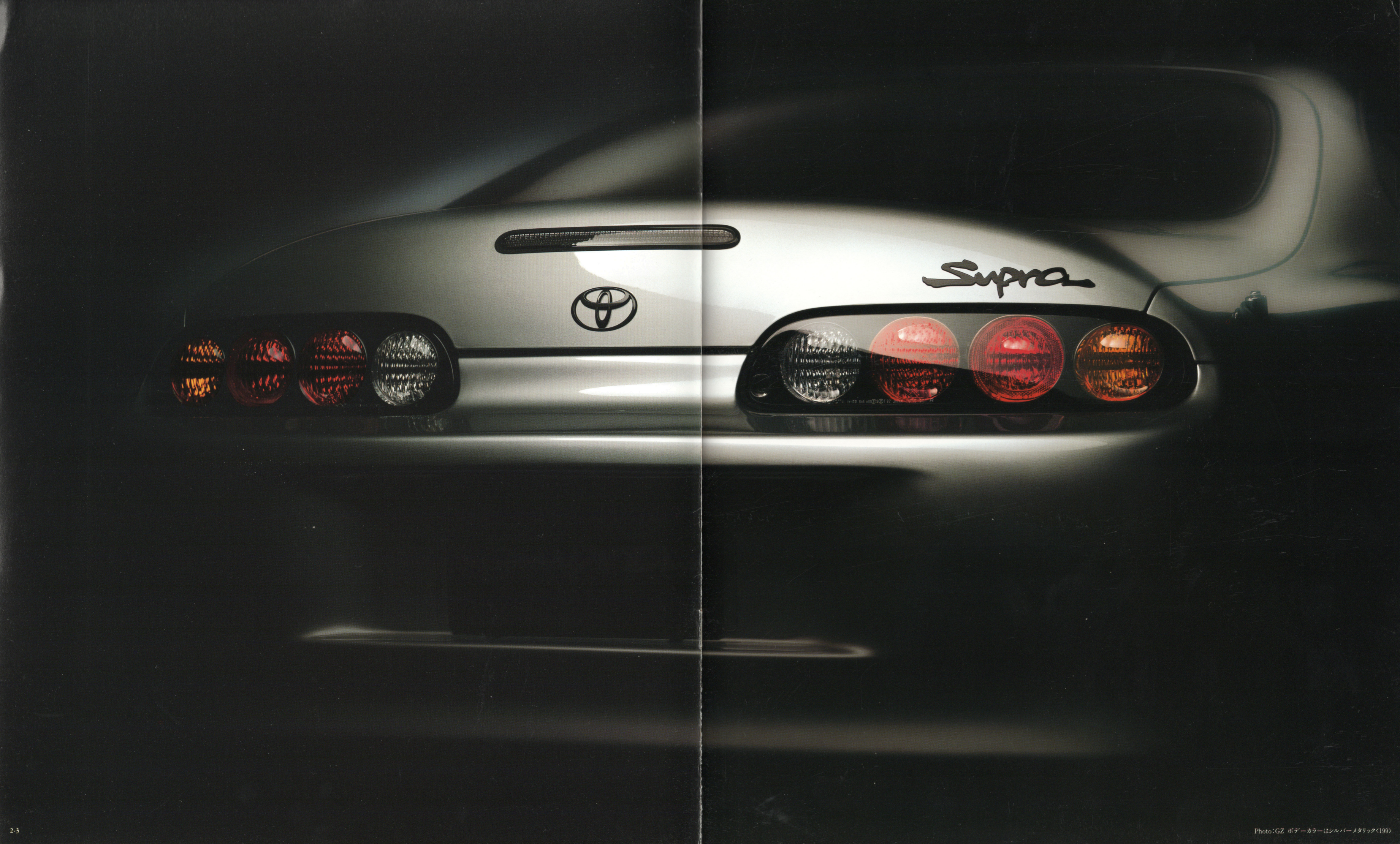


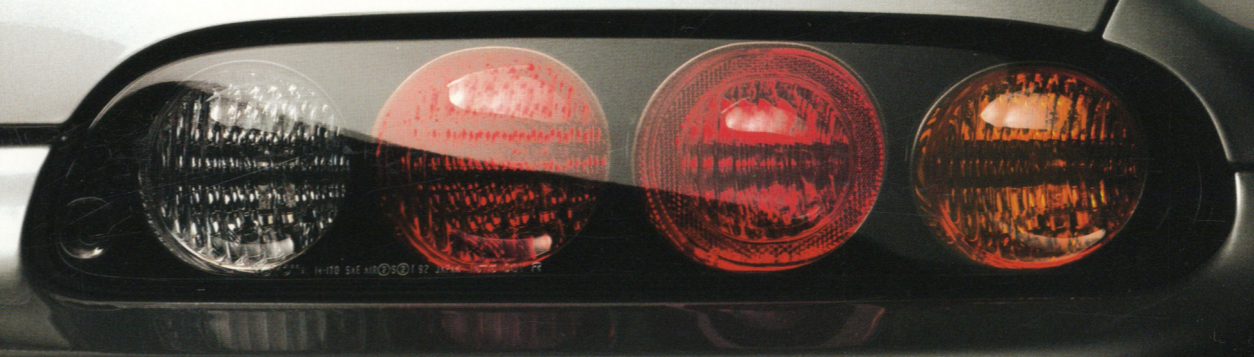
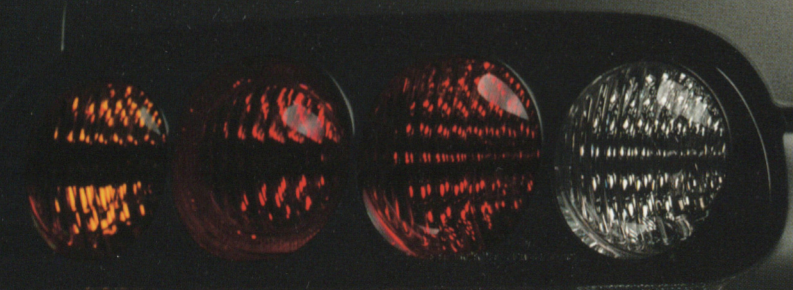
THE SPORTS OF TOYOTA

Supra

The all new Supra. Enjoy high performance whenever you wish with Toyota's new sports car.  
Exhilarating performance. Outstanding stability. State-of-art braking.  
And first class comforts. One drive will take your heart to a new level of excitement.



