

TOYOTA、新型スープラを発売

—外板色マットストームグレーメタリックの「RZ」、本年度分商談申込を Web 限定で受付—

- ・ピュアスポーツカーとしての基本性能を追求した車両パッケージ
- ・スポーツカーとしてのパッケージ・レイアウトの特長を活かしたデザイン
- ・走りを支える技術と、世界の道で鍛えた運動性能
- ・先進の予防安全性能と、「安全・安心」「快適・便利」なコネクティッドサービス
- ・新たなクルマの楽しみ方を提案する「TOYOTA GAZOO Racing Recorder」

TOYOTA は、新型スープラを、5月17日より、全国のトヨタ車両販売店を通じて発売しました。なお、外板色“マットストームグレーメタリック*1”の「RZ」において、本年度生産分24台の商談申し込みを、5月17日（金）13:00から6月14日（金）までの約1ヶ月間、Web限定*2で受け付けます*3。商談順は、抽選の上、新型スープラが参戦する第47回ニュルブルクリンク24時間耐久レース決勝当日（6月22日～23日）に発表します。



スープラ RZ（外板色マットストームグレーメタリック）＜オプション装着車＞

新型スープラは、TOYOTA GAZOO Racing が展開するスポーツカーシリーズ「GR」初となるグローバルモデルです。2007年にドイツのニュルブルクリンク24時間耐久レースに初めて参戦してから現在まで、モータースポーツを通じて人とクルマを鍛える「もっといいクルマづくり」に取り組んできました。これまでの取り組みで TOYOTA GAZOO Racing が蓄積してきた知見やノウハウを注ぎ、お客様に心から走りを楽しんでもらえるクルマ「GR Supra*4」として新たに誕生しました。

今回、新型スープラは、BMW社との包括提携*5による初の商品であり、マグナ・シュタイヤー社 グラーツ工場（オーストリア）で生産しています。海路にて運ばれた後、トヨタ自動車元町工場を経由し、日本中のお客様にお届けします。

5代目*6となる新型車は、2002年に生産終了してから17年ぶりの復活です。初代スープラ*6が1978年に誕生して以降、どの世代でも直列6気筒エンジンを積んだFR車であったことは共通しており、新型車でもこの2つを継承しました。加えて今回は、「ホイールベース」「トレッド」「重心高」の3つの基本要素にこだわり、ピュアスポーツカーにふさわしいハンドリング性能を実現しました。

- *1 別途オプション価格として320,000円（消費税込み）が必要
- *2 https://toyotagazooracing.com/jp/form/supramattestormgraymetallic_agreement.html
- *3 来年度生産分以降の販売方法は未定
- *4 マーケティング活動における名称。国土交通省への届出名称は「スープラ（Supra）」
- *5 2013年1月締結
- *6 1978年初代発売。日本ではセリカXX（ダブルエックス）として登場。
国内における初代スープラ（1986年発売）は、グローバルでは3代目にあたる

【販売概要】

取扱販売店：全国のトヨタ店、トヨペット店、トヨタカローラ店、ネット店、
ならびにトヨタモビリティ東京株式会社

【生産工場】

マグナ・シュタイヤー社 グラーツ工場（オーストリア）
（Magna Steyr Fahrzeugtechnik AG & Co KG Graz Plant）

【メーカー希望小売価格】

（沖縄のみが価格が異なる。単位：円）

| グレード | エンジン | トランスミッション | 駆動方式 | 価格* （消費税込み） |
|------|------------|--------------|------|----------------|
| SZ | B48 (2.0L) | 8速 スポーツAT | FR | 4,900,000 |
| SZ-R | | | | 5,900,000 |
| RZ | B58 (3.0L) | | | 6,900,000 |

◎

* 価格にはリサイクル料金は含まれない

◎：掲載写真（除くオプション）

【車両概要】

1. ピュアスポーツカーとしての基本素性を追求した車両パッケージ

▽卓越したハンドリングや安定したコーナリング姿勢を実現するため、「ホイールベース」「トレッド」「重心高」の3要素を最重要ファクターと捉え、ピュアスポーツカーとしての理想を追求



