

CELIOS

想像を超えた高級車をつくりたい。

完全への挑戦は、トップのその言葉から始まった。

開発コードは、F。開発プロジェクト、FQ委員会。一切の既成概念から離れるため乗用車の開発としては異例の、この委員会は招集された。技術、生産技術、そして工場。3つの部門が一体となった密な話し合いが続く。そこから生まれた性能・品質・精度の水準の高さも、また、異例であった。

セルシオへ与えられた第一の課題。

それはスタッフの間で“Yet”の思想と呼ばれた。

高級車とは“最高の性能・機能”、そして“人間に対する最高の温かさと気品”を合わせもつべきだと考えた。フォルムはエレガントかつ空気に優れるべきだ。エンジンは高出力かつ高効率であるべきだ…。 “なおかつ”という言葉を英訳して“Yet”。スタッフたちはこの考え方をYetの思想と呼んだ。

“源流対策”。開発プロジェクトは

完璧を期すために、あえて困難な方法論をとった。

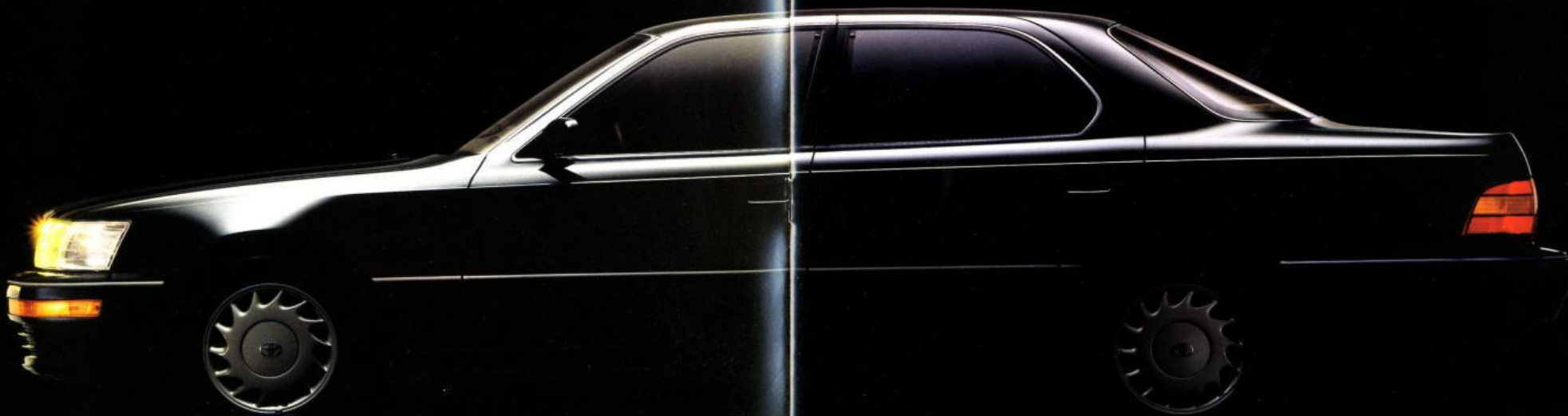
その思想を貫くための基本方針、「源流対策」。聞き慣れない言葉だが、意味するところは明快である。源流に立ち返り、問題を解決する。例えば、静粛性を高めるためには音の発生源であるエンジンやシャーシーを見直していくということだ。その結果、すべては0から設計されることになった。

試作車の台数だけでも実に450台。

いま、セルシオがやり残したことは、おそらく、ない。

携わったエンジニアの数1400人、そして試作車の台数450台。車重がわずかに10g増加することに、対策が練られた。エンジンルームの美しさにまでこだわった。しかし、それだけのことはあった。ここまでの風格と性能を手にしたのだから。現時点でセルシオがやり残したことは、おそらく、ない。

高級車の新しい世界基準。



豊かに人を包み込む包容力。セルシオの室内の隅々には、機能と人間の信頼関係をより密にする温かさが満ちている。例えば、計器盤のスイッチ配置に、エアコンの音に、さらにはメーターの針にいたるまで。マシンの冷たさから遠く離れたマシン。その境地にここまで近づいた一台は稀である。

テクノロジーは、それ自身をアピールするために取り入れられるものではない。逆に、最新機構が働いていることを感じさせないほどに工夫する室内こそが望ましい。シンプルで、さりげなく。しかし、温かさにあふれた品格と心地よさを秘める。技術は、セルシオで快適さに昇華された。



