

車種・	セダン	セダン	4ドアピラードハードトップ	2ドアハードトップ	カスタム
型式・(Y)	2600シリーズ ロイヤルサルーン	MS85-YGU	2600シリーズ	2600	
型式・(M)			スーパーサルーン	スーパーサルーン	
型式・(N)	MS85-NOU	MS85-NGU	MS95-YGFU	MS95-KGU	MS83-YDU
型式・(H)	MS85-HOU	MS85-HGU	MS95-MGFU	MS95-MGU	
寸法			MS95-HGFU	MS95-HGU	
全長 mm	4,765	←	4,740	←	4,750
全幅 mm	1,690	←	1,420	←	1,500
全高 mm	1,440	←	1,415	←	1,500
ホイールベース mm	2,690	←	1,430	←	1,415
トレッド(前) mm	1,430	1,415	1,400	←	1,380
" (後) mm	1,400	1,380	180	←	175
最低地上高 mm	180	175	180	←	175
室内長 mm	1,845	1,870	1,815 (1,795) (1,795) (1,795) (1,795)	1,795	2,895
" 幅 mm	1,445	←	1,430	←	1,440
" 高 mm	1,145	←	1,115	←	1,160
車両重量・定員					
車両重量 kg	1,495 (1,495)	1,425 (1,430) (1,430)	1,445 (1,460) (1,465) (1,450) (1,460)	(1,440) (1,445) (1,440)	1,445
車両総重量 kg	1,825 (1,770)	1,755 (1,760) (1,705)	1,775 (1,735) (1,740) (1,780) (1,735)	(1,715) (1,720) (1,715)	1,885
乗車定員 人	(6)(5)	6 (6) (5)	5	5	8
性能					
最高速度 km/h	(160) (160)	(165) (160) (160)	(165) (170) (175) (160) (160)	(170) (175) (160)	160
登坂能力	(0.42) (0.42)	0.51 (0.42) (0.42)	0.49 (0.55) (0.49) (0.43) (0.43)	(0.55) (0.49) (0.43)	0.46
最小回転半径 m	5.5 (車体6.1)	←	←	←	←
エンジン					
型式	4M-U型6気筒直列OHC	←	←	←	←
内径×行程 mm	80.0×85.0	←	←	←	←
総排気量 cc	2,563	←	←	←	←
圧縮比	8.5	←	←	←	←
最大出力 PS/rpm	135 / 5,400	←	←	←	←
最大トルク m·kg/rpm	20.5 / 3,600	←	←	←	←
キャブレター	4M-U型×1	←	←	←	←
燃料タンク容量 l	72	←	←	←	60
走行伝導装置					
最終減速比	4.100	←	←	←	←
ステアリング形式・歯車比	ボールナット式 19.3	←	←	←	ボールナット式 20.5 - 23.6
主ブレーキ形式(前後)	油圧真空倍力装置付(前)ディスク、(後)ディスク	油圧真空倍力装置付(前)ディスク、(後)リーディングトレーリング	←	←	
サスペンション(前後)	(前)ワイヤショボーンコイル式、(後)車輪コイル式	←	←	←	
タイヤ(前後)	D78-14-4	6.95-14-4	D78-14-4	6.95-14-4	
					6.95-14-6