スーブラ RZ サイドビュー
(外板色マットストームグレーメタリック) <オプション装着車>



スーブラ RZ フロント/リヤビュー
(外板色マットストームグレーメタリック) <オプション装着車>

- ・ホイールベースは、2シーターに割り切ることで86よりも100mm短い2,470mmを実現
- ・ホイールベースとトレッドの比は1.55*¹。他の量産スポーツカーと比較してもトップレベルの小さい数値を達成し、優れた回頭性に寄与
- ・重心高にも徹底的にこだわり、水平対向エンジンを搭載した86よりもさらに低い重心高を実現

▽コーナリング性能にとって重要な要素の1つである前後重量バランスについても、理想とされる50:50の配分を達成

2. スポーツカーとしてのパッケージ・レイアウトの特徴を十分に活かしたデザイン

<デザインコンセプト>

「Condensed Extreme*² L6 FR “TOYOTA” Sports」



<外形デザイン>

▽スポーツカーとしてのパッケージ・レイアウトが持つ特長を十分に活かす、TOYOTA スポーツのフラッグシップモデルにふさわしいスポーツスタイルを提案

- ・ショートホイールベースと大径タイヤにより、タイヤの存在を強調するサイドビューパッケージ
- ・2シーターらしいタイトなキャビンと、ワイドトレッドからなるスーパーワイドスタンス
- ・直6FRロングノーズ・ショートキャビンシルエット

▽理想的な位置に配置されたエンジンを内包するボディの凝縮感ある基本立体は、エアロダイナミクスの中でもリフト（揚力）の発生を抑えることに特化した形状に造形されており、フロント・リアの空力バランス、重量バランス共に、スポーツカーとしての最適化を追求

▽空気抵抗低減に寄与するダブルバブルルーフ*³の採用や、ヘッドランプの位置を車両内側に寄せることでフェンダーのボリュームを豊かに見せ、凝縮したボディデザインとする手法など、2000GT、先代スープラ等からのTOYOTA スポーツヘリテージを継承

<室内デザイン>



スープラ RZ (内装色イグニッションレッド)

- ▽ハイスピード時の見晴らし性や車両の姿勢変化のつかみやすさを考慮した、上下に薄く水平に軸の通ったインストルメントパネル基本形状
- ▽ドライバー正面に集中配置された、スポーツドライブに必要な視認・操作系のエレメント(メーター、ヘッドアップディスプレイ、パドルスイッチ、ステアリングスイッチなど)をタイトに包括しドアトリム、コンソールのニーパッドまで繋げる事でドライバーをコンパクトに包み込む新しいコクピット様式
- ▽タコメーター、シフトインジケーター等スポーツ走行時に必要な情報をセンターに集約し、小径ステアリング越しに自然にフォーカスできるメーターレイアウト(8.8インチ高精細カラーモニター採用)
- ▽腰部を中心に身体を保持するホールド性にこだわったハイバック構成のシート等、室内デザイナーの実体験に基づいたサーキット由来の理由ある、こだわりの形状

