

CROWN

クラウン。その信頼を支えるもの。



愛される車をめざして
TOYOTA

このカタログについてのお問い合わせは、トヨタ自動車販売株式会社・販売拡張部 東京都千代田区九段南2-3-18

101018-4812



SEDAN SUPER SALOON

車にも、それぞれ性格があります。その性格は、乗る人に合わせて決定されるべきもの。クラウンは、日本を動かす方々にお乗りいただくために、それにふさわしい性格を持たせようと、緻密な設計と入念な仕あげで、車を完成しています。たとえば、シートは、形状からはじまって、スプリングの強さ、ヒップポイントの位置、肌ざわりにいたるまで吟味した素材の選定など、数多くの専門家の技術的良心を投入。もちろん、シャーシの強度、室内の静しづく性、各装備品の使いよさと確かさや、エンジン、ブレーキ、サスペンション、パワーステアリングの性能なども高レベルに保たれています。しかも、すべてがひとつの融合したカタチにまとめられています。トータルバランスのすぐれたクラウン。そこから、クラウンならではの、安定した走行が可能になるのです。見えるところ、見えないところに、数多く生きているクラウン技術者の心。それが、この車の性格にもなっているのです。

運転者の疲労軽減のために	3・4
VIPのシートをつくる	5・6
近代化の中で生きる手づくり	7・8
安全性と静しづく性のために	9・10
ドライバビリティとクラウンの主張	11・12
安全運転のための自動化	13・14
きめこまかさの意義	15・16



HARDTOP SL

サイトモールはオプションです。

車の思想がシートにあらわれる。
フロントシートが硬めなのも、運転時の疲労軽減のためなのです。

ゆったり休むときにはソファーが良いでしょうし、仕事や会議のときは、どちらかといえば、硬めの椅子が適当でしょう。椅子は、単純にデザインされるものではなく、必ず目的に合わせて設計されているものです。

車のシートの場合、走っているときの状態を基本にして座り心地を判断しなければなりません。ですから、設計も、きわめて難しいことになります。走行時の上下動ひとつにしても、シートをやわらかくすれば吸収できるよ

長時間ドライブでも、疲労感のすくないヒミツ。

疲労感は、はじめに腰椎にあらわれます。クラウンのシートは、この点に注目して、日本人の体格を考え、ヒップポイントの位置、シートをスライドしたときの角度変化、背もたれ角の調節範囲などを総合的に検討。腰椎をしっかりとホールドするように設計しています。シートが硬めのもの、ホールドした腰椎が、安定するための要素のひとつ。長時間ドライブで、その良さがおわかりいただけるはずです。

手作りの味を残したソフトなシート表面。

シートが安定していても、表面の肌ざわりが良くないと、その真価は發揮できません。衣服を通して、シートの感触は、はっきりわかるものです。クラウンのシートにはやわらかな感触とナジミの良い、高価なファブリックを惜しみなく使用。すぐれたシートのために、素材を吟味しています。(S.D.X)



2



手間のかかるシート張り作業。

クラウンのシートは、硬めであると同時に、表面がピシッと張られています。これも、感触と機能を検討した結論。手間がかかり、数多く作ることができません。しかし、作業を簡易化しようとはしません。能率よりも品質を優先させる——これがクラウンの作り方。最高級車にふさわしい方法だと考えています。

- ①スプリングは、特殊な処理をほどこし、防錆とともにキミ音を防止しています。
- ②あくまでも、感触を大切にし、高価なファブリックを使用して、きめこまかく仕上げています。
- ③重厚さを大切にした背もたれ、体をやさしくホールドします。
- ④ラクな運転姿勢をつくるリクライニング機構。
- ⑤ハリのあるシートは少々硬め。これがクラウンの特長です。



1

クラウンの後席は、乗る人を十分に考慮した設計。 くつろげる、ゆったりした居住空間です。

前席は、あくまでも運転のしやすさ、疲労感のすくなさにポイントを置くべきでしょうし、後席は、くつろぎや安心感をも重視しなければなりません。特にクラウンの後席は、乗る人の心理まで考慮し、シートをはじめ、各装備品を設計。ゆったりした居住空間となるように仕上げています。

ロイヤルシートは、その代表的なもの。コンソールにあるスイッチの操作で、シートが75mmスライドし、同時に背もたれの角度も8度30分変化。

タバコの煙も臭いもサッと消す清浄機構も内蔵。

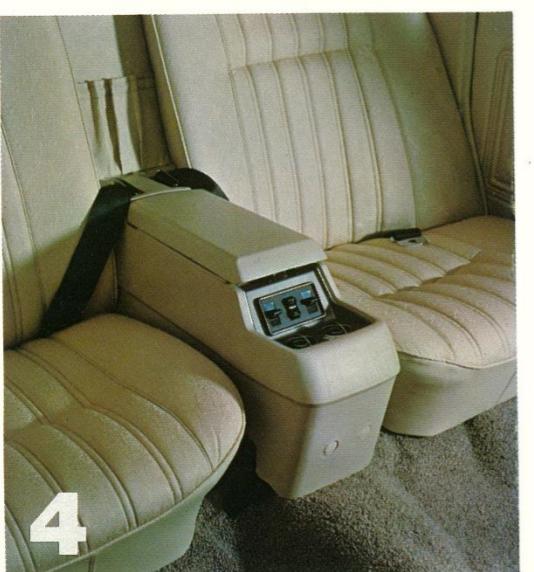
くつろぐときの一身は、気持ちをさらに安らげます。しかし、煙が室内にこもっては、逆効果。すみやかに排出してしまう必要があります。クラウンのエア・ピュリファイアは、右下のグラフのように、室内に充満した2本分の煙も、急速に除去。清浄な室内にします。もし、はじめから、エア・ピュリファイアを作動させておけば、煙が目にしみるというようなことは、まったくありません。しかも、室内にこもりがちな、いろいろな臭いも、気がつかないうちにとり去ってしまいます。(ロイヤルシート)



2



3



4

お好みの姿勢がとれるよう設計しています。しかも、クッションは前席に比べて多少やわらかめにしています。また、左右両席の冷気吹き出し口は、自由に角度が変えられ、お好みに応じて調節できます。さらに、どんな姿勢をとっても、ヘッドクリアランス、レッグスペースなど、ゆとりを確保。くつろげる空間のために、新しいアイデアを導入し、きめこまかく作りあげています。(S.SALOONにオプション)

後席専用のコンソールとマガジンラック。

後席専用のラジオのスイッチ類や灰皿、左右両席の間にあるマガジンラック、表面をやわらかい材質でカバーしているコンソールなど、すべて後席に乗る人の使い勝手を考えて設計。クラウンの装備は、ひとつひとつ、価値あるものに仕上げています。(ロイヤルシート)

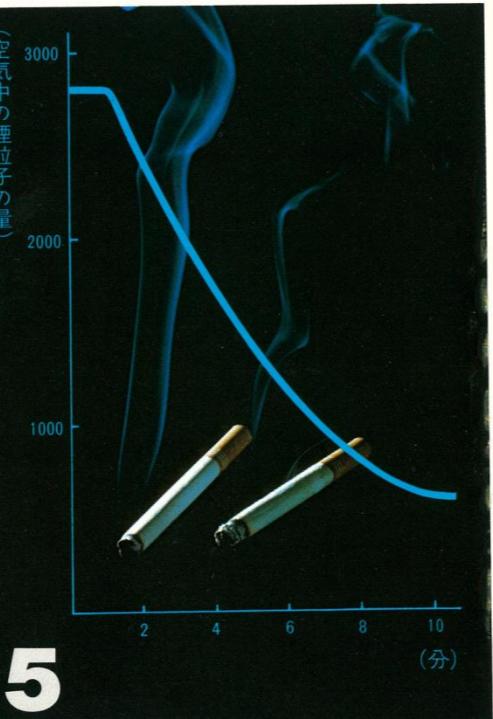
温度差を解消したデュアルエアコン。

通常のエアコンでは、室温にムラがでてしまいます。クラウンのデュアルエアコンは、車室の前部と後部に、別々のクーラーユニットを搭載。車室の前と後から同時にエアコンディショニングができます。このため、室内的温度のムラがきわめて少なく、どこにいても快適です。しかも、必要に応じて後席でも、直接冷風を受けることができ、すばやく、どこにいても快適な状態を保てます。前後にクーラーユニットがあるため、ファンスピード

をあげなくても効果がありますから、静かに作動します。クラウンにふさわしい快適さのために、新しい技術を惜しみなく導入。それが、最高級車のつくり方——だと考えています。(6気筒ガソリン車にオプション)

- ①スイッチひとつで、ゆったりした姿勢がつくれます。
- ②コントロールスイッチで、冷風が思いのまま。吹出し角度もかえられますから、直接風に当たることもできます。
- ③後席からも、ラジオのON-OFF、音量調節、選局ができます。
- ④コンソールボックスの表面は、やわらかい感触です。
- ⑤停車時に窓を閉めて、二本分の煙を充満させた実験例。実際には、作動させておけば、グラフにあらわれない位です。

エア・ピュリファイアの集塵効果



5



1

必要なところには、積極的に近代化を導入。
しかし、各生産工程で、手づくりの味を最大に生かしています。

生産ラインでは、より高度な安定した品質を保つために、最高級車にふさわしい品質管理を行なっています。クラウンは、さらに、車は人間が使うという基本をおさえ、視覚・触覚など人間の感覚を大切にし、重要な部分には、惜しみなく人手・費用をかけています。たとえば、アシストグリップは握ったときの手の感触までを考え、やわらかい表皮でつつみ、



2

ドアの下まで敷きつめたコシのあるカーペット。

カーペットの良し悪しは、密度とコシで決まります。

クラウンのカーペットは、素材を吟味し、高密度に織りあげています。しかも、足への感触を考えて毛足の長さを設定。豪華なカーペットに仕あげています。また、敷き方は、ドアの下の部分までまわし、ドア下部のカーペットとマッチ。きめこまかく敷きつめています。(O.DX以上)

しかも、運転席の足元にヒールパッド。

クラウンでは、アクセル、ブレーキペダルの下の部分にカーペットを保護するヒールパッドを埋めこんでいます。必要がありそうな部分には、的確な対策が施してある——これがクラウンです。できれば、ゴムマットを敷かず、カーペットの感触を味わっていただきたいと考えています。(O.DX以上)

高価な素材を惜しみなく使ったインテリア。

何となく心が休まる——クラウンのインテリアは、そうありたいと願い、惜しみなく高価な素材を使っています。

特にスーパーサルーンでは、天井はもちろん、サンバイ

ひとつひとつ、手で縫いあげています。(S.DX以上)
ドアの内張りでは、重厚な風格を生み出すために、素材を3枚も重ねる作業をし、また、目にふれやすい部分のネジを追放するなど、こまかい部分まで神経を使い入念に仕あげています。手ざわりが違う手づくりの良さ——クラウンにふさわしい方法で、つくり続けているのです。

- ①本革を丹念に縫いあげていきます(SL用ステアリング)
- ②ドアの下の部分も、フロアと同じカーペットを使用しています。
- ③運転席の足元には、ゴムのヒールパッドを埋めこんでいます。
- ④重厚さのためにも、惜しみなく手間をかけるドアの内張り。
- ⑤ネジを使わず、パッドを特殊な方法で止めています。
- ⑥手のなじみをも配慮したアシストグリップ。ハガネの骨にゴム、ウレタンをかさね、手縫いで仕あげます。



3

ドアの下まで敷きつめたコシのあるカーペット。

カーペットの良し悪しは、密度とコシで決まります。

クラウンのカーペットは、素材を吟味し、高密度に織りあげています。しかも、足への感触を考えて毛足の長さを設定。豪華なカーペットに仕あげています。また、敷き方は、ドアの下の部分までまわし、ドア下部のカーペットとマッチ。きめこまかく敷きつめています。(O.DX以上)

しかも、運転席の足元にヒールパッド。

クラウンでは、アクセル、ブレーキペダルの下の部分にカーペットを保護するヒールパッドを埋めこんでいます。必要がありそうな部分には、的確な対策が施してある——これがクラウンです。できれば、ゴムマットを敷かず、カーペットの感触を味わっていただきたいと考えています。(O.DX以上)

高価な素材を惜しみなく使ったインテリア。

何となく心が休まる——クラウンのインテリアは、そうありたいと願い、惜しみなく高価な素材を使っています。

特にスーパーサルーンでは、天井はもちろん、サンバイ



4

ドアの下まで敷きつめたコシのあるカーペット。

カーペットの良し悪しは、密度とコシで決まります。

クラウンのカーペットは、素材を吟味し、高密度に織りあげています。しかも、足への感触を考えて毛足の長さを設定。豪華なカーペットに仕あげています。また、敷き方は、ドアの下の部分までまわし、ドア下部のカーペットとマッチ。きめこまかく敷きつめています。(O.DX以上)

しかも、運転席の足元にヒールパッド。

クラウンでは、アクセル、ブレーキペダルの下の部分にカーペットを保護するヒールパッドを埋めこんでいます。必要がありそうな部分には、的確な対策が施してある——これがクラウンです。できれば、ゴムマットを敷かず、カーペットの感触を味わっていただきたいと考えています。(O.DX以上)

高価な素材を惜しみなく使ったインテリア。

何となく心が休まる——クラウンのインテリアは、そうありたいと願い、惜しみなく高価な素材を使っています。

特にスーパーサルーンでは、天井はもちろん、サンバイ



1



四角いフレームが安全を確保。
しかも、ボデーへの振動をしや断します。

ボデーの設計にも、流行があります。特に最近では、クラウンクラスの乗用車でも、フレームを使用しないモノコックボデーがふえてきました。モノコックボデーは車両の軽量化には、たしかに有効です。しかし、米国の高級車の例を見ると、そのほとんどが、フレーム構造を採用しています。これは、安全性を高めると同時に、騒音低減にきわめて有効であるからです。

クラウンは、昭和30年以来、フレーム構造を採用しつづけています。

振動するものは、フレームに装着。

安全であることは、車の必須条件。さらに、最高級車の場合には、快適であることが絶対条件となります。騒音は快適の敵。クラウンは、室内の騒音の原因となるエンジン、駆動部、サスペンションなどの振動部分をフレームに装着。ボデーに直接ふれない構造です。安全性を高めるペリメーターフレームが、静しづく性も高める——クラウンが静かであるといわれるのも、ここに起因しているのです。

フレームとボデーの間には、やわらかい防振ゴム。

振動するものをフレームにつけても、フレームとボデーが接触していたのでは、騒音をたち切れません。クラウン

多くの車がモノコックボデーに移行しても、ガソリンフレームをとりませんでした。そして、昭和42年、最新の設計から生まれたペリメーターフレームを採用。客室を囲んだフレームで安全性を高めると同時に、騒音振動源をしや断しています。ペリメーターフレームは、高級乗用車の傾向。これを、いちはやく採用し、いまも守りつづけているのです。

乗る人を考えた設計。クラウンは、流行に流されることなく、最新の科学理論にもとづいて完成しています。

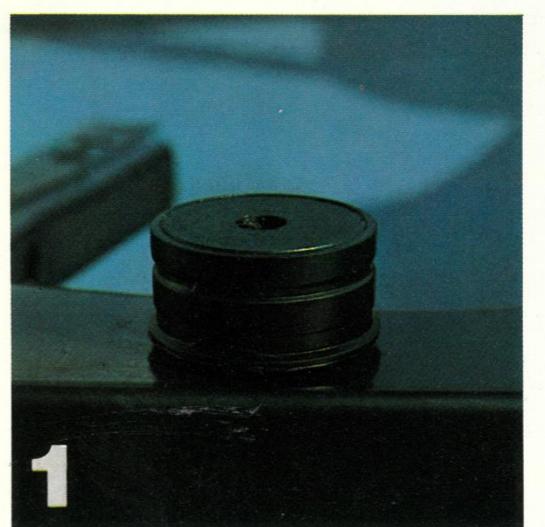
の振動も吸収できるのです。また、ボデーには、エンジンルームの騒音を室内に伝えないように、サイレンサーパッド…など、静しづく性のために、きめこまかい対策がなされています。

