

昭和五十八年 八月三十一日



クラウン 4ドアハードトップ ロイヤルサルーンG
2800DOHC (E-MS123-SETPQF(L))



クラウン セダン ロイヤルサルーンG
2800DOHC (E-MS123-SESQF(L))

トヨタ自動車株は、最高級乗用車クラウンをフルモデルチェンジし、八月三十一日より、全国のトヨタ店〔注1〕を通じて一斉に発売する。

〔注1〕東京地区は東京トヨペット、大阪地区は大阪トヨペットで販売。

クラウンは、昭和三十年一月に発売されて以来、常に時代をリードする設計思想とその優れた商品性により、日本を代表する最高級乗用車として確固たる地位を築いてきている。今回のフルモデルチェンジにあたっては、従来より好評を得ている高級車としての快適性や豪華さはもとより、高い基本性能をもつ「世界最高級のプレステージサルーン」を基本テーマとして開発した。

市場の要請に応え、開発のねらいとして重視した点は次の二点である。

- 一、プレステージサルーンにふさわしい基本性能と高品質の追求
- 二、高級グレードの強化とハードトップ、ステーションワゴンのパーソナルユースへの対応

三、魅力ある新機構・新装備の積極的採用

これらのねらいを達成するため、最高級プレステージサルーンとしての気品あふれるスタイルに加え、クラウンの伝統あるフレーム構造をさらに発展させた世界唯一のフルフレーム四輪独立懸架を開発し、優れた操縦性・走行安定性と、乗心地・静粛性とを両立させている。

また、新型クラウンには、豊富な車種体系にあわせ、十一種類の高性能、低燃費エンジンを搭載している。

特に日本で初めてエンジンとオートマチックトランスミッションを一つのマイコンにより総合制御するシステムを開発し、燃費・ドライバビリティーを大幅に向上させている（5M-G EU型エンジン搭載車）ほか、一〇モード燃費一〇・一km/ℓ（1G-G EU型エンジン搭載 五速マニュアルトランスマッション車 運輸省審査値）とこのクラスの六気筒車としては、トップの値を実現している。

また、3ナンバー車に、最高級グレードのロイヤルサルーンGを、5ナンバー車には、ロイヤルサルーンを、ステーションワゴンには、スーパーサルーンをそれぞれ新設し、高級グレードの一層の充実をはかるとともに、ハードトップ、セダンのセグメントをはかるために、それぞれオリジナリティの高い外観、内装としている。

さらに新型クラウンには、マイコンパワーシート、画期的な空調、オーディオシステムなど、最新技術を駆使した九十項目にも及ぶ魅力ある新機構・新装備を積極的に採用し、名実ともに最高級プレステージサルーンとしての豪華さと実用性を兼ねそなえている。

なお、新型クラウンの車種体系は、4ドアハードトップ、セダン、ステーションワゴン、バンの四種類のボディタイプからなっている。

主な特長は次のとおりである。

一、品格と豪華さを併せもつ現代感覚あふれるスタイル

・新型クラウンシリーズは、最高級乗用車としての伝統、品格を尊重しつつ、格調の高い現代感覚と機能美あふれるスタイルとなつていてる。

・4ドアハードトップは、「ハイソサエティオーナーカー」をテーマとし、リヤクオーターリングクリスタルピラー、ラップラウンドリヤ ウィンドウなどにより独自の高級感を表現したグラッシャーキャビンと、ウエッジシェイプのサイドビュードアなどにより、走行シルエットの美しい豪華なスタイルを構成している。

・セダンは、「日本を代表するフォーマルセダン」をテーマとし、低いベルトラインと大きく拡大された明るいグリーンハウス、豪華なフロントグリルと現代的なリヤビュードアを配した風格のあるスタイルとなつていてる。

・ステーションワゴンは、「本格的高級ステーションワゴン」をテーマに、開放感あふれるスカ

・ライトウインドウ、居住性のよい二段ハイルーフなどを採用することにより、多用途性に富み、かつ高級感のあるスタイルを表現している。

二、優れた操縦性・走行安定性・乗心地

- ・新型クラウンに採用しているフルフレーム四輪独立懸架は、量産FR車では、世界唯一のもので、フロントにはダブルウイッシュボーン型、リヤにはセミトレーリングアーム型独立懸架方式を新設計のフルフレームに組合せたもので、優れた操縦性・走行安定性と、乗心地・静肅性とを両立させている。

- ・このクラスとしては、わが国で初めての四輪ESC（ELECTRONIC SKID CO NTROL）を設定し、すべりやすい路面などにおける急制動時の安定性および制動中の操縦性を大幅に向上させている。
- ・また、荷重の変化にあわせ、車高を一定に保つオートレベラーを装備し、常に最適な車両姿勢を確保することにより快適な乗心地と優れた走行安定性を実現している。
- ・さらに、新型クラウンは、ハンドルの操舵力を、車速に応じて連続的に電子制御するプログレッシブ・パワーステアリングを装備し、優れた操縦性を確保している。

