

トヨタ、クラウン系全車の

フルモデルチェンジを発表

わが国初の本格安全設計

新車種オーナー・デラックス登場

トヨタ自動車販売(株)は、四日、トヨベツト・クラウン系乗用車・商用車・全基
本九車種のフルモデルチェンジ、および新車種オーナー・デラックスを発表、十三日
から全国いっせいに発売する。

また、従来、マスターラインと呼んでいた商用車を、この機会にクラウンバン、ピツ
クアツプなどとし、名称を統一することとなった。

新型クラウンは、特に高速時代の適合車として、高速走行における操縦性・居住性
の向上、振動騒音に対する配慮が行きとどいており、とりわけ安全設計の面ではわが
国でも初めての本格的な諸装備がほどこされている。

これらは、全国の高速道路網の急ピッチの拡充を前にして、ようやく高まりはじめた
「ゆとりのある高速長距離セダンを」というユーザーの要望に応える意図をもつてい
る。

新発売のオーナー・デラックスは六気筒二〇〇〇ccエンジンを搭載。外観・内装
・装備ともデラックスに準ずる仕様をそなえており、二〇〇〇cc高速時代の上級オー
ナー向け新鋭車といえる。価格は東京店頭渡し、八十八万円であり、デラックスとオ
ーナー・スペシャルの中間に位置する。

また、従来から高級ワゴンとして親しまれてきたクラウン・カスタムは後扉を横開



クラウンスーパーデラックス



クラウンバン

きに改めるとともに、横向きのサイド・シートを装備し、八人乗りとなつた。

新発売のオーナー・デラックスを除き、乗用車・商用車とも、価格はすべて据え置きである。
(価格については附表(四)参照)

(一) 新型クラウンの特長点

1. スタイル……機能重視から生まれた「日本の美」

新型クラウンはトヨタ自動車工業株式が昨年完成したデザイン・ドームから生まれた最初の車である。米車にも欧州車にもない「日本の美」をトヨタのデザイナーが追求した。明快で清楚ななかに、近代感覚があふれている。このデザインにあたり、スタイル自体が美しく、流行をリードできるほどのものでなければならぬのはもちろんであるが、まず、居住性・視界・サービス容易・安全性などの機能を重視、そこからこのデザインが導き出された。

全体としては、旧型車より、さらに低く、長くなり、かつ曲面ガラスの採用によつて、広く、安定感を増したが、それを特長のある強いサイドのレリーフラインによつて引きしめ、伸びやかに、軽快に処理している。

とくに、リヤ・スタイルには意をほらい、走り去る爽快感が巧みに強調されている。ボディ・サイドまでまわりこんだ艶消しのラジエーター・グリルは一、二の米車にしかない合成樹脂製で、シックな風格をこの車に与えている。

2. わが国初の本格安全設計

新型クラウンはその設計の基本理念として、可能なかぎりの安全対策をすべてとり入れることを目標としてきた。その結果、来车型車から適用される米国の自動車安全基準二〇項目中、エネルギー吸収ステアリングを除いたすべてを充たすばかりか、さらに、主だつたものだけでも、一六項目にわたるクラウン独自の安全設計を盛りこむことができた。これらの対策によつて生じるデザイン、技術、コストなどの難点をすべて解決しえたわけである。この努力によつて、新型クラウンは、まさに、わが国初の本格安全設計といえるばかりか、世界的にも、もつとも進んだ安全車のひとつとなつた。(安全項目については附表(三)を参照)

3. 居住性の向上・無類の静粛設計

ペリメーター・フレームの採用とサイドの曲面ガラスの効果によつて、客室寸法は長さで五〇ミリ、巾一五ミリ高さは二五ミリそれぞれ長くなつている。とくに、フロント、リヤともにレングルームが格段に広くなつた。

