

昭和六十一年二月六日

トヨタ、「スープラ」を新発売

——国際水準を超える“走り”を実現する

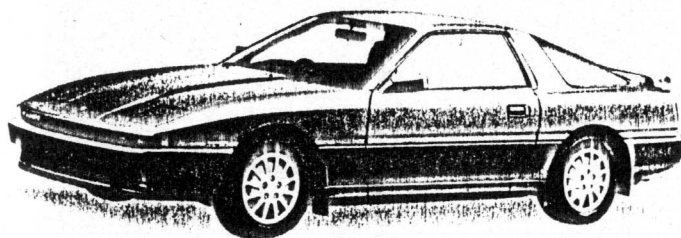
ハイパフォーマンス スペシャルテイカー——

トヨタ自動車㈱は、新車種「スープラ」(注)を二月六日より全国のカローラ店を通じて一斉に発売する。

トヨタは、昭和四十年代初頭、当時のカーテクノロジーの粋を結集し、世界的名車「トヨタ二〇〇〇GT」を作り出した。新発売のスープリは、今もなお、脈々と受け継がれているトヨタ技術陣の高性能車開発への情熱と、その後の技術的蓄積が融合し、国際水準を超える最高峰のGTとして誕生した。

開発にあたり重視した点は、

- ①「意のままに走るシャシー」を実現するトヨタ二〇〇〇GT以来の本格的四輪ダブルウィッシュボーンサスペンションの採用
- ②「スポーティかつパワフルな走り」を実現する三・〇ℓ高性能ツインカムエンジン(レーザα7Mツインカム24ターボ)および二・〇ℓ(レーザα1Gツインカム24ツインターボ)の搭載
- ③「走りのロマン」を感じさせるダイナミックで品質感ある室内外デザインの採用である。



スープラ 3.0GT TURBO (E-MA70-BLPVZ) '86.2

また、操縦安定性の向上、振動、騒音の低減のため、ボデーの高剛性化、サブフレームの採用など、いたる所に本格的GTにふさわしい新技術を導入している。これらにより国際水準を超える「走り」を実現し、我が国はもとより、世界中の幅広い層のお客様に満足していただける「エキサイティングでFun to Driveを極めたハイパフォーマンススペシャルティーカー」としている。

(注) スーブラ (SUPRA) Ⅱラテン語で、「超えて」「上に」の意

一、シャシー

フォーレーシングカーにおいて必須とされる本格的四輪ダブルウィッシュボーンサスペンションを新設計し、全グレードに標準設定している。

このサスペンション方式の特徴は、四輪のキャンバー・トレッド・キャスト、およびその動きの制御（ホイールアライメント特性）に関する設計自由度が高く、かつ制動・発進時の車両挙動変化を最小にすることができることにある。

今回、スーブラに採用されたサスペンションは、トヨタ最新のサスペンション技術を駆使し、これらの利点を最大限に活かし、スポーティー走行にふさわしい高速直進安定性・操縦性・コーナリング性能の向上を図りながら、乗り心地をも満足させるという、相反する要求を、極めて高い次元で両立させるため開発されたものである。

さらにフロント・リヤのアップアームをアルミ鍛造品として高剛性と軽量化を図った他、新開発ボールブッシュによるサスペンションの摩擦低減と剛性向上、サスペンションリンクをすべてサブフレームに結合し、振動・騒音の遮断と精度の確保を図るなどにより、操縦安定性・乗り心地の飛躍的向上を実現させている。

また、マイコンにより、四つの車輪がロックしないようにコントロールし、すべりやすい路面などにおける急制動時の安定性および、制動中の操縦性を大幅に向上させた電子制御式スキッドコントロール装置「四輪ESC」を設定し、次元の高い走りを支えている。

二、エンジン

三・〇ℓツインカム24バルブエンジンに、空冷インタークーラー付ターボチャージャーの装着を行い、最高出力二三〇馬力（五、六〇〇回転/分、ネット表示）の高出力と低燃費を実現した新開発の国内最強エンジン（レーザーα7Mツインカム24ターボ）（7M-GTEU型、六気筒、二、九五cc）と、二・〇ℓのツインカム24バルブエンジンに、空冷インター

