

昭和六十二年九月一日

トヨタ、クラウンをフルモデルチェンジ

—— 車造り五〇年の技術の結晶 ——
 「世界トップレベルの最高級サルーン」誕生 ——
 —— ワイドボデーをハードトップに新設定 ——

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、九月一日から、全国のトヨタ店を通じて一斉に発売した。

クラウンは、昭和三〇年に純国産の本格的乗用車として登場して以来、名実ともに我が国の最高級乗用車として常にお客様から高い評価をいただいていた。

今回発売する新型クラウンは、この栄えある伝統と歴史を受け継ぎ、さらに「世界の名車」としての名声を確立するため、「乗る人の誇りと歓び」を設計の基本思想とし、「お客様の要望を常に先取り」し、「見えない所こそ大切に」した、「世界が認めるトップレベルの高級乗用車」を造りあげていくことを開発の狙いとした。

この狙いの下、トヨタ五〇年の技術の蓄積と先進技術の粋を結集した新型クラウンの主な特長は次の三点である。

- 一 ステイタスを充分に演出する格調と気品に満ちたスタイリング
 - 二 高次元でバランスのとれた車両基本性能
 - 三 先進装備の積極的採用や万全の心くばりによる入念な造り込み
- 具体的内容は、次の通りである。



クラウン ハードトップ ロイヤルサルーンG 3000DOHC (MS137-ATPUF) '87.9



クラウン セダン ロイヤルサルーンG 3000DOHC (MS137-AEPUF) '87.9

一、ステイタスを充分に演出する格調と気品に満ちたスタイリング

・新型クラウンは、従来のハードトップ、セダン、ステーションワゴン・バンにワイドボデーハードトップを追加し、全車とも伝統あるクラウンのアイデンティティを尊重しつつ、現代感覚溢れる曲面ボデーを採用することにより、さらに磨きのかかった格調と気品のあるスタイルとしている。

・特に、ワイドボデーハードトップは全幅一、七四五mmの量感溢れるボデーとし、お客様にハインサエティオーナーカーとしてのステイタスを充分に満喫していただける、バランスのよい美しいプロポーションを実現している。

二、高次元でバランスのとれた車両基本性能ーパワートレイン、シャシー、ボデー

・新型クラウンは「走る」「曲がる」「止まる」といった個々の基本性能の大幅向上と、それら間のバランスを重視し、快適で余裕ある走りを実現している。

(1) パワートレイン

・新型クラウンには、トヨタの最高峰に位置する〈レーザーα7Mツインカム24〉(7MIGE型、六気筒、二、九五四cc)を新搭載し、最高出力一九〇馬力、最大トルク二六kg・m、さらに可変吸気機構による全域高トルクにより、最高級車にふさわしい使い易く、かつダイナミックな動力性能を確保している。

・また、従来より好評の〈レーザーα1Gツインカム24スーパーチャージャー〉や低中速トルクの大幅な向上を図った〈レーザーα1G-IIツインカム24〉など最高級車にふさわしいパワーユニットをとりそろえている。

・7MIGE型エンジン専用オートマチックトランスミッション(ECT)に、ECTとエンジン・サスペンション間の本格的総合制御を行う機能を新たに加えることにより、変速特性の大幅な向上を図り、快適な変速フィーリングと滑らかな走りを達成している。

(2) シャシー

・サスペンションジオメトリの改良やトーコントロールリンクを導入した新設計のフルフレーム四輪独立懸架を採用。さらに空気バネとショックアブソーバーのコンピューター制御により最適な走行性能と乗り心地を確保するトヨタ電子制御エアサスペンションを新たに設定することにより、最高級車にふさわしい乗り心地と操縦性・走行安定性を高次元で両立させている。

・全車ともトレッドの拡大を図り、特にワイドボデーハードトップは前後とも一、四八〇mmのワイドトレッドとし抜群の走行安定性を実現している。

・また、滑りやすい路面での発進および加速走行時に駆動輪(後輪)の空転による車両の挙動不安定を防ぐため、エンジン出力ならびにブレーキを同時にコンピューターで制御し、常に

適切なトラクション（駆動力）を路面に伝える日本初の本格的TRC（トラクションコントロール）を車種・グレードに応じて設定している。これにより、従来より好評の四輪ESCと合せ、滑りやすい路面での発進性・走行安定性を大幅に向上させている。

