1　変更点概要

1・1　外形スタイル・室内空間 ………………………… 1－3
1・2　基本性能 ………………………………………… 1－5
1・3　運転性の向上 …………………………………… 1－6
1・4　新機構・新装備 ………………………………… 1－7

無断複製禁止

▩はじめに

トヨタ　マークII　ワゴンは昭和59年11月にモデル　チエンジを行い，落着きとゆとりのハイ　グレード　ワゴン車として市場で高く評価され，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，市場の要望への対応および競合車を凌ぐより一層の商品力アップをめざし，一部改良を実施しました。

なお，開発にあたりましては以下の点を重点にしました。

(1)外形スタイル・室内空間

- フロント　バンパにフォグ　ランプを内蔵した（ウレタン製バンパ）
- リヤ　バンパは，ボデーからの突き出し量を小さくして，荷室作業性向上
- クオータ　パネル，バック　ドア　パネル，ホイール　ハウス　インナに両面防錆鋼板を採用

(2)基本性能

- 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止するノック　コントロール　システムの採用

(3)運転性の向上

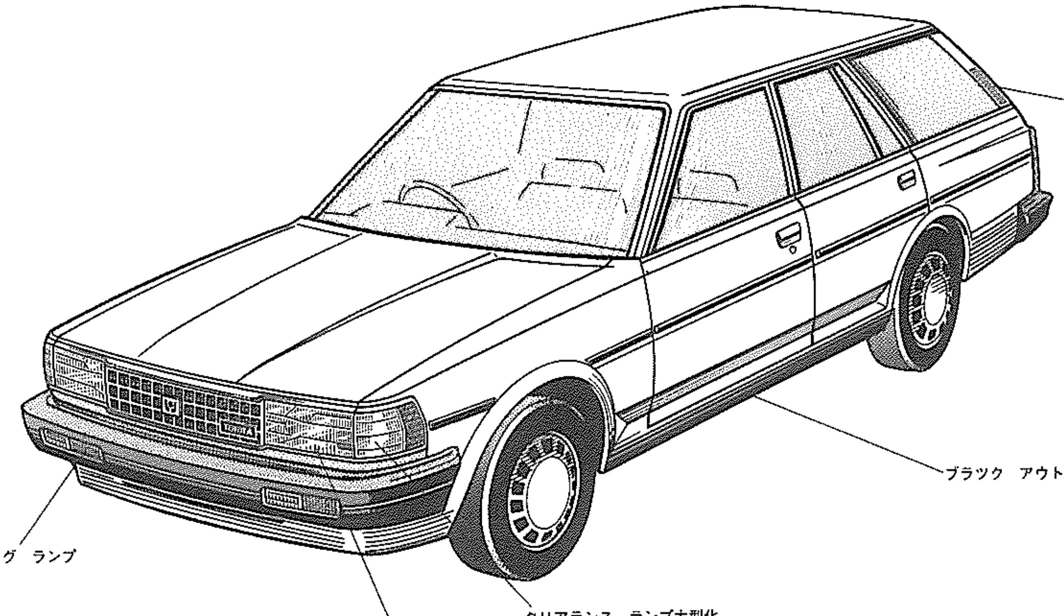
- シフト　レバーの誤操作防止としてシフト　ロック　システムを採用
- メータ　クラスタ，センタ　クラスタなどにブラック塗装を施し視認性を向上
- フロント　シート　ベルト　ショルダ部アンカの形状を変更