Supra

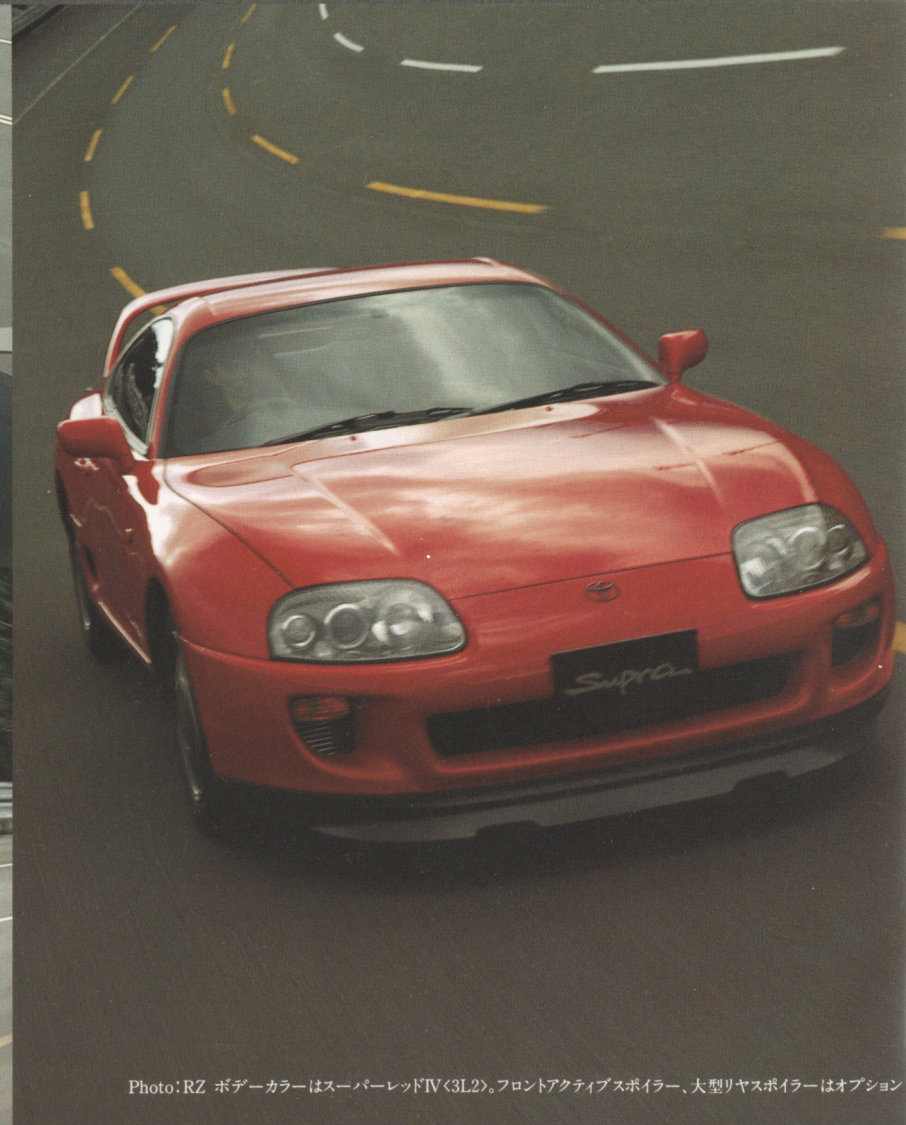












スープラは、いま、スポーツカーの未来を提示する。

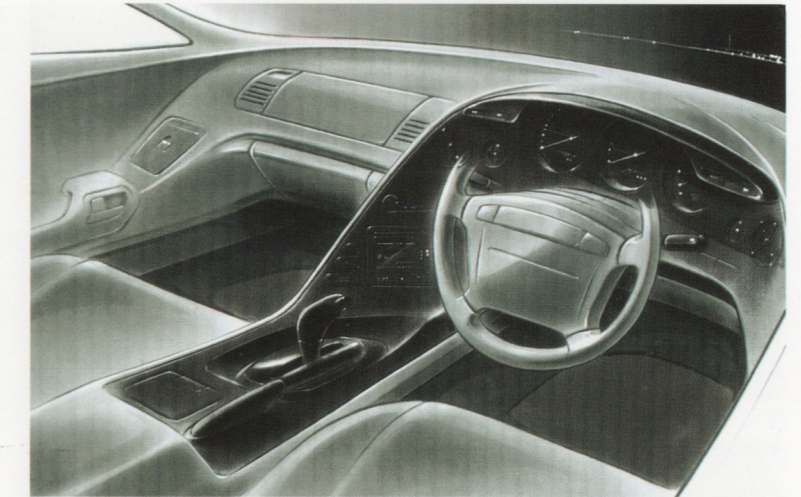
THE SPORTS OF TOYOTA. スープラ。それは私たちが、そして時代が求めてきたこれからの高性能のあり方を、余すところなく具現化した新世代のスポーツカーだ。世界でも屈指の運動性能を、トヨタの名にふさわしい高度な安全性、快適性、環境適合性のもとで実現する。まさに比類なきスポーツカーを世に送り出すために、注ぎ込まれた情熱とテクノロジーもまた前例のないものだった。そのプロジェクトは、走りの評価するスペシャリストの育成にまでさかのぼる。今回、スープラ開発の核を担った“DP: Designated Panelist=選ばれた特別評価チーム”という名の精鋭たち。過酷なテストコースで、世界の名だたるサーキットで、彼らはまず自らの評価能力を研ぎ澄まし、スープラの走りを磨き上げていったのだ。そして技術スタッフも、理想を求めて完璧主義を貫いていった。たとえば軽量化ひとつをとってみても、その目標レベルの高さは並のスポーツカーの比ではない。すべての運動性能を決定づける「軽さ」を極めるために、私たちは開発初期段階だけで実に950回もの軽量化対策ミーティングを実施した。アルミと高張力鋼板を多用した、軽量かつ剛性の高いボディの開発。フロントオーバーハング部分の重点的なウェイトダウンによる、重量配分の最適化。さらにはボルト頭部を削っての重量削減や、カーペットの糸1本にまで及ぶ中空化=軽量化。いわば走りのレベルアップに直結したグラム単位でのシェイプアップを積み重ね、スープラは目指す高性能を手に入れたのだ。数百回もの風洞実験によって実現された圧倒的な空力性能も、私たちの妥協なき開発姿勢を物語る。走るための造形を追求して生まれた筋肉質[muscular]のボディ。走るために余分なものは徹底してそぎ落とした機能的[functional]なディテール。そのダイナミックなフォルムは、両立不可能とされてきた二つの空力性能、すなわち強力なダウンフォースと優れたCD特性を同時に獲得。風を大いなる味方につけ、走りのポテンシャルを高めている。“Gフォースフォルム”というデザインコンセプトから生まれたコックピット。そこにもポリシーは貫かれた。Gを感じ取り、応答し、クルマとの対話を心から楽しめる場所を目指して。私たちは視認性、操作性のテストを重ね、かつてないクルマとの一体感を追求。その機能的なデザインは、まさに走るための必然から生み出されたものなのだ。



Photo: GZ ボデーカラーはシルバーメタリック(199)



① 空力風洞実験フォト(写真は実験用の試作車です)



② コックピットイメージスケッチ



② フロントアクティブスポイラー



④ 本革巻き370φステアリングホイール



⑦ 本革巻きシフトレバーノブ(左=6速M/T、右=4速A/T)



③ 大型リヤスポイラー



④ 電動リモコンカラードヒーテッドアミラー



⑤ 独立3眼メーター (Photo: GZ) ※写真は機能説明のために各ランプを点灯したものです。

- ① ボディ前後を絞り込み、テールを大胆に切り落とした高性能ウェッジシェイプデザイン。アンダーボディにまでおよび整流対策により、CD値(空気抵抗係数)=0.30、<sup>\*1</sup> CLf値(フロント揚力係数)=-0.01、<sup>\*2</sup> CLr値(リア揚力係数)=-0.03という驚異的な空力性能を達成。横風に対する安定性を示すCY値(ヨーイングモーメント係数)も卓越した数値を記録し、圧倒的な操縦安定性を実現した。大きな開口部を持つフロント&サイドインテークは、ターボのインタークーラー、前後ブレーキディスクなどの冷却効果を追求した機能的デザインとなっている。
- ② フロントアクティブスポイラー(GZに標準、RZにオプション)は90km/h以上で走行時に自動作動。70km/h以下で自動格納。空力性能を高め高速走行安定性に貢献。
- ③ 大型リヤスポイラー(全車にオプション)は、ダウンフォース獲得を最優先に開発。高い空力性能を持ち、後方視界にも配慮したアーチ型のダイナミックな形状だ。
- ④ 電動リモコンカラードヒーテッドアミラーは、ドアパネルに直接取り付けることにより空力性能を向上。
- ⑤ ドライバーを包み込むようなオールラウンドスクリーンコックピット。俊敏な操作のために、主要なスイッチ類のすべてをリーチ内に配置した。低い着座位置のスポーツシート、寝かせたステアリングホイール、ドライバーに近づけて設計したシフトレバーなど、そのドライビングポジションもまさにスポーツ。
- ⑥ 手のなじみにこだわって、リング断面を超楕円形状とした本革巻き370φステアリングホイール。RZ、SZには3本スポークを、運転席SRSエアバッグ

用(GZに標準、RZ、SZにオプション)には4本スポークを採用。コンパクトなセンターパッドも操作フィールを高める。

⑦ 短く垂直に立て、ノブ形状もコンパクト化したシフトレバーが、手首だけで気持ち良く決まる絶妙な操作フィールを実現。M/T、A/Tともに本革巻きを採用し、手になじみやすいものとなっている。

⑧ 走りを楽しむためにタコメーターを中央に配置。走行中でも瞬時に判読できる優れた視認性を追求した独立3眼メーター。メーター内の機能を極力シンプル化し、情報の読み取りやすさを高めている。特にウォーニング類は、視線を移動しなくても確認ができるよう、高い位置に集中して配置した。

