



MARK II



GOING
NEW

心地よい緊張感のある、男でありたい。

それは日々の生活の中での、ほんの小さなこだわりかも知れない。

毎朝チョイスする洋服から始まり、週末の過ごし方まで、煩雑な毎日に流されることなく、
私はこうありたいという考え、流儀を大切にしていこう男の美学。

年を重ねても妥協することなく、変わることのない確固たる思いは、
そのひとの人物像をはっきりと、みずみずしく浮びあがらせる。

マークII。自分のセンスを大切にする人々の思いをのせて、
歴史と革新が交差する2000年に眩しく、新しく走り出した。

群を抜くメカニズム、安全性、語り尽くせない快適性を包み込み、環境に優しく、
数ある高級車の中でもひととき個性豊かに。

ふたたび世の男たちを奮い立たせるセダンとなるために。

Image revolution MARK II

II

内側に熱い思いを秘めながらも
男は、心穏やかな表情でクールを装う。
マークIIがいつでも、その熱き思いを走らせてくれるから。



2.5 GRANDE G

New 2.5 グランデ G。ボディカラーはシルバーメタリック (1C)。



II

男はマークIIを身にまとう。
それはまるで仕立てのいいスーツに身を包むかのように、
じつに自然に、さり気なく

2.5 GRANDE G

From 1979 to 1981, the 1981-1982 season, and 1982-1983, DVD releases of the anime series "The Great Teacher Onizuka" (GTO) and "The Prince of Tennis" (Tennis no Ōji) were released. The anime series "The Great Teacher Onizuka" (GTO) was released on DVD in 1999, and "The Prince of Tennis" (Tennis no Ōji) was released on DVD in 2001. The anime series "The Great Teacher Onizuka" (GTO) was released on DVD in 1999, and "The Prince of Tennis" (Tennis no Ōji) was released on DVD in 2001. The anime series "The Great Teacher Onizuka" (GTO) was released on DVD in 1999, and "The Prince of Tennis" (Tennis no Ōji) was released on DVD in 2001.

II Driving pleasure

ここからすべてが動き出す。
イグニッションキーをONした瞬間から、男とマークIIの静かな語り合いが始まる。



Photo: 2.5リッターV6のエンジン、フルタイム4WD、DVDナビシステム、16インチアルミホイールはメーカーオプション。
VSC、TRC、タイヤ空気圧監視システムはセレクトパッケージ。内装色はサベール。
■お部屋の写真は掲載資料のために布装を点付したものです。実際の走行状態を示すものではありません。写真はイメージのために一部を加工した写真です。

II Grand space

格調高い調度品に囲まれたような空間が広がる。
いつでも胸を張って大切な人を招待できる、とっておきの場所だ。

Photo: エキスパートの目。カーゴコンテナ、カーゴボックス、カーゴボックスでアッセンブル可能なトランク（オプション）は、カーゴボックス、VSC、TRC、サイドエアバッグシステムはセレクトでメーカーオプション。内装色はダークブルー。

