

## 新1トンボンネットトラック トヨタハイラックスを発表

トヨタ自動車販売株式会社は、七日、1トン積、3人乗り小型トラック、トヨタハイラックスを発表、二十一日より全国いっせいに発売する。トヨタハイラックスは、従来のトヨタブリスカとライトスタウトにかわるものであるが、トヨタ独自で永年、研究開発のすえ、完成した、1トンボンネットトラックの決定版である。

高速時代の商用トラックにふさわしく、新感覚のユニークなスタイル、乗用車なみの豪華、快適な室内、居住性、数々の安全設計、実用価値の大きな荷台、すぐれた操縦性、コ罗纳、トヨエースと同じ1500cc、70馬力エンジンなどが大きな特長である。

ハイラックス（HILUX）とは、きらめく明るさと豪華さを表わしている。

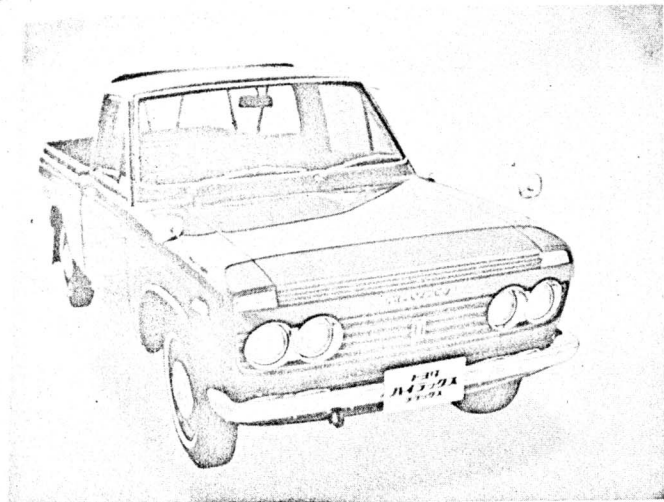
車種は、デラックス、スタンダードの二種類で、ボディカラーは、デラックスは白と赤、スタンダードは白と青がえられる。

当初、月販3000台を目標、近い将来、5000台の量販車に育成する。

扱い店は、大阪を除く全国のトヨタ店系列。ただし、東京は、東京トヨタの他、協和トヨペット、および、新発足のトヨタ東京オート、トヨタオート東都、大阪は、トヨタオート大阪、トヨタオート南海、トヨタオート北大阪で、それぞれ扱う。

車両型式、価格はつぎのとおり。（店頭渡し現金正価、単位千円）

札幌は、寒冷地仕様。



通称名	トヨタハイラックス デラックス	トヨタハイラックス
型式	RN10-D	RN10
東京	540	510
大阪	552	522
名古屋	547	517
福岡	567	537
札幌	608	598

35



## トヨタハイラックスの主な特長

### 1 (新感覚の若々しい行動型スタイル)

小型ボンネットトラックとして、格調高い斬新さをねらい、堅ろうで、かつ柔かい感じの流動感あふれるスタイルである。

二段式のフロントグリル、ドアの曲面ガラス、ボデーサイドのレリーフ、ふつくらとした丸味とたのもしさをおびた、リヤビューなどが見事に調和し、他に類をみない獨創性にあふれている。アツパーグリル(上段のグリル)は、外気導入口とボンネットの補強材を兼ねている。

### 2 (乗用車感覚あふれる、抜群の居住性、豪華装備の室内)

長いホイールベース(2540ミリ)と広いトレッド(前後とも1290ミリ)が調和して、すぐれた走行安定性をうみ、フロントサスペンションに採用したウイツンユポーンコイルスプリングが、トラックとしては、抜群の乗心地を生んでいる。

また、ドアに曲面ガラスを採用したため、大人3人がゆつたり座れるスペースを生み、ヘッドクリアランス、レッグルームにも十分余裕をとつたため、長時間走行にも疲れない、快適な居住性が味わえる。

室内は、丸型のメーター類を中心に、安全パッドでおおわれた計器盤をはじめ、通気性発泡ビニールレザー張りのシート(デラックス)、アシストグリップ、ドアポケット(いずれもデラックス)など、乗用車なみの豪華な雰囲気にあふれている。

### 3 (高速時代にびつたりな、高性能、小回りのきく機動性)

高性能の向上を目ざして、コロナやトヨエースに採用して、すでに70万台の実績をもつ、1500cc、70馬力、2Rエンジンを搭載している。最高時速は、このクラス最高の125キロを生み、耐久性についてはすでに実証済みである。ガソリントank容量は、国際水準の46ℓ(12ガロン)とし、長距離走行にも適している。さらに静しゆくさも大きな特長である。

