



# NEW MR2

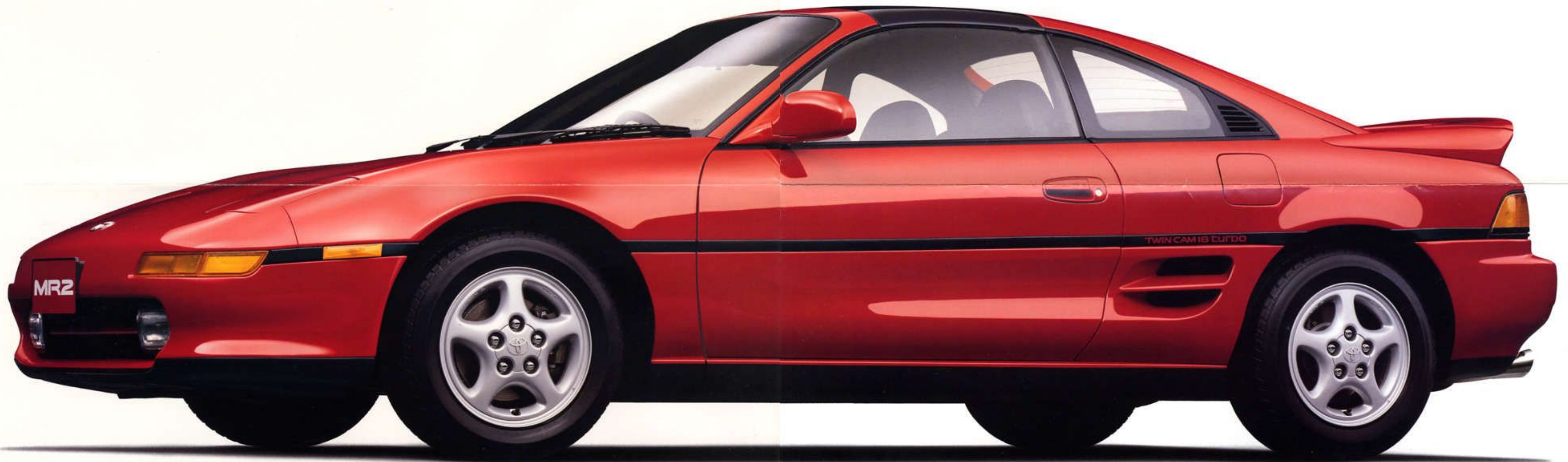


PHOTO: GT ツーリング仕様車、ボデーカラーはスノーホワイト(3.6)

