

昭和四十九年十月二十五日

六十七—A B C D E

トヨタ、クラウンシリーズを全面改良

——四ドア・ピラードハードトップを新設——

トヨタ自動車販売協会は、中型車クラウンシリーズを昭和四十六年二月以来三年九カ月振りに全面的に改良して発売する。

新発売のクラウンシリーズは、既設のセダン、二ドア・ハードトップ、カスタム及びバンと新設の四ドア・ピラードハードトップハバードソナルセダンVを加えた五種のボディタイプで構成されている。

なお、発売日はセダンが十月二十五日、その他の車種については十一月中旬以降とし、それぞれ全国一斉に発売する。

クラウンが、わが国初の本格的国産乗用車として昭和三十年一月にデビューしてから、今年で二十年目にあたる。発売以来四度目の今回の全面改良にあたっては、五十年排出ガス規制に対応するための準備と、二十年の伝統に裏付けられた安全性、信頼性、快適性をさらに高め、中型車としてよりふさわしい車を完成することをその設計思想とした。

また、省資源対策として車種の大幅な整理、さらに塗色の削減などを実施した。

今回の改良の主要な点は次のとおりである。

一、五十年排出ガス規制に対応するための準備として、エンジンルームの拡大、フロアの構造変更などボディに改良を加えるとともに、冷却性能の向上を図った。



199 2600 24バルブ 4000cc (M54E-NQ)
TOYOTA CROWN 2600 Road Sedan OCT. 74



199 2600 24バルブ 4000cc (M54E-NQ)
TOYOTA CROWN 2600 2 dr Hardtop Super Sedan OCT. 74



199 2600 24バルブ 4000cc (M54E-NQ)
TOYOTA CROWN 2600 4 dr Hardtop Super Sedan OCT. 74



ニ 制動装置の改良、シートベルトの改良、O Kモニターなど各種警報装置の採用及び燃料タンクの位置変更などを実施し、安全性を大幅に向上、充実させた。

三 室内スペースの拡大、振動・騒音の低減、スイッチ類の改良など居住性、操作性、快適性を向上させるとともに、各種装備品を充実させた。

四 四ドア・ビラードハードトップを新設、セダン二六〇〇車に最高級車ロイヤルサルーンを追加する一方、省資源の観点よりスポーティ仕様のS L車、ツインキャブ搭載車を廃止し、従来の九十六車種から六十三車種へ車種整理し、さらに塗色の削減、マーク類の廃止などを実施した。

なお、新設した四ドア・ビラードハードトップは、四ドアセダンの使いやすさとハードトップの軽快さを合わせた車で、パーソナル志向の強い需要に対応したものである。四ドアのハードトップにビラーを設置することは、すでにアメリカで一般化しているが、これはボデーの強度を保ち、安全性を確保しつつ四ドア・ハードトップのメリットを得るためのものである。

ニュークラウンシリーズの国内販売目標は、月販当面、セ〇〇〇台である。また、ニュークラウンシリーズの価格及び車両概要は以下のとおりである。

◎ クラウンシリーズ（セダン、二ドアハードトップ、四ドアビラードハードトップ、カスタム、バン）の車両概要

(I) 五十年排出ガス規制に対応するための準備

- ① 排出ガス浄化装置を取り付けられるように、エンジンルーム及びその開口部を拡大するとともに、ボデーのフロア形状を変更した。
- ② 排出ガス浄化対策済みエンジンの搭載を容易にするために、フレームのフロントサイドレール間隔を拡大した。
- ③ 排出ガス浄化装置を装着した場合に備え、エンジンの冷却能力を大幅に向上させた。

(II) 安全性の向上及び充実

(A) 制動装置の改良

- ① ロイヤルサルーン及び五人乗りハードトップ系のスーパーサルーンの前輪ブレーキに、ピストンを二個ずつ対向させた四ポットディスクブレーキを採用し、制動安定性及び耐久性の大幅向上を図った。また、このブレーキには、冷却性のよいベンチレーテッドディスクを採用した。
- ② ロイヤルサルーンには四輪ディスクブレーキを採用、常に安定した制動力と前後配分が得られるようにした。

- ③ ドラムブレーキ付き車の前輪には、ライニング幅の広い新設計のツリーディング式を、後輪にはオートアジャスタ付きリーディングトレーリング式を採用して、安定性のよいブレーキとした。
- ④ 横すべり防止のためのESC（電子制御式スキッドコントロール装置）を、従来どおりグレードに応じてオブション設定しているが、今回、新設計のものにして、作動時のフィーリングと性能の向上を図った。

