

新開発のF Rスポーツセダン「アルテッツァ」を発売

トヨタ自動車(株)は、F R スポーツセダン「アルテッツァ^{*1}」を新開発し、本日より全国のネットトヨタ店を通じて発売した。

新型車は、「速さを競い合うことよりドライビングそのものを楽しむこと」を念頭に、エンジン、ボディ、シャシーのベストバランスを重視し、ワインディングロード、ハイウェイはもとより、低中速走行主体のタウンドライブ、あるいはサーキットでも、「操り、走る」心地良さを堪能できる新世代のスポーツセダンとしている。

さらに、大人4人が快適に乗車できるパッケージ、新しいトレンドを創造するスタイル、新感覚のメータークラスター、新世紀を見据えた環境への配慮と高い安全性を付与することにより、セダンイノベーションの新たな方向を提示している。

1. **さまざまな走行シーンで、操る喜びと、高いシャシーポテンシャルが生む余裕を実感できる運動性能**
 - ・ヨー慣性モーメントを低減した重量配分、高剛性ボディ、洗練されたシャシー、優れた空力性能により、ステアリング操作にリニアでかつ安心感のある操縦性と卓越したスタビリティを実現
2. **パワーを使いこなす喜びが得られる3つのパワートレイン**
 - ・2.0ℓNA^{*2}直列4気筒デュアルVV^{*3}T-i^{*3}エンジン&6速マニュアル
 - ・2.0ℓNA直列4気筒デュアルVV^{*3}T-iエンジン&ステアシフトマチック付5速オートマチック
 - ・2.0ℓNA直列6気筒VV^{*3}T-iエンジン&4速オートマチック
3. **イノベーティブなスポーツセダンパッケージ**
 - ・新開発のF Rのプラットフォーム、フロントミッドシップ縦置きエンジン、ショートオーバーハングにより、取り回しの良さと小気味良いハンドリングを実現しつつ、ゆとりをもって大人4人の乗車が可能
4. **アスリートを想起させる流麗でダイナミックなフォルム**
5. **クロノグラフ^{*4}をモチーフとしたスピードメーター、クロムメッキを施した球形のシフトレバーノブなど、機能性と斬新さが際立つコクピット**
6. **優れた緊急回避運動性能に加え、40%ラップオフセット前面衝突試験を速度を上げた64km/hで実施し、進化したGOA^{*5}とするなど、高い安全性を追求**
7. **環境負荷物質を低減するとともに、シュレッターダストから再生した高性能防音材を採用さらに、6気筒エンジン搭載車は、CO、HC、NOxを現行規制値に対し8万km走行後でも70%以上削減するなど、エコロジーにも配慮**

*1 アルテッツァ (ALTEZZA) : イタリア語で「高貴」の意味

*2 NA : Natural Aspiration (自然吸気=過給機を使用しない)

*3 VV^{*3}T-i : Variable Valve Timing-intelligent (連続可変バルブタイミング機構)

*4 クロノグラフ : ストップウォッチ機構などを内蔵し、複数の文字盤で構成された時計

*5 GOA : Global Outstanding Assessment (世界トップレベルの安全性評価)



アルテッツァ RS200 “Zエディション” [GF-SXE10-AEFVF (Z)]

〔車両寸法〕

(単位：mm)

全	長	4,400	オーバーハング	前	750
全	幅	1,720		後	980
全	高	1,410	トレッド	前	1,495
ホイールベース		2,670		後	1,485

