

昭和四十三年九月二〇日

九三ーA B C D

コロナ「マークII」シリーズを新発売 現行車は改良を加え、大巾値下げで併売

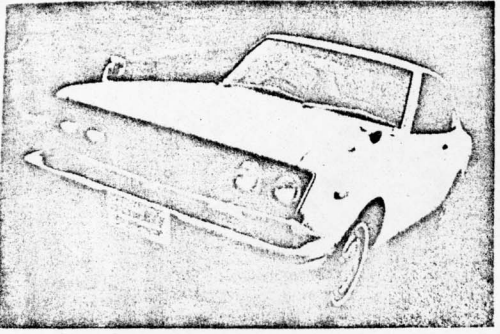
トヨタ自動車販売株式は九月二〇日、トヨベント・コロナの乗用車・商用車の新シリーズを三種として「マークII」を発売し、従来の「マークII」を改良し、併売される。また同時に、従来の「マークII」を改良し、併売される。従来の「マークII」は、大巾な改良を加え、さらに四万四千から三万四千にまで大巾値下げを施し、併売される。

コロナ「マークII」シリーズにはセダン、ハードトップ、S L、ワゴン、商用車のバン、ピックアップなどの各タイプがあり、乗用車に「マークII」の各エンジンが搭載される。

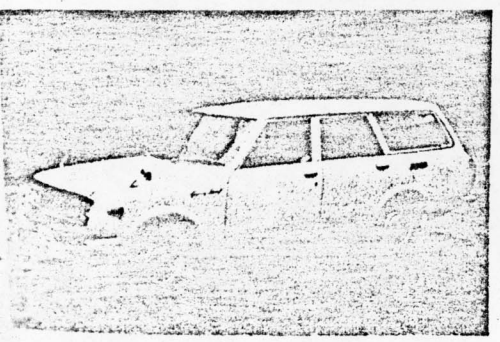
「マークII」シリーズの特長はつぎの通りである。

- (一) 躍動美にあふれ、近代的で流麗なスタイル。
- (二) ファミリーカーとして理想の広さ、ぜいたくさ、快適さを備えた室内、居住性。
- (三) 米国家安全基準をすべて充たし、さらにコロナ独自の対策を加えた四〇項目にのぼる安全設計。
- (四) すぐれた高性能、ハンドル、ブレーキ性能、行きとどいたベンチレーション・システムなどすぐれた数々の機能。
- (五) 各部の耐久性、サスペンション・フリーなど高度の信頼性。
- (六) ハイ・グレード車「マークII」シリーズなど一二車種五二タイプにおよぶワイド・バリエーションのいつせい発売。
- (七) わが国で初めて「マークII」というユニークな名称を採用した。
- (八) 「マークII」シリーズはその画期的な内容にもかかわらず、従来のコロナ「マークII」シリーズを下回る新価格を設定した。

国内外で圧倒的な好評を博したトヨベント・コロナが日本のファミリーカーの決定版であるとすれば、今回の「マークII」シリーズの発売は、いわば世界のファミリーカーの理想を追求した、ともいふべき意図をもつている。居住性・高性能・安全性・装備の豪華さなどについては同クラスの諸外国車をしのぎ、文字どおりの国際的なファミリーカーといえる。



強い獅子の力強さを感じさせる
コロナ「マークII」ハードトップ (RT70-K)



早く快適なオールラウンドカー
コロナ「マークII」バン・デラックス (RT67V-FD)

[illegible]

一五〇〇シリーズに比し、全長で一七〇 $\frac{mm}{mm}$ 、全巾五五 $\frac{mm}{mm}$ 、ホイールベ
ースは九〇 $\frac{mm}{mm}$ それぞれ長くなり、全高は一五 $\frac{mm}{mm}$ 低い。
長く・広く・低いスタイルである。特にデザインにあたつては、躍動
的で近代的な美しさを目指すとともに、コロナ・シリーズの一員とし
て、好評を得てきたアローラインのイメージをいかにこの車に生かす
かに苦心した。

フロント、リヤ、サイドウインドウともにカーブド・ガラスを用い、
ボディ全体を微妙なニュアンスのある曲面で構成している。

フロントには樹脂グリルを採用、精悍な風ほうを与えらるとともに、リ
ヤはコックボトル、ファストバックの傾向をとりいれた。また、セダ
ンとハードトップのスタイリング上の差異を従来以上に大きくした。

バン、ワゴンにはルーフにアクセントをもたせ、リヤ・ドアは大きく
円味をもだせている。

全車を通じ、サイドの大きなベンチレーション・ルーバーと、艶消し吸

で雨どいを隠し風切音を失くしたフロントビラーの仕上げが特長的である。ボデー・カラーは運動的なココナ「マークⅡ」の性格に合わせ、室内をデリーマにしたブリリアントカラー。明るく豪華な色調を損え、室内をこの調子を元々配した。

