

Legendary Japanese Cars トヨタ スーブラ〔初代〕…………… 1
 名車の系譜 トヨタ セリカ XX (2代目)…………… 8
 メーカー列伝 自動車メーカーの歴史 トヨタ自動車⑤…………… 10
 ジャパニーズカー発展史 モータースポーツの歴史④…………… 12

【発行日】2023年6月20日
 【発行】株式会社デアゴスティーニ・ジャパン
 〒104-0054 東京都中央区勝どき5-2-15 EDGE 勝どき
 【発行人】谷 健二
 【編集人】佐藤育美
 【アートディレクション】今福健司
 【編集協力】株式会社ファミリーマガジン
 【デザイン】山下真理子(株式会社ファミリーマガジン)
 【デザイン協力】吉田龍磨
 【撮 影】石橋謙太郎(studioM)
 【印 刷】株式会社大丸グラフィックス
 ©2023 k.k.DeAgostini Japan All Rights Reserved.

画像提供
 いすゞ自動車、スズキ、SUBARU、ダイハツ工業、トヨタ自動車、トヨタ博物館、日産自動車、日野自動車、本田技研工業、マツダ、三菱自動車、八重洲出版、三栄
 ※本誌掲載の記事、写真、図版、イラスト等に関して、デアゴスティーニ・ジャパンに無断で、著作権法の規定に反して複写(コピー)、複製、転載、データファイル化することを禁じます。

定期購読のご案内

隔週刊『日本の名車コレクション』は隔週火曜日発売のマガジンシリーズです(一部地域を除く)。シリーズは全100号を予定しています。シリーズ全号が確実にお手元に届くように、定期購読をお勧めいたします。直接定期購読を希望される方は、次のいずれかの方法でお申し込みください。

- インターネットで
<https://deagostini.jp/nmc/> (24時間受付)
 ※スマートフォンからも同じアドレスでアクセスできます。(24時間受付)
- お客様受注センターに電話またはファクスで
 ☎ 0120-300-851 (10:00~18:00 年末年始を除く)
 ☎ 0120-834-353
 (定期購読申し込み用紙をお送りください。24時間受付)
- 定期購読申し込み用紙を郵送
 [定期購読のお知らせ]がお手元がない場合はお客様受注センターまでご連絡ください。

●バックナンバー注文のご案内
 本誌のバックナンバーは定期購読と同じく、弊社WEBサイトかお電話、もしくはお近くの書店で承っております。
 ※在庫に限りがございますので、予めご了承ください。
 ※本誌は都合により刊行サイクルが変更されたり、休刊になることがありますので、あらかじめご了承ください。
 ※本誌に掲載している商品のデザイン・仕様等は、実際にご提供するものと一部異なる場合がございます。

お客様サポートのご案内
 ●WEB上でも、お客様からのよくある質問と回答を掲載しています。
 デアゴ よくある質問 検索

●メールでのお問合せ
 ※ Webで会員登録が必要です。
<https://deagostini.jp/support/mail>

●お客様サポートセンター (本誌関連の一般的な質問を承ります)
 ☎: 0570-008-109 (月~金10:00~18:00 土日祝日除く)
 ※間違い電話が大変多くなっております。お電話の際は電話番号をよくお確かめください。また万が一不良品がございましたら、上記の電話までお問い合わせください。

本誌の最新情報をCheck!
 PCからもスマートフォンからもアクセスできます。
 検索 デアゴ 日本の名車

【個人情報の取扱いについて】*お申し込み前に下記を必ずお読みください。
 ご提供いただく個人情報は、商品の発送、アフターサービス・新商品・サービス等の各種ご案内の提供、各種商品情報やお問い合わせへの回答、および商品開発およびサービス改善のためのデータ分析のみに利用します。お客様の個人情報は、弊社と同等以上の管理体制を有している委託先への業務委託、法令等の規定に基づく場合を除き、第三者提供をすることはありません。業務委託のうち、クレジットカード決済に関しては、弊社と同等以上の管理体制を有する決済処理サービス会社に委託しております。個人情報のご提供はお客様の任意ですが、項目に未記入部分がある場合、お申し込みの手続きがとれない場合があります。個人情報の利用目的の通知、開示・内容の訂正・追加・削除・利用の停止・消去および第三者への提供の停止をご希望される場合は、下記にお問い合わせください。個人情報保護相談受付窓口(03-6730-3793 土日、祝日、年末年始、夏休期間を除く10:00~18:00) 株式会社デアゴスティーニ・ジャパン コンプライアンス担当 弊社の個人情報、公表事項も合わせてご覧下さい。 <https://deagostini.jp/security/>

