

Legendary Japanese Cars トヨタ スプリンタートレノ ..... 1  
 名車の系譜 トヨタ セリカ ..... 8  
 メーカー列伝 自動車メーカーの歴史 トヨタ自動車② ..... 10  
 自動車雑学帳 憧れの名車たち① ..... 12

[発行日] 2022年11月8日  
 [発行] 株式会社デアゴスティーニ・ジャパン  
 〒104-0054 東京都中央区勝どき5-2-15 EDGE 勝どき  
 [発行人] 谷 健二  
 [編集人] 佐藤育美  
 [アートディレクション] 今福健司  
 [編集協力] 株式会社ファミリーマガジン  
 [デザイン] 山下真理子(株式会社ファミリーマガジン)  
 [撮影] 石橋謙太郎 (studioM)  
 [印刷] 株式会社大丸グラフィックス  
 ©2022 k.k.DeAgostini Japan All Rights Reserved.

画像提供

いすゞ自動車、スズキ、SUBARU、ダイハツ工業、トヨタ自動車、トヨタ博物館、日産自動車、日野自動車、本田技研工業、マツダ、三菱自動車、八重洲出版、三栄  
 ※本誌掲載の記事、写真、図版、イラスト等に関して、デアゴスティーニ・ジャパンに無断で、著作権法の規定に反して複製(コピー)、複製、転載、データファイル化することを禁じます。

定期購読のご案内

隔週刊『日本の名車コレクション』は隔週火曜日発売のマガジンシリーズです(一部地域を除く)。シリーズは全100号を予定しています。シリーズ全号が確実にお手元に届くように、定期購読をお勧めいたします。直接定期購読を希望される方は、次のいずれかの方法でお申し込みください。

1. インターネットで

<https://deagostini.jp/nmc/> (24時間受付)

※スマートフォンからも同じアドレスでアクセスできます。(24時間受付)

2. お客様受注センターに電話またはファクスで

☎ 0120-300-851 (10:00~18:00 年末年始を除く)

FAX 0120-834-353

(定期購読申し込み用紙をお送りください。24時間受付)

3. 定期購読申し込み用紙を郵送

「定期購読のお知らせ」がお手元にない場合はお客様受注センターまでご連絡ください。

●バックナンバー注文のご案内

本誌のバックナンバーは定期購読と同じく、弊社WEBサイトかお電話、もしくはお近くの書店で承っております。

※在庫に限りがございますので、予めご了承ください。

※本誌は都合により刊行サイクルが変更されたり、休刊になることがありますので、あらかじめご了承ください。

※本誌に掲載している商品のデザイン・仕様等は、実際にご提供するものと一部異なる場合がございます。

お客様サポートのご案内

●WEB上でも、お客様からのよくある質問と回答を掲載しています。

デアゴ よくある質問 検索



●メールでのお問合せ

※ Webで会員登録が必要です。

<https://deagostini.jp/support/mail>



●お客様サポートセンター (本誌関連の一般的な質問を承ります)

☎: 0570-008-109 (月~金10:00~18:00 土日祝日除く)

※間違い電話が大変多くなっております。お電話の際は電話番号をよくお確かめください。また万が一不良品がございましたら、上記の電話までお問い合わせください。

本誌の最新情報をCheck!

