

# 1 開発のねらい

1・1	車種構成	1-3
1・2	外形デザイン	1-4
1・3	室内デザイン	1-6
1・4	基本構造	1-8
1・5	基本性能	1-19
1・6	タクシー仕様車	1-22
1・7	教習車仕様	1-24
1・8	新機構・新装備一覧	1-25
1・9	雪国仕様	1-26

## ■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。

このたび、従来からの高い評価を確固たるものとしさらに発展させるべくフルモデルチェンジを行い、内外装を一新して登場いたしました。

今回のモデルチェンジに際して、飽きのこない魅力的なスタイルとともに豪華な内装や充実した装備品などによる高級・高品質イメージの一層の強化や、ハイメカ ツインカム エンジン 4S-Fi, 1G-FEの開発とシリーズの最高級エンジンとして1G-GZEの新規導入、新世代のサスペンションにダブルウイツシュボーン式リヤサスペンションの採用をはじめとした新技術の積極的な採用による車両基本性能の徹底的なレベルアップをはかり、完成度の高いこのクラスでトップモデルの車といたしました。

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

時代をリードする高級・高性能サルーン

#### 1. 高級感・高品質なスタイル

- パーソナルな雰囲気をねらつた、しなやかなエレガントシェイプのセダン
- より進化した走りのフォルムを目指し、流動感のある塊りをねらつたダイナミックなハードトップ

#### 2. 基本性能の大幅向上

- 高出力・低燃費の新4S-Fi, 1G-FE ハイメカ ツインカム エンジンを初め、シリーズの最高級エンジン 1G-GZE エンジンの新規導入など、全ガソリンエンジンの4バルブ化
- 後輪駆動の持ち味を最大限に生かし、車格にふさわしい卓越した操縦性・走行安定性と乗り心地を実現させた、ダブルウイツシュボーン式リヤサスペンションおよび新設計のフロントサスペンション

#### 3. 高級車にふさわしいゆとりと快適性の向上

- 居住空間の大幅な向上
- NVH特性の改善のため大幅なエンジン関係の改善、新サスペンションの採用と高剛性ボデー
- 使いがつの良い新インストルメントパネルの採用による、操作性・視認性の良いコックピット
- 空調・換気性能の改善と新電気式オートエアコン制御の採用
- ソフトな乗り心地を実現するクッション部へのコイルスプリングの採用と快適性の高い豊富なシートバリエーション

#### 4. 新機構・新装備の積極的な採用

- 新ダブルウイツシュボーン式サブフレーム付きリヤサスペンション、クリアランスソナー、サイドウインドウワイパ、ワンタッチ格納式リヤヘッドレスト、6スピーカーシステム、ワイヤレスドアロックリモートコントロール、自動車用電話などの採用

#### 5. 車種体系の見直し

- グランデの上級グレードとして、最高級グレード“グランデG”を新設
- 教習車の全車型にオートマチック車を追加設定

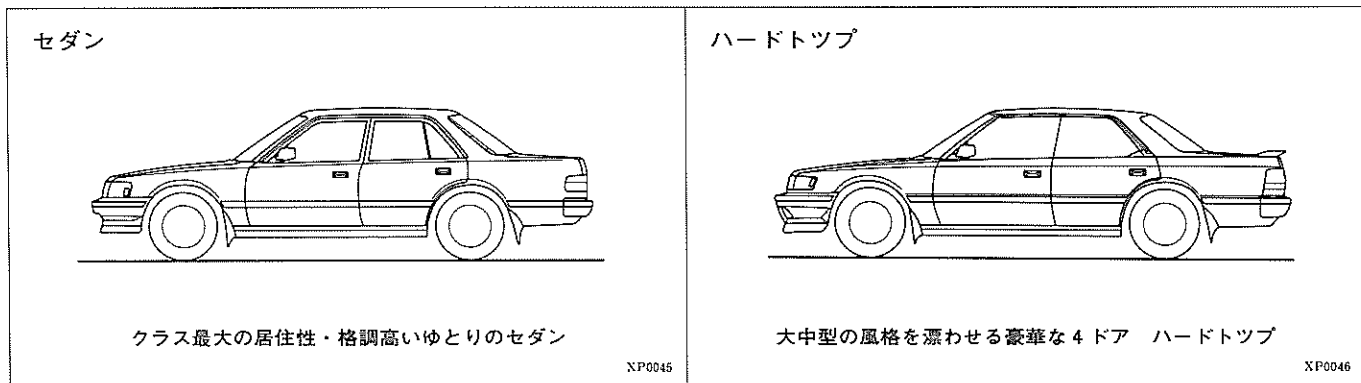
以上のように、新型マークⅡはトヨタの最新技術を結集して開発した自信作であり、従来同様魅力的で高い商品価値をもつたハイグレードパーソナルカーとして、今後とも幅広いユーザーに誇りと満足をもつていただけるものと確信いたしております。

1-1 車種構成

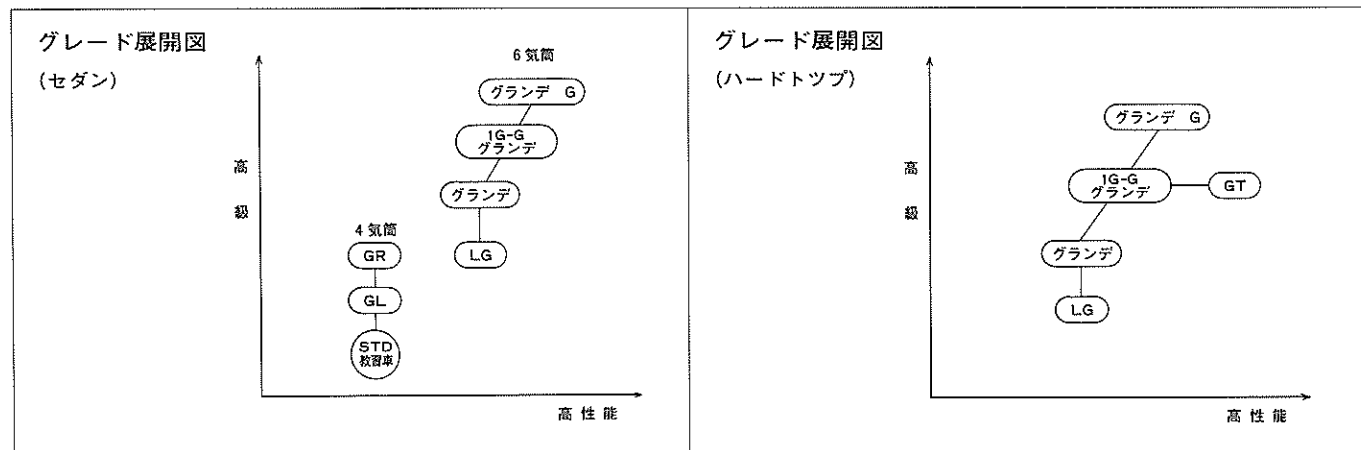
ボデー形状は従来同様4ドアのセダン、ハードトップの2ボデーを継承するとともに、セダンとハードトップのセグメント\*を明確にし、効果的なボデー展開といたしました。さらに、グレードの見直しを行い、ねらいを明確にしたグレード展開とするとともに、最高級グレード グランデ Gを新設しグランデ系のより一層の強化など市場の高級化指向に対応いたしました。

1

■ボデー形状



■グレード展開



グレード	搭載エンジン	特徴	ボデー形状	
			セダン	ハードトップ
グランデ G	1G-GZE	スーパーチャージャーをはじめとして、TEMS、PPSなど新技術による走りの性能と豪華な装備、内外装を誇るマークIIを代表する最高級グレード	●	●
GT-ツインターボ	1G-GTE	高級本格派スポーティーグレード		○
グランデ	1G-FE 1G-GE	上級指向のユーザーを訴求する充実した装備を備えた高級量販グレード (1G-FE 標準グランデ, 1G-GE 上級グランデ)	○	○
LG	1G-FE	実用的な装備を豊富に備えた6気筒エンジンのグレード	○	○
GR	4S-Fi 2L-T	実用的な装備を豊富に備えた4気筒エンジンの上級グレード	○	
GL	4S-Fi, 3Y-P 2L, 2L-T	必要かつ十分な装備の4気筒エンジンの標準グレードおよび個人タクシーグレード	○	
	Eパック	3Y-P	●	
STD (教習車)	4S-Fi 2L, 2L-T 3Y-P	機能と車格イメージを十分備えたベースグレードおよび教習車用グレード	○	

