



シフトノブは輸入車と同様に速のすぐ脇にハイースギアがあるタイプ。



#### 主要諸元: (G [6MT])

- 全長×全幅×全高/4240×1775×1285mm
- ホイールベース/2570mm
- トレッド/前:1520mm 後:1540mm
- 車両重量/1210kg
- 最小回転半径/5.4m
- エンジン/1998cc 水平対向4気筒 直噴DOHC
- 最高出力/200ps/7000rpm
- 最大トルク/20.9kg・m/6400~6600rpm
- JC08モード燃費/13.0km/ℓ
- ミッション/6MT
- ブレーキ/前:Vディスク 後:ディスク
- タイヤサイズ/205/55R16
- 駆動方式/FR
- 乗車定員/4名
- 車両本体価格(札幌地区)/2,416,300円(消費税込)



攻撃的とも言える特徴のあるフロントマスクが目を惹く。エクステリアと同様、内蔵するメカニズムも斬新で攻撃的なものとなっている。

タイトで流麗なシルエットがスポーティーな走り予感させるに十分な雰囲気醸し出す。

企画とデザインをトヨタが担い、具体的な設計と生産は富士重工の手になることされる86/BRZだが、うち86はスポーツ800、2000GT、AE86、スーパーといった本格スポーツを生み出してきたトヨタ開発陣の「名車へのオマージュ」が色濃く漂う。とりわけスバルの専売特許たる水平対向エンジン、フラット4の搭載は、富士重工が当初から主導したもののその裏ではスポーツ800で当時のパワフル用空冷エンジンを採用して、水平対向&FRとツレアウトを構築したトヨタ技術者の思い入れが渦巻いたといふ。

そのパワースペックは、AE86が積んだ1600ccを上回る2000cc。エンジン積載重心が圧倒的に低い水平対向ユニットを、さらに出来るだけ低くマウントしスバル製ブロックにトヨタお得意の直噴ヘッドを組み合わせて200ps (AE86は当時130ps)と20.9kg・m、JC08で13.0km/ℓ (Gタイプ、6MT)の燃費をマークする。改めて繰り返すまでもなく駆動方式はFR。と強調すると、多少なりとも通を自認するドライバーは即、ドリフトかパワースライドを連想するかも知れない。が、かつてのAE86はむしろアイドリングからレッドゾーンまで一気に吹

#### ■フラット4×直噴DO4

ステアリングを握る腕と、ペダルを操る両足をほぼ水平ストレートに構えることをいや応なしに強いるセッティングである。

もちろんタイト&ニートながらドライバーのコントロール領域は増大し、それだけでその気にさせる一方、精神面での強い高揚や安心感、自信などを覚えさせる情い演出で、スポーツカーの本来の姿に疎(つ)い若者を引きつけ(つ)ることにするトヨタの狙いが明らか。

そのあたりを、実際に札幌郊外の峠「ワインディング」とそのちに高速自動車道を短距離ながら走って実証を試みた。テストしたのは、大きく4つあるグレード中、実質的にベースモデルに位置づけられるGの6MT。久し振りに、ごく低いシートポジションと理想的なストリートアームダイレクト感と素早い断続のフィードバックが新鮮な6速マニュアルのシフトレバーを操る感覚が、ほぼ黒色スポーツツムードあふれるコクピットの包まれ感と相俟つて、いやが上にも気分が猛たれる。

2ℓ水平対向4気筒DOHCのレスポンスは鋭く、今日では珍しい野太い咆哮と共に、レブリミットまで一気に吹け上がる。減速比を3.7台に設定したMTの1、2速は瞬時にレッドゾーンに達し、リミッターが介入する。このユニットが最も、らしいフィードバックを伝えるのは最大トルク域の6000回転台の半ば。この領域では、3.5速で全く息づきのないレブの上昇を続け、他方実用トルクが始まる1800rpmからは6速でもスムーズかつレブリミットに車速を引き上げる。

#### ■超1級のハンドリング

365mmの小径、太めのステアリングホイールの入力への応答性は、スポーツカー本来の水準と比べてもシャープ。大きい切り込みやクイックな取り回しに対しても、フリクション



今年2月に概要発表、3月下旬～4月上旬販売開始という行程で、これからのモータリゼーションの流れを若干なりとも変えるかも知れない2台のスポーツカーがデビューした。トヨタと富士重工が共同開発した「トヨタ86(ハチロク)」と「スバルBRZ」である。このうちトヨタ86は、80年代にヤングドライバーを魅了したレビン、トレノのいわゆるAE86を今日風にモデファイしたFRスポーツとして、エコ一辺倒のクルマ作り、ユーザー志向に一石を投じ、とりわけクルマ離れが著しい若者層に、クルマ本来の楽しさを再認識してもらおうという深謀遠慮を具現化した注目のモデルである。



■デキスト=仲世古 正之 ■Photo=川村 勲(川村写真事務所) ■取材協力=ネットトヨタ道都 中央店 ☎(011) 631-3182

#### インプレッション

#### ■典型的な2ドアクーペ

トヨタ86の真の姿を知ってもらうには、堅苦しいプロフィールの紹介よりは、実際の走りをお伝えする方がいい。というわけで、今回は本欄の通常の記述順序を変えて、テスト走行のインプレッションをまず、詳しくレポートする。