# CROWN

## CROWN 2600 SEDAN/ROYAL SALOON · SUPER SALOON

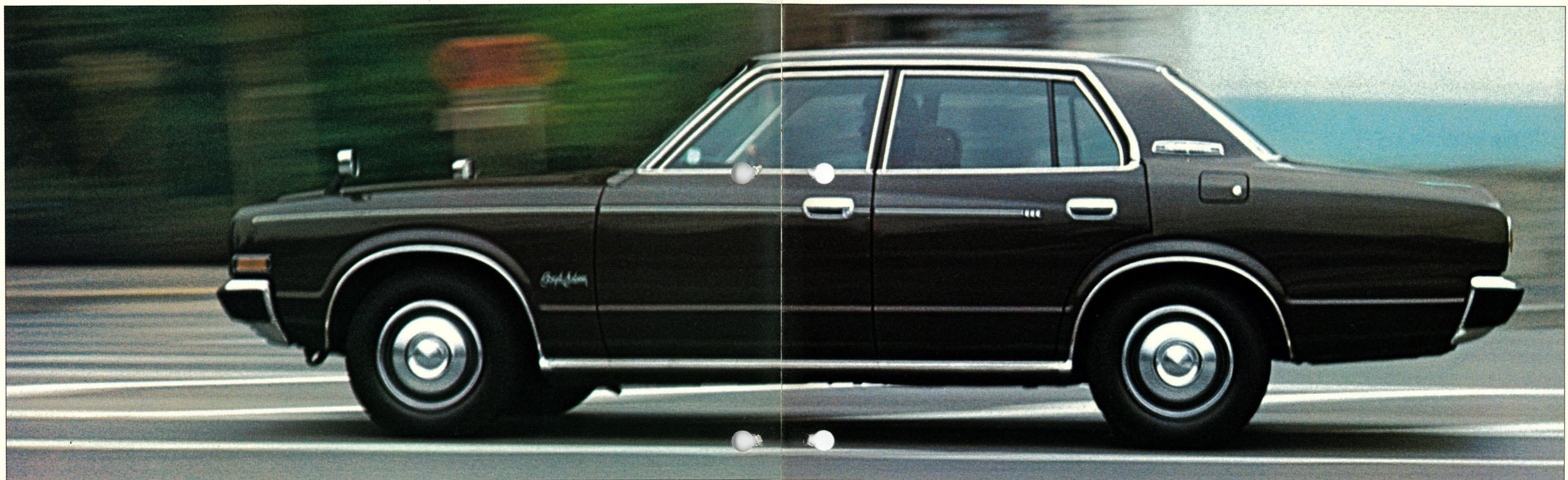
4 DOOR PILARED HARDTOP/SUPER SALOON  
2-DOOR HARDTOP/SUPER SALOON  
CUSTOM



このカタログについてのお問い合わせは右記へ(〒102)東京都千代田区九段南2-3-18 トヨタ自動車販売株式会社 販売拡張部  
本仕様ならびに装備は予告なく変更することがあります (このカタログの内容は昭和50年5月現在のもの) 101101-5005

50年排出ガス規制に適合したクラウン2600登場。  
日本を代表する、ゆるぎない信頼の高級車です。

トヨタの排出ガス浄化システム  
**TTC**



いまクラウンにひとつの新しい価値が生まれました。めざましく発展しつづけてきた日本のモータリゼーションの中で、かつては走ること、それも速く走ることだけが求められた時代もありました。しかし、自動車の発達や交通事情の変化、さらに人々の行動や意識のひろがりにつれて、自動車は大きく、その姿を変えてきました。いわば時代にこたえ、その環境のなかで最も有用な車として、新しい価値をつぎつぎにそなえてきたのです。自動車工学技術の発達がそれを支えました。クラウンは、その20年の実績が示すように、時代の要求にひとつひとつ応え、常に高級車としての価値を磨き上げてきた車です。

安全性の高さ、快適さ、運転のしやすさ、豪華な装備など、高級車に求められる要素はひとつに多様です。トヨタは、そのひとつもおろそかにせず、クラウンに高い価値を与え続けてきました。そして、いま車にひとつの新しい価値が求められています。排出ガスの浄化という社会的な要請がそれです。きれいな大気と美しい環境を守るために、車と社会とのかかわりあい、自然と人間のつながりを大切にすること。この目的のための排出ガス

浄化を、トヨタは単に規制に合格させるためだけでなく、車に新しい価値を与えることと考えました。いま、排出ガス浄化対策を施されて新登場したクラウン2600は、一層価値ある高級車として、日本の自動車の指標となることでしょう。

