

1. 開発のねらい

1.1 外形スタイル	1-3
1.2 室内空間	1-5
1.3 基本構造・基本性能	1-6
1.4 新機構・新装備	1-9

■はじめに

現行のトヨタ マークIIは、昭和59年8月にセダン・ハードトップ系、昭和59年11月にワゴン・バン系のフルモデルチェンジを実施して誕生し、その後昭和60年10月にハードトップにGT-ツインターボの車種追加をしましたが、高級・高品質な車を求める上級小型車市場にあつて、その近代的スタイルと滑らかな走りを備えたハイグレードパーソナルカーとして高く評価を受け、発売以来多くのお客様にご愛用いただいております。

この度、市場の要望へのきめ細かな対応および競合車を凌ぐより一層の商品力アップをはかり、上級小型車市場での絶対優位性を堅持するため、マイナーチェンジを実施しました。

なお、開発にあたりましては、以下の点を重点にいたしました。

▶開発のテーマ

1. 内外装のリファインによる高級感の向上

- ラジエータグリル、バンパ、ヘッドランプ（ハードトップ）、エンジンフード（ハードトップ）の意匠変更
- ラジエータグリル埋め込み式フォグランプの採用（セダン、ワゴン）
- リヤコンビネーションランプの意匠変更
- 室内色の新色採用（ブルー）、色調変更（ベージュ）およびルーフヘッドライニングのカラーコーディネート化
- シート表皮の変更
- ドアトリムの意匠変更
- アナログメータの意匠変更

2. 基本性能の向上

- 中・低速トルクを大幅アップした1G-GEUエンジン
- 排気量をアップし動力性能向上をはかつた3Y-PUエンジン
- 新プログレッシブ（油圧反力式電子制御）パワーステアリングの採用
- 静粛性の向上

3. 装備の充実と使用性の向上

- マルチアジャスタブルパワーシートの採用
- アジャスタブルショルダールベルトアンカーの採用
- CDプレーヤの採用
- リヤセントラルシートベルトの追加
- フロントドアカーテシランプの採用
- オーディオスイッチのダブルファンクション化
- サテライトスイッチおよびプツシユ式ヒータコントロールパネルの機能追加
- FMダイバシテイウインドウアンテナの採用

4. 中級グレードの充実

- ブロンズガラス、トップシェード付きウインドシールドガラスの設定拡大
- クリアランスモニタの設定拡大
- ハロゲンヘッドランプの設定拡大
- プツシユ式ヒータコントロールパネルの採用
- ヘッドレストのファブリック化

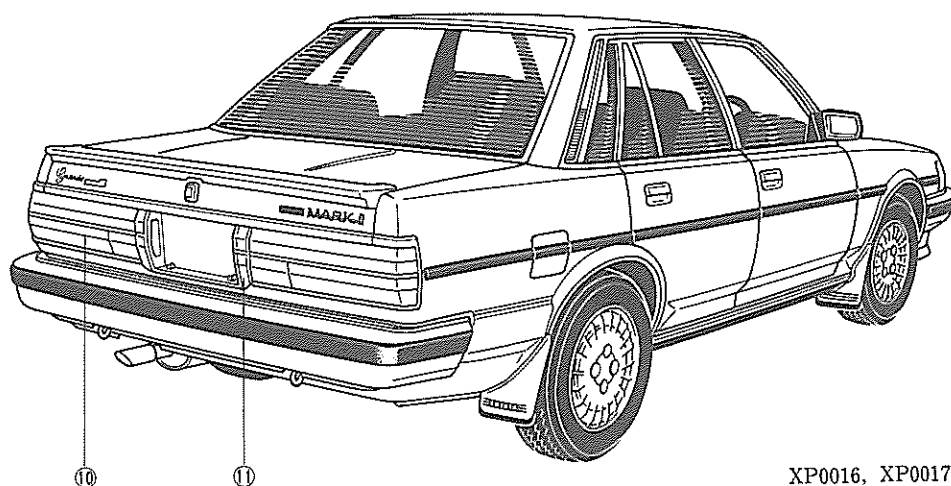
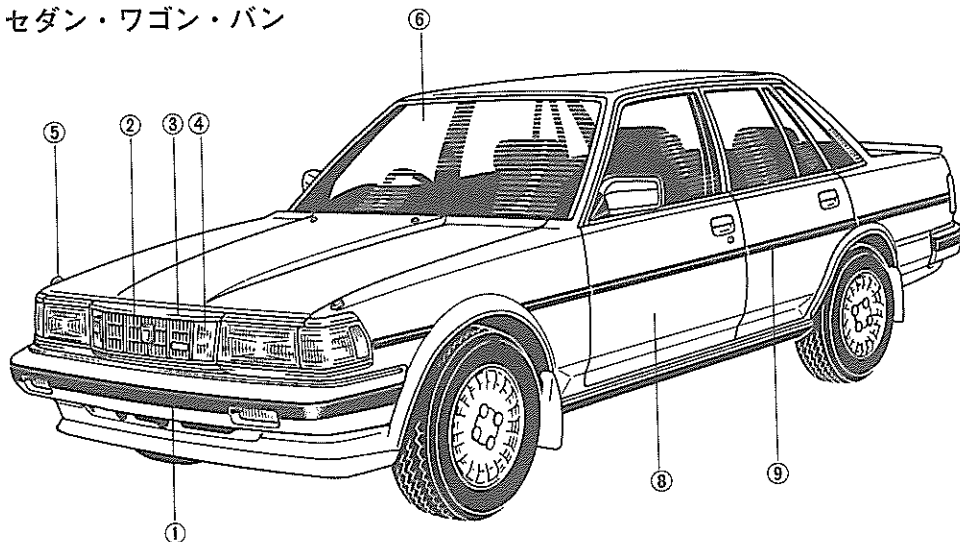
以上のように、今後とも競争激化が予想される上級小型車市場にあつて、新型マークIIはその魅力をいかんなく発揮し、多くのお客様に誇りと満足を持つていただけるものと確信いたしております。

