

昭和四十二年九月二十五日

— 11 — ABCD

トヨタ、三〇〇〇cc大型乗用車 「トヨタ・センチュリー」を発表 独創的なスタイル、比類のない高性能、豪華装備

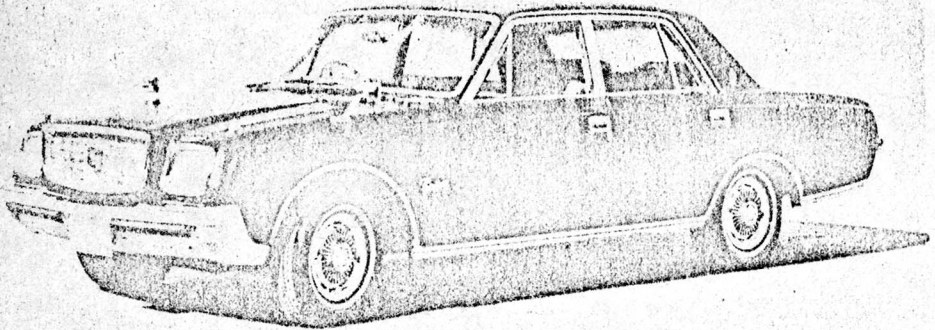
トヨタ自動車販売部は、二十五日、三〇〇〇ccの大型乗用車、トヨタ・センチュリー（V620）を発表、十一月月上旬より発売する。月産台数は当面一五〇台の予定。

新型車、トヨタ・センチュリー（CENTURY）は、従来クラウンエイトに代るものであるが、全く新たにスタイル、性能、居住性、すべてにトヨタ技術の粋を結集して設計されており、世界の豪華車を目ざす車である。

これで、トヨタには、パブリカ、カローラ、コロナ、クラウン、センチュリーと、大衆車から、最高級車まで、あらゆる層にかなう車種がそろったことになる。

新型車の主な特長

- (一) 独創的で、荘重なスタイル
- (二) 新設計のV型八気筒三〇〇〇cc、一五〇馬力のアルミ製エンジン
- (三) 豪華な雰囲気の内装
パワーステアリング、パワーブレーキ、パワーシート、コンライト（自動点滅装置）、ドアオートロック装置、AM/FM4スピーカーステレオラジオ、室内空気浄化装置、エアコンデイション、EL照明（エンクトロ・ルミネセンス）など世界の高級車にも数少ない豪華装備。



車両型式、および、価格はつぎのとおり。(店頭渡し)

(単位 万円)

| 型式 | V G 2 0 A 仕様 | V G 2 0 B 仕様 | V G 2 0 C 仕様 | V G 2 0 D 仕様 |
|------|--------------------------------------|--------------------------|----------------------------|--|
| 通称名 | トヨタ・ セシユリー | ← | ← | ← |
| 仕様概要 | 4段ミッション フロアシフト フロント バケットシート | 3段ミッション コラムシフト 普及型 | 3段トヨグライド フロント ベンチシート | C仕様に各種パ ワー装備などの オプション仕様 を標準装備 |
| 東京 | 2 3 8. 0 | 2 0 8. 0 | 2 2 8. 0 | 2 6 8. 0 |
| 大阪 | 2 3 8. 8 | 2 0 8. 8 | 2 2 8. 8 | 2 6 8. 8 |
| 名古屋 | 2 3 8. 2 | 2 0 8. 2 | 2 2 8. 2 | 2 6 8. 2 |
| 福岡 | 2 4 0. 9 | 2 1 0. 9 | 2 3 0. 9 | 2 7 0. 9 |
| 札幌 | 2 4 3. 8 | 2 1 3. 8 | 2 3 3. 8 | 2 7 3. 8 |

(1) (一)

トヨタ・セシユリーの特長

「独創的で、荘重なスタイル」

日本を代表する最高級大型乗用車にふさわしく、クラシツクな荘重さをただよわせる独創的なスタイルである。

個性的なラジエーターグリルには、宇治平等院の鳳凰(ほうおう)をもとに新たにデザインした、金色のシンボルマークがつけられ、新型車の風格と、格調をさらにきわだたせている。

