

昭和四十八年八月三十一日

五十三—ABCDE

トヨタ、コロナシリーズをフルモデルチェンジ

—— 予防安全の思想を導入 ——

トヨタ自動車販売(株)は、トヨタのメイン車種の一つであるコロナシリーズ(セダン・ハードトップ・バン)を三年六カ月振りにフルモデルチェンジし、八月三十一日、全国一斉に発売する。

ニューコロナの開発にあたっては、車に真に要求される機能を、車の原点に立ちかえて追求することをその設計思想とした。その結果、ニューコロナは、すぐれた性能をもつと共に、安全に対する概念を一步進めて、トラブルまたは事故を未然に回避するという「予防安全」の思想を導入する一方、公害対策の面でも一層の充実を図った。また、ニューコロナは、シンブルなうちにも斬新で、安定感と信頼感のある全く新しいボデースタイルの車となった。

(1) ニューコロナの概要は別紙のとおりであるが、要点をあげれば、各エンジンとも四十八年排出ガス規制を本年四月にすでにクリアーしているが、各エンジンに応じてさらに対策を進めるとともに、各部の改良によって馬力アップなど、性能の向上を図った。

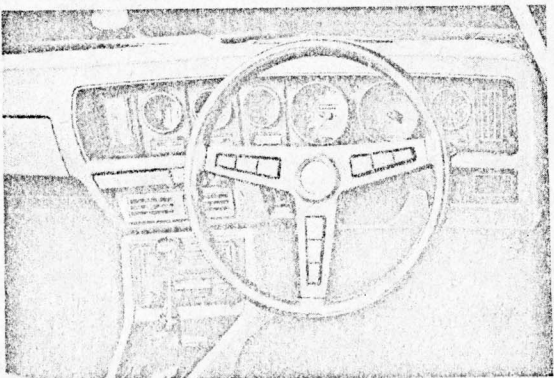
(2) 予防安全対策として「OKモニター」を一八〇〇GL車、二〇〇〇GT車に標準装備し、一八〇〇SL車及び二〇〇〇SL車にもオプションで設定した。(OKモニターの詳細は別紙二ページ参照)



トヨタ 1800GL (RT101-KNF) 18.4
(標準全長4,400mm・全幅1,600mm・全高1,400mm)



トヨタ ハードトップ 2000GT (RT104-MGG) 20.4



トヨタ ハードトップ 2000GT (RT104-MGG) 20.4

(3) 予防安全の一環として、燃料残量警告灯、シートベルト警告灯及び半ドア警告灯を一六〇〇スタンダード車及び一六〇〇デラックス車を除く全乗用車に標準で装備した。

(4) 万一の場合の乗員保護をはかるため、キャビンのはつぶれにくく、フロント及びリヤードボデーはつぶれやすくして、前後からのキャビンへの衝撃を吸収する構造にするとともに、側面からの衝撃に備えてドアとシートの間隙を広くとった。また、ルーフをしほり、車幅を拡大した台型のボデー構造としたことにより横転時のルーフクラッシュ防止を図った。

(5) 万一の時でも衝撃をスムーズかつ確実に吸収できるボール式の衝撃吸収式ステアリングを全車種に標準で装備した。

(6) 時速八・〇以下であれば、衝突してもボデーを傷めず、かつ復元性をもち超大型の衝撃吸収式バンパーを、一八〇〇GL、一八〇〇SL、二〇〇〇SL及び二〇〇〇GTの各車種にオプションで設定した。

(7) 仕上りがよく安全性の高い一体溶接構造のボデーを採用するとともに、乗用車系には成型天井を採用して、ヘッドクリアランスを増し、同時に、断熱、防音効果の向上を図った。

(8) SL・SR、GT車のリヤサスペンションに、新設計のリーフ式四リンク機構を採用し、発進時、制動時のリヤアンチリフト及びフロントアンチダイブの改善、コーナリング性能、及び未舗装路での走行フィーリングの向上を図った。

