

TOYOPET

CROWN


New



CROWN



最高級車クラウン・スーパーデラックスが誕生しました

スーパーデラックスの名のとおり、豪華な乗用車が生まれました。

彫りが深く、低くワイドなひろがりを見せるフロント・グリルのデザインは、格調の高いスタイルに、いっそう洗練された美しさをそえています。静かな室内には、新設計の計器盤や高級シートが豪華なムードを高めています。オートマチック機構を含むぜいたくな装備もふんだんにとり入れました。地位と名声のある方にふさわしいクラウンの最高級車です。

クラウンの全車種が、新しくなりました

このクラスの乗用車中、いちばんのご愛用をいただいているクラウンを、みなさまのご要望にこたえて、各車種ともスタイル、室内にわたり一新しました。

外観では…ざん新なフロント・グリルが新しいクラウンの特長です。前後には、スタイルを豪華にひきしめるマークやエンブレムもつきました。さらに、計器盤が、木目模様をとり入れた新しいデザインに生まれかわっています。安全性への配慮も、数かず加えました。

名実ともに高速時代の高級車クラウン

新しいクラウンは、性能でも、文句なく日本の高級車を代表します。高速性能で、静かなことで、すでに圧倒的な好評をいただいている6気筒OHCエンジン。ハイウエイで威力を発揮する自動増速装置オーバー・ドライブ。わが国に運転の自動化をひらいたトヨグライド・オートマチック。クラウンは名実ともに高速時代の先頭をいく高級車です。

〈ワイドセレクション〉は、さらに充実

エンジンで、ミッションで、シートで、ボデー・カラーで、お好みの車が選べるクラウンの〈ワイドセレクション〉。基本車種だけでも、50以上のクラウンがそろいました。日本の高級車を代表するクラウンにふさわしいスケールです。

最高級車にふさわしい豪華、さん新なスタイル
クラウン・スーパーデラックスは、トップ・エ
リートの方がたにおくする最高級車です
彫刻的な美しさの新しいフロント・グリルは
広くワイドなひろがりが増え、クラウン
独特の完成されたスタイルにマッチして、華
やかさと高い気品をみながら使っています。

室内は静かで、文字どおりの相対ラックスです
格調高く、ぜいたくな客室気分にみちみちた
室内です。シートは、セミ・セパレート感覚
の新しい設計です。計器盤は美しい木目模様
をとり入れたシックなデザイン。走行中も
室内は静しくそのもので、高級車に乗る満
足感をさらに高めてくれます。

パワー機構も加え装備はいたれりつくせり
クラウン・デラックスでおなじみの数かずの
装備をはじめ、パワー・ウィンドウやア
ウター（リア・ウィンドウのくもり止め装置）
など、ぜいたくな装備をふんだんにそなえて
います。いつでも快適そのもののドライブを
満喫していただけます。

安全性には、とくに配慮を加えました
前輪には、安全性の高いディスク・ブレーキ
（倍力装置つき）やローレクション・ハイト
タイヤを採用。前後のシートには安全ベルト
もつけられます。バック・ミラーは防眩式、計
器盤の厚いパッドやツヤ消しのワイパー・ブ
ームなど細かい点まで気がくばられています

性能でも日本を代表する高級車です
静かでも、パワーの余裕でも、速く高速度
性能でも、すでに定評ある6気筒OHV C2000cc
105馬力の高性能エンジンを搭載しています
最高時速は155キロで、ハイウェイ走行にも
余裕たっぷりです。本格的自動増速装置オー
バー・ドライブもついています。

ラクな運転で高性能がひきだせる
トコグライドつきの車もあります
3段ミッション（オーバー・ドライブつき）
の車のはかに運転のラクなトコグライド・
オートマチックつきの車を用意しました。
レンジ盤のパターンは、より安全で確実な操
作ができる新しいパターンを採用しています

CROWN Super Deluxe



CROWN Super Deluxe

インテリア・デザインの最先端をいく室内洗練されたセシスと、最新の人間工学を思うぞんぶんに駆使した設計です。室内は広く、配色はシタタに精調高くまとめられています。ドアの内張りにはシートにあおせたファブリック張りにし、フロアにはカーブししゅう織りの高級カーペットをしきつめるなど、ゾーニングなムードが隅すみまであふれています。

シートも思いきりぜいたくに設計しました。シートは、ベンチ・シートの真逆にセパレートの感覚をもちこんだ新しい設計です。表張りにはシルクタッチの高級ファブリックを使い、クッションの快適さも全く申しぶんありません。見た目の豪華さ、乗り心地ともに最高級車にふさわしいシートです。前後はリクライニング式バケット・シートも選べます。

3点式の安全ベルトがつけられます。前席にはベンチ・シートでもバケット・シートでも3点式安全ベルトがつけられ、後席には2点式安全ベルトがつけられます。また室内の乗所をくまなくパッドでおおい、前窓には安全合わせガラスを使用、さらにはドアを開けると足もとを照らすフット・ランプなど、室内まわりの安全設計に万全を期しています。

静しゆく室内、ハイクラスの乗り心地。室内が静かなこともクラウン・スーパーアックスの大きな特長です。6気筒OHVエンジンの回転音はききとれぬほど低いうえに、防音・防振設計は完璧。高速時にも静かなドライブを満喫していただけます。クラウン独特の懸架装置や快適なシートが生み出すばらしい乗り心地は他類がありません。



