

昭和五十九年八月二十二日

トヨタ

マークII、チェイサーおよびクレスタを フルモデルチェンジ

——時代をリードする高級・高性能サルーン——

トヨタ自動車(株)は、マークII、チェイサー、クレスタをフルモデルチェンジし、八月二十二日より、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する。

マークII、チェイサー、クレスタは、発売以来、流麗なスタイルをもつ高品質なハイオーナーカーとして高い評価を得てきたが、近年のモータリゼーションの成熟化に伴い、カーライフが多様化し、このクラスにおいても一層の個性化と高級・高性能指向への要望が高まってきている。

今回新たに発売するマークII、チェイサー、クレスタは、こうしたお客様の要望に応えるため、「時代をリードする高級・高性能サルーン」を基本テーマとして開発した。

すなわち、スタイルの一新に加え、足まわりには、ワイドトレッド、新設計の四輪独立懸架にTEMS(トヨタ電子制御サスペンション)、四輪ESC(四輪エレクトロニックスキッドコントロール)さらに2モードプログレッシブパワーステアリングなどの先進エレクトロニクス技術を組み合わせ、卓越した操縦性・走行安定性と快適な乗り心地を確保している。

また、エンジンは、従来から好評を得ている高性能エンジン「レーザーα1G ツインカム24」、さらに「レーザー1G」を大幅に改良し、性能を向上した「レーザー1G-II」などを採用しており、まさに「時代をリードする高級・高性能サルーン」にふさわしい基本性能と高品質を実現した。

マークII、チェイサー、クレスタの主な特長は次のとおりである。



マークII ハードトップ グランデ (ツインカム 24)
(E-GX71-XTPGF) '84.8



チェイサー アバンテ (ツインカム 24)
(E-GX71-DTMGF) '84.8



クレスタ スーパーリーダーセント (ツインカム 24)
(E-GX71-YEPGF) '84.8

一、オリジナリティの高いスタイル

マークⅡ、チェイサー、クレスタのボデースタイルを一層セグメントし、それぞれオリジナリティの高いものとしている。

1・マークⅡハードトップは、大型フォグランプを一体化した個性的なフロントマスク、リヤクォーターに配した艶やかなクリスタルピラーなどにより、ダイナミックでかつエレガントなプレステージサルーンを表現した。

2・マークⅡセダンは、面一化された近代的なキャビンと6ライトウインドウの開放的なグリーンハウスにより、落ちつきと格調あるハイオーナーセダンとなっている。

3・チェイサーは、シャープな水平ラインを基調とした伸びやかで力強いサイドビューや立体的なクォーターピラーなどが、ハイセンスで高級感あふれるスポーティサルーンを演出している。

4・クレスタは、フロントグリルに立体的に配置された角型四灯ランプ、伸びやかなロングノーズなどにより、スタイリッシュな新感覚の高級パーソナルセダンとした。

二、卓越した操縦性・走行安定性と快適な乗り心地の実現

ワイドトレッド、新設計の四輪独立懸架とダイレクトなハンドリングフィーリングの得られるラックアンドピニオンステアリングなどに加え、次のような先進エレクトロニクス技術を組み合わせた新世代のサスペンション〈PEGAUS〉により、卓越した操縦性・走行安定性と快適な乗り心地を実現した。

1・四モード（ノーマルオート、スポーツオート、ノーマル、スポーツ）の選択が可能で、マイコンの利用により、走行状態に応じて前後のショックアブソーバーの減衰力が三段階に自動的に切り替わるTEMS（トヨタ電子制御サスペンション）を採用し、常に最適な乗り心地と優れた操縦性を確保している。

2・すべりやすい路面などにおける制動時に、前後の四輪がロックしないように電子制御する四輪ESC（四輪エレクトロニックスキッドコントロール）を設定し、急制動時の安定性および制動中の操縦性を大幅に向上させている。