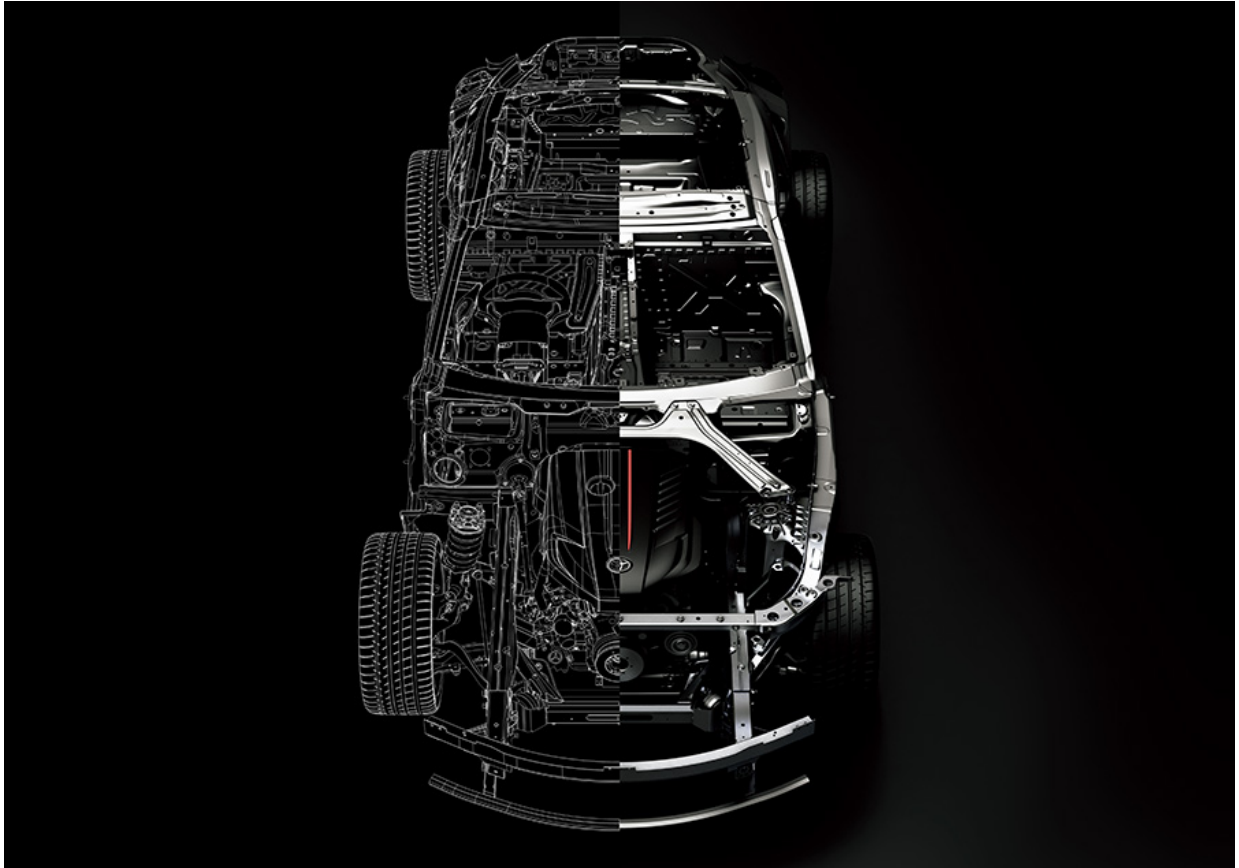
<内外装色>

- ▽ボディ表面の質感や陰影にもこだわり、造形のもつ迫力を一層強調したカラーバリエーション
・スポーティで鮮やかなライトニングイエロー、造形を持つ力強さを引き立たせる新規開発色マットストームグレーメタリックといったオプション設定色2色を含む全8色の外板色
- ▽素材や配色で運転における機能性を追求した、ドライバーズオリエンテッドを強調する室内配色
・スポーティで上質な赤色でドライバーを囲い、新しいコクピット様式を強調するイグニッションレッドと、素材感のコントラストで引き締まった空間を演出するブラックの内装色2色を設定

3. 走りを支える技術と世界の道で鍛えた運動性能

▽高次元の走りを実現する高剛性ボディ

- ・ 走りを最優先に、太くストレートに通した骨格に加え、アルミニウムと鉄を適材適所に用いた骨格構造や、異なる素材同士の接合強度を追求したことで、86 の約 2.5 倍ものボディ剛性を実現。CFRP（炭素繊維強化プラスチック）キャビンを採用した LEXUS LFA をも上回っています