エンジンのよさを生かす排出ガス浄化方式。トヨタ技術の大きな成果です。  
トヨタが排出ガス浄化の研究をはじめたのは昭和39年。以来、多数のプロジェクトチームを組んで、触媒コンバーター方式のほか、成層燃焼エンジン、ロータリーエンジン、ガスタービン、電気自動車、水素エンジンなど、きれいな排出ガスをめざして、あらゆる可能性を追求してきました。長い年月と巨額の開発費を投入して、最も性能のよい、信頼性の高い排出ガス浄化システムの完成に向って前進してきたのです。

同時に、よりよい性能、経済性、運転性、信頼性をめざして、エンジン自体の開発、研究も積極的に進められました。伝統のよさにさらに磨きをかけてきたのです。このすぐれたエンジンを生かしながら、排出ガス浄化を果たすために採用したのが触媒方式です。伝統のメカニズムの上に新しい技術を加える——あくまで信頼性の高さを求めるトヨタの姿勢がここにあらわれています。

クラウンの名声を築いてきたこのトヨタの姿勢は、新しい技術を開発する際にも、しっかりと守られています。常に前進を続ける高度なトヨタ技術の粹を結集し、研究を重ねてきたのは、あくまで、信頼性の高い浄化システムを求めたからなのです。その結果、高い信頼性と安定した浄化性能をもったすぐれた触媒コンバーターの開発に成功しました。いつまでも安心して、快適な走行をたのしんでいただける50年規制適合車です。

磨きぬかれたエンジンと効率のよい浄化システム。つねに時代をリードするトヨタ技術の結晶です。

#### 「排出ガスの浄化」とは?

自動車のエンジンから排出されるガスの中で、問題となる成分は、HC(炭化水素)、CO(一酸化炭素)、NOx(窒素酸化物)の3種類です。HCはエンジン内で燃え残ったガソリンの成分。COは燃焼の副産物。NOxは、高温燃焼の際空気中の窒素が酸素と結びついてできたものです。この3種類の成分を、排出ガスの中から大幅に減らすことが『50年排出ガス規制』の内容です。『48年規制』に比べて、HCは約 $\frac{1}{2}$ に、COは約 $\frac{1}{3}$ 、NOxは約 $\frac{1}{4}$ に低減されます。

#### クラウンの排出ガス浄化の考え方。

効率のよい、信頼できる排出ガス浄化システムを選ぶことは、今やすべての車の使命です。しかも高級車としてのクラウンは、さらに性能、経済性、運転性、信頼性など、伝統の高品質をさらに追求しながら、排出ガスの浄化を目指しました。そのためにトヨタが最善と考える方法、それが磨きぬかれた信頼のエンジンと触媒コンバータの組合せです。エンジンにはあくまで本来の品質を、浄化システムには安定した効率のよさを求めました。

#### 触媒コンバータが大切な役割を果たします。

触媒とは、それ自体は変化せずに化学反応の手助けをする物質のこと。HCとCOを酸素と結びつけて、無害な水蒸気と炭酸ガスにする……燃焼と同じこの反応を、低温でしかもすばやく行わせる、いわば化学の魔術師です。その触媒として、トヨタは、貴金属を採用しました。無数の細孔を持つ、小さな活性アルミニナ粒の表面に、うすく形成された、貴金属の層に、排気ガスを触れさせるだけで、HCとCOを酸素と結びつけてしまいます。この粒を、10万粒以上も封入したもののが、触媒コンバータなのです。燃焼させるよりはるかに低い温度で十分反応し、HC、COの約90%を水蒸気と炭酸ガスに変える効率のよさです。

\*触媒コンバータは耐久性もよく、一般に4年に一度封入された触媒粒(ペレット)を交換するだけ

高い浄化能力を維持します。また、使用する貴金属はわずか1~2g程度。交換の際に回収して再生することもできますので、資源をムダに使うこともありません。

#### さらに多くのシステムで排出ガス浄化

に万全の用意を。

##### □EGR(排気ガス再循環装置)

エンジン内の燃焼温度が上がるとNOxが発生しやすくなります。EGRは、不活性ガスである排気ガスの一部をインテークマニホールドに送り、燃焼温度を下げてNOxの発生を抑えます。