(9) 強い水平軸を基調とし、広いトレッド、低い車高、ガラス部分の大幅拡大、などによって重心が低く、安定感のあるボデースタイルとした。などである。

ニューコロナの国内販売目標は、当面、月販乗用車シリーズ一八〇〇〇台、商用車シリーズ六〇〇〇台、計二四〇〇〇台である。

なお、価格は別表のとおりであるが、公害安全対策の充実を中心としたグレードアップ、原材料費の高騰などにより大幅なコストアップとなったが、企業努力で極力これを吸収、値上げ幅を乗用車で二・三五〇〇円から三・九五〇〇円、バンで二・〇〇〇円から三・六〇〇円に抑えた。

(A) セダン及びハードトップの車両概要

ニューコロナ開発にあたっての設計思想は次のとおりである。

“公害対策を一層充実するとともに、新たに予防安全の思想を導入し新しい視点から安全対策を充実させること。また、流行にとらわれることなく、車に、真に要求されるものは何であるかを追求し、その結果として、本質的な機能美を創造すること。”

(I) 公害安全対策

① ニューコロナに搭載されている各エンジンは、本年十二月一日より施行される四十八年排出ガス規制に先行して、すでにそれぞれ対策が施されているが、さらに、それに改良を加えた。また、各車種の特性に応じて六種類のエンジンを用意した。各エンジンの特徴及びその改良点は、次のとおりである。

・ 一二R型エンジン

排出ガス対策として、スパーク・コントロール・バルブ(S・C・V)を装着したほか、スパークプラグ、イグニッションコイルを改良し、タクシー仕様車に継続して搭載した。

・ 二T型エンジン

従来、一六〇〇cc車にはすべて一二R型エンジンを搭載していたが、今回のニューコロナからカリナ、セリカなどに搭載している二T型エンジンに、低速トルクの向上、排出ガス対策などの改良を施し、タクシー仕様車を除く一六〇〇cc車に搭載した。

・ 一六R型エンジン

従来の一七〇〇cc六R型エンジンを一八〇〇ccにボアアップし、同時にシリンダーヘッドの形状を改良したものである。最高出力で一〇馬力、最大トルクで一・〇kg・mそれぞれアップし、併せてスパークコントロール・バルブ(S・C・V)の採用など排出ガス対策を実施し、一八〇〇デラックス及び一八〇〇GL車に搭載した。

・ 一六R1B型エンジン

従来の一六R1B型エンジンを六R型エンジンと同様に、改良を施したもので最高出力で五馬力、最大トルクで〇・八kg・mそれぞれアップ一八〇〇SL車に搭載した。

・ 一八R1E型(一八R型EFI付)エンジン

従来の同型エンジンのシリンダーヘッドの形状を改良して、最高出力で五馬力、最大トルクで〇・五kg・mそれぞれアップし、同時に排出ガス対策も実施して二〇〇〇SL及びSR車に搭載した。

・ 一八R1G(R)型エンジン

マークII GSS車に搭載している高速型DOHC直列四気筒二〇〇〇cc一八R1G(R)型エンジンの諸元を一部変更し、同時に、抵抗器付コイルの採用、アイドル回転数のアップなどにより、排出ガス対策も施して、二〇〇〇GT車に搭載した。

②世界で、まだ先例の少ない「OKモニター」を組み込んだオーバーヘッドコンソールを一八〇〇GL、二〇〇〇GT車に標準で装備した。また、SL車には、オーバーヘッドコンソールを標準で装備し、OKモニターをオプションで設定した。

OKモニターは、コンピュータによって情報処理を行ない、主として安全走行に関する十一項目の部品、機能に万一異常が生じた場合に、運転者に警告を与える故障診断装置でOKモニター自体のチェック機構も備えている。検知項目及びその内容は、次のとおりである。