【車両概要】

1. 「操り、走る」心地良さを追求したパフォーマンス

(1) 卓越した操縦性と走行安定性の追求

- ① フロントミッドシップレイアウトのエンジンをはじめ、バッテリー、燃料タンクなどの重量物を車両の旋回軸に近づけた配置とすることで、ヨー慣性モーメントを減少させ操舵に対する優れた応答性、収束性を確保し、小気味良いハンドリングを実現
- ② 素直なステアリングフィールにこだわりFRレイアウトとするとともに、優れた操縦性、走行安定性と高いトラクション性能を発揮するトルセンLSDを採用（6速マニュアル車に標準装備、5 Super ECT車にオプション）
- ③ サスペンションは、4輪ダブルウィッシュボーン式を採用するとともに、専任の車両評価メンバーを選出し、テストコースはもとより、ドイツのニュルブルクリンクサーキットをはじめ欧州各国の道路で徹底した走り込みを行い、その評価を反映させ、高い高速直進安定性と卓越したコーナリングスタビリティを実現
- ④ タイヤは操縦性・走行安定性に重点を置き、215/45ZR17タイヤを採用（6速マニュアル車と“Zエディション”に標準装備、その他にオプション）
- ⑤ 大容量の4輪ディスクブレーキ、リニア感のあるバキュームブースターの採用により、剛性感のあるブレーキフィーリングと優れた制動性能を確保
- ⑥ フロント、リヤサスペンションメンバーの支持剛性および各ピラーの結合剛性を強化し、ステアリング操作にリニアに応える操縦性と優れたスタビリティを実現
- ⑦ 車体周囲の空気の流れをスムーズにする外形デザインおよびアンダーフロアのフラット化に加え、フロント、リヤのホイールアーチ前部にスムーズな空気の流れをつくるフェアリングを設定することにより、優れた空力性能、直進安定性を実現するとともに風切音を抑制

(2)気持ち良く吹き上がるN Aエンジン

① B E A M S^{*1} 3 S - G Eエンジン（直列4気筒2.0ℓ デュアルV V T - i 付）

- ・吸気だけでなく排気バルブタイミングも制御するV V T - iを採用するとともに、ロングデュアルエキゾーストマニホールド、高圧縮比化（11.5）などにより、従来型エンジンに比べ最高出力を10 P S（6速マニュアル車）、最大トルクを1.0kg・m向上し、高回転域までのスムーズな吹き上がりと俊敏なレスポンスを実現
- ・E T C S - i^{*2}の採用により、アクセル開度に対するエンジン出力をリニアに制御し、胸のすく加速感を演出する一方、良好なアクセルコントロール性を実現
- ・優れた静粛性およびクルマとの一体感を演出する心地良いエンジンサウンドを創出するため、2系統吸気切替システムを採用
- ・高回転域での追従性を高めたチタン合金製吸排気バルブの採用により、フリクションロスおよびノイズを大幅に低減（6速マニュアル車）

* 1 B E A M S : Breakthrough Engine with Advanced Mechanism System
（先進機構を備えた画期的エンジン）

* 2 E T C S - i : Electronic Throttle Control System-intelligent
（電子制御スロットル）

② B E A M S 1 G - F Eエンジン（直列6気筒 2.0ℓ V V T - i 付）

- ・V V T - i およびロングデュアルエキゾーストマニホールドの採用に加え、吸気システムの一体化、可変吸気システムの採用、高圧縮比化、フリクションロスの低減により、従来型エンジン比 全域10%以上の性能向上をレギュラーガソリンで達成力強い加速性能とスムーズな吹き上がりを実現するとともに、優れた静粛性も確保
- ・E T C S - iの採用により、アクセル開度に対するエンジン出力をリニアに制御し加速感を演出するとともに良好なアクセルコントロール性を実現

<エンジン主要諸元>

	トランスミッション	排気量 [cc]	最高出力 [PS/rpm]	最大トルク [kg・m/rpm]	10・15モード走行燃費 [km/ℓ]
3 S - G E	6速マニュアル	1,998	210/7,600	22.0/6,400	11.6
	5 Super ECT		200/7,000	22.0/4,800	11.0
1 G - F E	ECT-iE	1,988	160/6,200	20.4/4,400	11.6

(3)ドライビングそのものが楽しめるトランスミッション

① 6速マニュアルトランスミッション（新開発）

- ・2速から6速までのギヤにつながるの良いクロスギヤレシオを採用することで、3 S - G Eエンジンのポテンシャルを最大限に引き出し、キビキビとした小気味良い走りを実現
- ・1速、2速をトリプルシンクロ機構とするとともに、操作性の良いシフトノブ配置、シフトストロークの短縮により、スポーティなシフトフィーリングを追求

