TOYOTA 初代ソアラ SOARER



SOARER STYLE
2800GT-EXTRAから3.0GT-LIMITEDまで

MOTORMAGAZINE ARCHIVES
初代ソアラをモーターマガジン誌面で振り返る

1981.2 プレスインフォメーションダイジェスト
1981.6 カタログコレクション


3.0 TWIN CAM

SUPER GRA

▲パワーの頂点へ。—DOHC-6、170PS。日本GT史上最強のパワーと好燃費を両立。

新開発、2.8リッター、6気筒ツインカム、5M-GEUエンジン。170PSという、日本のGT史上最強のパワーもさることながら、※10モード燃費8.9km/ℓ(渋滞・マニュアル運輸省審査値)という経済性、待望のOD付4速フルオートマチックも採用したことを誇りとしたい。パワーは、いま未体験ゾーンへ。

▲フットワークの頂点へ。—4独+4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ。レーシング・カーと同じメカニズム。

高性能スポーツ・カーに求められるソリッド〔堅固〕な味と、高級サルーンの乗り心地をもたらすリンバー〔しなやか〕な味とを併せもつ、理想の4独。ブレーキはTOYOTA2000GTを超えた4輪ベンチレーテッドディスク(写真)を装着。フットワークは、いま未体験ゾーンへ。

▲フォルムの頂点へ。—空気抵抗係数純粋スポーツ・カーをも凌ぐ空力ボデー。

5人がゆったりと乗れ、しかも充分なスペースが確保できるノッチバック・で、空力性能はどこまで極められるか論が、空気抵抗係数C_D:0.36というプレベルのこの空力ボデー。徹底した計られて、フォルムは、いま未体験ゾ

未体験ゾーンへ。

クルマは、いますべてのファクターに頂点を極めて誕生した。



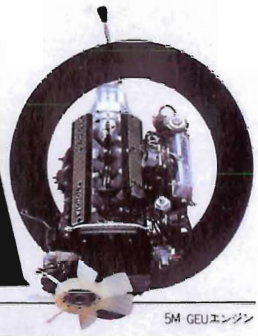
PHOTO：2800GT-EXTRA　写真の計器盤は、機能説明のために各ランプを点灯したものです。実際の走行状態を示すものではありません。

●全長4655㎜●全幅1695㎜●全高1360㎜●トレッド1440㎜(前)1450㎜(後)●エンジン2759cc DOHC-6、最高出力170ps 5600r.p.m.、最大トルク24.0kg-m 4400r.p.m.

※燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時は、走行条件により燃料消費率が異なってきます。

モーターマガジン　1981年 5月号掲載　ソアラ広告

N TURISMO



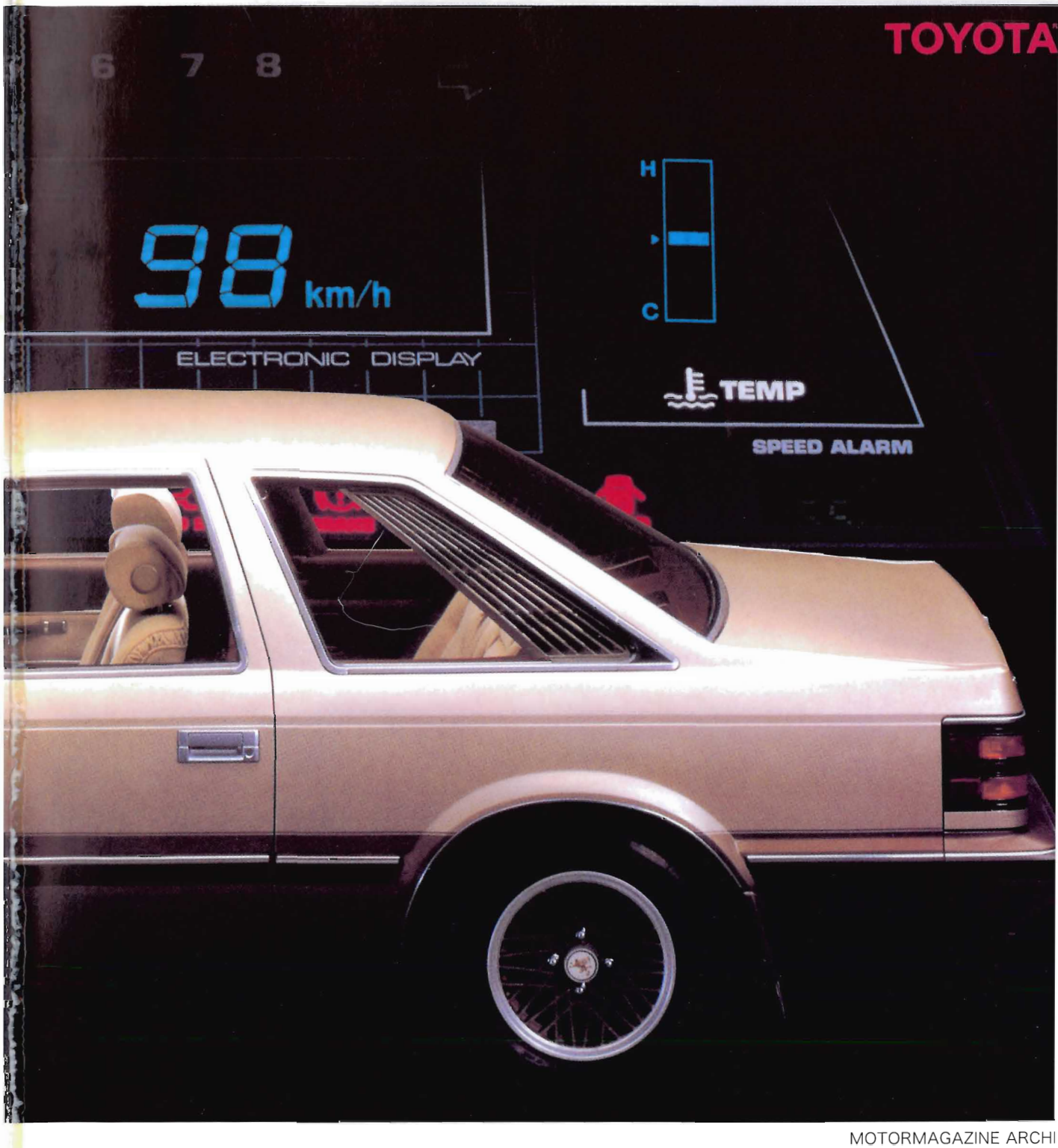
5M-GEUエンジン

▲エレクトロニクス化の頂点へ。—スピードメーターは、デジタル表示に。インパネから、針が消えた。

インパネから針が消えた。スピードメーターはデジタル表示に、タコメーターは発光ダイオードによるグラフィック表示(VRDIS-E)を採用。さらに、クルーズコンピュータ、マイコン式オートエアコン(VXDIS-E)…先進のカー・エレクトロニクスを結集して、コックピットは、いま未体験ゾーンへ。

DOHC-6〈ツインカム-6〉170PS.
TOYOTA 2800GT
ソアラ誕生

軽量パワフル1G-EUエンジン搭載、2000シリーズも同時新発売



MOTORMAGAZINE ARCHI


DOHC-S
品川33
と75-56



モーターマガジンムック
Japanese Vintage Series 01

TOYOTA 初代ソアラ

CONTENTS

02 ARCHIVES 1981年5月号：ソアラ広告
06 PROLOGUE
08 SOARER STYLE EXTERIOR:2800GT EXTRA
13 ARCHIVES 1981年5月号：ベストカー徹底研究◎2800GT抜粋抜粋
14 SOARER STYLE INTERIOR:2800GT EXTRA
18 X-RAY ILLUSTRATION:2800GT EXTRA
VARIATION
20 5(6)M-GE系
22 M-TE系
24 1-G(G)E系
26 最高速度記録への挑戦
28 Rivals
31 ARCHIVES 1984年5月号：特集◎ソアラvsフェアレディZ抜粋
32 サーキットを駆け抜けた男たち
34 New Technology
38 歴代主要諸元表・価格表
40 初代ソアラの軌跡

41 MOTORMAGAZINE ARCHIVES
42 VIVA 200km/hカー（1981年5月号）
52 mmロードテスト・ソアラ2.0turbo（1983年10月号）
57 ソアラ徹底研究（1984年7月号）
67 mmロードテスト・ソアラ3.0GTリミテッド（1985年5月号）
72 ソアラマルチ広告（1981年5月号）
76 広報資料ダイジェスト（1981年2月）
84 カタログコレクション（1981年6月）

ソアラは日本の自動車史に残る名車だった。

ソアラの登場は1981年。この当時は第二次オイルショックの後遺症で景気の回復は遅れ気味で、更に燃費の良い小型車志向が強まり、自動車メーカーのグローバル化が避けられない状況になってきていた。それでも日本の自動車産業は元気で、この年だけでもいすゞピアッツアなど多彩なクルマ達が登場している。トヨタはと言えば、まだ自販と自工に分かれており、工販合併に向けて体制固めをしている頃だった。

この年の国内生産は1118万台。2年連続して世界一の生産台数となったが、これは裏を返せばまだ現地化が加速していない状態であることがわかる。そしてトヨタはGMに次ぐ2番目の生産台数を誇る巨大メーカーに成長していた。

その様な時代背景で登場したのがソアラだった。BMW635やメルセデスベンツSLCなど、欧州名門ブランドの独壇場だったプレミアムクーペのカテゴリーにトヨタが満を持して投入したのだから、日本中が沸きかえったといっても過言ではない。

スペシャリティカーと呼ばれたおしゃれでスポーティなモデルを更に進化させ、それまでの日本車の常識を超える大きなサイズと排気量、しかも2ドアクーペという極めて贅沢なクルマに仕上げたことで、ソアラは一気に日本のスペシャリティの頂点に上り詰めた。スペシャリティの上を行くハイソカーと言う言葉を広めたのもソアラだった。

デザインは奇をてらわない清潔感のある、凛としたノッチバッククーペで、それがまた受けた。4人の大人とゴルフバッグが4つ入る大きなトランクを持ったパッケージングも優れていた。

ではメカニズムはオーソドックスだったかといえば、こちらもソアラならではの先進機構が満載されていた。例えば直6の2・8ℓDOHCエンジン。170PS／24kg mの出力はまさにソアラに相応しい。燃焼室は多球形で、2T-Gの半球形とは違ったアプローチが試みられていた。クリアランス調整の必要がない油圧ラッシュアジャスターをDOHCでは日本で初めて採用したところなども、いかにもトヨタらしい。静粛性の点でも抜きん出たエンジンだったのだ。

サスペンションはフロント：ストラット、リア：セミトレーリングアームを熟成させた落ち着きのある足に仕上がっていた。高速に弱いといわれていた日本車のイメージを払拭すべくセッティングを煮詰めた、トヨタの悲願が込められたシャシだったのだ。

トランスミッションは4速ATだけでなく5速MTが選択できたのも、この当時の状況を物語っている。今となっては、3ペダルが選べるのは羨ましいことだ。

大きなドアを開けてキャビンに入った時のちょっとワクワクした気分は、今でも懐かしく思い出す。日本のクルマもここまで来たかと言う素直な喜びである。

マイコン制御のオートエアコンは静かで快適な空間を作り上げ、外界とは隔絶したソアラの世界観を感じることができた。またオールデジタルのメーターは、タコメーターの見易さはともかく新しかったし、タッチパネルも驚きだった。私はあまり使わなかったが、空気圧で調整するランパーサポートもプップップとエアが入っていく感じが新鮮だったのだ。つまり全てに感動が詰まっていたのだ。

走りはソアラの性格からして、サーキットを走ってタイムを競うようなものではなかったが、80年代は全て筑波サーキットのラップタイムの洗礼を受けねばならず、当然、私もタイムアタックした覚えがある。

大柄でどっしりした安定志向のシャシは、筑波のようなミッキーマウスサーキットでは持っている良さの一面しか出てこないが、それでも最終コーナーの飛び込み速度が結構高かったことが印象に残っている。つまりバックストレッチでは静かで直進性が高かったので速度感がなかったのだ。それでも大した破綻も起こさずに走れたのだから、この辺りは開発陣の狙いどおりだったのだろう。

筑波のアタックで、大柄なボディと当時としてはすこぶるパワフルなエンジンを駆使して振り回した満足感はさておき、それよりも往復の快適さはまさに大空を浮遊するソアラに相応しい心地良さだった。街行く人の注目度も抜群だった。

ソアラは81～82日本カーオブザイヤーに輝いたことでも人気とインパクトが知れよう。ソアラは確かに日本の自動車史に残る名車だった。

（日下部保雄）



1981.2.27
SOARER衝撃のデビュー



1981-1985

SOARER STYLE



2800GT EXTRA(1981.2.27)





ソアラの登場が

2800GTの先進性は世界レベルに迫っていた

ソアラのスタイリングは、徹底した空力性能の追求から生まれた。デザイナーと技術者たちは、端正な5人乗りノッチバックボディでどこまで空力特性を高めることができるか…という遠大な目標に挑んだのだ。

風洞実験室での長い熟成期間を経て創り出されたフォルムは、まさに流麗。しかも美しいだけでなく、空気抵抗係数（CD）＝0・36、前輪揚力係数（CLF）＝0・12という、世界トップレベルの数値をも実現して見せた。手法として、前端を大きく絞り込むとともに、ボディとの徹底した面一化を図ったウレタンバンパー&エクステンションの採用や、フード先端を低くし、異形4灯ハロゲンヘッドランプと同一面で切り落としたスラントノーズの採用などで空気の壁を切り裂く効果を持たせる。切り裂いた空気の壁は、後方へ大きく寝かせ鋭いウエッジラインを形成するフロントウインドーからヒップアップしたトランクエンドまで一気に流す、というもの。

またドアにプレスドアを採用することでピラー及びルーフとの面一化を図り、空気抵抗低減ばかりでなく、風切り音の低減をも実現している。この結果、横風によるヨーイングの発生も世界のトップレベルまで抑え込まれたのである。

ボディサイズは全長×全幅×全高＝4655×1695×1360㎜。これに対して、前1440／後1450㎜という、トップモデルのセンチュリーに次ぐワイドトレッドと、メッシュ部に塗装を施した6JJ×14アルミホイールと195／70HR14サイズのミシュランタイヤの組み合わせを採用したことで、見た目の安定感だけでなく、高い操縦安定性の獲得にも成功している。これをトヨタはすべてのクルマが理想とする「スーパープロポーション」と称した。

ソアラの美点は、ただ単にスタイリッシュで空力性能が良いと言うだけではなかった。走りを支えるボディ&シャシの構造にも、やはり最先端の技術が投入されていたのだ。

シャシは「ダートを走ってもビクともしない」と賞賛された高い剛性を持っていた。そこに装着されるサスペンションは、フロント：ストラット、リア：セミトレーリングアームの4輪独立懸架。構造自体はセリカXXやマークⅡなどで熟成してきたもので、目新しさはない。

ポイントはセッティングのテーマ「ソリッド&リンバー」だった。堅固さとしなやかさを両立させた、スーパーグランツーリスモの名に恥じない仕上がりと豪語した乗り味は、当時の国産車とは一線を画す上質感を実現していた。

またフロントのストラットのキャスターアングルを4度30分と大きく取ることで矢のような直進性を獲得。高速走行時の直進安定性もまた、当時のスポーツカーに匹敵するハイレベルのスタビリティを実現していたのである。ブレーキもまた当時としては最先端の4輪ベンチレーテッドディスクが装着され、1300kgの車両重量にも十分なストッピングパワーを得ていた。







ウエッジシェイプとプレスドアによる平滑な面構成がソアラの空力のよさを物語る。リアエンドをスポイラー風に持ち上げたのも、空力にこだわるソアラの主張だ。メッシュ部だけ塗装したアルミホイールは2800GTエクストラ専用。センターキャップにソアラのマスコットが付く。タルボ型フェンダーミラーが時代を感じさせる。

※データは2800GTエクストラのもの



日本の自動車史を塗り替えた。





MOTORMAGAZINE
ARCHIVES

1981年7月号・ベストカー徹底研究 36 ソアラ2800GTより抜粋

ソアラは、2ドア5座のノッチバッククーペで、エンジンは2ℓと2・8ℓの2種。ミッションも5速MTと3速+ODの4速ATが選べる。ここでは、最もソアラらしい動力性能を持つ2800GTをチェックしていく。この2800GTは、過去の名車、トヨタ2000GTを現代的な表現でまとめた、トヨタの最高級パーソナルクーペである。

エンジン
軽量なツインカム・6（シックス）

エンジンは2・8ℓDOHCの5M・GEU型で、日産のターボ路線とはハッキリと一線を画した。ベースはクラウンやセリカXXに搭載されていた2・8ℓの5M・EU型。ソアラは同じブロックを使いながらシリンダヘッドをDOHC化した。カムハウジングが独立しており、一見BMWのレーシングエンジンのような外観をしている。

燃焼室形状はバルブ径を大きくとれる多球形で、83×85㎜のボアストロークと8・8という圧縮比から、170PS／5600rpm、24kgm／4400rpmを発生させている。ベースの5M・EUと比べるとパワーで25PS、トルクで0・5kgmの向上だ。しかも、DOHC化は重量増加を招くにもかかわらず、コッグドベルトや細かいパーツの軽量化で、5M・EUと同等の205kgという重量に収めている。

5速MTのギア比は、数値だけ見ると比較的ワイドで、あまりスポーティな印象は受けない。しかし、トルクバンドが広いため、一般走行では適切なギア比であることが判る。シフトフィーリングは軽快ではないものの、節度を持ってカチリと入り、重量車をドライビングしているという感覚は満たされる。

動力性能
ゼロヨン16秒フラットをマーク

0→400mはウエットという悪条件にもかかわらず、16・15秒という好タイムをマークした（後日ドライ路面で16秒フラットを記録）。実際のドライブでコンマ以下の数字はあまり意味がないが、ゼロヨン加速が速いということは、ランプウェイからハイウェイへの進入が楽に行なえるし、急加速による緊急回避も可能で、安全性に大きく貢献する。この点で低回転からアクセルに忠実に反応するDOHCはターボより有利で、ドライバビリティの面でも優位性がある。ちなみに6300rpm時の車速は1速で60、2速で103㎞／hだった。

0→100㎞／hは9・56秒で、当然ながら、国産乗用車中最速の部類に入る。追い越し加速は、60→80㎞／hが2速で2・38秒、3速で3・40秒を記録した。

最高速度は、スピードリミッターをはずして200㎞／h弱をマーク。この時、5速・5000rpmだった。

この5M・GEU型は、パワーばかりを追求したエンジンではない。新しい時代に対応するため、燃費も2・8ℓとしては、驚異的な低燃費を示している。事実、高速道路を含めた郊外のドライブでは8・13㎞／ℓをマークした。また、トルクバンドが広い5M・GEU型は、低速域で高いギアが使えるため、MTでも渋滞のトロトロ運転を楽にこなす。まさにソアラの目指す〝GT〟が何であるかを教えられた思いがした。

高速時の直進性はかなり良い。4度30分というハイキャスターが効いているのと、空力的に優れたボディのために、この直進性の高さが得られたのだろう。ハンドルの据わりも良好だ。100㎞／hオーバーのクルージングでも不安感はまったくない。

ブレーキは4輪ベンチレーテッドディスクで、効き味の安定性は高い。高速からでも安心してフル制動をかけられる。この安定感は実際の制動距離以上に、ドライバーに安心感をもたらす。特にエンジンブレーキの効きが悪いATやターボ車にとって、4輪ディスクは必需品になるのではないだろうか。

操縦安定性
実際以上にロールを感じる

ソアラのホイールベースは2660㎜。トレッドは前1440／後1450㎜と広い。広げられたトレッドにより安定したプロポーションと適度にシャープなハンドリングが与えられたわけだ。

ストラット式フロントサスペンションは、スプリングをオフセットさせてダンパーのフリクションを減少させている。スタビライザーは24φと太い。リアサスペンションは、セミトレーリングアームで、セリカやマークⅡ等で熟成されたものをリファインしたものである。もちろん、14φのスタビライザーを備える。

ソリッド&リンバーと銘打たれたサスセッティングは、乗り心地重視のため、硬めだが不快感のない乗り心地を誇る。これなら長距離ツーリングでも不当な疲労はないだろう。ピッチング、ヨーイング等はまったく感じられなかった。

操縦性は高めのアイポイントが災いし、実際よりロールを大きく感じてしまう。もう少しロールを抑えた方が、ハーダーサスを備えるGT系にはふさわしいのではないだろうか。乗り心地を犠牲にせず、コーナリング時のシャープさを出すことは可能だと思うのだが。

ステアリングの限界特性は、弱オーバー気味といった感じだ。操舵時の初期応答性は良く、フロントのグリップ力も適当だが、大トルクを利して容易にパワースライドに持ち込めてしまうので、ソアラのパワーに慣れないうちは不用意なフルスロットルは禁物だ。

ステアリング機構はラック&ピニオンで、エンジン回転数感応式パワーアシスト付である。パワーアシスト付でも、ラック&ピニオンの特性は良く生かされており、ニュートラルからの小舵角の応答性はかなり良い。

騒音、その他
クラウン並みの静粛性を実現

トヨタ車の遮音性の高さは定評があるが、ソアラもその例にもれない。実際にトヨタ車は、騒音計に表われる以上に静かに感じられる。この点では、国産メーカーの中で最も優れているといえよう。

室内騒音はアイドリングではわずか40ホン、100㎞／hでも66・5ホンに過ぎない。いかにソアラの室内が静かか、おわかりいただけるだろう。ちなみに、他メーカーの1・5ℓクラスのFR車はアイドルで45ホン、80㎞／hで70ホン前後というのが相場である。

さて高級GTソアラは、あらゆる点で目新しいものが揃っているが、LED使用のメーターもその1つ。慣れないうちは一般的なアナログ式の方が一瞬の判断はつきやすく、LEDは少々うるさい感じがした。しかし慣れるに従い、デジタルのスピードメーターはそれなりに便利だし、タコメーターもかなりしっかり判別できるようになった。

タコメーターの曲線がエンジンの性能曲線に合った形になれば、もっと面白いものになり、一層見やすくなると思うのだが……。

（日下部保雄）



2800GT EXTRA in筑波

強く絞り込まれたフロント部はウレタンバンパーの他、ヘッドランプをスラントマウントしてボディと面一化し空気抵抗の低減を図る。ルーフから流れる空気の整流は空気流の剥離を追求したリアウインドー及びリアデッキの形状、そしてトランクエンドの盛り上がりで完結する。







タイヤは195/70HR14サイズで、2800GT系と2000VRにはミシュラン製がおごられた。ホイールは2800GT系に6JJ×14のアルミが標準だが、写真の塗装タイプはGTエクストラ専用だった。







右：後方視界を確保しながらも後席乗員のプライバシーにも配慮するクオーターサンシェードは2800GT系と2000VXに標準装備された。現代のプライバシーガラスにあたる。左：収納時外から見えないワイパーも空気抵抗低減策のひとつ。ライズアップ式間欠ワイパーと呼ばれた。



日本初となる大排気量DOHCエンジン。ボア×ストローク＝83.0×85.0mmの2759ccから170ps/5600rpm、24.0kgm/4400rpmを絞り出した。当時の280Zが搭載していたL28型は145ps/5200rpm、23.0kgm/4000rpmだったから、パワーの上では圧勝。回転のスムーズさもトヨタチューンらしくシルキーな味わいだった。

5M-GEU







メーターから針が消えた。



2800GT EXTRA
(1981.2.27)

情報は光と音で知らせる。

2000VR、VX、2800GT、2800GT EXTRAに採用されたエレクトロニックディスプレイメーター。

SOARER STYLE





2800GTエクストラのシート地はファインラッセル。本革はメーカーオプションで選択できた。運転席にはエア式ランバーサポートが付く。右写真はそのポンプだ。回転数感応型アシスト機能が付いたステアリングは本革巻き、MT車はシフトノブも革巻きだった。フロアカーペットはカットパイルが標準仕様だった。





2800GTエクストラ。外装色のホリゾンタルトーニングに合わせた落ち着いた色調でまとめられる。



OD付き4速ATのシフトスティック。今ではほとんど見かけなくなったT字型をしている。82年にECTに切り替わるが、それでもスティック形状は変わっていない。



スピーカーはフロント2個×リア2個。オーディオ機器はAM/FMマルチラジオ+カセットステレオと、ごくシンプルな構成だった。



スイッチはドアアームレスト内蔵集中配置を採用。上から電動リモコンミラー、パワーウインドー、電磁式ドアロックスイッチ。

1982年3月、最上級グレード"2800GTリミテッド"が追加される。最上級だけに装備も吟味されていて、シート&トリムには本革が標準採用された。運転席のランバーサポートも、従来のエア式を進化させた電動式となっている。このほか車速感応オートドアロック、テクニクスオーディオシステムを標準で装備した。





日本初の技術続々…

異次元の空間に誘ったフルデジタルメーター

ソアラのインテリアは、まさに技術の粋を凝らしたと言うにふさわしい。

運転席に着いた瞬間目に飛び込んでくる景色は、それまでの常識を変えた。エレクトロニックディスプレイメーターと呼ばれる、日本初のデジタルメーターが与えたショックは計り知れないものがあったのだ。

数字表示をするスピードメーターは蛍光管式で、とくに定速走行時に微妙に変わる車速変化には調整回路を通すことでチラチラ感を抑える機能を備える。タコメーターは発光ダイオードによるゾーン表示を採用。1000回転ごとにオレンジの光を入れて、回転数を読みとりやすくしていた。ラインの形状は回転数とともに盛り上がるパワーをイメージしたものだった。水温計と燃料計はゾーン表示の蛍光管で、燃料計の方はタンク残量が少なくなると、スイッチ操作で拡大表示ができ、それまでの5・4ℓから約1ℓ刻みの精度で確認できた。

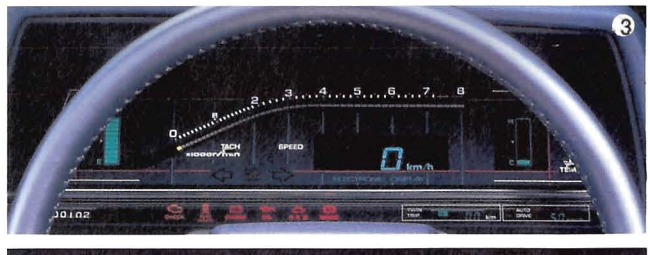
これを当時のカタログでは「針が消え、光が走り数字が刻み、コンピュータが囁く。エレクトロニックディスプレイメーター。五感を魅了する、カーエレクトロニクスの極致がここにある」と謳った。これが、ソアラのプレスティージ性を高めた一因であったことは言うまでもない。

シートも形状、サイズが国産車離れしていた。室内長×幅×高さ＝1775×1410×1090㎜という空間に配置された4座は（法規上は5人だが、リア中央はアームレストとして使われることが多かった）、ゆったりとした余裕があった。また最上グレードの2800GTエクストラはシート地にファインラッセルを採用。その肌触りは、当時主流だったモケットやトリコットとは異なる優しいタッチでオーナーの心をくすぐったものだった。また運転席にはランバーサポートが付くが、これも2800GTエクストラのみエア式で、体型に合わせた微妙な調整ができた。82年にこのシステムは日本初の電動式に改良される。

また82年にはエクストラの上位機種となるリミテッドが登場する。ATがマイコン制御のECTになり、シートは本革スポーツシートを標準装備したスーパープレスティージモデルであった。安全装備では車速感応型オートドアロックが付いたのもこのモデルからだった。

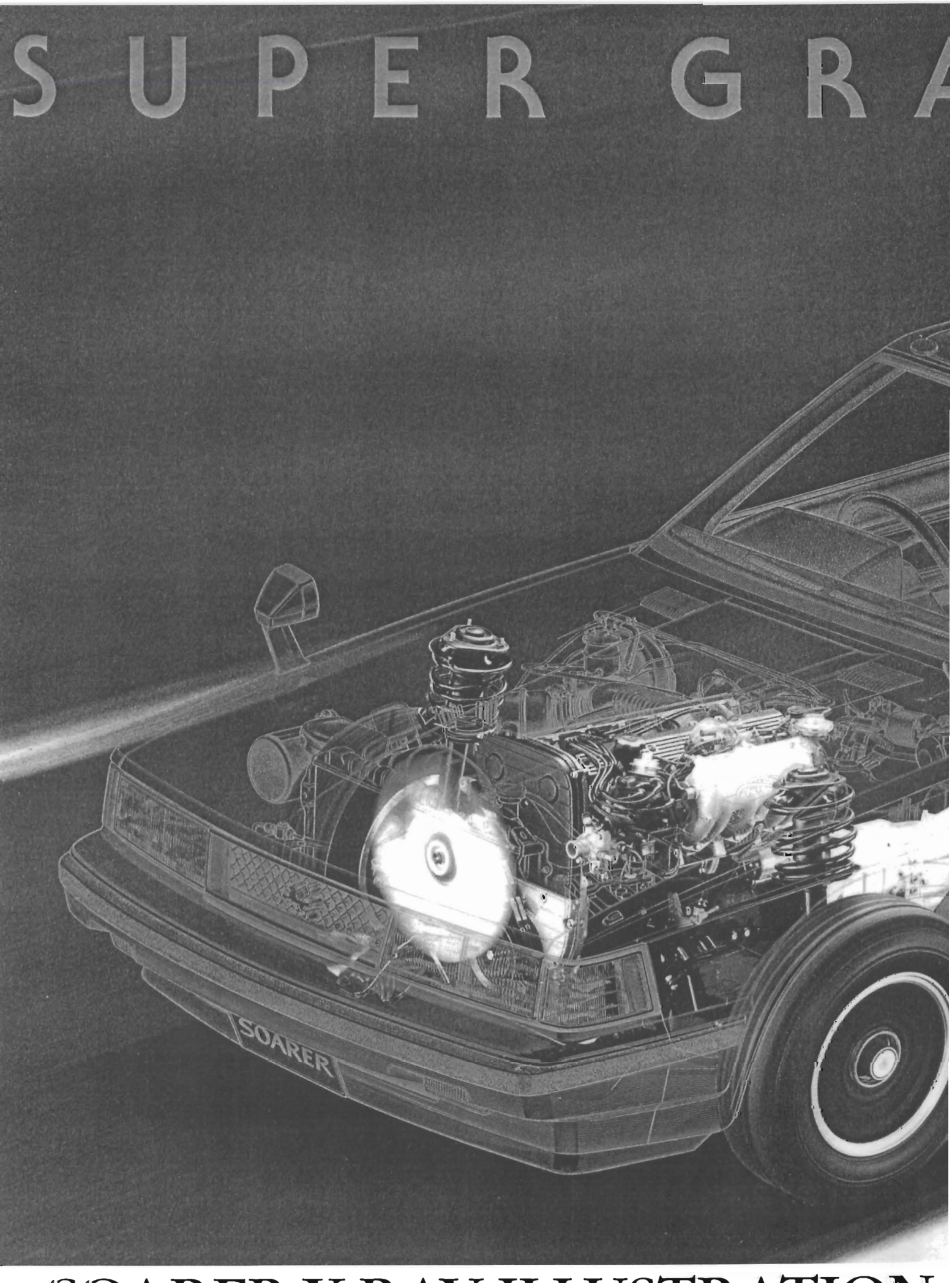




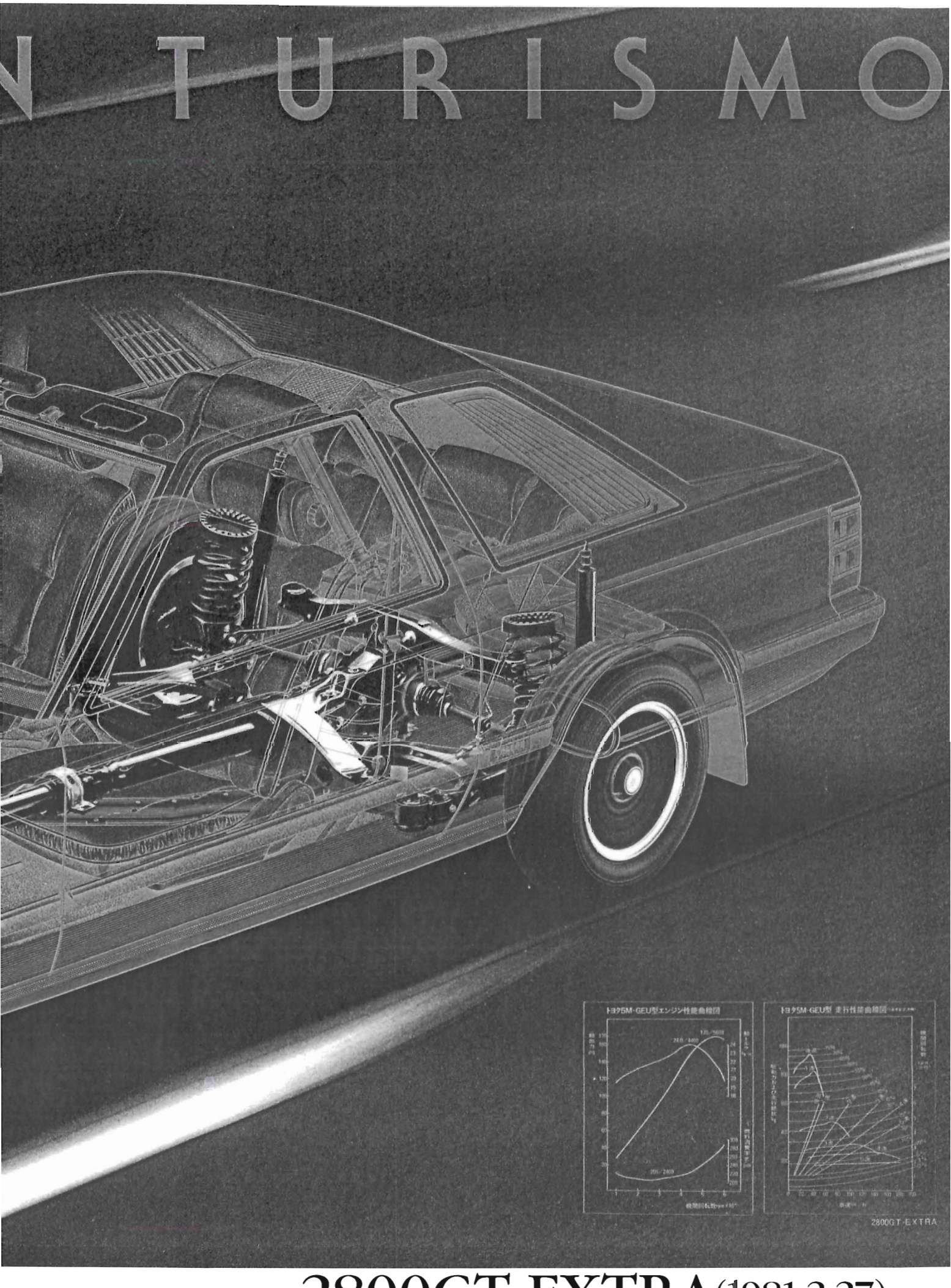




①85年、初代最後のマイナーチェンジで登場した3.0GTリミテッドに装着車が設定されたエレクトロマルチビジョン。メーター左に搭載した6インチのフルカラーCRTに各種情報を表示するだけでなく、ビデオを繋げばビデオモニターとしても利用できた。これは世界初採用の機構だった。②一番最初のエレクトロニックディスプレイメーター。これで世間の度肝を抜いた。③83年2月のMCでデザイン変更。表示機能及び方式は変わらないが、タコメーターの山がなだらかになり、全体に薄く仕上げられている。④廉価モデルVI、VIIには、オーソドックスな大径2眼式の針式アナログメーターが採用されていた。



SOARER X-RAY ILLUSTRATION



2800GT EXTRA(1981.2.27)

SOARER VARIATION



2.8GT LIMITED (1982.3.5)

2.8GT DOHC-6

1982年に追加設定された“リミテッド”は、雲母片を混入させた新素材を用いた専用塗装、本革製内装など、よりはっきりと「高級感」を纏う。(写真は、1984年1月の一部改良時に設定されたオプションの前後スポイラー、専用ドアミラーを装着したリミテッド)



2800GT (1981.2.27)

上級グレードの2800GTは4輪ベンチレーテッドディスクブレーキを採用、195/70R14タイヤを履いていた。内外装をさらに充実させた“エクストラ仕様”もあり。ちなみにこのGTにのみ、LSDがオプション設定されている。

デビュー当初の最上級グレード2800GTには、ソアラ専用に開発が進められた5M-GTEU型「ツインカム-6」エンジンが搭載され話題を呼んだ。

2759ccの直列6気筒DOHCエンジンは、最高出力170ps/5600rpm、最大トルク24.0kgm/4400rpmを発揮。DOHCエンジンとしては世界初の油圧式バルブラッシュアジャスターを採用した。

ミッションは、新開発のオーバードライブ付き4速ATと5速MTを設定。“エレクトロニックディスプレイメーター”など、当時の国産車としては「初」の最先端装備が、惜しげもなく盛り込まれた。

“リミテッド”が追加されたのは、1982年3月。ロックアップ機構付4速AT“ECT<エレクトロニック・コントロール・トランスミッション>”と、マイコンによるエンジン自動制御システム“TCCS<トヨタ・コンピューター・コントロールド・システム>”が新たに採用される。本皮革を多用したインテリアなど、「最高級」の設えが徹底された。

1983年2月のマイチェンでは、2.8GTシリーズに世界初の電子制御サスペンション“TEMS”を採用。1984年には5M-GTEUが改良され、最高出力175ps、最大トルク24.5kgmへとパワーアップしている。

そして1985年1月…さらなるパフォーマンスアップを目指して3ℓモデルを投入。2954cc直6DOHCの6M-GEU型は190ps/5600rpm、26.5kgm/4400rpmを発揮しながらも、10モード燃費では従来の2.8ℓモデルを凌ぐ優れた燃費性能を実現した。



1981-1985 SOARER VARIATION

VARIATION 5(6)M-G系

3.0GT LIMITED (1985.1.7)

西独のイントラ社製メッシュタイプ・アルミホイールを、3ℓモデルに装着。リミテッドのAT車には、世界初のフルカラー CRTディスプレイ"トヨタ・エレクトロ・マルチビジョン"を採用するなど、装備がより洗練されていく。





SOARER VARIATION



VR turbo (1981.6.22)









高性能化に合わせて、四輪ベンチレーテッドディスクブレーキ、ハーダーサスペンション、195/70HR14タイヤなどを採用。前後左右に"TURBO"のロゴを誇らしげに掲げる。

誕生時、上からVX、VR、VⅡ、VIのグレード名が冠されていた2ℓモデルには、マークⅡ三兄弟から採用が始まった1G-EU型ユニット（1988cc直列6気筒SOHC）が搭載されていた。

この軽量・コンパクトがウリのユニットは、最高出力125ps/5400rpm、最大トルク17.5kgm/4400rpmと必要十分な性能が与えられ、従来のオーバードライブ付きシステムに対して燃費性能（60km/h定地走行）を約10%向上させた2ウエイオーバードライブ付き4速ATを奢るなど、やはり最先端の技術が盛り込まれていた。一方で、"スーパーグランツーリスモ"としてはやや力不足が否めなかったことも事実。

そんな弱点を解消するために、1981年6月に追加設定されたのが、2ℓターボのM-TEU型エンジンを搭載したVRターボ、VⅡターボである。

NA仕様に対するアドバンテージは最高出力で20ps（145ps/5600rpm）、最大トルクで4.5kgm（21.5kgm/3000rpm）。4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ、ハーダーサスペンションなど、性能に見合った走りの装備も充実したものが与えられていた。外観も、専用ツートンカラーやストライプなどで、差別化を図った。

1983年2月のマイチェンでは、乗用車としては日本初となる水冷式インタークーラーを装備。最高出力は160psにまで高められ、最大トルクも23.5kgmに達している。上級の2.8GTシリーズ同様に205/60R15タイヤを採用するなど、フットワークもより磨かれた。ちなみにこの時、ターボ搭載車のグレードは、すべて"TURBO"に統一されている。

さらに1984年1月には、電子制御式4速ATの"ECT"と組み合わされ、燃費性能も大きく向上。当初は16.0km/ℓだった60km/h定地走行燃費は、18.0km/ℓにまで改善されている。









ターボモデルは、バンパーエクステンションを標準装備。ツートンボディ色、ストライプなどもターボ専用のものが採用されている。上級のVRターボには、クオーターサンシェードが標準装備となっている。西ドイツ・イントラ社製アルミホイールや、LSDがオプション設定されるのも、VRターボだけだ。





当初は145ps/21.5kgmのスペックだったが（写真上）、1983年2月には乗用車初の水冷式インタークーラーを装備。160ps/23.5kgmまで性能を引き上げた（写真左）。

turbo

1983年2月に“VR/VⅡ”の名称は外され、M型ターボ搭載車は“turbo”のみに統一された。
（写真は1984年1月以降のドアミラー装着車）

turbo (1983.2.10)



