es gerade unscheinbare Dinge, die eine große Wirkung haben.*

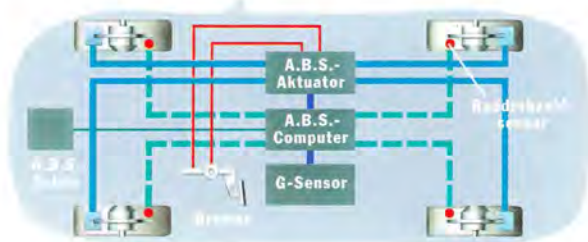
Man könnte und würde also sicher an dem Betonklotz vorbeisteuern. Im Crashtest prallt der Celica allerdings ungebremst mit 55 km/h auf – und schon tritt der Airbag in Aktion. Denn sein Sensor hat ihm signalisiert, daß der Aufprallwert über der Toleranz-

schwelle liegt. Sofort entfaltet sich der Airbag und fängt sanft Kopf und Oberkörper des Dummys auf, der sich trotz des Gurtes wegen der Trägheit der Masse zum Lenkrad

Die Längs-/Querbeschleunigungssensoren des A.B.S. ermöglichen beim Celica GT noch sichereres Bremsen auch in Kurven.

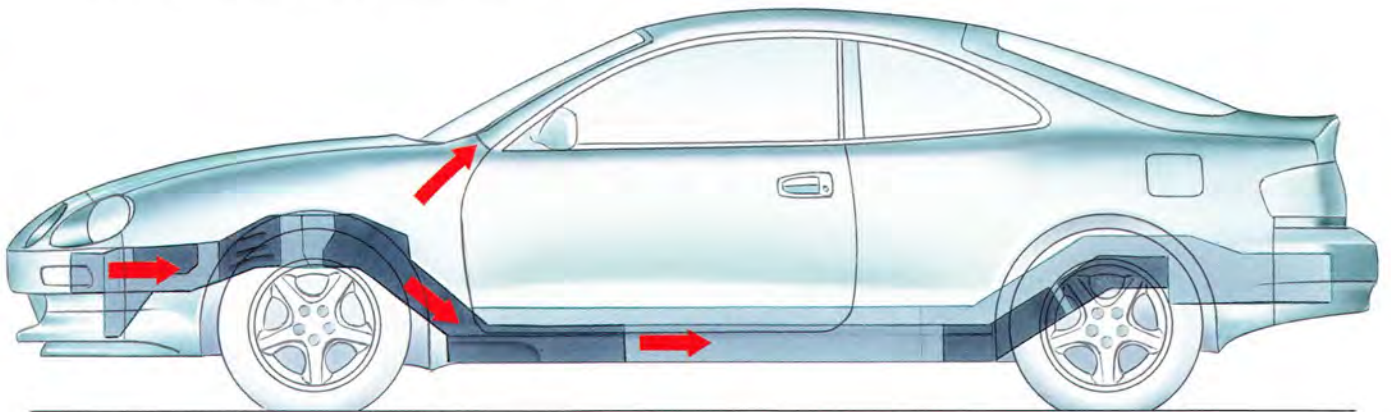
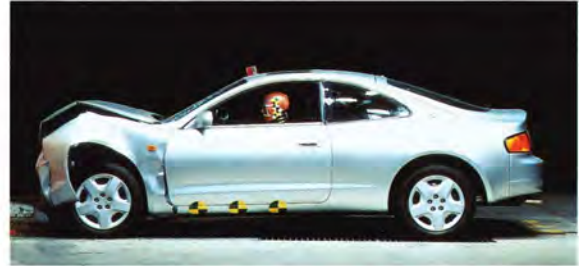
bewegt. Gleichzeitig verformt sich wie geplant die Karosserie, um Energie aufzunehmen. Der

Seitenaufprallschutz übernimmt jetzt eine andere Funktion und versteift die Fahrgastzelle.



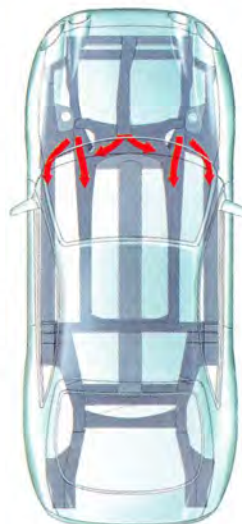
Womit dieser Crashtest in die interessanteste Phase tritt: Die neu entwickelte und jetzt auch im Celica eingesetzte C.I.A.S.-Karosserie kommt zum Einsatz (C.I.A.S. = Crash Impact Absorbing Structure). Diese computerberechnete Struktur nimmt nicht allein durch Verformung die Crashenergie auf. Sondern lenkt die Kraft des Aufpralls um den Fahrgastraum mit den Insassen herum in das gesamte Celica Chassis hinein.

Wobei Sie sich unter C.I.A.S. nicht ein Geflecht aus Stahlröhren und Trägern vorstellen dürfen. Die Illustrationen dienen nur zur Darstellung der Bahnen, in denen die Aufprallenergie abgeführt wird.



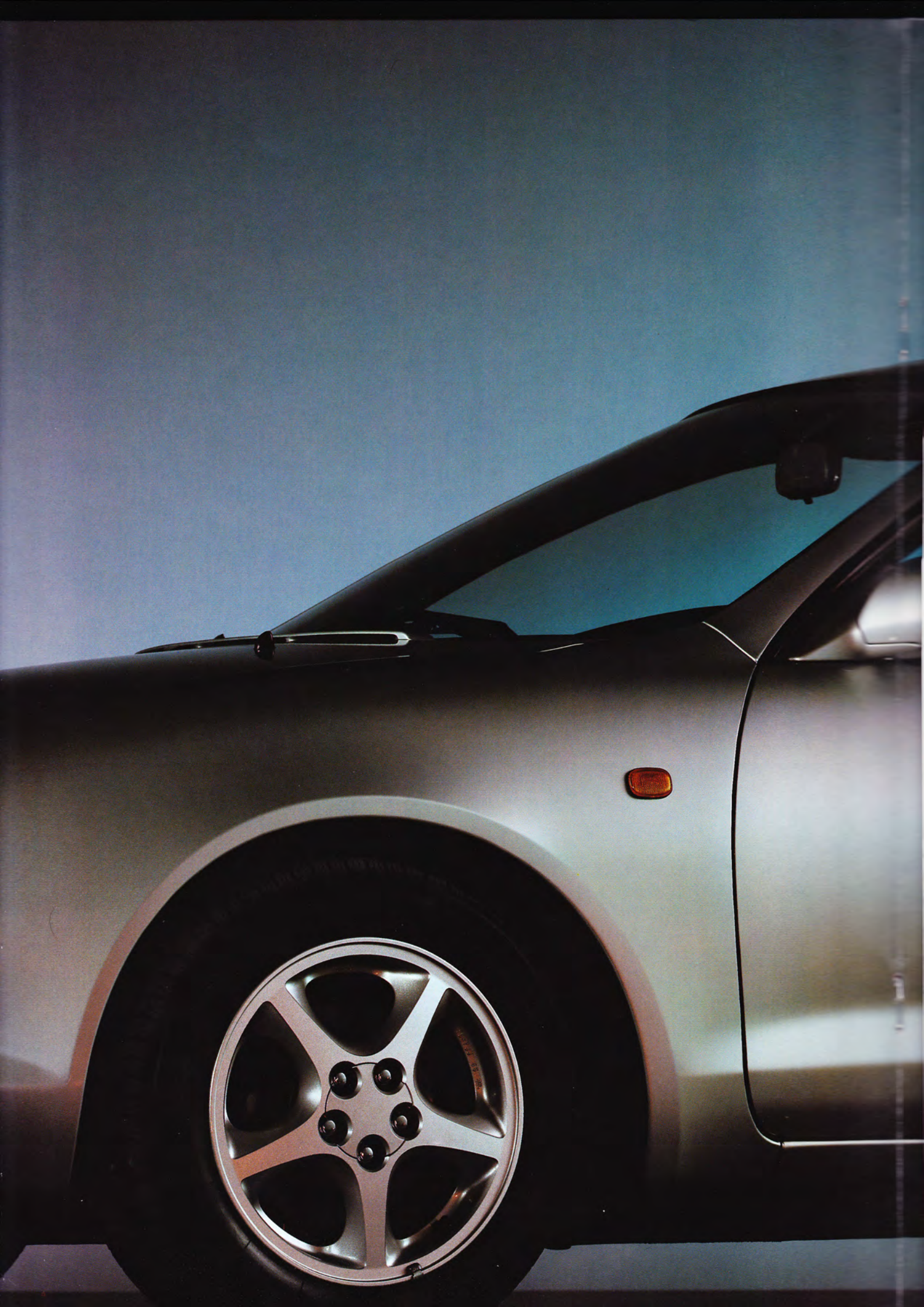
Die Crash Impact Absorbing Structure ist in die Karosserie integriert, was als willkommenen Nebeneffekt das Gewicht des Celica in vernünftigen Grenzen hält. Nur um Ihnen die Vorstellung zu erleichtern: Die Wucht des Aufpralls mit einer Geschwindigkeit von 55 km/h, die der Dummy im Celica erlebt hat, entspricht der nach einem freien Fall aus 11,88 Metern Höhe.

