

SUPRA

ENGINE: 7M-GTEU TYPE-6 CYLINDERS IN LINE
TURBO-CHARGED TWIN-CAM 24 VALVES
WITH INTERCOOLER
DISPLACEMENT 2.954cc
MAXIMUM POWER NET 240hp @ 5,600r.p.m.
MAXIMUM TORQUE 17.0kg-m @ 3,200r.p.m.
COMPRESSION RATIO 8.4
FRONT AND REAR SUSPENSION: DOUBLE WHIBBONE
WITH TOYOTA ELECTRONIC MODULATED SUSPENSION
BRAKES: POWER ASSISTED 4 WHEEL VENTILATED DISC
STEERING: POWER ASSISTED RACK AND PINION GEAR



SUPRA 10 11

PHOTO : エアロトップ3.0GTターボリミテッド ホワイトパールマイカ(042)のボデーカラー、本皮革/パースポーツシートはオプション フロントスポイラーは販売店装着オプション

3.0GT TURBO LIMITED

SUPRA 12-13



PHOTO : エアロトップGTツインターボ ホワイトパッケージ仕様車(ホワイトアルミホイール・ホワイトサイドプロテクションモール・イエローハロゲンヘッドランプを装備) ボデーカラーはスーパーホワイト(043) LEDスリットビームストップランプ付リヤスポイラーはオプション フロントスポイラーは販売店装着オプション

GT TWIN TURBO

SIERRA 14-15



3.0GT TURBO LIMITED

PHOTO: 3.0GTターボリミテッド 本皮革パワースポーツシート CDプレーヤー&カセットデッキ(6スピーカー)はオプション オートエアコンは販売店装着オプション
●写真は機能説明のために各ランプを点灯したものです。実際の走行状態を示すものではありません。



3.0GT TURBO LIMITED

PHOTO: 3.0GTターボリミテッド 本皮革パワースポーツシートはオプション

エンジンの資質がスタイリングなどと共に、グランド・ツーリングカーとしての本質を語るといっても過言ではない。なぜならそれはエンジンが個々のクルマの善し悪し、特性、魅力のほとんどを決定づける大きな存在であるからに他ならないからだ。レーザーQ7Mツインカム24ターボ。通称7M-GTと呼ばれるこのエンジンは、あのTOYOTA2000GTに搭載された3M型を初めとする歴代のツインカムエンジンの血統が受け継がれている。そしてそこには、現在、我々が考えうる最高のスペックと最高のポテンシャルが与えられた。TOYOTAの最強を手に入れたスーパは、今また新たな次元へと加速を始めようとしている。



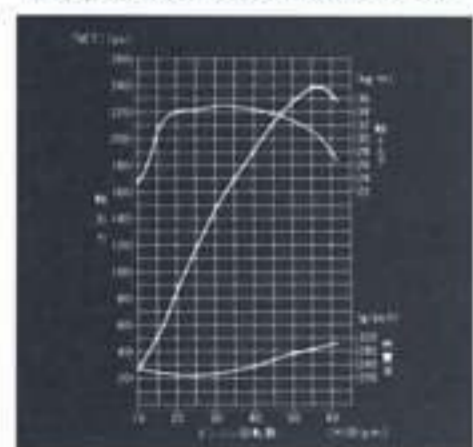
engine type: TURBO CHARGED TWINCAM-6 24 VALVES WITH AIR COOLED INTERCOOLER
 piston displacement: 2,934cc
 fuel system: EFI (ELECTRONIC FUEL INJECTION)
 bore and stroke: 83.0 x 91.0mm
 compression ratio: 8.4
 maximum power: ⑧ NET210ps / 5,600rpm
 maximum torque: 35.0kg-m / 3,200rpm

●写真はエンジンカットしたもので、実際のものと異なります。



LASRE Q 7M TWINCAM 24 TURBO ENGINE

TOYOTAツインカムの最高位に君臨するレーザーQ7Mツインカム24ターボ。あらゆる限りのテクノロジーを注ぎ込んだ究極とも言えるべきメカニズムがここに存在する。全域スーパーレスポンス。力強いトルクが導く、果てしない加速感。しかも静粛性、経済性をも合わせ持った、現代のそしてこれからのGTにふさわしい資質をすべて備えているエンジンだ。



エンジン性能曲線図(7M-GTEU)

世界屈指のスペックとポテンシャルを秘めて。吸気、排気、燃焼、圧縮……このエンジンはすべての面において、その理想を追い求めた。そして新たに無鉛プレミアムガソリンへの対応をも果たし、最高出力はネット240ps、最大トルクは35.0kg-m。同クラスでもトップレベルの数値をマークする。



クロスフローレイアウト(7M-GTEU)

スムーズな吸・排気を、4バルブ&クロスフローレイアウト。より高い吸・排気効率を得るために、ガスの流入・流出がスムーズなクロスフローレイアウトを採用。ハイパワーエンジンにふさわしい吸・排気効率を実現した。



空冷式インタークーラーシステム図(7M-GTEU)

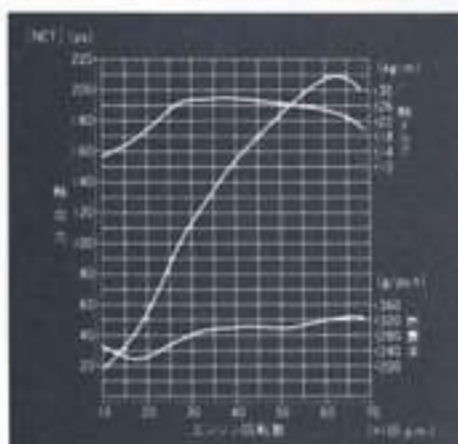
高効率に追い討ちをかける、ターボチャージャー+空冷式インタークーラー。軽量小型にして高い威力を発揮するターボチャージャー。過給圧の立ち上がりも早くターボラグを感じさせない。空冷式インタークーラーは軽量で放熱効果の高いボンネットタイプを採用した。