\*1. フロントアクティブスポイラー作動状態での測定数値。\*2. フロントアクティブスポイラー作動状態、大型リヤスポイラー装着状態での測定数値。

すべては、操る楽しさの徹底追求から始まった。スープラは、絶対的なスペックを誇るために開発されたクルマではない。私たちはむしろ、スペックに表れない感性領域での高性能に、新世代スポーツカーの真価を求めてきた。操ることの“楽しさ”。走ることの“感動”。こうしたファクターをかつてないレベルへと高めるために、テスト&チューンの日々があったのだ。何よりもパワーフルの快さを求めた二つのパワーユニット=3リッターツウウェイツインターボ&3リッターナチュラルアスピレーション。両者が単なる高性能エンジンの域を超えていることは、アクセルを踏み込んだ時、新鮮な驚きとともに実感していただけるだろう。軽量化を利したクラストップレベルのパワー&トルクウェイトレシオ。他を圧倒するその加速は、同時に、どこまでも滑らかだ。一方では、ターボだからこそ生み出せる湧き上がるような力強さを。そしてもう一方では、自然吸気ならではのシャープで澄み切った吹け上がり。磨き上げ、高めながら、私たちはスポーツエンジンの持つ限らない魅力と可能性を追求した。楽しみは、シフトワークにも待っている。6速M/Tの採用である。エンジンパワーとともに、未知のドライビングプレジャーを余すところなく引き出す新世代のトランスミッション。その一速の違いが、走りに大きく差をつける。フレキシブルかつパワフルな加速。ダイレクトで小気味良いシフトフィール。6速M/Tとツウウェイツインターボの組み合わせは、マニュアルシフトを駆使した走りの醍醐味を、改めて教えてくれるはずだ。そしてスープラは、圧倒的なスタビリティ(走行安定性)でドライバーを魅了する。チューニングベースとして選ばれたのは、最も基本性能に優れた4輪ダブルウィッシュボーンサスペンション。その設計自由度の高さを生かして、私たちは高剛性化、軽量化、ジオメトリーの最適化などによる走りの熟成を進めてきた。特にそのリヤサスペンションは、コーナリング時のロールを抑え、車両姿勢を大きく安定させるべくファインチューン。その結果スープラは、たとえ限界域においてさえ極めてコントロール可能な走りを実現した。また私たちは、こうした運動性能をさらに快いものとするため、コーナリング時のリニアリティ、ステアリング入力に対するレスポンス、優れた乗り心地など、まさにスペックで計れない高性能を余すところなく追求。トータルに、そして高度に磨き抜かれたスープラの走りは、あなたにかつてないスポーツドライビングの楽しさを提供する。

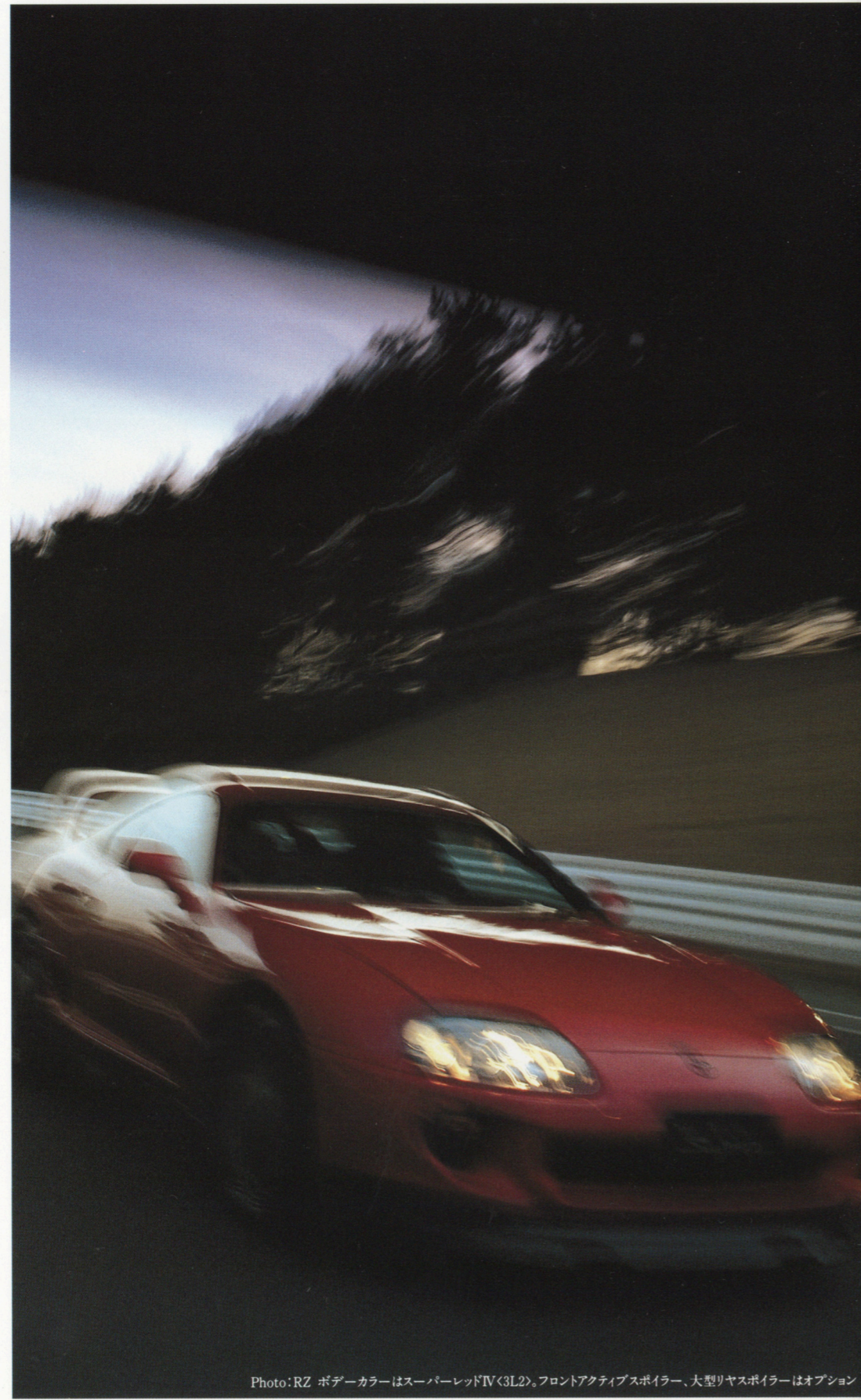
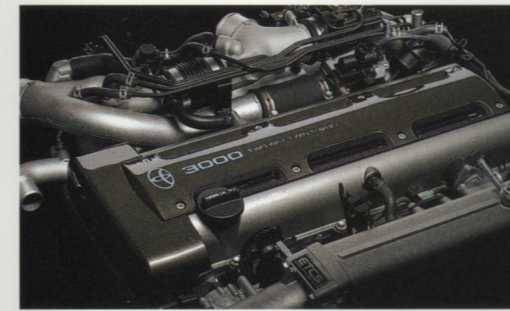
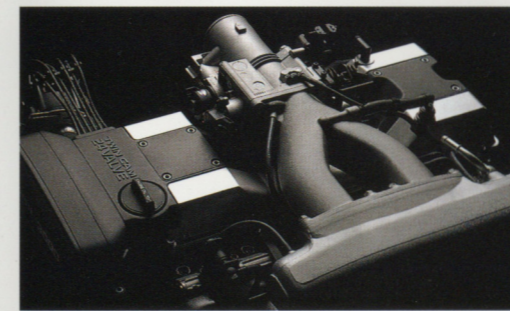
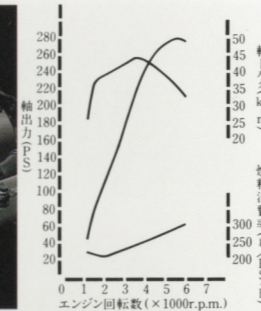


