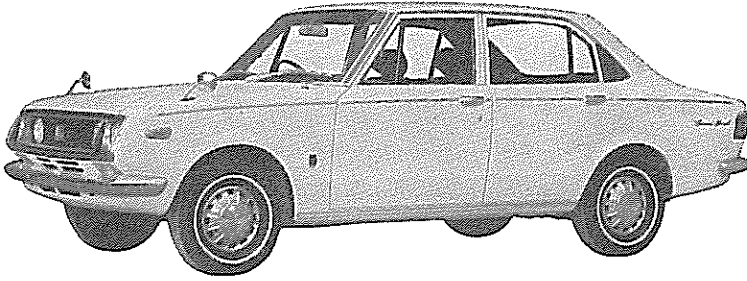


車 両 概 要

外 観



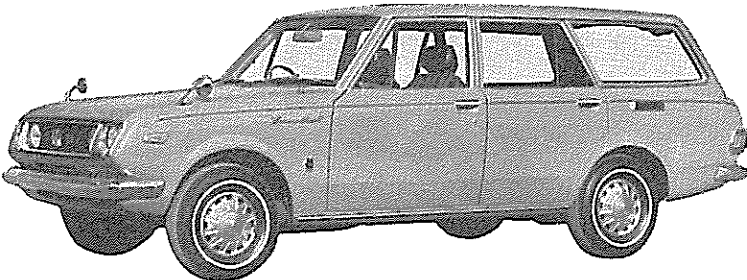
R T61-D型車

V6393



R T72型車

V6394



R T78-D型車

V6395

車 両 概 要

1. 車 両 型 式

トヨペット コロナ マークⅡ 乗用車は下記に示す35の豊富な車両型式を構成しました。

1700 スタンダード デラックス シリーズ

車 両 型 式	名 称	ボデー型式	エンジン	ミ ッ シ ョ ン
RT61	トヨペット コロナ マークⅡ 1700	セ ダ ン	6 R	3 段 ミ ッ シ ョ ン コ ラ ム シ フ ト
RT61-D	トヨペット コロナ マークⅡ 1700 デラックス	セ ダ ン	6 R	3 段 ミ ッ シ ョ ン コ ラ ム シ フ ト
RT61-DK	トヨペット コロナ マークⅡ 1700 デラックス	セ ダ ン	6 R	4 段 ミ ッ シ ョ ン フ ロ ア シ フ ト
RT61-DC	トヨペット コロナ マークⅡ 1700 デラックス	セ ダ ン	6 R	2 段 ト ヨ グ ラ イ ド コ ラ ム シ フ ト
RT71	トヨペット コロナ マークⅡ 1700 ハード トップ	ハ ー ド ト ッ プ	6 R	3 段 ミ ッ シ ョ ン コ ラ ム シ フ ト
RT71-K	トヨペット コロナ マークⅡ 1700 ハード トップ	ハ ー ド ト ッ プ	6 R	4 段 ミ ッ シ ョ ン フ ロ ア シ フ ト
RT71-C	トヨペット コロナ マークⅡ 1700 ハード トップ	ハ ー ド ト ッ プ	6 R	2 段 ト ヨ グ ラ イ ド フ ロ ア シ フ ト
RT77-D	トヨペット コロナ マークⅡ 1700 ワゴン	ワ ゴ ン	6 R	3 段 ミ ッ シ ョ ン コ ラ ム シ フ ト
RT77-DK	トヨペット コロナ マークⅡ 1700 ワゴン	ワ ゴ ン	6 R	4 段 ミ ッ シ ョ ン フ ロ ア シ フ ト
RT77-DC	トヨペット コロナ マークⅡ 1700 ワゴン	ワ ゴ ン	6 R	2 段 ト ヨ グ ラ イ ド コ ラ ム シ フ ト

1700 SL シリーズ

車 両 型 式	名 称	ボデー型式	エンジン	ミ ッ シ ョ ン
RT61-S	トヨペット コロナ マークⅡ 1700 SL	セ ダ ン	6R-B	4 段 ミ ッ シ ョ ン フ ロ ア シ フ ト
RT71-S	トヨペット コロナ マークⅡ 1700 SL	ハ ー ド ト ッ プ	6R-B	4 段 ミ ッ シ ョ ン フ ロ ア シ フ ト

1900 デラックス シリーズ

車 両 型 式	名 称	ボデー型式	エンジン	ミ ッ シ ョ ン
RT62-D	トヨペット コロナ マークⅡ 1900 デラックス	セ ダ ン	8R-D	3 段 ミ ッ シ ョ ン コ ラ ム シ フ ト
RT62-DK	トヨペット コロナ マークⅡ 1900 デラックス	セ ダ ン	8R-D	4 段 ミ ッ シ ョ ン フ ロ ア シ フ ト
RT62-DN	トヨペット コロナ マークⅡ 1900 デラックス	セ ダ ン	8R-D	3 段 ト ヨ グ ラ イ ド コ ラ ム シ フ ト
RT62-DH	トヨペット コロナ マークⅡ 1900 デラックス	セ ダ ン	8R-D	3 段 ト ヨ グ ラ イ ド フ ロ ア シ フ ト
RT72-D	トヨペット コロナ マークⅡ 1900 ハード トップ	ハ ー ド ト ッ プ	8R-D	3 段 ミ ッ シ ョ ン コ ラ ム シ フ ト
RT72-DK	トヨペット コロナ マークⅡ 1900 ハード トップ	ハ ー ド ト ッ プ	8R-D	4 段 ミ ッ シ ョ ン フ ロ ア シ フ ト
RT72-DH	トヨペット コロナ マークⅡ 1900 ハード トップ	ハ ー ド ト ッ プ	8R-D	3 段 ト ヨ グ ラ イ ド フ ロ ア シ フ ト
RT78-D	トヨペット コロナ マークⅡ 1900 ワゴン	ワ ゴ ン	8R-D	3 段 ミ ッ シ ョ ン コ ラ ム シ フ ト
RT78-DK	トヨペット コロナ マークⅡ 1900 ワゴン	ワ ゴ ン	8R-D	4 段 ミ ッ シ ョ ン フ ロ ア シ フ ト
RT78-DN	トヨペット コロナ マークⅡ 1900 ワゴン	ワ ゴ ン	8R-D	3 段 ト ヨ グ ラ イ ド コ ラ ム シ フ ト

車 両 概 要

1900 GL シリーズ

車 両 型 式	名 称	ボデー型式	エンジン	ミ ッ シ ョ ン
RT62	トヨペット コロナ マークⅡ 1900 GL	セ ダ ン	8 R	3 段 ミ ッ シ ョ ン コ ラ ム シ フ ト
RT62-K	トヨペット コロナ マークⅡ 1900 GL	セ ダ ン	8 R	4 段 ミ ッ シ ョ ン フ ロ ア シ フ ト
RT62-N	トヨペット コロナ マークⅡ 1900 GL	セ ダ ン	8 R	3 段 ト ヨ グ ラ イ ド コ ラ ム シ フ ト
RT62-H	トヨペット コロナ マークⅡ 1900 GL	セ ダ ン	8 R	3 段 ト ヨ グ ラ イ ド フ ロ ア シ フ ト
RT72-K	トヨペット コロナ マークⅡ 1900 ハードトツプ GL	ハ ー ド ト ツ プ	8 R	4 段 ミ ッ シ ョ ン フ ロ ア シ フ ト
RT72-H	トヨペット コロナ マークⅡ 1900 ハードトツプ GL	ハ ー ド ト ツ プ	8 R	3 段 ト ヨ グ ラ イ ド フ ロ ア シ フ ト

1900 GSL シリーズ

車 両 型 式	名 称	ボデー型式	エンジン	ミ ッ シ ョ ン
RT62-S	トヨペット コロナ マークⅡ 1900 GSL	セ ダ ン	8R-B	4 段 ミ ッ シ ョ ン フ ロ ア シ フ ト
RT62-SH	トヨペット コロナ マークⅡ 1900 GSL	セ ダ ン	8R-B	3 段 ト ヨ グ ラ イ ド フ ロ ア シ フ ト
RT72-S	トヨペット コロナ マークⅡ 1900 ハードトツプ GSL	ハ ー ド ト ツ プ	8R-B	4 段 ミ ッ シ ョ ン フ ロ ア シ フ ト
RT72-SH	トヨペット コロナ マークⅡ 1900 ハードトツプ GSL	ハ ー ド ト ツ プ	8R-B	3 段 ト ヨ グ ラ イ ド フ ロ ア シ フ ト

営 業 用 車

車 両 型 式	名 称	ボデー型式	エンジン	ミ ッ シ ョ ン
RT60-T	トヨペット コロナ マークⅡ 1600 営業用車	セ ダ ン	7 R	3 段 ミ ッ シ ョ ン コ ラ ム シ フ ト
RT60-TP	トヨペット コロナ マークⅡ 1600 LPG車	セ ダ ン	7 R	3 段 ミ ッ シ ョ ン コ ラ ム シ フ ト

G S S

車 両 型 式	名 称	ボデー型式	エンジン	ミ ッ シ ョ ン
RT75-M	トヨペット コロナ マークⅡ 1900 ハードトツプ GSS	ハ ー ド ト ツ プ	10 R	5 段 ミ ッ シ ョ ン フ ロ ア シ フ ト

車 両 概 要

2. 要 旨

トヨペット コロナ マークⅡは、従来の7R、8R、8R-Bエンジンを各部にわたり改良を加え性能を一段と向上するとともに、更に6R、6R-Bエンジン、および8R-Dエンジンを追加し、10Rエンジンと合わせて7種類のエンジンをそろえて、あらゆる用途に満足できる1700、スタンダード、デラックス シリーズ、1700SL シリーズ、1900デラックス シリーズ、※₁GL シリーズ、※₂GSL シリーズ、GSS、営業用車の車種構成を整えると同時にラジエータ グリル、リヤ コンビネーション ランプ等を斬新な意匠に変更し品位を向上しました。

※₁ 「GL」とはGrand Luxurious (グラウド ラグジュアリアス) (豪華で気品にあふれた堂々たる車両) の略で外観的にもまた室内も、デラックス車より一層豪華な装備を持ち、競合他車種はもちろんの事、マークⅡシリーズの中に於てもより一層豪華で、かつ気品に満ちた堂々たる車両です。

※₂ 「GSL」は Grand Sporty & Luxurious (グランド スポーティ アンド ラグジュアリアス) の略でGL車の豪華の中に更にスポーティを加味した車両です。

