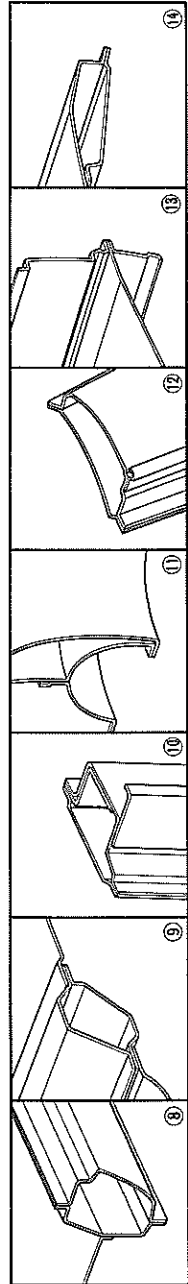
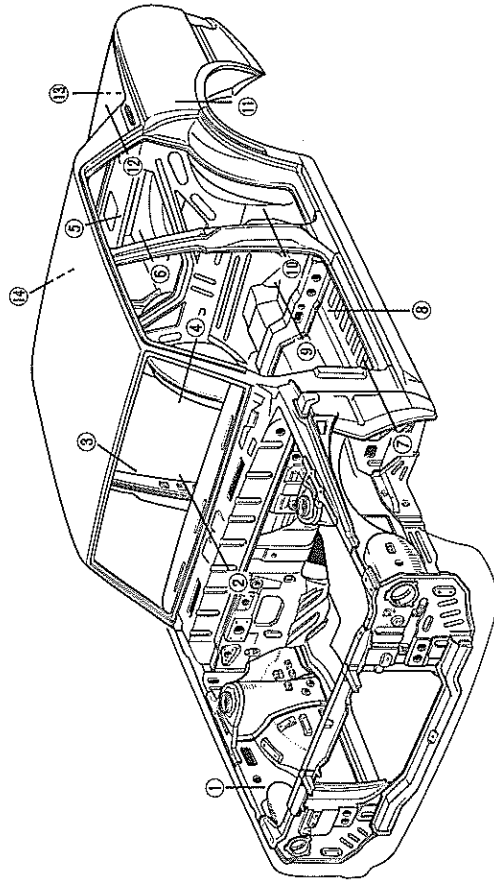
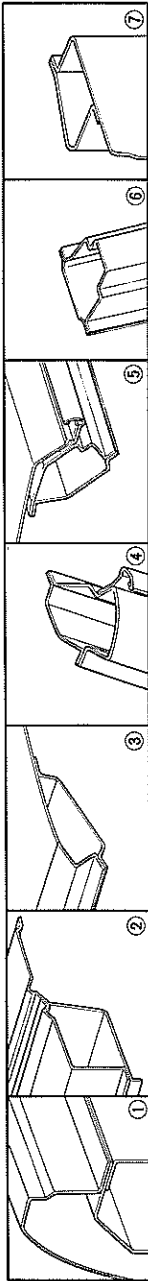


