

トヨタ、ハイラックス サーフを フルモデルチェンジ

—— 走行中でも2輪駆動と4輪駆動の切り替えを可能にした、
新開発ADD (オートマチック ディスコネクティング ディファレンシャル) を全車に採用 ——

トヨタ自動車㈱は、多目的4輪駆動車「ハイラックス サーフ」をフルモデルチェンジし、
5月8日より全国のトヨタ店を通じて一斉に発売した。

* 東京地区はトヨペット店、大阪地区はトヨタオート店でも販売

ハイラックス サーフはその誕生以来、力強くスポーティなスタイル、乗用車感覚あふれる室内空間などを持ったまったく新しいタイプのレクリエーショナルビークルとして高い評価を得てきた。



ハイラックス サーフワゴン4ドア SSR リミテッド (O-LN130G-GKMGX(L)) '89.5
ツートーンボデーカラー、サンシェード付電動ムーンルーフ、電動ウインチはオプション

今回のフルモデルチェンジでは、スチール一体ルーフの採用など内外装を一新したほか、4ドア車を初めて設定し車種体系の充実をはかっている。また大幅に改良した2.4ℓディーゼルトーボエンジン2L-T II型や2.8ℓディーゼルエンジン3L型の新採用により、動力性能を一段と向上させている。さらに新開発のADD（オートマチックディスクコネクティングディファレンシャル）を全車に採用し、2輪駆動時に燃費、静粛性に有利なフリーホイール機能を持つとともに、走行中でも2輪駆動と4輪駆動の切り替えを可能にするなど、4輪駆動車としての基本性能を一層高め、スポーティ指向からレクリエーショナル指向まで、幅広いお客様のご期待に応える“スポーティワゴン”としている。

新型ハイラックス サーフの当面の月販目標は1,700台、店頭発表会は5月20日（土）、21日（日）の両日を予定している。

◎ 主な特長

1. 4ドア車の新設定など車種体系の充実

- ワゴン、バンともに4ドア車を新設定、さらにワゴンにはディーゼルトーボエンジン車を新設定するなど、レクリエーショナルビークルとしてのユーティリティを一段と高め、7車型13モデルの充実した車種体系としている。

2. ディーゼルエンジンの大幅な性能向上

- ワゴンには、従来からの2.0ℓガソリンエンジン3Y-E型に加えて、主要構成部品のほとんどを新設計した2.4ℓディーゼルトーボエンジン2L-T II型（LASRE 2L-II DIESEL TURBO）を搭載している。2L-T II型は、直接駆動カム式動弁系の採用や吸・排気系の改良により出力を大幅に向上すると同時に、静粛性や耐久性などすべての面で格段の性能向上を実現している。

- バンには高性能2.8ℓディーゼルエンジン3L型(LASRE 3L DIESEL)を新採用し、優れた動力性能、燃費を実現している。

<ディーゼルエンジン主要諸元>

		排気量 (cc)	最高出力 [ネット] (ps/rpm)	最大トルク [ネット] (kg・m/rpm)	*60km/h 定地走行燃費 (km/ℓ)	
ディーゼルターボ	新 型	2L-T II	2,446	94 / 4000	22.0 / 2400	17.4
	従来型	2L-T	2,446	85 / 4000	19.2 / 2400	17.4
ディーゼル	新 型	3L	2,779	91 / 4000	19.2 / 2400	17.5
	従来型	2L	2,446	76 / 4000	15.7 / 2400	17.0

* 運輸省届出値、5M/T

3. 新開発ADD(全車)、およびワンタッチ2-4セレクター(M/T車)の採用

- トランスファーの2輪駆動と4輪駆動の切り替えに連動して、自動的に前輪アクスルシャフトの断続を行うフリーホイール機構を内蔵した終減速装置、ADD(オートマチックディスコネクティング ディファレンシャル)を全車に標準装備している。
- ADDは、2輪駆動時に車両から降りてホイールハブの切り替えを行ったり、切り替えのためのバック走行などを行うことなく、運転席からの操作のみで、燃費、静粛性に有利なフリーホイールとすることが可能で、かつ走行中での2輪駆動と4輪駆動の切り替えを可能にした画期的なメカニズムである。
- 特にマニュアルトランスミッション車(M/T車)では、2輪駆動と4輪駆動の切り替えをトランスファーレバーに設けたスイッチ操作のみで行うことを可能にした、ワンタッチ2-4セレクターの全車採用により、操作性を格段に向上させている。

4. 操縦性・走行安定性および乗り心地の向上

- リヤサスペンションには、従来のリーフリジッド式にかわって新開発の4リンク式コイルサスペンションを採用し、フロントのダブルウィッシュボーン式サスペンションの熟成とあわせ、操縦性・走行安定性および乗り心地を大幅に向上している。
- また、フロント、リヤのショックアブソーバーの減衰力をノーマル、ハードの2段階に切り替え可能な2ステージショックアブソーバーを「SSRリミテッド」に標準設定し、より一層快適な乗り心地と優れた走行性能を実現している。

5. 内外装の一新

- 従来のFRPトップにかわるスチール一体ルーフの採用やプレスドアの採用、ボデー各部のフラッシュサーフェス化などにより、ダイナミックでかつ洗練された、スポーティ感覚あふれるスタイルとしている。
- 室内空間は、室内幅の拡大、静粛性や空調換気性能の大幅な向上、さらにはインストルメントパネルの視認性・操作性の向上などにより、乗用車感覚をさらに増した快適な空間としている。
- また、大型のサンシェード付電動ムーンルーフ（オプション）、運転席シートヒーター（オプション）、リヤリクライニングシート（ワゴンに標準）、カップホルダー（全車に標準）などの新装備の採用により、快適性を一段と向上させている。

以 上

◎ メーカー希望小売価格

(スペアタイヤ、標準工具一式付、単位：千円)

	ドア	エンジン	ミッション	グレード	東京	名古屋	大阪
ワ ド	4	3 Y-E (2.0ℓ ガソリン)	5 M/T	SSR	1,990	1,983	1,990
				SSR リミテッド	2,120	2,113	2,120
			4 A/T	SSR	2,142	2,135	2,142
				SSR リミテッド	2,272	2,265	2,272
	ア	2 L-T II (2.4ℓ ディーゼル ターボ)	5 M/T	SSR	2,125	2,118	2,125
				SSR リミテッド	2,255	2,248	2,255
ゴ ン ド	2	3 Y-E (2.0ℓ ガソリン)	5 M/T	SSR	1,945	1,938	1,945
				SSR リミテッド	2,060	2,053	2,060
			4 A/T	SSR	2,097	2,090	2,097
				SSR リミテッド	2,212	2,205	2,212
	ア	2 L-T II (2.4ℓ ディーゼル ターボ)	5 M/T	SSR	2,080	2,073	2,080
				SSR リミテッド	2,195	2,188	2,195
バ ン ド ア	4	3 L (2.8ℓ ディーゼル)	5 M/T	SR	2,010	2,003	2,010

◎ 掲載写真
(除くオプション)

(消費税別)