

# 車 両 概 要

## 1. 車 両 型 式

トヨペット コロナ マークⅡ 商用車にはバン デラックス車に4段ミツシヨン、フロアシフト車を加え下記に示す5種類の車両型式をそろえました。

車 両 型 式	名 称	エンジン	ミ ッ シ ョ ン
RT68V-FD	トヨペット コロナ マークⅡ バン デラックス	6 R	3 段ミツシヨン コ ラ ム シ フ ト
RT68V-FDK	〃 〃	6 R	4 段ミツシヨン フ ロ ア シ フ ト
RT66V-F	〃 バン	2 R	3 段ミツシヨン コ ラ ム シ フ ト
RT66	〃 ピック アップ	〃	〃
RT66-P	〃 ダブル ピック アップ	〃	〃

## 2. 要 旨

トヨペット コロナ マークⅡ 商用車は従来ものの7Rエンジンを基本に設計した1700ccの高性能を発揮する6Rエンジンを搭載して、優秀な走行性能を示し、充実した車両にしました。また、商用車系全車にブローバイガスを適確にしかもエンジン性能に悪影響をおよぼさず処理し安定した性能を発揮するPCV装置を装着して公害に対処し、一層信頼される車両となりました。さらに外観意匠も、ラジエータグリル、マーク類等一新し、流行の先端を行く斬新なデザインにしました。

## 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、車両重量が10kg増加しました。

(RT66, RT66-P は変更ありません)

- ② バン デラックス車はエンジンの性能向上にともない、最高速度が5 km/h増加しました。

- ③ フロント ブレーキ ドラムのハブ部の肉厚を増フロント ブレーキ 性能を向上したため、フロント側の輪距が5 mm増加しました。

- ④ 車両性能比較

( ) 内は比較対象車両 最高速度比較 (km/h)

RT68V-FD	150	145 (RT67V-FD)
RT68V-FDK	150	
RT66V-F	140	←
RT66	140	←
RT66P	140	←

## 車 両 概 要

登 坂 能 力 ( $\tan\theta$ )

	新	旧
R T68V-F D	0.42	(0.35)
R T68V-F D K	0.40	
R T66V-F	(0.34)	←
R T66	(0.35)	←
R T66 P	(0.34)	←

注 ( ) 内は届出書数値の  $\sin\theta$  を  $\tan\theta$  に換算した数値です。

### 4. 概 要

#### 1) エ ン ジ ン

エンジンは新型の6Rエンジンと2Rエンジンの二種類で、バンデラツクス系には6Rエンジンをその他の車種は改良した2Rエンジンを搭載しました。

また今回の大きな改良点は、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）を採用し、ブローバイ ガスの公害に対処したことがあげられます。

#### 2) シ ャ シ

クラッチ ディスクのスプライン径を増大し、クラッチの切れに関するフィーリングを向上しました。

##### ① トランス ミツション

3段トランスミツションを新設計し、フィーリングを最高にしました。

4段トランスミツションはクラッチ切れに対するフィーリングを向上したため、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諸元を一部変更しました。

##### ② プロペラ シャフト

アウト プット シャフトの変更にともないプロペラ シャフトのスリーブ ヨークを変更しました。

##### ③ 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。

##### ④ ブ レ ー キ

フロント ブレーキ ドラムのハブ取付面の肉厚を増し、ブレーキ ドラムの放熱を良好にしてブレーキの安定性を向上しました。

## 車 両 概 要

### 3) ボデー関係

ボデー外観は、フロント側はラジエタ グリルおよびマーク類を一新し、リヤはバックドア ハンドルの意匠を変えて斬新なデザインにしました。

エンジンフードはリブのデザインを変更して剛性を高める一方、フード ヒンジをワンモーション方式にして操作性を向上しました。

内装関係はシートおよびトリム ボードの意匠を変更し豪華にしました。

シート ベルトはJIS規格を十分満足する強度を有し安全性、信頼性の優れたものを採用し、更に脱着の容易化のためにバックルの解除方法をプッシュボタン方式に変更しました。

