

昭和四十六年二月十六日

十五 | A B C D

トヨタ・ニュークラウンを発売 ―最上級車種スーパーサルーンを追加―

トヨタ自動車販売㈱は二月十六日、クラウンシリーズ（セダン、ハードトップ、カスタム、バン）をフルモデルチェンジし、同日より全国一斉に発売する。

クラウンシリーズは昭和三十年一月、わが国初の本格的国産乗用車トヨタ・ペットクラウン（RS）の誕生に始まり、その後、数々の改良を加えると共に車種を逐次増加し、特に四十年十月には六気筒車を発売してワイドセクション体制を確立、さらに四十二年九月のモデルチェンジではオーナーデラックス、四十三年十月にはハードトップを発売するなど法人需要のみならず、個人需要の開拓をはかり、文字通り日本の中型車市場をリードしてきた。

このたびのモデルチェンジは、より安全に、より快適にという顧客の要望に応えるため、安全性、豪華さ、高速対応性、車種バリエーションを一段と拡充し、性能、装備のグレードアップを大幅にはかるとともに、時代をリードする先進的スタイル・スピンドルシェイプ（紡錘型）を採用した。

- (1) 安全性の高い形状
- (2) 高速になじむ形状（空力学的形状）

の追求であり、これからのスタイリングをリードするものと思われる。さらに、セダンとハードトップはそれぞれを別個の概念としてとらえた設計思想でつらぬかれており、その結果先進的で個性的なニュークラウンが誕生した。

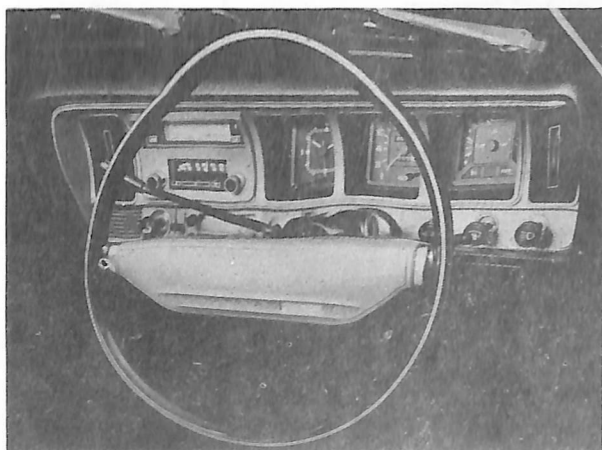
また、多様化する顧客の嗜好に合わせ、新たに最上級車種スーパーサルーンをはじめ、ハードトップおよびバンにデラックスを加えてワイドセクション体制はさらに充実した。



クラウン スーパーサルーン (MS60-G)



クラウン ハードトップ SL (MS70-S)



クラウン スーパーサルーン (MS60-G)



なお、従来クラウンセダン、ハードトップはトヨタ店扱い、クラウンバンはトヨタ店扱いであったが、これを機会にクラウンバンの取扱いをトヨタ店からトヨタ店に変更し、クラウンシリーズはすべてトヨタ店扱いとなる。ただし、東京のクラウンセダン、ハードトップ、バンの扱い店は東京トヨタ、大阪のクラウンセダン、ハードトップの扱い店は大阪トヨタ、クラウンバンの扱い店は大阪トヨタである。

(一) スタイル

- 先進的かつ個性的な形状——スピンドルシェイプ（紡錘型）を採用した。
- 。流動感あふれるダイナミックな形状
 - 。キャビンとボデーの一体感を強調したカプセル的形狀
 - 。突起物を極力防止した安全性の高い面構成
 - 。ビルトインタイプ（組込み式）のカラードバンパー採用
 - 。フロント、リアの三角窓の廃止

(二) 安全性

クラウンは従来より安全装備について常に法規を上回る対策を実施してきたが今回さらに新規項目の追加および適用範囲の拡大を行ない、安全性は一段と向上した。

△新規実施項目▽

- 。コックピットタイプ計器盤
- 。燃料残量ウォーニングランプ（オーナーデラックス以上に標準装備）
- 。オートロック（スーパーサルーンに標準装備）
- 。キー忘れ防止ブザー（オーナーデラックス以上に標準装備）
- 。ソフトタッチホーン（スーパーサルーンに標準装備）
- 。足踏式ラジオサーチボタン（デラックス以上に標準装備）
- 。フロント・リアウインドのチオコトル接着（センチユリーと同様の接着方法を採用）

- 。三角窓をフロント、リアとも廃止

。タイム付熱線入りリアウインドデフォガー（スーパーサルーン、スーパーデラックス、SLに標準装備）

△適用範囲拡大項目▽

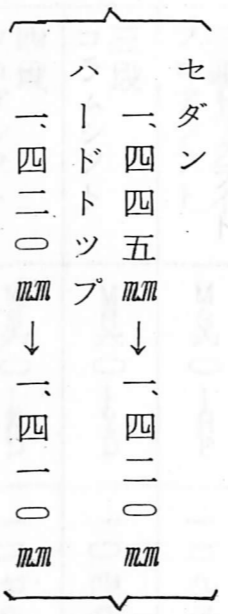
- 。連動式ウインドウォッシャー（デラックス以上に標準装備）
- 。コラプシブルハンドル（オーナーデラックス以上に標準装備）
- 。フロントウインドシールド合わせガラス（オーナーデラックス以上に標準装備）

