MR2

LASREα3S-II TWINCAM 16VALVE TURBO
MAXIMUM POWER:NET225ps/6,000r.p.m. MAXIMUM TORQUE:31.0kg-m/3,200r.p.m.
LASREα3S-II TWINCAM 16VALVE
MAXIMUM POWER:NET165ps/6,800r.p.m. MAXIMUM TORQUE:19.5kg-m/4,800r.p.m.

すべては、スポーツカーとしての
ドライビング・プレジャーを極めるために。
進化・熟成させた『走る、曲がる、止まる』の基本性能。
パワフルなエンジン。俊敏なフットワーク。
磨かれたダイレクトなハンドリングは、
ドライバーの意志にあくまでもリニアだ。
ピュア・ミッドシップ。それが、新しいMR2の世界だ。



Photo：左上 G-Limited Tバールーフ仕様車。ブルーイッシュグレーブージュタムマイカ(187)のボデーカラーはオプション。Photo：左下 GT-S。ボデーカラーはブラック(202)。
Photo：右 GT Tバールーフ仕様車。ボデーカラーはスーパーレッドⅡ(3E5)。SRSエアバッグはオプション。



Photo：GT Tバールーフ仕様車。ボデーカラーはスーパーレッドⅡ〈3E5〉。



Photo：左 GT Tバールーフ仕様車。ボデーカラーはスーパーレッドⅡ〈3E5〉。Photo：右 GT-S。ボデーカラーはブラック〈202〉。

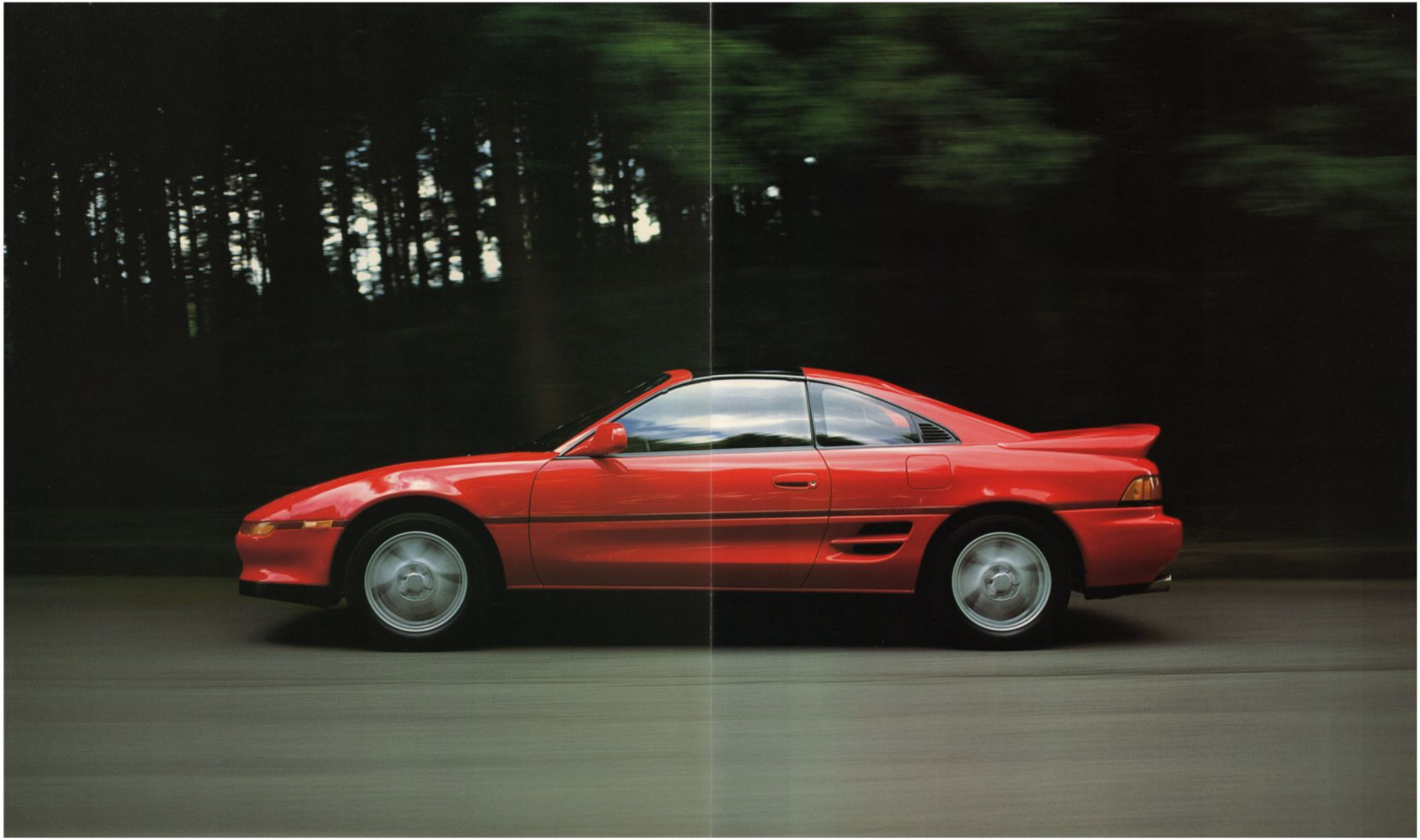
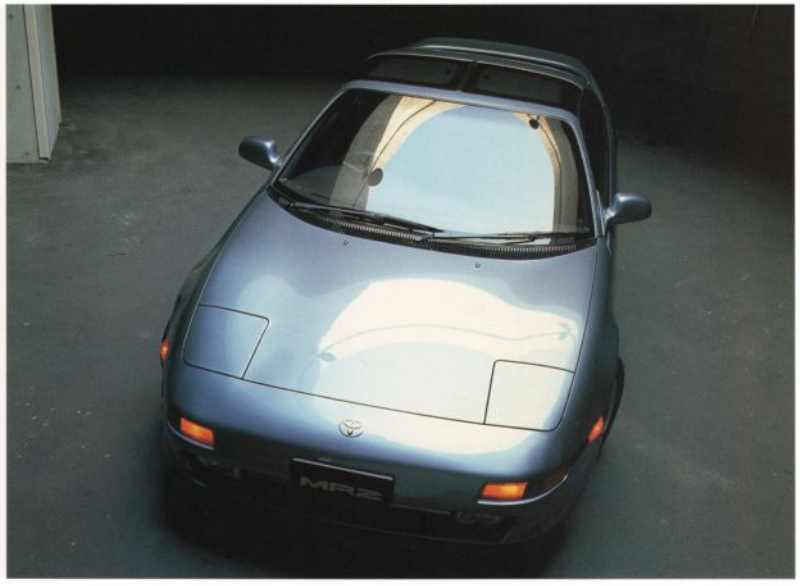
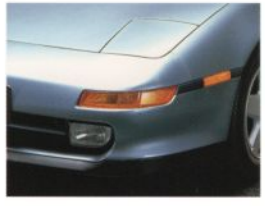
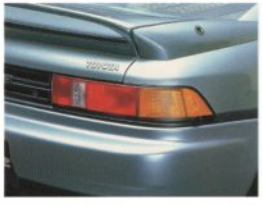