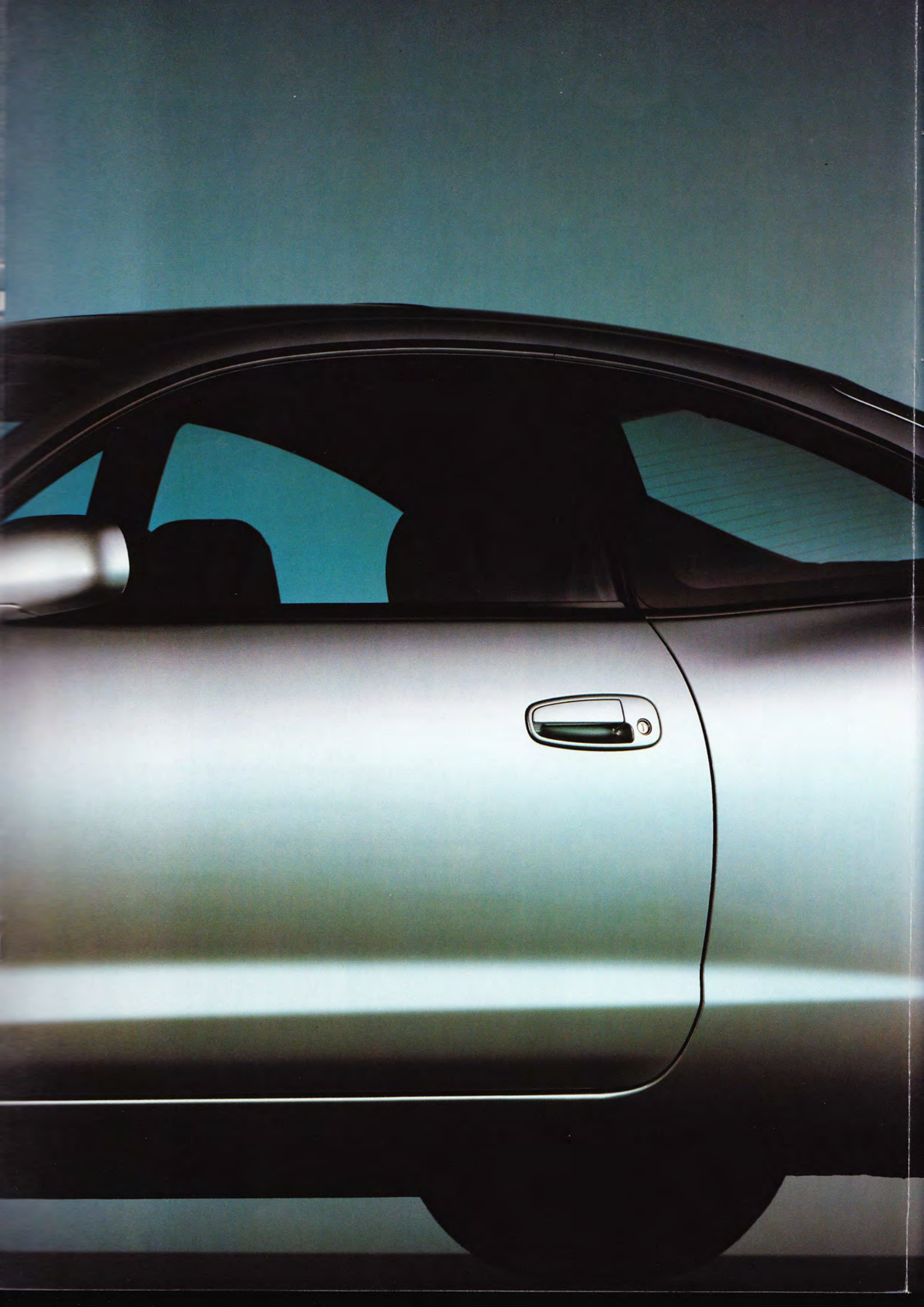
C.I.A.S. schützt den Fahrgastraum und die Insassen.



Zurück zum Crashtest: Der Dummy wird wieder in den Sitz geworfen, der Celica ist zum Stillstand gekommen. Die Auswertung der Daten wird später zeigen, daß der Fahrer ohne fremde Hilfe hätte aussteigen können – wenn er nicht ein Dummy wäre. Aber wenn das Wörtchen „wenn“ nicht wär'..., bräuchte man auch nicht eine so umfassende Sicherheitsausstattung wie im Celica.









Serienmäßig eine Schönheit: der Celica GT.



*Was Ihr Herz spontan schneller schlagen läßt, nennt sich Design. Was es sofort wieder beruhigt, **ERGONOMIE**. Die Verbindung von beidem ist eher selten und nennt sich z. B. Celica.*

Wenn sich die Celica Tür hinter Ihnen schließt, eröffnet sich die ganze Welt eines Sportcoupés. Pur und schnörkellos, dennoch ansprechend und elegant liegt das Cockpit vor Ihnen. Der Tachometer, klassisch rund und analog, thront in der Mitte, links vom Drehzahlmesser, rechts von Kühlmitteltemperatur- und Tankanzeige flankiert.

Fensterheber und Zentralverriegelung funktionieren auf Knopfdruck, das auf Wunsch erhältliche Glasschiebe-/Hebedach ebenfalls.



Ein Griff neben das höhenverstellbare Lenkrad (im GT wie der Schaltknauf mit Leder

bezogen) an das beleuchtete Zündschloß - alle Aggregate sind bereit. Mit links bedient man Zentralverriegelung, Fensterheber und Außen Spiegel (im GT beheizt), mit rechts Heizung, Lüftung und die auf Wunsch erhältliche FCKW-freie Klimaanlage.



