

昭和五十八年 八月三十一日

トヨタ、クラウンをフルモデルチェンジ

——世界最高級のプレステージサルーン——

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、八月三十一日より、全国のトヨタ店〔注1〕を通じて一斉に発売する。

〔注1〕東京地区は東京トヨペット、大阪地区は大阪トヨペットで販売。

クラウンは、昭和三十年一月に発売されて以来、常に時代をリードする設計思想とその優れた商品性により、日本を代表する最高級乗用車として確固たる地位を築いてきている。

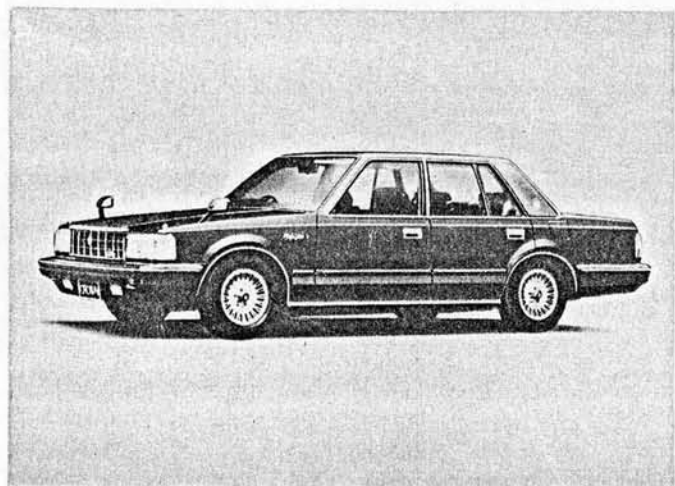
今回のフルモデルチェンジにあたっては、従来より好評を得ている高級車としての快適性や豪華さはもとより、高い基本性能をもつ「世界最高級のプレステージサルーン」を基本テーマとして開発した。

市場の要請に応え、開発のねらいとして重視した点は次の三点である。

- 一、プレステージサルーンにふさわしい基本性能と高品質の追求
- 二、高級グレードの強化とハードトップ、ステーションワゴンのパーソナルユースへの対応
- 三、魅力ある新機構・新装備の積極的採用



クラウン 4ドアハードトップ ロイヤルサルーンG
2800DOHC(E-MS123-STPQF(L))



クラウン セダン ロイヤルサルーンG
2800DOHC(E-MS123-SESQF(L))

これらのねらいを達成するために、最高級プレステージサルーンとしての気品あふれるスタイルに加え、クラウンの伝統あるフレーム構造をさらに発展させた世界唯一のフルフレーム四輪独立懸架を開発し、優れた操縦性・走行安定性と、乗心地・静粛性とを両立させている。

また、新型クラウンには、豊富な車種体系にあわせ、十一種類の高性能、低燃費エンジンを搭載している。

特に日本で初めてエンジンとオートマチックトランスミッションを一つのマイコンにより総合制御するシステムを開発し、燃費・ドライブリティーを大幅に向上させている（5M—GEU型エンジン搭載車）ほか、一〇モード燃費一〇・二km/ℓ（1G—GEU型エンジン搭載 五速マニュアルトランスミッション車 運輸省審査値）とこのクラスの六気筒車としては、トップの値を実現している。

また、3ナンバー車に、最高級グレードのロイヤルサルーンGを、5ナンバー車には、ロイヤルサルーンを、ステーションワゴンには、スーパーサルーンをそれぞれ新設し、高級グレードの一層の充実をはかるとともに、ハードトップ、セダンのセグメントをはかるために、それぞれオリジナルの高い外観、内装としている。

さらに新型クラウンには、マイコンパワーシート、画期的な空調、オーディオシステムなど、最新技術を駆使した九十項目にも及ぶ魅力ある新機構・新装備を積極的に採用し、名実ともに最高級プレステージサルーンとしての豪華さと実用性を兼ねそなえている。

なお、新型クラウンの車種体系は、4ドアハードトップ、セダン、ステーションワゴン、バンの四種類のボデータイプからなっている。

主な特長は次のとおりである。

一、品格と豪華さを併せもつ現代感覚あふれるスタイル

- ・ 新型クラウンシリーズは、最高級乗用車としての伝統、品格を尊重しつつ、格調の高い現代感覚と機能美あふれるスタイルとなっている。

- ・ 4ドアハードトップは、「ハインサエティオーナーカー」をテーマとし、リヤクォーターに配したクリスタルピラー、ラップラウンド リヤ ウィンドウなどにより独自の高級感を表現したグラッシーキャビンと、ウエッジシェイプのサイドビューなどにより、走行シルエットの美しい豪華なスタイルを構成している。