Photo : GT Tバールーフ仕様車。ボディーカラーはスーパーレッドⅢ〈3E5〉。









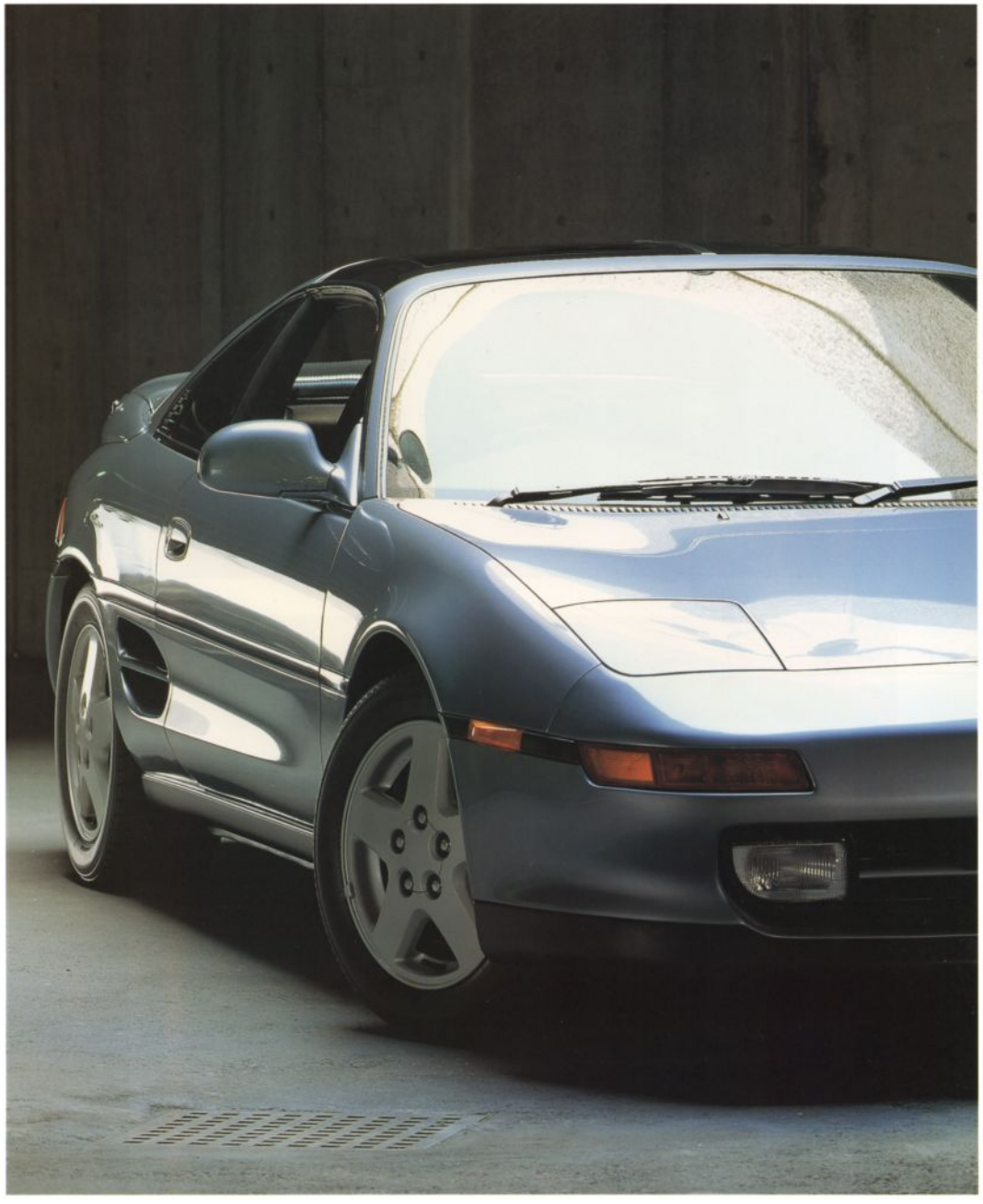
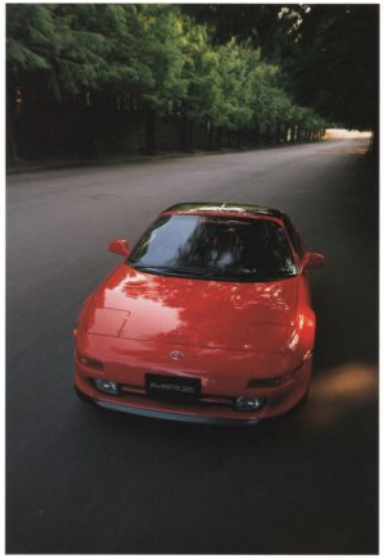


Photo : P10～11はすべて、G-Limited Tバールーフ仕様車。ブルーイッシュグレーアージェンタムマイカ〈187〉のボデーカラーはオプション。











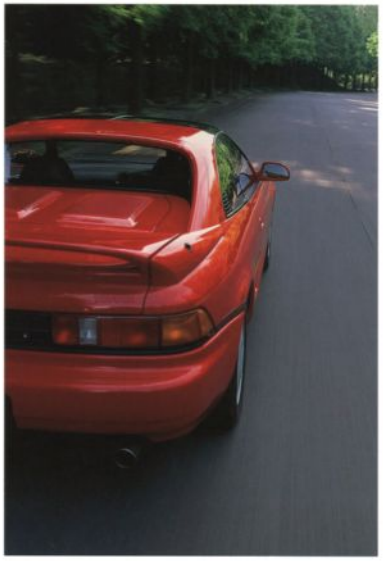


Photo : P12~13はすべて、GT Tバールーフ仕様車。
ボディーカラーはスーパーレッドⅡ(3E5)。SRSエアバッグ、クルーズコントロール、TRC、ワイヤレスドアロックリモートコントロール、MR2スーパーライブサウンドシステム(CDプレーヤー、DSP付)はオプション。
P12の計器盤の写真は機能説明のために各ランプを点灯したものです。実際の走行状態を示すものではありません。