(三) 豪華な室内

余裕のある室内寸法に加えて豪華なシート、カーペットおよび計器盤を備え、落着いた気品のある室内デザインとした。
。室内配色のコンビを重視したトータルカラー
。豪華なフアブリック仕様のシート
。リアクオーターピラーのパーソナルランプ
。ステレオ（スーパーサルーンに標準装備）

(四) 高速対応性

高速走行性能の向上をめざして、高速時の走行安定性、静粛性、制動性能、冷却性能の向上をはかつた。
。Pバルブ全車種標準装備
。前輪ディスクブレーキ（オーナードラックス以上に標準装備）
。ドラムブレーキ容量増加
。ブレーキブースター容量増加
。簡易密閉式ラジエーター
。車高低減



。フロントトレッド増大（一三七〇mm ↓ 一三九〇mm）
。三ジョイント型プロペラシャフト（スーパーサルーン、SLに採用）
。ステツフナー追加によるパワープラント剛性増大
。性能が大幅に向上した新四段トランスミッション
。羽根つき浮き上り防止ワイパーブレード
。フューエルタンクの容量増大（六五ℓ ↓ 七〇ℓ）

(五) 豊富な車種バリエーション

。最上級車種スーパーサルーンの追加
。ハードトップにセダンに対応した車種系列を設定
。バンデラックスの新設

(六) エレクトロニクス機構の新規採用

1. EAT（電子制御式自動変速機）
 SLにオプション設定
2. ESC（電子制御式スキッドコントロール装置）
 SLにオプション設定
3. オートドライブ
 スーパーサルーン、スーパーデラックス、SLにオプション設定

なお、EATの販売地域は当面、東京、大阪、愛知の三都府県、ESCの販売地域は札幌、東京、神奈川、愛知、大阪の五都道府県に限り、EATは二月から、ESC、オートドライブは三月から発売する。

以上

価格

対応する従来車種とくらべれば基本車種で二、五万円高。

| 車名 | トランスミッション | 型式 | 価格 (単位千円) | | | | |
|-------------------|--------------------|---------|-----------|------|------|------|------|
| | | | 東 | 京 | 大 | 阪 | 名古屋 |
| *クラウン スーパーサルーン | 三段 コラムシフト | MS60-YG | 一二七八 | 一二七八 | 一二七三 | 一三五四 | 一三一 |
| | 四段 フロアシフト | MS60-KG | 一三〇八 | 一三〇八 | 一三〇三 | 一三八四 | 一三四一 |
| | 三速トヨグライド コラムシフト | MS60-NG | 一三五八 | 一三五八 | 一三五三 | 一四三四 | 一三九一 |
| | 三速トヨグライド フロアシフト | MS60-HG | 一三八三 | 一三八三 | 一三七八 | 一四五九 | 一四一六 |
| | 三段 コラムシフト | MS60-YF | 一一八八 | 一一八八 | 一一八三 | 一二六四 | 一二二一 |
| クラウン スーパーラックス | 四段 フロアシフト | MS60-KF | 一二一八 | 一二一八 | 一二一三 | 一二九四 | 一二五一 |
| | 三速トヨグライド コラムシフト | MS60-NF | 一二六八 | 一二六八 | 一二六三 | 一三四四 | 一三〇一 |
| | 三速トヨグライド フロアシフト | MS60-HF | 一二九三 | 一二九三 | 一二八八 | 一三六九 | 一三二六 |
| | 三段 コラムシフト | MS60-YD | 一〇四八 | 一〇四八 | 一〇四三 | 一一二四 | 一〇八一 |
| | 四段 フロアシフト | MS60-KD | 一〇七八 | 一〇七八 | 一〇七三 | 一一五四 | 一一一一 |
| クラウン デラックス | 三速トヨグライド コラムシフト | MS60-ND | 一一二八 | 一一二八 | 一一二三 | 一二〇四 | 一一六一 |
| | 三速トヨグライド フロアシフト | MS60-HD | 一一五三 | 一一五三 | 一一四八 | 一二二九 | 一一八六 |
| | 三段 コラムシフト | MS60-YB | 九四二 | 九四二 | 九三八 | 一〇一一 | 九七四 |
| | 四段 フロアシフト | MS60-KB | 九七二 | 九七二 | 九六八 | 一〇四一 | 一〇〇四 |
| | 三速トヨグライド コラムシフト | MS60-NB | 一〇二二 | 一〇二二 | 一〇一八 | 一〇九一 | 一〇五四 |
| クラウン | 三速トヨグライド フロアシフト | MS60-HB | 一〇四七 | 一〇四七 | 一〇四三 | 一一一六 | 一〇七九 |
| | 三段 コラムシフト | MS60-Y | 八二二 | 八二二 | 八一八 | 九二四 | 八五四 |
| | 二速トヨグライド コラムシフト | MS60-N | 九〇二 | 九〇二 | 八九八 | 一〇〇四 | 九三四 |
| | 三段 コラムシフト | RS60-Y | 七八二 | 七八二 | 七七八 | 八八四 | 八一四 |
| | 三速トヨグライド コラムシフト | RS60-N | 八六二 | 八六二 | 八五八 | 九六四 | 八九四 |
| クラウン LPG車 | 三段 コラムシフト | MS60-YP | 八六六 | 八六六 | 八六二 | 九六九 | 八九八 |
| | 三段 コラムシフト | RS60-YP | 八二六 | 八二六 | 八二二 | 九二七 | 八五八 |

