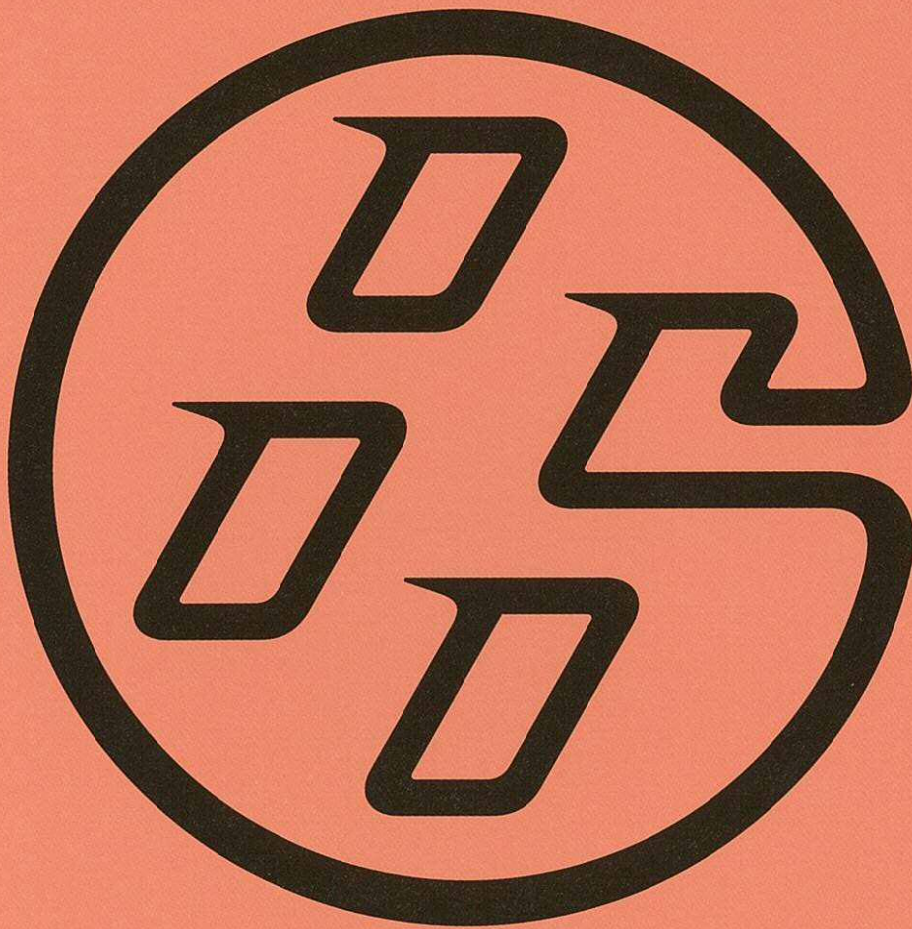


TOYOTA 86



スポーツカーは、カルチャーです。

生活を、世の中を便利に快適にすることだけが、クルマの存在意義か。

より多くの人に利用される易しい移動手段になることだけが、クルマの進化か。

少なくともトヨタ・ハチロクは、オーナーに手間をかけさせるクルマである。

オーナーが手間をかければかけただけ、化けていくクルマである。

ジャパントクノロジーの粋を集めたFR・水平対向4気筒自然吸気エンジン。

それにより実現した、量産車にして目を見張る低重心・低慣性モーメント。

しかしその躯体は、まだまだ「素」の状態にすぎない。

オーナーが、自ら「ドライバー」としての感性や経験を注ぎ、手を加えていくことで、世界でただ一台、至高のオリジナルになるべく育っていく。

このクルマをもつことで、あなたの自由時間の使い方はおそらく劇的に変わる。

顔つきも、もしかしたらファッションも変わる。付き合いの仲間たちも変わる。

しかしそれは決して、驚き、とまどうことではない。

スポーツカーとは本来、単なるハードを超えて、生きることの実感をより濃いものにする官能的な「カルチャー」、上質な「ソサエティ」であるからだ。

ハチロク。トヨタが、そして日本の大人たちが、長いあいだ忘れていたこと。

TOYOTA 86

TOYOTA FR-SPORTS, AGAIN.

開発コード086A。トヨタが、そして日本の大人たちが、長いあいだ忘れていたこと。



かつての TOYOTA SPORTS 800、TOYOTA 2000GT、AE86*・・・

「FRスポーツを極めずして、何のクルマメーカーか」。

その情熱から遠ざかっていた期間を補って余りあるモチベーションで出来たクルマ、それが86です。

ターボも4WDも必要ない。ハイテクノロジーに頼ることなく「身体でクルマを操る」という

本来のドライビング・テクニック・プレジャーを今こそ、大人たちと分かちあいたい。

その一点に、「世界のクルマ好き」を自負するエンジニアたちが心血を注いだ、

まごうことのない「日本発・純粋なるスポーツカー」、いよいよ登場です。



*AE86：AE86型カラーレビン/スプリンタートレノ(1983-1987)。
ハチロクの愛称で呼ばれ、ユーザーやショップがチューニングやカスタマイズを楽しみ、今日では名車と評されるまでに成長したFRスポーツカー。
Photo(上)：GT。ボディカラーはライトニングレッド(C7P)。 Photo(下・左から)：AE86(スプリンタートレノ)/トヨタ・スポーツ800/トヨタ2000GT



峠へ、行こう。



「腕」で走るクルマ。

だからターボは要らない。4WDでもない。



きっと、ひとつとして同じ86は走らない。

Photo(右):GT "Limited"。ボディカラーのサテンホワイトパール(37J)はメーカーオプション。 Photo(左):GT。ボディカラーはライトニングレッド(C7P)。
●写真は合成です。



Photo: GT (GMT)。ボディカラーはライトニングレッド (C7P)。
内装色のレッドはご注文時に指定が必要です。指定がない場合、内装色はブラックになります。●走行写真は合成です。



Photo: GT (GMT)。内装色のレッドとシート表皮のファブリック(上級タイプB[レッド])はご注文時に指定が必要です。指定がない場合、内装色はブラック、シート表皮はファブリック(上級タイプA)になります。
●写真は販売店装着オプションのナビゲーション装着イメージです。詳しくは、別冊のAUDIO VISUAL & NAVIGATION CATALOGUEをご覧ください。●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。●写真は機能説明のためにボディの一部を切断したカットモデルです。

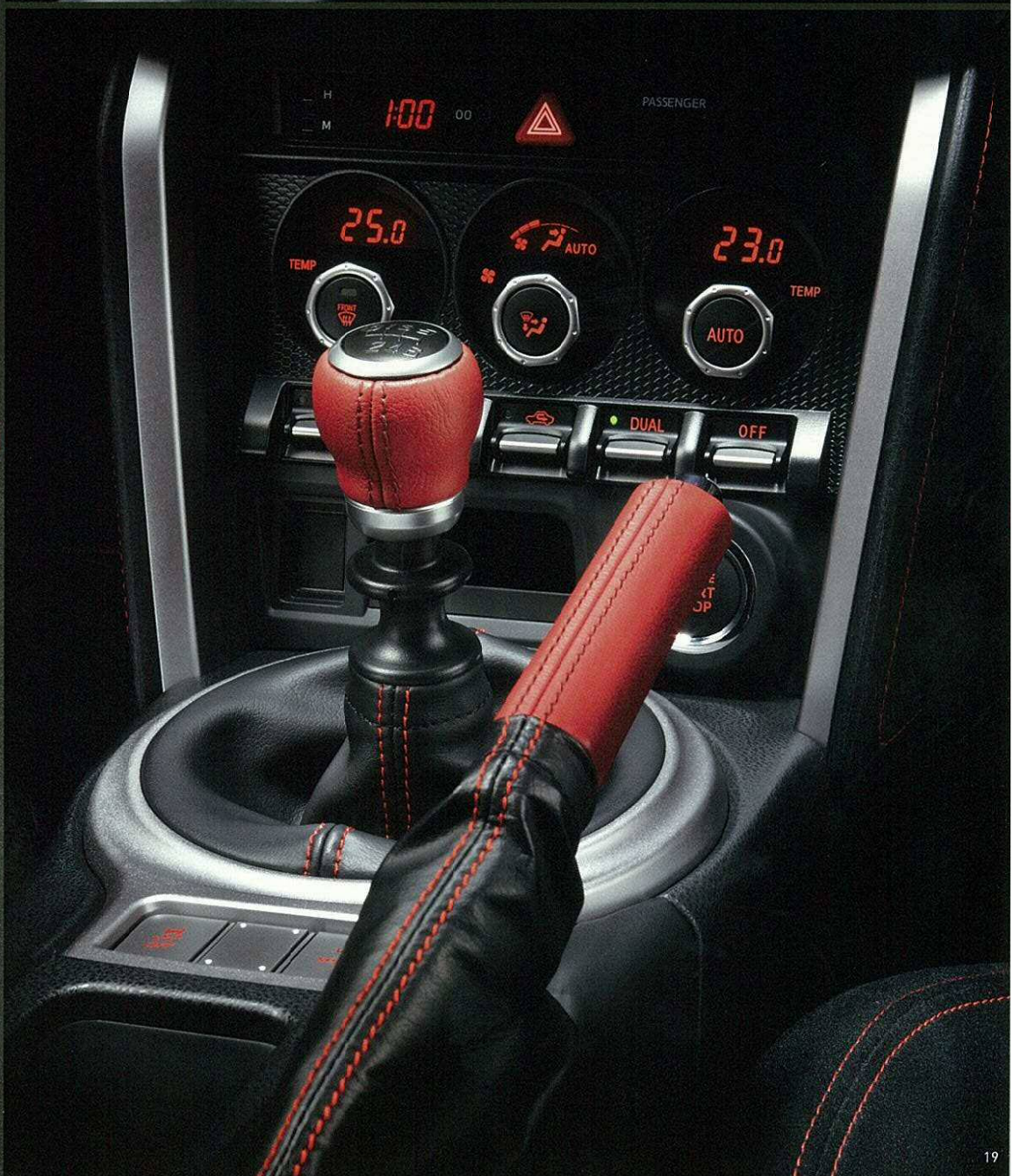


Photo:GT(6MT)。内装色のレッドとシート表皮のファブリック(上級タイプB[レッド])はご注文時に指定が必要です。指定がない場合、内装色はブラック、シート表皮はファブリック(上級タイプA)になります。

