

昭和五十一年十二月十七日

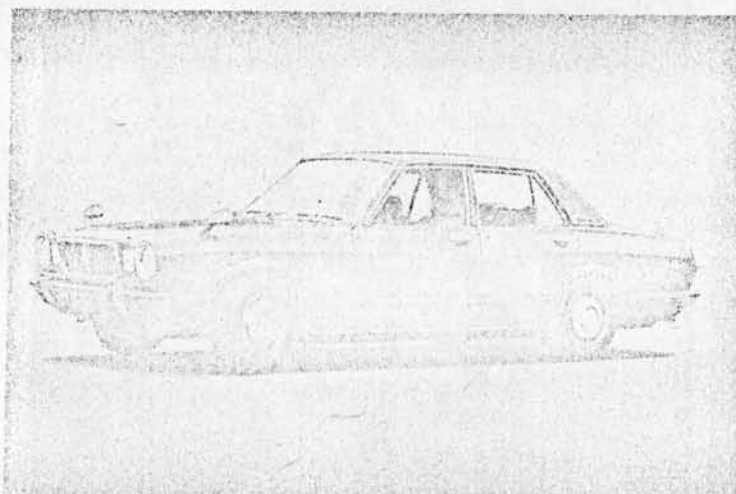
五十三—A B C D E

トヨタ、マークIIシリーズをフルモデルチェンジ

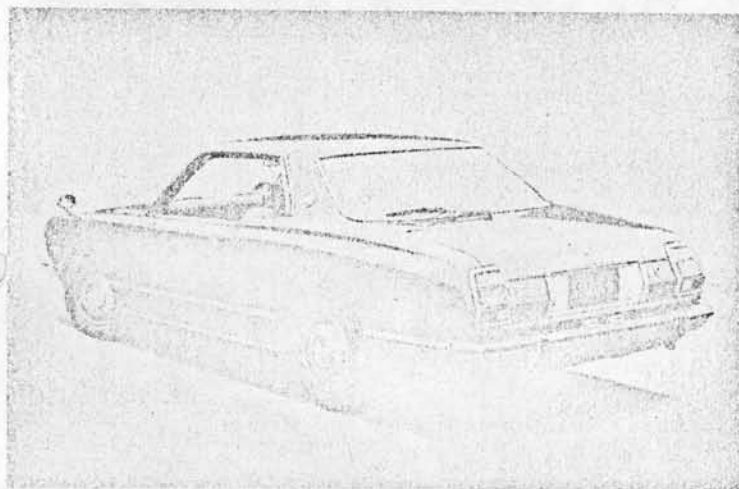
——二六〇〇および二〇〇〇に最上級グレードのグランデを新設——

トヨタ自動車工業㈱、トヨタ自動車販売㈱は、上級小型車コロナマークIIシリーズ（通称マークII……乗用車およびバン）を昭和四十七年一月以来、四年十一カ月ぶりにフルモデルチェンジするとともに、最上級グレードのグランデの新設など車種体系の充実を行ない、十二月十七日から全国一斉に発売する。

今回のマークIIは、小型車市場における上級車需要の多様化に因って開発したもので、その設計・開発のテーマを、昨今の価値観の変化を踏まえ、「真のゆとりと豊かさ」とした。このテーマのもとに、単なる豪華さに満足することなく、実質的な高品質・高級さを持った上級小型車を完成することに努め、またボデー構造を含む各部の合理的な設計による車両重量の軽減など省資源への配慮と、安全性、居住性、操作性などの向上をはかった。



マークII セダン 2600グランデ (C-MX33-EHQ) '76.12



マークII ハードトップ 2600グランデ (C-MX33-SHQ) '76.12



マークⅡシリーズのボデータイプは、従来と同じくセダン、ハードトップ、ワゴンおよびバンの四種類であるが、上級小型車市場に一層幅広く対応すべく、今回セダン、ハードトップに六気筒二六〇〇および二〇〇〇の最上級グレード「グランデ」を新設した。また六気筒二〇〇〇には「LGツリーング」を新設するなど車種体系の充実を図った。この結果、マークⅡシリーズは、セダン二十三車型、ハードトップ十八車型、ワゴン三車型およびバン五車型の計四十九車型となった。

