

4 シャシー

4・1	クラッチ & マニュアルトランスミッション	4-2
4・2	オートマチックトランスミッション	4-3
4・3	サスペンション & アクスル	4-6
4・4	ステアリング	4-8
4・5	ブレーキ	4-10
4・6	その他のシャシー部品	4-14
	プロペラシャフト	4-14
	ドライブシャフト	4-15
	ディファレンシャル	4-16
	タイヤ & ディスクホイール	4-17

4・1	クラッチ & マニュアルトランスミッション
-----	-----------------------

■概 要

クラッチ機構は、従来と同様の乾式・単板・ダイヤフラム式を採用し、各エンジン特性に合わせ最適化をはかりました。

トランスミッションは、従来と同様のW55・W57型5速マニュアルトランスミッションを採用しました。

クラッチ仕様

項 目		搭載エンジン	4S-FE	1G-FE, 1G-GE	2L	2L-T	3Y-P
クラッチ	形 式	乾式・単板・ダイヤフラム式					
	操作方式	油圧式					
クラッチ	サイズ(mm)	224					
カバー	取り付け荷重(kg)	450			550		400
	外径×内径×厚さ(mm)	224×150×3.5					
クラッチ ディスク	全面摩擦面積(cm ²)	217					
	材 質	セミモールド					
クラッチ	形 式	コンベンショナル					
マスター シリンダー	内 径(mm)	15.87					
	ゴムダンパー	付き					
クラッチ リリース シリンダー	形 式	無調整式					
	内 径(mm)	20.64					
クラッチ ペダル	レバー比	6.1					
	ストローク(mm)	150					
	ターンオーバー機構	な し			付 き		な し

トランスミッション仕様

型 式		W55	W57
搭載エンジン		4S-FE, 1G-GE, 2L, 2L-T, 3Y-P	1G-FE
形 式		前進：常時嚙合式 後退：選択摺動式	
変速比	1 速	3.566	3.285
	2 速	2.056	1.894
	3 速	1.384	1.275
	4 速	1.000	←
	5 速	0.850	0.860
	後 退	4.091	3.768
スピードメーターギヤ比 (ドリブン/ドライブ)		4S-FE, 3Y-P →33/11 4S-FE* 2L →32/10 1G-GE, 2L* →35/10 2L-T →32/11	32/10
使用オイル	名 称	GX, YX系—キヤッスル・MGギヤオイルスペシャルⅡ (SAE75W-90) SX, LX系—キヤッスル・ギヤオイル (SAE85W-90)	
	容 量(ℓ)	2.4	

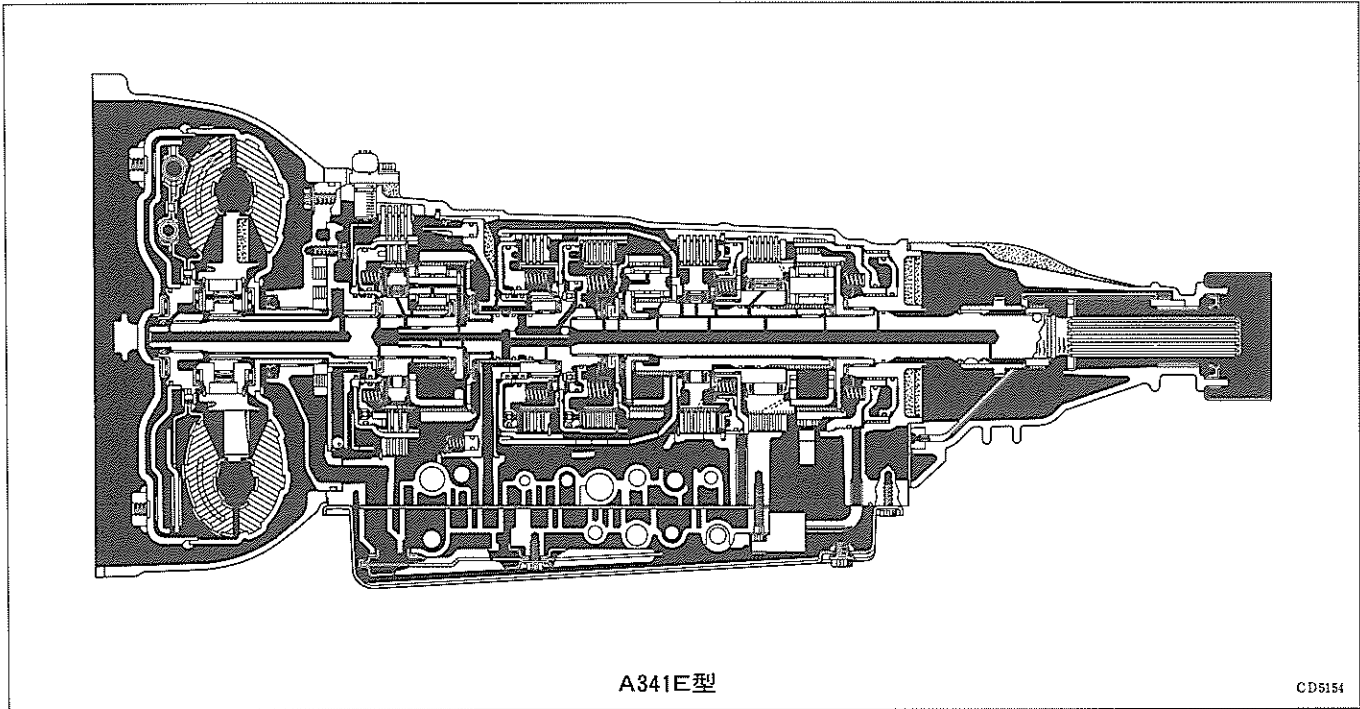
*：教習車

4・2 オートマチックトランスミッション

■概要

JZX81 (1JZ-GEエンジン搭載車) にA340E型オートマチックトランスミッションを搭載しました。

JZX81 (1JZ-GTEエンジン搭載車) にA341E型オートマチックトランスミッションを搭載しました。



仕様

型式	A41	A42D	A43D	A42DL	A340E	A341E	
搭載エンジン	3Y-P	4S-FE	2L-T	1G-FE	1G-GE 1JZ-GE	1JZ-GTE 7M-GE	
形式	3要素1段2相形 油圧制御遊星歯車式				3要素1段2相形 電子制御遊星歯車式		
	3速自動変速機	オーバードライブ付き 4速自動変速機		オーバードライブ付き(ロックアップ機構付き) 4速自動変速機			
変速比	1速	2.666	2.450	2.452	2.450	2.804	2.531
	2速	1.450		1.452	1.450	1.531	
	3速	1.000					
	4速(O/D)			0.688		0.705	
	後退	2.703	2.222	2.212	2.222	2.393	1.880
スピードメーターギヤ比 (ドリブン/ドライブ)	20/6		19/6		20/6	21/6	20/6
使用オイル	名称	キャッスル・オートフルードD-II					
	容量(l)	5.3	6.7	6.5	6.3	6.7	7.2