\* セグメント (Segment) : 区分, 分割

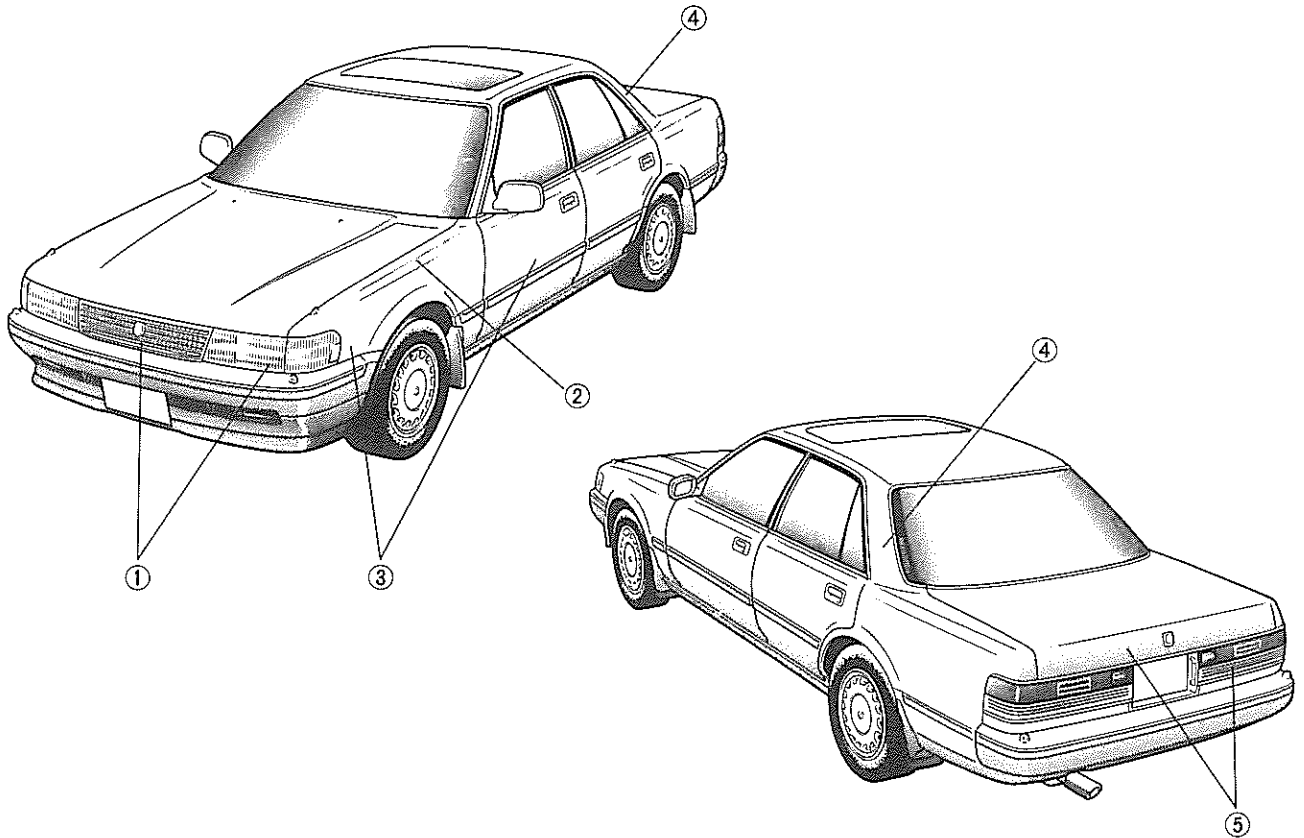
● : 新設 ○ : 継続

1・2

## 外形デザイン

## ■セダン

ややパーソナルな雰囲気をおねらい、フエンダ ラインのしなやかな勢いと、つややかな大きなサイド面を持つたエレガントシエイプのスタイルとしました。



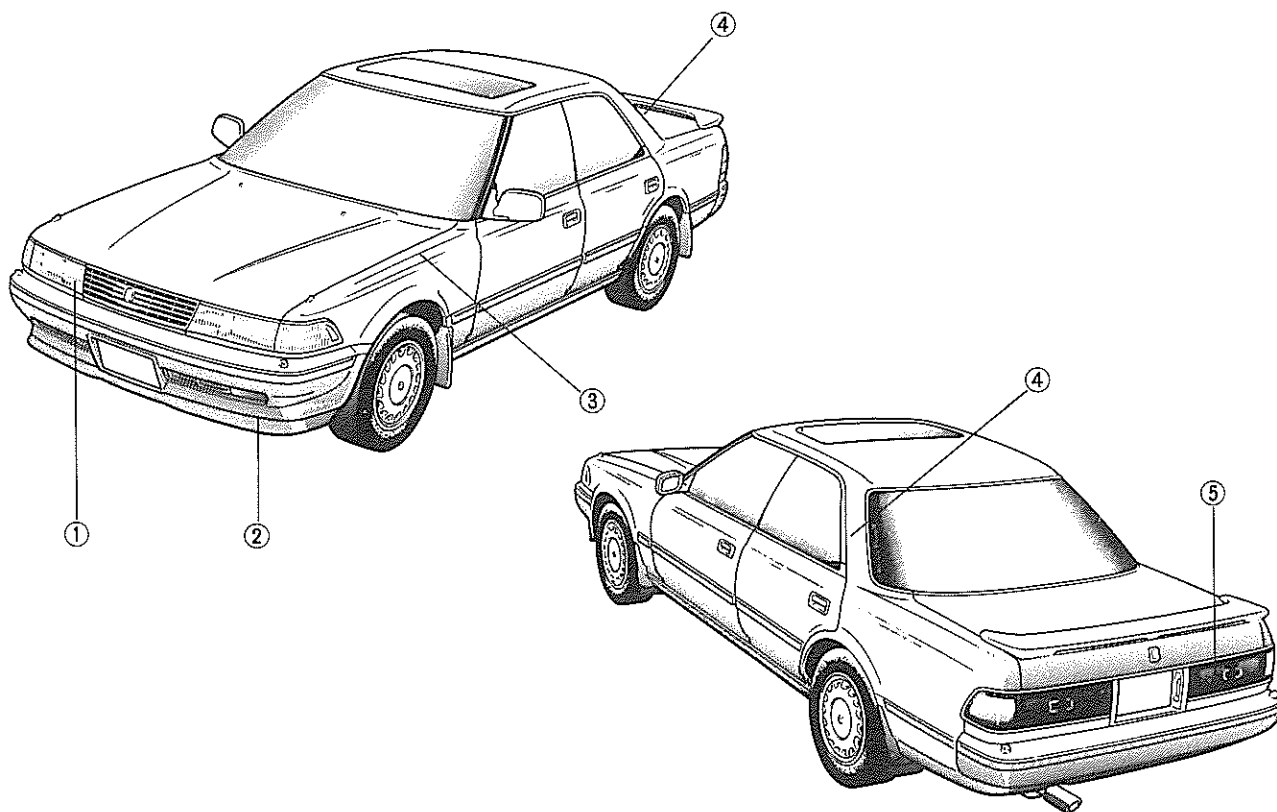
XP0049, XP0050

部 位	特 徴
フ ロ ン ト	① 面一的なセンタ グリルの高級感とややスラントした丸いランプの新鮮さを表現したフロントまわり ② 低いフロントからしなやかに流れるフエンダ トップ
サ イ ド	③ フエンダ先端部の豊かなボリューム、丸いキャビンと変化するサイド面による美しいボデー サイド ④ エレガントに流れるオープニングを持つたラウンディッシュ*1な4 ライト キャビン
リ ャ	⑤ 厚み感のあるラツゲージ面と、二重レンズの奥行き感と一味凝つたりヤ コンビネーション ランプ

\*1 ラウンデツシュ (Roundish) : 丸みのある

## ■ハードトップ

より進化した走りのフォルムを目指し、低いフロント コンパクトなキャビンのシルエットに流動感のある塊りのダイナミクさをねらった、高品質感・高品位なスタイルとしました。



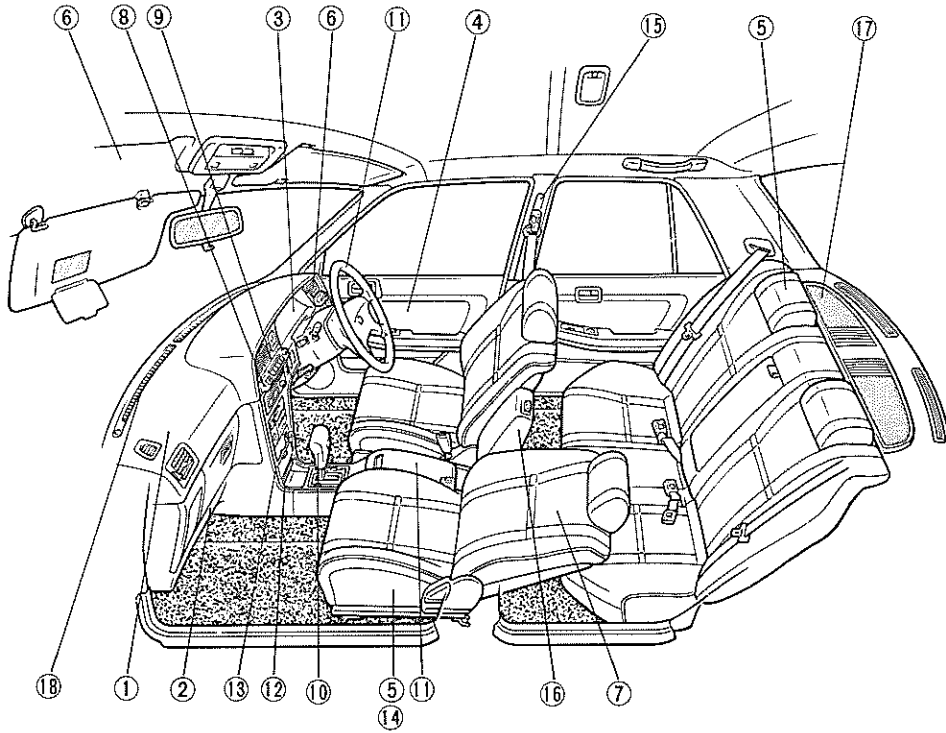
XP0051, XP0052

部 位	特 徴	
フ ロ ント	①	グリル下線，グリル水平バーに流れる動きを持たせた低い塊りのフロント グリルまわり
	②	バンパ下の空力的な造形ときちんとした高級感を表現したアンダ グリルまわり
サ イ ド	③	スラントした先端から始まりクオータで消えるボデー ラインのダイナミックな勢いあるボデー サイド
	④	ルーフ サイドから流麗に流れるクオータ ピラー，軽快なコンパクト キャビン
リ ヤ	⑤	二重レンズの面一感と奥行きをねらい，ブロック状のグラフィックを持たせたリヤ コンビネーション ランプ

1・3

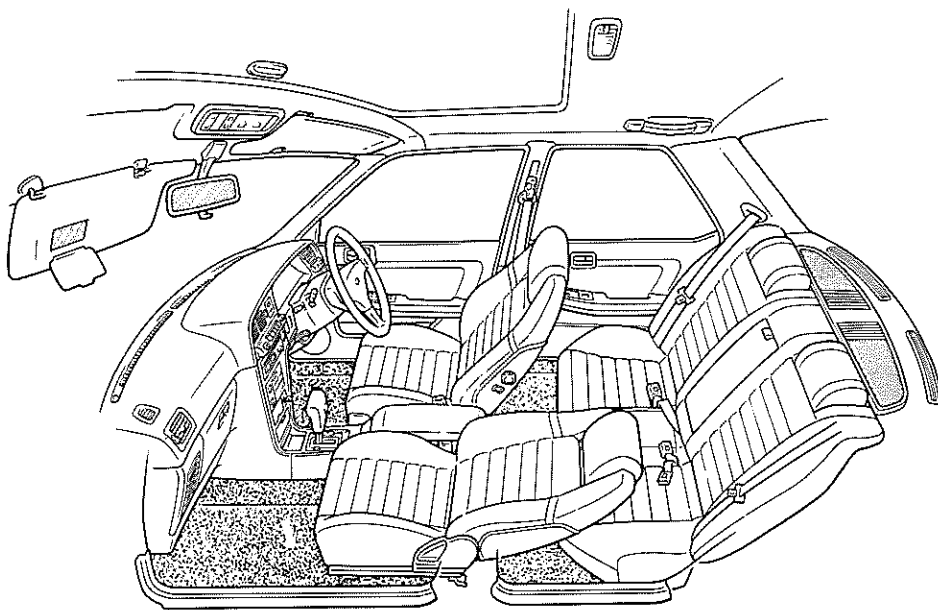
室内デザイン

上級小型車にふさわしい洗練された質感の高い表現とし、人間工学的な改善や快適性を配慮した造形により使いやすく、乗ることに誇りを感じるデザインを創り出しました。



セダン

XB0145



ハードトップ

XB0146

	特 徴	適用車種
意 匠	① 室内配色はセーブル、マルーン、ダークブルーの新3色を基調に高品質感を表現するカラー	全 車
	② おおらかなコックピット感とセンタコンソールへの伸びやかな継り、張りのある柔らかな線と面によるいきいきした造形のインパネ	グランデ G
	③ インパネ下部をドアトリムと同じフアブリックを貼り込み、一体感・包み込み感を表現し高級感をはかつたインパネまわり	全 車
	④ インパネにマッチした丸味のある文字盤とツツキリした指針を特徴とするアナログメータ	GL以上
	⑤ ドアトリムのフアブリック範囲を拡大し、立体感と高品質を表現したドア内装	LG以上
	⑥ シートクッションサイドもフアブリック化し、シートサイドシールドの小型化と合わせてゆつたりとしたシート形状	グランデ以上
	⑦ 大型ヘッドガーニツシユ、フロントオープニングトリムのフアブリック巻きにより高級感をはかつた内装	全 車
操作性	⑧ コックピットインパネと調和したバケツト感のあるシートを優美な線と面で表現したシートインテリア	全 車
	⑧ 使用頻度の高いスイッチ類（センタ側にオーディオを主体に右サイド側にミラー関係）を2箇所に分け、スイッチの大型化と合わせて手元に配置し、操作性を大幅に向上させたサテライトスイッチ	グランデ以上
	⑨ エアコンディショナスイッチで頻度の高いノブは前面に、その他はスライドアウト式とした簡単操作のヒーコンパネル	グランデ以上
	⑩ 手になじみの良い形状にしたA/Tシフトノブ	全 車
便利性	⑪ 操作性の良い位置と形状によるコックピットまわりのスイッチ & レバー（ライティングスイッチ、ワイパスイッチ、IGスイッチ、チルトレバー、パワーウインドウスイッチ等）	全 車
	⑫ 小物入れやカップホルダを設けた、便利なセンタクラスタ	全 車
	⑬ ワンタッチ操作で使用が可能なブツシユ式灰皿	LG(H/T)、GR(S/D)以上
	⑭ コイルスプリングを採用し、乗り心地とクッション感の向上を実現したシート	全 車
快適性	⑮ 操作性・装着性の良い電気式テンションレデューサおよびアジャスタブルベルトアンカのシートベルト	全 車
	⑯ 快適なドライビングを可能にするスライド式コンソールとセットで運転席シートに無段階調整式のアームレスト	グランデ以上
	⑰ ハイレベルな音質を実現した6スピーカーシステム	グランデ以上
	⑱ 室内空調性能の向上をはかつたインパネ用デフロスタ	全 車

1・4	基本構造
-----	------

### ■エンジン

トヨタ マークII にふさわしい乗り心地と余裕のある走りを実現するため、マークII の量販車に新たに高性能・低燃費・高品質なトータル バランスに優れたハイメカ ツインカム4バルブ化の1G-FE (2.0ℓ), 4S-Fi (1.8ℓ) エンジンを新搭載しました。また、シリーズ最高級エンジンとして1G-GZE (2.0ℓ DOHC スーパーチャージャ) エンジンの新規導入や無鉛プレミアムガソリン対応 (1G-GZE, 1G-GTE エンジン) など、継続エンジンについても改良を加え出力性能の向上と同時に燃費・静粛性についても一層向上させました。

