

昭和四十九年十月二十五日

六十七一ABCDE

## トヨタ、クラウンシリーズを全面改良

—— 四ドア・ピラードハードトップを新設 ——

トヨタ自動車販売㈱は、中型車クラウンシリーズを昭和四十六年二月以来三年九ヶ月振りに全面的に改良して発売する。

新発売のクラウンシリーズは、既設のセダン、二ドア・ハードトップ、カスタム及びバンと新設の四ドア・ピラードハードトップヘパーソナルセダンVを加えた五種のボディタイプで構成されている。

なお、発売日はセダンが十月二十五日、その他の車種については十一月中旬以降とし、それぞれ全国一斉に発売する。

クラウンが、わが国初の本格的国産乗用車として昭和三十年一月にデビューしてから、今年で二十年目にあたる。発売以来四度目の今回の全面改良にあたっては、五十年排出ガス規制に対応するための準備と、二十年の伝統に裏付けられた安全性、信頼性、快適性をさらに高め、中型車としてよりふさわしい車を完成することをその設計思想とした。また、省資源対策として車種の大幅な整理、さらに塗色の削減などを実施した。

今回の改良の主要な点は次のとおりである。

一、五十年排出ガス規制に対応するための準備として、エンジンルームの拡大、フロアの構造変更などボディに改良を加えるとともに、冷却性能の向上を図った。

トヨタ クラウン ロイヤルサルーン (MS85-NQ)  
TOYOTA CROWN 2600, Royal Saloon OCT., '74

トヨタ クラウン 2ドアハードトップ 2600 スーパーサルーン (MS85-MG)  
TOYOTA CROWN 2600, 2-dr Hardtop Super Saloon OCT., '74

トヨタ クラウン 4ドアピラードハードトップ 2000 スーパーサルーン (MS86-NGF)  
TOYOTA CROWN 2000, 4-dr Pillared Hardtop Super Saloon OCT., '74



二、制動装置の改良、シートベルトの改良、OKモニターなど各種警報装置の採用及び燃料タンクの位置変更などを実施し、安全性を大幅に向上、充実させた。

三、室内スペースの拡大、振動・騒音の低減、スイッチ類の改良など居住性、操作性、快適性を向上させるとともに、各種装備品を充実させた。

四、四ドア・ピラードハードトップを新設、セダン二六〇〇車に最高級車ロイヤルサルーンを追加する一方、省資源の観点よりスポーツ仕様のSL車、ツインキャブ搭載車を廃止し、従来の九十六車種から六十三車種へ車種整理し、さらに塗色の削減、マーク類の廃止などを実施した。

なお、新設した四ドア・ピラードハードトップは、四ドアセダンの使いやすさとハードトップの軽快さを合わせもつた車で、パーソナル志向の強い需要に対応したものである。四ドアのハードトップにピラーを設置することは、すでにアメリカで一般化しているが、これはボディの強度を保ち、安全性を確保しつつ四ドア・ハードトップのメリットを得るためのものである。

ニュークラウンシリーズの国内販売目標は、月販当面、七〇〇〇台である。また、ニュークラウンシリーズの価格及び車両概要は以下のとおりである。

### ◎クラウンシリーズ（セダン、二ドアハードトップ、四ドアピラードハードトップ、カスタム、バン）の車両概要

#### (I) 五十年排出ガス規制に対応するための準備

- ① 排出ガス浄化装置を取り付けられるように、エンジンルーム及びその開口部を拡大するとともに、ボディのフロア形状を変更した。
- ② 排出ガス浄化対策済みエンジンの搭載を容易にするために、フレームのフロントサイドレール間隔を拡大した。
- ③ 排出ガス浄化装置を装着した場合に備え、エンジンの冷却能力を大幅に向上了させた。

