

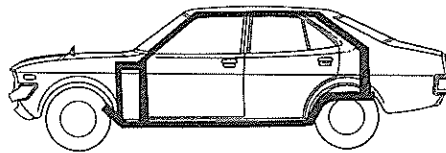
ボデー関係

ボデーはユニタリ コンストラクション方式の、衝突時の安全性を考慮した構造で乗員の安全を守る衝突時に変形しない剛性の高いキャビンになっています。また一方衝突時の衝撃を吸収するフロント サイド メンバ、リヤ サイド メンバを使用しており、その基本は従来のマークⅡと同じ安全性の高い設計となっています。

また剛性の高いキャビン、フロント クロスメンバは走行時の振動、騒音を軽減し静粛さを高めています。

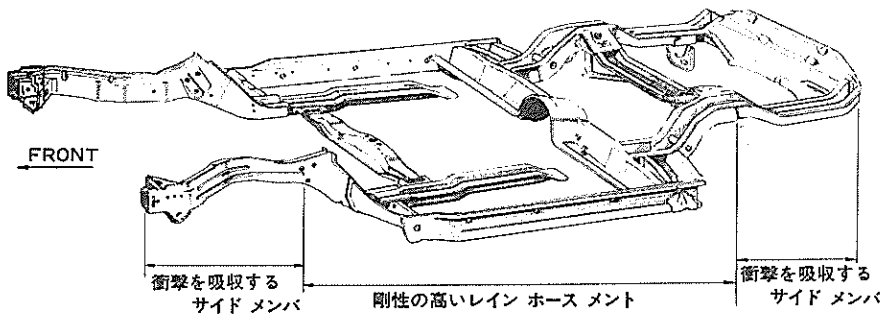
1. 安全構造のボデー

剛性の高いキャビンはフロント ピラー、センタ ピラー、クォータ ピラー部の強度、およびフロント サイド メンバのステアリング ギヤ ボックス部より後方とサイド シェルおよびリヤ サイド メンバのリヤ アクスルハウジング部より前方の強度を上げ、衝突時につぶれにくい構造にしています。



剛性の高いキャビン G9070

フロアのレイン ホースメント関係もキャビン部分は剛性の高いレイン ホースメントを十分に使い、剛性を高めています。



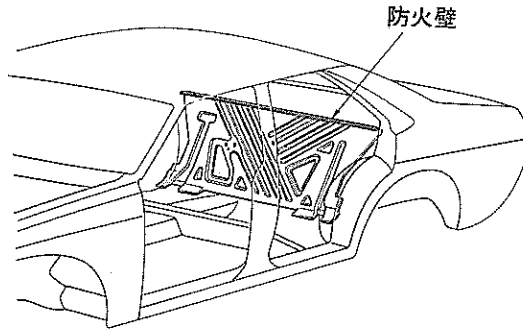
セダン ハード トップ系フロア レイン ホースメント図

G9071

ボデー

インストルメント パネル部は厚いセフティ パッドで覆い、第二次衝突時の衝激を緩衝する安全性の高いものとなつています。

セダン、ハードトップ系のガソリン タンクはトランク ルームの前方に配置し、追突された場合、ガソリン タンクが損傷しにくい構造になつています。またガソリン タンクと客室間に鉄板の防火壁を設けガソリン タンク損傷によるトランクからの火災が客室へ入りにくいように配慮してあります。



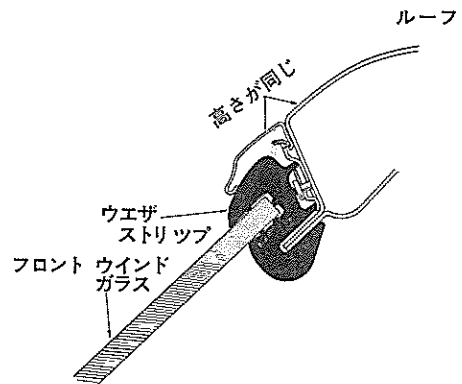
防火壁図

S1292

2. 騒音の少ないボデー

ボデーは剛性の高いユニタリ コンストラクション方式にして路面、駆動系統の振動、騒音を軽減しています。剛性の高いフロント サスペンションと剛性が高く遮音性に優れたシェア タイプのマウンテイング、4リンク部の容量の大きいゴム ブッシュと相まつて、剛性の高いキャビンは十分な強度をもたせたフロント ピラー、センタ ピラー、リヤ ピラー、カウル ダツシユまわりおよびフロア下面のレイン ホースメント類により、振動騒音特性の優れたボデー構造となつています。

