

Would you like
midship sports?

MFR2

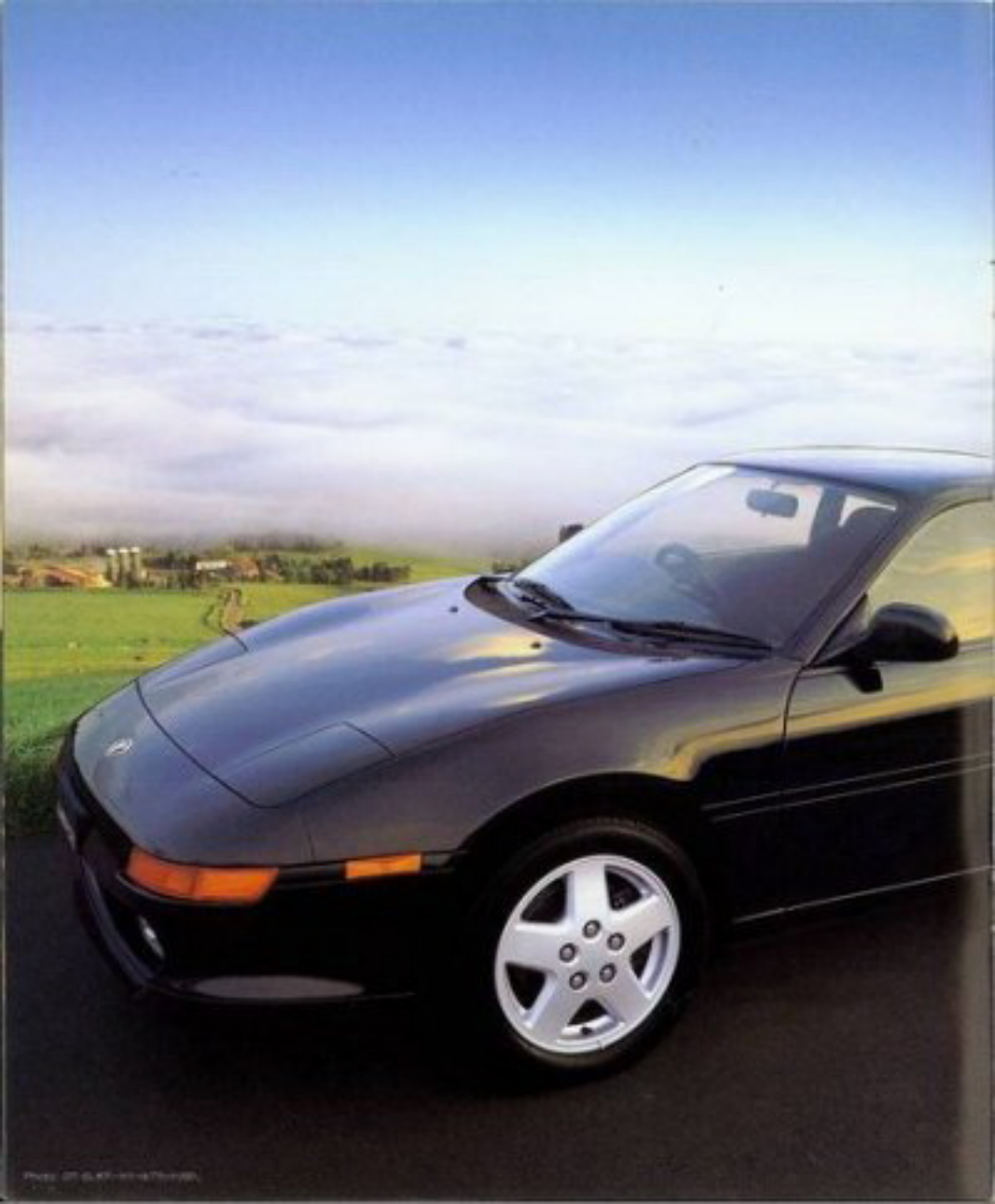
きっと、このクルマにあつくなる。











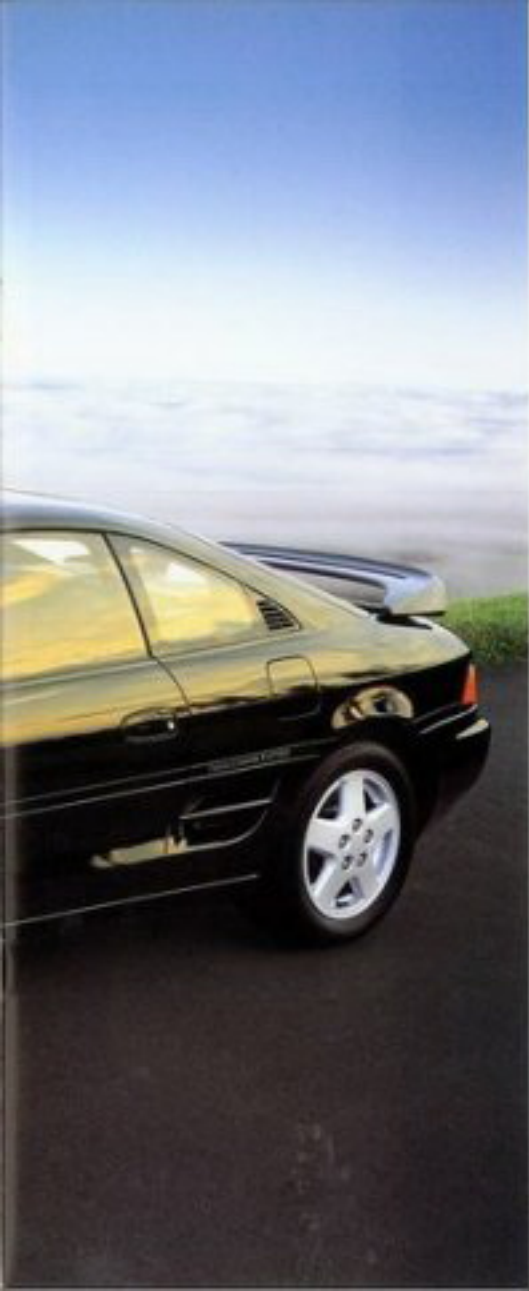


Photo: GT Films - 2004, 2005 - 2006 - 2007 - 2008 - 2009 - 2010 - 2011
www.gtfilms.com

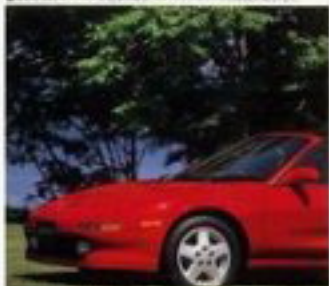










Photo: FOTOGRAFIST TONY WOOD. L'IMMAGINE È DI UNO DEI MIGLIORI FOTOGRAFISTI DI MONDO. È UNO DEI MIGLIORI FOTOGRAFISTI DI MONDO. È UNO DEI MIGLIORI FOTOGRAFISTI DI MONDO.







PHOTO BY TONY HARRIS FOR FORD MOTOR COMPANY. © 1999 FORD MOTOR COMPANY. ALL RIGHTS RESERVED.



PHOTO BY TONY HARRIS FOR FORD MOTOR COMPANY. © 1999 FORD MOTOR COMPANY. ALL RIGHTS RESERVED.

IV. Power Unit

パワーユニットの位置がスロートカーの車高を低くして、多量なアッパーターンスピンを発生させる。しかもレギュラーリアアクトには両面のサスペンションで、さらに突進を極めた足まわりに対応するキャパシティを確保することは、最も重要なポイント。また手感では前後20センチの差を生じた2つのモデルでは、フロントサスペンションも異なる。また車高が1センチ低くなるだけで、その安定性が大きく向上している。またレギュラーリアアクトは、フロントサスペンションを特徴とする点には、他の2000ccモデルと異なる点がある。

