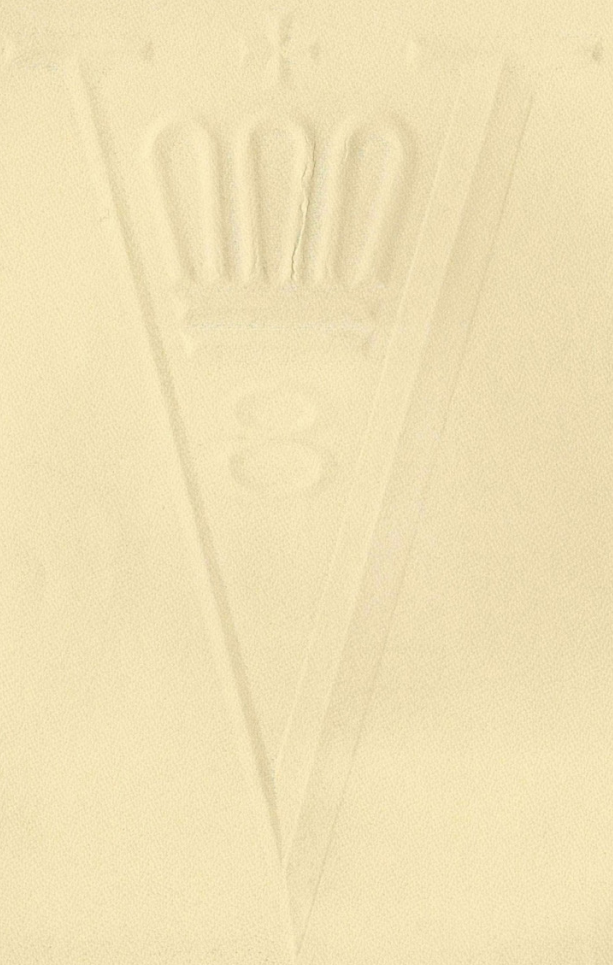


TOYOTA V8-WIDE SALOON **CROWN EIGHT**

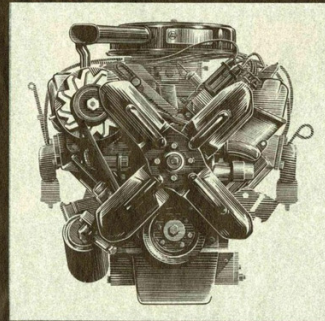


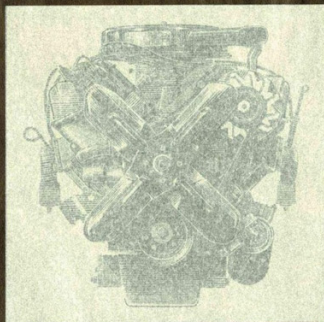
トヨタ クラウンエイト

V8-WIDE SALOON

V

わが国初のV8エンジンを搭載した、ワイドサル
ーン、トヨタ・クラウン・エイトがついに誕生い
たしました。数々のオートマチック機構をそなえ
従来の国産車になかった数多くの機能と性能と豪
華さをもつ、国産最高級の大型乗用車です。すべ
ての点で、これ以上の車はほかにありません。