フロント ウインド、リヤ ウインド、ウエザ ストリップはフロント ピラー、リヤ ピラーの外面と同じ高さにして、風切り音の出にくい構造にしました。

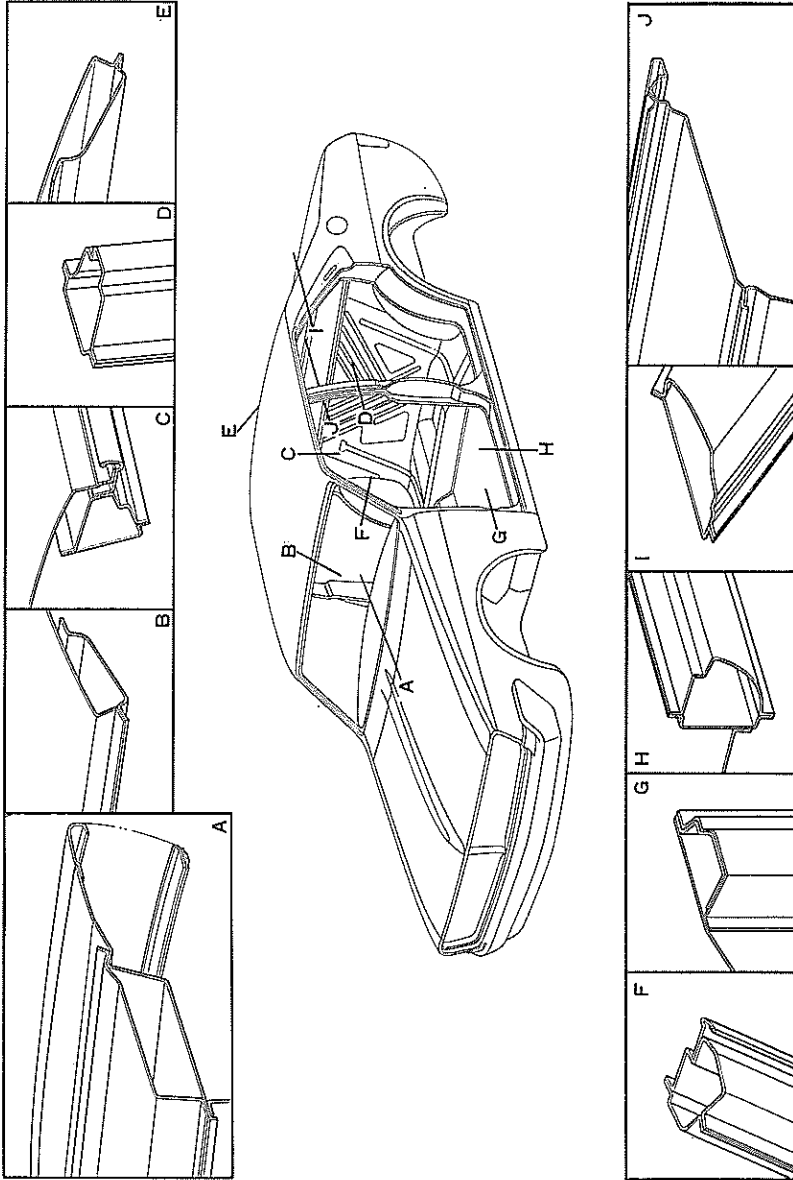


フロント ウインド ウエザ ストリップ
断面図

G9198

ボデー

セダン系 ボデー各部断面図

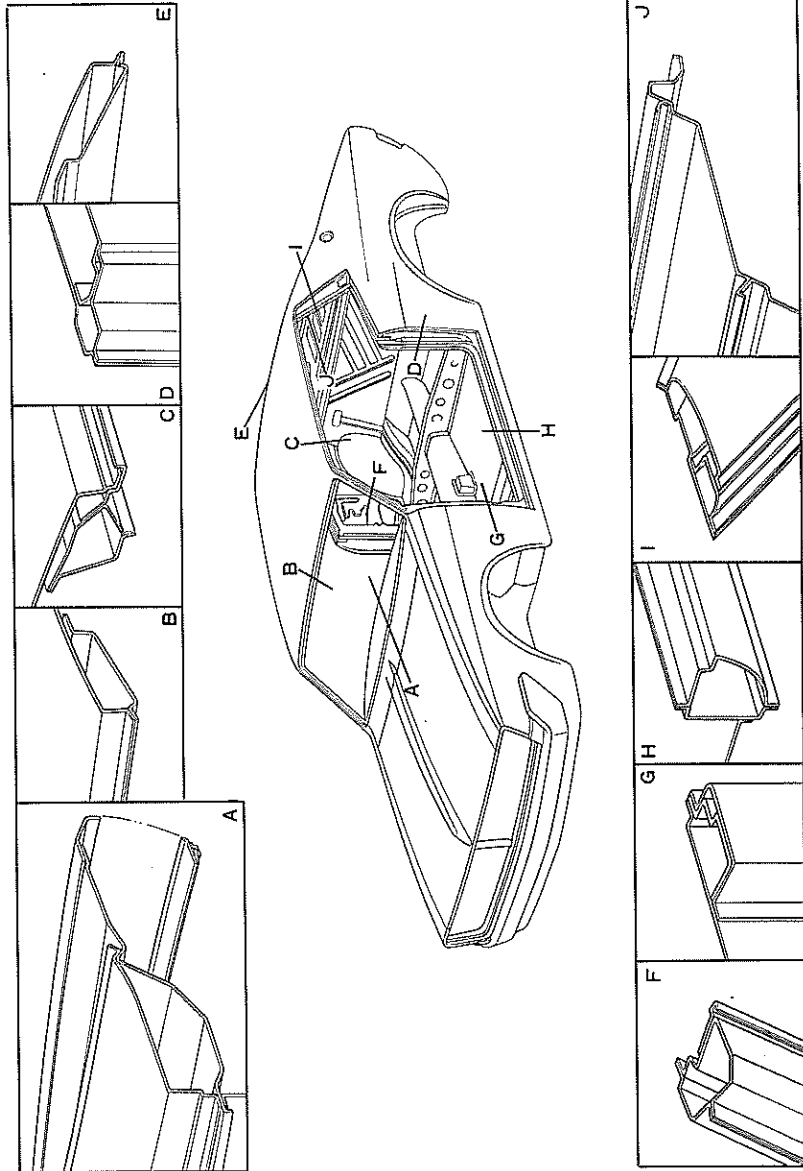


セダン系ボデー断面図

S1269

ボデー

ハード トップ系 ボデー各部断面図

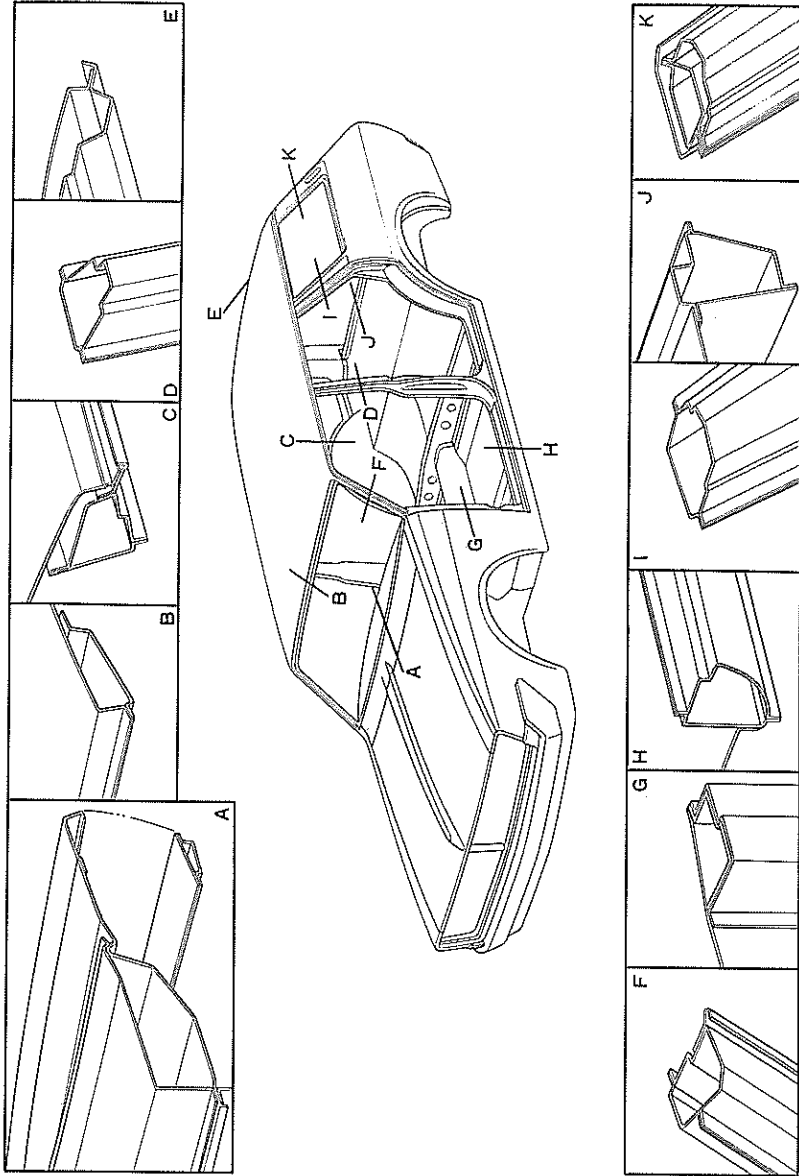


S1293

ハード トップ系ボデー断面図

ボデー

ワゴン、バン系 ボデー各部断面図



S1294

ワゴン バン系ボデー断面図

ボデー

フロアはダツシユ パネル上部からリヤ シート クツシヨソ下部まで、また各ドア パネル内に広い面積にアスファルト シートを接着し防音、遮音性能を向上しています。

特にダツシユ パネル部はアスファルト シートの下にフェルトのサイレンサを重ねて使用し、エンジン ルームからの透過音を軽減しています。

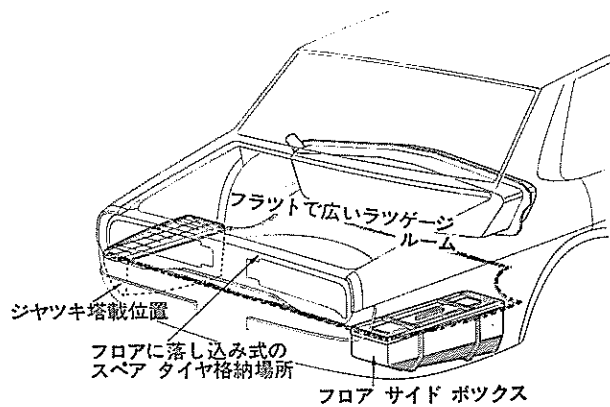
3. 居住性の良いボデー

従来ノマークⅡノ長所を十分にとり入れ、広いフラツトな客室フロアにしてヒータ効果、ベンチレーション効果を良好にしています。またフロアノ剛性はフロア リヤ下部およびサイドに配置されたレイン ホースメントが受け、良好な振動、騒音特性が得られています。

セダン、ハードトップ系ノラツゲーシ ルームはスペア タイヤをフロア下面に落とし込むタイプにし、左右ノリヤ フェンダ下部はトランク フロア面までのスペースに、左はジャツキノ搭載場所ノラツゲーシ コンパートメント サイド カバーをフロア面に設け、そのサイド カバー裏面にはジャツキ ハンドルノ格納用ノクランプを装備しました。

右は搭載工具、小物入れ用として、また小物運搬時ノ容器としても使用できる脱着可能なサイド ボツクスを取付けてあり、そのサイド ボツクス リツド(ふた)はフロア面と一致させて、ラツゲーシ有効面積を広めています。