19

TOYOTA
 SUPRA
 1986-1993

「超越」是Toyota

豊田 supra

型 号	MA70
引 擎 名	7M-GTEU
排 気 量	2954cc
最大輸出	230ps/5600rpm
最大扭力	33.0kg-m/4000rpm
全 長	4620mm
全 幅	1690mm
全 高	1310mm
軸 距	2595mm
車 輛 重 量	1520kg



具有出色的空氣動力性能，同時兼具美感的長車頭&短車尾設計。承襲了第二代Celica XX的形象，但整體上增加了更多的體積感。

旗艦運動車款的名字



車尾採用環繞車身的曲面設計，並配置橫向雙層式尾燈，提升辨識度。



車頭線條大幅內縮，取消輪拱，呈現流線型車身。可收納式頭燈亦兼顧空力性能。





告別「Celica」 透過更名重新定位

1978年（昭和53）推出的Celica XX在北美市場以「Supra」之名發售，歷經第一代、第二代的演變。而第三代A70型於1986年（昭和61）2月在日本上市時，也正式採用「Supra」之名，成為初代「Supra」。此舉象徵著「Celica」車系正式獨立，不再使用「Celica」之名。此外，當時第四代「Celica」改為前置引擎前輪驅動配置，也使得搭載直列六缸引擎的車型難以推出。

要了解第一代Supra的車輛發展歷程，就必須先簡要介紹第一代和第二代Celica XX。

Celica XX是為了滿足北美市場的需求而推出的Celica高階6缸引擎版本，本質上是衍生車型。而競爭對手日產Fairlady Z從一開始就是以6缸引擎和四輪獨立懸吊系統開發的，因此Celica XX在某些方面顯得有些力不從心。

基於上述考量，第二代XX應運而生。與強調豪華定位的第一代相比，第二代XX與初代Soarer分工合作，得以更強調運動性能。

引擎和懸吊系統與Soarer共用。但平台以Celica為基礎，車身後半部分保持了Celica（第3代）Liftback揭背車的原貌。因此，在日本，即使是平台完全全新的Soarer，也無法否認在某種程度上被Celica所影響。出於這種情況，第一代和第二代Celica XX被重新檢視，並計劃打造成為Toyota的頂級運動車款，這就是第一代Supra的背後故事。

另外，「Supra」這個名稱在拉丁文中表示「超越」之意，正如前文所述，在北美市場，從第一代XX開始就以Supra的名稱銷售。而「XX」是用來表示電影的成人分級，因此無法使用。

獨立車型的Supra獲得了「TOYOTA 3000GT」的廣告標語。這顯然意味著它是Toyota 2000GT的後繼車型，當時的

新聞稿也宣稱它是「融合了技術團隊對高性能車開發的熱情和技術積累的車款」。

具有典型跑車外觀的 長車頭與短車尾

第一代Supra儘管在機械結構上與Soarer相同，但在整體設計上卻與Soarer截然不同。

前代車的一大敗筆是「價格高昂，但看起來卻像Celica」，這在北美市場尤其不受欢迎。據說當時也有人要求要讓車輛即使遠遠看也能一眼就看出差異。因此，採用了典型的長車頭和短車尾的流暢設計，使其造型一眼就能辨識為跑車。與具有日本細膩風格的Soarer相比，Supra則是更顯肌肉感的美國式設計。

延續了前代的揭背式設計，但C柱採用了翻車保護桿風格的設計，並於車款上市4個月後的昭和61年6月推出



照片為「3.0GT TURBO LIMITED Aerotop」。後視鏡新增了電動收納功能。



車頂拆卸後的Aerotop，採用四顆螺絲固定，拆卸後的車頂可整齊收納於行李廂。

了雙門半敞篷跑車風格的（名為Aerotop）規格車型。此外，後擋板採用了巨大的曲面玻璃設計，但為三段式，僅能開啟中間部分。

此外，繼第二代Celica XX之後，可收納式頭燈也被採用了。由於注重空氣動力學特性，車頭完全沒有格柵，這一點也展現出了真正的運動風格。

若專注於尺寸，實際上Supra比第二代Celica XX在車身總長上縮短了40mm，輪距上縮短了20mm。這也是得益於「從零開始設計」的理念，旨在追求本格運動跑車的最佳尺寸。