シートは表皮の意匠を変更し斬新さを増しました。

セパレート シート車は リクライニング 関係を強化し剛性を向上し安全性を一層高めました。

ダブル ピック アップ車のリヤ シートはシート バックを固定して、リヤ シート部への荷物搭載をできなくして走行中荷物による第二次衝突事故を防ぐ構造にしました。

ヘッドレストは頭部の受圧面積を増大し安全性を向上しました。

### 4) 補 機

① イグニッション スイッチの OFF 位置を廃止しキー プレートの挿入、取外しできる位置を LOCK のみにしました。したがって、キー プレートを外せば自動的にステアリング ロックが行なえるため LOCK 忘れを防止し、盗難防止の確実性を増しました。

② スピードメータ最高指示を 180 km/h にして余裕をもたせました。

③ ヒータのベンチレーション ルーバの意匠を変更し、調整は上下左右に風向調整できる方式にして室内換気を良好にしました。

またヒータ本体のウオータ バルブ部にプロテクタ を設けて足元の安全性を高めました。

④ 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表示式にしました。

⑤ リヤ コンビネーション ランプ レンズ を魚眼式にして後続車両からの確認を明確にしました。

諸 元 一 覧 表

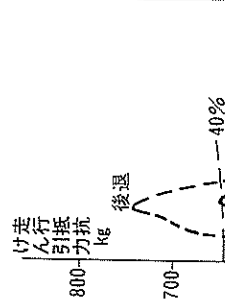
型 式		RT66V-F	RT68V-FD	RT68V-FDK	RT66	RT66-P
自動車の種別		小型(四輪)	←	←	←	←
用途		貨物	←	←	←	←
車体の形状		バン	バン	←	ピックアップ	←
長さ	さ m	4.320	←	←	←	←
幅	m	1.605	←	←	←	←
高さ	さ m	1.440	←	←	1.435	←
軸 距 m		2.510	←	←	←	←
輪 距	前 輪	1.330	←	←	←	←
	後 輪	1.320	←	←	←	←
室内又は荷台の内側寸法 m	長さ	1.790 (0.965)	←	←	1.670	0.940
	幅	1.285 (1.275)	←	←	1.300	1.290
	高さ	0.845	←	←	0.415	0.410
荷台オフセット m		-0.010 (-0.410)	←	←	-0.025	-0.395
原動機の型式		2 R	6 R	←	2 R	←
総排気量		1.490	1.707	←	1.490	←
燃料の種類		ガソリン	←	←	←	←
車両重量 kg	前 軸	520	550	560	520	←
	後 軸	490	495	500	415	445
	計	1,010	1,045	1,060	935	965
乗車定員人		2(5)	←	←	2	5
最大積載量 kg		500(300)	500(300)	←	500	300
車両総重量 kg	前 軸	580(570)	610(600)	605(610)	580	570
	後 軸	1,040 (1,015)	1,045 (1,020)	1,065 (1,025)	965	970
	計	1,620 (1,585)	1,655 (1,620)	1,670 (1,635)	1,545	1,540
最大安定傾斜角度	左	48	←	←	50	←
	右	48	←	←	50	←
車輪配列		前2後2駆動	←	←	←	←
タイヤ	前 輪	5.50-13-6 PRLT	←	←	←	←
	後 輪	5.50-13-6 PRLT	←	←	←	←