エンジン型式と車種構成の新旧対比

新			旧		
エンジン型式	車 種	シ リ ー ズ	エンジン型式	車 種	シ リ ー ズ
7 R	RT60-T, TP	営 業 用 車	←	←	1600シリーズ
6 R	RT61系 RT71系 RT77系	1700 デラックス スタンダード シ リ ー ズ	7 R	RT60系 RT70系 RT76系	
6R-B	RT61-S RT71-S	1700 S L シ リ ー ズ	7R-B	RT60-S RT70-S	
8R-D	RT62-D系 RT72-D系 RT78-D系	1900 デラックス シ リ ー ズ			
8 R	RT62系 RT72系	G L シ リ ー ズ	← ←	← ←	1900 シ リ ー ズ
8R-B	RT62-S系 RT72-S系	G S L シ リ ー ズ	←	←	
10 R	RT75-M	G S S	←	←	

車 両 概 要

3. 主要諸元および性能

1) 主 要 諸 元

- ① 車両各部のシール，防音，遮音材の追加を行ない，車両の走行振動，騒音，乗心地を一層向上したため，車両重量および前軸荷重が10kg増加しました。
- ② 従来1900シリーズに使用されていたホイール オープニング モールを外したため車両幅長が5 mm短くなりR T61系と同じになりました。
- ③ エンジン型式の変更およびエンジン性能を向上したことにより走行性能が向上しました
- ④ フロント ブレーキ ドラムのアクスル ハブ 取付け部の肉厚を厚くして，ブレーキのフイーリングを向上したため，フロントの輪距が5 mm増加しました。

2) 車 両 性 能 比 較

() 内は比較対象車両 最 高 速 度

R T61系	155	150 (R T60系)
R T61-S	170	165 (R T60-S)
R T62-D系	160	—
R T71系	155	150 (R T70系)
R T71-S	170	165 (R T70-S)
R T72-D系	160	—
R T77-D系	150	145 (R T76系)
	トヨグライド付 145	—
R T78-D系	155	—
	トヨグライド付 150	—

SS¼マイル加速 (Sec)

R T61-DK	18.2	18.7 (R T60-DK)
R T61-S	17.6	18.1 (R T60-S)
R T62-DK	17.8	—
R T62-K	17.8	—
R T62-S	17.5	—
R T71-K	18.2	—
R T71-S	17.6	—
R T72-DK	17.8	—
R T72-K	17.8	—
R T72-S	17.5	17.6 (旧R T72-S)

車 両 概 要

登 坂 能 力

	Tan θ を示す	Sin θ を示す
RT61-D	0.53	0.399 (RT60-D)
RT61-S	0.54	0.488 (RT60-S)
RT62-	0.50	0.453 (旧RT62)
RT62-D	0.53	—
RT71	0.52	0.336 (RT70)
RT71-S	0.54	0.448 (RT70-S)
RT72-K	0.51	0.465 (RT72-K)
RT72-D	0.53	—
RT72-S	0.53	0.474 (RT72-S)
RT77-D	0.54	0.406 (RT76-D)
RT78-D	0.54	—

(注) 従来はSin θ で表示していましたが今回からTan θ で表示されるようになりました。

4. 概 要

1) エンジン

7R, 6R, 6R-B, 8R, 8R-D, 8R-B, および10Rの7種類のエンジンがあります。

7Rエンジンの諸元は変わりませんが実質性能を一段と向上し、「営業用車」に搭載しました。

8R, 8R-B型エンジンは、シリンダヘッドを変更して圧縮圧力を高めると同時に、各部に改良を加えて最高出力を5PS向上し、マークⅡ系の「GL」「GSL」車に搭載しました。

また従来の7Rエンジンを基本に、ストロークを変え、1707ccに排気量を増大した高性能、6Rエンジンを新しく加え、従来の1600シリーズの車両に搭載し「1700シリーズ」を形成しました。

8R-Dは、8Rエンジンのシリンダヘッドガスケットを厚くし、圧縮圧力を9.0にしてレギュラガソリンが使用できるようにして、「1900デラックス」車に搭載しました。

10Rエンジンは従来と変わりません。

車 両 概 要

エンジン性能諸元

エンジン 型 式	総排気量 (cc)	最高出力 (PS/rpm)	最大トルク (kg-m/ rpm)	最小燃費率 全負荷時 (g/PS-h /rpm)	使用ガソリン
7 R	1591	85/5500	12.5/3800	220/2200	レギュラー
	1591	75/5000	11.5/2600	205/2200	L P G
6 R	1707	95/5500	14.0/3800	215/2200	レギュラー
6R-B	1707	105/6000	14.5/4000	220/3200	ハイオクタン
8 R	1858	105/5500	15.0/3600	210/2400	ハイオクタン
8R-D	1858	100/5500	15.0/3600	215/2400	レギュラー
8R-B	1858	115/6000	15.5/4000	220/3200	ハイオクタン
10 R	1858	140/6400	17.0/5200	210/5200	ハイオクタン

なおエンジンの大きな改良点は、性能向上とともにブローバイ ガスの大気放出防止装置である PCV (ポジティブ クランク ケース ベンチレーション) を7R, 6R, 8R, および8R-D型エンジンに採用したことがあげられます。

2) シ ャ シ

① ク ラ ッ チ

クラッチ ディスクのスプライン径を増大しクラッチの切れを良くするとともに、リリース シリンダの径を変更し、クラッチ ペダルの作動を軽くしました。

またGSL車は出力の増大にともない9インチ クラッチを採用しました。

② トランス ミツシヨシ

3段トランスミツシヨシを新設計し、フィーリングを最高にしました。

4段トランス ミツシヨシはクラッチの諸元変更により、インプット シャフトを変更しました。またアウト プット シャフトのスプライン歯数を10から21に変更しました。

2速トヨグライドは、7Rエンジンから6Rエンジンに変わり、出力が増大されたため、ロー サーボ ピストン径を増大して、バンド締付力を増大しました。またリバース発進時のクラッチ容量を増加させるため、油路を一部変更しました。

③ プロペラ シャフト

トランスミツシヨシ アウトプット シャフトの変更により、一部変更になりました。

また2分割プロペラ シャフトは、センタ ベアリングの形状と取付け高さを変更し、急発進時、悪路走行時の静粛性を一段と向上しました。

④ リヤ アクスル関係

エンジンの出力増加にともない、6Rエンジン車の4段トランス ミツシヨシ車のデイ

車 両 概 要

フアレンシャルは4ピニオン式を採用しました。

⑤ フロント サスペンション関係

フロントクロスメンバのストラットバー取付部の位置を上げて悪路走行時の路面接触を防止しました。

⑥ ブレーキ

営業用車、スタンダード車を除き、デラツクス系全車にディスクブレーキ、タンデムマスタシリンダ、ブースタを標準装備しました。

ドラムブレーキのフロントブレーキドラムのハブ取付面肉厚を増加し、ブレーキの放熱を良好にして、ブレーキ安定性を向上しました。

3) ボデー関係

ボデーの基本構造は従来と同じにして、フロントビュー、リヤビューを一新しました。「GL」「GSL」「GSS」車にはボデーサイドにストライプ（細線塗装）を施し、外部装飾を一新し更に内部装備品を豪華に仕立て上げ、ゴージャスなムードを作り上げました。エンジンフードのリップ模様を変え、また、フードサポートを変えて、ワンタッチ式にし操作性を向上しました。

アンダボデーは2分割プロペラシャフトのセンタベアリング変更にともない、トンネル部分を変更し、デифアレンシャルキャリヤダンパストツパの取付け高さを上げて悪路走行時の静粛性を向上しました。

内部装飾はシート類、トリム類、コンソールボックス等の意匠を変更し斬新で、豪華になりました。

安全性の面においては、シートベルトはJIS規格を上まわる安全性の高いもので、バックルをワンタッチ方式のプツシュボタン式に変更し、操作性を向上しました。

シートは、ヒンジ部の強度を更に増し、追突された場合等の衝撃にも十分安全性を発揮できるものにしました。

ヘッドレストを大きくして頭部の受圧面積を増大し、安全性を一層向上しました。

4) 補 機

① イグニッションスイッチはOFF位置を廃止し、キーの抜き差しできる位置をLOCK位置のみにしましたので、盗難防止の確実性が高まりました。同時に上記変更にともない、ON位置が変更になりましたので、キープレートの外部光線の反射がなくなつたため、無光沢メツキから光沢メツキにしました。

② 角型スピードメータの最高速度指示を180km/hに変更しました。

③ ヒータパイロットランプ部のガラス色を変更し、照射穴巾をせまくして、見やすくしました。

車 両 概 要

- ④ ヒータのベンチレーションルーバの意匠を変更すると同時に風向調整を上下左右に調整できるようにしました。ヒータウオータバルブ部にプロテクタを設けて、足もとの安全性を向上しました。
- ⑤ ワイヤハーネスの電源取だし部にフュージブルリンク（配線ショート時等の過電流時にフューズの役目をする）を設けて安全性を向上しました。
- ⑥ サイドターンシグナルランプは、バルブ切れ時の確認を容易にする断線標示式にしました。
- ⑦ リヤコンビネーションランプの意匠を斬新なものにし、後方からの確認をしやすくしました。
- ⑧ リヤウインドデیفオツガを送風式から熱線入りリヤウインドガラスに変更しました。
- ⑨ SL系車両のワイパブレードに山形羽根付き金具を取付け高速走行時のワイパブレード浮き上りを防止しました。

車 両 概 要

仕様一覧表

※デラー オプション ●メーカ オプション ○標 準

		ベンチシート		セパレートシート		ディスク タンデム ブレースタ PCV	クラブ シブル	パワー ウインド ウ	ルーフ レザ	ラジアル タイヤ	熱 リヤウイ ンドウ
		ビニール	フ ブリック	ビニール	フ ブリック						
セ ダ ン	1600 7 R	○				●	●				
		○					●				
		○					●				
	1700 6 R		○		●	●	●				
				○		○	●				●
				○	○	●	●				
ハ ー ド ト ツ ブ	1900 8 R		○		●	○	○				
			○		○	○	○				
			○		○	○	○				
			○		○	●	○		●		
			○		○	○	○		●		
			○		○	○	○		●		
			○		○	○	○		●		
			○		○	○	○		●		
			○		○	○	○		●	●	○
			○		○	○	○		●	●	○
ワ ゴ ン	1700 6 R		○		●	●	●				
			○		○	○	●				
			○		●	●	●				
	1900 8 R		○		○	○	○				
		○			○	○	○				
10R	RT75-M			○		○	○	●	●	H R ○ ●	