Das als Zubehör lieferbare Audiosystem findet direkt darüber seinen Platz. Bereits an Ort und Stelle sind die Lautsprecher (im Celica zwei, im GT vier). Ihr rechter Arm ruht auf der Mittelarmlehne, Ihr linker Fuß auf einer Fußstütze, die optimalen Halt z.B. in Kurven bietet. Wenn Sie nicht gerade kuppeln und quasi aus dem Handgelenk das Fünf-Gang-Getriebe schalten. Beim Celica GT ist das Getriebe kürzer übersetzt, um sportlich ambitionierte Fahrer zu erfreuen. Eine Freude, die man gut mit einem Beifahrer, bei Bedarf auch zu viert, teilen kann: Beim Celica handelt es sich um einen klassischen 2+2-Sitzer. Braucht man die ausgeformten Einzelsitze hinten nicht, läßt sich die Rücksitzlehne im Verhältnis

50 zu 50 umklappen. Was das Gepäckabteil deutlich vergrößert und den Celica absolut urlaubstauglich macht.

Im Celica sind die Sportsitze grau mit Streifen, im GT dunkelgrau mit blauem Dessin. Die Leder-ausstattung gibt es für den GT auf Wunsch.



Wenn Sie nun die fünf Gänge zügig hochschalten und servounterstützt in Kurven hineinlenken, ab und an die hervorragende Rundumsicht genießen, dann werden Sie eines bestimmt bedauern: daß man mit dem Celica so rasch ans Ziel kommt.





Der Celica hat 85 kW (115 PS), der GT 129 kW (175 PS). Das eine Getriebe ist sportlich-kom-



fortabel, das andere sportlich-kurz ausgelegt. Der eine beschleunigt in 10,2 sec von 0 auf 100 km/h, der andere in 8,1 sec. Der eine ist in der Lage, um die 200 km/h zu fahren, der andere sogar noch mehr. Ist es da nicht konsequent, daß der Celica GT ein anderes Fahrwerk hat als der Celica?

Während beim Celica ein sportliches Sicherheitsfahrwerk für ein ideales Fahrverhalten sorgt,

ist es beim GT eine deutlich dynamischere Variante - mit strafferen Federbeinen und zwei technischen Besonderheiten: Der GT verfügt an seiner Vorderachse über ein Differential mit begrenztem Schlupf nach dem Visco-Prinzip und eine sogenannte Super-Strut-Radaufhängung.

Kein Sportwagen fährt sich wie der andere.

*Daher gibt es beim Celica auch **ZWEI FAHRWERKS-VERSIONEN**: Individualität ab Werk für den Fahrspaß in Serie - und zu Ihrer Sicherheit.*

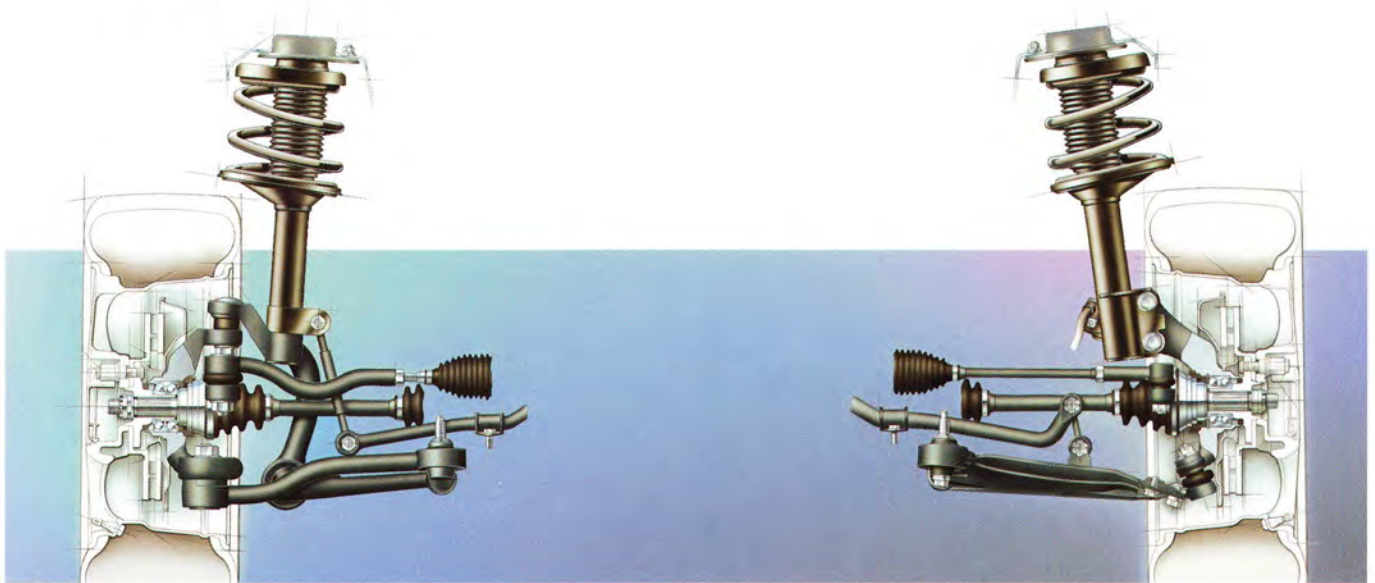
Das Differential mit der Visco-Kupplung sichert den Vortrieb des Celica GT, indem es immer dann, wenn ein Rad durchdreht, die Kraft auf das andere Rad umleitet. Unter Super Strut versteht man eine Mehrlenker-Aufhängung, die das Rad über einen Sturz-Kontrollarm, der den hinteren Querlenker mit dem Federbein verbindet, insbesondere bei forcierter Kurvenfahrt spurtreu hält und zudem die Antriebseinflüsse in der Lenkung auf ein normales Maß reduziert.

So verschieden die Fahrwerke auch sind, eines haben beide gemeinsam: Sie passen perfekt zum Charakter des Autos, garantieren jede Menge Fahrspaß und ein Optimum an Sicherheit. Denn hinter den 14-Zoll-Stahlfelgen des Celica bzw. den 15-Zoll-Leichtmetallfelgen des GT sind großdimensionierte Bremsscheiben, vorne innenbelüftet und beim GT mit 2-Kolben-Sätteln bestückt - ein weiterer Tribut an das Leistungspotential des 2,0-Liter-Triebwerks.

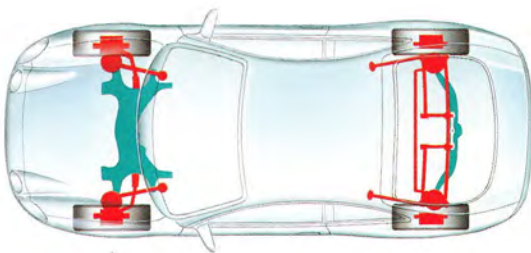
Die Scheibenbremsen vorne sind innenbelüftet. Beim GT sorgen die neuentwickelten, radial angeordneten Luftleitstege für eine besonders gute Kühlung und vermindern das Fading.



Die GT-Vorderradaufhängung wird der höheren Leistung gerecht: Der mechanische Sturzausgleich bewirkt eine höhere Spurstabilität und damit eine bessere Straßenlage.



Die Vorderachse mit L-förmigen Querlenkern und Stabilisatoren gibt dem Celica mit 1,8-Liter-16-Ventiler eine ausgezeichnete Straßenlage.



Zusätzliche Fahrwerksrahmen versteifen den Celica, verbessern die Straßenlage und reduzieren Vibrationen. So läßt sich der Celica sicherer und komfortabler fahren.

Einzelradaufhängung, Doppelquerlenker, Längszugstreben und Stabilisatoren kennzeichnen die Hinterachse beim Celica und Celica GT.



