

# Toyota 86

トヨタ86

エンスージアストには敬遠されがちなトヨタが久方ぶりにラインナップしたスポーツカー、86。自動車業界の巨人が妥協を排して生み出したそれを、スポーツカーの本場はどう評価するのか。

photo: Stuart Price

**WE LIKE** | バレエを舞うかのようなハンドリングバランス、ドライバー指向のキャビン、特徴的なエンジン、快適な乗り心地



この17インチホイールはトヨタ最軽量で、デザインはかつてカローラ系に多く見られたブラックレーシングホイールを意識したという。タイヤはプリウスと同じものが、あえて選ばれた。



専用バッジが左右のフロントフェンダーに装着されている。“86”という数字の部分は、4本のタイヤがドリフトしている状態をも象っているという。



傾斜が付けられたヘッドライトが、フロントの引き締まった印象作りにひと役買っている。HIDヘッドライトとLEDデイトタイムランニングライトが組み込まれている。



ノーズの下側部分に視線を向けさせるのが、現在のトヨタが使うデザイン言語におけるテーマだ。86の場合、サソリの腕のような形に広がったグリルが、マスクのアクセントをより強調している。

心躍るような魅力を持ったトヨタ車の名を最近のラインナップから挙げるのはむずかしいが、過去の歴史に目を向ければ、活気のある量産車を開発する能力を持っていることの証明を見出せる。カローラのラインナップとして1983年に登場した、軽量クーペのAE86レビンがその代表格だ。まさにトヨタが、86のスピリチュアルな源流だと考えているクルマである。2.0ℓユニットを積む86の車格は2代目MR2やFFセリカに近いが、レイアウトはAE86と同じフロントエンジン・リアドライブ

だからだ。系譜をたどると、そのルーツは1965年、2ドアのコンパクトな脱着ルーフ式クーペ、ヨタハチことスポーツ800にまで遡る。



車名も含め、AE86がルーツであることを、トヨタはしきりにアピールしている。

## MODEL TESTED ◎テスト車両概要

- モデル名:トヨタ86 GTリミテッド
- 車両本体価格:297.0万円●日本発売時期:2012年4月6日
- 最高出力:200ps/7000rpm●最大トルク:20.9kgm/6400-6600rpm
- 0-97km/h加速:7.4秒●113-0km/h制動距離:47.3m●最大求心加速度:0.99G
- テスト平均燃費:10.7km/ℓ●二酸化炭素排出量:181g/km

## WE DON'T LIKE | 低回転トルクの不足、キャビンの小さからぬノイズ、一部キャビントリムの質感



バックライトとリヤフォグライトは、リヤディフューザーに組み込まれている。すっきりしていると思うが、エアロパーツには余計な付加物がないほうが、われわれは好ましいと考える。



86が現役のうち、テールパイプの径が86mmなどと熱く語るとオタク扱いされるかもしれないが、20年後にはクラシックなドリビアのひとつになっているかもしれない。



スポイラー両側にはカナードフィンが付いている。トヨタによれば、これは直進安定性の向上に寄与するという。Cピラーに設置するフィンも、オプションで用意されている。



これは後席乗員のための小窓だが、われわれは86の後席に人を乗せようとは思わない。窮屈だろうという配慮以上に、ハンドリングバランスを崩すことなくドライブしたいからだ。

## ON THE INSIDE



VSCは“スポーツ”モードのほか、TRCともどもカットできる“オフ”も選択できる。スイッチ長押しで電子制御を黙らせたなら、ストリートパーティーのはじまりだ。



USB/3.5mmAUX端子は日本仕様にはない。重量物のナビやオーディオは避けたい類のクルマだけに、ぜひとも装備リストに加えてほしい。



完璧な6段M/Tを生み出すべく、トヨタはプロトタイプを5つも製作したのみならず、ギヤボックスの“フィール”専門の研究者を雇ったという。



## COMMUNICATIONS

### コミュニケーション

インフォテインメント関係は基本的に標準装備されない。そのためステアリングホイールも、オーディオスイッチなどが一切装着されないシンプルな仕上がりで、小径リムのメリットが活かされる。走りこそが最上の目的であるクルマには、これが理想的だ。ハンズフリー通話は、純正ナビのBluetooth機能など、後付け機器が必要となる。

## ENTERTAINMENT

### エンターテインメント

オーディオは全グレードともレス仕様である。取り付

け位置を覆い隠すカバーさえディーラーオプション扱いだ。ルーフアンテナは全車に標準装備されているが、スピーカーはグレードによって6個/2個/ゼロと装着される数が変わる。