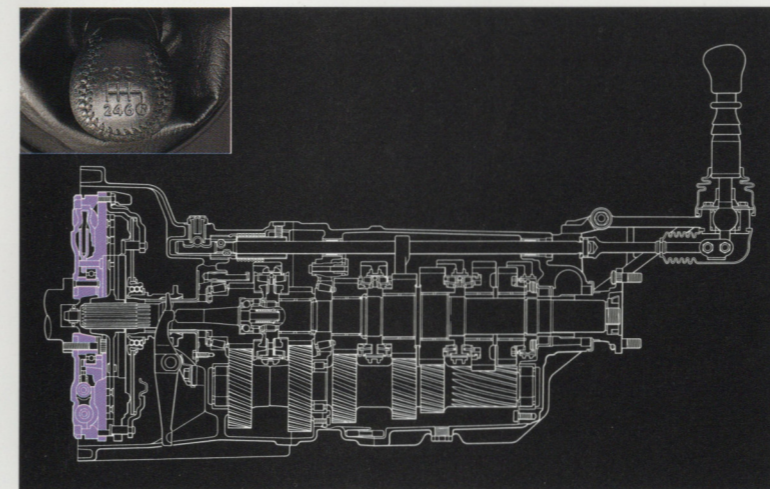
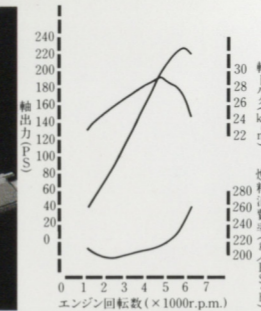
Photo: RZ ボデーカラーはスーパーレッドIV<3L2>。フロントアクティブスポイラー、大型リヤスポイラーはオプション



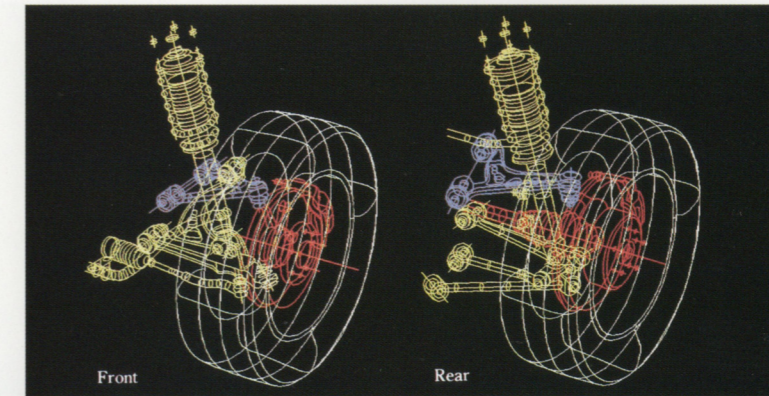
① LASRE α-1 EJ207 TWO WAY TWIN TURBO



② LASRE α-1 EJ207



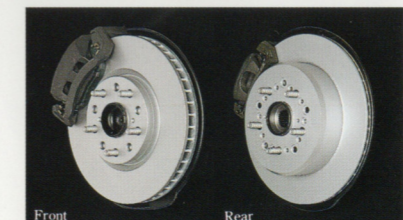
③ 6速M/T & LUK社製フライホイールダンパー説明図



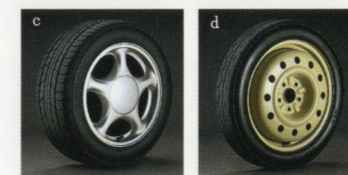
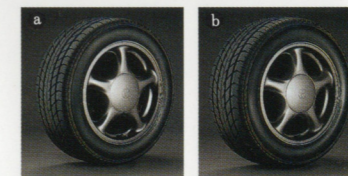
④ 4輪ダブルウィッシュボーンサスペンション



⑤ BILSTEIN社製ショックアブソーバー(RZ)



⑥ 4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ



⑦ タイヤ&ホイール  
 ⑧ フロント225/50ZR16スチールラジアル+16×8JJ グレーアルミホイール(GZ, RZ) ⑨ リヤ245/50ZR16 スチールラジアル+16×9JJ グレーアルミホイール(GZ, RZ) ⑩ 225/50ZR16スチールラジアル+16×8JJ シルバーアルミホイール(SZ) ⑪ スペアタイヤ

マグネシウムホイール(販売店装着オプション)

① LASRE α-1 EJ207 TWINCAM24 TWO WAY TWIN TURBO. 回転域に応じてターボの作動個数をフレキシブルに切り替えるツウウェイツインターボシステムを採用。セラミック製の軽量タービンホイール、大型空冷式インタークーラーなどで新世代の高性能を追求した。その結果、クラストップレベルの圧倒的な高出力とターボの常識を覆すスーパーレスポンスを両立。最高出力ネット280PS/5,600r.p.m.、最大トルク44.0kg-m/3,600r.p.m.、そしてトルクウェイトレシオは33.9kg/kg-m。その数値は、まさにトヨタの最高位スポーツエンジンにふさわしい。また細部にまで高精度、高剛性を追求。滑らかさや静粛性も群を抜く。② LASRE α-1 EJ207 TWINCAM24, DOHC4バルブ+コンパクト燃焼室、細径縦型吸気ポート、吸気制御

システム、燃料独立噴射などで、燃焼効率と吸排気効率を極限まで追求。ナチュラルアスピレーションエンジンとしては、世界でも最高レベルの高性能を実現した。最高出力ネット225PS/6,000r.p.m.、最大トルク29.0kg-m/4,800r.p.m.、10・15モード走行燃費は8.9km/ℓ(M/T車)。力強いパワー、早いレスポンスはもちろん、優れた経済性も両立している。③ ドイツGETRAG社との共同開発による6速M/T(RZに設定)は、クロスレシオ化により発進、追い越し、コーナー立ち上がり時などの加速性能を向上。駆動系のこもり音を抑えるドイツLUK社製のフライホイールダンパーも採用した。またECT-iS(インテリジェント電子制御トランスミッション)は、さまざまな走行条件下で常に滑らかな変速を実現。さらに、アクセル

ワークに対するダイレクトフィールを高め、ドライバーの積極的なシフト操作にもレスポンス良く反応。④ 4輪ダブルウィッシュボーンサスペンションは、操縦安定性と乗り心地をかつてないレベルで両立。特にロール時の重心ジャッキアップ量は最小に抑え、レーンチェンジ時の車両収束性を大きく向上した。⑤ ドイツBILSTEIN社製のショックアブソーバーをRZに採用。路面追従性を高めている。⑥ 4輪ベンチレーテッドディスクブレーキは、ツインピストンの採用、ブレーキローターの肉厚アップなどにより、ブレーキ剛性と耐フェード特性を大幅に向上。ダイレクトかつ力強い制動フィールを実現した。⑦ 高性能16インチ50タイヤと、軽量化でブレーキ冷却性能に優れた専用アルミホイールを全車に採用した。

求めた走りは、高い安全性能のもとで完成する。私たちはアクティブセーフティ(予防安全)の追求を、高い運動性能の追求とイコールのテーマとしてとらえてきた。すなわち事故を未然に、積極的[active]に防止するためには、走る、曲がる、止まる、そのすべてが優れていなければならないと考えたのだ。走り磨く。それが安全性を高める。私たちの徹底した開発姿勢は、スープラがほとんど基本技術の熟成だけで、圧倒的なスタビリティ=極めて高度な安全性を実現していることからもおわかりいただけるだろう。アクセルワークを加味することで、車両安定性を一段と高めるスリップコントロール(ETCS=電子制御スロットルシステムの1機能)、コーナリング時の制動安定性も追求した横Gセンサー付4輪ABSなど、私たちが開発、採用した電子制御テクノロジーも、意のままに走るというスポーツカー本来の楽しさをスポイルせず、同時にウェット路面などでの操縦安定性を高める、まさにスープラにふさわしいものとなっている。アクティブセーフティには、ドライバーの疲労や負担を軽減し、少しでも事故に至る可能性を少なくするという、より広い意味での安全性も求められる。ドライバーを運転のストレスから解放するための優れた操作性、視認性。私たちは数々の安全機構をスープラに導入し、そのテーマに回答した。たとえば大光量の3連ヘッドランプは、夜間や雨天時における高速走行までも想定して開発。主要なスイッチ類のすべては、ドライバーのリーチ内に配置した。さらにドライバー側のワイパーアームやボンネットフードには高速時の浮き上がり防止対策を施すなど、私たちは走りに徹底した機能で安全性を追求している。常に最悪の状況を設定し、最善の性能を実現する。この徹底した思想はパッシブセーフティ(衝突安全)の追求においても変わらない。運転席だけではなく、助手席にまで用意されたエアバッグ。シートベルトには、優れたフィット性、安全性が求められた。乗員を守るためのボディは、軽く、かつ強いという要求を高度なレベルで融合したものだ。スープラの開発過程において、私たちが行ってきた数々のテスト。その中には万一の事態を想定した過酷な衝突実験も含まれる。これからの高性能スポーツカーは卓越した走りと同時に、どこまで走る時の安心感を高めることができるのか。この問いに対するひとつの答えがスープラにあるといっても、おそらく言いすぎではないだろう。

