

昭和四十七年一月二十九日

八 I A B C D E

トヨタ ニュー・マークII を発売 六気筒二〇〇〇cc 車を追加

トヨタ自動車販売株式会社はマークIIシリーズ（セダン、ハードトップ、ワゴン、バン）をフル・モデルチェンジし、一月二十九日から発売する。

今回のモデルチェンジの狙いは、拡大しつつある高級小型車需要の要求にこたえうる最上級小型車を完成することであった。したがって、六気筒二〇〇〇ccのLシリーズを追加したのを始め、スタイル、性能、装備、いずれの面でもそれにふさわしく、より豪華に、より信頼性の高いものとした。変更の概要は次のとおりである。

- (1) 精悍さと流麗さが調和し、躍動美あふれるスタイルに一新。全長、全幅を拡大し、全高を低くして安定性を向上した。
- (2) シリーズの最上級車種として、六気筒二〇〇〇ccエンジン搭載の「L」シリーズを追加するとともに、四気筒一九〇〇ccエンジンを四気筒二〇〇〇ccに排気量アップし、性能の向上をはかった。
- (3) ブースター付タンデムマスターシリンダー、フロントディスクブレーキ、Pバルブ付（以上はバンを除く）、コラプシブルステアリング（バンスタンダードを除く）を標準装備する等、安全性の向上をはかった。
- (4) 新設計のサスペンションを採用し、同時にステアリングの改良を行なったことにより、走行安定性と操縦性の向上をはかった。

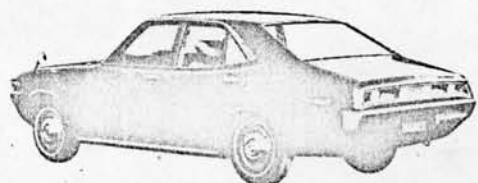
マークIIシリーズの販売目標は、乗用車は当面月販一万台以上、ピックアップ時一万五千

台、商用車は、当面月販三千台である。価格は、各車種に応じ安全装備を充実するとともに、車格、機能など、品質を大巾に向上させた結果、セダン、ハードトップの基本車種で、八千円から四万三千円の値上げとなった。但し、最高級スポーツ車SSについては、新設計のボルシェタイプ五段ミッションを採用したのを始め、駆動系を大巾に改良したため、七万二千元アップとなった。

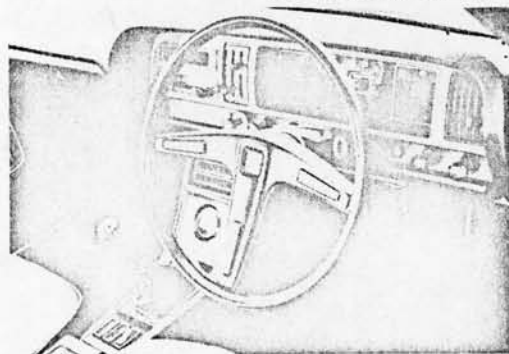
なお、同時にコ罗纳一六〇〇系、一七〇〇系の一部車種に安全装備を追加装備したが、これについては、価格を据置き、もしくは値下げとした。なお、マークIIピックアップは現行型を継続して生産販売する。



マークII-L ハードトップ (MX18-KN) '72.1



マークII 1700 L (RX18-KD) '72.1



マークII 2000GL (RX12-KN) '72.1



一、精悍で流麗なスタイル

○セダンはセミファストバック、ハードトップはフルファストバックを採用し、従来とは全く趣を異にした精悍さと流麗さの調和した新しいスタイルである。

○セダン、ハードトップとも三角窓を廃止した。

○セダン、ハードトップとも従来型に比べ全長を二五^{mm}、全幅を二〇^{mm}大きくし、全高は一五^{mm}低くした。

○「L」シリーズは、他シリーズよりボンネットを五〇^{mm}長くしてあり、バンパーガードを含めて五五^{mm}ロングノーズとなっている。又、「L」シリーズのラジエターグリルを左右二分割とし、豪華なイメージを強調した。

二、安全対策と公害防止

○コラプシブルステアリングを標準装備とした。(バンスタンダードを除く)

○ブースター付タンデムマスターシリンダー、フロントディスクブレーキ、Pバルブ付を標準装備した(バンを除く)。ブレーキ油圧回路は前後輪二系統で、Pバルブは後輪のロックを防止する。

○チューブレスタイヤを採用した。(GSS及びバンを除く)