今回の改良の主要な点は次のとおりである。

一、スタイルの一新

ボデースタイルは、視界の確保など安全性を考慮するとともに、シンブルな中にも、高級車にふさわしい優雅でかつ格調の高いプロポーションを持つものとした。また室内は落ちつきと品位を重視したデザインとした。

二、車種体系の充実

セダン、ハードトップに最上級グレードのグランデおよびLGツリーングを、セダン、ワゴン、バンに六人乗り車を、バンに四百kg積のGL車をそれぞれ新設し、上級小型車市場に幅広く対応する車種体系とした。

三、居住性・操作性の向上

室内スペースおよびトランクスペースの拡大、室内騒音・振動対策、各種レバー、スイッチ等の適正配置、空調装置の改良などにより、使う人の身になった使い易さ、快適さの向上に努めるとともに、各種装備品を充実させた。

四、排出ガス対策

乗用車全車をTTCIC（トヨタ触媒方式）により、五十一年度排出ガス規制に適合させた。

五、安全性の向上

ブレーキ系統全体の改良を行なうことにより、ブレーキ性能の向上を図るとともに、一部車種には四輪ディスクブレーキを採用した。またボデースタイルやワイパーの改良などによる良好な視界の確保、ELR（エマーゼンシー ロッキング リトラクタ）付シートベルトの採用、またOKモニターの内容充実による予防安全対策等により、安全性の向上をはかった。

六、諸機構の改良

サスペンションやステアリングなどの諸機構の改良を図るとともに、一部車種の後輪にセミトレーリングアーム式独立懸架装置を採用した。

七、省資源への配慮

省資源の観点から、ボデー構造を含む各部の合理的な設計による車両重量の軽減および燃費の向上等を図った。

マークⅡシリーズの国内販売目標は当面月販乗用車一万三〇〇〇台、バン八〇〇台を見込んでいる。

マークⅡシリーズの車両概要、排出ガスデータ、車両性能、価格、車種体系、主要諸元は別紙のとおりである。

以上

◎ マークⅡの車両概要

一、スタイルの一新

① ボデースタイルは、視界の確保など安全性を考慮するとともに、シンブルな中にも、高級車にふさわしい優雅でかつ格調の高いプロポーションを持つものとした。また、室内は落ちつきと品位を重視したデザインとした。

② 従来のマークⅡに比較して全長、全幅ともひとまわり大きくした。たとえばセダンのデラックスでは全長を一二〇mm、全幅を四五mm、それぞれ大きくした。

③ 室内色は外板色とのコンビネーションによって、ベージュ、グレーおよびブラックの三色があり、それぞれ同系色での色調の統一をはかり、明るく落ちつきのあるものとした。(バンは、ベージュ、ブラックの二色)

二、車種体系の充実

① マークⅡシリーズの最上級車として、四輪独立懸架装置や四輪ディスクブレーキをはじめとする優れた機構と、豪華な仕様装備を持つグランデを新設した。グランデには4M1U型エンジン(六気筒二五六三cc)およびM1EU型エンジン(六気筒一九八八cc)の二種類のエンジンがあり、セダン四車型、ハードトップ三車型の計七車型を設けた。

4M1U型エンジンのマークⅡへの搭載は今回が初めてである。

② セダン、ハードトップにM1EU型エンジン(六気筒一九八八cc)搭載のLGツリーングを新設した。

③ マークⅡシリーズは従来五人乗り車だけであったが、今回セダン、ワゴン、バンの各コラムシフト車を六人乗りとした。

④ セダンに四段マニュアルコラムシフト車を新設した。

⑤ バンにGLを新設した。この車両はELR付シートベルト、ランバースポートアジャスタ(腰部支持力調整装置)付シート、タルボ型フェンダーミラー等を標準装備している。