▽伝統を継承する直 6 ターボエンジンと、スポーティドライブを気軽に楽しむ直 4 ターボエンジン

- ・ 歴代スープラに採用されてきた直列 6 気筒エンジンの伝統を継承し、直 6 3.0L ツインスクロールターボ*4 エンジンを搭載。最大トルク 500N・m を、エンジン回転数 1,600rpm という低回転で発生し、アクセルペダルの操作に応じた思い通りの加速が味わえます
- ・ 直列 4 気筒エンジンは、チューニングの異なる 2 つの 2.0L ツインスクロールターボエンジンを設定。最高出力 190kW (258PS) というハイパフォーマンスを実現した、軽量な車体と相まって軽快なスポーツ走行を楽しめるエンジンと、145kW (197PS) を発揮する、街中から高速道路まで爽快なドライビングを気軽に味わえるエンジンを用意

▽精密な車両コントロールを可能にするサスペンション

- ・ バネ下重量の低減、高い組み付け剛性、精微な車両コントロールを追求して、新設計されたサスペンションを搭載。フロントのサスペンションとサブフレームはアルミニウム製とすることで前後重量配分の適正化に寄与
- ・ 一部グレードにアダプティブバリアブルサスペンションシステムを設定*5。選択中の走行モードや路面状況に応じて 4 輪のショックアブソーバーの減衰力を連続的に最適に制御し、走りと乗り心地を高い次元で両立

▽旋回性能と安定性を高めるアクティブディファレンシャル*6

- ・ VSC（車両安定性制御システム）と連携しながら、電子制御多板クラッチによって後輪左右間のロック率を 0~100 の範囲で連続的に最適制御、高いコーナリング速度と安定性、ニュートラルなステアリング特性を実現

▽世界の道で鍛えた運動性能

- ・お客様が実際に走る環境を重視し、開発中は一般道で徹底的に走り込みを実施。ニュルブルクリンクにおけるレーシングスピードでの走り込みはもちろん実施していますが、欧州のカントリーロードやアウトバーン、北欧の冰雪路、米国のハイウェイ、日本のワインディングロードなど、世界中のあらゆる道を走り、日常的な乗り方でもクルマを操る楽しさを感じていただけるようチューニング

4. 先進の予防安全技術と「安全・安心」「快適・便利」なコネクティッドサービス

▽先進の予防安全技術を全車に標準装備

- ・昼間の歩行者に加え自転車の運転者を検知し、衝突回避支援または被害低減を図る「プリクラッシュセーフティ（ミリ波レーダー+単眼カメラ方式）」
- ・隣車線の死角を走る車両を検知する「ブラインドスポットモニター」
- ・前方車両の追従走行を支援する「レーダークルーズコントロール（全車速追従機能付）」
- ・車線を逸脱しそうな際にステアリング操作をアシストする「レーンディパーチャーアラート」

▽車載通信機 DCM を全車標準搭載し、スープラ専用のコネクティッドサービス「Toyota Supra Connect」を提供



- ・専用のスマホアプリ*7などから車両の遠隔操作、確認ができる「リモートサービス」
- ・バッテリーの電圧低下を自動的にメールでお知らせする「バッテリーガード」
- ・運転中に端末に触れることなく iPhone を操作することができる Apple CarPlay®に対応

5. 新たなクルマの楽しみ方を提案する「TOYOTA GAZOO Racing Recorder*⁸」

▽GAZOO Racing のテクノロジーをフィードバックした車両情報記録装置



- ・アクセル、ブレーキ、ステアリング、シフトポジションなどのドライバーの操作情報、車速、エンジン回転数、加速度などの各種センサーの値、および車両の位置と方位情報を SD カードへ記録するデータロガー
- ・SD カードへ記録した情報は専用アプリの「GAZOO Racing Data Viewer*⁹」で表示することが可能。最大 2 つの動画を表示でき、奨励するアクションカム（別売）*¹⁰の動画であれば、記録した情報と自動で時間同期し再生。また、Microsoft Bing Maps*¹¹上に走行軌跡を表示・再生することも可能