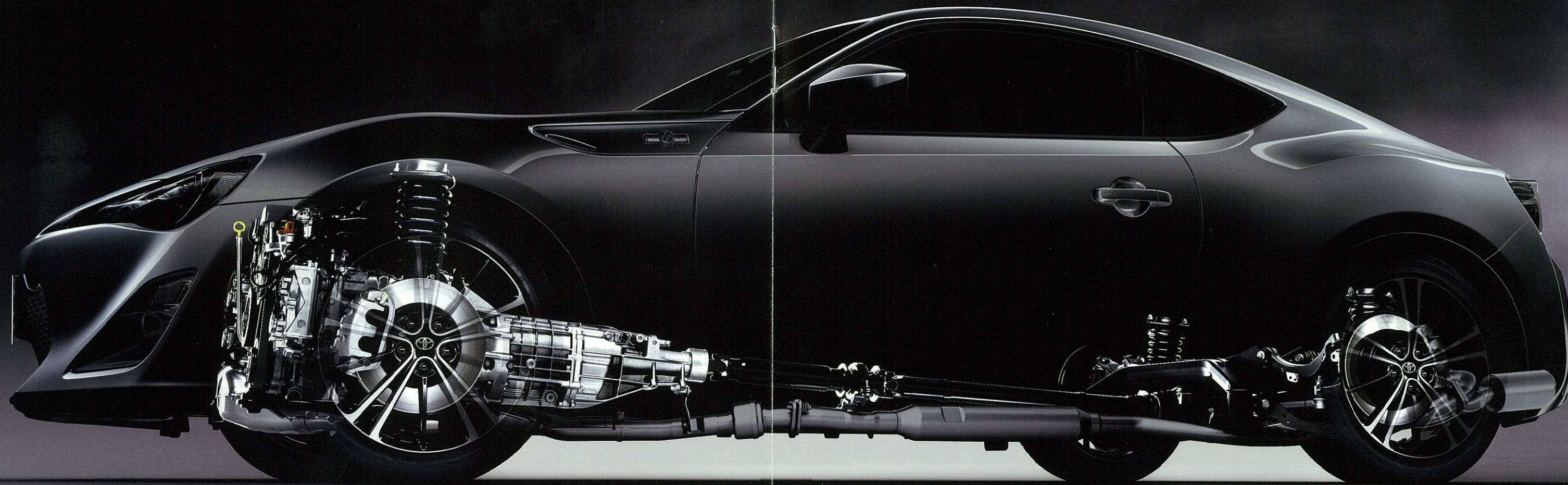
●写真の計器盤は機能説明のために各ランプを点灯したものです(夜間点灯時)。実際の走行状態を示すものではありません。●写真は機能説明のためにボディの一部を切断したカットモデルです。

低重心、低慣性モーメントの理想へ挑め。

意のままに操る楽しさを手の内へ。「超低重心FRパッケージ」

「数値性能を追うより、誰もが運転して楽しいクルマをつくりたい」開発陣の熱き想いは、「超低重心FR*1パッケージ」というカタチに具現化された。具体的には、低重心を徹底追求したパワーユニットをフロントミッドシップに搭載することにより、スタイルは極めて低くスポーティに。460mmという重心高とヨー慣性モーメントは、スーパースポーツの領域にまで到達し、ドライバーの感覚ひとつで取り回せる「手の内感」や操る楽しさを体感できる一台に仕上がった。

*1. FR：フロントエンジン、リアドライブ



FR PACKAGE

超低重心FRパッケージ

専用設計したFRプラットフォームをベースに、低重心・低慣性、コンパクト、軽量化などを追求した「超低重心FRパッケージ」を構築。4名乗車の室内空間を確保しながら、FRスポーツらしい意のままのハンドリングを実現する。

非日常感を味わえる、低いドライビングポジション

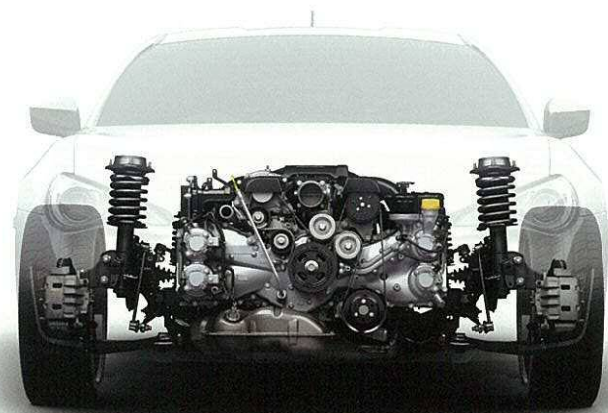
超低重心FRパッケージの採用により、トヨタ車では最も低い*2 ヒップポイント400mmを達成。ドライバーが路面に近いためスピードをより体感でき、さらにコーナリング時に身体が揺れにくく車両の安定感を実感できる。

*2. 2012年4月現在、トヨタ自動車調べ。

コントロール性を最重要視した前後重量配分

FRならではのビュアな操舵感を確保できるよう、フロント寄りの重心位置を念頭に、テストドライバーによる度重なる官能評価を実施。ドライバーがアクセル操作とブレーキングで前後荷重を巧みに操り、コーナーを駆け抜ける楽しさを堪能できる、53:47*3 という最適な前後重量配分に到達した。

*3. 前座2名乗車時の値。



BODY DESIGN

安定した走りをもたらす、優れた空力性能

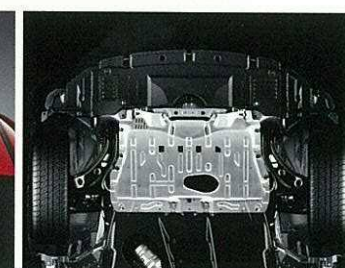
従来のダウンフォースを重視する空力性能を一歩進め、空気の流れを利用して上下左右からクルマを挟み込む発想「エアロハンドリング」を採用。気流に渦を発生させ、車体を左右から押さえつけるエアロスタビライジングフィンの設置や、ルーフ中央を窪ませたバゴダルフをはじめとしたボディの最適化を図ることで、空力性能を徹底的に追求。操縦安定性など高い走行性能を確保する。

1gでも軽く。徹底した軽量化を実施

軽快なハンドリングを熟成させるために。ボディ剛性と衝突安全性能を損なうことなく、ボディのウェイトダウンを徹底。高張力鋼板を拡大採用したのをはじめ、最適な重量配分を追求するため、フロント部の軽量化に注力。フェンダーの薄板化をはじめ、エンジンフードとエンジンアンダーカバーにアルミ材を使用するなど、徹底した軽量化設計を実現した。