メイン ボデー

メイン ボデー

メイン ボデーは、フレーム構造は従来とほぼ同じですが、要所に補強材を追加し、ムダ肉を取り、軽くなつたにもかかわらず剛性の高いものにしました。

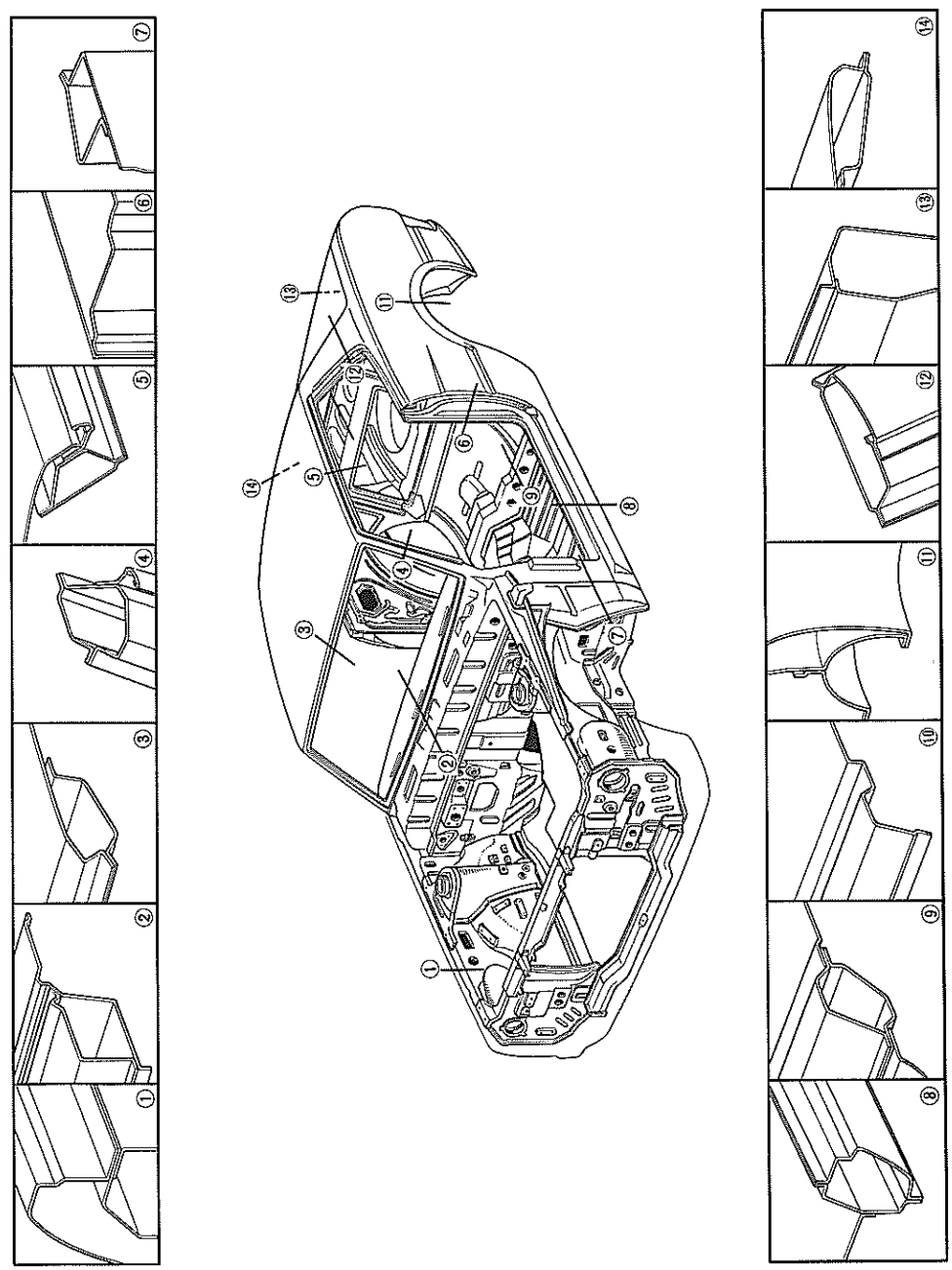
(1) セダン系



E 0074

メイン ボデー

(2) ハードトップ系

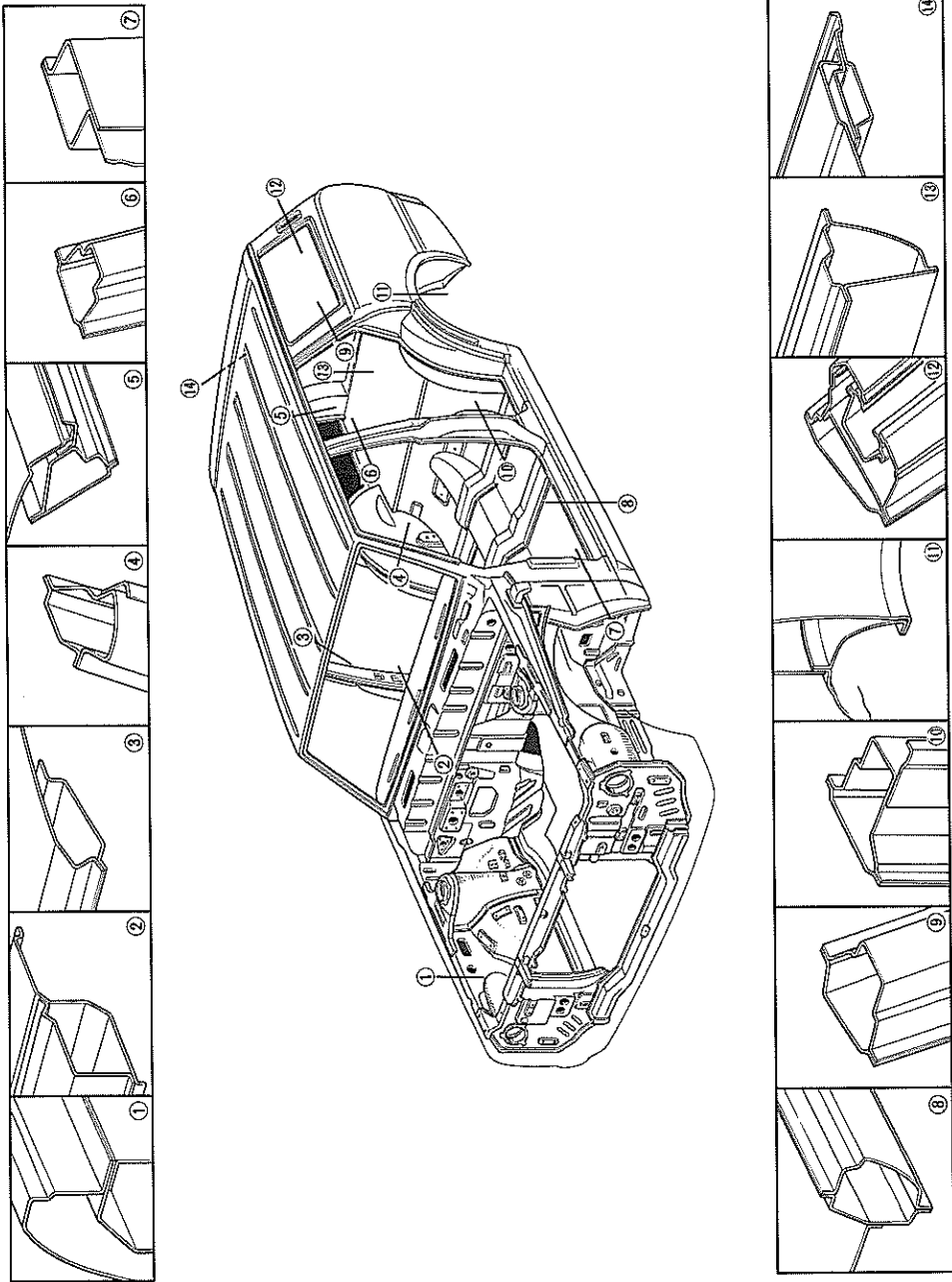


ハード トップ系ボデー断面

E 0075

メイン ボデー

(3) バン, ワゴン系



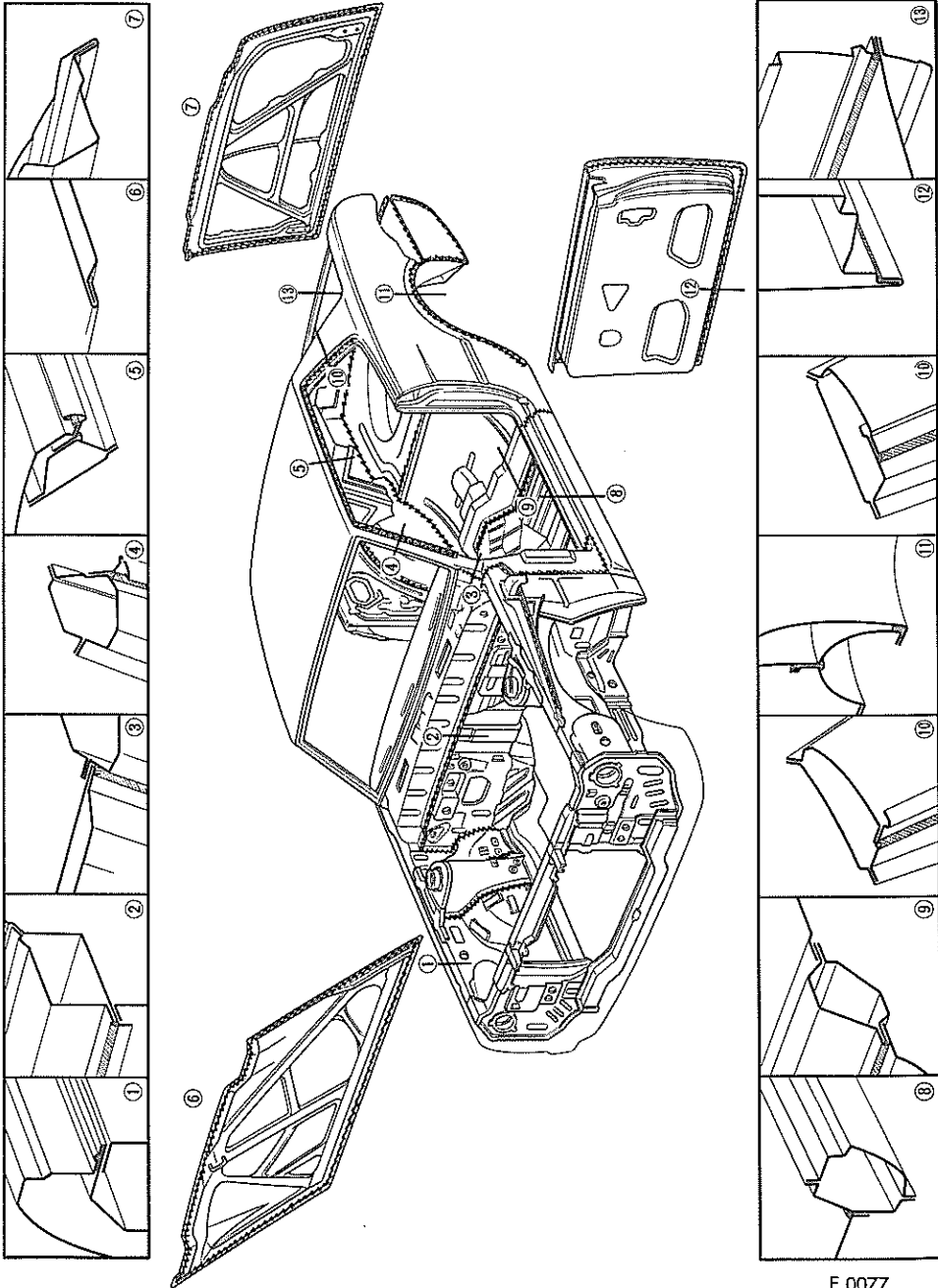
E 0076

メイン ボデー

ボデー シーリング

ボデー各部の鉄板合せ部に、ボデー シーラ、ドリツプ シーラを十分に行ないました。

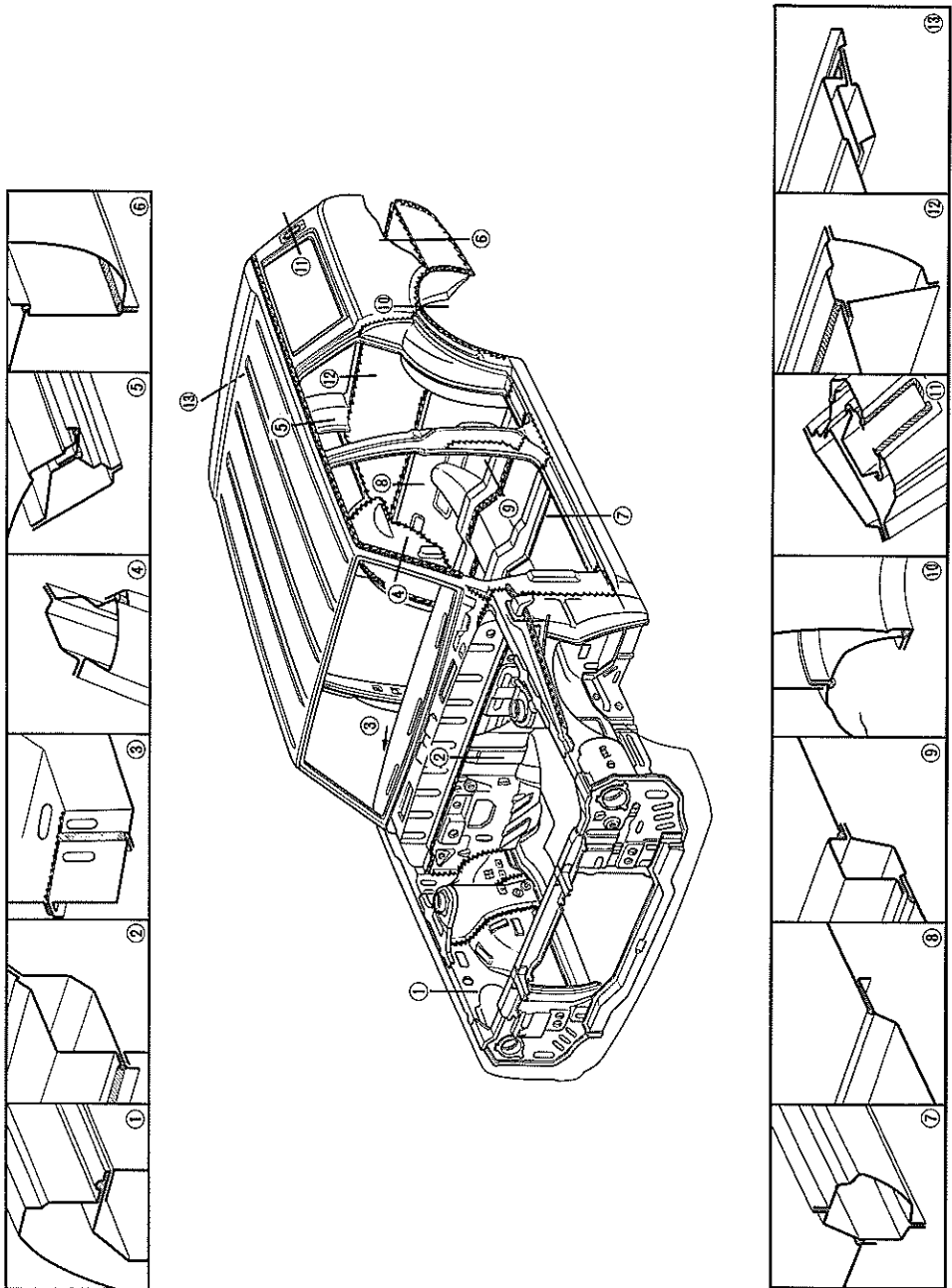
(1) セダン・ハードトップ系



E 0077

メイン ボデー

(2) バン・ワゴン系



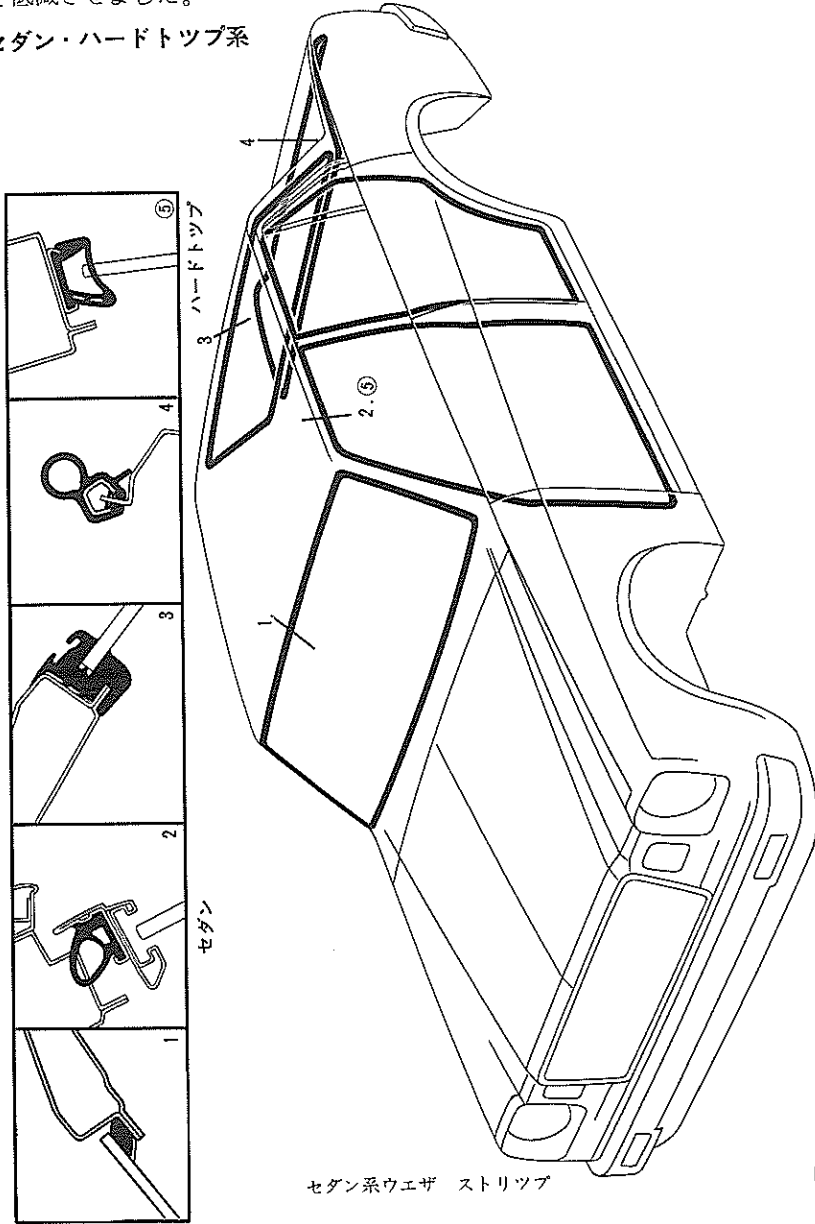
E 0078

メイン ボデー

ウエザ ストリップ

全車ドア ウエザ ストリップは中空式を採用し、シール性の向上を図り、雨洩れ、風切音を低減させました。

(1) セダン・ハードトップ系

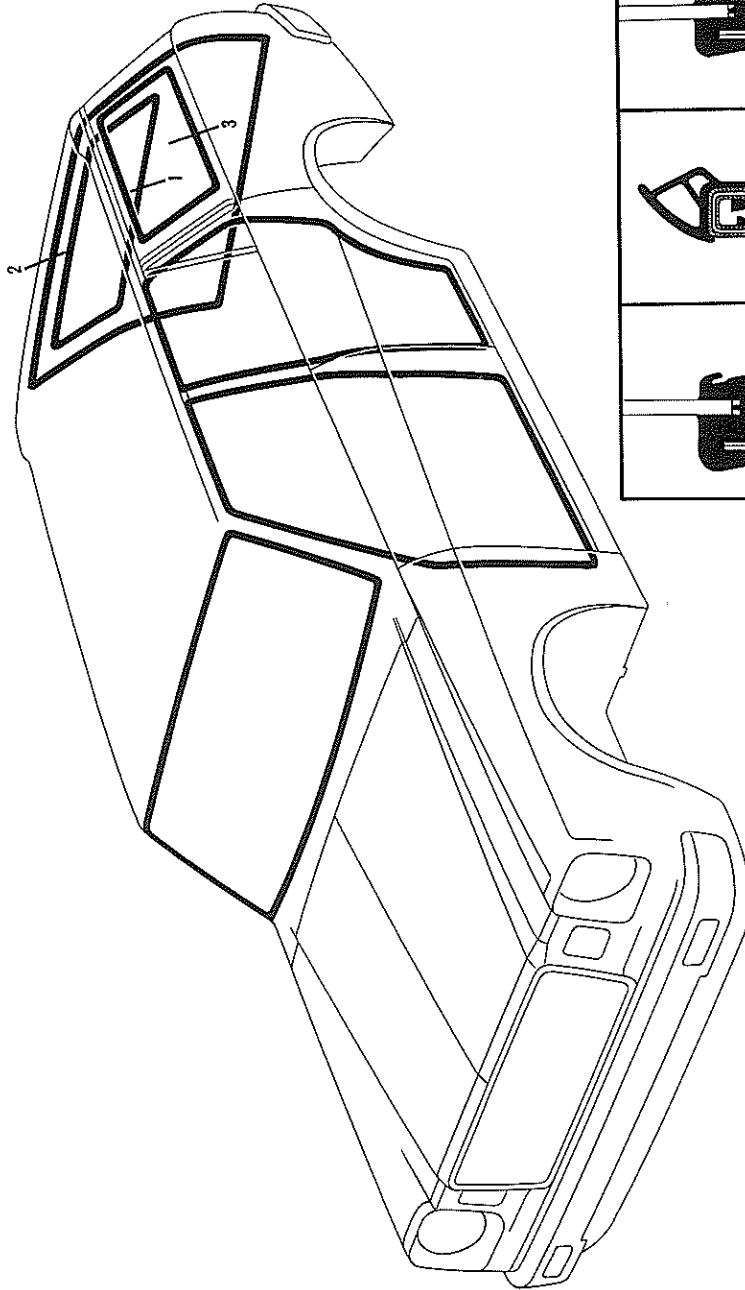


セダン系ウエザ ストリップ

E 0079

メイン ボデー

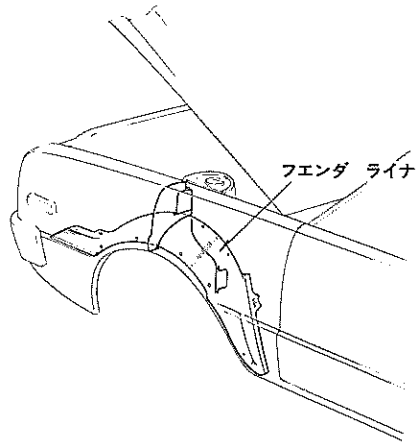
(2) バン・ワゴン系



メイン ボデー

フロント フェンダ

フロント フェンダに樹脂性フェンダ ライナを設け、フェンダー内側に泥水等がつきにくくし、防錆防食性を向上させました。

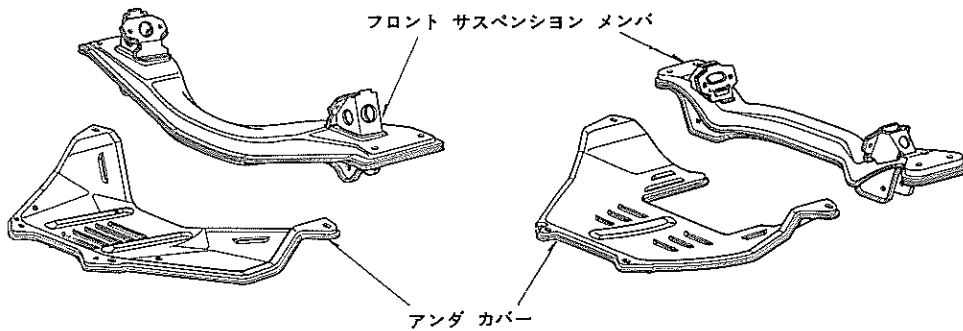


フェンダ ライナ

T 2217

フロント サスペンション メンバ

M型エンジン用とR型エンジン用2種類設定しました。



RX系

MX系

フロント サスペンション メンバ

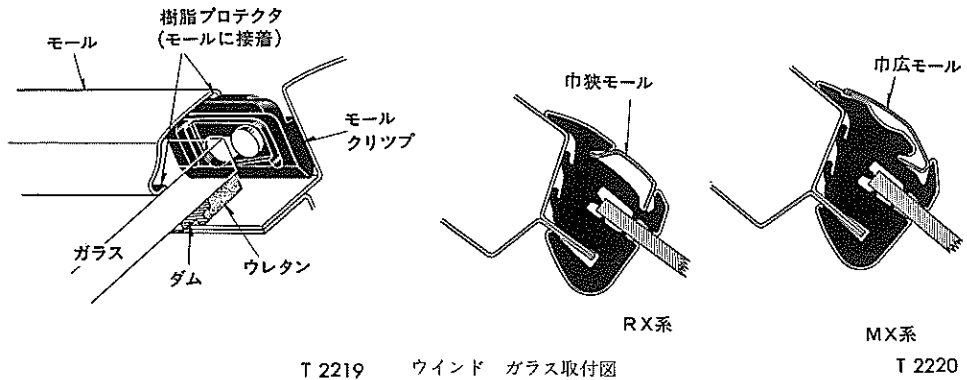
T 2218

メイン ボデー

ウインド ガラス

フロント ウインド ガラスを全車、接着式に変更しました。

リヤ ウインド ガラスは従来通り、ウエザ ストリップ式です。

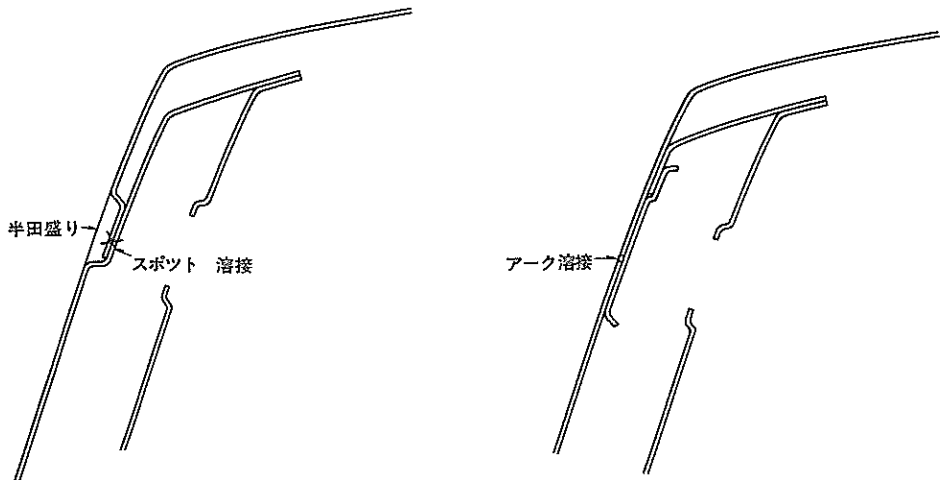


T 2219 ウインド ガラス取付図

T 2220

クオータ パネル

ルーフ パネルと、クオータ パネルの接合部は従来スポット溶接後ハンダ盛りしていましたが、接合方法をアークブレイジングに変更しました。



クオータ パネル×ルーフ パネル

T 2221, T 2222

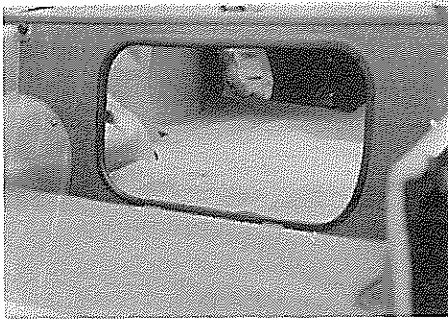
ラッゲージ コンパートメント & トランク オープナ

ラッゲージ コンパートメント

セダン、ハードトップ系共、ラッゲージ容量を50%大きくしました。