(3) ボデー

- ・エンジンとシャシーの性能を充分に発揮させ、かつ最高級車にふさわしい静粛性を確保するために、ボデーとフルフレームの構造を見直し大幅なボデー剛性の向上を実現している。
- ・さらにボデーとフルフレームを結合するボデーマウントを徹底的に検討し、振動、乗り心地、走行安定性など全ての角度からフルフレームならではの最適なチューニングを施している。
- ・ウレタン一体発泡カーペットや発泡ゴムなどを積層した複合多層遮音構造をダッシュパネル部とフロア部に採用することなどにより、振動・騒音を徹底的に遮断し、クラウン伝統の静粛性を一段と向上させている。

三、先進装備の積極的採用や万全の心くばりによる入念な造り込み

- ・新型クラウンは、快適性と利便性を最優先した先進装備を随所に盛り込むとともに、「世界の名車」にふさわしい高級感を入念に造り込むことにより、豊かで快適な居住空間を造りあげている。

(1) 先進装備（車種・グレードに応じて設定）

- ・コンパクトディスクに記憶された約一、八〇〇枚の日本全国各地の地図などをCRTの画面に映し出し地図帳の役目を果たす他、スタート地点をインプットすることにより地図上で現在位置を絶えず確認することができるなどの機能をもつ世界初のCDインフォメーションをトヨタ エレクトロ マルチビジョンに新設定している。

- ・送話器を手でもつことなく通話のできる運転者用ハンドフリー電話や、新開発のハンドセット電話（販売店オプション）、および運転席後方の天井へ収納可能な世界初の後席用液晶カラーテレビ（販売店オプション）を設定するなど情報化社会にふさわしい先進装備をとりそろえている。

- ・スピードとエンジン回転数を実像で表示する通常のメーターと、スピードを虚像で遠視点拡大表示するメーターとの切り換え可能な世界初のデュアルビジョンメーターを設定し、長距離運転などにも疲れにくいメーターとしている。

- ・キーに内蔵した超小型送信機から微弱電波を送信し、車体近傍からドアのロックおよびアンロックを可能としたワイヤレスドアロックリモートコントロールなど、お客様の身になった画期的な装備を設定している。

(2) 入念な造り込み

- ・コンソールボックスドア、ピラーガーニッシュにいたるまでファブリックで包み、さらに

特殊加工によるしゃっきりとした風合いをもつ一〇〇%ウール地の世界初ジャガードモケットシートを車種・グレードに応じて設定するなど、温かみのあるソフトで手触りの良い居住空間を形成している。

- ・プリコンプレスト コイルスプリングなどにより振動特性を改善したシートを採用することにより、座り心地を向上させている。
- ・後席背もたれの傾斜角を適切な角度とするとともに、前席バツセンサーシートのヘッドレストを後席から電動可倒させる機能を加えるなど、居住性の向上とともに広々とした視野を確保する開放感のある後席を造りあげている。
- ・内装色にマッチするブルーおよびブロンズのティントドガラスを車種・グレードに応じフロントおよびリヤウィンドウに設定している他、インナーミラー上部からの、直射日光を防ぐセンターバイザーの採用やサンバイザーの幅広化により、遮光性能の向上を図っている。
- ・使用頻度の高いスイッチをインストルメントパネル中央に集約したイージーオペレートスイッチやシート系スイッチ類の集中配置などにより、各種スイッチ類は運転姿勢を崩すことなく操作できるようなスイッチレイアウトに充分配慮を加えている。
- ・前席シートベルトに、乗る人の体格にあわせて四段階に高さを調整できるアジャスタブルシヨルダーベルトアンカーを採用している他、全車、前席にシートスライド連動式インナーバックルを採用している。
- また後席六／四分割パワースライドシートには、使用時には片手で操作でき、使わない時にはシートの中に納まる自立・格納式インナーバックルを採用している。
- 加えて全席シヨルダーベルトに装着時に肌触りのよいソフトエッジを採用するなど、シートベルトの使用性・快適性を大幅に向上させている。
- ・ボデー構造の静粛性追求に加え、徹底したボデーのフラッシュサーフェス化はもとより、ドア取り付け部にU字形の溝を設け気流の剝離による風切り音を低減したドアミラーや、作動音を低減するため防振ゴムでボデーに取り付けられたフロアテイニングマウントワイパー、加えてブロー音と吹き出し口風切り音の大幅な低減をはかった空調システムなど、クラウンにふさわしい静粛性を徹底的に追求している。