ベンチ・シートの真逆に、セパレートの感覚をもちこんだ新しい設計の後席



前後はリクライニング式バケット・シートも選べます

クラウン・スーパーアックスの前面。シートはシルクタッチの高級ファブリック張りです



真横から見たクラウン・スーパーデラックス。機能的な美しさと格調の高さがひと際際立っています

CROWN Super Deluxe

高性能を象徴する6マーク…クラウン・スーパーデラックスには、フロント・グリルの中央や後に6気筒OHCエンジンを象徴するマークがついていて、風情あるスタイルにいつもの輝きをそえています。積にも美しいエンブレムが配られています。

広くて、使いやすいトランク・ルーム…トランク・ルームは、幅・高さ・奥行に十分なゆとりがあり、しかも有効に使えるボックス型ですから、大きいスーツ・ケースやゴルフ・バッグがいくつも入ります。スベア・タイヤは荷物を積んだままでも出し入れが自由です



完成された美しさをみせるリヤスタイル



トランク・ルームの広さ、使いやすさはクラウン御社のしる

CROWN

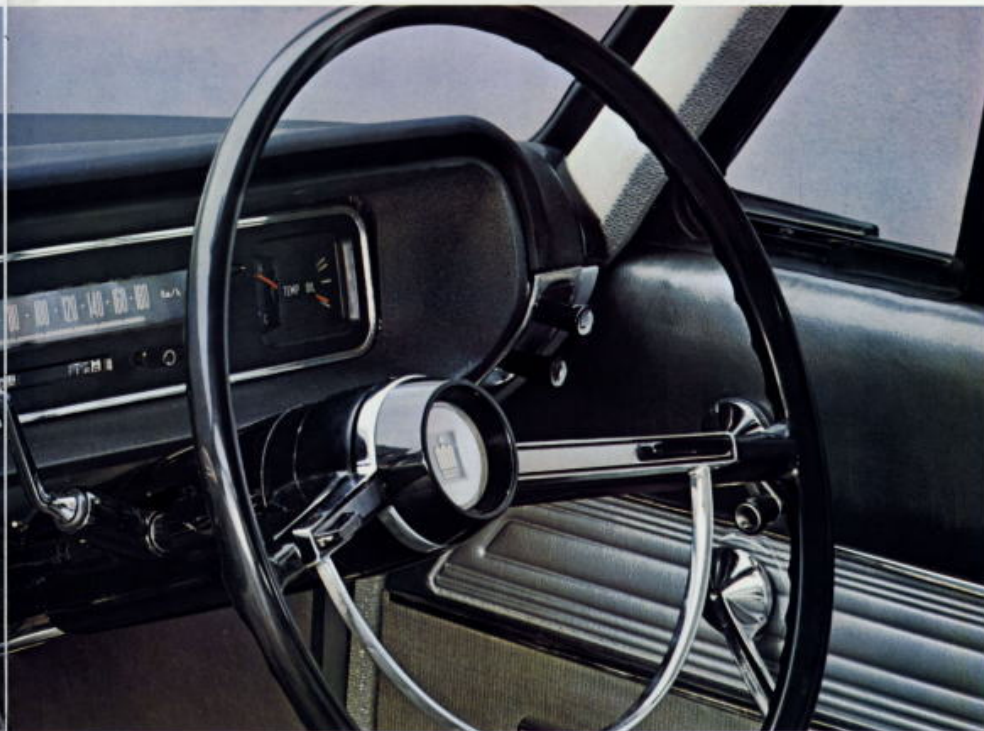
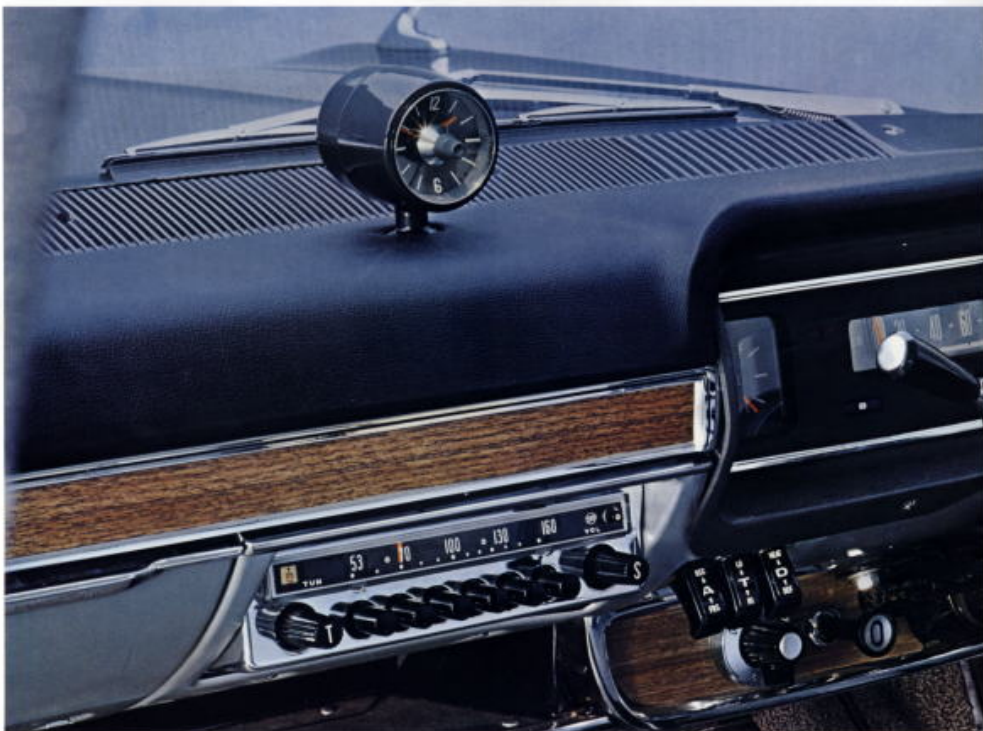
Super Deluxe