また、ハードトップ系GLグレード以上では1枚のボードでラッゲージルームと車室内がしきられているため、ボードを脱すことにより長尺物の運搬等に便利になりました。

ラッゲージ容量	旧	新
セダン	0.23m ³	0.35m ³
ハードトップ	0.24m ³	0.31m ³



A0350



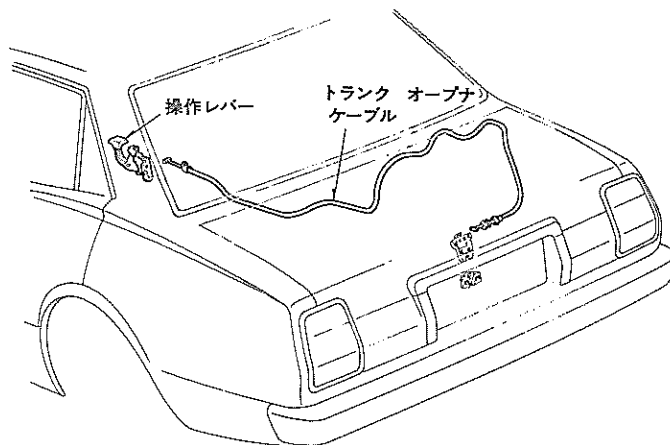
A0349

ハードトップ系ラッゲージコンパートメント

トランク オープナ

従来のソレノイドタイプから、ケーブル式に変更し、DX以上に標準装着しました。

操作レバーはドライバーズシート右横フロアにあります。



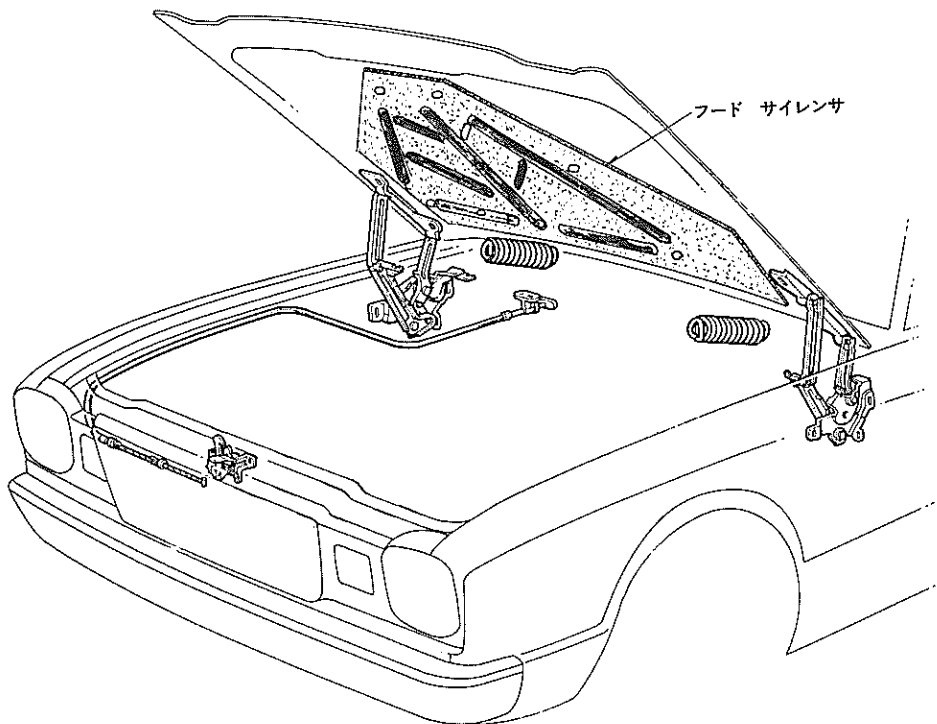
トランク オープナ

T 2223

エンジン フード関係

エンジン フード関係

- (1) フード ロックは従来同様安全性の高いクロー ラッチ タイプを採用しております。
- (2) フード ヒンジは、リンクにスプリングのついたバランス タイプですが、クラウンと同形式のリンク構成にし、動きをスムーズにしました。
- (3) また全車に、再生綿フェルトの大形一体成形のサイレンサを取り付け、フードとの間に空気層をつくることにより吸音性能を向上させました。



エンジン フード関係図

T 2224

ド ア 関 係

ドア関係

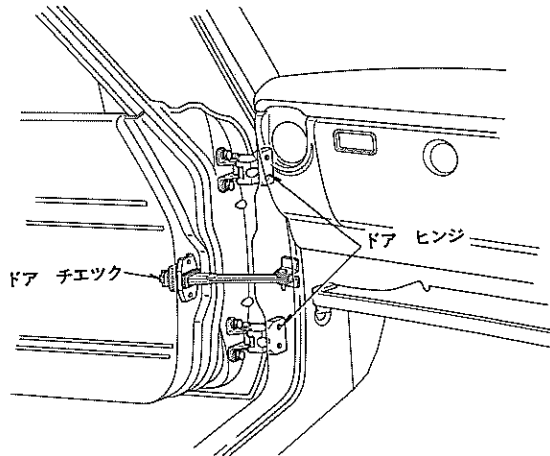
(1) ドア パネル

ドア半開時のチェック&ストツパ機構をローワー ヒンジから分離したため、ヒンジ取付部のリーク ホースメントを廃止しました。

(2) ドア ヒンジ

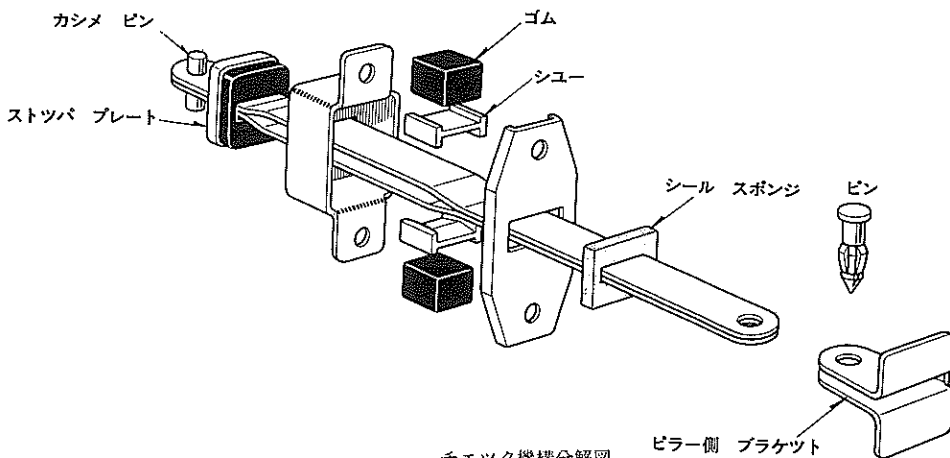
従来ローワー ヒンジと1体に組込まれていた、チェック&ストツパ機構を、ヒンジより分離独立させ、チェック アツセンブリとして、アツパ、ローワー ヒンジのほぼ中間に取り付けました。この結果、ドア全開時のヒンジ部に加わる力を、分散させてドア下りの防止を計りました。

また、新チェック機構の採用により、ドアは半開～全開までの間どの角度でも止まり狭い所での乗降に便利になりました。



ノドア ヒンジ関係図

T 2225

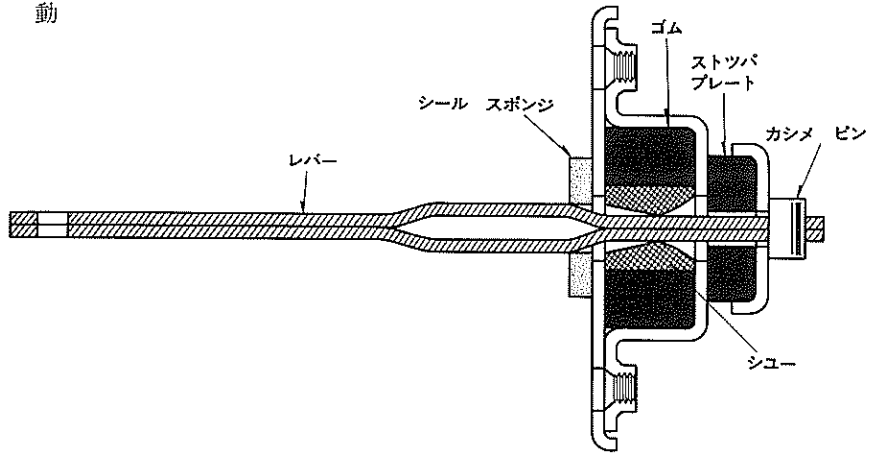


チェック機構分解図

T 2226

ドア関係

作 動



ドア チェック断面図

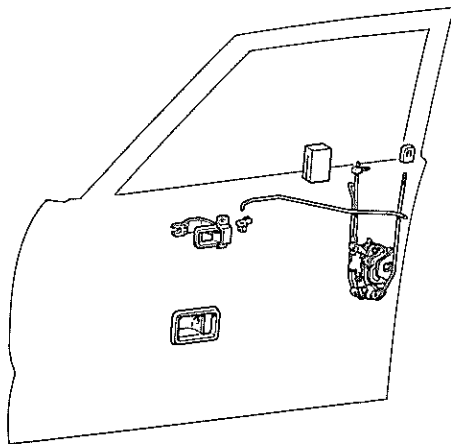
T 2227

ドアの開閉に伴ない、レバーがチェック本体中を移動すると、シユウがレバー面に沿つて上下に移動し、その時生じるゴムの反力によつてシユウとレバーの間の摺動が適当な重さになり、ドアのチェック力となります。

またドアの全開時には、ストツパ ゴムが図の如くストツパ プレートに当り、ドアの開き位置を規制します。

(3) ドア ロック

ドア ロック機構はフード ロック同様信頼性の高いクロー ラッチ タイプですがクッション ゴムを大きくして ドア閉じ音に配慮しました。またグランデには電磁式ロックを採用しました。