〔販売概要〕

一、販売店

全国のトヨタ店（東京地区は、東京トヨペットおよび東京トヨタで販売）

（大阪地区は、大阪トヨペットで販売）

二、当面の月販目標台数

一四、〇〇〇台

三、店頭発表会

九月十二日（土）、九月十三日（日）

以上

〔車両概要〕

一、スタイル

- ・新型クラウンは、フロントビューとリヤビューを中心に伝統的な格調と重厚さを尊重しつつ、先端から後端まで連続したフェンダートップラインと美しさの中に品格のある曲面ボデーにより、量感溢れる流麗な走行シルエットを持つスタイルとしている。
- ・ハードトップは、「日本の最高級ハイソサエティオーナーカー」として、大きく力強いフロントグリル、滑らかで流麗なキャビン、スポーティ感覚の優雅なロアボデーなどにより、パーソナル性の高いダイナミックで気品あるスタイルとしている。
- ・三セグソリンエンジン搭載のハードトップはハイソサエティオーナーカーとしてのステイタスを充分満喫していただくために、専用のワイドボデーを新設定している。ワイドボデーは、従来型車に比べ車幅で二五mm、ドア断面幅で四〇mm上回っており、前後とも四〇mm拡大したトレッドとあいまってバランスのよい美しいプロポーションと量感溢れるスタイルを実現している。
- ・セダンは、「都会的な雰囲気をもつフォーマルサルーン」として、立体的で風格のあるフロントグリル、広々感をもたせやすきキャビン、張りのある曲面に安定感を感じさせるロアボデーなどにより、落ち着いた洗練された格調高いスタイルとしている。
- ・ステーションワゴンには、「パーソナルマインドをもつ最高級ステーションワゴン」として、セダンと同一のフロントビュー、スペースユティリティを追求した二段ハイルーフ、グラツシーなキャビンや大型リヤコンピランプなどにより、風格のある乗用車感覚のスタイルリッシュワゴンとしている。

二、インテリア

- ・インテリアは、意匠や素材を徹底的に見直しインテグレートされた広々感を確保するとともに、各機構の使用性を大幅に向上させている。
- ・コンソールボックスドア、ピラーガーニッシュにいたるまでファブリックで包み温かみのあるソフトな手触り感を従来にも増して向上させた他、丸味をもたせたインストルメントパネルとそれに連続するドアトリムの立体感ある造形、また大型ヘッドトリムの採用による天井との面一化や足もとの床を極力フラット化するなど、最高級車にふさわしい品格のある広々とした室内空間を造りだしている。
- ・立体感ある堂々とした風格をデザインした専用シートをハードトップとセダンにそれぞれ設けた他、プリコンプレストコイルスプリングなどの採用によりシートの座り心地を大幅に向上させている。
- ・後席背もたれの傾斜角を適切な角度とするとともに、セダンでは前席パッセンジャーシートのヘッドレストを後席から電動可倒させる機能も加えるなど、居住性の向上とともに広々とした

視野を確保する開放感のある後席を造りあげている。

・内装色に応じてブルーおよびブロンズのティントドガラスを車種・グレードに応じて設定している他、インナーミラーとヘッドライニングの隙間からの直射日光を防ぐセンターバイザーの設定やサンバイザーの幅広化により遮光性能の向上を図っている。

・スイッチの大型化や使用頻度の高いスイッチをインストルメントパネル中央に集約したイージーオペレートスイッチやリモコンミラースイッチのドアトリムへの設置、シート系スイッチ類の集中配置などスイッチ類は運転姿勢を崩さないで操作できるよう配慮を施している。

・シートベルトについては、最適な位置での装着が可能な前席アジャスタブルシオルダーベルトアンカーやリヤ席への自立・格納式インナーバックルの採用など使用性を大幅に向上させている。さらに装着時には肌触りのよいソフトエッジのシオルダーベルトを全席に採用し快適性を向上させている。

