

# 車 両 概 要

## 1. 外 観 セ ダ ン



トヨペット コロナ マークⅡ 2000デラックス (RX12-KD)

C0312



トヨペット コロナ マークⅡ L (MX10-KN)

C0313



トヨペット コロナ マークⅡ L (MX10-KN)

C0314

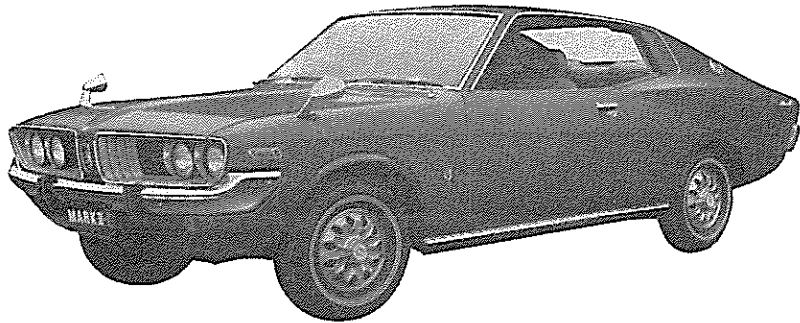
車 両 概 要

ハード トップ



トヨベツト コロナ マークⅡ ハードトップ2000 (RX22-KD)

C0315



トヨベツト コロナ マークⅡ ハードトップL (MX20-KN)

C0316



トヨベツト コロナ マークⅡ ハードトップL (MX20-KN)

C0317

車 両 概 要

ワ ゴ ン



トヨペット コロナ マークⅡ ワゴン (RX26-KD)

C0318



トヨペット コロナ マークⅡ ワゴン (RX26-KD)

C0319

車 両 概 要

バ            ン



トヨベツト コロナ マークⅡ パン デラツクス (RX16V-KD)

C0320



トヨベツト コロナ マークⅡ パン デラツクス (RX16V-KD)

C0321

# 車 両 概 要

## 2. 車 両 型 式

トヨベツト コロナ マークⅡは豊富な42型式をそろえ、ユーザの使用条件を考慮した巾広いワイド バリエーションになっています。

ボデー型式	名 称	グ レード	エンジン 型 式	車 両 型 式				
				ギヤ ミツシヨン			トヨグライド	
				3段コラム シフト	4段フロア シフト	5段フロア シフト	3速コラム シフト	3速フロア シフト
セ ダ ン	マークⅡ デラックス	DX	6R	R X10 -YD	R X10 -KD	—	R X10 -ND	—
	マークⅡ 2000 デラックス	DX	18R	R X12 -YD	R X12 -KD	—	R X12 -ND	R X12 -HD
	マークⅡ GL	GL	18R	—	R X12 -KN	—	—	R X12 -HN
	マークⅡ GSL	GSL	18R-B	—	R X12 -KNB	—	—	R X12 -HNB
			18R-BR	—	R X12 -KNBR	—	—	R X12 -HNBR
マークⅡ L	L	M	—	MX10 -KN	—	—	MX10 -HN	
ハ ー ド ト ツ プ	マークⅡ ハード トップ	DX	6R	—	R X20 -KD	—	—	R X20 -HD
	マークⅡ ハード トップ 2000	DX	18R	—	R X22 -KD	—	—	R X22 -HD
	マークⅡ ハード トップ GL	GL	18R	—	R X22 -KN	—	—	R X22 -HN
	マークⅡ ハード トップ SL	SL	18R-B	—	R X22 -KDB	—	—	R X22 -HDB
			18R-BR	—	R X22 -KDBR	—	—	R X22 -HDBR
	マークⅡ ハード トップ GSL	GSL	18R-B	—	R X22 -KNB	—	—	R X22 -HNB
			18R-BR	—	R X22 -KNBR	—	—	R X22 -HNBR
	マークⅡ ハード トップ GSS	GSS	18R-G	—	—	R X22 -MQG	—	—
18R-GR			—	—	R X22 -MQGR	—	—	
マークⅡ ハード トップ L	L	M	—	MX20 -KN	—	—	MX20 -HN	
ワ ゴ ン	マークⅡ ワゴン	DX	6R	R X26 -YD	R X26 -KD	—	R X26 -ND	—
	マークⅡ 2000 ワゴン	DX	18R	R X28 -YD	R X28 -KD	—	R X28 -ND	—
バ ン	マークⅡ バン	STD	6R	R X16V -YR	—	—	—	—
	マークⅡ バンデラックス	DX	6R	R X16V -YD	R X16V -KD	—	—	—

※なおニュー マークⅡには営業車仕様の設定はありません。

## 3. 商品企画のねらい

70年代のモータリゼーションは成熟期をむかえ、従来の「走るだけの車」が「スタイルが良い」というだけの車をすべて超越し、理想的移動空間を形づくる車が要求されてきました。