*印は新設の車種
・印は五R型四気筒エンジン搭載車

NEWクラウンシリーズ主要諸元一覧表

| 車種 | | MS60-G (クラウンスーパーサルーン) | | | |
|-----------------------|--------------|-----------------------|--------|-------|-------|
| 項目 | 型式 | Y | N | K | H |
| <寸法> | | | | | |
| 全長 | mm | 4,680 | ← | ← | ← |
| 全幅 | " | 1,690 | ← | ← | ← |
| 全高 | " | 1,420 | ← | ← | ← |
| ホイールベース | " | 2,690 | ← | ← | ← |
| トレッド (前) | " | 1,390 | ← | ← | ← |
| トレッド (後) | " | 1,380 | ← | ← | ← |
| 最低地上高 | " | 175 | ← | ← | ← |
| 客室長さ | " | 1,870 | ← | ← | ← |
| 客室幅 | " | 1,450 | ← | ← | ← |
| 客室高さ | " | 1,110 | ← | ← | ← |
| 車両重量 | kg | 1,360 | 1,365 | 1,370 | ← |
| 乗車定員 | 名 | 6 | ← | 5 | ← |
| 車両総重量 | kg | 1,690 | 1,695 | 1,645 | ← |
| <性能> | | | | | |
| 最高速度 | km/h | 155 | 150 | 160 | 150 |
| 登坂能力 | tanθ | 0.42 | ← | 0.44 | ← |
| 最小回転半径 | m | 5.5 | ← | ← | ← |
| <エンジン> | | | | | |
| 型式名 | M-D | | | | |
| 形式 | 6気筒直列頭上弁式OHC | | | | |
| 内径×行程 | mm | 75.0×75.0 | | | |
| 総排気量 | cc | 1,988 | | | |
| 圧縮比 | | 9.0 | | | |
| 最大出力 | PS/r.p.m | 115/5,800 | | | |
| 最大トルク | m·kg/r.p.m | 16.0/3,600 | | | |
| バッテリー | V-AH | 12-35 | 12-45 | 12-35 | 12-45 |
| オルタネーター | V-A | 12-45 | | | |
| スターター | V-PS | 12-1.0 | | | |
| 燃料タンク容量 | ℓ | 70 | | | |
| 気化器形式-数 | | M-D型-2 | | | |
| <走行伝導装置> | | | | | |
| 操作方式 | | リモートコントロール | フロアシフト | | |
| 変速比 第1速 | | 3.337 | 2.400 | 3.579 | 2.400 |
| 第2速 | | 1.653 | 1.479 | 2.081 | 1.479 |
| 第3速 | | 1.000 | 1.000 | 1.397 | 1.000 |
| 第4速 | | ← | ← | 1.000 | ← |
| 後退 | | 4.449 | 1.920 | 4.399 | 1.920 |
| 減速機歯車形式 | | ハイボイド・ギヤ | | | |
| 減速比 | | 4.375 | | | |
| ステアリング形式 | | リサーキュレーティングボール式 | | | |
| 歯車比 | | 19.3 | | | |
| パワーステアリング形式 | | インテグラル式 | | | |
| 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 | | 半浮動型 | | | |
| 主ブレーキ形式 | | 油圧4輪制動(ブースタ付) | | | |
| ブレーキ (前) | | ディスク | | | |
| ブレーキ (後) | | 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リングコイル式 | | | |
| ショック・アブソーバー | | 油圧複動筒形(前後) | | | |
| スタビライザー | | トーションバー式 | | | |
| フレーム形式 | | 梯子型 | | | |
| タイヤ (前、後) | | 6.95-14-4 PR | | | |