1.1

外形スタイル

ラジエータ グリル部に立体感をつけて、押し出しの強さと伸びやかさを増すとともに、リヤ コンビ ランプに二重レンズとスモーク レンズを使用し高級感のあるスタイルとしました。

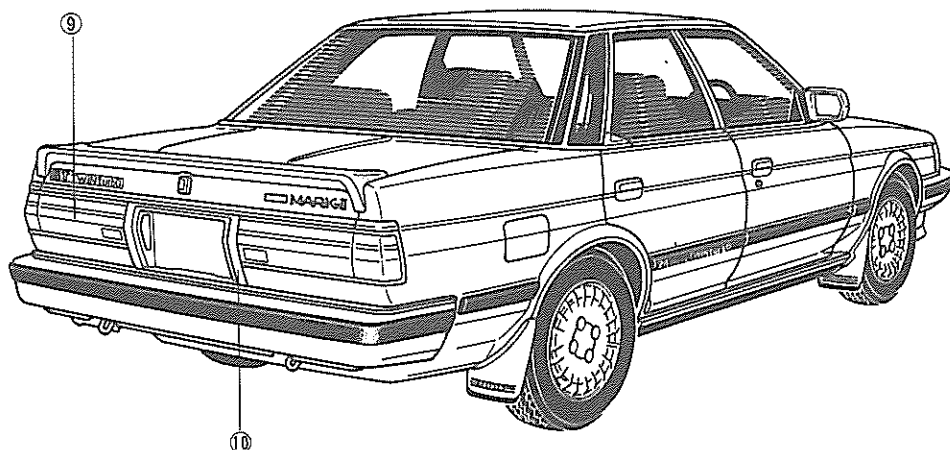
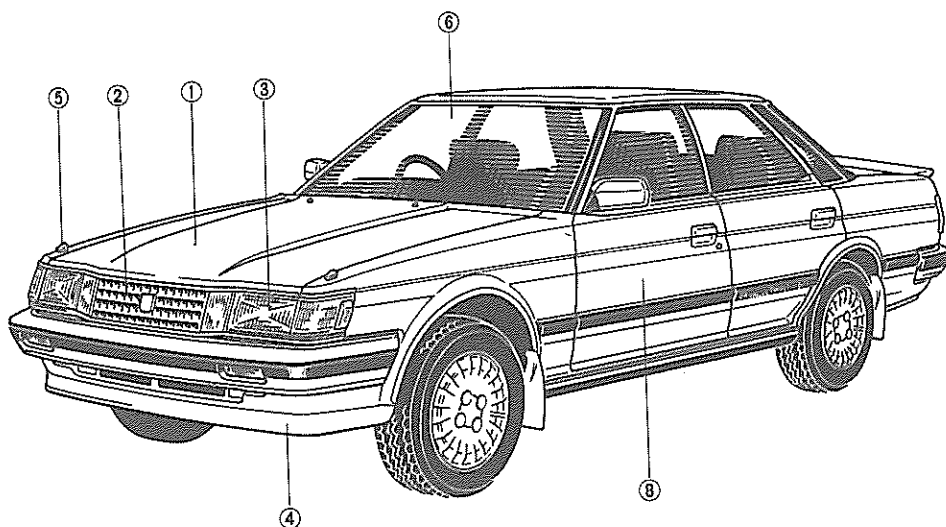
■セダン・ワゴン・バン



