

## 車 両 概 要

### 1. エ ン ジ ン

従来の21R-U, L, 13T-Uエンジンに加え、新開発の5M-EU, 1G-EUエンジンおよび新搭載の18R-GEUを合わせて6機種として、エンジン構成の充実をはかりました。

なお、従来MX系に搭載されていた4M-EU, M-EUエンジンおよびM-Uエンジンは廃止しました。

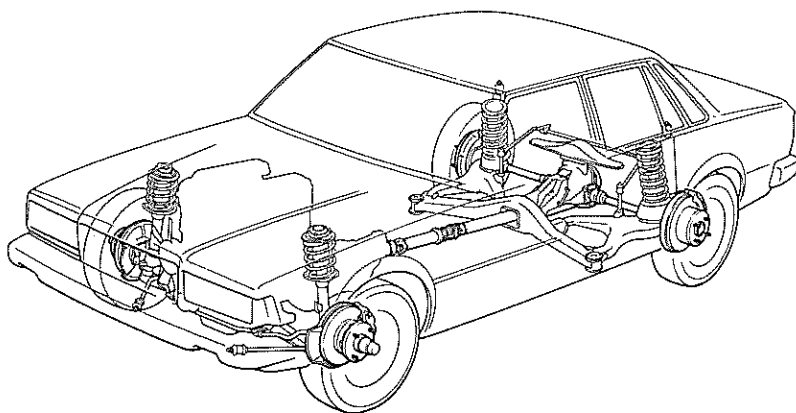
- (1) 2600cc, EFIの4M-EUエンジンを廃止し、マイクロ コンピュータによる点火時期、アイドル回転数、燃料噴射制御を採用した2800cc, EFIの5M-EUエンジンを搭載しました。
- (2) 6気筒2000ccエンジンは従来のM-EU, M-Uエンジンを廃止し、低燃費、高性能、軽量化を実現した、2000cc, OHC, EFIの1G-EUエンジンを搭載しました。
- (3) コロナに搭載されている2000cc, DOHCの18R-GEUエンジンをGT仕様車に搭載しました。
- (4) 21R-Uエンジンのシリンダ ヘッド、ピストン、バルブ等のエンジン本体に改良を加え圧縮比をアップすると同時に、キャブレタの変更、排気ガス浄化装置の簡素化等の大幅な改良を行ない、燃費、運転性能を向上させました。
- (5) 13T-Uエンジンではマニュアル トランスミッション車のキャブレタの空燃比特性、排気ガス再循環装置の見直しを行ない、さらに性能向上をはかりました。
- (6) 1G-EUエンジン搭載車には1KWのリダクション スタータを、Lエンジンのマニュアル トランスミッション搭載車には2KWのリダクション スタータを採用しました。
- (7) L型エンジンのフロント パイプにはフレキシブル パイプを採用しアイドル振動の低減をはかりました。また、グロー プラグ回路を変更しました。

## 車 両 概 要

### 2. 車両基本性能の充実

#### (1) 乗心地, 操縦性, 安定性の向上

- ① マニュアル トランスミッションは全車に新型トランスミッション (W45, W55) を搭載し, シフト フィーリングの向上, 騒音の低減, 軽量化を計りました。
- ② MX63系にはA43D型オートマチック トランスミッションを採用しました。
- ③ フロント サスペンションはキング ピン オフセット量を減らし, 走行安定性を増しました。
- ④ フロント コイル スプリングをシヨック アブソーバ軸に対してオフセットさせ 乗り心地を向上しました。
- ⑤ 空力特性の優れたボデー形状として高速時の揚力を低減させ操縦性, 安定性を向上させました。
- ⑥ MX系, GX系に回転数感能式パワー ステアリングを採用して操舵フィーリングの向上をはかりました。
- ⑦ GT仕様車, LGツーリング仕様車にはハーダ サスペンションを採用し操縦性, 安定性の向上をはかりました。