(B) シートベルトの改良

- ① ベルトの調整と脱着の容易な新設計の連続ウェビングタイプのシートベルトを全車に採用した。
- ② 通常使用時には身体がベルトに拘束されることがなく、衝突時にのみロックするELR（緊急時オートロックリトラクター）付きシートベルトを、スーパーデラックス以上の前席に採用した。また、ロイヤルサルーンは後席にも装備した。
- ③ シートベルトを装着するように警告するシートベルトウォーニングを全車に標準装備した（スタンダードとLPG車は除く）。

(C) その他

- ① 燃料タンクの位置は、従来の後部フロアからラッゲージルーム前部に移し、追突された場合の安全性を配慮した（LPG車は従来から実施。カスタム及びバンは除く）。
- ② 五人乗りハードトップ系のスーパーサルーンに新設計の速度感应型パワーステアリングを採用して、速度に応じて適切な操舵力が得られるようにした。
- ③ 全車にコンシールドワイパーを採用、払拭面積の拡大を図り視界を向上させた。なお、スーパーデラックス以上には、フルコンシールドタイプのもので採用した。
- ④ デラックス以上にフロント、リヤランプ断線ウォーニングを新設した。
- ⑤ ロイヤルサルーンに六点ウォーニング（ブレーキ油面低下、ブレーキブースター真空圧低下、前後輪ディスクブレーキパッドの使用限度、ヘッドランプの断線、テール、ライセン斯拉ンプの断線、ストップランプの断線警告灯）のついたOKモニターを標準装備した。
- ⑥ 万一衝突した際の衝撃緩和を図るべく、フレームの第一クロスメンバを改良した。
- ⑦ スーパーデラックス以上に電動リモートコントロール式ミラーを採用、室内からアウトサイドミラー角度を容易に調整できるようにした。
- ⑧ セダנסタンダード及びバンを除く全車にリヤウィンドウデフォッガーを標準装備するとともに、能力を向上させて後方視界の確保を図った。
- ⑨ 幅を二〇センチ拡大した防眩式インサイドミラーを全車に標準装備し、後続車のライトがまぶしくないようにした。
- ⑩ 二ドア・ハードトップ系のリヤクォーターに、オペラウィンドウを新設し、斜め後方視界を改善した。

⑪ 計器盤は、全面軟質パッドでおおった大型のものを採用、乗員の安全性を高めた。

⑫ タイヤは広幅のものを一部車種に採用して、走行安定性の向上を図った。

⑬ バンパーは前後とも一体成形のメッキバンパーで、コーナー部にゴムガードを設け、接触時の衝撃緩和を図った（スタンダードは除く。カスタム及びバンのデラックスはフロントのみ）。

また、二六〇〇エンジン搭載車には、更にフロントに縦型バンパーガードを、リヤに横長のゴムガードを設けた（カスタムはフロントのみ）。
⑭ ワイヤーハーネスのコネクタ結合部の信頼性向上のために、ロック付きコネクタを一部に採用するとともに、フュージブルリンクの採用箇所を増やして、安全性を更に高めた。

Ⅲ 居住性、快適性、操作性の向上及び装備品の充実

Ⅰ 居住性の向上

① 室内高をセダン系は三〇〇mm、ハードトップ系は成形天井の採用によって一五〇mm高くし、室内空間に余裕をもたせた。

② セダンのリヤドアを約一〇〇mm拡大して、乗降がより容易にできるようにした。

③ 六人乗りデラックスのベンチシートに、運転席のみリクライニング機構がついたスプリットベンチシートを採用した。

④ ロイヤルサルーンのリヤシートにパワーベンチシートを標準装備し、乗車姿勢を変えられるようにした。

⑤ 五人乗りハードトップ系のスーパーサルーンに上下アジャスタ付きドライバースシートを新設して、適確なライピングポジションが確保できるようにした。

⑥ 二ドア・ハードトップ系の助手席にウォークイン機構を追加して後席への乗降を容易にした。

Ⅱ 快適性の向上

① 遮音材、冷却ファン及びフレームなどを改良して振動、騒音の低減を図り、静粛性を向上させた。

② ヒーター及びクーラーは風量増加と、温度調節性の向上を図った。また、スタンダードにもデフロスター付き専用ヒーターを標準装備した。

③ ロイヤルサルーンには自動温度調整式の空気清浄装置付きデュアルエアコンディショナーを標準装備した。

Ⅲ 操作性の向上

① ワイパー、各種ランプ類などの主要な操作スイッチは、ステアリングコラムに設けた集中一体式レバーに組み込み、三点式シートベルトを装着した状態で容易に操作できるようにした。