道路運送車両法による新型車届出書数値。

| 車種 | | MS60-F (クラウンスーパーDX) | | | |
|-----------------------|--------------|---------------------|--------|-------|-------|
| 項目 | 型式 | Y | N | K | H |
| <寸法> | | | | | |
| 全長 | mm | 4,680 | ← | ← | ← |
| 全幅 | " | 1,690 | ← | ← | ← |
| 全高 | " | 1,420 | ← | ← | ← |
| ホイールベース | " | 2,690 | ← | ← | ← |
| トレッド (前) | " | 1,390 | ← | ← | ← |
| トレッド (後) | " | 1,380 | ← | ← | ← |
| 最低地上高 | " | 175 | ← | ← | ← |
| 客室長さ | " | 1,870 | ← | ← | ← |
| 客室幅 | " | 1,450 | ← | ← | ← |
| 客室高さ | " | 1,110 | ← | ← | ← |
| 車両重量 | kg | 1,350 | 1,355 | 1,360 | ← |
| 乗車定員 | 名 | 6 | ← | 5 | ← |
| 車両総重量 | kg | 1,680 | 1,685 | 1,635 | ← |
| <性能> | | | | | |
| 最高速度 | km/h | 155 | 150 | 160 | 150 |
| 登坂能力 | tanθ | 0.42 | ← | 0.44 | ← |
| 最小回転半径 | m | 5.5 | ← | ← | ← |
| <エンジン> | | | | | |
| 型式名 | M-D | | | | |
| 形式 | 6気筒直列頭上弁式OHC | | | | |
| 内径×行程 | mm | 75.0×75.0 | | | |
| 総排気量 | cc | 1,988 | | | |
| 圧縮比 | | 9.0 | | | |
| 最大出力 | PS/r.p.m | 115/5,800 | | | |
| 最大トルク | m·kg/r.p.m | 16.0/3,600 | | | |
| バッテリー | V-AH | 12-35 | 12-45 | 12-35 | 12-45 |
| オルタネーター | V-A | 12-45 | | | |
| スターター | V-PS | 12-1.0 | | | |
| 燃料タンク容量 | ℓ | 70 | | | |
| 気化器形式-数 | | M-D型-2 | | | |
| <走行伝導装置> | | | | | |
| 操作方式 | | リモートコントロール | フロアシフト | | |
| 変速比 第1速 | | 3.337 | 2.400 | 3.579 | 2.400 |
| 第2速 | | 1.653 | 1.479 | 2.081 | 1.479 |
| 第3速 | | 1.000 | 1.000 | 1.397 | 1.000 |
| 第4速 | | ← | ← | 1.000 | ← |
| 後退 | | 4.449 | 1.920 | 4.399 | 1.920 |
| 減速機歯車形式 | | ハイボイド・ギヤ | | | |
| 減速比 | | 4.375 | 4.375 | 4.111 | 4.375 |
| ステアリング形式 | | リサーキュレーティングボール式 | | | |
| 歯車比 | | 19.3 | | | |
| パワーステアリング形式 | | インテグラル式 | | | |
| 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 | | 半浮動型 | | | |
| 主ブレーキ形式 | | 油圧4輪制動(ブースタ付) | | | |
| ブレーキ (前) | | ディスク | | | |
| ブレーキ (後) | | 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リングコイル式 | | | |
| ショック・アブソーバー | | 複動筒形(前後) | | | |
| スタビライザー | | トーションバー式 | | | |
| フレーム形式 | | 梯子型 | | | |
| タイヤ (前、後) | | 6.95-14-4 PR | | | |

NEWクラウンシリーズ主要諸元一覧表

| 項目 | 車種 | MS60-D (クラウンデラックス) | | | |
|-------------|--------------|--------------------|--------|-------|-------|
| | | Y | N | K | H |
| 車間型式 | | | | | |
| 〈寸法〉 | | | | | |
| 全長 | mm | 4,680 | ← | ← | ← |
| 全幅 | mm | 1,690 | ← | ← | ← |
| 全高 | mm | 1,420 | ← | ← | ← |
| ホイールベース | mm | 2,690 | ← | ← | ← |
| トレッド (前) | mm | 1,390 | ← | ← | ← |
| トレッド (後) | mm | 1,380 | ← | ← | ← |
| 最低地上高 | mm | 175 | ← | ← | ← |
| 客室長さ | mm | 1,870 | ← | ← | ← |
| 客室幅 | mm | 1,450 | ← | ← | ← |
| 客室高さ | mm | 1,115 | ← | ← | ← |
| 車両重量 | kg | 1,305 | 1,310 | 1,315 | ← |
| 乗車定員名 | | 6 | ← | 5 | ← |
| 車両総重量 | kg | 1,635 | 1,645 | 1,590 | ← |
| 〈性能〉 | | | | | |
| 最高速度 | km/h | 155 | 150 | 160 | 150 |
| 登坂能力 | tanθ | 0.44 | ← | 0.46 | ← |
| 最小回転半径 | m | 5.5 | ← | ← | ← |
| 〈エンジン〉 | | | | | |
| 型式名 | | M-D | | | |
| 形式 | | 6気筒直列頭上弁式OHC | | | |
| 内径×行程 | mm | 75.0×75.0 | | | |
| 総排気量 | cc | 1,988 | | | |
| 圧縮比 | | 9.0 | | | |
| 最大出力 | PS/r.p.m | 115/5,800 | | | |
| 最大トルク | kgm·kg/r.p.m | 16.0/3,600 | | | |
| バッテリー | V-A.H | 12-35 | 12-45 | 12-35 | 12-45 |
| オルタネーター | V-A | 12-45 | | | |
| スターター | V-PS | 12-1.0 | | | |
| 燃料タンク容量 | ℓ | 70 | | | |
| 気化器型式 | 数 | M-D型-2 | | | |
| 〈走行伝導装置〉 | | | | | |
| 操作方式 | | リモートコントロール | フロアシフト | | |
| 変速比 | 第1速 | 3.337 | 2.400 | 3.579 | 2.400 |
| | 第2速 | 1.653 | 1.479 | 2.081 | 1.479 |
| | 第3速 | 1.000 | 1.000 | 1.391 | 1.000 |
| | 第4速 | ← | ← | 1.000 | ← |
| | 後退 | 4.449 | 1.920 | 4.399 | 1.920 |
| 減速機歯車形式 | | ハイボイド・ギヤ | | | |
| | 減速比 | 4.375 | 4.375 | 4.111 | 4.375 |
| ステアリング形式 | | リサーキュレーティング・ボール式 | | | |
| | 歯車比 | 20.5-23.6 | | | |
| パワーステアリング形式 | | ← | | | |
| 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 | | 半浮動型 | | | |
| 主ブレーキ形式 | | 油圧4輪制動(ブスター付) | | | |
| ブレーキ (前) | | ディスク | | | |
| ブレーキ (後) | | 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リングコイル式 | | | |
| ショック・アブソーバー | | 油圧複動筒形(前後) | | | |
| スタビライザー | | トーションバー式 | | | |
| フレーム形式 | | 梯子型 | | | |
| タイヤ (前・後) | | 6.95-14-4PR | | | |

