

# 1 変更点概要

1・1 変更点概要..... 1-2  
1・2 タクシー仕様..... 1-5



1・1

## 変更点概要

## ■概要

トヨタ マークIIは、パーソナルな雰囲気を持ったしなやかなエレガントシェイプのセダンと、より進化した走りのフォルムを目指した流動感のある塊りをねらったダイナミックなハードトップとして、1988年8月にモデルチェンジをしました。

高級・高品質な車を求める上級小型車市場に、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、このマークII車に一部変更を加え、さらに魅力的な商品力の強化をはかると同時に、市場の要望によりマークIIとして3.0ℓ車7M-GEエンジン(3.0ℓ)を搭載した車種をグランデGグレードに追加しました。また、ハードトップ車に2L-Tエンジン搭載のディーゼル車の設定や営業車(タクシー)の高級グレードの設定など車種バリエーションの充実をはかりました。

## ▶主な変更点内容

## 1. 車種構成の充実

- 7M-GEエンジン(3.0ℓ)搭載車をセダン系およびハードトップ系グランデGに追加
- ハードトップ系に2L-Tディーゼルエンジン搭載車GRサルーンを追加
- 従来のタクシー仕様より1クラス上級室内装備を備えたハイグレードタクシーの設定(オプション)
- YX76V系バン車の平成元年度排出ガス規制適合に対応

## 2. 外板色・室内色の変更

- 外板色に新色メタリックカラー2色を追加設定と室内色のセーブル色は一部車種について変更

## 3. 装備品の充実

- TRCシステムの採用(7M-GE, 1G-GZ搭載車に標準)
- 新タイヤ205/55R16 16×6.1/2JJアルミ製(GLツインターボ), 205/60R15 6JJアルミ製(3.0ℓグランデG)の採用
- 3Y-Pエンジンのフューエルタンク容量増大(82→90ℓ)およびLPGタンクのセミコンテナ化の採用
- 本革シートの採用およびドアトリムオーナメント部に本革を採用(3.0ℓグランデGにオプション)

## □マークII 3.0ℓ車の外観(セダン)

- 大型サイドプロテクションモールの採用により、5No.グランデGより全幅で15mm拡大
- フロント & リヤにスポイラーをハードトップにオプション設定

□ 7 M-GE+341E (新ECT)

今回新搭載される 7 M-GE エンジン は、可変吸気システムの採用で中速域のトルクを飛躍的に向上させ、低速から高速まで抜群の高トルクを発揮します。また、各部には徹底した振動騒音対策を施し、マーク II にふさわしい静粛なエンジンとしています。この 7 M-GE には、変速特性を大幅に向上させた新開発の ECT を組み合わせ、マーク II ならではの極めてナチュラルな加速フィーリングと滑らかな走りを体感いただけます。

7 M-GE エンジン (詳細は P 3-6 参照)

▶ 高性能・低燃費

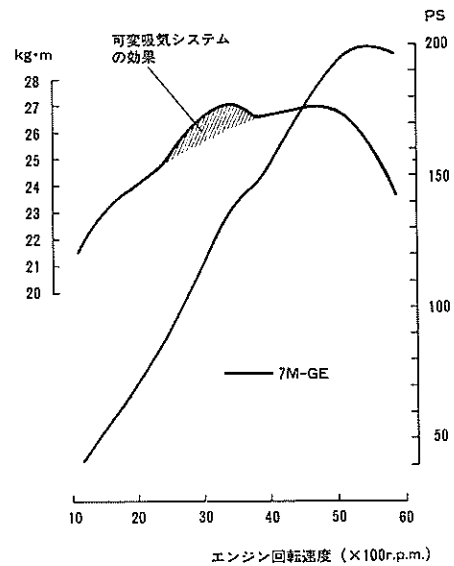
- 無鉛プレミアムガソリン仕様の対応
- 吸排気抵抗および動弁系の慣性重量を低減する DOHC 4バルブ
- 高回転を可能にするカムシャフトダイレクト駆動方式の採用
- 実質的な吸気管長さを 2 段階に切り替えて高回転域での出力を維持しながら低中回転域の出力アップをはかった可変吸気システムの採用
- レスポンスを向上させる 2 噴孔フェューエルインジェクターの採用
- 高い燃焼効率を実現するベントルーフ型燃焼室の採用