クーラー付ツインターボチャージャーを装着した高性能スポーツターボエンジン（レーザーα1G ツインターカム24 ツインターボ）（1G1GT EU型、六気筒、一、九八八cc）の二種類、ツインターボエンジンをはじめとして、ハイパフォーマンス スペシャルティーカーの名にふさわしい四種類の高性能エンジンを搭載している。

三、スタイリング

“走り”の機能と感性を調和させたダイナミックで品質感のあるスタイルとしている。大きな平面絞りの基本フォルムと、大きく傾斜したフロントピラー、太いセンターピラー、ラウンドしたリヤおよびクォーターウインドウなどにより、空力特性に優れた感がある、美しくかつ力強い立体を構成している。

四、インテリア

スポーツイヤーな感性と高い質感を融合させた、本格的GTにふさわしいインテリアを基調としつつ、メモリー付チルト&テレスコピックステアリング、本皮革シートの設定や、シートの無段階リクライニング機構を全グレードに標準装備するなど、室内装備の充実を図り、ダイナミックな走りにも、快適なクルージングにも応えるスペシャルティーカーとしている。

五、新機構・新装備

新型スープラは、日本初の大型パノラミックデジタルメーター、新8ウェイパワースポーツシート、ランプオートカットシステムなど数多くの新機構・新装備を設定している。

〈新型スープラ販売概要〉

一、販売店

全国のトヨタカラー店

（名古屋地区は、名古屋トヨタディーゼルでも販売）

二、月販台数

二、〇〇〇台

三、店頭発表会

二月二十二日（土）、二月二十三日（日）

以上

〈車両概要〉

一、シャシー

スープラでは、次の通り最新のシャシー技術が、グレードに応じ採用されている。

〔サスペンション〕

・ハイパフォーマンス スペシャルテイカーにふさわしい、新設計の四輪ダブルウィッシュボーンサスペンションを全車に標準設定している。

・これは、トヨタ最新のサスペンション技術を駆使して、四輪ダブルウィッシュボーンサスペンション方式の持つ特徴——四輪のキャンバー、トレッド、キヤスター、トーおよび、その動きの制御（ホイールアライメント特性）に関する設計の自由度が高い。また、制動・発進時の挙動変化を最小にできる——を最大限に活かしたものである。

・さらに、フロント・リヤのアップバーアームをアルミ鍛造品として高剛性と軽量化をはかった他、新開発ボールブッシュによるサスペンションの摩擦低減と剛性向上、サスペンションリンクをすべてサブフレームに結合し、振動・騒音の遮断と精度の確保を図るなどにより操縦安定性・乗り心地の飛躍的向上を実現させている。

・特に、リヤサスペンションについては、十分な前後コンプライアンス量を確保しつつ、ブッシュによるステア変化を極小とするリンク配置としている。

・コンピューターがショックアブソーバーの減衰力を走行条件に応じて自動制御し、常に最適な乗り心地と操縦性、走行安定性を確保する電子制御サスペンション（TEMS）を設定している。

〔ブレーキ〕

・マイコンにより、四つの車輪がロックしないようにコントロールし、すべりやすい路面などにおける急制動時の安定性および、制動中の操縦性を大幅に向上させた電子制御スキッドコントロール装置（四輪ESC）を設定している。

〔ステアリング〕

・ステアリング機構は、操舵ワイヤリングの良いラック&ピニオン式パワーステアリングを全車に採用し、ギヤ比の変更、ステアリングギヤの最適配置により、一層の操舵ワイヤリングの向上を図っている。

〔タイヤ〕

・四輪ダブルウィッシュボーンサスペンションとのマッチングを考慮し、二〇五／六〇および一九五／六〇の二種類の低偏平比タイヤを開発し、高次元の操縦安定性と乗り心地を確保している。

