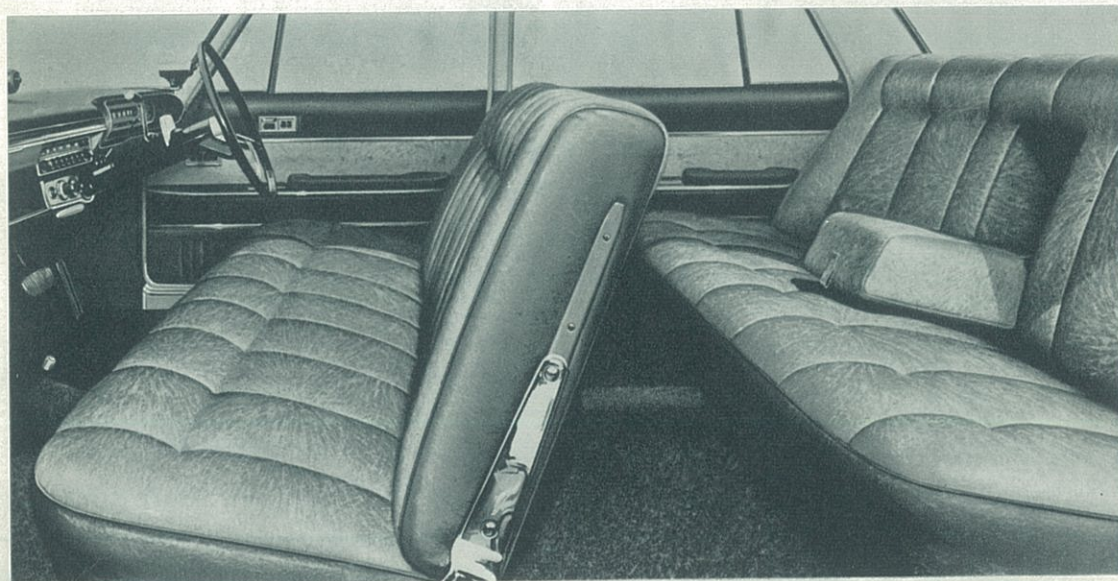
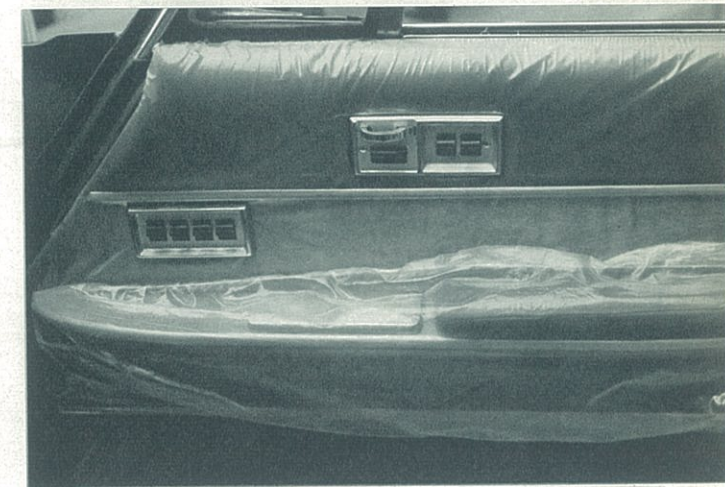




トヨタ クラウン



エイト



トヨタ自動車が発表した本格的な大型乗用車 クラウン・エイト この車は我が国初めてのV型8気筒エンジン(2600cc 115馬力)を搭載しており高速時代にふさわしい性能を具備している 全長はクラウンより110mm長く 全巾は150mm広い大型車サイズで 国産車では初めて全巾1700mmのライン(小型車規格)を超えた

イーゼードライブ時代にふさわしく トヨグライド・オートマチックをはじめ パワー・ウインド(三角窓共) マグネット・ロック・ドア(電磁式ドア・ロックで運転席から操作) コンライト(ライト・コントロール・ライトの切換えを自動的に行なう)などを標準装備としているなど 今までの国産車にない雰囲気をかもし出している

