

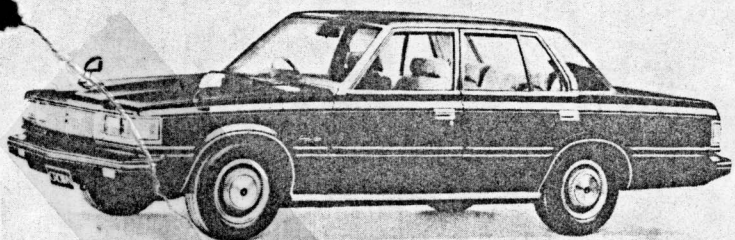
トヨタ、クラウンシリーズをフルモデルチェンジ

—— 同時に二八〇〇シリーズを新発売 ——

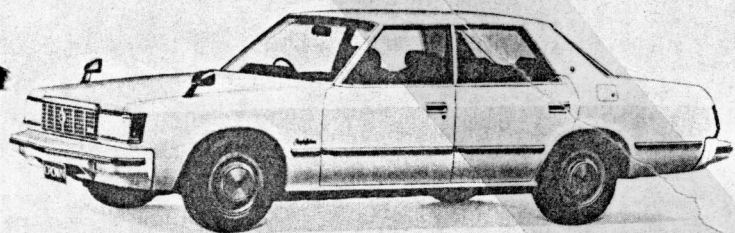
トヨタ自動車工業㈱、トヨタ自動車販売㈱は、中型車クラウンシリーズを昭和四十九年十月以来四年十一ヵ月振りにフルモデルチェンジし、九月十八日より全国一斉に発売する。

クラウンは、昭和三十年に我が国初の本格的乗用車として発売されて以来、常に国産乗用車をリードするとともに、トヨタを代表する高級乗用車として高い評価を得てきている。

今回のフルモデルチェンジにあたっては、その歴史と来るべき八十年代をふまえ、先進的な設計思想のもとに、その開発の基本テーマを「新しい時代を開く伝統の最高級車」とし、省資源・省エネルギーをはじめ安全性・快適性の充実など、新しい時代の要請に応えるため、特に次の三点を重視している。



クラウン セダン 2800 EFI ロイヤルサルーン (E-MS112-SEHQE) '79.9



クラウン 4ドア ハードトップ 2800 EFI ロイヤルサルーン (E-MS112-STHQE) '79.9

- ① ゆとりと信頼をもたらす高品質な車づくり
- ② 静かなくつろぎの居住空間の確保
- ③ 省資源・省エネルギー時代への対応

なお、全車五十四年騒音規制に適合するとともに、バン、ディーゼル車については、五十四年排出ガス規制に適合している。

今回の改良の主な点は次のとおりである。

一、スタイルの一新

- ・ ボデースタイルは、低く安定感のあるベルトライン、明快で落ちついたサイドストレートラインなどを採用し、新しい時代感覚と伝統的な風格を融合させ、一層格調の高いものとなっている。また、セダン、四ドアハードトップ、二ドアハードトップ、ワゴン・バンは、それぞれの性格、用途に合わせたボデースタイルを採用している。

二、豊かさとかつろぎの室内

- ・ 室内は、高級車にふさわしい重厚さ、安心感、豊かさ、くつろぎを基調とし、個々の装備品の造形、材質、色彩を相互に調和させている。

三、居住性・静粛性の向上

- ・ 外形寸法は、従来型車とほぼ同じであるが、合理的設計による室内空間やトランクスペースの拡大、シートの改良、空調性能の向上などによって、居住性は一段と高まっている。
- ・ 吸・遮音材の新設、改良を図るとともに、こもり音、風切音などを低減させることにより、従来から高い評価を得ている静粛性をさらに向上させている。また、L型ディーゼルエンジン搭載車においては、アイドリング時の車外音を大幅に低減している。

四、乗り心地・走行安定性の向上

- ・ サスペンション、ステアリング特性および空力特性の改良などにより、乗り心地、走行安定性は一段と優れたものとなっている。

五 安全性の向上

- ・ ガラス面積の拡大によって、前後・左右の広い視野を確保し、また、大型リヤコンビネーションランプの採用、前後席のヘッドレストの改良などにより、安全性はさらに向上している。

六 動力性能の向上

- ・ 従来の四MIEU型エンジン（三五六三cc）にかえ、今回新しく開発した五MIEU型エンジン（三七五九cc）の搭載などにより、動力性能は大幅に向上している。

七 省資源・省エネルギーへの配慮

- ・ 省資源・省エネルギーの観点から、ボデー構造を含む各部の合理的な設計により軽量化を図ったほか、空力特性の改善、搭載エンジンの変更および改良などによって、燃費性能も優れたものとなっている。特に、今回新開発の五MIEU型エンジン搭載車は、従来の四MIEU型エンジン搭載車と比較して、優れた燃費となっている。