ボデーカラーも、車格にふさわしく、日本の誇る名所に原色をもとめた6色をそろえている。色名も、日本の車では初めて、フジ・ノールホワイト、カマイ(神居)・イターナルブラックなど、日本名をつけた。

(2)

「新設計の高性能、V型8気筒、アルミ製エンジン」

エンジンは、新しく開発した、三九八一cc、V型8気筒アルミブロック、アルミヘッドの、3V型エンジンである。

最大出力一五〇/五、二〇〇 (PS/rpm)、最大トルク二四/三、六〇〇 (kg・m/rpm)。ラジエーターは、サブタンク付で、軽量化をはかつた、放熱性にすぐれたも

のである。

キャブレターには、ロチエスター型4バレルキャブレターを採用し、低速から高速まで、機関が要求する混合気を十分供給し、高出力を得る構造になっている。

大気汚染の対策として、ブローバイガス還元装置を採用した。

排気系は、左右を分けたデュアルタイプで、サブマフラーつきである。

(3)

「豪華車ならではの、乗り心地、居住性」

豪華なサルーンにかなうよう、とくに、振動、騒音対策に力をいれている。ボデーは、フレームなしの構造とフレームつきの長所をいかせるよう、サブフレームを前後に有した構造である。ボデーとサブフレームは、厚い大きなゴムマウントで弾性的に結合され、振動、騒音の伝達をふせいでいる。

フロントサスペンションは、全く新しく設計された構造で、ばねには、ローリングダイヤフラムによる密閉式の空気ばねを採用し、さらに改良を加えたリヤサスペンションとともに、ボデー構造と相まつて、抜群の静しゆく性を生んでいる。

(4)

「大型車とは思えない、ラクな操縦性」

ステアリングダグヤボックスは、ボール・リサーキユレータータイプで、全体に操舵力が小さくてすむように設計されている。

また、パワーステアリング（D仕様、その他はオブション）は油圧式で、クラウンエイトに使用していたものよりもさらに性能が向上している。

A・B仕様のクラッチは、ペダル踏力の軽減をはかるために、センタトオリバースプリング機構を採用している。

ブレーキには、バキユームブリスターつきタンデムマスターシリンダとアルフィンドラムを採用し、安全性を向上させた。

(5)

「最高級大型車にふさわしい、豪華装備、機構」

高級車に必要な装備はもちろん、世界の高級車でも数少ない、豪華装備、機構が随所に採用されている。

▲ドア・オートロック装置↓車速が一定以上になると、自動的に全ドアがロックされてしまう機構。

▲トランクオープナー↓グローブボックス内のノブを引張ることによつて、バキユームの作用でトランクリッドを解錠できる。

▲移動点滅式のリヤコンビネーションランプ↓左右各3コが一体となつた横長のランプは、ターニングナルの場合、内側から外側へ、流れるようにフラッシングする。

▲E.L.照明↓つぎの計器、装置類の照明は、E.L.（エレクトロルミネセンス）

によつてゐる。

コンピネーションメータ、ラジオ、時計、エアゴンとヒータのスイッチ、フューエルメータ、トルコンインジケータ。

▲コンライト↓自動点滅、自動ビーム切替装置。

▲時計↓著しく精度の高い、秒針、日付つきの音叉時計。

▲ラジオ↓A・C仕様は、4スピーカーのAM/FMモノラル、D仕様は、4スピーカーのAM/FMステレオ。

▲オートドライブ↓希望速度をダイヤルに設定して、ボタンを押せば、自動的に変速して設定速度をたもつ。(D仕様標準)

▲エアピュアリアイヤ↓車室内の空気浄化を行なう装置。リヤウインドウデフォツガーを兼用している。(D仕様標準)

▲完全別系統ヒューズ↓ヘッドランプ左右、テール、パーキングは、各々独立して、一度に視界を失なわない。

その他の装備、機構の各仕様別一覧は別表のとおり。

(6)

