

CELSIOR

ふたたび、その時が訪れました。セルシオが新しい答えを示したのです。

単に「高級車」であることを超えて、クルマという機械が実現できる最高レベルの

満足の人々に届けること。考えうる限りの社会的責任を

確実に果たしていくこと。セルシオが、世界に向かって提示した

そのような理想と使命は、さらに深く、より確かに貫かれることになりました。

「世界基準」と評された一台のクルマが、あらためて確認したことは

絶え間なく完全を求め続けていく姿勢。自らを磨き抜くその日々の中で、

セルシオは多くの高級車たちが探し続けた境地に、ただひとり、たどり着こうとしています。

The relentless pursuit of perfection

(完全への、あくなき追求。)



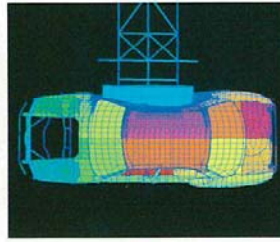
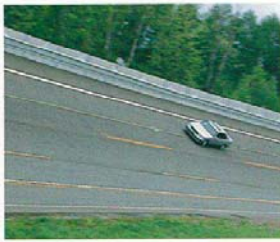
クルマづくりの常識を疑うこと。そして、自らが既成概念を打ち破っていくこと。
そこまで厳しく律しない限り、世界の目標となるようなクルマは生まれ得ない。
また、「完全」に限りなく近づくこともできない。すべては、その信念から始まりました。

開発には、柔軟な発想こそ必要。セルシオは、そう考えています。決まりきった手順や方法をたどるだけでは、常識的なクルマしか生まれなかったからです。しかし、セルシオは、そのクルマづくりに対してある“ルール”を持っています。「YETの思想」と「源流主義」。思想・主義という言葉からもわかるように、このクルマには「最高」を追究するための約束事だけは厳しく設けたのです。YETの思想の“YET”とは、「しかもなお」を意味する単語。例えば“堂々としたフォルム”しかもなお“優れた空力性能”の獲得、というように、背反する事項を高水準に両立させようとする決意を示したものです。一方、源流主義とは、YETの要件を実現するときに、その原因まで遡って対処すること。静粛性を極めるならば、振動や騒音の源であるエンジンやタイヤにまで対策を施して解決を図ろうとする姿勢です。これらを全うすることは、けっして簡単ではありません。しかし、つねに世界のクルマたちの指標となるべく宿命づけられたセルシオにとって、このふたつの“厳しいルール”こそクルマづくりの常識に他ならないのです。

黙々と。しかし真剣に、妥協することなく。毎日毎日、昨日の自分を超越することを目標にする。

ただひとつ、“最高のクルマ”と呼ばれる存在であり続けるために。

セルシオという卓越は、諦めることを知らない偉大な努力によって支えられています。



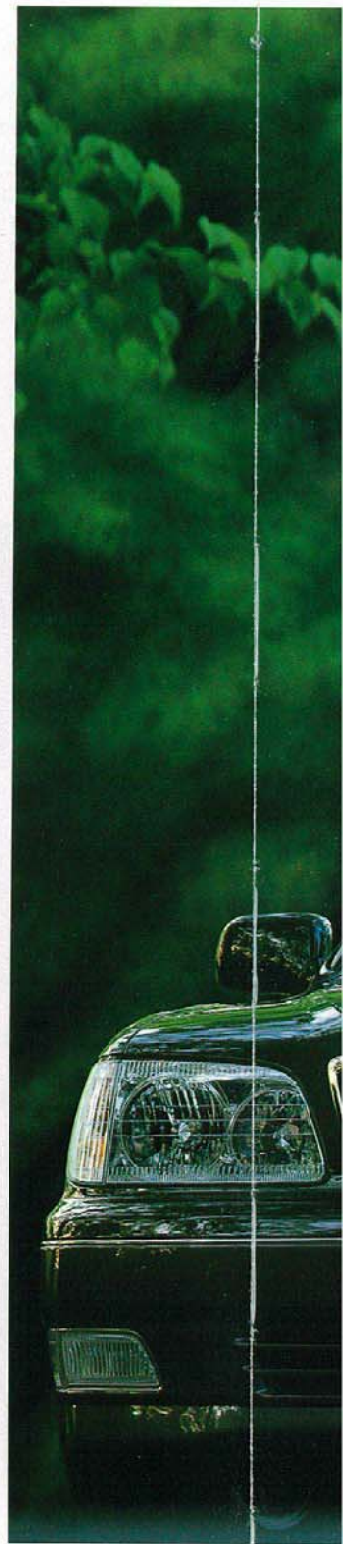
ゴールのテープを切った瞬間から、もう次のレースが始まっている。スポーツなどでよく使われるこの比喻は、クルマづくりにも見事に当てはまります。まして、セルシオであるなら、それはこのクルマの開発方針そのものを言い当てていると考えていいでしょう。結論を見るまでに何十台の試作車をつくったか、また、壊したか。テストコースを何万km走り続けたか。いったい、図面を何回ゼロから描き直したか。どのくらい綿密に詳細にシミュレーションを行なったか。まさに、クルマとの格闘と喩えたくなるほどの工程が繰り返されることになります。「世界基準と呼ぶに値する、きわめて良くできたクルマ」という評価に安住することなく、完成を果たしたその日から、次の完成へ向かって黙々と自らを磨き、鍛える道をセルシオは選んでいるのです。大切にされたのは、決してひとつの場所にとどまることなく、欲深く前進をする意志。妥協することを開発の選択肢から抹消する価値観。労を惜しむことを良しとしない勇気。「完全」を達成するとは、想像以上に困難な作業であることをセルシオは誰よりも知っているのです。

ここに集大成されたのは、人と社会とクルマのより理想的な調和を目指す意志。

そして、その意志を性能・機能に昇華する最先端テクノロジー。

セルシオが、かつて、どんなクルマも走ったことのない道を進むために。

どこまでも完全なクルマを求め続けてきたセルシオは、自動車技術の集大成と位置づけられる一台です。しかし、あえて誤解を恐れずに言うのなら、それはセルシオの本意とするところではありません。技術を技術として誇示するのではなく、乗る方々の満足や社会との調和という視点に立って、それらを真に機能させることこそ重要だと思っております。豊かさの象徴であったクルマに対して、環境問題や安全問題についての数多くの宿題が出されている現在。クルマたちのリーダーシップを握るべく世に送り出されたセルシオには、もてる技術によって明解な回答を提出する義務があると考えています。その決意が、数々の困難に立ち向かわせ、不可能を可能とするような、いくつもの成果にたどり着く原動力となっているのです。人と社会とクルマとの理想的な共存のために最新技術を集大成したりの。それがセルシオです。



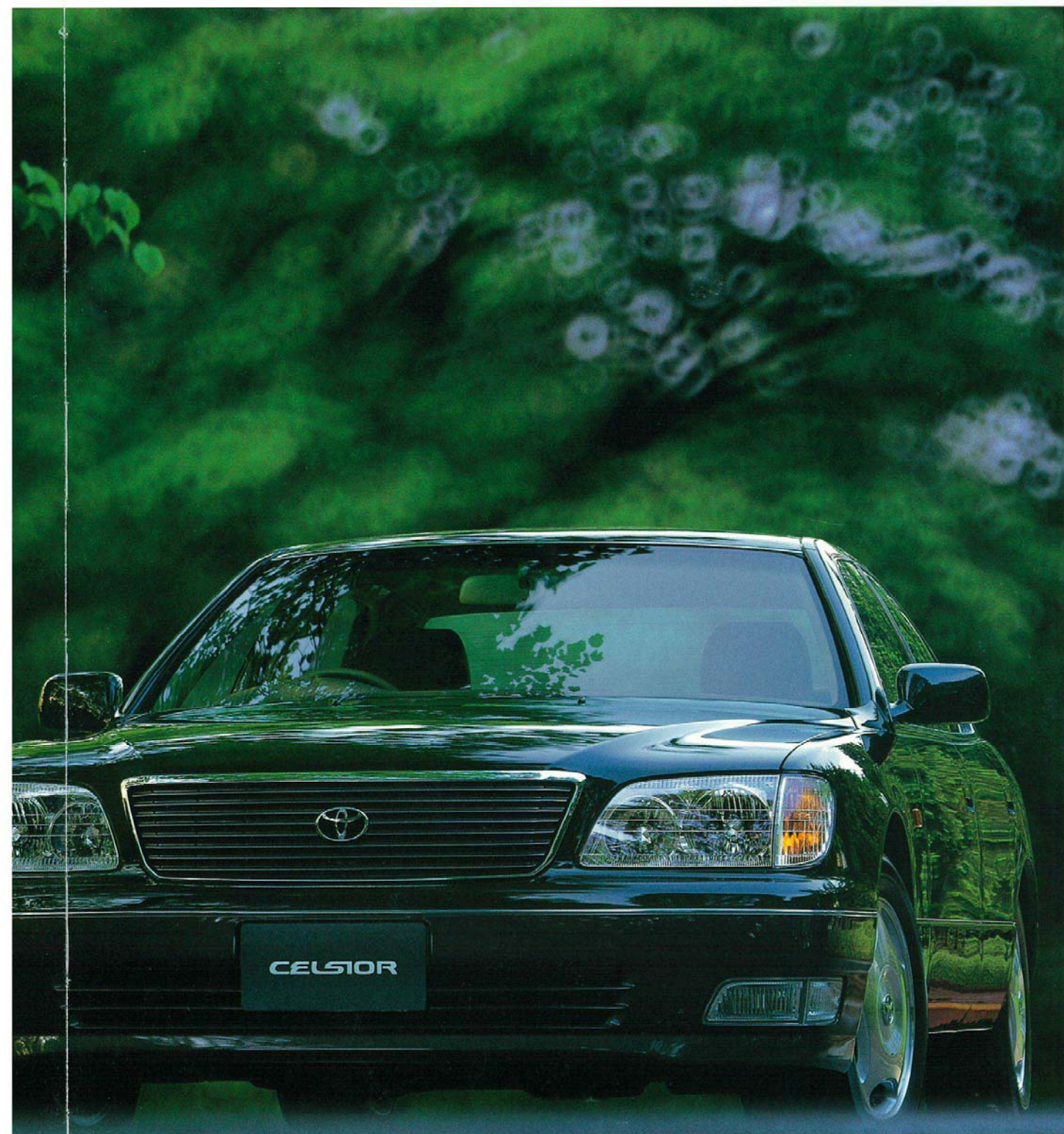


Photo: C仕様。ダークグリーンマイカP.I.O. トーニングG(6N9)のボディカラーはメーカーオプション。





Photo:C仕様。ダークグリーンマイカP.I.O.トーンシグG(6N9)のボディカラーはメーカーオプション。
本革仕様と本革フタ付コンソールボックスとフロントシートヒーターはセットでメーカーオプション。





Photo:C仕様。ボディカラーはホワイトパールマイカトーンングG(051)。





Photo: C仕様。ボディカラーはダークグリーンマイカトーンニングG<6Q7>。
本革仕様と本革フタ付コンソールボックスとフロントシートヒーターはセットでメーカーオプション。





Photo:C仕様の計器盤。内装色はアイボリー。本革仕様と本革フタ付コンソールボックスとフロントシートヒーターはセットでメーカーオプション。エレクトロマルチビジョン(GPSボイスナビゲーション付)とセルシオ・スーパーライブサウンドシステム(システム)はセットでメーカーオプション。
※寒冷地仕様車、スノーバージョン装着車はアクセルペダルの形状が吊り下げ式になります。