パーソナルカーとして果し得なかつたこれらの要求をトヨタは新技術を駆使し、優れた資質、性能、居住性を備えた5人乗りの個性豊かなハイパーソナルカーとしてマークⅡを企画し創り上げました。マークⅡには7種類のエンジン、5種類のトランスミッションが準備されており、セダン、ハードトップ、ワゴン、バンを合わせ、42型式の幅広いワイドバリエーションにし、かつ各車種に十分な個性をもたせました。

また、6気筒2000ccM型エンジンを搭載したマークⅡLはシリーズの最高峰として、さらにスタイルを充実させるためロングノーズの魅力あるボデースタイルにしました。

豪華な内装と静かな広々とした室内雰囲気は、ハイパーソナルカーの最高級車にふさわしいものと思います。

### マークⅡシリーズ設計のねらい

1. 車全体の質の良さを強調し、あらゆる条件に対し最適な性能、フィーリングを提供する。  
足まわりのマッチングの良さ、居住性の良さを将来とも誇れる車とする。
2. 精悍さと流麗さをバランスさせ、躍動的な美しいスタイルとする。
3. 安全性、公害防止を徹底させた車両とする。
4. 8R系エンジンを基本に18R2000ccにしてパワーアップし、また6気筒M型エンジンを用意し市街地走行から高速長距離走行まで十分適合する車両とする。
5. 新技術を具体化した豪華な装備、豊富なオプションで進展するデラックス化、個性化に対応する。

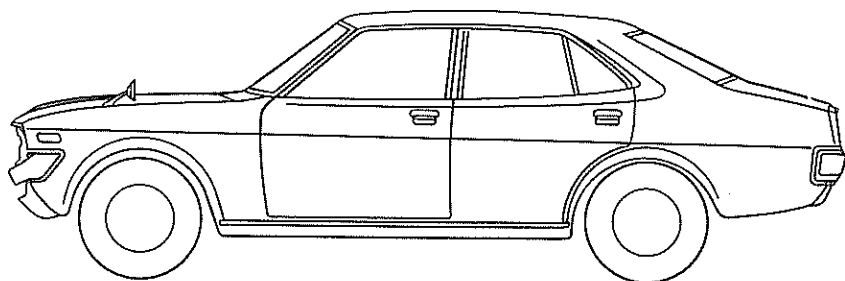
## 車 両 概 要

### トヨペット コロナ マークⅡのデザイン

#### セ ダ ン

セダンはファースト バック スタイルを基調として、車高を低く、ノーズを長くした流麗なスタイルにしています。

ルーフ後端からバック ウインドにかけての傾斜したラインはハード トップに近いスタイルにして斬新な近代的個性をかもし出しています。



セダン系 ボデー スタイル図

G8923

RX車とMX車ではフロントまわりのデザインを変えています。RX車は一体のラジエータ グリルを使用し、一方MX車はエンジンフードの中央部先端を前に出し、さらにロングノーズとしたスタイルにし、ラジエータ グリルは中央部を境に左右2分割にしてグレードをさらに高め、重厚なスタイルにしています。

計器盤まわりは広い面積をもつたセーフティ パットで覆い、メーター、ラジオ、ヒータコントロールはひとまとめにして樹脂製の化粧板で覆い安全で使いやすく、かつ意匠的にも優れたデザインにしました。

メータはRX系GSL車とMX車は中央のスピードメータとタコメータの大きなものを2個横にならべ、その右側上に燃料計、下に水温計を縦にならべ、また左側には上に油圧計、下に電流計をならべた6個の丸型メータを使用しました。

またそれ以外のRX車は、角型メータで中央にスピードメータを、その右に水温計、燃料計のメータ類を、また左側には時計を組合せ、良好な意匠にしました。

#### ハード トップ

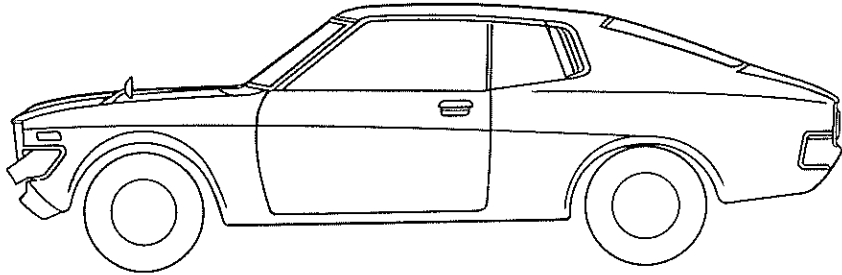
ハードトップは、フロントまわりはセダンと同じにしていますが全体のスタイルはセダンときり離れた別個のスタイルに仕上げ、さらに車高を下げ、ルーフから後端のスタイルは、よりファースト バックに近いスタイルにしました。