##### □エアインジェクション(二次空気供給装置)

排気ポートに空気を送り込む装置です。エキゾーストマニホールド内で、HCとCOの一部を酸化させるとともに、触媒コンバータでの反応に必要な酸素を供給するという役割を担っています。

##### □スロットルポジショナー(減速制御装置)

エンジンブレーキ時に多くなりがちなHC、COの発生を抑えるために、スロットルバルブ開度を自動調節する装置です。

##### □点火時期制御装置

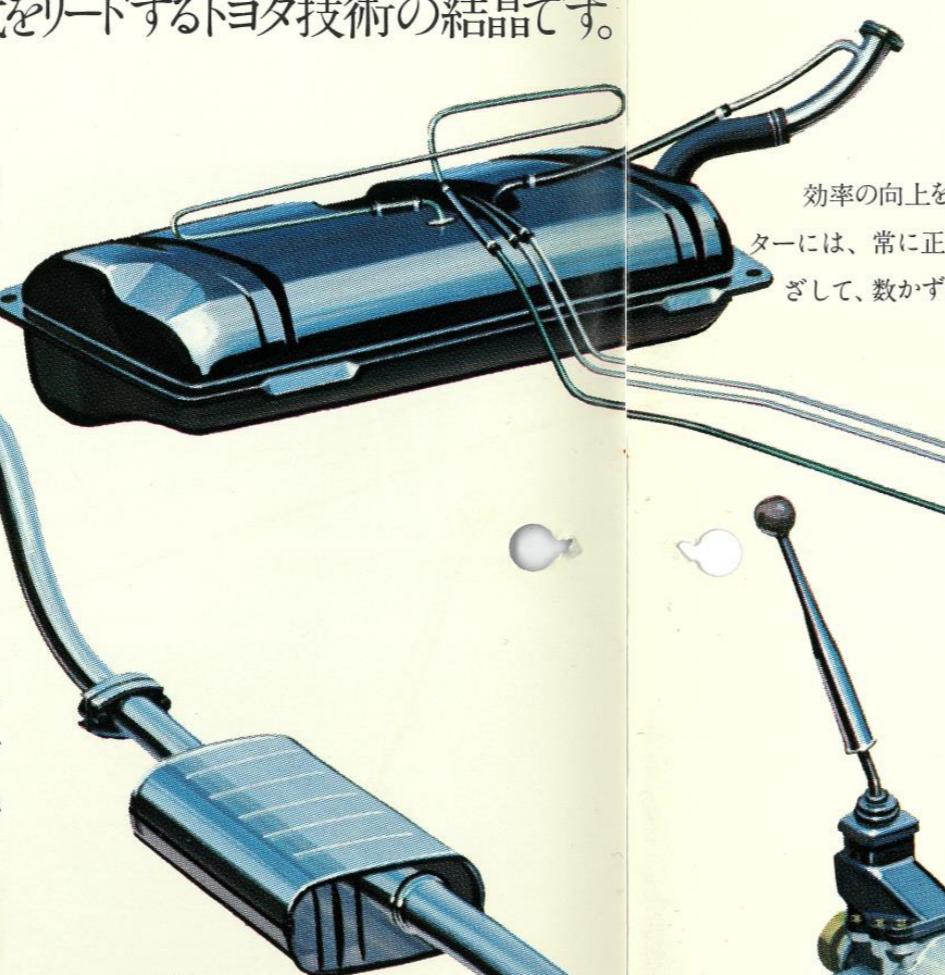
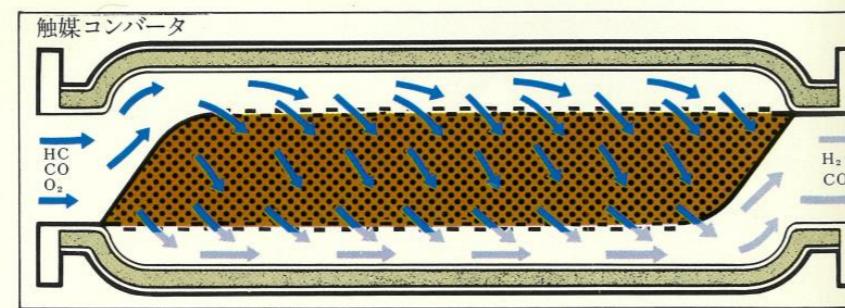
NOx、HCの発生を低く抑えるため、点火時期を遅らせて燃焼を制御するシステムです。