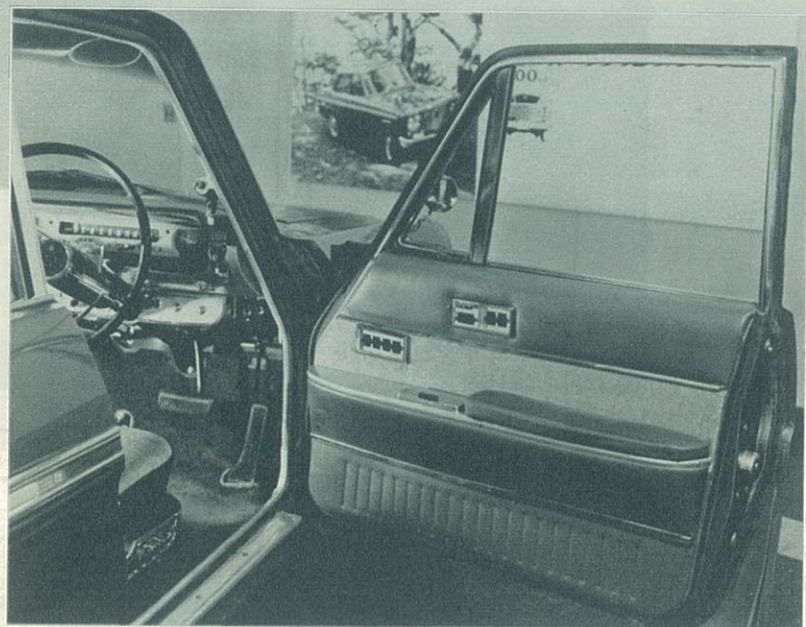
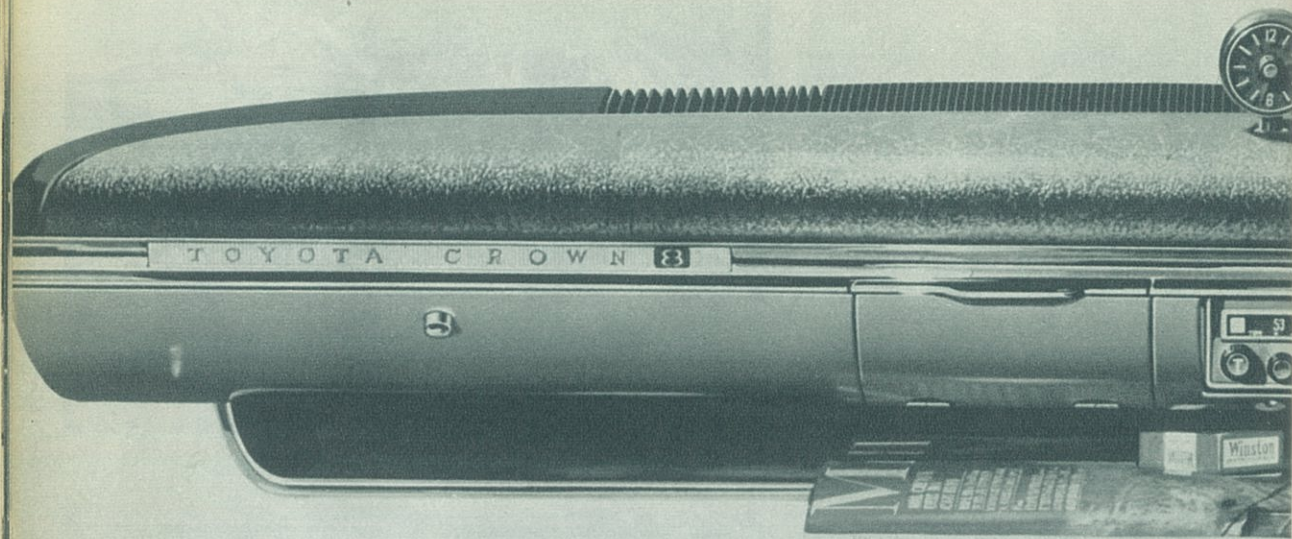
走行安定性にも意を払い トレッドは(前)1520mm(後)1540mmとアメリカの大型車に匹敵する 外観上はクラウンの全高 全巾をのばしただけという感はないが その内容は全く新しい国産最高級乗用車といえよう