LASRE Q 1G 24 VALVE TWIN TURBO

engine type: TWIN TURBO CHARGED TWINCAM-6 24 VALVES WITH AIR COOLED INTERCOOLER
 piston displacement: 1,988cc
 fuel system: EFI (ELECTRONIC FUEL INJECTION)
 bore and stroke: 73.0 x 73.0mm
 compression ratio: 9.5
 maximum power: ⑧ NET210ps / 6,200rpm
 maximum torque: 28.0kg-m / 3,800rpm

より完成度を極めたツインカム・ツインターボ1G-GT。数あるツインカムエンジンの中でも評価の高い1G-Gの資質をベースにツインターボ+空冷式インタークーラーを装着。屈指のポテンシャルを秘めた、高性能エンジンだ。



エンジン性能曲線図(1G-GTEU)

胸のすくスーパーレスポンス、1G-GT。新たに、無鉛プレミアムガソリン使用の対応を行ない、細部にわたってベストチューニング。最高出力ネット210ps、最大トルク28.0kg-mという2リッターエンジンとしてはハイレベルな数値を達成した。



LASRE Q 1G-II 24 VALVE

engine type: TWINCAM-6 24 VALVES
 piston displacement: 1,988cc
 fuel system: EFI (ELECTRONIC FUEL INJECTION)
 bore and stroke: 73.0 x 73.0mm
 compression ratio: 9.5
 maximum power: ⑧ NET150ps / 6,200rpm
 maximum torque: 18.0kg-m / 3,600rpm

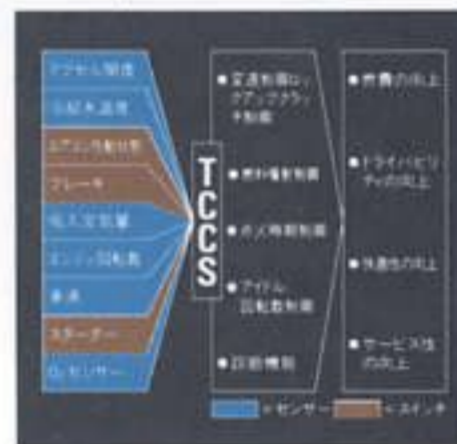
2リッターツインカム24の規範——1G-Gがさらに進化した。高性能を誇るあのレーザーQ1G-IIツインカム24をベースにステップアップ。エンジン本体では、まずピストンの頭部形状を変更し、圧縮比を9.5に高めた。さらにスロットルボディ、インターカムニホールド、エキゾーストパイプをはじめとする吸気系、排気系などのチューニングを図り、中高速域での性能向上をここに実現。最高出力はネット150ps、最大トルクも18.6kg-mという、力強い数値を獲得した。



LASRE Q 1G 24 VALVE

engine type: TWINCAM-6 24 VALVES
 piston displacement: 1,988cc
 fuel system: EFI (ELECTRONIC FUEL INJECTION)
 bore and stroke: 73.0 x 73.0mm
 compression ratio: 9.5
 maximum power: ⑧ NET135ps / 5,600rpm
 maximum torque: 18.0kg-m / 4,400rpm

1G-FE—スーパに新しい力、高性能ハイメカツインカム新搭載。パワフル&エコノミーで定評だったレーザー1G-IIをベースに新開発。軽量にしてコンパクト。しかも低速域から高速域まで群を抜く使いやすさだ。さらに低燃費、静粛性とすべてに一段と磨きのかかった、トータルバランスの高い新世代のエンジンだ。最高出力はネット135ps、最大トルクは18.0kg-mのパワーを発する。



TCCSシステム図(7M-GTEU)
 (TCCS: Toyota Computer Controlled System)

パワーユニットをコンピュータ制御——TCCS。アクセル開度、吸入空気量などの情報をもとに、燃料噴射、点火時期、アイドル回転数などを的確に制御。高性能エンジンのポテンシャルがフルに引き出され、効率よく伝達される。

変速パターン	パターンの特徴	シフトレバー位置		
		D	2	L
ECONOMY (エコノミー)	燃費や動力性能などすべてにおいてバランスのとれたパターン。通常走行に最適。	1速 2速 3速 4速	1速 2速 3速	1速
POWER (パワー)	動力性能を重視したパターン。加速、直進など、駆動力がより必要な場合に最適。	1速 2速 3速 4速	1速 2速 3速	1速
MANUAL (マニュアル)	2速モードでの走行が可能。低速での過激なエンジンブレーキや急速での発進に最適。	1速 2速 3速 4速	1速 2速 3速	1速

ECT-S変速パターン表
 (ECT-S: Electronic Controlled Transmission)
 電子制御式2ウェイ・OD付
 4速フルオートマチック
 ○印は、ロックアップ作動可能を示します。
 ●スーパのオートマチック車にはシフトロックシステムが装備されています。シフトロックシステム=①ブレーキを踏込んだ時のみ②位置から他の位置へシフトできます。③位置の状態でのみ、イグニッションキーを抜くことができます。④位置であることをプザーでお知らせします。

まさに理想のオートマチック——ECT-S。7M-GT、1G-GT、1G-G搭載車に採用。OD機構とロックアップ機構の2つの先進メカニズムをコンピュータが制御し、効率よくパワーを伝達する。またパターンセレクトスイッチによってエコノミー・パワー・マニュアルと3タイプの走りが選択できるのもECT-Sならではの。

●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」はエンジン単体で測定したものであり、「ネット」はエンジン車両に搭載した状態とほぼ同等条件下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の約15%程度低い値(自工会員へ)となっています。●「EFI」「TCCS」「ECT-S」は3Mの登録商標です。