したがって、ラツゲーシ ルームはフラツトで広いスペースとして使用可能になっています。



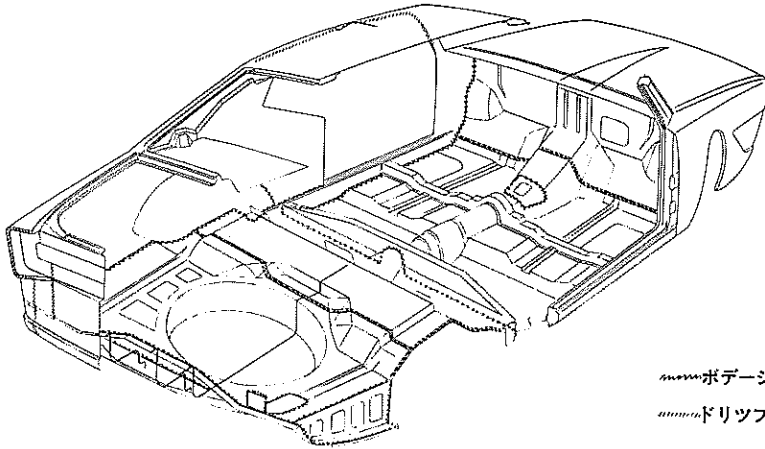
ラツゲーシ ルーム図

G9168

ボデー

4. 雨もれ、ほこり侵入につよいボデー

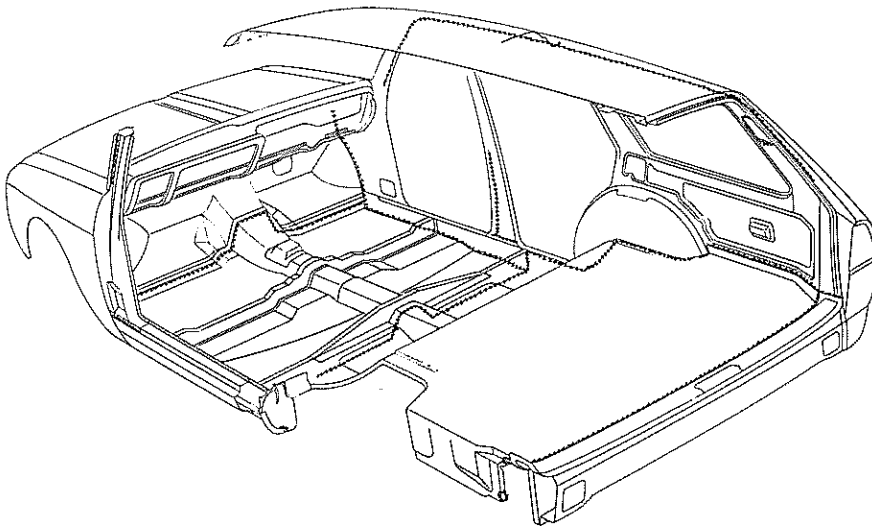
ボデーの各鉄板合せ部にはボデーシーラ、ドリツブシーラを十分に行ない、雨もれ、ほこり侵入を防止するよう十分な配慮をしています。



~~~~~ボデーシーラ  
~~~~~ドリツブシーラ

セダン、ハード トツブ系

S1296



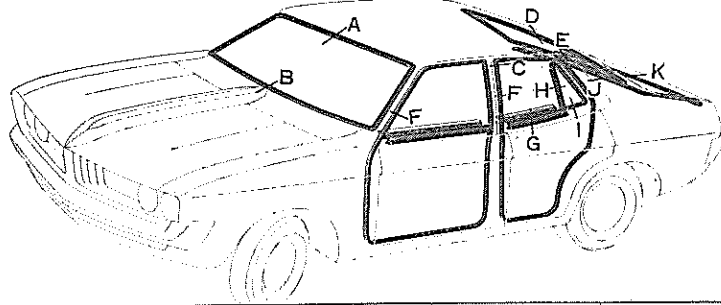
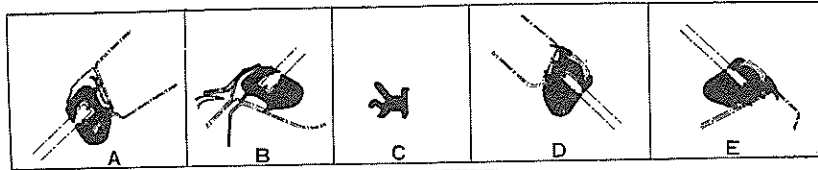
ワゴン、バン系

S1297

ボ デ ー

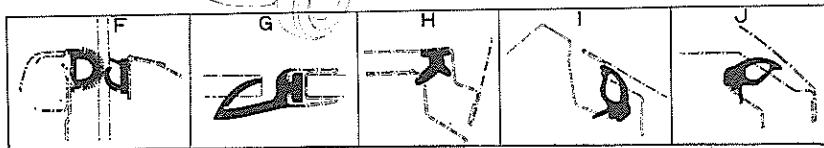
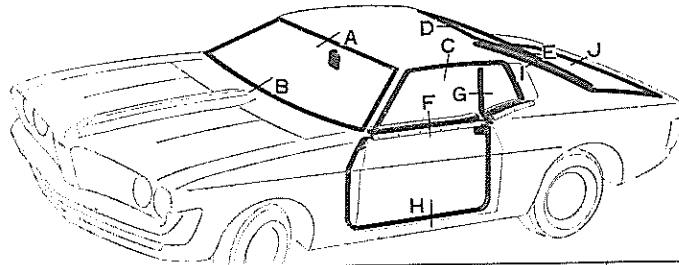
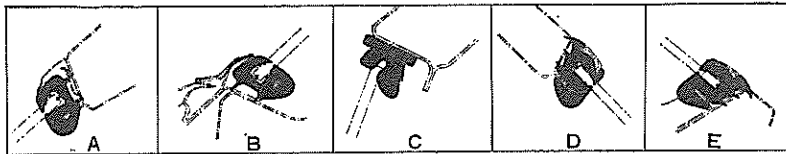
フロント ウインド, リヤ ウインド, ドアまわりのウエザストリップは下図に示すような断面形状で雨もれ, ほこり侵入に対しては十分検討済みのものです。

フロント ドア, リヤ ドアのロツカ パネル部には水抜き穴を設け, 雨水がオーバーフローして室内に入り込むのを防止しています。



セダン系ウエザ ストリップ断面図

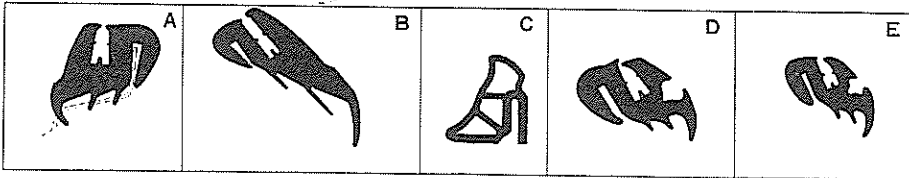
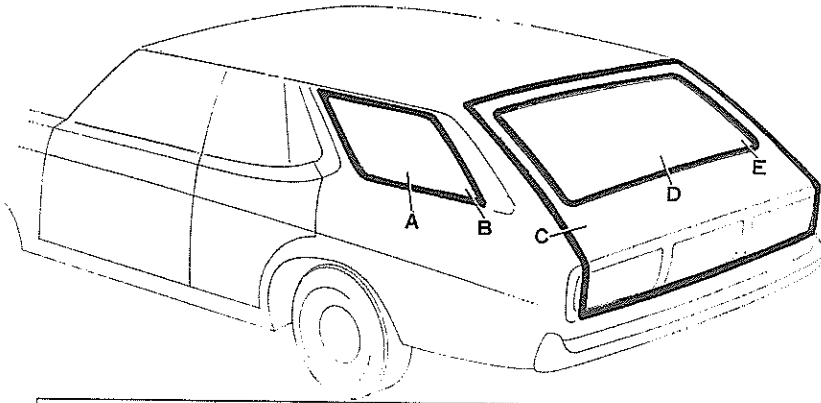
S1298



ハード トップ系ウエザ ストリップ断面図

S1299

ボ デ ー



ワゴン バン系ウエザ ストリップ断面図

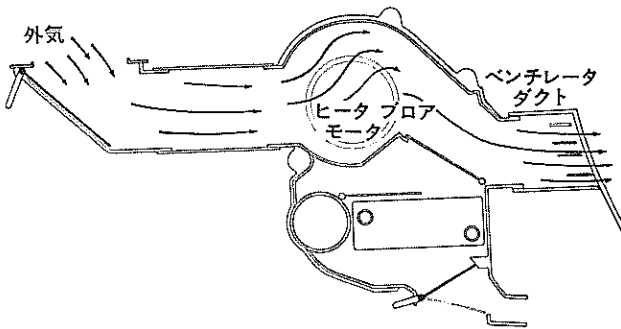
S1371

5. 良好な換気性

1) ブースト ベンチレーション

マークⅡにはヒータ ブロア モータを利用し、車両停車時でも強制的に換気するブースト ベンチレーションを装置しています。ブースト ベンチレーションの吹出し口はコンソール ボックス上部の位置にあり、風向き調整は上下と左右にできます。