■写真の計器盤は機能説明のために各ランプを点灯したものです。実際の走行状態を示したものではありません。また、画面ははめ込み合成です。

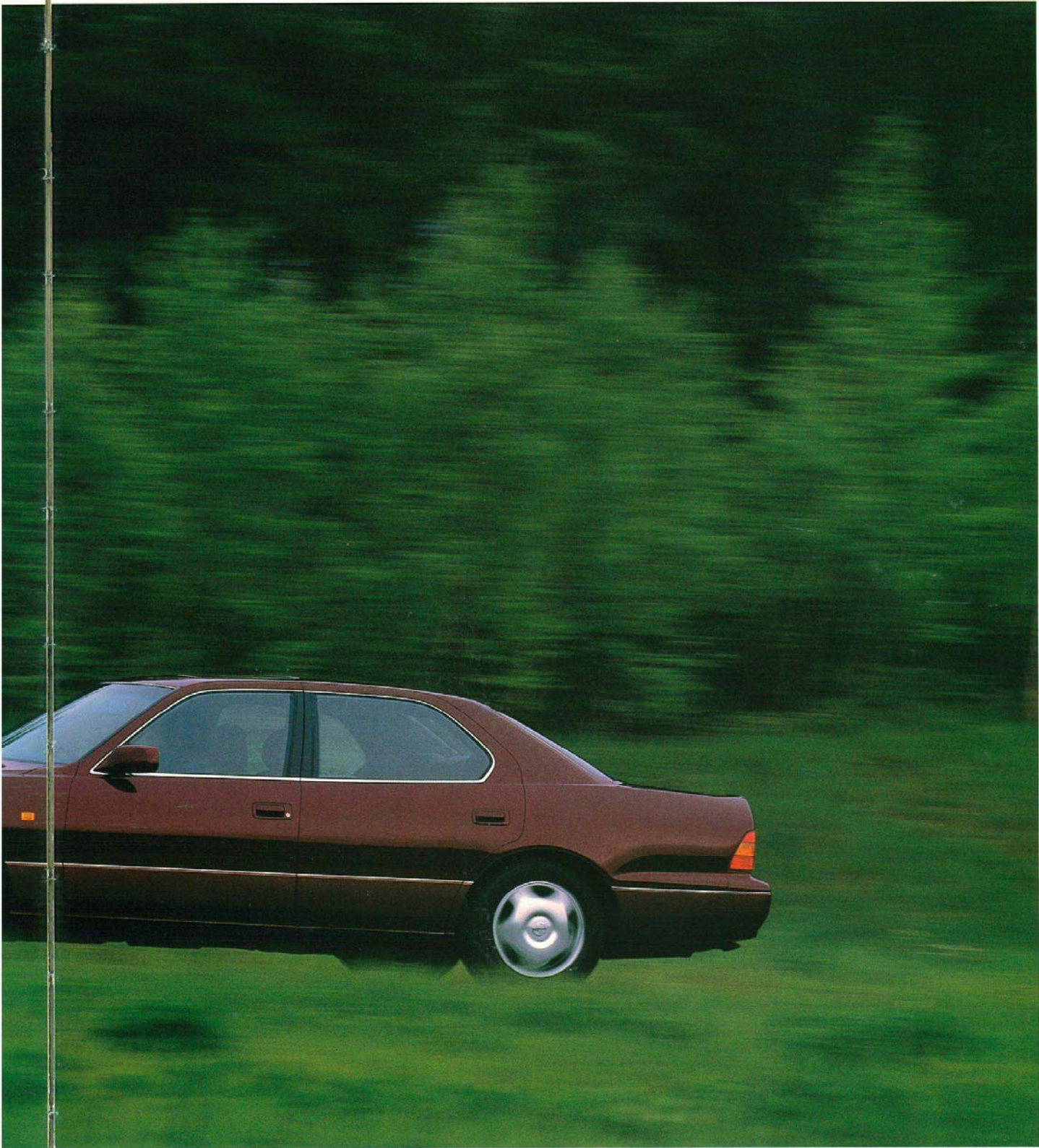




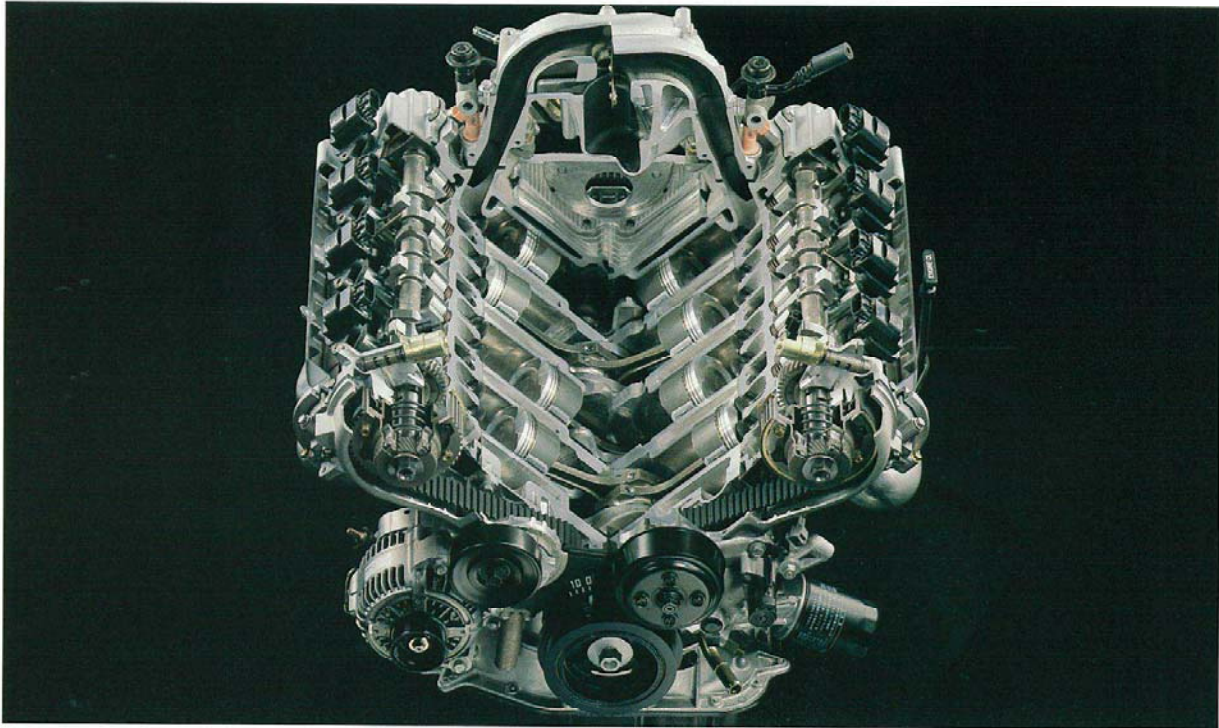
Photo:C仕様の室内。内装色はアイボリー。本革仕様と本革フタ付コンソールボックスとフロントシートヒーターはセットでメーカーオプション。エレクトロマルチビジョン(GPSボイスナビゲーション付)とセルシオ・スーパーライブサウンドシステム(システムI)はセットでメーカーオプション。
■写真は機能説明のためボディの一部を切断したカットモデルです。

高級車の真の走りは、極端に言えば、セルシオはその答えを求めて進化の道を進んできました。ひとたび走り出せばスポーツカーにも相当するポテンシャルを発揮する。同時に、その風格にふさわしいだけの滑らかさ・静かさも備えている。一方で、それは社会や環境に対して優しい基本性能でもあること。誰の目から見てもきわめて困難に思われるこれらの要件を完全に満たすことがセルシオには求められたのです。世界最高峰を目指したエンジンユニットやサスペンションが結集したのも、トヨタテクノロジーの最先端を行くオートマチック・トランスミッションが開発された理由もここにあります。ドライバーズシートに座られた方が初めて体験される、世界の高級車が探し続けた「走る」「曲がる」「止まる」がここに達成されました。





セルシオであるなら、単に数字上だけではなく、実感レベルでの高性能を
 実現しなくてはならない。いかにパワフルか。いかに静かで快適か。
 また、いかに経済性に長けているか。そのすべての要件は十二分に満たされました。



完全なエンジン。その境地に限りなく近づくために。

運転席に座るとなると、そのゆとりを実感できる
 パワーと滑らかな加速感。そして、走りの味わいを損なうことなく
 達成された省燃費と静粛性。セルシオの走りの評価を
 決定づけることになった傑作、4リッターV8ユニットは、
 VVT-iをはじめとするトヨタの先端技術の採用で、さらに
 すべてにレベルアップした性能を身につけることになりました。

最先端の制御システムVVT-i。

VVT-i(連続可変バルブ
 タイミング機構)とは、エン
 ジン回転数、アクセル開度
 などの運転状況に応じた

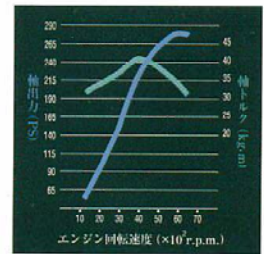


VVT-i

最適なバルブ開閉時期を
 コンピュータで連続的に制御する
 システム。吸気効率を向上
 させることにより、エンジンの
 トルクを大幅に向上させると
 ともに、さらに良好な燃費と
 排ガス中の窒素酸化物、炭素
 化合物などの低減にも貢献します。

電子制御スロットルシステム(ETCS-i)で理想的なアクセルワークを。

雨で濡れた道や、雪路走行などさまざまな運転状況下にあっても、
 つねにアクセル開度に対するエンジン出力を最適に制御する
 システム。ひとつ上のレベルの“運転しやすさ”を追求しました。



エンジン性能曲線図

この他にも、吸気マニホールドに吸気制御バルブを設け、このバルブをエンジン回転数などに応じて開閉することで、全域にわたる出力向上を図る可変吸気システム (ACIS) を採用するなど、動力性能を磨き上げるための細部までの取り組みがなされました。しかし、パワーアップだけで満足することを許されないのがセルシオです。これらの性能向上とともに、世界最高レベルの静粛性や低燃費も併せて向上したことは、言うまでもありません。

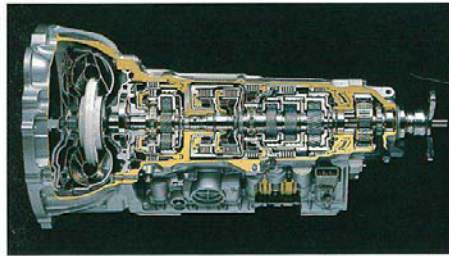


部品のひとつひとつにまで、妥協を許さないセルシオ。例えば、エンジンのピストンも摩擦低減のために、スカート部分に樹脂コーティングを施すなど細部にまで徹底した見直しを図っています。

さらに滑らかな走りへ向かって。

5速オートマチックトランスミッション (5SuperECT)。

環境との調和、気品ある滑らかな走り、そして世界トップクラスの加速フィーリング。セルシオならではの走りの世界を求めて開発された、きわめてインテリジェントなオートマチックです。ワイドレンジでクロスレシオのギヤ比や先進の制御技術によって、レスポンスの良い伸びのある加速感はもちろんのこと、低燃費、静粛性までが高次元で実現されています。



5速オートマチックトランスミッション断面



シフトノブ

先進のフレックスロックアップシステム。 最先端の制御技術 (H ∞ 制御) を駆使して、ロックアップクラッチを運転状況に応じて自在に制御。低速域からロックアップクラッチを作動させることで、燃費をいちどんと向上させるとともに、滑らかな走りを実現します。

知能をもった制御システムAI-SHIFT。 アクセルの踏み込み量などドライバーの意志や登り降りの道路状況に応じて

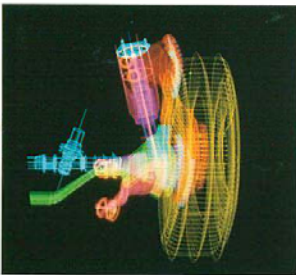
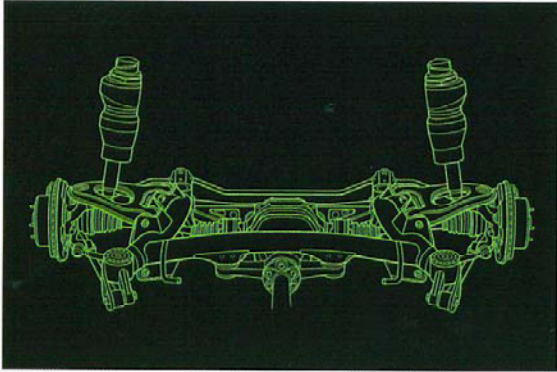
変速点をリアルタイムに最適化するシステム。登坂路では変速回数を減らして滑らかな走りを実現、降坂路ではエンジンブレーキを積極的に利用して、フットブレーキの負担を軽減します。

進化したエンジン・トランスミッション総合制御システム。

変速の進み具合を検出しながら、クラッチ油圧とエンジンの点火時期、電子制御スロットルを協調的に制御することで、より滑らかでハイレスポンスな変速を達成。セルシオの高品位な走りはさらに磨かれました。



クルマの走行感覚とは、ほんとうに主観的なものなのでしょうか。
良い乗り心地、素晴らしい操縦安定性、大きな安心感。これらには、誰もが
うなずく絶対的な到達点があるはずだ。セルシオは、そう信じました。



走る歓び、乗り心地。双方を最高レベルで達成したサスペンション。

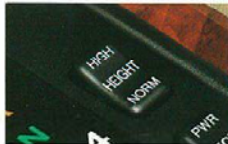
優れた操縦安定性と快適な乗り心地の両立。クルマづくりの永遠の課題とも言えるこの命題を、セルシオは“YETの思想”のもとに高い次元でクリアしたと自負しています。基本デザインに4輪ダブルウィッシュボーンを採用。ここから、何十ケースにもわたるジオメトリー（配置）計算を行ない、最適な配置とホイールアライメント（車輪の取り付け角度）にたどり着きました。どこまでもフラットな乗り心地と、しっかりとした操縦感覚が見事に調和されています。もちろん、この基本性能の高さがハイレベルな予防安全を導くことは言うまでもありません。

セルシオとドライバーとの大切な接点。ステアリング。

セルシオでは、運転に直接関わる操舵感の検証に関し、とくに神経を使いました。その結論が、走行中の安心感をさらに確実にサポートする、新プログレッシブパワーステアリングです。少し切った場合にも確かな手応えを伝える特性、また、高速旋回時にも、適度な力で保持でき、しかも力の微妙な変動に敏感すぎないフィールなど、洗練された自然な感覚が実現されています。

乗り心地と静粛性を磨いた、電子制御スカイフックエアサスペンション。

封入した空気にスプリング機能をもたせることで得られる、究極のしなやかさ。このエアばねの特長とスカイフック理論に基づくショックアブソーバー制御を組み合わせることで、セルシオは、最高峰の乗り心地を目指しました。フラット感、どっしり感、ストローク感をいっそう磨き上げるため、その細部までのチューニングをあらためて実施。また、大幅に振動した際の音や揺れをできる限り抑えるよう、静粛性の面からも入念な磨き込みが行なわれています。穏やかで、無駄な動きがなく、車格にふさわしい重量感に富んだ乗り心地を開拓した、完成度の高い足まわりです。（C仕様に標準）



スカイフック理論とは。

文字どおり、クルマが宙吊りにされた状態で走行すると仮定した上で、ショックアブソーバーに必要な諸性能を導き出す理論。この理論を基に、各センサーからの情報に応じてリアルタイムに減衰力を制御するアクティブコントロールサスペンション技術を応用、セルシオがつねにフラットな車両姿勢をとるための制御を行なっています。