最高級車にふさわしい安全性と快適さ——クラウンは、ガソリンに、科学に裏づけられたフレーム構造を守りつづけています。

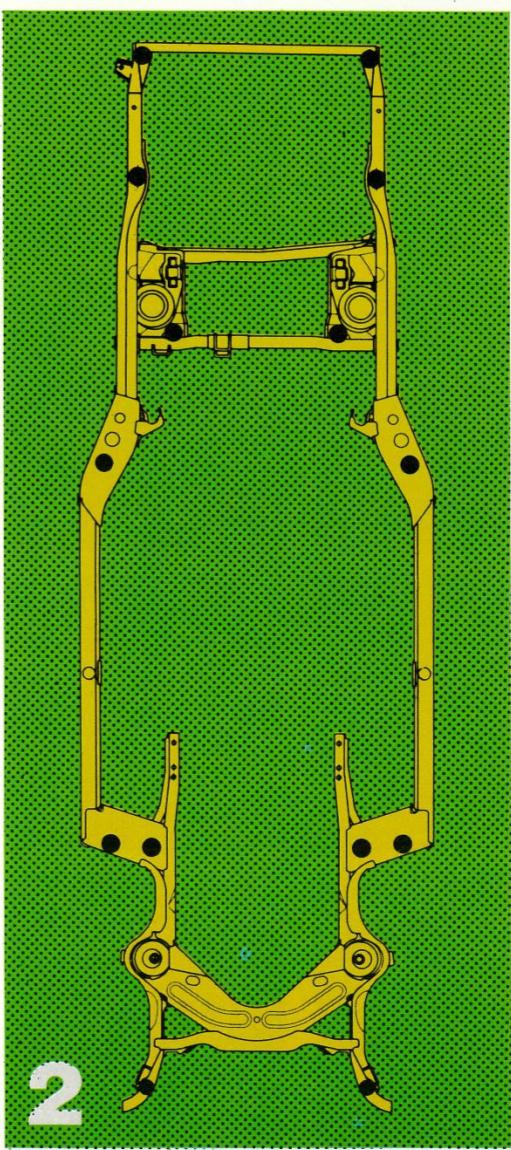
①振動をしや断する役割をはたす、やわらかいゴムマウンティング。

②前後からの衝撃ばかりではなく、横からの力にも客室をガッチャリと守るペリメーターフレーム。静しづく性にも有効です。

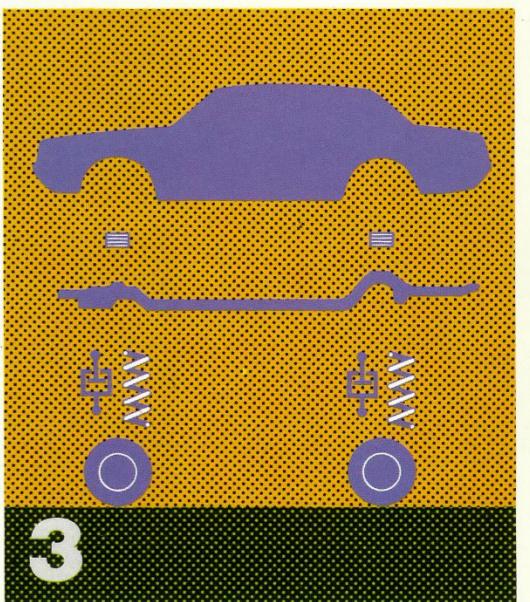
③サスペンションとマウンティングで二重に振動をしや断。



1



2



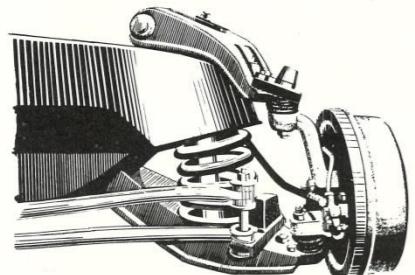
3

すぐれたドライバビリティ。

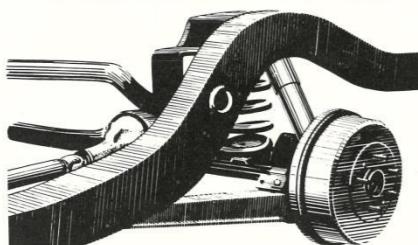
軽すぎを抑えたパワーステアリングにも
クラウンの主張があらわれています。

機械は、技術がはしりすぎると、人間が制御しにくくなることがあります。ですから、新しい技術を導入する場合には、人間サイドからの厳密な判断がなされなければなりません。車は人間がコントロールするもの。したがって、人間の感覚に自然になじみ、慣れが必要なものであるのが理想です。クラウンのパワーステアリングは、軽い操作の中に、適度な反力を残しています。この反力が、操作する人の手に、コントロールに必要な情報を伝えることになり、的確な操作ができるのです。軽いステアリングをつくることは、難しいことではありません。人間の感覚にマッチしたものつくることが難しいのです。

完全制御の人と車の一体化。クラウンは、人間の感覚までを含めて設計しています。(S.Sルーン)
(S.DX)

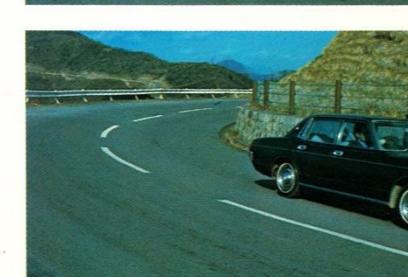
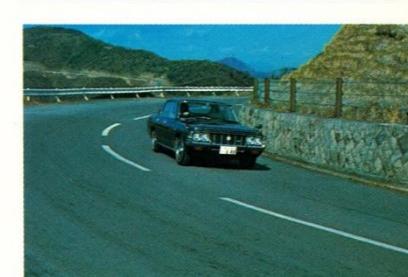
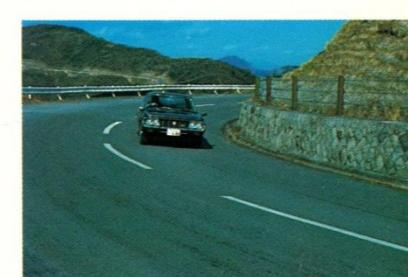
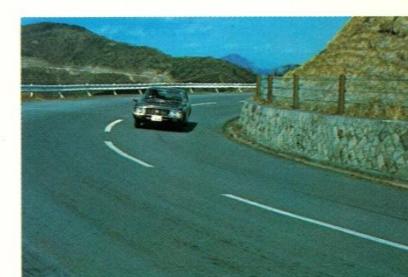
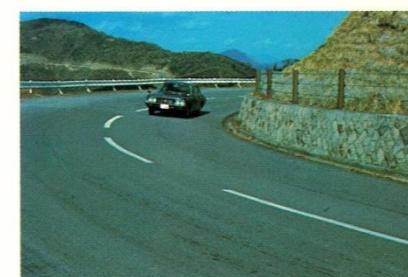
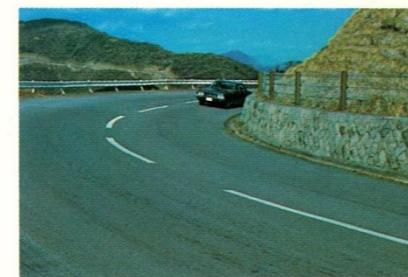


ダブルウィッシュボーンのフロントサスペンション

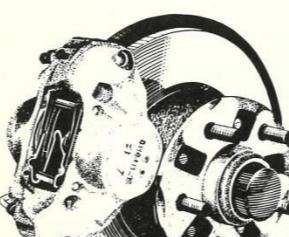


4リンクラテラルロッドつきのリアサスペンション

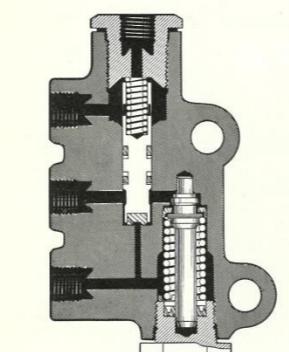
機能とフィーリングが融合したサスペンション。
サスペンションは、設計がきわめて難しいものです。コナーリングなどの性能を重視すればカタメのサスペンションになり、乗り心地が悪くなってしまいます。また、乗り心地を良くするために、やわらかいサスペンションにすれば、安定性がそこなわれる傾向が出てしまいます。この相反するものを解決するために、クラウンは、フロントにダブルウィッシュボーン式、リヤに4リンク式を採用。安定性と乗り心地のバランスをとったサスペンションに仕上げています。この方式は高級車の一般的な傾向。すぐれた機能とフィーリングは、走ったとき、きっとおわかりいただけるはず。クラウンの伝統によって、磨きあげられ、完成しているからです。



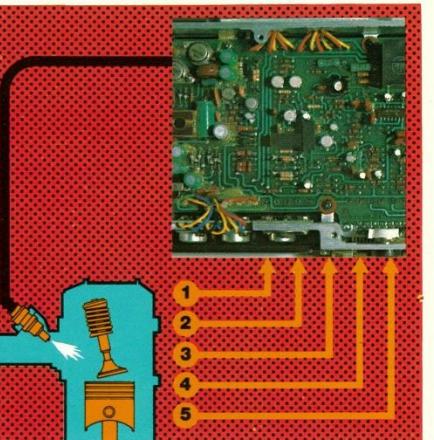
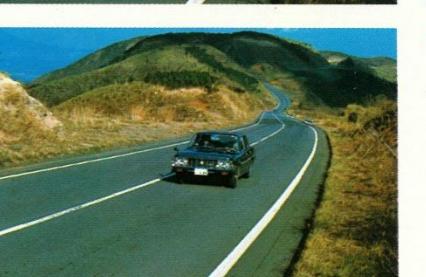
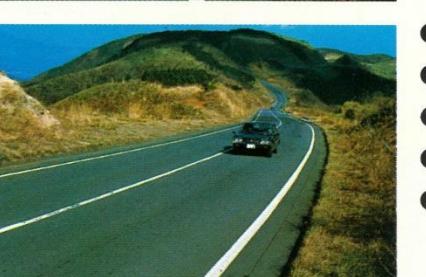
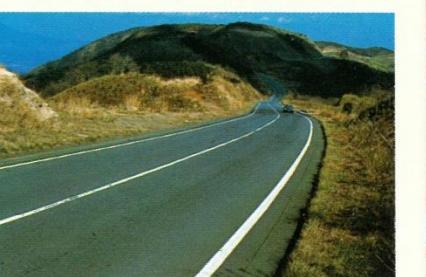
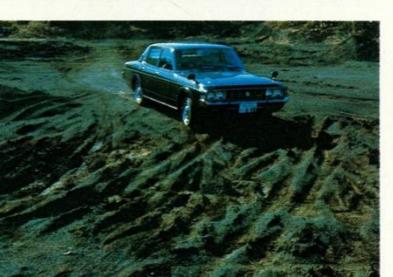
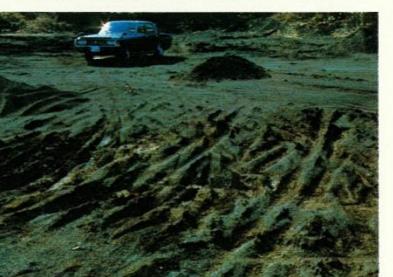
ゆとりあるブレーキ。軽い踏力で確実に作動。フェード現象の起きにくいディスクブレーキをフロントに装備。9インチのブレーキブースタ一付ですから、軽い踏力で確実に作動します。しかも、P&Bバルブで後輪の早期ロックを防止。安定した制動力が得られます。そのうえ、このP&Bバルブは、万一の場合でも十分な制動力を確保できる機構のため、安心です。きめこまかい安全対策—クラウンを支える大きな力です。(S.DX以上)



前輪ディスクブレーキ



P&Bバルブ



最適量の燃料を一瞬間作動のEFIエンジン。

EFI(電子制御式燃料噴射装置)エンジンは、従来のキャブレターに変わり、燃料をコンピュータの指示によってエンジン内に送りこむもの。吸気圧、ラジエータの水温、気温、アクセルの踏み加減などの条件に合わせて、常に理想の燃料供給で走行できます。EFIはきわめて複雑な回路で成立しています。それは、車に与えられる、きびしい条件を克服し、しかも、安定した走行を可能にするために考えられているからなのです。信頼性の高いクラウンを、さらに高める—このために、EFIエンジンも開発されたのです。(S.Sルーンに新設定)

- ①ディストリビュータ・リードスイッチ…燃料の噴射開始を指示。
- ②ハキュームセンサー…吸気圧をとり、最適な空燃比をします。
- ③水温センサー…冷却水温を検出。冷間時に燃料を増量します。
- ④吸気温センサー…空気の温度による空燃比のズレを防止します。
- ⑤アクセルセンサー…加速の状態により燃料を増量します。

エンジン温度をベストに保つフリードカップリング。

見えないところにもこまかい配慮がはらわれている—クラウンに装着している、ラジエータの冷却ファンに、そのひとつの典型があります。クラウンのM型エンジンにはフリュードカップリング付のファンがついています。運転時には、もちろん見えませんが、エンジン温度に合わせて、フリードカップリングがファンを高速・低速の2段に切り替えます。これで、エンジンはいつもベスト。しかも、ファンが余分な回転をしませんので、パワーロスを防止することもでき、騒音を低下させることができます。これも、クラウンの信頼性と合理性を支えるメカニズムのひとつです。

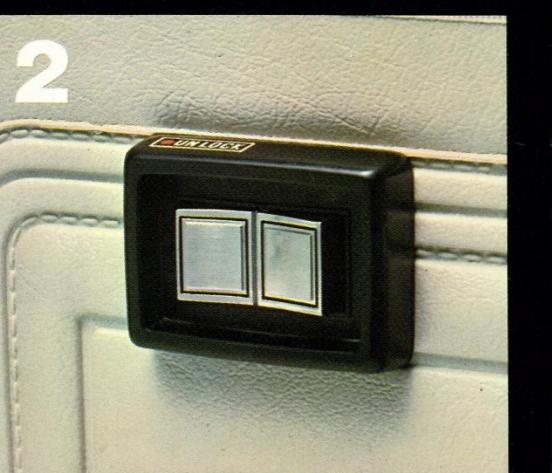
運転に全神経を集中できるように、 徹底的に価値ある自動化をはかっています。

クラウンの設計者は、いろいろな人たちの、いろいろなご意見に耳を傾けています。もちろん、乗りになる方々のご意見も、大切なアドバイスとしてお受けしています。そして、それらのご意見をクラウンに生かすために、何回となく会議をひらき、検討しています。あるものは、試作・試験をくりかえし、あるものは

自分たちで使用し、納得のいくまで改良をかさねます。クラウンの装備品にも、そのいくつかを採用。特に、運転者の疲労に関する部分については、きわめて積極的。運転者の快適さが安全につながる——と考えているからです。安全運転のための価値ある自動化。その一部をご紹介します。

1 ワンタッチ操作のパワーウィンドウ。

従来のパワーウィンドウでは、全開・全閉の場合、スイッチを押しつづけなければなりません。これでは、自動化といっても、真の効果を発揮できません。クラウンのワンタッチパワーウィンドウは従来の機能に、ワンタッチで全開・全閉ができる機能をプラス。高速道路のチケットを受けとるとときや料金支払いなどで、真価を発揮します。(S.サルーン)



2 時速25km。ドアは自動的にロック。

たとえば、ドアロックをしなくても、時速が25kmになると、自動的にすべてのドアがロックされます。これで安心。ドアロックについて気を配る必要もありません。(S.サルーン)また、SL、スーパーDX、DXには、運転席すべてのドアロックの操作ができる、電磁式集中ロックを採用しています。

