

Toyota Crown

トヨペット・クラウン (RS型) 仕様

車両名称 R S

1. 尺寸・重量

全長	4,285mm
全幅	1,680mm
全高	1,525mm
ホイールベース	2,530mm
トレッド(前)	1,326mm
"(後)	1,370mm
最低地上高	200mm
シャシ重量	697kg
車両重量	1,210kg
車両総重量	1,540kg
乗車定員	6名

2. 性能

最高速度	100km/h
登坂能力	32.4% (18°)
最小回転半径	5,500mm
燃料消費量	14km/l

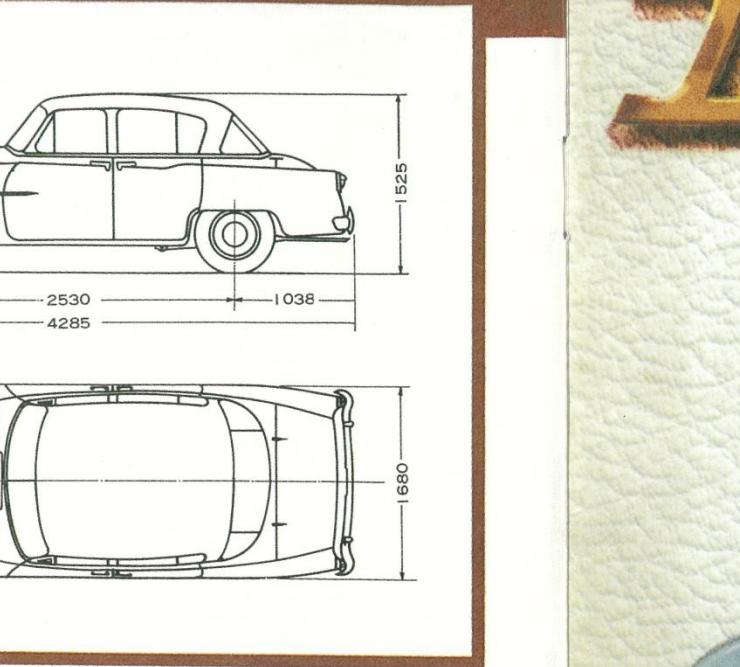
3. エンジン

エンジン名称	R型
"型式	4気筒直列頭上弁式
内径×行程	77mm×78mm
総排気量	1,453cc
圧縮比	6.8:1
最高出力	48HP/4,000r.p.m.
最大トルク	10kg-m/2,400r.p.m.
キャブレタ	カーター型下向通風
エヤ・クリーナ	沪紙式
燃料タンク容量	45立(12ガロン)
潤滑装置	全圧送式
冷却装置	強制循環水冷式
サーモスタット	ペローズ式
バッテリー	12V 55Ah
ゼネレーター	12V 180W
電圧調整器型式	電圧電流調整式
スターター・モーター	12V 0.8HP

(本仕様は改良のため変更することがあります)

4. シャシー

クラッチ	乾燥单板式
操作型式	吊下ペダル、油圧伝導 前進3段、トップ及セカンド シンクロメッシュ付 常時啮合ヘリカル・ギヤ、リモ ート・コントロール
トランスミッション	常時啮合ヘリカル・ギヤ、リモ ート・コントロール
変速比(第1速)	3.647
"(第2速)	1.807
"(第3速)	1.000
"(後退)	4.861
減速機	歯車型式
"	ハイポイド・ギヤ
減速比	5.286
ステアリング	歯車型式
"	ウォーム及びセクター ローラー式
歯車比	23:1
リンク型式	アイドラー・アーム、リレー・ ロッド及左右タイ・ロッド式



- ☆ お買求めには便利な月賦販売制度を御利用下さい
- ☆ 全国に200ヶ所以上の指定サービス工場を設け
迅速正確な修理サービスを実施しております
- ☆ 精度の高い純正部品は 全国500ヶ所以上の
指定販売店に いつも豊富に取揃えてあります
- ☆ オイルの取替えはスタンダード石油会社で製造し
当社が発売している清浄分散済の入った高級モー
ター・オイル「キャッスル」を是非御使用下さい

