

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。

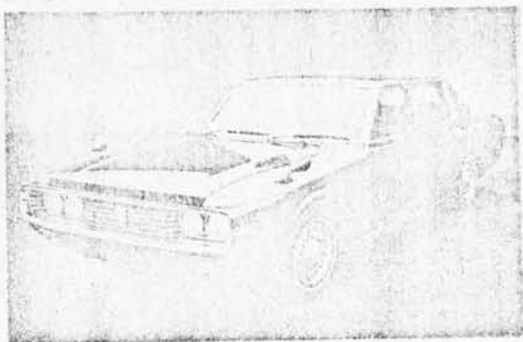
クラウンシリーズは昭和三十年一月、わが国初の本格的国産乗用車トヨタ・ベクトクラウン（RS）の誕生に始まり、その後、数々の改良を加えると共に車種を逐次増加し、特に四十年十月には六気筒車を発売してワイドセクション体制を確立、さらに四十二年九月のモデルチェンジではオーナーデラックス、四十三年十月にはハードトップを発売するなど法人需要のみならず、個人需要の開拓をはかり、文字通り日本の中型車市場をリードしてきた。

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、重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とスピンドルシェイプ（紡錘型）を採用した。スピンドルシェイプの基本的なねらいは、

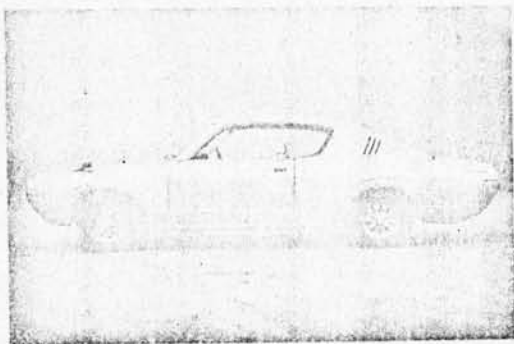
- (1) 安全性の高い形状
- (2) 高速になじむ形状（空力学的形状）

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。

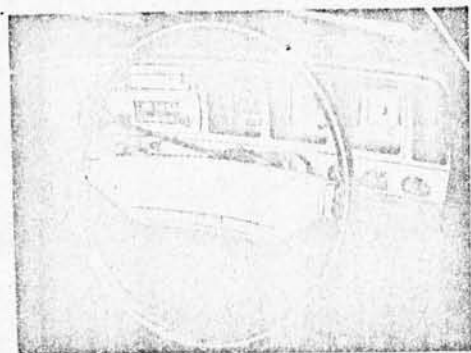
また、多様化する顧客の嗜好に合わせて、新たに最上級車種スーパーサルーンをはじめ、ハードトップおよびバンにデラックスを加えてワイドセクション体制はさらに充実した。



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ペット店扱いであつたが、これを機会にクラウンバンの取扱いをトヨペット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ペット、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ペット、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ブセルの形状
- 。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
- 。燃料残量ウオーニングランプ（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ール接着（センチュ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

。タイマ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▽

- 。連動式ウインドウオッシャー（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
- リアクォ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（オーナーデ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）
- ステップナード追加によるパワーブラント剛性増大
- 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 1332 4A
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 1372 4A
3. オートドライブ
 SLにオプション設定 73A

