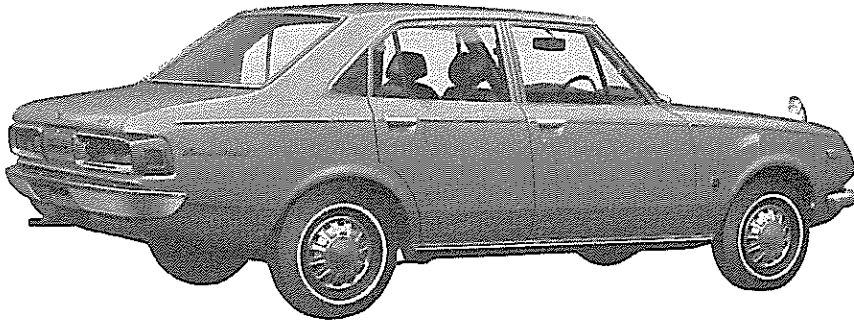


車 両 概 要

1. 外 観 写 真



V6633



V6632

トヨペット コロナ マークⅡ セダン外観写真

2. マイナー チェンジのねらい

ニュー コロナ マークⅡシリーズのマイナー チェンジのねらいは性能向上, 機能の充実, 意匠の向上の3つにしております。

(1) 性能向上について

- ① 営業車のエンジンを1600cc→1700ccにしました。
(7Rエンジン→6Rエンジン)
- ② バンおよびピックアップのエンジンを1500cc→1600ccにしました。
(2Rエンジン→12Rエンジン)
- ③ 6Rおよび8Rエンジンの実質性能を向上しました。
(カムシャフトの変更)
- ④ 新4段トランスミッションを採用しました。
(フィーリング, 静しゆく性, 耐久性の向上)

車 両 概 要

(2) 機能の充実について

- ① GSL よりグレードの低い、機能本位の1900 S Lを設定しました。
- ② ウオツシャをワイパ連動式にしました。
- ③ セダンのGL車にスプリット ベンチシートを設定しました。
- ④ 室内のサイド ベンチレータを改良しました。
- ⑤ オールタネータの性能を向上しました。
- ⑥ セダンおよびハードトップにシーケンシャル フラツシャをオプション設定しました。
- ⑦ GSL 車に ESC をオプション設定しました。
- ⑧ セダンの GSL 車にパワー ウィンドを標準装備しました。

(3) 意匠の向上について

- ① フロントおよびリヤのデザインを大巾に変更しました。リヤのライセンスプレートはバンパー下部に配置しました。
- ② ボデー カラーを一部新色にしました。
- ③ GSS 車のサイド ストライプおよびリヤ クオータパネル オーナメントの意匠を変更しました。
- ④ シートの意匠を変え、コンソール木目を変更しました。
- ⑤ ルーフ レザーの色を3色に増しました。

3. 車 両 型 式

車両型式はセダン18型式、ハードトップ14型式、ワゴン6型式バン3型式、ピックアップ2型式の合計43型式があります。エンジンの変更等により一部車種型式が変更されています。新型式には※印をつけていますので参照ください。

セ ダ ン

1700シリーズ

車 両 型 式		通 称 名	エンジン	ミツシヨ ン		デ フ		フロント ブレーキ
型 式	類 別			種 類	シフト	サイズ	ギヤ比	
RT61		トヨベツト コロナマークⅡ	6R	3T/M	C	6.62"	4.111	Drum
"	T※	"	"	"	"	"	"	"
"	TP※	"	6R (LPG)	"	"	"	"	"
"	D	" デラツクス	6R	"	"	"	"	Disc
"	DC	" "	"	2T/C	"	"	"	"
"	DK	" "	"	4T/M	F	"	"	"
"	S	" SL	6R-B	"	"	"	3.900	"

