

Century

誕生以来、幾たびにわたる技術の革新と

その類まれな熟成の深まりにおいて、

比類なき地歩を築き上げた一台の車があります。

私たちトヨタ自動車の、文字どおりの最高級車センチュリーです。

1967年に始まるその歴史は、

車社会を含め日本が様々な経験を重ねてきた年月でもあります。

その間一貫して日本の社会をリードする方々のお手伝いをする事で

この車には他のどんな車も得ることができなかった

豊かな経験と堂々とした風格が湛えられ、それが自然と溢れ出すように

センチュリーはその名にふさわしい最高水準へとつねに磨き上げられています。

世界に誇れるフォーマルサルーンとして、「気品と安心」を何よりも尊重するために、

最新の技術の数々と真摯な車づくりの姿勢が刻み込まれたこの車には、

人をもてなす心の真実が、唯一無二のしつらいとして結晶しているのです。

「大切な方を大切にお運びする」使命を果たすことで

激動する日本の最前線を見守ってきた自らの立場を、センチュリーは今さらに

揺るぎないものとなりました。そして、未来に向けて車づくりを通じ社会への貢献を

より一層深めていきたいという私たちの「調和ある成長」への願いを担って

お乗りいただく方々とともに、日本の進むべき道を走り続けます。

末永く、変わらぬご愛顧をどうぞよろしくお願い申し上げます。

トヨタ自動車株式会社

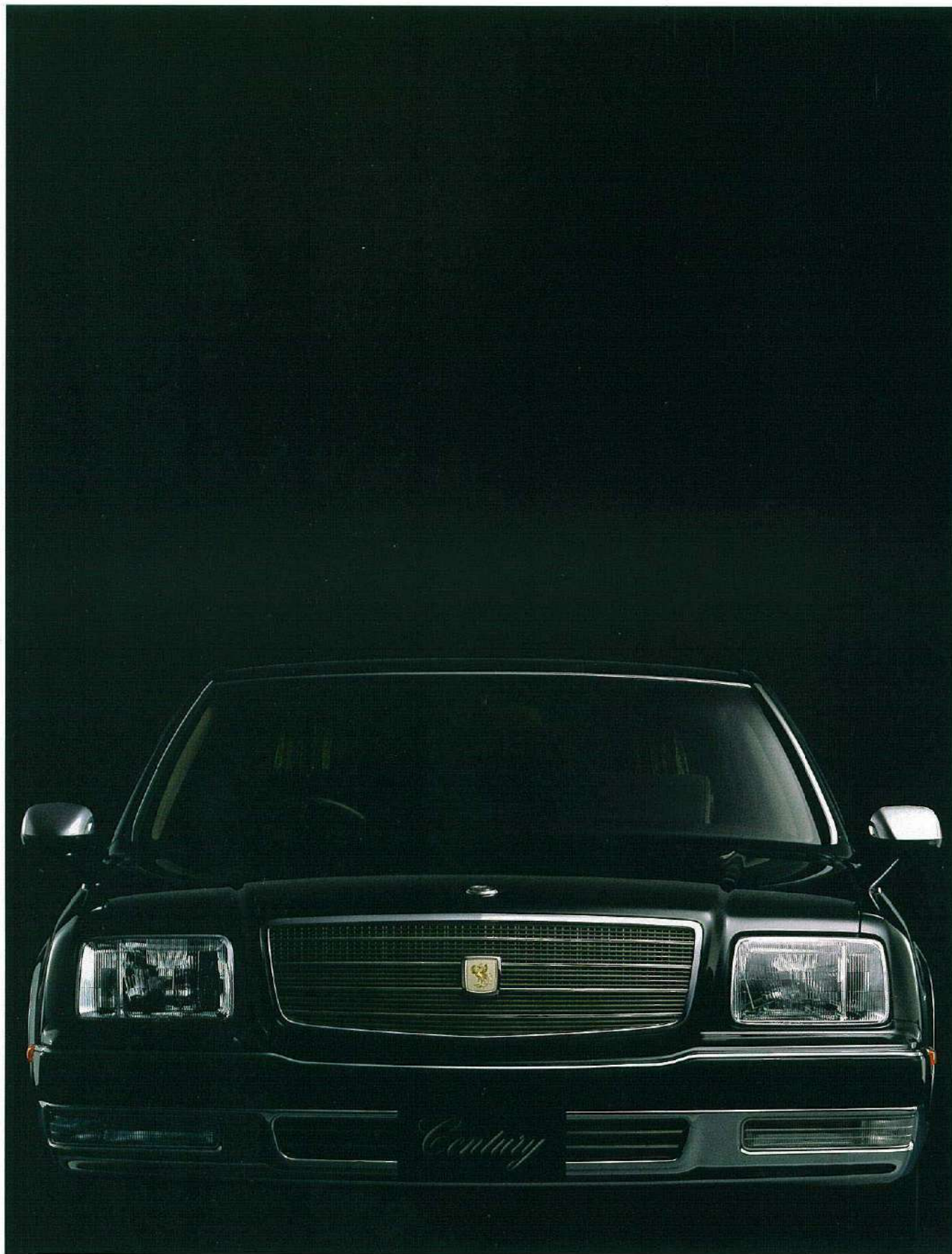






Photo:デュアルEMVパッケージ装着車。ボディカラーは神威(かむい)エターナルブラック(202)。熱線反射ブロンズガラスはメーカーオプション。サイドカーテン(手動式)、リヤカーテン(電動式)は販売店装着オプション。





Photo: デュアルEMVパッケージ装着車。ボディカラーは神威(かむい)エターナルブラック(202)。サイドカーテン(手動式)、リヤカーテン(電動式)は販売店装着オプション。





Photo: 標準仕様車。ボディカラーは摩周(ましゅう)シリーンブルーマイカ(8J9)。本皮革シートはメーカーオプション。サイドカーテン(手動式)、リヤカーテン(電動式)は販売店装着オプション。





Photo: 標準仕様車。ボディカラーは瑞雲(ずいうん)デミューブブルーマイカメタリックモリブデン(8M3)。ヒーター付電動格納リモコン式ドアミラー(フェンダーマーカースリッパ付)はメーカーオプション。





Photo:デュアルEMVパッケージ装着車の室内。内装色はグレー。サイドカーテン(手動式)、リヤカーテン(電動式)は販売店装着オプション。自動車電話は別売品。(写真は市販品自動車電話を装着した例です。)
■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。



Photo:標準仕様車の室内。内装色はオーキッド。熱線反射ブロンズガラスはメーカーオプション。サイドカーテン(手動式)、リヤカーテン(電動式)は販売店装着オプション。



Photo:標準仕様車の室内。内装色はブルーグレー。



Photo:標準仕様車の室内。内装色はグレー。本皮革シートはメーカーオプション。サイドカーテン(手動式)は販売店装着オプション。





Photo:デュアルEMVパッケージ装着車の計器盤。内装色はグレー。リヤカーテン(電動式)は販売店装着オプション。■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。
■計器盤の写真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。

形を尊ぶ。

センチュリーの形が、お乗りになる方々に語り続けてきたもの。

それは、清らかでつねに堂々として、巖のごとく動じないという姿勢を、一台の車に造形していく信念です。

その信念がセンチュリーの姿を通じて、お乗りになる方の気持ちとつながることで

センチュリーの歴史はつくられ、長い伝統が築き上げられてきました。

かけがえのないもの、大切にしたいこと、未来に残したいものは、時間の風雪に耐えた形の奥にあるものです。

人への思いの深まり、車への願いの高まり、社会への働きの広がり、それらを大きく包み込む

センチュリーの佇まいに、何を見、何を託していただけるか。日本の将来と重ねて、

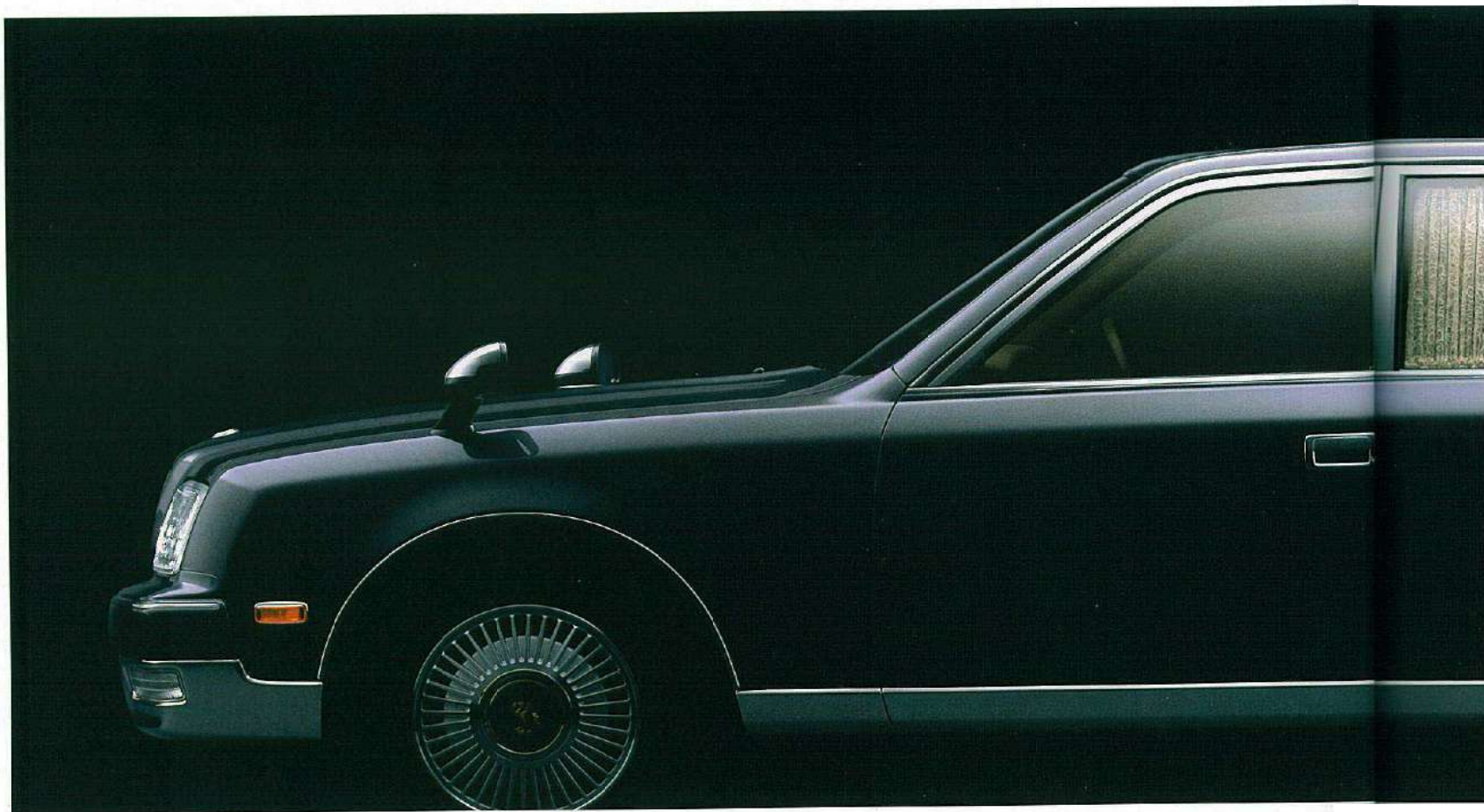
この車は、この国を、この国のリーダーの方々をいつまでも長く見守り続けることとなります。



造形と品質

日本の美意識に対して心を研ぎ澄ます。
そこから伝統に連なる美しさが生まれました。

日本を代表するフォーマルサルーンにふさわしい気品と佇まいを、現代社会と調和した形でセンチュリーに具現しました。
日本人が尊んできた美しさのエッセンスを未来に手渡すために、
今を生きる目で見つめなおした造形と品質が隅々にまで宿っています。
大切な方をお運びするというのが、文化の形にまで昇華した稀有な例をこの車に発見なさることと思います。



乗る方の象徴であるスタイル。

センチュリーにお乗りいただいていた方々の存在感が
長い時間のうちに、この車の存在感と溶けあって、
センチュリーだけの品格をつくってきました。
その大切な蓄積を踏まえた、スタイルは、
フォーマルサルーンの正統を継ぐ意志にあふれるものです。
水平なルーフをボディのほぼ中央にいただき、