・これらにより、サスペンション、ブレーキ、ステアリング、タイヤともハイパフォーマンスベシヤルテイカーにふさわしいシャシーとしている。

二、エンジン

・新開発（レーザーα7Mツインカム24ターボ）（7MIGTEU型、六気筒、二、九五四cc）は、空冷インタークーラー付ターボチャージャーの搭載、高精度かつ小型、軽量の光学式カルマン渦エアフローメーターの採用などにより、最高出力二三〇馬力（五、六〇〇回転/分、ネット表示）、最大トルク三三・〇kg・m（四、〇〇〇回転/分、ネット表示）と国内最強のパワーと低燃費を実現している。

・（レーザーα1Gツインカム24ツインターボ）（1GIGTEU型、六気筒、一、九八八cc）は、（レーザーα1Gツインカム24）（1GIGTEU型、六気筒、一、九八八cc）をベースに、二個のターボチャージャーと空冷式のインタークーラーを装着し、同クラス最強の高出力と低燃費を両立させた、高性能スポーツターボエンジンである。

なお、新型スーブラに搭載されるエンジンラインアップは左の表の通りである。

搭載エンジン	排気量(cc)	最高出力 (ps/rpm)	最大トルク (kg・m/rpm)	10モード燃費(km/l) 〔運輸省審査値〕
7MIGTEU	二、九五四	二三〇/五、六〇〇	三三・〇/四、〇〇〇	七・六(A/T車)
1GIGTEU	一、九八八	一八五/六、〇〇〇	二四・五/三、〇〇〇	九・九(M/T車)
1GIGTEU	一、九八八	一四〇/六、四〇〇	一六・五/四、六〇〇	九・九(M/T車)
1GIEU	一、九八八	〇五/五、〇〇〇	一六・〇/四、〇〇〇	〇・〇(M/T車)

（最高出力、最大トルクはネット表示）

三、スタイリング

(1) 「走りの機能と感性の調和」をテーマとし、大きな平面絞りの基本フォルムの中に、ダイナミックで力強い美しさを表現している。

(2) フロントは、ダブルウィッシュボーンサスペンションとリトラクタブルヘッドランプの採用により、極めて低いノーズを実現している。また、大型エアカットフラップ、大きな絞りを持たせたフロントコーナー部などにより、ダイナミックで立体美あふれる空力フォルムとしている。(Cd値〇・三二)

(3) サイドは、大きく傾斜し、かつガラスとの面一化をはかったフロントピラー、太いセンターピラー、外板とのつながりをスムーズにしたサイドプロテクションモールドにより、力強さと流麗さが融合したスタイルとしている。

(4) リヤは、空力特性を考慮した大きい面積のバックドア、クォーターガラス、後方からの視認性に優れた二重レンズ薄型リヤコンビネーションランプ、マッドガード一体式R-RIM大型ソフトリヤバンパーなどにより、ハイパフォーマンス スペシャルテイカーにふさわしい躍動感を表現している。

四、インテリア

(1) 「GTとしての充実感」をテーマとし、運転席集中型のインストルメントパネルを基点に、室内全体に継がる造形で乗員を包み込み、ホールド性に優れ、かつ高級感とスポーティー感あふれるインテリアとしている。

(2) 計器盤は、メカニズムの鼓動をダイレクトに伝える本格的GTにふさわしい大型メーターを標準装備とし、読み取り易さを向上するとともに、リヤワイパースイッチをコンビネーションスイッチに、またオートドライブスイッチをステアリングホイールに組み込み、スイッチ類の操作性向上を図っている。

(3) メモリー付チルト&テレスコピックステアリング、前後調節および前座、後座の上下調節を電動式にした新8ウェイパワースポーツシートなどの装備の充実により、最適なドライビングポジションが得られるハイパフォーマンス スペシャルテイカーにふさわしいインテリアとしている。