XP0016, XP0017

	特 徴	適 用		
		セダン	ワゴン	バン
フロント	①前方に20mm拡大して、伸びやかさを増したフロント バンパ	●		
	②突き出し量を大きくし、格子パターンによる端正な高級感を表現したフロント グリル	●	●	●
	③幅広にし立体感を増したフード モール	●	●	●
	④フロント グリル内に組み込んだフォグ ランプ	●	●	
	⑤クリアランス ランプ モニタの設定拡大	●	●	
	⑥ブロンズ、トップ シェード付きウインドシールド ガラスの設定拡大	●		
サイド	⑦高級感を増した樹脂ホイール キヤップ	●		
	⑧高級感あふれる着色マイカの外板色 (ダーク レッド マイカ, ブルー マイカ)	●	●	
	⑨新意匠のサイド プロテクション モール	●	●	●
リヤ	⑩立体感と横長感を増した二重レンズとスモーク レンズのリヤ コンビネーション ランプ	●		
	⑪スモーク メツキ処理により高級感を表現したローワー バック ガーニツシュ	●		

■ハードトップ

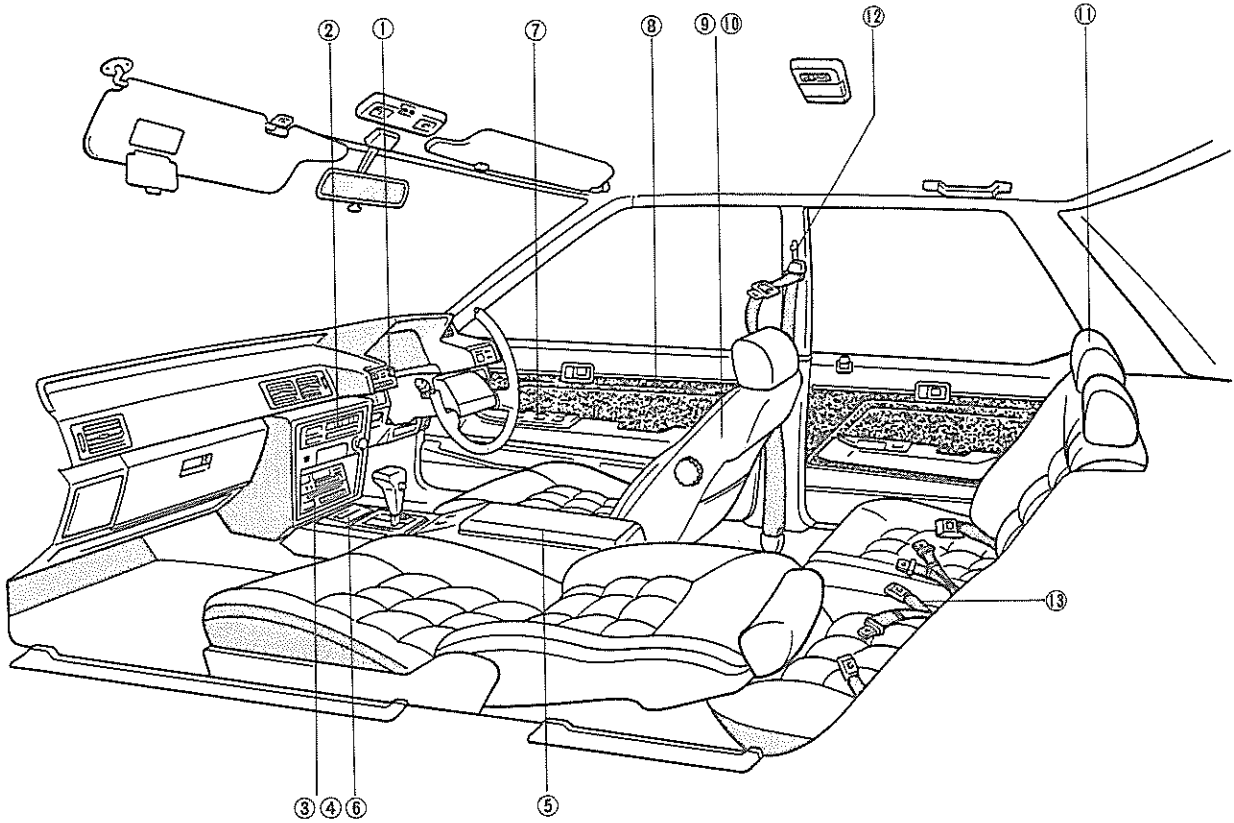


XP0018, XP0019

	特 徴
フロント	①フロントの伸びやかさを強調し、美しい面の動きを見せるエンジン フード ②奥行きを感じさせる横基調のフロント グリル ③曲面を強調し、近代化したヘッドランプ ④大型化し、スポーティさを強調したフロント エア カット フラップ ⑤クリアランス ランプ、モニタの設定拡大 ⑥ブロンズ、トップ シェード付きウインドシールド ガラスの設定拡大