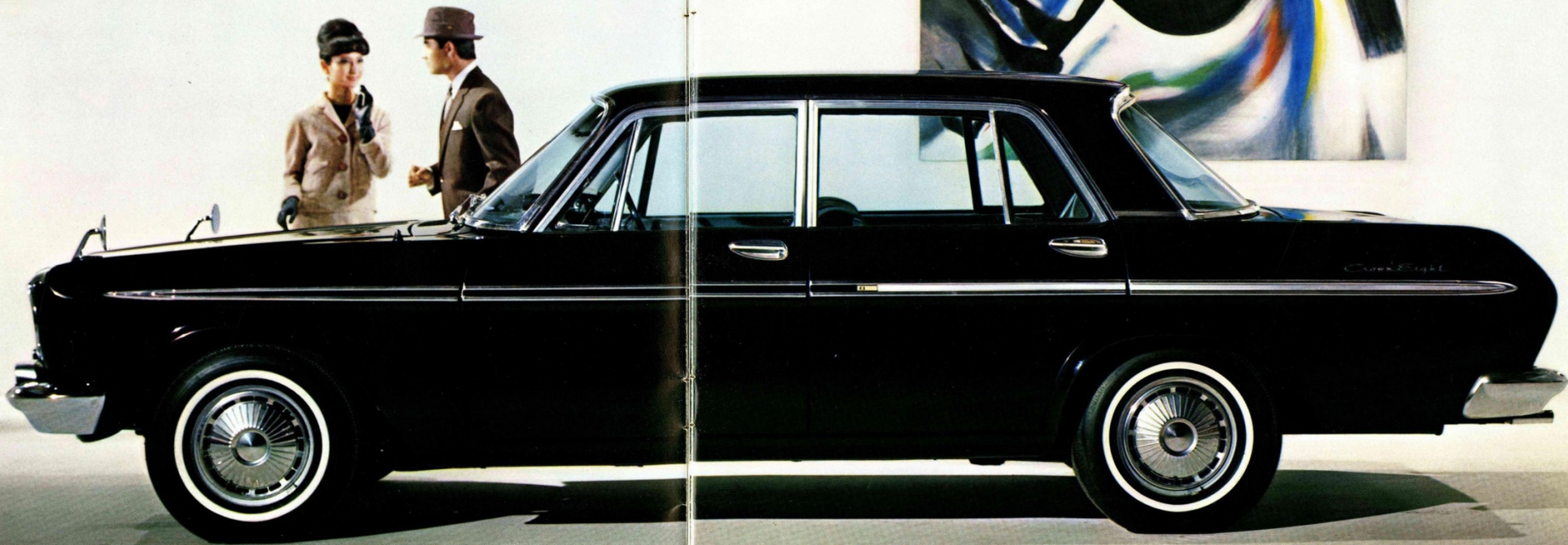


クラウン・エイトは日本を代表する最高の乗用車です

国産車最大、幅 1,845mm のボディ。広く、長く、低く、均齊のとれたプロポーション。立体的でシャープなラジエター・グリル。スピード感あふれるモールディング。クラウン・エイトはすべてが最高級車にふさわしく、インベリアル・トーンの優雅な色調とあいまって、堂々たる風格をもっています。

わが国初のV型8気筒エンジンをはじめ、各種のパワー装置や豪華な装備など、クラウン・エイトにはトヨタ技術の粋があつめられています。ハイウェイ時代にふさわしい高速度性能をもち最高時速は150キロ。特別広いトレッドと、ホイールベースにより、走行安定性も乗り心地も抜群。高性能をひめた堂々たる外観は、最高の地位の象徴にふさわしいものです。

トヨタ技術の結晶がひめられています





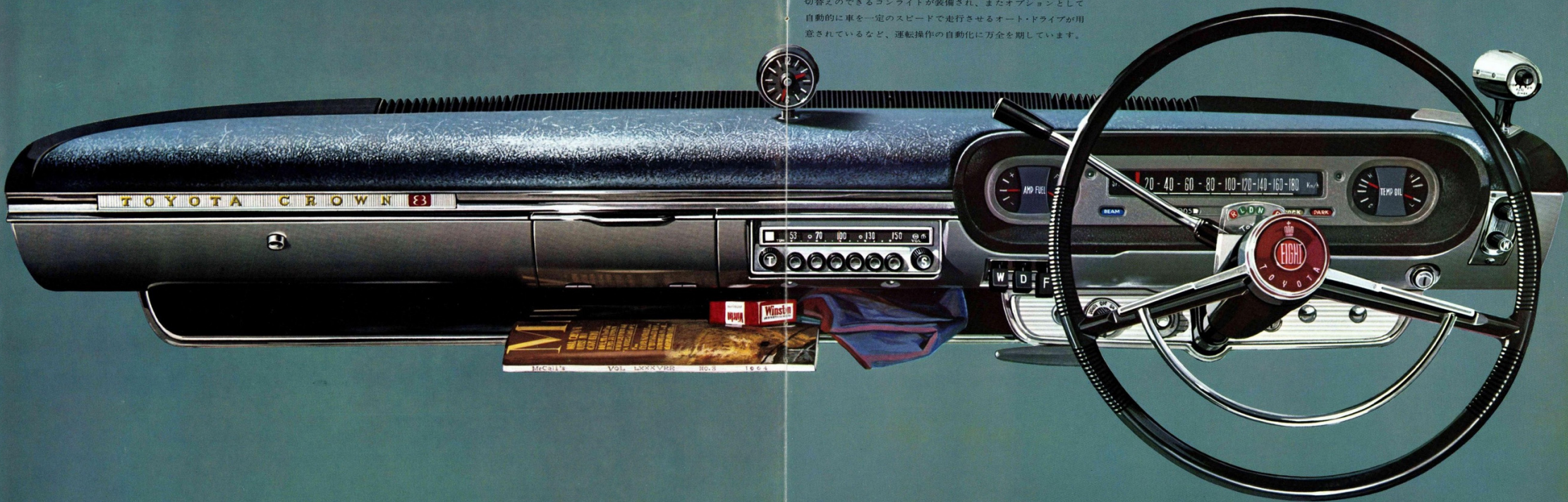
最大の室内 最新のオートマチック装置

最大の車幅のクラウン・エイ트는、室内もシートも余裕たっぷりです。おちついた日本調のデザインのシートは、ふかふかとして、ゆったりとしたくつろぎが得られます。完備な防音・防振装置も、静かなV8エンジンにより、走行中も静しゅうそのものであります。また、ガラスワインドウ、マイネットアブロックパワーシート（オプショナルなど）、あらゆるオートマチック装置をそなえ、まさに走るサロンといえます。