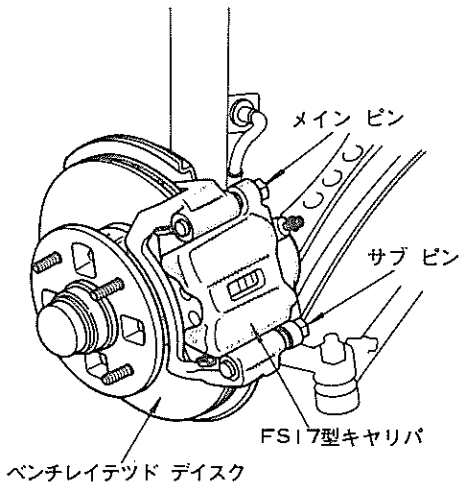
サスペンション全体図

J0352

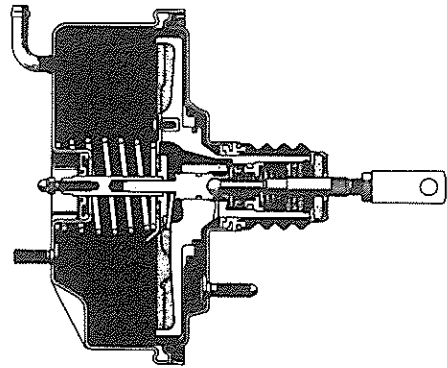
## 車両概要

### (2) 制動性能の向上

- ① フロント ディスク ブレーキを新開発のFS17型ディスク ブレーキに変更しました。
- ② フロント ディスクを冷却性に優れたベンチレイテッド タイプのディスクに変更しました。
- ③ 7.5インチ ブレーキ ブースタをジャンピング機構付ブースタに変更し、ブレーキ フォーリングの向上をはかりました。



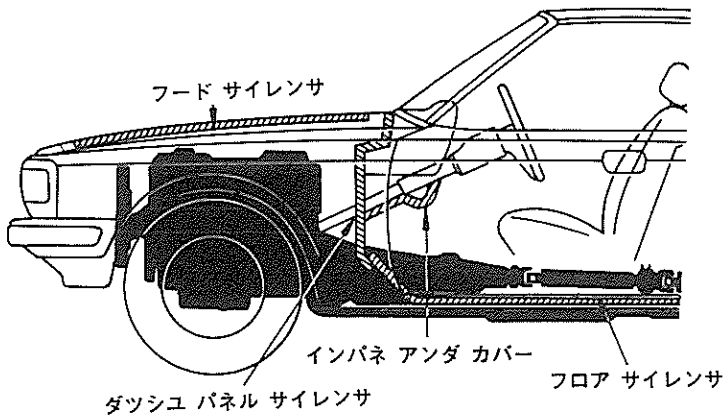
フロント ディスク ブレーキ T8843



ジャンピング機構付ブースタ T8417

### (3) 静粛性の向上

- ① インストル パネル アンダ カバーを全車に採用し遮音性を向上しました。

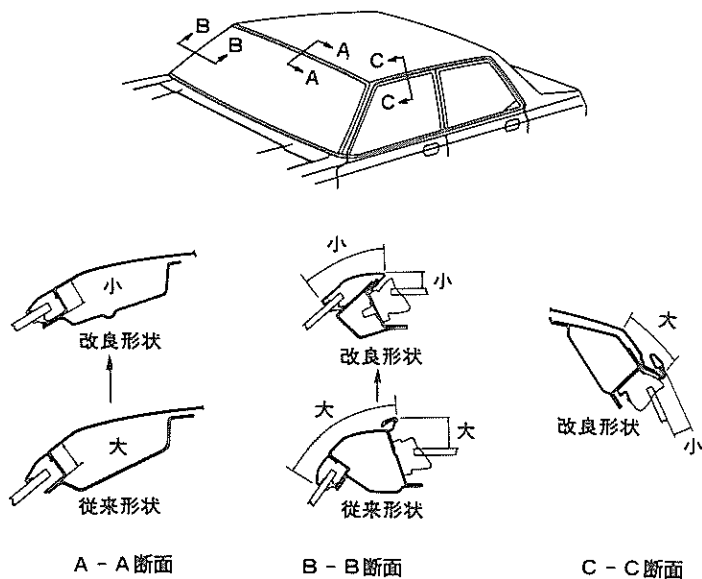


遮音構造

T8708

## 車 両 概 要

- ② R X系のオートマチック トランスミッションをA40型からA40D型に変更し  
高速走行時の静粛性を向上しました。
- ③ フロント ウィンド廻りの面一化をはかり、風切り音を低減しました。