為了符合日本市場的需求，車身寬度設定為1690mm，符合5號尺寸。當時，不僅取決於排氣量，還取決於尺寸，而3號和5號的稅金差距非常大。然而，如同稍後將提及的，在稅制改革後，大多數車型都改為寬體設計。

在小改款中 換裝最強引擎

引擎選擇方面，提供四款直列六缸引擎，分別為3.0升DOHC渦輪增壓、2.0升DOHC渦輪增壓、DOHC和SOHC。其中，頂級車款「3.0GT TURBO」搭載的7M-GTEU型引擎可輸出230匹馬力。而「GT TWIN TURBO」搭載的1G-GTEU型引擎則是Toyota引以為傲的「TWINCAM24」系列中的最強版本，配備了中冷器和雙渦輪增壓，可輸出185匹馬力。如此一來，3號和5號車型皆有最強引擎可供選擇。其餘2.0升車款（車型名稱為「GT」、「G」、「S」）則搭載1G系列引擎（1G-GEU型和1G-EU型）。這款引擎是專為2.0升車款開發的小型輕量化直列六缸引擎，也體現了其重視日本市場的設計理念。

在平成2（1990）年的小改款後，

頂級車型「2.5GT TWINTURBO LIMITED」「2.5GT TWINTURBO R」「2.5GT TWINTURBO」的引擎被更換為新開發的2500cc DOHC 1JZ-GTE型。儘管排氣量減少，但它們還是能夠達到當時的最大馬力限制，即280ps。同時，傳統的3.0升7M-GTEU型引擎搭載車型被淘汰，但在北美和歐洲市場仍繼續銷售。值得一提的是，搭載1JZ-GTE型引擎的車型成為了Toyota車系中首款擁有280ps的5速手動變速箱車型（同時也提供自動變速箱版本），同時也是當時國內市售車中排氣量最小的280ps級別車型。

源自Toyota 2000GT的 四輪雙A臂懸吊系統

第一代Supra在機械結構上的最大特徵，莫過於採用了四輪雙A臂式懸吊。這大幅提升了設計和調校的自由



平成元年車款。受汽車稅制改革影響，2000cc DOHC渦輪增壓車款也導入寬體車身，當時多數銷售車款皆為3號車型。



3.0GT TURBO採用電動跑車座椅。座椅滑動、椅墊、腰部支撐等調整機械結構皆採電動化。

度，帶來更精準靈敏的駕駛體驗。四輪雙A臂式懸吊是Toyota 2000GT以來的結構，也是其作為「TOYOTA 3000GT」的象徵。雖然Supra不像Soarer那樣配備氣壓懸吊，但它採用了電子控制可變阻尼器 (TEMS)，並且前上樑以鍛造鋁製成，展現了精益求精的工程設計。

這款四輪雙A臂懸吊系統，在前輪用於展現蜿蜒道路上的自由追蹤控制性能，而在後輪則用於在各種情況下減少輪胎接地面積並有效地將動力傳遞到地面。其前操控輪和後動力輪各自具有不同的設計目標。

起初推出的變速箱有以下配置，3.0升渦輪增壓（「3.0GT TURBO」）僅提供配備ECT-S的4速自動變速箱，2.0升車型中包括渦輪增壓的GT車型可選配這款附ECT-S的4速自動變速箱或5速手動變速箱，其他車型則可選配傳統的附超速傳動功能的4速自動變速箱或5速手動變速箱。到了昭和62（1987）年1月，3.0升渦輪增壓車型也推出了5速手動變速箱的選擇。



昭和63年3.0GT TURBO LIMITED車款。除了提升引擎性能之外，內外裝也有所調整。此外，3.0GT TURBO LIMITED配備了LSD（限滑差速器）作為標配。

重新檢視汽車稅制 以3號車型為主要

在昭和61年6月，推出了可以拆卸前後車頂的「Aerotop」車型。正如前文所述，這輛車充分利用了C柱的形狀。翌年昭和62年1月，配備了外擴式輪拱、寬體車身的「3.0GT LIMITED」，該款車型此前僅用於出口。

昭和63（1988）年8月進行了小改款，前罩和尾燈設計進行了改良。同時，所有3.0升車型均採用了寬體車身設計。在這次改款中，也推出了後文提到的「3.0GT TURBO A」車型。

轉捩點是在平成元年（1989）4月，即改元之際。隨著消費稅的引入，汽車稅制也同時被重新檢討為按排氣量分級課稅體系，車身大小與稅額之間的關係消失了。因此，大多數車都變成了全寬度1745mm的3號車型。