シックな木目模様をとり入れた新設計の計器盤。計器盤やアンダーパネルには、落ち着いた木目模様のパネルを配しました。計器盤をおおうバッドやメーター・フードは、立体感のある落ち着いたデザインです。メーター類は見やすくレイアウトされ、スイッチ類は操作しやすいプル（引っ張り）式になっています。

快適なドライブのための装備がいっぱいです。ラジオ、ヒーター、時計、グローブボックスはもちろん、数かずのぜいたくな装備をそなえています。ウインドウは電動式で、ボタン一つで開閉できます。リヤ・ウインドウのくもり止めをするアフォッガーもついています。高性能エア・コンもお好みでとりつけられます。

ラクに、安全に運転ができます。視界の広いフロント・ウインドウ。計器盤は厚いバッドでおおわれ、フードも大きく、光の反射をふせぎます。さらにコーン型ハンドルの取付け角度や大きさ、サイド・ブレーキの位置にいたるまで、最新の人間工学にもとづいた使いやすい設計です。

ハイウェイ時代をリードする技師の高速性能クラウン・スーパーデラックスは、本格的なハイウェイ時代にこたえる究極的な高速性能をそなえています。十分な余力をもつエンジンは、長時間の高速運転にもヒツともしません。振動や騒音がきわめて少なく、静かな高速ドライブが楽しめます。



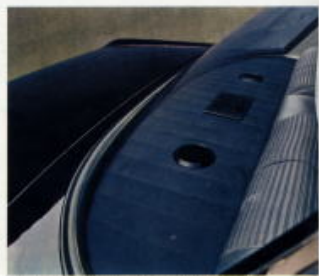
普通のミラー



物鏡ミラー



② 標準装備のパワー・ウインドウ



③ アフォッガー（リヤ・ウインドウのくもり止め装置）



④ 高性能エア・コン（注文装備品）

- ① 防眩式バックミラー…DAY（昼）、NITE（夜）の切替装置つき。NITEにすると後方の車のライトの反射がまぶしくなくなります。鏡を回転すると位置が上がり、長身の人でも十分な後方視界がえられます。
- ② パワー・ウインドウ…前後のリア・ウインドウの窓ガラスはボタン操作により電動で上下できます
- ③ デフォッガー…風を送ってリヤ・ウインドウのくもり止め、後方視界をよくなります。
- ④ エア・コンディショナー…冷房・暖房・換気・除湿をこの1台で行えます。

クラウン・スーパーデラックスの計器盤。このデザインはほかの新設計クラウンにも共通して採用しています。

① 防眩式バックミラー…回転して上下の位置調整ができます



新型クラウン・デラックス。乗りが深く、広いな広がりをもめるマウント・アリアが特長です

CROWN Deluxe

スタイルを一新したクラウン・デラックス。クラウン・デラックスが、さらに美しくなりました。さみやかなフロント・グリルは、高速時代の高級車にふさわしいスピード感と安定感にみちた彫りの深いデザインです。6気筒車には前後に6マークもつきました。スタイルをひきしめるアクセントになっています。

室内も、より豪華に安全になりました。計器類も新しく、シックな木目模様がとり入れられています。バック・ミラーは防眩式になり、スイッチ類も扱いやすく改良されています。フロント・シートには3点式、リヤ・シートには2点式の安全ベルトがつけられるなど、安全設計もさらに徹底しました。

余裕たっぷりのハイウェイ走行が楽しめます。世界の高水準をいくエンジンは、静かで粘り強く、つねに余裕のある高速性能を示します。高速で走っている時の安定のよきにも定評があります。エンジンにふりかけずにハイスピードがだせる本格的自動増速装置オーバードライブも装備しています。

エンジンで、ミッションでお好みの車が選べる。クラウン・デラックスには、6気筒OHC・2000ccエンジンの車と、4気筒1900ccエンジンの車があります。いずれにも3段ミッション(オーバー・ドライブ付き)のほかにはラクな運転ができるトヨタグライド・オートマチックつきがあり、お好みのタイヤが選べます。

高速道路時代のファミリー・カーです

クラウン・オーナーズスペシャルは、クラウン
デラックスの魅力をいかに安く生かした高級
ファミリー・カーです。室内にも、性能にも
他クラスの車にない余裕があり、一家そろっ
て安心してハイウェイを走れます。高速時代
の信頼できるファミリー・カーです。

スタイルも、室内も、より豪華に…

洗練されたフロント・グリルや新しい計器盤
など、いっそうの豪華さを加えました。前席
がバケット・シート。後席には2点式安全ベルトが取
付可能で前窓には万一破損しても運転者の前
は視界が確保される強化ガラスを使用。

定評のある高速性能、ソフトな乗り心地

高性能エンジンは、回転がきわめて静かで、
粘り強く、ハイウェイでの長時間高速運転に
もヒタもしません。この車の足まわりの構
造はソフトな乗り心地で定評のあるクラウン
デラックスと同じ。操縦性にもすぐれ、悪路
に強い耐久性をもっています。

お好みのエンジンで、運転のタイプで…

6気筒OH C 2000 ccエンジンの車と、高性能
4気筒1900 ccの車があります。いずれに
も3段ミッションの車のはかにトヨタの完全
自動変速装置トコアライド・オートマチック
つきが用意されています。お好みの組み合わ
せをお選びになれます。