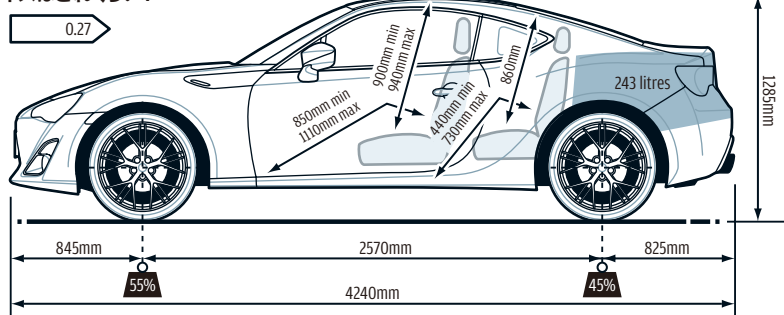
## NAVIGATION

### GPSナビゲーション

トヨタの通信サービス“G-BOOK”対応のHDDナビから、スマートフォンと接続して使うモニターまで、純正オプションには数多くの種類が用意されている。設置スペースも視認性に優れた位置だ。とはいえ、ロードマップ一冊と最低限のオーディオだけを積んで気の向くままに走りに行くのが、86にはふさわしいのかもしれない。

## HOW BIG IS IT?

サイズはどれくらい?

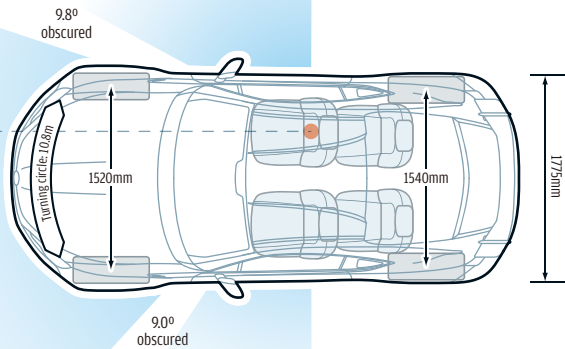


## VISIBILITY TEST

視認性テスト

### FRONT

Aピラーはかなり太く、また、運転席からの距離が近いので、周囲を見通しにくいことがある。



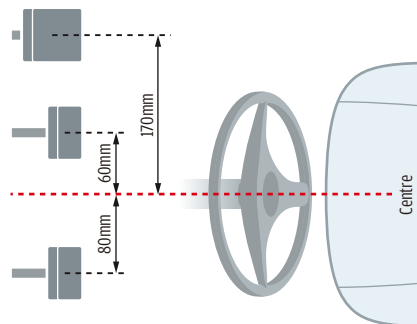
### HEADLIGHTS

GT系グレードにはHIDバイキセノンが装備され、強力な照度を提供する。

## WHEEL AND PEDAL ALIGNMENT

ステアリングホイールとペダルの配置

基本操作系のエルゴノミクスについては、ほかの多くの部分と同様、細かいところまで念入りに配慮されている。ペダルはほとんど完璧な配置だが、ヒール&トゥを行うには、スロットルペダルとブレーキペダルがやや離れている。

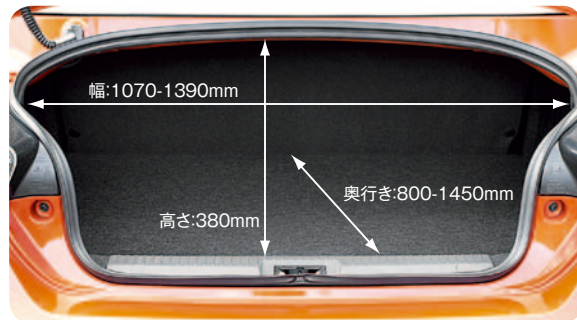


ドライビングポジションはほぼパーフェクト。極端に背が高い人でなければ余裕は十分だ。ソフトなニーパッドがコーナリング中の身体をサポートする。



標準的なシート位置での足元スペース:680mm

後席の広さはほどほど。子供はもちろん、大人でも短距離なら乗車できるが、目的地に着く頃には視界の悪さに文句が出るだろう。



ラゲッジ容量は243ℓ。広いとはいえないが、マツダ・ロードスターよりは100ℓ近く大きい。後席を倒せばタイヤ4本が積める。

われわれはこのクルマを、長らく待ち続けてきた。この表現に誇張はない。そしてこれは、英国の自動車ジャーナリストが、英国仕様の86が到着するまでの長い時間を、まんじりともせず耐え忍んできたという事実だけを表しているわけでもない。「われわれ」という人稱には、より広い意味が込められている。懐にそこそこ余裕があるエンスーリアストなら誰でも、ローコストで軽量コンパクトな真のスポーツカーを造る勇気を奮い起こすメーカーが現れるのを待ち続けてきたはずだ。