□すぐれた居住性

今回の「マークⅡ」シリーズの開発にあたり、特に力点を置いた。国際的にみても、このクラスでは充分すぎるほどの室内寸法、ぜいたくすぎるほどの装備と雰囲気を与えた。

◎室内は小型車・中間車種を通じ最大の広さをもっている。「マークⅡ」セダンの室内全長は八〇%長く、全巾で四五%も大きい。カーブド・ガラスの採用から有効スペースはさらに広く、レック・ルームも余裕たつぶりである。センタービラーは一五〇〇セダンより八〇%後方に移動しており、ドア開口部は広く、出入りがきわめて容易である。◎リヤ・シートの両端にタイヤえぐりはなく、シートバックは大きく傾斜し、中型車なみに三人がゆつたりとかけられる。

フロント・シートは上下二段切替えできる。ハードトップの助手席はウオーニン構造である。またシートは若干背を高くし、シート背縁の中央・サイドを凹ませ視界を確保するとともに、背当りを凹ませてホール・よくし、疲労を減じる独特の設計となつている。マークⅡシリーズは、後席にはセンター・アームレストを設けた。ヘッドレスト取付、車に装備され、ヘッドレスト本体は独特な背面受圧面積が大きく、小ぶりで、充分な視界を確保した構造である。

◎インストルメント・パネルは全面厚いソフトパッドで覆われ、豪華でしかも適切な計器配置である。ステツチで縁どられたクラブボックス回りや、ステアリング・パッドの押型模様、華麗なコンソール・ボックス、パワー・ウインドウ機構、三針時計、オートアンテナ付サッチ・ラジオなどオーナーがこれ以上望む計、のほもないといえる内装である。

◎高速道路の走行、市街地でのノロノロ運転、あらゆる状況に最適なベントレーションが得られるよう、各種の配慮を徹底した。外気をこのクラスで初めてのブリスト・ベンチレーターを採用した。外気を強制導入し、風量を三段切替えできる強力な機構で、停車時にも涼風が得られる。フロント両端のセカンダリー・ベンチレーターは上下両面に開孔しており、室内にまんべんなく外気を導入できる。クーラー・ユニットもクラブ・ボックスを犠牲にせず簡単に取付けられ、冷風はヒーター・ブローにより室内に送り込まれる。ヒーターとクーラーを組み合わせて、エア・コンディショナーとして使用できる。マークⅡSにはデフォッガーも装備された。

□安全設計

「マークⅡ」シリーズは開発のスタート時から徹底して安全を追求した最初の車である。開発途上、米国での安全論争がクローズアップされたが、米国安全基準すべてを充たすほか、独自の安全対策を加え、四〇項目におよぶ高度の安全対策が施されている。◎ボデー全体が剛性の高いユニフレム構造であるが、キャビンは特に強化され、フロントとリヤ部で衝撃吸収エネルギーを吸収する。また、このクラスでは初めて衝撃吸収のコラプブル・ハンドルを採

前後輪引系統式のタンデム・マスター・シリンドラーも新しく装着され、ブレーキつきディスク・ブレーキ、後輪ロック防止のP.C.V.とある。また、ブレーキ機構は二重・三重に安全となつた。インストルメント・パネルは見やすいパノラミック形状で、しかも万の場合、厚いパッドとパネルの構造が衝撃を吸収する。その他、計器盤下部、アンダートレイ、シートバックに安全パッドをサイド・ブレーキに軟質材を用い、各種スイッチ、ノブ類、等すべてが突出部は衝突防止の奥に配置した。また、ステアリング・コックやウインドウ・ウォッシュャーも全車標準装備された。防眩式・脱落式バックミラー、フレキシブル・フエンドミラー、専用ヘッドレスト、独特なシート形状と構造、巻取装置つき三点シートベルト、埋込式の内外ドアハンドル、ゼブラゾーンの広い部分強化ガラス、リヤウインドウ・デフォッガー、サイド・リフレクター、室内にとり入れられ別系統式のヒューズ・ボックスなど、ほとんど完全なまでの対策が施されている。機能面、たとえばすぐれた加速性・高速安定性、行きとどいたベンチレーション機構あるいは防音材・防振対策の徹底による無類の静粛さなどは、この車をさらに安全にしている。

四 高速走行性能とすばらしいフイーリング

強大なエンジン性能による高速性能、乗車時のフイーリングの飛躍的な向上、ブレーキ、ステアリング関係の新技術、イージー・ドライブへの配慮など「マークⅡ」シリーズは高速時代の要求に完全にマッチした車である。

