

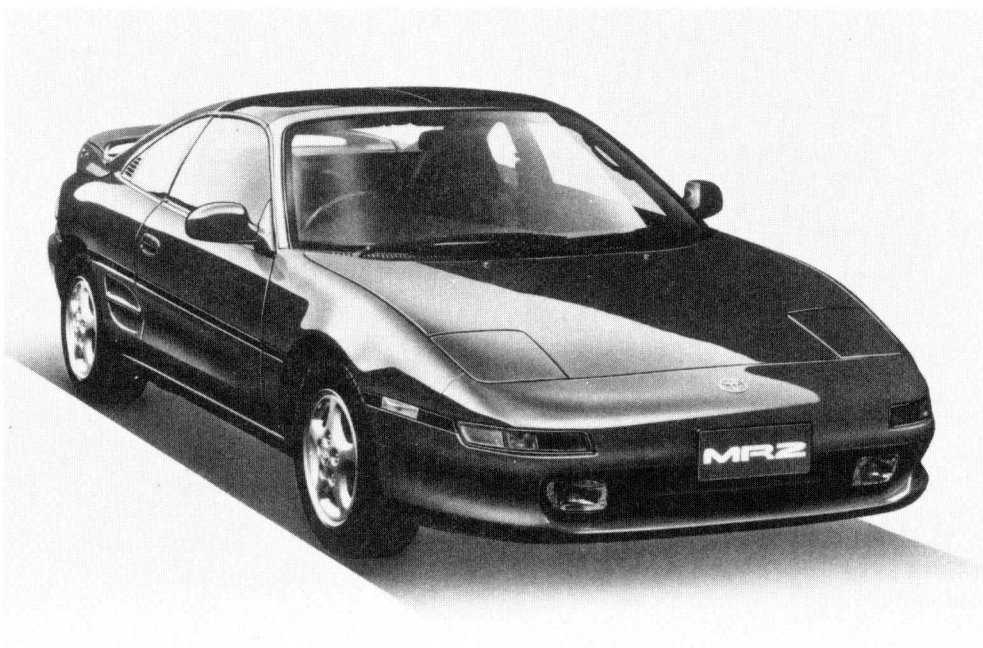
トヨタ、MR2を一新

——鮮烈な動力性能と秀逸なハンドリング性能を実現し、ミッドシップ
2シータースポーツの新しい世界へ飛躍

——「充実した時間を享受できる」パーソナル ドライビング マシン誕生

トヨタ自動車(株)は、我が国唯一のミッドシップ方式を採用した「MR2」をフルモデルチェンジし、10月17日より全国のトヨタオート店、トヨタビスタ店を通じて一斉に発売した。

MR2は、昭和59年に我が国初のミッドシップスポーティカーとして、これまでのミッドシップ=超高級スポーツカーといったイメージを打ち破り、クルマを自らの個性表現の手段として、あるいは生活シーンを演出する道具として使用する方々をはじめ、幅広い層に高い評価を得てきた。



トヨタMR2GT Tバーーフ仕様 (E-SW20-AJMZZ) '89.10

今回フルモデルチェンジしたMR 2は、こうした独自のポジションをさらに発展させ、たとえば「遊びごころのあるオトナが、満たされた時を享受するための道具」としてのクルマを創出することをコンセプトに、開発されたものである。このコンセプトのもと、パーソナルな時間・空間を楽しむための高品質な内外装、爽快感を得るための鮮烈な動力性能と秀逸なハンドリング性能などを、先進的なテクノロジーとクラフトマンシップを駆使して実現し、大幅に進化した大人のミッドシップ2シータースポーツとしての新しい世界に飛躍させている。

具体的には、

スポーツマインドを刺激する、エレガントでエキサイティングなフォルムの創造

- ミッドシップ2シーターならではのコンパクトなキャビンを活かし、伸びやかでエレガントなシルエットと豊かな面構成を実現するために、外形寸法を拡大（全長+220mm、全幅+30mm）し、大幅に車格感を向上させている。
- “パワーサーフェス（力面形）”をテーマに、スポーツ選手の鍛えぬかれた筋肉をイメージした、しなやかで張りのある面構成の造形とすることにより、乗る人および見る人のスポーツマインドを刺激するエキサイティングなフォルムとしている。

さらに、造形の自由度が高い樹脂を用いた、ボデー一体のサイドエアインテークや、LEDスリットビームストップランプを組み込んだキャビン後端のバットレスモール、ルーバー彫り込みの1ピースエンジンフード（3S-GTE型エンジン搭載車のみ）などを採用することにより、スポーティさと現代的な洗練さを兼ね備え、第2世代に進化したミッドシップスポーツとして存在感のあるスタイルを形造っている。