3 ボデーから消えたアンテナ。

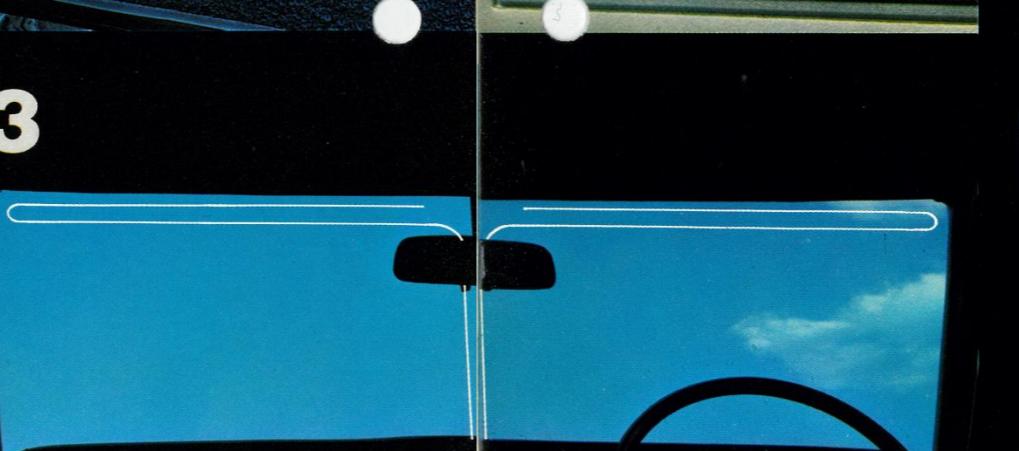
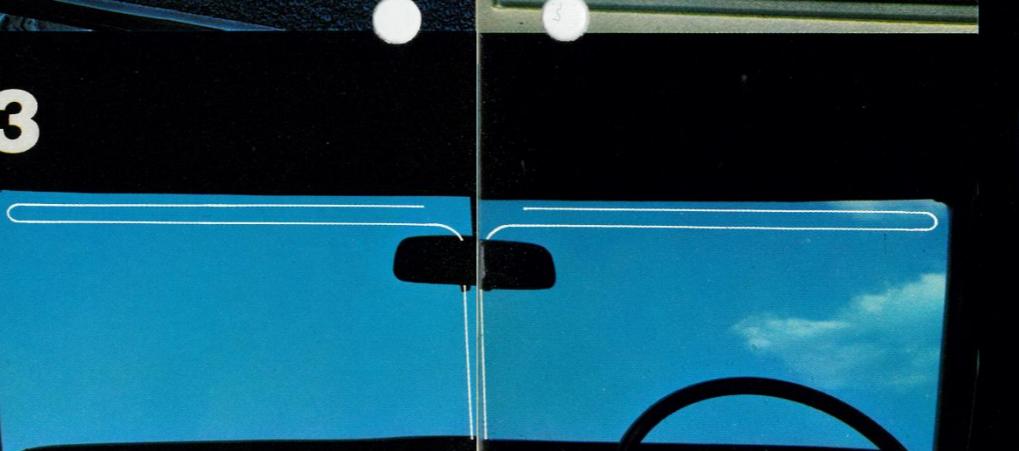
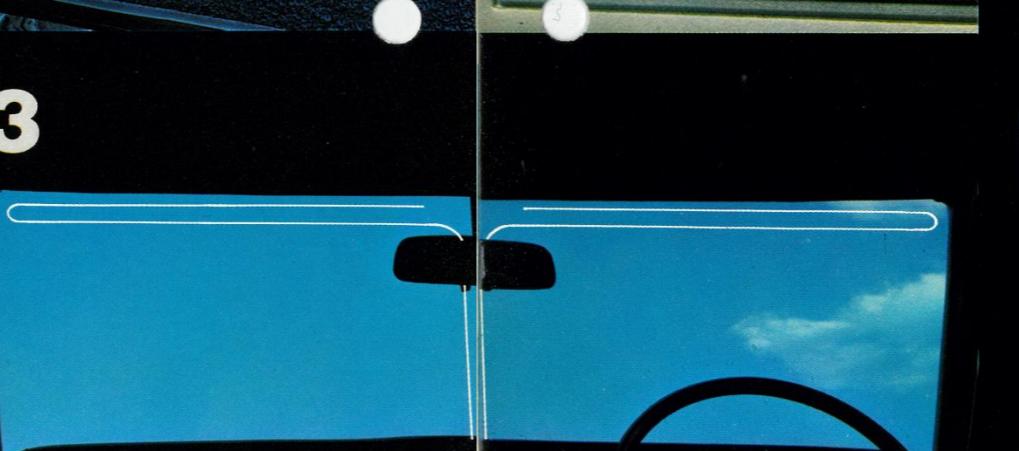
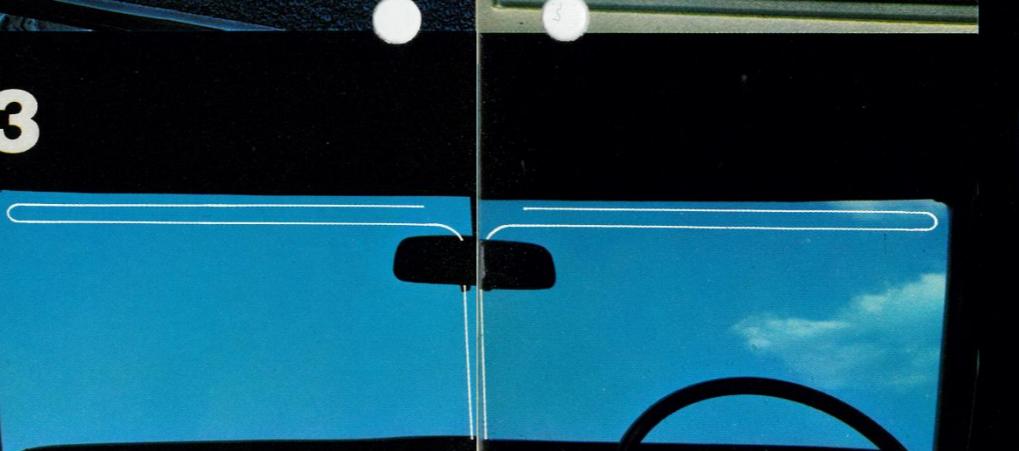
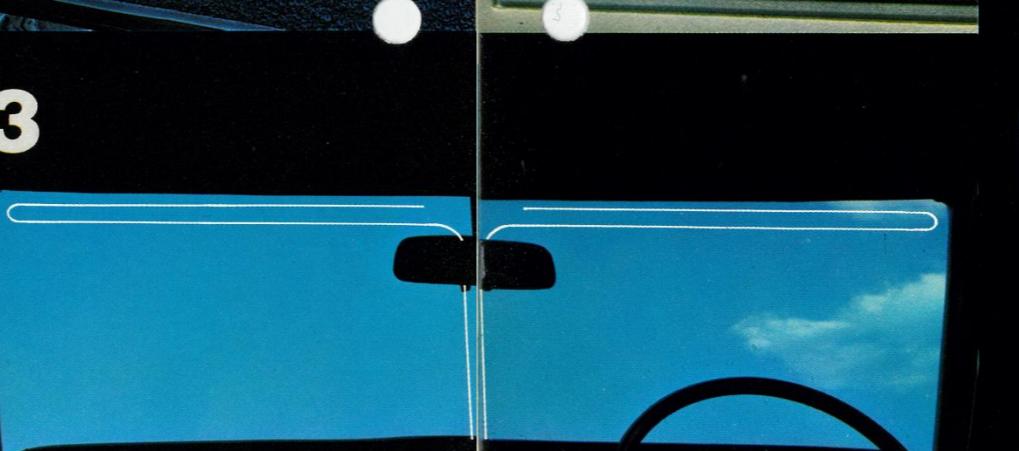
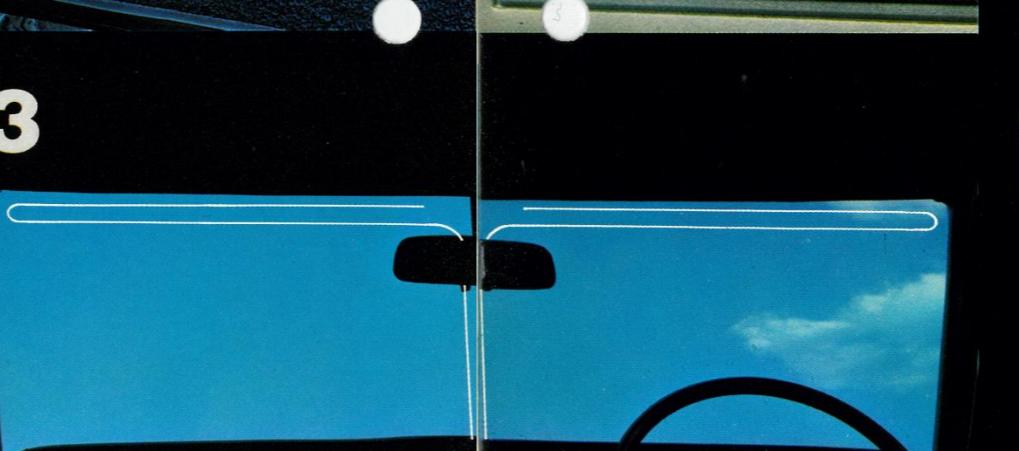
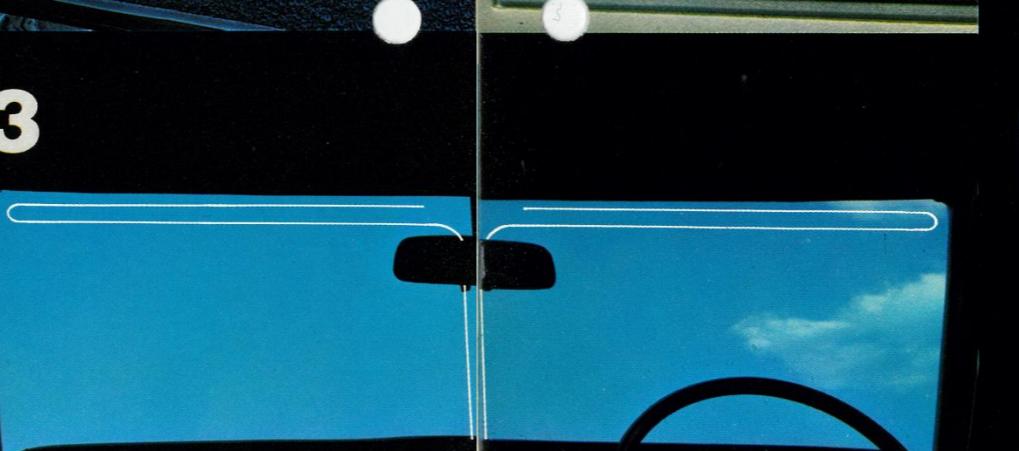
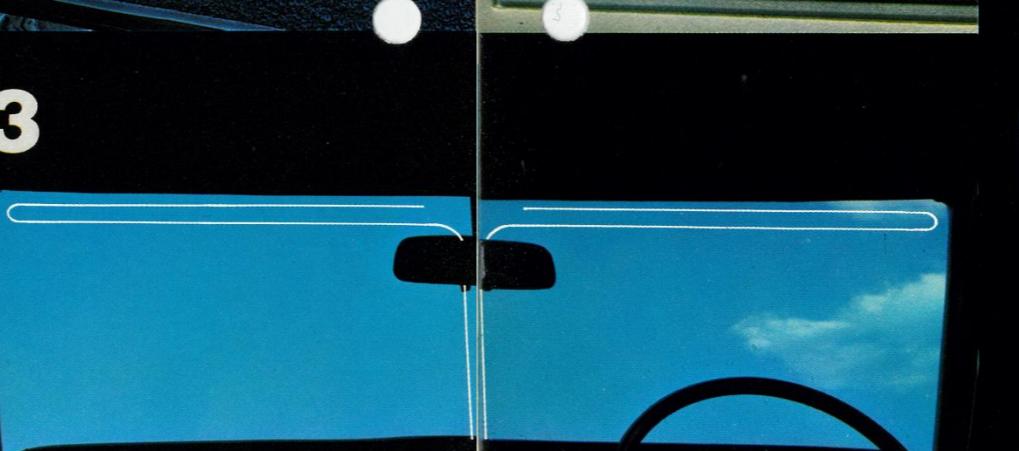
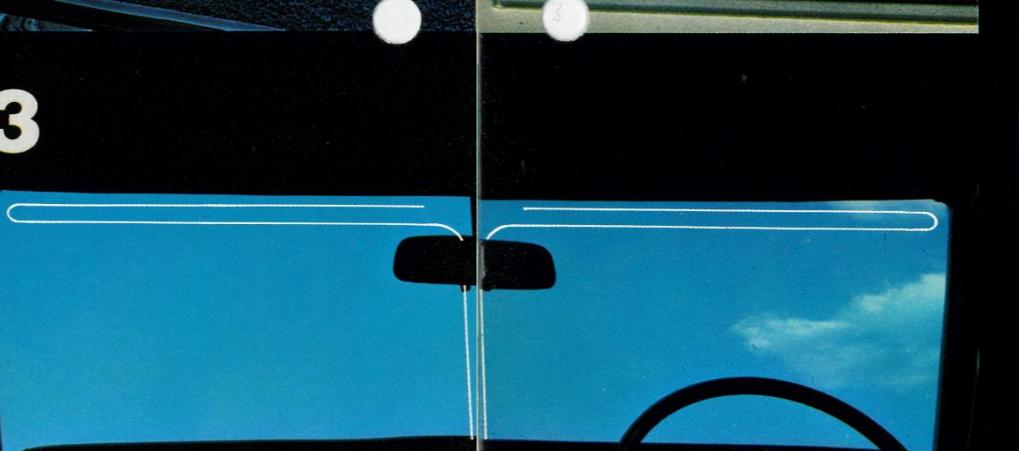
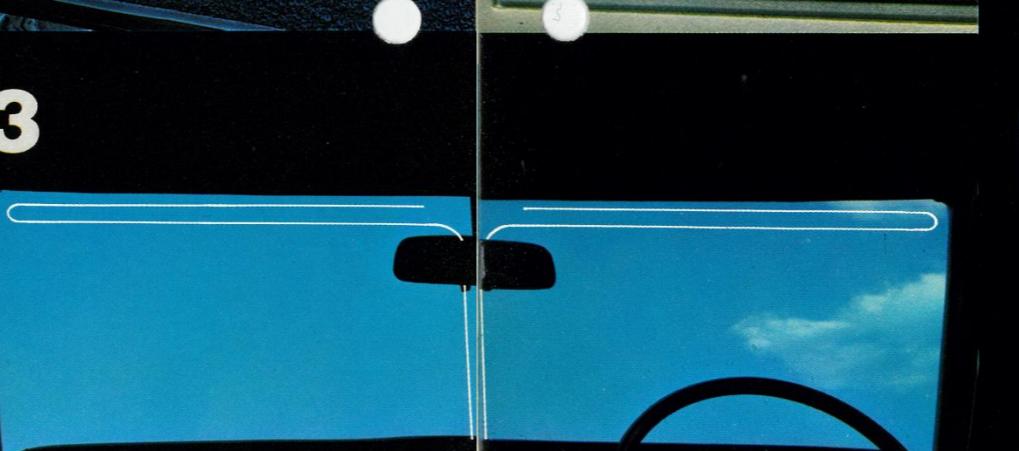
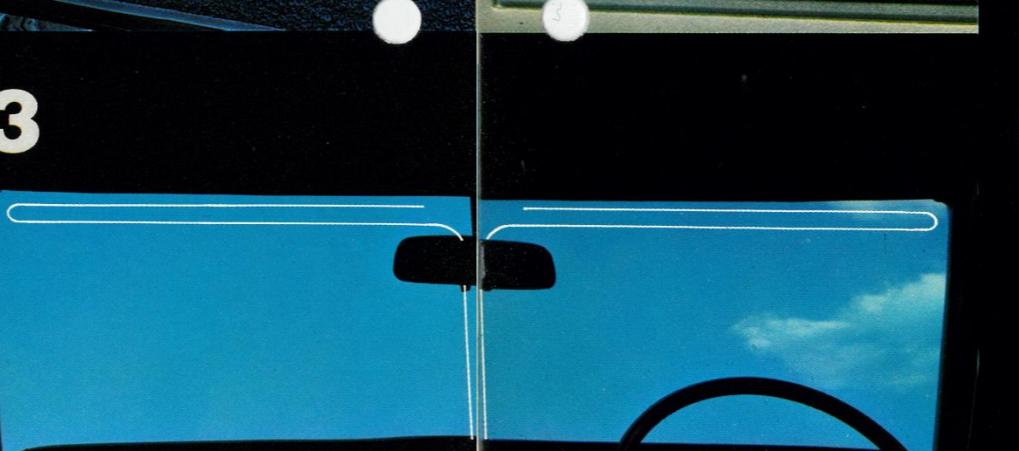
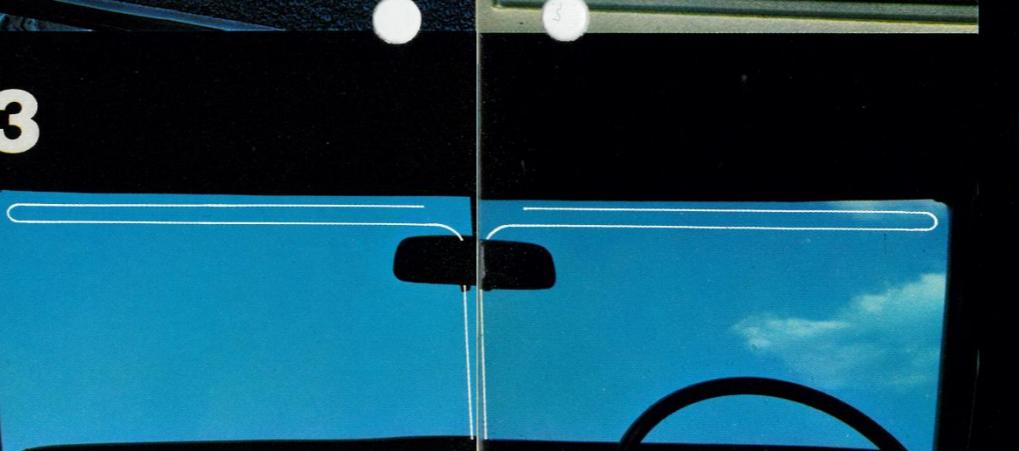
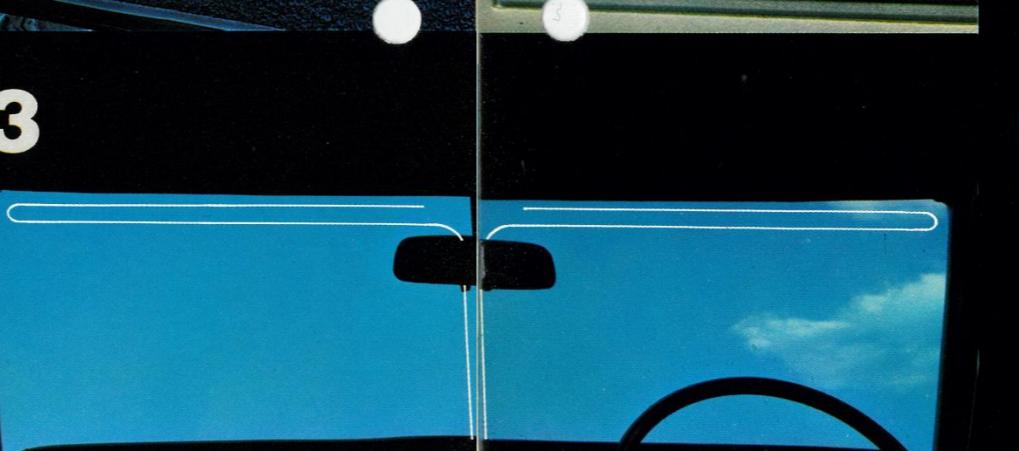
