

TOYOTA SOARER

トヨタソアラ

新型車解説書

E-GZ20系
E-MZ20系
E-MZ21系

昭和62年1月
(1987-1)

総 説..... 0

エンジン..... 1

シヤシ..... 2

ボデー..... 3

補 機..... 4

巻末資料..... 5

序

本書は新型トヨタ ソアラの開発のねらい、主要装置の概要、新機構の構造・作動など技術的内容を主体に説明したものです。ご熟読いただき販売・サービス活動に十分にご活用ください。

トヨタ ソアラは、昭和61年1月に他の追従を許さない卓越した総合性能を持つ車両をめざしエンジン、シャシ、スタイリング等に最先端技術を結集させた最高級グラン ツーリスモとしてフル モデル チェンジを実施し、発売以来多くのお客様にご愛用いただいております。

このたび、さらにお客様の幅広い要望に応えるべく下記のような改良を実施し、一層の商品力強化、充実をはかりました。

▶改良点

- ・ 1 G - G E U 搭載車の発進加速および中低速性能の大幅向上
- ・ 7 M - G E U 搭載車の M / T 車を追加設定
- ・ 油圧反力パワー ステアリングの採用 (3.0 G T)
- ・ 後席中央のシート ベルト設定

1. 本書は昭和62年1月現在の生産車両を対象に解説してあります。その後の生産車両につきましては、仕様の変更などにより本書の内容と異なることがありますので、あらかじめご承知おきください。
2. サービス上必要な事項につきましては、修理書、配線図集、パーツ カタログ等をご参照ください。

昭和62年 1月 (1987-1)

トヨタ自動車株式会社
サービス部

無断複製禁止

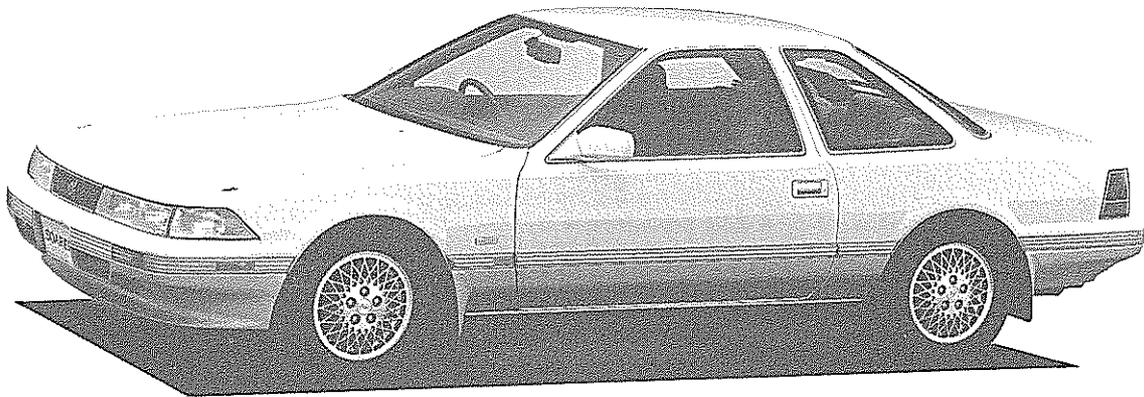
0. 総説

0

0.1 車両外観	0-2
0.2 車両型式一覧	0-3
0.3 従来型車との主要相違点	0-4

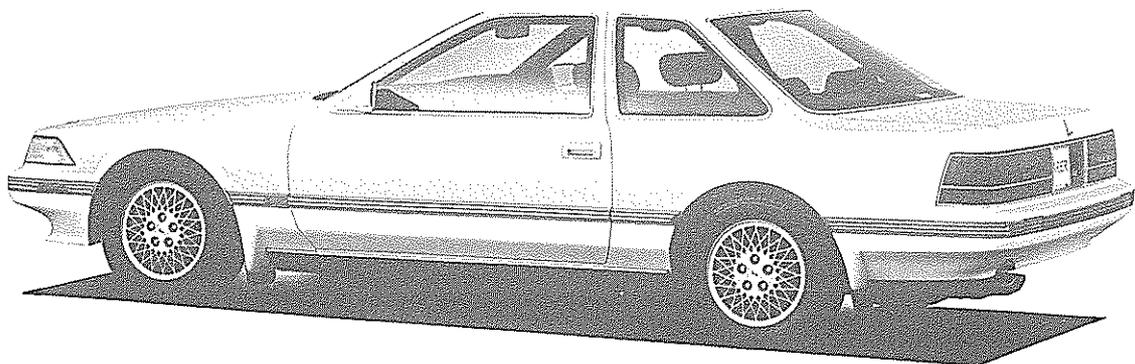
0.1

車 両 外 観



E-MZ21-HCPZZ

G0797



E-MZ20-HCPVZ

G0798



0.2 車 両 型 式 一 覧

■車種構成

エ ン ジ ン	トランスミッション	2 ド ア						
		V Z	V X	2.0 GT	2.0 GT ツイン ターボ	3.0 GT	3.0 GT LIMITED	
2.0ℓ	1G-EU	5M/T W57	○	○				
		4A/T A42DL	○	○				
	1G-GEU	5M/T W55			○			
		4A/T A42DE			○			
	1G-GTEU	5M/T W57				○		
		4A/T A340E				○		
3.0ℓ	7M-GTEU	5M/T R154				●	●	
		4A/T A340E				○	○	

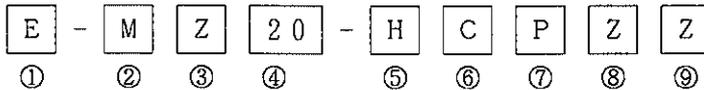
●：新設，○：継続

■車両型式一覧

ボデー 形状	エンジン	通 称 名	車 両 型 式	
			5 M / T	4 A / T
2 ドア	1G-EU	トヨタ ソアラ V Z	E-GZ20-HCMEE	E-GZ20-HCP EE
		トヨタ ソアラ V X	E-GZ20-HCMGE	E-GZ20-HCPGE
	1G-GEU	トヨタ ソアラ 2.0 GT	E-GZ20-HCMVF	E-GZ20-HCPVF
	1G-GTEU	トヨタ ソアラ 2.0 GT-ツイン ターボ	E-GZ20-HCMVZ	E-GZ20-HCPVZ
	7M-GTEU	トヨタ ソアラ 3.0 GT	E-MZ20-HCMVZ	E-MZ20-HCPVZ
		トヨタ ソアラ 3.0 GT-LIMITED	E-MZ20-HCMZZ	E-MZ20-HCPZZ
			E-MZ21-HCMZZ*	E-MZ21-HCPZZ*

*：電子制御エア サスペンション車

■車両型式記号



① 排出ガス規制適合表示 E：53年度排出ガス規制適合車（ガソリン乗用車）	⑥ 車体形状表示 C：2ドア
② エンジン型式表示 G：1G-EU，1G-GEU，1G-GTEU エンジン M：7M-GTEU エンジン	⑦ トランスミッション表示 M：5速M/T フロア シフト P：4速A/T フロア シフト
③ 車種表示 Z：ソアラ	⑧ グレード表示 E：V Z G：V X V：2.0 GT，2.0 GT-ツイン ターボ，3.0 GT Z：3.0 GT-LIMITED
④ 車種シリーズ表示 20：2.0ℓ，3.0ℓ コイル スプリング車 21：3.0ℓ 電子制御エア サスペンション車	⑨ 燃料供給方式表示 E：電子制御式燃料噴射（EFI） F：電子制御式燃料噴射（EFI，DOHC） Z：電子制御式燃料噴射（EFI，DOHC，過給機付き）
⑤ 車名表示 H：ソアラ	

0.3

従来型車との主要相違点

項 目		新 型	従 来 型	
エンジン	最高出力 (PS/rpm)	140 / 6200 (ネット)	140 / 6400 (ネット)	
	最大トルク (kg・m/rpm)	17.6 / 4000 (ネット)	16.5 / 4600 (ネット)	
	燃料消費率 (g/PS・h/rpm)	215 / 2800	215 / 2600	
	寸 法 (長さ×幅×高さ) (mm)	M / T	799×616×674	799×616×660
		A / T	791×616×674	791×616×660
	整備重量 (kg)	M / T	162	160
		A / T	154	152
	ラジエータ		アルミ	銅
	クランクシャフト プーリ		デュアル モード ダンパ	トーショナル ダンパ
	バルブ タイミング	吸 気	開 き	3° B. T. D. C.
			閉 じ	45° A. B. D. C.
	バルブ リフト量 (mm)		6.9	7.2
	フューエル インジェクタ	数	2	1
		径 (mm)	1.9	0.8
	ノック コントロール システム		あり	なし
	インテーク マニホールド		上下2分割方式	1本方式
	シリンダ ヘッド カバー (塗色)	24VALVE	赤	青
		— (2本線)	赤	黒
	10モード燃費 (km/ℓ) A / T		8.9	8.8
	7M GT EU	寸法 (長さ×幅×高さ) (mm) (M/T)	841×665×688	—
整備重量 (kg) (M/T)		216	—	
10モード燃費 (km/ℓ) M / T		9.0, 8.5 *	—	
シヤ	クラッチ (mm)		240(7M搭載車), 224	
	マニュアル トランスミッション		W55, W57, R154	
	パワー ステアリング	形 式	車速感应型 (PPS, 新PPS)	
シ	ブレーキ マスタシリンダ		アルミ合金製 (除く1G-EU車)	
ボ	パワー ウィンドウ スイッチ		照明付き (運転席)	
デ	リヤ シート ベルト		2点式×3名分	
1	サービス アーム		運転席+助手席	
補機	パーキング ランプ		なし	
	CDプレーヤ		OPT (GZ20系-除くVZ, MZ20系)	

* : 等価慣性重量 1.75 トンの場合

1. エンジン

1.1	1G-EU エンジン	1-2
	クーリング システム	1-2
1.2	1G-GEU エンジン	1-3
	エンジン本体	1-4
	インテーク & エキゾースト システム	1-5
	フューエル システム	1-7
	エンジン コントロール システム	1-8
1.3	7M-GTEU エンジン	1-10
	エンジン本体	1-10
	クーリング システム	1-10

1.1

1G-EU エンジン

■機構説明

□クーリング システム

1. ラジエータ

- コア部をアルミ製としたアルミ ラジエータを採用し、重量の低減をはかりました。

仕様

	新 型		従来型	
	M/T	A/T	M/T	A/T
コア形式	1列コルゲート	←	←	←
放熱量 (kcal/h)	29500	←	28000	30000
コア寸法 [幅×高さ×厚さ] (mm)	647.8×375×16	←	648×375×16	←
冷却水容量 (ℓ)	1.55	1.44	1.63	1.53
フィン ピッチ (mm)	3.5	←	←	3.0
乾燥重量 (kg)	2.5	2.86	3.47	3.96
オイル クーラ	放熱量 (kcal/h)	—	1400	—
	コア形式	—	二重管式 (インナ フィン入り)	—
	油容量 (ℓ)	—	0.07	—
			二重管式 (インナ フィン入り)	0.07

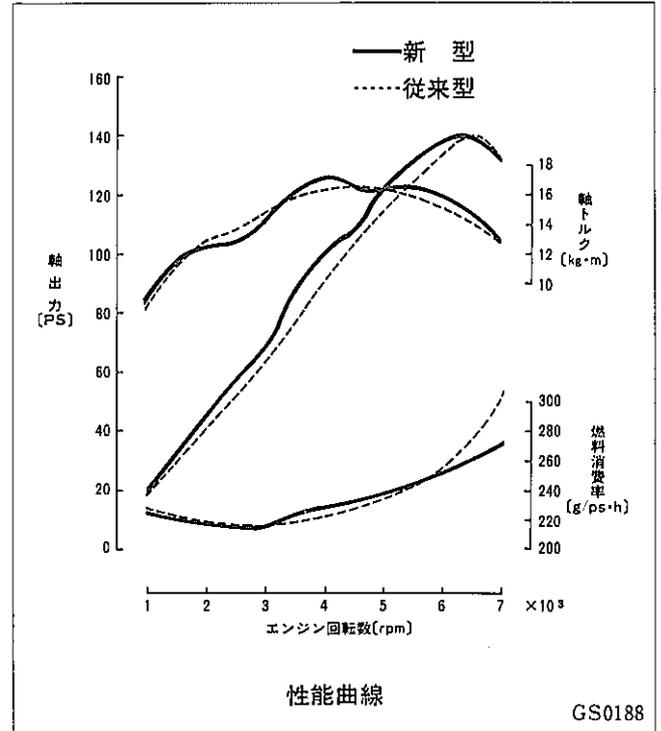
1.2 1G-GEU エンジン

■概要

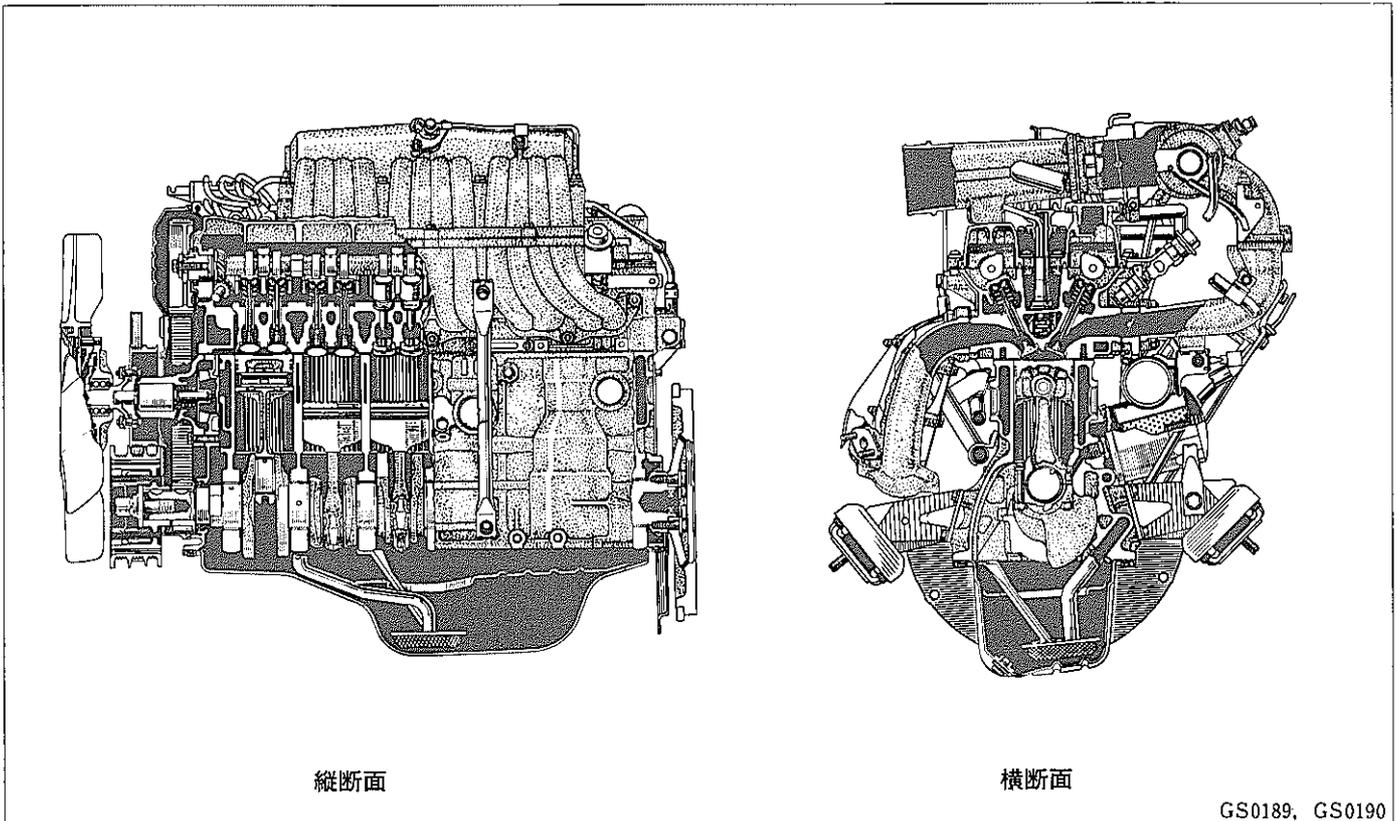
主に吸気系を変更し、性能の向上をはかりました。

仕様

		新 型	従来型
総排気量 (ℓ)		1.988	
シリンダ数および配置		直列 6 気筒・縦置き	
燃焼室形状		ペントルフ型	
動弁機構		24バルブ DOHC カム ダイレクト駆動, ベルト駆動	
内径×行程 (mm)		75.0×75.0	
圧縮比		9.1	
最高出力 (PS/rpm)		140/6200(ネット)	140/6400(ネット)
最大トルク (kg・m/rpm)		17.6/4000(ネット)	16.5/4600(ネット)
燃料消費率 (g/ps・h-rpm)		215/2800	215/2600
寸法(長さ×幅×高さ) (mm)	M/T	799×616×674	799×616×660
	A/T	791×616×674	791×616×660
整備重量 (kg)	M/T	162	160
	A/T	154	152



1

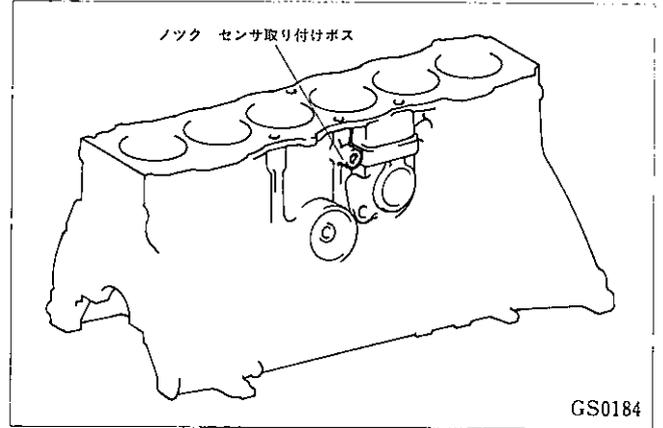


■機構説明（従来型との比較）

□エンジン本体

1. シリンダ ブロック

- ノック センサの追加に伴い、ブロック左側面上部中央に取り付けボスを追加しました。



2. クランクシャフト, ベアリング

- クランクシャフトとベアリングは選択組み付けとして、オイルクリアランスを縮小し、騒音の低減をはかりました。

仕様

	新 型	従 来 型
オイル クリアランス(μ)	34~52	34~61

3. クランクシャフト プーリ

- トーショナル ダンパ^{*1}からクランクシャフト デュアル モード ダンパ^{*2}に変更して、騒音の低減をはかりました。

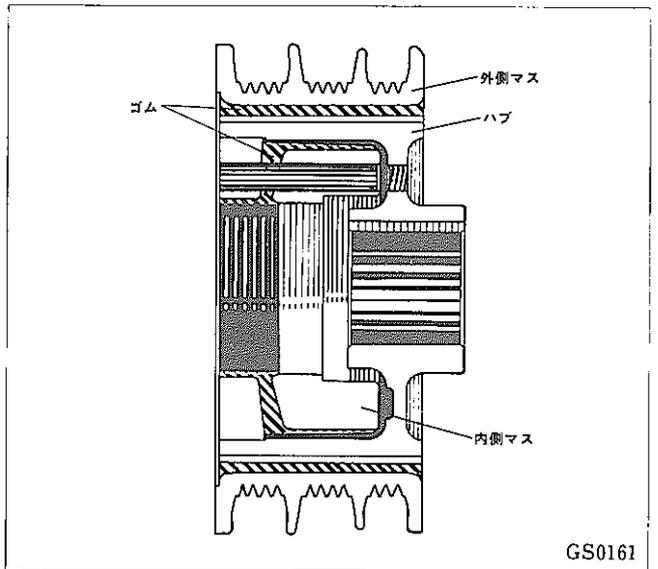
※1：トーショナル ダンパ

外側、内側マスともにクランクシャフトのねじれ振動を低減

※2：クランクシャフト デュアル モード ダンパ

外側：クランクシャフトのねじれ振動を低減

内側：クランクシャフトのねじれ振動および曲げ振動を低減

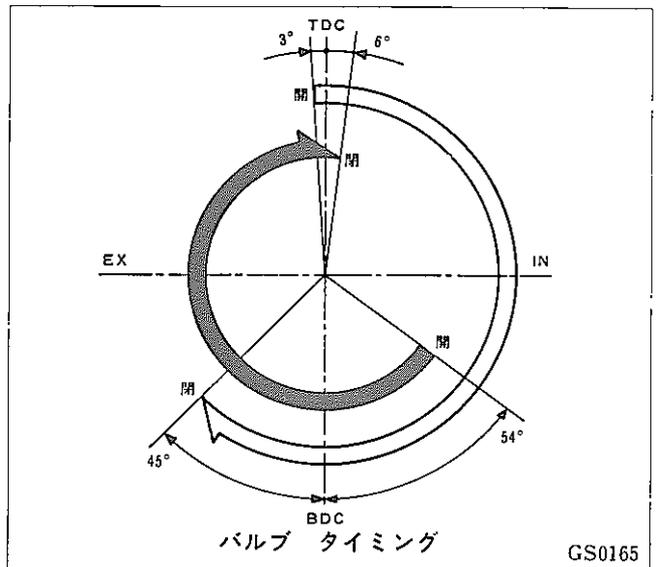


4. カムシャフト

- 吸気側のバルブ タイミングおよび作用角を変更し、低中速トルクの向上をはかりました。

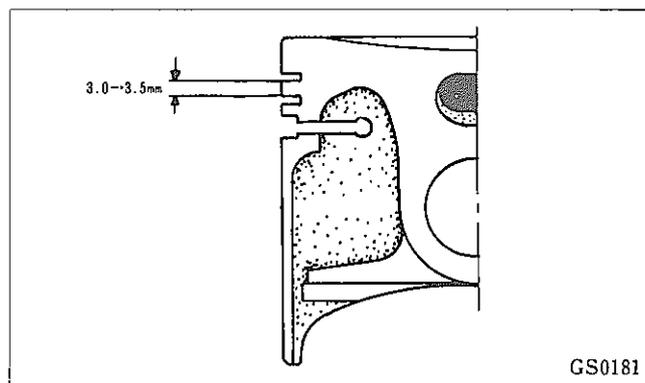
仕様

	新 型	従 来 型
作用角 (度)	228	240
バルブ リフト (mm)	6.9	7.2



5. ピストン

- セカンド ランドの寸法を変更し、ノック コントロール システム採用に対処しました。

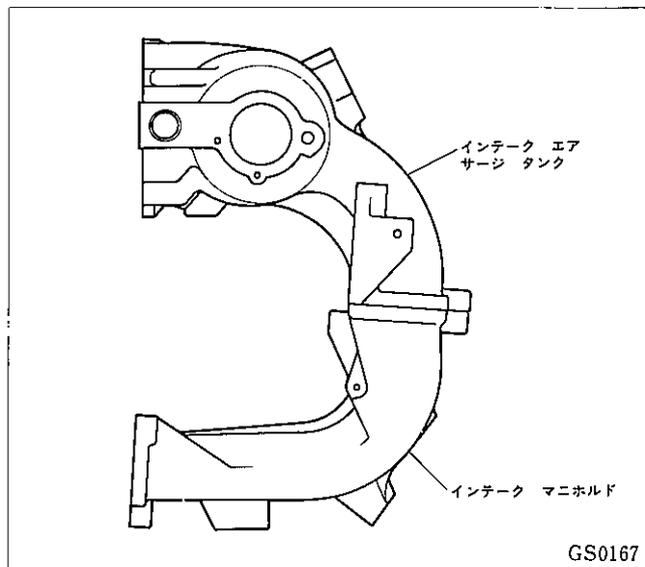


1

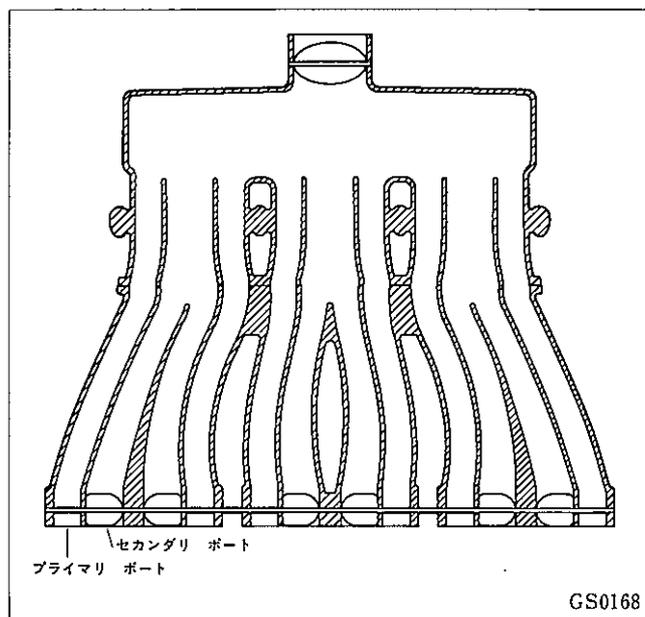
□インテーク & エキゾースト システム

1. インテーク マニホルド, ガスケット

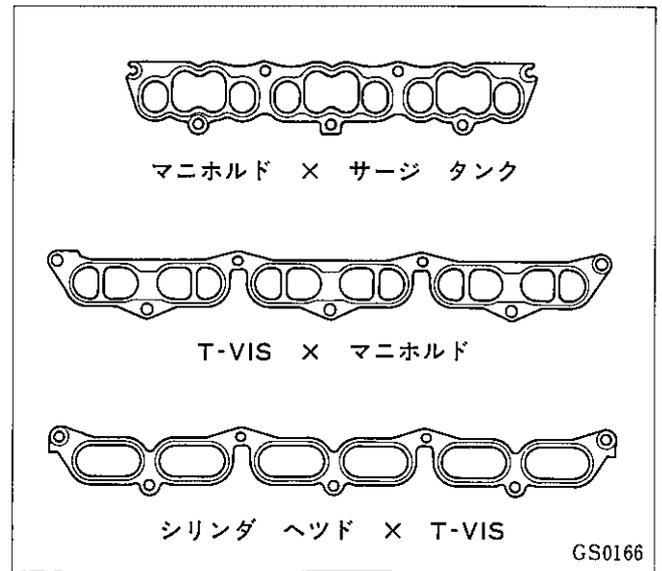
- 一体式から上下2分割方式に変更し、サービス性の向上をはかりました。



- 細く、長いプライマリ ポートを採用し、低中速トルクの向上をはかるとともに、セカンダリ ポートを太くすることで最大出力および高回転の伸びを確保しました。

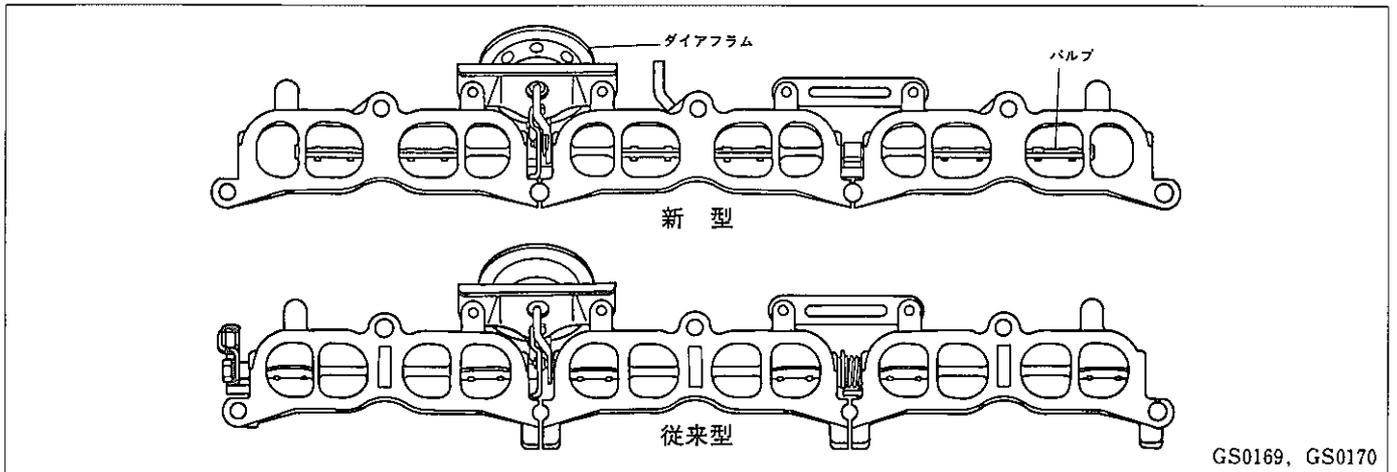


●ガスケットは、メタル ガスケットを採用しました。



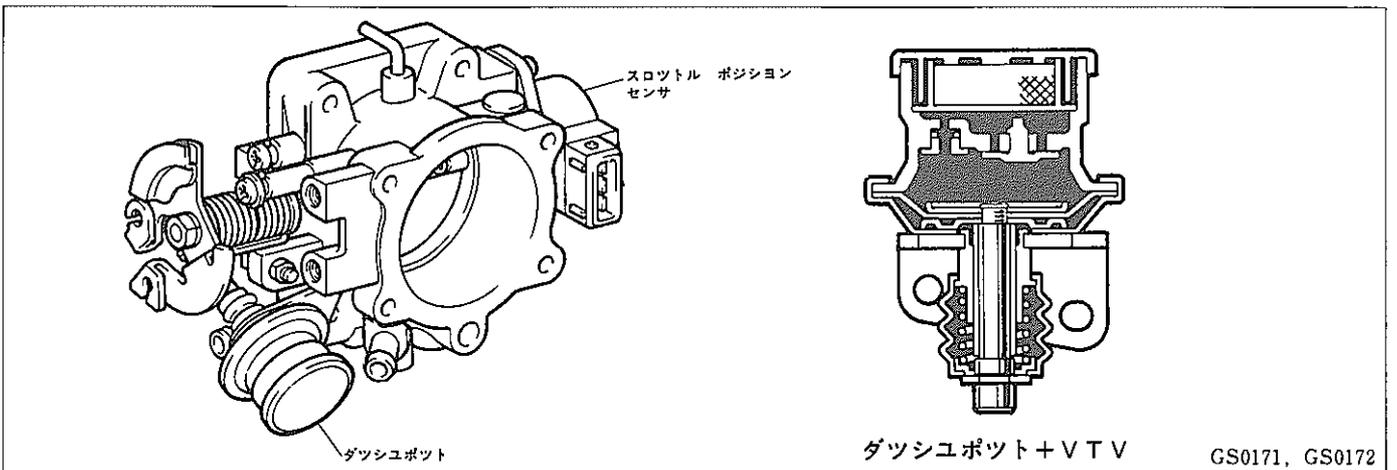
2. インテーク エア コントロール バルブ (T-VIS)

●バルブ配置を変更し、インテーク マニホールドの変更に対処しました。



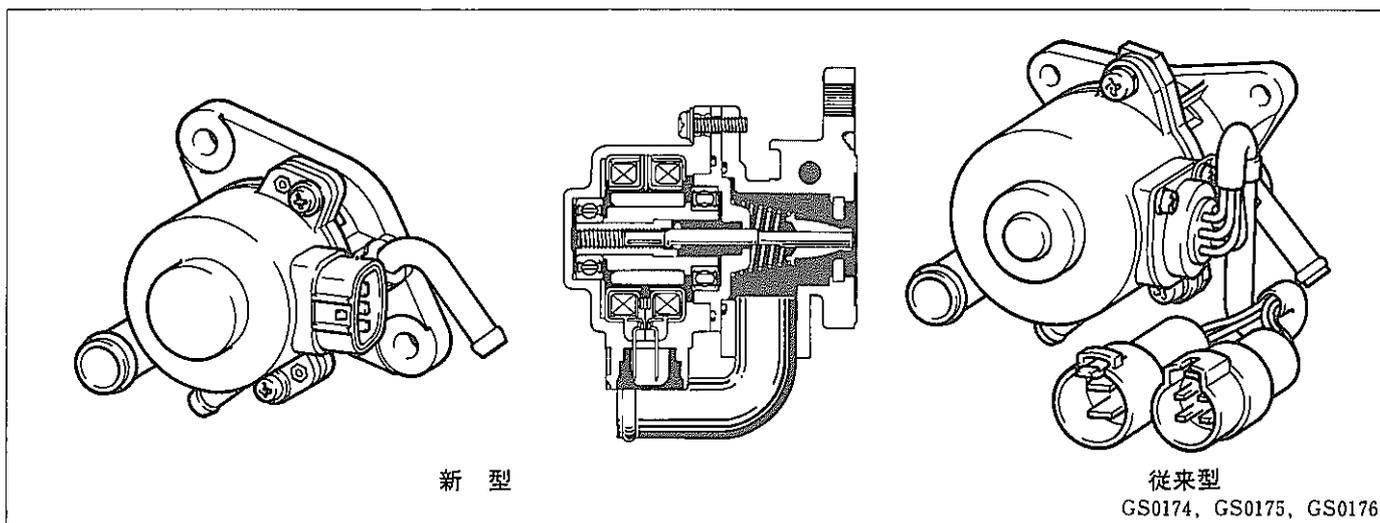
3. スロットル ボデー

●ダツシユポットをVTVと一体化し、簡素化をはかりました。



4. アイドル スピード コントロール バルブ (ISCV)