このカタログは、1955年1月に発行されたものの復刻版です。
現在、この車はトヨタ自動車(株)では販売しておりません。

Toyota Crown

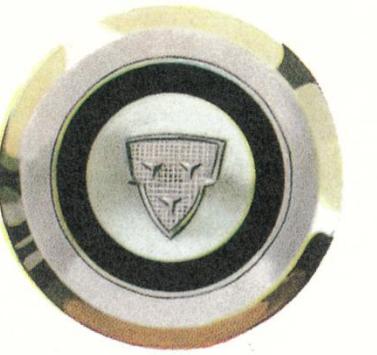
トヨペット クラウン



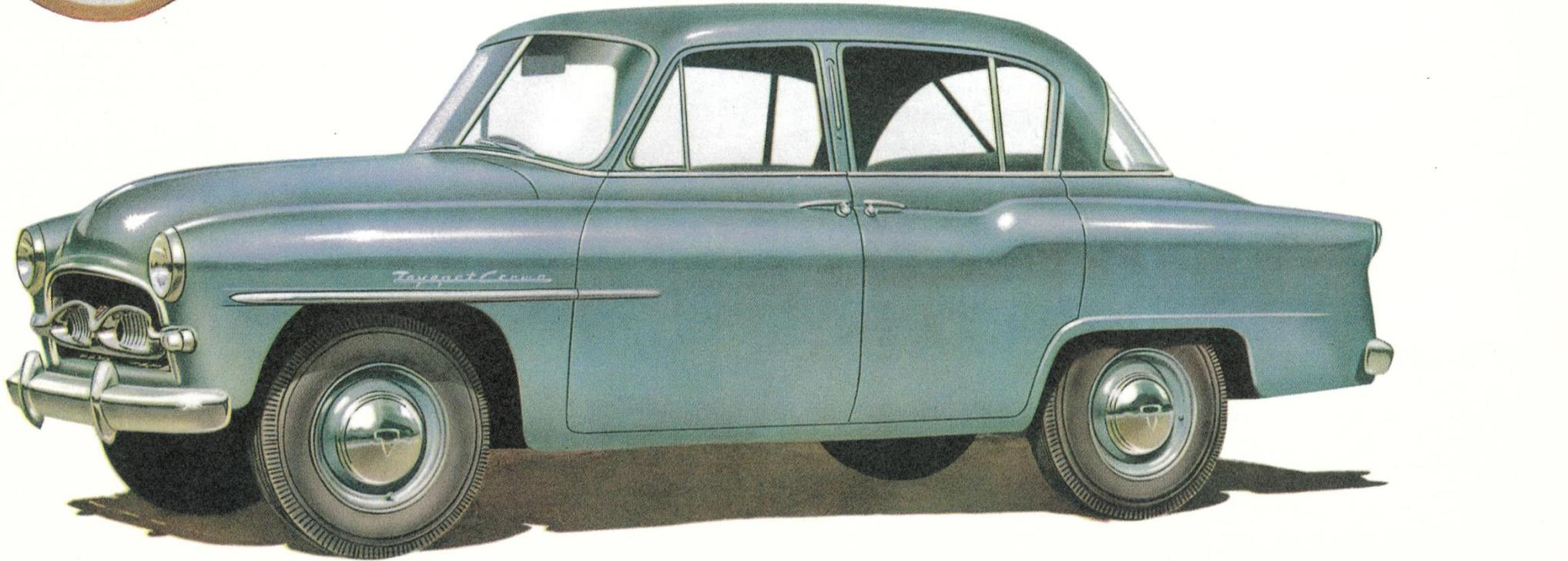
トヨタ自動車工業株式会社

トヨタ自動車販売株式会社

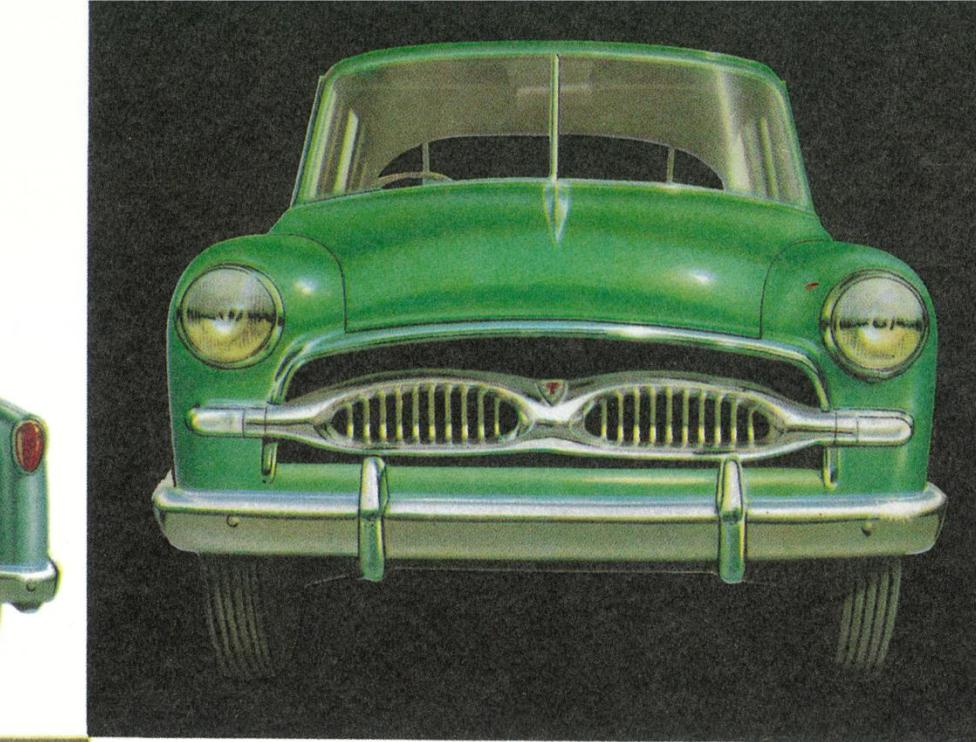
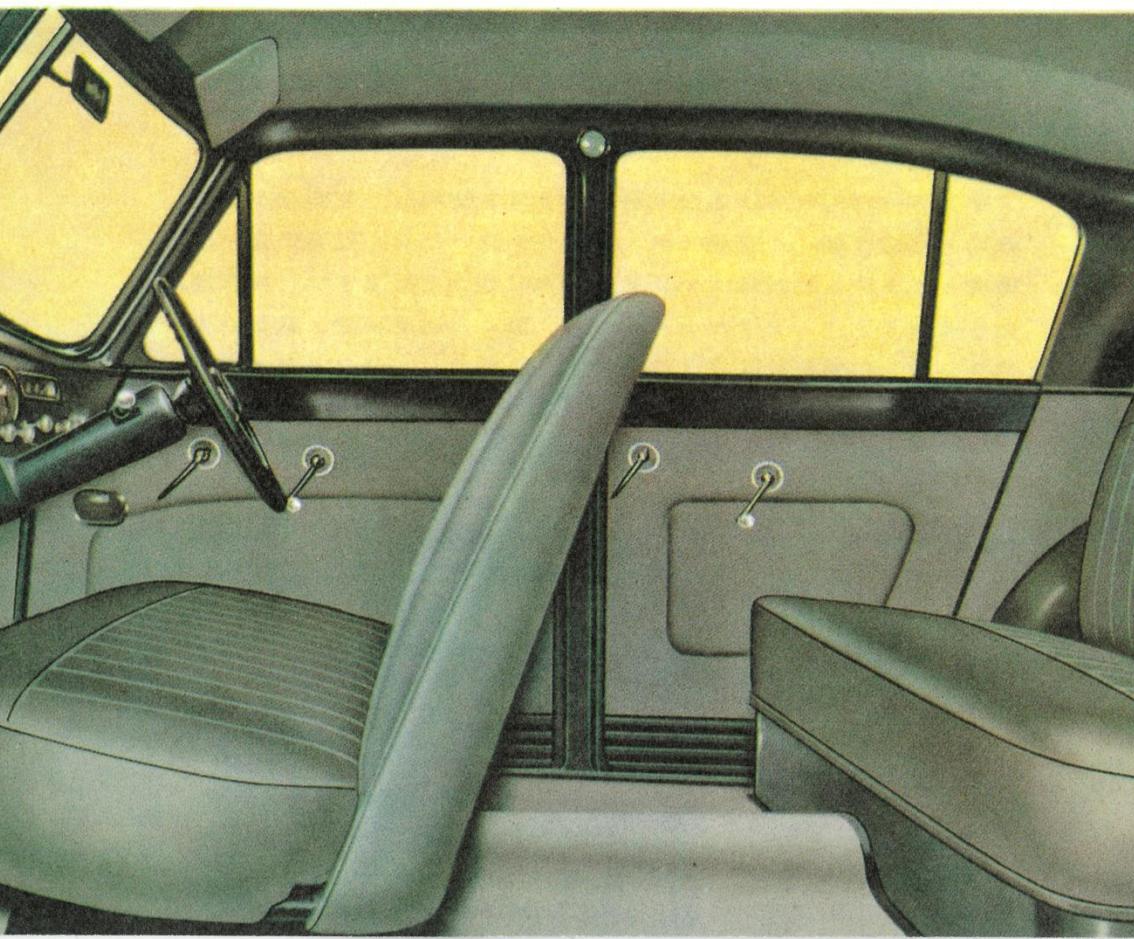
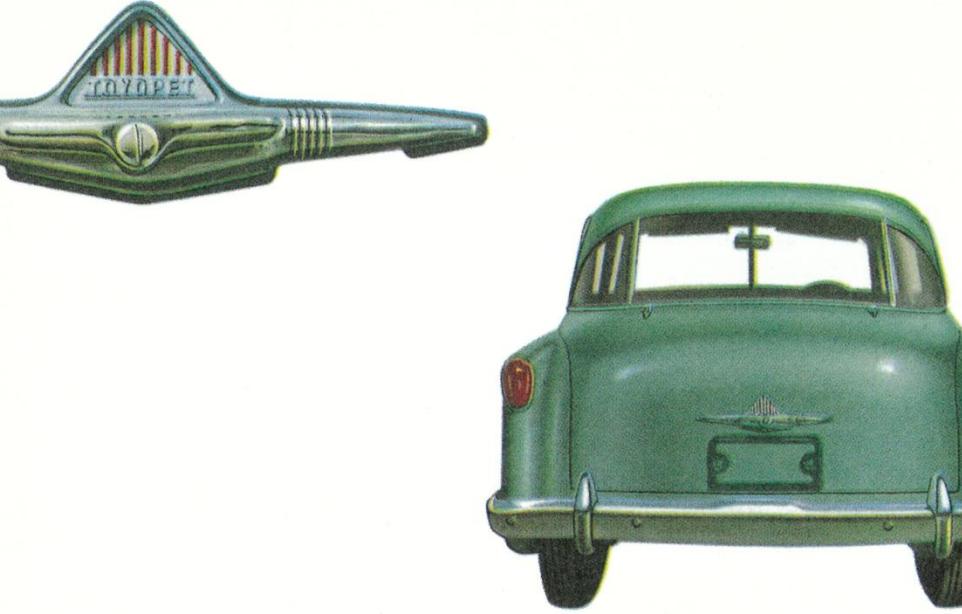
国際水準をゆく！