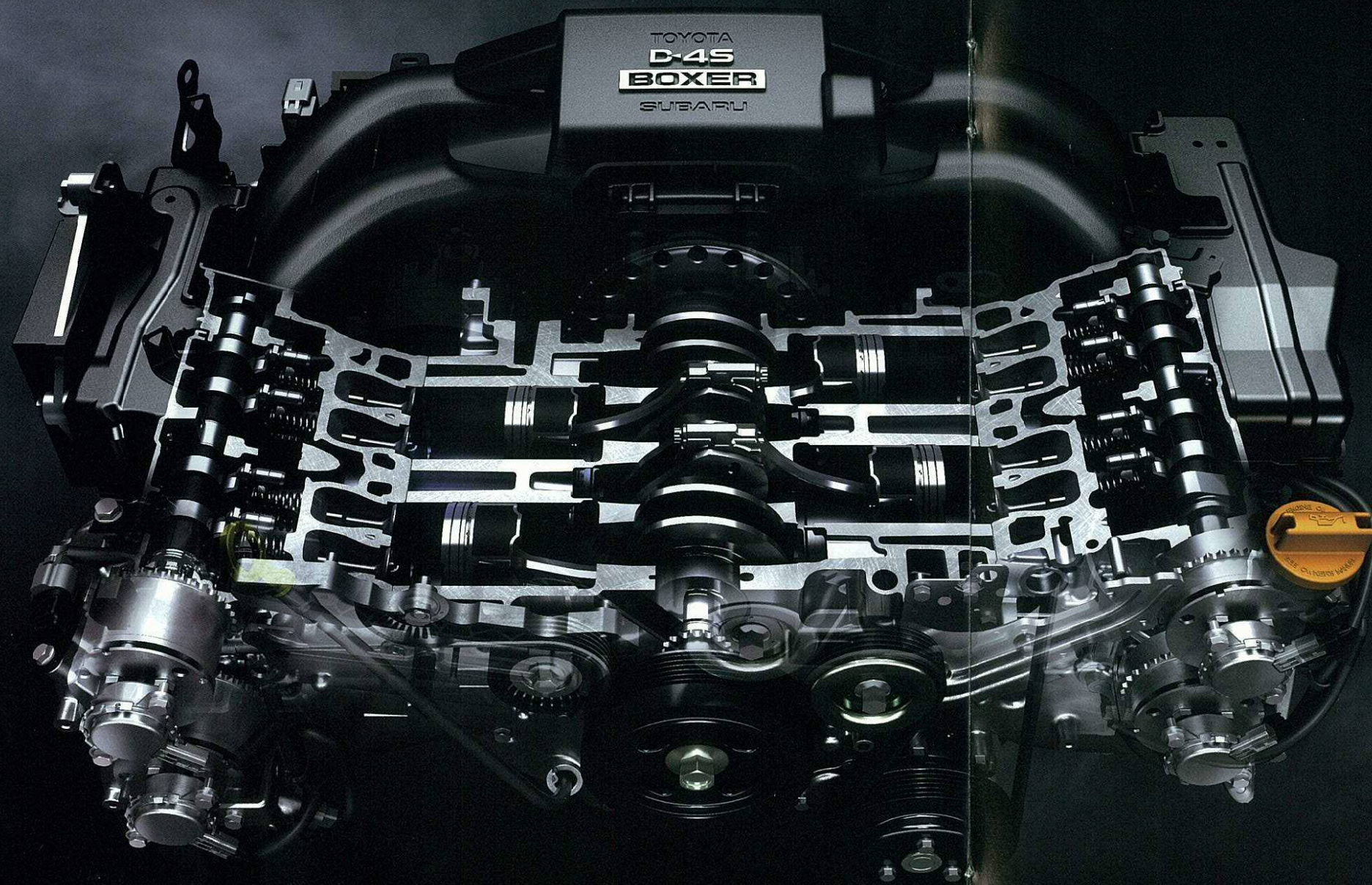
バゴダルフ



エンジンアンダーカバー

この国の技術の粋を結集せよ。

TOYOTA × SUBARU、次世代 D-4S × 水平対向エンジン。



低重心、自然吸気そして高回転までストレスなく回り、リッター100馬力(PS)を発揮できるスポーツエンジンを目指して。SUBARUの水平対向エンジンをベースに、トヨタの最新直噴技術「次世代D-4S」を組み合わせ、ボア&ストロークから新規設計した2.0Lエンジンを開発。最高許容回転数は毎分7,400回転、最高出力200PSの達成を果たしながらも、同時に現代のスポーツカーにふさわしい環境性能も両立した。

POWER UNIT

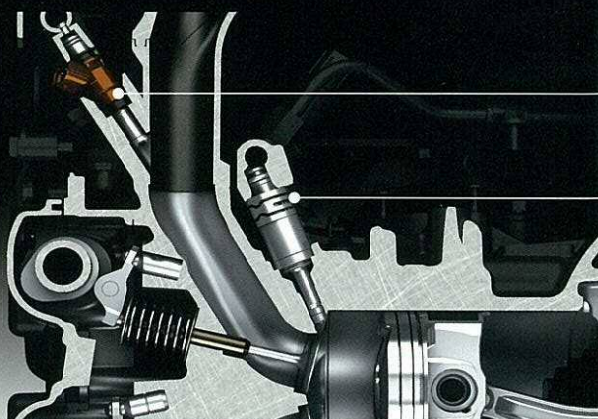
次世代D-4S*1搭載。水平対向4気筒直噴DOHCエンジン

燃料を燃焼室に直接噴射する「筒内直接噴射」と、吸気ポートに噴射する通常の「ポート噴射」。この2種類を運転状況に応じて最適に制御する専用ツインインジェクターを備えた「次世代D-4S」を採用。吸気・排気効率を高める可変バルブタイミングを搭載した水平対向エンジンとの融合を図った。さらに高圧縮比12.5を実現することで、幅広い回転域で高出力・大トルクを引き出すとともに、高い環境性能を両立している。

*1. D-4S Direct injection 4 stroke gasoline engine Superior version

Spec エンジン仕様

総排気量：1,998L
最高出力：147kW [200PS] / 7,000r.p.m.
最大トルク：205N・m [20.9kgf・m] / 6,400~6,600r.p.m.
内径 × 行程：86.0mm × 86.0mm
圧縮比：12.5



ポート
インジェクター

直噴
インジェクター



サウンドクリエーター*

04

TRANSMISSION

6速マニュアル

シフト&セレクトのショートストローク化にとことんこだわった6速マニュアルは、シフト構造の徹底的な見直しをはじめ、1速から3速それぞれのギヤに3層のシンクロリングを組み合わせたトリプルコーンシンクロを採用。軽快でスポーティなシフトフィールの中に、ギヤの噛み合う瞬間瞬間を手のひらから感じ取ることによって、確かな操作感と、意のままに操る楽しさを実現する。

6-Speed Sport Direct Shift (6-Speed SPDS)

スポーツドライビングをより楽しむために、ATには世界最速レベルの変速レスポンスを誇る6-Speed SPDSを採用。スムーズな変速のDポジションから、ひとたびMポジションをセレクトすれば、2~6速の全域ロックアップ制御*2によりエンジントルクをダイレクトに伝達し、アクセル操作にもリニアに反応。さらにシフトダウン時には、エンジンのブリッピング(空吹き)を行い回転数を瞬時に引き上げることでシフト時間の短縮とスムーズな変速を実現するほか、意のままのギヤ段選択、パドルシフトの搭載など、スポーティでダイレクトなシフトチェンジを体感できる。

*2. トルクコンバーターのオイルを介して動力を伝達するのではなく、ロックアップクラッチが直結することでエンジンの回転力をメカニカルに伝達。



01 6速マニュアル

02 6-Speed SPDS

03 パドルシフト
[GT "Limited" と
GTのAT車に標準装備]



■ AT車は走行シーンに応じて「SPORT」「SNOW」など多彩なモードを選択可能。

| レバー位置 | 走行制御モード | 走行特性 |
|-------|----------------------|---|
| D | NORMAL (スイッチ中立状態) | 標準状態(イーゼドライブ・エコドライブ) |
| | SNOW | ・雪道など滑りやすい路面でのスムーズな発進を実現 |
| | SPORT | ・低速からロックアップすることで、よりダイレクトな加速感を実現 ・変速レスポンスを極限まで短縮したスポーツ制御を実施 |
| | パドルシフト | ・Dレンジ走行中でも一時的にマニュアルモードに移行可能 |
| M | Mモード | ・アクセル操作に対するレスポンスが向上するとともに、ギヤ段固定のマニュアル操作を楽しむことが可能 ・低速からロックアップすることで、よりダイレクトな加速感を実現 ・変速レスポンスを極限まで短縮したスポーツ制御を実施 |
| | SNOW | ・制御はSNOW優先 |

SOUND PLEASURE

04 ドライバーの感性にダイレクトに応えるエンジンサウンド

走る楽しさを増幅させる吸気サウンドデバイス「サウンドクリエーター®」*3を搭載。吸気脈動を利用し、アクセルワークに連動した吸気サウンドをコックピット内にダイレクトに導入。緩加速時はマイルドに、全開加速時はエンジンの迫力ある吸気音とすることで、街乗りとスポーツ走行でメリハリあるサウンドを堪能できる。なお、86サウンドを十二分に体感できるよう、最小限の効果的な部位に限定して防音・制振材を配した。

*3. 「サウンドクリエーター®」は、(株)マレ フィルターシステムの登録商標です。

A 吸気的主流

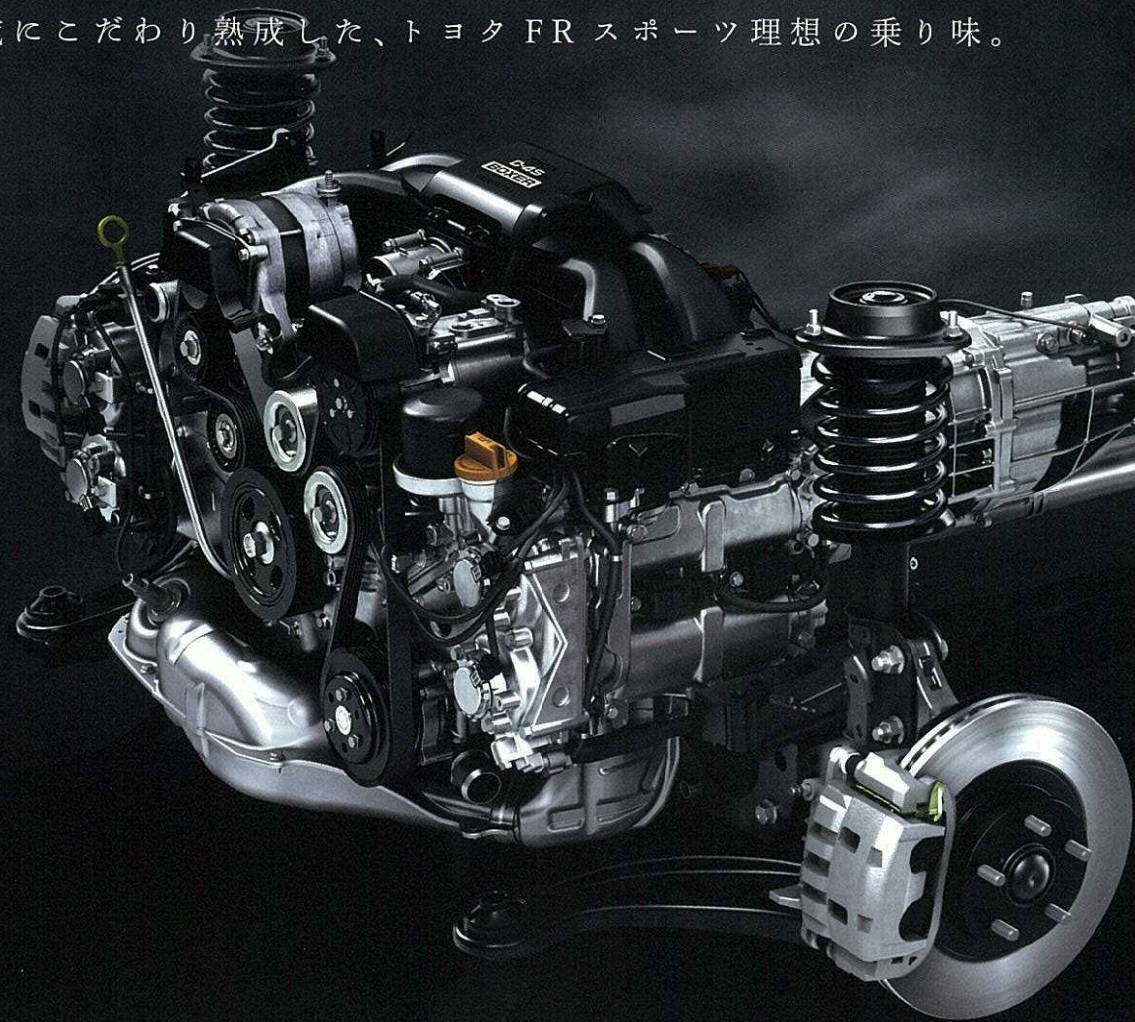
B 主流から脈動を拾い、サウンドクリエーター®へ

C 吸気サウンドをダイレクトに室内に引き込む

世界の道

を徹底的に走り込め。

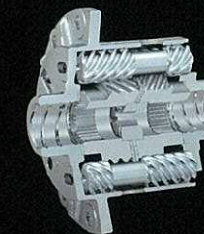
感性領域にこだわり熟成した、トヨタFRスポーツ理想の乗り味。



FOOTWORK I

サスペンション

フロントには、軽量かつ高剛性なマクファーソンストラット式を搭載。「水平対向エンジン+FR」のポテンシャルを最大限に発揮すべく「低重心」「低慣性」を実現する新レイアウトを採用し、ハンドリングのダイレクト感、シャープなレスポンス、優れたコントロール性能を追求。リヤは、ダブルウィッシュボーン式をベースに新開発。FRスポーツならではの気持ちよい走りを生み出す、「車両との一体感」や「軽快さと安定性の両立」を目指した。