II

オーナーというよりも、
心走らせるドライバーでありたい。
風の中を突き抜ける感覚が、すべてを解き放してくれる。



2.5 GRANDE iR-V

Honda Civic iR-V 2.5iR-V 2.5iR-V 2.5iR-V 2.5iR-V



ドアを開ける前から、こいつを走らせてみたいという衝動にかられてしまう。

見る者すべての心をとらえて、決して放そうとしない存在感。

かつてのセダンというスタイルが築いてきたイメージを

マークIIは、自らのスタイリングで覆した。

堂々としたフォルムには、躍動感と洗練された雰囲気漂う。

それはフロントビューを印象づけるヘッドランプや

後ろ姿に華をそえるリヤコンビランプといったディテールに至るまで、

マークII 独自の美意識が貫かれているからだ。

II Exterior

ふとすれ違った瞬間に心が惹かれたり、揺さぶられたりする。
男たちはこんな大きな存在をずっと待ち望んでいた。



II Driving amenity

ひとたびドライバースシートに身を委ねると、五感に触れてくるもの。
ここに乗り込む前からイメージしていた空気が確かにある。

ドライバーが乗り込んだ瞬間、マークIIは語り始める。

目にするもの、触れるものすべてから、心地よく、優しく、頼もしく伝わってくる。

それはドライバーがマークIIを後にするときにもうかがえる。

ワイヤレスドアロックリモートコントロールで施錠(解錠)した時は、ハザードランプを

点滅させてアンサーバックする。

また、エンジンイモビライザーシステムは

IDコードが登録された正規キー以外

ではエンジンを始動させない、

セキュリティ性に優れたアイテムだ。



① オプティロンメーター(メーター周辺コントロール)
視認性に優れた高発光式アナログメーター。
立体感出された金属調の表示パネルに、
イグニッションキーONで文字やワーニングが
浮かび上がります。
■計器類の表示は後述説明のために各ランプを
点灯したものです。実際の走行状態を示すものではありません。



② 4本スポークステアリングホイール(本革+木目調)

③ 8ウェイマルチアジャスタブルパワーシート

シートのスライド、リクライニング、座面上下の各位置を電気で調整可能。
無段階で体格に合わせた適切なドライビングポジションを
設定することができます。また、ランナーサポートも電動調整可能です。

④ ゲート式A/Tシフトレバー シンパレスな操作で的確なシフトチェンジを可能にするゲート式A/Tシフトレバーを採用しました。

⑤ 本目調パネル(インストルメントパネル&ドアトリム) 格調あるアンティーク家具をイメージさせる本目調パネルが上質な室内空間を演出します。

■装飾材の詳しい設定につきましては、P.13-15の主要装備一覧表をご覧ください。

■お部屋の新しい設備に合わせて、お部屋の空調設備一式表をご確認ください。

効率よく、力強く、静かに、滑らかに、そして環境に優しく。
次世代を見据えたセダンの走りは、さまざまな要望に
誠実に応えていかなければならない。そこで
マークIIは2.5ℓエンジンに、新開発の
直噴(筒内直接燃料噴射)システムD-4を採用した。
BEAMS®1JZ-FSE VVT-i D-4エンジン。
新方式のスリットノズルインジェクターで燃料を
扇状に直接噴射し、浅皿コンパクト燃焼室と相まって
超希薄燃焼による画期的な低燃費をもたらした。
その結果、10・15モード走行において、
クラストップレベルの低燃費** 12.6km/ℓ(4A/T)を実現。
「平成12年基準排出ガス25%低減レベル**」となっている。



II Mechanism Power unit

力を誇示するだけが
決して本当の強さではない。優しさを兼ね備えてこそ、
その魅力は何倍にも増幅され、愛される。

さらに、高圧縮比11.0、VVT-i®(連続可変バルブタイミング機構)、ACIS(可変吸気システム)、
独立ストレートインテークポートなどの採用により、低・中速域での豊かなトルクを獲得し、
発進・加速時において優れた性能を発揮してくれる。



BEAMS 1JZ-FSE VVT-i D-4
総排気量: 2,491ℓ
最高出力: [ネコ] 143kW(200PS)/6,000rpm
最大トルク: [ネコ] 250Nm(25.5kgm)/1,800rpm



※1 BEAMS(ビームス)
Knockthrough Ignition with Advanced Mechanism System
(※2) 10・15モード走行において同排気量クラス最良の燃費性能を達成。
(※3) 総排気量 2,491cc(2.5ℓ)搭載。
(※4) 10・15モード走行において同排気量クラス最良の燃費性能を達成。
(※5) VVT-i (Variable Valve Timing-intelligent)

II Mechanism Power unit

環境のために、
資源のために、
そして満ち足りたパワーのために、進化は続く。
果てなき理想を求めて、
最高の技術が惜しみなく活かされる。

BEAMS 1JZ-GTE VVT-i
総排気量: 2,491ℓ
最高出力: [ネコ] 206kW(280PS)/6,300rpm
最大トルク: [ネコ] 270Nm(27.5kgm)/2,400rpm