CH種の室内。本車は標準オプション。写真は標準装備のカーナビが取り付けられていない状態で、実際の走行状態とは異なります。



CH種の室内。本車は標準オプション。写真は標準装備のカーナビが取り付けられていない状態で、実際の走行状態とは異なります。



プレステージの極みへ。

優雅な造形と比類ない空力特性が両立する。機能に結びついた美しさ。おそらく、この理想に最も近づいたクルマがセルシオである。Cd値=0.29。アンダーボデーまで気を遣い、床下全体をフラット化。さらに大型のエンジンアンダーカバーなどにより空気の流れを整えた。しかし、セルシオは空力優先につくられたクルマのような非人間的フォルムとは無縁である。永続性のあるエレガントなスタイルから空力性能に優れた走りかたちも出される。いつまでも変わらない美しさを保つ。セルシオは、美しい・高品質を維持することにも妥協をしない。従来より工程数を増やしたボデー塗装。色褪せが極端に少ないような素材でも均一に退色する室内。そして結露対策…。実に96箇所のレベルアップが図られた。シルエットだけでなく、クォリティにも永続性を求めた。**最上級の品格。ウォールナットパネル。**シフトレバー部のパネル、アームレストスイッチベースには最高級素材ウォールナットを使用した。模様まで揃った木目の風合いと、クラフトマンが磨き上げたフィニッシュ。そこに室内のラグジュアリー感が高まる。また、トリムなどの表面には革のしなやかさを表わした新素材を採用。



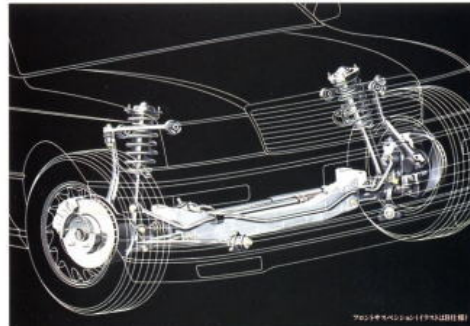
細部までの徹底したこだわりが、偉大なプレステージを生み出す。見えないところへの細心の心配りは、高級車を所有することの喜びを高める。セルシオの場合、エンジンルーム内の美しさも自負したい。フードを開けるとメカニズムや補器類はスクエアにレイアウトされている。例を挙げるとエアクリナー、クールエアダクト、バッテリー…。ひとつひとつの意匠は整えられ、美しく構成された。また、ルーム内の風の流れも十分検討されている。さらにドアまわり。世界が目にする美しさがある。セルシオはドアを開けてもピラーの継ぎ目が一切見えない。サイドパネルやピラーに使用する異なった素材をレーザー溶接で接合。その後プレス成形を行なった。その仕上げは、まるで一枚の銅板からつくられたような美しさをもつ。サイドパネルという大きな部分でこの手法を使ったのは画期的なこと。車両の軽量化にも役立つ。**バックウインドモールドには、ただ1か所の継ぎ目しかない。**空気の流れも能率よくなり、雨滴はモールドの両側をスムーズに流れる。**充実のツールボックス。**ラゲッジルーム内も徹底して整然と整理されている。ツールボックスはルーム内の側面に収納される。



パフォーマンスの理想へ。

トヨタ最高峰。レーザーαV8フォーカム32。頂点を走るための源流対策のメスは、エンジンでも妥協をしない。例えば、ベアリング部は高精度加工後、1mm単位まで測定してクリアランスを決めている。クーリングファンにも世界初電子制御油圧駆動式を導入した。40・V8・4カム・32バルブ。高性能・高効率・静音性。そのすべてのレベルは限りなく理想に近いカタチで結実した。**知性をもったオートマチック。ECT-ii**は、シフトアップダウンのタイミングを学習し、ドライバーの意図を察知して最適なギアを選択する。また、TCCSは、クラッチの滑りを抑制し、エンジンとオートマチックを総合制御。変速時のエンジントルクを一時的に低下させ、滑らかな係合を促す。8気筒エンジンの豊かな出力は、世界最高レベルのオートマチックを得て、絹の走りへと昇華する。**前例のないスーパーバランス。振動・騒音の源を断つ。**高速での真の静粛性・低振動を達成するため、すべての駆動系の高精度、高バランス化が実現された。エンジンからデフアルシヤルまでが角度7°でジョイントされたのもその一例。こもり音も低減される。