セリカ、スーブラ、MR2といったスポーツカー遺産を擁するトヨタだが、近年のプロダクトの履歴はあまりに世俗的であり、86はただ目先を変えただけのクルマとしか受け取られていないようにも思える。だが、トヨタが示す86(および同時開発されたスバルBRZ)の特徴は、純粋主義者の理想論そのもののように読める。すなわち後輪駆動、ノンターボ、そして普通のタイヤだ。ドライバーの楽しみこそが目的だと、それらは高らかに主張している。これ以上の紹介は不要だろう。

## DESIGN&ENGINEERING

意匠と技術

★★★★★★★★☆☆

トヨタ車では、細部に目を向けてみると、スケールメリットの追求がきわめて広範囲に、驚くほど細かい部分にまでおよんでいるとわかることが多いのだが、86の場合、共通部品の占める比率は9%まで縮小している。この自動車業界の巨人が、今回のプロジェクトに対してどれほどの情熱を注ぎ込んだかについて証明する必要が出たとしたら、まずはこの数字を挙げよう。

そして、次に注目すべきは「86」という数字である。単純なるAE86への賛辞なのか? いや違う。これはこのクルマに搭載された200psの2.0ℓ水平対向4気筒エンジンが、ボアとストロークがともに86mmであることも示している。86mmのスクエアシリンダーは、かつてセリカとMR2に搭載されていた「3S」直列4気筒エンジンとの共通項でもある。さらに、このクルマの場合、クロームのエグゾーストパイプの径も86mmだという。

こうした、数字に対するトヨタの執着など、どうでもよいと思えるかもしれない。けれど、この新車種に関してすべてを突き詰めようという努力が、そこに表れている。

スバル製ボクサーエンジンが選ばれた理由は、それがコンパクトで軽量であることと、より地面に近く、かつより後方に搭載可能だからだ。実際、重心位置は460mmときわめて低い。7400rpmまで回る高回転型なのも重要だ。改修された6段M/Tは、手首を返すだけの理想的シフトワークを追求し、プロトタイプが5つも製作されたという。

また、古典的なフロントエンジン・リヤドライブレイアウトの長所をスポイルするような妥協は一切許容されていない。より薄く軽量なボディパネルが使われ、車重は1300kgを切る。重量はフロントに53%、リヤに47%が配分されているが、これは物理的にパーフェクトな等配分より若干フロントにバイアスをかけるとハンドリングバランスが理想的になることを、エンジニアが発見したからである。

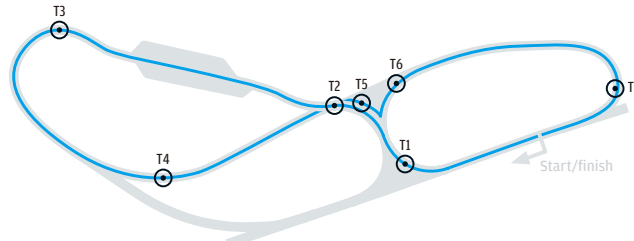
同様にフロントがマクファーソン・ストラット、リヤ

TRACK NOTES サーキットテスト

■ドライサーキット

トヨタ86  
ラップタイム:1分20秒6  
VWゴルフGTI(2009年)  
参考タイム:1分19秒9

驚異的なバランスとコントロール性が、ハンドリングに対する“量より質”のアプローチを完全に正当化している。ゴルフのほうが速いのは、トルクの差からくるものだ。



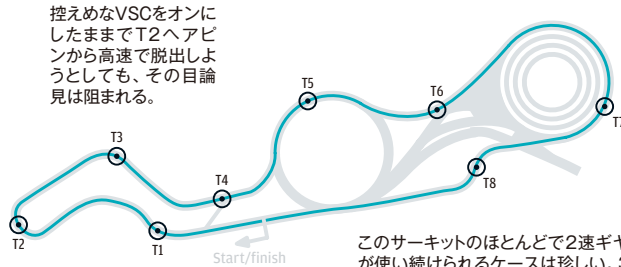
横方向のグリップはそれほど強力ではないので、T2を全開で抜けるには勇気が必要だが、不可能ではない。