##### □燃料蒸発ガス排出抑制装置

燃料タンクから蒸発するガソリン蒸気を、エンジンの燃焼室に導いて燃焼させる装置です。

##### □プローバイガス還元装置

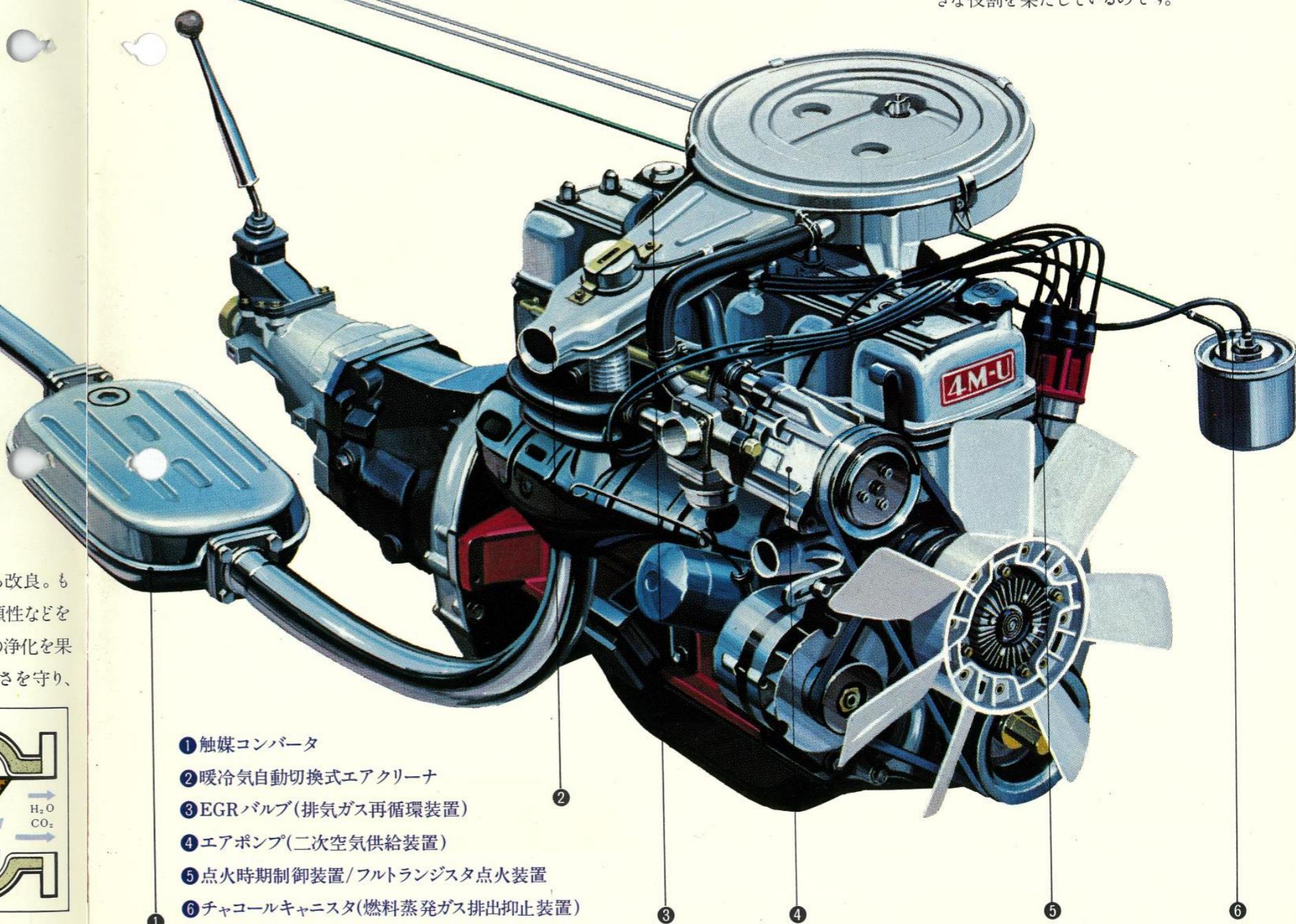
クランクケース内のブ



効率の向上を目指した改良、キャブレターには、常に正しい混合気の供給をめざして、数かずの改良を施しています。

## TTC-C

(トヨタ排出ガス浄化システム—触媒方式)