Photo : GT-S、ボデーカラーはブラック〈202〉。



ドライバーの意志は、確実にクルマに伝達されているか。
クルマのポテンシャルは、最大限に発揮されているか。

ドライバーがクルマの性能を存分に引き出したとき、
クルマもドライバーの感性にきっと応えてくれるはずだ。

意のままにクルマを操ることの歓び。そのために、MR2は進化した。

Photo : GT Tバールーフ仕様車。ボデーカラーはスーパーレッドⅡ〈3E5〉。

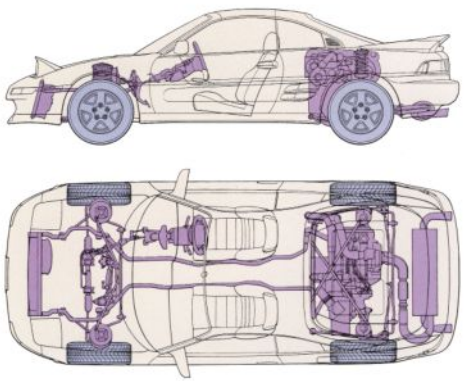
Midship Styling

スポーツ走行性にすぐれた、ミッドシップ・レイアウト。

エンジンをキャビンとリヤアクスルの間に搭載し、後輪を駆動する。ミッドシップ・レイアウトの特長は、パワートレーンをはじめとする重量物が中心に集まっているため、ステアリング操作に対して機敏にクルマがその方向を向いてくれることにある。このコーナリング性能こそが、ミッドシップ・カーの最大の利点である。また、発進・加速時においては、駆動輪であるリヤタイヤに確実にトラクションが発生。減速時には、前/後輪に荷重がより均等に配分されるので、すぐれたブレーキ効果が得られる。これらの性能・特長が究極のスポーツカーといわれる所以でもある。MR2は、スポーツ走行性にすぐれたミッドシップ・レイアウトを徹底追求するとともに、ドライバーやパッセンジャーのために、操作性や居住性の向上をはかりながら、各メカニズムの位置や特性を高度にバランスさせている。ミッドシップならではの低いフロントノーズ。ウェッジシェイプを基本とした、伸びやかで躍動感のあるライン。そして、キャビン・フォワードの美しいルッキングと、全身フラッシュサーフェス化された艶やかな曲面が、アクティブな走りの世界を予感させる。さらに、ミッドシップの象徴ともいえる両サイドのエアインテークが、MR2のスポーツ・マインドをさり気なく主張している。

スポーティなエアロパーツが、空力特性に大きく貢献。

ショートなオーバーハング。適度に絞り込まれたフロントノーズには、ダウンフォースを増加させ、フロントタイヤのグリップを高める大型フロントスポイラーを。リヤには、上下2段式のスポイラーを装備(Gはオプション)。上段のスポイラーで、リヤリフトを減少させ高速安定性を確保。下段で、トランク後方を整流し空気抵抗を低減する。また、リヤスポイラー左右の翼端はテールランプフィンとともに、ヨーイングモーメントの抑止に効果を発揮。そして、床下に採用されたアンダーカバーは、空気抵抗や、揚力の低減に貢献する。MR2は、細部にまでおよぶエアロチューニングを実施することにより、スポーツカーにふさわしい、すぐれた空力特性にもいちだんと磨きをかけている。



■イラストはGT

Drivability

ミッドシップのドライビング・プレジャーを追求して。

走りの性能を追求したピュア・スポーツ。ミッドシップ・カーは、それぞれの運転技量にあわせて、ドライバーが思い通りにスポーツ・ドライブを楽しめるものでなければならない。そのためには、スポーツカーとしての高いパフォーマンスとすぐれた走行安定性が要求される。この、ハンドリングとスタビリティの両立。新しいMR2がめざしたのは、ミッドシップとしてのドライビング・プレジャーを、さらに極めることだった。そのために、まずエンジニアとテストドライバーが、より一体となったプロジェクト・チームを編成。エ



ンジニアが狙う、『走る、曲がる、止まる』の各基本性能が、実際にドライバーのイメージした操作フィーリングと完全に一致するかどうか。テストドライバーによる、人間の感性を重視したシャシー全般のチューニングを繰り返し実施。ミッドシップの基本的なドライビング・プレジャーである、スポーティな走行性能とすぐれた操縦安定性を高次元でバランスさせている。とくに、ミッドシップの特性が顕著に現れるステアリング系はもちろん、サスペンションジオメトリーやアライメント変化、ショックアブソーバー、タイヤ性能など、足まわりも熟成のための見直しを徹底して行なっている。さらに、シフト、エンジンスロットル、ブレーキ、といった主要メカニズムから、ステアリングホイールの形状やシートのホールド性に至るまで、人とクルマが関わるところは、すべて進化・熟成させている。

MR2は、ステアリング・リニアリティを最優先した。

スポーツカーとしての、ナチュラルでなめらかなステアリング・フィールの追求。なかでも、とくに重要なのは、ステアリングを通してのロードフィール伝達のポテンシャルだ。タイヤからステアリングホイールに伝わってくるダイレクト感。つまり、路面のμは?スリップアングルは?といった情報が、確実にドライバーにフィードバックできるかどうか。MR2は、ステアリング・リニアリティを極めるために、ステアリングギヤボックスのラックガイド構造を改良。さらに、ステアリングカップリングのねじり剛性をアップし、ラックのねじれ角を変更(マニュアル・ステアリング車)。よりシャープなハンドリングを実現するとともに、旋回時のオン・ザ・レール感も向上させている。また、EHPS[※1](エレクトロ・ハイドロリック・パワーステアリング)は、ステアリングトーションバーの

■EHPSシステム図

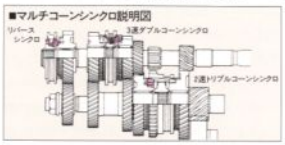


ねじり剛性をアップ。ステアリング・トータルギヤ比も変更すると同時に、減速モードを新採用。これは、車速センサーからの信号により、減速時のフロント重量増加にあわせて油圧ポンプの回転数を電子制御するシステムである。これにより、さまざまな走行状態に応じたきめ細かな操舵力特性を獲得。車両速度やステアリング操作にリニアに反応し、高速時にはマニュアル・ステアリング同様の高い剛性感を確保している。

よりコントローラブルなシフト&アクセルワークを実現。

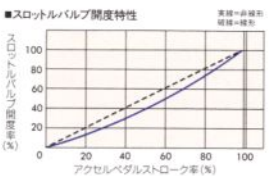
スポーツカーにおけるシフトワークも、ドライビング・プレジャーの向上に大切な意味をもっている。より軽快で確実なシフトフィールを実現するために、ターボ車のマニュアルトランスミッションは、2速をトリプルコーンシンクロ、3速をダブルコーンシンクロとしたマルチコーンシンクロを新採用。あわせて、リバース

■マルチコーンシンクロ説明図



にもシンクロを同時採用している。シフトストロークも、従来よりターボ車で約20%、NA車で約15%短縮。手首のスナップだけでカチッと決まる、クイックなシフトフィールをめざした。同時に、クラッチペダルのストロークも、ターボ車で約15%、NA車で約10%短縮。踏み応え感を向上させるとともに、フットレストの位置も最適化している。また、A/T車にはコンピュータがトランスミッションとエンジンを総合制御するECT-Sを装備。さらに、M/T車にはアクセルの踏み込み量に対して、よりリニアにエンジンパワーを引き出す、非線形スロットルを新採用。これは、アクセルレスポンスを、より人間の感覚に近づけることを狙ったもので、微妙なアクセルワークによるコントロール性能に、すぐれた効果を発揮する。

■スロットルバルブ開度特性



※1.GT,GT-S,G-Limitedに標準装備、Gにオプション。
●詳しい設定については、巻末の装備一覧表をご覧ください。

Suspension

MR2は、ミッドシップのスタビリティをさらに極めた。

いかに速く確実に曲がれるか。スポーツカーにとって曲がる性能の意味は大きい。とくに、ミッドシップにはクイックでシャープな回頭性が求められる。高い限界域においても、ドライバーに過度のプレッシャーを与えることなく、あくまでもコントローラブルに旋回できるポテンシャルがあること。サスペンションのチューニングはドライバーそれぞれの感覚レベルで判断されるだけに、とくに難しい世界でもある。今回も、フロントはマクファーソンストラット式、リヤはデュアルリンク・ストラット式を継承しながら、サスペンションジオメトリーやアライメントを見直すとともに、各ブッシュの剛性も大幅にアップ。タイヤサイズも変更するなど、足まわり全般の改良が行なわれている。その結果、より正確なステアリング操作と高い限界性を実現。さらに、ハンドリングとアクセルワークで車両挙動を、よりコントロールしやすいセッティングとした。