それを心地よく支えるビラーから、
前後に伸びやかに広がる
水平を基調とした、前後対称の造形。
どの角度から見ても均整の取れた、その佇まいは、
場所を移して眺めても
堂々とした印象が変わることのない富士山の姿や、
日本建築の持つ繊細な対称性などを

乗る方の背景であるスタイル。

車がお乗りになる方より自らを主張しないこと。

あくまで背景として、人を引き立てるようなスタイルを
これまで同様に、センチュリーは守りました。

線と面を厳しく吟味し、

余計な丸みをそぎ落とすことから生まれた造形に
最大7層におよぶ多回塗り塗装を施したボディ表面は、
周囲の光を歪みなく映り込ませ、お乗りになる方に
美しい風景を背にしたような、自然な輝きを添えます。

また、お乗りになる方が見られる立場であることを考慮し、

アルミドアフレームはその姿を縁取る額縁だという考えによって

色、艶、質感、断面の形状から工程までを見直し、

この車だけの精緻なつくり込みを施しました。

お見送りの方にひとときわその方の存在感の余韻を与えるように

造形された、横一文字に配したランプ構成による、

堂々たるリヤビューもまた独自の表情です。

車に近づき、乗り込んで、お出かけになる。そんな動きを
人に強く印象づけるのも、この車の役割なのです。



Photo: 標準仕様車。ボディカラーは鸞鳳(らんほう)グロリアスグレーメタリックモリブデン<1B6>。熱線反射ブロンズガラスはメーカーオプション。サイドカーテン(手動式)、リヤカーテン(電動式)は販売店装着オプション。

美しいものとしてとらえてきた日本人の心に

深く刻み込まれた

水平対称フォルムへの美意識から生まれたものです。

また、足元のバンパーからロッカーにかけて

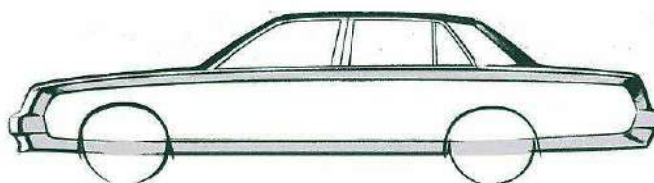
配したクロームプレートにも、

気品を何よりも大切にする、この車のアイデンティティが
刻印されています。

ひと目でセンチュリーと分かる造形、

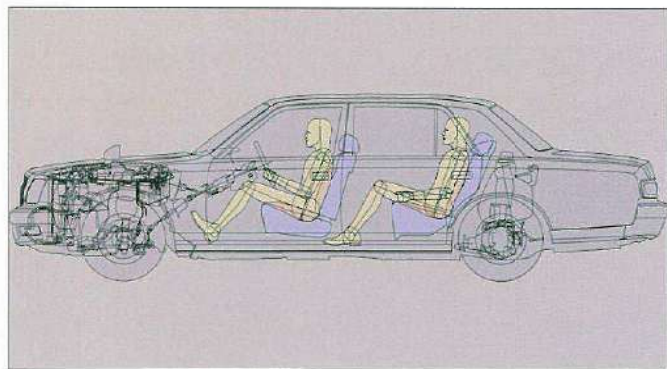
そこにお乗りになる方を象徴する造形を守り続けた

センチュリーの伝統がここに継承されました。

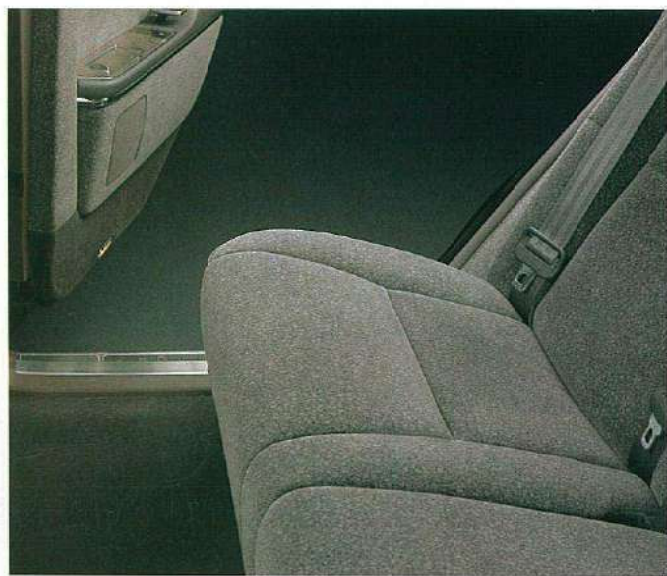


「しつらい」としてのパッケージ。

センチュリーのあり方を、開発者達は、
「しつらい」という言葉で呼び慣わしてきました。
この言葉に、「もてなすための道具立て」の意を含め、
晴の儀式にもふさわしい車づくりを進める。
この考えをボディパッケージの設計から徹底しました。



乗降性ひとつとっても、単なる乗り降りのしやすさを
めざしたものではありません。センチュリーの場合は、
「乗る、座る、立つ、降りる。」それぞれの
立居振舞いが、お乗りになる方にとってはもちろん
お見送りになる方にとっても美しく運ばなければならない、
という独自の価値観に貫かれた乗降性です。例えば、
執務室でご愛用のチェアにお座りになる同じ感覚で
振舞えるように、足元の、ボディ側のロッカー部と
フロアとの段差をほとんどなくし、



ルーフサイドレールはさらに高くし、乗り降りの際の
頭や腰の移動が滑らかになるようにしました。
また、乗り込まれてからも、その姿が

リヤドアガラスを通してより印象深くなるように
シート位置やベルトラインの高さを調整すると同時に、
ヘッドクリアランスも十分にとって、後席にお乗りの方を
内からも外からも大切に考えた設計を採用しています。
車に快適に乗るということに様式的な美しさまで求めた
パッケージはこの車だけのものです。

包容感と開放感を両立させた室内デザイン。

車室という限られた空間で

最上のゆとりとくつろぎをまず実感していただくために
センチュリーは、包み込まれるような安心感と、
一方でそれと相反する開放感が同時に味わえる空間を
テーマにデザインを進めました。

四隅をきちんと感じられる室内に、

計器盤パネルからドアトリム、

シートバックからドアトリムへと流れる視線の高さをそろえる
レベルデザインによって空間に広がりを持たせています。



そこにコンソールなどの様々な構造物をシンプルかつ
シンメトリカルに配置し、よく計算された庭園のような
奥行きと温もりに満ちた室内とすることができました。

ベストパッケージが実現した大容量ラゲッジルーム。

センチュリーのパッケージは徹底した合理性も持っています。
車両部品の配置の見直しから生まれたラゲッジルームの
容量は500ℓ（VDA法）。10インチサイズのキャディバッグ
4名分をゆとりをもって収納できます。また、開口部下端を
従来型に比べ70mm下げ、使用性を高めました。

最高級マテリアルとハンドメイドの美学。

センチュリーの高級感は

ひと目見た瞬間にだれもがため息をもらすほど

圧倒的な高品質から生み出されます。

それを確保するために、最高の素材を最善の方法で

加工するという考えをどんな細部にも貫いています。

ボディに輝きのコントラストを与えるため、

塗装部分以外にはふんだんに金属素材を採用しました。

そして、その表面処理には手作業による丹念な磨き工程を

設けています。フロントグリルやバンパーから

リヤバンパーへ至る印象的な光は

このような徹底した高級へのこだわりから生まれます。



また、センチュリーの象徴である鳳凰マークは

初代センチュリーの時と同じ工匠による

手彫りによって、その意匠を変えることなく、繊細な羽毛、

表情にいたるまでを再現した、工芸の粋ともいべき

金型をもってつくられています。



室内に入れば、目を引くのが横一文字の計器盤パネルに

採用された本木目の美しさではないでしょうか。

木目の美しさというのは、木を切ったすべての断面に

現われるのではなく、一番美しい部分のごく僅かです。

まさしく、そのセンチュリーにこそふさわしい

木目部分だけを贅沢に切り出してから

それをスライスし継ぎ合わせるという手法によって、

寸分の違いもない木目合わせを行いました。



また、本皮革シート、本皮革巻きのコンソールなどについては、

皮を縫う針、糸、さらに縫い目のピッチにまで

こだわり、厳選された本皮革だけが持つ優れた触感に

さらに緻密で繊細な味わいを加えました。

感性チューニング。

装備を心地よく使っていただくために、

センチュリーは、その使用感についてきめ細かく吟味しました。

プッシュオープン式装備の開く動きや音が

優雅であり、車にふさわしい品をもっているか

検証したうえで、各装備の動きのバランスをとり、

開き方の印象にまでアイデンティティを確立しています。

また、手に触れるすべてにもてなしの心を

感じていただけるようにフロアカーペット、ルーフから

ルーフサイドインナーガーニッシュ、さらにドアアームレストや

グリップ類に至るまでパッド類の硬さをそれぞれ

最適なものにしています。さらに、室内照明の色合も

独自の雰囲気を出すために配慮しました。

理想の車づくりを実現する専用生産ライン。

センチュリーは、開発設計段階から極めて高い精度を

必要とする車づくりを進めています。それに応じて

実際の生産現場では、その精度でそのまま一台の

車に仕上げるために、優秀な専任スタッフを配した

専用の組立ラインからなる万全の生産体制をとっています。

各工程毎にチェック時間を設け、各工程のリーダーが

検査のうえ署名した、生産記録が集められ、一台一台の

完成度の高さを記したヒストリーブックとしてまとめられます。

技を磨く。

世界最高のフォーミュラサルーンをめざして、最新かつ最高の技術を投入されたセンチュリーは、

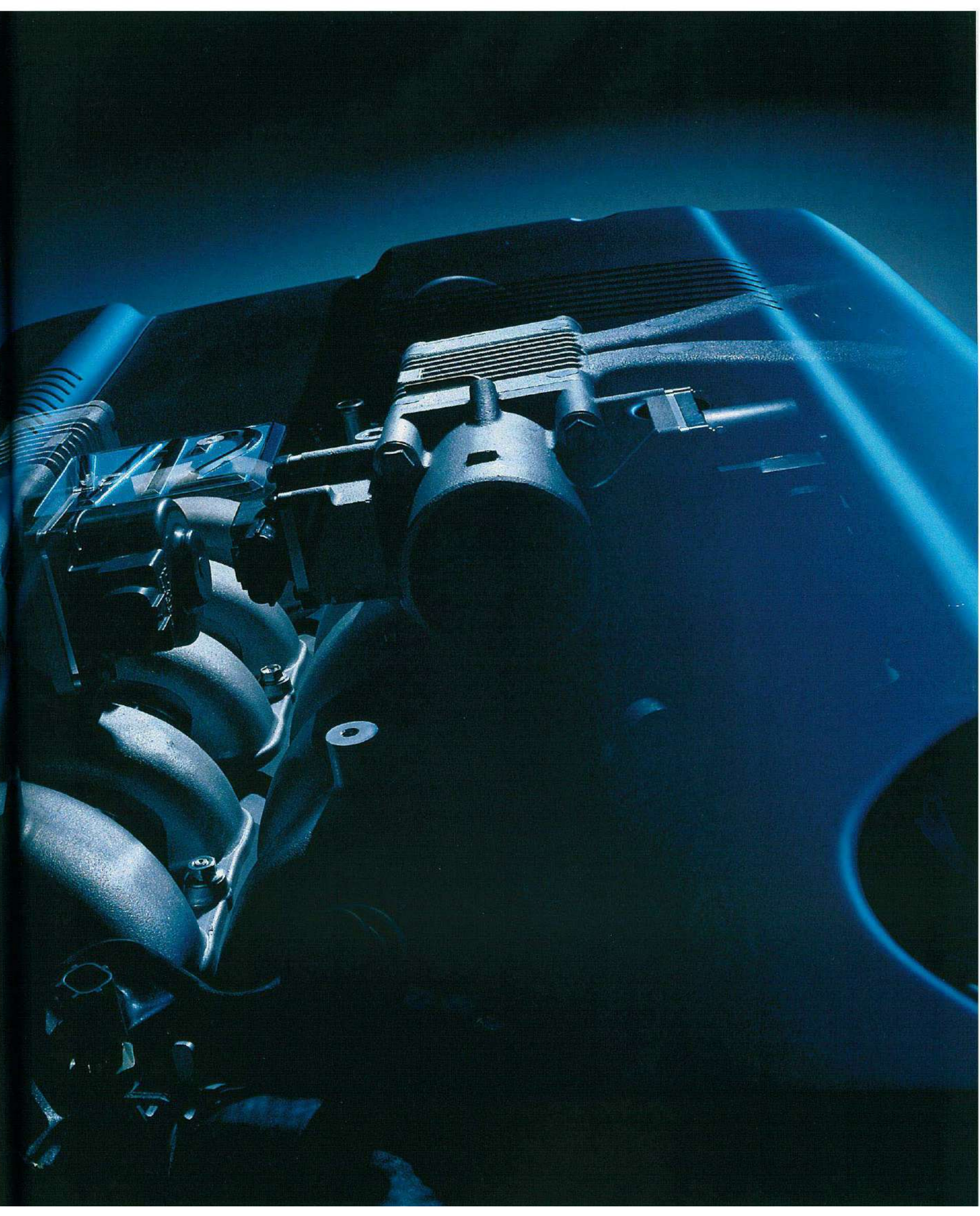
数多くの先駆的な性能を備えることとなりました。特に安全性、走行信頼性には現在の技術がないうる

