

昭和四十三年九月二〇日

九三一ABC D

コロナ^{ヘマーク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

トヨタ自動車製造㈱は本日(9月20日)、トヨペット・コロナの乗用車・商用車の主力車種として「コロナ^{ヘマークII}」を発表、二ヶ月から発売する。また同時に、従来の「エニセーフィアノ」をより豪華車「エニセーフィア」に大幅な改良を行え。さらに五万円から三万円にわざと大幅値下げを実施し、併売される。

コロナ^{ヘマークII}シリーズにはセダン、ハードトップ、SL、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「二九〇」、「二六〇」、商用車には「二六〇」、「二五〇」の各エンジンが搭載される。

ヘマークII^{シリーズ}の特長はつきの通りである。

躍動美にあふれ、近代的で流麗なスタイル。

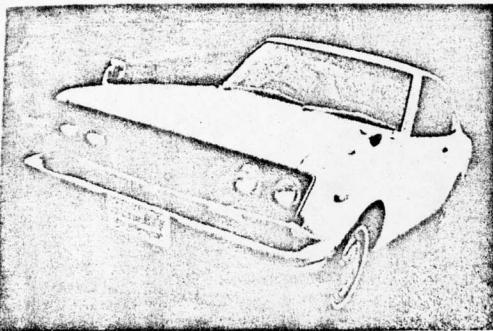
米国安全基準をすべて充たし、さらにコロナ独自の対策を加えた四〇項目目にのぼる安全設計。

すぐれた高速性能、ハンドル、ブレーキ性能、行きとどいたベンチレ

内外各部の耐久性、サビス・フリード・ワイド・グレード車「九〇」シリーズなど一二車種五二タイプにおよぶ

ワイヤード・バリエーションのいつせい発売。

内田が国で初めて「ヘマークII^{シリーズ}」というユニークな名称を採用した。ヘマークII^{シリーズ}はその画期的な内容にもかくわらず、従来のコラード^{ヘマークII}と同様に、その価格を下回る新価格を設定した。



いい獅子の力強さを感じさせる
コロナ^{ヘマークII}ハードトップ (RT70-K)



軽く快適なオールラウンドカー
コロナ^{ヘマークII}バン・デラックス (RT67V-FD)

コロナシリーズ価格一覧

商用車				乗用車				車種名	エンジン	価格(単位千円、札幌は寒冷地仕様)			
マークII		マークII		マークII		マークII							
1500	1600	1500	1600	1900	1900	1500	1600						
"	"	コロナ	マークII	コロナ	マークII	コロナ	マークII	コロナ	マークII	コロナ			
"	"	コロナバン	デラックス	コロナバン	デラックス	コロナ五〇〇	デラックス	コロナ	マークII	マークII			
"	"	(スタンダード)四ドア	デラックス	コロナバン	デラックス	コロナ五〇〇	デラックス	コロナ	マークII	マークII			
"	"	一三四四五CC	一四九〇cc	一四九〇cc	一四九〇cc	一四九〇cc	一四九〇cc	コロナ	マークII	マークII			
四七九	五〇四	五八四	五四四	五〇四	五四四	五八四	五四四	コロナ	マークII	マークII			
四八八	五一三	五九三	五五三	五一三	五五三	五九三	五五三	コロナ	マークII	マークII			
四八四	五〇九	五八九	五四八	五〇九	五四八	五八九	五四八	コロナ	マークII	マークII			
五五三	五七八	六三八	六〇九	五六九	六〇九	六七八	六〇九	コロナ	マークII	マークII			
五〇八	五三三	六一三	五七三	五六三	五六三	五三三	五六三	コロナ	マークII	マークII			

従来、モータリゼーションの担い手となつてきた小型車オーナーはさ
らに高性能・高品質な車を強く要求するようになつた。
「マークII」シリーズはこれまでより低廉な価格でこれらの欲求にこた
えるとともに、いつそう個性的な車を求める需要層をも満足しうるよう
車種・色塗でもきわめてファイドンジな性格をもつてゐる。
これで、サンチニアード、クラウンからコニラ、バブリカまで、トヨ
タの乗用車の車種は完全にそぞろへした。

リーメの月産台数を二二〇台以上(うち乗用車三二〇台)とし、国内販売二二〇台以上、輸出一二〇台以上の当初計画であり、コロナだけで年産五〇万台に達し、单一車種としては世界でも有数の生産規模となる。

Hスタイル

一五〇・シリーズに比し、全長で一七〇mm、全巾五五mm、ホイールベースは九〇mm、それぞれ長くなり、全高は一五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プド・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、精悍な風ぼうを与えるとともに、リヤはコ一クボトル、ファストバックの傾向をとりいたれた。また、セダンとハーフ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、室内をもだせている。
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、乾燥室