| 項目 | 車種 | MS60-B (クラウンオーナー-DX) | | | |
|-------------|--------------|----------------------|--------|-------|-------|
| | | Y | N | K | H |
| 車間型式 | | | | | |
| 〈寸法〉 | | | | | |
| 全長 | mm | 4,680 | ← | ← | ← |
| 全幅 | mm | 1,690 | ← | ← | ← |
| 全高 | mm | 1,420 | ← | ← | ← |
| ホイールベース | mm | 2,690 | ← | ← | ← |
| トレッド (前) | mm | 1,390 | ← | ← | ← |
| トレッド (後) | mm | 1,380 | ← | ← | ← |
| 最低地上高 | mm | 175 | ← | ← | ← |
| 客室長さ | mm | 1,870 | ← | ← | ← |
| 客室幅 | mm | 1,450 | ← | ← | ← |
| 客室高さ | mm | 1,115 | ← | ← | ← |
| 車両重量 | kg | 1,290 | 1,295 | 1,305 | ← |
| 乗車定員名 | | 6 | ← | 5 | ← |
| 車両総重量 | kg | 1,620 | 1,625 | 1,580 | ← |
| 〈性能〉 | | | | | |
| 最高速度 | km/h | 150 | 145 | 150 | 145 |
| 登坂能力 | tanθ | 0.42 | ← | 0.44 | 0.42 |
| 最小回転半径 | m | 5.5 | ← | ← | ← |
| 〈エンジン〉 | | | | | |
| 型式名 | | M-C | | | |
| 形式 | | 6気筒直列頭上弁式OHC | | | |
| 内径×行程 | mm | 75.0×75.0 | | | |
| 総排気量 | cc | 1,988 | | | |
| 圧縮比 | | 8.3 | | | |
| 最大出力 | PS/r.p.m | 105/5,400 | | | |
| 最大トルク | kgm·kg/r.p.m | 15.5/3,600 | | | |
| バッテリー | V-A.H | 12-35 | 12-45 | 12-35 | 12-45 |
| オルタネーター | V-A | 12-45 | | | |
| スターター | V-PS | 12-1.0 | | | |
| 燃料タンク容量 | ℓ | 70 | | | |
| 気化器型式 | 数 | M-C型-1 | | | |
| 〈走行伝導装置〉 | | | | | |
| 操作方式 | | リモートコントロール | フロアシフト | | |
| 変速比 | 第1速 | 3.337 | 2.400 | 3.579 | 2.400 |
| | 第2速 | 1.653 | 1.479 | 2.081 | 1.479 |
| | 第3速 | 1.000 | 1.000 | 1.397 | 1.000 |
| | 第4速 | ← | ← | 1.000 | ← |
| | 後退 | 4.449 | 1.920 | 4.399 | 1.920 |
| 減速機歯車形式 | | ハイボイドギヤ | | | |
| | 減速比 | 4.375 | 4.375 | 4.111 | 4.375 |
| ステアリング形式 | | リサーキュレーティング・ボール式 | | | |
| | 歯車比 | 20.5-23.6 | | | |
| パワーステアリング形式 | | ← | | | |
| 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 | | 半浮動型 | | | |
| 主ブレーキ形式 | | 油圧4輪制動(ブスター付) | | | |
| ブレーキ (前) | | ディスク | | | |
| ブレーキ (後) | | 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リングコイル式 | | | |
| ショック・アブソーバー | | 油圧複動筒形(前後) | | | |
| スタビライザー | | トーションバー式 | | | |
| フレーム形式 | | 梯子型 | | | |
| タイヤ (前・後) | | 6.95-14-4PR | | | |