T3とT7でのバレーを舞うようなコーナリングバランスが、広いライン調節幅をドライバーに提供する。

■ウェットサーキット

トヨタ86  
ラップタイム:1分22秒1  
VWゴルフGTI(2009年)  
参考タイム:1分10秒0

ウェットサーキットの荒れた路面は、86にとっては適切な舞台ではない。テールを振り出すのは簡単で楽しいが、スムーズで正確なVSCスポーツモードを選択したときがもっとも速い。



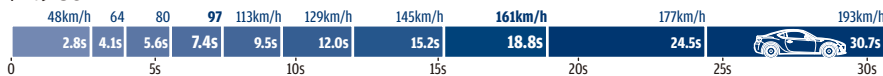
控えめなVSCをオンにしたままでT2ヘアピンから高速で脱出しようとしても、その目論見は阻まれる。

このサーキットのほとんどで2速ギヤが使い続けられるケースは珍しい。3速のままでは、トルクが少なすぎる。

■発進加速

テストトラック条件:乾燥路面/気温18℃  
0-402m発進加速:15.7秒(到達速度:147.3km/h)  
0-1000m発進加速:28.4秒(到達速度:187.8km/h)

トヨタ86

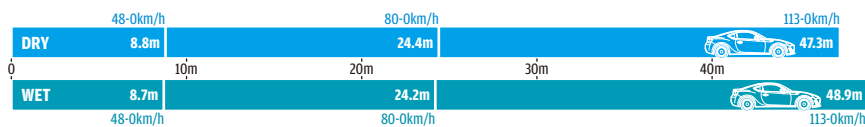


VWゴルフGTI(2009年)



■制動距離

97-0km/h制動時間:2.62秒



がダブルウィッシュボーンとしたサスペンションコンポーネンツも、低重心のメリットがさらに得られる位置にマウントされ、ターンイン時に直観的なロールを生む。そしてトルセン式のLSDが、コーナー脱出時に大胆なスロットル操作を試みた際の手助けをしてくれる。

INTERIOR

室内

★★★★★★☆☆

ショールームで86をざっと見ると、BRZのシンプルに徹した室内よりは華やかさが感じられるものの、欧州でスポーツカーのインテリアに期待されるような、豪華で洗練された見た目には欠けていることに気づく。86の持つシャープさやハードさを反映した結果のようだ。だが、イメージのみならず、素晴らしいまでの精密さも備えていることが、走りをはじめると明らかになる。

どの自動車メーカーもコックピットがドライバー指向であると言葉巧みに宣伝するが、86にはB-52爆撃機の後部銃座のような、一目瞭然の目的性が感じられる。深く沈み込んだシートポジションは特徴的で、ヒップポイントはトヨタの市販車中でもっとも低い。大径タコメーターは照準器を想起させ、その視線を囲むように、表示や操作の構成要素がすべて配置されている。

機能的で直観的なディテールという表現はしばしば使われる宣伝文句だが、86では実際にそれが広範囲で発見でき、有効性が実感できる。

ステアリングホイールの径はトヨタ車で最小だ。水平基調のダッシュボードは、コーナリング中にロールの度合いを把握するのを容易にする。ドアトリムとセンターコンソールにはソフトなニーパッドが組み込まれ、横方向の荷重が大きいときに身体を保持するうえで役に立つ。ダッシュボード上には、フロントウィンドウに映り込んだ際にセンターラインを示すマークが標されている。そのほか、機能的ディテールは数知れないほどだ。

なかには成功とはいえない部分もある。たとえば

ON THE LIMIT 限界時の挙動



ウェットハンドリングサーキットでの86は活気に満ちていた。わずかに前荷重が大きいものの後輪駆動であり、しかもLSDを備えているため、サーキットで何周も飽きずに回り続けていられるような走りっぷりのクルマだった。

そのシャシーは、ほかのクルマでは想

像できないような自由を与えてくれる。ただし、そのトルク的な制約から、スライドを維持するのがむずかしいときもあるのは否定できない。

ドライでは、スリップ量はそれほど大きくない。意図的なスライドは、パワーが後輪を圧倒しがちな低速コーナーであって

も控えめで、高速コーナーではボディの質量が加わることで、ようやく横滑りといえるだけの動きを導ける範囲だ。それ以外の場面でも、86は落ち着き払ったスポーツカーだ。コミュニケーション能力に卓越したステアリングがアンダーステアに抵抗し、スロットルやブレーキで小さなスラ

イドを駆使しながらのライン修正をも可能にしてくれる。

それらがすべて控えめなベースで起こるうえ、さらにそのコントロール性が高いため、86は今世紀を代表するであろう実力を持った、傑出したロードカーの一台となっているのだ。