また、最小回転半径は5.1メートルと、小回りがきく機動性にもすぐれている。

### 4 (実用性にすぐれた荷台)

荷台長1850ミリ、巾1430ミリ、高410ミリ、と大きく、さらに、低く小さなタイヤめぐりと相まつて、実用価値の大きな荷台である。

### 5 (完へきな安全設計)

トラックとしては、他に類のないほどの、画期的な安全設計がどこかされている。

● 優れたブレーキシステム。前輪は2リードインク、後輪はデュオサーボ。制動距離は、13・5メートルと、このクラスでトップ。

● 安全なステアリングシステム。衝突時にステアリングのメーンシャフトが室内へ突起しないよう、ギヤボックスをフロントアクスル(前車軸)の後につけ

● 視界十分のガラス面積。デラックスは熱線吸収、強化ガラスを

- 用している。
  - 防眩処置をほどこした運転席まわり。さらに、計器盤は安全パットで覆われている。
  - 絵文字表示のスイッチ類、ドア、インサイドハンドルなどの突起物は、全部埋込み式である。
  - 電動式ウインドー・ウオツシャー（デラックス）、トラックでははじめてのチャイルドブルーフードアロック、大型2スピードワイパーなど、数々の安全装備。
- 6 (類の少ない、数々の新機構)
- 運転のしやすい、4段オールシンクロのミッション。
  - 長距離走行にも疲れない、オルガンタイプのアクセルペダル。
  - このクラスはじめてのフレッシュユフロー装置。
  - スペアタイヤキャリアは、新機構の巻き上げ式。
  - ヒーターは内外気切替式。
  - キーつきのガンリンキャップ、両差し式のキー、独立したサイドタイミングナル、アシストグリップ（デラックス）、ドアポケット（デラックス）、ダブルホーンなどの数々の装置。

デラックス仕様とスタンダード仕様の相違

項 目	デラックス	スタンダード
ボデーカラー	クリスタル・ホワイト(白) ソニック・レッド(赤)	クリスタル・ホワイト(白) スペース・ブルー(青)
タイヤ	白	黒
モーター類	あり	なし
バンパー、ホイールキャップ、ヘッドランプ	メッキ	塗装
フロントガラス	熱線吸収ガラス	普通ガラス
シート材質	発泡ビニール・レザー	ビニール・レザー
サンバイザー	左右あり	運転席のみ
ラジオ・ヒーター	あり	なし
アシストグリップ ・アームレスト	あり	なし
ウインドウ・ウオツシャー	あり	なし
シガーライター	あり	なし
ドアポケット	あり	なし

全長	..... 4,215 mm
全幅	..... 1,580 mm
全高	..... 1,570 mm
ホイール・ベース	..... 2,540 mm
トレッド(前)	..... 1,290 mm
“ (後)	..... 1,290 mm
最低地上高	..... 190 mm
荷台長	..... 1,850 mm
“ 幅	..... 1,430 mm
“ 高	..... 410 mm
重量	
車両重量	..... 1,040 < 1,025 > Kg
乗車定員	..... 3 名
最大積載量	..... 1,000 Kg
車両総重量	..... 2,205 < 2,190 > Kg
性能	
最高速度	..... 125 Km/h
登坂能力	..... 0.254 (Sin θ)
最小回転半径	..... 5.1 m
エンジン	
型式	..... 2R型4気筒直列頭上弁式
内径×行程	..... 78×78 mm
総排気量	..... 1,490 cc
圧縮比	..... 8.0 : 1
最高出力	..... 70PS/5,000 r.p.m
最大トルク	..... 11.5 m.kg/2,600 r.p.m
バッテリー	..... 12V-35A.H
ゼネレーター	..... 12V-300W (交流)
スタータ	..... 12V-1.1PS

燃料タンク容量	..... 46ℓ
走行伝導装置	
クラッチ	..... 乾燥単板油圧操作式
トランスミッション	..... 前進4段・後退1段 1.2.3.4速 オール・シンクロメツシユ
操作方式	..... リモート・コントロール
変速比	
1速	..... 4.016
2速	..... 2.509
3速	..... 1.534
4速	..... 1.000
後退	..... 4.571
減速機歯車形式	..... ハイポイド・ギヤ
減速比	..... 4.875 (オプション 5.286)
ステアリング	..... ウォーム、セクター・ローラー
歯車比	..... 20
前車軸形式	..... ウイツシユボーン・ボールジョイント
後車軸形式	..... 半浮動バンジョー
ブレーキ(前)	..... ツーリーディング
“ (後)	..... デュオ・サーボ
駐車ブレーキ	..... 機械式後2輪制動
懸架装置	
前輪懸架方式	..... 独立懸架コイルバネ
後輪懸架方式	..... 非対象半楕円板バネ
スプリング(後)(長×幅×厚mm-枚数)	..... 1,200×60×12-2 6-4
ショック・アブソーバー	..... (前) 油圧筒型複動 ..... (後) “ 単動
スタビライザー	..... トーションバー式
フレーム形式	..... 梯子型
タイヤ(前)	..... 6.00-14 6P
“ (後)	..... 6.00-14 8P