3・ステアリングの操舵力を車速に応じて連続的に電子制御し、更に切り替えスイッチにより、走行パターン（通常走行、スポーティ走行）に応じた操舵力が得られるようにした2モードプログレッシブパワーステアリングを採用し、操縦性を向上させている。

三、高級サルーンにふさわしい抜群の静粛性

1. 剛性の高いボデー構造とし、振動・騒音の低減を図っている。
2. フロア部及びダッシュまわりには、新開発の制振材（サンドイッチ制振パネル）、吸音材を大幅に採用することにより、エンジン透過音などの低減を図っている。
3. ボデーとガラス面の段差を極力少なくし、滑らかに構成したボデー面およびドアとボデーの間のシール性能の向上により、風切音の低減を図っている。
4. 〈レーザー2Lターボディーゼル〉（マニュアルトランスミッション車）には、フライホイールを二分割し、その間にスプリングと摩擦材を挿入した構造のトーションナルダンパー付フライホイールを採用し、トルク変動をほぼガソリン車並に低減することにより、低速時の車内騒音などを大幅に低減している。

四、高性能・低燃費レーザーエンジンの搭載

今回、新しく発売するマークII、チェイサー、クレスタには車種・グレードに応じ合計七機種のエンジンを搭載した。

主なエンジンの特長は、次のとおりである。

1. 一気筒あたり四バルブのツインカムエンジンとして、好評の〈レーザーα1G ツインカム24〉（1G—GEU型）に、新電子制御燃料噴射装置EFI—Dを新たに導入するとともに燃料制御方法を改良し、ドライバビリティを向上させている。
2. 〈レーザー1G—II〉（1G—EU型）は、EFI—D、ヘリカルスワールポートの採用や圧縮比アップなど、エンジン本体を大幅に改良し、出力、燃費とも向上させている。この結果10モード燃費は一・六km/ℓ（五速マニュアルトランスミッション車、運輸省審査値）と優れた値を実現している。

エンジン	排気量(cc)	最高出力(ps/rpm)	最大トルク(kg·m/rpm)
1G—GEU型	一、九八八	一六〇/六、四〇〇	一八・五/五、二〇〇
1G—EU型	一、九八八	一三〇/五、四〇〇	一七・五/四、四〇〇

3. この他、全車に〈レーザー2Lディーゼル〉、〈レーザー2Lターボディーゼル〉〈M型ターボ〉、〈レーザー1S〉、クレスタを除く全車に〈レーザー2Y—LPG〉のエンジンを搭載し、幅広いエンジン体系としている。

五、豪華で快適な居住空間

1. ボリウム感のあるスーパーラグジュアリーシートを設定し、豪華さを増すとともに、リヤシートには上下に二段階、左右に六段階調整可能な左右調節式リヤヘッドレストを採用するなど豪華で快適なシートとしている。
2. ホイールベースの延長、ダッシュパネルの前出し、フロアの低床化などにより、室内スペースを大幅に拡大している。特に後席は広いレッグスペースを確保している。
3. 使用頻度の高いスイッチ類をステアリングホイール近くに配置したサテライトスイッチを採用し、操作性を大幅に向上させている。
4. メモリー付チルトステアリングを新たに採用し、レバー操作でステアリングを最上段まではねあげ、乗降を容易にするともに、メモリー付チルト機構により、常に最適なステアリングポジションを確保している。
5. 応急用タイヤを縦置きにすることにより、フラットで深く広いラッゲージスペースを確保している。

六、魅力ある新機構・新装備の積極的採用

マークII、チェイサー、クレストには、車種、グレードに応じ次のような新機構、新装備を標準またはオプション設定している。

1. セラミックス発熱体により、ステアリングコラムの左右吹き出し口から即時に温風を吹き出し、手元を暖める世界初のクイックハンドウォーマー。
2. 日時、燃料消費量、平均速度などの表示と多くのメモリー機能を利用できるスーパーモニタリングディスプレイ。
3. ヒーター作動時に、ダッシュパネル中央部グリルより冷風を吹き出させ、快適な頭寒足熱を実現できるフレッシュファイリングヒーターシステム（全車標準装備）。
4. センサーが室内のタバコの煙を感知して自動的に空気を浄化するオートエアピュリファイヤー（ディーラーオプション）。