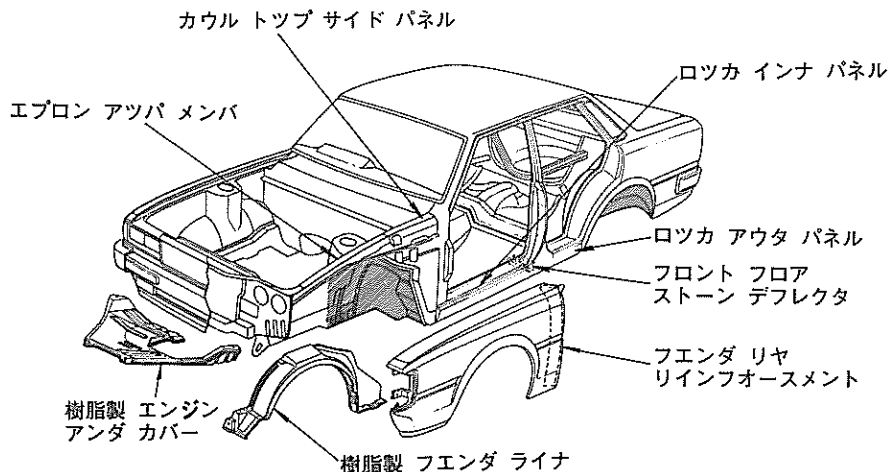


風切り音低減構造

T8874, T9182, T9183

### (4) 防 錆 性 能

樹脂製エンジン アンダ カバー・フエンダ ライナ、アンダ コートおよび防錆鋼板を適所に採用して防錆性能を向上させました。



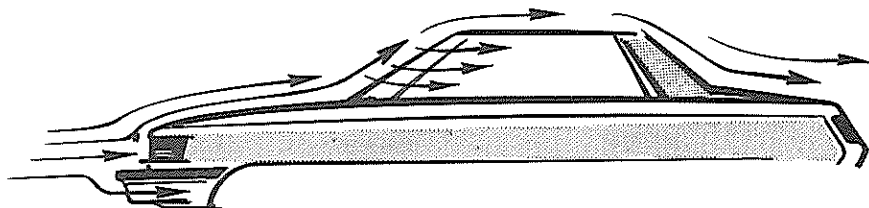
防錆鋼板採用部位

T9948

## 車 両 概 要

### (5) 燃 費 の 低 減

- ① 従来の4M-EUエンジンを廃止し、排気量UPと燃費向上をはかった5M-EUエンジンを採用しました。
- ② 1G-EUエンジンは低・中速トルクの向上と軽量化により低燃費を実現しました。
- ③ 21R-U、13T-Uエンジンはエンジン本体、キャブレタの改良等を行ない、さらに燃費を向上しました。
- ④ 空力特性の優れたボデー形状として空気低抗を低減しました。
  - (イ) 低いフロント ノーズを採用しました。
  - (ロ) キャビン廻りのモールの面一化をはかりました。
  - (ハ) エア カット フラツプを採用しました。
  - (ニ) フロント ウインドまでの空気の流れを乱さないボンネット形状としました。



空 力 的 特 徴

T8876

### (6) 安 全 性 の 充 実

- ① 車両外板の面一化をはかり車外突起を減少させ、車室内はスイッチ類、操作レバー等の突起を極力少なくするよう配慮しました。
- ② 車両の異常を運転者に知らせるため、ウオーニング システムを充実しました。  
異常警告項目は13項目（チャージ、電圧、オイル プレッチャ、半ドア、パーキング ブレーキ、排気温、ブレーキ、フューエル、ウオツシヤ液、ラジエータ液、テール&ストップ ランプ、セジメンタ フィルタ、タイミング ベルト）とし、車種により使い分けています。
- ③ 大型ウレタン バンパをGL仕様以上の全車およびLXのDX仕様車（タクシー仕様を除く）に採用し、軽衝突時の損傷を少なくしました。
- ④ サイド廻り込み大型コーナ ランプ&リヤ ターン シグナル ランプを採用し、ランプ類の視認性を向上しました。
- ⑤ ヘッド ランプ クリーナをGTに標準設定しLGツーリング、グランデ（2000ccのみ）仕様にオプション設定しました。