#### (II) 安全性の向上及び充実

##### (A) 制動装置の改良

- ① ロイヤルサルーン及び五人乗りハードトップ系のスーパーサルーンの前輪ブレーキに、ピストンを二個ずつ対向させた四ポッドディスクブレーキを採用し、制動安定性及び耐久性の大幅向上を図った。また、このブレーキには、冷却性のよいベンチレーテッドディスクを採用した。
- ② ロイヤルサルーンには四輪ディスクブレーキを採用、常に安定した制動力と前後配分が得られるようにした。

③ ドラムブレーキ付き車の前輪には、ライニング幅の広い新設計のツーリング式を採用して、安定性のよいブレーキとした。

④ 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装置)を、従来どおりグレードに応じてオプション設定しているが、今回、新設計のものにして、作動時のフィーリングと性能の向上を図った。

### (B) シートベルトの改良

- ① ベルトの調整と脱着の容易な新設計の連続ウェビングタイプのシートベルトを全車に採用した。
- ② 通常使用時には身体がベルトに拘束されることはなく、衝突時にのみロックするELR(緊急時オートロッククリトラクター)付きシートベルトを、スーパーDEラックス以上の前席に採用した。また、ロイヤルサルーンは後席にも装備した。
- ③ シートベルトを装着するよう警告するシートベルトウォーニングを全車に標準装備した(スタンダードとLPG車は除く)。

### (C) その他の

- ① 燃料タンクの位置は、従来の後部フロアからラッゲージルーム前部に移し、追突された場合の安全性を配慮した( LPG車は従来から実施)。
- ② 五人乗りハードトップ系のスーパーSアルーンに新設計の速度感応型パワーステアリングを採用して、速度に応じて適切な操舵力が得られるようとした。
- ③ 全車にコンシールドワイパーを採用、払拭面積の拡大を図り視界を向上させた。なお、スーパーDEラックス以上には、フルコンシールドタイプのものを採用した。
- ④ デラックス以上にフロント、リヤランプ断線ウォーニングを新設した。
- ⑤ ロイヤルSアルーンに六点ウォーニング(ブレーキ油面低下、ブレーキブースターマンホール、前後輪ディスクブレーキパッドの使用限度、ヘッドライトの断線警報灯)のついたOKモニターを標準装備した。
- ⑥ 万一衝突した際の衝撃緩和を図るべく、フレームの第一クロスメンバーを改良した。
- ⑦ スーパーデラックス以上に電動リモートコントロール式ミラーを採用室内からアウトサイドミラー角度を容易に調整できるようにした。
- ⑧ セダンスタンダード及びバンを除く全車にリヤウインドウデフォッガーを標準装備することも、能力を向上させて後方視界の確保を図った。
- ⑨ 幅を20mm拡大した防眩式インサイドミラーを全車に標準装備し、後続車のライトがまぶしくないようにした。
- ⑩ 二ドア・ハートップ系のリヤクォーターリア・オペラウインドウを新設し、斜め後方視界を改善した。

(11) 計器盤は、全面軟質パッドでおおった大型のものを採用、乗員の安全性を高めた。

(12) タイヤは広幅のものを一部車種に採用して、走行安定性の向上を図った。

(13) バンパーは前後とも一体成形のメッキバンパーで、コーナー部にゴムガードを設け、接触時の衝撃緩和を図った（スタンダードは除く。カスタム及びバンのデラックスはフロントのみ）。

また、二六〇〇エンジン搭載車には、更にフロントに縦型バンパーを、リヤに横長のゴムガードを設けた（カスタムはフロントのみ）。  
(14) ワイヤーハーネスのコネクタ結合部の信頼性向上のために、ロック付きコネクタを一部に採用するとともに、フェージブルリンクの採用箇所を増やして、安全性を更に高めた。