・空調システムについても、冷房性能を一段と向上させるとともにプロア音・吹き出し口風切り音の低減により静粛性の大幅な向上を図っている。

三、パワートレイン

・新型クラウンは、ヘレーザ α 7Mツインカム24(7M—GE型、六気筒、二、九五四cc)を新搭載し動力性能を一段と向上させている他、従来より好評のヘレーザ α 1Gツインカム24スーパ α 1G—IIツインカム24(ヘレーザ α 1G—IIツインカム24)など最高級車にふさわしいパワーユニットをとりそろえている。

・7M—GE型エンジンは、カムシャフトダイレクト駆動のツインカム24バルブ方式を採用し最高出力一九〇馬力(五、六〇〇回転/分、ネット値)、最大トルク二六kg・m(三、六〇〇回転/分、ネット値)を発揮するトヨタの最高峰エンジンである。さらに全回転域において高い吸入効率を確保するために、吸気管長を制御する可変吸気機構の採用により、二、〇〇〇回転/分付近から五、五〇〇回転/分付近までの幅広いレンジで最大トルクの九〇%(二三・四kg・m)以上を発生し続ける抜群のトルク特性を示し、最高級車にふさわしい使い易く、かつダイナミックな動力性能を引き出している。

・また、シリンダーブロックの高剛性化やピストン形状の最適化、およびクランクシャフトデュアルモードダンパーの採用などにより一層の低振動、低騒音化を図っている。

・7M—GE型エンジン専用オートマチックトランスミッション(ECT)は、ECTとエンジン・サスペンション間の本格的総合制御を実現し、変速時におけるエンジン点火時期の制御を行い変速特性の大幅な向上を図るとともに、コーナリング時にはステアリングセンサーで車両の旋回状態を検出し、不要な変速を制御することにより、快適な変速フィーリングと滑らかな走りを達成している。

・搭載エンジンは次の通りである

搭載エンジン	排気量(cc)	最高出力(ネット値) (ps/rpm)	最大トルク(ネット値) (kg·m/rpm)	10モード燃費(km/l) 〔運輸省審査値〕	3YIP	2L		2L-T	2L-THE	1G-E		1G-GZE	7M-GZE
						セダン	バン			ワセド ゴダ ン	ヘッド ト ップ		
一、九八八	二、四四六	八五/四、〇〇〇	一九・二/二、四〇〇	※二一・〇(M/T車)	一、九八八	二、四四六	七三/四、〇〇〇	二、四四六	二、四四六	一、九八八	一、九八八	一、九八八	二、九五四
一、九八八	二、四四六	七六/四、〇〇〇	一五・七/二、四〇〇	※一九・五(M/T車)	一、九八八	二、四四六	七三/四、〇〇〇	二、四四六	二、四四六	一、九八八	一、九八八	一、九八八	二、九五四
一、九八八	二、四四六	八二/四、八〇〇	一三・八/三、〇〇〇	※一三・五(M/T車)	一、九八八	二、四四六	七三/四、〇〇〇	二、四四六	二、四四六	一、九八八	一、九八八	一、九八八	二、九五四
一、九八八	二、四四六	七九/四、六〇〇	一五・〇/三、〇〇〇	※一三・五(M/T車)	一、九八八	二、四四六	七三/四、〇〇〇	二、四四六	二、四四六	一、九八八	一、九八八	一、九八八	二、九五四
一、九八八	二、四四六	七九/四、六〇〇	一五・〇/三、〇〇〇	※一三・五(M/T車)	一、九八八	二、四四六	七三/四、〇〇〇	二、四四六	二、四四六	一、九八八	一、九八八	一、九八八	二、九五四

※六〇km/h定地走行燃費(運輸省届出値)

四、シャシー

・サスペンションは、フロントにダブルウィッシュボーン型、リヤにセミトレーリングアーム型を採用したフルフレーム四輪独立懸架を新たに設計し、全ての部品を一新している。加えてホイールベース、トレッドを拡大するとともにフロントサスペンションのジオメトリーを変更し直進性を向上させ、さらにリヤサスペンションには新たにトーコントロールリンクを追加することにより、高速直進性、横風安定性、旋回走行安定性を大幅に向上させている。