CROWN Owner Special



6気筒車には前後に6スピーカーもつきました



クラウン・オーナーズスペシャルの前席（バケットシート）、リアライニングバケットシートも選べます。いっそうの豪華さと洗練された美しさを加えたクラウン・オーナーズスペシャル



豪快な運転感覚が味わえます

クラウンSは、格調高いセダンの外観の中に豪快な高速性能を詰め込んだ車です。6気筒OHC 2000cc 125馬力エンジンを搭載、ワインキヤブレター、デュアルエキゾースト、フロアシフトの4段ミッションを装備して最高時速165km、SS1/4マイル19.45秒をマークします

室内は広く明るく、スポーティです

計器盤には淡い木目模様をとり入れました。丸型タコメーターと速度計を中心に各計器は見やすく配置されています。バケット・シートは高速でのカーブにも体をびたりホールドします。3点式安全ベルトが標準装備。後席にも安全ベルトがつけられます。

装備はぐんとぞいたくに…

前輪には安全性の高いロー・セクションハイトタイヤとともにブースター付きのディスク・ブレーキを装着。また、コンソール・ボックスをはじめ、ラジオ、ヒーターなど、ブランドツーリングの味を心ゆくまで楽しんでいただくための装備を数かずそなえています。

CROWN S



スーパーセダンのクラウンS、フルタイムのSセアがご準備のめしし



クラウンSの室内

ドライブをいっそう 快適にする クラウンの豪華な装備

クラウンは、装備の豪華なこと、豊富なことでも評判の車です。体にびったりとなじむ、リクライニング式バケット・シート・車の車もありません。ボタン一つで窓ガラスの開閉ができるパワー・ウインドウの車も自由に選べます。



リクライニング式バケット・シート…体にびったりとなじみ、理想的な運転姿勢がとれる。バケット・タイプです。背もたれを前に1段、後に8段リクライニングでき、水平に倒すと後座に完全につながります。ドア一つの操作で最適なポジションが選べます。色は黒、赤、麻黄の3色があります。



エア・コンディショナー…コンパクトにまとめられた、クラウン専用の高性能エア・コンです。1台で冷暖・換気・除湿・除菌が、思いのままに行えます。フィルターもあります。冷房力は暖房のパンコックで裏返す。またクラウンのヒーターはエア・ミックスマ・タイプですから、このヒーターと組み合わせると理想的なエア・コンになります。

パワー・ウインドウ…前と、うしろのドアの窓ガラスを、電動によって、ボタン一つで上下できます。運転手席のドアに全部のスイッチがまとめられ、各ドアにもそれぞれのスイッチがつけられています。クラウン・スーパーデラックスは標準装備。アウングレダックスとクラウンSとは、お好みでパワー・ウインドウの車も選べます。

コンパクトで性能のよいエア・コンをお好みでとりつけられる装備も含めて、そのいくつかをご紹介します。デザイン、性能、使いやすさなどに最新の技術がいかされた、絶やりの装備ばかりです。



世界で最初のP A S方式ラジオ・サーボステーションと自動選局をはじめ、A局の放送が数秒入るとB局へ、さらにC局へと移ります。お聞きになりたい局でこのサーボステーションを押すと、その局に固定されます。リヤシートからも操作ができます。アンテナは、電動式で、室内から約2秒間で上げ下げできる高速度です。

安全設計で 国産車をリードする クラウン

クラウンは、安全設計の点でも、つねに国産車をリードしています。たとえば、安全なセーフティ、室内の安全パッド、コロン型のハンドル、サイドクラッシュャー、ラシブ…などクラウンが率先して採用してきた安全装備は

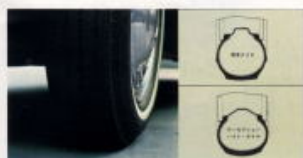
夜間にとまがりません。さらにクラウンは、3点式シート・ベルトがつけられる配慮をはじめ、陸地式バック・ミラーやデフォグの採用など新たな装備を加え、安全設計の思想をおしすすめました。



3点式シート・ベルト…2本のベルトで体せんたいをしっかりホルドする。安全性の高いシート・ベルトです。スタンダード車以外は、どのクラウンにもつけられます。お好みで従来の2点式シート・ベルトも選べます。



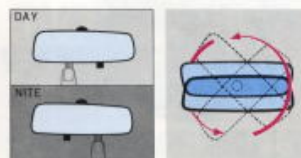
デフォグジャー…リヤ・ウインドウに風を吹きつけ、凍りつきを防止の機能を備えて、後方の視界をよくなる装置です。スイッチは計器盤の下、アンダーパネルにあります。クラウン・スーパーデラックスに採用されています。



ローセクション・ハイト・タイヤ…普通のタイヤにくらべて接地面積が広く、路面をしっかりグリップします。高速で急カーブをきっても滑りにくく、土く、高速走行時におけるスタビライジング・ウィーブ（タイヤがおこす起伏運動状態）を防ぎ、安全です。前輪ディスク・ブレーキの車についています。



ディスク・ブレーキ（ブースターつき）…高速時のブレーキ安定性がよく、思いきって踏んでも安心です。散熱効果もすぐれているので、ひんぱんなブレーキ使用にも、つねに確実な制動力がえられます。軽い踏力で強力な制動力がえられるように、前後輪に作動するブレーキ・ブースター（真空倍力装置）がとりつけられています。クラウン・スーパーデラックスとクラウンSに採用されているブレーキです。世界の一流高速車がこのブレーキを使っています。