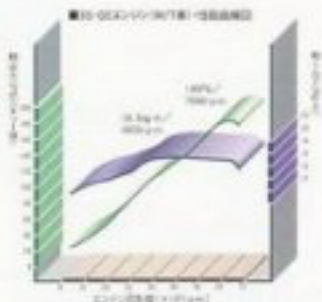
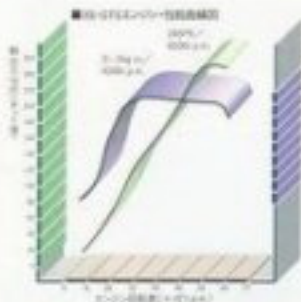
3S-GTE Unit

通常、1リッター3S-GTEエンジンは1800rpmで回転するこのユニットは、3000rpmでフル回転する中で1000rpmの回転でパワーアップを繰り返しているという点に注目。4気筒4バルブ、直列4気筒のインジェクション・セレクトシステムが採用され、直進域から高速域までよく回るという特徴がある。またエンジンのアスファルトに響き、ブレーキ踏む感じもまた、直進域まで一気に加速が上がるという感覚を手の中にし、急加速・高回転域での対応するパフォーマンスでもはるかに劣らない。また、3S-GTEエンジンの採用は主に直進・急加速向きであるという点に、ハイパフォーマンスを支えるポイントが際立って目立ちます。また、3S-GTEエンジンは1800rpmの回転で1000rpm、直進域から急加速域まで、急加速域まで一気に加速が上がるという感覚を手の中にし、急加速・高回転域での対応するパフォーマンスでもはるかに劣らない。また、3S-GTEエンジンの採用は主に直進・急加速向きであるという点に、ハイパフォーマンスを支えるポイントが際立って目立ちます。

エンジン実装、および2000ccアップ・パワーユニットは、1リッター3S-GTEエンジンをベースに、パワーでも十分な加速を確保している。またエンジン回転の低い2000rpmは2000rpm以上にスロットルを閉じてパワーアップが実現されている点に注目。

3S-GE Unit

6-Litered, G-Forceにマシンに搭載された3S-GEエンジンは、1リッター3S-GTEエンジンをベースに、パワーでも十分な加速を確保している。またエンジン回転の低い2000rpmは2000rpm以上にスロットルを閉じてパワーアップが実現されている点に注目。また、3S-GEエンジンは、1リッター3S-GTEエンジンをベースに、パワーでも十分な加速を確保している。またエンジン回転の低い2000rpmは2000rpm以上にスロットルを閉じてパワーアップが実現されている点に注目。また、3S-GEエンジンは、1リッター3S-GTEエンジンをベースに、パワーでも十分な加速を確保している。またエンジン回転の低い2000rpmは2000rpm以上にスロットルを閉じてパワーアップが実現されている点に注目。



LASRE Q.3S II 1800 TURBO

Displacement : 1,799cc
Maximum Power : NET 245PS / 6,000rpm
Maximum Torque : 31.0kg-m / 4,500rpm

■1990年11月～1991年10月までの生産車種



LASRE Q.3S II 2000

Displacement : 1,799cc
Maximum Power : NET 195PS / 7,000rpm (M/T)
Maximum Torque : 30.0kg-m / 4,800rpm

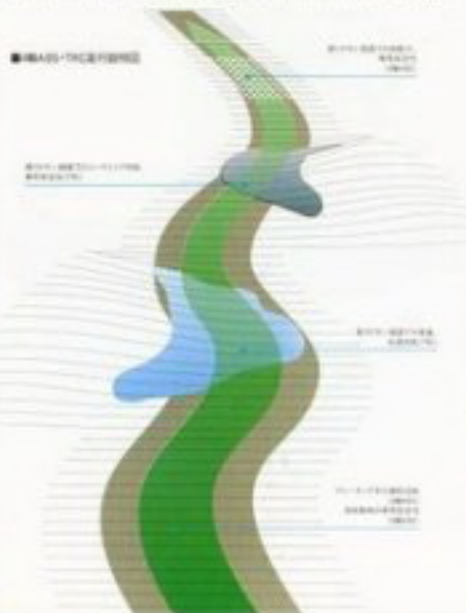
V. Drive Train

シフトアップという段階のイメージをききし、スパーベールズを透過する高度のパワーブーストを得た。次に減速せられたものは、そのらの運動慣性で安定する第一級の制動システムの構築、そして実質的なポジションを確保したフロントアクスル、その準拠した制動性能を十分に確保しなさい、である。シフトアップスポーツを極めれば、これらのパフォーマンスの構築的なレベルアップによって、最大に実現する。