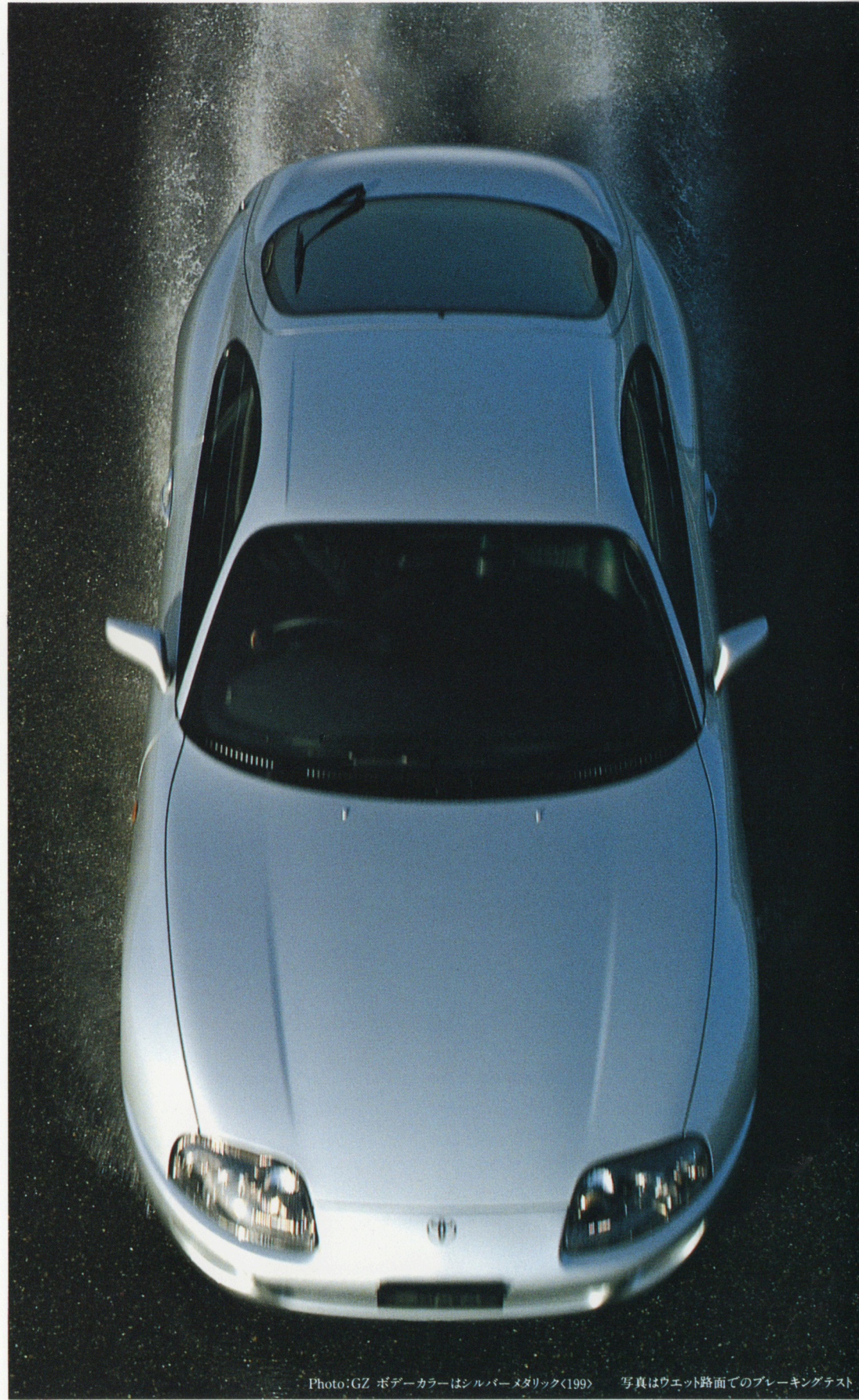
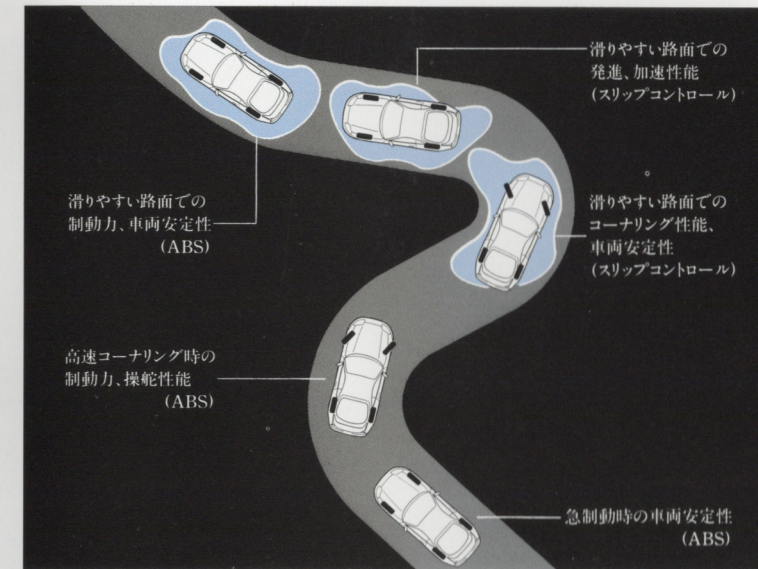
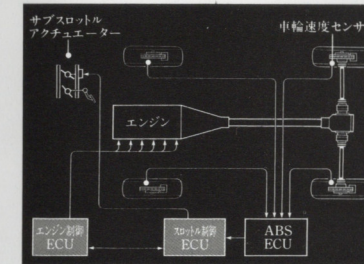


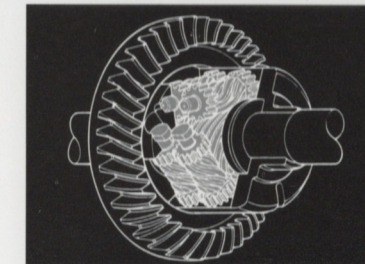
Photo:GZ ボデーカラーはシルバーメタリック(199) 写真はウェット路面でのブレーキングテスト



① スリップコントロール&横Gセンサー付4輪ABS走行説明図



② ETCS(電子制御スロットル)システム系統図



③ "トルセン" L.S.D.