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

| 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 | 札幌 | 札幌(寒冷地仕様) | 福岡 |
| *クラウン スーパーサルーン | 三段 コラムシフト | MS600YG | 1278 | 1278 | 1273 | 1354 | 1311 | |
| | 四段 フロアシフト | MS600KG | 1308 | 1308 | 1303 | 1384 | 1341 | |
| | 三速トヨグライト コラムシフト | MS600NG | 1358 | 1358 | 1353 | 1434 | 1391 | |
| | 三速トヨグライト フロアシフト | MS600HG | 1383 | 1383 | 1378 | 1459 | 1416 | |
| | 三段 コラムシフト | MS600YF | 1188 | 1188 | 1183 | 1264 | 1221 | |
| | 四段 フロアシフト | MS600KF | 1218 | 1218 | 1213 | 1294 | 1251 | |
| クラウン スーパーラックス | 三速トヨグライト コラムシフト | MS600NF | 1268 | 1268 | 1263 | 1344 | 1301 | |
| | 三速トヨグライト フロアシフト | MS600HF | 1293 | 1293 | 1288 | 1369 | 1326 | |
| | 三段 コラムシフト | MS600YD | 1048 | 1048 | 1043 | 1124 | 1081 | |
| | 四段 フロアシフト | MS600KD | 1078 | 1078 | 1073 | 1154 | 1111 | |
| | 三速トヨグライト コラムシフト | MS600ND | 1128 | 1128 | 1123 | 1204 | 1161 | |
| | 三速トヨグライト フロアシフト | MS600HD | 1153 | 1153 | 1148 | 1229 | 1186 | |
| クラウン オナールラックス | 三段 コラムシフト | MS600YB | 942 | 942 | 938 | 1019 | 974 | |
| | 四段 フロアシフト | MS600KB | 972 | 972 | 968 | 1049 | 1004 | |
| | 三速トヨグライト コラムシフト | MS600NB | 1022 | 1022 | 1018 | 1099 | 1054 | |
| | 三速トヨグライト フロアシフト | MS600HB | 1047 | 1047 | 1043 | 1124 | 1079 | |
| | 三段 コラムシフト | MS600Y | 822 | 822 | 818 | 899 | 854 | |
| | 三速トヨグライト コラムシフト | MS600N | 902 | 902 | 898 | 1004 | 934 | |
| クラウン LPG車 | 三速トヨグライト コラムシフト | RS600N | 862 | 862 | 858 | 964 | 894 | |
| | 三段 コラムシフト | MS600YP | 866 | 866 | 862 | 969 | 898 | |
| | 三段 コラムシフト | RS600YP | 826 | 826 | 822 | 927 | 858 | |
| | 三速トヨグライト コラムシフト | RS600Y | 782 | 782 | 778 | 884 | 814 | |
| | 三速トヨグライト フロアシフト | RS600Y | 782 | 782 | 778 | 884 | 814 | |
| | 三段 コラムシフト | RS600YP | 826 | 826 | 822 | 927 | 858 | |

