

## 車 両 概 要

トヨペット コロナ マークIIのフル モデル チェンジにあたりましては、

1. 51年排出ガス規制への適合
2. 車両の基本性能（操縦安定性，制動，乗り心地等）の向上
3. 居住性，使い易さの向上
4. 視界の拡大
5. 車種構成の充実

以上5項目を開発の柱に，新技術を駆使し信頼性の高い，より充実した車両にいたしました。

### 1. 51年排出ガス規制への適合

乗用車系搭載エンジン全て（18R-U，M-U，M-EU，4M-U）、51年排出ガス規制に適合させると同時に，運転性，燃費をも向上させるため種々の改良を実施しました。

#### (1) 18R-U

減速制御装置をTPシステムからフューエル カット システムに変更し減速フイーリングを向上しました。

#### (2) M-U，4M-U

- ① デイストリビュータのパキューム アドバンサを2重ダイヤフラムにして，アイドリング時常時進角をさせるように変更し燃費を向上しました。
- ② EGR量の適正化をはかり運転性を向上しました。
- ③ AI量の適正化をはかり排出ガス浄化性能を向上しました。

#### (3) M-EU

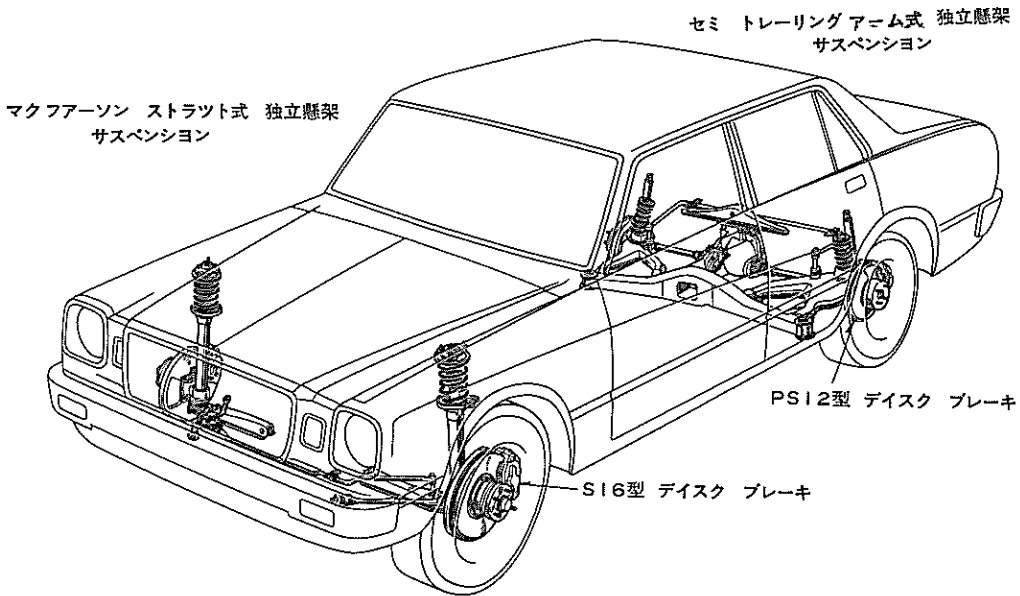
- ① AIシステムを採用し排出ガス浄化性能を向上しました。
- ② EGR作動域の適正化をはかり運動性を向上しました。

## 車両概要

### 2. 車両の基本性能の向上

#### (1) 乗心地・操縦安定性の向上

- ① フロント サスペンションは全車マクファーソン ストラット タイプにし足廻りの前後コンプライアンス（追従性）を増すことにより乗心地を向上しました。
- ② 一部グレードのリア サスペンションには、セミ トレーリング アーム式独立懸架を採用し、バネ下荷重を減らすことにより、タイヤの路面追従性を向上し、乗心地、操縦安定性を向上しました。
- ③ 4リンク式リア サスペンションについてもコイル スプリング及びビョック アブソーバの配置を変更し、各コントロール アーム ゴム ブッシュに改良を加え乗り心地、操縦安定性を向上しました。
- ④ 全車に14インチ タイヤを標準装着し、更にリア独立懸架車にはスチール ラジアル タイヤを採用して操縦安定性を向上しました。



