

トヨタ、セルシオを新発売

高級車の新たな世界基準

—— 技術の本質を極めるとともに、人間に対する温かさを基調とした

ハイ・パフォーマンス・ラグジュアリー・カー誕生 ——

トヨタ自動車(株)は、新型乗用車セルシオ*を10月9日より全国のトヨタ店およびトヨペット店を通じて、一斉に発売した。

セルシオは、来るべき21世紀に向けたトヨタのフラッグシップとして、「ワールド・ワイドに通用する世界トップレベルのハイ・パフォーマンス・ラグジュアリー・カーの創造」を基本コンセプトとして開発されたものである。

*「至上・最高」の意を表すラテン語セルサス (CELSUS) をもとに命名。



セルシオ C仕様Fパッケージ装着車 (E-UCF11-AEPQK) '89.10

このコンセプトの下に、セルシオは開発の全てを原点からスタートさせ、徹底した可能性への挑戦を行ない、機能性と気品、動力性能と燃費、高速直進安定性・操縦性と乗り心地、静粛性と車両重量など相反する諸要素を、その源流まで遡ることによって飛躍させ、極めて高い次元で両立させている。

中でも、高速クルージング性能については、北海道・士別試験場のテストコース（全周10km）などにおいて徹底的な走り込みを実施することにより、優れた高速直進安定性・操縦性さらにはスムーズで高い動力性能と極限ともいえる静粛さを実現し、また高精度の造り込みや美しい塗装面、長期にわたる初期品質の保持など精緻な工芸品を彷彿させるハイ・パフォーマンス・ラグジュアリー・カーとして完成させている。

先進性とゆとりを大切にされる我が国のお客様に、新しい夢を実現していただける車として発売されるセルシオの主な特長は次のとおりである。

1. エクステリア

▷ラグジュアリー・セダンで最も低い C_d 値 0.29を達成した

ダイナミックでエレガントなスタイル

- 新しい価値を持ったラグジュアリー・セダンとして超高性能を達成しながらも、感性に訴える美しさと気品を備えたデザインを実現している。曲面豊かな優美で張りのあるボデーは、空気抵抗を減らす滑らかで艶やかな表面を形成するとともに、細部にいたるまで風の流れをチェックし、ボデー各部に入念な工夫をこらした新曲面フォルムとしている。その妥協を許さない造形は、ラグジュアリー・カーとしての存在感と理論を超えた美しさを調和させており、永く新鮮さを失わないスタイルを確立している。
- 外钣塗装は5コートを採用（ダークグリーンM.I.O.*のみ6コート）し、深みがあり優れた艶の塗装品質を実現している。（M.I.O.：マイカシャスアイアン オキシaid）

*M.I.O.塗装は、米国で9月より発売のレクサスLS400に世界で初めて採用したものであり、国内では初の採用。

- ワイパーの払拭スピードに応じ、払拭角を制御し、常に広い払拭面積が得られる世界初のフルエリアワイピングシステムを採用している。

また、アウトサイドミラーに、世界で初めて超音波雨滴除去ミラーを採用し、瞬時に雨滴を除去することにより、雨天時においても良好な後方視界を確保している。

2. インテリア

▷人に温かい室内デザイン・素材の採用

▷機能性と感性を追求した操作系・シート

- 室内はおおらかな曲線をもちいた端正で豊かな雰囲気のあるデザインとし、天然素材の採用とあいまって乗る人を温かく迎えてくれる空間をつくりあげている。

センターコンソールやドアトリムスイッチパネル部にウォールナットを採用した他、ドアトリム・シート素材に本革もしくは高級ファブリックを用意するなど、天然素材をふんだんに採用している。

- 操作パネル面は、人の自然な動きに合わせるようドライバーのリーチ（手を伸ばした時に届く範囲）軌跡に沿って設定するとともに、使用頻度の高いスイッチを運転席に近い位置へ配置するなど、使用性と感性を両立させたコックピットとしている。