八 新機構・新装備の採用

- ・ 各種の新機構・新装備の積極的な採用をすすめ、操作性・快適性などの向上をはかり、伝統ある高級車にふさわしい仕様となっている。

国内販売目標は、当面月販乗用車一三〇〇〇台、バン八〇〇台、計一三、八〇〇台を見込んでいる。

新型クラウンの車両概要、排出ガスデータ、燃費、車種体系、価格、主要諸元は別紙のとおりである。

以上

◎ クラウンの車両概要

一、スタイルの一新

① ボデースタイルは、高級車としてふさわしい風格と落ち着きの中にも新しい時代感覚をとり入れたもので、空力特性を考慮した低いフードとベルトライン、ストレートなフェンダーレリーフ、ゆるやかなウエッジド・シェイプ（楔形）によって、安定感のある端正なスタイルとなった。

② 四つの異なるボデータイプに、それぞれの性格・用途に合わせたボデースタイルを採用している。

セダンは、フォーマルな用途に合わせて、気品と風格のあるスタイルとし、前後に走るストレートラインにより、安定感とシャープさを強調している。

ハードトップ系は、ボデーと面一化した角型二灯ヘッドランプや、大型リヤコンビネーションランプの採用などにより、洗練された格調の高いスタイルとし、セダンとは明確に区別している。

四ドアハードトップは、シャープにデザインされたラックラウンド・リヤウィンドウをもつ、端正で優雅なスタイルである。

また、二ドアハードトップは、パーソナルな用途に合わせ、ダイナミックでスポーティなスタイルとし、新たにツートーンカラー、ランドゥットップをオプションで採用している。

ワゴン・バン系はシンプルさを基調とし、機能的で実用性の高いスタイルである。

③ 二八〇〇車には、ボデーとカラーコーディネートした衝撃吸収式カラード・ウレタンバンパーを採用し、クラウンシリーズの中の最高級車にふさわしいスタイルとした。

二、豊かさとくつろぎの室内

① 室内については、個々の装備品の造形、材質、色彩を相互に調和させ、重厚で安心感のある「豊かさとくつろぎの居住空間」

づくりに配慮している。

- ② インストルメントパネルは、上縁をできるだけ低く抑え、広く明るい前方視界とした。

また、セダン・ワゴン・バン系のメーターは角メーター、ハードトップ系はタコメーター付丸メーター（ディーゼル車は角メーター）である。

なお、タクシー用には、新たにタクシー専用インストルメントパネルを採用している。

三、居住性の向上

- ① 外形寸法を従来型車とほぼ同じに抑えながらも、合理的な設計により居住スペース、トランクススペースを拡大した。たとえば、ベダル類を前方に移すとともに床面を下げて、余裕ある前後レッグスペースを確保したほか、シヨルダースペースも拡大している。

また、トランクススペースもそれぞれ拡大し、とくにセダンの系のリヤクローラー付車では、従来型車と比較して二割強増加されている。

- ② シートのたわみ特性やホールド性の改良、各種アジャスター機構の採用などきめ細かく配慮したシート設計により、居住性は一段と高まっている。また、腰部の疲労をやわらげるラバーサポートの適用車種も拡大された。

四、静粛性の向上

- ① クラウンはフレーム付ボデー構造を生かして、従来からその静粛性に高い評価を得てきたが、吸・遮音材の新設、改良を図るとともに、マフラー容量増大およびケーブル式アクセルの採用（M系エンジン搭載車）などによるこもり音の改善、ピラーとドリップモールとの面一化や、ドアフレーム、ウェザーstriップの改良などによる風切音の低減によって、静粛性が一段と向上した。

- ② L型ディーゼルエンジン搭載車は、低速こもり音などを低減

させているほか、アイドリング時の車外音もエンジン本体の改良、吸・遮音材の新設などにより大幅に低減した。

五 乗り心地、走行安定性の向上

① サスペンションのブッシュ類の新設計、低圧ガス入りショックアブソーバーの採用、シートの改良などにより、乗り心地は一段と向上している。

② キャスター角の増大（パワーステアリング装着車）、パワーステアリング・マニユアルステアリングの改良、リヤスタビライザーおよびスチールラジアルタイヤの採用拡大、一九五〇HR一四タイヤのオプション設定などのほか、空力特性に優れたボデースタイルにより、高速直進性、横風安定性をはじめとする走行安定性は一層向上した。

六 安全性の向上

① 低いフードとベルトライン、細いピラーの採用などにより、ガラス面積を拡大し、広い視界を確保している。また、大型リヤコンビネーションランプの採用により、後続車からの視認性も向上している。

② ハードトップ系のフロントシートには、前後調節式ヘッドレスト（スーパーエディション）、セダン・四ドアハードトップのリヤシートには、上下調節式ヘッドレスト（スーパーサルーン）を採用している。以上、但し、セダンロイヤルサルーンは回転式）を採用している。

