Would you like midship sports?

MR2

きっと、このクルマにあつくなる。



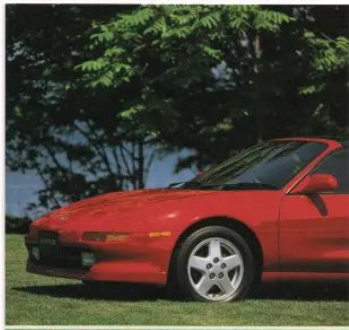
Photo：GT †パールーフ仕様車。ボディカラーはスーパーレッドⅡ（3E5）。



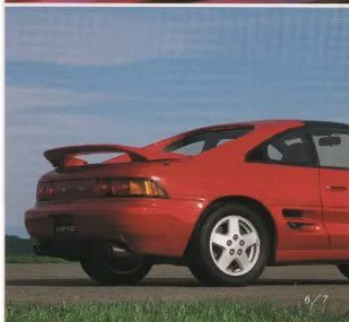
Photo : GT Tバールーフ仕様車。ボディカラーはスーパーレッドⅡ(3E5)。

Photo：GT-S。ボディ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II(3E5)。
運転席SRSエアバッグはオプション。
■運転席SRSエアバッグ非装着の場合、ステアリングホイールの形状が異なります。

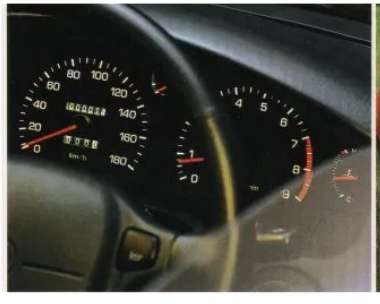






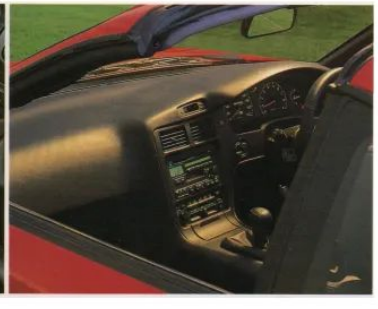




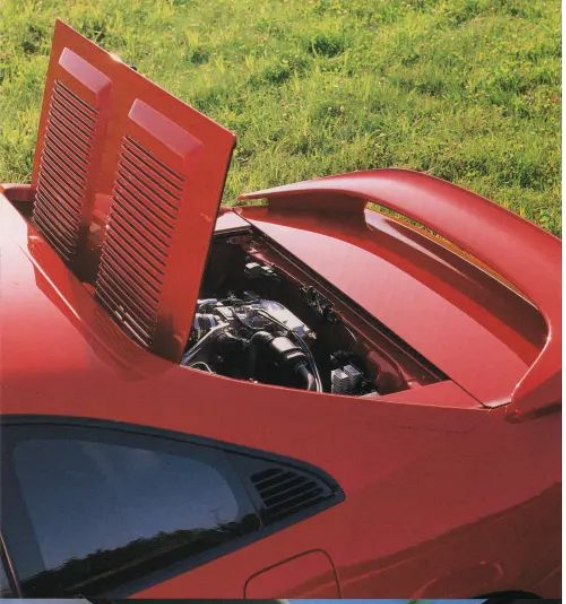




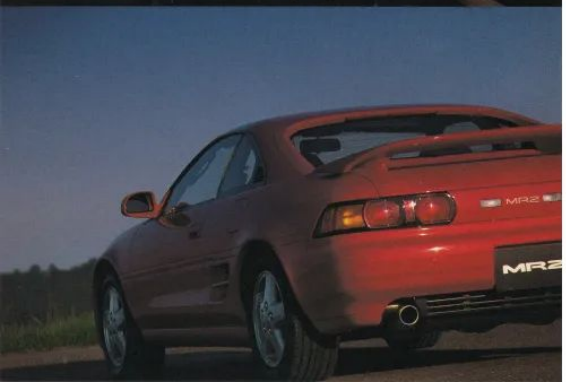




Photo：P8~9はすべてGT Tバールーフ仕様車。ボディカラーはスーパーレッドⅡ（3E5）。運転席SRSエアバッグ、MR2・スーパーライブサウンドシステムはオプション。
■計器盤の写真は機能説明のために各ランプを点灯したものです。実際の走行状態を示すものではありません。運転席SRSエアバッグ非装着の場合、ステアリングホイールの形状が異なります。









Photo：P10~11はすべてGT Tバールーフ仕様車。ボディカラーはスーパーレッドⅡ（3E5）。運転席SRSエアバッグはオプション。4輪ABSとTRCはセットでオプション。
■運転席SRSエアバッグ非装着の場合、ステアリングホイールの形状が異なります。



Photo : 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(1B7)のボディカラーはオプション。



Photo：GT Tバールーフ仕様車。ボディカラーはスーパーレッドⅡ（3E5）。運転席SRSエアバッグ、MR2・スーパーライブサウンドシステムはオプション。
■運転席SRSエアバッグ非装着の場合、ステアリングホイールの形状が異なります。