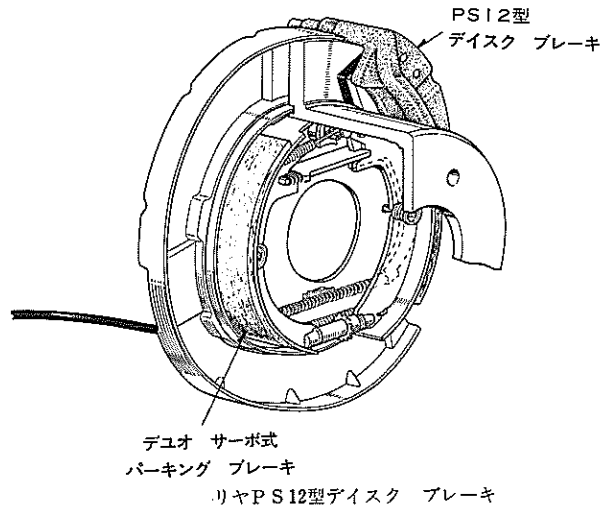
サスペンション全体図

T 2088

## 車両概要

### (2) 制動性能の向上

- ① フロント ブレーキは全車S16型、ディスク ブレーキにしました。
- ② リヤ独立懸架車のリヤ ブレーキには、PS型ディスク ブレーキにしました。  
その他は、従来と同じリーディング&トレーリング ドラム ブレーキです。
- ③ リヤ独立懸架車(四輪ディスク)のブレーキ ブースタを9インチに、その他は、従来と同じ 7.5インチ ブースタにしました。同時に両ブースタともにジャンピング機能をもたせ、効き始め踏力を大巾に軽減しました。



T 2200

### (3) 静しゆく性の向上

- ① 全エンジンのエンジン リヤ マウンテイングをシア タイプ (剪断方向支持) に変更し、更にエンジン リヤ サポート メンバを改良して駆動系の振動をボデーに伝達しにくくしました。
- ② 全車にクール エア インテーク式エア クリーナを装着し吸気音を減少させました。
- ③ 4リンク式リヤ サスペンションのアツパ コントロール アームを車両外側へ約8mm移動し、リヤ アクスルハウジングの振動の少ない位置に取り付けボデーへの振動伝達を減少させました。
- ④ 全車エンジンフードにフードサイレンサを設定し、更にダツシュサイレンサを改良してエンジン透過音を減少させました。

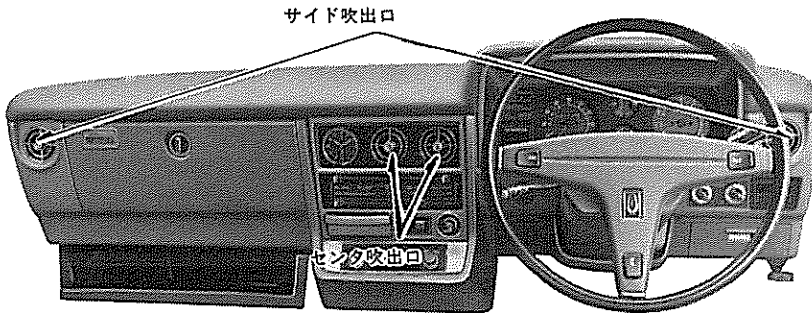
## 車両概要

### 3. 居住性、使い易さの向上

#### (1) 空調システムのグレードアップ

- ① グランデ仕様には、車室温度を設定温度に自動的にコントロールするオート・エアコンを装着しました。
- ② エアミックス方式採用により温度コントロール性を向上させました。
- ③ グリルシャット方式のサイド吹出口を設け、サイドデフロスタ機能を設定しました。