### □エンジン構成

\*印：無鉛プレミアム ガソリン対応エンジン

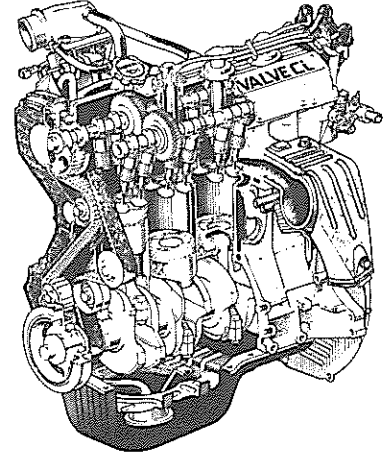
排気量	エンジン	最高出力 (ネット) [PS/rpm]	最大トルク (ネット) [kg·m/rpm]	特徴
1.8ℓ	4S-Fi	105/5600	15.2/2800	●1S-U エンジンの発展型として、市場のより高いニーズに応える高性能・高品質なハイメカ ツインカム量販エンジン
2.0ℓ	1G-FE	135/5600	18.0/4400	●1G-E エンジンの発展型として、トータル バランスの良い実用向ハイメカ ツインカム4バルブ化の高性能エンジン
	1G-GE	150/6200	18.6/5600	●従来の1G-GEの改良により、より高いニーズに対応した“高性能”“高応答性”を向上させたエンジン
	*1G-GTE	210/6200	28.0/3800	●従来の1G-GTEの改良により、より高い競合性を確保するため“高性能”“高応答性”を向上させた高性能スポーティー エンジン
	*1G-GZE	170/6000	23.0/3600	●シリーズの最高級エンジンとして“高性能”と“ゆとりある低中速性能”を両立させたスーパーチャージャ付きエンジン
	3Y-P	79/4600	15.0/2000	●タクシー、教習車用エンジンとして信頼性のある経済エンジン
2.4ℓ	2L	85/4200	16.8/2400	●従来の2Lを改良し、出力・トルクをアップしさらに燃費・静粛性を大幅に向上させたエンジン
	2L-T	94/4000	22.0/2400	●2L-Tの発展型として、出力・トルクのアップと燃費・静粛性を大幅に向上させ、同時に信頼性を一層向上させたエンジン

□4S-Fi エンジン

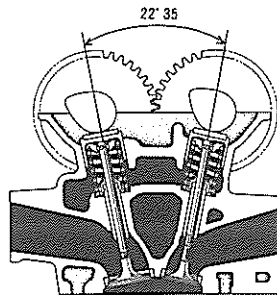
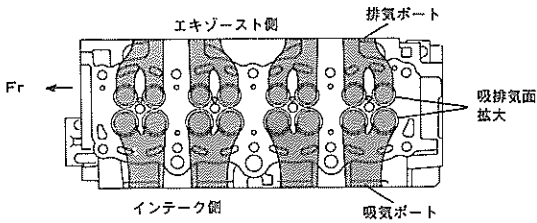
DOHC, 2バルブの1S-U エンジンをベースに低燃費および実用性の高いトルク特性を一段と向上させ、低速から高速まで余裕のある出力性能を確保し、さらに静粛性を備えた軽量コンパクトなDOHC 16バルブ エンジンです。

▶高出力・低燃費

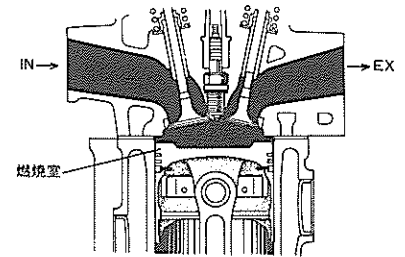
- マイクロ コンピュータを用い燃料噴射制御 (Central Injection : Ci), 点火時期制御 (ESA) を精度よく最適に集中制御するTCCS
- 高い燃焼効率と高圧縮比を可能にするペン ト ルーフ型燃焼室
- 実用性に富んだ使い易い低速トルク型・低燃費設計



4S-Fi エンジン断面



バルブ挟角



ペン ト ルーフ型燃焼室

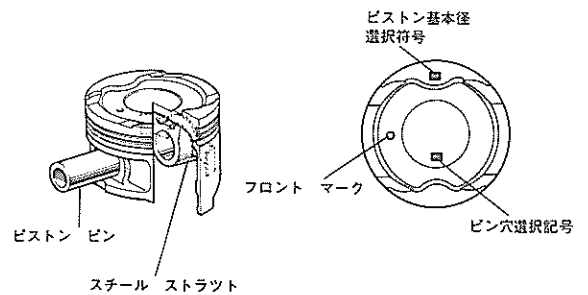
▶軽量・コンパクト

- バルブ狭角約22°のコンパクト DOHCを実現する1N-EX カムシャフト間ギヤ駆動方式
- 軽量・薄型フライホイール

▶低振動・低騒音

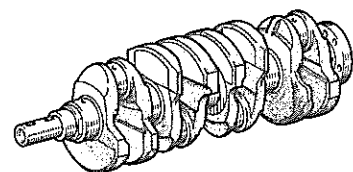
- 1S-U エンジンに比べてショート ストロークに設計した高剛性シリンダ ブロック
- シザーズ ギヤによるカムシャフト駆動
- アルミ合金製スチール ストラット入りピストン
- バランスに優れた8バランス ウェイトのクランクシャフト
- デュアル モード ダンパ(M/T車), トーションナル ダンパ(A/T車) を備えたクランクシャフト プーリ

SS0333, SS0295, SS0244, SS0297



ピストン符号

SS0251



クランクシャフト

SS0201

## □1G-FE エンジン

1G-EU エンジンの発展型エンジンとして、軽量コンパクトなDOHC 24バルブ エンジンを開発し、実用性能、燃費、静粛性を一段と向上させました。加えて高品質・高性能をテーマにトータル バランスの優れた新世代のエンジンです。

## ▶高出力・低燃費

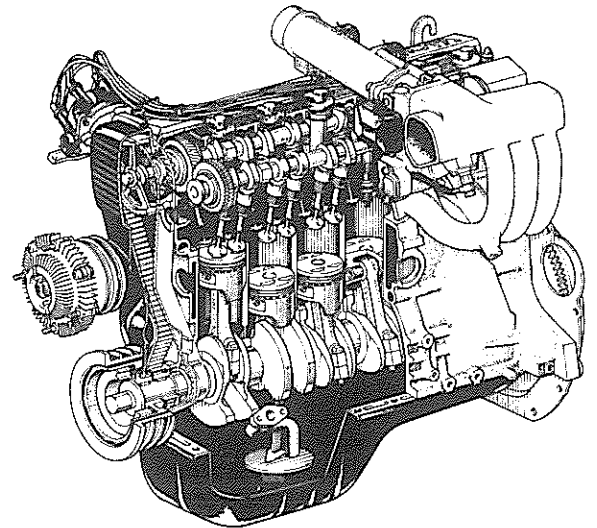
- 吸排気通路抵抗および動弁系の慣性重量を減少したDOHC 4バルブ機構の採用
- 燃焼効率の良いペン ト ルーフ型燃焼室の採用
- 最適な点火時期に制御しノッキングの発生を抑制するノックコントロール システムの採用

## ▶低騒音

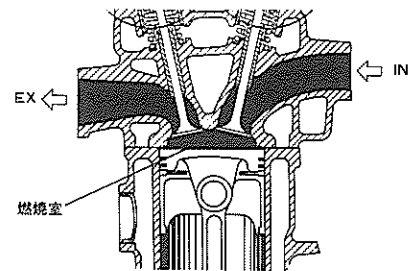
- シリンダ ブロツクの剛性アップ
- クランクシャフトの剛性アップとフル バランス化
- ベンディング ダンパ付きクランクシャフト プーリの採用
- インテーク マニホールドにステーを採用
- エキゾースト マニホールドに騒音低減効果の大きいヒート インシユレータの採用
- エンジン マウンテイングに液体封入式複合マウンテイングを採用

## ▶信頼性

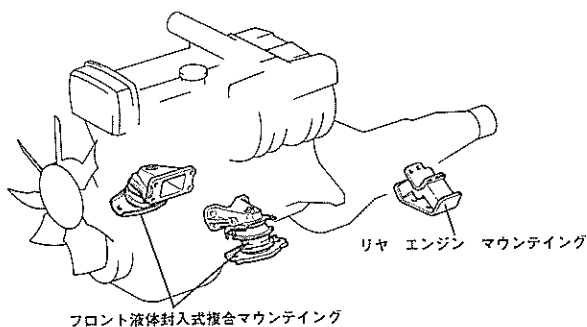
- 耐熱性の優れた幅広のタイミング ベルト採用
- クランクシャフト ベアリングにケルメット材の採用
- ピストンに錫メツキの追加
- ウォータ ポンプのインペラにステンレス材の採用
- スロットル ボデーの温水パイプにステンレス材の採用
- 新規導入タイプのPCV システムの採用
- コネクター体配線などコンパクト化した新型ディストリビュータの採用



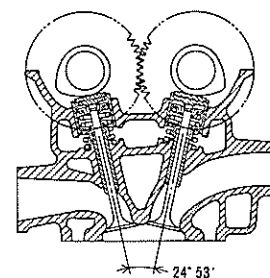
1G-FE エンジン断面



ペン ト ルーフ型燃焼室



フロント液体封入式複合マウンテイング



バルブ挟角

GS0411, GS0232, GS0350, GS0231

□1G-GZE エンジン

1G-GEUをベースにスーパーチャージャを装着し、低速から高速まで大幅な出力およびレスポンスの向上をはかった高性能エンジンです。

<スーパーチャージャの特徴>

エンジン出力軸よりベルトで直接駆動されるため

- 低速から十分な過給が可能となり、低速から高速まで全域にわたり出力向上がはかれる
- レスポンスが良い
- タイムラグがない

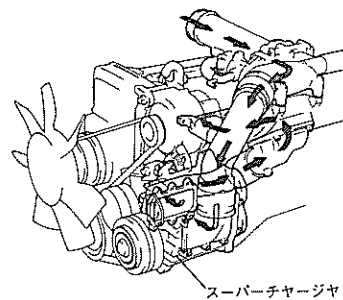
▶高出力・低燃費

- 出力の向上をはかる無鉛プレミアム ガソリン対応の採用
- 低速から高速まで全域にわたり出力向上がはかれるスーパーチャージャの採用
- 最適な点火時期に制御レノツキングの発生を抑止するノックコントロール システムの採用
- マイクロ制御の電氣的配電による、信頼性の高いDLI (ディストリビュータ レス イグニッション) システムの採用

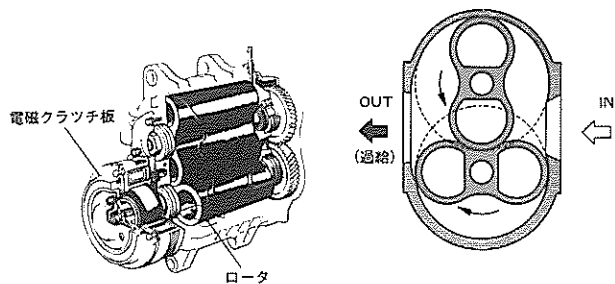
<特長>

- 点火進角精度の向上
- 耐電圧の向上
- 電波雑音の改善
- メンテナンス フリー化

吸気の流れ



スーパーチャージャ断面



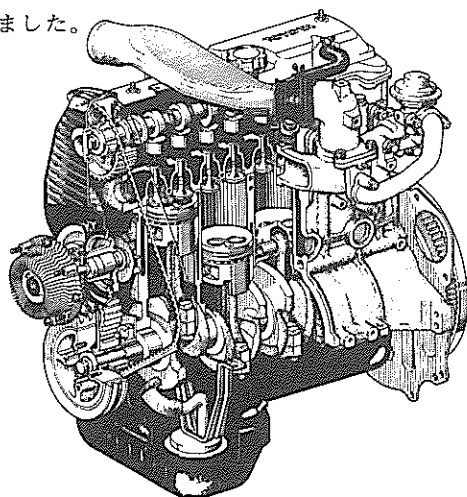
GS0050, SP0006 SP0033

□1G-GTE エンジン

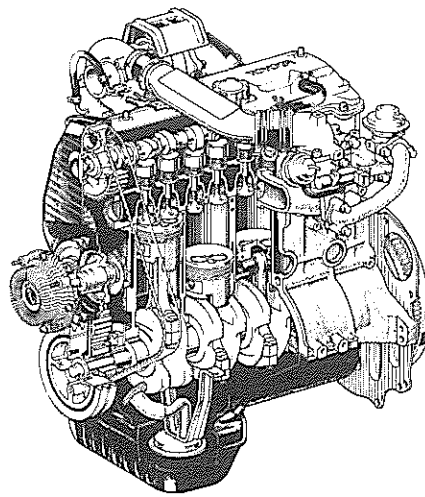
無鉛プレミアム ガソリン対応による、低速から高速までの大幅な出力性能をはかりました。