SOARER VARIATION



2000GT (1983.2.10)

2ℓシリーズにも"GT"グレードを追加。205/60R15タイヤやハーダーサスペンションなど、2.8GTに準じる走りの装備が与えられていた。1984年にオプション設定された前後スポイラーがよく似合う。



フロントスポイラーとリアスポイラーはセットオプション。スポーティなルックスはもちろん、揚力係数（CL）で約30%の低下を実現していた。



軽量・コンパクトな1G-EUをベースに、DOHC24バルブという高度な機構を組み込んだレーザーα1Gツインカム24型エンジンを搭載。初めからECTと組み合わされていた。





VARIATION 1G系

GT TWIN CAM 24

2ℓエンジンのラインアップに待望のツインカムユニットが追加されたのは、1983年2月のこと。“レーザーα1Gツインカム24”というネーミングのとおり、直列6気筒をDOHC化、さらに1気筒あたり4バルブの最新テクノロジーが採用された。

160psの最高出力は、同時期に水冷インタークーラーを装備したM型ターボエンジンと同スペック。だがその発生回転数はターボの5400rpmに対して6400rpm、最大トルクは18.5kgm/5200rpmで、こちらも2000rpm以上高い。こうした高回転型のキャラクターは、絶対的な加速性能とは別に「上まで回す快感」を堪能させてくれるものだった。そういう意味では、TWINCAM24のエンブレムは、ソアラのスポーツイメージを一気に高めていくことになった…と言っていいだろう。

4速ATは、ソアラの2ℓモデルとしては初のECT(5速MTもあり)をチョイス。60偏平タイヤやハーダーチューニングサスペンションといったフットワークにも、上級装備を採用している。

この1G-GEU型エンジンは、1985年1月の一部改良時に燃料噴射装置変更および最終減速比の見直しが施され、発進加速性能を向上。日常での使い勝手が改善されている。また同時期に、SOHCの1G-EU型も見直しを受け、従来の“レーザー1G”から“レーザー1G-Ⅱ”へと変更された(最高出力130ps/5400rpm、最大トルク17.5kgm/4400rpm)。

VR(1981.2.27)

VRは、2ℓモデルの中でもスポーツイメージを強めたグレード。2800GTと同じく、195/70HR14タイヤや4輪Vディスクブレーキを装備していた。





16秒15をマークした。同じ2・8ℓを積むGTも、ATながら16秒98。わずかながら17秒を切ってみせた。当時のレベルからいうと、これはスポーツカー並みと言ってもいいデータだった。

そして空がうっすらと白んできた午前6時過ぎ、最後のテスト項目、最高速度計測に入る。連続高速走行を強いられる最高速度計測は、少しでも明るくなってから…という全員の了解があった。

まず最初に出ていったのは、ゼロヨンでも好タイムをマークした2800GTエクストラだ。まだ雨はやまない。1周のウオームアップランの後、計測に入る。バンクから水煙を引きながら驀進してきた2800GTエクストラが光電管をよぎる。電圧をプラグに集中してパワーを高めるため、バンクの出口手前からヘッドライトはオフにしている。

速度は、198・07km／h。この時点で2800GTエクストラは日本最速車となった。この記録は同年7月、同じエンジンを積むセリカXX2800GTに破られる。が、わずか4カ月とはいえ2800GTエクストラが日本最速車の座にあったことは紛れもない事実だったのである。





ゼロヨンと最高速度は小野測器製の光電管システムで計測していた。起点と200、400m地点に光電管をセットし、無線で断切情報を飛ばす。下は通称小野ビットと呼ばれた非接触型速度／距離検知器。0-100や追い越し加速計測に活躍した。





最高速度198.07km/h!
初代ソアラ2800GTは国産最速車の座についた。

最高速度記録を塗り替えた4カ月のスピードキング

60年代後半から、モーターマガジン誌はテストデータを重視してきた。当時、国産車の性能は輸入車にようやく追いつこうという時代。性能の目安は重要な情報だったのだ。

70年代に入るとセリカがスペシャリティカーのハシリとして登場し、国産車の高性能化が一気に進む。しかし当時のメインテストコースは通産省機械試験所（通称・東村山）。片側に浅いバンクを持つオーバルコースだが、高速車のテストではゼロヨン後のブレーキが間に合わない、という事態も出てきた。そこで70年代中盤から、メーカーも車両実験に使用する本格的なテストコースの使用に踏み切る。それがJARI（日本自動車研究所・通称ヤタベ）だ。

最初は総合試験路と呼ばれる直線路で、いつもの発進及び追い越し加速タイム計測だけを行なってきた。安全だし、これで十分、と納得はしていたものの、テスト中時折、隣接する周回路から高回転で回る乾いたエンジンノートが聞こえる。「うーん、やっぱり最高速もとりたいね」。この思いが周回路の使用に踏み切らせる。

しかし周回路の予約はメーカーが優先だ。我々が使えるのは時間外。午前7時にはコースを出ていなければならない。逆算すれば4時間テストするなら開始は午前3時。真冬の早朝、吹きさらしのコース上は厳寒だ。パイプ椅子にコーヒーをこぼすとみるみる凍り付き真っ白い霜になる。また深夜より日の出直後の7時頃の方が寒いということも身を以て知った。それでも、最高速をとりたいという意志が勝った。

ソアラが周回路に登場したのは81年3月。あいにくの小雨模様だったが、2800GTエクストラはいきなりゼロヨン

SOARER Rivals



2800GT vs ギャランΛ2000ターボGSR



2800GT vs フェアレディZ280Z-T



2800GT vs スカイライン ターボEX



2800GT vs ジェミニ1800ZZ/R



2800GT vs RX-7 SEリミテッド



2800GT vs ピアッツァXE



スピードキングの座はセリカXX2800GTに譲ったが…

2800GT vs セリカXX2800GT



サーキットで、JARIで、最速の座を競う。



人気スポーツモデルを筑波に集めてのタイムトライアルは、1981年当時、ホリデーオート誌のお得意企画だった。170psの2800GTは、格好のターゲットモデルとなっていたのだ。



振り出すテールをなだめつつ筑波ラップ1分19秒50を記録

国内最大排気量のDOHCを搭載したソアラ2800GTの登場が、国産車市場に与えたインパクトは強烈だった。日産と三菱はターボ攻勢をかけるが、ヤタベで立証された5M-Gがもたらす強烈な加速と高速域の車速の伸びに追いつくのは至難の業だったのだ。

では、速さだけではなく、ハンドリングを含めた自動車としてのソアラの性能はどのレベルなのか…。それを知るために選ばれた舞台が筑波サーキットであり、富士スピードウェイだった。

ソアラが目指したものは「スーパー・グランツーリスモ」の頂点だ。従って、快適な乗り心地と余裕のパワー、圧倒的な静粛性などが必須要件となる。当然、運動性能の高さを追求したフェアレディ280ZやサバンナRX-7とは志が異なる。

しかし「ソアラのシャシは実にしっかりしており、最近の生産車の中でも最右翼（日下部）」と評された基本性能の高さは、そうした性格の違いを消した。

ただ「いかにミシュランといえども、1・3トンの重量、170PSのパワー、24kgmのトルクを支えるにはあまりにも荷がかちすぎ」と、タイヤ容量不足を指摘する声が多かったことも事実。結果、コーナリングに際しては「滑らせようと思えば簡単にスライドが始まる。そうすると重量のためか、そのスライドがなかなか止まらない」という状況に陥ることも多かった。

やはりコーナーを本気で攻め込むには運動性能に特化したフェアレディZやRX-7に優位性があったのだ。

それでもソアラは善戦した。81年当時のベストラップは1分19秒50。ドライバーは、望月修だった。

MOTORMAGAZINE ARCHIVES

1984年5月号・SOARER vs FAIRLADY Zより抜粋



ソアラ2・8GTリミテッドとフェアレディ300ZXは、それぞれトヨタと日産を代表するイメージリーダーカーであるだけでなく、ともに人気、実力を兼ね備えた絶好のライバルだ。それぞれに性格の異なる両車だが、ひとつだけ共通する傾向がある。それは他車との差別化を意識しているということである。

その意気込みは、なによりも価格設定を見れば一目瞭然。今回試乗したソアラ（ECT）が356・6万円、300ZX（4AT）が361万円と、ともに300万円の大台を軽く超えている。つまり、ともに所有することが一種のステータスとなるべく設定されていることは疑いようもない。が、クルマの性格から見た狙いはまったく異なっている。

パワーよりトルクで迫る

クルマのすべてを決めるのはエンジンだ。走りの個性、スタイリングからシャシセッティングなどは、搭載されるエンジンによっておのずと限定されてくる。

ソアラの主力エンジンはもちろん5M-GEU。2・8ℓ直6という国産DOHCとしては最大の排気量を持つ。性格はそのままソアラの狙いと一致する。まず、直6レイアウトによって得られるスムーズさをベースに、大排気量・DOHC化することで豊かなトルクと高回転域でのパンチを両立。低速域からオーバー200km/hの全域にわたって扱いやすく、しかも快適性に富んだ走りを実現している。5M-Gは十分にスポーティなパワーユニットといえるが、そのメインテーマは快適な走りの追求だといえる。

一方、300ZXのVG30E・Tは、これまた国産最大の3ℓV6にターボというレイアウト。だが、VG30は世界最速レベルの走りを目指しているだけに過激だ。大排気量の利点を生かして低速域での扱いやすさは確保しているが、あくまでも最高速の追求をメインとしている。

サスは両車ともストラット／セミトレーリングアームの4輪独立懸架だが、ソアラはスポーティなハンドリングと乗り心地の妥協点を高める方向で煮つめられている。最終的にはテールがブレイクする傾向にあるが、これは後席の快適性のためにはやむを得ないことだろう。

これに対して300ZXは高速走行性能を追求した結果、リアサスを軸にした安定指向のセッティングになっている。アクセルで向きが変わりにくいこともあって、どちらかというとステアリングワーク中心となりやすい。

歴史をとるか、捨て去るか

2台を比較する上で忘れてならないのは、それぞれの歴史だ。決定的に異なることは、300ZXがデビュー以来15年という歴史を持ったフェアレディZシリーズの最新版であること。いわば個性的なZの伝統を受け継いだクルマである。

これに対してソアラは、トヨタの新時代のイメージリーダーとして3年前に登場した、あらゆる意味において新しいクルマだ。Zほど伝統に縛られず、今日的な感覚を身につけることができた。

結論として、ソアラは、絶対的速さよりトータル性能の追求を最重視。速さと快適さを高次元でバランスさせたハイクオリティな大人のGTとでも言おうか。

対する300ZXは、大パワーによる圧倒的な走りにステータスを求めている。その意味では男っぽい、古典的なGTスポーツとして位置づけてもいいだろう。

（伏木悦朗）

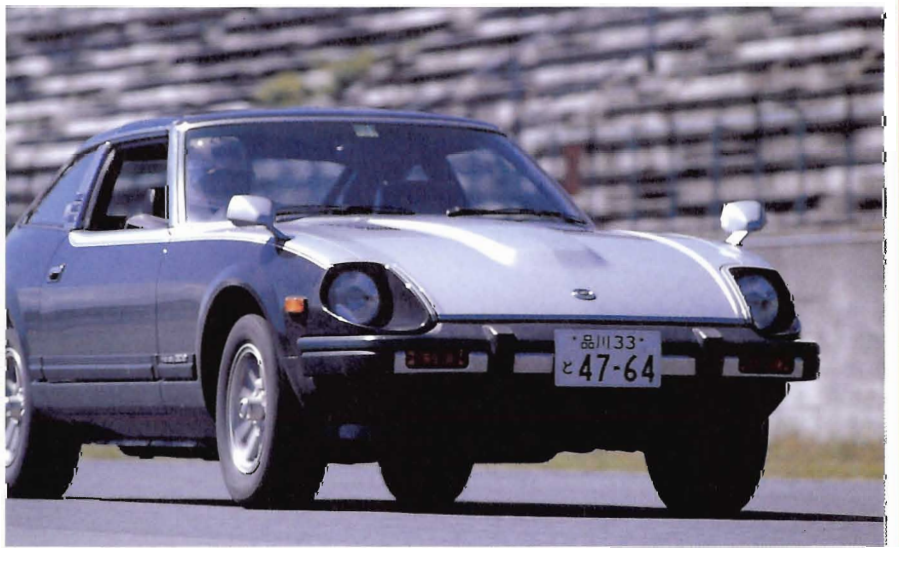








ソアラの最大のライバルは、いつもフェアレディZだった。



打倒5M・GEUに執念を燃やした日産

いろいろなクルマとの対決を経て、たどり着いた結論が「ソアラのライバルはフェアレディZ2by2」だということ。

ボディ形状や車の成り立ちから行けば日産レパード、スペシャリティ性から行けば三菱ギャランΛやマツダ・コスモREあたりが順当と思われたが、やはりソアラの基本性能の高さ、走りの資質に比べると役不足であることは否めない。もちろん佇まいの美しさ、力強さも及ぶところではなかったということだろう。

ソアラvsZの対決は機会があるたびモーターマガジン誌面で大きく取り上げられてきた。その一部を紹介すると、81年5月号（200km／hカー）、83年3月号（トヨタvs日産）、84年5月号（ソアラvsフェアレディZ・左ページに結論の抜粋を掲載）などがある。

フェアレディZ2代目S130型280Zがハンドリングはまだしも、パワーで圧倒されたことを受け、83年のZ31型へのフルモデルチェンジを機にVG30ET搭載の300ZXを登場させるなど、日産全社を挙げて打倒5M・GEUに燃えた時代であった。

SOARER with Professionals

サーキットでの勇姿が



高橋国光（たかはし くにみつ）

知る人ぞ知る、日本レース界の重鎮。ホンダ・ワークスライダーから1964年、4輪に転向。日産ワークスで黒沢、北野とともに大活躍したことは有名。1999年現役引退後はチーム国光の監督を務める。1940年1月29日生まれ。写真は1981年、FISCOでの取材時のもの。



中嶋 悟（なかじま さとる）

ご存知、元F1ドライバー。1987年、ロータスホンダでフルタイム参戦を果たし、日本人のF1進出の道を作った傑物。写真は1981年のFISCO取材時。この年、全日本F2選手権でシリーズチャンピオンを獲得していた。星野一義氏とともに筑波アタックにも参加した。



瀬在仁志（せざい ひとし）

今やベテランの域に達した自動車評論家だが、モーターマガジン誌での筑波デビューは1985年だった。レース、ラリーでの経験をもとにした車両性能評価には定評がある。またタイヤ開発やユーザー対象の走行会開催など、広い分野で活躍している。AJAJ会員。



望月 修（もちづき おさむ）

三菱自動車の開発ドライバーを務めた後、1970年代後半から専門誌への寄稿を始める。開発ドライバーとしての経験を生かした評価は、感応評価中心だった当時のレポーター陣に衝撃を与えた。ヤタベではメインテスターとして活躍。筑波でも完璧なドリフトで魅せた。1990年没。



誌面を飾った。



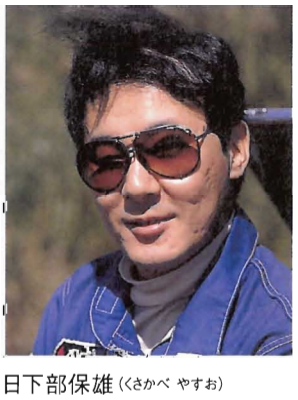
岩下良雄（いわした よしお）

国内外のラリーで大活躍を見せたラリー界のスーパースター。1966年からプライベーターでサファリラリーに挑戦し始め、最高位4位に輝いた。1980年には東京都葛飾区にIRS（イワシタラリーサービス）を設立。2007年に中原祥雅氏に代わるまで代表を務めた。



米村太刀夫（よねむら たちお）

横浜ゴムのテストドライバーから、いすゞのワークスドライバーに転身。1973年、いすゞのレース活動休止に伴い、自動車評論活動を開始する。モーターマガジン誌では筑波アタックなどで活躍した。1994年にはAJAJ会長に就任、2006年まで12年間会長を務めた。



日下部保雄（くさかべ やすお）

学生時代からラリーに参戦、その後レースでも多くの実績を残すと同時に、タイヤ、ダンパーなどの開発に携わる。70年代後半からは自動車評論家としての活動を開始。80年代にはモーターマガジン誌のメイン筆者として活躍した。2006年からAJAJの会長を務める。



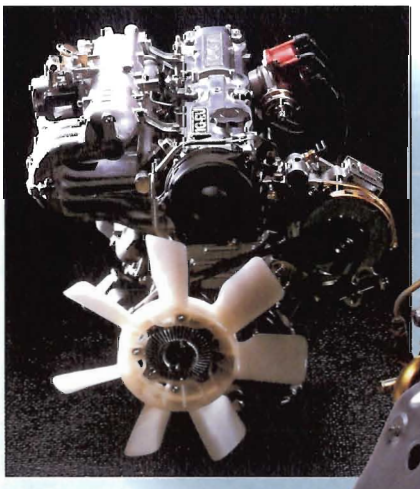
1980年代に入ると、雨後の筍のように自動車専門誌が続々創刊される。中には特殊な内容に特化したものもあったが、その多くはモーターマガジン誌と内容や体裁が競合していた。

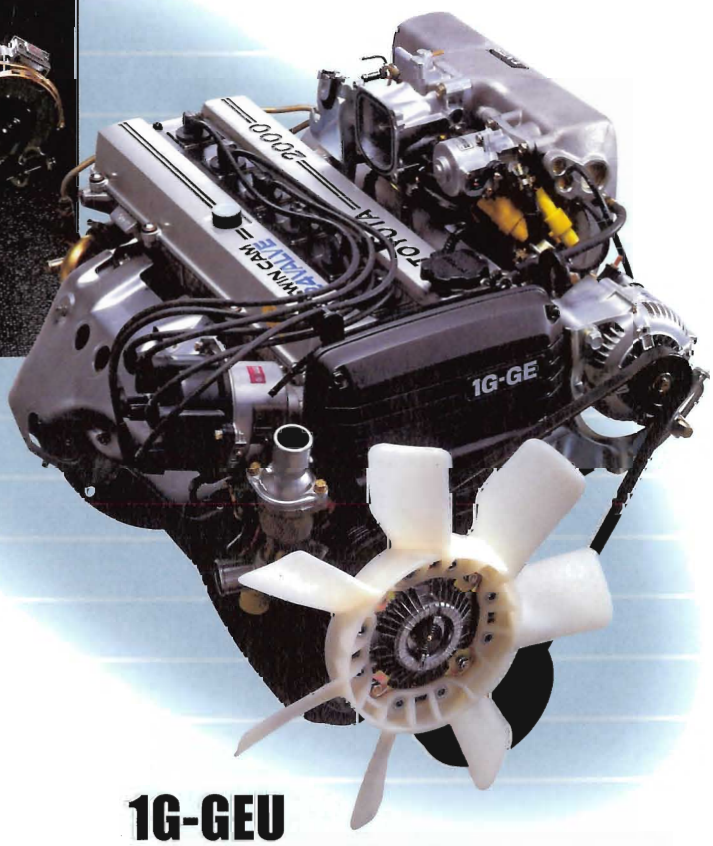
当然そこには競争原理が働く。モーターマガジンの目玉企画のひとつが谷田部のフルテストだが、これはクルマの状態と天候に大きく左右される側面を持つ。その点、筑波やFISCOタイムアタックは、人の要素が大きい。編集者としては、タイムで競合誌に負けたくないという意識は常にあった。そこで、ドライバーの選択がどんどんエスカレートしていく。当初はレポーター兼ドライバーをメインに展開したが、最後には高橋、中嶋、岩下といった豪華メンバーまで起用して誌面を盛り上げた。そんな時代だったのである。

1G-EU

125ps/5400rpm 17.5kgm/4400rpm(81.2〜)
130ps/5400rpm 17.5kgm/4400rpm(85.1〜)

当初、2000シリーズ全車に搭載されていた直6SOHCのベーシックエンジン。85年1月に改良され出力をアップさせた。主な改良点は圧縮比向上(8.8→9.2)、吸気マニホールド径4φ拡大、インジェクション変更(EFI-LからDに)など。

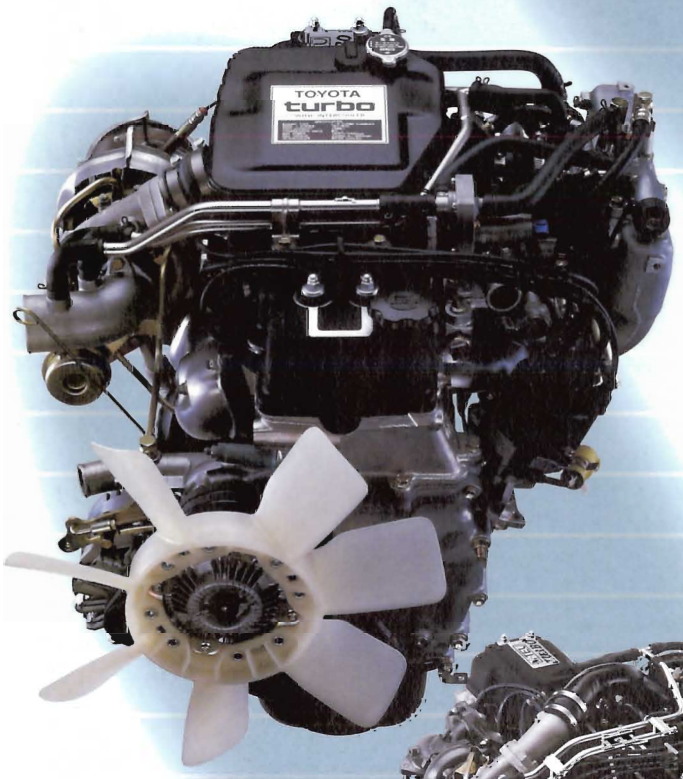


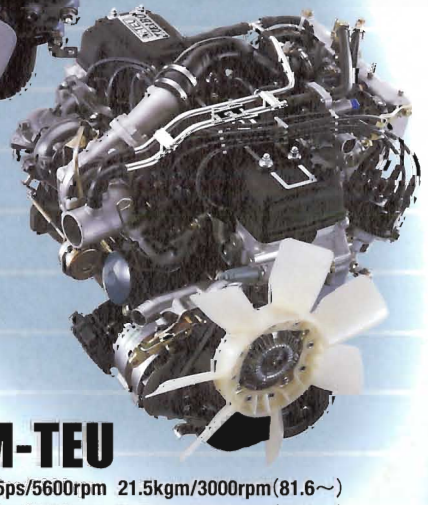


1G-GEU

160ps/6400rpm 18.5kgm/5200rpm(83.5〜)

ターボもいいが、アクセル操作に瞬時に反応するクルマが欲しい…という要求に応えるため83年5月に登場したのがレーザーαツインカム24の別称を持つ1G-GEU。1G-EUをベースにシリンダ当たり4バルブのDOHCヘッドを架装したもので、バルブ挟み角は50度V。ℓ当たり出力80.5ps、エンジン重量1kg当たり1.0psを発揮する高性能機だ。85年1月の改良でスロットルボディを2から1バレルに変更。燃料噴射もEFI-Lの2グループ噴射からEFI-Dの3グループ噴射になった。

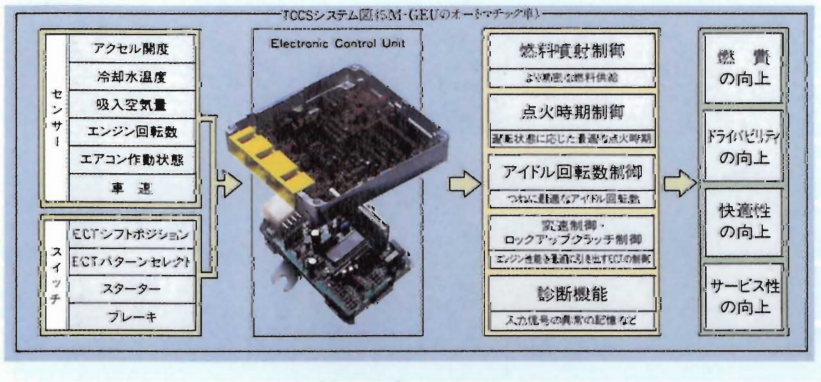




モアパワーの要求にトヨタが出した答えが、当時クラウンに搭載されていたターボエンジンの採用だった。ただ当時のターボエンジンは中低速域での反応の遅れが大きく、ソアラのドライバビリティの質を確保するにはATと組み合わせるしか手がなかった。また10モード燃費こそ1G-EUと同じ8.5km/ℓを謳っていたが、ターボなりの走りを楽しもうとすると燃費の悪化は避けられなかったことも事実。ただ過給が利き始めてからの加速は豪快で、高速道路の長距離移動などで、本領を発揮した。83年5月には日本初の水冷ICを搭載(写真上)。大幅なパワーアップが図られた。

M-TEU

145ps/5600rpm 21.5kgm/3000rpm(81.6〜)
160ps/5400rpm 23.5kgm/3000rpm(83.5〜)





6M-GEU

190ps/5600rpm 26.5kgm/4400rpm(85.1〜)

初代ソアラの最後を飾る大排気量DOHC。最高出力は190psに達した。ビッグパワー&ビッグトルクがもたらす走りは豪快の一言。85年3月のJARIテストでは最高速度203.97km/h、0-400m加速15.72秒という大記録をマークしている。ただ、基本メカは5M-GEUを踏襲するので、やはり古さは隠せない。翌年1月のFMCで24バルブDOHC+ターボの7M-GTEUの登場とともにソアラのラインアップから姿を消した。

New Technology

初代ソアラが採用した数々の先進技術

ソアラには日本初、世界初を含め多くの先進技術が投入されているが、最大の魅力は、パワフルな大排気量DOHCと、計器盤から針を消したデジタルメーターの採用だったと言っていい。

Power Unit

5M-GEU

170ps/5600rpm 24.0kgm/4400rpm(81.2〜)
175ps/5600rpm 24.5kgm/4400rpm(84.1〜)

ソアラのフラッグシップ・エンジン。直6DOHCの2759ccという、日本初の大排気量ツインカムとしてデビューした。また世界で初めてDOHCエンジンにラッシュアジャスターを採用。メインテナンスフリーを実現した点も注目に値する。発売直後のJARIテストで2800GTエクストラ(5MT)は198.07km/hの最高速度をマーク。同年7月、200km/hオーバーを計測したセリカXX2800GTに破られるまで、国産最速の地位にあった。



ソアラのパワーユニットは2ℓSOHCの1G-EU型と2・8ℓDOHCの5M-GEUの2本立てでスタートした。この800ccの排気量差は圧倒的で、走行性能も走行品質も2ℓとは別次元と評された。当然注目は2・8ℓに集まったが、当時300万円になろうかという価格障壁を乗り越えられたのはごく一部のユーザーに限られた。当然2ℓクラスのハイパワーエンジンを望む声は大きく、ソアラ登場からわずか4カ月後の81年6月、クラウンに積まれていたターボエンジン、M-TEU型が追加設定される。

M-TEUの登場は歓迎されたものの、ミッションの設定がATしかないのが物足りなさを産んだ。ATでも十分な速さを得ていたが、MT操作に喜びを見出すスポーツドライビング派を完全に納得させることはできなかったのだ。

2年後の83年5月、トヨタは1G型をベースに開発した24バルブDOHC、1G-GEUをラインアップに加える。低速トルクの細さに疑問を呈する人もいたが、3500回転を超えてからの吹け上がりは素晴らしく、5速MTを駆使してのドライブはソアラの新しい魅力を引き出して見せた。

同時にM-TEU型には日本初の水冷式インタークーラーを装着。従来の145psから160psへの大幅なパワーアップが図られた。

そして初代最後の年次改良となる85年1月、フラッグシップの2・8ℓはストロークを7㎜伸ばして2954ccの排気量を得て、呼称も6M-GEUに改められる。2ℓからスタートしたMブロックは、遂に3ℓまでスケールアップしたのだ。

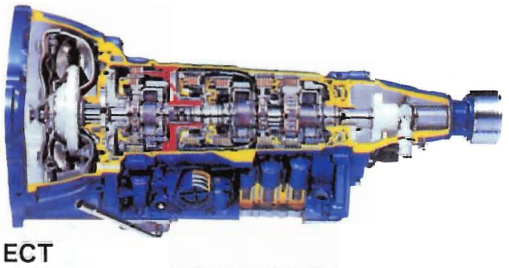
しかし6M-GEUはごく短命に終わる。パワー競争の真っ直中にあった国産車市場で、旧来の2バルブDOHCでは太刀打ちできないという判断の基に、翌86年1月のFMCを機に24バルブターボの7M-GTEUとして登場。M型最後の花道を飾ることになる。

シャシはフロント：ストラット、リア：セミトレーリングアームの4輪独立懸架を採用。81年2月の発表当時は、前1440／後1450㎜のワイドトレッドと195／70HR14タイヤの採用、全車4輪ディスクブレーキの採用を大きく謳った。

そして83年5月、サスペンション技術の革命とも言える「TEMS（電子制御サスペンション）」が2800GT系のAT車に採用される。もちろん世界初の快挙であった。

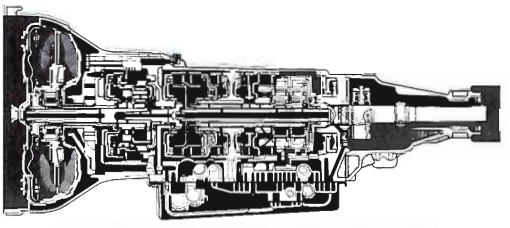
この時同時にフロントサスに低圧ガス封入式ダンパーを採用。ソリッド（堅固）&リンバー（しなやか）サスを進化させ、乗り心地と操安性のハイレベルでの両立を誇示した。

そのほか、81年の回転数感応型パワーステアリング採用、82年のESC採用などが注目技術だった。



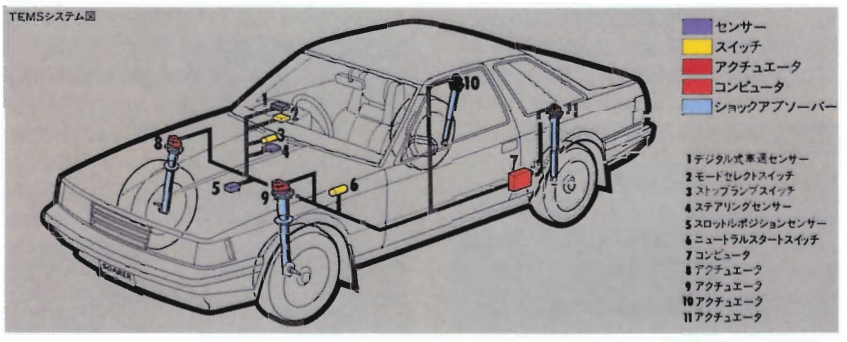
ECT

82年3月から2800GT系には2ウエイOD付き4速フルATをマイコンで電子制御するECTが搭載される。ロックアップ作動を4速だけでなく2/3速でも行なうほか、ノーマル、エコ、パワーの3パターンをスイッチでセレクトでき、それぞれの走行パターンに合わせた変速点及びロックアップ作動を電子制御する機構だ。83年には2.0GT、84年にはターボにも拡大採用されていく。



2ウエイオーバードライブ付き4速AT

経済性を重視する1G-EUには日本初の2ウエイOD付き4速フルATが採用された。これは4速で一定速度に達するとロックアップ機構が働き、トルコンを介さずにエンジンパワーを直接車輪に伝える機構だ。その結果、60km/h定地燃費の数値はMTと同じ17.5km/ℓとなっている。



TEMS

車速、ステアリング、スロットルなど、5個のセンサーで走行状態をチェック。マイコン制御で前後ダンパーの減衰力を高低2段切り替えする世界初の機構。自動切り替えのAUTOのほかSPORTとNORMALに固定するスイッチも付く。

ソアラは現代で言う「おもてなし」機能をふんだんに採り入れていたことでも注目される。そのひとつがエレクトロニックディスプレイメーターの採用だ。カタログには「針が消え、光が走り、数字が刻み、コンピュータが囁く」と記載されているように、メーター内からアナログ表示は一切姿を消していた。

この方式を4年間熟成させた結果、85年にはメーターナセル内にブラウン管を組み込んだエレクトロマルチビジョンへと進化を果たす。

また、81年モデルは、デジタル式任意速度警報装置、マイコン式オートエアコン、メモリー付きシートリクライニング、エア式ランバーサポートなど、日本初の技術を満載していたことでも注目を集めた。

翌82年にはランバーサポートが電動となり（日本初）、乗員の安全・快適性を高めるため車速感応式オートドアロックやテクニクスオーディオシステムなども一部車種に採用される。83年にはロングドライブの負担を減らすオートドライブが登場。スーパーグランツーリスモの名にふさわしい資質を備えたのである。

外装では、81年モデルの採用した異形4灯式ハロゲンヘッドランプ（日本初）で空力特性を向上させたほか、84年には前後エアスポイラーをセットオプション採用。CL（揚力係数）を約80%も向上させている。同時に専用ドアミラーの採用で、その美しさに一層磨きをかけた。



異形4灯式ハロゲンヘッドライト

全体のウエッジシェイプを完成させCD＝0.36、前輪揚力係数＝0.12を実現するためにボディ面と一体化したヘッドライト形状が不可欠だった。GT系にはセットオプションでヘッドランプクリーナーも設定されている。



クオーターサンシェード

2800GT系と2000VXに採用されたソアラならではの専用装備。リアシート乗員のプライバシーを確保しながら、ドライバーの後方視界を妨げない工夫の産物と言っていい。



前後エアスポイラー

元々空力的に優れたボディ形状を備えていたソアラだが、高速道路の普遍化で平均車速があがることに対応して、84年1月、GT系とターボ、VRに前後スポイラーがセットオプション設定された。



マイコン式オートエアコン

18～32度までの希望温度にセットしておけば、外気温、室温、日射量の変化をセンサーが検知。コンピュータ制御で設定温度を維持する。これも日本初採用の技術だった。



専用ドアミラー

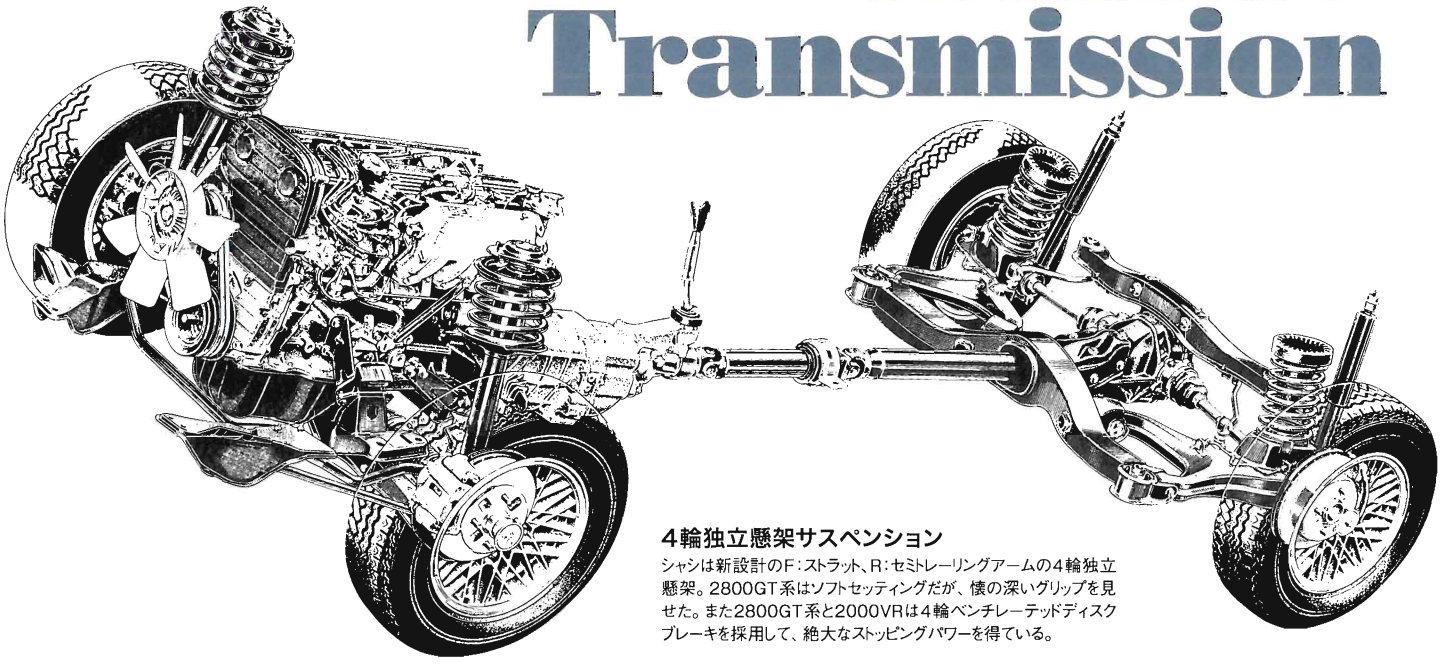
84年モデル全車に電動リモコンドアミラーが採用された。もちろん過渡期のため、電動リモコンフェンダーミラーも選択できたが、ソアラユーザーの大部分がドアミラーを選択したことは言うまでもない。

電動式ランバーサポート

当初手動ポンプ式だったエア式ランバーサポートも、82年モデルから電動ポンプを使ったタイプに進化する。もちろん日本初の採用で、運転以外のあらゆる操作が自動化される兆しであった。



Chassis & Transmission



4輪独立懸架サスペンション

シャシは新設計のF：ストラット、R：セミトレーリングアームの4輪独立懸架。2800GT系はソフトセッティングだが、懐の深いグリップを見せた。また2800GT系と2000VRは4輪ベンチレーテッドディスクブレーキを採用して、絶大なストッピングパワーを得ている。



テクニクスオーディオシステム

静粛性の高いソアラだからこそオーディオにも高品質が求められた。とくにGT-LIMITEDにはテクニクス製のシステムを専用設計。迫力あるステレオサウンドが楽しめた。



オートドライブ

VX以上にオートドライブを装備。「加速追い越し後も設定速度まで減速する」と謳った。



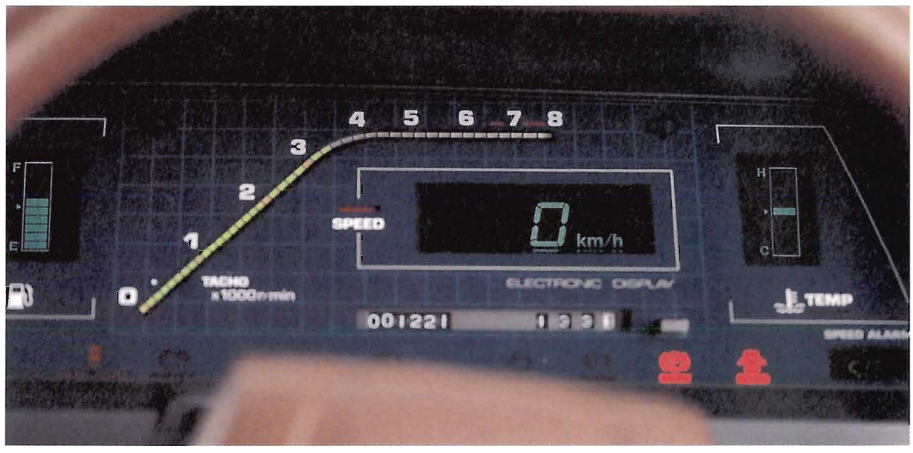
スピードアラーム

30～65km／hの範囲で任意に設定した速度に達すると、アラームで知らせる機構。



クルーズコンピュータ

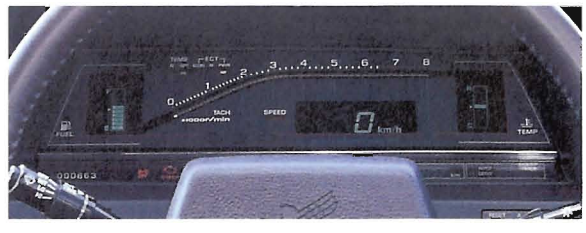
目的地への到達時刻、目的地までの残り距離、燃料消費量＆走行可能距離などを伝える。



エレクトロニックディスプレイメーター

ソアラを代表する装備のひとつ。スピードメーターと燃料計、水温計表示に蛍光管式を、タコメーターは発光ダイオードによるゾーン表示を採用。スピードメーターは人間の目が無理なく読みとれるインターバル、0.28秒ごとに表示。クルージング時の微妙な車速変化による数字のちらつきを解消するため独自の調整回路も開発された。タコメーターは1000rpmごとにオレンジの光を配し一目で回転数が確認できるよう配慮されている。83年5月には、基本は同じながらデザインを一新（右写真）。同時に車載コンピュータと会話できるスーパーモニターも装備された。