●小型・軽量タイプのモータを採用しました。また、取り付けボルトは3本から2本締めとしました。

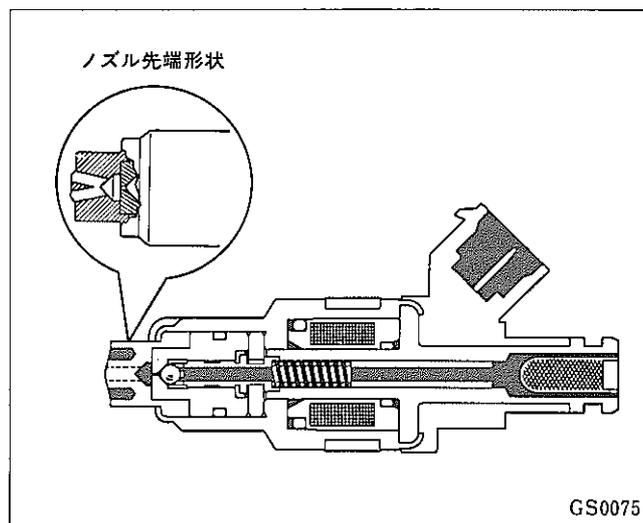


□フューエル システム

1. フューエル インジェクタ, ソレノイド レジスタ

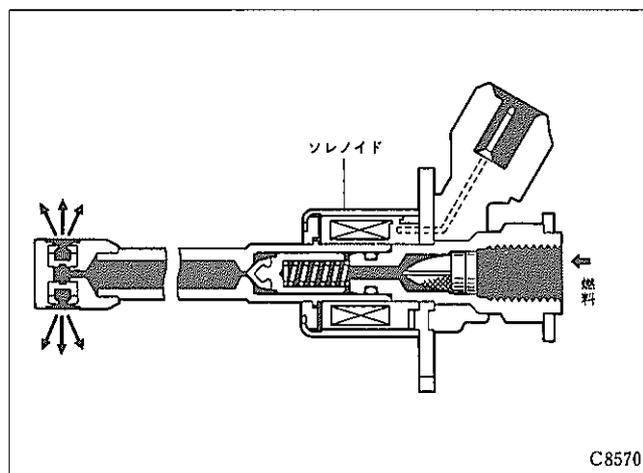
●バルブ形状が球形で、吐出口を2方向（2ホール）とし、1気筒当たり2吸気ポートへ燃料を正確に分配させ、混合気を均一化し、応答性の向上をはかりました。

●ソレノイド レジスタは3系統のもので、インジェクタへ作動する電流を調整しています。



2. コールド スタート インジェクタ

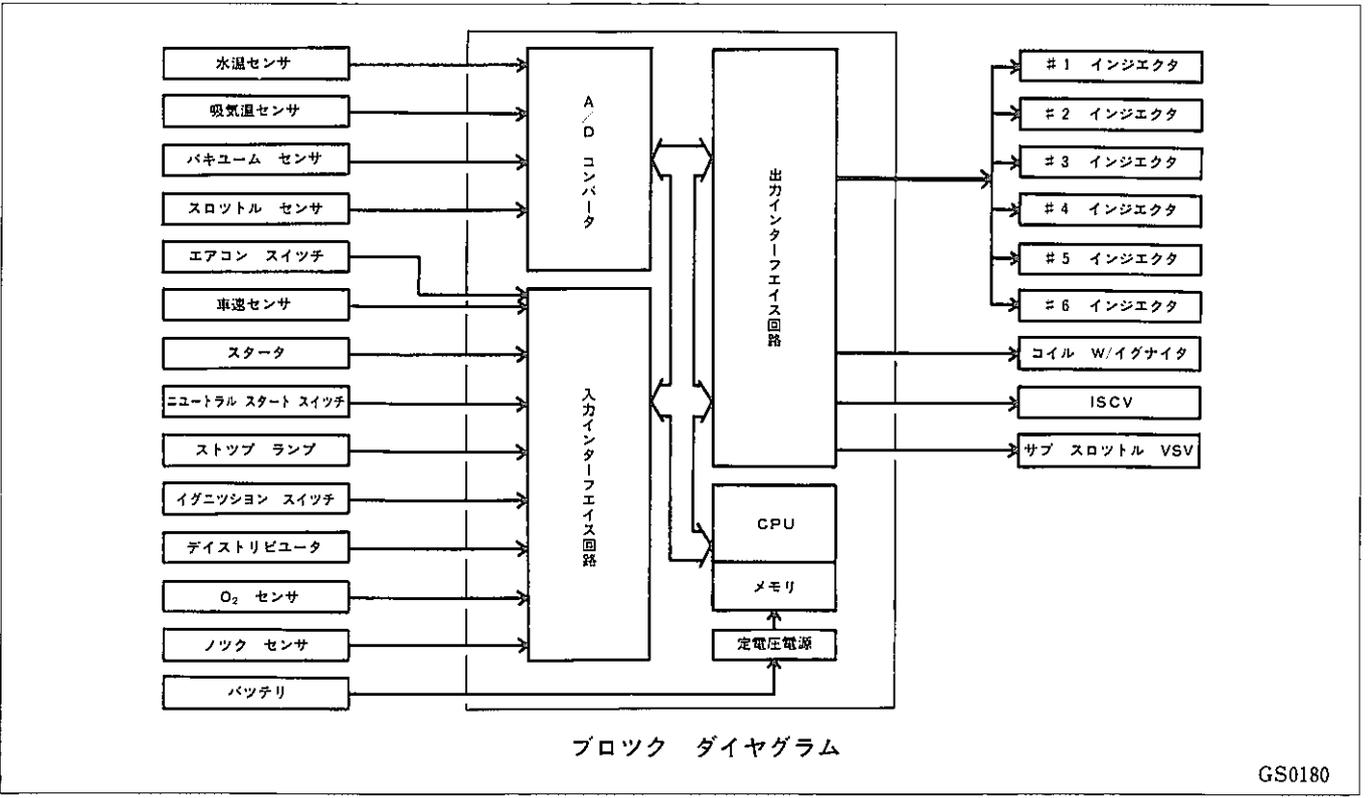
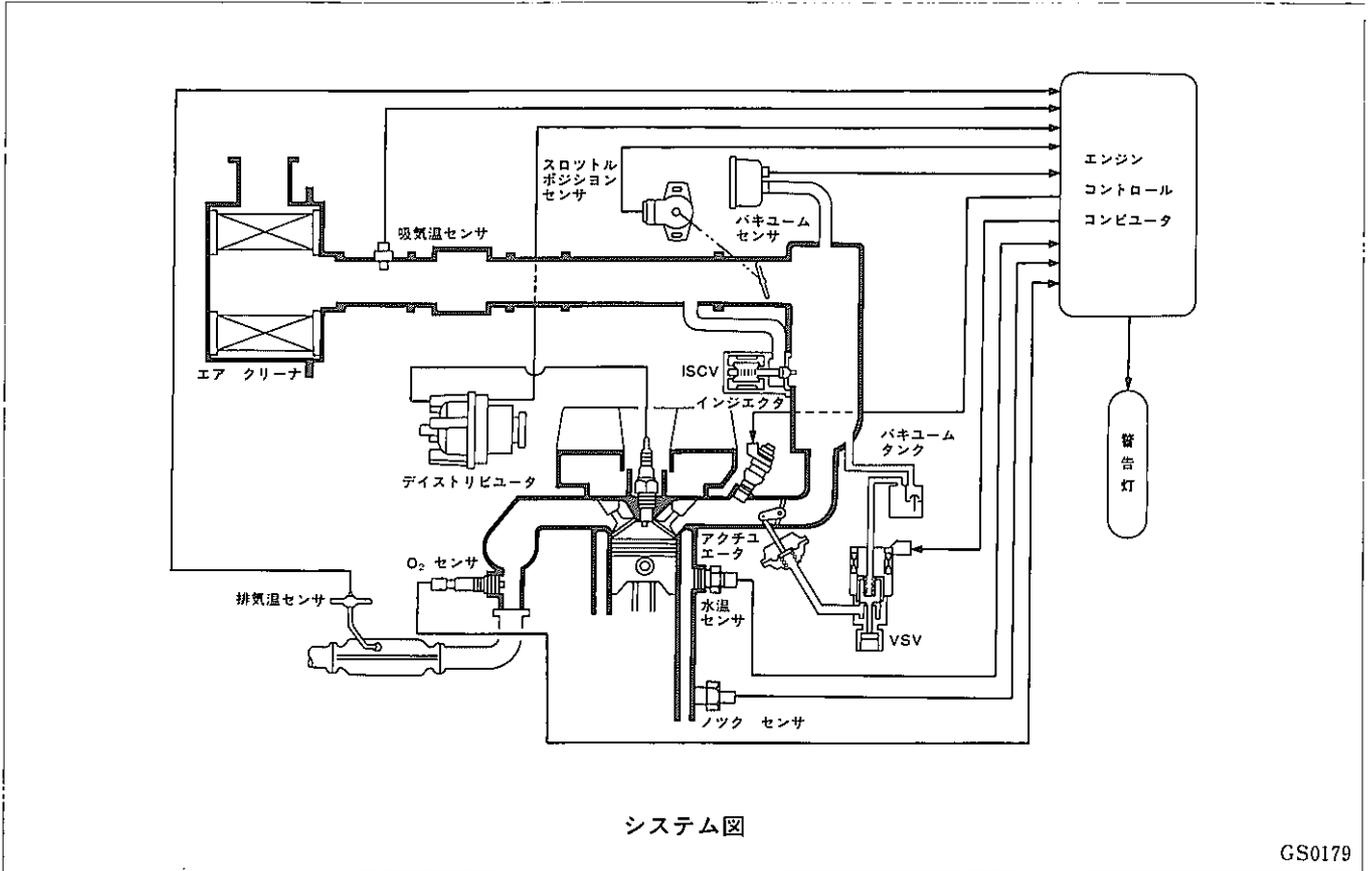
●従来の単孔式から2孔式に変更し、始動性の向上をはかりました。



□エンジン コントロール システム

1. エンジン コントロール コンピュータ

●従来のシステムにノック コントロール システムを追加しました。

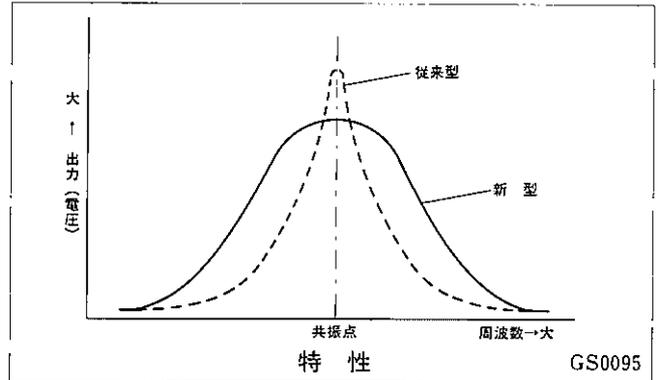


▶ 構造と作動

【1】 ノック コントロール システム

(1) 構成

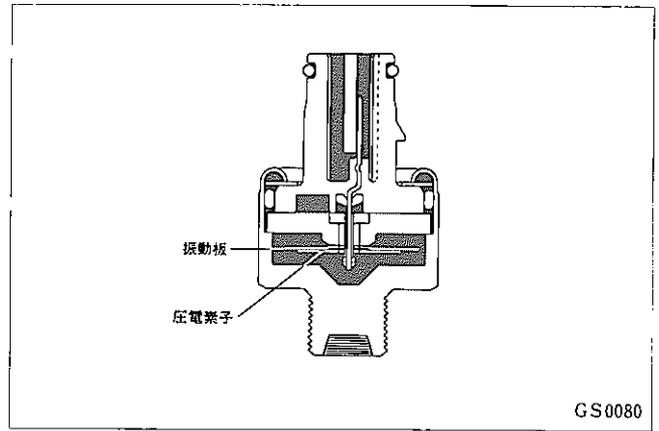
ノック コントロール システムは、エンジンのノッキングを感知するノック センサと、点火時期を制御するコントロール ユニット (エンジン コントロール コンピュータ) で構成されています。



(2) ノック センサ

ノック センサは、広帯域センサを採用しました。センサの取り付け位置は、シリンダ ブロックの中間位置に1個取り付けられています。

ノック センサは、ケース内に圧電素子があり、ノッキングが発生するとエンジン ブロック振動数が圧電素子の固有振動数と合致し、圧電素子が共振することにより電圧を発生しエンジン コントロール コンピュータに信号を送ります。



【2】 ダイアグノーシス

ノック コントロール システムの追加に伴い、診断コード “52” “53” を追加しました。

診断項目

コード番号	診 断 項 目	コード番号	診 断 項 目
11	+ B 系 統	31	圧 力 セ ン サ 系 統
12	回 転 信 号 系 統 (G, Ne)	41	ス ロ ッ ト ル 信 号 系 統
13	回 転 信 号 系 統 (Ne)	42	車 速 信 号 系 統
14	点 火 信 号 系 統	43	S T A 信 号 系 統
21	O ₂ セ ン サ 系 統	51	ス イ ツ チ 信 号 系 統
22	水 温 セ ン サ 系 統	52	ノ ッ ク セ ン サ 系 統
24	吸 気 温 セ ン サ 系 統	53	ノ ッ ク 制 御 系 統

注) “51” “53” は記憶しません。

1.3

7M-GTEU エンジン

■概要

M/T車追加により、一部変更を実施しました。

仕様

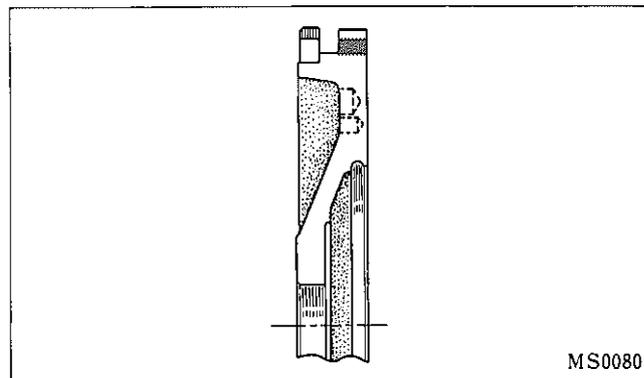
項目	エンジン トランスミッション	
	M/T	A/T
シリンダ数および配列	直列6気筒・縦置き	
燃焼室形状	ペントルーフ形	
気筒当り吸排気弁数	吸2 排2	
総排気量 (ℓ)	2.954	
内径×行程 (mm)	83.0×91.0	
圧縮比	8.4	
最高出力 (PS/rpm)	230/5600 (ネット)	
最大トルク (kg・m/rpm)	33.0/4000 (ネット)	
燃料消費率 (g/ps・h-rpm)	215/2000	
寸法 [長さ×幅×高さ] (mm)	841×665×688	817×665×688
整備重量 (kg)	216	207

■機構説明

□エンジン本体

1. フライホイール

- M/T車追加に伴い、フライホイールを追加しました。



□クーリング システム

1. ラジエータ

- M/T車追加に伴い、専用のラジエータを新設しました。

仕様

	M/T車	A/T車
コア型式	2列コルゲート	←
放熱量 (kcal/h)	48500	←
コア寸法 [幅×高さ×厚さ] (mm)	648×375×32	←
冷却水容量 (ℓ)	2.15	2.05
フィン ピッチ (mm)	2.5	←
乾燥重量 (kg)	5.84	6.68

2. シャシ

2.1	クラッチ	2-2
2.2	マニュアル トランスミッション	2-6
2.3	オートマチック トランスミッション	2-12
2.4	プロペラ シャフト & デイフアレンシヤル	2-14
2.5	サスペンション	2-15
2.6	ステアリング	2-16
2.7	ブレーキ	2-23

2.1

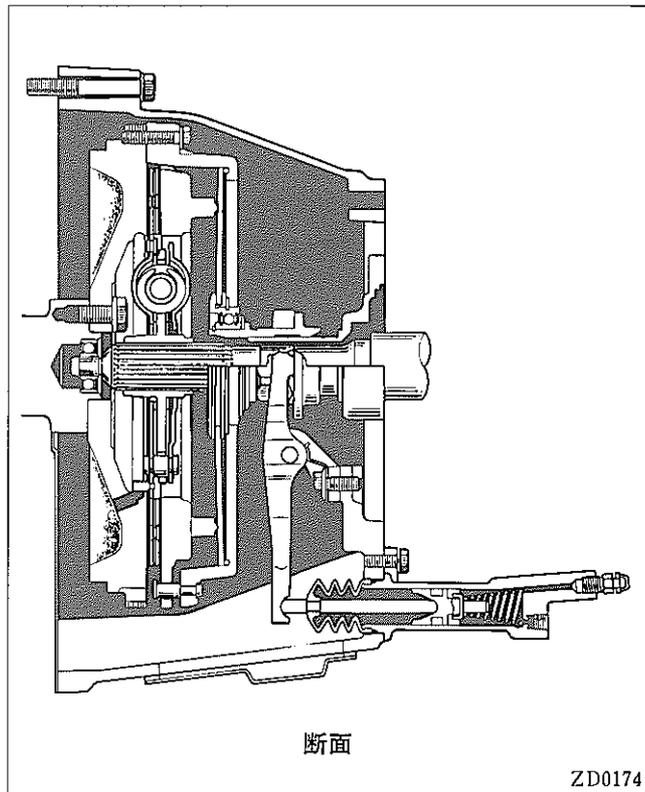
クラッチ

■概要

7M-GTEU エンジン搭載車に、新設計のプル方式クラッチ機構を採用しました。

仕様

		7M-GTEU
クラッチ	型式	乾式・単板・ダイヤフラム
	操作方式	油圧式
クラッチ	サイズ(mm)	240
カバー	取り付け荷重(kg)	810
クラッチ ディスク	外径×内径×厚さ(mm)	240×160×3.5
	全面摩擦面積(cm ²)	251
	材質	セミモールド
マスタ	型式	ポートレス
シリンダ	内径(mm)	15.87
レリーズ シリンダ	型式	無調整式
	内径(mm)	22.2
クラッチ ペダル	ストローク(mm)	145
	レバー比	5.43



■特長

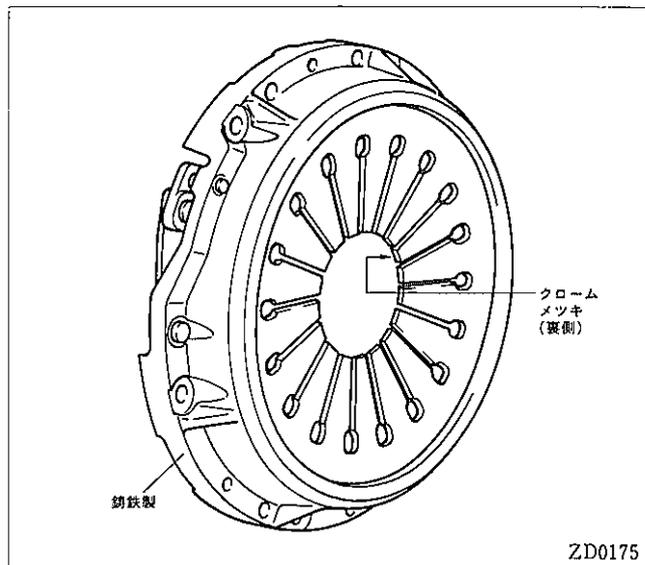
操作性の向上

1. プル方式クラッチ カバーの採用……………2-2

■機構説明

1. クラッチ カバー

- 日本初のプル方式クラッチ カバーを7M-GTEU エンジン搭載車に採用しました。
- プル方式の採用により、ダイヤフラム スプリングのレリーズレバー比を大きくすることができ、カバー取り付け荷重の増加による操作力のアツプを押しえました。
- カバー本体を従来鉄板製より鋳鉄製に変更し、強度および剛性のアツプをはかりました。
- 従来と同様、ダイヤフラム スプリングのレリーズ ベアリング当たり面には、クローム メツキを施しました。

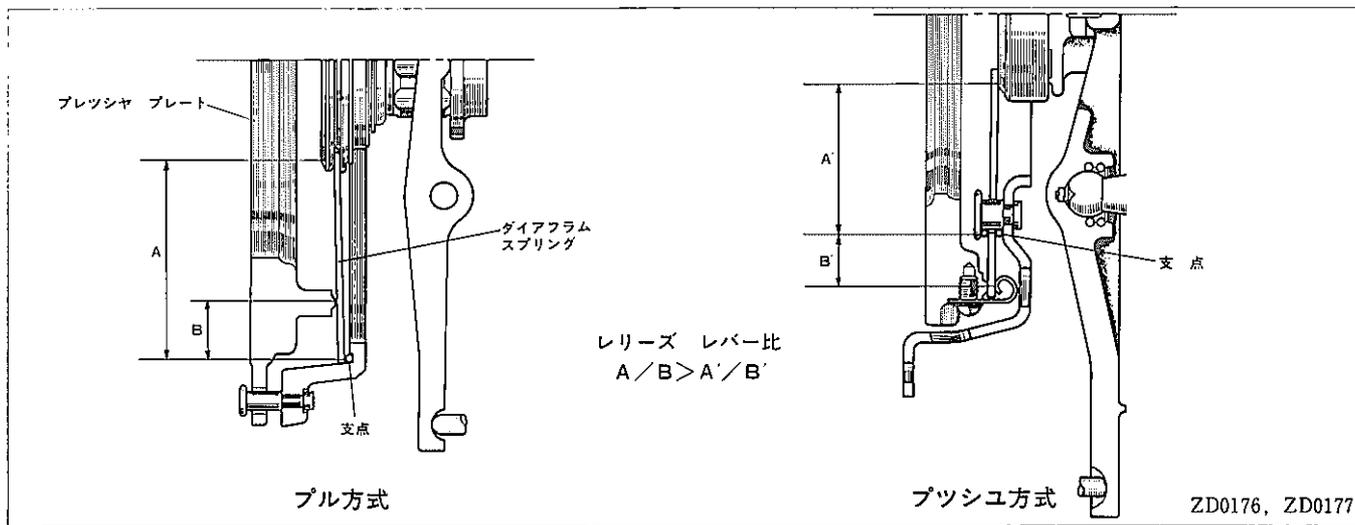


▶ 構造と作動

【1】機能

従来のクラッチ カバーは、リリース ベアリングがダイヤフラム スプリングの一端を押すことで、リベット部を支点にプレツシャ プレート（プツシュ方式）を解放していました。しかし、この方式だとカバー取り付け荷重が増大したとき、リリース操作力もそれにつれ増加してしまいます。

今回のプル方式クラッチ カバーは、ダイヤフラム スプリングの取り付け方を逆にすることにより、プレツシャ プレートを解放する支点をダイヤフラム スプリングの末端にすることができ、プツシュ方式よりもリリース レバー比=A/B が大きくとれるため、カバー取り付け荷重増加による操作力のアップを押えて操作性を向上させています。

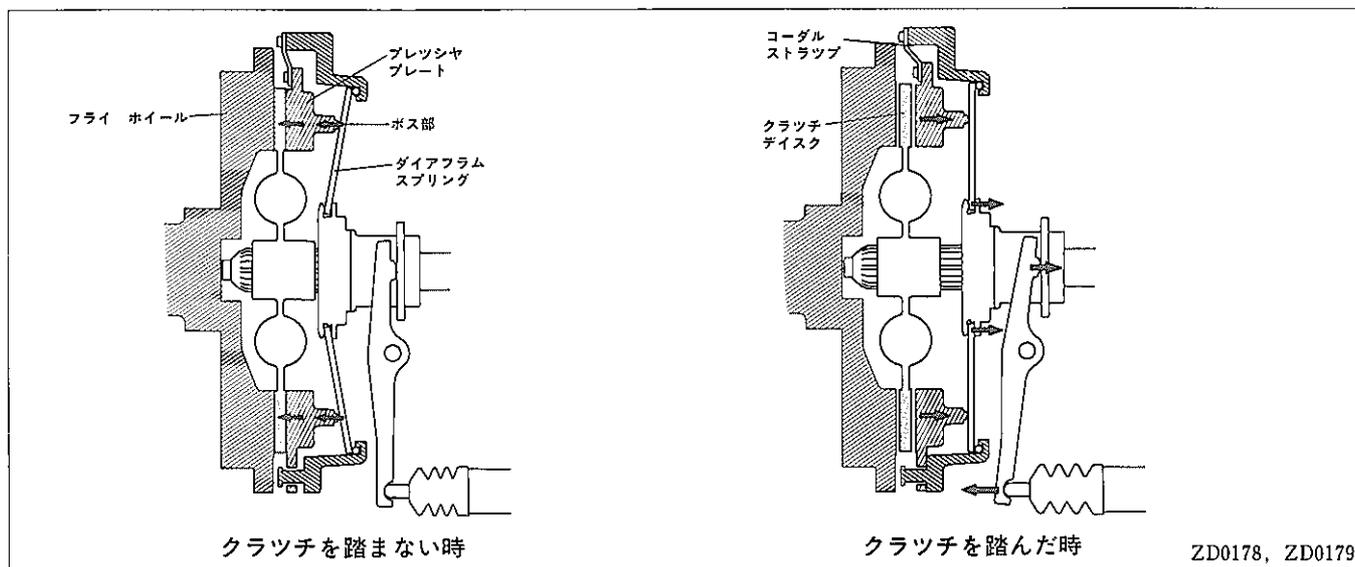


2

【2】作動

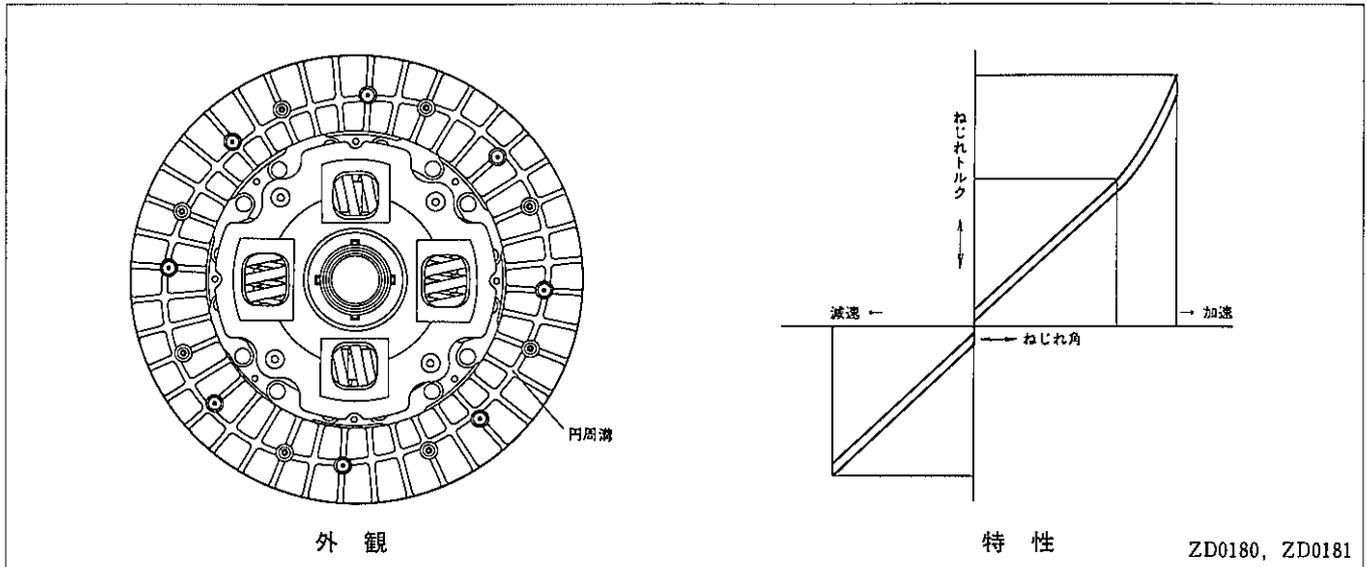
クラッチ ペダルを踏まない時は、ダイヤフラム スプリングがプレツシャ プレートのボス部と線接触し、絶えずプレツシャ プレートを左方向へ押し付けています。（下図左）

クラッチ ペダルを踏むと、ダイヤフラム スプリングを右方向へ引っ張る力（プル）が作用します。また、プレツシャ プレートにはコーダル ストラップのばね力が、常にプレツシャ プレートを右方向に押し付けています。このため、プレツシャ プレートにダイヤフラム スプリングの左方向への押し付け力が無くなると、プレツシャ プレートはコーダル ストラップのばね力により、クラッチ ディスクと離れクラッチが切れます。（下図右）



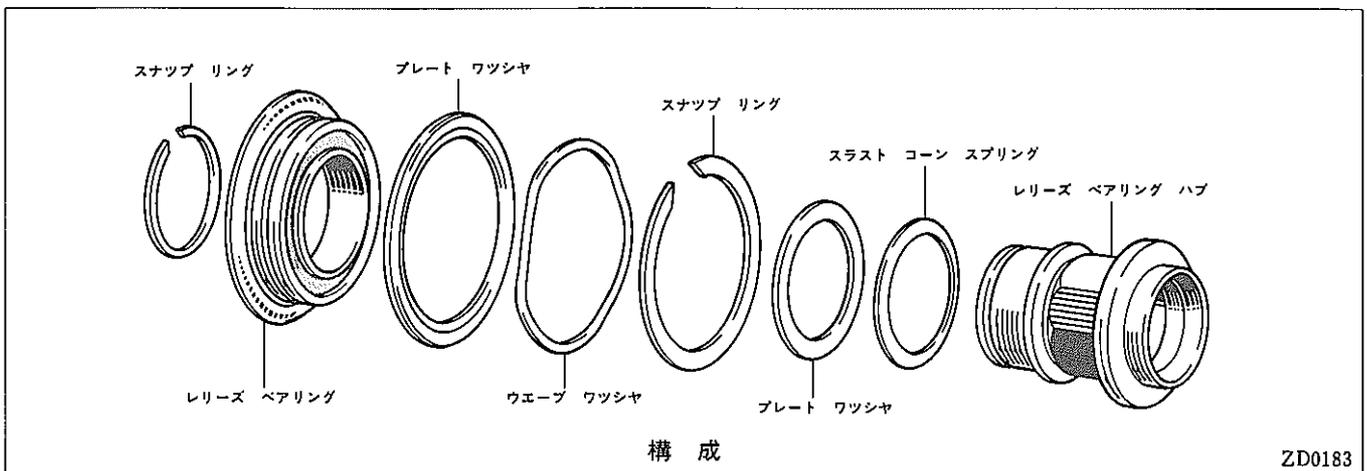
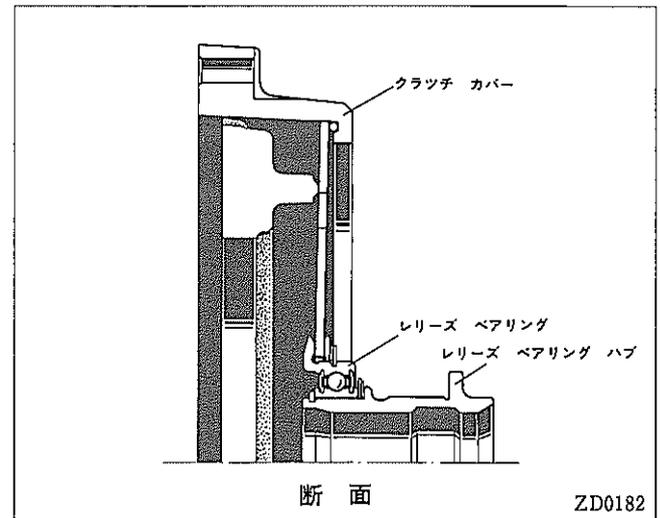
2. クラッチ ディスク

- 7M-GTEU エンジン搭載車にグラスファイバ入りクラッチ ライニングを採用するとともに、円周溝付きとし、耐久性および切れ性能の向上をはかりました。
- クラッチ ディスクねじれ特性は下図の特性とし、高出力エンジンへの対応と振動・騒音の低減をはかりました。