セダン フロント ドア ロック T 2228



電磁式ドア ロック A 0376

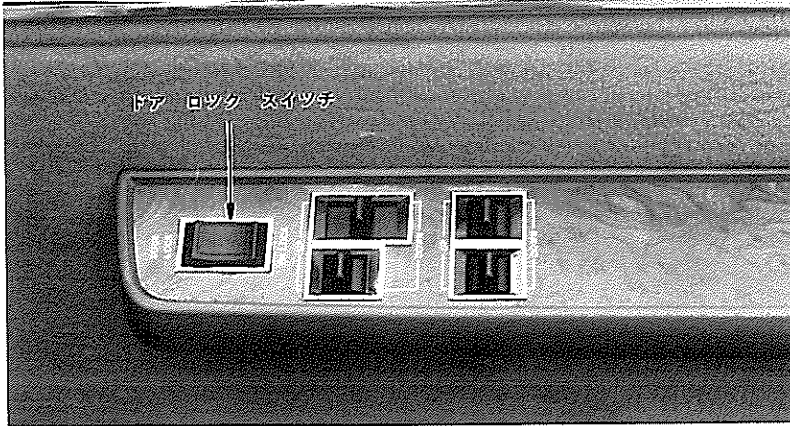
ド ア 関 係

(4) 電磁式ドア ロック

電磁式ドア ロックをグラウンデ仕様に変更しました。

電磁式ドア ロック車のドライバー側ドア ロックは、ドア インサイド ハンドルを引くと、解除できます。

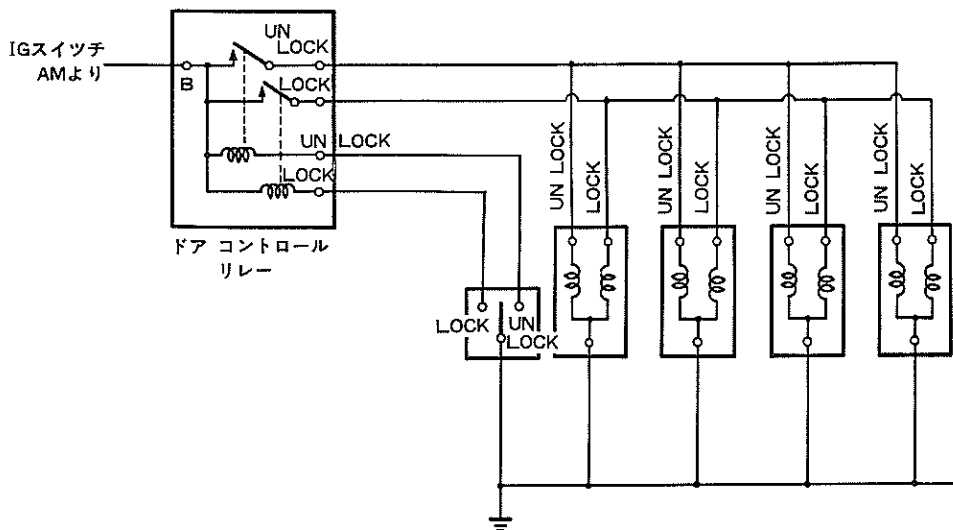
i) ドア ロック スイッチ



A0277

ii) 回 路 図

回路にはバイメタル式サーキット ブレーカを設定し、ソレノイド及びワイヤハーネスの保護を行ないました。



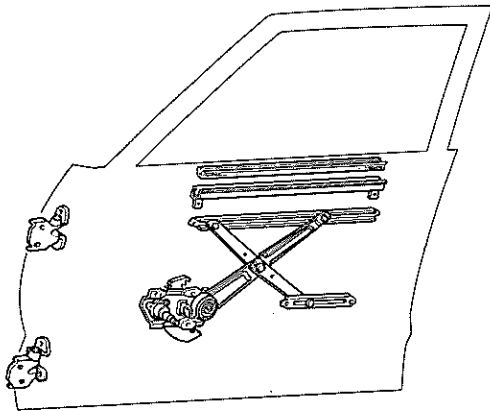
T 2229

ド ア 関 係

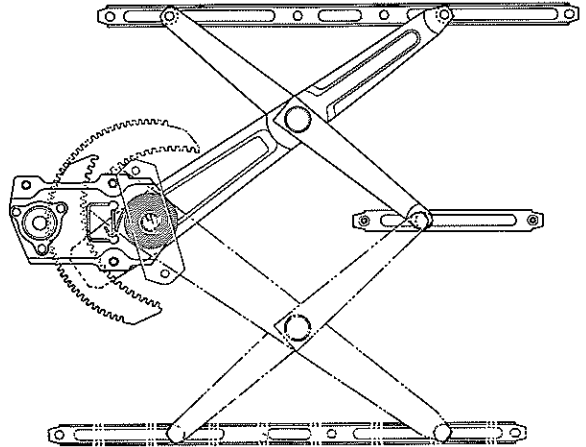
(5) ドア レギュレータ

セダン系のフロント ドアはXアーム式、リヤ ドアには平行ガイド 一本アーム式を採用しました。

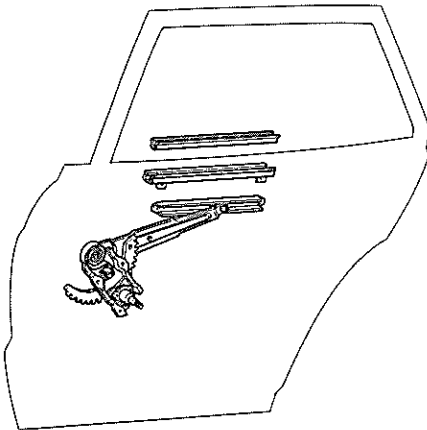
ハードトップは1本ガイド式を採用し、レギュレータ ハンドルの操作力を軽減するとともに、ガラスの建付サービス性を向上させました。



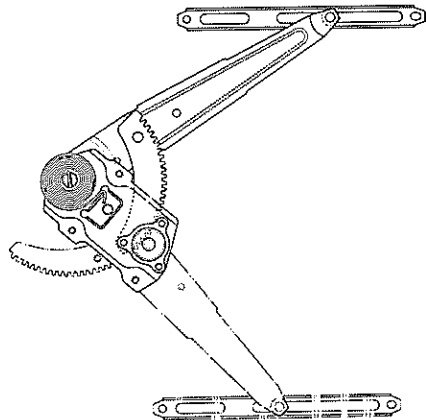
セダン系フロント ドア レギュレータ



T 2230, T 2231



セダン系リヤ ドア レギュレータ



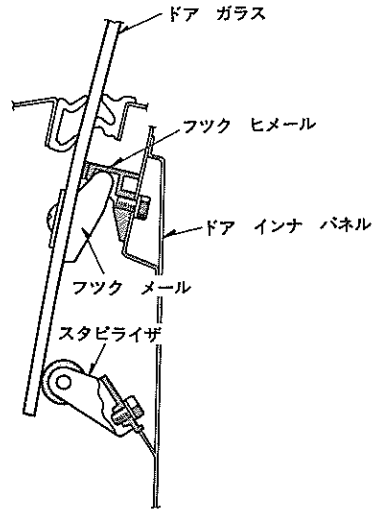
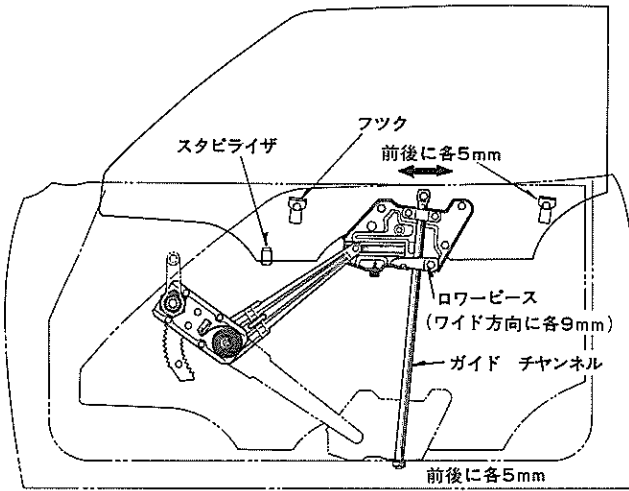
T 2232, T 2233

ド ア 関 係

ハードトップ系ドア ガラスは、一本ガイド式を採用し操作荷重及びサービス性を向上しました。

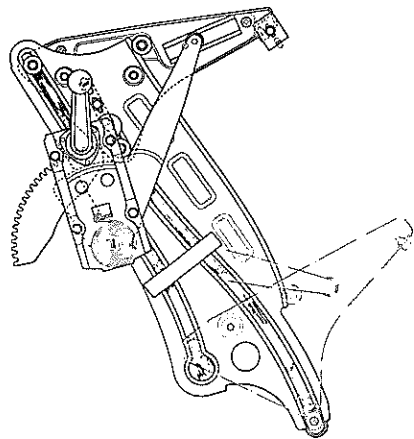
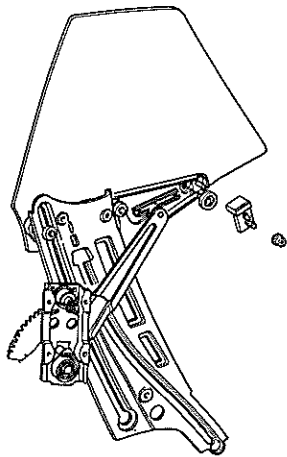
ガラスの前後方向の傾きはガイド チャンネル上下の取付で調整し、ガラスの倒し込みはロワー ピース部で調整します。

また、全閉時のドア ガラス剛性を向上させるため、フックを2ヶ、スタビライザを1ヶ設けました。



ハ ー ド ト ッ プ 系 ド ア レ ギ ュ レ ー タ

T 2234, T 2235



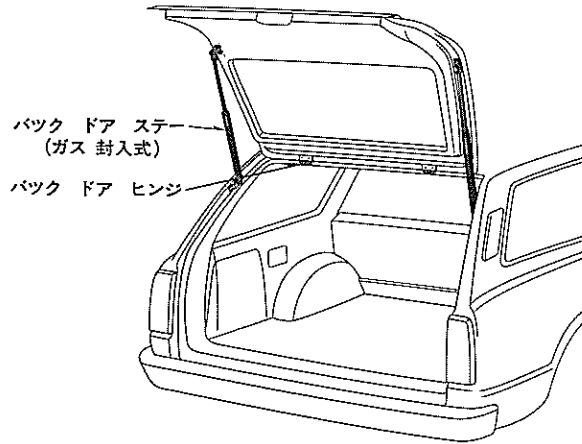
ハ ー ド ト ッ プ 系 ク オ ー タ ガ ラ ス レ ギ ュ レ ー タ

T 2236, T 2237

ド ア 関 係

(6) バック ドア (バン、ワゴン系)

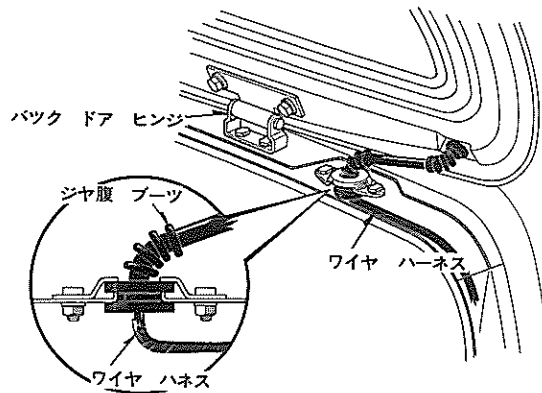
バン、ワゴン系のバック ドアに、ガス ダンパ式ヒンジを採用し、開口部突起物をなくして開口部の拡大と共に安全性の向上を図りました。



バック ドア関係図

T 2238

バック ドアへのワイヤ ハーネスは、全て右クオータからジヤ腹ゴム ブーツを通して配線されています。ウオツシヤ ホースのみ、左側から同じ様に配管されています。



バック ドア ワイヤ ハーネス通路

T 2239

パワー ウインド

パワー ウインド

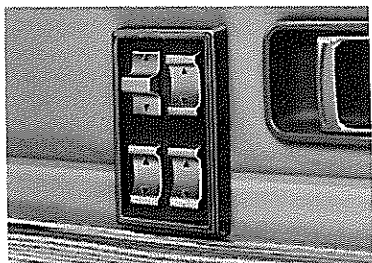
パワー ウインドは、セダンではグランデ仕様のみにハードトップではG S L仕様以上に設定しました。

構成は従来と同じですが、操作性向上のため、スイッチの取付位置及び形状を変更しました。

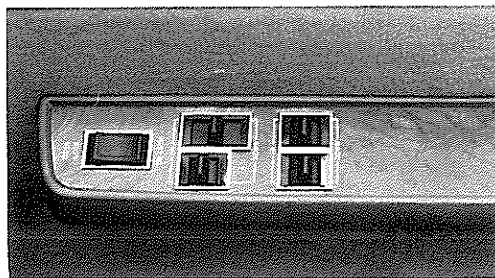
また配線系の安全性向上のために、復帰タイプのサーキット ブレーカを新設しました。

(1) パワー ウインド スイッチ

① 一般仕様



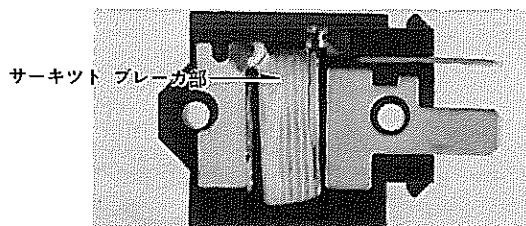
② グランデ仕様



A 0378, A 0379

(2) サーキット ブレーカ

パワー ウインドの電源回路に従来の30 Aヒューズにかわり、サーキット ブレーカを設け配線の過電流からの保護をより完全なものにしました。



A 0300

このサーキット ブレーカは、シリコン ゴムの中に銅に銀メッキした小さなペレットを無数にねり込んだもので、通常はペレット同士が接して、端子間に導通があります。が、過電流が流れシリコン ゴムが熱を持つと膨脹して、ペレットの接触を開き回路を断つ様になつていきます。

その後、自動的に復帰しますが、サーキット ブレーカは、遮断・復帰を10回以上繰り返すと、ペレットの接点面が劣化して、遮断したままになります。

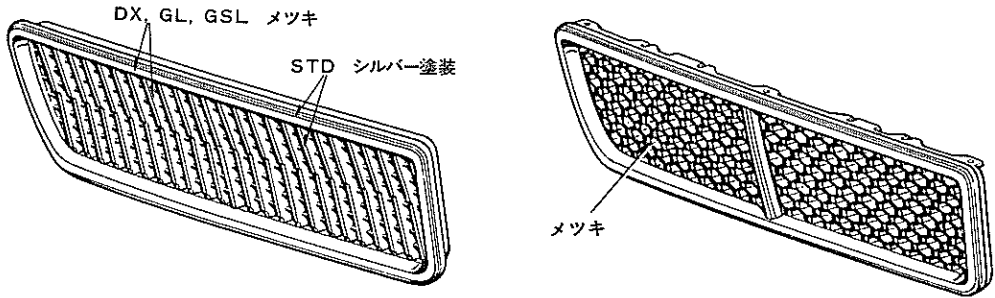
遮断特性 20℃で30 Aを通电したとき 50～150秒で遮断すること
50 A 通电で10秒以内に遮断しないこと。