I-ABSTM (4 Wheel Antilock Brake System), Brakes

従来的なI-ABSでのブレーキングや制動は急激な急制動時に、ブレーキ油圧を4センサーで検知、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輸入車のABSセンサーの7倍設定、さらに7倍は、前後・左右のセンサーを加えた4センサーABSを規定している。このセンサーは、急制動や急制動を感知することで、2秒前後に検知を発生、タイヤロックを防ぐ目的は、車両安定性と操縦性を確保しつつ、2秒前後に検知を発生する4センサーに組み込んだセンサーがなっている。そして、このセンサーに対応するブレーキシステムは、ブレーキブーストに子加減など、制動からの急激なタイヤロック防止のコントロール性を確保している。従来に準拠を要するとは言うまでもない。同時に、高度かつ安定したブレーキング性能を引出すために、この同時で検知に検知する能力が求められたのである。

● I-ABS (4 Wheel Antilock Brake System) ● 4 Wheel Antilock Brake System ● 4 Wheel Antilock Brake System ● 4 Wheel Antilock Brake System

TRC (Traction Control)TM

TRC (Traction Control) は基本的に駆動輪の空転制御を行い、安定性の向上や急激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度センサーを有して駆動輪の空転を検知、それをし、左右車速の差を2倍に制動し、左右の駆動輪が同じ、急制動やアクセルワークが変更される時に発生する急激な駆動力、高度な安定性、急制動安定性、ブレーキブースト安定性を向上させている。しかし左右の駆動輪が異なる状況下での加速性能においても、優れた結果を発生する。

● TRC (Traction Control) ● TRC (Traction Control) ● TRC (Traction Control) ● TRC (Traction Control)

Viscous Coupling L.S.D.TM

高級車の4 Wheel Driveの「ギア」駆動と「ギア」によってシフト伝達を行う「スプリング」を有した「スプリング」であり、シフト伝達を行う「スプリング」内の「スプリング」を「スプリング」に設定、シフト伝達を行う「スプリング」を発生する。スプリング「スプリング」内の「スプリング」を発生する。たとえば駆動輪の一方が滑出した場合、左右の駆動輪を同時に駆動する「スプリング」を発生させ、左右の駆動輪の駆動力を配分、高度な制動の「スプリング」を、高度な安定性下での急制動安定性を向上させる。

● Viscous Coupling L.S.D. ● Viscous Coupling L.S.D. ● Viscous Coupling L.S.D. ● Viscous Coupling L.S.D.

● I-ABS (4 Wheel Antilock Brake System)



● Viscous Coupling LSD ● Viscous Coupling LSD ● Viscous Coupling LSD ● Viscous Coupling LSD



● Wheel Hub and Brake Assembly ● Wheel Hub and Brake Assembly ● Wheel Hub and Brake Assembly ● Wheel Hub and Brake Assembly



● Wheel Hub and Brake Assembly ● Wheel Hub and Brake Assembly ● Wheel Hub and Brake Assembly ● Wheel Hub and Brake Assembly

VI. Safety

トヨタの考える安全

トヨタは、皆様が快適にドライブに楽しんでいただけるよう、安全に対する徹直した追求を行っています。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置、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ということも分けていただきたい。