- ② マニユアルステアリングは、ウォームシャフト及びベアリング径を大きくして排出ガス浄化装置による重量増加に備えるとともに、セクタリシャフトブッシュにニードルローラーを採用して操作力の軽減を図った。
- ③ ステアリングホイールは、パワーステアリング車には外径三九〇mmの四本スポークを、マニユアルステアリング車には外径四〇六mmの三本スポークを採用し、操作性を良くした。
- ④ セダン系のデラックス以上及びハードトップ系のスーパーデラックス以上に、電磁式のトランクオープナーを標準装備した。
- ⑤ クラッチは従来と同じダイヤフラム式のものに改良を加え、クラッチペダルの踏力軽減を図った。

④ 装備品の充実

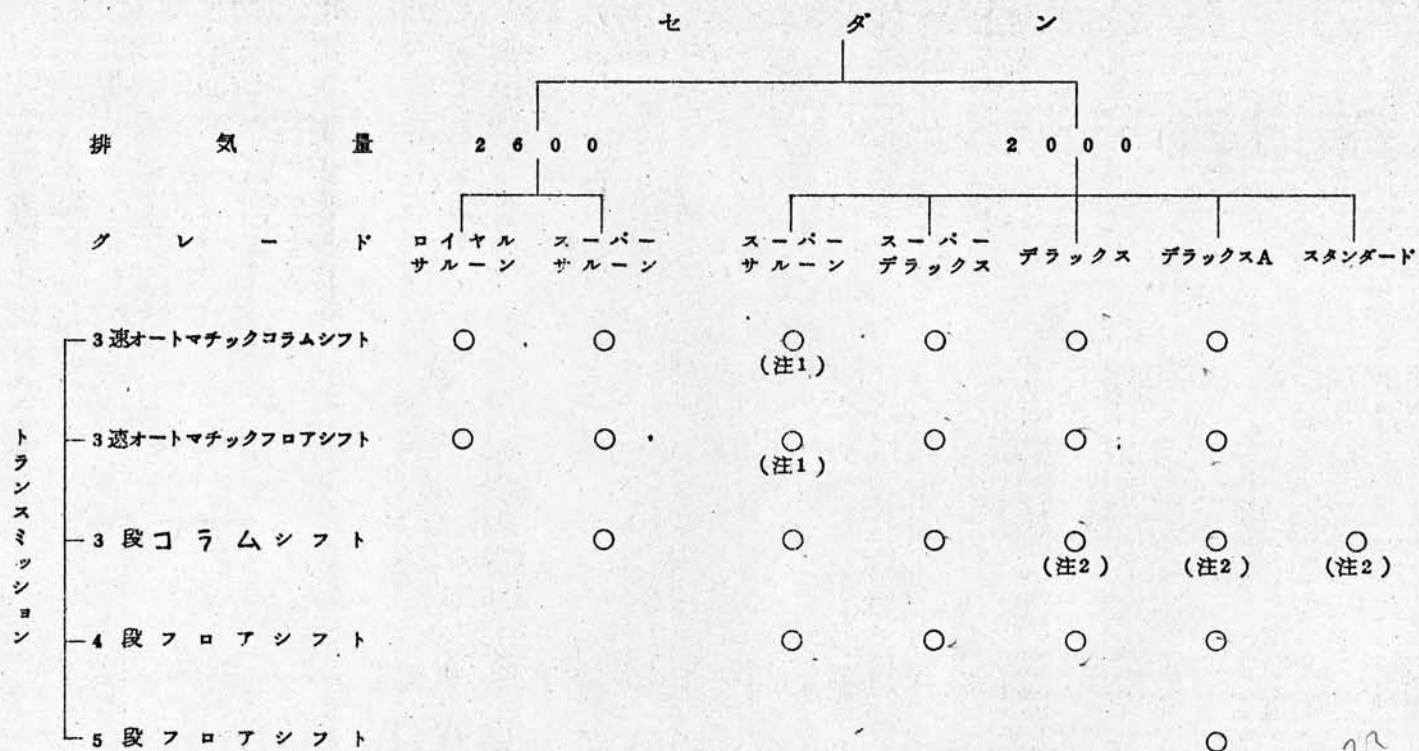
- ① AM/FMラジオ付き車（カスタムは除く）に、FM専用リヤウィンドウアンテナを装備しフロントのAM用アンテナと合わせて二系統アンテナとすることによって、ラジオの雑音減少を図った。
- ② スーパーサルーン以上のスピーカーを三スピーカーから四スピーカーにした。また、ロイヤルサルーンには四チャンネル八トラックスステレオを標準装備した。
- ③ 五人乗り四ドア・ピラードハードトップのスーパーサルーンに、デジタル式水晶時計を標準装備した。また、ロイヤルサルーンにはカレンダー付き三針水晶時計を標準装備した。
- ④ 二六〇〇エンジン搭載のカスタムに、タンデム式のバックウィンドウワイパーを標準装備し、雨天時の後方視界を良くした。