▶ 小型・軽量化

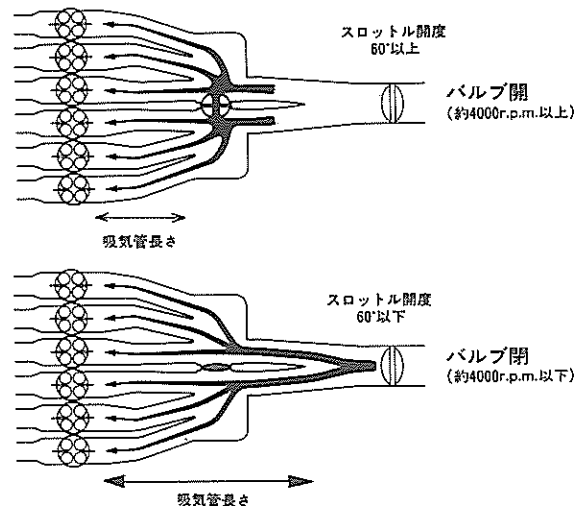
- 動弁系ダイレクト駆動によるシリンダーヘッドのコンパクト化
- 小型オイルフィルターの採用
- 軸流式エアクリーナーの採用
- NWR ラジエーターの採用

▶ 低振動・低騒音

- シリンダーブロックの剛性アップ
- フルバランスクランクシャフトの採用
- ピストンのプロフィールおよびクリアランスの最適化
- 吸気レゾネーターの最適化
- 複合エンジンマウントの採用



〔可変吸気システム～吸気の脈動周期に応じた吸気管長の切り替え〕



A341E オートマチックトランスミッション (新ECT)

▶ 変速・ロックアップ制御

(詳細は P 4-5 参照)