- ・ セダンは、「日本を代表するフォーマルセダン」をテーマとし、低いベルトラインと大きく拡大された明るいグリーンハウス、豪華なフロントグリルと現代的なりやビューを配した風格のあるスタイルとなっている。

- ・ ステーションワゴンは、「本格的な高級ステーションワゴン」をテーマに、開放感あふれるスカ

イライトウィンドウ、居住性のよい二段ハイルーフなどを採用することにより、多用途性に富み、かつ高級感のあるスタイルを表現している。

二、優れた操縦性・走行安定性・乗心地

・新型クラウンに採用しているフルフレーム四輪独立懸架は、量産FR車では、世界唯一のもので、フロントにはダブルウィッシュボーン型、リヤにはセミトレーリングアーム型独立懸架方式を新設計のフルフレームに組合わせたもので、優れた操縦性・走行安定性と、乗心地・静粛性を両立させている。

・このクラスとしては、わが国で初めての四輪ESC (ELECTRONIC SKID CONTROL) を設定し、すべりやすい路面などにおける急制動時の安定性および制動中の操縦性を大幅に向上させている。

・また、荷重の変化にあわせ、車高を一定に保つオートレベラーを装備し、常に最適な車両姿勢を確保することにより快適な乗心地と優れた走行安定性を実現している。

・さらに、新型クラウンは、ハンドルの操舵力を、車速に応じて連続的に電子制御するプログラッシブ パワーステアリングを装備し、優れた操縦性を確保している。

三、広く快適な居住空間と世界トップレベルの静粛性

・ホイールベースの延長、ダッシュボードの前出しなどにより、室内長を伸ばすとともに、フロアを低くし、同時にフロアの幅を広げ、このクラスではトップレベルの居住空間を確保している。

・また、インストルメントパネルは、4ドアハードトップには、よりパーソナルで機能的なものを、セダンには、フォーマルな意匠とユーティリティを配慮したものをそれぞれ採用し、快適で機能性に優れたインテリアを構成している。

・さらに、キャビンまわりの面一化、三重ドアシールなどによる風切音の低減、フルフレームと新設計のボデーマウントによる優れた防振性能の確保などにより、すでに世界でトップレベルの静粛性を一段と向上させている。

四、余裕ある動力性能と優れた燃費経済性

・新型クラウンには、豊富な車種体系に合わせ、十一種類の高性能・低燃費エンジンを搭載している。

特にかねてより搭載している5M—GEU型ツインカムエンジン（六気筒、DOHC、二七五九cc）に加えて、ヘレーザα1Gツインカム24V（1G—GEU型、六気筒、DOHC、一九八八cc）の新設定により、ツインカムシリーズを充実させ、いずれもロイヤルサルーンに搭載している。

主なエンジンの特長は次のとおりである。

- ・5M—GEU型ツインカムエンジンは、かねてから高出力と優れた静粛性で好評を得ているが、今回さらに、このエンジンと電子制御式2ウェイオーバードライブ付4速オートマチックトランスミッション（ECT）とを、一つのマイコンで総合制御するシステムを日本で初めて採用し、燃費・ドライバビリティなどを大幅に向上させている。

- ・ヘレーザα1Gツインカム24Vは、今回新たに新型クラウンに搭載される軽量コンパクトで高性能な六気筒24バルブツインカムエンジンで、しかも一〇モード燃費一〇・二km/ℓ（五速マニュアルトランスミッション車、運輸省審査値）を確保しており、このクラスの六気筒車としてはトップの値である。

- ・ヘレーザ1G（1G—EU型、六気筒、OHC、一九八八cc）には好評の新電子制御燃料噴射方式EFI—Dを導入し、低燃費と高性能を両立させている。

- ・M型ターボ（M—TEU型、六気筒、OHC、一九八八cc）にも世界に先がけて開発したECTを設定することにより燃費・出力を向上させている。

- ・そのほか燃費、静粛性などに優れたディーゼルエンジンヘレーザ2Lディーゼル（2L型、四気筒、二四四六cc）新開発のLPGエンジンヘレーザ3Y—LPG（3Y—PU型、四気筒、一九九八cc）を新たに搭載している。