□2L, 2L-T エンジン

外観意匠を一新し、新設計の動弁機構を採用するなど大幅な変更により、高出力と低燃費をはかり、さらに振動・騒音面でも大きく向上させました。



2L エンジン断面



2L-T エンジン断面

L.S0237, L.S0240

## ■シャシ

サスペンション方式は、大幅改良のフロントにマクファアソン ストラット式を、リヤに6気筒エンジン車は新サスペンションのダブル ウイツシユボーン式独立懸架方式を、また、新PPSなど新技術の積極的採用によりトータルな高性能を徹底的に追求した完成度の高い操縦性・安定性および乗り心地を実現させました。

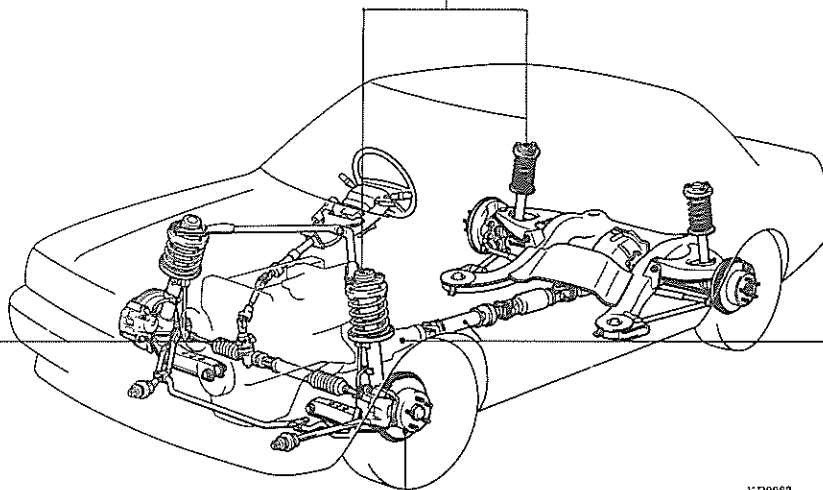
オートマチック トランスミッション付き車は、全車シフト ロック システムを採用しシフトの誤操作の防止をはかりました。

### □ステアリング

- 操舵フィーリングの良いラック & ピニオン式パワー ステアリング (全車)
- パワー ステアリングはエンジン回転数感应式と車速感应式の2種類を設定 (新PPSの設定拡大)
- 新開発のチルト & テレスコ式ステアリングにより使用性、操作フィーリングが良く最適なドライビングポジションが得られる (1G-GE搭載車以上)

### □サスペンション

- 優れた操縦安定性と快適な乗り心地を高い次元で両立させた先進サスペンションの開発新ダブル ウイツシユボーン式リヤ サスペンション
- 安定性を高めるワイドトレッド (従来比(IRS車) フロント +30mm  
リヤ +15mm)
- 良好な操縦性と最適な乗り心地を確保するTEMS
- 乗り心地を向上させるサスペンション サポートのサブ フレーム構造 (IRS車)
- サービス性を配慮したリヤ サスペンション構造



XP0082

### □オートマチック トランスミッション & プロペラ シャフト

- 1G-G系エンジン用にA340Eを採用、4S-Fi エンジン用にA42Dを採用し、動力性能およびフィーリングの向上
- 発進加速・追越し加速性能を向上させた新高性能トルク コンバータの採用
- 軽量化と騒音低減に大きな効果をもたらす高強度・高精度チューブを用いた摩擦溶接のプロペラ シャフト (日本初)
- A/T車にシフトの誤操作防止をはかつたシフト ロック システム

### □ブレーキ・タイヤ

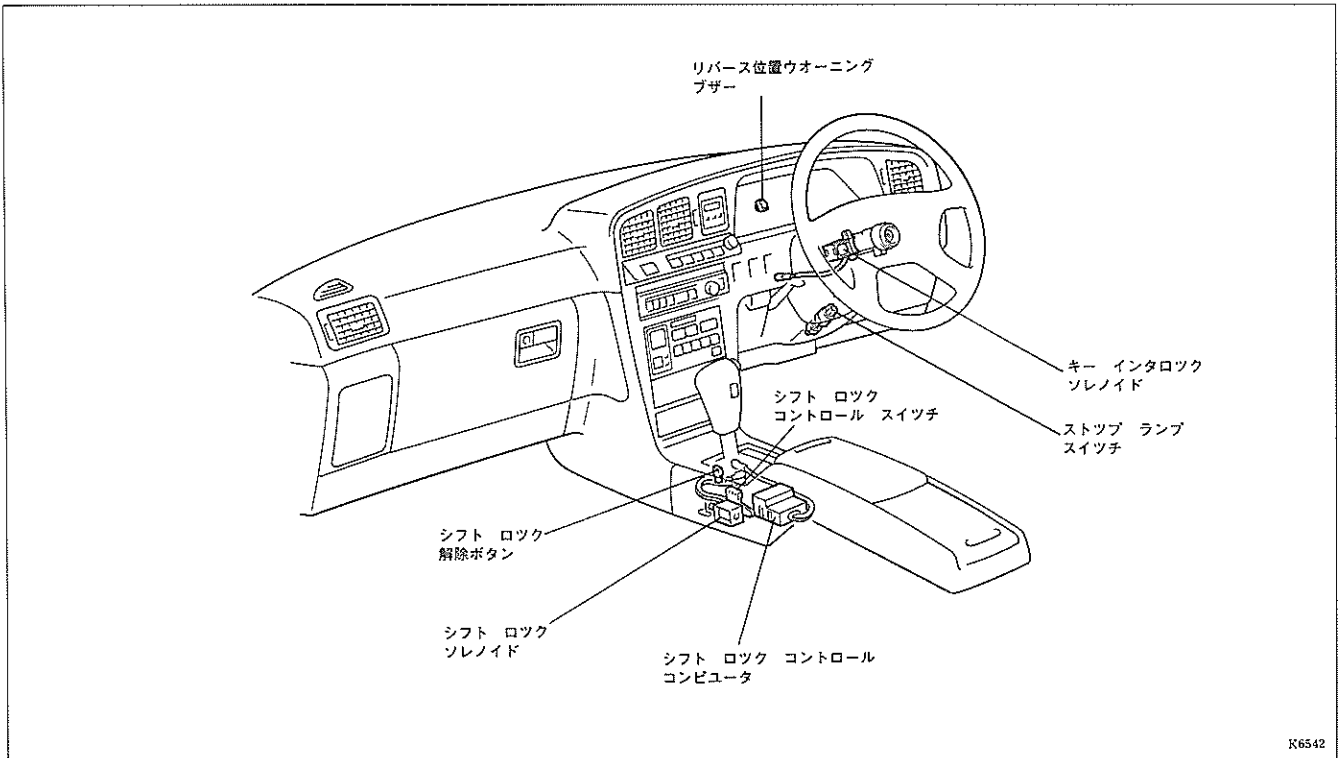
- 急制動時の車両姿勢の安定性に加え操舵性をも確保する新4輪ESC
- 4輪ベンチレーテッド ディスク ブレーキ
- 操縦性を向上させる195/65 R15 90Hタイヤ

□シフト ロック システム

▶キー インタロック & シフト ロック

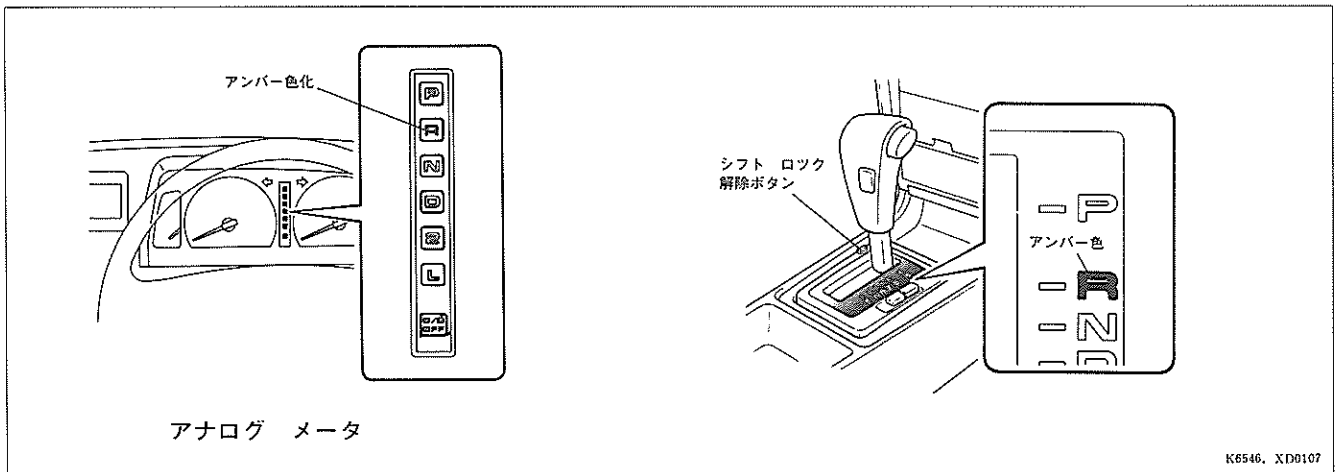
今回オートマチック トランスミッション車に「シフト ロック システム」を設け、シフト レバーの誤操作防止をはかりました。

この、シフト ロック システムはシフト レバーをP レンジにシフトしないと、イグニッション キーを抜くことができないキー インタロック装置とP レンジからP レンジ以外 (R, N, D, 2, L) へシフトする際、ブレーキ ペダルを踏まないとシフトすることができないシフト ロック装置を組み合わせたシステムに後退位置警報装置を含めたシステムです。なお、このシステムではキーを抜くとP レンジからのシフトはできませんので、けん引などの場合を考慮し、キャンセル機構 (シフト ロック解除ボタン) を設けました。



▶リバース ウオーニング ブザー

シフト レバーの位置が前進位置 (D) か後退位置 (R) かをより明確にするため、シフト レバーをR レンジにあるときは、ブザーで運転者に知らせる「シフト レバー後退位置警報装置」です。



## ■ボデー

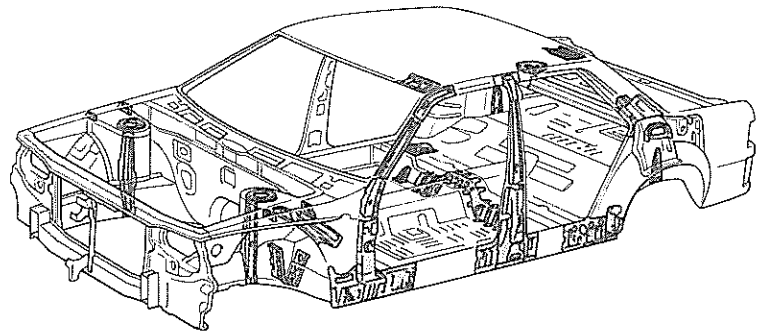
時代をリードする高級・高性能サルーンにふさわしいボデーを創り出すため、基本から徹底的に見直し、より確かな信頼感、より快適な居住空間を創り出すものとなりました。

ボデーはエンジン・サスペンション・ボデー マウントなどを含めた車両全体の振動系をモデル化した高度なコンピュータ構造解析と種々の実車テストの繰り返しにより、大幅なボデーの剛性アップを実現し、その結果、振動・騒音・操縦性・安定性・乗り心地などあらゆる要素の高度なチューニングをはかりました。