Cockpit & Others





エレクトロマルチビジョン

85年1月、3.0GTリミテッドのAT車に装着車が設定された。メーターパネル左にブラウン管をセットし、その画面上に必要な情報が呼び出せるという、世界初の画期的なシステムだ。情報は、ドライビングモニター、燃費モニター、異常警告、カラーTVで、VTRを接続すればモニターとしても楽しめた。

■主要諸元表

登場	1981年2月27日【デビュー】						1981年6月22日【追加】		1982年3月5日【年次改良】		
排気量	2800DOHC		2000SOHC				2000SOHCターボ		2800DOHC		
グレード	GT-EXTRA	GT	VR	VX	VⅡ	VⅠ	VRターボ	VⅡターボ	GT-LIMITED	GT-EXTRA	GT
車両型式	MZ11		GZ10				MZ10		MZ11		
変速機 5速MT	HCMQF		HCMZE	HCMGE	HCMNE	HCMDE			HCMQF (L)	HCMQF (X)	HCMQF
変速機 OD付4速AT	(HCPQF)						(HCPZT)	(HCPNT)			
変速機 2ウェイOD付4速 AT			(HCPZE)	(HCPGE)	(HCPNE)	(HCPDE)					
ECT									HCPQF (L)	HCPQF (X)	HCPQF
■エンジン											
型式	5M-GEU		1G-EU				M-TEU		5M-GEU		
種類	直6・DOHC		直6・SOHC				直6・SOHC		直6・DOHC		
過給器	なし		なし				ターボチャージャー		なし		
総排気量	2759cc		1988cc				1988cc		2759cc		
ボア×ストローク	83.0×85.0㎜		75.0×75.0㎜				75.0×75.0㎜		83.0×85.0㎜		
圧縮比	8.8		8.8				7.6		8.8		
最高出力(ネット)	170ps/5600rpm		125ps/5400rpm				145ps/5600rpm		170ps/5600rpm		
最大トルク(ネット)	24.0kgm/4400rpm		17.5kgm/4400rpm				21.5kgm/3000rpm		24.0kgm/4400rpm		
燃料供給装置	EFI		EFI				EFI		EFI		
燃料タンク容量	レギュラー・61ℓ		レギュラー・61ℓ				レギュラー・61ℓ		レギュラー・61ℓ		
■性能											
60km/h定地燃費	17.0 (15.5) km/ℓ		17.5 (17.5) km/ℓ				(16.0) km/ℓ		17.0 (17.5) km/ℓ		
10モード燃費	8.9 (8.1) km/ℓ		10.0 (8.5) km/ℓ				(8.5) km/ℓ		8.9 (8.2) km/ℓ		
最小回転半径	5.5m		5.5m				5.5m		5.5m		
■寸法/重量											
全長×全幅×全高	4655×1695×1360㎜		4655×1690×1360㎜				4655×1690×1360㎜		4655×1695×1360㎜		
ホイールベース	2660㎜		2660㎜				2660㎜		2660㎜		
トレッド前/後	1440/1450㎜		1425/1435㎜				1440/1450㎜※		1440/1450㎜		
最低地上高	165㎜		165㎜				165㎜		165㎜		
室内長×幅×高さ	1775×1410×1090㎜		1775×1410×1090㎜				1775×1410×1090㎜		1775×1410×1090㎜		
乗車定員	5名		5名				5名		5名		
車両重量	1300 (1305) kg		1185 (1200) kg	1220 (1235) kg	1180 (1195) kg	1165 (1180) kg	(1250) kg	(1245) kg	1300 (1310) kg		
■その他											
ステアリングギア	ラック&ピニオン						ラック&ピニオン		ラック&ピニオン		
サスペンション 前	ストラット/コイル						ストラット/コイル		ストラット/コイル		
サスペンション 後	セミトレーリングアーム/コイル						セミトレーリングアーム/コイル		セミトレーリングアーム/コイル		
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		
ブレーキ 後	ベンチレーテッドディスク		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		
タイヤ	195/70HR14		185/70HR14				195/70HR14		195/70HR14		

※スチールホイール装着車は1425/1435㎜

登場	1983年2月10日【年次改良】								1984年1月9日【年次改良】	
排気量	2800DOHC		2000DOHC	2000ターボ	2000SOHC				2800DOHC	
グレード	GT-LIMITED	GT	GT	TURBO	VR	VX	VⅡ		GT-LIMITED	GT
車両型式	MZ11		GZ10	MZ10	GZ10				MZ11	
変速機 5速MT	HCMQF (L)	HCMQF	HCMQF		HCMZE	HCMGE	HCMNE		HCMQF (L)	HCMQF
変速機 OD付4速AT				(HCPZT)						
変速機 2ウェイOD付4速AT					(HCPZE)	(HCPGE)	(HCPNE)			
ECT	HCPQF (L)	HCPQF	(HCPQF)						HCPQF (L)	HCPQF
■エンジン										
型式	5M-GEU		1G-GEU	M-TEU	1G-EU				5M-GEU	
種類	直6・DOHC		直6・DOHC	直6・SOHC	直6・SOHC				直6・DOHC	
過給器	なし		なし	I.C.ターボ	なし				なし	
総排気量	2759cc		1988cc	1988cc	1988cc				2759cc	
ボア×ストローク	83.0×85.0㎜		75.0×75.0㎜	75.0×75.0㎜	75.0×75.0㎜				83.0×85.0㎜	
圧縮比	8.8		9.1	8.0	8.8				9.2	
最高出力(ネット)	170ps/5600rpm		160ps/6400rpm	160ps/5400rpm	125ps/5400rpm				175ps/5600rpm	
最大トルク(ネット)	24.0kgm/4400rpm		18.5kgm/5200rpm	23.5kgm/3000rpm	17.5kgm/4400rpm				24.5kgm/4400rpm	
燃料供給装置	EFI		EFI		EFI				EFI	
燃料タンク容量	レギュラー・61ℓ		レギュラー・61ℓ		レギュラー・61ℓ				レギュラー・61ℓ	
■性能										
60km/h定地燃費	17.5 (17.5) km/ℓ		18.0 (19.0) km/ℓ	(16.5) km/ℓ	18.5 (19.0) km/ℓ				17.5 (17.5) km/ℓ	
10モード燃費	9.0 (8.2) km/ℓ		11.0 (9.6) km/ℓ	(9.0) km/ℓ	10.6 (9.2) km/ℓ				9.0 (8.2) km/ℓ	
最小回転半径	5.5m		5.5m		5.5m				5.5m	
■寸法/重量										
全長×全幅×全高	4675×1690×1360㎜		4675×1690×1360㎜		4675×1690×1360㎜				4675×1695×1360㎜	
ホイールベース	2660㎜		2660㎜		2660㎜				2660㎜	
トレッド前/後	1440/1450㎜		1440/1450㎜		1440/1450㎜	1425/1435㎜			1440/1450㎜	
最低地上高	165㎜		165㎜		165㎜				165㎜	
室内長×幅×高さ	1775×1410×1090㎜		1775×1410×1090㎜		1775×1410×1090㎜				1775×1410×1090㎜	
乗車定員	5名		5名		5名				5名	
車両重量	1305 (1315) kg		1230 (1245) kg	(1255) kg	1185 (1200) kg	1220 (1235) kg	1180 (1195) kg		1305 (1315) kg	
■その他										
ステアリングギア	ラック&ピニオン								ラック&ピニオン	
サスペンション 前	ストラット/コイル								ストラット/コイル	
サスペンション 後	セミトレーリングアーム/コイル								セミトレーリングアーム/コイル	
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	
ブレーキ 後	ベンチレーテッドディスク					ディスク			ベンチレーテッドディスク	
タイヤ	205/60R15 89H				195/70HR14	185/70SR14			205/60R15 89H	

■価格の推移

	エンジン	変速機	81.2.27	81.6.22	82.3.5	83.2.10	84.1.9	85.1.7	86.1.21
2800GT エクストラ	5M-GEU	4速AT	2,938,000	←	3,078,000	設定廃止			
		5速MT	2,855,000	←	2,913,000				
2800GT リミテッド	5M-GEU	4速AT			3,615,000	3,731,000	←		
		5速MT			3,450,000	3,616,000	←		
2800GT	5M-GEU	4速AT	2,750,000	←	2,887,000	3,026,000	←		
		5速MT	2,667,000	←	2,722,000	2,911,000	←	3.0に発展（↓）	
3.0GT リミテッド	6M-GEU	4速AT						3,784,000	FMC
		5速MT						3,669,000	
同エレクトロマルチビジョン		4速AT						3,984,000	
3.0GT	6M-GEU	4速AT						3,082,000	
		5速MT						2,967,000	
2000GT	1G-GEU	4速AT				2,822,000	←	2,849,000	
		5速MT				2,708,000	←	2,735,000	
2000VR ターボ	M-TEU	4速AT		2,304,000	2,304,000				
2000VⅡ ターボ	M-TEU	4速AT		2,095,000	2,145,000	TURBOに1本化（↓）			
TURBO	M-TEU+IC	4速AT				2,453,000	2,483,000	2,508,000	
2000VX	1G-EU	4速AT	2,360,000	←	2,409,000	2,437,000	←	2,497,000	
		5速MT	2,268,000	←	2,315,000	2,343,000	←	2,403,000	
2000VR	1G-EU	4速AT	2,019,000	←	2,061,000	2,146,000	←	2,188,000	FMC
		5速MT	1,927,000	←	1,967,000	2,052,000	←	2,094,000	
2000VⅡ	1G-EU	4速AT	1,884,000	←	1,973,000	2,013,000	←	2,054,000	
		5速MT	1,792,000	←	1,879,000	1,919,000	←	1,960,000	
2000VI	1G-EU	4速AT	1,754,000	←	廃止				
		5速MT	1,662,000	←					

※83.2.10の改良から呼称が2.8GT/2.0GTに変わったが便宜上2800GT/2000GTと表記している。

1982年3月5日【年次改良】				
2000SOHCターボ		2000SOHC		
VRターボ	VⅡターボ	VR	VX	VⅡ
MZ10		GZ10		
		HCMZE	HCMGE	HCMNE
(HCPZT)	(HCPNT)			
		(HCPZE)	(HCPGE)	(HCPNE)
M-TEU		1G-EU		
直6・SOHC		直6・SOHC		
ターボチャージャー		なし		
1988cc		1988cc		
75.0×75.0mm		75.0×75.0mm		
7.6		8.8		
145ps/5600rpm		125ps/5400rpm		
21.5kgm/3000rpm		17.5kgm/4400rpm		
EFI		EFI		
レギュラー・61ℓ		レギュラー・61ℓ		
(16.0) km/ℓ		17.5 (17.5) km/ℓ		
(8.5) km/ℓ		10.0 (8.5) km/ℓ		
5.5m		5.5m		
4655×1690×1360mm		4655×1690×1360mm		
2660mm		2660mm		
1440／1450mm※		1425／1435mm		
165mm		165mm		
1775×1410×1090mm		1775×1410×1090mm		
5名		5名		
(1250) kg	(1245) kg	1185 (1200) kg	1220 (1235) kg	1180 (1195) kg
ラック&ピニオン				
ストラット/コイル				
セミトレーリングアーム/コイル				
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		
195/70HR14		185/70HR14		

※スチールホイール装着車は1425/1435mm

1984年1月9日【年次改良】					1985年1月7日【年次改良】						
2000DOHC	2000ターボ	2000SOHC			3000DOHC		2000DOHC	2000ターボ	2000SOHC		
GT	TURBO	VR	VX	VⅡ	GT-LIMITED	GT	GT	TURBO	VR	VX	VⅡ
GZ10	MZ10	GZ10			MZ12		GZ10	MZ10	GZ10		
HCMQF		HCMZE	HCMGE	HCMNE	HCMVF	HCMQF	HCMQF		HCMZE	HCMGE	HCMNE
		(HCPZE)	(HCPGE)	(HCPNE)					(HCPZE)	(HCPGE)	(HCPNE)
(HCPQF)	(HC-PZT)				(HCPVF)	(HCPQF)	(HCPQF)	(HC-PZT)			
1G-GEU	M-TEU	1G-EU			6M-GEU		1G-GEU	M-TEU	1G-EU		
直6・DOHC	直6・SOHC	直6・SOHC			直6・DOHC		直6・DOHC	直6・SOHC	直6・SOHC		
なし	I.C.ターボ	なし			なし		なし	I.C.ターボ	なし		
1988cc	1988cc	1988cc			2954cc		1988cc	1988cc	1988cc		
75.0×75.0mm	75.0×75.0mm	75.0×75.0mm			83.0×91.0mm		75.0×75.0mm	75.0×75.0mm	75.0×75.0mm		
9.1	8.0	8.8			9.2		9.1	8.0	9.2		
160ps/6400rpm	160ps/5400rpm	125ps/5400rpm			190ps/5600rpm		160ps/6400rpm	160ps/5400rpm	130ps/5400rpm		
18.5kgm/5200rpm	23.5kgm/3000rpm	17.5kgm/4400rpm			26.5kgm/4400rpm		18.5kgm/5200rpm	23.5kgm/3000rpm	17.5kgm/4400rpm		
EFI		EFI			EFI		EFI		EFI		
レギュラー・61ℓ		レギュラー・61ℓ			レギュラー・61ℓ		レギュラー・61ℓ		レギュラー・61ℓ		
18.0 (19.0) km/ℓ	(18.0) km/ℓ	18.5 (19.0) km/ℓ			17.5 (17.5) km/ℓ		17.5 (18.0) km/ℓ	(18.0) km/ℓ	19.0 (19.5) km/ℓ		
11.0 (9.6) km/ℓ	(9.0) km/ℓ	10.6 (9.2) km/ℓ			9.1 (8.2) km/ℓ		10.8 (9.4) km/ℓ	(9.0) km/ℓ	11.2 (9.4) km/ℓ		
5.5m		5.5m			5.5m		5.5m		5.5m		
4675×1690×1360mm		4675×1690×1360mm			4675×1695×1360mm		4675×1690×1360mm		4675×1690×1360mm		
2660mm		2660mm			2660mm		2660mm		2660mm		
1440／1450mm		1440/1450mm	1425／1435mm		1440／1450mm		1440／1450mm		1440/1450mm	1425／1435mm	
165mm		165mm			165mm		165mm		165mm		
1775×1410×1090mm		1775×1410×1090mm			1775×1410×1090mm		1775×1410×1090mm		1775×1410×1090mm		
5名		5名			5名		5名		5名		
1230 (1245) kg	(1255) kg	1185 (1200) kg	1220 (1235) kg	1180 (1195) kg	1340 (1360) kg	1310 (1330) kg	1230 (1245) kg	(1255) kg	1185 (1200) kg	1220 (1235) kg	1180 (1195) kg
ラック&ピニオン					ラック&ピニオン						
ストラット／コイル					ストラット／コイル						
セミトレーリングアーム／コイル					セミトレーリングアーム／コイル						
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		ベンチレーテッドディスク					ディスク	
205/60R15 89H	195/70HR14		185/70SR14		205/60R15 89H			195/70HR14		185/70SR14	

1981-1985
MOTORMAGAZINE ARCHIVES

～初代ソアラをモーターマガジン誌面で振り返る～

登場と同時に専門各誌の誌面を賑わせたソアラだが、モーターマガジンは他誌に先駆け、いち早くフルテストを敢行。
2800GTエクストラの圧倒的な動力性能を紹介した。その後もモデル追加や改良の度に誌面を割いている。
ソアラが当時どう評価されていたか…。ここでは当時の誌面をそのまま掲載した。
発売当初から初代最終型までの流れを追って読み進めていただきたい。



初代ソアラの軌跡 1981 — 1985



1981.2.27
2800GT-EXTRA

1981年2月27日　ソアラ新発売
新開発2.8ℓ直6DOHC・5M-GEU型搭載（日本初）。2ℓは直6SOHCの1G-EU型。ミッションは5速MTとオーバードライブ付き4速AT。2ℓには日本唯一の2ウエイオーバードライブ付き4速ATを採用（日本初）。VR、VX、GTにエレクトロニックディスプレイメーター（日本初）、デジタル式任意速度警報装置（日本初）を採用。VX、GTにマイコン式オートエアコン（日本初）採用。



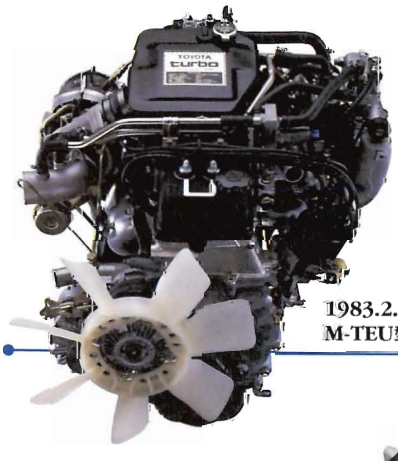
1981.6.22
2000VR turbo

1981年6月22日　2ℓターボ仕様を新発売
エンジンはツインセンサー付きノックコントロールシステムを備えた2ℓSOHC+ターボのM-TEU型。ミッションはオーバードライブ付き4速AT。グレードはVRターボとVⅡターボの2機種。2800GTエクストラにスーパーホワイト、その他にフレーミングレッドのボディカラーを新設。



1982.3.5
2800GT -LIMITED

1982年3月5日　2800GTリミテッドを追加発売
リミテッドのAT車にマイコン制御のTCCS※及びECT※を新採用。外板色に専用のツートンカラー、リミテッドクオーツトーニングを採用。電動ランバーサポート（日本初）、本革スポーツシート&ドアトリム、車速感応式オートドアロック、ESC、テクニクスオーディオシステムなどを標準装備。同時にGTエクストラ、GTにもTCCS及びECTを採用。GT以外にキャノピーライトグリーンメタリック、ストラトスブルーメタリックの2色を採用。



1983.2.10
M-TEU型インタークーラーターボエンジン

1983年2月10日　マイナーチェンジ
フロント、リアの外観意匠を一部変更。2ℓターボのM-TEU型にインタークーラーを装着（日本初）。レーザーαツインカム24（直6DOHC24バルブ・1G-GEU型）搭載の2.0GTを新設定。TCCSを全車に採用。2.0GTにECTを拡大採用。2.8GTシリーズにTEMS※を標準装備（世界初）。60偏平15インチタイヤを2.8GTシリーズ、2.0GT、ターボに標準装備。全車のフロントにガス封入式ダンパーを採用。エレクトロニックディスプレイメーターのデザインを一新。スーパーモニター、トンネルモードスイッチを2.8GTリミテッドに標準設定。



1984.1.9
2.8GT-LIMITED

1984年1月9日　一部改良
2.8ℓの5M-GEU型に、圧縮比の変更、電子進角の最適化などを施し175ps/5600rpm、24.5kgm/4400rpnにパワーアップ。ターボにECTを採用。前後エアスポイラーをセットでOP設定。ボディ同色の可倒式ドアミラーを採用。



1985.1.7
3.0GT-LIMITED

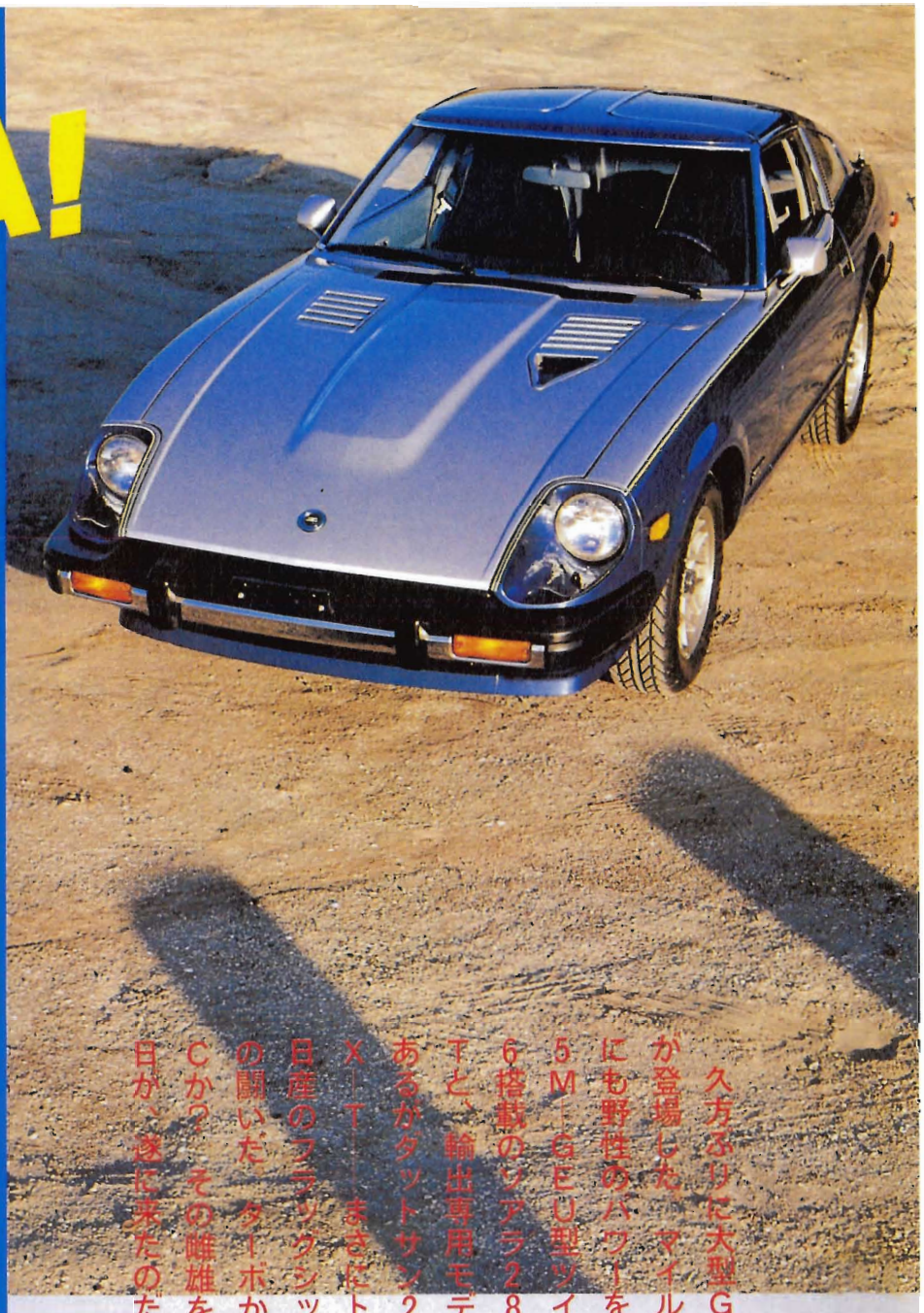
1985年1月7日　一部改良
3.0ℓ直6DOHC・6M-GEU型を搭載。2.0ℓ直6DOHC・1G-GEU型の燃料噴射装置変更及び最終減速比の見直しにより発進加速性能を向上。2.0ℓ直6SOHC・1G-EUの最高出力を向上させ、レーザー1Gから1G-Ⅱに呼称を変更。3.0GTリミテッドのAT車に6型フルカラーCRTディスプレイによるトヨタ・エレクトロ・マルチビジョン搭載車を設定（世界初）。

1986年1月21日　フルモデルチェンジ
2代目に進化。

※TCCS:トヨタ・コンピュータ・コントロールド・システム＝マイコンによるエンジン自動制御システム。
※ECT:エレクトロニック・コントロールド・トランスミッション＝電子制御式4速AT。
※TEMS:トヨタ・エレクトロニック・モデュレーテッド・サスペンション＝電子制御サスペンション

VIVA! 200km/h CARS

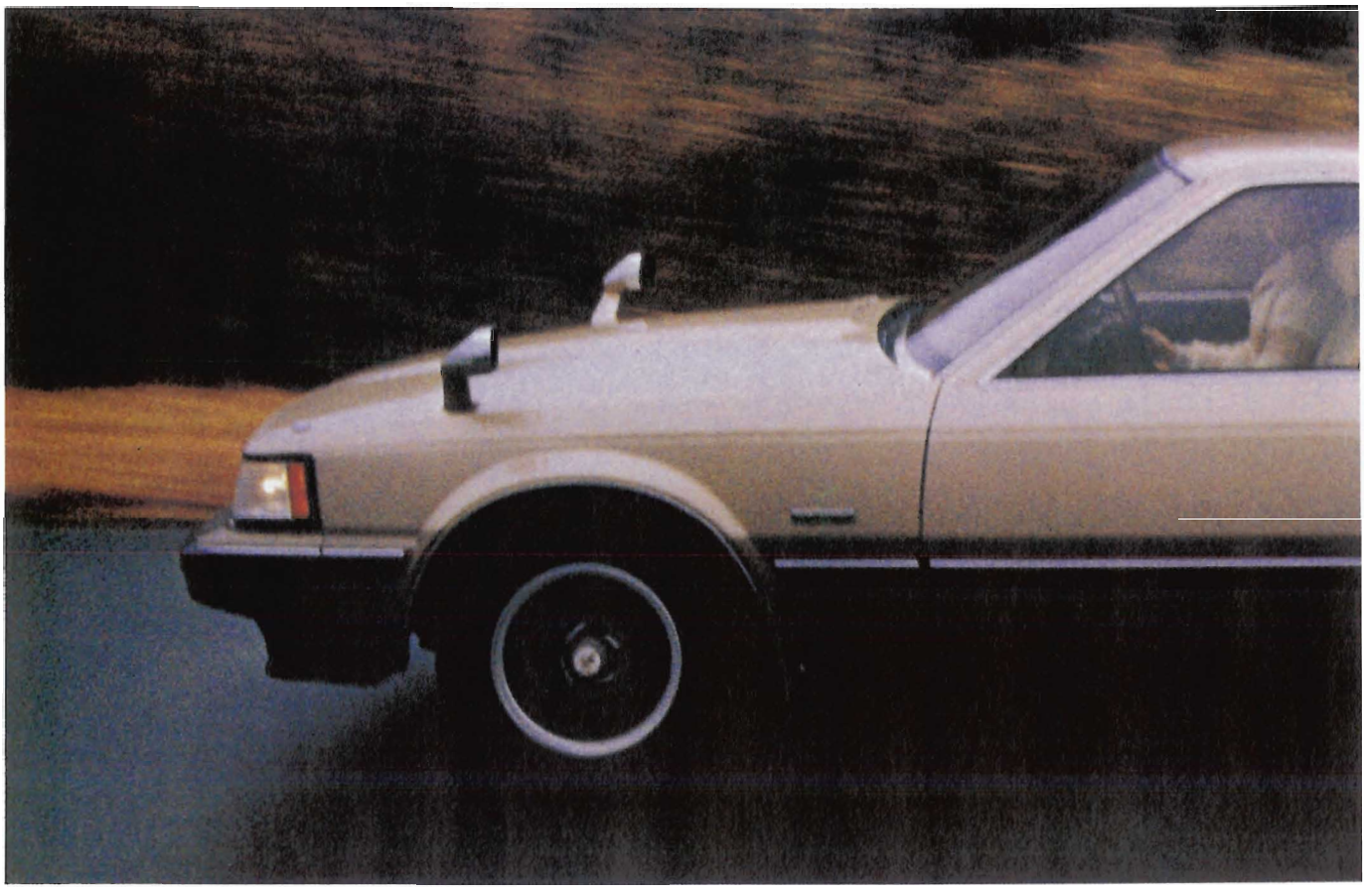
ターボかDOHCか！国産最速のタイトルを賭けた駿馬の激突!!



久方ぶりに大型GTカーが登場した。マイルドな中にも野性のパワーを秘めた5M-GEU型ツインカム6搭載のソアラ2800GTと、輸出専用モデルではあるがタットサン280ZX-T—まさにトヨタ対日産のフラッグシップ同士の闘いだ。ターボかDOHCか？その雌雄を決する日が、遂に来たのだ。




TOYOTA SOARER 2800GT
DATSUN 280ZX TURBO



魅力と実力のDOHC6
国産最速の記録を樹立！

2・8ℓ・DOHCを搭載するソアラ28 00GT・エクストラは、ヨーロッパの高級セダンに匹敵する豪華さを備えている。

そして走りもトップクラス、ひとたび17 0PSのパワーが爆発すれば、別世界の光景が眼前に展開する。

特に5速マニュアル・ミッション付きは速い。4速あるいは5速においても強力に加速するし、3速以下のギアでは不用意にアクセルを吹かすと簡単にホイールスピンが始まるほどである。

ボディスタイルは空力的に洗練され、高速において空気抵抗は最少レベルに抑えられているし、ボディリフトも少ない。空力理論にかなったボディは美しいの誉えの通り、ソアラのボディは流麗である。

比較的大柄のサイズであるから、ルームスペースにも余裕がある。後席も2＋2的な狭さは感じられない。

GTエクストラは4輪ベンチレーテッド・ディスクを備え、もちろん4輪独立懸架。パフォーマンスに見合ったシャシ性能を持ち合わせている。

メーターパネルはデジタル表示。これに象徴されるように、現代の最新技術が投入された先進モデルである。

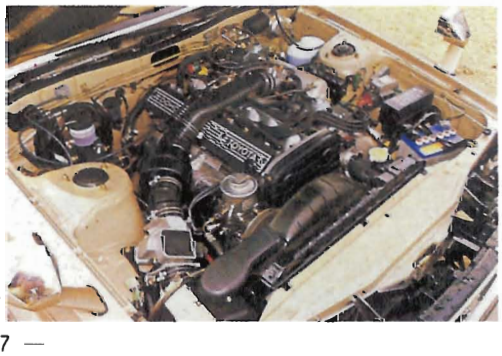
外観内装共に充実し、また走りの内容の良い車である。



太目のグリップが賛否両論の280 0GTエクストラのイン・パネ部。



感触の良いシート素材を使ったインテリア。後席スペースも実用性大。



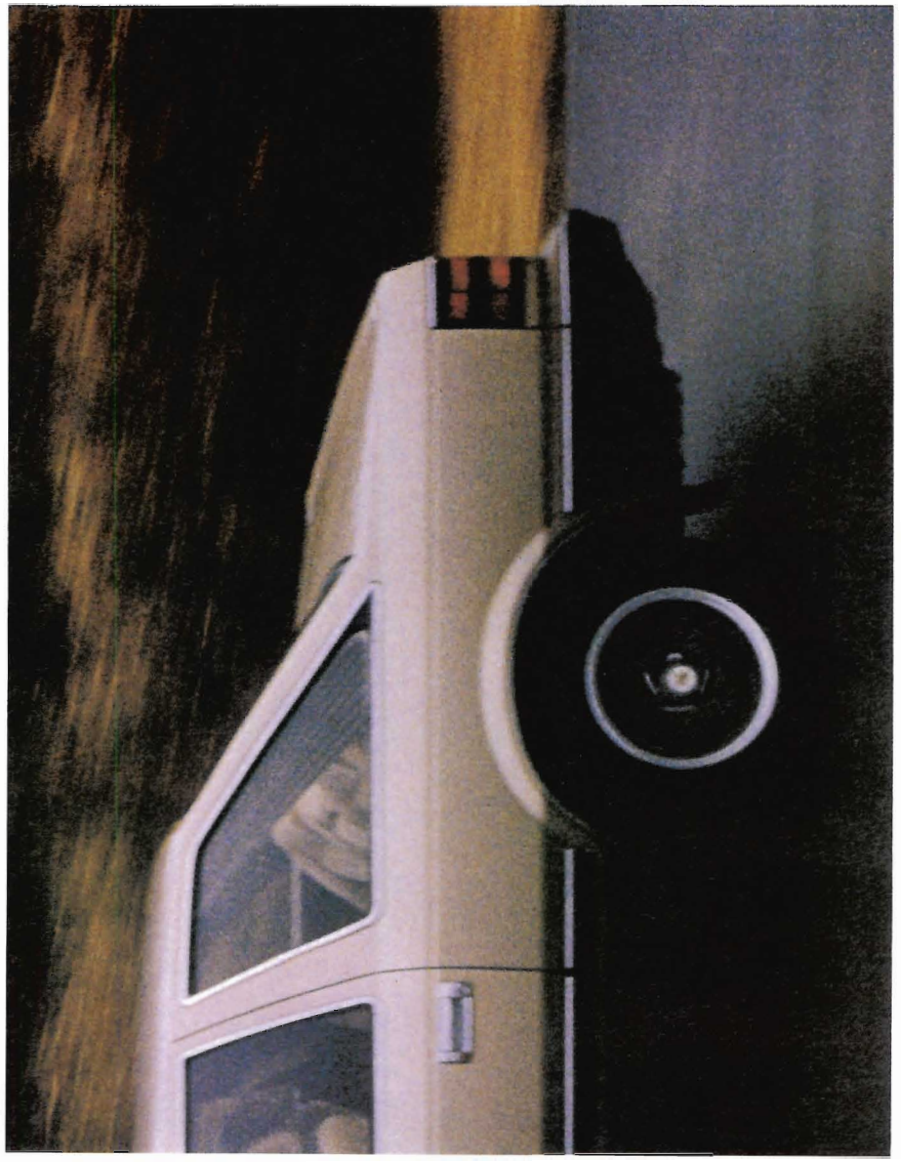
大トルクが実感できる170PS／24kg-mを発揮する5MIGEU型。

●TOYOTA

SOARER 2800GT EXTRA

MAX Speed:198.07km/h
SS 1/4MILE:16.15sec.

（スピードリミッターを取り外して計測）





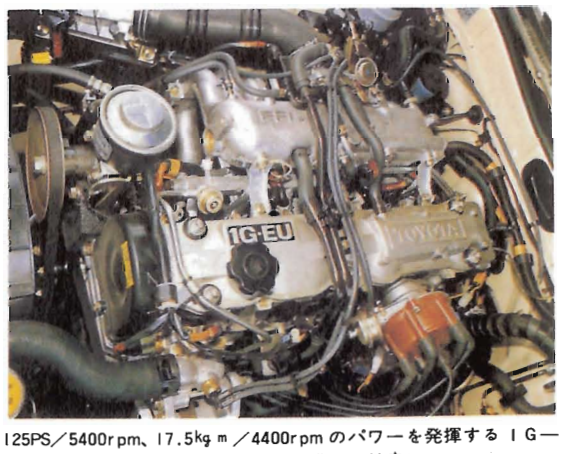


総合バランスではGTを上回るフットワークが身上！

MAX Speed：165.52km/h
SS1/4mile　：18.10sec



2000ccモデルの最上級モデル〝ＶＲ〟シリーズでは、デジタル式イン・パネ、ハーダーサスペンションを採用している。



125PS／5400rpm、17.5kg・m／4400rpmのパワーを発揮するＩＧ―ＥＵ型ストレート６、シャシとのバランスは良い。

ＶＲの基本価格は１９２万７千円である。この価格設定からもわかるように、ＶＲはソアラの普及版的存在である。

しかし、主要構成ファクターは上級車と変らず、ハイパーソナルカーとしての用途に応え得るグレードを備えている。

搭載エンジンは１Ｇ―ＥＵ型、最高出力１２５ＰＳ／５４００ｒｐｍ、最大トルク17.5kg・m／４４００ｒｐｍ。車重が１１８５kgと比較的軽く仕上げられており、エンジンパワーとのバランスも良く、動力性能は活発である。

ソアラＶシリーズには、ＶＩ、ＶＩＩ、ＶＲ、ＶＸと４つのグレードがあるが、その中でＶＲはスポーティな性格が与えられ、ブレーキもこの車のみ４輪ベンチレーテッド。

エンジン重量が２・８ℓ・５Ｍ―ＧＥＵより軽いので、その分ハンドリング性能もシャープで、Ｓ字カーブでも俊敏な動きをみせる。

メーターパネルは上級車なみのデジタル表示を採用。エアコンは丸型つまみを使用している。

直進性は４度39分というハイキャスターに支えられ、またリフトが少ないという特性とあわせて申し分ない。

文字通りのハイスピードツアラーであり、相応の静けさ、乗り心地が与えられている。動力性能で２・８ℓモデルに一歩譲るが、総合バランスでは上回るほどで、扱い易い車といえる。

― 53 ―　←１Ｃグラビアにつづく



SOARER 2800GT (AT)



絶大なるトルクでATがベストフィットかつ駿足だ。

新開発の5M－GEU型エンジンは170PSを発揮する。したがってATでも十分に速い。

性能計測の結果は、0～400mが16秒95、最高速176・04km／h。最高速時にはスピードリミッターが効いていたので、もしリミッターの作用がなければ、優に180km／hを超えたことであろう。

このようにATとしては例外的なパフォーマンスを発揮するが、単に速いだけでなく常用域のドライバビリティにも優れている。

市街地巡航においても、大トルクのため流れるように走る。一旦加速に入れば、トルコンスリップのため回転が跳ね上がるので、MT仕様を上回るほどの加速力を示す。

ソアラは仕上げの良さに比例して静粛に走行する車であるが、AT仕様も静かである。100km／h時でも僅かに66・5ホン（A）にすぎない。

これをみても、高低速を通じて音のピークが存在せず、ハイグレードぶりが窺われる。

グラスセクションが広いので全周方向の視界が開け、室内も明るい。余裕あるスペース、静かな走行、そしてシートはゴージャス、ATによるイージードライブなど、ソアラはリラックスした雰囲気の中でドライブできる車である。

その意味で、AT仕様のソアラはファミリーユース、パーソナルユースの両面に適合し得る。



ATモデルでも駿足なイメージを売る2800GT（AT）のインパネ。

MAX Speed : 176.04km/h
SS1/4mile : 16.95sec



VIVA!
200km/h CARS PART II

●全方位徹底ロードテスト　ソアラ/ダットサン・ターボ
●ソアラV.S.駿足ライバル　テストレポート
●世界の200km/hカー　アルバム
●200km/hクルーズ！　DRIVING TECHNIQUE
●200km/hを支えるハイ・メカニズム

全方位徹底ロードテスト

ブラックマークを残し猛然と加速！国産最速のタイトルをRX7から奪取！

レポート・皆月　修



ソアラ
2800GT エクストラ(5F)
2800GT(AT) 2000VR(5F)

ウエット路面でもゼロヨン16・15秒をマーク！

注目のソアラが登場した。永く噂されていた2・8ℓ・DOHCを予想通り搭載しており、実力あるエンジンと目され、また昨今の国産乗用車におけるターボブームに対する、トヨタの回答がこの5M—GEU型であるだけに、パフォーマンスへの期待が大きかった。

本誌でも、登場間もないソアラを仕様別に3車を揃え、その走りを徹底的に追求する場を設けることになり、3月10日の早朝、谷田部テストコースで熱走が展開された。

ソアラのホッテストモデルとして、2800GTエクストラの5速仕様を1台用意し、他に同じく2800GTエクストラのAT仕様、そして2ℓの1G—EU型を搭載するVシリーズにおいてスポーツ仕様のVR、以上の3台が勢揃いしている。

2・8ℓ・DOHCの5M—GEU型は、最高出力170PS/5600rpm、最大トルク24kgm/4400rpm。そして5速ミッションは1速3・285、2速1・894、3速1・275、4速1・000、5速0・783、最終減速比3・727という設定。

ギア比の配分はどちらかというとワイドレシオであるが、その辺は2・8ℓの大トルクによってカバーするという考えのようである。

面白いことに、AT仕様も最終減速比は3・727であり、通常はATの方が大き目のレシオをもつものであるが、5M—GEU型を使用する限りその必要性はないという前提にたつものであろう。

トランスミッションはMT、AT共に新設計、特に5速MTの出来栄えが良く、全開加速中のシフトアップでも、シフトレバーの動きは飽くまでもスムーズ、操作性に優れている。



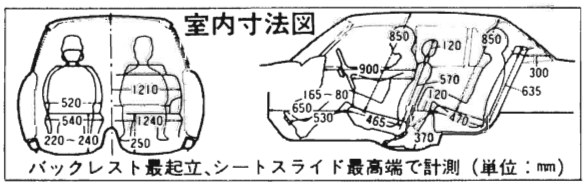
当時、自動車雑誌の読者なら知らぬ者のなかった超有名コース、JARI(日本自動車研究所・通称ヤタベ)の30度バンクを走るソアラ軍団。手前向かって左が2800GTエクストラ、左は2800GT。後方は2000VR。

VIVA 200km/h CARS

●テスト・コンディション●
日時：1981年3月10日
天候：小雨
場所：日本自動車研究所谷田部テストコース
周回路5500m
計測：MMテストグループ／小野測器製タイムカウンター＆光電管システム



室内寸法図



バックレスト最起立、シートスライド最高端で計測（単位：mm）

195サイズでは役不足。いかにパワフルなのか……

ソアラシリーズではGTエクストラ、GT、VRがハーダーサスペンションを与えられている。ノーマルに対して、バネ、ダンパーが固められ、前後スタビライザー径も増大されている。そしてブレーキは4輪ベンチレーテッドと、これ以上いうことはない。