Photo：G。ボディカラーはストロングブルーメタリック（8E8）。

I. Packaging

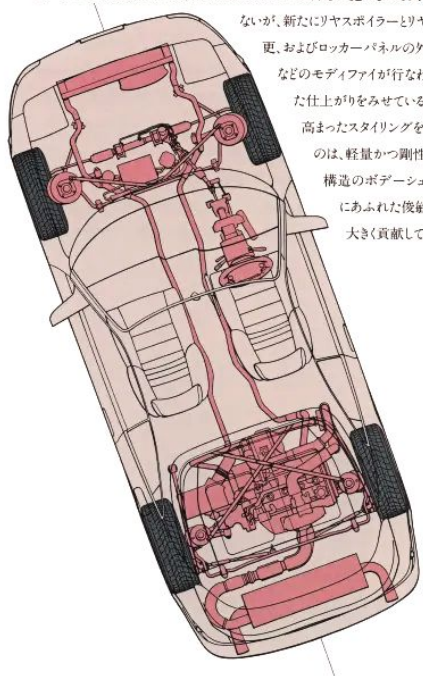
多くの名だたるスポーツカーがそうであった。真のドライビングプレジャーを追い求めるためのパッケージングを構築していくと、ここに行きつく。MIDSHIP——それだけにスポーツカーを愛する者にとってこの言葉は、ある種独特の響きを持っている。もちろん2シーターである。ごく普通のクルマから見ればキャビンスペースやラゲージスペースも十分とは言えないかもしれない。なのにそれらをある程度犠牲にしてまでもここに固執する。それだけの価値がある。ミッドシップこそ、走りへの欲求を満たす最も贅沢な、しかも最善な方法論ではないだろうか。誰しもが憧れるのも無理はない。そんな特別な存在を意のままに走らせる満ち足りた時間が、あなたを待ち受けている。

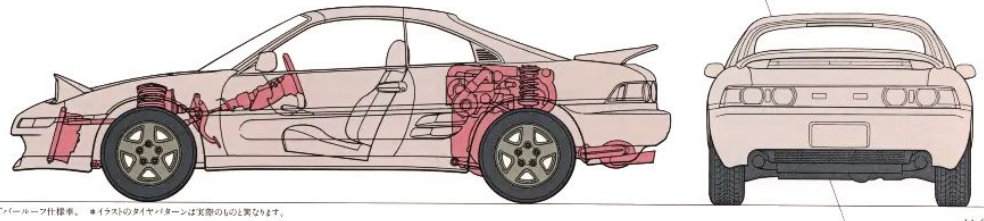
Midship Layout

スポーツカーのパッケージングにおけるセオリー、ミッドシップ。このレイアウトのベネフィットは、43：57という理想的な前後の重量バランスを抜きにしては語れない。たとえば、発進・加速時。重心は駆動輪であるリヤタイヤ近辺に移動するので、パワーロスが少なく、確実なトラクションが得られる。またパワーユニットをはじめとする重量物が、クルマの旋回軸付近に位置することでハンドリング特性をニュートラルに近づけ、極めてコントローラブルな操縦性能とクルマとの一体感を感じとっていただけることだろう。さらにブレーキングにおいては、前後輪に荷重が均等にかかることで優れた制動効果が得られる。ミッドシップは、まさしく意のままに走るために生まれたこのMR2にこそ相応しい。言い尽くされた表現になるが、「走る」「曲がる」「止まる」というクルマに与えられた基本性能を高次元で結実する、究極ともいえるレイアウトである。

Power Surface Form

POWER SURFACE（力面形）と呼ばれるそのアグレシップな造形は、やはり一過性のものではなかった。開発当初から我々は、永続性を踏まえた次世代のスポーツカーのスタイリングを模索していた。たぶんスタイリングフォトをご覧になって気づかれたかもしれないが、新たにリヤスポイラーとリヤエンドの形状変更、およびロッカーパネルの外板色との共色化などのモディファイが行なわれ、より洗練された仕上がりをみせている。完成度がさらに高まったスタイリングを内面から形づくるのは、軽量かつ剛性の高いモノコック構造のボデーシェル。スタビリティにあふれた俊敏なMR2の走りに大きく貢献している。





■イラストはGT Tバールーフ仕様車。　＊イラストのタイヤパターンは実際のものと異なります。

II. Drivability

我々がつねづね口にするドライバビリティとは何なのだろう。シンプルに解釈するならば「操縦のしやすさ、クルマの扱いやすさ」と捉えてよいと思う。たとえばスロットル開度とエンジンの吹き上りの関係。ハンドリングの応答性。シフトワークのクイック感。クラッチのスムーズなつながりなど、マシンのそうした一連の動きやレスポンスが、連続的でしかもリニアであるか否か。すなわちあらゆる状況下でのドライビングにおいて、ドライバー対クルマという関係が、いかにリズミカルに、しかもどれだけ緊密さを保っていけるかということに尽きるのではないだろうか……。

で、熟成に熟成を重ねた新しいMR2のドライバビリティである。「走る」「曲がる」「止まる」そのすべてにおいて、最上レベルのドライバビリティを勝ち得たと我々は確信している。最上レベルのドライバビリティ—もちろんそれは、このミッドシップスポーツに乗られるドライバーが、真のドライビングプレジャーと出逢うためにある。

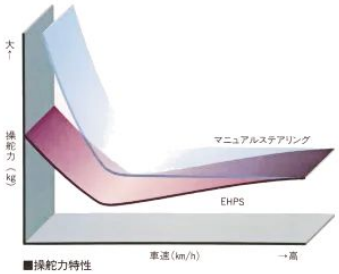
Steering Feel

ステアリングの基本コンポーネンツはコンスタントギヤレシオのラック&ピニオン式。もちろん今回もピニオンギヤの歯精度向上を図るなどのリファインが行なわれ、より滑らかでシュアなステアリングフィールを得ている。旋回時のオンザレール感、および操舵によるロール、ヨーの動きを見直すことで"より正確な応答性"を実現。同時に車両挙動をドライバーに伝える"ダイレクトフィール"もさらに向上させている。そしてEHPS(エレクトロ・ハイドロリック・パワーステアリング)*1にも触れておかなければならない。このEHPSは、ポンプを電動モーターによって回転させ、必要な油圧を得るシステムで、操舵力のきめ細かなコントロールが行なえ、走行状態に適した操舵力特性が獲得できる。このシステムには新たに、操舵角速度に応じてアシスト力をコントロールする操舵角速度制御、コントロール精度を向上させるモーター電圧フィードバック制御が加わるなど、より適切なパワーアシストを実現するために数々のレベルアップが図られた。