項目		検知内容
ブレーキ関係	(i) ブレーキパッド摩耗量 (ブレーキパッド) (摩耗量警告灯)	前輪ディスクブレーキの左右いずれかのパッドライニングインナの厚さが使用限界値(二・五mm)以下になった場合に点灯する。
	(ii) ブースターバキューム (ブースターバキューム) (警告灯)	ブレーキブースターバキューム室内の負圧が規定値(一七五mmHg)以下になった場合に点灯する。
	(iii) ブレーキオイル (ブレーキオイル) (残量警告灯)	フロントまたはリヤいずれかのブレーキオイルリザーブタンク内の油量が規定値(フロント八〇cc、リヤ一三〇cc)以下になった場合に点灯する。
	(iv) エンジンオイル (エンジンオイル) (残量警告灯)	エンジンがかかっている状態で、かつ、エンジンオイルが十分暖まっている時、オイルパン内油量が規定値以下になった場合に点灯する。
液量	(v) ラジエーター冷却水 (ラジエーター冷却水) (残量警告灯)	エンジン冷却水リザーブタンク内水量が規定値(〇・四ℓ)以下になった場合に点灯する。
	(vi) バッテリー液 (バッテリー液) (残量警告灯)	電解液が規定値(“L”レベル)以下になった場合に点灯する。
	(vii) ウインドウォッシャー液 (ウインドウォッシャー液) (残量警告灯)	ウインドウォッシャー液の残量が規定値(〇・四ℓ)以下になった場合に点灯する。
関係火灯	(viii) ヘッドランプ (ヘッドランプ) (断線警告灯)	ヘッドランプ(前照灯)の主灯及び副灯が球切れ、または、断線した場合に点灯する。
	(ix) テールランプ (テールランプ) (断線警告灯)	テールランプ(尾灯)が球切れ、または、断線した場合に点灯する。
	(x) ストップランプ (ストップランプ) (断線警告灯)	ストップランプ(制動灯)が球切れ、または、断線した場合に点灯する。
	(xi) ナンバープレート・ランプ (ナンバープレート・ランプ) (断線警告灯)	番号灯が球切れ、または、断線した場合に点灯する。

③安全運転の便に供するため、タクシー仕様車、一六〇〇スタンダード車及びセダン一六〇〇デラックス車を除く全車種に、次の三つの警告灯を標準で装備した。

(イ)燃料残量警告灯

燃料の残量が一〇ℓ以下になった場合に点灯する。

(ロ)シートベルト警告灯

ドライバーがシートベルトを装着していない場合に点灯する。

(ハ)半ドア警告灯

半ドア状態の場合に点灯する。

④一八〇〇GL、一八〇〇SL、二〇〇〇SL及び二〇〇〇GTの各車種には、バンパーの取付け部にショックアブソーバーを装着した、超大型の衝撃吸収式バンパーをオプションで設定した。このバンパーは、時速八km以下であれば衝突してもボディを傷めず、かつ、復元性をもっている。

⑤万一の時でも衝撃をスムーズ、かつ、確実に吸収できるボール式の衝撃吸収式ステアリングを全車種に標準で装備した。また、ステアリングホイールは、安全性が高く、かつ豪華な感じの三本スポークハンドルとした。

⑥歩行者が万一接触しても、安全度の高い可倒式フェンダーミラーを全車種に標準で装備した。また、運転席から角度を調整できるリモートコントロール式フェンダーミラーも一八〇〇GL車に標準で装備し、一六〇〇GL車にオプションで設定した。

⑦リヤコンビネーションランプは大型ランプを採用するとともに、機能別にランプを分離し、それぞれ色分けをして、視認性をよくした。また、フロント及びリヤランプとも最大車幅に近い位置に取りつけ、安全性の向上を図った。

⑧貫通性や衝撃に対してすぐれている中間膜が厚い熱線吸収合わせガラスをGT車のフロントガラスに標準で採用した。

⑨インナーリヤビューミラーは、すべて衝撃により脱落する安全性の高い構造であり、さらにデラックス車以上には、夜間の運転に便利な防眩式ミラーを標準で装備した。

⑩後窓のくもりを防止する熱線入りリヤウインドを一六〇〇GL車及び一八〇〇cc、二〇〇〇ccの各車種に標準で装備し、一六〇〇デラックス及びスタンダード車にはオプションで設定した。