三、広く快適な居住空間と世界トップレベルの静肅性

- ・ホールベースの延長、ダッシュボードの前出しなどにより、室内長を伸ばすとともに、フロアを低くし、同時にフロアの幅を広げ、このクラスではトップレベルの居住空間を確保している。
- ・また、インストルメントパネルは、4ドアハードドップには、よりパーソナルで機能的なものを、セダンには、フォーマルな意匠とユーティリティを配慮したものをそれぞれ採用し、快適で機能性に優れたインテリアを構成している。
- ・さらに、キャビンまわりの面一化、三重ドアシールなどによる風切音の低減、フルフレームと新設計のボデーマウントによる優れた防振性能の確保などにより、すでに世界でトップレベルの静肅性を一段と向上させている。

四、余裕ある動力性能と優れた燃費経済性

- ・新型クラウンには、豊富な車種体系に合わせ、十一種類の高性能・低燃費エンジンを搭載している。

特にかねてより搭載している**5M—GEU型ツインカムエンジン**（六気筒、DOHC、二七五九cc）に加えて、**ヘレーザーα1Gツインカム24V**（1G—GEU型、六気筒、DOHC、一九八八cc）の新設定により、ツインカムシリーズを充実させ、いずれもロイヤルサルーンに搭載している。

主なエンジンの特長は次のとおりである。

- **5M—GEU型ツインカムエンジン**は、かねてから高出力と優れた静肅性で好評を得ているが、今回さらに、このエンジンと電子制御式2ウェイオーバードライブ付4速オートマチックトランスマッション（ECT）とを、一つのマイコンで総合制御するシステムを日本で初めて採用し、燃費・ドライバビリティーなどを大幅に向上させている。

- **ヘレーザーα1Gツインカム24V**は、今回新たに新型クラウンに搭載される軽量コンパクトで高性能な六気筒24バルブツインカムエンジンで、しかも一〇モード燃費一〇・二km/ℓ（五速マニュアルトランスマッション車、運輸省審査値）を確保しており、このクラスの六気筒車としてはトップの値である。

- **ヘレーザー1G**（1G—EU型、六気筒、OHC、一九八八cc）には好評の新電子制御燃料噴射方式「EFI—D」を導入し、低燃費と高性能を両立させている。

- **M型ターボ**（M—TEU型、六気筒、OHC、一九八八cc）にも世界に先がけて開発したECTを設定することにより燃費・出力を向上させている。

- そのほか燃費、静肅性などに優れたディーゼルエンジン**ヘレーザー2L**、**ディーゼル**（2L型、四気筒、一四四六cc）新開発のLPGエンジン**ヘレーザー3Y—LPG**（3Y—PU型、四気筒、一九九八cc）を新たに搭載している。

五、魅力ある新機構・新装備

(1) 四輪ESC

- マイコンにより、四つの車輪がロックしないように、コントロールする装置で、すべりやすい路面などにおける急制動時の安定性および制動中の操縦性を大幅に向上させている。

(2) オートレベラー

- 光センサーを使ったマイコン制御により、乗車人数やトランク荷物重量の増減にかかわらず、自動的に車高を一定の高さに保つオートレベラーを採用し、優れた乗心地と操縦性・走行安定性を確保している。

(3) プログレッシブ パワーステアリング

・コンピューターにより、車速に応じて操舵力を連続的に変化させるよう制御し、低速では軽く、中高速では適度な重さを与え、高速直進性などの向上をはかつた画期的なパワーステアリング。

(4) 新マイコンオートエアコン

・新マイコンオートエアコンは、従来から好評のマイコンオートエアコンをさらに改良したもので、世界初の十気筒可変容量コンプレッサーを採用することにより、燃費の向上を図るとともに、スインググリル（エアコンの自動首振式センター吹出しグリル）、前後風量コントロールヒーター（世界初）など数多くの新機構を採用し、快適性の向上をはかつてている。

(5) ロイヤルサウンドシステム

・ロイヤルサルーンGに標準装備したロイヤルサウンドシステムは、ボタン一つで各シートポジションで最適な音が楽しめる世界初のポジションセレクター〔注2〕、ワンタッチで最適な音質調整ができるサウンドフレーバー〔注3〕の他、FMデュアルガラスアンテナ（世界初）などにより快適な音響空間をうみだしている。

(6) 新機構を導入した快適なシート

・新型クラウンは、前後席ともパワーシートを採用し、特に運転席はマルチ アジャスタブルマイコン パワーシートなどの新装備を設定している。また、セダンの後席にバイブレーターのついたリフレッシングシートを採用しているほかステーションワゴンには、フロント シートクッションからリヤ シートバックまで平らになるオールフラットシートを設定している。

〔注2〕

ポジションセレクター

- DRIVER、ASSIST、REAR、ALLの四つのセレクトボタンにより、ワンタッチで運転席、助手席、後席などそれぞれのポジションで最適な音が楽しめる装置。

〔注3〕

サウンドフレーバー

- クラシック、ロック、ポップス、ジャズ、ボーカルの五つのボタンを設定し、ワンタッチで最適な音質調整ができる装置。

(7) その他の新機構・新装備

・さらに、ドライビングポジションの調節自由度が大きく、乗降性に便利な世界初のメモリー付

チルト&テレスコ・ピック・ステアリングやステアリングホイールに取付け、操作性を向上させた、
ワンタッチ・オートドライブ・スイッチなどの新機構を採用することにより操作性、快適性の
大幅な向上をはかつてている。