ACTIVE SAFETY—予防安全の観点から。

セーフティドライブとは、ドライバーと交通環境、それらの役割が互いに働きあいつく働きあいつくして初めて実現するものではありません。特に事故の発生を未然に防ぐという、予防安全の観点に立った場合、ドライバーの役割は重要であり、もしもここでは、アクティブドライバーのセーフティドライブへの意識が鍵になります。見えにくい点を大切に注意が必要である。安全を進行し支える基本性能、事故予防のための機能環境、そして事故発生時に必要な緊急対応機能環境。これらが相互に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	ドライバーの役割	車の機能
安全意識	基本知識の習得・実践	●ABS(ブレーキロック防止装置) ●ESP(電子制御安定化装置)
事故予防	運転手・乗客の安全確保	●レーダー・遠隔検知装置(前方・側方・後方)
緊急対応	事故・トラブルへの対応 緊急停止の意思 緊急回避の意思 緊急回避装置の活用	●エアバッグシステム ●プリクラッシュブレーキ ●オートブレーキシステム ●衝突被害軽減ブレーキシステム ●エレクトロニックスタビリティコントロール ●ブレーキアシストシステム ●ブレーキアシストシステム ●ブレーキアシストシステム ●ブレーキアシストシステム ●ブレーキアシストシステム ●ブレーキアシストシステム

4輪ABS(アンチロックブレーキシステム)

3.5リットル4輪のブレーキラインコンピュータ制御することで、車輪のロックを防止。そのため、滑りやすい路面での制動時や急降り急制動時でも、車体安定性と操縦性を確保し、ドライバーを支援する。

TRC(Toyota Stability Control)

雨天時などの滑りやすい路面での急発進・急加速の際に駆動輪の滑りをセンサー制御によって検知、路面の状況に応じた最適な制動力を確保。そのため、滑りやすい路面でも安定した加速・減速を行える。

早く、正確に状況を知るために。(検知・検知性の確保)

周囲の状況を早く正確に把握するにはセーフティドライブの基本、そして目の前や直前・直後の視界は非常に重要である。また、ドライバーの視界だけでなく、視界外や死角からクルマに自分のクルマの検知可能性の確保も忘れてはならない。

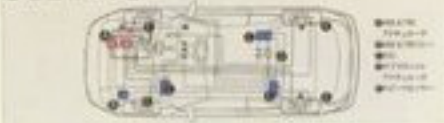
早く、正確な判断と操作のために。(安全を支える運動性)

ドライバーは、道路や運転環境などさまざまな状況で、それは長時間のドライブの中で疲れやすくなる。疲労や緊張が続けば、集中力を失ってしまうのではないだろうか。そのためにも、疲労の少ない運転環境、遠くまでドライブが楽しめるための様々なテクノロジー機能の活用が大切である。また、メーカー側の視点も、状況から配慮して使いやすさを第一にしたシステムなど、細部までこだわった人間工学的な工夫も併せて、暮らしやすいドライブ環境の構築に努めている。

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)

公道、街外、高速道路も様々な状況で想定される状況。これを回避するには、「走ら/曲がら/まよら/止ら」基本性能が高レベルで確保されていることが必要。さらに状況、状況によって、基本性能の高さを補ってあげられる同時に、ドライバーの負担を軽減するシステムの必要性も高まっている。例えば、道路状況に応じて4輪ABS(アンチロックブレーキシステム)、TSC(Toyota Stability Control)、ドライバーの運転を支援するシステムの活用も併せて。

4輪ABS(4輪ABS)



SAFETY FOR YOU

シートベルトを締めましょう

PASSIVE SAFETY— 衝突安全の観点から、

万一事故が発生した場合、クルマに与えられるダメージは乗員保護の乗員保護の水準によって変わりますが、乗員保護については、安全なキャビンスペースの確保は衝突の衝撃による衝突の二次的被害から乗員を保護する、という考えから成り立っています。次に乗員保護では、乗員の車内からの逸や転倒の防止に力点が置かれます。これは、一歩行者や二輪車乗員の保護の点への配慮も必要になります。独自のエアバッグシステムは、これら様々な側面から安全性を追求しているのです。