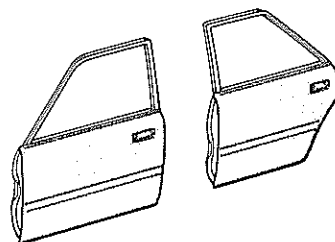
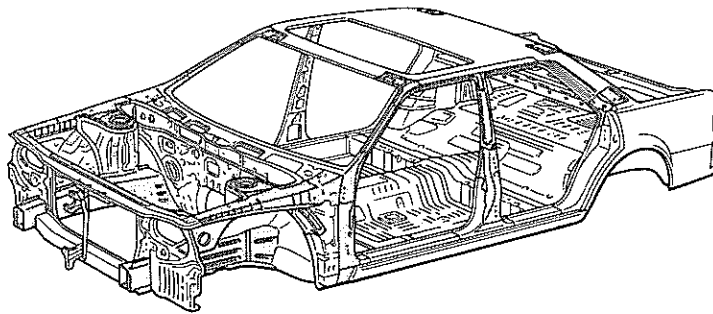
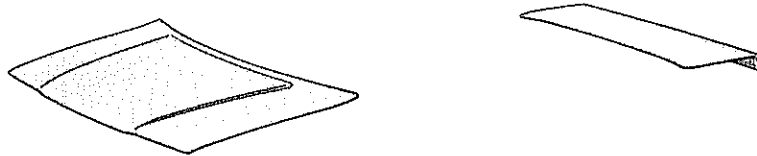
さらにダツシユには全面にサンドイッチ制振パネル、フロアには二重の制振パネルやウレタン一体発泡カーペットなどを採用、ルーフ ヘツダやピラーなどの骨格系の内部には発泡材を充填するなど完璧なまでの騒音の遮断を行い、優れた静粛性にさらに磨きをかけています。

## □ボデー シェル

- 客室まわりの骨格強化
- ピラーまわりの結合剛性強化
- フロア リンホースメントの採用
- フロント ボデー リンホースメントの追加
- 高張力鋼板の大幅な採用



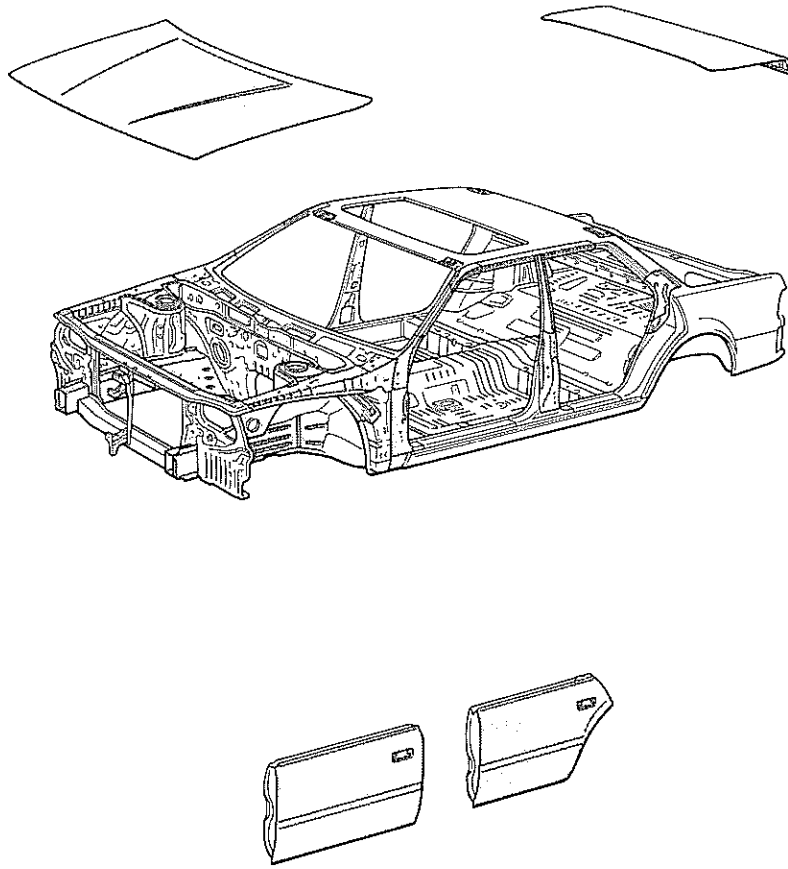
ボデー剛性



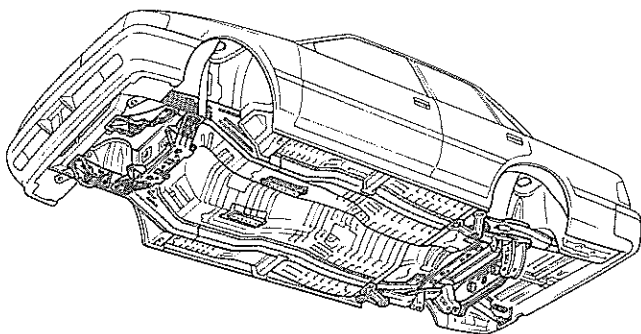
□：高張力鋼板使用部位

高張力鋼板使用部位（セダン）

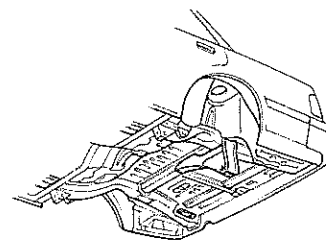
XB0311、XB0128



高張力鋼板使用部位 (ハードトップ)



IRS車



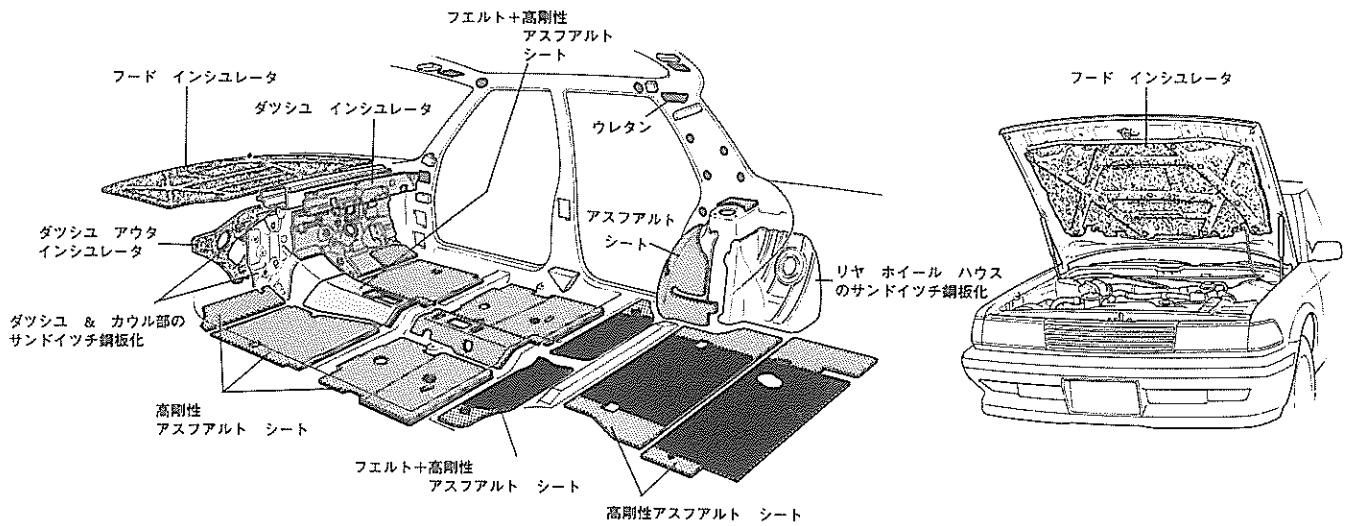
4リンク車

高張力鋼板使用部位

XB0130, XB0129

□遮音対応

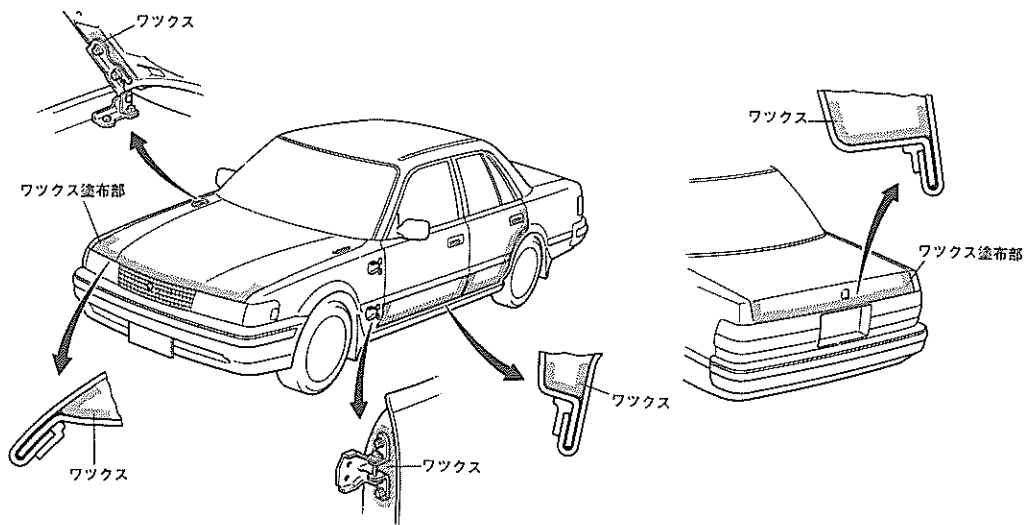
- 多層複合遮音構造のダツシュ・フロア
- 遮音性に優れたフード インシュレータ
- 各部への発泡ラバーの充填（フロント ピラー、フロント・リヤ ヘツダ部）
- 各部へのウレタン フォームの充填，防音シートの貼り付け（ルーフ サイド レール・クオータ ピラーまわり作業穴）



XB0116, XB0119

□防錆性能

- 防錆鋼板の使用部位拡大（各パネル，フレーム）
- 防錆ワックス・シーラの塗布（フード・ドア ヘミング部，フード・ドア ヒンジ部）
- 塩ビ ゴルの塗布（ホイール ハウス）
- 耐チツピング塗装の採用