Er ist die Basis der kommenden Rallye-Celica-Generation des Toyota Team Europe - des Rallye-Weltmeisters 1993 - und repräsentiert die konsequente Weiterentwicklung eines der erfolgreichsten Sportcoupés überhaupt: Die Rede ist vom GT-Four, dem sportlichsten Celica aller Zeiten. Sein Temperament,



kombiniert mit höchstem Komfort, macht sich bereits im Cockpit bemerkbar: Mit den klassischen Rundinstrumenten samt Ladedruckanzeige, der Leder- ausstattung und dem in Höhe und Neigung verstellbaren Vier-Speichen-Lederlenkrad mit sportlich-geringen 37 cm Durchmesser kündigen sich

*Die ideale Basis für alle, die Rallye-Weltmeister werden wollen: **DER CELICA GT-FOUR.***

Oder: Wie man ein erfolgreiches Sportcoupé noch temperamentvoller macht.

weitere Höchstleistungen an. Denn was sich im Innenraum dezent andeutet, bestätigt der GT-Four außen kompromißlos: mit einer dynamischen Frontpartie. Ihre zahlreichen Kühlluftöffnungen und markanten Hutzen versorgen das Kraftwerk unter der Celica-Motorhaube mit ausreichend Frischluft. So dient beispielsweise die kleine, runde Hutze auf der Beifahrerseite der Kühlung des Nockenwellenantriebs. Unter den markanten Leichtmetallfelgen des GT-Four

verbergen sich vier groß dimensionierte, innenbelüftete Scheibenbremsen. Ihr Einsatz ist beim Celica GT-Four ebenso unverzichtbar wie der charakteristische Spoiler auf der Heckklappe. Er sorgt für mehr Abtrieb und hält den Celica mit seiner C.I.A.S-Sicherheitskarosserie selbst bei hohen Geschwindigkeiten sicher auf der Straße.

**Ein würdiger
Nachfolger des
Rallye-Weltmeister-
Celica von 1993:
der GT-Four.**



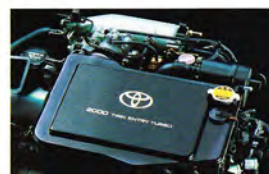
Insider erkennen den GT-Four sofort an seinem Herzstück: dem 2,0-Liter-Turboaggregat mit 16-Ventil-Technik und durchzugsstarken 178 kW (242 PS). Sie ermöglichen dem stärksten Celica eine Beschleunigung, die den GT-Four in nur 6,1 Sekunden auf 100 Stundenkilometer katapultiert. Darüber hinaus würde ihn seine Höchstgeschwindigkeit auf jeder Rennstrecke konkurrenzfähig machen.

Eine Höchstleistung der ganz anderen Art lieferten die Toyota Ingenieure dagegen bei der Entwicklung einer optimalen Fahrwerkstechnik für den Celica GT-Four. Dank der sogenannten Super-Strut-Radaufhängung begeistert er mit einer außergewöhnlichen Fahrdynamik. Apropos: Durch ein weiterentwickeltes 4-Sensoren-A.B.S. mit einem zusätzlichen Doppelsensor für die Längs-

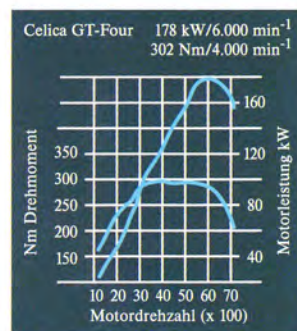
Der permanente Allradantrieb bringt die Kraft des Turbos sicher auf die Straße.

und Querbeschleunigung bleibt der GT-Four vor al-

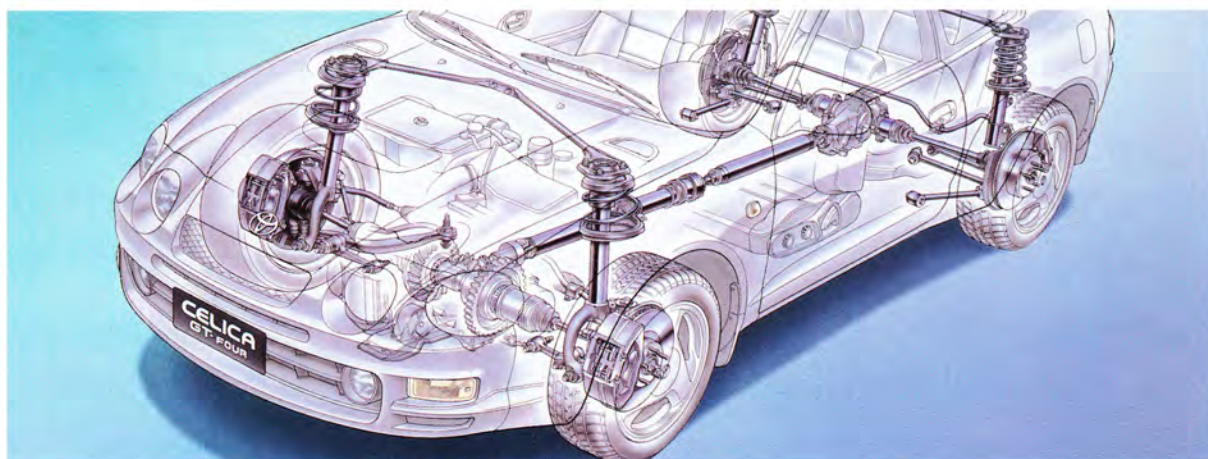
Weltmeisterlich: Das 2,0-Liter-Turbo-Triebwerk leistet bei 6.000 min⁻¹ genau 178 kW (242 PS).



lem in extremen Situationen kontrolliert und sicher zu fahren. Diesen Part übernimmt anson-



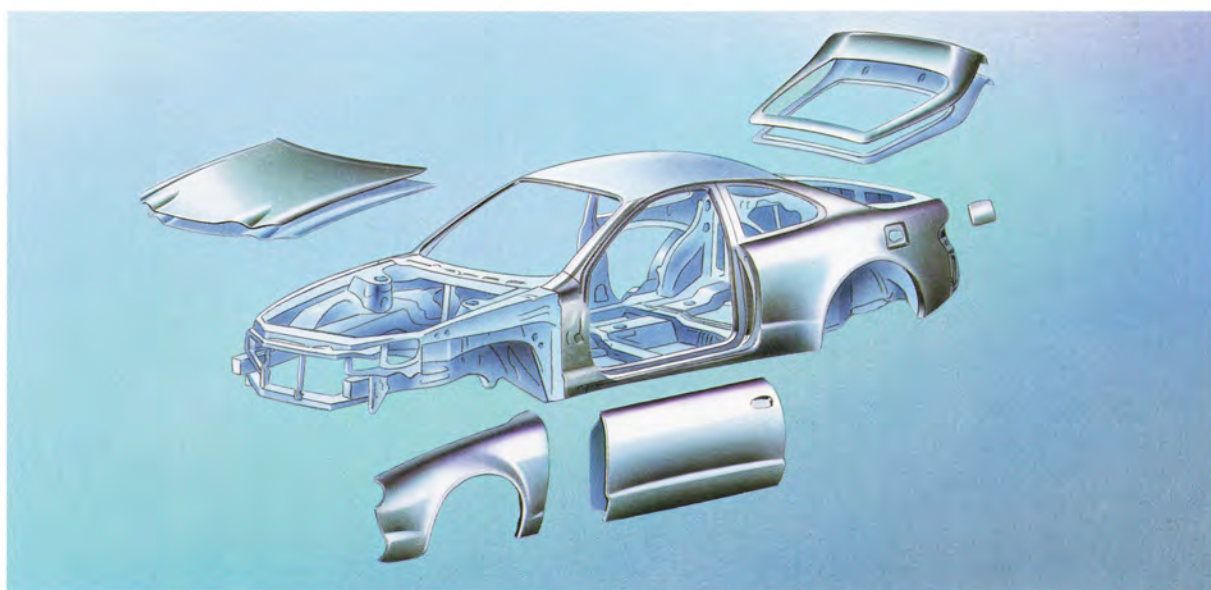
sten das „Four“ des GT: der permanente Allradantrieb. Mit seinem Zentraldifferential mit Viscosperre garantiert er in jeder Situation eine optimale Traktion auf den unterschiedlichsten Untergründen. Ein zusätzliches Sperrdifferential nach dem Torsen[®]-Prinzip erreicht zudem einen separaten Kraftausgleich zwischen den Rädern auf der Hinterachse. Im harten Rallye-Einsatz hat sich der permanente Allradantrieb im Laufe der Jahre als unverzichtbar erwiesen. Und was für den Rennsport Einsatz gut ist, kann für die Straße nicht schlecht sein.