走りの細部にいたるまで、高性能と快適さを求めて。

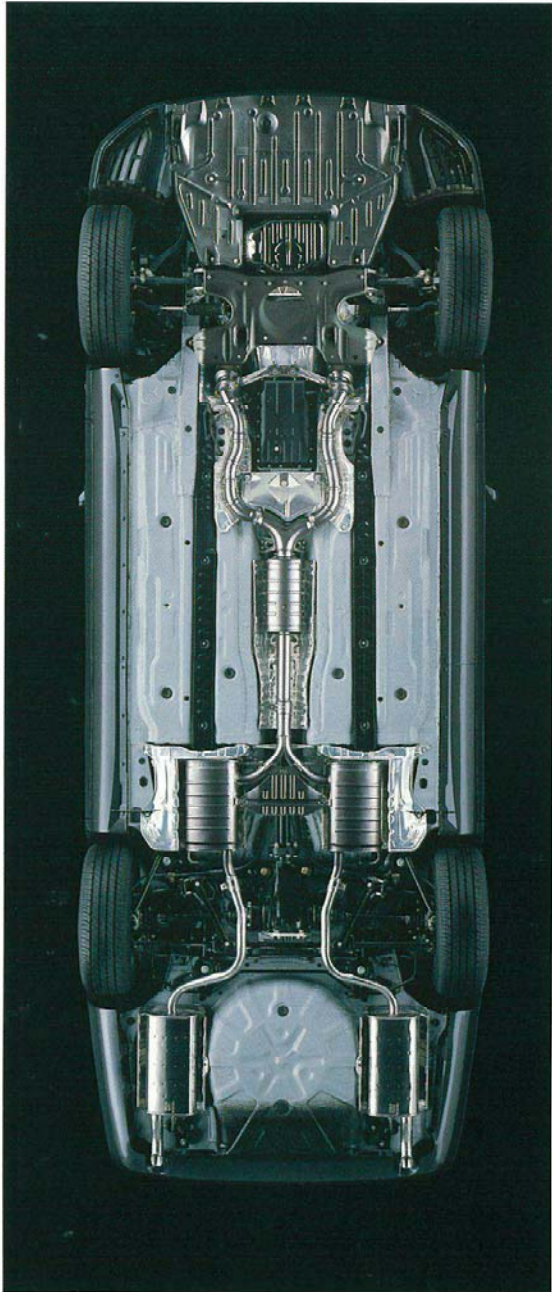
鍛え上げられたパワーユニットとドライブトレインの
ポテンシャルを直接、道路へと解放つタイヤ&ホイールにも、
セルシオは厳しい検証の目を向けています。

アルミホイールも、走りと静粛性向上のために、その剛性を
徹底追求。性能面からも理想的な形状が生み出されました。



ブレーキ冷却効果と軽量化の双方を求めて
風穴面積を大きくしたセルシオのアルミホイールは、同時に高い剛性も獲得しています。

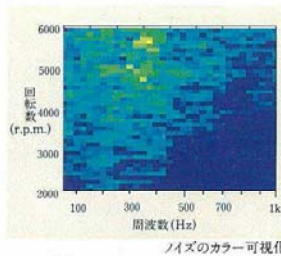
静かさ自体を、より心地よいものにする。例えば、ノイズさえもできるだけ快適な音に近づけようと試みる。静粛のためのテクノロジーは、セルシオで間違いなく、その頂点を極めました。



※写真は実験用試作車です。

「満足」のその上へ。心やすらぐ静かさを、さらに深めたセルシオ。

源流主義に基づいて、振動・騒音の発生源からの「静かさ」を求め続けたセルシオ。その、レベルが違うとも表現できる静粛性は、さらに新たな領域へと進化しました。車外からの音をより抑えるために、例えばフロアアンダーコートの新素材やエンジンアンダーカバーの採用といった、いわばクルマの裏側の見えない部分にまで配慮したのをはじめ、風切り音を低減させる目的で、ドアミラーの形までもが設計されています。また、制振・防音のためコマ何ミリの単位でウィンドウガラスを厚くする、吸音材の性能・配置も検証し直すなどの入念な対策も施されました。もちろん、エンジンからディファレンシャルまでの直線配置、いっそう強化されたボディ剛性などのセルシオ独自の基本デザインや、「源流主義」を徹底させる意味でボディシエルを繰り返しコンピュータ解析した結果生まれたボディ構造自体なども振動・騒音を押しさえ込むために大きく貢献しています。発生源を徹底的に潰していくこと。防振・遮音材の適切配置を含めた制振構造の完成度をより高めること。これらをやり遂げる姿勢が、セルシオの静粛性を支えているのです。



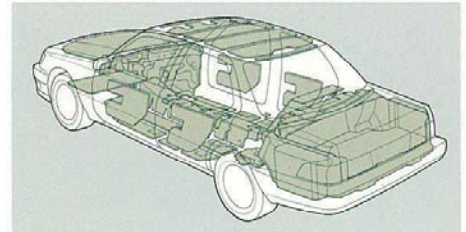
空力デザインのための風洞実験

自らのアイデンティティを強固にするための、フォルム。

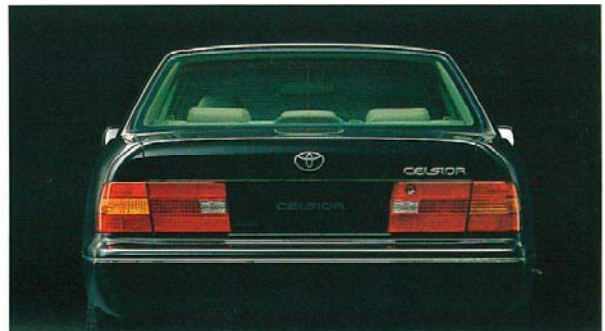
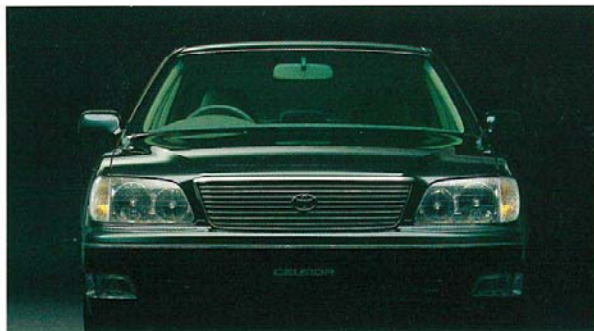
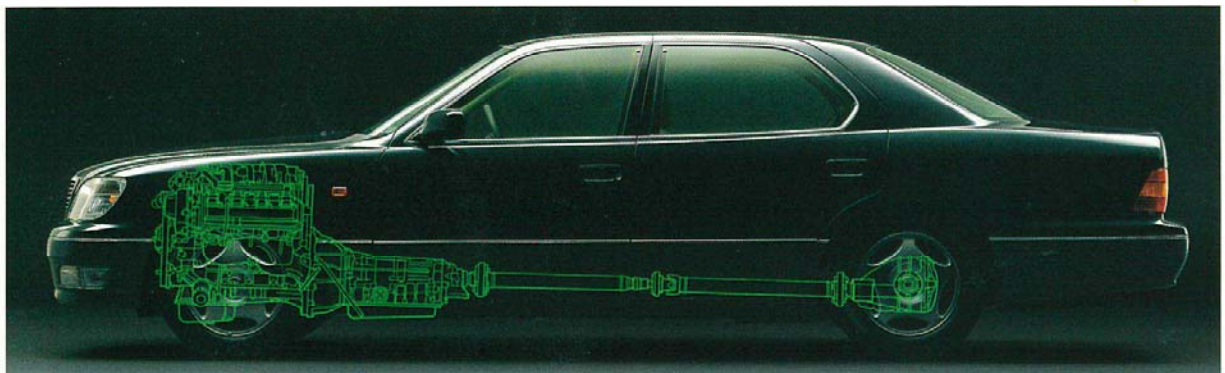
最高の存在であり続けるというアイデンティティを真に継承すべく、セルシオのフォルムは表現されました。印象的な4灯のヘッドランプ。力強いグリルとスポーティな表情を見せるフード、フェンダー。その進化の中にも、しかし、セルシオがセルシオであることを主張するデザインポリシーは貫かれています。

美しさが導く、フォルムの高性能。CD値0.28。

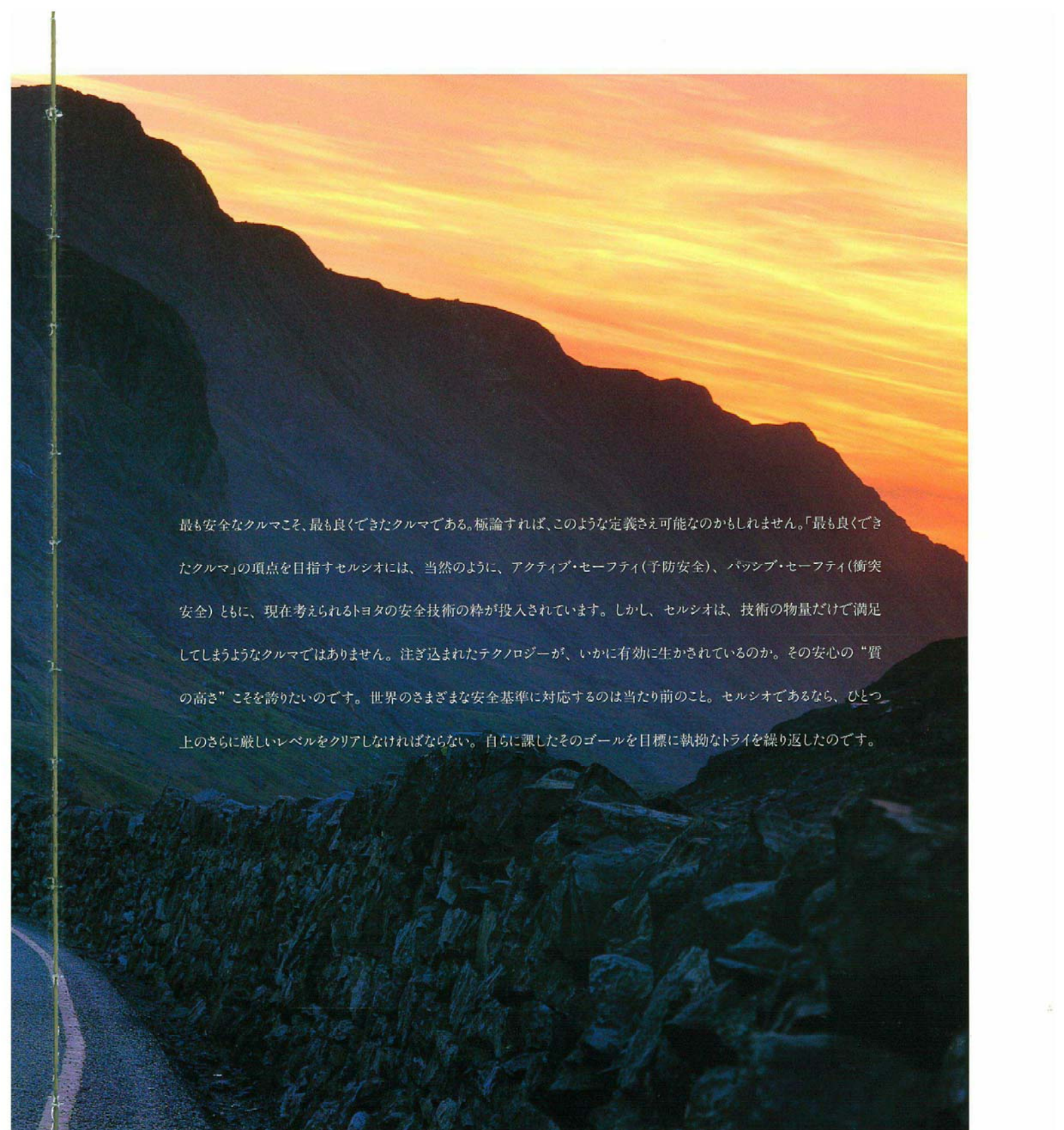
燃費、静粛性、車両安定性、操縦安定性などにも大きく影響する空気抵抗。セルシオは、フォルムにも、どこまで風と親密になれるかを追求、例えば、アンダーボディの空気の流れまで慎重に考慮するなど、その堂々としたデザインからは想像もつかないような優れた空力性能を達成しました。



制振材に関しては、フロア部分の性能を高めた他、カウル内やトールボードにも設定。さらに、ダッシュ、フード、ルーフ、パーテーションパネルなどの部分には新素材を使った吸音音が採用されました。