最大限の成果が結実しています。技術のとどまることのない進化の中、その自負は、いつか回顧にすぎなくなるとしても、

この車の技術と、その姿勢の正しさは、年月を追うに従ってますます印象深いものとなるでしょう。

そのことこそが、センチュリーが世界最高をめざし、それをここに表明する理由なのです。そして、お乗りになる方にとって

比類のない車であり続けるためには、惜しみなく努力を積み重ねていくというこの車の信念の証でもあるのです。



予防安全

もしも。もしも。その際限のない仮定から
フェイルセーフ[fail-safe]という新しい規範が確立されました。

センチュリーは、走る、曲がる、止まる、という車の基本性能と、その性能をだれでもスムーズに引き出せる
快適な運転環境を整え、より安全性の高い車をめざしました。さらに、
安全な走りを提供することに支障を来たさないよう、たとえ機械が故障しても機械自身がフォローする
フェイルセーフをはじめ、最新の安全思想を基本性能の隅々にまで徹底しました。

運転者と一体となって支える安全。

職業として大切な方をお乗せする、専門の運転手の方は、
緊張を強いられる度合いが高いはずです。
高い運動性能と快適な運転席への要請が
一般に比べて強いのも当然でしょう。電動シート機能や
ステアリングの電動チルト&電動テレスコピック機能を
採用したのも、よりよい運転姿勢の確保を願ったからです。
エンジンフードトップマークには、車両感覚を
把握しやすくする配慮も込められています。
プロの目で見ても運転しやすい、センチュリーです。

目の働きを助ける配慮。

恵みの雨も運転にはありがたくないものです。
センチュリーは、雨天時の視界確保には十分に注意を
払いました。アウターミラーには鏡面の曇りを
すばやく除去するヒーターを搭載、
さらに、払拭面積の大きいフルエリアワイパーの採用など
雨国日本にふさわしい内容を盛り込んでいます。
また、夜間走行時に後続車のランプのまぶしさから
運転者の目を守る自動防眩インナーミラーを採用しています。

問題は、いつどこで、どう止まるか。

大切な方をお乗せする車には、それにふさわしい
止まり方があります。
あくまで滑らかに、乗っている方に不快な思いを
させない一方で、緊急時にはすみやかな制動力を
発揮できることが理想です。
そのためにブレーキペダルの踏み具合を入念に調整し、
緊急時の踏み込みをサポートするブレーキアシストを加え、
運転者の意志を的確に反映するブレーキを実現しました。

運転支援技術、ABS、TRC、VSC。

滑りやすい道において、制動時や急制動時にタイヤの
ロックを防ぎ、車両の安定性と操舵性を確保する
ABS(アンチロック・ブレーキ・システム)と
発進・加速時に駆動輪の空転を感知すると、
適切な駆動力を確保して、安定性をもたらす
TRC(トラクションコントロール)。
障害物の回避や、コーナリング時の車両の横滑りを
制御するVSC(ビークル・スタビリティ・コントロール)を
新たに搭載し、余裕ある判断を支援します。

走りへのゆるぎない信頼をめざして。

大切な方をお乗せする使命を帯びた車として、故障を理由にその使命が果たせなくなることはどうしても避けなければならないと思います。

走るための中枢、エンジン制御は、滑らかで気品あふれる走りを実現するために、じつに繊細な制御を要求され、複雑なシステムにならざるを得ません。

その高度なシステムに骨太な信頼を確保するために本格的なフェイルセーフの発想を展開しました。それは、万一の故障に対してそれをバックアップできるようなシステムを構築することです。センチュリーはエンジン制御システムの2重化を実施しました。具体的にはV型に配置された

6気筒ごとの各バンクに独立した制御システムを配し、相互に異常を監視しあい、もしトラブルがどちらかに発生しても片側6気筒で走行できる、世界でも稀有なV型12気筒エンジンとしたことです。

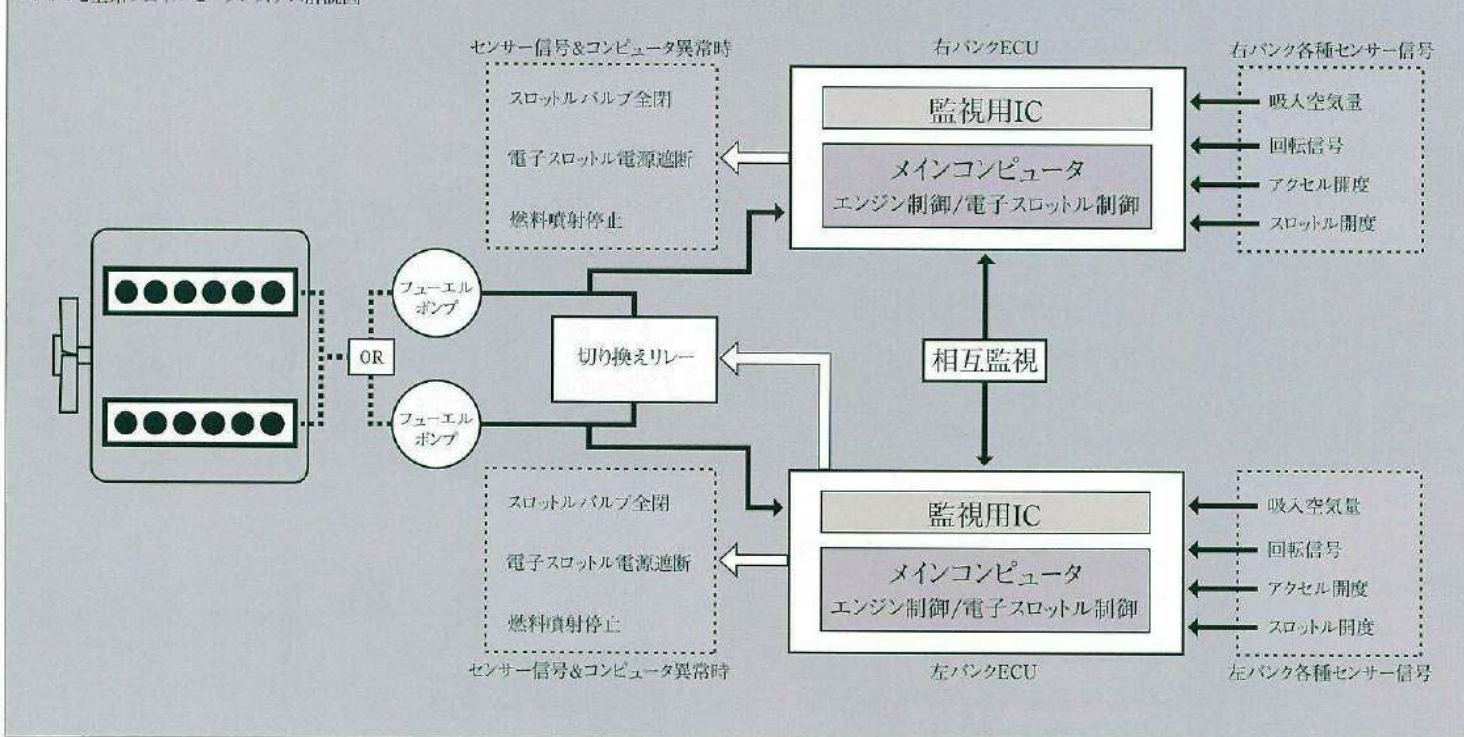
また、燃料を供給するフューエルポンプも2重系とし、イグニッションオン・オフごとに使用するポンプを切り替えてそれぞれの耐用性を増し、さらにどちらかに異常が発生しても正常なポンプによって通常の走行を可能にしています。

これらは、航空機用エンジンレベルの2重系システムであり、センチュリーにふさわしい、高い信頼性を確保しました。

さらに、完成された車両は、お届けする前に50kmにわたる実走行テストを行ったうえで、最終チェックを合格した車だけをお手元にお届けすることになります。

納車時、走行距離計が示す数字は、信頼の証です。

エンジン2重系フェイルセーフシステム解説図



車自身の注意力。

センチュリーは、いっそう信頼される車となるためにお乗りになる方への配慮や車自体のコンディションに対する注意力を増す努力を重ねました。例えばワンタッチ式のパワーウィンドウは全ドアに挟み込み防止機構を採用。また、マルチインフォメーションディスプレイでタイヤの空気圧不足や



ブレーキパッドの磨耗をモニターするシステムなどを採用し、つねに細心の心構えで、不測のトラブルを未然に防ぎます。

衝突安全

日本初の後席SRSサイドエアバッグを含め、
この車は乗員保護に現在考える最善を尽くしました。

万一、事故に遭った場合、人は受け身であり、微力な存在です。また、車にできることも限られています。世界各国で、その国の交通環境に基づいた、衝突安全に対する様々な法規基準が存在するのもそうした事情の反映かもしれません。既存の基準をクリアするだけでよしとせず、自らの基準をもつこと。その基準をどの車より高く設定する責任をセンチュリーは進んで担いました。その意味で後席SRSサイドエアバッグは、センチュリーの姿勢の象徴です。安全には一点の妥協も許さないという姿勢の。

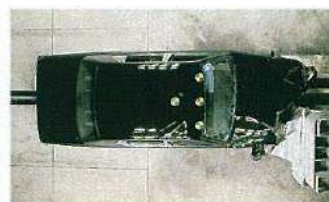


衝撃吸収ボディ&高強度キャビン^{※1}“GOA”

万一の衝突の際、それが前面や後面からの場合、衝突の衝撃をまず吸収するために、エンジンルームやトランクルームを潰れやすくします。この衝撃吸収構造によって、高強度に鍛えたキャビンの衝撃による変形を最小限に抑え、客室空間を確保します。側面からの場合は、エネルギーを吸収する余裕が先の場合と比較すると小さいので、ドア、各ピラー、アンダーボディ、ルーフの強度アップを実施しました。その結果、センチュリーは、様々な衝突形態において



国内基準の側面衝突実験(50km/h)※2



オフセット前面衝突実験(60km/h)※2

国内・欧州法規基準をクリアする安全性を確認しています。さらに後席の安全性という独自の視点から、各国の法規では定めていない、独自の指標を設定し、さらに安全性を高める努力を重ねました。誰よりも厳しい目で検証した安全ボディなのです。

※1 GOA=Global Outstanding Assessment:世界トップレベルの安全性評価という意味。

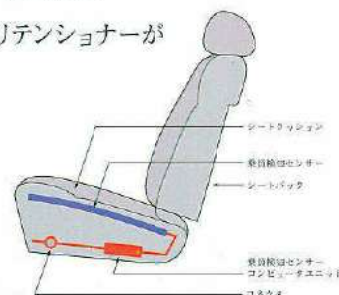
※2 写真はいずれも実験用試作車です。

6SRSエアバッグ。

センチュリーは、SRSエアバッグを運転席、助手席両席に、SRSサイドエアバッグについては、運転席、助手席と、リヤの左右席にそれぞれ装備しました。

SRSエアバッグは、シートベルトを補助する装置です。必ずシートベルトをご着用ください。万一の事故に際し、前方からの強い衝撃に対して作動し、シートベルトの働きと合わせて、乗員の頭や胸の重大な傷害を軽減します。また、SRSサイドエアバッグは、車両側方からの衝突によって強い衝撃を受けた時に作動し、乗員の胸部にかかる衝撃力を緩和します。フロントSRSサイドエアバッグはシートバック