〈販売概要〉

一、販売店 マークⅡ 全国のトヨタオート店 (注) 東京地区は、東京トヨタ、

東京トヨペット

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

クレスト 全国のトヨタビスタ店 (注) 沖縄地区は、沖縄トヨタで販売

二、発売日 八月二十二日 (水)

三、店頭発表会 九月八日 (土)、九日 (日)

四、当面の月販目標台数 マークⅡ 一五、〇〇〇台

チェイサー 四、〇〇〇台

クレスト 七、〇〇〇台

新型マークⅡ、チェイサー、クレストの車両概要、車種体系、価格、主要諸元は別

紙のとおりである。

以 上

〈車両概要〉

一、オリジナリティの高いスタイル

1・マークIIハードトップは、フロントには、大型フォグランプを一体化した個性的なマスク、サイドには、強い水平ラインによるダイナミックなボデーとリヤクォーターに艶やかなクリスタルピラーを配したまろやかなキャビンにより、ダイナミックでかつエレガントなプレステージサルーンとしている。

2・マークIIセダンは、フロントには、外板と一体となった高級感のあるインテグレートモール及びグリル、キャビンサイドには、空力特性を向上させるフラッシュサーフェスウインドウとベントルーバー付 6 ライトウインドウなどを採用し、落ちつきと格調あるハイオーナーセダンとなっている。

3・チェイサーは、フロントには、斜め格子のスポーティなセンターグリル、サイドには、立体的で力強いクォーターピラー、シャープな水平ラインによる伸びやかなボデーサイドなどを採用したハイセンスで高級感あふれるスポーティサルーンである。

4・クレスタは、フロントには、薄いシャープなフロントエンドと立体的に配置された角型四灯ランプ、キャビンには、フラッシュサーフェスウインドウと折れガラスなどを採用し、スタイリッシュな新感覚の高級パーソナルセダンとしている。

二、卓越した操縦性・走行安定性と快適な乗り心地の実現

1・マークII、チェイサー、クレスタは、ワイドトレッドとフロントにストラット式コイルスプリング、リヤにセミトレーリングアーム式コイルスプリングの新設計四輪独立懸架を採用、また、ステアリングには、ダイレクトな操舵フィードバックの得られるラックアンドピニオンを採用し、Fun To Driveを実現している。

2・トヨタ電子制御サスペンションTEMS (Toyota Electronic Modulated Suspension) の採用。

TEMSは前後のショックアブソーバーの減衰力を発進、制動、操舵に応じて自動的に切り替えるもので通常走行域では、減衰力を低めに設定し、乗り心地を向上させるとともに、制動時のダイブ（前下り）、発進時のスクォット（後下り）、操舵時のロールをそれぞれ小さく抑えることにより、操縦性、乗り心地を向上させている。なお、今回採用したTEMSは、減衰力が三段階（低め、中間、高め）、4モード（ノーマルオート、スポーツオート、ノーマル、スポーツ）に選択することができ、モードに応じて最適な減衰力に自動的に切り替わり、常に最適な乗り心地と良好な操縦性を確保している。

3. 四輪ESC (Electronic Skid Control)

四輪ESCはマイコンにより、四輪がロックしないようにコントロールする装置で、急制動時の安定性及び制動中の操縦性を大幅に向上させている。

4. 2モードプログレッシブパワーステアリングの採用。

2モードプログレッシブパワーステアリングは、車速に応じステアリングの重さをコンピューターで、連続的に制御することにより、操縦性を向上させている。更に、切替スイッチ（ノーマル、スポーツ）によって、走行パターン（通常走行、スポーティ走行）に応じた操舵力が得られるようにしている。

