

昭和四十七年五月八日

三四—A B C D E

## トヨタ、ハイラックスをフル・モデルチェンジ

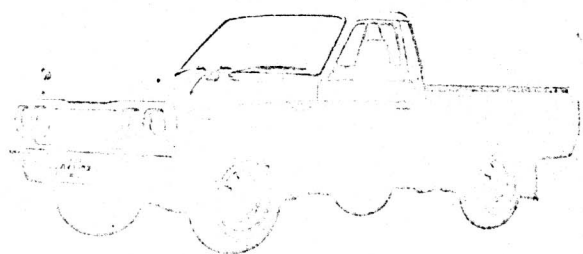
——二〇〇〇cc、ハイウェイシリーズ——  
二車種を追加発売

トヨタ自動車販売協会は、一トン積みボンネットタイプ・トラックのハイラックスシリーズをフル・モデルチェンジするとともに、新たに一九六八cc、一〇五馬力の八R型エンジンを搭載したハイウェイシリーズ二車種を追加し、五月八日から発売する。

今回のモデルチェンジの狙いは、安全性、信頼性の一段の向上と、メンテナンス・フリーの推進であり、また、ハイウェイシリーズの追加発売は、多様化しつつ堅実に伸びるこの市場の動向に合わせて、高性能、高速性を指向する需要層に応えたものである。新車種の追加により、ハイラックスシリーズは、基本車種で従来の四車種から六車種に拡大され、より幅広い需要に応えられるようになった。

主な改良点は次のとおりである。(詳細は別紙のとおり)

- (1) スタイルの一新  
力強いフロント・グリルと三角窓を廃止したシャープなボデースタイルを採用した。
- (2) 安全性の向上  
ブレーキ・ウォーニング・ランプ、無反射メーター、フィン付ワイパー・ブレードを標準装備したほか、ブレーキの制動能力を更に向上させた。又、リア・コンビネーション・ランプは、視認性の良い縦型とし、リア・ゲートを下した作業時の安全が確保出来る様にした。



トヨタ ハイラックス ハイウェイ スポーツ (RN12-KD) 711



(3) メインテナンス・フリーの推進  
 ステアリングリンク系、フロントサスペンション系を無給油式とし、いわゆるメインテナンス・フリーを推進した。

(4) 車種系列の強化  
 ハイウエイシリーズとして、二〇〇〇cc四速コラムシフト車と、同四速フロアシフト車を追加し、車種のバラエティを拡げた。

新型ハイラックスの販売計画は、当面、月間三〇〇〇台以上である。

価格は、次表のよりに、一六〇〇系は据置き、新発売のハイウエイは、一六〇〇デラックス車の三万円高(但し、一部地区については、三万一千円から三万二千円高)、ハイウエイスポーツは、同五万円高(但し、一部地区については、五万一千円から五万二千円高)である。

但し、北海道地区については、一六〇〇系は、一部寒冷地仕様強化のため、一千円から四千円の値上げであるが、逆に、ハイウエイシリーズは、一部寒冷地仕様標準仕様に組み込まれたため、ハイウエイを一六〇〇デラックス車の二万六千円高、ハイウエイスポーツを同四万六千円高とした。

◎ ハイラックス標準価格(スペアタイヤ・標準工具一式付・単位千円)

車名	積載量	エンジン	型式	東京	名古屋	大阪
標準車	一トン	一二R	RN二〇一JR	五二九	五三六	五四一
デラックス	一トン	一二R	RN二〇一JD	五五九	五六六	五七一
ロングボデー	一トン	一二R	RN二五一JR	五四九	五五六	五六一
ロングボデーデラックス	一トン	一二R	RN二五一JD	五七九	五八六	五九一
ハイウエイ	一トン	一八R	RN二二一JD	五八九	五九六	六〇一
ハイウエイスポーツ	一トン	一八R	RN二二一KD	六〇九	六一六	六二一

## 一、シンプルでシャープなスタイル

- ①リヤ・スタイルは縦種リヤ・コンビネーション・ランプを採用して、アクセントをつけた。又、このランプは視認性が良くリア・ゲートを下した作業時の安全を配慮したものである。
- ②サイド・ウインドウの三角窓を廃止した。
- ③ホイール・ベースを標準ボデー系（RNニ〇系）は、四五<sup>mm</sup>、ロングボデー系（RNニ五系）は一〇<sup>mm</sup>、それぞれ従来型より延長した。
- ④歩行者の安全を考慮し、ローブ・フックはサイドボデーより突き出ないような設計とした。
- ⑤ハイウエイシリーズには、サイド・ストライプを設けた。（RNニニ一KDは、標準装備、RNニニ一JDはデローラーオプション）

## 二、安全対策と公害防止

- ①七、五インチ・マスターバック付タンデム・マスター・シリンダー・ブレーキを標準装備とし、制動能力を向上させた。
- ②L・S・P・V（ロード・センシング・プロポーションング・バルブ）を採用し、前後輪の制動力を積荷に応じて適性に配分するようにした。（全車種オプション）
- ③ブレーキ・ウォーニング・ランプを標準装備し、走行前にブレーキ系統の異常をチェックできるようにした。
- ④無反射メーター及びフィン付ワイパー・ブレードを標準装備とした。
- ⑤デラックス系にインストルメント・パネルの照明装置を標準装備とした。（スタンダード系はオプション）
- ⑥公害防止のため、ブローバイガス還元装置を標準装備した。

## 三、維持の簡便化と維持費低減の推進

- ①ステアリングリンク系は完全無給油式とし、フロントサスペンション関係は、一年又は三万<sup>km</sup>無給油式として、いわゆるメインテナンス・フリーを進めた。
- ②リザーブタンク付ラジエーターを標準装備とし、さらにロングライフ・クーラントを使用したため、長期間にわたり給水の手間が省けるようになった。

## 四、新車追加・その他

- ①ハイウェイシリーズとして、一九六八<sup>cc</sup>、一〇五馬力の一八R型エンジンを新たに追加し、四速コラムソフト車と四速フロアシフト車の二車種を加えた。
- ②ステアリングは、リサーキュレーターティング・ボールナット式バリアブル・ギヤ・レシオを採用し、操作及びフィーリングを軽く円滑にした。又ゴムカップリング付ステアリングを採用し、路面からの振動を直接伝えないように配慮した。
- ③上下、左右いずれの方向にも風向き調節が可能なサイド・ベンチレーターを標準装備した。
- ④ハイウェイスポーツ（RNニニ一KD）には、コンソール・ボックスを標準装備とした。