### (IV) 居住性、快適性、操作性の向上及び装備品の充実

#### (A) 居住性の向上

① 室内高をセダン系は三〇mm、ハードトップ系は成形天井の採用によって一五mm高くし、室内空間に余裕をもたらせた。

② セダンのリヤドアを約一〇〇mm拡大して、乗降がより容易にできるようとした。

③ 六人乗りデラックスのベンチシートに、運転席のみリクライニング機構がついたスプリットベンチシートを採用した。

④ ロイヤルサルーンのリヤシートにパワーベンチシートを標準装備し、乗車姿勢を変えられるようにした。

⑤ 五人乗りハートトップ系のスーパーサルーンに上下アジャスター付きドライバーシートを新設して、適確なドライビングポジションが確保できるようにした。

⑥ ニードア・ハートトップ系の助手席にウォークイン機構を追加して後席への乗降を容易にした。

#### (B) 快適性の向上

① 遮音材、冷却ファン及びフレームなどを改良して振動、騒音の低減を図り、静肃性を向上させた。

② ヒーター及びクーラーは風量増加と、温度調節性の向上を図った。また、スタンダードにもデフロスター付き専用ヒーターを標準装備した。  
③ ロイヤルサルーンには自動温度調整式の空気清浄装置付きデュアルエアコンディショナーを標準装備した。

#### (C) 操作性の向上

① ワイパー、各種ランプ類などの主要な操作スイッチは、ステアリングコラムに設けた集中一体式レバーに組み込み、三点式シートベルトを装着した状態で容易に操作できるようにした。

② マニュアルステアリングは、ウォームシャフト及びベアリング径を大きくして排出ガス浄化装置による重量増加に備えるとともに、セクター・シャフトブッシュにニードルローラーを採用して操作力の軽減を図った。

③ ステアリングホイールは、パワーステアリング車には外径三九〇mmの四本スポークを、マニュアルステアリング車には外径四〇六mmの三本ス

ポークを採用し、操作性を良くした。

④ セダン系のデラックス以上及びハードトップ系のスーパー・デラックス以上に、電磁式のトランクオープナーを標準装備した。

⑤ クラッチは従来と同じダイヤフラム式のものに改良を加え、クラッチペダルの踏力軽減を図った。

#### (D) 装備品の充実

① AM/FMラジオ付き車（カスタムは除く）に、FM専用リヤウインドウアンテナを装備しフロントのAM用アンテナと合わせて二系統アンテナとすることによって、ラジオの雑音減少を図った。

② スーパーサルーン以上のスピーカーを三スピーカーから四スピーカーにした。また、ロイヤルサルーンには四チャンネル八トラックステレオを標準装備した。

③ 五人乗り四ドア・ピラードハートップのスーパー・サルーンに、デジタル式水晶時計を標準装備した。また、ロイヤルサルーンにはカレンダー付き三針水晶時計を標準装備した。

④ 二六〇〇エンジン搭載のカスタムに、タンデム式のバックウインドウワイパーを標準装備し、雨天時の後方視界を良くした。

#### (IV) 外観の変更・その他

① セダンは、高級乗用車にふさわしい、落ち着いた気品のあるスタイルとした。

② 二ドア・ハートップは、落ち着きの中に動感とパーソナルな高級感をもつたスタイルとした。リヤクォーターリアには、オペラウインドウを新設し、斜め後方視界を良くするとともに、デザイン上の特徴とした。

③ 新設の四ドア・ピラードハートップは、二ドア・ハートップと同じシルエットで、安全を重視してセンターピラーを設けるとともに、ドアはサッシュレスとし、優雅で気品のあるスタイルとした。