またブロア モータを使用しなくても、ベンチレーション ダンパを開けば走行中はセンタ ベンチレータとして作用します。



2) サイド ベンチレーション

インストルメント パネルの両端部にサイド ベンチレータを設け、走行中の換気性を良好にしています。

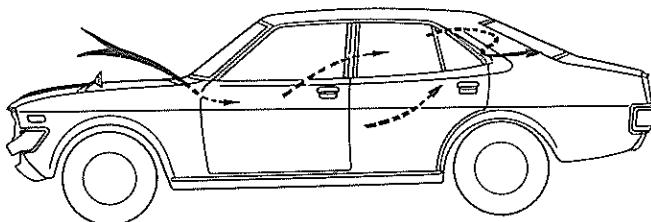
ベンチレーション ダクトは上下方向と左右方向に風向きを交えるエア ガイドを設けています。

3) リヤ ベンチレータ

リヤ ベンチレータはリヤ ピラー部に設けてあり、ドア ガラスを密閉していても走行中カウル ベンチレータから入った風はリヤ ベンチレータから吸い出され良好な換気を行います。

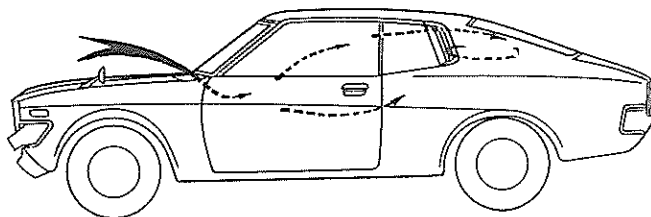
また室内側のリヤ ベンチレータ ダクト孔はリヤ ウインド部にありデフロスト効果も得られるように配慮してあります。ヒータ作動時にはリヤ ベンチレータが作用しヒータ効率を向上します。

またリヤ ベンチレータ ダクト部にはダンパ バルブが付けられており、室内の空気を車外に導き出し、反面外部からのほこり等はダンパ バルブで遮断する仕組みになっています。



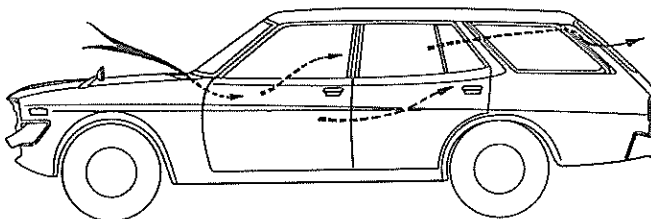
セ ダ ン

G9072



ハ ー ド ト ッ プ

G9073



ワ ゴ ン バ ン

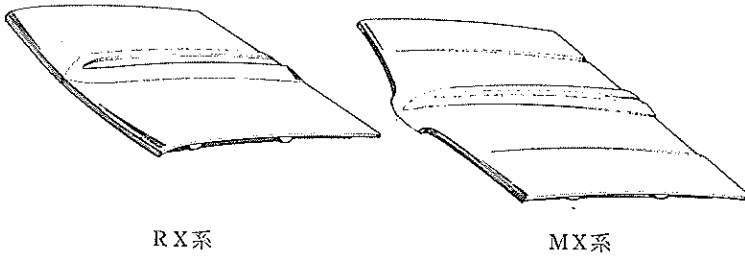
G9074

6. ボデー外装関係

1) エンジン フード

エンジン フードは中央にふくらみをもたせ良好な意匠にするとともにフード全体の剛性を高めています。

またMX型車のフードは先端の突き出したロング ノーズにし、グレードを高めています。

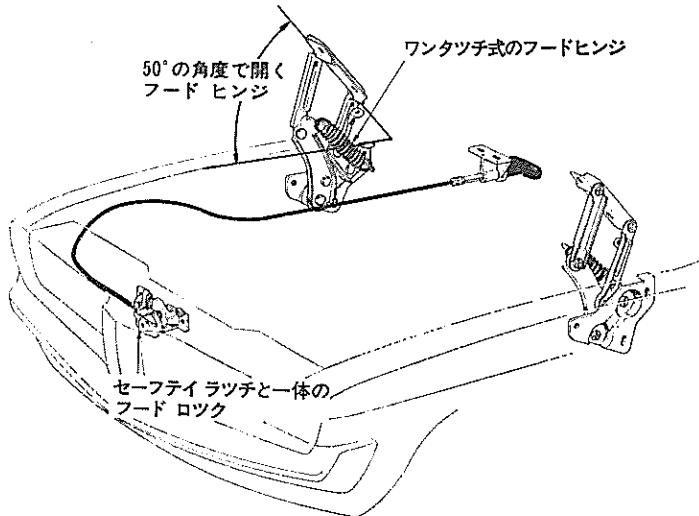


エンジン フード形状図

G9075

フード ヒンジはリンクにスプリングを取付けたワンモーション タイプでフードは50°の大きな角度で開きサービス性、操作性の優れたものとなつています。

フード ロックはインストルメント パネルのノブからワイヤ ケーブルでロックを操作する方式です。フード ロックはMS60系と同方式でセーフティ ラッチを一体に組み込み、フード側の突起物をなくし、サービス時の安全性を高めています。



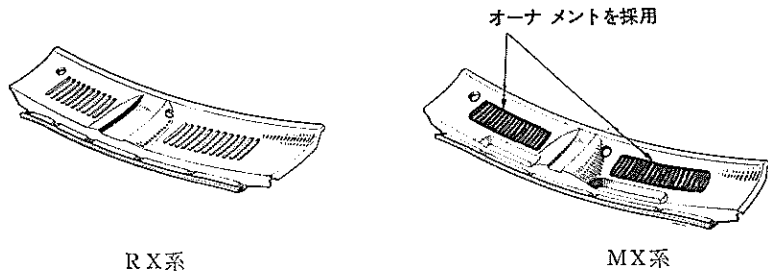
フード ヒンジとフード ロック図

G9076

2) カウル ベンチレータ ルーバ

カウル ベンチレータ ルーバはフード意匠にマッチさせ、RX型車用とMX型車用の2種類を設定しました。

RX型車用ベンチレータの風取入孔はルーバ自体にプレス穴をあけています。
MX型車用はオーナメントを追加しグレードを高めています。



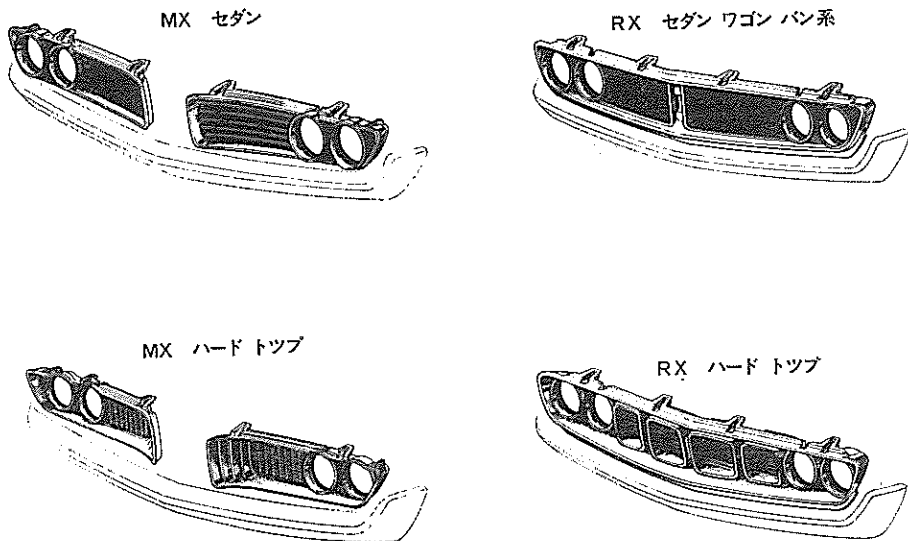
カウル ベンチレータルーバ図

G9077

3) ラジエータ グリル

ラジエータ グリルはRX型車は1体式、MX型車は中央部を境に左右が分離している2分割式を採用しました。

またRX型車はセダン、ワゴン、バン用とハードトップ用、MX型車はセダン用、ハードトップ用の各々2種類を設定しています。



ラジエータ グリル図

G9101

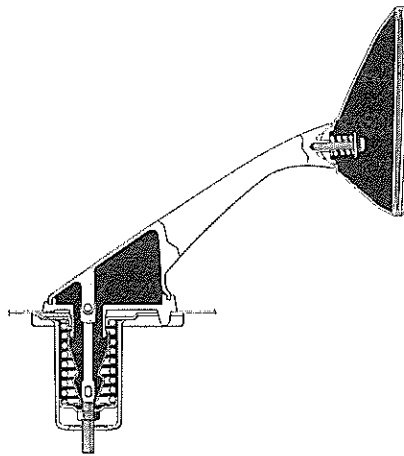
4) バンパ

フロントバンパはRX型車は普通バンパ、MX型車はロングノーズのボデー形状にともない一部形状が異なっています。さらにMX型車は、左右にゴム製のバンパガードを設けグレードを高めています。リアバンパは、ボデー型式の違いからセダン用、ハードトップ用、ワゴン用3種類を設定し、MX型車にはセダン、ハードトップともゴム製のバンパガードを採用し、グレードを高めました。