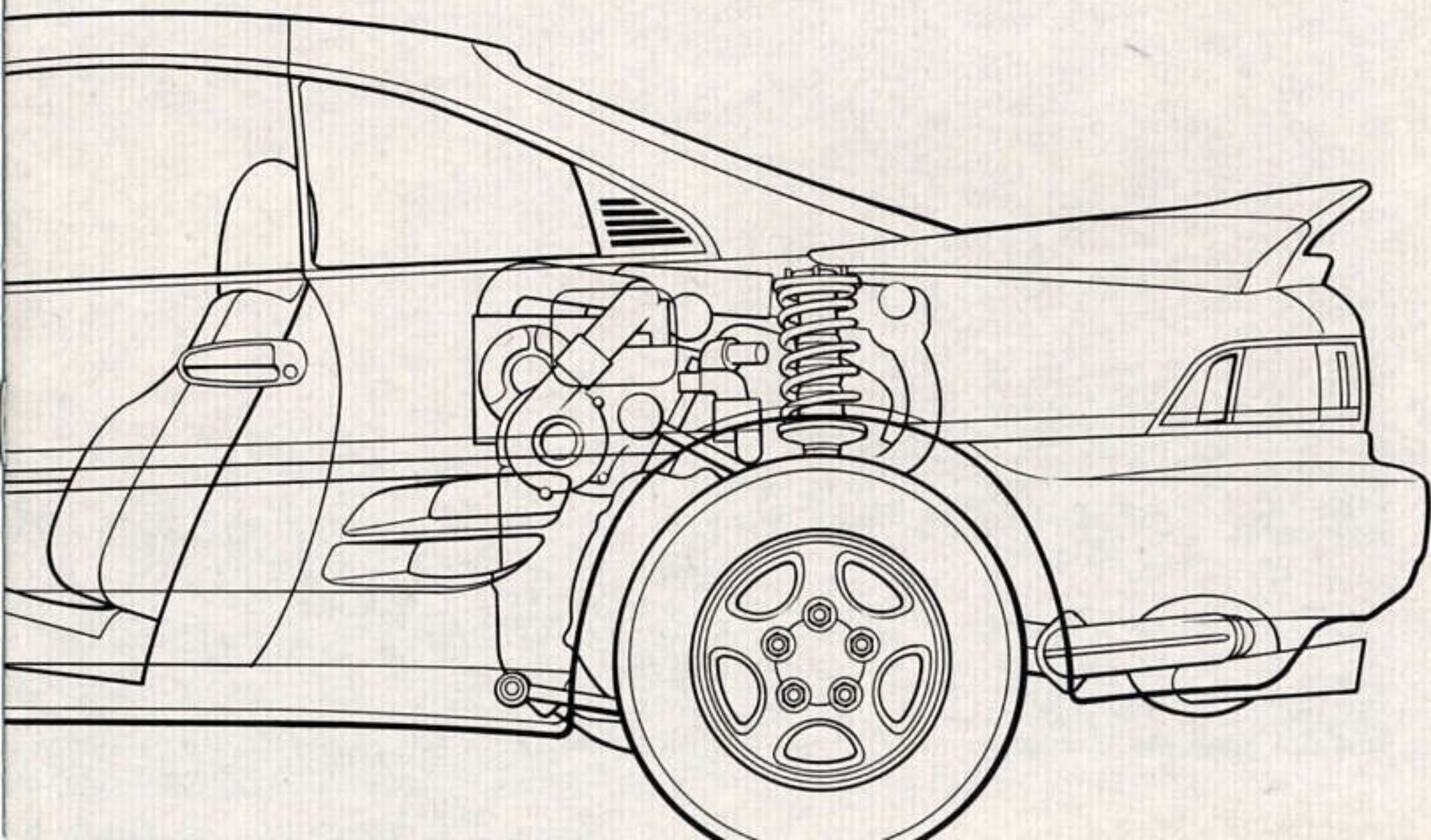
# Midship Express



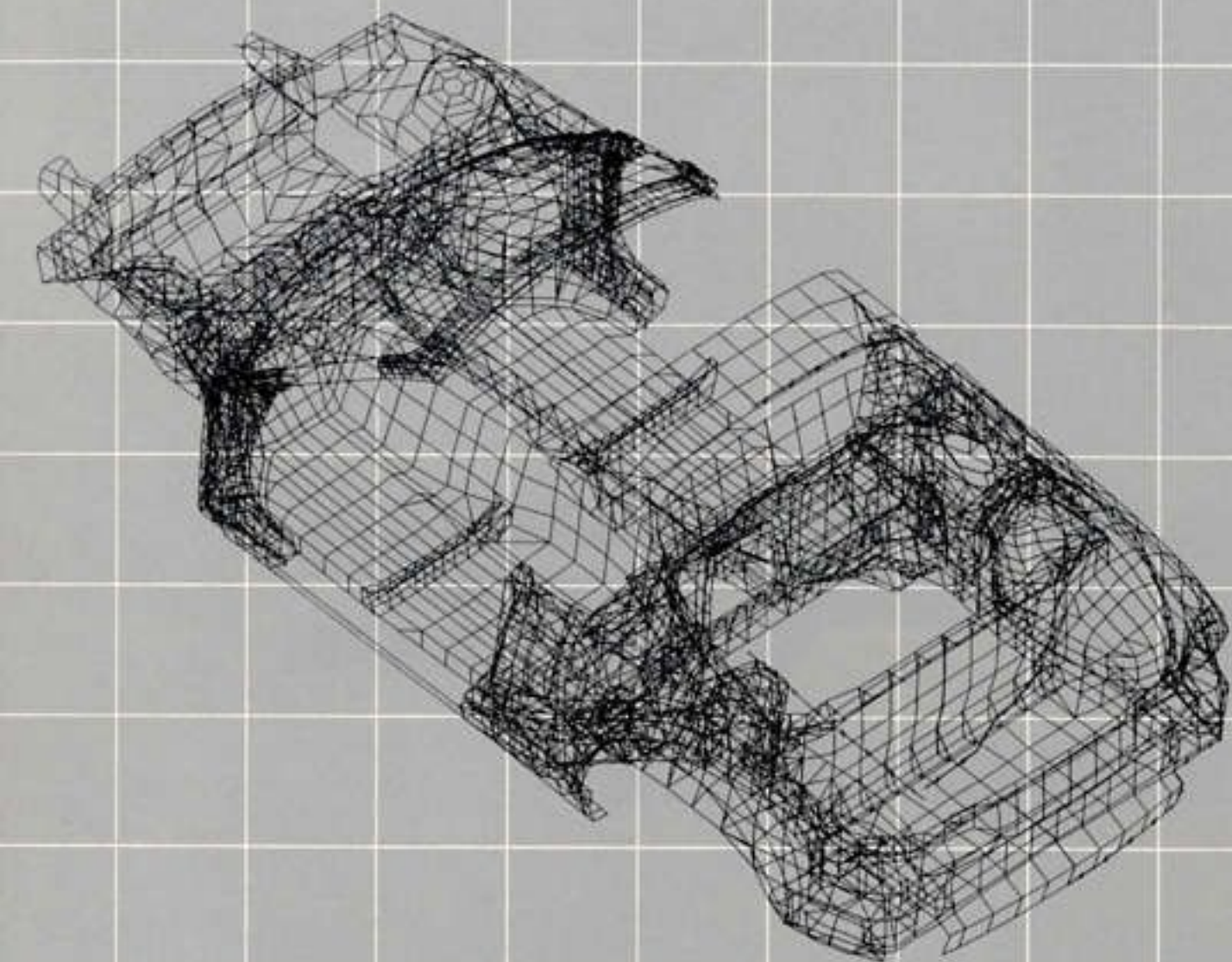


# MFR2

TECHNICAL NOTE.