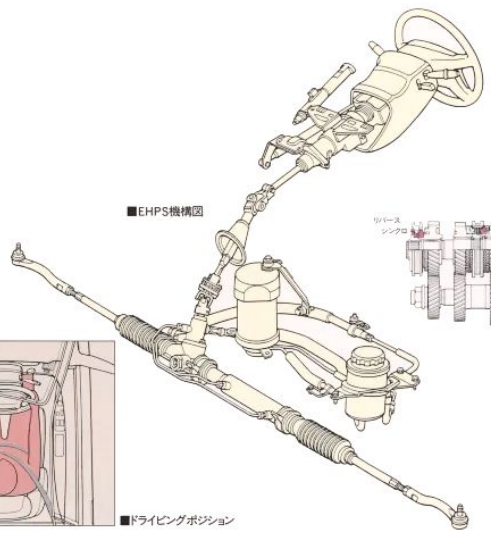
*1　GT、GT-S、G-Limitedに標準装備、Gにオプション。

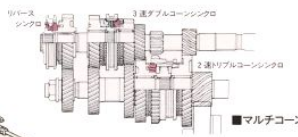
Shift Feel

5速マニュアルトランスミッションは2速にトリプルコーンシンクロ機構、3速にはダブルコーンシンクロ機構(GT系)を、そしてリバースシンクロ機構が用いられ、コントローラブルなシフトワークを実現している。手首のスナップだけできまるショートシフト・ストローク。この小気味良いクイックなシフトフィールはスポーツドライビングの醍醐味をさらに増幅させてくれる。オートマチック車にはECT-S(電子制御式2ウェイOD付4速)をセッティング。エンジントルクや変速時期、クラッチ油圧などを最適にコントロールするエンジン-トランスミッション総合制御システムが組み込まれ、エンジンパワーをロスすることなく、滑らかな変速フィーリング特性を得ている。



■操舵力特性


■EHPS機構図



■マルチコーンシンクロ機構図(GT系)


■ドライビングポジション

III. Footwork

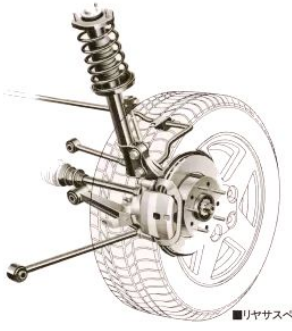
自らリアルスポーツと銘打つ以上、ミッドシップレイアウトというハイアドバンテージを得ている以上、フットワークに求められるポテンシャルは極めて大きな意味を持っている。そして動力性能のハイパワー化である。サスペンションに携わるエンジニアの脳裏には、つねにこのパワーユニットを凌駕するフットワークの構築があった。コンポーネンツの入念な見直し、チューニング、セッティング、シミュレーション、データ解析、テスト走行……。そうした幾多のプロセスと人的パワーによって勝ち得たものは、ドライバーとクルマとのさらなる融合であった。このクルマを操るドライバーの手足の延長となるべく、極めて俊敏でリニアなフットワークに仕上がったと自負している。ミッドシップスポーツとして他に類を見ない高速直進安定性。ワインディングロードにおける意のままのラインどり。ダイレクトな操舵フィール……。それは、このMR2のステアリングを握ったドライバーのみ知ることのできる、この上ない歓びである。

Suspension

フロントにマクファーソンストラット、リヤにデュアルリンクストラット。4輪独立懸架。基本的なコンポーネンツは従来型を踏襲している。もうすでに熟成の域に到達したこのフットワークではあるが再度、細部にまで綿密なサスペンションチューンが施された。フロントでは、高速直進性とステアリングのダイレクトフィールのさらなる向上をめざし、フロントキャスター角を3°15′に設定。最適アライメントを導き出している。また操舵フィーリングのレベルアップを図るため、フロントアッパーサポートにインターリングといった新たなパーツを加えるとともに、ロアアーム取付け部のボデー剛性をもアップしている。リヤについてもサスペンション取付け部の剛性アップをはじめ、アッパーサポート特性の最適化、サスタワープレートの追加など各部の剛性強化を実施。真のミッドシップスポーツにふさわしい高質な走りを追い求めて、サスペンションのあらゆる部分にファインチューニングのメスが入っている。

Damper, Tires & Wheels

GT系にセットされたビルシュタイン社製ショックアブソーバーは、ステアリングフィール、操縦安定性と乗り心地の高次元での両立をめざし、ビルシュタイン社のチューナーの密接な協力を得ながら、減衰力の見直しを図った。G系には、従来よりさらに低いピストン速度領域での減衰力チューニングを可能にした2段絞りバルブ付ショックアブソーバーを新採用。ステアリングフィールを向上させながら、しなやかな動きを実現している。またタイヤ選定にあたってはグリップ力、応答性、ステアリングインフォメーションを特に重視。前後異サイズとし、GT系にはハイグリップタイヤをチョイスした。さらにバネ下重量軽減のため、専用アルミホイールを全車標準装備。軽量で、なおかつブレーキ冷却性能に優れたスマートなデザイン意匠となっている。