考えてみれば、大地とクルマとの接点は4本のタイヤのほんのわずかな接地面ではない、その極めて小さなスペースの中で、安定した高速走行、コーナリング性能を支え、駆動力や制動力をコントロールしてゆく。そしてなおかつ、気象状況や路面状態をはじめとしたあらゆる苛酷な条件にも打ち勝たなければならぬ。しかもこのスーパーには、究極とも言わべきハイパワーユニットが搭載されているのだ。それだけにシャシーの重要性は非常に大きい。4輪ダブルウィッシュボーンサスペンション、TEMS、4輪ESC、扁平率50%タイヤ、ラック&ピニオン式パワーステアリング……。我々はスーパーの脚に、このうえない数々のメカニズムを組み込んだ。そしてそれらは期待どおり、高次元な動きで的確に反応してくれた。それも、大地とクルマが接するほんのわずかなスペースの中で、同時にドライバーには、真のGTを操る新たな感動、歓びまでも呼び起こしてくれたのである。



PEGASUS

SUSPENSION
front suspension: DOUBLE WISHBONE WITH STABILIZER
rear suspension: DOUBLE WISHBONE WITH STABILIZER
BRAKE (3.0GT TURBO LIMITED)
3.0GT TURBO, 2.0GT TWINTURBO, 2.0GT
front: VENTILATED DISC
rear: VENTILATED DISC
FRONT ENGINE
REAR WHEEL-DRIVE PERFORMANCE
PHOTO: 3.0GTターボ系

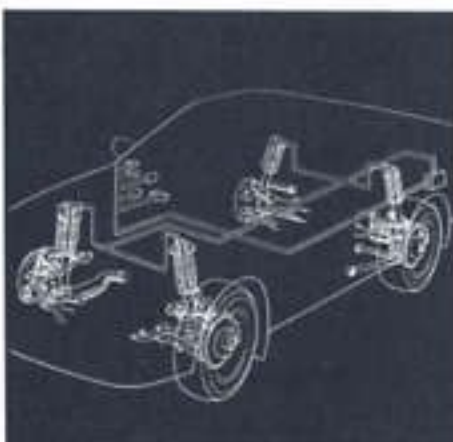
DOUBLE WISHBONE SUSPENSION



TOYOTA最強のパワーユニットが求めた脚、4輪ダブルウィッシュボーンサス。コーナリング性能、操縦安定性能、直進安定性、サスペンション剛性、そして乗り心地……。これらさまざまな、また相反するファクターを満たすために——高次元の走りをめざす、ある限ればクルマのみに採用されるダブルウィッシュボーンサスペンションがこのスーパーに与えられたのは当然なことなのかもしれない。スーパーに備わったダブルウィッシュボーンサスペンション。その構造は、フロントに剛性の高いL型プレス・ロアアーム。リヤは不等長・非平行の2本のロアアーム。そしてフロント・リヤともにアルミ鍛造A型アッパーアームから成る。しかも、それは従来のダブルウィッシュボーンサスペンションがもっていた、重い・複雑・大きいという欠点を見事に払拭した画期的なものだ。元来、ダブルウィッシュボーン

サスペンションは設計の自由度が極めて高い。したがって、ホイールアライメント変化を最適に、しかも狙いどおりにコントロールできるメリットがある。そこで、理想的な運動性能や、サスペンション特性を引き出すために、我々は、さまざまな条件下で繰り返しテスト走行を重ねた。その走行試験結果は、すぐさまチューニングにフィードバック。最も適したアライメント値を設定した。キャスター角は7°40'と大きく設定。その結果、タイヤをつねに直進に戻そうとする力が働き、優れた直進性を実現する。キャスタートレールは25mmと小さく設定。路面からのキックバック、バンプスタアなどを極力おさえ、スムーズな走行と安定した操縦性が得られる。キャンバー角についてはフロントで-0°10'、リヤは-0°45'とともにネガティブに設定。直進安定性の向上と、タイヤの持つ性能を充分に引き出し、コーナリングにおける限界を高めて、トータルで優れた走行性能をスーパーにもたらしている。またこの他にも、フロントおよびリヤのトー変化、トレド、キングピン傾角、キングピンオフセットなど細部にわたってさまざまなテストおよびファインチューニングが繰り返し行なわれ、すばらしい高次元の走りが生み出されたことは言うまでもない。今ここに、スーパーの脚、ダブルウィッシュボーンサスペンションは、TOYOTAのハイテクノロジーによって熟成の域へと向かう。

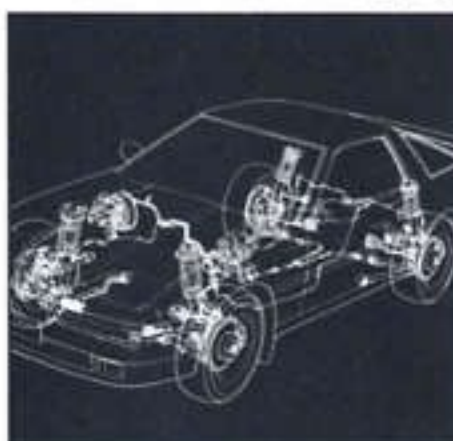
※1 キックバックとは凹凸のある路面の走行時、ハンドルに受ける不快なショック。
※2 バンプスタアとはタイヤの上下動によってハンドルが揺らぐこと。



TEMS^{※1}—エレクトロニクスが、卓越の走りを生む。ときに熱く、スポーティ走行。ときに悠然と、ゆとりある快適なクルージングを。このまったく趣きを異にする2つの走りを先進のテクノロジーが両立させた。各センサーからの走行状態をマイコンが制御し、ショックアブソーバーの減衰力を(高・中・低)の3段階にオートコントロール。さらに、乗り心地も状況に応じて選択が可能だ。



ドライバーの意志にクイックに反応、ラック&ピニオン式パワーステアリング。シャープなコーナリング性能は、このハンドリングから、なお、3.0GTターボ系、GTツインターボには油圧反力式の新プログレッシブパワーステアリングを採用。



4輪ESC^{※2}—先進のセーフティメカニズム。動力性能が高くなればなるほど制動の質も能力も、より高度なものが要求される。4輪ESCは、例えば急制動時や雪道などでの車輪のロックを電子制御によってブレーキ油圧をコントロール。なおかつ、制動中の操舵性を確保しながら停止が可能となる信頼のシステムだ。