ノーマル…車速の増加につれて操舵力が漸増し、通常走行時に適度な操舵
フィードバックが得られる。

スポーツ…車速による操舵力変化は、ノーマル時より重めに設定され、スポーティ
走行に適した操舵力が得られる。

三、高級サルーンにふさわしい抜群の静粛性

1. フロントピラー、センターピラーなどの各部材の剛性を確保し、さらにそれぞれの結合部に効果的な補強板を配置するなど剛性の高い骨格構造とし、振動・騒音の低減を図っている。

2. フロア部およびダッシュまわりに、鋼板の間にアスファルトシートをはさんだ新開発のサンドイッチ制振パネルを大幅に採用し、エンジン透過音の低減を図っている。

3. 新しいドアフレーム断面を採用して、ボデーとガラス面の段差を極力少なくし、滑らかに構成したボデー面およびドアとボデーの間のシール性能の向上により、風切音の低減を図っている。

4. 〈レーザー2Lターボディーゼル〉（マニュアルトランスミッション車）には、フライホイールを二分割し、その間にスプリングと摩擦材を挿入した構造のトーションナルダンパー付フライホイールを採用し、トルク変動をほぼガソリン車並に低減することにより、低速時の車内騒音などを大幅に低減している。

四、高性能・低燃費レーザーエンジンの搭載

マークII、チェイサー、クレストには、車種、グレードに応じ合計七機種の高性能・低燃費エンジンを搭載している。

主なエンジンの特長は次のとおりである。

1. 〈レーザーα1Gツインカム24〉(1G—GEU型)は、一気筒当たり4バルブの軽量コンパクトな二DOHCエンジンであり、TVIS (Toyota Variable Induction System)およびTCCS (Toyota Computer Controlled System)の採用などにより、優れた性能を高く評価されている。今回のフルモデルチェンジでは、吸気管圧力により、燃料噴射量を制御する新方式の電子制御燃料噴射装置EFI—Dを採用するとともに、燃料制御方法を改良し、ドライバビリティを向上させている。

エンジン	排気量(cc)	最高出力(ps/rpm)	最大トルク(kg·m/rpm)
1G—GEU型	一、九八八	一六〇/六、四〇〇	一八・五/五、二〇〇

10モード燃費(運輸省審査値)	60km/h定地走行燃費(運輸省届出値)
一〇・〇km/ℓ(5M/T)	一八・〇km/ℓ(5M/T)

2. 〈レーザー1G—II〉(1G—GEU型)は、従来の〈レーザー1G〉に、新方式の電子制御燃料噴射装置EFI—D、全電子進角システム、アイドル回転制御システムの採用などによるエンジン制御システムの改良、ヘリカルスワールポートの採用、圧縮比のアップなどによるエンジン本体の改良などを行い、燃費・出力を向上させている。

エンジン	排気量(cc)	最高出力(ps/rpm)	最大トルク(kg·m/rpm)
1G—EU型	一、九八八	一三〇/五、四〇〇	一七・五/四、四〇〇

10モード燃費(運輸省審査値)	60km/h定地走行燃費(運輸省届出値)
一一・六km/ℓ(5M/T)	一八・五km/ℓ(5M/T)

五、豪華で快適な居住空間

1. ポリウム感のあるルーズクッションのスーパーラグジュアリーシートを設定している。このスーパーラグジュアリーシートは、4ウェイバーチカルアジャスターに加えて、上半身をしっかりとサポートするサイドサポート機構を備えている。またリヤシートに、上下に二段階、左右に六段階調整可能な左右調節式リヤヘッドレストを採用するなど快適なシートとなっている。

2・従来型車に比べホイールベースを一五mm延長、ダッシュパネルの前出し、フロアの低床化などにより、室内スペースを大幅に拡大している。

3・床をフラットにすることにより、広い足元スペースを確保している。

4・使用頻度の高いスイッチ類をステアリング ホイール近くに配置したサテライトスイッチを採用。上級グレードのサテライトスイッチには、チューナー、エアコンコントロールなどの各スイッチを配置し、操作性を大幅に向上させている。