■リヤサスペンション


■フロントサスペンション


(左)フロント：195／55R15 84V & 15×6JJアルミホイール
(右)リヤ：225／50R15 91V & 15×7JJアルミホイール



*イラストのタイヤパターンは実際のものと異なります。

IV. Power Unit

パワーユニットの資質がスポーツカーの本質を語るうえで、重要なファクターとなることは明白である。しかもミッドシップレイアウトという最良の枠組の中で、さらに完成度を極めた足まわりに呼応するキャパシティを保持することは、並大抵なことではない。そういう意味ではMR2にマウントされた2つのユニットは、スペック的にも、また本質的にも高い潜在能力と可能性を秘めている。そんなパワーユニットを手に、ドライビングプレジャーを体感するあなたは、他のどのドライバーより恵まれている。

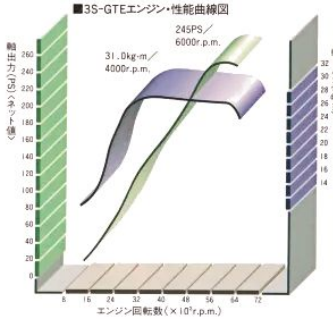
3S-GTE Unit

通常、「レーザーα3S-Ⅱツインカム16ターボ」と称されるこのユニットは、トヨタの2リッタークラスの中でもトップレベルのパフォーマンスを備えているといっていい。直列4気筒DOHC。新設計のツインエントリー・セラミックターボが繰り出す、低速域から高速域までよどむことのないスーパーレスポンス。ドライバーのアクセルワークに順応し、ターボラグを感じさせずに、限界域まで一気に吹き上がる高い応答性を手中にしている。高回転・高出力ユニットに呼応するクーリングシステムには空冷式インタークーラーを。またアルミオイルパンの採用をはじめ振動・騒音対策も合わせて行われるなど、ハイパフォーマンスを支えるベーシックな部分でも着実な進化を遂げた。さらにレーザークラッドバルブシートの採用をはじめ、細部に至るまで数々のファインチューニングを実施。出力で20PSアップ。パワーウェイトレシオは、5.14kg/PS(GT系)をマーク。スペックでも多大な恩恵を受けている。ステアリングを握っていただければこの数値以上にエキサイティングなパワーフィールがお分かりいただけることだろう。

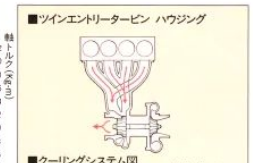
3S-GE Unit

G-Limited、Gグレードにマウントされるのは「レーザーα3S-Ⅱツインカム16バルブ」。ライトウェイトミッドシップに相応しい、軽量かつコンパクトなスポーツツインカムである。NA(ナチュラルアスピレーション)独特のリニアなレスポンス。レッドゾーンまでとどまることを知らないスムーズな吹き上がりで、最高出力は15PSアップ(M/T車)を達成している。この実現に大きく寄与しているのが可変吸気システム(ACIS-Ⅲ)である。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、エンジン回転数に応じてバルブを開閉。実質的に吸気管の長さを調節することで、すべての回転域において吸気効率が最大になるようにするものである。今回このACIS-Ⅲ関連のチューンでは、スロットルボア径の拡大、サージタンクの容量アップなど。さらにエキゾーストマニホールド管長・管径、材質の見直しなど、ユニット全体にわたってリファインを実施。また、スペックでお分かりいただけると思うが、トランスミッションごとに最適なエンジン特性を実現するために、チューニングを明確に区別したことも付け加えておく。

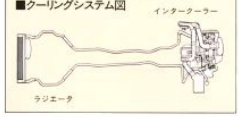
■3S-GTEエンジン・性能曲線図



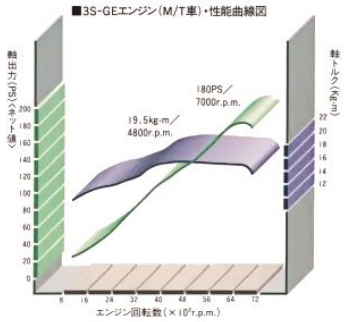
■ツインエントリータービン ハウジング



■クーリングシステム図



■3S-GEエンジン(M/T車)・性能曲線図

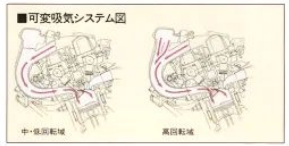




LASRE α 3S-Ⅱ 高VALVE TURBO

Displacement : 1,998cc
Maximum Power : NET 245PS／6,000r.p.m.
Maximum Torque : 31.0kg－m／4,000r.p.m.

■可変吸気システム図





LASRE α 3S-Ⅱ TWIN CAM 16VALVE

Displacement : 1,998cc
Maximum Power : NET 180PS／7,000r.p.m.(M/T車)
Maximum Torque : 19.5kg－m／4,800r.p.m.

■「NET(ネット)」とはエンジンを車両搭載状態とほぼ同条件で測定したものです。

V. Drive Train

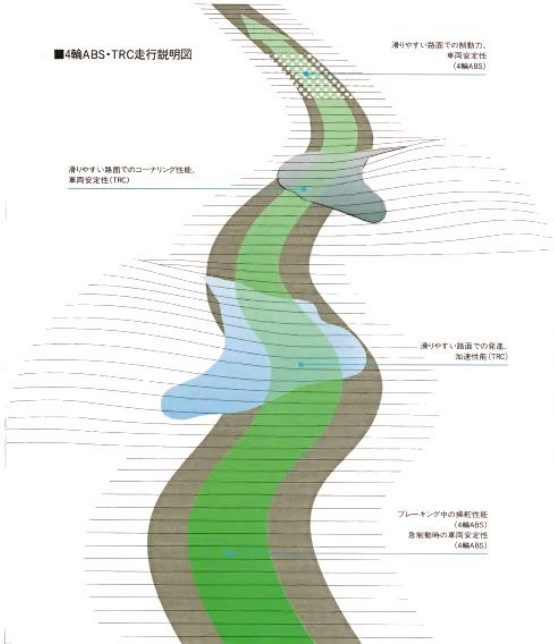
ミッドシップという究極のレイアウトを手にした。スーパーレスポンスを披露する至高のパワーソースも勝ち得た。次に課せられたものは、それらの運動性能に呼応する第一級の制動システムの構築。そして未曾有のポテンシャルを秘めたフットワークへ、その卓越した動力性能をいかに確実に伝えるか、である。ミッドシップスポーツを操る歓びは、これらのファクターの飛躍的なレベルアップによって、限りなく昇華する。