(M) 外観の変更・その他

- ① セダンは、高級乗用車にふさわしい、落ち着いた気品のあるスタイルとした。
- ② 二ドア・ハードトップは、落ち着きの中に動感とパワフルな高級感をもったスタイルとした。リヤクォーターには、オペラウィンドウを新設し、斜め後方視界を良くするとともに、デザイン上の特徴とした。
- ③ 新設の四ドア・ピラードハードトップは、二ドア・ハードトップと同じシルエットで、安全を重視してセンターピラーを設けるとともに、ドアはサッシュレスとし、優雅で気品のあるスタイルとした。
- ④ カスタム及びバンは、実用性の高い落ち着いたスタイルとした。
- ⑤ 計器盤は、視認性の良い大型のものとし、二ドア・ハードトップ及び五人乗り四ドア・ピラードハードトップにはコンソールボックスと一体のcockピット型の専用ものを設計した。また、営業車用の計器盤は、料金メーターが格納できるものとした。

- ⑥ 二六〇〇エンジン搭載車に、フルトランジスタ点火装置を採用し、点火性能の安定性向上と、メインテナンスフリー化を図った。
- ⑦ ガソリントank容量を七〇ℓから七二ℓに、LPGタンク容量を九二ℓから一一〇ℓにそれぞれ増加し、燃料の補給間隔を長くした。

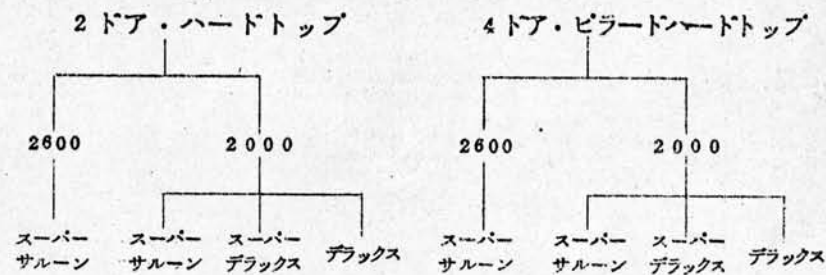
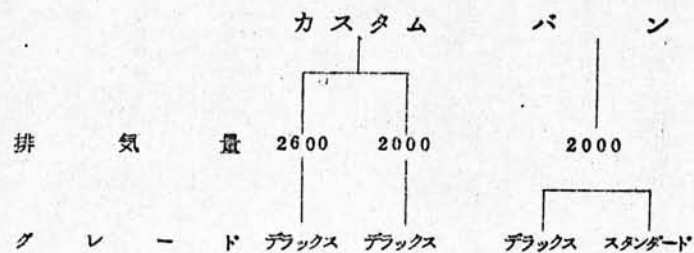
◎車種体系一覧表



(注1) E F I 仕様車もある

(注2) L P G 仕様車もある

23



トランスミッション	3速オートマチックフロアシフト		○		
	3段コラムシフト	○	○	○	○
	4段フロアシフト		○	○	

トランスミッション	3速オートマチックコラムシフト		○	○	○
	3速オートマチックフロアシフト	○	(注1)	(注1)	○
	3段コラムシフト		○	○	○
	4段フロアシフト	○		○	○
	5段フロアシフト	○	(注1)	(注1)	○

(注1) すべてEFI仕様車

(注2) EFI仕様車もある

17

◎クラウンシリーズ主要車種標準価格一覧表
(スベアタイヤ・標準工具一式付)

単位 千円)

