

昭和四十一年十月二十日

一二七—A B C

## トヨタカローラ発表

価格はスタンダードで四三万二千元（東京）

トヨタ自動車販売株式会社は、新型車トヨタカローラを十一月五日より発売する。トヨタカローラはトヨタ技術陣が数年の歳月を費し、技術の粋を集めて世に送るわが国大衆車市場の本命ともいふべき五人乗り乗用車である。

この車は、わが国の幅広い層に定着させることを目的として設計され、性能、装備、車格などあらゆる面に余裕をもたせるため一〇七七cc強力六〇馬力、水冷直列四気筒エンジンを搭載、各部分に思い切つた新機構を採用し、加速性能ではヨーロッパにおける同クラス車の水準を上まわり、まさにわが国のハイ・コンパクトカーというにふさわしい車である。

今回発売されるのは、トヨタカローラデラックス、トヨタカローラスペンヤル、トヨタカローラスタンダードの乗用車三種である。

なお販売は全国パブリカ販売会社で扱う。  
主な地区の価格は次の通り。（単位 千円）

札幌は寒冷地仕様

	東京	札幌	名古屋	大阪	福岡
カローラ・デラックス	四九五	五一七	四九〇	四九五	五〇五
＃ スペンヤル	四七二	四九四	四六七	四七二	四八二
＃ スタンダード	四三二	四七一	四二七	四三二	四四二

生産台数は当面月産五、〇〇〇台、将来は月産二〜三万台までにもつてゆく予定。

### トヨタカローラの主な特長

① ざん新なスタイル  
純粹に日本人の手になるトヨタ独自のスタイル  
フロントは豹の目を思わせるダイナミックなヘッドランプ。中央部が優美なふくらみをみせるボンネット、リアはシャープな流れをみせるセミ・ファストバック、全体的に曲面を多用した流動感あふれるざん新なスタイルである。

### ② ヨーロッパの水準を破つた高速設計

一、〇七七cc強力六〇馬力／六、〇〇〇回転、〇発進四〇〇米 一九・七秒、最高速度一四〇km/hなど一五〇ccクラスの實力である。  
前進四段後退一段のオール・シンクロ、フロアシフト。サイドで一〇五キロまで引くことができる。

なおエンジンは一〇度右に傾けてあり、重心をくずすと共に吸入効率もよくしている。

### ③ リビング・ルームそのまゝの快適設計

豪華な室内は余裕のある5人乗り、前部座席は完全セパレート、タイヤ運転席、助手席とも前後に一二cm移動調節でき、デラックス、スペシャルでは背もたれの角度を一六段も調整できるほか、前席シートを倒せば後席背もたれとつながるフル・リクライニングである。

前輪懸架装置はストラット型。コイルばねと横おき二枚板バネを併用した新しい方式。後輪は板ばねの上に吸振板バネをおいた独特の構造である。またクラッチはなめらかなつながりをみせるダイヤフラム式を採用した。

### ④ すべての雑音をしや断した静しゆく設計

音を出さない、音を伝えない、音を入れない、この三原則を徹底的に追求した設計である。

5ベアリングのクランクシャフト、独特のハイ・カムシャフトなどで騒音を少くしたエンジン、独特の前後輪懸架装置、三重の防音装置のあるフロア、吊下げ式の天井など音に対する配慮は行きとゞいている。

### ⑤ 健全家計にびつたりの経済設計

公式燃費は一リッターあたり二二キロ、圧縮比九・〇とスポーツ・カーなみにもかゝわず冷却効率がよいので高価なハイオクタンガソリンを必要としない。足まわりは給油不要、定期点検も五、〇〇キロ走行ごとである。