4-ABS*1(4 Wheel Antilock Brake System), Brakes

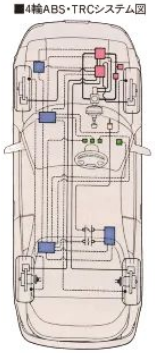
雨天時など低μ路でのブレーキングや危険回避などの急制動時に、ブレーキ油圧をコンピューター制御。タイヤロックを防ぐことで、車両安定性と操縦性を確保する4輪ABS(アンチロック・ブレーキシステム)を設定。さらにGT系には、前後・左右Gセンサーを加えたスポーツABS*2を新設定している。このスポーツABSは、旋回状態や路面状態を感知することで、より緻密な制御を実現。タイヤ性能を余す所なく引き出し、車両安定性と操縦性を確保しつつ、より高質な減速感を発揮するスポーツフィールに富んだセッティングとなっている。そしてハイパワーに呼応するブレーキシステムは、ブレーキ・ブースターに手が加わるなど、初期からの効きとタイヤロック領域のコントロール性を確保している。確実に車両を停止させることは言うまでもない。同時に、迅速かつ安定したコーナリング性能を引き出すために、より短時間で確実に減速させる能力が求められたのである。

＊1　全グレードにオプション。　＊2　GT系にオプション。　●詳しい設定は26ページの主要装備一覧表をご覧ください。

■4輪ABS・TRC走行説明図



■4輪ABS・TRCシステム図





■ビスカスカップリングLSD機構図



リヤベンチレーテッドディスクブレーキ



フロントベンチレーテッドディスクブレーキ

TRC (Traction Control)*3

TRC(トラクションコントロール)は基本的には駆動輪の空転制御を行ない、安定性の向上や有効な駆動力を確保するシステムである。4輪それぞれに設けられた車輪速センサーを利用して駆動輪の空転を検知。それをもとに、左右独立のブレーキ油圧制御と出力トルク制御が行なわれ、微妙なアクセルワークが要求される低μ路などでの発進加速性、直進安定性、旋回安定性、レーンチェンジ安定性を向上させている。しかも左右輪の路面μが異なる状況下での加速性能においても、優れた効果を発揮する。

＊3　GT系に4輪ABS(除くスポーツABS)とセットでオプション。

Viscous Coupling L.S.D.*4

高粘度のシリコンオイルの「せん断応力」によってトルク伝達を行なうビスカスカップリングを利用したリミテッドスリップ・デフである。トランスミッション内のデフケースとサイドギアシャフト間に設定。ディファレンシャルの差動が発生すると、ビスカスカップリング内に差動制限トルクが発生する。たとえば駆動輪の一方が空転した場合、左右の回転差に応じた差動制限トルクを発生させ、左右輪に最適な駆動力を配分。高速走行時のレーンチェンジなど、さまざまな状況下での走行安定性を向上させる。

＊4　GT系に標準装備。

VI. Safety

トヨタの考える安全

トヨタは、皆様が快適にMR2に乗っていただけるよう、安全に対する徹底した追求を行なっている。事故を未然に防止するためのアクティブセーフティ(予防安全)、万一の事故の場合には、そのダメージを最小限に抑えるためのパッシブセーフティ(衝突安全)。この二つの側面から様々な装備、技術を採用している。しかし何よりクルマに安全にお乗りいただくためには、皆様の安全への心配りが最も大切だということもお分りいただきたい。

ACTIVE SAFETY── 予防安全の視点から。

セーフティドライビングは、クルマ・ドライバー・交通環境、それぞれの役割がお互いを補うようにうま〈噛み合って初めて実現するものではないだろうか。とくに事故の発生を未然に防ぐという、予防安全の視点に立った場合、ドライバーの役割は重要であるといえる。ここでは、クルマはドライバーのセーフティドライビングへの意志をいかにサポートし、応えるかという点を大切にした安全性能が必要とされる。〈安全走行〉を支える基本性能、〈事故予防〉のための運転環境、そして〈事故回避〉に必要な緊急回避運動性能。これらがMR2のアクティブセーフティを構成するファクターである。

予防安全

安全の視点	クルマの役割	MR2の場合
安全走行 事故予防 事故回避	基本性能の確保・充実 運転視界・視認性の確保 操作しやすいドライビングスペース 疲労・ストレスの少ない空間 使用安全性の確保 緊急回避運動性能の確保	●ハロゲンヘッドランプ&フォグランプ ●LEDスリットビームストップランプ ●ウォッシャー連動時間調整式間欠ワイパー(リスト機構付) ●ドアカーテシランプ ●リヤウインドウデフォッガー ●オートエアコン(副冷媒採用) ●EHPS(電動ポンプ油圧式パワーステアリング) ●A/Tキーインターロック付シフトロックシステム ●A/Tシフトレバー後退位置警報装置 ●TRC(トラクションコントロール) ●ビスカスカップリングLSD(リミテッド・スリップ・デフ) ●4輪ABS ●4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ

早く、正確に状況を知るために。〈視界・視認性の確保〉

周囲の状況を早く正確に把握することはセーフティドライビングの基本。とくに雨の日や夜間における視界の確保は非常に重要である。また、ドライバーの視界だけでなく、後続車や対向車からみた自分のクルマの被視認性の確保も忘れてはならない。

早く、正確な判断と操作のために。〈安全を支える運転席〉

ドライバーがいつも適切な運転操作を行なえるようなドライビング環境。それは長時間のドライビングでも疲れにくいこと、適度な緊張を持続できるという条件を満たしたものでなければならない。そのために、疲労の少ないシートの開発、適正なドライビングポジションを得るための様々なアジャスト機能の充実を図っている。また、メーター類の視認性、形状から配置まで使いやすさを第一に考えたスイッチ類など、細部にまでわたって人間工学的手法を駆使して、操作しやすいドライビングスペースの確保に努めている。

ドライバーを支えるために。〈基本性能と緊急回避運動性能〉

市街地、郊外、高速道路など様々な状況で想定される危険。これを回避するには、「走る」「曲がる」「止まる」といった基本性能が高いレベルで確保されていなければならない。とくに雨、風、雪といった条件下では、基本性能の高さが厳しく問われると同時に、ドライバーの負担を軽くするシステムの必要性も高まってくる。MR2は、滑りやすい道での4輪ABS(アンチロック・ブレーキシステム)、TRC(トラクションコントロール)など、ドライバーの運転を支援するシステムの充実を図っている。

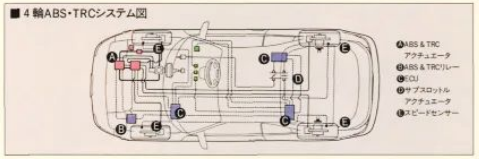
4輪ABS(アンチロック・ブレーキシステム)

制動時に4輪のブレーキ油圧をコンピュータ制御することで、車輪のロックを防止。このため、滑りやすい路面での制動時や危険回避の急制動時でも、車両安定性と操舵性を確保し、ドライバーを支援する。

TRC(トラクションコントロール)

雨天時などの滑りやすい道での発進・加速の際に駆動輪の空転をコンピュータ制御によって抑え、路面の状況に応じた最適な駆動力を確保。そのため、滑りやすい路面でもより安定した加速と走行を可能にする。

■4輪ABS・TRCシステム図



SAFETY FOR YOU

シートベルトを締めましょう

PASSIVE SAFETY── 衝突安全の視点から。

万一事故が発生した場合、クルマに与えられる大きな役割は〈乗員保護〉〈乗員救護〉のふたつがあげられる。〈乗員保護〉については、安全なキャビンスペースの確保と衝突の衝撃による客室との二次的衝突から乗員を保護する、という考えから成り立っている。次に〈乗員救護〉では、乗員の車両からの速やかな脱出・救出に力点が置かれる。このほか、〈歩行者や二輪車乗員の保護〉の点への配慮も必要といえる。MR2のパッシブセーフティは、これら様々な側面から安全性を追求したものである。

衝突安全

安全の視点	クルマの役割	MR2の場合
乗員保護 乗員救助 歩行者等の保護	安全なキャビンスペースの確保 乗員保護システム 乗員救出の容易性 接触時の衝撃緩和	●CIAS ●高剛性キャビン ●サイドドアビーム ●ELR付3点式シートベルト(テンションリデューサー付) ●アジャスタブルシートベルトアンカー ●運転席シートベルト非装着警告灯 ●運転席SRSエアバッグ ●衝撃吸収ステアリングコラムシステム ●ドア噛み込み防止構造 ●内装品の難燃化 ●可倒式ドラミラー

安全はまずシートベルトの着用から。〈乗員保護〉

万一の事故の際、クルマができることは、ひとつにキャビンスペースをできる限り確保して乗員を保護すること。次に乗員が衝突の衝撃によってキャビンと二次的に衝突したり、車外に放出されたりすることを防止するために、乗員を受けとめるシートベルトを用意することである。もちろん、シートベルトは着用されて初めてその安全性を発揮するものであるから、シートベルトは必ず着用していただきたい。

CIAS(Crash Impact Absorbing Structure)

万一の衝突時、乗員を保護するためにはキャビンへのダメージを最小限に抑えなければならない。この目的のために、ボデーの前部・後部にはCIAS(衝撃吸収構造)を採用している。これは、ボデーの前後部をクラッシャブルに(壊れやすく)することで、衝突時の衝撃荷重をできるかぎり吸収すると同時に、衝突荷重をボデー骨格全体に効果的に分散させる働きをする合理的な衝撃吸収構造。これによって、衝突によるキャビンの変形を最小限に抑える。



サイドドアビーム

側面衝突への対応としてサイドドアビームを採用している。

(写真は説明のために着色したもの。)



LEDスリットビームストップランプ

ブレーキング時にブレーキランプと連動して点灯。後続車からの被視認性を高めている。



運転席SRSエアバッグ

(SRS[乗員保護補助装置]: Supplemental Restraint System)

エアバッグはシートベルトを補助する装置である。必ずシートベルトをご着用していただきたい。万一の事故の際、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合わせて、ドライバーの頭や顔を保護する。なお、エアバッグは衝突時の衝撃が弱い場合は作動しない。