足の基本構造は、4輪ダブルウィッシュボーン。設計自由度がきわめて高く、ジオメトリの設定を徹底的に煮詰めることができる。事実、初期段階からの執拗な解析や実車でのテストが繰り返され、前輪・後輪とも操縦安定性、直進性、乗り心地が最高水準でバランス。まさに、世界に自負できる完成度をもった。**至上の乗り心地。ホイールストローク感応電子制御エアサスペンション**。乗り心地の理想を追い求めていくとサスペンションはここに到達する。コイルに代えて空気にスプリング機能をもたせ電子制御。路面の突起を通過することに、きめ細かく柔らかさ・固さを制御。フラットな乗り心地を走りの瞬間、瞬間に確保する。**ビエソTEMS**は、路面の凹凸を感知し、前後のショックアブソーバーの減衰力をマイコンが制御。クルマの永遠の課題であった操縦安定性と乗り心地の両立は、このシステムでひとつの結論を見る。操縦安定性を確保するための通常は減衰力ハードで走行。路面の突起を乗り越え、瞬時にソフトに切り替え、乗り心地を保つ。状況に応じた切り替えを俊敏に行なうためセンサーなどに世界で初めて応答性の高いセンゾ素子を採用。究極のTEMS。



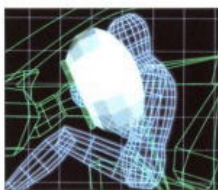


快適さの未来へ。

人間を知り尽くした操作パネル。乗者に対する最高の温かさ。セルシオに生きるこの思想は、運転席まわりに端的に現れる。センターコントロールパネルは運転者から等しいリーチとなるよう傾斜させて設計。また使用頻度の高いスイッチ類を大きく、近くし、使用目的の近いものをグループ化した。もちろん、指へのフィット感、スムーズな操作感、快い操作音も確保されている。

最先端。マイコンオートエアコン。マイコンによって日射しの強いときも曇りの日も快適な温度にコントロール。最も快い室内をつくるため、吹き出し口の位置や形状までが検討された。しかも風量は多く、音は静かになった。理想的な空調システム。

最大級のくつろぎを贈る。格別のアメニティ、Fパッケージ。セルシオとともに過ごすリラクゼーションした時間をさらに豊かにするために、特に後席でのホスピタリティを考えた装備群を用意した。後席専用のパワーシートには疲れをいやすバイブレーション機能やヒーターまで内蔵。助手席をコントロールしてリアスペースをさらに拡大するシステムも採用された。空調、オーディオも後席のVIPに最高のものをお届けできるように、配慮されている。



SRS エアバッグ

衝突の衝撃をセンサーが感知、ステアリング中央部に収められているバッグが瞬時に膨らむ。シートベルトとともに衝撃を緩和する安心のシステム。

ブレーキを電子制御。4輪ABS

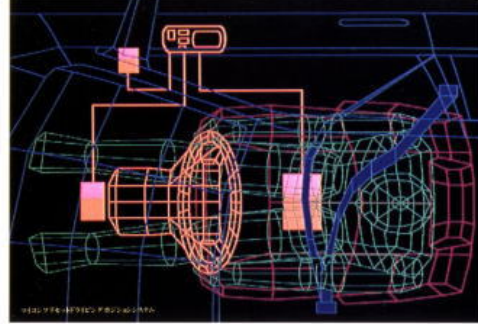
ゆとりある、セルシオのための制動力。雪道や濡れた路面などの急制動時にもマイコンが油圧をコントロール、タイヤのロックを防ぐ。きめ細かいブレーキングを行なう。制動中の操作性も保たれる。

駆動力をコントロール。TRC

すべりやすい路面などでの発進・加速時の空転を抑え、路面状況に応じた適切な駆動力を確保。コーナリング性能、走行安定性は大きく向上。

先進のシートベルト。装着感、操作感に最高水準を求めて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

採用した。前・後席のベルトとも電気式テンションリデューサー付。



ハイテクノロジーの夢へ。

マイコンプリセットドライビングポジションシステム。シート、ステアリング、ドアミラーなどの2名分のベスト位置までを記憶、ワンタッチで再生できる画期的システム。ヘッドレスト上下も調整できる10ウェイパワーシート、ステアリングのチルト・テレスコピック位置、ショルダールベルトアンカーの上下移動、ドアミラーの上下・左右の向き、以上のすべての位置を記憶・再現する。複雑な操作を繰り返すことなく、高機能を自由に享受できる。

セルシオスーパーライブサウンドシステム。ひと部屋のオーディオルームを創り上げるように、ていねいに開発、徹底したチューニングを施したシステム。全席における高音質の実現を目指し7スピーカーシステムを採用。さらに本革仕様のシートがファブリック仕様のシートかによって専用のイコライザーを設定した。また、ディスク6枚まで連続演奏できるCDオートチェンジャー。