サイド	⑦高級感を増した樹脂ホイール キャップ ⑧高級感あふれる着色マイカの外板色 (ダーク レッド マイカ, ブルー マイカ)
リヤ	⑨二重レンズとスモーク レンズによりパーソナル感を表現した横長2本パターンのリヤ コンビ ランプ ⑩リヤ コンビ ランプとのつながり感を強調したローワー バック ガーニツシュ

1.2 室内空間

品質感のより一層の向上と操作性・視認性等の向上および機能上のきめ細かな配慮を施しました。



1

XP0024

	特 徴
インストルメント パネルおよび ドア トリム	①機能追加し、操作性を向上させたサテライト スイッチ部 (グランデ以上) ②フット & デフロスタ モードを追加したヒータ コントロール パネル ③シンプルなオーディオのダブル フังก์ション ノブ (グランデ以上) ④高品位な音を追求したデジタル サウンドのCD プレーヤ (グランデ以上) ⑤仕切り板を設け、収納性を向上させたコンソール ボックス (A/T車) ⑥夜間照明付きのTEMSとPPSスイッチ (1G-GEUのグランデ) ⑦照明付きのパワー ウィンドウ スイッチ (GR以上) ⑧高級感を増した新意匠のドア トリム (グランデ以上)
シ ー ト	⑨シート調整機構を電動化したマルチアジャスタブル パワー シート (1G-GEUのグランデ) ⑩エア ランバ サポート (GT-ツインターボ), ランバ サポート (グランデ)機能を追加したフロント シート ⑪前後調整式にしたリヤ ヘッドレスト (グランデ以上)
シート ベルト	⑫ショルダ ベルトの上下調整を可能にしたアジャスタブル ショルダ ベルト アンカー ⑬乗車定員全てにシート ベルト装着を可能にしたリヤ センタ シート ベルト

