

トヨタ、クラウン系全車の

フルモデルチェンジを発表

わが国初の本格安全設計

新車種オーナー・デラックス登場

トヨタ自動車販売(株)は、四日、トヨベツト・クラウン系乗用車・商用車・全基本九車種のフルモデルチェンジ、および新車種オーナー・デラックスを発表、十三日から全国いっせいに発売する。

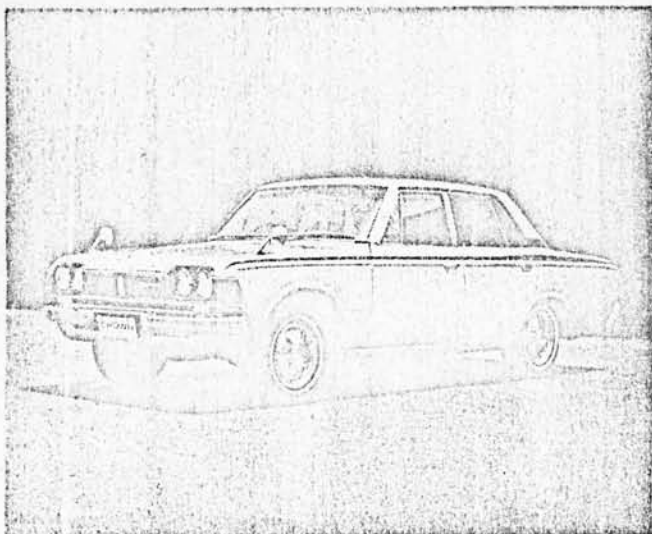
また、従来、マスターラインと呼んでいた商用車を、この機会にクラウンバン、ピックアップなどとし、名称を統一することとなった。

新型クラウンは、特に高速時代の適合車として、高速走行における操縦性・居住性の向上、振動騒音に対する配慮が行きとどいており、とりわけ安全設計の面ではわが国でも初めての本格的な諸装備がほどこされている。

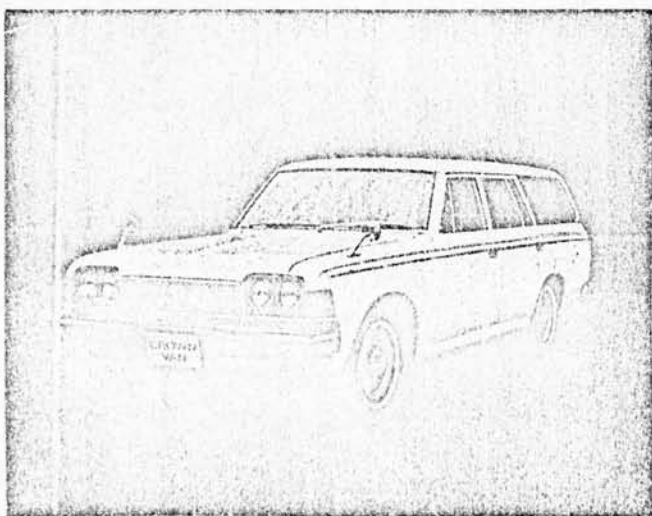
これらは、全国の高速道路網の急ピッチの拡充を前にして、ようやく高まりはじめた「ゆとりのある高速長距離セダンを」というユーザーの要望に応える意図をもっている。

新発売のオーナー・デラックスは六気筒二〇〇〇ccエンジンを搭載。外観・内装・装備ともデラックスに準ずる仕様をそなえており、二〇〇〇cc高速時代の上級オーナー向け新鋭車といえる。価格は東京店頭渡し、八十八万円であり、デラックスとオーナー・スペシャルの中間に位置する。

また、従来から高級ワゴンとして親しまれてきたクラウン・カスタムは後扉を横開



クラウンスーパーデラックス



クラウンバン

きに改めるとともに、横向きのサード・シートを装備し、八人乗りとなつた。

新発売のオーナー・デラックスを除き、乗用車・商用車とも、価格はすべて据え置きである。

(価格については附表(四)参照)

(一) 新型クラウンの特長点

1. スタイル……機能重視から生まれた「日本の美」

新型クラウンはトヨタ自動車工業㈱が昨年完成したデザイン・ドームから生まれた最初の車である。米車にも欧州車にもない「日本の美」をトヨタのデザイナーが追求した。明快で清楚ななかに、近代感覚があふれている。このデザインにあたり、スタイル自体が美しく、流行をリードできるほどのものでなければならぬのはもちろんであるが、まず、居住性・視界・サービスイヤ容易・安全性などの機能を重視、そこからこのデザインが導き出された。

全体としては、旧型車より、さらに低く、長くなり、かつ曲面ガラスの採用によつて、広く、安定感を増したが、それを特長のある強いサイドのレリーフラインによつて引きしめ、伸びやかに、軽快に処理している。

とくに、リヤ・スタイルには意をはらい、走り去る爽快感が巧みに強調されている。ポデー・サイドまでまわりこんだ艶消しのラジエーター・グリルは一、二の米車にしかない合成樹脂製で、シックな風格をこの車に与えている。

2. わが国初の本格安全設計

新型クラウンはその設計の基本理念として、可能なかぎりの安全対策をすべてとり入れることを目標としてきた。その結果、来年限車から適用される米国の自動車安全基準二〇項目中、エネルギー吸収ステアリングを除いたすべてを充たすばかりかさらに、主だつたものだけでも、一六項目にわたるクラウン独自の安全設計を盛りこむことができた。これらの対策によつて生じるデザイン、技術、コストなどの難点をすべて解決しえたわけである。この努力によつて、新型クラウンは、まさに、わが国初の本格安全設計といえるばかりか、世界的にも、もつとも進んだ安全車のひとつとなつた。(安全項目については附表(三)を参照)

