

トヨタ、エスティマを新発売

’90年代の新しいカーライフの提案

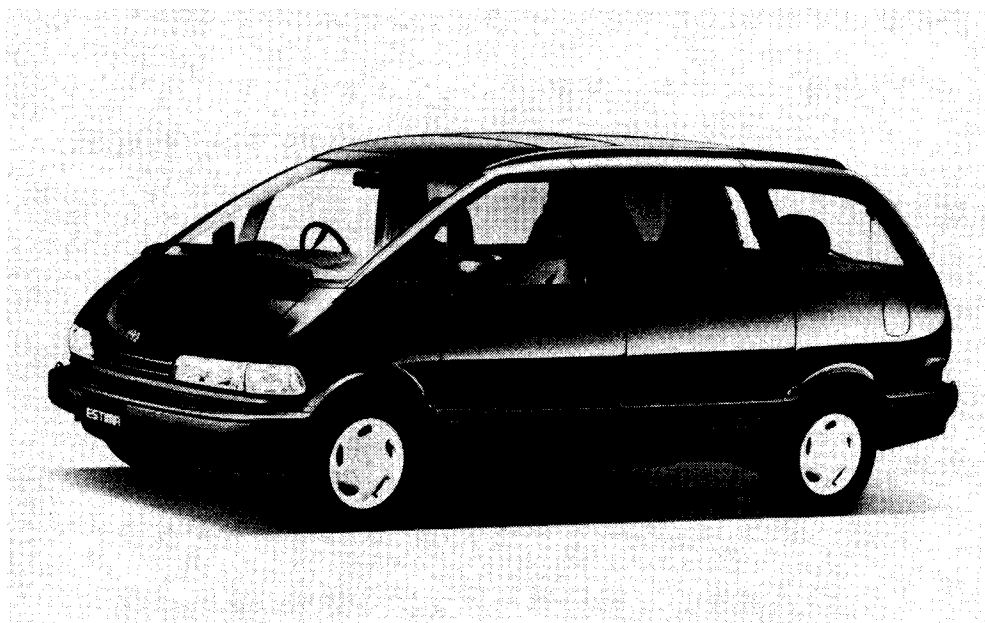
——走る楽しさと使う楽しさの高いレベルでの融合——

——新時代の多様性を創出した高性能“ニューコンセプトサルーン”誕生——

トヨタ自動車(株)は、新型高級サルーン エスティマ(*)を5月30日より全国のトヨタ店およびトヨタカローラ店を通じて一斉に発売した。

エスティマは、’90年代にふさわしい豊かで楽しい移動を提供するために、スポーティカーの「走る楽しさ」とワンボックスカーの「使う楽しさ」を高いレベルで融合させることを狙いに開発されたものである。

*エスティマ：英語のESTIMABLE（尊敬すべき）より命名。



エスティマ 4WD ツインムーンルーフ装着車 (E-TCR21W-RFSGK(X)) ’90. 5
クリアランスソナー、ダイバシティテレビアンテナはオプション

この狙いを実現するため、エスティマは**画期的な車両レイアウトとスタイリングの採用、また高性能エンジン、シャシー、駆動系の新開発**など、斬新な発想とトヨタの技術力を結集し、新時代の**高性能“ニューコンセプトサルーン”**として完成させている。

多用途で、しかもくつろげる豊かな室内空間を持ち、ハイウェイクルージングや胸のすくようなスポーティ走行を可能としたエスティマの特長は以下の通り。

1. 新しい発想にもとづく画期的な車両レイアウトとスタイリング

「走る楽しさ」と「使う楽しさ」を両立させるため、全く新しい発想にもとづく画期的な車両レイアウトとスタイリングを採用している。

① 車両レイアウト——画期的なミッドシップレイアウトを採用

▷ミッドシップの優れた走行性能と、フラットフロアの広々した室内空間を両立させるため、横に**75度スラント（傾斜）**させ高さを画期的に抑えたエンジンを新開発し、前車軸の後方の床下に搭載した。

▷エンジンのミッドシップ搭載により、車両の中心近くに最重量部品を配置することができ、最適な前後重量配分と小さなヨーイング慣性モーメント（操舵方向の回転慣性）を実現し、優れた操縦性を達成した。