乗り心地はタイヤ、サス共に固目のセッティングであるが、むしろソフトといってよい位いで、ラジアルチューンにもそつなく、ハーシュネスも良く抑えてある。

ハンドリングはGTエクストラは、少なくともGTカーレベルを維持しているのは明らか。

ラック&ピニオンであるから、中立から小舵角にかけての応答がシャープ。限界コーナリングでは初期アンダーが強いが、大トルクに基づくパワースライドを容易に発生し得るので、回り込みに苦労することはない。

パワースライド時、トルクに対してリアタイヤグリップが負ける傾向が強く、不用意に吹かすとブレークアウェイが激しくなる。この点ではVR用1G—EU型のパワーと195サイズXVSとのマッチングは極めて良好、ウェット旋回においてリアは滅多にすべらず、フルパワーを与えてのリアスライドコントロールが楽である。

GTエクストラ、VRの太目のステアリングホイールは、中空パイプを使用し慣性質量が小さいから、急転舵での扱いが楽である。

ただし、サーキット走行の場面で、ステアリングホイールを強く握ると、手首の動きが自然に固くなり、速い切込み、切戻しのネックとなる。あのリムの太さは通常走行では何等支障ないが、ハードドライブではハンドリングがもたつく要因となる。

シャシ剛性を高めることに意を用いたとのことであるが、この点では見事である。如何に車を捻っても、シャシはびくともしない。

悪路においてシャシの捻れは全く感じられないし、頑丈なシャシを基点として、4輪独立懸架のジオメトリィが正確に作用していることが感じられる。

リアサスからのロードノイズの侵入もよく遮断されており、この分だけでも通常のGTカーより静かになっている。

AT仕様についていたブレーキのアンチスキッドの作用は明確で、ウェットにおけるフルブレーキングで、ホイールがロックしかかると、制動力が弱められ長距離で停止できた。

ただし、MT仕様の4輪ベンチレーテッドは余り感心しない。効きの応答がやや鈍く、高速からの反覆ブレーキングでフェード傾向をみせた。

100km／hで66・5ホンであるから、静けさはトップクラス、この一事がソアラのグレードの高さを物語っている。

空力的に優れたボディ、剛性の高いシャシ、パワフルなエンジン、これだけのファクターだけでもトップランクが与えられる。加えての豪華装備とくればいうことはない。価格がいささか高い嫌いはあるが、全般の内容にわたって、それに見合うレベルが確保されていると評してよかろう。

●ロードテストデータ●

	車名	ソアラ2800GT(AT)			ソアラ2000VR(5F)		
ゼロ発進加速性能（秒）	0～30km／h	2.42			1.94		
	40km／h	3.42			2.82		
	50km／h	4.44			3.96		
	60km／h	5.34			5.44		
	70km／h	6.66			6.81		
	80km／h	7.97			8.54		
	90km／h	10.10			10.71		
	100km／h	11.27			13.60		
	110km／h	13.49			16.46		
	120km／h	15.31			20.05		
	130km／h	18.58			24.63		
（秒）	0～200m	—			—		
	400m	16.98			18.10		
（km/h）	最高速度	176.04			165.52		
	② ③ ④	①	②	④	②	③	④
追い越し加速（秒）	30～50km／h	2.07	2.25	2.44	3.05	4.68	6.70
	40～60km／h	2.12	2.17	2.41	3.09	5.09	6.21
	50～70km／h	2.12	3.29	3.29	2.84	4.67	6.05
	60～80km／h	2.81	3.68	3.83	3.04	4.81	6.78
	70～90km／h		3.23	3.41	3.80	4.73	7.35
	80～100km／h		3.33	3.32		4.97	7.63
	90～110km／h		3.44	3.87		5.25	7.14
	100～120km／h		4.34	4.47		6.20	7.02
	110～130km／h		5.62	6.01		7.84	7.35
室内騒音 ホン（A）	アイドリング	42			44		
	30km／h	57			57		
	40km／h	58			59		
	50km／h	60			60		
	60km／h	62			60		
	70km／h	64			62		
	80km／h	64			63		
	90km／h	65			66		
	100km／h	66.5			67		
燃費（km／l）	市街地（テスト）	6.35			9.06		
	10モード	8.1			10.0		
	60km／h定地	15.5			17.5		



最速198km/hを樹立！速くて静かな大型GTカー

MT仕様で早速ゼロヨンにチャレンジする。当日の天候は相憎くの小雨。発進時のホイールスピンが不可避的に激しくなる。まして、4000rpm付近にキープしての発進では23kgm近いトルクが発生しており、ホイールスピンを抑えるためかなりの苦労を強いられた。

1速／2速は6300rpmシフトアップ、車速はそれぞれ60km／h、103km／h、3速へは4800rpmで繋がり、そのまま引張って5800rpm、140km／hで400mを通過する。

DOHCは流石にスムーズで、6000rpmオーバーでも振動／メカニカルノイズ共に高まらず、安心して引張ることができる。

ベストタイムは当初、16秒3～4の範囲。1時間後、コースが生乾きの状態になってこのタイムは16秒15にまで短縮された。

GTエクストラ、GT、VRは標準装着タイヤがミシュランXVS、195／70HR－14というサイズであるが、当日がウェットというコンディションでは、後輪のグリップ容量は、5M－GEUのパワー、トルクに対してやや不足気味、ドライコンディションにおいても全力発進のケースでは少なくとも205サイズが欲しいところである。

AT仕様も速かった。OD付4速ATはトルコン容量が十分に大きく、停止からのストール発進で、エンジン回転は2000rpmどまり、ここでブレーキを開放すると猛然とダッシュする。

マニュアルセレクトで、1速6000rpmシフトアップ、400m地点は2速6200rpm133km／hで通過する。

ベストタイムは驚くべきことに16秒98。この速さは、高回転におけるスムーズな伸び、トルコンスリップの小さなこと、以上二つの要因に支えられている。

さて、問題の最高速は、MT仕様はスピードリミッターを外して計測した。そうでなければ170PSに基づく真の最高速は計測し得ない。

まず4速でチャレンジ、この場合はタコメーターは6000rpmでサチュレートする。メーターケーブルを外しているので車速の見当がつかない。

次に5速の全開走行、LED（発光ダイオード）が表示する棒グラフは5000rpmで止まる。

しかし、バンク内での走行レーンは4速のときよりも20cmほど上方にずれている。その分だけ、よりスピードが出ていることになる。

計測ベストは198・07km／h。雨のため走行抵抗が多目というハンディを考えれば相当なもので、200km／hカーの実力の一端を示したものと捉えてよい。

5速がオーバードライブレシオのときは、大抵は4速の方が回転が上がり車速が伸びるものであるが、5M－GEUの大トルク特性は逆に5速走行で好結果をもたらした。

高速時のリフトは極めて少ない。200km／hレベルでの車線変更は全く問題ない。GTおよびGTエクストラのチンスポイラーを注意して観察すると、オリジナルスポイラーの他にさらにFRP板で40mmほど延長してあることに気付く。これだけスポイラー面積を広くすれば随分と効くはずである。それにトランクリッド後縁はダックステール風に跳ね上げてある。

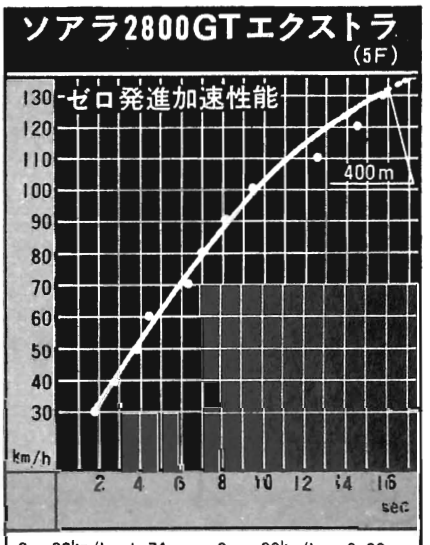
もちろん、全体としてリフトの少ない工夫が施されているが、前記空力的処理は、ソアラの空力特性を万全ならしめている。

さらに、4度30分なるハイキャスターも直進性に十分に寄与している。ハンドルの据わりの良さで、その効果のほどが明らかである。

このハイキャスターは、パワー



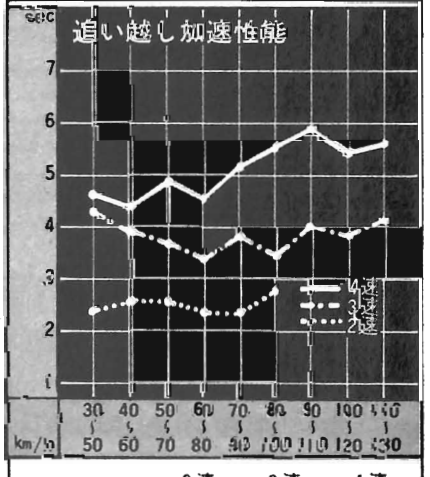
ソアラ2800GTエクストラ（5F）



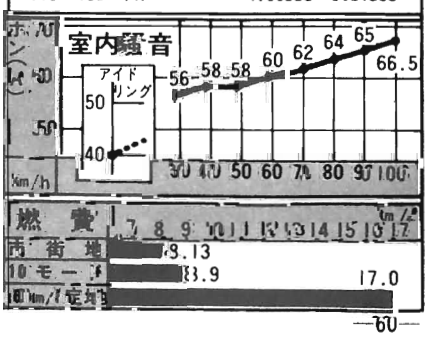
0～30km/h…1.74sec	0～90km/h… 8.02sec
0～40km/h…2.75sec	0～100km/h… 9.56sec
0～50km/h…3.88sec	0～110km/h…12.66sec
0～60km/h…4.39sec	0～120km/h…14.53sec
0～70km/h…6.49sec	0～130km/h…15.88sec
0～80km/h…6.95sec	

☆0→200m…… — sec
☆0→400m…… 16.15sec

最高速度……198.07km/h



	2速	3速	4速
30～ 50km/h	2.32sec	4.29sec	4.69sec
40～ 60km/h	2.54sec	3.93sec	4.41sec
50～ 70km/h	2.57sec	3.72sec	4.97sec
60～ 80km/h	2.38sec	3.40sec	4.69sec
70～ 90km/h	2.37sec	3.81sec	5.26sec
80～100km/h	2.74sec	3.47sec	5.52sec
90～110km/h		4.00sec	5.69sec
100～120km/h		3.85sec	5.33sec
110～130km/h		4.06sec	5.51sec





本に於ける使用条件では平均した速度が低いために空冷式で同じ効果を上げるには形状が大きくなりすぎるから、と述べている。水冷式といっても水の回路をエンジンのそれと共用しているわけではなく、ちゃんと専用のラジエターを持ち独自に冷却を行なっている。これにより吸入温度は一定に保たれ、暑い夏場でもターボにありがちなパワーの衰えは最小限で済むことになる。インタークーラーの装着で吸入空気温度は約30～40度下がるのが確認されている。

またソアラはこのマイナーチェンジからエンジン総合制御システムが備わり、ターボには大敵なノックをより精密にコントロールできるようになった。これに伴い圧縮比も従来の7・6から8・0に引き上げられている。

これらのチューニングで最高出力は10%アップ、145PSから160PS／5400rpmへと向上した。トルクも21・5kgmから23・5kgm／3000rpmとかなり強力になっている。

トランスミッションはターボにはオートマチックしか用意されないというポリシーに則って、このソアラターボもOD付きの3速ATである。上級グレードにあるトヨタ自慢の電子制御ATでも、ロックアップ機構の備わったATでもないが、実用にほとんど支障はなく、むしろ複雑な操作を要求されない単純な操作を歓迎するユーザもいる。

そうでなくともトヨタのオートマチックの出来のよさは定評のある所で、快適なイージードライブが楽しめる。



これらのリファインを受けたソアラは、従来のトヨタ・ターボを更に洗練した、端整な動力性能を実現する事に成功している。

まずゼロ発進だが、これがターボだと言われるまでは、パッセンジャーには判らないのではないだろうか。従来から、トヨタのターボ車は発進加速のリニアさにおいて定評があったが、インタークーラー付きでは更に良好になっている。ノンターボの2ℓセダンと比較してもそれほどの差異は感じられない。パワーの立ち上がりはおよそ3500rpmを過ぎたあたりから感じられ、そこからの加速力は圧巻だ。日常的な使い勝手からいうと、都市部ではアクセルを踏んで発進をし、次の停止ラインのために減速姿勢に入る頃になるとこの3500rpmぐらいになるために、このターボの特性に慣れるまでちょっとの間、戸惑った。しかしこれもこのターボと共に暮らすようになると、うまい所をみつける術が自然と身につくようになる性質のものだ。

谷田部でのデータは200mまでが11・42秒、400mまでが17・66秒で、2ℓのAT車としてはかなり速い。

このタイムはマニュアルでシフトしていった場合だがDレンジのままでもそれほど大きな差はなく(17・88秒)、アクセルを床まで踏めば誰にでもこれに近いタイムが出せることに注目すべきだ。200mの通過はほぼ100km／hにたっする地点に相当し、こちらは11・03秒である。スロットルレスポンスは鋭いから、高速道路の合流地点でも速い本線の流れに溶け込むのに、少

ソアラ2.0ターボ

mm Road Test No.3

トヨタの誇るフラッグシップ、ソアラ。そのソアラシリーズの中でもターボは強烈な個性を感じさせる異色な存在だ。美しいフォルムからは想像もできないほどのパンチ力を秘めているからだ。



数多いトヨタのスペシャリティ・バリエーションの中で、最高グレードに位置する車がソアラである。当初は2ℓSOHCの1Gと2・8ℓの5M-Gの2種類のエンジンでスタートしたが、発表以来2年余りが経過した今、バリエーションはより豊富になり、様々な層のユーザーにアピールできるようになった。

1Gと5M-Gはそのままに、2ℓ24バルブの1G-Gと2ℓM型ターボの2機種を追加し、4種類のエンジンを持つに至っている。ボディの変更は最小限に留まるが、シャシ関係はさらにチューニングされている。

今回はこの4機種のエンジンシリーズの中からソアラターボをチョイスした。

DOHCシリーズのエンジンをメインに搭載するソアラの中ではいささか影が薄いが、ターボはなかなかの実力の持主なのだ。内外装も豪華装備があたりまえと思われているソアラの中で、質実剛健で必要最低限のものしか備えられていない。価格帯も1Gと1G-G搭載車種の丁度中間に位置する。

動力性能

ターボモデルの発表はソアラがデビューした4ヶ月後だったが、その折り目正しいターボの性格はいかにもトヨタの製品らしい角の取れたものだった。そのターボは今年の春にソアラシリーズがマイナーチェンジを受けた際、同時に機構面での変更を受けた。

大きな変更はわが国で量産車として初めて装備されたインタークーラーだ。ターボは空気を圧縮して送り込む為にどうしても吸入温度が上がり、充填効率が悪くなるのがデメリットだが、インタークーラーはその空気温度を下げて効率を上げようという物だ。つい最近では三菱がスタリオンにインタークーラーを与えて活をいれたが、トヨタのそれは一般的な空冷式ではなく水冷式のインタークーラーである。

水冷式を採用した事についてトヨタでは日



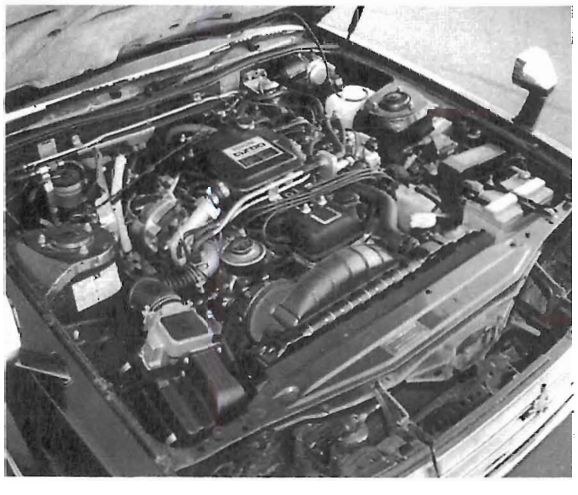


2



1

1ソアラの全シリーズに標準装備のデジタル・メーターはつくものの、オートドライブやマイコン式オートエアコンなどは用意されていない。
2フロントグリルの脇に、インタークーラーのサブ・ラジエータと、オイルクーラーが並んで配置されている。
3トヨタにとっては、すでに古いブロックとなったM型だが、このM－TEUだけは別格。オートマチック専用ターボとして、インタークーラーを加えてますます熟成された感がある。



3

しも困ることはない。

日本では余り指針とならないが、ヨーロッパの高性能車ではよく引き合いに出される0～1kmは32・81秒。30秒は残念ながら切れなかったが良く走ったというべきだろう。ちなみにポルシェ928は29・37秒である。

追い越し加速ではほとんどの場合、実用域では高性能車のオートマチックの方が良いタイムを出しているが、それはレスポンスの良いATならばただアクセルを踏むだけでキックダウンしてくれるからだ。

勿論その気になった腕の良いドライバーの操ったマニュアルにはかなわないが、腕の良いドライバーといえども、常に緊張をしているわけにはいかないだろう。

マニュアルで各ギアをレッドゾーンの始まる直前まで引っ張った時の到達速度は、1速で61・5km／h、2速で102・3km／hであった。Dレンジのままでのシフトしたときの速度はそれぞれ55km／h、90km／hである。最高速度は189・72km／hであった。

ソアラのATのタイプは1速はホールドで2速は1から2へと変速していくタイプだ。100km／hでOD付に入っている時のエンジン回転は2600rpmだが、同じギア比のロックアップ付きと比較すると僅かに回転は高くなっている。

ブレーキは4輪ベンチレーテッドディスクで、その信頼性は高く、高速からでも安定した制動バランスを示す。踏力もトヨタの常で軽く、反復使用でも足の裏に伝わるような疲労感は最小に留まり、フェードの発生限度は高レベルにあった。ボディ重量は約1トンと250kgだからこの信頼性は非常に高いというべきだ。

操縦安定性

マイナーチェンジ前のモデルに比べると、装着タイヤが60偏平のものになったり、リアのバネレートが上げられたりしているために、操縦感覚は大幅に節度のあるものになった。サスペンション構成はフロント＝ストラット、リア＝セミトレーリグアームの独立で、前後にスタビライザーを持っている。

初期型ではステアリングを転舵すると同時にグラリと大きくロールするのが不輪快だったが、このモデルではその割合はかなりおさえられており、余計な不安感は持たないで済んだ。このような高性能GTに大きなロールは相応しくない。前後のロールバランスが取れた感触がある。しかしそれでも高速でスラロームを行なうと前のロールが残ってしまう感触があるのは残念だ。この点ではやはりヨーロッパ車に一日の長があるようだ。ボディ剛性は高く、その意味でソリッド感があるのは好感が持てる。

グリップの絶対限界もタイヤの高い限界性能の為に向上している。テスト車のターボが履いていたタイヤはアドバンのA450の205／60－15だったが、このタイヤは縦方向即ち加速時や制動時のグリップにも優れており、ソアラの160PSのパワーをダイレクトに伝えてくれる。



1


2


3


4

[1]フロントには、210㎜の前後スライドなど、6WAYの調整機構を持つスポーツシートが採用される。ステアリングにも、6段階調整のチルト機構がつく。
[2]大人ふたりならば、快適とはいえないが、それなりに十分な広さを持つリアシート。
[3]テスト車のタイヤはアドバンA450の205／60で、標準のアルミホイールは6JJ×15インチ。
[4]OD付きのオートマチック・トランスミッションはロックアップ機構を持たない。運転席まわりで唯一の物入れが、このコイン・ポケットだ。

ステアリングはラック&ピニオンのパワーアシスト付きでロックtoロックは3回転強。操舵力は国産車の中では優れたフィーリングを持っているが、好みからすれば高速でもう少し重い方がベターだ。操舵フィーリングはシャープな手応えがあり安心感がある。なお最小回転半径は5・5mだ。

ワインディングロードを走る時は、Lレンジに落としていた方が素早い反応を示し、快適に走れる。

居住性

乗り心地は初期型に比較すると明らかに固くなっている。路面の段差等は明瞭に拾うし、小さな突起でもカツンと乗員に伝わるのは、この種の車には余り相応しいフィーリングではない。タイヤを含めたサスペンション全体の、ソアラに相応しいリファインを望みたい。フワリとした感触もどうかと思うが、このように固すぎるのも考えものだ。

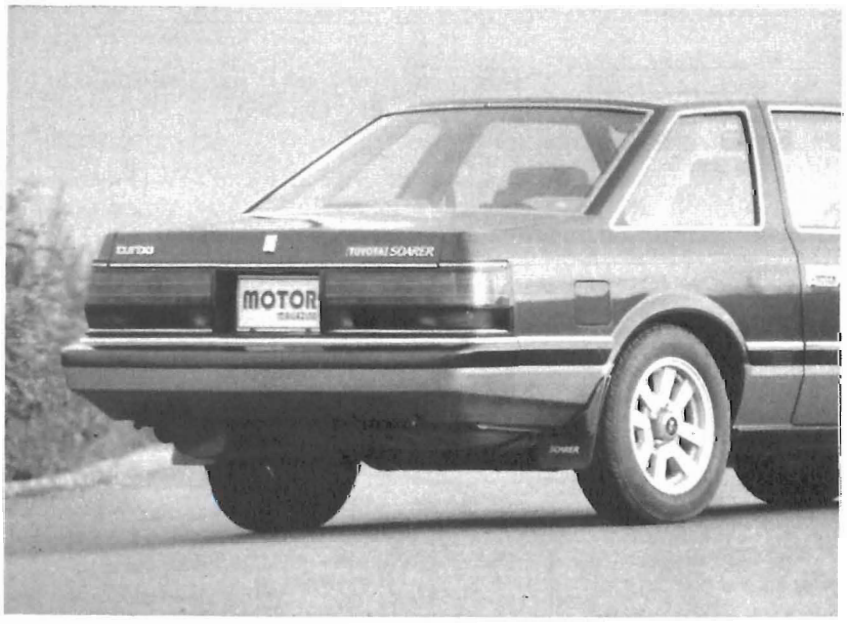
大きなドアは都内ではあまり使い易いとはいえないが、後席の乗降には適している。そのリアシートは外観から感じるよりも良く、大人2人が座っても最低限の居住性は確保できる。またフロントシートはスポーツシートが採用され、およそどんな体型のドライバーが座っても妥協できるだけの許容範囲を持っている。体に完全にフィットするという訳にはいかないが、サポートは良好で、ロングツーリングでも疲れないのは有難い。

メーターはデジタルで特にスピードメーターは見やすくメーター誤差も皆無であった。タコメーターも見やすいのだが、もう一工夫欲しいところだ。

エアコンディショナーはオートでは無く自分で設定しなければならないが、そのダイヤル型スイッチは高速で走っていても扱い易く、良いデザインのひとつである。しかしソアラには何でこんなに小物入れが無いのだろう。高速道路の小銭を置いて置くスペースが少なくいつも困ってしまう。センターコンソールと浅いドアポケットはあるのだが、もっと気楽に小物がおける場所がほしい。

なおスペアタイヤがテンパーになって、トランクはようやくフラットになり、スペース効率は向上した。

（日下部　保雄）





特集——ソアラ

SOARER

高級スポーツ・スペシャリティとして、
ソアラの評価は高い。
地味でオーソドックスなスタイリングに加え、
搭載されるツインカムを中心とするエンジンも
傑出したパワーを誇るとはいい難い。
にもかかわらず、その設計コンセプトは、
画一化された国産車群の中にあって
非常に個性的に映る。

TEST DATA

ソアラ 2.0ターボ

テスト日時：1983年 8 月 2 日
場所：日本自動車研究所(谷田部)
天候：晴

●ゼロ発進加速

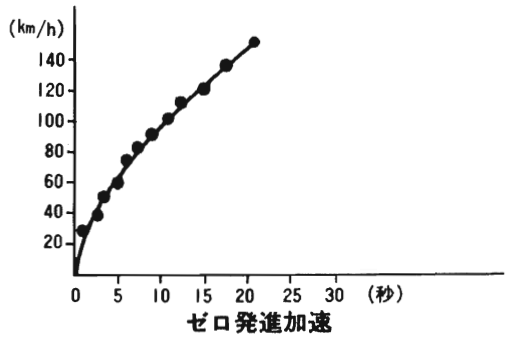
0→ 30km/h	2.28秒
0→ 40km/h	3.16秒
0→ 50km/h	4.06秒
0→ 60km/h	5.15秒
0→ 70km/h	6.32秒
0→ 80km/h	7.77秒
0→ 90km/h	9.27秒
0→100km/h	11.03秒
0→110km/h	13.01秒
0→120km/h	15.55秒
0→130km/h	18.96秒
0→140km/h	22.09秒

● 0→1000m加速

0→ 100m	7.82秒	(80.8)
0→ 200m	11.71秒	(103.4)
0→ 300m	14.95秒	(117.5)
0→ 400m	17.88秒	(127.7)
0→ 500m	20.61秒	(136.2)
0→ 600m	23.19秒	(142.4)
0→ 700m	25.67秒	(147.7)
0→ 800m	28.10秒	(149.3)
0→ 900m	30.47秒	(153.7)
0→1000m	32.81秒	(156.0)

( ) 内は到達スピード(km/h)

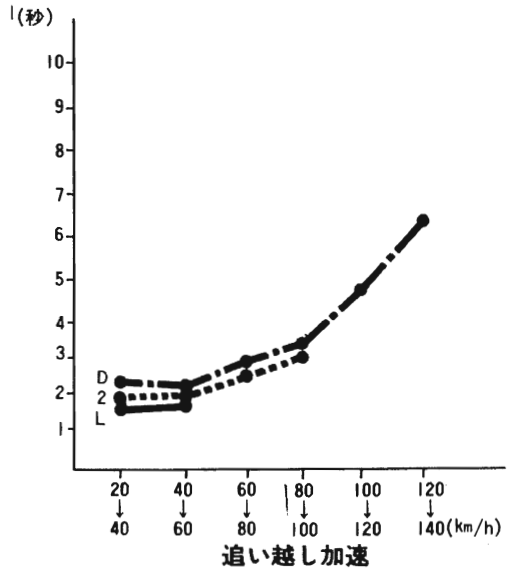
※ 0→200m 11.42秒　0→400m 17.66秒　最高速度 189.72km/h



ゼロ発進加速

●追い越し加速

	Lレンジ	2レンジ	Dレンジ
20→ 40km/h	1.86秒	1.88秒	2.13秒
40→ 60km/h	1.93秒	1.95秒	1.99秒
60→ 80km/h		2.81秒	2.91秒
80→100km/h		3.35秒	3.38秒
100→120km/h			4.74秒
120→140km/h			6.64秒



追い越し加速

計測装置＝小野ビット（2名乗車）
※は小野測器・光電管／タイムカウンター（1名乗車）

●実用燃費

5.13km/ℓ

●ブレーキテスト

50→ 0 km/h　10.2m　　平均減速度 0.93G

●室内騒音

アイドリング	30	40	50	60	70	80	90	100	km/h
43	55	57	59	62	64	64	65	66	ホン(A)

●メーターエラー

メーター指針	30	40	50	60	70	80	90	100
実 車 速	30.1	39.8	50.2	60.2	69.5	79.7	89.8	100.0

●ライバル車比較

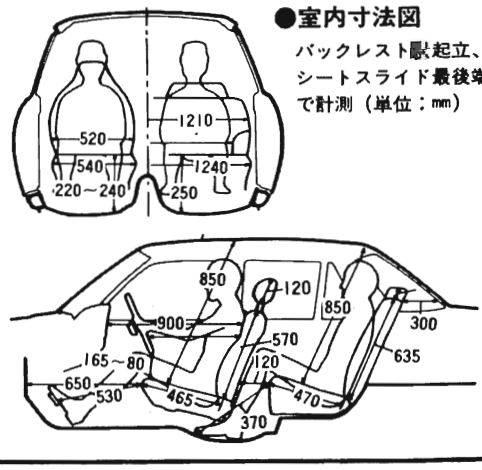
車名	価格(万円)	最高速(km/h)	0→400m(秒)	燃費(km/ℓ)	100km/h騒音(ホン)	排気量(cc)	最高出力(PS/rpm)	最大トルク(kgm/rpm)	全長(mm)	全幅(mm)	ホイールベース(mm)	重量(kg)
ソアラ2.0ターボ	245.3	189.72	17.66	5.13	66	1988	160/5400	23.5/3000	4675	1690	2660	1255
フェアレディZ-Tパールーフ・ターボ	238.6	194.07	16.14	6.57	66	1998	145/5600	21.0/3200	4420	1690	2320	1210
コスモ2ドアREターボGT	188.2	213.33	15.73	6.10	66	573×2	160/6500	23.0/4000	4640	1690	2610	1145
スタリオンターボGSR-II	213.5	201.40	15.48	—	68	1997	175/5500	25.0/3500	4400	1695	2435	1215

●主要諸元

■寸法／重量		ボア×ストローク 75mm×77mm	最終減速比 4.300
全長	4675	圧縮比 8.0	■サスペンション
全幅	1690	燃料供給装置 EFI	前 ストラット式独立
全高	1360	最高出力 160PS/5400rpm	後 セミトレーリングアーム式独立
ホイールベース	2660	最大トルク 23.5kgm/3000rpm	■ステアリング
トレッド前/後	1440/1450	燃料タンク容量官 61ℓ	形式 ラック&ピニオン(パワー)
最低地上高	165	登坂能力 tanθ 0.55	ギア比 18.1
室内長	1775	最小回転半径 5.5m	■ブレーキ
室内幅	1410	■トランスミッション	前 ベンチレーテッドディスク
室内高	1090	型式 4速AT	後 ベンチレーテッドディスク
車両重量	1255	変速比 1速 2.452	■タイヤ
乗車定員	5	〃 2速 1.452	サイズ 205/60R15 89H
■エンジン／性能		〃 3速 1.000	ホイール 6JJ×15 アルミ
型式	M-TEU	〃 4速 0.688	■価格 245.3万円
種類	水冷直6OHC	〃 5速 —	
総排気量	1988	〃 後退 2.212	

●室内寸法図

バックレスト最起立、シートスライド最後端で計測（単位：mm）





インテリアにこそ自分の趣味を反映させたいから。その点でソアラのインテリアはまこと貧しい。

男子一生の目的が3DKなり4LDKという住み家を得ることだとしたら寂しいが、運よくかどうか、その3DKなり4LDKなりを入手してはじめて購入するのが応接セット（今はリビングセットというか？）。

もともと狭い部屋だから、板張りのフロアリングにでもして家具は最少にすれば少しはリッチだが、どうしても縮少サイズの4点セットを買いたがる。

ソアラのインテリア（これはクラウンやセドリックにもいえる）はこの3DK、4LDKそのものに感じるのだ。

本物じゃない ロココ調家具の寂しさを感じはしないか？

本来、この種の高級パーソナルカーのインテリアは豪華というより、グッドセンスであった方がいいと思う。

そして、メルセデスやBMWに倣をとれば、下は280あるいは230があり、メルセデスは380、500とグレードアップし、BMWは633、535、M635と上位へ移行するが、これらのクルマのインテリアは総て同じである。違いは走りの機能。同じボディ、同じインテリアであり乍ら、エンジンが異り、当然性能が異り、ブレーキなどのパーツが大いに異る。

高級版は走りの機能こそがプレステージとなっている。

しかるに日本のユーザーのための、日本の道を走る前提のソアラはこの手が使えないのである。2.8、ストレート6、DOHC24、DOHC4バルブもたしかに素晴しい性能だが、そのパワーを秘めているというプレステージにはなれ、それを実際に見せつけることはできない。

それでもソアラはあまりにも画一的、平均的な国産車群の中にあってはそのコンセプト、スタイル、動力性能などとても個性的である。そして、少量生産ゆえ、モデルチェンジのインターバルが長い。少量生産と関係のあることは国産車にある種の示唆を与えるかも知れない。

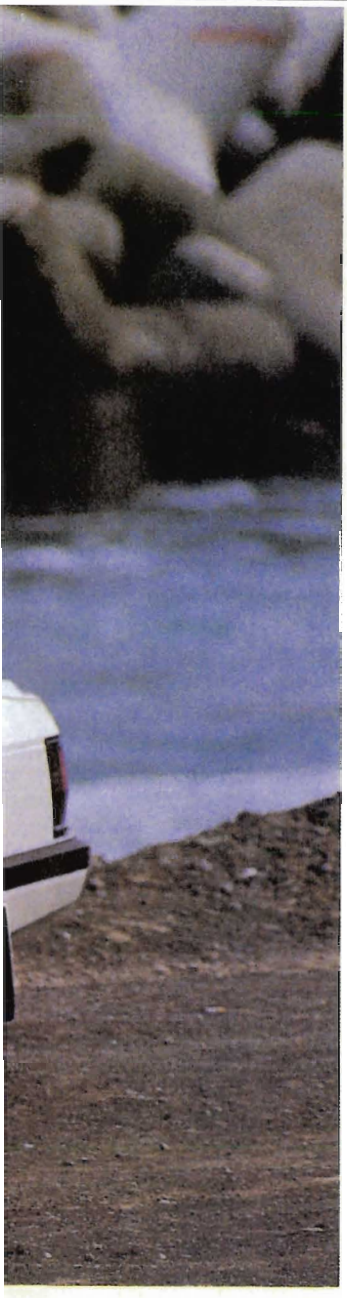
量産至上主義一本槍で、四年ごとにカタチを変える国産車の中でソアラはスタイルが変らないゆえに（それは充分計算されたスタイルと量にもよるのだが）高級に見える。

少量生産で、個性的でなおかつ商売になる。ソアラはこのことを見せてくれた。このことを多くの他のメーカーが重視してくれたら、9社のメーカーから50種ぐらいでている同じような国産車にも少しは“個性的”といえるクルマが登場するかも知れない。

（鈴木寺　有徳）



スポーツ・スペシャリティとして確固たる領域を築いたソアラ。先進の電子テクノロジーを武器に、その走りは次代の最高峰踏破を目指す。



ソアラには二つの感心させられるポイントがある。

ひとつはあの第二次オイルクライスの最中、誰もが燃費志向に走っている中で、2.8ℓ、ストレート6というぜいたくなパワーユニットを持つクルマを企画したこと。

もうひとつはトヨタのような巨大な自動車メーカーがたとえ、それが多くのコンポーネントを他のクルマと共有するにせよ、少量生産のパーソナルカーを作り、それを（おそらく）企業採算ベースに載せたことである。

この二つともソアラ以前には国産車にはなかったものだ。たとえば日産のフェアレディは国内でこそ販売は少量だが、北米を主とする輸出マーケットで大きな量を消化している。だから〝Zカー〟の名前に代表されるごとくフェアレディZは国産車であって、国産車でないようなところがある。

ソアラは良きにせよ、悪くせよ日本人好みの骨の髄まで日本車である。

日本人が、日本の交通ルールを守って走る限り、高級パーソナルカーはクラウン・クーペでこと足りるハズである。しかし、ソアラはそれをしなかった。

2.8ℓ、ストレート6、DOHCエンジンは日本のクルマ好きが久しく忘れていた爽快な加速感を味わせてくれた。初めのソアラはハンドリングにわからぬウィークポイントを持っていたが、はじめての少改良でその欠点は消えた。今や2ℓ、DOHCエンジンの2000GTは相当ドライブを楽しませてくれるクルマでもある。

スタイルは今や古典的といっていいだろう。このクルマのデザイナーはプロフェッショナルなスタイリストであるが、このクルマが国産車の常識から、長期にわたり作られると、このクラシカルなラインがプレステージの高さやクォリティ感につながることを熟知していたのだと思う。

ま、願わくば同じクラシカルな線でもランチア・ガンマクーペのデリケートな美しさ、BMW6シリーズの完全なささえのバランスを望みたかったところだが、これも日本のユーザーの好みを知るゆえにソアラは現在のスタイルに決定されたのだと思う。

私、個人的にはソアラのスタイルを（この種のクルマにとって内外のスタイル、デザインは最も重要である）そう嫌ってはいない。エクステリアについては特別オリジナリティも抜群の美しさも感じはしないけれど、バランスはいいと思う。

そして、ソアラのスタイルには国産高価車にありがちな歌謡曲的なイヤ味がないことが好ましく感じる。

しかし、この点大いに残念なことはむしろユーザーの方がこのクルマを歌謡曲的にしてしまっている。高級車というクルマはいつの時代も大衆の憧れであるのでミーハー的にならざるを得ない部分は必ずあるワケだが、昨今のソアラ人気はこのことを感じさせる。

私ははじめからソアラのインテリアデザインについては好きでないと表明してきた。クルマのインテリアは私にとってむしろエクステリアより重大である。

SOARER

TEST DATA

ソアラ2800GTリミテッド(ECT)

（谷田部コース：ドライ）

●ゼロ発進加速

0→ 30km/h	2.23秒
0→ 40km/h	3.29秒
0→ 50km/h	4.28秒
0→ 60km/h	5.31秒
0→ 70km/h	6.41秒
0→ 80km/h	7.95秒
0→ 90km/h	9.54秒
0→100km/h	11.39秒
0→110km/h	13.38秒
0→120km/h	15.47秒
0→130km/h	18.35秒
0→140km/h	22.02秒
0→150km/h	26.68秒
0→160km/h	31.76秒

●0→1000m加速（カッコ内は到達スピード）

0→ 100m	7.8秒（ 79.0km/h）
0→ 200m	11.7秒（101.8km/h）
0→ 300m	16.5秒（124.4km/h）
0→ 400m	17.9秒（129.5km/h）
0→ 500m	20.6秒（136.5km/h）
0→ 600m	23.2秒（143.1km/h）
0→ 700m	25.7秒（148.1km/h）
0→ 800m	28.0秒（153.0km/h）
0→ 900m	30.4秒（157.3km/h）
0→1000m	32.6秒（161.5km/h）
0→ 400m	17.43秒※
最高速度	178.66km/h※（リミッター作動）

●追い越し加速

	Lレンジ	Sレンジ	Dレンジ
20→ 40km/h	1.97秒	2.65秒	2.01秒
40→ 60km/h	2.06秒	3.25秒	2.02秒
60→ 80km/h		3.31秒	2.59秒
80→100km/h		3.67秒	3.62秒
100→120km/h		5.16秒	3.88秒
120→140km/h		6.17秒	6.58秒
140→160km/h		9.91秒	9.47秒

●メーターエラー（km/h）

指針速度	30	40	50	60	70	80	90	100
実車速度	29.2	39.1	49.6	59.4	68.6	78.8	88.3	98.8

●ブレーキテスト

50→0km/h　10.7m　平均減速度　0.89G

●実用燃費　11.68km/ℓ

〔計測装置：小野ピット・2名乗車　※は小野測器光電管／タイムカウンター・1名乗車〕



圧縮比の向上、電子進角の適性化などの改良で5PS、0.5kg-mのパワーアップが施された5M-GEU。



国産最高峰のスポーツ・スペシャリティらしい風格を感じさせるリア／サイドビュー。



スポイラーの装着で迫力を増したフロント。



175PSとなった5M-GEU型は実用域でのフレキシビリティが向上した。

発進加速は十分に確保されている。しかもたんにアクセルを床まで踏み付けるだけで下手なスポーツモデルが足元にも及ばない加速力を発揮できるのはいかにもトヨタ最高峰のスペシャリティカーらしい。

エンジンノートはクラウンのような訳にはいかないが適度に室内にツインカムノートが侵入してくる。むしろ気になるのはタイヤを主体とするロードノイズであり、これはソアラ自体が静かな国産車の中にあっても特に静かなために余計に耳に付くところだ。それとても相対的にという意味でありこれだけ特に煩わしいという訳ではない。こんな所もソアラを所有するオーナーの心をくすぐるのかも知れない。5PSのパワーアップはドライバビリィの向上に寄与する以上に、スムーズな加速感をもたらしてくれたことが最大のメリットで、テストデータに現れるわずかな向上はそれほど重要ではないだろうと思われる。

ただ電子制御のオートマチックは変速のショックがやや大きく、発進する時やシフトアップする時にガクンというショックが伝わるのが気になった。これも慣れてしまえばこんなものとして乗っていられるものだが電子制御タイプでないオートマッチクはそれほどでもなかったために惜しまれる。

電子制御サスの安定感は抜群

サスペンションも電子制御され、TEMSと呼ばれるシステムが組み込まれる。これは一寸急なコーナリングやブレーキング時にショックアブソーバーの減衰力を自動的に高い方向にセットするモードが付いており、操縦あるいは制動安定性を高くしている。

乗り心地そのものは少々コツコツ来るがスプリングはそれほど固くはされていないので急にステアリングを切った時の初期ロールは小さくはない。この車のオーナーはそれほどハードな走り方はしないだろうが、それでももしもの時には十分に期待に沿うだけの操縦安定性は備えていると言えるだろう。タイヤはリミテッドに限ってはピレリP6を履く。サイズは205／60－15である。