オプティロンメーター。クルマに関するすべての情報がそこに示される以上、メーターは、まず視認性を第一に考えなくてはならない。セルシオのための新アナログメーター、オプティロンメーター。スイッチをONするとまず針自身が白く光る。そして文字板も柔らかく白色に発光する。クリアで良好な視認性をもつ。**スペースビジョンウォーニング**。ウォーニング・インジケーター類は、メーターの中央に虚像によって、浮かび上がるように示される。好位置に高コントラスト表示で、素晴らしい視認性を誇る。

フルエアワイピングシステム。世界初のワイパーシステム。Hiモード時には払拭角を変更、より効率的に拭けるようになった。Lモードでは走行時・停車時で自動的に連続動作・間欠動作の切り替えを行なう。通常時、ワイパーは完全に格納されるフルコンシールドタイプ。また、油膜取りウォッシャーも新しく採用。



超音波雨滴除去装置付ド

アミラー

超音波の振動とヒーターの熱で付着した水滴を瞬時に除去。





CELIO 2.0E (4WD) (4速オートマ) (4速MT) (4速MT)

C-TYPE

エアサスペンションの至上の走り、極められた豊かさ。
セルシオ、そのラグジュアリーの最高峰。



CELIO 2.0E (4WD) (4速オートマ) (4速MT) (4速MT)

ビエゾTEMSの自在の走り、あふれる存在感。
セルシオ、そのスポーティな頂点。

B-TYPE



CELIO 2.0E (4WD) (4速オートマ) (4速MT) (4速MT)



CELIO 2.0E (4WD) (4速オートマ) (4速MT) (4速MT)



CELIO 2.0E (4WD) (4速オートマ) (4速MT) (4速MT)

A-TYPE

超高級車の走り・風格・美しさ。
ここには、すべてがある。
セルシオ、その大いなる原点。



CELIO 2.0E (4WD) (4速オートマ) (4速MT) (4速MT)

トヨタセルシオ主要装備表

装備	グレード	C仕様		
		Fパッケージ装備車	B仕様	A仕様
●タイヤ&ホイール-足まわり				
Z15/6R15 56H79シムラタイヤ+15 X6.5J174-6ホイール		●	●	●
ホイールローフ固定電圧リアサスペンション(100km/h以上)		●	●	●
ピエゾTEMS		●	●	●
4輪ABS		●	●	▲
TRC(トラクションコントロール)		●	●	●
●外装				
リヤルーフサイド電動ムーブメント		▲注1	▲	▲
フロントスポイラー		▲	▲	▲
●視界				
超音波測距装置付ドアミラー(電動折返機能付)	※2	●	●	●
電動折返式カラードアミラー	※2	●	●	●
フルエリアワイピングシステム		●	●	●
ハイマウントストップランプ	※3	●	●	●
●計器盤・操作性				
オフロードメーター&スペースポジションフィードバック		●	●	●
マイコンリセットライティングポジションシステム	※4	●	●	●
新ワイピングシステム/パワーウィンドウ		●	●	●
電動リフト&デュアルロックステアリング		●	●	●
ワイヤレスドアロック		●	●	※5
●室内装備				
ウォールナットパネル		●	●	●
リヤアパーテン	※6	▲	▲	▲
SRSエアバッグ		●	●	●
●シートまわり				
シート&トリム表皮	本革仕様	▲	▲	▲
	フルアップリックス	●	●	●
	フルアップリックスB	●	●	●
	アップリックス	●	●	●
10ウェイパワーシート(運転席・助手席)		●	●	●
8ウェイパワーシート(運転席・助手席)		●	●	●
リヤパワーシート		●	●	●
リヤ大型センターアームレスト		●	●	●
助手席制御システム	※8	●	●	●
●シートベルト				
電動アジャスタブルショルダーベルトアンカー		●	●	●
●オーディオ				
セルシオオーディオサウンドシステム(7スピーカー)		●	●	●
7スピーカーシステム		●	●	●
7スピーカーシステム(本革シート専用)		●	●	●
カセット/MP3/USB/Bluetooth/オーディオインターフェイス		▲	▲	▲
遠距離呼び出し付リヤ大型センターアームレスト付		●	●	●
リヤオーディオコネクター付大型センターアームレスト付		●	●	●
●空調				
マイコンオートエアコン	※9	●	●	●
リヤエアコン(オートエアコン付)	※10	●	●	●
●その他				
スノーバージョン(雪国仕様)	※11	▲	▲	▲