運転の自動化の夢を実現しました

クラウン・エイトはノークラッチ・ノーチェンジのトヨグライド・オートマチックつきです。さらに自動的にライトの点滅や切替えのできるコンライトが装備され、またオプションとして自動的に車を一定のスピードで走行させるオート・ドライブが用意されているなど、運転操作の自動化に万全を期しています。



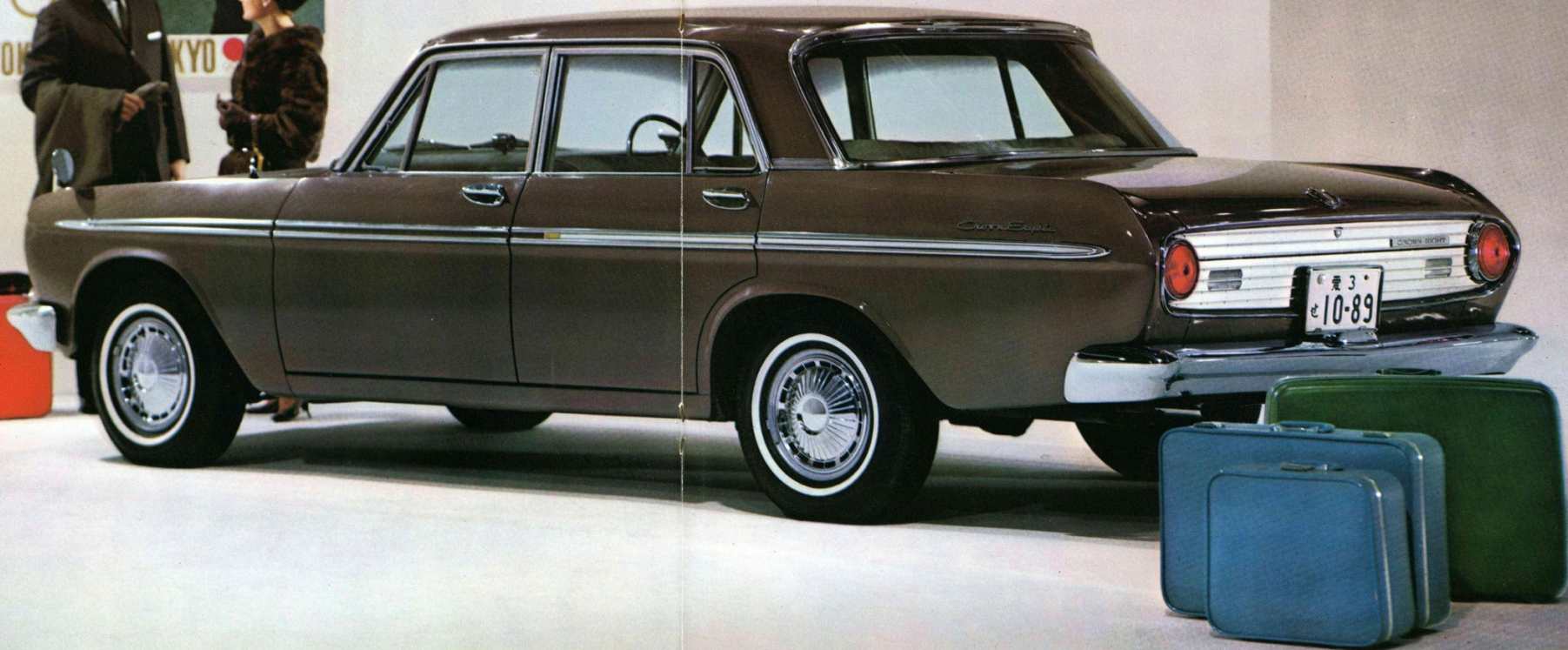


TOKYO 1964 TOKYO

TOKYO

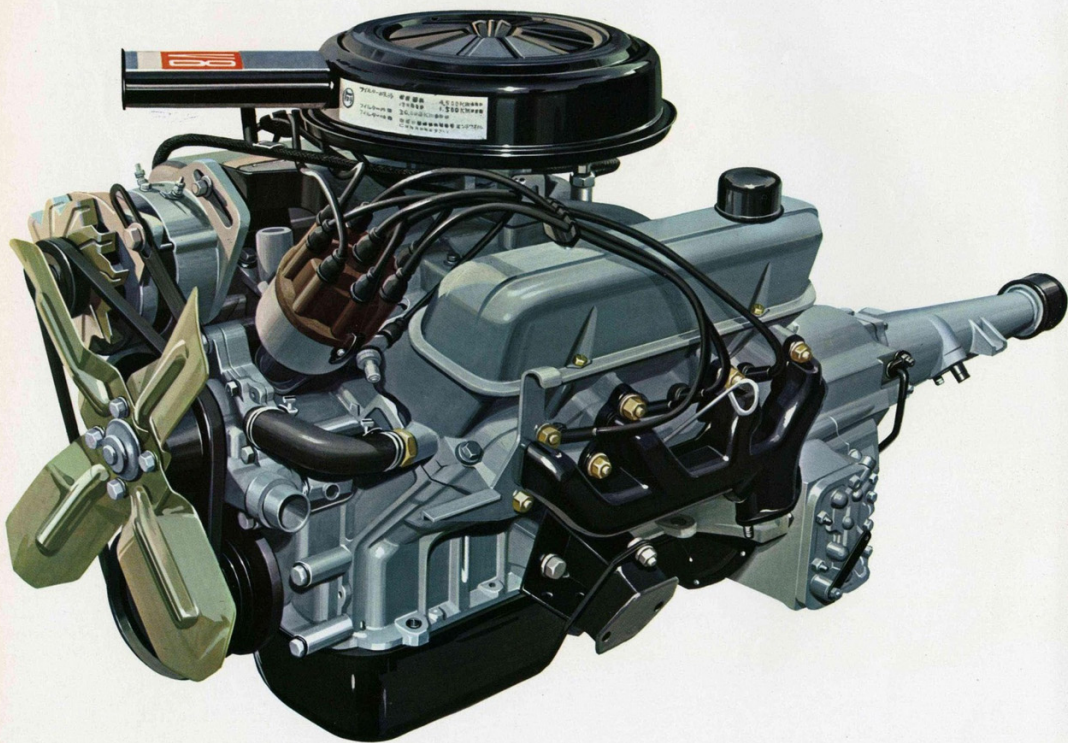
最高級車としての充実感は世界にひけをとりません

1964年—東京オリンピックの年に、世界のトヨタが自信をもつておくる、V8ワイドサルーン、トヨタ・クラウン・エイト。これこそ、日本の乗用車の歴史に一つの金字塔を築いた、本格的最高級車です。世界のトップ・レベルに位置する車として、エグゼクティブのかたがたに、また各界のリーダーのかたがたに、もっともふさわしい高級車と申せましょう。



国産初のアルミ製V8エンジン

2600CC.115PS



静かで余裕のあるV8エンジン
クラウン・エイトのエンジンは、高速時代を迎えるにあたり、トヨタが開発したV型8気筒エンジンです。総排気量2600cc、最高出力115馬力バランスがよく、トルク変動は少なく、静しゅくで十分な出力が得られます。エンジンルームにコンパクトにおさまっており、サービスのための作業用スペースが特別広いのも、トヨタV8エンジンの特長です。

軽量で剛性の高いアルミ製
主要部品がアルミ鋳物であるため、重量が軽く、また熱伝導がよいのでエンジン性能がすぐれています。

2バレルキャブレター
キャブレターは、耐久性、経済性、高速性能などに重点をおいた、2バレルキャブレターをとりつけ、V8エンジンの特長である、低速でなめらかな、高速で静かなエンジンになっています。

エアクリナー