ドライビングポジションを適所に取るとモッコリと盛り上がった長いボンネットや幅の広い室内がいかにもソアラを感じさせる。操作系も一つ一つが重々しいがこれはグレードの高さを感じさせる重さであり疲労とは結びつかない。しかしルーフは低く（特に電動サンルーフを装着した時）ドライバーとのヘッドクリアランスが最小となる。しかもアイポイントは比較的高いためにスペシャリティカーとしては道路を上から眺める感じとなるのはいささか不安定でもある。これらの内容は保守的なユーザーからは好まれるところでもあろう。

装備の点では2・8GTはまさにミニクラウンであり、この車のユーザー層をよく捉えている。フールプルーフなドライブが可能なのだ。まずシートはエア式ランバーサポートとバックレストのウイングが調整可能であるためにサポート性は良好であり、恐らくほとんどの体型のドライバーが妥当性のあるポジションがとれるだろう。トンネルに入った時にすべての操作をやってくれる、トンネルモードスイッチは面白い装備の一つだ。これは常にオンにしておけば自動的にヘッドランプを点灯し、エアコンが内気循環になるというキメの細かさである。

またドライブコンピューターは使いかってが良くなって誰にでも気楽に操作でき、その便利さを享受できるようになったのはありがたい。

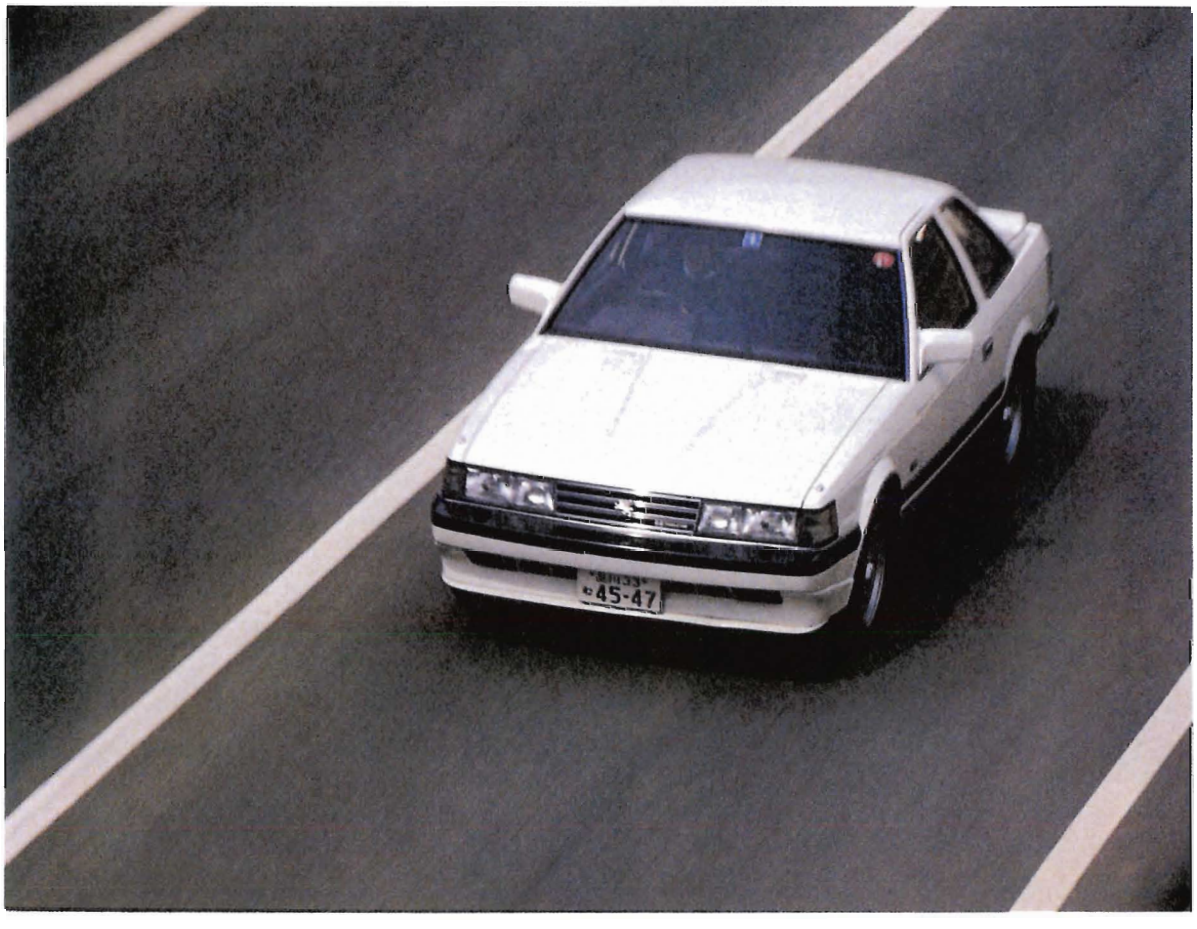
この他にもヘッドランプウォッシャーやオートロック等々の装備はソアラでは常識的なものであり一度使ってしまうとその便利さからなかなか抜け出せないことに気付くだろう。

（日下部保雄）

ソアラ 2.8GT LIMITED

余裕充分のパワーと豪華な装備、先進の電子機器で固めたスーパー・スペシャリティカー

Road Impression



もっともソアラらしいソアラといえばこの2・8GTであろう。ソアラはトヨタを代表するスペシャリティだけに、エンジンを初めとする動力性能はもとより居住性やコーナーリング性能共にトップクラスのものを持たなければならない宿命を負わされている。それを追及したのがスペシャリティカー、ソアラのトップグレードであるこの2・8GTリミテッドである。ボディはいずれも2ドアクーペ1種類のみであり、グレードによりいかにそれぞれが独自性を持つかは室内装備や搭載エンジンの特性で決められることになる。

フレキシブルになったエンジン

2・8GTの場合はエンジンはツインカム王国のトヨタの中でも最も排気量が大きい2・8ℓDOHCの5M−Gであり、エンジンの性格はDOHCの言葉から想像されるようなスポーツマインド溢れる猛々しさよりも、より成熟したとでも言えば良いだろうか、ソアラの落ち着いた雰囲気にマッチしたエンジン特性を持っている。それでも発売当初から5M−Gは一度マイナーチェンジを受けている。

今年の1月に実施されたもので170PSでスタートしたエンジンパワーは5PSアップされて175PS／5600rpmになり、トルクも0・5kgm向上した24・5kgm／4400rpmとなっている。この出力向上のために行った変更点は圧縮比の向上やバルブタイミングの見直し、それに電子進角の適性化等でソアラの動力性能でもっとも大切なドライバビリティは少しも損なわれていない。このマイナーチェンジによりエンジン特性はよりフレキシブルとなっている。

ソアラのユーザーはマニュアルトランスミッションよりもオートマチックを選択する率が高いが最上級グレードの2・8GTともなるとそのほとんどがオートマチックである。トヨタのオートマチックはシフトのタイミングも非常に良いために市場で好評を博しているがこのソアラには電子制御4速オートマチックが装備される。通常の4速オートマチックを電子制御により、キメの細かい対応を行おうとするものだ。

2・8ℓの5M−GはDOHCでありながら前述のように設定をよりマイルドな方向に絞っているために低い回転からトルクがある。これはオートマチックと組み合せた場合は非常にスムーズな発進加速が可能で、オートマチックにありがちな0発進でモタツクというようなことは皆無である。ソアラに相応しい

SOARER

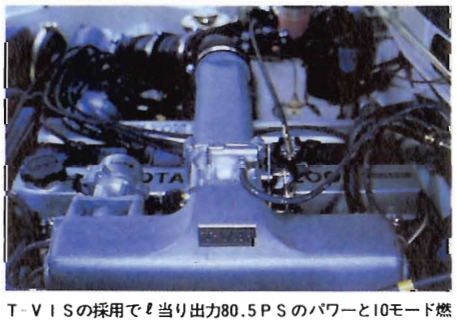




軽快なツインカムサウンドを響かせてダイナミックな走りをみせる24バルブの2.0GT。



ストレート6　24バルブ、軽量で新時代のツインカムを代表する1G-GEU・160PSエンジン。



T-VISの採用でℓ当り出力80.5PSのパワーと10モード燃費11.0km／ℓを得ている。



サスペンションは素直な挙動を示すハーダーサス。操縦バランスも良く味付けは弱アンダー。



マイナーチェンジしてすっきりとまとめられたリアコンビ・ランプ。



Tの場合車両重量は1230kgであるために馬力荷重7・69kg／PSで、ターボの7・84PSと2・8GTの7・45kg／PSのちょうど中間に位置する。しかし絶対トルクが少ないため、活発に走らせようとするならばクラッチを上手に使い、高いエンジン回転を維持して走らせなければ真価は発揮されない。

低回転のパワーを望むのはこのエンジンにとって酷である。オートマチックもなかなか良いのだが、このエンジンの良さを求めようとする向きにはやはりマニュアルが適当ではないだろうか。

各ギアの伸びは1速で約57km／h、2速では約100km／h、100km／h5速クルージング時のエンジン回転はおよそ3000rpmである。これはファイナルが比較的低いからだが、遮音効果は良くクルージングは快適だ。

クラッチやシフトレバーなどは大型のスペシャリティカーだけに決して軽くはなく、渋滞の中では少々左足がしびれる。しかしこのクラスの標準からすればきわめて軽い部類であることを誤解無きように付け加えておこう。

素直な特性を示すハーダーサス

サスペンションはターボと同様にハーダーサスを採用しているが、フロントノーズに軽い1G-Gを搭載しているためか操縦バランスは良好になり、より素直なハンドリングを持っているのが特徴だ。2・8GTやターボのようなトルクに任せた走行は得意ではないが、それだけに高回転域を使った時のスポーツモデルらしさは2・0GT独自のものだ。

特にエンジンレスポンスが良い4000～5000rpmを使って走った場合、ドライバーにテクニックが備わっていれば微妙に姿勢変化を起こさせることもできる。フロントのグリップはそこそこ高くステアリングレスポンスも比較的良い方だ。ステアリングを転舵した時のロールは期待するよりも大きいが、かなり高い速度域までは十分に安全にコーナリングできる。

ロールに関しては2・0GTではもう少し抑えた方向の味付けが欲しい所であり、特に高速で激しいスラローム走行をするとヨーロッパの乗用車の安定性にはかなわない。ただステア特性としては弱アンダーステアであり、通常の速度では安全性は高い。ステアリングの応答性も3車の中ではもっともシャープである。

ブレーキは3車共通しての美点の一つであり、安定した能力の高い効き味をみせてくれる。反復使用にもフェードは最小限であり非常にたのもしい。

装備ではターボよりも幾分豪華になり、機能部品ではオプションでリミテッド・スリップ・デフを装備することも可能だ。オートエアコン、カセットステレオ、オートドライブが標準となるために、後から付け加えるものは前述のLSDぐらいなものである。もし望むならば電動サンルーフも注文することができるが、ソアラには残念ながらムーンルーフは装備できない。

ゆったりとした2・8GT、高速クルーザーとしてのターボ、スポーツモデルの2・0GTと、ソアラは異なった趣向のバリーエーションを備えており、ユーザーの好みに応じて選択できるわけだ。

（日下部保雄）

ソアラ 2.0GT

スポーツライクなツインカム24、シャープな応答性と共に高回転域での伸びは絶品。

Road impression



ソアラの中でも若いユーザーにもっとも人気の高いモデルが2・0GTである。2・0GTはソアラシリーズの新しいバリエーションであり、デビューは昨年2月であった。

魅力は何と言ってもそのパワープラントであり、2ℓの1G−Gツインカム24バルブはまさに刺激的だ。1G−Gはセリカやクラウンにも搭載されているが、ソアラ・ツインカム24の価値は、端整なスタイルを持つソアラに精密なエンジンが搭載されることにより得られる満足度であり、ターボも大排気量の2・8GTも同一線上では語れない。

直列6気筒のツインカム24バルブはそのマニアックなスペックだけでも大いにユーザーを刺激してしまう。それだけにユーザーも若い層に集中することになる。

スポーツ心に気持よく応答する

まずエンジンだが、ツインカムユニットだけに高回転型であり、160PSのパワーを6400rpmという高い回転で得ている。これは同じ160PSを発生するターボと比較すると1000回転高い回転数で発揮する。トルクはさすがにノーマルアスピレーションのエンジンだけにそれほど大きくはなく18・5kgm。SOHCの1Gと比較しても1kgm高いにすぎない。しかもそれを発生する回転は高く5200rpmにも及ぶ。これはターボと比較すると2200rpmも高いことになる。

このエンジンのパフォーマンスを比較するだけでもソアラ2・0GTの性格がわかるだろう。

トランスミッションは電子制御の4速オートマチックか5速マニュアルが選択できるが、スペシャリティマインド溢れる1G−Gに敬意を表し、ここでは5速マニュアルをテストした。

最近のツインカムは低回転でもよく粘ることが知られている。この1G−Gも例外ではない。たしかに高いギアで速度を落として走っても不平不満タラタラながらしずしずと走ってくれる。しかしそのままアクセルを床まで踏み込んで待っているとたちまち嬉々として回転を上昇させ、やがて4000回転を超える頃になるとバーグラフ表示のタコメーターは発光点を急速に右に移動させる。静かな室内が一変してツインカムノートに包まれる。

この瞬間こそがソアラ2・0GTの喜びであり誇りでもある。この雰囲気はターボでは得られないし5M−Gの音質とも全く異なる1G−Gだけのものなのだ。レスポンスは特に4000〜5000rpm付近で鋭く、6000rpmを超えた当たりで回転の上昇は鈍くなる傾向にある。

しかしやはり重さは感じられる。2・0G

SOARER



高速ツアラーとしての位置付けがなされているソアラ2.0ターボ・インタークーラー。

TEST DATA

ソアラ2.0ターボ（谷田部コース：ドライ）

●ゼロ発進加速

0→ 30km/h	1.75秒
0→ 40km/h	2.55秒
0→ 50km/h	3.37秒
0→ 60km/h	4.26秒
0→ 70km/h	5.58秒
0→ 80km/h	6.82秒
0→ 90km/h	8.45秒
0→100km/h	10.12秒
0→110km/h	12.21秒
0→120km/h	15.02秒
0→130km/h	18.12秒
0→140km/h	21.62秒
0→150km/h	26.31秒
0→160km/h	34.02秒

●0→1000m加速（カッコ内は到達スピード）

0→ 100m	7.26秒（ 82.1km/h）
0→ 200m	11.07秒（104.5km/h）
0→ 300m	14.30秒（117.0km/h）
0→ 400m	17.24秒（127.0km/h）
0→ 500m	19.98秒（135.2km/h）
0→ 600m	22.57秒（141.8km/h）
0→ 700m	25.06秒（146.0km/h）
0→ 800m	27.47秒（150.9km/h）
0→ 900m	29.81秒（155.3km/h）
0→1000m	32.10秒（157.3km/h）
0→ 200m	—　秒※
0→ 400m	16.56秒※Ⓟモード
最高速度	175.59km/h※リミッター作動

●追い越し加速

	Lレンジ	Sレンジ	Dレンジ
20→ 40km/h	2.71秒	2.78秒	1.83秒
40→ 60km/h	—	2.46秒	1.74秒
60→ 80km/h	—	2.77秒	2.53秒
80→100km/h	—	3.35秒	3.08秒
100→120km/h	—	4.94秒	4.61秒
120→140km/h		7.16秒	6.30秒
140→160km/h	（すべてⓅモード）	15.74秒	11.58秒

●メーターエラー（km/h）

指針速度	30	40	50	60	70	80	90	100
実車速度	29.9	39.5	49.8	58.9	68.2	79.3	89.8	98.3

●ブレーキテスト
50→km/h　11.3m　平均減速度　0.86G

●実用燃費　6.21km/ℓ

〔計測装置・小野ビット・2名乗車　※は小野測器光電管/タイムカウンター1名乗車〕

どの変化はない

室内は豪華版の2・8GTから乗り比べるとかなり質素な感じがするが、必要にして十分な装備は持っており、これで付け加えるのはエアコンぐらいなものだろう。ちなみにオプションで選べる装備はフロントとリアのスポイラー、電動式サンルーフ、カセットステレオが主なところで、リミテッドスリップデフのオプション設定は廃止された。

驚く程速い0→400mタイム

谷田部における計測データでは0～400mが16・56秒、0～1kmが32・10秒、最高速度は約175km／hをマークしている。最高速度の点では2・8GTや2・0GTには譲るものの、その強力なターボパワーに物をいわせた0～400mのタイムは驚く程速いものだ。

ただ市街地での使いかっての点ではターボはノーマルアスピレーションのエンジンに比較してやや不利な所がある。それはストップ&ゴーの時でありアクセルを踏み込んでターボがその実力を発揮する頃には次の停止ラインまで到着してしまい、再度ブレーキペダルに足を運ばなければならないからだ。

これもギアリングの改善で加速性能と共にスムーズな加速が得られるようにはなったが、まだノンターボに分があるようだ。トヨタのターボに共通していることだが、かなり低回転から力を発揮しレスポンスも悪くはない。

トヨタのオートマチックは非常に優れているのは他の頃でも述べた通りだが、その優れている所以はシフトして欲しいとドライバーが思った時にシフトしてくれ、引っ張って欲しい時はそのまま引っ張ってくれることだ。変速ショックは電子制御トランスミッションになってからはやや大きくなり、デフに与えるショックが大きくなったのは否めないが、その引き換えに得たものは大きい。

納得のゆく固さのスポーツサス

サスペンションはハーダーサスペンションが備わっておりやや固い。しかしその固さは一般の市街地でも十分に納得の行く固さであり、ドライバーによってはこの種の固さが好まれる性質のものである。

またワインディングロードでは非常に素直な操縦性を示し、ドライバーはこの大きなソアラをかなりなペースで飛ばすことさえ可能である。勿論2・8GTがこのような走りができない、というわけではないのだが、ターボは内装からして走行性能を重視した車だけにワインディングロードでの操縦性は必須条件である。

フロントのグリップ能力が比較的高く、リアのそれは程々であるためにオートマチックでありながら微妙なスライドコントロールができる。ロール速度も初期ロールは確かに小さい方ではないが一端ロールしてしまうと安定してしまい、それ以降は大きな破綻は起こらないし、路面にウネリのあるコーナーでも収束は速い。

ただ不満はパワーステアリングの操舵力が軽いことで、この種の走行性能に重点を置いた車にはもう少し路面からの手応えが確実なものが欲しい。ロック・ツウ・ロックは3回転で応答性は良い。

ブレーキは4輪ともベンチレーテッド・ディスクであり、制動性能は高くて安定性も確保されている。重くてパワーのあるソアラではこのように優れたブレーキは必需品でありワインディングロードを駆け回った後でも、エンジンブレーキの鈍いターボであるにもかかわらず確実な制動能力を発揮してくれた。

ターボは2・0GTや2・8GTの陰に隠れて目立たないが、なかなかすぐれた素性の持主であり、実質的な性能の欲しいユーザーにはお勧めのクルマである。（日下部保雄）



M-TEUは160PSでI G-Gと同出力。ゼロヨンタイムは16.56秒と俊足だ。



白のイメージが強いソアラだが〝赤〟というのもなかなかセンセーショナルなカラーで似合う。



絞り込みノーズの採用で空気抵抗は予想より良い。

ソアラ2.0ターボ

水冷インタークーラーの採用で
1ランクアップした走行性能が魅力のハイスピードクルーザー

Road Impression



トヨタにおいてターボはシリーズのグレードの中では決して高い地位が与えられていない。それがその車種において上位にランクされる時は必ずツインカムと組み合わされた時であり、セリカ1800GT-T等はその例であろう。

ソアラにおいても例外ではなくシリーズの中のグレードで見るとターボは中位に位置する。上級グレードは2・8ℓツインカム、その下は2ℓ4バルブツインカム、そしてこのターボである。

優れた性能を持つ実力派ランナー

グレード面ではターボは最上級ではないがソアラターボはかなりの実力派であり、ターボ特有のトルクフルな高速での伸びは決してユーザーを失望させたりはしないだろう。

ソアラのエンジンシリーズは1G系（それをツインカム4バルブ化した1G-Gを含むと5M-Gの2つの柱でできているが、ターボはM型エンジンをベースとしたM-T型となっている。

このエンジンは2ℓのSOHCで8・0の圧縮比とEFI+ターボ、それに水冷式インタークーラーの組み合わせにより160PS／5400rpm、23・5kgm／3000rpmのパワー／トルクを絞り出す。

ターボも他のソアラシリーズ同様に今年の1月にはマイナーチェンジを受けており、細かい点が変更になった。マイナーチェンジといっても専ら機能面での変更である。ターボのデビュー当時からターボにはオートマチックの選択しか許されないのだが、そのオートマチックが電子制御のECTとなり、合わせてギア比も変わった。さらにそれと合わせてファイナルギアも4・3から4・1に高くされている。

水冷式インタークーラーの特徴は安定した吸入温度にできることであり、渋滞あるいは低速走行の多い時でも吸入時の温度にそれほ

SOARER

mm Road Test No.22

ソアラ 3.0GT-LIMITED

トヨタのイメージリーダーカーとしてあらゆる最先端技術が投入されているソアラ。今回のマイナーチェンジでは、クラウンに続き3ℓツインカムが搭載された。その実力のほどはまさに日本のスペシャリティーカーの頂点に立つにふさわしいものとなっている。





SOARER 3.0GT LIMITED



ふだん我々が使う回転域、すなわち低中速回転域でのトルクが強力になった。3000回転も回っていれば、右足首の動きでソアラは悠々と加速していく。今回のテスト車はマニュアルミッション車だったが、もしこれが出来の良いトヨタ・オートマチックであればさらにその差が顕著に感じられただろう。

マニュアルトランスミッションの操作フィーリングはなかなか良好で、前後にストロークがやや大きいもののタッチは軽く、シフトする楽しみも失われていない。販売台数の大多数を占めるであろうオートマチックの出来が良いのは納得できるとしても、ソアラにとって極めて小数派であるマニュアルトランスミッションも操作フィーリングを大切にしているところが嬉しい。これと関連してクラッチの踏力、ストロークともに適度であり、重くて渋滞の都会でゆううつになることもない。

1速でのマキシマムは約60km／h弱、2速では100km／h弱、3速では140km／hに及び、いずれもエンジンは低速でも柔軟であるために各ギアで20km／hほどの微速からでも加速してくれる。

ゼロヨンは15・72秒で旧5M－Gの16秒台よりも向上が見られ、0～1kmは30・08秒をマークする。0～1kmのデータは3ℓツインカムとしては遅いが、テスターである小生がごく普通に加速したデータであるためで、より本格的なチャレンジを行えば、30秒を切ることは確実だ。この時の実速は約175km／hとなっている。

ブレーキは4輪ベンチレーテッド・ディスクであり、電子制御アンチスキッドシステムが組み込まれている。このシステムは最新の車に取り入れられている4輪を制御するタイプではなく、スキッドに密接な関係があるリアタイヤのみを制御するタイプで、言い変えれば路面ミューの低い所で操舵性をも確保するのが4輪アンチスキッドであるとすれば、こちらの旧タイプはブレーキ時の方向性だけは確保しようというものだ。できれば安全に直接的に結び付くものだけにトヨタの最新技術の展示場であるソアラには4輪制御を積んで欲しかった。ブレーキは踏んだときにガクンと足に抵抗のあるタイプではなく、ややスポンジーな感触を持ったもので、ヨーロッパ車にはこの感触のものが多い。いずれにしてもこれはフィーリングで好みの分かれるところなのでユーザーの判断に委ねるが、対フェード性は十分に確保されており、反復した激しいブレーキでも1トンと340kgもあるソアラを十分に止める性能が確保できたことをレポートしておこう。

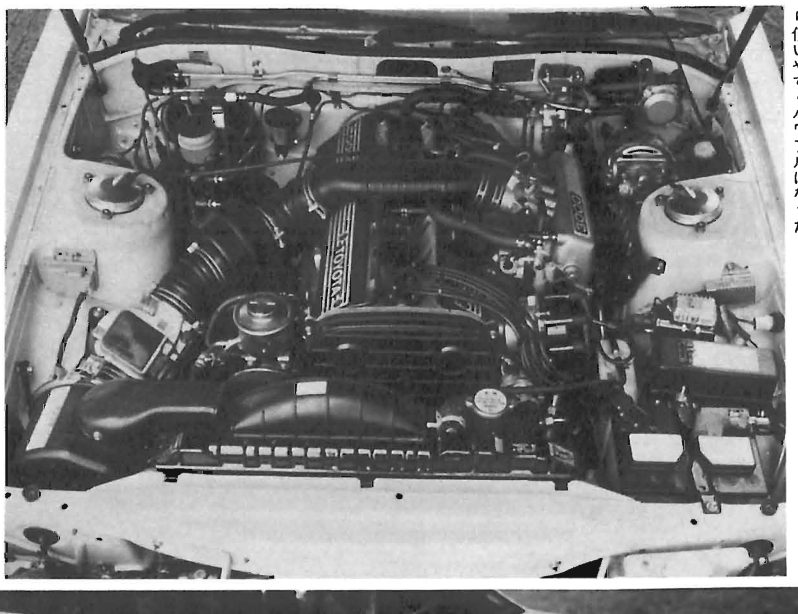
●操縦安定性

ステアリングはパワーステアリングでありロック・ツウ・ロックは3回転丁度だ。操舵





浅いが奥行きは十分なトランクルーム。その下にはテンパータイプのスペアタイヤを収納する。



5M－Gのストロークを伸ばし排気量アップが計られた6M－G。その200ccの差は実用面でもハッキリと現われ、常用回転域でのトルクが強力になりより使いやすくパワフルになった。



ピレリーP6(205／60R15)に西独製のイントラ（6J×15）を履くが、剛性感はやや不足気味。



ボディとの一体感が重視されたフロントエアダムにリアスポイラー。ソアラらしい上品さを失わずに十分な空力効果を得ている。

ソアラの魅力は、何といっても日本におけるスペシャリティカーの条件をすべて満たしている、ということだろう。スペシャリティカーの定義は一定したものではないが、スポーティで、かつラクシュアリーなパーソナルカーであると言うのが一般的な概念だ。

日本でこのカテゴリーに組み入れられる車は数多いが、ソアラは動力性能や操縦安定性はもとより発表以来4年を経過しても少しも色あせないエクステリア、インテリアはステータス性も含めたトータルな意味でもトップモデルであるのは異論のないところだろう。

現在、ソアラは2ℓのSOHCと4バルブDOHC、ターボ、そして今回レポートする3ℓのDOHCが存在するが、3ℓモデルは今年の1月初旬に登場したばかりのニューカマーである。3ℓ6M−Gはすでに昨年、クラウンに搭載されてデビューしているが、ソアラには2・8ℓDOHCである5M−Gがトップモデルの心臓部として主役の座を保ち続けていた。ニューメディア対応のマルチビジョンの完成等々、時機を待っていたというところだろう。このマルチビジョンはソアラの最高級グレードの3・0GTリミテッドのATに搭載車が設定されているもので、小さなカラーブラウン管を用いて、静止時にはカラーテレビとして機能し、必要なときはエンジン回転やサービスメインテナンスや燃費等々を表示する。一見オモチャチックに見えるが、近未来のニューメディアに対応できる機能を持っているところにミソがあり、将来の発展が注目されるところだ。

●動力性能

もっとも今回のレポートに登場するのはこれらのフルオプションを搭載したモデルではなく、最高級グレードの3・0GTリミテッドであることに変わりはないものの、5速マニュアルというどちらかというとマニアックな走り志向のモデルである。

エンジンキャパシティは2・8ℓ5M−Gのストロークを伸ばした2954cc、3ℓであり、その結果出力は従来の175PS／5600rpmから190PS／5600rpm、トルクは24・5kgm／4400rpmから26・5kgm／4400rpmへと向上を見ている。それぞれ約15％と8％のアップ率だ。

日本では現在200PSに近いパワーはそれほど珍しくはなくなってしまったが、ノーマルアスピレーションで190PSという数字は圧倒的で、ターボ特有な暴力的な加速はないが、それだけにドライバーの感性にマッチしたリニアな立ち上がりを見せてくれる。

エンジン制御はTCCSと呼ばれる電子制御システムを使っているが、これは従来の5M−Gで使われていたものと同じものだ。このシステムはコンピューターで正確にエンジンの働きをコントロールするもので、常に適性な燃料を供給するように調整したり、点火タイミングを精密に検分したりする。

さてソアラとともに登場した5M−Gは現在に至るパワー競争の火付け役となったユニットだが、その途方もないパワー競争が鎮静化の兆しを見せたこの時期に再検討してみると、ショッキングなデビューで印象に残るよりも遙かに現実的なエンジンであるというのが偽らざる印象だ。最大パワー発生回転数が5600rpmとツインカムとしては低いことからも想像されるように、ピークパワーを追及するよりも、使い易さに重点を置いたフラットなトルクで実用性の高いエンジンであるというところだ。

この5M−Gを発展させた6M−Gもこのポリシーの延長線上にあり、事実、最高出力、最大トルクの発生回転数がともに2・8ℓの5M−Gと同じである。それでも200ccの排気量増大の効果は実用面でハッキリと現れており、従来の5M−Gでも全く不足はなかった加速はさらに強力になった。トップエンドではそれほどの変貌は感じ取れなかったが、



TEST DATA

ソアラ3.0GTリミテッド(5MT)

テスト日時：1985年3月2日
場所：日本自動車研究所(谷田部)
天候：曇　　路面：ドライ

●ゼロ発進加速

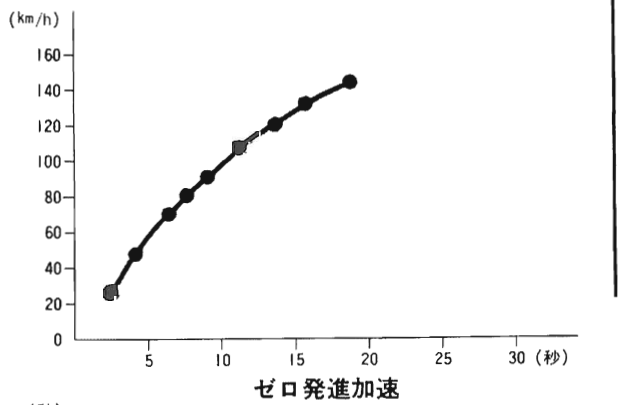
0→ 30km/h	1.60秒
0→ 40km/h	2.19秒
0→ 50km/h	2.86秒
0→ 60km/h	4.24秒
0→ 70km/h	5.12秒
0→ 80km/h	6.17秒
0→ 90km/h	7.43秒
0→100km/h	8.76秒
0→110km/h	10.97秒
0→120km/h	12.75秒
0→130km/h	14.70秒
0→140km/h	17.21秒

●0→1000m加速

0→ 100m	6.90秒〔	87km/h〕
0→ 200m	10.55秒〔	108km/h〕
0→ 300m	13.63秒〔	124km/h〕
0→ 400m	16.37秒〔	137km/h〕
0→ 500m	18.91秒〔	145km/h〕
0→ 600m	21.33秒〔	153km/h〕
0→ 700m	23.63秒〔	159km/h〕
0→ 800m	25.85秒〔	165km/h〕
0→ 900m	27.99秒〔	170km/h〕
0→1000m	30.08秒〔	175km/h〕

〔 〕内は到達スピード(km/h)

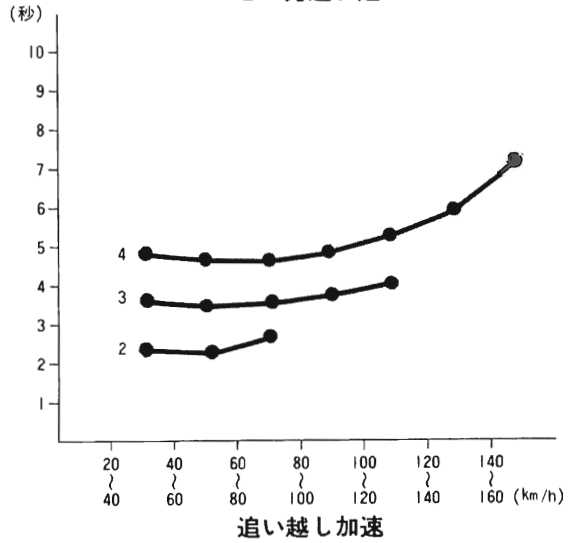
※ 0→200m 10.04秒　　0→400m 15.72秒　　最高速度203.97km/h



ゼロ発進加速

●追い越し加速

	②	③	④
20→ 40km/h	2.22秒	3.56秒	4.87秒
40→ 60km/h	2.17秒	3.33秒	4.52秒
60→ 80km/h	2.32秒	3.32秒	4.44秒
80→100km/h		3.49秒	4.66秒
100→120km/h		3.77秒	4.98秒
120→140km/h		4.71秒	5.46秒
140→160km/h			6.62秒



追い越し加速

●実用燃費

—km/ℓ

●ブレーキテスト

50→0km/h　12.3m(1.83秒)　　平均減速度　0.79G

●室内騒音

アイドリング	30	40	50	60	70	80	90	100	km/h
42	53	55	56	57	62	63	64	66	ホン(A)

●メーターエラー

メーター指針	30	40	50	60	70	80	90	100
実　車　速	29	39	48	58	69	78	89	98

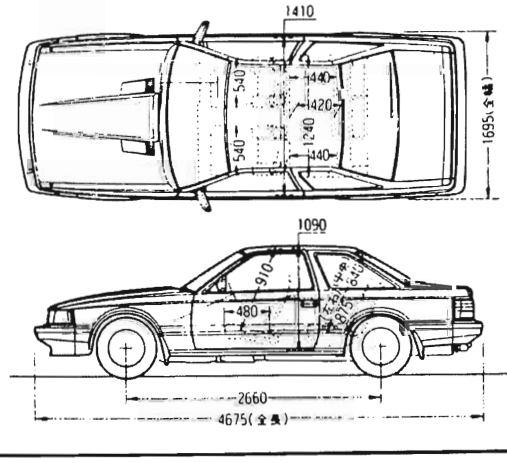
計測装置＝小野ビット（2名乗車）
※は小野測器・光電管　タイムカウンター（1名乗車）

●ライバル比較

車名	価格(万円)	最高速(km/h)	0→400m(秒)	燃費(km/ℓ)	100km/h騒音(ホン)	排気量(cc)	最高出力(PS/rpm)	最大トルク(kgm/rpm)	全長(mm)	全幅(mm)	ホイールベース(mm)	重量(kg)
ソアラ3.0GTリミテッド(5MT)	366.9	203.97	15.72	—	66	2954	190/5600	26.5/4400	4675	1695	2660	1340
フェアレディZ300ZX2by2(4AT)	332.5	202.48	15.59	7.57	—	2960	230/5200	34.0/3600	4535	1725	2520	1370
スカイラインHT2000ターボI.C.RS・X(5MT)	276.0	207.79	15.54	6.91	—	1990	205/6400	25.0/4400	4620	1675	2615	1245
スタリオンGSR-V(5MT)	241.7	208.70	15.51	—	68	1997	200/6000	28.5/3500	4410	1695	2435	1230

●主要諸元

■寸法・重量		種類	水冷直6DOHC
全長	4675mm	総排気量	2954cc
全幅	1695mm	ボア×ストローク	83.0×91.0
全高	1360mm	圧縮比	9.2
ホイールベース	2660mm	燃料供給装置	EFI
トレッド前/後	1440/1450mm	最高出力	190PS/5600rpm
最低地上高	165mm	最大トルク	26.5kgm/4400rpm
室内長	1775mm	燃料タンク容量	61ℓ
室内幅	1410mm	■トランスミッション	
室内高	1090mm	型式	5速MT
車両重量	1340kg	変速比 1速	3.285
乗車定員	5人	〃 2速	1.894
■エンジン・性能		〃 3速	1.275
型式	6M-GEU型	〃 4速	1.000
		〃 5速	0.783
		〃 後退	3.768
		最終減速比	3.727
		■サスペンション	
		前	ストラット/コイル
		後	セミトレーリングアーム/コイル
		■ステアリング	
		型式	ラック&ピニオン
		■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
		■タイヤ	
		サイズ	205/60R15 89H
		■価格	366.9万円



力はやや軽めだが軽過ぎることはなく、駐車場の取り回しから高速道路のハイスピードクルージングまで大きな破綻はない。ただ筆者の好みからすれば、もう少し重い方がいい。

さてサスペンションだが、ここにも電子制御の波が如何なく押し寄せている。エンジンがTCCSと呼ばれているのに対してこちらはTEMSと称している。ショックアブソーバーの減衰力を変化させることによって走りの状況に合わせようというものだ。これまでも室内からショックアブソーバーの減衰力を変えられるものはあったが、TEMSは状況に合わせて減衰力を自動的に変えるものだ。モードはハードとソフトの2種類である。コンマ3mでの減衰力の変化は圧側で約80%、伸び側で約30%だ。この2種類は室内からも選択できるが、自動電子制御であるゆえんはオートモードを設定しているところにある。これは加速、ブレーキ、コーナーリングでGを検出してただちにソフトモードからハードモードへと切り替えるものだ。ふだんはソフトな乗り心地を確保しつつ、急加速やブレーキング、あるいは急転舵などの減衰力がより欲しいときにハード側になり安定性を確保するシステムである。

ところでテスト車のタイヤはピレリーP6の205／60R15で、西ドイツ製のインテラ（6J×15）に装着されていたが、高速直進時の方向性とリニアリティは良いもののやや剛性が不足しているような感じだった。日本における使用条件では適しているかも知れない。

居住性

ドライビングポジションはややアイポイントが高く、安定感がないのが玉に傷だが、反面直前の視界は良好で、上背のないドライバーでも前方視界に不自由を感じることはないだろう。ただチルトステアリングを備えてはいるが、基本的に着座位置が高いために快適なポジションを得られる幅はそれほど広くはない。

テスト車にはオプションの本皮シートが装着されていたが、ノーマルに比較して表面が滑るのが気になりそれほどのメリットは見出せなかった。

ステアリングホイールは大径の握りが太いものだが初期型よりも自然な太さになった。ただ変形A字型スポークをしているために直進時の保舵に最初はまごつくことがある。視界などを気にしなければT字型スポークがベストであると思う。

ただこれだけの車になってもまだ小物の収納にはまったく気が配られていないのは理解に苦しむ。まずディーラーから貰う車検証がグローブボックスに入れるにはあまりにも形が中途半端で何とかして欲しい。それにコイン入れがなく、これだけ有料道路の多い国の車のデザインとは思えない。さらに未だにトランクの床に置きっ放しになっている三角表示板はどこかにキチンとしたホルダーを設けるべきではないだろうか。

乗り心地は細かい段差乗り越えでコツコツとした突き上げ感があり不快だが、慣れてしまえばやはりこの車はスポーツユースを意識したスペシャリティカーとしてリーズナブルな乗り心地を提供してくれる。

リアシートは決して広くはないが、＋2の範疇を越えており、大人が4人乗車しても十分にクルージングできる広さを誇る。またアームレストを持っていることからもその居住空間が並以上であることを示しているだろう。そのためかトランクルームは開口部が高く、かつ深さが不足しているが、奥行きが十分にありゴルフバックをはじめとして十分なラゲッジルームを確保している。

とはいうものの、やはりソアラはシュチュエーションとして、生々しい生活臭さのない2名乗車のクルージングが空想の世界ではピタリとくる車であることは確かだ。

（日下部保雄）



ドア部には電動ミラー、パワーウインドー、ドアロックスイッチが集中する。



TEMS、オートドライブのメインスイッチはステアリング右下に備える。



上品なまとまりを見せるインパネだが、小物の収納スペースはほとんどない。早急に改善が望まれる点だ。



リアシートにはアームレストを備える。広さは十分とはいえないが＋2の域は越えている。



ドライバーズシートには、電動式エアランバーサポートが標準装備される。

SUPER GRAN TURISMO



SOARER

未体験ゾーンへ。

かつて、我々は体験したことがあっただろうか。DOHC-6、170PSの圧倒的な加速感を。

かつて、我々は体験したことがあっただろうか。4独の頂点、ソリッド&リンバーサスの痛快なフットワークを。

かつて、我々は体験したことがあっただろうか。Cd:0.36の空力ボデーの走りを。

かつて、我々は体験したことがあっただろうか。光が走り、コンピュータが唸く、この新鮮なクルマとの対話を。

かつて、我々は体験したことがあっただろうか。この魂の大いなる自由を。

スーパー・グラン・ツーリスモ、TOYOTA2800GTソアラ。いま、未体験ゾーンへ。

DOHC-6〈ツインカム-6〉170PS.
TOYOTA 2800GT
ソアラ誕生

PHOTO:2800GT-EXTRA

TOYOTA

体験ゾーンへ。

SUPER
DOHC-6〈ツインカム-6〉170PS.
GRAN TURISMO
TOYOTA 2800GT
ソアラ誕生

軽量パワフル1G-EUエンジン搭載、2000シリーズも同時発売

クルマは、いますべてのファクターに
頂点を極めて誕生した。

第一級のスポーツ・カーとしてのポテンシャル、
そして超一流のサルーンとしての快適さ。
このどちらかの頂点に迫るクルマはあっても、
両者を同時に極め
さらに時代の最先端技術
カー・エレクトロニクスをも使いこなしたクルマが、
かつて存在しただろうか。
あの名車TOYOTA2000GTを上まわる
トヨタのビッグ・プロジェクトから誕生した
一台のクルマ
スーパー・グラン・ツーリスモ
TOYOTA 2800GTソアラ。
GTの領域をはるかに超えて
いま未体験ゾーンへ加速する。