スロットル開度と車速に応じた最適な変速制御およびロックアップ制御

▶ スクアウト軽減制御

N→Dシフト時にいったん 3 速にシフトして急激なトルク変化を抑え車両の沈み込み (スクアウト) やシフトショックを軽減

▶ 変速特性制御

変速時にエンジンの点火時期を遅角させてシフト中の出力トルクを一時的にダウンさせ、変速特性を大幅に向上

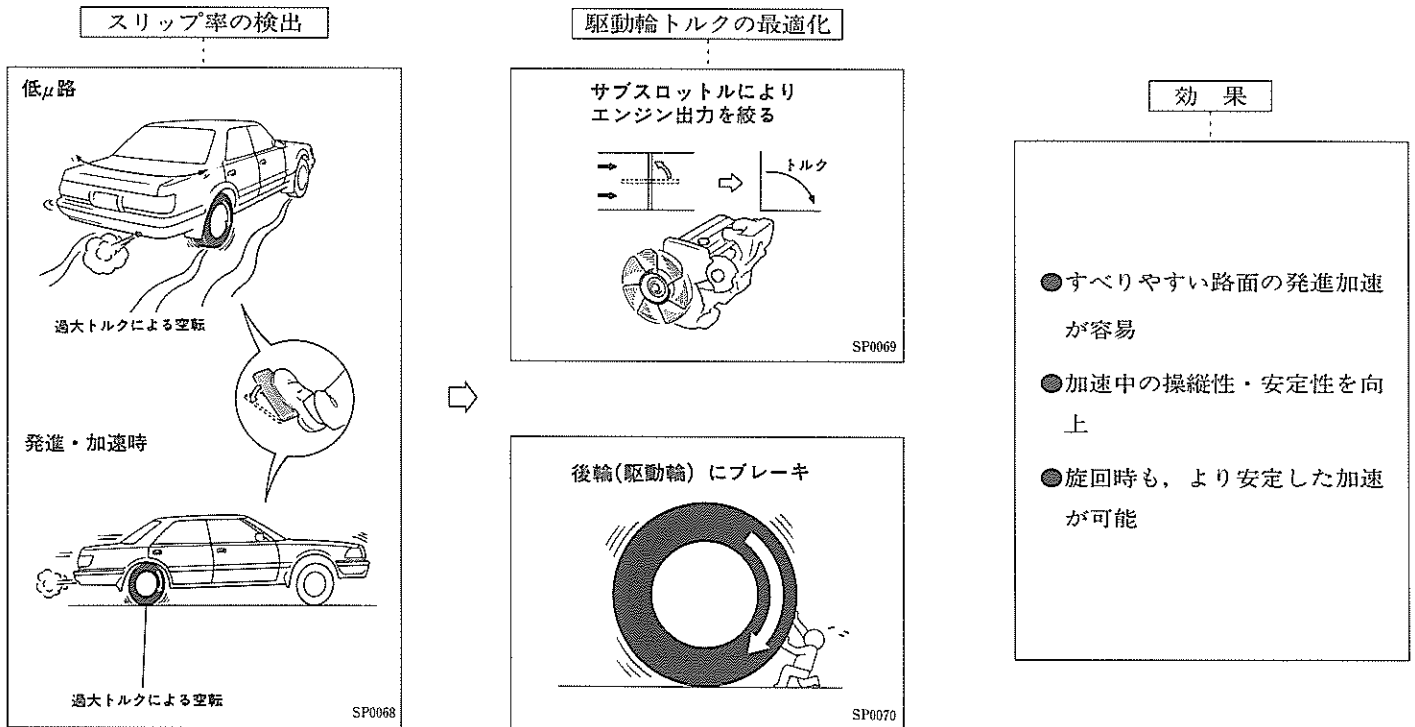
SP0066,MS0103,MS0104

□TRC (トラクションコントロール) (詳細はP 2-2 参照)

すべりやすい路面などでの発進・加速時に発生しがちな駆動輪(後輪)の空転を、エンジンに設けたサブスロットルバルブによる出力制御と後輪ブレーキの油圧制御によって防止し、車両姿勢を安定させるとともに路面状態に応じた最適な駆動力を確保するシステムです。

