

昭和四十四年二月三日

六—A B C D

トヨタ、「ダイナ」をフルモデルチェンジ 本格派ライトバス、「コースター」も新発売

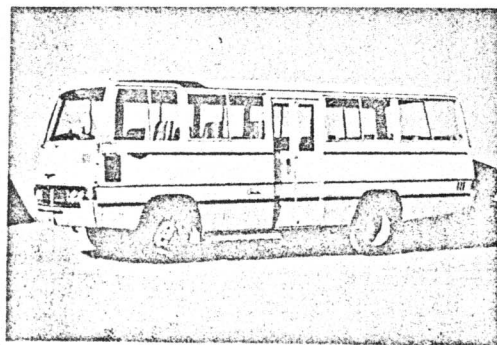
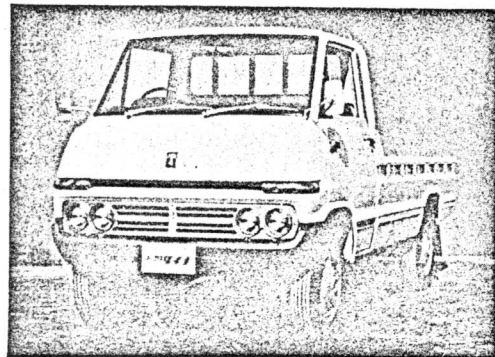
トヨタ自動車販売株式会社は、三日、二トンキャブオーバートラック、トヨタ・ダイナの全面モデルチェンジを発表、即日販売を開始する。同時に、従来のトヨタ・ライトバスも全面改良し、車名もトヨタ・コースターと改めて発売する。

新型トヨタ・ダイナは輸送革新、合理化の動きに即して高速時代のトラックにふさわしく、力動感あふれる新スタイル、ディーゼル・エンジンの大幅な出力向上、余裕のあるブレーキ制動力をはじめとする数々の安全設計、および居住性、サービス性の向上などが大きな特長である。

新型トヨタ・ダイナは、ボデー型式、エンジン、積載重量、後輪型式などで一九種類の車種を用意し、あらゆる需要に応ずる体制が整っている。

トヨタ・コースターは、これまでダイナシリーズの一環として好評を博してきたトヨタ・ライトバスを全面的に改良したもので、従来ダイナと共用していたフレームに代えてバス専用のフレームを新採用、外観の一新、二七〇ミリと大幅に延長されたホイールベースなどといまつて居住性、安全性、走行安定性などを飛躍的に向上させた本格的ライトバスである。またデラックス仕様車を追加するなどシリーズの充実を図っている。

当初月販は両車あわせて四〇〇〇台を目標にしている。



◎ 新型トヨタ・ダイナの特長

(一) 外観の一新

キャビン（運転台）部分は力強いデザインに一新し、高速時代にふさわしいダイナミックなイメージを表わしている。

(二) 性能の向上

ディーゼル・エンジンの排気量を従来の $\equiv \equiv \equiv$ から $\equiv \equiv \equiv$ にあげ、最高出力を $\equiv \equiv$ 馬力から $\equiv$ 馬力へ、最大トルクを $\equiv \equiv$ から $\equiv \equiv$ （いずれも $\equiv \equiv \equiv$ 回転時）に向上させた。ガソリン・エンジンも吸排気系を改良して低温時の始動性を良くし、さらに低中速時のトルクを向上させて低速でのねばりを増大させている。

(三) 安全性の強化

保安基準に合致するよう非常点滅表示灯、非常警報装置（発煙筒）、ロングパークランプ、三点式シートベルト取付金具等を標準装備とした。さらに、ヘッドランプの独立ヒューズ、可動式の大型アウトサイドミラー等の採用、ウインドウオッシャーを標準装備とするなど安全性の強化がはかられている。

また、高速時代にそなえてブレーキ性能を大幅に向上させ、余裕のあるブレーキを目指すとともに、ホイール・ベースを一 $\equiv$ ミリ延ばして走行安定性の向上も図っている。