TOYOTA

SUPER GRAN TURISMO

DOHC-6〈ツインカム-6〉170PS.
TOYOTA 2800GT
ソアラ誕生

▲パワーの頂点へ。——DOHC-6、170PS。日本のGT史上最強のパワーと経燃費を両立。

DOHC-6、170PS。あなたの理想を上まわっただろうか。2.8リッターの新エンジン、5M-GEU。TOYOTA2800GTの文字どおりの心臓部は、かつて名車TOYOTA2000GTが、世界でもベンツ、ジャガーなどごく限られた高性能車のみが採用しているレシプロエンジン究極のメカニズム、6気筒ツインカム。最高出力170PSという日本のGT史上最強のパワーは、決してムリに絞り出したものではない。低中速域でのトルクにも大いなる配慮をした余裕あるチューニング。最大トルク24.0kg-mを4400回転で発生するこのエンジンは、1500回転あたりからすでに20.0kg-mを超える大トルクが得られる設計。どの回転域からも鋭いレスポンスとビッグパワーを約束するため、5速マニュアルミッションとともに設定されたOD付4速フルオートマチックともすこぶる相性がいい。またツインカムに世界で初めて採用したラッシュアジャスターは、メインテナンスフリーを実現。さらに2.8リッターのDOHC-6にして、10モード燃費8.9km/ℓ（運輸省審査値）という経済性も、多くの人々の想像を超えたデータに違いない。6気筒ならではの滑らかさと、レッドゾーンへ一気に吹きあがるツインカム独得の豪快なパワーを併せもつDOHC-6。パワーは、いま未体験ゾーンへ。



5M-GEUエンジン

▲フォルムの頂点へ。——空気抵抗係数Cd:0.36。純粋スポーツ・カーをも凌ぐ空力ボデー。

5人がゆったりと乗れ、しかも充分なラゲッジスペースを確保できるノッチバック・スタイルで、空力性能はどこまで極められるか。その結論が、空気抵抗係数Cd:0.36という世界トップレベルの空力ボデー。純粋スポーツ・カーをも凌ぐこの空力性能は、大胆なウェッジ・シェイプとヒップアップしたトランクエンド、バンパーやランプ類、ウインドウとボデーとの徹底した面一化、バンパーエクステンション(空)、ノーズ部の大きな絞り込み、そして厳しい風洞実験のくり返しの中から初めて誕生した。Cd:0.36の空力ボデーが約束するものは、スーパー・グラン・ツーリスモによさわしい素晴らしい走行安定性。さらには、燃費の向上にも貢献する。フォルムは、いま未体験ゾーンへ。

TOYOTA



2800GT-EXTRA●全長4655mm●全幅1695mm●全高1360mm●トレッド1440mm(前)1450mm(後)●エンジン2759cc DOHC-6、最高出力170ps/5600r.p.m.、最大トルク24.0kg-m/4400r.p.m.
※燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時は、走行条件により燃料消費率が異なってきます。

SUPER GRAN TURISMO

DOHC-6（ツインカム-6）170PS.
TOYOTA 2800GT
ソアラ誕生

▲フットワークの頂点へ。——4独＋4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ。レーシング・カーと同じメカニズム。

このクルマのサスペンションを開発するにあたって目指したテーマは、"170PSのエンジンより速いシャシー"。即ち、エンジンパワーをガッチリと受けとめ、それ以上のポテンシャルを秘めたシャシーの開発だった。このテーマに応えて誕生したのが、4独の重点ソリッド&リンバーサスペンション。ソリッド堅固さは、170PSのパワーをガッチリ受けとめ確かな走行安定性を約束する。リンバー＝しなやかさは、快適な乗り心地を意味する。まさに理想の4独。前輪には、マクファーソン式ストラット。特に4度30分（$\frac{1}{8}$°）という大キャスター角を採用することで、すぐれた直進性とシャープな操縦性とを実現した。後輪には、セミトレーリングアーム式独立懸架を採用。高速コーナーでのタックイン現像を徹底的に抑えたチューニングを施し、安定感あふれるコーナリング性能を引きだした。セッティングだけでなく、この4独サスのコーナリング性能を高めている大きな秘密がある。それは、前／後、1440㎜／1450㎜という大トレッド設計。10㎜違ってもロール剛性に大きく影響するこのトレッド幅、トヨタの乗用車ではあの偉大なボデーをもつセンチュリーに次ぐ数値。その巨大さと、かつてない安定感あふれる走りを想像していただけるはず。速く走ることより、素速く、確実に、しかも不安なく止まることの方がはるかにむずかしい。このクルマのポテンシャルも、170PSのパワーを確実にコントロールするブレーキシステムを得て、初めて意味をもった。4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ（$\frac{5}{16}$"）。あのTOYOTA2000GTを超えたシステム。ブレーキディスクの間にスリットを設け放熱効果を格段に高めたこのブレーキを、それも4輪に装着したクルマとなると、レーシングマシーンを除いてはポルシェ928、BMW633CSiなどごくわずかな高性能車にすぎない。さらに、ESC（エレクトロニック・スキッド・コントロール）とTCC（トラクション・コントロール）と組合わせれば、まさに完璧。急制動時の車輪のロックを完全に防ぎ、スケートリンクのように滑りやすい路面でも直進制動させる。フットワークは、い士未体験ゾーンへ。

TOYOTA


TOYOTA 2000GT


ベンチレーテッドディスクブレーキ



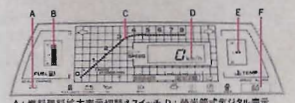
SUPER GRAN TURISMO ソアラ誕生

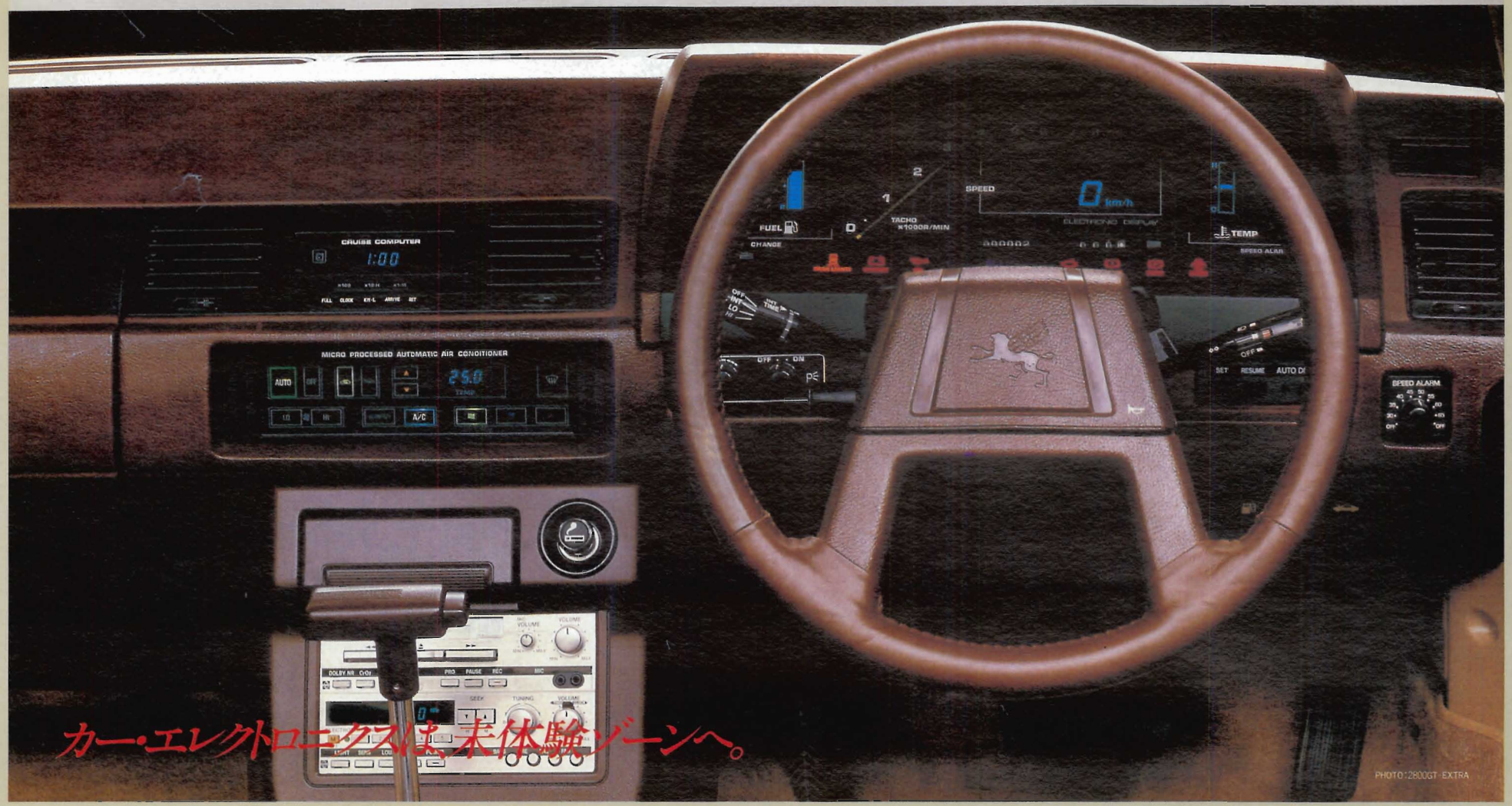
DOHC-6（ツインカム6）170PS.
TOYOTA 2800GT

▲カー・エレクトロニクスの頂点へ。——カー・エレクトロニクスの進歩が、インパネから針を取り去った。

カー・エレクトロニクスをどこまで使いこなしているかは、これからのクルマの進歩を計るひとつの目安となる。そして、170PSのポテンシャルをもつこのクルマにふさわしいインパネを考えたとき、必然的にひとつのフォルムに帰結した。即ち、針のないインパネ。名づけてエレクトロニック・ディスプレイ・メーター(VR121)。スピードメーターは、蛍光管によるデジタル表示。170PSのポテンシャルにふさわしい視認性の追求の結果が、この読む感覚から見る感覚への転換をもたらした。さらに、タコメーターも、LED（発光ダイオード）を使用した光と色によるグラフィックディスプレイ。アクセルを踏み込むに従って、45度の角度でグリーン光がかけ登り、やがて水平飛行からレッドゾーンを示す赤色のベルトへ飛びこんでいく。パワーの高まりをデザインしたパターンは、ドライバーの感性にごく自然になじむ工夫。他に、このコックピット周辺だけでも、最先端のカー・エレクトロニクスで満たされている。例えば、5項目のドライブ情報を伝えるクルーズコンピュータ(VX121)、アクセルから右足を解放するオートドライブ(VX121)、燃料補給など5項目を電子合成の女性の声で警告するスピークモニター(GT-EXTRA)。さらに、超一流のサルーンの快適さをコントロールするのは、もちろんコンピュータ。マイコン式オートエアコン(VX121)が、キャビンをオールシーズン一定の環境に整えてくれる。まず、コントロールパネルの斬新なデザインにご注目。あの電卓と同じフルフラットパネル。そして設定温度はデジタル表示。スイッチ部に軽くふれると、ピッという電子音とともにセットできる。あとはセンサーが、外気温、室内温、日射量の変化を検出して、コンピュータが自動的に設定温度にコントロール。しかも内外気を使いわける吸い込み口コントロール回路、臭の吹き出し口を自動的に切り替える吹き出し口コントロール回路、デリケートな風が得られる風量無段階切替機構、必要のない時はコンプレッサーを自動的にOFFにするエコノミー回路など、複雑きわまりない操作をすべてオートでやってのける革新の空調システムである。コックピットは、いま未体験ゾーンへ。

TOYOTA





TOYOTA
広報資料

SOARER

昭和56年 2 月

トヨタ自動車工業株式会社
トヨタ自動車販売株式会社

■新機構・主要装備一覧

（適用グレードについてはカタログをご参照ください）

SOARER

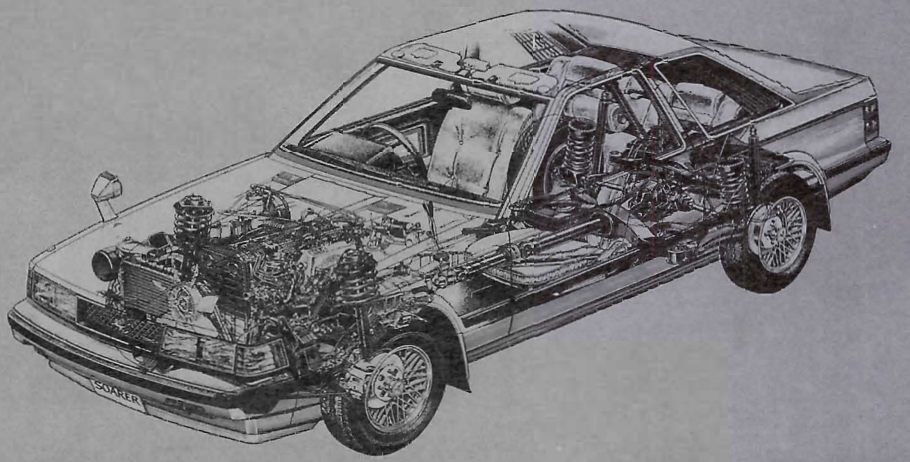
空力特性
- スラントノーズ
- 異形4灯式ハロゲンヘッドランプ
- ヒップアップしたトランクエンド
- プレスドア
- 大型面一ウレタンバンパー
- バンパーエクステンション
- フルコンシールドワイパー

動力性能
- 5M-GEU型エンジン
- IG-EU型エンジン
- 新型マニュアルトランスミッション
- オーバードライブ付4A/T

安全性
- 4輪ディスクブレーキ
- ベンチレーテッドディスクブレーキ
- テンションリデューサー付 ELRフロントシートベルト
- フェンダーエッジマーカー
- リヤワイパー
- ESC
- フルコンシールドワイパー
- ヘッドランプクリーナー
- ウォーニングランプ
- 剛性の高いキャビン

エレクトロニクス
- エレクトロニック ディスプレイメーター
  - ・デジタル式スピードメーター
  - ・ゾーン表示式タコメーター
  - ・ゾーン表示式燃料計
  - ・セグメント表示式水温計
- デジタル式任意速度警報装置
- マイコン式オートエアコン
- オートドライブ
- 番組予約付電子同調ラジオ
- 録音機構付カセットテーププレーヤー
- クルーズコンピューター
- エレクトロニック スピークモニター
- ESC
- EFI

※4A/T：4速オートマチックトランスミッション

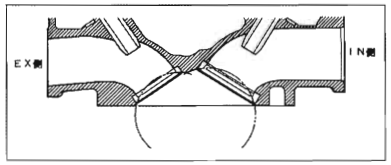


操縦安定性
- 4輪独立懸架
  - ・マクファーソンストラット式（フロント）
  - ・セミトレーリングアーム式（リヤ）
- ハーダーサスペンション
- ラックアンドピニオン式ステアリング
- 回転数感応型パワーステアリング
- リミテッド スリップ デフ（LSD）
- 195/70HR14タイヤ（ミシュラン）
- 空力特性に優れたボディ

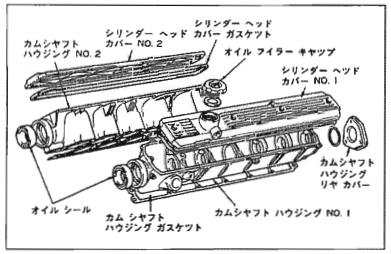
燃費
- 5M-GEU型エンジン
- IG-EU型エンジン
- 2ウェイオーバードライブ付4A/T
- オーバードライブ付4A/T
- 新型マニュアルトランスミッション
- 空力特性に優れたボディ

静粛性
- 油圧式バルブラッシュアジャスター
- タイミングベルト
- オーバードライブ付4A/T
- 空力特性に優れたボディ
- 剛性の高いキャビン

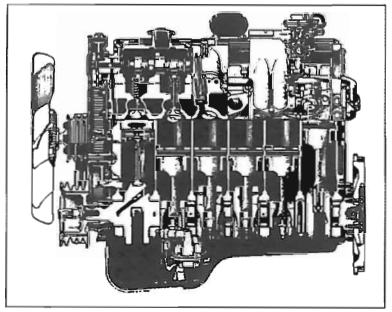
その他
- クォーターサンシェイド
- キー穴照明付ドアアウトサイドハンドル
- クォーターベンチレーション
- ブロンズカラーガラス
- 2本スポークステアリング
- 型気式ランバーサポート
- メモリー機構付シートリクライニング
- シート上下アジャスター
- チルトステアリング
- 成形ドアトリム
- 前後調整付ヘッドレスト
- センターアームレスト
- シートバックポケット
- 電磁式ドアロック
- ワンタッチ式パワーウインドウ
- レオスタット



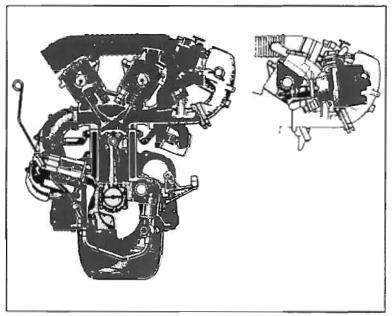
▲燃焼室断面



▲カムシャフトハウジング



▲5M-GEU型エンジン縦断面図
▼5M-GEU型エンジン横断面図



1-1：5M-GEU型エンジン

①エンジン本体

エンジン本体は、5M-EU型エンジンを基本に、DOHC化した新開発の高性能・EFI方式エンジンである。

- シリンダーヘッドは、熱伝導性の良いアルミ合金製を採用。
- 吸排気レイアウトは、クロスフローを採用。
- 燃焼室形状は、点火栓直上式の多球形とし、大きな吸排気弁を採用。
- 燃焼室にスキッシュエリアを設けることにより、燃焼速度を早め、優れた燃焼効率を確保。
- カムシャフトハウジングは、シリンダーヘッドから独立したアルミ合金製とし、インテーク側用、エキゾースト側用と専用に設定。
- シリンダーヘッドカバーは、表面に黒色の縮み塗装を施したアルミ合金製を採用。

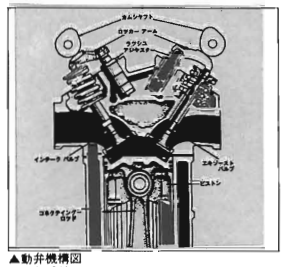
▼エンジン主要諸元

諸元 ＼ エンジン	5M-GEU	5M-EU
弁機構	DOHC	OHC
燃焼室形式	多球形	半球形
排気量 cc	2,759	2,759
内径×行程 mm	83.0×85.0	83.0×85.0
圧縮比	8.8	8.8
最高出力 ps/r.p.m	170/5,600	145/5,000
最大トルク kg-m/r.p.m	24.0/4,400	23.5/4,000
燃費率 g/ps-h (r.p.m)	205/2,400	205/2,200
機関整備重量 kg	205	205
点火時期 BTDC/r.p.m	12/700	8/800
プラグ形式	W16EXR-U W16EXR-U11 BPR5EY BPR5EY11	W16EXR-U BPR6EA-L
潤滑油容量 ℓ	5.7	5.2
冷却水容量 ℓ	8.0	9.0

②動弁機構

動弁機構は、ツインカム（DOHC）を採用し、高速までのスムーズな回転を実現。

- 油圧式バルブラッシュアジャスターを採用し、バルブクリアランス調整を必要としない、メインテナンスフリー化を図るとともに、タイミングベルトの採用とあいまって、騒音の低減を実現。
- カムシャフトは、合金鋳鉄製で7個の軸受を配し、高い剛性を確保。
- タイミングベルトは、高強度で伸縮性の少ない芯線、耐摩耗性に優れた帆布および耐熱性に優れたゴムにより構成。
- タイミングベルトカバーは、樹脂製とアルミ製の分割型を採用。

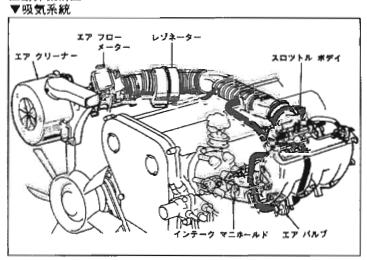


▲動弁機構図

⑧吸排気系

- 吸気系には、振動・騒音低減のためレゾネーター（容量1ℓ）を採用。
- エアクリーナーは、樹脂製で軽量かつ大容量のものを採用。
- エキゾーストマニホールドは、その集合部にO_2センサー取り付け用のフランジを設けたデュアルエキゾースト型を採用。
- エキゾースト マニホールド ヒートインシュレーターには、鉄板にアスベストをサンドイッチにした防振型を採用。

▼吸気系統

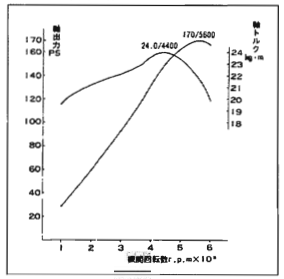


④冷却系

冷却方法は、水冷圧力強制循環式を採用し、冷却水容量は8ℓ。

- ラジエーターは、リザーバータンク方式を採用。
- 冷却ファンは、温度制御式流体カップリング付きを採用し、羽数は7枚。

▼エンジン性能曲線



⑤潤滑系

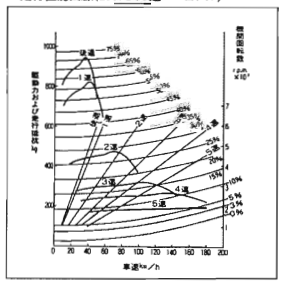
潤滑方式は、全圧送、全ろ過式を採用し、オイル容量は5.7ℓ。

- オイルフィルターは、ろ紙式エレメントを使用したフルフロー式を採用。
- 油圧式バルブラッシュアジャスター付DOHCエンジンにマッチした潤滑系を採用。

⑥排出ガス浄化システム

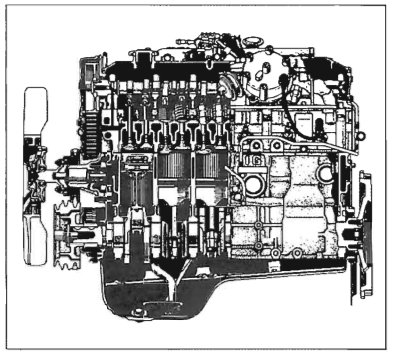
排出ガス浄化システムは、O_2センサーを利用した空燃比補償方式で、三元触媒、および排出ガス再循環装置（EGR）を採用。

▼走行性能曲線（2800GT5速マニュアル）

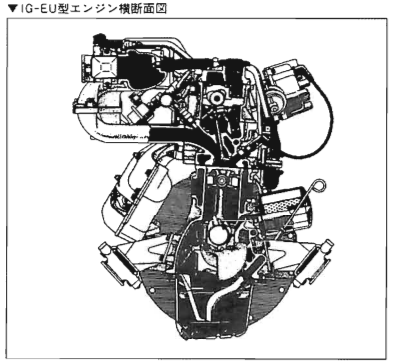


1 〈ソアラ〉の詳細 エンジン

SOARER



▲1G-EU型エンジン縦断面図
▼1G-EU型エンジン横断面図



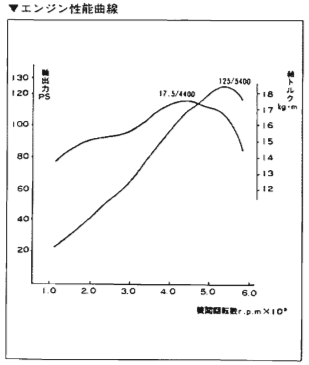
1-2：1G-EU型エンジン

①エンジン概要

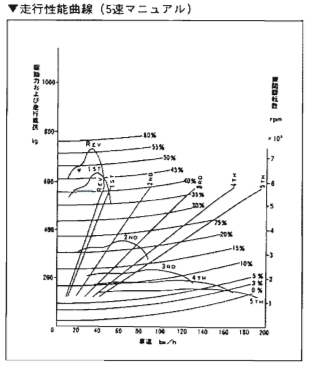
1G-EU型エンジンは、すでにクレスタ、マークII、チェイサーに搭載し高い評価を得ている、EFI方式の高性能・低燃費型エンジン。

- 低・中速トルクを重視し、実用域の運転性を向上。
- 2ℓが最適排気量となるよう設計。
- 燃焼室形状は、くさび形を採用し、燃焼効率向上のためのスキッシュエリアを設定。
- 吸排気レイアウトは、カウンターフローを採用し、プラグ、オイルフィルターを吸排気側とは反対側に配置し、サービス性を向上。
- ロングインテークポートおよびデュアルエキゾーストを採用。
- カムシャフト駆動は、タイミングベルトを採用し、静粛性を確保。
- ロッカーアーム支点に油圧式バルブラッシュアジャスターを採用し、メインテナンスフリーを実現。
- 水、オイル量の最適化、軽量化による熱容量の低減、冷却系の改良により、暖機性を向上。
- 排出ガス浄化システムは三元触媒方式を採用。EGRは、低フリクション化により不要となり、システムを簡素化。

▼エンジン性能曲線



▼走行性能曲線（5速マニュアル）



▼エンジン主要諸元

諸元 ＼ エンジン	1G-EU
弁機構	OHC
燃焼室形式	くさび形
排気量 cc	1,988
内径×行程 mm	75.0×75.0
圧縮比	8.8
最高出力 ps/r.p.m	125/5,400
最大トルク kg-m/r.p.m	17.5/4,400
燃費率 g/ps-h (r.p.m)	205/2,800
機関整備重量 kg	154
点火時期 BTDC/r.p.m	14/800
プラグ形式	W14EXR-U BPR5EY
潤滑油容量 ℓ	5.3
冷却水容量 ℓ	7.0

2 〈ソアラ〉の詳細 動力伝達装置

ソアラ

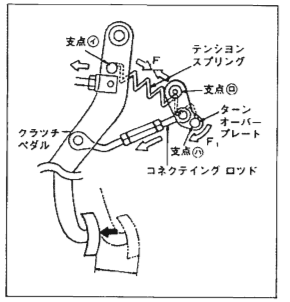
2-1：クラッチ

クラッチは、乾燥・単板・ダイアフラム式であり、9インチクラッチを採用。

- クラッチマスターシリンダーには、ポートレスタイプを採用。2000シリーズは、マスターシリンダーフランジ位置を後方に移動させ、プッシュロッドにダンパーを使用、クラッチ作動時のペダル振動を防止。
- クラッチレリーズシリンダーは、クラッチディスク等の摩耗により生ずるプッシュロッド先端の遊びをコニカルスプリングが常にゼロ調整する無調整式を採用。また、防水性に優れた密閉式ブーツを採用。
- クラッチレリーズベアリングは、ダイアフラムとの接触部に、焼結合金を使用し、潤滑作用を持たせるとともに、転動部には、水、異物の侵入防止およびグリース保持のため、ゴムシールを使用。
- クラッチレリーズハブは、耐摩耗性に優れた鋳鉄製を採用。内面には潤滑性の良いグリース溝を設定。
- クラッチレリーズフォークは、鉄板製とし耐摩耗性を確保すると同時に、重量を軽減。
- クラッチカバーは、ダイアフラムスプリングのフィンガー部にクロームメッキを施し、ベアリングとの接触時に発生する鳴きを防止、また、耐久性も確保。
- クラッチディスクには、半溝付ライニングを採用し、良好なクラッチ切れ性能を確保。また、トーションゴム部にフランジを追加し、耐久性も確保。さらに、ねじれ特性は、駆動系の打音防止のため二段ねじれ特性を採用。
- 2800シリーズは、踏力軽減のためターンオーバー機構付クラッチペダルを採用。

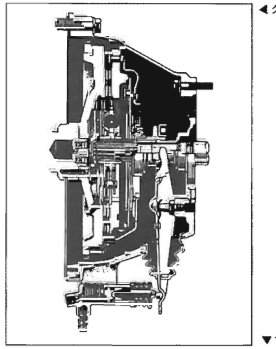
〈ターンオーバー機構付クラッチペダルの作動概要〉

・クラッチペダルを踏むとコネクティングロッドによりターンオーバープレートの支点Ⓑを中心に回転。そして、テンションスプリングの両端①、Ⓐ点を結ぶ線がターンオーバープレートの支点Ⓑを過ぎると、テンションスプリングの縮まろうとする力（F）がターンオーバープレートの回転力（F_1）（ペダル踏力と同じ方向の力）として作用し、踏力を軽減。

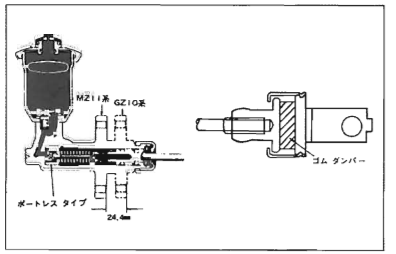


ターンオーバー機構付▶
クラッチペダル作動図

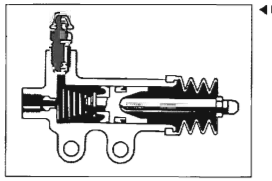
◀クラッチ関係図



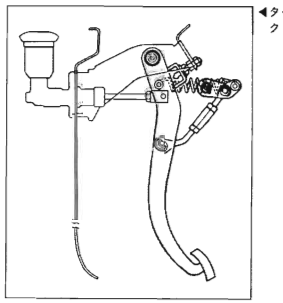
▼マスターシリンダー

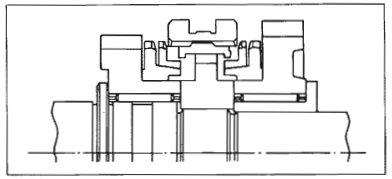


◀レリーズシリンダー



◀ターンオーバー機構付クラッチペダル



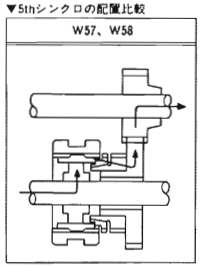


▲1st、2ndシンクロ

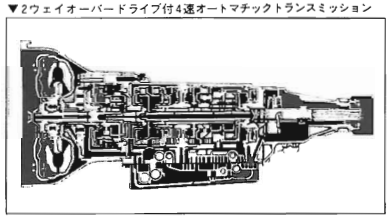
▼1st、2ndシンクロの容量

	W57、W58
テーパーコーン有効径	74.3mm
歯　　数	42枚

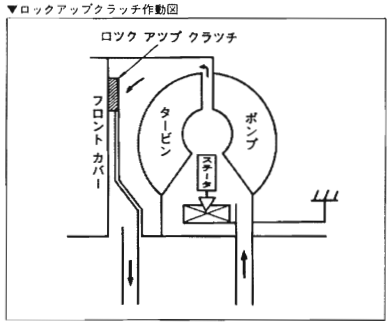
▼5thシンクロの配置比較



▼2ウェイオーバードライブ付4速オートマチックトランスミッション



▼ロックアップクラッチ作動図



2-2：トランスミッション

①マニュアル トランスミッション

マニュアルトランスミッションは、2000シリーズにW57型、2800シリーズにW58型を採用し、騒音の低減、シフトフィーリングの向上および軽量化を実現。

- トランスミッションケース、インターミーディトプレートの材質にアルミダイキャストを採用し、軽量化を実現。
- 歯車の噛み合い率を向上させ、ギアノイズを低減。
- リバースの噛み合い方式に、リバースアイドラギアスライド方式を採用し、引きずりトルクを低減。
- 1st、2ndシンクロの容量を増加し、また、5thシンクロの位置をカウンター軸上に設け、シフトフィーリングを向上。
- セカンドギアの支持に、ニードルベアリングを追加し、耐久性を向上。
- ギアオイルに、マルチグレードオイルを使用し、寒冷時のシフトフィーリングを向上させるとともに、トランスミッション効率も向上。
- シフトフォーク（No.1、No.2）の材質にアルミダイキャストを使用し、軽量化と耐摩耗性を向上。

② オートマチック トランスミッション

オートマチックトランスミッションは、2800シリーズにオーバードライブ付4速オートマチックトランスミッションを採用し、また、2000シリーズには、ロックアップ機構による2ウェイオーバードライブ付4速オートマチックトランスミッションを採用。

- 2ウェイオーバードライブ付4速オートマチックトランスミッションは、オーバードライブの4速で約54km/hに達するとトルクコンバーター内部の油圧制御ロックアップクラッチ機構が作動し、中高速時のトルクコンバーターロスを防止。中高速域での燃費性能を向上。

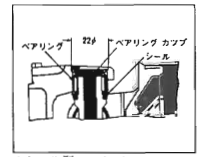
〈ロックアップ機構の作動概要〉

・オーバードライブで約54km/hに達すると、ロックアップクラッチ制御バルブの切り替えによってロックアップクラッチ部へ通じるオイルは、左図の矢印のように流れる。このため、ロックアップクラッチ板は、左右の油圧差によってフロントカバーに押しつけられ、フロントカバーと一体で回転。これによって、回転差がなくなり、エンジンからの動力は、オーバードライブインプットシャフトに直接伝達。

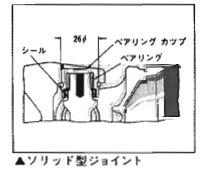
2-3：プロペラシャフト

プロペラシャフトは、3ジョイト2分割式を採用。

- 2000シリーズには、ベアリングカップをプレス加工したシェル型ジョイントを採用し、バランス性能を向上させ、重量を軽減。
- 2800シリーズには、防振型プロペラシャフトを採用し、ジョイントはソリッド型。



▲シェル型ジョイント



▲ソリッド型ジョイント

2-4：ディファレンシャル

ディファレンシャルは、2000シリーズにリングギア径6.7インチを、2800シリーズに7.5インチを採用。また、2800シリーズには、リミテッドスリップデフ（LSD）をオプション設定。

- リミテッドスリップデフは、一方の車輪がスリップした時、自動的に差動作用に制限を加え、左右のホイールに動力的なつながりをもたせる装置。ヨーイング追従性、横風安定性、タックイン・スラローム走行性能、ダート走行性能、低摩擦路発進性能、旋回時車両安定性など操縦安定性、走破力を向上。

〈LSDの作動概要〉

(i)エンジンの駆動トルクは、ドライブピニオン→リングギア→ディファレンシャルケース→クラッチメンバーレフトの経路で伝達。

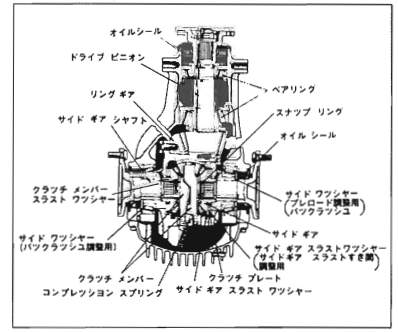
(ii)タイヤの駆動抵抗は、リヤドライブシャフト→ディファレンシャルサイドギア→ディファレンシャルピニオンギア→クラッチメンバーライトの経路で伝達。

(iii)この状態ではクラッチメンバーレフトは、エンジンの駆動力により、右図(2)の矢印の方向に進もうとする。一方、クラッチメンバーライトは、タイヤの駆動抵抗により停止しており、反力として矢印の方向へ動こうとする。よって、互いのクラッチメンバーは、圧力歯の作用により軸方向に圧力(P)を発生。

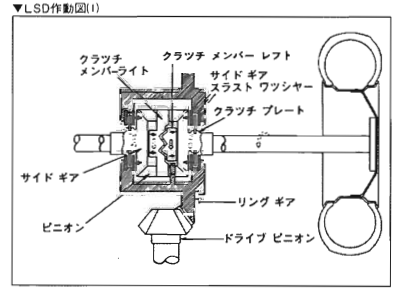
(iv)圧力(P)は、サイドギアを介してサイドギアスラストワッシャーおよびクラッチプレートに圧力をかける。したがって、ディファレンシャルケースとサイドギアは一体で回転する力を加えられる。

(v)旋回時など左右のタイヤに大きな駆動力の差が生じた場合にはエンジン駆動力は、ディファレンシャルケース→クラッチメンバー→ピニオンギア→サイドギア→タイヤの経路で伝達されるが、ディファレンシャルケースとサイドギアに回転差が生じ、サイドギアおよびサイドギアスラストワッシャーとクラッチプレートとの間にすべりが発生。しかし、駆動力と駆動抵抗により、圧力(P)が加えられているため、その部分にディファレンシャルケースとサイドギアを同回転にしようとする摩擦トルクを発生。この摩擦トルクがリミティッドスリップ効果となる。

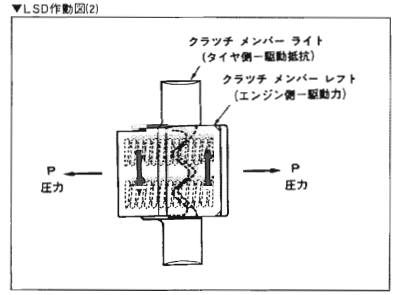
▼7.5インチLSD付ディファレンシャル



▼LSD作動図(1)

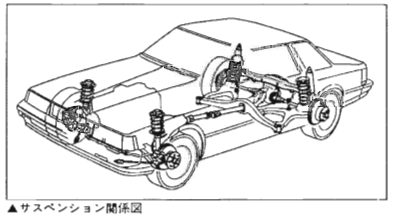


▼LSD作動図(2)

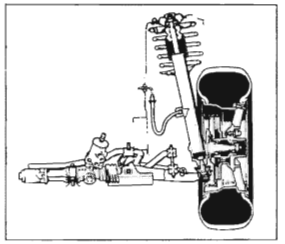


3 〈ソアラ〉の詳細 走行装置

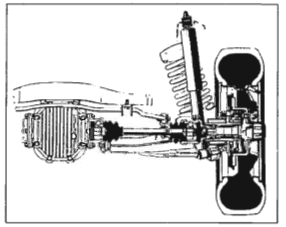
SOARER



▲サスペンション関係図



フロント▶
サスペンション



リヤ▶
サスペンション

3-1：サスペンション

① フロント サスペンション

フロントサスペンションは、マクファーソンストラット式独立懸架を採用。

- 4°30′の大きなキャスター角をとり、高速直進性、操舵時のステアリング手応え、復元性を向上。
- キングピンオフセット量を極力減らし、タイヤ操舵方向回転軸に対するモーメントを小さくして、路面からのショックを軽減し、ステアリングシェイク、シミーを減少。
- スプリングをショックアブソーバー軸に対してオフセットさせ、ショックアブソーバーのフリクションを低減。
- 振動・騒音の伝達遮断、乗り心地および操縦安定性向上のため、ボディ取付部のゴムブッシュ類を最適適合。
- スプリング、ショックアブソーバー、スタビライザーの特性を変えたハーダーサスペンションも採用。〔VR、GT〕

② リヤ サスペンション

リヤサスペンションは、セミトレーリングアーム式独立懸架を採用。

- リヤサスペンションアームのメンバーへの取付部には、トーイン調整用カム機構を設け、アライメントの精度を向上。
- ショックアブソーバーは、高圧ガス封入式ド・カルボン型を採用し、減衰力特性を安定化。
- リヤスタビライザーの採用により、高いロール剛性を実現。
- ゴムブッシュ類は、デフレクションステアが小さな形状になるように配置。
- キャンバー角度は、操縦安定性等の向上を図り、最適値に設定。
- フロントサスペンション同様ハーダーサスペンションを採用。〔VR、GT〕

▼サスペンション諸元

諸元 ＼ グレード			フロント サスペンション				リヤ サスペンション	
			VI、VII	VR	VX	GT	VI、VII、VX	VR、GT
コイルスプリング	コイル線径	mm	13.0	13.2	←	13.8	13.8	←
	コイル平均直径	mm	160	←	←	←	131	←
	総巻数		5.21	5.00	5.43	5.65	7.51	7.31
	自由長	mm	349	334	360	356	367.5	363
	バネ定数	kg/mm	1.95	2.2	1.95	2.2	2.8	2.9
ショックアブソーバー	ピストン径	mm	32	←	←	←	36	←
	ピストンロッド径	mm	22	←	←	←	11	←
	減衰力 (0.3m/sec時)	伸 kg	60	76	60	76	65	80
		縮 kg	31	←	←	←	35	35
	ストローク	mm	190	←	←	←	225	←
スタビライザー径		mm	23(VI)、24(VII)	24	←	←	13	14
アンラトイ	トーイン	mm	3	←	←	←	−2	←
	キャンバー	度	0°50′	←	←	←	0°05′	←