防眩式バック・ミラー…DAY（昼）と、NITE（夜）と切替えられます。NITEにすると夜間、後方の車のライトの反射がまぶしく感じられませんが、回転すると上下に鏡の位置を調節できる設計です。クラウン・タイプのアラウに採用されています。



プル式スイッチ…引っぱるとONになるスイッチです。操作が「いっそう簡単」に、ラクに行えます。アシスト・グリップ…つねに安定した姿勢が保てる固定式です。形状も、もともと握りやすいように工夫されています。

ハイウェイ時代の 高級車にふさわしい 国際レベルの高性能

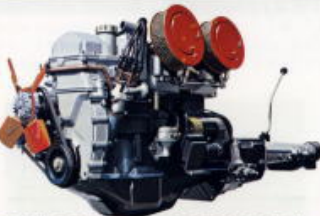
クラウンは、ハイウェイ走行に要求される性能を十分にそなえています。インターチェンジから一気に流れこめるすばらしい加速力。前車にまたたくまに追いつき、抜いていく、エンジンのパワーの余裕。もちろん、長時間の高

速運転にピタともしません。エンジンの回転はなめらかで、静しらくそのものです。本格自動加速装置オーバー・ドライブ付きの車もあります。性能で日本を代表するクラウンで思う存分高速ドライブをお楽しみください。



6気筒OHC 2000cc 105馬力

6気筒クラウンに搭載されている、国際的な高性能エンジンです。静しらくで、高い出力を誇る6気筒高速回転時に、確実なバルブ作動を行うOHV（オーバーヘッド・カムシャフト）方式、効率の高い半球形燃焼室、剛性の高い7ベアリング方式など、高度な機構を結集したエンジンです。トルク変動が少なく、低速から高速まですばらしい乗り心地を發揮します。振動や騒音もほとんどありません。

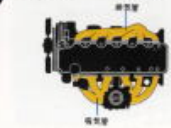


6気筒OHC 2000cc 125馬力

クラウンSに搭載されている高性能・高出力エンジンです。S型型のワインキャブレター、デュアル・エキゾーストをそなえ、最高出力125馬力、最大トルク16.5kg-mを發揮する余裕ある設計です。OHC方式、7ベアリング方式、半球形燃焼室、アルミヘッドなど、トヨタの先端技術がフルにいかされています。発達加速のよき、高速時の加速のメロのすばらしさは驚くほどです。



OHCと半球形燃焼室カム軸は、燃焼室の上にある。燃焼室も大きく、燃焼室は全面機械加工仕上げで最高の燃焼率を發揮します。



高性能を生むマニホールド・吸気管は冷却水加熱方式、排気管は、排気浄化の少ないデュアル型。エンジン性能をさらに高めます。



7ベアリング方式…7つの軸受けでクラック軸の曲げ振動を強力減少します。高速回転時にも静かで、耐久力にもすぐれています。



4気筒1900cc 90馬力



4気筒1900cc 80馬力

90馬力エンジンは、4気筒クラウン・デラックスに載せられているエンジンです。中・高回転に強力な回転力を發揮する高速型です。効率のよい燃焼室、冷却力の強いコルゲート型ラジエーターなどがエンジン性能をいっただんと高めています。
80馬力エンジンは、4気筒クラウン・オーナー・スペシャルとクラウン（スタンダード）に搭載されています。デラックス車の高速型エンジンに対して通常の走行のほとんどを占める中・低速時に強大なトルクを発生します。実績を誇る信頼できるエンジンです。

信頼できるメカニズム 耐久性でも 折り紙つきです

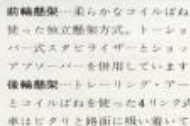
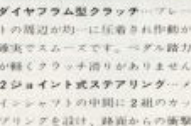
クラウンの機構には、乗用車づくりの長い経験と最新の技術がいかされています。品質は高度に安定し、その性能の高さには絶対的な定評をいただいています。また、工場における厳密な検査、さらに高度な性能を求めぬ設計

すのテストは、クラウンのメカニズムをいっそう信頼できるものになっています。防音・防振・防じん・防錆の念入る設計と処理も他に類がありません。クラウンなら、いつまでも安心してお乗りいただけます。

がん丈なシャーシ

耐久力のあるX型フレーム…曲げやねじれに強い箱型の断面をもつX型フレームは、あらゆるメカニクス構造のボデーがとりつけられています。がん丈で衝撃にも強く、耐久力は抜群です。クラウンは燃焼に強いといわれる理由の一つです。

獨特のボデー・マウンティング方式…フレームとボデーを、大きくて厚い防振ゴムを介して結合した、弾性支持です。振動や騒音を室内に伝えず、乗り心地をさらによくする役目を果たしています。これはクラウン独自の方式で、悪路でも揺れにない快適さを生みだします。



ダイヤモンド型クランク…ブレーキの周辺が均一に圧着され作動が確実でスムーズです。ペダル踏力が軽くクラック滑りがありません。2ジョイント式ステアリング…インシャフトの中間に2組のカップリングを設計、路面からの衝撃を吸収します。悪路走行時にも振動を直接ハンドルに伝えません。

前輪懸架…柔軟なコイルばねを使った独立懸架方式。トーションバー式スタビライザーとショックアブソーバーを併用しています。後輪懸架…トーション・アームとコイルばねを使った4リンク式。車はじたりと路面に吸い着いて走り、高速安定性は抜群。つねに快適な乗り心地を約束します。