諸 元

型 式		RT60-T	RT60-TP	RT-61	RT61-D	RT61-DK	RT61-DC	RT61-S
自 動 車 の 種 別		小型(四輪)	←	←	←	←	←	←
用 途		乗 用	←	←	←	←	←	←
車 体 の 型 状		箱 型	←	←	←	←	←	←
長 さ	m	4.295	←	←	←	←	←	←
幅	m	1.605	←	←	←	←	←	←
高 さ	m	1.405	←	←	←	←	←	←
軸 距	m	2.510	←	←	←	←	←	←
輪 距 m	前 輪	1.330	←	←	1.325	←	1.330	1.325
	後 輪	1.320	←	←	←	←	←	←
室内又は荷台の内側寸法 m	長 さ	1810	←	←	←	←	←	←
	幅	1.355	←	←	←	←	←	←
	高 さ	1.140	←	←	←	←	←	←
荷台オフセット	m	—	—	—	—	—	—	—
原 動 機 の 型 式		7 R	←	6 R	←	←	←	←
総 排 気 量(ℓ)		1.591	←	1.707	←	←	←	←
燃 料 の 種 類		ガソリン	L.P.G	ガソリン	←	←	←	←
車 両 重 量 kg	前 軸	550	←	545	560	570	560	570
	後 軸	420	475	415	420	425	420	430
	計	970	1,025	960	980	995	980	1,000
乗 車 定 員 人		5	←	←	←	←	←	←
最 大 積 載 量 kg		—	—	—	—	—	—	—
車 両 総 重 量 kg	前 軸	650	←	645	660	670	660	670
	後 軸	595	650	590	595	600	595	605
	計	1,245	1,300	1,235	1,255	1,270	1,255	1,275
最 大 安 定 傾 斜 角 度	左	50	49	50	←	←	←	←
	右	50	49	50	←	←	←	←
車 輪 配 列		前2, 後2駆動	←	←	←	←	←	←
タ イ ヤ	前 輪	5.60-13 -6 P R	←	5.60-13 -4 P R	6.45-13 -4 P R	←	←	←
	後 輪	6.45-13 -4 P R 6.45-13 -6 P R 6.45-S 13-4 P R	←	5.60-13 -6 P R 6.45-13 -4 P R 6.45-13 -6 P R 6.45 S 13 -4 P R	6.45-13 -6 P R 6.45 S 13 -4 P R	←	←	←

諸 元

型 式		RT71	RT71-K	RT71-C	RT71-S	RT72-D	RT72-DK	RT72-DH
自 動 車 の 種 別		小型(四輪)	←	←	←	←	←	←
用 途		乗 用	←	←	←	←	←	←
車 体 の 形 状		箱 型	←	←	←	←	←	←
長 さ	m	4.295	←	←	←	←	←	←
幅	m	1.605	←	←	←	←	←	←
高 さ	m	1.395	←	←	←	←	←	←
軸 距		m	2.510	←	←	←	←	←
輪 距	前 輪	m	1.330	1.325	←	←	←	←
	後 輪	m	1.320	←	←	←	←	←
室内又は荷台の内側寸法	長 さ	m	1.805	←	←	←	←	←
	幅	m	1.355	←	←	←	←	←
	高 さ	m	1.130	←	←	←	←	←
荷台オフセット		m	—	—	—	—	—	—
原 動 機 の 型 式		6 R	←	←	←	8 R	←	←
総 排 気 量(ℓ)		1.707	←	←	←	1.858	←	←
燃 料 の 種 類		ガソリン	←	←	←	←	←	←
車 両 重 量	前 軸	kg	565	575	570	575	570	580
	後 軸	kg	425	←	←	←	430	←
	計	kg	990	1,000	995	1,000	←	1,010
乗 車 定 員		人	5	←	←	←	←	←
最 大 積 載 量		kg	—	—	—	—	—	—
車 両 総 重 量	前 軸	kg	665	675	670	675	670	680
	後 軸	kg	600	←	600	←	605	←
	計	kg	1,265	1,275	1,270	1,275	←	1,285
最大安定傾斜角度	左	度	50	←	←	←	←	←
	右	度	50	←	←	←	←	←
車 輪 配 列		前2, 後2駆動	←	←	←	←	←	←
タイヤ	前 輪		6.45-13 -4P R	←	←	←	←	←
	後 輪		6.45-13 -6P R 6.45S13 -4P R	←	←	←	←	←

一 覧 表

RT72-K	RT72-H	RT72-S	RT72-SH	RT77-D	RT77-DK	RT77-DC	RT78-D	RT78-DK	RT78-DN	RT75-M
←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
←	←	←	←	ステーション ・ワゴン	←	←	←	←	←	箱 型
←	←	←	←	4.320	←	←	←	←	←	4.295
←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
←	←	←	←	1.425	←	←	←	←	←	1.385
←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
←	←	←	←	1.330	1.325	1.330	1.325	←	←	1.340
←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	1.325
←	←	←	←	2.665	←	←	←	←	←	1.130
←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
←	←	←	←	1.140	←	←	←	←	←	1.130
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
←	←	←	←	6 R	←	←	8 R	←	←	10R
←	←	←	←	1.707	←	←	1.858	←	←	←
←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
580	590	585	595	550	560	550	560	570	←	600
435	←	445	←	490	495	490	←	495	←	460
1,015	1,025	1,030	1,040	←	1,055	1,040	1,050	1,065	←	1,060
←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
680	690	685	695	650	660	650	660	670	←	700
610	←	620	620	665	670	665	←	670	←	635
1,290	1,300	1,305	1,315	1,315	1,330	1,315	1,325	1,340	←	1,335
←	←	←	←	48	←	←	←	←	←	←
←	←	←	←	48	←	←	←	←	←	←
←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
←	←	6.45-13 -4 P R (6.45-13 -6 P R 6.45 S 13 -4 P R 165 S R 13	←	6.45-13 -4 P R (6.45-13 -6 P R 6.45 S 13 -4 P R	←	←	←	←	←	6.45-H -144 P R 6.45-S- 14-4 P R 165 S R 14

諸 元

型 式		RT60-T	RT60-T P	RT61	RT61-D	RT61-DK	RT61-DC	RT61-S	
性 能	最 高 速 度 km/h	150(推定)	140(推定)	155(推定)	←	←	←	170(推定)	
	燃 料 消 費 率 km/ℓ	17.5 (51km/h)	14.0 (51km/h)	17.5 (60km/h)	←	←	14.5 (60km/h)	16.5 (60km/h)	
	制 動 停 止 距 離 m(初速50km/h)	13.0	←	←	←	←	←	←	
	駐 車 制 動 能 力			0.32	←	←	←	←	
	登 坂 能 力 tanθ			0.54	0.53	0.55	0.53	←	
原 動 機	シ リ ン ダ 数 及 び 配 置	直 4・縦	←	←	←	←	←	←	
	燃 焼 室 形 式	ク サ ビ 形	←	←	←	←	←	←	
	弁 機 構	上 頭 上 カ ム 軸 チ エ ン ジ 類 型	←	←	←	←	←	←	
	内 径 × 行 程 mm	86.0×68.5	←	86.0×73.5	←	←	←	←	
	圧 縮 比	8.5	←	8.5	←	←	←	9.5	
	圧 縮 圧 力 kg/cm ² -r.p.m	11.0/250	←	←	←	←	←	13.0/250	
	最 高 出 力 PS/r.p.m	85/5500	75/5000	95/5500 (JIS)	←	←	←	105/6000 (JIS)	
	最 大 ト ル ク kg·m/rpm	12.5/3800	11.5/2600	14.0/3800 (JIS)	←	←	←	14.5/4000 (JIS)	
	燃 料 消 費 率 (全 負 荷) g/PS·h (rpm)	220(2200)	205(2200)	215(2200)	←	←	←	220(3200)	
	寸 法 長 寸 × 巾 寸 × 高 寸 mm	680×708 ×693	←	←	←	←	←	680×616 ×642	
重 量 (整 備)	kg	165	←	←	←	←	←		
変 速 機	製 作 者 名	ト ヨ タ 自 動 車	←	←	←	←	←	←	
	形 式	常 時 嚙 合 式	←	←	←	前 進 常 時 嚙 合 式 後 進 選 択 摺 動 式	油 圧 制 御 遊 星 歯 車 全 自 動 変 速 機	前 進 常 時 嚙 合 式 後 進 選 択 摺 動 式	
	操 作 方 式	ハ ン ド ル チ エ ン ジ	←	←	←	フ ロ ア チ エ ン ジ	ハ ン ド ル チ エ ン ジ	フ ロ ア チ エ ン ジ	
	速 比	一 速	3.337 (シンクロ)	←	←	←	3.674 (シンクロ)	1.820	3.674 (シンクロ)
		二 速	1.653 (シンクロ)	←	←	←	2.114 (シンクロ)	1.000	2.114 (シンクロ)
		三 速	1.000 (シンクロ)	←	←	←	1.403 (シンクロ)	—	1.403 (シンクロ)
		四 速	—	—	—	—	1.000 (シンクロ)	—	1.000 (シンクロ)
		五 速	—	—	—	—	—	—	—
		後 退	4.449	←	←	←	4.183	1.820	4.183
	減 速 機	形 式	普 通 式	←	←	←	←	←	←
		第 一 齒 車 形 式	ハ イ ポ イ ド	←	←	←	←	←	←
		減 速 比	4.111	←	←	←	←	←	3.900