たとえば、そのために、エンジンの吸入空気の温度に応じて暖冷気を自動切換するエアクリーナ(沖縄地区)を採用。点火系統は、トヨタの先進技術が生んだフルトランジスタ点火システム。無接点式なので、いつまでも強い点火能力が維持できます。信頼性の高いこのシステムが、排出ガスの浄化、完全燃焼にも、大きな役割を果たしているのです。

# SEDAN

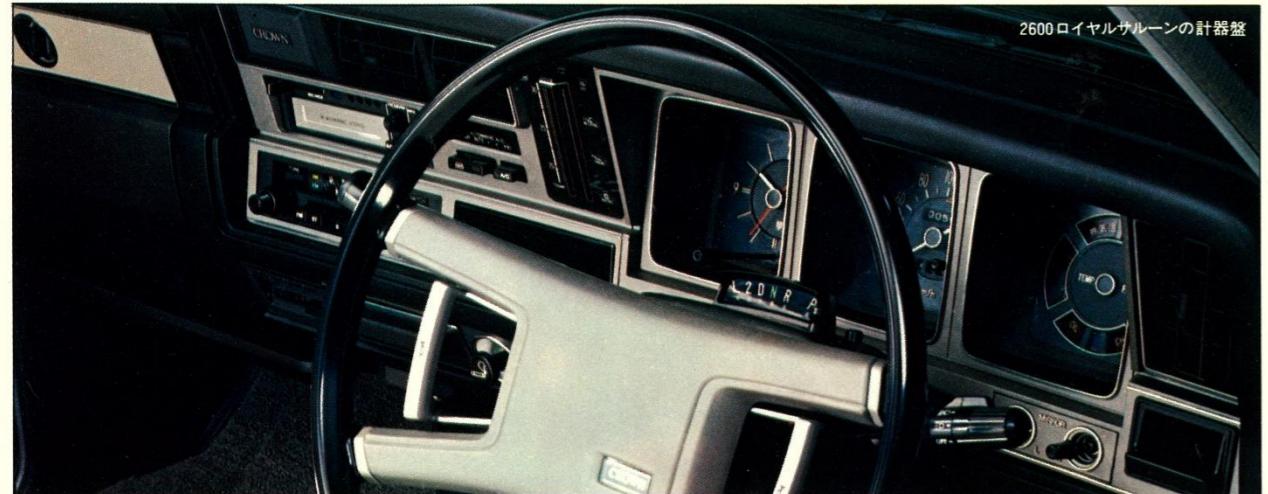
重厚な風格に満ち溢れたセダン。20年の伝統がみごとに息づいています。



2600 ROYAL SALOON

# SEDAN

広く豪華なりヤシートに座る時、  
乗ることの誇りと深いやすらぎが身を包みます。



内張りの素材にまで吟味を重ねた格調高い室内意匠、ひろく豊かな居住空間。クラウンのインテリアは、いわば大切な人々を迎えるにふさわしいVIPルーム。深いやすらぎが心を満たします。

ロイヤルサルーンのシートは精妙な手造りのよさを生かした全面モケット装。アシストグリップも手縫いという豪華さです。後席はボタンひとつで背もたれの角度を調節できるパワーベンチシート、