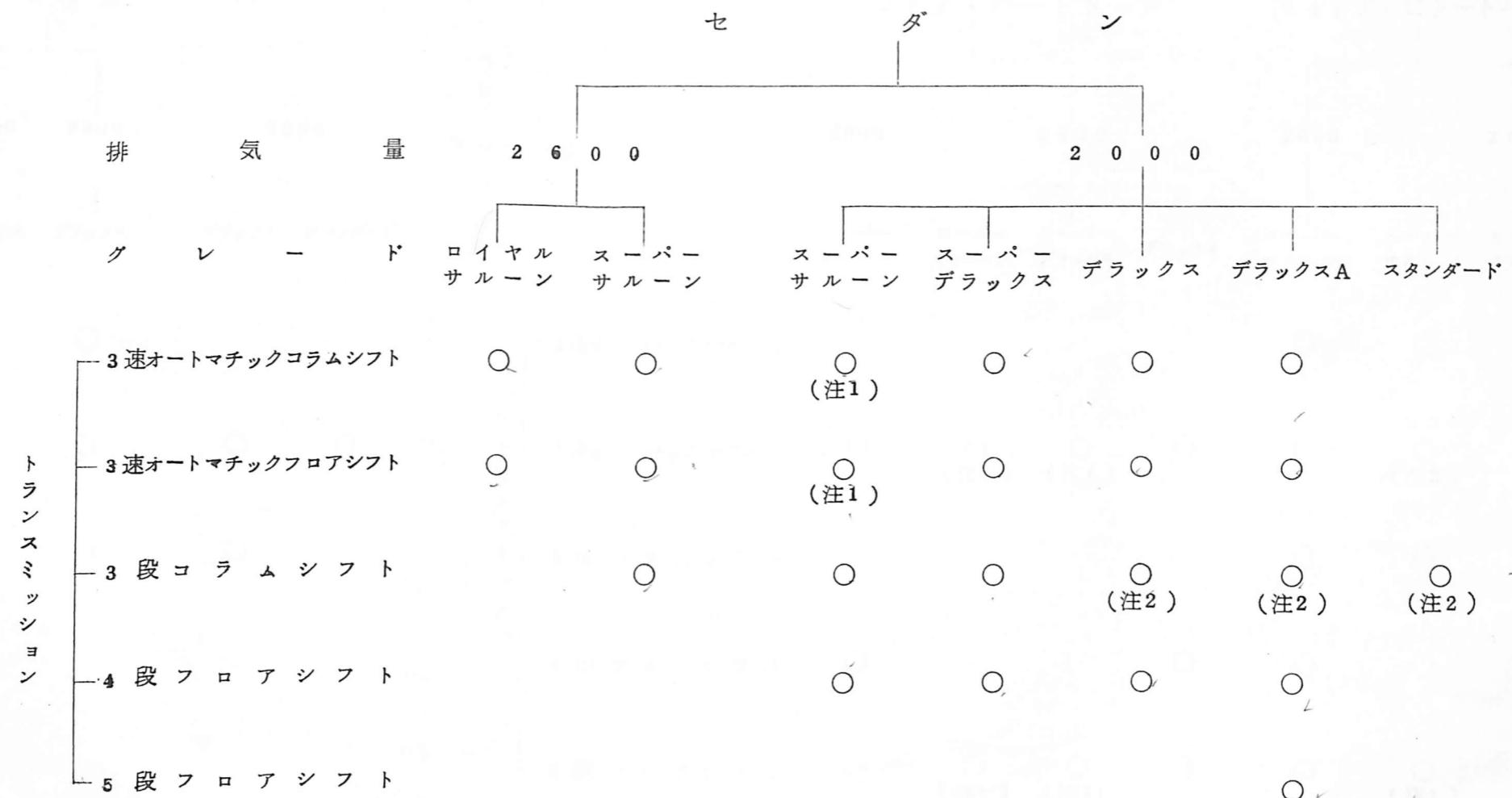
④ カスタム及びバンは、実用性の高い落ち着いたスタイルとした。計器盤は、視認性の良い大型のものとし、二ドア・ハートップ及び五人乗り四ドア・ピラードハートップにはコンソールボックスと一体のコックピット型の専用のものを設計した。また、営業車用の計器盤は、料金メーターが格納できるものとした。