### ⑥ あらゆる使用条件に耐える耐久設計

堅牢な一体構造式のユニフレーム型ボデー、クランク・シャフトに5ベアリングを採用して耐久性にすぐれたエンジン。

塗装も下塗りはすみずみまで被膜で覆うことのできる電気泳動塗装に静電塗装をかさねている。

### ⑦ 安心して高速ドライブが楽しめる安全設計

ハンドル中央部、計器盤の上、前席背もたれの裏側、サンバイザーなどは分厚い安全パッドで覆つてある。室内も、鉄板の露出部分は殆どない。

広い前後方視界、ドライバーの座高に合わせて調節できるバック・ミラー、無反射ガラスの計器盤、2スピード・ワイパー、など安全性に対する配慮も充分である。安全ベルト装着金具も全車にとりつけてある。

そのほか、日常点検に必要な部品をすべてエンジンの上側に集め、手やワイヤの袖を汚すことのないよう考慮が払われており、あらゆる面でお客本位の設計がなされている。

なお、トヨタカローラは高岡工場生産される。



41.10.20

主な装備一覧

全  
全  
ホイールベース  
トレッド(前)  
トレッド(後)  
最低  
室内  
高

車両  
重量  
定員

最高  
燃料消費  
登坂  
最小  
回転  
半径

エンジン  
型式  
内径×行程  
総排気量  
圧縮比  
最高出力  
最大トルク  
燃料消費量  
バッテリー  
ゼネレーター  
スワッチ

名	カラーラ デラックス	カラーラ スペシャル	カラーラ スタンダード
型 式	KE10-D	KE10-B	KE10
法			
長	3,845	3,845	3,845
幅	1,485	1,485	1,485
高	1,380	1,380	1,380
ホイールベース	2,285	2,285	2,285
トレッド(前)	1,230	1,230	1,230
トレッド(後)	1,220	1,220	1,220
最低上高	170	170	170
室内長	1,680	1,680	1,680
幅	1,240	1,240	1,240
高	1,125	1,125	1,125
重量	710	700	690
定員	5	5	5
最高速度 Km/h	140	140	140
燃料消費量 Km/l	22	22	22
登坂能力 sinθ	0.405(23°54')	0.410(24°15')	0.414(24°26')
最小回転半径 m	4.55	4.55	4.55
エンジン型式	K型、水冷4気筒直列頭上弁式		
内径×行程	75×61		
総排気量	1,077		
圧縮比	9.0		
最高出力	60/6,000		
最大トルク	8.5/3,800		
燃料消費量	3.6		
バッテリー	V-A.H. 12-32		
ゼネレーター	V-W 12-300		
スワッチ	V-PS 12-0.8		

☆走行伝達装置	
ク ラ ッ チ	乾燥単板ダイヤフラム 前進4段・後退1段
トランスミッション	前進オール・シンクロメッシュ ダイレクト・フロアシフト
操 作 方 式	
変 速 比 (第1速)	3.684
" (第2速)	2.050
" (第3速)	1.383
" (第4速)	1.000
" (後退)	4.316
減速機歯車形式	ハイポイド・ギヤ
" 減速比	4.222
前車軸形式	ストラット型
後車軸形式	半浮動
ブレーキ(前)	ツウ・リーディング式
" (後)	リーディング・トレーリング式
駐車ブレーキ	機械式後2輪制動
☆懸架方式	
前輪懸架方式	独立懸架リーフホビーコイルばね
後輪懸架方式	非対称半楕円板バネ
ショックアブソーバー	油圧復動筒型
ボデー構造	ユニフレーム
タイヤ	6.00-12 4PR (前後)

車種 項目	カラーラ スタンダード	カラーラ スペシャル	カラーラ デラックス
	KE10	KE10-B	KE10-D
白 タ イ ヤ		○	○
アームレスト(前)			○
" (後)		○	○
アンダートレイ			○
フル・リクライニング		○	○
シート表張り,ビニールレザー	○	○	
" フアブリック			○
熱線吸収ガラス			○
カーベット			○
トランクフロアマット			○
ラ ジ オ		○	○
ヒ ー タ ー		○	○
ウインドウ ウォッシャー		○	○
2 段 ワ イ バ ー	○	○	○
ダブルホーン	○	○	○