で雨どいを遮し、風切音を失くしたフロントピラーの仕上げが持長的である。ボディ・カラードは運動的エコニナ「マークII」の生産に合わせ、三色をテーマにしたブリリアントカラード。明かるく豪華な色調を演じ、室内をこの調子を元まで運んでいた。

◎すぐれた居住性

今回のはマークII シリーズの開発にあたり、特に力点を置いて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つている。「ヨーヨーセダンより室全長は八〇%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、レッグ・ルームも余裕たつぶりである。センターピ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。

◎斜りヤ・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ができる。ハンドルツブの助手席はウォーターフィン構造である。またシートは若干背を高くし、シート背横の中央・サイドを凹ませ視界を確保するとともに、背当りを四ませてホール・シートによくし、疲労を減じる独特の設計となつている。

◎ヘッドレスト取り付け後席にはセンターラムレストを設けた。

ヘッドレスト取付具車に装備され、ヘッドレスト本体は独特な背面受圧面積が大きく、構造である。

◎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。ステッヂで縁どられたグ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、パワードウ機構、三針時計、オートアンテナ付サーキュレーションが得られるよう、各種の配慮を徹底した。

◎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・ベンチレーターは上下両側に開孔しており、室内にまんべんなく外気を導入できる。

◎冷風は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。

◎SUVにはデフオフ・ガードも装備された。

◎安全設計

◎ヘマーク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、これが、四〇項目におよぶ最高度の安全対策が施されている。

◎ボディ全体が剛性の高いユニフレーム構造であるが、キャビンは特に強化され、フロントとリヤ部で衝撃エネルギーを吸収する。ドアを採用すれば、このクラスでは初めて衝撃吸収のコラップル・ンドルを採用する。

前後輪羽系統式のタンデム・マスター・シリンドラーも新しく装着され、ブースターつきディスク・ブレーキ、後輪コソク防止のDCRとあいまつて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・パネルは見やすいハノラミック形状で、しかも万能の場合は豪華範囲の奥に配置した。

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装備された。防眩式・脱落式パネルミラー、フレキシブル・フェンダーサイド・ブレーキに軟質材を用い、各種スイッチ、ノブ類、等すべての突出部は豪華範囲の奥に配置した。

また、ステアリング・コントロール・ウオッシュャーも全車標準装備された。防眩式・脱落式パネルミラー、フレキシブル・フェンダーミラー、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・デフォツガード・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肅さなどは、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术、イージー・ドライブへの配慮など、スマート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。

○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、総排気量を一ヘルペccにアップした8Rおよそその高速タイプ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。いすゞは大人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。

○ボディー剛性が高く、高速時のレンジ・エンジにも、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・レシオを採用。さらに高速時の車のホールディングを高めている。

○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イッシュボーン型独立懸架、メンバーバーとボディ取付部のラバー・マウント、ロアボル・アーム固定点のラバーナット、振动・騒音への対策が徹底し、すばらしい乗り心地が得られる。ボディー剛性が高く、高速時のレンジ・エンジにも、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・レシオを採用。さらに高速時の車のホールディングを高めている。

○タンドム・マスター・シリンドラー、ブースター付きディスク・ブレーキ、後輪ロック防止のPCV装置などの大巾採用。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。

○大きく・広いボディーや室内にもかかわらず、最小回転半径は四・八五メートル。かえつて、ほ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、ワントッチ操作の三角窓ロック、ワイパーとウォッシャースイッチのステアリング・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。

五信賴性

信頼性
隨所に好評を競けたトヨペット・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の確立は、車上の成長である。
ここがトヨタ各社の耐久性の向上、あるいはブリヂストンの個別廻りをして、ヒュンダイ・ボクスを車内に取れ三石系前六とするなどオービス・フリートの精神は、『マーク』シリーズの信頼性をいつそう高めてゐる。

マーカーの名称コロナ（マークII）

M A R K 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つた。ヒルマン・ハンター・マークⅡ、オースチン・ミニ・マークⅡ、ジヤガード・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・チエンジした、スポーティな等々のニュアンスを感じられる。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ふ意味からマークⅡという名称を与えた。

未曾有のワイルド・バリエーションいつせい発売

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・一九〇・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「エリート」シリーズおよび商用車「エリート」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、工場設備などが多車種量産にむかつて飛躍的に整備されたことを物語つている。たとえば、元町工場のコロナのボディー組付に導入されたトランスマシンなど、工場の様相が一変するほどの量産体制に切換えられた。