内蔵タイプのため、乗員のシートスライド位置に関係なく傷害軽減の効果が得られます。側面衝突に対応した、ボディ構造、エネルギー吸収ドア構造と相まってさらに高い乗員保護性能を実現しています。なお、助手席には乗員検知センサーを配置し、乗員がいない場合、助手席のSRSエアバッグ、SRSサイドエアバッグ、シートベルトプリテンショナーが作動しないように制御する機構を採用しています。



SRS[乗員保護補助装置]:Supplemental Restraint System

※SRSエアバッグ、SRSサイドエアバッグは衝突時の衝撃が強い場合は作動しません。

※チャイルドシートを助手席に装着する時は、後ろ向きにしないなど、ご注意ください。必ず取扱書をご覧ください。

※SRSサイドエアバッグ装着の場合、シートには純正のシートカバー以外に取り付けられないなど、ご注意ください。必ず取扱書をご覧ください。

■写真は機能説明のために、すべてのSRSエアバッグ、SRSサイドエアバッグが作動した状態をイメージしたものです。なお、SRSサイドエアバッグは実際の衝突時には衝突側だけが作動します。

安全性を高めたシートベルト。

前面衝突時に拘束効果を高めるプリテンショナーと、ベルトへの荷重が一定値を超えると、その荷重を維持しながら、ベルトを繰り出すことによって胸部への衝撃を緩和するフォースリミッターをフロントシートベルトに採用しました。また、運転席・助手席シートベルト非着用警告灯も装備しました。

※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。

万全を期した後席安全。

衝突形態によっては、後席でシートベルトを着用していても、その衝撃で2次的に車室内とぶつかるケースも考えられます。

センチュリーは、各ピラー、ルーフまわりなど、室内の衝撃吸収性を高めたソフトアッパーインテリアとしました。また、助手席シートと後席乗員の2次衝突を想定して、その衝撃を緩和するシートバック構造の採用や、グリップの取付方法を工夫するなど、より高い安全性をめざしました。

衝撃感知ドアロック解除システム。

万一の衝突の際、センサーが強い衝撃を感知すると、すみやかにドアロックを解除します。

※衝撃感知ドアロック解除システムは、衝突時の衝撃が弱い場合は作動しません。

走行性能

この車の価値はすべて、比類なく滑らかな走りから生み出されます。

センチュリーの走りは、お乗りになっている方を象徴する走りです。

高速道路でも、市街地でも、その速度は異なっても、悠揚迫らぬ雰囲気をつたえた走りです。

後続車から、対向車から、あるいは道行く人々からの視線を超越して走り続ける世界には、

センチュリー以外どんな車にも提供できない、滑らかさ、ゆとりがしつらえられています。

そのための、V12エンジンをはじめとするメカニズムは、ボルト1本に至るまで、もてなしの気持ちで磨き上げられています。



BEAMS 1GZ-FE [BEAMS(ビームス): Breakthrough Engine with Advanced Mechanism System]

滑らかさを志向するV12エンジン。

日本で初めて5リッターV12ガソリンエンジンを開発しました。

センチュリーのためだけの、専用エンジンです。

求める理想の走りとV12エンジンの長所が

相似形のように重なりあうことが選択の理由でした。

V12エンジンは、各気筒の爆発間隔が短いため

トルク変動が小さく、加速感に一段と滑らかさが加わります。

また、往復運動部品に究極のバランスを取ることが

可能であり、アイドリング振動も極めて小さく、

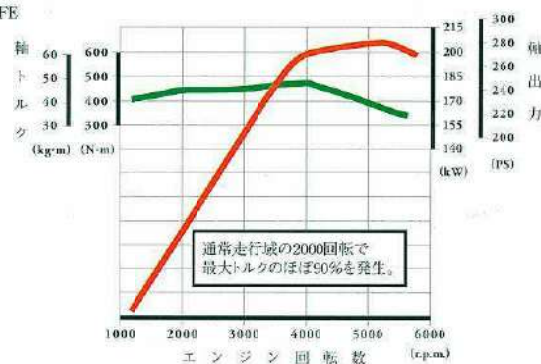
低速走行でもじつに快適な乗り心地をもたらします。

これらの特長をさらに先進技術で洗練させ、

このV12エンジンは

気品に満ちた、完成された走りの源泉となりました。

BEAMS 1GZ-FE
性能曲線図



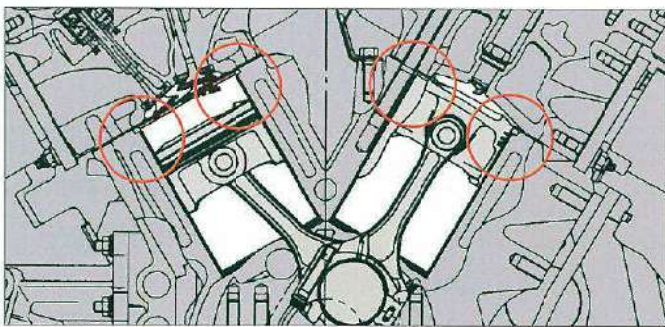
キーテクノロジー-VVT-i [Variable Valve Timing-intelligent]。

その名VVT-i。訳して連続可変バルブタイミング機構。これはエンジン回転数、スロットル開度などから運転状況をつかみ、その時の吸気バルブの開閉時期を最適に、連続的に制御するシステムです。アイドリング状態で待機している際や低速走行時に安定した燃焼が維持できます。

また、加速時にはより効率の良い燃焼を実現し、全速度域で豊かなトルクをもたらすと共に、排気ガス低減や燃費にも貢献しています。

走りのゆとりは燃焼室から。

アイドリング待機中や、パレードのような低速走行時にも滑らかな回転を確保し、かつ必要なときには力強いトルクを発生するための技術として「斜めスキッシュ燃焼室」を採用しています。混合気流(スキッシュ)の高速化と吸入空気量の増加をもたらす独自の燃焼室形状が、走りに別格の余裕を生み出します。



アクセルワークをブレインワークにする電子制御スロットル。

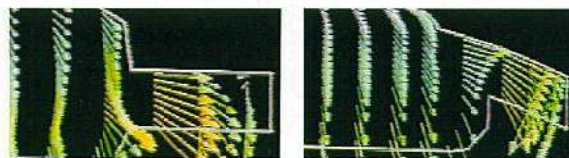
電子制御スロットルシステム(ETCS-i)は、アクセルペダルの操作を電気信号に変換し、スロットルバルブの開閉を制御する機構です。運転者がアクセル操作に込めた意志を、コンピュータが読み取ってエンジンに伝えることで、滑らかな走りを実現します。



低燃費を志向するV12エンジン。

高効率で理想的な燃焼への追求は、VVT-iを中心に大きな効果を上げています。

圧縮比10.5の高効率、かつ安定した燃焼が、滑らかなアイドリングとその低回転化をもたらし、優れた低燃費を実現しました。



この画期的なVVT-iシステムに加え、高性能触媒や排気ガス制御により、NOxとHCにおいて平成12年規制値をさらに25%下回り、低排出ガス車認定制度における「平成12年基準排出ガス25%低減レベル」を達成[※]しました。一方、窒化チタンコートシムの採用などを図り、摩擦によるロスをミニマムに抑えています。

※七都府県市低公害車指定制度(平成11年4月改正)の排出ガス基準もクリアしています。

先進の動力制御システム。

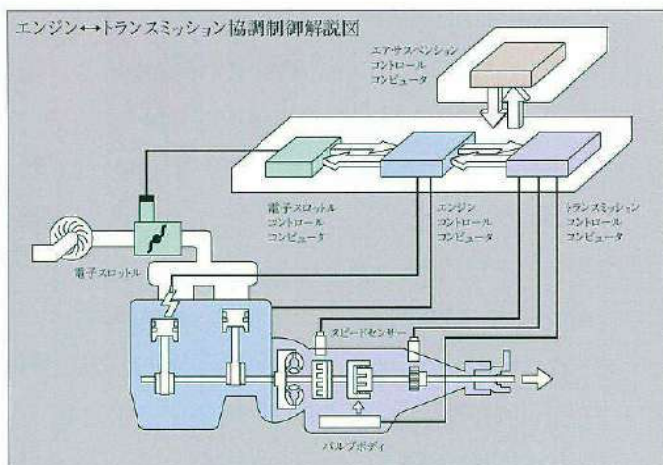
後席重視のフォーマルサルーンの乗り心地のよさは運転手の方の丁寧な運転による部分も大きいのです。5リッターV12エンジンのパワーが最適な形で後席の快適な乗り心地につながるよう、運転をサポートするエンジン制御技術(ノーマルモード)を用意しました。後席の方の体に不快な加速感を与えないように配慮する一方で、緩慢な走りにはならないよう、あくまでも滑らかな加速感は確保する。その最適なバランスを後席重視の車らしさという視点から求めて、電子制御スロットルコンピュータの制御モードに反映しました。アクセル操作に対するエンジン出力は、適度な加速感を維持しながら、つねに滑らかさや優雅さが感じられるように、制御されます。さらに、V12エンジンのポテンシャルを心おきなく楽しめる、パワーモード、雪道など滑りやすい路面での、滑らかな走行に寄与するスノーモードも設定しました。

滑らかな乗り心地のための協調制御。

エンジン、オートマチックトランスミッション、そしてサスペンション。この3者は、相互に関係し合って乗り心地の味わい、良し悪しを左右します。個々の制御システムをリンクさせて、走り全体に対する、よりきめ細かな制御を実現するのが協調制御の考え方です。エンジン ↔ トランスミッション、トランスミッション ↔ サスペンション、サスペンション ↔ エンジンと協調制御システムをきめ細かく巡らすことですべてが、センチュリーだけの乗り心地を形づくります。

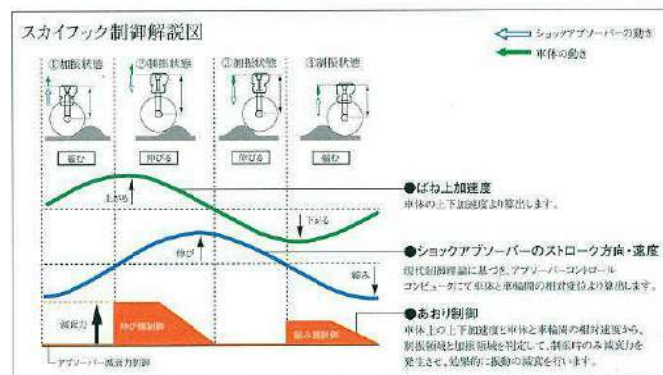
電子制御オートマチックトランスミッション4速ECT-i。

V12エンジンの動力性能を、そのままゆりの走りへつなぐために、トルクコンバータの羽根を最適な形状とし、また滑らかな変速フィーリングを実現するために、作動油・摩擦材の摩擦特性を向上させました。さらに、走行状態に応じ、クラッチ係合油圧のきめ細かな制御と変速時のエンジントルクをコントロールするエンジン ↔ トランスミッションの総合制御ならびに、電子制御スロットルとの協調制御を実施しています。これらにより一段とスムーズな変速感を実現した、完成度の高いオートマチックトランスミッションとしました。また、変速に合わせたサスペンション減衰力の協調制御を実施し、滑らかな乗り心地を実現しています。

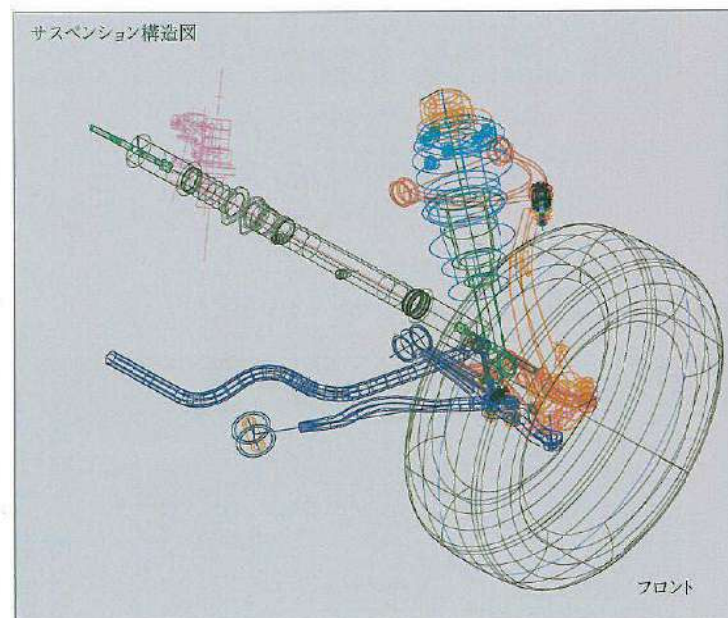


空を行く心地、電子制御スカイフックエアサスペンション。

走っている車は、絶えず路面から様々な力を受けます。また車自身の姿勢変化も複雑を極めます。センチュリーは、サスペンションショックアブソーバーの制御に、スカイフック理論にもとづくセミアクティブコントロールシステムを採用し、気品とやすらぎに満ちた乗り心地を実現しました。

