

昭和四十年三月十七日

二七—A B C

## トヨタ・スポーツ八〇〇新発売 斬新なスタイル、すぐれた高速性能

トヨタ自動車販売協会は初の本格的スポーツカーとして斬新なスタイルのボディに新しく開発した四五馬力、八〇〇ccエンジンを搭載した「トヨタ・スポーツ八〇〇」を四月一日から全国一斉に発売する。これは昨年の自動車ショウにパブリカスポーツとして発表されたものにその後幾多の改良を加えて、名称も新しく「トヨタスポーツ八〇〇」として発売するものである。東京店頭渡し価格は五九万五千円。当面月産三〇〇〇台の予定。

トヨタ・スポーツ八〇〇は全く新しい観点から設計されたスポーツカーで、これまでの強馬力で引っぱり高速をうるタイプとは違い軽量化と空気抵抗の減少をはかることによりエンジン出力以上の高性能を引き出すことに成功したものである。このためこのクラスでは他に例をみない多くの特徴を備えることとなり、とくに

①風洞実験の結果生れた空気抵抗の少ないエアロ・ダイナミック・ラインを採用したスピード感にあふれるユニークなボディスタイル

②強力な新型エンジン、合理的なボディ・ラインによつて最高時速一五五キロを実現、このクラス初の「一〇〇マイルカー」となった。

③ハード・ルーフの採用によりオープン・カーのそう快さとスポーツ・クーペの量感を兼ね備えたオールウェザー型

などの特徴はトヨタ・スポーツ八〇〇が誇りうるものである。このほかすぐれた経済燃費（舗装平坦路で三一km/l）、スポーツカーとして工夫された装備、安全性に配慮した快適な乗り心地など多くの特色がもり込まれている。

「トヨタ・スポーツ八〇〇」

### △性能

一、新型2U型エンジン搭載の耐久性、経済性で定評のあるパブリカのU型エンジンをスポーツカー・タイプに改良した高出力の2U型エンジン（四五馬力、七九〇cc）搭載により高速時の性能はいちじるしく向上した。トルクの向上による88.14マイル一八・四秒のすぐれた加速性、時速一五五キロの最高速度などいずれもこのクラス随一の高速性能である。またキャブレターは高速回転時の吸入効率を向上し、出力増加をはかるためツインキャブレターを採用している。

一、新しい感覚のボディスタイル。幾多の風洞実験をくり返し合理的に設計された

低くし、正面面積を極度に小さくするためのいろいろの手段が講じられているが、ドア・ウインドガラスに国産車初の曲面ガラスを採用、一面では重心を低くしてロードホールディングの向上をはかった。さらにボデーはフレームレスの一体構造とし、軽量化をはかるため各所にアルミニウム合金を取り入れたことなどにより車量重量五八〇kgときわめて軽く、こうした総合効果によりエンジン出力に対してこれまでの常識をはるかに上回る高性能を生み出すことに成功、走行性能および高速安定性は抜群のものとなった。

一、強化されたシャシー  
シャシー関係はパブリカのシャシーを基礎に高速安定性安全性への配慮を重点に強化された。ステアリングはホイール径〇・二八〇mmの三本ステレンレススポークを使用、シャープで軽快な操作を可能とし、最小回転半径は四・三mと小回りのきく構造になつている。ミッションはリモートコントロール床上レバー式で前進四段、後退一段、二、三、四速シンクロメツシユ方式とし二速、三速のギア比をトップに近づけて使用範囲を広くした。

一、すぐれた経済性  
車両重量の軽量化と空気抵抗の減少によりスポーツカーとしては驚異的経済燃費となつた。公式試験における燃費は舗装平坦路で二名乗車時に三一km/lであり、公式定地燃費も五〇km/hで三四km/l、八〇km/hで二六km/lと通常走行、高速走行とも非常に良くなつている。

#### △ 装 備

一、ハード・ルーフを採用したオールウェザー型  
季節、天候に係わらずオープンカーおよびスポーツ・セダンとして使用できるハード・ルーフを採用した。ルーフは脱着式で内側から六本のボルトで固定されているため短時間に脱着可能である。ルーフはトランクルームに格納でき、取りはずした場合にはリヤ・ウインド側のルーフが造り付けになつているためロール・オーバーの役割をして安全性を高めている。またリヤウインドの固定はフロント・ウインドだけのオープンカーよりも空気のまき込みが少ない。

一、バケット・タイプ・シート  
シートの採用  
シートは身体の安定のよいバケットタイプを採用し、運転席には、安全ベルトが標準装備された。室内は定員2名でゆつたりとしておりシートは前後に一二〇mmのスライドが可能である。

一、スポーツカーとして十分な装備  
スポーツカーとしての機能を十分に発揮するようつぎのような独特の部品が標準装備されている。

- ① タコメーター
- ② トリツブメーター
- ③ マツブ・ランプ
- ④ 油温計
- ⑤ 助手席アシスト・グリツブ（固定式）
- ⑥ その他

一、例のないサービス性  
生産管理がゆきとどき一層トラブル・フリーとなつたほかパブリカとの共通部品を多く使用しているため全国どこでも部品入手が容易で維持、補修が便利である。



車 両 形 式	U P 1 5	ス タ ー タ ー	1 2 V - 0.5 P S
寸 法		走行伝導装置	
全 長	3,580 mm	ク ラ ッ チ	乾燥単板式
全 幅	1,465 "	トランスミッション	前進4段, 後退1段, 2, 3, 4 速シンクロメッシュ
全 高	1,175 "	操 作 方 式	フロアシフト
ホイールベース	2,000 "	減速比(第1速)	4.444
トレッド(前)	1,203 "	(第2速)	2.400
" (後)	1,160 "	(第3速)	1.550
重 量		(第4速)	1.125
車 両 重 量	580 Kg	(後退)	5.812
乗 車 定 員	2 名	減速機歯車形式	ハイポイド・ギヤ
車 両 総 重 量	690 Kg	" 減速比	3.300 (3.556)
性 能		ステアリング形式	ウォーム, セクターローラー式
最 高 速 度	155 Km/h	" 歯車比	18:1
SS ¼ マイル	18.4 sec.	前 車 軸 形 式	独立懸架
燃料消費量(平 坦舗装路公式記録)	3.1 Km/l	後 "	半浮動式
登坂能力	0.464 sin θ (0.502 sin θ)	主 ブ レ ー キ	油圧内部拡張4輪制動
最小回転半径	4.30 m	駐 車 ブ レ ー キ	機械式後2輪制動
エ ン ジ ン		懸 架 方 式	
エンジン型式	空冷2気筒水平対向式ツイン・キャブ	前輪懸架方式	ウイツシュ・ボーン トーションばね
内径 × 行程	83 mm × 73 mm	後 "	平行半楕円非対称板ばね
総排気量	790 cc	ショックアブソーバー	油圧複動筒形(前後)
圧縮比	9.0:1	スタビライザー	トーション・バー(前)
最高出力	4.5 PS / 5,400 r.p.m.	ポデー構造	一体構造
最大トルク	6.8 m·Kg / 3,800 r.p.m.	タイヤ	6.00-12 4PR
燃料タンク容量	30 l		
バッテリー	12V-32 A.H. (20HR)		
ゼネレーター	12V-216W		

△ 仕 様

△ 価 格

福 岡	札 幌	名 古 屋	大 阪	東 京
六一三、〇〇〇円	六一五、〇〇〇円	五九九、〇〇〇円	六〇三、〇〇〇円	五九五、〇〇〇円