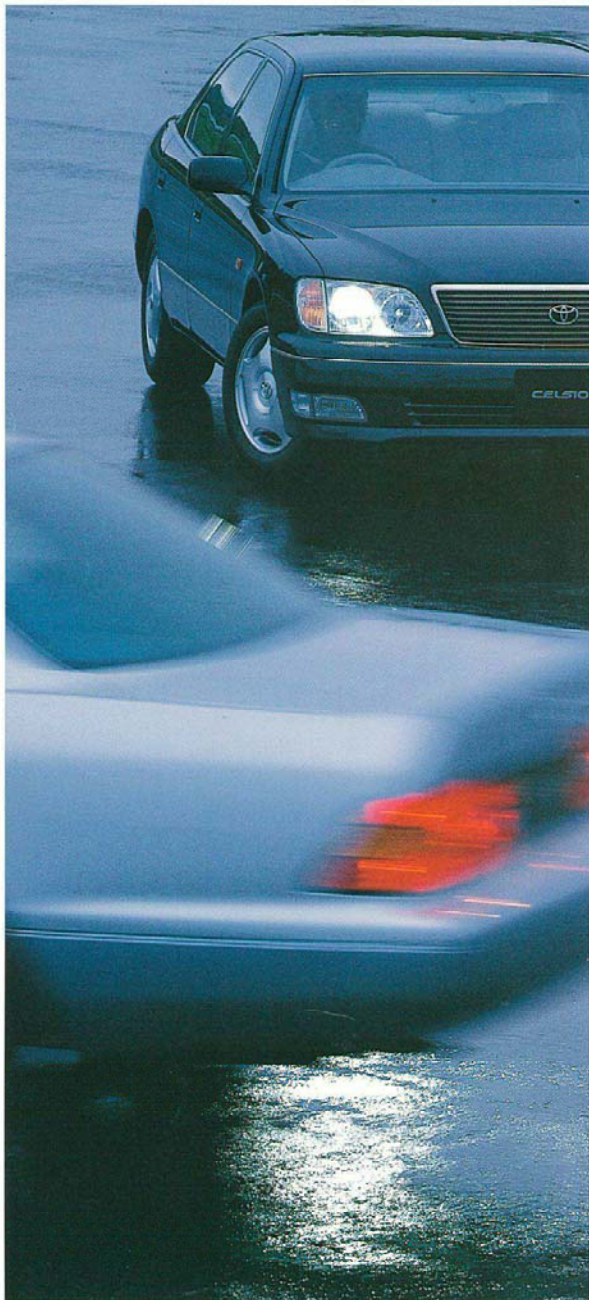




最も安全なクルマこそ、最も良くできたクルマである。極論すれば、このような定義さえ可能なのかもしれない。「最も良くできたクルマ」の頂点を目指すセルシオには、当然のように、アクティブ・セーフティ(予防安全)、パッシブ・セーフティ(衝突安全)ともに、現在考えられるトヨタの安全技術の粋が投入されています。しかし、セルシオは、技術の物量だけで満足してしまうようなクルマではありません。注ぎ込まれたテクノロジーが、いかに有効に生かされているのか。その安心の“質の高さ”こそを誇りたいのです。世界のさまざまな安全基準に対応するのは当たり前のこと。セルシオであるなら、ひとつ上のさらに厳しいレベルをクリアしなければならない。自らに課したそのゴールを目標に執拗なトライを繰り返したのです。

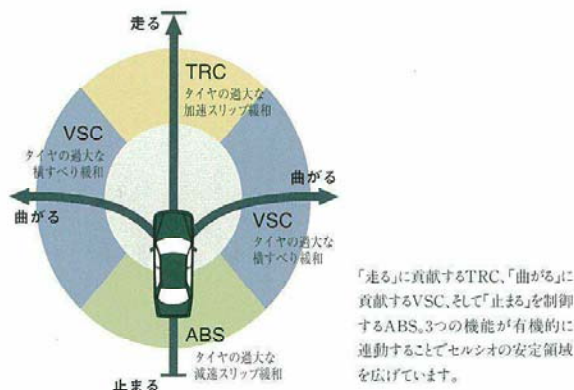
写真は合成写真です。

クルマが^{たぐいまれ}類稀なポテンシャルを獲得するとき、それはまた、^{たぐいまれ}類稀な安全も獲得すべきとき。その信念のもとに基本を鍛え、技術を磨き、念入りにテストを重ね。セルシオは、自己最高の予防安全を身にまといました。



事故は予防できるはず。その信念のもとに追求した安全性能。

セルシオの安全を支えているものは、自らの基本性能の高さに他なりません。理想とするところは、足まわりやブレーキやエンジンを徹底的に磨き抜き、鍛え上げることで安心感に満ちた「走る」「曲がる」「止まる」をつくり出すこと。その部分を疎かにして、ただ安全技術に頼るだけでは、ほんとうの意味でのセーフティは達成されないと考えています。安全に関しても十分に合格点が与えられる基本性能の上に、セルシオは、「走る」「曲がる」「止まる」全方位にそれぞれの機能が有機的に連動するよう配慮を施しました。ここで追求されたのは、緊急回避の運動性能と車両制御システム、そして疲れにくい運転環境。セルシオの安定領域が広がるということは、予防安全性能の世界基準が、またひとつ広がったことを意味します。



コーナリング時の安心感に貢献するVSC (Vehicle Stability Control)。

旋回時や障害物を回避するために急激なハンドル操作をした場合などに発生する、前後輪がグリップの限界を超えて滑り出しそうな状態を車両の各部に設置したセンサーが感知。自動的に4輪に適切なブレーキ制御とエンジン出力の制御を行ない、車両姿勢を安定させるシステムです。それまでコントロールが難しいとされてきた横方向の車両のスリップを自動制御することで、新たな予防安全の可能性を示しました。

緊急時に強く踏めない人をサポートするブレーキアシスト。

セルシオが採用した新しいシステム(ブレーキアシスト)は、緊急時にブレーキを踏むと、その踏み込み速度と踏み込み量から緊急ブレーキであることをシステムが検知し、強い制動力を発生させるものです。いざというときの危険回避の大切なポイントである、ブレーキをできる限りしっかり踏むことをアシストします。

つねに適切な出力を。ETCS-i (Electronic Throttle Control System-intelligent)。

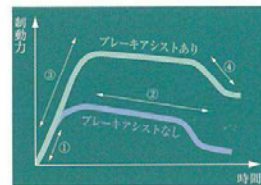
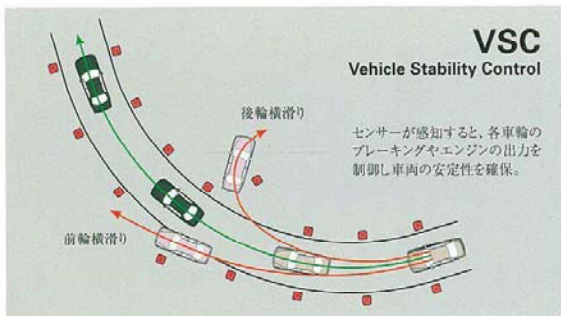
路面状況に応じて、アクセル開度に対するエンジン出力を全運転領域にわたって最適に制御する電子制御スロットルシステム。運転のしやすさをもたらすと同時に、安全面からは、つねに適切なエンジン出力を与えることで、車両安定性の確保に貢献します。

より安全、確実な制動をサポートするABS (Antilock Brake System)。

各車輪の車輪速センサーから車輪の状態を読み取り、瞬時にコンピュータ処理、ブレーキ油圧をコントロール。濡れた路面や雪道など滑りやすい道での制動時や急制動時などでもタイヤロックを防ぎ、車両安定性と操舵性を確保することで、万が一の際の緊急回避に貢献します。

発進・加速時に適切な駆動力を確保するTRC (Traction Control)。

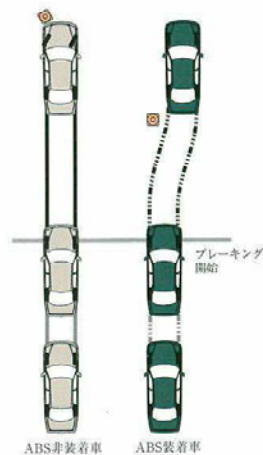
雨天時などの滑りやすい路面での発進・加速の際に、各車輪に配された車輪速センサーが駆動輪の空転を検知。エンジン出力や後輪ブレーキをコンピュータ制御することで、後輪の空転を抑え、路面の状況に応じた最適な駆動力を確保します。駆動力をより効率よく路面に伝達できるため、安定した発進・加速が行なえるとともに、直進性や旋回安定などにも優れた性能を発揮します。



■ブレーキアシストの考え方

- ①パニック状態に陥ったドライバーは、緊急制動時に、ブレーキ操作速度は速いものの強く踏めず、小さな制動力しか出せないことがあります。
- ②またこうしたドライバーは、長く踏み続けられず、制動力が低下することもあります。
- ③「ブレーキアシスト」は、ブレーキが速く踏まれた場合、ドライバーの緊急制動の意志を推定し、あまり強く踏めない場合でも制動力を高めます。
- ④「ブレーキアシスト」は、ドライバーが意識してブレーキをゆるめた時は、制動力のアシスト量を減らし、違和感を低減しています。

●アシストが必要な時はペダルを踏み続けてください。



ABS装着車

- ・急ブレーキを踏んでも→タイヤのロックを防ぐ。
- ・ハンドルを切りながらブレーキングしても→操舵性が確保できる。

ABS非装着車

- ・急ブレーキを踏むと→タイヤがロックしやすい。
- ・ハンドルを切りながらブレーキングすると→タイヤがロックした場合、ハンドルが効かない。
- 急ブレーキは危険を回避するための反射的な行為です。それ以外は、通常のブレーキ操作を行なうようにしてください。

セルシオの高いポテンシャルが求める、高性能なブレーキ。

フロントブレーキには、アルミ製の対向4ポットキャリパーと大径ローターを採用。踏むほどにブレーキが効いてくる安心感あふれる感覚とブレーキペダルの剛性を実現しました。

また、アンダーボディから風を導いて冷却性を高める工夫をするなど、細心の配慮を施した高性能なブレーキとなっています。

雨滴感知式ワイパー レインセンサーがガラス表面の雨滴量を検出すると、最適な払拭タイミングでワイパーが作動します。



雨滴感知式ワイパーベーススイッチ

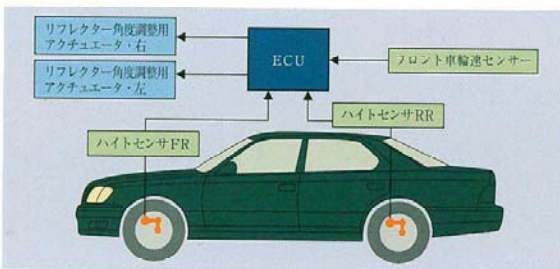
※詳しい設定については、巻末の装備一覧表をご覧ください。

つねに良好な視界を保つ、ディスチャージヘッドランプ。

どのような状況にあっても、運転者がリラックスしてステアリングを握れること。安全運転にとって大切なこの基本を満たすために、セルシオでは、つねに良好な視界を確保するためのさまざまな配慮が実施されました。ヘッドランプ（ロービーム）には、ディスチャージタイプを採用。従来のハロゲンヘッドランプに比べて、約70%の消費電力で、より太陽光に近い色と約2倍強もの明るさが得られます。

光軸を一定を保つ、オートレベルング機能も採用。

前後の車軸部分に設置したセンサーが車高の変化を検出すると、コンピュータがヘッドランプのリフレクター角度を自動的に修正するシステムです。乗車人数や加減速時の車高や姿勢変化に関わらず、つねに一定の光軸位置を確保することで、夜間走行の安心感を高めるとともに、対向車線や前を走るクルマの眩しさを軽減します。



通常の視界領域
視野拡大範囲

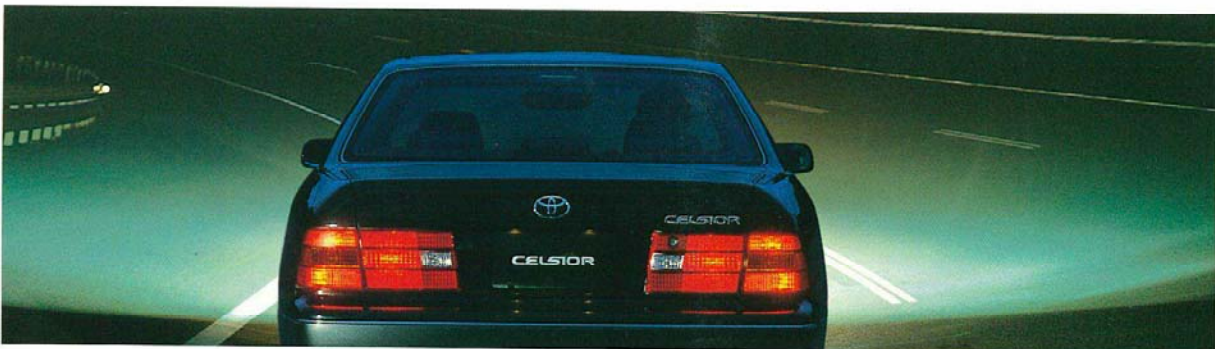
安心も広がるワイドビュードアミラー（電動格納カラード）。

ドアミラーの鏡面に非球面タイプを採用、斜め後方の視界を拡大しました。車線変更時の後方確認なども、より的確に行なえるなどの優れた効果を発揮します。また、C仕様、B仕様には超音波雨滴除去装置を設定。ミラー上の雨滴を超音波による振動で取り去ることで、雨中の走行でも快適な視界をお届けします。運転者が周囲の状況を行き先だけ早く、正確に把握するためにできることは何か。セルシオは、あらゆる可能性を探り、その達成に努めました。