コンビネーションメーターはスモークレンズで覆われ、イグニッションキーを回すと鮮やかに浮かびあがる視認性に優れたオプティロンメーター（自発光式アナログメーター）*を採用するとともに、各種警告灯は点灯時にスモークレンズの中央に浮かびあがる虚像ウォーニング表示を採用している。

*米国で9月より発売のレクサスLS400に世界で初めて採用したものであり、国内では初の採用。

- ステアリングは、ドライバーの乗降性を良くするために、イグニッションキーを抜くとステアリングホイールが自動的にあがる電動式チルト&テレスコピックステアリングをグレードに応じて採用するとともに、SRSエアバッグを採用し、衝突時の乗員保護性能を向上させている。

SRSエアバッグ (Supplemental Restraint System エアバッグ)

各種事故形態に対する乗員保護の観点からは、シートベルトが現在最も有効なシステムであるが、エアバッグは更に前面衝突時の主として顔面への衝撃緩和を狙いとした乗員保護の補助装置で、シートベルトの着用を前提としている。今回のシステムは、3箇所5つのセンサーを配置した極めて信頼性の高い電気式エアバッグであり、全車に標準装備としている。

- 前席のシートは、8ウェイのパワーアジャスターにヘッドレストも電動で上下する機能を加え、運転席にはさらに電動ランバーサポートを採用し、様々な体型の人にフィットできるようにしている。
- その他、静かで急速な冷暖房機能を発揮する空調システムを採用した他、後席用にパワーシート、リヤクーラー、電動ヘッドレスト、オーディオコントロールやヒーターコントロールなどを装備した後席パッケージオプション (Fパッケージ) を最上級グレードに設定している。

3. エンジン

- ▷アルミ製V型8気筒 最高出力260馬力の軽量・高性能エンジン搭載
- ▷超高精度・高バランスによる面期的な静粛性の実現

- 高速走行を実現する動力源として、新開発の4ℓアルミ合金製V型8気筒フォーカム32バルブエンジン1UZ-FE型を搭載している。

このエンジンは、高出力、高トルク、低燃費で定評のあるトヨタのハイ

メカツインカムエンジンの頂点にたつエンジンとして開発されたものである。

4ℓの排気量と4バルブ・センタープラグ配置のコンパクトな燃焼室をもつハイメカツインカムの採用により高性能・高効率を実現し、最高出力260ps/5,400rpm、最大トルク36.0kg・m/4,600rpmの出力性能と、10モード燃費7.1km/ℓ（等価慣性重量1.75t車）という4ℓクラスとしては画期的な低燃費を両立させている。

- さらに、エンジン本体の設計構造を徹底的に解析し、加えて各部の加工精度を飛躍的に向上させることにより、極限の静粛性を実現している。

4. ドライブトレーン

▷意のままの走りとスムーズな変速特性を実現した高度にインテリジェントなオートマチックトランスミッション“ECT-i”

▷ドライブラインの直線配置、画期的な高精度・高バランスの実現による超静粛性の達成

- オートマチックトランスミッションは、変速時にエンジン出力とクラッチ油圧を総合電子制御するインテリジェント制御システムを採用することにより、あらゆる走行条件において常にスムーズな変速特性を実現し、快適で滑らかな走りを達成している。

さらに厳密な数値流体解析を行い世界最高レベルの伝達効率を実現したスーパーフロー トルクコンバーターの採用とギヤ比や変速点の最適設定により、力強い発進性能と伸びの良い滑らかな加速が得られ、ドライバーの意のままの走りを可能としている。

- また、ドライブラインに起因する振動・騒音を源流で断つために、エンジンからディファレンシャルまでのドライブラインをジョイント・アングルのない直線配置とし、ジョイント・アングルに起因する振動・騒音を皆無とするとともに、エンジン・駆動系各部の加工精度を格段に向上し、残留アンバランスを画期的に低減させて起振力を極小とすることにより