TEMSシステム図
(TEMS: Toyota Electronic Modulated Suspension)
※3 3.0GTターボ系、GTツインターボ
Electronic仕様車に標準装備
※4 SPORT: 高速走行に適したハードな乗り心地/NORMAL: 豊厚で快適な乗り心地の2モード選択
●TEMSはトヨタの登録商標です。

ラック&ピニオン式パワーステアリング
(steering: POWER ASSISTED RACK & PINION)

4輪ESC系統図
(ESC: Electronic Skid Control)
※5 3.0GTターボ系(リミテッド)に標準装備
3.0GTターボ、GTツインターボ(エアロップを除く)、GTにオプション
●ESCはトヨタの登録商標です。



4輪ベンチレーテッド・ディスクブレーキ^{※6}による安定した制動力。クルマの基本的な能力の一つである「制動」についてもスーパーはベストを求めた。フロント、リヤともに放熱効果を高めるため、ディスクに通風孔を設けたベンチレーテッドタイプを採用。あらゆる状況下で、ハイレベルなブレーキ性能を発揮する。



TYRE AND WHEELS
225/50R16 92Vスチールラジアルタイヤ(グッドイヤー・方向性あり)+7J×16アルミホイール(方向性あり)3.0GTターボリミテッド、3.0GTターボ
※7 国内タイヤメーカーのオプション設定もありません。(方向性なし)
●写真は車用を例用タイヤ。



215/60R15 90Hスチールラジアルタイヤ+6J×15アルミホイール(GTツインターボ、ホワイトパッケージ仕様)
※8 ホワイトパッケージ仕様はホワイトアルミホイール・ホワイトサイドプロテクションモール・イエローハロゲンヘッドランプとセットでオプション



215/60R15 90Hスチールラジアルタイヤ+6J×15アルミホイール(GTツインターボ)



205/60R15 89Hスチールラジアルタイヤ+6J×15アルミホイール(GTに標準装備、GTにオプション)



195/60R15 86Hスチールラジアルタイヤ+6J×15アルミホイール(G)



応用タイヤ(GTツインターボ、GT-G)
※9 3.0GTターボ系はアルミホイール付標準タイヤ(車用を例用)になります。

フォルムは機能に従うものである。スーパーの研ぎ澄まされたフォルムはその言葉どおり、走るという機能に従った、それよりも強く、より美しく走るという機能にである。計算しつくされたナチュラルな曲面がフロントからリアへ、見るほどに官能的なアウトライン、そこには人の知覚、感覚、情感を挑発する姿が、自然の法則に逆らうことのないシンプルなカタチが存在する。そしてひとたび力強い走りを見せれば、その煌びやかな印象は、より一層深いものとなる。元来、美しいフォルムというものをつきつめてゆくと、複雑なラインを持たない極めてシンプルなカタチへと到達するのだ。それは、デザインという行為自体が一方で飾り立てる作業でありながら、一方でいかりして無駄を削除してゆくと、ということに他ならない。スーパーの美しいフォルムもこうした幾多のプロセスを経て生まれ、このうえない動力性能を擁し、美しさという圧倒的な存在感を身にまとったスーパーは今、時代の感性を刺激し、人を魅了する。



dimensions & weights (AERO TOP 3.0GT TURBO LIMITED 5/MT)
 overall length: 4,620mm
 overall width: 1,745mm
 overall height: 1,300mm
 wheelbase: 2,595mm
 track front: 1,470mm
 track rear: 1,475mm
 ground clearance: 140mm
 kerb weight: 1,580kg
 gross vehicle weight: 1,855kg
 aerodynamics CD: 0.32



ワイドポデー(3.0GTターボ系)

ワイドポデーフォルム、際立つ空力特性。スタイリングも性能のびとつだ。ゆとりある全幅1,745mm(3.0GTターボ系)、力感あふれるワイドポデー。その数値は、3ナンバー車のみにも与えられたステイタスの証しでもある。しかも全高、重心位置ともに低く設定され、ワイド&ローの安定したフォルムが与える印象は、強くともなく大きい、計り知れない存在感と、見る者を威圧する力さえ感じさせる、そんな迫力あるデザインだ。そしてもうひとつのスペック、 $C_d:0.32$ という数値。これはこのクラスのこのサイズにして、高水準のレベルにあると断言できる。まさに空気によって磨き上げられたデザインといえるこの美しいエアロフォルム。その効能は数限りない。操縦安定性、最高速度、燃料消費などさまざまな面で、多くのメリットをもたらしてくれる。



フラッシュサーフェス

フラッシュサーフェスが空力特性をさらにリファインする。ウィンドウ面、モール、ドアハンドルなどポデーの隅々に至る部分の段差は極力おさえている。それによってエアの乱れを防ぎ、風切り音の低減を実現した。またさらに、空力アンダーポデーを採用するなど空力特性への徹底した配慮を怠らない。



フロントビュー

そのフロントマスクは、強く美しい。フロントノーズとの一体感をかもしだす、迫力あるフロントバンパー。高性能をさりげなく主張するアンダーグリル……。すべてに人をひきつける魅力を秘めている。



サイドビュー

魅惑的なラインをみせるサイドビュー。完成域へ到達したと言っている、車体空力学に裏打ちされた先進のフォルム。サイドシルエッジはコックポットをイメージする微妙な曲面を描いている。力強いプリスターフェンダーは、スーパーの存在をいやがうえにも高める。さらに質感のあるサイドプロテクションモールが、グラマラスなポデーをより引き締めてくれる。



リアビュー

※1 LEDスリットビームストップランプ付リヤスポイラーは3.0GTターボリミテッドに標準装備
 ※2 3.0GTターボ、GTツインターボ、GT、GTにオプション

スーパーの造形美は、このリアエンドで極みに達する。なだらかなリヤフェンダーから、二重レンズ式のリアコンビネーションランプ、リヤガーニッシュへ連続するライン。さらに、LEDスリットビームストップランプを組み込んだ新デザインの3分割タイプリヤスポイラー^{※1}が精悍さに追い打ちをかける。ここもまたスーパーのアイデンティティーを強烈に誇示する部分なのだ。