フロント グリルまわり、リヤ コンビネーション ランプまわりはセダンと意匠を変えて、個性的なデザインにしました。

MX車はセダンと同様ロングノーズ スタイルにしていますが、フロントまわり、リヤコ

## 車 両 概 要

コンビネーション ランプまわりの意匠を異なつたのとし、斬新なデザインにしました。



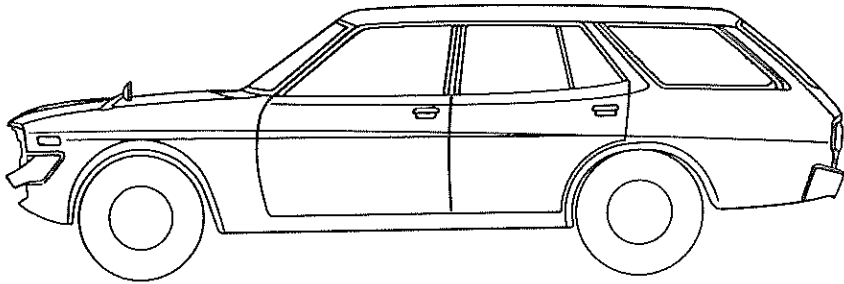
ハードトップ系 ボデー スタイル図

G8924

室内はコンビネーション メータの意匠をセダンと変え、すべて丸型メータにしました。RX系スポーツ車とMX車はセダンと同様配置の6個の丸メータを使用し、それ以外の車両にはセダン型の角メータを各々丸型にした3個の丸メータにして意匠を変えています。

### ワ ゴ ン

ワゴンはセダンを基本にリヤ ボデーに特徴をもたせました。特にバック ドア部を斜めにカットした、特徴あるスタイルは、ワゴン車の風格を一層向上させています。



ワゴン系 ボデー スタイル図

G8925

室内意匠はRX車と同じ角型メータを使用しました。またラツゲージ ルームはリヤ シートを前に倒すことにより、長く、広いフラットな床面を持ち、カーペット等にワゴンとしてのふんいきをもたせました。

### バ ン

バン系は特徴あるワゴンのボデー スタイルをそのまま生かし、ワゴン風のバン型車に仕上げました。

ワゴンとはリヤ コンビネーション ランプの横巾を小さくし、意匠を変えています。室内は、ラツゲージ ルームを荷台としての使用からゴムマットを使用しました。

## 車 両 概 要

### 4. 主 要 諸 元

主要諸元は、従来のマークⅡと比較し全長、全巾をわずかに大きくし、全高は低くしました。

車両重量は、安全性向上、信頼性向上のため増加しました。

また、MX型車はRX型車と比較し、全長はさらにロングノーズにしたため長くなり、全高はタイヤサイズの違いにより高くなり、車両重量も増加しています。

### セ ダ ン

		R X 10型車	M X 10型車	R X 10型車とR T 61型車との比較
全 長	m	4.325	4.420	+25mm
全 幅	m	1.625	←	+20mm
全 高	m	1.390	1.400	-15mm
軸 距	m	2.585	←	+75mm
ト レ ッ ド	前	1.355	1.360	+25mm
	後	1.345	←	+25mm
室 内 長	m	1.835	1.850	+25mm
室 内 幅	m	1.370	←	+15mm
室 内 高	m	1.120	←	-20mm
車 両 重 量	kg	1070(R X 10-K D)	1115(M X 10-K N)	+58kg(R T 61-D K)

### ハ ー ド ト ツ プ

		R X 20型車	R X 22-M Q G型車	M X 20型車	R X 20型車とR T 71型車との比較
全 長	m	4.325	←	4.420	+25mm
全 幅	m	1.625	←	←	+20mm
全 高	m	1.380	1.370	1.390	-15mm
軸 距	m	2.585	←	←	+75mm
ト レ ッ ド	前	1.355	1.360	←	+25mm
	後	1.345	1.350	1.345	+25mm
室 内 長	m	1.825	←	1.830	+20mm
室 内 幅	m	1.370	←	←	+15mm
室 内 高	m	1.110	←	←	-20mm
車 両 重 量	kg	1075(R X 20-K D)	1105	1120(M X 20-K N)	+75kg(R T 71-K)

## 車 両 概 要

### ワゴン

		R X 26型車	R X 28型車	R X 26型車とR T 77型車との比較
全長	m	4.350	←	+30mm
全幅	m	1.625	←	+20mm
全高	m	1.410	←	-15mm
軸距	m	2.585	←	+75mm
トレッド	前	1.355	←	+30mm
	後	1.345	←	+25mm
室内長	m	2.630	←	-25mm
室内幅	m	1.370	←	+15mm
室内高	m	1.130	←	-10mm
車両重量	kg	1100(R X 26-Y D)	1110(R X 28-Y D)	+55kg(R T 77-D)