- ボデーの徹底したフラッシュサーフェス化をはじめ、アンダーカバーによる床下のフラット化とタイヤ前スパッツの採用による空気抵抗の低減、さらに、2段リヤスポイラー、テールランプフィン採用による揚力の低減・横風性能の向上をはかっている。これにより、このクラスではトップレベルの空気抵抗係数(CD) 0.31を達成したのをはじめ、**空力性能の総合的な向上を実現**している。

目の覚めるような鮮烈な動力性能の実現

- エンジンは、従来の1.5l~1.6lエンジンに代えて、**2.0lツインカムターボ3S-GTE型とスポーティツインカム3S-GE型の2種類**とし、動力性能の大幅な向上を図っている。
- 3S-GTE型は、ツインエントリー・セラミックターボを採用した新しい高性能ターボチャージャー付ツインカムエンジンである。エキゾーストマニホールドおよびタービンハウジング通路のデュアル化(ツインエントリー)による排気干渉の抑制と、セラミックタービンホイール採用による回転慣性モーメントの低減およびコンプレッサーハウジングへの特殊コーティングの採用、さらにメタル担体マニホールドコンバーターによる排気圧損低減などが生み出す、最高出力**225ps(ネット)**および最大トルク**31kg・m(ネット)**の出力性能と画期的な高応答性により、乗る人に鮮烈な印象を与える加速性能を実現している。
- スポーティツインカムエンジン3S-GE型は、実質の吸気管長を低回転域では長く高回転域では短くして吸気慣性効果を積極的に利用する**可変吸気システム**の採用や、各気筒の排気管長を等しくすることによって排気脈動効果を利用し体積効率を向上させる**ステンレスパイプエキゾーストマニホールド**の新採用、無鉛プレミアムガソリン仕様とすることなどにより、最高出力**165ps(ネット)**を実現するとともに、自然吸気エンジンならではの加速フィーリングにより一層磨きをかけたエンジンとしている。

- 3 S - G E 型エンジン搭載車のオートマチックトランスミッション新 E C T - S は、変速時に点火時期を一時的に遅角させるエンジン出力制御とトランスミッション制御の最適化などの総合制御システムにより、エンジン性能を最大限に引き出し、かつ滑らかな変速フィーリングと走りを実現している。

操ることが楽しくなる、秀逸なハンドリング性能の実現

- サスペンションは、重量配分の良いミッドシップ方式を最大限に活かし、軽快かつ正確な人車一体感覚のハンドリング性能を極めるために、構成部品の配置・剛性・寸法などすべてを新設計した 4 輪ストラット式独立懸架を採用している。

開発にあたっては、

- ① ジオメトリー（各部の配置・寸法）の全面的な見直し
- ② フロント 195/60R 14、リヤ 205/60R 14 の前後異なったサイズのタイヤの採用
- ③ サスペンションおよびボデーの大幅な剛性向上とそのバランスの最適化
- ④ フロント・リヤのストラットバークッションそれぞれの特性の最適化
- ⑤ 操舵フィーリングに影響を及ぼすエンジンの左右動の抑制

などを図ることにより、操縦性と高速直進安定性を飛躍的に高め、操舵と車両の動きとの一体感を実現。特に前輪は、操舵の滑らかな手応えと軽快感を重視し、小キャスターのナッハラウフ配置（キングピン軸に対して車軸が後方に位置するもの）としている。

これらに加えて、徹底的なファインチューニングの実施により、コーナリング限界を高めるとともに限界域でのコントロール性を向上させ、ドライバーが操縦する楽しさを充分味わえる、秀逸なハンドリング性能と走行安定性を実現している。

- 据え切り時などの操舵力を軽減するため、**新開発のEHPS (Electro-Hydraulic Power Steering)** を設定している。

EHPSは、油圧ポンプの駆動を従来のエンジンの代わりに電動モーターで行い、ステアリング特性を電子制御する新しいパワーステアリング機構である。モーターの回転速度すなわちポンプの回転速度を操舵状態と車両速度に応じて制御することにより、最適な操舵フィーリングを確保できる。特に高速走行時には電流をカットし、マニュアルステアリング同様のダイレクト感の高い操舵フィーリングとしている。

- **4輪ベンチレーテッドディスクブレーキおよび前輪2ポットキャリパー**を全車に採用するなど、連続したハードブレーキングでも安定した制動を可能にするとともに、ブレーキの剛性感、リニア感、コントロール性などのフィーリングも向上させている。また、滑りやすい路面などでの制動時に、安全性の高い**4輪ABS (アンチロック ブレーキ システム)**を**全車に設定**している (3S-GTE型エンジン搭載車には標準、3S-GE型搭載車には注文装備)。
- シンクロ関係部品およびシフト関係部品を改良し、マニュアルトランスミッション車のシフトフィーリングを大幅に向上させている。
- 操舵角に応じて連続的に照射範囲を進行方向に拡大できる、**世界初のステアリング連動フォグランプ**を採用 (GTグレード、Gリミテッドに標準装備)。これにより、夜間走行中の車両の進行方向に対する視認性を大幅に向上し、安全性を高めている。