▷さらに、エンジンの補機類（冷却ファン、オルタネータ等）をエンジン本体と切り離し、フロントフード内に収納し、エンジンから専用の駆動シャフトで直接駆動するシステムを開発したことにより、エンジン本体のコンパクト化と日常点検時のサービス性の向上を実現した。

② スタイリング

- ▷広い室内空間、スタイリッシュな外観、優れた空力特性を同時に実現するため、ガラス部分も含めてボデー全体を連続する曲面構成のタマゴ型の優美なデザインとした。
- ▷特に、シルエットは、ウインドシールドとノーズが連続した美しい曲線で構成される未来感覚あふれるものとしている。

2. 「走る楽しさ」を高める優れた走行性能

新開発2.4ℓハイメカツインカムエンジンの搭載や4輪独立懸架（フロント：マクファーソンストラット式、リヤ：ダブルウィッシュボーン式）の採用、さらには、ビスカスカップリング付フルタイム4WDの設定に加え、ワイドトレッド、ロングホイールベースなどがエンジンのミッドシップ搭載とあいまって、あらゆる走行条件下で、優れた動力性能と操縦性能を実現している。

さらに、走行時の安全性を一層向上させるため、滑りやすい路面での制動時に車両の安定性と操縦性に威力を発揮する4輪ABS（アンチロックブレーキシステム）を標準装備している。

3. 「使う楽しさ」を拡げる快適でゆとりある室内空間

室内は、フロアのフラット化により、最前部から最後部まで自由に行き来できるウォークスルーを実現し、広い室内空間で乗員全体（乗車定員は7人）の一体感が得られる設計とするとともに、フロアの高さを低く抑えることにより優れた乗降性を実現している。

また、デザインは外観にマッチした豊かで高品位な面構成とし、特にインストルメントパネルは、スイッチ類の操作を容易にするため中央部を大きく張り出させたダイナミックで未来的なフォルムとしている。

さらに、クロスフローファンの採用により超薄型を可能としたオーバーヘッドデュアルオートエアコンやCDプレーヤー付9スピーカーの「エスティマライブサウンド システム」を標準装備としたほか、開放感のあるツインムーンルーフ装着車を設定するなど装備を充実させるとともに、大きなラゲージスペースも確保し、長距離ドライブを楽しく過ごせる快適でゆとりある広い室内空間を創出している。

エスティマの販売概要と車両概要は以下の通り。

【販売概要】

- | | |
|-----------|--------------------|
| 1. 販 売 店 | 全国のトヨタ店およびトヨタカローラ店 |
| 2. 月販目標台数 | 2,000台 |
| 3. 店頭発表会 | 6月16日（土）、17日（日） |

【車両概要】

1. 外 観

▷ “EGG ON A BOX” をスタイルテーマとした^{*}キャルティによるデザインをベースとし、ボデーはCd値0.35を達成した流麗で躍動的なエアロダイナミックフォルムで、シルエットはウインドシールドとノーズが連続した美しい曲線で構成されている。

（^{*}キャルティ：Calty Design Research, Inc カリフォルニアにあるトヨタの
先行デザイン開発拠点）

▷特に、ガラス部分を含めて3次元曲面の面一化处理を行うことにより、ボデー全体の球体イメージを際立たせている。

▷また、超大型の塗装サイドガーニッシュや大型ボデー一体バンパーを採用し、高品質で安定感あるスタイルを一層強調するとともに、外板色は未来感覚あふれるイメージを活かすため、設定7色を全てガーニッシュとの2トーン構成としている。

2. エンジン・ドライブトレイン

▷優れた走行性能と広く快適な室内空間を両立させるため、エンジンを極力コンパクト化し、床下にミッドシップ搭載した。

〔2TZ-FE型エンジン主要諸元〕

(1) 新開発高性能エンジン

- 横に75度スラントさせることにより、高さを画期的に抑えた新開発エンジンLASRE α -II 2TZ 16VALVE (2TZ-FE型)を採用。

排 気 量	2,438cc
最 高 出 力	135ps/5,000rpm
最 大 ト ル ク	21kg・m/4,000rpm
10モード燃費	7.1km/ℓ (2WD)