より、超静粛性を達成している。

5. シャシー

▷理想的な走行性能を発揮する新設計 4 輪ダブルウィッシュボーンサスペンション

▷ホイールストローク感応 電子制御エアサスペンション、ピエゾTEMS、トラクションコントロール、4 輪ABSなど極めて高度な電子制御システムの採用

- 足回りは、正確で優れたハンドリングや抜群の高速直進安定性など高級・高性能車にふさわしい高い運動性能と優れた乗り心地を実現するため、あらゆる走行時に車輪を路面に対し理想的に保ち、高いポテンシャルを発揮する新設計のダブルウィッシュボーンサスペンションを4輪に採用している。

また、新開発のホイールストローク感応 電子制御エアサスペンションとピエゾTEMS（世界初の新機構で、ピエゾ素子 — 鉛・ジルコニウム・チタンを主成分とする圧電セラミックス — を用いたトヨタ電子制御サスペンション）をグレードに応じて設定し、操縦性・走行安定性と乗り心地の両立を高いレベルで実現している。

- 新開発のホイールストローク感応 電子制御エアサスペンションは、路面の凹凸に対し前後輪独立にバネ定数を2段階、減衰力を3段階にきめ細かく切り替えるもので、高いレベルでの操縦性・走行安定性とフラットな乗り心地を実現している。
- 新開発のピエゾTEMSは、力を加えると瞬時に電荷を発生（圧電効果）し、逆に電圧を加えると瞬時に変位（逆圧電効果）するピエゾ素子を世界で初めてサスペンションに採用したものである。これにより得られる類のない速い応答性を活用して、常時しっかりした操縦性・走行安定性を確保したうえで、路面の突起乗り越し時のみ瞬時に減衰力を変化させ、路面からのショックを柔らげ快適な乗り心地を実現している。

- この他、グレードに応じて滑りやすい路面での発進および加速走行時に駆動輪（後輪）の空転による車両の挙動不安定を防ぐTRC（トラクションコントロール）と滑りやすい路面での制動時に威力を発揮する4輪ABS（アンチロックブレーキシステム）を設定し、滑りやすい路面での操縦性・走行安定性にも万全の性能をそなえている。

6. ボデー

▷コンピューターシミュレーションの徹底的活用による軽量かつ高剛性なボデーの実現

▷新開発 制振鋼板の採用などによる超一級の静粛性の確保

▷エネルギー吸収性の良い前後ボデー構造によるキャビン保護

- コンピューター・シミュレーションを徹底的に活用し、軽量で剛性の高い新設計のユニット構造ボデーとしている。
- 超一級の静粛性を確保するために、中間樹脂層にニッケル粉の導電フィラーを混入することによりスポット溶接を可能とした制振鋼板*を開発し、ダッシュパネル部のサンドイッチ制振パネルとリヤルームパーティションパネルに採用した他、リヤサスペンションの取り付けには大型サブフレームを採用しディファレンシャルユニットを二重防振支持構造とするなど徹底的に振動・騒音を遮断している。

*米国で9月より発売のレクサスLS400に世界で初めて採用したものであり、国内では初の採用。

- さらに、クレイモデルの段階でフロントドア窓部に超小型マイクロフォンを埋め込んで風の音を測定し、スタイリングに逐次フィードバックするなど風切り音を徹底的に低減している。
- 加えて、空力特性を向上させるために、ボデー表面の段差およびボデーパネル間のすきまを極力小さくしたフラッシュサーフェスボデーとしている他、アンダーフロアをフラットにするとともに、大型エンジンアンダーカバーの採用やフロントタイヤの前部にスパッツ（車輪への空気の

流れを抑制するカバー) を設け、さらにエキゾーストマフラーやリヤサスペンションアームにフェアリング(空気の流れを整流するカバー)を設定するなど床下の風の流れの改善を徹底的におこなっている。