復帰特性 遮断後60秒で復帰すること。

ラジエータ グリル & バンパ

ラジエータ グリル

ラジエータ グリルは樹脂製で、RX系とMX系で使い分けています。

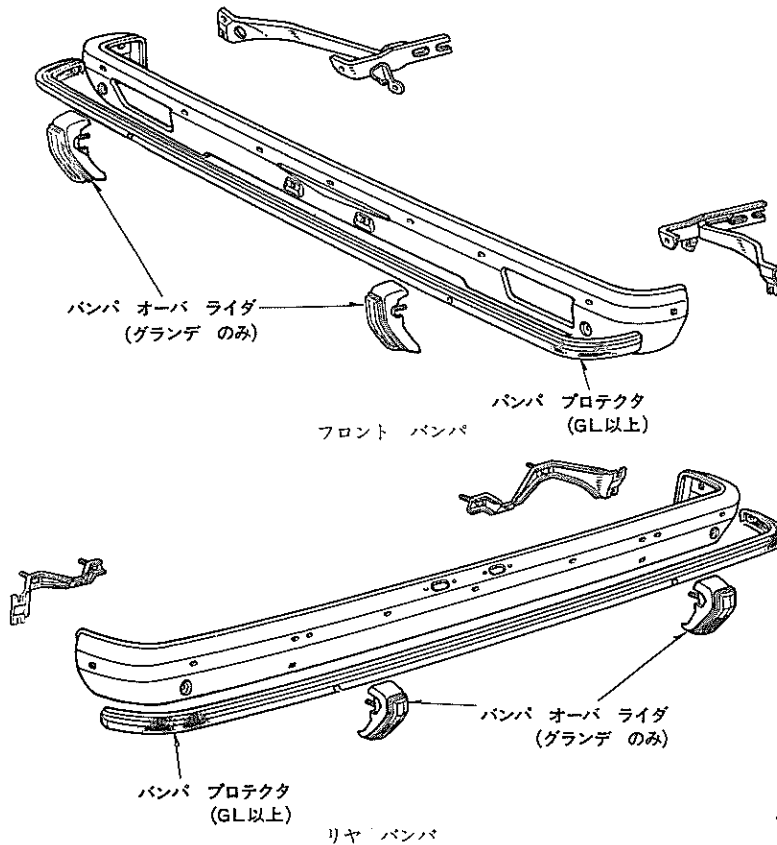


RX系 グリル

MX系 グリル T 2241

バンパ

バンパ本体の形状は1種類ですが、GL仕様以上にバンパ プロテクタを設定し、グランデ仕様にはバンパ プロテクタに加えバンパ オーバ ライダを設定しました。

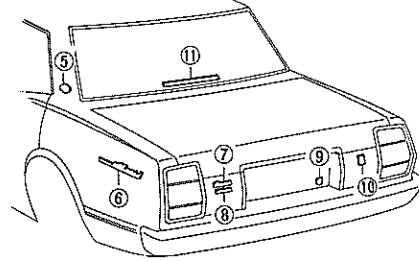
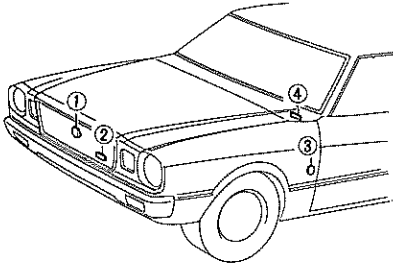


T 2242

マーク類

マーク類

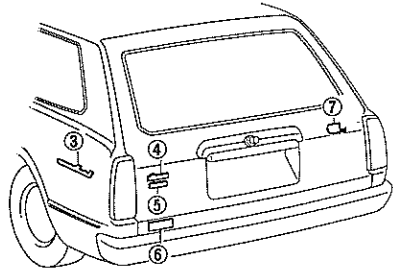
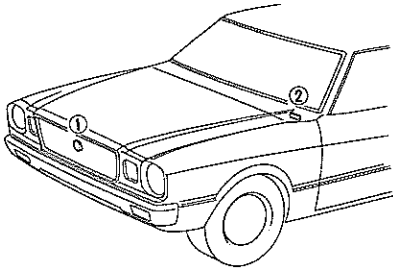
(1) セダン、ハードトップ系



	STD	DX	GL	GSL	L	LG	LGT	GD	
								M-EU	4M-U
①		←	←	←		←	←		←
②	—	—	—	—	—	—		←	2600
③	—	—	—	—	OPT	←	←	—	—
④		←	←	←	OPT or	←	←	←	←
					OPT or	←	←	—	—
⑤	—	—	—	—	H/T	←	←	←	←
⑥		←	←	←	←	←	←	←	←
⑦	—	5T/M	←	←	←	←	←	←	←
⑧		←	←	←	←	←	←	←	←
⑨	—	—	—	—	—	—	—	—	OPT
⑩	—	2000							
⑪	—	—	—	—	OPT	←	←	—	—

マーク類

(2) バン, ワゴン系

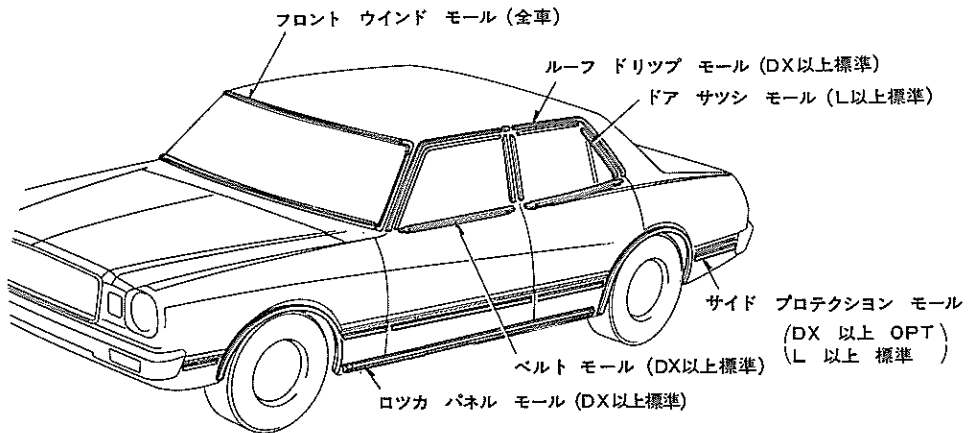


	バン			ワゴン
	STD	DX	GL	L
①		←	←	
②		←	←	←
③		←	←	←
④	—	—	—	5T/M
⑤	—	—	—	
⑥		←		←
⑦	—	—	GL	

モ ー ル 類

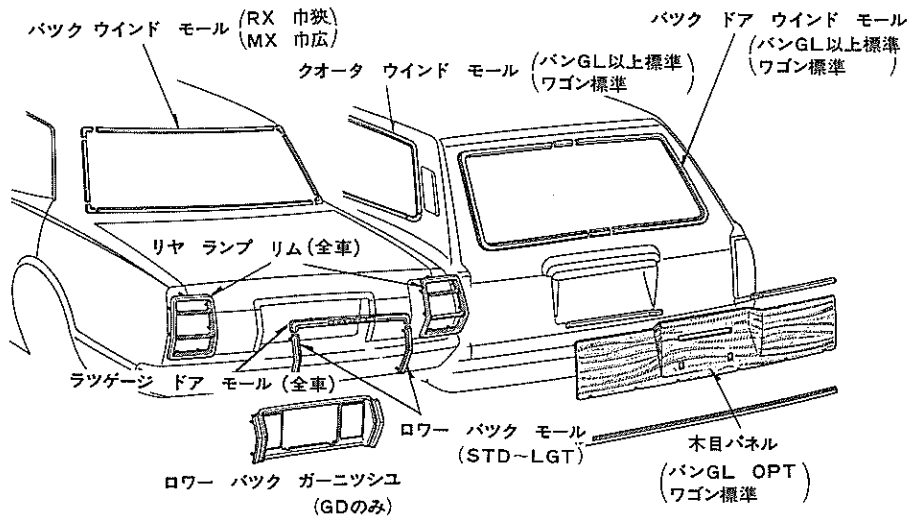
モール類

フロント ウインド モール, ロツカ パネル モール, ドア ベルト モール, ラツゲージ ドア モール, ロー バツク モール, ランプ リム等の全周に樹脂プロテクタを取り付け, モールと塗面が直接干渉しないようにし, 当て傷等による錆を防ぎました。また, バツク ウインド モールは全てステンレス モールとしました。



フロント, サイド モール

T 2243



リヤ モール

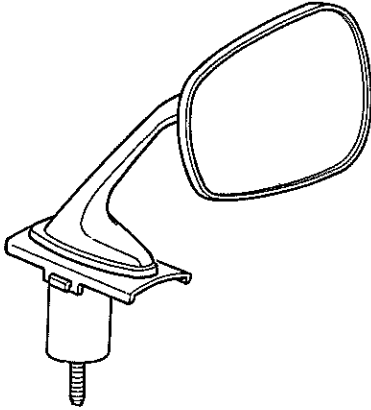
T 2244

アウト サイド ミラー

アウト サイド ミラー

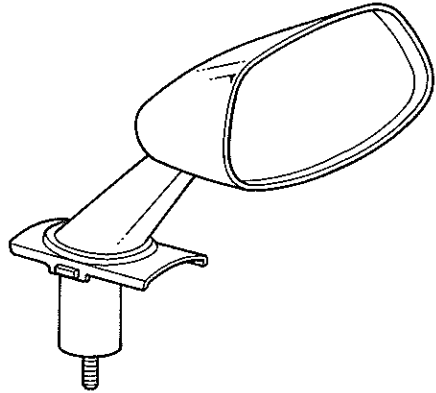
アウト サイド ミラーは、平型 (STD, DX), タルボ型 (GL), 電動リモコン
タルボ型 (GSL以上) 3種類設定しました。

いずれも可倒式で、十分な後方視界が得られます。



平型ミラー

T 2245

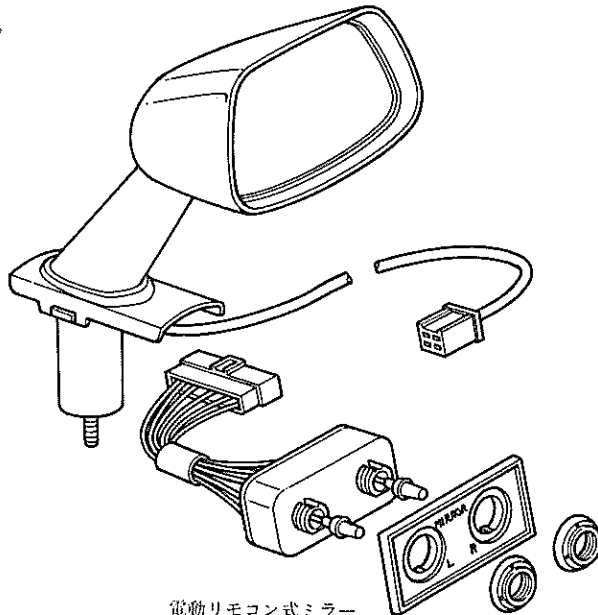


タルボ型ミラー

T 2246

(1) 電動リモコン式 ミラー

電動リモコン式 ミラーは、ワイヤ式同様、運転席に座ったままで、計器板に取り付
けられたスイッチを操作することにより、ミラーは8方向に傾き、必要な後方視界を得
られる装置です。



電動リモコン式ミラー

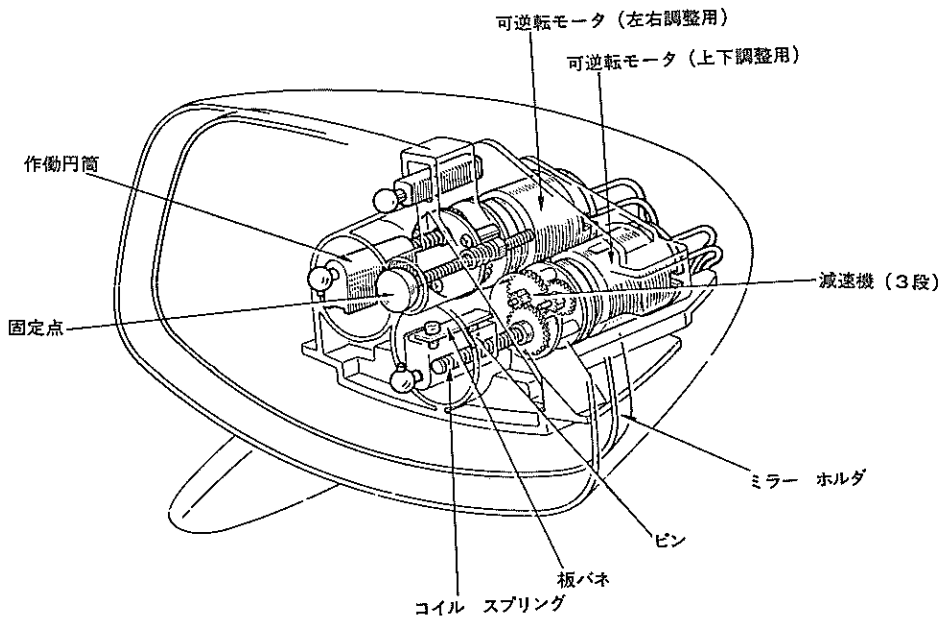
T 2247

アウト サイド ミラー

② ミラー

ミラーは下図の如く構成されており、2個の可逆転モータにより、8方向に調整できます。上下左右には各々1個のモータで調整しますが、リモートコントロールスイッチを斜め方向に操作しますと2個のモータが作動し、ミラーを斜め方向に動かします。

またミラーに強い力をかけると、作動円筒と、コイル スプリング間でスリップし万一故障が生じてても、手動調整を可能にしています。



ミラー断面図

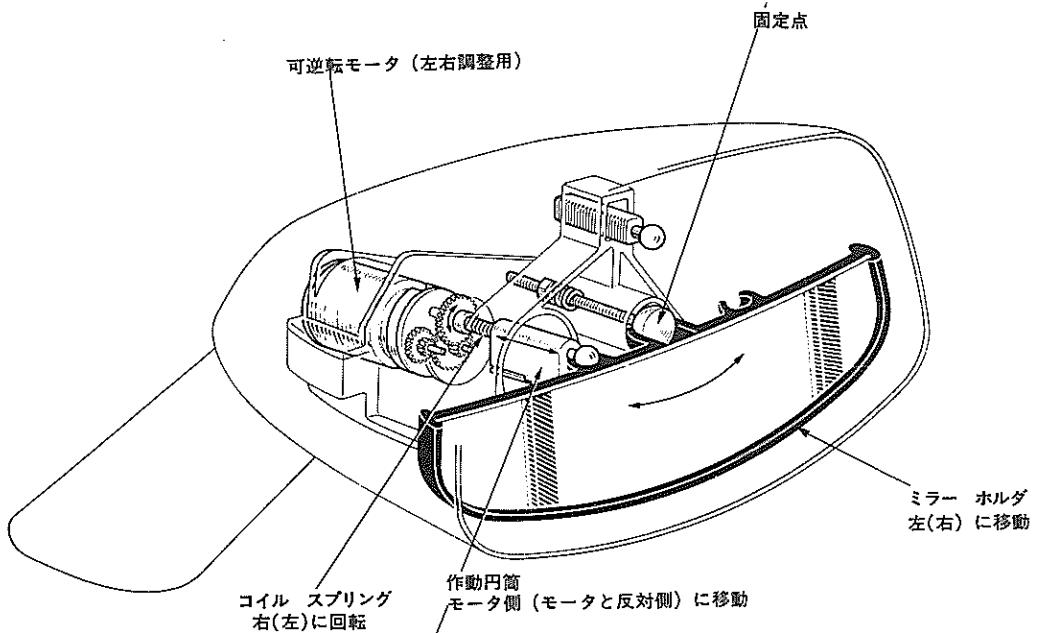
アウト サイド ミラー

③ 作 動

i) ミラーを左(右)に調整する場合

スイッチを左(右)に操作すると、左右調整用モータが左(右)に回転します。モータの回転は減速機を通じてコイル スプリングに伝えられます。減速機での減速は3段階で行なわれるため、コイル スプリングの回転方向はモータとは逆に右(左)に回転します。すると作動円筒に取り付けられているピンがコイル スプリングのピッチに沿ってモータ側(モータと反対側)に移動します。したがってピンと一体になって作動円筒もモータ側(モータと反対側)に移動します。その結果、作動円筒に連結しているミラー ホルダがモータ側(モータと反対側)に引き寄せられ(モータ側から遠ざけられ)ミラーは左方(右方)を向きます。(モータハウジングはミラー本体に固定されている)

