

トヨタ、マークⅡ・チェイサー・クレスタを フルモデルチェンジ

新しい高級車の出発点

—— “持つ誇り” と “走る楽しさ” を約束する

「高品位・高性能サルーン」誕生 ——

トヨタ自動車(株)は、上級小型乗用車マークⅡ・チェイサー・クレスタをフルモデルチェンジし、8月24日より、マークⅡはトヨペット店、チェイサーはトヨタオート店、クレスタはトヨタビスタ店を通じて全国一斉に発売した。

マークⅡ・チェイサー・クレスタは、常に時代をリードする高級・高性能ハイオーナーカーとして、高い評価を頂くとともに、我が国のモータリゼーションにおいて高級車指向への潮流を造りあげた車として注目を集めてきた。

今回フルモデルチェンジしたマークⅡ・チェイサー・クレスタは、この実績を踏まえ、さらに一段と飛躍した「新しい高級車の出発点」を開発のコンセプトに、90年代を見据えた高品位で高性能なサルーンをめざして開発された。

具体的には、次の3点を主な狙いとした。

1. 時代のトレンドと日本の美を基調にした、それぞれに個性豊かなのびやかなスタイルの実現。
2. 高い運動性能と品位ある乗り心地の高次元での達成。
3. お客様に心から満足していただける高い商品力の実現。

この狙いのもとに開発された新型マークⅡ・チェイサー・クレスタは、洗練された曲面フォルムと均整のとれたサイドシルエットを基調にして、それぞれ専用のボデー形状を採用するなどオリジナリティの高いスタイルを確立。

また、新設定した最高級グレード、マークⅡ「グランデG」、チェイサー「アバンテG」、クレスタ「スーパールーセントG」に搭載したスーパーチャージャー付ツインカムエンジンや新開発の直列6気筒ハイメカツインカムエンジンなど、105馬力から210馬力までの傑出した性能を誇るガソリンエンジン群をはじめ、全8機種のワイドなエンジンバリエーションを実現。さらに、新形式のダブルウィッシュボーン式リヤサスペンションを採用した新設計の四輪独立懸架などにより、高級車にふさわしい高い運動性能と品位ある乗り心地を実現し、“持つ誇り”と“走る楽しさ”を約束する、新しい時代の「高品位・高性能サルーン」として誕生した。

車両の具体的特長は次のとおり。

スタイリング

▷時代のトレンドである洗練された曲面フォルム

▷日本の美を基調にしたのびやかなプロポーション

- ・新型マークⅡ・チェイサー・クレスタは、時代のトレンドである洗練された曲面フォルムを採用している。
- ・また、ワイド&ローのシルエット、均整のとれた3ボックスのサイドシルエットを造りだし、日本人の美的感性による美しいプロポーションを実現している。
- ・3車種（4車型）それぞれ専用のボデー形状を採用するなど、おのおのオリジナリティの高いデザイン・アイデンティティを確立している。

《マークⅡ ハードトップ》

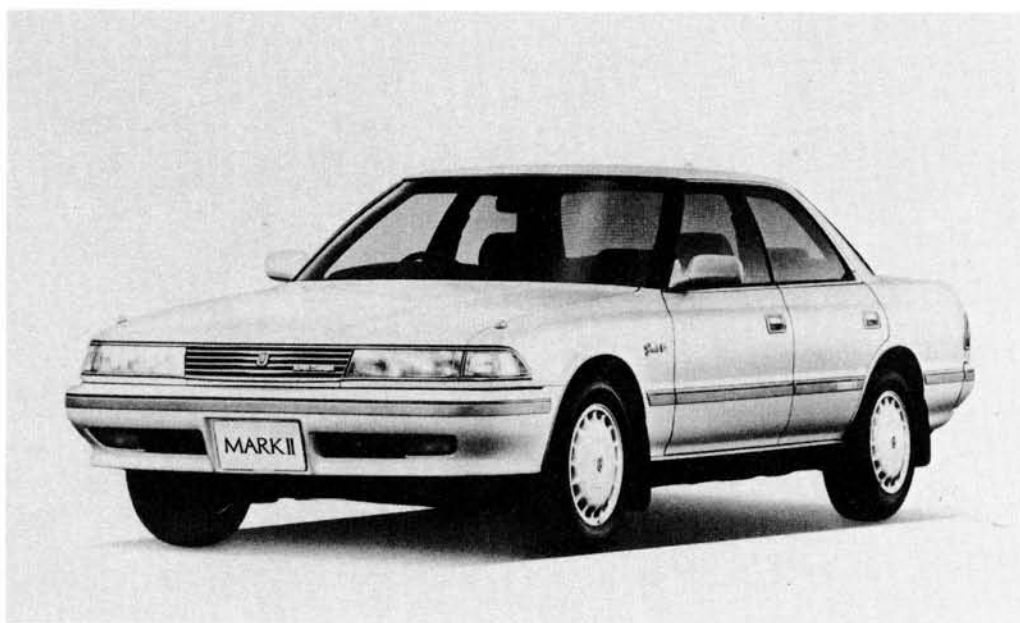
▷爽快な走りを予感させるスポーティで流麗な高品位ハードトップ

- ・フロントからサイドにかけて流麗なスピード感溢れるフォルムと、スラントしたノーズ、フロントバンパーの造形や二重レンズのリヤコンビネーションランプなどにより、スポーティで高品位なスタイルを実現している。