五、魅力ある新機構・新装備

(1) 四輪ESC

- ・マイコンにより、四つの車輪がロックしないように、コントロールする装置で、すべりやすい路面などにおける急制動時の安定性および制動中の操縦性を大幅に向上させている。

(2) オートレベラー

- ・光センサーを使ったマイコン制御により、乗車人数やトランク荷物重量の増減にかかわらず、自動的に車高を一定の高さに保つオートレベラーを採用し、優れた乗心地と操縦性・走行安定性を確保している。

(3) プログレッシブ パワーステアリング

・コンピュータにより、車速に応じて操舵力を連続的に変化させるよう制御し、低速では軽く、中高速では適度な重さを与え、高速直進性などの向上をはかった画期的なパワーステアリング。

(4) 新マイコンオートエアコン

・新マイコンオートエアコンは、従来から好評のマイコンオートエアコンをさらに改良したもので、世界初の十気筒可変容量コンプレッサーを採用することにより、燃費の向上を図るとともに、スインググリル（エアコンの自動首振り式センター吹出しグリル）、前後風量コントロールヒーター（世界初）など数多くの新機構を採用し、快適性の向上をはかっている。

(5) ロイヤルサウンドシステム

・ロイヤルサルーンGに標準装備したロイヤルサウンドシステムは、ボタン一つで各シートポジションで最適な音が楽しめる世界初のポジションセレクト（注2）、ワンタッチで最適な音質調整ができるサウンドフレバー（注3）の他、FMデュアルガラスアンテナ（世界初）などにより快適な音響空間をうみだしている。

(6) 新機構を導入した快適なシート

・新型クラウンは、前後席ともパワーシートを採用し、特に運転席はマルチ アジャスタブルマイコン パワーシートなどの新装備を設定している。また、セダンの後席にバイブレーターをついたりフレッシングシートを採用しているほかステーションワゴンには、フロント シートクッションからリヤ シートバックまで平らになるオールフラットシートを設定している。

〔注2〕

ポジションセレクト

・DRIVER、ASSIST、REAR、ALLの四つのセレクトボタンにより、ワンタッチで運転席、助手席、後席などそれぞれのポジションで最適な音が楽しめる装置。

〔注3〕

サウンドフレバー

・クラシック、ロック、ポップス、ジャズ、ボーカルの五つのボタンを設定し、ワンタッチで最適な音質調整ができる装置。

(7) その他の新機構・新装備

・さらに、ドライビングポジションの調節自由度が大きく、乗降性に便利な世界初のメモリー付

チルト&テレスコピック ステアリングやステアリングホイールに取付け、操作性を向上させた、ワンタッチ オートドライブ スイッチなどの新機構を採用することにより操作性、快適性の大幅な向上をはかっている。

なお、以上の新機構・新装備をそれぞれのグレードに応じて、標準またはオプション設定しているほか、特に4ドアハードトップロイヤルサルーンGには、九個ものマイコン制御機器を装着するなど、エレクトロニクスを積極的に導入している。

六、車種体系の充実

・高級化への要望が高まる市場に対応するため、〈レーザーα1Gツインカム24〉、フルフレーム四輪独立懸架などを装備した5ナンバー車のロイヤルサルーンを新たに設定している。

・また3ナンバー車に、四輪ESC、オートレベラー、ロイヤルサウンドシステム、新マイコンオートエアコンなどを標準装備した最高級グレード ロイヤルサルーンGを新設定している。

・さらに、ステーションワゴンに最高級グレード、スーパーサルーンを新設するなど、最高級乗用車にふさわしい車種体系としている。

なおタクシー仕様車には、新開発の四気筒LPGエンジン〈レーザー3YLPG〉搭載車のほか、わが国唯一の六気筒LPGエンジン(M1P.U型)搭載車を設定している。

当面の国内月販目標台数は、乗用車系一二、〇〇〇台、バン四〇〇〇台である。

また、新型クラウンの店頭発表会は、九月十日(土)、十一日(日)の両日、全国のトヨタ店で実施される。

車両概要、車種体系、価格、主要諸元は別紙のとおりである。

以 上

◎車両概要

一、スタイル―伝統と品格を尊重した、最高級乗用車にふさわしいスタイル―

(1) スタイルは、全体に、フロントノーズとベルトラインを大幅に下げ、ウエッジラインをより明確にし、空力性能を配慮した走行シルエットの美しいスタイルとしている。また、ガラス面積を増やして視界を良くするとともに、明るく大きなキャビンをグラッシィな面でつつみ、現代感覚あふれる高級感を表現している。