車 型	車 種	トランスミッション	東 京	名 古 屋	大 阪
セ ダ ン	ニ〇〇〇スタンダード(LPG仕様)	三段コラム	一、〇六五	一、〇六一	一、〇六五
	ニ〇〇〇デラックスA	四段フロア	一、二四五	一、二四一	一、二四五
	ニ〇〇〇デラックス	四段フロア	一、三七〇	一、三六五	一、三七〇
	ニ〇〇〇スーパーデラックス	三速オートマチックフロア	一、六二五	一、六二〇	一、六二五
	ニ〇〇〇スーパーサルーン	三速オートマチックフロア	一、七四五	一、七四〇	一、七四五
	ニ六〇〇ロイヤルサルーン	三速オートマチックコラム	二、三〇〇	二、二九五	二、三〇〇
	ニ〇〇〇デラックス	四段フロア	一、三二〇	一、三一五	一、三二〇
	ニ〇〇〇スーパーサルーン(EFI付)	三速オートマチックフロア	一、九三五	一、九三〇	一、九三五
	ニ六〇〇スーパーサルーン	三速オートマチックフロア	二、〇二〇	二、〇一五	二、〇二〇
	ニ〇〇〇デラックス	三段コラム	一、三二〇	一、三一六	一、三二〇
4トア・ヒラード・ ハードトップ	ニ〇〇〇スーパーデラックス	四段フロア	一、六五五	一、六五〇	一、六五五
	ニ〇〇〇スーパーサルーン	三速オートマチックフロア	一、八七〇	一、八六五	一、八七〇
2トア・ ハードトップ	ニ六〇〇スーパーサルーン	三速オートマチックフロア	二、〇四五	二、〇四〇	二、〇四五
	ニ〇〇〇デラックス	三段コラム	一、三二〇	一、三一六	一、三二〇
カス タム	ニ〇〇〇デラックス	四段フロア	一、四五〇	一、四五九	一、四六四
	ニ〇〇〇デラックス	四段フロア	一、一九〇	一、一九九	一、二〇四

クラウンシリーズ主要諸元一覧

項目	車種	セダン							
		2600シリーズ		2000EFIシリーズ	2000シリーズ				
		ロイヤルサルーン	スーパーサルーン	スーパーサルーン	スーパーサルーン	スーパーデラックス	デラックス	デラックスA	スタンダード
型式(Y)		MS80-YG		MS80-YG	MS80-YF	MS80-YD	MS80-YB	MS80-YR	
型式(K)				MS80-KG	MS80-KF	MS80-KD	MS80-KB		
型式(M)							MS80-MB		
型式(H)	MS 80HQ	MSB-NG	MS80-HGE	MS80-HG	MS80-HF	MS80-HD	MS80-HB		
型式(H)	MS 80HQ	MSB-HG	MS80-HGE	MS80-HG	MS80-HF	MS80-HD	MS80-HB		
●寸法									
全長 mm	4765	—	4670	—	—	—	—	4680	
全幅 mm	1600	—	—	—	—	—	—	—	
全高 mm	1440	—	—	—	—	—	—	1445	
ホイールベース mm	2600	—	—	—	—	—	—	—	
トレッド(前) mm	1430	1415	—	—	—	—	—	1405	
「後」 mm	1400	1390	—	—	—	—	—	1375	
懸吊地上高 mm	180	175	—	—	—	—	—	185	
室内長 mm	1845	1870	—	—	—	—	—	—	
「内」 mm	1445	—	—	—	—	—	—	—	
「高」 mm	1145	—	—	—	—	—	—	—	
●車両諸元 定員									
全重量 kg	(1470) (1470)	(1400) (1405) (1405)	(1405) (1405)	(1380) (1380) (1380) (1380)	(1350) (1350) (1350) (1350)	(1330) (1330) (1330) (1330)	(1340) (1340)	1305	
車両総重量 kg	(1800) (1745)	(1730) (1735) (1680)	(1735) (1680)	(1715) (1660) (1715) (1660)	(1680) (1630) (1680) (1630)	(1660) (1610) (1660) (1610)	(1670) (1615)	1635	
乗車定員 人	(6) (5)	(6) (6) (5)	(6) (5)	(6) (5) (6) (5)	(6) (5) (6) (5)	(6) (5) (6) (5)	(6) (5) (6) (5)	6	
●性能									
最高速度 km/h	(160) (160)	(165) (160) (160)	(150) (150)	(150) (150) (150) (150)	(145) (145) (145) (145)	(140) (140) (140) (140)	(140) (140)	155	
加速能力	(0.44) (0.44)	(0.53) (0.44) (0.44)	(0.46) (0.46)	(0.45) (0.43) (0.42) (0.42)	(0.45) (0.43) (0.42) (0.42)	(0.45) (0.43) (0.42) (0.42)	(0.45) (0.43) (0.42) (0.42)	0.45	
最小回転半径 m	5.9 (準16.1)	—	—	—	—	—	—	—	
●エンジン									
型式	6気筒直列DOHC	—	6気筒直列DOHC	—	—	—	—	—	
内径×行程 mm	80.0×95.0	—	75.0×75.0	—	—	—	—	—	
総排気量 cc	2563	—	1988	—	—	—	—	—	
圧縮比	8.5	—	8.7	—	—	—	—	—	
最大出力 ps/rpm	140/5400	—	135/6000	—	—	—	—	—	
最大トルク m·kg/rpm	21.0/3800	—	17.5/4400	—	—	—	—	—	
キャブレター	4バネ×1	—	EFI	—	—	—	—	—	
燃料タンク容量 l	72	—	—	—	—	—	—	—	
●走行伝達装置									
最終減速比	(4.111) (4.111)	(4.111) (4.111)	(4.556) (4.556)	(4.556) (4.556) (4.556) (4.556)	(4.556) (4.556) (4.556) (4.556)	(4.556) (4.556) (4.556) (4.556)	(4.556) (4.556)	(4.556)	
ステアリング形式 減速比	ボールジョイント 19.3	—	—	—	—	—	—	—	
主ブレーキ形式(前後)	油圧真空助力装置付 4輪ディスクブレーキ	油圧真空助力装置付 4輪ディスクブレーキ	—	—	—	—	—	油圧真空助力装置付 前輪ディスクブレーキ、後輪ドラムブレーキ	
サスペンション(前後)	16バルブ・ダブルwishbone (18バルブ・ダブルwishbone)	—	—	—	—	—	—	—	
タイヤ(前後)	D18 (14.4)	6.95 (14.4)	—	—	—	—	—	6.40 (14.4)	