エアクリナーは、ポリエステルフォームを使用。濾紙を使ったものと異なり、水洗いがきき、吸入抵抗が小さく、しかも濾過能力がだんぜんすぐれています。

TOYOGLIDE AUTOMATIC



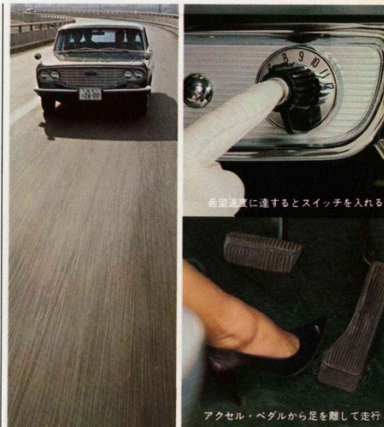
トヨグライド・オートマチック

世界の高級車の中でも、キャブレターやリカーンが100%が自動変速装置つき。完全なノークラッチ・ノーチェンジをそなえた車は、わが国ではトヨタ車以外にはありません。めんどろなクラッチ操作や、神経を使うギヤ・チェンジがいっさいなく、発進をはじめ急加速の場合など、通常の走行はすべてコントロール・レバーをDレンジに入れたままで、イージードライブが楽しめます。アクセル・ペダルの踏みかげだけで、なめらかに無段階変速ができ、エンジンや空ふかしもありません。

トヨグライド・オートマチック各レンジの作動

- R……車をバックさせるとき
- L……エンジン・ブレーキをかけるとき
- D……通常の走行のとき
- N……エンジンの始動のとき
- P……駐車するとき

AUTO-DRIVE (OPTION)



オートドライブ(オートマチック・スピードコントロール)

国産車で初めて実用化した自動走行装置です。道路の勾配にかかわらず、アクセル・ペダルを踏むことなく、自動車を一定スピードで走らせることができ、高速道路や車道の混雑しない郊外でのドライブに最適です。名神高速道路など、自動車専用道路があいついで誕生しつつある現在、きわめて価値ある装置といえます(オプション)

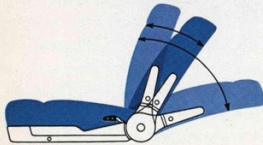
オートドライブの操作

ダイヤルを希望の車速にし、車その速度に達するとアクセル・ペダルが重くなります。そのときスイッチを入れると、オートドライブが作動します。追い越しなど急加速の場合は、アクセル・ペダルをさらに踏みこめばよく、ペダルから足を離せばもとの車速に戻ります。ブレーキペダルを踏めばオートドライブは解除されます。

