

トヨタ、スプリンターカリブを フルモデルチェンジ

—— ハイクラスの新感覚スタイリッシュRVとして新登場 ——
—— フルタイム4WD、ハイメカツインカムを新採用し
基本性能を格段に向上 ——

トヨタ自動車(株)は、四輪駆動RV（レクリエーショナルビークル）「スプリンターカリブ」をフルモデルチェンジし、2月5日より全国のトヨタオート店を通じて一斉に発売した。



スプリンターカリブ 1600フルタイム4WD AV-II ツーリングスペシャル(AE95G-CWMGK) '88.2

新型スプリンターカリブは、R Vに求められる機動性と実用性を高い次元で実現させ、さらにレジャーからビジネスまで多様な生活シーンをエンジョイできる、おしゃれで機能美にあふれた「**新感覚のスタイリッシュなR V**」をテーマとして開発された。

このテーマのもと、新型スプリンターカリブは、**車格を大幅に向上**させ、さらに、様々な道路条件のもとで卓越した走行性能を発揮する**本格的なフルタイム4WD**、および新開発の**1.6ℓEFIハイメカツインカムエンジン**を全車に採用。加えて、**エアロダイナミックフォルム**の個性的で美しいスタイルと快適性・使用性の高い室内空間などにより、楽しさを満載した**ハイクラスの新感覚スタイリッシュR V**として誕生した。

具体的な特長は以下の通りである。

ス タ イ リ ン グ

▷新感覚の、美しく個性的なエアロダイナミックフォルムを採用

- **全長・全幅を拡大**しレクリエーションalビークルとしての有効スペースを最大限に活かすとともに、個性的な**エアロダイナミックルーフ**の採用や、張りのある曲面構成などにより、都会的で美しくのびやかなスタイルを実現している。
- 視認性に優れた**ハイマウント、超縦長形状のリヤコンビネーションランプ**、広い視界を確保する**パノラミックバックウィンドウ**や**ハイセンスなルーフスポイラー**など、機能を重視しつつ個性豊かなしゃれたデザインを採用している。

シャシー・駆動系

▷全車に本格的なフルタイム４WDを採用

▷悪路走行に威力を発揮するワンタッチハイトコントロールを新設定

- オートマチックトランスミッション車にはセンターディファレンシャルの差動を自動制御するハイマチックフルタイム４WD、マニュアルトランスミッション車にはメカニカルロック式のセンターディファレンシャル付フルタイム４WDを採用し、全車を本格的なフルタイム４WDとしている。
- これにより、常に駆動力が四輪すべてに適切に分配されるため、様々な道路条件・運転状況のもとで卓越した走行性能を実現している。
- また、室内スイッチの操作により、車高を油圧で制御する「ワンタッチハイトコントロール」をA V－Ⅱツーリングスペシャルに新設定し、悪路や雪道、わだち路での走破性を格段に向上させている。

エンジン

▷新開発1.6ℓEFIハイメカツインカムエンジン ４A－F E型を全車に搭載

- 1.6ℓハイメカツインカムエンジン４A－F型に電子制御燃料噴射装置（EFI）を採用し、出力・トルクをさらに向上させた、**新開発1.6ℓEFIハイメカツインカムエンジン＜レーザーα４A16バルブEFI＞** ４A－F E型を全車に搭載し、フルタイム４WDにふさわしい傑出した動力性能と低燃費を実現している。

- ・ハイメカツインカムエンジンは、2本のカムシャフトをシザーズギヤによって駆動する画期的な4バルブ機構を備えた新世代の高性能・低燃費エンジンであり、常用回転域での卓越したエンジントルク特性により、「ゆとり」ある快適な走行を可能にしている。

新機構・新装備

▷RVとしての“遊び感覚”と“合理性”を兼ね備えた、数々の新機構・新装備を設定

ワンタッチ ハイトコントロール	・室内スイッチのワンタッチ操作で車高を調整し、悪路等での走破性を向上
ルーフスポイラー	・エアロダイナミックフォルムを引き締めるハイセンスな大型スポイラー
大型電動式ムーンルーフ	・開口面積を大幅に拡大し、開放感を一段と増した“青空感覚”のガラス製スライディングルーフ
オーバーヘッドラック& オーバーヘッドスピーカー	・使い勝手の良い収納ボックスとスピーカーボックスをラゲージルーム上部に一体化
フルフラットシート& 6：4分割可倒シート	・乗車人数や荷物に合わせた多彩なシートアレンジで、有効スペースを拡大
雪国仕様	・積雪地域での使用にあわせ、強化型ワイパー、大容量バッテリーなどを採用