5) アウトサイドミラー

アウトサイドミラーは可撓性（可倒式）の安全性の高いものを使用しました。ミラーに外力が加わるとミラー取付け部のコンプレッションスプリングがたわんでミラー全体が倒れ、車外者の危害を防止します。

アウトサイドミラーには3種類の形がありMXは変形のミラー、SL、GSL、GSSは丸形砲弾形ミラー、その他の車両は丸形普通ミラーを採用しました。



アウトサイドミラー図

S1223

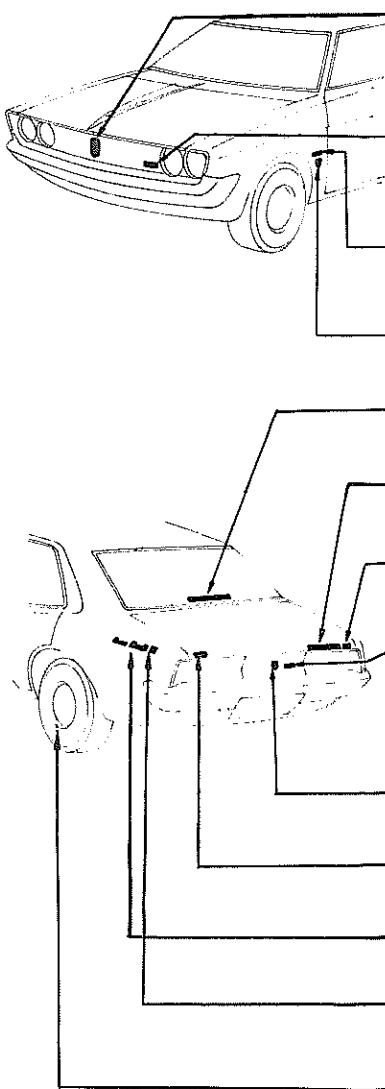
6) モール類

フロントウインド、リアウインド回り、ルーフドリツプ回り、ドアパネル上部のベルトモール、ロツカパネルモール（ワゴン、バンを除く）とGL、GSL、GSSとMX型車にはドアフレームにモールを使用しており、直接塗装面に接触し傷を付けやす

ボ デ ー

7) マーク類

セダン系

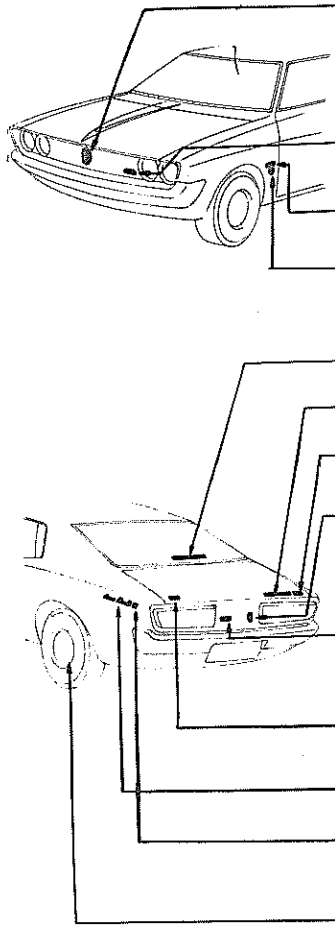


| | | RX系 | | | MX系 |
|------------------------|-----------|-----|------------------------------------|----|-----|
| デラックス | 2000デラックス | GL | GSL | L | |
| | ← | ← | ← | | |
| | 2000 | GL | GSL | | |
| | | GL | GSL | | |
| | | | ← | | |
| | | | POWER STEERING
(MX系パワーステアリング付車) | | |
| TOYOTA | ← | ← | ← | ← | |
| | 2000 | GL | GSL | | |
| Automatic
(トヨタドライブ) | ← | ← | ← | ← | |
| | | | | | |
| | | | ESC
(ESC装置付車) | ← | |
| CORONA MARK II | ← | ← | ← | ← | |
| | | | | IL | |
| | ← | | | | |

S1303

ボ デ ー

ハード トップ系

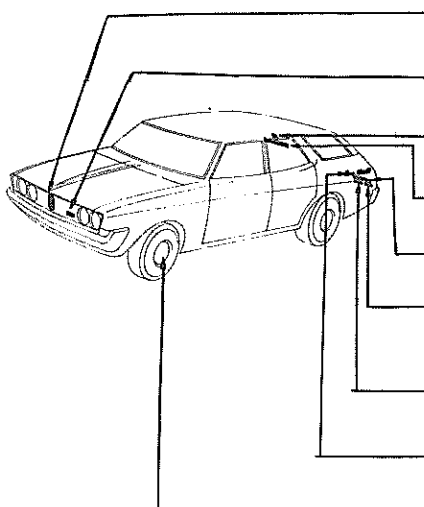






| | R X 系 | | | | | MX系 |
|---------------------------|-------------|-----------|-----------|-------------------------|---|-----------|
| ハードトップ | 2000 | SL | GL | GSL | GSS | L |
| | ← | ← | ← | ← | ← | |
| | 2000 | SL | GL | GSL | GSS | |
| | | | GL | | | |
| | | | | ← | | |
| | | | | | HI POWER STEERING
(MX系パワーステアリング車) | |
| TRONOPET | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| | 2000 | SL | GL | GSL | GSS | |
| | ← | ← | ← | ← | ← | |
| Automate
(トヨタ車) | ← | ← | ← | ← | | ハードトップと同じ |
| | | | | ESC
(ESC設置付車) | | GSLと同じ |
| Classic White II | | ← | ← | ← | ← | ← |
| | | | | | | L |
| | ← | | ← | | | |

S1304

ボデー

ワゴン, バン系



| ワゴン | | バン | |
|--|-----------|-------------------|---|
| デラックス | 2000デラックス | デラックス | スタンダード |
|  | ← | ← | ← |
| | 2000 | | |
|  | ← | ← | |
| TOXOPET | ← | ← | ← |
| | | 最大積載量500kg | |
| | 2000 | | |
| Automatic
(トヨタライド車) | ← | | |
| Cosmos Marshall | ← | ← | ← |
|  | ← | ← |  |

S1305

8) ドア

フロントドアは三角窓を廃止し、広い視界にして安全性を高めています。ドアヒンジはドア全開68°で広い開孔部にし、乗降の便利さを良好にするとともに、半開時は36°でホールドでき狭い場所での乗降を容易にする2段チエック方式を採用しました。

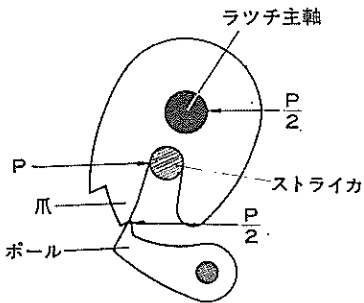
ドアチエックとドアオープンストツパはいずれもローヒンジに備えています。

ドアロックはRT系、MS系で実績のあるフォークビルトイン方式を採用しています。

フォークビルトイン方式のドアストライカは下記のような特長を備えています。

- ① 反力2分式で、構造上従来の2倍の強度を有し、米国の安全基準で定める強度をも十分満足しています。
- ② 小型軽量でしかも小さい操作力で確実に作動します。
- ③ ストライカをループ形にしましたので乗降時の衣服などを引っかけることがなくなります。