トヨタ86は、とにかくカッコいい。全体フォルムは、いかにもスタイリッシュな2ドアクーペの典型的な形。バンパーの存在を覚えて無視するように低く、小さく構えたフロントグリルから、流れるようなボンネット、上下に薄いフロントウィンドウ、空気の流れのスムーズさを伺わせるルーフからリアセクションにかけての美しいライン、そして2本のテールパイプをアピールするように、こちらでも視覚上からバンパーを排した黒いデフューザー処理を強調するリアセクション。どれ一つをとっても、趣味性の強いスポーツモデルの進化的形に眺めに徹する。

#### ■本格スポーツの運転席

完全に今日のスポーツのムードを計算してデザインされたインテリアは、70年代からこのかた、ヨーロッパ車を含めた本格派スポーツカーが基本中の基本として重んじてきたドライビングポジションをまず意識してステアリング、ペダル、シートを配置し、これを高さを抑えたフロントガラス、小さ目のサイドとリアのウィンドウ、必要最小限のリアスペースとシートで形作っている。そのキャビンは、ひと言で表現すればタイト&スポーティー。



新開発パワーユニットや抜群のステビリティでワインディングの峠道での爽快感は格別の物がある不安感をドライバーに与えないのも◎。

このクルマのスピードメーターに注目してほしい。260km/hまで刻まれている。これはトヨタ・スバルの両社がヨーロッパ他で販売することを前提としてプロダクトが立ち上がったことを如実に物語っている。それでも国内仕様と輸出仕様を同じ規格で仕上げるのは国産メーカーでは非常に稀なことだ。



## ディーラーメッセージ

ネットトヨタ道都 中央店

営業スタッフ **越原 健総**さん



トヨタ86の販売に当たって、私は「ハチロク認定スタッフ」に選ばれました。この時の講習でメーカーから「86は強いて売るクルマではない」との指示を受けました。このことが物語るように、86はただ無責任に多く売ればよいというのではなく、本当にクルマの楽しさを求め、理解していただける人のためのモデルです。

86を見に来られる人の多くは、かつてAE86に扱った方々や、これから2台目のクルマとして趣味性を重んじる人のようです。ただ86は、若い人たちのクルマ離れに歯止めを…という使命をも課されてもいます。特にFRスポーツカーは楽しいという点を、ぜひ来店して認識していただくことを、心から期待しています。

別の機会に試乗したが、こちらは86よりさらにトータルな低重心化に力が注がれている感じで、硬めのフラット感とコーナリングフォースの強さがやや感じられた。そして、パワーをフルに伝えながらテールスライド、ドリフトに持ち込むといった、気軽なスポーツ性では、86の方が、どんなドライバーにも体感できそうな柔軟さが感じられた。ラリーやサーキット競技などを志向するわけではないドライバーには、86の方がお薦めできるチューン

また試乗車は国産の普遍的なグレードのタイヤを装着していたが、軽快な操作フィールを損わず、乗り味の軽快さと両立して、この点でもシャーシとタイヤ／ホイールのバランスの良さを感じさせた。もちろんタイトコーナーでのハードな旋回でもロールらしいローは生ずることなく、少くともパワーを伝えている限りはタイヤのヘリが立つような印象もない。蛇足だが、こんなハードなドライビング中でも、前後左右の全方向視界が優れて開けていて、スポーツカーの常道である上下方向をすばめられたガラスエリアが、良く計算されて装備されていることが伺える。

## プロファイルマンの素養

ンロスらしい徴候は軽微で、特に過敏でもなければルーズでもなく、ダイレクトなハンドリングは実に楽しい作業に終始する。前マクファーンストラット、後ダブルウィッシュボーンの両コイルスプリングのサスは、基本的に硬めだが大きな目のショックには意外にしなやかで、スポーツカーらしいシユアな接地感の一方で快適性の面でも、昔のスポーツカー的な荒々しさは皆無。ボディー各部やキャビンへの野暮さは皆無。ボディー各部やキャビンへの野暮なショックや音も、十分に納得できるレベルに抑えられている。

になっている。

## プロフィール

## 改造専用グレード設定

発売前、発売後を通じて86のアナウンスは十分だから、ハード面の紹介は簡潔にしたい。スリーサイズは全長4240×全幅1775×全高1280mm、ホイールベース2570mm、いずれも良く煮つまった二トないで立ち。エンジンは2ℓ水平対向4・直噴DOHC16Vでプレミアムガソリンを要求。最高200ps、最大20・9kg・mの出力／トルクを出す。全グレードFRで、スポーツ専用ベーシックグレードとなるRC(6MT)以外の全グレードに6速ATと6速MTが用意される。JC08燃費は、GT仕様はMT、ATともに12・4km／ℓ、GはAT12・8、MT13、そしてRCは追加装備、仕様変更なしの状態でのシリーズ最高の13・4km／ℓをマークする。

価格(車両価格)は上級グレードのGTリミテッド6AT305万6300円、同MT297万6300円。GTは同287万6300円と279万6300円。ベースグレードのGは同248万6300円と241万6300円。改造専用グレードのRCは199万円。ただし、RCをTRDやモデリスタなどのカスタマイズパーツなどでチューン、セットアップするといずれも相当のプライスアップになることは言うまでもないが、すでにサーキットに持ち込めるパフォーマンスカーになり得る。エコ全盛、つまり「燃費命(いのち)」の大合唱のただ中、走りの牙を削(そ)がれたモデルばかりがまかり通る昨今にあっては、ある意味で実に貴重な存在ではある。