(2) 4ドアハードトップは、「パーソナル性をもったハイソサエティ オーナーカー」として、格調あるフロントグリル、シンプルなボデー面、グラッシィなクリスタルピラー、ラップラウンド リヤ ウインドウなどによりパーソナル性の高い、かつ品格のあるスタイルとしている。

(3) セダンは、ゆるぎないステイタス性をもった「日本を代表するフォーマルセダン」として、豪華で立体感あるフロント、安定感のあるボデーシルエット、しっとりとした落ちつきのあるクリスタルピラーの採用などにより、風格とステイタス性を強調したスタイルとしている。

(4) ステーションワゴンは、「本格的高級ステーションワゴン」として、居住性の良い二段ハイルーフ、サイドからバックにまわりこんだラップラウンド リヤ ウインドウ、開放感のあるスカイライト ウインドウなどを新採用するとともに、セダンと同じフロントスタイル、カラード ウレタンバンパーなどにより、パーソナル性とユーティリティを追求している。

二、操縦性・走行安定性・乗心地―先進技術の積極的導入―

(1) フロントサスペンションには、ダブルウィッシュボーン型、リヤサスペンションには、セミトレーリングアーム型を採用した四輪独立懸架と、静粛性、防振性能に優れた新設計フルフレームとを組み合わせた量産FR車では世界唯一のフルフレーム四輪独立懸架を採用し、操縦性・走行安定性と、乗心地・静粛性とを両立させている。

(2) またプロGRESSIVE パワーステアリングを採用することにより、操縦性・走行安定性を大幅に向上させている。プロGRESSIVE パワーステアリングは、コンピューターがハンドルの手応えを車速に応じて連続的に変化するように、制御し、低速では軽く、中高速では適度な重さとなり、車速に応じた理想的な操舵感を得ることができる。

(3) さらにすべりやすい路面などにおける急制動時の安定性および制動中の操縦性を大幅に向上させた四輪ESCを採用している。

(4) 乗員や積荷の増減によるリヤの車高変化をマイコンにより自動的に調整し、つねに正しい車両姿勢を保つオートレベラーを採用し、優れた乗心地と操縦性・走行安定性を確保している。

三、室内—豪華で広い居住空間—

- (1) 新型クラウンはホイールベースを30mm延長するとともに、インストルメントパネル、ペダル類などを前出しするなどにより、セダンでは従来型車に比べ室内長を95mm延長しているほか、成形ドアトリムの採用などにより、室内幅を30mm拡大している。さらに最低地上高を確保しつつ、フロアの低下、フラット化を徹底的に追求し、室内高も25mm高くしている。
- (2) また4ドアハードトップのインテリアには立体感あふれる個性的なデザインのパーソナルインパネを専用に新設（フロアシフト車）、セダンでは機能性の良いフォーマルインパネを設定し、さらにセダンのタクシーなどには、機能性に富んだ専用インパネを設定するなど、それぞれのイメージ、目的に合った室内デザインとしている。
- (3) さらにシートは、ドアトリムとともに豪華さあふれる立体的デザインとし、感触の良さと長時間の運転でも疲れにくい工夫をこらしている。さらに4ドアハードトップには専用のパーソナルシートを設定し、可変サイドサポートなどシート機能を充実させ、パーソナルユースにふさわしい意匠・機能としている。

四、静粛性・防振性能—世界に誇る静粛性—

- ・ 新型クラウンは強靱な新設計のフルフレーム、防振性能のよい新しいボデーマウントシステム、フレームとボデーの間のアブソーバーの新設、剛性の向上をはかったボデーシエルとその徹底した遮音構造などにより、世界に比類のない静粛性と優れた防振性能を確保している。また高速走行時の風切音については、三重ドアシール、フロントピラーモールを利用した整流作用、キャビンまわりの面一設計などにより、大幅に低減させている。

五、エンジン—ゆとりある動力性能と低燃費の実現—

- ・ 新型クラウンには、〈レーザーα1Gツインカム24〉（1G—GEU型、六気筒、一九八八cc）、〈レーザー3Y—LPG〉（3Y—PU型、四気筒、一九九八cc）、〈レーザー2Lディーゼル〉（2L型、四気筒、二四四六cc）の三つのエンジンを新搭載するとともに、すべてのエンジンに改良を施している。