ボ デ ー



フォービルトインタイプのロック図
G6398

ストライカにドアを開く方向の力Pが働いた場合、ラッチ主軸とボールおよび爪にはP/2の反力が生じます。したがって、単純に考えれば反力2分式はラッチ主軸はドアを開く力の2倍の強度をもつこととなります。

ドア アウトサイド ハンドルは従来のマークⅡと同じ上側にもち上げる方式にして安全性を高めています。またインサイド ハンドルも従来と同じ機構でドア トリムにうめ込み式にして、ドア内部に突

起のない安全性の高いものとなりました。

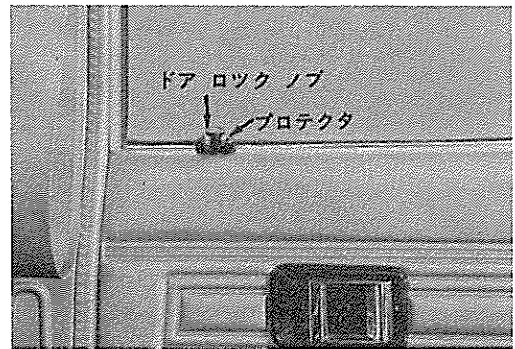
ドア インサイド ロック ノブはチャイルドプルーフを考慮し、ドア インサイド ハンドルからはなれた位置に装備しました。

セダン、ワゴン、バン系は従来と同じノブ押し込み式のもので特に盗難防止を考慮し、ノブを押し込んだ状態ではドアトリムのノブ プロテクタにかくれる方式にしました。

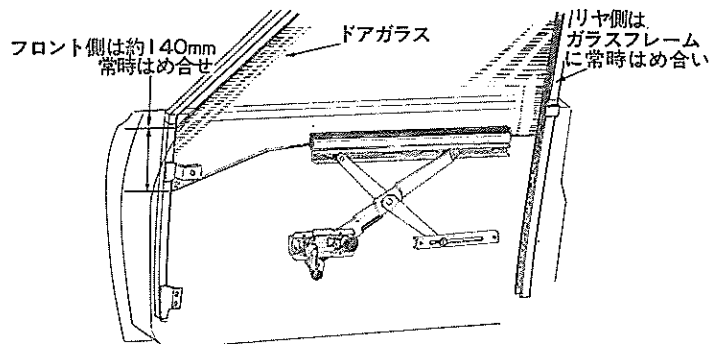
ハードトップ系は従来と同様のスライド方式を採用しました。

ドア ガラスは4mm厚さの2500Rの曲面ガラスを使用し、客室を広くとつています。また、RX16V-YRを普通ガラス、その他は全車熱線吸収ガラスを使用しました。

セダン、ワゴン、バン系のフロント ドア ガラスは三角窓なしのため、ドア ガラス後部は常時ドア ウインド フレーム (ガラス ラン) にはまり込んだまま上下にスライドし、ガラスをしつかりとホールドしています。



ドア ロック ノブ プロテクタ C0323

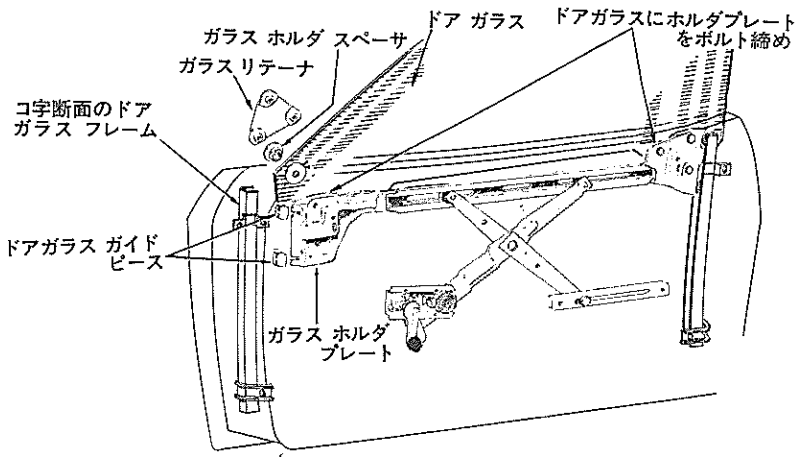


セダン、ワゴン バン系 ドア ガラス フレーム図 G9169

ボ デ ー

フロント側はガラスをいつばい上げるまでの間、ウインド フレームの保持力を失ないますので、ガラス フロントの下部を約140mmをローフレームにそつてとつてあり、この部分をガラス フレームと常時はめ合わせてガラスの強度を得ています。

ハードトップ系のドア ガラスはドア ウインド フレームなしのため、ガラス前後端部にプレートをボルト締めし、樹脂製のガイド ピースを介してロー フレームにはめ合わせ十分なガラス強度を得ています。



ハードトップ系 ドア ガラス フレーム図

G9170

セダン、ワゴン、バン系のリヤ ドア ガラスはフロント ドア ガラスに比較し、小型にできていますのでガラスのスライド時は、ガラスの前端面のウインド フレームで保持しています。

ハードトップ系はフロント ドア同様ウインド フレームなしのため、ガラス フロント下部を大きくとりその部分にプレートをボルト止めにしてローラを介し、ロー フレームに嵌合させ、さらにリヤ側は樹脂製のガイド ピースを介しロー フレームに保持しています。

パワー ウインドは、セダン系はGL、L車にオプションで装備し、ハードトップ系はGSL、L車に標準装備、GL、GSS車にオプション設定しています。

パワー ウインド スイッチは右ドアにフロント、リヤの全ドア ウインドの操作のできる4スイッチのマスタースイッチを配置し、その他各ドア ウインドはそのドア ウインドのみを操作できるスイッチを配置しました。

ボデー

9) フロント ウインド, リヤ ウインド

フロント ガラスは厚さ 5.0mm で R X 22-M Q G は合せガラス, その他の車両は部分強化ガラスを使用しました。また R X 16 V-Y R は普通ガラス, その他は全車熱線吸収ガラスを使用しました。

リヤ ウインド ガラスは4.0mm厚さの強化ガラスを使用し, R X 16 V-Y R は普通ガラスその他の全車に熱線吸収ガラスを使用しました。

また S L, G L 以上の車両には熱線式リヤ ウインド デイフオガを標準装備しました。

10) 塗 装

ボデー カラーは全型式で 28種類の塗色を採用し, そのうち 22塗色は新色を採用しました。(採用ボデー カラーは巻末資料「内外配色図」を参照ください)





新色の中には従来と異なるメタリック ベース (アルミ顔料) を使用し, メタリック感を向上したハイ メタリック塗装を下表の 4 塗色に採用しました。

ハイ メタリック 採用 塗 色

| 車 種 | カラー No. | 塗 色 名 | メタリック ベース割合 | | ペイント メーカー名 |
|---------|---------|--------------------|-------------|-------------|------------|
| | | | ハイメタリック ベース | 従来メタリック ベース | |
| セダン | 626 | インペリアル ゴールド ※(H)M | 1 | : 0 | 関西ペイント |
| | 631 | ゴールデン ブライト ※(H)M | 1 | : 1 | ↑ |
| ハード トップ | 624 | バンバス ゴールド ※(H)M | 1 | : 1 | ↑ |
| | 906 | ムーン ライト ラベンダ ※(H)M | 3 | : 7 | 日本ペイント |

※(H)M……ハイメタリック塗色を示します。

ハイ メタリックはメタリック ベースの粒子形状に特徴があり, 下図のような形状となっています。

| 種 類 | ハイメタリック ベース | 従来のメタリック ベース |
|--------|---|---|
| 粒子形状 | | |
| 粒子平面形状 |  |  |
| 粒子側面形状 |  |  |