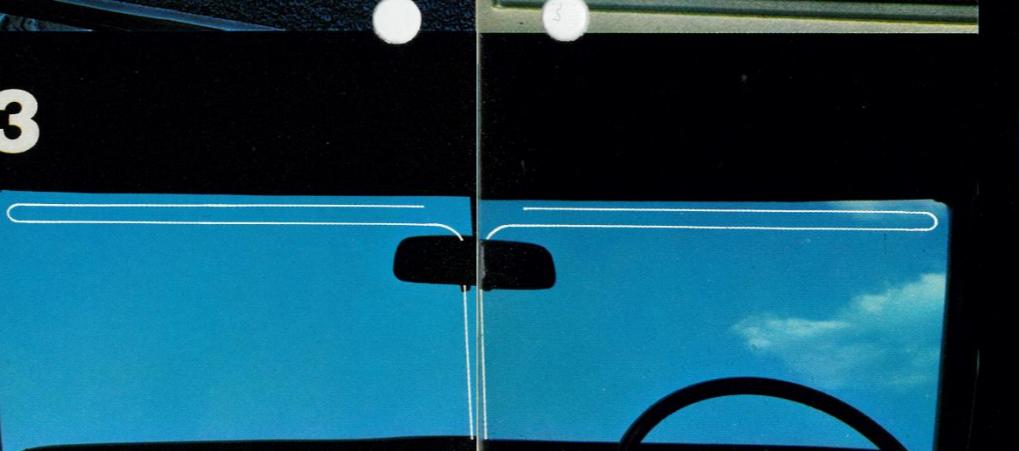
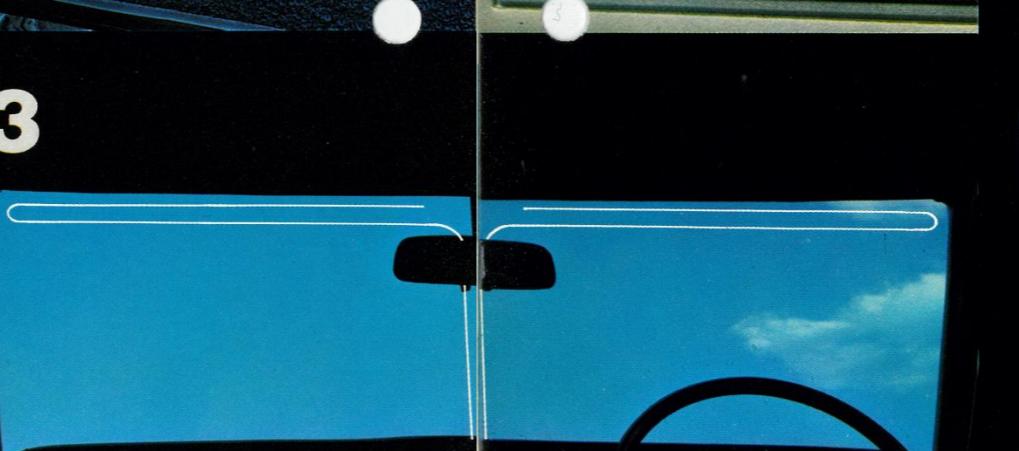
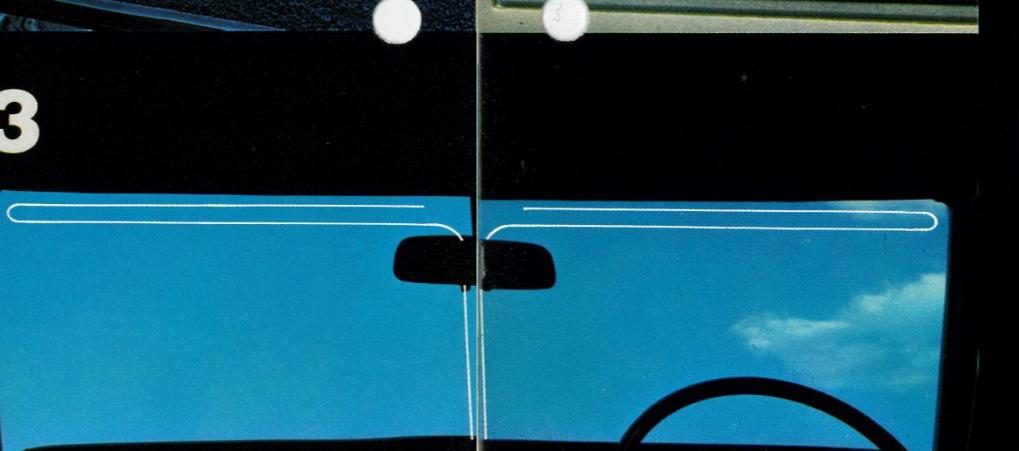
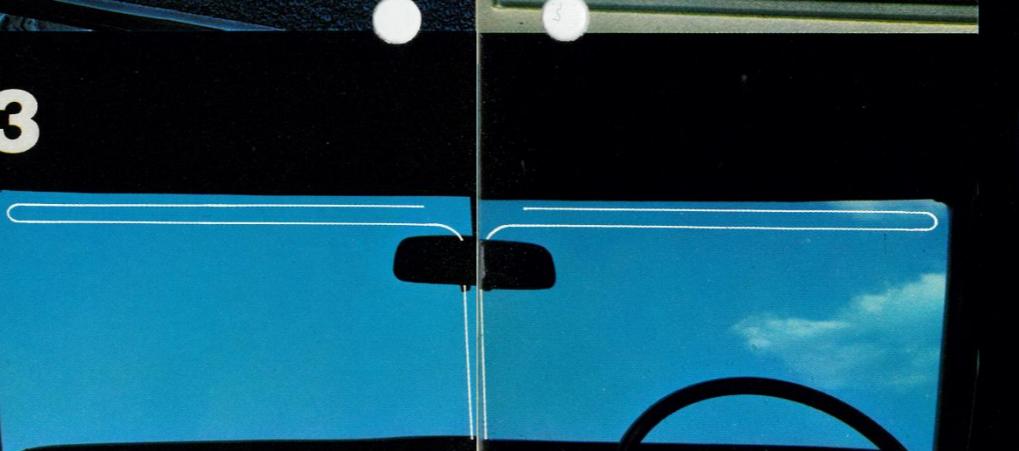
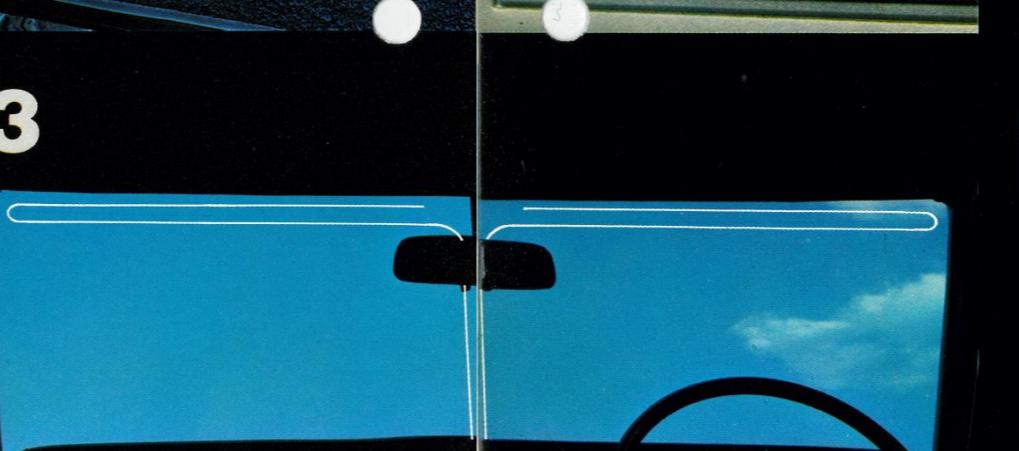
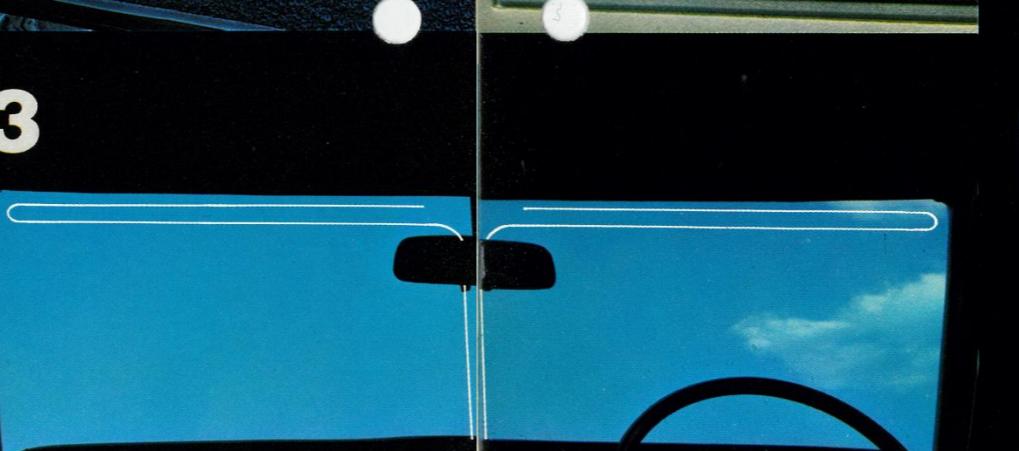
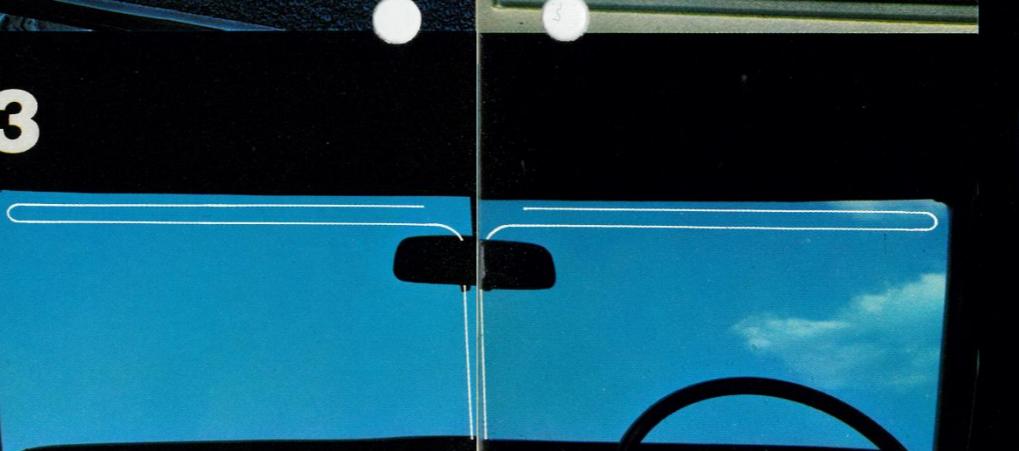
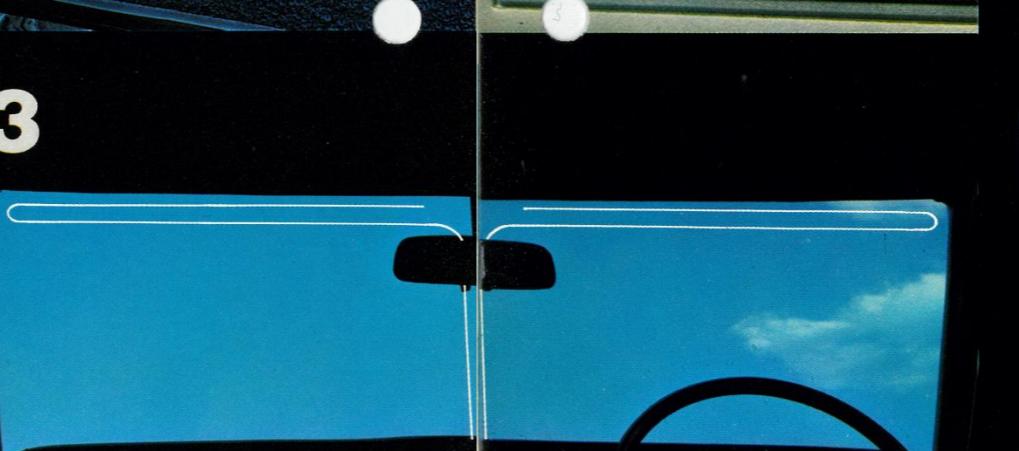
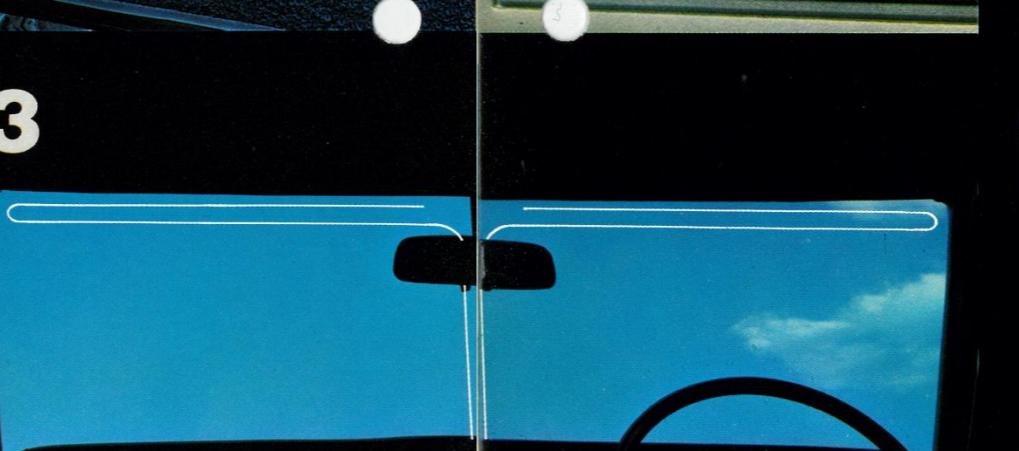
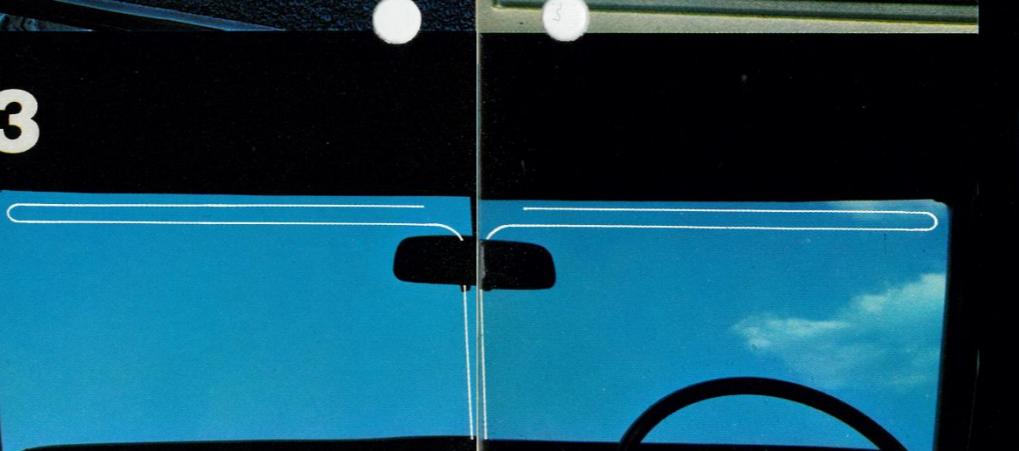
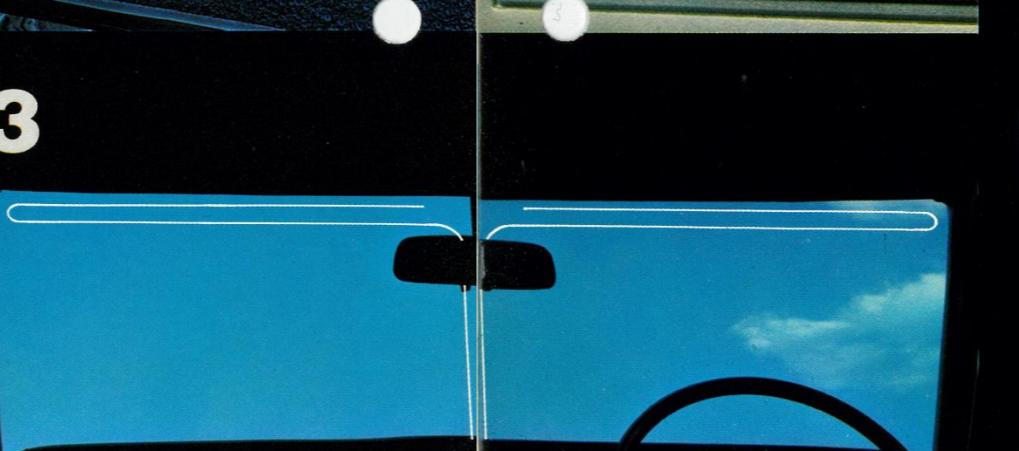
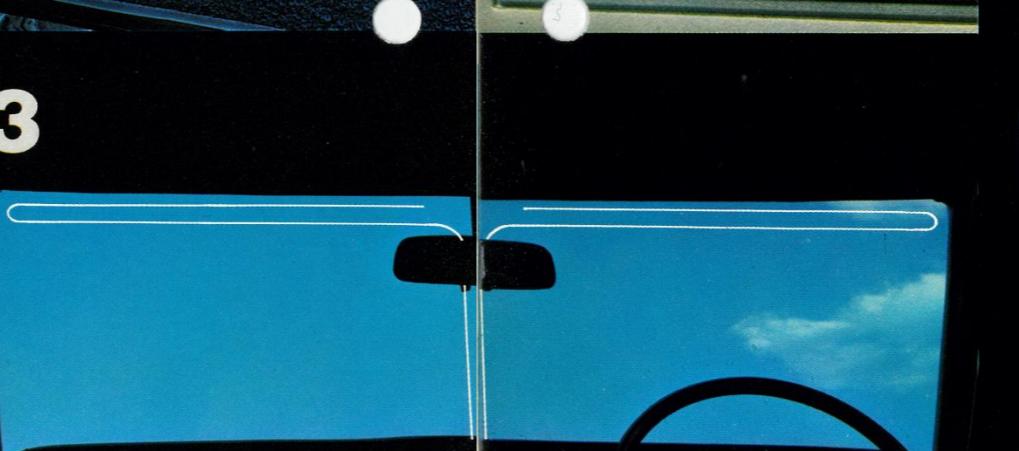
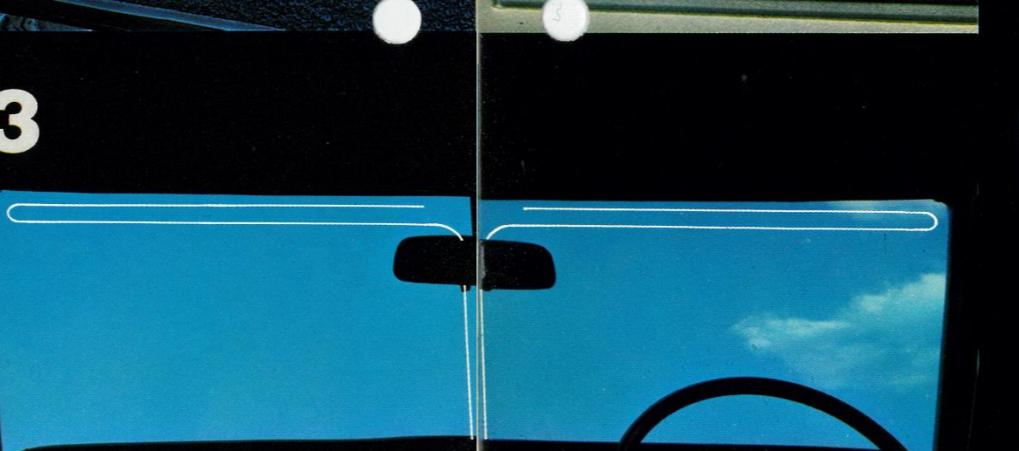
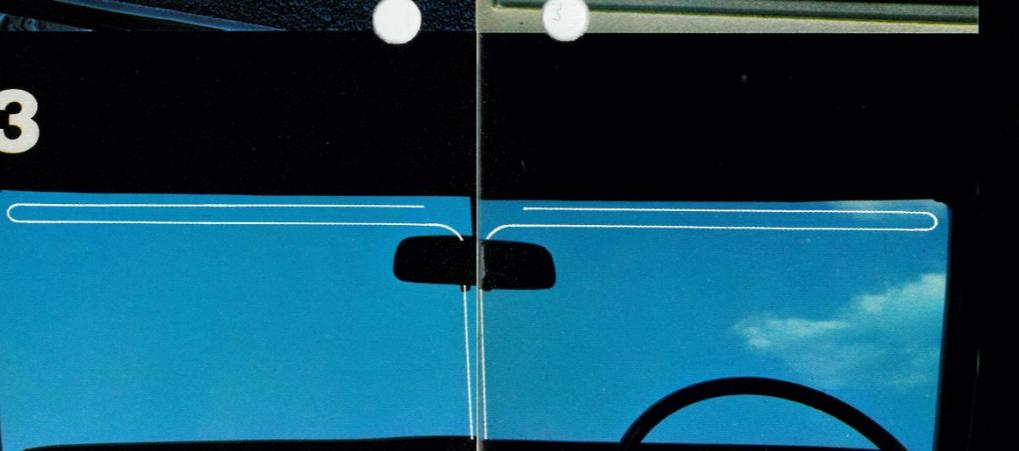