(四) 居住性、サビス性の向上

乗降ステップを大きくし、アシストグリップを新設、シートの形状も改良して乗り降りを一段と楽にしている。キャビンとフレームの接続部分は、吸振性の向上を図り、シートの改良、全天候型の換気装置など乗り心地は大幅に向上している。また、ヘッドランプの切換えを足踏式からレバー式に変更した外、両差し式キー等を採用し、使い易さも一段と向上している。

エンジンの点検も、シートの止め金具をはずしてシートを軽くはねあげるだけで容易に行え、エアクリーナもよりサビスし易く設計されて、ワンタッチ式のスベアタイヤキャリアなどあいまってサビス性も抜群である。

(五) 新型トヨタ・ダイナ・ルートバン

新型ダイナのすぐれた特長を基本にしたほか、運転室と荷物室とを仕切る移動可能な仕切り棒を設け、三人乗り、六人乗りの切り換えを容易にし、後部ドアは非対称の観音開きとして多様な条件に合うように配慮し、燃料タンク容量も従来の四〇リットルから六〇リットルにするなど、より使い易い商業車となった。

◎ トヨタ・コースターの特長

(一) バス専用フレームの新設

従来ダイナと共用していたフレームに代えて、コースター専用のフレームを新設計し、ホイールベースは大幅に $\equiv \equiv$ ミリ延長されて、全長、全幅を増加させ、斬新でひとまわり大きなスタイルに一新し、居住性も大幅に向上させた。

ダイナの価格体系（東京店頭渡し現金正価）

（ ）内はディーゼル車

型 式	類 別			価 格
	名 称	積 載 量	後輪型式	
RU10(JU10)	低床標準	2トン	シングル	690(760)
RU10-B(JU10-B)	高床三方開き	2トン〔アルデキ〕	〃	710(780)
RU10-BB(JU10-BB)	〃	2トン〔木製デツキ〕	〃	710(780)
RU10-H(JU10-H)	〃	〃	ダブル	740(810)
RU10D-H(JU10D-H)	ダン プ	2トン	〃	920(990)
RU12D(JU12D)	〃	2.5トン	〃	935(1,005)
RU15(JU15)	ロングボデー	2トン	シングル	790(860)
RU15-H(JU15-H)	〃	2.5トン	ダブル	830(900)

コースター価格体系（東京店頭渡し現金正価）

- ・RU18（ガソリン、シングルタイヤ、26人乗）は1,330千円
- ・RU18-H（ガソリン、ダブルタイヤ、26人乗）は1,370千円
- なお、①ディーゼル車は70千円高
- ②22人乗は30千円安
- ③デラックス仕様（ガソリン、ダブルタイヤのみ）100千円高
- ④クーラー付（RU18-HC）は1,895千円（デラックス仕様22人乗）

以上

価格は新車種を除き据置、主要車種価格は左表の通り

〈コースター〉とは……Coasterと綴り、港から港へテキパキと走り回る巡航船のこと。その名にふさわしい機動性を備え、通勤用、客の送迎に、あるいはグループ旅行に幅広い需要を満たす車であることから命名された。

- （一）安全性の強化
運転席と反対側の最前列のシートの足元に小窓を設けて死角をなくし、視野の向上を図った。
- （二）居住性の向上
ボデーとの熔接部分は、フレームと一体となつた構造（アウト・リガー方式）を採用したため、重心を低くでき走行安定性が向上している。
- （三）他、新型ダイナの安全設計をすべて生かして、安全性の強化を図っている。
- （四）デラックス仕様の追加
標準車の乗車定員を一名増やして二十六人乗りとしたほか、専用フレームの採用によりホイールベースの延長と、床面の低下が図られ、室内はより広く、乗り心地も飛躍的に向上している。
- （五）デラックス仕様の追加
ガソリンエンジンのダブルタイヤ仕様車に、熱線吸収ガラス、ヒーター、ラジオ通気性発泡シートなど豪華装備を加えたデラックス仕様車を追加し、合計一三車種と豊富なバラエティーを持たせた。