### バン

		R X 16V 型 車	R X 16V型車とR T 68V型車との比較
全長	m	4.350	+30mm
全幅	m	1.625	+20mm
全高	m	1.425	-15mm
軸距	m	2.585	+75mm
トレッド	前	1.360	+30mm
	後	1.345	+20mm
荷台長	m	1.755 (0.960)	-35(-5)mm
〃 幅	m	1.315 (1.310)	+30(+45)mm
〃 高	m	0.810 (0.750)	-35(-85)mm
乗車定員	人	2 (5)	同 じ
最大積載量	kg	500 (300)	同 じ
車両重量		1110(R X 16V-Y D)	+65kg(R T 68V-F D)

従来車との比較は、+は従来車に比較して大きい(重い)ことを、また-は小さいことを示します。

## 車 両 概 要

### 5. 性 能

7種類のエンジン，5種類のトランスミッションにより各車種の走行性能にマッチさせ、扱いやすい高性能諸元になっています。

#### 諸 元 比 較

##### 1. 最 高 速 度 (推定) km/h

RX10-KD, RX20-KD	160	155 (RT61-DK, RT71-K)
RX12-KD, RX22-KD	165	160 (RT62-DK, RT72-DK)
RX12-KN, RX22-KN	165	165 (RT62-K, RT72-K)
RX12-KNB, RX22-KNB	175	175 (RT62-S, RT72-S)
RX22-MQG	195	200 (RT72-MQ)
MX10-KN, MX20-KN	160	
RX26-KD	150	150 (RT77-DK)
RX28-KD	155	155 (RT78-DK)
RX16V-KD	150	150 (RT68V-FDK)

##### 2. S S ¼マイル加速 (社内データ) (sec)

RX10-KD	18.2	18.2 (RT61-DK)
RX12-KN	17.6	17.8 (RT62-K)
RX12-KNB	17.3	17.5 (RT62-S)
RX12-KNBR	17.5	
MX10-KN	17.6	
RX20-KD	18.2	18.2 (RT71-K)
RX22-KN	17.6	17.8 (RT72-K)
RX22-KNB	17.3	17.5 (RT72-S)
RX22-KNBR	17.5	
RX22-MQG	16.4	
RX22-MQGR	16.8	
MX20-KN	17.6	

## 車 両 概 要

### 3. 登坂能力 (tan $\theta$ )

RX10-KD (20-KD)	0.52	0.57 RT61-DK (RT71-K)
RX12-KD (22-KD)	0.54 (0.53)	0.57 RT62-DK (RT72-D)
RX12-KN (22-KN)	0.54 (0.53)	0.53 RT62-K (RT72-K)
RX12-KNB (22-KNB)	0.56	0.54 RT62-S (RT72-S)
RX12-KNBR (20-KNBR)	0.57	
RX22-MQG	0.58	0.59 RT72-MQ
MX10-KN (MX20-KN)	0.56	
RX26-KD	0.55	0.58 RT77-DK
RX28-KD	0.56	0.58 RT78-DK
RX16D-KD	0.41	0.41 RT68V-FDK

### 4. 燃料消費率 (km/ $\ell$ )

車両型式	燃費率	ガソリンの種類	燃 率 費	ガソリンの種類
RX10-KD, 20-KD	17.5	レギュラ	17.5 (RT <sup>61-DK</sup> <sub>71-K</sub> )	レギュラ
RX12-KD, 22-KD	17.0	レギュラ	17.5 (RT <sup>62-DK</sup> <sub>72-DK</sub> )	レギュラ
RX12-KN, 22-KN	17.0	レギュラ	17.5 (RT <sup>62-K</sup> <sub>72-K</sub> )	ハイオクタン
RX12-KNB, 22-KNB	16.0	ハイオクタン	16.0 (RT <sup>62-S</sup> <sub>72-S</sub> )	ハイオクタン
RX22-MQG	15.0	ハイオクタン	15.5 (RT72-MQ)	ハイオクタン
MX10-KN, MX20-KN	16.5	レギュラ	—	
RX26-KD	16.5	レギュラ	16.5 (RT77-DK)	レギュラ
RX28-KD	16.0	レギュラ	16.5 (RT78-DK)	レギュラ
RX16V-KD	15.5	レギュラ	15.5 (RT68V-DK)	レギュラ

### 5. 最小回転半径 (m)

RX系, MX系	5.0 (車体 5.4)	4.85 (RT61, 62, 71, 62系)
		4.95 (RT72-MQ)