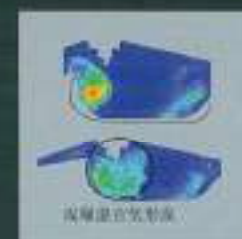
BEAMS 1JZ-GTE VVT-i
総排気量: 2,491ℓ
最高出力: [ネコ] 141kW(200PS)/6,000rpm
最大トルク: [ネコ] 255Nm(26.1kgm)/4,000rpm



BEAMS 1G-FE VVT-i
総排気量: 1,998ℓ
最高出力: [ネコ] 138kW(188PS)/6,200rpm
最大トルク: [ネコ] 200Nm(20.4kgm)/4,000rpm

スーパーインテリジェント5速オートマチック(5 Super ECT)
ワイアレスでクロスレスのギヤ比やライン前後最適制御、
電子制御スロットル制御機構など先進の制御技術によって、
応答性の高い伸びやかな加速フィールを獲得し、低燃費化も実現した。

成層混合気形成過程(断面図)



エネルギー資源の有効利用と環境保護を旨とした、先進のテクノロジー。
直噴(筒内直接燃料噴射)とは、空気だけを多量に吸入させたシリンダー内に、
ガソリンを直接噴射する方式であり、最大のメリットは燃料の噴射時期を
精密にコントロールすることで、少ない燃料でも高効率に燃焼させることです。
D-4は、数々のシステムを採用し、卓越燃費を実現。従来のガソリンエンジンの
約1/3という極めて薄い混合気での安定した燃焼を実現します。

■実燃費の詳細な設定については、P33-33の主要装備一覧表をご覧ください。

さり気ない身のこなしが、その人らしさを
物語るように、クルマの個性もまた
走りに現れる。マークIIのフラットで
しなやかな乗り心地。操舵に対する
俊敏な動きや、揺るぎない安定性。
すべての調和した走りが人を魅了する。



Footwork Chassis II

移動していることを意識させない
重厚で、安定感のあるドライビングフィールと乗り心地。
この奥深い脚力が、快感の領域へと誘う。

H^Q(インフィニティ)-TEMS

車輪形状や制振理論に基づくセミアクティブ減衰力制御を
実施し、様々な路面からの入力に対して、
自然で滑らかな乗り心地を実現しています。また、
TEMSとしては初めて仮想ロールダンパー制御を採用。
揺さぶりや不安定した路面要素を抑制し、
コーナリングでの安心感およびハンドリングの応答性を高め、
コントロールでスタビリティのある走りをもたらします。

高級車にふさわしい操縦性・走行安定性と乗り心地を実現するため、
4輪にダブルウィッシュボーンサスペンションを採用。

これにより、高次元の走行安定性と卓越した操縦性を獲得した。

また足回りの見直しは、室内スペースや

トランク容量を十分に確保できるという成果をもたらした。

仮想ロールダンパー制御を追加した新設定のH^Q-TEMSは、
最適な減衰力が得られるように各4輪をコントロールする。



4輪ダブルウィッシュボーンサスペンション

フロントはジオメトリの最適化を図った
ハイマウントアッパーアーム式を採用。
リヤでは旋回時の上下振の抑制、また制動時や加速時の車両挙動の
変化を抑えるなど、徹底的なチューニングを施しました。

より安全に、より円滑に、より快適な道路交通システムの
在り方を目指したITS(インテリジェント・トランスポート・システムズ)という
トヨタの新しい取り組みがマークIIに活かされている。
5速オートマチック車に設定のNAVI-AI-SHIFT(EMV装着車)。



ドライバーの意志や道路状況に応じて最適なシフトパターンを
選択する制御に加え、DVDボイスナビゲーションから
走行する道路状況(カーブなど)を先行して読み取り、
道路勾配とドライバーの操作に合わせた
適切なシフト制御を行う。



目には見えないが確実に存在する空気。
高速域での走行性能を追求すると、その存在はますます
大きなものとなる。そこでボディ各部の空気の流れを解析し
最適化を試みた。その結果、Cd値(空気抵抗係数)
0.29を達成。空気抵抗の低減は動力性能の向上や
低燃費化という恩恵をもたらした。