PCからもスマートフォンからもアクセスできます。

検索

デアゴ 日本の名車



【個人情報の取扱いについて】\*お申し込み前に下記を必ずお読みください。

ご提供いただく個人情報は、商品の発送、アフターサービス・新商品・サービス等の各種ご案内の提供、各種商品情報やお問い合わせへの回答、および商品開発およびサービス改善のためのデータ分析のみに利用します。お客様の個人情報は、弊社と同等以上の管理体制を有している委託先への業務委託、法令等の規定に基づき場合を除き、第三者提供をすることはありません。業務委託のうち、クレジットカード決済に関しましては、弊社と同等以上の管理体制を有する決済処理サービス会社に委託しております。個人情報のご提供はお客様の任意ですが、項目に未記入部分がある場合、お申し込みの手続きがとれない場合もあります。個人情報の利用目的の通知、開示・内容の訂正・追加・削除・利用の停止・消去および第三者への提供の停止をご希望される場合は、下記にお問い合わせください。個人情報保護相談受付窓口(03-6730-3793) 土日、祝日、年末年始、夏季休暇を除く10:00~18:00) 株式会社デアゴスティーニ・ジャパン コンプライアンス担当 弊社の個人情報、公表事項も合わせてご覧下さい。 <https://deagostini.jp/security/>



3

TOYOTA  
 SPRINTER  
 TRUENO  
 1983-1987

山嶺上街頭賽車愛好者們

豊田Sprinter Trueno

型號	AE86 (GT-APEX)
引擎名	4A-GEU
排氣量	1587cc
最大輸出	130ps/6600rpm
最大扭力	15.2kg-m/5200rpm
全長	4205mm
全寬	1625mm
全高	1335mm
軸距	2400mm
車輛重量	940kg



這是Sprinter Trueno的3門掀背車型。3門車型配備了4A-GE型引擎，被稱為「AE86（86）」。

## 嚮往著享受駕馭這超人氣的「86」車款



Sprinter Trueno為了區別兄弟車型Corolla Levin，採用收納式頭燈，提高了差異性。升起收納式頭燈時，外觀也有明顯的變化。

這是2門凹背式轎跑車的「XL」車款。搭載3A-U型引擎，型號為「AE85」。





## Sprinter Trueno 源自Corolla的車款

稱為「AE86TRUENO」的名稱是由型號名稱和級別名稱組合而成的。從大約1980年代開始，像是在改裝雜誌中，人們開始使用型號名稱來稱呼汽車，然後逐漸傳開。僅使用車名無法確定是哪一代的車型，而使用型號名稱可以限定汽車年代，因此對於以新車為主題的汽車雜誌來說，這是一個方便的稱呼。型號中加上「TRUENO」級別名稱是因為「AE86」包含「Corolla Levin」和「Sprinter Trueno」兩種，如果沒有這個級別名稱，就無法確定是哪個車型。

「Corolla」和「Sprinter」這兩款車型長期以來一直作為兄弟車型銷售，但最初並不是從一開始就是兄弟車型。第一代Corolla於昭和41年（1966年）10月在東京車展上發表，並於同年11月開始銷售。最初是以2門轎車開始的，隔年增加了4門轎車和輕型貨車受到歡迎，隨著銷售的增長，有人希望Corolla也有運動型車款。於是誕生了帶有快速後退式轎跑車車身的「Corolla Sprinter」。換句話說，最初的Sprinter是Corolla的衍生車型。

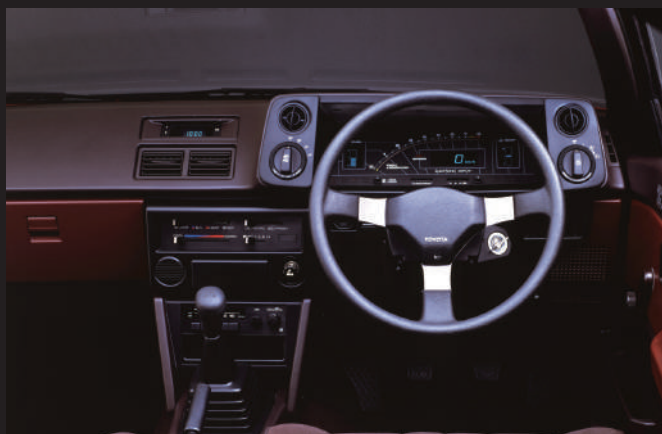
第一代Corolla在被稱為「Publica商店」的銷售管道中銷售。Publica商店後來更名為Corolla商店。另一方面，雖然Sprinter是Corolla的衍生車型，但並不是在Publica商店銷售，而是在整頓銷售管道後新推出的豐田汽車專賣商店的主要車型。