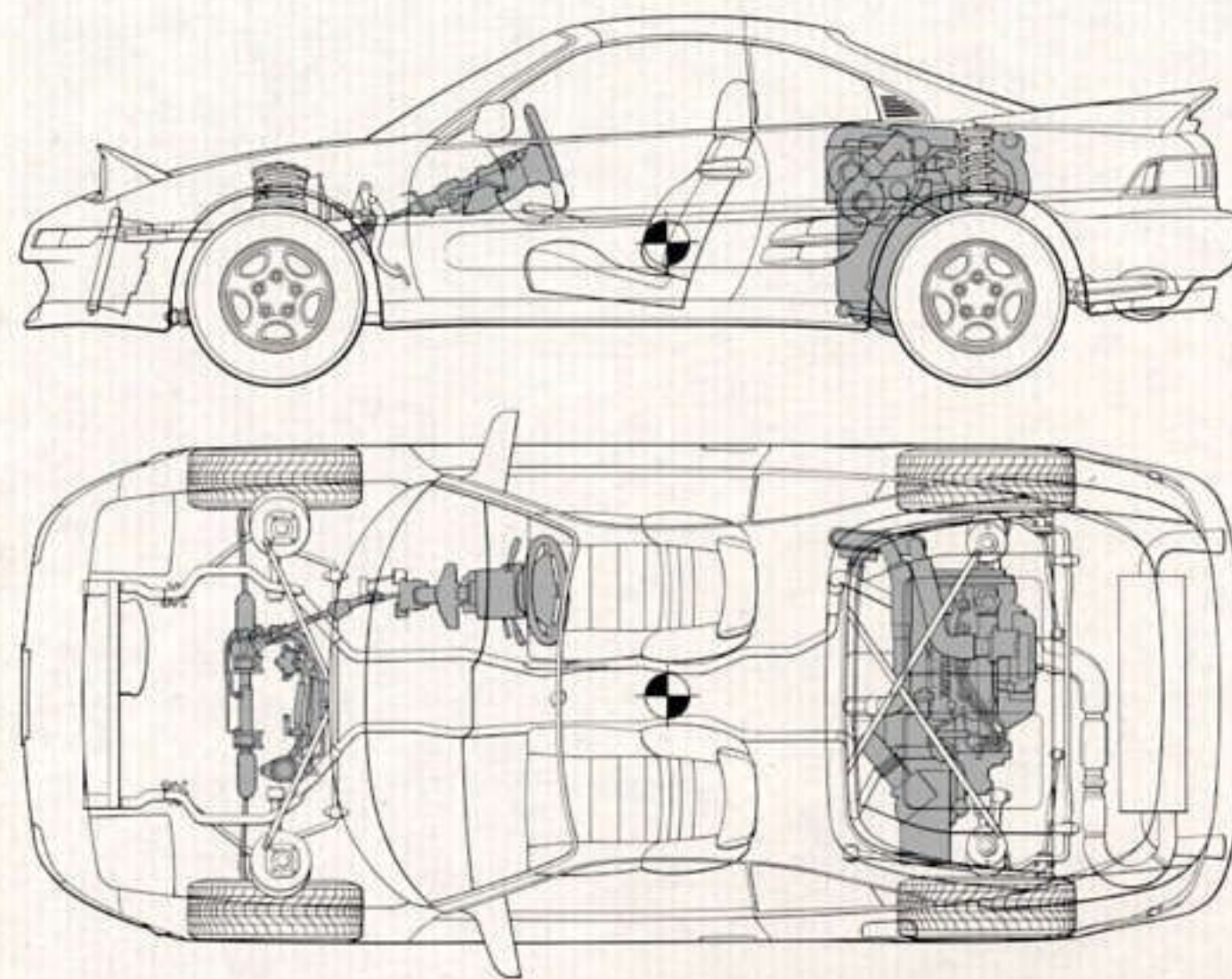
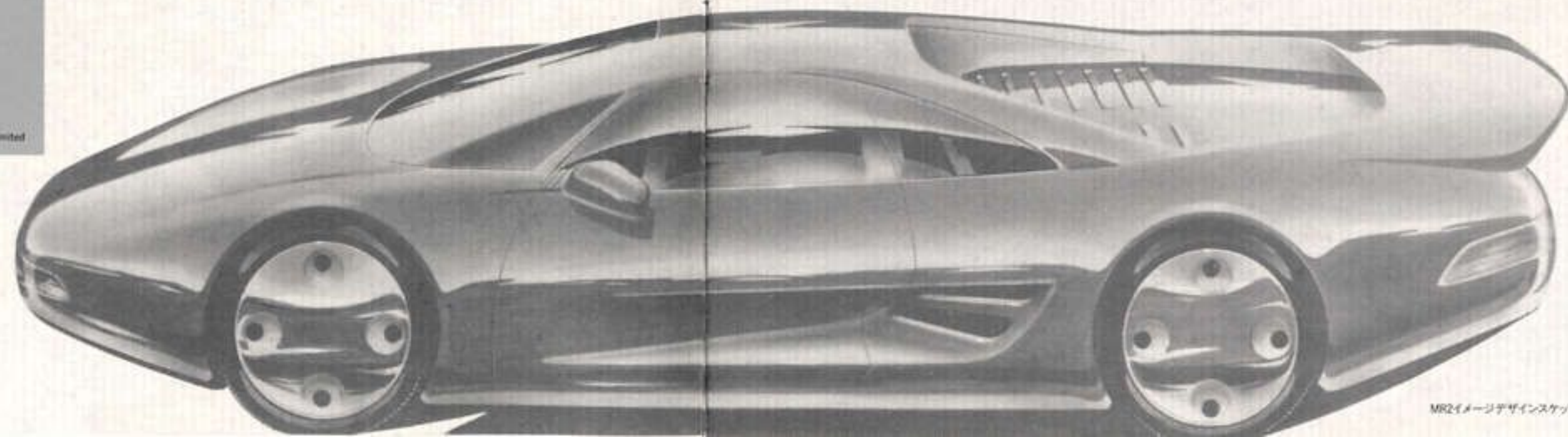
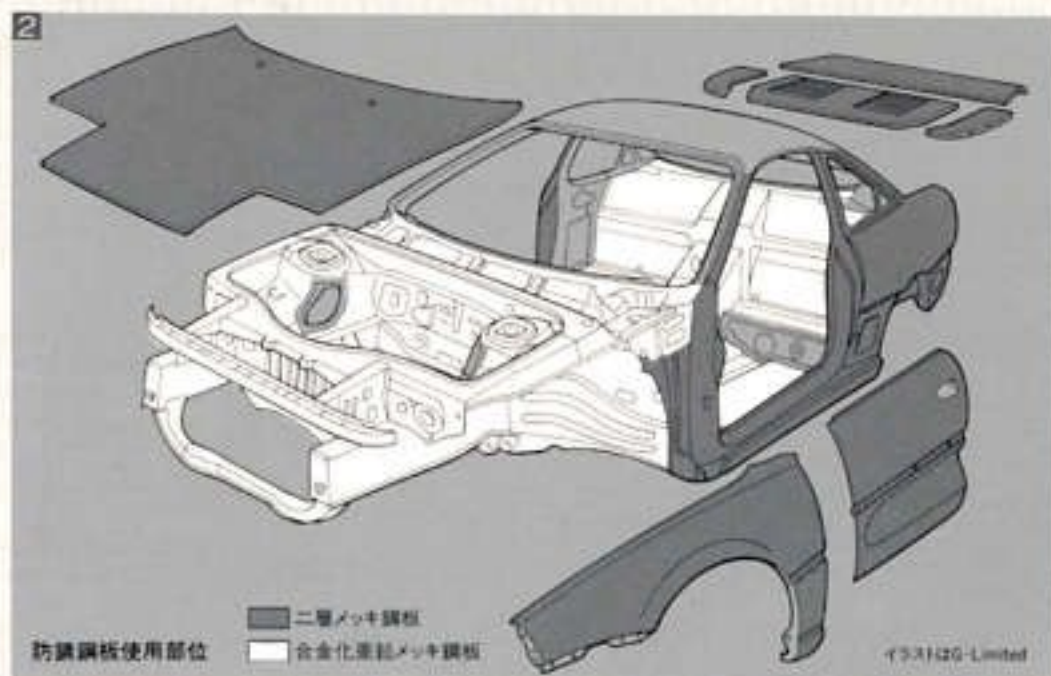
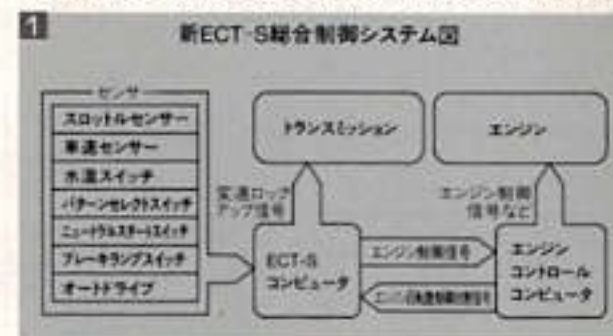
陽炎に揺らめくハイウェイで、挑みかかるように連なる魅惑のワインディングロードで、意のままにマシンを操り、思う存分スポーツした経験をあなたはお持ちだろうか。そこでのあなたは鍛え上げられたランナーであり、クルマは単なる移動手段のためだけの道具ではなく、快感と興奮を呼び覚ますあなたのポデー そのものとなる。しかもそのしなやかで強靱なポデーは、ミッドシップレイアウトという格好のシステムの中に、NET225psものハイパワー、整然と制御された高度なメカニズムを秘め、あなたの要求に応え、更なる高みをも垣間見せてくれる。この全身を包み込む濃密な時間と空間こそ、まさにリアルスポーツそのものなのだ。