注 1 従来のRT60-T、-TPは新たに6Rエンジンを搭載しているので車両型式が変つています。

注 2 RT61のスタンダード仕様以外のブレーキはすべてタンデム マスタシリンダおよびブースタ付ディスク ブレーキとなりました。

車 両 概 要

1900シリーズ

車両型式		通 称 名	エンジン	ミッション		デ フ		フロント ブレーキ
型式	類別			種 類	シフト	サイズ	ギヤ比	
RT62		トヨペット コロナ マークⅡ GL	8R	3T/M	C	6.62"	3.700	Disc
"	K	"	"	4T/M	F	"	"	"
"	N	"	"	3T/C	C	"	"	"
"	H	"	"	"	F	"	"	"
"	S	" GSL	8R-B	4T/M	"	"	"	"
"	SH	"	"	3T/C	"	"	"	"
"	D	" 1900デラックス	8R-D	3T/M	C	"	3.900	"
"	DK	"	"	4T/M	F	"	"	"
"	DN	"	"	3T/C	C	"	"	"
"	DH	"	"	"	F	"	"	"
"	DSZ※	" 1900SL	8R-B	4T/M	"	"	3.700	"

注 1 RT62-DSZはGSLよりグレードを下げた機能本位の車種で新たに設定されました。
 注 2 GSL車にはESCがオプション設定されています。生産手配符号は(F)です。

ハードトップ

1700シリーズ

車両型式		通 称 名	エンジン	ミッション		デ フ		フロント ブレーキ
型式	類別			種 類	シフト	サイズ	ギヤ比	
RT71		トヨペット コロナ マークⅡ ハードトップ	6R	3T/M	C	6.62"	4.111	Disc
"	C	"	"	2T/C	F	"	"	"
"	K	"	"	4T/M	"	"	"	"
"	S	" SL	6R-B	"	"	"	3.900	"

注 RT71のブレーキはすべてタンDEM マスタ シリンダおよびブースタつきディスク ブレーキになりました。

1900シリーズ

車両型式		通 称 名	エンジン	ミッション		デ フ		フロント ブレーキ
型式	類別			種 類	シフト	サイズ	ギヤ比	
RT72		トヨペット コロナ マークⅡ ハードトップGL	8R	3T/M	C	6.62"	3.700	Disc
"	K	"	"	4T/M	F	"	"	"
"	H	"	"	3T/C	"	"	"	"
"	S	" GSL	8R-B	4T/M	"	"	"	"
"	SH	"	"	3T/C	"	"	"	"
"	D	" 1900デラックス	8R-D	3T/M	C	"	3.900	"
"	DK	"	"	4T/M	F	"	"	"
"	DH	"	"	3T/C	F	"	"	"
"	DSZ※	" 1900SL	8R-B	4T/M	"	"	3.700	"
"	MQ※	" GSS	8R-G	5T/M	"	7"	4.375	"

注 1 RT75-Mは車両型式を変えてRT72-MQとなりました。同時にエンジン型式も10Rから8R-Gになりましたが性能は従来と全く同じです。
 注 2 RT72-DSZはGSLよりグレードを下げた機能本位の車種で新たに設定されました。
 注 3 GSL車にはESCがオプション設定されています。生産手配符号は(F)です。

車 両 概 要

ワゴン

1700シリーズ

車両型式		通称名	エンジン	ミッション		デフ		フロントブレーキ
型式	類別			種類	シフト	サイズ	ギヤ比	
RT77	D	トヨペット コロナ マークⅡ ワゴン	6R	3T/M	C	7"	4.375	Disc
"	DC	"	"	2T/C	"	"	"	"
"	DK	"	"	4T/M	F	"	"	"

注 RT77のブレーキはすべてタンデム マスタシリンダおよびブースタつきディスクブレーキになりました。

1900シリーズ

車両型式		通称名	エンジン	ミッション		デフ		フロントブレーキ
型式	類別			種類	シフト	サイズ	ギヤ比	
RT78	D	トヨペット コロナ マークⅡ 1900ワゴン	8R-D	3T/M	C	7"	4.111	Disc
"	DN	"	"	3T/C	"	"	"	"
"	DK	"	"	4T/M	F	"	"	"