- サイドパネルは、板厚や材質(表面処理)の異なる鋼板をレーザー溶接した後プレス成形する大型ワンピースパネル*を採用している。これにより、強度・剛性の必要な部位のみ厚くした一体の鋼板を採用できるため、軽量化が実現でき、またドアを開けた時にも継ぎめのない美しい仕上がりとなっている。

*米国で9月より発売のレクサスLS400に世界で初めて採用したものであり、国内では初の採用。

- 万一の場合に備えて、車両前後部をエネルギー吸収性の良い構造とするとともに、剛性の高いキャビン、SRSエアバッグ、シートベルトなどにより、高い安全性を確保している。

7. オーディオ

▷ セルシオ スーパー ライブ サウンド システムの搭載

▷ 車載 DAT (デジタル・オーディオ・テープ) デッキを採用

- 車室内の音響特性を徹底的に解析し、スピーカーの配置・取付け部の特性を最適化することにより、音楽ソースの持つダイナミックレンジを完璧に表現する迫力ある重低音とクリアな中高音の再生を実現した セルシオ スーパー ライブ サウンド システムを搭載している。さらに、内装素材が本革とファブリックでは室内の音響特性が異なるため、それぞれに最適な専用のイコライザーを採用している。
- また、グレードに応じてCDオートチェンジャーを採用し多彩なサウンド・プレイを楽しめるようにした他、音楽ソースの多様化に対応しDATデッキも搭載できるものとしている。

8. 長期にわたる初期高品質の維持

- 初期の高品質を維持し、お客様に長期間にわたってご満足いただくために、コンポーネントの高精度・高信頼性を高いレベルで追求した他、新たに経時変化の低減にも取り組み、96項目にもわたる改善を実施している。
- たとえば、室内の変色・色ずれを画期的に低減し、また長期間にわたって振動・騒音の初期品質を維持できるようにしている。
さらに、本革シートの場合、比較的荷重のかかる場所には、牛革の中でも伸びの少ない背中の革を使用するなど部位により革を使いわけ、経時変化を少なくしている。

〔 販 売 概 要 〕

- | | |
|--------------|------------------|
| 1. 販 売 店 | 全国のトヨタ店およびトヨペット店 |
| 2. 当面の月販目標台数 | 1,500 台 |

以 上

〔 車 両 概 要 〕

1. エクステリア

▷新しい時代の超高性能ラグジュアリー・セダンに要求される多くの機能を満たし、高速走行で求められる空力特性の良さと力強い存在感・優美な気品を兼ね備えた入念ボデーデザインをとりいれている。

強いテーパーで絞ったフェンダーとプレスドアを採用し徹底した面一設計のキャビンや、ラウンドしたコーナー処理と豊かな曲面で構成されたボデー、またわずかにヒップアップしたテールエンドなど最新の空気力学と美学を融合し、ラグジュアリー・セダントypeとしては最も低い C_D 値 0.29という値の実現と高級車としての普遍的なエレガンスを両立したデザインとしている。

▷フロントバンパーからリヤバンパーに至るボデー下部はウレタン樹脂部品で覆われ、飛び石などにたいする耐チップ性を向上させるとともに、トーン・オン・トーン カラー化し新しい高級車としての特長を表現した。

▷大きくスラントしたヘッドランプはフォグランプと一体とし、気流を乱さないように入念にデザインされたグリルやエアカットフラップ機能を織り込んだ力強いバンパーとあいまって、威厳と先進的高級感に満ちたフロントデザインとしている。

▷ターンランプを中心に上下にテール・アンド・ストップを配置した大型で視認性の良い特徴的な横長リヤコンビネーションランプは、バンパー直上まで開くトランクリッドとともに、機能と美しさを調和したデザインとしている。

▷外形寸法は次のとおり

(単位：mm)

全 長	全 幅	全 高
4,995	1,820	1,425 (エアサスペンション仕様車は1,400)