不整な路面でも乗り心地は快適で、追い越しに十分なほど速い。

ペダルだが、オフセットこそないものの配置が広がりすぎていて、足が小さいとヒール&トゥがむずかしい。だが、全体的に見れば、ドライビングに専心できる仕上がりだといえる。口うるさいドライバーでさえ、情熱的で非の打ちどころのない性質に対する賛辞を込めて、無意識のうちに顎を引き締めてステアリングを握っていることだろう。

## PERFORMANCE

### 動力性能

★★★★★★☆☆☆

昨年、メルセデス・ベンツSLK200をテストしたときに、われわれはそれが、速くはないが好ましい程度のパフォーマンスを備えていると述べた。それは、1秒か2秒ほどスロットルを開放するチャンスさえあれば存分に走りを楽しむことができ、追い越し加速は十分というレベルだ。86の性能も、まさにそのくりに入る。したがってスペック上、同価格帯のライバルと比べて明らかにアンダーパワーであり、0-97km/h加速が7.4秒にとどまるとしても、それで興味を失うのは誤りだ。

ヴォグゾール・アストラVXRやルノー・メガーヌRSといった欧州で価格が近いホットハッチは、少なくともあと60psはハイパワーだ。しかも86では、

最高出力を発生させるのに7000rpmまで、最大トルクを引き出すには6400rpmまで回す必要がある。じつのところ、動力性能面で近いのは、クリオRSのほうなのだ。

とはいえ、それを基準に86を評価しては、適切とはいえないだろう。そのパフォーマンスは数字では表せない。クリオRSがアストラVXRよりも楽しいクルマなのと同じように、あるいはモーガン3ホイラーが控えめなパワーにもかかわらずわれわれのハートをつかんだのと同様に、86の魅力はフィーリングやドライビングの楽しさなのである。

断言しよう。86のパフォーマンスはドライバーが引き出してやる必要があるが、そうするだけの価値がある。スロットルレスポンスは爽快で、完璧にスムーズというわけではないながら、ギャシフトは明快かつ正確だ。フラット4ユニットは回転を上げるほどに素晴らしいサウンドを放ち、速さを発揮する。かつて、スポーツカーと呼ばれるクルマはみんなこうだった。当時はそれで気にならなかったし、今もわれわれはまったく気にしない。

テスト車両は実測で1235kgだった。この軽い車重のおかげで86はブレーキング性能にも優れ、暖かい気候のサーキットで過酷な走行を行っても、高いフェード耐性を示した。

## RIDE&HANDLING

### 乗り心地と操縦安定性

★★★★★★★☆☆

駐車場から出てほんのちょっと、そう、50mほど走れば、類い希なほどよく馴れられていることがわかる。きわめて低い速度域から、86はタイヤとボディの優れたダンピングによって制御された快適さを感じさせる。ステアリングはスムーズで適度に重く、完全にリニアな正確さを感じさせる。

それらがすべて組み合わされた結果、86は皮肉にも、きわめてリラックスして運転できるスポーツカーに仕上がっている。何もかもがドライバーが予期したとおりに起こり、すべての操作系がドライバーの入力に適切な反応を示す、とても親密な相棒である。キャビンの騒音レベルは平均よりもかなり大きいのが、遮音材を減らしての軽量化を考慮すれば許容できる。

だが、本当にドラマティックな瞬間は、このシャシーにさらに多くを求めたときに訪れる。「帰りは遅くなる。景色のいいルートを回ってくる」——86のテスト期間中、編集部にはテスターから、よくこんなメッセージが届いた。真意はおわかりだろう。86のなめらかなステアリングと引き締まったシャシー、そして愛を持って仕立てられたコーナリング性能に

## UNDER THE SKIN クレバーなボクサー

スバル製ボクサー4にトヨタ製直噴システムが装着され、レスポンスと燃費を向上させている。



ボクサーユニットはエンジンの重量を抑え、車体の中心により近づけるうえで効果を発揮する。

スバル製自然吸気4気筒ボクサーエンジンのサイズと形状は、86の設計要件に合っていたものの、そのままではパワーが要求を満たさなかった。しかし、ターボの追加は特性的に好ましくない。

その解決策のひとつが、トヨタ製の次世代型D-4Sシステムである。この最新テクノロジーは、エンジン回転数によって筒内噴射とポート噴射を切り替えるものだ。それが燃費を犠牲にすることなしに、スロットルレスポンスとパフォーマンスの向上を可能にした。