走行中においても静かな室内空間を提供するためにボディ剛性を高め、
路面の凹凸などに起因するボディ振動を大幅に抑制している。
また、風切り音の低減に向けてボディ形状の最適化を行い、
床下のフラット化をはじめ
フェンダーシールの採用、ドアミラーの
取付位置に至るまで吟味した。

Power & Silence Body II

強い体でなければならない。
滑らかに、静かに、駆け抜けるために。
風との一体感をいつでも心地よく感じるために。



- (1) 225/45ZR17 (17×7.5Jアルミホイール) (2) 215/45ZR17 (17×7Jアルミホイール)
- (3) 205/55R16 89V (16×6.5Jアルミホイール) (4) 195/65R15 91H (15×6.5Jアルミホイール)
- (5) 195/65R15 91H (15×6.5Jスチール+樹脂フルキャップ) (6) 応急用タイヤ

事故を起こさないようにする予防安全のために、まずドライバーを疲労させないような運転環境の創造と良好な運転視界の確保に努めている。

そして、走る、曲がる、止まる、といった一連の操作に確かな安心感を与える基本性能を高めたうえで、予防安全の追求は、高い運動性能の追求とイコールのテーマとしてとらえた。

コーナリングでの制動時においても、左右輪の制動力をコントロールし、車両安定性を確保するEBD^{※1}付ABS。

ブレーキ操作に呼応するブレーキアシスト。

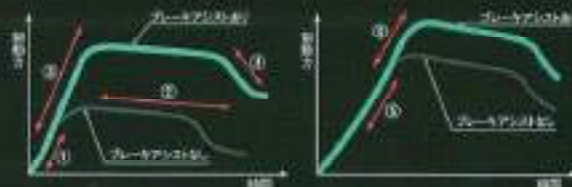
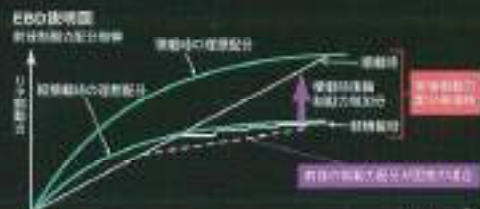
そしてVSCやTRCなど、さまざまな電子制御テクノロジーを駆使した安全装備は、意のままに走る喜びを大切にしながら、常に高い操縦安定性を提供し、最善の性能を実現してくれる。

Safety II Active safety

頼もしいマークIIの走りには、さまざまな状況においても揺るがない、安全への強い意志がある。それは深い信頼感をもたらす。

EBD^{※1} (電子制動力配分制御) 付ABS & BRAKE ASSIST

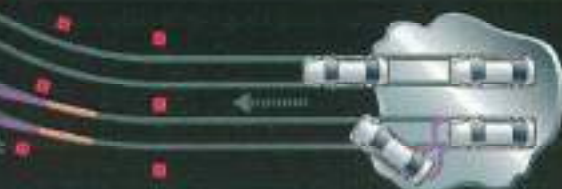
タイヤロックを防ぎ、車両安定性を確保する従来のABS機能に加え、車両の走行状況に応じた適切な制動力をABSのブレーキ圧制御装置を用いて前後輪に分配。特に制動時における制動力を軽減し、優れたブレーキの応答性を確保します。さらに急制動中の制動時においても、左右輪の制動力をコントロールし、車両安定性を確保することによって優れたブレーキ性能を実現。また、ブレーキアシストはブレーキペダルが緊急制動時などに急激な減速で踏み込まれた場合や、定員乗車で減速を下る時などに通常より強く踏み込まれた場合に、より大きな制動力を発生させることにより、ブレーキ操作を補助する装置です。



