

特にインストルメントパネルについては、センタークラスターをドライバー側に向けパーソナル感を高めるとともに、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、シート付インナーベルトアンカー、シートベルトテンションリデューサー、およびホールド性・乗り心地を重視してサイド部とクッション部を独立して成形した立体形状のスポーツシートの採用により、スポーツ走行に最適なドライビングポジションを容易に得られるようにしている。また、116mm径の大型アナログメーターおよび、オーディオ、プッシュ式ヒーターコントロールパネル（全車に採用）などの各種スイッチを機能的に配置することにより、オーディオパネルへの視線移動を俯角30°、ショルダーポイントからオーディオおよびヒーターコントロールパネルへのリーチを約710mmとするなど、操作性・視認性に優れたコックピットを形造っている。

- ▷エクセースと本革を使用したスポーツシートの設定（GTグレードに標準装備）やステアリングホイール、シフトノブ（マニュアルトランスミッション車）およびパーキングブレーキレバーを全車本革巻きとするなど、高級素材を積極的に採用。さらに、インストルメントパネルからトリム、ガーニッシュ、シート、カーペットまで、すべての内装部品の材質・形状・製法を吟味し、長期間使用した後の変色・隣接部品間の色ずれを小さくし、きしみ音の発生を抑え、本物を求めるお客様にご満足いただける質感の高いインテリアを実現している。
- ▷冷暖房風量を大幅に増大するとともに、ブロー騒音も低減したブロー無段階制御のオートエアコンを全車に標準採用。室内全体の動圧換気量の拡大とあわせて、快適な空調性能を実現している。
- ▷運転席後部右側に約10ℓの容量を持つストレージボックス、左側にオーディオシステムのウーハーボックスを設置し、それぞれの上面を荷物置きとしてシート後方にラゲージスペースを確保するとともに、容量を約50%拡大したリヤコンソールボックス、インストルメントパネル右下の小物入れなどを採用し、ユーティリティスペースの大幅な拡大を図っている。

特にこのリヤコンソールボックスは、コンパクトディスクならば16枚、カセットテープならば21本、あるいは自動車電話の受話器を収納できる、大型で使い勝手の良いものとしている。

▷マップランプ、ドアカーテシランプ、イグニッションキー照明、リヤトランクルームランプなどの室内照明を充実し、夜間の使用性を向上させている。

3. エンジン & ドライブトレイン

▷エンジンは、従来の1.5ℓ~1.6ℓエンジンに代えて、新開発の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種類に全面的に変更し、動力性能の大幅な向上を図っている。

種 類	型 式	排気量	圧縮比	最高出力	最大トルク
		(cc)		(ネット, ps/rpm)	(ネット, kg・m/rpm)
ツインカム・ターボ	3S-GTE	1,998	8.8	225/6,000	31.0/3,200
スポーティツインカム	3S-GE	↑	10.1	165/6,800	19.5/4,800

▷3S-GTE型エンジンは、ツインエントリー・セラミックターボ、空冷式インタークーラーやメタル担体マニホールドコンバーターの採用、無鉛プレミアムガソリン対応などにより、2.0ℓクラスエンジン最強の225ps（ネット）の最高出力と31kg・m（ネット）の最大トルクを実現している。ツインエントリー・セラミックターボは、エキゾーストマニホールドからタービンハウジングに至る排気通路を2系統化——ツインエントリー方式とし、各気筒間の排気干渉と排気エネルギーのロスを抑えるとともに、タービンホイールをセラミック化し、その慣性モーメントを大幅に低減、さらにコンプレッサーハウジングに特殊コーティングを採用することにより、ターボ効率とレスポンスの飛躍的な向上を可能にしている。

▷3S-GE型エンジンは、可変吸気システムや、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、ノックセンサーの採用、さらに無鉛プレミアムガソリン対応などにより、10.1の高圧縮比から最高出力165ps（ネット）を発生している。

この可変吸気システムは、全回転域にわたって体績効率を向上させるシステムであり、吸気マニホールド途中に設けた第2サージタンクへの連通路を制御バルブで開閉することにより、実質の吸気管長を変化させるものである。

▷エンジンマウントを改良し、操舵フィーリングに影響を及ぼすエンジンの左右動を抑制するとともに、特に3S-G E型エンジン搭載車には円筒型液体封入複合マウントを採用し、エンジンの振動・騒音のボデーへの伝達を効果的に抑制している。

▷3S-G T E型エンジン搭載車の排気マフラーは、音響心理学に基づいて、ある周波数帯域の音の成分を強調し、かつ意図的に特定の不協音を付加することによって、力強く躍動感ある排気音色の実現を図っている。