# 4-DOOR PILLARED HARDTOP

PERSONAL SEDAN

ひたすら安全を求めた本格的オーナーカー。センターピラーが確かなつくりを象徴します。



2600 SUPER SALOON

# 2-DOOR HARDTOP

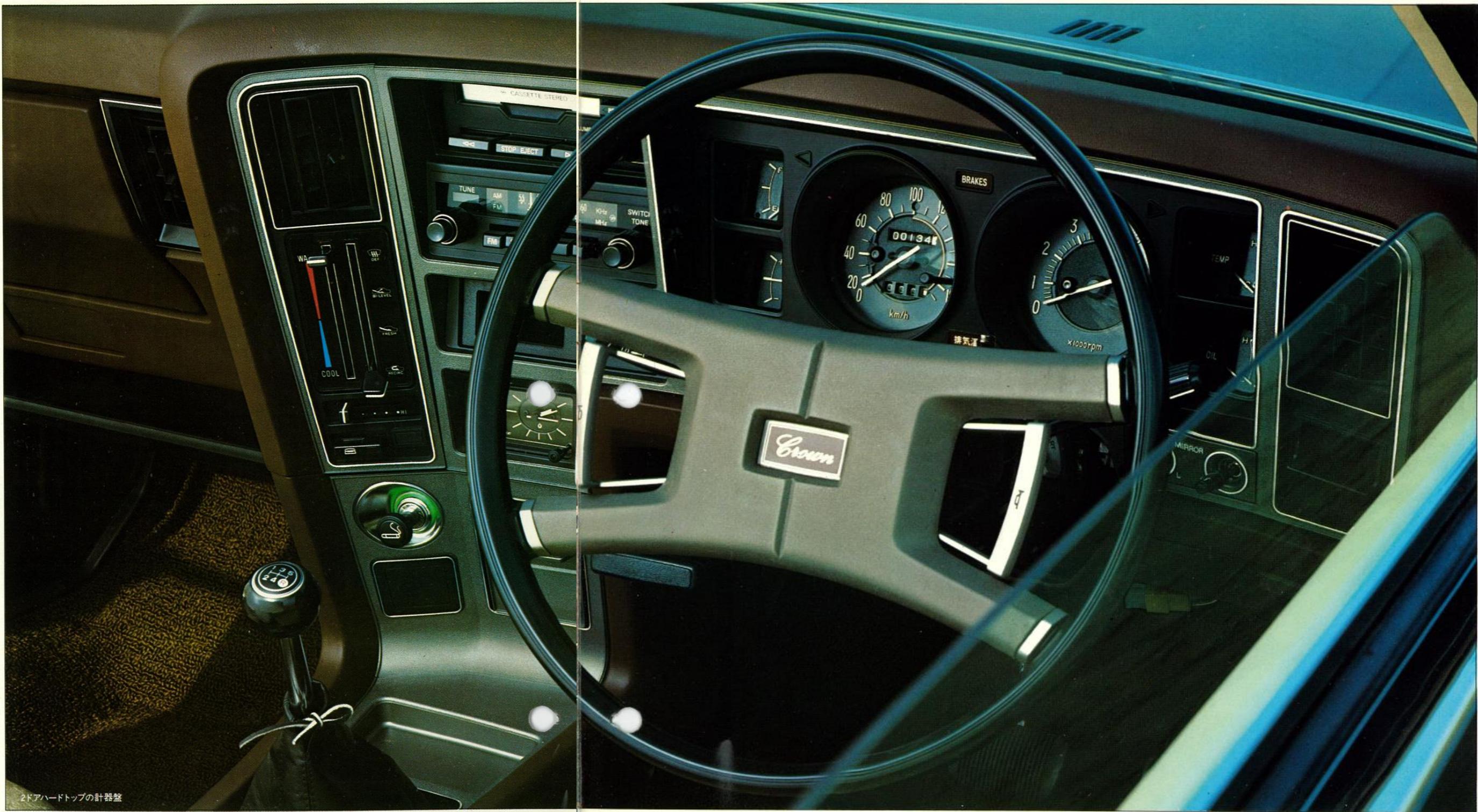
明るくはれやかな気品に満ちたスタイル。乗る人の個性がまた一段と際立ちます。



2600 SUPER SALOON

# 4-DOOR PILLARED HARDTOP

# 2-DOOR HARDTOP



2ドアハードトップの計器盤

## 4-DOOR PILLARED HARDTOP

サッシュレスの明るい窓。快適な室内。手ざわりのよいファブリック張りシート、さらにフロアにもパイルカーペットをしきつめた豪華な仕上げです。6人乗り車は、セダンと同じ角型メーターの計器盤、そして前席にセミセパレートシート。5人乗り車は2ドアハードトップと同じコンソールボックス一体式の、精悍なコクピット式計器盤を採用。



