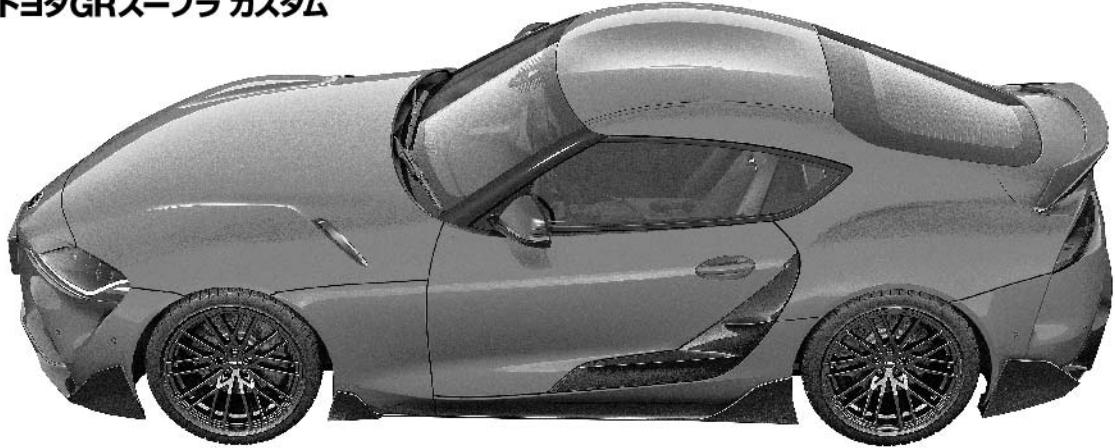
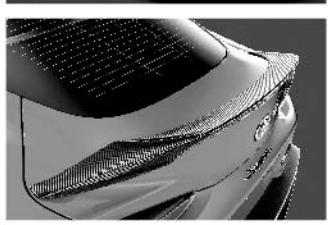
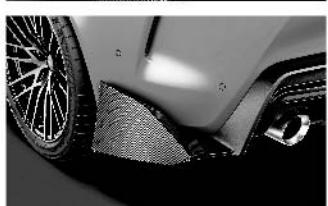


TOYOTA GR Supra CUSTOM

トヨタGRスープラ カスタム



取材協力: 株式会社トヨタカスタマイジング&ディベロップメント



ラテン語で「至上」を意味するトヨタのスポーツカー、スープラが登場したのは1978年のこと。スペシャルティカー、セリカの豪華版として直列6気筒エンジンを搭載し、日本ではセリカXXと呼ばされました。81年に登場した2代目はラグジュアリーからスポーティに路線を変更。当時のロータスF1チームを率いるC.チャップマンをCMに起用してイメージを高め、リトラクタブルヘッドライトを装備したシャープな姿が特徴でした。86年に発売された3代目からは国内名称もスープラに統一。90年のマイナーチェンジでは280馬力の2491cc直列6気筒ツインターボエンジンを搭載したグレードも登場しました。1993年発表の4代目はダブルウィッシュボーン4輪独立サスペンションや、6速マニュアルトランスマッピングを採用し、世界のスポーツカーと肩を並べるほどの高性能を発揮。世界中に熱烈なファンを持った4代目でしたが、年々厳しさを増す排ガス規制により惜しまれつつも2002年に生産を終了。そのスープラが17年の時を経て帰ってきました。

2019年の北米国際自動車ショーでデビューし、会場の話題を独占した5代目GRスープラ。2シーターのビュースポーツを標榜し、ドライバーの意のままに操れる卓越したハンドリング、高い直進安定性、そして優れた乗り心地という相反する要素を高次元でバランスさせるために、ホイールベース、トレッド、重心高にこだわって開発されました。運動性能を高めるショートホイールベース化のために、歴代初の2シーターを選択。そして、スポーツカーの黄金比とも呼ばれる、トレッドとホイールベースの比1.6を実現するためにワイドトレッド化。水平対向エンジンを搭載した「86」以上の低重心化を追求し、前後の重量配分も50:50となっています。骨格にはアルミ/スチールを使用し、車体外板にはアルミとスチール、FRPフレームを持つ樹脂を使用。カーボンモノコックシャーシ&ボディを採用したスーパースポーツ、レクサス LFAを上回るボディ剛性を獲得しています。ダブルバブル形状が特徴的なルーフをはじめ、ダイナミックな曲面で構成された前後フェンダーなど、ロングノーズ・ショートデッキのフォルムは空気抵抗の低減はもちろん、走行時の車体の浮き上がりを抑える形状。さらに、シャーシ下面の大部分をアンダーガードでカバーして接地性を高め、路面に吸い付くような走りを目指しています。サスペンションはフロント・ストラット、リヤ・マルチリンクの4輪独立。世界のスポーツカーがテストコースとして使用するドイツ・ニュルブルクリンクサーキットの走り込みはもちろん、世界各地の一般公道での走行を繰り返してチューニングが施されました。グレードは搭載エンジンの違いによってRZ、SZ-R、SZの3種類。最上級グレードのRZにはスープラ伝統の直列6気筒エンジンを搭載。ターボにより過給される2997ccのこのエンジンは340馬力を誇ります。SZ-R、SZはともに1998ccの直4ターボエンジンを搭載し、チューニングの違いにより、SZ-Rは258馬力、SZは197馬力を発揮。トランスマッピングはどのグレードもダイレクトで応答性に優れる8速オートマチックを組み合わせています。