③ セダン・四ドアハードトップのリヤシートには、三点式ELR（エマーゼンシー・ロッキング・リトラクター）を採用。（ロイヤルサルーン）

④ 大容量のタンデム型ブレーキマスターを、二八〇〇車に装備した。

⑤ 急ブレーキ時の後輪ロックを防止し、安定した制動力を発揮するESC（電子制御式スキッド・コントロール）の適用車種を拡大している。

七 空調性能の向上

- ① サイドデフロスターの新設、頭寒足熱型バイレベル機構の採用、換気性の良いアストロベンチレーター^①の採用、クーラーのコンデンサー容量の増大などにより、空調性能が向上した。
- ② オートデュアルエアコンは、ウォームアップコントロール機構をはじめ、体感に合った制御方法を採用している。(ロイヤルサルーン)
なお、リヤクーラーには、室内から出し入れのできるクルボックスを新設している。

ハ 操作性の向上

- ① 操作性の良いイグニッションキーシリンダーを全車に採用するとともに、チルトステアリングを新設(スーパーサルーン以上のフロアシフト車)している。
- ② パーキングブレーキは、足踏み式、ステッキ式にくわえ、新たにセンターレバー式を設定している。
- ③ 夜間の始動に便利なイルミネーテッドエントリーをはじめ、グローブボックスには照明付バニティミラーを採用するなど、使い易さにきめ細かく配慮している。

ニ 動力性能の向上

- ① 新開発の五M1EU型エンジン(二七五九cc)の搭載およびM1EU型エンジン(二九八八cc)をはじめとする従来搭載エンジンの改良を行ない、高級車にふさわしいゆとりのある走りを実現した。とくに、五M1EU型エンジンは、従来搭載していた四M1EU型エンジン(二五六三cc)を基本に、排気量を増大した新型六気筒エンジンで、最高出力一四五馬力、最大トルク二三・五kg・mと高性能を発揮している。
- ② デュアルエキゾーストの採用(M系エンジン搭載車)およびマフラー容量増大による背圧低減などにより、動力性能を一層向上させている。

ホ 省資源、省エネルギーへの配慮

- ① ボデー構造を含む各部の合理的な設計により、車両重量の軽

減を図っている。たとえば、M-U型エンジン搭載のセダン（スーパーデラックス（三速オートマチックトランスミッション車）の場合、従来型車と比較して三〇kg軽くなっている。車両重量の軽減、新型エンジンの採用、エンジンの改良、空力特性の向上などにより、優れた燃費を実現した。

二、新機構、新装備の採用

- ① 航続距離をはじめ、到着推定時刻、積算および減算距離、平均車速、記憶したい月日・時刻など一〇の表示項目を演算・記憶するクルーズコンピュータを新設している。（ロイヤルサルーンにオプション）
- ② ハードトップ系の前席運転者側シートには、最適な運転姿勢を確保するパワーシートを採用。（ロイヤルサルーン）
- ③ セダンに世界初のシートバックが二段に折れるリヤコンフォートパワーシートを新たに設定し、リヤシートの居住性を高めている。（ロイヤルサルーン）
- ④ ヘッドランプは、ハードトップ系にハロゲンランプを採用し、明かるい視界を確保している。
- ⑤ 音響装置は、ラジオ、ステレオデッキともに最新の機構を採り入れ、充実したオーディオシステムである。
 - 。二ドアハードトップのロイヤルサルーンには、周波数表示をデジタル化したシンセサイザー方式の電子チューナーラジオを採用。
 - 。ロイヤルサルーンには、マイク、チューナーの双方から録音ができるカセットステレオデッキを採用。
- ⑥ メーター類の視認性を高めるため、透過照明をはじめ置針式の燃料計、広角度の水温計を全車に採用したほか、メーター照度コントロール装置を採用（セダンスーパーデラックス・ハードトップ系スーパーエディション以上）している。
- ⑦ メンテナンスフリーバッテリー、バルブ交換式角型ヘッドランプの採用をはじめ、集中リレーボックスの全車採用などに

よってサービス性が一層向上した。

三、車種体系の充実

① 従来の四M1EU型エンジン（二五六三cc）搭載車にかえて、新開発の五M1EU型エンジン（二七五九cc）搭載車を新たに加えている。

② 従来、L型ディーゼルエンジン（二一八八cc）は、セダンだけに搭載していたが、今回新たに四ドアハードトップの一部ワゴン、バンにも搭載し、ディーゼル車系の充実を図っている。

③ クラウンの車種体系は、ボデータイプ（セダン、四ドアハードトップ、二ドアハードトップ、ワゴン・バン）、エンジン（五M1EU型、M1EU型、M1U型、M1J型、L型、五R1U型）およびトランスミッション、グレードの組み合わせにより、計七〇車型となった。

◎ 排出ガスデータ<完成検査目標平均値・10モード>

[単位 g/km]