**1** トランスミッション+エンジン 総合制御システム (オートマチック車)

変速時にエンジンの点火時期を一時的に制御すること(これにより、回転数のつながりをスムーズに行なう)と、トランスミッション制御の最適化により、エンジン性能を最大限に引きだし、スポーティー車にふさわしい滑らかな変速フィーリングとダイレクト感ある走りをハイレベルに実現している。

**2** ボデー防錆性能

防錆鋼板の採用拡大により、防錆性能も大幅に向上。



スポーティーカーにとっての最適な条件とは、エンジンを前・後輪の間に置くこと。と同時にさまざまな重量物をできるだけ車体の中心付近に集めることだ。そして、いうまでもなくこの条件をすべて高いレベルで満たすことができるレイアウトは、ミッドシップ以外にない。優れたスポーツマンの鋭い腰の切れにも似た、ヒップを支点にしたクイックなコーナリングも、あらゆる速度域で安定感を失わないオン・ザ・レール感覚も、ミッドシップが持つ数多い優れた特徴のひとつだ。そのうえ、空気を味方につける流麗で無駄のない美しいシルエットが得られるというのも、大きなメリットになっている。

**3** フォグランプ組み込みソフトフェイスバンパーポデーとの一体感あるデザイン。下部のスポイラーは前方からの空気の流れを効果的に整流する。

**4** カラード2段リヤスポイラー (GT、G-Limitedに標準。Gにオプション)&テールランプフィンリヤスポイラーは、空力的機能を結集した上下2段構成。まず左右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を抑制。上段のスポイラーでリヤリフトを減少し、高速安定性を確保。下段は、トランク後方の整流により空気抵抗を低減している。