前ブレーキ…2つのホイール・シリンダーが同時に働くワリーディング・シュー型。軽い踏力で、強く、なめらかに効きます。後ブレーキ…小型で性能のよいセルフ・サーブ型です。前後のブレーキの力を効果的に配分して、ショックの少ない確実な停止ができます。

TOYOGLIDE

運転がラクで疲れにくいTOYOGLIDE…クラウンにはどの車種にも、完璧なトヨタの完全自動加速装置（トヨタドライブ・オートマチック）付きの車があります。運転は完全ノーアクラック、ノーチェンジ。スピードの調節は、発進から最高速度までアクセル・ペダルの踏み加減ひとつ、発進・停止をくり返す市街地の運転も、アクセルとブレーキ・ペダルを踏むだけでOKです。アクセルの途中発進もじつに簡単。エンジンがなので、踏切の通過も安全です。レンジ盤のボタンが新しくなりました…中立①を中心に、前進②と後進③とが左右により分けられた国際的なパターンです。操作はさらに確実に安全に行なえます。レンジ盤は、ヘッドランプのスイッチを入れると照明がつき、夜間の操作に重宝です。



エンジン始動のときはNレンジ④…ニュートラル、中立の位置です。コントロールドレジャーをここにシフトして、エンジン・キーをまわし、始動をします。



後進するときはRレンジ…アクセル一つで後進できます。後方の確認に注意しながら、ブレーキを握り、アクセルを踏みます。2重のブレーキとなり、きわめて安全です。



通常走行はDレンジ⑤…アクセル・ペダルの踏み加減一つでOKです。強力なエンジン・ブレーキはDレンジ⑤で使えます。ゆるい坂ならDレンジで十分



駐車するときはPレンジ…パーキング・レンジです。坂道でも確実に駐車ができます。ハンドル・ブレーキをあわせて握ると、2重のブレーキとなり、きわめて安全です。

OVERDRIVE

オーバー・ドライブ…本格的自動増速装置です。計器盤下のツマミを押しこめ、車速が50キロを超えるると自動的に後進輪の回転がエンジン回転以上にあり、増速をします。エンジンにムリをかけることなく、高速時の燃費も節減します。



SPECIFICATION

トヨタ自動車株式会社

世界を走るトヨタの技術

トヨタ自動車は、創業以来つねに、より良い品質と性能の車をつくる努力をつけてきました。トヨタドライブ・オートマチックをはじめ、たえず先進技術を生み出しています。そして、40年4月、総生産200万台突破の大記録を樹立。月産5万台の記録も達成しました。世界の一流メーカーとならぶ国際的企業に成長したトヨタ自動車。大規模なオートメーション工場から、日本全国へ、遠く海外へ、トコバット・クラウンがぞくぞくとおくりられています。

総生産40万台のクラウン

40年3月に30万台目のクラウンがワイン・オフし、40万台突破も目前です。日本の乗用車時代を築き、このクラスで平均50%近い圧倒的なご愛用をいただいているクラウン。文字通り日本を代表する高級車です。

クラウン40万台の歩みの中に……

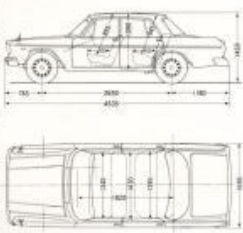
- 日本の乗用車時代を初めて開く。
- 昭和30.1 純国産技術で誕生したクラウンは本格的乗用車として、日本中の話題を集める。
- ロンドン—東京5万キロドライブ成功。
- 昭和31.4 コーロッパ・中近東25ヶ国を突破。国産車の優秀性を世界に示し、注目を浴びる。
- 海外ラリー—国産車で初めて参加。
- 昭和32.8 豪州ラリー海外参加車中第2位。高速性能と耐久性を実証。
- アメリカの乗用車輸出のトップをきる。
- 昭和32.8 国産車の海外輸出の足掛かりを作る。
- 先進技術をつねに採用。
- 昭和33.10 オーバー・ドライブなど、かすかすの装置を開発。性能の向上をはかる。
- 運転の自動化に先べんをつける。
- (第1番) (第2番) (第3番) (第4番) (後選)
- 昭和34.10 トヨタドライブを開発。日本のノータッチ・ノーチェンジ時代を開く。
- 徹底した充実ぶりで国産車をリードする。
- 昭和37.9 X型フレーム、ダイヤワム型クラッチ、2ジョイント・ステアリングなど、すぐれた機構を開発、採用する。
- 第1回グランプリ・レースで優勝。
- 昭和38.5 注目の第1回グランプリ・レース 1900ccクラスにクラウンが優勝。他をよせつけぬ高性能を実証。
- 6気筒クラウン発売。ワイドセレクション体制になる。
- 昭和40.10 国際水準の高性能6気筒OH-Cエンジンを開発。各車種に搭載。これを機に、日本初のワイドセレクション体制を確立。

売れ行きサービス網でご奉仕

全国に約1,200の直営サービス工場。そして約5,800のサービス拠点をもち、売れ行きサービス網でご奉仕しております。またわが国初の1年・2万キロの長期保証を実施しています。いつでも安心してご利用いただけます。