運転席シートベルト非装着警告灯

運転席のシートベルトを装着されない場合、メーター内のウォーニングランプが点灯。ドライバーに装着を促す。

★詳しい装備の設定は26ページの主要装備一覧表をご覧ください。

VII. Driving Environment

必要最小限の動作でしかも的確に、いかに迅速に行なえるか。ミッドシップスポーツにおけるドライビング環境の基本的な在り方は、まさしくここに集約される。シート然り、計器類然り、である。それはドライビング環境の善し悪しが、そのまま走りの質に直結するからに他ならない。エルゴノミクス(人間工学)に則ったMR2のコクピットは機能性とスポーツフィールに満ちあふれている。あとは、ドライバーのその腕に委ねられる。

Instrument Panel

的確かつスピーディな状況把握が重要視されるインストルメントパネルに、華美な装飾性は無用である。中央にセットされたアナログタイプによる大口径のタコメーターおよびスピードメーター。さらに各種インジケーター、ウォーニングランプ類などもドライバーの視認性の配慮や視線移動を極力少なくするためのレイアウトを施している。

Driving Equipments

質感あふれる365φの本革巻き3本スポークスステアリングホイール、そして本革巻きのシフトレバーノブ……。数々のエクイップメントが走りへの期待をいやがうえにも膨らませる。さらに、オゾン層保護を考慮した新冷媒採用のオートエアコンディショニングやDSP対応の最高級オーディオ、MR2・スーパーライブサウンドシステム(8スピーカー)*1といった数々のファクターが、コクピット内に名を連ねている。

*1　全グレードにオプション。


大口径アナログメーター　*4

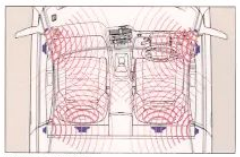

本革巻きステアリングホイール


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

MR2・スーパーライブサウンドシステム


CD・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(DSP・サウンドブレーバ付)　*5


スピーカーレイアウト
(MR2・スーパーライブサウンドシステム)


CD・カセット一体AM／FMマルチ電子チューナー付ラジオ＆6スピーカー　*6



1 DIN(ワンディン)4インチテレビ　*7(販売店装着オプション)
(&チェンジャーコントロールワンボディ)


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)


ベーシックワンボディ(販売店装着オプション)


チェンジャーコントロール・AMステレオワンボディ　*8(販売店装着オプション)


CDオートチェンジャー(上：6枚タイプ／下：12枚タイプ)(販売店装着オプション)

*4　写真は機能説明のため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)。
*5　全グレードにオプション。　*6　GTに標準装備。GT・S・G-Limited・Gにオプション。
*7　走行中は安全のためテレビ画像が消え、音声だけとなります。(助手席側では画面の角度調整機構により、走行中でもテレビをお楽しみいただけます。)
*8　現在AMステレオ放送は可聴範囲が限られております。詳しくは販売店におたずねください。
★オーディオ類は種類が豊富ですので、設定など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)(GT)


スポーツシート(フルファブリック)
(GT-S, G-Limited)


アジャスタブルシートベルトアンカー

Seats, Special Items

長時間走行やハードなスポーツ走行にも、クルマとの一体感がダイレクトに味わえるシート形状を追求した。上半身はアップライトに、腕を軽く曲げた状態でステアリングホイールが握れる理想的なポジションに。しかもシートスライド、バーチカル、ランバー&サイドサポートといったアジャスト機構によって、身体の各部位にジャストフィット。正確かつスピーディな操作が求められるスポーツドライビングに対応している。さらにマニア羨望のアイテムとして名高い、あのレカロ社製シートをオプションで用意*2。ステアリングホイール、シフトレバーノブはMOMO社製のチョイスも可能だ*3。

*2　GT、GT-S、G-Limitedにオプション。　*3　GT、GT-S、G-Limitedにオプション。(MOMO社製シフトレバーはM/T車のみ。)詳しい設定についてはP26の主要装備一覧表をご覧ください。


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)

Supporting Actor







a　フロントフォグランプ〈ホワイト〉
(GTはステアリング連動型)
b　デュアルエキゾーストパイプ
c　Tバールーフ(全グレードに設定)







d　マップランプ
e　オートエアコン〈新冷媒採用〉
f　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〉







g　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)
h　フロントトランク
i　リヤトランク



GT

Photo：GT Tバールーフ仕様車。
ボデーカラーはダークグリーンマイカ〈6M1〉。





GT-S

Photo：GT-S。
ボデーカラーはスーパーホワイトⅡ〈040〉。





G-Limited

Photo：G-Limited 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〈576〉。
CD・カセット一体AM/FMマルチ電子チューナー付
ラジオ＆ 6スピーカーはオプション。





G

Photo：G。
ボデーカラーはストロングブルーメタリック〈8B6〉。





トヨタMR2主要装備一覧表

標準装備　オプション　販売店装着オプション

		2000 TWINCAM 16VALVE TURBO		2000 TWINCAM 16VALVE	
		GT	GT-S	G-Limited	G
足まわり	フロントタイヤ＆ホイール　195/55R15 84V(15×6JJアルミ)	ハイグリップタイヤ	ハイグリップタイヤ		
	リヤタイヤ＆ホイール　225/50R15 91V(15×7JJアルミ)	ハイグリップタイヤ	ハイグリップタイヤ		
	スタビライザー(フロント・リヤ)				
	ビルシュタイン社製ショックアブソーバー				
	2段絞りバルブ付ショックアブソーバー				
	ビスカスカップリングLSD				
	4輪ABS	＊1	＊1		
	スポーツABS				
	TRC(トラクションコントロール)	＊1	＊1		
	4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ				
外装	カラードフロントスポイラー				
	カラードリヤスポイラー				
	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・ブロンズ)	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		
	カラードロアバック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			
	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)				
	リヤウインドゥデフォッガー				
	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				
	トランスミッションインジケーターランプ			オートマチック車	オートマチック車
	イグニッションキー照明				
	ランプ消し忘れ防止ブザー				
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	マニュアル車
	MOMO社製シフトレバーノブ　＊3			マニュアル車	
	本革巻きパーキングブレーキレバー				
	運転席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)				
	チルトステアリング				
	ワイヤレスドアロックリモートコントロール	＊5	＊5	＊5	＊5
シート	シート材質	部分本革＋エクセーヌ(スポーツタイプ)	フルファブリック(スポーツタイプ)	フルファブリック(スポーツタイプ)	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　＊6	前後調整式　＊6	前後調整式　＊6	
	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	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)				
	ドアカーテシランプ				
空調	オートエアコン(新冷媒採用)				
	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　CD・カセット一体AM/FMマルチ電子チューナー付ラジオ＆6スピーカー(DSP・サウンドフレーバ付)				
	CD・カセット一体AM/FMマルチ電子チューナー付ラジオ＆6スピーカー		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)	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		＊7	＊7	＊7
	1DIN(ワンディン)4インチテレビ				
その他	自動車電話(ハンドフリー＋ハンドセット)				