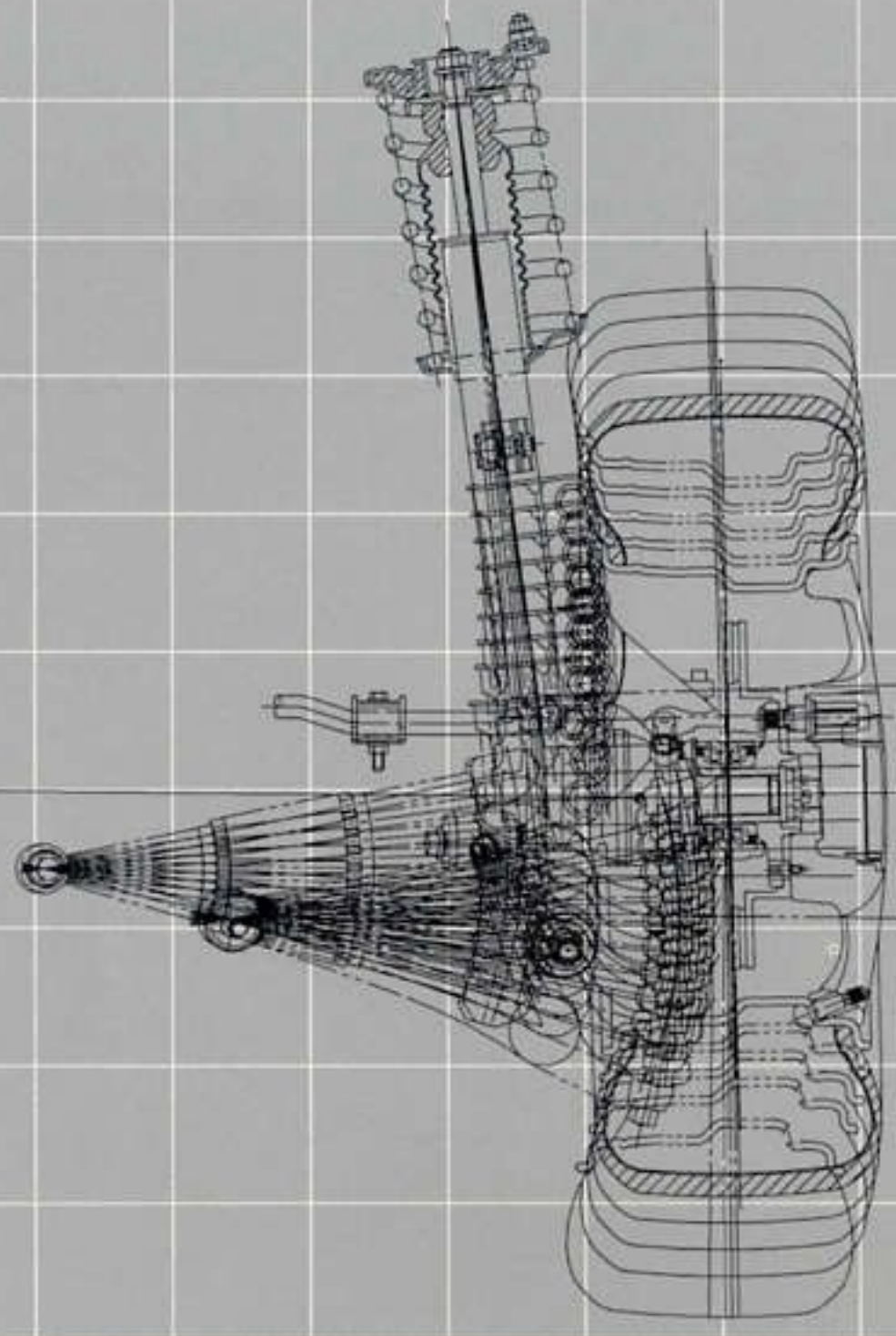
**5** アンダーカバー

理想的な床下フラット化を実現。タイヤ前のスパッツとともに床下の整流をし、空気抵抗、揚力を低減。



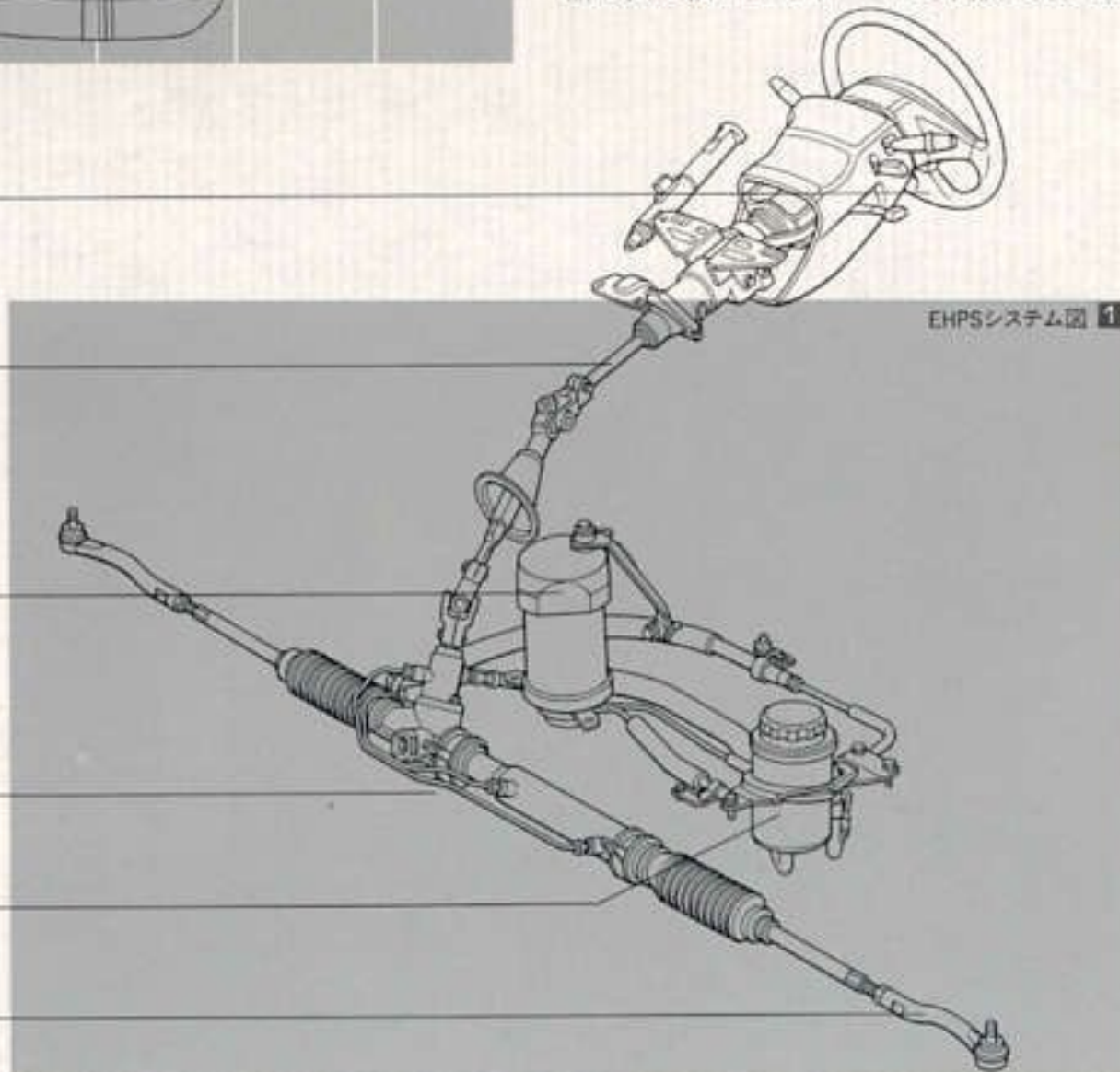
MR2イメージデザインスケッチ





良いか悪いかの判断基準の大部分を、人の感性にゆだねざるをえないサスペンション開発。だからこそそこには単に数字や理論だけでは埋めることのできない世界があり、高度にセットアップしていくには多くの時間と労力が必要になる。MR2ではフロントにマクファーソンストラット式、リヤに、デュアルリンク・ストラット式と従来までの型式を踏襲しつつも、さらなる熟成とまったくの新設計といってもいいほどの改良を施している。それは、ハイウェイでは地を這うような安定性を発揮し、ひとたびワインディングロードへと出ればコーナリングマシンへと変貌し、自在に駆け回る。与えられた性能のすべてを走りへと変換し、どんなシーンでもドライバーの心をつかいて離さないミッドシップのなんたるかを思いきり楽しむために。

**1 EHPS (Electro-Hydraulic Power Steering) (GT, G-Limitedに標準。Gにオプション)**  
 電動モーターで油圧ポンプを制御する、まったく新しい車速感応型パワーステアリング。車速センサー、舵角センサーからの信号を基に、ポンプの回転数を電子制御。車両速度やさまざまなハンドル操作にきめ細かく対応するのはもちろん、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ている。