世界の注目を集めて登場ただけに、発売直後から多くのメーカーがカスタムパーツをリリース。中でも、純正オプションとして用意されたのがトヨタ車のチューニングパーツブランド、TRD(TOYOTA RACING DEVELOPMENT)製のエアロキット「GRパーツ」です。フロントスポイラーをはじめ、サイドスカートやドアガーニッシュ、トランクspoイラーなどをラインナップ。どれも軽量なカーボン製で、スタイルを引き締めて空力性能をさらに改善。19インチの鍛造アルミホイールでバネ下重量を抑え、よりクイックでシャープなハンドリングを追求しました。持てる性能を最大限に引き出すパーツを装着し、見た目にも走りにもいっそう磨きをかけたGRスープラ。トヨタのスポーツフラッグシップとしてはもちろん、現代の高性能スポーツカーを代表する1台としても憧れを集めています。

Toyota's famed Supra line built up its now legendary reputation across numerous generations over the years, starting with the debut model in 1978 (although at that time in Japan it was named the Celica XX), a luxury version of the Celica with straight-six engine. With the advent of the second generation in 1981, the car went in a sportier direction, using a more refined body design and retractable headlights. From the introduction of the third-generation car in 1986, the Supra name was used across the globe, and the line-up included a 1990 model with 280hp 2,491cc straight-six twin turbo engine. By its fourth iteration from 1993 the Supra had become a bona fide presence in the global sports car market, featuring four-wheel independent double wishbone suspension, six speed manual transmission, and plenty of other features that earned it an extensive fanbase. Although production ended in 2002 the Supra remained close to the hearts of sports car fans, and news of its return seventeen years later in 2019 was rapturously welcomed. That return was confirmed by its debut at the North American International Auto Show in 2019. There, the fifth generation GR Supra was a star attraction: a pure sports car whose design team have painstakingly engineered the wheelbase, tread and center of gravity to ensure that its driver enjoys superlative balance and handling like a dream. Given the use of a shorter wheelbase for exceptional nimbleness, the GR Supra is a two-seater – the first in the series – and features a wide tread that endows the car with a golden wheelbase: tread ratio of 1.6:1, plus a lower center of gravity than the Toyota 86, and 50:50 front/rear balance. The body structure employs aluminum and steel as well as plastic