フロントとリヤそれぞれの特性を重視してチューニング。

操舵輪を備えるフロントは、キングピン軸に対して車軸を後方に配した小キャスターのナッハラウフ配置。そのキャスタートレールを見直すことで、高速時の手応えと正確な応答性を実現。また、キングピンオフセット・ゼロのセッティングも制動安定性に寄与している。駆動輪を支配するリヤは、ラテラル方向に平行する2本のロアアームのうち、No.2ロアアームを約100mm延長。限界付近でのコントロール性能を向上させている。また、ヨー応答性とロールフィーリングのリニア化のため、ブッシュなどの剛性をアップ。これらサスペンション全体のチューニングにより、旋回、レーンチェンジ性能も向上した。さらに、ショックアブソーバーをチューンアップすることで、すぐれた操縦安定性と快適な乗り心地を両立している。

ターボ車にビルシュタイン社製ショックアブソーバーを採用。

今回、ターボ車に新採用のビルシュタイン社製のショックアブソーバーは、低圧ガス封入式の複筒構造。オイルの粘性抵抗を利用してピストンに減衰力を発生させるオーソドックスな構造だが、このビルシュタインの最大のメリットはハーシュネスが少なく、すぐれた操縦安定性と乗り心地が両立できることだ。たとえば、旋回初期において、ばりニア感や踏ん張り感が増し、スラローム走行時などではロールの戻まりが滑らかになる。また、減衰力がアップすれば乗り心地も固めになるが、体感上の突き上げやゴツゴツ感が少ないので、スポーツ走行に適した軽快な乗り心地が得られるのも大きな魅力だ。

ステアリング・インフォメーションとグリップ力を重視。

クルマと路面との唯一の接点であるタイヤは、駆動力や制動力、旋回横力などを確実に路面に伝達しなければならない。さらに、スポーツカーには、路面の状態を的確にドライバーに伝えるステアリング・インフォメーションにおいてもすぐれた性能が要求される。そのため、フロントにはコーナリング性能を重視して195/55R15 83Vを採用。リヤには、駆動輪として、そしてコーナリング時のグリップ力も考慮して225/50R15 91Vをチョイスした。この高性能15インチV規格タイヤの採用により、旋回性能がいちだんと向上。また、バネ下重量軽減のため、アルミホイールは全車標準装備となっている。

■フロントサスペンション



■リヤサスペンション





(左)フロント:195/55R15 83V&15×6JJアルミホイール
(右)リヤ:225/50R15 91V&15×7JJアルミホイール



ビルシュタイン社製ショックアブソーバー
(上)リヤ用(下)フロント用

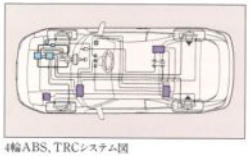
Drive Train

ドライバビリティを向上させる新機構を高次元でバランス。

そのパワフルな動力性能を確実に路面に伝達するために、MR2は、高精度のECT-Sやマニュアルトランスミッションを装備している。ならば、さらに悪条件下での走行においても、ロスなくスムーズに動力を伝達するための装備もほしいところだ。高性能スポーツカーであればあるほど、そのポテンシャルを存分に発揮するために、駆動系のメカニズムは重要な意味を持ってくる。MR2は、ミッドシップ・カーとしてのドライバビリティをより向上させる新機構として、TRC(トラクションコントロール)やビスカスカップリングLSDを採用。ドライバーが自らテクニックを発揮したい領域は大切に守りながら、クルマの挙動や走行安定性をより高次元でバランスさせている。

より確実な駆動力が得られるビスカスカップリングLSD。

ターボ車に新採用のビスカスカップリングLSDは、トランスミッション内のデフケースとサイドギヤシャフト間にビスカスカップリングを設定。なんらかの理由で駆動輪の一方が空転した場合、左右の回転数差に応じた差動制限トルクを発生させ、左右輪に適切な駆動力を配分するシステムだ。雪道などの低μ路だけでなく、ドライな路面においても、発進時や旋回時には左右両輪が必ずしも同じアクションを起こすことは限らないから、走行安定性向上にはとても有効な装備である。また、高速走行時のレーンチェンジや急な横風を受けたときなどにも、すぐれた効果を発揮する。



4輪ABS、TRCシステム図



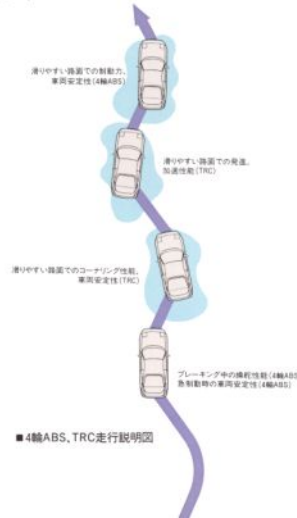
ビスカスカップリングLSD



(左)リヤベンチレーテッドディスクブレーキ
(右)フロントベンチレーテッドディスクブレーキ

日本初[※1]M/T(ターボ車)にTRCをオプション設定。

雪道やぬかるみなど、悪条件の路面でも安定した走行性を確保するために、TRCをM/T(ターボ車)に新採用(※2)。このシステムは、4輪それぞれに設置されたABSの車速センサーを利用して駆動輪の空転を検知。ブレーキとエンジンスロットルを制御してスリップを抑えるシステムだ。この出力トルク制御と駆動輪ブレーキ油圧左右独立制御により、微妙なアクセルワークが要求されるすべりやすい路面状況下での、発進性、直進安定性、旋回安定性、レーンチェンジ安定性が向上。左右輪の路面μが異なる状況下での加速性能にもすぐれた効果を発揮する。また、TRC作動中はインジケーターランプを点滅させ、クルマの走行状況をドライバーに知らせるようになっている。

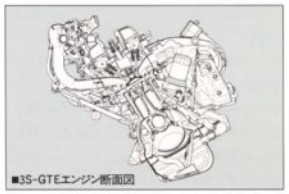


■4輪ABS、TRC走行説明図

※1. M/T車としてブレーキ制御TRCは日本初。
※2. GTに標準装備。GT-S、G-Limited、Gにオプション。
●詳しい設定については、巻末の装備一覧表をご覧ください。

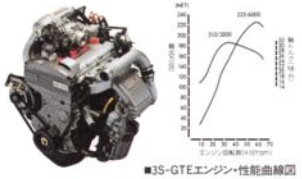
ミッドシップ・カーに最適なツインカムエンジンを搭載。

背後から聴こえてくるエンジン音。それはミッドシップ・カーのスポーツ・ドライビングを実感する至福のときだ。アクセルワークにリニアに反応するレスポンス。スポーツカーにふさわしい圧倒的なパワー。そのすべてを満たすツインカム・サウンドが、耳に心