トルセン®LSD* (リミテッド・スリップ・デフ)

FRスポーツならではの「操る楽しさ」を追求するために、トルセン®LSDを採用。コーナリング時、左右駆動輪にトルクを適切に配分することで、トラクション性を向上させ、コーナーでの鋭い立ち上がり加速、高いコントロール性能を実現する。[GT Limited]とGTに標準装備、GのMT車にメーカーオプション

*LSD: Limited Slip Differential
●トルセン®LSDの「トルセン®」は、(株)JTEKTの登録商標です。

●写真はイメージです。

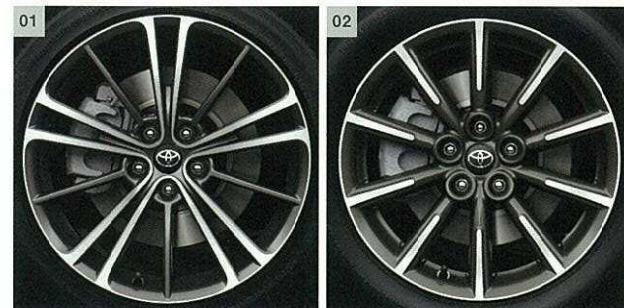
FOOTWORK II

専用アルミホイール

それぞれの美意識を主張する2種類の鋳造アルミホイールは、独自のハブ形状により細いスポークでも高い剛性を実現。トヨタ車最軽量(同サイズ)を達成し、軽快なフットワークに貢献する。

01 17×7J アルミホイール (センターオーナメント付)
[GT Limited]とGTに標準装備]

02 16×6½J アルミホイール (センターオーナメント付)
[Gに標準装備]



4輪ディスクブレーキ

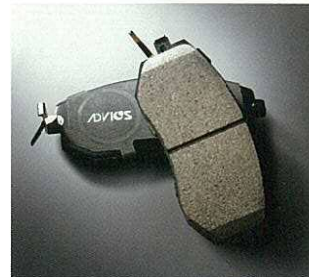
低Gから高Gまで、意のままに操れる高い減速コントロール性能を実現した4輪ディスクブレーキ。なお、全車のフロントとGT LimitedとGTのリヤには、ベンチレーテッドディスクを採用し、加えてGT Limitedには、よりスポーティな走行シーンで有効な、トヨタ専用のスポーツブレーキパッドを標準設定した。

電動パワーステアリング

ダイレクト感のある操舵フィールを追求するため、ステアリングコラムなどの取付け剛性を高めたほか、ステアリングギヤ比を13:1に設定。スポーツカーらしいクイックでリニアな操舵感を実現する。



4輪ディスクブレーキ



スポーツブレーキパッド



ROAD 86

世界の道を舞台に、まさに「人車一体」となって徹底的に鍛え上げられた86。しかし、世界に走破していない未知のコーナーがある限り、86の進化は無限に続いていく。



USA
Toyota Arizona Proving Ground
Willow Springs International Raceway
Alaska Local Road

CANADA
Timmins TCC Proving Ground

GERMANY
Nürburgring
Schwarzwald Country Road

SPAIN
IDIADA Proving Ground

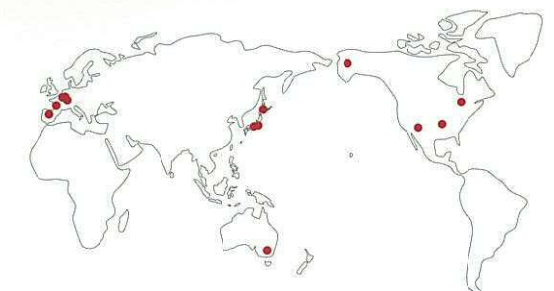
BELGIUM
Country Road

FRANCE
Northeast Country Road

JAPAN
Fuji International Speedway
Suzuka Circuit
Shibetsu Proving Ground

AUSTRALIA
Winton Motor Raceway

... and more



ドライバーと86の神経を接続せよ。

「人車一体」を具現化する、こだわり抜いた操作性と機能性。

新開発したフレームレスのインナーミラーに象徴されるように、86は永く愛されるスポーツカーであるために、安易な部品の共通化を避け、出来る限り専用設計にこだわった。デザイン開発の段階から、開発ドライバーと意見交換。シート、ステアリング形状、ドライビングポジションなどが、感覚的にじっくり来るデザインやレイアウトであるか検証を重ね、理想を徹底的に追求した。



DRIVABILITY

01 トヨタ車最小径ステアリングホイール

ステアリングには、俊敏な操作に適したトヨタ車最小径365mmの真円タイプを採用。テストドライバーと確認を重ね、最適なグリップ断面形状を決定するなど、操舵性と握り心地を徹底的に追求した。また、ドライバーの体格に合わせて、ステアリングを運転しやすい位置に調整できるチルト&テレスコピック機構を全車に標準装備。

02 コンビネーションメーター

メーターは、タコメーターを中心に配した3眼タイプを採用。表示配置をはじめ、目盛り、数字の書体にまでこだわるなど、スポーツ走行中の視認性・瞬読性を追求した。なお、GT“Limited”とGTのタコメーターは白文字盤とすることで、昼間時の眩差を減らし、視認性に配慮した。

- A** REV* インジケーター(GT“Limited”とGTに標準装備)
エンジン回転数をセットしておく、インジケーターの点灯とブザー音で知らせ、直感的なシフトアップ操作をサポート。
設定はDISPスイッチにより、マルチインフォメーションディスプレイ上で可能。
 - B** デジタルスピードメーター(GT“Limited”とGTに標準装備)
 - C** マルチインフォメーションディスプレイ
瞬間燃費、平均燃費、外気温、走行距離などを表示。
 - D** シフトポジションインジケーター/シフトアップインジケーター(MT車のみ)
シフトアップインジケーターは、シフトアップに最適なタイミングで点滅し、MT車のエコドライブをサポート。
なお、初期設定では非表示設定。ODO/DISPスイッチで表示/非表示の切替が可能。
- *REV: revolutionの短縮形。エンジンの回転を意味する。



03 フレームレス防眩インナーミラー

86は、コーナリング視界を確保するフロントビラーのスリム化や、ウィンドウへの映り込みを抑えるため、インストルメントパネルの上面へ低グロスシボを採用するなど、視界の向上に取り組んだ。なかでも特筆すべきは、専用設計のインナーミラー。視界のさらなる向上を目指し、黒い樹脂カバー部分の無駄に着目。他車と共通の従来型ミラーを安易に採用するのではなく、あくまでフレームレス化にこだわった。

[GT“Limited”とGTに標準装備]



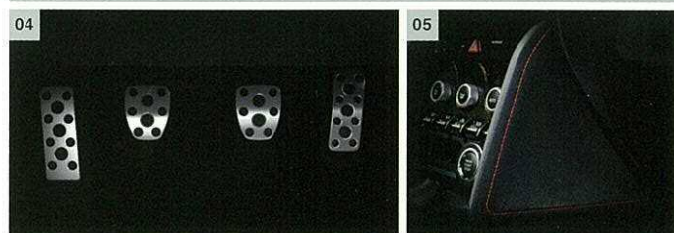
※G・RCグレードは、上記写真の防眩インナーミラー(フレームあり)となります。

04 スポーツアルミペダル

05 ニーパッド

ペダルには、精悍な印象を強調するアルミ製を採用。またスポーツ走行時に、膝を支え、より安定した運転姿勢を保つニーパッドを、運転席・助手席両側のドアトリムとセンタークラスター側面に設置。ドライバーのパフォーマンスを十分に引き出せるよう配慮した。

[GT“Limited”とGTに標準装備、
スポーツアルミペダルのみGにメーカーオプション]



06 走りの楽しさを感じ取れるフロントシート

スポーツ走行による前後左右のG(重力加速度)にも耐えうるよう、身体を深く面で支えるシートバックとクッション断面を追求。身体の軸がぶれず、かつ車両の挙動をしっかり感じ取ることが可能に。加えて、ペダル操作がしやすいシート前端部の形状や、シフト操作性に考慮し肘部が当たりにくい形状を実現した。

07 専用設計にこだわったフロアマット

コントロール性能のなかで重要な要素を占めるペダル操作に配慮し、ペダルとマッチしたフロアマットを全車標準装備した。

08 徹底的にこだわった操作性

ドライバー目線で操作しやすさを追求した86。例えば、最適なコンソールトレイの高さと後方に移動できるカップホルダーの採用により、肘の干渉を防止。快適なシフト操作を実現した。また、エンジンスタートスイッチは取っ手、ドライバーの手が始動からそのままシフト操作に移れるよう、センタークラスター内に配置。オートエアコンについても、カチカチとした操作感の八角形ダイヤルや、押した感覚が分かるピアノタッチ式スイッチを採用し、直感的な操作フィーリングを実現している。