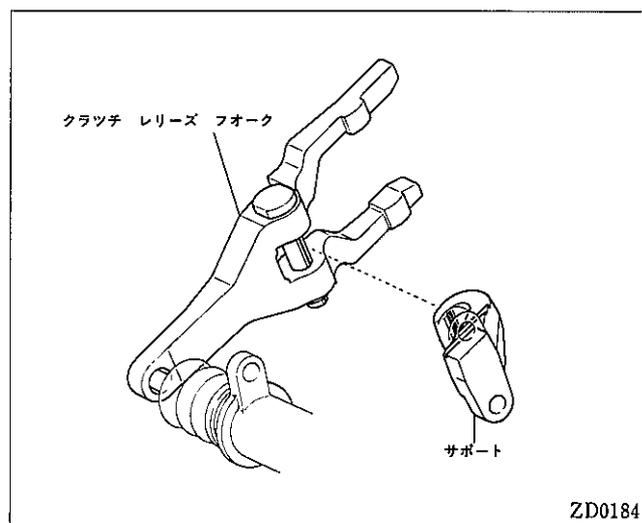
3. クラッチ レリーズ ベアリング & ハブ

- レリーズ ベアリングおよびレリーズ ベアリング ハブはスナップ リングなどで結合し、クラッチ カバーと一体型にしました。



4. クラッチ レリーズ フォーク & サポート

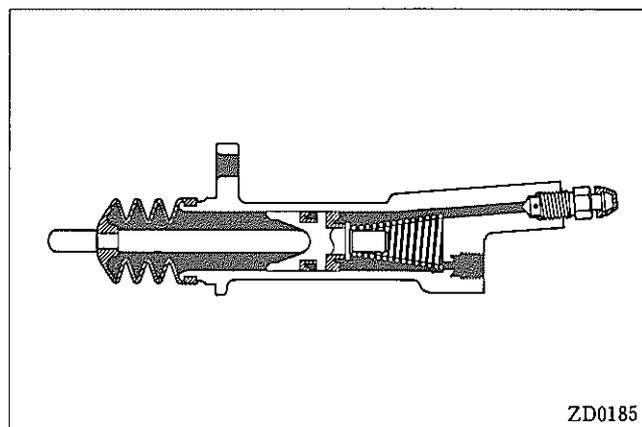
- 鋳鉄製の中支点ピン タイプのレリーズ フォークを採用し、強度の確保をはかりました。
- サポートは、フック形状のものを採用しました。



2

5. クラッチ レリーズ シリンダ

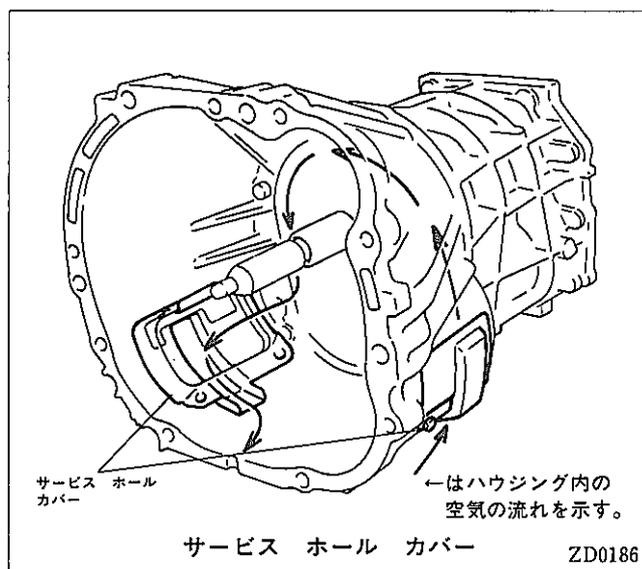
- 無調整式のレリーズ シリンダを採用し、メンテナンス フリー化をはかりました。
- 密閉式ブーツを採用し、耐久性の向上をはかりました。



6. クラッチ ハウジング

- クラッチ ハウジングの側面にサービス ホールを2箇所設定し、トランスミッション脱着時のサービス性*を考慮しました。
- サービス ホールにカバーを設定し、泥水の侵入防止およびクラッチ ハウジング内の冷却性能を向上させました。

*：プル方式クラッチの採用により、トランスミッションを脱着するときは、サービス ホールよりクラッチ カバーを取りはずす必要があります。



2.2

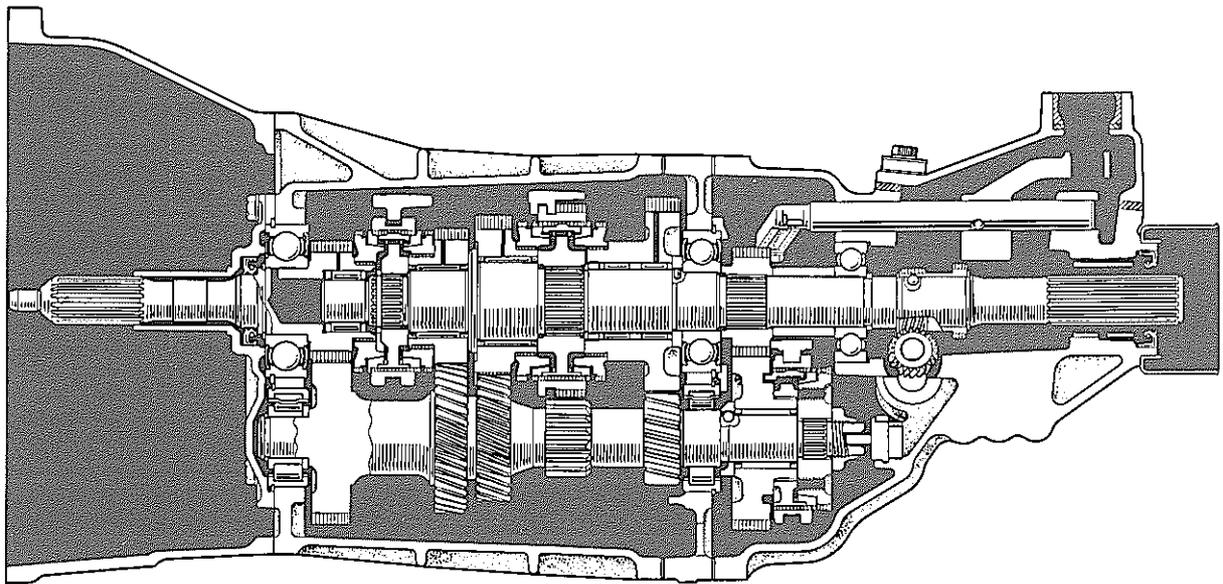
マニュアル トランスミッション

■概要

7M-GTEU エンジン搭載車に、新設計のR 154型5速マニュアル トランスミッションを採用しました。

仕様

型式	R 154	
形式	前進:常時噛合式, 後退:選択摺動式	
変速比	1 速	3.251
	2 速	1.955
	3 速	1.310
	4 速	1.000
	5 速	0.753
	後退	3.180
スピードメータ	ギヤ比(ドリ/ドレー)	33/11
使用オイル	名称	キヤツスル MG ギヤ オイル スペシャル (SAE75W-90)
	容量(ℓ)	3.0



R 154型断面

E9674

■特長

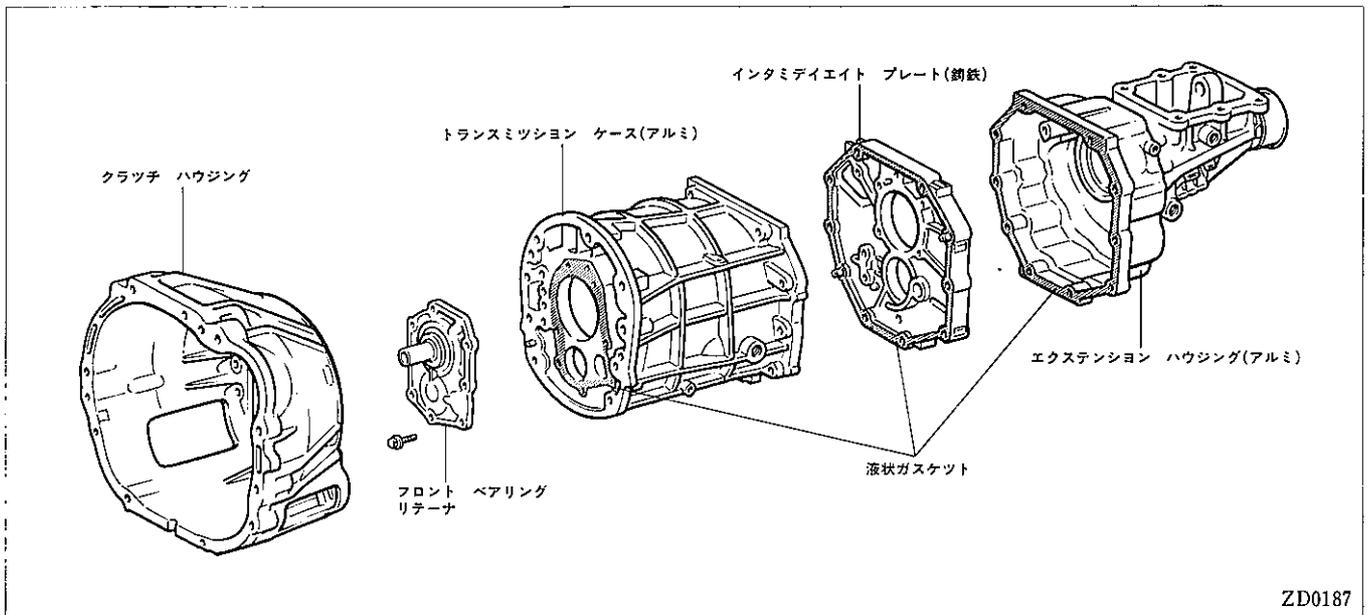
振動・騒音の低減

1. ニュートラル時5速シンクロ押し付け機構の採用……………2-9
2. シフト レバー リテーナ フル フローティング機構の採用……………2-11

■機構説明 (R154型)

1. ケース類

- トランスミッション ケースは、軽量なアルミ ダイキャスト製を採用するとともに、リップ配置を効果的に行い、騒音の低減をはかりました。
- インタミディエイト プレートは、吸振特性の良い鋳鉄製を採用しニュートラル時の騒音の低減をはかるとともに、ギヤ類の組み付け性を確保しました。
- インタミディエイト プレート両側合わせ面およびフロント ベアリング リテーナ合わせ面に液状ガスケット (F I P G) を採用し、シール性能の向上をはかりました。
- エクステンション ハウジング リヤ プシユにホワイト メタル*を採用し、高速走行時の信頼性を向上させました。

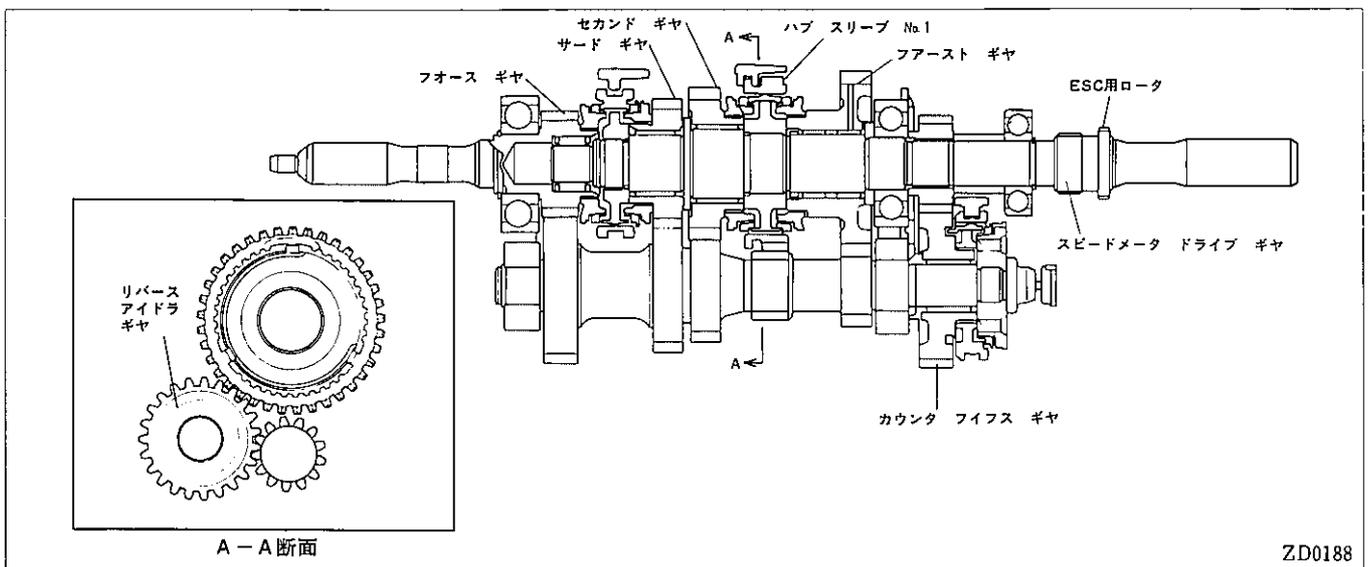


ZD0187

*ホワイト メタル：すずと鉛の合金

2. ギヤ配列

- ギヤ配列は、4速直結・5速O/D方式を採用しました。
- ハブ スリーブ No.1は、リバース ギヤ兼用型とし軽量化をはかりました。
- ESC用ロータはスピードメータ ドライブ ギヤと一体にしました。

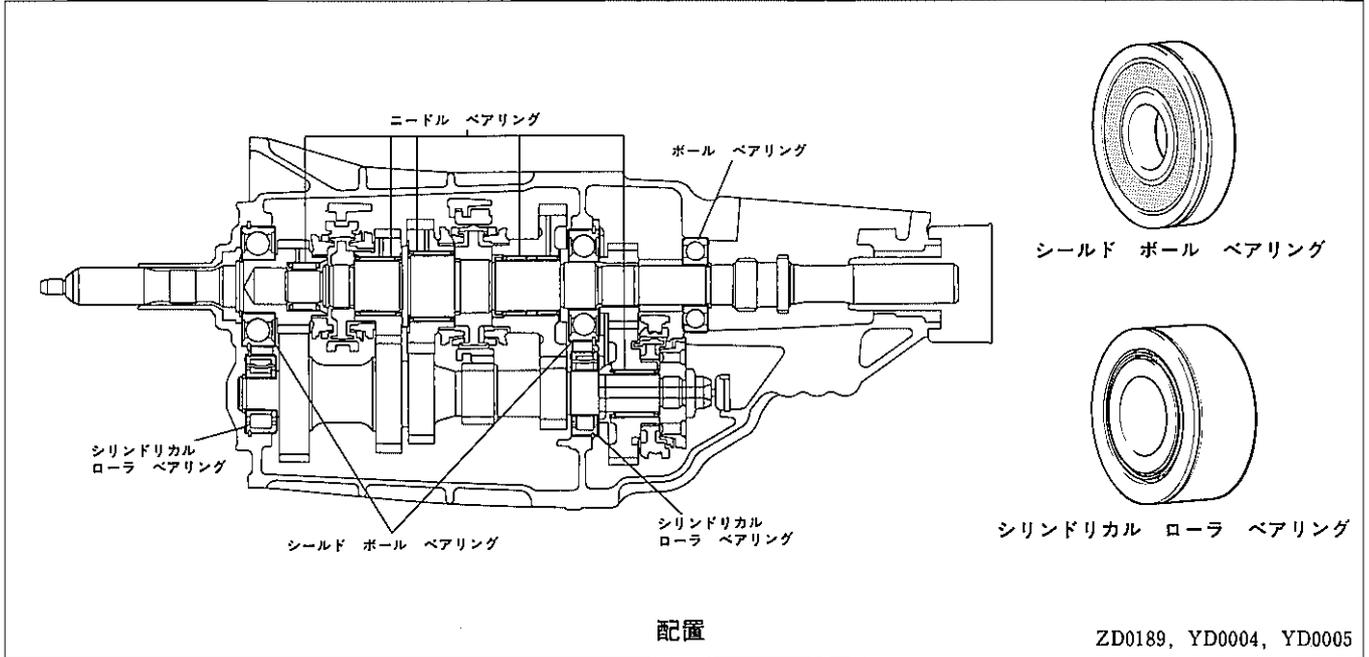


A-A断面

ZD0188

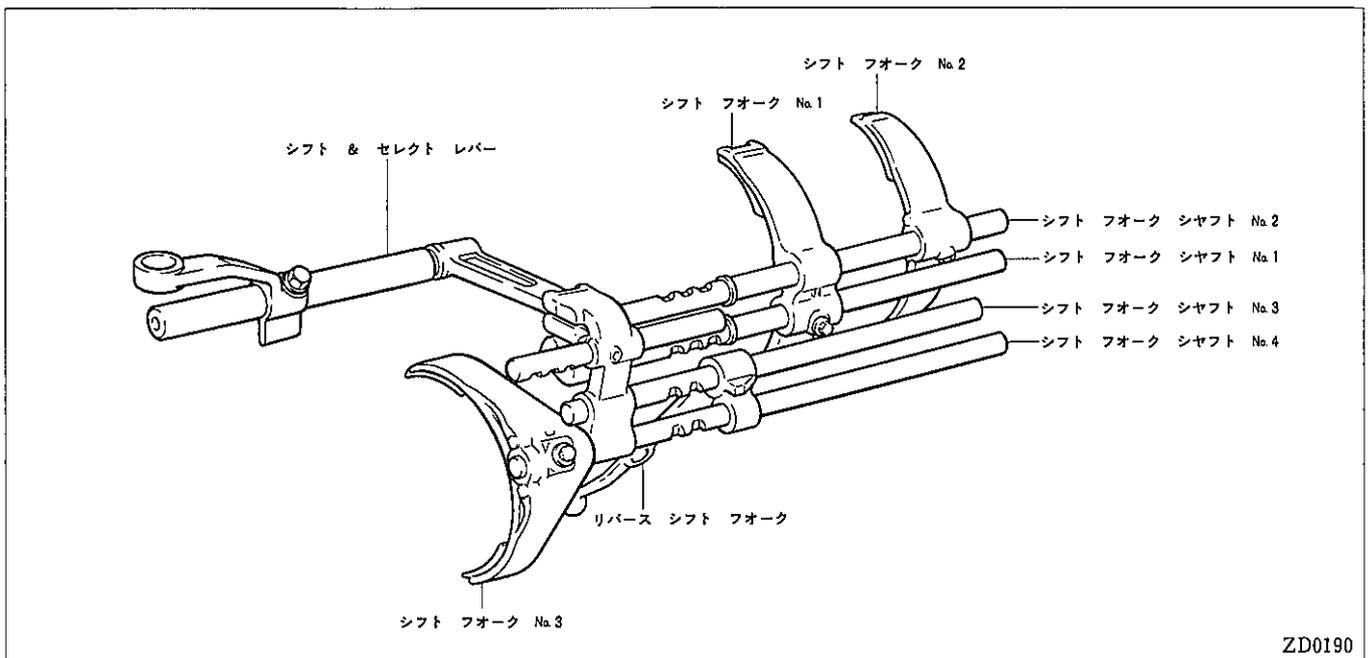
3. ベアリング

- シールド ボール ベアリングをインプット シヤフトおよびアウトプット シヤフト センタの軸受けに採用し、十分な耐久性を確保しました。
- カウンタ シヤフト前・後の軸受けには負荷容量の大きなシンドリカル ローラ ベアリングを採用しました。
- パイロット軸および各ギヤには実績のあるニードル ベアリングを採用しました。



4. シフト機構

- 4本のフォーク シヤフトを用いたフォーク シヤフト スライド式を採用しました。
- シフト フォーク No.1～No.3に、軽量なアルミ ダイキャスト製を採用し、耐摩耗性を確保しました。
- 二重噛み合い防止機構、リバース ミス シフト防止機構、リバース ワン ウエイ機構、ニュートラル時5速シンクロ押し付け機構等を備え、信頼性を高めました。

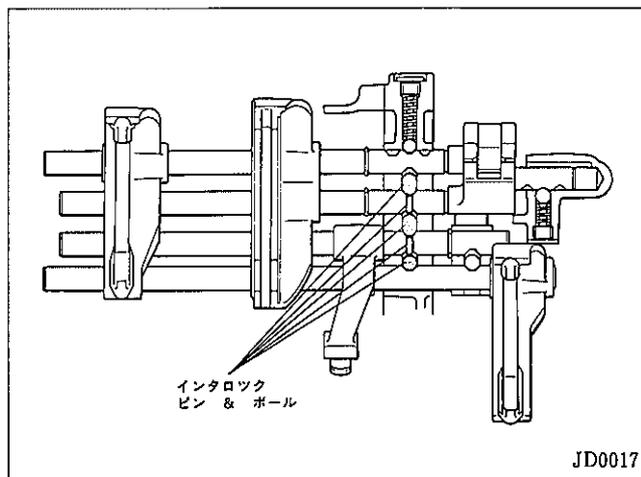


▶ 構造

【1】二重噛み合い防止機構

一度に2つの変速ギヤへシフトすることを防止する機構です。

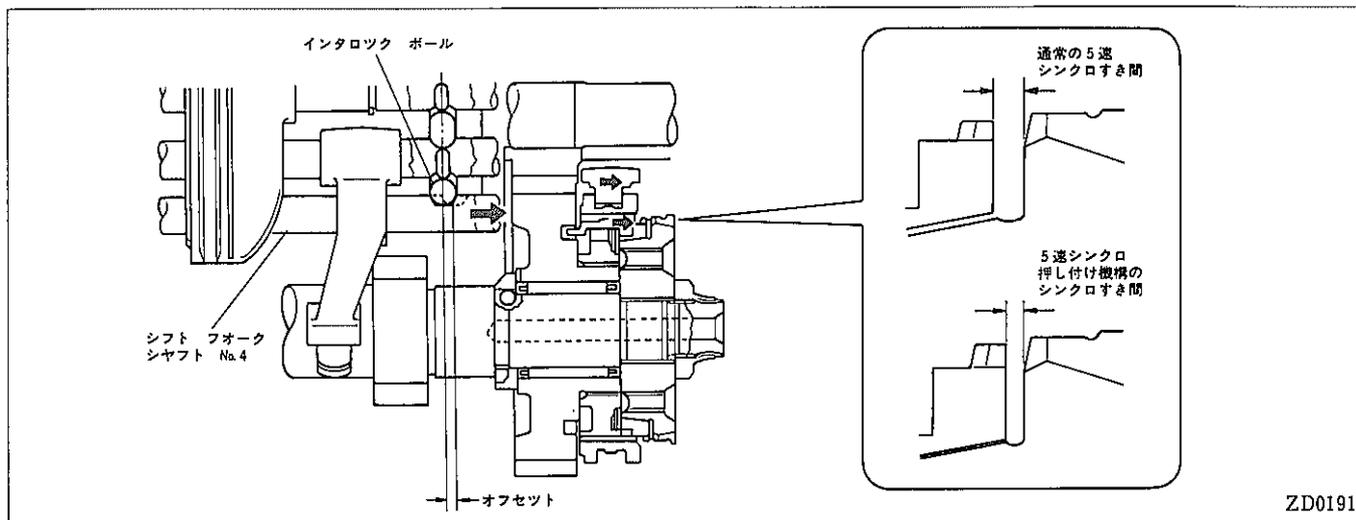
4本のシフト フォーク シヤフトのうち1本が作動することにより、各シヤフト間に挿入されているインタロックピンおよびボールが上または下側に動き、他の3本のフォーク シヤフトを固定します。



【2】ニュートラル時5速シンクロ押し付け機構

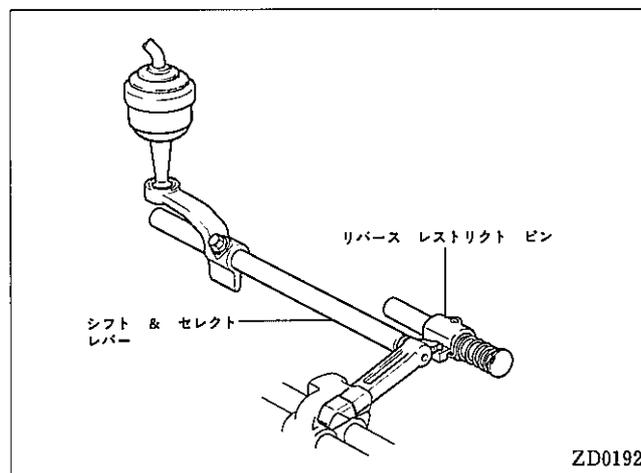
ニュートラル状態で起きるアイドル時のギヤ騒音低減およびリバース シフト時のシフト フォーク 向上をはかるため、ニュートラル時にあらかじめ5速シンクロを少し作動させておく機構です。

シフト フォーク シヤフト No.4 のロック ボール溝位置を正規の5速ニュートラル位置より、わずかだけシンクロが作用する方向にオフセットさせることで、シフト フォーク シヤフト No.4 がロック ボールにより5速側に移動し、オフセット分、5速シンクロ機構を作用させます。



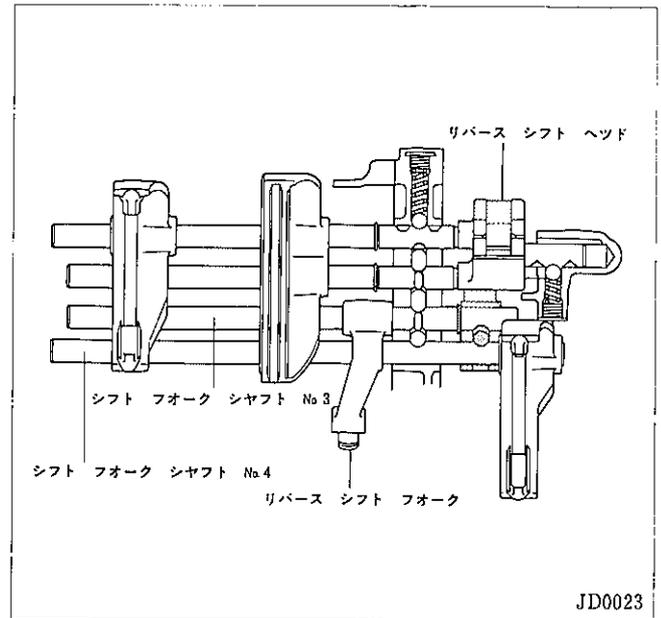
【3】リバース ミス シフト防止機構

走行中、5速から直接リバースにシフトすることを防止する機構です。(リバースへシフトするときは、一旦シフトレバーをニュートラルへ戻してからリバースへシフトします。)



【4】リバース 1ウェイ機構

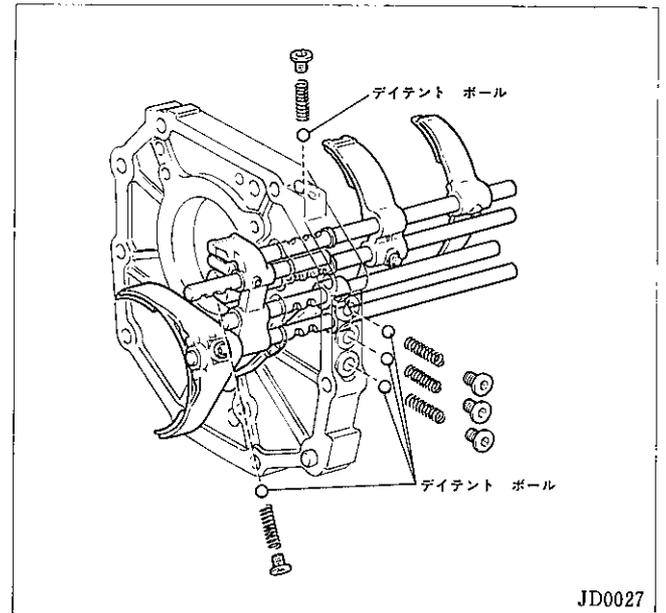
リバースにシフトするときのみ、リバース アイドラ ギヤを作動させ、5速シフト時はリバース アイドラ ギヤをニュートラル位置にとどめる機構です。



JD0023

【5】デイトント機構

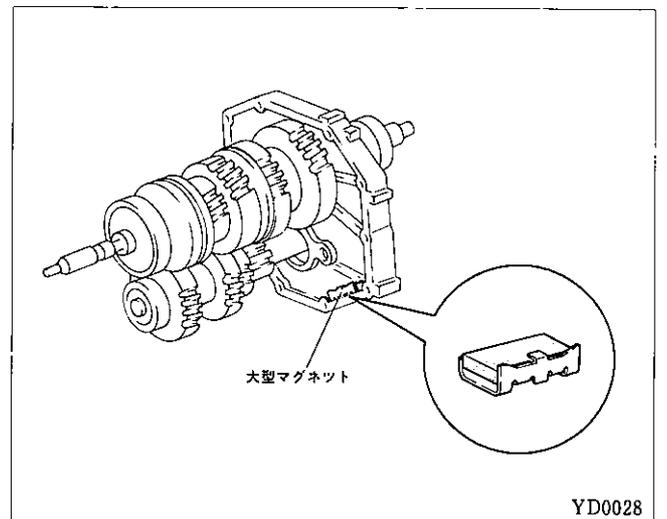
シフト フォーク シャフト No.1 とNo.2 およびNo.5 には3条の溝を設け、また、シフト フォーク シャフト No.3 とNo.4 には2条の溝を設け、そのいずれか1条の溝にデイトント ボールをスプリングによって押し付けて、シフト時の節度感を持たすと同時にギヤ抜けを防止しています。デイトント ボールは、シフト フォーク シャフト No.1 ~No.4 についてはインタミディエイト プレートに、No.5 についてはエクステンション ハウジングに組み付けました。



JD0027

5. マグネット

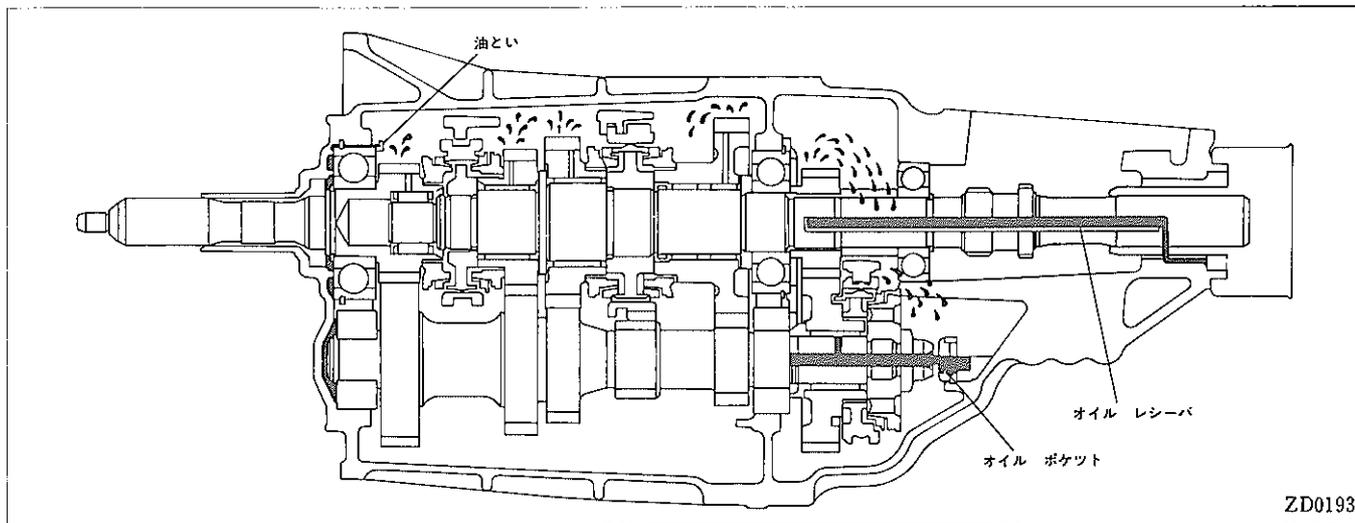
- インタミディエイト プレート下部に大型のマグネットを設定しました。



YD0028

6. オイル潤滑

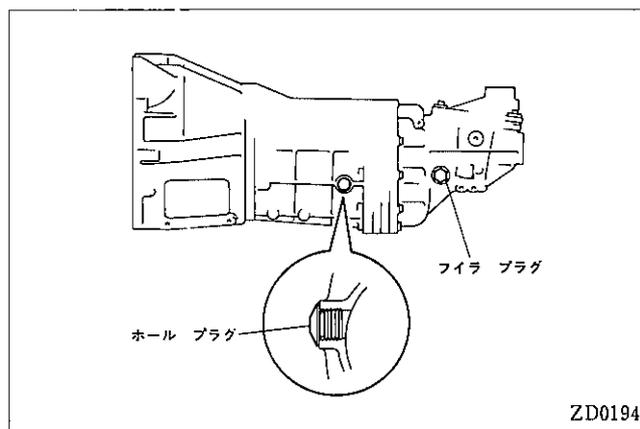
- ギヤ オイルは S A E 75W-90 のものを採用しました。
- インプット フロント側への潤滑については、トランスミッション ケースに油といを設け、インプット シヤフト オイルシールの潤滑および、そのインプット軸中心に設けられた油穴によりカウンタ ギヤ フロント ベアリングへもオイルを供給します。
- エクステンション ハウジング リヤ プシユにはオイル レシーバにて供給するようにしてあります。
- また、カウンタ ギヤのリヤ側に設けられたオイル ポケットにより、5速ギヤへも潤滑を行います。



ZD0193

7. フィラ プラグ

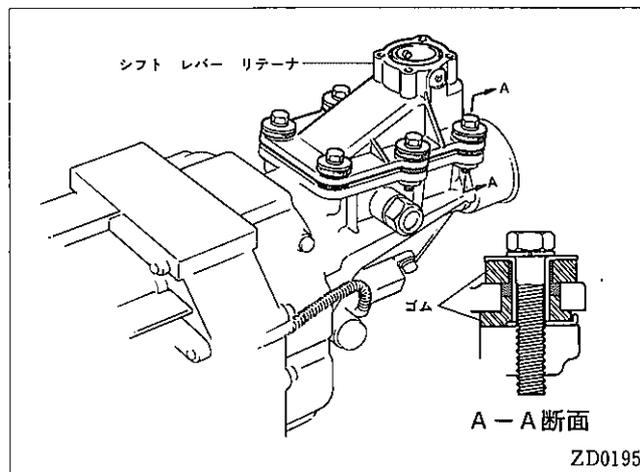
- エクステンション ハウジングにフィラ プラグを設定しました。
- なお、トランスミッション側のフィラ位置には、取りはずすことのできないプラグ (ホール プラグ) を設定し、誤注入防止をはかりました。