三、居住性・操作性の向上

(1) 居住性・快適性の向上

① 全長・全幅の拡大によるゆったりした室内スペース、広いガラス面積、カラーコーディネートされた室内カラーの採用などにより、快適な居住空間を確保した。

② ヒーターはブローモーターの大型化により風量を増大するとともに、三方吹出しのフルエアミックス方式を採用することにより、素早く適温が得られるものとした。

③ 空調を完全に自動化したオートマチックエアコンディショナーをグラデに採用した。これは好みの温度にセットするだけで、いつも室内を適温に保つことができるものである。

④ 長時間運転の際の腰部の疲労緩和をはかるため、ドライバーシートにランバーサポートアジャスタ付シートを採用した。(GL以上の五人乗り車)

(2) 静粛性の向上

① ダッシュサイレンサーの遮音性能の向上などにより室内の静粛性を向上させた。

② バンを除く全車型に三ジョイントプロペラシャフトを採用し、騒音・振動を軽減し、静粛性を向上させた。

③ エンジンや足廻りからの振動遮断をはかり、室内騒音を低減した。

(3) 操作性の向上

・ 各種ライト類、ワイパーなどの主要な操作スイッチはステアリングコラム部に集中的に配置し、操作性を向上させた。

(4) 装備品の充実

① トランクオープナーをセダン、ハードトップのデラックス以上に標準装備した。

② 電動リモートコントロール式フェンダミラーをセダン、ハードトップのGSL以上およびワゴンに標準装備した。

③ AM/FMラジオの採用車型を拡大し、セダン、ハードトップのGL以上およびワゴンに標準装備した。

④ セダン、ハードトップのトランクルームは夜間照明付とし、ワゴン、バンについてはバックドアに連動した荷室照明灯を天井の後端部に取りつけた。

⑤ グランデについては、オートマチックエアコンディショナー、リヤワイパーのほか水晶デジタル時計、オートドアロック、リヤウィンドウアンテナなどを標準装備とし、二六〇〇グランデには横すべり防止のためのESC（電子制御式スキッドコントロール）をオプション設定した。

⑥ オートドライブをLG以上にオブション設定した。

(5) その他

① ハードトップのリヤシートの背もたれを倒し、トランクルームとの仕切板をはずせば長尺物などを積み込むことができる三ウェイキャビンを採用した。（GL以上）

② 燃料タンクを床下吊り下げ式にし、トランクルームを大幅に拡大した。

③ 燃料タンク容量をセダン、ハードトップについては六〇とから六五とに、ワゴン、バンについては五五とから六一とに、それぞれ増加した。

④ ワゴンおよびバンについてはバックドアにコンシールドヒンジを採用し、室内に突起物が出ない構造とした。

四、排出ガス対策

・ 既に五十一年度排出ガス対策実施済の18R-U型エンジンに加えて、4M-U、M-EU、M-Uの各エンジンに五十一年度排出ガス対策を実施した。マークIIの排出ガスレベルは別表のとおりである。

（一〇ページ参照）

五、安全性の向上

(1) ブレーキの改良

① 全車型のブレーキの踏力と制動力との関係を、軽い踏力で大きな制動力を発揮し、かつ踏力に比例した制動力が得られるようにした。

② 大型ブレーキブースター付きの四輪ディスクブレーキを四輪独立懸架車（GSL、LGツーリング、グランデ）に採用し、常に安定した制動力が得られるようにした。

③ ブレーキチューブは二重巻鋼管に粉体塗装および一部コーティングを施し、防錆に対する配慮を行なった。

(2) 運転者の視界確保

① セダン、ハードトップともにノッチバックスタイルの採用やガラス面積の拡大などにより、広い視界を確保し、四隅の視認性も十分良好なボデースタイルとした。特にハードトップのリヤウィンドウをラップラウンドウィンドウとすることにより、後方視界ははるかに優れたものとなっている。