なお、以上の新機構・新装備をそれぞれのグレードに応じて、標準またはオプション設定し
ているほか、特に4ドアハードトップ・ロイヤルサルーンGには、九個ものマイコン制御機器を
装着するなど、エレクトロニクスを積極的に導入している。

六、車種体系の充実

高級化への要望が高まる市場に対応するため、〈レーザーα 1Gツインカム24〉、フルフレーム
四輪独立懸架などを装備した5ナンバー車のロイヤルサルーンを新たに設定している。

- ・また3ナンバー車に、四輪ESC、オートレベル、ロイヤルサウンドシステム、新マイコン
オートエアコンなどを標準装備した最高級グレード・ロイヤルサルーンGを新設定している。
- ・さらに、ステーションワゴンに最高級グレード、スーパーサルーンを新設するなど、最高級乗
用車にふさわしい車種体系としている。

なおタクシー仕様車には、新開発の四気筒LPGエンジン〈レーザー3Y-LPG〉搭載車
のほか、わが国唯一の六気筒LPGエンジン(M-P-U型)搭載車を設定している。

当面の国内月販目標台数は、乗用車系一二、〇〇〇台、バン四〇〇台である。

また、新型クラウンの店頭発表会は、九月十日(土)、十一日(日)の両日、全国のトヨタ店で
実施される。

したがってダブルサム型を採用した四輪独立懸架と、静肅性、防振性能に優れた新設計フルフレー
車両概要、車種体系、価格、主要諸元は別紙のとおりである。四輪独立懸架を採用して操縦性、
走行安定性と、乗り心地・静肅性とを両立させている。

以 上

(2)またプログレッシブ・バーステアリングを採用することにより、操縦性・走行安定性を大幅
に向上させてている。プログレッシブ・バーステアリングは、コンビューターがハンドルの手
応えを車速に応じて連続的に変化するよう、制御し、低速では軽く、中高速では過度な重さと
なり、車速に応じた理想的な操舵感を得ることができる。

またモーリヤーやすい路面などにおける急制動時の安定性および制動中の操縦性を大幅に向上さ
せた四輪ESCを採用している。

(4)乗員や積荷の増減によるリヤの車高変化をマイコンにより自動的に調節し、つねに正しい車両
姿勢を保つオートレベルを採用し、優れた乗り心地と操縦性・走行安定性を確保している。

◎車両概要

一、スタイル—伝統と品格を尊重した、最高級乗用車にふさわしいスタイル—

(1)スタイルは、全体に、フロントノーズとベルトラインを大幅に下げ、ウェッジラインをより明確にし、空力性能を配慮した走行シルエットの美しいスタイルとしている。また、ガラス面積を増やして視界を良くするとともに、明るく大きなキャビンをグラッシャーな面でつつみ、現代感覚あふれる高級感を表現している。

(2)4ドアハードトップは、「パーソナル性をもつたハイソサエティ オーナーカー」として、格調あるフロントグリル、シンプルなボディ面、グラッシャーなクリスタルピラー、ラップラウンド リヤ ウィンドウなどによりパーソナル性の高い、かつ品格のあるスタイルとしている。
(3)セダンは、ゆるぎないステイタス性をもつた「日本を代表するフォーマルセダン」として、豪華で立体感あるフロント、安定感のあるボデーシルエット、しつとりとした落ちつきのあるクリスタルピラーの採用などにより、風格とステイタス性を強調したスタイルとしている。

(4)ステーションワゴンは、「本格的高級ステーションワゴン」として、居住性の良い二段ハイルーフ、サイドからバックにまわりこんだラップラウンド リヤ ウィンドウ、開放感のあるスカイライト ウィンドウなどを新採用するとともに、セダンと同じフロントスタイル、カラード ウレタンバンパーなどにより、パーソナル性とユートエイリティを追求している。

二、操縦性・走行安定性・乗心地—先進技術の積極的導入—

(1)フロントサスペンションには、ダブルウイッシュボーン型、リヤサスペンションには、セミトヨレーリングアーム型を採用した四輪独立懸架と、静粛性、防振性能に優れた新設計フルフレームとを組み合わせた量産F.R.車では世界唯一のフルフレーム四輪独立懸架を採用し、操縦性・走行安定性と、乗心地・静粛性とを両立させている。

(2)またプログレッシブ パワーステアリングを採用することにより、操縦性・走行安定性を大幅に向上させている。プログレッシブ パワーステアリングは、コンピューターがハンドルの手応えを車速に応じて連続的に変化するよう、制御し、低速では軽く、中高速では適度な重さとなり、車速に応じた理想的な操舵感を得ることができる。

(3)さらにすべりやすい路面などにおける急制動時の安定性および制動中の操縦性を大幅に向上させた四輪ESCを採用している。

(4)乗員や積荷の増減によるリヤの車高変化をマイコンにより自動的に調整し、つねに正しい車両姿勢を保つオートレベルを採用し、優れた乗心地と操縦性・走行安定性を確保している。