ルーフ装着時

※2 エアロトップは3.0GTターボ系、GTツインターボ(Electronics仕様車を除く)、GTに設定車あり

エアロトップ^{※2}は心までも開放させてくれる。エアロトップ車のルーフは頑丈なスチール製。またポデーも安全性や強度などが再度、見直されている。爽快なオープンエア・クルージングを楽しむために、さまざまな面でキメ細かな配慮がなされている。



ルーフオープン時

大いなるオープンエア・クルージングを。GTとしてのスーパーの魅力はここにもある。エアロトップは3.0GTターボ系、GTツインターボ(Electronics仕様車を除く)、GTに設定。ルーフの脱着は、専用の工具で行なうことができる。光と風を従えて、ハイウェイをオープンエア・クルージング。それは何ものにもかえがたい贅沢なのかもしれない。



ルーフ格納時

リヤデッキはラゲッジスペースに、またルーフ格納スペースとして。十分な広さを確保したデッキリーム。分割可倒式のバックシートを倒すことによって、そのユーティリティはさらに広がる。また、オープンエア・クルージングを堪能するために、取り外したルーフをリヤデッキ内にスポリと納めることができる。



電動格納式カラードアミラー
 ※3 3.0GTターボ系、GTツインターボ、GTに標準装備

流麗なポデーラインと一体化する電動格納式カラードアミラー^{※3}。運転席からのリモコン操作でミラーの調整、ミラー格納、再セットが容易に行える。狭い道での通行やパーキングなどで非常に効果的だ。もちろん、空力特性を十分に考慮したデザイン処理が施されている。

テクノロジーはとめどなく進化してゆく。それはクルマとて例外ではない。しかし、人がクルマを操るという、この相関関係は決して変わらない。では、その人とクルマとがコミュニケーションする場となるコックピットの理想的なカタチとはどういふものだろうか。グラントゥーリングカーのコックピットはかくあるべき——その命題をスーパーの室内空間学は、見事にクリアした。人の感性を規準に創り上げたスペースがそれだ。ドライバーの一举一動を、そして心までも読み通したかのようなレイアウト、ドライビングフィール、ユーティリティ……。コックピット内にあるすべてが、人に、人の心に溶け込んでゆく。時を忘れてしまふほどの、そんな満ち足りた空間をスーパーは与えてくれる。——すべては完璧なまでに整った。決定的シーンでは、真のGTを操るドライバーとしての資質が、この空間で試されるのだ。



COCKPIT (3.0GT TURBO LIMITED)
 Instrument panel: PANORAMIC DIGITAL METER
 seat: 8WAYS ADJUSTABLE WITH POWER CONTROL
 steering wheel: TILT & TELESCOPIC MEMORY
 STEERING WHEEL (POWER ASSISTED)
 PHOTO: 3.0GTターボリミテッド
 本皮革巻き3本スポークステアリング
 CDプレーヤー&カセットデッキ(6スピーカー)はオプション
 オートエアコンは販売店装着オプション



デジタルメーターが、走りを見覚的に捉える。判読性に優れた鮮やかなカラー表示。走行情報をリアルタイムに伝えてくれる。
 パノラミックデジタルメーター
 ※1 3.0GTターボ系、GTツインターボ
 Electronics社標準に標準装備
 PHOTO: 3.0GTターボリミテッド



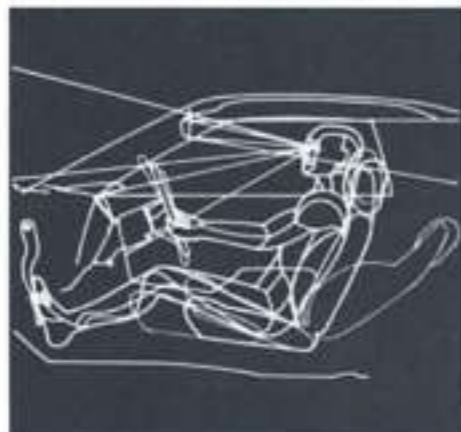
機能美に満ちた大型6連アナログメーター。知りたい情報かひと目で把握できる。ハイレベルな視認性を確保している。
 大型6連アナログメーター
 ※2 GTツインターボ、GTに標準装備
 PHOTO: GTツインターボ



質感が漂うステアリングにGTの息吹が伝わる。3.0GTターボ系、2.0GTツインターボにはスポーティな本皮革巻きの3本スポークステアリングを装着。プッシュ式のオートドライブスイッチも操作性を考慮し、横スポーク部に配置した。
 本皮革巻き3本スポークステアリング
 (オートドライブスイッチ付)
 ※3 3.0GTターボ系、GTツインターボ
 Electronics社標準に標準装備
 PHOTO: 3.0GTターボリミテッド



スーパーだからこそ許される最高の贅。本皮革パワースポーツシート。3.0GTターボ系ではシート・スライド、シート・クッション前部&後部、サイド・サポート、ランバー・サポートの調整機構を電動化。しかも今回、新たにメモリー機能を備えたパワーライニング機構も加わり、使用性の向上がさらに図られている。
 本皮革パワースポーツシート
 ※4 3.0GTターボリミテッドにオプション



スーパーとの一体感。ドライビングポジションから、ドライバーのヒップポイントは、車体の重心近くに設定。またメモリー付チルト&テレスコピックステアリング機構によって最適なポジションが得られる。
 ドライビングポジション
 ※5 3.0GTターボ系、GTツインターボ、GTに標準装備
 GTにはメモリー付チルト機構のみ標準装備

●計器盤の写実は機能説明のために各ランプを点灯したものです。実際の走行状態を示すものではありません。



ウインドウ開閉もスムーズに。ワンタッチ式のパワーウィンドウは全車に標準装備。もちろんキーOFF後も作動可能だ。
 ドアトリムドアアシストグリップ
 (パワーウィンドウスイッチ)



セーフティドライブにキメ細かな配慮。車速感応ドアロック。車速が20km/h以上になると自動的に運転席・助手席のドアが旋錠される画期的なシステムだ。
 電磁式ドアロックコントロール
 ※6 車速感応タイプは3.0GTターボ系に標準装備