(1) 5M—GEU型ツインカムエンジンには、電子制御式2ウェイオーバードライブ付4速オートマチックトランスミッション（ECT）とを一つのマイコンにより、総合制御するシステムを採用している。これによってエンジン、トランスミッションの相互コミュニケーション制御を行い、トランスミッションのシフトショックを軽減するとともに、コンピューター内の信号の万一の異常に対するバックアップ

制御など、ドライバビリティの向上をはかっている。さらに圧縮比の増加やバルブタイミングの変更などの改良により、燃費・出力の向上をはかった。その結果、最高出力一七五馬力（五六〇〇回転／分）、最大トルク二四・五kg・m（四四〇〇回転／分）を実現している。

(2) 4バルブ機構、吸気制御システムTIVIS（TOYOTA VARIABLE INDUCTION SYSTEM）、TCCS（TOYOTA COMPUTER CONTROLLED SYSTEM）などのトヨタ独自の最新技術を駆使した新世代エンジン（レーザーα1G ツインカム24）をクラウンに初めて搭載、このクラスの六気筒車では、トップの10モード燃費一〇・二km/ℓ（五速マニュアルトランスミッション車、運輸省審査値）と最高出力一六〇馬力（六四〇〇回転／分）、最大トルク一八・五kg・m（五二〇〇回転／分）という高出力を両立させている。

(3) 加えて高性能でコンパクトな（レーザー1G）（1G-EU型、六気筒、一九八八cc）に吸気管圧力を検出し燃料噴射量を制御する新方式のEFI-Dを採用、TCCSの導入などにより、10モード燃費九・八km/ℓ（五速マニュアルトランスミッション車、運輸省審査値）と優れた値を示している。

(4) さらに、優れた動力性能と燃費を両立させた画期的なLPGエンジン（レーザー3Y-LPG）を搭載している。また、低騒音、低燃費、優れた防振性能を実現したディーゼルエンジン（レーザー12Lディーゼル）も新搭載している。

六、魅力ある新機構・新装備―先進技術の開拓とその積極的採用―

・ 新型クラウンには、快適性・操作性を一層向上させるため、トヨタの技術の粋を集めた新装備類が設定されている。

(1) 最高級乗用車にふさわしい先進のシート機能

・ シートバックとクッションを合計八方向に電動調整できるマルチ アジャスタブル パワースートの採用。

運転席……………ハードトップ

ロイヤルサルーン以上に標準

セダン

ロイヤルサルーンGにオプション

助手席……………ハードトップ

ロイヤルサルーンGにオプション

セダン

ロイヤルサルーンGに運転席とセットでオプション

・さらに運転席には、四名までのシートポジションをマイコンに記憶させ、スイッチ一つでそれぞれに最適な位置にセットできるマルチ アジャスタブル マイコンパワーシートも設定（ハードトップ ロイヤルサルーンGのフロアシフト車にオプション）

・リヤシートが左右六対四の割合で独立してパワースライドが可能なセパレートタイプのリヤラウンジ パワーシートの採用。（セダンロイヤルサルーン以上に標準、ハードトップロイヤルサルーンG、3ナンバーロイヤルサルーンに標準、5ナンバーロイヤルサルーンにオプション）

・またセダンの後席にバイブレーターのついたリフレッシングシートを採用し、快適性を充実。（セダンロイヤルサルーンGに標準）

・さらにフロントからリヤデッキにいたるまで、オールフラットの空間をつくりだすオールフラットシートをステーションワゴンに設定。（ステーションワゴン スーパーサルーン フロアシフト車に標準）

(2)最先端をいく新マイコンオートエアコン（ロイヤルサルーンGに標準、3ナンバーロイヤルサルーンにオプション設定）

・世界初の十気筒可変容量コンプレッサーを新開発し、コンプレッサー駆動馬力の低減をはかり（夏期平均で約六％）、燃費の低減を実現している。

・前後風量コントロールヒーターを世界で初めて開発し、後席優先暖房を可能としている。

・センター吹き出し口が左右に首振りをするスインググリルを新開発し、快適性を向上させている。

(3)ロイヤルサウンドシステム（ロイヤルサルーンGに標準、3ナンバー、5ナンバーロイヤルサルーンにオプション設定）

・ボタン一つで各シートポジションに最適な音場を瞬時に作り上げるポジションセクターを世界で初めて採用。

・低音域から高音域まで幅広い音楽の周波特性をパターン化し、その音楽に最適な音質調整が、ボタン一つでできるサウンドフレーバの採用。

・FM受信感度とFM入力指向性の改善をはかった世界ではじめてのFMデュアルガラスアンテナを開発し採用。

・スピーカーからラジオ音楽を流している際、助手席、および後席でヘッドホーンを利用してカセットテープの音楽も同時に楽しむことができるサウンドインサウンドの採用など、最高級プレステージサルーンにふさわしい先進のハイクオリティーサウンドを実現している。