車種	搭載エンジン	総排気量(cc)	C O	H C	NOx
クラウン 2000	5 R-U <LPG>	1,994	0.25	0.13	0.20
クラウン 2000	M-EU	1,988	0.65	0.11	0.16
クラウン 2800	5 M-EU	2,759	0.67	0.11	0.15
53年度排出ガス規制平均値			2.10	0.25	0.25

◎ 燃費データ

車種	搭載エンジン	総排気量(cc)	10モード燃費(km/l)	60km/h定地(km/l)
			運輸省審査値	運輸省届出値
クラウン 2000	5 R-U <LPG>	1,994	—	11.5~13.0
クラウン 2000	M-EU	1,988	8.1	13.0~14.0
クラウン 2800	5 M-EU	2,759	8.6	14.0~15.0

◎ 車 種 体 系

	エンジン 型 式	ボデー型式		セ ダ ン						4ドアハードトップ			2ドアハードトップ		ワゴン	バン								
		グ レ ード	トランスミッション	タ ク シ ー ド	ス タ ン ダ ー ド	デ ラ ッ ク ス A	デ ラ ッ ク ス	ス ー パ ー デ ラ ッ ク ス	ス ー パ ー サ ル ー ン	ロ イ ヤ ル サ ル ー ン	デ ラ ッ ク ス	カ ス タ ム エ デ イ シ ョ ン	ス ー パ ー エ デ イ シ ョ ン	ス ー パ ー サ ル ー ン	ロ イ ヤ ル サ ル ー ン	ス ー パ ー エ デ イ シ ョ ン	ス ー パ ー サ ル ー ン	ロ イ ヤ ル サ ル ー ン	カ ス タ ム	ス タ ン ダ ー ド	デ ラ ッ ク ス	ス ー パ ー デ ラ ッ ク ス		
2800cc	5M-EU	5 段 フ ロ ア シ フ ト												○										
		4速オートマチック	コラムシフト フロアシフト						○	○				○	○									
2000cc	M-EU	4 段 コ ラ ム シ フ ト																						
		5 段 フ ロ ア シ フ ト																						
		4速オートマチック	コラムシフト フロアシフト																					
	M-U	4 段 コ ラ ム シ フ ト			○	○	○	○																
		4 段 フ ロ ア シ フ ト			○	○	○	○			○													
		3速オートマチック	コラムシフト フロアシフト				○	○	○															
	5R-U <L.P.G>	3 段 コ ラ ム シ フ ト		○	○																			
		4 段 コ ラ ム シ フ ト		○		○	○																	
M-J	4 段 コ ラ ム シ フ ト																				○	○		
	4 段 フ ロ ア シ フ ト																					○	○	
2200cc	L	4 段 コ ラ ム シ フ ト		○	○	○																○		
		4 段 フ ロ ア シ フ ト			○																			
		5 段 フ ロ ア シ フ ト					○	○	○														○	
		4速オートマチック	コラムシフト フロアシフト				○	○	○														○	

注：4速オートマチックは、全てオーバードライブ付。

◎ クラウンシリーズ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)

ボデー型式	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
ゼダ	2000 スタンダード(タクシー仕様車)	5R-U<LPG>	3段コラム	1,247	1,242	1,247
	2000 デラックス	M-U	4段フロア	1,554	1,549	1,554
	2000 スーパーデラックス	M-U	4段コラム	1,730	1,725	1,730
	2000 スーパーサルーン	M-EU	4速フロアオートマチック	2,162	2,157	2,162
	2800 ロイヤルサルーン	5M-EU	4速コラムオートマチック	2,692	2,687	2,692
	2200 デラックス A	L	5段フロア	1,521	1,516	1,521
	2200 スーパーデラックス	L	5段フロア	1,833	1,828	1,833
4ドアハードトップ	2000 デラックス	M-U	4段フロア	1,544	1,539	1,544
	2000 カスタムエディション	M-EU	5段フロア	1,808	1,803	1,808
	2000 スーパーエディション	M-EU	4速フロアオートマチック	2,080	2,075	2,080
	2000 スーパーサルーン	M-EU	4速フロアオートマチック	2,306	2,301	2,306
	2800 ロイヤルサルーン	5M-EU	4速フロアオートマチック	2,807	2,802	2,807
	2200 カスタムエディション	L	4速フロアオートマチック	1,843	1,838	1,843
2ドアハードトップ	2000 スーパーサルーン	M-EU	5段フロア	2,197	2,192	2,197
	2800 ロイヤルサルーン	5M-EU	4速フロアオートマチック	2,828	2,823	2,828
ワゴン	2200 カスタム	L	5段フロア	1,765	1,776	1,782
バン	2000 デラックス	M-J	4段コラム	1,266	1,277	1,283
	2200 デラックス	L	4速フロアオートマチック	1,457	1,468	1,474