# 車 両 概 要

## 6. 車 両 概 要

### 1) エ ン ジ ン

エンジンの種類は従来と同じ6R型1700ccエンジン（1型式）、8R型1900ccエンジンに変わる18R型2000ccエンジン（5型式）、MS60系に使用されていたM-C型エンジンを改良したM型エンジン（1型式）の3系列、7型式を採用しました。

また、12R型エンジン、6R-B型エンジン、8R系エンジンの使用を廃止しました。

以下、各エンジンの主要変更点について概説します。

#### (1) 6R型エンジン

- ① シリンダヘッド吸排気弁部にシートリング追加し、市場の低鉛化ガソリンに対処しました。
- ② ピストンのオイルリングを組合せリングにし、耐オイル消費性を良好にしました。
- ③ リザーブタンク付きラジエータ、ファンシユラウドを採用し、冷却性能を向上するとともにメンテナンス性を良好にしました。
- ④ エヤクリーナ形状、ノーズの位置を車両搭載上から変更しました。

#### (2) 18R型エンジン

8Rのボアサイズをアップしたエンジンで高性能を発揮するエンジンです。基本型式はレギュラガソリン仕様になっています。さらに高速型エンジンにレギュラガソリン仕様を設け、市場の要求を十分に考慮したエンジン型式構成にしており、諸元は下記のようになっています。

エンジン性能諸元表（8Rエンジンとの比較）

項 目		総排気量 (ℓ)	圧縮比	最 高 出 力 (PS/rpm)	最大トルク (kg-m/rpm)	使用ガソリン
エンジン型式						
18 R 系 エ ン ジ ン	18R	1.968	8.5	105/5500	16.0/3600	レギュラ
	18R-B	↑	9.3	120/6000	16.5/4000	ハイオクタン
	18R-BR	↑	8.5	115/6000	16.0/4000	レギュラ
	18R-G	↑	9.4	145/6400	18.0/5200	ハイオクタン
	18R-GR	↑	8.5	140/6400	17.2/4800	レギュラ
8 R 系 エ ン ジ ン	8R	1.858	9.2	105/5500	15.0/3600	ハイオクタン
	8R-D	↑	9.0	100/5500	15.0/3600	レギュラ
	8R-B	↑	10.2	115/6000	15.5/4000	ハイオクタン
	8R-G	↑	9.7	140/6400	17.0/5200	↑

## 車 両 概 要

### 8 R型エンジンとの主な相違

- ① シリンダ ブロック関係の主な違いはシリンダ ボア径で2.5mm大きくし、88.5mm (8 Rは86.0mm) にしました。
- ② 8 R-Bと同形式の組合せオイル リングを使用し、耐オイル消費性を良好にしています。
- ③ 圧縮比は8.5 (8 Rは9.2) でレギュラ ガソリン仕様にしました。
- ④ クランク シャフトのジャーナル ファイレット部 (クランク ジャーナル端のR部) にロール加工を施し強度を向上しました。
- ⑤ リザーブ タンク付きラジエータ、ファン シュラウドを採用し、冷却性能とメンテナンス性を向上しました。
- ⑥ 8 R-Bと同様の9インチ クラッチ採用 (8 Rは8インチ) にともない、フライホイールを9インチ用にしました。
- ⑦ 18R-Bのサーモスタチック バルブをエヤ クリーナ ケース内に配置し、過後の空気を吸入させるようにしました。
- ⑧ 18R-Bは、18Rと同じシリンダ ブロックおよび頭部フラット形ピストンを採用し、シリンダ ヘッドを6 Rと同一のものにして圧縮比9.3 (18Rは8.5) にしました。
- ⑨ 18R-BはSU 2連キャブレタの高出力エンジンでハイオクタン仕様です。
- ⑩ 18R-B Rは18R と同じエンジンにSU 2連キャブレタを採用したものでレギュラ ガソリン仕様の高速型エンジンです。
- ⑪ 18R-B, 18R-B Rに使用のSUキャブレタは8 R-B型SUキャブレタを改良(揺動式メータ リング ニードル, パワー系追加) し性能を向上しました。
- ⑫ 18R-B, 18R-B Rはフューエル リターン装置を採用し、苛酷な条件下に於けるベーパー ロック, パーコレーションを防止しました。
- ⑬ 18R-Gは8 R-Gを基本にボア サイズを2.5mm大きくしたD.O.H.C, ソレックスキャブレタで圧縮比9.4の高出力, 高性能エンジンで、ハイオクタン ガソリン仕様です。
- ⑭ 18R-G Rは18R-Gを基本にピストン形状を変更し、圧縮比8.5 (18R-Gは9.4) にしたレギュラ ガソリン仕様用の高出力, 高性能エンジンです。
- ⑮ 18R, 18R-B系のウオータ ポンプ ファン カップリングのシリコン オイルの粘度は6000CSTを使用し、高速時の冷却効率を向上しています。