▷外鈹色は、設定9色中8色を2トーンカラー（トーン・オン・トーン）

とし、それぞれ厚膜の塗装（5コート、ダークグリーンM.I.O.のみ6コート）を実施し、艶の良いすぐれた塗面品質を実現している。

特に、ダークグリーンM.I.O.*（マイカシャス アイアン オキシサイド）は、雲母状の酸化鉄（粒子径約15 μ m）と干渉パールブルーマイカおよび干渉パールグリーンマイカを混入したもので、6コート塗装とあいまって光の条件で輝きが微妙に変化する高級感ある塗色である。

*M.I.O.塗装は、米国で9月より発売のレクサスLS400に世界で初めて採用したものであり、国内では初の採用。

▷ワイパーの払拭スピードに応じ、払拭角を制御し、常に広い払拭面積が得られる世界初のフルエリアワイピングシステムを採用している。

また、アウトサイドミラーに、世界で初めて超音波雨滴除去ミラーを採用し、瞬時に雨滴を除去することにより、雨天時においても良好な後方視界を確保している。

2. インテリア

▷室内はおおらかな曲線をもちいた端正で豊かな雰囲気のあるデザインとし、天然素材の採用とあいまって、機能と美の調和がとれた乗る人を温かく迎えてくれる空間としている。

▷厳選を重ねたウォールナットをセンターコンソールやドアトリムスイッチパネル部に採用している他、ソフトで肌触りの良い本革と3種類の高級ファブリック（静電防止加工のウールモケット2種、ポリエステルモケット1種）をドアトリムとシートの素材としてグレードに応じてお客様の好みで選択できるものとしている。

▷センターコントロールパネルなどのパネル操作面は、人の自然な動きに合わせるようドライバーのリーチ（手を伸ばした時に届く範囲）軌跡に沿って設定するとともに、使用頻度の高いスイッチを運転席に近い位置へ配置したり、一つ一つのスイッチ操作フィーリングを追求するなど、機能性と感性を両立させたコックピットとしている。

▷コンビネーションメーターは、イグニッションキーを回すとスモークレ

ンズに覆われたブラックフェイスの中に、鮮やかにメーターが浮かびあがる視認性にすぐれたオプティロンメーター（冷陰極管タイプ自発光式アナログメーター）*を採用するとともに、各種警告灯はドライバーの注意を喚起するために、点灯時には見やすい位置に割り込みスモークレンズに浮かびあがる虚像ウォーニング表示を採用している。

*米国で9月より発売のレクサスLS400に世界で初めて採用したものであり、国内では初の採用。

▷ステアリングはチルト&テレスコピック フル電動タイプをグレードに応じて採用し、イグニッションキーを抜くとステアリングがチルト最上段に自動的にあがるとともに、テレスコピックも自動的に車両最前方に移動し、優れた乗降性を実現している。

また、衝突時にセンサーからの電気信号によりガスを発生するインフレーター（ガス発生器）とバッグをステアリングパッドに内蔵したSRSエアバッグを採用し、衝突時の乗員保護性能を向上させている。（SRS：Supplemental Restraint System シートベルトの補助拘束装置）

▷前席のシートは8ウェイのパワーアジャスターにヘッドレストも電動で上下する機能を加え運転席にはさらに電動ランバーサポートを採用した他、グレードに応じてスライド位置やリクライニング位置などのメモリー機能をもたせ、様々な人の体型にフィットする使い易いものとしている。

また、シートには新しいパッド材を採用し、さらにコイルスプリング特性、クッションの座面形状などを徹底的に解析することにより優れた座圧分布と振動特性を達成し、快適で疲労の少ないシートとしている。