シート、計器板、カーペット類の材質や設計の向上、フレッシュフロア・ベンチレーター採用などあいまつて、室内居住性の快適さは、同級車の水準をはるかに抜いている。

室内設計の基本的な考え方として、リヤシートを豪華にするとともに、とくに、オーナーカーとして、フロント・シート設計を重視、レング・ルームの拡大、計器板配置、カーブ・スライド・シートによるドライブング・ポジションの適正化など、容易で楽しいドライブのための配慮が行きとどいている。

また、特に居住性や安全性に影響の大きい振動騒音については、ロールスロイスより静かだと自負するフォード・ギャラクシーを目標とし、これに匹敵する静粛性が確保された。これは、ボディ、エンジンのマウンテイングを改良し、ボディ構造を改善したことによつている。

4. 操縦性能の向上

高速走行および悪路走行の際の操縦安定性を改善、ハンドルからのショックと、ハンドルの操作力を軽減することができた。

ステアリング・ポストを従来より若干立てぎみとし、シート・アジャスターをカーブ・スライディング方式としたため、どんな体格の人にも適切なドライビング・ポジションがえられる。

ステアリング・ギアはリサーキュレーティング・ボール式である上に、可変式ギア比となつてゐるため、据え切りや、低速走行時には軽く、高速走行時にはシャープなハンドル操作ができる。

5. サービス・フリー

無給油・無給水・無調整の考え方を徹底している。

クラッチ……二年または四万キロ無調整（スーパーDX）

ラジエーター……リザーブ・タンク付ラジエーターで冷却水の交換が二年または四万キロまで不要。（デラックス以上）

無給油……グリース・ニップルを全廃した。ステアリング・リンケージは完全無給油。ボールジョイントは二年または四万キロまで無給油である。（輸出車及び営業用車を除く）

燃料タンク……タンク容量を一五リッター増し、六五リッター入りとし、長距離走行に適合させた。

その他、ワイヤ・ハーネスをフエンダー・エプロンの中に入れ、サービス容易にするなど、細部にわたる配慮が行きとどいてゐる。

6. エンジンおよびトランスミッション

エンジン及びトランスミッションの組み合わせは、実に多彩である。

クラウン系のエンジンは六気筒M型及び四気筒5R型に大別される。

5R型は従来の3Rエンジンのストロークを変更し、二〇〇〇ccに排気量を上げ出力を九三馬力とした。

スタンダードおよびオーナー・スペシャル、商用車シリーズに搭載する。これで、クラウン系のエンジンはすべて、二〇〇〇ccとなつた。

M型は従来どおり、チエンドライブ方式のOHVであるが、搭載車に合わせ、M1B（一二五馬力、クラウンS）M1D（一一〇馬力、スーパー・デラックス）M1C（一〇五馬力、デラックス、カスタム及びトヨグライド車）M1E（一〇〇馬力、オーナーデラックス、スタンダード、商用車）M1LPG（営業車）の五種類となつた。

トランスミッションの種類もきわめて豊富となつた。

三段トランスミッション、四段フロアシフト・トランスミッション、二段トヨグライド、三段トヨグライド及び三段トヨグライド・フロアシフトの五種が用意されている。従来、クラウンにしか搭載されていなかつた三段トヨグライドが、デラックス、カスタム、スーパー・デラックスにまで搭載されることとなつた。

これらエンジンとミッションの組み合わせを標準装備した合計車種は、商用車・営業車を含め、実に三十四種の多彩さとなる。

7. わが国初のペリメーター・フレイムの採用

従来のX型フレームをペリメーター（周縁）フレームに変更した。これによつて、床面を深く、広くとることが可能となり、万一の衝突時にも車室が充分に保護され、前後、側方いずれからのショックをも、効果的に軽減できる。ペリメーター・フレームの採用はもちろんわが国でもはじめてである。

8. いまままでの車には見られない豪華な装備

新型クラウンには後席の左右に設けられたパーソナルライトなど、ぜいたくなアクセサリーが装備されているが、特にスーパー・デラックスにはA・M・F・M完全自動選局式ラジオ、運転席に座つたままでトランクを開けられる電磁式トランク・オープナー世界でも類のない日付・秒針付きの音叉時計など、従来の車には見られない豪華な装備品が採用された。