新型トヨタ・ダイナ仕様

() 内はディーゼル車

項目	低床標準				高床				3方開き				ダブルトラック		ロングボデー		ダブルキャブ	ローアバース	
	2トン	2トン(スチールデッキ)	2トン(木製デッキ)		2トン	2.5トン	2トン	2.5トン	2トン	2.5トン	2トン	2.5トン	2トン	2.5トン	2トン	2.5トン	1.5トン	2トン(3人乗り)	1.5トン(6人乗り)
型式	シングル	シングル	シングル	ダブル	シングル	ダブル	シングル	ダブル	シングル	ダブル	シングル	ダブル	シングル	ダブル	シングル	ダブル	シングル	シングル	シングル
項目	RU10(JU10)	RU10-B(JU10-B)	RU10-H(JU10-H)	RU10-HB(JU10-HB)	RU100-H(JU100-H)	RU12D(JU12D)	RU15(JU15)	RU15-H(JU15-H)	RU10P	RU10V	RU10V-B								
寸法・重量																			
全長	4,690	4,690	4,690	4,690	4,485	5,770	4,690	4,690	4,690	4,690	4,690	4,690	4,690	4,690	4,690	4,690	4,690	4,690	4,690
全幅	1,695	1,695	1,695	1,695	1,695	1,865	1,695	1,695	1,695	1,695	1,695	1,695	1,695	1,695	1,695	1,695	1,695	1,695	1,695
全高	1,990	1,990	1,990	1,990	1,990	2,025	1,990	1,990	1,990	1,990	1,990	1,990	1,990	1,990	1,990	1,990	1,990	1,990	1,990
ホイールベース	2,815	2,815	2,815	2,815	2,815	2,815	2,815	2,815	2,815	2,815	2,815	2,815	2,815	2,815	2,815	2,815	2,815	2,815	2,815
トレッド(前)	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400
・(後)	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400
最低地上高	180(190)	180(190)	180(190)	180(190)	180(190)	180(190)	180(190)	180(190)	180(190)	180(190)	180(190)	180(190)	180(190)	180(190)	180(190)	180(190)	180(190)	180(190)	180(190)
前・後	3,100	3,100	3,100	3,100	3,100	3,100	3,100	3,100	3,100	3,100	3,100	3,100	3,100	3,100	3,100	3,100	3,100	3,100	3,100
・幅	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600
・高	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420
床面地上高	795(805)	795(805)	795(805)	795(805)	795(805)	795(805)	795(805)	795(805)	795(805)	795(805)	795(805)	795(805)	795(805)	795(805)	795(805)	795(805)	795(805)	795(805)	795(805)
車両重量	1,540(1,640)	1,540(1,640)	1,540(1,640)	1,540(1,640)	1,540(1,640)	1,540(1,640)	1,540(1,640)	1,540(1,640)	1,540(1,640)	1,540(1,640)	1,540(1,640)	1,540(1,640)	1,540(1,640)	1,540(1,640)	1,540(1,640)	1,540(1,640)	1,540(1,640)	1,540(1,640)	1,540(1,640)
牽引力	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
最大積載量	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
車両総重量	3,705(3,805)	3,705(3,805)	3,705(3,805)	3,705(3,805)	3,705(3,805)	3,705(3,805)	3,705(3,805)	3,705(3,805)	3,705(3,805)	3,705(3,805)	3,705(3,805)	3,705(3,805)	3,705(3,805)	3,705(3,805)	3,705(3,805)	3,705(3,805)	3,705(3,805)	3,705(3,805)	3,705(3,805)
性能																			
最高速度 km/h	110(85)	110(85)	110(85)	110(85)	110(85)	110(85)	110(85)	110(85)	110(85)	110(85)	110(85)	110(85)	110(85)	110(85)	110(85)	110(85)	110(85)	110(85)	110(85)