◎ クラウンシリーズ主要諸元一覧 (1)

セダン

*は注文装備です。*はオーバードライブの設定はありません。

車種	セダン											
	2800EFI		2000EFI		2000			ディーゼル2200				
	ロイヤルサルーン	スーパーサルーン	スーパーサルーン	スーパーテラックス	スーパーテラックス	テラックス	テラックスA	スタンダード	スーパーテラックス	テラックス	テラックスA	スタンダード
マニュアル オートマチック	(オーバードライブ付 4速コラム)		E MS110 SEHGE (セレクト) *ツアック		E MS110 SEHFS (セレクト)	E MS110 SEHBS (セレクト)	E MS110 SEHBS (セレクト) *2ツアックセレクト *4ツアック	E MS110 SEHBS (セレクト)			*E MS110 SEHBS (セレクト) *4ツアック	*E MS110 SEHBS (セレクト) *4ツアック
	(4速フロア)				E MS110 SEHFS (セレクト)	E MS110 SEHBS (セレクト)	E MS110 SEHBS (セレクト)	E MS110 SEHBS (セレクト)				
	(5速フロア)											
オートマチック	(3速コラム)											
	(オーバードライブ付 4速コラム)	E MS112 SEHGE (セレクト) *ツアック	E MS112 SEHGE (セレクト) *ツアック	E MS110 SEHGE (セレクト) *ツアック	E MS110 SEHFE (セレクト)	E MS110 SEHFS (セレクト)	E MS110 SEHBS (セレクト)	E MS110 SEHBS (セレクト) *4ツアック				
	(3速フロア)											
(オーバードライブ付 4速フロア)	E MS112 SEHGE (セレクト)	E MS112 SEHGE (セレクト)	E MS110 SEHGE (セレクト)	E MS110 SEHFE (セレクト)	E MS110 SEHFS (セレクト)							

寸法	2800EFI		2000EFI		2000			ディーゼル2200		
全長 mm	4860				4690			4675		
全幅 mm	1715				1690			1690		
全高 mm					1435			1435		
ホイールベース mm					2690			2690		
トレッド(前) mm	1430				1415			1405		
トレッド(後) mm	1400				1380			1380		
最低地上高 mm					170			170		
室内長 mm	1845				1855			1855		
室内幅 mm					1445			1445		
室内高 mm					1150			1150		

車両重量・定員											
● 全重量 kg	1490	1430	(1390)(1395) (1395)(1395)	1380	(1375)(1375) (1370)(1375)	(1350)(1355)(1345)	(1335)(1340)	(1390)(1380) (1380)	(1395)(1395) (1395)	(1390)(1385) (1395)	(1340)(1345)
● 空車重量 kg	<1820>(1765)	<1760>(1705)	(1720)(1670) (1725)(1670)	(1655)(1710) (1655)	(1705)(1650) (1700)(1645)	(1680)(1630)(1675)	(1665)(1615)	(1665)(1710) (1695)	(1640)(1685) (1690)	(1685)(1640) (1695)	(1670)(1620)
● ● 定員 名	6*(5)		5*(5)		5*(5)		5*(5)		5*(5)		6*(5)

性能											
登坂能力 tanθ	0.54		[0.49](0.48) (0.49)(0.49)		[0.48](0.49) (0.49)(0.49)		[0.46](0.47) (0.46)(0.46)		[0.46](0.47) (0.46)(0.47)		[0.37](0.39) (0.39)(0.39)
最小回転半径 m	5.5(車体6.1)						5.5(車体6.0)				5.5(車体6.0)
60km/h定地走行騒音値 km/h	14.0		14.0 (13.0)(13.0)		[14.0](13.0) (13.0)		[13.0](12.0) (11.0)		[13.0](12.0)		[19.5](20.0) (17.0)
10モード燃費(運輸省発表値)	8.6						8.1				8.1

エンジン											
型式	5M EU		M EU		M U			L			
内径×行程 mm	83.0×85.0				75.0×75.0			90.0×86.0			
総排気量 cc	2759				1988			2188			
圧縮比	8.8				8.6			21.5			
最高出力 ps/rpm	145/5000		125/6000		110/5600			72/4200			
最大トルク kg-m/rpm	23.5/4000		17.0/4400		16.0/3800			14.5/2400			
キャブレター-EFI			EFI		キャブレター			分配式燃料噴射ポンプ			
使用燃料					ガソリン・72			軽油・72			

走行伝達装置											
最終減速比	4.100		4.778		4.778/4.556			[3.909](4.300)/4.556			3.909
ステアリング形式・歯車比			ボールナット式18:7		ボールナット式20.5-23.6			ボールナット式18:7			ボールナット式20.5-23.6
主ブレーキ	油圧真空助力装置付(前)ディスク(後)ドラム		油圧真空助力装置付(前)ディスク(後)ドラム		油圧真空助力装置付(前)ディスク(後)ドラム			油圧真空助力装置付(前)ディスク(後)ドラム			油圧真空助力装置付(前)ディスク(後)ドラム
サスペンション					(前)ツイッシュ・ボーン式コイルバネ(後)車軸式コイルバネ						
タイヤ(前・後)	185SR-14スチールラジアル		6.95-14.4		6.40-14.4			6.95-14.4			6.40-14.4