一 覧 表

RT62-D	RT62-DK	RT62-DN	RT62-DH	RT62	RT62-K	RT62-N	RT-62H	RT62-S	RT62-SH
160(推定)	←	←	←	165(推定)	←	←	←	175(推定)	170(推定)
17.5 (60km/h)	←	15.0 (60km/h)	←	17.5 (60km/h)	←	15.0 (60km/h)	←	16.0 (60km/h)	14.0 (60km/h)
←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
←	0.56	0.53	←	0.50	0.52	0.50	←	0.53	←
←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
←	←	←	←	86.0×80.0	←	←	←	←	←
9.0	←	←	←	9.2	←	←	←	1.02	←
11.5/250	←	←	←	11.8/250	←	←	←	13.3/250	←
100/5500 (JIS)	←	←	←	105/5500 (JIS)	←	←	←	115/6000 (JIS)	←
15.0/3600 (JIS)	←	←	←	←	←	←	←	15.5/4000 (JIS)	←
210(2200)	←	←	←	←	←	←	←	220(3200)	←
680×708 ×696	←	←	←	←	←	←	←	680×616 ×642	←
168	←	←	←	←	←	←	←	←	←
←	←	アイシン ワーナ	←	トヨタ 自動車	←	アイシン ワーナ	←	トヨタ 自動車	アイシン ワーナ
常時噛合式	前進 常時噛合式 後進 選択摺動式	油圧制御 遊星歯車 全自動 変速機	←	常時噛合式	前進 常時噛合式 後進 選択摺動式	油圧制御 遊星歯車 全自動 変速機	←	前進 常時噛合式 後進 選択摺動式	油圧制御 遊星歯車 全自動 変速機
ハンドル チェンジ	フロア チェンジ	ハンドル チェンジ	フロア チェンジ	ハンドル チェンジ	フロア チェンジ	ハンドル チェンジ	フロア チェンジ	←	←
3.337 (シンクロ)	3.674 (シンクロ)	2.400	←	3.337 (シンクロ)	3.674 (シンクロ)	2.400	←	3.674 (シンクロ)	2.400
1.653 (シンクロ)	2.114 (シンクロ)	1.479	←	1.653 (シンクロ)	2.114 (シンクロ)	1.479	←	2.114 (シンクロ)	1.479
1.000 (シンクロ)	1.403 (シンクロ)	1.000	←	1.000 (シンクロ)	1.403 (シンクロ)	1.000	←	1.403 (シンクロ)	1.000
—	1.000 (シンクロ)	—	—	—	1.000 (シンクロ)	—	—	1.000 (シンクロ)	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4.449	4.183	1.920	←	4.449	4.183	1.920	←	4.183	1.920
←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
3.900	←	←	←	3.700	←	←	←	←	←

諸 元

型 式		RT71	RT71-K	RT71-C	RT71-S	RT72-D	RT72-DK	RT72-DH	
性 能	最 高 速 度 km/h	155(推定)	←	←	170(推定)	160(推定)	←	←	
	燃 料 消 費 率 km/h	17.5 (60km/h)	←	14.5 (60km/h)	16.5 (60km/h)	17.5 (60km/h)	←	15.0 (60km/h)	
	制 動 停 止 距 離 (初速50km/h) m	13.0	←	←	←	←	←	←	
	駐 車 制 動 能 力	0.32	←	←	←	←	←	←	
	登 坂 能 力	0.52	0.55	←	0.54	0.53	0.56	0.53	
原 動 機	シ リ ン ダ 数 及 び 配 置	直4, 縦	←	←	←	←	←	←	
	燃 焼 室 形 式	クサビ形	←	←	←	←	←	←	
	弁 機 構	1. 頭上カム軸 2. エーン駆動	←	←	←	←	←	←	
	内 径 × 行 程 mm	86.0×73.5	←	←	←	86.0×80.0	←	←	
	圧 縮 比	8.5	←	←	9.5	9.0	←	←	
	圧 縮 圧 力 kg/cm ² -rpm	11.0/250	←	←	13.0/250	11.5/250	←	←	
	最 高 出 力 PS/rpm	95/5500 (JIS)	←	←	105/6000 (JIS)	100/5500 (JIS)	←	←	
	最 大 ト ル ク kg·m/rpm	14.0/3800 (JIS)	←	←	14.5/4000 (JIS)	15.0/3600 (JIS)	←	←	
	燃 料 消 費 率 (全負荷) g/PS·h (rpm)	215(2200)	←	←	220(3200)	215(2400)	←	←	
	寸 法 長さ×巾×高さ mm	680×708 ×693	←	←	680×616 ×642	680×708 ×696	←	←	
重 量 (整 備) kg	165	←	←	←	168	←	←		
動 力 伝 達 装 置	製 作 者 名	トヨタ 自動車	←	←	←	←	←	アイシン ワーナ	
	形 式	常時噛合式	前進 常時噛 合式 後進 選択摺 動式	油圧制御 遊星歯車 全自動変 速機	前進 常時噛 合式 後進 選択摺 動式	常時噛合式	前進 常時噛 合式 後進 選択摺 動式	油圧制御 遊星歯車 全自動変 速機	
	操 作 方 式	ハンドル チェンジ	フロアチ ェンジ	←	←	ハンドル チェンジ	フロアチ ェンジ	←	
	変 速 機	一 速	3.337(シ ンクロ)	3.674(シ ンクロ)	1.82	3.674(シ ンクロ)	3.337(シ ンクロ)	3.674(シ ンクロ)	2.400
		二 速	1.653(シ ンクロ)	2.114(シ ンクロ)	1.000	2.114(シ ンクロ)	1.653(シ ンクロ)	2.114(シ ンクロ)	1.479
		三 速	1.000(シ ンクロ)	1.403(シ ンクロ)	—	1.403(シ ンクロ)	1.000(シ ンクロ)	1.403(シ ンクロ)	1.000
		四 速	—	1.000(シ ンクロ)	—	1.000(シ ンクロ)	—	1.000(シ ンクロ)	—
		五 速	—	—	—	—	—	—	—
	後 退	4.44	4.183	1.820	4.183	4.449	4.183	1.920	
	減 速 機	型 式	普通式	←	←	←	←	←	←
第 一		歯 車 形 式	ハイポイド	←	←	←	←	←	
		減 速 比	4.111	←	←	←	3.900	←	

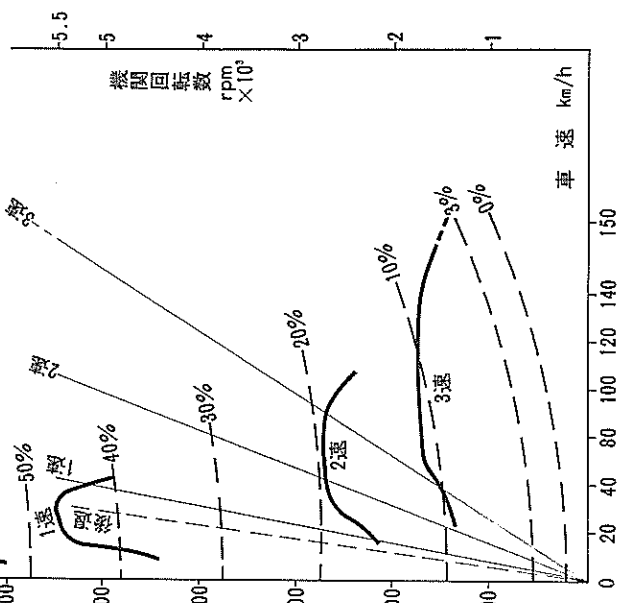
— 覽 表

RT72-K	RT72-H	RT72-S	RT72-SH	RT77-D	RT77-DK	RT77-DC	RT78-D	RT78-DK	RT78-DN	RT75-M
165 (推定)	←	175 (推定)	170 (推定)	150 (推定)	←	145 (推定)	155 (推定)	←	150 (推定)	200 (推定)
←	15.0 (60km/h)	16.0 (60km/h)	14.0 (60km/h)	16.5 (60km/h)	←	13.5 (60km/h)	16.5 (60km/h)	←	14.0 (60km/h)	15.5 (60km/h)
←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
←	←	←	0.34	←	←	←	←	←	←	←
0.51	0.49	0.53	←	0.54	0.57	←	0.54	0.56	0.54	Sinθ 0.514
←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	半球形
←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	2.頭上カム軸 チェーン駆動
←	←	←	←	86.0×73.5	←	←	86.0×80.0	←	←	←
9.2	←	10.2	←	8.5	←	←	9.0	←	←	9.5
11.8/250	←	13.3/250	←	11.0/250	←	←	11.5/250	←	←	14.0/250
105/5500 (JIS)	←	115/6000 (JIS)	←	95/5500 (JIS)	←	←	100/5500 (JIS)	←	←	140/6400
15.0/3600 (JIS)	←	15.5/4000 (JIS)	←	14.0/3800 (JIS)	←	←	15.0/3600 (JIS)	←	←	17.0/5200
210 (2400)	←	220 (3200)	←	215 (2200)	←	←	←	←	←	210 (5200)
←	←	680×616 ×642	←	680×708 ×693	←	←	680×708 ×696	←	←	682×727 ×615
←	←	←	←	165	←	←	168	←	←	170
トヨタ 自動車	アイシン ワーナ	←	アイシン ワーナ	←	←	←	←	←	アイシン ワーナ	←
前進 常時啮 合式 後進 選択摺 動式	油圧制御 遊星歯車 全自動変 速機	前進 常時啮 合式 後進 選択摺 動式	油圧制御 遊星歯車 全自動変 速機	常時啮合 式	前進 常時啮 合式 後進 選択摺 動式	油圧制御 遊星歯車 全自動変 速機	常時啮合 式	前進 常時啮 合式 後進 選択摺 動式	油圧制御 遊星歯車 全自動変 速機	←
←	←	←	←	ハンドル チェンジ	フロア チェンジ	ハンドル チェンジ	←	フロアチ ェンジ	ハンドル チェンジ	フロア チェンジ
3.674(シ ンクロ)	←	←	2.460	3.337(シ ンクロ)	3.674(シ ンクロ)	1.820	3.337(シ ンクロ)	3.674(シ ンクロ)	2.400	3.074
2.114(シ ンクロ)	←	←	1.479	1.653(シ ンクロ)	2.114(シ ンクロ)	1.000	1.653(シ ンクロ)	2.114(シ ンクロ)	1.479	1.838
1.403(シ ンクロ)	←	←	1.000	1.000(シ ンクロ)	1.403(シ ンクロ)	←	1.000(シ ンクロ)	1.403(シ ンクロ)	1.000	1.256
1.000(シ ンクロ)	←	←	←	←	1.000(シ ンクロ)	←	←	1.000(シ ンクロ)	←	1.000
←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	0.865
4.183	←	←	←	4.449	4.183	1.820	4.449	4.183	1.920	3.168
←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
3.700	←	←	←	4.375	←	←	4.111	←	←	4.375