よりナチュラルな空調フィーリングを。快適な室内の空気循環を追求。フレッシュフィーリングヒーターシステムなど数々の機構が、またオートエアコンが室内の心地よさをつねに維持してくれる。
 空調システム
 ※7 オートエアコンは全車に販売店装着オプション



思いのままの空調制御はここから。操作性にも優れたプッシュ式のヒーターコントロールパネルが、そのすべてを担う。
 プッシュ式ヒーターコントロールパネル
 PHOTO: 3.0GTターボリミテッド
 オートエアコンは販売店装着オプション



ダイバシティアンテナを採用。受信感度を向上させ、よりクリアな音を室内に。3.0GTターボ系に標準装備。
 ダイバシティアンテナ
 ※8 ダイバシティアンテナは、ウインド処理の込みアンテナをメインに、ポールアンテナをサブとし、強い電波を受信しているアンテナを選択して、自動的に切り替えるもの。



グラントゥーリングに良質なBGMは欠かせない。CDプレーヤーをはじめ各種のオーディオシステムが用意されている。
 CDプレーヤー&カセットデッキ(6スピーカー)
 ※9 全車にオプション



リヤスピーカー
 スピーカー配置図
 (イラストは3.0GTターボ系)
 カップホルダー

限界域への独走。



TOYOTA 3000GT
NEWSUPRA

PHOTO エアロトップ3.0GTターボV16タイプ
ボデーカラーはブラックマイカ(206) 本皮革バースポーツシートはオプション
フロントスポイラーは販売店装着オプション

3.0GT TURBO LIMITED

エアロトップ
3.0GT TURBO LIMITED



内装色:4ダイヤムグレー 本皮革パワースポーツシート、CDプレーヤー&カセットデッキ(8スピーカー)はオプション オートエアコンは販売店装着オプション
ボデーカラーはブラックマイカ(206) フロントスポイラーは販売店装着オプション



3.0GT TURBO



内装色:マルーン
ボデーカラーはスーパーホワイト(184)
LEDスリットビームストップランプ付リヤスポイラーはオプション



エアロトップ
GT TWIN TURBO
(ホワイトパッケージ仕様車)



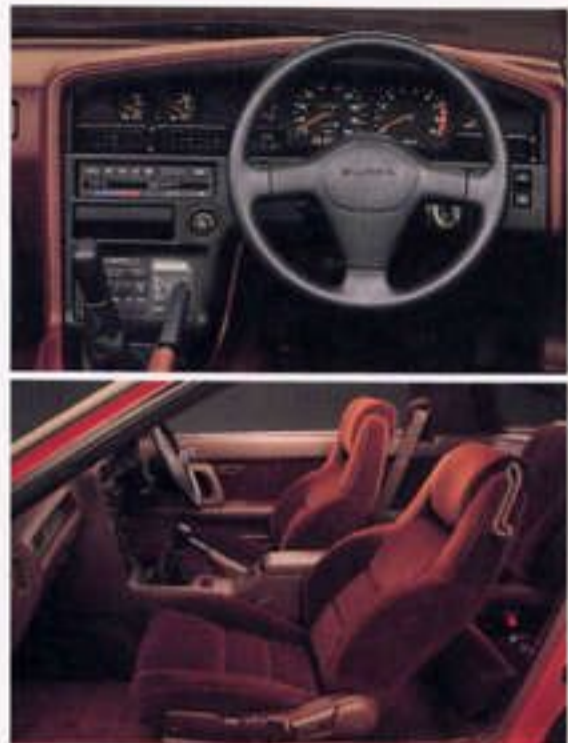
内装色:ディーブルーはブルーティンテッドガラスとセットでオプション
オートエアコンは販売店装着オプション

GT TWIN TURBO
(Electronics仕様車)



内装色:ディーブルー

エアロトップ
GT



内装色:マールンはブロンズティンテッドガラスとセットでオプション
サウンドプレーバースステム(4スピーカー)はオプション

G



内装色:ミディアムグレイ
サウンドプレーバースステム(4スピーカー)はオプション



●PHOTO:エアロトップGT TWIN TURBO(ホワイトパッケージ仕様車(ホワイトアルミホイール・ホワイトサイドプロテクションモール・イエローハロゲンヘッドランプを装備))
ボデーカラーはスーパーホワイト(043) LEDスリットビームストップランプ付リヤスポイラーはオプション
フロントスポイラーは販売店装着オプション



●PHOTO:エアロトップGT ボデーカラーはレッドマイカ(044)
LEDスリットビームストップランプ付リヤスポイラーはオプション



●PHOTO:GT TWIN TURBO(Electronics仕様車)
ボデーカラーはブルーマイカ(042) LEDスリットビームストップランプ付リヤスポイラーはオプション
フロントスポイラーは販売店装着オプション



●PHOTO:G ボデーカラーはグレーメタリック(067)