三、室内—豪華で広い居住空間—

(1) 新型クラウンはホイールベースを30mm延長するとともに、インストルメントパネル、ペダル類などを前出しどうにより、セダンでは従来型車に比べ室内長を95mm延長しているほか、成形ドアトリムの採用などにより、室内幅を30mm拡大している。さらに最低地上高を確保しつつ、フロアの低下、フラット化を徹底的に追求し、室内高も25mm高くしている。

(2) また4ドアハードトップのインテリアには立体感あふれる個性的なデザインのパーソナルインパネを専用に新設（フロアシフト車）、セダンでは機能性の良いフォーマルインパネを設定し、さらにセダンのタクシーなどには、機能性に富んだ専用インパネを設定するなど、それぞれのイメージ、目的に合った室内デザインとしている。

(3) さらにシートは、ドアトリムとともに豪華さあふれる立体的デザインとし、感触の良さと長時間の運転でも疲れにくい工夫をこらしている。さらに4ドアハードトップには専用のパーソナルシートを設定し、可変サイドサポートなどシート機能を充実させ、パーソナルユースにふさわしい意匠・機能としている。

四、静肅性・防振性能—世界に誇る静肅性—

・新型クラウンは強靭な新設計のフルフレーム、防振性能のよい新しいボデーマウントシステム、フレームとボデーの間のアブソーバーの新設、剛性の向上をはかったボデーシェルとその徹底した遮音構造などにより、世界に比類のない静肅性と優れた防振性能を確保している。また高速走行時の風切音については、三重ドアシール、フロントピラーモールを利用した整流作用、キャビンまわりの面一設計などにより、大幅に低減させている。

五、エンジン—ゆとりある動力性能と低燃費の実現—

・新型クラウンには、〈レーザーα 1Gツインカム24〉（1G-G EU型、六気筒、一九八八cc、〈レーザー3Y-LPG〉（3Y-P U型、四気筒、一九九八cc）〈レーザー2Lディーゼル〉（2L型、四気筒、二四四六cc）の三つのエンジンを新搭載するとともに、すべてのエンジンに改良を施している。

(1) 5M-G EU型ツインカムエンジンには、電子制御式2ウェイオーバードライブ付4速オートマチックトランスミッショ（ECT）とを一つのマイコンにより、総合制御するシステムを採用している。これによつてエンジン、トランスミッショの相互コミュニケーション制御を行い、トランスミッショのソフトショックを軽減するとともに、コンピューター内の信号の万一の異常にに対するバックアップ

制御など、ドライバビリティの向上をはかつてている。さらに圧縮比の増加やバルブタイミングの変更などの改良により、燃費・出力の向上をはかつた。その結果、最高出力一七五馬力（五六〇〇回転／分）、最大トルク一四・五kg・m（四四〇〇回転／分）を実現している。

(2) 4バルブ機構、吸気制御システムT—VIS (TOYOTA VARIABLE INDUC

TION SYSTEM)、TCCTS (TOYOTA COMPUTER CONTROLLED SYSTEM)などのトヨタ独自の最新技術を駆使した新世代エンジン〈レーザーα1Gツインカム24〉をクラウンに初めて搭載、このクラスの六気筒車では、トップの10モード燃費一〇・二km/ℓ(五速マニュアルトランスミッション車、運輸省審査値)と最高出力一六〇馬力(六四〇〇回転／分)、最大トルク一八・五kg・m(五一〇〇回転／分)という高出力を両立させている。

(3) 加えて高性能でコンパクトな〈レーザー1G〉(1G—EU型、六気筒、一九八八cc)に吸気管圧力を検出し燃料噴射量を制御する新方式の『EFI—D』を採用、TCCTSの導入などにより、10モード燃費九・八km/ℓ(五速マニュアルトランスミッション車、運輸省審査値)と優れた値を示している。

(4) さらに、優れた動力性能と燃費を両立させた画期的なLPGエンジン〈レーザー3Y—LPG〉を搭載している。また、低騒音、低燃費、優れた防振性能を実現したディーゼルエンジン〈レーザー2Lディーゼル〉も新搭載している。

六、魅力ある新機構・新装備—先進技術の開拓とその積極的採用—

・新型クラウンには、快適性・操作性を一層向上させるため、トヨタの技術の粋を集めた新装備類が設定されている。

(1) 最高級乗用車にふさわしい先進のシート機能

・シートバックとクッションを合計八方向に電動調整できるマルチ アジャスタブル パワーシートの採用。

運転席……………ハードトップ ロイヤルサルーン以上に標準

セダン

ロイヤルサルーンGにオプション

助手席……………ハードトップ ロイヤルサルーンGにオプション

セダン

ロイヤルサルーンGに運転席とセットでオプション

- ・さらに運転席には、四名までのシートポジションをマイコンに記憶させ、スイッチ一つでそれに最適な位置にセットできるマルチアジャスタブルマイコンパワーシートも設定（ハードトップロイヤルサルーンGのフロアシフト車にオプション）