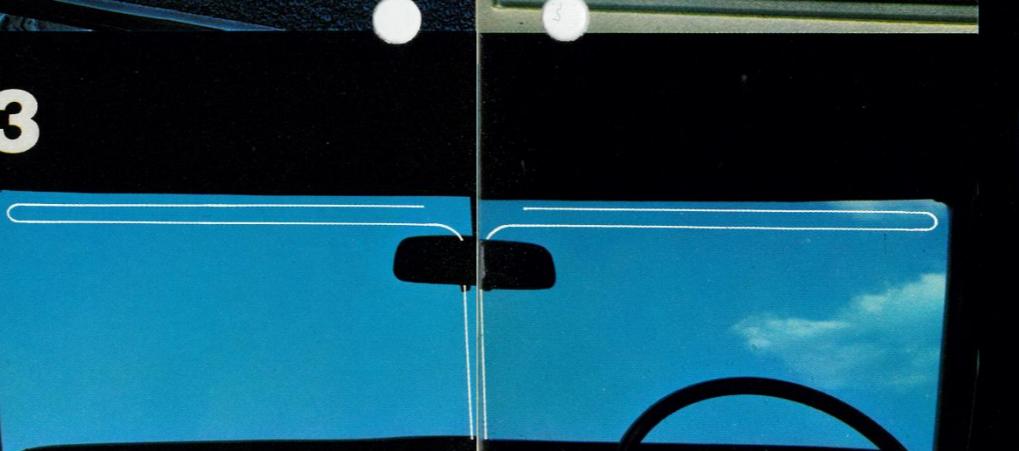
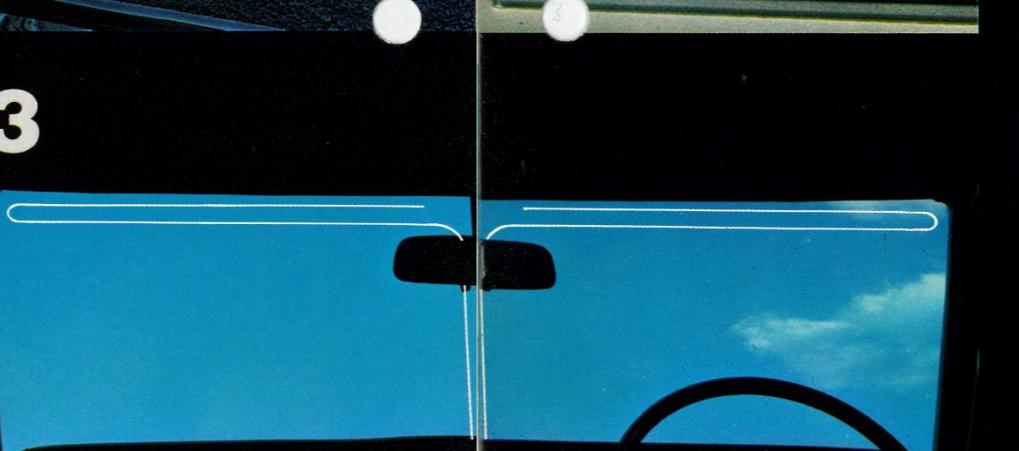
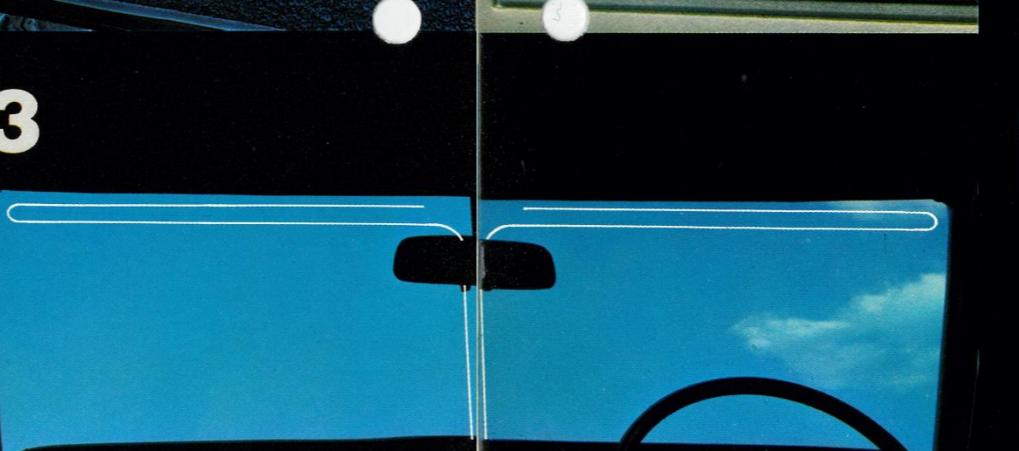
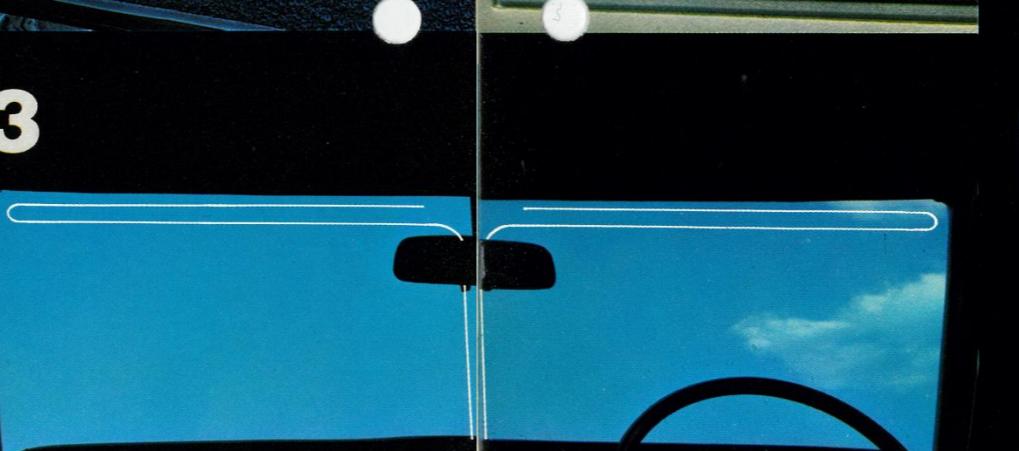
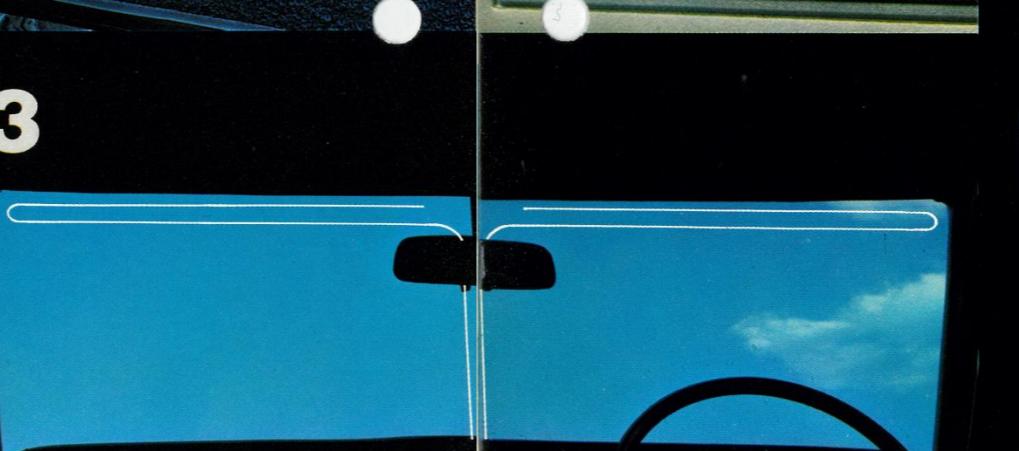
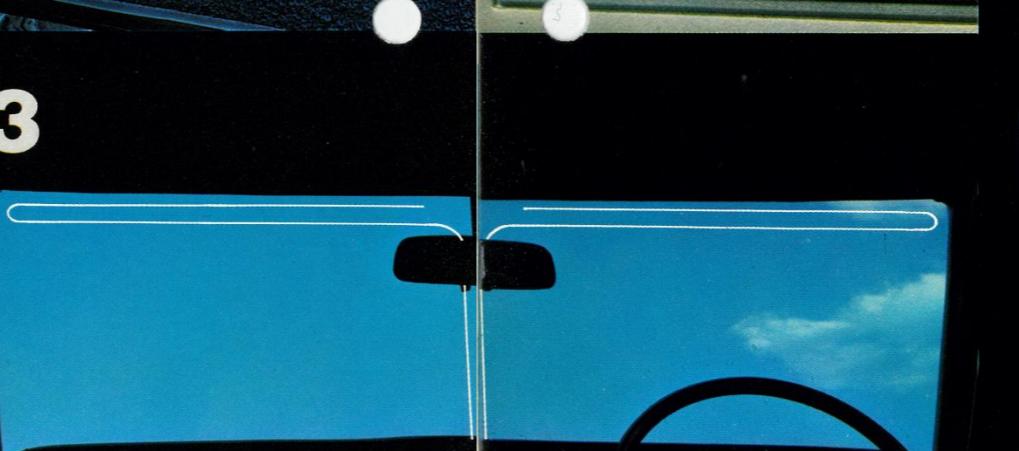
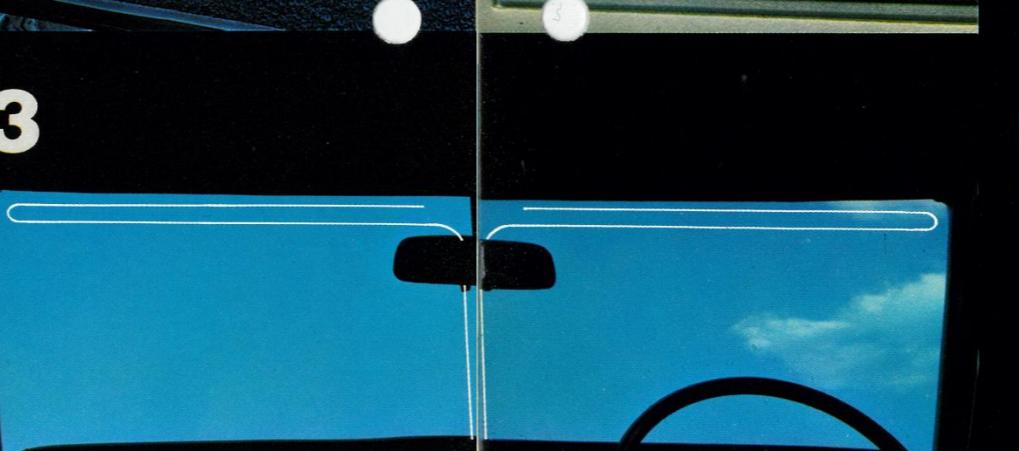
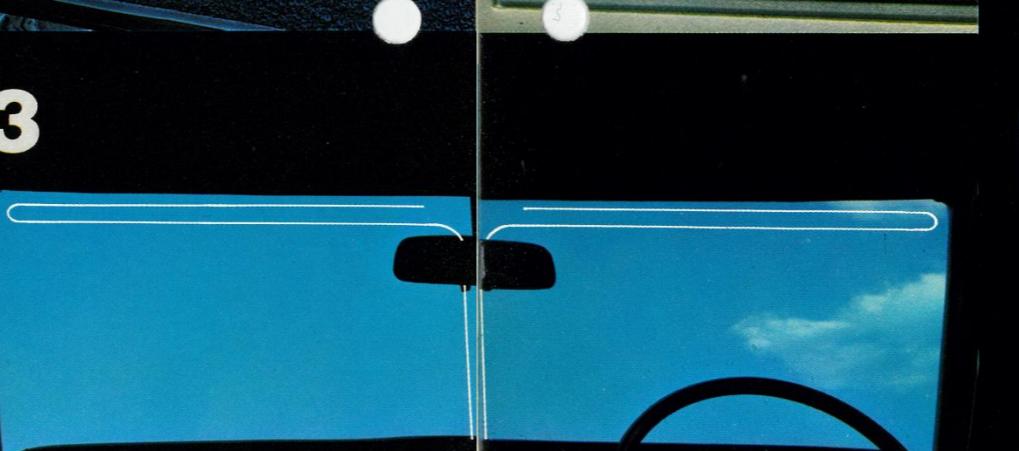
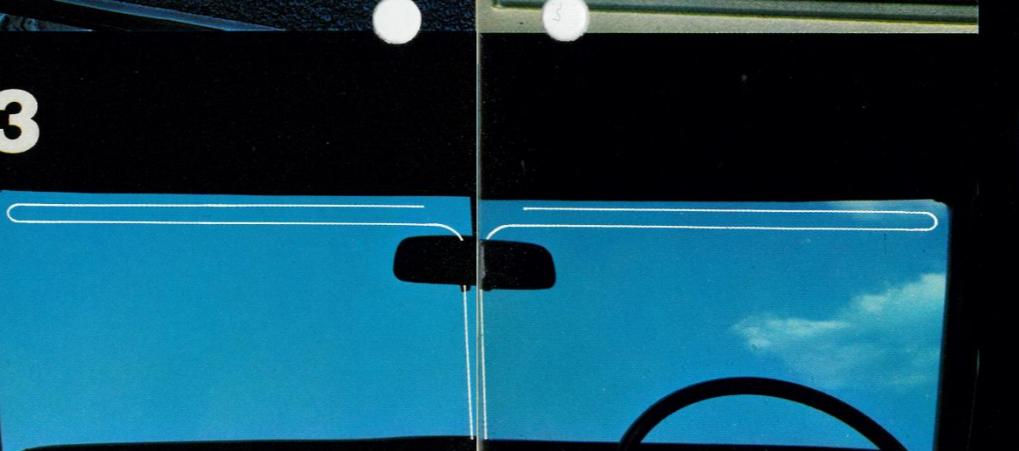
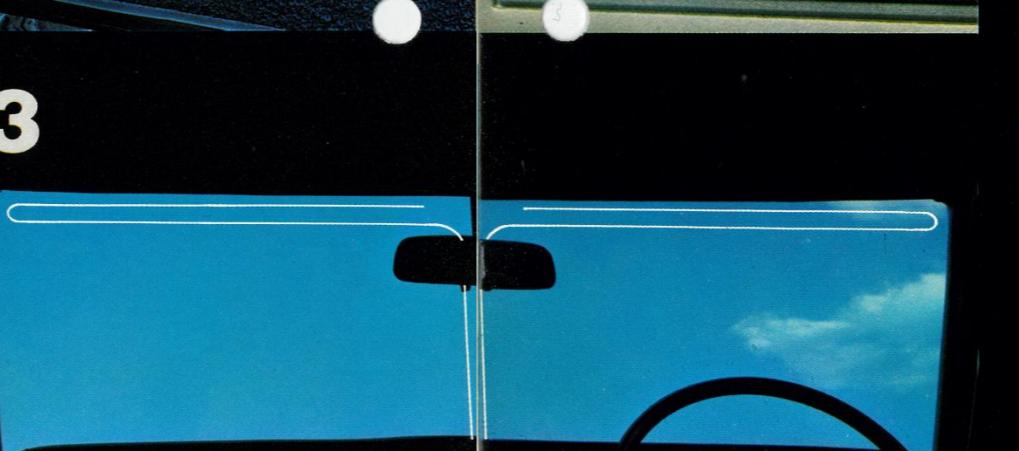
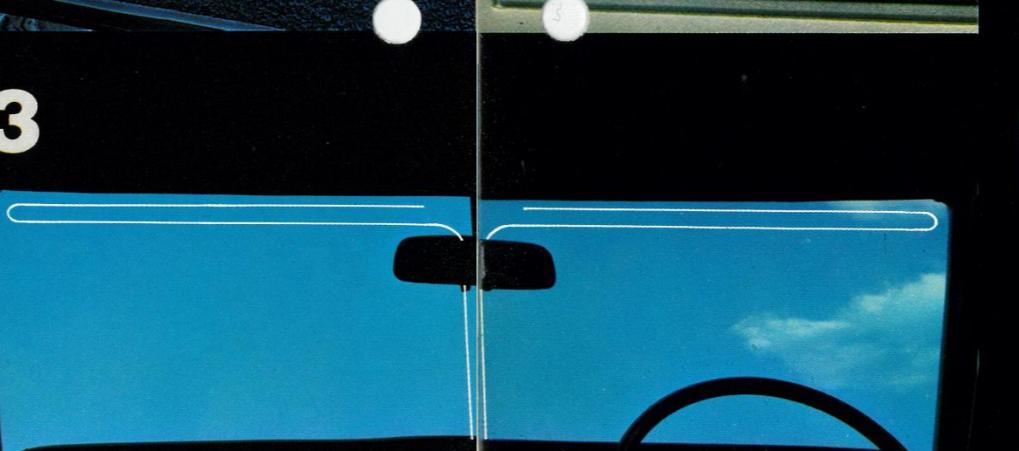
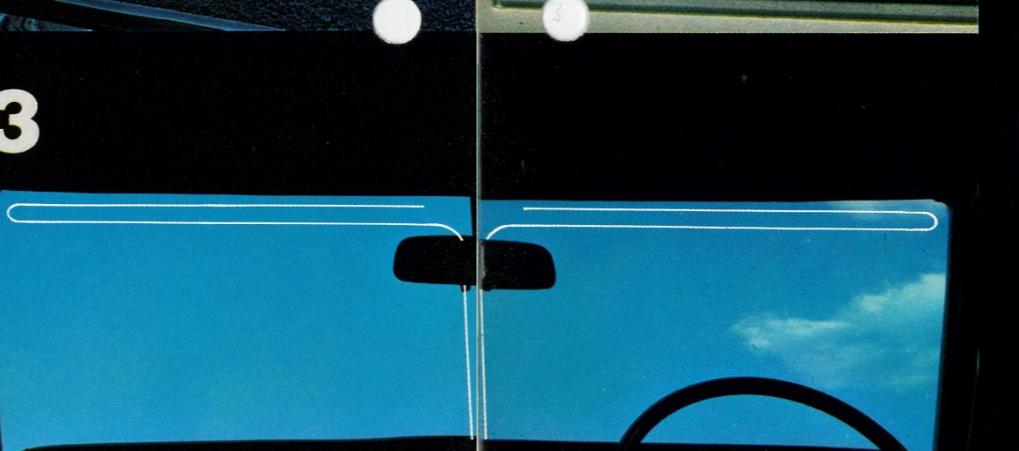
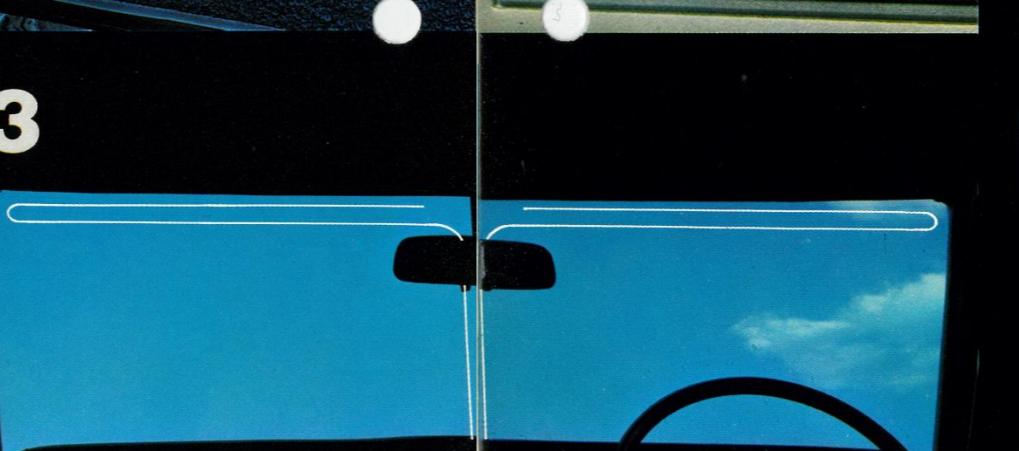
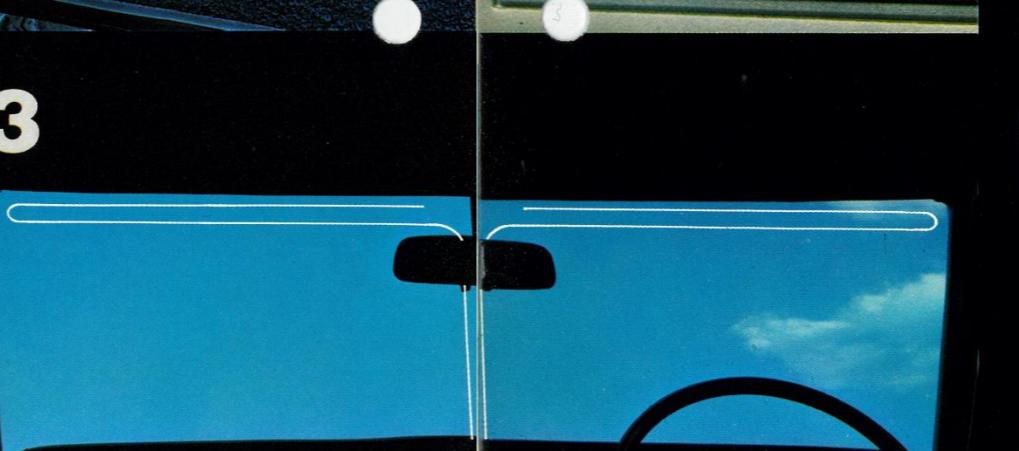