- ブレーキアシストの考え方
- ①ペダルが踏み込まれた瞬間、緊急制動時に、ブレーキ操作速度は速いものが多い。小さな制動力しか発生しないことが多いため。
 - ②また、急制動時には、急激な減速が起き、制動力が低下することもあります。
 - ③「ブレーキアシスト」はブレーキが急激に踏み込まれた場合、ブレーキの緊急制動の応答性を高め、急激な減速が起き、制動力が低下することもあります。
 - ④「ブレーキアシスト」はブレーキペダルが急激に踏み込まれた場合、ブレーキの緊急制動の応答性を高め、急激な減速が起き、制動力が低下することもあります。
- ※アシストが必要な時はブレーキペダルを踏み続けてください。
※また、ブレーキ操作速度が遅くてもブレーキが必要な場合もあります。
※そのような場合、制動力が必要な場合にも、制動力を高めます。

VSC

障害物回避のための急激なハンドル操作や、滑りやすい路面でのコーナリング時の車体の横滑りを抑制し、安定性の確保に大きく貢献します。



TRC

滑りやすい路面での急発進・加速時に、タイヤの空転を抑え適切な駆動力を確保し、アクセル操作を容易にするほか、加速中の操作性と車両安定性の確保にも寄与します。



- ①車身長を従来の約30%短縮し、高効率な伝熱性能を発揮する新方式のウォッシャーノズル
- ②雨天時の視認性を確保に大きく貢献するヒーター付・レインクリアリングブルーミラー

- 青電圧にもかかわらず、より太陽光に近い色と波長の明るさで照らすディスチャージヘッドランプ (ロービーム)
- クラッチを踏まないでエンジンがかからないクラッチスタートシステム (マニュアル車)



オフセット前面衝突試験 ■54km/h、平均は実数値の約1/2

より重量のある車両との衝突、より高い速度で衝突した場合を想定して、オフセット前面衝突試験は従来の40km/hから64km/hに、フルラップ前面および側面衝突試験は50km/hから65km/hに速度をアップ。

II Safety Passive safety

万一の時のダメージを、いかに少なくするか。乗る人を安心感でそっと包むように、衝突の瞬間に対する、技術がマークIIに宿っている。

安全への徹底した取り組みは、衝突安全の追求においても同様だ。まず、欧州の厳しい安全基準に対応した

新プラットフォームの採用と、さまざまな方向からの衝突時にも客室空間を確保できるキャビン構造をさらに進化させた、

衝撃吸収ボディ&高強度キャビン^{※2}GOA^{※3}を採用したことで、クラス^{※4}トップレベルの乗員保護性能を実現している。

これに加え、デュアルSRS^{※5}エアバッグを全車標準装備とし、

前席SRSサイドエアバッグ&前後席SRSカーテンシールドエアバッグを設定。前席と後左右席には、WILコンセプト^{※6}

を取り入れたシート構造を採用し、乗員保護に努めている。また、後左右席はISOFIX対応チャイルドシート^{※7}固定用の

アンカーバーを設置。

衝突事故の際、エンジン停止時とエアバッグ作動時に、

フューエルポンプを停止させるフューエルカットシステムを搭載した。



GOA Global Outstanding Assessment
※サイズと色は説明のために着色したものです。



SRS AIR BAGS

※写真は衝突試験のためにすべてのSRSエアバッグが作動した状態を再現したものです。なお、前後SRSとサイドエアバッグ、前後席SRSカーテンシールドエアバッグは、法改正後には衝突試験の対象となります。

- ※1 EBD (電子制動力配分制御): Electronic Brake Force Distribution
- ※2 GOA (Global Outstanding Assessment): 世界トップレベルの安全性を評価した評価。
- ※3 同車体構造クラスでの上位。
- ※4 SRS (車内乗員保護装置): Supplemental Restraint System
- ※5 WIL (首振抑制装置): Whiplash Injury Lessening
- ※6 ISOFIX (チャイルドシート) は11月30日の発売より設置。なお、シートベルトとして設置を受け付けられないため、設置には注意が必要です。それ以外のチャイルドシートは、シートベルトでの固定が可能です。詳しくは販売店におたずねください。

- ※7 チャイルドシートなど乗客の手元に設置する場合は、後ろ向きにしないで行ってください。また、前方にはシートベルトの固定方法により、後向きに設置できない場合があります。必ず取扱書をご覧ください。
- ※8 デュアルSRSエアバッグ、SRSカーテンシールドエアバッグ、SRSカーテンシールドエアバッグは、衝突試験の結果が良好な場合は作動しません。