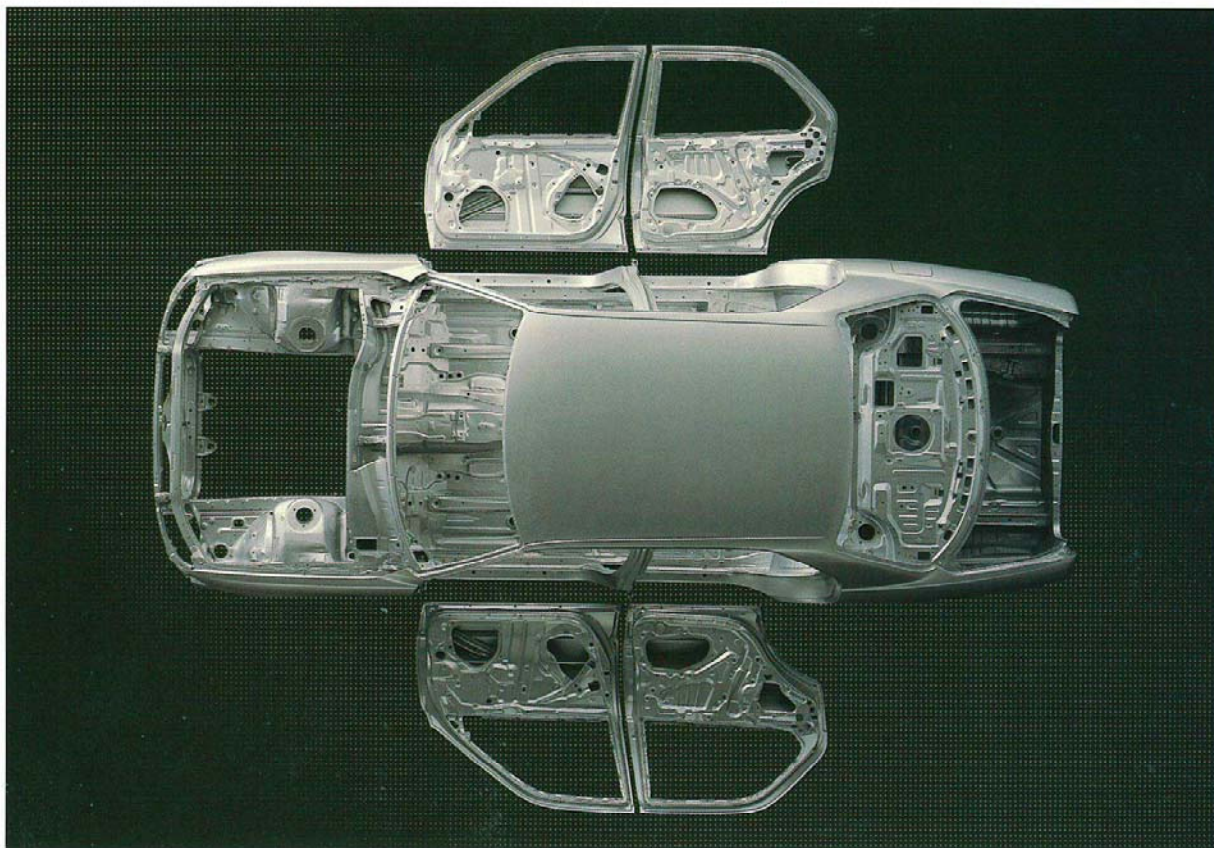


自動防眩ECミラー

2のセンサーで周囲の光と後方からの光の差を検出。その差に応じて鏡面の反射率を自動制御し、運転者の眩しさを防止します。(C仕様、B仕様標準)



もしもの際、クルマは何をなすべきか。また、できることは何なのか。ただ、世界のレベルを達成するだけでなく、そのことを真剣に考えて自己に課した厳しいハードル。そこに、セルシオの安全への自信の裏づけがあります。



オフセット前面衝突実験 (60km/h)*



側面衝突実験 (50km/h)*
*写真は、いずれも実験用試作車です。

セルシオを支える強固な衝突安全ボディ“GOA(Global Outstanding Assessment)”。

万一の衝突の際、乗員を保護する客室空間を確保するために採用した、衝撃吸収ボディ&高強度キャビン。これは、ボディの前後部をクラッシュアブルに(衝撃を吸収しやすい)することで、衝突時の衝撃荷重をできる限り吸収すると同時に、衝撃荷重をボディ骨格全体に効果的に分散させるものです。日本や米国の安全基準、さらには将来欧州で施行予定の衝突安全基準はもとより、トヨタ独自に設定したより厳しい目標もクリアしたクラス*世界トップレベルの乗員保護性能を獲得しています。

セルシオが、乗員保護の真の世界基準たりうるために。 さらに側面衝突への対応を図るため、ボディ側の変形を最小限に抑える目的で、各ピラー、ロッカ部、ルーフ周辺部などが強化されている他、ドア自体の乗員保護性能も徹底するなど、さまざまな対策が実施されています。

*同排気量クラスでの比較。



デュアルSRSエアバッグ(運転席・助手席SRSエアバッグ)。

SRSエアバッグは、シートベルトを補助する装置ですので、必ずシートベルトをご着用ください。

デュアルSRSエアバッグは万一の事故の際、前方からの強い衝撃に対して作動し、シートベルトの動きと合わせて、運転者および助手席乗員の頭や胸の重大な傷害を軽減します。

側面衝突への対応をいっそう徹底。SRSサイドエアバッグ。

側面衝突時の強い衝撃に対して作動し、前席乗員の胸部などの傷害を軽減するシステムです。シートバック側面に内蔵されているため、シートポジションに影響されることなく効果を発揮します。側面衝突に対応したボディ構造、

ドア内部のサイドドアビームや適正に配置されたエネルギー吸収材などとともに高い乗員保護性能を確保します。

なお、SRSエアバッグは、衝突時の衝撃が弱い場合は作動しません。



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

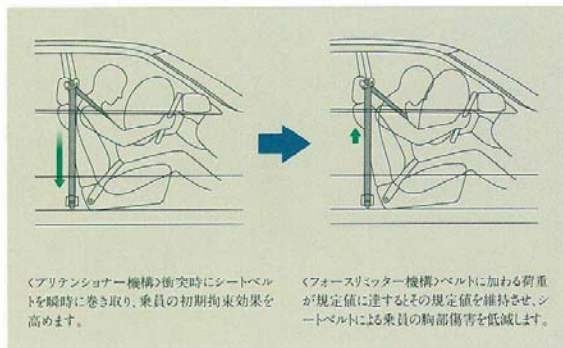
※助手席にはチャイルドシートを後ろ向きに取り付けられない、前席にはセルシオ専用の純正シートカバー以外のシートカバーを取り付けられないなど、ご注意ください項目があります。必ず取扱書をご覧ください。

■写真は機能説明のために、運転席、助手席ともに作動した状態を再現したものです。なお、SRSサイドエアバッグについては、実際の衝突時には衝突側のみが作動します。

全席に3点式が用意された、多機能なシートベルト。

フロント席のシートベルトには、前面衝突時に強い衝撃を感知するとシートベルトを巻き取り、拘束効果を高めるプリテンショナー機構、さらにシートベルトに一定以上の荷重がかからないようにすることで、胸部の傷害を低減するフォースリミッター機構の双方を設定し、より高い安全への信頼性確保に努めました。また、リヤ中央席にもELR付3点式シートベルトが採用されている他、リヤ全席にチャイルドシート固定機能を設けました。

※プリテンショナー機構は、衝突時の衝撃が弱い場合は作動しません。



乗員と客室との二次衝突への配慮。頭部の衝撃を緩和する構造。

一時衝突から乗員を守ることを目的に完成度をより高めたボディ構造が“GOA”。しかし、万一の際には、その衝撃によって引き起こされる乗員と客室との二次衝突に関しても考慮しなければなりません。セルシオでは、乗員の頭部などを保護するために、フロント・センターピラー内部に樹脂リブ構造を採用しました。また、ルーフサイドレール部やアシストグリップにも、衝撃を緩和するエネルギー吸収構造を採用。室内が、できる限り乗員を傷つけることがないよう考えられています。



エネルギーを吸収する樹脂リブ構造をピラー・ガーニッシュ部などに採用。二次衝突による影響を最小限にとどめます。

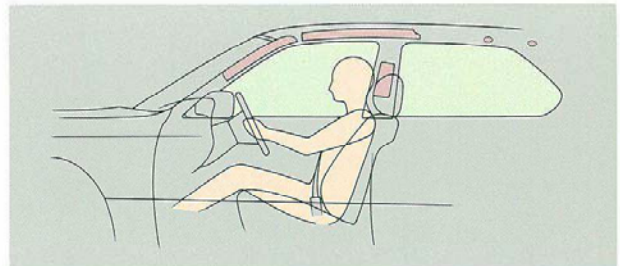
衝撃感知ドアロック解除システムを採用。


万一の衝突の際、強い衝撃をセンサーが感知すると、ドアロックを解除します。“GOA”に裏づけられた強固なボディと4つのSRSエアバッグ、そしてきめ細かな対策がなされたシートベルトを中心に築かれた高水準な衝突安全の安心感をさらに高める配慮です。しかし、これら充実したシステムの数々が、実際には一度も役立つことのないよう、つねに安全運転を心がけてくださるようお願いいたします。



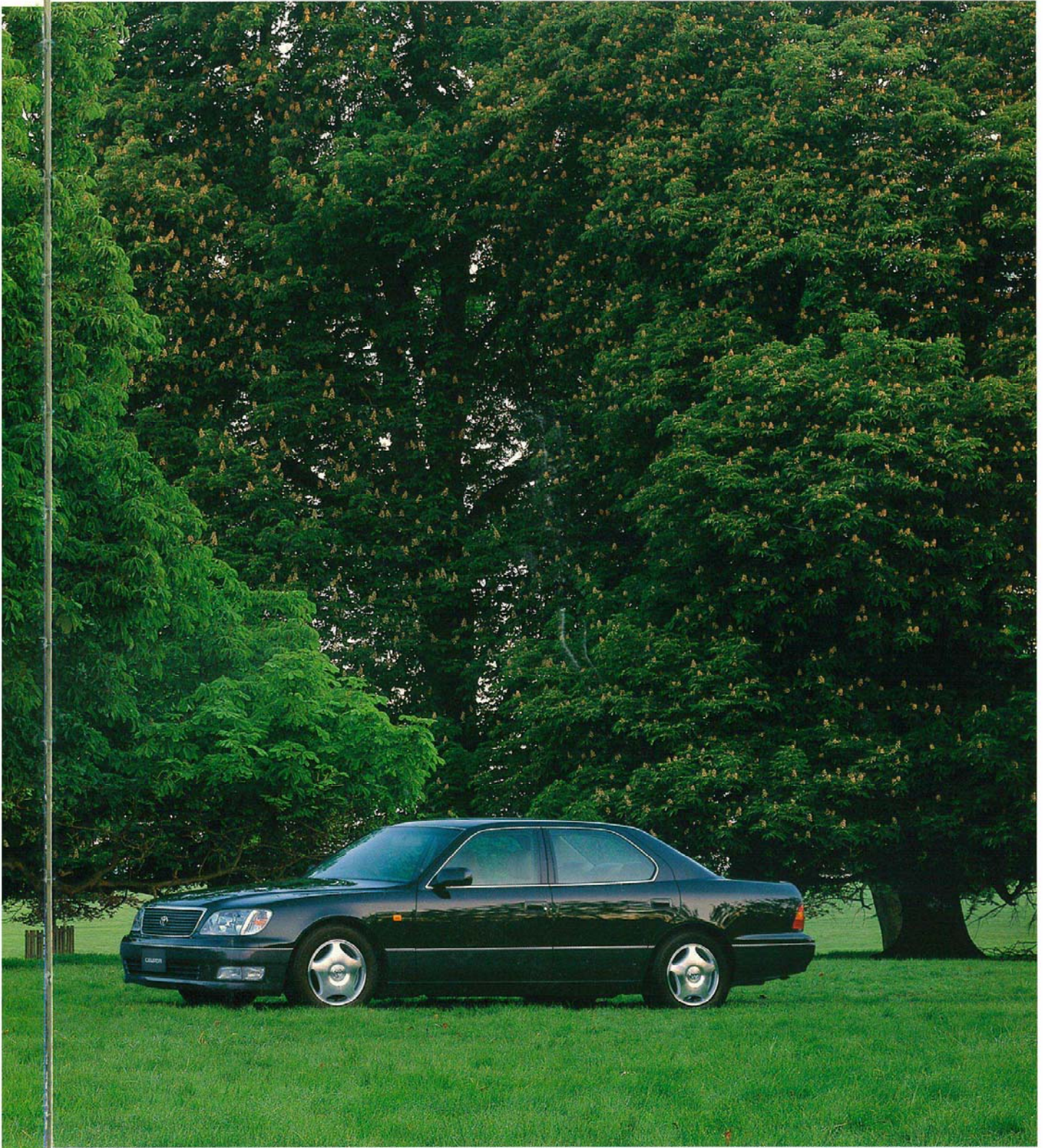
後席の中央部にも設けられた、ヘッドレスト。

従来の後席左右のヘッドレストに加え、中央席にもヘッドレストを採用しました。使用しない場合には、左右席の間にスマートに収納される設計となっています。



A large, leafy tree in a grassy field with a stone monument in the foreground. The tree is the central focus, with its dense green foliage filling most of the upper and middle portions of the frame. The stone monument is on the left, featuring a circular emblem and some text. The ground is a lush green lawn. The overall scene is peaceful and natural.