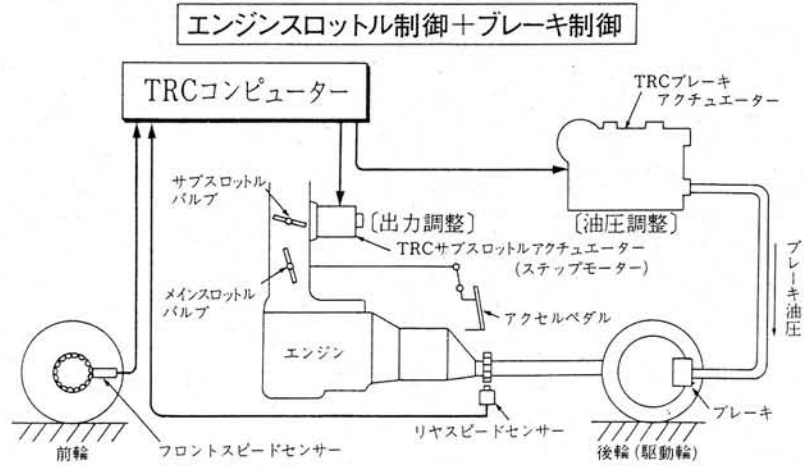
・また、空気バネを採用し、コンピュータが走行条件に応じてバネ定数・減衰力・車高を自動的に制御することにより、最適な走行性能と乗り心地を確保するトヨタ電子制御エアサスペンションを採用し、最高級車にふさわしい足廻りとしている。

- さらに、滑りやすい路面における発進および加速走行時の駆動輪（後輪）空転を制御し、適切なトラクション（駆動力）を路面に伝える日本初の本格的^{*}TRC（トラクションコントロール）を採用している。これにより従来から好評の四輪ESCと合せ、滑りやすい路面での発進性・走行安定性を大幅に向上させている。
- その他、従来より最高級グレードに設定していた四輪ESC、TEMSの設定グレードを拡大したのをはじめ、据切り時には軽く操作でき、かつ車速に応じて適度な操舵力を与える新PPS（プログレッシブパワーステアリング）の採用や、ワイドボデーハードトップには新タイヤ二〇五／六五R一五を採用しさらに操縦性・走行安定性を向上させている。

*** TRC（トラクションコントロール）**

- 前、後輪スピードセンサーからの信号により、後輪スリップ状況をコンピューターで演算検知し、エンジンスロットル制御とブレーキ制御を組合せて後輪駆動力を路面および運転状況に応じて最適にコントロールする。
- エンジンスロットル制御は、吸気経路のメインスロットルバルブ上流に設けたステップモーター駆動式サブスロットルバルブでエンジン出力を調整する方式を採用している。またブレーキ制御はブレーキ油圧経路に設けたTRCブレーキアクチュエーターで駆動輪のブレーキ油圧を調整する方式を採用している。
- エンジンスロットル制御とブレーキ制御の併用がTRCの大きな特長であり、これにより応答性の速い高性能制御を実現した。

制御方式



五、ボデー

- エンジン・シャシーの性能を充分に発揮させ、かつ最高級車にふさわしい静粛性を確保するために、新型クラウンではフルフレーム付ボデーの利点を最大限に活かした設計を実施している。
- 骨格系およびフロントボデーなどの構造と基本断面を徹底的に見直し、部材断面形状の最適化と結合強化を図り、剛性の高いボデー構造を造りあげた。

- ・また伝統あるフルフレーム構造は、ステアリングギアボックスとタイロッドの取付部を結合したパフォーマンスロッドを追加するなど新設計し剛性の大幅向上を図っている。
- ・さらに、ボデーとフルフレームを結合するボデーマウントはエンジン、サスペンションまで含めたFEM（有限要素法—Finite Element Method）による振動解析と実車テストを繰り返すことにより、振動、騒音、乗り心地、走行安定性など全ての角度から検討し、フルフレームならではの最適なチューニングを施している。
- ・これらにより、新型クラウンは、ボデーとフルフレームを結合させた状態で、たとえば曲げ剛性を一・五倍（従来型比）とするなど大幅なボデー剛性の向上を実現している。
- ・振動・騒音対策上最も有効なフルフレーム構造に加え、さらにボデー骨格内部には発泡材を詰め、振動・騒音の伝達を遮断するとともに、ウレタン一体発泡カーペットや発泡ゴムなどを積層した複合多層遮音構造をダッシュパネル部とフロア部に採用するなどし、これまでに例のない静粛性を実現している。
- ・また、防錆鋼板を大幅に採用するとともにフード、ドアなど蓋物、袋状部位へのワックス塗布により防錆性能を格段に向上させている。