「万全の安全対策」

安全な運転条件の確保、事故防止、二次衝突時の乗員保護のための、独自の安全対策がほどこされている。

(A) ・安全な運転条件を確保するための装備

▲ウインドシールドガラス↓合せのティンテッドガラスで大きく、広い視界(全仕様)

▲ワイパー↓ワイパーは瞬時に作動できるよう、ライズアップを廃止した。二本リンク式で払抜面積も広く、速度2段切替えである。ウォツンヤも装備(全仕様)

▲ヘッドランプ↓明るく、寿命の長い沃素ランプを使用(全仕様)

▲コンライト↓つねに安全な視界がたもてる。(A・C・D仕様)

▲計器盤↓無反射式で、見やすく、疲れない照度可変式のEL照明つき(全仕様)

▲パワーステアリング↓(D仕様、その他はオプション)

▲パワープレーキ↓(全仕様)

▲オートドライブ↓(D仕様、A・Cはオプション)

▲パワーウインドウ↓(A・C・D仕様)

▲エアコンデিশヨナ↓(D仕様、その他はオプション)

▲デフロスタ↓(全仕様)

▲リヤウインドウデフォツガ↓エアピュアリアイヤが兼用(D仕様、その他はオプション)

(B) ・事故防止のための装備

- ▲タンデムマスターシリンダ↓前後輪別系統のブレーキ（全仕様）
- ▲ブレーキパイプ↓防錆、跳石対策（全仕様）
- ▲ブレーキウオーニングランプ↓オイルレベル低下、真空度低下を知らせる。（全仕様）
- ▲フューエルウオーニングランプ↓燃料タンクに残量10ℓになると点灯する。（全仕様）
- ▲ヒューズボックス↓完全別系統（全仕様）
- ▲ルームランプ↓半ドアで点灯（全仕様）
- ▲自動ロックドア↓時速二十キロを越えると、自動的にドアをロックする。（D仕様、A・Cはオプション）

(C) ・衝突時の乗員の保護

きわめて、堅ろうでがん丈なボデー、ドア、ドアロック、シートアジャスタなど、および、厚くて柔かいパッドがインストルメントパネル、ステアリングハンドル、サンバイザーをおおい、乗員を保護する。

(二) 各種装備仕様別一覧

| | A 4段T/Mフロアシフト フロント・バックシート 5人乗り | B 3段T/Mコラムシフト パワー仕様一部マニユア ル普及型 6人乗り | C 3段T/C フロント・ベンチシート | D 3段T/C パワーステアリング・エアコン 等すべてを装備 |
|--------------------------------|---|--|---------------------------|---|
| ヘッドライト沃素ランプ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ラジオ | AM・FMモノラル | A M | AM・FMモノラル | AM・FMステレオ |
| ラジオスピーカー | フロント・リヤ各2コ | フロント 2コ | フロント・リヤ各2コ | ← |
| コンライト | ○ | × | ○ | ○ |
| クーラエヤコン | △ | △ | △ | ○ |
| エア・ピュアリアファイア | △ | △ | △ | ○ |
| ベンチシート(リクライニング付) | × | × | △ | ○ |
| オートドライブ | △ | × | △ | ○ |
| ドアオートロック | △ | × | △ | ○ |
| 電磁ロックドア | ○ | ○ | ○ | ○ |
| トランクオープナー | ○ | × | ○ | ○ |
| パワーステアリング | △ | △ | △ | ○ |
| 調節式ステアリング | ○ | × | △ | △ |
| パワーブレーキ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| タンデムマスタシリンダ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| フロントサスペンション (トレーリングアームオレオ式) | ○ | ○ | ○ | ○ |