さらにスイッチを押し続けた場合、ミラーホルダはいつばいまで左方(右方)を向き、その後はコイルスプリングが空回りし、ミラーホルダの動きは停止します。したがってモータロックはありません。万一、駆動部分に故障を生じた場合でも、外部からミラーホルダに力を加えると、ピンがコイルスプリング上をスリッブし、ミラーの手動調整が可能です。

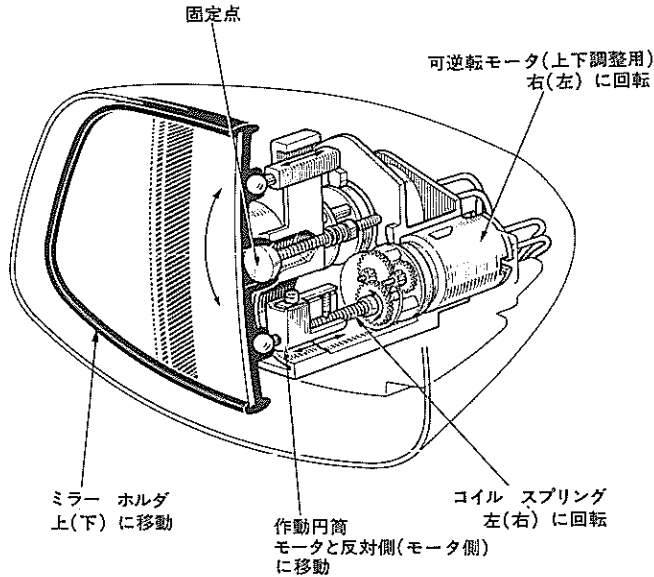


リモコン ミラー作動図-1

アウト サイド ミラー

ii) ミラーを上(下)に調整する場合

スイッチを上(下)に操作すると、上下調整用モータが右(左)に回転します。以降の作動は左右調整の場合と同様で、コイル スプリングは左(右)に回転し、作動円筒がモータ側から遠ざけられ(モータ側に引き寄せられ)、ミラー ホルダを上方(下方)に動かします。



リモコン ミラー作動図-2

iii) ミラーを斜め方向に調整する場合

スイッチを斜め方向に操作すると、左右調整と上下調整の作動が同時に行なわれるため、ミラー ホルダは斜め方向に動きます。

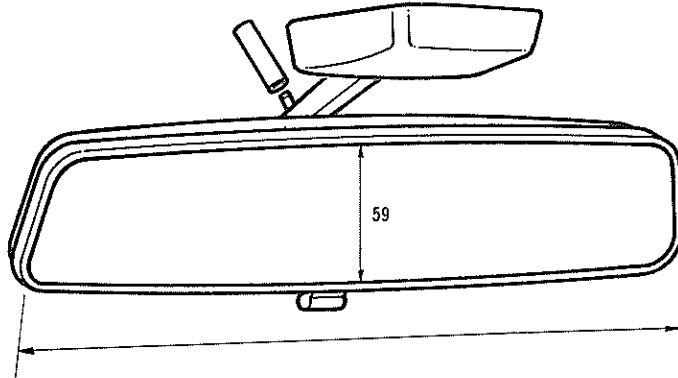
リモコン ミラー仕様

モータ	定格電流	75mA
	定格回転数	6500rpm
	定格トルク	2 g cm
減速機	減速比	$1/52.92 \left(\frac{1}{3.0} \times \frac{1}{4.2} \times \frac{1}{4.2} \right)$
	出力軸回転数	123rpm
	ミラー調整角度	全周片側10°以上
	ミラー形状	74×113.5
	ミラー曲率	900 R
	安全機構	可撓式構造

イン サイド ミラー

イン サイド ミラー

リヤ ウインド ガラス面積拡大に伴ない、セダン ハードトップ系のイン サイド ミラーを大型化しました (STDは従来通り)。バン、ワゴン系は従来通りです。



212→236

大型インサイド ミラー

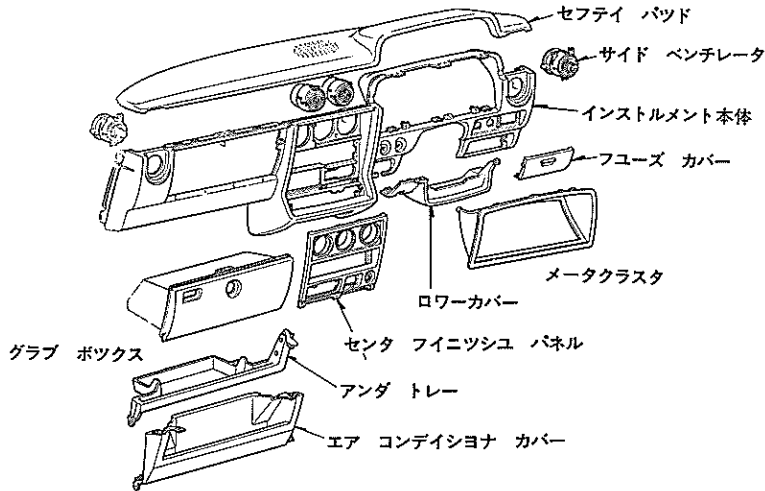
T 2248

	セダン, ハードトップ		バン, ワゴン	
	STD	DX~GD	STD	DX・GL・L
寸 法	59×213 平面	59×236 ←	59×213 ←	59×212 ←
形 式	ガラス脱落式 飛散防止式	← ← 防眩式	ガラス脱落式 飛散防止式	← ← 防眩式

インストルメント パネル

インストルメント パネル

インストルメント パネルは上部セフティ パッドと下部インストルメント本体の2分割構造とし、メータ類、ラジオ等脱着、サービス性のすぐれたものになりました。



インストルメント パネル

T 2249

(1) セフティ パッド

ビニール フィルム真空成形表皮の芯材ウレタン パッド製で裏側に全面鉄板インサートを入れて、熱変形しにくくしました。

(2) インストルメント 本体

大型樹脂成形となり、表面に出る部分と計器類の取付部を一体化しました。材質はガラス繊維入り樹脂で十分剛性の高いものになっています。

(3) メータ クラスタ

計器類はすべて、インストルメント本体に取りつけられるため、クラスタは単に装飾用となりました。クラスタは、インストルメント本体にビス止めされており脱着サービス性が向上しました。

(4) グラブ コンパートメント

グラブ コンパートメントは、箱部とドア部を1体構造としました。

(5) サイド ベンチレータ

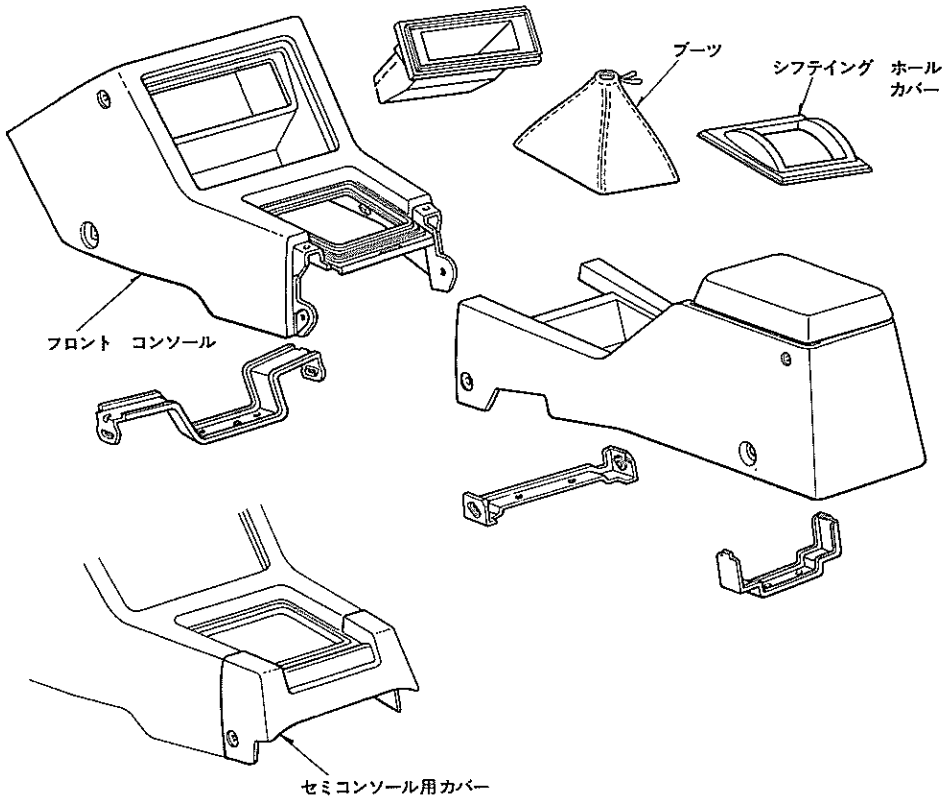
サイド ベンチレータは従来の走行時自然風導入が廃止され、ヒータ本体とダクトで、つながれているため、強制換気となりました。グリルは指向性の良い丸型を使用しノブには開閉機構をもたせ、操作性を向上しました。

コンソール ボックス

コンソール ボックス

コンソール ボックスはセミ コンソールとフル コンソールの2仕様があり、どちらもフロント コンソールは同じものです。

また、マニュアルとオートマチック トランス ミツシヨン用部品を共通化し、マニュアル用にはブーツ、オート マチツク用にはシフティング ホール カバーを取り付けるようになっています。



コンソール ボックス

T 2250

シ ー ト

シ ー ト

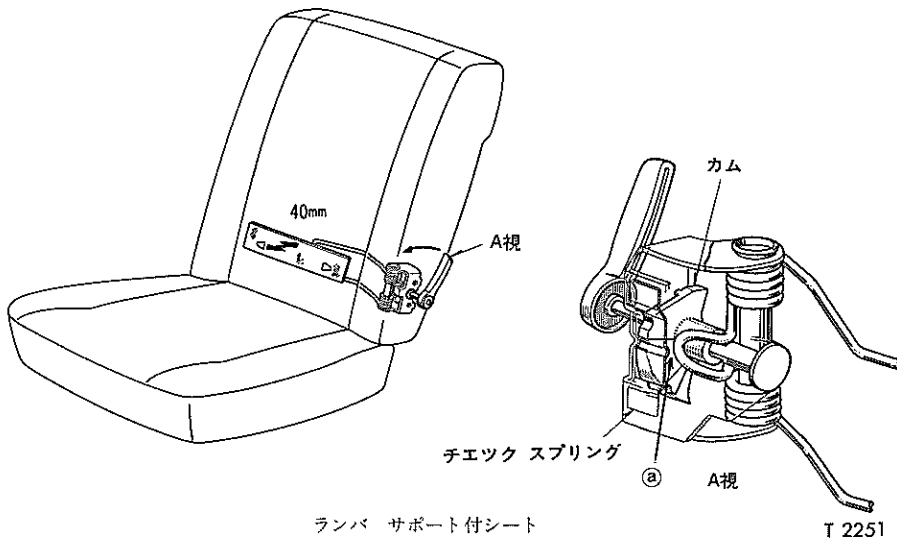
シートは新開発のシート表皮(モケット、起毛ニット、高級ストライプ ニット)の採用および、フロント セパレート シートのランバ サポート等の採用により豪華さを増すと共に長距離走行時の快適性、居住性を向上しました。

(1) フロント シート

フロント シートには従来通り、ベンチ、スプリット、セパレートの3タイプがありスプリット、セパレート タイプには、シート バック リクライニング機構が設けられています。

また、GLグレード以上のセパレート シートには、ドライバー側シート バックに腰部の支持力を変える事が出来るランバ サポート機構を新設しました。

ハードトップ車のフロント アシスタント シートは従来通り、ウォーク イン機構が付いています。



ランバ サポート機構

ランバ サポートは図の如く構成されており、下記のように作動します。

- i) レバーを回転させると、同軸のカムも回転します。
- ii) カムは軸方向に厚さが異なっており、カムが回転すると、トーシヨン スプリングの②部がカム斜面に押されて、カム軸と直角方向に回転し、押板を前後に動かし、シート バック下部の支持力を変化させます。

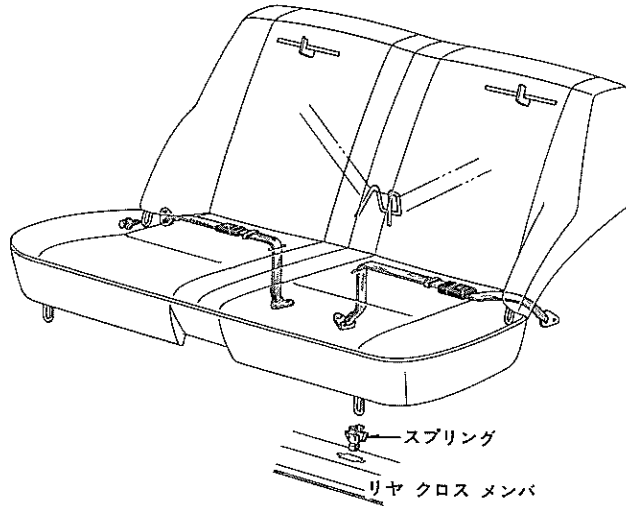
また、カムの外周面には3ヶ所の凹部が設けてあり、チェック スプリングが噛み合っているため3段階に動くようになっています。