④ ヘッドランプ&フォグラмп (左よりハイビーム、ロービーム、フォグランプ)



⑤ 4連リヤコンビランプ



⑥ LEDハイマウントストップランプ



⑦ フィン一体タイプワイパーブレード



⑧ 運転席&助手席SRSエアバッグ



⑨ サイドドアビーム(写真は説明のために着色したものです)



⑩ マスターウォーニング



⑪ CIAS衝突実験フォト



ドアオープニングブライト(販売店装着オプション)



高級タイヤ 標準タイヤ  
ファーストエイドキット(販売店装着オプション)

①②電子制御スロットル(ETCS=Electronic Throttle Control System)(2JZ-GTEに搭載)は、操縦安定性を高めるため、路面状況に応じてアクセル開度に対するエンジン出力を最適制御。特にそのスリップコントロール機能は、滑りやすい路面における駆動輪の空転を抑え、同時にドライバーの積極的なアクセルコントロールによる車両安定性の確保を実現。まさにドライバーの意志を尊重したトラクションコントロールとでもいべき画期的なシステムだ。  
③横Gセンサー付4輪ABS(GZ、RZに標準、SZにオプション)は、タイヤロックを防ぎ制動時の安定性、操舵性に貢献。横Gセンサーによりコーナリング中の操縦性も向上。  
④"トルセン" L.S.D.(RZのM/T車、GZに標準、RZのA/T車、SZにオプション)は駆動力を最適配分し操縦性を高める。

⑤ヘッドランプ(ロービーム、ハイビーム)&フォグランプを3連で装着。世界で屈指の明るさを実現した。  
⑥④連リヤコンビランプ&LEDハイマウントストップランプは、後続車からの視認性に優れたものだ。  
⑦フィン一体タイプワイパーブレード(運転席側)は高速走行時の浮き上がりを防ぎ、拭拭性能を確保する。  
⑧マスターウォーニングをメーター内の高い位置に配置した。主要ウォーニング類と連動し、走行中のクルマの異常も視線を移動せずに知ることができる。  
⑨運転席&助手席SRSエアバッグ(SRS=(乗員保護補助装置)=Supplemental Restraint System)(運転席用はGZに標準、RZ、SZにオプション。助手席用は全車にオプション)助手席にまで設定を広げたSRSエアバッグはシートベルトの補助的な装置として開発・採用された。

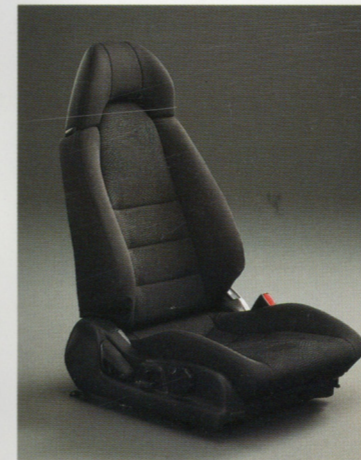
万一の事故に際し、前方からの強い衝撃に対して作動。シートベルトの働きと合わせてドライバー、パッセンジャーの頭や顔を保護するものだ。\*シートベルトは必ず着用ください。SRSエアバッグは衝突時の衝撃の度合いが小さいと作動しません。  
⑩側面からの衝突に備え、ドアには強度に優れたスチール製パイプ式補強材・サイドドアビームを内蔵。  
⑪ボディ前後部をクラッシュブルにすると同時に、衝突時の衝撃荷重をボディ骨格全体へ効果的に分散させる、より合理的な衝撃吸収構造ボデー(CIAS=サイアス: Crash Impact Absorbing Structure)を採用し、キャビンの変形を最小限に抑えている。



新世代スポーツは、決して快適性を犠牲にしない。環境という面からスープラをとらえると、私たちの目指したスポーツカーの未来像がはっきりとおわかりいただけるだろう。その室内環境において、スープラはスパルタンという言葉で語られてきたこれまでの世界と訣別した。あえて新たに形容すれば、そのコクピットは極めて機能的でありながら、かつてないコンフォートな世界となっている。ファインチューニングされた足回りと強靱なボディが生み出す、しっかりとした、しかも固すぎない乗り心地。NVHを低く抑えた室内は、走るリスニングスペースとしての素質も高い。スープラの室内形状に合わせて専用設計された本格的オーディオシステム。そこから生み出されるライブサウンドを聴きながらのドライブは、新しいスポーツ走行の楽しさを教えてくれるはずだ。スポーティな形状を持つシートには、タイトではなく、体をびったりと包みこむ快適なホールド感を追求した。その材料も、フィッティングに優れた上質な素材を厳選したものだ。インテリアカラーは深みのあるブラックを基調とし、ルーフやフロアに配したミディアムグレーとのコントラストによって、新世代スポーツの世界を演出。ラウンドデザインで統一したスイッチは、冷たい機能性を脱却し、人に優しい機能性を目指している。かつてないコンフォートな運転環境を目指してきた私たちは、地球環境という、より大きな視点からも未来のスポーツカー像を模索した。運転環境にも大きく関わるエアコンには、オゾン層保護のための新冷媒を採用。メータークラスターやドアトリムなど、各所にリサイクル可能な素材を取り入れている。また高出力と同時に経済性を追求したエンジン、シフトポジション選択の自由度を高め、低燃費にも貢献する6速M/Tの採用など、ある意味ではスープラの高性能のすべてが、省資源、省エネルギーの思想に貫かれていると言ってもいいだろう。“DP”という名の感性チューニングのスペシャリストたちが磨き上げた新世代のスポーツカー。そこには冷たい機械ではなく、まさに血の通った人間が生み出した高性能スポーツカーの未来がある。人に優しく、地球に優しい。これからの社会に協調していくための資質と、誰もが心ゆくまで楽しめる走りを実現したスープラ。私たちはこのクルマが提案する21世紀のFUN TO DRIVEが、ひとりでも多くの方に楽しんでいただけることを願っている。



Photo: GZ ボデーカラーはシルバーメタリック(199)



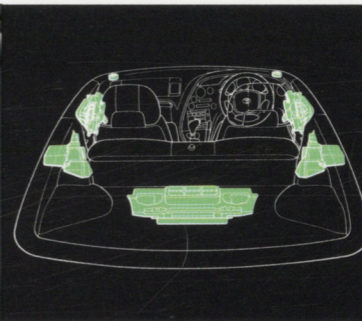
① スポーツシート(ファブリック)



② スポーツシート(本革)



③ スーパー・スーパーライブサウンドシステム&7スピーカー配置図



④ スーパーライブサウンドシステム



⑤ オートエアコン



Dealer's Option

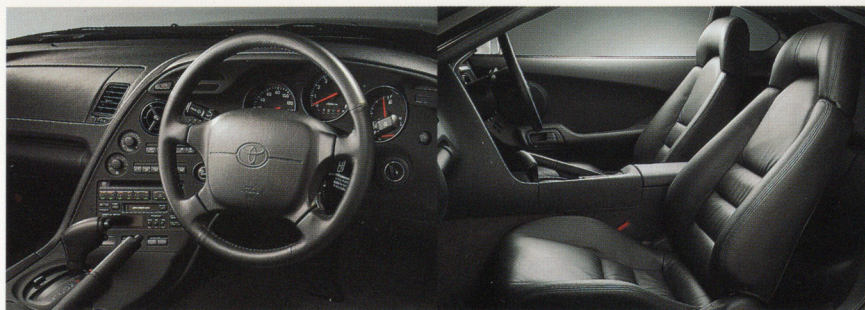
①メーターリングセット ②ウッド調パネル ③ニューサポートセット ④アルミフットレスト ⑤アルミペダルセット

⑥ゴールドエンブレム ⑦ナンバーフレーム ⑧フロントアクティブスポイラー・ストライプ ⑨ストライプ(ロゴタイプ) ⑩マグネシウムホイール ⑪サイドマッドガードセット ⑫バックバイザー ⑬リヤガーニッシュ

①②スポーツシートにはスープラならではの性能とクオリティを追求した。体へのフィット感とコーナリング時のサイドサポート性能を高めるため、表面を柔らかく、サイドの内部を硬くした2層構造を採用。シート座面も鞍型とし、ホールド性を向上した。RZ、SZには静電気帯電防止加工を施したジャガード織り素材を。GZには厳選した本革素材を使用。また運転席には電動シートスライド&リクライニング、シート上下アジャスターの両機構を採用している。③スーパー・スーパーライブサウンドシステム(GZに標準、RZ、SZにオプション)それはキャビンを徹底的に音場解析することによって生まれた、スープラ専用の本格的オーディオだ。カセット一体型CDプレーヤーと最大総合出力170W(30W×4・50W×1)の