トヨタ スーブラ主要装備一覧表

		3000 TWINCAM24 TURBO		2000 TWINCAM24 TWIN TURBO		2000 TWINCAM24		2000 24VALVE	
		3.0GT TURBO LIMITED	3.0GT TURBO	Electronics仕様車	GT TWIN TURBO	GT	G		
タイヤ&ホイール	205SR16 80V170(17インチ)17X15アルミホイール(方向性あり) 215/60R15 90H 6JJ X15アルミホイール(方向性あり) 215/60R15 90H 6JJ X15ホワイトアルミホイール 205/60R15 89H 6JJ X15アルミホイール 195/60R15 86H 6JJ X15アルミホイール			※1	※1				
足まわり	4輪ダブルウィッシュボーンサスペンション TMS(トヨタモーターシステム)がサスペンション 4輪ESC(エレクトロニック・スタビリティ・コントロール) ベンチレーテッドディスクブレーキ フロントリヤ				※2				
外装	エアロトップ カウルウレタンバンパー サイドプロテクションモール LEDスリットビームストップランプ付リヤスポイラー ウインチェルシールドガラス デュアルマフラーカッター	設定車あり	設定車あり		設定車あり	設定車あり			
視界	ワイパー 電動リモコンカウルドアミラー ※3 ハロゲンヘッドランプ/ハロゲンフォグランプ 淡黄色ハロゲンヘッドランプ パノラミックデジタルメーター オートライズ プッシュヒーターコントロールパネル								
ステアリング	パワーステアリング 3本スポークステアリングホイール メモリー付チルトステアリング メモリー付チルトステアリング	※7(0レフトハンドリング)	※7(0レフトハンドリング)	※7(0レフトハンドリング)	※7(0レフトハンドリング)	※7(0レフトハンドリング)			
操作性	アウトサイドハンドルキー照明 ランプオートカットシステム イルミネーションエントリーシステム								
内装	ウインドシールドワイパー(キープ後自動復帰付) 電動式フロアコントロール(7本自動キープ後自動復帰付) フロアカーペット(カットイール)								
シート	8ウェイ(ワースポーツシート)電動リクライニング機構付 8ウェイスポーツシート 本皮革/パワースポーツシート 電動ランバースポート 電動サイドサポート			内装色はマールン					
空調	フレッシュアiringヒーターシステム								
オーディオ ※4	6スピーカー(フルタイム4駆専用)付リヤスピーカー サウンドプレーバースステム(4スピーカー) CDプレーヤー&カセットデッキ(6スピーカー) ※5 AM/FMマルチ電子チューナー付ラジオ(4スピーカー) アンテナ								
販売店装着オプション	エアコン オートエアコン イコラザー(フルタイム4駆専用)付リヤスピーカー ※4 フルタイム4駆専用リヤスピーカー ※4 フロントスポイラー								

その他の全車標準装備 ●リヤウインドウィッパージェット ●前後ELR付3点式シートベルト(リア電動) ●後席2点式シートベルト(3人用) ●マッドガード ●ドアカーテンランプ ●防眩インナーミラー ●応急用タイヤ※7 ●パノラミックランプ付サンバイザー(運転席・助手席) ●カップホルダー ●コートフック

※1 ボデーカラーがスーパーホワイト(043)の場合のみ(ホワイトアルミホイール・ホワイトサイドプロテクションモール・イエローハロゲンヘッドランプ)がセットで選べます。 ※2 4輪ESCとエアロトップは、同時に選べません。 ※3 フンダーミラー(固定式)も選べます。 ※4 オーディオは、種類が豊富ですので詳しくは販売店におたずねください。 ※5 サウンドプレーバースシステムと同時に選べません。 ※6 ホールリヤウインドウィッパージェットは、オプションです。 ※7 フルタイム4駆専用リヤスピーカーは、研究開発の登録商標です。

販売店装着オプション



●ナビゲーションシステム(※1) ●リアウィンドウィッパージェット(※2) ●リアウィンドウィッパージェット(※2) ●リアウィンドウィッパージェット(※2) ●リアウィンドウィッパージェット(※2)

トヨタ スーブラ主要諸元表

車両型式・重量・性能

車両型式	5速マニュアル 電子制御式2ウェイ・OD付4速フルオートマチック(ECT-S) 2ウェイ・OD付4速フルオートマチック(ロックアップ付)	3000 TWNCAM24 TURBO				2000 TWNCAM24 TWIN TURBO		2000 TWNCAM24		2000 24VALVE
		3.0GT TURBO LIMITED		3.0GT TURBO		GT TWIN TURBO		GT		6
		エアロトップ		エアロトップ		エアロトップ		エアロトップ		
車両重量 kg		(1,550) (1,550) ※2	(1,540) (1,540) ※1 ※2	(1,460) (1,480) ※1 ※2 ※3	(1,400) (1,420) ※1 ※2	(1,370) (1,390)				
車両総重量 kg		(1,825) (1,825) ※2	(1,815) (1,815) ※1 ※2	(1,735) (1,755) ※1 ※2 ※3	(1,675) (1,695) ※1 ※2	(1,645) (1,665)				
最小回転半径 m		5.7		5.4		5.4		5.4		
燃料消費率 (km/l)	60km/h定地走行(運輸省届出値)	(16.7) (16.5)	(16.7) (16.5)	(18.0) (18.3)	(17.3) (17.8)	(18.3) (18.8)				
	10モード走行(運輸省届出値)	(8.3) (7.4)	(8.3) (7.4)	(9.5) (8.3)	(10.0) (8.9)	(10.4) (8.9)				

●車両重量、燃料消費率などの数値は、ミッションタイプ別にカッコの種類で区別しています。マニュアル車は()、オートマチック車は()です。
 ※1 4輪ESC付車両は、車両重量および車両総重量が10%増加します。 ※2 エアロトップ車は、車両重量および車両総重量が30%増加します。 ※3 Electronics付車は車両重量および車両総重量が10%増加します。
 なお、Electronics付車にはエアロトップの設定はありません。
 ●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(1,745 ※1)
全高 mm	1,300
ホイールベース mm	2,595
トレッド	前 mm 1,460(1,470 ※1)
	後 mm 1,465(1,475 ※1)
最低地上高 mm	140
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 TWNCAM24 TURBO (無鉛プレミアムガソリン仕様※)	2000 TWNCAM24 TWIN TURBO (無鉛プレミアムガソリン仕様※)	2000 TWNCAM24	2000 24VALVE
型式	7M-GTEU	1G-GTEU	1G-GEU	1G-FE
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	9.5	9.6
最高出力 ps/r.p.m.	ネット240/5,600	ネット210/6,200	ネット150/6,200	ネット135/5,600
最大トルク kg-m/r.p.m.	35.0/3,200	28.0/3,800	18.6/5,600	18.0/4,400
燃料供給装置	EFI	EFI	EFI	EFI
燃料タンク容量 l	70	70	70	70
使用燃料	無鉛プレミアムガソリン	無鉛プレミアムガソリン	無鉛レギュラーガソリン	無鉛レギュラーガソリン