○シートベルトを装着せずにイグニッションスイッチを入れると、ランプが点灯するシートベルトウォーニングランプを新設した。

○走行中にキーを抜いて、ステアリングをロックさせることがないように、セフティキーロックを採用した。

○ウォッシュャー連動式で浮き上り防止フィン付きのワイパーを全車種標準装備した。

○フューエルタンクは追突時の火災予防のため、従来の床下からラッゲージルーム内前方に移した。

○昼夜間切りかえのきく、防眩式かつ脱落式のインサイドミラーを標準装備した。(バンスタンダードを除く)

○計器盤は目で追うメーター類と手で扱うスイッチ類を上下に分離し、安全性の向上をはかった。

○スイッチ類は全車種絵文字付き、一部車種は内部照明付きとし、夜間の便利をはかった。(二〇〇〇GL、GSL、Lシリーズ)

○計器盤メーターの照度が調節できるようにした。(二〇〇〇GL、GSL、Lシリーズ)

○スポーツタイプの高速度エンジンには、すべてにレギュラーガソリン用を追加した。

○騒音対策として、マフラー容量を大きくした。

三、機能及びフィーリングの向上

○フロントサスペンションにダブルウィッシュボーン式コイルバネを、リヤサスペンションにラテラルロッド付4リンク方式のコイルバネを新採用するとともに、トレッド、ホイールベースを拡大し、操縦性、安定性を大巾に改善した。(バンを除く)

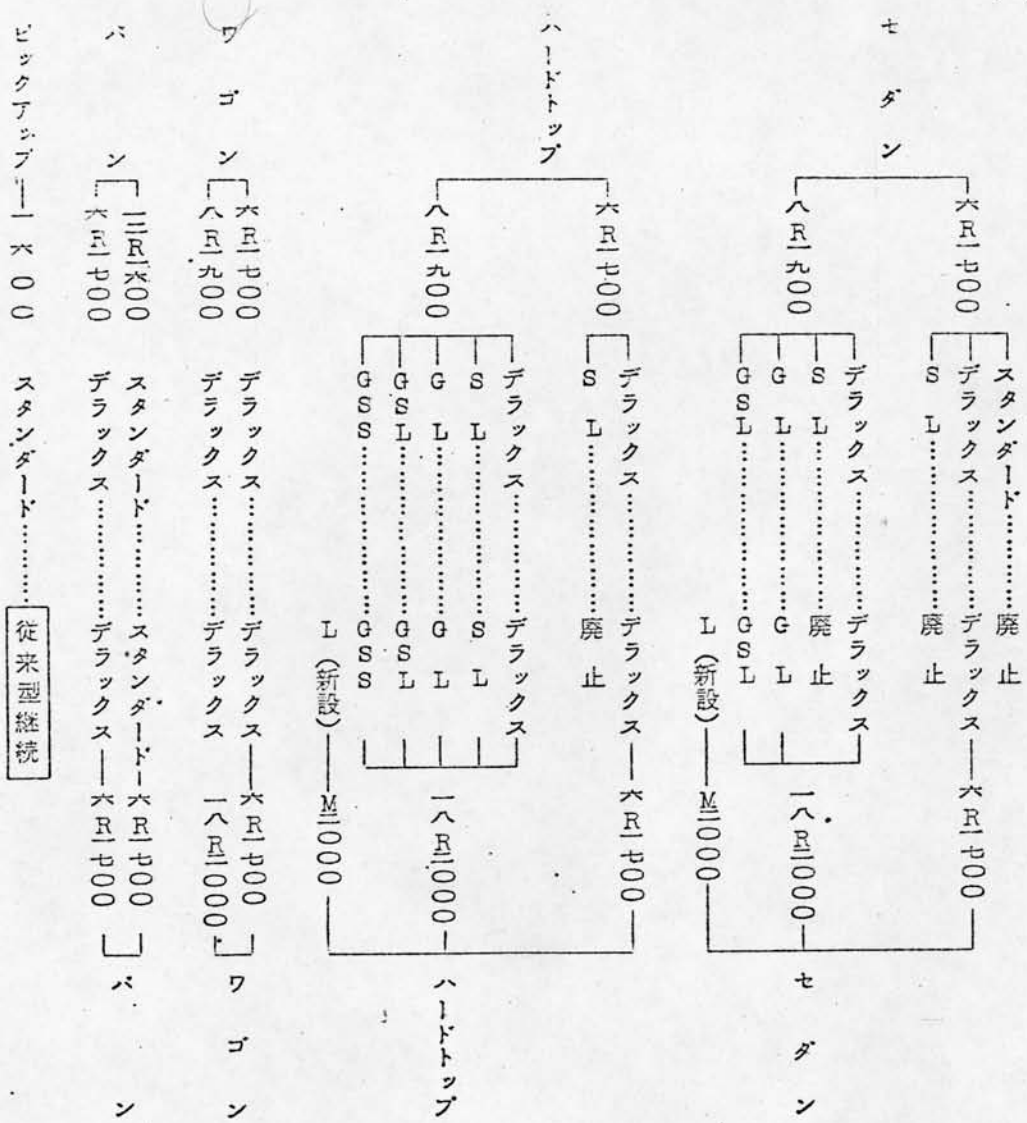
○ステアリングギヤは、全車種バリアブルレシオを採用し、操作力を軽減するため、ギヤ比を二〇・〇ノ二・三・五に変更した。(従来は、一九・五ノ二・一・五)