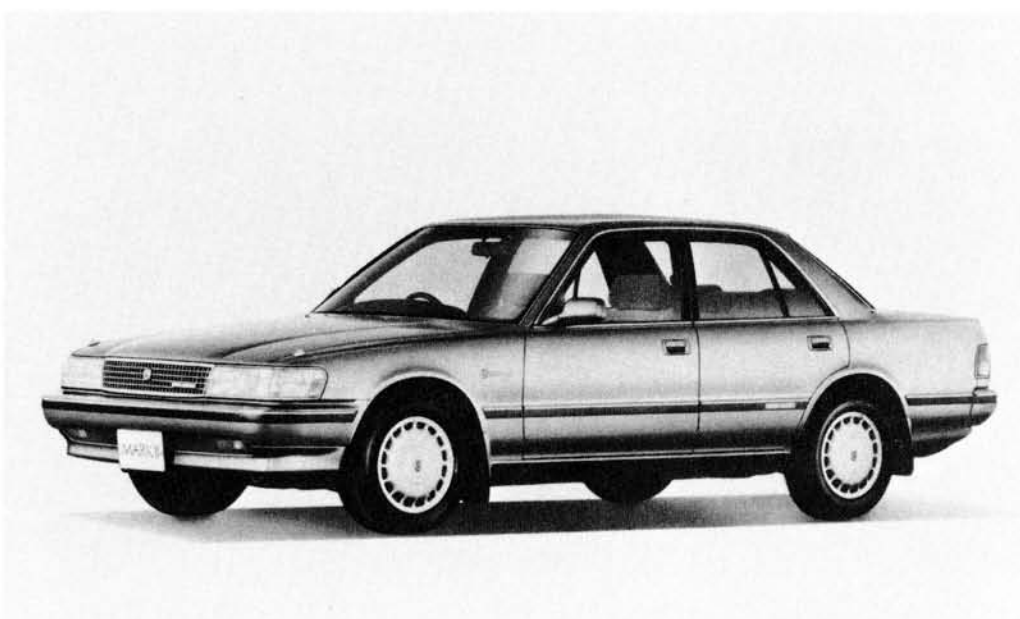
《マークII セダン》

▷ 格調と気品に満ちたエレガントシェイプ・セダン

- 格調と気品に満ちた正統派セダンスタイルの実現のために、艶やかなボデーサイドにしなやかなフェンダーラインを採用するなど、最高級オーナーカーにふさわしいエレガントな雰囲気を作りだしている。



マークIIハードトップ グランデG ツインカム24 スーパーチャージャー (GX81-ATPZR) '88.8



マークIIセダン グランデG ツインカム24 スーパーチャージャー (GX81-AEPZR) '88.8

《チェイサー》

▷ 優雅でディグニティのある新高級サルーン

- 優雅でのびやかなサイドシルエット、若々しさを表現する横一文字のリヤコンビネーションランプや斜め格子のフロントグリルなどにより、ハイセンスで風格のあるスタイルとしている。



チェイサー アバンテG ツインカム24 スーパーチャージャー (GX81-BTPZR) '88.8

《クレスタ》

▷ プレステージを演出する洗練された高級パーソナル・セダン

- プレスドア^{*}を新採用し、キャビンとボデーとの一体感をもたせた美しいサイドシルエットやすっきりとしたガラスエリアなどにより、ステータスの高い洗練されたパーソナル・セダンとしている。

^{*} 窓枠部をドアパネルと一体にプレス成形した構造のドア。



クレスタ スーパールーセントG ツインカム24 スーパーチャージャー (GX81-CEPZR) '88.8

エンジン

- ▷「ゆとり」ある走りを実現する新開発の直列 6 気筒ハイメカツインカムエンジンとスーパーチャージャー付ツインカムエンジンを新搭載
- ▷210馬力の圧倒的な出力を誇るツインターボチャージャー付ツインカムエンジンを搭載
- ▷オールツインカムのガソリンエンジンをはじめ、あらゆるお客様に満足いただけるワイドなエンジンバリエーション

- ・高級車にふさわしい「ゆとり」ある走りを実現するために、新開発の直列 6 気筒ハイメカツインカムエンジン 1 G－F E 型（直列 6 気筒 2.0ℓ）と、低速から高速まで全域にわたる高トルク・高出力に定評のある、スーパーチャージャー付ツインカムエンジン 1 G－G Z E 型（同上）および常用回転域での高トルクを重視した 4 気筒ハイメカツインカムエンジン 4 S－F i 型（直列 4 気筒 1.8ℓ）を新搭載している。
- ・1 G－F E 型エンジンは、トヨタ独自のハイメカツインカム機構を直列 6 気筒エンジンで初めて実現した画期的な新開発エンジンであり、ハイメカツインカムならではの低中速トルクの大幅な向上をはじめ、**全域にわたる高トルク・高出力を実現し**、最高出力 135 馬力（5,600 回転 / 分、ネット値）、最大トルク 18.0kg・m（4,400 回転 / 分、ネット値）は、高級車のベースエンジンとしては比類のない性能を誇っている。
- ・1 G－G Z E 型エンジンは、ルーツポンプ式スーパーチャージャーを装着し、最高出力 170 馬力（6,000 回転 / 分、ネット値）、最大トルク 23.0kg・m（3,600 回転 / 分、ネット値）を発揮する高性能スーパーチャージドツインカムエンジンであり、特に**低速から高速にわたる高レベルでフラットなトルク特性**により、高級車にふさわしい「ゆとり」ある走りを高い次元で実現している。なお、今回新たに設定した最高級グレード、マーク II 「グランデ G」、チェイサー「アバンテ G」、クレスト「スーパールーセント G」に、この 1 G－G Z E 型エンジンを搭載している。