Ein Celica in Weltmeisterform: der GT-Four.



*Verantwortung gegenüber der Natur zu zeigen beginnt bei der Entwicklung: durch die **QUALITÄT** der Verarbeitung, die Wahl der Materialien und den Ausbau der Recycling-Möglichkeiten.*

Wenn es darangeht, ein Sportcoupé wie den Celica zu entwerfen, ist einer der meistgefragten Kollegen im Forschungs- und Entwicklungszentrum von Toyota der Computer. An ihm legen Ingenieure und Designer Karosseriestrukturen und Erscheinungsbild fest. Sie analysieren das Crashverhalten von Fahrzeugentwürfen, die zuerst nur im Rechner existieren und deren passive Sicherheit es dann viel später in aufwendigen



Testreihen zu überprüfen gilt. Sie berechnen das Strömungsverhalten zahlreicher Entwürfe von Celica Karosserien, bevor überhaupt nur ein Modell aus Ton und Holz im Windkanal steht. Erst wenn die Computer und Ingenieure sich auf ein gemeinsames Optimum geeinigt haben, geht es an den Bau erster Modelle im Maßstab 1:1, an denen dann der letzte Feinschliff festgelegt wird. Dann kommt für die Techniker und

Ingenieure der interessanteste Teil der Arbeit: der Bau der Prototypen. In diesem Stadium werden die Weichen in Sachen Qualität und Umwelt gestellt. Wobei es da für Toyota eine einfache Maxime gibt: Nur beste Materialien und sorgfältigste Verarbeitung bei gleichzeitig größtmöglicher Rücksicht auf die Umwelt kommen in Frage.

Beim Celica zeigt sich diese Einstellung z. B. bei den für einen Großteil der Karosserie verwendeten Excelite®-Blechen. Es handelt sich dabei um Bleche mit einer Eisen-Zink-Beschichtung, die als Garant für die Haltbarkeit gilt. Darüber hinaus werden korrosionsgefährdete Teile wie Türinnenkanten und Schweller sowohl vor als auch nach der Montage mit synthetischem

Wachs versiegelt. Den Unterboden des Celica schützt eine starke PVC-Schicht, die wenigen unzugänglichen Hohlräume der Rohkarosserie werden sorgfältig versiegelt - Ihr Celica hat also die besten Voraussetzungen, sein Autoleben nicht als Blechpaket in einer Shredder-Anlage zu beenden, sondern als vielbewundertes Exponat in einem Museum. Dieses wünschenswerte Finale wird mit Sicherheit nicht jeder Celica erle-

ben. Aus diesem Grund denkt man schon bei der Geburt eines jeden Toyota an sein späteres Ende: Seit nunmehr 12 Jahren werden alle Kunststoffteile mit Codenummern markiert, um ein absolut sortenreines Recycling gewährleisten zu können.



Doch bereits während der Produktion wird an die Umwelt gedacht: Weder während der Produktion noch in den Klimaanlage verwendet Toyota ozonschädigendes FCKW. Fast alle in den hochmodernen Lackierstraßen verwendeten Farben werden auf Wasserbasis hergestellt.



Eines der wichtigsten Ziele in der Toyota Forschung ist der Schutz unserer Umwelt.

Aber selbst Sie können mit Ihrem Celica einen Beitrag zum Umweltschutz leisten: Auch wenn es bei aller Schönheit, Dynamik und Fahrfreude sicherlich schwerfällt - gönnen Sie ab und an Ihrem Celica eine Pause. Und bewegen sich hier und da einmal per Bahn, Bus, Rad oder per pedes fort.



*Wie mobil ein Auto wirklich ist, zeigt sich dann, wenn es einmal liegenbleiben sollte. Das **TOYOTA FAIR!-PROGRAMM** macht nicht nur unseren Service und unsere Partner mobil. Sondern auch Sie.*

Mit Ihrem Toyota Händler haben Sie mehr als nur einen Partner, der Sie kompetent über den Celica informiert. Er ist ebenso Ihr Partner, wenn es um Finanzierungen über die Toyota Kreditbank GmbH oder die Toyota Leasing GmbH geht. Aber auch sonst ist er immer für Sie da. Sei es, um Ihren Celica so zu warten, wie er es verdient: einmal jährlich bzw. alle 15.000 km - beim GT-Four alle 7.500 km bzw. halb-

jährlich ein Zwischenservice zusätzlich. Aber auch wenn es um Zubehör und Ersatzteile geht, sind Sie bei Ihrem Toyota Händler in besten Händen. Durch das große Toyota Zentrallager und das Netz der Vertriebszentren kann Ihr Händler Teile, die er einmal nicht vorrätig hat, in der Regel inner-

halb von 24 Stunden besorgen - für die Toyota übrigens eine Garantie von bis zu 12 Monaten gewährt.



Unliebsame Überraschungen lassen sich nie vermeiden. Deshalb gibt es Toyota EURO-CARE. Sie gilt die ersten 3 Jahre für ganz Europa (außer Albanien und Rußland) und ist rund um die Uhr für Sie da.



Bei einer Panne rufen Sie uns an: innerhalb Deutschlands gebührenfrei unter 01 30/82 29 01, im Ausland unter 0 89/55 98 72 73. Den Rest regelt Toyota EURO-CARE.



Ihr Auto bleibt liegen. Wir schleppen es ab in die nächste Toyota Werkstatt – Einstellkosten bis DM 150,- übernimmt die Toyota EURO-CARE.



Ein Ersatzteil ist nicht vorrätig. Kein Problem – Toyota EURO-CARE besorgt es und übernimmt die Frachtkosten.¹



Kann die Fahrtüchtigkeit Ihres Toyota nicht wiederhergestellt werden, setzen Sie die Fahrt in einem adäquaten Leihwagen fort (max. 3 Tage),² auf Wunsch auch mit Bahn (1. Klasse) oder Flugzeug (Business Class).³ Die Kosten trägt Toyota EURO-CARE.



Die Reparatur dauert länger. Sie und Ihre Begleiter ruhen sich in einem Hotel Ihrer Wahl aus. Die Kosten bis zu DM 225,- pro Nacht und Person (max. 4

Nächte) übernimmt Toyota EURO-CARE.²



Der Fahrer ist erkrankt. Die Toyota EURO-CARE hilft Ihnen mit einem Fahrer aus.¹ Sie setzen dann die Reise gemeinsam fort oder lassen sich nach Hause chauffieren.

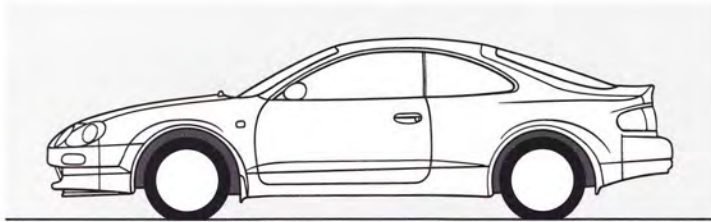


Sie haben Ihren Schlüssel verloren. Der Schlüssel-Code auf dem Toyota Fair!-Anhänger und der Hinweis, daß der Finder diesen Schlüssel in den nächsten Briefkasten werfen möchte, vereinfachen vieles. Sie ausfindig zu machen ist dann für den Toyota Kundenservice (im Auftrag der Toyota Händler) nicht schwer.

