

Sportovní vozy

Od roku 1971 se vyrobilo víc než 3,7 milionu vozů Celica, které značce Toyota vydobily mnoho úspěchů také na tratích světových rallye. Nová generace, uvedená na trh v říjnu 1993 u příležitosti Tokijského autosalonu, se vyznačuje dobrou aerodynamikou (součinitel odporu vzduchu $c_x = 0,32$), charakteristickým designem přidě se čtyřmi kruhovými světlomety ve dvou nestejně velkých párech a optimalizovanou konstrukcí samonosné karoserie, která je ve srovnání s předchozím modelem o 10% lehčí, ale o 20% tužší. Motor verze GT vychází z dvoulitru pro mistrovství světa v rallye, má zdvihový objem 1998 cm³, výkon 129 kW/7000 1/min a točivý moment 186 N.m/4800 1/min, a uděluje vozu zrychlení z 0 na 100 km/h za 8,1 s, největší rychlost 225 km/h a spotřebu paliva 12,3/7,0/9,0 l/100 km. Základní model má menší čtyřválec 1.8 l (85 kW), který nahradil původní šestnáctistovku. Převodovka je pětistupňová, všechna kola nezávisle zavěšena na ramenech uložených v pomocných rámech a vzpěrách McPherson, řízení je hřebenové a brzdy kotoučové. Rozvor 2540 mm, celkové rozměry 4425 x 1750 x 1305 mm, rozchod kol 1510/1490 mm, pohotovostní hmotnost od 1095 kg (1.8) nebo 1180 kg (2.0 l). Celica s konvenční přídí (obdélníkové světlomety a maska ve stylu Cariny E) pro japonský trh se jmenuje Toyota Curren.

Celica Turbo GT-Four je špičkový model této řady s pohonem všech kol a přeplňovaným motorem 2.0, který ze zdvihového objemu 1998 cm³ dává výkon 178 kW/6000 1/min a točivý moment 302 N.m/4000 1/min. Vůz na šestnáctipalcových kolech zrychluje z 0 na 100 km/h za 6,1 s a dosahuje rychlosti 245 km/h.

Poslední generace Supry se vyrábí od května 1993 a vyniká působivým designem karoserie, který vznikl ve spolupráci japonských stylistů a amerického studia Toyota Calty v Kalifornii. Pozoruhodná je montáž přítlačného křídla nad víkem zavazadlového prostoru, ale vůz má přesto součinitel odporu vzduchu jen $c_x = 0,33$. Poprvé v historii Toyoty se využívá hliníkových panelů v konstrukci karoserie (kapota, střecha targa top). Šestiválcový řadový motor, přeplňovaný dvojicí turbodmychadel, má výkon 243 kW/5600 1/min a točivý moment 441 N.m/4800 1/min, čtyřventilový rozvod DOHC a chladiče stlačeného vzduchu. Dodávají se mechanické převodovky, pětistupňové a šestistupňové, nebo čtyřstupňová samočinná. Motor pohání zadní kola a pro některé trhy se dodává ve verzi bez přeplňování (165 kW). Rozvor je 2550 mm, rozchod 1520/1525 mm, celkové rozměry 4515 x 1810 x 1275 mm, pohotovostní hmotnost od 1585 kg. Špičková verze 3.0 Twin Turbo (243 kW) zrychluje z 0 na 100 km/h za 5,1 s, dosahuje největší rychlosti 280 km/h a má spotřebu paliva 7,8/10,3/15,1 l/100 km podle původní metodiky ES (90/120 km/h/město).

Nové malé sportovní kupé Toyota Paseo s předním pohonem je odvozeno z řady Tercel/Corolla II. Současná generace se vyrábí od roku 1996. Motor je čtyřválec 1.5 l 16v o výkonu 66 kW/5400 1/min a točivém momentu 130 N.m/4400 1/min. Design samonosné karoserie vznikl ve spolupráci s kalifornským studiem Toyoty, vůz se od roku 1997 vyrábí rovněž jako kabriolet.

Druhá generace dvousedadlového sportovního vozu Toyota MR2 s motorem uloženým napříč před zadní poháněnou nápravou se vyrábí od června roku 1984. Motor 2.0 l 16v má zdvihový objem 1998 cm³, výkon 129 kW/7000 1/min a točivý moment 186 N.m/4800 1/min, a pohání zadní kola prostřednictvím pětistupňové mechanické nebo čtyřstupňové samočinné převodovky. Všechna kola jsou nezávisle zavěšena, kotoučové brzdy doplňuje zařízení ABS. Toyota MR2 zrychluje z 0 na 100 km/h za 7,5 s a dosahuje největší rychlosti 225 km/h.