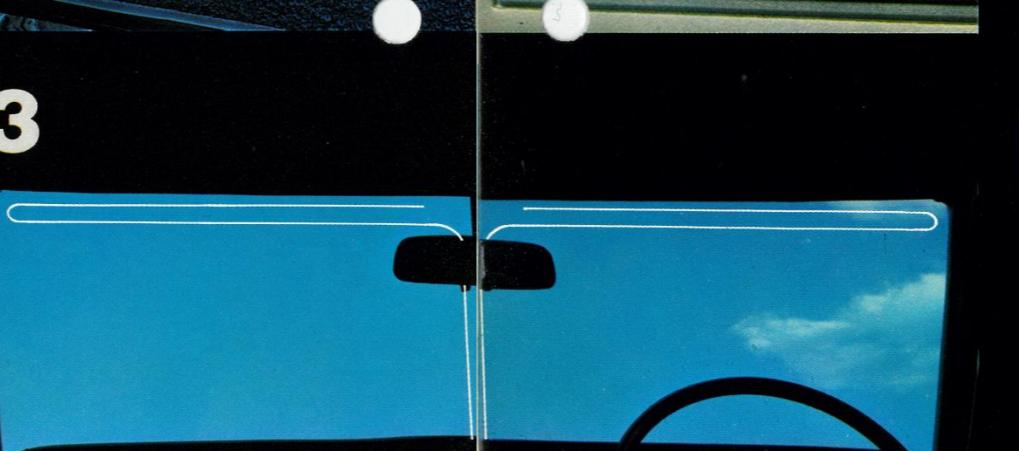
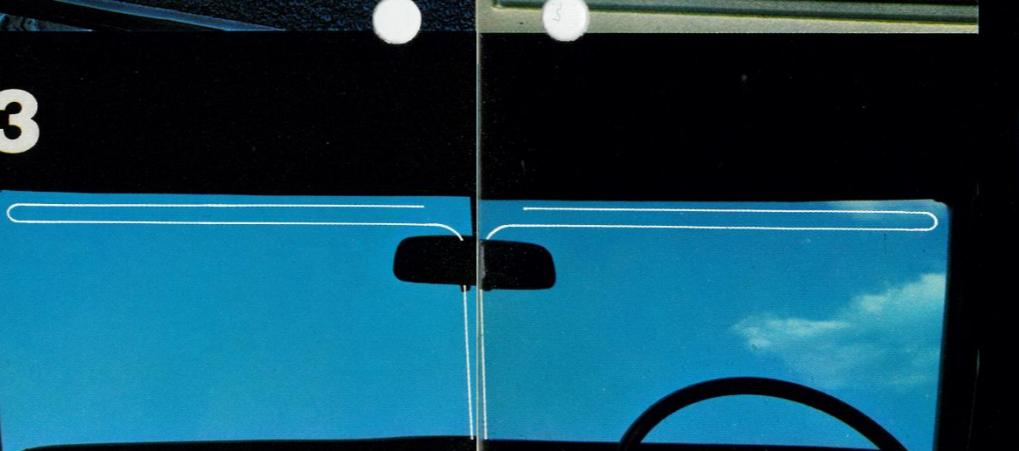
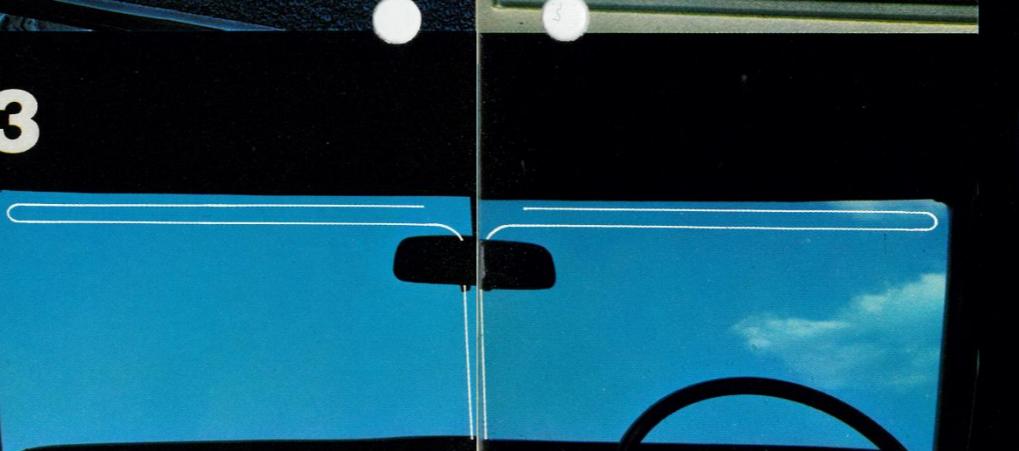
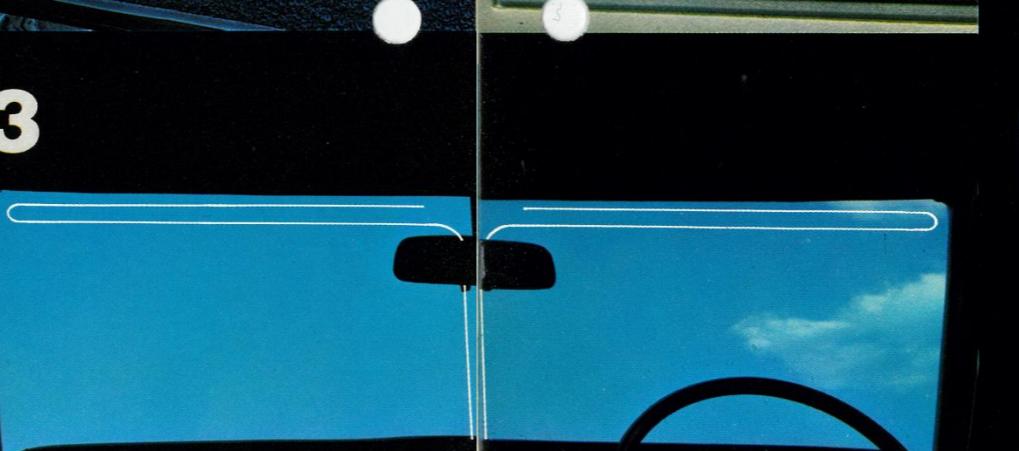
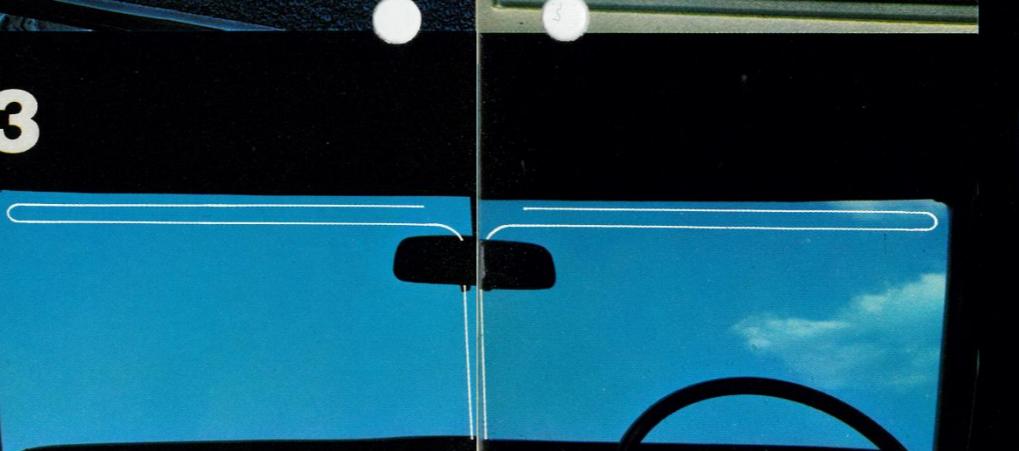
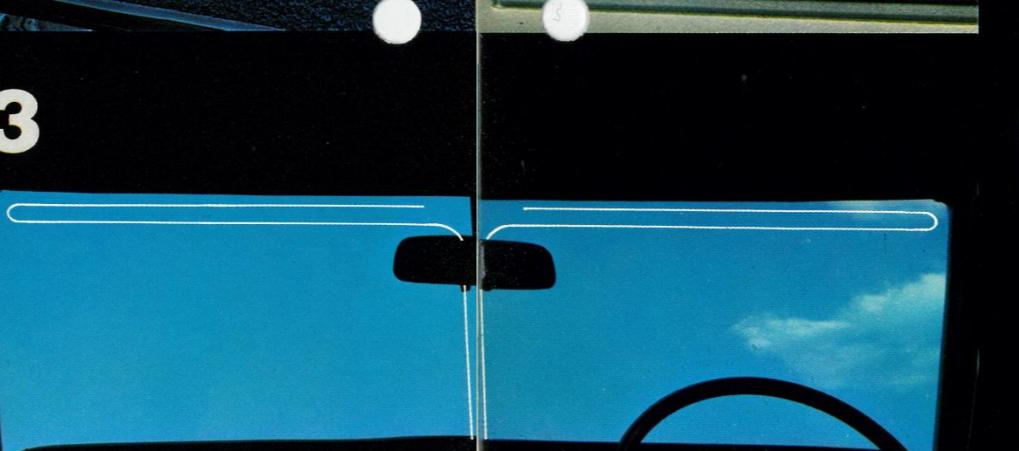
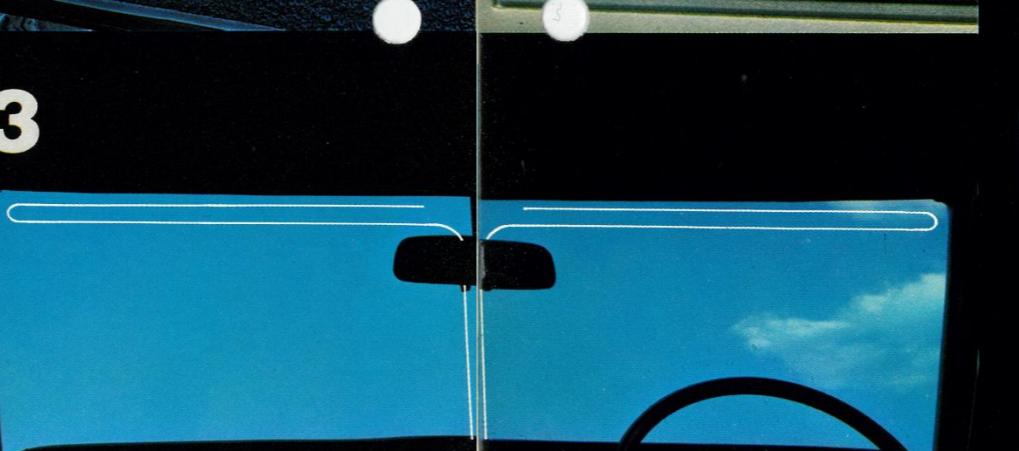
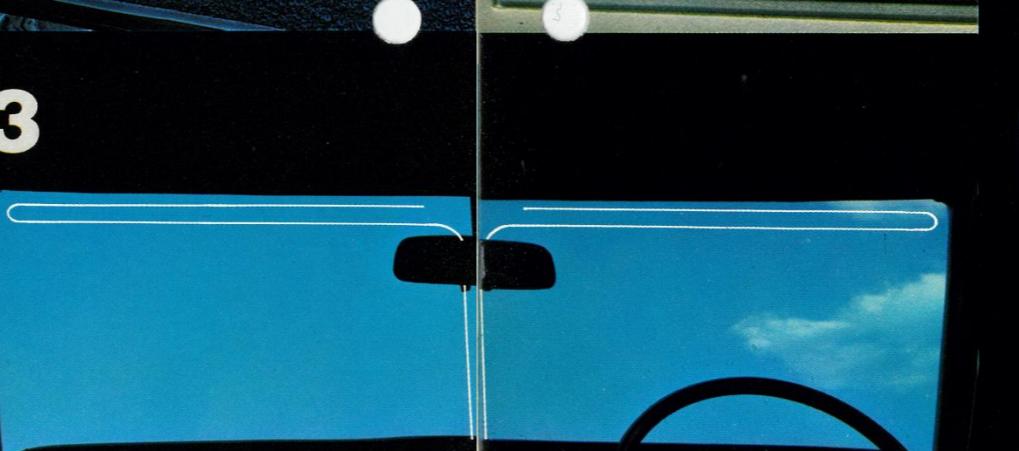
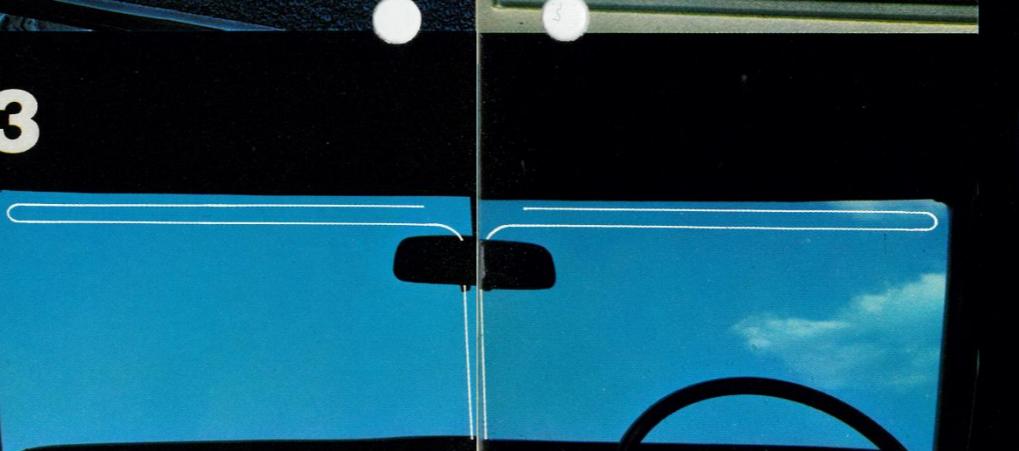
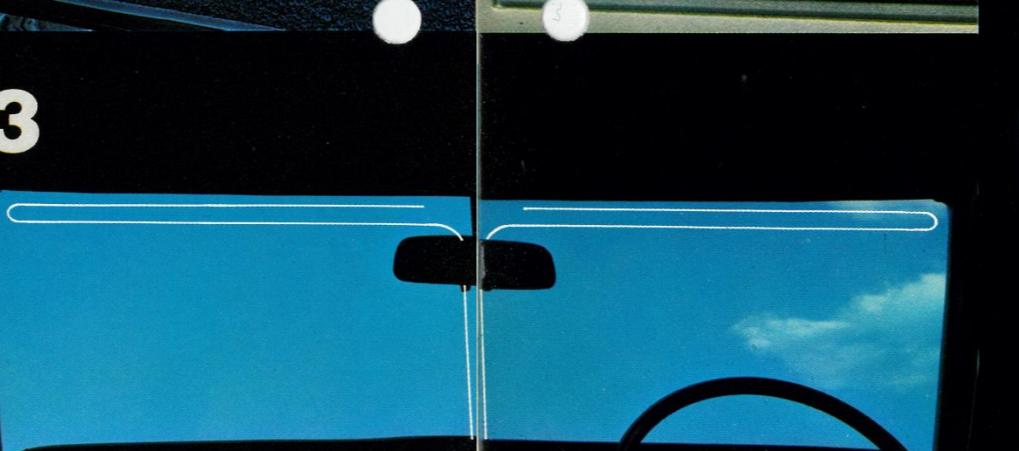
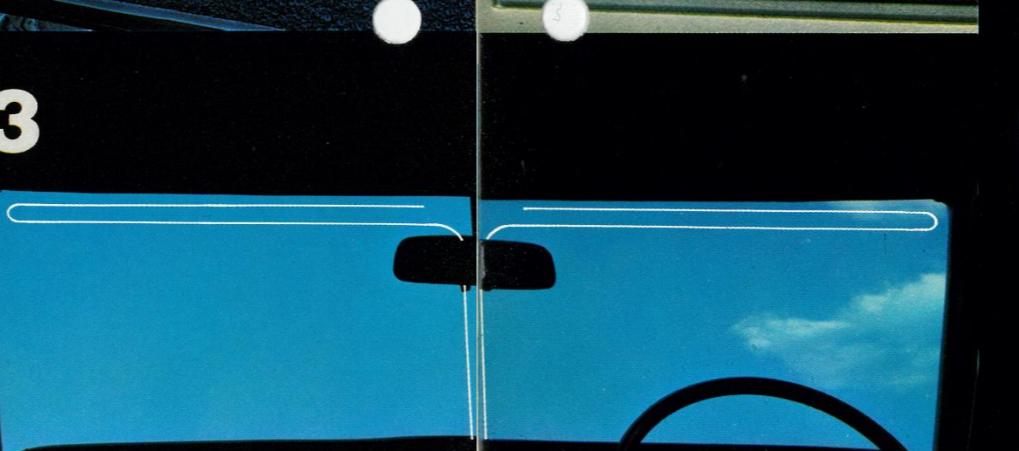
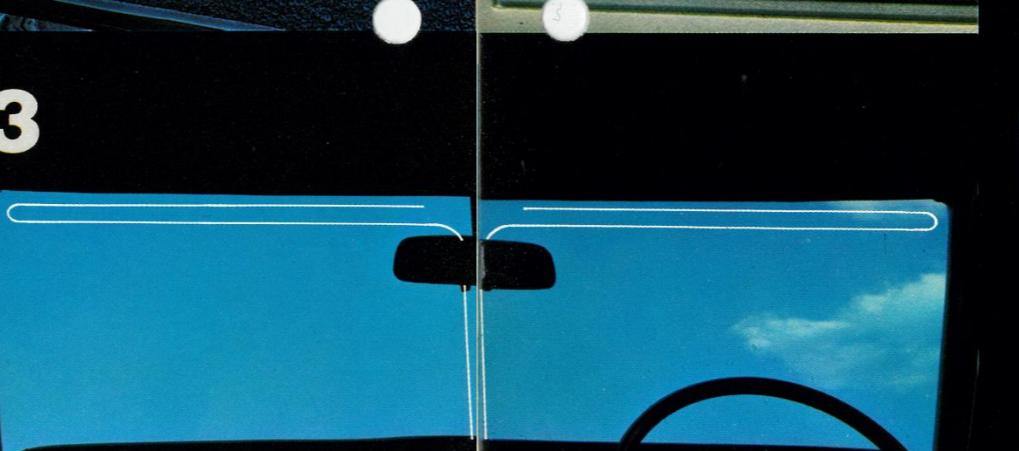
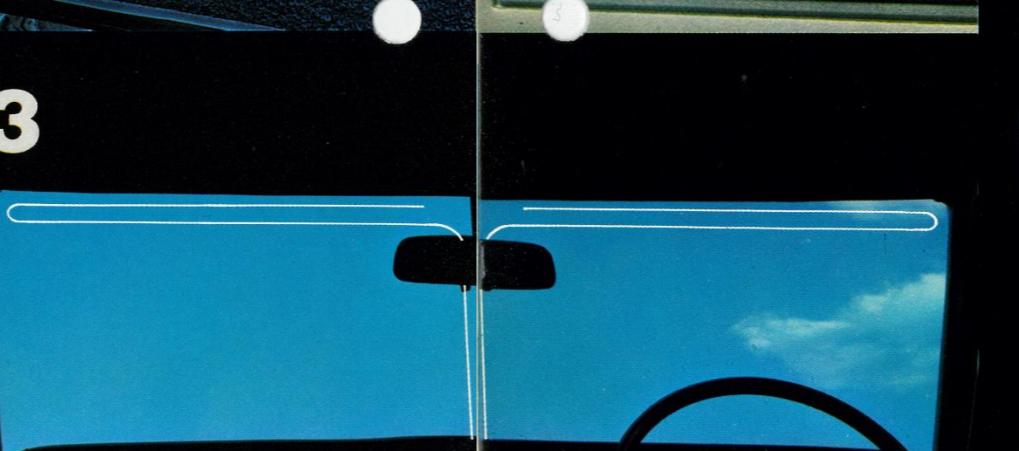
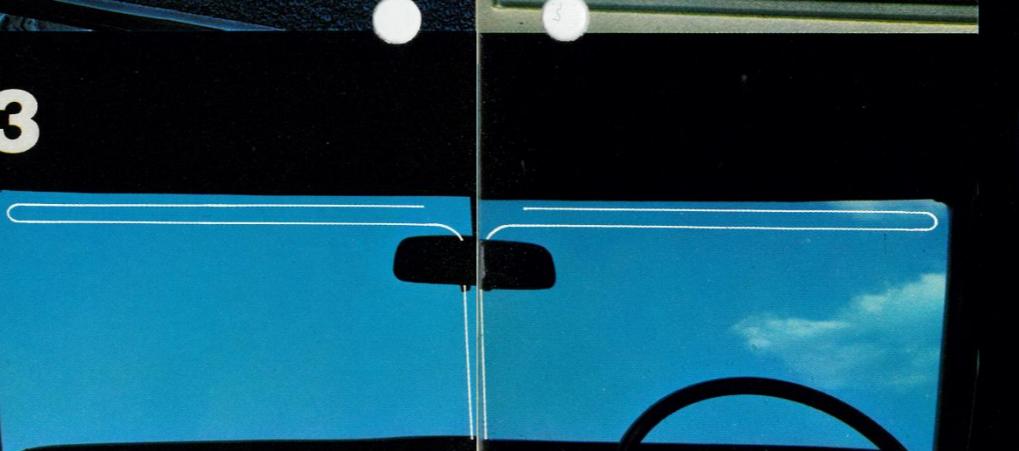