バン

1600シリーズ

車両型式		通称名	エンジン	ミッション		デフ		フロントブレーキ
型式	類別			種類	シフト	サイズ	ギヤ比	
RT69V	F※	トヨペット コロナ マークⅡ バン	12R	3T/M	C	7"	4.375	Drum

注 従来のRT66V-Fは新たに12Rエンジンを搭載しているので車両型式が変つています。

1700シリーズ

車両型式		通称名	エンジン	ミッション		デフ		フロントブレーキ
型式	類別			種類	シフト	サイズ	ギヤ比	
RT68V	FD	トヨペット コロナ マークⅡ バン デラックス	6R	3T/M	C	7"	4.375	Drum
"	FDK	"	"	4T/M	F	"	"	"

ピックアップ

1600シリーズ

車両型式		通称名	エンジン	ミッション		デフ		フロントブレーキ
型式	類別			種類	シフト	サイズ	ギヤ比	
RT69	※	トヨペット コロナ マークⅡ ピックアップ	12R	3T/M	C	7"	4.375	Drum
RT69P	※	トヨペット コロナ マークⅡ ダブルピックアップ	12R	3T/M	C	"	"	"

注 従来のRT66, RT66Pは新たに12Rエンジンを搭載しているので車両型式が変つています。

車 両 概 要

4. 主 要 諸 元

R T 61 関 係

- ① RT61-D, -DCはブースタ付ディスク ブレーキおよびタンデム マスタ シリンダを装備したので車両重量が5 kg 増加しています。
- ② リヤ バンパの形状変更により全長が5 mm増加しています。
- ③ RT61-T, -TPに6 Rエンジンを搭載したので, RT60-T, -TPに比べ最高速度が5 km/h 増加しています。

R T 62 関 係

- ① RT62, -Nはベンチ シートをスプリットベンチにしたので車両重量が5 kg増加しています。セミセパレートにしたことによりシート クッション巾が10mm減少しています。
- ② RT62-S, -SHにパワー ウインドを標準装備したので, 車両重量が5 kg 増加しています。
- ③ リヤ バンパの形状変更により全長が5 mm増加しています。

R T 71 関 係

- ① RT71にブースタ付ディスク ブレーキおよびタンデム マスタ シリンダを装備したので車両重量が5 kg 増加しています。
- ② リヤ バンパの形状変更により全長が5 mm増加しています。

R T 72 関 係

- ① リヤ バンパの形状変更により全長が5 mm増加しています。

R T 77 関 係

- ① RT77-D, -DCはブースタ付ディスク ブレーキおよびタンデム マスタ シリンダを装備したので車両重量が5 kg 増加しています。

R T 78 関 係

- ① 寸法, 重量, 性能とも変更なし。

R T 69 関 係

- ① 2 Rエンジンに代り新たに12Rエンジンを搭載しました。これにより最高速度が5 km/h 増加しています。
- ② 寸法, 重量は変更なし。

R T 68 関 係

- ① 寸法, 重量, 性能とも変更なし。

車 両 概 要

5. 特 長

(1) デザイン関係

- ① フロント グリル、フードおよびマーク類の意匠を変更しました。
- ② セダン、ハードトップはロア バック フィニツシユ パネル、リヤ バンパの意匠を変更しました。
この変更により、リヤ ライセンス プレート取付位置がロア バック パネルからリヤ バンパ中央部に移されました。またセダンの側方反射器を廃止しました。
- ③ RT61-Sのサイド モールを廃止し、RT62の細線塗装と同一のストライブを描きました。またサイド ストライブは赤を廃止し白または黒にしました。
- ④ ルーフ レザーの色は黒のみから黒、白、青の3色としました。
- ⑤ GSS はセンタ グリル塗色、サイド ストライブ、サイド オーナメントの形状等により他のRT72型車との識別を行ないました。
- ⑥ ワゴンはリヤ コンビネーション ランプおよびバック アップ ランプの意匠を一部変更しました。
- ⑦ バン、ピックアップはリヤ コンビネーション ランプ レンズの意匠を一部変更しました。バンデラックスにはリヤ フィニツシユ プレートを新設しました。
- ⑧ 新設の1900SL車にはGL車と同様の細線ストライブをつけました。
- ⑨ GLおよびGSL車のヘッドランプドア、ロア バック フィニツシユ パネルは一部意匠をグレード アップし、1900 DLX、1900 SL、1700DLX との識別をしました。