主要構成部品

部 位		項 目	A 41	A 42D	A 43D	A 42 D L	A 340 E	A 341 E
トルクコンバーター		ストールトルク比	2.200	2.000	1.720	2.300	2.300 ^{*1} 2.000 ^{*2}	2.100 ^{*3} 1.900 ^{*4}
摩 擦 要 素	フォワードクラッチ	C ₁	4				4 ^{*1} 5 ^{*2}	6 ^{*3} 5 ^{*4}
	ダイレクトクラッチ	C ₂	3				3 ^{*1} 4 ^{*2}	4
	O/Dダイレクトクラッチ	C ₀	1				2	
	2ndコストブレーキ	B ₁	1				40mm	
	2ndブレーキ	B ₂	3	2	3	4	5	
	1st & Revブレーキ	B ₃	4		5		7 ^{*3} 6 ^{*4}	
	O/Dブレーキ	B ₀	3				5 ^{*3} 4 ^{*4}	
ク ラ ッ チ	1ウェイクラッチNo.1	F ₁	18				22	
	1ウェイクラッチNo.2	F ₂	26				28	
	O/D1ウェイクラッチ	F ₀	20				24	
プ ラ ネ タ リ ー ギ ヤ	フロント プラネタリー	サンギヤ	27		33	27	42	
		ピニオンギヤ	23	17	20	17	19	
		リングギヤ	73	60	73	60	79	
	リヤ プラネタリー	サンギヤ	27		33	27	33	42
		ピニオンギヤ	17		20	17	23	19
		リングギヤ	60		73	60	79	
	O/D プラネタリー	サンギヤ	33					
		ピニオンギヤ	20				23	
		リングギヤ	73				79	
車速検出方式			ガバナー				スピードセンサー	

*1: 1G-GE, *2: 1JZ-GE, *3: 1JZ-GTE, *4: 7M-GE

■機構説明

1. A340E型, A341E型オートマチックトランスミッション

- JZX81 (1JZ-GEエンジン搭載車) にA340E型オートマチックトランスミッションを搭載しました。基本的な構造・作動はGX 81 (1G-GE) と同じですが、摩擦要素の枚数を変更し、エンジン性能に適合させました。
- JZX81 (1JZ-GTEエンジン搭載車) にA341E型オートマチックトランスミッションを搭載しました。基本的な構造・作動はMX83と同じですが、摩擦要素の枚数を変更し、エンジン性能に適合させました。
- A340E型, A341E型ともに、トランスミッション—エンジン総合制御システムの制御内容を充実し、よりスムーズな変速特性を確保しました。(JZX81 (1JZ-GE, 1JZ-GTEエンジン搭載車))

▶ 構造と作動

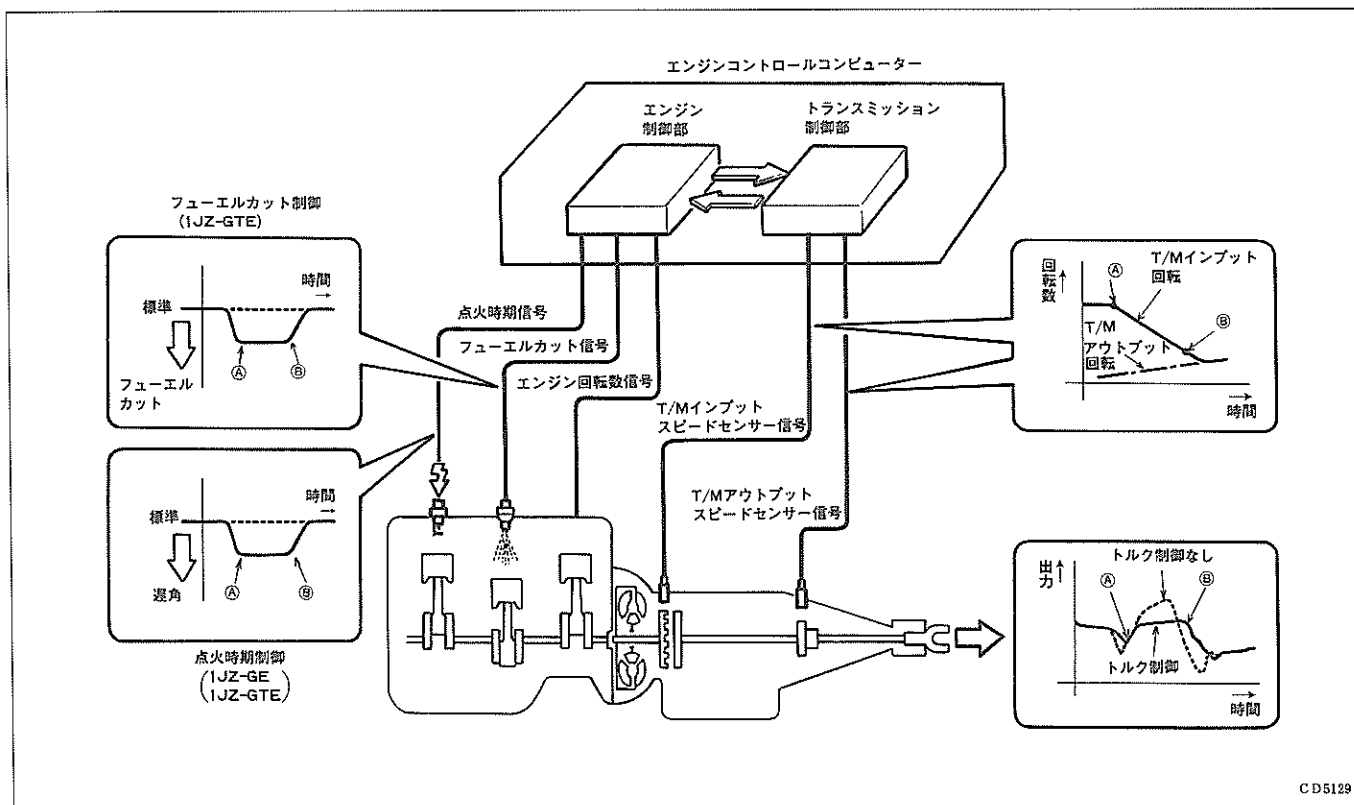
〔1〕 トランスミッション-エンジン総合制御システム

(1) エンジントルク制御

変速時、エンジンの点火時期を遅角することにより、エンジンの出力トルクを一時的に低下させる制御 (MX83に採用済) をJZX81 (1JZ-GE, 1JZ-GTEエンジン搭載車) に採用しました。

また、これに加えて一部のシリンダーに対してフューエルカットを行う制御をJZX81 (1JZ-GTEエンジン搭載車) に採用し、エンジントルク制御の精度向上をはかり、変速特性が大幅に向上しました。

エンジントルク制御の開始は、トランスミッションケース側面に設置したインプット側スピードセンサーがインプットシャフトの回転数変化 (変速開始時期A点) を検出することにより行います。また、エンジントルク制御の終了は、インプットシャフトとアウトプットシャフトの回転数を比較し、変速終了時期B点を予測することにより行います。



C D 5129

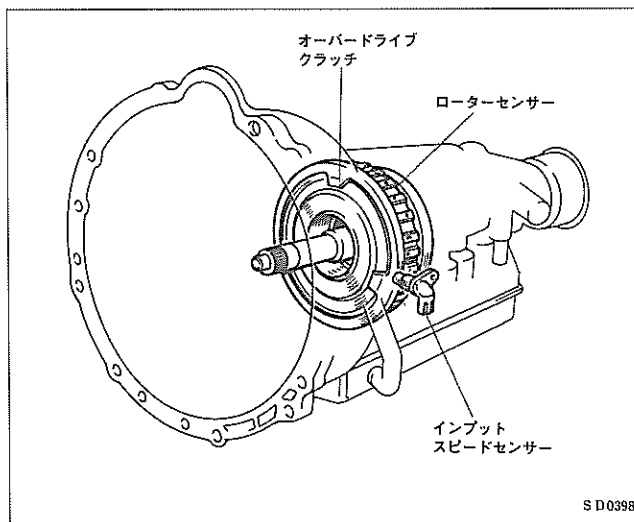
〔2〕 ミッション本体

(1) T/Mインプットスピードセンサー

T/Mインプット回転数に相当するオーバードライブクラッチ部にスピードセンサーを設定しました。

インプットスピードセンサーは、クラッチ外周部にローターを取り付け、ミッションハウジングの左側にピックアップが取り付けられています。

回転数の検出は、ピックアップコイル回りのマグネットによる磁力線を、ローターの歯を近づけたり遠ざけたりすることにより変化させ、コイルに発生する交流電圧を検出して行います。