5・レバー操作により、ステアリングを最上段まではね上げ、乗降性を向上させるとともに、ハンドルのみ引き下げれば、元の位置に戻るメモリー機構を備え、常に最適なドライビングポジションを確保できるメモリー付チルトステアリングを採用している。

6・トランクルーム内の応急用タイヤを縦置きにすることにより、フラットで深く広いラuggageスペースを確保している。

六、魅力ある新機構・新装備の積極的採用

マークII、チェイサー、クレストには、車種、グレードに応じ次のような新機構、新装備を標準またはオプション設定している。

1・セラミックス（PTC素子）を発熱体に用い、ワンタッチでステアリングコラムの左右吹き出し口より温風を吹き出させ、冬期、ヒーターがききはじめまでの間、ステアリングを握ったまま手を暖められる世界初のクイックハンドウォーマー。

2・日時、燃料消費量、平均速度などの表示と多くのメモリー機能を利用できるスーパーモニタリングディスプレイ。

3・レバーで切り替えることにより、ヒーター作動時にダッシュパネル中央部グリルより、冷風を吹き出させ、快適な頭寒足熱を実現できるフレッシュフィーリングヒーターシステム（全車標準装備）。

4・センサーが煙草の煙などの室内の空気の汚れを感知し、自動的に浄化するオートエアピュリファイヤー（ディーラーオプション）。

5・降車時、イグニッションキーを差し込んだ状態では、運転席ドアロック操作を行っても、自動的にロックできないキーとじ込み防止装置付電動式ドアロック。

○ マークII車種体系

エ ン ジ ン		トランス ミッション	セ ダ ン						ハード トップ		セダン (教習車)
			STD	GL	GR	LS	LG	グランデ	LG	グランデ	STD
1.8ℓ (ガソリン)	1S-U	5M/T	○	○	○						○
		4A/T		○	○						
2.0ℓ (ガソリン)	1G-EU	5M/T				○	○	○	○	○	
		4A/T				○	○	○	○	○	
	M-TEU	ECT-S						○		○	
		5M/T						○		○	
	1G-GEU	ECT-S						○		○	
		5M/T						○		○	
2.4ℓ (ディーゼル)	2L	5M/T		○							○
	2L-T	5M/T		○	○						
		4A/T		○	○						
1.8ℓ (LPG)	2Y-PU	5M/T		○							○
		3A/T		○							

○ チェイサー車種体系

エ ン ジ ン		トランス ミッション	ハ ード ト ッ プ				教 習 車
			XL	XG	SXL	アバンテ	STD
1.8ℓ (ガソリン)	1S-U	5M/T	○	○			○
		4A/T	○	○			
2.0ℓ (ガソリン)	1G-EU	5M/T			○	○	
		4A/T			○	○	
	M-TEU	ECT-S				○	
	1G-GEU	5M/T				○	
		ECT-S				○	
2.4ℓ (ディーゼル)	2L	5M/T	○				○
	2L-T	5M/T	○	○			
		4A/T	○	○			
1.8ℓ(LPG)	2Y-PU	5M/T					○

○ クレスタ車種体系

エ ン ジ ン		トランス ミッション	セ ダ ン			教 習 車
			スーパード カスタム	スーパード DX	スーパード ルーセント	STD
1.8ℓ (ガソリン)	1S-U	5M/T	○			○
		4A/T	○			
2.0ℓ (ガソリン)	1G-EU	5M/T		○	○	
		4A/T		○	○	
	M-TEU	ECT-S			○	
	1G-GEU	5M/T			○	
		ECT-S			○	
2.4ℓ (ディーゼル)	2L	5M/T	○			○
	2L-T	5M/T	○			
		4A/T	○			

◎ 新型マークⅡ、チェイサー、クレスタの主要車種標準価格一覧表

(スベアタイヤ、標準工具一式付、単位：千円)