RECLINING-SEAT



5段階クライニング装置のレバー



余裕たっぷりの幅広いシート

クラウン・エイトの車室幅1,560mmは、米国の大型乗用車とほぼ同じで、名実ともに世界の高級車の名に恥ぢません。シートは十分すぎるほどの余裕があり、日本古来の伝統を生かした“菊もみ”文様のしゅす地で、ループ織りのフロアマットと共に格調の高い雰囲気をかもし出しています。ヘッドルームもレッグルームもゆたかりとしています。

運転に適した3種のフロント・シート

フロント・シートは前後に160mm調節できます。またシート調節がパワー装置のものもあります。これは背もたれが5段階にクライニングでき、完全に倒すとまったく水平になり後席とつながります。このほかシートが2分割されたセパレート・タイプもあり、このシートもクライニングつきで好みの角度になります。背もたれの後側には客席に便利なマガジン・バッグがついています。

6WAY POWER-SEAT



シート右下のボタンで6方向に自動調節

(OPTION)

6ウェイ・パワーシート (オプション)

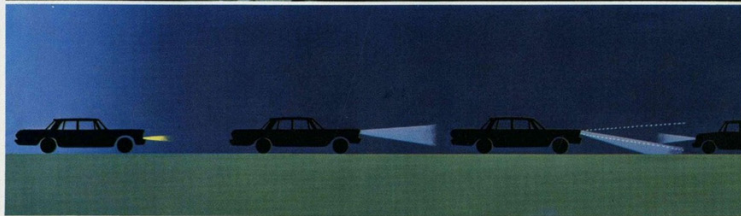
ベンチ・タイプのリクライニングシートは、高級乗用車にふさわしい、オートマチック装置の6ウェイパワーシートです。

前後に160mm、前の上下で48mm、後の上下で40mmと6方向の調節がボタンひとつで思いのまま。傾斜も変えられるので、身体にあったドライビング・ポジションが選ばじになります。

CONLIGHT



計器盤右上にある発光部にはCdS (光半導体) が組み込まれていてランプの自動調節作用をします
全照明回路の自動・手動を切替えるコンライト・スイッチ



コンライト (自動点滅・ビーム切替え装置)

ランプの点滅、切替え操作を自動的に行なう装置で、日本ではクラウン・エイトだけの機構です。薄暮になると自動的にパーキング・ランプ、ライセンス・ランプがつき、夜間になるとヘッド・ランプ、テール・ランプがつきます。また明るくなると自動的に消灯します。したがって、昼間でもトンネルに入ったときなどは点灯します。ヘッド・ランプが点灯しているとき、対向車があると自動的に下向きとなり、すれちがうと上向きに変ります。

美しい和音・強い響きのトリプル・ホーン

クラウン・エイトには、それぞれ周波数の異なる3コのホーンがとりつけられ、強く美しい和音を発します。高速走行時にもよく響き、安全性を高めています。

POWER-WINDOW



運転席で各ドア・ウィンドウを開閉

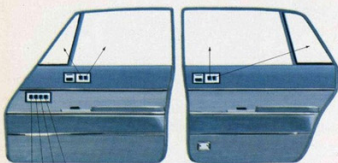


操作のラクなパワーウィンドウ

ドアの窓ガラスはすべて電動式のパワーウィンドウです。ガラスの開閉は、フロント、リアの三角窓まで、それぞれのドアにつけられたスイッチを下げると自動的に開き、上げるとしまります。パワーウィンドウの標準装備は、国産車では初めてです。

運転席からも開閉できる

さらに運転席側のドアには、各ドアのパワーウィンドウ・スイッチが一体にまとめられているので、運転しながらいずれの窓ガラスでも、ワンタッチで自由に開閉できます。

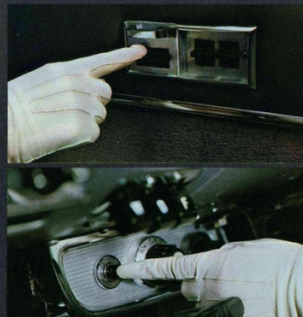


●スイッチを下げると開き
上げるとしまるパワーウィンドウ

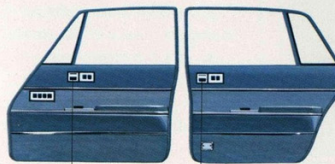
左後マド
右後マド
左前マド
左前三角マド

MAGNET DOOR-LOCK

運転席で全ドアをロックできます



全ドアのロックの解除は、アンダーパネル左端のボタンで



●運転席で全ドアを
ロックできます

●ドア・スイッチを下げると
軽く開きます

フェザー・タッチでドア開閉

ドアのロックは電磁力を利用したマグネット・ロックで、他に例のないざん新な機構です。外側のドアハンドルはマイクロ・スイッチの作動で軽く開き、内側はドア・スイッチを下げると開きます。