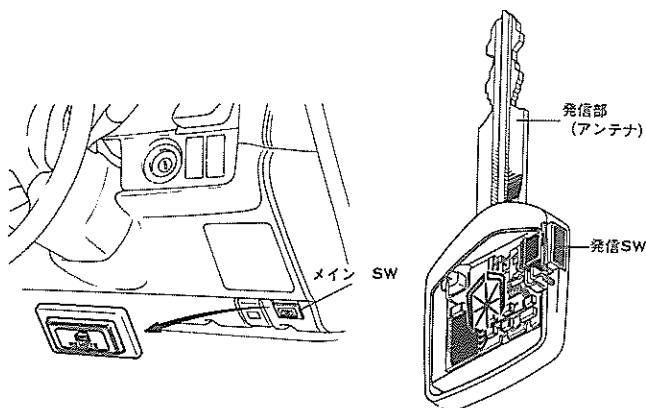
XB0135

## ■新装備の充実

高級・高性能サルーンにふさわしく市場のニーズとにより、使いがてが良く便利な装備を設定することで、快適なドライブを実現させました。

### □ワイヤレス ドア ロック コントロール システム

車から少し離れた所からドア ロックの解除、施錠が、キーに組み込まれたスイッチにより操作できます。システムをOFFするメイン スイッチもインパネに設けました。

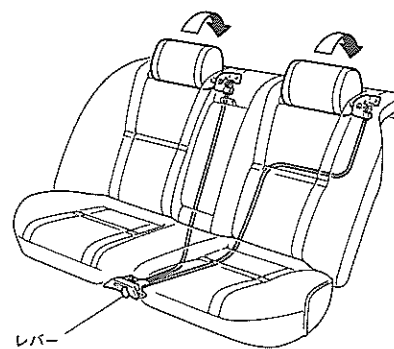


XB0323, XB0322

### □ワンタッチ格納式リヤ ヘッドレスト

後席のヘッドレストを格納することにより、前席からの後方視界を拡大することができます。

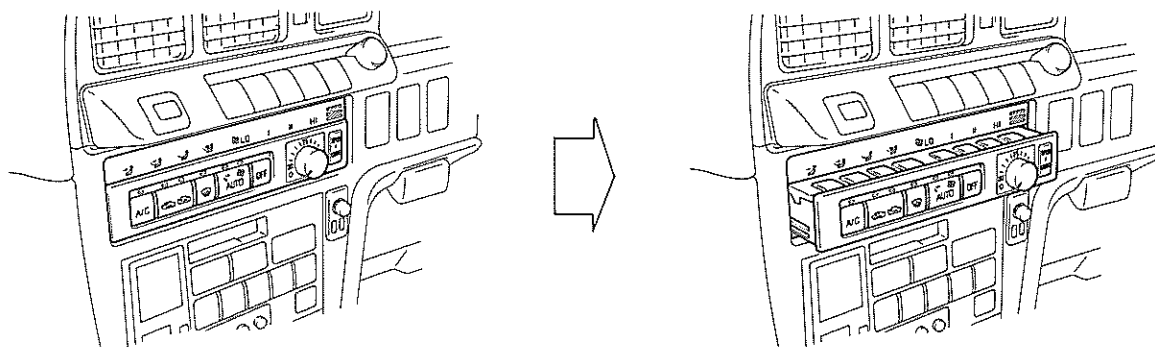
格納する場合は後席下前部にあるレバー操作により自動的に格納することができます。



XP0070

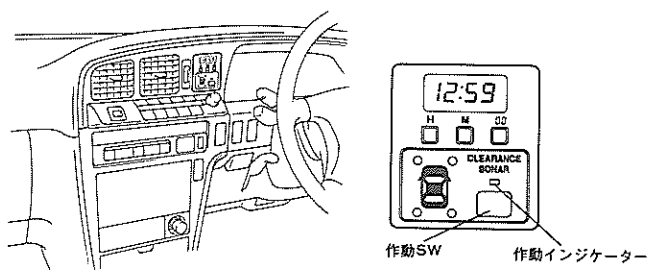
### □スライド アウト エアコン パネル

使用頻度の高いノブを前面に配し、普段は前面部だけで、操作可能とした。必要に応じてスライド アウトさせ、マニュアル操作ができます。



### □クリアランス ソナー

車両コーナー部周辺の障害物を検知し、ブザーと表示灯により運転者に知らせるものです。

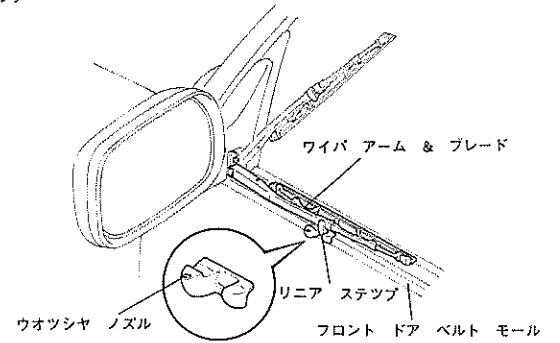
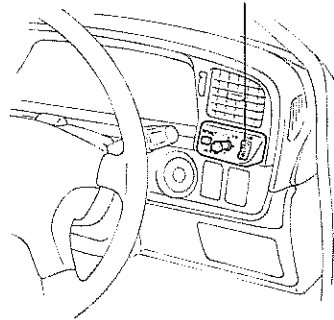


XJ0462

□サイド ウィンドウ ワイパ

サイド ウィンドウに雨滴・汚れなどが付着した際のドア ミラー視界を向上させるためのサイド ウィンドウ ワイパ & ウォツシヤです。

サイドウィンドウ ワイパ & ウォツシヤ スイッチ

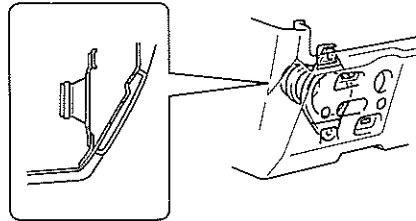


XJ0441, XJ0536

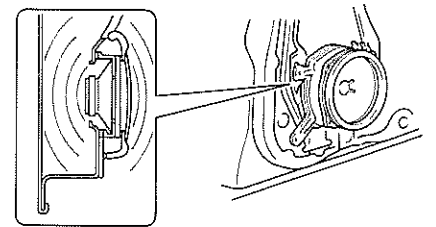
□6 スピーカ システム

フロント ドアに大径スピーカ、インストルメント パネルにツイーター、リヤ パッケージ トレイに2ウエイスピーカを配し、低音から高音に至るまで、伸びのある音質と、バランスのよい音場を実現します。

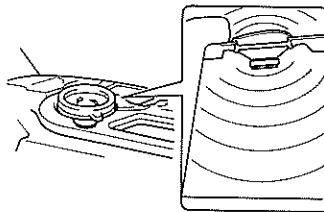
・フロント スピーカ(ツイータ)



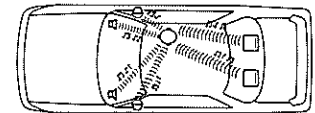
・フロント ドア スピーカ (フル ラウンジ)



・リヤ スピーカ(2ウエイ)



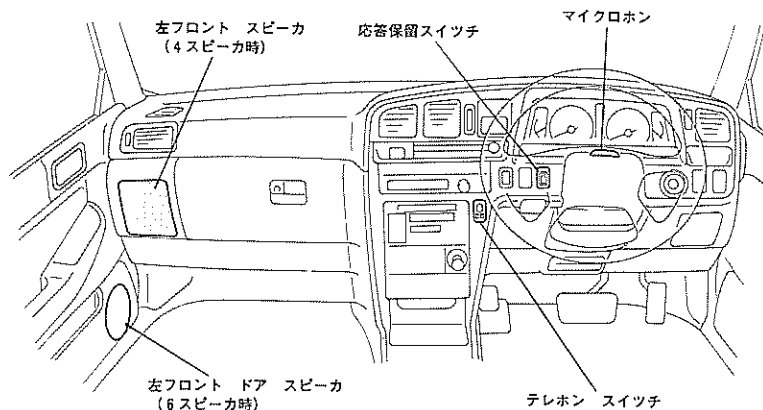
・バランスのよい音響域



XP0053, XP0054  
XP0055, XP0071

□自動車用電話

ステアリング コラム部にマイクロホン内蔵のハンドフリー電話とセンタ コンソールに収納のハンドセット電話 (NTTからのリース部品) の2種類を設定しました。(販売店オプション)



XJ0405

1・5 基本性能

■主要諸元

▶各種寸法

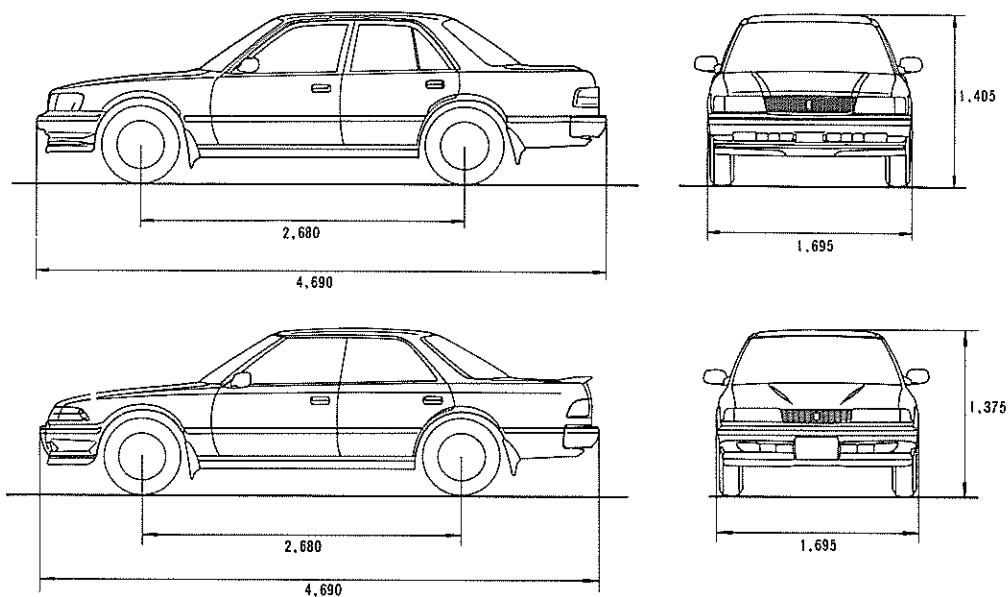
外形寸法

		寸法*1 (mm)	従来との差*1
セダン	全長	4690	+40
	全幅	1695	+5
	全高	1405	-10
ハード トップ	全長	4690	±0
	全幅	1695	+5
	全高	1375	-10
ホイールベース		2680	+20
トレッド	前輪	1455	+30
	後輪	1455	+15

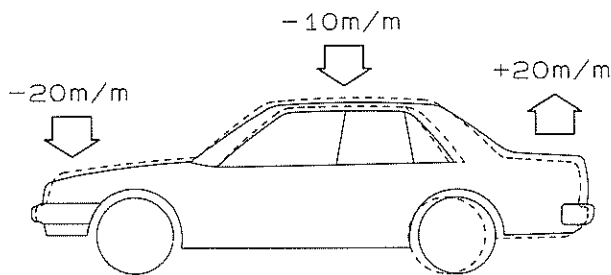
室内寸法

		寸法*1 (mm)	従来との差*1
セダン	室内長	1930	+5
	室内幅	1445	+25
	室内高	1170	-10
ハード トップ	室内長	1875	-10
	室内幅	1445	+25
	室内高	1140	-10

\*1 寸法および従来との差はグランデの数値をしめす。



従来型との比較



新型 ———  
従来型 - - - - -

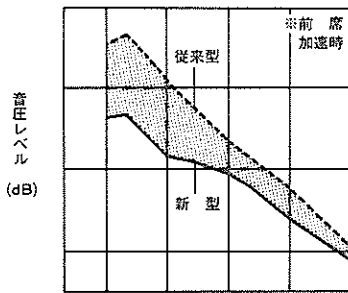
XP0083, XP0084, XP0056

■居住性・快適性

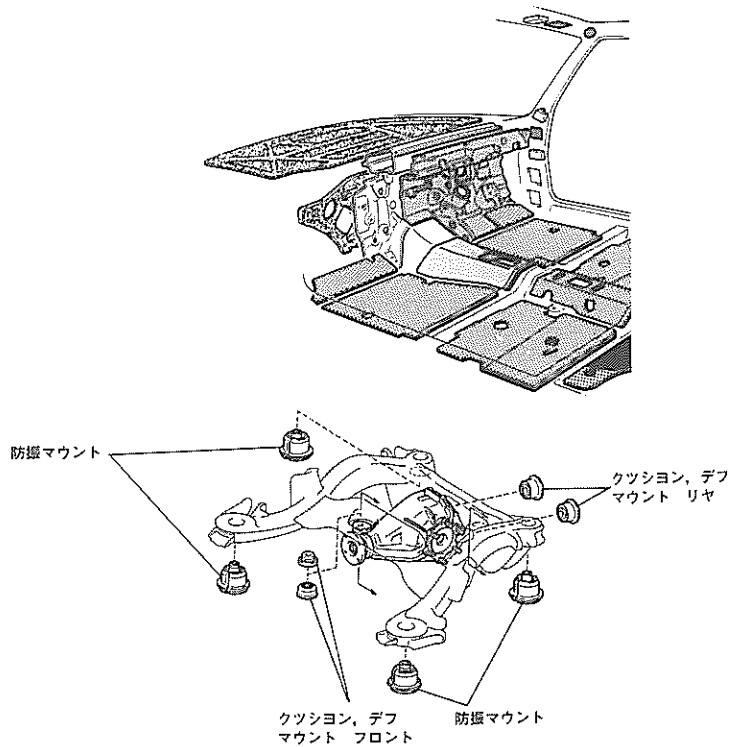
▶振動騒音の低減

エンジン ノイズ

- エンジン単体音および振動の低減
- エンジン マウントの改良
- ダツシユのサンドイツチ制振パネルの面積拡大
- ダツシユ インナ サイレンサの材質変更
- エンジン リヤ サポート メンバの剛性アップ
- デフ防振支持大型サブ フレームの採用 (IRS車)



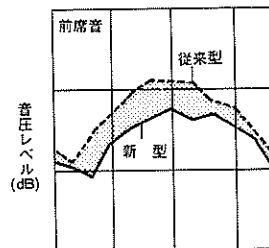
エンジン ノイズ



XB0116, XB0114, XD0169

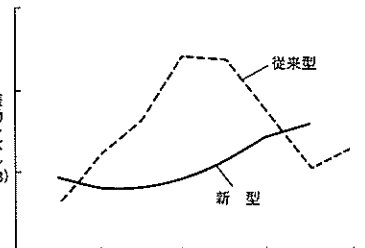
ロード ノイズ

- フロント サスペンション メンバの剛性アップ
- フロント サスペンション タワーの剛性アップ
- フロント コイル スプリング インシュレータの板厚アップ
- リヤ サスペンション タワーの剛性アップ
- サンドイツチ制振パネルの採用



