



コロナ・ファイブドア・セダン新発売 ファストバック・スタイルの高級乗用車

トヨタ自動車販売㈱は、コロナ乗用車シリーズの一環として新たにファストバック・スタイルを採用した多用途ファミリー・カー「コロナ・ファイブドア・セダン」および「同トヨグライドオートマチック付」の二車種を、十一月十二日から全国一斉に発売する。価格は東京店頭渡しで七三万八千円、（トヨグライド付七九万三千円）。当初月産予定は一千台である。

コロナ・ファイブドア・セダンには、コロナ・デラックスのもつ高性能と豪華な装備がそのまま生かされ、なおかつ、つぎの大きな特長をもっている。

- ① ファストバック・スタイルの採用により、スピード感のある美しいプロポーションのスタイルとなった。
- ② 客室と荷物スペースが一体化され、使い易く、居住性の高い室内となった。
- ③ リヤシートは前倒しにできるほか、角度を2段に調節できるので、融通性に富んだ荷物スペースが生まれた。
- ④ 五番目のドアとして開口部の広いバック・ドアを設け、多用途使用の便をはかつた。

コロナは昨年九月の発売以来、広く好評を博し、発売後六カ月で月産一万台突破、一年足らずで生産累計一〇万台達成、さらに最近の連続六カ月登録台数才一位など、かずかずの記録を生み出してきた。

この間トヨタ自動車では、需要層の分化、使用目的の多様化など、わが国モータリゼーションの進展に対応すべく、コロナ乗用車シリーズとして、コロナ・デラックス、コロナ・スタンダードなどの標準車のほかに、スポーツ・タイプの コロナ一六〇〇S、わが国初のハードトップ車コロナ・ハードトップなどの新車種を加えて、その充実をはかつてきた。

そして今回のコロナ・ファイブドア・セダンの発売により、コロナは単一シリーズとして、三つのボディ・スタイル（国産乗用車でコロナだけ）と十三の車種という、国際的に誇りうる豊富な車種をもつにいたつたのである。

コロナ・ファイブドア・セダンの特長

一、ファストバック・スタイルの美しい外観——ファストバックは、ルーフ後端の線がなだらかな傾斜をもつてボディ後尾にそのままつながるスタイルで、最近の欧米各国で流行の先端をきつているものだが、このデザインの特長は、スタイルの美しさと共に、空気抵抗の減少、広い室内スペースをとりうることなど、機能面の大きな利点がある。コロナ・ファイブドア・セダンでは、これらの特長が

全て生かされ、美しさ、使い易さの主因となっている。

一、客室と荷物スペースが一体化された広い室内——客室と荷物スペースの隔てをとつて一体化し、このクラス最大の室内スペースの確保と、荷物スペースを手近かに使える便利さとを兼ねそなえた。五人乗り乗用車としてファミリー・ドライブに最適であり、後席を折りたたむとさらに広い荷物スペースとして使用できる。また荷物に応じてリヤ・シート角度は2段に調節できる、目的に応じて使いわけの融通性に富んだ室内スペースは、多用途乗用車としてふさわしいものである。

一、豪華で快適な室内——コロナ・デラックスをベースとしているため、装備品はすべてデラックス仕様であり、荷物スペースの内張りも高級にしている。さらにリヤドア・シオーターウィンドウは、開閉できるベンチレーティング・ウィンドウにして、室内の換気をさらに良くしている。

一、視界の効くバック・ドア——後部に開口部の広い五番目のドアを設け、荷物の取り扱いが容易な上ヒンジはね上げ式とした。またドアのガラス面積を広くつてあるので、明るく、後方視界もすぐれている。

一、前席はベンチ・タイプのほかに、オプションとしてリクライニング・バックシート（二万円増）も用意されている。

コロナ・ファイブドア・セダンの価格は次の通り。

（各地販売店店頭渡し価格、スペアタイヤ、附属工具一式付）

単位千円

	東京	名古屋	大阪	福岡	札幌
コロナ・ファイブ ドア・セダン	七三八	七三三	七三七	七五九	七八〇
同トヨグライド付	七九三	七八八	七九二	八一四	八三五

以上



コロナ・ファイブドア・セダン仕様

[]内はトヨグライド付

車 両 型 式	RT56 [RT56-C]	車 両 型 式	RT56 [RT56-C]
法・重量 全 長 mm 4,110 全 幅 mm 1,550 全 高 mm 1,420 ホールベース mm 2,420 トレッド (前) mm 1,270 〃 (後) mm 1,270 最低地上高 mm 180 室内長 mm 1,730 〃 幅 mm 1,310 〃 高 mm 1,135 車両重量 kg 990 [1,005] 乗車定員 名 5 車両総重量 kg 1,265 [1,280]		走行伝導装置 クラッチ トランスミッション 操 作 方 式 変 速 比 第 1 速 3.337 [1.82] 〃 第 2 速 1.653 [1.00] 〃 第 3 速 1.00 〃 後 退 4.449 [1.82] 減速機歯車形式 ハイボイド・ギヤ 〃 減速比 4.111 ステアリング形式 ウォーム, セクター・ローラー 〃 歯車比 20:1 前車軸形式 ウイツシュボン・ボール・ジョイント式 後車軸形式 半浮動パンジョー型 ブレーキ (前) デュオ・サーボ 〃 (後) デュオ・サーボ 駐車ブレーキ形式 機械式後2輪制動	乾燥単板油圧操作式 [3要素1段, 2相式自動切替式トルコンバーター] 前進3段, 後退1段, 1.2.3速オールシンクロメツシュ [前進2段, 後退1段オートマチック] リモート・コントロール 3.337 [1.82] 1.653 [1.00] 1.00 4.449 [1.82] ハイボイド・ギヤ 4.111 ウォーム, セクター・ローラー 20:1 ウイツシュボン・ボール・ジョイント式 半浮動パンジョー型 デュオ・サーボ デュオ・サーボ 機械式後2輪制動
性能 最高速度 km/h 140 登坂能力 (sin θ) 0.357 最小回転半径 m 4.95		エンジン エンジン型式 4気筒直列頭上弁式 内径 × 行程 mm 78 × 78 総排気量 cc 1,490 圧縮比 8.0:1 最高出力 PS/r.p.m. 70/5,000 最大トルク m·kg/r.p.m. 11.5/2,600 燃料ノク容量 ℓ 45 バッテリー V-A.H. 12-35~40 (20HR) セネレーター V-W 12-360 (三相交流) スターター V-PS 12-0.8	懸架装置 前輪懸架方式 独立懸架コイルバネ 後輪懸架方式 半楕円非対称板バネ ショック・アブソーバー 油圧複動筒型 スタビライザー トーションバー式 フレーム形式 ユニフレーム型ボデー構造 タイヤ (前・後) 5.60-13 4PR 又は 5.60-13 6PR