衝突安全	対しての対策	目的効果
乗員保護	安全なキャビンスペースの確保	●衝突
乗員保護	乗員保護システム	●サイドインパクト
歩行者保護	乗員保護の延長	●サイドインパクト
	乗員保護の延長	●側面衝突
	乗員保護の延長	●前方衝突
	乗員保護の延長	●前方衝突
	乗員保護の延長	●前方衝突
	乗員保護の延長	●前方衝突
	乗員保護の延長	●前方衝突

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、クルマがぶつかることは、どうにもキャビンスペースを守る限り避けて乗員を保護しようと、次に乗員が衝突の衝撃によってキャビンに二次的に衝突したとき、車内が固定された状態を保つために、乗員が受けためはシートベルトを着用することで、あらゆる場合、シートベルトは有用な形で乗員の安全性を発揮するものである。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キャビンのボディを乗員側に押しつぶさないように、この目的のために、ボディの前部(後部)にはCIAS(衝突吸収構造)を採用している。これは、ボディの前部(後部)をエアバッグに押しつぶすことで、衝突時の衝撃を吸収する効果がある。同時に、衝突直後までボディを乗員側に効果的に固定する効果も備えている。これによって、衝突によるキャビンの変形を抑制し、乗員を保護している。



サイドリアビーム
衝突被害への対応としてサイドリアビームを採用している。



LEDリアビームストラップ
ブレーキランプのブレーキランプとして点灯し、後方からの衝突被害を低減している。



運転席前方エアバッグ
(SRS)衝突吸収構造: Superior Active Space
エアバッグはシートベルトを補助する装置であり、必ずシートベルトを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自動に、シートベルトの固定装置も、ドライバーの胸や腹部を保護すると、エアバッグは衝突時の衝撃が強い場合は自動に、



運転席シートベルト脱着検知装置
運転席のシートベルトを着用されない場合、シートベルトのセンサーが検知し、ディスプレイに警告を表示する。

VII. Driving Environment

必要最小限の操作でしかも肉體にいいか加減に仕なるが、スポーツカーのシートにおけるドライビング環境の基本的な要求は、まさにここにあるのである。シート、ステアリング、そしてそれらドライビング環境の意思が、手や足と車の間に伝わるからに違いない。スポーツカーは簡単に言えば競技のドライビング環境をスポーツカーに求められている。要は、ドライバーの手や脚に要求される。

シートとステアリング、そして各種のコントロール、ユーザーインターフェイス、ドライバーの意思の伝達や情報伝達を助けるための様々なアイテムを指している。

Driving Equipments

異なる異なる3000の車を考慮するもの。スポーツドライブモード、そして必要なコントロール、インターフェイス、そしてドライバーが運転の意思を伝えるための様々なアイテム。さらに、ドライバーが運転を考慮した様々な環境のコントロール、インターフェイス、そして必要な環境モード。MDC（ドライバーが運転を考慮したコントロール）と呼ばれる。また、ドライバーが、コントロールに気を配っている。

※1: Driver's Footrest



ドライバーのフットレスト



運転者のステアリングホイール



運転者のシフトレバーのグリップ



ドライバーのシート

DRIVER'S FOOTREST



ドライバーのフットレスト (オプション) ※1



ドライバーのシート (オプション) ※2



運転者のステアリングホイール (オプション) ※3



運転者のシフトレバーのグリップ ※4



ドライバーのシート (オプション) ※5



ドライバーのフットレスト (オプション) ※1



ドライバーのシート (オプション) ※2



運転者のステアリングホイール (オプション) ※3



運転者のシフトレバーのグリップ ※4

- ※1: 本車には標準装備されていないオプションです。本車には標準装備されているオプションは、本車には標準装備されています。
- ※2: 本車には標準装備されています。
- ※3: 本車には標準装備されています。
- ※4: 本車には標準装備されています。
- ※5: 本車には標準装備されています。



02-1114-0000000-020-0000



02-1114-0000000-020-0000



02-1114-0000000-020-0000



02-1114-0000000-020-0000



02-1114-0000000-020-0000



02-1114-0000000-020-0000

Seats, Special Items

五輪開催に合わせて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伝わるシート開発を追求した。上半身はアッパーバックに、腕を包みこむことでスポ