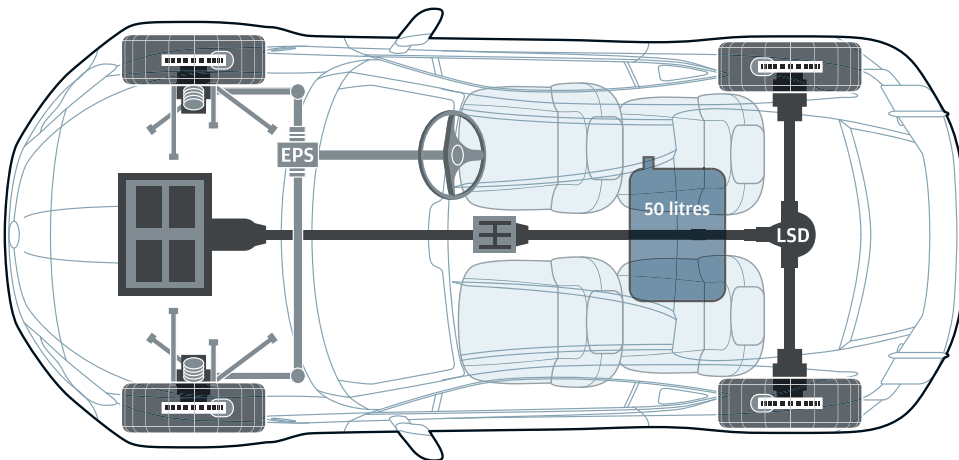
また、さらなる高回転を許容するためにブロックとシリンダーヘッドは再開発され、新しく、より軽量のピストンが導入された。コンロッドの形状も変更され、直径50mmのクランクピンが引き上げられた回転速度に対応する高剛性を実現する。

こうして、新たに用意された2.0ℓ水平対向4気筒ユニットのレッドラインは7400rpmで、圧縮比は12.5:1と、ベースとなったスバルが現在使用中のエンジンよりも高い。全体の搭載位置をできるだけ低くするため、配置を見直したエアインテークや、新設計のエグゾーストシステムとオイルパンも導入されている。

SPECIFICATIONS 計測テストデータ

■メカニカルレイアウト

フラット4エンジンは、低く後方寄りな搭載位置を可能にし、それによってわずかに地上460mmの重心高を実現している。テスト車両を計測したところ、前後重量配分はトヨタが公表している53:47ではなく55:45だったが、それでも良好といえる。215幅のタイヤはプリウスと共用で、強力なグリップよりもバランスを重視して選択された。



■今月の数字

1235kg

装備が充実した英国仕様は、日本の最上級仕様より5kgだけ車重が大きい。マツダ・ロードスターよりは大人ひとり分くらい重い。

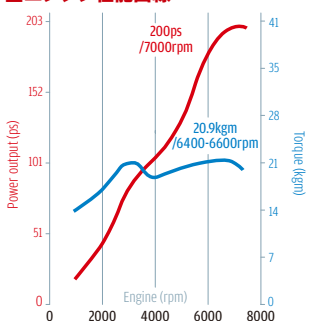
15.9km/ℓ

今回のテストでは、トヨタのカタログ値を上回る燃費をマークした。空気抵抗と転がり抵抗の小ささが効いている。

■エンジン

駆動方式:縦置き後輪駆動  
形式:直列4気筒, 1998cc  
ブロック/ヘッド:アルミ軽合金  
ボア×ストローク:φ86.0×86.0mm  
圧縮比:12.5:1  
バルブ配置:4バルブDOHC  
最高出力:200ps/7000rpm  
最大トルク:20.9kgm/6400-6600rpm  
許容回転数:7400rpm  
馬力荷重比:163ps/t  
トルク荷重比:17.0kgm/t  
比出力:100ps/ℓ

■エンジン性能曲線



■シャシー/ボディ

構造:スチールモノコック  
車両重量:1230/1235kg(実測)  
抗力係数:0.27  
ホイール:7.0J×17in  
タイヤ:215/45R17  
ミシュラン・プライマシーHP  
スペアタイヤ:補修キット

■変速機

形式:6段M/T  
ギヤ比/1000rpm時車速(km/h)  
①3.63/7.9②2.19/13.2  
③1.54/18.7④1.21/23.7  
⑤1.00/28.8⑥0.76/37.8  
最終減速比:4.1