② オートマチックトランスミッション

- ・3 S - G Eエンジン車に、ゲート式シフトレバー、マニュアル感覚のシフト操作を楽しめるステアシフトマチック、ドライバーの意思や道路状況に応じたシフトパターンを学習し提供するA I^{*3} - S H I F T、最先端の制御技術を駆使したフレックスロックアップシステムからなるスーパーインテリジェント5速オートマチック〈5 Super ECT〉を採用し、伸びのある加速と滑らかでスムーズな変速フィーリングを実現

* 3 A I : Artificial Intelligence（人工知能）

- ・ 1 G-F Eエンジン車に、ゲート式シフトレバーの電子制御フレックスロックアップ付 4 速オートマチック（インテリジェント）〈E C T - i E〉を採用し、滑らかでスムーズな変速フィーリングと低燃費を追求

2. イノベティブなスポーツセダンパッケージ

- (1)「操り、走る」心地良さを追求しながら、ゆとりの室内空間と十分な収納スペースを確保
 - ①新開発の F R のプラットフォーム、フロントミッドシップ縦置きエンジン、ショートオーバーハングにより、取り回しの良さと小気味良いハンドリングを実現しつつ、大人 4 人が乗車してもゆとりのある快適な室内空間を実現
 - ②リヤサスペンションのコイルスプリングを下方配置し、燃料タンクを後席下に収納することでリヤショートオーバーハングにもかかわらず十分なトランク容量406 ℓ（V D A 法）を確保

3. ダイナミックなフォルムと斬新なコクピット

- (1)アスリートを想起させる流麗でダイナミックなフォルム
 - ①「高性能エンジン」を強調した力強い造形のフードバルジ、アグレッシブな印象を与えるウェーブリフレクターヘッドランプにより、躍動感を表現したフロントビュー
 - ② 4 輪のふんばり感を強調したフレア造形、フロントフレアから後方へ伸び上がるキャラクターライン、低く構えたロッカー部により、引き締まったサイドビュー
 - ③シンプルで張りのある面に、丸型のテール&ストップランプとリヤコンビネーションランプを配し、さらに、ルーフのリヤ中央部にポールアンテナを配置することで力強さとスポーツ感をかきたてるリヤビュー
- (2)「見る、触る、操る」楽しさを追求した斬新なコクピット
 - ①コンビネーションメーターは、左側にタコメーター、右側に燃料計、その中央にスピードメーターを重ね合わせるように配置し立体感を表現
さらに、スピードメーター内には電圧計、水温計、油圧計（1 G-F E 搭載車は瞬間燃費計）の 3 種類の丸型メーターをコンパクトに配置し、機能性を追求するとともに、クロノグラフ調のデザインによりスポーティ感覚を演出
 - ②フロントドア スカッフプレートにステンレスを採用するとともに、アクセル、ブレーキ、クラッチペダルおよびフットレストの表面をアルミプレートにラバー樹脂を埋め込んだ斬新な意匠とすることで、スポーツ感を表現
（6 速マニュアル車、“Z エディション”に標準装備）
 - ③シフトレバーノブは球形とするとともにクロムメッキを施し、スポーツドライビングを追求
 - ④インストルメントパネルはシンプルな造形にするとともに、黒とメタリックのツートーンにより、スポーツマインドを高揚
 - ⑤黒を基調としたスポーツシートは、インテリアとのマッチングを図るとともに、横G、加速G、減速Gのかかるスポーツドライビングにおいても優れたホールド性を確保
- (3)「操り、走る」心地良さをサポートする快適装備
 - ①運転時の視線移動が少なく、視認性に優れるエレクトロマルチビジョン（オプション）をセンタークラスター上部に設定。未使用時には、インストルメントパネル内に収納可能な電動ポップアップ式を採用。また、パーキングブレーキレバー横に取り外しのできるリモコンを配置し、助手席や後席乗員の操作性にも配慮

- ② オーディオの6スピーカー仕様(“Zエディション”に標準装備、その他にオプション)は、可聴領域の歪み特性の少ないチタンドームツイーターにより臨場感ある音を追求するとともに、運転席でのCD交換が可能なCD6枚インダッシュチェンジャーとカセットを一体化したCDオートチェンジャーを採用
 - ③ オーディオの8スピーカー仕様(オプション)は、チタンドームツイーターを採用するとともに、CD6枚インダッシュチェンジャーとMDをインテグレート
- (4)優れた静粛性の実現
- ・ エンジン、トランスミッション、サスペンションなど振動・騒音の源流対策、ボディ骨格構造の高剛性化、パネルの共振を抑えるフロア構造、吸・遮音材の適確な配置により、クラストップレベルの静粛性を実現