⑪全車種に大径ブリストスターを標準で装備するとともに、Pバルブ付のタンデムマスターシリンダー方式を採用し、ブレーキ踏力の軽減と制動性能及び制動時の両安定性の向上を図った。

⑫ フロントブレーキについては、一六〇〇GL車及び一八〇〇cc、二〇〇ccの各車種にはディスクブレーキを標準で装備し、その他の車種には、ドラムブレーキを装備した。また、リヤーブレーキにはリーディングトレリングタイプを採用するとともに全車種とも自動調節式リヤーブレーキとした。

⑬ タイヤ及びリム的大幅なグレードアップにより、高速安定性、ロードグリップ力、ブレーキ性能などを向上させ、安全性、信頼性を高めた。

⑩ 外観・内装及びボデー

① スタイルの基本思想は、強い水平軸を基調とした安定感のあるボデースタイルである。

広いトレッド、低い車高、ガラス部分の大幅な拡大による広い視野の確保などにより、重心が低く安定感と信頼感のあるスタイルとなった。

② コンケープ（溝）の水平ラインによってサイドビューを引き締め、エア・アウトレットルーバーを、力強さを強調するポイントとし、シンブルで男性的なデザインとした。

③ セダンはノッチバック、ハードトップは、セミファストバックスタイルの合理的かつ斬新な形状とし、直線を有効に生かした。

④ ブラック系の内装に加え、ブラウン、グレー、ブルー系のカラフルで明るい内装を追加した。また、一六〇〇デラックス車以上の室内を豪華なフルトリムとし、グレードアップを図った。

⑤ 万一、追突された時にも、前席乗員の安全を確保することができるとなる三点式シートベルト付のヘッドレスト一体式、フロントシート二席を全車種に標準で装備した。また、SR及びGT車には、ラテラルサポートのよいシートを採用した。

⑥ 高級感があり、かつ安全性の高いヘッドレスト一体式のリヤーシートをセダン系GL車以上に標準で装備した。また、ハードトップ車のリヤーシートを前方に倒すことができる構造として、その上に大型荷物も置けるスペースを確保した。

⑦ ハードトップの助手席シートに、後席から足踏みベタルで操作のできる記憶装置付ウォークイン機構を採用し、後席乗員の乗降の便を図った。さらに、一六〇〇デラックス及び二〇〇〇SR車を除くハードトップ車の助手席側フロントドアには前後二ヶ所にインサイドドアハンドルを設け、より一歩の便を図った。

⑧仕上りがよく、安全性の高い一体溶接構造のボデーを採用するとともに、成型天井の採用によって、乗員の頭上空間（ヘッドクリアランス）の増大と断熱、防音効果の向上を図った。

⑨新車時の光沢感を長期間持続させるウレタン塗装のタフネスクリアコートの外板色を新設、また塗装膜を大幅に厚くするなどの改良を行ない、外板塗色の耐久性と品質の向上を図った。

Ⅲ) 装備機能の充実

①タクシー仕様車及び一六〇〇スタンダード車を除く全車種にウォッシュ・連動式ワイパーを標準で装備した。

②A Mラジオ、A M I F Mラジオ、A M I F Mマルチラジオ及びステレオ装置もスタンダード車、タクシー仕様車を除く各車種のグレードに応じてそれぞれ標準で装備した。

③室内暖房を行ないながら、頭部には爽やかな外気を送り込んで、いわゆる頭寒足熱が効果的に得られるバイレベル付のヒーターをデラックス車以上に標準で装備した。また、後席専用のヒーターダクトを設け、リヤ1席の暖房効率を上げた。

④計器盤と一体となった大型のフルコンソールボックスをスタンダード車及びベンチシート車を除く全車種に標準で装備し、更にG T、S L、G Lの各車種にはセンターアームレストを取り付けた。

⑤ヘッドランプ、ワイパーをはじめ、駐車灯、非常点滅表示灯などのスイッチに至るまで、使用頻度の高い操作スイッチ類は極力コラムに集中させ、三点式シートベルト装着時でも容易に操作ができるよう配慮した。