右側車内法による型式車軸出数表

トランスミッション (マニュアル)	変速比						トランスミッション (オートマチック)	変速比					
	第1速	第2速	第3速	第4速	第5速	後退		第1速	第2速	第3速	第4速	第5速	後退
オーバードライブ付 4速マニュアルコラムシフト	3.88	1.64	1.00	0.813	4.07	-	3速オートマチック・コラムシフト	2.45	1.45	1.00	-	2.22	
4速マニュアルコラムシフト	3.57	2.081	1.397	1.000	-	4.37	4速オートマチック・コラムシフト	2.45	1.45	1.00	0.688	2.22	
4速マニュアルフロアシフト	3.57	2.081	1.397	1.000	-	4.39	3速オートマチック・フロアシフト	2.45	1.45	1.00	-	2.22	
5速マニュアルフロアシフト	3.287	2.043	1.394	1.000	0.853	4.09	オーバードライブ付 4速オートマチック・フロアシフト	2.45	1.45	1.00	0.688	2.22	
							4速オートマチック・フロアシフト	(2.45)	(1.45)	(1.00)	(0.688)	(2.22)	

ハードトップ・ワゴン

*は注文装備です。★はオーバードライブの設定はありません。

車種	4ドアハードトップ							2ドアハードトップ			ワゴン	
	2800EFI		2000EFI			2000	ディーゼル2200	2800EFI	2000EFI		ディーゼル2200	
	ロイヤルサルーン	スーパーサルーン	スーパーサルーン	スーパーエディション	カスタムエディション	デラックス	カスタムエディション	ロイヤルサルーン	スーパーサルーン	スーパーエディション	カスタム	
ミニ コ ル ソ フ ト	(オーバードライブ付 4速コラム)											
	(4速フロア)						EMS110-STKDS (セレクト)					
	(5速フロア)	EMS112-STMGE (セレクト) ★1車		EMS110-STMGE (セレクト)	EMS110-STMZE (セレクト)	EMS110-STMXE (セレクト)		KLS110-STMSY (セレクト)	EMS112-SSMGE (セレクト)	EMS110-SSMGE (セレクト)	EMS110-SSMZE (セレクト)	KLS10G-SWMSY (セレクト)
オ ー バ ー ド ラ イ ブ	(3速コラム)											
	(オーバードライブ付 4速コラム)	EMS112-STNGE ラウンジ	EMS112-STNGE ラウンジ ★セレクト	EMS110-STNGE ラウンジ ★セレクト								
	(3速フロア)											
	(オーバードライブ付 4速フロア)	EMS112-STHGE セレクト ★1車	EMS112-STHGE セレクト	EMS110-STHGE セレクト	EMS110-STHZE セレクト	EMS110-STHXE セレクト		KLS110-STHSY (セレクト)	EMS112-SSHGE (セレクト)	EMS110-SSHGE (セレクト)	EMS110-SSHZE (セレクト)	KLS110G-SWMSY (セレクト)
寸法												
全長	mm	4860		4690				4860	4690		4690	
全幅	mm	1715		1690				1715	1690		1690	
全高	mm			1410					1410		1470	
ホイールベース	mm			2690					2690		2690	
トレッド(前)	mm			1430			1415		1430		1415	
トレッド(後)	mm			1400			1380		1400		1380	
最低地上高	mm			170					170		175	
室内高	mm			1855					1855		2880	
室内幅	mm			1440					1440		1440	
室内高	mm			1135					1135		1175	
※重量・定員												
※自重	kg	(1490)(1495) (1900)	(1455)(1450)	(1415)(1420) (1415)	1405	1390	1365	(1400)(1395)	(1475)(1480)	1400	1390	(1415)(1405)
※総重量	kg	(1765)(1770) (1775)	(1730)(1725)	(1690)(1695) (1690)	1680	1665	1640	(1675)(1670)	(1750)(1755)	1675	1665	(1800)(1790)
※乗車定員	名	5			5			5			7	
性能												
登坂能力	tanθ	(0.52)(0.54) (0.54)	0.54	(0.47)(0.48) (0.48)	[0.47](0.48)	0.48	(0.36)(0.38)	(0.52)(0.54)	(0.47)(0.48)	[0.33](0.35)		
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)	5.5(車体6.0)		
60→0定地走行距離	km/l	(15.0)(14.0) (14.0)	14.0	(14.0)(13.0) (13.0)	[14.0](13.0)	12.0	(20.0)(17.0)	(15.0)(14.0)	(14.0)(13.0)	(19.5)(16.5)		
(0→60)燃費(運輸省公表値)	km/l	8.6		8.1			-	8.6	8.1		-	
エンジン												
型式		5M-EU		MEU			M-U	L	5M-EU		MEU	L
内径×行程	mm	83.0×85.0		75.0×75.0				90.0×86.0	83.0×85.0		75.0×75.0	90.0×86.0
総排気量	cc	2759		1988				2188	2759		1988	2188
圧縮比		8.8		8.6				21.5	8.8		8.6	21.5
最高出力	ps/rpm	145/5000		125/6000				110/5600	145/5000		125/6000	72/4200
最大トルク	kg-m/rpm	23.5/4000		17.0/4400				16.0/3800	23.5/4000		17.0/4400	14.5/2400
キャブレター-EFI		EFI			キャブレター			EFI		EFI		
※燃料消費率	l	カブリン・72			カブリン・72			カブリン・72		カブリン・72		
走行伝導装置												
最終減速比		(3.999)4.100		4.778			4.556	(4.300)(4.556)	(3.909)(4.100)		4.778	(4.300)(4.556)
ステアリング形式(車軸比)		ボルノット式18.7			ボルノット式18.7			ボルノット式18.7	ボルノット式18.7		ボルノット式20.5	ボルノット式23.6
主フレート		由正真直倍力減衰付(前)テ・スク/後(テ・スク)			由正真直倍力減衰付(前)テ・スク/後(リマント)トレーリング			由正真直倍力減衰付(前)テ・スク/後(テ・スク)		由正真直倍力減衰付(前)テ・スク/後(リマント)トレーリング		
サスペンション		(前)ウイッシュボーン式コイルバネ/後(車軸式)コイルバネ			(前)ウイッシュボーン式コイルバネ/後(車軸式)コイルバネ			(前)ウイッシュボーン式コイルバネ/後(車軸式)コイルバネ		(前)ウイッシュボーン式コイルバネ/後(車軸式)コイルバネ		
タイヤ(前・後)		185SR14 Fチルランダル			6.95/14.4			185SR14 Sチルランダル		6.95/14.6		