Toyota Crown

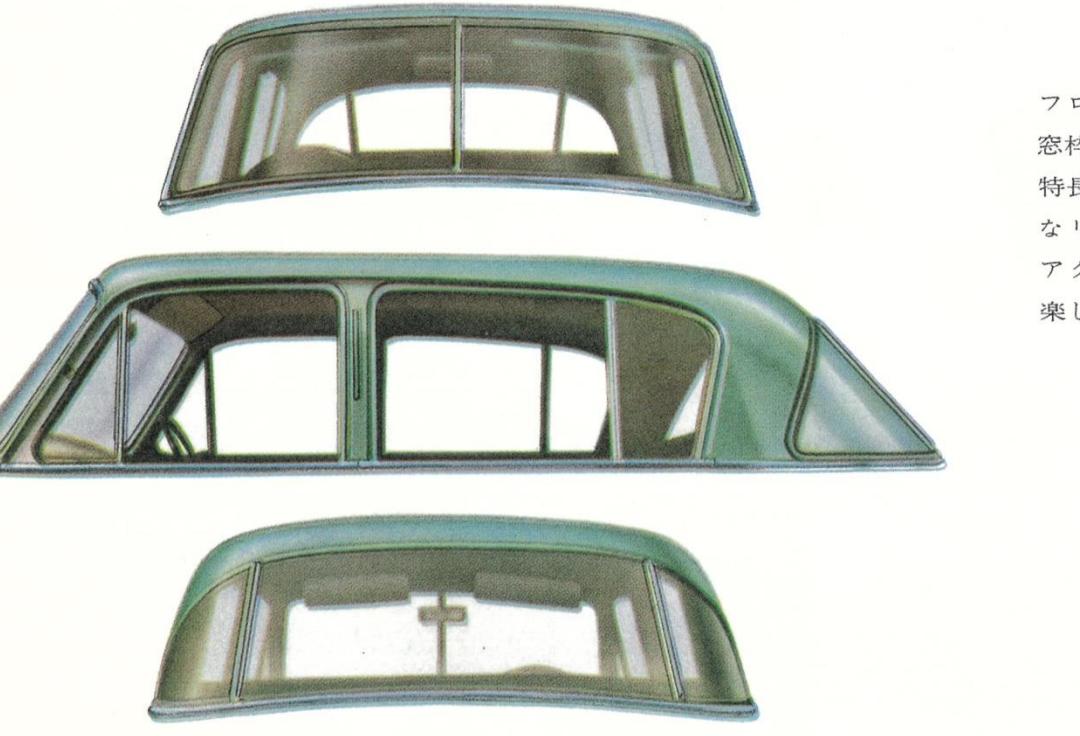
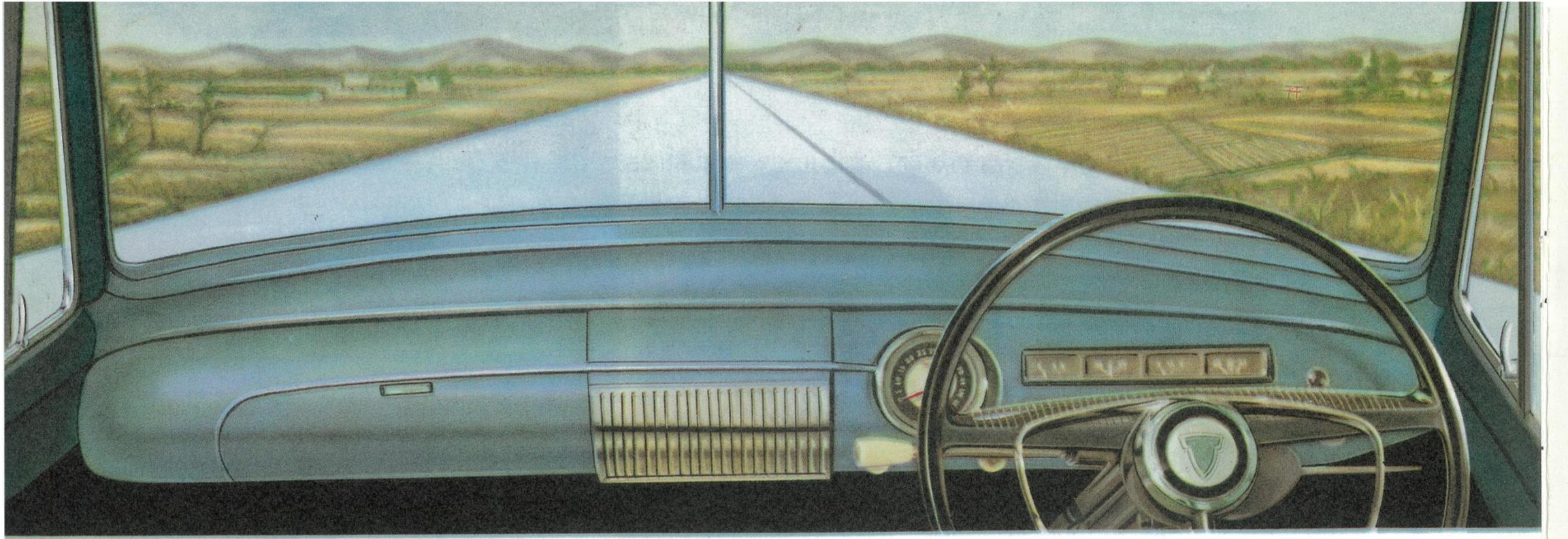


本格的乗用車の出現は長い間の待望でありました 諸外国に比べて生産単位の小さい日本において 全然素地のなかつた乗用車工業の確立のためには相当の才月を必要としましたが 当社は満5ヶ年の研究試作を経て 今こそ最も進歩的な乗用車の大量生産を実現するに至りました 乗心地の改善と取扱の簡便化を計り堂々国際水準をゆく国産乗用車を完成したのであります 滔々として伸張する日本モータリゼーションに贈る本格的乗用車！信頼を以て御愛用下さい

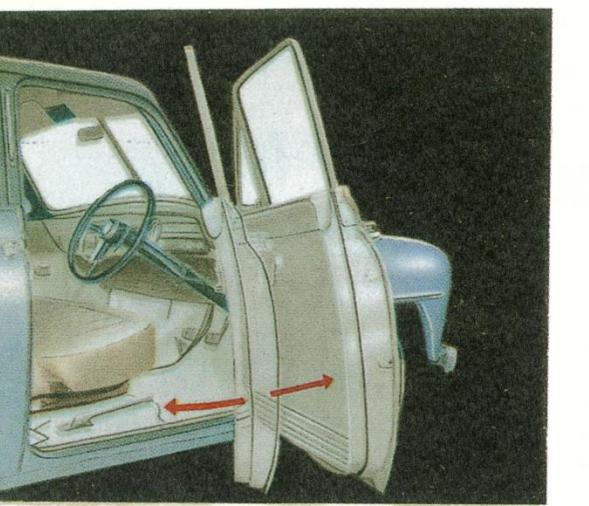


小型車規格一ぱいの大きさをもつ広い車室には前席に3名、後席に3名、計6名がゆったりと乗車できます。

ボディーの裏鉄類には、全部防音、防振のためのアンダー・コーティングを施し、クッションの良い大きいシート、カウル・ベンチレーターからの快よい通風 及び隙間充填材による完全な気密装置などにより、四季を通じ、雨雪を問わず、車室内はいつも快適であります。

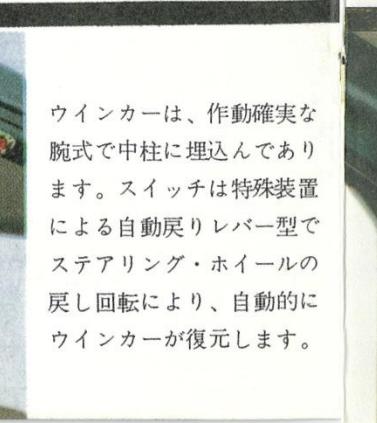


フロント・ウインドは2枚の曲面ガラスを使用し、窓面積が広く、窓枠・中柱は細く、前面はボンネットが低いため、視界の広いのを特長とします。計器類はハンドル正面に見易く配置され、操作容易なリモート・コントロール・レバー、快よい通風装置、軟かいニー・アクションの懸架装置などによって、快適で、安全なドライブが、楽しめます。

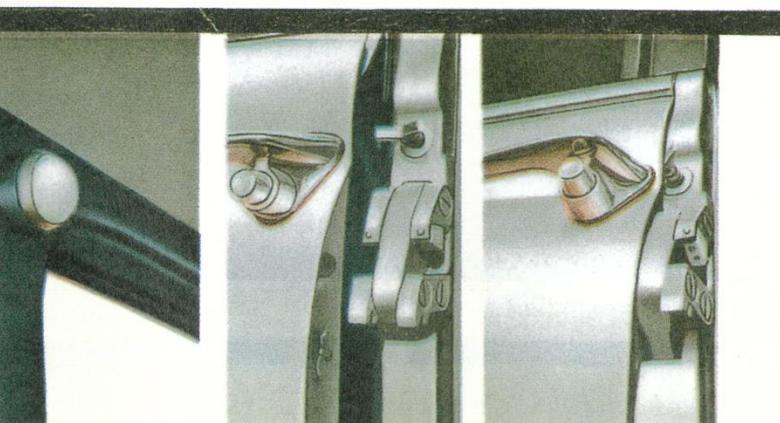


開閉の便利な観音開き式ドア

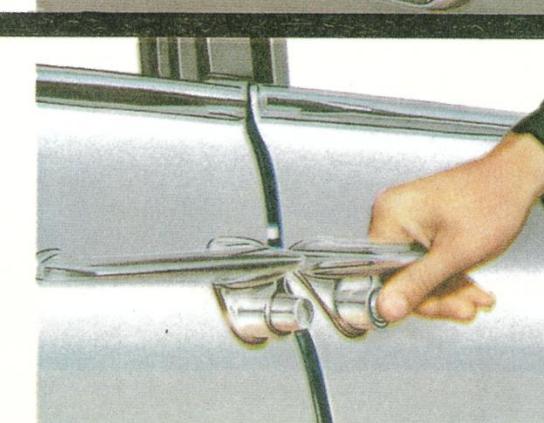
ドアは乗り降りや開閉に便利な4ドア・観音開き式で、特にフロント・ドアは出し易いよう前部下半を前方に大きくえぐってあります。ドアは非常に堅牢に作られ、サービスの便も計ってあり、またオープン・ストップバーは開き位置でドアを保持すると共に、ドアの開閉を助ける作用をしますから、開閉が容易かつ安全であります。