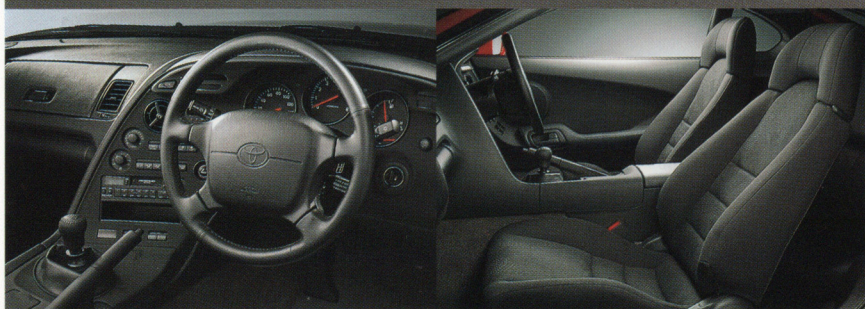
ハイパワーアンプ、さらには7スピーカーシステム(2.5cmセミハードドームツイーター×2・12cmバスレフボックス型フロントスピーカー×2・16cmバスレフボックス型リアスピーカー×2・ツインロードホーン式リヤウーハー×1)などの採用で、パワフルかつ臨場感にあふれたサウンドを実現する。また先進のDSP(Digital Signal Processor)機能は、臨場感や音の広がり感を高める反射音、残響音をデジタル処理で再現。ホール、ライブ、カテドラル、ドームという4つのモードによって室内の音場を制御し、音楽の種類に合わせた一段とリアルなサウンドを再生する。④スーパーライブサウンドシステム(RZに標準)は、最大総合出力120W(30W×4)の高性能パワーアンプ、6スピーカーシステム、アコースティックフレーザー

機能などによる、クリアで高品位なサウンドを提供。アンテナには、走行中の受信感度に優れたFMダイバシティアンテナ(GZ、RZに標準、SZにオプション)を採用した。⑤オートエアコンは操作性を重視して、温度設定、風量切り替えにダイヤル式のスイッチを採用。クールダウン性能も高め、きめ細かい室温コントロールを可能にした。またオゾン層保護のための新冷媒=R134aを採用。吹き出す風の流れをスムーズにした広角ハイフローデフロスターは視界確保にも貢献。●Dealer's Option(販売店装着オプション)。内装パーツはスープラの操作性をさらに高め、機能的でダイナミックなコクピットイメージを演出。走りのために開発された超軽量マグネシウムホイールは、バネ下重量を軽減。俊敏なフットワークを実現する。



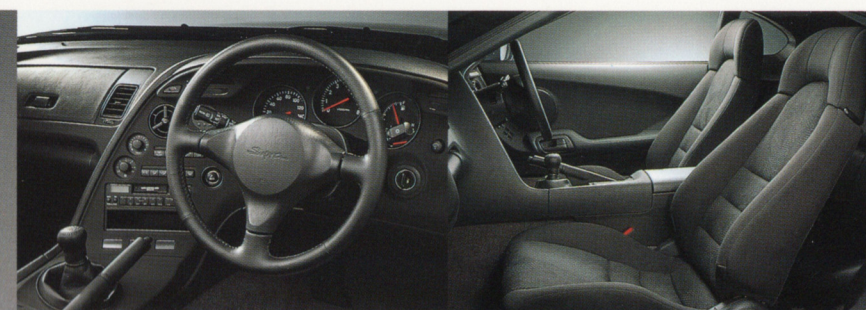
GZ

ボデーカラーはシルバーメタリック(199)。助手席SRSエアバッグはオプション



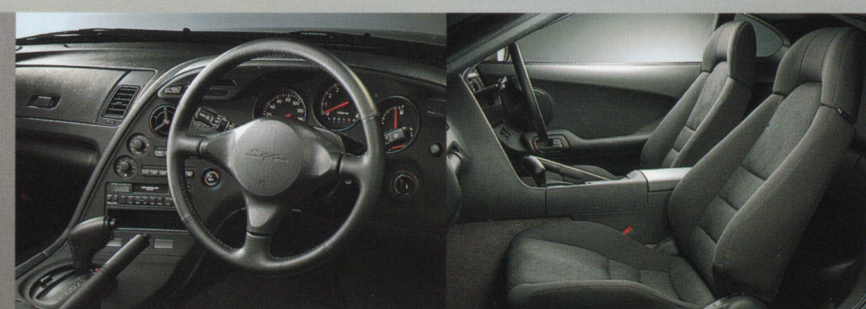
RZ

ボデーカラーはスーパーレッドIV(312)。フロントアクティブスポイラー、大型リヤスポイラー、運転席SRSエアバッグ+クルーズコントロール&運転席SRSエアバッグ用4本スポーク・本革巻きステアリングホイールはオプション



SZ

ボデーカラーはディープティールメタリック(752)。大型リヤスポイラーはオプション



エアロトップ  
SZ

ボデーカラーはダークブラウンニッシュグレマイカメタリック(1A1)

トヨタ スープラ 主要装備一覧表

標準装備 オプション 販売店装着オプション

	225/50ZR16(16×8JJアルミホイール・シルバー) フロント 225/50ZR16(16×8JJアルミホイール・グレー) リヤ 245/50ZR16(16×9JJアルミホイール・グレー) スベアタイヤ T145/70R17(スチールホイール) 標準タイヤ&アルミホイール	3000 TWINCAM24 TWO WAY TWIN TURBO		3000 TWINCAM24
		GZ	RZ	SZ
タイヤ&ホイール				※1
足回り・エンジン・ミッション	4輪ダブルウィッシュボーンサスペンション 横Gセンサー付4輪ABS 4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ トルセン <sup>®</sup> L.S.D.(リミテッド・スリップ・デフレンシヤル) BILSTEIN社製ショックアブソーバー ETCS(電子制御ストロトルシステム) エンジンオイルクーラー(水冷式) LUK社製フライホイールダンパー		M/T車 A/T車	
外装	エアロトップ(アルミ製) フロントスポイラー 固定タイプ+アクティブスポイラー 固定タイプ 大型リヤスポイラー ウインドシールドガラス(熱吸合わせトップシェード・グリーン) LEDハイマウントストップランプ(バックドア内蔵) サイドマッドガードセット リヤガーニッシュ フロントアクティブスポイラーストライプ ストライプテープ(ロゴタイプ) ゴールドエンブレム(フロント、リヤ) ヘッドランプ(ロービーム=プロジェクター式/ハイビーム=ハロゲン) プロジェクター式ホワイトフォグランプ ワイパー ウォッシャー-連動時間調整式間欠フロントワイパー(ミスト機構付) フィナーレタイプワイパーブレード(運転席側) 間欠リヤワイパー 電動リモコンカロードヒーター付ドアミラー ※2 コーナーセンサー(左フロント、左リヤ) ドアオープニングブライト 独立3眼メーター(マスターウォーニング付) プッシュ式ヒーターコントロールパネル デジタルクロック ウッド調パネル	設定車あり		A/Tのみ設定車あり
計器盤	運転席SRSエアバッグ+クルーズコントロール ※3 助手席SRSエアバッグ		※4	※4
ステアリング	ステアリングホイール 運転席SRSエアバッグ用4本スポーク・本革巻き ※3 3本スポーク・本革巻き 新プログレッシブパワーステアリング チルトステアリング			
操作性	シフトレバーノブ M/T用・本革巻き A/T用・本革巻き イルミネーテッドエントリーシステム (イグニッションキー照明+運転席ドアキー照明+ルームランプ) ランプオートカットシステム ワンタッチ式パワーウィンドウ ドアキー連動電気式ドアロック ワイヤレスドアロックリモートコントロール ニーサポートセット(ドア側、コンソール側) アルミペダルセット(M/T車) アルミフットレスト			
シート	フロントシート材質 ※5 本革 ファブリック(前席静電気防止加工) 運転席/パワースポーツシート (電動シートスライド&リクライニング付) 運転席シート上下アジャスター(2ウェイ・マニュアル) 前・後席3点式リトラクターシートベルト(前席は電気式テンションリデューサー付)			
空調・オーディオ ※6	オートエアコン スーパーライブ CDプレーヤー・カセット一体AM/FMマルチ サウンドシステム 電子チューナー付ラジオ+DSP(7スピーカー) スーパーライブ カセット一体AM/FMマルチ電子チューナー付ラジオ サウンドシステム +サウンドフレバー(6スピーカー) カセット一体AM/FMマルチ電子チューナー付ラジオ(6スピーカー) FMダイバシティアンテナ (リヤウィンドウアンテナ+ラジオ連動式ポールアンテナ) ラジオ連動式ポールアンテナ			※7
その他	CDオートチェンジャー 寒冷地仕様 ファーストエイドキット			