EHPSシステム図 1

ステアリングホイール

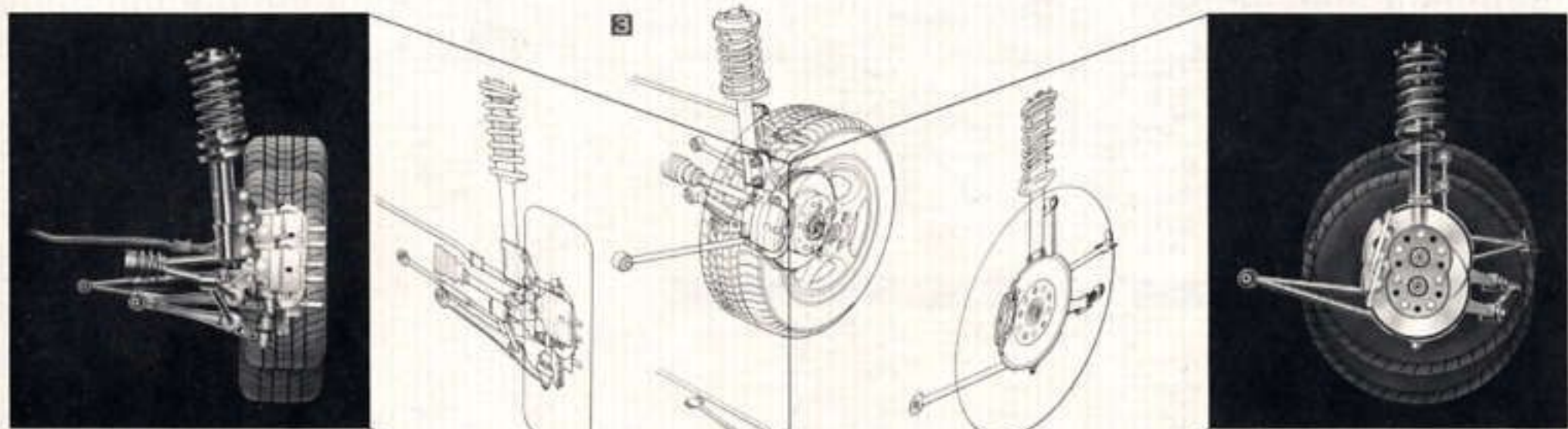
ステアリングコラム

電動ポンプ

ステアリングギヤボックス

リザーバタンク

タイロッド

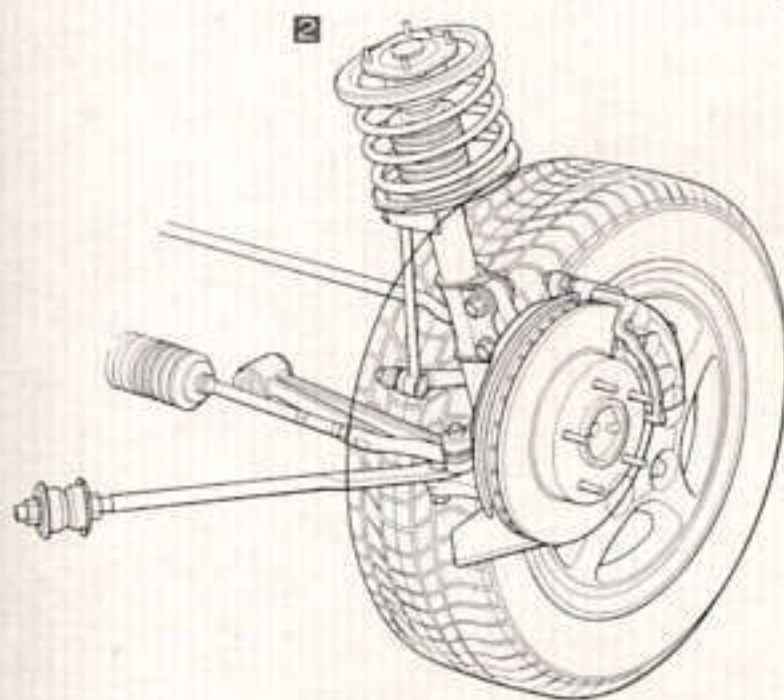


2 フロントサスペンション

快適な乗り心地や高い安定性の確保はもちろん、フロントサには操舵という重要な役目をハイレベルに仕上げるため、マクファーソンストラット式を採用。小キヤスターのナックハラウフ配置(キングピン軸に対して車軸が後方に位置するもの)とすることにより、操舵角に素直かつ滑らかな手応えが得られ、キレの良い軽快感を愉しめる。またキングピンオフセットを低減し、制動安定性の向上などを図り、まったく新しいサスペンションに仕上がっている。

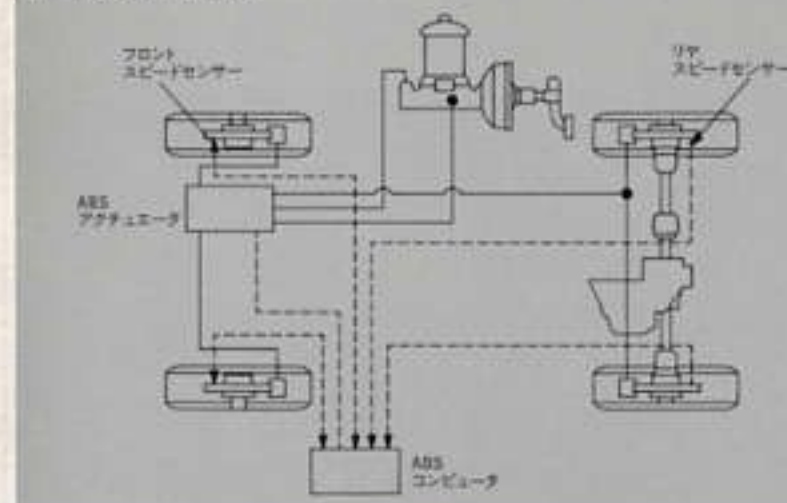
3 リヤサスペンション

フロントサ同様、駆動力を支配する重要な役目を担うリヤサスペンションには、デュアルリンク・ストラット式独立懸架を採用。すべてのパーツの新設計と、剛性アップを行っている。ホイールアライメント&ジオメトリーの変更により、制動・発進・加速時の安定性向上と、直進・旋回性の向上を達成。またミッドシップの足回りとして、卓越した乗り心地をも同時に享受することができる。



2

4 4輪ABSシステム図



5



フロント

リヤ

4 4輪ABS (Anti-lock Braking System) (GTに標準。G-Limited, Gにオプション)

4輪それぞれに設置されたセンサーからの信号を、ABSコンピュータがキャッチ。ブレーキ油圧を微妙かつ適確にコントロールし、急制動時などに起こるタイヤロックを防ぎ、操縦性を確保しながらも最大限の制動能力を発揮することができる。