② フロントワイパーの払拭面積を拡大し、雨天時の安全性を向上した。

③ デフロスタのプロアモーターの大型化により、デフロスタ機能の向上をはかった。

④ サイドウィンドウガラスの曇りを取るサイドデフロスタを全車型に採用した。

⑤ セダンおよびハードトップのグラウンデ、ワゴン、およびバンのGLにリヤワイパーを標準装備し、雨天時の後方視界の改善をはかった。

⑥ 熱線入りリアウィンドウデフォッガーを標準装備した。(セダンのスタンダードおよびバンのスタンダード、デラックスを除く)

⑦ サイズアップした脱落式インサイドミラーの採用(ワゴン、バンを除く)および防眩ミラーの採用車型の拡大(スタンダードを除く全車型)などにより後方視界の向上をはかった。

(3) シートベルトの装着性の向上

① 装着の容易なELR(エマーゼンシー ロッキング リトラクター)付シートベルトをフロントシートに採用した(セダンのスタンダードおよびバンのスタンダード、デラックスを除く)。ELRは通常の使用時は伸縮が自在で束縛感が少なく、緊急時にのみロック機構がはたらく装置である。

② セダン、ワゴン、バン(スタンダードを除く全車型)のフロントシートベルトのショルダーベルト部は、センターピラーの中央部よりトリムカバーの内側を通し格納される構造とした。

またハードトップのフロントシートベルトのショルダーベルト部は、フロントシートのヘッドレスト部に設置したコンフォートガイドを通すことにより装着性の向上をはかった。

(4) タイヤ関係

- ① スチールラジアルタイヤを標準採用し、操縦安定性、制動性能などの向上をはかった。(G S L、L G ツーリング、グランデ)
- ② 乗用車のホイールは従来の $4\frac{1}{2}$ Jリムから、 $5\frac{1}{2}$ Jリム(グランデ)および5 Jリム(グランデを除く他の乗用車)を採用し、操縦安定性の向上をはかった。

(5) その他

- ① 予防安全のためのOKモニターの内容を充実させ、採用車型を拡大した(セダン、ハードトップのGL以上に標準装備)。OKモニターはグレードにより、六項目、五項目、三項目検知の三種類がある。
- ② ワイヤハーネスの改善および各種リレー類を集中して室内に配置するなど、電気系統の信頼性を大幅に向上させた。

六、諸機構の改良

(1) サスペンション関係

- ① 全車型の前輪にマクファーソンストラット式独立懸架装置を採用した。
- ② 後輪にセミトレーリングアーム式独立懸架装置を採用し、乗り心地、接地性および操縦安定性の向上をはかった。(G S L、L G ツーリング、グランデ)

なお、これによりG S L、L G ツーリング、グランデは四輪独立懸架装置および四輪ディスクブレーキ付車となった。

- ③ 従来の四リンク式後輪懸架装置(G S L、L G ツーリング、グランデ以外のセダン、ハードトップ)およびリーフスプリング式後輪懸架装置(ワゴン、バン)についても改良を行ない、乗り心地の向上をはかった。

(2) ステアリング関係

- ① マニュアルステアリング車について、軽量化、ギヤ比の変更および前輪分担荷重の軽減等により、ステアリング操作に必要な力を軽減するとともにハンドルの切れをよりシャープで確実にした。
- ② パワーステアリングを新設計のものに変更してハンドルの切れをよりシャープで確実にした。(パワーステアリングはL G 以上に標準装備)

(3) その他

- ・ 無調整式クラッチレリーズシリンダーを全車型に採用し、クラッチのメンテナンフリー化をはかるとともにクラッチペダルの踏力軽減をはかった。

七、省資源への配慮

- ① ボデー構造を含む各部の合理的な設計により、車両重量の大幅な軽減を実施した。(四気筒エンジン「18R1U」搭載車で五五kg程度、六気筒エンジン「M1EU、M1U」搭載車で八〇kg程度それぞれ軽減した)

- ② 車両重量の軽減、エンジン改良、最終減速比の最適化などにより、各車型ともに燃費性能は従来車よりも優れたものとなっている。

八、その他

- ① エンジンフードの内側にフードサイレンサー(吸音材)を取りつけて吸音性能の向上をはかった。
- ② マフラーを大型化し、騒音の低減をはかった。

◎ 排出ガスデータおよび車両性能一覧表

排出ガスデータ(完成検査目標平均値・10モード)