⑥従来床下にあったガソリタンクをラゲージルーム前方へ移し、追突された場合のガソリン漏れ及び車両火災の予防を図った。また、ガソリン車は五五ℓ（従来は五〇ℓ）、L P G車は七八ℓ（従来は七二ℓ）に燃料タンク容量を増やし、長距離ドライブの便を図った。

Ⅳ) 駆動系及び足まわりの改良

①レリーズシンダーなどクラッチの伝達部分を大幅に改良し、踏力の軽減を図った。

②従来、五段トランスミッションは、全て高速型のボルシエタイプであったが、一般走行にも適したギヤ比を持つワナータタイプの五段トランスミッションを新設し、SL及びSR車に搭載した。GT車の五段トランスミッションは従来通りボルシエタイプである。

③トランスミッションケース及びクラッチハウジングなどを改良して、剛性を高め、かつ、高速走行時の振動、騒音の低減を図った。

④オートマチック車を除くフロアシフト車のシフトレバー位置を従来より六〇mm手元へ移動するとともに、レバーの長さを短くしてシフトストロークを小さくし、操作フィーリングの向上を図った。

⑤SL、SR及びGT車には、静粛性、安全性の高い直径六五mm、三ジョイント二分割式のプロペラシャフトを採用した。なお、その他の車種もプロペラシャフトを太くし、同様に静粛性の向上を図っている。

⑥GT車を除く全車種のデフ・ギヤを従来使用していた六・六二インチのものから六・七インチのものに変更し、耐久性の向上及び騒音の低減を図った。GT車のデフ・ギヤは七・五インチである。

⑦ステアリングギヤ比及びベアリングなどの改良により、操舵力の軽減を図った。

⑧セバレートシート車のパーキングブレーキを従来の計器盤下にあるステッキタイプからコンソールボックスに組み込んだセンターレバー方式に変更し、操作フィーリングの向上を図った。

⑨SL、SR及びGT車のリヤサスペンションに、新設計のリトフ式四リンク機構を採用し、発進時、制動時のリヤアンチリフト及びフロントアンチダイブの改善、コーナリング性能、及び未舗装路での走行フィーリングの向上を図った。

(B) コロナバンの車両概要

(I) 公害安全対策

①従来、バンシリーズにあった一三五〇cc三P型エンジン搭載のスタンダード車を廃止し、従来バン一六〇〇ccデラックス車に搭載していた一二R型エンジンを搭載したバン一六〇〇ccスタンダード車を新設した。排出ガス対策は、セダン、ハードトップと同様である。

②バン一六〇〇ccデラックス車は、搭載エンジンを一六〇〇cc一二R型エンジンからカリナ、セリカなどに搭載している一六〇〇cc二T型エンジンに変更した。また、従来六R型エンジンを搭載していたバン一七〇〇ccデラックス車には一八〇〇cc一六R型エンジンを搭載し、バン一八〇〇ccデラックス車とした。排出ガス対策は、セダン、ハードトップと同様である。

③ステアリングコラムは、万一の時でも衝撃をスムーズ、かつ確実に吸収できるボール式の衝撃吸収式ハンドルをオプションで設定した。

④一八〇〇ccデラックス車には、ディスクブレーキを標準で装備した。また、一六〇〇cc車は二リールディングブレーキを標準装備とし、ディスクブレーキをオプションで設定した。