(二) クラウン商用車の特長

マスターラインからクラウン・バン、ピックアップに名称を変更したクラウン商用車は、いっそうクラウンの特長を大巾にとり入れ、このクラスでは群を抜いた安全性と豪華さを備えることとなつた。

新型クラウンにみられる安全設計、居住性、操縦性、サービス性などの諸点はすべて、商用車シリーズにも採用されている。

そのほか、新設計のペリメーター・フレーム、曲面ガラスによつて客室・荷室とも、このクラス、抜群の広さを誇る。リヤ・シートの折りたゝみ操作がワンタッチで行なえ、リヤゲートの先端に丸味をつけ、荷物の積み卸しが一そう楽になるなど、商用車としての機能がさらに便利なものとなつた。

(三) 新型クラウンの安全設計

1. 衝突を未然に防ぐためのアメリカの安全基準

2. 衝突の際乗客の負傷を軽減するためのアメリカの安全基準

項目	内容	新型クラウンとの照合○は合格	項目	内容	新型クラウンとの照合○は合格
1	スイッチ、コントロール類の適正配置およびそれらの識別	○ * 運転者がシートベルトを取り付けた状態でも装置類の操作が容易であること。また識別が容易であること。	10	車内にいる乗客の保護	○ * 衝突の際インストルメント・パネル、シートバック、サンバイザー、アームレストなどの突出部があたつて、乗客に衝撃を与えないようにする。
2	トランスミッションのシフトパターン、エンジンブレーキ効果スタータとトランスミッションの連動装置	○ * 運転者のギヤ操作上のまちがいなくすること。トルコンのエンジンブレーキをきかせること。ギヤが入った状態ではスタータがまわらないこと。	11	ステアリング装置の後方への飛出し防止	○ * 衝突の際、ステアリングが運転者側にとび出し、突きさすことを防止すること。
3	ウインドウシールドデフロスター、およびデフォツガー	○ デフロスターは従来通り標準装備。 (MS50, RS50をのぞく)	12	安全ガラス	○ アメリカのSAE規格と日本のJIS規格に相違があるが実質上合格(△)
4	ウインドウシールドワイパー、およびウオツシャー	○ * ワイパーは2スピード以上であること。払面積に規定がある。	13	ドアコックおよびサポート	○ * 衝突時にドアがあいて、乗客が車外に振りおとされないこと
5	油圧ブレーキ、およびパーキングブレーキ、およびブレーキウォーニングランプ	○ 一方のブレーキ系統が故障しても、他方が働くようにし、2系統のブレーキシステムとする。また故障を知らせるランプが点灯すること。	14	シートの取付強度	○ * 車に衝撃が加わつてもシートが破損したり、はずれたりしないこと。
6	油圧ブレーキホース	○ * ブレーキオイルもれによる故障をなくするようにする。	15	シートベルトのアンカレッツジ	○ * シートベルトのアンカレッツジは標準の荷重に耐えるものでなければならぬ。
7	反射物体のギラつき防止	○ * 運転者の視界内の反射物体は、その反射を少なくする。	16	シート・ベルト	○ * シート・ベルトは標準に合格すること。
8	ランプ、リフレクター、およびコンビネーションランプ	○ * 暗闇時でも各ランプははつきり確認できること。	17	シート・ベルトの取付	○ (クラウンSのみ)
9	バックミラー	○ * インサイド、アウトサイドともに後方がはつきり見えること。	18	ハブナット、ディスクホイールおよびホイールキャップ	○ * 歩行者に危害を与えないこと。
			19	燃料タンク、パイプおよび接続部	○ * 衝突の結果、火災を誘発し、負傷者が出ることを最小限にいくとめるよう配慮すること。