車 種		グ レ ー ド	エンジン型式	東 京	名 古 屋	大 阪
マークⅡ	セ ダ ン	グランデ・ツインカム24	1 G-G E U	2,409	2,404	2,409
		グ ラ ン デ	1 G-E U	2,100	2,095	2,100
		G R	1 S-U	1,482	1,477	1,482
		S T D	1 S-U	1,143	1,138	1,143
		G L	2 L (ディーゼル)	1,488	1,483	1,488
	ハ ト ッ プ	グランデ・ツインカム24 (エレクトロニックディスプレイメーター車)	1 G-G E U	2,513	2,508	2,513
		グ ラ ン デ	1 G-E U	2,159	2,154	2,159
		L G	1 G-E U	1,756	1,751	1,756
チェイサー		アバンテ・ツインカム24	1 G-G E U	2,443	2,438	2,443
		ア バ ン テ	1 G-E U	2,134	2,129	2,134
		X G エ ク ス ト ラ	1 S-U	1,597	1,592	1,597
		X L	1 S-U	1,313	1,308	1,313
		X L	2 L (ディーゼル)	1,531	1,526	1,531
ク レ ス タ		スーパールーセント・ ツインカム24	1 G-G E U	2,419	2,414	2,419
		ス ー パ ー ル ー セ ン ト	1 G-E U	2,115	2,110	2,115
		ス ー パ ー カ ス タ ム	1 S-U	1,437	1,432	1,437
		ス ー パ ー カ ス タ ム	2 L (ディーゼル)	1,615	1,610	1,615

- 全車5速マニュアルトランスミッション車、マークⅡセダンSTDを除きドアミラー車。
- 1 G-G E U車のE C T-S車は99千円高。
- 1 G-E U車の2ウェイO.D.付4速オートマチックトランスミッション車は79千円高。✓
- 1 S-U車のO.D.付4速オートマチックトランスミッション車は69千円高。

トヨタ マークII主要諸元表〔車両型式・重量・性能〕

		ハ　　ー　　ド　　ト　　ッ　　プ				セ										
--	--	------------------	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

●車両重量、燃料消費率などの数値は、ミッションタイプ別にカッコの種類で区別しています。マニュアル車は()、オートマチック車は()です。

●燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備などの状況)が異なってくるため、それらに応じて燃料消費率は異なってきます。

(注) 車両重量および車両総重量はワンタッチリフト&スライドサンルーフ(ターボ車を除くセダン・グランデ系に注文装備)を装着の場合20kg、4輪ESC(グランデ・ツインカム24オートマチック車に注文装備)を装着の場合10kg、パワーステアリング(1800GLに注文装備)を装着の場合10kgそれぞれ増加します。※1ワンタッチリフト&スライドサンルーフ(グランデに注文装備)を装着の場合(9.0)となります。※2パワーステアリング装着の場合は(12.2)となります。

〔寸法・定員〕

		ハードトップ	セダン
全長	mm	4,690	4,630 (GL、STDは4,560)
全幅	mm	1,690	1,690
全高	mm	1,385	1,415
ホイールベース	mm	2,660	2,660
トレッド	前mm	1,425(注1)	1,425(注1)
	後mm	1,440(注1)	1,440(注1) (GR、GL、STDは1,385)
最低地上高	mm	155	155 (2400ターボ・ディーゼルは150)
室 内	長mm	1,885	1,925
	幅mm	1,420	1,420
	高mm	1,150	1,180(注2)
乗車定員	名	5	5

(注1) アルミホイール付205/60R15スチールラジアルタイヤ(グランデ・ツインカム24、グランデ・ターボに注文装備)を装着の場合15mm増加します。(注2) ワンタッチリフト&スライドサンルーフ(ターボ車を除くセダン・グランデ系に注文装備)を装着の場合25mm減少します。

〔エンジン〕(マークII・チェイサー・クレスト)