S D 0398

4・3

サスペンション & アクスル

■概要

従来の乗り心地を確保しつつ、より高い操縦性・安定性を得るため、サスペンション系統のクッション類、コイルスプリング、ショックアブソーバーの仕様を変更しました。

アライメント仕様

		GX81, JZX81 MX83	SX80, SX80Y, YX80Y LX80, LX80Y	YX80 LX80(タクシー)
		フロント	トーイン(mm)	2
キャンバー(度)	0°30'		0°35'	
キャスター(度)	7°20'		7°05'	
キングピン角(度)	13°10'		13°05'	
リヤ	トーイン(mm)	2	0	
	キャンバー(度)	0°00'		

サスペンション仕様 (リヤ4リンク車)

項目		車両型式		タクシー		教習車		
		S X 80	L X 80	Y X 80	L X 80	S X 80 Y	Y X 80 Y	L X 80 Y
フロント	コイルスプリングばね定数(kg/mm)		1.95					
	ショック アブソーバー	形 式	低圧ガス封入式		オイル式		低圧ガス封入式	
		減衰力(kg) [0.3m/sec時]	伸び側	106	110	106		110
			縮み側	24	31	24		31
スタビライザー径(mm)		23	20	25				
リヤ	コイルスプリングばね定数(kg/mm)		2.0					
	ショック アブソーバー	形 式	低圧ガス封入式		オイル式		低圧ガス封入式	
		減衰力(kg) [0.3m/sec時]	伸び側	115				
			縮み側	48				
スタビライザー径(mm)								

サスペンション仕様 (IRS車)

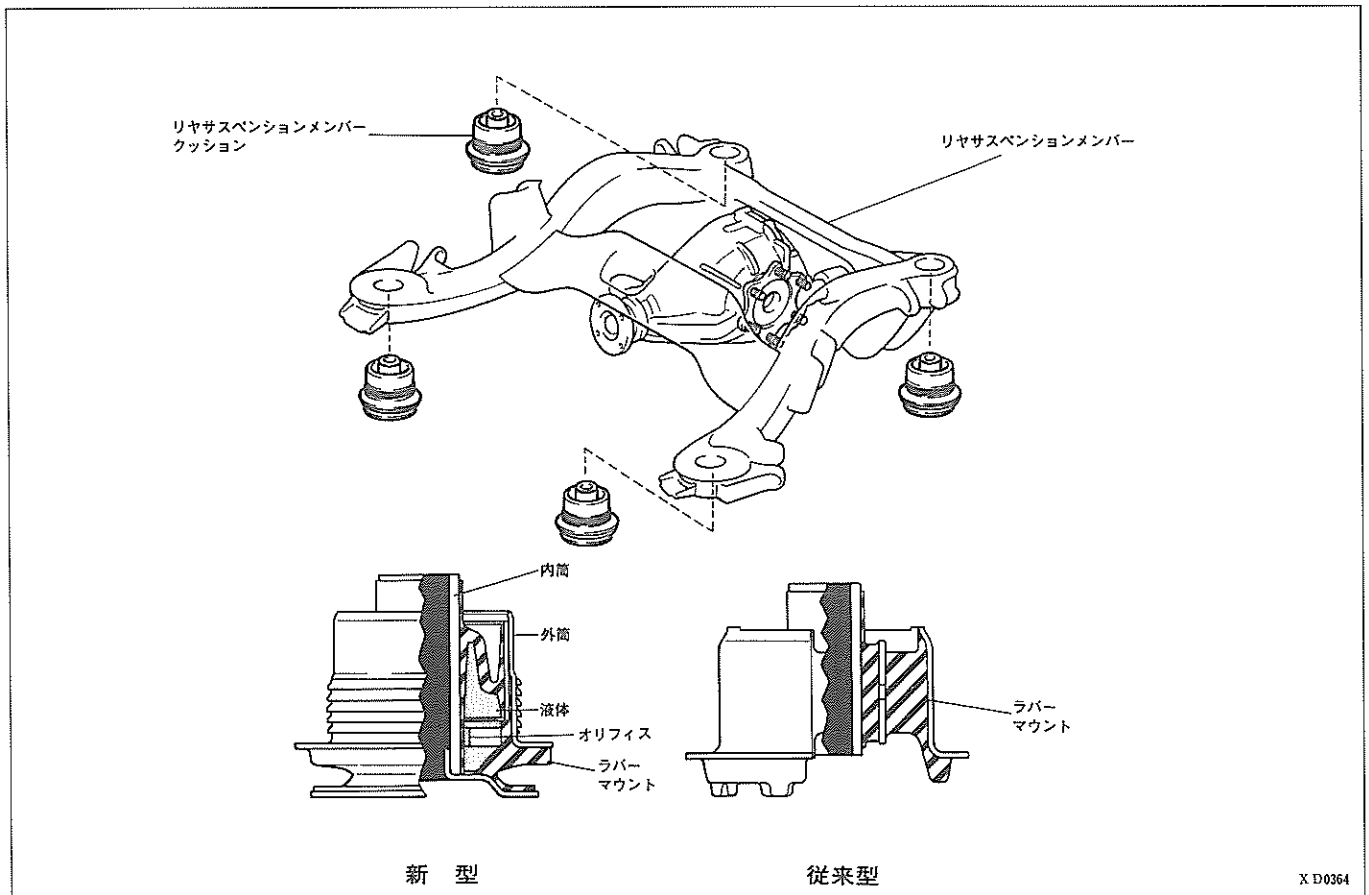
項目		車両型式		GX81		JZX81		MX83	
				1G-FE	1G-GE	1JZ-GE	1JZ-GTE		
フロント	コイルスプリングばね定数 (kg/mm)				2.25	1.8	2.1	2.4	2.1
	ショック アブソーバー	形式	低圧ガス封入式						
		減衰力 (kg) [0.3m/sec時]	伸び側	110	59/80/103*	120	59/80/103*		
			縮み側	31	20/35/41*	30	20/35/41*		
スタビライザー径 (mm)		23	22	24	22				
リヤ	コイルスプリングばね定数 (kg/mm)				2.1	2.4	2.7	2.4	
	ショック アブソーバー	形式	低圧ガス封入式						
		減衰力 (kg) [0.3m/sec時]	伸び側	105	63/69/91*	110	63/69/91*		
			縮み側	25	16/28/36*	37	16/28/36*		
スタビライザー径 (mm)		—	10	16	10				

*: TEMS 装着車のソフト/ノーマル/ハードモードを示す。

■機構説明

1. リヤサスペンションメンバークッション

- IRS車のリヤサスペンションメンバーとボデー間に、液体封入式リヤサスペンションメンバークッションを採用しました。これにより、静的ばね定数を上げ操縦性・安定性の向上を、また動的ばね定数を下げ振動・騒音の低減をはかりました。
- 液体封入式リヤサスペンションメンバークッションは、ラバーマウント部と液体を封入したチャンバー部で構成されています。液体はオリフィスを通して上下のチャンバーを移動できる構造となっています。