Toyotas berühmte Supra Serie baute ihren Ruhm über viele Generationen über die Jahre auf, beginnend mit dem Modell 1978 (obwohl der Modellname in Japan zu dieser Zeit noch Celica XX war) - einer Luxusversion der Celica mit Reihensechszylinder. Mit dem Eintreffen der zweiten Generation im Jahr 1981 wurde das Auto entschieden sportlicher mit einer überarbeiteten Karosserieform und versenkbarer Scheinwerfern. Ab der Einführung der dritten Generation im Jahr 1986 wurde der Name Supra weltweit genutzt und die Serie schloss ein Modell im Jahr 1990 ein, mit einem 280hp 2,491ccm Reihensechszylinder mit doppelten Turbolader. Bei der vierten Serie der Reihe ab 1993 war der Supra bereits ein bekannter Mitspieler auf dem weltweiten Markt für Sportwagen mit doppelten Querlenkern an allen Rädern, einem 6-Gang Getriebe und vielen weiteren Details, mit denen er sich eine grosse Fan-Gemeinde verdiente. Obgleich die Produktion im Jahr 2002 endete, blieb der Supra in den Herzen der Fans und die Neugkeiten über seine Wiedergeburt im Jahr 2019 waren herzlich begrüßt worden. Die Wiederkehr wurde bestätigt bei der Nord Amerikanischen Motor Show im Jahr 2019. Dort war die fünfte Generation des Supra die Hauptattraktion : ein Vollblutsportwagen, dessen Entwickler peinlich genau auf den Radstand, die Vorspur und den Schwerpunkt achteten um dem Fahrer eine hervorragende Stabilität und ein traumhaftes Handling zu bieten. Mit seinem kürzeren Radstand zur Verbesserung des Ansprechverhaltens wird der GR Supra zum 2-Sitzer, dem ersten in der Reihe. Er hat eine große Spurweite was ihm zu einem goldenen Verhältnis zwischen Radstand und Spurweite von 1,6 zu 1 verhilft, zusammen mit einem niedrigeren Schwerpunkt als beim Toyota 86 und einer Gewichtsverteilung von 50 zu 50. Die Chassiskonstruktion setzt Aluminium und versenkbares Scheinwerfer ein. Ab der Einführung der dritten Generation im Jahr 1986 wurde der Name Supra weltweit genutzt und die Serie schloss ein Modell im Jahr 1990 ein, mit einem 280hp 2,491ccm Reihensechszylinder mit doppelten Turbolader. Bei der vierten Serie der Reihe ab 1993 war der Supra bereits ein bekannter Mitspieler auf dem weltweiten Markt für Sportwagen mit doppelten Querlenkern an allen Rädern, einem 6-Gang Getriebe und vielen weiteren Details, mit denen er sich eine grosse Fan-Gemeinde verdiente. Obgleich die Produktion im Jahr 2002 endete, blieb der Supra in den Herzen der Fans und die Neugkeiten über seine Wiedergeburt im Jahr 2019 waren herzlich begrüßt worden. Die Wiederkehr wurde bestätigt bei der Nord Amerikanischen Motor Show im Jahr 2019. Dort war die fünfte Generation des Supra die Hauptattraktion : ein Vollblutsportwagen, dessen Entwickler peinlich genau auf den Radstand, die Vorspur und den Schwerpunkt achteten um dem Fahrer eine hervorragende Stabilität und ein traumhaftes Handling zu bieten. Mit seinem kürzeren Radstand zur Verbesserung des Ansprechverhaltens wird der GR Supra zum 2-Sitzer, dem ersten in der Reihe. Er hat eine große Spurweite was ihm zu einem goldenen Verhältnis zwischen Radstand und Spurweite von 1,6 zu 1 verhilft, zusammen mit einem niedrigeren Schwerpunkt als beim Toyota 86 und einer Gewichtsverteilung von 50 zu 50. Die Chassiskonstruktion setzt Aluminium und versenkbares Scheinwerfer ein.

La lignée des Supra de Toyota tire sa réputation légendaire de générations successives de modèles depuis le premier sorti en 1978 (à l'époque nommé Celica XX au Japon), une version luxe de la Celica avec moteur six cylindres en ligne. Avec l'arrivée de la seconde génération en 1981, l'accent fut mis sur la sportivité, avec une carrosserie plus raffinée esthétiquement et des phares rétractables. A partir de la troisième génération en 1986, la dénomination Supra fut utilisée mondialement, et la gamme intégrait un modèle 1990 propulsée par un moteur six cylindres en ligne turbo de 2.491cm³ développant 280ch. Avec la quatrième génération de 1993, la Supra avait fait sa place sur le marché mondial des voitures sportives, avec une suspension à quatre roues indépendantes et double triangulations, une transmission manuelle à six rapports et beaucoup d'autres atouts qui ont conquis un large public. Malgré la fin de la production en 2002, la Supra resta chère aux coeurs des fans de voitures sportives, et l'annonce de son retour dix-sept ans plus tard en 2019 fut accueillie avec enthousiasme. Ce retour fut confirmé par sa présentation au North American International Auto Show en 2019. La cinquième génération GR Supra en fut une des stars : une pure sportive dont l'équipe de concepteurs avait minutieusement travaillé l'empattement, la voie et le centre de gravité afin que son conducteur bénéficie d'une répartition des masses optimale et d'un comportement vif et plaisant. Du fait de l'empattement réduit procurant une agilité exceptionnelle, la GR Supra est une deux places - la première de la lignée. La voie très large confère à la voiture un remarquable rapport empattement/voie de 1,6/1, un centre de gravité plus bas que celui de la Toyota 86 et une répartition des masses avant/arrière de 50/50. La structure de la carrosserie est en aluminium et acier avec des éléments en plastique avec armature en FRP

components with FRP framework to achieve rigidity exceeding even that of the Lexus LFA's carbon fiber-reinforced polymer cabin. The eye is perhaps first drawn to its charismatic double-bubble roof, but then naturally takes in the stylish curvature of the fenders and the entire aerodynamically-honed form of the long nose-short deck car; this design, along with an underside covered almost entirely by underpanel, lends the GR Supra superior downforce. Precise vehicle control awaits with a front double-joint spring strut, rear multi-link suspension setup tested extensively not just in a circuit setting at the famed Nürburgring, but also on streets across the world. In Japan, potential owners can choose between RZ, SZ-R and SZ models. The top grade RZ employs a straight-six engine in the best Supra tradition, a turbocharged 2,997cc unit providing 340hp; the SZ-R and SZ are both powered by 1,998cc engines that offer 258hp and 197hp respectively. All models have an eight-speed sports automatic transmission.