1/3OCT 周波数 (Hz)

ロード ノイズ



車速 (km/h)

シエイク

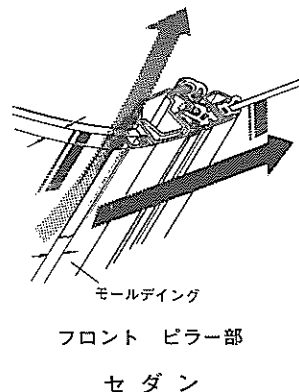
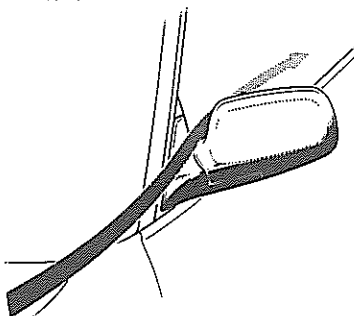
XB0115, XP0057

シエイク

- エンジン マウントの改良
- ボデー シエル剛性アップ

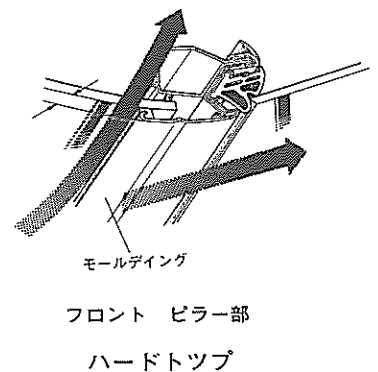
風切音

- フロント ウインドシールド モールの断面変更 (大型レインガーターの採用)
- ボデー各部遮音対策
- ドア ミラーの形状改良



モールディング

フロント ピラー部  
セダン



モールディング

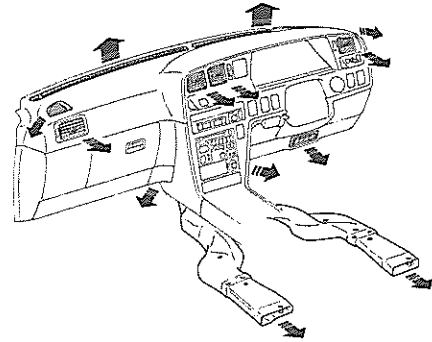
フロント ピラー部  
ハードトップ

XB0432, XB0307, XB0308

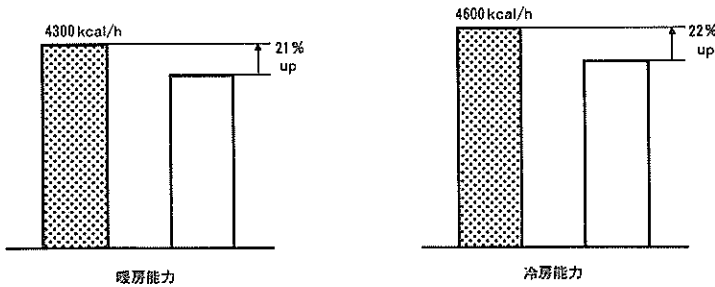
▶空調・換気性能の向上

ヒータ & エアコンデিশヨナは、全車エアコン関係部品を一新し、操作性および騒音の低減ならびに風量をアップし冷暖房性能を大幅に向上させました。

- 冷暖房性能のレベル アップ
- デフロスタ風量のレベル アップ
- ブロー騒音の低減
- ブローのフェード イン機構（立上りHiに入らない）
- 新電気式オートエアコン制御の採用（風量無段階）
- 低騒音エア ピュリファイヤの採用



XJ0293



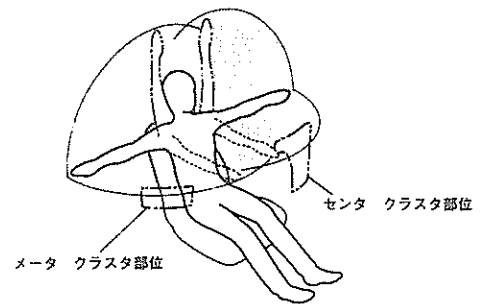
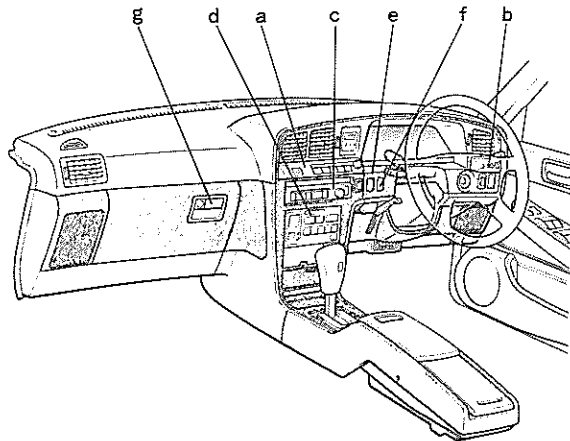
XP0073

吹き出し口	センタ スタ	レジ スタ (A)	サイド スタ (B)	足元吹き出 し口 (C)	センタ フロスタ (D)	サイド フロスタ (E)
モード						
(FACE)	○	○				
(BI-LEVEL)	○	○	○			
(FOOT)			○	○	○	○
(FOOT-DEF)			○	○	○	○
(DEF)			○		○	○

注) ○の大きさは風量割合を表します。また、各モードは冷風バイパス ダンパを閉じた状態です。

▶コック ピットまわりのスイッチ操作の向上

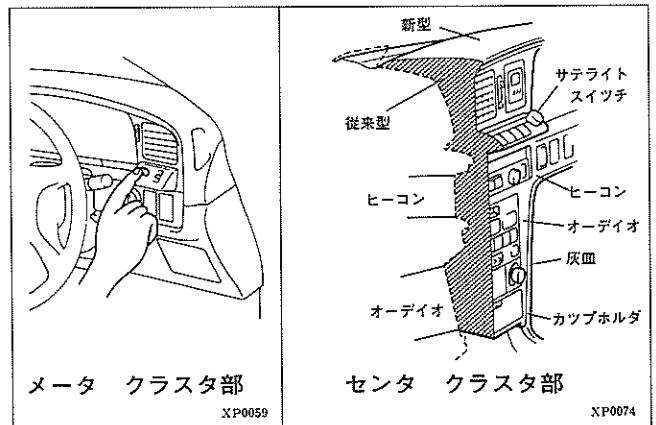
インパネをコック ピット タイプにし、クラスター面を運転席に向け、各種スイッチを運転者に近い位置に配置しました。また、各スイッチは大型化し、操作性・フィーリングを向上させ室内の雰囲気に合わせて、柔かい面で構成しました。



人間工学的な配慮をはかった各スイッチ類のレイアウト

XB0147, XP0058

図中符号	部 位	従来車比較
a	サテライト SW (センター側)	-20mm
b	サテライト SW (アウト側)	-20mm
c	エアコン パネル	-40mm
d	オーディオ, ラジオ	-115mm
e	クラスター部各種SW	-45mm
f	PKB レリーズ ノブ	-60mm
g	クラブ ドア ノブ	-75mm



1・6 タクシー仕様車

今回トヨタ マークIIのフル モデル チェンジに伴い、タクシー仕様車の商品力強化と合わせて次の3つの立場に対する慎重な配慮から企画しました。

1. 乗客への快適性、使用性の向上
2. 乗務員（運転者）への使用性の向上
3. タクシー会社、経営者としての経済性（耐久性）の向上

■車種構成

車種構成は従来同様YX80系（3Y-P エンジン）、LX80系（2L エンジン）のGL グレードに設定しました。  
YX80系にタクシー用廉価仕様E パックを設定しました。

ボデー形状	エンジン型式	通称名	車両型式	トランスミッション	
				5M/T	3A/T
セダン	3Y-P	トヨタ マークII 2000 GL LPG	E-YX80	AEMNP	AEHNP
	2L	トヨタ マークII 2400 GL デイゼル	Q-LX80	AEMNS	—

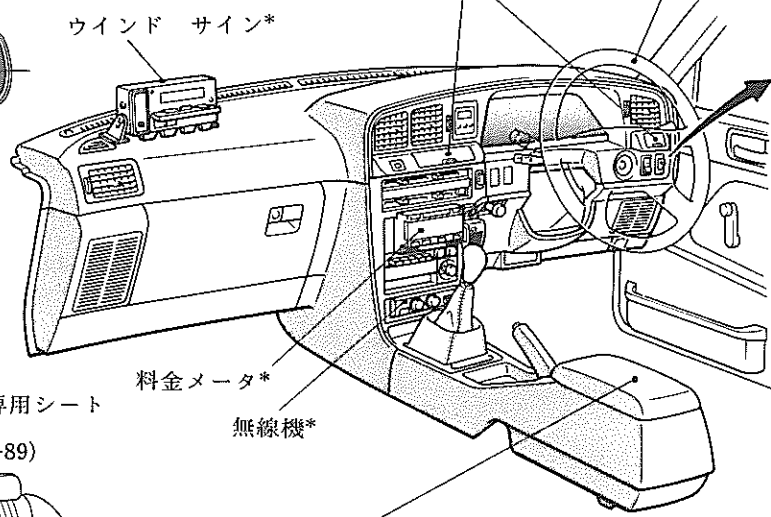
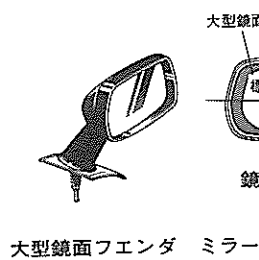
■タクシー仕様の特徴

▶乗務員・乗客の使用性、操作性

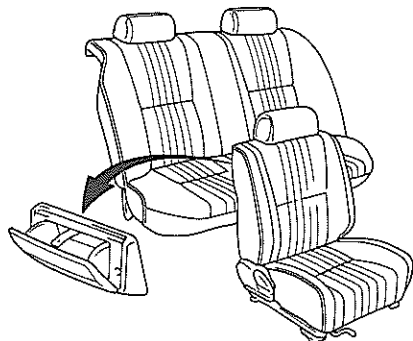
- 寒冷地用ウインドシールド ロワー モールディング (OPT) (参照P5-90)
- 視認性の良い大型フェンダ ミラー

●操作性・走行安定性の良い

パワー & チルト式ステアリング (参照P4-42)



- 乗り心地の良いタクシー専用シート
- 便利な大型灰皿 (参照P5-89)

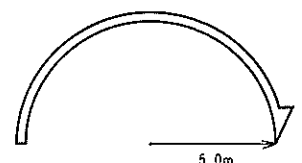


- 便利な鉛筆立て (YX系)



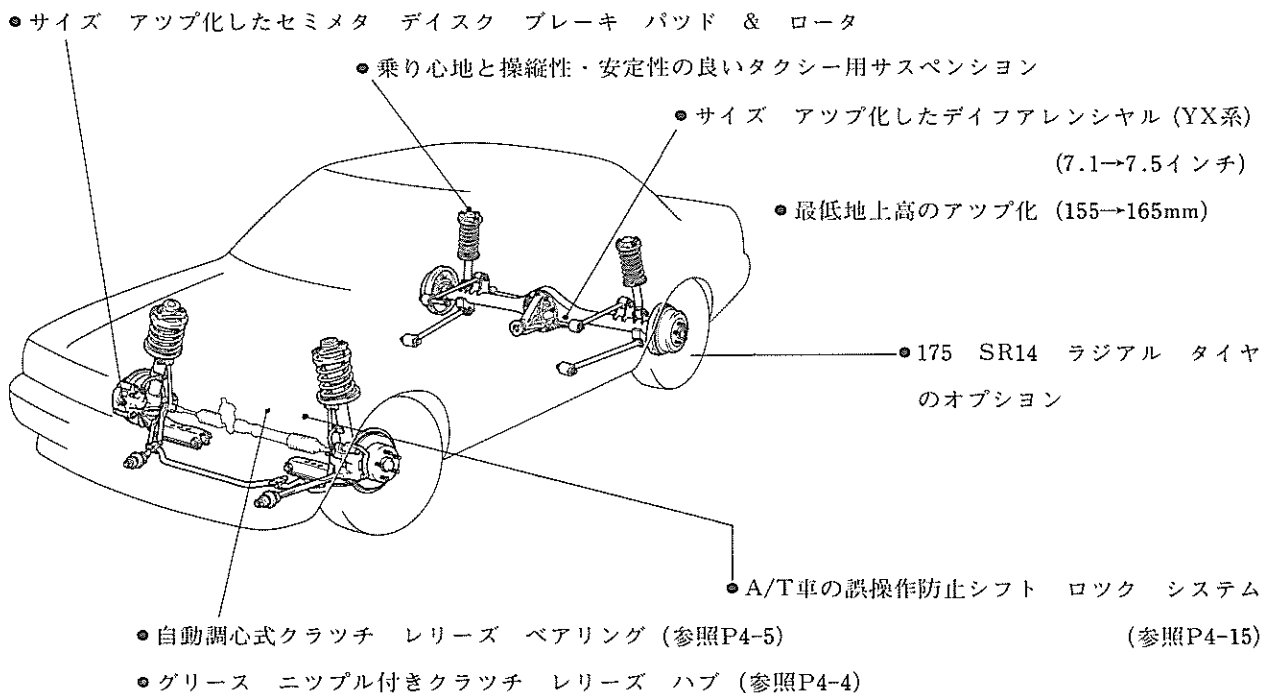
\*：参考例です

- 最小回転半径の縮小化 (5.2→5.0m)