XD0364

4・4 ステアリング

■概要

エンジン回転数感应型パワーステアリング，新PPSともに操舵力の見直しを実施し，中・高速時の手応え感の向上をはかりました。また，ステアリングダンパーを廃止してステアリングホイールの戻り特性を向上させるとともに，操舵フィーリングの向上をはかりました。

仕様(1)

●：標準装備，○：メーカーオプション

項目	グレード	グレード					タクシー				教習車	
		スタンダード	GL	GR	GRサルーン	LG	グランデ G	GT ツイン ターボ	Eバック	GL		ハイグレード タクシー
ステアリング	エンジン回転数感应型パワーステアリング	●	●	●	●	●	(1G-FE)		●	●	●	●
ギヤ	新PPS						(1G-GE) (1JZ-GE)	●	●			
ステアリング	メモリー機構付きチルト式	●	●	●	●	●	(1G-FE)		●	●	●	●
コラム	メモリー機構付きチルト & テレスコピック式						(1G-GE) (1JZ-GE)	●	●			
ステアリングホイール	ウレタン製4本スポーク	●	●	●	●	●	(1G-FE)		●	●	●	●
	合成革巻き4本スポーク						(1G-GE) (1JZ-GE)					
	本革巻き4本スポーク							●				
	本革巻き3本スポーク								●			
	本革巻き4本スポーク (SR'Sエアバッグ付き)						(1G-GE) (1JZ-GE)	○	○			

仕様(2)

	トータルギヤ比	ロックツウロック回転数	ラックストローク (mm)
エンジン回転数感应型パワーステアリング	19.2	3.6	139
新PPS			

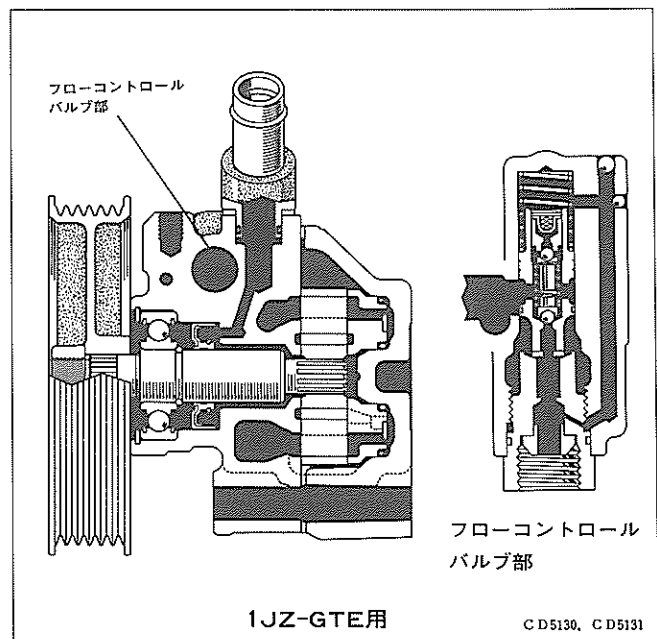
■機構説明

1. ベーンポンプ

●1JZ-GE, 1JZ-GTEエンジン用に小型・軽量タイプのベーンポンプを採用しました。構造・作動は従来と同じです。

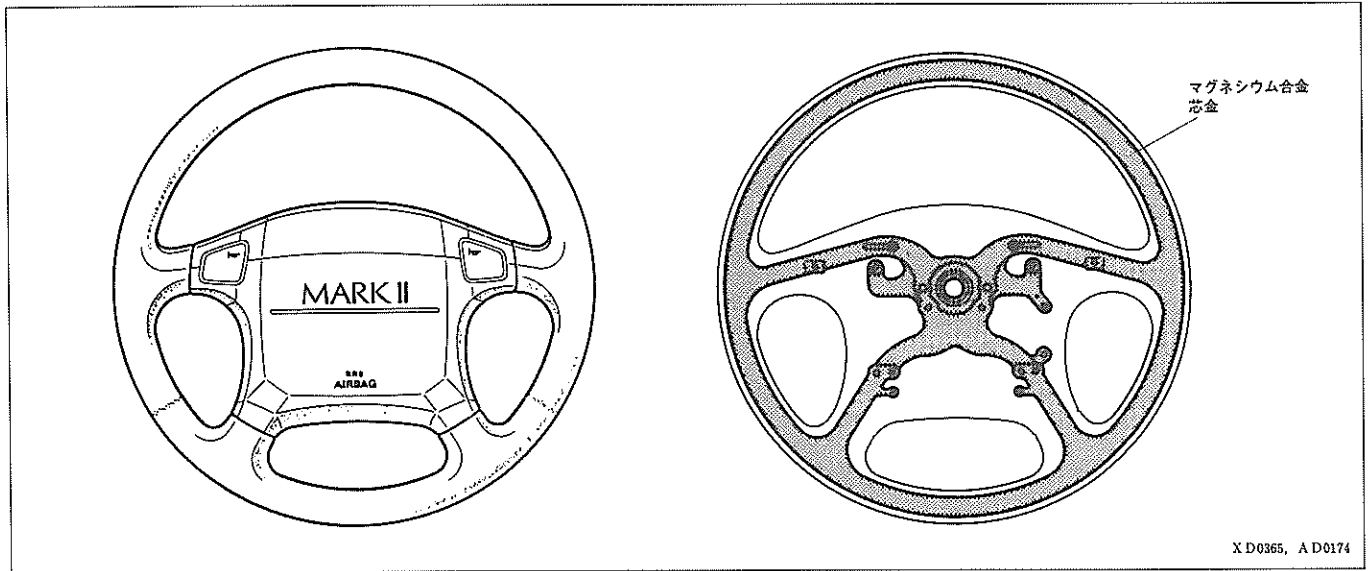
仕様

	1JZ-GE	1JZ-GTE
使用回転数 (rpm)	500～7500	
理論吐出量 (ℓ/min) [1000rpm]	13	
リリーフ圧 (kg/cm ²)	70～75	75～80
プーリー溝数	6	
リザーバー形式	一体形	分離形



2. ステアリングホイール

- グランデ (1G-FEエンジン搭載車を除く)、グランデG、GTツインターボにSRSエアバッグ装着車用4本スポークタイプを設定しました。SRSエアバッグについてはP2-2を参照してください。
- ステアリングホイールの芯金にマグネシウム合金を採用し、高剛性化をはかるとともに軽量化しました。