車庫入れ時などの便宜を考慮し、ヘッドランプスイッチを切った後も、約二〇秒点灯した後に自然消灯する残光式ヘッドランプを採用した。(Lシリーズ)
 三灯ミッションを新設計のボルシエタイプとした。(GSS)
 オートドライブをオプションとして用意した。(二〇〇〇GL、GSL、Lシリーズ)
 パワーステアリングをオプションとして用意した。(Lシリーズ)
 GL以上のセダン及びハードトップ全車種に二分割のプロペラシャフトを採用し、騒音の軽減をはかった。
 フロアシフト車には一体式のコンソールボックスを標準装備した。(バン、ワゴンを除く)
 ヒーターは後席用のダクトを設け、暖房効率を向上させた。
 トランク内にポケットを設け愛車セットなどの収納の便宜をはかった。
 リザーブタンク付ラジエーターを採用した。

シリーズの拡充

セダン、ハードトップとも、M型六気筒二〇〇〇ccエンジン搭載の最上級車Lシリーズを追加した。
 車種体系の概要は次のとおりである。

旧車種体系 新車種体系



マークII 価格一覧

(スベアタイヤ・標準工具一式付 単位千円)

ボディタイプ	車名	トランスミッション	型式	東京	大阪	名古屋
セダン	一七〇〇デラックス	三段コラムシフト	RX二〇一YD	七〇七	七〇六	七〇二
	二〇〇〇デラックス	三段コラムシフト	RX二一YD	七三七	七三六	七三二
	二〇〇〇G	四段フロアシフト	RX二一KN	七八〇	七七九	七七五
	二〇〇〇G S L	四段フロアシフト	RX二一KNB	八二〇	八一九	八一五
	※ L	四段フロアシフト	MX二〇一KN	八七五	八七四	八七〇
	一七〇〇	四段フロアシフト	RX二〇一KD	七五七	七五六	七五二
	二〇〇〇	四段フロアシフト	RX二一KD	七八七	七八六	七八二
	二〇〇〇S	四段フロアシフト	RX二一KDB	八三七	八三六	八三二
	二〇〇〇G L	四段フロアシフト	RX二一KN	八一七	八一六	八一二
	二〇〇〇G S L	四段フロアシフト	RX二一KNB	八八七	八八六	八八二
ハードトップ	二〇〇〇G S S	五段フロアシフト	RX二一MQG	一一五〇	一一四九	一一四五
	※ L	四段フロアシフト	MX二〇一KN	九四二	九四一	九三七
	一七〇〇デラックス	三段コラムシフト	RX二一YD	七六八	七七五	七七二
	二〇〇〇デラックス	三段コラムシフト	RX二一YD	七九八	八〇五	八〇一
	一七〇〇	三段コラムシフト	RX二一VYR	五八八	五九五	五九一
	一七〇〇デラックス	三段コラムシフト	RX二一VYD	六六四	六七一	六六七
ワゴン	ワゴン一七〇〇デラックス	V	五千円高			
	ワゴン二〇〇〇デラックス	V	三千円高			
バン	バン一七〇〇デラックス		二千五百円高			
	バン一七〇〇デラックス		二千五百円高			

(注) 1. ※印は新設の車種

2. 四段フロアシフト車は三段コラムシフト車の

セダン一七〇〇デラックス V 一三千円高

ワゴン一七〇〇デラックス V 五千円高

バン一七〇〇デラックス 二千五百円高

3. 三速フロアトヨグライド車は四段ミッション車の五五千円高

4. 三速コラムトヨグライド車は四段ミッション車の五〇千円高

(ただし、ワゴンの三速コラムトヨグライド車は四段ミッション車の五五千円高)

