

車 両 概 要

1. 車 両 概 要

(1) 車種構成

従来のLG ツーリング、グランデ仕様にM-TEUエンジンを搭載しました。

ボデー形状	グレード	車 両 型 式	エンジン	トランスミッション
セ ダ ン	LG ツーリング	E-MX61-XEPST	M-TEU	A43D
	グランデ	E-MX61-XEPQT	↑	↑
ハー ド ト ヲ ヅ	LG ツーリング	E-MX61-XTPST	↑	↑
	グランデ	E-MX61-XTPQT	↑	↑

(2) エンジン

エンジンはターボ チャージャ付きM-TEUエンジンを搭載しました。

このM-TEUエンジンはノッキング防止のためのツイン センサ付きノック コントロール システムを採用し、圧縮比を低くすることなく最良の点火時期に制御しターボ チャージャのメリットを最大限に発揮させ、出力、燃費の向上を図っています。

又、排出ガス浄化システムでは、新開発のモノリス触媒を採用し低温時の浄化性能を向上させています。

(3) トランスミッション

トランスミッションはすべて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。

このオートマチック トランスミッションはM-TEUエンジンとのマッチングを図るため最良の変速点を設定し、さらにオーバードライブ機構の一部をコンピュータ制御にしています。

(4) プロペラ シャフト

プロペラ シャフトは3 ジョイント式プロペラ シャフトを採用し、さらにジョイント部はソリッド形ベアリング カップ タイプを採用しました。

(5) デイファレンシヤル

デイファレンシヤルはすべて7.5インチ (独立懸架式) の減速比4.100を採用しました。

車 両 概 要

(6) タイヤ & ホイール

タイヤは乗り心地、操縦安定性、ブレーキ性能を重視し全車チューブレスのワイドスチール ラジアル タイヤ (185/70HR14) を採用しました。

又、ホイールは汎用、飾り用 (5½-J×14) とオプション仕様にアルミ (5½-JJ×14) を採用しました。

(7) サスペンション

M-TEUエンジン搭載車にマッチングした操縦安定性の高いサスペンションを採用しました。

又、ツーリング仕様には、ハード サスペンションを採用しました。

(8) インシユレータ

ターボ チャージャからの遮熱のためエンジン ルーム内各部にインシユレータを採用しました。

(9) メータ関係

メータ部のボルト メータを廃止し、ターボ過給圧を表示するブースト計と異常ウォーニング ランプ (黄色) を採用しました。

(10) マーク類

① ラジエータ グリル

ツーリング仕様にターボ マーク、グランデ仕様には従来のグランデ マークをそれぞれ採用しました。

② ラツゲージ

各仕様とも車両左側にターボ マークを採用しました。

③ ストライプ

ハードトップ LG ツーリング仕様にストライプをオプション設定しました。

(11) バッテリ

標準仕様にNS60L (45AH)、寒冷地仕様にNX110-5L (65AH) を採用しました。

車 両 概 要

2. 車両主要諸元比較

	E-MX61-XEPST	E-GX61-XEPSE	E-MX61-XTPST	E-GX61-XTPSE
エンジン型式	M-TEU	1G-EU	M-TEU	1G-EU
圧縮比	7.6	8.8	7.6	8.8
排気量	1988	←	←	←
燃料タンク容量 ℓ	65	←	←	←
トランスミッション型式	A43D	A42DL	A43D	A42DL
車両重量 kg	1240	1185	1245	1195
最高速度(推定) km/h	180	170	180	175
エンジン最高出力 PS/rpm	145/5600(JIS)	125/5400(JIS)	145/5600(JIS)	125/5400(JIS)
エンジン最大トルク kg-m/rpm	21.5/3000(JIS)	17.5/4400(JIS)	21.5/3000(JIS)	17.5/4400(JIS)
燃料消費量	60km/h	16.5	18.0	16.5
	10モード km/ℓ	8.5	8.7	8.5
登坂能力 tanθ	0.55	0.44	0.55	0.44
最終減速比	4.100	3.909	4.100	3.909

3. 打刻開始フレームNo.

車 種	トヨタ自動車工業 (元町工場)	関東自動車工業 (東富士工場)	トヨタ車体 (富士松工場)
E-MX61-XEPST	000001	400001	600001
E-MX61-XEPQT			
E-MX61-XTPST	400000	600000	}
E-MX61-XTPQT			