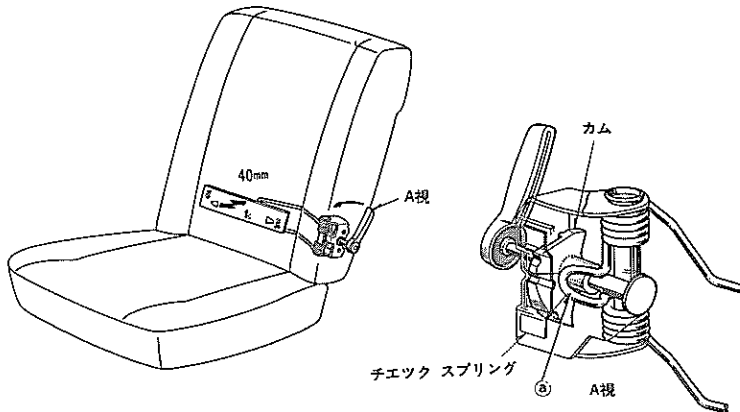
(サイド吹出口からは、エアコンの冷風も出ます)



空調関係吹出口

#### (2) シート関係の改良

- ① GL仕様以上のドライバー側セパレートシートにランバサポート機構を設けドライバーの好みに応じて腰部の支持力を変えられる様にしました。
- ② DX仕様以上のシートベルトに、ELR付連続ウエービングタイプを採用し、車体の減速度を感知してベルトをロックする様にしました。
- ③ グランデ仕様のシート表皮に、モケットを採用し豪華さを増しました。



ランバサポート付シートバック

T 2251

## 車両概要

### (3) ラツゲージ容積の拡大

セダン系では従来の0.23m<sup>3</sup>から0.35m<sup>3</sup>にし50%拡大しました。ハードトップ系では従来の0.24m<sup>3</sup>から0.31m<sup>3</sup>に26%拡大し、更にGLグレード以上はラツゲージルームと室内がボードを脱せば、通じる様に変更しました。



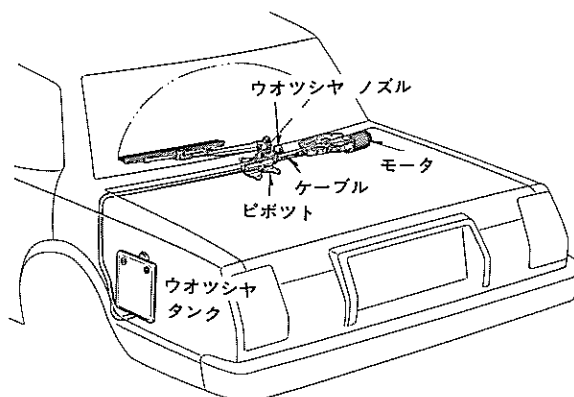
A0349  
ハードトップ・ラツゲージ ルーム



A0350

### 4. 視界の拡大

- (1) ボデーをノッチ バック スタイルとしフロント及びリヤ ウインド面積を20%拡げ同時にベルトラインを下げドア ガラス面積も増して十分な視野を確保しました。またワイパ払拭面積も約10%拡げました。
- (2) グランテ仕様に、リヤ ウインド ワイパを設けました。



リヤ ウインド ワイパ

T 2365

## 車 両 概 要

### 5. 車種構成の拡大

- (1) セダン ハード トップ系車に2600cc. 4 M-Uエンジン搭載車を設定しました。
- (2) マークII最高級グレードとしてM-EU, 4 M-Uエンジン搭載, リヤ独立懸架のグランデ (GRANDE) 仕様を設定しました。  
グランデには, オート エア コンデイシヨナ, パワー ステアリング, パワー ウインドが標準装備されています。
- (3) ベンチおよびスプリット シート車を全て, 6人乗として設定しました。
- (4) 4段マニュアル コラム シフト車 (N40型T/M) を設定しました。