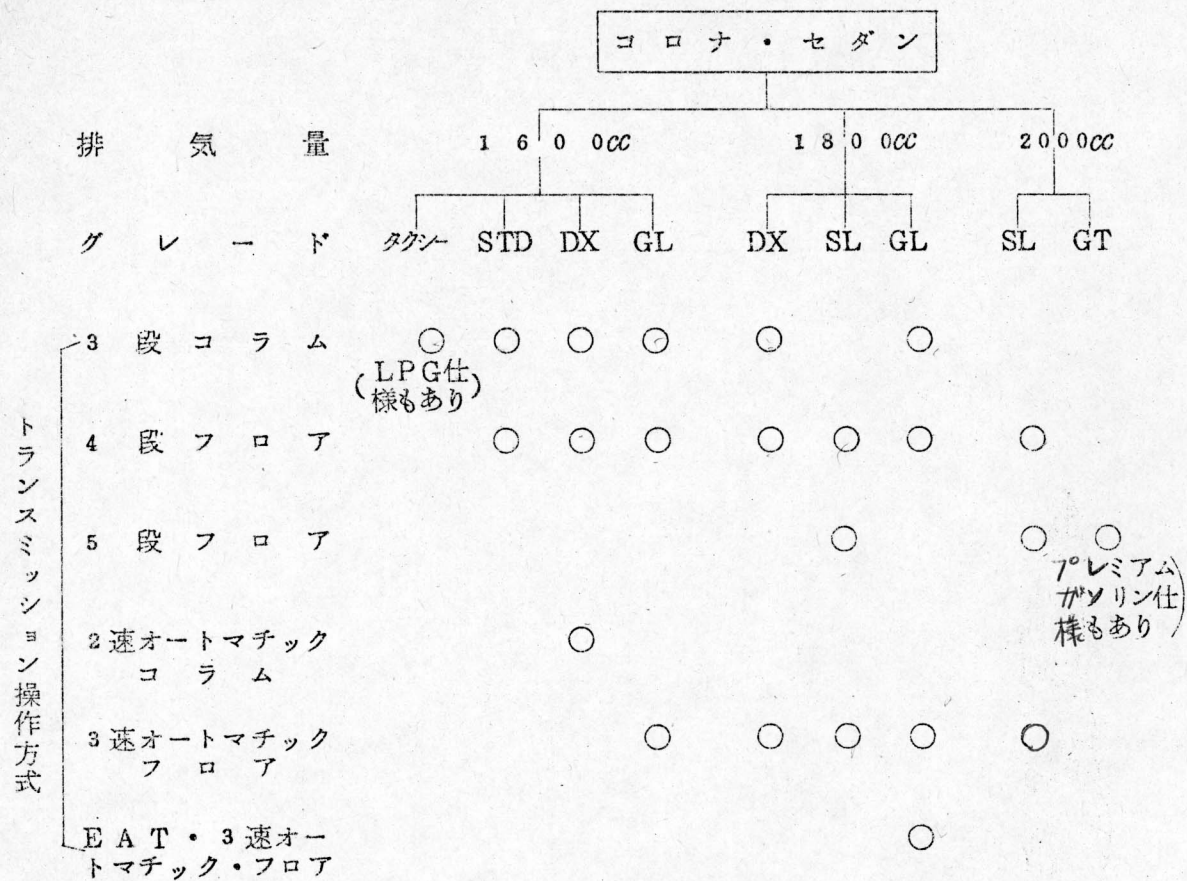
⑤全車種に、大径ブースターを標準で装備するとともに、Pバルブ付のタシムマスターシリンダー方式を採用し、ブレーキ踏力の軽減と制動性能及び制動時の車両安定性の向上を図った。

⑥フェンダーミラーはすべて可倒式とし、また、インナーリヤビューミラーは衝撃によって脱落する安全性の高い構造のものを全車種に標準で装備した。

⑦後窓のくもりを防止する熱線入りリヤウインドをオプションで設定した。

(II) 外観・スタイル・その他

①乗用車系と同じくスタイルを一新し、直線を多く取り入れた精悍でダイナミックな外観とした。



※ 使用ガソリンはレギュラーガソリンが原則

- ② 全長、全幅をそれぞれ二〇〇mm、四〇〇mm拡大する一方、車高を一〇〇mm低くし、重心が低く安定感のあるスタイルとした。
なお、荷室についても、荷室長、荷室幅をそれぞれ五五mm、四〇〇mm大きくし、作業性の向上及び積載機能の充実を図った。
- ③ リヤコンビネーションランプは、大型の縦型とし、被視認性のよいデザインに改良した。
- ④ バンシリーズにおけるシフトレバー操作方式は、従来は三段コラムシフトと四段フロアシフトの二タイプであったが、今回、一八〇〇デラックスマ車に安全運転に有効で、かつ運転操作が容易な三速オートマチックフロアシフト車を新設した。