■3S-GTEエンジン断面図

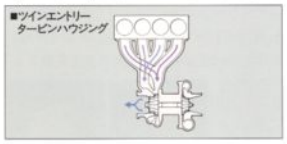
地よい。MR2に搭載したパワーユニットは、ターボチャージャー付の3S-GTEと自然給気の3S-GE。どちらもスポーツ性能を重視した、1998cc直列4気筒DOHCだ。そもそもミッドシップ・カーの最大の特長は、その名が示す通りミッドシップにエンジンをマウントしていることにある。それは、クルマのポテンシャルを最大限に引き出すために考案された究極のレイアウトだ。したがってエンジンは、パワフルであればあるほどミッドシップとしての真価を遺憾なく発揮することになる。MR2の高出力/高回転型エンジンは、ドライバーの感性を満たす抜群の加速フィーリングを生みだしている。そして今回、エンジンフードサイレンサーの採用(NA車)や、アッパーバック部にゴム発泡剤を充填するなど、遮音対策を実施。ラテラルコントロールロッド部には、ダイナミックダンパーを設置するなど、制振対策も施している。



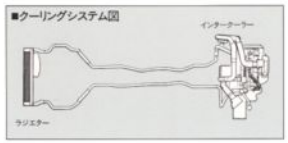
■3S-GTEエンジン・性能曲線図

ツインエントリー・セラミックターボの圧倒的なパワー。

3S-GTEは、無鉛プレミアムガソリン仕様でボア×ストローク=86×86mm、圧縮比8.8の設定。スペックは、最高出力225ps/6000r.p.m.、最大トルク31.0kg・m/3200r.p.m.。ターボチャージャーには、全域におけるレスポンスの向上と軽量化による慣性モーメントの低減をはかるためセラミックタービンホイールを。さらに、排気干渉追放のためにツインエントリータービンハウジングも装備している。これは、エキゾーストマニホールドからタービンハウジングに向かう

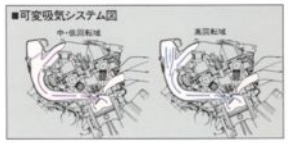


排気通路を、各気筒の爆発順序ごとに2気筒ずつ2つのグループに系統化。各気筒間の排気干渉をなくし、排気エネルギーのロスを抑えることで、効率よくタービンを回すことに成功している。また、コンプレッサーハウジングの内面をアルミ・シリコン・ポリエステル樹脂で特殊コーティング。ターボ効率とレスポンスを飛躍的に向上させている。空冷式のインタークーラーは、エンジンルームの右に配置。サイドエアインテークから入ってくる走行風を利用して効率よく冷却するシステムだ。



NAのナチュラルでリニアなレスポンスも大きな魅力だ。

スポーツドライブを楽しむ人の中には、NAツインカムに徹底してこだわる人もいる。確かに、ノンターボエンジンのナチュラルで、ドライバーの意志にリニアに反応するレスポンスは大きな魅力だ。MR2の自然給気エンジン3S-GEは、無鉛プレミアムガソリン仕様で圧縮比10.1、最高出力165ps/6800r.p.m.、最大トルク



19.5kg・m/4800r.p.m.を発生。このスペックの実現には、可変吸気システム(ACIS-Ⅲ)が大きく貢献している。これは、第2サージタンクの各気筒用吸気通路に吸気制御バルブを設け、それをエンジンの回転数に応じて開閉することにより、実質上吸気管の長さを調節するシステムである。低回転時には閉じて長く、高回転時には開いて短くし、吸気慣性効果を積極的に活用。低速から高速まで、全域にわたって高出力、高トルクを得ることができる。また、排気抵抗が少なく耐熱性の高いステンレスパイプ製エキゾーストマニホールドの採用は、高速走行時の燃費向上に寄与。さらに、ノックセンサーの採用などにより、NAエンジンとしての資質に磨きをかけている。



■3S-GEエンジン・性能曲線図

SAFETY FOR YOU

スポーツカーのセーフティ・パフォーマンスを徹底追求。

高性能スポーツカーである以上、安全性においてもすぐれたパフォーマンスを発揮したい。『走る、曲がる、止まる』の基本性能を磨きあげたスポーツカーは、本来それだけで危険回避能力が高いといえる。しかし、それをより安全、確実なものにするために。さらには、万一の際の衝突安全性も充分考慮した、トータル・セーフティ・パフォーマンスをめざして。MR2には、いつでも快適なドライビングを楽しむために、数多くのセーフティ・テクノロジーが採用されている。

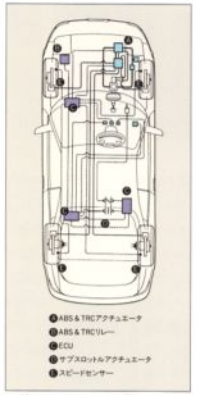
危険回避能力を高め、事故を未然に防ぐ予防安全技術。

より確実な制動力が求められるスポーツカーの足まわりとして、4輪ディスクブレーキを装備。さらに、コンピュータが制動時のタイヤのロックを防ぎ、車両安定性と操舵性を確保する4輪ABS(※1)をはじめ、ビスカスカップリングLSD(※2)やTRC(※3)を装備することで、さまざまな路面状況下でも安定した走りを実現している。また、限界性能の高いサスペンションは、緊急時の車両安定性の確保に貢献。ホールド性にすぐれたシート形状は、危険回避時の姿勢保持に寄与する。

万一の場合、乗員の被害を最小限に抑える衝突安全装備。

コンピュータによる緻密な構造解析をもとに設計された衝撃吸収ボデー。ドアの内部には、側面からの衝突に対応するサイドドアビームを採用(※5)。また、シートベルトの補助的な装置として、SRSエアバッグ(※4)(SRS[乗員保護補助装置]=Supplemental Restraint System)*を採用。万一の事故に際し、前方からの強い衝撃に対して作動し、シートベルトの働きとあわせてドライバーの顔や頭がハンドルに直接衝突するのを防止する。同時に、シートベルトそのものにも、装着時の圧迫感をやわらげるテンションリデューサー付のELR3点式を標準装備。さらに、シートベルト非装着警告灯や後続車からの被視認性を高めるLEDスリットビームストップランプなど、安全性能をより向上させるためのきめ細かな配慮が、すみずみにまで行き届いている。

*シートベルトは必ずご着用ください。SRSエアバッグは、衝突時の衝撃が弱い場合は作動しません。



■4輪ABS、TRCシステム図



SRSエアバッグ



サイドドアビーム(※5)



TRCインジケーター



4輪ABSインジケーター



シートベルト非装着警告灯



LEDスリットビームストップランプ

シートベルトを締めましょう

※1. GTに標準装備、GT-S、G-Limited、Gにオプション。
※2. GT、GT-Sに標準装備。※3. GT、GT-Sにオプション。
※4. 全車にオプション。※5. サイドドアビームの写真は説明のために着色したものです。
●詳しい設定については、巻末の装備一覧表をご覧ください。

Interior


大口径アナログメーター※1


本革巻きステアリングホイール


本革巻きシフトレバーノブ(M/T車)