トランスミッション (マニュアル)	変速比	変速比						トランスミッション (オートマチック)	変速比	変速比					
		第1速	第2速	第3速	第4速	第5速	後退			第1速	第2速	第3速	第4速	第5速	後退
オーバードライブ付		3.368	1.644	1.000	0.813	-	4.079	3速オートマチックコラムシフト	2.450	1.450	1.000	-	2.222		
4速マニュアルコラムシフト		3.579	2.081	1.397	1.000	-	4.999	オーバードライブ付	2.450	1.450	1.000	0.689	-	2.222	
4速マニュアルコラムシフト		3.579	2.081	1.397	1.000	-	4.999	4速オートマチックコラムシフト	2.450	1.450	1.000	-	2.222		
5速マニュアルコラムシフト		3.287	2.044	1.334	1.000	0.853	4.079	3速オートマチックフロアシフト	2.450	1.450	1.000	-	2.222		
5速マニュアルコラムシフト		3.287	2.044	1.334	1.000	0.853	4.079	オーバードライブ付	2.450	1.450	1.000	0.689	-	2.222	
								4速オートマチックフロアシフト	2.450	1.450	1.000	0.689	-	2.222	

※最終減速比は、最終減速比による最終減速比の数値。

◎ クラウンシリーズ主要諸元一覧 (3)