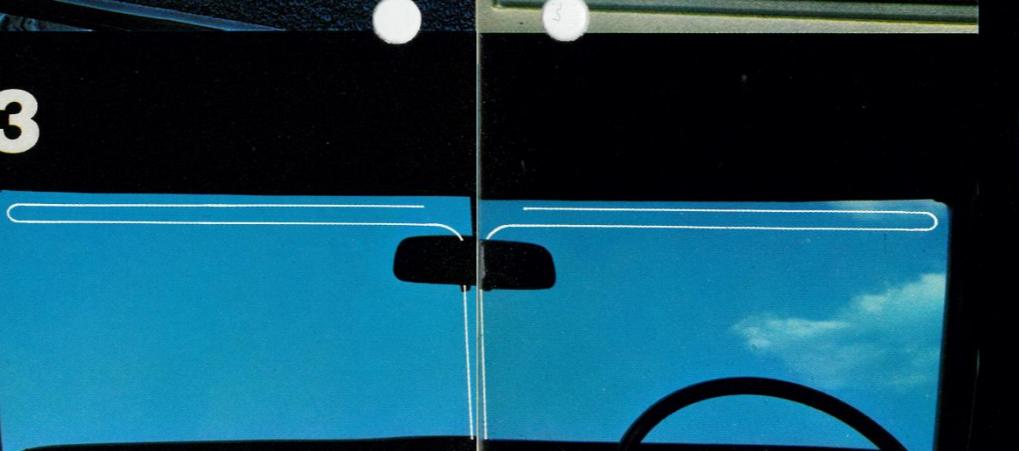
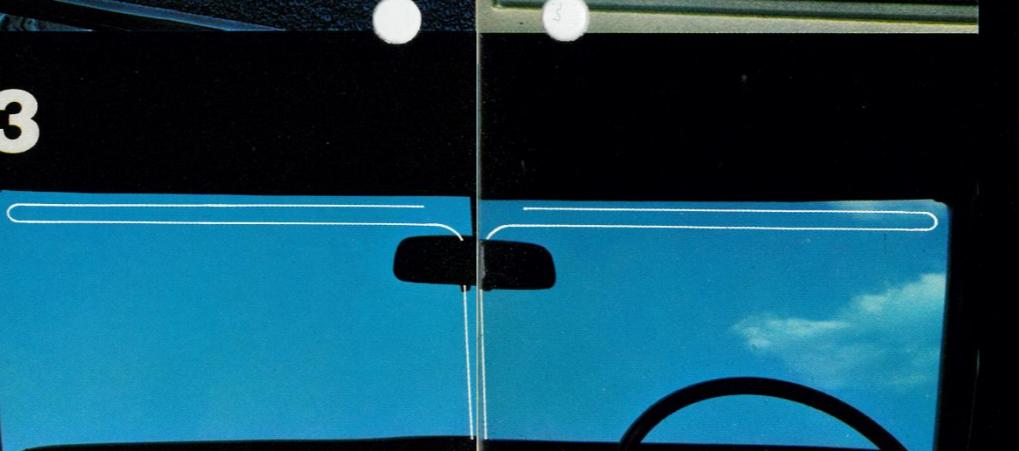
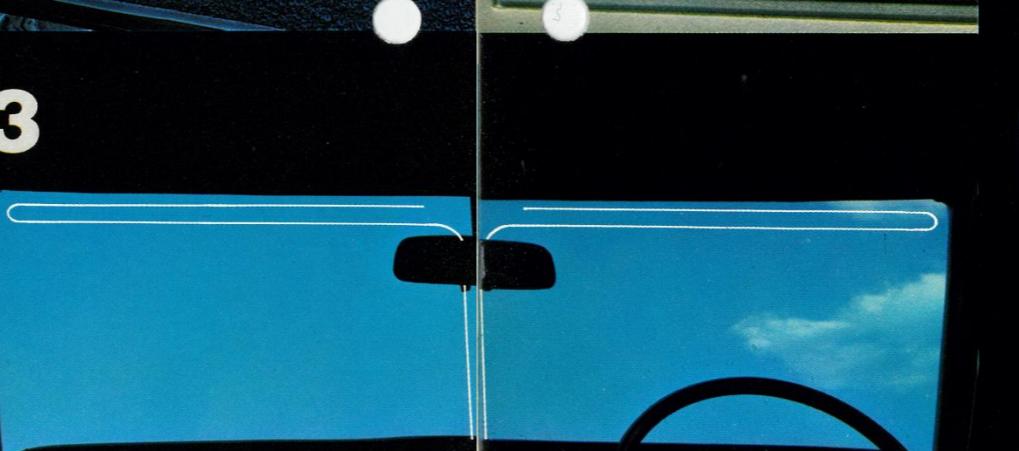
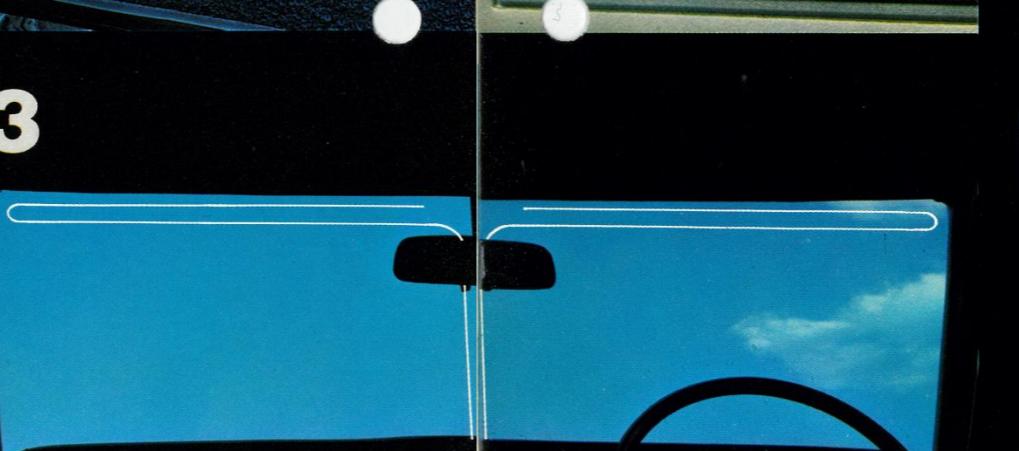
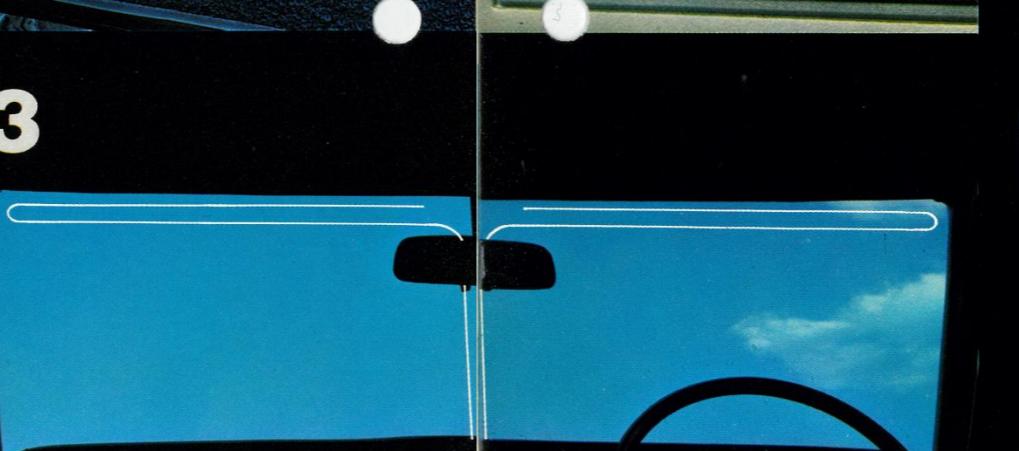
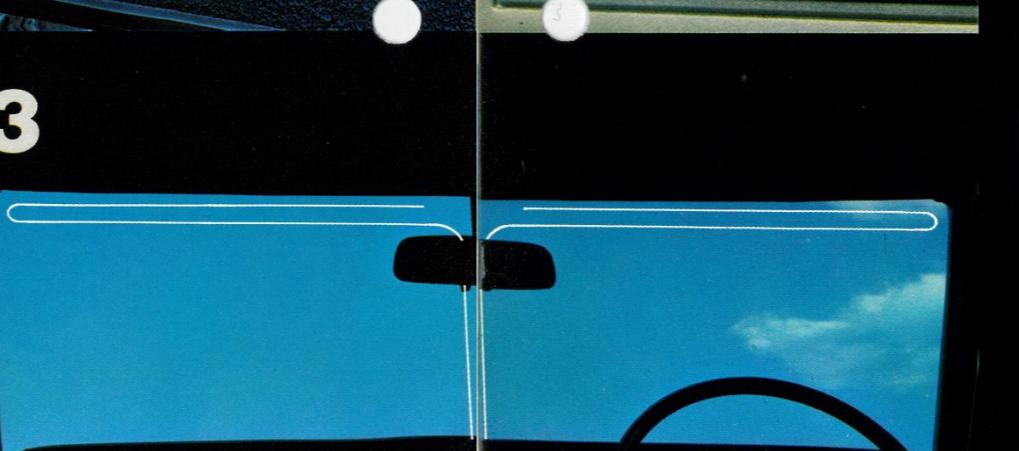
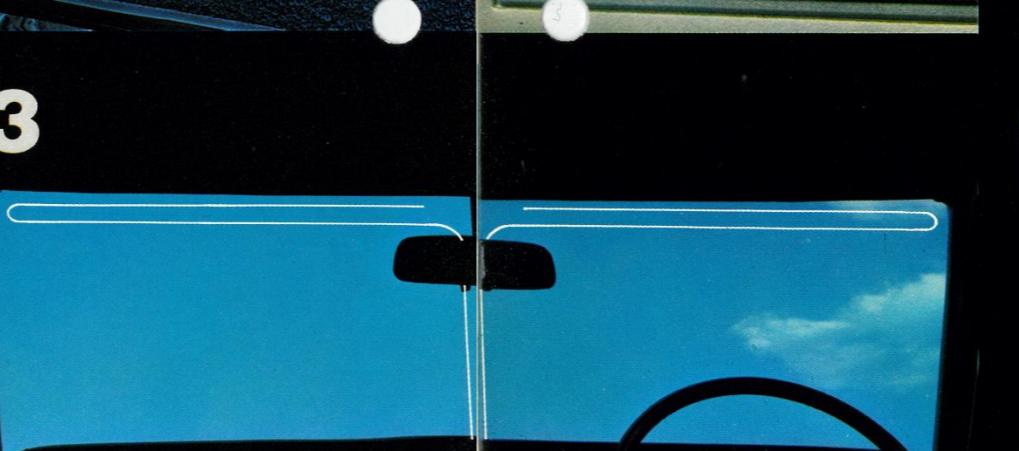
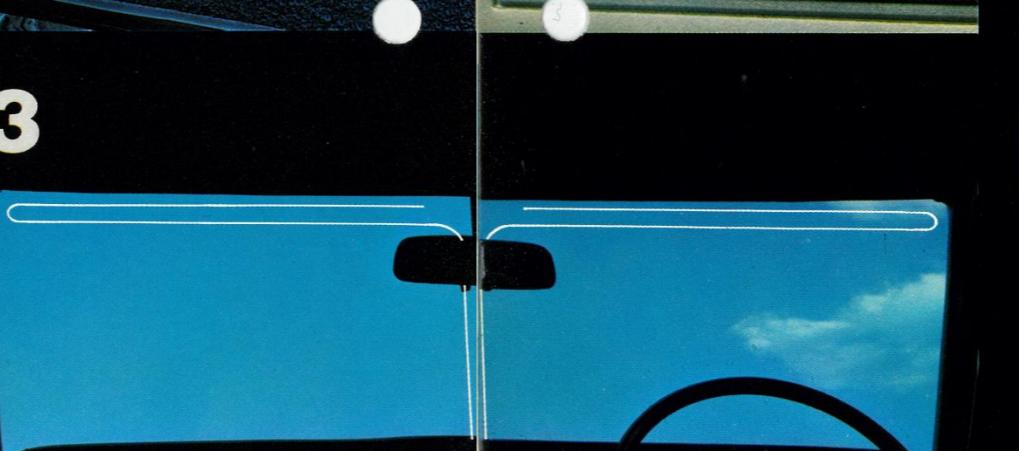
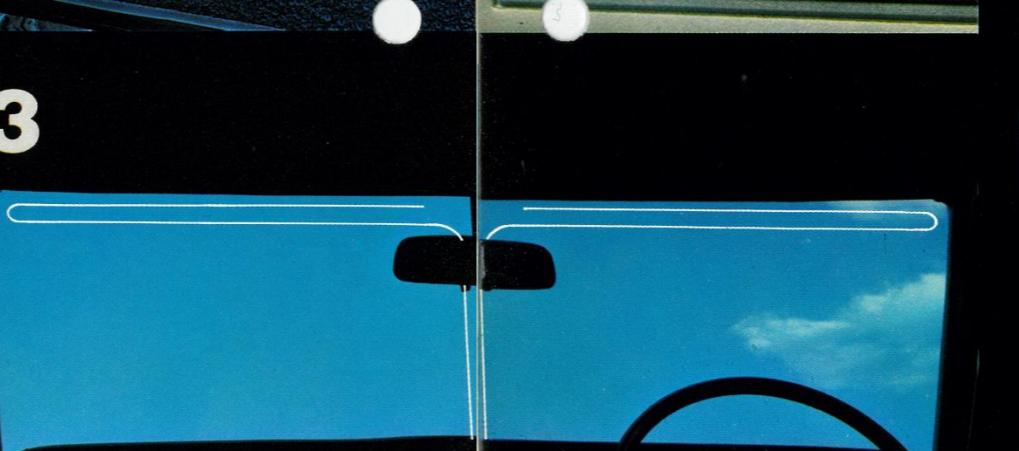
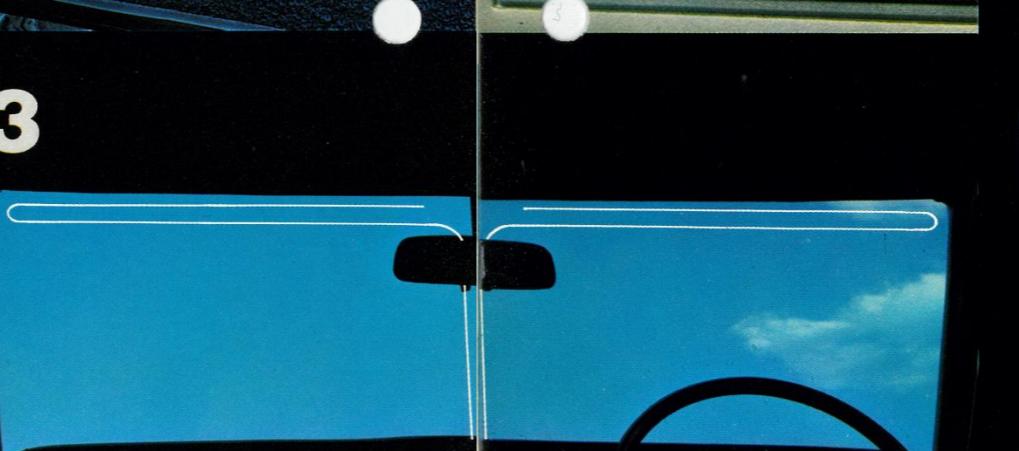
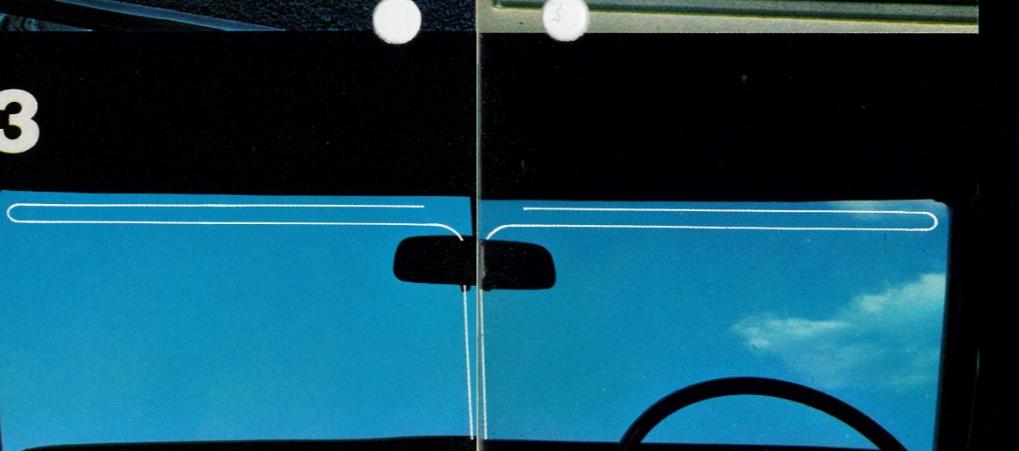
クラウンには、アンテナが見当りません。アンテナは、フロントガラスに埋めこんでしまったからです。この結果、アンテナの出し入れが不要になり、風切り音もなくなりました。そのうえ、歩行者の安全を確保できるという、おかげまでつきました。(DX以上)