[エンジンスタートスイッチとオートエアコンはGT“Limited”とGTに標準装備]



写真のシート表皮はファブリック(上級タイプA)

OTHERS

09 スマートエントリー&スタートシステム

スマートキーを携帯していれば、キーを取り出すことなくドアの施錠・解錠が可能。さらに、ブレーキ(MT車はクラッチ)を踏みながらエンジンスタートスイッチを押すだけで、エンジンが始動する。

[GT“Limited”とGTに標準装備]

- スマートエントリー&スタートシステムの室外検知エリア(ドアの解錠・施錠)は左右ドア・トランクのドアハンドルから半径約0.7m以内となります。
- ▲注意: 植込み型心臓ペースメーカー等の機器をご使用の方は、電波により医用電気機器に影響を及ぼすおそれがありますので、車両に搭載された発信機から約22cm以内に植込み型心臓ペースメーカーが近づかないようにしてください。電波発信を停止することもできますので販売店にご相談ください。

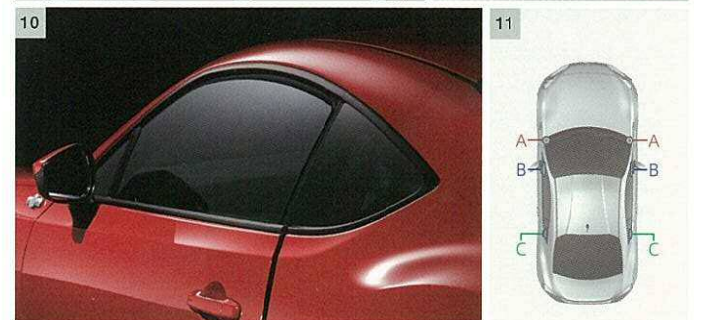


10 インデックスシステム

ドアを開けた瞬間、ウィンドウがわずかに下がるインデックスシステムを全車に搭載。ドアを閉める際、室内の圧力を逃がすことが可能になり、ドアの開閉り性向上に貢献する。

11 スピーカーレイアウト

- 6スピーカー[Gt“Limited”とGTに標準装備]
A: 25mmインパネスピーカー
B: 160mmフロントドアスピーカー
C: 65mmリヤクォータースピーカー
- 2スピーカー[Gに標準装備]
B: 160mmフロントドアスピーカー
※RCはスピーカーレスになります。



とことん **楽** しめるスポーツカーをつくれ。

AE86のソフトウェアとしての精神を継承。

AE86が何故、今なお多くの支持を集めているか。それは、カスタマイズやチューニングがしやすく、購入後も自らの好みに合わせて楽しめる素材であったからに他ならない。86は、そのソフトウェアの精神を受け継ぎ、例えばアマチュアの方がスポーツ走行を楽しむことを想定。サーキット用のタイヤ4本と工具類が収納可能な2+2シーターにこだわるなど、ユーザーが徹底的に楽しめる一台を追求した。



UTILITY

トランクスペースもしっかり確保

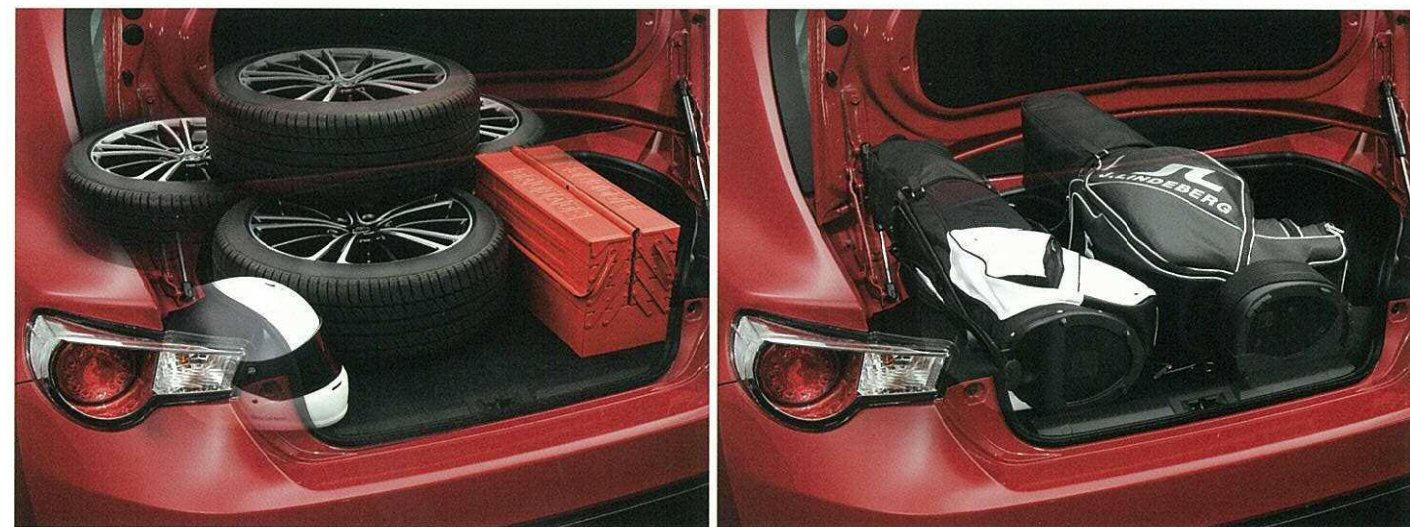
一体可倒式を採用したリヤシートは、シートバックを前倒しにすると、トランクスルーに生み出されたフラットで広いトランクスペースは、サーキットに移動してスポーツ走行を楽しむ方の利便性に配慮し、タイヤ4本と工具類の収納を可能にした。

また、ゴルフバッグについても2セットまで収納することができる。

●ゴルフバッグや、その他荷物は、サイズや形状によっては収納できない場合があります。詳しくは販売店にてご確認ください。



シートバック上端部・左右両側のノブを押すことでロックが解除。あとはシートを前倒しにするだけでOK。



後席スペース

スポーツカーらしいタイトなボディのなかに、2+2シーターを実現。フロントシートバック形状の工夫によって、後席膝まわりのスペースを確保し、加えて良好な後方視界と快適に座れるシートバック高を両立するなど、いざという時2人がしっかり座れる空間を創出した。

乗り込む楽しさも演出

ドアを開け、いざ日常から非日常へ。その高揚感を大切に考える86では、電動ではなく敢えてマニュアルシートを、そしてスカッフプレートのそばに滑りにくいアシストパッドを配置し、自らの手で乗り込む感覚を演出。過度な乗降性ではなく、乗り込む楽しさの部分追求した。

一方、後席は乗降性に配慮し、レバー操作で助手席シートバックの前倒しと、前方へのシートスライドが簡単に行える、助手席ウォークイン機構を設定。運転席側についても、運転席シートバックを容易に前倒しできるストラップを装着し、後席乗員がスムーズに降車できるよう配慮している。



01 アシストパッド[GT "Limited"とGTに標準装備] 02 助手席ウォークイン機構[RCを除く全車に標準装備] 03 運転席前倒しストラップ[GT "Limited"とGTに標準装備]
※RCは助手席前倒しストラップが付きません。

収納スペースも確保



フロントコンソールトレイ (脱着式カップホルダー付)
[カップホルダーはRCを除く全車に標準装備]

グローブボックス

ドアボトルホルダー

インバネ小物入れ

CUSTOMIZE

AE86のように、 ユーザーとともに進化していくクルマへ

86は、「自分だけの1台を楽しみながら育てる」というAE86のスピリットを受け継ぎ、カスタマイズを前提とした車両開発を実施。エンジンやプラットフォームなどクルマの根幹をなす部分については、妥協なく作り込む一方、サスペンションやインテリアなどはユーザーが思う存分こだわりを注ぎ込めるよう、カスタマイズのしやすさに配慮した。



ドアトリムのデザインは、カスタマイズして楽しむことを想定。ニーパッドやショルダーパッド部は、容易に取り外しやすい別体構成としている。

カスタマイズを前提としたグレード"RC"を設定



RCグレードはバンパーやドアミラーを素地色とするなど、アイテムや機能を簡素化。カスタマイズのしやすさと車両重量のさらなる軽減を実現し、レースへの参戦やドレスアップへのこだわりを徹底してサポートする。

- [RCグレードの主なレス装備]
- インテークマニホールドカバーレス
 - 助手席ウォークイン機構レス (助手席前倒しストラップ付)
 - フロントカップホルダーレス
 - バニティミラーレス (サンバイザー)
 - ラゲージデットトリムレス
 - ラゲージルームランプレス
 - フロアサイレンサーレス
 - エアコンレス (ヒーター)
 - スピーカーレス など

※バンパーは塗装処理を前提とした素地状態の出荷となるため、こすり傷が付いている場合があります。あらかじめご了承ください。
※オプションを装着する場合、トヨタ純正用品をご装着ください。詳しくは販売店におたずねください。

現代にふさわしいスポーツカーであれ。

現代スポーツカーとしての確かな安全・環境性能。

「FUN TO DRIVE」を象徴するスポーツカーだからこそ、果たさなければならない使命がある。86は、クルマ本来の運転する楽しさを追求する一方、トヨタが長年培った基本性能をベースに、高度な安全性を追求。環境性能に関しても、国内最高水準の排出ガス規制をクリアするなど、環境に配慮したクルマづくりに取り組んだ。



ACTIVE SAFETY

優れた操縦安定性を実現する VSC*1



横滑り発生時に、ブレーキとエンジン出力を自動的にコントロールして車両安定性を確保する VSC に加え、滑りやすい路面での発進や加速時のタイヤの空転を防ぐ TRC*2 機能、左右輪の回転差を抑制する LSD*3 機能を搭載。また、VSC OFF スイッチと VSC SPORT スイッチを組み合わせることにより、ドライバーの好みや走行状況に応じた制御モードに切替が可能。