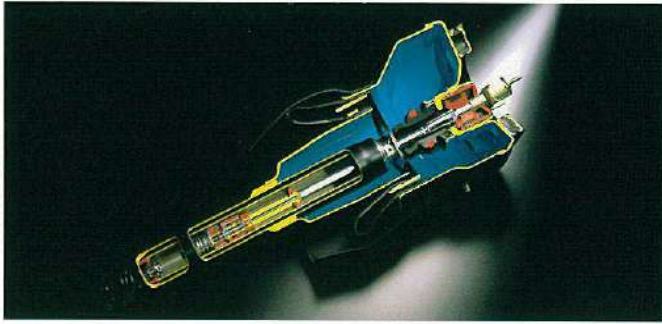


スカイフック理論とは、路面の凹凸から受ける力に対して、車輪だけを上下動させ、ボディを空から吊りさげたように水平に保つ、という考え方です。そうした理想状態を維持するために、ショックアブソーバーの減衰力を車体にかかる加速度や車速、操舵、制動などの走行状態から割り出して最適に制御します。低速では、ゆったりとした、しなやかな乗り心地を、高速では、どこまでもフラットな乗り心地をもたらします。

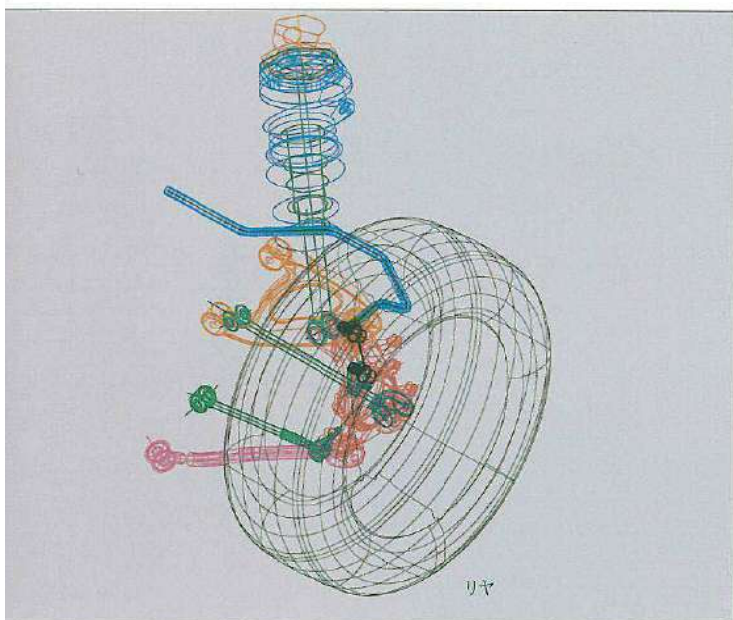


そのソフトさは「エア」ならでは。

もうひとつ、センチュリーの乗り心地を生み出す大きな役割を担っているのが、エアサスペンションです。封入した空気にはね機能を持たせることで、コイルスプリングに比べてばね定数を大幅に下げることができます。このエアばねの長所と、スカイフック理論による

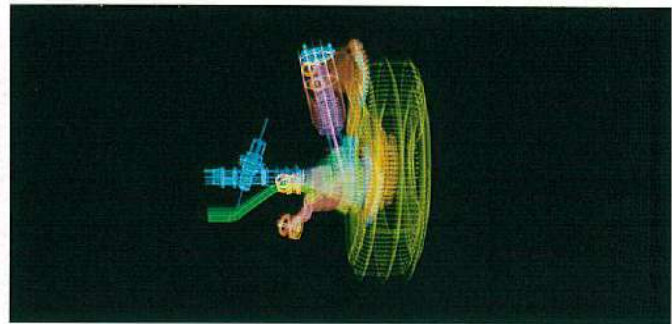


ショックアブソーバー制御を組み合わせることでソフトな乗り心地を得ることができました。また、道路の継ぎ目を通る際に感じるショックやロードノイズを低いレベルに抑えることも可能です。そうした基本的なメリットを最大限に引き出しながら、さらにゆったりとした乗り心地を演出するために路面変化による車体の動きの吸収とそのすばやい収束のさせ方にセンチュリーならではの重厚感を創造しました。



信頼を支える4輪ダブルウィッシュボーンサスペンション。

ウィッシュボーンとは鳥の胸骨にある二股状の骨で、それを二人で引き合って、長い方を取った者は何でも望み(ウィッシュ)が叶うと言い伝えられたことからその名は由来するそうです。ダブルウィッシュボーンサスペンションとは、その叉骨状の2本のアームで車輪を懸架します。



設計の自由度が高いため、その名前のように、エンジニアの夢を叶えるサスペンション形式としてスポーツカー、高級車などに幅広く採用されています。センチュリーは、安定感のある走り、滑らかな走りを実現するためにコンピュータ解析を駆使し、きめ細かなチューニングを実施しました。また、ロングホイールベースでありながら最小回転半径5.7mを確保。取り回しの良さにも貢献することになりました。

操縦安定性のために。

快適な乗り心地は、路面から受ける衝撃に対するいわば柔軟性によって確保されますが、その柔軟性は操縦安定性という点から見ると背反要因として働きます。その点でセンチュリーのサスペンション制御は、その両者の理想的なバランスが確保されるようにプログラムされています。例えば、つねにしっかりした接地感を維持することをベースに、発進時にテールの沈み込みを抑える。逆に制動時には、フロントの前のめりを抑制する。また、旋回時のローリングを緩和するなどの各制御を実施し、ロングホイールベースの特性と相まって操縦安定性の高い、信頼感あふれる走りを実現します。

心を尽くす。

センチュリーで移動をなさる時間もまた、お乗りになる方にとっては貴重な時間です。

そのひと時をできる限り快適に、そして有意義にお過ごしいただきたいと願う。それがセンチュリーのもてなしの心です。

センチュリーがめざしたすべては、そのもてなしの心をしつらいとして、一台の車に実現することでした。

より高い技術の追求、時間と人の手を惜しまない車づくり、そして、

何よりも、もてなす方の心、もてなされる方の心にふれるために、心を遣い、心を砕き、無心になって車に向き合う。

センチュリーは、お乗りになる方に寄り添って、その方の語りかけることに耳を澄まし、気品を持って答える、車としてあります。

その提供するものは、車であって車以上のものかもしれません。お乗りになる方の人格にふさわしい、

車格を備えた、たった一台の車なのですから。



快適性

静かさの価値がお分かりの方だから、
喧噪からお守りすることを大切な仕事に数えました。

センチュリーは快適性を根底の部分で支えているのが静粛性です。

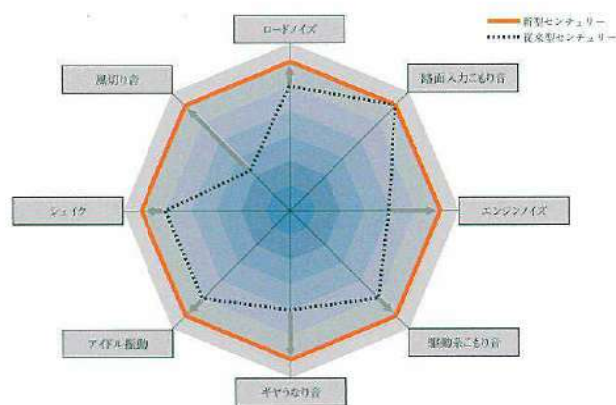
それは、全く遮音された状況を理想としたものではありません。

静寂というような、何か趣をもった、静かさの豊かな価値を尊重して、その創造をめざしました。

お乗りになる方の言葉や息づかいまでもが室内にしみいるような雰囲気。それはセンチュリーだけのものです。

静粛性の指標。

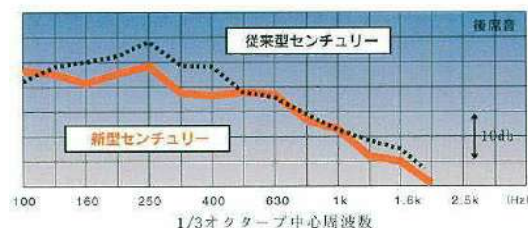
静かな車の条件とは、まず、車から発生するノイズ、
パイプレーションを徹底して低く抑え込んだ物理的な静けさの
確立に求められます。次に、どうしても発生する
ノイズに対しては、人が不快感を覚えないような音色に
その発生源にまでさかのぼって調整する。
この2つの課題をセンチュリーは、どこまでも追求しました。



耳に優しい音色チューニング。

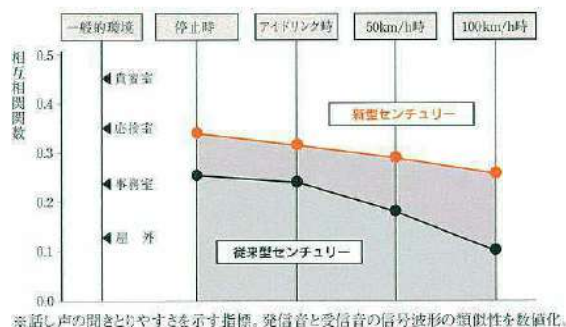
年齢によって、車内で耳障りに感じる周波数は異なります。
お乗りになる方の幅広い年齢層を考えた、様々な
調査の結果、特に1kHz以下の200～500Hzといった
低・中周波のロードノイズ低減により
ノイズ自体の不快感を大幅に払拭できることが判明しました。
センチュリーは、その周波数域の
ノイズ・パイプレーション現象を徹底的に抑え込み、

その音色にきめ細かいチューニングを施すことで
どなたにも心地よい静けさを実現しました。



会話明瞭度。

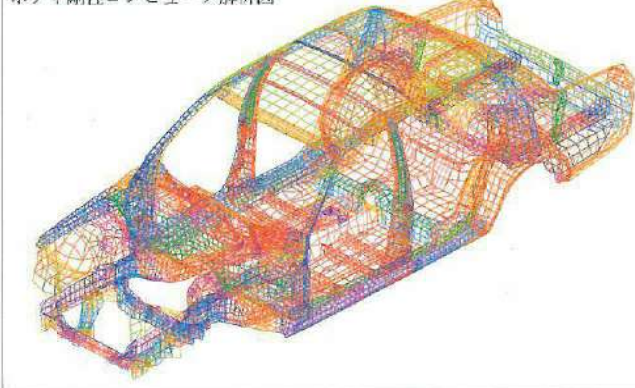
室内は、お乗りになる方同士、あるいは助手席や
運転手の方との大切な会話がなされる場です。
その点を考慮して会話明瞭度をきめ細かく検証しました。
話言葉の聞き取りやすさを阻害するノイズを割り出し、
母音に対しては1～2kHz、子音では2～5kHzの、
各領域の騒音を低減しました。さらに、助手席と後席に
スピーカーとマイクを設置し、実際に会話を行う
実走行テストを重ね、走行中の車内でも応接室に匹敵する
会話のしやすい空間を実現しました。



静粛ボディの開発。

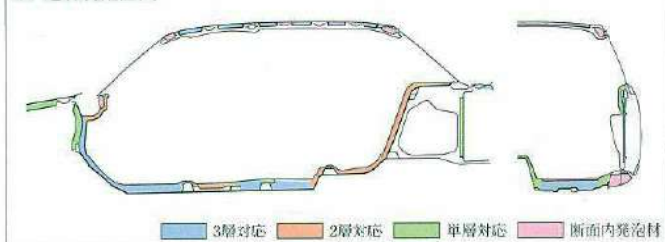
車の静粛性を高めるためには、エンジンやプロペラシャフトといった発生源への対策と並んで、車のボディ自体がそうしたノイズやバイブレーションに対する、遮音性、制振性を備えることももう一つの重要な課題です。それはボディ剛性を高めることが基本となります。ボディは、走るという視点からは、無駄をなくした軽さが要求され、一方、安全という視点からは、骨格を強くし、必要な箇所には補強材を配するなどの設計がなされています。