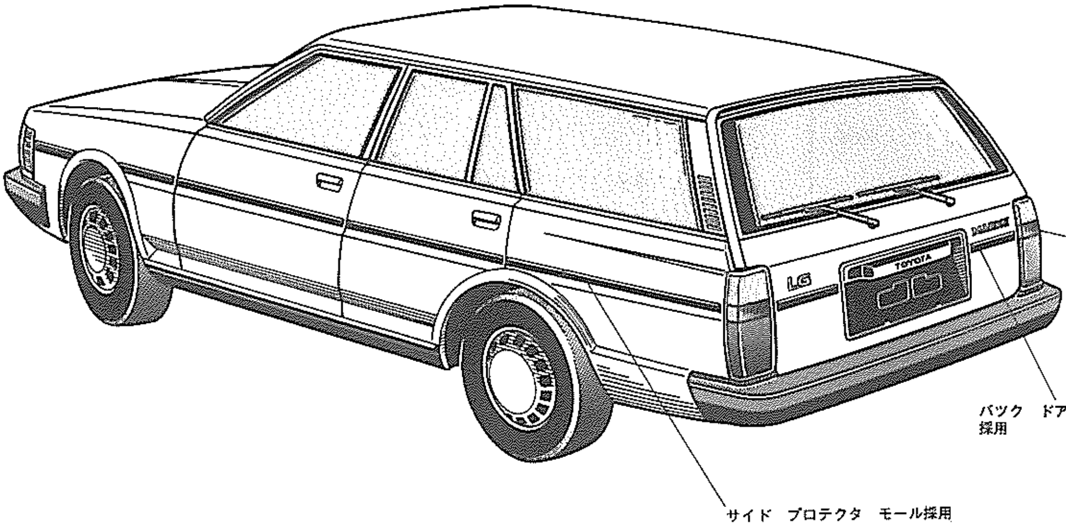
以上により，新型マークII　ワゴン車は，高い商品力を持った車として，今後とも幅広いユーザーに誇りと満足を持っていただけるものと確信いたしております。