車 両 型 式 ・ 名 称

ポ ン テ イ ク	名 称	エンジン 型 式	該 当 基 本 車 型
セ ダ ン	マ ー ク II 1700DX	6R	RX10-YD, 10-KD, 10-ND
	" 2000DX	18R	RX12-YD, 12-KD, 12-ND, 12-HD
	" 2000GL		RX12-KN, 12-HN
	" 2000GSL		RX12-KNB, 12-KNBR, 12-HN 12-HNBR
	" L	M	MX10-KN, 10-HN
ハ ー ド ト ッ プ	マ ー ク II ハードトップ 1700	6R	RX20-KD, 20-HD
	" 2000	18R	RX22-KD, 22-HD
	" 2000SL		RX22-KDB, 22-KDBR, 22-HDB 22-HDBR
	" 2000GL		RX22-KN, 22-HN
	" 2000GSL		RX22-KNB, 22-KNBR, 22-HNB 22-HNBR
	" 2000GSS		RX22-MQG, 22-MQGR
ワ ゴ ン	マ ー ク II ワゴン 1700DX	6R	RX26-YD, 26-KD, 26-ND
	" 2000DX	18R	RX28-YD, 28-KD, 28-ND
バ ン	マ ー ク II バン 1700	6R	RX16V-YR
	" 1700DX		RX16V-YD, 16V-KD
ピ ク ア ッ プ	マ ー ク II ピックアップ	12R	RT69, RT69P

五、コロナの安全対策と価格改訂

○コロナ一六〇〇デラックス、コロナハードトップ一六〇〇及びコロナ一六〇〇バンデラックスに、①ウォッシャー連動式ワイパー、②支柱可倒式サイドミラー、③脱落式かつ防眩式インサイドミラー、を標準装備としたが、価格は据置きとして、実質値下げを実施した。

○コロナ一七〇〇デラックスとコロナハードトップ一七〇〇にディスクブレーキを標準化し価格は従来のディスクブレーキ付車より一万五千元安とし実質的な値下げを実施した。これに伴いコロナ一七〇〇バンデラックスを一万五千元値下げした。

コロナ東京店頭渡し価格

(スベアタイヤ・標準工具一式付 単位千円)

車 名	型 式	新価格	旧価格
コロナ一七〇〇 デラックス (ディスクブレーキ付)	RT八四一DK	六五七 七〇三	六七二 七一八
コロナハードトップ 一七〇〇 (ディスクブレーキ付)	RT九四一K	六八七 七三三	七〇二 七四八
コロナ一七〇〇 バンデラックス	RT八八V-DK	六三六 六八二	六五一 七〇七