イグニッションキー照明

人とクルマが確実にインターフェイスできるコクピット。

スポーツカーのコクピットには、人とクルマがすばやく、そして確実にインターフェイスできる機能が求められる。とくにインストルメントパネルは、あらゆるメカニズムからの情報源であり、なにより視認性、信頼性にすぐれていなければならない。そのため、MR2は大口径アナログメーターを装備。同時に、シートベルト非装着警告灯、フォグランプインジケーターを新たに設置するとともに、キー抜き忘れ防止チャイムも採用している。また、ルーフの内張を軽快なグレーに変更。スポーティな世界を、より表現している。

操作性にすぐれたステアリング&シフトレバーノブのデザイン。

ステアリングは、9時15分の位置で握れる新デザインを採用。スポーツドライビングに最適な3本スポークとした。さらに、グリップの太さや断面形状を理想的なものにするとともに、裏側にえぐりをいれたり、本革のステッチを触感のよい縫製にするなど、操作フィーリングの向上をはかっている。キャラクターラインも明確化し、ホーンエリアがひと目でわかるのも新しい特長だ。チルト&テレスコピック機構は、もちろん標準装備となっている。また、マニュアルシフトのショートストローク化にともない、シフトレバーノブの形状を変更。シフトフィーリングを向上させている。

DSPにも対応するスーパーライブサウンドシステム。

迫力のある重低音再生に、さらに磨きをかけるため6ℓバスレフボックス付ウーハーをドライバーズシート後方に追加し、8スピーカーに。スピーカーユニットも、ツィータとリヤスピーカーをサイズアップするなど、音質の向上をはかっている。その結果、12cmフロントスピーカー×2、8.5cmリヤスピーカー×2、2.5cmツィータ×2、14cmウーハー×2という理想的なスピーカーレイアウトを実現。さらに、オプション設定のDSP(デジタル・シグナル・プロセッサ)と組み合わせることで、さまざまな音場が選択可能。オーディオ信号をデジタル処理するこのDSPは、①ホール②ライブ③カテドラル(大聖堂)④ドームの4つの音場空間を創造。あたかも、その演奏会場にいるような迫力の臨場感を得ることができる。


リヤコンソールボックス

MR2スーパーライブサウンドシステム


カセット一体AM/FMマルチ電子チューナー付ラジオ+CDプレーヤー&8スピーカー(DSP・サウンドフレーバ付)※2


■スピーカー配置図(MR2スーパーライブサウンドシステム装着車)

MR2スーパーライブサウンドシステム


カセット一体AM/FMマルチ電子チューナー付ラジオ&8スピーカー(サウンドフレーバ付)※3


スペシャル・スペース・サウンド・パッケージ(販売店装着オプション)


CDチェンジャーコントロール機能付ワンボディステレオ&電子グラフィックイコライザー(販売店装着オプション)


ワンボディステレオ&電子グラフィックイコライザー付CDデッキ(販売店装着オプション)


CDオートチェンジャー(6枚タイプ&12枚タイプ)(販売店装着オプション)

※1、写真は機能説明のために各ランプを点灯したものです。実際の走行状態を示すものではありません。写真はGT(オプション装着車)。
※2、全車にオプション。※3、GT、G-Limitedに標準装備。GT-S、Gにオプション。
●オーディオは種類が豊富ですので、詳しくは販売店におたずねください。


スポーツシート(部分本革+エクセーヌ)


スポーツシート(フルファブリック)


アジャスタブルシートベルトアンカー

ベストポジションでスポーツ・ドライブを楽しむために。

スポーツカーを自在に操ることの歓び。それは、クルマのポテンシャルを存分に引き出すために、ドライバーがあらゆるテクニックを駆使することでもある。たとえば、コーナリングのシーンにおいて、ヒール&トウでシフトチェンジを繰り返しているときの心地よい緊張感。そんなとき、とくに重要だと感じるのは、ドライビングポジションとシートのホールド性である。アクセルワークやブレーキング時のフットスペースの確保も、ステアリング操作のしやすさも、シート形状が大きなウエイトを占めている。

人とクルマの一体感をダイレクトに伝えるレカロ社製シート。※1

標準装備のスポーツシートは、プリム構造を採用。サイド部とクッション部を独立して成形しているので、スポーツ走行に対応したドライビング姿勢とすぐれたホールド性を確保。長時間でも疲れない快適な乗り心地を実現している。シートアジャスト機構は、①バーチカルシートアジャスター②シートスライドアジャスター③ランバーサポート④サイドサポート⑤リクライニング⑥ヘッドレスト上下⑦ヘッドレスト前後、の7ウェイ式(GT-S除く)を採用。シート地は、GTが部分本革とエクセーヌの組み合せ。その他は、フルファブリックとなっている。さらに、スポーツカーに求められる人とクルマの一体感が、ダイレクトに味わえるレカロ社製シートをオプション採用。穴あき網張りのヘッドレストと大きく張り出したサイドサポートが、スポーツマインドを刺激する。シート調整機構は、①無段階調整リクライニング②シートクッション長調整③スライド前後調整、の3ウェイに加え、便利なレバー解除式シートバック前倒し機構も兼備。また、レカロ社製シートを装着した場合、ドアトリムもレカロ専用となる。

MOMO社製ステアリングホイール&シフトレバーノブも設定。※2

レカロ社製シートとセットオプションで、MOMO社製のステアリングホイールとシフトレバーノブが選べるのも魅力だ。革巻き3本スポークのステアリングは、仔牛革を使用。表面は、指と掌にしっくりと馴染むプライ仕上げだ。そしてセンタースポークの帯は、MR2専用のカラーリングとなっている。シフトレバーノブもMR2用にチューニング。ショートストローク化に対応して、短く直立している。また、内部には標準装備のシフトレバーノブと同様にウエイトをインサート。なめらかなシフトフィーリングと、スポーツドライビングに大切なリズム感のあるシフトワークが楽しめるようになっている。


レカロ社製シート+MOMO社製ステアリングホイール&シフトレバーノブをオプション装着した室内(ドアトリムもレカロ専用)


レカロ社製シート


MOMO社製ステアリングホイール


MOMO社製シフトレバーノブ(M/T車)

※1、※2ともにGT、GT-S、G-Limitedにオプション(MOMO社製シフトレバーノブはM/T車のみ)。
●詳しい設定については、巻末の装備一覧表をご覧ください。

Equipment

dealer's option









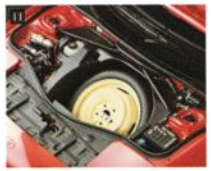




























1 フロントフォグランプ〈ホワイト〉(GT、GT-S、G-Limitedはステアリング連動)
2 デュアルエキゾーストパイプ(写真はGT、GT-S用)
3 エンジンフード(写真はGT、GT-S用)

4 サイドエアインテーク
5 Tバールーフ(全グレードに設定)
6 マップランプ

7 オートエアコン(プッシュ式ヒーターコントロールパネル)
8 クルーズコントロール(GT、GT-S、G-Limitedにオプション)
9 キーOFF後作動可能ワンタッチ式パワーウインドゥ&ドアキー連動電気式ドアロック(キー閉じ込み防止装置付)