3. 居住性の向上・無類の静粛設計

ペリメーター・フレームの採用とサイドの曲面ガラスの効果によつて、客室寸法は長さで五〇ミリ、巾一五ミリ、高さは二五ミリそれぞれ長くなつている。とくに、フロント、リヤともにレックルームが格段に広くなつた。

シート、計器板、カーベット類の材質や設計の向上、フレッシュフロー・ベンチレーター採用などもあいまつて、室内居住性の快適さは、同級車の水準をはるかに抜いている。

室内設計の基本的な考え方として、リヤシートを豪華にするとともに、とくに、オーナーカーとして、フロント・シート設計を重視、レック・ルームの拡大、計器板配置、カーブ・スライド・シートによるドライブング・ポジションの適正化など、容易で楽しいドライブのための配慮が行きとどいている。

また、特に居住性や安全性に影響の大きい振動騒音については、ロールスロイスより静かだと自負するフォード・ギャラクシーを目標とし、これに匹敵する静粛性が確保された。これは、ポデー、エンジンのマウンテイングを改良し、ポデー構造を改善したことによつている。

4. 操縦性能の向上

高速走行および悪路走行の際の操縦安定性を改善、ハンドルからのショックと、ハンドルの操作力を軽減することができた。

ステアリング・ポストを従来より若干立てぎみとし、シート・アジャスターをカーブ・スライディング方式としたため、どんな体格の人にも適切なドライビング・ポジションがえられる。

ステアリング・ギアはリサーキュレーティング・ボール式である上に、可変式ギア比となつてゐるため、据え切りや、低速走行時には軽く、高速走行時にはシャープなハンドル操作ができる。

5. サービス・フリー

無給油・無給水・無調整の考え方を徹底してゐる。

クラッチ……………二年または四万キロ無調整(スーパードX)

ラジエーター……………リザーブ・タンク付ラジエーターで冷却水の交換が二年または四万キロまで不要。(デラックス以上)

無給油……………グリス・ニップルを全廃した。ステアリング・リンケージは完全無給油。ボールジョイントは二年または四万キロまで無給油である。(輸出車及び営業用車を除く)

燃料タンク……………タンク容量を一五リッター増し、六五リッター入りとし、長距離走行に適合させた。

その他、ワイヤ・ハーネスをフエンダー・エプロンの中に入れ、サービス容易にするなど、細部にわたる配慮が行きとどいてゐる。

6. エンジンおよびトランスミッション

エンジン及びトランスミッションの組み合わせは、実に多彩である。

クラウン系のエンジンは六気筒M型及び四気筒五R型に大別される。

五R型は従来の三Rエンジンのストロークを変更し、二〇〇〇ccに排気量を上げ、出力を九三馬力とした。

スタンダードおよびオーナー・スペシャル、商用車シリーズに搭載する。これで、クラウン系のエンジンはすべて、二〇〇〇ccとなつた。

M型は従来どおり、チェインドライブ方式のOHcであるが、搭載車に合わせ、M

1B(一二五馬力、クラウンS) M1D(一一〇馬力、スーパードラックス) M

(一〇五馬力、デラックス、カスタム及びトヨグライド車) M1C(一〇〇馬力、オーナーデラックス、スタンダード、商用車) M1LPG(営業車)の五種類となつた。

トランスミッションの種類もきわめて豊富となつた。

三段トランスミッション、四段フロアシフト・トランスミッション、二段トヨグライド、三段トヨグライド及び三段トヨグライド・フロアシフトの五種が用意されている。従来、クラウンSにしか搭載されていなかつた三段トヨグライドが、デラックス、カスタム、スーパードラックスにまで搭載されることとなつた。

これらエンジンとミッションの組み合わせを標準装備した合計車種は、商用車・営業車を含め、実に三十四種の多彩さとなる。

7. わが国初のベリメーター・フレームの採用

従来のX型フレームをペリメーター（周縁）フレームに変更した。これによつて、床面を深く、広くとることが可能となり、万一の衝突時にも車室が充分に保護され、前後、側方いづれからのショックをも、効果的に軽減できる。ペリメーター・フレームの採用はもちろんわが国でもはじめてである。

8. いままでの車には見られない豪華な装備

新型クラウンには後席の左右に設けられたパーソナルライトなど、ぜいたくなアクセサリーが装備されているが、特にスーパードラッグスにはAM・FM完全自動選局式ラジオ、運転席に座つたままでトランクを開けられる電磁式トランク・オープナー世界でも類のない日付・秒針つきの音叉時計など、従来の車には見られない豪華な装備品が採用された。

(二) クラウン 商用車の特長

マスターラインからクラウン・バン、ピックアップに名称を変更したクラウン商用車は、いつそうクラウンの特長を大巾にとり入れ、このクラスでは群を抜いた安全性と豪華さを備えることとなつた。

新型クラウンにみられる安全設計、居住性、操縦性、サービス性などの諸点はすべて、商用車シリーズにも採用されている。

そのほか、新設計のペリメーター・フレーム、曲面ガラスによつて客室・荷室とも、このクラス、抜群の広さを誇る。リヤ・シートの折りたゝみ操作がワンタッチで行なえ、リヤゲートの先端に丸味をつけ、荷物の積み卸しが一そり楽になるなど、商用車としての機能がさらに便利なものとなつた。