その他の全車標準装備 ●カラードウレタンバンパー ●リヤウインドウデフォグガー(タイマー付) ●サイドドアビーム ●レオスタット ●クリアランスランプ ●マップランプ-体型ルームランプ ●防眩インナーミラー ●パニ  
ティミラー付サンバイザー(助手席) ●シガーライター(照明付) ●キー付きグローブボックス ●コインポケット内蔵リヤコンソールボックス ●フロントシートバックポケット(助手席のみ) ●一体可倒式リヤシート ●ノーカー  
●フットレスト ●運転席シートベルト非装着警告灯 ●キー抜き忘れ防止ブザー

※1 オプションでエアロトップを装着した場合は選択できません。 ※2 フェンダーミラー(固定式)も選択できます。 ※3 運転席SRSエアバッグ+クルーズコントロール、運転席SRSエアバッグ用4本スポーク・本革巻きステ  
アリングホイールはセットでオプション。 ※4 運転席SRSエアバッグ+クルーズコントロールを装着した時のみ装着できます。 ※5 リヤシート材質は塩ビレザーです。 ※6 オーディオについての詳しい設定は販売店にお問い合わせ  
ください。 ※7 スーパーライブサウンドシステムとセットでオプション。 ●全車に販売店装着オプションとして、速度警告装置を設定しております。詳しくは販売店にお問い合わせください。

トヨタ スープラ 主要諸元表

	3000 TWINCAM24 TWO WAY TWIN TURBO	3000 TWINCAM24				
		GZ	エアロトップ	RZ	SZ	エアロトップ
車両型式	5速マニュアル 6速マニュアル 電子制御式2ウェイ・OD付4速オートマチック(ECT-S) インテリジェント電子制御式2ウェイ・OD付4速オートマチック(ECT-iS)			E-JZA80-ALFQZ	E-JZA80-ALMVF	E-JZA80-AJPVF
車両重量	kg	<1,540>	<1,570>	(1,490)<1,510> ※1 ※2	(1,410)<1,420> ※1 ※2 ※3	<1,450> ※1 ※2 ※3
車両総重量	kg	<1,760>	<1,790>	(1,710)<1,730> ※1 ※2	(1,630)<1,640> ※1 ※2 ※3	<1,670> ※1 ※2 ※3
最小回転半径	m			5.4		
燃料消費率(km/ℓ)	60km/h定地走行(運輸省届出値) 10・15モード走行(運輸省審査値)		<15.2> <7.6>	(16.3)<15.2> (8.2)<7.6>	(15.8)<15.6> (8.9)<8.6>	<15.6> <8.6>

●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。●モード走行時における燃料消費率の表示は、順次「10モード」から「10・15モード」に  
切替わります。「10・15モード」は都市内高速走行等が加味されているため、同じ車両で測定した場合「10モード」より平均的には10%程度高い値(自工会調べ)となります。●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、整備等の状況)が異なってくるため、それに伴って燃料消費率が異なります。 ※1 運転席SRSエアバッグ+クルーズコントロール、および助手席SRSエアバッグをオプション  
装着した場合、車両重量および車両総重量はRZのマニュアル車では20kg、その他の車両では10kgそれぞれ増加します。 ※2 スーパーライブサウンドシステムをオプション装着した場合、車両重量および車両総重量は  
RZのマニュアル車では20kg、その他の車両では10kgそれぞれ増加します。 ※3 横Gセンサー付4輪ABSをオプション装着した場合、車両重量および車両総重量はそれぞれ10kg増加します。

変速比・減速比

	5速マニュアル	6速マニュアル	電子制御式2ウェイ・ OD付4速オートマチック(ECT-S)	インテリジェント電子制御式2ウェイ・ OD付4速オートマチック(ECT-iS)
変速比	第1速 3.285 第2速 1.894 第3速 1.275 第4速 1.000 第5速 0.783 第6速 — 後退 —	3.827 2.360 1.685 1.312 1.000 0.793 3.280	2.804 1.531 1.000 0.705	2.804 1.531 1.000 0.705
減速比	4.083	3.266	4.083	3.769

[エンジン・ステアリング・サスペン ション・ブレーキ・駆動方式]	3000 TWINCAM24 TWO WAY TWIN TURBO		3000 TWINCAM24
	GZ	RZ	SZ
型式	2JZ-GTE		2JZ-GE
種類	直列6気筒DOHC		
内径×行程	mm 86.0×86.0		
総排気量	cc 2,997		
圧縮比	8.5		10.0
最高出力(ネット) PS/r.p.m.	280/5,600		225/6,000
最大トルク kg-m/r.p.m.	44.0/3,600		29.0/4,800
燃料供給装置	EFI		
燃料タンク容量	ℓ 70		
使用燃料	無鉛プレミアムガソリン		
ステアリング	ラック&ピニオン式		
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	
駆動方式	後輪駆動方式		

●エンジンの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」はエンジンを  
車両に搭載した状態とは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%低い値(自工会調べ)となります。●無鉛プレミアムガソリン仕様車には無鉛プレミアムガソリンをご使用ください。  
無鉛プレミアムガソリンが入手できない場合、無鉛レギュラーガソリンも使用できますが、エンジン出力低下等の現象が生じます。

内外配色表

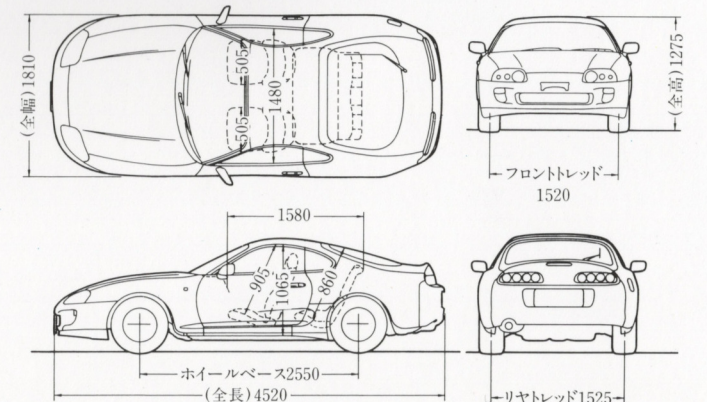
ボデーカラー	カラー コード	フロントシート材質 インテリアカラー	グレード		
			GZ	RZ	SZ
スーパーホワイトII	040	ブラック	本革	ファブリック	ファブリック
ダークブラウニッシュ グレーマイカメタリック	1A1	ブラック			
シルバーメタリック	199	ブラック			
ブラック	202	ブラック			
スーパーレッドIV	3L2	ブラック			
ディープティール メタリック	752	ブラック			

[寸法・定員]

	mm	3000 TWINCAM24 TWO WAY TWIN TURBO		3000 TWINCAM24
		GZ	RZ	SZ
全長		4,520		
全幅		1,810		
全高		1,275		
ホイールベース		2,550		
トレッド	前	1,520		
	後	1,525		
最低地上高		130		
	長	1,580		
室内	幅	1,480		
	高	1,065 ※1		
乗車定員	名	4		

※1 エアロトップをオプション装着した場合、室内高は1,060mmになります。

寸法図: GZ(単位:mm)



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


●"LASRE"・"ECT-S"・"EFI"は当社の登録商標です。  
"トルセン"はZEXEL-GLEASON USA INC.の登録商標です。

本仕様ならびに装備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'93年6月現在のもので、ポデーカラーおよび内装色は撮影、印刷インキの関係で実際の色とは異なって見えることがあります。)

このカタログに関するお問い合わせは、  
お近くのスーパ取扱い販売店  
または下記のお客様相談センターへ

トヨタ自動車株式会社 お客様相談センター  
全国共通・フリーダイヤル ☎0120-462000  
所在地 〒461 名古屋市東区泉一丁目23の22

スピードはひかえめに。シートベルトは忘れずに。

人へ。社会へ。地球へ。  **TOYOTA**

**トヨタ** **カローラ**店 / ウィンダム セブター カムリ スーブラ セリカ カローラ サイノス カローラII エスティマルシーダ タウンエース カローラバン

森林資源保護のため再生紙を使用いたしました。

CC0019-9306