- 好評をいただいているツインターボチャージャー付ツインカムエンジン **1 G-G T E 型**（直列 6 気筒 2.0ℓ）については、空冷式インタークーラーの新採用などにより、**最高出力210馬力**と大幅な性能向上を図り、ハイレベルなスポーティ走行を可能としている。
- また、吸排気系の改良や圧縮比の向上などにより出力性能の向上を図った高級スポーティツインカムエンジン **1 G-G E 型**（直列 6 気筒 2.0ℓ）とを合わせ、ガソリンエンジンをすべてツインカムとする画期的なラインアップとしている。
- 加えて、ディーゼルエンジンについては新開発の **2 L-T 型**（直列 4 気筒 2.4ℓ、ターボチャージャー付）および **2 L 型**（同上、自然吸気）に直接駆動式動弁系を採用し、また吸排気系の改良などにより、出力・燃費の向上を図っている。
特に、**2 L-T 型**については、**世界初のパイロット・インジェクション**を採用し、冷間時のアイドル騒音を大幅に低減している。
- このように、オールツインカムのガソリンエンジン 5 機種と、ディーゼルエンジン 2 機種および営業車・教習車専用エンジン **3 Y-P 型**（直列 4 気筒 2.0ℓ、L P G）1 機種を合わせた全 8 機種のラインアップは、あらゆる用途や好みに応じられる選択性に優れたワイドなバリエーションとなっている。

シャシー

▷ **世界トップ水準の操縦性・走行安定性と乗り心地を実現した、新設計のマクファーソンストラット式フロントサスペンションと新形式のダブルウィッシュボーン式リヤサスペンション**

- 新型マーク II・チェイサー・クレスタは、フロントに新設計のマクファーソンストラット式サスペンション、リヤに新形式のダブルウィッシュボーン式サスペンション（6 気筒エンジン搭載車）を採用した新設計の四輪独立懸架としている。

- フロントのマクファーソンストラット式サスペンションは、ジオメトリー（寸法・配置）から構成部品に至るまで全面的に新設計し、スムーズな操舵感覚と高速直進性を実現するとともに、回転半径を小さくし、1.5ℓクラスの小型車に迫る小回りのきくハンドリングを達成している。
- リヤサスペンションに新採用したダブルウィッシュボーンは、あらゆる走行時に車輪を路面に対し理想的に保ち、しかも優れた乗り心地を実現することが可能な、**ポテンシャルの高いサスペンション方式**であり、新型マークⅡ・チェイサー・クレストではA型アッパーアームと3本のロアアームのジオメトリー、レイアウト、各部品の特性などを十分に練り込み、新たに設計したものである。
- このように新しく生まれ変わった足廻りにより、エンジンの大出力を余裕をもって受け止め、心地良いハンドリングや抜群の高速直進性など、高級車にふさわしい高い運動性能と品位ある乗り心地を実現している。
- 4気筒エンジン搭載車の4リンク式リヤサスペンションも全面的に新設計し、操縦性・走行安定性および乗り心地を向上させている。
- また、滑りやすい路面での制動時に威力を発揮する4輪ESCを1G—GZE型エンジン搭載車に標準設定したのをはじめ、設定を大幅に拡大している。

ボデー

▷走りの基本性能を支える軽量・高剛性ボデー

▷高級車にふさわしい静粛性の追求

- シャシーの性能を十分に発揮させ、かつ高級車にふさわしい静粛性を確保するために、ボデー構造を徹底的に検討し、**剛性の高い軽量なユニット構造ボデー**を造りあげている。

- ・リヤに大型サブフレームを新採用し、ディファレンシャルユニットを二重に防振支持。

また、サンドイッチ制振パネルの採用拡大などにより、世界トップレベルの低振動・低騒音を達成している。

室内空間

▷洗練された質感の高いデザインによるやすらぎに満ちたインテリア

▷快適な走りを支える充実した新装備・新機構

- ・インストルメントパネルは、おおらかなコクピット感覚を表現したセンターコンソールあるいはドアトリムへの、のびやかなつながりを特長としている。また、全体にファブリックの採用を拡大するなど洗練された質の高いインテリアとしている。
- ・ドライバーに対してラウンドしたセンターコンソールにより操作性を大幅に改善をしたほか、シンプルなサテライトスイッチやスライドアウトエアコンパネルなどの採用により、スイッチ類の操作性を大幅に向上させている。
- ・また、室内の最適設計により、リヤ席のレッグルームを大幅に拡大させている。
- ・シート表皮には**世界初のシルキーベルベット調シート表皮**を用いた他（1G-GZE型、1G-GE型エンジン搭載車）リッチな素材を使用し、加えてくつろいだ気分での運転に適したフロントシートアームレストや、後方視界を広げるリモートコントロール格納式リヤヘッドレストなどを採用し、快適性と機能性の高いものとしている。
- ・これらを含め次のような新機構・新装備をグレードに応じて設定し、快適な走りを支える室内空間を造りだしている。