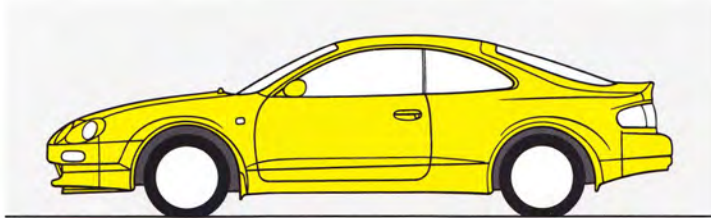


Für ein Fahrzeug mit diesen Qualitäten und dieser Zuverlässigkeit sind weitreichende Garantien selbstverständlich. So gilt die Fahrzeuggarantie 3 Jahre oder bis 100.000 km. Die Garantie gegen Durchrostung 6 Jahre und die Lackgarantie 3 Jahre ohne Kilometerbegrenzung.

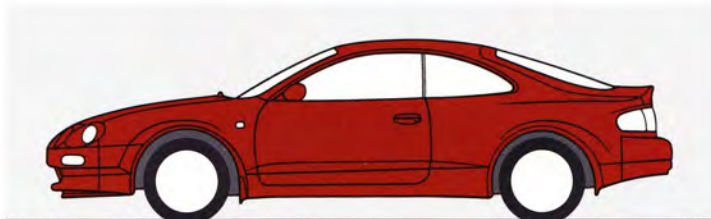
¹Gilt nur im Ausland. ²Gilt nur ab 50 km Entfernung vom Wohnort. ³Wenn die Bahnfahrt 6 Std. überschreitet.



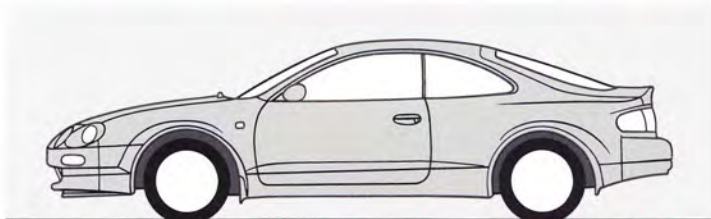
040 weiß



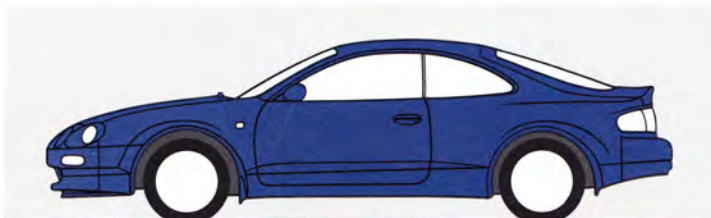
576 gelb



3L2 rot



199 silber metallic



8K9 ozeanblau mica metallic



752 petrol blau metallic



202 schwarz

Erfahrungsgemäß können Druckfarben den Farbton von Lackierungen und Polsterungen nicht originalgetreu wiedergeben.



**Der Celica. Technische Daten
und Ausstattungen.**

Die Ausstattung. Celica.

Außenausstattung	Celica	Celica GT	Celica GT-Four
Seitenaufprallschutz in den Türen	●	●	●
Aufprallenergie absorbierende Kunststoffstoßfänger			
in Wagenfarbe vorne und hinten	●	●	●
Vorderer Stoßfänger in Wagenfarbe mit integriertem schwarzen Spoiler	-	●	●
Türgriffe in Wagenfarbe	-	●	●
Stahlfelgen mit Radvollabdeckungen 14"	●	-	-
Leichtmetallfelgen 15"	-	●	-
Leichtmetallfelgen 16"	-	-	●
Leichtmetallmotorhaube mit zusätzlichen Luftöffnungen	-	-	●
2 Außenspiegel, elektrisch einstellbar	●	●	●
2 Außenspiegel in Wagenfarbe, beheizbar	-	●	●
Scheibenwischer mit Intervallschaltung und Wisch-/Waschautomatik	●	●	●
Windabweiser vor den Scheibenwischern	●	●	●
Heckscheibenwischer mit Intervallschaltung und Waschfunktion	●	●	●
Heckspoiler in Wagenfarbe	-	-	●
Doppelscheinwerfer	●	●	●
Nebelscheinwerfer vorne	-	●	●
2 Nebelschlußleuchten	●	●	●
Elektrisches Glas-Schiebe-/Hebedach	-	-	●
Getönte Wärmeschutzverglasung	●	●	●
Heckscheibe, beheizbar mit Timer	●	●	●
Heckklappe mit integrierter Luftabrißkante	●	●	●
2 Gasdruckstoßdämpfer innen an der Heckklappe	●	●	●
Tankklappe mit Tankdeckelablage	●	●	●
Auspuffendrohr verchromt	-	●	●
Modellschriftzug „GT“	-	●	-
Modellschriftzug „GT-Four“	-	-	●

Innenausstattung	Celica	Celica GT	Celica GT-Four
Anerkannte Wegfahrsperr	●	●	●
Elektronisch geregeltes 4-Sensoren-3-Kanal-Antiblockiersystem	●	-	-
Elektronisch geregeltes 4-Sensoren-4-Kanal-Antiblockiersystem mit zusätzlichen Längs- und Querbeschleunigungssensoren (G-Sensor)	-	●	●
5-Gang-Sportgetriebe	●	-	-
5-Gang-Sportgetriebe mit Mehrfachsynchrisation	-	●	●
Vorderachsdifferential mit begrenztem Schlupf (Viscosperre)	-	●	-
Zentraldifferential mit begrenztem Schlupf (Viscosperre)	-	-	●
Hinterachsdifferential mit begrenztem Schlupf (Torsen® Prinzip)	-	-	●
Getriebeölkühler	-	●	●
Instrumenteneinsatz mit			
- Tachometer	●	●	●
- Tageskilometerzähler	●	●	●
- Drehzahlmesser	●	●	●
- regelbarer Instrumentenbeleuchtung	●	●	●
- Kraftstoffvorratsanzeige mit Warnleuchte	●	●	●
- Türkontrolleuchte inklusive Heckklappe	●	●	●
- Digitaluhr	●	●	●
- Kühlwassertemperaturanzeige	●	●	●
- Turboladedruckanzeige	-	-	●
Akustische Licht-an-Warnung	●	●	●
Fahrer-Airbag	●	●	●
Servolenkung	●	●	●
4-Speichen-Sportlenkrad, höhenverstellbar	●	●	●
Lenkrad mit Lederbezug	-	●	●
Schalthebelknäuf mit Lederbezug	-	●	●