*印は新設の車種
印は五R型四気筒エンジン搭載車

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 札 幌 福 岡
札幌は寒冷地仕様

クラウン
ハードトップ
スーパーサルーン

四段
フロアシフト
三速トヨグライト
フロアシフト

MS701KG
MS701HG
MS701EG

一三六三
一三六三
一四三八
一四三三
一五一五
一四七一

クラウン
ハードトップ
S L

四段
フロアシフト
三速トヨグライト
フロアシフト

MS701KS
MS701HS

一二二七
一三〇二
一二二七
一三〇二
一二九七
一三〇三
一三三九
一二六〇

クラウン
ハードトップ
スーパーラックス

三速トヨグライト
フロアシフト
四段
フロアシフト

MS701KP
MS701NP
MS701YP

一二七三
一三〇二
一二七三
一二七三
一二六八
一三四九
一三〇六
一三〇六

クラウン
ハードトップ

三速トヨグライト
フロアシフト
三速トヨグライト
フロアシフト

MS701HD
MS701ND
MS701KD

一一三三
一一三三
一一三三
一一三三
一一二八
一一〇九
一一六六
一一六六

クラウン
ハードトップ
デラックス

三速トヨグライト
フロアシフト
三速トヨグライト
フロアシフト

MS701YB
MS701KB
MS701DB

一一〇七
一一〇七
一一〇八
一一〇八
一一〇三
一一八五
一一四一
一一四一

クラウン
ハードトップ

三速トヨグライト
フロアシフト
三速トヨグライト
フロアシフト

MS701HB
MS701NB
MS701GB

一一〇九
一一〇九
一一〇九
一一〇九
一一〇七
一一〇九
一一〇五
一一〇五

クラウン
ハードトップ

三速トヨグライト
フロアシフト
三速トヨグライト
フロアシフト

MS621Y
MS621K
MS621N

一〇七五
一〇七五
一〇八七
一〇八七
一一〇二
一一〇三
一一〇九
一一〇九

クラウン
カスタム

四段
フロアシフト
三速トヨグライト
フロアシフト

MS621G
MS621H
MS621Z

一一〇五
一一〇五
一一〇七
一一〇七
一一〇二
一一〇三
一一〇九
一一〇九

クラウン
バン
デラックス

三速トヨグライト
フロアシフト
三速トヨグライト
フロアシフト

MS661V
MS661N

九八二
九八二
九〇二
九〇二
九一四
九一四
九八九
九〇一

クラウン
バン

三速トヨグライト
フロアシフト
三速トヨグライト
フロアシフト

MS661Y
MS661Z

九〇二
九〇二
九一四
九一四
九八九
九〇九
九八一
一〇二四

クラウン
バン

三速トヨグライト
フロアシフト
三速トヨグライト
フロアシフト

MS661V
MS661N

九八二
九八二
九〇二
九〇二
九一四
九一四
九八九
九〇一

クラウン
バン

三速トヨグライト
フロアシフト
三速トヨグライト
フロアシフト

MS661V
MS661N

九八二
九八二
九〇二
九〇二
九一四
九一四
九八九
九〇一

※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

| 項目 | 車種 | MS60-G (クラウンスーパーサルーン) | | | |
|-------------|-----------------------|-----------------------|-------|-------|-------|
| | | Y | N | K | H |
| 寸法 | | | | | |
| 全長 | mm | 4,660 | ← | ← | ← |
| 全幅 | " | 1,690 | ← | ← | ← |
| 全高 | " | 1,420 | ← | ← | ← |
| 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 | ← | ← | ← |
| 客室長さ | " | 1,870 | ← | ← | ← |
| "幅 | " | 1,450 | ← | ← | ← |
| "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 |
| 勾取能力 | tanθ | 0.42 | ← | 0.44 | ← |
| 最小回転半径 | m | 5.5 | ← | ← | ← |
| エンジン | | | | | |
| 形式名 | 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 | | | |
| 走行伝達装置 | | | | | |
| 操作方式 | リモートコントロール | フロアソフト | | | |
| 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・キヤ | | | | |
| " | 減速比 | 4.375 | | | |
| ステアリング形式 | リサーチ・ス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 | インテラル式 | | | | |
| 前車輪形式 | ウィング・ボーン・ボールジョイント式 | | | | |
| 後車輪形式 | 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 | | | | |
| "(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 | | | | | |
| 前懸架方式 | 独立懸架コイル式 | | | | |
| 後懸架方式 | 4リンクコイル式 | | | | |
| ショック・アブソーバー | 油圧反動型(前後) | | | | |
| スタビライザー | トーションバー式 | | | | |
| フレーム形式 | 格子型 | | | | |
| タイヤ(前・後) | 6.95-14-4PR | | | | |