車両走行性能曲線図

1	空	3.337	車両総重量 kg	1245
2	空	1.553	タイヤ空気抵抗係数 m	0.282
3	空	1.000	旋回抵抗係数	0.015
4	空	—	空気抵抗係数	0.0021
5	空	—	路面摩擦係数 μ	1.68
6	空	—	駆力伝達効率	3 速 0.95
比	後 速	4.449	減速率	その他 0.90
比	後 速	4.111	減速率	—
原	最大出力 P_{max} / rpm	85.0 5300	ストロートルク比	—
機	最大トルク T_{max} / rpm	12.3 3300	伝達率	—
比	—	—	—	—

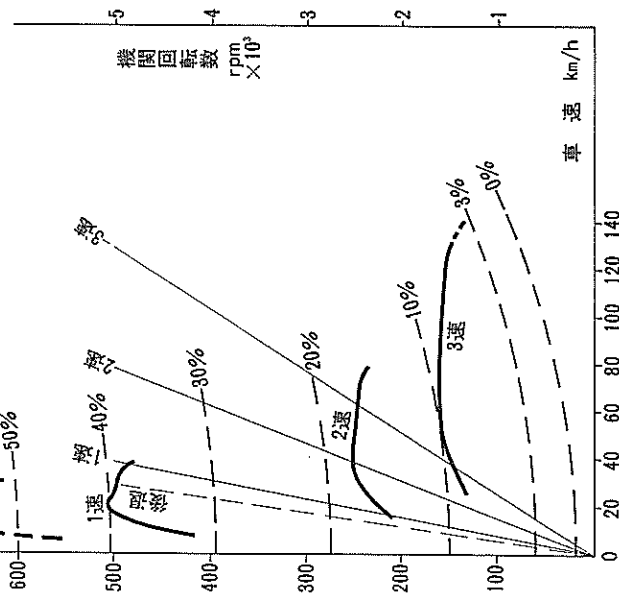
走行
抵抗
力抵抗
kg



R T 60 - T 型車 G6488

1	空	3.337	車両総重量 kg	1300
2	空	1.653	タイヤ空気抵抗係数 m	0.282
3	空	1.000	旋回抵抗係数	0.015
4	空	—	空気抵抗係数	0.0021
5	空	—	路面摩擦係数 μ	1.68
6	空	—	駆力伝達効率	3 速 0.95
比	後 速	4.449	減速率	その他 0.90
比	後 速	4.111	減速率	—
原	最大出力 P_{max} / rpm	75 5000	ストロートルク比	—
機	最大トルク T_{max} / rpm	11.5 2800	伝達率	—
比	—	—	—	—

走行
抵抗
力抵抗
kg

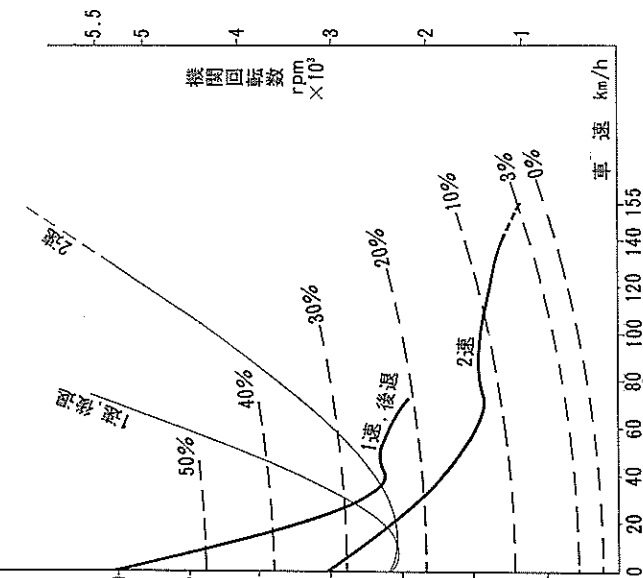


R T 60 - T P 型車 G6489

車両走行性能曲線図

1 速	1,820	車両総重量 kg	1255
2 速	1,000	タイヤ有効半径 m	0.281
3 速		軸荷抵抗係数	0.015
4 速		空気抵抗係数	0.0021
5 速		前部投影面積 m ²	1.66
6 速		動力伝達効率	0.95
後退	1,820	動力伝達効率	0.90
減速比	4.111	運動車	
PS	55/3300	スタートトルク比	2.300
PS	14.0/3800	回転数	
PS		トルク	

付
人
行
引
抵
抗
kg

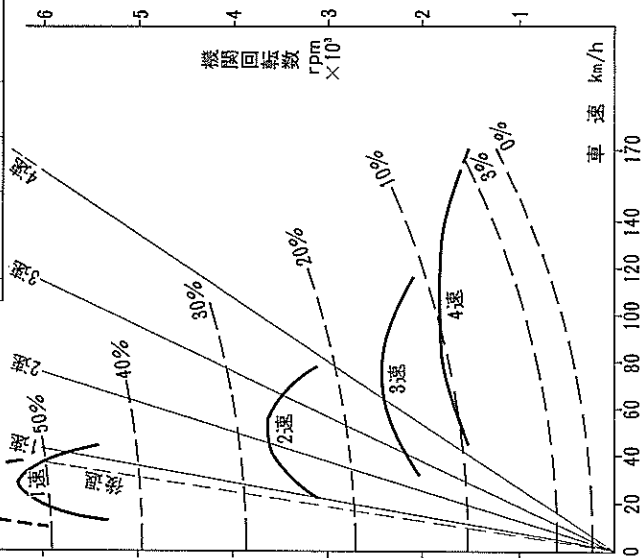


G6492

R T 61 - D C 型車

1 速	2,647	車両総重量 kg	1275
2 速	2,114	タイヤ有効半径 m	0.285
3 速	1,403	軸荷抵抗係数	0.015
4 速	1,000	空気抵抗係数	0.0021
5 速		前部投影面積 m ²	1.66
6 速		動力伝達効率	0.90
後退	4,183	運動車	0.85
減速比	3.900	スタートトルク比	
PS	100/6000	回転数	
PS	14.5/4000	トルク	

付
人
行
引
抵
抗
kg



G6493

R T 61 - S 型車

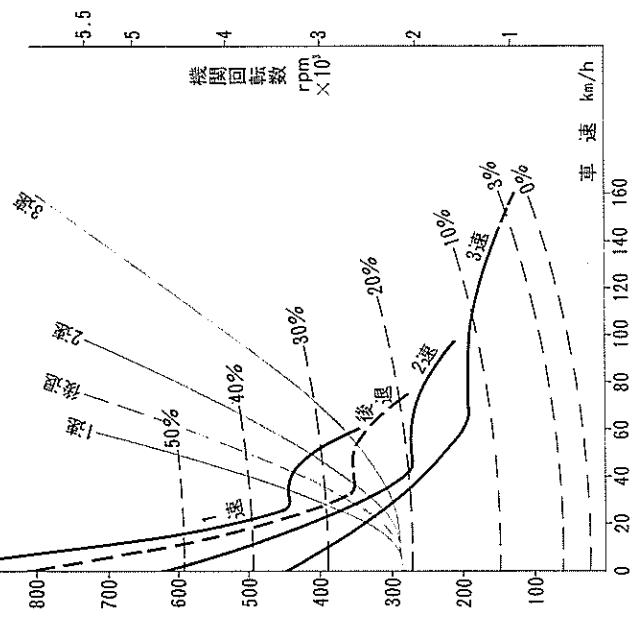
車両走行性能曲線図

1 速	2,400	車両総重量kg	1250
2 速	1,470	タイヤ平均半径mm	0.281
3 速	1,000	タイヤ最低半径mm	0.015
4 速		空気抵抗係数	0.0021
5 速		前面投影面積 m^2	1.66
6 速		動力伝達率	0.95
後進	1,970	走行速度	0.90
減速	3,900	ストローク/ピッチ	2.400
駆動出力PS	105 5500	勾配%	
駆動トルク $kg\cdot m$	15.0 3000	tan δ を示す	

付走行
人抵抗
力抵抗
kg

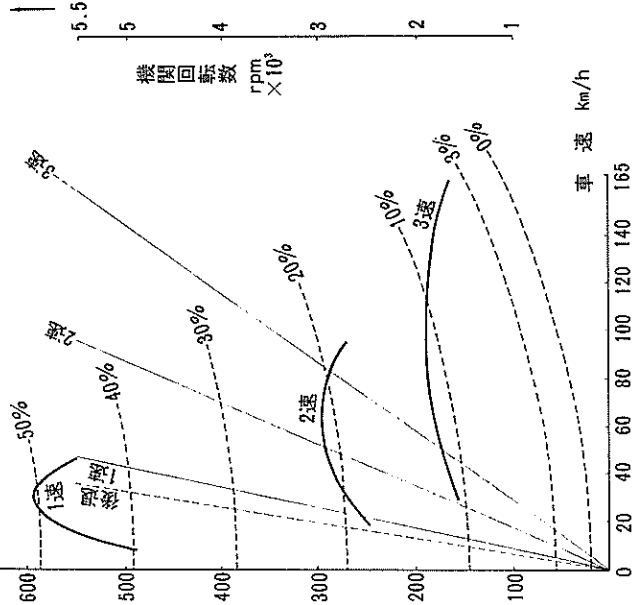
1 速	3,337	車両総重量kg	1275
2 速	1,633	タイヤ平均半径mm	0.281
3 速	1,060	タイヤ最低半径mm	0.015
4 速		空気抵抗係数	0.0021
5 速		前面投影面積 m^2	1.66
6 速		動力伝達率	0.95
後進	4,549	走行速度	0.90
減速	3,700	ストローク/ピッチ	
駆動出力PS	105 5500	勾配%	
駆動トルク $kg\cdot m$	15.0 3000	tan δ を示す	