六、先進装備（車種・グレードに応じて設定）

- ・新型クラウンには、CDインフォメーションを新設定したトヨタ エレクトロ マルチビジョンをはじめ運転者用ハンドフリー電話、ハンドセット電話、後席用液晶カラーテレビなど情報化社会にふさわしい先進装備を採用している。またデュアルビジョンメーターやワイヤレスドアロックリモートコントロールなどクラウンならではのお客様の身になった画期的な装備も設定している。

・トヨタ エレクトロ マルチビジョン

フルカラーCRTディスプレイの採用により、運転中は各種走行情報の表示、停車中はTV放送の受信などを可能とした多重表示システム

・CDインフォメーション（世界初）

約一、八〇〇枚の画面を記憶したコンパクトディスクを使用して、日本全国各地の地図などをCRTに映し出し地図帳の役目を果たす他、スタート地点をインプットすることにより地図上で車両の現在位置を絶えず確認することができるなどの機能をもつ情報表示システム

・運転者用ハンドフリー電話

ステアリングホーンパット部にマイクロフォンとボタンを配置し、送受話器を手で持つことなく通話のできる運転者用自動車電話

・ハンドセット電話（販売店オプション）

リヤセンターアームレストボックス内に納まる新開発の後席用自動車電話

・後席用液晶カラーテレビ（世界初）〔販売店オプション〕

運転席後方の天井へ収納可能で、走行中も受信のできる視認性の良い車載用液晶カラーテレビ

・デュアルビジョンメーター（世界初）

スピードとエンジン回転数を実像で表示するメーターとスピードを虚像で遠視点拡大表示するメーターとの切り換え可能な視認性に優れたメーター

・ワイヤレスドアロックリモートコントロール

キーに内蔵した送信機から微弱電波を送信して、車体近傍からドアのロックおよびアンロックを可能としたシステム

・スーパーウーハー付オーディオシステム

迫力ある低音再生を実現するために、六スピーカーシステム用としてエアトランス型のスーパーウーハーを採用したオーディオシステム

七、その他

・高級車市場におけるお客様のニーズの多様化に対応するため、今回ロイヤルサルーンGには多くの先進装備をオプション設定したのもとより、吸湿性・保温性・発色性に優れた一〇〇%ウール地の世界初ジャガードモケットシートなどを含む高級内装パッケージオプションを設定、またセダンのロイヤルサルーンGには後席重視パッケージオプションを設定するなど最高級グレードの一層の充実を図っている。

・さらにパーソナルユースの高級志向に対応し、ハードトップ中間グレード（スーパーサルーンエクストラ、スーパーセレクト）にもフルフレーム四輪独立懸架を標準採用した他、高級内装パッケージオプションも設定している。また、ステーションワゴンには新たに（レーザーα1G ツインカム24スーパーチャージャー）（1G-GZE型、六気筒、一、九八八cc）を搭載したロイヤルサルーンを設定している。

・営業車についても大幅な充実を図り、大型フェンダーミラー、アジャスタブルシヨルダールベルトアンカー、左後席パワーウインドウなどを採用することにより、運転手、乗客の方々にご満足いただけるものとしている。

以上

◎主要車種標準価格一覧表

(応急タイヤ、標準工具一式付、単位：千円)