在平成2年8月的小改款中，前述的引擎進行了更換，推出了280ps的車型。這些搭載相同引擎的車型採用了與Bilstein公司共同開發的專用避震器。輪

胎也更換為渴望已久的扁平比55輪胎，提升了其作為跑車的品質。此外，所有車型的前車頭飾徽章也被更換為豐田CI標誌。

在隔年平成3（1991）年，後座的三點式安全帶和側面門梁成為標準配置，SRS安全氣囊系統成為廠商選配。

在平成5（1993）年5月，第二代車型接棒而來。憑藉著泡沫經濟的助推，在長達八年的車型週期中，共有93,850輛車被登記註冊。

第一代Supra的發展過程可以說是沿著日本汽車全球化的軌跡前進。作為邁向泡沫經濟時代的產物，這款車型在開發和生產上投入了大量成本，因此享有著超越一般水準的品質，至今仍然有著眾多國內外的粉絲，被稱為「70 Supra」。政治家高市早苗女士長達20年以上的駕駛也是眾所周知的事。此外，受到美國舊車優惠政策「25年規則」的影響，二手車的外流難以遏止，導致國內外的價格飆升。

此外，關於參加賽車，參與了Group A時代的全日本房車錦標賽，在昭和63年為了獲得同類車型合格，限量推出了500輛「3.0GT TURBO A」。其售價為4,051,000日元。

這款TURBO A搭載了7M-GTEU型引擎，並配備了專用開發的TURBO A渦輪。冷卻器也進行了大型化，最大輸出功率提高到270ps。此外，前保險桿中央的3連管道形狀被稱為「TURBO A管道」。



3.0GT TURBO的儀錶板周圍。標配了全景式數位儀錶，去除了儀錶指針，以4種顏色的儀錶顯示行駛資訊。GT TWIN TURBO則為選配。



這是GT TWIN TURBO的儀錶板周圍。採用了橫向排列的大型類比儀錶共六個。3.0GT TURBO和GT TWIN TURBO的方向盤均為真皮包覆，其他車型則為聚氨酯。



3.0GT TURBO的引擎室。採用了8.4的高壓縮比設計，從低轉速到高轉速，提高了熱效率。透過渦輪增壓器和空冷式中冷器實現了高輸出。

採用了自Toyota 2000GT以來的首款四輪雙A臂懸吊系統

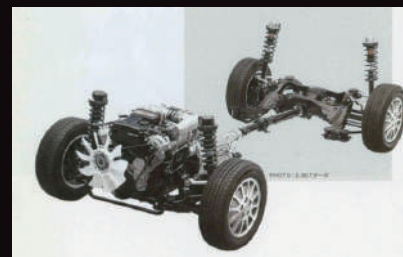
雙A臂懸吊系統廣泛應用於跑車和高級車，在第一代Supra首次亮相時，被視為最高級的懸吊系統。該系統由上下兩組A形上臂和下臂組成，並且當輪胎上下運動時，輪胎的傾斜角變化較小，提高了抓地力並改善了駕馭舒適度。此外，它的設計和調整靈活度很高，若是四輪雙A臂懸吊系統，這種靈活度更是倍增。

Toyota採用四輪雙A臂懸吊系統於第一代Supra和第二代Soarer的原因，可能是為了向日本首款採用四輪雙A臂懸吊系統的車款Toyota 2000GT致敬。正因為懸吊系統相同，因此才能冠以「TOYOTA 3000GT」之

名。此外，Toyota 2000GT在上述優點方面仍有未盡之處，因此也可說是對其技術成熟度的追求。在第一代Supra中，採用四輪雙A臂懸吊系統的目的是為了找到車輪定位變化的最佳解決方案。而這種底盤的專業知識也被繼承到了Toyota所樹立的高級車標準，如第一代Lexus LS（第一代Celsior）。

此外，「雙A臂懸吊系統」這個名稱是因為上下兩條(雙重)控制臂，類似鳥類胸前的叉骨(wishbone)而得來的。那麼為什麼叉骨被稱為「wishbone」呢？這源自於一個古老的傳說：當人們享用雞肉大餐後，會將叉狀的胸骨取出，由兩個人分別握住兩端用

力拉扯。據說，最後握住胸骨頂端的人，其願望(Wish)將會實現。因此，「Wishbone」也被視為一種吉祥的稱呼。



照片為3.0GTTURBO目錄中所呈現的懸吊系統。3.0GT亦標配電子控制懸吊系統TEMS。