(2) エンジン関係

- ① RT61-T P搭載のエンジンは6RエンジンにLPG装置をほどこしたもので、LPG装置はRT60-T Pと同一です。

6R LPGエンジンの性能

最 高 出 力	83 PS/5000 rpm
最 大 ト ル ク	12.8 kg・m/2600 rpm

- ② 6R、6R-B、8R、8R-D (除8R-B) のカム シャフトを変更しエンジンの実質性能を向上しました。

カム シャフトのみの変更で新旧の互換性はあります。

項 目	新	旧
バルブタイミング (吸開上死点前)	20°	15°
" (吸閉上死点後)	48°	45°
" (排開下死点前)	56°	50°
" (排閉下死点後)	12°	10°

車 両 概 要

③ 12Rエンジンの概要は次の通りです。

(2Rエンジンとの比較)

(イ) シリンダ ボアを2.5mm増加して80.5mmとしました。総排気量は1.587ℓ
です。

(0.097ℓの増加)

(ロ) 最高出力は83 PS/5400 rpm, 最大トルクは12.5 kg-m/3000 rpm, 全負荷
時2200 rpmにおける最小燃費率は210g/PS-hです。

(最高出力6 PS, 最大トルク0.8kg-mの増加)

(ハ) 圧縮比は8.3を8.5にしました。

(ニ) キャブレータは7Rを基本とし, 12R用に適合させました。

(ホ) ボア アップにともない, シリンダ プロック粗材, シリンダ ヘッド ガス
ケット, ピストンおよびピストン リングを新設しました。

(ヘ) シリンダ ヘッド燃焼室, ポート形状等の変更をしました。

(ニ) 寸法は全高が2 mm低くなつたほかは変更ありません。

(オ) クランク シャフトは振り振動を防止するためダンパ付としました。

(3) シヤシ関係

① 4段ミッションは新設計されたものであり次の特長をもっています。

(イ) シンクロ容量を増加してシフト操作力を軽減しました。

(ロ) ギヤノイズの減少等ミッションとの静しゆく性を向上しました。

(ハ) シフト レバーが短くなり, 一層確実な操作フィーリングを得ています。

(ニ) ギヤ強度, ベアリング強度, シンクロ寿命等耐久性を向上しました。

② RT61 (STDを除く), RT71, RT77系全車にブースタつきディスク ブレーキおよびタンデム マスタ シリンダ装置をつけました。

③ RT61-S, RT71-Sにコラプシブル ハンドルを標準装備しました。

④ RT62-DSZ, RT72-DSZ のかじ取り装置はバリアブルレシオのギヤ ボックスにコラプシブル機構をもっています。

⑤ RT62, RT72のGSL 車にESC (Electronic Skid Control System ……電子制御式スキッド コントロール装置) をオプション設定しました。

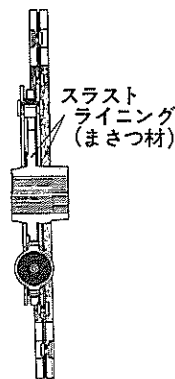
ESC 装着による変更点は次の通り

車 両 概 要

- (イ) 変速機に回転速度変動検出装置取付け
- (ロ) アクチュエータ取付け (右側前輪タイヤ エブロン)
- (ハ) ESC コンピュータ取付け
- (ニ) ブレーキ配管の一部変更