シ ー ト

(2) リヤ シート

① セダン系

リヤ シート クッションは、カーペットの、ウォール ツウ ウォールの良さを生かすため、ボルト締めからスプリング フック方式に変更しました。



セダン系リヤ シート

T 2252

② ハードトップ系

シート バックを前倒しできるようにし、トランク ルームと車室内を貫通させ、トランク スペースの拡大とともに使い方の多様化をしました。



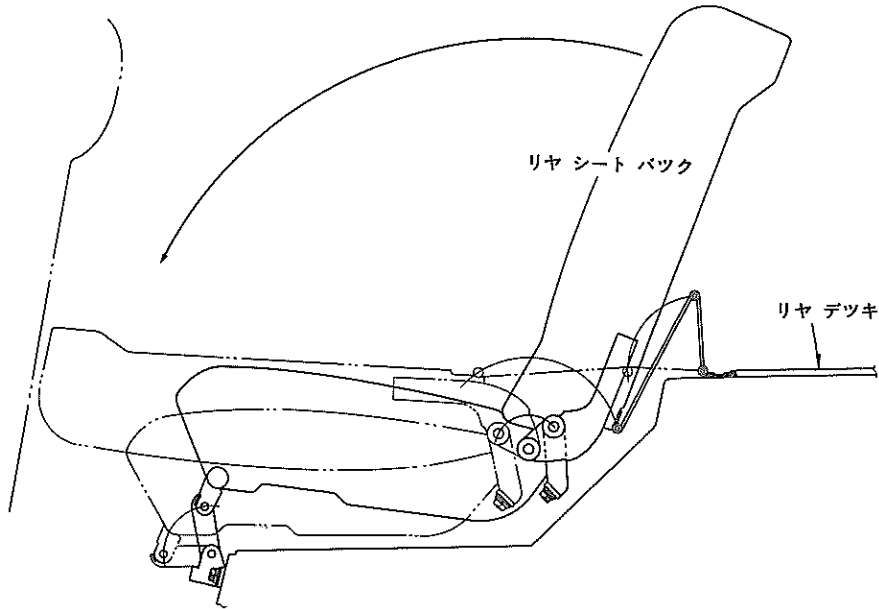
ハードトップ系リヤ シート

A0381, A0382

シ ー ト

③ バン、ワゴン系

リヤ シート バックを前倒した時に、リヤ デツキが平らになるよう、シート リンク関係を変更しました。



リヤ シート リンク関係図

T 2253

(3) シート表皮

シート表皮にはシート材としての最高級のモケットを採用しました。

シート表皮仕様一覧

グレード	STD	DX	GL・GSL	L	LG・LGT	GD
シート表皮	全面レザー	部分 フアブリック A (起毛ニット)	全面 フアブリック A (起毛ニット)	全面 フアブリック B (高級 ストライプ ニット)	← (←) スリットキルト	全面 フアブリック C (モケット スリット キルト)
ヘッド レスト	表皮成型ビニール, 芯材発泡ウレタン					表皮モケット張り

シート ベルト

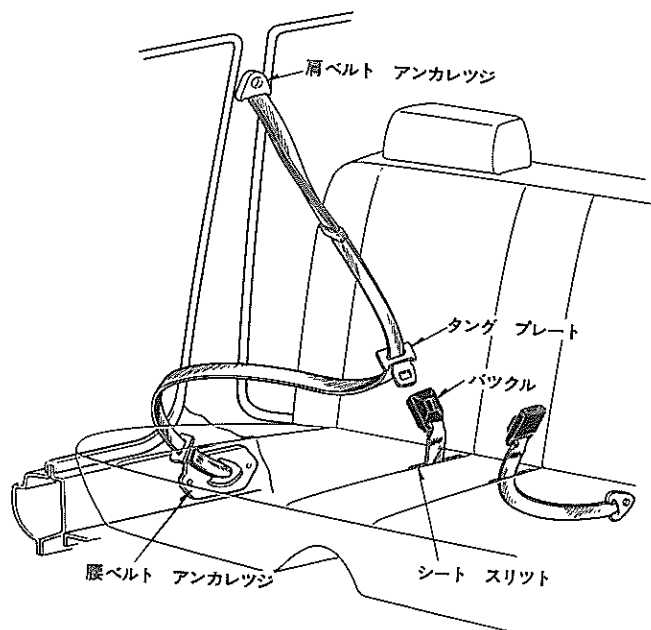
シート ベルト

フロント シート ベルトには、従来と同じNLR（非ロック式巻取装置）タイプと、ELR（緊急ロック式巻取装置）タイプがあり、いずれも装着性の良いものに変更しました。

またNLR、ELRタイプともリトラクタをロッカ パネル インナの内に取り付け室内突起物をへらしました。

同時にハードトップ系リトラクタ取付位置を後方へ移し、リヤ席への乗降性も向上しました。

(1) NLR (Non Locking Retractor)



NLR取付図

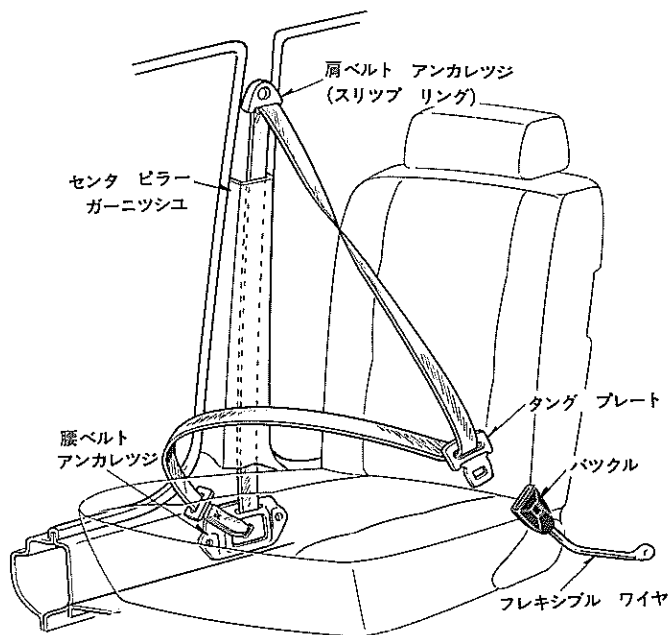
T 2254

シート ベルトは連続ウエーピング タイプで、肩ベルト側に長さ調整具がついています。肩ベルト側は固定アンカレッツジですが、腰ベルト側はロッカ パネル内にあり、リトラクタ付アンカレッツジになっています。

また、バックル側アンカレッツジは、フロア トンネル側面に取り付けられ、ベンチ シート車の場合には、シート クッションのスリットを通してバックルが出ています。

シート ベルト

(2) E L R Emergency Locking Retractor)



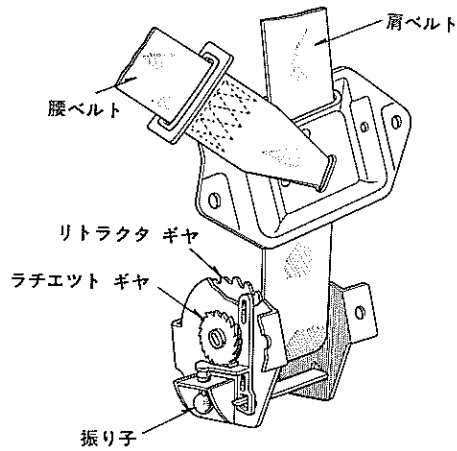
T 2255

シート ベルトはN L Rタイプ同様連続ウエービング タイプですが、腰ベルト末端はE L Rガイド プレートに固定されています。肩ベルトは、スリッパ リング タイプのアンカレッジ、センタ ピラー ガーニツシュ内を通り、リトラクタに至っています。

E L Rは振り子式車体G感知式ロック機構を備えたもので、車体に大きなGが加わるとベルトの引出しをロックします。

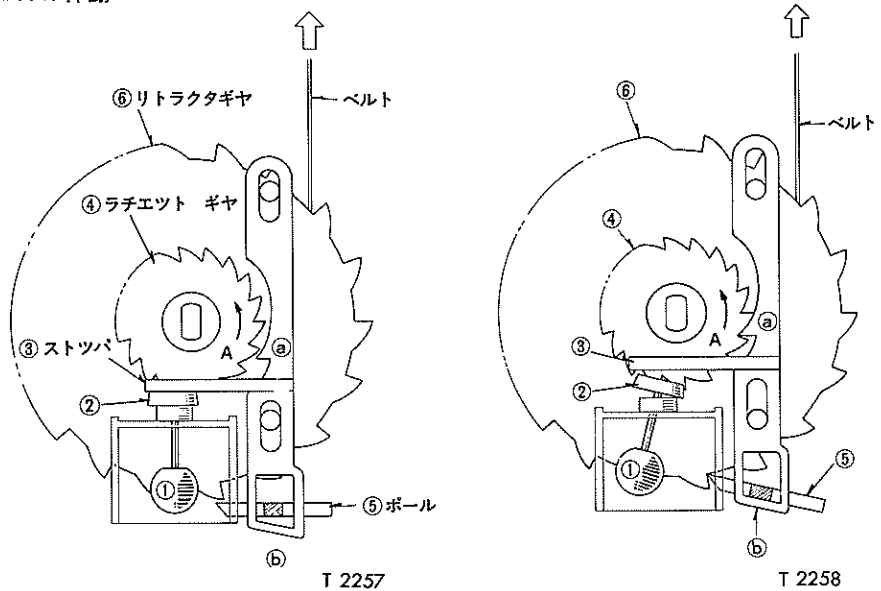
シート ベルト

① E L R の構成



E L R 構成図

(2) E L R の作動



- i) 車体にGがかかると、振り子①が傾き、上皿部②が、ストツバ③をわずかに持ち上げます。
- ii) ラチエツト ギヤ④は、ベルトの引出しによつてA方向に回転し、i) でわずかに持ち上げられたストツバの歯a部と噛み合い、ストツバを更に上方へ持ち上げます。
- iii) ポール⑤は、ストツバの下端b部により引き上げられ、リトラクタ ギヤ⑥の歯に噛み込みます。
- IV) リトラクタ ギヤ⑥の回転は、ポール⑤の噛み込みにより停止され、ベルトは完全にロックされます。

シート ベルト

(3) ハードトップのシート ベルト

ハードトップ系では、リトラクタ位置を後方へ移し、シート ベルトを使用していない時は図のように納まり、リヤ席への乗降性を向上しました。また、ヘッド レストにコンホート ガイドを設へ、肩ベルトが首にあたらないようにしました。



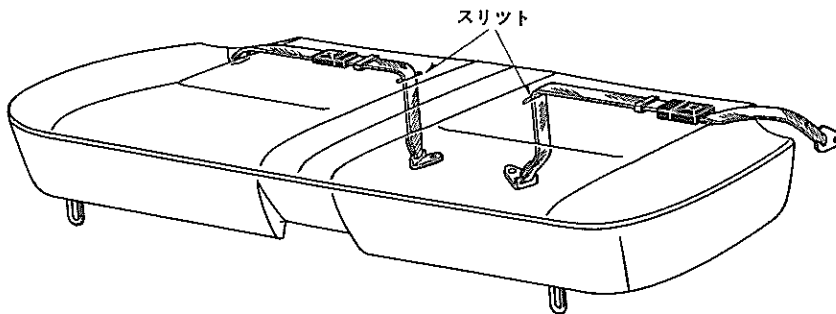
ハードトップ系フロント シート ベルト

A0383

(4) リヤ シート ベルト

リヤ席にも2セット シート ベルトを設定しました。

バックル側はリヤ ホイール ハウス インナに、タング プレート側は、リヤ フロア トンネル部にボルトで取付けられ、クッションのスリットを通してシートから出しています。



リヤ シート ベルト

T 2259

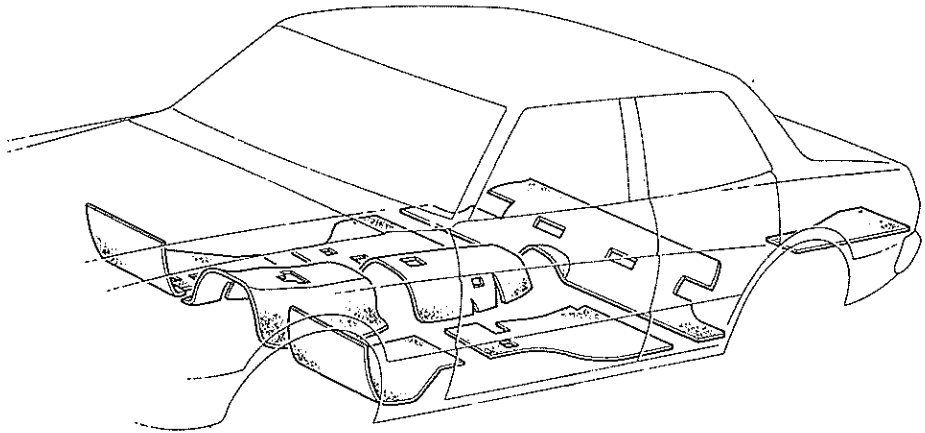
フロア サイレンサ & カーペット

フロア サイレンサ & カーペット

フロア サイレンサは、カーペットに接着するタイプに変更し、ズレを防止しました。グランデ仕様のカーペットには豪華な毛足の長いカット パイル カーペットを採用しました。