- ① WILコンセプトシート (前席&後左右席) 背中のシートに沈み込み、頭と背中を同時に支えます。
- ② 衝撃吸収材と構造インテリア ビューガー・エネルギー・ゾーン内部には、乗員の頭部などを保護するために、衝撃を吸収するエネルギー吸収材を内蔵。

※写真は衝突試験のために着色したものです。なお、前後SRSとサイドエアバッグ、前後席SRSカーテンシールドエアバッグは、法改正後には衝突試験の対象となります。

トヨタは「トータルクリーン」の理念のもと、「開発・生産・使用・廃棄」のすべての過程で人と地球に優しいクルマづくりを進めています。

生産分野はもちろん、1998年には設計・開発分野において、自動車メーカーとして国内で初めてISO14001^{※1}の認証を取得。このマネジメントシステムに基づき、マークIIはさまざまな角度から環境保全対策を実施しています。さらにマークIIは、ターボ車を除く全車が「平成12年基準排出ガス25%低減レベル^{※2}」をクリア^{※3}したほか、直噴ガソリンエンジンBEAMS D-4の搭載に代表される燃費の大幅な向上、また、リサイクルに適した素材TSOPの採用など、エコロジーの課題に対して多面的なアプローチを実施しています。

II Ecology Total clean

マークIIは地球規模で未来を見据える。環境のためにできることを、ひとつひとつ責任をもって成し遂げていくからこそ、走り続けられる。

地球温暖化を防ぐために

燃費向上 直噴燃費系ガスであるCO₂排出量のさらなる低減をめざして、全車で徹底した燃費の向上を図りました。VVT-i、D-4システム（IJZ-FSE）、さらに高効率トランスミッションの採用などパワー・ドレイン系での取り組みのほか、床下のフラット化や整流パーツの採用による空気抵抗の低減（Cd値0.29）を図り、全車、従来型を上回る燃費を実現しています。特に、新開発2.5ℓ直噴エンジンBEAMS D-4は、同排気量クラス最高レベルの12.6km/ℓ^{※4}（10-15モード走行）の燃費を達成しました。

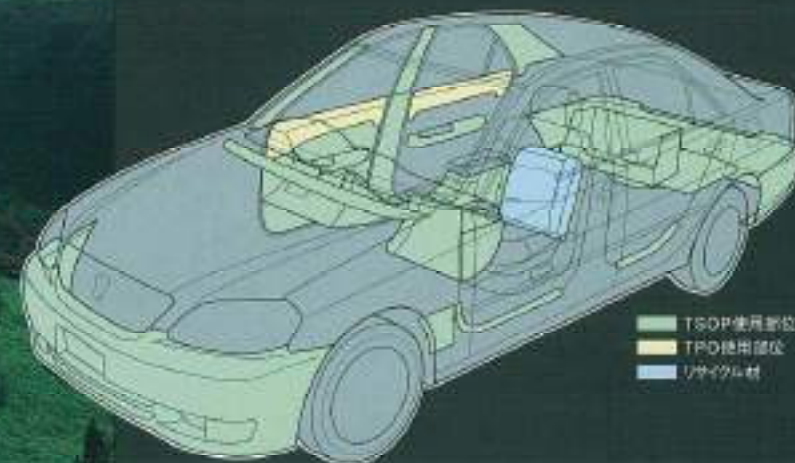
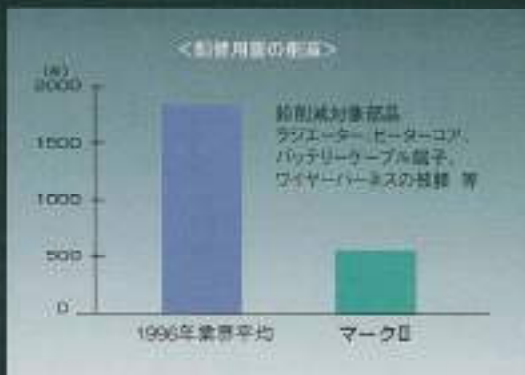
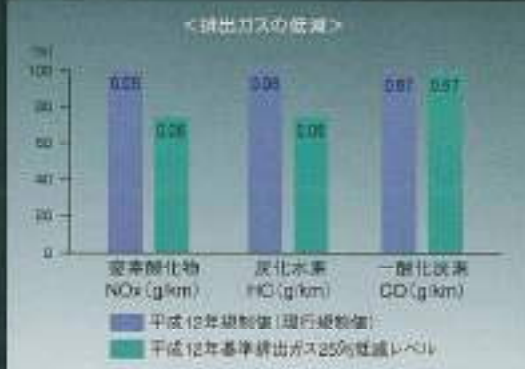
クリーンな都市環境のために