さらに、シートベルトには新開発の電動アジャスタブルショルダーベルトアンカーを設定し、乗る人の体型に合わせて自然な姿勢で容易に自動調整できるものとしている。

▷空調システムはマイコン制御フルオートエアコンを採用、急速な冷暖房を実現するとともに、風の整流に多くの工夫を加え極めて静かなものとしている。

▷後席のお客様にも快適な室内空間とするために、後席パッケージオプション（Fパッケージ）を最上級グレードに設定している。

パッケージの内容は次のとおり

- ①後席パワーシート ②リヤクーラー ③後席電動ヘッドレスト
- ④後席バイブレーションシート ⑤後席シートヒーター ⑥後席カセットデッキ
- ⑦後席オーディオ・ヒーターコントロール
- ⑧後席からの操作が可能なパッセンジャーシート制御システム
〔可倒ヘッドレスト、前方スライド、リクライニング前倒れ〕
- ⑨リヤドアカーテン（装着車の選択も可）

3. エンジン

▷ 高出力、高トルク、低燃費で定評のあるトヨタ・ハイメカツインカムの頂点にたつエンジンとして新開発した 4 ℓ アルミ合金製 V 型 8 気筒フォーカム32バルブエンジン 1UZ-FE型を搭載している。

おもな諸元は次のとおり

型 式	排気量 (cc)	配列・ 気筒数	弁機構	吸排気 方式	圧縮比	最高出力 (ps/rpm)	最大トルク (kg・m/rpm)
1UZ-FE	3,968	90°V型 8 気筒	DOHC 32バルブ	自然吸気	10.0	260 /5,400	36.0 /4,600

▷ 4 ℓ の排気量と 4 バルブ・センタープラグ配置のコンパクトな燃焼室をもつハイメカツインカムの採用により高性能・高効率を実現し、最高出力260ps/5,400rpm、最大トルク36.0kg・m/4,600rpmの出力性能と、10モード燃費7.1km/ℓ（等価慣性重量1.75t車）というこのクラスとしては画期的な低燃費とを両立させている。

▷ エンジン本体およびトランスミッションとの結合部の設計構造を徹底的に解析して、高剛性化を図るとともに、アルミ合金性バルブリフターを採用している。

加えて、最新式の生産技術を駆使して各部の精度・バランスを飛躍的に向上させることにより、卓越した静粛性を実現している。

- ▷ タイミングベルト、補機駆動ベルトにオートテンショナーを採用するとともに、エンジンオイルレベルセンサー、冷却水レベルセンサーも備え、一段とメンテナンスフリー化を行っている。
- ▷ 世界で初めて電子制御 油圧駆動クーリングファンを採用し、エンジン冷却ファンの回転数を無段階に制御することにより、常に最適な風量を確保するとともにファン騒音を大幅に低減している。

4. ドライブトレーン

- ▷ オートマチックトランスミッションは、数値流体解析を行い世界最高レベルの伝達効率を実現したスーパー フロー トルクコンバーターの採用と、ギヤ比・変速点の最適設定により、力強い発進性能と伸びの良い滑らかな走りを実現し、ドライバーの意のままの走りを可能としている。
- ▷ また、オートマチックトランスミッションには、インテリジェント制御システムを採用している。これは、変速時にエンジン出力とクラッチ油圧を総合電子制御して滑らかな変速を実現するもので、特にクラッチ油圧のフィードバック制御の採用により滑らかな変速をあらゆる走行条件でいつまでも維持することを可能としている。
- ▷ エンジン出力制御は変速時にエンジンの点火時期を遅角させることにより、出力トルクを一時的に変化させて変速をスムーズにするものであり、クラッチ油圧の電子制御は最適な変速となるよう、新開発のリニアソレノイドによってクラッチ油圧を制御するものである。またクラッチ油圧のフィードバック制御は、滑らかな変速をいつまでも維持するために変速の進み方をモニターすることにより、最適条件とのズレを検出しクラッチ油圧を補正する制御である。
- ▷ ドライブラインは、エンジンからディファレンシャルまでジョイント・アングルのない直線配置とし、ジョイント・アングルに起因する振動・騒音を源流で断つとともに、エンジン・駆動系全体の残留アンバランス