## 2-DOOR HARDTOP

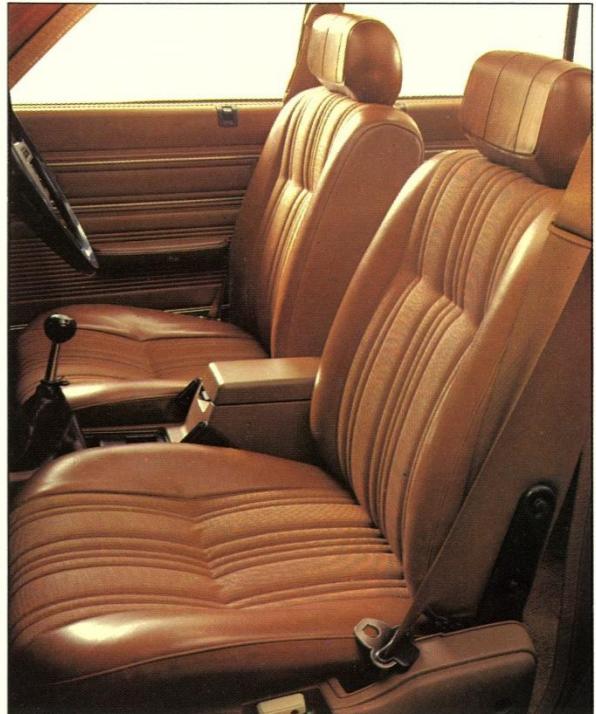
しっとりとした質感が漂う豪華な室内。運転席は、どなたでも最適なポジションを選べる上下調整装置つき。第4の窓=オペラウィンドウが、後席に明るい解放感を与え、同時に広い斜後方視界を確保します。スポーティな走行が楽しめるタコメーターも標準装備。もちろん、高性能4ポット前輪ディスクブレーキなど、安全への配慮も万全です。



計器盤には一步進んだ  
積極安全の設計。  
シートにはキメ細かい  
快適の配慮を施しました。

# CUSTOM

広い室内とプラス2人の乗車定員。人も荷物も多いほど力を發揮するカスタムです。



本格的な大型ワゴン、多目的乗用車です。 風格あるスタイルとゆったりした乗り心地。広い視界を生むバックウインドウワイパー、コンシールドワイパーをはじめリヤゲートロック警告灯、シートベルト警告灯、そしてAM/FM 3スピーカーラジオなど、つくりも装備もクラウンの誇りをこめた豪華さです。マルチユースカーとして、ウィークエンドの行動をグンとひろげることでしょう。 プラス2人のゆとり、広いリヤスペース。車室後部の容積は、従来より一段とアップ。はねあげ式リヤゲートも開口を拡大、リヤスペースがいちだんと扱いやすくなりました。サードシートを使えば8人乗り（セパレートシート車は7人乗り）。リヤシートをたためば広くフラットなデッキ。全長2m以上、幅1190mmと、シングルベッドでもラクラク入る、大きなスペースが生まれます。





訂正く クラウン2600カタログ のカスタムのページ>  
(品番101101-5005)



クラウンカスタム2600のフロントシート  
(運転席がリクライニングするスプリットシート)

カスタムのページ上の、フロントシートの写真はクラウンカスタム2000のものです。2600には運転席がリクライニングするベンチタイプのスプリットシート、3段コラムシフトが標準装備です。

なおカスタム2000は4段フロアシフトのほか3速オートマチック(フロアシフト)、3段コラムシフト車が選べます。シートはコラムシフト車はスプリットシート、フロアシフト車はセパレートシートです。