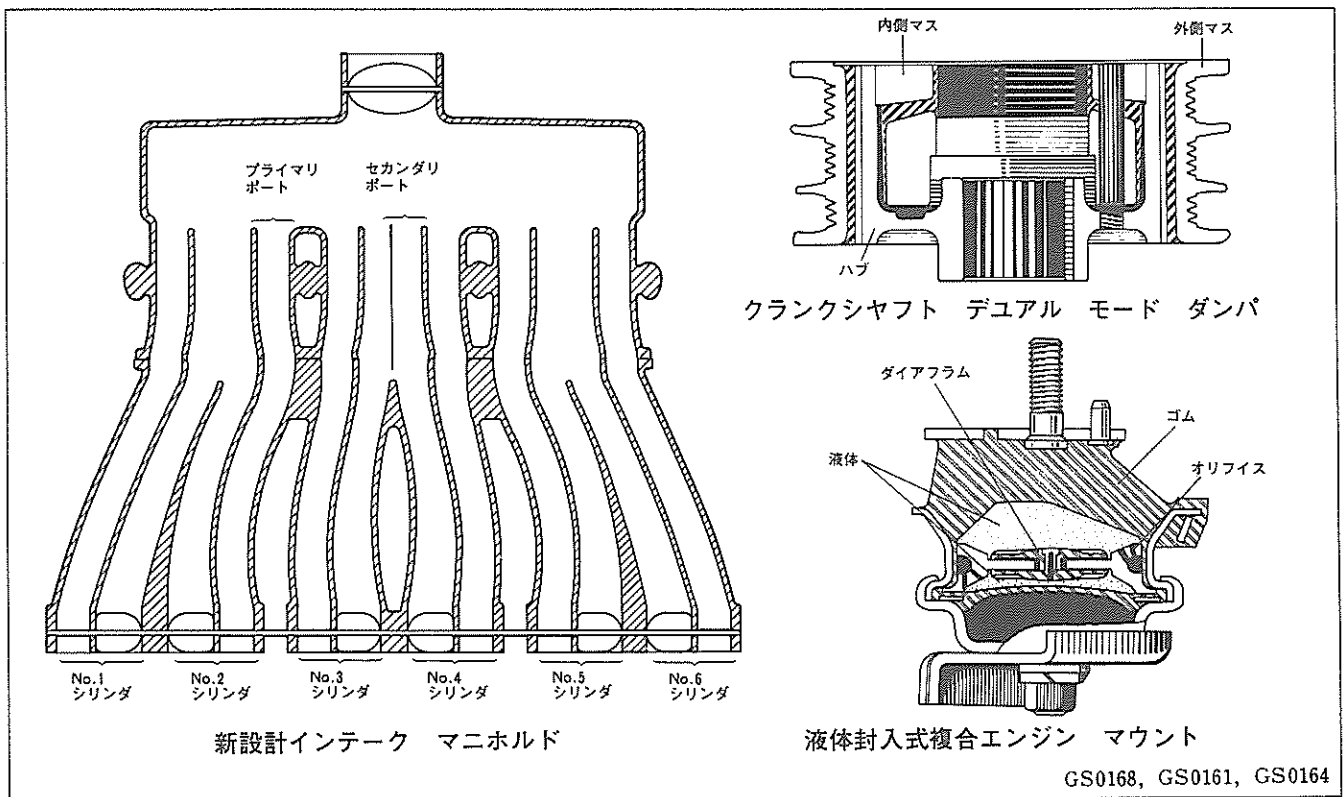
1.3 基本構造・基本性能

■エンジン

▶IG-GEU エンジン

新設計インテーク マニホルド, ノック コントロール システム, 低速型カム シヤフトの採用等により, 大幅に低・中速性能の向上をはかりました。また, クランクシャフト デュアル モード ダンパの採用, 液体封入式複合エンジン マウント, アルミ製マウンティング ブラケットの採用等により振動・騒音の低減をはかりました。

	新 型	従 来 型
最高出力 (PS/rpm)	140/6200(ネット)	160/6400(ガス)
最大トルク (kg・m/rpm)	17.6/4000(ネット)	18.5/5200(ガス)

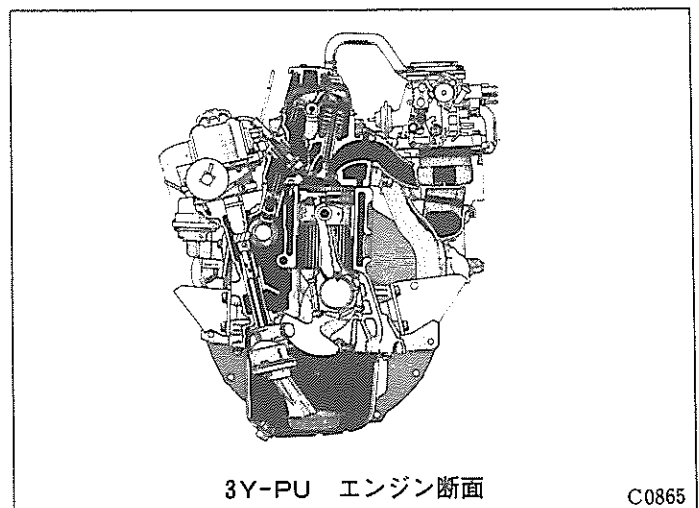


GS0168, GS0161, GS0164

▶3Y-PU エンジン

従来の2Y-PUに代え3Y-PUを新搭載し, 動力性能の向上をはかりました。

	3Y-PU	2Y-PU
排気量 (cc)	1998	1812
ボア×ストローク (mm)	86×86	86×78
弁機構	OHV, チェーン駆動	←
圧縮比	9.3	←
最高出力 (PS/rpm)	79/4600(ネット)	85/5000(ガス)
最大トルク (kg・m/rpm)	15.0/2000(ネット)	14.5/3000(ガス)