道路運送車両法による新製車輸出諸数値。

| 項目 | 車種 | MS60-F (クラウンスーパーDX) | | | |
|-------------|-----------------------|---------------------|-------|-------|-------|
| | | Y | N | K | H |
| 寸法 | | | | | |
| 全長 | mm | 4,660 | ← | ← | ← |
| 全幅 | " | 1,690 | ← | ← | ← |
| 全高 | " | 1,420 | ← | ← | ← |
| 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 | ← | ← | ← |
| 客室長さ | " | 1,870 | ← | ← | ← |
| "幅 | " | 1,450 | ← | ← | ← |
| "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 |
| 勾取能力 | tanθ | 0.42 | ← | 0.44 | ← |
| 最小回転半径 | m | 5.5 | ← | ← | ← |
| エンジン | | | | | |
| 形式名 | 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 | | | |
| 走行伝達装置 | | | | | |
| 操作方式 | リモートコントロール | フロアソフト | | | |
| 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・キヤ | | | | |
| " | 減速比 | 4.375 | | | |
| ステアリング形式 | リサーチ・ス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 | インテラル式 | | | | |
| 前車輪形式 | ウィング・ボーン・ボールジョイント式 | | | | |
| 後車輪形式 | 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 | | | | |
| "(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 | | | | | |
| 前懸架方式 | 独立懸架コイル式 | | | | |
| 後懸架方式 | 4リンクコイル式 | | | | |
| ショック・アブソーバー | 油圧反動型(前後) | | | | |
| スタビライザー | トーションバー式 | | | | |
| フレーム形式 | 格子型 | | | | |
| タイヤ(前・後) | 6.95-14-4PR | | | | |

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 | — | — | — |
| 荷室長さ | mm | 1,870 | — | — | — |
| 荷室幅 | mm | 1,450 | — | — | — |
| 荷室高さ | 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 | tanφ | 0.44 | — | 0.45 | — |
| 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 | kg-m/kg-r.p.m | 16.0/3,600 | | | |
| バッチリ | 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 | | | |
| 〈走行伝達装置〉 | | | | | |
| 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 |
| スタアリング形式 | | リサーチ・レーシング・ボール式 | | | |
| 歯車比 | | 20.5-23.6 | | | |
| パワー・スタアリング形式 | | — | | | |
| 前車軸形式 | | ワイッシュボーン・ボールジョイント式 | | | |
| 後車軸形式 | | 半浮動型 | | | |
| ブレーキ形式 | | 油圧4輪制動(ブレーキ付) | | | |
| 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 | | | |
| 〈駆動装置〉 | | | | | |
| 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 | | 油圧複動型(前後) | | | |
| スタビライザー | | トーションバー式 | | | |
| フレーム形式 | | 格子型 | | | |
| タイヤ (前・後) | | 6.95-14-4PR | | | |

道路運送車両法に基づく型式承認出典表

| 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 | — | — | — |
| 荷室長さ | mm | 1,870 | — | — | — |
| 荷室幅 | mm | 1,450 | — | — | — |
| 荷室高さ | 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 | tanφ | 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 | kg-m/kg-r.p.m | 15.5/3,600 | | | |
| バッチリ | 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 | | | |
| 〈走行伝達装置〉 | | | | | |
| 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 |
| スタアリング形式 | | リサーチ・レーシング・ボール式 | | | |
| 歯車比 | | 20.5-23.6 | | | |
| パワー・スタアリング形式 | | — | | | |
| 前車軸形式 | | ワイッシュボーン・ボールジョイント式 | | | |
| 後車軸形式 | | 半浮動型 | | | |
| ブレーキ形式 | | 油圧4輪制動(ブレーキ付) | | | |
| 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 | | | |
| 〈駆動装置〉 | | | | | |
| 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 | | 油圧複動型(前後) | | | |
| スタビライザー | | トーションバー式 | | | |
| フレーム形式 | | 格子型 | | | |
| タイヤ (前・後) | | 5.95-14-4PR | | | |