Attracting attention all over the world, the GR Supra gained custom parts developed by many manufacturers soon after its release; one of the options, from Toyota's tune-up parts brand - Toyota Racing Development - developed the GR Parts kit including front spoiler, side skirts, door aero parts and trunk spoiler. These parts are lightweight carbon fiber and enhance the car's style and aerodynamics while 19-inch forged aluminum wheels decrease the weight and ensure sharp handling. With parts which help bring out its potential, the GR Supra boasts sophisticated design and performance and this Toyota flagship model is a highly desirable modern, high-spec sports car.

in Verbindung mit Stahl und Kunststoff ein mit Strukturen, die in ihrer Stabilität sogar die Carbon verstärkte Kabine des Lexus LFA übertreffen. Das Auge wird wohl zunächst vom charakteristischen "Doppelblasendach" eingefangen und geht dann weiter zur stylischen Rundung der Kotflügel und zur gesamten, aerodynamischen Form mit einem Design aus kurzer Nase und langem Passagierraum und einer nahezu komplett verkleideter Unterseite, die dem GR Supra einen überragenden Anpressdruck verleiht. Präzises Fahrverhalten wird garantiert mit vorderen Doppelfederbeinen und einer multi-link Aufhängung hinten und wurde nicht nur auf dem berühmten Nürburgring abgestimmt, sondern auch auf den Straßen in aller Welt. In Japan können die Eigentümer wählen zwischen RZ, SZ-R und SZ Modell. Das Topmodell RZ hat in bester Supra Tradition einen Reihensechszylinder mit 2,997ccm und Turbolader mit 340hp. Der SZ-R und der SZ haben einen 1,998ccm Motor mit 258 bzw 197 hp. Alle Modelle haben ein automatisches Sportgetriebe mit 8 Gängen.

Nachdem er Aufmerksamkeit auf der ganzen Welt erregte bekam der GR Supra Tuningteile von vielen Herstellern bald nach seiner Erscheinung ; eine der Optionen war die Tuningschmiede von Toyota - Toyota Racing Development- sie rachten GR Teile incl. Frontspoiler, Seitenschürzen und Türverkleidungen, sowie einen Heckspoiler. Diese Teile sind aus leichtem Carbonfiber und verbessern das Aussehen und die Aerodynamik des Autos, wobei 19 Zoll Alu-Felgen das Gewicht reduzieren und für eine bessere Strassenlage sorgen. Mit den Teilen, die helfen, das wahre Potential herauszubringen zeigt der GR Supra hochentwickeltes Design und Höchstleistung und das Toyota Flaggschiff ist ein vielgewünschtes, hochentwickeltes Sportfahrzeug.

pour obtenir une rigidité supérieure à celle en polymère renforcé fibre de carbone de la Lexus LFA. Le regard est attiré en premier par le toit et son double renforcement charismatique puis il passe naturellement sur les courbes gracieuses des passages de roues et enfin sur l'ensemble aérodynamiquement raffiné avec un long nez et un arrière très court. Ce design, ainsi que le panneau recouvrant presque tout le dessous de la voiture génèrent une force d'appui au sol considérable. Le contrôle précis du véhicule est assuré par une suspension pilotée, multi-bras à l'arrière, réglée et testée intensivement sur le réputé circuit du Nürburgring mais aussi sur des routes du monde entier. Au Japon, les acheteurs potentiels peuvent opter entre les modèles RZ, SZ-R et SZ. Le haut de gamme RZ est équipé d'un six cylindres en ligne dans la plus pure tradition Supra, un groupe de 2.997cm³ turbocompressé délivrant 340ch ; les SZ-R et SZ sont toutes deux propulsées par des moteurs de 1.998cm³ développant 258ch et 197ch respectivement. Tous les modèles ont une transmission automatique sport à huit rapports. Suscitant de l'intérêt dans le monde entier, la GR Supra bénéficiera, peu après sa sortie, de pièces customisées développées par de nombreux fabricants; parmi elle, le kit GR comprenant spoiler avant, jupes latérales, éléments aérodynamiques de portières et spoiler de hayon proposé par Toyota Racing Development, département tuning de Toyota. Ces pièces légères en fibre de carbone améliorent l'apparence et l'aérodynamique de la voiture, tandis que des jantes en aluminium forgé de 19 pouces réduisent le poids et assurent une tenue de route précise. Grâce à des pièces qui lui permettent d'exprimer tout son potentiel, la GR Supra affiche un design et des performances d'exception. Ce modèle phare de Toyota est une voiture de sport moderne et haut de gamme très convoitée.