

トヨタ、セリカGT-FOURをフルモデルチェンジ

— 同時に特別限定車“WRC仕様車”を発売 —

トヨタ自動車(株)は、高性能スポーツスペシャルティカー セリカGT-FOURをフルモデルチェンジし、2月2日より、全国のトヨタカーローラ店を通じて一斉に発売した。

セリカGT-FOURは、'86年に発売して以来、セリカのラインアップの中でも卓越した走行性能を持つ、フルタイム4WDモデルとして好評を博してきた。

また昨年は、F-1と並ぶモータースポーツ世界2大選手権の1つ、ラリーシリーズの最高峰WRC (World Rally Championship) においてメイクス、ドライバーズの両タイトルを獲得するなど、モータースポーツにおいても実力を余すことなく発揮してきた。

新セリカGT-FOURは、長年にわたりWRCに育まれ、そしてWRCに勝つことを念頭に、トヨタのワークスチームTTE (TOYOTA Team Europe) の助言を開発に取り入れ、機能を最優先させた迫力あるエクステリアを採用するとともに、エンジン、シャシーの性能を飛躍させ、その卓越した資質をさらに進化させたニューマシンである。

また、同時にWRCにおいて有効な特別装備を充実させたグループA ホモロゲーションベース車“WRC仕様車”を特別限定車として発売した。



セリカGT-FOUR [E-ST205-BLMVZ]

【車両概要】

1. 高性能を引き出す、迫力ある専用エクステリア

(1)GT-FOUR専用アルミニウム製エンジンフード

中央の大型バルジは、斜格子のメッシュによりスポーティ感を強調。

- ①素材にアルミニウムを採用することなどにより、約8kg軽量化。
- ②エアインレットダクトを中央右側に配置し、レースの様な過酷な使用条件下におけるタイミングベルトの十分な冷却性能を確保。
- ③左右に設けたエアアウトレットバルジにより、エンジンルームの冷却性能を向上。

(2)GT-FOUR専用バンパー

アッパーグリルに、斜格子のメッシュを採用し、精悍なマスクを演出。

- ①アッパーグリルをはじめ、ロアグリル、エアインテーク、バンパースリットにより十分な前面開口面積を確保し、エンジンルームの冷却性能を向上。
- ②スポーティな丸型のフロントフォグランプは、照射性に配慮して、ロアグリルにビルトイン。

(3)GT-FOUR専用16インチアルミホイール

力強く斬新なデザインの3本スポークタイプを採用。

- ①リム幅のサイズアップ(15×6.5JJ→16×7.5JJ)により、操縦性・走行安定性を向上。
- ②開口部の拡大によりブレーキの冷却性能を向上。

2. ラリーフィールドで鍛えられた強靱なエンジン、足廻り

(1)GT-FOUR専用2ℓターボエンジン

- ・ターボチャージャーの性能向上、吸排気系および動弁系の改良により、最高出力を255PS(従来型比+30PS)とするとともに、広い回転数領域において高トルクを発生する特性とし、高回転数領域までのスムーズな吹き上がりを実現。