### (3) M型エンジン

従来のクラウン (MS60系) に使用されていたM-C型エンジンを一部改良し、エン

## 車 両 概 要

シン性能を向上してマークⅡに搭載しました。

### Mエンジン諸元比較

項 目 エンジン型式		内径×行程 (mm)	総排気量 (ℓ)	圧 縮 比	最高出力 ps/rpm	最大トルク kg-m/rpm	使用ガソリン
マークⅡ系	M	75.0×75.0	1.988	8.5	110/5600	16.0/3600	レギュラ
クラウン系	M (MS50搭載)	↑	↑	9.0	110/5400	16.0/3600	ハイオクタン
	M-C (MS60搭載)	↑	↑	8.3	105/5400	15.5/3600	レギュラ

#### MS60系、M-C型とマークⅡ搭載のM型との主な相違

- ① シリンダ ヘッド ガスケットの厚さを薄くし、ピストン頂部を1.8mm低くして圧縮比を8.5にしました (M-Cは8.0)  
 ( MS50系M型エンジンとの相違は、ピストン ヘッドを2.5mm低くして、圧縮比を9.0→8.5にしてレギュラ ガソリン仕様になりました。 )
- ② インテーク マニホールドのポート径を変更し、吸気効率の向上と車両搭載上の関係からシリンダ ヘッド面から最外端までの寸法30mm短縮しています。
- ③ キャブレタ諸元をマークⅡに適合させるため変更しました。
- ④ エヤ クリーナ形状を出力向上と車両搭載から変更しました。
- ⑤ フューエル リターンを採用し低速走行時等苛酷な走行時のベーパー ロック、パーコレーションを防止しました。
- ⑥ ウォータ ポンプ ファン カップリングのシリコン オイル粘度を10000CSTにして冷却性を向上しました。
- ⑦ 上下2分割式のファン シュラウドを採用しました。
- ⑧ リザーブ タンク付きラジエータを採用し冷却性能とメンテナンス性を向上しました。
- ⑨ 浮子弁 (シグル弁) 付サーモスタットを採用しました。

## 2) シヤシ関係

### (1) クラ ッ チ

6 Rエンジン搭載車は従来と同じ8インチクラッチ、18R系、Mエンジン搭載車はエンジン性能に合わせて9インチクラッチを採用しました。

## 車 両 概 要

### (2) トランスミッション

3段、4段トランスミッションおよび3速トヨグライドは従来と同じものを採用しました。5段トランスミッションは、ポルシェタイプのシンクロ機構を採用した新設計です。

### (3) プロペラ シャフト

一体式と2分割式を設定し、RX22-MQG系を除く全車に防振ゴム付プロペラシャフトを採用して駆動系の振動、騒音を遮断し静粛性を向上しました。

### (4) デイフアレンシヤル

RX22-MQG型車はリミテッドスリップ付き7.5インチ、MX型車およびRX系ワゴン、バン型車は7インチそれ以外のRX型車は6.62インチを採用しました。

### (5) タ イ ヤ

RX22-MQGは165HR14ラジアルタイヤチューブ付きを、MX型車は6.45—14—4Pその他のRX系乗用車は6.45—13—4PRを採用し、チューブレスタイヤを標準仕様にし、またラジアルタイヤおよびチューブ付きタイヤをオプション仕様にししました。RX16V系は5.50—13—8PRチューブ付きを標準仕様にししました。

### (6) ステアリング

- ① ステアリングホイールは第2次衝突時の安全性を考慮し、3本スポークにしました。
- ② バンスタンダードを除き、全車コラプシブルステアリングを採用し安全性を高めました。
- ③ ステアリングギヤ比は、20.0~23.5のバリアブルレシオを採用し、ステアリング操作荷重を軽減しました。
- ④ ステアリングロックは全車標準装備ですが、走行中のスイッチ操作等の安全性を考慮し、キープレートは、ACC→LOCKはプッシュボタンを押さないと作動しない2モーションタイプで誤作動防止の2重安全装置付きにししました。

第1次安全装置……ACC→LOCK ① プッシュボタンを押す操作  
② キープレートをまわす操作

第2次安全装置……キープレートを抜く操作

- ⑤ MX型車にはパワーステアリングをO.P.T設定しました。

### (7) ブレーキ

バン系車を除く全車にブースタ付きロッキードーロッキードタイプタンデムマスタシリンダ、フロントディスクブレーキ、リヤリーディング&トレーリングブレーキでPバルブ付きを採用し、良好な制動安定性、走行安全性を示します。