10 ワイヤレスドアロックリモートコントロール(GT、GT-S、G-Limitedにオプション)
11 フロントトランク
12 リヤトランク

13 タイヤチェーン
左:合金鋼チェーン+スペシャル
右:スプリングチェーン
＊MR2には、必ず専用タイヤチェーンをご使用ください。
14 自動車電話/ハンドフリー用マイクロホン
15 香りコントローラー「エアファンタジー」

16 コンライト
17 コーナーセンサー(フロント、リヤともに左側のみ)
18 ファーストエイドキット
左:高級タイプ
右:標準タイプ

●詳しい設定については、巻末の装備一覧表をご覧ください。







GT



Photo：上　Tバールーフ仕様車。ボデーカラーはスーパーレッドⅡ〈3E5〉。
SRSエアバッグ、クルーズコントロール、TRC、ワイヤレスドアロックリモートコントロール、
MR2スーパーライブサウンドシステム(CDプレーヤー、DSP付)はオプション。
Photo：右　ボデーカラーはミディアムブルーマイカメタリック〈8J2〉。
レカロ社製シート、MOMO社製ステアリングホイール＆シフトレバーノブはオプション。







GT-S



Photo：ボデーカラーはブラック〈202〉。







G-Limited



Photo：上　Tバールーフ仕様車。ボデーカラーはスーパーブライトイエロー〈567〉。
Photo：右　ボデーカラーはスーパーホワイトⅡ〈040〉。







G



Photo：ボデーカラーはターコイズマイカメタリック〈746〉。

トヨタMR2主要装備一覧表

■標準装備 □オプション

			2000ツインカム16ターボ GT	2000ツインカム16ターボ GT-S	2000ツインカム16 G-Limited	2000ツインカム16 G
足まわり	フロントタイヤ&ホイール	195/55R15 83V(15×6JJアルミ)	■	■	■	■
	リヤタイヤ&ホイール	225/50R15 91V(15×7JJアルミ)	■	■	■	■
	スタビライザー(フロント・リヤ)		■	■	■	■
	TRC(トラクションコントロール)		□	※1	□	□
	ビルシュタイン社製ショックアブソーバー		■	■	□	□
	ビスカスカップリングLSD		■	■	□	□
	4輪ABS		■	■	■	■
	4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ		■	■	■	■
外装	フロントスポイラー		■	■	■	■
	カラード2段リヤスポイラー		■	■	■	□
	ブロンズガラス		ティンテッド		ティンテッド	
	Tバールーフ(サンシェード付)		設定車あり	設定車あり	設定車あり	設定車あり
	カラードサイドプロテクションモール		TWINCAM16turboマーク入り	TWINCAM16turboマーク入り	■	■
	リヤセンターガーニッシュ		■	■	■	■
	デュアルエキゾーストパイプ		■	■	■	■
	LEDスリットビームストップランプ		■	■	■	■
	カラードアウトサイドドアハンドル		■	■	■	■
視界	ハロゲンヘッドランプ		■	■	■	■
	フロントフォグランプ(ホワイト)		ステアリング連動	ステアリング連動	ステアリング連動	■
	ウォッシャー連動時間調整式間欠ワイパー(ミスト機構付)		■	■	■	■
	リヤウインドウデフォッガー		■	■	■	■
	電動リモコンカラードドアミラー	※2	電動格納式		電動格納式	■
計器盤	タコメーター		■	■	□	■
	ターボゲージ		■	■	□	□
	電圧計		■	■	■	■
	イグニッションキー照明		■	■	■	■
	ランプ消し忘れブザー		■	■	■	■
操作性	本革巻きステアリングホイール		■	■	■	■
	MOMO社製ステアリングホイール	※3	□	□	□	□
	本革巻きシフトレバーノブ(マニュアル車)		■	■	■	■
	MOMO社製シフトレバーノブ(マニュアル車)	※3	□	□	□	□
	本革巻きパーキングブレーキレバー		■	■	■	■
	SRSエアバッグ	※4	□	□	□	□
	EHPS(電動ポンプ油圧式パワーステアリング)		■	■	■	■
	チルト&テレスコピックステアリング		■	■	■	■
	クルーズコントロール		□	□	□	□
	ワイヤレスドアロックリモートコントロール		□	□	□	□
シート	シート材質		部分本革+エクセーヌ	フルファブリック	フルファブリック	フルファブリック
	レカロ社製シート	※3	□	□	□	□
	分離式ヘッドレスト(上下スライド機構付)		本革・前後調整式 ※5	前後調整式 ※5	前後調整式 ※5	■
	シート上下アジャスター(運転席)		■	■	■	■
	ランバー&サイドサポート(運転席)		■	■	■	■
内装	キーOFF後作動可能ワンタッチ式パワーウインドウ		■	■	■	■
	ドアキー連動電気式ドアロック(キー閉じ込み防止装置付)		■	■	■	■
	ドアカーテシランプ		■	■	■	■
空調	オートエアコン		■	■	■	■
	プッシュ式ヒーターコントロールパネル		■	■	■	■
オーディオ	MR2スーパーライブサウンドシステム	カセット一体AM/FMマルチ電子チューナー付ラジオ+CDプレーヤー&スピーカー(DSP・サウンドフレーバー付)	□	□	□	□
		カセット一体AM/FMマルチ電子チューナー付ラジオ&スピーカー(サウンドフレーバー付)	□	6スピーカーのみ (カセット・ラジオ本体はなし)	□	6スピーカーのみ (カセット・ラジオ本体はなし)
	FMダイバシティアンテナ		□	※6	□	※6

■全車標準装備●キー付グローブボックス●コインポケット●リヤコンソールボックス●シートバックポケット(Gを除く)●ドアポケット●不織布ルーフヘッドライニング●リヤラゲージフロアマット●マップランプ●アッシュトレイランプ●シガーライター(照明付)●ラゲージルームランプ●トリップメーター●サイドアビーム●リヤトランクオープナー(キャンセル機構付)●フューエルリッドオープナー●コートフック●フットレスト●サンバイザー(助手席バニティミラー付)●キー抜き忘れ防止チャイム●テンションリデューサー付ELR3点式シートベルト●アジャスタブルシートベルトアンカー●シートベルト非装着警告灯●防眩インナーミラー●デジタルクオーツ時計●リヤオートアンテナ●応急用タイヤ

※1, 4輪ABSとセットでオプションとなります。※2, フェンダーミラー(メッキタイプ固定式)も選べます。※3, M/T車(GT, GT-S, G-Limited)はMOMO社製ステアリングホイール、MOMO社製シフトレバーノブ、レカロ社製シートが、セットでオプションとなります。A/T車(G-Limited)はMOMO社製ステアリングホイール、レカロ社製シートが、セットでオプションとなります。※4, SRSエアバッグをオプション装備した場合、SRSエアバッグ専用ステアリングとなります。M/T車(GT, GT-S, G-Limited)はMOMO社製シフトレバーノブ、レカロ社製シートとの組合せもできます。A/T車(G-Limited)はレカロ社製シートをオプション装着した場合、前後調整機構の他、シート上下アジャスター、ランバー&サイドサポートもなくなります。※6, MR2スーパーライブサウンドシステムとセットでオプションとなります。