■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(運転席/チケットホルダー付・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＊8●アジャスタブルシートベルトアンカー●運転席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●スペアタイヤ●タイヤ交換用工具(ジャッキ・ジャッキハンドル・ハブナットレンチ・輪止め)

＊1.4輪ABS(除くスポーツABS)とTRCは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)も選択できます。＊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.運転席SRSエアバッグをオプション装着した場合、専用のステアリングホイールとなります。(形状は標準タイプのものと異なります。)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との組合せもできます。＊5.GT、GT-S、G-Limitedにオプション装着のものとは仕様が異なります。詳しくは、販売店におたずねください。＊6.レカロ社製シートをオプション装着した場合、上下スライド・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。＊7.MR2・スーパーライブサウンドシステムまたは、CD・カセット一体AM/FMマルチ電子チューナー付ラジオ＆6スピーカーとセットでオプションとなります。＊8.レカロ社製シートをオプション装着した場合、専用のシートベルトとなります。

◆全車に販売店装着オプションとして、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までおたずねください。

トヨタMR2主要諸元表

■車両型式・重量・性能・変速比

		2000 TWINCAM 16VALVE TURBO		2000 TWINCAM 16VALVE	
		GT	GT-S	G-Limited	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2ウェイ00付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)	1,260	1,260	(1,220)〈1,250〉	(1,210)〈1,240〉
車両総重量　＊1	(kg)	1,370	1,370	(1,330)〈1,360〉	(1,320)〈1,350〉
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)	17.7		(19.8)〈20.0〉	
	10・15モード走行(運輸省審査値)	11.0＊2		(11.8)＊3〈10.6〉＊4	
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。
●モード走行時における燃料消費率の表示は、順次「10モード」から「10・15モード」に切替わります。「10・15モード」は都市内高速走行等が加味されているため、同じ車両で測定した場合、「10モード」よりは平均的には10%程高い値(自工会調べ)となります。●燃料消費率は定められた試験条件での値です。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、MR2・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11.2km/ℓとなります。＊4.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10.0km/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 TWINCAM 16VALVE TURBO		2000 TWINCAM 16VALVE	
		GT	GT-S	G-Limited	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)	86.0×86.0			
	総排気量　(cc)	1,998			
	圧縮比	8.5		10.3	
	最高出力　PS/r.p.m.(ネット)	(245/6,000)		(180/7,000)〈170/6,600〉	
	最大トルク　kg-m/r.p.m.	31.0/4,000		19.5/4,800	
	燃料供給装置	EFI-D			
	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			

●最高出力の数値は、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。●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-D""ECT-S""TRC"は当社の登録商標です。

■寸法・定員

		2000 TWINCAM 16VALVE TURBO		2000 TWINCAM 16VALVE	
		GT	GT-S	G-Limited	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			

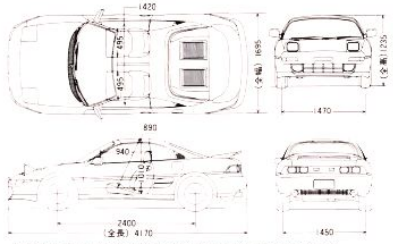
＊1.レカロ社製シートをオプション装着した場合は905mmとなります。
＊2.Tバールーフ仕様車は1,010mmとなります。

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	グレード / 内装色	2000 TWINCAM 16VALVE TURBO GT	2000 TWINCAM 16VALVE TURBO GT-S	2000 TWINCAM 16VALVE G-Limited	2000 TWINCAM 16VALVE 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	576	ブラック				
ダークグリーンマイカ	6M1	ブラック				
ストロングブルーメタリック	8B6	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

dealer's option

＊詳しい設定については、販売店におたずねください。


a


b


c


d

a　ドアオープニングプライト
b　フットランプ(運転席＋助手席)
c　サンシールドストライプ(ハーフミラータイプ)
d　トレイ付カップホルダー


e


f



g


h

e　アルミペダルセット
f　タイヤチェーン／合金鋼チェーン・スペシャル
＊MR2には必ず専用のタイヤチェーンをご使用ください。
g　コーナーセンサー(フロント・リヤともに左側のみ)
h　ファーストエイドキット(左：高級タイプ　右：標準タイプ)

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'94年9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。

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

トヨタ自動車株式会社　お客様相談センター
全国共通・フリーダイヤル☎0120-462000
所在地 〒461 名古屋市東区泉一丁目23の22

TOYOTA AUTO
あなたのカーライフ・パートナー

スピードはひかえめに。シートベルトは忘れずに。

人へ。社会へ。地球へ。 TOYOTA

森林資源保護のため再生紙を使用いたしました。 AC0010-9409