ディスクブレーキ車の主な変更点は次のとおりです。

## 車 両 概 要

- ① ブレーキ ブースタはバキューム チェック バルブ組込み式の7.5インチを採用しました。
- ② フロント ディスク ブレーキはRX22-MQGを除くRX系車は従来と同じS14型、RX22-MQG車およびMX系型車は、容量の一段と大きいS16型（RT72-MQと同サイズ）を採用しました。
- ③ リヤ ブレーキはリーディング & トレーリング方式で従来と基本の同じ機構ですがRX型車とMX型車ではホイール シリンダ径を変え、各車両に制動力をマッチさせています。
- ④ ブレーキ チューブ のフロア下部の配管部分のクランプはボルト締め方式にして確実性を増すとともに同部分のブレーキ チューブはエポキシ紛体塗装（黒色）を施し、防錆効果の向上をはかり、同時に飛び石等の損傷防止するため防浸水性の加熱収縮性ポリエチレン被覆を施しています。
- ⑤ ESC（電子制御式スキッド コントロール装置）をO.P.T 設定しました。  
バン系車は従来と基本の同じ制動効果の優れたデュオ サーボ型ブレーキを採用し、ポートレス タイプ シングル マスタ シリンダを採用しました。

### (6) サスペンション

#### ① フロント サスペンション

基本構造は従来と同様ですがクロス メンバ部にレインホースメントを追加し、大巾に剛性を上げ、走行時の振動、騒音特性を良好にしました。

#### ② リヤ サスペンション

静粛性、走行安定性の優れたラテラル ロッド付4リンク方式を採用しました。

### 3) ボデー関係

ユニットリ コンストラクションの安全性の高いボデー構造で、全体的に剛性を高めて良静粛性を向上しました。

#### ① ドア

フロント ドアの三角窓を廃止し、デザインを良好にするとともに、視界を良好にして安全性を高めました。

#### ② フューエル タンク

セダン、ハードトップ系は追突事故時等のフューエル タンク損傷を防止するためラツゲージ ルーム前方に配置して安全性を高めました。

#### ③ ラツゲージ ルーム

セダン、ハードトップ系はリヤ フェンダのホイール ハウス後の左右凹部に、ジャッキ、工具、小物等搭載のスペースを作りラツゲージ ルームは平らで広く、使用できるような配慮をしました。

## 車 両 概 要

### ④ アクセル リンク

アクセル リンクはリンク方式を採用し、キャブレタ、ベル クランク、アクセル ベダル部に各々リターン スプリングを設けて信頼性の高いものにしました。

### ⑤ フロント シート

R X16V-Y R、-Y D型車にベンチ シートを採用し、その他はスプリット シート、セパレート シートで、リクライニング装置付きを採用しました。

ハードトップ系のリクライニング アジャスト レバーは前席乗員用を操作性の良いシート クッション サイドへまた一方後席乗員の操作性を考慮してシート バックサイドにも配置しました。R X22-M Q G系除く助手席側シートに、ウオーク イン機構を採用しました。

### ⑥ リヤ シート

セダン、ハードトップのデラックス系は普通型、G L、G S L系はヘッド レスト組込み型、M X系は更にセンタ アーム レスト組込み型を採用しました。

### ⑦ シート ベルト

セパレート シート装着車はシート ベルト リトラクタをシート フレームに固定し、シート アジャスト時のシート ベルト調整のわずらわしさを不要にしました。

シート ベルト バックルはシート に固定したため装着操作性を向上しました。ベンチ シート車はシート ベルト リトラクタをシート フレームにバックル側アンカはフロアに固定しました。運転席側シートにシート ベルト ウォーニング装置（計器盤赤色ランプ）を採用し、装着忘れ防止を計りました。

### ⑧ ヘッド レスト

フロント席2名分は、安全性の高いシート バックフレームに差込み式を採用しました。

### ⑨ アウトサイド ミラー

丸型、砲弾型、ダ円型の3種類をグレードにより採用しました。いずれも安全性の高い可携式となつています。

### ⑩ インサイド ミラー

R X16V-Y Rは普通型、その他の車両は全車防眩式を採用しました。いずれも脱落式で安全性を高めています。

## 4) 補 機 関 係

### (1) ワイヤ ハーネス

ワイヤ ハーネス関係は安全性を考慮した機構にしています。

- ① メータ裏部のワイヤ ハーネスは樹脂製のメータ パネルにひとまとめにして配索し、樹脂製のプロテクタで保護をし、メータ パネル ボックス式計器盤と相まつて安全性およびサービス性を良好にしています。

## 車 両 概 要

② ヘッド ランプの⊕メイン回路はヘッドランプ部のみとし、リレーで作動させる方式を採用しました。更にリレーからのライト スイッチ回路は⊖アース方式にして、大電流を計器盤に入れない方式にしました。