主ブレーキ、駐車ブレーキの諸元に変更なし。

- ⑥ クラッチ ディスクは8"および9" ディスクともボスとプレートとの間にまさつ材を挿入し、ねじり振動を軽減した構造のものを採用しました。また9"クラッチのフェーシングにはA50を採用してびびり性能を向上しました。



クラッチ断面図 G7688

(4) ボデー関係

- ① フロント グリルは3分割式とし左右のヘッド ランプドアは樹脂製、中央のセンタ グリルは亜鉛ダイキャスト製で、GSS を除いてボデー カラーと同一塗装です。
- ② フード、カウル ルーバの一部の意匠を変更しました。
- ③ セダン、ハードトップのリヤ バンパの形状を巾広のものとし、リヤ ライセンス プレートを吊下げ式で上方より照明する方式としました。
- ④ サイド ベンチレータの形状を変更し、送風の方向を改良しフィーリングの向上をはかりました。
- ⑤ ヒーター コントロール ノブの意匠を変更し、夜間の視認性を高め、安全性の向上をはかりました。
- ⑥ コンソールは新4段ミッション採用により、アツパ パネルの形状を変更しました。また (GL) および (GSL) のアツパ パネルは木目模様を変更し、意匠を変更すると同時に (GSL) においてはシフト レバーノブ、ステアリング ホイールとの木目の統一をはかりました。
- ⑦ ドア アームレストの色をドア トリムと同一の色とし、室内配色の改善をはかりました。
- ⑧ デラックス車のシート ファブリックの意匠を変更しました。また (GSS) のシート ファブリックをニットテープ ヤーンに変更し、同時に (GL) のシート ファブリックにもニットテープ ヤーンを追加しました。

(5) 補機関係

- ① セダン、ハードトップの番号灯はリヤ バンパ内部中央に組込み式で上方よりリヤ ライセンス プレートを照明するタイプとしました。

車 両 概 要

② セダン、ハードトップのリヤ コンビネーション ランプは尾灯、駐車灯、制動灯、方向指示器、非常点滅表示灯、反射器をまとめて一体とし、意匠を変更したものです。

後退灯の白色レンズを除いて、他の灯火は一体の赤色レンズを共用し、レンズ上にモール等の装飾品はありません。尾灯、制動灯、方向指示器は片側3灯同時点灯式です。非常点滅表示灯は3灯のうち外側1灯点灯式です。同時にハザード スイッチを変更しました。反射器は赤色レンズの車両外側寄りに1体組込式です。

③ ワゴン、バン、ピックアップのリヤ コンビネーション ランプはレンズ面の意匠を変更しました。またワゴンはリヤ コンビネーション ランプ、後退灯および反射器のレンズにモールを設けました。

④ アウトサイド ミラーはRT62等に標準装備であつた可撓式ミラーを全車に標準装備して、安全性の向上をはかりました。

⑤ ワイパーはRT62-S等に標準装備であつた浮上り防止装置つきワイパー ブレードを全車に標準装備とし（GSSは除く）、高速時の安全性向上をはかりました。またウォッシャーはワイパ連動式としました。