アランホイールが覆われる改良的なポジションに、しかもシートストラップ、ボーンホム、マフラーとサイズが揃ったシートが特徴。これによって、乗員の各部位にフィット感を生じ、正確なフィードバックと操作性が求められるカクテルライディングに対応している。さらにマフラー位置のズレを防ぐため、このシートは専用のシートボルトで固定し、カクテルライディング、マフラーボルトはM8x500サイズのボルトが推奨だ。

※ 02-1114-0000000-020-0000、02-1114-0000000-020-0000、02-1114-0000000-020-0000

Supporting Actor



- 1. 02-1114-0000000-020-0000
- 2. 02-1114-0000000-020-0000
- 3. 02-1114-0000000-020-0000
- 4. 02-1114-0000000-020-0000



- 5. 02-1114-0000000-020-0000
- 6. 02-1114-0000000-020-0000
- 7. 02-1114-0000000-020-0000
- 8. 02-1114-0000000-020-0000



- 9. 02-1114-0000000-020-0000
- 10. 02-1114-0000000-020-0000
- 11. 02-1114-0000000-020-0000
- 12. 02-1114-0000000-020-0000



GT

馬自達RX-7 GT
RX-7 GT (GT) (GT) (GT) (GT) (GT)



GT-S

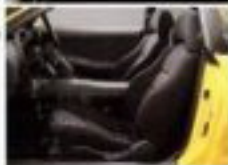
馬自達RX-7 GT-S
RX-7 GT-S (GT-S) (GT-S) (GT-S) (GT-S) (GT-S)





G-Limited

Price: ¥1,600,000 (tax included)
 2000 cc, 16V, 160 km/h, 18.5 km/L
 1000 cc, 16V, 160 km/h, 18.5 km/L
 1000 cc, 16V, 160 km/h, 18.5 km/L



G

Price: ¥1,400,000 (tax included)
 2000 cc, 16V, 160 km/h, 18.5 km/L



●車種別の主要性能比較表

項目	グレード	2005年型 (2004.10.1現在)		2006年型 (2005.10.1現在)	
		GT	GT-S	G-Limited	G
全長	4,795mm	4,795mm	4,795mm	4,795mm	4,795mm
全幅	1,800mm	1,800mm	1,800mm	1,800mm	1,800mm
全高	1,455mm	1,455mm	1,455mm	1,455mm	1,455mm
ホイールベース	2,700mm	2,700mm	2,700mm	2,700mm	2,700mm
軸間比	57.1%	57.1%	57.1%	57.1%	57.1%
最小回転半径	4.9m	4.9m	4.9m	4.9m	4.9m
最高速度	180km/h	180km/h	180km/h	180km/h	180km/h
0-100km/h	8.9秒	8.9秒	8.9秒	8.9秒	8.9秒
燃費	10.0km/l	10.0km/l	10.0km/l	10.0km/l	10.0km/l
CO2排出量	190g/km	190g/km	190g/km	190g/km	190g/km
安全装備	ABS	ABS	ABS	ABS	ABS
オプション	100万円	100万円	100万円	100万円	100万円

●安全装備: ABS(制動距離短縮効果)、エアバッグ(衝突被害軽減効果)は、全グレードに標準装備。また、全グレードに標準装備の「安全サスペンション」は、衝突被害軽減効果(衝突被害軽減ブレーキ)を向上させる効果があります。また、衝突被害軽減ブレーキは、衝突被害軽減効果(衝突被害軽減ブレーキ)を向上させる効果があります。また、衝突被害軽減ブレーキは、衝突被害軽減効果(衝突被害軽減ブレーキ)を向上させる効果があります。