主要諸元

項目	車種	マークII-L ハードトップ	(ハードトップ)													
			()はハイオク専用仕様													
			2000GSS		2000GSL		2000SL		2000GL		2000DX		1700DX			
トランスミッション			412フロア シフト	3速フロア トヨタライズ	512フロアシフト	412フロアシフト	3速フロアトヨタライズ	412フロアシフト	3速フロアトヨタライズ	412フロア シフト	3速フロア トヨタライズ	412フロア シフト	3速フロア トヨタライズ	412フロア シフト	3速フロア トヨタライズ	
車 両 型 式			MX20-KN	MX20-HN	RX22-MQGR(-MQG)	RX22-KNBR(-KNB)	RX22-HNBR(-HNB)	RX22-KDBR(-KDB)	RX22-HDBR(-HDB)	RX22-KN	RX22-HN	RX22-KD	RX22-HD	RX20-KD	RX20-HD	
●寸法・重量																
全 長 mm			4,420		4,325				4,325							
全 幅 "			1,625		1,625				1,625							
全 高 "			1,390		1,370				1,380							
ホイール・ベース "			2,585		2,585				2,585							
トレッド(前) "			1,360		1,360				1,355							
" (後) "			1,345		1,350				1,345							
最低地上高 "			175		170				165							
全 内 径 "			1,830		1,825		1,830		1,825		1,830		1,825			
" 幅 "								1,370								
" 高 "								1,110								
重量(空車) kg			1,120	1,135	1,105	1,085	1,100	1,085	1,100	1,085	1,100	1,085	1,100	1,075	1,090	
乗 車 定 員 名								5								
車両総重量 kg			1,395	1,410	1,380	1,360	1,375	1,360	1,375	1,360	1,375	1,360	1,375	1,350	1,365	
●性能																
最高速度 km/h			160	155	190(195)	175	165	175	165	165	155	165	155	160	150	
登坂能力 tanφ			0.56	0.50	0.55(0.58)	0.53(0.56)	0.48(0.51)	0.53(0.56)	0.48(0.51)	0.53	0.52	0.53	0.52	0.52	0.43	
最小回転半径 m								5.0								
●エンジン																
エンジン形式			直列6気筒OHC		直列4気筒DOHC			直列4気筒OHC								
内径×行程 mm			75.0×75.0					88.5×80.0						86.0×73.5		
総排気量 cc			1,988					1,968						1,707		
圧縮比			8.5		8.5(9.4)		8.5(9.3)			8.5						
最高出力 PS/r.p.m			110/5600		140/6400(145/6400)		115/6000(120/6000)			105/5500				95/5500		
最大トルク kgm/r.p.m			16.0/3600		17.2/4800(18.0/5200)		16.0/4000(16.5/4000)			16.0/3600				14.0/3800		
キャブレター			ツーバレル		ツェックス型		S U ツ ー ン			ツーバレル						
バッテリー V・A・H								12-35								
オルタネーター V・A								12-45								
燃料タンク容量 l								60								
●走行伝達装置																
クラッチ形式			乾燥単段 ダイヤフラム	3要素11/22H型	乾燥単段ダイヤフラム		乾燥単段ダイヤフラム	3要素11/22H型	乾燥単段ダイヤフラム	3要素11/22H型	乾燥単段 ダイヤフラム	3要素11/22H型	乾燥単段 ダイヤフラム	3要素11/22H型	乾燥単段 ダイヤフラム	
操作方式								フロアチェンジ								
変速比第1速			3.579	2.400	3.055	3.579	2.400	3.579	2.400	3.579	2.400	3.579	2.400	3.579	2.400	
" 第2速			2.081	1.479	1.879	2.081	1.479	2.081	1.479	2.081	1.479	2.081	1.479	2.081	1.479	
" 第3速			1.397	1.000	1.296	1.397	1.000	1.397	1.000	1.397	1.000	1.397	1.000	1.397	1.000	
" 第4速			1.000		1.000	1.000		1.000		1.000		1.000		1.000		
" 第5速					0.858											
" 後退			4.399	1.920	3.755	4.399	1.920	4.399	1.920	4.399	1.920	4.399	1.920	4.399	1.920	
減速機構形式			ハイボイド		リサードスプリングハイボイド				ハイボイド							
" 減速比			4.111		4.375			3.700						4.111		
ステアリング形式								リサードスプリングボール								
" 前 車 軸 比								20.0-23.5								
前 車 軸 形 式								ワイッシュボーンボールジョイント								
後 車 軸 形 式								半浮動								
ブレーキ(前)								ディスク								
" (後)								リーディングトレーリング								
駆動ブレーキ形式								機械式後2輪制動								
タイヤ			6.45-14-4PR		165HR14			6.45-13-4PR								

主要諸元表

()内は5人乗車時をさす。

車 名	1700デラックス	1700
運 転 タ イ プ	4段フロアシフト	3段コラムシフト
車 間 型 式	RX16V-KD	RX16V-YD
○寸法・質量		
全 長 mm	4,350	←
全 幅 "	1,625	←
全 高 "	1,425	←
ホイール・ベース "	2,585	←
トレッド (前) "	1,360	←
(後) "	1,345	←
最低地上高 "	175	←
荷 室 長 "	1,755(960)	←
幅 "	1,315(1,310)	←
高 "	810(810)	←
車両重量 kg	1,115	1,110
車両定員名	2 (5)	←
最大積載量 kg	500(300)	←
車両総重量 "	1,725(1,690)	1,720(1,685)
○性能		
最高速度 km/h	150	←
登坂能力 tan θ	0.40	0.37
最小回転半径 m	5.0	←
○エンジン		
エンジン型式	直列4気筒OHC6R型	←
内径×行程 mm	86.0×73.5	←
総排気量 cc	1,707	←
圧縮比	8.5	←
最高出力 PS/rpm	95/5,500	←
最大トルク m·kg/rpm	14.0/3,800	←
キャブレター	ツーバレル	←
バッテリー V-A·H	12-35	←
オルタネーター V-A	12-45	←
燃料タンク容量 l	55	←
使用ガソリン	レギュラー	←
○走行伝動装置		
クラッチ形式	乾燥単板ダイヤフラム	←
変速比 第1速	3.579	3.647
第2速	2.081	1.807
第3速	1.397	1.000
第4速	1.000	←
後退	4.399	4.863
減速機歯車形式	ハイボイド	←
減速比	4.375	←
ステアリング形式	リサ・キューレーティングボール	←
歯車比	20.0-23.5	←
前車軸形式	W・ウィッシュボーン・ボールジョイント	←
後車軸形式	リーフスプリング	←
ブレーキ (前)	デュオ・サーボ	←
(後)	デュオ・サーボ	←
駐車ブレーキ形式	機械式後2輪制動	←
タイヤ	5.50-13-8・PRLT	←