五、新機構・新装備

新型スーパーには、グレードに応じたような新機構・新装備を標準またはオプション設定している。

(1) スピードメーター、タコメーターおよびフェューエルゲージなどに、昼間でも明るく見やすい蛍光表示管を採用した大型パノラミックデジタルメーター。

(2) イグニッションスイッチをOFFにしてドアを開けると自動的にヘッドランプおよびテールランプが消灯するランプオートカットシステム。

(3) 運転席からワンタッチ操作で格納・復帰が可能で、狭い場所や、車庫への出入りを容易なものとした電動格納式ドアミラー。

(4) オーディオシステムの高音質・高機能化を図ったコンパクトディスクプレーヤー。

- (5) 四つのスピーカーを、大容量バスレフ式ボックス内に装着することにより、豊かな低音再生と臨場感ある音場づくりを可能としたライブサウンドスピーカーシステム。
- (6) 吹き出し温度に連動して、吹き出し口が自動的に切り換わる機能を追加し、快適性を向上させたモード自動切換式オートエアコン。(販売店装着)

以上

◎スープラの主要車型標準価格一覧表

(応急タイヤ、標準工具一式付、単位：千円)

グ レ ー ド	エ ン ジ ン	ミ ッ シ ョ ン	東 京	名 古 屋	大 阪
3.0GT TURBO	7M-GTEU (3.0ℓ)	ECT	3,355	3,350	3,355
GT TWIN TURBO (Electronics仕様)	1G-GTEU (2.0ℓ)	5速マニュアル	2,959	2,954	2,959
GT TWIN TURBO	1G-GTEU (2.0ℓ)	5速マニュアル	2,715	2,710	2,715
GT	1G-GEU (2.0ℓ)	5速マニュアル	2,416	2,411	2,416
G	1G-EU (2.0ℓ)	5速マニュアル	2,187	2,182	2,187
S	1G-EU (2.0ℓ)	5速マニュアル	2,009	2,004	2,009

(注)・3.0GT TURBOはECT車(電子制御オートマチックトランスミッション)のみ。

- GT TWIN TURBOおよびGTのECT車は5速マニュアルトランスミッション車に対し、99千円高。
- GおよびSの2ウェイO.D.付4速オートマチックトランスミッション車は、5速マニュアルトランスミッション車に対し、79千円高。
- 価格はすべてドアミラー車。
- Electronics仕様：GT TWIN TURBOにパノラミックデジタルメーター、TEMS、サウンドフレイバーシステムをセットで標準装着。

◎スープラ主要諸元表

スープラ主要諸元 [車両型式・重量・性能]		3000 TWINCAM24 TURBO (7M-GTEU)	2000 TWINCAM24 TWIN TURBO (10-GTEU)	2000 TWINCAM24 (10-GEU)	2000 OHC-EFI (10-EU)	
車両型式		3.0GT TURBO	GT TWIN TURBO	GT	G	S
5 速 マニュアル						
2ウェイ・OD付4速フルオートマチック (D5)			E-GA70-BLMVZ	E-GA70-BLMVF	E-GA70-BLMGE	E-GA70-BLMSE
電子制御式2ウェイ・OD付4速フルオートマチック (E-C)		E-MA70-BLPVZ	E-GA70-BLPVZ	E-GA70-BLPVF	E-GA70-BLPGE	E-GA70-BLPSE
車 両 重 量 kg		(1,520) ※1	(1,440) (1,460)	(1,370) (1,390)	(1,350) (1,370)	(1,340) (1,360)
車 両 総 重 量 kg		(1,795) ※1	(1,715) (1,735)	(1,645) (1,665)	(1,625) (1,645)	(1,615) (1,635)
最 小 回 転 半 径 m		5.4	5.4	5.4	5.4	5.4
燃 料 消 費 率 (km/l)	60km/h定速時 (運輸省値)	(16.0)	(17.7) (18.0)	(17.3) (17.8)	(18.0) (18.5)	(18.0) (18.5)
	10E-1燃費 (運輸省値)	(7.6)	(9.9) (8.8)	(9.9) (8.8)	(10.0) (8.6)	(10.0) (8.6)

※1 4輪駆動車は、車両重量および車両総重量が10%増加します。
 ※2 車両重量、燃料消費率などの数値は、ミシジョンタイプ別、カッコの種類の区別をしています。5速マニュアル車は(1)、2ウェイ・OD付4速フルオートマチック車は(2)、電子制御式2ウェイ・OD付4速フルオートマチック車は(3)です。
 ※3 燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備などの状況)が異なりますので、それに応じて燃料消費率が異なります。