*印は全車種適合
△印はデラックス以上

以上のほかに、エネルギー吸収ステアリングがあるが、アメリカの特殊事情であるために採用していない。

新型クラウン独自の安全設計

新型クラウンには、さらに日本の今の事情、これからの事情に適合できるように、独自の設計を加えました。

1. 衝突時に、はずれて落ちる灰皿
2. 組込式ヘッドレスト(スーパーデラックスのみ)
3. ランプ類の完全別系統ヒューズ
4. ハンドルホイールを衝突時に運転者を保護するよう胸を受けとめる形状にしたこと
5. 後輪のブレーキのロックをふせぐP.O.V装置(スーパーDX及びS)
6. チャイルドブルーフドアロック
7. リヤ・ウインドウ・デフォツガー(スーパーDXのみ)
8. 防眩インサイド・リヤビニューミラー(DX以上のみ)
9. バンパーの両端部のでっぱりをなくした形状
10. 大きな魚眼レンズをつけたテールランプ
11. 無反射丸型メータ
12. 操縦安定性のよいローセクション・ハイト・タイヤ
13. ポリエステルタイヤコード
14. ディスク・ブレーキ
15. フロント・ウインドウのティンテッドガラス
16. ベリメーターソレーム

(四) 新型クラウン乗用車・商用車価格表

(千円)

車名	クラウン スタンダード	クラウン オーナースペシャル	クラウン オーナーデラックス (新発売)	クラウン デラックス	クラウン スーパーデラックス	クラウン S	クラウン カスタム	クラウン バン	クラウン シングルピック	クラウン ダブルピック
基本型式	RS50	RS50B	MS50B	MS50D	MS50F	MS50S	MS52	RS56V	RS56	RS56P
東京	750	774	880	1,000	1,120	1,129	1,030	745	660	725
名古屋	746	770	876	995	1,115	1,124	1,037	752	668	732
大阪	750	774	880	1,000	1,120	1,129	1,042	757	673	737
福岡	782	806	912	1,033	1,153	1,162	1,072	787	703	767
札幌	848	872	951	1,078	1,198	1,207	1,100	847	763	827

その他の型式

仕様	M型エンジン	LPG車	2段トヨグライド		3段コラムシフト・トヨグライド	3段フロアシフト・トヨグライド		4段フロアシフト・トランスミッション (バケット・シート含)	
			60高	65高	75高	75高	100高 (バケットシート含)	25高	30高
対象車種	クラウン・ スタンダード 及び 商用車	営業車	カスタム 及び デラックス	その他	スーパーデラックス カスタム 及び デラックス	クラウンS	スーパーデラックス	スーパーデラックス デラックス	オーナーデラックス