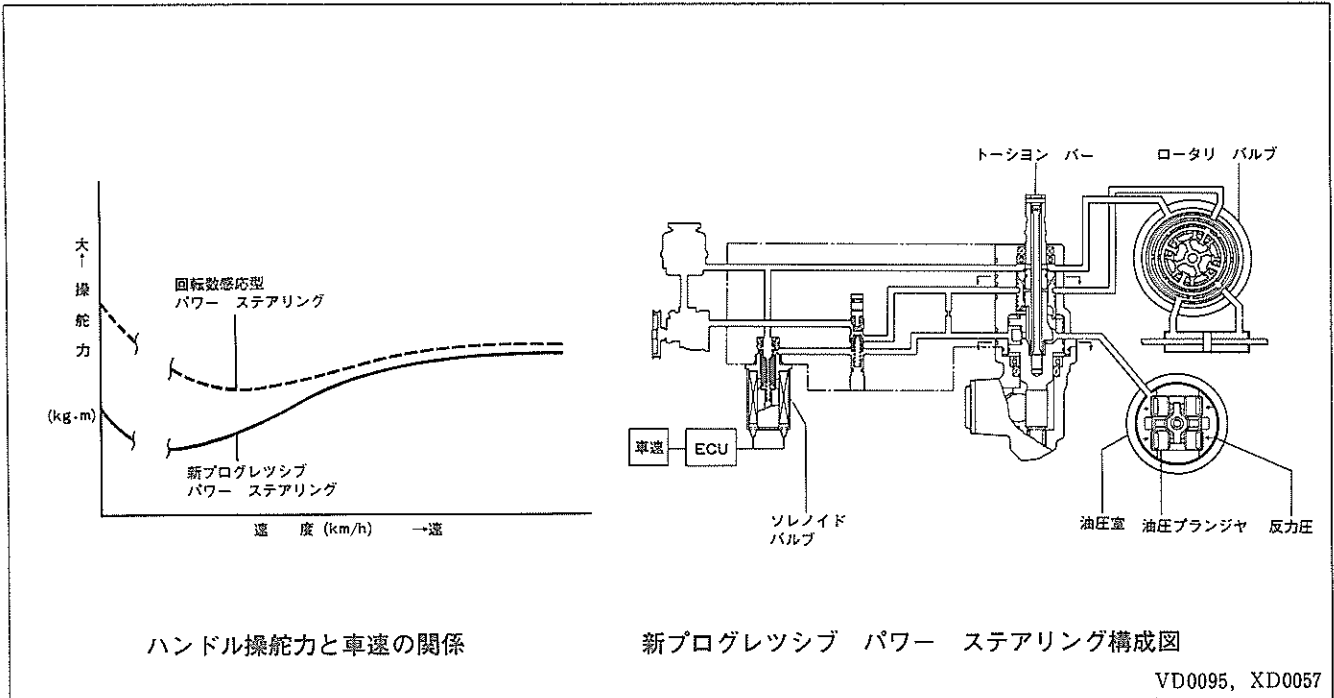
3Y-PU エンジン断面

C0865

■ シヤシ

▶ 新プログレツシブ (油圧反力式電子制御) パワー ステアリング

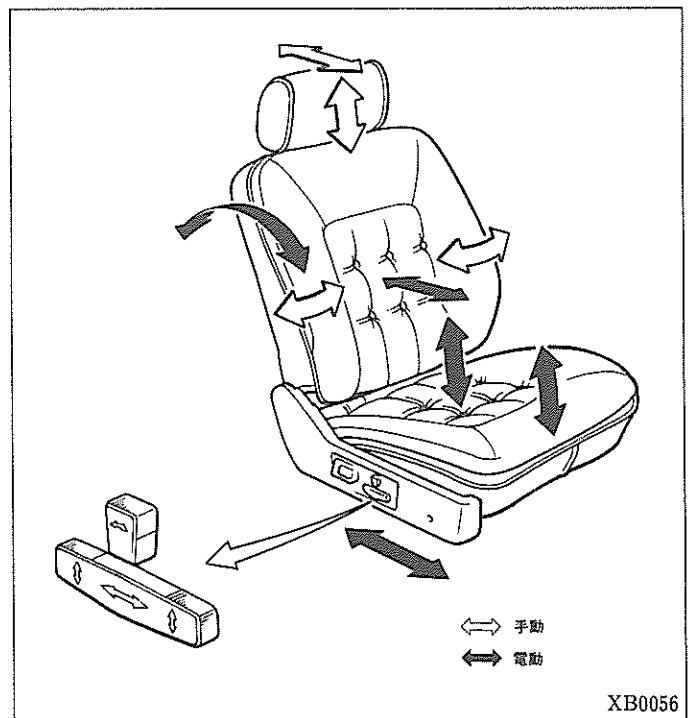
- 低速走行時および据切り時の軽い操舵力と高速走行時の適度な操舵力をバランス良く両立させたパワー ステアリングです。
- 中・高速時、ハンドルの中立付近では手応えのよい安定した操舵フィーリングとなり、ハンドルを切るに従いしつかりした操舵力を確保します。
- パワー ステアリング ギヤのコントロール バルブ部に、従来から設定されているトーション バーによる反力に加え、油圧反力室内にプランジャを追加し、この油圧の反力により操作力を変化させます。
- G T - ツインターボ車に標準設定しました。