[寸法・定員]

全 長 mm	4,620	
全 幅 mm	1,690	
全 高 mm	1,310	
ホイールベース mm	2,595	
トレッド	前 mm	1,460
	後 mm	1,455
最低地上高 mm	155	
室 内	長 mm	1,720
	幅 mm	1,400
	高 mm	1,070
乗 車 定 員 名	5	

[エンジン]

車 種	3000 TWINCAM24 TURBO	2000 TWINCAM24 TWIN TURBO	2000 TWINCAM24	2000 OHC-EFI
型 式	7M-GTEU	10-GTEU	10-GEU	10-EU
種 類	直列6気筒DOHC	直列6気筒DOHC	直列6気筒DOHC	直列6気筒DOHC
内径×行程 mm	83.0×91.0	75.0×75.0	75.0×75.0	75.0×75.0
総排気量 cc	2,954	1,988	1,988	1,988
圧縮比	8.4	8.5	9.1	9.2
最 高 出 力 ps/r.p.m.	ネット230/5,600	ネット185/6,200	ネット140/6,400	ネット105/5,200
最 大 ト ル ク kg-m/r.p.m.	33.0/4,000	24.5/3,200	16.5/4,600	16.0/4,000
燃料供給装置	EFI ※2	EFI ※2	EFI ※2	EFI ※2
燃料タンク容量 ℓ	70	70	70	70
使用燃料	無鉛ガソリン	無鉛ガソリン	無鉛ガソリン	無鉛ガソリン

※2 "EFI" "DOHC" "EOT-S" "TEMS" はトヨタの登録商標です。
 ※3 エンジン出力表示には、ネット値とグロス値があります。●グロス値はエンジン単体で測定したものであり、「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものです。同じエンジンで測定した場合、「ネット」は「グロス」よりもガソリン自動車で約15%程度低い値(内工余約4%)となっています。
 ※4 スープラのガソリンエンジンには燃費性能の向上とロングライフをめざしたエンジンオイル「キャスル・クリーンロイヤルII」が工場設定されています。また3.0GTターボ車には、きわめて熱安定性の高いエンジンオイル「キャスル・クリーンターボ」が工場設定されています。

[変速比・減速比]

変 速 比	5速マニュアル			2ウェイ・OD付 4速フルオートマチック	電子制御式2ウェイ・OD付4速フルオートマチック(E-C1-S)		
	2000 TWINCAM24 TWIN TURBO	2000 TWINCAM24	2000 OHC-EFI		3000 TWINCAM24 TURBO	2000 TWINCAM24 TWIN TURBO	2000 TWINCAM24
	第1速	3.285	3.566		3.285	2.450	2.804
第2速	1.894	2.056	1.894	1.450	1.531	1.531	1.450
第3速	1.275	1.384	1.275	1.000	1.000	1.000	1.000
第4速	1.000	1.000	1.000	0.688	0.705	0.705	0.688
第5速	0.783	0.850	0.860				
後 選	3.768	4.091	3.768	2.222	2.393	2.393	2.222
減 速 比	4.556	4.556	3.909	4.300	3.909	4.556	4.778

[ステアリング・サスペンション・主ブレーキ]

ス テ ア リ ン グ		3.0GT TURBO	GT TWIN TURBO	GT	G	S
サ ス ペ ン シ ョ ン	前	パワーアシスト付 ラック&ピニオン	パワーアシスト付 ラック&ピニオン	パワーアシスト付 ラック&ピニオン	パワーアシスト付 ラック&ピニオン	パワーアシスト付 ラック&ピニオン
	後	ダブルウィッシュボーン式 コイルスプリング	ダブルウィッシュボーン式 コイルスプリング	ダブルウィッシュボーン式 コイルスプリング	ダブルウィッシュボーン式 コイルスプリング	ダブルウィッシュボーン式 コイルスプリング
ブ レ ー キ	前	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク
	後	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク	ディスク	ディスク