仕様諸元

型式V G10 全長 4,720 全巾 1,845 全高 1,460
軸距 2,740 輪距(前)1,520(後)1,540 最低地上高 185 各mm 車輻重量 1,375kg 定員 6名 車輻総重量 1,705kg 最高速度 150km/h 燃費10km/l 登坂能力 $\sin \theta$ 0.461 最小回転半径 5.9m 制動距離13m/50km/h エンジン型式V 内径×行程78×68(mm) 排気量 2,599cc 圧縮比 9.0 最高出力 115PS/5,000rpm 最大トルク20m—kg/3,000rpm 燃料ポンプトランジスタ電磁式 燃料タンク容量50ℓ 冷却水容量9.0ℓ バッテリー12V50AH 伝導装置 クラッチ流体接手トランスミッション流体式トルクコンバーター 変速比 1速1.82 2速1.00 最終減速比 3.9 ステアリング型式ウォーム・ローラー式 懸架装置 前輪ウィッシュボーンコイルばね 後輪4リンクコイル式 タイヤ7.00—13—6P

トヨタ自動車販売(株)

東京店頭渡し現金定価 1,650,000円



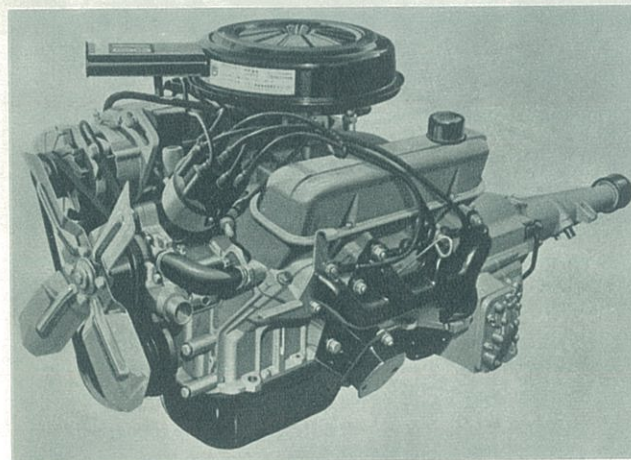
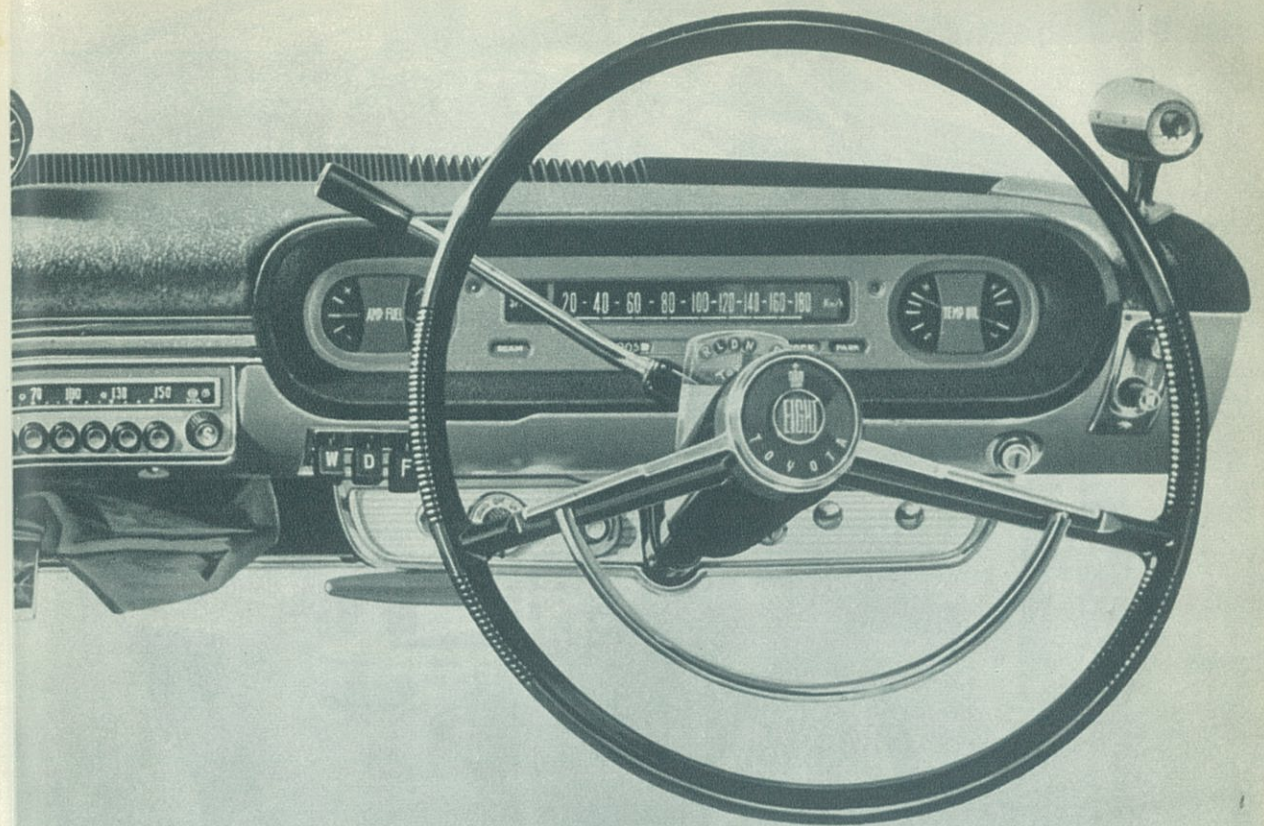
豪華なダッシュボード 右すみに見えるのがコンラ
イト この位置は少々問題があるのではないか