ZD0194

8. シフト レバー リテーナ

- トランスミッション本体とシフト レバー リテーナとの間にゴムのガスケットを取り付け、トランスミッション側からの振動・騒音が室内側に伝達されるのを低減しました。



ZD0195

2.3

オートマチック トランスミッション

■概要

1G-GEU エンジン搭載車の自動変速点を変更しました。

オイル クーラ配管を一部変更しました。

■機構説明

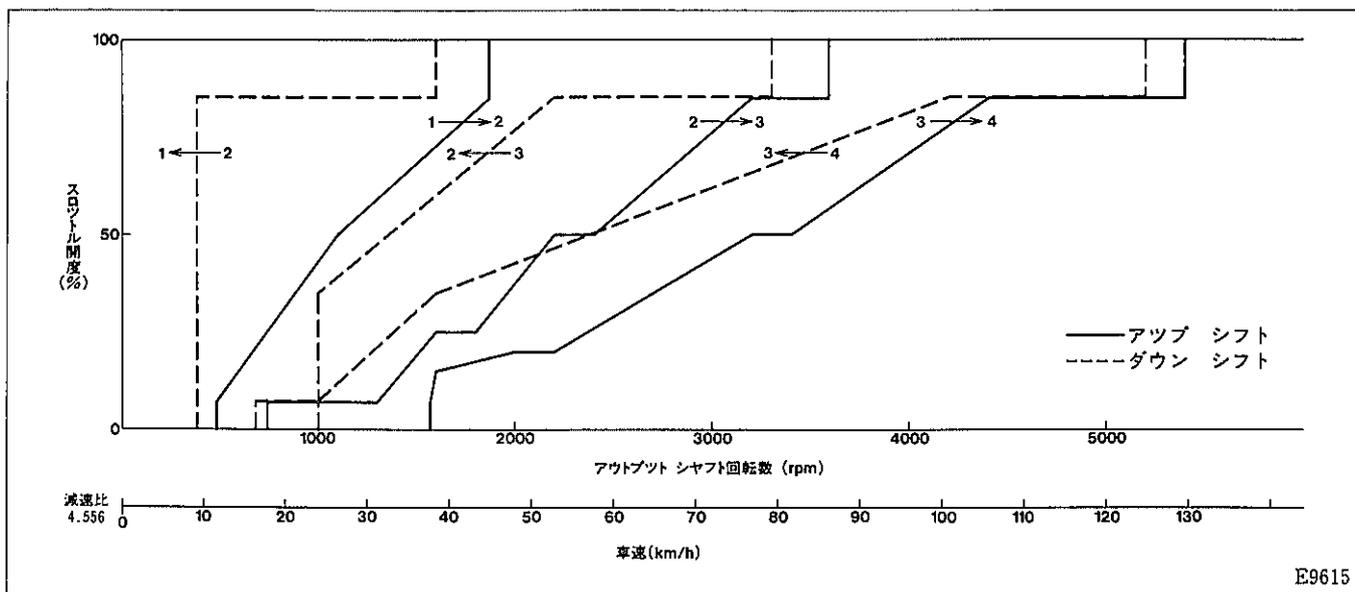
1. A42DE オートマチック トランスミッション

●1G-GEU エンジンのトルク アップに伴い、自動変速点を変更しました。

▶参考

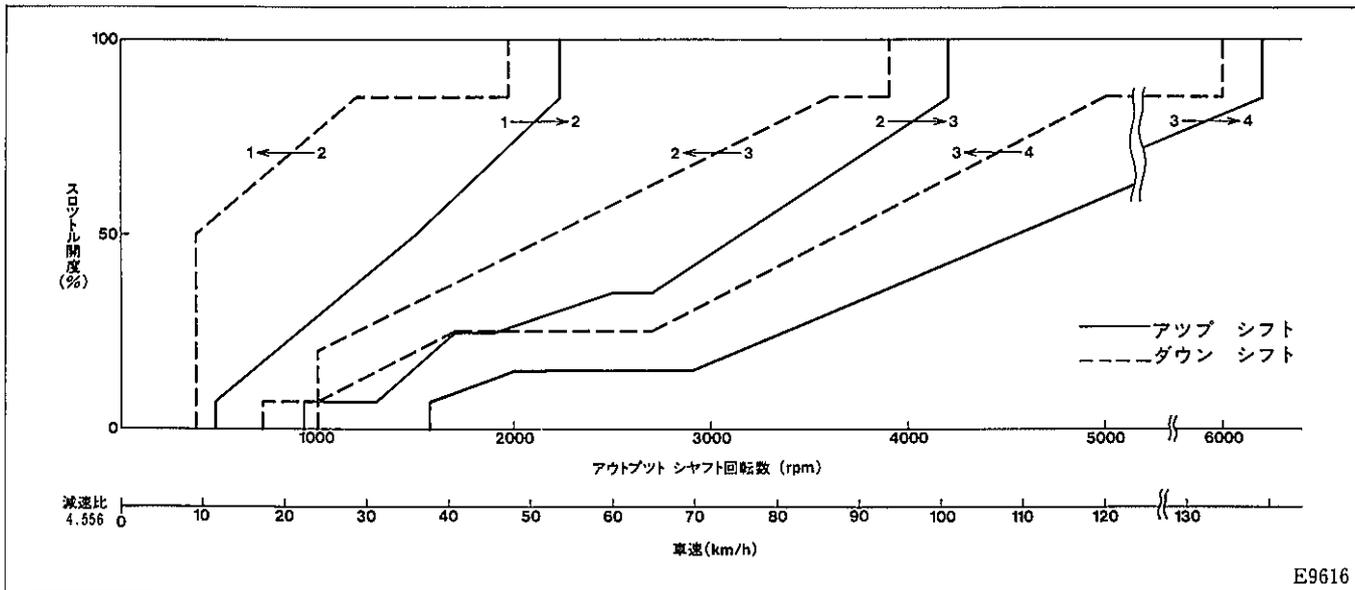
【1】自動変速線図

(1) D レンジ [ノーマル, エコノミ シフト パターン]



E9615

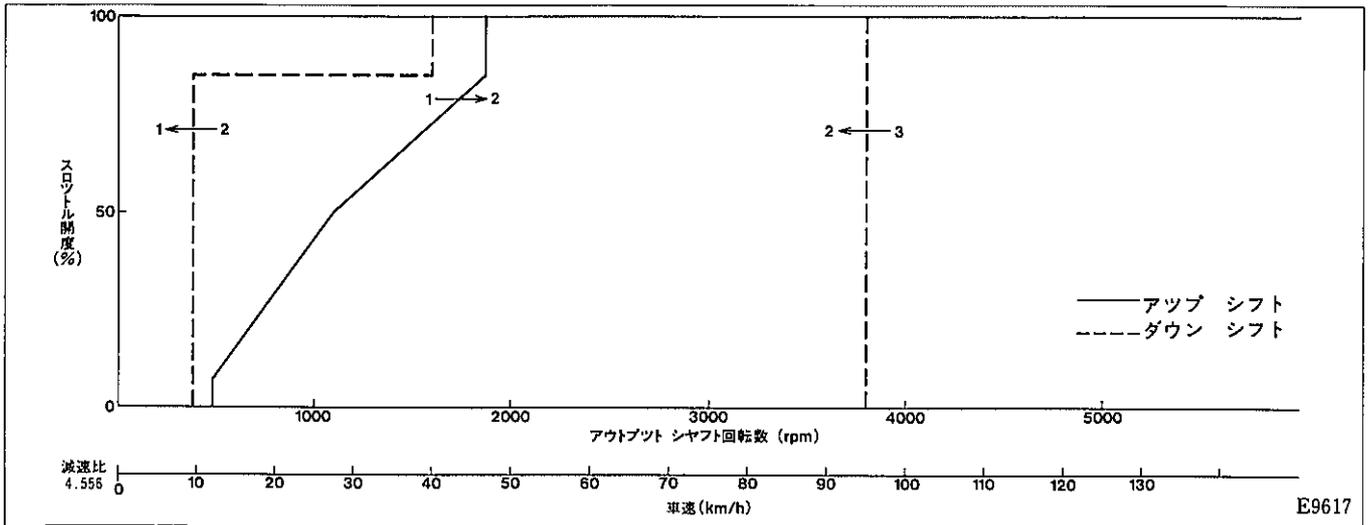
(2) D レンジ [パワー シフト パターン]



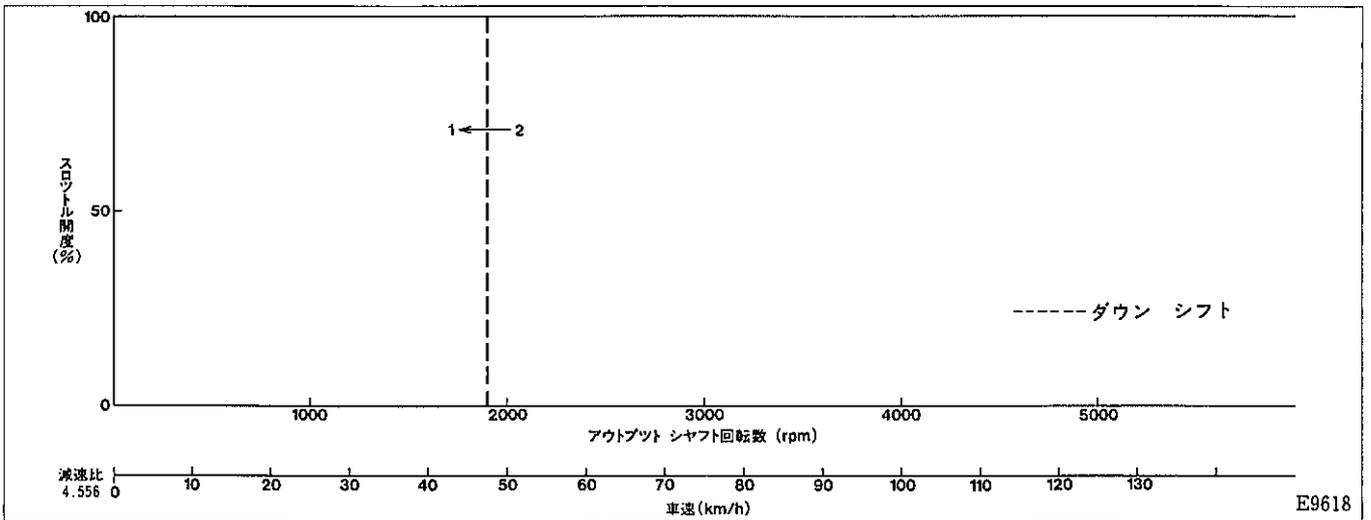
E9616

[3] 2 レンジ

パワー シフト パターンは 1↔2 速変速しません。オーバーラン防止のため高速時 3 速にアツプ シフトします。

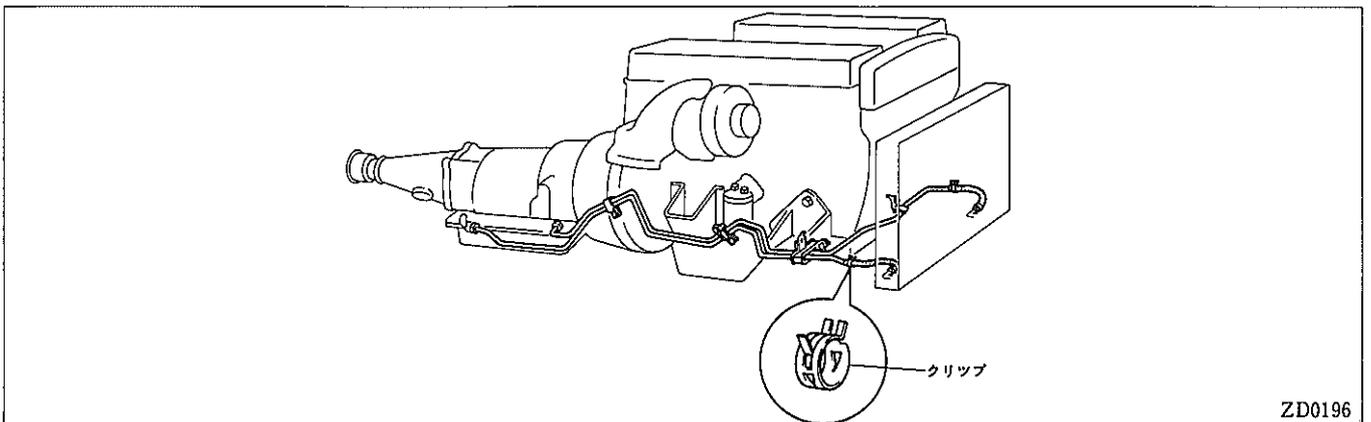


[4] L レンジ



2. オイル クーラ配管

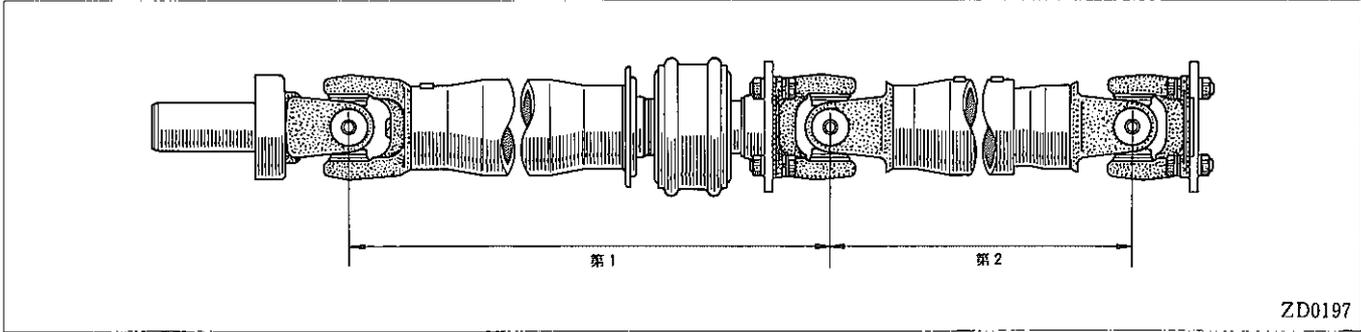
- オイル クーラ ホースおよびクランプ (クランプ→クリップ) を変更し、サービス性を向上させました。
- 7M-GTEU エンジン搭載車については、ホース内径をアツプ (7.2→9.2mm) し、冷却性能を向上させました。



2.4 プロペラ シャフト & デイファレンシヤル

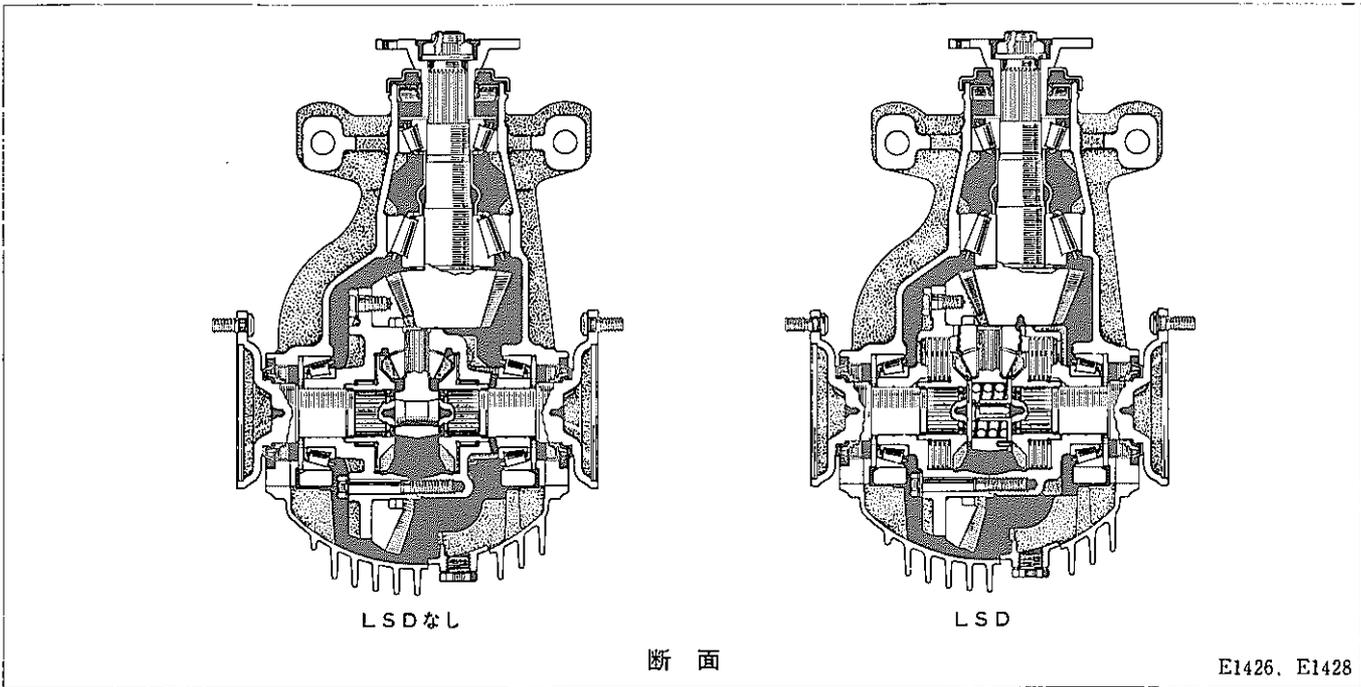
■概要

MZ 20, 21系のM/T車に防振式プロペラ シャフトおよび8 インチ デイファレンシヤルを採用しました。



プロペラ シャフト仕様

		MZ 20, 21(M/T車)	MZ 20, 21(A/T車)[参考]
ジョイント間距離×外径 (mm)	第1	513×75	467×75
	第2	634×82.6	←
ベアリング カップ形状		ソリッド形	←



デイファレンシヤル仕様

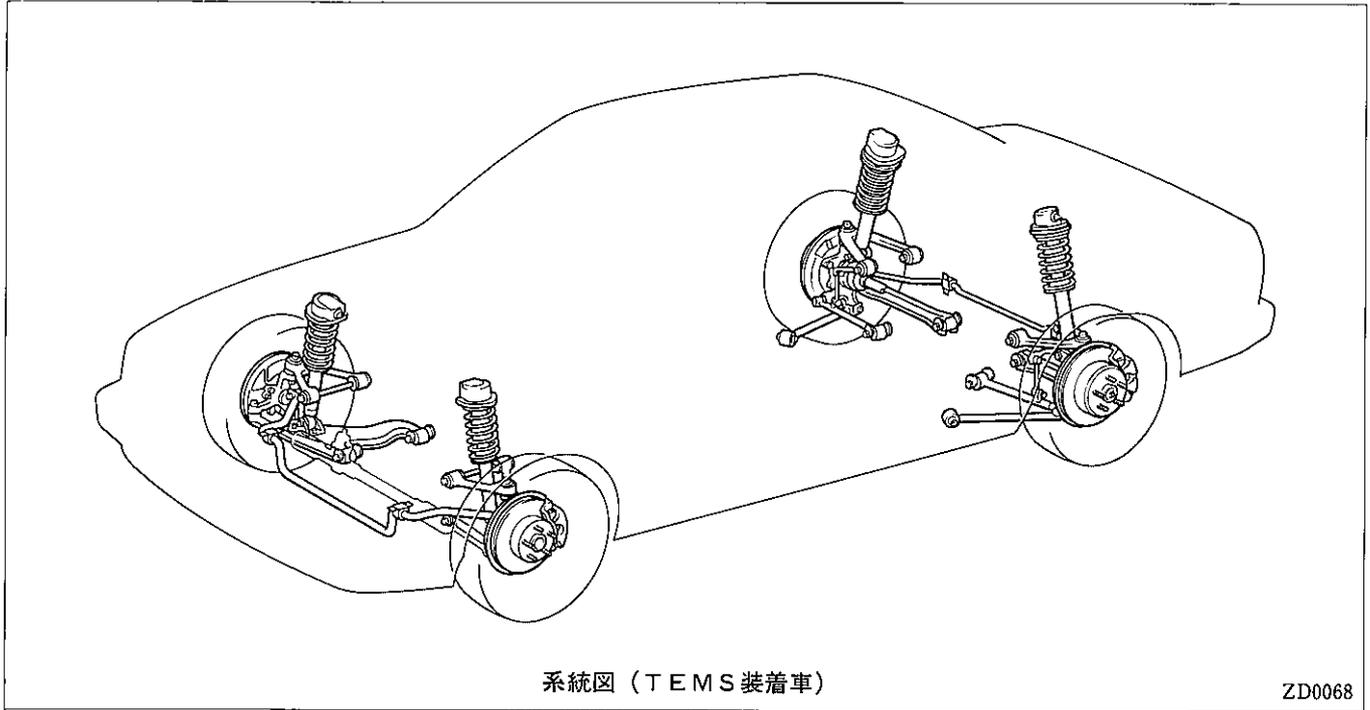
MZ 20, 21	リング ギヤ サイズ (インチ)		8.0		
	最終減速比		3.727		
	歯数(リング ギヤ×ドライブ ピニオン)		41×11		
	ピニオン数		4		
	使用オイル	名称	キャツスル キャツスル	ハイポイド ハイポイド	ギヤ ギヤ
容量 (ℓ)		1.3			

SX
LSD (LSD付き車・オプション)

2.5 サスペンション

■概要

2.0GT TWIN TURBOのエクストラ仕様車の追加に伴い、TEMS（トヨタ電子制御サスペンション）の設定を拡大しました。なお、構造・作動は2.0GT、3.0GT系と同一です。



仕様

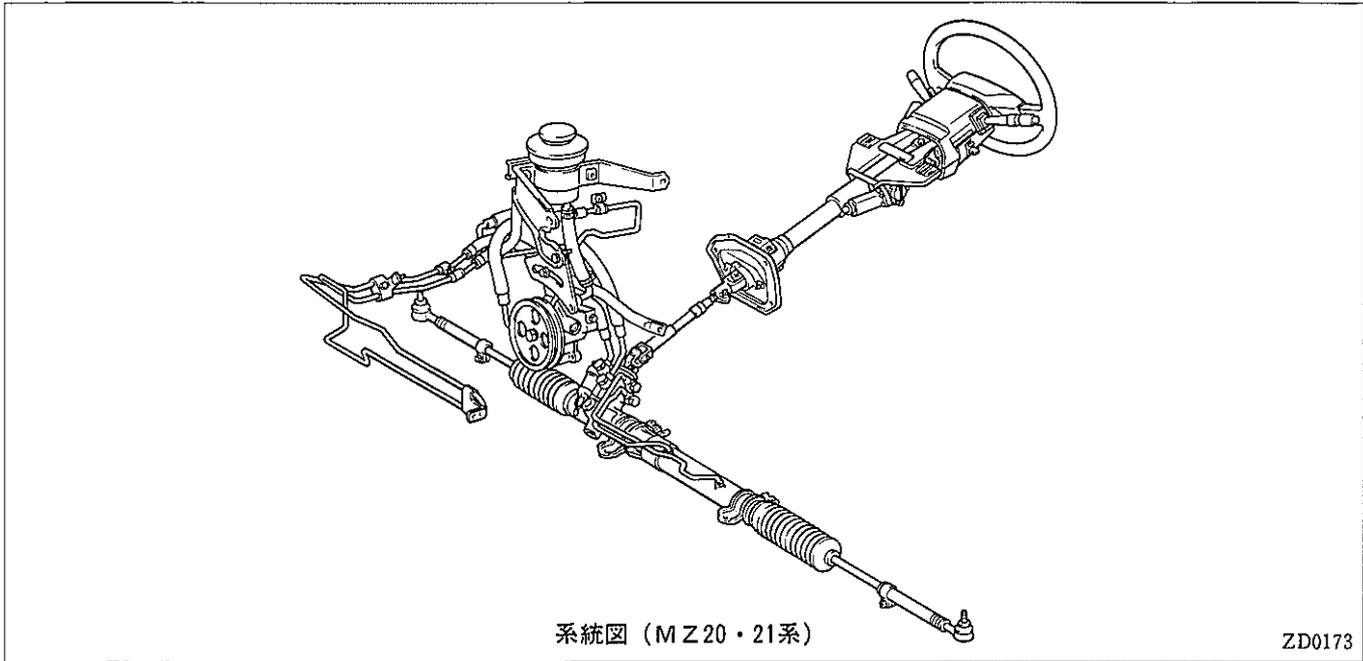
項目	車 型		G Z 20系				M Z 20系	M Z 21系	
	グレード		VZ・VX	2.0GT	2.0GT TWIN TURBO	エクストラ仕様	3.0GT 3.0GT-LIMITED	3.0GT-LIMITED	
フロント	コイル スプリング ばね定数(kg/mm)		4.8	←	5.3	4.8	5.0		
	ショック アブソーバ	形 式	低圧ガス封入式		←	←	←	←	
		減衰力(kg) [0.3m/sec時]	伸び側	88	88*	190	88*	75*	51*
			縮み側	37	39*	50	39*	36*	34*
スタビライザ径(mm)		27.2	←	←	←	←	←		
リア	コイル スプリング ばね定数(kg/mm)		1.8	←	2.6	1.8	2.2		
	ショック アブソーバ	形 式	低圧ガス封入式		←	←	←	←	
		減衰力(kg) [0.3m/sec時]	伸び側	91	58*	114	58*	←	38*
			縮み側	37	20*	39	20*	←	27*
スタビライザ径(mm)		20.0	←	21.0	←	20.0	←		
TEMSの設定			なし	標準装備	なし	標準装備	←	なし	
トヨタ電子制御エア サスペンションの設定			なし	←	←	←	←	標準装備	

*はソフト モード時を示す。

2.6 ステアリング

■概要

MZ20・21系に、新開発の新プログレツシブ（油圧反力式電子制御）パワー ステアリングを採用しました。



仕様

●：標準装備 ○：メーカー オプション

項目	車 型 グレード	G Z 20系				M Z 20・21系	
		V Z	V X	2.0G T	2.0GT TWIN TURBO	3.0G T	3.0GT LIMITED
ステアリング コラム	メモリ機構付き チルト ステアリング	●	●	●	●	●	
	マイコン プリセット ステアリング						●
ステアリング ギヤ	プログレツシブ パワー ステアリング	●	●	●	●		
	新プログレツシブ パワー ステアリング					●	●
ステアリング ホイール	合成皮巻き製 2本スポーク	●	●	●			
	合成皮巻き製 2本スポーク [オート ドライブ スイッチ付き]		○	○			
	本皮巻き製 2本スポーク [サテライト スイッチ付き]				●*	●	●
	本皮巻き製 3本スポーク				●		

*はエクストラ仕様車を示す。

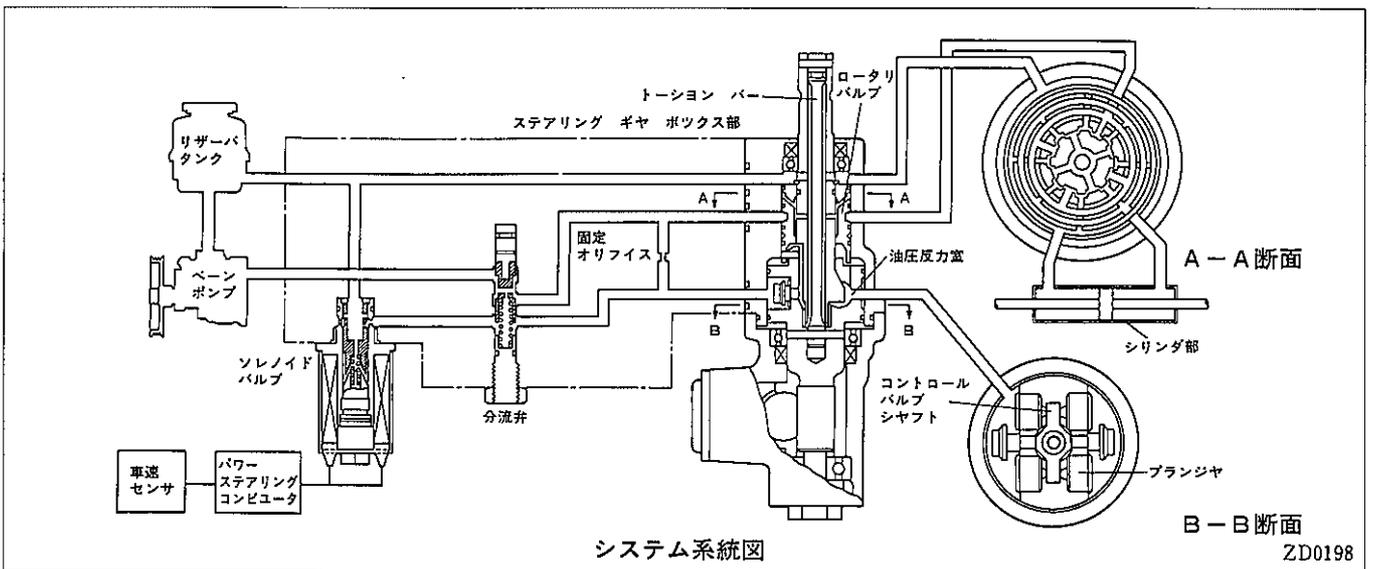
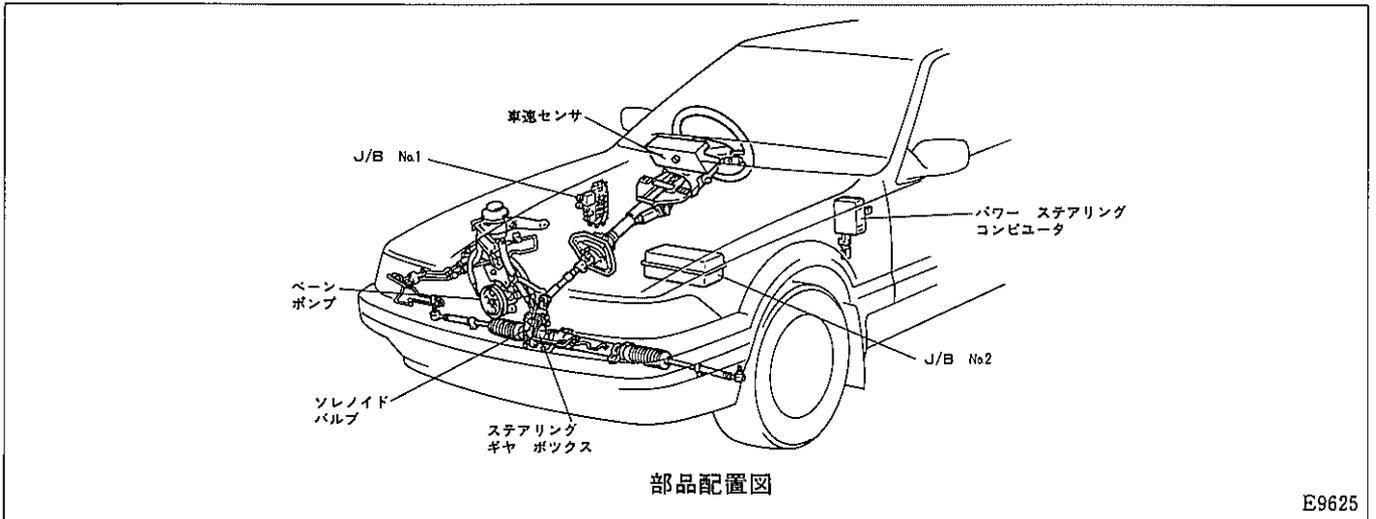
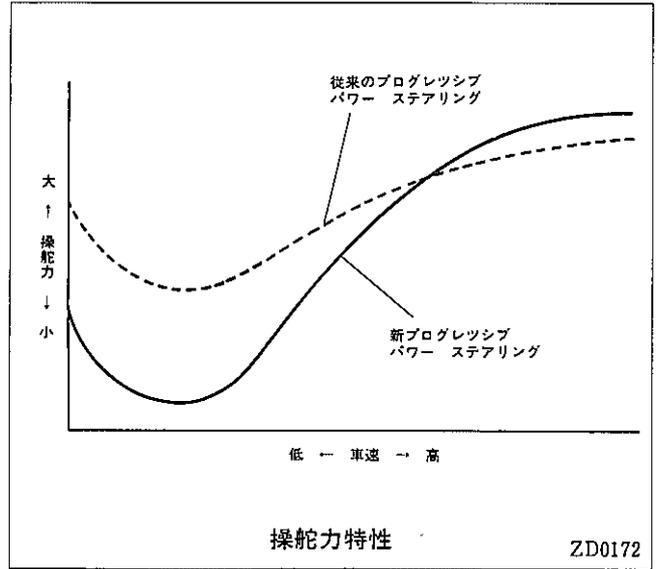
■特 長

操作性・使用性の向上	1. 新プログレツシブ パワー ステアリングの採用……………2-17
------------	------------------------------------