昭和45年（1970年），Corolla迎來了全新的第二代車型。在這個時機，從Corolla Sprinter中獨立出來，成為「Sprinter」。第二代Corolla&Sprinter（似乎關於是否稱這個Sprinter為第二代有爭議）之後，陸續推出了運動型號「Corolla Levin」和「Sprinter Trueno」。這個車型就是AE86的起源。

## 第4代AE86搭載 4A-GE引擎性能

初代Levin和Trueno是搭載以2T-G型引擎為首選的2T型引擎的車型。搭載2T引擎的Levin和Trueno一直存在到第3代TE71型號，而所有的Corolla和Sprinter都採用了FR驅動方式。此後，昭和58年（1983年）進行全面改款升級到第4代，成為AE85和AE86。

AE85配備了1.5升SOHC的3A-U型引擎，而AE86則搭載了1.6升DOHC的4A-GE型引擎。Levin和Trueno以3門掀背車和2門凹背式轎跑車的形式存在，保持了FR驅動，但其他的4門轎車和5門掀背車則變成了FF。在同一車型中混合使用FF和FR可能會讓人感到不適應，但豐田在「CORONA」和「CARINA」中也曾經混合使用FF和FR。這是從小型車開始的FF轉型逐漸擴展的過渡時期的一個有趣插曲。



在駕駛座艙中，將開關類裝置集中配置在三幅方向盤的周圍。右側有頭燈開關，按下並轉動可使頭燈彈出。



座椅配備了具有側面支撐調整功能的運動座椅。在座椅左側，有一個氣壓幫浦，用來調整駕駛座的腰部支撐。

值得一提的是，基本底盤與第3代相同，可以說AE86在第3代底盤上安裝了4A-GE引擎，並為其添加了新的車身。

前3代所使用2T引擎的起源可以追溯到昭和45年推出的第2代Corolla搭載的T型引擎。T型引擎是一款1.4升OHV 4缸引擎，供油系統是化油器。由於2T系列基於這款T型引擎的基本設計相對較老舊，因此正是淘汰它們的時候。新採用的4A-GE引擎則是為每個氣缸配有4個氣門的DOHC汽缸蓋，並且是基於燃油噴射技術開發的。

4A-GE的缸徑×行程為81.0×77.0mm，是一種超方形結構。初期的4A-GE曲軸是半平衡曲軸，壓縮比為9.4。它使用常規汽油，燃油供應系統是電子控制的EFI。現在的引擎大多採用逐缸燃油噴射，但當時流行的是進氣道噴射，AE86搭載最初型的4A-GE引擎也採用了進氣道噴射。

初期型4A-GE引擎配備了一種稱為T-VIS的結構。T-VIS為每個氣缸提供了兩個進氣歧管。由於4A-GE是4缸引擎，所以總共有8個進氣歧管。這兩個進氣歧管中的一個裝有蝴蝶閥，根據引擎轉速開關蝴

蝶閥。在低轉速時，蝴蝶閥關閉，以產生氣體旋流效應等，確保低轉速時的扭矩。

另一方面，在高轉速時，蝴蝶閥打開，使用兩個進氣歧管來實現最大功率。AE86配備的4A-GE引擎最大輸出為130ps/6600rpm，最大扭矩為15.2kg-m/5200rpm（均為總值）。