4・5	ブレーキ
-----	------

■概 要

従来の4輪ESCを4輪ABSに名称変更しました。

4輪ABS & TRC装着車のブレーキマスターシリンダーおよびブレーキブースターをサイズアップし、ブレーキフィーリングの向上をはかりました。

仕様

		SX80・80Y YX80・80Y LX80・80Y	G X 81 (1G-FE)	グラブ ABS 装着車	G X 81 (1G-GE)	ABS 装着車	JZX81 (1JZ-GE)	ABS TRC 装着車	JZX81 (1JZ-GTE) MX83	
マスター シリンダー	形 式	タンデムコンベンショナル			センターバルブ・ コンベンショナル	タンデム コンベンショナル	センターバルブ・ コンベンショナル	タンデム コンベンショナル	センターバルブ・ コンベンショナル	
	内 径(mm)	23.8			25.4		26.9			
ブレーキ ブースター	形 式	真空倍力式								
	サイズ(インチ)	9"シングル		7+8"タンデム			8+9"タンデム			
フロント ブレーキ	キャリパー型式	F S 18型								
	シリンダー内径(mm)	60.6								
	パッド面積(cm ²) [1枚]	46								
	ディスクローター形式	ベンチレーテッド								
	ローター寸法(mm) [外径×厚さ]	256×20					279×22		279×22 (279×30)	
リヤ ブレーキ	リバ ヤー ド キ ン グ ま た レ は キ	形 式	リーディング トレーリング	デュオサーボ						
		シリンダー内径(mm)	22.2							
		ドラム内径(mm)	228	176						
		ライニング面積(cm ²) [1枚]	87	50						
		ライニング寸法(mm) [長さ×幅×厚さ]	219.4×40×5	168.9×30×2						
	デ ィ ス ク	キャリパー型式			P F S 11		P F S 12			
		シリンダー内径(mm)			40.4		42.8			
		パッド面積(cm ²) [1枚]			37					
		ディスクローター 形式			ソリッド		ベンチレーテッド			
		ローター寸法(mm) [外径×厚さ]			272×10		272×18			
制動力 制御装置	形 式	Pバルブ								
	油圧折点(kg/cm ²)	30					40			
	減圧勾配	0.37								
パーキング ブレーキ	操作	M/T車		センターレバー式						
	方式	A/T車*		足踏み式						

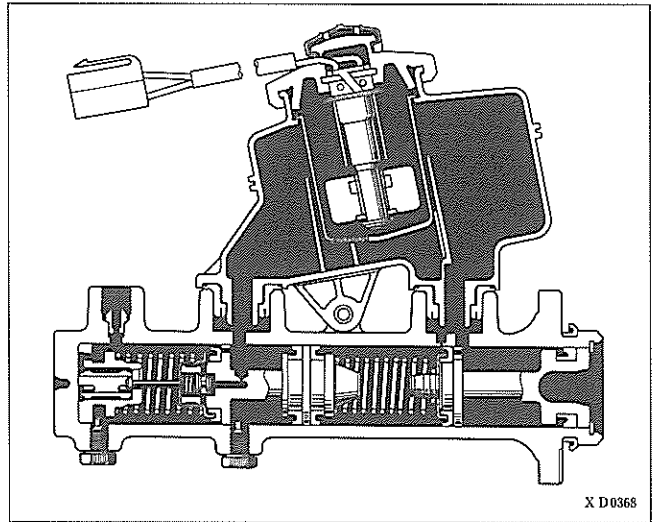
(注) [] 内はJZX81 (1JZ-GTEエンジン搭載車)

* : 3A/T車, 教習車はセンターレバー式

■機構説明

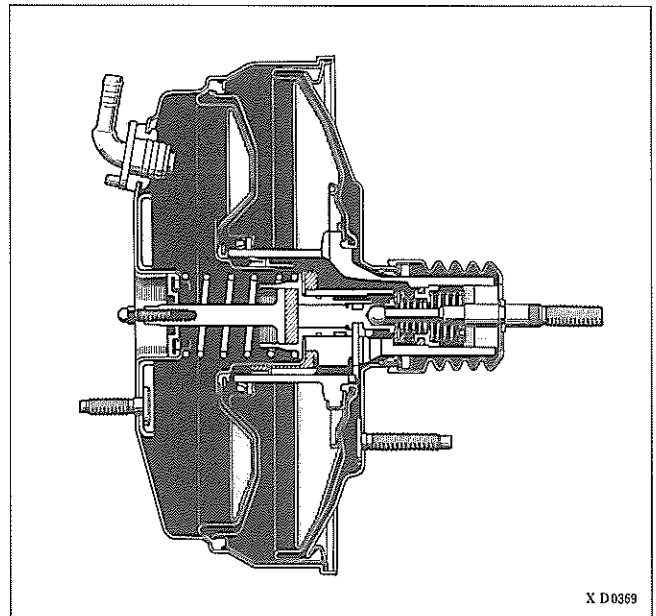
1. ブレーキマスターシリンダー

- JZX81, MX83のABS, TRC装着車用ブレーキマスターシリンダーの内径を25.4mmから26.9mmに拡大することにより、ストロークを短縮し、ブレーキフィーリングの向上をはかりました。構造・作動は従来と同じです。



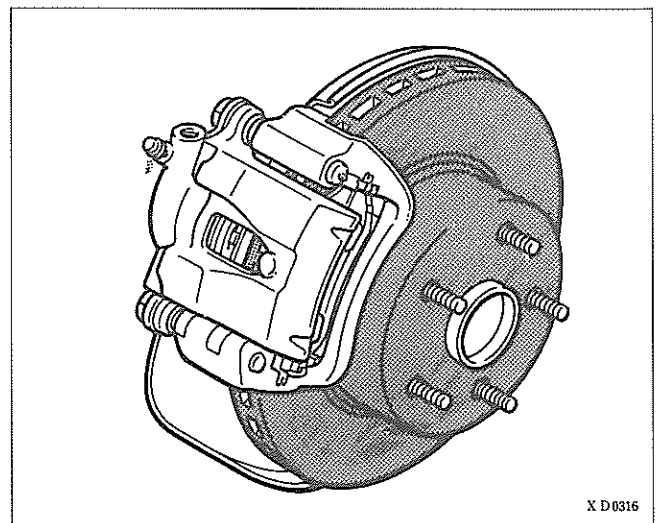
2. ブレーキブースター

- JZX81, MX83のABS, TRC装着車用ブレーキブースターを7+8インチタンデムタイプから8+9インチタンデムタイプに変更することにより、ブレーキフィーリングの向上をはかりました。構造・作動は従来と同じです。



3. フロントブレーキ

- JZX81 (1JZ-GTEエンジン搭載車) にローター厚さ30mmのディスクローターを採用し、高性能エンジンに対応した制動性能を確保しました。
- アルミホイール (14インチを除く) とセットでダクロ処理ローターを採用しました。