③ 電流計はシャント方式（分流式）を採用し、大電流を計器盤に入れない方式を採用しました。（GSL系、MX系）

### (2) 計 器 盤

メータ パネルにスイッチ ベース、ラジオの取付部まで一体に成形した大型のパネルボックス方式を採用しました。

また、各メータ類は前方から個々に差し込む方式（プラグ イン方式）でサービス性に優れています。

① メータは角型メータ 1 種類と丸型メータ 2 種類を車種型式により使用しました。

スピード メータ文字板は 100~150km/h（RX26-NDは100~140km/h）までを黄色に、それ以上は赤色に塗り分け視認性を良好にしています。

② スイッチ類はメータの下側に配置し、ノブは軟質樹脂で角の丸みを大きくとり安全性を高めています。

GL、GSL、L 仕様車にはスイッチノブの内部照明付きを採用し、更に照明ランプの明るさ調整装置付きを採用しています。

③ ラジオは、RX系はAMブツシュ式、AMサーチ式をグレードにより採用し、MX型にはAM—FMサーチ式を採用しました。いずれもカー ステレオ アンプ内蔵です。

オプションのカー ステレオは8トラック カートリッジ タイプでラジオと一体に組込めばステレオ演奏が可能です。

### (3) ラ ン プ 関 係

① フロント ターン シグナル ランプは車巾灯と一体式ですが内部を分離し、別々に点灯し、視認性を良好にしています。

② リヤ コンビネーション ランプは大型のもので視認性を良好にしています。

③ ルーム ランプはセダン、ハードトップ系RX型車は 1 個、MX型車はルーランプの他に更にリヤ ピラー左右にパーソナル ランプを装備しました。

ワゴン、バン型車はルーム ランプ 1 個に、デツキ ランプ 1 個を装着しました。

④ ハードトップ系には、他車にドアの開いていることを知らせる目的と足元の照明を兼ねた赤色ドア カーテシ ランプを採用しました。

### (4) ワイパ、ウオツシヤ

ワイパ モータは軽量のフェライト式を採用しました。

ウオツシヤは、従来と同様のワイパ運動式を採用しています。

## 車 両 概 要

### (5) ヒ ー タ

従来と基本的に同じエヤ ミックス方式ですが、MX系にはリヤダクトを追加し、後席のヒータ効果を向上しました。またデフロスタ時には必ずFRESHとなりフロントウインドの曇り除去性を良くするとともにレバー操作を良好にしました。

### (6) パワー ウィンド

パワー ウィンドは、ハードトップ系はG S L、MX系に標準装備し、セダン系はG L以上にO.P.T設定しました。

### (7) 残光式ヘッド ランプ

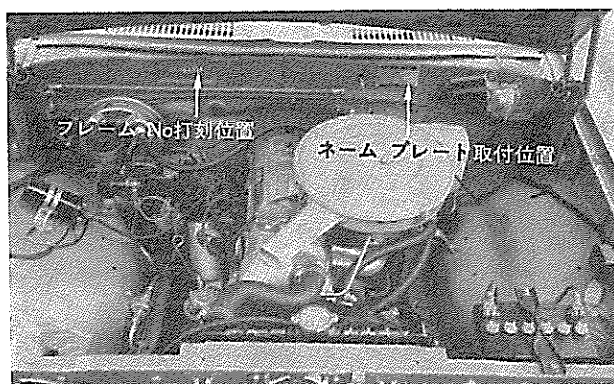
ドアを開いてターン シグナル レバーを引くことにより、約20秒間ヘッド ランプが点灯する装置で 車庫駐車後等の足元の照明に便利です。MX型車に標準設定しました。

### (8) オート ドライブ

エンジン バキュームを動力にキャブレタ スロットルバルブを作動させる方式で、車速は60~120km/hで設定できます。

GL、G S L仕様にO.P.T設定しました。

## 7. フレーム No., エンジン No. およびネーム プレート



フレームNo.打刻位置図

C0224

### 1) フレーム No. 打刻開始, 打刻開始時期

R X10系	R X10-000001	昭和47年1月10日
R X12系	R X12-000001	
MX10系	MX10-000001	
R X20系	R X20-000001	
R X22系	R X22-000001	
MX20系	MX20-000001	
R X26系	R X26-000001	

## 車 両 概 要

R X28系      R X28-000001

R X16V系     R X16-000001

### 2) エンジン No. 打刻開始                      打刻開始時期

6 R-R T系と連番

18R-0000001                                      昭和46年12月20日

18R-9500001 (18R-Gのみ)                      昭和46年12月20日

M-MS系と連番

### 3) ネーム プレート

ネームプレートには型式、エンジン型式、総排気量、フレーム No.の他にさらに型式には類別記号を追加し、ボデーカラーコードNo., シート材質コードNo., トリム カラーコード No., ミツシヨンコード No., リヤアクスルコード No. 組立て工場コード No.の詳細まで打刻しネームプレートにより車両の諸元が判別できるようにしました。詳細は巻末資料ネームプレートの項を参照ください。