車種	グレード	エンジン	トランスミッション	東京	名古屋	大阪
ハードトップ	スーパーエディション	1G-E	5速マニュアル (フロア)	2,254	2,249	2,254
	スーパーセレクト	1G-E	4速オートマチック (フロア)	2,515	2,510	2,515
	スーパーサルーンエクストラ	1G-E	4速オートマチック (フロア)	2,708	2,703	2,708
	スーパーサルーンエクストラ	2L-THE	4速オートマチック (フロア)	2,927	2,922	2,927
	ロイヤルサルーン	1G-GE	ECT (フロア)	3,258	3,253	3,258
	ロイヤルサルーン	1G-GZE	ECT (フロア)	3,493	3,488	3,493
	ロイヤルサルーン	7M-GE	ECT (フロア)	3,869	3,864	3,869
	ロイヤルサルーンG	7M-GE	ECT (フロア)	◎4,432	4,427	4,432
セダン	スタンダード	3Y-P	4速マニュアル (コラム)	◎1,442	1,437	1,442
	デラックス	1G-E	5速マニュアル (フロア)	1,941	1,936	1,941
	スーパーデラックス	M-P	4速マニュアル (コラム)	2,041	2,036	2,041
	スーパーサルーン	1G-E	5速マニュアル (フロア)	2,327	2,322	2,327
	スーパーサルーンエクストラ	1G-E	5速マニュアル (フロア)	2,463	2,458	2,463
	スーパーサルーンエクストラ	2L-THE	4速オートマチック (フロア)	2,834	2,829	2,834
	ロイヤルサルーン	1G-GZE	ECT (フロア)	3,372	3,367	3,372
	ロイヤルサルーン	7M-GE	ECT (フロア)	3,595	3,590	3,595
	ロイヤルサルーンG	7M-GE	ECT (フロア)	4,176	4,171	4,176
	ステーション ワゴン	スーパーデラックス	1G-E	5速マニュアル (フロア)	2,245	2,240
スーパーサルーンエクストラ		1G-E	4速オートマチック (フロア)	2,546	2,541	2,546
ロイヤルサルーン		1G-GZE	ECT (フロア)	3,406	3,401	3,406
バン	スタンダード	1G-E	4速マニュアル (コラム)	1,439	1,434	1,439
	デラックス	1G-E	5速マニュアル (フロア)	1,634	1,629	1,634
	デラックス	2L	4速オートマチック (フロア)	1,761	1,756	1,761
	スーパーデラックス	1G-E	5速マニュアル (フロア)	1,756	1,751	1,756

◎掲載写真
(除くオプション)

◎掲載写真
(除くオプション)

注) ハードトップ ロイヤルサルーンGおよびセダン ロイヤルサルーンGのレクトロマルチビジョン装着車は350千円高。

ボデータイプ	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 ハイ ド ト ッ プ	スーパーエディション	1G-EU	5速マニュアル(フロア)	2,118	2,113	2,118
	スーパーエディション	2L-T	5速マニュアル(フロア)	2,232	2,227	2,232
	スーパーサルーン	1G-EU	4速オートマチック(フロア)	2,455	2,450	2,455
	スーパーサルーンエクストラ	M-TEU	E C T(フロア)	2,722	2,717	2,722
	ロイヤルサルーン	1G-GEU	E C T(フロア)	3,141	3,136	3,141
	ロイヤルサルーン	5M-GEU	E C T(フロア)	3,437	3,432	3,437
	ロイヤルサルーンG	5M-GEU	E C T(フロア)	3,820	3,815	3,820
セ ダ ン	スタンダード	3Y-PU	4速マニュアル(コラム)	1,347	1,342	1,347
	デラックス	M-PU	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
	スーパーサルーン	1G-EU	4速オートマチック(フロア)	2,344	2,339	2,344
	スーパーサルーンエクストラ	M-TEU	E C T(フロア)	2,619	2,614	2,619
	ロイヤルサルーン	1G-GEU	E C T(フロア)	3,070	3,065	3,070
	ロイヤルサルーン	5M-GEU	E C T(コラム)	3,245	3,240	3,245
ロイヤルサルーンG	5M-GEU	E C T(フロア)	3,642	3,637	3,642	
ステーション ワゴン	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
	スーパーサルーン	2L-TE	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-E ^{JD}	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)

項目	E F A H A - F T O P								S								S T A R L I N G					
	2000E F1 DOHC		2000E F1 DOHC		2000E F1 4-Door		2000E F1		2000E F1		2000E F1		2000E F1		2000E F1		2000E F1		2000E F1		2000E F1	
エンジン	2000E F1 DOHC		2000E F1 DOHC		2000E F1 4-Door		2000E F1		2000E F1		2000E F1		2000E F1		2000E F1		2000E F1		2000E F1		2000E F1	
最大出力 (kW)	100		100		100		100		100		100		100		100		100		100		100	
最大トルク (kgm)	17.5		17.5		17.5		17.5		17.5		17.5		17.5		17.5		17.5		17.5		17.5	
最高速度 (km/h)	180		180		180		180		180		180		180		180		180		180		180	
0-100 (sec)	10.0		10.0		10.0		10.0		10.0		10.0		10.0		10.0		10.0		10.0		10.0	