- このエンジンは、ハイメカツインカム機構の採用により、常用回転域での高トルク、および低燃費を実現するとともに、各部の高剛性化を図り、低振動化・低騒音化を高いレベルで達成している。
- さらに、エンジンをミッドシップ搭載したため、車両の中心近くに最重量部品を配置することができ、最適な前後重量配分と小さなヨーイング慣性モーメントを実現し、操舵に対する追従性に優れた軽快なハンドリングを可能とした。

(2) 補機駆動システム

- 床下に搭載されるエンジンのコンパクト化を図るため、従来エンジン本体に取付けていた冷却ファンやオルタネータなどの補機類を、エンジン本体と切り離してフロントフード内に収納し、エンジンから「補機駆動シャフト」で直接駆動するシステムを開発した。

(3) ドライブトレイン

- オートマチックトランスミッションは、ドライバーの好みに応じてノーマルとパワーの2つのモードに使い分けのできるECT（電子制御オートマチックトランスミッション）を全車に採用した。
- また、フルタイム4WDには、あらゆる走行条件下で駆動力を前後輪に適切に配分するビスカスカップリングによる差動制限機構付のセンターディファレンシャルを採用した。

3. シャシー

▷サスペンションは、フロントには新ジオメトリー（各部の配置・寸法）のマクファーソンストラット式、リヤには床面を低くかつフラットにするため

高さを抑えたダブルウィッシュボーン式を採用し、ワイドトレッド（フロント：1,560mm、リヤ：1,550mm）やロングホイールベース（2,860mm）、エンジンのミッドシップ搭載などとあいまって、優れた操縦性、走行安定性と乗り心地を実現している。

▷さらに、4輪ベンチレーテッドディスクブレーキを標準装備し、高速走行時の制動を確実なものとするとともに、走行時の安全性を一層向上させるため、滑りやすい路面での制動時に車両の安定性と操縦性に威力を発揮する4輪ABSを標準装備している。

▷また、タイヤには70シリーズの乗り心地と60シリーズの走行安定性を両立させた、215/65R15サイズを新設定している。

4. ボデー

▷コンピュータシミュレーションを活用した最適設計により、軽くて剛性の高いボデーを造り上げるとともに、防錆鋼板や樹脂の大幅採用などにより、優れた防錆性能を実現している。

▷さらに、徹底したフラッシュサーフェス化を行いボデー回りの空気の流れを最適化し、風切音の低減を図っている。

▷また、乗降性の向上を図るため、左右のフロントドア部のフロアの高さを低く抑えたほか、大きな開口面積が得られるスライドドアを採用した。

5. 室内空間

▷室内は、フラットフロアで比類なく広い有効空間を特長とし、外観にマッチした流れるような曲面構成とした。

(1) 室内デザイン

- 全面一体成形の天井をはじめインストルメントパネル、トリム類、フロアカーペットなどの継ぎ目を大幅に削減するとともに、鉄板面が見えないフルカバーリングトリム構成を採用し、外観にマッチした豊かで高品位な曲面構成とした。
- 特に、インストルメントパネルは、スイッチ類の操作を容易とするため中央部を大きく張り出させたダイナミックで未来的なフォルムとしている。

(2) ウォークスルー

- フロアのフラット化により最前部から最後部まで自由に行き来できるウォークスルーを実現した。
- さらに、最前部からの移動を容易にするため、全車のコラムシフト化とパーキングブレーキのドア側への設置を実施した。

(3) シート

- シート本体と連続感を持たせたヘッドレストやリクライニングヒンジのフルカバーリング処理により、高級感あふれるシート形状とした。
- また、中央シートは180度回転を可能とし、最後列シートはシートバックを後に倒して平らにした状態でシート全体を車両側面に折りたたむスペースアップ機構を採用し、収納スペースの向上を図った。
- さらに、中央シートと最後列シートにも3点式ELR（緊急ロック式巻取装置）のシートベルトを採用した。

(4) 運転席回り

- 空調やオーディオなどの操作スイッチをインストルメントパネルの中央上部に配置し、使用性の向上を図るとともに、チルトステアリングを全車に標準装備した。
- また、フューズ類もインストルメントパネル上部の点検しやすい位置に収納した。