4 サブキーでは開かないトランクルーム。

クラウンのトランクオープナーは電磁式。運転席のキーをLOCKの位置から、さらに手前にまわすと開きます。ホテルなどで車を他人に移動してもらう場合、サブキーをお渡しください。サブキーではトランクルームは開きませんので、貴重なものを入れておいても安心。(DX以上)

5 運転席から操作できるアウトサイドミラー。

リモートコントロールミラー。シートをアジャストしたら、ミラーを調節してください。座った位置でセットできます。(S.サルーン、S.DX)



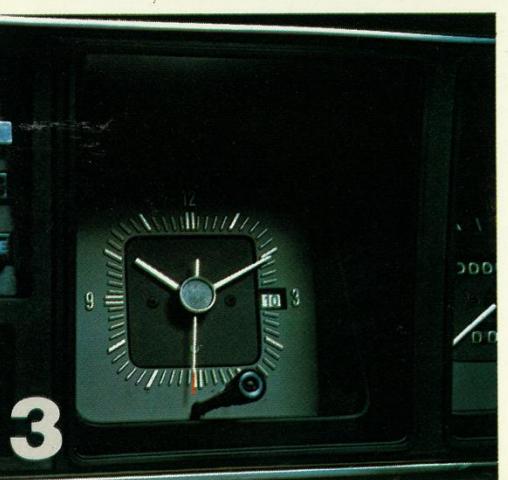
デフォッガー作動のランプ照度が昼夜で変わる… かつて、ここまで配慮した車があったでしょうか。

もしかすると、お気づきにならないかもしれません。デフォッガーのランプ照度が変化します。昼間は、作動させるとノブが明るく点灯。そして、夜間は、明るさが自動的に半分になります。これは、車外の明るさとの関係で、夜間、照明が明るいと、まぶしくて運転のジャマになるのを防ぐ

ための配慮。お客さまに気づかれることは、設計者の狙いがピタリと当っているからに他なりません。こまかい配慮のつみあげ——これがクラウンをつくる方法。クラウンのすべてといつても過言ではないでしょう。だからこそ、クラウンが日本の代表車になり得ていると確信しています。
(DX以上)

ターンシグナルも安心です。正確です。

安全運転のためにも、リヤランプは確実に作動する必要があります。走行中にランプが切れた場合など、案外気がつかないもの。クラウンのリヤランプは、ひとつ切れても、計器盤の注意信号が点灯。すばやく知らせます。ターンシグナルの点滅間かくは、コンデンサー方式のため、きわめて正確です。また、ブレーキ系統についても、オイル量、ブースターの作動状況をランプで事前に警告するシステムを採用。クラウンに対するご信頼をうら切らないために、きめこまかく、つくりあげているのです。(DX以上)

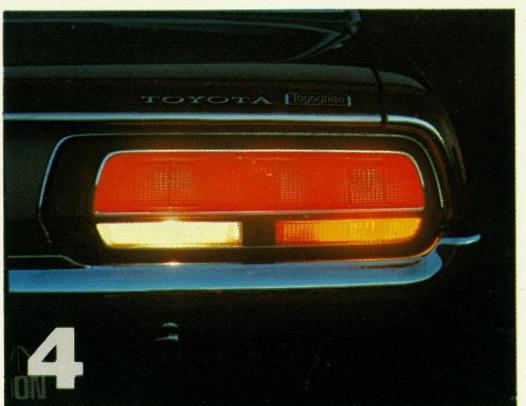


400ヘルツが正確に“時”を刻む音叉式。

メカニズムに対して、まず正確に作動することを主眼としているクラウンは、時計についても、きわめて正確であることを狙い、音叉式を採用。電圧の変化や振動に影響されることもなく作動します。(SDX以上)

新しい安全構造のハンドルとガラス。

いまでは一般化したメッシュ式の衝撃吸収ステアリングコラム。クラウンは、さらに安全性を高めるために一步すすんだボール式衝撃吸収ステアリングコラムを採用しています。このボール式は、衝撃吸収性が非常にすぐれています。また、フロントの合わせガラスは、きびしい米国の基準をカバーする中間膜厚0.7mmのガラスを採用。より高度な安全性のために、常に新しい対策を導入する——これがクラウンのやり方です。(衝撃吸収 全車)
(合せガラス O.DX以上)

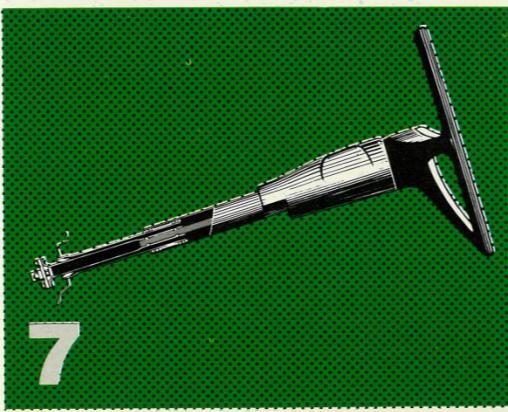


軽く操作できるヒーターコントロールレバー。

ヒーターコントロールレバーは、通常の機械式ではなくぜいたくかもしれません。空気圧による作動方式を採用しています。この結果、レバーの操作は軽く、しかもきわめて滑らかです。(ODX以上)

クラウンは、見えないところにも、惜しみなく高価なメカニズムを採用しています。

- ①昼夜でかわるデフォッガーの作動ランプ。夜もまぶしくありません。
- ②FMステレオも受信可能。前後のスピーカーで快適音場を創造。
- ③静かさと正確さを兼ねそなえた、音叉式の3針式時計です。
- ④明るく見やすいリヤランプ。後方からの確認も容易です。
- ⑤リヤのランプ切れ、ブレーキのトラブルも、すばやく知らせます。
- ⑥ガラスとガラスの中間に膜を入れ、安全性を高めています。
- ⑦衝撃吸収性能の高いボール式衝撃吸収ステアリングコラム。



7