エンジン、運転タイプ、シートのワイドセレクション

							セダン					4ドアビラードハードトップ			
							ロイヤルサルーン	スーパーサルーン	スーパーデラックス	デラックス	デラックスA	スタンダード	スーパーサルーン	スーパーデラックス	デラックス
エンジン フロント シート	2600 2000EFI 2000						○	○	○				○	○	○
	5段 マニュアル	対応 材質													
	4段 マニュアル	対応 材質					セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック
	3速 オートマチック	対応 材質					セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック
	3速 マニュアル	対応 材質					セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック
エンジン フロント シート	2600 2000EFI 2000						○	○	○				○	○	○
	5段 マニュアル	対応 材質													
	4段 マニュアル	対応 材質					セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック
	3速 オートマチック	対応 材質					セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック
	3速 マニュアル	対応 材質					セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック	セパレート ファブリック

フロントシートは5人乗りでセパレートシートのみ。コラムシートは5人乗りで、セミセパレートシート、スプリットシート、ベンチシートの3種類あり。

(N)3速オートマチック、コラムシフト (H)3速オートマチック、フロアシフト
(Y)3段マニュアル、コラムシフト (K)4段マニュアル、フロアシフト (M)5段マニュアル、フロアシフト

車種 項目	4ドアビラードハードトップ					2ドアハードトップ			
	2600シリーズ	2000EFIシリーズ	2000シリーズ			2600シリーズ	2000EFIシリーズ	2000シリーズ	
	スーパーサルーン	スーパーサルーン	スーパーサルーン	スーパーデラックス	デラックス	スーパーサルーン	スーパーサルーン	スーパーデラックス	デラックス
型式 (Y)	MS90 YGF		MS90 YGF		MS90 YBF				
型式 (K)	MS90 KGF		MS90 KGF	MS90 KTF	MS90 KBF	MS90 KG			MS90 KB
型式 (M)	MS90 MGF	MS90 MGFE			MS90 MBF	MS90 MG	MS90 MGE	MS90 NFE	MS90 MB
型式 (N)	MS90 NGF		MS90 NGF		MS90 NBF				
型式 (H)	MS90 HGF	MS90 HGFE	MS90 HGF	MS90 HTF	MS90 HBF	MS90 HG	MS90 HGE	MS90 HFE	MS90 HB
●寸法									
全長 mm	4740	4655	←	←	←	4740	4655	←	←
全幅 mm	1590	←	←	←	←	←	←	←	←
全高 mm	1420	←	←	←	←	1415	←	←	←
ホイールベース mm	2690	←	←	←	←	←	←	←	←
トレッド (前) mm	1430	←	←	1415	←	1430	←	1415	←
→ (後) mm	1400	←	←	1390	←	1400	←	1380	←
最低地上高 mm	180	←	←	175	←	180	←	175	←
室内長 mm	(1815)(1795)(1795)	1795	(1815)(1795)	1795	(1815)(1795)(1795)	1795	←	←	←
→ 巾 mm	1430	←	←	←	←	←	←	←	←
→ 高 mm	1115	←	←	←	←	←	←	←	←
●車両諸元 定員									
準重量 kg	(1420)(1435)(1440)	(1440) (1435)	(1405) (1420)	(1410) (1410)	(1360)(1370)(1375)	(1415) (1420)	(1420) (1415)	(1405) (1400)	(1350) (1355)