(単位 g/Km)

車 種	エ ン ジ ン	C O	H C	N O x
マ ー ク Ⅱ 2 6 0 0	4 M - U	0.28	0.16	0.83
マ ー ク Ⅱ 2 0 0 0	M - E U	0.29	0.16	0.81
マ ー ク Ⅱ 2 0 0 0	M - U	0.33	0.16	0.81
マ ー ク Ⅱ 2 0 0 0	1 8 R - U	1.10	0.16	0.81
5 1 年 度 規 制 値 (平 均 値)		2.10	0.25	0.85

< 運輸省届出値 >

車 両 性 能

車 種	区 分	型 式	トランスミッション	エンジン	総排気量 CC	最高出力(JIS) ps rpm	最大トルク(JIS) kgm rpm	燃費(60km/h定地) km/ℓ
マークⅡ2600	新型車(51年対策車)	C-MX33-EHQ	3速フロア	4M-U	2563	135/5400	20.5/3600	13.0
マークⅡ2000 (EFI付)	新型車(51年対策車)	C-MX31-EMGE	5段フロア	M-EU	1988	125/6000	17.0/4400	16.0
	従来車(50年対策車)	A-MX10-MGEU	5段フロア	M-EU	1988	125/6000	17.0/4400	14.0
マークⅡ2000	新型車(51年対策車)	C-MX30-EKN	4段フロア	M-U	1988	110/5600	16.0/3800	15.0
	従来車(50年対策車)	A-MX10-KNU	4段フロア	M-U	1988	110/5600	16.0/3800	14.5
マークⅡ2000	新型車(51年対策車)	C-RX30-EMN	5段フロア	18R-U	1968	100/5500	15.5/3600	17.0
	従来車(51年対策車)	C-RX15-EMN	5段フロア	18R-U	1968	100/5500	15.5/3600	16.5
マークⅡバン	新型車(50年対策車)	H-RX37V-XYD	3段コラム	16R-J	1808	95/5600	14.0/3800	15.5
	従来車(50年対策車)	H-RX17V-YDJ	3段コラム	16R-J	1808	95/5600	14.0/3800	15.0

< 参 考 > 10モード 燃 費

車 種	エ ン ジ ン	10モード 燃 費	
		運輸省審査値	運輸省への届出値
マ ー ク Ⅱ 2 6 0 0	4 M - U	7.4 km/ℓ	7.5 km/ℓ
マ ー ク Ⅱ 2 0 0 0 (EFI付)	M - E U	8.5	8.0 ~ 9.0
マ ー ク Ⅱ 2 0 0 0	M - U	8.7	7.6 ~ 8.8
マ ー ク Ⅱ 2 0 0 0	1 8 R - U	8.9	8.8 ~ 9.8

(スベアタイヤ・標準工具一式付 単位 千円)

◎

マークIIシリーズ 主要車種標準価格一覧表

ボデー 型式	グレード	トランスミッション	東 京	名 古 屋	大 阪
セ ダ ン	スタンダード	4 段 コ ラ ム	982	977	981
	デ ラ ッ ク ス	4 段 フ ロ ア	1,050	1,045	1,049
	G L	4 段 フ ロ ア	1,098	1,093	1,097
	G S L	5 段 フ ロ ア	1,218	1,213	1,217
	L	4 段 フ ロ ア	1,198	1,193	1,197
	L G	4 段 フ ロ ア	1,303	1,298	1,302
	L G (エクストラ仕様)	4 段 フ ロ ア	1,353	1,348	1,352
	L G ツーリング	5 段 フ ロ ア	1,453	1,448	1,452
	ク ラ ン デ	3速オートマチックフロア	1,800	1,795	1,799
	2600 クラnde	3速オートマチックフロア	1,913	1,908	1,912
ハ ー ド ト ッ プ	デ ラ ッ ク ス	4 段 フ ロ ア	1,087	1,082	1,086
	G L	4 段 フ ロ ア	1,135	1,130	1,134
	G S L	5 段 フ ロ ア	1,285	1,280	1,284
	L	4 段 フ ロ ア	1,265	1,260	1,264
	L G	4 段 フ ロ ア	1,370	1,365	1,369
	L G ツーリング	5 段 フ ロ ア	1,520	1,515	1,519
	L G ツーリング(エクストラ仕様)	5 段 フ ロ ア	1,570	1,565	1,569
	グ ラ ン デ	5 段 フ ロ ア	1,800	1,795	1,799
	2600 クラnde	3速オートマチックフロア	1,952	1,947	1,951
ワゴン	L	5 段 フ ロ ア	1,315	1,319	1,324
バ ン	スタンダード	3 段 コ ラ ム	870	874	879
	デ ラ ッ ク ス	4 段 フ ロ ア	935	939	944
	G L	3速オートマチックフロア	1,058	1,062	1,067