運転席で全ドアをロック

各ドアは、前ドアのロック・スイッチを上げるで完全にロックされ、走行中に後席や助手席の乗客、特に幼児が誤ってドアを開く心配がありません。ロック解除はアンダーパネル左端のボタンを押せば解除されます。また万一の場合は、各ドアのロック・スイッチを下げながら、その上のつまみを引くと、簡単に手でドアを開くことができます。



安定感にみちたりや・スタイル

クラウン・エイトのリヤ・スタイルは、いかにも大型乗用車にふさわしい安定感と信頼感をたたえています。長く、幅広いボデーはバランスよく美しいまわりをみせたりや・グリルは横線を基調とした現代的な感覚で、堂々たる風格をみせています。

リヤ・グリルの意匠にとけ込んだバックアップ・ランプ

バックアップ・ランプはリヤ・グリルにはめこみで、あたかもグリルの一部がランプになっているようなユニークなデザインです。

ゆったりと広いトランク・ルーム

トランク・ルームは、フル・セットのゴルフ・バッグが横にも縦にもらくらくとおさまります。国産車の中で、いちばん幅広く大きいため、取容量は抜群です。



フット・ランプ

ドアを開けたときに、足もとを照らすフット・ランプを設けました。夜間の乗り降りに重宝な上、後続車や通行者の注意をうながす役目を果たします。

灰皿とシガレット・ライター

運転席、後席ともドアのひじかけにライター組み込みの灰皿を設けてあります。ライターは押しこむと点火して自動的にとび出します



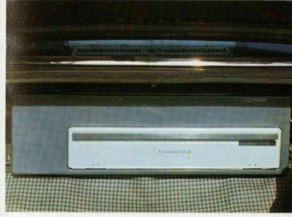
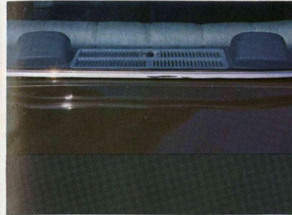
色つきのセーフティ・ガラス

フロント・ウィンドウは上方が濃い青色つきの安全合わせガラスで、日射しをやわらげています。リヤ・ウィンドウもフロントと同じく上方が色つきで日光の直射を防いでいます。

ウィンドウ・ウォッシャー

ワイパー・スイッチを回すと、洗滌液が勢よくフロント・ウィンドウに吹きつけ、泥や汚れを洗い流し視界をよくします。

(OPTION)



カー・クーラー (オプション)

トランク・タイプで、容量が大きく、強力です。

高性能で、軽量・静しゅくな、国産初のアキシヤル・タイプ・コンプレッサーを使用しています。

IMPERIAL-TONE



ローヤル・ブロンズ・メタリック

ROYAL BRONZE METALLIC



シャードウッド・オリーブ・メタリック

SHERWOOD OLIVE METALLIC



ブラック

BLACK



ビクトリア・ブルー・メタリック

VICTORIA BLUE METALLIC

塗料と印刷インクの差により、実際の色とは多少違ってみえる場合があります

技術と品質保証とサービスのトヨタ

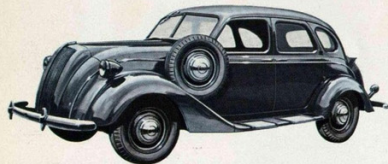
トヨタ乗用車の変遷



AA型乗用車(昭和11年)



AB型乗用車(昭和11年)



AC型乗用車(昭和13-18年)



大型B乗用車(昭和19年)

つねに一步前を行くトヨタ技術

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づけ、たえず先進技術を生みだしてきました。左にご紹介する各車のように、戦前から乗用車の開発研究をこころかけ、時代の先端を行く最高級車をつねにつくりだしています。



日本で初めての長期保証

トヨタは、昭和38年3月他社に先がけて、1年または2万*まで保証期間を延長他の国産車の保証延長の先へんをつけました。品質への絶対の自信がこの長期保証を実現させたのです

行きとどいたサービス

ご愛用者の皆さまに、自動車を気持ちよく、安心してお使いいただくために、トヨタでは全国4870ヶ所のおが国最大のサービスネットワークを通じて、万全のサービス体制をととのえております。

日本の自動車のトップメーカー

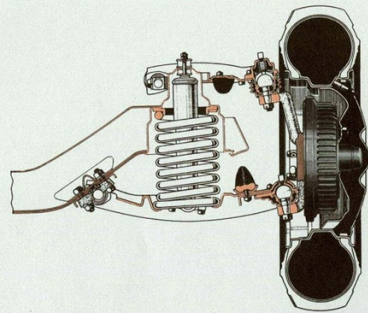
昭和38年、トヨタはわが国で初めて生産・販売台数とも月間3万台を突破。4万台達成も目前です。昭和39年2月25日には、総生産台数150万台達成の大記録を樹立。トヨタの足どりは、そのままわが国自動車工業の成長の歩みといえましょう。〈自動車をみんなのものに〉という願いをおすすめてトヨタは、総生産台数でも、英仏の一流メーカーとならぶ国際的な自動車会社に成長いたしました。