クルマの快適さとは、装備やシステムをいたずらに盛り込んだり、複雑に制御したりすることでもたらされるものではありません。基本である室内設計やパッケージングの効率が、いかにしっかり煮詰められているかに大きく左右されます。車内に座るひとりひとりの方が何を心地よいと感じ、何を不快に思うか。セルシオは人間の心理面にまで踏み込んで、数値以上のくつろぎを創出するアプローチを続けました。このような執拗な作業の結論として完成したキャビンを基に、洗練を極め、エレガントに働く快適装備の数々が搭載されているのです。その外形サイズの中で、最大級の広さに到達し、このうえない開放感をつくり上げたセルシオは、また、その名にふさわしい最大級の豊かさにたどり着くことができたと自負しています。



室内の設計について、セルシオは、まず人間のことをよく知ろうと
発想しました。人間が感じる開放感、くつろぎ感の追求から生まれる
さらに質の高いキャビン。セルシオが他の多くの高級車と異なる理由がここにあります。

セルシオが、その基本設計、
基本性能を磨き上げるとき最も
重視する、細部まで
妥協を排する姿勢は、当然のように、
室内装備の数々をつくり込む際にも
継承されています。シート
クッションひとつをとってみても、
柔らかいウレタンパッドの下に
最適な座圧分布をもたらす
ハードパネルを設定、その前後を
スプリングで懸架する独自の構造を
採用。また、その座り心地に
納得できるまで、エンジニア自らが
テストコースを走り続けるなど
入念な検討が重ねられています。
さらに、セットした運転位置を記憶・
再現するマイコンプリセット
ドライビングポジションシステム
(C仕様、B仕様を標準)など、
真に人間工学の名に値する、
乗る方最優先の機能と最先端
技術とが注ぎ込まれました。

さらに座り心地を考慮したシート表皮
シートの心地よさを高めるため、本革
表皮、モケット表皮ともそのソフト感を
さらに追求。セルシオによりふさわしい
座り心地としました。



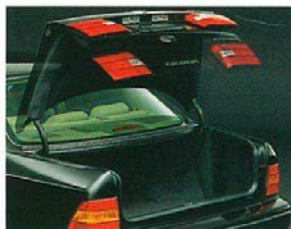
合理性の追求。ここにも「快適」の質を高めるアプローチがあります。

室内をはじめ、あらゆる部分の合理性を徹底して追求めることで、セルシオは、収納スペースをきわめて大きくとることに成功しています。例えば、エアコンを小型化するなどの工夫によって、インストルメントパネル内部のスペース効率が良くなった結果得られた大型のグラブボックスは、CDオートチェンジャー[※]の配置が可能に。室内に居ながらCDが扱えるという快適さが実現されています。

セルシオにふさわしい容量と使いやすさを誇るラゲージルーム。

CDオートチェンジャーやファーストエイドキットの収納が室内に移動され、さらにツールケースや三角表示板収納スペースの設置位置も十分に工夫されているため、ラゲージルームには、470ℓの大容量が確保されました（VDA法、Fパッケージ装着車を除く）。さらに、積み降ろしに最適な開口部の形状の追求をはじめ、ラゲージドアに中間で止まる機構を採用、雨天時の使用性を高めるなど隅々まで「快適」への神経が行き届いています。

※C仕様、B仕様、A仕様のセルシオ・スーパーライプサウンドシステム（システムI、システムII）装着時。



三角表示板（販売店装着オプション）収納時



マルチファンクションリモートコントロールシステム
キーと一体化された、多機能なリモートコントロールシステムです。●ドアの施錠・解錠 ●ルームランプの点灯（解錠時） ●トランクオープナー ●半ドアウォーニング ●作動確認ブザーに加え、●パワーウィンドウの開閉 ●マイコン制御チルト&スライド電動ムーンスーフ（メーカーオプション）の開閉 までを制御することができます。



シートアンダートレイ（助手席）
販売店装着オプションで用意されたファーストエイドキットなどを収納することができます。たいへん重宝なスペースです。



ファーストエイドキット（販売店装着オプション）



カップホルダー
コンソールボックス部に設けました。セルシオ独自の味を求めて、開閉際の重厚感までが調整されました。



カードホルダー一体マップランプ
オーバーヘッドコンソール部にあるマップランプに、カードホルダーを設けました。出し入れの使い勝手にたいへん優れています。



リヤパーソナルランプ
リヤのピラー部に読書灯を設けました。より楽な姿勢での読書をお楽しみいただけます。



スカッフプレート
乗り降りのしやすさに配慮して設定されたスカッフプレート。フロント/リヤともセルシオのロゴマークが入りました。



アクセサリースocket（3.5A・DC12V）
電装機器などの使用性の向上を図るため、コンソールボックスの内部に設けました。

セルシオであるなら、搭載される装備にもクルマと同等の完成度が
 求められるのは当然のこと。ナビゲーションシステムからシフトノブひとつに
 いたるまで、その精度、操作感はまさに感動的ですからあります。

質の高い運転情報と、それを活用するための優れた操作性。

クルマの運転をいっそう満喫していただくために、セルシオでは、
 量、質、スピードともにぬきんでた最高峰と呼ぶにふさわしい
 情報装備を備えました。トヨタ独自の情報センターから
 さざまな最新情報が自動車電話・携帯電話(デジタル)の
 使用によりオンラインで受けられるトヨタ情報通信システム^{※1}MONET
 (モノ・販売店装着オプション)にも対応しています。

7インチワイドの大型画面で、ゆとりの視認。エレクトロマルチビジョン。

さらに大型化され、視認性に優れた液晶ディスプレイに、
 GPSボイスナビゲーションの機能をはじめ、TV画面、
 オーディオシステムや空調の作動状況までを表示します。
 また、オーディオや空調などの操作は、画面上を指で触れるだけの
 タッチスイッチで容易に行なえます。(セルシオ・スーパーライブ
 サウンドシステム(システムI)とセットで全車にメーカーオプション)
実に頼りになるナビゲーター。GPSボイスナビゲーション。

GPS(Global Positioning System)衛星からの信号により自分の
 位置を計算。その結果と各種センサーからの情報を利用して、
 地図上に自らの位置を反映させ、目的地周辺まで音声と
 画面上のルート表示によって道案内を行なう先進のシステムです。
 新たに4.7GBの大容量DVDを採用し、目的地情報表示、
 戸番レベルまでの住所検索、市街図エリアを大幅に拡充させ、
 大容量ならではの使いやすさと機能の向上を図りました。
 また、ルート検索スピードも大幅にアップしました。



●画面ははめ込み合成です。



情報表示機能

高速レーン案内

立体ランドマーク表示

施設表示

詳細市街図

SA・PA情報表示

GPSボイスナビゲーション拡充機能

情報表示機能	DVDの大容量を生かして、より豊富なビジュアル表示を行えるようにしました。全国のレジャー施設約24000件を写真や文字で紹介します。(写真は約11400件)
立体ランドマーク表示	遠方まで見渡せるリアルな3D地図表示が可能になりました。また、走行中によく知られている高層ビルなどを立体表示化することで目印となる建物が一日で把握できます。(全国約1100件)
詳細市街図エリアの大幅拡大	詳細市街図のカバーエリアを大幅に拡大しました。全国268都市を収録しています。
住所検索	住所データ約2500万件を収録。○丁目○番地○号までのピンポイント検索が可能になりました。
新郵便番号検索	新郵便番号による検索が行えます。
住所リンク検索	50音検索、電話番号検索、新郵便番号検索と住所検索をリンクさせることによって、目的地の絞り込みが可能になりました。
高速レーン案内	高速道路のジャンクション、出口では音声による案内をすとも、推奨ルートに沿った適切なレーンを立体表示する画面に切り替わります。
施設表示ジャンル数の大幅増加	施設表示のジャンル数が97ジャンルと大幅に増加し、選択の幅が広がりました。
D-GPS ^{※2} ・VICS ^{※3} ・MONET対応	D-GPS、VICS、MONETにフル対応します。なお、VICS、MONETは販売店装着オプションとなります。

※1. トヨタ情報通信システム・モノ(MONET: Mobile Network)のご利用には、あらかじめセルシオ・スーパーライブサウンドシステム(システムI)をメーカーオプション装着した後、さらに対応アダプター(販売店装着オプション)自動車電話もしくは携帯電話(9600bps・デジタル)、情報センターへの入会(有料)が必要となります。このシステムは、自動車電話・携帯電話の受信可能エリア内であれば、全国どこでも使用可能です。

※2. D-GPS: Differential-Global Positioning System

※3. VICS(道路交通情報システム)はサービス地域に限られております。(’98年7月現在のサービス地域は東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、愛知県、大阪府、京都府、兵庫県、長野県および東名、名神等の主要な高速道路です。)



例えば、ステアリングの感触やシフトノブの形も、優れた操作性への大切な要素。つねに的確な状況判断と確実な操作とを迫られるクルマの運転。とくにダイレクトにその実感が伝わる操作系の装備には、感覚的な部分にまで気を使いながら完成度を求めました。5 Super ECTを操るシフトノブにも、ステアリングにも本木目を使用したタイプをご用意。セルシオ・フィールと呼びたくなるようなゆとりと、操る歓びに満ちた心地よさが達成されました。



※詳しい設定については、巻末の装備一覧表をご覧ください。

技術のための技術ではなく、すべてはより以上の快適と満足と安全のために。

その大きな可能性を存分に発揮しているハイテクノロジーの数々。

セルシオの中では、すでにクルマの未来が始まっています。

未来を予感させる車間制御を実現した、レーダークルーズコントロール[®]

クルマの走りとは、どこまで快適に、また安全になれるのか。

クルマづくりのあらゆる過程で、その精度と緻密さと

成熟を徹底して追い求めたセルシオが、ひとつの回答として

搭載したシステムがあります。レーダークルーズコントロール。

従来のクルーズコントロールをさらに進化させた

このシステムでは、車間制御までも可能としました。

先行車との車間距離を設定すると、パノパパー内に設置された

レーザーレーダーセンサーからの情報により、設定車速内で

走行速度に応じた車間距離を維持します。走行時の状況は、

メーター内のマルチインフォメーションディスプレイ内に表示。

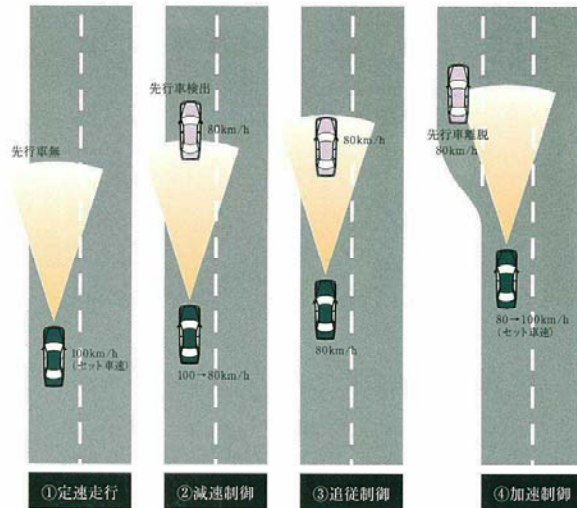
場合に応じてブザーにより、車間距離の警告もなされます。

セルシオの中では、すでに次世代の交通システム

(ITS<Intelligent Transport Systems>)を見据えた

インテリジェント化が始まっています。(C仕様、B仕様にメーカーオプション)

システムの典型的な動作例



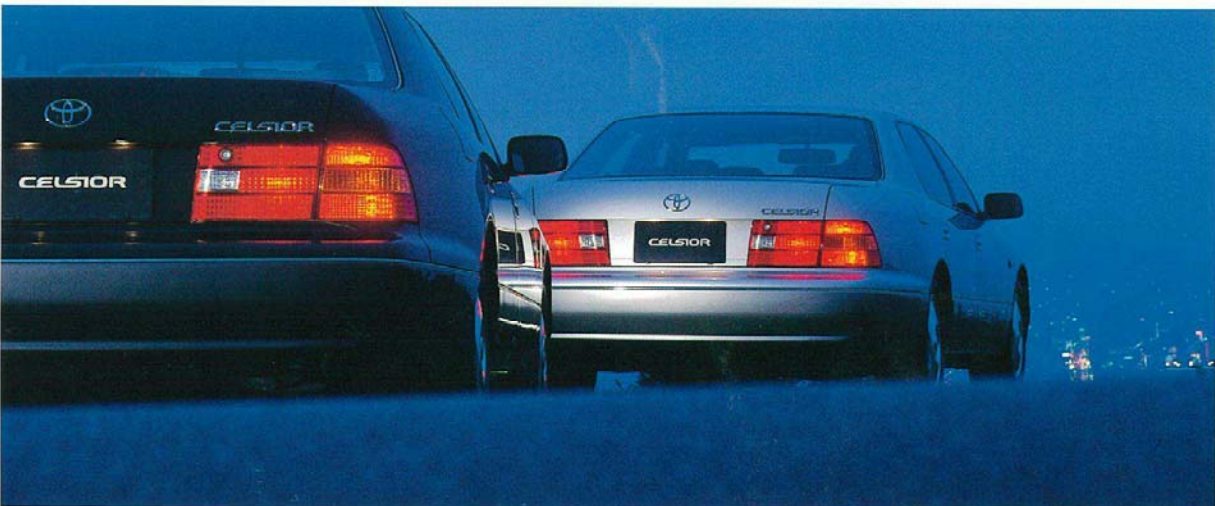
- ① 希望の車速 (50km-100km/h) をクルーズコントロールスイッチでセットすることにより定速走行を開始。希望の車間距離 (3段階) をドライビングモニタースイッチで設定。
- ② 自車線に先行車を検知するとスロットルを閉じて減速します。より大きな減速度が必要な場合はシフトダウン制御を行います。十分な減速ができていない状態で先行車に接近した場合は警報を鳴らしドライバーの操作 (ブレーキ等) を促します。
- ③ 減速制御後は先行車の車速変化に合わせてドライバーの設定した車間距離になるように追従 (但し車速上限はセット車速まで)。希望により車間距離をドライビングモニタースイッチで切り替えます。
- ④ 先行車が車線変更した時はセット車速までゆっくり加速し、定速走行にもどります。



レーザーレーダーセンサー



ドライビングモニタースイッチ



※道路状況および天候状態によっては、ご使用できない場合がございます。必ず取扱書をご覧ください。

刻々と変化する状況を、より早く正確に伝えるために。

ブラックアウトした中に、白く光るメーターそして指針。

視認性の良さというのを考え抜いた結果生まれた

オフライトメーターは、さらにセルシオらしく、

多機能に仕上げられました。クルマに関する情報を、

つねに過不足なく正確に把握できるように。

信頼性や安全性を高めるためにも貢献する。情報モニターと

しての役割がしっかりと担われています。

マルチインフォメーションディスプレイの見やすい情報表示。

メーター下部には、リアルタイムのドライブ状況や

ウォーニングなどを表示するマルチインフォメーション

ディスプレイを設定しました。平均車速、平均燃費、

走行時間、巡航可能距離などといった項目の他、

ウォーニング等に関しては、たとえば各ドアの半ドア状態、

リアのランプの球切れ、エンジンオイル量が

少なくなったことの警告などを文字によって示します。

ディスプレイ表示項目の操作については、ステアリングの

右側に設定されたドライブモニタースイッチで、

運転中でも簡単に操作できるよう工夫されています。



写真は機能説明のため各ランプを点灯したものです。実際の走行状態を示すものではありません。

セルシオは、また最高のリスニングルーム。オーディオシステム。

徹底した音響解析を行なうことで最適に配置された7スピーカー

システムで構成される、セルシオ・スーパーライブサウンド

システム。もちろん、スピーカー配置以外にも、アンプを

別置きにして出力向上を図ったり、CDオートチェンジャーを

インパネ配置にすることで伝送ロスを低減し、音質を高めるなど

セルシオならではの配慮がなされています。

さらにクリアな音を求めてDSP(Digital Signal Processor)採用。

音量や音質などをデジタル処理し、劣化のないクリアな音質を

実現するシステム。また、このことで聴く方の好みにあった

さまざまな音質・音場再現することも可能となりました。

つねに最適な音量・音質を届けるASL(Automatic Sound Levelizer)。

騒音の変化を感知、そのレベルに応じてボリュームおよび

周波数特性も自動的に変化させることで、走行状況の変化に応じて

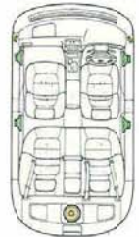
最適な音量・音質でオーディオを聴くことができます。



カセット一体AM/FMマルチ電子チューナーラジオ& CDオートチェンジャー(C仕様、B仕様に標準)