型 式	1G-GEU (2000EFI ツインカム24)	1G-EU (2000EFI)	M-T EU (2000EFI ターボ)	1S-U (1800)	2L-T (2400ターボ・ディーゼル)	2L (2400ディーゼル)
種 類	水冷直列6気筒 DOHC-EFI	水冷直列6気筒 OHC-EFI	水冷直列6気筒 OHC-EFI TURBO	水冷直列4気筒 OHC	水冷直列4気筒 OHC-TURBO	水冷直列4気筒 OHC
使用燃料	無鉛ガソリン	無鉛ガソリン	無鉛ガソリン	無鉛ガソリン	軽油	軽油
総排気量	cc	1,988	1,988	1,832	2,446	2,446
内径×行程	mm	75.0×75.0	75.0×75.0	75.0×75.0	80.5×90.0	92.0×92.0
圧縮比		9.1	9.2	8.0	9.0	20.0
最高出力 PS/rpm (JIS)		160/6,400	130/5,400	145/5,600	100/5,400	96/4,000
最大トルク kg-m/rpm (JIS)		18.5/5,200	17.5/4,400	21.5/3,000	15.5/3,400	19.5/2,400
燃料供給装置	EFI (電子制御式 燃料噴射装置) ※	EFI (電子制御式 燃料噴射装置) ※	EFI (電子制御式 燃料噴射装置) ※	キャブレター (ツーパーレルシングル)	ポッシュ式分配型燃料 噴射ポンプ	ポッシュ式分配型燃料 噴射ポンプ
燃料タンク容量	ℓ	65	65	65	65	65

●トヨタの専用車系ガソリンエンジン(ターボ車を除く)には、燃料性能の向上とロングライフをめざした新開発のオイル「キャスル・クリーンロイヤルII」が工場充填されています。また、ターボ付ガソリン車にはきわめて熱安定性の高い新開発オイル「キャスル・クリーンターボ」が工場充填されています。※「EFI」は、当社の登録商標です。

トヨタ チェイサー主要諸元表〔車両型式・重量・性能〕

		2000 E F I ツインカム24	2000 E F I ターボ	2000 E F I		1800		2400 ターボディーゼル		2400 ディーゼル	
		アバンテ	アバンテ	アバンテ	S X L	X G	X L	X G	X L	X L	
車 両 型 式	5速マニュアル	E-GX71-DTMGF		E-GX71-DTMGE	E-GX71-DTMME	E-SX70-DTMES	E-SX70-DTMNS	N-LX70-DTMEX	N-LX70-DTMNX	N-LX70-DTMNS	
	0.D付4速 フルオートマチック					E-SX70-DTPES	E-SX70-DTPNS	N-LX70-DTPEX	N-LX70-DTPNX		
	2ウェイ0.D付 4速フルオートマチック			E-GX71-DTPGE	E-GX71-DTPME						
	電子制御式2ウェイ0.D付 4速フルオートマチック(ECT-S)	E-GX71-DTPGF	E-MX71-DTPGT								
車 両 重 量		kg	(1,280) (1,300) ※1	(1,330)	(1,240) (1,250)	(1,200) (1,210)	(1,120) (1,130)	(1,090) ※2 (1,100) ※2	1,240	1,210	(1,200)
車 両 総 重 量		kg	(1,555) (1,575) ※1	(1,605)	(1,515) (1,525)	(1,475) (1,485)	(1,395) (1,405)	(1,365) ※2 (1,375) ※2	1,515	1,485	(1,475)
最小回転半径		m	5.2								
燃 料 消 費 率 km/ℓ	60km/h 定 地 走 行 (運輸省届出値)		(18.0) (18.5)	(18.0)	(18.5) (19.0)		(19.5) (17.5)		(24.5) (21.0)		(23.0)
	10 モ ー ド (運輸省審査値)		(10.0) (9.0)	(8.5)	(11.6) (9.7)		(12.2) (10.4)	(12.6) ※3 (10.4)	—	—	—