Innenausstattung	Celica	Celica GT	Celica GT-Four
Heizung/Lüftung mit Umluftschaltung und 4stufigem Gebläse	●	●	-
Klimaanlage (FCKW-frei) mit Umluftschaltung	-	-	●
3-Punkt-Automatiksicherheitsgurte vorne und hinten	●	●	●
Fahrersitz mit Höhenverstellung und kombinierter Sitzlängenverstellung	●	●	●
Sportsitze vorne	●	●	●
Einzelstuhlausformungen hinten	●	●	●
Rücksitzlehne geteilt umklappbar im Verhältnis 50:50	●	●	●
Polsterbezüge in Velours, gerippt	-	●	-
Lederausstattung	-	-	●
Einstieghilfe auf der Beifahrerseite	●	●	●
Kopfstützen mit Höhenverstellung vorne	●	-	-
Kopfstützen mit Höhen- und Neigungsverstellung vorne	-	●	●
Mittelkonsole vorne mit Deckelfach als Mittelarmlehne	●	●	●
Versenkter Getränkehalter in der Mittelarmlehne vorne	●	●	●
Handschuhfach, beleuchtet und absperribar	●	●	●
Ablagefächer in den Türen	●	●	●
Innenspiegel, abblendbar	●	●	●
Teppichboden im Fahrgastraum	●	●	●
Gepäckraumauskleidung mit Teppichboden	●	●	●
Gepäckraumabdeckung und -beleuchtung	●	●	●
Radiovorbereitung mit 2 Lautsprechern und Antenne	●	-	-
Radiovorbereitung mit 4 Lautsprechern und Automatikantenne	-	●	●
Fernverriegelung für Tank-, Heckklappe und Motorhaube	●	●	●
Zentralverriegelung von Fahrer- und Beifahrerseite zu betätigen	●	●	●
Elektrische Fensterheber vorne mit Abwärtsautomatik für die Fahrertür	●	●	●
Automatische Zündschloßbeleuchtung	-	●	●
Deckeninnenleuchte	●	●	●
Verkehrswarnleuchten in den Türen	●	●	●
Sonnenblenden mit Make-up-Spiegel auf der Beifahrerseite	●	●	●
Aschenbecher vorne, beleuchtet	●	●	●
Zigarettenanzünder, beleuchtet	●	●	●
Fußstütze für den Fahrer	●	●	●
Sonderausstattung	Celica	Celica GT	Celica GT-Four
Elektrisches Glas-Schiebe-/Hebedach	S	S	●
Klimaanlage (FCKW-frei)	S	S	●
Lederausstattung	-	S	●
Lackfarben	Celica	Celica GT	Celica GT-Four
040 weiß	●	●	●
576 gelb	●	●	-
3L2 rot	●	●	●
199 silber metallic	S	S	S
8K9 ozeanblau mica metallic	S	S	-
752 petrolblau metallic	S	S	S
202 schwarz	S	S	S
Polsterfarben	Celica	Celica GT	Celica GT-Four
grau mit farbigen Streifen	●	-	-
dunkelgrau mit blauem Dessin	-	●	-
Leder, anthrazit	-	S	●
Leder, schwarz mit farbigen Applikationen	S	-	-

S = Sonderausstattung, auf Wunsch gegen Aufpreis

Die Technik.

Die Motoren. Die Celica Modelle zeichnen sich durch drei moderne Triebwerkvarianten aus. Alle Motoren sind 4-Zylinder-D.O.H.C.-Reihenmotoren. Sie besitzen jeweils 16 Ventile, 5 Kurbelwellenlager und eine TCCS-Multipoint-Gemischauflbereitung. Dabei sind selbstverständlich alle Celica Modelle serienmäßig mit einem geregelten 3-Wege-Katalysator ausgestattet.

1,8-l-Motor. Der 1,8-l-Motor verfügt über einen Hubraum von 1.762 cm³. Seine maximale Leistung beträgt 85 kW (115 PS) bei 5.800 min⁻¹. Er besitzt ein maximales Drehmoment von 154 Nm bei 4.800 min⁻¹. Das Verhältnis Bohrung/Hub beträgt 81,0/85,5 mm, das Verdichtungsverhältnis 9,5:1.

2,0-l-GT-Motor. Der Celica GT-Motor besitzt einen Hubraum von 1.998 cm³. Seine maximale Leistung beträgt 129 kW (175 PS) bei 7.000 min⁻¹. Er verfügt über ein maximales Drehmoment von 186 Nm bei 4.800 min⁻¹. Das Verhältnis Bohrung/Hub beträgt 86,0/86,0 mm, das Verdichtungsverhältnis 10,3:1. Die Abgasreinigung erfolgt über einen Metallkatalysator.

2,0-l-GT-Four-Motor. Der 2,0-l-GT-Four-Motor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler verfügt über einen Hubraum von 1.998 cm³. Seine maximale Leistung beträgt 178 kW (242 PS) bei 6.000 min⁻¹. Er besitzt ein maximales Drehmoment von 302 Nm bei 4.000 min⁻¹. Das Verhältnis Bohrung/Hub beträgt 86,0/86,0 mm, das Verdichtungsverhältnis 8,5:1. Die Abgasreinigung erfolgt über einen Metallkatalysator.

Die Kraftübertragung. Bei den Celica Modellen erfolgt die Kraftübertragung über eine Einscheibentrockenkupplung und ein sportlich ausgelegtes, manuelles 5-Gang-Getriebe. Der Celica und der GT sind mit Frontantrieb ausgestattet, der GT-Four mit permanentem Allradantrieb. Beim Celica GT und GT-Four sorgt außerdem jeweils ein Differential mit begrenztem Schlupf (Viscosperre) auch in extremen Fahrsituationen für eine optimale Kraftübertragung zu den Rädern. Der GT-Four verfügt zusätzlich an der Hinterachse über ein Sperrdifferential nach dem Torsen® Prinzip.

Die Bremsanlage. Alle Modelle besitzen eine servounterstützte 2-Kreis-Diagonalfremsanlage mit Scheibenbremsen vorne und hinten, wobei die vorderen – beim

GT-Four zudem auch die hinteren – innenbelüftet sind. Die Handbremse wirkt auf die Hinterachse und ist selbstnachstellend. Durch das elektronisch gesteuerte 4-Sensoren-3-Kanal-Antiblockiersystem bleibt der Celica auch in Gefahrensituationen lenkbar.

Das elektronisch gesteuerte 4-Sensoren-4-Kanal-A.B.S. ist beim Celica GT und GT-Four mit zusätzlichen Längs- und Querschleunigungssensoren bestückt, die selbst bei schneller Kurvenfahrt höhere Verzögerungen und optimale Kontrolle ermöglichen.

Der Celica GT und der GT-Four verfügen außerdem über vordere Bremsscheiben mit geschlitzten Luftleitstegen und Doppelkolben-Bremssättel für bestmögliche Verzögerung. Beim GT-Four handelt es sich vorne um Vier-Kolben-Bremssättel.

Das Fahrwerk. Alle Celica Modelle sind mit einem sportlich abgestimmten Sicherheitsfahrwerk ausgestattet. Dieses ist durch Einzelradaufhängung und separate Fahrwerkrahmen an Vorder- und Hinterachse gekennzeichnet. Beim Celica besitzt das Sicherheitsfahrwerk vorne L-förmige Querlenker, Federbeine und einen Stabilisator, hinten Doppelquerlenker, Längszugstreben und Stabilisator. Der Celica GT und der GT-Four zeichnen sich vorne durch ein Super-Strut-Sportfahrwerk mit gekoppelten Querlenkern, Federbeinen, Stabilisator sowie Sturzkontrollstreben und an der Hinterachse durch Doppelquerlenker, Längszugstreben und Stabilisator aus. Für die Fahrstabilität sorgen bei allen Modellen nicht zuletzt vorne und hinten Gasdruckstoßdämpfer.