移動する自分の空間を大切にしたい、アメニティの追求

- インテリアは、スポーツ走行・高速走行時の操作性および視認性の向上を主眼とした機能の充実を図るとともに、全体の造形を安心感のある落ち着いたテイストで統一し、シンプルで質感の高いものとしている。

- インstrumentパネルは、走行中の視線の移動を最小にするため、主要コントロール類を上方に配置するとともに、すばやく読みとれるような大型のアナログメーターなどを採用したパーソナル感あふれるダイナミックなコックピットスタイルとしている。また、スポーツ走行時のホールド性とリラックスして走る際のクッション性を両立させるスポーツシート、さらにチルト&テレスコピックステアリング、アジャスタブルショルダーベルトアンカーの採用などにより、走行時にクルマとの一体感をより強く感じられるものとしている。
- ガーニッシュ類を含めた内装部品すべての材質・形状を吟味し、長期間使用した後の変色・色ずれを小さくし、きしみ音の発生を抑えたのをはじめ、
※
エクセーヌと本革を使用したスポーツシートの設定（GTグレードに標準）や本革巻きステアリングの全車採用など、より本物を求める方々にご満足いただける、質感の高いインテリアを造り出している。
- 爽快なドライビングに対応して質の高い音楽を楽しめるよう、7スピーカーと総合最大出力160Wの5アンプを中心とした“**MR2スーパーライブサウンドシステム**”を設定（GTグレード、Gリミテッドに標準装備）している。

スーパーライブサウンドシステムは、車室内の音響特性の徹底的な解析をもとに、スピーカーの仕様や構成からボデー構造との適合までを突きつめた、新世代の高性能オーディオシステムであり、自分の空間をドラマチックに演出するための臨場感あふれるサウンドの再生を可能にしている。
- ボデー剛性の向上により乗り心地を向上するとともに、こもり音、風切り音などの騒音や振動を大幅に軽減。さらに冷暖房能力の向上・風量の増大とともにブロー騒音を低減させたブロー無段階制御のオートエアコンを採用（全車に標準装備）し、長時間のスポーティドライビングが存分に堪能できる心地良い室内空間を実現している。

※エクセーヌ：東レが開発した最高級スエード調人工皮革

- 運転席後部への容量約10ℓのストレージボックス（小物入れ）の設定など、シート後方のラゲージスペースを拡大し、スペースの有効な活用を図っている。また、トランクルームも容量を約50%拡大しユーティリティを一段と充実させるとともに、燃料タンクの容量も約30%拡大し航続距離を大幅に増大させている。

以上のように新型MR 2は、外観、走行性能、居住性など2シーターとしてのあらゆる性能・品質のグレードアップを果たすことによりミッドシップ2シータースポーツの新しい世界へ飛躍し、本物を見極める厳しい眼を持った人が「充実した時間を享受できる」パーソナルドライビングマシンとして誕生した。

販売概要および車両概要は以下のとおり。

【販売概要】

- | | |
|------------|-----------------------|
| 1. 販売店 | 全国のトヨタオート店
トヨタビスタ店 |
| 2. 当面の月販目標 | 1,500台 |

【車 両 概 要】

1. スタイル

▷低く鋭角的なフロントノーズからボリュームのあるリヤデッキへと続くウェッジシェイプに、2シーターのコンパクトでフォワードルック（前寄り）のキャビンを組み合わせ、ミッドシップスポーツならではの伸びやかでエレ

	従来型	新 型 (差)
全長(mm)	3,950	4,170 (+220)
全幅(mm)	1,665	1,695 (+30)
全高(mm)	1,250	1,240 (▲10)

ガントなシルエットと豊かな面構成を形造っている。このため、全長、全幅を拡大し、車格感を大幅に向上させている。

▷大きな平面ラウンドを持ちボデーと完全に面一化された前後バンパー形状、有機的なカーブを描くフロントフェンダー、ボデーと一体感のあるサイドエアインテーク、豊かな曲面のリヤクォーターなど、疾走するスポーツ選手の鍛えぬかれた筋肉をイメージさせる、しなやかで張りのある“パワーサーフェス（力面形）”の造形とすることにより、先進的かつ高性能を表現したエキサイティングなフォルムとしている。

▷さらに、高性能を強調するデュアルエキゾーストパイプの全車採用や、フロントエアインテークに組み込まれる大型の異形補助ランプ（ステアリング連動フォグランプ）、空力性能を高める流麗な2段リヤスポイラーの設定（GTグレード、Gリミテッドに標準装備）など、スポーティ感を一段と高めるアイテムの充実を図っている。

2. 室内空間

▷インテリアは、下半身のホールド感と上半身の開放感を重視し、豊かなボリュームと柔らかな流れを持たせることにより、乗る人と車との一体感を生み出すスポーティなデザインとするとともに、斜め後方の視界を大幅に拡大している。