登坂能力 sinθ	0.290(0.279)	0.290(0.279)	0.290(0.279)	0.290(0.279)	0.290(0.279)	0.290(0.279)	0.290(0.279)	0.290(0.279)	0.290(0.279)	0.290(0.279)	0.290(0.279)	0.290(0.279)	0.290(0.279)	0.290(0.279)	0.290(0.279)	0.290(0.279)	0.290(0.279)	0.290(0.279)	0.290(0.279)
最小回転半径 m	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7
走行伝達装置																			
クラッチ																			
トランスミッション	前進4段・後退1段2.3.4速シフトメカニズム	前進4段・後退1段2.3.4速シフトメカニズム	前進4段・後退1段2.3.4速シフトメカニズム	前進4段・後退1段2.3.4速シフトメカニズム	前進4段・後退1段2.3.4速シフトメカニズム	前進4段・後退1段2.3.4速シフトメカニズム	前進4段・後退1段2.3.4速シフトメカニズム	前進4段・後退1段2.3.4速シフトメカニズム	前進4段・後退1段2.3.4速シフトメカニズム	前進4段・後退1段2.3.4速シフトメカニズム	前進4段・後退1段2.3.4速シフトメカニズム	前進4段・後退1段2.3.4速シフトメカニズム	前進4段・後退1段2.3.4速シフトメカニズム	前進4段・後退1段2.3.4速シフトメカニズム	前進4段・後退1段2.3.4速シフトメカニズム	前進4段・後退1段2.3.4速シフトメカニズム	前進4段・後退1段2.3.4速シフトメカニズム	前進4段・後退1段2.3.4速シフトメカニズム	前進4段・後退1段2.3.4速シフトメカニズム
・操作方式	リモートコントロール	リモートコントロール	リモートコントロール	リモートコントロール	リモートコントロール	リモートコントロール	リモートコントロール	リモートコントロール	リモートコントロール	リモートコントロール	リモートコントロール	リモートコントロール	リモートコントロール	リモートコントロール	リモートコントロール	リモートコントロール	リモートコントロール	リモートコントロール	リモートコントロール
変速比																			
・第1速	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262
・第2速	2.979	2.979	2.979	2.979	2.979	2.979	2.979	2.979	2.979	2.979	2.979	2.979	2.979	2.979	2.979	2.979	2.979	2.979	2.979
・第3速	1.693	1.693	1.693	1.693	1.693	1.693	1.693	1.693	1.693	1.693	1.693	1.693	1.693	1.693	1.693	1.693	1.693	1.693	1.693
・第4速	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
・後退	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262	5.262
減速歯車形式	ハイポイドギヤ	ハイポイドギヤ	ハイポイドギヤ	ハイポイドギヤ	ハイポイドギヤ	ハイポイドギヤ	ハイポイドギヤ	ハイポイドギヤ	ハイポイドギヤ	ハイポイドギヤ	ハイポイドギヤ	ハイポイドギヤ	ハイポイドギヤ	ハイポイドギヤ	ハイポイドギヤ	ハイポイドギヤ	ハイポイドギヤ	ハイポイドギヤ	ハイポイドギヤ
減速比	6.167	6.167	6.167	6.167	6.167	6.167	6.167	6.167	6.167	6.167	6.167	6.167	6.167	6.167	6.167	6.167	6.167	6.167	6.167
スチアリング形式	不可逆式ウォームローラー	不可逆式ウォームローラー	不可逆式ウォームローラー	不可逆式ウォームローラー	不可逆式ウォームローラー	不可逆式ウォームローラー	不可逆式ウォームローラー	不可逆式ウォームローラー	不可逆式ウォームローラー	不可逆式ウォームローラー	不可逆式ウォームローラー	不可逆式ウォームローラー	不可逆式ウォームローラー	不可逆式ウォームローラー	不可逆式ウォームローラー	不可逆式ウォームローラー	不可逆式ウォームローラー	不可逆式ウォームローラー	不可逆式ウォームローラー
歯車比	21:1	21:1	21:1	21:1	21:1	21:1	21:1	21:1	21:1	21:1	21:1	21:1	21:1	21:1	21:1	21:1	21:1	21:1	21:1
前車軸形式	港エリット1断面	港エリット1断面	港エリット1断面	港エリット1断面	港エリット1断面	港エリット1断面	港エリット1断面	港エリット1断面	港エリット1断面	港エリット1断面	港エリット1断面	港エリット1断面	港エリット1断面	港エリット1断面	港エリット1断面	港エリット1断面	港エリット1断面	港エリット1断面	港エリット1断面
後車軸形式	全浮動パンジョウ	全浮動パンジョウ	全浮動パンジョウ	全浮動パンジョウ	全浮動パンジョウ	全浮動パンジョウ	全浮動パンジョウ	全浮動パンジョウ	全浮動パンジョウ	全浮動パンジョウ	全浮動パンジョウ	全浮動パンジョウ	全浮動パンジョウ	全浮動パンジョウ	全浮動パンジョウ	全浮動パンジョウ	全浮動パンジョウ	全浮動パンジョウ	全浮動パンジョウ