注)・5段フロア車は4段フロア車の2.3万円高

・3速オートマチックコラム車は4段フロア車の5.5万円高

・3速オートマチックフロア車は4段フロア車の6万円高

・エクストラインテリア仕様はL、LG、LGツーリングに設定され、
各々基本車型の5万円高

ボデー型式	グ レ ー ド	エンジン 型 式	エンジン 排 気 量 (CC)	リヤサス ペンション ☆	ト ラ ン ス ミ ッ シ ョ ン					
					3 段 コラム	4 段 コラム	4 段 フロア	5 段 フロア	3速オー トマナッ クコラム	3速オー トマナッ クフロア
セダン	ス タ ン ダ ー ド	1 8 R-U	1,9 6 8	4 リンク		○				
	デ ラ ッ ク ス	↑	↑	↑		○	○	○		○
	G L	↑	↑	↑		○	○	○		○
	G S L	↑	↑	独立懸架				○		
	L	M-U	1,9 8 8	4 リンク			○	○	○	○
	L G	↑	↑	↑			○	○		○
	L G ツ ー リ ン グ	M-EU	↑	独立懸架				○		○
	グ ラ ン デ	↑	↑	↑				○	○	○
	2 6 0 0 グランデ	4 M-U	2,5 6 3	↑						○
ハードトップ	デ ラ ッ ク ス	1 8 R-U	1,9 6 8	4 リンク			○	○		○
	G L	↑	↑	↑			○	○		○
	G S L	↑	↑	独立懸架				○		
	L	M-U	1,9 8 8	4 リンク			○	○		○
	L G	↑	↑	↑			○	○		○
	L G ツ ー リ ン グ	M-EU	↑	独立懸架				○		○
	グ ラ ン デ	↑	↑	↑				○		○
	2 6 0 0 グランデ	4 M-U	2,5 6 3	↑						○
ワゴン	L	M-U	1,9 8 8	リ ー フ				○	○	○
バ ン	ス タ ン ダ ー ド	1 6 R-J	1,8 0 8	↑	○					
	デ ラ ッ ク ス	↑	↑	↑	○		○			
	G L	↑	↑	↑			○			○

☆ 4 リンク→4 リンク式後輪懸架装置

独立懸架→セミトレーリングアーム式独立懸架装置

リ ー フ→リーフスプリング式後輪懸架装置

◎マークIIシリーズ主要諸元一覽表

- 13 -

● 2010年10月1日起，凡在境内销售货物或提供应税劳务、服务、无形资产、不动产的单位和个人，均应按照现行增值税有关规定缴纳增值税。

マークII 乗用車(2)