ボディ剛性コンピュータ解析図



そうした複雑な構造物であるボディの、骨格の細部、パネルやピラーの断面、あるいは骨格同士の結合部などが、必要かつ十分な剛性を備えているかを、コンピュータ解析によって徹底して検証。アーク溶接の多用など、手間をかけた特別の工程を通じてボディ各部の結合部、溶接箇所を入念に見直し、かつてないボディ剛性の高さを達成しています。そうしてできあがった静粛設計ボディにさらに吸・遮音材、制振材を惜しみなく配置しました。

吸・遮音材配置図



また、各配管・配線のダッシュ貫通部に2重シールを施すなど、他の車種では対応しない様々な部位に至るまで徹底した静粛対策が、センチュリーだけの静けさを守ります。

静粛なエンジン。

運転時のエンジン各部の動きを100点以上のセンサーで測定し、それをコンピュータ3次元画像に視覚化することで、振動要因を丹念に洗い出しました。それをもとにしながら、エンジン自体の高剛性化を実現。その一方で各運動部品の加工精度を飛躍的に高めることによって、12気筒のバランスを高次元で確保しました。さらに品質管理を徹底することで大幅に振動を抑えました。



静粛性を実現するための製造管理。

静粛設計が確実にその性能を実現するように万全の製造管理体制で、センチュリーはつくられます。例えば、ノイズ発生源の1つであるディファレンシャルギヤはその対策のため、高精度の研削加工が施されます。さらに3次元測定で厳密に形状を管理されます。また、プロペラシャフトのバランス、ジョイントアングルについても実車に組み付けた状態での最終調整を実施しています。



風切り音対策。

風切り音の発生の要因は、風がボディ表面から剥離する際の気流の乱れにあります。その流れを、大型吹き抜けタイプのレインガターやルーフモールによって整流することで高速走行時のばさばさ音を大幅に低減しました。また、ドア見切りにシール処理を施したり、ガラスを厚くするなど、遮音対策も徹底しました。

快適な時間をお過ごしいただくための工夫。 もてなしの精髓をリヤシートに集めました。

リヤシート。センチュリーのリヤシートはこの車にとっても、お乗りになる方にとっても特別の場所です。

この車に積み重ねられた、すべての技術、すべての性能の頂点に、その席はしつらえます。

車に乗って時間を過ごすということに他のどんな車よりもきめ細かい、

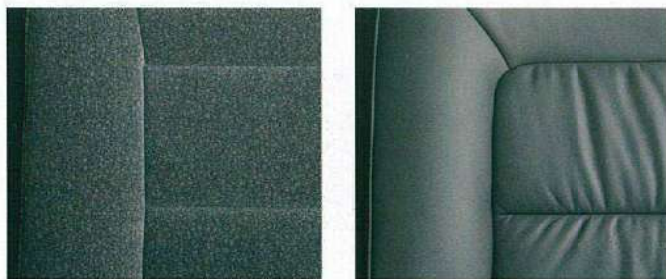
もてなしの心をもって磨き上げられた、この上ない心地よさをどうぞご堪能ください。

リヤシートをしつらえる技術。

車のシートは、ソファであっていいはずはありません。

乗り心地の味わいを最終的に決めるという大切な役割を担った、一つの性能としての側面を持っています。

その指標には、まず、柔らかさがあります。それは、表面の触感や風合い、クッションの具合、ボディからの振動の遮断性などの集積から得られます。



次に、座った姿勢とその座圧の分布、それに座面の安定性。

このような3つの要件がすべて最適に整うことで、

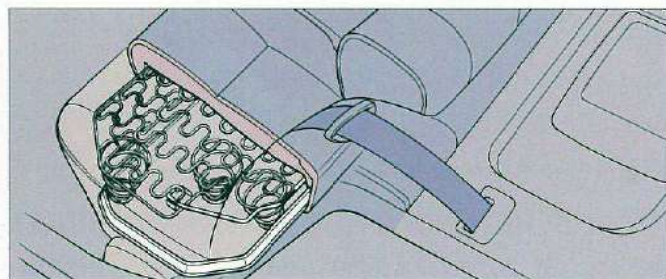
センチュリーのリヤシートと呼べるわけです。

そのため、シート表皮、表層パッド構造、メインパッド、フレーム・スプリングというシート構造それぞれに

様々な工夫をこらしています。例えば、表皮ウールの毛足を

伸ばしたり、横糸を伸縮性に富んだ素材に変更する。

さらには表層パッドにポリエステル綿を追加することで、



沈み込みのない、やわらかなシートを実現しています。

その一方でしっかりとした安定性を確保するため、

シートクッションのフレーム・スプリングに

スタビライザーを追加するなどのきめ細かな調整を実施し、長時間、乗車なさる場合でも快適な乗り心地を維持します。

上座としての後席。

後席は、シートだけでなくその周辺にも優しい配慮を

行き届かせています。横長のヘッドレスト、

ピラーに添えたパッドは、くつろがれる際に

なるべく自由な姿勢をとっていただきたかったからです。

また、乗り降りに体を支えるためのグリップは、

自然な姿勢でつかんでいただけるように

ロングタイプとしました。さらに、明るさと角度を

調整できる大型の読書灯、コートフック、

左右独立に配置した照明付のバニティミラーなどが

上座としての意識をしっかりと演出します。

リヤアームレスト機能。

リヤセンターアームレスト内のボックスは、パワーシートや、

エアコン、オーディオなどのコントロール機能をはじめ、

電話などを収納する機能、あるいは、

多用途を想定したアクセサリソケットなどが配された、

使用性の高い装備です。もちろん使用頻度も高くなります。

普通の肘置きとしてお使いの際に閉めるふたの、

指の掛かり具合まで検証し、

その機能を心地よく使っていただけるように配慮しました。

リヤシート機能。

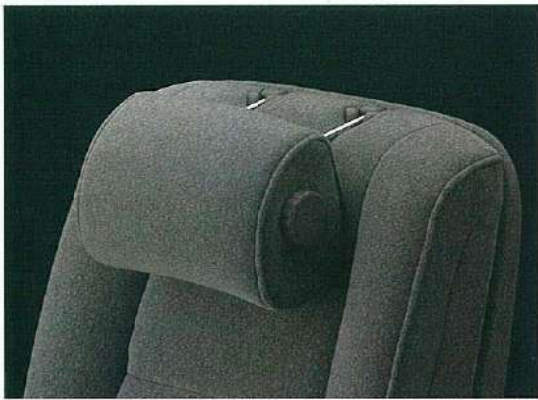
リヤシートは、左右2分割でそれぞれ電動によって、シートの前後位置を最大160ミリまでスライドできる機能とシート前端部の高さを上下調整する機能を備えています。これらの調整スイッチは、リヤセンターアームレスト内に配置しました。リクライニング姿勢が円滑にとれるようにとの配慮から、シートが50ミリ以上前へスライドするとシートの高さも連動して高くなり、後ろへスライドさせると低くなるというように設定しています。また、好みの位置にセットされたシートがドアを開けると連動して、後退するドア連動オートリターン機能を備え、降車の際、乗車の際はまさしく椅子を引いてさしあげることを可能としています。逆に乗り込まれた時には、シート位置を元に戻すために、その位置を記憶・再生できるメモリー機能も用意しています。スイッチ操作で、降りる前の姿勢に戻すことができます。

くつろぎの座として。

お乗りになる方の腰部を支えるランバーサポートは、電動でその具合を調整できるようにしたほか、頭をもたせかけるヘッドレストについても前後上下に電動調整が行えるようにして、最もリラックスした姿勢をお取りいただけるように配慮しました。さらに、助手席シートのシートバック中央部を手前に引き倒せばオットマンシートとなるように、お疲れの足をひととき伸ばしていただけるようにしています。また、助手席のヘッドレストは前倒式にして、後席にお乗りになる方の前方の視界に大きな開放感をもたせました。一方、シートバックには心地よい刺激で疲労をいやすリフレッシュ機能、ならびにシートには、大腿部や腰を暖めるヒーターを内蔵して、体に優しいシートとしました。



サイドカーテン(手動式)は販売店装着オプション。



前倒式助手席ヘッドレスト



後席読書灯(角度・照度調整式)



オットマンシート



後席クロック(天井付)