ブレーキ(前)	ブレーキアシスト	ブレーキアシスト	ブレーキアシスト	ブレーキアシスト	ブレーキアシスト	ブレーキアシスト	ブレーキアシスト	ブレーキアシスト	ブレーキアシスト	ブレーキアシスト	ブレーキアシスト	ブレーキアシスト	ブレーキアシスト	ブレーキアシスト	ブレーキアシスト	ブレーキアシスト	ブレーキアシスト	ブレーキアシスト	ブレーキアシスト
・(後)	デュアルブレーキアシスト	デュアルブレーキアシスト	デュアルブレーキアシスト	デュアルブレーキアシスト	デュアルブレーキアシスト	デュアルブレーキアシスト	デュアルブレーキアシスト	デュアルブレーキアシスト	デュアルブレーキアシスト	デュアルブレーキアシスト	デュアルブレーキアシスト	デュアルブレーキアシスト	デュアルブレーキアシスト	デュアルブレーキアシスト	デュアルブレーキアシスト	デュアルブレーキアシスト	デュアルブレーキアシスト	デュアルブレーキアシスト	デュアルブレーキアシスト
駐車ブレーキ形式	内部圧縮制動	内部圧縮制動	内部圧縮制動	内部圧縮制動	内部圧縮制動	内部圧縮制動	内部圧縮制動	内部圧縮制動	内部圧縮制動	内部圧縮制動	内部圧縮制動	内部圧縮制動	内部圧縮制動	内部圧縮制動	内部圧縮制動	内部圧縮制動	内部圧縮制動	内部圧縮制動	内部圧縮制動
ブレーキ倍力装置	真空式	真空式	真空式	真空式	真空式	真空式	真空式	真空式	真空式	真空式	真空式	真空式	真空式	真空式	真空式	真空式	真空式	真空式	真空式
懸架装置																			
懸架方式(前・後)	中橋円形板バネ	中橋円形板バネ	中橋円形板バネ	中橋円形板バネ	中橋円形板バネ	中橋円形板バネ	中橋円形板バネ	中橋円形板バネ	中橋円形板バネ	中橋円形板バネ	中橋円形板バネ	中橋円形板バネ	中橋円形板バネ	中橋円形板バネ	中橋円形板バネ	中橋円形板バネ	中橋円形板バネ	中橋円形板バネ	中橋円形板バネ
前(長×幅×厚mm-枚数)	1,100×70×8-5	1,100×70×8-5	1,100×70×8-5	1,100×70×8-5	1,100×70×8-5	1,100×70×8-5	1,100×70×8-5	1,100×70×8-5	1,100×70×8-5	1,100×70×8-5	1,100×70×8-5	1,100×70×8-5	1,100×70×8-5	1,100×70×8-5	1,100×70×8-5	1,100×70×8-5	1,100×70×8-5	1,100×70×8-5	1,100×70×8-5
後(長×幅×厚mm-枚数)	1,200×70×8-6	1,200×70×8-6	1,200×70×8-6	1,200×70×8-6	1,200×70×8-6	1,200×70×8-6	1,200×70×8-6	1,200×70×8-6	1,200×70×8-6	1,200×70×8-6	1,200×70×8-6	1,200×70×8-6	1,200×70×8-6	1,200×70×8-6	1,200×70×8-6	1,200×70×8-6	1,200×70×8-6	1,200×70×8-6	1,200×70×8-6
ショックアブソーバー(前)	筒形複動	筒形複動	筒形複動	筒形複動	筒形複動	筒形複動	筒形複動	筒形複動	筒形複動	筒形複動	筒形複動	筒形複動	筒形複動	筒形複動	筒形複動	筒形複動	筒形複動	筒形複動	筒形複動
・(後)	筒形単動	筒形単動	筒形単動	筒形単動	筒形単動	筒形単動	筒形単動	筒形単動	筒形単動	筒形単動	筒形単動	筒形単動	筒形単動	筒形単動	筒形単動	筒形単動	筒形単動	筒形単動	筒形単動
スタビライザー	トーションバー式	トーションバー式	トーションバー式	トーションバー式	トーションバー式	トーションバー式	トーションバー式	トーションバー式	トーションバー式	トーションバー式	トーションバー式	トーションバー式	トーションバー式	トーションバー式	トーションバー式	トーションバー式	トーションバー式	トーションバー式	トーションバー式
フレーム形式	橋子	橋子	橋子	橋子	橋子	橋子	橋子	橋子	橋子	橋子	橋子	橋子	橋子	橋子	橋子	橋子	橋子	橋子	橋子
タイヤ(前)	6.50-16(6.50-16)	6.50-16(6.50-16)	6.50-16(6.50-16)	6.50-16(6.50-16)	6.50-16(6.50-16)	6.50-16(6.50-16)	6.50-16(6.50-16)	6.50-16(6.50-16)	6.50-16(6.50-16)	6.50-16(6.50-16)	6.50-16(6.50-16)	6.50-16(6.50-16)	6.50-16(6.50-16)	6.50-16(6.50-16)	6.50-16(6.50-16)	6.50-16(6.50-16)	6.50-16(6.50-16)	6.50-16(6.50-16)	6.50-16(6.50-16)
・(後)	7.50-16(7.50-16)	7.50-16(7.50-16)	7.50-16(7.50-16)	7.50-16(7.50-16)	7.50-16(7.50-16)	7.50-16(7.50-16)	7.50-16(7.50-16)	7.50-16(7.50-16)	7.50-16(7.50-16)	7.50-16(7.50-16)	7.50-16(7.50-16)	7.50-16(7.50-16)	7.50-16(7.50-16)	7.50-16(7.50-16)	7.50-16(7.50-16)	7.50-16(7.50-16)	7.50-16(7.50-16)	7.50-16(7.50-16)	7.50-16(7.50-16)