【販売概要】

1. 販売店 全国のトヨタオート店
2. 当面の月販目標 2,000台
3. 店頭発表会 2月20日（土）、21日（日）

以上

《車両概要》

1. スタイリング

▷RVイメージを基本に、全長・全幅の大幅拡大（全長+60mm、全幅+40mm、AV-Iの全長は+75mm）、エアロダイナミックルーフの採用、ボデー全体のフラッシュサーフェス化などにより、美しくのびやかなエアロダイナミックフォルムを形成している。

▷加えて、視認性の優れたハイマウント、超縦長形状のリヤコンビネーションランプ、広い視界を確保するパノラミックバックウィンドウやハイセンスなルーフスポイラーなどを採用し、機能と個性の融和した都会的なおしゃれ感覚をアピールしている。

2. エンジン

▷カムシャフト間シザーズギヤ駆動による1.6ℓハイメカツインカムエンジン4A-F型をベースに、電子制御燃料噴射装置（EFI）を採用した1.6ℓハイメカツインカムエンジン＜レーザーα4A16バルブEFI＞4A-FE型を新開発し、全車に搭載している。

▷EFI採用により大幅な動力性能の向上を実現した4A-FE型は、最高出力100ps、最大トルク14.0kg・mの傑出した出力性能に加え、2,000回転付近から最大トルクの90%以上を発揮するというハイメカエンジンならではのゆとりあるトルク特性により、使い易いフレキシブルなツインカムエンジンとなっている。

◎エンジン概要

型 式	排 気 量 (cc)	最 高 出 力 (ps/rpm)	最大トルク (kg・m/rpm)	10モード燃費 (km/ℓ)
4 A - F E	1,587	100/5,600	14.0/4,400	12.2

※最高出力、最大トルクはネット値

10モード燃費は運輸省審査値（M/T車搭載時）

3. シャシー・駆動系

▷常時、四輪すべてに駆動力を伝達し、様々な道路条件のもとで卓越した走行性能を発揮するセンターディファレンシャル付の本格的フルタイム4WDを全車に採用している。

▷センターディファレンシャルの持つ前後輪の回転差を調整する作用により、従来のパートタイム4WDで発生していた旋回時のタイトコーナブレーキング現象を解消し、スムーズなコーナリングを可能にしている。

▷特に、ぬかるみからの脱出時や滑りやすい路面での発進時に威力を発揮するセンターディファレンシャルの差動制限機構には、オートマチックトランスミッション、マニュアルトランスミッションのそれぞれに応じて2種類の方式を採用している。

- ・A/T車——油圧多板クラッチを利用して、走行状態に応じ自動的にセンターディファレンシャルの差動制限を行う「ハイマチック」方式

- ・M/T車——デフロックスイッチの操作により、センターディファレンシャルの差動を停止させるメカニカルロック式

▷フルタイム4WDの高度な走りに対応するため、各構成部品の構造・配置・特性を徹底的に解析し、フロントのマクファーソンストラット式独立懸架サスペンション、リヤのラテラルロッド付4リンク式サスペンションを新設計している。

▷また、路面状況に応じて室内スイッチの操作により、油圧を利用して車高をハイ、ノーマルの2段階に切り替えることのできる「ワンタッチハイトコントロール」をAV-II ツーリングスペシャルに新設定している。ハイ状態ではノーマル時に比較して車高を30mm上げることにより悪路や雪道、わだち路での走破性を格段に向上させるとともに、80km/h以上の高速走行時には自動的にノーマル状態に復帰させることにより、操縦性・走行安定性を確保する安心設計としている。

4. ボデー

- ▷ 高張力鋼板の大幅採用や各部の構造・形状を見直し剛性の高いボデーを実現するとともに、フロントサスペンション支持部へのサブフレームの採用により振動・騒音等を徹底的に遮断し、静粛性を大幅に向上させている。
- ▷ また、レクリエーションナルビークルとしての厳しい使用条件を考慮し、防錆鋼板採用部位の大幅拡大をはじめとする各種の防錆対策の充実をはかり、錆に強いボデーを実現している。

5. 室内空間

- ▷ ラゲージルームを含む室内全体のフルトリム化、機能と質感を高めたインストルメントパネル、ソフトな風合と十分な厚みを持ったシート、高い静粛性などにより、スタイリッシュRVにふさわしい高級感あふれる快適な室内空間を実現している。
- ▷ ラゲージルーム上部に、室内側およびバックドア側双方から開閉可能な収納ボックスと、フロントスピーカーと合わせて豊かな音響空間を形成するリヤスピーカーを一体化した「オーバーヘッドラック&オーバーヘッドスピーカー」を全車にオプション設定し、有効スペースをおしゃれな形で確保している。

以 上

◎標準価格一覧

(応急用タイヤ、標準工具一式、単位：千円)