■燃料消費率

オートカー実測値 消費率  
総平均 10.7km/ℓ  
ツーリング 15.9km/ℓ  
動力性能計測時 5.1km/ℓ  
メーカー公表値 消費率  
市街地 9.6km/ℓ  
郊外 15.6km/ℓ  
混合 12.8km/ℓ  
燃料タンク容量 50ℓ  
現実的な航続距離 534km  
CO<sub>2</sub>排出量 181g/km

■サスペンション

前:マクファーソン・ストラット  
/コイルスタビライザー  
後:ダブルウィッシュボーン  
/コイルスタビライザー

■ステアリング

形式:ラック&ピニオン(電動アシスト)  
ロックトゥ・ロック:2.50回転  
最小回転半径:5.40m

■ブレーキ

前:φ294mm通気冷却式ディスク  
後:φ290mm通気冷却式ディスク

■安全装備

アイドリング:42dB  
3速最高回転時:80dB  
3速48km/h走行時:63dB  
3速80km/h走行時:67dB  
3速113km/h走行時:72dB

■安全装備

ABS, EBD, VSC+,  
トラクションコントロール  
Euro N CAP/5つ星  
乗員保護性能:na

は、感嘆させられることしきりだ。

それらの鍵となっているのがタイヤである。今どき215/45R17のミシュラン・プライマシーは、86のようなスポーツカーには控えめに思えるが、ドライハンドリングサーキットでは、スロットルが一定のコーナーで0.99Gを維持する能力の持ち主だ。

ここに愉しさを加えたいのであれば、右足を積極的に使えばいい。ブレーキを残してコーナーへ進入し、旋回中にスロットルペダルを細かく操作してやれば、86は進んでラインをアジャストする。そこがロータリーなら、ずっと抜け出したい気持ちになるに違いない。

それこそが86の、真の素晴らしさだ。バランスがよく、正確かつ敏捷であると同時に、ドライバーがオーバーステアの愉しみにふけることを許してくれるのである。すべてはドライバー次第なのだ。あらゆるコーナーが真っ白なページで、そこに描く軌跡にこれほどの選択肢を提供してくれるクルマは、じつに得がたい存在だ。

BUYING&OWNING

購入と維持

★★★★★★☆☆☆

86を購入後4年間にかかる費用は、アウディTTよりも高くなる。とはいえ、86は比較的装備が充実しており、同じ期間にもっと多くの愉しみを得ることができると思えば、苦にはならないだろう。

また、慎重に運転していれば、穏やかなツーリングルートで14km/ℓ以上の燃費を達成できるはずである。サーキット走行でも、ターボチャージャーがないおかげで、5km/ℓ程度までにしかならない。素晴らしく低燃費とまではいえないが、260ps前後の4気筒ターボに比べれば、かなりいい数値だ。平均では10.7km/ℓと立派なものだが、たいていのオーナーは、これより好燃費を記録することだろう。得られる愉しみの大きさを考えれば、経済性は十分に良好だといえる。●

■発進加速

実測車速mph (km/h)	秒
30 (48)	2.8
40 (64)	4.1
50 (80)	5.6
60 (97)	7.4
70 (113)	9.5
80 (129)	12.0
90 (145)	15.2
100 (161)	18.8
110 (177)	24.5
120 (193)	30.7
130 (209)	-
140 (225)	-
150 (241)	-

■中間加速(秒)

mph (km/h)	2nd	3rd	4th	5th	6th
20-40 (32-64)	3.3	4.6	6.4	-	-
30-50 (48-80)	3.3	4.6	5.6	7.5	13.4
40-60 (64-97)	-	4.7	6.0	6.7	12.1
50-70 (80-113)	-	4.6	6.4	7.5	10.6
60-80 (97-129)	-	4.8	6.3	8.4	11.3
70-90 (113-145)	-	-	6.5	8.3	14.3
80-100 (129-161)	-	-	6.9	8.7	18.7
90-110 (145-177)	-	-	-	9.7	-
100-120 (161-193)	-	-	-	-	-
110-130 (177-209)	-	-	-	-	-
120-140 (193-225)	-	-	-	-	-
130-150 (209-241)	-	-	-	-	-
140-160 (193-257)	-	-	-	-	-

■最高速

58km/h	138km/h	212km/h
7400rpm	7400rpm	7400rpm
1	3	5
2	4	6
97km/h	175km/h	225km/h*
7400rpm	7400rpm	5958rpm