| 項目 | 車種 | RS60 (クラウン) | | MS60 (クラウン) | |
|-------------|--------------|--------------------|-------|--------------|-------|
| | | Y | N | Y | N |
| 車間型式 | | | | | |
| 〈寸法〉 | | | | | |
| 全長 | mm | 4,680 | ← | ← | ← |
| 全幅 | mm | 1,690 | ← | ← | ← |
| 全高 | mm | 1,425 | ← | ← | ← |
| ホイールベース | mm | 2,690 | ← | ← | ← |
| トレッド (前) | mm | 1,380 | ← | ← | ← |
| トレッド (後) | mm | 1,375 | ← | ← | ← |
| 最低地上高 | mm | 185 | ← | ← | ← |
| 客室長さ | mm | 1,870 | ← | ← | ← |
| 客室幅 | mm | 1,450 | ← | ← | ← |
| 客室高さ | mm | 1,115 | ← | ← | ← |
| 車両重量 | kg | 1,240 | 1,245 | 1,250 | 1,255 |
| 乗車定員名 | | 6 | ← | ← | ← |
| 車両総重量 | kg | 1,570 | 1,575 | 1,580 | 1,585 |
| 〈性能〉 | | | | | |
| 最高速度 | km/h | 140 | 135 | 150 | 145 |
| 登坂能力 | tanθ | 0.44 | 0.47 | 0.42 | ← |
| 最小回転半径 | m | 5.5 | ← | ← | ← |
| 〈エンジン〉 | | | | | |
| 型式名 | | 5R型 | | M-C | |
| 形式 | | 4気筒直列頭上弁式OHV | | 6気筒直列頭上弁式OHC | |
| 内径×行程 | mm | 88.0×82.0 | | 75.0×75.0 | |
| 総排気量 | cc | 1,994 | | 1,988 | |
| 圧縮比 | | 8.2 | | 8.3 | |
| 最大出力 | PS/r.p.m | 98/5,200 | | 105/5,400 | |
| 最大トルク | kgm·kg/r.p.m | 16/3,000 | | 15.5/3,600 | |
| バッテリー | V-A.H | 12-35 | 12-45 | 12-35 | 12-45 |
| オルタネーター | V-A | 12-45 | | | |
| スターター | V-PS | 12-1.0 | | | |
| 燃料タンク容量 | ℓ | 70 | | | |
| 気化器型式 | 数 | 5R型-1 | | M-C型-1 | |
| 〈走行伝導装置〉 | | | | | |
| 操作方式 | | リモートコントロール | | | |
| 変速比 | 第1速 | 3.337 | 2.400 | 3.337 | 2.400 |
| | 第2速 | 1.653 | 1.479 | 1.653 | 1.479 |
| | 第3速 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 |
| | 第4速 | ← | ← | ← | ← |
| | 後退 | 4.449 | 1.920 | 4.449 | 1.920 |
| 減速機歯車形式 | | ハイボイド・ギヤ | | | |
| | 減速比 | 4.375 | | | |
| ステアリング形式 | | リサーキュレーティング・ボール式 | | | |
| | 歯車比 | 20.5-23.6 | | | |
| パワーステアリング形式 | | ← | | | |
| 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 | | 半浮動型 | | | |
| 主ブレーキ形式 | | 油圧4輪制動 | | | |
| ブレーキ (前) | | ツリーディング | | | |
| ブレーキ (後) | | 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リングコイル式 | | | |
| ショック・アブソーバー | | 油圧複動筒形(前後) | | | |
| スタビライザー | | トーションバー式 | | | |
| フレーム形式 | | 梯子型 | | | |
| タイヤ (前・後) | | 6.40-14-4PR | | | |