コロナ・パン

排気量	1600cc	1800cc
グレード	STD DX	DX

トランスミッション方式

3	段	コ	ラ	ム	○	○					
	4	段	フ	ロ	ア		○	○			
	3	速	オ	ー	ト	マ	チ	ッ	ク		○
		フ	ロ	ア							

※ 使用ガソリンはレギュラーガソリン

コロナ・ハードトップ

排気量	1600cc	1800cc	2000cc
グレード	DX GL	DX SL GL	SL SR GT

トランスミッション方式

4 段 フ ロ ア	○	○	○	○	○	○	
5 段 フ ロ ア				○		○	○ ○ ○
3 速オートマチック フ ロ ア	○	○	○	○	○	○	(プレミアム ガソリン仕 様もあり)
E A T ・ 3 速オー トマチック・フロア					○	○	

※ 使用ガソリンはレギュラーガソリンが原則

◎ コロナ主要車種標準価格一覧表

(スベアタイヤ・標準工具一式付)

単位 千円)

	車 種	搭載エンジン	トランスミッション タイプ	東 京	名古屋	大 阪
セ ダ ン シ リ ー ズ	1 6 0 0 タクシー	1 6 0 0 CC 1 2 R型	3 段コラム	5 8 0	5 7 5	5 7 9
	1 6 0 0 スタンダード	1 6 0 0 CC 2 T型	3 段コラム	5 5 8	5 5 3	5 5 7
	1 6 0 0 デラックス	1 6 0 0 CC 2 T型	3 段コラム	6 3 0	6 2 5	6 2 9
	1 6 0 0 GL	1 6 0 0 CC 2 T型	3 段コラム	6 9 5	6 9 0	6 9 4
	1 8 0 0 デラックス	1 8 0 0 CC 1 6 R型	3 段コラム	6 6 5	6 6 0	6 6 4
	1 8 0 0 GL	1 8 0 0 CC 1 6 R型	3 段コラム	7 6 5	7 6 0	7 6 4
	1 8 0 0 SL	1 8 0 0 CC 1 6 R-B型	4 段フロア	7 7 5	7 7 0	7 7 4
	2 0 0 0 SL	2 0 0 0 CC 1 8 R-E型	4 段フロア	8 7 0	8 6 5	8 6 9
	2 0 0 0 GT	2 0 0 0 CC 1 8 R-G型	5 段フロア	1,1 0 5	1,1 0 0	1,1 0 4
ハ ー ド ト ッ プ シ リ ー ズ	1 6 0 0 デラックス	1 6 0 0 CC 2 T型	4 段フロア	6 9 5	6 9 0	6 9 4
	1 6 0 0 GL	1 6 0 0 CC 2 T型	4 段フロア	7 3 5	7 3 0	7 3 4
	1 8 0 0 デラックス	1 8 0 0 CC 1 6 R型	4 段フロア	7 3 0	7 2 5	7 2 9
	1 8 0 0 GL	1 8 0 0 CC 1 6 R型	4 段フロア	8 0 5	8 0 0	8 0 4
	1 8 0 0 SL	1 8 0 0 CC 1 6 R-B型	4 段フロア	8 1 0	8 0 5	8 0 9
	2 0 0 0 SL	2 0 0 0 CC 1 8 R-E型	4 段フロア	9 0 5	9 0 0	9 0 4
	2 0 0 0 SR	2 0 0 0 CC 1 8 R-E型	5 段フロア	9 3 1	9 2 6	9 3 0
	2 0 0 0 GT	2 0 0 0 CC 1 8 R-G型	5 段フロア	1,1 4 0	1,1 3 5	1,1 3 9
バ ン	1 6 0 0 スタンダード	1 6 0 0 CC 1 2 R型	3 段コラム	5 5 5	5 6 0	5 6 4
	1 6 0 0 デラックス	1 6 0 0 CC 2 T型	3 段コラム	6 2 4	6 2 9	6 3 3
	1 8 0 0 デラックス	1 8 0 0 CC 1 6 R型	4 段フロア	6 8 4	6 8 9	6 9 3