▷3S-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車には、オイルの流れの厳密な数値流体解析により高トルク変換比を達成した上で世界最高レベルの伝達効率を実現したスーパーフロートルクコンバーターを新採用するとともに、トランスミッションとエンジンの総合制御を行なう新開発のE C T-Sを採用。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。

▷マニュアルトランスミッションのシンクロ機構の諸元変更およびシフトコントロール系の摺動抵抗の低減により、マニュアルトランスミッションのシフトフィーリングを大幅に向上している。

4. シャシー

▷サスペンションは、4輪ストラット式独立懸架を踏襲しつつ、エンジンの性能向上に対応した足廻りとするために構成部品の配置・寸法・剛性などすべてを新設計し、高性能スポーツカーのサスペンションとして熟成させている。

▷開発にあたっては、重量配分の良いミッドシップ方式を最大限に活かした、軽快かつ正確な人車一体感覚のハンドリング性能を実現することを狙いに、各種諸元を決定した。

- タイヤはより容量の大きいものとし、車両の重量配分に適したフロント195/60R14（6JJリム）、リヤ205/60R14（7JJリム）の前後異なるサイズのタイヤを採用。
- フロントサスペンションは、ステアリングギヤを前輪車軸の前方に配置して、ジオメトリーを大幅に変更。サスペンションアライメント変化を極力リニアとし、操舵した瞬間から感じる滑らかな手応えと、きびきびとした車両の動きの軽快感を得るために、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。
- アクスル・サスペンション部品をサイズアップしボデー各部の剛性アップを図ることにより、サスペンション系全体の剛性を大幅に向上。同時にそれらのバランスの最適化を図っている。
- フロントストラットバークッションの前側をハードに、リヤストラットバーのリヤクッションの後側をハードにすることなどにより、高速走行時およびブレーキング時などのタイヤからの力によるアライメント変化を小さくしている。

このまったく新しい4輪ストラットの採用により、操縦性と高速直進安定性を飛躍的に高めるとともに操舵と車両の動きとの一体感を実現している。

▷さらに、スプリング、スタビライザー、ショックアブソーバーの特性を含め、ステアリングギヤ比、パワーステアリングのアシスト特性など、徹底的なファインチューニングの実施により、ドライバーの感性にフィットした“Fun to Drive”な操舵フィーリングと限界領域での高いコントロール性を有するサスペンション性能としている。

▷耐フェード性に優れた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して、高速ブレーキ性能の向上と安定化を図っている。またリヤブレーキキャリパーをサイズアップして制動力の前後配分の適性化を図るとともに、ブレーキブースターのサイズアップ、

ペダル踏力の見直し、ブレーキ各部位の剛性向上などにより、エンジン性能の向上に見合う制動能力の向上およびブレーキフィーリング（剛性感・リニア感・コントロール性）の向上を実現している。

なお、環境保護に対する社会の要請に応じて、摩擦材にはアスベストフリー材を採用している。

▷滑りやすい路面などでの制動時に、より安全性の高い4輪ABS（アンチロック ブレーキ システム）を3S-GTE型エンジン搭載車に標準採用、同時に3S-GE型搭載車にも注文装備として設定し、急制動時の操舵あるいは旋回時の制動における操縦性の安定化を図っている。

5. ボデー

▷コンピューターシミュレーションを活用し、ボデー骨格の各結合部を効果的に補強するとともに高張力鋼板を大幅に採用することにより、標準ルーフ車のみならずTバールーフ車でも剛性が高く軽量のユニット構造のボデーとし、乗り心地を向上させている。さらに、パフォーマンスロッドをボデー各部へ積極的に採用するなど、特にサスペンションとの結合部の剛性を徹底的に高めることにより、動的なホイールアライメント変化の低減を図り、操縦性・走行安定性を飛躍的に向上させるとともに操舵のダイレクトフィーリングを実現している。

▷ボデー剛性の向上やエンジンマウントの見直し、フロアおよびエンジンルーム隔壁へのサンドイッチ制振パネルの採用などにより、エンジン、駆動系、サスペンションからの振動・騒音を大幅に低減している。また、ボデー表面の段差およびボデーパネル間のすきまを極力小さくすることにより、風切音も低減させている。

▷徹底したフラッシュサーフェス化によりボデーまわりの空気の乱れを最小限に抑えるとともに、アンダーカバーによる床下のフラット化、タイヤ前スパッツの採用による空気抵抗の低減、2段リヤスポイラー、テール

ランプフィンの採用による揚力・横風性能の向上を実現。このクラスではトップレベルの空気抵抗係数（ C_D ）0.31の達成をはじめフロント揚力係数（ C_{LF} ）マイナス0.004、リヤ揚力係数（ C_{LR} ）0.05、ヨーイングモーメント係数（ C_Y ）0.19の優れた総合的空力性能を実現し、高速での操縦性・走行安定性・横風安定性を大幅に向上させている。