プッシュオン式コートフック



照明付後席バニティミラー



後席カップホルダー
〈左:リヤ大型コンソールタワー電話機取付対応時/右:標準仕様〉



大型もの入れ<ビデオデッキ(VHS)非選択時>

エア「ベスト」コンディショニング。

人によって暑さ、寒さの感じ方に差があります。

お乗りになっている方が

できるだけ快適に過ごしていただけるように、

[運転席エリア]および[助手席・後席エリア]の温度設定を

それぞれ独立して行える

エアコンシステムを採用しました。



これで、後席の方も運転する方に気兼ねすることなく、

リヤセンターアームレスト内のリヤコントローラーで

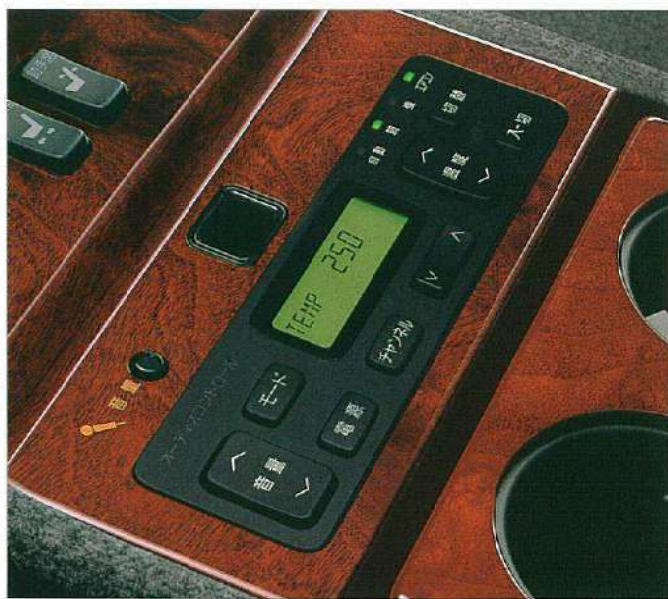
お好みの温度に調整していただけます。また、

リヤ大型コンソールタワー最上部、ならびに後席乗員前方の

ルーフサイド部に専用吹き出し口を設け、

清涼感を高めています。さらに、足下の風量を増し、

暖房時の性能の向上も実現しています。



音楽ソースとして、情報ソースとしてのオーディオ。

CD、カセットはもちろん、ビジネス情報の聴取に役立つ

FM多重文字放送、短波放送受信対応としました。

AM、FMラジオには、音切れ防止のための

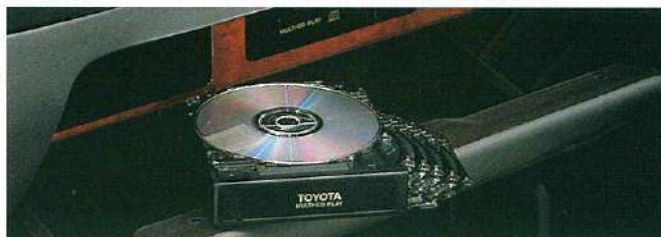
ネットワークフォロー機能を新たに搭載しています。

CDは、グラブボックス内に6連奏タイプの

CDオートチェンジャーを設置し、室内でディスクの取り替えが

可能です。また、リヤセンターアームレスト内には

パーソナルカセットデッキを設置しています。



リスニングルームとしての車室。

圧倒的な静粛性がセンチュリーにお乗りになる方へ

音楽を聴く喜びを提供します。

9スピーカーシステムと先進の

音場制御システムが前・後席それぞれに

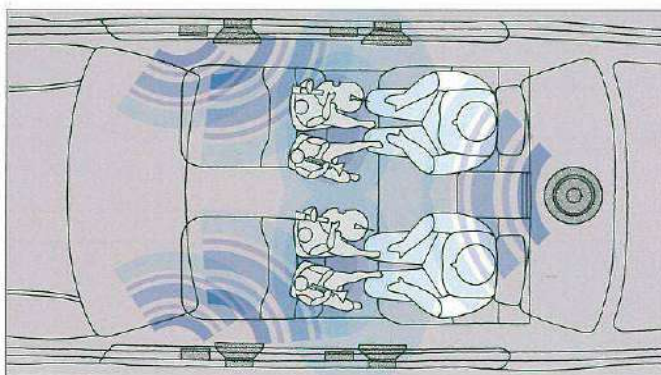
最適な音場を再現します。特に後席を優先する

ワイドモード時は音の広がり感を大切にし、

後席ディスプレイ周辺に臨場感あふれる音場を形成します。

また、ファブリック、本皮革、各シート材質に最適な

音場・音質特性となるようアンプにチューニングを施しました。



情報機能

スーツケース、ゴルフバッグのように、情報も大切な荷物として
お預かりします。

現代社会の車は、情報の網の目の中を移動する空間です。

情報の収集と発信の機能をセンチュリーは特に後席にお座りの方のために搭載しました。

分刻みのスケジュールをとともに走る車に求められている、これからのしつらいのひとつです。

DVDボイスナビゲーションを採用、エレクトロマルチビジョン(EMV)。

センチュリーのマルチメディア機能のベースとなる、

7インチワイドディスプレイには

ナビゲーションの操作表示や施設情報表示のほか、

テレビやFM多重文字放送、

メンテナンス情報などの表示を集約しています。

また、ナビゲーションシステムは情報の高品質化をはかり、

DVD(デジタル・ビデオ・ディスク)採用によって

機能を大幅に拡大しました。



画面ははめ込み合成です。

ルート表示の見やすさへの配慮はもちろん、

約2000万件の住所データから建物を検索できる戸番検索、

建物内に含まれている諸施設についての情報案内、

50音名称からエリアとジャンルの2つの条件で、

目的の建物を検索できるハイブリッド検索などの

機能を備えています。さらに、販売店装着オプションの

VICS※1(道路交通情報通信システム)を追加することで

交通渋滞・規制情報等の表示が可能となり、

一段と適切なルート選択が行えます。

また、自動車電話を使って移動中でもオンラインサービスが

受けられるトヨタ情報通信システム・モネ※2

(販売店装着オプション)にも対応しています。

トヨタ独自の情報センターから「電子メール」や

緊急時の「病院案内」など様々な最新情報が受信できます。

インターネットに接続して、ホームページを見ることもできます。

※1 VICS(道路交通情報通信システム)はサービス地域が限られております。'00年3月現在のサービス地域は、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、長野県、愛知県、大阪府、京都府、兵庫県、広島県、福岡県、宮城県、北海道(札幌地区)、静岡県、群馬県、および東名・名神等全国の主要な高速道路です。なお、今後VICSのサービス地域が拡大された場合に、その対象地域で一部表示されない機能がございますので予めご了承ください。(VICS受信には販売店装着オプションのVICSシステムが必要となります。)

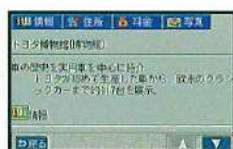
※2 トヨタ独自の情報センターから、さまざまな最新情報が得られるモネ(MONET: Mobile Network)のご利用には、モネ対応のナビゲーション、モネ対応ハンズフリーセット(販売店装着オプション)、自動車電話(市販品)、情報センターへの入会(有料)が必要となります。このシステムは自動車電話の受信可能エリア内であれば全国どこでも情報の受信が可能です。詳しくは販売店におたずねください。



情報メニュー



TV操作画面



観光情報(レジャー)



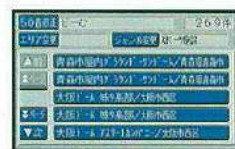
FM多重文字放送



画質調整



ナビゲーションメニュー



ハイブリッド検索



立体交差点・高架・レーン案内



高速分岐模式図



5ルート表示



乗り降りIC指定



ルート情報

リヤ席に主導権を委ねるリヤ大型コンソールタワー。

刻一刻と新しい情報が飛び交うのが、現代社会です。お忙しいスケジュールの間をぬう移動時間にも、最新の情報を提供できるように、車も機能したい。そうした意味から、後席にも情報機能を集約するための大型コンソールタワーを配置し、後席専用のディスプレイを搭載できるようにしました。前席側から独立して後席でも前席同様、お望みの情報機能を専用リモコンの操作によって活用していただけます。



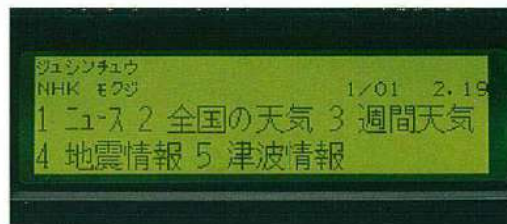
ビデオデッキ(VHS)はメーカーオプション。



自動車電話は別売品。(写真は市販品自動車電話を装着した例です。)画面ははめ込み合成です。

リヤ席FM多重文字放送表示ユニット。

リヤ大型コンソールタワーにFM多重文字放送表示ユニットを搭載しました。ビジネス情報や、緊急情報にいち早く接することができます。また、その情報を100件まで記録するメモ機能も採用し、使用性を一段と高めています。



リヤ席にプラス機能。

リヤセンターアームレスト内に多目的な用途を想定したアクセサリソケット(電源)を用意しました。携帯型パソコン[※]も使用できます。

※変換アダプターが必要となります。

センチュリーマルチビジョンシステム

ナビゲーション	地図の拡大縮小、移動表示	1/2500から1/512万まで12段階表示。
	D-GPS ^{※1} による現在地の確定	人工衛星からの情報を元に現在位置を表示するGPS(Global Positioning System)機能にFM放送を用いた補正を行い、精度を向上。
	地図ディスクにDVD-ROMを採用	情報量と処理速度に優れたDVD-ROM対応。
	音声による経路案内	目的地周辺までの参考ルートを生声で案内。
	地点のメモリー、表示	任意地点を記憶可能。電話番号も記憶できます。(電話帳から呼び出せます)
	3D表示	地図の3D(立体)表示が可能。
	ハイブリッド検索	50音名前からエリアとジャンルの複合条件で目的建物を検索可能。
TV	5ルート探索	一度に5つの条件のルートを検索。用途に応じたルートを選択できます。
	VICS受信、表示	VICSシステム(販売店装着オプション)の追加によって交通渋滞・規制情報等を表示。
	TV放送表示	受信チャンネル1ch-62ch。ステレオ、音声多重、ワイド放送対応。
	ビデオ	ビデオ画面表示
	ビデオ画面表示	VHSビデオ再生画表示。ビデオの再生および停止機能。Hi-Fiオーディオ対応。
	メンテナンス表示	車両のメンテナンス情報を設定、表示。
	電話帳	JAF、交通情報、メモリ地点、目的地の電話番号を表示。直接電話をかけることもできます ^{※2} 。
情報	情報付施設検索、レジャーi	料金など、施設の詳細な情報を表示。観光地も検索できます。
	FM多重文字放送受信表示	FM多重文字放送に対応。ニュースや天気予報などの文字情報を表示。
	メモ利用	自動車電話(市販品)にメモ対応ハンズフリーセット(販売店装着オプション)を追加 ^{※3} することによって、施設情報・電子メールなどの情報サービス利用が可能。インターネットに接続して、ホームページを見ることもできます。
電話機能	自動車電話	自動車電話(市販品)によりハンドセット通話が可能。
	ハンズフリー	ハンズフリーセット(販売店装着オプション)の追加 ^{※4} によってハンズフリー通話が可能。
操作	前席操作	タッチパネルにより、優れた操作性を実現。ナビゲーション、TV、情報等の操作が行えます。
	後席操作	リモコンにより、前席と同じ操作が可能です。(一部操作方法が異なります)

※1 D-GPS(Differential Global Positioning System) ※2 自動車電話(市販品)およびハンズフリーセット(販売店装着オプション)が必要です。 ※3 モノへの入会(有料)が必要です。 ※4 対応機種は販売店におたずねください。

●走行中は安全のため、前席ディスプレイには、TV/ビデオ画面、電話番号は表示されません。(後席ディスプレイの画面が、前席と同じときは、後席にも走行規制がかかります。)FM多重文字放送は、日次、交通情報、気象情報、緊急情報に限り、走行中も受信できます。放送局の設定によっては異なる場合があります。その他の情報は安全のため走行中は受信されません。●後席優先スイッチにより、後席の走行中の規制を解除できます。(前席は、全面にマスクがかかり見えなくなります)●センチュリーマルチビジョンシステムは、EMVおよびその他のオプション装備が必要となります。EMVは、デュアルEMVパッケージ装着車に標準設定、標準仕様にてメーカーオプション設定となります。

前席機能

運転手の方、秘書の方からご評価をいただいて初めて、
私たちの仕事は完了します。

大切な方をお乗せする、ということは、一台の車だけで完了するわけではありません。経験豊かな運転手の方、
また、仕事を補佐する有能な秘書の方に、それぞれの仕事がきちんとできる
環境を整えるのも、センチュリーの大切な役割です。

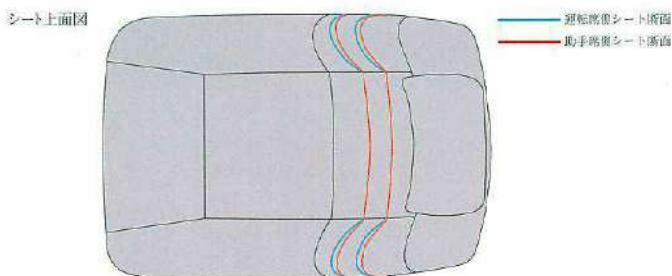
こうしたプロフェッショナルの厳しい目に応えた車づくりが、後席にお座りの方の深い満足へとつながるのです。



Photo:標準仕様車・コラムシフト車の室内。本皮革シートはメーカーオプション。サイドカーテン(手動式)は販売店装着オプション。

もてなす立場への深い理解。

センチュリーの運転席シートと助手席シートは、シートバック断面の形状が違います。運転席は、最適な運転姿勢を維持するのに適したホールド性を高めた形状。



一方助手席側は、後席の方との会話等で後ろを振り向く姿勢が多くなることを考慮した形状を採用し、肩周辺には開放感を持たせるなどきめ細かな工夫を施しています。また、振り向いた姿勢を安定した形で楽にとっていただけるように本皮革巻きの助手席ドアグリップを設置しました。



ドライビングポジション。

運転手の方にとっての運転席は、緊張感のある職場です。運転姿勢の調整はきめ細かく、そして簡単に行えるように



配慮しました。シート前後スライド、リクライニング、4ウェイ上下アジャスト、ランバーサポートのそれぞれが電動で調整できます。また、ステアリングホイールも電動チルト&電動テレスコピック機能を備えています。なお、コラムシフト車のシフトレバー位置もテレスコピックと連動します。

使用性の高いコンソール。

電話を収納するコンソール。電話の取り次ぎが円滑に行えるよう、本木目スライドドアを採用しています。また、コラムシフト車には電動で内箱がホップアップする電話収納ボックスも設置しました。〔写真は自動車電話装着時のイメージ写真です。〕



2モーション機構ドア付Grabボックス。

Grabボックスの使用性を高め、助手席にお乗りの方の膝にあたることのないよう、ドアの開き方を2段階に設定しています。



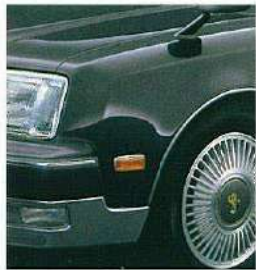
リヤドアクローザー&ラゲッジドアクローザー。

リヤドア、ラゲッジドアに自動的にドアを引き込み半ドアを防ぐクローザーを採用して、静かに確実にドア閉めが行えるようにしています。

盗難防止システム

車両の盗難防止のために、IDコードが登録された正規のキー以外ではエンジンが始動しないエンジンイモビライザーシステムを採用しました。

トヨタ センチュリー内外配色表



鸞鳳(らんぼう)
グロリアスグレーメタリック
モリブデン(1B6)



神威(かむい)
エターナルブラック(202)



醍醐(だいご)
ウェルシーグリーンマイカP.I.O.*
(6N9)



摩周(ましゅう)
シリエンブルーマイカ(8J9)



瑞雲(ずいん)
デミューアブルーマイカメタリック
モリブデン(8M3)
写真はメーカーオプション装着車



ウールファブリック
『瑞雲(ずいん)』/グレー



ウールファブリック
『瑞雲』/オークキッド



ウールファブリック
『醍醐』/ブルーグレー



本皮革(メーカーオプション)
/グレー



本皮革(メーカーオプション)
/オークキッド



熱線吸収グリーンガラス



熱線反射ブロンズガラス(メーカーオプション)

インテリアカラーコーディネート

室内全体にウールファブリックをふんだんに使い、柔和な表情をつけ、色の明るさを考えたトーンオントーン配色が室内に広がりを持たせます。

標準設定 (標準色) メーカーオプション (ご注文時に申し受けます)

ボディカラー	内装色	ウールファブリック『瑞雲(ずいん)』仕様	本皮革仕様	ウインドウガラスカラー	
				グリーン	ブロンズ
鸞鳳(らんぼう) グロリアスグレーメタリックモリブデン(1B6)	グレー				
	オークキッド	○	○		
	ブルーグレー				
神威(かむい) エターナルブラック(202)	グレー	○	○		
	オークキッド				
	ブルーグレー				
醍醐(だいご) ウェルシーグリーンマイカP.I.O.* (6N9)	グレー	○	○		
	オークキッド				
	ブルーグレー				
摩周(ましゅう) シリエンブルーマイカ(8J9)	グレー		○		
	オークキッド				
	ブルーグレー	○			
瑞雲(ずいん) デミューアブルーマイカメタリックモリブデン(8M3)	グレー		○		
	オークキッド				
	ブルーグレー	○			

○おすすめ色組み合わせ。*P.I.O. [プレート・アイアン・オキシザイド(板状酸化鉄)]: Plate Iron Oxide.