(5) 空 調

- 大きな開口部を持ち、クロスフローファンの採用により超薄型を可能としたオーバーヘッドデュアルオートエアコンを標準装備した。

(6) オーディオ

- オーディオは臨場感あふれる豊かな音場空間を演出するCDプレーヤー付9スピーカー・5アンプの「エスティマ ライブ サウンドシステム」を標準装備した。

(7) ツインムーンルーフ

- 開放感があり明るい室内空間を造り出すツインムーンルーフをオプション設定した。
 - ツインムーンルーフは、非装着車と室内高が変わらない外装式とするとともに、サンシェードを閉じた状態で天井の美観を損なわない面一化処理を施している。
- ▷さらに、パワーステアリング、パワーウインドウなどを標準装備としたほか、最後列シートの後ろには大きなラゲージスペースを確保し、多用途で、しかもくつろげる豊かな室内空間を創出している。

5. 日常点検性

▷ウォッシャー液、バッテリー液、エンジン冷却水などの日常点検を容易にするため、これらを車両フロント部分に集中配置したほか、エンジンオイルについては、今回世界で初めてエンジンオイル自動補給システムを開発し、標準装備とした。

以 上

◎メーカー希望小売価格（消費税は含まず）

（スベアタイヤ、標準工具一式付、単位：千円）

駆 動	エンジン	ミッション	東 京	名 古 屋	大 阪
4 W D	2TZ-FE	ECT	3,245	3,240	3,245
ツインムーン ルーフ装着車			3,350	3,345	3,350
2 W D			2,965	2,960	2,965
ツインムーン ルーフ装着車			3,070	3,065	3,070

◎掲載写真
（除くオプション）

◎トヨタ エスティマ 主要諸元表

■車両型式・重量・性能

		2400 16VALVE (2 TZ-FE)			
		2 WD		4 WD	
車両型式	電子制御式 2 ウェイ・ OD付 4 速 フルオートマチック (ECT-コラム)	E-TCR11W RFSGK		E-TCR21W RFSGK	
		ツインムーンルーフ		ツインムーンルーフ	
		装着車	非装着車	装着車	非装着車
車両重量	kg ※	1,770	1,730	1,860	1,820
車両総重量	kg ※	2,155	2,115	2,245	2,205
最小回転半径	m	5.7			
燃料消費率 km/ℓ	60km/h定地走行 (運輸省届出値)	14.8	14.8	13.7	13.7
	10モード走行 (運輸省審査値)	6.9	7.1	6.3	6.3

※アイスメーカー付冷蔵庫を装着した場合10kg増加。

■寸法・定員

全長	mm	4,750
全幅	mm	1,800
全高	mm ※	(1,780) [1,790]
ホイールベース	mm	2,860
トレッド	前 mm	1,560
	後 mm	1,550
最低地上高	mm	(150) [160]
室 内	長 mm	2,810
	幅 mm	1,635
	高 mm	1,220
乗車定員	名	7

()は2WD・[]は4WD

※ツインムーンルーフを装着した場合、それぞれ30mm増加。

■エンジン

型式	2TZ-FE (2400 16VALVE)
種類	直列4気筒DOHC
使用燃料	無鉛ガソリン
総排気量	cc 2,438
内径×行程	mm 95.0×86.0
圧縮比	9.3
最高出力	PS/r.p.m. ネット 135/5,000
最大トルク	kg・m/r.p.m. 21.0/4,000
燃料供給装置	EFI (電子制御式燃料噴射装置)
燃料タンク容量	ℓ 75

■変速比・減速比

		電子制御式2ウェイ・OD付4速 フルオートマチック (ECT-コラム)
変 速 比	1 速	2.452
	2 速	1.452
	3 速	1.000
	4 速	0.730
	後 退	2.212
減速比		4.300

■ステアリング・サスペンション・ブレーキ

ステアリング	ラック & ピニオン	
サスペンション	前	ストラット式コイルスプリング (スタビライザー付)
	後	ダブルウィッシュボーン式 コイルスプリング
ブレーキ	前・後	ベンチレーテッドディスク