⑤ 二六〇〇エンジン搭載車に、フルトランジスタ点火装置を採用し、点火性能の安定性向上と、メインテナンスフリー化を図った。

ガソリンタンク容量を七〇ℓから七二ℓに、LPGタンク容量を九二ℓから一一〇ℓにそれぞれ増加し、燃料の補給間隔を長くした。

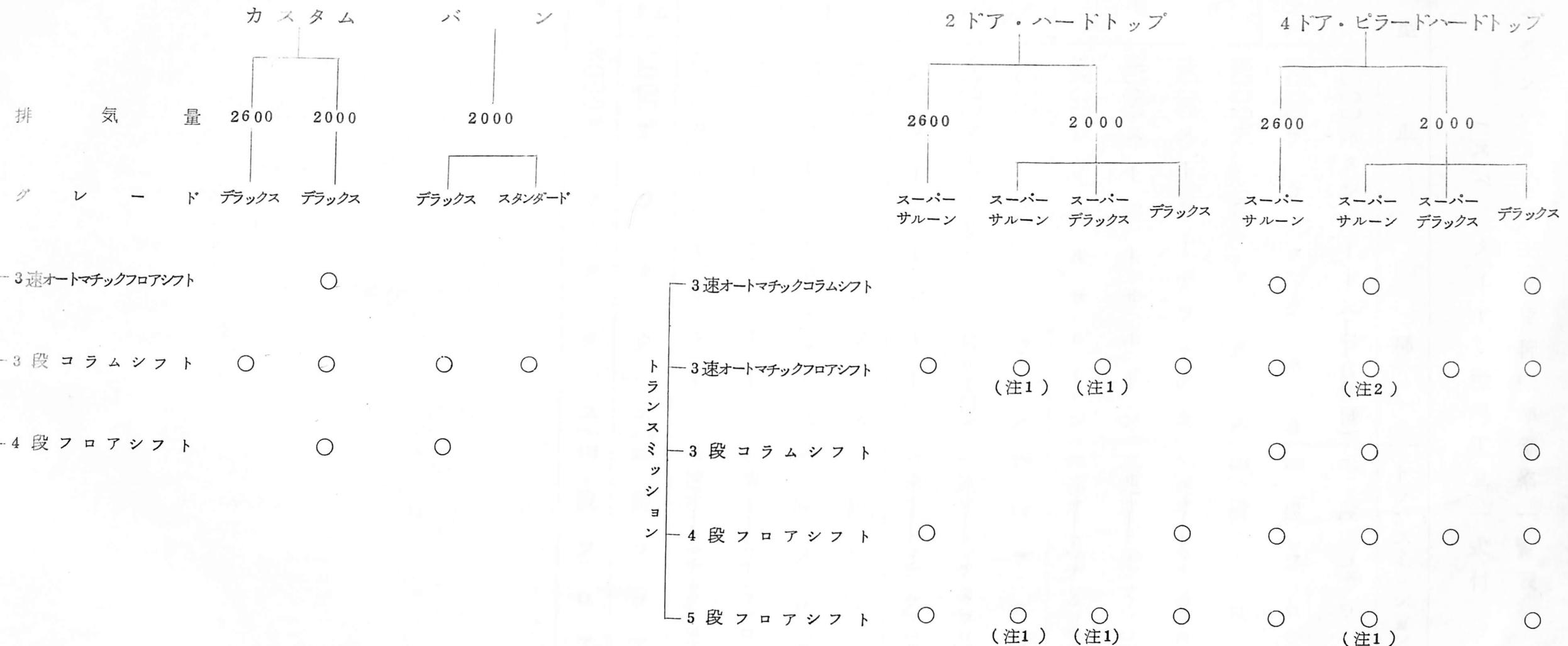
◎車種体系一覧

表



(注1) E F I仕様車もある

(注2) L P G仕様車もある



(注1) すべてEFI仕様車

(注2) EFI仕様車もある