■機構説明

1. 新プログレッシブ（油圧反力式電子制御）パワー
ステアリング

- M Z 20・21系に、新開発の新プログレッシブ パワー ステアリングを標準装備しました。
- 新プログレッシブ パワー ステアリングは、従来のプログレッシブ パワー ステアリングの機能を改良し、ギヤ ボックスのコントロール バルブ部に設けた油圧反力室に作用する油圧を制御することにより、操舵力に対する油圧特性を車速に応じて変化させます。
- 従来に比べ、低速および据え切り時はより軽く、中・高速時は手応えがある操舵フィーリングが得られる理想的な操舵特性としました。



▶ 構造と作動

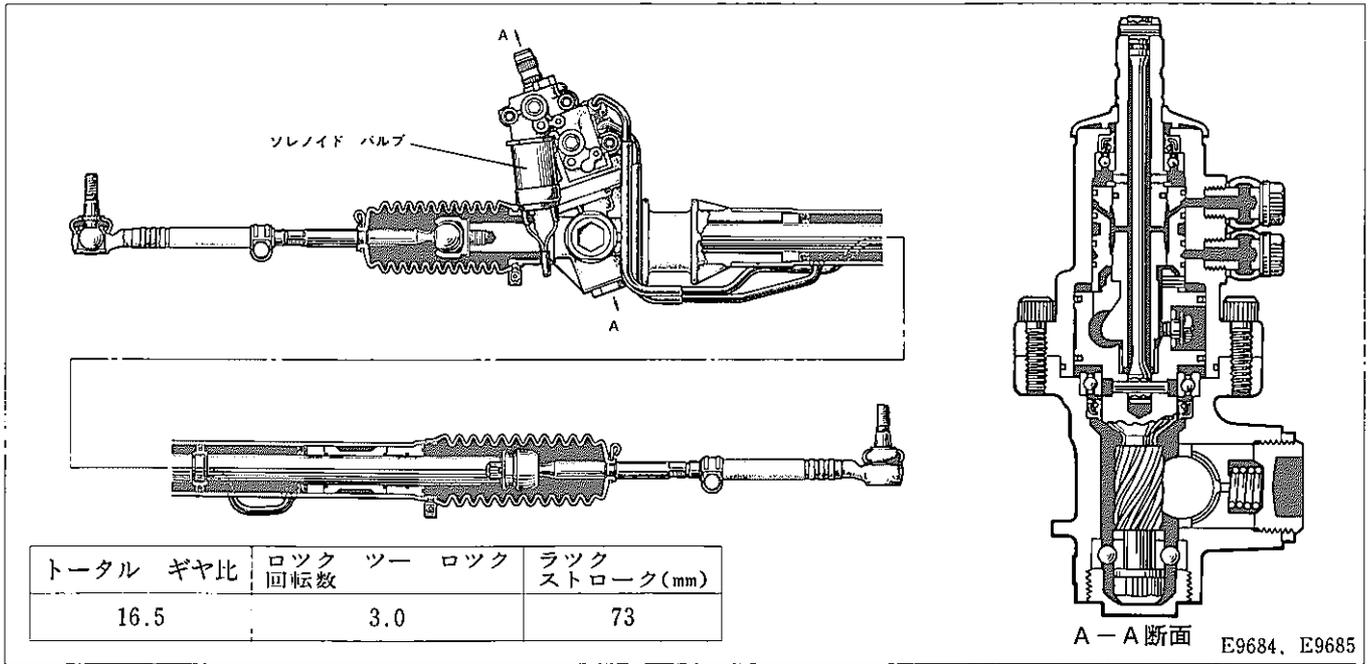
【1】 構造

(1) 車速センサ

スピードメータに内蔵されており、スピードメータ ケーブル1回転で4 パルスの信号を発生し、コンピュータに送ります。コンピュータはこの信号により車速を検出します。

(2) パワー ステアリング ギヤ ボックス

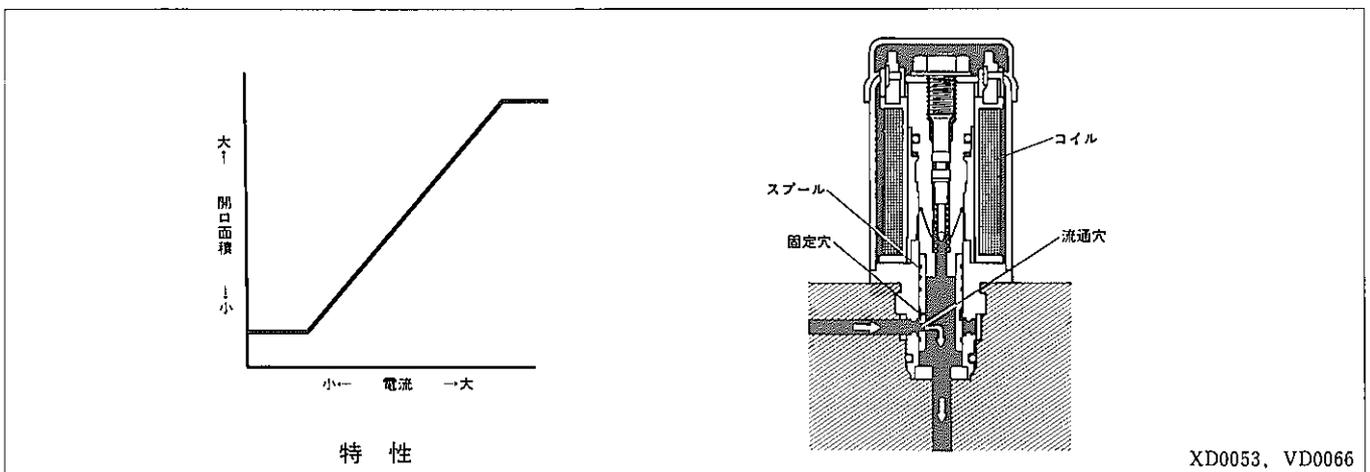
従来のステアリング ギヤ ボックスの構成部品の他に、ソレノイド バルブ、分流弁、油圧反力室および固定オリフィスを構成に加え、車速および路面反力に応じた油量を左または右シリンダに送ります。



(1) ソレノイド バルブ

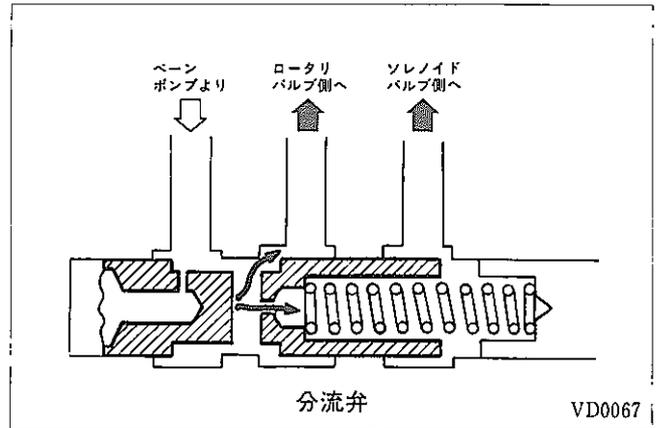
ギヤ ハウジング内に取り付けられ、車速に応じた電流によりバルブ開度を決定し車両直進時の回路油圧（以下、反力圧とします。）を制御します。ソレノイド バルブへの通電により、コイルに磁界が発生しスプールが吸引されます。スプールには流通穴があり、吸引されることにより流路の絞り面積を変えることができます。したがって、分流弁からの一定流量を車速に応じたバルブ開度によつて絞ることにより、車速に応じた反力圧を発生させることができます。

また、万一、ソレノイド バルブへの通電が無くなった時のフェイル セーフ機能として、スプールに一ヶ所、固定穴を設け反力圧を一定にし、操舵力がある一定以上重くならないようにしてあります。



(2) 分流弁

ベーン ポンプから吐出されたオイルをロータリ バルブ側とソレノイド バルブ側とに分流するバルブです。車速、操舵によりロータリ バルブ側とソレノイド バルブ側の油圧が変動しても常に一定流量のオイルをソレノイド バルブ側に供給します。



(3) ロータリ バルブ

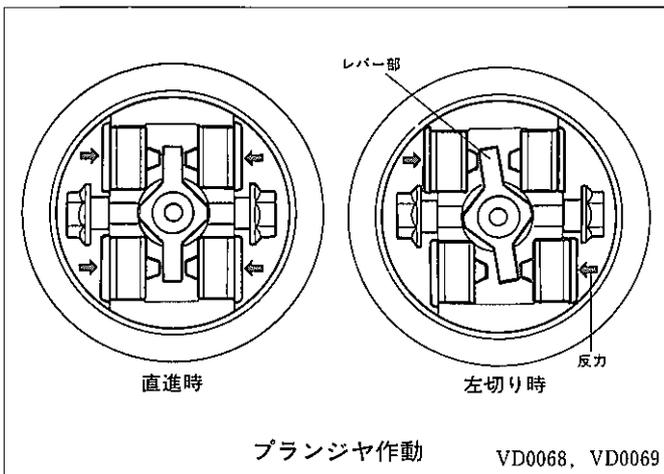
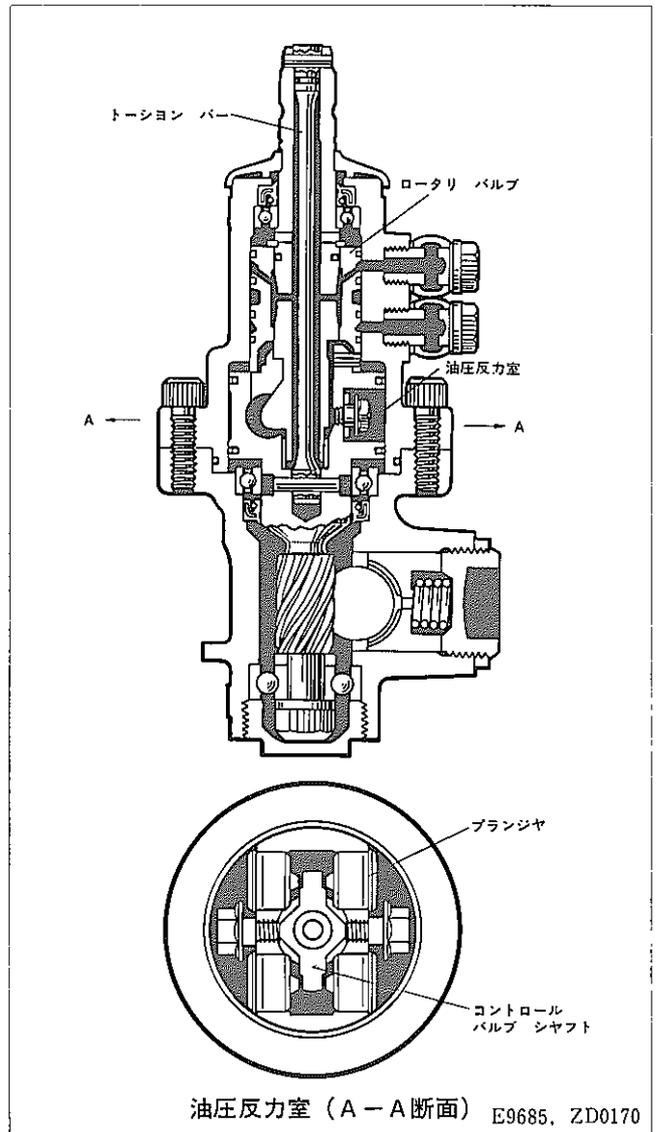
ロータリ バルブ部の構造・作動は従来と同様ですが、トーション バー径を細くして路面反力に対し、ねじりトルクを小さく設定することにより、据え切り時および低速時の操舵力を従来よりも大幅に小さくしました。

(4) 油圧反力室

油圧反力室は、ロータリ バルブの下側に位置し4個のプランジヤで構成された圧力室で、プランジヤはピニオンギヤに組み込まれています。

中・高速時には、車速によつて制御された油圧(反力圧)がプランジヤ背面に作用してコントロール バルブ シャフトのレバー部にプランジヤが押し付けられ、シャフトの回転時には反力として回転を抑制する力として作用します。

プランジヤ背面にかかる油圧に対応してコントロール バルブ シャフトを押し付ける力を変化させ、車速に応じた反力を発生させます。



(5) 固定オリフィス

ロータリ バルブ側の圧力の上昇時(操舵時)に、オイルを油圧反力室側へ流す役目をし、反力圧を増加させる働きをします。

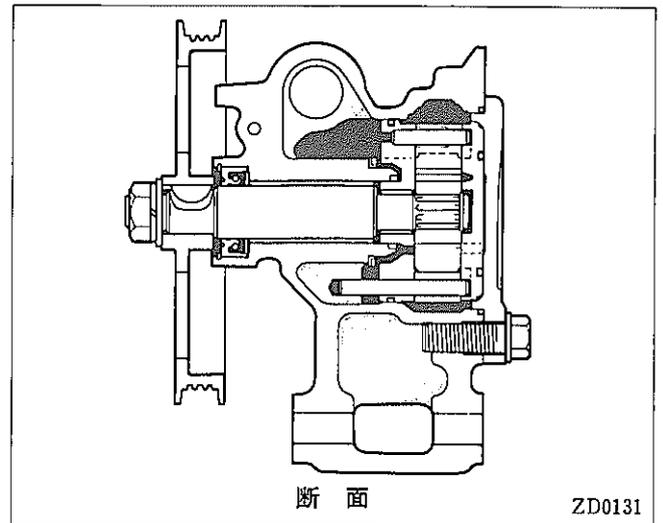
〔3〕 ベーン ポンプ

定流量型の小型ベーン ポンプです。

構造・作動は従来と同様です。

仕様

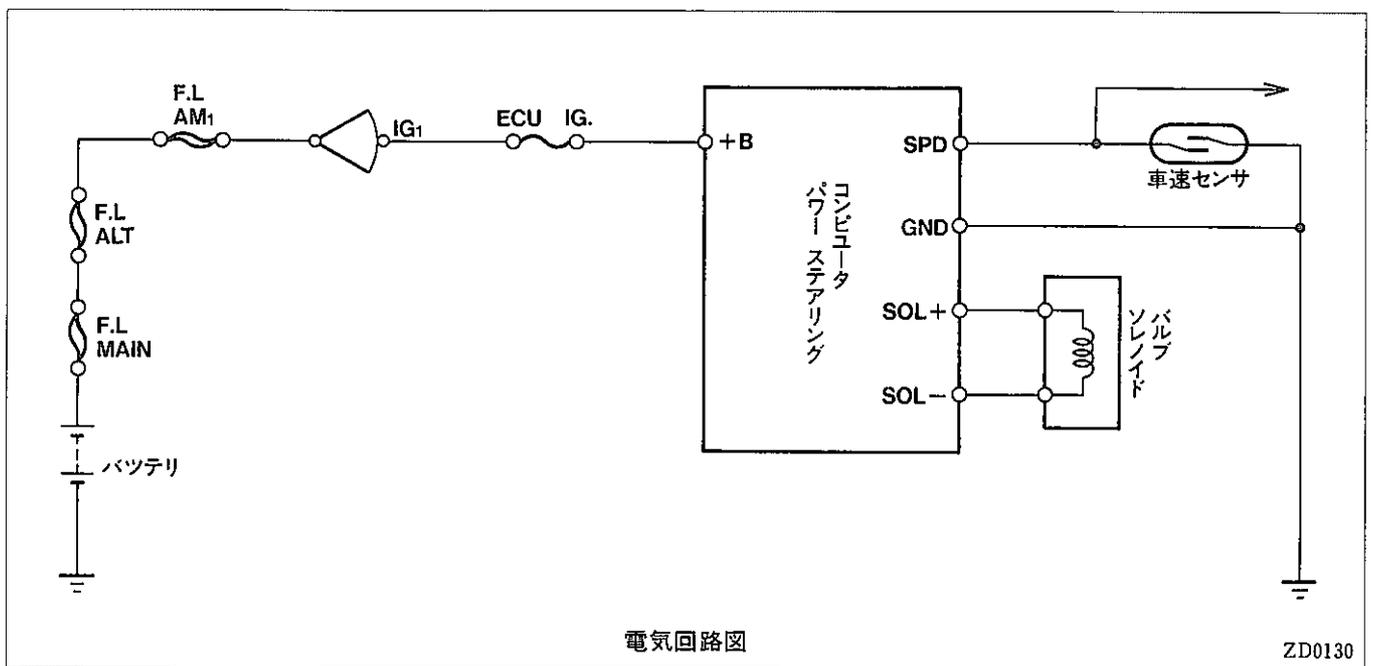
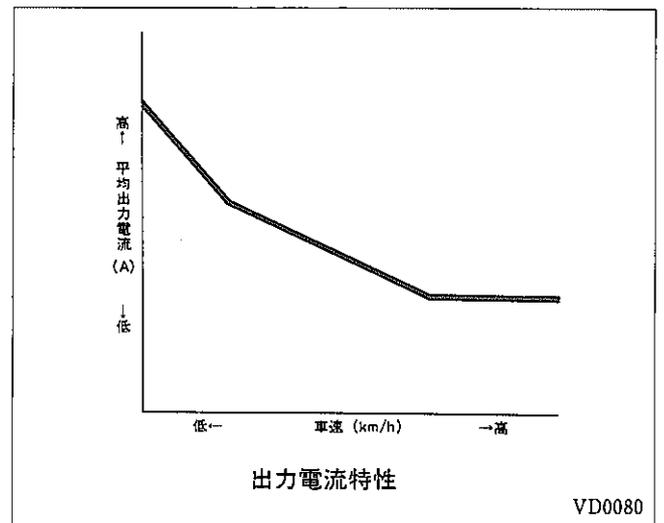
使用回転数 (rpm)	500~7000
理論制御吐出量 (ℓ/min)	9 (1000rpm時)
リリーフ圧 (kg/cm ²)	75~80



〔4〕 パワー ステアリング コンピュータ

左カウル サイドに取り付けられており、車速センサからの信号により、ソレノイド バルブへの出力電流を制御します。

ソレノイド バルブへの出力は、ON-OFFのパルス信号で行い、ON時間の割合を変化させて電流値を制御しています。車速が上昇すると、出力電流特性によりソレノイド バルブへの出力電流が減少して、ソレノイド バルブの開度が小さくなります。

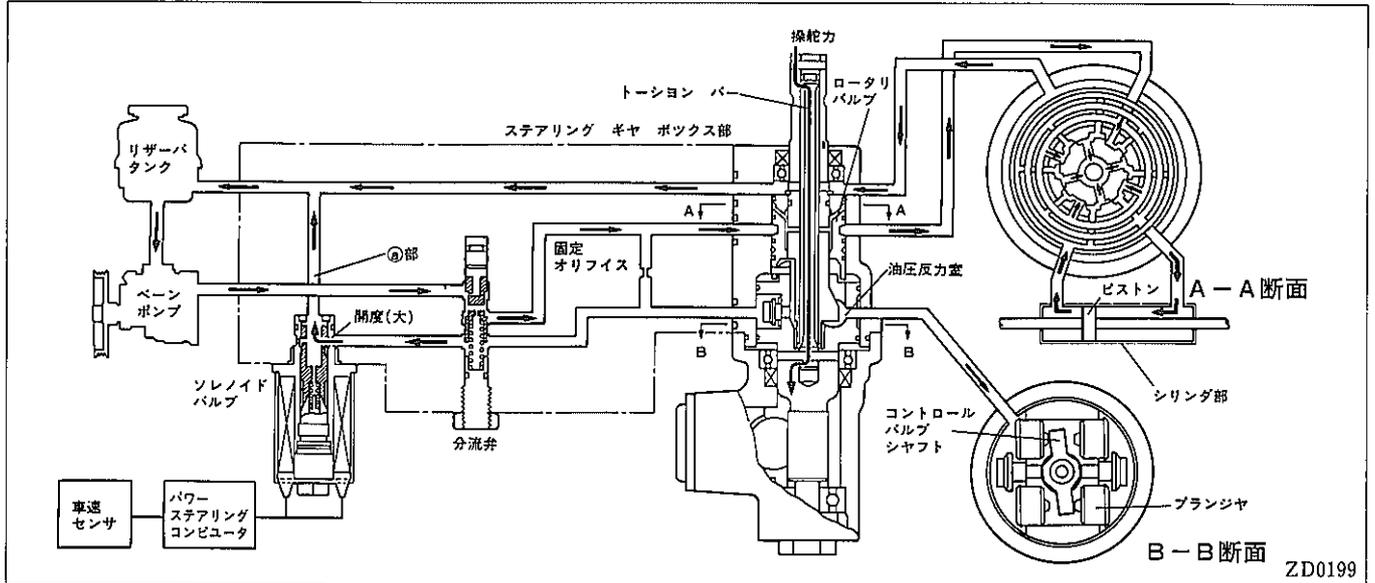


【2】 作動

〔1〕 据え切り時および低速域の操舵時

低速域では、コンピュータの出力電流が大きいいため、ソレノイドバルブの開度は大きくなり、分流弁により分流されたオイルは、ソレノイドバルブを通りリザーバタンクに戻ります。(a部) したがって油圧反力室にかかる油圧は小さく、プランジヤによるコントロールバルブシャフトを押し付ける力(反力)は、ごくわずかになります。

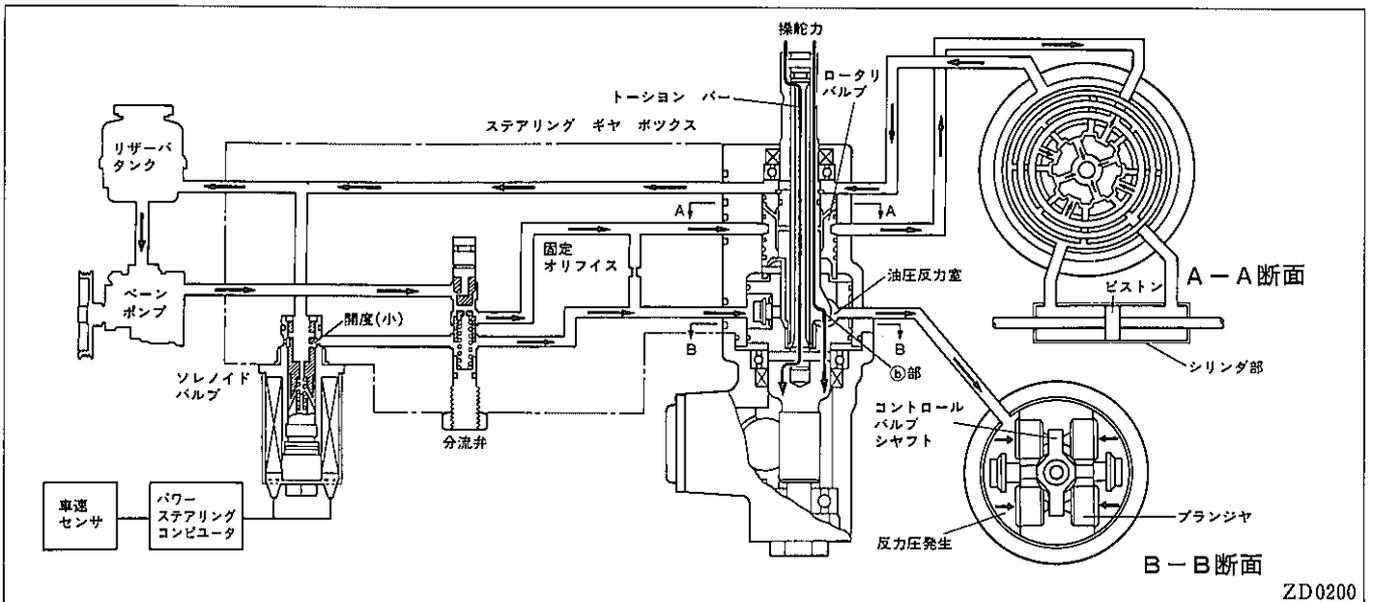
一方、ロータリバルブ側に分流されたオイルはロータリバルブで油圧の切換え・制御が行われ、シリンダ部のピストンに作用し、ステアリング操作力をアシストします。これにより、操舵力としては、トーションバーのねじりトルクのみとなり、小さい操舵力で高油圧が発生し、軽快な操舵フィーリングが得られます。



〔2〕 中・高速域の直進時

車速の増加に伴って、コンピュータの出力電流が小さくなるため、ソレノイドバルブの開度は小さくなり、油圧反力室にかかる反力圧は増加し、プランジヤによる反力は大きくなります。

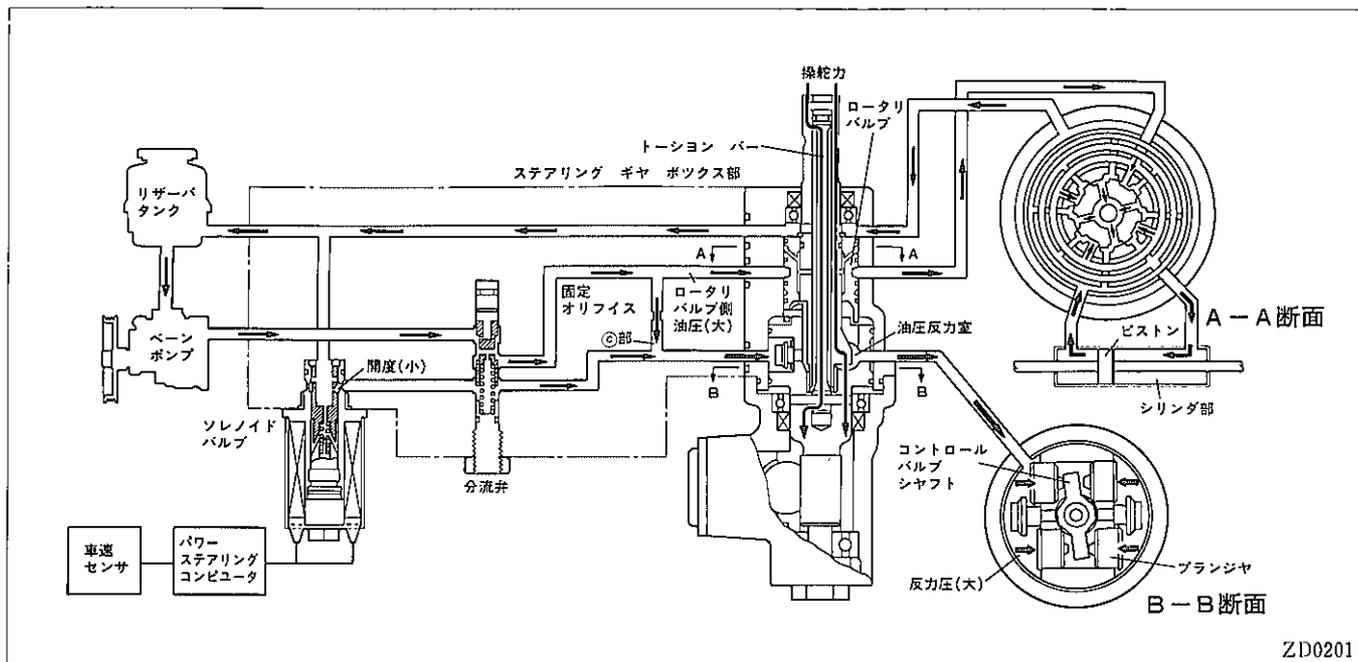
したがって、操舵力としては、トーションバーのねじりトルクに加えて、プランジヤによる反力が作用するため、(b部) 直進状態でのステアリングホイール手応えが増し、安定したダイレクトフィーリングが得られます。



〔3〕中・高速域の操舵時

中・高速域の直進状態から操舵した場合、トーションバーのねじれ角に応じて、バルブ開度が減少し、ロータリバルブ側の油圧が上昇します。ロータリバルブ側の油圧の上昇に伴って、固定オリフィスから油圧反力室側にオイルが供給されるので、分流弁から油圧反力室側へ供給された一定流量のオイルに固定オリフィスから供給されたオイルが加わり、(◎部) 油圧反力室の油圧はさらに高くなります。

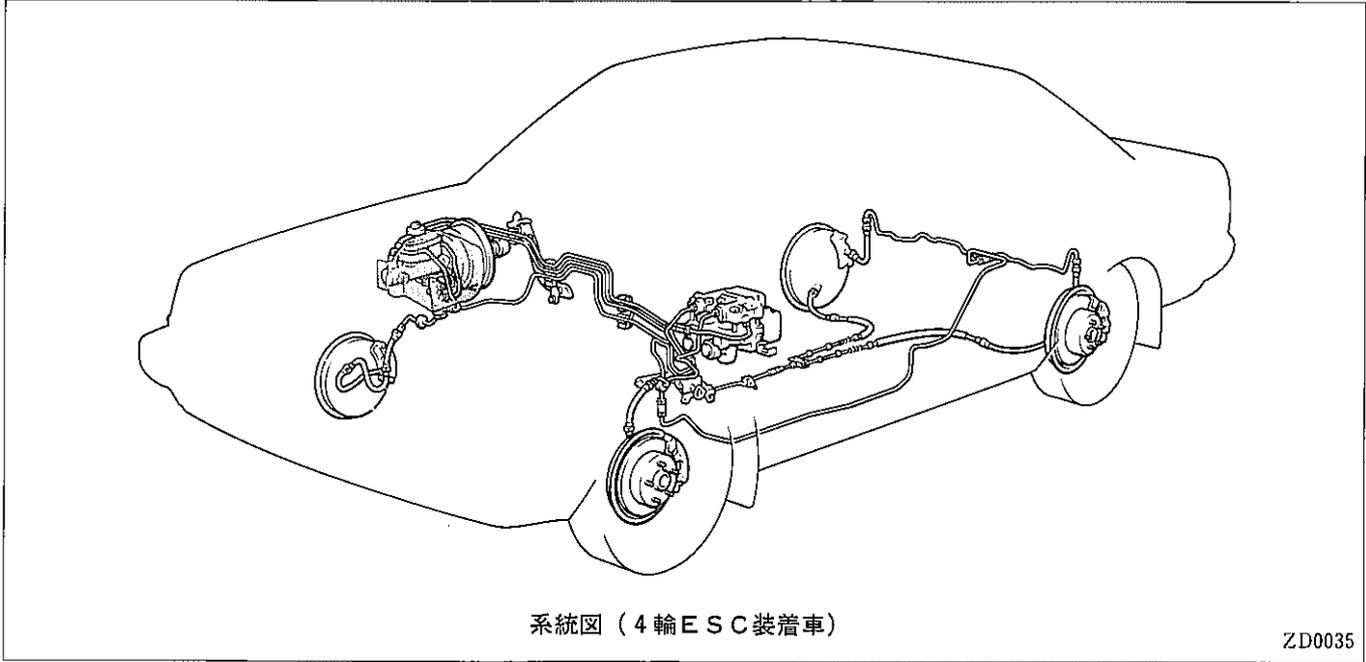
したがって、操舵力としては、操舵角に応じて直線的に増加するため、安定した操舵フィーリングが得られます。