*1 クリアランスソナー	車両の4コーナーに超音波センサーを配置し、障害物への接近をブザーとランプで知らせる。(世界初)
*2 サイドウィンドウ ワイパー	雨天時のドアミラー視認性向上のため、サイドウィンドウにワイパー&ウォッシャを装備。(世界初)
リモートコントロール格納式 リヤヘッドレスト	後席乗員がいない場合運転席からのレバー操作により、リヤヘッドレストを格納させ後方視界を確保。
メモリー付 チルト&テレスコピックステアリング	チルトレバーの操作性向上とテレスコ機構の採用により、最適なステアリングポジションの選択が可能。
スライドアウト エアコンパネル	使用頻度の高いスイッチやノブは前面に、その他のスイッチ類は必要な時にワンタッチで出し入れ可能とし、操作性を向上。
ワイヤレスドアロック	キー・プレートのスイッチ操作により、離れたところからドアのロック・アンロックが可能。
ワンタッチ チルト&スライド ムーンルーフ	ワンタッチで前後スライドし、それに加え後端のチルトアップが可能。
6スピーカーシステム	インストルメントパネル、パッケージトレイに加えドアにもスピーカーを新採用し、ダイナミックなサウンドを実現。
フロントシート アームレスト	運転席の車両中央側に格納式アームレストを設け、快適性と高級感を演出。
スライディングリッド コンソール	フロントシートアームレスト採用車はコンソールボックスの開閉をスライド式とし、使用性を向上。
ファブリック張り ロアパネル	インストルメントパネル下部にファブリックを張り、ドアトリムとの一体感、高級感を表現。
シルキーベルベット調 シート表皮	世界初の超高密度ダブルラッセルとミクロクレーター繊維の使用による、鮮やかで深みのある光沢を持つ手触りの良いシート表皮。

*1：寒冷地仕様および雪国仕様車を除く

*2：寒冷地仕様車を除く

【販売概要】

- | | | |
|----------|----------|-------------------|
| 1. 販 売 店 | マ ー ク II | 全国のトヨペット店 |
| | | (東京地区は、東京トヨタでも販売) |
| | | (大阪地区は、大阪トヨタで販売) |
| | チェイサー | 全国のトヨタオート店 |
| | ク レ ス タ | 全国のトヨタビスタ店 |
| | | (沖縄地区は、沖縄トヨタで販売) |

2. 当面の月販目標台数

マ ー ク II	20,000台
チェイサー	7,000台
ク レ ス タ	10,000台

3. 店頭発表会 9月10日(土)、11日(日)

以上

【車両概要】

1. スタイリング

▷ 新型マークⅡ・チェイサー・クレストは、張りのある流麗な曲面フォルムを採用し、世界のデザイン・トレンドを踏まえた洗練度の高いスタイリングとしている。

▷ また、全幅を拡大（従来型車比+5mm）し、全高を低く（従来型車比-10mm）した、ワイド&ローのシルエットと、コンパクトなキャビンによる均整のとれたサイドシルエットを造りだし、日本人の美的感性による美しいプロポーションを実現している。

▷ 3車種（4車型）それぞれ専用のボデー形状とするなど、オリジナリティの高いデザイン・アイデンティティを確立している。

▷ マークⅡハードトップは、低いフロント、コンパクトなキャビン、ダイナミックなサイドボデーなどにより、走りのすばらしさを予感させるスポーティで流麗なフォルムとしている。また、フロント、リヤのディテール・デザインで、最高級オーナーカーにふさわしい高品質感を表現している。

〈主な特長〉① スラントした先端から始まりクォーターで消える、ダイナミックなキャラクターライン。

② ルーフサイドから流麗に流れるクォーターピラー。

③ フロントグリル水平バーおよびグリル下線に流れる動きを持たせた、動感溢れるフロントマスク。

④ 高級感・高質感を表現したフロントバンパーの空力的造形。

⑤ 二重レンズの面一感、深みのある立体感を活かしたブロック状のリヤコンビネーションランプ。

▷ マークⅡセダンは、格調と気品に満ち、広々としたキャビンを造りだす4ライトキャビンの正統派セダンスタイルとし、フェンダーラインのしなやかな勢い、艶やかでおおらかなボデーサイド面などにより、最高級オーナーカーにふさわしいエレガントな雰囲気表現している。

〈主な特長〉① 清々しくエレガントな4ライトキャビン。

② 低いフロントからしなやかに流れるフェンダーライン。

- ③ フロントからリヤにかけて、艶やかな面変化を見せるボデーサイド。
- ④ 風格のあるフロントグリルと、丸みを帯びた個性的なクリアランスランプ。
- ⑤ ターンシグナルランプ部にグラデーションを用いた、二重レンズのリヤコンビネーションランプ。