付走行
人抵抗
力抵抗
kg



G6496

RT 62-DH 型車



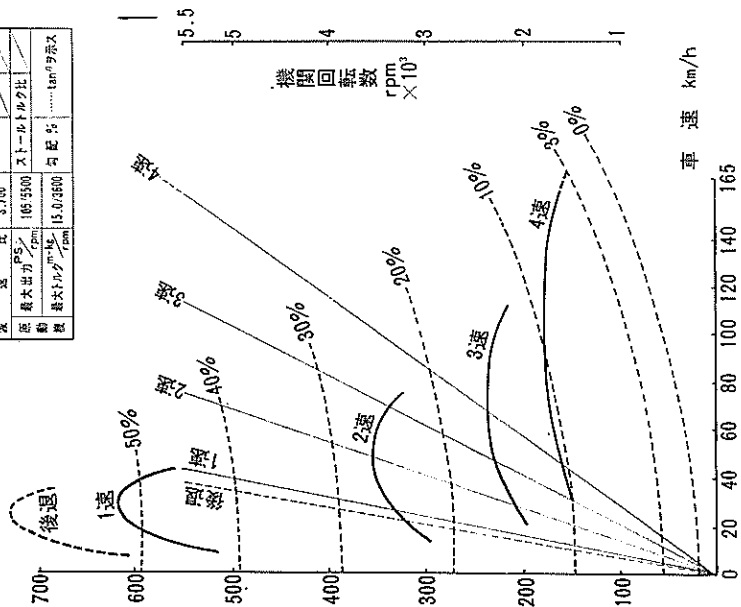
G6497

RT 62 型車

車両走行性能曲線図

1	変	3.674	牽引重量	1285
2	変	2.114	タイヤ有効半径	0.281
3	変	1.403	軸間距離	0.015
4	変	1.000	空気抵抗係数	0.021
5	変	1.66	新設機器重量	1.65
6	変	4.183	動力伝送の損失	0.93
後退	比	3.700	速度	
変	比	3.700	速度	
変	比	166.9300	ステーションル比	
原	最大出力	PS	15.0/3800	回転数
動	最大トルク	kg-m	15.0/2600	回転数

付走行
引抵抗
力抗
kg

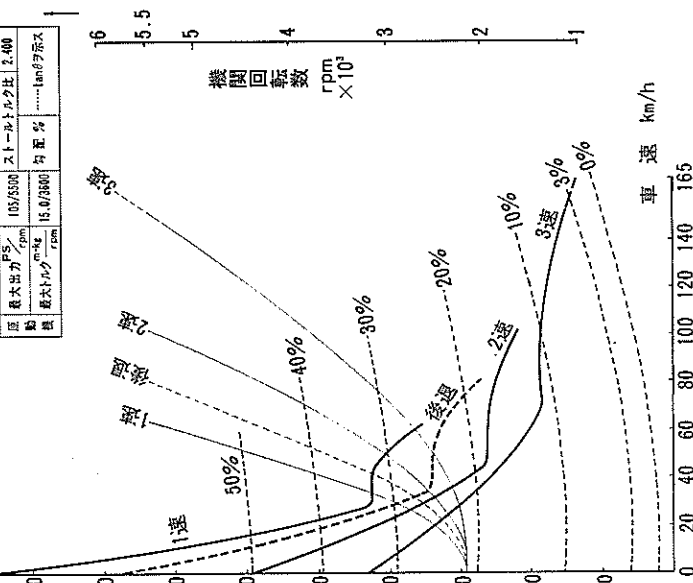


G6498

R T 62 - K 型車

1	変	2.400	牽引重量	1235
2	変	1.473	タイヤ有効半径	0.231
3	変	1.000	軸間距離	0.015
4	変	1.000	空気抵抗係数	0.021
5	変	1.66	新設機器重量	1.65
6	変	1.930	動力伝送の損失	0.93
後退	比	3.700	速度	
変	比	3.700	速度	
原	最大出力	PS	10.9/3500	回転数
動	最大トルク	kg-m	15.0/2600	回転数

付走行
引抵抗
力抗
kg



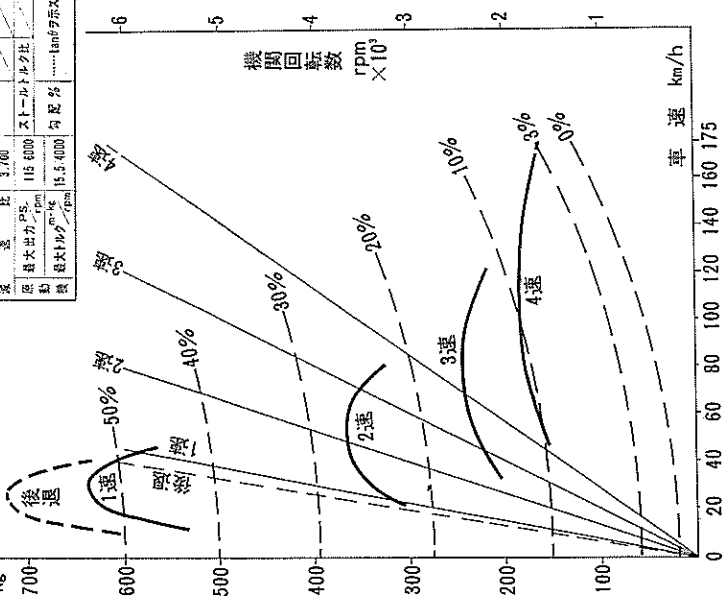
G6499

R T 62 - H 型車

車両走行性能曲線図

1 速	3.674	最高回転速度	1300
2 速	2.114	タイヤ半径	0.281
3 速	1.463	総引張抵抗力	0.015
4 速	1.000	空気抵抗係数	0.0021
5 速	—	新置球面積	1.69
6 速	—	動力伝率	0.99
後退	4.183	差込率	0.05
減速比	3.700	ストールトルク比	—
原最大出力	115.6000	トルク比	—
動機最大トルク	15.5.4000	回転 %	—

けん引抵抗力 kg

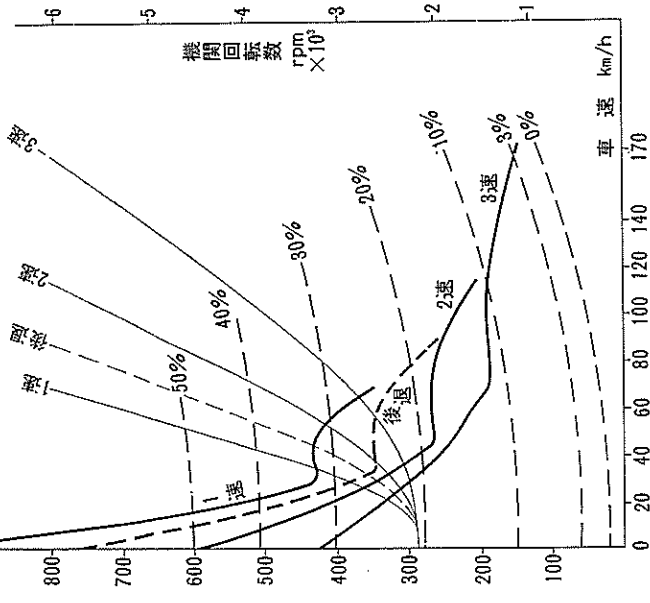


G6500

RT 62 - S 型車

1 速	2.400	最高回転速度	1310
2 速	1.473	タイヤ半径	0.281
3 速	1.000	総引張抵抗力	0.015
4 速	—	空気抵抗係数	0.0021
5 速	—	新置球面積	1.69
6 速	—	動力伝率	0.95
後退	1.920	差込率	0.05
減速比	3.700	ストールトルク比	2.400
原最大出力	115.6000	トルク比	—
動機最大トルク	15.5.4000	回転 %	—

けん引抵抗力 kg

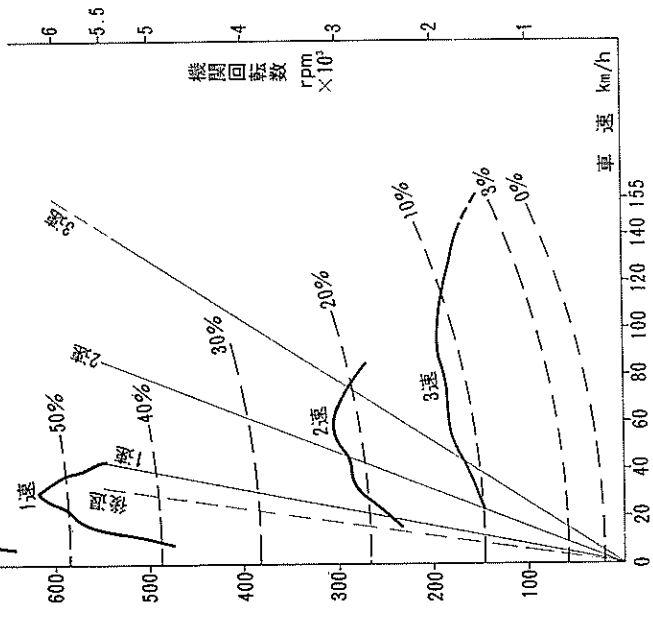
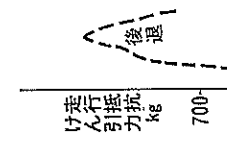


G6501

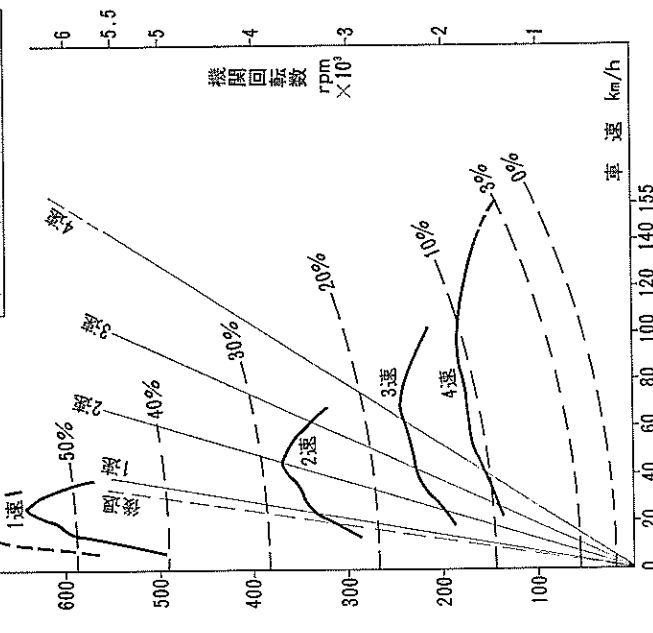
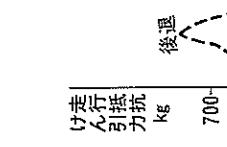
RT 62 - S H 型車

車両走行性能曲線図

実	1	2	3	4	5	6	後	比	次	際	機
	速	速	速	速	速	速	速	速	速	速	制
	3.537	1.833	1.000	1.000	1.455	0.95	4.449	4.111	95.3500	14.03800	tan θ を示す
	車両総重量kg	タイヤ平均半径m	総引抵抗係数	空気抵抗係数	前面投影面積 m^2	3速の θ	動力伝達効率	スリールレク比	PS \cdot rpm	最大トルク \cdot rpm	勾配%