### 與前一代車型的共通處 和改良的煞車系統

如前所述，底盤與第三代相同，輪距也相同為2400mm，懸掛系統也相同，前部為支柱的獨立懸掛，後部為附側拉桿的四連桿固定式懸掛。

AE86最獨特之處在於前後煞車系統，所有等級的前輪都是通風碟煞，而後輪則有實心碟煞和前導&拖曳式鼓煞。鼓煞煞車系統只用於轎跑車車身的GT等級。

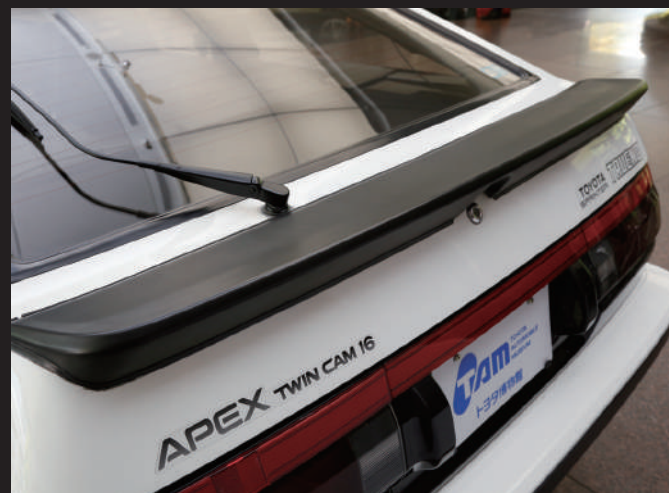
從高速減速和散熱效能等方面來看，碟煞煞車系統更有優勢，但鼓煞制動系統具有自助助力特性，當煞車鞋組與鼓碰觸時，煞車鞋組會自動貼附在鼓

上。因此，相對較低速時，可以用手煞車將後輪鎖定，這在許多競賽中被廣泛使用，例如金卡納賽車運動、拉力賽和越野比賽。

轎跑車車身的後部剛性較高，在這些競賽中具有優勢，而掀背車身則在空氣動力性能方面優越，因此在賽道比賽中被視為有利。



在早期型的3門「GT-APEX」中，標配了電子顯示器。而在後期型，它變成了可選配的設備。



原本是一個鴨尾尾翼，但在後期型中，加裝了一個後擾流尾翼，以改善空氣動力性能。

## 功能上是相同的兄弟車型 「Levin」和「Trueno」的區別

「AE86」的「Corolla Levin」和「Sprinter Trueno」，功能上雖然是相同的車型，但在外觀上有顯著區別。Corolla Levin採用了方型異型的頭燈，而Sprinter Trueno則使用了方型收納式頭燈。

為何稱做「方型異型頭燈」，是由於當時多數頭燈都是規格品，即圓型和方型搭配2燈式和4燈式這四種主要類型，而與這四種不同形狀的頭燈則被稱為異型。因此，很容易區分這兩種車型。

此外，由於頭燈設計的不同，Corolla Levin有進氣格柵，Sprinter Trueno則是有開槽而無進氣格柵的車頭。值得一提的是，在後期車型中，尾燈組的設計也有所不同。

AE86的車型多樣化，包括2門凹背式轎跑車基本型的「GT」，高級的「GT-APEX」，以及3門型號的中間型「GTV」和「GT-APEX」。3門型號的「GT-APEX」搭載了數位儀表板，而2門型號的「GT-APEX」則作為選項提供，使得「GT-APEX」具有一些特殊的性能。

## 在『頭文字D』中登場亮相 進而帶動86的全球知名度！

一般來說，當新款車上市時，舊款車的二手價格會下跌，但對於運動型車款來說，情況通常不同。在AE86轉型成AE92時，由於驅動方式由後驅（FR）變成前驅（FF），因此自AE86轉型以來，其二手車價格相對較高。

加速提升AE86知名度的是，自平成7年(1995)起連載的『頭文字D』漫畫，該漫畫由重野秀一創作，主角藤原拓海所駕駛的車款正是AE86 Trueno，這對AE86的知名度產生了巨大影響。藤原拓海的家是一家豆腐店，他從中學時代就