●エンジン・トランスミッション・サスペンション・ブレーキ性能比較表

項目	2005年型 (2004.10.1現在)		2006年型 (2005.10.1現在)	
	GT	GT-S	G-Limited	G
エンジン	2.4L 16V	2.4L 16V	2.4L 16V	2.4L 16V
トランスミッション	5速MT	5速MT	5速MT	5速MT
サスペンション	前: マルチリンク式 後: トヨタのダブルリンク式	前: マルチリンク式 後: トヨタのダブルリンク式	前: マルチリンク式 後: トヨタのダブルリンク式	前: マルチリンク式 後: トヨタのダブルリンク式
ブレーキ	前: ディスクブレーキ 後: ディスクブレーキ	前: ディスクブレーキ 後: ディスクブレーキ	前: ディスクブレーキ 後: ディスクブレーキ	前: ディスクブレーキ 後: ディスクブレーキ

●安全装備: ABS(制動距離短縮効果)、エアバッグ(衝突被害軽減効果)は、全グレードに標準装備。また、全グレードに標準装備の「安全サスペンション」は、衝突被害軽減効果(衝突被害軽減ブレーキ)を向上させる効果があります。また、衝突被害軽減ブレーキは、衝突被害軽減効果(衝突被害軽減ブレーキ)を向上させる効果があります。

●内装配色表

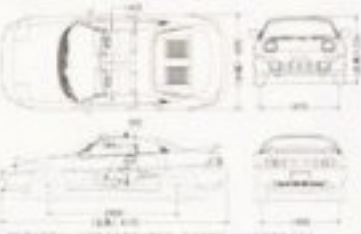
項目	グレード	2005年型 (2004.10.1現在)				2006年型 (2005.10.1現在)			
		GT	GT-S	G-Limited	G	GT	GT-S	G-Limited	G
シート	GT	黒	黒	黒	黒	黒	黒	黒	黒
シート	GT-S	黒	黒	黒	黒	黒	黒	黒	黒
シート	G-Limited	黒	黒	黒	黒	黒	黒	黒	黒
シート	G	黒	黒	黒	黒	黒	黒	黒	黒
ドア内装	GT	黒	黒	黒	黒	黒	黒	黒	黒
ドア内装	GT-S	黒	黒	黒	黒	黒	黒	黒	黒
ドア内装	G-Limited	黒	黒	黒	黒	黒	黒	黒	黒
ドア内装	G	黒	黒	黒	黒	黒	黒	黒	黒

●主要装備

項目	2005年型 (2004.10.1現在)		2006年型 (2005.10.1現在)	
	GT	GT-S	G-Limited	G
ABS	標準	標準	標準	標準
エアバッグ	標準	標準	標準	標準
安全サスペンション	標準	標準	標準	標準
ブレーキ	標準	標準	標準	標準
トランスミッション	標準	標準	標準	標準
エンジン	標準	標準	標準	標準
安全装備	標準	標準	標準	標準

●安全装備: ABS(制動距離短縮効果)、エアバッグ(衝突被害軽減効果)は、全グレードに標準装備。また、全グレードに標準装備の「安全サスペンション」は、衝突被害軽減効果(衝突被害軽減ブレーキ)を向上させる効果があります。また、衝突被害軽減ブレーキは、衝突被害軽減効果(衝突被害軽減ブレーキ)を向上させる効果があります。

●寸法比較表 GTモデルとGT-Sモデル (単位:mm)



1. 安全装備
2. エアバッグ
3. ABS
4. トヨタのダブルリンク式
5. マルチリンク式
6. ディスクブレーキ
7. 衝突被害軽減ブレーキ



TOYOTA
AUTO

トヨタオート西埼玉(株)

プリウス
チェイサー
エスコンテ
カブリオ
MPV
セルシオ
スターレット
ヨットエス
テリオール

熊谷営業所

〒360 熊谷市笠谷田196

☎0485(21)6121代



担当

本誌掲載の店舗は予告なく変更することがあります。
この広告の発行内容は1999年10月現在のもので、
メーカーおよび所在地は随時、印刷ページの更新で実際の
物とは異なって見えることがあります。

この広告に関するお問い合わせは、
お近くの販売店・販売店
または下記のお客相談センターへ。

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 0120-402000
所在地 〒461 名古屋市中区東一丁目220-22

THANKS 25th ANNIVERSARY



すばらしい出会いを重ねて25年

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。 ©2000 Toyota