ウインカーは、作動確実な腕式で中柱に埋込んであります。スイッチは特殊装置による自動戻りレバー型でステアリング・ホイールの戻し回転により、自動的にウインカーが復元します。



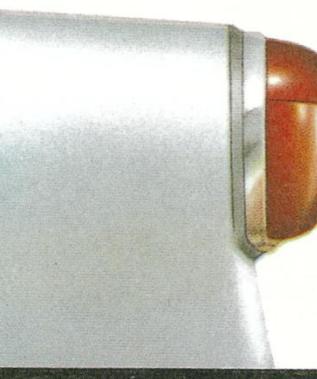
計器盤右端にはドアの開閉を知らせるドア指示ランプがありまた夜間安全に乗降できるようドアが開くとルーム・ランプが点燈します



ドア・ロックは、押ボタン2段式の作動確実なもので大きな耐久力があります。また中柱に開き止めの安全装置が取付けてあります。



ヘッド・ランプはセミ・シールド式で、電球の寿命長く、反射鏡の光沢もそこなわれません。ランプは2段切換式で操作はペダル下部のデイマー・スイッチで行います

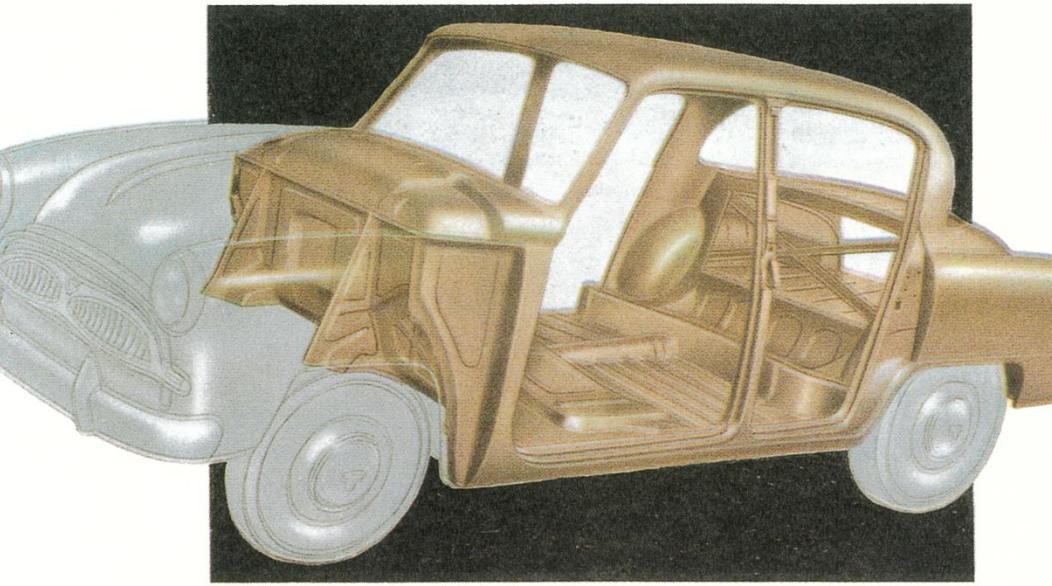


大型のテール及びストップランプは後部両端に体裁よくまとめられ、特に右端に長時間駐車用のパーキングランプが新設してあります。





軽快・堅牢なシャシー 広くて快適な車室

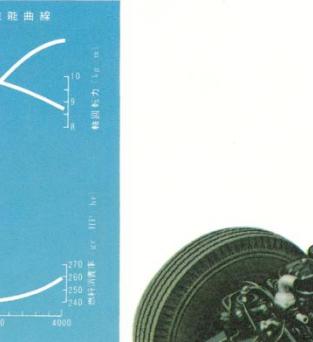
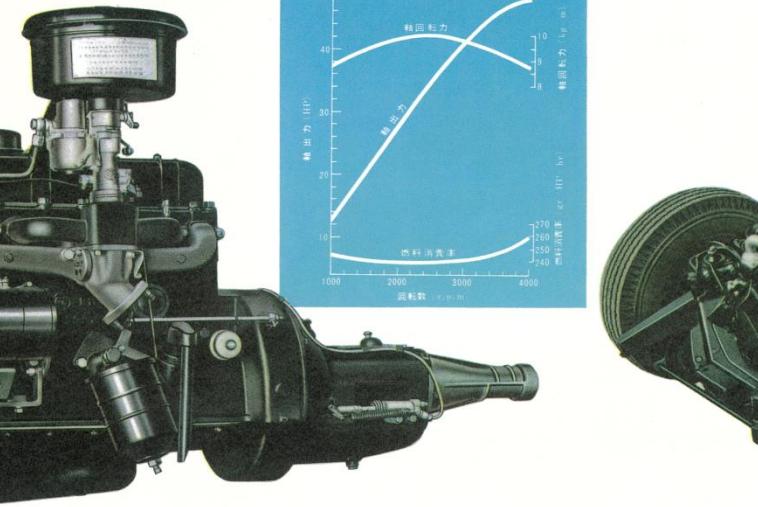


乗用車ボディーの近代的プレス工場が完成し、一貫製作による品質の向上と、大量生産とを実現しました。

ボディー構造は、補強板を用いず、すべて精度の高いプレス工作による曲面やリブ等によって剛性を保ち、特に、主要部は捩れや剛性の強い閉型断面を採用しております。

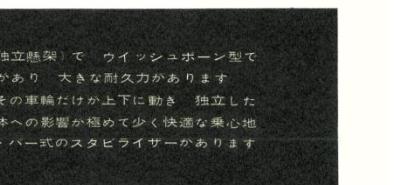
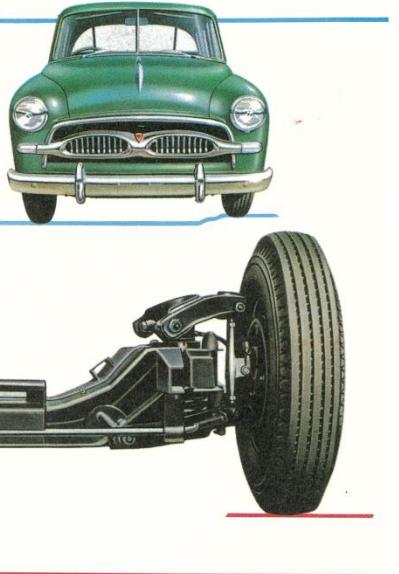
従って重量軽く、しかも堅牢で、長期の使用に耐えます。