5 4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ

放熱性に優れ、常に安定した能力を引き出す、4輪ベンチレーテッドディスクブレーキを全車標準装備。  
**2ポットキャリア (フロントブレーキ)**  
 ディスクローターに対しての有効面積を広く取れ、連続したハードブレーキングにも信頼性が高い。

6 前後異サイズタイヤ

車両の重量配分の最適化を図り、操縦性も向上。

7 エンジンラテラルコントロールロッド

ボデーとエンジンの動きを統一。走行安定性に寄与。



フロント195/60R14 85H リヤ205/60R14 87H タイヤ  
 フロント6J/リヤ7J アルミホイール (GT, G-Limited)



フロント195/60R14 85H リヤ205/60R14 87H タイヤ  
 フロント6J/リヤ7J スチールホイール4車種フルホイールキャップ (G)



7



# トヨタMR2主要諸元表

〔車両型式・重量・性能・変速比〕

車種	2000ツインカム16ターボ		2000ツインカム16	
	GT	G-Limited	G-Limited	G
車両型式	5速マニュアル	E-SW20-ACMZZ(AJMZZ)	E-SW20-ACMFL(AJMFLL)	E-SW20-ACMQF(AJMQF)
	電子制御式4速フルオートマチック(ECT-S)	—	E-SW20-ACPFL(AJPFLL)	E-SW20-ACPQF(AJPFQF)
車両重量 ※1	kg	1,240	(1,180)(1,210)	(1,160)(1,190)
車両総重量 ※1	kg	1,350	(1,290)(1,320)	(1,270)(1,300)
最小回転半径	m	4.9		
燃料消費率	60km/h定速走行 (運輸省測定値)	km/l	18.0	(20.1)(20.3)
	10km/h走行 (運輸省測定値)	km/l	10.4 ※2	(11.6)(9.6)
変速比	第1速		3.230	(3.285)(3.643)
	2速		1.913	(1.960)(2.008)
	3速		1.258	(1.322)(1.296)
	4速		0.918	(1.028)(0.892)
	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)が異なってきますから、それに応じて燃料消費率は異なってきます。  
 ※1、パワーステアリング、4輪ABS、カラーF2段リヤスポイラー、CDプレーヤーを注文装備した場合はそれぞれ10kg増加します。Tバールーフ仕様車は30kg増加します。  
 ※2、Tバールーフ仕様車は10.0となります。

# 〔エンジン・ステアリング・サスペンション・主ブレーキ〕

車種	2000ツインカム16ターボ		2000ツインカム16	
	GT	G-Limited	G-Limited	G
エンジン	型式	3S-GTE		
	種類	直列4気筒DOHCターボ		
	内径×行程	mm×mm 86×86		
	総排気量	cc 1,999		
	圧縮比	8.8	10.1	
	最高出力	ps/r.p.m.	ネット225/6,000	ネット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		
ステアリング型式	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		
主ブレーキ	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		

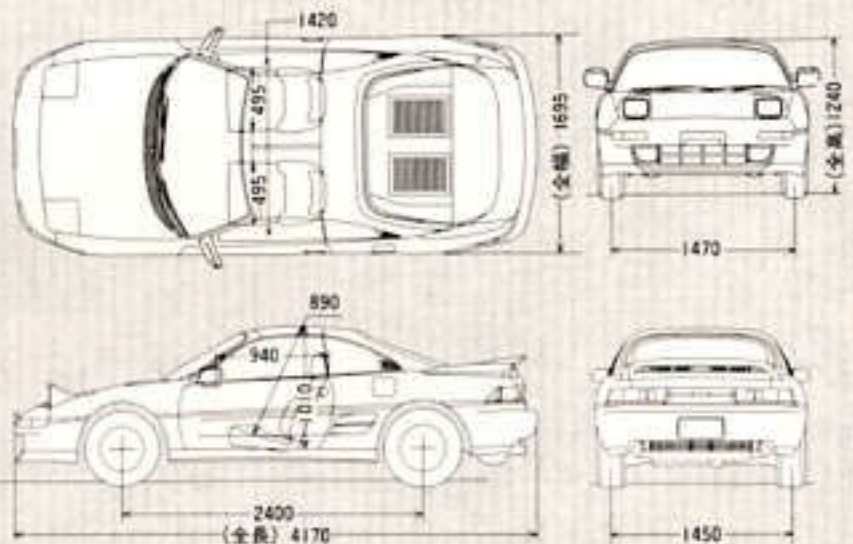
●エンジン出力表示には、ネット値とグロス値があります。「グロス」はエンジン単体で測定したものであり、「ネット」はエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものです。同じエンジンで測定した場合「ネット」は「グロス」よりもガソリン自動車で約15%程度低い値(日工会議へ)となっています。●無鉛プレミアムガソリン仕様車の詳細は取扱説明書をご覧ください。

# 〔寸法・定員〕

車種	2000ツインカム16ターボ		2000ツインカム16	
	GT	G-Limited	G-Limited	G
全長	mm	4,170		
全幅	mm	1,695		
全高	mm	1,240		
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	135		
室内	長	mm	940	
	幅	mm	1,420	
	高	mm	1,030 ※3	
乗車定員	名	2		

※3、Tバールーフ仕様車は1,010。

# 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費数値  
 製造事業者:トヨタ自動車株式会社

●EFI、ECT-Sは当社の登録商標です。