ソアラ

3-2：ステアリング

① ラック アンド ピニオン式ステアリング

ラック アンド ピニオン式ステアリングは、軽量で、操舵剛性が高く、ダイレクトな操作フィーリング。

② パワー ステアリング

パワーステアリングは、軽量コンパクトで、ステアリング応答性が良く、低速では軽く、高速では確かな手応えを持つエンジン回転数感応型を採用。〔VII以上〕

- コントロールバルブには、油圧特性が安定しており、操舵フィーリングの良いスプールバルブ方式を採用。
- ピニオンを支持するベアリングには、アンギュラコンタクトベアリングを採用。
- ステアリングハウジングは、3分割とし、軽量なアルミダイキャスト製を採用。

③ チルト ステアリング

チルト ステアリングは、インストルメントパネル下部のステアリングメーンシャフトにジョイントを設け、ここを中心に上下角度調整が可能な構造となっており、ニュートラル位置から上側が11°(3段階)、下側が7°20′(2段階)の計6段階の位置が設定可能。〔VII以上〕

④ ステアリング ホイール

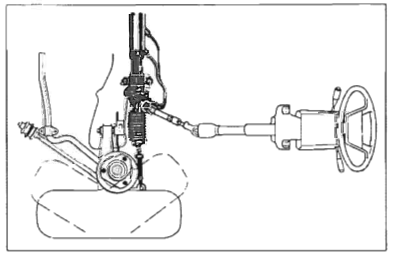
ステアリング ホイールは、ウレタン製の新デザイン2本スポークタイプを採用。スポーティな皮巻ホイールも採用。〔VR、GT〕

- 芯金には、軽量、高剛性で慣性モーメントが小さい中空式パイプを採用。

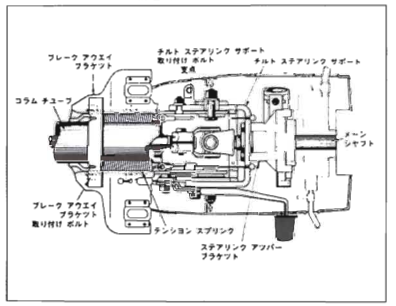
▼ラック アンド ピニオン式ステアリング仕様

	マニュアル型	パワー型
ロックツーロック(回転)	3.73	3.48
ラックストローク (mm)	161	←
ピニオン歯数 (枚)	6	8
ラック歯数 (枚)	28	34
ラックバー径 (mm)	24.7	25.5

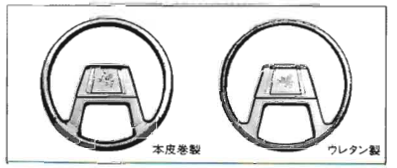
▼ラック アンド ピニオン式パワーステアリング



▼チルト ステアリング構造図



▼ステアリング ホイール

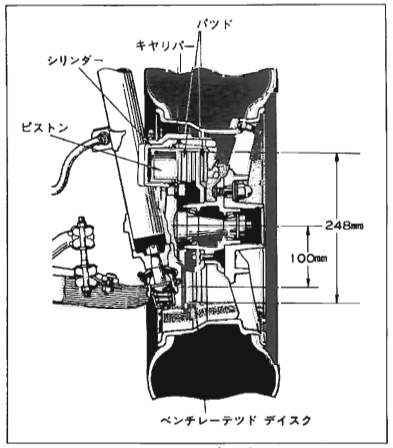


3-3：タイヤ・アルミホイール

タイヤは乗り心地、操縦安定性、ブレーキ性能を重視して、185/70HR14〔VI、VII、VX〕、195/70HR14ミシュラン〔VR、GT〕を採用。アルミホイールは、5½JJ×14〔VX(オプション)〕、6JJ×14〔VR(オプション)、GT〕を採用。6JJ×14は新デザインホイール。

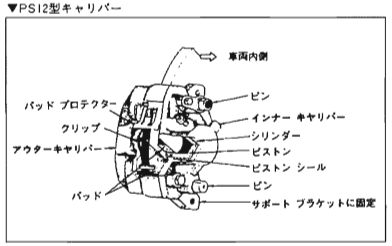
	タイヤ	ディスクホイール	ホイール キャップ	VI	VII	VR	VX	GT
1	185/70HR14	5½JJ×14	ハーフキャップ	●				
2	↑	↑	VII・VR用、樹脂フルキャップ		●			
3	↑	↑	VX用、樹脂フルキャップ				●	
4	↑	5½JJ×14	5½JJアルミ用、センターオーナメント				▲	
5	195/70HR14	5½JJ×14	VII・VR用、樹脂フルキャップ			● M		
6	↑	6JJ×14	6JJアルミ用、センターオーナメント			▲ M		● M
7	↑	↑(塗装)	↑ 、 ↑ (専用)					● M (EXTRA)

●：標準仕様 ▲：オプション M：ミシュランXVSタイヤ

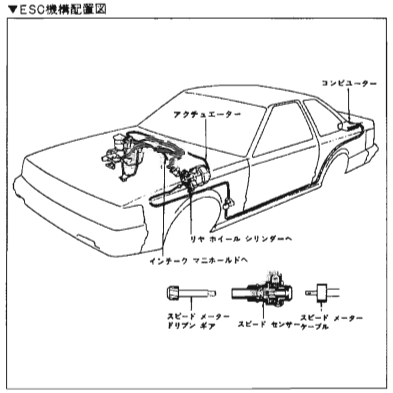


▲FS17型ベンチレーテッドディスクブレーキ

▼PS12型キャリパー



▼ESC機構配置図



4-1：ブレーキ

① フロント ブレーキ

フロントブレーキは、FS17型ベンチレーテッドディスクブレーキを採用。このブレーキは、耐摩耗性に優れた容量の大きなパッドを使用するとともに、ベンチレーテッドタイプを採用しているため、冷却性能が高く、高負荷時にも優れた制動性能を発揮。

〈FS17型の特徴〉

- キャリパーは、ナックルに固定されたトルクメンバーに、2個のピン（メインピン、サブピン）によって取り付けられており、ピストンの力によって、キャリパーと2個のピンが一体となって動くフローティングタイプ。
- インナーパッド、アウターパッドとも制動摩擦力の反力をトルクメンバーで受けているため、トルクはピンに伝達されない。
- キャリパーの摺動部は、二重シール構造（メインピン部）などにより密閉されており、泥、水、ほこりなどに対して信頼性が高い。

② リヤ ブレーキ

リヤブレーキは、PS12型キャリパーのディスクにデュオサーボタイプのパーキングブレーキを内蔵。また、18mmベンチレーテッドタイプも採用。〔VR、GT〕

〈PS12型の特徴〉

- サポートブラケットに固定されたトルクプレートの2本のピンにシリンダーボディが取り付けられ、ピストンの力によってシリンダーボディが動くフローティングタイプ。
- アウターパッドは、制動摩擦力の反力をシリンダーボディで受け回転方向の一本のピンにトルクを伝達。また、インナーパッドのトルクは直接トルクプレートで受ける。

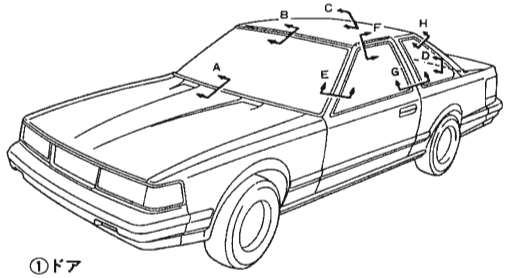
4-2：エレクトロニック スキッド コントロール(ESC)

エレクトロニック スキッド コントロール(ESC)は、マイクロコンピューターが車輪の回転速度をセンサーで検出し、リヤホイールシリンダーの油圧を自動的にON、OFFにすることによって、後車輪ロックを防止。急ブレーキ時や滑りやすい路面での方向安定性を維持。〔GT(オプション)〕

〈ESC構成部品の作動概要〉

- スピードセンサー…車速に応じたパルスをコンピューターに伝達
- コンピューター……車速、路面の状態に応じて理想的な制動をするように、リヤホイールシリンダー油圧の減圧信号を発信。
- アクチュエーター…コンピューターの減圧信号により、リヤホイールシリンダーへの油圧を減圧。Gボールにより車体減速度を感知し、加圧速度を変えて制御。

5-1：ドア・ピラー・ウインドウ



①ドア

ドアは、ガラスとの段差を少なくした大型プレスドアを採用。

- フロントピラー、ルーフパネル、センターピラーとの、より一層の面一化が可能となり、空気抵抗や風切音を大幅に低減。
- 中空一体式のウェザーストリップを全周に取り付け、防水性を向上。

②ピラー

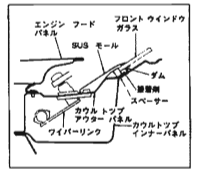
- フロントピラーは、ピラーをドアで隠すと同時に、ウェザーストリップで三重にシールし、防水性を向上。
- センターピラーは逆傾斜とし、リヤ席の乗降性を向上。
- リヤピラーは極力細くし、後方視界を向上。

③ウインドウ

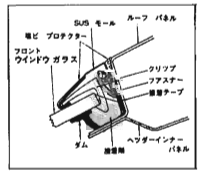
- フロントウインドウ、クォーターウインドウ、リヤウインドウなどガラスとボディの段差を極力小さくし、空気抵抗を低減。
- ドレスアップおよび防眩効果を配慮して、新しくブロンズカラーガラスを採用。〔GT-EXTRA〕

	ガラス種類	板　厚	紫外線透過率
・フロントウインドウ	ブロンズ含わせガラス	5.7mm	81%
・リ　ヤ　〃	ブロンズ強化ガラス	4.0mm	75%
・クォーター　〃	〃	4.0mm	75%
・ド　ア　〃	〃	5.0mm	81%

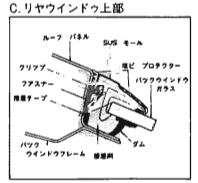
A. フロントウインドウ下部



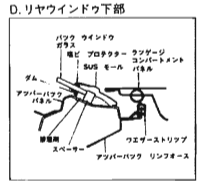
B. フロントウインドウ上部



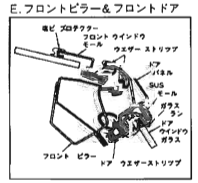
C. リヤウインドウ上部



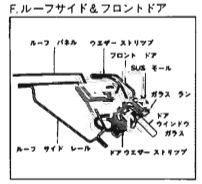
D. リヤウインドウ下部



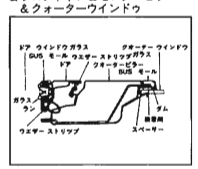
E. フロントピラー＆フロントドア



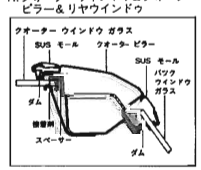
F. ルーフサイド＆フロントドア



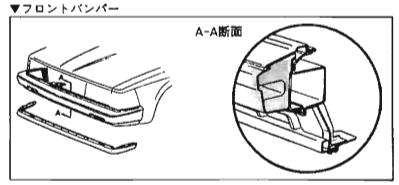
G. フロントドア＆センターピラー＆クォーターウインドウ



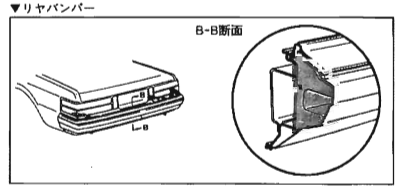
H. クォーターウインドウ＆クォーターピラー＆リヤウインドウ



▼フロントバンパー



▼リヤバンパー



5-2：バンパー・モール類・ワイパー他

①バンパー

バンパーは、ボディ前後に、ソフトなウレタンで覆われた大型面一ウレタンバンパーを採用。

- ウレタンバンパーは、ボディと極力面一化を図り、空力特性に配慮。また、フロントバンパー下端部に揚力を抑えるバンパーエクステンションも採用。〔GT〕

ソアラ

6-2：インストルメント パネル

① エレクトロニック ディスプレイ メーター

エレクトロニック ディスプレイメーターは、スピードメーター、タコメーター、燃料計、水温計、任意速度警報装置の5ユニットで構成。〔VR以上〕

ユニット	表示方法
・スピードメーター	螢光表示管によるデジタル表示
・タコメーター	発光ダイオード(LED)によるゾーン表示
・燃料計	螢光表示管によるゾーン表示
・水温計	〃 セグメント表示
・任意速度警報装置	〃 デジタル表示

●各ユニットの表示は、自発光素子を用い、アクリル表面をそのまま意匠面として利用。また、夜間照明は、アクリル光導板を用いたエッジライト透過照明を採用。

①-1：デジタル式スピードメーター

デジタル式スピードメーターは、車速を螢光表示管によって、数字で表すスピードメーターであり、判読性、メーター指示精度、コンパクトな表示スペースなどの点が優れた特徴。

●表示部は、高輝度螢光表示管を使用し、フィルターとの組み合わせにより、薄いブルー系色の表示色で昼間の視認性にも配慮。また、レオスタット装置による夜間の輝度コントロール機能も採用。

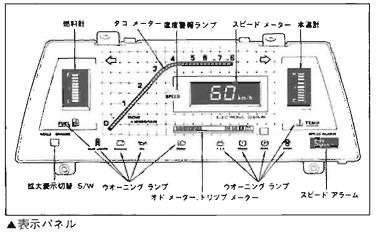
〈デジタル式スピードメーターの作動概要〉

(i)トランスミッションアウトプットシャフト回転を、スピードメーターケーブルでメーター部に伝え、光電式スピードセンサーによって電気的パルスを発生。なお、光電式スピードセンサーとは、発光ダイオードとフォトトランジスターを対向させて組み合わせたフォトカプラと、スピードメーターケーブルで駆動される遮光板(羽根車)とで構成。スピードメーターケーブル一回転当り、発光ダイオードの光を20回遮り、20パルスを発生。

(ii)スピードセンサーで発生されたパルス信号は、波形整形後に、カウンターによって計測され、記憶回路に記憶。

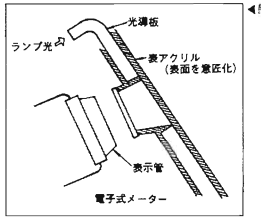
(iii)タイミング回路は、カウンターの計測時間および記憶回路の記憶時間0.28秒を決定し、出力。

(iv)記憶回路の出力は、表示回路に送られ、スピードセンサーからのパルス数に応じた車速を螢光表示管に表示。

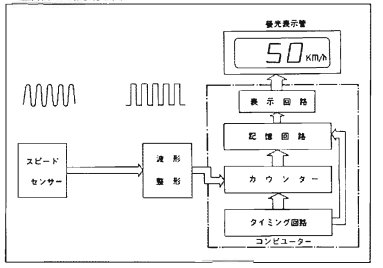


▲表示パネル

◀照明装置構造図



▼速度計測機能概略図



▼デジタル式スピードメーターの主な機能

		機能
・表示方法		螢光表示管によるデジタル表示
・表示範囲		0～180km/h（180km/h以上では180km/hで表示を保持、後退時も正数として表示）
・表示分解能		1km/h毎
・表示ヒステリシス		±1km/h
・表示インターバル(書替)時間		0.28秒(一定)
・夜間減光		電子式レオスタットにより任意に可変
その他	オートドライブ用	4パルス/ケーブル 1回転の連続出力
	速度警報ブザー用	100km/h以上で、ON
	速度警報ランプ用	100km/h以上で、ON
	任意速度警報装置ブザー用	設定速度以上で、ON
	最高速度制限用	180km/h以上で、ON

（車速を必要とする制御機器、ウォーニングなどへ信号を出力）

ソアラ

6-4：オーディオ システム

① 番組予約付電子同調ラジオ

番組予約付電子同調ラジオは、バラクターダイオード、PLL方式シンセサイザーLSI、マイクロコンピューターを使用した電子サーチ式ラジオに、番組予約機能を追加。〔VX以上〕

●正確で安定した同調が長時間にわたり維持可能。

●独立した選局機能を持ち、従来のマニュアルチューニング、サーチチューニングに加えて、あらかじめ希望放送局をセットすることによって持ち受け受信が可能なプリセットチューニング機能を持ち、操作性を向上。

●FM受信の際、弱電界でのステレオ・モノラル自動切り替え時に発生する不快音を軽減するため、ASC（オートマチックセパレーションコントロール）を採用。

●PNL（パルスノイズリミッター）を採用し、FM受信時の雑音（イグニッション、クラクション、電磁ポンプなどのパルス性雑音）を低減。

② 録音機構付カセットテーププレーヤー

録音機構付カセットテーププレーヤーは、車内でもマイクとチューナー両方からの録音が可能なカセットステレオ。〔VR・VX（オプション）、GT〕

●ドルビーノイズリダクション回路付でドルビー処理されたテープの再生時には、ドルビーシステムのスイッチを入れることによって、テープノイズを軽減。

●テープセレクターの設定により、クロームテープも使用可能。

●メタルテープも、再生時のみテープセレクターを$Cr O_2$側にすれば再生可能。

③ スピーカー

スピーカーは、4スピーカーシステムを採用し、最良の音響効果を確保。〔VR以上〕

●フロントスピーカーは、左右ドアに各々1個ずつ設置。

●リヤスピーカーは、パッケージトレイに2個設置。

●出力性能は各10W。

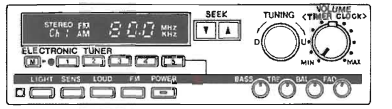
④ リヤ ウインドウ アンテナ

リヤウインドウアンテナは、デフォッガーと分離したアンテナパターンを採用。

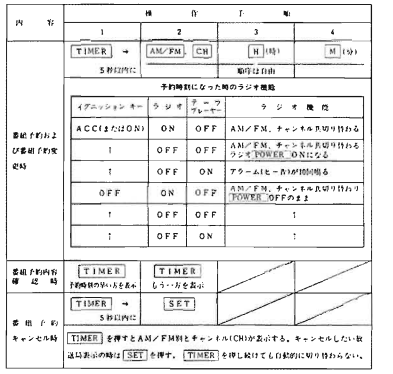
●アンテナとチューナー間にブースターアンプを設置。

●デフォッガー使用時の雑音防止のため、チョークコイル（ノイズフィルター）の採用などにより、FM・AMの優れた感度、指向性を確保。

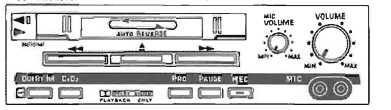
▼番組予約付電子同調ラジオ



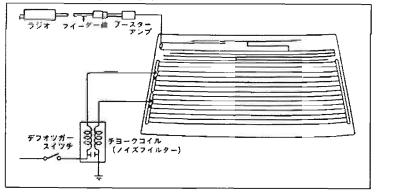
▼番組予約付電子同調ラジオ操作方法



▼録音機構付カセット テーププレーヤー

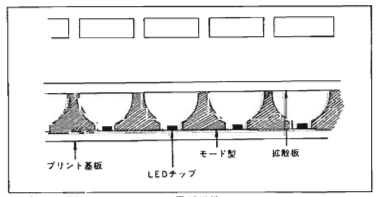


▼リヤ ウインドウ アンテナ

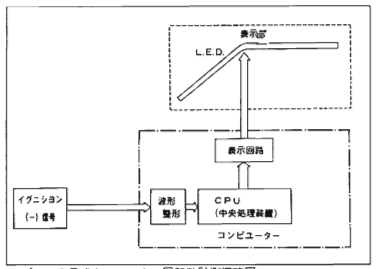


6 〈ソアラ〉の詳細 内装関係

SOARER

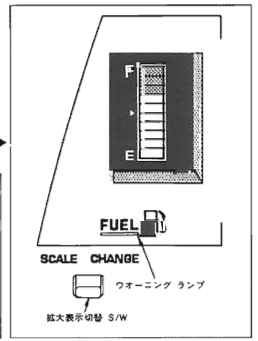


▲ゾーン表示式タコメーター表示部構造

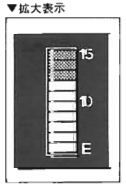


▲ゾーン表示式タコメーター回転数計測概略図

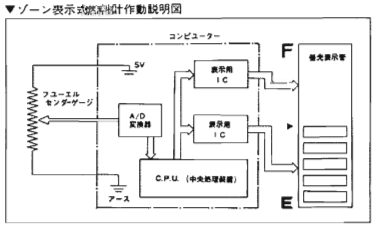
ゾーン表示式燃料計表示パネル▶



▼拡大表示



▼ゾーン表示式燃料計作動説明図



①-2：ゾーン表示式タコメーター

ゾーン表示式タコメーターは、発光ダイオードで構成されるセグメントを数多く配列し、それらの点灯状態によって回転数を表示。

- 表示部の構造は、発光ダイオード一体モールド型とし、セグメント形状、配列および個々の輝度を統一。
- 表示セグメントは、44個。分解能を回転数ごとに変え、常用回転域での分解能を細かくするように設定。

〈主な表示機能〉

	機能	
表示方法	発光ダイオード(LED)44個によるバーグラフ表示	
表示範囲	0～8000r.p.m.	
表示分解能	0～ 250r.p.m.	0表示
	250～ 600r.p.m.	LED 3セグメント点灯
	600～2000r.p.m.	100r.p.m.毎にLED 1セグメント点灯
	2000～5000r.p.m.	200r.p.m.毎にLED 1セグメント点灯
	5000～7000r.p.m.	250r.p.m.毎にLED 1セグメント点灯
	7000～8000r.p.m.	500r.p.m.毎にLED 1セグメント点灯
表示書替時間	0.002～0.08秒毎(イグニッションパルス時間間隔による)	
表示色	一般部	グリーン色
	0、1000r.p.m.毎ポイント	アンバー色
	レッドゾーン	レッド色(1G:5750r.p.m.以上、5M:6500r.p.m.以上)

- 入力信号は、イグニッション(−)の信号を波形整形し、CPU（中央処理装置）によって点火パルスの3パルス間の演算を行ない、回転数を検知。検知された回転数に応じたセグメントを発光させて表示。

①-3：ゾーン表示式燃料計

ゾーン表示式燃料計は、センダーゲージ出力を電気的に制御し、燃料残量を蛍光表示管によって表示。

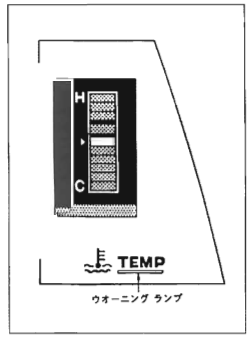
- 通常の表示は、全ガソリン容量に対する残量をセグメントの数によって表示。通常表示のレベルが2セグメント以下の残量域になった場合には、メーターパネル内の「Fuel表示スケールチェンジスイッチ」を押すと15ℓ以下の残量が細かく表示。拡大された表示は、3秒間のみ継続され、以後、通常表示へ復帰。なお、ガソリン残量が15ℓ以下になった場合には、ウォーニングランプ（黄色）が点灯。
- フューエルセンダーゲージにより、ガソリン残量をポテンショメーター（抵抗）で感知。この電圧は、アナログ・デジタル変換器でデジタル信号として変換され、CPUに送られ、演算の後、表示用ICを通り表示部へ出力。表示は、ガソリン残量分に応じたセグメントがゾーン状に点灯。
- フューエルセンダーゲージは、液面にて残量を検出するフロート式を採用し、タンク底面を基準に測定。

①-4：セグメント表示式水温計

セグメント表示式水温計は、水温センダーゲージの出力を電気的に制御し、エンジン水温を蛍光表示管により、1セグメントのゾーンで表示。

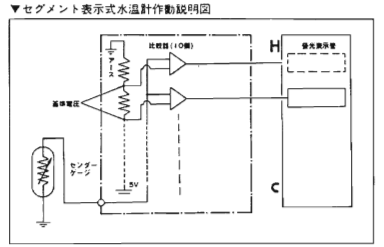
- 各セグメントの指示温度範囲は、全表示温度範囲を等分とせずに、実用域を重視した配分に設定。
- 表示部の各セグメントに対し、各々コンパレーターが設けられており、基準電圧とセンダーゲージからの入力電圧を比較。基準電圧によりセンダーゲージの入力電圧が低くなると、コンパレーターがON信号を出して表示部へ入力、水温に応じたセグメントが発光して表示。
- エンジン水温が120℃以上になると、ウォーニングランプ(赤色)が点灯して警告。

	セグメントNo.	水温
上方↑	10	120℃以上
	9	115～120℃
	8	110～115℃
	7	105～110℃
	6	85～105℃
	5	70～ 85℃
↓下方	4	65～ 70℃
	3	60～ 65℃
	2	50～ 60℃
	1	50℃以下



◀セグメント表示式水温計表示パネル

▼セグメント表示式水温計作動説明図



①-5：デジタル式任意速度警報装置

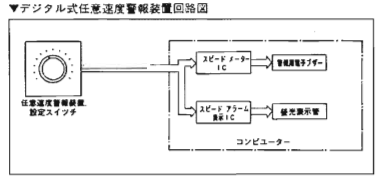
デジタル式任意速度警報装置は、ドライバーが任意に警報開始速度を設定可能とした速度警報装置で、法的に義務付けられた警報装置（100km/hで警報）とは別の機能。

- 設定可能範囲は、30～65km/h（5km/hごと）であり、設定スイッチでセットした速度は、メーター内にあるスピードアラーム表示部で表示。

〈デジタル式任意速度警報装置の作動概要〉

- 設定スイッチは、設定速度を4ビットコードで出力。出力信号は、デジタルスピードメーターICの符号変換回路で10進符号に変換され、さらに符号比較回路が、車速との比較を実施。車速が設定速度と等しいか、それ以上の場合、ブザーでウォーニング。

▼デジタル式任意速度警報装置回路図

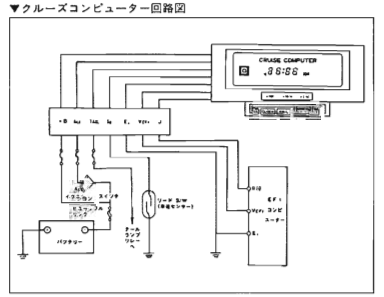


② クルーズコンピューター

クルーズコンピューターは、以下の5項目を表示。

- 航続距離：過去の走行データーをもとに、残量燃料であと何km走行できるかを表示。
- 到着予想時刻：あらかじめ入力した「目的地までの距離」と平均車速、現在時刻から目的地への到着予想時刻を計算し、表示。なお、「平均車速」は、過去1.5分間の走行距離データーにより算出。
- 減算距離：あらかじめ入力した「目的地までの距離」から、目的地までの残り走行距離を計算し、表示。
- 消費燃料：満タン認知時からの消費燃料の量を計算し、表示。
- 時　　刻：12時間法によって現在の時刻を表示。

▼クルーズコンピューター回路図



SUPER
GRAN
TURISMO

SOARER

2800GT-EXTRA・2800GT・2000VX・2000VR-TURBO 2000VR・2000VII-TURBO 2000VII・2000VI

2800GT-EXTRA——ENGINE 5M-GEU TYPE・DOHC-6 IN LINE・CAPACITY 2759CC
ELECTRONIC FUEL INJECTION
MAXIMUM POWER 170PS 5600R.P.M・MAXIMUM TORQUE 24.0KG-M 4400R.P.M
5 SPEED MANUAL TRANSMISSION OR 4 SPEED AUTOMATIC OVERDRIVE TRANSMISSION
SUSPENSION:MCPHERSON STRUT WITH COIL SPRINGS AND STABILIZER(FRONT)
SEMI-TRAILING ARMS WITH COIL SPRINGS AND STABILIZER(REAR)
BRAKES:POWER ASSISTED 4WHEEL VENTILATED DISC
STEERING:POWER ASSISTED RACK AND PINION GEAR
AERODYNAMICS:C_D=0.36・C_L=0.12
ELECTRONIC DISPLAY METER

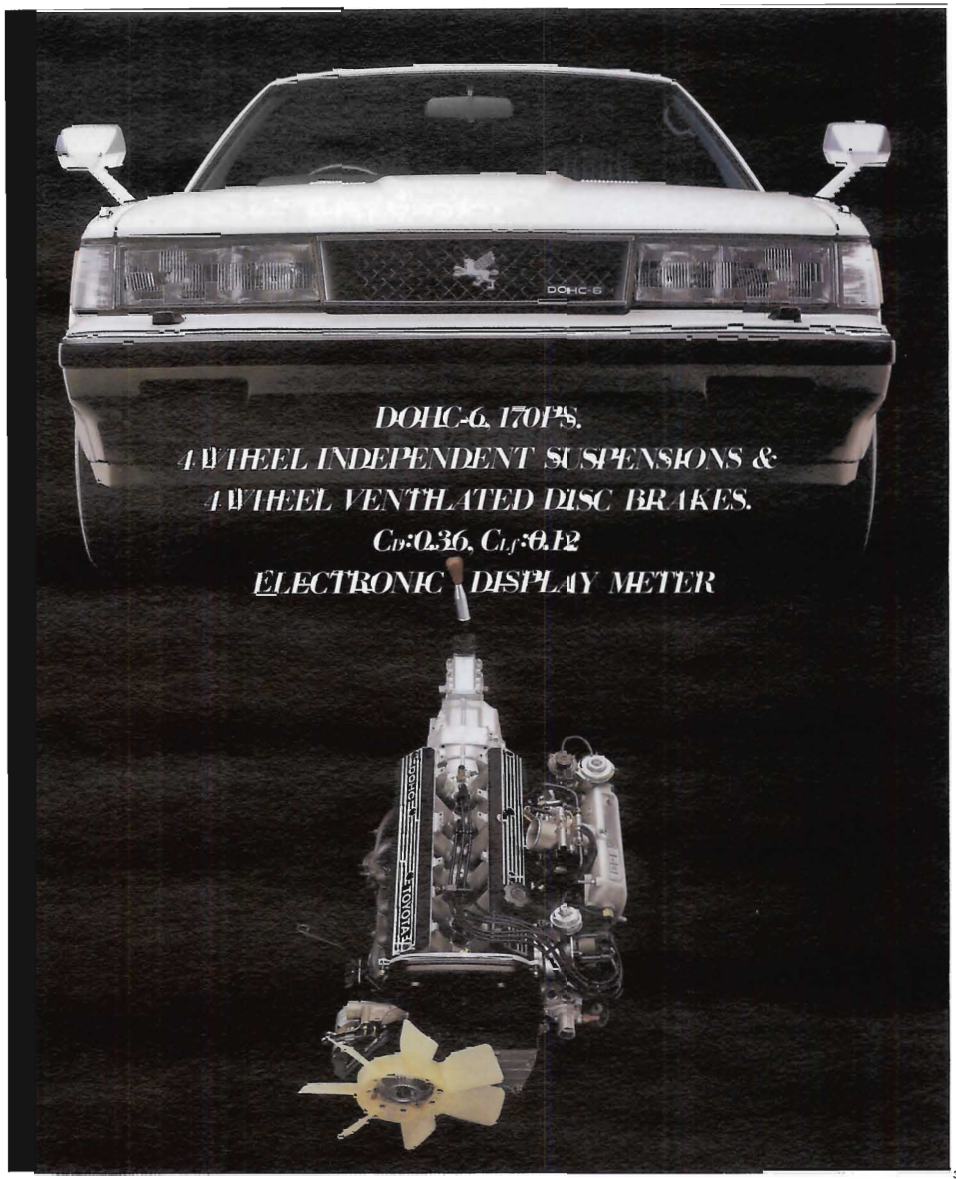
新技術一時代はTOYOTA

Project SOARER

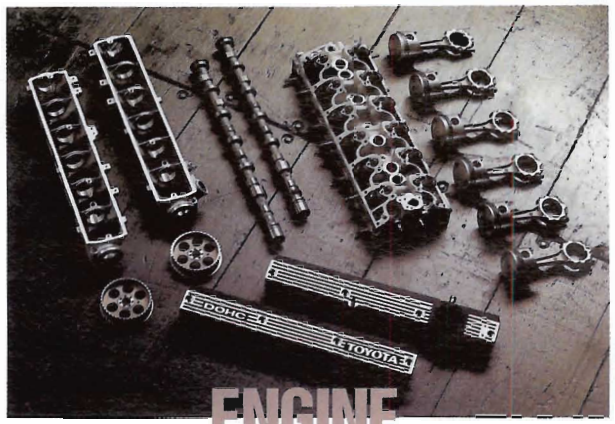
プロジェクト・ソアラ

このクルマのポテンシャルは
すべてのクルマの進歩のために。

人類を月に送るプロジェクトが、地球にエレクトロニクス・エイジをもたらすノウハウを生みだしたように
時代のニーズを満たした理想のクルマを創り上げようとする"プロジェクトSOARER"は
モータリゼーションに輝ける未来を約束する数々のノウハウをもたらした。
パワフルにしてエコノミー、ツインカム-6、空気抵抗係数 Cd: 0.36の空力ノッチバックボデー。
4独の頂点、ソリッド&リンバーサスペンション。指針を取り去ったエレクトロニック・ディスプレイ・メーター…。
いま、クルマはここまで進歩できる。スーパー・グラン・ツーリスモ、ソアラ誕生。




GTを、超えて存在する。
日本のGTが未だ体験したことのないビッグパワーを得ても、クルマはここまでエネルギーをセーブできる。
ツインカム・6(6気筒DOHC)、170PS。パワー=ウェイトレシオ7.64kg/ps(パワー・ウェイト・レシオ)、10モード燃費8.9km/l(走行モード)。
走りへの熱い情熱と、時代のニーズを両立させた一台のクルマ。
GTの領域を超えて魂を揺さぶる。スーパー・グラン・ツーリスモ、ソアラ。
SUPER GRAN TURISMO
TOYOTA
DOHC
SOARER
2800GT-EXTRA
●オーロラ・オリノクタルトーニング



ENGINE

その息吹きが魂を揺さぶる。170PSのポテンシャルをもつツインカム(シリス)-6、5M-GEU。
ツインカム王国、トヨタが世界に誇るハートがここにある。



CHASSIS

剛にして柔。4独の頂点、ソリッド&リンバーサスペンションに4輪ベンチレーテッドディスク。
あのアウトバーン第3車線をも制覇しうる足が、ここにある。

最高出力170ps、最大トルク24.0kg-m。2.8リッター、ツインカム-6、5M-GEU。そのパワーウェイトレシオはなんと7.64kg/ps(67ps-5speed)。パワーもさることながら、一瞬にしてレッドゾーンへ舞い上がるアクセル応答性も魅力的。ラッシュアジャスターにより、メインテナンスフリー。チェーンにとって代わったタイミングベルトにより、静粛性も向上。そして、ここまで経済的な6気筒ツインカムがあっただろうか。10モード燃費8.9km/ℓ(GT-5speed)。低中速域の豊かなトルクは、市街地における使いやすさを約束。また、ツインカム-6とOD付4速フルオートマチックの組合わせは魅惑に満ちたチョイスになるはず。2リッターシリーズには、6気筒の傑作LASRE(レーザー) 1Gに加え、先進のターボM-TEUが新登場。ツインノックセンサー、スワールポートなど革新のメカニズムとOD付4速フルオートマチックを得て、かつてない・スムーズかつ痛快な加速感と経済性とを両立した。そして軽量パワフルLASRE(レーザー) 1Gエンジン。新開発の2ウェイOD付4速フルオートマチックとの組合わせで、60km/h定地走行テスト値17.5km/ℓ(5速)、というマニュアルミッションと同じ経済性を実現。吹き上りの鋭さもスーパー・グラン・ツーリスモにふさわしい。

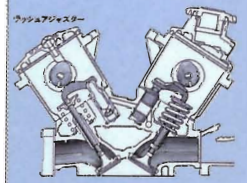
ソリッド&リンバーサスペンション。フロントにマクファーソンストラット、リヤにセミトレーリングアーム。この4独機構の傑作は、パワフルなエンジンから余すところなく力をひき出し、いかなる道でも、目の覚めるような操縦安定性を発揮する独特のチューニングが施されている。フロントの4度30分(4°30')という大キャスター角は、ストレートロードで矢のような直進性をもたらす。フロント&リヤの巨大なトレッドは驚異的なコーナリング特性を生みだしている。そのトレッド幅は、じつに前/後、1,440mm/1,450mm(GT-5speed/TURBO-5speed)。10mm単位でロール剛性が高まり、コーナリング特性が向上することを考えると、このワイド設計はまさに革命的。ホットな走りにクールな制動を与えるのは、あのF-1マシーンと同一メカニズム、4輪ベンチレーテッドディスク(TURBO-5speed/VR)。ステアリングは、低速で軽く、高速で確かな手応えを示すラック&ピニオン式回転数感応型パワーステアリング(VR/TURBO)。ホイールはもちろんアルミ(VR/TURBO)、VR-TURBOには特に西独イトラ社製を採用。タイヤは195/70HR14ミシュランXVS(VR)。GT系・TURBO車・VRにはポテンシャルをより高めたセッティングのハーダーサスを装備。

ツインカム-6、5M-GEU

2,759cc6気筒DOHC-EFI。最高出力170ps/5,600r.p.m.、最大トルク24.0kg-m/4,400r.p.m.。10モード燃費8.9km/ℓ(GT-5speed)。圧倒的なパワーと低燃費を誇るツインカム-6。扱いにくい一部のマニアのものとされていたツインカムのイメージを過去のものとしたトヨタが、更にその思想を徹底。世界で初めてツインカムに採用したラッシュアジャスターが、吸排気弁のすき間を自動的にゼロ調整。ツインカムは、世界で初めてメインテナンスフリーとなった。また、カムシャフト駆動にチェーンに代わって採用されたタイミングベルトとあいまって、静粛性も飛躍的に向上。そして燃焼をつねにベストにコントロールするEFI(電子制御燃料噴射装置)を採用。燃焼室はプラグ直上式多球形式。吸入効率、燃焼効率ともに優れ、5M-GEUの低燃費性やその圧倒的なパワーに貢献している。低中速域のトルクを豊かにするなど、市街地における実用性や使いやすさにも入念な配慮を注いだ新世代のツインカムといえる。

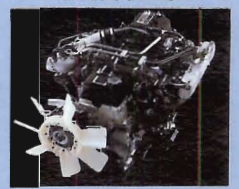


ラッシュアジャスター



先進のターボ、M-TEU

1,988cc6気筒TURBO OHC-EFI。最高出力145ps/5,600r.p.m.、最大トルク21.5kg-m/3,000r.p.m.。10モード燃費8.5km/ℓ(TURBO-5speed)。圧倒的なターボ・パワーと卓越したドライバビリティ、そして経済性をも備えたまさに新時代を告げるターボ。世界に先がけて採用したツインセンサー付ノックコントロールシステム、シリンダーヘッドにはトヨタ独自の吸気スワールポートを採用するなど、革新のエンジン技術を投入。OD付4速フルオートマチックとの優れたマッチングとあいまって、ターボならではのあの痛快な加速感を低速域から高速域まで流れるようにスムーズに伸展できる。まさに理想のターボ。



軽量パワフル、LASRE(レーザー) 1G*

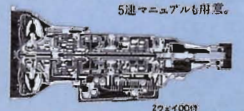
1,988cc6気筒OHC-EFI。最高出力135ps/5,400r.p.m.、最大トルク17.5kg-m/4,400r.p.m.。10モード燃費10.0km/ℓ(GT-5speed)。スーパー・グラン・ツーリスモのもう一つの心臓は、コンパクト軽量にしてパワフルなLASRE 1G。乗車重154kg(GT-5speed)は、4気筒を含め2リッターではトップレベルの軽さ。回転部の摩擦によるエネルギーロス低減の徹底追求、EFIの採用などあいまって非凡な低燃費を達成。ラッシュアジャスターが、メインテナンスフリーを約束。また、各運動部分の慣性重量が小さいため、吹き上がりはシャープ。



*LASRE(レーザー)=集積質でしかも高性能な」という時代の野田ことばをもとに、TOYOTAがそのもてる技術のすべてを結集してつくりあげた「トヨタの新時代エンジン・シリーズ」です。

ツインカム-6にも、オートマチック

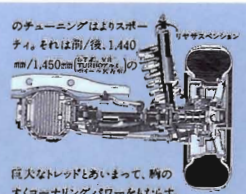
ツインカム-6とターボには、OD付4速フルオートマチックを用意。LASRE 1Gには注目のロックアップ機構による2ウェイOD付4速フルオートマチック。ODの4速で一定の速度に達すると、ロックアップ機構が働き、トルクコンバーターを介さずエンジンパワーを直接車輪に。60km/h定地走行テスト値が示すように、マニュアルミッション並の経済性を約束。もちろん、5M-GEU、LASRE 1Gには、5速マニュアルも用意。