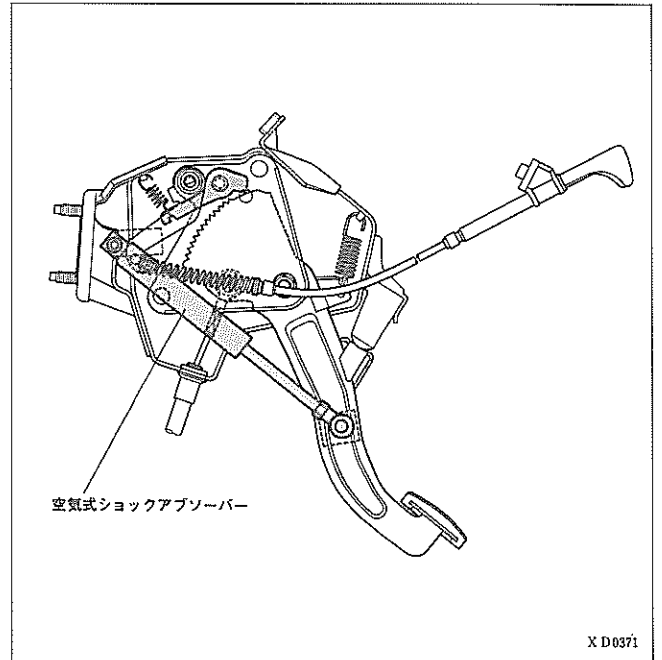


4. リヤブレーキ

- フロントブレーキと同様、アルミホイール (14インチを除く) とセットでダクロ処理ローターを採用しました。

5. 足踏み式パーキングブレーキ

- JZX81, MX83に、空気式ショックアブソーバーを採用し、パーキングブレーキ解除時の打音および振動の低減をはかりました。



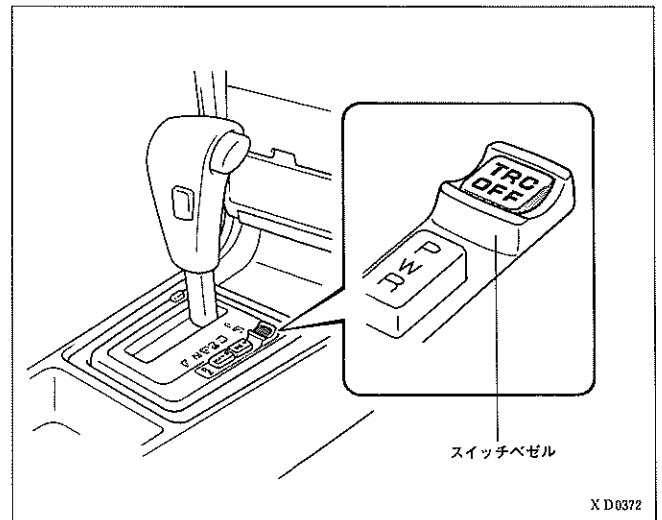
6. 4輪ABS*

- システム名を4輪ESCから4輪ABSに名称変更しました。構造・作動は変更ありません。

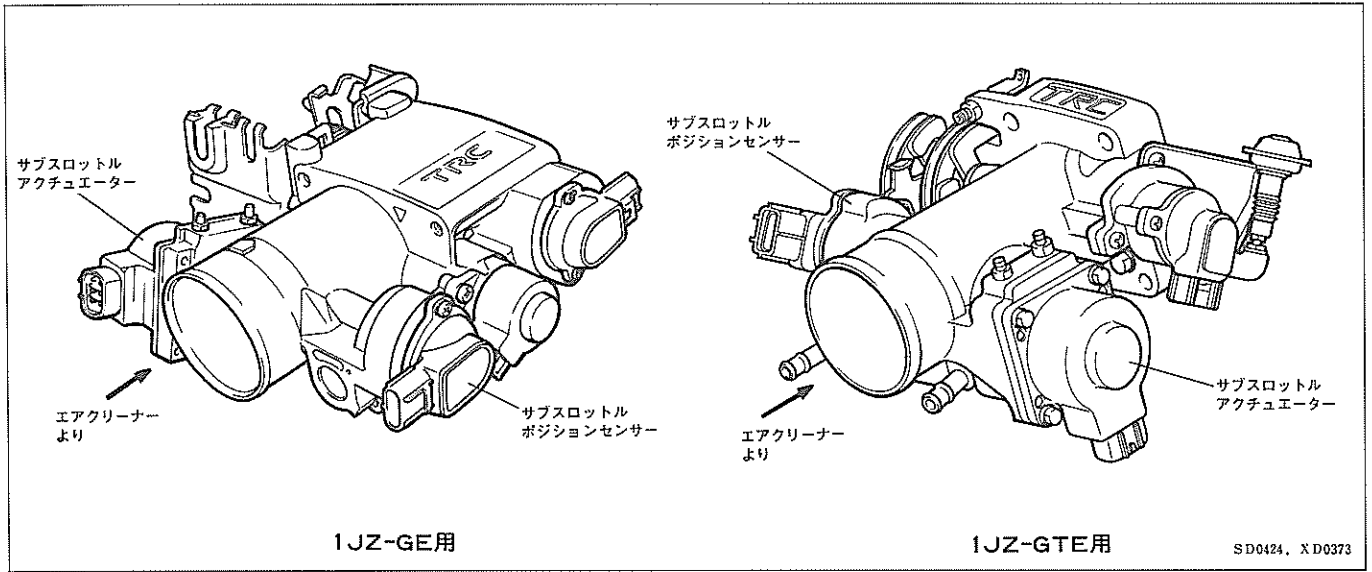
*ABS: アンチロック ・ブレーキ ・システム
 Systemの略

7. TRC

- TRC OFFスイッチベゼルの形状を変更しました。



●JZX81の追加に伴い、1JZ-GE, 1JZ-GTEエンジン用のサブスロットルアクチュエーターおよびサブスロットルポジションセンサーを採用しました。基本的な構造・作動は7M-GE, 1G-GZEエンジン用と同じです。