- ・リヤシートが左右六対四の割合で独立してパワースライドが可能なセパレートタイプのリヤラウンジパワーシートの採用。（セダンロイヤルサルーン以上に標準、ハードトッププロイヤルサルーンG、3ナンバーロイヤルサルーンに標準、5ナンバーロイヤルサルーンにオプション）
- ・またセダンの後席にバイブレーターのついたリフレッシングシートを採用し、快適性を充実。（セダンロイヤルサルーンGに標準）

- ・さらにフロントからリヤデッキにいたるまで、オールフラットの空間をつくりだすオールフラットシートをステーションワゴンに設定。（ステーションワゴンスープーサルーンフロアシート車に標準）

- (2)最先端をいく新マイコンオートエアコン（ロイヤルサルーンGに標準、3ナンバーロイヤルサルーンにオプション設定）

- ・世界初の十気筒可変容量コンプレッサーを新開発し、コンプレッサー駆動馬力の低減をはかり（夏期平均で約六%）、燃費の低減を実現している。
- ・前後風量コントロールヒーターを世界で初めて開発し、後席優先暖房を可能としている。
- ・センターコンソール吹き出し口が左右に首振りをするスインググリルを新開発し、快適性を向上させてい

- (3)ロイヤルサウンドシステム（ロイヤルサルーンGに標準、3ナンバー、5ナンバーロイヤルサルーンにオプション設定）

- ・ボタン一つで各シートポジションに最適な音場を瞬時に作り上げるポジションセレクターを世界で初めて採用。
- ・低音域から高音域まで幅広い音楽の周波特性をパターン化し、その音楽に最適な音質調整が、ボタン一つでできるサウンドフレーバの採用。
- ・FM受信感度とFM入力指向性の改善をはかつた世界ではじめてのFMデュアルガラスアンテナを開発し採用。
- ・スピーカーからラジオ音楽を流している際、助手席、および後席でヘッドホーンを利用してカセットテープの音楽も同時に楽しむことができるサウンドインサウンドの採用など、最高級プレステージサルーンにふさわしい先進のハイクオリティーサウンドを実現している。
- (4)チルト機能に加え、ハンドル位置の前後調整もできるテレスコピック機能を追加した。さらに

乗降時には、レバー操作一つでハンドルがはね上がり、また引き下げるだけで元の位置に戻り、操作性と乗降性を向上させたメモリー付きチルト&テレスコピック ステアリングを世界で初めて採用。（ロイヤルサルーン以上のフロアシフト車に標準）

(5)ステアリングコラムに取りつけ、操作性を飛躍的に向上させ、長距離ドライブを快適にした、

ワンタッチ オートドライブ スイッチの採用。（ロイヤルサルーンGおよび3ナンバーロイヤルサルーンに標準、スーパーサルーン以上にオプション）

(6)運転席のドアキーの操作で、車外からも他のドアキーの操作ができるドアキー連動 全ドアロックシステムを採用。（スーパーサルーンエクストラ以上に標準）

(7)高性能なマイクロコンピューターが車を目的地まで誘導し、しかも「航続可能距離」、「燃料消費量」など便利なドライブ情報を得ることができる、クルーズコンピューター一体ナビコン。（スーパーサルーンエクストラ〔ターボ車〕以上にオプション）

(8)センサーにより後続車のライトの照度を感知し、夜用、昼用にと自動的に切り換わる自動防眩ミラー。（ロイヤルサルーンGに標準）

そのほかドアトリム内に組み込んだサングラス・ポケット（ハードトップ）や運転席ドアアームレストに組み込んだトランクオープナースイッチ（スーパーデラックス以上）など操作性、使用性を大幅に向上させている。

以上

◎ 車種体系

エンジン排気量	エンジン型式	ボディータイプ		4ドアハードトップ					セダン					ステーションワゴン		バン	
		グレード トランスミッション		ロイヤルサルーンG	ロイヤルサルーン	スーパーサルーンエクストラ	スーパーサルーン	ロイヤルサルーンG	ロイヤルサルーン	スーパーサルーンエクストラ	スーパーサルーン	デラックス	スタンダード	スーパーサルーン	スーパーデラックス	スーパーデラックス	スタンダード
2.8ℓ	5M-G EU	E C T	コラム	○	○			○	○								
			フロア	○	○			○	○								
2.0ℓ	1G-G EU	E C T	5速マニュアル	フロア	○												
			コラム		○					○							
			フロア	○					○								
	1G-EU	2ウェイ4速オートマチック	4速マニュアル	コラム									○	○		○	
			5速マニュアル	フロア		○	○	○		○	○	○	○	○		○	
			コラム		○				○	○	○				○		
			フロア		○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	
	M-TEU	E C T	フロア		○	○			○								
	1G-EJ		4速マニュアル	コラム												○	○
			5速マニュアル	フロア												○	○
	M-PU		4速マニュアル	コラム								○	○				
			コラム								○	○					
			フロア								○	○					
	3Y-PU		4速マニュアル	コラム								○	○				
			フロア								○						
2.4ℓ	2L-T		5速マニュアル	フロア		○	○				○				○		
	2L-TE		4速オートマチック	フロア		○	○			○	○			○			
	2L		4速マニュアル	コラム									○	○			○
			5速マニュアル	フロア								○	○				○
			4速オートマチック	フロア								○					○