▷チェイサーは、優雅でのびやかなキャラクターラインと力強いクォーターピラーにより、サイドシルエットにストレートな動感と高級車にふさわしい風格を表現している。

また、フロントビューとリヤビューはハイセンスで若々しいデザインとしている。

- 〈主な特長〉
- ① コンパクトなキャビンとのびやかなベルトラインとの調和が美しいサイドシルエット。
 - ② 曲面フォルムにストレートな動感を与える、直線的に伸びたキャラクターライン。
 - ③ 高級感ある太目の力強いクォーターピラー。
 - ④ パーソナル感の強いハイセンスな斜め格子のフロントグリル。
 - ⑤ 横一文字の洗練されたクリスタルなりヤコンビネーションランプ。

▷クレストは、プレスドア（窓枠部をドアパネルと一体にプレス成形した構造のドア）を新採用し、コンパクトなキャビンとのびやかなサイドボデーとの一体感を狙いとした、洗練されたスタイリングのパーソナルセダンとしている。ヘッドランプとリヤコンビネーションランプに個性をもたせ、高いプレステージを演出している。

- 〈主な特長〉
- ① 空力的に優れたフラッシュサーフェスのプレスドア。
 - ② すっきりしたガラスエリア。
 - ③ 異形4灯ヘッドランプの上品なフロントマスク。
 - ④ フロントコンビネーションランプ（フォグランプ・ターンシグナルランプ）をバンパー下部に配した、高級感溢れる大型バンパー。
 - ⑤ モールアクセントを入れた個性的な横一文字のリヤコンビネーションランプ。

2. エンジン

▷高級車にふさわしい「ゆとり」ある走りを実現するため、新開発の6気筒ハイメカツインカムエンジン1G-FE型（6気筒1,988cc）と低速から高速まで全域にわたる高トルク・高出力に定評のあるスーパーチャージャー付ツインカムエンジン1G-GZE型（6気筒1,988cc）および常用回転域での高トルクを重視した4気筒ハイメカツインカムエンジン4S-Fi型（4気筒1,838cc）を新搭載し、ガソリンエンジンをオールツインカムとする画期的なラインアップとしている。また、ディーゼルエンジン2機種とLPGエンジン1機種を合わせた全8機種のラインアップは、他に例のないワイドなバリエーションとなっている。

		過給器付ツインカム		高級スポーツ ツインカム	ハイメカツインカム		デ ィ ー ゼ ル		L P G
型 式		1G-GTE	1G-GZE	1G-GE	1G-FE	4S-Fi	2L-T	2L	3Y-P
排 気 量 (cc)		1,988	1,988	1,988	1,988	1,838	2,446	2,446	1,998
最高出力 (ネット値, ps/rpm)		210/6,200	170/6,000	150/6,200	135/5,600	105/5,600	94/4,000	85/4,200	79/4,600
最大トルク (ネット値, kg・m/rpm)		28.0/3,800	23.0/3,600	18.6/5,600	18.0/4,400	15.2/2,800	22.0/2,400	16.8/2,400	15.0/2,000
10モード燃費 (km/ℓ) *1		9.8	8.3	10.2	10.8	13.2	25.0 *2	24.5 *2	14.3 *2
使 用 燃 料		無鉛プレミアム ガソリン	無鉛プレミアム ガソリン	無鉛ガソリン	無鉛ガソリン	無鉛ガソリン	軽 油	軽 油	L P G
搭 載 車 種	マークII ハードトップ	○	○	○	○				
	マークII セダン		○	○	○	○	○	○	○
	チェイサー	○	○	○	○	○	○	○	○
	クレスタ	○	○	○	○	○	○	○	○

*1：運輸省審査値（M/T車、1G-GZE型のみA/T車）

*2：60km/h定地走行燃費（運輸省届出値、M/T車）

▷新開発の1G-FE型エンジンは、カムシャフト間シザーズギヤ駆動方式を用いたトヨタ独自のツインカム4バルブ技術を、直列6気筒エンジンに初めて採用したものであり、ハイメカツインカムエンジンならではの低中速トルクの大幅な向上をはじめ、全域にわたる高トルク・高出力を実現し、最高出力135馬力（5,600回転/分、ネット値）、最大トルク18.0kg・m（4,400回転/分、ネット値）は、高級車のベースエンジンとしては比類のない性能を誇っている。

▷1G-GZE型エンジンは、2個のまゆ型ローターを回転させ、分圧した吸入空気をシリンダー内に大量に供給するルーツポンプ式スーパーチャージャーを装着しており、最高出力170馬力（6,000回転/分、ネット値）、

最大トルク 23.0kg・m (3,600回転 / 分、ネット値) を発揮、特に低速から高速にわたる高レベルでフラットなトルク特性を特長とする高性能スーパーチャージドツインカムエンジンである。(無鉛プレミアムガソリン仕様)

なお、この 1 G—G Z E 型エンジンを搭載した、最高級グレードをマークⅡに「グランデ G」、チェイサーに「アバンテ G」、クレスタに「スーパーセント G」としてそれぞれ新たに設定している。