2ウェイOD付4速フルオートマチック

ソリッド&リンバーサスペンション

ソリッド(軌固等)はシャープなフットワークを、リンバー(しなやかさ)は卓越の乗り心地を意味する。4独の頂点、ソリッド&リンバーサスペンション。フロントはマクファーソンストラット式独立懸架。ソアラの走りを特長づける大キャスター角。それは様々な角度へのチャレンジから選びだされた4度30分(4°30')。鮮烈な直進性、そして優しいコーナリング性能をもたらした。コイルスプリングはショックアブソーバーに対してオフセット装着。絶妙のキングピンオフセットとあいまって、優れた乗り心地を提供。リヤはセミトレーリングアーム式独立懸架。バネ下の軽さが生むタイヤの理快なフットワークが特長。回転数感応型パワーステアリング機構。レーシングカーには必ず採用される機構で、その鋭い切れ味は定評。アシストするのは、回転数感応型パワー機構。低速では軽く、高速では確かな手応えを示し、高速走行に安定性をもたらす。





リヤサスペンション

巨大なトレッドとあいまって、驚のすぐれたコーナリングパワーをもたらす。

シャープなラック&ピニオン式パワーステアリング

目の覚めるようなコーナリング性能。これに大きく貢献しているのが、ラック&ピニオン式ステアリング機構。レーシングカーには必ず採用される機構で、その鋭い切れ味は定評。アシストするのは、回転数感応型パワー機構。低速では軽く、高速では確かな手応えを示し、高速走行に安定性をもたらす。

強力制動ベンチレーテッドディスクブレーキ

中央に冷却フィンを設け、放熱性を極限まで高めたベンチレーテッドディスクブレーキ。制動力性能でよりポテンシャルの高いGT系とTURBO車・VRの4輪に装備した(GT-5speed/TURBO-5speed/VR)。高速からの急制動、山道でのハードな連続使用でもフェード現象が発生しにくく、信頼性は高い。この強力なブレーキシステムを、9インチマスターバックが確実に倍力してアシストしてくれる。



滑る路面でも直進制動、先進のESC

滑る路面ではブレーキを軽く踏むだけでも、タイヤがロックしやすい。これを防ぐのがエレクトロニック・スキッド・コントロール、ESC。コンピュータが、タイヤの回転速度をセンサーで検出し、ブレーキの油圧を瞬時にコントロールしてタイヤのロックを完全に防止。雨や雪で滑りやすくなった路面で急ブレーキを踏んでも、安定した声進制動が得られる革新の機構(GT-5speed)。



精悍にして美しいアルミホイール&ミシュラン

GT系とVR系のタイヤには、高速耐久性に優れたミシュランXVS 195/70HR14を装備。またGT系には6JJ-14アルミホイールを、さらにVR-TURBOには西独イトラ社製アルミ(VR)を装備。




誰よりも速く、誰よりも快適に。
そして誰よりも美しく。空気抵抗係数 Cd:0.36。前輪揚力係数CLf:0.12。
風の中で未踏の空力特性に挑んだ5人乗りノッチバックに、4独の頂点ソリッド&リンバーサスペンション。
そして4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ(ABS)&ラック&ピニオン式回転数感応型パワーステアリング(EPS)。
世界の道を制覇するために、トヨタスピリットを宿した一台のクルマ。スーパー・グラン・ツーリスモ、ソアラ。
SUPER GRAN TURISMO
SOARER
2800GT
ヘッドランプクリーナー&リヤワイパーはセットでオプション
ボディーカラー:スーパーホワイト
10
11


スーパー・ターボ。
未体験ゾーンへ加速する。
ターボが、いま初めてスーパー・グラン・ツーリスモを名乗る。
最高出力145PS、ツインセンサー付ノックコントロールシステムに吸気スワールポート…革新のターボ・メカニズムを秘めたこのハートと、
針のないインパネに集徴される先進のカー・エレクトロニクスとの劇的な出逢い。
ソアラ・ターボ、いま未体験ゾーンへ加速する。
SUPER GRAN TURISMO
turbo
SOARER
2000VR-TURBO
写真はアルミホイール装着車
●ボディーカラー：ストリームトーニング（オプション・ターボ専用色）
TURBOマークはオプション
12
13



STYLING

空気抵抗係数CD:0.36。大気の壁を端正な姿で克服した、ノッチバック。
風の中で進化した、究極のシルエットがここにある。

純粋スポーツカーをも震撼させるボテンシャルを内包しながら、そこには牙をもぎ取ったようなラインは、一本もない。あくまでも端正な5人乗りノッチバック。そして、性能表に記されることはないが、このボデーのもつ性能は、世界トップレベルである。5人乗りノッチバックでどこまで空力特性を極めることができるか。空力の先駆け、トヨタがトライし到達した結論がここにある。空気抵抗係数CD:0.36、前輪揚力係数CLf:0.12。速さの2乗に比例して強大となる空気抵抗。高速車にとって、空気は固い壁である。風洞実験室で長い熟成の歳月を過した、空力ボデー。その妥協なき追求の足跡を、まずフロントノーズから。低いフード先端とスラントノーズ。フロントへかけての絞り込み。そしてフード先端は鋭くカットされ、異形4灯ハロゲンランプもスラント装着するなど、空気の壁をシャープに切りさく巧みな処理が施されている。フロントウインドウは、ノッチバックでは異例の傾斜角を採用。そしてウレタンバンパー、バンパーエクステンション(GT-EXTRAのみ)、フロント&リヤの廻り込んだランプ類、プレスドアに見せるボデーとの見事な面一化は、空気に流麗な流れを与える。かつてこれも高速車の宿命とされた、ボデーの浮上がりと横風によるヨーイング5、世界のトップレベルにまで抑え込まれた。そして、ウインドウに流れる光と影の世界も印象的。ブライト&ワイドビュー。低いウエストライン、強靭でスリムなピラーは室内に豊かな視界と開放感をもたらしている。ウインドウには、防眩性と視認性にともむブロンズガラスを採用(GT-EXTRAは)。さらに、このボデーはクォリティをも語る。ピラー&メンバーに贅を尽くした構造は、ボデーの剛性を飛躍させた。凹凸路通過時、ボデーのねじれなどで発する騒音はローレベル。高速走行時のボデーシェークも抑えられている。エンジンルームとトランクルームとを衝撃吸収のコラプシブルゾーンとし、キャビンは堅固なセーフティゾーンに。世界トップレベルの空力ボデーは、堅固なセーフティボデーであり、かつ高張力鋼板のふんだんな採用により軽量ボデーともなっている。そしてこのボデーと、それをささえるミシュランXVS(GT-EXTRA)との一体感も、贅沢的になるはず。前/後、1,440mm/1,450mm(GT-EXTRA、VR仕様/GT-EXTRA)の超ワイドトレッドは、フロント&リヤビューにスーパー・グラン・ツーリスモの名にふさわしい理想的なプロポーションをもたらしている。

ウレタンバンパー&バンパーエクステンション

弾力性にとみ衝撃を吸収するこのウレタンバンパーは、空気の壁もスムーズに切りさく。個性の形状と、ボデーとの徹底した面一化仕上げが空気抵抗を減少させ、揚力を抑えた。風洞実験室の中で生まれた空力パンパー。ボデーと同色で仕上げられ機能を超えた美しさも合わせ持つ。バンパーの下端にはバンパーエクステンション(GT-EXTRAのみ)。またぐっと低いフード先端は異形4灯ハロゲンランプと同一面で切り落とすなど様々な工夫で、空力特性は高められている。



鋭いクサビ、ウェッジシェイプ

世界トップレベルの空力特性を実現するために、このシルエットは誕生した。空気の壁に鋭いクサビを打ち込む、そんな表現がふさわしいウェッジシェイプの美しいシルエット。低いフード先端と理想的といえる角度で流れるスラントノーズは、このラインを得るためにエンジンルーム内を様々に工夫して生まれた。後方へ大きく寝かせ、鋭いウェッジラインに近づけたフロントウインドウの傾斜も、空気抵抗減少に大きく貢献している。ルーフから流れる空気の剥離を徹底的に追求したリヤウインドウまわり。そして、ウェッジラインをキープしながらデザインされたリヤデッキもその働きは大きい。またヒップアップしたトランクエンドは高速安定性を高める効果を秘めている。

空力のプレスドア

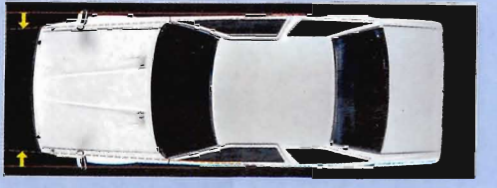
5人乗りノッチバックで世界のトップレベルの空力特性を。それは、かつてドア周辺にあった段差や突起の存在をも許さなかった。そこでプレスドア。ドアとピラー、ドアとルーフは磨き込まれたように面一化されている。空気抵抗を減少し、さらに風切音さえも大きくカットされた。





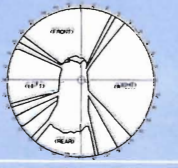
時代の先端、絞り込みノーズ

豊かなソアラボデーを精悍にひきしめ、かつ、狭いスペースでの駐車をスムーズにしたノーズの大きな絞り込み。これも、空気の壁をシャープに切りさくためのデザイン。また、なにげないノーズ先端の曲率も、風洞実験室の中で決定されたものである。もちろん、この部分を含めるサイドに廻り込んだランプ類も、この曲率に従ってデザインされた。しかも、フロントグリルで出会う異形4灯ハロゲンランプや、上のエンジンフードとも調和した面一化設計。空力ボデーにあってはランプ類もボデーの一部。空気抵抗係数CD:0.36はこんな配慮の中で達成された。



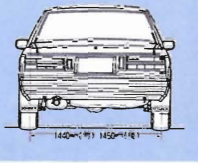
ブライト&ワイドビュー

後方に大きく傾斜したフロントウインドウは、空力特性を高めるとともに、ウインドウ面積を広げ視界を拡大した。高速クルージングするクルマにとって広い前方視界はなにより大切。また、強靭でありながら、スリムなピラー、低いウエストラインは死角の少ない安全な視界と、あふれる開放感をもたらした。クォーターサンシェード(GT-EXTRA)にはドライバーの直接視界を妨げない巧みな設計が施された。また、GT-EXTRAには、全ウインドウに防眩性と視認性にすぐれたブロンズガラスを採用。より爽快な走りを楽しむ配慮といえる。



スーパープロポーション、巨大トレッド

このクルマ独自の美しさと安定感をもたらしているのは巨大なトレッド。トヨタの乗用車ではセンチュリーにつぐワイド設計。もちろん、走行安定性にも大きく貢献。ピラー下端と、タイヤの中心線は一直線で結ばれ、サイドボデーの張り出したラインとタイヤが理想的な重量面を構成。すべてのクルマが理想とするプロポーション。スーパー・グラン・ツーリスモにふさわしい美しさといえる。



光のシャワーを、電動式サンルーフ

ルーフに大空が流れる。その開放感は名状しがたい。スポーツ・カーの原点、オープンエアの醍醐味を存分に満喫させてくれるのがサンルーフ。開口部は前後340mm、左右790mm。開閉はスイッチひとつ。開けるとウインドウデフレクターが自動的にセットされ、風の巻込みや風切音を抑える。どこまでも快適に走り抜くロングツアラー。そんなクルマに似合う装備である。(VR仕様にはTRD製のオプションがございます。)あふれるパワーとあいまって、ロングドライブの楽しさを大きくする。



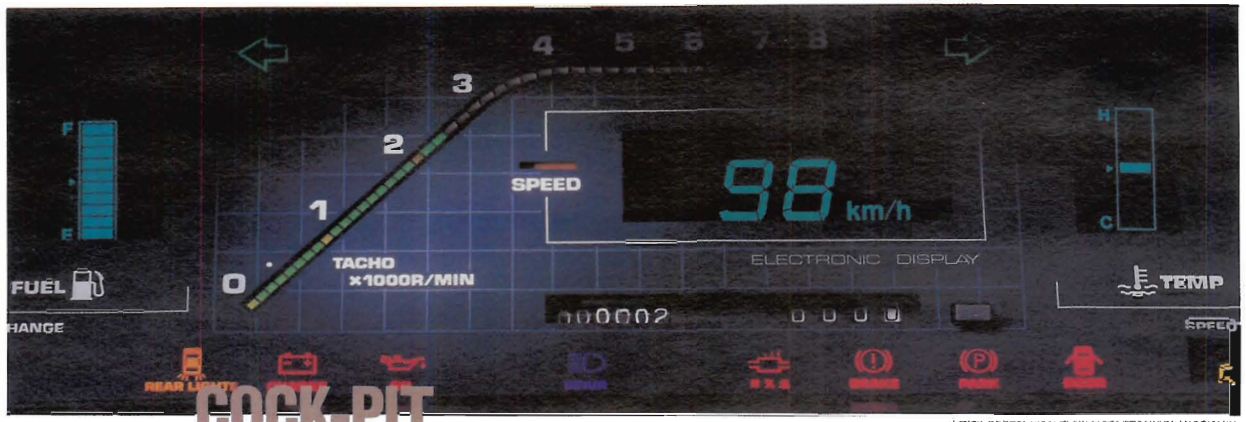
エレガントなランドゥトップ

ソアラのスーパー・グラン・ツーリスモとしての持ち味をさらに高めるのがランドゥトップ。リヤピラーとルーフに、優雅でマイルドなラインをもたらしてくれる。電動式サンルーフとセットでオプション(¥)。




CRUISE COMPUTER
MICRO PROCESSED AUTOMATIC AIR CONDITIONER
AUTO
A/C
SPEED
km/h
ELECTRONIC DISPLAY
FUEL
TACHO
×1000R/MIN
TEMP
SPEED ALARM
SET
RESUME
AUTO DI
ELECTRONIC TUNER
性能は、フォルムを変える。
読むから視るへ。視覚へのまったく新しい情報アプローチ、エレクトロニック・ディスプレイ・メーター[X1/9]。
人間の感性を尊重しながら、クルマはどこまで機能的になれるか。ここにはそんな設計思想が凝縮されている。
そして視るから聴くへ。コンピュータが鳴き[128BA1]ケアレスミスを防ぎ、スピードアラームシステム[128]が速度を耳に伝える。
誰よりも速く走ることのできるクルマには、この新しい声が必要だった。性能は、フォルムを変える。
SUPER GRAN TURISMO
16
17

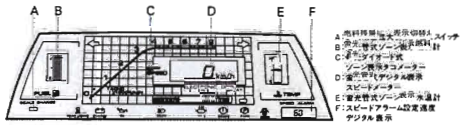

至福のとき、ここに極まる。
GTを超えて存在する。これはたんに、非凡な走りを意味する言葉ではない。
世界の道を制覇するポテンシャルとフットワークを達成しても、クルマはここまで快適にそして優雅になれる。
シートは、世界の評価を待つ自信作。5人のくつろぎを名実ともに約束するスペース設計。
静けさでも追従を許さぬ、スーパー・グラン・ツーリスモ。平和のとき、ここに極まる。
SUPER GRAN TURISMO
2800GT-EXTRA



COCK-PIT

針が消え、光が走り数字が刻み、コンピュータが囁く。エレクトロニック・ディスプレイ・メーター。
五感を魅了する、カー・エレクトロニクスの極致がここにある。

アナログウォッチ愛好家も、インストルメントパネルからすべての指針が消え去ったことには、大いなる讃辞を贈るだろう。先進のカー・エレクトロニクスは、ドライバーとクルマとの対話を進化させた。エレクトロニック・ディスプレイ・メーター(M/T, A/T)。エンジンの息吹きを伝えるのは、光。パワーの高まりをパターン化した発光ダイオードによるゾーン表示式タコメーター。車速を伝えるのは、蛍光管によるデジタル式スピードメーター。かつて指針式ではメーターは読むものであった。指針をさがし、その先端に記された数字を読む。それは、ときとして秒の時間を要した。デジタルメーターは、かつて指針の先端にあった数字を、視覚へダイレクトに送り込む。読むから視る、さらに視るから聴くへ。聴覚へ5項目のウォーニング情報、スピードモニター(GT-EXTRA)。そして、このコックピットでは、ドライバーは車速も耳で知ることができる。あらかじめセットした速度に達すると、アラームが鳴り出す。スピードアラームシステム(M/T, A/T)。めくるめくような加速を誇るスーパー・グラン・ツーリスモにふさわしい装備のひとつといえる。より安全で、より快適なクルージングのために、様々な装備品もエレクトロニクスの洗礼をうけ、自動化している。マイクロコンピュータによるオートドライブ、オールシーズンノータッチも可能な空調システム、実用性にとむクルーズコンピューター…(VXは上)。クルマとの新しい対話を環能するドライバーをしっかりとホールドするシートは、坐り心地でも世界トップレベル。理想の運転姿勢を確保するアジャスター機構は、6WAY。なかでも、日本初のエア式ランバーサポート(GT-EXTRA, A/T)は、腰部にデリケートな張りを与え疲労を防ぐ。80km/hから100km/hへフル加速しても、優雅に会話を楽しむことのできる静粛性もアダルトを魅了。



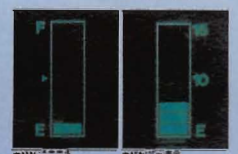
エレクトロニック・ディスプレイ・メーター

デジタル式スピードメーターは、輝度が高く視認性にとむ蛍光管式。時々刻々と変化する車速を、人間の目が無理なく読みとれるインターバル、0.28秒毎に表示。またクルージング時の微妙な車速変化によるメーターのチラつきを解消するため、独自の調整回路を開発、採用。数字のひとつひとつも、瞬時の可読性を追求して開発されたもの。初めての出会いでも、旧知のように親しめる先進のエレクトロニック・ディスプレイ・メーター(M/T)。タコメーターは、鮮やかな発光ダイオードによるゾーン表示式。エンジンの回転数を表示しながら、パワーの高まりも伝えるパターンが特長。エンジンの息吹きをデリケートに伝え、1,000回転毎にオレンジの光が増設されていく。





るため、回転数の読みとりもスムーズ。また、独自の調整回路の採用によりチラつきもカットされた。蛍光管によるゾーン表示式燃料計は拡大表示付。通常は約5.4ℓ刻みで燃料タンクの残量を表示。15ℓ以下になったとき拡大表示スイッチを押すと約15ℓから5ℓまでを約1ℓ刻みに表示。残量を詳細に伝える。約3秒後に通常表示に自動復帰。水温計も蛍光管によるゾーン表示式を採用。センターに最適水温をレイアウト、水温チェックがいっそう確実になった。



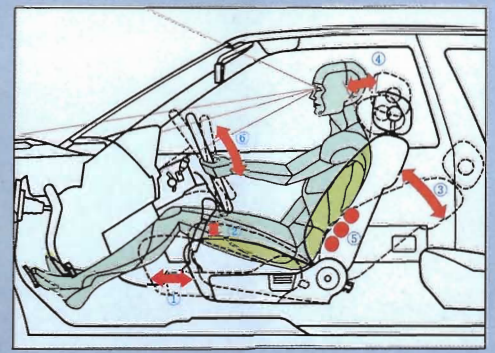
速度を耳に伝えるスピードアラーム

設定速度に達した瞬間、アラームが鳴り、メーターを見なくても到達速度がつかめるスピードアラーム。設定可能スピードは、30－65km/hで5km/h刻みで選べる。ダイヤルで設定した希望速度は、エレクトロニック・ディスプレイ・メーター内の専用パネルにデジタル表示される(M/T)。



6WAYドライビングポジション

まず①シートの前後スライド幅は195mm、15mmピッチでデリケートに調整できる。②シート上下アジャスターは3段階。レバー操作でシート前部高が変化(M/T)。③背もたれのリクライニングは27段階、1段につき2度の微調整型。④ヘッドレストも前後調整式。3段階にスライドする(M/T)。そして⑤ランバーサポート。背もたれ下部を張り出させて、腰部の疲れを和らげる。GT・EXTRAはエア式。その他V1を除く全車に機械式を採用。⑥ステアリングの高さは6段階に調整できる。上へ3段、下へ2段。このチルトステアリング(M/T)を含めて調整機構は6WAY。いかなる体型にも、理想的な運転姿勢が約束されている。シートリクライニング機構は、好みの角度を記憶させることのできるアジャスターメモリー付(A/T)。後部乗降時に背もたれを前に倒しても、記憶した角度に復帰。面倒な調整もなくした。



日本初のエア式ランバーサポート

空気が腰部に心地良い張力を与えるエア式ランバーサポート。背もたれに内蔵された、横3列のエアセルに空気を満たして調整。シートに深く腰かけ、3列のエアセルに直結したバルブスイッチで好みの張り具合まで調整。よりデリケートなサポート効果が得られる。これもスーパーグラン・ツーリスモによる旅をより快適にする装備。エア充填機構は軽量コンパクトな手動タイプを採用。操作もたってシンプル(GT-EXTRA)。



先進のオートドライブ

オートドライブもエレクトロニクスがさらに進歩させた。例えば加速機能。遅いクルマを追い越しても、アクセルを放せばコンピュータが記憶した速度まで減速。セット速度変更もスイッチひとつ。レジューム側を押すとアクセルを踏まなくても増速し、セット側で減速。また、ブレーキペダルなどでキャンセルしても、車速40km/h以上であれば復帰可能。スイッチ操作ひとつでキャンセル前のセット速度まで増速され、快適なオートドライブに移る(M/T, A/T)。



ドライブ情報、クルーズコンピュータ

あらかじめインプットされたデータなどをもとに、マイクロコンピュータが演算し、現在のドライブ状況をドライバーに伝える。実用性の高い情報を目に絞りぐっと小型化して搭載。目的地への到着時刻、目的地まであと何km、満タン時からこれまで何ℓ給油したか、残りの燃料であと何km走れるか…。操作はスイッチひとつ(M/T, A/T)。



電子の声、エレクトロニック・スピークモニター

電子合成の女性の声が注意をうながす。半ドア警告、パーキングブレーキの戻し忘れ、給油、ライト消し忘れ、キー抜に込め防止の5項目(GT-EXTRA)。聴覚への情報アプローチ、ケアレススミスを防止する。





SOARER：ソアラ
ソアラの走りには、上質がある。
その大きな魅力は、誰よりも高く賢いあなたのために造ったソアラを選んだソアラ。
大空を飛ぶことに全智全能を注いだ者と、大地を走ることに全能を注いだ者。
いずれも人生を謳歌するために。
いずれも選ばれた者のために。

EQUIPMENT

道を誰よりも優美に走るために、ソアラは装備品にもかつてない質と先進性とを求めた。
クルマはどこまで快適になれるか、その結論がここにある。

A. ドアアームレスト内蔵集中スイッチ
運転姿勢のまま操作できる右手元に、3つの装備品のスイッチを集中。上から電動式リモコンミラースイッチ、中央はワンタッチ式パワーウインドウスイッチ、スイッチを押し続けることなくワンタッチするだけで開閉できる。下は助手席側ドアと連動して働く電磁式ドアロックスイッチ（省）。

B. 歳月とともに深い光沢、本皮革シート
現在に立つクルマには、本皮革シートがよく似合う。歳月とともに光沢を深め、使い込むほどに愛着のつのる本皮革シート。シートはもちろん、ドアトリムなどにも本皮革をふんだんに採用。格調高いコーディネートをみせる本皮革仕様。シートはエア式ランバーサポートを内蔵（写真なし）。

C. 新世代、マイコン式オートエアコン
希望温度にセットしておけば、あとはオールシーズンノータッチ。外気温、室温、日射量の変化をセンサーが検出し、マイクロコンピュータが設定温度にコントロール。先進のオートエアコン。必要のない時はコンプレッサーを自動的にOFFにする節約回路、風の吹出し口を自動的に切り替える吹出し口コントロール回路、よりデリケートな風が得られる風量無段切替機構などを内蔵。操作はフルフラットパネルに軽く触れるだけという簡単さ。ヒートポンプ電子音とともにセット完了。希望温度は18℃～32℃までインプット可能。もちろん、予約操作も可能（省）。ここに、新世代の到来を思わせる先進の空調システムがある。

D. キャビンをスタジオに、オーディオシステム
クルマはいま、コンサートホールから、スタジオに進化した。マイク録音はもちろんエアチェックもできる、録音機構付カセットステレオを採用。ドルビー回路内蔵、メタルテープ対応型の本格派。またラジオは、マイコン制御の選局子約付電子同調AM・FM・マルチラジオを搭載（省）。

E. 光で誘導、イルミネーテッドエントリーシステム
夜間の乗り込みをスムーズにした、光によるドライバー誘導システム。アウトサイドドアハンドルを引くと自動的にドアキー穴照明が点灯。グリーンの光がキーを誘導。同時に運転席のイグニッションキー穴照明、足元照明が点灯しドライバーを誘導。約5秒後には減光し消灯（省）。

F. 4点噴射式ウォッシャー連動間欠ワイパー
ウォッシャーは洗浄液をウインドウの4点に噴射する。改良。リヤワイパーは2～10秒の無段階調整式間欠機構付。ブレードはフルコンシールドで設計で、不使用時にはボンネット下に収納され視界を確保する。ドライバー側ブレードには、強力な拭取性をもつトーナメント8点支持型を採用。

G. ヘッドランプクリーナー&リヤワイパー
雨の日の夜間視界と後方視界を確保する装備。先行車のハネあげる泥や雪で、照度の低下したヘッドランプにノズルからウォッシャー液を噴圧噴射し、汚れを洗い落とすヘッドランプクリーナー。また、後式面積の大きなリヤワイパーは、2点噴射式ウォッシャーを装備（写真なし）。





ボディカラー：ホリゾンタルトーニング

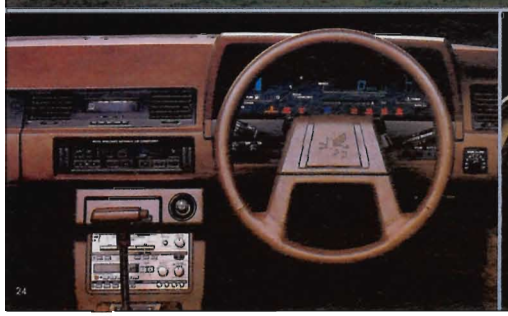
2800GT-EXTRA

GTを超えて存在する、スーパー・グラン・ツーリスモ。
2.8リッター、その頂点に位置する2800GT-EXTRA。トヨタのハイパフォーマンス・ステータス。
そこには、極めつくした者のみがもつ、ロマンが漂う。

●エンジン：5M-GEU型6気筒2,759cc、DOHC-EFI、●最高出力170PS/5,600rpm、●最大トルク24.0kg-m/4,400rpm、●トランスミッション：5速マニュアル、OD付4速フルオートマチック ●主な標準装備：GTの装備に次のものがプラスされます メッシュ&アルミ&ABS付アルミホイール、エアロ式ランバーサポート、シートバックフラップ付2座ポケット、シート地材：ファインラッセル、エレクトロニック・スピーカモニター、ブロンズガラス、エクストラ・パック&ABS、エクストラ・マーク



PHOTO：ヨーロッパテスト走行車両



24





ボディカラー：スーパーホワイト
リヤワイパーはヘッドランプクリーナーセットでオプション

2800GT

2.8リッター、ツインカム-6、170ps、4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ装着。
この圧倒的ポテンシャルを、OD付4速フルオートマチックで味わえる。
2800GT、いま走りは未体験ゾーンへ。

●エンジン：5M-GEU型6気筒2,759cc、DOHC-EFI、●最高出力170PS/5,600rpm、●最大トルク24.0kg-m/4,400rpm、●トランスミッション：5速マニュアル、OD付4速フルオートマチック ●主な標準装備：VXの装備に次の装備がプラスされます 4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ、ハーダーサス、185/70HR14ラジアルタイヤ、6J×14アルミホイール、バンパーエクステンション、時計・燃費計付カセットストレオ、本革ステアリングホイール



PHOTO：ヨーロッパテスト走行車両



25



2000VX

マイコン式オートエアコン、オートドライブ、そして
クルーズコンピュータ標準装備。カー・エレクトロニクスの頂点を極めた、先進の2リッター2000VX。
豪華サルーンをも凌ぐ装備が、キャビンを包む。

●エンジン：LASRE IG 6気筒 1,988cc、OHC-EFI、最高出力125PS/5,400rpm。 最大トルク17.5kg-m/4,400rpm ●ミッション：5速マニュアル、2ウェイの付4速フルオートマチック ●主な標準装備：VRの装備に次の装備がプラスされます 前後調整式ヘッドレスト、エレクトロニック・ディスプレイ・メーター、クルーズコンピュータ、スモールランプ消し忘れブザー、スピードアラーム、マイコン式オートエアコン、多機能付電子機器AM-FMステレオ、4スピーカー、オートドライブ、パワーウインドー、シート表地：モケットA

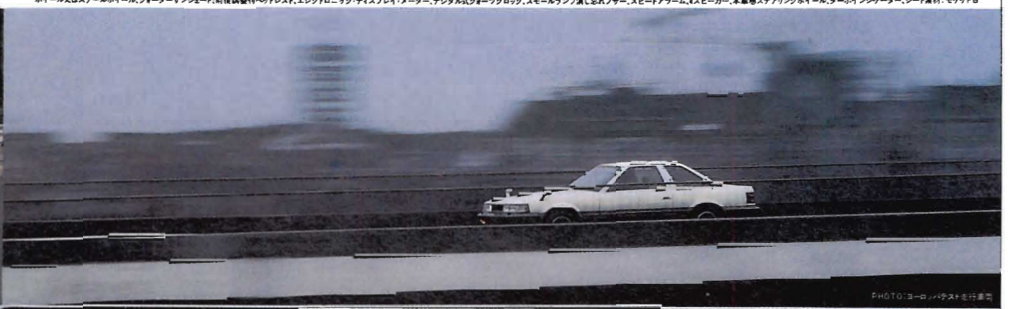


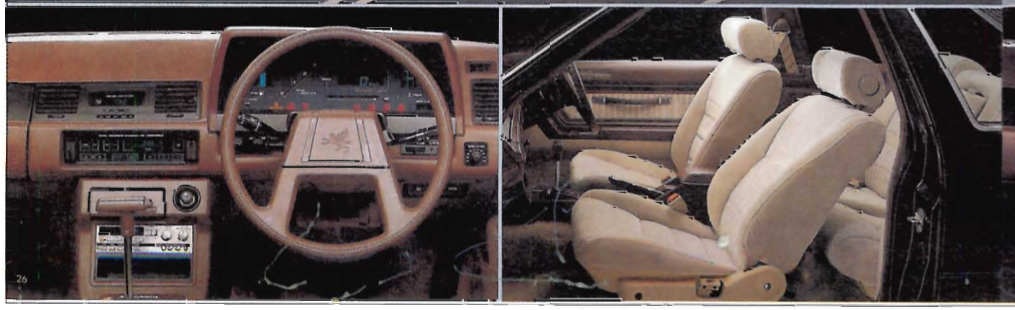
2000VR-TURBO

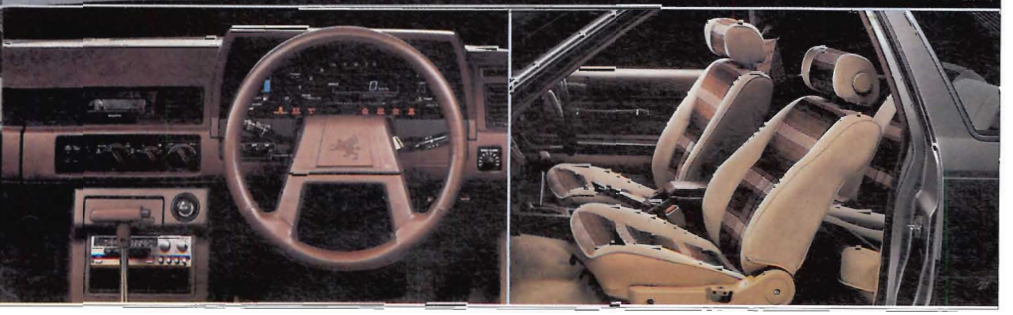
エレクトロニック・ディスプレイ・メーターに西独イントラ社製アルミホイール。
OD付4速フルオートマチックを得て、痛快な走りを約束するスーパー・ターボ。
スーパー・グラン・ツーリスモの新しき個性、2000VR-TURBO。

●エンジン：M-TEU型 6気筒 TURBO1,988cc、OHC-EFI、最高出力145ps/5,500rpm、最大トルク21.5kg-m/3,000rpm ●ミッション：OD付4速フルオートマチック ●主な標準装備：VII-TURBOの装備に次の装備がプラスされます。195/70HR14インチラジアルタイヤ、西独イントラ社製アルミホイール又はスチールホイール、クォーターサンシェード、前後調整式ヘッドレスト、エレクトロニック・ディスプレイ・メーター、デジタル式クォーツクロック、スモールランプ消し忘れブザー、スピードアラーム、4スピーカー、本革巻ステアリングホイール、ターボインジケーター、シート表地：モケットB











ボディカラー：シルバーメタリック
テープストライプ、電動式サンルーフはオプション

2000VR

固められたソリッド＆リンバーサスペンションに
4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ。
軽量パワフルな2リッター、
LASRE（レーザー）1Gのポテンシャルを限界まで引きだす、
2000VR。
その比類なきフットワークが、
熱い心を魅了する。





●エンジン：LASRE1G6気筒1,988cc、OHC-EFI、最高出力125ps/5,400r.p.m.、最大トルク17.5kg-m/4,400r.p.m. ●ミッション：5速マニュアル、2ウェイOD付4速フルオートマチック ●主な標準装備：VIの装備に次の装備がプラスされます。4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ、ハーダーサス、195 70HR14ミシュランタイヤ、前後調整付ヘッドレスト、エレクトロニック・ディスプレイ・メーター、デジタル式クォーツクロック、スモールランプ消し忘れブザー、スピードアラーム、4スピーカー、シート素材：モケットB、本革巻ステアリングホイール



ボディカラー：フレイミングレッド

2000VI

ラック＆ピニオン式パワーステアリング、
チルトステアリング、ワンタッチ式パワーウインドゥ。
選びぬかれた装備が、
豊かなキャビンを満たす洗練の2リッター、2000VI。
サルーンの快適さと、
スポーツ・カーの走りがここに結合。





●エンジン：LASRE1G6気筒1,988cc、OHC-EFI、最高出力125ps 5,400r.p.m.、最大トルク17.5kg-m 4,400r.p.m. ●ミッション：5速マニュアル、2ウェイOD付4速フルオートマチック ●主な標準装備：VIの装備に次の装備がプラスされます。マッドガード、機械式ランバーサポート、シート上下アジャスター、電磁式ドアロック、ワンタッチ式パワーウインドゥ、ラック＆ピニオン式回転数感応型パワーステアリング、チルトステアリング、タルボ型電動式リモコンフェンダーミラー、イルミネーテッドエントリーシステム、AM FMマルチラジオ。



ボディカラー：フレイミングレッド
TURBOテープストライプはオプション

2000VI-TURBO

剛にして柔。
4独の頂点、ソリッド＆リンバーサスペンションを
よりスポーティにセッティング。
さらに、4輪ベンチレーテッドディスクブレーキに
195/70HR14ラジアル。
走りの未体験ゾーンへ加速する
2000VI-TURBO。





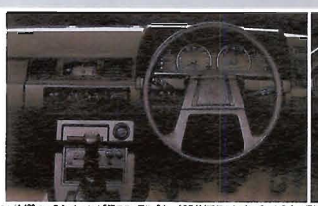
●エンジン：M-TEU型6気筒TURBO 1,988cc、OHC-EFI、最高出力145ps/5,500r.p.m.、最大トルク21.5kg-m/3,000r.p.m. ●ミッション：OD付4速フルオートマチック ●主な標準装備：VIの装備に次の装備がプラスされます。ハーダーサス、4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ、195/70HR14スチールラジアル、マッドガード、バンパーエクステンション、機械式ランバーサポートブーストゲージ&ウォーニングランプ、電磁式ドアロック、ワンタッチ式パワーウインドゥ、ラック&ピニオン式回転数感応型パワーステアリング、チルトステアリング、イルミネーテッドエントリーシステム



ボディカラー：フレッシングシルバーメタリック

2000VI

世界トップレベルの
空力ノッチバック・ボデーをもつ2リッター。
そして、2ウェイOD付4速フルオートマチックと
LASRE（レーザー）1Gとの魅惑の組み合わせも新鮮。
スーパー・グラン・ツーリスモの
素晴らしきエッセンス、
2000VI。





●エンジン：LASRE10 6気筒 1,988cc、OHC-EFI、最高出力125ps/5,400r.p.m.、最大トルク17.5kg-m/4,400r.p.m. ●ミッション：5速マニュアル、2ウェイOD付4速フルオートマチック ●主な標準装備：4輪ディスクブレーキ(前後ベンチレーテッド、後輪ソリッドディスク)、4輪独立懸架、ウレタンバンパー、異形4灯式ハロゲンヘッドランプ、アジャスターメモリー付シートリクライニング、シート素材：トリコット、4点懸架式間欠ワイパー(車速感応調整機構付)、AMラジオ、五針式クォーツクロック、185-70HR14スチールラジアル



モーターマガジンムック
Japanese Vintage Series 01
TOYOTA
初代ソアラ

Super visor　清水猛彦　斉藤浩

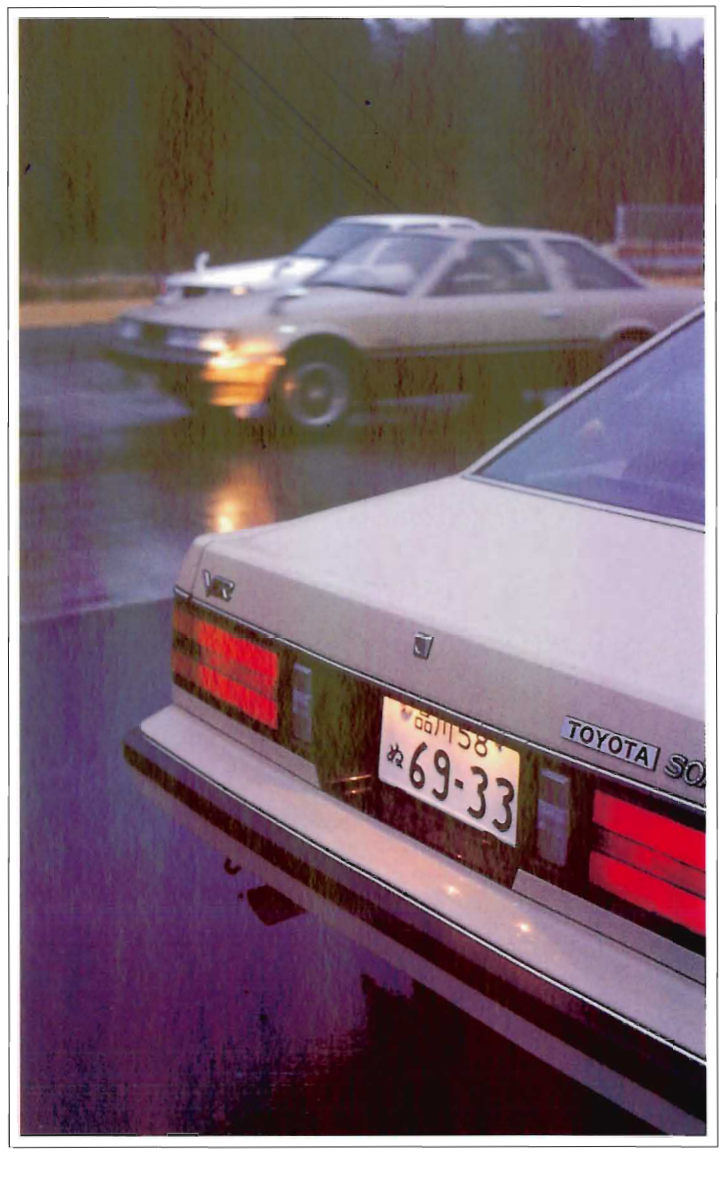
Editor　遠藤一満
Editorial staff　篠原政明　神原久　野里卓也　山田舞
Column　日下部保雄
Cover & editorial design　矢崎利恵子
Sales Div.　中森俊之　寺岡秀樹　松岡三千夫　倉田貴司

Publisher　木村玄一

発行所　モーターマガジン社
〒105-8611　東京都港区新橋5-33-10
本　社　☎03-3434-3151
編集部　☎03-3434-3486
広告部　☎03-3434-3155
販売部　☎03-3434-3153

印刷所　大日本印刷株式会社　Printed in Japan

©モーターマガジン社　無断転載を禁ず



9784862791597

ISBN978-4-86279-159-7

C9476 ¥933E

1929476009333

定価：本体933円＋税

雑誌68743-59

Ⓗ2010年5月