○ 印 = 標 準

△ 印 = オプション

× 印 = な し

(三) 主 要 諸 元 表

| | | V G 2 0 A 仕 様 | V G 2 0 B 仕 様 | V G 2 0 C 仕 様 | V G 2 0 D 仕 様 |
|----------------------------|---------------|------------------------------|---------------------------|--|------------------|
| 寸 法 | 全長 | 4 9 8 0 | ← | ← | ← |
| | 全幅 | 1 8 9 0 | ← | ← | ← |
| | 全高 | 1 4 5 0 | ← | ← | ← |
| | 室内長 | 1 9 7 0 | ← | ← | ← |
| | 室内幅 | 1 5 2 0 | ← | ← | ← |
| | 室内高 | 1 1 1 0 | ← | ← | ← |
| | ホイールベース | 2 8 6 0 | ← | ← | ← |
| | トレッド(前) | 1 5 2 0 | ← | ← | ← |
| トレッド(後) | 1 5 4 0 | ← | ← | ← | |
| 最低地上高 | 1 7 5 | ← | ← | ← | |
| 重 量 | 車両重量 | 1 7 0 0 | 1 6 6 5 | 1 7 0 0 | 1 8 0 0 |
| | 乗車定員 | 5 | 6 | 6 | 6 |
| 性 能 | 最高速度 | 1 7 0 | ← | 1 6 0 | ← |
| | 登坂能力 | 0. 4 1 6 | 0. 3 3 8 | 0. 4 3 9 | 0. 4 1 8 |
| | 最小回転半径 | 5. 7 | ← | ← | ← |
| エ ン ジ ン | 型式 | 3 V | ← | ← | ← |
| | 種類 | 8 気筒 V 型 O H V | ← | ← | ← |
| | 内径×行程 | 7 8 × 7 8 | ← | ← | ← |
| | 総排気量 | 2 9 8 1 | ← | ← | ← |
| | 圧縮比 | 9. 8 | ← | ← | ← |
| | 最大出力 | 1 5 0 / 5 2 0 0 | ← | ← | ← |
| 最大トルク | 2 4 / 3 6 0 0 | ← | ← | ← | |
| 走 行 伝 導 装 置 | クラッチ | 乾燥単板 | ← | ← | ← |
| | トランスミッション | 1. 2. 3. 4 速 オール・シンクロメツシュ | 1. 2. 3 速 オール・シンクロメツシュ | 前進 3 段全自動 3 要素 1 段 2 相式 トルクコンバータ | ← |
| | 操作方式 | フロアシフト | リモートコントロール | ← | ← |
| | 変速比 第 1 速 | 3. 6 7 3 | 3. 0 5 9 | 2. 4 0 0 | ← |
| | 第 2 速 | 2. 1 1 4 | 1. 6 4 5 | 1. 4 7 9 | ← |
| | 第 3 速 | 1. 4 0 3 | 1. 0 0 0 | 1. 0 0 0 | ← |
| | 第 4 速 | 1. 0 0 0 | ← | ← | ← |
| | 後退 | 4. 1 8 3 | 4. 0 7 9 | 1. 9 2 0 | ← |
| | 減速機歯車形式 | ハイボイドギヤ | ← | ← | ← |
| | 減速比 | 3. 5 4 5 | ← | 3. 9 0 0 | ← |
| | ステアリング形式 | ボール リサーキュレーティング | ← | ← | パワーステアリング |
| | ステアリング歯車比 | 1 9. 8 | ← | ← | 1 8. 4 5 |
| | 前車軸形式 | トレーリングアーム オレオ型 | ← | ← | ← |
| | 後車軸形式 | 半浮動 | ← | ← | ← |
| 主ブレーキ形式 | 油圧内部拡張 | ← | ← | ← | |
| ブレーキ(前) | ツリーディング | ← | ← | ← | |
| ブレーキ(後) | リーディングトレーリング | ← | ← | ← | |
| 駐車ブレーキ形式 | 機械式後 2 輪 | ← | ← | ← | |
| 懸 架 装 置 | 前輪懸架方式 | 独立懸架空気式 | ← | ← | ← |
| | 後輪懸架方式 | トレーリングアーム コイル式 | ← | ← | ← |
| | シヨックアブソーバ | 油圧複動筒型 | ← | ← | ← |
| | スタビライザー(前) | トーションバー式 | ← | ← | ← |
| | タイヤ(前・後) | 7. 3 5 - 1 4 6 P R | ← | ← | ← |