実	1	2	3	4	5	6	後	比	次	際	機
	速	速	速	速	速	速	速	速	速	速	制
	3.674	2.114	1.400	1.000	1.455	0.95	4.183	4.111	95.3500	14.03800	tan θ を示す
	車両総重量kg	タイヤ平均半径m	総引抵抗係数	空気抵抗係数	前面投影面積 m^2	4速の θ	動力伝達効率	スリールレク比	PS \cdot rpm	最大トルク \cdot rpm	勾配%



G6502

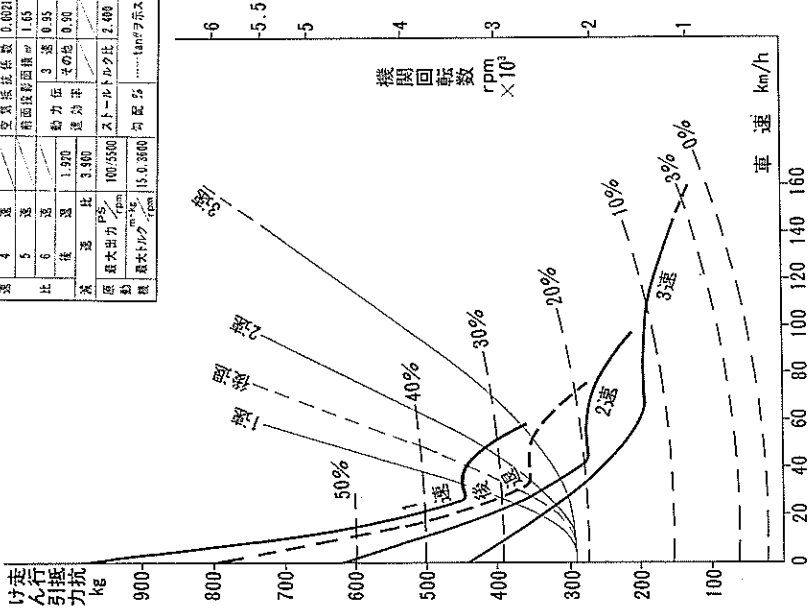
R T 71 型車

G6503

R T 71 - K 型車

車両走行性能曲線図

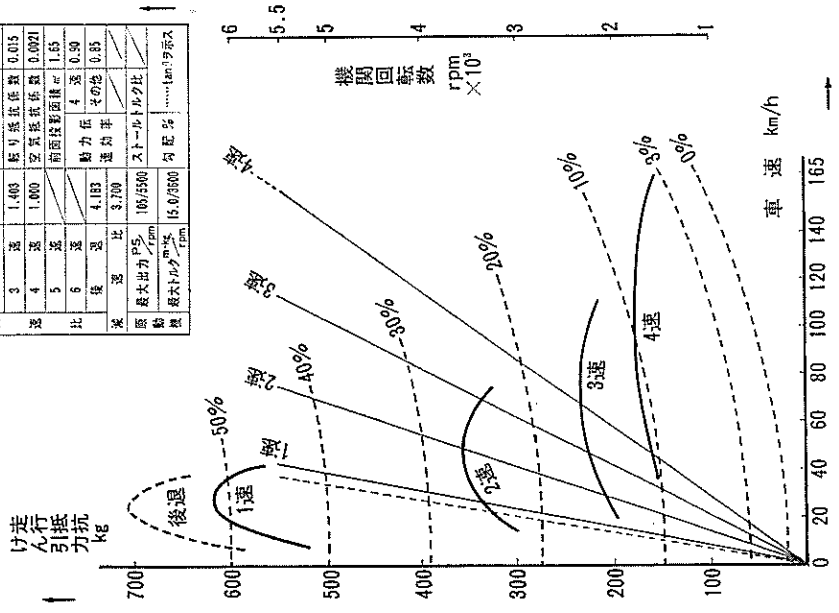
1 速	2.100	牽引重量 kg	1255
2 速	1.473	タイヤ常時半径 m	0.281
3 速	1.000	駆り抵抗係数	0.015
4 速	.....	空気抵抗係数	0.027
5 速	.....	前進姿勢面積 $\times 1.05$	1.05
6 速	.....	動力伝 其他	0.95
後退	.....	運動係	.....
減速比	3.940	ストールトルク比	2.489
最大出力 P _S rpm	100/5500	荷配%	.....tan ϕ ホス
最大トルク rpm	15.0/3800		



G6508

R T 72 - D H 型車

1 速	3.574	牽引重量 kg	1789
2 速	2.114	タイヤ常時半径 m	0.281
3 速	1.403	駆り抵抗係数	0.015
4 速	1.000	空気抵抗係数	0.027
5 速	.....	前進姿勢面積 $\times 1.05$	1.05
6 速	.....	動力伝 其他	0.95
後退	.....	運動係	.....
減速比	4.133	ストールトルク比	.....tan ϕ ホス
最大出力 P _S rpm	100/5500	荷配%	.....tan ϕ ホス
最大トルク rpm	15.0/3500		



G6509

R T 72 - K 型車

車両走行性能曲線図

1	2	3.337	車両総重量 kg	1925
2	2	1.653	タイヤ空気圧 m	0.281
3	3	1.600	旋回抵抗係数	0.015
4	2		空気抵抗係数	0.021
5	2		前面投影面積 m ²	1.66
6	2		軸力伝達率	0.85
比	比	4.418	駆動基	その他
比	比	4.111	駆動基	その他
比	比	100.5500	ストートルク比	
比	比	15.03800	傾配%	tanθを示す

けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

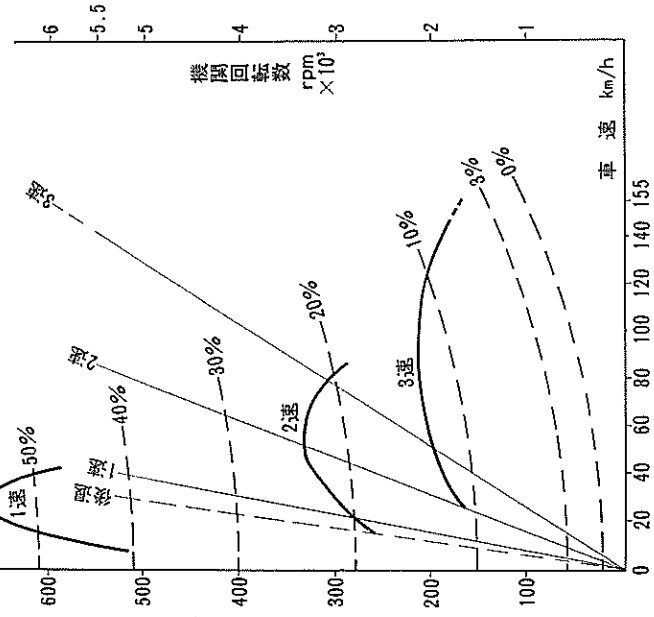
けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg



G6516

R T 78 - D 型車

1	2	3.674	車両総重量 kg	0.90
2	2	2.114	タイヤ空気圧 m	0.281
3	2	1.408	旋回抵抗係数	0.015
4	2	1.000	空気抵抗係数	0.021
5	2		前面投影面積 m ²	1.66
6	2		軸力伝達率	0.85
比	比	4.188	駆動基	その他
比	比	4.111	駆動基	その他
比	比	100.5500	ストートルク比	
比	比	15.03800	傾配%	tanθを示す

けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

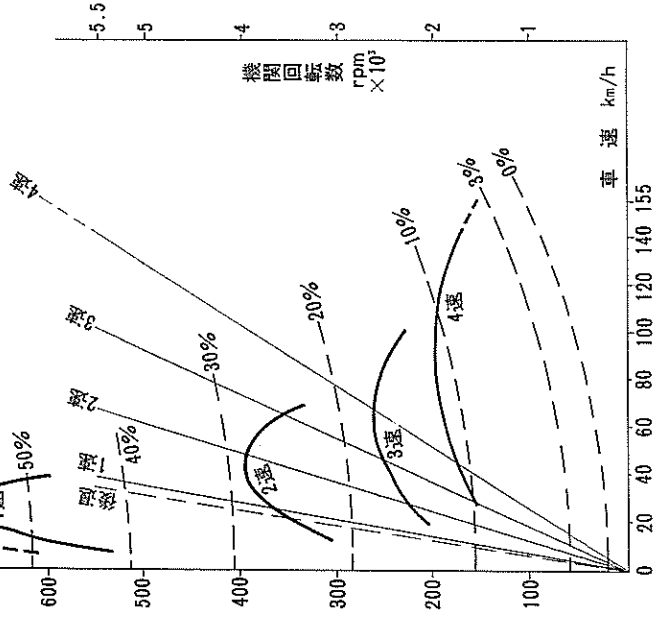
けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