▷サイドエアインテーク、キャビン後端のバットレスモール、2段リヤスポイラー、エンジンフード（3S-GTEエンジン搭載車）に表面品質に優れた新開発のSMC（Sheet Molding Compound）を採用。造形の自由度が高い樹脂製とすることにより、ボデーと一体感のある高い意匠性を実現している。

▷外装モールの一体化・材質の統一化、ボデー見切り幅の縮小などにより、すっきりとした美しい外観品質を実現している。

▷ボデー各部に防錆鋼板を大幅に採用するとともに、床下アンダーカバー、フロア面のフラット化により耐チップング性能を高めることにより、防錆性能を大幅に向上させている。

▷燃料タンクの容量を54ℓに拡大（従来型比+13ℓ）し、航続距離を大幅に増大させている。またリヤトランクの容量を約50%拡大し、実用性を大幅に向上させている。

6. 新機構・新装備

(1) EHPS (Electro-Hydraulic Power Steering)

▷従来のエンジン駆動に代えて、電動の油圧ポンプ駆動モーターで油圧を制御することにより、理想的なパワーアシスト特性を実現した、新しい車速感应型パワーステアリング機構を全車に設定している。

EHPSは、車速センサー、舵角センサーなどからの信号をもとに、油圧ポンプ駆動モーターの回転速度すなわちポンプの回転速度を電子制御することにより、たとえば高速走行時では電流をカットしマニュアル

ステアリング同様の高い剛性感を得るなど、パワーアシスト特性のきめ細かいコントロールを可能にし、よりナチュラルな操舵フィーリングを実現している。

(2) ステアリング連動フォグランプ (世界初)

▷操舵角に応じてランプ内のサブリフレクターをモーター駆動させ、左右30°まで照射範囲を進行方向に連続的に拡大することにより、夜間走行時の視認性を大幅に向上させ安全性を高める、世界初のステアリング連動フォグランプをG Tグレード、Gリミテッドに標準装備している。

(3) MR 2 スーパーライブサウンドシステム

▷臨場感あふれる高音質なサウンドを提供する、MR 2 スーパーライブサウンドシステムを設定 (G Tグレード、Gリミテッドに標準装備、Gグレードに注文装備) している。

スーパーライブサウンドシステムは、車室内の音響特性を徹底的に解析し、ボデーシェルとの一体的構造の見直しにより仕様や性能を突きつめたマルチスピーカー・マルチアンプシステムを持ち、50Hz以下の低音から15KHz以上の高域をカバーしてCDなど高度な音楽ソースの持つ質の高い音を忠実に再生することを可能にした、高性能なオーディオシステムである。

MR 2のシステムでは、臨場感や音の拡がり感を重視し、助手席後部の6ℓバスレフボックスウーハー、ドアトリムの12cmフルレンジスピーカー、リヤトリムの6.5cmスコーカー、およびアウターミラー取付け部の1.3cmドームツイーターから成る7スピーカーと、総合最大出力160Wの5アンプを組み合わせている。また、カセット付AM/FM電子チューナーラジオは、ダイバーシティアンテナとし、FM放送の受信性能を向上させている。

(4) LEDスリットビームストップランプ

▷キャビン後端の樹脂製バットレスモールと一体のLEDスリットビームストップランプを採用し、制動に対する後続車両の視認性を高めるとともに、個性的なリヤビューをつくり出している。

(5) スクープフィン付ワイパーブレード

▷空力的ダウンフォースを発生させるフィンをワイパーブレード部に装着して、雨天高速走行時の雨滴払拭性能を向上させたワイパーを全車に標準装備している。

(6) ワイヤレスドアロック

▷マスターキーのスイッチ操作により、離れたところからドアのロック・アンロックを可能にする、便利なワイヤレスドアロックをオプション設定している。

以 上

◎メーカー希望小売価格（消費税は含まず）

（応急用タイヤ、標準工具一式付、単位：千円）

グレード	エンジン	トランスミッション	ルーフ形状	東京	名古屋	大阪
GT	3S-GTE (2.0ℓ ツインカムターボ)	5M/T	標準ルーフ	2,638	2,633	2,638
			Tバールーフ	2,778	2,773	2,778
Gリミテッド	3S-GE (2.0ℓツインカム)	5M/T	標準ルーフ	2,155	2,150	2,155
			Tバールーフ	2,295	2,290	2,295
G	3S-GE (2.0ℓツインカム)	5M/T	標準ルーフ	1,820	1,815	1,820
			Tバールーフ	1,960	1,955	1,960

◎掲載写真
(除くオプション)

(注) 3S-GE型エンジン搭載のECT-S車は、5速マニュアルトランスミッション車に対して93千円高。