強力・経済なエンジン



軽くて堅牢なシャシー

乗心地のよい独立懸架

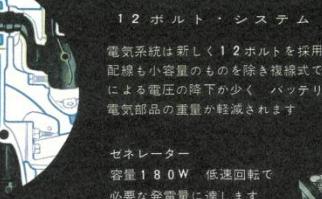
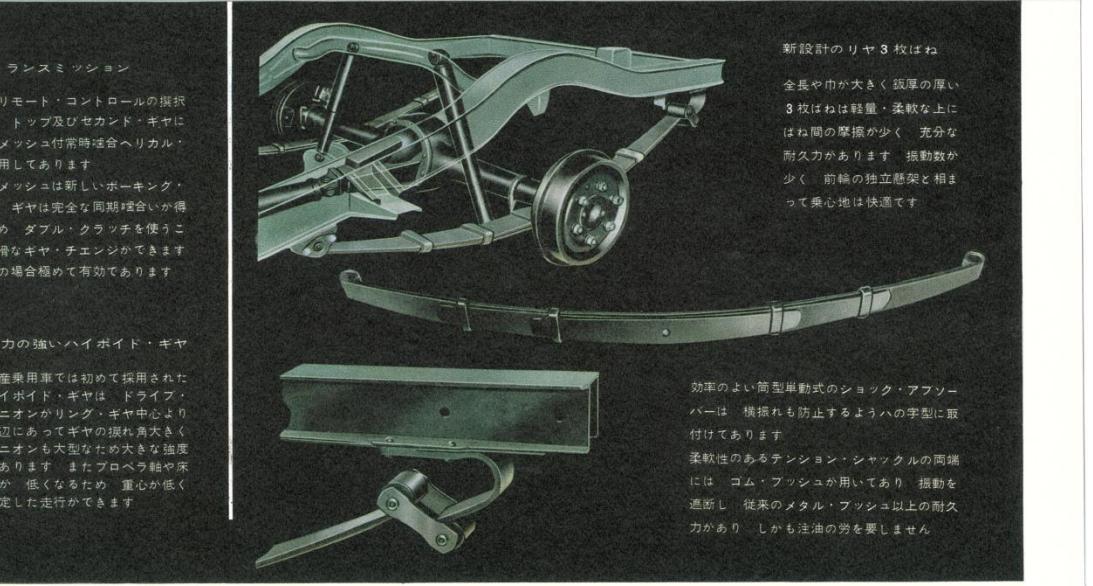
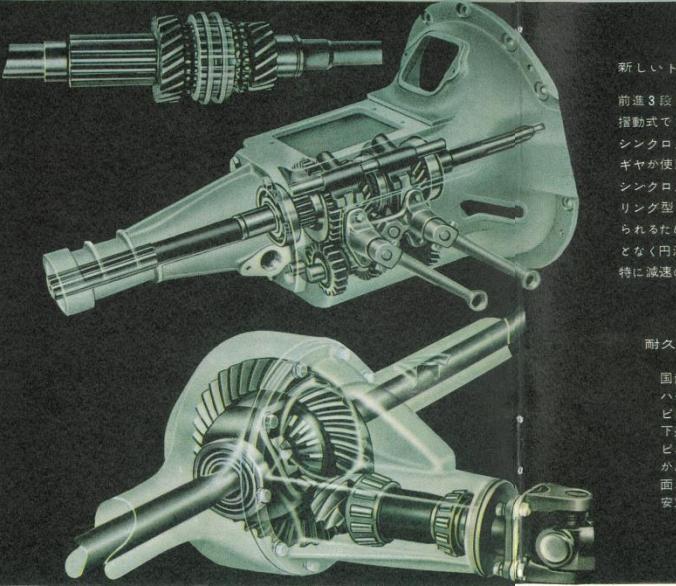
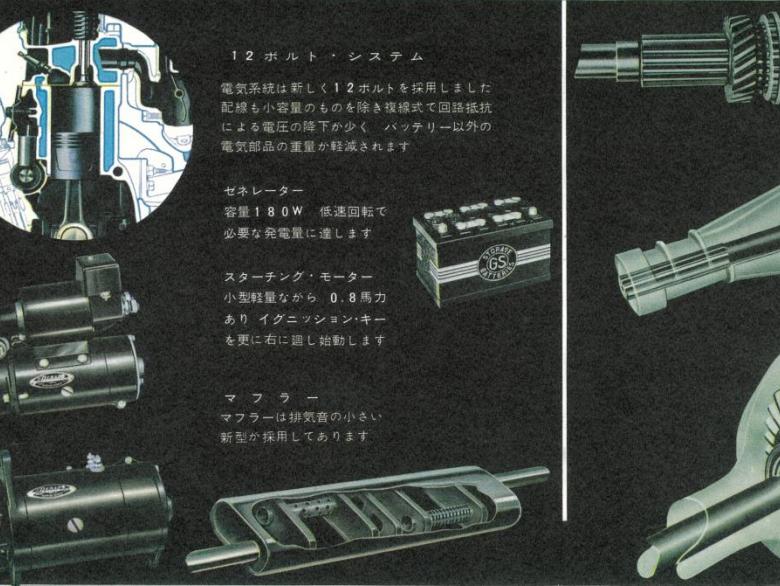


4気筒頭上弁式のエンジンは燃焼効率高く、その最高出力は4.8馬力 同クラスのエンジンのうちで最も強く、トルクも2,400回転すなわち時速35-40kmにおいて最高であります。自動車の通れる限りの殆どどの山坂はトップまたはセカンドで軽く走破します。またスクエア・エンジンであるため、ピストンの振動距離が短く、カジリ摩耗が少いため大きな耐久力があります。

サイド・フレーム及びクロス・メンバーはすべて閉断面で、挿れや曲げに対して充分な強度があり、また薄鋼を用いて重量軽減に努めています。特にマーン・ボーダーより前方張出部サイド・フレームの板厚を増し、有効に変化させてあります。全般的な構造の強さは従来のフレームに較べ、約5倍にも達しております。

フロント・サスペンションは、ニー・アクション（独立懸架）で、ウイッシュボーン型であります。この型式は最も普遍的に使われ、信頼性があり、大きな耐久力があります。すなわち一方の車輪が道路の凸部に乗りあがても、その車輪だけが上下に動き、独立した屈伸運動を行って路面衝撃を吸収します。従って車体への影響が極めて少く、快適な乗心地が得られます。最前部には横振れを防ぐトーション・バー式のスタビライザーがあります。

Ta y o p r e C r o w n



電気系統は新しく12ボルトを採用しました。配線も小容量のものを除き複雑式で回路抵抗による電圧の降下が少く、バッテリー以外の電気部品の重量が軽減されます。

セネレーター

容量180W、低速回転で必要な発電量に達します。

スタート・モーター

小型軽量ながら0.8馬力あり、イグニッションキーを更に右に廻し始動します。

マフラー

マフラーは排気音の小さい新型を採用しております。

新しいトランスミッション

前進3段リモート・コントロールの操作式で、トップ及びセカンドギヤにシンクロメッシュ付常時啮合ヘリカルギヤが使用しております。

シンクロメッシュは新しいボーキング・リング型ギヤは完全な同期啮合しか得られるため、ダブル・クラッチを使うことなく円滑なギヤ・チェンジができます。また減速の場合初めて有効であります。