ボディ制御カスタマイズ機能

センチュリーは、様々な電子制御ユニットを合理的に統合した、ボディ多重通信システムを採用して、お乗りになる方のきめ細かい要望にお応えする、カスタマイズ機能、またサービス精度の向上をもたらす高度な故障診断機能を備えました。例えば、コンライトの点灯消灯の感度調整、オートロック機能の解除、ドア閉め後の消灯タイマーの時間調節などについて、販売店できめ細かくご要望をうかがい、それに応じた、調整を行ってからお届けすることができます。詳しくは販売店におたずねください。

販売店装着オプション *ライティングテーブルは受注生産となります。



リヤカーテン(電動式)



サイドカーテン(手動式)



リヤ席用フットレスト



ライティングテーブル*(使用時)



ライティングテーブル*(収納時)



フェンダーボール



VICSシステム



モネ対応ハンスフリーセット(スイッチ部)



サイドバイザー

トヨタ センチュリー 主要装備一覧表

		標準仕様車			
		デュアルEMVパッケージ装着車		フロアシフト コラムシフト	
		フロアシフト	コラムシフト		
●足まわり&メカニズム					
電子制御スカイフックエアサスペンション(TEMS、オートレベラー機能を含む)					
ABS(アンチロック・ブレーキ・システム)					
ブレーキアシスト					
TRC(トラクションコントロール)					
VSC(ビークル・スタビリティ・コントロール)					
電子制御スロットルETCS-i					
225/60R16 98H 16×7JJアルミホイール					
スベアタイヤ(車両装着タイヤ)					
●外装&視界					
ウインドシールドガラス(トップシェード付)	熱線吸収グリーン				
	熱線反射ブロンズ				
フルコンシールド・フルエアワイパー					
ヒーター付電動リモコン式フェンダーミラー					
ヒーター付電動格納リモコン式ドアミラー(フェンダーマーカークランプ付)					
●計器盤					
マルチインフォメーションディスプレイ(タイヤ空気圧警報システムを含む)					
ライトコントロールシステム(コンライト+ランプオートカット)					
キー抜き忘れウォーニングシステム					
●操作性					
電動チルト&電動テレスコピックスステアリング					
新プログレッシブパワーステアリング					
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SRSエアバッグ)					
4席SRSサイドエアバッグ(前・後4席)					
助手席[SRSエアバッグ・SRSサイドエアバッグ・シートベルトプリテンショナー]作動制御システム(乗員検知センサーを含む)					
全席ワンタッチ式パワーウィンドウ(挟み込み防止機構付)					
ドアキー連動・車速感応オート電気式ドアロック(衝撃感知ドアロック解除システム付)					
ワイヤレスドアロックリモートコントロール(ラゲッジドアオープン&ドアガラス昇降機能付)					
リヤドアクローザー&ラゲッジドアクローザー					
リヤルームランプ、後席読書灯(角度・照度調整式)					
フロントコンソールボックス	フロアシフト用				
	コラムシフト用(電動ホップアップ電話収納ボックス付)				
リヤ大型コンソールタワー	標準仕様(FM多重ディスプレイ)				
	液晶7インチワイドディスプレイ仕様				
	VTR仕様(液晶7インチワイドディスプレイ・VTR仕様)				
2モーション機構ドア付Grabボックス					
アシストグリップ(助手席2・後席左右3+3)					
照明付後席パニティミラー					
前席クロック		デジタル(メーター内)	デジタル(メーター内)	アナログ *1	アナログ *1
後席クロック(天井付)					
カップホルダー(前席2+後席2)					
アクセサリソケット(リヤセンターアームレスト内)					
カーテン	サイドカーテン(手動式)				
	リヤカーテン(電動式)				
●フロントシート					
電気式テンションリデューサー&ELR付3点式シートベルト(電気式プリテンショナー&フォースリミッター付)					
電動アジャスタブルショルダーベルトアンカー					

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

	標準仕様車			
	デュアルEMVパッケージ装着車			
	フロアシフト	コラムシフト	フロアシフト	コラムシフト

●フロントシート

パワーシート	前後スライド&リクライニング				
	イウェイ上下アジャスター				
	ランバーサポート(運転席)				
前倒式ヘッドレスト(助手席)					
シートヒーター			*2	*2	
シートバック一部後倒式(アウトマン)(助手席)					
助手席シートリヤコントロールシステム(リヤセンターアームレスト内)					

●リヤシート

電気式テンションリデューサー付シートベルト(リヤ中央席を除く)&ELR付3点式シートベルト(リヤ全席)					
パワーシート	前後スライド(ドア連動オートリターン&メモリー機能付)				
	上下アジャスター(ドア連動オートリターン&メモリー機能付)				
	ランバーサポート				
	前後上下調整式ヘッドレスト				
リフレクティングシート(バイブレーター)					
シートヒーター					

●シート材質

ウールフェブリック					
本皮革					

●オーディオ&情報

オーディオ・ビジュアル	*3	システムⅠ：フロントラジオ・カセット&リヤFM多重ディスプレイ				
		システムⅡ：フロントEMV&リヤFM多重ディスプレイ			フロントEMV	フロントEMV
		システムⅢ：フロントラジオ・カセット&リヤTV			リヤTV	リヤTV
		システムⅣ：デュアル(フロント・リヤ)EMV				
DVDボイスナビゲーション付EMV(エレクトロマルナビゲーション)					*4	*4
カセット一体AM/SW/FM電子チューナー&CDオートチェンジャー						
9スピーカーシステム						
ビデオデッキ(VHS)					*5	*5
リヤパーソナルカセットデッキ(イヤホン付)						
ダイナミックラジオ・TVアンテナ(リヤウインドウガラス内蔵)						
自動車電話用リヤウインドアッププリントアンテナ(800MHzの機種にのみ対応)						
電話機取付対応	リヤセンターアームレスト	*6				
	リヤ大型コンソールタワー	*6				
自動車電話		*6*7				

●空調

エアビュリファイヤー付デュアルオートエアコン([運転席エリア]&[助手席・後席エリア])					
--	--	--	--	--	--

●その他

盗難防止システム(エンジンイモビライザーシステム)					
寒冷地仕様(リヤフォグラブなど)	*8				

*1 フロントEMVを装着した場合は、デジタル(メーター内)となります。 *2 フロントシートヒーターと本皮革シート表皮はセットでメーカーオプションとなります。 *3 仕様・設定については別表をご参照ください。 *4 オーディオ・ビジュアルシステムⅡ装着車のみの設定となります。 *5 オーディオ・ビジュアルシステムⅢ装着車のみの設定となります。 *6 市販品自動車電話での対応となります。詳しくは販売店におたずねください。 *7 リヤに電話機を取付ける際、設置場所は選択可能です。 *8 北海道地区は寒冷地仕様が標準となります。 *9 メーカーオプションはご注文時に申し受けます。メーカーの工場に装着するため、ご注文後はお受けできませんのでご了承ください。

■オーディオ・ビジュアルシステム

	FM多重文字放送	CD	TV	ビデオ	ボイスナビゲーションシステム	VICS	モネ*9	前後独立画面表示&画面操作
システムⅠ	(リヤ)							
システムⅡ			(フロント)		(フロント)	(フロント)	(フロント)	
システムⅢ			(リヤ)	(リヤ)				
システムⅣ								

*9 自動車電話(市販品)、モネ対応ハンズフリーセット(販売店装着オプション)、モネへの入会(有料)が必要です。対応機種は販売店におたずねください。

トヨタ センチュリー主要諸元表

車 種		標 準 仕 様 車			
		デュアルEMVパッケージ装着車			
シフトタイプ		フロアシフト	コラムシフト	フロアシフト	コラムシフト
車両型式◎		TA-GZG50-AEPGK*1	TA-GZG50-AESGK*1	TA-GZG50-AEPGK	TA-GZG50-AESGK
●寸法					
全長		mm	5,270		
全幅		mm	1,890		
全高		mm	1,475		
ホイールベース		mm	3,025		
トレッド	前	mm	1,575		
	後	mm	1,575		
最低地上高		mm	135		
室内長		mm	2,045		
室内幅		mm	1,605		
室内高		mm	1,185		
●車両重量・定員					
車両重量		kg	2,000		1,990
車両総重量		kg	2,275		2,265
乗車定員		名	5		
●性能					
最小回転半径		m	5.7		
燃料消費率		10・15モード走行(運輸省審査値) (km/ℓ)	7.2*2		
●エンジン					
型式		1GZFE			
種類		V型12気筒DOHC			
使用燃料		無鉛プレミアムガソリン			
総排気量		ℓ	4.996		
内径×行程		mm×mm	81.0×80.8		
圧縮比		10.5			
最高出力(ネット)		kW(PS)/r.p.m.	206(280)/5,200		
最大トルク(ネット)		N・m(kg・m)/r.p.m.	481(49.0)/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	95		
●変速比・減速比[電子制御式4速オートマチック(インテリジェント)〈ECT-i〉]					
第1速		2.531			
第2速		1.531			
第3速		1.000			
第4速		0.753			
後退		1.880			
減速比		3.615			
●ステアリング・ブレーキ・サスペンション・駆動方式					
ステアリング形式		パワーアシスト付ラック&ピニオン式			
サスペンション	前	ダブルウィッシュボーン式エアばね			
	後	ダブルウィッシュボーン式エアばね			
主ブレーキ	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ブレーキ			
駆動方式		後輪駆動方式			

◎全車、排出ガス規制適合車優遇税制が適用されます。*1デュアルEMVパッケージ装着車の車両型式は末尾に(X)がつきます。●燃費向上対策として、*2可変バルブタイミング、ロックアップ機構付トルコンを採用しています。●燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備などの状況)が異なってくるので、それに従って燃料消費率が異なります。●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あり、「ネット」と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%低い値(自工会調べ)となっています。●無鉛レギュラーガソリンも使用できます。この場合、エンジン出力低下等の現象が発生します。●「CENTURY」「EFI」「ETCS-i」「ECT-i」「TEMS」「TRC」「GOA」「MONET」はトヨタ自動車(株)の登録商標です。

■道路運送車両法による自動車型式指定申請音数値

■製造事業者：トヨタ自動車株式会社

●撮影場所・撮影協力：豊田市美術館

詳しくは！

www.toyota.co.jp/Cnt

森林資源保護のため再生紙を使用いたしました。

本仕様ならびに装飾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'00年4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。

スピードはひかえめに。シートベルトやチャイルドシートを忘れずに。

Drive Your Dreams. 人、社会、地球の新しい未来へ。  TOYOTA

このカタログに関するお問い合わせは、
お近くのセンチュリー取扱販売店
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 名古屋市中区泉一丁目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