車身上繪有「藤原豆腐店」的文字，變身成《頭文字D》中規格的Sprinter Trueno。

開始駕駛父親藤原文太擁有的AE86 Trueno，並使用它進行豆腐送貨。拓海的車技迅速進步，最終成為一位像他父親一樣的傳奇賽車手。AE86 Trueno的車門上甚至寫著「藤原豆腐店（自用）」，這也給人留下深刻印象。

從一開始，AE86的生產數量，相較之下Corolla Levin壓倒性得多，也較受歡迎。另一方面，Sprinter Trueno台數則是僅僅只有Corolla Levin的一半再多出一些而已，但由於『頭文字D』主角使用的是AE86 Trueno，因此它開始吸引了更多的關注。此外，由於AE86 Trueno的生產數量有限，它變得更加珍貴，進一步推升了二手車價格。

『頭文字D』是一部受歡迎的漫畫，於平成10年(1998)被改編成動漫，並於平成13年(2001)推出了劇場版動漫。

『頭文字D』的漫畫連載始於平成7年，而這個時期正是日本網路的早期。各種日本的資訊開始傳遞到世界各地，而以亞洲為中心的『頭文字D』開始嶄露頭角，甚至在香港被改編成了真人電影。因此，『頭文字D』的影響力擴散到了全球各地。

如今，86不僅在亞洲，還在美國等地擁有眾多的粉絲，甚至有不少粉絲製作了

藤原豆腐店（自家用）的複製模型車款。從車門上寫上「藤原豆腐店（自家用）」這一特點也成為一種趨勢，這顯示了『頭文字D』對86所產生的巨大影響。



它搭載了新開發的4A-GEU型DOHC引擎，每缸採用4個氣門，共16個氣門。

在儀表板的右下方，有停車燈、後窗除霧器、後雨刷和霧燈等開關。



為確保乘座者頭部的空間，車頂呈弧形。



3門掀背車型打開時的狀態。它配備了大型後門，幾乎環繞整個車身側面。

除了2門車型的某些規格外，後座椅採用分開摺疊方式。靠背的兩側呈圓形，提供了肩部的寬敞空間。



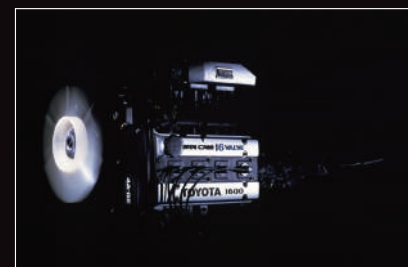
## 4A-G引擎的應用跨足不同世代

隨著AE86Levin和Trueno的推出，採用的引擎為「4A-G」。最初的型號每缸使用4個氣門，採用了可變進氣系統T-VIS，其中一側在進氣歧管上裝有蝴蝶閥，以產生旋渦效應。壓縮比為9.4，使用普通汽油。這種引擎也搭載在中置引擎的MR2以及後來成為前驅的Levin和Trueno（AE92）。引擎規格為130ps/15.2kg-m（毛值），120ps/14.5kg-m（以後淨值）。

在平成元年（1989）Levin和Trueno進行小改款時，將壓縮比提高到10.3。使用高級汽油的規格提升到140ps/15.0kg-m。

4A-GE引擎的重大變革是在平成3年（1991），Levin和Trueno進行全新改款並成為「AE101」。從原先的2進氣門改採用3進氣門的5氣門配置，規格提高到160ps/16.5kg-m。當在平成7年（1995）推出「AE111」搭載時，規格進一步提高到165ps/16.5kg-m。

雖然這些都是自然進氣引擎，但還存在著一種裝有渦輪增壓器的4A-GZ型號。最初使用普通汽油，規格為145ps/19.0kg-m，但最終規格提升到使用高級汽油時的170ps/21.0kg-m。



這是Sprinter Trueno的3門掀背車型。3門車型配備了4A-GE型引擎，被稱為「AE86（86）」。