道路運送車両法による新型車届出書数値。

NEWクラウン・ハードトップ主要諸元一覧表

| 項目 | MS70-G(ハードトップスーパーサルーン) | | MS70-S(ハードトップSL) | | MS70-F(ハードトップスーパーDx) | | | | MS70-D(ハードトップDx) | | | | MS70-B(ハードトップ) | | | | |
|-----------------------|------------------------|---------|------------------|---------|----------------------|---------|---------|---------|------------------|---------|------------|---------|----------------|---------|---------|---------|-------|
| | MS70-KG | MS70-HG | MS70-KS | MS70-HS | MS70-YF | MS70-NF | MS70-KF | MS70-HF | MS70-YD | MS70-ND | MS70-KD | MS70-HD | MS70-YB | MS70-NB | MS70-KB | MS70-HB | |
| <車両型式> | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <寸法> | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 全長 | 4,680 | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | |
| 全幅 | 1,690 | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | |
| 全高 | 1,410 | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | |
| ホイールベース | 2,690 | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | |
| トレッド(前) | 1,390 | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | |
| トレッド(後) | 1,380 | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | |
| 最低地上高 | 175 | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | |
| 客室長さ | 1,800 | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | |
| 客室幅 | 1,410 | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | |
| 客室高さ | 1,095 | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | 1,100 | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | |
| 車両重量 kg | 1,355 | ← | 1,310 | 1,320 | 1,335 | 1,340 | 1,345 | ← | 1,290 | 1,300 | 1,305 | ← | 1,280 | 1,285 | 1,290 | ← | |
| 乗車定員名 | 5 | ← | ← | ← | 6 | ← | 5 | ← | 6 | ← | 5 | ← | 6 | ← | 5 | ← | |
| 車両総重量 kg | 1,630 | ← | 1,585 | 1,595 | 1,665 | 1,670 | 1,620 | ← | 1,625 | 1,630 | 1,580 | ← | 1,610 | 1,615 | 1,565 | ← | |
| <性能> | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 最高速度 km/h | 160 | 150 | 165 | 155 | ← | 150 | 160 | 150 | 155 | 150 | 160 | 150 | ← | 145 | 150 | 145 | |
| 登坂能力 tan θ | 0.44 | ← | 0.47 | 0.46 | 0.42 | 0.43 | 0.45 | ← | 0.44 | ← | 0.46 | ← | 0.43 | 0.42 | 0.45 | 0.44 | |
| 最小回転半径 m | 5.5 | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | |
| <エンジン> | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 型式名 | M-D型 | | M-B型 | | M-D型 | | | | | | M-C型 | | | | | | |
| 形式 | 6気筒直列頭上弁式OHC | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 内径×行程 mm | 75×75 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総排気量 cc | 1,988 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 圧縮比 | 8.3 | | | | 9.0 | | | | | | 8.3 | | | | | | |
| 最大出力 PS/r.p.m | 115/5,800 | | 125/5,800 | | 115/5,800 | | | | | | 105/5,400 | | | | | | |
| 最大トルク m·kg/r.p.m | 16.0/3,600 | | 16.5/3,800 | | 16.0/3,600 | | | | | | 15.5/3,600 | | | | | | |
| バッテリー V-A.H. | 12-35 | 12-45 | 12-35 | 12-45 | 12-35 | 12-45 | 12-35 | 12-45 | 12-35 | 12-45 | 12-35 | 12-45 | 12-35 | 12-45 | 12-35 | 12-45 | |
| オルタネーター V-A | 12-45 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| スターター V-PS | 12-1.0 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 燃料タンク容量 ℓ | 70 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 気化器型式-数 | M-D型-2 | | M-B型-1 | | M-D型-2 | | | | | | M型-1 | | | | | | |
| <走行伝導装置> | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 操作方式 | フロアシフト | | | | リモートコントロール | | フロアシフト | | リモートコントロール | | フロアシフト | | リモートコントロール | | フロアシフト | | |
| 変速比 第1速 | 3,579 | 2,400 | 3,579 | 2,400 | 3,337 | 2,400 | 3,579 | 2,400 | 3,337 | 2,400 | 3,579 | 2,400 | 3,337 | 2,400 | 3,579 | 2,400 | |
| 第2速 | 2,081 | 1,479 | 2,081 | 1,479 | 1,653 | 1,479 | 2,081 | 1,479 | 1,653 | 1,479 | 2,081 | 1,479 | 1,653 | 1,479 | 2,081 | 1,479 | |
| 第3速 | 1,397 | 1,000 | 1,397 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,397 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,397 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,397 | 1,000 | |
| 第4速 | 1,000 | - | 1,000 | - | - | - | 1,000 | - | - | - | 1,000 | - | - | - | 1,000 | - | |
| 後退 | 4,399 | 1,920 | 4,399 | 1,920 | 4,449 | 1,920 | 4,399 | 1,920 | 4,449 | 1,920 | 4,399 | 1,920 | 4,449 | 1,920 | 4,399 | 1,920 | |
| 減速機歯車形式 | ハイボイド・ギヤ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 減速比 | 4,111 | | | | 4,375 | | 4,111 | | 4,375 | | 4,111 | | 4,375 | | 4,111 | | 4,375 |
| ステアリング形式 | リサーキュレーティングボール式 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 備車比 | 19.3 | | | | | | | | 20.5-23.6 | | | | | | | | |
| パワーステアリング形式 | インテグラル式 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | 半浮動型 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主ブレーキ形式 | 油圧4輪制動(プースター付) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ブレーキ(前) | ディスク | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ブレーキ(後) | 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 | | | | | | | | ウィッシュボーン式 | | | | 独立懸架コイル式 | | | | |
| 後輪懸架方式 | 4リングコイル式 | | | | | | | | 車両式 | | | | 4リングコイル式 | | | | |
| ショック・アブソーバー | 複動筒形(前後) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| スタビライザー | トーションバー式 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| フレーム形式 | 梯子型 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| タイヤ(前・後) | 6.95-14-4PR | | | | | | | | | | | | | | | | |