タクシー

1247

*注文設備

主要諸元表

車種	4気筒LPG				ディーゼル
	デラックス	デラックスA	スタンダード	タクシー	
[[3速コラム・マニュアルシフト]]			E-RS110-SEYAP (ベンチ・スプリット・セパレート)	E-RS110-SEYTP (ベンチ・スプリット・セパレート)	
オーバードライブ付 [[4速コラム・マニュアルシフト]]	E-RS110-SEBDP (スプリット・セパレート)	E-RS110-SEBBP (ベンチ・スプリット・セパレート)	1247	E-RS110-SEBTP (ベンチ・スプリット・セパレート)	
(4速コラム・マニュアルシフト)	1473	1374		1252	K-LS110-SEJTSY (ベンチ・スプリット・セパレート)
寸法					
全長	4690		4675		4675
全幅	1690				1690
全高	1435		1445		1445
ホイールベース	2690				2690
トレッド(前)	1415		1405		1405
トレッド(後)	1380		1375		1375
最低地上高	175		185		185
室内長	1855		1850		1850
室内幅	1445		1445		1445
室内高	1150		1150		1150
車両重量・定員					
車両重量	1350		1335		1340
車両総重量	1665				1670
乗車定員	6				6
性能					
登坂能力	tanθ 0.41		0.38		0.35
最小回転半径	5.5(車体6.0)				5.5(車体6.0)
燃料消費率 [60km/h定地走行時] 消費率 [10モード燃費(運輸省基準)]	12.0		11.5		19.5
エンジン					
型式	5R-U		L		
内径×行程	88.0×82.0		90.0×86.0		
総排気量	1994		2188		
圧縮比	9.0		21.5		
最高出力	86/5000		72/4200		
最大トルク	15.0/2600		14.5/2400		
燃料供給装置	キャブレター		分配型燃料噴射ポンプ		
使用燃料・燃料タンク容量ℓ	110(LPG)		72(軽油)		
走行伝導装置					
実速比	第1速		[[3.368]](3.368)		3.579
	第2速		[[1.644]](1.644)		2.081
	第3速		[[1.000]](1.000)		1.397
	第4速		[[0.813]](0.813)		1.000
	後退		[[4.079]](4.079)		4.399
最終減速比	[[4.300]](4.556)				3.909
ステアリング形式・歯車比	ボールナット式 20.5-23.6				ボールナット式 20.5-23.6
主ブレーキ	(前)ディスク (後)リーディングトレーリング		(前)ディスク (後)リーディングトレーリング		(前)ディスク (後)リーディングトレーリング
サスペンション	(前)ワイッシュボーン式コイルバネ (後)車軸式コイルバネ				(前)ワイッシュボーン式コイルバネ (後)車軸式コイルバネ
タイヤ(前・後)	6.95-14-4		6.40-14-4		6.40-14-4

道路運送車両法による新型車重出費数値

バン

主要諸元表

車種	ガソリン			ディーゼル	
	スーパーデラックス	デラックス	スタンダード	デラックス	スタンダード
マニュアル シフト (オーバードライブ付4速コラム)		J-MS117V-SXBDSW (ベンチ)	J-MS117V-SXBRWS (ベンチ)		★K-LS117V-SXJRSY (ベンチ)
(4速フロア)	J-MS117V-SXKFSW (セパレート)	J-MS117V-SXKOSW (セパレート)			
(5速フロア)				K-LS117V-SXMDSY (セパレート)	
オート シフト (オーバードライブ付4速フロア)				K-LS117V-SXHDOSY (セパレート)	
寸法					
全長	4690		4685		4690
全幅	1690				1690
全高	1515		1445		1515
ホイールベース	2690				2690
トレッド(前)	1415		1415		1415
トレッド(後)	1380		1380		1380
最低地上高	180		180		180
室内長	[1980(1075)](1925(1075))				1925(1075)
室内幅	1375(1390)				1375(1390)
室内高	845(845)				845(845)
車両重量・定員					
車両重量	[1390]		[1375](1380)		1365
最大積載量	500(2人または3人乗車時)400(5人または6人乗車時)				500(2人または3人乗車時)400(5人または6人乗車時)
車両総重量	[2000](2065)		[2040](1990)(2105)(2055)		2030(2095)
乗車定員	名		[3(6)](2(5))		[3(6)](2(5))<2(5)>
性能					
登坂能力	tanθ [0.36](0.38)				[0.33](0.30)<0.31>
最小回転半径	5.5(車体6.0)				5.5(車体6.0)
60km/h定地走行時消費率 10モード燃費(運輸省基準)	[11.5](11.0)				[17.5](18.0)<16.0>
エンジン					
型式	M-J				L
内径×行程	75.0×75.0				90.0×86.0
総排気量	1988				2188
圧縮比	8.6				21.5
最高出力	110/5600				72/4200
最大トルク	16.0/3800				14.5/2400
燃料供給装置	キャブレター				分配型燃料噴射ポンプ
使用燃料・燃料タンク容量ℓ	ガソリン・65				軽油・65
走行伝導装置					
実速比	第1速		[3.368](3.579)		[3.579](3.287)<2.450>
	第2速		[1.644](2.081)		[2.081](2.043)<1.450>
	第3速		[1.000](1.397)		[1.397](1.394)<1.000>
	第4速		[0.813](1.000)		1.000<0.689>
	第5速		-		[0.853]
	後退		[4.079](4.399)		[4.399](4.639)<2.222>
最終減速比	[4.779](4.556)				4.556
ステアリング形式・歯車比	ボールナット式 20.5-23.6				ボールナット式 20.5-23.6
主ブレーキ	油圧真空倍力装置付(前)ディスク(後)リーディングトレーリング				油圧真空倍力装置付(前)ディスク(後)リーディングトレーリング
サスペンション	(前)ワイッシュボーン式コイルバネ (後)車軸式円板バネ				(前)ワイッシュボーン式コイルバネ (後)車軸式円板バネ
タイヤ(前・後)	6.95-14-8				6.95-14-8

★は、オーバードライブの設定はありません。車両総重量の()は、5人または6人乗車時の重量です。

道路運送車両法による新型車重出費数値
*クラウンはトヨタ自動車の登録商標です。