**AUTOCAR JAPAN** ROAD TEST No 5070

# Toyota 86 GT Limited

**AUTOCAR VERDICT**

●オートカーの結論



「コストパフォーマンスの高い運動性能。まさに、われわれが待ち望んだ一台だ」

**TESTERS' NOTES**

●テスターのひと言コメント

専用の「86」ロゴはすっきりしていて悪くないが、ステアリングホイールのセンターに付いているものは、それが何を示しているか正しく理解するのがむずかしい。

マット・ブライアー

86はたいていのクルマよりも、ドライバーを閉じ込めることに熱心である。走り出す前からドアをロックするのだ。降りる際には、トヨタの昔風のドアロックを毎回操作する必要がある。

ニック・キャケット

**SPEC ADVICE**

●購入にあたっての助言

17インチホイールとM/Tにこだわるべきだとわれわれは考える。それ以外のタイヤやA/Tは、レスポンスとアジャスタビリティをスポイルする恐れがある。ほかについてはお好みで。

**JOBS FOR THE FACELIFT**

●マイナーチェンジ時に望むこと

・トルクの量と特性を改善してほしい。  
・キャビン騒音を低減してほしい。  
ただし、それによって重量が増えず、レスポンスが鈍くならないという条件が付く。



すべてのクルマがそうであるように、トヨタ86にも改善の余地は存在している。だが、このクルマの場合、不満に対して答えを出すことが、果たしてよい結果をもたらすだろうか？ 具体的な話をしてみよう。

われわれはもう少しトルクがほしいと思っているが、過給器の装着によって車重が増したり、レスポンスがスポイルされるのは望まない。室内騒音はもっと静かなほうがいいし、室内のマテリアルにはもっと高い質感がほしいが、車重がわずかに1230kgであることへの満足は、それを忘れさ

せる。タイヤはやや貧弱に見えると感じているが、いたずらにワイドにすれば、安定性とバランス、それにシャシーの縦横性が多少なりとも損なわれてしまうのは間違いない。ドライバーは多少の我慢をするだけでなく、ケーターハム・セブンのように、それを積極的に受け入れる必要がある。

86は視覚、聴覚、触覚を通じ、この20~30年間でもっとも鋭くシャープで、楽しい小型スポーツカーを運転していることを知らせてくれるよう造られたのだ。その輝きは宝石の如し。愛すべきクルマが、ここにまた一台増えた。●

**TOP FIVE**



1st

**TOYOTA 86 GT Limited**  
トヨタ86 GTリミテッド



2nd

**RENAULT Mégane RenaultSport**  
ルノーメガーヌ ルノースポール



3rd

**VOLKSWAGEN Scirocco 2.0 TSI GT**  
フォルクスワーゲンシロッコ 2.0TSI GT



4th

**NISSAN Fairlady Z**  
日産フェアレディZ



5th

**PEUGEOT RCZ LHD 6MT**  
プジョーRCZ LHD 6MT(2012年)

車両価格	297.0万円	385.0万円	邦貨換算約390万円	367.5万円	423.0万円
最高出力	200ps/7000rpm	265ps/5500rpm	210ps/5300-6200rpm	336ps/7000rpm	200ps/5800rpm
最大トルク	20.9kgm/6400-6600rpm	36.7kgm/3000rpm	28.5kgm/1700-5200rpm	37.2kgm/5200rpm	24.5kgm/1700rpm
0-97km/h加速	7.4秒	6.0秒(0-100km/h公称)	6.9秒(0-100km/h公称)	5.4秒	7.6秒(0-100km/h公称)
最高速度	225km/h	254km/h	240km/h	250km/h(リミッター)	235km/h
燃料消費率(混合)	12.8km/ℓ	12.2km/ℓ	13.5km/ℓ	9.5km/ℓ	14.9km/ℓ
車両重量(公称値)	1230kg	1430kg	1373kg	1500kg	1350kg
CO <sub>2</sub> 排出量	181g/km	190g/km	172g/km	248g/km	155g/km
われわれはこう考える	崇高なる一台。現在販売されているモデル中でもっともシャープにして、もっとも楽しい小型スポーツカーである。	魅力的で速く、運転し甲斐がある。真に偉大なホットハッチと呼べる一台。	きわめて完成度の高いオールラウンダーで、扱いやすく、ハードに走らせるのが楽しい。	速く、昔ながらの魅力にあふれるが、騒音がうるさく、燃費が悪く、運動性の冴えに欠けている。	優れたハンドリングと人目を引くルックス。ハイギヤードのトランスミッションが速さをスポイルし、乗り心地は落ち着かない。
結論	★★★★★★★★★★	★★★★★★★★☆☆	★★★★★★★★☆☆	★★★★★★★★☆☆☆☆	★★★★★★★★☆☆☆☆