項目	車種	クラウンスーパーダックス		クラウン・ダックス	
		(6気筒)	(4気筒)	(6気筒)	(4気筒)
車間型式		MS41-F(CF)	MS41(C)	RS41(C)	
●寸法・重量					
全長 mm		4,635		4,635	
全幅 mm		1,695		1,695	
全高 mm		1,460		1,460	
ホイールベース mm		2,690		2,690	
トリアード(前) mm		1,380		1,360	
トリアード(後) mm		1,360		1,360	
最低地上高 mm		185		185	
車両重量 kg		1,310(1,315)	1,285(1,285)	1,265(1,270)	
乗車定員名		5	5	5	
車両総重量 kg		1,640(1,645)	1,615(1,615)	1,595(1,600)	
●性能					
最高速度 km/h		155(150)	155(150)	140	
登坂能力(sin.%)		9.394	9.401	9.36	
最小回転半径 m		5.5	5.5	5.5	
●エンジン					
型式名		M型	M型	3R型	
形		6気筒直列頭上弁式OH-C	6気筒直列頭上弁式OH-C	4気筒直列頭上弁式OH-C	
内径×行程 mm		75×75	75×75	88×78	
総排気量 cc		1,988	1,988	1,897	
圧縮比		8.8	8.8	8.0	
最大出力 PS/r.p.m.		105/5,200	105/5,200	90/5,000	
最大トルク kg-m/r.p.m.		16/3,600	16/3,600	14.5/3,400	
燃料タンク容量 l		50	50	50	
バッテリー V-A.H.		12-40	12-40	12-40	
ゼネレーター(OR) V-W		12-420	12-420	12-360	
スターター V-PS		12-1.1	12-1.1	12-0.8	
●走行伝達装置					
クラウチ		乾式単級直作式	湿式トルクコンバーター	乾式単級直作式	湿式トルクコンバーター
トランスミッション		前進3段、後退1段、1・2・3速 オートマチック機構	3要素、1段2相式、 トヨタドライブオートマチック	前進3段、後退1段、1・2・3速 オートマチック機構	3要素、1段2相式、 トヨタドライブオートマチック
操作方式		リモート・コントロール	リモート・コントロール	リモート・コントロール	リモート・コントロール
変速比(第1速)		3.059(1.82)	3.059(1.82)	3.059(1.82)	3.073
〃(第2速)		1.645(1.00)	1.645(1.00)	1.645(1.00)	2.114
〃(第3速)		1.000	1.000	1.000	1.403
〃(第4速)		—	—	—	1.000
〃(後選)		—	4.079(1.82)	—	4.183
歯車連機形式		プラネタリー・ギヤ式	プラネタリー・ギヤ式	プラネタリー・ギヤ式	プラネタリー・ギヤ式
変速比		(高)1.000、(低)0.700	(高)1.000、(低)0.700	—	—
減速機歯車形式		ハイボイド・ギヤ	ハイボイド・ギヤ	ハイボイド・ギヤ	ハイボイド・ギヤ
減速比		4.075(4.375)	4.075(4.375)	4.375	4.375
ステアリング形式		ウォーム、セクターローラー	ウォーム、セクターローラー	ウォーム、セクターローラー	ウォーム、セクターローラー
前車軸形式		20:1	20:1	20:1	20:1
前車軸形式		ワイッシュボーン、ボールジョイント式	ワイッシュボーン、ボールジョイント式	ワイッシュボーン、ボールジョイント式	ワイッシュボーン、ボールジョイント式
後車軸形式		半浮動式、パンジョー型	半浮動式、パンジョー型	半浮動式、パンジョー型	半浮動式、パンジョー型
主ブレーキ形式		油圧4輪制動 (ブースター付)	油圧内部圧入4輪制動	油圧4輪制動 (ブースター付)	油圧4輪制動 (ブースター付)
ブレーキ(前)		ディスク	ワイ・ローディング	ワイ・ローディング	ワイ・ローディング
〃(後)		ワイ・ローディング ドラム	セルワ・サーボ	セルワ・サーボ	セルワ・サーボ
駐車ブレーキ形式		機械式後2輪制動	機械式後2輪制動	機械式後2輪制動	機械式後2輪制動
●懸架装置					
前懸架方式		独立懸架コイルばね	独立懸架コイルばね	独立懸架コイルばね	独立懸架コイルばね
後懸架方式		トローリング・リンク・コイルばね	トローリング・リンク・コイルばね	トローリング・リンク・コイルばね	トローリング・リンク・コイルばね
ショックアブソーバー		油圧複動筒型(前・後)	油圧複動筒型(前・後)	油圧複動筒型(前・後)	油圧複動筒型(前・後)
スタビライザー		トーションバー式(前)	トーションバー式(前)	トーションバー式(前)	トーションバー式(前)
フレーム形式		X型フレーム	X型フレーム	X型フレーム	X型フレーム
タイヤ(前・後)		6.95-14 4P(扁平)	7.00-13 4 P	6.40-14 4 P	6.95-14 4P(扁平)