- * 1 RZ、SZ-R グレードの場合。SZ グレードは 1.54。この比率が 1 に近いほど機動性（回頭性）が高く、2 に近いほど安定性（直進性）を重視したハンドリングになると言われている
- * 2 Condensed は「凝縮された」、Extreme は「過激な」の意
- * 3 運転席と助手席の頭上が少し盛り上がり、ふたこぶ状になったルーフ（屋根）形状
- * 4 エンジンからの排気をタービンに導入する経路を大小 2 本に分けたもの。低回転では細い経路だけを開くことで少ない風量でも効率よくタービンを回して高い過給圧を発生。高回転では大小両方の経路を使い、全域でターボラグなく高いトルクを実現。なお、タービンハウジングの数は 1 つ
- * 5 RZ、SZ-R グレードに搭載
- * 6 RZ、SZ-R グレードに標準装備
- * 7 アプリは iPhone のみ対応。Android の場合インターネットブラウザで専用ユーザーサイトにアクセスし操作
- * 8 販売店装着オプション
- * 9 2019 年 5 月末リリース予定。詳しくは <https://toyotagazooracing.com/jp/gr/grparts/recorder/>
- * 10 ソニー アクションカム FDR-X3000/X3000R
- * 11 米国 Microsoft が提供する地図サービス。Bing サービスのひとつ

【ご参考】 主要諸元

| グレード | | RZ | SZ-R | SZ |
|------------------|-----------------------------|---|---|----------------------------|
| 全長 (mm) | | 4,380 | | |
| 全幅 (mm) | | 1,865 | | |
| 全高 (mm) | | 1,290 | 1,295 | |
| ホイールベース (mm) | | 2,470 | | |
| トレッド | フロント (mm) | 1,595 | | 1,610 |
| | リヤ (mm) | 1,590 | | 1,615 |
| 最低地上高 (mm) | | 112 | 118 | |
| 車両重量 (kg) | | 1,520 | 1,450 | 1,410 |
| 乗車定員 (人) | | 2 | | |
| 駆動方式 | | 2WD (FR) | | |
| エンジン | | 直列 6 気筒 DOHC ツイン・スクロール・ ターボチャージャー | 直列 4 気筒 DOHC ツイン・スクロール・ ターボチャージャー | |
| | 排気量 (cc) | 2,997 | 1,998 | |
| | 最高出力 (kW [PS] /rpm) | 250 [340] /5,000 | 190 [258] /5,000 | 145 [197] /4,500 |
| | 最大トルク (N・m [kgf・m] /rpm) | 500 [51.0] /1,600-4,500 | 400 [40.8] /1,550-4,400 | 320 [32.6] /1,450-4,200 |
| トランスミッション | | 8 速スポーツ AT | | |
| WLTCモード燃費*(km/L) | | 12.2 | 12.7 | 13.1 |
| | 市街地モード* | 8.3 | 9.2 | 9.5 |
| | 郊外モード* | 12.9 | 13.1 | 13.6 |
| | 高速道路モード* | 14.7 | 14.7 | 15.1 |
| サスペンション | フロント | マクファーソンストラット | | |
| | リヤ | マルチリンク | | |
| ブレーキ | フロント | ベンチレーテッドディスク | | |
| | | 4 ポッド対向 アルミモノブロック キャリパー | アルミフローティング キャリパー | |
| | リヤ | ベンチレーテッドディスク | | |
| | | フローティング キャリパー | アルミフローティング キャリパー | |
| タイヤ | フロント | 255/35ZR19 | 255/40R18 | 225/50R17 |
| | リヤ | 275/35ZR19 | 275/40R18 | 255/45R17 |

* 国土交通省審査値

- WLTCモード : 市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード
- 市街地モード : 信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定
- 郊外モード : 信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定
- 高速道路モード : 高速道路等での走行を想定

以 上