▷ 4 気筒ハイメカツインカムエンジン 4 S—F i 型は、常用回転域での高トルクによる「ゆとり」を重視した高性能・低燃費エンジンであり、合理的で使いやすいエンジンとなっている。

4 S—F i 型エンジンは、マークⅡセダン、チェイサー、クレスタに設定しており、特にチェイサーについては、1.8ℓの最高級グレードとして「ラフィーネ」(伝説…………洗練された) を新設定している。

▷ また、今回ツインターボチャージャー付ツインカムエンジン 1 G—G T E 型を大幅に改良し、空冷式インタークーラーの採用などにより、最高出力 210馬力 (6,200回転 / 分、ネット値)、最大トルク 28.0kg・m (3,800回転 / 分、ネット値) を発揮するシリーズ最強のエンジンとしている。
(無鉛プレミアムガソリン仕様)

▷ さらに、高級スポーティツインカムエンジン 1 G—G E 型 (6 気筒 1,988cc) も吸排気系の改良や圧縮比の向上などにより、出力性能の向上を図っている。

▷ 新開発のディーゼルエンジン 2 L—T 型 (4 気筒 2,446cc、ターボチャージャー付) と 2 L 型 (4 気筒 2,446cc) もバルブをカムシャフトでダイレクトに駆動する直接駆動式動弁系の採用や吸排気系の改良などにより、性能・燃費を一層向上させている。特に、2 L—T 型エンジンについては、世界初のパイロット・インジェクションを採用し、燃焼を画期的に改善し、ディーゼルエンジン特有の冷間時のアイドル騒音 (ディーゼルノック) を大幅に低減している。

3. シャシー

- ▷高品位・高性能車にふさわしい操縦性・走行安定性と乗り心地を高度に両立させ、走りの楽しさを実現するために、フロントに全面新設計のマクファーソンストラット式サスペンション、リヤに新形式のダブルウィッシュボーン式サスペンション（6気筒エンジン搭載車）を採用した四輪独立懸架としている。
- ▷フロントのマクファーソンストラット式サスペンションは、ハイキャスター、フォアラウフ（キングピン軸に対して車軸を前に出すこと）の採用やキングピンオフセットを大幅縮小するなど全面的に新設計し、直進安定性、旋回性能、および制動時の車両姿勢の安定性を向上させている。また、回転半径を小さくし、小回りのきくハンドリングを達成している。（最小回転半径5.0m）
- ▷6気筒エンジン搭載車のリヤサスペンションに新採用したダブルウィッシュボーンは、車輪のキャンバー・トレッド・トーインおよびその動きの制御（ホイールアライメント特性）をはじめ、タイヤに加わる前後・左右力によるステア特性に関する設計自由度が高い、優れたポテンシャルを持つサスペンション方式であり、特に今回はA型アッパーアームと3本のロアアームのジオメトリー、レイアウト、各部品特性などを十分に練り込み新設計したものである。これにより、エンジンのパワーをフルに引き出しながら、車の基本性能である「直進する」「曲がる」「止まる」を高度なレベルでバランスさせるとともに、乗り心地を大幅に向上させている。
- ▷4気筒エンジン搭載車の4リンク式リヤサスペンションは、ラテラルロッドの延長や入力分離型アッパーサポートの採用など全面的に新設計し、操縦性・走行安定性および乗り心地を向上させている。
- ▷滑りやすい路面などにおける制動時に威力を発揮する4輪ESCの設定を拡大し、1G-GZE型エンジン搭載車には標準設定したのをはじめ、1G-GTE型、1G-GE型エンジン搭載車全車および1G-FE型エンジン搭載車の一部に設定している。
- ▷全車にパワーステアリングを標準設定し、操縦性を大幅に向上させている。特に1G-GZE型、1G-GTE型および1G-GE型エンジン

搭載車には、油圧反力制御を利用し、据え切り時には軽く、中・高速時には適度な重さを与える新PPS（プログレッシブ パワー ステアリング）を標準設定し、理想的な操舵フィーリングを実現している。

▷また、1G-GZE型エンジン搭載車には、195/65R15 90H サイズの新タイヤを設定し、乗り心地と操縦性を高次元で両立させている。

4. ボデー

▷シャシーやエンジンの性能を十分に発揮させ優れた静粛性を確保するために、ボデー構造を徹底的に見直し、骨格系結合部の重点補強や重量の最適配分および高張力鋼板の効果的採用により、剛性が高く（曲げ剛性、振り剛性ともに従来型比1.2倍）かつ軽量のユニット構造ボデーを造りあげている。

▷6気筒エンジン搭載車のリヤサスペンションには大型サブフレームを新採用し、また、アームおよびディファレンシャルユニットはこのサブフレームにゴムブッシュを介して結合するとともに、サブフレームを大型ゴムマウントを介してボデーに結合する二重防振支持構造を採用している。これにより、ディファレンシャルギヤのうなり音を大幅に低減した他、サスペンションからボデーに伝わる振動・騒音の遮断効果を格段に向上させている。

▷加えて、サンドイッチ制振パネルの採用部位を拡大（カウルインナー、ホイールハウスインナーなど）するとともに、センターフロアとリヤフロアには、従来のアスファルトシートの上に粘弾性層を設けて樹脂シートをかぶせた樹脂拘束層付アスファルトシートを新採用し、振動・騒音の遮断効果を大幅に向上させている。