*1.VSC : Vehicle Stability Control *2.TRC : Traction Control *3.LSD : Limited Slip Differential
●道路状況および天候状態などによっては、ご使用になれない場合があります。詳しくは取扱説明書をご覧ください。

| モード | 説明 | VSC OFF スイッチ | モード切替 スイッチ | VSC 機能 カーブなどでの 横滑りを抑制 | TRC 機能 発進・加速時の 車輪空転を防止 | LSD 機能 右左の駆動輪の 回転差を抑制 |
|-------|------------------------|--------------|----------------------|-----------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| モード 1 | 通常走行時 | VSC ON | NORMAL (スイッチ中立状態) | 通常 VSC | ON | ON |
| モード 2 | 悪路発進 / 脱出時 | VSC OFF | NORMAL (スイッチ中立状態) | 通常 VSC | OFF* | ON |
| モード 3 | スポーツ走行時 (VSC サポート有) | VSC ON | SPORT | スポーツ VSC | ON | ON |
| モード 4 | スポーツ走行での 発進時・再加速時 | VSC OFF | SPORT | スポーツ VSC | OFF* | ON |
| モード 5 | スポーツ走行時 (VSC サポート無) | 長押し OFF | — | OFF | OFF | ON |

*車速 50km/h を超えた場合、自動で ON となります。

LED クリアランス付 プロジェクター式 ディスチャージヘッドランプ



より太陽光に近い色と大光量で夜間の視界を確保するディスチャージヘッドランプを設定。ハイビーム・ロービームを1つのバルブで切り替え前方を明るく照射し、また車両姿勢の変化に応じて照射軸を一定に保つオートレベルリング機能により先行車・対向車への眩惑防止にも配慮している。なお、クリアランスランプには LED を採用。

[GT "Limited" と GT に標準装備、G にメーカーオプション]

適切なブレーキ力と確かな制動安定性が得られる EBD*4 付 ABS

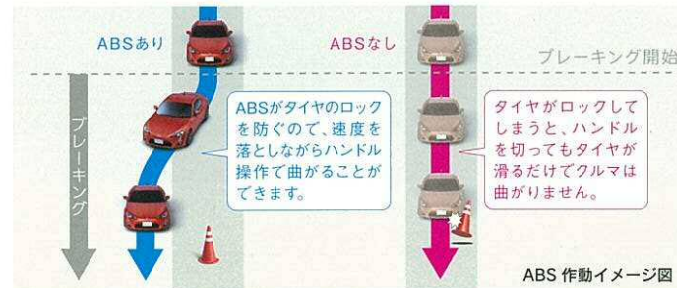
急ブレーキ時や滑りやすい路面で制動時に起こるタイヤロックを防止し、ハンドルの効きを確保する ABS 機能。さらに、車両の走行状態に応じた適切な制動力を前後・左右輪に配分する EBD 機能を搭載。

*4.EBD [電子制動力配分制御] : Electronic Brake force Distribution

リアフォグランプ



雨、雪、霧などの悪天候走行時、後続車への被視認性を確保し、自車の存在を知らせる。
[GT "Limited" に標準装備]



●急ブレーキは危険を回避するための反射的な行為です。それ以外は通常のブレーキ操作を行うようにしてください。

ECOLOGY

都市環境のクリーン化に配慮

■三元触媒や空燃比補償装置などを採用。その結果、全車「平成17年基準排出ガス75%低減レベル」の認定を国土交通省より取得。

地球温暖化対策を実施

■温室効果ガスであるCO₂排出量の低減を目指して、D-4Sなどの採用により、低燃費を達成。
■エアコンの冷媒にオゾン層を破壊しない代替フロンHFC-134aを採用。

VOC*5の低減

■内装部品の素材、加工法、接着剤の見直しにより、揮発性有機化合物 (VOC) の発生量を抑制し、車室内の臭いや刺激臭を軽減するなど、業界自主目標を達成。

*5.VOC: Volatile Organic Compounds (ホルムアルデヒド、アセトアルデヒド、トルエンなどの揮発性有機化合物)

環境負荷物質を削減

■鉛、水銀、カドミウム、六価クロムの使用量を削減し、業界目標を達成。

PASSIVE SAFETY

衝突安全性に配慮したボディ構造

軽量・高剛性というスポーツカーの基本特性を満たしつつ、全方位からの衝突エネルギーを効率的に吸収できるボディ構造を追求。具体的には、前方からの衝突荷重をサイドシル側とフロアセンター側へとY字型に伝達する構造とすることで、床下フレームの薄型化を図り、フロアの低床化を実現。

低いドライビングポジションと衝突安全性能を両立している。また、側面からの衝突についても、センターピラーやルーフ、サイドレールなどに超高張力鋼板を拡大採用し、軽量化を区りながらキャビン強度を維持。乗員保護性能を確保する。



全車に標準装備した6個のSRS*6エアバッグ



前方からの衝撃に対して作動する運転席・助手席のSRSエアバッグをはじめ、側方からの衝撃に対して作動するSRSサイドエアバッグ(運転席・助手席)、SRSカーテンシールドエアバッグ(前後席)を全車標準装備。

*6.SRS [乗員保護補助装置] : Supplemental Restraint System

●SRSエアバッグはあくまでシートベルトを補助する装置です。必ずシートベルトをご着用ください。
●すべてのSRSエアバッグは衝突の条件によっては作動しない場合があります。
●写真は機能説明のために各々のSRSエアバッグが作動した状態を再現したものです。なお、SRSサイド&カーテンシールドエアバッグは実際の衝突時には衝突側のみ膨らみます。
●チャイルドシートを助手席に装着する時は、後ろ向きにしないなど、ご注意ください。必ず取扱説明書をご覧ください。

歩行者保護に配慮したボディ構造



万一の対人事故に備えて、歩行者への衝撃を緩和する構造を採用している。

①衝撃吸収カウル構造 ②衝撃吸収フェンダー構造
③フードとエンジンパーツ間に衝撃を吸収できるスペースを確保
④衝撃吸収フロントバンパー構造

むち打ち傷害軽減フロントシート (WIL*7コンセプトシート)

後方から衝突された際に、ヘッドレストとシート全体で同時に乗員を受け止め、頭部に加わる衝撃を軽減。

*7. WIL [頭部傷害軽減] : Whiplash Injury Lessening

GT "Limited"



| | メーカー希望小売価格*1 | 消費税抜き |
|-----|--------------|------------|
| 6AT | 3,050,000円 | 2,904,762円 |
| 6MT | 2,970,000円 | 2,828,571円 |

| | 北海道地区メーカー希望小売価格*2 | 消費税抜き |
|-----|-------------------|------------|
| 6AT | 3,056,300円 | 2,910,762円 |
| 6MT | 2,976,300円 | 2,834,571円 |



Photo:GT "Limited" (6AT)。ボディカラーはオレンジメタリック(H8R)。内装色のレッドはご注文時に指定が必要です。指定がない場合、内装色はブラックになります。オーディオレスカパー(1,260円)は販売店オプション(取付費が別途必要です)。

G



| | メーカー希望小売価格*1 | 消費税抜き |
|-----|--------------|------------|
| 6AT | 2,480,000円 | 2,361,905円 |
| 6MT | 2,410,000円 | 2,295,238円 |

| | 北海道地区メーカー希望小売価格*2 | 消費税抜き |
|-----|-------------------|------------|
| 6AT | 2,486,300円 | 2,367,905円 |
| 6MT | 2,416,300円 | 2,301,238円 |



Photo:G (6MT)。ボディカラーはギャラクシーブルーシリカ(E8H)。内装色はブラック。オーディオレスカパー(1,260円)は販売店オプション(取付費が別途必要です)。

GT



| | メーカー希望小売価格*1 | 消費税抜き |
|-----|--------------|------------|
| 6AT | 2,870,000円 | 2,733,333円 |
| 6MT | 2,790,000円 | 2,657,143円 |

| | 北海道地区メーカー希望小売価格*2 | 消費税抜き |
|-----|-------------------|------------|
| 6AT | 2,876,300円 | 2,739,333円 |
| 6MT | 2,796,300円 | 2,663,143円 |



Photo:GT (6AT)。ボディカラーはクリスタルブラックシリカ(D4S)。内装色はブラック。シート表皮はファブリック(高級タイプA)。オーディオレスカパー(1,260円)は販売店オプション(取付費が別途必要です)。

RC



| | メーカー希望小売価格*1 | 消費税抜き |
|-----|--------------|------------|
| 6MT | 1,990,000円 | 1,895,238円 |



Photo:RC。ボディカラーはスターリングシルバーメタリック(D6S)。内装色はブラック。
※バンパーは塗装処理を前理とした素地状態の出荷となるため、こすり傷が付いている場合があります。あらかじめご了承ください。※オーナメントを装着する場合、トヨタ純正用品をご装着ください。詳しくは販売店におたずねください。

*1 沖縄地区は価格が異なります。*2 北海道地区の価格には寒冷地仕様が含まれます。
■価格はメーカー希望小売価格(消費税込み)12年7月現在のものを参考価格です。価格、取付費は販売店が独自に定めていますので、詳しくは各販売店におたずねください。■価格はパンク修理キット、タイヤ交換用工具付の価格です。

■価格にはオプション価格、取付費は含まれていません。■保険料、税金(除く消費税)、登録料などの諸費用は別途申し受けます。■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。
■写真は機能説明のためにボディの一部を切断了したカットモデルです。■自動車リサイクル法の施行により、P41記載のリサイクル料金が別途必要となります。

86

Select Garage

Select 1 BODY COLOR

全グレード7色から選択可能。

*1. サテンホワイトパール(37J)はメーカーオプション
<31,500円(消費税抜き 30,000円)>となります。

サテンホワイトパール(37J) *1.メーカーオプション



スターリングシルバーメタリック(D6S)