* オプションのバケットシート(コンソールボックス付)は25(千円)高。

* クラウン・デラックス、クラウン・カスタムのRエンジン搭載車、オーナースペシャルのM型エンジン搭載車はいずれも廃止した。

* クラウン商用車中、R型エンジン搭載のシングルピック、ダブルピックのトヨグライド付きは廃止した。

(五) ニュークラウン主要諸元表

車種	クラウン・スーパーデラックス	クラウン・デラックス	クラウン S	クラウン・オーナーデラックス	クラウン オーナースペシャル	クラウン	クラウン・カスタム																	
<車型式>																								
3段ミッション	MS50-F		MS50-D			MS50-B	MS52																	
4段ミッション(フロア)		MS50-KF		MS50-KD	MS50-S	MS50-KB																		
2段トヨタグライド				MS50-KD		MS50-HB	MS52 H																	
3段トヨタグライド		MS50-CF			MS50-CD		MCS2-C																	
3段トヨタグライド(フロア)			MS50-NF		MS50-CS																			
<寸法>																								
全長 mm	4,665		4,665		4,445		4,665																	
全幅 mm	1,690		1,690		1,690		1,690																	
全高 mm	1,445		1,445		1,445		1,455																	
ホイールベース mm	2,690		2,690		2,690		2,690																	
トレッド(前) mm	1,370		1,360		1,370		1,350																	
トレッド(後) mm	1,380		1,380		1,380		1,375																	
最低地上高 mm	185		185		185		195																	
客室長さ mm	1,870		1,870		1,870		1,870																	
客室幅 mm	1,445		1,445		1,445		1,445																	
客室高さ mm	1,115		1,115		1,115		1,120																	
車両重量 kg	1,310	1,305	1,310	1,310	1,255	1,260	1,255	1,285	1,290	1,235	1,255	1,245	1,195	1,205	1,205	1,215	1,195	1,205	1,340					
乗車定員名	6	5	6	5	6	5	6	5	5	6	5	6	6	6	6	6	6	6	8					
車両総重量 kg	1,640	1,580	1,640	1,585	1,585	1,535	1,585	1,560	1,565	1,585	1,530	1,570	1,525	1,535	1,535	1,545	1,525	1,535	1,760					
<性能>																								
最高速度 km/h	160		150		155		150		165		155		150		140		150		140		155		150	
登坂能力 Sinθ	0.395	0.416	0.375	0.408	0.427	0.408	0.444	0.359	0.416	0.359	0.354	0.349	0.349	0.356	0.361	0.361	0.361	0.361	0.361	0.361	0.361	0.361	0.361	0.361
最小回転半径 m	5.5		5.5		5.5		5.5		5.5		5.5		5.5		5.5		5.5		5.5		5.5		5.5	
<エンジン>																								
型式名	M-D型		M型		M-B型		M-C型		M型		5R型		M-C型		M型		5R型		M型					
形式	6気筒直列縦上弁式OHC		6気筒直列縦上弁式OHC		6気筒直列縦上弁式OHC		6気筒直列縦上弁式OHC		6気筒直列縦上弁式OHC		4気筒直列縦上弁式OHV		6気筒直列縦上弁式OHC		4気筒直列縦上弁式OHV		6気筒直列縦上弁式OHC		6気筒直列縦上弁式OHC					
内径×行程 mm	75×75		75×75		75×75		75×75		75×75		88×82		75×75		88×82		75×75		75×75					
総排気量 cc	1,988		1,988		1,988		1,988		1,988		1,994		1,988		1,994		1,988		1,988					
圧縮比	8.8		8.8		8.8		8.0		8.8		8.0		8.0		8.8		8.0		8.8					
最大出力 PS/rpm	110/5,600		105/5,200		125/5,800		100/5,200		105/5,200		93/5,000		100/5,200		105/5,200		93/5,000		105/5,200					
最大トルク m·kg/rpm	16/3,600		16/3,600		16.5/3,800		15.5/3,600		16/3,600		15/3,000		15.5/3,600		16/3,600		15/3,000		16/3,600					
バッテリー V-A H	12-35		12-35		12-35		12-35		12-35		12-35		12-35		12-35		12-35		12-35					
セネレーター V-W	12-480		12-480		12-480		12-480		12-480		12-480		12-480		12-480		12-480		12-480					