無断複製禁止

1・1	外形スタイル・室内空間

■外形スタイル

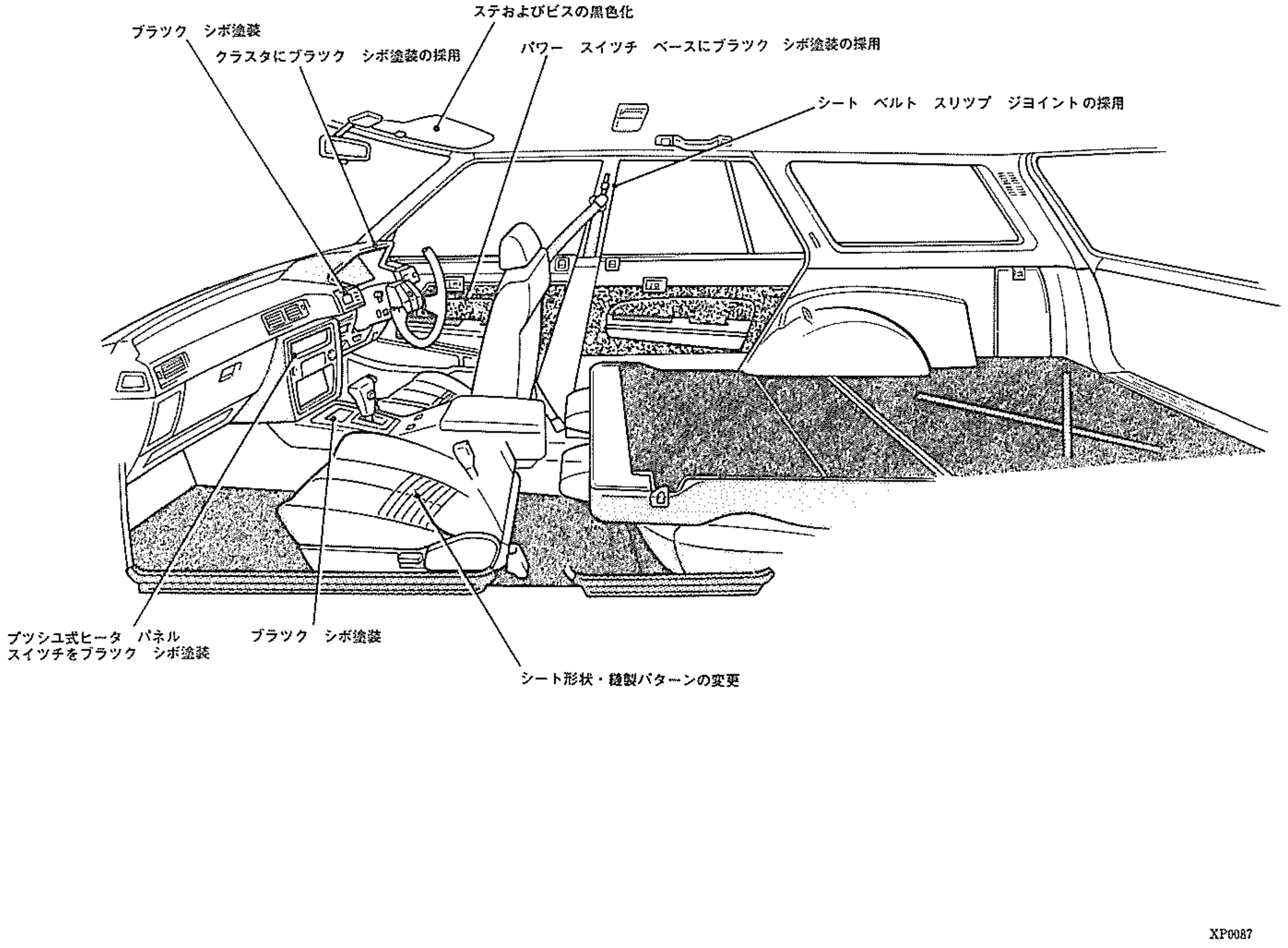




XP0088, XP0089

無断複製禁止

▩室内空間


ステおよびビスの黒色化
ブラック　シボ塗装
クラスタにブラック　シボ塗装の採用
パワー　スイッチ　ベースにブラック　シボ塗装の採用
シート　ベルト　スリツプ　ジヨイントの採用
プツシユ式ヒータ　パネル
スイツチをブラック　シボ塗装
ブラック　シボ塗装
シート形状・縫製パターンの変更
XP0087

無断複製禁止

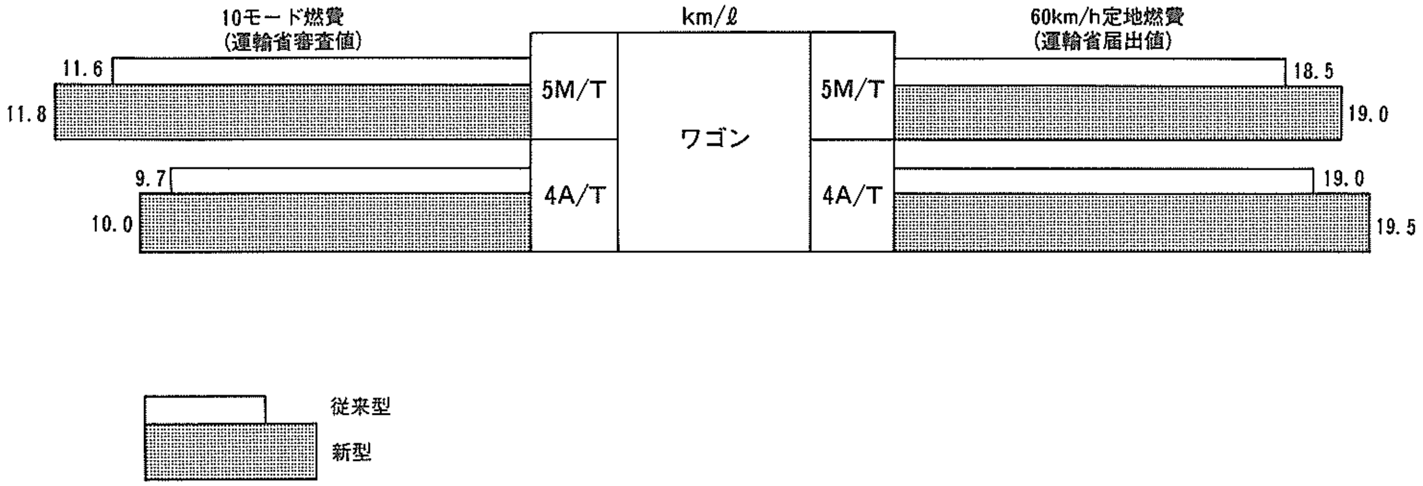
1・2 基本性能 ― 省資源・省エネルギー 排出ガス規制への対応 ―

□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。

項目	類別（仕様）	新型	従来型
型式		E−GX70G	←
類別（仕様）		XWMMK（1G−FE原動機）	XWMME（1G−EU原動機）
長さ m		4.690	4.680
車両総重量 kg	前前（後）軸重	720	710
	後後（前）軸重	775	765
	計	1495	1475
エンジン型式		1G	←
最高出力 PS/rpm		135/5600（ネット）	130/5400（グロス）
最大トルク kg・m/rpm		18.0/4400（ネット）	17.5/4400（グロス）
排出ガス清浄方式		EM+CCRO	←