道路運送車両法による新型車届出書数値

NEW クラウン シリーズ主要諸元一覧表

| 車名 | MS62 (クラウンカスタム) | | | | RS66V (クラウンバン) | MS66V (クラウンバンデラックス) | |
|------------------|-------------------------|-------|--------|-------|----------------|---------------------|--------------|
| | Y (G) | N (G) | K (G) | H (G) | Y | Y (Z) | N (Z) |
| ●寸法・重量 | | | | | | | |
| 全長 mm | 4,690 | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| 全幅 " | 1,690 | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| 全高 " | 1,440 | ← | ← | ← | 1,455 | ← | ← |
| ホイールベース " | 2,690 | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| トレッド (前) " | 1,390 | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| " (後) " | 1,380 | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| 最低地上高 " | 175 | ← | ← | ← | 180 | ← | ← |
| 客室(荷台)長 " | 2,850 | ← | ← | ← | (1,980) | ← | ← |
| " 幅 " | 1,450 | ← | ← | ← | (1,300) | ← | ← |
| " 高 " | 1,125 | ← | ← | ← | (830) | ← | ← |
| 車両重量 kg | 1,355 | 1,360 | 1,365 | ← | 1,300 | 1,345 | 1,350 |
| 乗車定員名 | 8 | ← | 7 | ← | 3(6) | ← | ← |
| 最大積載量 kg | ← | ← | ← | ← | 500(400) | ← | ← |
| 車両総重量 " | 1,795 | 1,800 | 1,750 | ← | 1,965(2,030) | 2,010(2,075) | 2,015(2,080) |
| ●性能 | | | | | | | |
| 最高速度 km/h | 150 | 145 | 150 | 145 | 130 | 140 | 135 |
| 登坂能力 tan θ | 0.37 | ← | 0.39 | 0.38 | ← | 0.35 | 0.31 |
| 最小回転半径 m | 5.5 | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| ●エンジン | | | | | | | |
| 型式名 | M-C型 | ← | ← | ← | 5R型 | M-C型 | ← |
| 形式 | 6気筒直列頭上弁式OHC | ← | ← | ← | 4気筒直列頭上弁式OHV | 6気筒直列頭上弁式OHC | ← |
| 内径×行程 mm | 75.0×75.0 | ← | ← | ← | 88.0×82.0 | 75.0×75.0 | ← |
| 総排気量 cc | 1,988 | ← | ← | ← | 1,994 | 1,988 | ← |
| 圧縮比 | 8.3 | ← | ← | ← | 8.2 | 8.3 | ← |
| 最大出力 PS/r.p.m | 105/5,400 | ← | ← | ← | 98/5,200 | 105/5,400 | ← |
| 最大トルク m·kg/r.p.m | 15.5/3,600 | ← | ← | ← | 16.0/3,000 | 15.5/3,600 | ← |
| バッテリー V-A.H | 12-35 | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| オルタネーター V-W | 12-45 | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| スターター V-PS | 12-1.0 | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| 燃料タンク容量 l | 60 | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| 気化器型式-数 | M-C型-1ヶ | ← | ← | ← | 5R型-1ヶ | M-C型-1ヶ | ← |
| ●走行伝導装置 | | | | | | | |
| 操作方式 | リモートコントロール | ← | フロアシフト | ← | リモートコントロール | ← | ← |
| 変速比 第1速 | 3.337 | 2.400 | 3.579 | 2.400 | 3.337 | ← | 2.400 |
| " 第2速 | 1.653 | 1.479 | 2.081 | 1.479 | 1.653 | ← | 1.479 |
| " 第3速 | 1.000 | ← | 1.397 | 1.000 | ← | ← | ← |
| " 第4速 | ← | ← | 1.000 | ← | ← | ← | ← |
| " 後退 | 4.449 | ← | 4.399 | 1.920 | 4.449 | ← | 1.920 |
| 減速機歯車形式 | ハイポイド・ギヤ | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| " 減速比 | 4.375 | ← | 4.111 | 4.375 | 4.875 | ← | ← |
| ステアリング形式 | リサキュレーティング ボール式 | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| " 歯車比 | 20.5~23.6 | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| パワーステアリング形式 | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| 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 | 半浮動型 | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| 主ブレーキ形式 | 油圧4輪制動(アスター付) | ← | ← | ← | 油圧4輪制動 | ← | ← |
| ブレーキ (前) | ディスク | ← | ← | ← | 2リーディング | ← | ← |
| " (後) | 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リングコイル式 | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| ショック・アブソーバー | 複動筒形(前・後) | ← | ← | ← | ← | 複動(前)単動(後) | ← |
| スタビライザー | トーションバー式 | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| フレーム形式 | 梯子型 | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| タイヤ (前・後) | 6.95-14-6PR | ← | ← | ← | 6.95-14-8PRLT | ← | ← |

道路運送車両法による新型車届出書数値。

一月の新車登録一六九、三七二台
トヨタは六五、二五〇台

昭和四十六年一月