▷防錆鋼板の採用拡大、ドアなど袋部内のワックス塗布、エッジ部へのシーラー塗布面積の拡大、床裏のアンダーコート塗布面積の拡大、ロッカーパネル部の耐チッピング塗装などにより、防錆性能を大幅に向上させている。

▷ボデー表面の段差およびボデーパネル間のすきまを極力小さくしたボデー形状とすることにより、洗練された美しい外観を実現すると同時に風切音を大幅に低減させている。

5. トランスミッション

- ▷ 1 G-G Z E 型および 1 G-G E 型エンジン搭載車のオートマチックトランスミッション E C T-S は、新開発のトランスミッション-エンジン総合制御システムを採用しており、変速時のエンジン出力制御とトランスミッション制御の最適化により、滑らかな変速フィーリングと走りを実現している。
- ▷ また、1 G-G Z E 型、1 G-G T E 型、1 G-G E 型および 1 G-F E 型エンジン搭載車のオートマチックトランスミッションには、新開発の高性能・高効率の“スーパーフロー”トルクコンバーターを採用している。“スーパーフロー”トルクコンバーターは内部のオイルの流れを厳密に数値解析することにより、高トルク変換比を達成した上で、しかも世界最高レベルの伝達効率を実現した画期的なトルクコンバーターで、力強い発進性能と加速の伸びに大きく寄与している。

6. 室内空間

- ▷ インテリアデザインは、心にゆとりと充足感を感じさせる洗練された質感の高いものにするとともに、各種操作系、装備類などは使用性・快適性を大幅に向上させている。
- ▷ インストルメントパネルは、おおらかなコクピット感覚を表現したセンターコンソール、ドアトリムへの、のびやかなつながり、また張りのある柔らかな線と面による生き生きとした造形を特長としている。
- ▷ インストルメントパネル上面は、従来型車に比べ低くし（-10mm~-15mm）広い視界を確保するとともに、ドライバーに向ってラウンドしたセンタークラスタにより、操作系に対する大幅なリーチの改善を図っている。
- ▷ オーディオ本体とのスイッチの重複をなくしシンプルにしたサテライトスイッチや使用頻度の高いスイッチ類を前面に出し、その他は必要な時にワンタッチで引き出すスライドアウトエアコンパネルを採用するなど使用性向上を図っている。
- ▷ リヤ席を従来よりも後方に配置したのをはじめ、室内の最適設計により、リヤ席のレッグルームを大幅に拡大させている。

▷全車ともリッチなシート表皮を用い、特に、1 G-G Z E型および1 G-G E型エンジン搭載車には世界初のシルキーベルベット調シート表皮を採用している。

これは、素材表面に無数の不規則な凹凸を配する世界初の超高密度ダブルラッセルとミクロクレーター繊維を採用したもので、これによりポリエステル特有のぬめり感が解消され感触が向上し、さらに光りの吸収率を高め鮮明で深みのある色あいが得られるものである。

▷また、くつろいだ気分での運転に適したフロントシートアームレストや、後方視界を広げるリモートコントロール格納式リヤヘッドレストなどを採用し、快適性と機能性の高いものとしている。

▷また、冷暖房・デフロスター性能のレベルアップ、ブロー騒音の低減など空調性能の大幅な向上を図り、快適な室内空間としている。

〈ご 参 考〉

▷新設定した最高級グレード マークⅡ「グランデG」、チェイサー「アバンテG」、クレスタ「スーパールーセントG」の主要装備一覧

(*) は、オプション設定

▷ エンジン

- ・2.0ℓ6気筒スーパーチャージャー付ツインカムエンジン1 G-G Z E型

▷ トランスミッション

- ・ECT-S(電子制御式4速オートマチックトランスミッション)

▷ タイヤ&ホイール

- ・アルミホイール付195/65 90H新タイヤ

▷ 足まわり

- ・新設計四輪独立懸架
- ・4輪ESC
- ・電子制御サスペンションTEMS
- ・4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ
- ・リヤスタビライザー

▷ 操作性

- ・新PPS(プログレッシブパワーステアリング)
- ・メモリー付チルト&テレスコピックステアリング
- ・オートドライブ
- ・クリアランスソナー(*)

▷ 外 装

- ・トップシェード付フロントガラス ・ブロンズガラス(※)
- ・衝撃吸収式カラードウレタンバンパー
- ・カラードマッドガード ・ホイールアーチモール ・アウトサイドハンドルキー照明
- ・カラードアウトサイドハンドル ・カラードプロテクションモール

▷ 視 界

- ・フォグランプ一体ヘッドランプ ・リヤワイパー(※) ・タイマー付リヤウインドウデフォッガー
- ・サイドウインドウワイパー(※) ・電動格納式リモコンカラードドアミラー
- ・クリアランスランプモニター ・ワンタッチチルト&スライドムーンルーフ(※)