* 5M-EUは公団仕様車、警護車、制服パトカーのみに搭載

◎新型クラウン主要車種標準価格一覧表

(スペアタイヤ、標準工具一式付、単位：千円)

ボディタイプ	グレード	エンジン型式	トランスミッション	東京	名古屋	大阪
4ドア ハ ード ト ッ プ	スーパーEディション	1G-EU	5速マニュアル(フロア)	2,118	2,113	2,118
	スーパーEディション	2L-T	5速マニュアル(フロア)	2,232	2,227	2,232
	スーパーSアルーン	1G-EU	4速オートマチック(フロア)	2,455	2,450	2,455
	スーパーSアルーンエクストラ	M-TEU	E C T(フロア)	2,722	2,717	2,722
	ロイヤルSアルーン	1G-G EU	E C T(フロア)	3,141	3,136	3,141
	ロイヤルSアルーン	5M-G EU	E C T(フロア)	3,437	3,432	3,437
	ロイヤルSアルーンG	5M-G EU	E C T(フロア)	3,820	3,815	3,820
	スタンダード	3Y-P U	4速マニュアル(コラム)	1,347	1,342	1,347
セ ダ ン	デラックス	M-P U	4速マニュアル(コラム)	1,691	1,686	1,691
	スーパーデラックス	2L-T	5速マニュアル(フロア)	2,152	2,147	2,152
	スーパーSアルーン	1G-EU	4速オートマチック(フロア)	2,344	2,339	2,344
	スーパーSアルーンエクストラ	M-TEU	E C T(フロア)	2,619	2,614	2,619
	ロイヤルSアルーン	1G-G EU	E C T(フロア)	3,070	3,065	3,070
	ロイヤルSアルーン	5M-G EU	E C T(コラム)	3,245	3,240	3,245
	ロイヤルSアルーンG	5M-G EU	E C T(フロア)	3,642	3,637	3,642
	スーパーデラックス	1G-EU	4速マニュアル(コラム)	2,065	2,060	2,065
ステーション ワゴン	スーパーSアルーン	2L-T E	4速オートマチック(フロア)	2,603	2,598	2,603
バ ン	スタンダード	2L	4速マニュアル(コラム)	1,416	1,411	1,416
	デラックス	2L	4速オートマチック(フロア)	1,690	1,685	1,690
	スーパーデラックス	1G-EU	5速マニュアル(フロア)	1,683	1,678	1,683

トヨタクラウン主要諸元

[車両型式・重量・性能]