## 車両概要

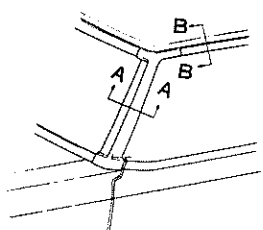
### 3. 居住性、使い易さの向上

#### (1) 広い室内

室内長を約30mm長くすると同時に、シヨルダー巾を20mm、リヤ レグスペースを35mm広くしました。

#### (2) 汚れ防止

- ① フロントおよびクォータ ピラー モールにトンネル式雨樋を新採用し雨水による汚れ防止をはかりました。
- ② フロント ウインド側からの水を瀬切るフロント ピラー モールを採用し汚れ防止をはかりました。



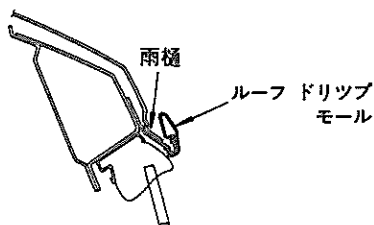
フロント ウインド ガラス

瀬切

フロント ピラー モール

トンネル式 雨樋

A - A 断面



雨樋

ルーフ ドリップ  
モール

B - B 断面

汚 れ 防 止

T8875, T9186, T9187

#### (3) ボデー保護

- ① 回り込みの大きいコーナ ピースを使用し、サイド プロテクトの強化をはかりました。
- ② ボデー全周にプロテクタを採用し、ボデーの保護について十分な配慮をしました。

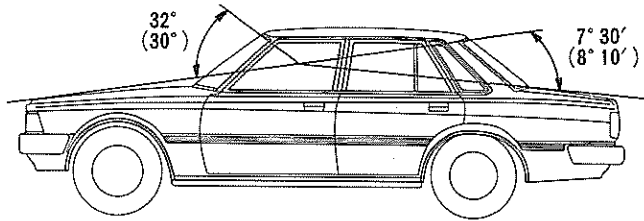
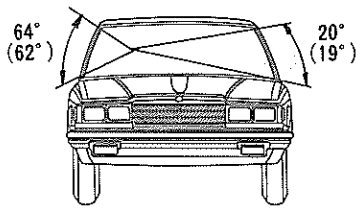
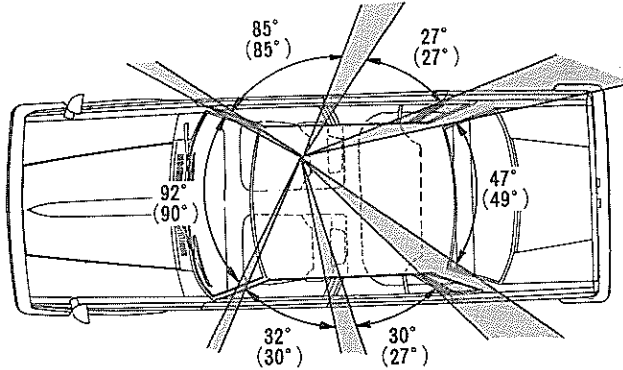
#### (4) 乗降性の向上

- ① ドア オープニング高さを10mm高くし乗降性を改良しました。

## 車 両 概 要

### (5) ガラス面積の拡大………視界の向上

- ① ピラーを細くし、ベルト ラインを下げたことで視界の向上をはかりました。
- ② フードを20～35mm低くし、視界の向上をはかりました。



注. ( ) 内は旧モデルを示す。

視 界

J0354, J0355, J0351

### (6) 防曇性の向上

インストルメント パネルにサイド デフロスタを設け、フロント ドア ガラスの曇り防止をはかりました。

また、室内換気の排気口をリヤ パッケージに設け、クォータ ロック ピラー(セダン系)またはサイド ベンチレーション ルーパから排出する機構として、リヤ ウインド ガラスの防曇性を向上させました。