グレード	ミッション	東京	名古屋	大阪
A V-Ⅱ ツーリング スペシャル	5速マニュアル	1,819	1,814	1,819
	2ウェイOD付 4速オートマチック	1,918	1,913	1,918
A V-Ⅱ	5速マニュアル	1,708	1,703	1,708
	2ウェイOD付 4速オートマチック	1,807	1,802	1,807
R V スペシャル	5速マニュアル	1,545	1,540	1,545
	2ウェイOD付 4速オートマチック	1,644	1,639	1,644
A V-I	5速マニュアル	1,421	1,416	1,421
	2ウェイOD付 4速オートマチック	1,520	1,515	1,520

◎掲載写真
(除くオプション)

トヨタスプリンターカリブ主要諸元表

〔車両型式・重量・性能〕

		1600 16バルブEFI(4A-FE)			
		AV-IIツアリングスペシャル	AV-II	RVスペシャル	AV-I
5速マニュアル		E-AE95G-CWMGK	E-AE95G-CWMGK	E-AE95G-CWMNK	E-AE95G-CWMDK
2ウェイOD付4速オートマチック(ロックアップ付)		E-AE95G-CWPGK	E-AE95G-CWPGK	E-AE95G-CWPNK	E-AE95G-CWPKD
車 両 重 量	kg	(1,180)<1,200>	(1,160)<1,180>	(1,140)<1,160>	(1,110)<1,130>
車 両 総 重 量	kg	(1,455)<1,475>	(1,435)<1,455>	(1,415)<1,435>	(1,385)<1,405>
最 小 回 転 半 径	m	4.9	4.9	4.9	4.9
燃 料 消費率 km/ℓ	60km/h定地走行 (運輸省届出値)	(20.6)<17.0>	(20.6)<17.0>	(20.6)<17.0>	(20.6)<17.0>
	10モード走行 (運輸省審査値)	(12.2)<10.0>	(12.2)<10.0>	(12.2)<10.0>	(12.2)<10.0>

車両重量、燃料消費率などの数値は、ミッション別にカッコの種類に区別しています。5速マニュアル車は()、2ウェイOD付4速オートマチック車は<>です。

●車両重量、車両総重量はパワーステアリングをオプション装着(AV-Iのみ)した時+10kg、電動式ムーンルーフをオプション装着(AV-IIツアリングスペシャル、AV-II、RVスペシャル)した時+20kg増加します。

●燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備などの状況)が異なりますので、それに応じて燃料消費率が異なってきます。

〔寸法・定員〕

全 長	mm	4,250※1 4,370
全 幅	mm	1,655
全 高	mm	1,450 1,485※2
ホイールベース	mm	2,430
トレッド	前	mm 1,440
	後	mm 1,380
最低地上高	mm	170
室内	長	mm 1,780
	幅	mm 1,380※3 1,360※4
	高	mm 1,200※5
乗 車 定 員 名		5

※1 AV-Iの場合。

※2 カラードルーフスポイラー装着車の場合。

※3 RVスペシャル、AV-Iの場合。

※4 AV-IIツアリングスペシャル、AV-IIの場合。

※5 電動式ムーンルーフ装着の場合、1,140mmになります。

全高は、AV-IIツアリングスペシャルの場合、ノーマル車高での測定値です。

〔エンジン〕

型 式	1600 16バルブEFI (4A-FE)
種 類	水冷直列4気筒 DOHC
使 用 燃 料	無鉛ガソリン
総 排 気 量	cc 1,587
内 径 × 行 程	mm 81.0×77.0
圧 縮 比	9.5
最高出力(ネット)	ps/r.p.m. 100/5,600
最大トルク	kg-m/r.p.m. 14.0/4,400
燃 料 供 給 装 置	EFI
燃 料 タ ン ク 容 量	50ℓ

●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」よりガソリン自動車で約15%、ディーゼル乗用車で約10%程度低い値(自工会調べ)となっています。●*EFI、*SPRINTER CARIB(スプリンターカリブ)は当社の登録商標です。

〔ステアリング・サスペンション・ブレーキ〕

ステアリング		ラック&ピニオン
サ ス ペ ン シ ョ ン	フロント	ストラット式コイルスプリング スタビライザー付
	リ ヤ	トレーリングリンク車軸式コイル スプリング スタビライザー付
ブ レ ー キ	フロント	ディスク
	リ ヤ	リーディングトレーリング 式ドラム

〔変速比・最終減速比〕

	5速マニュアル	2ウェイOD付 4速オートマチック
第1速	3.833	3.643
第2速	2.045	2.008
第3速	1.333	1.296
第4速	0.918	0.892
第5速	0.775	—
後 退	3.583	2.977
最終減速比	4.562	3.034