スターター V-PS	12-1.4		12-1.4		12-1.4		12-1.4		12-1.4		12-1.4		12-1.4		12-1.4		12-1.4		12-1.4					
燃料タンク容量 l	65		65		65		65		65		65		65		65		65		65					
気化器型式	M-D-2コ		M-1コ		SU-M-B-2コ		M-1コ		5R-1コ		M-1コ		5R-1コ		M-1コ		5R-1コ		M-1コ					
<走行伝達装置>																								
クラッチ	乾式単板油圧操作式		3要素1段2相式トルクコンバーター		乾式単板油圧操作式		3要素1段2相式トルクコンバーター		乾式単板油圧操作式		3要素1段2相式トルクコンバーター		乾式単板油圧操作式		3要素1段2相式トルクコンバーター		乾式単板油圧操作式		3要素1段2相式トルクコンバーター					
トランスミッション	1.2.3速 マニュアル シフト	1.2.3.4速 オートマ シフト	前進3段 全自動		1.2.3速 マニュアル シフト	1.2.3.4速 オートマ シフト	前進3段 全自動		1.2.3速 マニュアル シフト	1.2.3.4速 オートマ シフト	前進3段 全自動		1.2.3速 マニュアル シフト	1.2.3.4速 オートマ シフト	前進3段 全自動		1.2.3速 マニュアル シフト	1.2.3.4速 オートマ シフト	前進3段 全自動					
操作方式	リモート コントロール	707シフト	リモート コントロール	707シフト	リモート コントロール	707シフト	リモート コントロール	707シフト	リモート コントロール	707シフト	リモート コントロール	707シフト	リモート コントロール	707シフト	リモート コントロール	707シフト	リモート コントロール	707シフト	リモート コントロール	707シフト				
実速比(第1速)	3.059	3.673	2.409	3.059	3.673	1.82	2.400	3.673	2.400	3.059	3.673	1.82	3.059	3.673	1.82	3.059	3.673	1.82	3.059	3.673				
第2速	1.645	2.114	1.479	1.645	2.114	1.00	1.479	2.114	1.479	1.645	2.114	1.00	1.645	2.114	1.00	1.645	2.114	1.00	1.645	2.114				
第3速	1.000	1.403	1.000	1.000	1.403	—	1.000	1.403	1.000	1.000	1.403	—	1.000	—	—	—	—	—	—	—				
第4速	—	1.000	—	—	1.000	—	—	1.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
後退	4.079	4.183	1.920	4.079	4.183	1.82	1.920	4.183	1.920	4.079	4.183	1.82	4.079	1.82	4.079	1.82	4.079	1.82	4.079	1.82				
変速機形式	フリクション タイプ		—	フリクション タイプ	—	フリクション タイプ	—	フリクション タイプ	—	フリクション タイプ	—	フリクション タイプ	—	フリクション タイプ	—	フリクション タイプ	—	フリクション タイプ	—	フリクション タイプ				
変速比(高)	1.000	—	—	1.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
変速比(低)	0.706	—	—	0.706	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
減速機前車形式	ハイボイド・ギヤ																							
減速比	4.875	4.111	4.375	4.875	4.111	4.375	4.111	4.375	4.111	4.375	4.111	4.375	4.875	4.375	4.375	4.875	4.375	4.875	4.375	4.875				
ステアリング形式	ボール・リサーキュレーティング式																							
側車比	20.5-23.6:1																							
前車軸形式	ウィッシュボーン・ボール・ジョイント式																							
後車軸形式	半浮動パンジョー型																							
ブレーキ形式	油圧4輪制動(アスタール付)				油圧内部鼓張4輪制動				油圧4輪制動(アスタール付)				油圧内部鼓張4輪制動											
ブレーキ(前)	ディスク				ツウ・リーディング				ディスク				ツウ・リーディング											
ブレーキ(後)	デュオ・サーボ				デュオ・サーボ				デュオ・サーボ				デュオ・サーボ											
駐車ブレーキ形式	機械式後2輪制動																							
<懸架装置>																								
前輪懸架方式	独立懸架コイル式																							
後輪懸架方式	4リンク・コイル式																							
ショック・アブソーバー	油圧複動筒型(前・後)																							
スタビライザー	トーションバー式(前)																							
フレーム形式	梯子型(ベリメーターフレーム)																							
タイヤ(前・後)	6.95-14 4PR(扁平)										6.40-14 4PR					6.95-14 4PR(扁平)								