▷ 計器盤

- ・エレクトロニックディスプレイメーター(メーター照度コントロール付)(※) ・コンライト

▷ 内 装

- ・本皮巻4本スポークステアリング ・キー閉じ込み防止付電磁ドアロック
- ・ワイヤレスドアロック(※) ・パワーウインドウ ・ドアカーテシランプ
- ・フロントパーソナルランプ ・ラゲージルームランプ ・イグニッションキー照明
- ・ファブリック張りコンソールボックス ・ファブリック張りグローブボックス
- ・ラゲージドアトリム

▷ シート

- ・スーパーラグジュアリーシート(シルキーベルベット調表皮)
- ・マルチアジャスタブルパワーシート(運転席に標準、助手席はオプション)
- ・パワーランバーサポート&サイドサポート(運転席)
- ・4WAYバーチカルシートアジャスター(運転席に標準、助手席はオプション)
- ・フロントシートアームレスト ・前後調整式フロントシートヘッドレスト
- ・リモートコントロール格納式リヤヘッドレスト ・リヤセンターアームレスト
- ・フロントシートバックポケット ・アジャスタブルショルダーベルトアンカー
- ・前後4席ELR付3点式および後1席2点式シートベルト

▷ 空 調

- ・スライドアウトエアコンパネル付オートエアコン

▷ オーディオ

- ・AM/FMマルチ電子チューナー付ラジオ ・アコースティックフレーバー付6スピーカーシステム
- ・CDプレーヤー(※) ・FMダイバシティアンテナ

以 上

◎主要車種標準価格一覧表

(応急タイヤ、標準工具一式、単位：千円)

車 種		グ レ ー ド	エンジン型式	トランスミッション	東 京	名 古 屋	大 阪	
マ ド ト ッ プ Ⅰ	ハ ー ド ト ッ プ	グ ラ ン デ G	1 G－G Z E	E C T	3,195	3,190	3,195	◎掲載写真 (除くオプション)
		G T ツ イン タ ー ボ	1 G－G T E	5 速マニュアル	2,961	2,956	2,961	
		グ ラ ン デ	1 G－G E	5 速マニュアル	2,603	2,598	2,603	
		グ ラ ン デ	1 G－F E	5 速マニュアル	2,301	2,296	2,301	
		L G	1 G－F E	5 速マニュアル	1,932	1,927	1,932	
ク Ⅱ	セ ダ ン	グ ラ ン デ G	1 G－G Z E	E C T	3,145	3,140	3,145	◎掲載写真 (除くオプション)
		グ ラ ン デ	1 G－F E	5 速マニュアル	2,251	2,246	2,251	
		G R	2 L－T	5 速マニュアル	1,830	1,825	1,830	
		G L	2 L	5 速マニュアル	1,605	1,600	1,605	
		S T D	4 S－F i	5 速マニュアル	1,269	1,264	1,269	
チ ェ イ サ ー	ア バ ン テ ラ フ ィ ー ネ X G X L X L	ア バ ン テ G	1 G－G Z E	E C T	3,195	3,190	3,195	◎掲載写真 (除くオプション)
		G T ツ イン タ ー ボ	1 G－G T E	5 速マニュアル	2,961	2,956	2,961	
		ア バ ン テ	1 G－G E	5 速マニュアル	2,603	2,598	2,603	
		ア バ ン テ	1 G－F E	5 速マニュアル	2,301	2,296	2,301	
		ラ フ ィ ー ネ	4 S－F i	5 速マニュアル	1,781	1,776	1,781	
		X G	2 L－T	5 速マニュアル	1,882	1,877	1,882	
		X L	2 L	5 速マニュアル	1,657	1,652	1,657	
		X L	4 S－F i	5 速マニュアル	1,507	1,502	1,507	
ク レ ス タ	ス ー パ ー ル ー セ ン ト ス ー パ ー デ ラ ク ス ス ー パ ー カ ス タ ム ス ー パ ー カ ス タ ム ス ー パ ー カ ス タ ム	ス ー パ ー ル ー セ ン ト G	1 G－G Z E	E C T	3,165	3,160	3,165	◎掲載写真 (除くオプション)
		G T ツ イン タ ー ボ	1 G－G T E	5 速マニュアル	2,931	2,926	2,931	
		ス ー パ ー ル ー セ ン ト	1 G－G E	5 速マニュアル	2,573	2,568	2,573	
		ス ー パ ー ル ー セ ン ト	1 G－F E	5 速マニュアル	2,276	2,271	2,276	
		ス ー パ ー デ ラ ッ ク ス	1 G－F E	5 速マニュアル	1,902	1,897	1,902	
		ス ー パ ー カ ス タ ム	2 L－T	5 速マニュアル	1,851	1,846	1,851	
		ス ー パ ー カ ス タ ム	2 L	5 速マニュアル	1,778	1,773	1,778	
		ス ー パ ー カ ス タ ム	4 S－F i	5 速マニュアル	1,630	1,625	1,630	

※ 1. 1 G-G T E、1 G-G E 車の E C T 車は 5 速 マニュアル 車に比べ 105 千円高。

※ 2. 2 ウェイ O D 付 4 速 フル オート マチック 車は 5 速 マニュアル 車に比べ 85 千円高。

※ 3. O D 付 4 速 フル オート マチック 車は 5 速 マニュアル 車に比べ 75 千円 (2 L-T 搭載車は 78 千円) 高。