項目	車種	クラウン・オーナーズスペシャル		クラウン		クラウンS
		(6気筒)	(4気筒)	(6気筒)	(4気筒)	(6気筒)
車間型式		MS41-B(CB)	RS41-B(CB)	MS40(C)	RS40(C)	MS41-S
●寸法・重量						
全長 mm		4,635		4,635		4,635
全幅 mm		1,695		1,695		1,695
全高 mm		1,460		1,470		1,460
ホイールベース mm		2,690		2,690		2,690
トリアード(前) mm		1,360		1,360		1,360
トリアード(後) mm		1,380		1,374		1,360
最低地上高 mm		185		185		185
車両重量 kg		1,230(1,245)	1,215(1,235)	1,250(1,265)	1,235(1,255)	1,280
乗車定員名		5	5	5	5	5
車両総重量 kg		1,500(1,575)	1,545(1,565)	1,580(1,595)	1,565(1,585)	1,553
●性能						
最高速度 km/h		150	140	150	140	165
登坂能力(sin.%)		9.357	9.338	9.338	9.33	9.411
最小回転半径 m		5.5	5.5	5.5	5.5	5.5
●エンジン						
型式名		M-C(M)型	3R-B(3R)型	M-C(M)型	3R-B(3R)型	M-B型
形		6気筒直列頭上弁式OH-C	4気筒直列頭上弁式	6気筒直列頭上弁式OH-C	4気筒直列頭上弁式	6気筒直列頭上弁式OH-C・フィンケッパ
内径×行程 mm		75×75	88×78	75×75	88×78	75×75
総排気量 cc		1,988	1,897	1,988	1,897	1,988
圧縮比		8.0(8.8)	7.7(8.0)	8.0(8.8)	7.7(8.0)	8.8
最大出力 PS/r.p.m.		100/5,200 (105/5,200)	80/4,500 (90/5,000)	100/5,200 (105/5,200)	80/4,500 (90/5,000)	125/5,800
最大トルク kg-m/r.p.m.		15.5/3,600 (16/3,600)	14.5/3,600 (14.5/3,400)	15.5/3,600 (16/3,600)	14.5/3,600 (14.5/3,400)	16.5/3,800
燃料タンク容量 l		50	50	50	50	50
バッテリー V-A.H.		12-40	12-40	12-40	12-40	12-40
ゼネレーター(OR) V-W		12-420	12-360	12-420	12-360	12-420
スターター V-PS		12-1.1	12-0.8	12-1.1	12-0.8	12-1.1
●走行伝達装置						
クラウチ		乾式単級直作式	湿式トルクコンバーター	乾式単級直作式	湿式トルクコンバーター	乾式単級直作式
トランスミッション		前進3段、後退1段、1・2・3速 オートマチック機構	3要素、1段2相式、 トヨタドライブオートマチック	前進3段、後退1段、1・2・3速 オートマチック機構	3要素、1段2相式、 トヨタドライブオートマチック	前進3段、後退1段、1・2・3速 オートマチック機構
操作方式		リモート・コントロール	リモート・コントロール	リモート・コントロール	リモート・コントロール	リモート・コントロール
変速比(第1速)		3.059(1.82)	3.059(1.82)	3.059(1.82)	3.073	3.673
〃(第2速)		1.645(1.00)	1.645(1.00)	1.645(1.00)	2.114	1.403
〃(第3速)		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
〃(第4速)		—	—	—	—	1.000
〃(後選)		—	4.079(1.82)	—	—	4.183
歯車連機形式		プラネタリー・ギヤ式	プラネタリー・ギヤ式	プラネタリー・ギヤ式	プラネタリー・ギヤ式	プラネタリー・ギヤ式
変速比		(高)1.000、(低)0.700	(高)1.000、(低)0.700	—	—	—
減速機歯車形式		ハイボイド・ギヤ	ハイボイド・ギヤ	ハイボイド・ギヤ	ハイボイド・ギヤ	ハイボイド・ギヤ
減速比		4.375	4.375	4.375	4.375	4.375
ステアリング形式		ウォーム、セクターローラー	ウォーム、セクターローラー	ウォーム、セクターローラー	ウォーム、セクターローラー	ウォーム、セクターローラー
前車軸形式		20:1	20:1	20:1	20:1	20:1
前車軸形式		ワイッシュボーン、ボールジョイント式	ワイッシュボーン、ボールジョイント式	ワイッシュボーン、ボールジョイント式	ワイッシュボーン、ボールジョイント式	ワイッシュボーン、ボールジョイント式
後車軸形式		半浮動式、パンジョー型	半浮動式、パンジョー型	半浮動式、パンジョー型	半浮動式、パンジョー型	半浮動式、パンジョー型
主ブレーキ形式		油圧内部圧入4輪制動	油圧内部圧入4輪制動	油圧4輪制動 (ブースター付)	油圧4輪制動 (ブースター付)	油圧4輪制動 (ブースター付)
ブレーキ(前)		ワイ・ローディング	ワイ・ローディング	ワイ・ローディング	ワイ・ローディング	ワイ・ローディング
〃(後)		セルワ・サーボ	セルワ・サーボ	セルワ・サーボ	セルワ・サーボ	セルワ・サーボ
駐車ブレーキ形式		機械式後2輪制動	機械式後2輪制動	機械式後2輪制動	機械式後2輪制動	機械式後2輪制動
●懸架装置						
前懸架方式		独立懸架コイルばね	独立懸架コイルばね	独立懸架コイルばね	独立懸架コイルばね	独立懸架コイルばね
後懸架方式		トローリング・リンク・コイルばね	トローリング・リンク・コイルばね	トローリング・リンク・コイルばね	トローリング・リンク・コイルばね	トローリング・リンク・コイルばね
ショックアブソーバー		油圧複動筒型(前・後)	油圧複動筒型(前・後)	油圧複動筒型(前・後)	油圧複動筒型(前・後)	油圧複動筒型(前・後)
スタビライザー		トーションバー式(前)	トーションバー式(前)	トーションバー式(前)	トーションバー式(前)	トーションバー式(前)
フレーム形式		X型フレーム	X型フレーム	X型フレーム	X型フレーム	X型フレーム
タイヤ(前・後)		7.00-13 4 P	7.00-13 4 P	6.40-14 4 P	6.95-14 4P(扁平)	6.95-14 4P(扁平)



トヨタ車は、高級高品質ケヤス・オイル、安心して使えるトヨタ部品、メンテナンス・プログラムをご採用ください。