●車両重量、燃料消費率などの数値は、ミッションタイプ別にカッコの種類で区別しています。マニュアル車は()、オートマチック車は()です。

●燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備などの状況)が異なってくるため、それぞれに応じて燃料消費率は異なってきます。

※1 4輪ESC(アバンテ・ツインカム24のオートマチック車にオプション)を装着した場合10kg増加します。

※2 パワーステアリング(1800X Lに装着車設定)を装着した場合10kg増加します。

※3 パワーステアリング装着の場合は(12.2)となります。

トヨタ クレスタ主要諸元表〔車両型式・重量・性能〕

		2000 E F I ツインカム24	2000 E F I ターボ	2000 E F I		1800	2400ターボディーゼル	2400ディーゼル	
		スーパーセレクト	スーパーセレクト	スーパーセレクト	スーパーデラックス	スーパーカスタム	スーパーカスタム	スーパーカスタム	
車 両 型 式	5速マニュアル	E-GX71-YEMGF		E-GX71-YEMGE	E-GX71-YEMME	E-SX70-YEMES	N-LX70-YEMEX	N-LX70-YEMES	
	0.D付4速 フルオートマチック					E-SX70-YEPES	N-LX70-YEPEX		
	2ウェイ0.D付 4速フルオートマチック			E-GX71-YEPGE	E-GX71-YEPME				
	電子制御式2ウェイ0.D付 4速フルオートマチック(ECT-S)	E-GX71-YEPGF	E-MX71-YEPGT						
車 両 重 量		kg	(1,280) (1,300) ※1	(1,330)	(1,240) (1,250)	(1,200) (1,210)	(1,120) (1,130)	(1,240) (1,240)	(1,230)
車 両 総 重 量		kg	(1,555) (1,575) ※1	(1,605)	(1,515) (1,525)	(1,475) (1,485)	(1,395) (1,405)	(1,515) (1,515)	(1,505)
最小回転半径		m	5.2						
燃 料 消 費 率 km/ℓ	60km/h 定 地 走 行 (運輸省届出値)		(18.0) (18.5)	(18.0)	(18.5) (19.0)		(19.5) (17.5)	(24.5) (21.0)	(23.0)
	10 モ ー ド (運輸省審査値)		(10.0) (9.0)	(8.5)	(11.6) (9.7)		(12.2) (10.4)	—	—

●車両重量、燃料消費率などの数値は、ミッションタイプ別にカッコの種類で区別しています。マニュアル車は()、オートマチック車は()です。

●燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備などの状況)が異なってくるため、それぞれに応じて燃料消費率は異なってきます。

※1 車両重量および車両総重量は4輪ESC(スーパーセレクトツインカム24オートマチック車にオプション)を装着した場合10kg増加します。

〔寸法・定員〕

全	長	mm	4,630 (X L 4,560)
全	幅	mm	1,690
全	高	mm	1,385
ホイールベース			mm 2,660
トレッド	前	mm	1,425 ※4
	後	mm	1,440 (X G系, X L 1,385) ※4
最低地上高			mm 155 (2400ターボディーゼル 150)
室内	長	mm	1,850
	幅	mm	1,420
	高	mm	1,150
乗車定員			名 5

※4 アルミホイール付205/60R15タイヤ(アバンテ・ツインカム24、アバンテ・ターボにオプション)を装着した場合15mm増加します。

〔寸法・定員〕

全	長	mm	4,690
全	幅	mm	1,690
全	高	mm	1,385
ホイールベース			mm 2,660
トレ ッ ド	前	mm	1,425 車2
	後	mm	1,440 車2 (スーパーカスタム 1,385)
最低地上高			mm 155 (2400ターボディーゼル 150)
室 内	長	mm	1,850
	幅	mm	1,420
	高	mm	1,150
乗車定員名			5

※2 アルミホイール付205/60R15タイヤ(スーパーセレクトツインカム24、スーパーセレクトターボにオプション)を装着した場合15mm増加します。