車両型式		4ドアハーフードツーブ								セダン								ステーションワゴン							
		2800EFI DOHC		2000EFI DOHC		2000EFI ターボ		2000EFI		2400ターボ+ディーゼル		2800EFI DOHC		2000EFI DOHC		2000EFIターボ		2000EFI		2400ターボ+ディーゼル					
		ロイヤルサルーンG	ロイヤルサルーンG	スーパーサルーンエクストラ	スーパーエディション	スーパーサルーンエクストラ	スーパーエディション	スーパーサルーンエクストラ	スーパーエディション	ロイヤルサルーンG	ロイヤルサルーンG	スーパーサルーンエクストラ	スーパーエディション	スーパーサルーンエクストラ	スーパーエディション	デラックス	スタンダード	スーパーサルーンエクストラ	スーパーデラックス	デラックス	スタンダード				
車両型式	マニュアルシフト	[4速コラム]														E-GS120-SEBDE	E-GS120-SBRE	N-LS120-SEBDS	N-LS120-SEBRAS	E-GS120-SWBFE	2400ターボ+ディーゼル				
	[5速フロア]			E-GS121-STMFQ(L)	E-GS121-STMFQ(L)	E-GS120-STMG(E,L)	E-GS120-STMG(E,L)	E-GS120-STMZ(E,L)	E-GS120-STMGX(L)	N-LS120-STMXZ					E-GS120-SEMEQ(L)	E-GS120-SEMEG	E-GS120-SEMFE	E-GS120-SEMFX	N-LS120-SEMDOS	N-LS120-SEMRAS	E-GS1200-SWMFE	2400ターボ+ディーゼル			
	[オートマチック(注1)]	[オーバーハンドライフ4速コラム]	E-MS123-STSFQ(L)	E-MS123-STSFQ(L)	E-GS120-STSGE(L)	E-GS120-STSGE(L)	E-GS120-STSGE(L)	E-GS120-STPZE	E-GS120-STPZE	N-LS120-STPZT(L)	E-MS123-SESOF(L)	E-MS123-SESOF(L)	E-GS121-SESOF(L)	E-GS120-SESESQ(L)	E-GS120-SESESQ(L)	E-GS120-SESESF	E-GS120-SESMDE	N-LS120-SEMFX	N-LS120-SEMDOS	E-GS1200-SWSE	2400ターボ+ディーゼル				
	[オーバーハンドライフ4速フロア]	E-MS123-STPQF(L)	E-MS123-STPQF(L)	E-GS121-STPQF(L)	E-GS120-STPQF(L)	E-MS120-STPQT(L)	E-MS120-STPQT(L)	E-GS120-STPZE	E-GS120-STPZE	N-LS120-STPZT(L)	E-MS123-SEPQF(L)	E-MS123-SEPQF(L)	E-GS121-SEPQF(L)	E-GS120-SEPQF(L)	E-GS120-SEPQF(L)	E-GS120-SEPEDE	E-GS120-SEPEDE	N-LS120-SEPGT(L)	N-LS120-SEPGT(L)	E-GS1200-SWPGE	E-GS1200-SWPGE				
車両重量kg	1500 注(2)	1490	[1425] [1445] (1445)	1425	1395	[1355] [1370] (1370)	[1355] [1370] (1370)	[1320] [1340] (1340)	[1440] [1450] (1450)	[1415] [1420] (1420)	1495 注(2)	[1480] [1485] (1485)	[1430] [1435] (1435)	1415	[1340] [1355] (1355)	[1340] [1355] (1355)	[1310] [1330] (1330)	[1270] [1275] (1275)	[1250] [1255] (1255)	1445 [1410] [1415] (1415)	[1355] [1360] (1360)	[1335] [1340] (1340)	[1355] [1340] (1340)		
車両総重量kg	1775	1765	[1700] [1720] (1720)	1700	1670	[1630] [1645] (1645)	[1630] [1645] (1645)	[1595] [1615] (1615)	[1715] [1725] (1725)	[1690] [1695] (1695)	1770	[1810] [1860] (1860)	[1760] [1810] (1810)	1690	[1615] [1685] (1685)	[1615] [1685] (1685)	[1585] [1660] (1660)	[1600] [1550] (1550)	[1580] [1530] (1530)	1720 [1685] [1690] (1690)	[1665] [1615] (1615)	[1835] [1785] (1785)	[1780] [1730] (1730)	1860 [1665] [1615] (1615)	2400ターボ+ディーゼル
登坂能力tanθ	0.50 (0.44)	0.73 (0.41)	0.73 (0.41)	0.51 (0.41)	0.51 (0.41)	0.48 (0.49)	0.48 (0.49)	0.48 (0.49)	0.48 (0.49)	0.50 0.44	0.44	0.73 (0.41)	0.51 (0.41)	0.51 (0.41)	0.46 (0.41)	0.46 (0.41)	0.46 (0.41)	0.46 (0.41)	0.49 [0.48] [0.49] (0.49)	[0.48] [0.49] (0.49)	[0.39] [0.44] (0.44)	0.37 [0.42] [0.47] (0.37)	0.45 [0.42] [0.47] (0.37)	2400ターボ+ディーゼル	
最小回転半径m	5.5(車体6.1)	5.5(車体6.0)								5.5(車体6.1)								5.5(車体6.0)							
燃料消費率km/l	60km/h定速走行 燃費省査出値	16.3	[16.5] < [17.0] (17.0)	16.5	16.5	[16.0] (16.5)	[16.0] (16.5)	[21.0] (18.5)	[21.0] (18.5)	16.3	17.0	16.5	[16.0] (16.5)	[16.0] (16.5)	[16.0] (16.5)	[16.0] (16.5)	[16.0] (16.5)	[16.2] [16.0]	18.5 [21.0] (18.5)	[22.0] [21.5]	[19.0]	16.3 [16.0] (15.8) (16.3)	18.3 20.8	2400ターボ+ディーゼル	
10モード運行 燃費省査出値km/l	8.2	[10.2] < [9.0] (9.0)	8.5	8.5	[9.8] < [8.7] (8.7)	[9.8] < [8.7] (8.7)	[9.8] < [8.7] (8.7)	—	—	8.2	9.0	8.5	[9.8] < [8.7] (8.7)	[9.8] < [8.7] (8.7)	[9.8] < [8.7] (8.7)	[9.8] < [8.7] (8.7)	[9.8] < [8.7] (8.7)	[9.6] [9.8]	—	—	8.7 [9.6] < [9.8] (8.7)	—	2400ターボ+ディーゼル		

注(1) 2000EFI車は2ウェイオーバードライブ付。2000EFIターボ車、2000EFI DOHC車、2800EFI DOHC車はECT。注(2) 電動式ムーンルーフ装着時には1510kgに上限する。

● 燃料消費率は、定められた試験条件のものでの値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備などの状況)が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なってきます。

●燃料消費率および車両重量、車両総重量、乗車定員、登坂能力、実速比などの数値は、トランミッションタイプ別に次のように区別しています。4速コラムマニュアル車は〔 〕、5速フロアマニュアル車は〔 〕、オーバードライブ付4速コラムオートマチック車は〔 〕、オーバードライブ付4速フロアオートマチック車は〔 〕内の数値をご参照ください。