今までバンパー付近に取付けていたものを ウィン
ドの内へ取付けるのはそれ相当の理由はあるが その
取付方法もボルトが見えたりして一寸ぶこつさを感じ
させる 位置は右側でなくてはならないのかも知れ
ないが、もう少しスマートにクロックの裏あたりに組み
込んだらどうだろうか これだけ洗練されたデザイン
を乱すのは 惜しい気がする

メーター関係のレイアウトは 1,900で好評を得て
いるので心配はない ダッシュボード下の非常に広い物
入れは実用的で スペースをうまく使った良い例でも
ある

豪華なドアデザイン 巾広のアームレストの上に
ライター付灰皿 パワーウィンドやマグネットドアの
スイッチが見られ ウィンド・レギュレーターハンドル
や三角窓ロックは見当らないので 非常にスマートな
印象を受ける これだけ突起物が少ないと 安全性と
いう面でも大分有利なのではなかろうか

ハンドル周りからは トヨグライド付ということが
わかる ドアサッシュ周りにも ゴムシールがつけら
れ ウォーターシールの完璧さを増している ハンド
ル下には大きなブレーキペダルと オルガン式アクセル
ペダルが見られ イージードライブを如実に表わし
ている この位ペダルが大きければ ブレーキを踏み
落とすこともないだろう これは交通戦争の中にあっ
て 安全性に寄与するに違いない



コンパクトにまとめられたV8 2,600ccエンジン
主要部分をアルミニウム鋳物として軽量化し その
重量たるヤクラウン 1,900ccエンジンよりも全装備状
態で 実に23kgも軽く 馬力当りのエンジン重量は
1.32kg/PSとなっている 同クラス車で 比べるべ
きものはない

寸法的に見ても長さがわずか37mm伸びただけで 巾
長さ共62mm 57mmつまっている このデータをご覧
いただければ 小さなエンジンより大きなエンジンが
コンパクトで軽いということが おわかりいただけよう
というものだ 音に対しても カムチェンをサイレント
として対策充分というところ このエンジンで変っ
ているのは エアクリーナーエレメントに ポリエス
テルホームを使っていることだろう