⑥ オールタネータの性能を全車、12V40Aから12V45Aに向上しました。またSL車のプーリは80φ→70φにしました。

⑦ セダン、ハードトップに方向指示器のシーケンシャル点灯方式をオプション設定しました。

⑧ (GL)、(GSL)のフロント ターン シグナル ランプのリムを廃止しました。

⑨ (GSL)に標準装備であつた熱線式リヤ ウインド デイフオツガーを(GSS)、(1900SL)に標準装備しました。

(6) フレームNo.等の打刻

新設されたフレームNo. およびエンジンNo.の打刻開始番号および時期は次の通りです。

フレームNo. 打刻開始番号

RT69-000001

フレームNo. 打刻開始時期

昭和46年2月15日

エンジンNo. 打刻開始番号

12R-0000001

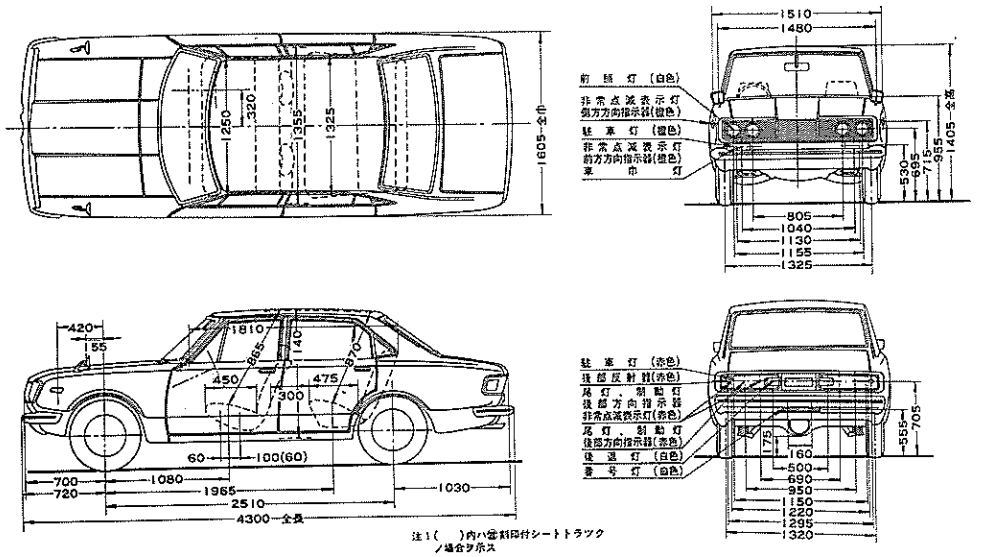
エンジンNo. 打刻開始時期

昭和46年1月25日

車 両 概 要

6. 車 両 全 体 図

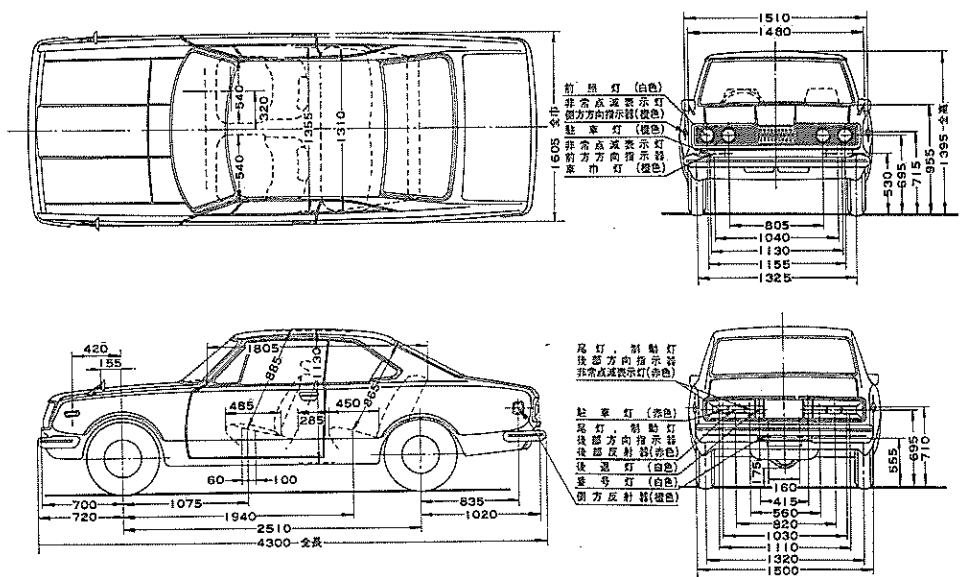
車両全体図で寸法変更があつたのはセダン、ハードトップおよびワゴンのみです。ワゴンはフロントトレッドが1330mm（ドラム）→1325mm（ディスク）およびフロントボデーオーバーハングが690mm→700mmに変更になっています。バン、ピックアップは従来と同じです。