ハイグレード車へマークⅡ／＼、九〇〇シリーズ

8Rおよび8R-1Bエンジンを搭載した「マークII」、「九〇〇シリーズ」は、ハイグレード車といふばかりでなく、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は最高速度一七五キロ、SS $\frac{1}{4}$ 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ツガードまで装備したスポーツライクシユアリーな車である。そのほか「マークII」「九〇〇」「シリーズ」にはコラブシブル・ステアリング、三系統ブレーキ、ブースタ!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、サートラジオ、木目模様のコンゾール・ボックス、木目ハンドル、木目のチエン・レバ!・ノブなどを備え、ルーフ・レザーがオプションで装着でき、まさに超豪華な車である。

	ハードトップ 1900SL	ハードトップ 1900	セ ダ ン 1900	ハードトップ 1600	1600SL	1600 デラックス	1600デラックス 4段フロアシフト	ワ ゴ ン	1600 スタンダード
装 備 品	①発泡ビニール・セパレートシート	○			○	○	○	OP	
	②ファブリック・セパレートシート	OP	○	○					OP
	③パワー・ウインドウ	○	OP	OP					
	④ルーフレザー	OP	OP						
	⑤コンソール・ボックス	木目	木目		黒	黒			
	⑥ラジアル・タイヤ	OP			OP				
	⑦木目ノブ・ハンドル	○	○	○					
	⑧パワー・アンテナ	○	○	○					
	⑨ラジオ	サーチ式	サーチ式	サーチ式	ブッシュ式	ブッシュ式	ブッシュ式	ブッシュ式	OP
	⑩三針式時計	○	○	○	○	○	○	○	OP
	⑪トリップ・メーター	○	○	○	○	○	○	○	○
	⑫ステアリング・ロック	○	○	○	○	○	○	○	OP
	⑬ヒーター	○	○	○	○	○	○	○	OP
	⑭ブースト・ベンチレーション機構	○	○	○	○	○	○	○	OP
	⑮シガーライター	○	○	○	○	○	○	○	OP
安 全 対 策	⑯衝撃吸収ハンドル	○	○	○	OP	OP	OP	OP	
	⑰二系統ブレーキ	○	○	○	OP	OP	OP	OP	OP
	⑱衝撃吸収インストルメントパネル	○	○	○	○	○	○	○	OP
	⑲ディスク・ブレーキ	○	○	○	○	○	○	○	OP
	⑳P.C.V.	○	○	○	○	○	○	○	OP
	㉑ブースタ	○	○	○	OP	OP	OP	OP	OP
	㉒専用ヘッドレスト	○	○	○	OP	OP	OP	OP	OP
	㉓前席3点式シートベルト	○	○	○	OP	OP	OP	OP	OP
	㉔後席2点式シートベルト	○	○	○	OP	OP	OP	OP	OP
	㉕防眩ミラー	○	○	○					
	㉖デフィッガー	○	○	○					
	㉗可動式フェンダー・ミラー	○	○	○					
	㉘脱落式インサイド・ミラー	○	○	○					
	㉙サイド・ターン・シグナルランプ	○	○	○					
	㉚2灯式テールランプ	○	○	○					
乗 庫	㉛2灯式バックアップ・ランプ	○	○	○					
	㉜部分強化ガラス	○	○	○					
	㉝チャイルド・ブルーフ	○	○	○					
	㉞ウインドゥ・ウォッシャー	○	○	○					
	㉟ツー・スピード・ワイパー	○	○	○					
	㉟強力デフロスター	○	○	○					
	㉟ギアつま防止処理	○	○	○					
	㉟樹脂性グラブボックス・ドア	○	○	○					
	㉟埋込式・インサイド・ドア・ハンドル	○	○	○					
	㉟三角窓ロック	○	○	○					
	㉟軽軟質アームレスト	○	○	○					
	㉟エコルギー吸収・フロント・シートバック	○	○	○					
	㉟飛び出し防止のリヤシート	○	○	○					
	㉟柔らかく厚いサンバイザー	○	○	○					
	㉟別系統ヒューズのヘッド・ランプ	○	○	○					
	㉟バッド付ステアリングホイール	○	○	○					
	㉟縫文字付ノブ類	○	○	○					OP
	㉟樹脂式シガーライター	○	○	○					OP
	㉟衝撃吸収ボディ構造	○	○	○					OP
	㉟埋込式・アウトドア・ハンドル	○	○	○					OP
	㉟リヤ・サイド・リフレクタ・ワレクター	○	○	○					OP
	㉟レギュレーター・ハンドル・状況ノブ	○	○	○					OP
	㉟車高を落す大きさのドア・ロックセッティング	○	○	○					OP
	㉟ブースト・ト・ベン・チレーション	○	○	○					OP
	㉟ヘッドランプ調光機能	○	○	○					OP