を画期的に低減させて起振力を極小とすることにより、超静粛性を達成している。

5. シャシー

- ▷ サスペンションは理想的なジオメトリー（寸法・配置）が採用でき、またハイキャスター、フォアラウフ（キングピン軸に対して車軸を前に出すこと）、小キングピンアングル、ピロボール、液体封入式ストラットバークッションの採用などにより優れた直進安定性、ハンドリング、乗り心地を実現した新開発のダブルウィッシュボーンサスペンションを4輪に採用している。
- ▷ また、グレードに応じて新開発のホイールストローク感応 電子制御エアサスペンションとピエゾTEMS（世界初の新機構で、ピエゾ素子を用いたトヨタ電子制御サスペンション）を設定し、お客様の好みに応じて選択できるものとしている。
- ▷ 新しい制御ロジックを採用したホイールストローク感応 電子制御エアサスペンションは、ホイールのストロークを感知して前後輪独立にバネ定数を2段階、減衰力を3段階に、従来よりもきめ細かく切り替えるものとしている。これにより、優れた直進安定性と正確なハンドリング、フラットな乗り心地を実現している。
- ▷ 新開発のピエゾTEMSは、世界で初めて、極めて応答性の高いピエゾ素子（鉛・ジルコニウム・チタンを主成分とする圧電セラミックス）をサスペンションに採用したものである。力を加えると瞬時に電荷を発生（圧電効果）し、逆に電圧を加えると瞬時に変位する（逆電圧効果）ピエゾ素子の特性を利用し、路面の突起や段差を検出する手段としてピエゾセンサーを、減衰力切り換えにピエゾアクチュエーターを新たに開発したもので、類のない速い応答性により、しっかりした操縦性・走行安定性を確保したうえで、路面の突起乗り越し時のみ瞬時に減衰力を変化させ、路面からのショックを柔らげ快適な乗り心地を実現している。
- ▷ また、グレードに応じて滑りやすい路面での発進・走行・制動に優れた

性能を実現するために、TRC（トラクションコントロール）と4輪ABSを合わせて設定している。

特にTRCは、左右輪独立制御によりスプリット μ 路での走行安定性や加速性および泥濘地からの脱出性にも優れている。

6. ボデー

▷ コンピューター・シミュレーションを徹底的に活用し、軽量で剛性の高いユニット構造ボデーとしている。

▷ ダッシュパネル部のサンドイッチ制振パネルとリヤルームパーティションパネルに、中間樹脂層にニッケル粉の電動フィラーを混入しスポット溶接を可能とした新開発の制振鋼板*を採用し、超一級の静粛性を確保している。

*米国で9月より発売のレクサスLS400に世界で初めて採用したものであり、国内では初の採用。

また、フロントサスペンションメンバーを高剛性のアルミ製とした他、リヤサスペンションに大型サブフレームを採用、このサブフレームにゴムブッシュを介してディファレンシャルユニットを結合するとともに、サブフレームを大型ゴムマウントを介してボデーに結合する二重防振支持構造としている。これにより、ディファレンシャルのうなり音やサスペンションからボデーに伝わる振動・騒音を徹底的に遮断している。

▷ さらに、ボデー表面の段差およびボデーパネル間のすきまを極力小さくしたフラッシュサーフェスボデーとするとともに、クレイモデルの段階でフロントドア窓部に超小型マイクロフォンを埋め込んで風の音を測定し、風切り音を源流にさかのぼって対策することにより、大幅に低減している。

▷ アンダーフロアーは、フロア自体をフラットにするとともに、大型エンジンアンダーカバーを採用した他、フロントタイヤの前部にスパッツ（車輪を覆う流線型のカバー）を設け、さらにマフラー、リヤサスペンションアームにもフェアリング（整流カバー）を設けるなど床下の流れ