※この車には無鉛プレミアムガソリンをご使用ください。
 ●"EFI" "TCDS" "ECT-S" "TEMS" "ESC"はトヨタの登録商標です。
 ●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」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等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率で約15%程度低い値(自工会調べ)となっています。

変速比・減速比

変速比	5速マニュアル				電子制御式2ウェイ・OD付4速フルオートマチック(ECT-S)			
	3000 TWNCAM24 TURBO	2000 TWNCAM24 TWIN TURBO	2000 TWNCAM24	2000 24VALVE	3000 TWNCAM24 TURBO	2000 TWNCAM24 TWIN TURBO	2000 TWNCAM24	2000 24VALVE
第1速	3.251	3.285	3.566	3.285	2.804	2.804	2.450	2.450
第2速	1.955	1.894	2.056	1.894	1.531	1.531	1.450	1.450
第3速	1.310	1.275	1.384	1.275	1.000	1.000	1.000	1.000
第4速	1.000	1.000	1.000	1.000	0.705	0.705	0.688	0.688
第5速	0.753	0.783	0.850	0.860	—	—	—	—
後退	3.180	3.768	4.091	3.768	2.393	2.393	2.222	2.222
減速比	3.727	4.556	4.556	3.909	3.727	4.556	4.556	4.300

ステアリング・サスペンション・主ブレーキ

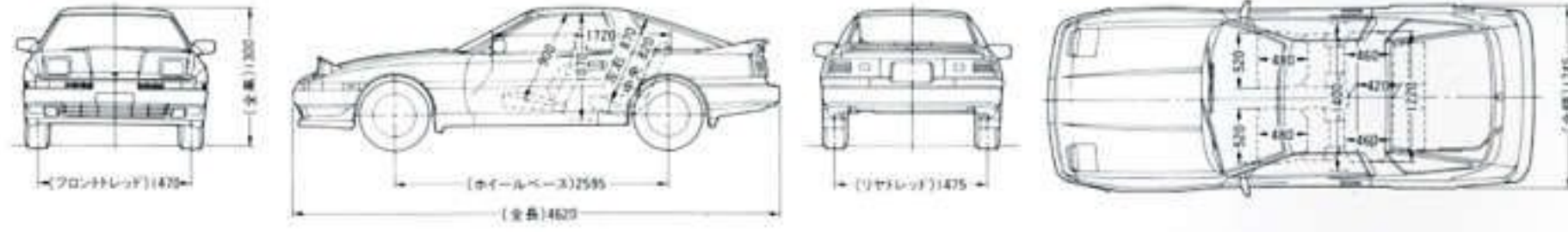
	3.0GT TURBO LIMITED	3.0GT TURBO	GT TWIN TURBO	GT	6
ステアリング	ラック&ピニオン(新プログレッシブパワーステアリング(油圧反力式))			ラック&ピニオン(プログレッシブパワーステアリング)	
サスペンション	前	ダブルウィッシュボーン式コイルスプリング			
	後	ダブルウィッシュボーン式コイルスプリング			
ブレーキ	前	ベンチレーテッドディスク			
	後	ベンチレーテッドディスク			ディスク

内外配色設定一覧表

ボデーカラー	51-コート	内装色	3.0GT TURBO LIMITED	3.0GT TURBO	GT TWIN TURBO	GT	6
スーパーホワイトⅡ	043	マルーン					
		ディープブルー					
ホワイトパールマイカ*	042	ミディアムグレー					
		マルーン					
グレーM	167	ミディアムグレー					
ブラックマイカ	206	ミディアムグレー					
レッドマイカ	314	ミディアムグレー					
		マルーン					
ブルーマイカ	8E3	ディープブルー					
		ミディアムグレー					

*ホワイトパールマイカ(042)のボデーカラーはオプション。
 道路運送車両法による新型自動車届出書数値
 製造事業者：トヨタ自動車株式会社

寸法図(単位=mm) エアロトップ3.0GT TURBO LIMITED





トヨタカローラ道北株式会社



担当セールスマン

本社
東光支店
4条営業所
稚内営業所
名寄営業所
枝幸営業所
士別営業所
富良野営業所
本社マイカーセンター
末広マイカーセンター
稚内マイカーセンター
名寄マイカーセンター

(070)	旭川市大雪通7丁目506番地	(0166)	代20-2411
(078)	旭川市東光4条6丁目	(0166)	代31-6286
(070)	旭川市4条通12丁目左2号	(0166)	代24-3311
(097)	稚内市大黒5丁目	(0162)	代23-3290
(096)	名寄市西4条北5丁目	(01654)	代2-4571
(098-58)	枝幸郡枝幸町ウエンナイ1345	(01636)	代2-3822
(095)	士別市大通北7丁目	(01652)	代3-3574
(076)	富良野市桂木町1丁目	(0167)	代22-3584
(070)	旭川市大雪通8丁目505番地	(0166)	24-0933
(071-13)	旭川市末広1条8丁目	(0166)	57-2334
(097)	稚内市大黒5丁目	(0162)	代23-3290
(096)	名寄市西4条北4丁目	(01654)	③-0118

トヨタ自動車株式会社 お客様相談センター

このカタログに関するお問い合わせは、お近くのスーパーマーケット、販売店または下記のお客様相談センターへ。

●名古屋(本部)
TEL(052)952-3333

- 札幌 TEL(011)852-3333
- 仙台 TEL(022)267-3333
- 東京 TEL(03)617-7333
- 金沢 TEL(0762)45-1333
- 大宮 TEL(06)252-2255
- 広島 TEL(082)231-5333
- 高松 TEL(0878)23-4333
- 福岡 TEL(092)936-3333
- 鹿児島 TEL(0992)27-5333

本部所在地:〒461 名古屋市長区第一丁目3022

VISION 先進技術で、価値ある一台を。

Fun To Drive TOYOTA

トヨタカローラ / スーパーカムリ セリカ カローラ 4Runner 9000E-S カローラバン

181074-3304
本誌特にならびに価格は予告なく変更することがあります。このカタログの内容は昭和63年8月現在のものをベースにしております。印刷内容の誤りや掲載の順序と異なる場合があります。





SUPRA 8-9