排出ガスのクリーン化 VVT-iを中心に、NO_x吸蔵還元型三元触媒装置（IJZ-FSE）、空燃比補償装置、点火時間制御装置、燃料蒸発ガス防止装置などの排出ガス浄化技術のさらなる最進化を図り、特に冷間始動からの浄化能力を高めました。その結果、ターボ車を除く全車がNO_x、HCにおいて平成12年排出ガス規制値をさらに25%下回ることで「平成12年基準排出ガス25%低減レベル^{※2}」をクリアしています。

クルマとしての役目を終えてからのことも配慮

リサイクル 従来よりリサイクル性に優れた熱可塑性樹脂TSOPを内外装部品に積極的に採用してきました。今回、その特性と成形性を一段と高めた新しいTSOPを、フロントバンパーとリアバンパーに採用しました。その結果、従来のTSOP材に比べ約10%の軽量化を実現しています。また、樹脂ゴム部品については分別に役立つ材質マーキングを徹底。バンパーについては解体廃棄後も識別しやすいようにバンパー裏面全面にわたってマーキングを施しています。

環境負荷物質の低減 ラジエーター、ヒーターコア、ワイヤーハーネス装置、バッテリーケーブル端子などから鉛をなくし、車両全体で「新車の鉛使用量を2005年末までに1996年比で1/3以下に低減する」という目標^{※5}を早期に達成しました。



※1、ISO14001国際標準化機構（ISO）が1996年5月に制定した環境マネジメントシステム（EMS）の国際規格。環境負荷を徹底的に削減しているISO14001を擁護した企業、自治体の集まりに認定が与えられます。
※2、新開発2.5ℓ直噴エンジンを搭載した直噴モデルのみの燃費が12.6km/ℓです。
※3、平成12年基準排出ガス25%低減レベルをクリアしたほか、直噴ガソリンエンジンBEAMS D-4の搭載に代表される燃費の大幅な向上、また、リサイクルに適した素材TSOPの採用など、エコロジーの課題に対して多面的なアプローチを実施しています。
※4、10-15モード走行。
※5、鉛使用量を2005年末までに1996年比で1/3以下に低減する。

トヨタ・マークII 環境仕様

仕様	駆動方式	1.8L (自然吸気方式)			2.0L (自然吸気方式)		2.5L (自然吸気方式)		2.5L (直噴方式)
		TA-GX110	TA-GX110	TA-GX110	TA-GX110	TA-GX110	TA-GX110	TA-GX110	
エンジン	エンジン	1.8L 4缸	1.8L 4缸	1.8L 4缸	2.0L 4缸	2.0L 4缸	2.5L 4缸	2.5L 4缸	2.5L 4缸
トランスミッション	トランスミッション	4AT	5MT	4AT	4AT	4AT	5MT	5MT	5MT
エンジン駆動装置	エンジン駆動装置	1.8L (自然吸気方式)							
駆動装置	駆動装置	1.8L (自然吸気方式)							
燃料消費率	燃料消費率	10-15モード走行 (国交省公表値)	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6
主な燃費向上対策	主な燃費向上対策	直噴エンジン、可変バルブタイミング、リニア化機構、リニア化機構							
車外騒音	車外騒音	70							
排出ガス	排出ガス	平成12年基準排出ガス25%低減レベル							
		NO _x (g/km)	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25
		HC (g/km)	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08
		CO (g/km)	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07
部品に使用している環境負荷物質	部品に使用している環境負荷物質	使用 (100%)							
		使用 (100%)							
		使用 (100%)							
		使用 (100%)							
リサイクル率	リサイクル率	70							
		70							