4. クラス世界トップレベルの安全性

- (1)アクティブセーフティの追求
- ① ヨー慣性モーメントの低減を追求した重量配分、洗練されたシャシーなどによる優れた緊急回避性能の確保に加え、ABS、TRC(6速マニュアル車)を標準装備
 - ② 鏡面に一定の曲率をつけることで、従来型インナーミラーに比べ助手席側の後方視界を拡大(31°→47°)した、新開発の防眩ワイドビューインナーミラーを6速マニュアル車に標準装備するとともに、ワイドビュードアミラー(運転席側)を全車に標準装備
- (2)パッシブセーフティの追求
- ① 衝撃吸収ボディと高強度キャビンからなる、クラストップレベルの衝突安全ボディGOAは、より重量のある車と衝突した場合の安全性を確保するため、40%ラップオフセット前面衝突試験を従来の60km/hからエネルギーが約14%アップする64km/h、フルラップ前面衝突試験を50km/hから55km/hに速度を上げて実施し、さらに進化
 - ② ピラーやルーフサイドレールの内装材に衝撃を吸収するリブなどを内蔵することにより、米国の頭部衝撃緩和基準レベルの性能を追求したインテリアを採用
 - ③ 運転席・助手席にプリテンショナー&フォースリミッター付シートベルト、デュアルSRS^{*1}エアバッグ、点滅式シートベルト非着用警告灯を全車標準装備するとともに、SRSサイドエアバッグをオプション設定
 - ④ 追突された時に乗員の首への衝撃を緩和するWIL^{*2}コンセプトを取り入れたシート構造を運転席・助手席に採用

* 1 SRS : Supplemental Restraint System (乗員保護補助装置)

* 2 WIL : Whiplash Injury Lessening (頸部傷害低減)

5. 地球環境に配慮したエコロジーの多面的な追求

- (1)リサイクルに配慮した材料の採用
- ① 使用済み車両のシュレッダーダストを再利用した高性能防音材RSP(Recycled Sound-Proofing Products)を、フロアサイレンサーの一部に採用
 - ② バンパーをはじめインストルメントパネルやコンソールボックスなどの内外装部品にリサイクル性に優れたトヨタスーパーオレフィンポリマー(TSOP)を採用
 - ③ 環境負荷物質の低減として、鉛フリーとしたワイヤーハーネスの被覆材、ウインドウガラスのセラミック塗料などを積極的に採用

(2)排出ガスのクリーン化とCO₂の低減

- ① エミッションの低減を図るため、1G-FEエンジンはデュアルエキゾーストマニホールド直下に触媒と空燃比を精密制御するセンサーをそれぞれ装着することで浄化性能を高め、2000年10月から適用予定の新排出ガス規制に先行してCO、HC、NO_xを8万km走行後でも70%以上削減
- ② CO₂低減を念頭に、VVT-iや高効率トランスミッションの採用などにより、11.6km/ℓの低燃費を実現
(10・15モード走行値、3S-GE 6速マニュアル車、1G-FE 4速オートマチック車)

【販売概要】

- 1. 販 売 店 全国のネットヨタ店
- 2. 月販目標台数 4,000台/月
- 3. 店頭発表会 11月7日(土)、8日(日)

【メーカー希望小売価格】 (消費税は含まず、単位：千円)

グ レード	エ ン ジ ン	トランスミッション	価 格*
AS200	1G-FE 直6・2.0ℓ VVT-i	ECT-iE	2,070
Zエディション			2,370
RS200	3S-GE 直4・2.0ℓ デュアルVVT-i	5 Super ECT	2,240
Zエディション			2,540
RS200		6速マニュアル	2,400
Zエディション			2,500

◎

※北海道、沖縄のみ価格が異なる ◎：掲載写真

- ・ ECT-iE：電子制御フレックスロックアップ付4速オートマチック（インテリジェント）
- ・ 5 Super ECT：スーパーインテリジェント5速オートマチック

以 上