準重量 kg	(1750)(1710)(1715)	(1715) (1710)	(1725) (1690)	(1685) (1685)	(1700)(1685)(1680)	(1690) (1690)	(1685) (1690)	(1680) (1675)	(1625) (1630)
準重量 人	(5) (5) (5)	(5) (5)	(5) (5)	(5) (5)	(5) (5) (5)	5	5	5	5
●性能									
最高速度 km/h	(165)(175)(180)	(175) (150)	(180) (155)	(155) (145)	(150)(155)(170)	(175) (180)	(175) (150)	(175) (150)	(155) (170)
加速能力	(0.52)(0.54)(0.52)	(0.46) (0.46)	(0.45) (0.47)	(0.47) (0.42)	(0.44)(0.47)(0.44)	(0.54) (0.52)	(0.46) (0.46)	←	(0.47) (0.44)
最小回転半径 m	5.5(車体6.1)	←	←	←	←	←	←	←	←
●エンジン									
型式	4M50 6気筒直列DOHC	4M50 6気筒直列DOHC	4M50 6気筒直列DOHC	←	←	4M50 6気筒直列DOHC	4M50 6気筒直列DOHC	←	4M50 6気筒直列DOHC
内径×行程 mm	80.0×85.0	75.0×75.0	←	←	←	80.0×85.0	75.0×75.0	←	←
総排気量 cc	2563	1968	←	←	←	2563	1968	←	←
圧縮比	8.5	8.7	←	←	←	8.5	8.7	←	←
最大出力 ps/rpm	140/5400	135/6000	115/5600	←	←	140/5400	135/6000	←	115/5600
最大トルク m·kg/rpm	21.0/3800	17.5/4400	16.5/3800	←	←	21.0/3800	17.5/4400	←	16.5/3800
キャブレター	4M型×1	EF1	M型×1	←	←	4M型×1	EF1	←	M型×1
燃料タンク容量 l	←	←	←	←	←	←	←	←	←
●走行伝達装置									
最終減速比	(4.111)(4.111)(4.111)	(4.556) (4.556)	(4.556) (4.375)	(4.375) (4.556)	(4.556)(4.375)(4.375)	(3.909) (4.111)	(4.556) (4.556)	←	(4.375) (4.375)
ステアリング形式 歯車比	ボールジョイント式 19.1	←	←	←	←	ボールジョイント式 19.3	←	←	ボールジョイント式 20.0×25.6
主ブレーキ形式 (前後)	油圧式4輪ディスク制動	←	←	←	←	油圧式4輪ディスク制動	←	←	油圧式4輪ディスク制動
サスペンション (前後)	←	←	←	←	←	←	←	←	←
タイヤ (前後)	D78-144	←	←	6.95-144	←	D78-144	←	6.95-144	←

		2ドアハードトップ		
		スーパーサルーン	スーパーデラックス	デラックス
エンジン フロアシフト	2600 2000EFI 2000	○	○	○
	5段 マニュアル	セパレート フェブリック	セパレート フェブリック	セパレート 通気性発泡レザ
	4段 マニュアル	セパレート(特EFI) フェブリック	←	セパレート 通気性発泡レザ
	3速 オートマチック	セパレート フェブリック	セパレート フェブリック	セパレート 通気性発泡レザ
コラム シフト	3速 マニュアル	←	←	←
	3速 オートマチック	←	←	←

走行伝達装置

	変速比					
	第1速	第2速	第3速	第4速	第5速	後進
5段マニュアル フロアシフト	3.287	2.043	1.394	1.000	0.653	4.059
4段マニュアル フロアシフト	3.5/9	2.081	1.397	1.000	←	4.399
3速オートマチック フロアシフト	2.400	1.479	1.000	←	←	1.920
3段マニュアル コラムシフト	3.337	1.653	1.000	←	←	4.449
3速オートマチック コラムシフト	2.430	1.479	1.000	←	←	1.920