総生産台数【1500,000】台突破! ●専門工場からぞくぞく生まれていくトヨタ車

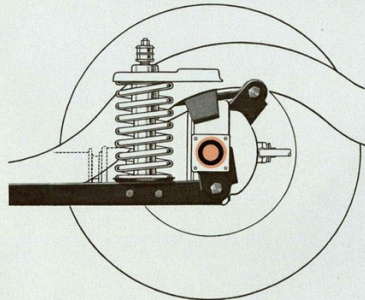


フロント・サスペンション



コイル・スプリングを使用した独立懸架方式で、トーション・バー式のスタビライザーとショック・アブソーバーを併用して、乗り心地は快適です。スタビライザーのフレームへの取付け方法をリンク式にして、乗り心地の向上をはかっています。

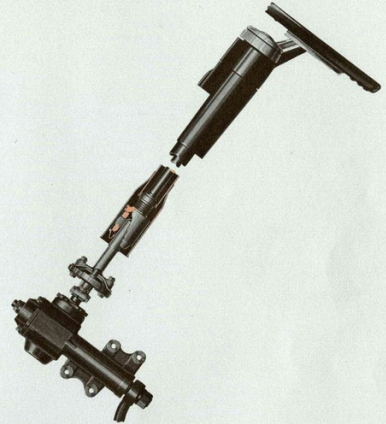
リヤ・サスペンション



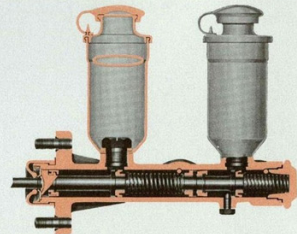
トレーリング・アームとコイル・スプリングを使用した4リンク式。コイル・スプリングは、コイル径を小さく、巻数を多くして、リヤ・アクスルに近い位置で取付けられており、均一なサスペンション特性を發揮します。

2ジョイント・ステアリング

ステアリング・シャフトの中間に2つのカップリングを設け振動や衝撃をハンドルにつたえません。2つのカップリングのうち、下側は自在接手の役目をして、ねじり方向のショックを吸収します。上側は自在接手の作用と共に、上下方向の振動や衝撃を吸収します。



タンデム型マスターシリンダー



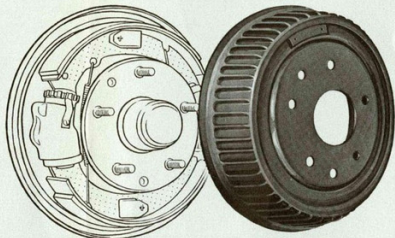
クラウン・エイトは、従来のブレーキ系統と異なり、タンデム型マスターシリンダーを採用しています。これは、油圧系統が完全に前輪・後輪とに分離されており、前・後輪のどちらから一方に油洩れまたは故障が生じても、片一方の油圧系統が作動して制動不能になることはありません。

アルミ製ブレーキドラム

ブレーキドラムはアルミのフィン付きで、重量が軽く、冷却効率もよいので温度の上昇をふせぎ、各部の温度差を少なくしています。苛酷な使用条件に耐え、安全性を高めています。

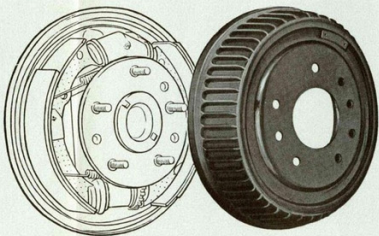
フロント・ブレーキ

フロント・ブレーキは、2つのホイール・シリンダーが同時にはたらくツウ・リーディング・シュー式で、軽く踏めば、強くめらかに作動します。

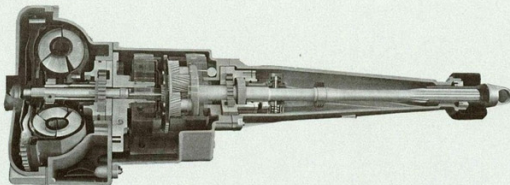


リア・ブレーキ

小型で性能のよい、セルフ・サーボ式です。前後のブレーキのききを効果的に配合し、ショックが少なく、確実に停止できます。



トヨグライド・オートマチック



ふつうのギヤ・ミッションは、エンジン→クラッチ→トランス・ミッション→プロペラ・シャフトという順序で、動力をつなえます。この間、クラッチによって動力伝達の断続をし、ミッションによって変速を行います。

トヨグライド・オートマチックは、エン

ジン→トヨグライド→プロペラ・シャフトとながり、クラッチがありません。ギヤ・ミッションが、トルクすなわち速度を変えるのに歯車を使用するのに対して、トヨグライド・オートマチックは、特別のオイルおよび遊星歯車を利用して動力を伝達する仕組みです。