ダークグレーメタリック(G1K)



クリスタルブラックシリカ(D4S)

ライトニングレッド(C7P)



オレンジメタリック(H8R)

ギャラクシーブルーシリカ(E8H)



Select 2 INTERIOR COLOR & SEAT MATERIAL

内装色は
GT "Limited"
とGTのみ、
レッドも
選択可能。

ブラック(標準設定)



内装色ブラックを選択した場合

レッド(設定あり)



内装色レッドを選択した場合

本革 × アルカンターラ® *2 (運転席・助手席ヒーター付)

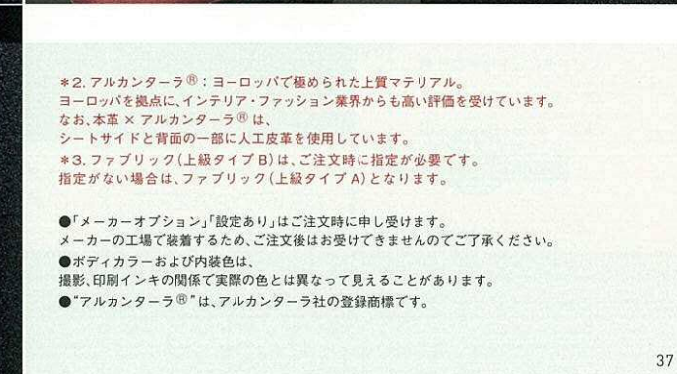
本革 × アルカンターラ® *2 (運転席・助手席ヒーター付)



GT
"Limited"

GT

G/RC




*2. アルカンターラ®: ヨーロッパで極められた上質マテリアル。ヨーロッパを拠点に、インテリア・ファッション業界からも高い評価を受けています。なお、本革 × アルカンターラ®は、シートサイドと背面の一部に人工皮革を使用しています。
*3. ファブリック(上級タイプB)は、ご注文時に指定が必要です。指定がない場合は、ファブリック(上級タイプA)となります。
●「メーカーオプション」「設定あり」はご注文時に申し受けます。メーカーの工場では装着するため、ご注文後はお受けできませんのでご了承ください。
●ボディカラーおよび内装色は、撮影・印刷インキの関係で実際の色とは異なって見えることがあります。
●「アルカンターラ®」は、アルカンターラ社の登録商標です。

エクステリア・安全装備

インテリア・操作性ほか

"Limited"
(6AT/6MT)



リヤスポイラー

(GT から追加される装備)

- リヤスポイラー ●リヤフォグランプ
- スポーツブレーキパッド ●フロアアンダーカバー(フロア下、タンク下)

GT
(6AT/6MT)



LEDクリアランス付プロジェクター式
ディスチャージヘッドランプ&
フロントフォグランプ

デュアル
エキゾーストテールパイプ
(マフラーカッター付)

17 インチアルミホイール
(センターオーナメント付)

86 エンブレム(レッド)

- (その他の主な装備)
- トルセン*LSD
 - ベンチレーテッドディスクブレーキ(フロント・リヤ)
 - 電動格納式リモコンカラードアミラー
 - フレームレス防眩インナーミラー
 - コンライト
 - UVカット機能付ウインドシールドグリーンガラス(合わせ・トップシールド付)
 - UVカット機能付プライバシーガラス(リヤクォーター、バックガラス)



AT

AT (パドルシフト付)

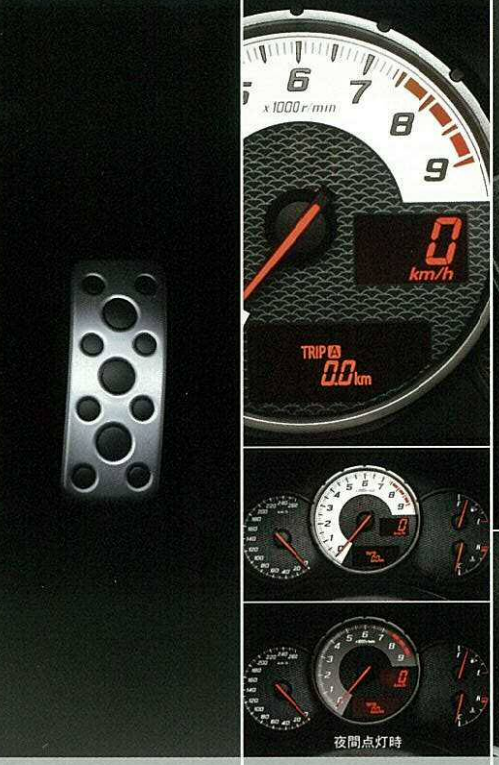
MT

MT

本革巻き
シフトレバーノブ&
パーキングブレーキレバー

本革巻き
ステアリングホイール

スポーツアルミペダル



コンビネーションメーター
(タコメーター【白文字盤】、
デジタルスピードメーター・
REVインジケーター付)

夜間点灯時




スマートエントリー&
スタートシステム+
盗難防止システム
(オートアラーム付)

左右独立温度
コントロール
フルオートエアコン
(ピアノタッチスイッチ+
ダイヤル式)

- (その他の主な装備)
- 運転席
前倒しストラップ
 - ニーパッド
 - アシストパッド
 - メッキインサイド
ドアハンドル
 - ドアトリムオーナメント
 - ラゲージドアトリム
 - ドアスカッフプレート
(ステンレス製)
 - 照明&バニティミラー付
サンバイザー
(運転席・助手席)
 - ドアカーテシランプ
 - アクセサリソケット(2個)
 - 6スピーカー など

G
(6AT/6MT)



プロジェクト式
ハロゲンヘッドランプ

デュアルエキゾースト
テールパイプ

16 インチアルミホイール
(センターオーナメント付)

86 エンブレム(ブラック)

- ベンチレーテッド
ディスクブレーキ(フロント)
- 電動格納式リモコン
カラードアミラー
- 防眩インナーミラー
- UVカット機能付
ウインドシールドグリーンガラス
(合わせ)
- UVカット機能付
グリーンガラス
(リヤクォーター、バックガラス)



ウレタンシフト
レバーノブ&
パーキングブレーキレバー
※写真はAT

ウレタン
ステアリングホイール

樹脂ペダル



コンビネーションメーター
(タコメーター【黒文字盤】)

夜間点灯時



ワイヤレスドアロック
リモートコントロール+
盗難防止システム

マニュアルエアコン
(ダイヤル式)

- ドアスカッフプレート
(樹脂製)
- バニティミラー付
サンバイザー(運転席・助手席)
- アクセサリソケット(2個)
- 2スピーカー など

RC
(6MT)



プロジェクト式
ハロゲンヘッドランプ

デュアルエキゾースト
テールパイプ

16 インチスチールホイール
(センターキャップ付)

86 エンブレム(ブラック)

- フロント&リヤバンパー(素地)
- 電動リモコンドアミラー(素地)
- アウトサイドドアハンドル(素地)
- インテークマニホールドカバーレス



ウレタンシフト
レバーノブ&
パーキングブレーキレバー

ウレタン
ステアリングホイール

樹脂ペダル



コンビネーションメーター
(タコメーター【黒文字盤】)

夜間点灯時



ワイヤレスドアロック
リモートコントロール+
盗難防止システム

ヒーター
(エアコンレス)

- 助手席ウォークイン機構レス
(助手席前倒しストラップ付)
- インストルメントパネルカバーレス
- フロントカブホルダーレス
- サンバイザー
(バニティミラーレス/
運転席・助手席)
- ラゲージデットリムレス
- ラゲージルームランプレス
- フロアサイレンサーレス
- アクセサリソケット(1個)
- スピーカーレス など

トヨタ 86 主要装備一覧表

標準装備 メーカーオプション(ご注文時に申し受けます) 販売店装着オプション

Table with columns for equipment category (e.g., Exterior/Mechanics, Safety, Operation), item name, and pricing. Includes sub-columns for 'Limited', 'GT', 'G', and 'RC' models.

標準装備 メーカーオプション(ご注文時に申し受けます) 販売店装着オプション 設定あり(ご注文時にご指定ください)

Table detailing interior and convenience features (e.g., Seats, Interior, Entertainment, Navigation, Lighting, Air Conditioning) across different models.

- List of footnotes (*1 to *16) explaining specific equipment options, pricing, and conditions.

Table titled '自動車リサイクル法の施行により、下表のリサイクル料金が別途必要となります。' showing recycling fees and prepaid amounts for different models.