の改善を徹底的におこなっている。

これにより、 C_D と並び高速走行時の直進安定性に大きな影響を及ぼす C_L （揚力係数）、特にフロントの C_L を -0.06 （フロントスポイラー装着車）とするなどスポーツカーをも凌ぐ強いリフト制御効果を達成している。

- ▷ サイドパネルに採用した大型ワンピースパネルは、板厚や材質（表面処理）の異なる鋼板をレーザー溶接してプレス成形することにより、一枚の鋼板をプレスした場合と同じ仕上がりで効果がえられるものである*。これにより、強度・剛性の必要な部位のみ厚くした一体の鋼板を採用できるため、軽量化が実現でき、またドアを開けた時にも継ぎめのない美しい仕上がりとなっている。

*レーザー溶接大型ワンピースパネルは、米国で9月より発売のレクサスLS400に世界で初めて採用したものであり、国内では初の採用。

- ▷ 防錆鋼板の大幅な採用やドアなど袋状部位のワックス塗布、エッジ部へのシーラー塗布面積の拡大、床裏のアンダーコート塗布面積の拡大、ロッカーパネル部の耐チッピング塗装などにより、優れた防錆性能を実現している。
- ▷ 万一の場合に備えて、車両前後部をエネルギー吸収性の良い構造とするとともに、剛性の高いキャビン、SRSエアバッグ、シートベルトなどにより、高い安全性を確保している。

7. オーディオ

- ▷ 50Hzでの重低音から15KHzでの高域までフラットに再生可能なセルシオスーパーライブサウンドシステムを搭載している。

車室内の音響特性を徹底的に解析し、スピーカーの配置に高い優先順位を与え各部品の配置を決めるとともに、スピーカー取付け部の特性を最適化することにより、迫力ある重低音とクリアな中高音を実現している。また、内装素材が本革の場合とファブリックの場合では室内の音響特性が異なるため、イコライザーをそれぞれに最適化した専用設計としている。

- ▷ グレードに応じてCDオートチェンジャーを設定し、車室内にて6枚のCDの連続再生が可能としている。
- ▷ 音楽ソースの多様化に対応して、お客様の好みに応じてグレードによりDATデッキの搭載を可能としている。

8. 長期にわたる初期高品質の維持

- ▷ 長期間にわたりお客様にご満足いただくために、室内の変色、色ずれから振動・騒音の変化まで96項目にわたる改善を実施し、初期品質を長期に維持する入念な造り込みをおこなっている。
- ▷ 本革シートの表皮は、荷重のかかる場所には牛革の中でも伸びの少ない革を選択して採用するなどし、経時変化を少なくしている。
- ▷ モール用ステンレスに新開発の高合金ステンレス*とダイレクトクロームメッキステンレスを採用し、これまでのステンレスに比べ大幅に防錆性能の向上をはかっている。

*米国で9月より発売のレクサスLS400に世界で初めて採用したものであり、国内では初の採用。

また、フロントグリルのクロームメッキは従来の8倍の厚さとなっており、長期間にわたり輝きを失わないものとしている。

- ▷ コンビネーションメーターのスモークレンズには特殊なハードコートを施すことにより、傷のつきにくいものとしている他、室内色の変色・色ずれがほとんどない素材の選択や室内各部が経時によりきしみ音のしないよう入念な建付けを行なうなど、今までにない高級車としての品質をつくりこんでいる。

◎メーカー希望小売価格（消費税は含まず）

（応急用タイヤ、標準工具一式付 単位：千円）

グ レ ー ド		エンジン	ミッション	東 京	名古屋	大 阪
Fパッケージ装着車		4 ℓ V 8	ECT-i	6,200	6,195	6,200
C	仕 様	4 ℓ V 8	ECT-i	5,500	5,495	5,500
B	仕 様	4 ℓ V 8	ECT-i	5,300	5,295	5,300
A	仕 様	4 ℓ V 8	ECT-i	4,550	4,545	4,550

◎掲載写真
(除くオプション)