特別広いトレッド 長いホイールベース



1520mm



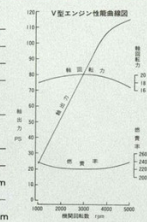
2740mm

クラウン・エイトは、国産車の中で、室内幅がもっとも広く、シートは3人が乗って余裕たっぷりです。また、全幅に対してトレッドが十分にとっており、走行安定性もずば抜けています。

V型8気筒エンジン

主要諸元

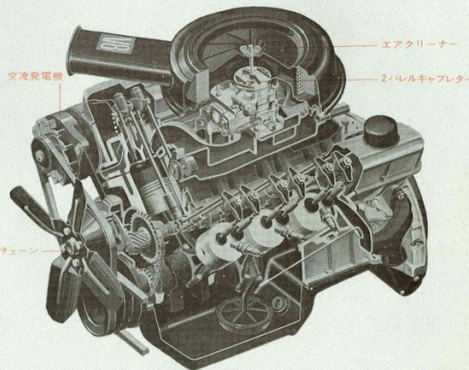
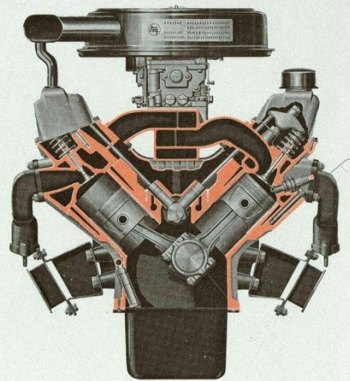
1. ガソリン水冷
2. 90° V型8気筒
3. 頭上弁式
4. 内径×行程
78×68mm
5. 総排気量
2,599cc
6. 圧縮比 9.0 : 1
7. 最大出力
115PS / 5,000r.p.m
8. 最大トルク
20m・kg / 3,000r.p.m



このV8アルミエンジンの特長は

1. 全体の寸法がコンパクトでバランスがよい
2. 8気筒であるため、トルクの変動が少なく作動が静しゅく
3. シリンダーヘッドをはじめ主要部品に大幅にアルミを使用しているので、冷却がよく重量も152kgと非常に軽量などのほか、各部に次のような新機構をもっています。
 - a. 2パレルキャブレター…耐久性・経済性と実用性能に力をおいた設計です。

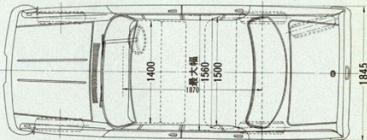
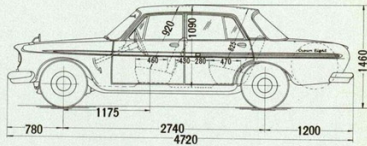
- b. タイミングチェーン…歯車にびったりかみあったサイレントチェーンを採用。確実に作動も静しゅくです。
- c. エアクリーナー…ポリエステルフォームで耐熱耐寒性にすぐれて、洗浄もラクです。
- d. オイルクリーナー…わが国で初めてイメージエンジン・タイプのもを使用。クリーナーごと交換ができ簡便です。
- e. フェューエルポンプ…電磁式で、容量が大きく、常に圧力のある燃料が送られるようになっており、ペーパーロックの防止にも役立ちます。



トヨタ・クラウン・エイト仕様

●寸法・重量		ゼネレーター	12V-360W(交流)
全長	4,720mm	スターター	12V-1.2PS
全幅	1,845mm	●走行伝導装置	
全高	1,460mm	動力伝達装置	流体接手 型式 3要素1段2相式 トルクコンバーター
ホイールベース	2,740mm	変速機	第1速1.82 第2速1.00 後退1.82 1, 2速自動変速
トレッド(前)	1,520mm	減速歯車形式	ハイボイド・ギヤ
トレッド(後)	1,540mm	減速比	3.9
最低地上高	185mm	ステアリング形式	ウォーム・セクターローラー
車両重量	1,375kg	減速比	20:1
乗車定員	6名	前車軸形式	独立懸架、ボール・ジョイント型
車両総重量	1,705kg	後車軸形式	半浮動式、バンジョー型
●性能		主ブレーキ形式	油圧内部拡張、4輪制動
最高速度	150km/h	ブレーキ(前)	ツール・リーディング
登坂能力	0.461sin θ	ブレーキ(後)	セルフ・サーボ
最小回転半径	5.9m	駐車ブレーキ形式	機械式後2輪制動
●エンジン		●懸架装置	
エンジン型式	8気筒90°V型頭上弁式	前輪懸架方式	ワイッシュボーン・コイルばね
内径×行程	78×68mm	後輪懸架方式	トレーリング・リンク、コイルばね
総排気量	2,599cc	スタビライザー	トーションバー式
圧縮比	9.0	フレーム形式	X型フレーム
最高出力	115PS/5,000r.p.m.	タイヤ	7.00-13 6 P.R.
最大トルク	20m-kg/3,000r.p.m.		
燃料タンク容量	50ℓ		
バッテリー	12V-50 A. H.		

(本仕様は改良のため変更することがあります。)





トヨタ自動車工業株式会社 トヨタ自動車販売株式会社