トヨタ 86 主要諸元表

| | "Limited" | | GT | | G | | RC | |
|--------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------|-------------------------------|--------------|--------------|--|
| | 6-Speed SPDS (6 Super ECT) | 6速マニュアル | 6-Speed SPDS (6 Super ECT) | 6速マニュアル | 6-Speed SPDS (6 Super ECT) | 6速マニュアル | 6速マニュアル | |
| トランスミッション | | | | | | | | |
| ■車両型式・重量・性能 | | | | | | | | |
| 車両型式 | DBA-ZN6-A2E7(L) | DBA-ZN6-A2E8(L) | DBA-ZN6-A2E7 | DBA-ZN6-A2E8 | DBA-ZN6-A2B7 | DBA-ZN6-A2B8 | DBA-ZN6-A2A8 | |
| 車両重量 | kg | 1,250 | 1,230 | 1,250 | 1,230 | 1,230 | 1,190 | |
| 車両総重量 | kg | 1,470 | 1,450 | 1,470 | 1,450 | 1,450 | 1,410 | |
| 燃料消費率 | JC08モード (国土交通省審査値) km/L | 12.4 | | | 12.8 | 13.0*1 | 13.4 | |
| 最小回転半径 | m | 5.4 | | | 5.4 | | 5.4 | |
| 主要燃費改善対策 | 筒内直接噴射、可変バルブタイミング、電動パワーステアリング | | | | | | | |
| ■エンジン | | | | | | | | |
| 型式 | FA20 | | | | | | | |
| 総排気量 | L | 1.998 | | | | | | |
| 種類 | 水平対向4気筒直噴DOHC | | | | | | | |
| 使用燃料 | 無鉛プレミアムガソリン*2 | | | | | | | |
| 内径×行程 | mm | 86.0×86.0 | | | | | | |
| 圧縮比 | 12.5 | | | | | | | |
| 最高出力(ネット) | kW(PS)/r.p.m. | 147(200)/7,000 | | | | | | |
| 最大トルク(ネット) | N・m(kgf・m)/r.p.m. | 205(20.9)/6,400~6,600 | | | | | | |
| 燃料供給装置 | 筒内直接+ポート燃料噴射装置(D-4S) | | | | | | | |
| 燃料タンク容量 | L | 50 | | | | | | |
| ■寸法・定員 | | | | | | | | |
| 全長 | mm | 4,240 | | | | | | |
| 全幅 | mm | 1,775 | | | | | | |
| 全高 | mm | 1,300(アンテナベースを含む数値。ルーフ高は1,285) | | | | | | |
| ホイールベース | mm | 2,570 | | | | | | |
| トレッド | フロント | 1,520 | | | | | | |
| | リヤ | 1,540 | | | | | | |
| 最低地上高 | mm | 130 | | | | | | |
| 室内 | 長 | 1,615 | | | | | | |
| | 幅 | 1,490 | | | | | | |
| | 高 | 1,060 | | | | | | |
| 乗車定員 | 名 | 4 | | | | | | |
| ■走行装置 | | | | | | | | |
| ステアリング | ラック&ピニオン式 | | | | | | | |
| サスペンション | フロント | マクファーソンストラット式コイルスプリング | | | | | | |
| | リヤ | ダブルウィッシュボーン式コイルスプリング | | | | | | |
| ブレーキ | フロント | ベンチレーテッドディスク | | | | | | |
| | リヤ | ベンチレーテッドディスク | | | ディスク | | | |
| 駆動方式 | FR(後輪駆動方式) | | | | | | | |
| ■変速比・減速比 | | | | | | | | |
| 第1速 | 3.538 | 3.626 | 3.538 | 3.626 | 3.538 | 3.626 | 3.626 | |
| 第2速 | 2.060 | 2.188 | 2.060 | 2.188 | 2.060 | 2.188 | 2.188 | |
| 第3速 | 1.404 | 1.541 | 1.404 | 1.541 | 1.404 | 1.541 | 1.541 | |
| 第4速 | 1.000 | 1.213 | 1.000 | 1.213 | 1.000 | 1.213 | 1.213 | |
| 第5速 | 0.713 | 1.000 | 0.713 | 1.000 | 0.713 | 1.000 | 1.000 | |
| 第6速 | 0.582 | 0.767 | 0.582 | 0.767 | 0.582 | 0.767 | 0.767 | |
| 後退 | 3.168 | 3.437 | 3.168 | 3.437 | 3.168 | 3.437 | 3.437 | |
| 減速比 | 4.100 | 4.100 | 4.100 | 4.100 | 4.100 | 3.727*1 | 3.727 | |

*1. トルセン®LSDを選択した場合、減速比は4.100となり、燃料消費率は12.4km/Lになります。

*2. 無鉛レギュラーガソリンをお使いになることもできます。その場合、エンジン性能を十分に発揮できません。

●燃料消費率は定められた試験条件のもとの値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。なお、JC08モード走行は10・15モード走行に比べ、より実際の走行に近くなるよう新たに設けられた試験方法で、一般的に燃料消費率はやや低い値になります。

●エンジン出力表示にはネット値とグロス値があります。「グロス」はエンジン単体で測定したものであり、「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものです。同じエンジンで測定した場合、「ネット」は「グロス」よりもガソリン自動車で約15%程度低い値(自工会調べ)となっています。

■"TOYOTA 86""TOYOTA D-4S""ECT""SPDS""VSC""TRC"はトヨタ自動車(株)の商標です。 ■"SUBARU""BOXER""SUBARU BOXER"は富士重工業株式会社の登録商標です。

■道路運送車両法による自動車型式指定申請書数値 ■製造事業者:富士重工業株式会社

トヨタ 86 環境仕様

| 車両型式 | | DBA-ZN6 | | | | | | | |
|---------------------|---------------------|-------------------------------|------------------------------|------------|-------------|--------|-------------|------|------|
| 車両仕様 | エンジン | 型式 | FA20 | | | | | | |
| | | 総排気量 | (L) 1.998 | | | | | | |
| | | 燃料 | 無鉛プレミアムガソリン | | | | | | |
| | 駆動装置 | 駆動方式 | FR(後輪駆動方式) | | | | | | |
| | | 変速機 | 6MT | | | 6AT | | | |
| 車両重量 | (kg) | 1,190 | 1,200~1,210 | 1,210 | 1,220~1,230 | 1,230 | 1,240~1,250 | | |
| 燃料消費率 | JC08モード | *1(国土交通省審査値) | (km/L) | 13.4 | 13.0*2 | 12.4*3 | 12.4 | 12.8 | 12.4 |
| | CO ₂ 排出量 | (g/km) | 173 | 179 | 187 | 187 | 181 | 187 | |
| 主要燃費改善対策 | | 筒内直接噴射、可変バルブタイミング、電動パワーステアリング | | | | | | | |
| 認定レベルまたは適合規制(国土交通省) | | SU-LEV *4 *5 | | | | | | | |
| 排出ガス | 認定レベル値 | CO | 1.15 | | | | | | |
| | または適合規制値(g/km) | NMHC*6 | 0.013 | | | | | | |
| | | NOx | 0.013 | | | | | | |
| 環境情報 | 車外騒音 | 適合騒音規制レベル | (dB-A) | 加速騒音規制値:76 | | | | | |
| | エアコン冷媒使用量(冷媒の種類) | (g) | 390(代替フロン HFC-134a) | | | | | | |
| 環境負荷物質削減 | | 鉛 | 自工会自主目標達成(1996年比1/10以下) | | | | | | |
| | | 水銀 | 自工会自主目標達成(2005年1月以降使用禁止) | | | | | | |
| | | カドミウム | 自工会自主目標達成(2007年1月以降使用禁止) | | | | | | |
| | | 六価クロム | 自工会自主目標達成(2008年1月以降使用禁止) | | | | | | |
| 車室内VOC*7 | | 自工会自主目標達成 | | | | | | | |
| リサイクル関係 | リサイクルしやすい材料を使用した部品 | (TPO)*8 | インストルメントパネル、ドアトリムなど | | | | | | |
| | 樹脂、ゴム部品への材料表示 | | あり | | | | | | |
| | リサイクル材の使用 | | アンダーカバー、インシュレータフード、バッテリーパンなど | | | | | | |

*1. 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。なお、JC08モード走行は10・15モード走行に比べ、より実際の走行に近くなるよう新たに設けられた試験方法で、一般的に燃料消費率はやや低い値になります。

*2. 減速比が3.727の場合

*3. 減速比が4.100の場合

*4. JC08モード走行

*5. 平成17年基準排出ガス75%低減レベル

*6. NMHC: Non Methane Hydrocarbons(非メタン炭化水素)

*7. VOC: Volatile Organic Compounds(ホルムアルデヒド、アセトアルデヒド、トルエンなどの揮発性有機化合物)

*8. TPO: Thermo Plastic Olefin

あなたのカーライフを応援します。

トヨタサービス

アフターサービスなら ———— 安心・快適なカーライフのために **トヨタサービス**

【トヨタサービスカード】

全国どこでも、あなたのクルマをサポート
 クルマのメンテナンス情報をネットワーク化。
 全国のトヨタのお店がカードで点検・整備記録を参照し、
 引越し先などでもスピーディかつ的確にサポートします。



「その場で、車検。」「保証がつくしプラン」「10ミッツサービス」など、
 幅広いサービスもご用意しています。

toyota.jp/after_service/



クルマを借りるなら ———— レンタカーで広がる世界 **トヨタレンタカー**

豊富な車種ラインアップと全国をカバーするネットワークで、
 レンタカーを利用できます。パソコン・携帯電話からのレンタカー予約も簡単・便利。

www.toyota.co.jp/rent/



クルマを売るなら ———— あなたのクルマを高く買い取る **ティー・アップ**

安心・信頼のクルマ買取りネットワーク。
 クルマに対する確かな目を活かして、メーカーを問わず買取りいたします。

www.toyota.co.jp/t-up/

さまざまなフィールドで応援します。



情報サービスなら ———— あなたのカーライフをナビゲートする **ガズー**

新車・U-carなどのクルマ情報に加え、ドライブスポットや
 ショッピングなどのカーライフ情報が満載のWebサイトです。

gazoo.com



クレジットカードなら ———— あなたの毎日に役立つ一枚 **ティーエスキュービックカード**

ライフスタイルをより豊かで快適にする「TS CUBIC CARD」。
 たまったポイントは、トヨタのお店でおクルマ購入時などに最大30万円までキャッシュバック可能。

ts3card.com



携帯電話なら ———— トヨタの販売店にあるケータイショップ **ピピット**

auケータイの新規ご購入、機種変更からアフターサービスまで
 PiPitスタッフがサポート。携帯電話もトヨタにおまかせください。



TOYOTA HOME

家を建てるなら ———— 人生をごいっしょに。 **トヨタホーム**

クルマづくりで培ったテクノロジーとトヨタの総合力で、ご家族が快適に暮らせる
 安全・安心な住まいをご提案。建ててからも生涯にわたるサポートをお届けします。

www.toyotahome.co.jp



マリレジャーなら ———— マイボートがあれば海はもっと楽しい **トヨタマリン**

安全・快適で、しかも環境に優しいをコンセプトに、クルマづくりで培った高度な技術で、
 プレジャーボートPONAMシリーズを製造・販売しています。

www.toyota.co.jp/marine



ケータイでもチェック!
toyota.jp モバイルサイト