〔参考〕 メタリック ベース 図

G9000

上図の形状により, 日影等に於けるメタリック感は従来と変わりませんが, 直射日光下に於けるメタリック感は大巾に向上します。

ボデー

したがってハイメタリック塗装をしてある車両の補修についてはハイメタリックベースを使用した塗料を使用しなければなりません。

なお塗装方法は従来と変わりません。

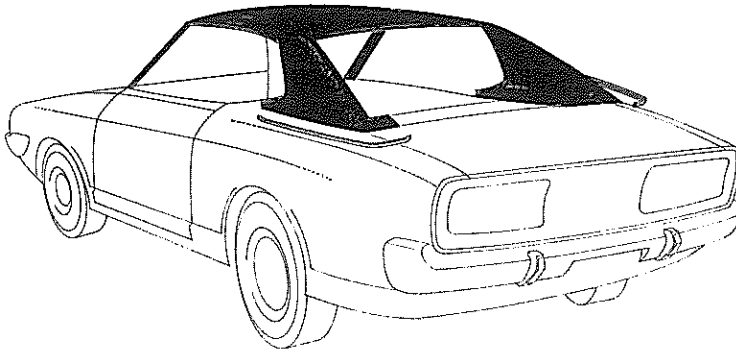
11) ボデー ストライプ

マークⅡには、セダンGSL系、ハードトップSL, GSL系, GSS系のスポーツ仕様車14車種にボデー ストライプを塗装し、スポーティムードを高めています。

セダンGSL系はフロントフェンダ前端からリアフェンダ後端まで1本の細線ストライプを塗装しました。ハードトップSL, GSL系はフロントフェンダ前端からリアフェンダ中央部まで2本の細線ストライプを塗装し、リアフェンダ細線ストライプ上にSL, GSLマークを塗装しました。ハードトップGSS系はフロントフェンダ前端からリアフェンダ後端まで1本の太いストライプの上下に細線ストライプを塗装し、リアフェンダ中央前部のストライプに断点を入れ、その部分にGSSマーク塗装した特徴ある意匠にしました。

12) ルーフ レザー

ハードトップ系には全車ルーフレザーをオプションで設定しました。



ルーフレザー図

G9083

7. 内 装 関 係

1) シ ー ト

① フロントシート

フロントシートはバン系コラムシフト車にベンチシートを、その他のコラムシフト車は、シートクッションは左右が一体でシートバツクは左右別々にリクライニングするスプリットシートを、フロアシフト車はセパレートシートを採用しました。

フロントシートはヘッドレストをシートバツクフレームに取付けた強度安全性の高いものを使用しました。なおヘッドレストは上に1段引き出した位置で使用するようにしてください。

シートバツクは衝突時のエネルギーを吸収しやすいフレーム形状にし、シートバツク上部裏側は厚いパッドで覆い、リヤ席乗員の安全性を高めています。

ベンチシート、スプリットシートの内部構成はSバネ、ウレタンフォームを十分に使用し、ホールドの良い、居住性の良好なものとなっています。

セパレートシートの内部構成はシートクッションの中央部にSバネを配置し、その前後はウレタンフォームのみを使用したもので、シートクッション高さを低くし、かつ身体のホールドの良い、乗心地の優れたクッションとなっています。

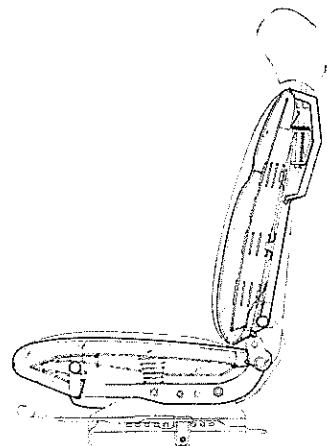
セパレートシート、スプリットシートのリクライニングアジャスタレバーは操作性の優れたシートクッションサイドに配置しました。

ハードトップ系のセパレートシートは、シートクッションサイドのリクライニングアジャスタレバーの他に、さらにシートバツクにも配置し、リヤシートからのフロントシート前倒操作を良好にしています。

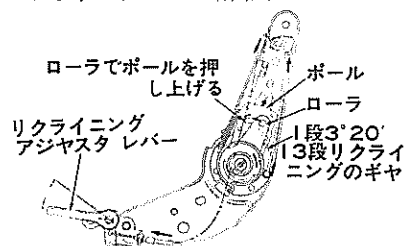


スプリットシート図

C0324

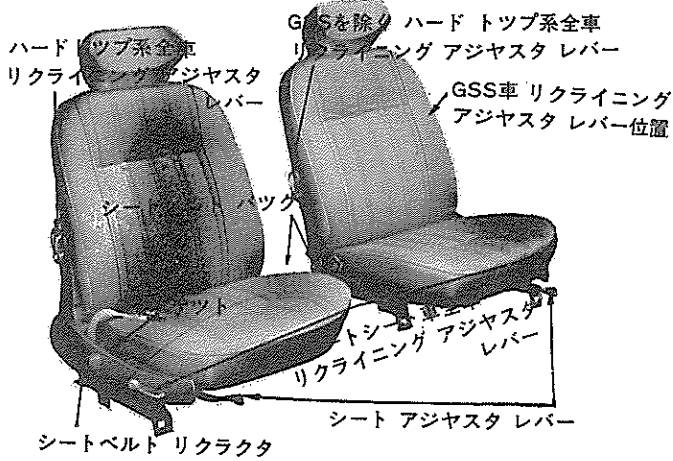


スプリットシート断面図 S1306



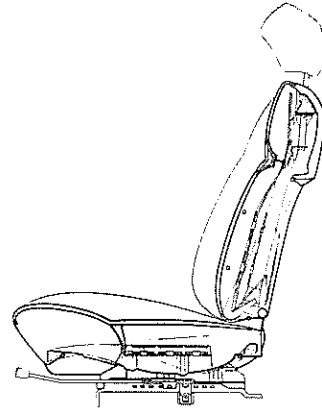
リクライニングアジャスタ図 G9171

ボデー



セパレートシート図

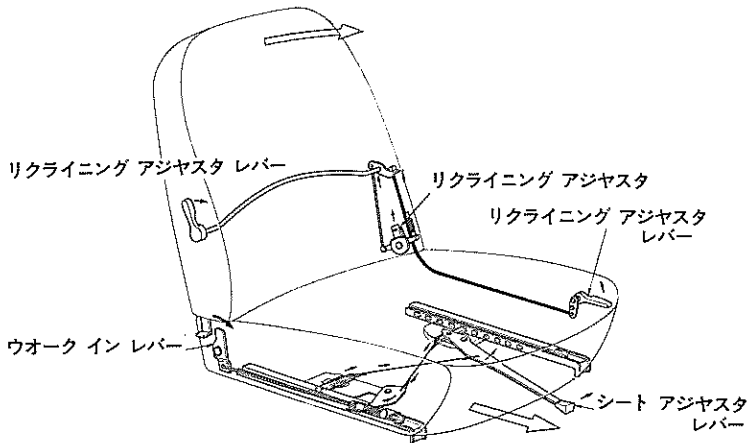
C0325



セパレートシート断面図

S1241

ハードトップ用(GSSを除く)のアシスタント側のセパレートシートは従来のマークIIと同じ機構のウオークイン装置を採用し、リヤ席への乗降の便利さをはかっています。



ウォークイン図

S1242

② リヤシート

リヤシートはシートクッションの全高を低くおさえ、かつ乗心地を向上させるためにウレタンフォームを主体にしたシートクッションにしました。

セダン、ハードトップ系はGL以上には、ヘッドレストをシートバックに1体に組込んだシートバックにしており、更にMX型車はセンタアームレスト付きにしています。

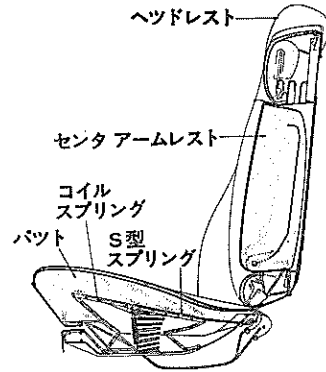
セダン系はリヤ席乗降時、シートサイドにかかる体重をS型スプリングとコイルスプリングでささえ、その他はウレタンフォームを主体にして良好な乗心地を得ています。

ボ デ ー



リヤシート図 (MX20)

C0326



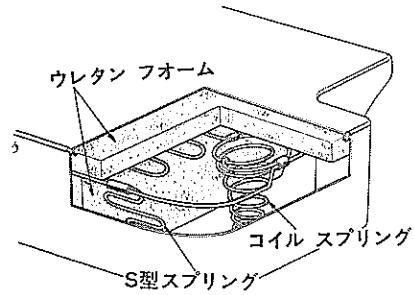
リヤシート断面図 (MX10) S1243

ハードトップ系はリヤドアがないため乗降時に、シートサイドに体重にかからないのでウレタンフォームのみのシートクッションにしています。

ワゴン、バン系シートは従来と同じS型スプリングとウレタンフォームを組合わせたシートを採用しています。

ワゴン、バンの系リヤシートは操作性の優れた従来のマークIIと同じ基本で、シートバツクおよびシートクッションがフロアにリンクで結合されており、シートロックを外すと広い平らなフロアができます。リヤシートバツクのロックはシートバツク左右のサイドにあり、シャフトで連動していますのでいずれか片方のロックを操作することにより、左右のシートバツクロックが同時に解除できる操作のしやすいものとなっています。