新設計のリヤ3枚ばね

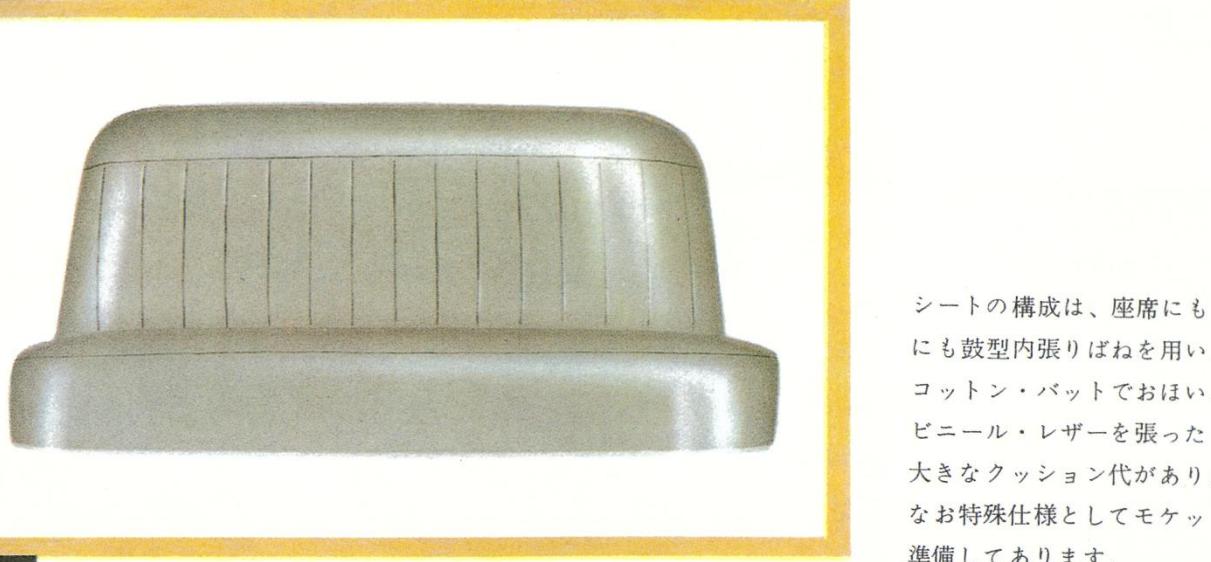
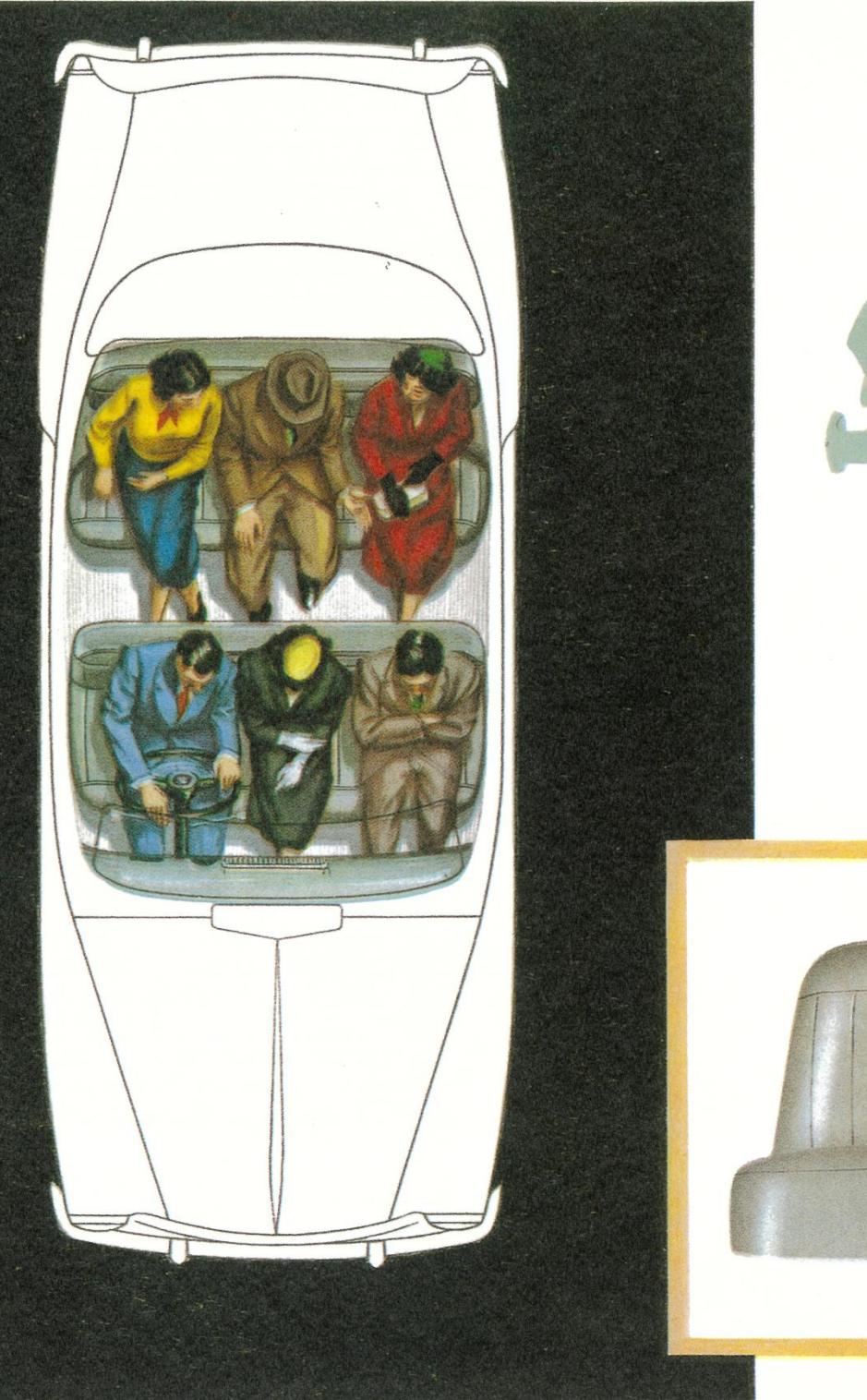
全長や巾が大きく、板厚の厚い3枚ばねは軽量、柔軟な上にばね間の摩擦が少く、充分な耐久力があります。振動数が少く、前輪の独立懸架と相まって乗心地は快適です。

耐久力の強いハイポイド・ギヤ

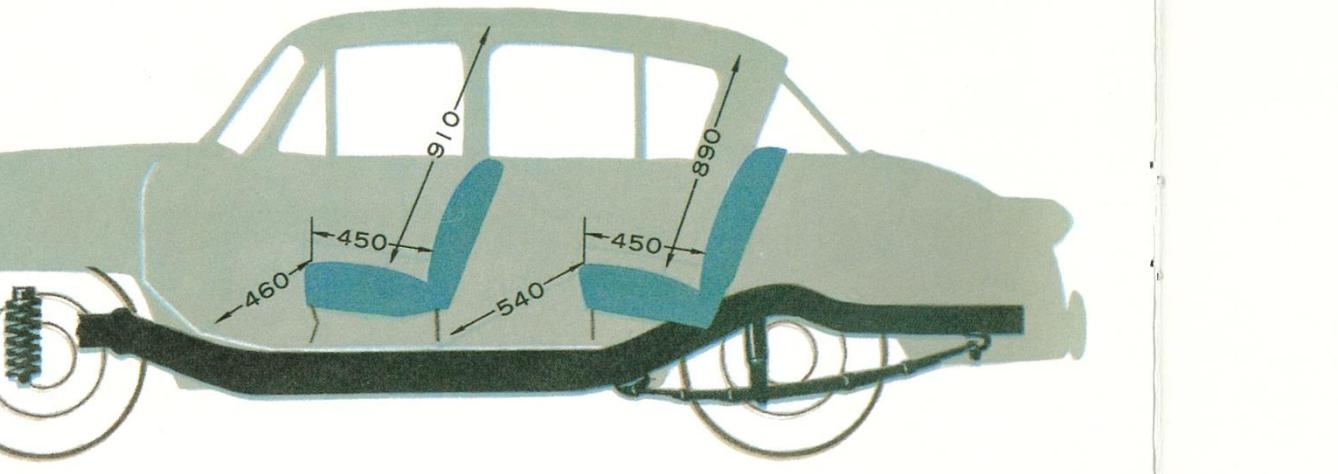
国産乗用車では初めて採用されたハイポイド・ギヤは、ドライブ・ビニオンがリング・ギヤ中心より下辺にあってギヤの振れ角が大きくなり、大型なため大きな強度があります。またプロペラ軸の床面が低くなるため、重心が低く安定した走行ができます。