けん引抵抗 kg

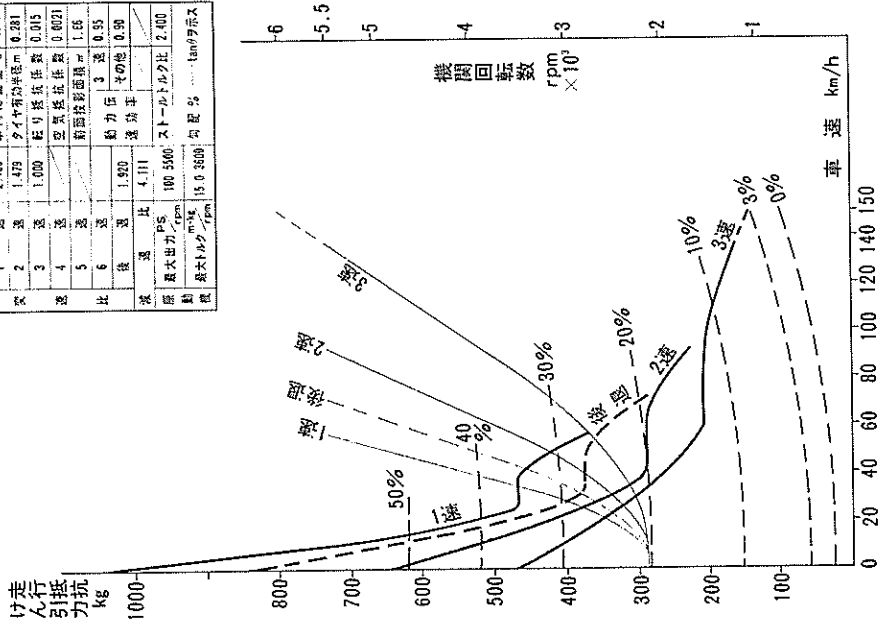


G6517

R T 78 - D K 型車

車両走行性能曲線図

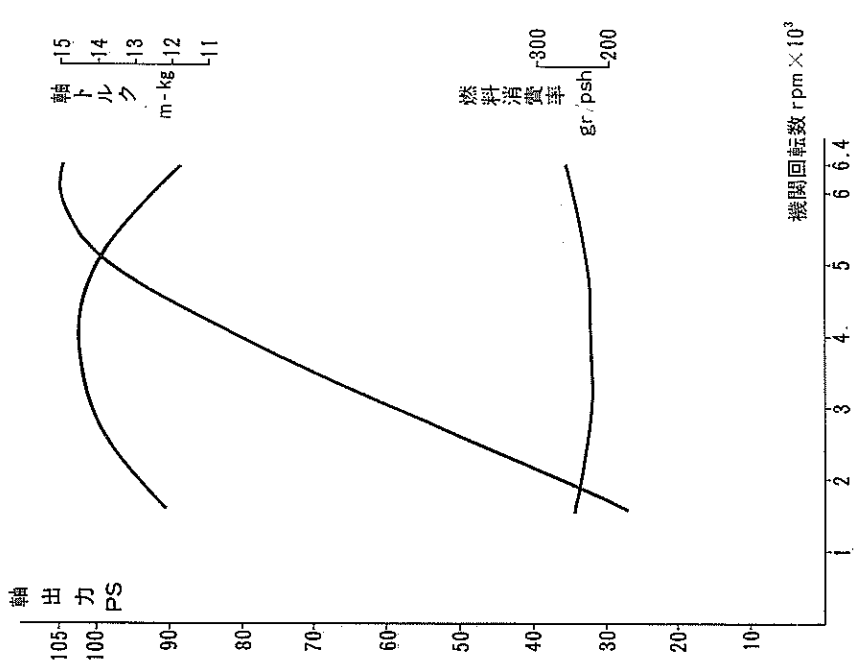
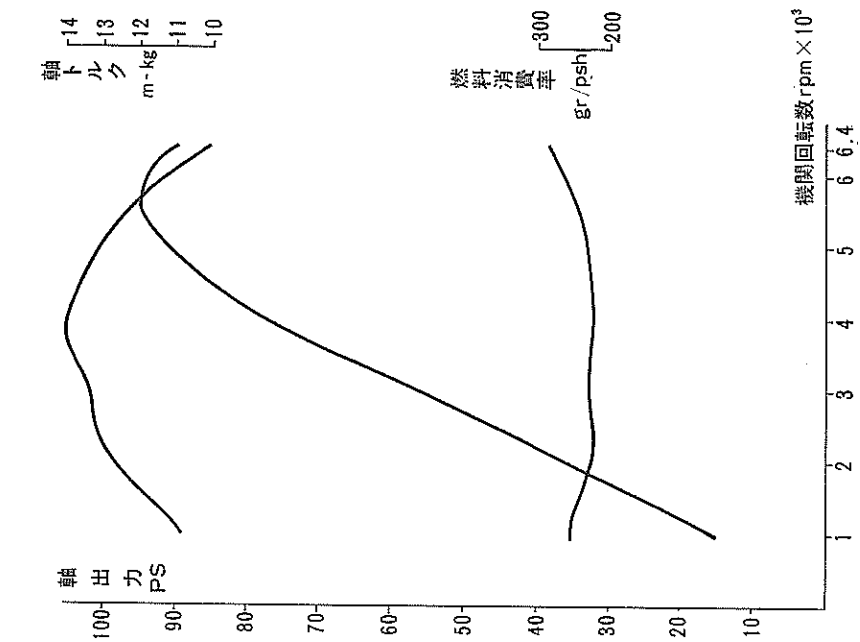
1	変	2.400	牽引重量	510
2	変	1.475	タイヤ平均半径	0.281
3	変	1.000	総引張係数	0.015
4	変		空車係数	0.0021
5	変		前面投影面積	1.65
6	変		動力伝達率	0.95
比	後		その他	
減速比	4.111		走行車	
最大出力	100 5400	ストールトルク	2,400	
最大トルク	15.0 3600	空転%	tan θ を示す	



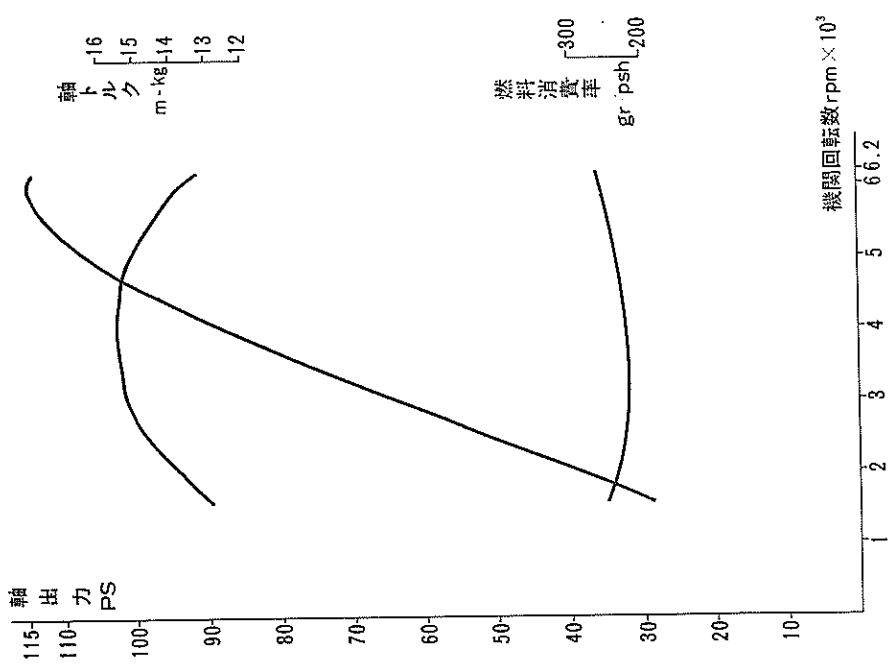
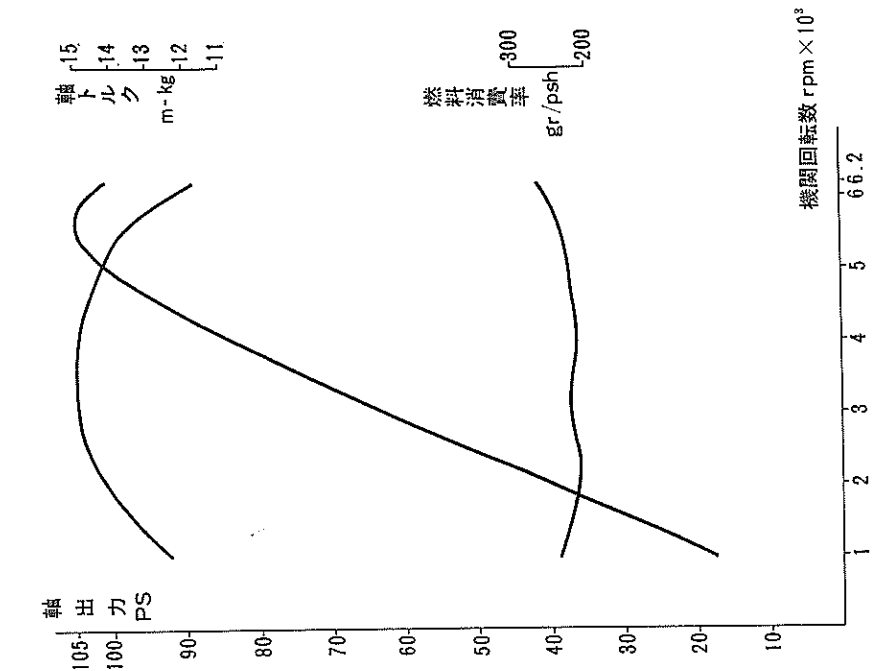
G6518

R T 78 - D N 型車

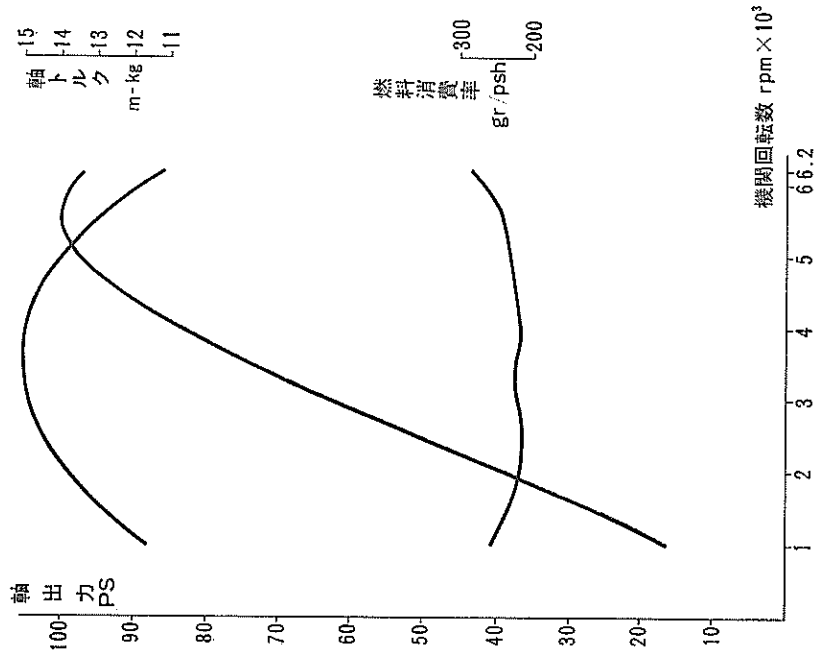
エンジン性能曲線図



エンジン性能曲線図



エンジン性能曲線図



G6523

8R-D型エンジン

フレーム No. 等の打刻

1. フレーム No. の打刻

打刻位置は従来と同じです。

打刻開始年月日

昭和45年2月2日

打刻開始番号

RT60-239001

RT61-000001

RT62-142001

RT71-000001

RT72-151001

RT75-001001

RT77-000001

RT78-112001

2. エンジン No. の打刻

エンジンNo.の打刻位置は7R, 8Rと同じ位置に打刻し, No.は7R, 8R, 6Rは連番になっています。