2.7 ブレーキ

■概要

アルミ合金製ブレーキ マスタ シリンダの採用を拡大しました。また、4輪ESCの設定を拡大しました。



■特長

軽量化	1. アルミ合金製ブレーキ マスタ シリンダの採用拡大……………2-23
商品性の向上	1. 4輪ESCの設定拡大……………2-24

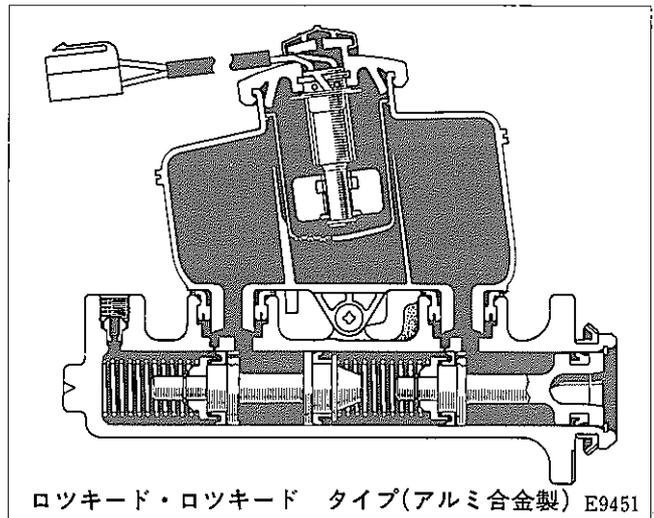
■機構説明

1. マスタ シリンダ

VZ・VXおよび4輪ESC付き車を除く全車に、ロッキード・ロッキード タイプのアルミ合金製マスタ シリンダを採用し、軽量化をはかりました。

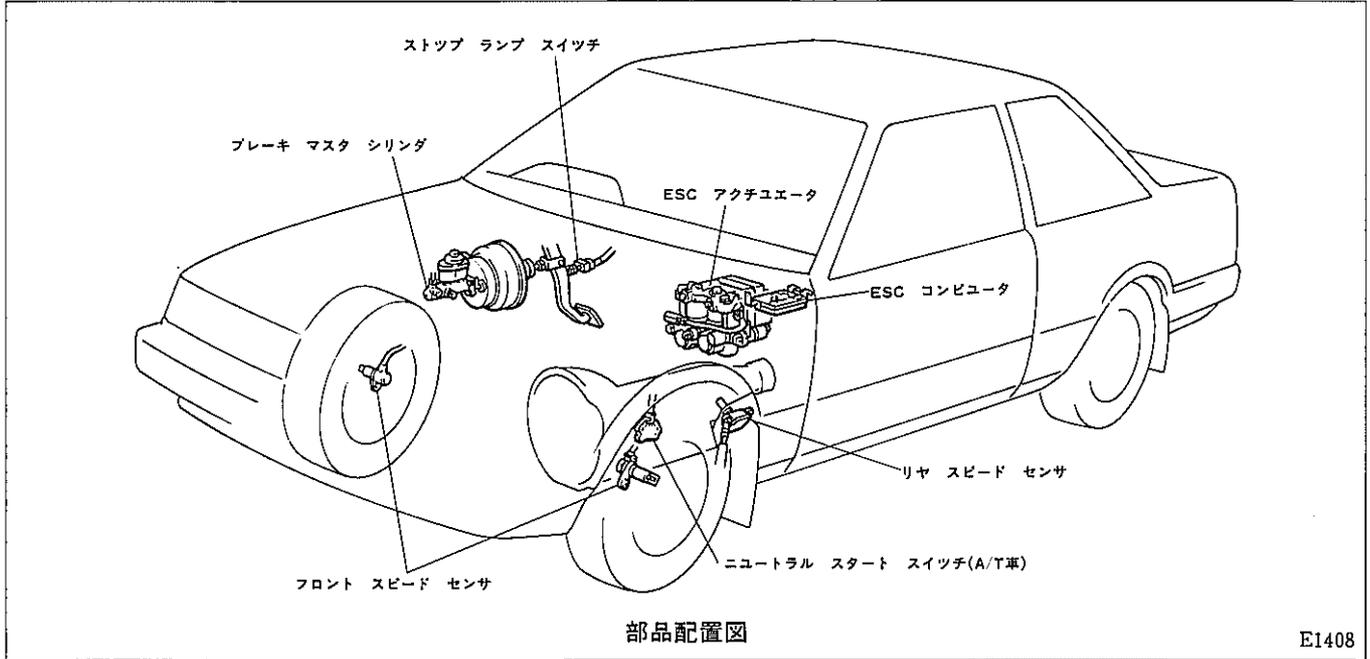
仕様

	VZ・VX	4輪ESC付き車	左記以外
形式	ロッキード・ロッキード	ポートレス・ロッキード	ロッキード・ロッキード
材質	鋳鉄	アルミ合金	←
シリンダ内径(mm)	23.81	25.4	←

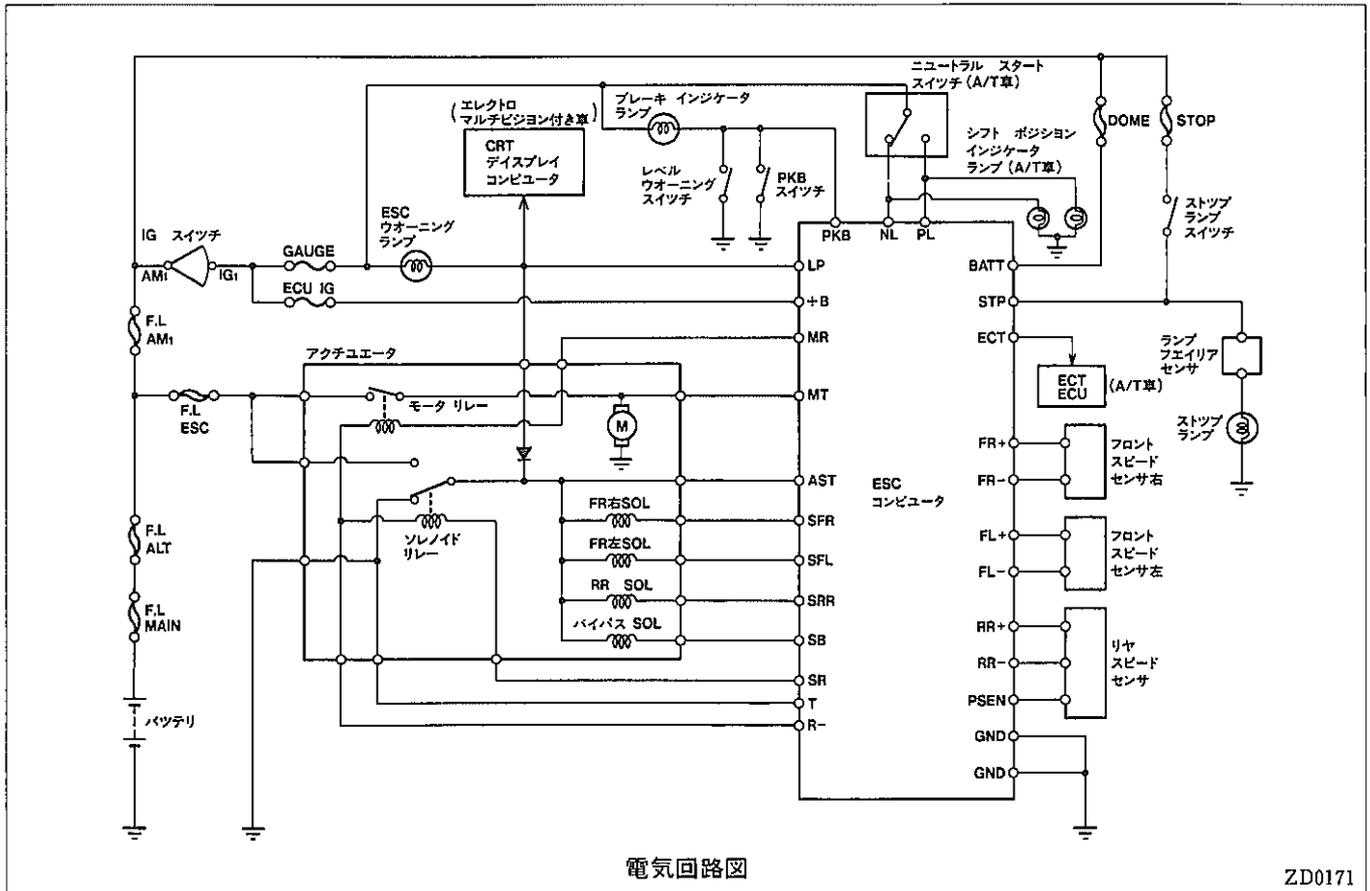


2. 4輪ESC

- 2.0GT TWIN TURBOに4輪ESCをメーカ オプションとして設定拡大しました。また、従来と同様、3.0GTにメーカ オプションとして、3.0GT-LIMITEDに標準装備として設定しました。
- 4輪ESCの設定拡大に伴い、各マニュアル トランスミッション車用リヤ スピード センサを新設しました。その他の構成部品については従来と同一です。



E1408



ZD0171

▶ 構造

【1】リヤ スピード センサ

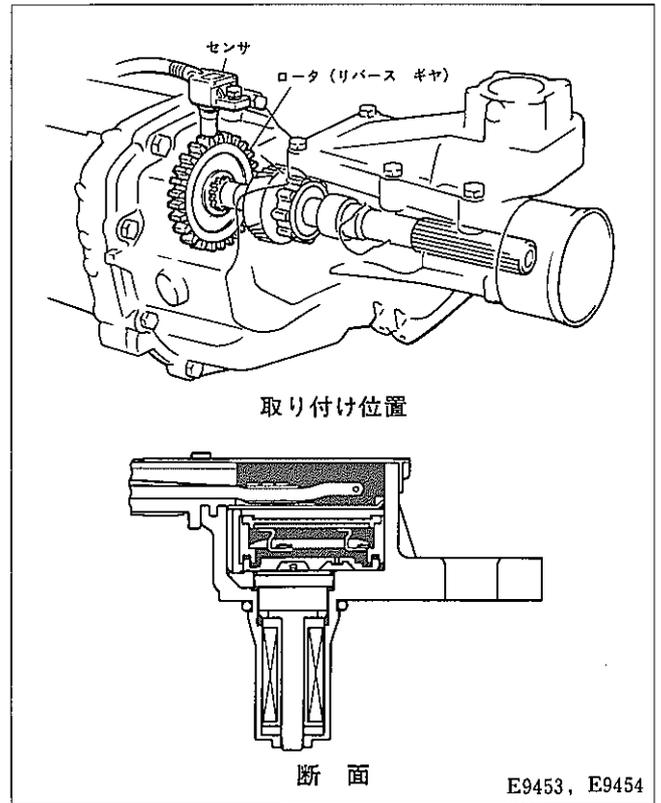
(1) W57型マニュアル トランスミッション車用

後輪の車輪速度を検出するリヤ スピード センサは、オートマチック トランスミッション車同様、エクステンションハウジングに取り付けられています。

リバースギヤをロータとして兼用することにより、構造の簡素化をはかりました。作動は従来と同一です。

仕様

	M/T車	A/T車(参考)
ロータ取り付け方法	リバースギヤと兼用	単体
ロータ外径(mm)	104.7	55.8
ロータ歯数	39	32
センサ部外径(mm)	15	←
センサ長さ(mm)	25.6	24.1



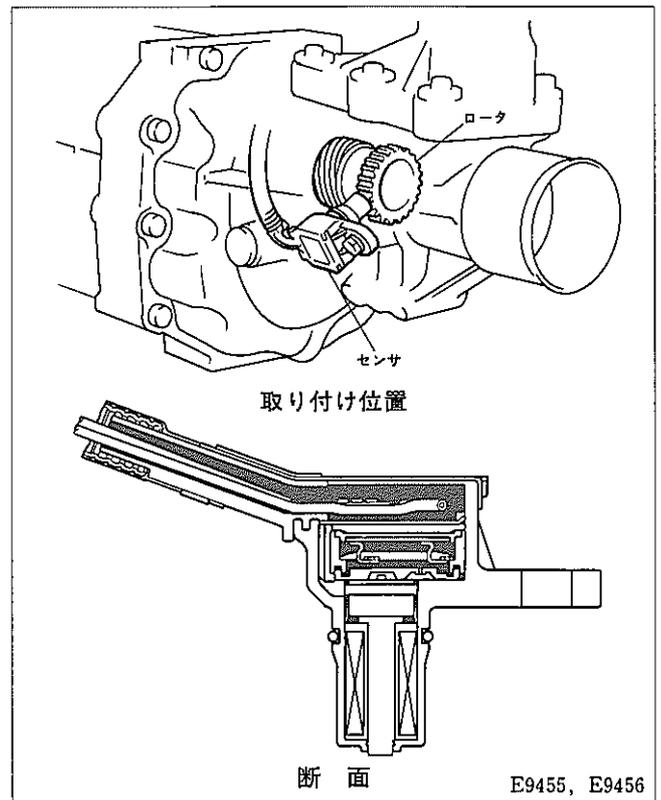
(2) R154型マニュアル トランスミッション車用

W57型マニュアル トランスミッション車同様、エクステンションハウジングに取り付けられています。

ロータをスピードメータドライブギヤと一体にすることにより、サービス性の向上をはかりました。作動は従来と同一です。

仕様

	M/T車	A/T車(参考)
ロータ取り付け方法	スピードメータドライブギヤと一体	単体
ロータ外径(mm)	44	55.8
ロータ歯数	32	←
センサ部外径(mm)	18	15
センサ長さ(mm)	27.2	24.1



MEMO

(

(

3. ボデー

3.1 ボデー.....3-2



3.1

ボデー

■概要

- 2.0GT ツイン ターボ車にグレード パッケージとしてエクストラ仕様を設定しました。
- 2.0ℓ系の電磁ドア ロック作動に、キーとじ込み防止機能を追加しました。

■機構説明

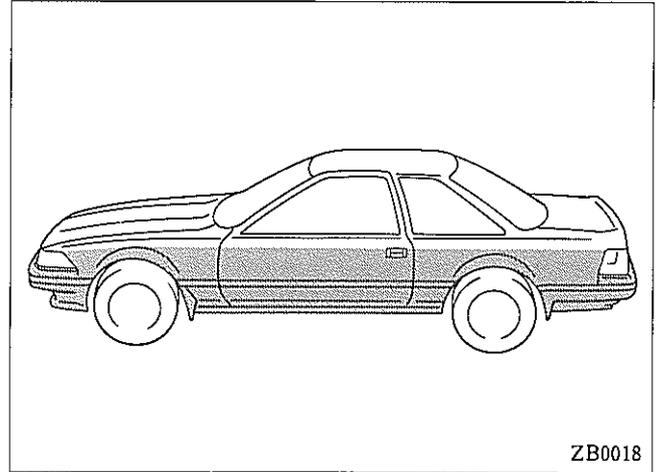
1. 外板色

- 2.0GT ツイン ターボ車に優雅で気品を感じさせるツートンのパール シルエット トーニング(2VO)を追加設定しました。

仕様

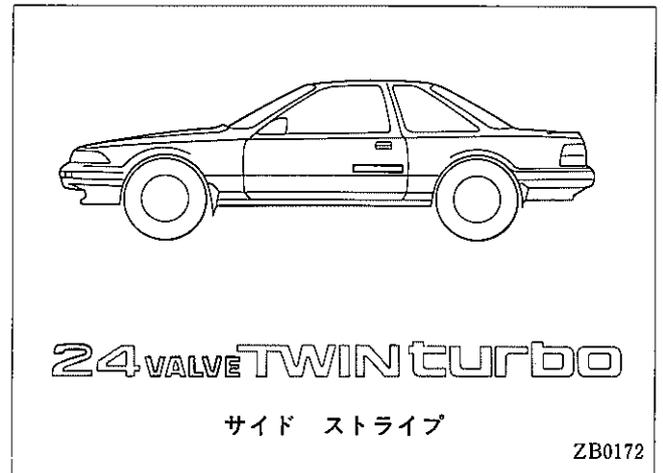
●:標準 ○:オプション

カラーコード	カラーネーム	VZ	VX	2.0GT	TWIN TURBO	3.0GT	3.0GT LIMITED
040	スーパーホワイトII	●	●	●	●	●	●
166	スーパーシルバII メタリック	●	●	●	●	●	
3H1	レッドマイカ	●	●	●	●		
26A	ダンディブラック トーニング				○		
2VO	パール シルエット トーニング		○	○	○	○	
25A	クリスタル ホワイト トーニング						○



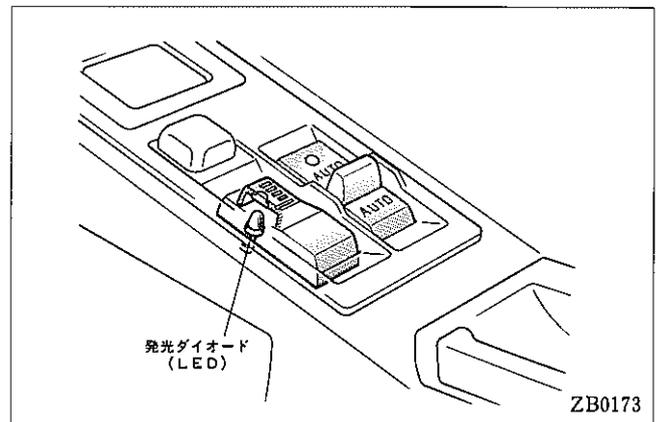
2. マーク類

- 2.0GT ツイン ターボ車の“24 VALVE TWIN TURBO”ドア ストライブを、レス オプション化しました。



3. パワー ウィンドウ スイッチ

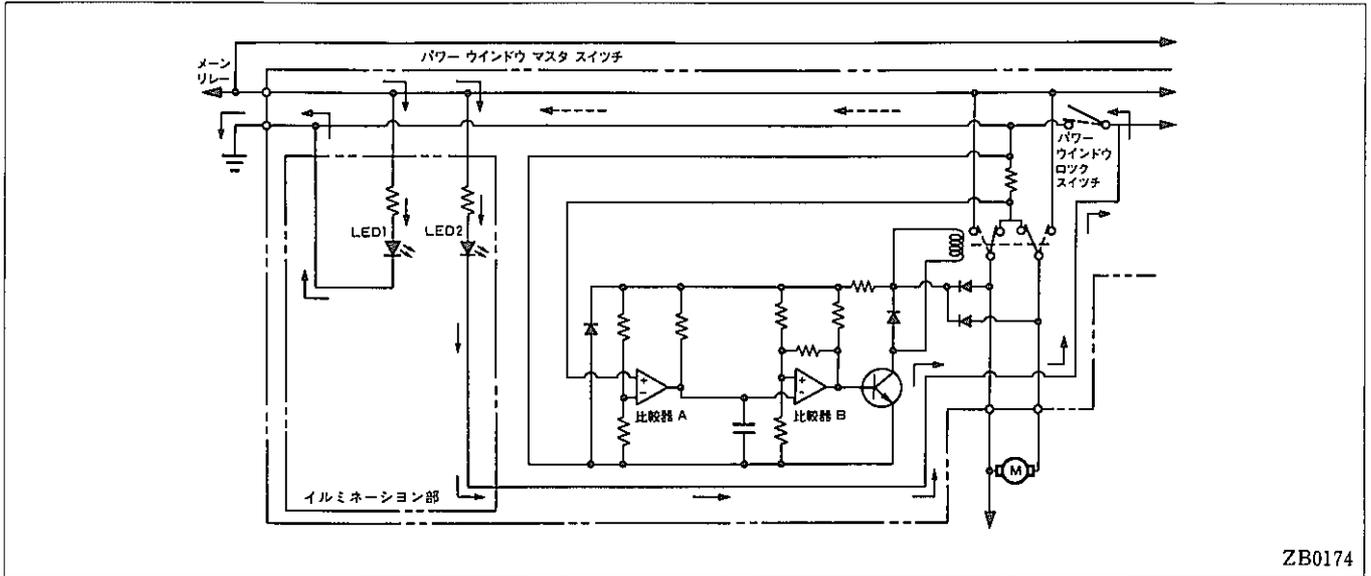
- 従来のパワー ウィンドウ スイッチに、発光ダイオードによる照明を追加しました。
- 照明は各スイッチを内部よりイルミネーションし、パワー ウィンドウが開閉可能な状態のみ点灯します。照明色は淡いグリーンとし、明るさは夜間でも気にならない程度としました。



▶ 作動

【1】イルミネーション作動

発光ダイオードの回路は、電流が発光ダイオードを通過してすぐにアースレベルになるLED1系統と、アース回路の途中にウインドウ ロック スイッチが入っているLED2系統があります。イグニッション スイッチ ONなどによりレギュレータ スイッチの⑫端子に電流が働くと発光ダイオードに電流が流れ点灯します。ただしLED2系統はウインドウ ロック スイッチがOFFの場合、アース回路が断たれ点灯しません。



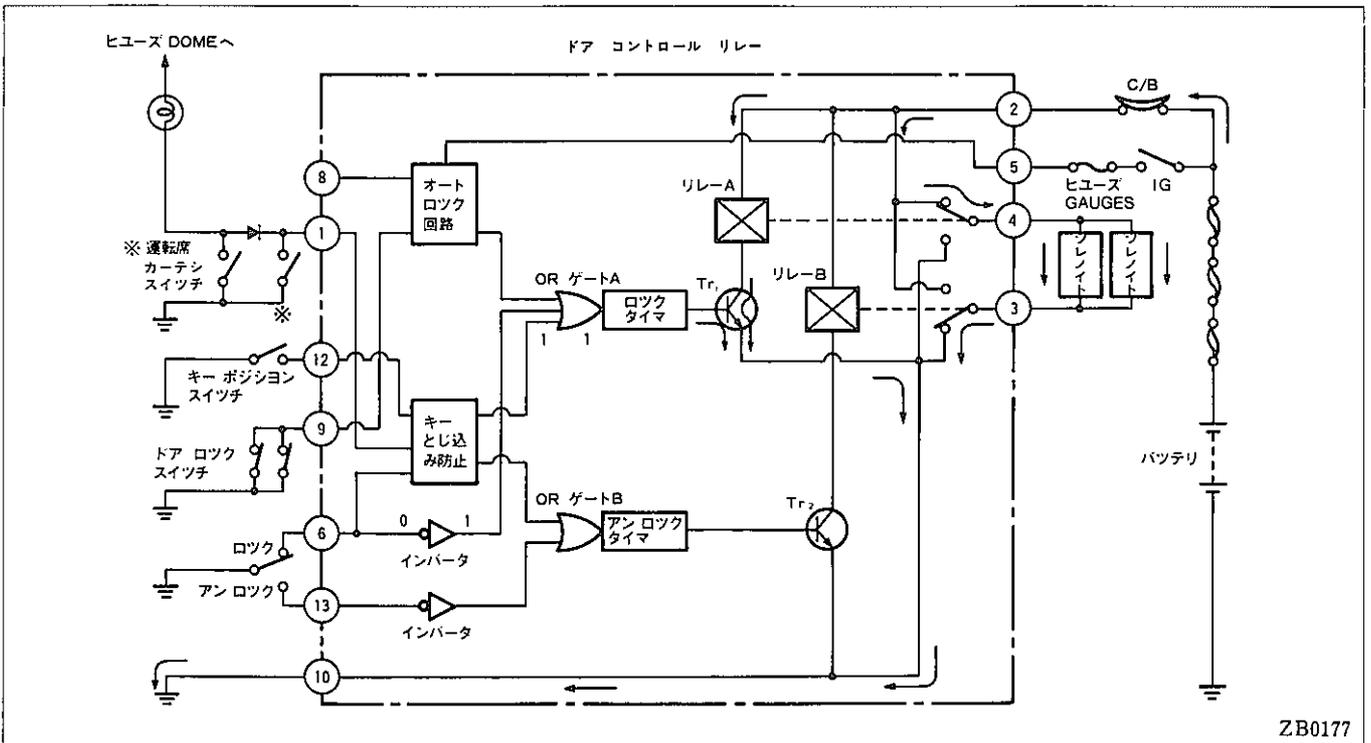
ZB0174

4. 電磁ドア ロック

●2.0ℓ系の電磁ドア ロック機構に、キーとじ込み防止機能を追加しました。作動は基本的に3.0ℓ車と同様です。

▶ 回路

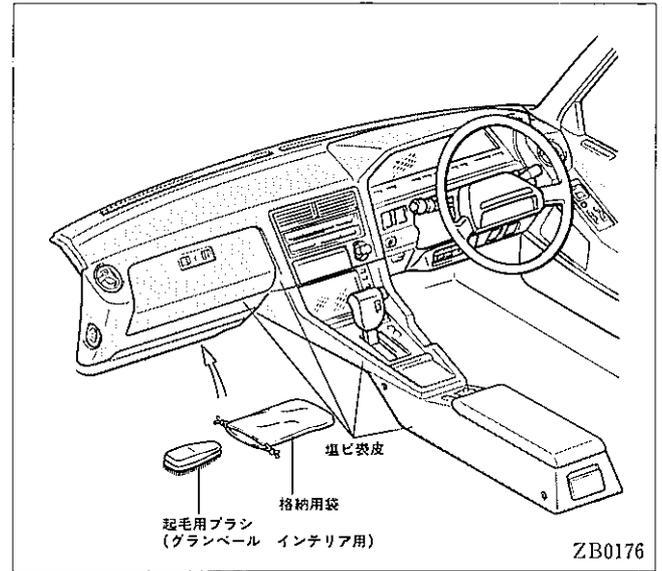
【1】ドア ロック作動回路



ZB0177

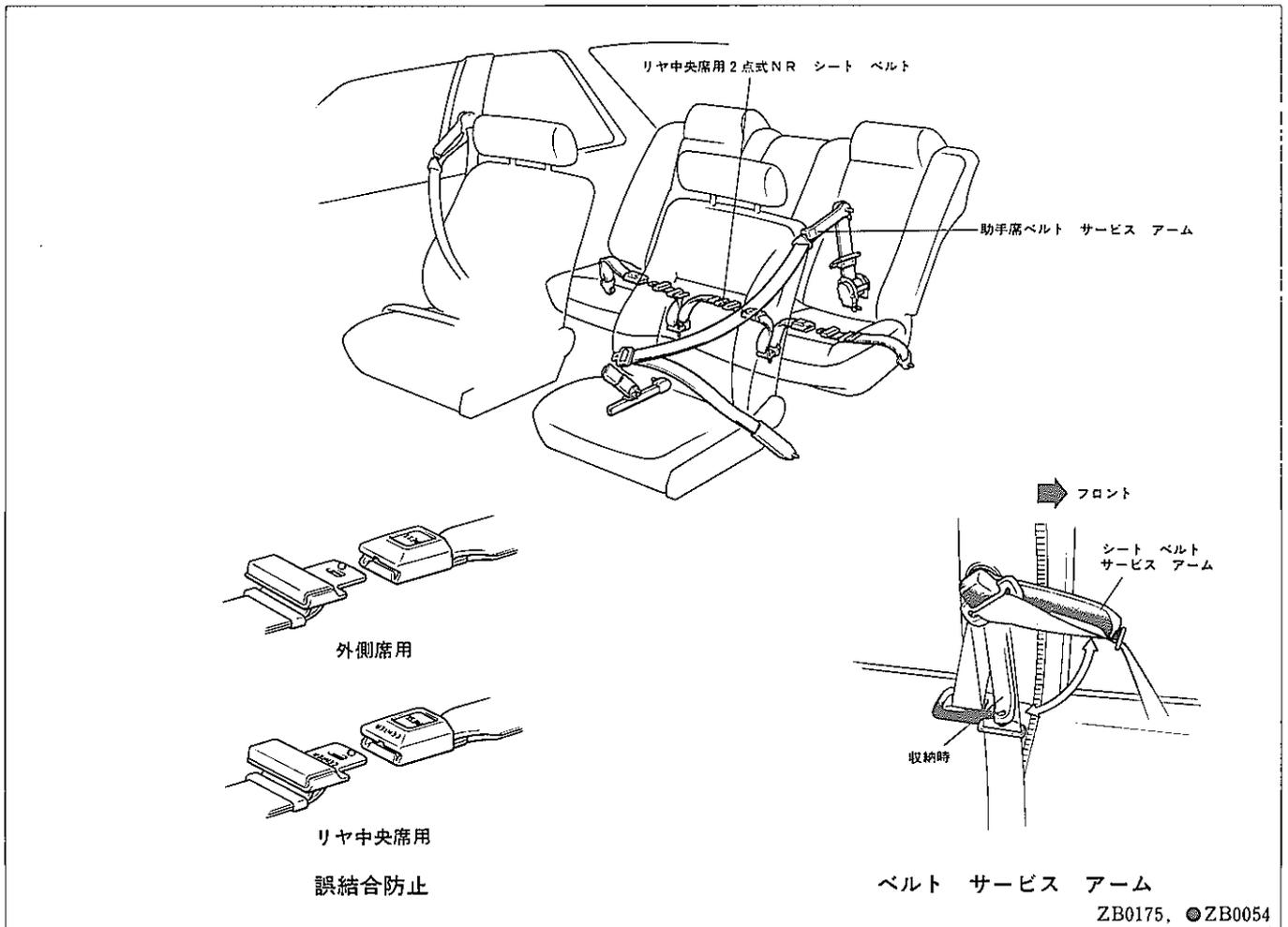
5. 運転席回り

- 3.0GT リミテッドに標準で使用しているインストルメントパネル、コンソール、ドア トリムなどのスエード調表皮材(グランベール インテリア)をレス オプション化して、塩ビ表皮を選択できるようにしました。
- グランベール インテリアの手入れ用として起毛用ブラシを標準設定しました。ブラシは格納用袋とともにコンソール ボックスに入っています。



6. シート ベルト

- 運転席と同様助手席のシヨルダ ベルト アンカ部に、容易にベルトを取り出すことができるシート ベルト サービス アームを設定して、シート ベルトの使用性を向上させました。
- 保安基準の改正に伴い、リヤ中央席用として2点式NR タイプのシート ベルトを全車に設定しました。中央席用のバツクルおよびタンクには外側席との誤結合を防止する対策を施しています。



4. 補 機

4.1 補 機.....	4-2
トヨタ エレクトロ マルチビジョン.....	4-2
メータ.....	4-2
空調関係.....	4-3
オーディオ	4-4

4.1	補機
-----	----

■機構説明

□トヨタ エレクトロ マルチビジョン

1. トヨタ エレクトロ マルチビジョン

- マニュアル トランスミッション車への搭載に伴い、TV放送画面表示条件およびオートマチック トランスミッション関連画面を変更しました。

項目	機能 (M/T車)	変更点
TV放送画面 (表示条件)	<p>イグニッション スイッチがACCの場合、またはイグニッション スイッチがON (エンジン回転中) で以下の条件をすべて満足している場合に、テレビコントローラの操作を受け付けます。</p> <p>① パーキング ブレーキ レバーを引く。(パーキング ブレーキ スイッチ ON)</p> <p>② 車速 0 km/h。</p>	シフト ポジション PまたはNの条件を廃止。
システム チェック画面	<p>ダイアグノーシス機能を有しているシステムを表示します。(照会のみ)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">システムチェック項目</p> <hr/> <p>ESC EFI A/D TEMS</p> </div> <p style="text-align: right; font-size: small;">ZJ0544</p>	ECTの項目を削除。
全画面割り込み ウオーニング (オーバーヒート警告)	—	廃止。
部分割り込み ウオーニング (車載コンピュータ異常)	<p>エンジン、ESC、オートドライブ、TEMSの各車載コンピュータが異常を検出した場合に、CRT画面の左上隅に割り込み表示し運転者に知らせます。</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-right: 10px;"> <small>割り込み位置</small> ↓ □ </div> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap; gap: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center;">CHECK ENGINE</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center;">CHECK A/D</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center;">CHECK ESC</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center;">CHECK TEMS</div> </div> </div> <p style="text-align: right; font-size: small;">ZJ0545</p>	ECTのウオーニングを廃止。
ダイアグノーシス画面	<p>エンジン、ESC、オートドライブ、TEMSの各車載コンピュータが検出した異常の診断結果をコードNoで表示します。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">=ダイアグノーシス=</p> <p>EFI - 24 31 51</p> <p>ESC - 11 12</p> <p>A/D - 0K</p> <p>TEMS - 01 02 11 12</p> </div> <p style="text-align: right; font-size: small;">ZJ0546</p>	ECTの項目を削除。

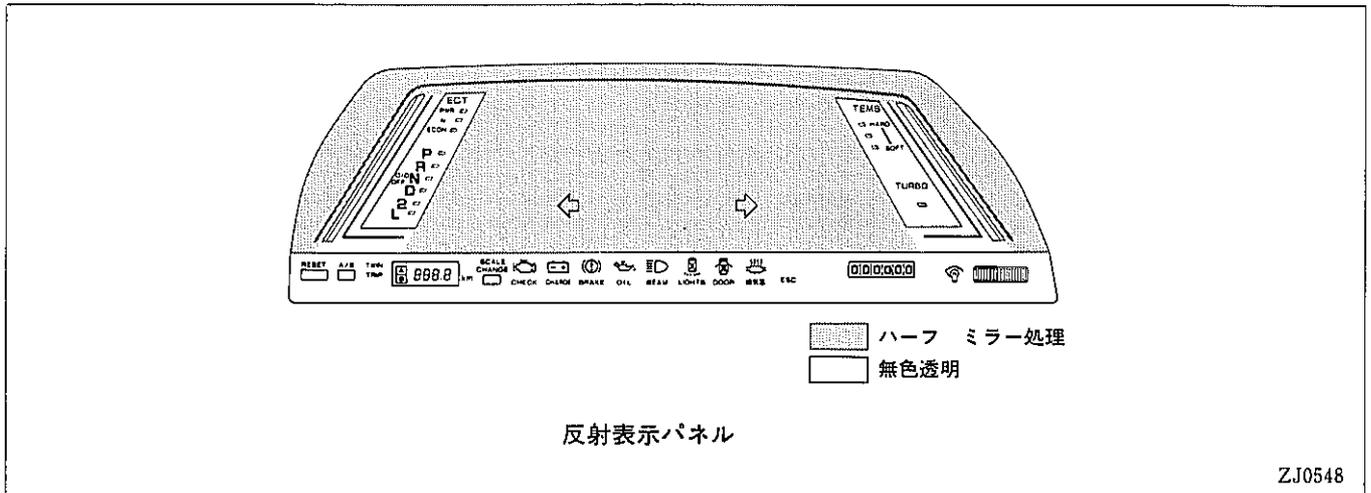
□メータ

1. スペース ビジョン メータ

- 1G-GEU用タコメータのイエロ ゾーン、レッド ゾーンを変更しました。

	新 型	従来型
イエロ ゾーン (rpm)	6900~7300	7300~7700
レッド ゾーン (rpm)	7300~8000	7700~8000

- 反射表示パネルの左右インジケータ部表面を、ハーフミラー処理から無色透明に変更し、インジケータの視認性を向上しました。



□ 空調関係

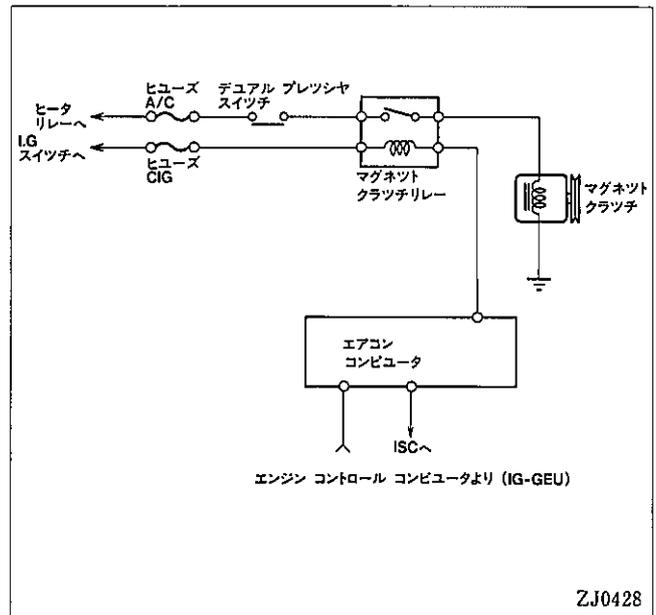
1. 加速時エアコンカットシステム

- 1G-GE エンジン搭載のA/T車に加速時に一定時間（約4秒間）コンプレッサをOFFするシステムを採用しました。

▶ 作動

【1】加速時エアコンカット作動

Dレンジで車速が18km/h以下、スロットル開度21.9°以上の3つの条件が成立すると、エアコンアンプリファイアから約4秒間、マグネットクラッチリレーにOFF信号を出力しマグネットクラッチをOFFさせます。