(六) ニュー・クラウン・バン・シリーズ諸元表

< > 内はトヨグライトつき車

車名	ニュー・クラウン・バン	ニュー・クラウン・バン	ニュー・クラウン ダブル・ピック	ニュー・クラウン ダブル・ピック	ニュー・クラウン シングル・ピック	ニュー・クラウン シングル・ピック
型式	MS56V <MS56V-H>	RS56V <RS56V-H>	MS56P <MS56P-H>	RS56P	MS56 <MS56-H>	RS56
●寸法						
全長 mm	4690	←	←	←	←	←
全幅 "	1690	←	←	←	←	←
全高 "	1510	←	1500	←	←	←
ホイールベース "	2690	←	←	←	←	←
トレッド(前) "	1350	←	←	←	←	←
"(後) "	1375	←	←	←	←	←
最低地上高 "	205	←	←	←	←	←
荷台長 "	1965 1090	1965 1090	1055	←	←	←
"幅 "	1360	←	1375	←	1390	←
"高 "	860	←	410	←	←	←
●重量						
車両重量 kg	1300 <1310>	1285 <1295>	1230 <1240>	1215	1180 <1190>	1165
乗車定員名	3 6	3 6	6	6	3	3
最大積載量 kg	500 400	500 400	500	500	750	750
車両総重量 kg	1965 2030 <1975> <2040>	1950 2015 <2000> <2065>	2060 <2070>	2045	2095 <2105>	2080
●性能						
最高速度 km/h	145	135	145	135	145	135
登坂能力 sinθ	0.284	0.274	0.281	0.274	0.276	0.268
最小回転半径 m	5.5	←	←	←	←	←
●エンジン						
エンジン型式	直列6気筒OHC	直列4気筒OHV	直列6気筒OHC	直列4気筒OHV	直列6気筒OHC	直列4気筒OHV
内径×行程 mm	75×75	88×82	75×75	88×82	75×75	88×82
総排気量 cc	1,988	1,994	1,988	1,994	1,988	1,994
圧縮比	8.0	←	←	←	←	←
最高出力 PS/r.p.m.	100/5200 <105/5200>	93/5000	100/5200 <105/5200>	93/5000	100/5000 <105/5200>	93/5000
最大トルク kg·m/r.p.m.	15.5/3600 <16/3600>	15.0/3000	15.5/3600 <16/3600>	15.0/3000	15.5/3000 <16/3600>	15.0/3000
バッテリー	12V-35AH	←	←	←	←	←
ゼネレーター	12V-0.48KW	←	←	←	←	←
スターター	12V-1.4PS	←	←	←	←	←
●走行伝導装置						
クラッチ	乾燥単板 3要素1段2相式 トルクコンバータ	←	←	乾燥単板	乾燥単板 3要素1段2相式 トルクコンバータ	乾燥単板
トランスミッション	前進3段・後退1段 1・2・3速オール シンクロ 前進2段後退1段 オートマチック	←	←	前進3段・後退1段 1・2・3速オール シンクロ	前進3段・後退1段 1・2・3速オール シンクロ 前進2段後退1段 オートマチック	前進3段・後退1段 1・2・3速オール シンクロ
操作方式	リモート コントロール	←	←	←	←	←
変速比(第1速)	3.059 <1.82>	←	←	3.059	3.059 <1.82>	3.059
(第2速)	1.645 <1.00>	←	←	1.645	1.645 <1.00>	1.645
(第3速)	1.000	←	←	←	←	←
(後退)	4.079 <1.82>	←	←	4.079	4.079 <1.82>	4.079
減速機歯車形式	ハイポイド・ギヤ	←	←	←	←	←
"減速比	4.875 <4.375>	←	←	←	←	←
ステアリング形式	R・B式	←	←	←	←	←
"歯車比	20.5~23.6	←	←	←	←	←
前車軸形式	ウィッシュボーン ボールジョイント	←	←	←	←	←
後車軸形式	半浮動	←	←	←	←	←
主ブレーキ形式	4輪油圧制動	←	←	←	←	←
ブレーキ(前)	ツブ・リーディング	←	←	←	←	←
"(後)	セルフサーボ	←	←	←	←	←
●懸架装置						
前輪懸架方式	独立懸架コイル	←	←	←	←	←
後輪懸架方式	4半楕円板バネ	←	←	←	←	←
タイヤ(前、後)	6.50-13-6P	←	←	←	←	←