注1) 2000E F1 DOHCは、2000E F1 DOHCと同等の性能を有する。注2) 電圧降下による性能低下は考慮していない。
 注3) 2000E F1 DOHCは、2000E F1 DOHCと同等の性能を有する。注4) 電圧降下による性能低下は考慮していない。
 注5) 2000E F1 DOHCは、2000E F1 DOHCと同等の性能を有する。注6) 電圧降下による性能低下は考慮していない。

(寸法・定員)

項目	E F A H A - F T O P								S								S T A R L I N G					
	2000E F1 DOHC		2000E F1 DOHC		2000E F1 4-Door		2000E F1		2000E F1		2000E F1		2000E F1		2000E F1		2000E F1		2000E F1		2000E F1	
全長	4860		4860		4860		4860		4860		4860		4860		4860		4860		4860		4860	
全幅	1720		1720		1720		1720		1720		1720		1720		1720		1720		1720		1720	
全高	1400		1410		1410		1420		1420		1420		1420		1420		1420		1420		1420	
ホイールベース	2720		2720		2720		2720		2720		2720		2720		2720		2720		2720		2720	
トレッド幅	1440		1440		1440		1440		1440		1440		1440		1440		1440		1440		1440	
トレッド幅	1440		1435		1435		1435		1435		1435		1435		1435		1435		1435		1435	
最低地上高	155		165		170		170		170		170		170		170		170		170		170	
室内幅	1820 (1875)		1820 (1875)		1820 (1875)		1820 (1875)		1820 (1875)		1820 (1875)		1820 (1875)		1820 (1875)		1820 (1875)		1820 (1875)		1820 (1875)	
室内高	1460		1460		1460		1460		1460		1460		1460		1460		1460		1460		1460	
室内幅	1460		1460		1460		1460		1460		1460		1460		1460		1460		1460		1460	
乗員定員	5		5		5		5		5		5		5		5		5		5		5	

※2000E F1 DOHCは、2000E F1 DOHCと同等の性能を有する。注2) 電圧降下による性能低下は考慮していない。

(エンジン)

項目	2000E F1 DOHC		2000E F1 DOHC		2000E F1 4-Door		2000E F1		2000E F1		2000E F1	
	2000E F1 DOHC	2000E F1 DOHC	2000E F1 DOHC	2000E F1 DOHC	2000E F1 4-Door	2000E F1 4-Door	2000E F1	2000E F1	2000E F1	2000E F1	2000E F1	2000E F1
最大出力 (kW)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
最大トルク (kgm)	17.5	17.5	17.5	17.5	17.5	17.5	17.5	17.5	17.5	17.5	17.5	17.5
最高速度 (km/h)	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
0-100 (sec)	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0

※2000E F1 DOHCは、2000E F1 DOHCと同等の性能を有する。注2) 電圧降下による性能低下は考慮していない。

(変速比・減速比)

項目	4速オートマチック		5速オートマチック		6速オートマチック	
	1速	2速	1速	2速	1速	2速
変速比	3.352	2.150	2.450	1.652	1.875	1.273
減速比	0.298	0.465	0.408	0.602	0.533	0.785

※2000E F1 DOHCは、2000E F1 DOHCと同等の性能を有する。注2) 電圧降下による性能低下は考慮していない。

(走行伝導装置)

項目	2000E F1 DOHC		2000E F1 DOHC		2000E F1 4-Door		2000E F1		2000E F1		2000E F1	
	2000E F1 DOHC	2000E F1 DOHC	2000E F1 DOHC	2000E F1 DOHC	2000E F1 4-Door	2000E F1 4-Door	2000E F1	2000E F1	2000E F1	2000E F1	2000E F1	2000E F1
駆動方式	FR		FR		FR		FR		FR		FR	
サスペンション	ダブルウィッシュボーン式		ダブルウィッシュボーン式		ダブルウィッシュボーン式		ダブルウィッシュボーン式		ダブルウィッシュボーン式		ダブルウィッシュボーン式	
ブレーキ	ディスクブレーキ		ディスクブレーキ		ディスクブレーキ		ディスクブレーキ		ディスクブレーキ		ディスクブレーキ	

※2000E F1 DOHCは、2000E F1 DOHCと同等の性能を有する。注2) 電圧降下による性能低下は考慮していない。