エンジン	ガソリン車	ディーゼル車
型式	4気筒直列16V式	4気筒直列16V式
内径×行程 mm	88×82	88×102
総排気量 cc	1,994	2,481
圧縮比	8.0	21
最高出力 PS/r.p.m.	93/5,000	70/3,600
最大トルク kg/r.p.m.	15.0/3,000	15.5/2,400

トヨタ・コースター仕様

() 内はディーゼル車

() 内はダブルタイヤ車

車 種	標準 車				デラックス仕様		クローツキ		幼 児 用	
	26人乗り (シングルタイヤ)	22人乗り (シングルタイヤ)	26人乗り (ダブルタイヤ)	22人乗り (ダブルタイヤ)	26人乗り (ダブルタイヤ)	22人乗り (ダブルタイヤ)	(ダブルタイヤ)	(シングルタイヤ)	(ダブルタイヤ)	
型 式	RU18 (JU18)	RU18-B (JU18-B)	RU18-H (JU18-H)	RU18-HB (JU18-HB)	RU18-HD	RU18-HBD	RU18-HC	RU18-E	RU18-HE	
寸 法 ・ 重 量										
全 長	6,080	6,080	6,080	6,080	6,080	6,080	6,080	6,080	6,080	
全 幅	1,950	1,950	1,950	1,950	1,950	1,950	1,950	1,950	1,950	
全 高	2,275	2,275	2,255	2,255	2,255	2,255	2,355	2,275	2,255	
ホイールベース	3,070	3,070	3,070	3,070	3,070	3,070	3,070	3,070	3,070	
トレッド(前)	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	
「 後 」	1,400	1,400	1,420	1,420	1,420	1,420	1,420	1,400	1,420	
室 内 長	5,280	5,280	5,280	5,280	5,280	5,280	4,580	5,220	5,220	
「 幅 」	1,785	1,785	1,785	1,785	1,785	1,785	1,785	1,785	1,785	
「 高 」	1,510	1,510	1,510	1,510	1,510	1,510	1,510	1,410	1,410	
最低地上高	190	190	190	190	190	190	190	190	190	
車両重量	2,260(2,355)	2,235(2,330)	2,350(2,445)	2,325(2,420)	2,370	2,345	2,690	2,260	2,350	
乗車定員名	26	22	26	22	26	22	22	20(幼児+3(大人))	20(幼児+3(大人))	
車両総重量	3,690(3,785)	3,445(3,540)	3,780(3,875)	3,535(3,630)	3,800	3,555	3,900	3,555	3,945	
床面地上高	695	695	685	685	685	685	685	790	780	
車 体 装 置										
配 装 方 式	半 閉 閉 形 板 バ ン				半 閉 閉 形 板 バ ン		半 閉 閉 形 板 バ ン		半 閉 閉 形 板 バ ン	
側 (長×幅×高さ—枚数)	1100×70×8—5				1100×70×8—5		1100×70×8—5		1100×70×8—5	
後 (「 」)	1200×70×8—6				1200×70×10—8		1200×70×14		1200×70×8—6	
ショッタアブソーバー(前)	両 型 後 動				両 型 後 動		両 型 後 動		両 型 後 動	