※1、車両重量が2000kg以上の乗用車の燃費。 ※2、新開発2.5ℓ直噴エンジンを搭載したモデルに限定。 ※3、全車部品は同様の材料に使用。 ※4、10-15モード走行。 ※5、鉛使用量を2005年末までに1996年比で1/3以下に低減する。

Ecology Total clean

環境への優しさは、イメージだけで語ることは許されない。マークIIはデータを公開し、その取り組みを具体的に提示できる。

II

2M2.5mm

[illegible]

[illegible]



内外配色一覧表

ボディカラー (カラーコード)	グレード	グランデ R-1b グランデ R グランデ R Four		グランデ グランデ Four		グランデ R-IV グランデ R-S	
		ライトブラウン		ライトブラウン		ワインレッド	
		ファブリック (ラグジュアリー A)		ファブリック (ラグジュアリー B)		本革 (スポーツ)	
		内装色		内装色		内装色	
① スーパーホワイト (040)		④ チャコール	⑤ アイボリー	④ チャコール	⑤ アイボリー	④ ブラック	⑤ ブラック
② スーパーホワイトパールクリスタルシャイン (088) *							
③ シルバーメタリック (1C0)							
④ ダークグレーマイカメタリック (110B)							
⑤ ダークブルーマイカ (3P2)							
⑥ ダークブルーマイカ (8P3)							
⑦ ミレニアムパールオーニング (241F) *							

*1500ccボディカラーはメーカーオプションとなり、各メーカー指定販売店は、ホワイトパールクリスタルシャイン (088): 3.0万円、ミレニアムパールオーニング (241F): 6.0万円です。



MARK II FORTUNA

Mark IIマークII 2.5Sアテンザ (1.8L) アテンザ
(1.8L) アテンザ (1.8L) アテンザ (1.8L) アテンザ
(1.8L) アテンザ (1.8L) アテンザ (1.8L) アテンザ
(1.8L) アテンザ (1.8L) アテンザ (1.8L) アテンザ



【主要な装備内容】

- 専用特製外装色 グレーメタリック (110B) ●内装色 (インパネにブラック、シートにチャコールもしくはブラック) ●エクセスシート表皮
- 専用オリジナル18インチアルミホイール ●専用チューニングローダウンサスペンション (15mmローダウン) ●専用リヤクロスメンバー (リヤボディ強化付)
- 専用フロントグリル (黒色エンブレム付) ●専用フロントスポイラー ●専用サイドマッドガード ●専用リヤアンダースポイラー など

マークII「フォーチュナ」の装備に関するお問い合わせ先 株式会社 トヨタ モデリスティンターナショナル 「モデリススタイルセンター」 03-5453-8758
所在地/〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1 03-5453-8758 ※車両の仕様につきましては最新リリースシートをご覧ください。詳しくはスタッフまで。

詳しくは!
www.toyota.co.jp/Mk2

このカタログに関するお問い合わせは、
お近くのマークII取り扱い販売店
または下記のお客様相談センターへ。

トヨタ自動車株式会社 お客様相談センター
全国共通フリーフォン ☎0070-800-778899
所在地 〒481-8711 名古屋市中区東一丁目23の22
受付時間 9時～12時 13時～17時

スピードはひかえめに。シートベルトやチャイルドシートを忘れずに。 **Drive Your Dreams.** 人、社会、地球の新しい未来へ。 **TOYOTA**

本誌並びに本報は予告なく変更することがあります。このカタログの内容は'01年3月現在のもの。ボディカラーおよび内装色は撮影、印刷インクの関係で実際の色とは異なって見えることがあります。
森林資源保護のため再生紙を使用いたしました。