※最終減速比は、主減速比と副減速比の積で算出。本頁は改良によって予告なく変更することがあります。

バン・ワゴン主要諸元一覧表

項 目	車 種	ク ラ ウ ン カ ス タ ム				ク ラ ウ ン バ ン		
		2 0 0 0 シ リ ー ズ				グ ラ ッ ク ス		
		3段トランスミッション コラムシフト	3段トランスミッション コラムシフト	4段トランスミッション フロアシフト	3速オートマチック フロアシフト	3段トランスミッション コラムシフト	4段トランスミッション フロアシフト	3段トランスミッション コラムシフト
型 式		MS83-YD	MS82-YD	MS82-KD	MS82-HD	MS87V-YD	MS87V-KD	MS87V-YR
*寸 法								
全 長 mm		4,750	4,690	←	←	4,690	←	←
全 巾 mm		1,690	←	←	←	1,690	←	←
全 高 mm		1,500	←	←	←	1,500	←	←
ホイールベース mm		2,690	←	←	←	2,690	←	←
トレッド(前) mm		1,415	←	←	←	1,410	←	←
“ (後)		1,380	←	←	←	1,380	←	←
最低地上高 mm		175	←	←	←	180	←	←
室内 長 mm		2,895	←	←	←	1,980(1,075)	←	←
室内 巾 mm		1,440	←	←	←	1,440	←	←
室内 高 mm		1,180	←	←	←	845	←	←
*車両諸元								
車両重量 kg		1,420	1,410	1,415	←	1,410	1,425	1,395
最大積載量 kg						500(400)	←	←
車両総重量 kg		1,950	1,950	1,800	←	2,075(2,140)	2,035(2,100)	2,060(2,125)
定員 人		8	←	7	←	3(6)	2(5)	3(6)
*性 能								
最高速度 km/h		165	150	158	145	140	155	140
登坂能力 tanφ		0.49	0.42	0.44	0.40	0.37	←	←
最小回転半径 m		5.5(車体 6.1)	←	←	←	5.5(車体 6.1)	←	←

*室内長はバンの場合、荷台長を示す。

車 種	ク ラ ウ ン カ ス タ ム				ク ラ ウ ン バ ン		
	2600	2 0 0 0 シ リ ー ズ			グ ラ ッ ク ス		スタンダード
	3段トランスミッション コラムシフト	3段トランスミッション コラムシフト	4段トランスミッション フロアシフト	3速オートマチック フロアシフト	3段トランスミッション コラムシフト	4段トランスミッション フロアシフト	3段トランスミッション コラムシフト
項 目							
* エ ン ジ ン							
型 式	4M型 6気筒 直列OHC	M-C型 6気筒 直列OHC	←	←	M-C型 6気筒 直列OHC	←	←
内 径 × 行 程 mm	800×85.0	750×75.0	←	←	750×75.0	←	←
総排気量 cc	2563	1988	←	←	1988	←	←
圧 縮 比	8.5	8.7	←	←	8.7	←	←
最大出力 ps/rpm	140/5400	115/5600	←	←	115/5600	←	←
最大トルク kg-m/rpm	21.0/3800	16.5/3800	←	←	16.5/3800	←	←
キャブレター	4M型 × 1	M型 × 1	←	←	M型 × 1	←	←
燃料タンク容量 l	60	←	←	←	65	←	←
* 走行伝達装置							
変速比 第1速	3.337	←	3.579	2.400	3.337	3.579	3.337
変速比 第2速	1.653	←	2.081	1.479	1.653	2.081	1.653
変速比 第3速	1.000	←	1.397	1.000	1.000	1.397	1.000
変速比 第4速			1.000			1.000	
変速比 第5速							
変速比 後進	4.449	←	4.399	1.620	4.449	4.399	4.449
最終減速比	4.111	4.526	4.375	4.556	4.875	4.375	4.675
ステアリング形式 歯車比	ボールナット式 2.05 ~ 2.36	←	←	←	ボールナット式 2.05 ~ 2.36	←	←
主ブレーキ形式(前後)	加圧真空助力5段付 制動バルブ(後)	←	←	←	加圧真空助力5段付 制動バルブ(後)	←	←
サスペンション(前後)	(前)ダブル wishbone (後)車軸コイル式	←	←	←	(前)ダブル wishbone (後)車軸コイル式	←	←
タイヤ(前後)	R95 - 14 - 6	←	←	←	695 - M - 8	←	←