このトラクションコントロールと4輪ESCを組み合わせることによって、あらゆる路面状態で常にタイヤの最適なグリップを確保し、優れた操縦性と安定性を実現しています。

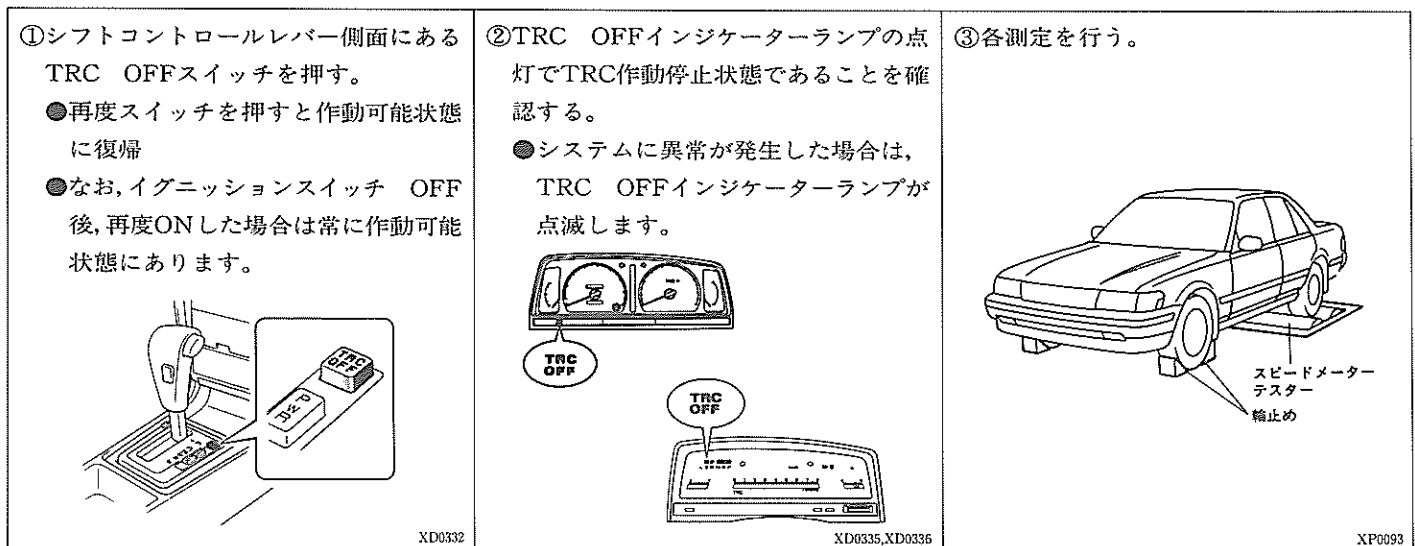
▶機能



▶サービス上の注意

●車検時などで以下のテスターを使用する場合は、必ずTRC (トラクションコントロール) システムを作動停止状態にしてください。

(スピードメーターテスター、スピードメーターテスターとブレーキテスター併用機、シャシーダイナモメーター)

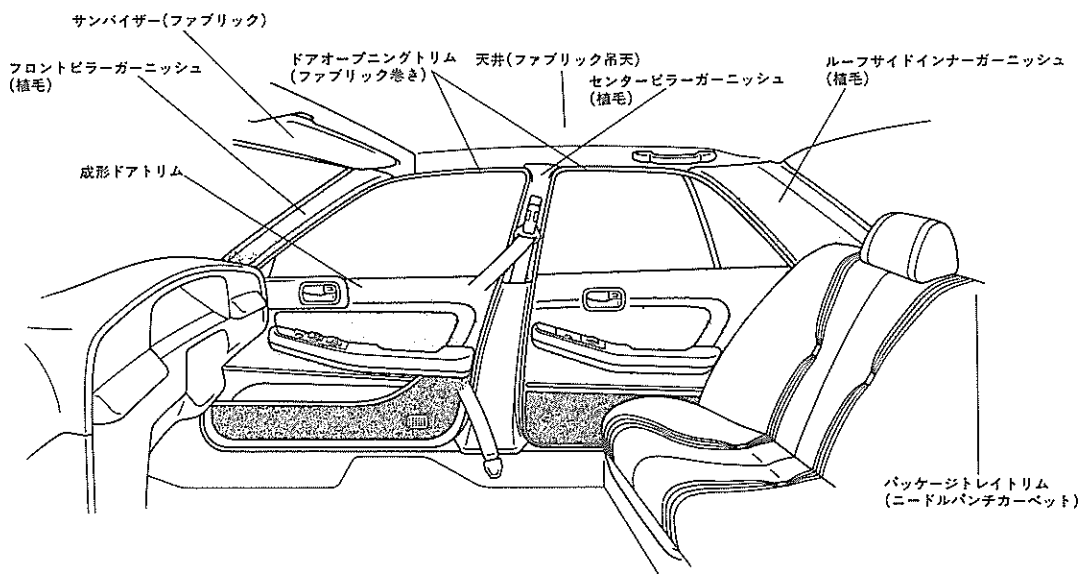


1・2 タクシー仕様

□タクシー車

▶主な変更内容

●ハイグレードタクシーの新設

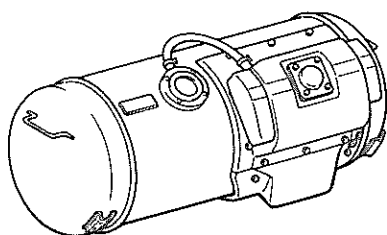


ハイグレードタクシー室内意匠(GLタクシーとの相違点)

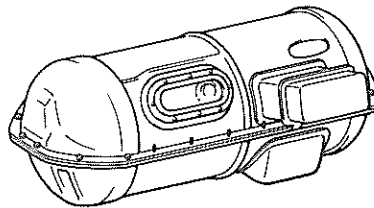
XP0094

1

●YX系LPGタンクのセミコンテナ化(詳細はP 3-48参照)



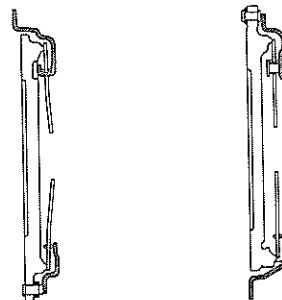
新 型(セミコンテナ式)



従来型(フルコンテナ式)

YS0139,YS0140

●3 Y-P用クラッチカバーは、クラッチダイアフラムスプリング  
 ターンオーバー式採用



新 型

従来型

ZD0203

---

MEMO