バン系のセパレートシート車は従来と同様リヤシートバツク裏面にプロテクタを設けています。このプロテクタはシートバツクロックと連動しており、プロテクタを引き起こしてリヤシートバツクロックを解除する方式にしています。リヤシートバツクを倒し、荷台として使用するときには、プロテクタをいっぱい起こして使用し、急制動時、積荷がフロントセパレートシートの間を通り運転席に飛び込むのを防止するように配慮してあります。



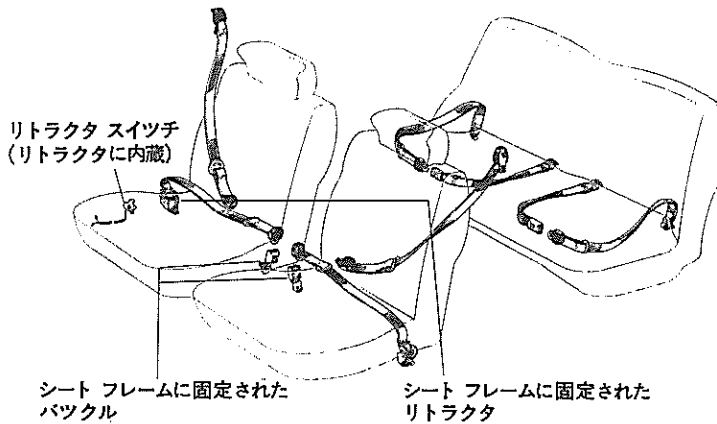
セダン系リヤシート図 S1307

2) シート ベルト

フロント シートのシート ベルトは リトラクタ付 3 点式を全車標準装備しました。

セパレート シート車はシート ベルト バックルをシート フレームに固定し、一方のリトラクタ側シート ベルトはリトラクタをシート フレームに固定してありますので一度シート ベルト長さを調整すれば、その後のシート移動時にはシート ベルト長さの調整は不要となり、操作性は著しく向上しました。

その他ベンチ シート、スプリット シートとも、リトラクタ側のシート ベルトは全車シート フレームに固定し、シートの移動時にベルトの調整代が小さくなるようにしました。

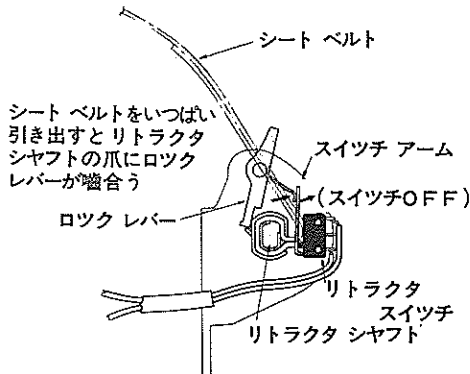


シート ベルト図 (セパレートシート車)

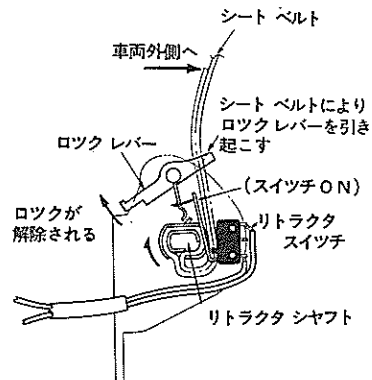
G9080

シート ベルトはいつでも引き出した位置で使用するように設定してあり、そのためにベルトをいつでも引き出した位置でロックする機構にして、長さ調整時の操作を良好すると同時に使用時の締付感をなくしました。

シートベルトロックとトラクタスイッチ



シート ベルト リトラクタ図



G9078 G9079

シート ベルト ウォーニング装置

ドライバ側はシート ベルトを装着せずにエンジン スイッチをONにした場合、計器盤にシート ベルトが無装着であることを警告する赤色の BELT (シート ベルト) ウォーニング ランプを装備し、ベルトをいっぱい引き出さないと消灯しないようにして装着忘れ防止をはかりました。

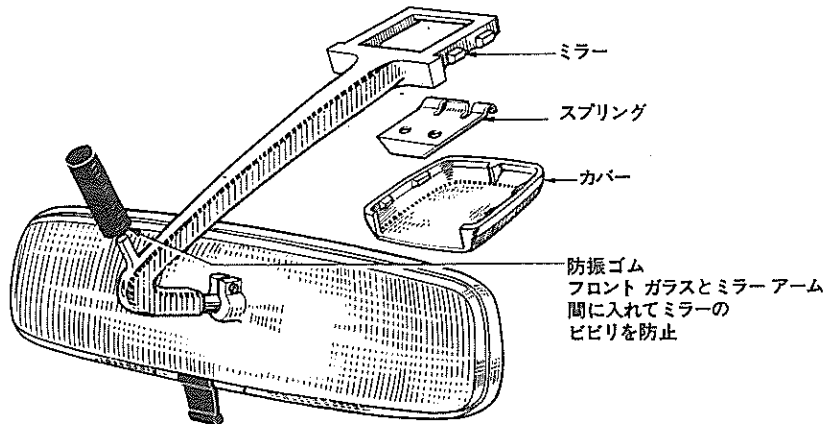
また、シート ベルト ウォーニングはパーキング ブレーキ スイッチと連動させ、シート ベーパーキング ブレーキをもどすことにより消灯するようにもなっています。

3) インサイド ミラー

インナ ミラーは全車脱落式を採用し、安全性を高めています。

R X16V-YRを除く全車に防眩式ミラーを採用しました。

インサイド ミラー アームとフロント ウインド ガラス間に、防振ゴムを取付け悪路走行時、高速走行時等でもミラー ビビリのないように配慮し、ミラーの視認性を高めています。

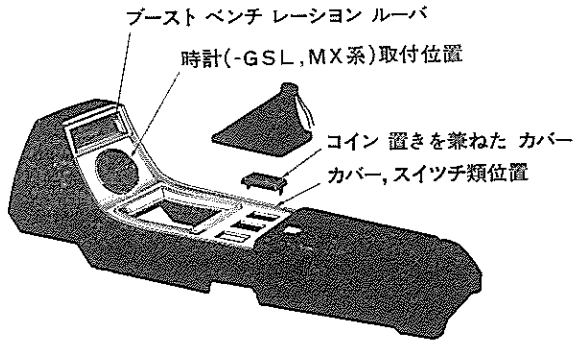


G9081

4) コンソール ボックス

コンソール ボックスはコラム シフト車とワゴン バン系を除き、その他の全車に標準装備しました。

コンソール ボックス上部には ブースト ベンチレータ ルーバを備え、SL, GSL, GSS, MX系は時計を装着し、豪華な意匠にしています。



ギヤ ミッション用 コンソール図

G9081

コンソールボックスにはリヤ ウインド デイフオガ スイッチ, モータ アンテナ スイッチ, オート ドライブ スイッチを装着できるようにしてスイッチ操作性を良好にしています。

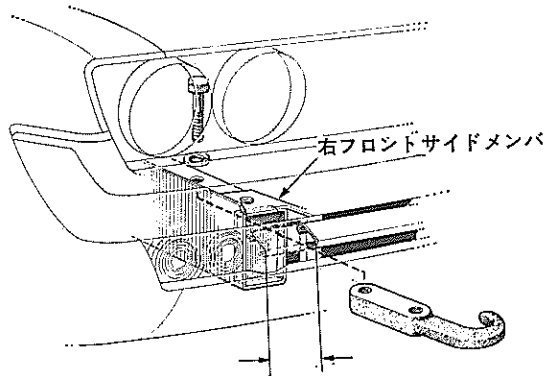
8. 牽引フック

フロントにはオプションとして牽引フックを設定しました。

フロント牽引フックはバンパ ストーン ガーニツシュを50mm切断し, サイド メンバにボルト締めで取付けられます。

リヤの牽引フックはリヤ サイド メンバ後部右側に固縛フックを兼ねた牽引フックをスポット溶接してあります。

(なお, その他のフックは牽引用としては使用できません)



50mmバンパーストーン ガーニツシュを切除

G9001