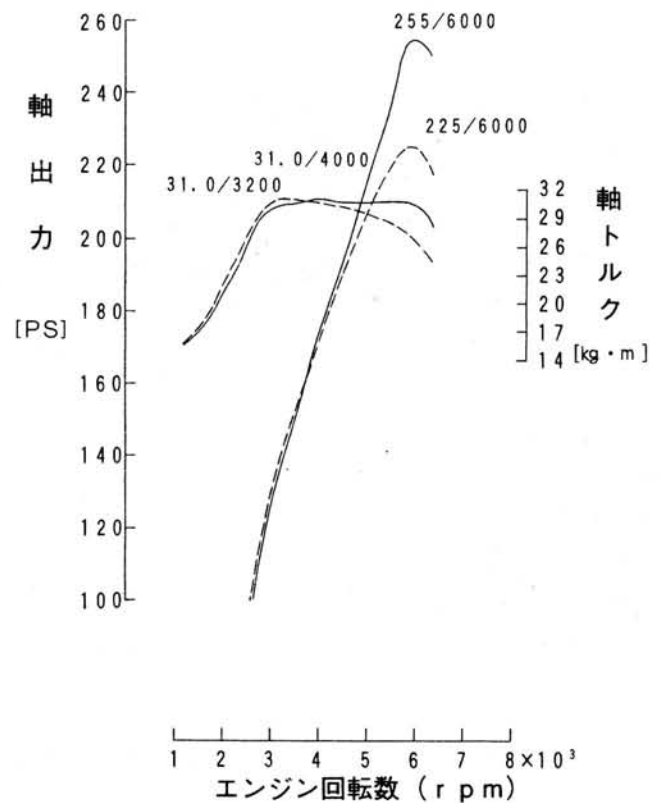
〈主な性能向上〉

1	ターボチャージャーのコンプレッサー、サイズアップによる過給効率の向上
2	インタークーラーの水冷化および大型化による冷却性能の向上
3	シリンダーヘッドのウォータージャケット形状変更と、レーザークラッドバルブシートの採用による冷却性能の向上
4	インテークバルブのリフト量アップによる吸気効率の向上
5	インテークマニホールドのサージタンク容量アップによる吸気効率の向上

〈スペック〉

エンジンタイプ	直列4気筒 DOHC 水冷式インタークーラーターボ 3S-GTE型	
排気量 (cc)	1,998	
ボア×ストローク (mm)	86×86	
最高出力 (PS/rpm)	255/6,000	
最大トルク (kg・m/rpm)	31.0/4,000	
圧縮比	8.5	
燃費	10・15モード (km/ℓ)	10.6
	60km/h定地 (km/ℓ)	16.5
使用燃料	無鉛プレミアム	

〈性能曲線〉



(2)GT-FOUR専用フルタイム4WD

- センターデファレンシャルとビスカスカップリング式LSDを組み合わせたフルタイム4WDを採用。路面状況に応じて自動的に前・後輪へ最適なトルクを配分し、圧倒的なパワーを余すことなく路面へ伝達することにより、卓越した走行安定性を実現。
- リヤデファレンシャルにはトラクションを確実に路面に伝え、車両姿勢のコントロール性に優れた“トルセン”LSDを採用。

(3)GT-FOUR専用ブレーキ

- ・フロントブレーキおよびリヤブレーキに、安定した制動性能を実現するベンチレーテッドディスクブレーキを採用。また、ホイール径の拡大（15インチ→16インチ）に合わせ、ディスクローターの径を拡大し、特に負荷の高いフロントブレーキにはベンチレーション性能に優れたスパイラルフィンローターを採用することにより、熱しにくく冷めやすいという理想的な耐フェード性能を確保。
- ・キャリパーはフロントブレーキを対向4ピストンタイプ、リヤブレーキを対向2ピストンタイプとし、高い制動性能を実現。さらに、ばね下重量の軽減を狙い、全てアルミニウム材を使用。
- ・FFセリカに採用し好評のスポーツABSをオプション設定。主に滑りやすい路面での危険回避性能に優れた通常のABS性能をそのままに、車両状態、路面状態に応じたきめ細かい制御を行い、作動タイミングや作動フィーリングの違和感を低減。特に、乾燥したアスファルトなど摩擦係数の高い路面での急旋回時の制動で大きな効果を発揮。

(4)GT-FOUR専用サスペンション

- ・フロントサスペンションには、旋回時にも最適にグリップさせ、優れた走行性能と車両の安定性を確保し、優れたステアリングフィールを実現するスーパーストラットサスペンションを標準装備。
- ・サスペンションの横方向の剛性を一層高めるパフォーマンスロッドをフロントおよびリヤに標準装備。

3. 特別限定車“WRC仕様車”の概要

- ・グループA ホモロゲーション ベース車として、TTEとの共同開発による、WRCを勝ち抜くために有効な特別装備を充実。

〔なお、全世界で2,500台、うち国内で2,100台を限定販売〕

〈主な特別装備〉

1	より高いダウンフォースが得られる専用大型リヤスポイラーを採用
2	高速走行時に、室内への空気の導入を促すフードエアスクープを採用
3	外板色にラリーでのベースカラー、スーパーホワイトIIを設定

【月販目標台数】 300台

【店頭発表会】 2月12日(土)、13日(日)

【メーカー希望小売価格】

(消費税は含まず、単位：千円)

グレード	エンジン	トランスミッション	駆動	東京	名古屋	大阪
GT-FOUR	3S-GTE	5速マニュアル	4WD	3,171	3,166	3,171
WRC仕様車				3,271	3,266	3,271

◎

◎掲載写真

以上