効率のよい簡易單式のショック・アブソーバーは、横振れも防止するようハの字型に取付けられています。

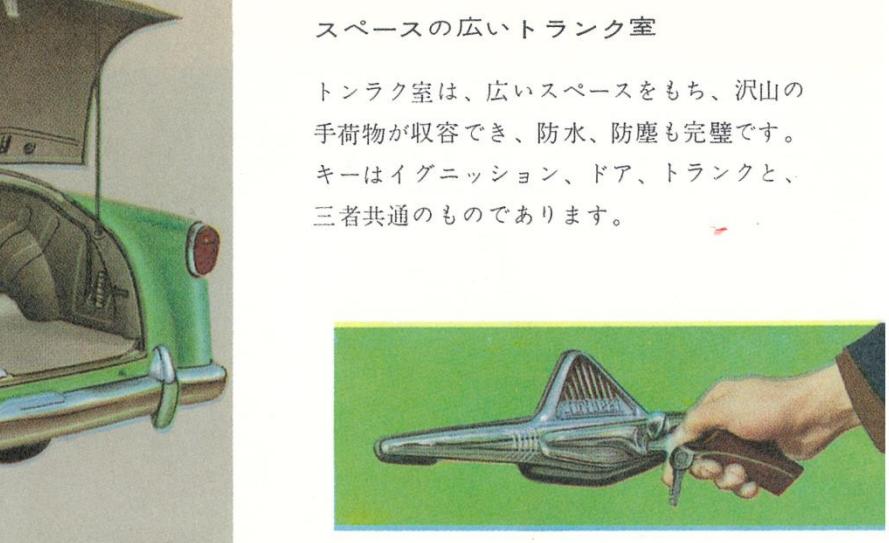
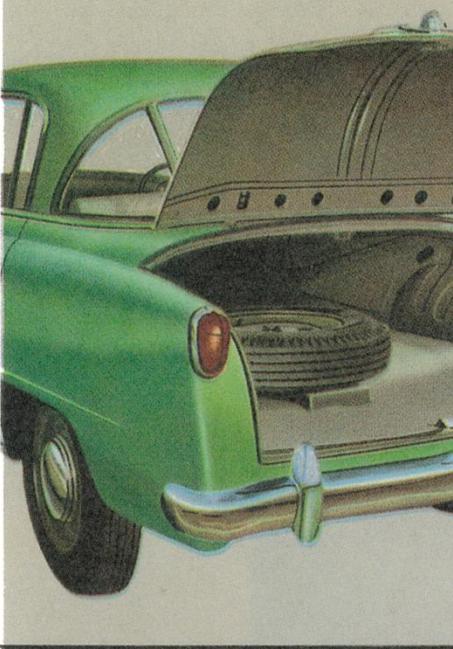
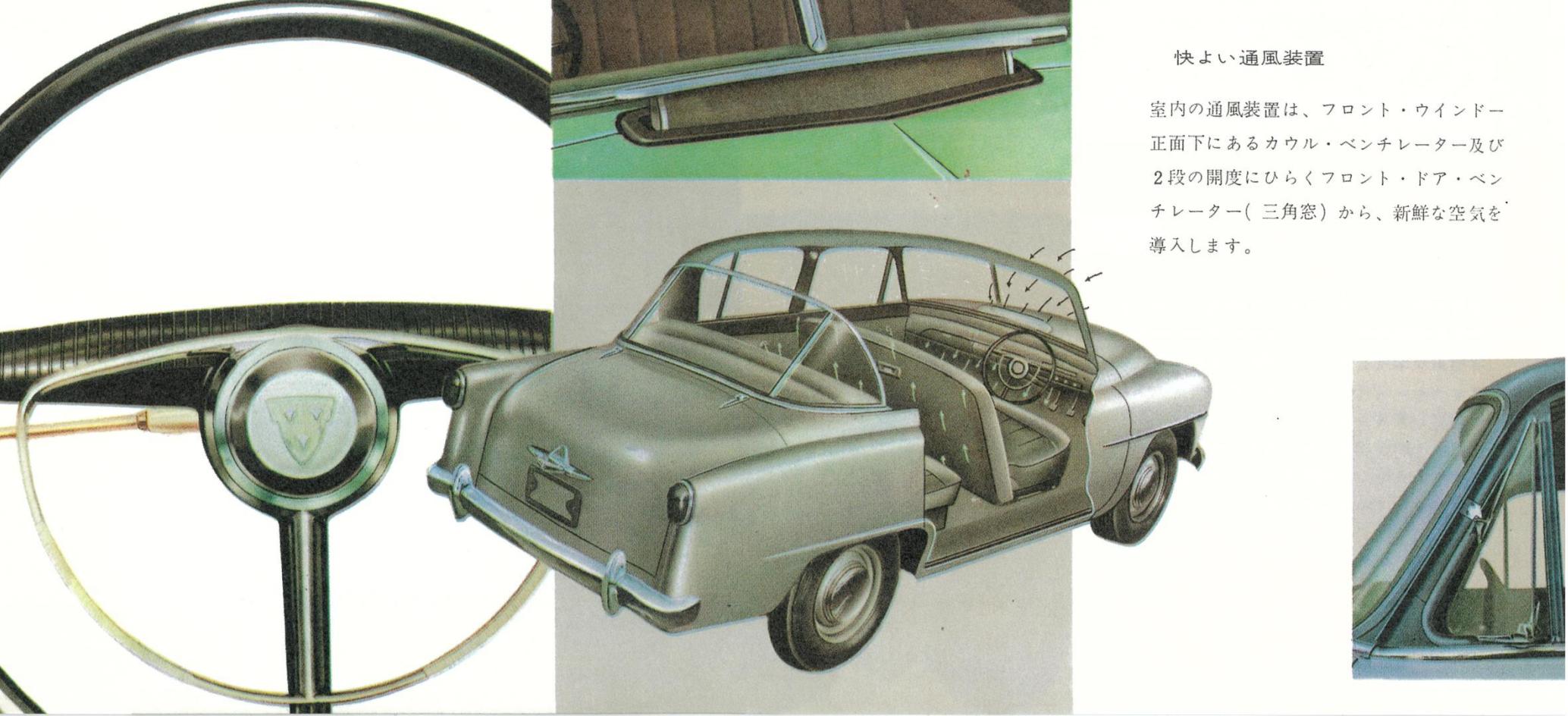
柔軟性のあるテンション・シャックルの両端には、ゴム・ブッシュが用いてあり、振動を遮断し、従来のメタル・ブッシュ以上の耐久力があり、しかも注油の労を要しません。



シートの構成は、座席にも、背当てにも鼓型内張りばねを用い、上部をコットン・バットでおほい、表面にビニール・レザーを張ったもので、大きなクッション代があります。なお特殊仕様としてモケット張りも準備しております。



シートの寸法や傾斜角度は日本人の体格に最も適合するように作られ 前席は簡単なレバー操作により前後 120 粋の調整ができます
後席の巾は 1 人当たり 470 粋あり 恰度フォード並の大きさです