| 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 | — | — | — |
| 荷室長さ | mm | 1,870 | — | — | — |
| 荷室幅 | mm | 1,450 | — | — | — |
| 荷室高さ | 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 | tanφ | 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 | | 1,938 | |
| 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 | kg-m/kg-r.p.m | 16/3,000 | | 15.5/3,600 | |
| バッチリ | V-A-H | 12-35 | 12-45 | 12-35 | 12-45 |
| オルタネーター | V-A | 12-45 | | 12-45 | |
| スターター | V-PS | 12-1.0 | | 12-1.0 | |
| 燃料タンク容量 | ℓ | 70 | | 70 | |
| 気化器型式 | 数 | 5R型-1 | | M-C型-1 | |
| 〈走行伝達装置〉 | | | | | |
| 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 | 3.337 | 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 | | | |
| スタアリング形式 | | リサーチ・レーシング・ボール式 | | | |
| 歯車比 | | 20.5-23.6 | | | |
| パワー・スタアリング形式 | | — | | | |
| 前車軸形式 | | ワイッシュボーン・ボールジョイント式 | | | |
| 後車軸形式 | | 半浮動型 | | | |
| ブレーキ形式 | | 油圧4輪制動 | | | |
| ブレーキ (前) | | フリーディング | | | |
| 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 | | | |
| 〈駆動装置〉 | | | | | |
| 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 | | 油圧複動型(前後) | | | |
| スタビライザー | | トーションバー式 | | | |
| フレーム形式 | | 格子型 | | | |
| タイヤ (前・後) | | 6.40-14-4PR | | | |

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S.L.) | | 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 |
| <寸法> | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 全長mm | 4,560 | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| 全幅mm | 1,630 | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| 全高mm | 1,410 | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| ホイールベースmm | 2,690 | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| シールド(前)mm | 1,350 | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| シールド(後)mm | 1,380 | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| 最低地上高mm | 175 | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| 全長mm | 1,800 | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| 全幅mm | 1,410 | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| 全高mm | 1,695 | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← | ← |
| 車両重量kg | 1,355 | ← | 1,310 | 1,330 | 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 | 1,585 | 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 | 185 | 155 | ← | 150 | 160 | 150 | 155 | 150 | 160 | 150 | ← | 145 | 150 | 145 |
| 加速能力tanφ | 0.44 | ← | 0.47 | 0.46 | 0.42 | 0.42 | 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4方式OHV | | | | | | | | | | | | | | | |
| 内径×行程mm | 75×75 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総排気量cc | 1,988 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 圧縮比 | 9.0 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 最大出力PS/rpm | 115.5/800 | | | | 125.5/800 | | | | 115.5/800 | | | | 105.5/400 | | | |
| 最大トルクkgm/rpm | 16.0/3,600 | | | | 16.5/3,800 | | | | 16.0/3,600 | | | | 15.5/3,600 | | | |
| バルブ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 |
| バルブV-A | 12-45 | | | | | | | | | | | | | | | |
| バルブV-PS | 12-1.0 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 燃料ポンプ容量l | 70 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 気化器型式-数 | M-D型-2 | | | | M-B型-1 | | | | M-D型-2 | | | | M-C型-1 | | | |
| <走行伝達装置> | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 駆動方式 | 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 | | | |
| 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 | 1.600 | 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 | →ボイドキック | | | | | | | | | | | | | | | |
| 減速比 | 4.111 | | | | 4.375 | | | | 4.111 | | | | 4.375 | | | |
| ステアリング形式 | リヤキックチェーンボール式 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 歯車比 | 19.3 | | | | | | | | 20.5-23.6 | | | | | | | |
| パワーステアリング形式 | シニアクル式 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 駆動軸形式 | ワイッシュボーン・ボールジョイント式 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 後軸形式 | 半浮動型 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主ブレーキ形式 | 油圧4輪制動(ブースター付) | | | | | | | | | | | | | | | |
| ブレーキ(前) | ディスク | | | | | | | | | | | | | | | |
| ブレーキ(後) | ドラム | | | | | | | | | | | | | | | |
| 制動ブレーキ形式 | 機械式後2輪制動 | | | | | | | | | | | | | | | |
| <懸架装置> | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 前軸懸架方式 | 独立懸架コイル式 | | | | | | | | ワイッシュボーン式 | | | | 独立懸架コイル式 | | | |
| 後軸懸架方式 | 4リンクコイル式 | | | | | | | | 横置き | | | | 4リンクコイル式 | | | |
| ショック・アブソーバー | 液動筒形(前後) | | | | | | | | | | | | | | | |
| スタビライザー | →オンバーズ | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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車輸出諸元表