カセット一体AM/FMマルチ電子チューナーラジオ(A仕様に標準)



スーパーライブサウンドシステム・スピーカー配置図
● 2.5cmツイーター
● 14cmドアスピーカー
● 20cmウーハー

マルチインフォメーションディスプレイ表示例(運転情報)

内容	平均車速	平均燃費	給油後平均燃費	瞬間燃費	給油後走行距離	走行時間	航続可能距離
表示例	ハイケン 80km/h	ハイケン 7.5km/L	キュウユゴハイケン 8.0km/L	ジュンカン 5.5km/L	キュウユゴソウコウ 250km	ソウコウシナン 04:03	ソウコウカノウ 432km

マルチインフォメーションディスプレイ表示例(ウォーニング、インジケーター)

内容	半ドア	リアランプ球切れ	エンジンオイル量残量少	ウォッシャー液量残量少	VSC故障	レーダークルーズ®(車間制御クルーズ制御時・車間距離延長・先行車有)
表示例	ミキ マエドア	リアランプ タマギレ	エンジンオイル フソク	ウォッシャーエキ フソク	VSC	

※レーダークルーズコントロール装着車のみ表示されます。

あらゆるシステム・装備は、そこで働いていないがごとく
 自然に乗る方をサポートすることこそ理想。セルシオが大切に
 したのは、あくまでも人間最優先の豊かさ、真のホスピタリティです。

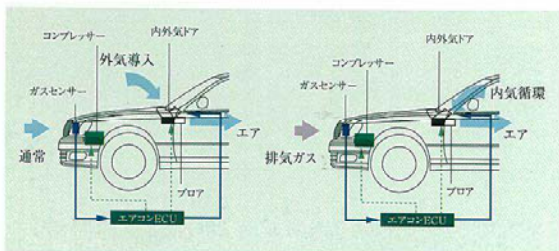
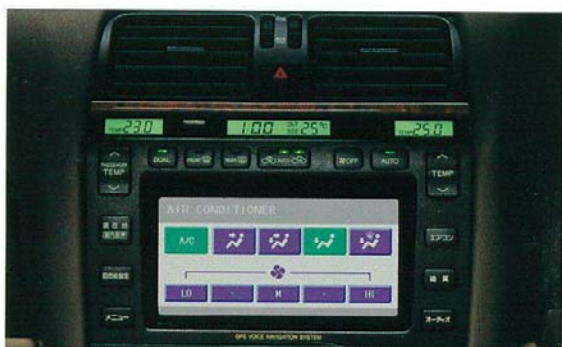
すべてのシートに最高の快適を。マルチゾーンオートエアコン。

セルシオの空調は、運転者と同乗者それぞれの好みの温度が設定できるマルチゾーンオートエアコン(フロンHFC134a使用)によって行なわれます。これは、風の流れによる通路を左右に分離し、左右それぞれの風の吹き出し温度および吹き出し口を制御するもの。センサーによる、キャビン左右の日射量情報からの温度コントロールまでがきめ細かく実現されました。また、このエアコンは小型・軽量化も徹底されており、計器盤周辺のパッケージングならびに省エネルギー・省資源にも寄与しています。

さらに快い室内環境のために、内外気自動切替システムを採用。

車外の排気ガスなどに含まれている特定の成分(CO、HC等)をセンサーで検知、その濃度に応じて自動的にエアコンの吸い込み口を内気モードに切り替えるシステムです。

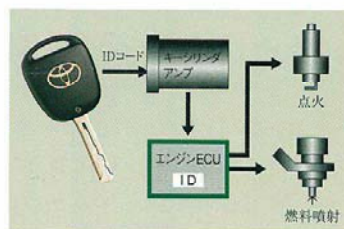
さらにフレッシュなエアで、よりさわやかな室内を実感いただけるよう心がけました。加えて、花粉などに対して防塵効果の高いクリーンエアフィルターも採用されています。



盗難へも細心の対策を。セキュリティシステム。

それぞれのイグニッションキーに固有のIDコードを設定。エンジンを制御するコンピュータが、自分のもつIDコードとの照合を行ない、一致した場合のみエンジンの点火・噴射を許可するエンジンイモビライザーシステム。また、異なるナンバーのキーや異物などを挿入した際にはドアやラゲージルームのシリンダーが空回りするフリーホイール機能を採用。

さらに、室内に不正にドアを開けて侵入された際に警告音を発するオートアラームの機能も同時に備えられています。

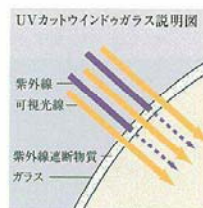


エンジンイモビライザー説明図

乗員の方を紫外線からお守りします。UVカット機能。

セルシオでは、ウインドウガラス全面に高熱線吸収機能とUVカット機能を採用しました。

日焼けやシミ・ソバカスなど肌のトラブルの原因となる紫外線を90%~93%カットします。加えて、日射エネルギーも、赤外線をカットすることで遮断する機能も採用されています。



UVカットウインドウガラス説明図

ご要望にきめ細かくお応えする、ボディ制御カスタマイズ機能。

セルシオは、さまざまな電子制御ユニットを統合した、ボディ多重通信システムを採用、オーナーの方のご要望に応えるカスタマイズ機能を備えました。例えば、コンライトの感度調整やワイヤレスドアロックリモートコントロールのブザー音量変更などへのご要望をうかがい、それに応じた調整を行ないます。詳しくは販売店までおたずねください。



後席がゲストルームになります。セルシオがご用意したFパッケージ。

後席にお座りになる方を、最上のホスピタリティでおもてなしするために、装備・システムを充実させたのがFパッケージです。

専用のリヤシートには、電動スライドクッション、バイブレーター、シートヒーター、さらにネックレスト機能付電動ヘッドレストにいたるまで多彩な機能が付加されました。

また、後席から助手席の操作が行なえる助手席制御システムやヘッドホンカセットステレオをはじめ

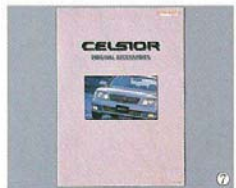
オーディオや空調のコントローラーなどを収納したリヤ大型センターアームレストも用意。

空調にも専用のリヤエアコンが設定されています。



①Fパッケージ装着車の後席(リヤドアカーテン(手動式)はメーカーオプション)②リヤ大型センターアームレスト③オーディオ・空調コントローラー④ネックレスト機能付電動ヘッドレスト⑤自動車電話(後席用)(販売店装着オプション)⑥リヤ大型センターアームレストのヘッドホンカセットステレオ ※Fパッケージ装着車の詳しい装備内容については、巻末の装備一覧表をご覧ください。

販売店装着オプション



①スポーティセレクション(フロントスポイラー/ホイールアーチモール/サンルーフバイザー)②プレステージセレクション(リヤカーテン(電動式)/ウッドパネル/リヤ用フットレスト)③電動ロールシェード④フェンダーランプ
電動リモコン伸縮式(左:フロント収納時/右:リヤ使用時)⑤VICSシステム⑥自動車電話&ハンドフリー(音声認識タイプ)⑦セルシオ用品パンフレット ●販売店装着オプションは、車両・グレード・オプションによって装着できない場合があります。詳しい設定につきましては販売店におたずねください。 ●この他にも数多くの販売店装着オプションをご用意しております。詳しくはセルシオ用品パンフレットをご覧ください。

eR version of CELSIOR



そのポテンシャルをさらにダイナミックに引き放つ、鍛え抜かれたサスペンション。
生み出されたのは、大陸を駆けるドライビングプレジャーです。セルシオ・eRバージョン。

アウトバーンの高速走行に磨かれた乗り心地と、走行安定性の理想的なバランスが
堪能できるもうひとつのセルシオ、それがセルシオ・eRバージョンです。
スプリング、アブソーバー、アッパーアームなどに欧州仕様の特徴を
生かしたユーロチューンを施し、より高い走りのスタビリティを確保。
また、ブラックレザーで統一されたシート表皮(アイボリー、ブルーグレー、
エージットの設定もご紹介します。詳しくは販売店までおたずねください。)を
はじめ、マイコン制御チルト&スライド電動ムーンルーフも装着。
セルシオの走りの真価をさらにダイナミックに伝えるシリーズです。



Photo:B仕様・eRバージョン装着車。ボディカラーはシルバーメタリック(一ニングG(199))。内装色はブラック。エレクトロマルチビジョン(GPSボイスナビゲーション付)とセルシオ・スーパーライブラウンドシステム(システム1)はセットでメーカーオプション。本木目4本スポークステアリング&本木目シフトノブはメーカーオプション。■写真は、ボディの一部を切断したカットモデルです。計器盤は機能説明のために各ランプを点灯したものです。実際の走行状態を示すものではありません。両面は、はめ込み合成です。



C仕様



Photo(上):C仕様、ボディカラーはホワイトパールマイカトーンG(05D)。レーダークルーズコントロールも雨滴感知式ワイパーは、メーカーオプション。
Photo(左):C仕様の計器盤と室内。内装色はアイボリー。
※寒地仕様車、スノーバージョン装着車はアクセルペダルの形状が吊り下げ式になります。
■写真は機能説明のためにボディの一部を切断したカットモデルです。



B仕様



Photo(上):B仕様。ボディカラーはダークブルーマイカートーニングG(8L4)。
Photo(左):B仕様の計器盤と室内。内装色はブルーグレー。
※寒冷地仕様車、スノーバージョン装着車はアクセルペダルの形状が吊り
下げ式になります。
■写真は機能説明のためにボディの一部を切断したカットモデルです。



A仕様



Photo(上):A仕様。ボディカラーはライトグリーンメタリックオーバーホールトーンダングG(6P7)。マイコン制御チルト&スライド電動ムーンルーフは、メーカーオプション。
Photo(左):A仕様の計器盤と室内。内装色はエージット。
※寒冷地仕様車、スノーバージョン装着車はアクセルペダルの形状が吊り下げ式になります。
■写真は機能説明のためにボディの一部を切断したカットモデルです。

■セルシオ・ボディカラーバリエーション

ローズレッドマイカ、ダークグリーンマイカ、アメジストメタリック、ライトグリーンメタリックオパールが加わって全9色の外板色。それぞれに、サイドプロテクターガーニッシュ色を組み合わせた、2トーンボディカラーをご用意しました。



ダークグリーンマイカP.I.O.トーンニングG<6N9>



ホワイトパールマイカトーンニングG<051>



ライトグリーンメタリックオパールトーンニングG<6P7>



シルバーメタリックトーンニングG<199>



ダークグリーンマイカトーンニングG<6Q7>



ブラックトーンニングG<202>



ダークブルーマイカトーンニングG<8L4>



ローズレッドマイカトーンニングG<3M9>



アメジストメタリックトーンニングG<941>

■その他のカラーデザイン



本草仕様 内装色:アイボリー



本草仕様 内装色:ブルーグレー



本草仕様 内装色:エージット



本草仕様 内装色:ブラック



ウールモケット仕様 内装色:アイボリー



ウールモケット仕様 内装色:ブルーグレー



ウールモケット仕様 内装色:エージット



モケット仕様 内装色:ブルーグレー



モケット仕様 内装色:エージット

室内色は、アイボリーとブルーグレーとエージットの3色。加えて、各eRバージョンには専用本草仕様・ブラックが用意されています。また、ウインドウガラスについては、キャビンまわりの存在感を際立たせるグリーンガラスを全車に標準装備しています。なお、写真のボディカラー、室内色は撮影、印刷インキの関係で実際の色とは異なって見えることがあります。

■内外配色一覧表

■ 標準設定 ■ 設定あり

外板色	内装色	表皮	C仕様(Fパッケージ装着車を含む)																B仕様						A仕様	
			本草 (メーカーオプション)			ウールモケット			eRバージョン装着車						本草 (メーカーオプション)			ウールモケット			eRバージョン装着車		モケット			
			7(ボイ)	ブルーグレー	エージット	7(ボイ)	ブルーグレー	エージット	ブラック	7(ボイ)	ブルーグレー	エージット	7(ボイ)	ブルーグレー	エージット	7(ボイ)	ブルーグレー	エージット	ブラック	ブルーグレー	エージット	ブルーグレー	エージット			
カラーネーム	サイドプロテクターガーニッシュ色	コード	LE03	LE15	LE62	FC03	FC15	FC62	LD27	LD03	LD15	LD62	LB03	LB15	LB62	FB03	FB15	FB62	LC27	LC15	LC62	FA15	FA62			
ホワイトパールマイカトーンニングG	シルバーメタリック	051	*										*													
シルバーメタリックトーンニングG	グレーメタリック	199		*										*												
ブラックトーンニングG	ダークグレーメタリック	202		*										*												
ローズレッドマイカトーンニングG	ダークローズレッドマイカメタリック	3M9		*										*												
ダークグリーンマイカP10トーンニングG(オプション)	ダークグレーメタリック	6N9	*										*													
ライトグリーンメタリックオパールトーンニングG	ミディアムグリーンメタリック	6P7			*										*											
ダークグリーンマイカトーンニングG	ダークグリーンマイカメタリック	6Q7			*										*											
ダークブルーマイカトーンニングG	ミディアムブルーメタリック	8L4		*										*												
アメジストメタリックトーンニングG	ローズメタリック	941		*										*												
ウインドウガラスカラー	UVカットグリーン																									