注1) 本車はリフト電動リフトシステムを採用。専用部品を装着することで、リフト機構が自動的に作動し、荷物の積み下ろしを楽にしてくれます。注2) 電動リフトシステムは、リフト機構が自動的に作動し、荷物の積み下ろしを楽にしてくれます。注3) 本車は、リフト機構が自動的に作動し、荷物の積み下ろしを楽にしてくれます。注4) 本車は、リフト機構が自動的に作動し、荷物の積み下ろしを楽にしてくれます。注5) 本車は、ワイヤレスドアロックシステムを採用。注6) 本車は、リヤアパーテンシステムを採用。注7) 本車は、リヤアパーテンシステムを採用。注8) 本車は、助手席制御システムを採用。注9) 本車は、マイコンオートエアコンシステムを採用。注10) 本車は、リヤエアコンシステムを採用。注11) 本車は、スノーバージョンシステムを採用。

トヨタセルシオ主要諸元表

車種型式・重量・性能	グレード			
	Fパッケージ装備車	C仕様	B仕様	A仕様
車間車重(%)	1,790	1,750	1,730	1,690
車両総重量(%)	2,065	2,025	2,005	1,965
最小回転半径(m)			5.5	
燃費(60km/h定地走行(運輸省公表値))			14.0	
消費電力(10モード走行(運輸省公表値))	6.7		7.1	※4
●エンジン				
型式			1UZ-FE	
種類			V型8気筒DOHC	
使用燃料			無鉛プレミアムガソリン	
総排気量(cc)			3,968	
内径×行程(mm)			87.5×82.5	
圧縮比			10.0	
最高出力(ネット) PS/r.p.m.			260/5,400	
最大トルク kg-m/r.p.m.			36.0/4,600	
燃料供給装置			(EFI)電子制御式燃料喷射装置	
燃料タンク容量(L)			85	
●寸法・定員				
全長(mm)			4,995	
全幅(mm)			1,820	
全高(mm)		1,400		1,425
ホイールベース(mm)			2,815	
トレッド(前)(mm)			1,365	
トレッド(後)(mm)	1,365			1,355
最低地上高(mm)		140		150
最低地上高(前)(mm)			2,010	
室内幅(mm)			1,515	
全高(前)(mm)	2,020			1,160
全高(後)(mm)				1,160
乗車定員(名)			5	
●ステアリング・サスペンション・ブレーキ				
ステアリング			パワーステアリング&ヒコニック式	
サスペンション	前	ダブルウィッシュボーン式エアバネ	ダブルウィッシュボーン式エアバネ	ダブルウィッシュボーン式エアバネ
	後	ダブルウィッシュボーン式エアバネ	ダブルウィッシュボーン式エアバネ	ダブルウィッシュボーン式エアバネ
ブレーキ	前	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク
	後	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク
●変速比・減速比(電子制御式7速D-OD付4速フルオートマチック(ECT-i))				
第1速			2.531	
第2速			1.531	
第3速			1.000	
第4速			0.705	
後進			1.880	
減速比			3.916	

※1) 0km/hから100km/hまでの加速性能(0-100km/h加速時間)は、本車は約10.9秒です。※2) 0-100km/hまでの加速性能(0-100km/h加速時間)は、本車は約10.9秒です。※3) 0-100km/hまでの加速性能(0-100km/h加速時間)は、本車は約10.9秒です。※4) 0-100km/hまでの加速性能(0-100km/h加速時間)は、本車は約10.9秒です。※5) 0-100km/hまでの加速性能(0-100km/h加速時間)は、本車は約10.9秒です。※6) 0-100km/hまでの加速性能(0-100km/h加速時間)は、本車は約10.9秒です。※7) 0-100km/hまでの加速性能(0-100km/h加速時間)は、本車は約10.9秒です。※8) 0-100km/hまでの加速性能(0-100km/h加速時間)は、本車は約10.9秒です。※9) 0-100km/hまでの加速性能(0-100km/h加速時間)は、本車は約10.9秒です。※10) 0-100km/hまでの加速性能(0-100km/h加速時間)は、本車は約10.9秒です。※11) 0-100km/hまでの加速性能(0-100km/h加速時間)は、本車は約10.9秒です。

トヨタ自動車株式会社 お客様相談センター

TEL:011-8662-3333 (札幌) TEL:061-252-2256 (大阪)

TEL:018685-7333 (仙台) TEL:082021-5333 (名古屋)

TEL:022667-3333 (横浜) TEL:087823-4333 (福岡)

TEL:031-817-7333 (東京) TEL:092698-3333 (北九州)

TEL:07245-1333 (広島) TEL:08207-5333 (岡山)

本センターは、平日(土曜・日曜・祝日)の受付時間です。

このほかの情報は、10月10日現在の社内(お客様)向けに提供されています。

最新情報は、トヨタ自動車株式会社(株)のホームページをご覧ください。