XB0437, XB0417, XP0076, XB0163, XP0077

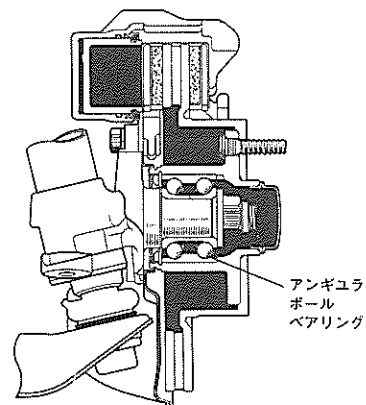
▶信頼性・耐久性



X1'0078

▶サービス性

- グリース ニツプル付きクラッチ レリーズ ハブ (参照P4-4)
- メンテナンス フリーの複列アンギュラ ボール ベアリング式ホイール  
ベアリング (参照P4-31)
- タクシー装備用サービス コネクタ (参照P5-91)
- タクシー装備品取り付けスペースの確保をはかつた薄型ラジオ (1/2DIN)  
(参照P5-88)



▶タクシー用E パック仕様概要

X1D0135

YX系タクシーにタクシー向き専用パックを設定し、商品のバリエーションを拡大しました。

標準タクシー仕様とE パック仕様との相違点

○：標準 ×：設定無し △：オプション

項 目	GL	E パック
ホイール キャップ	フル キャップ	センタ オーナメント
クリアランス モニタ	○	×
シート表皮	フアブリック	塩ビ
フロア マット	ループ	塩ビ
フット レスト	○	×
グロー ボックス照明	○	×
ラジオ AM 1/2DIN 2SP	○	△
AM/FM ラジオ	△	×
リヤ ウィンドウ デイフオツガ タイマ付き	○	△
フロント ウレタン バンパ (黒)	△	×

1・7

## 教習車仕様

トヨタ マークIIのフル モデル チェンジに伴い、教習車の商品力強化をはかりました。

1. 車種構成の充実
2. 教習車の快適性・使用性の向上
3. 教習車の装備品の向上

## ■車種構成

## ▶車種構成の充実

教習車の全車型にA/T車を設定しました。

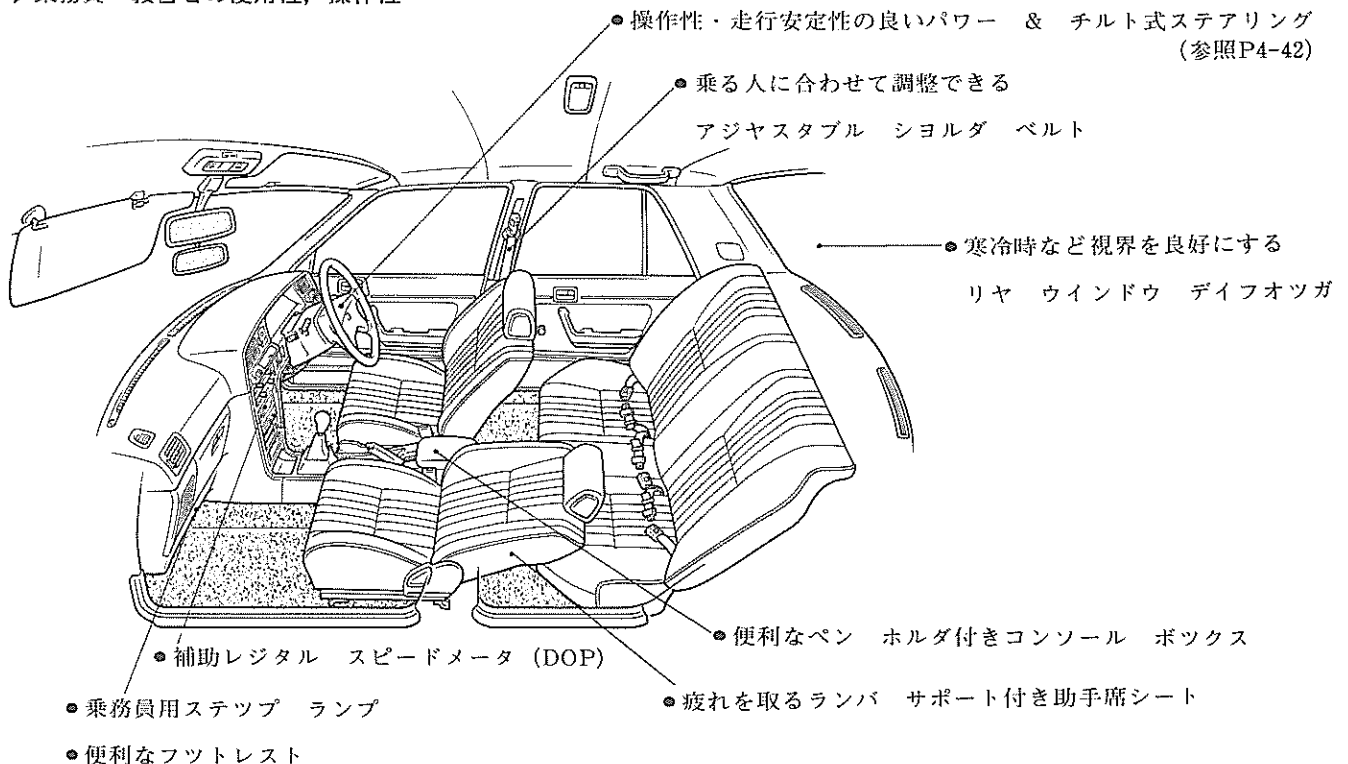
ボデー 形状	エンジン 型式	通 称 名	車両型式	トランスミッション	
				M/T	A/T
セダン	4S-Fi	トヨタ マークII 1800	E-SX80Y	AEMRM	AEPRM
	3Y-P	トヨタ マークII 2000 LPG	E-YX80Y	AEMRP	AEHRP
	2L	トヨタ マークII 2400 ディーゼル	Q-LX80Y	AEMRS	—
	2L-T	トヨタ マークII 2400 ターボ ディーゼル		—	AEPRX

## ■教習車仕様の特徴

## ▶動力性能・走行性能

- 高性能・高品質なハイメカ ツインカム 4S-Fi エンジン (参照P3-2)
- 高性能ディーゼル ターボ 2L-T エンジン (参照P3-119)
- 走行性能に優れ、乗り心地をも向上させる175 SR14 ラジアル タイヤ (OPT)

## ▶乗務員・教習者の使用性, 操作性



XP0079

1・8

## 新機構・新装備一覧

	項 目	適 用 車 種
エ ン ジ ン	高性能・低燃費でトータル バランスに優れたハイメカ ツインカムの新世代エンジン 1.8ℓ 4気筒, 4S-Fi エンジン	SX80系
	高性能で低燃費を両立させた, DOHC 4バルブ仕様の新世代エンジン 2.0ℓ 6気筒, 1G-FE エンジン	GX81系 LG, グランデ
	高性能でゆとりある低・中速性能を持つた最高級スーパーチャージャ付きエンジン 6気筒, 1G-GZE エンジン	GX81系 グランデ G
シ ヤ シ	高次元の操縦性・安定性と乗り心地を達成したリヤ サスペンション ダブル ウイツシユボーン式IRS	GX81系
	上下方向に加え前後方向の調整を可能にし, 最適ポジションが得られる チルト & テレスコ ステアリング	グランデ以上
	操縦性・安定性と乗り心地を兼ね備えた高級高性能タイヤ 195/65 R15 タイヤ	グランデ G 標準 グランデ(1G-GE) にOPT
	ESC作動油圧源, 制御モードなどの変更により制御性能を一層向上させた 新4輪ESC	グランデ G 標準 グランデ(1G-FE) 以上にOPT
ボ デ ル	光を優しく取り入れるガラス サン ルーフにチルト機構を備えた マイコン式チルト & スライド電動ムーン ルーフ	グランデ(1G-FE) 以上にOPT
	スカイトリム付き成形天井により, サン バイザ, マップ ランプをすつきりと収納し見 栄え向上をはかつたスカイトリム付きルーフ ヘッド ライニング	グランデ(1G-FE) 以上
	インストルメント パネル下部にフアブリックを張り, ドア トリムとの一体感, 高級感 を表現したインストルメント パネル意匠	グランデ G
	運転席シートのセンタ コンソール側にアームレストを設け快適性と高級感を表現した アームレスト付きフロント シート	グランデ G
	フロント シート アームレスト付き車は, コンソール ボックスの開閉をスライド式と し, 使用性の向上をはかつたスライディング リッド コンソール	グランデ G
	レバー操作により, ワンタッチでリヤ ヘッドレストを収納させ後方視界を向上させた ワンタッチ格納式リヤ ヘッドレスト	グランデ(1G-GE) 以上
	キー プレート内蔵の送信機によりドアのロック・アンロックを可能にした ワイヤレス ドア ロック リモート コントロール	グランデ(1G-FE) 以上にOPT
	車両の4隅に超音波センサを配置し, 障害物の接近を運転者にブザーとランプで知らせる クリアランス ソナー (但し, 寒冷地および雪国仕様には設定なし)	グランデ(1G-FE) 以上にOPT
	雨天時のドア ミラー視界向上のため, サイド ウィンドウにワイパ & ウオツシヤを 装備したサイド ウィンドウ ワイパ (但し, 寒冷地仕様には設定なし)	グランデ G 標準 グランデ(1G-FE) 以上にOPT
	使用頻度の高いノブは前面に, その他はスライド アウト式とし操作性を向上させた スライド アウト エアコン パネル	グランデ(1G-FE) 以上
リヤ スピーカ グリルとエア ピュリファイア グリルを一体化し, パッケージ トレ イの見栄えを向上させたインテグレートッド スピーカ グリル	グランデ(1G-GE) 以上	
インパネ部リヤ席後部に加え, ドア スピーカを新採用しダイナミックなサウンドを実現 した6スピーカ システム	グランデ(1G-GE) 以上	
操作部をステアリング ハンドル部に設けたハンド フリー電話を新採用し, 市場のニー ズと利便性をはかつた自動車用電話 (ハンド フリー電話)	グランデ(1G-FE) 以上にDOP	

1・9	雪 国 仕 様
-----	---------

### ■雪国仕様の設定

従来型寒冷地仕様とは別に、今回、北海道地域を除いた積雪寒冷地を対象に「雪国仕様」を新たにオプション設定しました。雪国仕様は主に充電系統やワイパ関係の信頼性・使用性の向上をはかつており、積雪寒冷地での使用に適応させた仕様です。

#### ▶雪国仕様内容

##### 仕様一覧

形態	ね ら い	項 目	1G-GTE	1G-GZE	1G-GE	1G-FE	4S-Fi	2L-T	2L	3Y-P
セ	• 降雪渋滞の充放電収支性能の向上	バッテリー			○	←	←			
								○	←	
ツ	• 低温始動性能の向上	リダクション スタータ	○ R1.0KW	←	←	←		○ R2.7KW	←	○ R1.4KW
		ワイパ モータ (フルコンロツク バック付き)	○	←	←	←	←	←	←	←
ト	• 融雪路等でのウオツシヤ多使用対応	大容量 ウオツシヤ タンク 2.5ℓ	○	←	←	←	←	←	←	←
	• 凍冷防止	フロント サブ モールディング	○	←	←	←	←	←	←	←
	• 軽油の凍結防止	フューエル ヒータ						○	○	