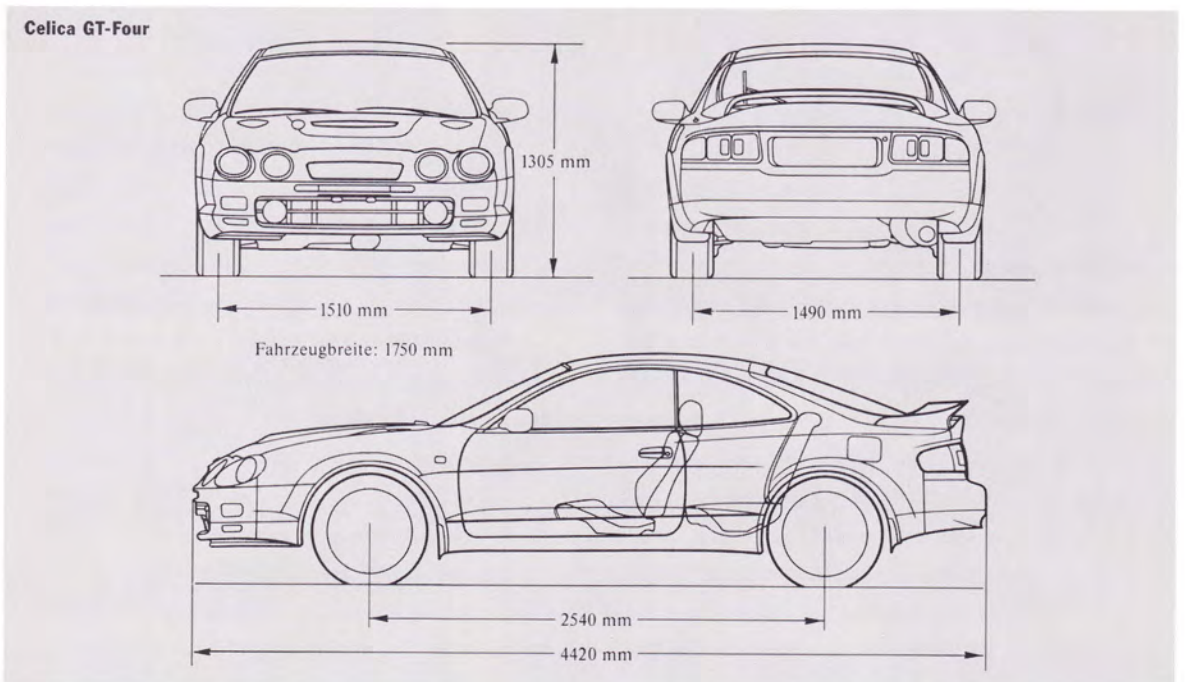
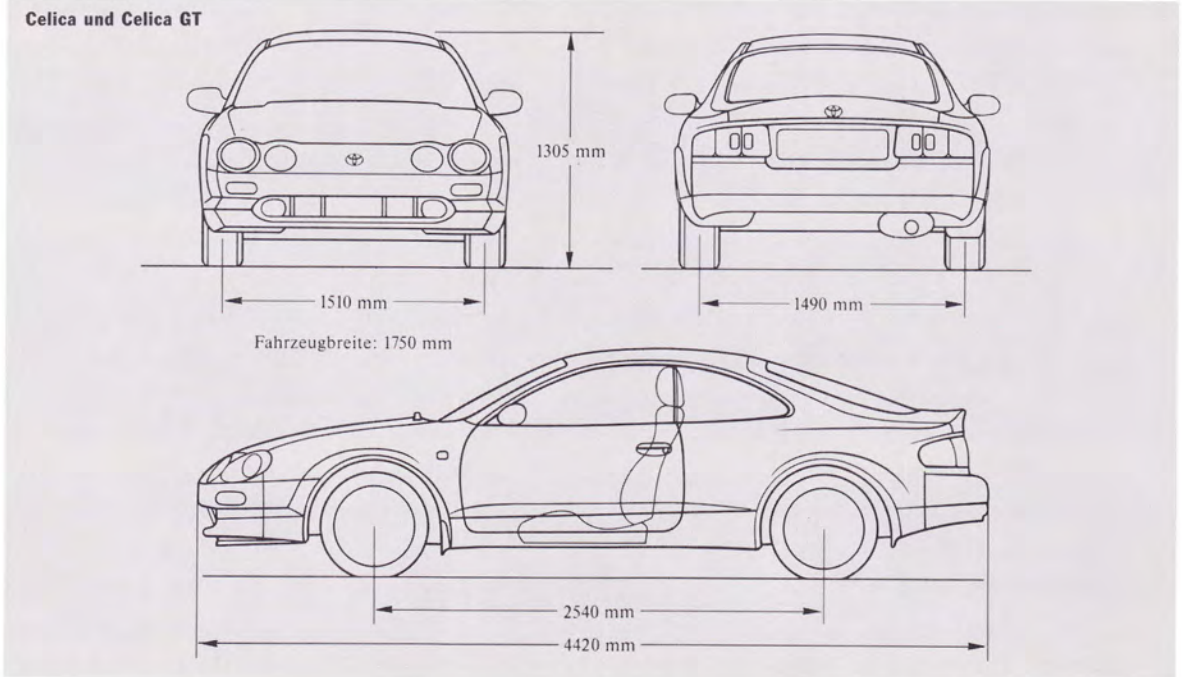
Der Service. Alle Toyota Modelle sind ausgesprochen wartungsarm. Selbstverständlich gilt das auch für die Celica Modelle. Deshalb sind die Serviceintervalle auf alle 12 Monate beziehungsweise alle 15.000 km festgesetzt. Für den Celica GT-Four ist alle 7.500 km bzw. alle 6 Monate ein Zwischenservice vorgesehen.

Die Garantien. Die erreichte Qualität und Zuverlässigkeit erlauben uns, weitreichende Garantien zu gewähren. So gilt die Fahrzeuggarantie 3 Jahre oder bis 100.000 km, die Garantie gegen Durchrostung 6 Jahre und die Lackgarantie 3 Jahre (jeweils ohne Kilometerbegrenzung).

Fakten, Maße und Gewichte	Celica	Celica GT	Celica GT-Four
Fahrleistung			
Höchstgeschwindigkeit, km/h	200	220	240
Beschleunigung 0-100 km/h/sek.	10,2	8,1	6,1
Kraftstoff	Super bleifrei	Super bleifrei	Super bleifrei
Verbrauch nach ECE-Norm in l/100 km			
90 km/h	5,8	6,2	7,5
120 km/h	7,4	8,2	9,4
Stadtzyklus	9,1	10,1	11,6
Elektrische Ausrüstung			
Batterie, V/Ah	12/48	12/48	12/48
Drehstromgenerator, A/W	70/840	70/840	80/960
Anlasser, kW	1,2	1,4	1,2
Gewichte in kg			
Leergewicht *	1.115	1.255	1.405
Zulässiges Gesamtgewicht	1.570	1.665	1.785
Zuladung *	455	410	380
Achslast vorne	850	960	1.010
Achslast hinten	835	945	945
Anhängelast			
- gebremst bis 12 % Steigung	1.200	1.200	-
- ungebremst	585	600	-
Dachlast	50	50	50
Füllmengen in l			
Kraftstoffbehälter	60	60	68
Motoröl (Wechselmengen inkl. Filter)	3,7	4,5	5,2
Kühlsystem inkl. Heizung	6,1	7,0	7,0
Türen, Sitzplätze	2/4	2/4	2/4
Kofferraum nach VDA in l	283	283	208
Räder/Bereifung	6 JJ X 14" 195/65 R 14	7 JJ X 15" 205/55 R 15	7,5 JJ X 16" 215/50 R 16

*ausstattungsabhängig

Die Abmessungen.



Ihr Toyota Vertragshändler:

Artikel-Nr. 10050

Bitte betrachten Sie die Angaben und Abbildungen in diesem Prospekt als unverbindlich: Wir behalten uns Änderungen des Liefergegenstandes gegenüber den hier gezeigten Modellen vor. Eine unzumutbare Wertminderung Ihres Toyota ist damit nicht verbunden. Der Umwelt zuliebe - Papier chlorfrei gebleicht. Stand 9/1994

 **TOYOTA**

*Nichts ist
unmöglich*