□はAインバネ、□はBインバネ、□はCインバネです。

〔寸法・定員〕

車種	4ドアハーフドアツーブロック								セダン								ステーションワゴン				2000EFI		2400ターボ・ディーゼル					
	2800EFI DOHC		2000EFI DOHC		2000EFI ターボ		2000 EFI		2400ターボ・ディーゼル		2800EFI DOHC		2000EFI DOHC		2000EFI ターボ		2000EFI		2400ターボ・ディーゼル		2400ディーゼル		2000EFI		2400ターボ・ディーゼル			
	ロイヤルサルーン G	ロイヤル サルーン	スーパーサルーン エクストラ	スーパー エディション	スーパーサルーン エクストラ	スーパー サルーン	スーパー エディション	スーパーサルーン エクストラ	スーパー エディション	ロイヤルサルーン G	ロイヤル サルーン	スーパーサルーン エクストラ	スーパーサルーン エクストラ	スーパー サルーン	スーパー エディション	デラックス	スタンダード	スーパーサルーン エクストラ	スーパー デラックス	デラックス	スタンダード	スーパー サルーン	スーパー エディション	スーパー サルーン	スーパー デラックス			
全長 mm	4860		4690								4860		4690								4690		4690		4690			
全幅 mm	1720		1690								1720		1690								1690		1690		1690			
全高 mm	1400	1410								1420	1435								1445	1435		1445		1515				
ホイールベース mm	2720		2720								2720		2720								2720		2720		2720			
トレッド前 mm	1440		1440								1440		1440								1415	1440		1415		1440		
トレッド後 mm	1440	1435	1400								1440	1435	1400		1375		1400		1375		1400		1375		1400			
最低地上高 mm	155	165		170								155	165		170		185		170		185		170		170			
室内長 mm	(1930)(1875)		(1875)(1930)	1875	1895	(1875)(1930)	(1875)	1895		1875	1895	1930		1950		(1935)(1950)	(1950)	1935	1930	1950	(1935)(1950)	(1950)	1935	2945	(2930)(2945)	(2945)	2945	
室内幅 mm	1450		1450								1475		1445		1445		1475		1445		1475		1475		1475			
室内高 mm	1160		1175								1175		1190		1175		1190		1190		1240		1240		1240			
乗車定員名	5		5								5	(6)	(5)	5	[5] < 6 > (5)	(5) [5]	(6) [5]	5	[6] [5]	(6) [5]	(6) [5]	(8) (7)	(8) (7)	(6) [5]	(6) [5]	7		

●セミセパレート、スプリット、ベンチシート車は6人乗り。ラウンジ、セパレートシート車は5人乗りです。

〔エンジン〕

	5M-GEU	IG-GEU	M-TEU	IG-EU	2L-TE	2L
(2000EF) DOHC	(2000EF) DOHC	(2000EF) ターボ	(2000EF)	(2000EF)	2400ターボ ディーゼル	2400ディーゼル
水冷直列気筒 DOHC	水冷直列気筒 DOHC	水冷直列気筒 OHC・ターボ	水冷直列気筒 OHC	水冷直列気筒 OHC	水冷直列4気筒 OHC・ターボ	水冷直列4気筒 OHC
使 用 燃 料	ガソリン	ガソリン	ガソリン	ガソリン	軽油	軽油
総 排 気 量 cc	2759	1988	1988	1988	2446	2446
内 径 × 行 程 mm	83.0×85.0	75.0×75.0	75.0×75.0	75.0×75.0	92.0×92.0	92.0×92.0
压 缩 比	9.2	9.1	8.0	8.8	20.0	22.3
最 高 出 力 ps/r.p.m.(JIS)	175/5600	160/6400	145/5600	125/5400	96/4000	83/4000
最 大 ト ル ク kg-m/r.p.m.(JIS)	24.5/4400	18.5/5200	21.5/3000	17.5/4400	19.5/2400	17.0/2400
燃 料 供 給 装 置	EFI 電子制御式 燃料噴射装置	EFI 電子制御式 燃料噴射装置	EFI 電子制御式 燃料噴射装置	EFI 電子制御式 燃料噴射装置	ボルテクス式配管 燃焼室ポンプ式	ボルテクス式配管 燃焼室ポンプ式
燃 料 タンク 容 量 l	72	72	72	72	72	72

道オートマチック車は電子制御式

[變速比·減速比]

	4速マニュアル	5速マニュアル	4速オートマチック			
			ターボ車以外		ターボ車	
			2000・2400	2800	2400ディーゼル	2000
第1速	3.352	3.566	2.450	2.452	2.826	
第2速	1.627	2.056	1.450	1.452	1.493	
第3速	1.000	1.384	1.000	1.000	1.000	
第4速	0.802	1.000	0.688(0.689)	0.688	0.688	
第5速	—	0.850	—	—	—	
後退	4.059	4.091	2.222	2.212	2.703	
減速比	4.556(4.100)	4.556(4.100)(3.909)	4.778(4.300)	4.100	4.300	4.556

●ディーゼル車は()の数字に、多ニ曲

●ドライセル車は()の数字に、ノンドライセル車は()の数字に変わります。

〔走行伝導装置〕

●ESG、「E」GROW(グロウ)はヨリの乗用車系ガソリンエンジン(ターボ車を除く)には、燃費性能の向上と環境負荷低減を目指す。また「E」ガソリン車にはあきらめず、充電式EV「e-アシスト」クリーンターボが工場生産されています。