「 後 」	両 型 車 動				両 型 車 動		両 型 車 動		両 型 車 動	
スタビライザー	トーションバー式(前)				トーションバー式(前)		トーションバー式(前)		トーションバー式(前)	
フレーム形式	橋 子				橋 子		橋 子		橋 子	
タ イ ヤ (前)										
「 後 」	6.50-16-10	6.50-16-8	6.50-16-10	6.50-16-8 (6.50-16-10)	6.50-16-10	6.50-16-8	6.50-16-10	6.50-16-10	6.50-16-10	
	7.50-16-10	7.50-16-10	6.50-16-8	6.50-16-8	6.50-16-8	6.50-16-8	6.50-16-8	7.50-16-12	6.50-16-8	
性 能										
最 高 速 度	km/h	110			85			0.281(0.301)		
最 大 坂 道 力	sin θ	0.278(0.297)			6.1(6.3)			6.1(6.3)		
最 小 回 転 半 径	m	6.1(6.3)								
エ ン ジ ン										
型 式	4 気 筒 直 列 直 立 式				4 気 筒 直 列 直 立 式					
内 燃 × 行 程	mm	88×82			88×102			88×102		
燃 油 容 量	cc	2,994			2,994			2,994		
圧 縮 比		8.0			21			21		
最 高 出 力	PS/r.p.m.	93/5,000			70/3,600			70/3,600		
最 大 トルク	kg·m/kg·r.p.m.	15.0/3,000			15.5/2,400			15.5/2,400		
バ ッ テ リー	V-A.H.	12-50			12-100			12-100		
ゼ ネ ラー	V-W	12-480			12-360			12-360		
ス ター ター	V-PS	12-1.4			12-3.4			12-3.4		
燃料タンク容量	ℓ	60			60			60		
発 行 証 書 装 置										
ク ラ ッ シ ャ	電 機 車 板				電 機 車 板					
トランスミッション	2, 3, 4 速 辛 油 ク ロ ノ ム ッ				2, 3, 4 速 辛 油 ク ロ ノ ム ッ					
「 操 作 方 式 」	リ モー ト コ ン ト ロール				リ モー ト コ ン ト ロール					
変 速 比	第 1 速				5.262					
「 第 2 速 」	2.979				2.979					
「 第 3 速 」	1.693				1.693					
「 第 4 速 」	1.000				1.000					
「 後 進 」	5.262				5.262					
減 速 歯 車 形 式	ハ イ ポ イ ド ケ ャ				ハ イ ポ イ ド ケ ャ					
減 速 比	6.167				6.167					
ス テ ア リ ン グ 形 式	半 可 変 式 ウ ェー ム ロウ				半 可 変 式 ウ ェー ム ロウ					
歯 車 比	21:1				21:1					
前 車 軸 形 式	港 エ リ ャ ヌ ト I 断 面				港 エ リ ャ ヌ ト I 断 面					
後 車 軸 形 式	全 浮 動 バ ッ シ ョ ー				全 浮 動 バ ッ シ ョ ー					
「 フ レー ム 前 」	フ レー ム 前				フ レー ム 前					
「 後 」	デュ アル フ レー ム 前				デュ アル フ レー ム 前					
フ レー ム 信 力 装 置	真 空 式				真 空 式					
制 車 フ レー ム	内 部 制 車 制 動				内 部 制 車 制 動					