(4)チルト機能に加え、ハンドル位置の前後調整もできるテレスコピック機能を追加した。さらに

乗降時には、レバー操作一つでハンドルがはね上がり、また引き下げるだけで元の位置に戻り、操作性と乗降性を向上させたメモリー付きチルト&テレスコピック ステアリングを世界で初めて採用。(ロイヤルサルーン以上のフロアシフト車に標準)

(5) ステアリングコラムに取りつけ、操作性を飛躍的に向上させ、長距離ドライブを快適にした、ワンタッチ オートドライブ スイッチの採用。(ロイヤルサルーンGおよび3ナンバーロイヤサルーンに標準、スーパーサルーン以上にオプション)

(6) 運転席のドアキーの操作で、車外からも他のドアキーの操作ができるドアキー連動 全ドアロックシステムを採用。(スーパーサルーンエクストラ以上に標準)

(7) 高性能なマイクロコンピュータが車を目的地まで誘導し、しかも「航続可能距離」、「燃料消費量」など便利なドライブ情報を得ることができる、クルーズコンピューター一体ナビコン。(スーパーサルーンエクストラ「ターボ車」以上にオプション)

(8) センサーにより後続車のライトの照度を感じし、夜用、昼用にと自動的に切り換わる自動防眩ミラー。(ロイヤルサルーンGに標準)

そのほかドアトリム内に組み込んだサンングラスポケット(ハードトップ)や運転席ドアアームレストに組み込んだトランクオープンスイッチ(スーパーデラックス以上)など操作性、使用性を大幅に向上させている。

以 上

◎ 車 種 体 系

エンジン 排気量	エンジン 型式	ボ デ ー タ イ プ		4 ドアハードトップ					セ ダ ン						ステーション ワ ゴ ン		パ ン				
		グ レ ー ド		ロイヤルサルーン G	ロイヤルサルーン	スーパーサルーン エクストラ	スーパーサルーン	スーパーエディション	ロイヤルサルーン G	ロイヤルサルーン	スーパーサルーン エクストラ	スーパーサルーン	スーパーデラックス	デラックス	スタンダード	スーパーサルーン	スーパーデラックス	スーパーデラックス	デラックス	スタンダー	
2.8ℓ	5M-GEU	E C T	コ ラ ム	○	○				○	○											
			フ ロ ア	○	○				○	○											
	5M-EU ※	5 速 マニュアル	フ ロ ア																		
2.0ℓ	1G-GEU	5 速 マニュアル	フ ロ ア		○																
		E C T	コ ラ ム		○					○											
			フ ロ ア		○					○											
	1G-EU	4 速 マニュアル	コ ラ ム										○	○			○				
		5 速 マニュアル	フ ロ ア			○	○	○			○	○	○	○	○		○				
		2ウェイ4速オートマチック	コ ラ ム			○					○	○	○				○				
			フ ロ ア			○	○	○			○	○	○	○			○	○			
	M-TEU	E C T	フ ロ ア			○		○			○										
	1G-EJ	4 速 マニュアル	コ ラ ム																○	○	
		5 速 マニュアル	フ ロ ア															○	○		
	M-PU	4 速 マニュアル	コ ラ ム										○	○							
		4速オートマチック	コ ラ ム										○	○							
			フ ロ ア										○	○							
		3Y-PU	4 速 マニュアル	コ ラ ム											○	○					
	5 速 マニュアル		フ ロ ア												○						
2.4ℓ	2L-T	5 速 マニュアル	フ ロ ア			○		○				○					○				
	2L-TE	4速オートマチック	フ ロ ア			○		○			○		○			○					
	2L	4 速 マニュアル	コ ラ ム											○	○					○	
		5 速 マニュアル	フ ロ ア											○	○				○		
		4速オートマチック	フ ロ ア											○					○		

※ 5M-EUは公団仕様車、警護車、制服パトカーのみに搭載