* 本草選択時のおすすめ内装色です。

■タイヤ&ホイール

タイヤには225/60R16 98Hラジアルを採用。ホイールにはアルミホイールを全車に標準設定されています。また、輝きあふれるクロームメッキアルミホイールをC仕様、B仕様にメーカーオプションとしてご用意しました。



アルミホイール



クロームメッキアルミホイール

トヨタセルシオ主要装備一覧表

標準装備 メーカーオプション(ご注文時に申し受けます) 販売店装着オプション


グレード	C仕様		B仕様		A仕様	
	Fパッケージ 装着車		eRバージョン 装着車		eRバージョン 装着車	
■足まわり	225/60R16 98Hラジアルタイヤ+16×7Jアルミホイール					
	225/60R16 98Hラジアルタイヤ+16×7Jクロームメッキアルミホイール					
	応急用タイヤ ※1					
	電子制御スカイフックエアサスペンション(TEMS機能を含む)					
	ユーロチューンド・サスペンション					
	ABS(アンチロック・ブレーキ・システム)					
	VSC(ビークル・スタビリティ・コントロール)					
	TRC(トラクションコントロール)					
	ブレーキアシスト					
	4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ					
■外装	トップシールド付フロントウィンドシールドグリーンガラス					
	UVカット&高熱線吸収ウィンドウガラス	付	付	付	付	
	フロントドアウィンドウ撥水ガラス					
	マイコン制御チルト&スライド電動ムーンルーフ(ドアキー連動機能付※2)					
■視界	リバーズ連動ワイドビューカラードドアミラー (電動格納・超音波雨滴除去装置付) ※3					
	電動格納式カラードワイドビュードアミラー ※3					
	雨滴感知式ワイパー					
	コンライト(ランプオートカット付)					
	インナーミラー 自動防眩EC 防眩(プリズム式)					
	ディスチャージヘッドランプ(ロービーム)(オートレベリング機能付) ※4					
	フロントフォグランプ(イエロー)					
	ハイマウントストップランプ					
	コーナリングランプ					
	■計器盤・操作性	エレクトロマルチビジョン(GPSボイスナビゲーション付) ※5				
オプティロンメーター(メーター照度コントロール付)						
マルチインフォメーションディスプレイ						
新プログレッシブパワーステアリング						
電動チルト&テレスコピックステアリング (オートチルトアウェイ&リターン機能付)						
マイコンプリセットライティングポジションシステム						
ドアキー連動車速感応オート・電気式ドアロック (キー閉じ込み防止機能・衝撃感知ドアロック解除システム付)						
全ドアワンタッチ式パワーウィンドウ (ドアキー連動機能※2、キーOFF後作動機能、挟み込み防止機構付)						
クルーズコントロール						
レーダークルーズコントロール						
■室内装備	デュアルSRSエアバッグ(運転席・助手席エアバッグ)					
	SRSサイドエアバッグ(運転席・助手席)					
	本革巻き4本スポークステアリングホイール&本革巻きシフトノブ					
	本木目4本スポークステアリングホイール&本木目シフトノブ					
	ウォールナットパネル					
	リヤドアカーテン(手動式)					
	スライド機構付サンバイザー					
	コンソールボックス (アクセサリソケット付)	本革フタ付 ※7 ウールモケットフタ付 モケットフタ付	※7	※7	※7	
	フロントパーソナルランプ(カードホルダー一体式) ※8					
	リヤパーソナルランプ(Cピラー部&ルーフサイド部)					
■シートまわり	シート&トリム表皮	本革仕様 ※7 ウールモケット モケット	※7	※7	※7	
	フロント10ウェイパワーシート(運転席ランバーサポート付)					
	フロント8ウェイパワーシート(運転席ランバーサポート付)					
	助手席肩口パワーシートコントロールスイッチ					
	リヤセンターアームレスト(カップホルダー付)					

グレード	C仕様		B仕様		A仕様	
	Fパッケージ 装着車		eRバージョン 装着車		eRバージョン 装着車	
■シートまわり	リヤ大型センターアームレスト(リヤカセット&各種コントロールスイッチ、カップホルダー付)					
	リヤパワーシート					
	リヤシートバイブレーター(左右席)					
	フロントシートヒーター	※7	※7		※7	
	リヤシートヒーター					
	リヤ電動調整式ヘッドレスト(左右席)(ネックレスト機能付)					
	助手席制御システム	※9				
■シートベルト	シートアシストグリップ					
	フロント電動アジャスタブルショルダーベルトアンカー					
	前席電気式テンションリデューサー付ELR付3点式シートベルト(プリテンショナー&フォースリミッター機構付、バックル照明付)					
■オーディオ	後席電気式テンションリデューサー付ELR付3点式シートベルト(バックル照明付)	※10				
	セルシオ・スーパーライブサウンドシステム(7スピーカー)内容は別項参照	システムI システムII システムIII	※5			
	ダイバシティアンテナ					
	リヤカセット(リヤ大型センターアームレスト内蔵)					
■空調	マルチゾーンオートエアコン(外気温表示機能、内外気自動切替システム付)					
	リヤエアコン(オートエアビュリファイヤー付)	※11				
	クリーンエアフィルター(防塵・防臭機能付)					
■その他	自動車電話・携帯電話用リヤウィンドウアップリントアンテナ(800MHzの機種にのみ対応)					
	セキュリティシステム(エンジンモビライザーシステム、キーホール機能、オートアラーム)					
	ビルトインツールケース					
	スノーバージョン(雪国仕様)	※12				
■販売店装着オプション	オートエアビュリファイヤー					
	自動車電話	※13				
	後席専用液晶カラーテレビ					
	VICS(道路交通情報システム)システム	※14				
	トヨタ情報通信システム対応アダプター	※14				
	フロントスボイラー					
リヤカーテン電動式						

- ※1 メーカーオプションで車両装着タイヤも選択できます。
 - ※2 全ドアのウィンドウとマイコン制御チルト&スライド電動ムーンルーフの開閉がドアキー操作で行なえます。
 - ※3 メーカーオプションで標準タイプ(球面)のドアミラー、電動リモコンフェンダーミラーも選択できます。
 - ※4 ハイビームはハロゲンです。
 - ※5 エレクトロマルチビジョン(GPSボイスナビゲーション付)とセルシオ・スーパーライブサウンドシステム(システムI)はセットでメーカーオプションとなります。
 - ※6 ドアロック、ドアウィンドウ、マイコン制御チルト&スライド電動ムーンルーフの開閉を行なえます。
 - ※7 本革仕様と本革フタ付コンソールボックスとフロントシートヒーターはセットでメーカーオプションとなります。
 - ※8 マイコン制御チルト&スライド電動ムーンルーフを選択した場合、専用タイプとなります。
 - ※9 リヤ席から助手席のヘッドレスト、シートスライド&リクライニングを操作できます。
 - ※10 バックル照明、電気式テンションリデューサー機構についてはリヤ中央席を除く、リヤ全席はチャイルドシート固定機構付となります。
 - ※11 リヤはクーラー機構のみ。
 - ※12 スノーバージョン(雪国仕様)では、積雪寒冷地(北海道を除く)での使用を考慮してリヤフォグラブ、温水パネルヒーターなどを装備しています。なお、北海道地区にはスノーバージョン(雪国仕様)の内容を含む寒冷地仕様が全車標準装備となります。
 - ※13 詳しい設定については販売店におたずねください。
 - ※14 エレクトロマルチビジョン装着時のみ。
- ◆メーカーオプションはご注文時に申し受けます。メーカーの工場て装着するため、ご注文後はお受けできませんのでご了承ください。

■スーパーライブサウンドシステムの内容

	エレクトロ マルチビジョン対応	放送局名表示 AM/FMマルチ 電子チューナーラジオ	FM多重放送対応	AM/FMマルチ 電子チューナーラジオ	フルロジック カセットデッキ	CDオートチェンジャー (6連奏)	オートプリセット機能	DSP	ASL (オートサウンド レベライザー機構)
システムI					ドルビーB・C対応				
システムII					ドルビーB・C対応				
システムIII					ドルビーB対応				

ドルビーおよび  はドルビー研究所の登録商標です。

トヨタセルシオ主要諸元表

諸元	グレード	C仕様		B仕様		A仕様		
		Fパッケージ 装着車	GF-UCF21-AEAQK#1 GF-UCF21-AEAQK	GF-UCF20-AEAGK#2 GF-UCF20-AEAGK	GF-UCF20-AEAGK#2 GF-UCF20-AEAGK	eRバージョン 装着車	eRバージョン 装着車	
■車両型式・重量・性能	車両型式		GF-UCF21-AEAQK#1	GF-UCF21-AEAQK	GF-UCF20-AEAGK#2	GF-UCF20-AEAGK	GF-UCF20-AEANK#2 GF-UCF20-AEANK	
	車両重量	kg#3	1,800#4	1,770#4	1,770	1,750#4	1,760	1,740#4
	車両総重量	kg#3	2,075#4	2,045#4	2,045	2,025#4	2,035	2,015#4
	最小回転半径	m	5.3					
	燃料消費率 60km/h定地走行(運輸省届出値) km/ℓ		8.2				8.5#5	
■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	ℓ	3,968					
	内径×行程	mm	87.5×82.5					
	圧縮比		10.5					
	最高出力(ネット)	PS/r.p.m.	280/6,000					
	最大トルク(ネット)	kg・m/r.p.m.	41.0/4,000					
	燃料供給装置		EFI(電子制御式燃料噴射装置)					
■寸法・定員	燃料タンク容量	ℓ	85					
	全長	mm	4,995					
	全幅	mm	1,830					
	全高	mm	1,415		1,435			
	ホイールベース	mm	2,850					
	トレッド(前)	mm	1,575		1,570			
	トレッド(後)	mm	1,575		1,570			
	最低地上高	mm	135		150			
	室内(長)	mm	2,095					
	室内(幅)	mm	1,540					
	室内(高)	mm	1,180#6					
	乗車定員	名	5					
■ステアリング・サスペンション・ブレーキ・駆動方式	ステアリング	パワーアシスト付ラック&ピニオン						
	サスペンション(前)	ダブルウィッシュボーン式エアばね	ダブルウィッシュボーン式エアばね				ダブルウィッシュボーン式コイルばね	
	サスペンション(後)	ダブルウィッシュボーン式エアばね	ダブルウィッシュボーン式エアばね				ダブルウィッシュボーン式コイルばね	
	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						
■変速比・減速比 [スーパーインテリジェント 5速オートマチック (S-Super ECT)]	駆動方式	後輪駆動						
	第1速	3.357						
	第2速	2.180						
	第3速	1.424						
	第4速	1.000						
	第5速	0.753						
	後退	3.431						
減速比	3.266							

※1. Fパッケージ装着車の車両型式は末尾に(F)が付き、※2. eRバージョン装着車の車両型式は末尾に(G)が付き、※3. エレクトロマルチビジョン(GPSボイスナビゲーション付)装着時には10kg増加します。※4. マイコン制御チルト&スライド電動ムーンルーフ装着時には20kg増加します。※5. メーカーオプション装着により車両重量が1,770kgを超えた場合、8.2km/ℓとなります。※6. マイコン制御チルト&スライド電動ムーンルーフ装着時には1,150となります。●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、「ネット」はエンジンを車両に搭載した状態とは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(自工会調べ)となっています。●「CELSIOR」"EFI"・"ECT"・"TRC"・"VSC"・"GOA"は登録商標です。●無鉛レギュラーガソリンもご使用できます。その場合はエンジン出力低下等の現象が発生します。●モード走行時における燃料消費率の表示は、順次「10モード」から「10・15モード」に切り替わります。「10・15モード」は都市内高速走行等が加味されているため、同じ車両で測定した場合、「10モード」より平均的には10%程度高い値(自工会調べ)となります。●燃料消費率は定められた試験条件での値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備等の状況)が異なると、それに応じて燃料消費率が異なります。●道路運送車両法による自動車型式指定申請書数値●製造事業者:トヨタ自動車株式会社

**トヨタカードのおトクが、
パワーアップだ。**

チャンスがワイドに!

車検・中古車・新車

キャッシュバック

チャンスがビッグに!

最大30万円

キャッシュバック



初年度年会費無料*
※一般カード・学生カードのみ
■詳しくは係員まで

●新車は1ポイント1円、車検ご利用の場合のみ3ポイント2円の換算となります。
 ●おクルマ購入時のトヨタカードお取扱扱いについては、事前に販売店にご確認ください。

54

本仕様ならびに装備は予告なく変更することがあります。
(このカタログの内容は'98年10月現在のもの)ボディカラー
および内装色は撮影、印刷インキの関係で実際の色とは
異なって見えることがあります。

このカタログに関するお問い合わせは、
お近くのセルシオ取扱販売店
または下記のお客様相談センターへ

トヨタ自動車株式会社 お客様相談センター

全国共通・フリーフォン ☎0070-800-778899


所在地 〒461-8711 名古屋市東区泉一丁目23の22

オープン時間 月曜～金曜(除く祝祭日)

9:00～12:00 13:00～17:00

製造事業者:トヨタ自動車株式会社

スピードはひかえめに。シートベルトは忘れずに。

クルマが未来になっていく。  TOYOTA

森林資源保護のために再生紙を使用いたしました。

CELSIOR