■ ボデー

▶ マルチアジャスタブル パワー シート

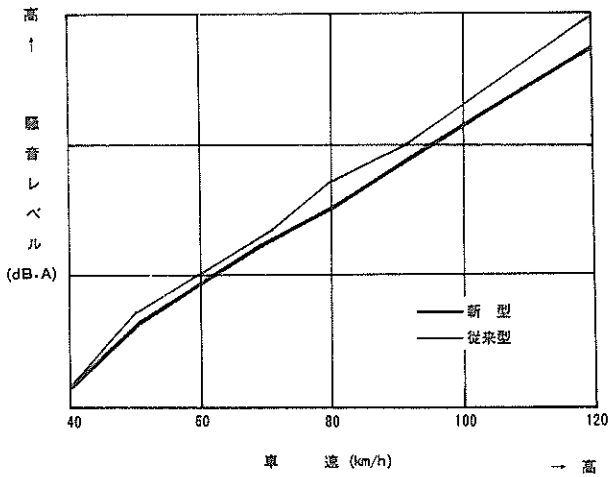
- モータ駆動により、シートの前後スライド調整、シートクッションの前後各々の上下調整、ランバ サポート調整、シートバックの角度調整を行います。
- 各調整は無段階に行うことにより、ドライバーにとって最適なポジションが選択できます。
- 1 G - G E U のグランデにオプション設定しました。



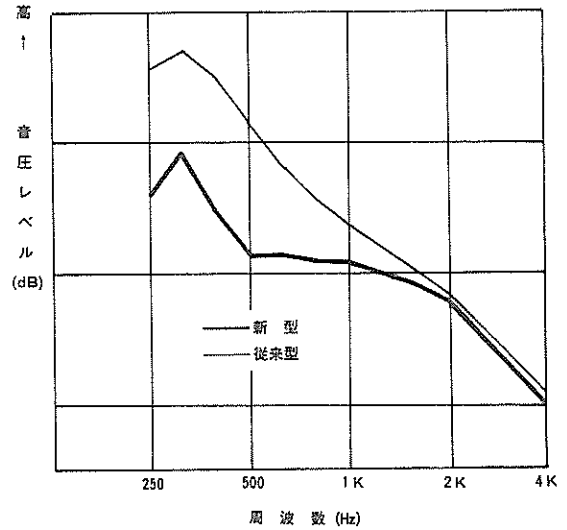
■振動・騒音

▶騒音の低減 (IG-GEU エンジン)

- エンジン フロント マウンテイングに液体封入式複合マウントの採用
- クランクシャフト デュアル モード ダンパの採用
- エンジン リヤ サポート メンバにダイナミック ダンパの採用
- フロント フロアの制振材変更



室内騒音 (前席, 定常走行時)