■燃費



無断複製禁止

1・3　運　転　性　の　向　上

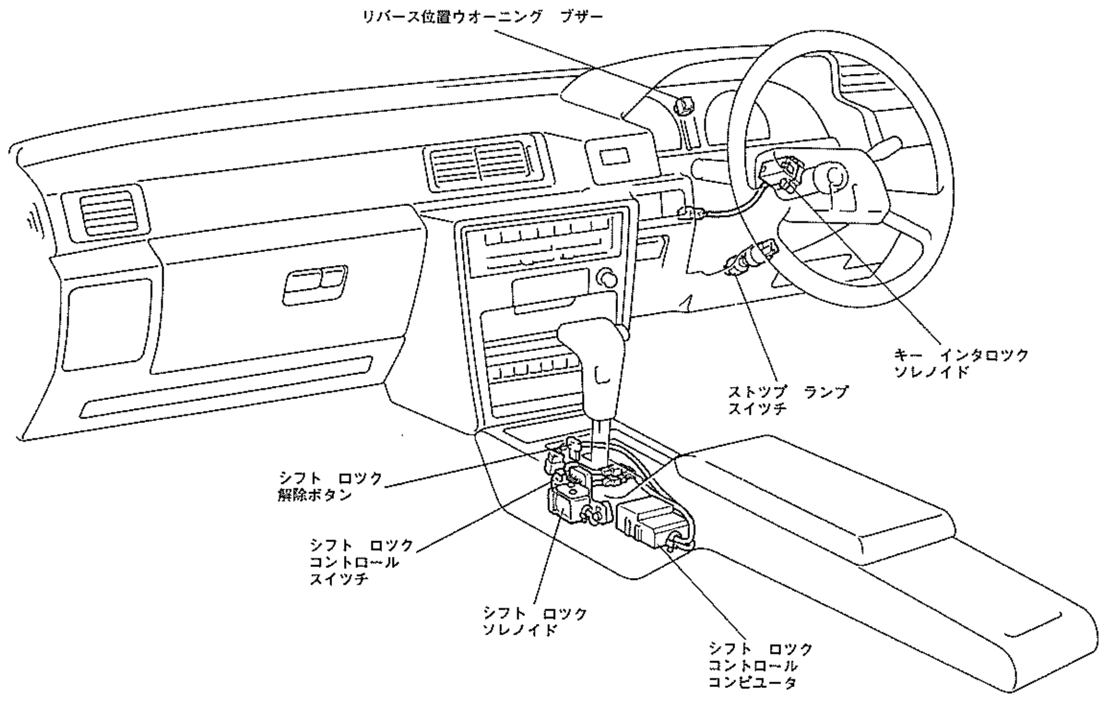
□シフト　ロツク　システム

オートマチツク　トランスミツシヨン車に「シフト　ロツク　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　ロツク　システムは，シフト　レバーをP　レンジにシフトしないと，イグニツシヨン　キーを抜くことができないキー　インタロツク装置と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　ロツク装置を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，このシステムではイグニツシヨン　キーを抜くとP　レンジからのシフトはできませんので，けん引等の場合を考慮し，キヤンセル装置（シフト　ロツク解除ボタンの操作）を設けています。

▶システム全体図



部品配置

K7054

▶リバース　ウオーニング　ブザー

シフト　レバー位置が後退位置（R）にあること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」を採用しました。

無断複製禁止

1・4 新機構・新装備

	項目	適用車種
エンジン	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	全車
シャシ	ダイヤフラム スプリング ターンオーバ クラッチ カバーを採用し軽量化およびクラッチ切れ性能向上	M/T車
	クラッチ レリーズ ベアリングに自動調心式を採用し，クラッチ作動時のノイズの低減向上	M/T車
	ステアリング ラック エンド ブシユを樹脂軸受を採用し，操舵フィーリングの向上	全車
	シフトの誤操作防止に役立つシフト ロック システムとリバース時警告ブザーを鳴らすオート マチック車リバース ブザーの採用	A/T車
ボデー	クオータ パネル，バック ドア パネル，ホイール ハウスインナに両面防錆鋼板を採用し防錆性能の向上	全車

無断複製禁止

MEMO

無断複製禁止