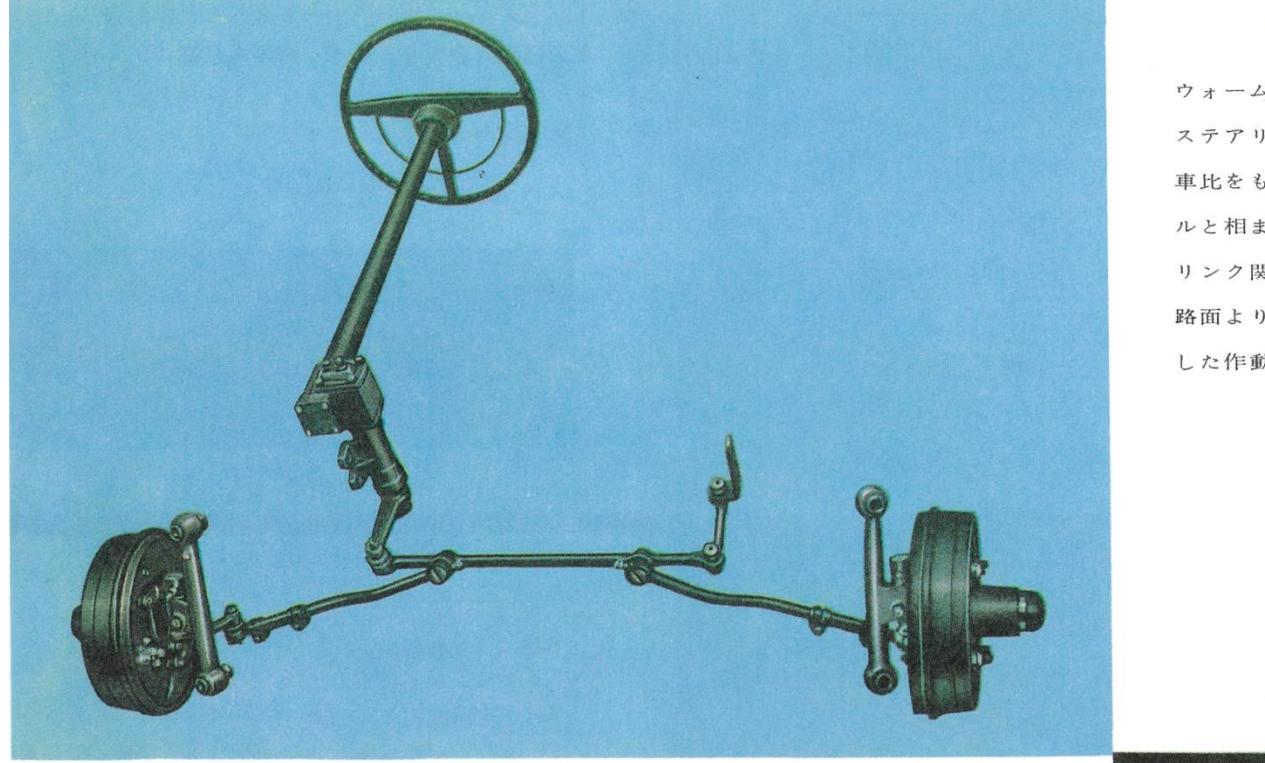


スペースの広いトランク室

トランク室は、広いスペースをもち、沢山の手荷物が収容でき、防水、防塵も完璧です。キーはイグニッション、ドア、トランクと、三者共通のものであります。

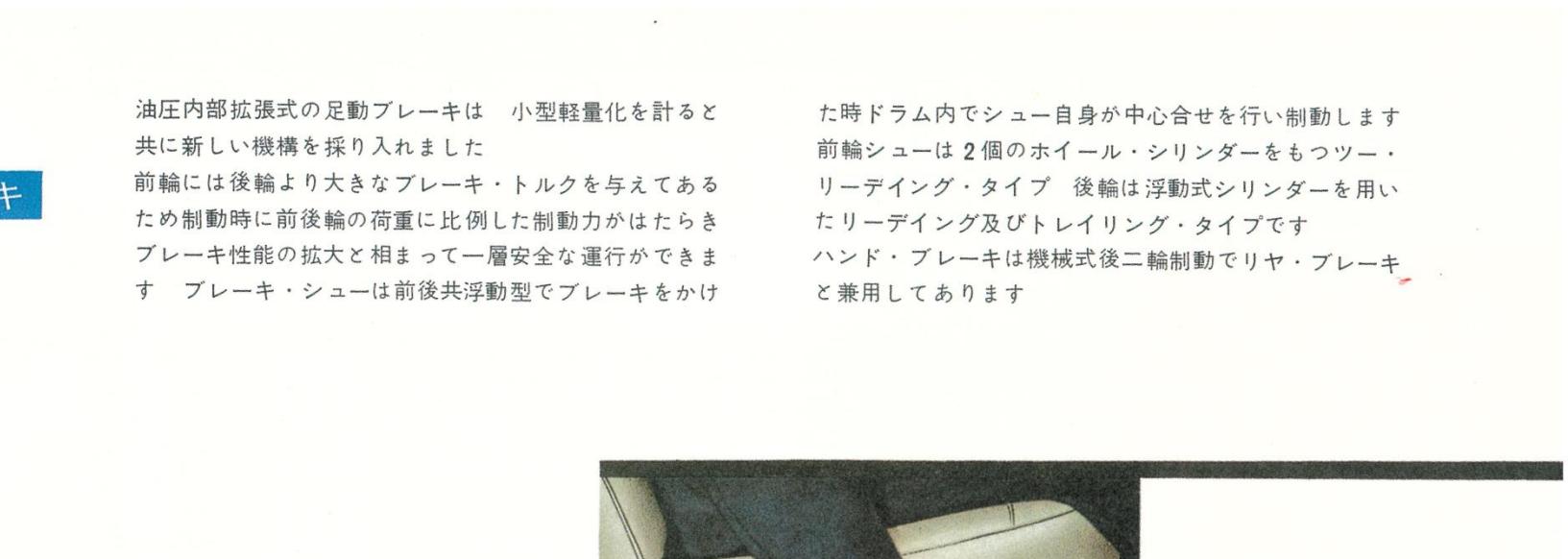
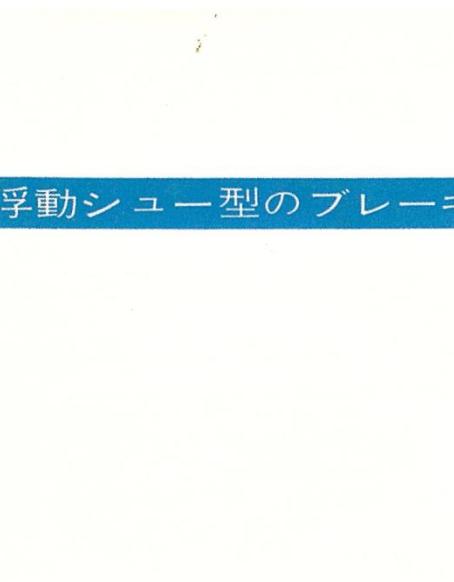
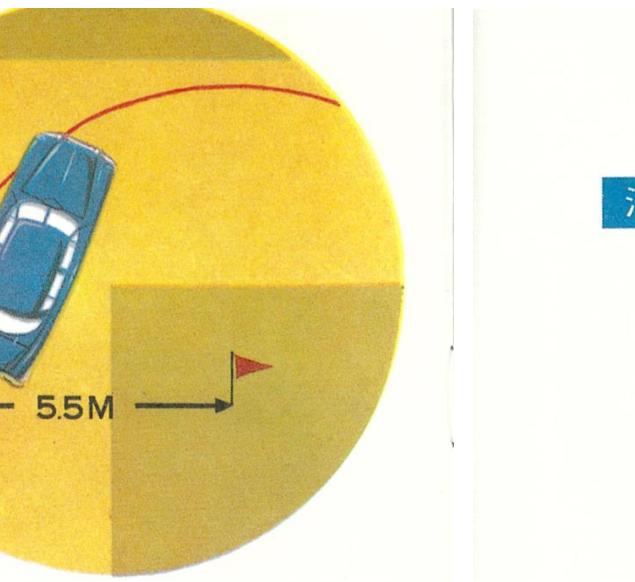
快よい通風装置

室内の通風装置は、フロント・ウインドー正面下にあるカウル・ベンチレーター及び 2段の開度にひらくフロント・ドア・ベンチレーター(三角窓)から、新鮮な空気を導入します。

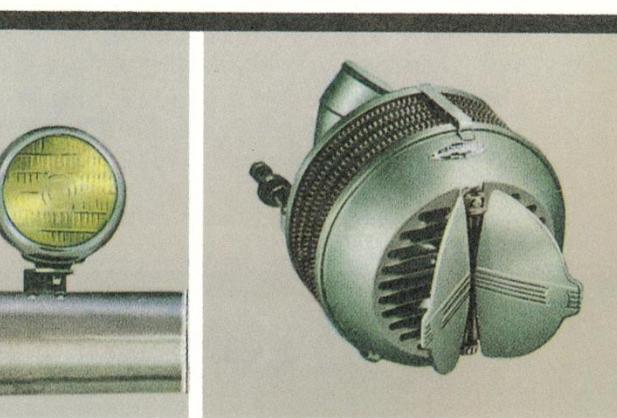
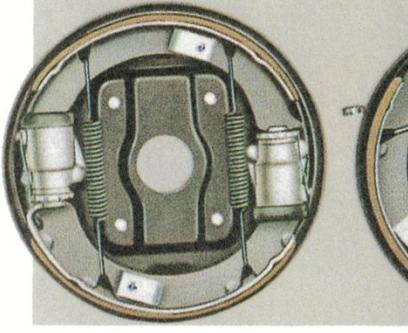


軽快なステアリング

ウォーム及びセクター・ローラー式のステアリング・ギヤは、23:1の歯車比をもち、新型の径の大きいハンドルと相まって軽く操向できます。リンク関係は左右対照のリンク型式で路面よりの干渉すくなく、正確・安定した作動を行います。



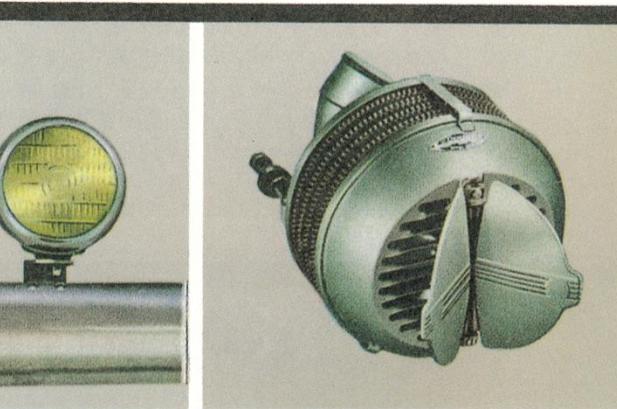
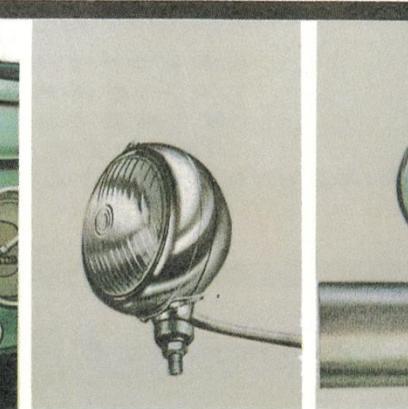
油圧内部拡張式の足動ブレーキは 小型軽量化を計ると共に新しい機構を採り入れました 前輪には後輪より大きなブレーキ・トルクを与えてあるため制動時に前後輪の荷重に比例した制動力がはたらき ブレーキ性能の拡大と相まって一層安全な運行ができます ブレーキ・シューは前後共浮動型でブレーキをかけた時ドラム内でシュー自身が中心合せを行い制動します 前輪シューは2個のホイール・シリンダーをもつツーリーディング・タイプ 後輪は浮動式シリンダーを用いたリーディング及びトレーリング・タイプです ハンド・ブレーキは機械式後二輪制動でリヤ・ブレーキと兼用してあります



油圧操作によるクラッチ

乾燥单板式のクラッチは小型軽量ながら、大きな伝達能力をもっています。フェーシングは確実な伝達を行うようゴム入りスパイラルフェーシング（トーション・スプリング入）が使用してあります。

クラッチ断続の操作は、吊下げペダル、油圧伝導による新しい機構で、エンジンの振動に全然関係なく伝達できます。



オプショナル部品

- 1 ラジオ
- 2 パック・ライト
- 3 フォグ・ランプ
- 4 ルーム・ヒーター

上記の部品は御希望により簡単にお取付けできます。