車種	4気筒シリーズ														
	セダン														
	GSL					G L					D X				
トランスミッション	5速 7075/71	5速 7075/71	4速 7075/71	4速 7075/71	3速7075 オートマチック	5速 7075/71	4速 7075/71	4速 7075/71	3速7075 オートマチック	4速 7075/71	5速 7075/71	4速 7075/71	4速 7075/71	3速7075 オートマチック	4速 7075/71
車体形式	C-R131 EMZ	C-R130 EMN	C-R130 ENN	C-R130 ENN	C-R130 ENR	C-R130 ENR	C-R130 ENR	C-R130 ENR	C-R130 ENR	C-R130 ENR	C-R131 SMZ	C-R130 SMN	C-R130 SKN	C-R130 SKN	C-R130 SKN
寸法・重量															
全長 mm	4,530			4,530					4,530		4,530			4,530	4,500
全幅 mm	1,670			1,670					1,670		1,670			1,670	1,670
全高 mm	1,415			1,415					1,415		1,415			1,415	1,390
ホイールベース mm	2,645			2,645					2,645		2,645			2,645	2,645
トレッド(前) mm	1,375			1,375					1,375		1,375			1,375	1,375
〃 (後) mm	1,350			1,350					1,350		1,350			1,350	1,350
最低地上高 mm	170			170					170		170			170	170
室内長 mm	1,860			1,860					1,860		1,860			1,860	1,765
室内幅 mm	1,390			1,390					1,390		1,390			1,390	1,390
室内高 mm	1,150			1,150					1,150		1,150			1,150	1,150
乗員重量 kg	1,130	1,085	1,085	1,075	1,080	1,075	1,070	1,065	1,070	1,065	1,135	1,090	1,085	1,080	1,075
空車重量 kg	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
最低燃費 km/l	1,405	1,360	1,355	1,405	1,355	1,350	1,345	1,395	1,345	1,395	1,410	1,365	1,360	1,355	1,350
性能															
登坂能力 tanθ	0.46	0.46	0.52	0.46	0.49	0.46	0.52	0.56	0.49	0.46	0.46	0.46	0.52	0.49	0.49
最小回転半径 m	5.2			5.2					5.2		5.2			5.2	5.2
エンジン															
エンジン型式	16R-U			16R-U					16R-U		16R-U			16R-U	16R-U
内径×行程 mm	88.5×80.0			88.5×80.0					88.5×80.0		88.5×80.0			88.5×80.0	88.5×80.0
総排気量 cc	1,968			1,968					1,968		1,968			1,968	1,968
圧縮比	8.5			8.5					8.5		8.5			8.5	8.5
最高出力 ps/rpm	100/5,500			100/5,500					100/5,500		100/5,500			100/5,500	100/5,500
最大トルク kg-m/rpm	15.5/3,600			15.5/3,600					15.5/3,600		15.5/3,600			15.5/3,600	15.5/3,600
キャブレター	ツューバル			ツューバル					ツューバル		ツューバル			ツューバル	ツューバル
バッテリー V-A-H	12-35			12-35					12-35		12-35			12-35	12-35
オルタネーター V-A	12-55			12-55					12-55		12-55			12-55	12-55
使用燃料(ガソリン)	レギュラー			レギュラー					レギュラー		レギュラー			レギュラー	レギュラー
燃料タンク容量 l	65			65					65		65			65	65
走行伝動装置															
クラッチ形式	乾式単板ダイヤフラム			乾式単板ダイヤフラム					乾式単板ダイヤフラム		乾式単板ダイヤフラム			乾式単板ダイヤフラム	乾式単板ダイヤフラム
変速比 第1速	3.287	3.287	3.579	3.368	2.450	3.287	3.579	3.368	2.450	3.367	3.287	3.287	3.579	2.450	3.287
〃 第2速	2.043	2.043	2.081	1.644	1.450	2.043	2.081	1.644	1.450	1.644	2.042	2.043	2.081	1.450	2.043
〃 第3速	1.394	1.394	1.397	1.000	1.000	1.394	1.397	1.000	1.000	1.000	1.394	1.394	1.397	1.000	1.394
〃 第4速	1.000	1.000	1.000	0.813	—	1.000	1.000	0.813	—	0.813	1.000	1.000	1.000	—	1.000
〃 第5速	0.853	0.853	—	—	—	0.853	—	—	—	—	0.853	0.853	—	—	—
〃 逆 進	4.039	4.039	4.399	4.079	2.222	4.039	4.399	4.079	2.222	4.079	4.139	4.039	4.399	2.222	4.039
減速機構形式	ハイボイド			ハイボイド					ハイボイド		ハイボイド			ハイボイド	ハイボイド
減速機構減速比	4.100			3.909					3.509		4.100			3.909	3.909
ステアリング形式	リサーチ・レーシングボール			リサーチ・レーシングボール					リサーチ・レーシングボール		リサーチ・レーシングボール			リサーチ・レーシングボール	リサーチ・レーシングボール
ステアリング減速比	19-22.5			19-22.5					19-22.5		19-22.5			19-22.5	19-22.5
前輪駆動方式	ストラット式 コイルばね			ストラット式・コイルばね					ストラット式・コイルばね		ストラット式 コイルばね			ストラット式・コイルばね	ストラット式・コイルばね
後輪駆動方式	ストラット式 コイルばね			ストラット式・コイルばね					ストラット式・コイルばね		ストラット式 コイルばね			ストラット式・コイルばね	ストラット式・コイルばね
ブレーキ(前)	ディスク			ディスク					ディスク		ディスク			ディスク	ディスク
ブレーキ(後)	ディスク			ディスク					ディスク		ディスク			ディスク	ディスク
駐車ブレーキ形式	機械式後2輪制動			機械式後2輪制動					機械式後2輪制動		機械式後2輪制動			機械式後2輪制動	機械式後2輪制動
タイヤ	175SR14			6.45-14-4PR					6.45-14-4PR		175SR14			6.45-14-4PR	6.45-14-4PR