4・6	その他のシャシー部品
-----	------------

■機構説明

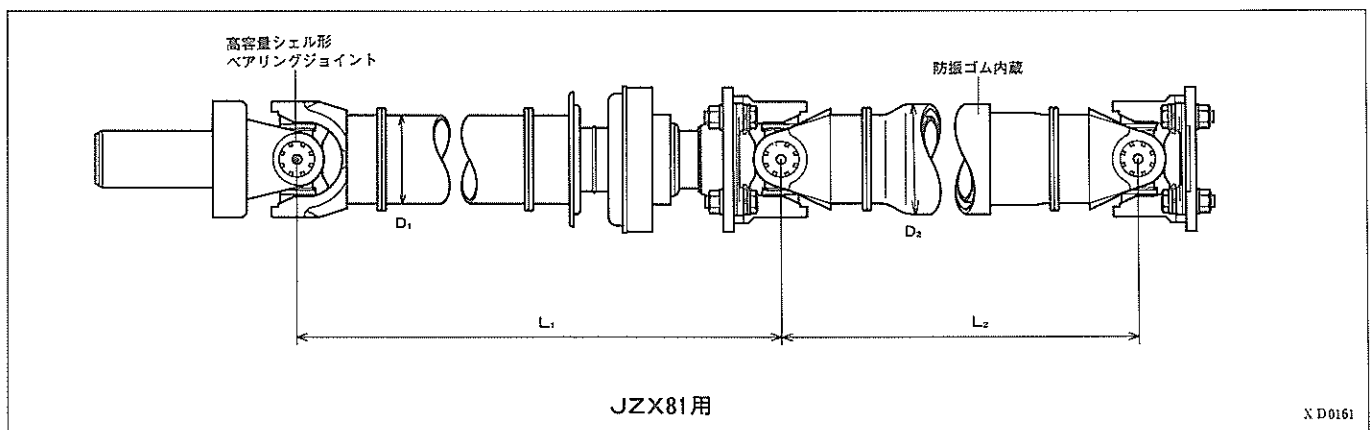
□プロペラシャフト

1. プロペラシャフト

●JZX81系に、GX81・MX83と同様の高容量シェル形ベアリングジョイントを採用しました。

仕様

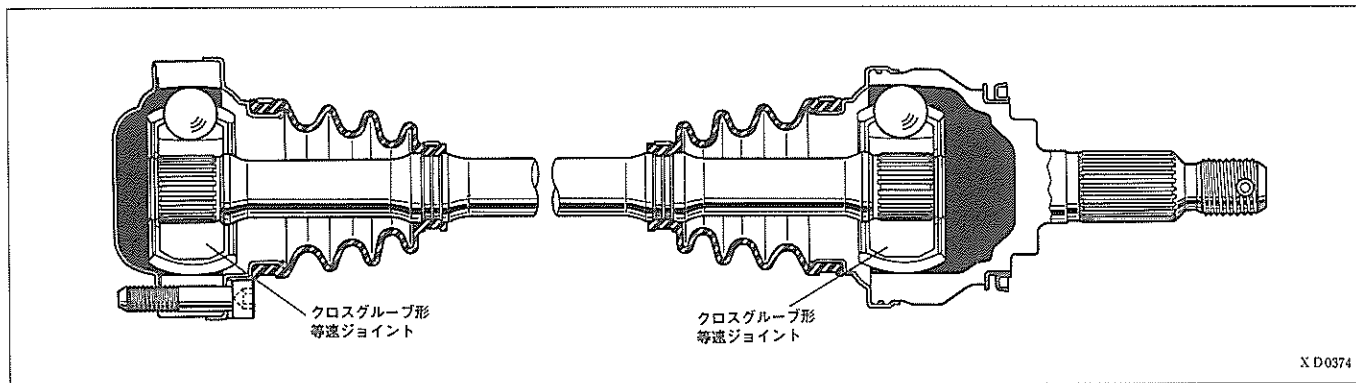
車 型	項 目	ジョイント間距離×外径 (mm)		ベアリング ジョイント形状	備 考
		$L_1 \times D_1$	$L_2 \times D_2$		
SX80・80Y [M/T] (除くSX80-AEMRK)		620×65	750×65	シェル形	
SX80-AEMRK YX80・80Y		635.5×65	750×65	シェル形	
SX80・80Y [A/T], LX80[2L]		572×65	750×65	シェル形	
GX81	1G-FE [M/T], 1G-GE [M/T]	542×65	736×75	シェル形	防振式
	1G-FE [A/T]	471×65	736×75	シェル形	防振式
	1G-GE [A/T]	469×60.5	736×75	シェル形	防振式
JZX81	1JZ-GE	477.5×60.5	736×75	シェル形	防振式
	1JZ-GTE	477.5×60.5	736×82.6	シェル形	防振式
MX83		469×60.5	736×75	シェル形	防振式
LX80	2L-T [M/T]	573.5×75	736×75	ソリッド形	
	2L-T [A/T]	501.5×65	750×65	シェル形	



□ドライブシャフト

1. ドライブシャフト

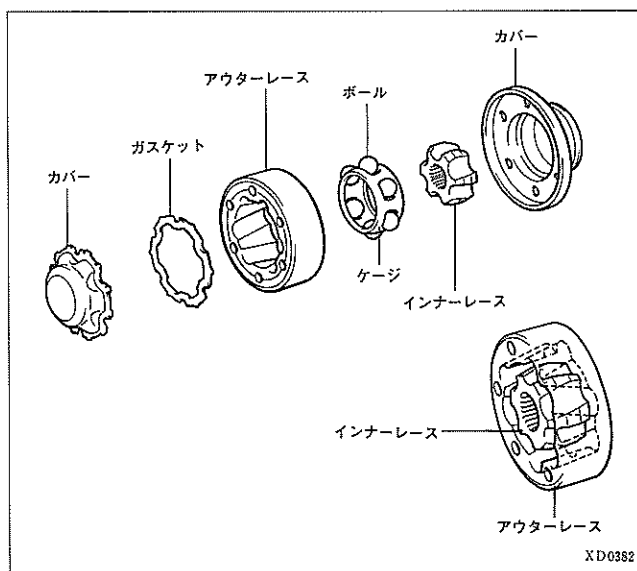
- JZX81 (1JZ-GEエンジン搭載車) に、MX83と同様のデフ側トリポード形・ホイール側ツェッパ形の等速ジョイントを採用しました。
- JZX81 (1JZ-GTEエンジン搭載車) に小型・軽量で、振動・騒音特性に優れたクロスグループ形等速ジョイントを、デフ側・ホイール側に採用しました。



▶構造と作動 (クロスグループ形等速ジョイント)

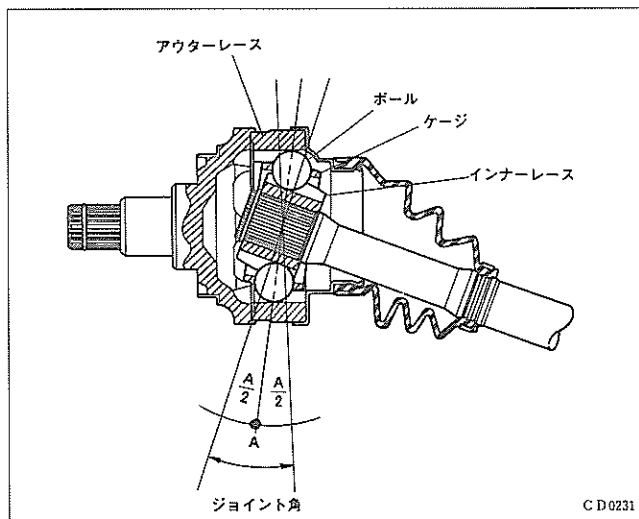
〔1〕構造

右図に示す部品で構成されており、ジョイント内にはグリースが封入されています。



〔2〕作動

インナーレースとアウターレースのボール溝は互いに交差しており、ボールはジョイント角を2等分した平面上に中心がくるようにケージで保持されています。したがって、ジョイント部は常に等速回転するとともに、軸方向へスライドします。



□ディファレンシャル

1. ディファレンシャル

●JZX81 (1JZ-GEエンジン搭載車) に、MX83と同様の8インチ2ピニオンタイプを採用しました。

●JZX81 (1JZ-GTEエンジン搭載車) に、8インチ4ピニオンタイプを採用しました。また、MX83と同様のLSDをメーカーオプションとしました。

●構造・作動は従来と同じです。

仕様 (リヤ4リンク車)

●：標準装備

リングギヤサイズ(インチ)		7.1			7.5		
減速比		3.727	3.909	4.100	3.583	3.727	4.300
ドライブピニオン歯数		11			12	11	10
リングギヤ歯数		41	43	41	43	41	43
デフピニオン数		2					
使用オイル	名称	キヤッスル・ハイポイドギヤオイル S					
	容量(ℓ)	1.4			1.5		
搭載車 型	S X 80	●(M/T)		●(A/T)			
	S X 80 Y		●(M/T)	●(A/T)			
	Y X 80					●	
	Y X 80 Y	●					
	L X 80	● $\left(\frac{2L-T}{A/T}\right)$	●(2L)		● $\left(\frac{2L-T}{M/T}\right)$		
	L X 80 Y	●(A/T)					●(M/T)

仕様 (IRS車)

●：標準装備, ○：メーカーオプション

リングギヤサイズ(インチ)		7.5			8.0			
減速比		3.909	4.100	4.300	4.100	$\frac{4.100}{LSD}$	4.300	4.556
ドライブピニオン歯数		11	10			9		
リングギヤ歯数		43	41	43	41		43	41
デフピニオン数		2			4		2	
使用オイル	名称	キヤッスル・ハイポイドギヤオイル SX [キヤッスル・ハイポイドギヤオイル LSD]						
	容量(ℓ)	1.2			1.3			
搭載車 型	GX81	1G-FE	●(M/T)	●(A/T)				
		1G-GE			●(M/T)			●(A/T)
	JZX81	1JZ-GE						●
		1JZ-GTE				●	○	
	MX83				●		○	