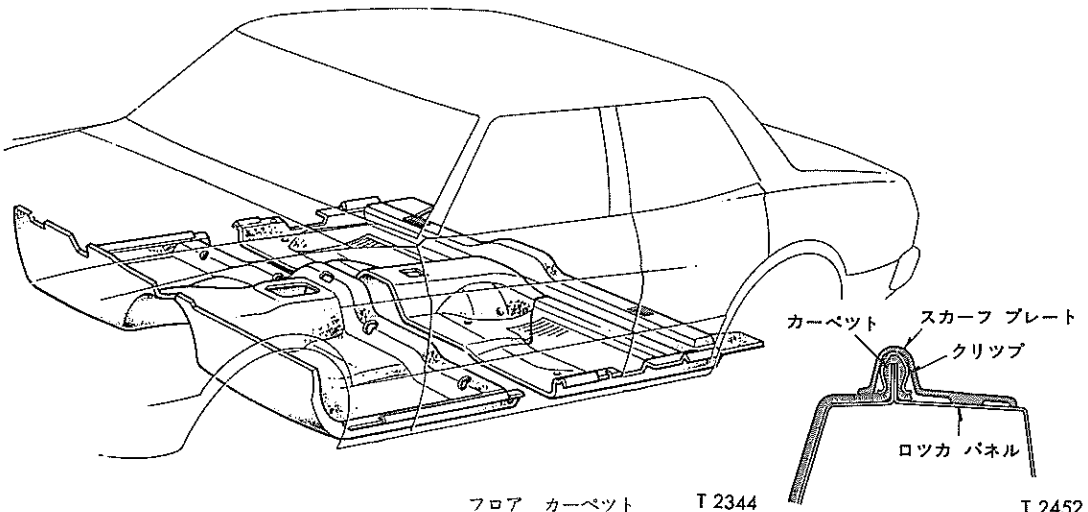
また、カーペットは、ウオール ツウ ウオール タイプの見栄え、遮音性、フィットイングの良い一体式を採用し、左右端はロッカ パネル、スカッフ プレート間にはさみ込んでいます。

グレード	S T D	DX, GL, GSL, LG, LGT	iGD
フロア カーペット	発泡塩化ビニール	ループ カーペット (従来通り)	カット パイル カーペット



フロア サイレンサ

T 2343



フロア カーペット

T 2344

T 2452

ルーフ ヘツド ライニング & ラツゲージ ルーム内張

ルーフ ヘツド ライニング

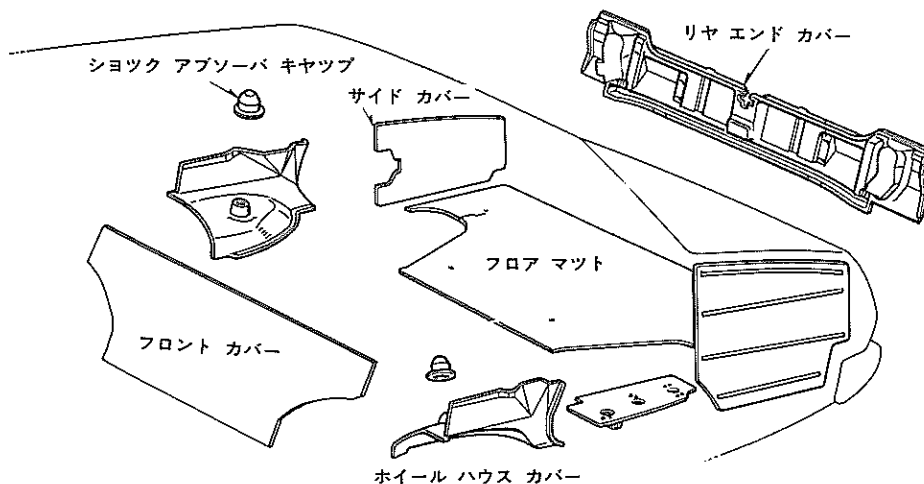
全車種従来通り吊り天井ですが、グランデ仕様にはフアブリック表皮を設定しました。
 グランデ仕様以外は塩化ビニール製孔あきレザーを使用しています。

ラツゲージ ルーム内張

ラツゲージ フロア マット以外に、ホイール ハウス カバー、ラツゲージ サイド
 カバー、リヤ エンド カバー、フロント カバーを設定しました。

	STD	DX	GL	GSL	L	LG LGT	GRANDE
フロア マット	ポリエチレン発泡マット +塩ビシート張り		塩ビ発泡マット +布張				塩ビ発泡マット +高級マット張 (ニードルパンチ)
ホイール ハウス カバー	× 注	× 注	○	○	○	○	○
サイド カバー	○	○	○	○	○	○	○
ショック アブソーバ キャップ	×	○	○	○	○	○	○
リヤ エンド カバ	×	×	×	×	×	×	○
フロント カバー (セダンのみ)	×	×	×	×	○	○	○

注 左ホイール ハウスにプロテクタ設定



ラツゲージ ルーム内張り

T 2345

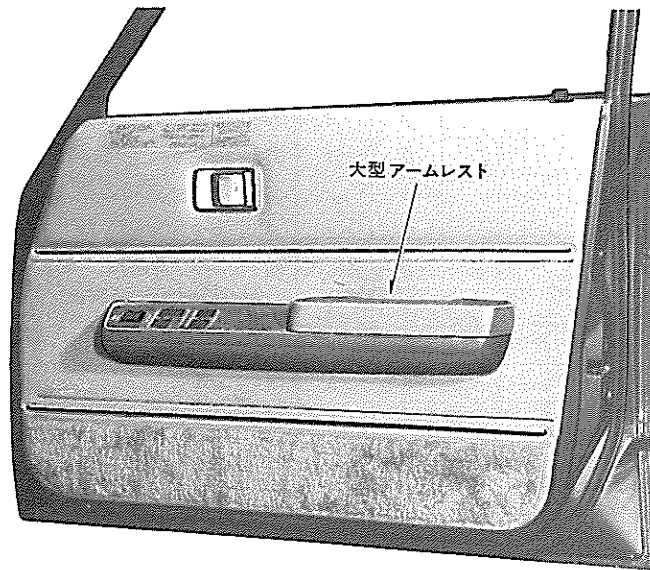
ド ア ト リ ム

ド ア ド リ ム

グランデ仕様に大型アームレストを採用し豪華さを増しました。大型アームレストには、パワーウィンドスイッチ、ドアコントロールスイッチ、アシユトレイが取り付けられ、操作性を向上させました。

また、グランデ仕様車以外の車には、ドアグリップを採用しました。(ハードトツプのクォータートリムは全車グリップが付いています)

		STD	DX	GL	GSL	L	LG LGT	GRANDE
大型アームレスト		×	×	×	×	×	×	○
小型アームレスト	セダン	○	○	○	○	○	○	×
	ハードトツプ	設定無	○ D7のみ	○ ←	○ ←	○	○	×
フロント ドア グリップ		×	○	○	○	○	○	×
リヤ ドア グリップ (クォータートリム)		×	○	○	○	○	○	セダン× ハードトツプ○



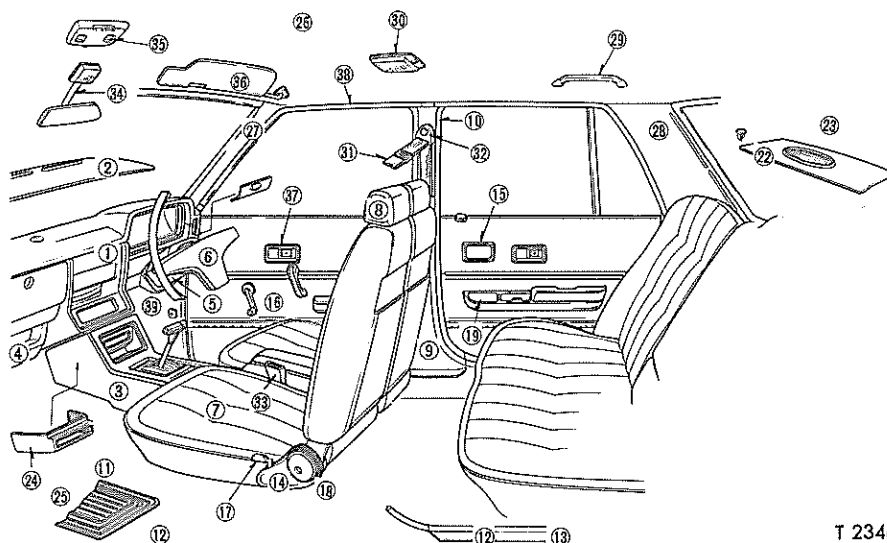
グランデ用ド ア ト リ ム

A0385

カラー コーディネーション

内装部品のカラー コーディネーション

内装部分の色調統一部品数を従来の22個から39個と大巾に増し、室内をより豪華なものにしました。また統一色も従来のブラック、グレーに加えベージュを追加しました。



T 2346

カラー コーディネーション

色調統一部品一覧

№	部 品 名	旧色数	新色数	№	部 品 名	旧色数	新色数
1	インス トルメント パネル	2	3	21	ヘッド レスト サポート	1	2
2	カウル インナ パネル	2	3	22	パツケージ トレイ	2	3
3	コンソール ボックス	2	3	23	スピーカ グリル	2	3
4	アンダ トレイ	1	2	24	ステレオ カバー	1	2
5	コラム カバー	2	2	25	フロア マット	1	2
6	ステアリング パッド	2	3	26	ルーフ ヘッド ライニング	2	2
7	シート表皮	3	3	27	フロント ビラー ガーニツシュ	—	3
8	ヘッド レスト, アーム レスト	3	3	28	ルーフ サイド インナ ガーニツシュ	2	2
9	センタ ビラー ガーニツシュ	3	3	29	アシスト グリツプ	2	2
10	ドア オープニング トリム	3	3	30	ドーム ランプ	1	2
11	フロア カーベツト	2	3	31	シート ベルト	2	3
12	ヒール パッド	2	3	32	ベルト アンカ カバー	2	3
13	スカツフ プレート	2	3	33	インナ ベルト	—	3
14	シート サイド ガーニツシュ	2	3	34	インナ ミラー カバー	1	2
15	ドア アシストレイ	2	3	35	マツプ ランプ	1	2
16	レギュレータ ハンドル	1	2	36	サン バイザ	1	2
17	リクライニング ノブ	1	2	37	インサイド ハンドル ベゼル	1	2
18	シート トラツク カバー	—	2	38	ルーフ サイド レール ガーニツシュ	—	3
19	パワー ウインド スイツチ ベース	1	2	39	カウル サイド トリム	2	3
20	ランパ サポート ウォークイン レバー	1	2				

エクストラ インテリア

エクストラ インテリア

セダン、ハードトップ車のL、LG、LGT仕様車にグランデ仕様と同じ豪華な内装のオプションを設定しました。エクストラ インテリア仕様で変更になる部品は下記の点です。



フロント フェンダ



グラブ ボックス



リヤ ウインド

エクストラ インテリア マーク

T 2347

エクストラ インテリア仕様一覧

① シフト レバー ノブ	フロア シフト車のみ木製 (マニュアル) 木目 (オート マチツク)
② ステアリング ホイール	3本 スポーク キヤスト ウツド製
③ フロア カーベツト	カツト パイル カーベツト張り
④ ドア トリム	カツト パイル トリム
⑤ ドア インサイド ハンドル ベゼル	アルミ製
⑥ ルーフ ヘツド ライニング	フアブリック
⑦ パツケージ トレイ	ニードル パンチ カーベツト張り
⑧ ルーフ サイド インナ ガーニツシ	フアブリック張り
⑨ カウル サイド トリム	カツト パイル カーベツト張り
⑩ ラツゲージ カバー	エンド カバー追加
⑪ シート表皮	モケツト
⑫ リヤ シート センタ アーム レスト	セダンのみ有
⑬ ヘツド レスト	モケツト巻
⑭ サン バイザ	フアブリック
⑮ マーク類	リヤ ウインド グラブ ボックス フロント フェンダ

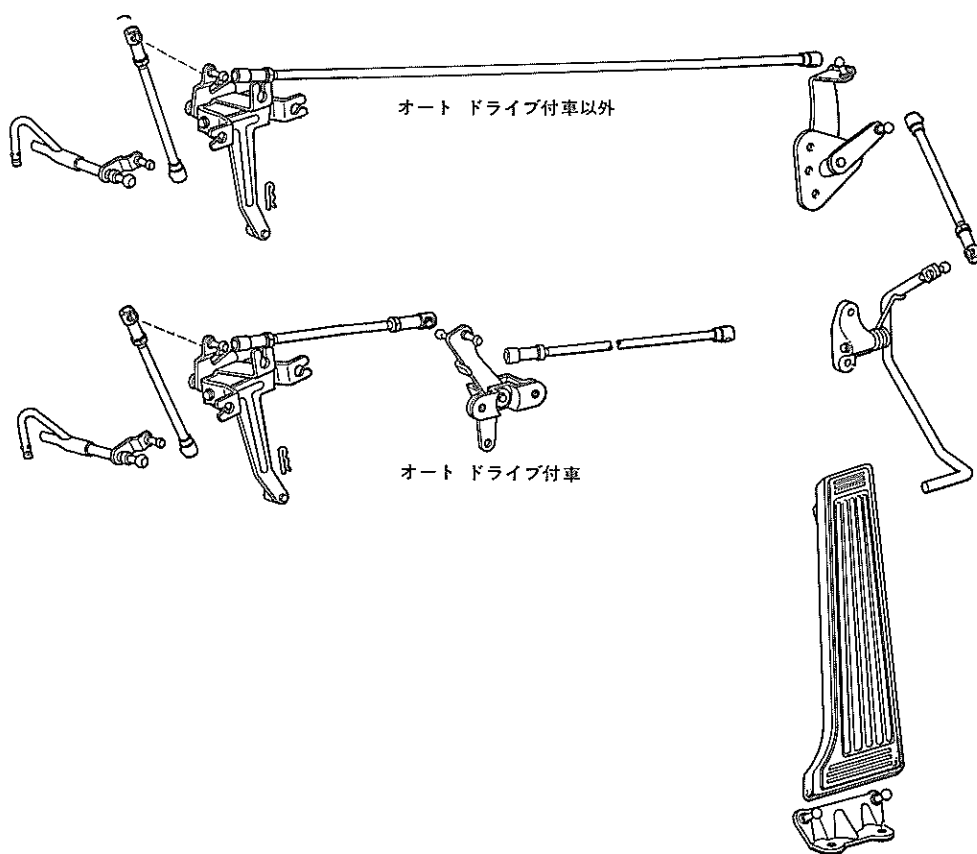
にエクストラ インテリア マーク追加

アクセル リンク

アクセル リンク

アクセル ペダルは、クラウンと共通品を使用しており一般仕様は、大型のポリプロピレン製で寒冷地向けはゴム製となっています。

またダツシユ パネル貫通部は遮音性能の向上を計り、図の様に回転軸が貫通するようになっています。



アクセル リンク

T 2240