① エンジンはゴルデン・シリーズに今春採用され、重厚な加速感で定評ある7R型およびその高速タイプ7R1B。

7Rをベースにストロークを増し、総排気量を二ヘンccにアップした8Rおよびその高速タイプ8R1B。

そして一部商用車に長い歴史と信頼性のある2Rエンジンの改良型を搭載した。いずれも強大な出力とトルクをもち、高速加速、市街地での低速走行にもフレキシブルな性能を発揮する。

② ボデーのロール剛性が高く、高速時のレイン・チェンジにも、きわめて安定している。ステアリングに新採用のリサーキュレーティング・ボール、あるいはバリアブル・レシオを備え、さらに高速時の車のホールディングを高めている。

③ フロント・サスペンションの新設計ストラットバー付きウィッシュボーン型独立懸架、メンバーとボデー取付部のラバー・マウント、ロア・アーム固定点のラバー・ブッシュ、キャビンを完全に外部騒音から遮断した防音処理など、振動・騒音への対策が徹底し、すばらしい乗心地が得られる。

④ タンデム・マスター・シリンドラー、ブリストル付きディスク・ブレーキ、後輪ロック防止のP.C.V.装置などの大巾採用。

⑤ 四速フロア、三段コラム、二速トヨグライドの他、新たに三速フロアトヨグライドが採用された。

⑥ 大きく・広いボデーや室内にもかかわらず、最小回転半径は四・八五米。かえって、ほとんどの小型車より駐車や操車が楽な設計となつてい

る。上下対象形のキー、ワンタッチ操作の三角窓ロック、ワイパーとウォッシャー・スイツチのステアリング・コラムへの取付けなど、イージー・ドライブへの配慮がきわめて行き届いている。

信頼性

随所に好評を続けたトヨベツト・コロナの経験が生かされ、さらに、いつそう高品質な車となつてゐる。生産管理、部品の品質管理システム、飛躍的な向上の成果である。ここから来る各車の耐久性の向上、あるいはブリークアップ個体を築いて、レニ・ス・ス・ス・スを重宝に保つ三系統式とするなど、ナ・ビス・フリーの精神は、〈マークⅡ〉シリーズの信頼性をいつそう高めてゐる。

ユニークな名称コロナ〈マークⅡ〉

MARKはもと英軍が、特別仕様の武器、戦車、飛行機などのモデルを表わすのに用いたものであり、これが次第に車に転用されるようになった。ヒルマン・ハンター・マークⅡ、オースチン・ミニ・マークⅡ、ジャガー・マークXなど欧米ではポピュラーであり、グレードが上がつた、モデル・チェンジした、スポーティな等々のニュアンスが感じられる。しかしわが国では、もちろん初めての命名である。いずれにしても、基本モデルのコロナを継承・発展させた新モデルという意味から〈マークⅡ〉という名称を与えた。

未曾有のワイド・バリエーションいつせい発売

今回の〈マークⅡ〉一六〇〇・一八〇〇シリーズの発表で特に注目すべき点は、乗用車四十八車型、商用車四車型におよぶワイド・バリエーションのいつせい発売という点である。同時に発表された改良型一五〇〇シリーズおよび商用車一三〇〇シリーズなどを合したコロナ全シリーズの基本車型は六九タイプという多数に上る。このような大規模な発表はわが国ではもちろん初めて、諸外国でも例が少なく、新商品開発、生産管理のシステム、工場設備などが多種量産にむかつて飛躍的に整備されたことを物語つてゐる。たとえば、元町工場のコロナのボデー組付に導入されたトランスファ・ウエルディング・マシンなど、工場の様相が一変するほどの量産体制に切換えられた。

ハイグレード車〈マークⅡ〉一八〇〇シリーズ

8Rおよび8R1Bエンジンを搭載した〈マークⅡ〉一八〇〇シリーズは〈マークⅡ〉シリーズ中のハイグレード車というばかりでなく、国際的にみても、このクラスで最高級の性能と豪華装備をもつた車である。

なかでもハードトップSLは最高速度一七五軒、SS14哩一七・六秒と抜群の高性能に加え、パワー・ウインドウやデフォッガーまで装備したスポーティでラクシユアリーな車である。

そのほか〈マークⅡ〉一六〇〇シリーズにはクラブシブル・ステアリング、二系統ブレーキ、ブースターつきディスクブレーキ、後輪PCV可動式フエンダーミラー、防眩ミラー、パワーアンテナ、サーチラジオ、木目模様のコンゾール・ボックス、木目ハンドル、木目のチェン、レザー・ノブなどを備え、ルーフ・レザーがオブションで装着でき、さらに超豪華な車である。