マークII パン

車種	GL		1800		STD
	4速フロアシフト	3速フロアオートマチック	4速フロアシフト	3速コラムシフト	
車体形式	H-RX3TV-XKN	H-RX3TV-XHN	H-RX3TV-XKD	H-RX3TV-XYD	H-RX3TV-XYR
寸法・重量					
全長	mm	4,525		4,495	
全幅	mm		1,670		
全高	mm	1,450		1,460	
ホイールベース	mm		2,645		
トレッド(前)	mm		1,345		
・(後)	mm		1,350		
最低地上高	mm		185		
荷重	mm	1,785(990)	1,785(990)	1,775(990)	1,760(990)
荷重	mm	1,360(1,350)	1,360(1,350)	1,360(1,350)	1,360(1,350)
荷重	mm	820(820)	835(835)	835(835)	835(835)
車両重量	kg	1,130	1,095	1,090	1,090
乗車定員	名	2(5)			3(6)
最大積載量	kg	400(250)		500(300)	
車両総重量	kg	1,610(1,625)	1,705(1,670)		1,755(1,720)
性能					
加速能力	tan δ	0.37	0.34	0.35	
最小回転半径	m		5.2		
エンジン					
エンジン型式			1GR-J		
内径×行程	mm		88.5×73.5		
総排気量	cc		1,808		
圧縮比			8.5		
最高出力	PS/r.p.m.		95/5,600		
最大トルク	kg-m/r.p.m.		14.0/3,800		
キャブレター			ブーシッド		
パッチリ	V-A-H		12-35		
オルタネータ	V-A	12-55		12-50	
使用燃料(ガソリン)			レギュラー		
燃料タンク容量	l		61		
走行伝達装置					
クラッチ形式	乾式単板ダイヤフラム	トルクコンバータ		乾式単板ダイヤフラム	
変速比	第1速	3.579	2.450	3.579	3.674
・	第2速	2.081	1.450	2.081	1.793
・	第3速	1.397	1.000	1.397	1.000
・	第4速	1.000	—	1.000	—
・	後進	4.399	2.222	4.399	4.449
減速機形式			パネボイル		
・減速比			4.100		
ステアリング形式			リサ-ギョレーティングボール		
・減速比			19-22.1		
前輪駆動方式			ストラット式コイルスプリング		
後輪駆動方式			リーフスプリング		
ブレーキ(前)			ディスク		
・(後)			リーディングシャトル・ドラム		
駐車ブレーキ形式			機械式後2輪制動		
タイヤ			6.05-14-5F80H		