【2】加速時エアコンカット解除

以下の条件のいずれかが成立するとエアコンカット作動を解除します。

条件

カット解除条件	① Nレンジ, ② 車速25km/h以上, ③ スロットル開度17.9°未満, ④ エアコンカット開始約4秒後
---------	---------------------------------------------------------

なお上記条件で“④ エアコンカット開始約4秒後、”で解除した場合、上記①～③のいずれかの条件が成立するまでエアコンカットは作動しません。

□オーディオ

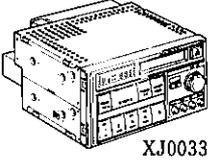
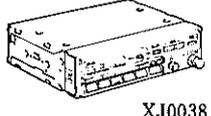
1. チューナ

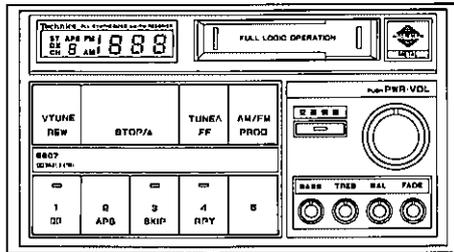
●2 D I N サイズ カセット一体型AM/FM電子チューナと1 D I N サイズ AM/FM電子チューナ(2 S P用)の2種類を新型に変更しました。

●2 D I N サイズ チューナは、操作ボタンをチューナ時とカセット デッキ時に共用するダブル フังก์ション化することにより、操作ボタンの数を減少および大型化し使用性を向上しました。

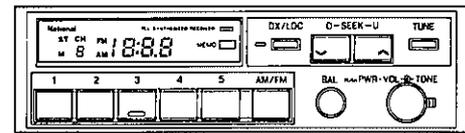
仕様

●：標準装備

種 類	機 能 ・ 特 長	GT	VX	VZ
 <p>カセット一体型AM/FM電子チューナ(2 D I N) XJ0033</p>	<p>チューナ—PLL シンセサイザ選局。AM 5局、FM 5局プリセット。自動受信感度切り替え。交通情報受信。</p> <p>カセット デッキ—フルロジック コントロール。ドルビー B。APS (9曲)。RPT (繰り返し)。スキップ。オートメタル。</p> <p>アンプ—最大出力フロント5.5W×2、リヤ10W×2パワー アンプ。低音・高音音質コントロール。前後・左右音量バランス コントロール。</p>	●	●	
 <p>AM/FM電子チューナ XJ0038</p>	<p>PLL シンセサイザ選局。AM 5局、FM 5局プリセット。トーン コントロール。左右音量バランス コントロール。受信感度切り替え (DX/LOC)。</p> <p>最大出力5.5W×2パワー アンプ内蔵。</p>			●



カセット一体型AM/FM電子チューナ

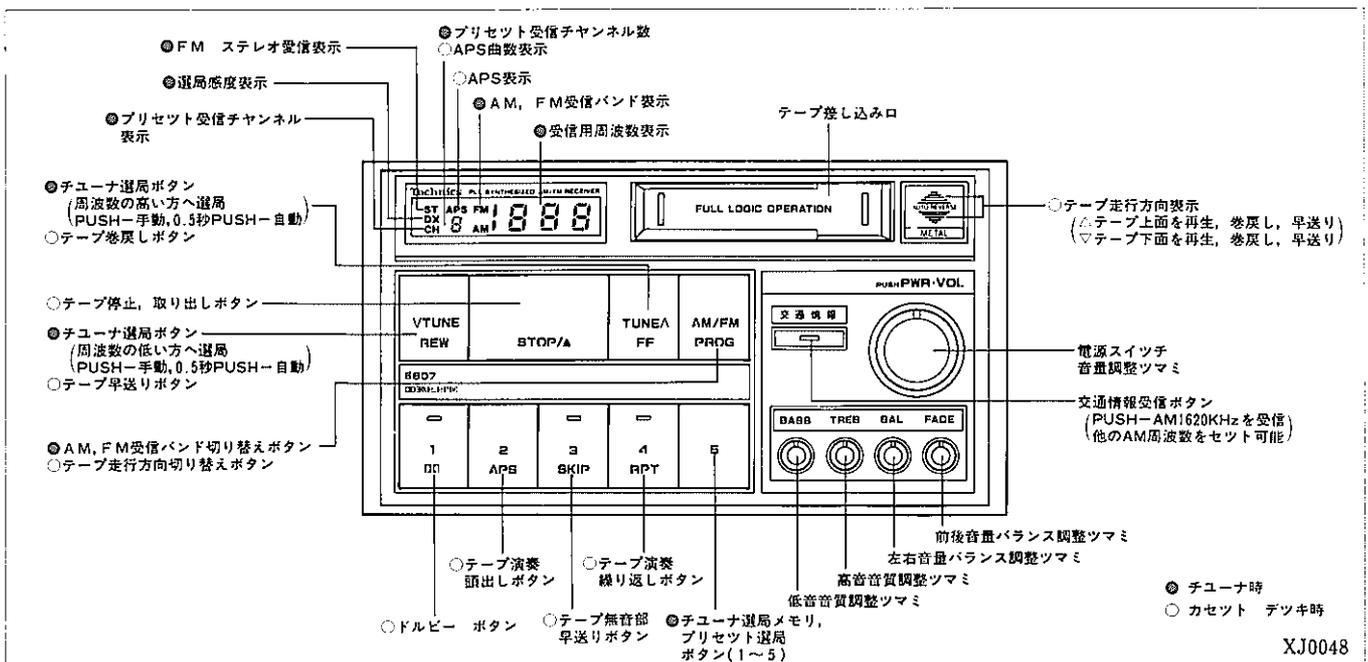


AM/FM電子チューナ(2SP用)

XJ0048, XJ0058

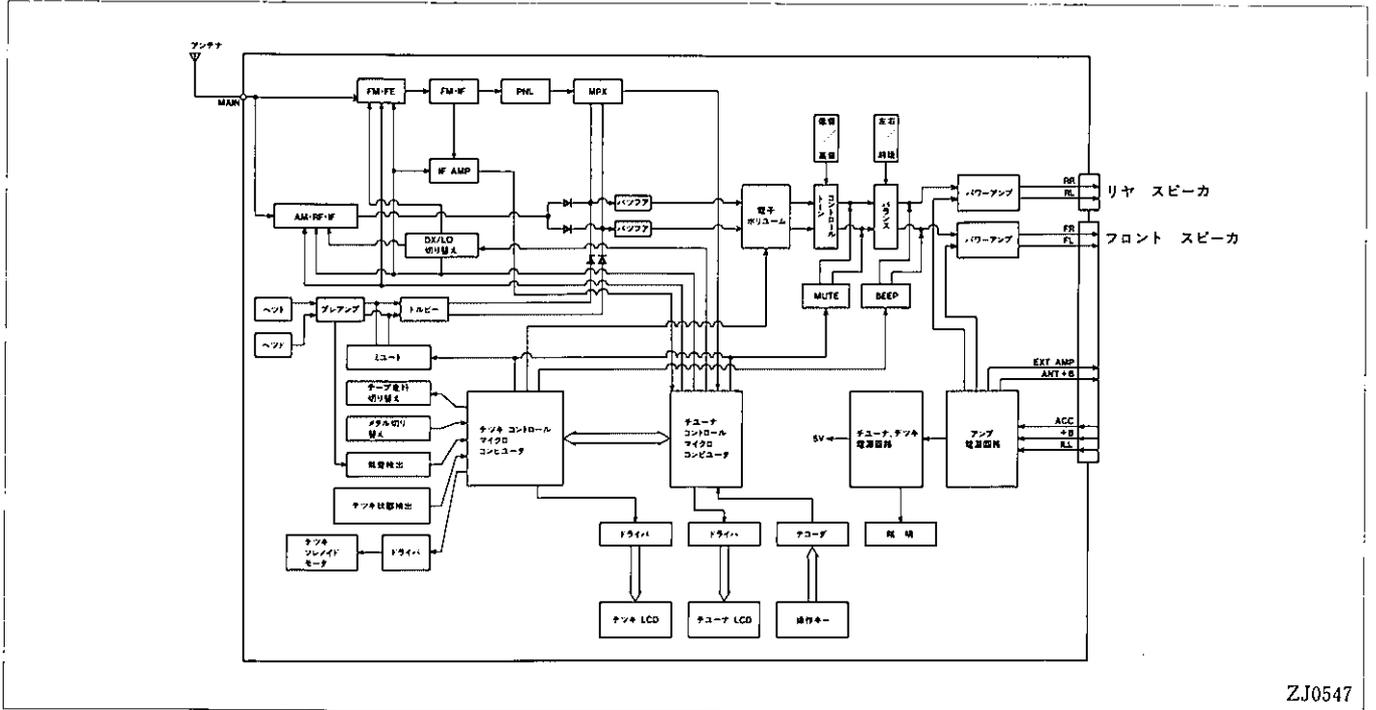
▶構造と作動(2 D I N サイズ カセット一体型AM/FM電子チューナ)

【1】操作方法



XJ0048

【2】作動



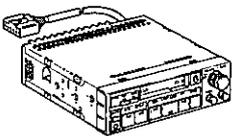
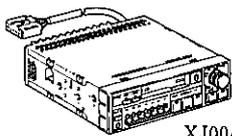
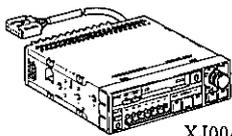
ZJ0547

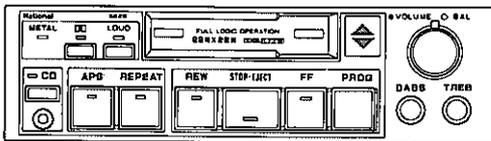
2. カセット デツキ

●CD入力端子 (φ3.6mm ミニプラグ) を備えたフルロジック コントロール デツキを3種類新設しました。

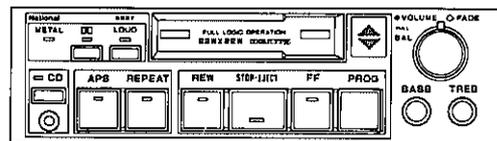
仕様

△: デイラ オプション

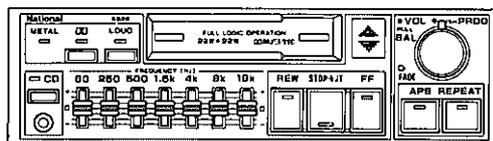
種類	機能・特長	VZ
 XJ0039 カセット デツキ (2 SP)	オートリバース。ドルビー B。APS。リピート (繰り返し)。左右音量バランス コントロール。低音・高音音質コントロール。ラウドネス。オートメタル。CD入力端子。最大出力10W×2 パワー アンプ内蔵。	△
 XJ0041 カセット デツキ (4 SP)	オートリバース。ドルビー B。APS。リピート (繰り返し)。左右音量バランス コントロール。前後音量バランス コントロール。低音・高音音質コントロール。ラウドネス。オートメタル。CD入力端子。最大出力22W×2 パワー アンプ内蔵。	△
 XJ0041 イコライザ付き カセット デツキ (4 SP)	オートリバース。ドルビー B。APS。リピート (繰り返し)。ラウドネス。オートメタル。左右音量バランス コントロール。前後音量バランス コントロール。低音・高音音質コントロール。7素子グラフィック イコライザ。CD入力端子。最大入力22W×2 パワー アンプ内蔵。	△



カセット デツキ (2 SP)



カセット デツキ (4 SP)



イコライザ付きカセット デツキ (4 SP)

LJ0121, LJ0122, LJ0124

4

MEMO

(

(

5. 卷末資料

主要構成部品一覧	5-2
主要諸元	5-8
走行性能曲線	5-13
内外配色一覧	5-15
ホーム プレートの見方	5-16
トランスミッション No.打刻位置	5-17

■主要構成部品一覧

ボ デ ー 形 状		2 D ア								備 考		
		1 G - E U		1 G - G E U	1 G - G T E U	7 M - G T E U						
エ	ン	ジ	ン	V Z	V X	2.0GT	2.0GT- ツインターボ	3.0GT	3.0GT- LIMITED	3.0GT- LIMITED"		
寒冷地仕様				○	○	○	○	○	○	○		
エ ン ジ ン	インタークーラ	空冷式					●	●	●	●		
	触 媒	モリス 170V 口径φ51		●	●	●						
		モリス 170V 口径φ65					●	●	●	●		
	エンジン	水冷式					●					
	オイル クーラ	空冷式						●	●	●		
	ラジエータ	WR FP=2.5							●	●	●	
		WR FP=3.5						●				
		SR FP=3.5*		●	●	●						*:アルミ製
	サーモスタット	82℃ (開弁温度)		●	●				●	●	●	
		88℃ (開弁温度)					●	●				
	ファン	φ410×7枚		●	●	●						
		φ410×7枚 (幅広)						●				
		φ430×10枚 (幅広)								●	●	●
	電動ファン	φ170×7枚 (吸込み)		△*	●	●	●	●	●	●	●	*:エアコンとセット
		φ250×4枚 (押し込み)							●	●	●	
ファン	1000CST		●	●								
	1500CST				●							
	カップリング	3段 2500CST						●	●	●		
3段 3000CST						●						
ファン	φ410 ファン用		●	●	●	●						
	φ430 ファン用						●	●	●			
フロント	φ42.7 フレキシブル		●	●	●							
	φ60.5 シングル(フレキシブル)						●					
パイプ	シングル(フレキシブル)						●	●	●			
	マフラ カッタ		●	●	●	●	●	●	●			
スパーク プラグ	標準+突き出し		●	●								
	小型+白金				●	●	●	●	●			
オルタネータ	70A		●	●	●	●(M/T)						
	80A					●(A/T)	●	●	●			
バッテリー	46B24L 36AH		●	●								
	55D23L 48AH		寒	寒	●	●						
	75D26L 52AH						●	●	●			
スタータ	リダクション 1.0KW		●	●	●	●	●	●	●			
	リダクション 1.4KW						寒	寒	寒			
シ ヤ	クラッチ ガー (M/T車のみ)	9インチ 400kg		●	●							
		9インチ 450kg				●						
		9インチ 600kg					●					
	240mm 810kg フルタイプ						●	●	●			
シ	クラッチ ベダル (M/T車のみ)	ターン オーバなし		●	●	●						
		ターン オーバあり					●	●	●	●		

ボデー形状		2ドア							備考
		1G-EU		1G-GEU	1G-GTEU	7M-GTEU			
エンジン		VZ	VX	2.0GT	2.0GT-ツインターボ	3.0GT	3.0GT-LIMITED	3.0GT-LIMITED [#]	●:標準装備 ○:メーカーオプション △:ディーラーオプション 寒:寒冷地仕様 #:MZ21
グレード									
トランスミッション	W57	●(M/T)	●(M/T)		●(M/T)				
	W55			●(M/T)					
	R154					●(M/T)	●(M/T)	●(M/T)	
	A42DL	●(A/T)	●(A/T)						
	A42DE			●(A/T)					
	A340E				●(A/T)	●(A/T)	●(A/T)	●(A/T)	
シフトレバーノブ	皮巻 (M/T用)	●	●	●	●	●	●	●	
	塩ビ (A/T用)	●	●	●	●	●	●	●	
4輪ESC					○	○	●	●	
ファイアレンザル	F190 4.300	●(A/T)	●(A/T)	●(M/T)					
	F190 4.556			●(A/T)					
	F190 4.300 LSD付き			○(M/T)					
	F190 4.556 LSD付き			○(A/T)					
	F200 4.300				●(M/T)				
	F200 4.300 LSD付き				○(M/T)				
	F200 4.556				●(A/T)				
	F200 4.556 LSD付き				○(A/T)				
	F200 3.727					●	●	●	
	F200 3.727 LSD付き					○	○	○	
F190 3.909	●(M/T)	●(M/T)							
タイヤ & ディスクホイール	195/60R15 6-JJ×15 スチール	●	●						
	195/60R15 6-JJ×15 AL	○	○						
	205/60R15 6-JJ×15 AL			●					
	215/60R15 6-JJ×15 AL*				●	●	●	●	*:イントラ社製(ビレリP6)
スベアタイヤ(T135/70D16)		●	●	●	●	●	●	●	
ホイールキャップ & センターステアリング	樹脂フルキャップ	●	●						
	センターステアリング AL用	○*	○*	●					*:アルミホイールとセット
	センターステアリング イントラ社製 AL用				●	●	●	●	
パワーステアリング	PPS	●	●	●	●				
	PPS-II					●	●	●	
ステアリングポスト	メモリ付きフルステアリング	●	●		●				
	メモリ付きフルステアリング(TEMS付き)				●	○*1	●		*1:Eタイプパッケージとセット
	メモリ付きフルステアリング(TEMS付き)*2						●	●	*2:パワーフル付き
ステアリングホイール	2本スポーク合皮	●	●	●					
	2本スポーク合皮(AD付き)		○*1	○*1					*1:オートドライブとセット
	3本スポーク合皮				●				
	2本スポーク合皮(セライトスイッチ付き)				○*2	●	●	●	*2:Eタイプパッケージとセット
ホイールブレーキ(フロント/リヤ)	ディスク(ベンチレーテッド)/ディスク	●	●	●					
	四輪ベンチレーテッドディスク				●	●	●	●	
ブレーキマスタシリンダ(ブースト付き)	9" シングル	●	●						
	7+8" タンデム			●					
	8+9" タンデム				●	●	●	●	
コントロールバルブ	P&Bバルブ	●	●	●	●	●	●	●	



ボデー形状		2ドア								備考
		1G-EU		1G-GEU	1G-GTEU	7M-GTEU				
エンジン		VZ	VX	2.0GT	2.0GT-ツインターボ	3.0GT	3.0GT-LIMITED	3.0GT-LIMITED*		
シャシ	サスペンション (フロント/リヤ)	標準	●	●						*:8タイプ パッケージとセット
		スポーツ				●				
		TEMS			●	○*	●	●		
		トヨタ電子制御エアサスペンション							●	
ボデーカラー	ツートン		○	○	○	○	○	○		
エアロバンパ&ウイング式リヤスポイラ		○	○	○	○	○	○	○		
サイドマッドガード				○	○	○	○	○		
インストルメント パネル	標準(スラッシュ)	●	●	●	●	●	○*	○*	*:ラゲジヤリア パワーシートとセット不可	
	スクエード調表皮(グランベルインテリア)						●	●		
ヒータ コントロール	オートヒーク用 フラッシュ式	●							*1:オートエアコンとセット	
	オートエアコン用 フラッシュ式	△*1								
	マイコンオート用		●	●	●	●	●			
グラブドア	標準	●	●	●	●	●	○*	○*	*:インストルメントパネル(標準)とセット	
	スクエード調表皮(グランベルインテリア)						●	●		
ウインドシールドガラス		●	●	●	●	●	●	●		
コンソール ボックス	標準	●	●	●	●	●	○*1		*1:インストルメントパネル(標準)とセット *2:インストルメントパネル(標準), トヨタ エレクトロマルチビジョンとセット *3:トヨタエレクトロマルチビジョンとセット	
	標準(トヨタエレクトロマルチビジョン用)						○*2	○*1		
	スクエード調表皮(グランベルインテリア)						●			
	スクエード調表皮(グランベルインテリア) (トヨタエレクトロマルチビジョン用)						○*3	●		
フロア カーペット	ルーフパイル	●	●	●						
	カットパイル(パリアパワーキック)				●	●				
	ペダル						●	●		
リヤウインドウデフオツガ		●	●	●	●	●	●	●		
パワーウインドウ		●	●	●	●	●	●	●	運転席スイッチ照明付き	
ドアロック コントロール	電磁式(オートアンロック)	●	●	●	●				キー閉じ込み防止機能付き	
	電磁式(オートロック&アンロック)					●	●	●		
カウルサイド トリム	PP+カントパイル巻き				●	●				
	PP+ベロア巻き						●	●		
	PP+ルーフパイル巻き	●	●	●						
クォータウインドウ ガラス	強化ガラス	●	●	●	●	●	●	●	*:トヨタエレクトロマルチビジョンとセット	
	強化ガラス TVアンテナ納						○*	●		
ルーフヘッドライニング	アブリック	●	●	●	●	●	●	●	*:ムーンルーフとセット	
	アブリック(ムーンルーフ用)*	○	○	○	○	○	○	○		
ムーンルーフ		○	○	○	○	○	○	○		
パリアウインドウ ガラス	ブロンズ	●	●	●	●	●			*:リヤウインドウワイパとセット	
	ブロンズ(ワイパあり)			○*	○*	○*	●	●		
ドアトリム	アブリックA+ルーフパイル	●	●	○*1					*1:スポーツシートとセット *2:スポーツパワーシートとセット *3:ラゲジヤリアパワーシートとセット *4:インストルメントパネル(標準)とセット	
	アブリックB+カットパイル				●	○*2				
	アブリックC+カットパイル					●				
	アブリックC+ルーフパイル			●						
	スクエード調表皮+アブリックC+ペダル						○*3	○*3		
	スクエード調表皮+本皮+ペダル						●	●		
	塩ビ+本皮+ペダル						○*4	○*4		

ボデー形状		2ドア							備考	
		1G-EU		1G-GEU	1G-GTEU	7M-GTEU				
エンジン		VZ	VX	2.0GT	2.0GT-ツインターボ	3.0GT	3.0GT-LIMITED	3.0GT-LIMITED*	●:標準装備 ○:メーカーオプション △:ディーラーオプション 寒:寒冷地仕様 #:MZ21	
グレード										
ドア	ポケット	PP+ループパイル	●	●	●					
		PP+カットパイル				●	●			
		PP+ベロア					●	●		
ドア	ガラス	ブロンズ	●	●	●	●	●	●		
フロントシート		ラグジュアリ		●	●					
		スポーツ	●		○	●				
		ラグジュアリパワー					●	○	○	
		スポーツパワー					○	●	●	
リヤシート		ラグジュアリ+アームレスト		●	●				*1:スポーツシートとセット	
		スポーツ+アームレスト	●		○*	●	○*	●	*2:スポーツパワーシートとセット	
		ラグジュアリ+アームレスト+ヘッドレスト					●	○*	○*	*3:ラグジュアリパワーシートとセット
シート表皮		ファブリック A	●	●	○*				*1:スポーツシートとセット	
		ファブリック B				●	○*		*2:スポーツパワーシートとセット	
		ファブリック C				●	○*	○*	*3:ラグジュアリパワーシートとセット	
		本皮					●	●		
電動式ランバサポート(運転席)			●	●	●	●	●	●		
シートバック	レザーボード	●	●	●						
ポケット	ファブリックボード				●	●	●	●		
リヤシート	あり					●	○*	○*	*1:ラグジュアリパワーシートとセット	
ヘッドレスト	なし					○*	●	●	*2:スポーツパワーシートとセット	
リヤシート	センタアームレスト	●	●	●	●	●	●	●		
フロントシート	電動式	●		○*	●	○*	●	●	*1:スポーツシートとセット *2:スポーツパワーシートとセット	
サイドサポート	なし		●	●		●	○*	○*	*3:ラグジュアリパワーシートとセット	
シートスライド アジャスタ		マニュアルスライド(7°, 210)	●	●	●	●				
		パワースライド(7°, 210)					●	○*	○*	*1:ラグジュアリパワーシートとセット
		パワースライド(10°, 210)					○*	●	●	*2:スポーツパワーシートとセット
フロントシート リクライニング アジャスタ		自動メモリ付きリクライニング機構		●	●		●	○*	○*	*1:スポーツシートとセット *2:スポーツパワーシートとセット *3:ラグジュアリパワーシートとセット
		ワンタッチメモリ付き ステップレスリクライニング機構	●		○*	●	○*	●	●	
		マニュアルシートオール3段階		●	●					
マルチ アジャスタ (運転席のみ)		マニュアルシートクッションPr無段階	●		○*	●				*1:スポーツシートとセット
		パワーシートクッションFr,Rr無段階					○*	●	●	*2:スポーツパワーシートとセット
		パワーシートオールFr,Rr無段階					●	○*	○*	*3:ラグジュアリパワーシートとセット
		ELR	●	●	●	●				
フロントシートベルト	ELR(運転席リショナリデュ-サ付き)					●	●	●		
リヤシートベルト	2点式×3	●	●	●	●	●	●	●		
サンバイザ		ミラー付き(運転席+助手席)	●	●	●	●				
		ミラー+照明付き(運転席+助手席)					●	●	●	
ドア アームレスト		レザー巻き	●	●	●	●				
		ファブリック巻き					●	○*	○*	*:ラグジュアリパワーシートとセット
		本皮巻き						●	●	
ホイールアーチモール						●	●	●		

5

ボデー形状		2ドア							備考	●:標準装備 ○:メーカーオプション △:ディーラーオプション 寒:寒冷地仕様 #:MZ21
		1G-EU		1G-GEU	1G-GTEU	7M-GTEU				
エンジン		VZ	VX	2.0GT	2.0GT-ツインターボ	3.0GT	3.0GT-LIMITED	3.0GT-LIMITED [#]		
ボデー	テプストラیف & ステツカ	TWIN TURBO			●					
		TWINCAM 24			○					
		なし			○					
1	リヤスポイラ	○	○	○	○	○	○	○	エアロバンパとセット	
補機	ドアキー照明	●	●	●	●	●	●	●		
	クリアランスモニタ	●	●	●	●	●	●	●		
	オートドライブ		○	○						
		あり								
		電動ポンプ付き				○*	●	●	●	*:Eタイプパッケージとセット
	イルミネーテツドエントリ	●	●	●	●	●	●	●		
	ランプオートカツトシステム	●	●	●	●	●	●	●		
	クリアランスランプ	●	●	●	●	●	●	●		
	フロントターンシグナルランプ	●	●	●	●	●	●	●		
	サイドターンシグナルランプ	●	●	●	●	●	●	●		
	グローブボックスランプ	●	●	●	●	●	●	●		
	灰皿照明	●	●	●	●	●	●	●		
	パーソナルランプ	あり	●	●	●	●	●	●	●	
		ムーンルーフスイッチ付き*	○	○	○	○	○	○	○	*:ムーンルーフとセット
	リヤコンビネーションランプ	グレードマーク小	●	●	●		●			
		グレードマーク大				●		●	●	
	スピードメータ	デジタル	●	●	●	●	●	●	●	
	コンビネーションスイッチ	標準	●	●	●	●				
		標準 + リヤワイバ			○* ¹	○* ¹				*1:リヤウインドウワイバとセット
		標準 + オートドライブ付き		○* ²	○* ²					*2:オートドライブとセット
		標準 + オートドライブ + リヤワイバ付き			○* ³					*3:リヤウインドウワイバ、オートドライブとセット
		標準 + サテライトスイッチ				○* ⁴	●			*4:Eタイプパッケージとセット
		標準 + サテライトスイッチ + リヤワイバ				○* ³	○* ¹			
	電子式						●	●		
	トランスミッションコントロールスイッチ (A/T車のみ)	オーバードライブメイン	●	●						
		ECTボタン + オーバードライブ			●	●	●	●	●	
	ウインドシールドワイバ	フルコン無段間欠ミスト付き	●	●	●	●	●	●	●	
ウインドシールドウオツキ	1.5ℓ	●	●	●	●	●				
	2.5ℓリヤワイバ付き			○*	○*	○*	●	●	*:リヤウインドウワイバとセット	
リヤウインドウワイバ			○	○	○	●	●			
ラジオ	AM/FMマルチ電子サーチ	●							*1:サウンドコントロール付き	
	AM/FMマルチ電子サーチカセツト一体機		●	●	●				*2:CDプレーヤとセット	
	AM/FMマルチ電子サーチカセツト一体機* ¹		○* ²	○* ²	○* ³	●	●		*3:Eタイプパッケージとセット	
	マルチコントロールパネル						○* ⁴	●	*4:トヨタエレクトロマルチビジョンとセット	
アンテナ	リヤウインドウ:AM/FM	●	●	●	●				*1:CDプレーヤとセット	
	リヤウインドウ:AM/FMダイバシテイ		○* ¹	○* ¹	○* ²	●	●		*2:Eタイプパッケージとセット	
	リヤウインドウ:AM/FMダイバシテイ クオータ:TV						○* ³	●	*3:トヨタエレクトロマルチビジョンとセット	

ボデー形状		2ドア							備考	●:標準装備 ○:メーカーオプション △:ディーラーオプション 寒:寒地仕様 #:MZ21
		1G-EU		1G-GEU	1G-GTEU	7M-GTEU				
エンジン	グレード	VZ	VX	2.0GT	2.0GT-ツインターボ	3.0GT	3.0GT-LIMITED	3.0GT-LIMITED [#]		
補機	カセットステレオ	ドルビー機構付き	△							
		一体機(ラジオに含む)		●	●	●				
		マルチコントロール パネル						○*1	●	*1:トヨタ エレクトロ マルチビジョンとセット
		CDプレーヤ		○	○	○	○	○		
		サウンド コントローラ				○*2	●	●		*2:Eタイプ パッケージとセット
	フロントスピーカー	D100, 10W×2 BOX付き	●	●	●	●	●			
		D100, 10W×2 グル コーン, BOX付き						●	●	
	リヤスピーカー	D160埋め込み 10W×2	△*1	●	●	●				*1:ドルビー機構付きカセットステレオとセット
		2-WAY AL-BOX 20Wアンプ付き×2						●	●	*2:CDプレーヤとセット
		D160埋め込み 20W×2		○*2	○*2	○*3	●			*3:Eタイプ パッケージとセット, または CDプレーヤとセット
トヨタ エレクトロ マルチビジョン	あり						○	●		
	VTR アダプター						△	△		
アウト ミラー	フエンド	○	○	○	○	○	○	○		
	ドア+電動可倒	●	●	●	●	●	●	●		
インナ ミラー	防眩	●	●	●	●	●				
	液晶防眩						●	●		
バニティミラー	蓋付き	●	●	●	●	●				
	蓋付き+照明付き						●	●		
エアコン	オートヒータ	●								
	オートエアコン	△								
	マイコン オートエアコン		●	●	●	●	●			
	マイコン オートエアコン + マルチ コントロール パネル付き						○*	●	*:トヨタ エレクトロ マルチビジョンとセット	
エアピュリファイア	オート		△	△	△	△	△	△		
	マニュアル	△	△	△	△	△	△	△		

■主要諸元

型 式		E-GZ20							
ボ デ ー 形 状		2ドア							
グ レ ー ド		VZ				VX			
類別区分番号		017	018 (1)	019	020 (1)	021	022 (1)	023	
仕様記号		HCMEE	←	HCPPE	←	HCMGE	←	HCPGE	
地番番号		61年地番第1052号							
指定番号		5392	←	←	←	←	←	←	
車名および型式		トヨタ E-GZ20	←	←	←	←	←	←	
車台の名称および型式		トヨタ GZ20	←	←	←	←	←	←	
製作者の氏名または名称		トヨタ自動車株式会社							
自動車の種別		小型	←	←	←	←	←	←	
用途		乗用	←	←	←	←	←	←	
車体の形状		箱型	←	←	←	←	←	←	
長さ (m)		4.675	←	←	←	←	←	←	
幅 (m)		1.695	←	←	←	←	←	←	
高さ (m)		1.345	←	←	←	←	←	←	
軸距 (m)		2.670	←	←	←	←	←	←	
軸距 (m)	前後	1.460	←	←	←	←	←	←	
	輪軸	1.455	←	←	←	←	←	←	
室内または荷台の内側寸法 (m)	長さ	1.820	←	←	←	←	←	←	
		幅	1.415	←	←	←	←	←	←
			1.105	1.080	1.105	1.080	1.105	1.080	1.105
荷台オフセット (m)		/							
原動機の型式		1G	←	←	←	←	←	←	
総排気量 (ℓ)		1.988	←	←	←	←	←	←	
燃料の種類		ガソリン	←	←	←	←	←	←	
車両重量 (kg)	前後軸計	680	690	←	700	←	710	←	
		630	640	←	640	←	640	←	
		1310	1330	1320	1340	1330	1350	1340	
乗車定員 (人)		5	←	←	←	←	←	←	
最大積載量 (kg)		/							
車両総重量 (kg)	前後軸計	775	785	←	795	←	805	←	
		810	820	←	820	←	820	←	
		1585	1605	1595	1615	1605	1625	1615	
最大安定傾斜角度 (度)	左右	52	←	←	←	←	←	←	
		52	←	←	←	←	←	←	
車輪配列		前2・後2駆動	←	←	←	←	←	←	
タイヤ	前輪	195/60R15 86H	←	←	←	←	←	←	
	後輪	195/60R15 86H	←	←	←	←	←	←	
通称名		トヨタ ソアラ 2000							
最低地上高 (m)		0.155	←	←	←	←	←	←	
最高速度 (推定) (km/h)		180	←	←	←	←	←	←	
燃料消費率 (km/ℓ)	60km/h定地10モード	18.0	←	18.5	←	18.0	←	18.5	
		10.0	←	8.6	←	10.0	←	8.6	
制動停止距離 (初速50km/h) (m)		13.5	←	←	←	←	←	←	
最小回転半径 (m)		5.5	←	←	←	←	←	←	
備 考		(1): ムーン ルーフ付き車							