諸 元 一 覧 表

型 式		RT66V-F	RT68V-FD	RT68V-FDK	RT66	RT66-P	
性 能	最 高 速 度 (km/h)	140 (推定)	150 (推定)	←	140 (推定)	←	
	燃 料 消 費 率 km/ℓ	16.0(51km/h)	15.5(60km/h)	←	16.0(51km/h)	←	
	制 度 停 止 距 離 m (初速50km/h)	14.0	←	←	←	←	
	駐 車 制 度 能 力		0.43	←			
	登 坂 能 力 $\tan\theta$	( $\sin\theta$ 0.334)	0.43	0.40	( $\sin\theta$ 0.333)	( $\sin\theta$ 0.325)	
	最 小 回 転 半 径 m	4.85	←	←	←	←	
エ ン ジ ン	型 式	2 R	6 R	←	2 R	←	
	内 径 × 行 程 mm	78×78	86×73.5	←	78×78	←	
	圧 縮 比	8.3	8.5	←	8.3	←	
	圧 縮 圧 力 kg/m <sup>2</sup> -rpm	11.3/250	11.0/250	←	11.3/250	←	
	最 高 出 力 PS/rpm	77/5200	95/5500(JIS)	←	77/5200	←	
	最 大 ト ル ク kg·m/rpm	11.7/2800	14.0/3800(JIS)	←	11.7/2800	←	
	燃 料 消 費 率 g/PS·h (全負荷) (rpm)	210 (2200)	215 (2200)	←	210 (2200)	←	
	寸 法 mm	676×565×668	680×708×693	←	676×565×668	←	
	重 量 (整 備) kg	150	165	←	150	←	
	ブローバイ・ガス 還元装置形式	クローズド式	←	←	←	←	
駆 動 装 置	変 速 機	形 式	常時噛合式	←	前進常時噛合式 後退選択摺動式	常時噛合式	←
		操 作 方 法	ハンドル チェンジ	←	フロアシフト	バードル チェンジ	←
	変 速 比	一 速	3.647 (シンクロ)	←	3.674 (シンクロ)	3.647 (シンクロ)	←
		二 速	1.807 (シンクロ)	←	2.114 (シンクロ)	1.807 (シンクロ)	←
		三 速	1.000 (シンクロ)	←	1.403 (シンクロ)	1.000 (シンクロ)	←
		四 速	—	—	1.000 (シンクロ)	—	—
	後 退	4.863	←	4.183	4.863	←	

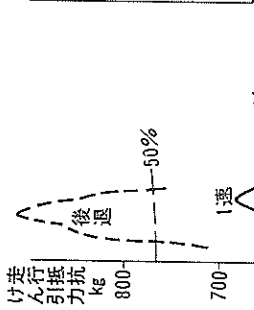
# 走行性能曲線図

1	項	3,674	乗員総重量	1670
2	項	2,114	タイヤ有効半径	0.294
3	項	1,403	転がり抵抗係数	0.015
4	項	1,009	空気抵抗係数	0.0021
5	項		前面投影面積	1.66
6	項		動力伝達効率	0.90
比	項		その他	0.85
原	機	PS	95 5300	ストローパー比
動	機	rpm	14,000	ギヤ比
機	機	rpm	14,000	ギヤ比