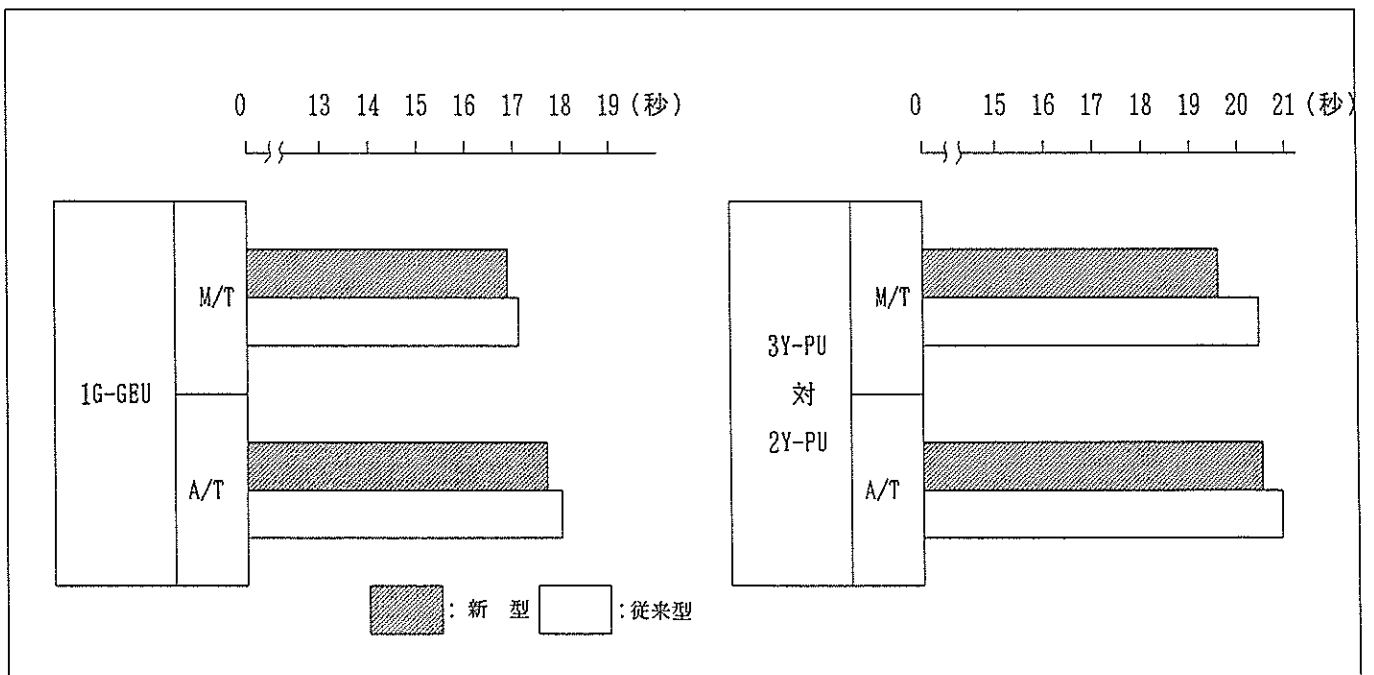


エンジン透過音 (A/T車, 3000rpm加速時)

XP0042, XP0041

■動力性能

▶ 0~400m加速性能 (社内測定値)



1.4	新機構・新装備
-----	---------

項		目	適用車種	ページ
エンジン	1 G 1 G E U	高速性能を活かしながら、中・低速回転域のトルク向上をはかった 新設計インテーク マニホルド	1G-GEU搭載車	2-7
		エンジン騒音の一層の低減をはかった		2-5
		クランクシャフト デュアル モード ダンパ		
		低周波域、高周波域での静粛制を確保する		2-6
		液体封入式複合エンジン フロント マウンティング		
		混合気を均一化し、応答性を向上させた		2-9
		2孔式フューエル インジェクタ		
		最適な点火時期に制御し、ノッキングの発生を抑制する ノック コントロール システム		2-10
3Y-PU		排気量をアップし、動力性能の向上をはかった 3Y-PU エンジン	3Y-PU搭載車	2-12
シャシ		低速走行時と掘え切り時には軽く、中・高速走行時には適度の操舵力となる 新プログレッシブ パワー ステアリング（油圧反力式電子制御パワー ステアリング）	GT-ツインターボ	3-15
		スポーティ感と高級感を演出する 革巻き製パーキング ブレーキ センタ レバー	1G-GEU, 1G-GTEU のM/T車	3-23
ボディ		着色パール マイカ粒子を使用し、ピュアで透明感あふれる新色の ダーク レッド マイカ（3H3）、ブルー マイカ（8E3）	GL以上 （除くバン）	4-3
		前後、リクライニング、クッション前後の高さおよびランパ サポート調整を電動化した マルチアジャスタブル パワー シート	1G-GEUの グランデに オプション	4-17
		エア タンクの空気量により背もたれ腰部の硬さを無段階に調整する エア ランパ サポート	GT-ツインターボ	4-26
		ショルダ ベルトの上下位置調整を可能にした アジャスタブルト ショルダ ベルト アンカー	全 車	4-29
		乗車定員全てにシート ベルト装着を可能にした リヤ センタ シート ベルト	全 車	4-29
補機		ラジエータ グリル、ヘッドランプとの一体化をはかった フロント フォグ ランプ	バンを除く全車	5-4
		夜間の乗降時に便利な フロント ドア カーテシ ランプ	グランデ以上	5-7
		最高級機種として高品位な音を追求したデジタル サウンドの CD プレーヤ	グランデ以上に オプション	5-30
		2系統のアンテナ入力のうち、常に受信状態の良い方に自動的に切り替える FM ダイバシテイ ウィンドウ アンテナ	グランデ以上	5-46

MEMO