1	E-GZ20								
2	2ドア								
3	VX	2.0GT				2.0GT-ツインターボ			
4	024	025	026 (1)	027	028 (1)	029	030 (2)	031 (1)	032 (1)(2)
5	HCPGE	HCMVF	←	HCPVF	←	HCMVZ	←	←	←
6	61年地審第1052号								
7	5392	←	←	←	←	←	←	←	←
8	トヨタ E-GZ20	←	←	←	←	←	←	←	←
9	トヨタ GZ20	←	←	←	←	←	←	←	←
10	トヨタ自動車株式会社								
11	小型	←	←	←	←	←	←	←	←
12	乗用	←	←	←	←	←	←	←	←
13	箱型	←	←	←	←	←	←	←	←
14	4.675	←	←	←	←	←	←	←	←
15	1.695	←	←	←	←	←	←	←	←
16	1.345	←	←	←	←	←	←	←	←
17	2.670	←	←	←	←	←	←	←	←
18	1.460	←	←	←	←	←	←	←	←
19	1.455	←	←	←	←	←	←	←	←
20	1.820	←	←	←	←	←	←	←	←
21	1.415	←	←	←	←	←	←	←	←
22	1.080	1.105	1.080	1.105	1.080	1.105	←	1.080	←
23	/								
24	1G	←	←	←	←	←	←	←	←
25	1.988	←	←	←	←	←	←	←	←
26	ガソリン	←	←	←	←	←	←	←	←
27	720	710	720	←	730	750	760	←	770
28	640	630	640	←	640	660	←	670	←
29	1360	1340	1360	1350	1370	1410	1420	1430	1440
30	5	←	←	←	←	←	←	←	←
31	/								
32	815	805	815	←	825	845	855	←	865
33	820	810	820	←	820	840	←	850	←
34	1635	1615	1635	1625	1645	1685	1695	1705	1715
35	52	←	←	←	←	←	←	←	←
36	52	←	←	←	←	←	←	←	←
37	前2・後2駆動	←	←	←	←	←	←	←	←
38	195/60R15 86H	205/60R15 89H	←	←	←	215/60R15 90H	←	←	←
39	195/60R15 86H	205/60R15 89H	←	←	←	215/60R15 90H	←	←	←
40	トヨタ ソアラ 2000								
41	0.155	←	←	←	←	←	←	←	←
42	180	←	←	←	←	←	←	←	←
43	18.5	17.5	←	18.0	←	17.5	←	←	←
44	8.6	10.0	←	8.9	←	10.0	←	←	←
45	13.5	←	←	←	←	←	←	←	←
46	5.5	←	←	←	←	←	←	←	←

(1): ムーン ルーフ付き車

(2): 4輪ESC付き車

型 式	1	E-GZ20				E-MZ20		
ボデー形状	2	2ドア						
グレード	3	2.0GT-ツインターボ				3.0GT		
類別区分番号	4	033	034 (2)	035 (1)	036 (1)(2)	007	008 (3)	009 (2)
仕様記号	5	HCPVZ	←	←	←	HCMVZ	←	←
地番番号	6	61年地審第1052号						
指定番号	7	5392	←	←	←	5390	←	←
車名および型式	8	トヨタ E-GZ20	←	←	←	トヨタ E-MZ20	←	←
車台の名称および型式	9	トヨタ GZ20	←	←	←	トヨタ MZ20	←	←
製作者の氏名または名称	10	トヨタ自動車株式会社						
自動車の種別	11	小型	←	←	←	普通	←	←
用途	12	乗用	←	←	←	←	←	←
車体の形状	13	箱型	←	←	←	←	←	←
長さ(m)	14	4.675	←	←	←	←	←	←
幅(m)	15	1.695	←	←	←	1.725	←	←
高さ(m)	16	1.345	←	←	←	←	←	←
軸距(m)	17	2.670	←	←	←	←	←	←
輪距(m)	前後	18	1.460	←	←	←	←	←
	輪	19	1.455	←	←	←	←	←
室内または荷台の内側寸法(m)	長さ	20	1.820	←	←	←	←	←
	幅	21	1.415	←	←	←	←	←
	高さ	22	1.105	←	1.080	←	1.105	1.080
荷台オフセット(m)	23	/						
原動機の型式	24	1G	←	←	←	7M	←	←
総排気量(ℓ)	25	1.988	←	←	←	2.954	←	←
燃料の種類	26	ガソリン	←	←	←	←	←	←
車両重量(kg)	前後	27	770	780	←	790	820	830
	軸	28	660	←	670	←	830	←
	計	29	1430	1440	1450	1460	1490	1520
乗車定員(人)	30	5	←	←	←	←	←	←
最大積載量(kg)	31	/						
車両総重量(kg)	前後	32	865	875	←	885	915	925
	軸	33	840	←	850	←	925	←
	計	34	1705	1715	1725	1735	1765	1795
最大安定傾斜角度(度)	左右	35	5.2	←	←	←	←	←
		36	5.2	←	←	←	←	←
車輪配列	37	前2・後2駆動	←	←	←	←	←	←
タイヤ	前輪	38	215/60R15 90H	←	←	←	←	←
	後輪	39	215/60R15 90H	←	←	←	←	←
通称名	40	トヨタ ソアラ 3000						
最低地上高(m)	41	0.155	←	←	←	←	←	←
最高速度(推定)(km/h)	42	180	←	←	←	←	←	←
燃料消費率(km/ℓ)	60km/h定地	43	18.0	←	←	←	16.5	←
	10モード	44	8.8	←	←	←	9.0	8.5
制動停止距離[初速50km/h](m)	45	13.5	←	←	←	←	←	←
最小回転半径(m)	46	5.5	←	←	←	←	←	←
備 考		(1): ムーン ルーフ付き車 (2): 4輪ESC付き車 (3): ムーン ルーフ付き車 または ムーン ルーフ+4輪ESC付き車						

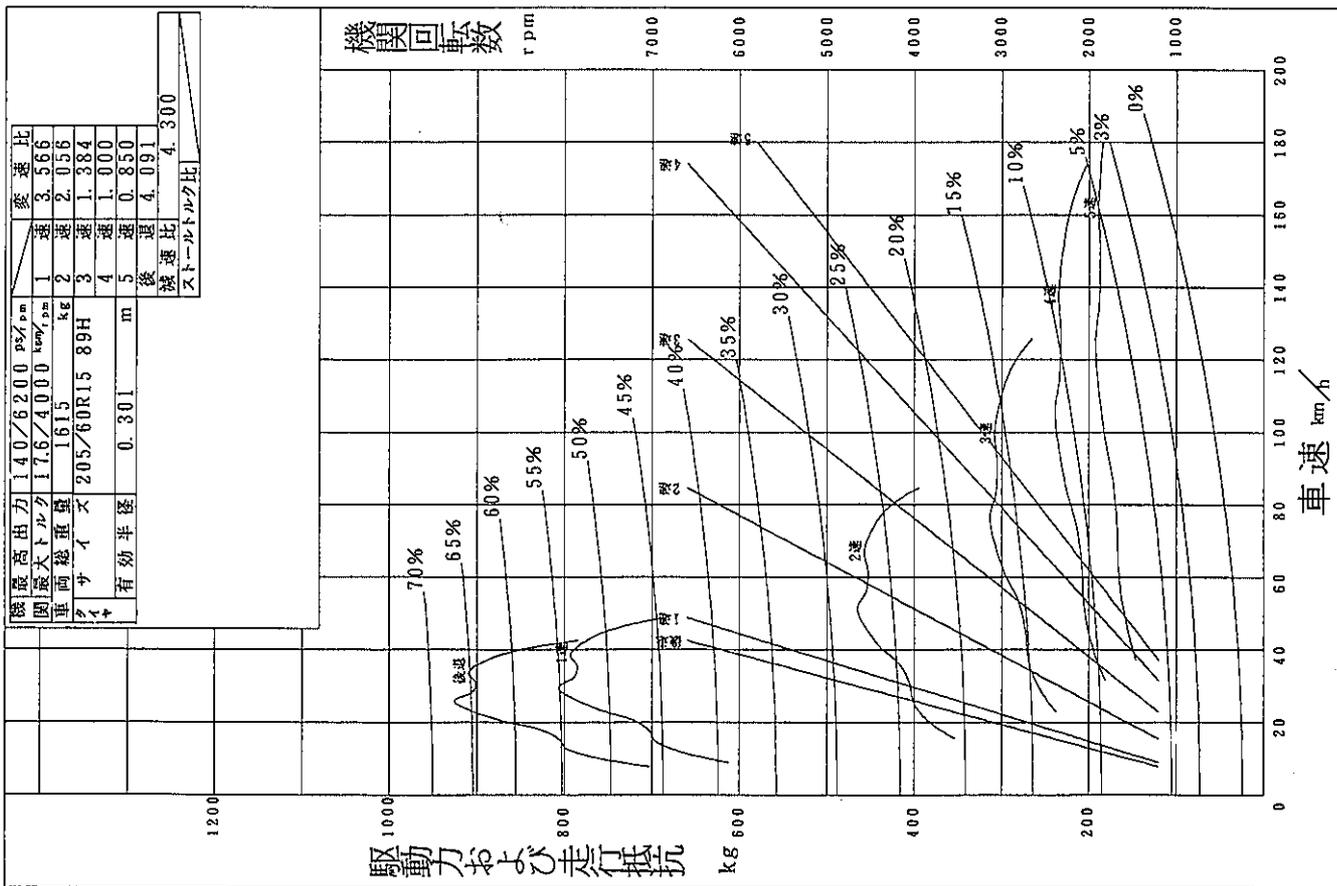
1	E-MZ20						
2	2ドア						
3	3.0GT			3.0GT-LIMITED			
4	010	011 (3)	012 (2)	013	014 (1)	015	016 (1)
5	HCPVZ	←	←	HCMZZ	←	HCPZZ	←
6	61年地審第1052号						
7	5390	←	←	←	←	←	←
8	トヨタ E-MZ20	←	←	←	←	←	←
9	トヨタ MZ20	←	←	←	←	←	←
10	トヨタ自動車株式会社						
11	普通	←	←	←	←	←	←
12	乗用	←	←	←	←	←	←
13	箱型	←	←	←	←	←	←
14	4.675	←	←	←	←	←	←
15	1.725	←	←	←	←	←	←
16	1.345	←	←	←	←	←	←
17	2.670	←	←	←	←	←	←
18	1.460	←	←	←	←	←	←
19	1.455	←	←	←	←	←	←
20	1.820	←	←	←	←	←	←
21	1.415	←	←	←	←	←	←
22	1.105	1.080	1.105	←	1.080	1.105	1.080
23	/						
24	7M	←	←	←	←	←	←
25	2.954	←	←	←	←	←	←
26	ガソリン	←	←	←	←	←	←
27	820	830	←	840	850	840	850
28	670	690	680	←	690	680	690
29	1490	1520	1510	1520	1540	1520	1540
30	5	←	←	←	←	←	←
31	/						
32	915	925	←	935	945	935	945
33	850	870	860	←	870	860	870
34	1765	1795	1785	1795	1815	1795	1815
35	52	←	←	←	←	←	←
36	52	←	←	←	←	←	←
37	前2・後2駆動	←	←	←	←	←	←
38	215/60R15 90H	←	←	←	←	←	←
39	215/60R15 90H	←	←	←	←	←	←
40	トヨタ ソアラ 3000						
41	0.155	←	←	←	←	←	←
42	180	←	←	←	←	←	←
43	16.5	←	←	←	←	←	←
44	8.1	7.6	8.1	8.5	←	7.6	←
45	13.5	←	←	←	←	←	←
46	5.5	←	←	←	←	←	←

型式	1	E-MZ21			
ボディ形状	2	2ドア			
グレード	3	3.0GT-LIMITED			
類別区分番号	4	001	002 (1)	003	004 (1)
仕様記号	5	HCPZZ	←	HCMZZ	←
地番番号	6	61年地番第1052号			
指定番号	7	5391	←	←	←
車名および型式	8	トヨタ E-MZ21	←	←	←
車台の名称および型式	9	トヨタ MZ21	←	←	←
製作者の氏名または名称	10	トヨタ自動車株式会社			
自動車の種別	11	普通	←	←	←
用途	12	乗用	←	←	←
車体の形状	13	箱型	←	←	←
長さ(m)	14	4.675	←	←	←
幅(m)	15	1.725	←	←	←
高さ(m)	16	1.335	←	←	←
軸距(m)	17	2.670	←	←	←
軸距(m)	前後	1.460 1.455	←	←	←
	輪軸				
室内または荷台の内側寸法(m)	長さ	1.820 1.415 1.105	←	←	←
	幅				
	高さ				
荷台オフセット(m)	22		1.080	1.105	1.080
荷台オフセット(m)	23				
原動機の型式	24	7M	←	←	←
総排気量(ℓ)	25	2.954	←	←	←
燃料の種類	26	ガソリン	←	←	←
車両重量(kg)	前後	840 680 1520	←	←	←
	軸				
	計				
乗車定員(人)	前後	5	←	←	←
	軸				
	計				
最大積載量(kg)	30				
車両総重量(kg)	前後	935 860 1795	←	←	←
	軸				
	計				
最大安定傾斜角度(度)	左右	52 52	←	←	←
車輪配列	37	前2・後2駆動	←	←	←
タイヤ	前輪	215/60R15 90H	←	←	←
	後輪	215/60R15 90H	←	←	←
通称名	40	トヨタ ソアラ 3000			
最低地上高(m)	41	0.150	←	←	←
最高速度(推定)(km/h)	42	180	←	←	←
燃料消費率(km/ℓ)	60km/h定地	16.5 7.6	←	←	←
	10モード				
制動停止距離(初速50km/h)(m)	45	13.5	←	←	←
最小回転半径(m)	46	5.5	←	←	←
備考		(1): ムーン ルーフ付き車			

■ 走行性能曲線

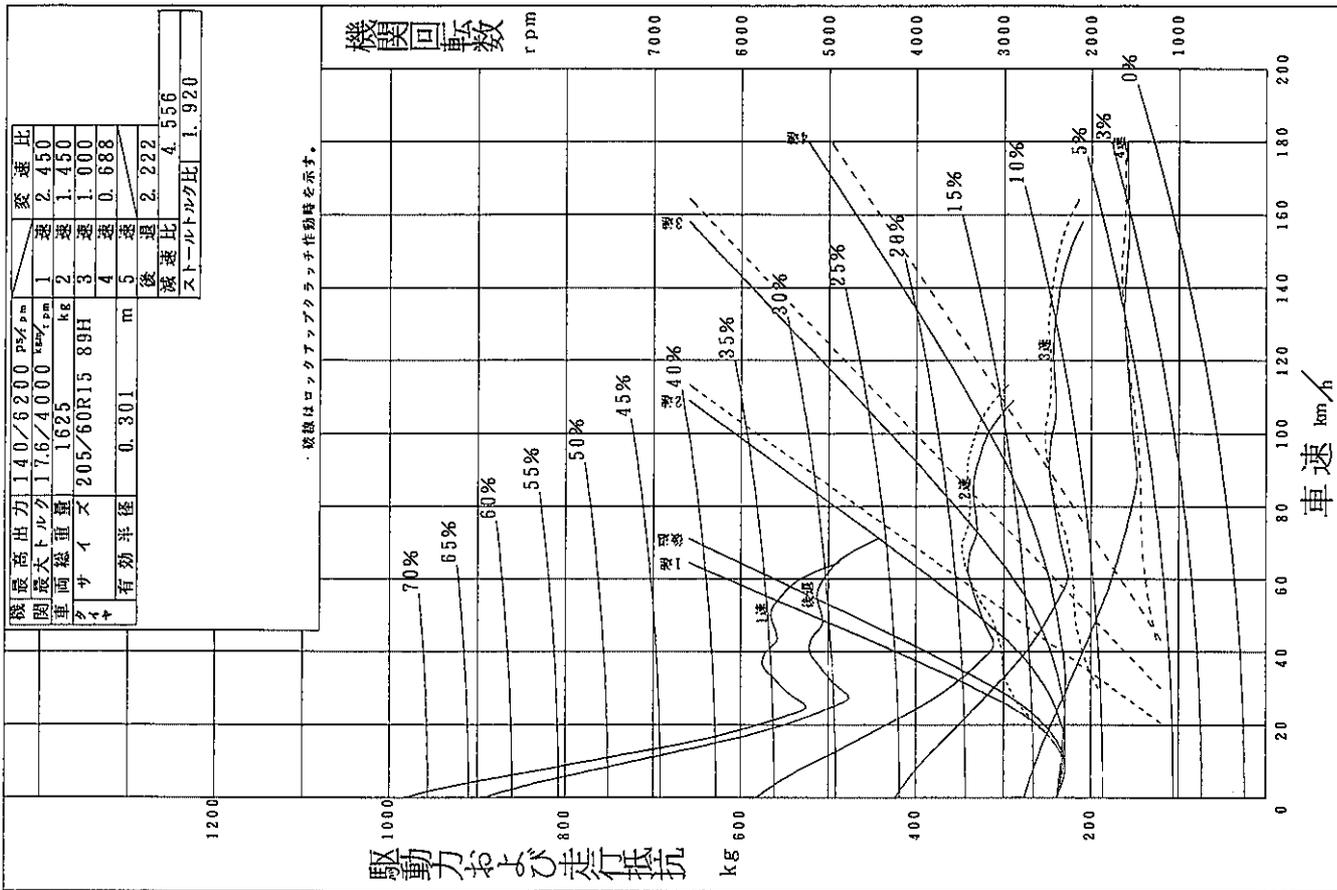
5 速手動変速機 減速比4.300

トヨタE-GZ20



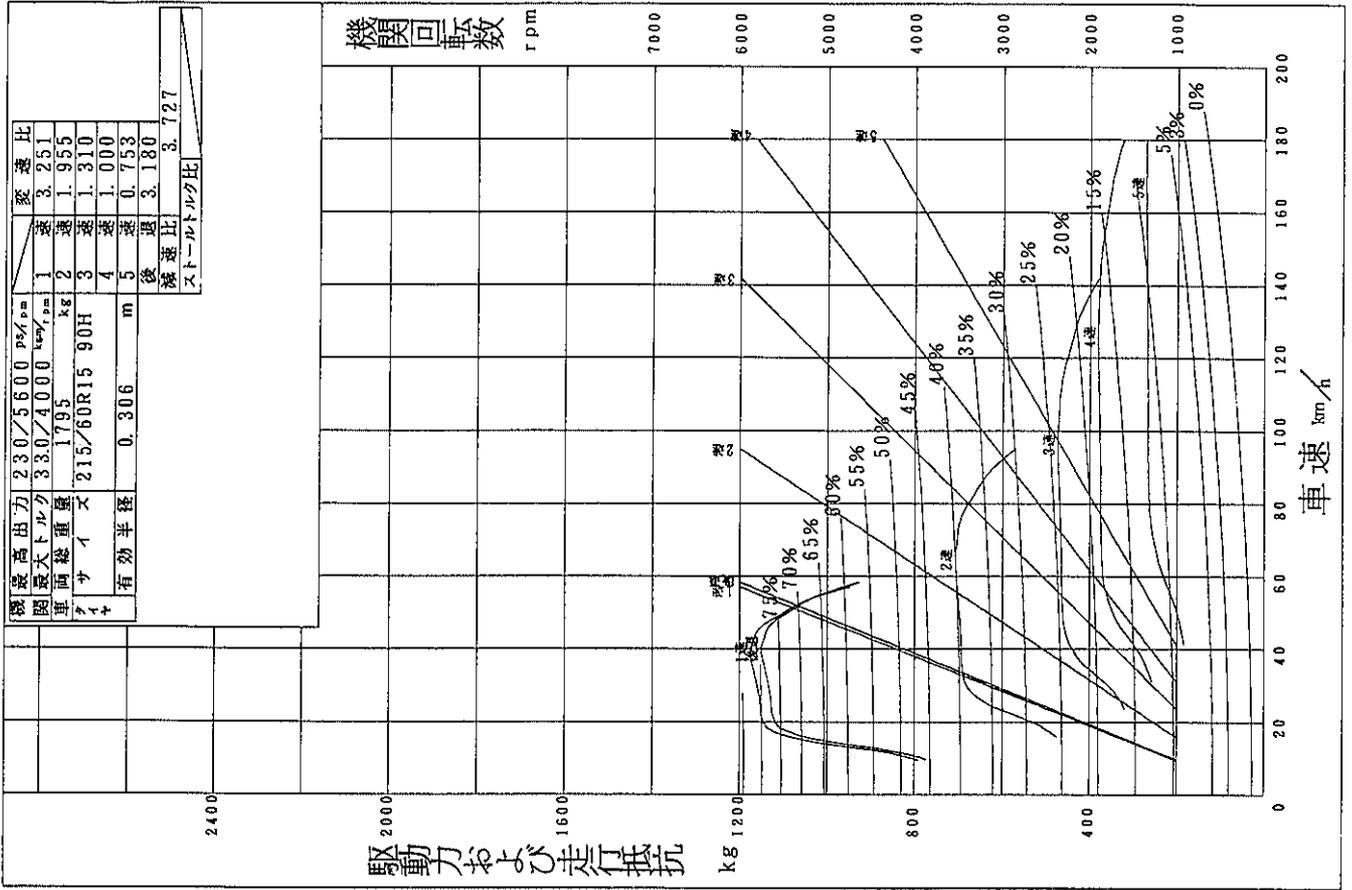
4 速自動変速機 減速比4.556

トヨタE-GZ20



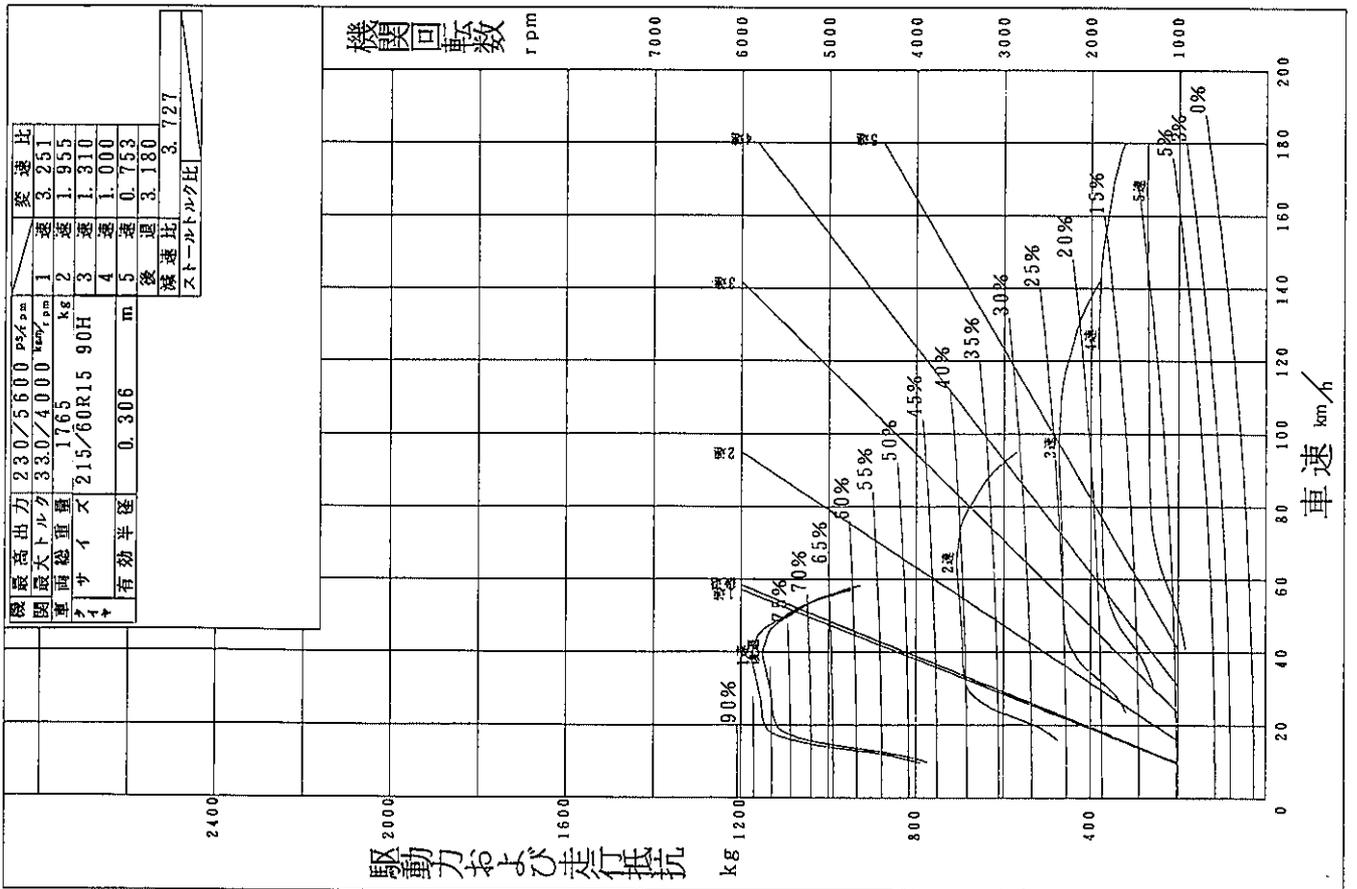
5速手動変速機 減速比3.727

トヨタE-MZ21



5速手動変速機 減速比3.727

トヨタE-MZ20

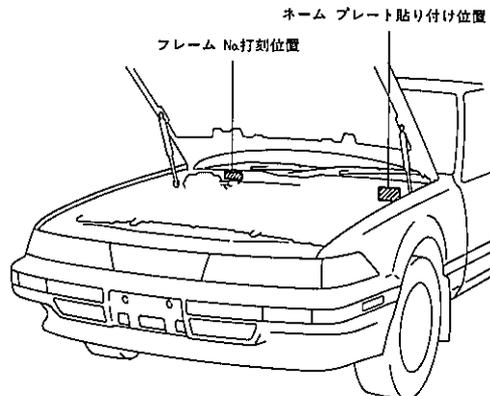


■内外配色一覧

ボデーカラー	グレード別設定色							3.0GT LIMITED	3.0GT	2.0GT ツインターボ	2.0GT	2.0GT	3.0GT	3.0GT LIMITED	MZ20-HCMZZ -HCPZZ	MZ20-HCMZZ -HCPZZ			
	カーネーム	コード	V Z	V X	2.0GT	2.0GT ツインターボ	3.0GT												
シートメイン材質			V Z	V X	2.0GT	2.0GT ツインターボ	3.0GT	3.0GT LIMITED											
グレード			V Z	V X	2.0GT	2.0GT ツインターボ	3.0GT	3.0GT LIMITED											
車両型式	インテリア トリム コード	シャネル	シャネル	シャネル	シャネル	シャネル	シャネル	シャネル	シャネル	シャネル	シャネル	シャネル	シャネル	シャネル	シャネル	シャネル	シャネル		
		FU	FU	FT	FU	FU	FU	FU	FU	FU	FU	FU	FU	FU	FU	FU	FU	FU	
		41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	
		カラー	カラー	カラー	カラー	カラー	カラー	カラー	カラー	カラー	カラー	カラー	カラー	カラー	カラー	カラー	カラー	カラー	カラー
		ベージュ	ベージュ	ベージュ	ベージュ	ベージュ	ベージュ	ベージュ	ベージュ	ベージュ	ベージュ	ベージュ	ベージュ	ベージュ	ベージュ	ベージュ	ベージュ	ベージュ	ベージュ
		ブラック	ブラック	ブラック	ブラック	ブラック	ブラック	ブラック	ブラック	ブラック	ブラック	ブラック	ブラック	ブラック	ブラック	ブラック	ブラック	ブラック	ブラック
		ブルー	ブルー	ブルー	ブルー	ブルー	ブルー	ブルー	ブルー	ブルー	ブルー	ブルー	ブルー	ブルー	ブルー	ブルー	ブルー	ブルー	ブルー
		ホワイト	ホワイト	ホワイト	ホワイト	ホワイト	ホワイト	ホワイト	ホワイト	ホワイト	ホワイト	ホワイト	ホワイト	ホワイト	ホワイト	ホワイト	ホワイト	ホワイト	ホワイト
		レッド	レッド	レッド	レッド	レッド	レッド	レッド	レッド	レッド	レッド	レッド	レッド	レッド	レッド	レッド	レッド	レッド	レッド

■ネーム プレートの見方

TOYOTA MOTOR CORPORATION JAPAN			
MODEL	1		
ENGINE	2	3	CC
FRAME No	4		
COLOR TRIM			
	5	6	
TRANS/ AXLE	7	8	
PLANT	9		
トヨタ自動車株式会社			



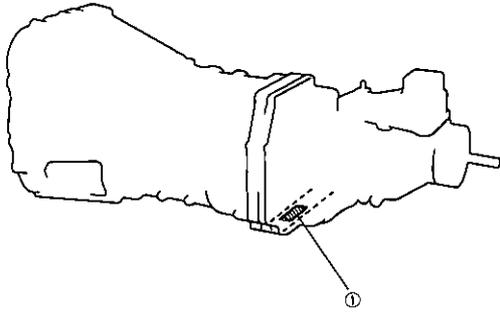
ネーム プレートの見方

フレーム No打刻位置およびネーム プレート貼り付け位置

B6272, ZP0008

No.	項目	表示内容	表示要領				
1	MODEL	車両型式	車両型式一覧 (P. 0 - 3) 参照				
2	ENGINE	エンジン型式					
3		エンジン総排気量					
4	FRAME No	車台番号	—				
5	COLOR	ボデー カラー番号	内外配色一覧 (P. 5 - 15) 参照				
6	TRIM	トリム カラー番号					
7	TRANS	トランスミッション呼称記号	車両型式一覧 (P. 0 - 3) 参照				
8	AXLE	デифアレンシヤル種類	記号	リツギヤサイズ	デифアレンシヤル 率比	ピニオン数	LSD 有無
			T 3 1 2	6.7 インチ	3.9 0 9	2	無
			T 2 8 2	6.7 インチ	4.3 0 0	2	無
			F 2 8 2	7.5 インチ	4.3 0 0	2	無
			F 2 8 3	7.5 インチ	4.3 0 0	2	有
			F 2 5 2	7.5 インチ	4.5 5 6	2	無
			F 2 5 3	7.5 インチ	4.5 5 6	2	有
			G 2 8 4	8 インチ	4.3 0 0	4	無
			G 2 8 5	8 インチ	4.3 0 0	4	有
			G 2 5 4	8 インチ	4.5 5 6	4	無
			G 2 5 5	8 インチ	4.5 5 6	4	有
			G 3 0 4	8 インチ	3.7 2 7	4	無
G 3 0 5	8 インチ	3.7 2 7	4	有			
9	PLANT	完成車両最終検査工場	A53 : トヨタ自動車 田原工場				

■ トランスミッション No.打刻位置



- ① R154 マニュアル トランスミッション打刻位置
(インタミードイト プレート下面)

ZP0027

■関連資料

品名	品番	発行年月
トヨタ ソアラ解説書	61098	昭和61年 1月
トヨタ ソアラ修理書	62093	昭和61年 1月
トヨタ ソアラ修理書/追補版	62096	昭和62年 1月
1G-EU エンジン修理書	62039	昭和55年 3月
1G-GEU エンジン修理書	62058	昭和57年 8月
1G-GTEU, 1G-GZEUエンジン修理書	63005	昭和60年10月
W55トランスミッション修理書	62653	昭和55年 8月
A42, A43, A44系オートマチック トランスミッション修理書	62700	昭和59年 1月
A340Eオートマチック トランスミッション修理書	63201	昭和60年 1月
トヨタ ソアラ配線図集	67229	昭和61年 1月

昭和61年12月27日 印刷

昭和62年1月7日 発行 (無断転載を禁ず)

トヨタ ソアラ 新型車解説書

品番 61102

実費 320円

編集 トヨタ自動車株式会社

発行 サービス部

名古屋市東区泉一丁目23番22号

(N)

TECNO
トヨタサービス

トヨタ自動車株式会社