〔 〕内はLSD装着車

□タイヤ & ディスクホイール

1. タイヤ & ディスクホイール

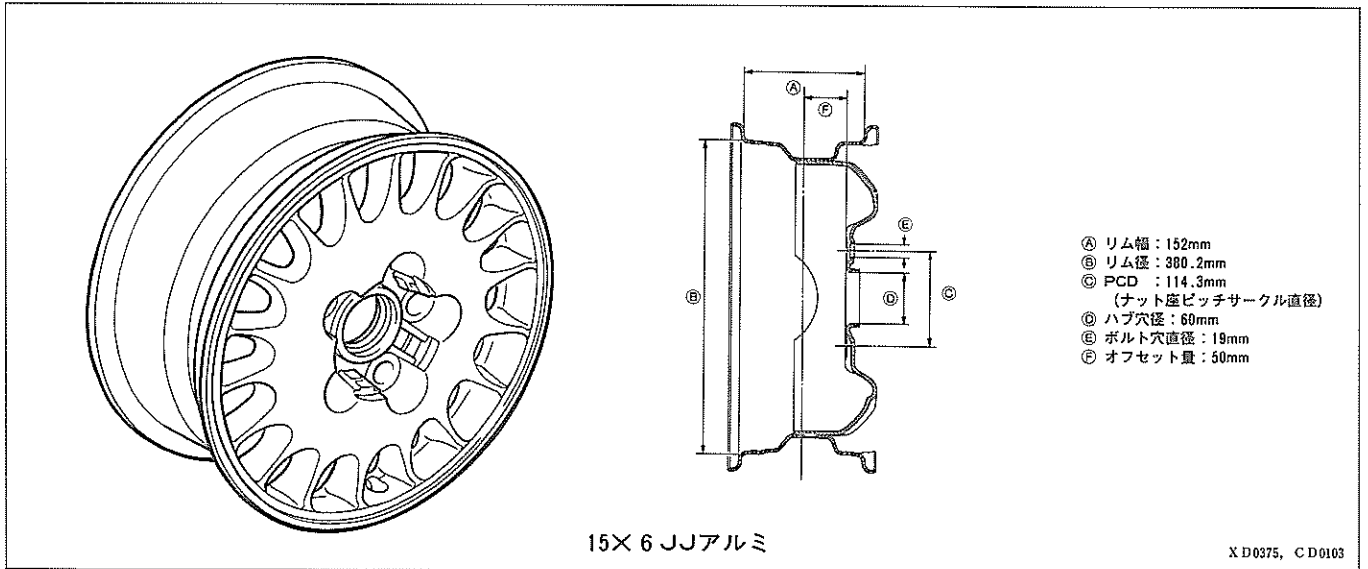
- 205/55R16 88Vサイズのタイヤをピレリ社製P700に変更し、操縦性・安定性の向上をはかりました。
- 195/65R15 90Hサイズのタイヤを変更し、乗り心地の向上をはかりました。
- 185/70R14 87Sサイズのタイヤを変更し、静粛性の向上をはかりました。
- 15×6JJサイズのアルミホイールの意匠を変更し、リフレッシュ化をはかりました。

仕様

●：標準装備，○：メーカーオプション

タイヤサイズ	ディスクホイール	グレード											
		スタンダード	GL	GR	GRサルーン	LG	グランデ	グランデG	GTツインターボ	タクシー		教習車	
									Eバック	GL	ハイグレードタクシー		
6.45-14-4PR*1	14×5J スチール												●
6.45-14-6PR (W/T)										●	●	●	
175SR14	14×5½J スチール	●							○	○	○	○	
185/70R14 87S			●	●									
185/70R14 87H	14×5½JJ アルミ					○		○(1G-FE)					
195/70R14 90S	14×5½J スチール							○(1G-FE)					
195/65R15 90H	14×5½J スチール							●(1G-FE)					
195/65R15 90S	15×6JJ アルミ*2							●(1G-FE)					
195/65R15 90H	15×6JJ アルミ*2							●(1JZ-GE) ○(1G-FE)	●(1JZ-GE)				
205/60R15 89H	15×6JJ アルミ (メッシュタイプ)							●(7M-GE) ○(1JZ-GE)					
205/55R16 88V (ピレリ P700)	16×6½JJ アルミ												●
205/55R16 88V (B/S ボテンザ)													○

*1：寒冷地仕様はチューブ付きタイヤも選択可能，*2：変更したものを示す。



2. ホイールキャップ

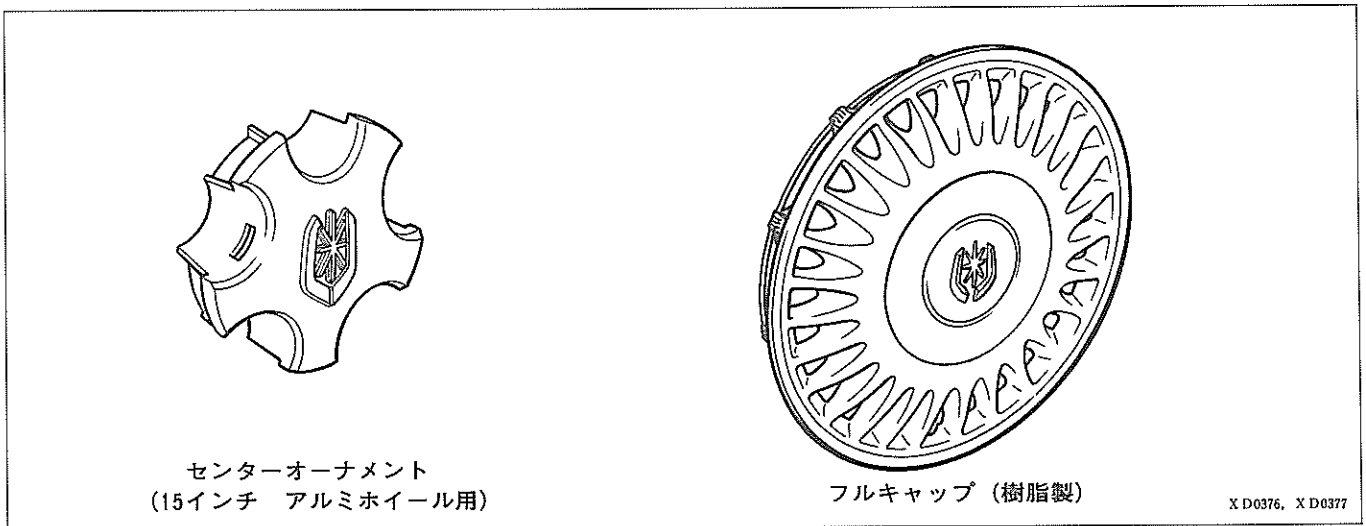
- 15×6JJサイズ アルミホイール用センターキャップを新設しました。
- グランデ用樹脂製フルホイールキャップの意匠を変更し、リフレッシュ化をはかりました。

仕様

●：標準装備，○：メーカーオプション

	スタン ダード	GL	GR	GR サルーン	LG	グランデ	グランデ G	GT ツイン ターボ	タクシー			教習車
									E バック	GL	ハイ グレード タクシー	
センターオーナメント (スチールホイール用)	●								●			●
フルキャップ (ステンレス製)		●	●		●					●	●	○
フルキャップ (樹脂製)*				●		● (1G-FE) ○ (1G-GE)						
センターオーナメント (14インチ アルミホイール用)					○	○ (1G-FE)						
センターオーナメント (15インチ アルミホイール用)*						● (1JZ-GE) ○ (1G-GE)	● (1JZ-GE)					
センターオーナメント (15インチ アルミホイール用) [MX83用]							● (7M-GE) ○ (1JZ-GE)					
センターオーナメント (16インチ アルミホイール用)								●				

*：変更したものを示す。



3. スペアタイヤ

- JZX81 (1JZ-GTEエンジン搭載車)、タクシーおよび教習車には車両装着タイヤを標準装備としました。
- 上記以外の車型は従来と同様の応急用タイヤ (T135/70D16) を標準装備としていますが、メーカーオプションで車両装着タイヤを選択可能としました。