- (7) セダン系のGT, LGツーリング, グランデ(2000ccのみ)仕様車に電動サン ルーフをオプション設定しました。

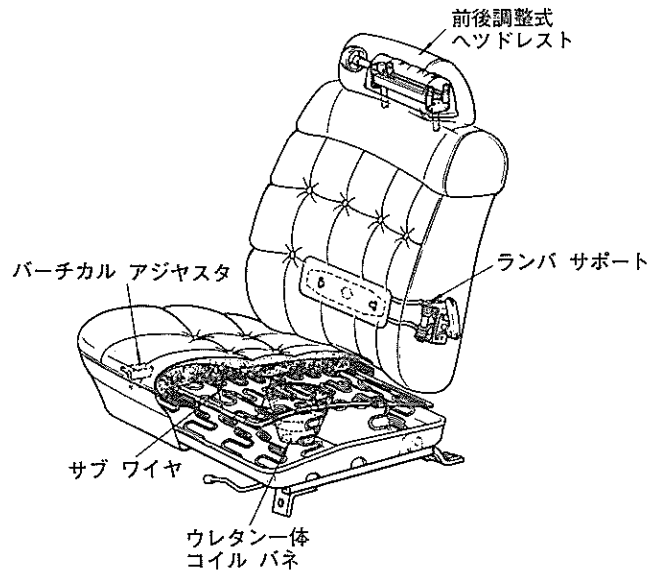
## 車 両 概 要

### (8) 居住性を追求したシート

大きさ・形状・構造を十分考慮し、長距離走行にも疲れないシートを採用しました。

#### ① フロント シート

ランパ サポート、シート上下アジャスタ、微調整可能なリクライニング アジャスタの採用、さらにチルト ステアリングと前後調整式ヘッドレスト（グランデ仕様車のみ）の組み合わせにより好みのドライビング ポジションが得られるようにしました。

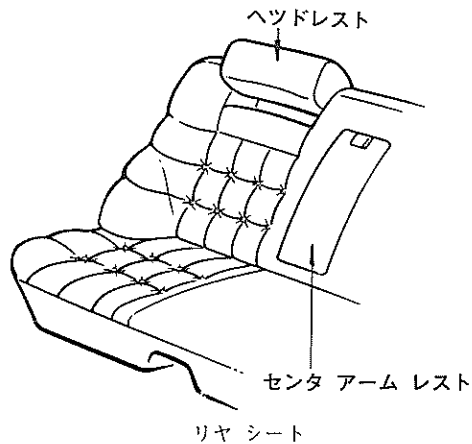


フロント シート断面

T 9926

#### ② リヤ シート

グランデ仕様車にセンタ アーム レスト、回転式ヘッド レストおよびスライドシート（セダン系のみ）を採用しました。



リヤ シート

T 9935

## 車 両 概 要

### (9) 音響効果の充実

- ① 高出力（40W）のマルチ ラジオをGT、LG仕様以上に標準設定しました。
- ② デジタル表示電子チューナ ラジオをグランデ仕様にオプション設定しました。
- ③ ラジオおよびマイクにより録音可能な録音装置付カセット ステレオをグランデ仕様に標準設定し、GT、LG、LGツーリング仕様にオプション設定しました。
- ④ フロント スピーカを左右ドアに設定し、音響効果を良くしました。
- ⑤ アンプ付リヤ スピーカをGT、LG仕様以上にオプション設定し、ハイ ファイ パワーを実現しました。
- ⑥ カセット付電子同調式ラジオとグラフィック イコライザの組み合わせにより、従来より細かい音質調整ができるようになりました。  
グランデ仕様（2800ccのみ）にオプション設定です。

### (10) クルーズ コンピュータの採用

マイクロ コンピュータによりエンジンの燃料噴射信号、車速、走行距離等を検知し、種々の情報を処理します。(グランデ仕様車にオプション)

得られる情報は次のものがあります。

- ① 航続距離
- ② 到着予想時刻
- ③ 減算距離計
- ④ 積算距離計
- ⑤ 時 刻
- ⑥ 時刻アラーム
- ⑦ 消費燃料

### (11) エレクトロニツク スピーク モニタ

女性の声（合成音）で半ドア、ライトの消し忘れ等うつかりしがちな項目を知らせる、エレクトロニツク スピーク モニタをグランデ仕様（2800ccのみ）に標準設定しました。

- ① ガソリンの警告
- ② シート ベルトの確認
- ③ 半ドアの警告
- ④ パーキング ブレーキ戻し忘れの警告
- ⑤ キーの抜き忘れの警告
- ⑥ ライトの消し忘れの警告