RT68V-FDK G6530

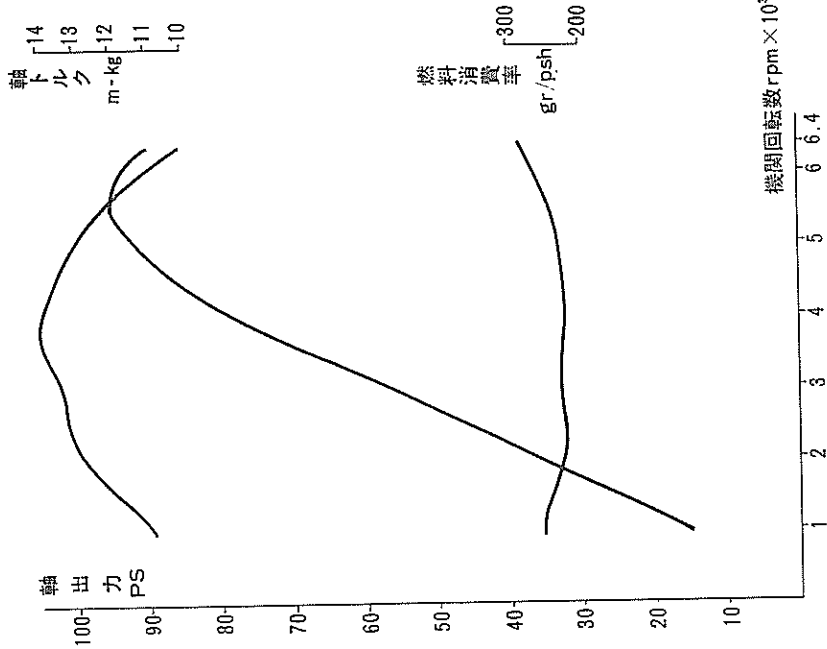
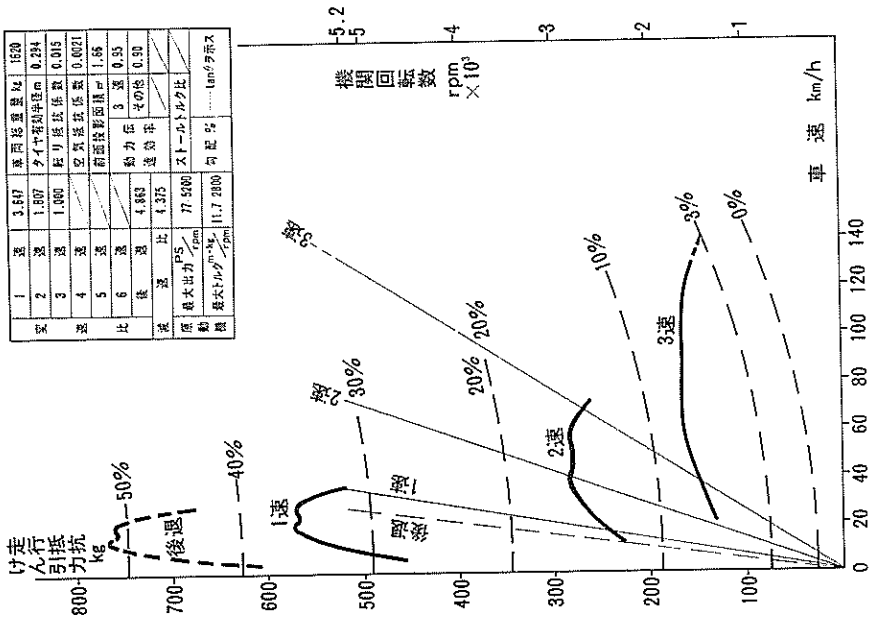
1	項	3,674	乗員総重量	1665
2	項	1,807	タイヤ有効半径	0.294
3	項	1,000	転がり抵抗係数	0.015
4	項		空気抵抗係数	0.0021
5	項		前面投影面積	1.66
6	項		動力伝達効率	0.90
比	項		その他	0.85
原	機	PS	95 5300	ストローパー比
動	機	rpm	14,000	ギヤ比
機	機	rpm	14,000	ギヤ比



RT68V-FD G6531

# 走行性能 および エンジン性能曲線図

1 速	3.87	床面粘り係数	1.020
2 速	1.80	タイヤ空気抵抗係数	0.234
3 速	1.00	粘り抵抗係数	0.015
4 速	—	空気抵抗係数	0.0021
5 速	—	前面投影面積	1.68
6 速	—	動力伝送効率	0.93
後退	4.83	その他	0.93
減速比	4.375	ストローク比	—
原動機最大出力	71.500	型式	—
原動機最大トルク	11.7.2000	寸法	—



G6532

R T 6 6 V - F

G6519

6 R 型 エンジン

## 車 両 概 要

### フレーム No. 等の打刻

打刻位置は従来と同じです。

#### 1. フレーム No. の打刻

打刻開始年月日

昭和45年2月2日

RT68-000001

RT66-500001 (ピツク アップ型車)

RT66-131001 (バン型車)

#### 2. エンジン No. の打刻

エンジンNo.の打刻位置は従来と同じです。

6Rエンジンは乗用車系の7R, 8R, 6Rとも同じシリンダ ブロックを使用しているため連番になっています。