●全車に販売店装備オプションとして、速度警告装置を設定しています。詳しくは販売店までおたずねください。
●オーディオは種類が豊富ですので、詳しい設定については販売店におたずねください。
●トルビーNRおよびDDはドルビー研究所の登録商標です。

P10-11 Location : DAIKIN MEC Laboratory

トヨタMR2主要諸元表

[車両型式・重量・性能・変速比]

			2000ツインカム16ターボ GT	2000ツインカム16ターボ GT-S	2000ツインカム16 G-Limited	2000ツインカム16 G
車両型式	5速マニュアル		E-SW20-ACMZZ[AJMZZ]	E-SW20-ACMZZ(S)[AJMZZ(S)]	E-SW20-ACMQF(L)[AJMQF(L)]	E-SW20-ACMQF[AJMQF]
	電子制御式4速オートマチック(ECT-S)		——	——	E-SW20-ACPQF(L)[AJPQF(L)]	E-SW20-ACPQF[AJPQF]
車両重量 ※1		(kg)	1,290	1,270	(1,230)〈1,260〉	(1,200)〈1,230〉
車両総重量 ※1		(kg)	1,400	1,380	(1,340)〈1,370〉	(1,310)〈1,340〉
最小回転半径		(m)	4.9			
燃料消費率(km/ℓ)	60km/h定地走行(運輸省届出値)		18.0		(20.1)〈20.3〉	
	10モード走行(運輸省審査値)		10.0		(11.6) ※2〈9.6〉※3	
変速比	第1速		3.230		(3.285)〈3.643〉	
	第2速		1.913		(1.960)〈2.008〉	
	第3速		1.258		(1.322)〈1.296〉	
	第4速		0.918		(1.028)〈0.892〉	
	第5速		0.731		(0.820) ——	
	後退		3.545		(3.153)〈2.977〉	
減速比			4.285		(4.176)〈2.892〉	

●車両重量、燃料消費率などの数値は、ミッションタイプ別にカッコの種類で区別しています。マニュアル車は( )、オートマチック車は〈 〉です。●[ ]はTバールーフ仕様車。
●燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備などの状況)が異なりますので、それに応じて燃料消費率が異なってきます。
※1, パワーステアリング、4輪ABS、TRC、カラード2段リヤスポイラー、スーパーライブサウンドシステム、レカロ社製シートをオプション装着した場合には、それぞれ10kg増加します。Tバールーフ仕様車は、20kg増加します。※2, 装備類のオプション装着により、車両重量が1,265kgを超えた場合は10.6km/ℓとなります。※3, 装備類のオプション装着により、車両重量が1,265kgを超えた場合は8.9km/ℓとなります。

[エンジン・ステアリング・サスペンション・ブレーキ・駆動方式]

		2000ツインカム16ターボ GT	2000ツインカム16ターボ GT-S	2000ツインカム16 G-Limited	2000ツインカム16 G
エンジン	型式	3S-GTE		3S-GE	
	種類	直列4気筒DOHCターボ		直列4気筒DOHC	
	内径×行程 (mm×mm)	86×86			
	総排気量 (cc)	1,998			
	圧縮比	8.8		10.1	
	最高出力 PS/r.p.m.(ネット)	225/6,000		165/6,800	
	最大トルク kg-m/r.p.m.	31.0/3,200		19.5/4,800	
	燃料供給装置	EFI			
	燃料タンク容量 (ℓ)	54			
	使用燃料	無鉛プレミアムガソリン			
ステアリング方式		ラック&ピニオン式			
サスペンション	前	ストラット式コイルスプリング			
	後	ストラット式コイルスプリング			
ブレーキ	前	ベンチレーテッドディスクブレーキ			
	後	ベンチレーテッドディスクブレーキ			
駆動方式		後輪駆動			

●エンジン出力表示にはネット値とグロス値があります。「グロス」はエンジン単体で測定したものであり、「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものです。同じエンジンで測定した場合「ネット」は「グロス」よりも約15%程度低い値(自工会調べ)となっています。●この車には無鉛プレミアムガソリンをご使用ください。無鉛プレミアムガソリンが入手できない場合、無鉛レギュラーガソリンも使用できますが、エンジン出力低下等の現象が発生します。●"EFI" "ECT-S" "TRC"は当社の登録商標です。

[寸法・定員]

			2000ツインカム16ターボ GT	2000ツインカム16ターボ GT-S	2000ツインカム16 G-Limited	2000ツインカム16 G
全長		(mm)	4,170			
全幅		(mm)	1,695			
全高		(mm)	1,235			
ホイールベース		(mm)	2,400			
トレッド	前	(mm)	1,470			
	後	(mm)	1,450			
最低地上高		(mm)	130			
室内	長	(mm)	940 ※1			
	幅	(mm)	1,420			
	高	(mm)	1,030 ※2			
乗車定員		(名)	2			

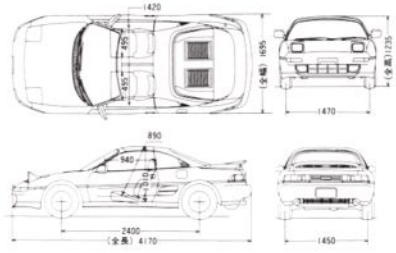
※1, レカロ社製シートをオプション設定した場合は905mmとなります。※2, Tバールーフ仕様車は1,010mmとなります。

内外配色表

■標準設定色 □オプション設定色

ボデーカラー	カラーコード	内装色	グレード	2000ツインカム16ターボ GT	2000ツインカム16ターボ GT-S	2000ツインカム16 G-Limited	2000ツインカム16 G
スーパーホワイトII	040	ブラック		■	□	□	□
ブルーイッシュグレーアージェンタムマイカ	187	ブラック		□	□	□	□
ブラック	202	ブラック		■	□	□	□
スーパーレッドII	3E5	ブラック		■	□	□	□
スーパーブライトイエロー	567	ブラック		■	□	□	□
ターコイズマイカメタリック	746	ブラック		■	□	□	□
ミディアムブルーマイカメタリック	8J2	ブラック		■	□	□	□

寸法図 GT Tバールーフ仕様車(単位:mm)



道路運送車両法による新型自動車届出書数値　製造事業者:トヨタ自動車株式会社

本仕様ならびに装備は予告なく変更することがあります。
(このカタログの内容は'91年12月現在のもの)。ボデーカラーおよび内装色は撮影、印刷インキの関係で実際の色とは異なって見えることがあります。

トヨタ自動車株式会社 お客様相談センター
このカタログに関するお問い合わせは、
お近くの MR2 取扱い販売店
または下記のお客様相談センターへ

● 名古屋(本部) TEL(052)952-3333
● 札幌 TEL(011)852-3333
● 大阪 TEL(06) 252-2255
● 秋田 TEL(0188)65-7333
● 広島 TEL(082)231-5333
● 仙台 TEL(022)267-3333
● 高松 TEL(0878)23-4333
● 東京 TEL(03)3817-7333
● 福岡 TEL(092)938-3333
● 金沢 TEL(0762)45-1333
● 鹿児島 TEL(0992)27-5333

本部所在地 〒461 名古屋市東区泉一丁目23の22

TOYOTA AUTO

スピードひかえて安全運転

人へ。社会へ。地球へ。 TOYOTA

AC0018-9112