セダン車両全体図

S0545

注 スプリットベンチシート車はフロントシートクッション巾が10mm小さく450mmです。



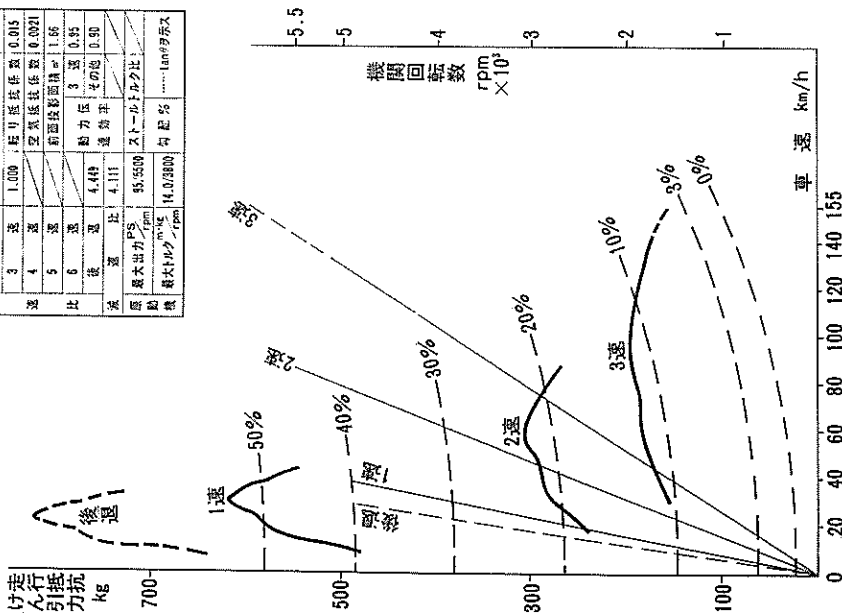
ハードトップ車両全体図

S0544

概 要 圖 面

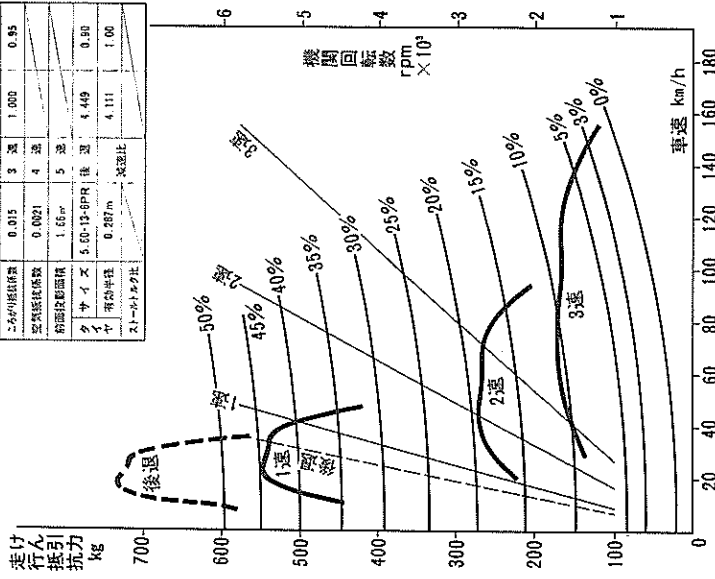
7. 車 間 走 行 性 能 曲 線 圖

1 速	3.337	京阿路運量 kg	1245
2 速	1.633	タイヤ空気圧 m	0.281
3 速	1.000	旋り抵抗係数	0.015
4 速		空気抵抗係数	0.0021
5 速		新図形面積	1.66
6 速		動力伝達率	0.95
後 進	4.444	その他	0.90
後 進 比	4.111	進 給 量	
原 動 機 最 大 出 力 PPS	\$5,500	ス ー ト 比 lane/ホス
原 動 機 最 大 トル ク rpm	14,038	向 配 %	



RT61-T 型車 G6490

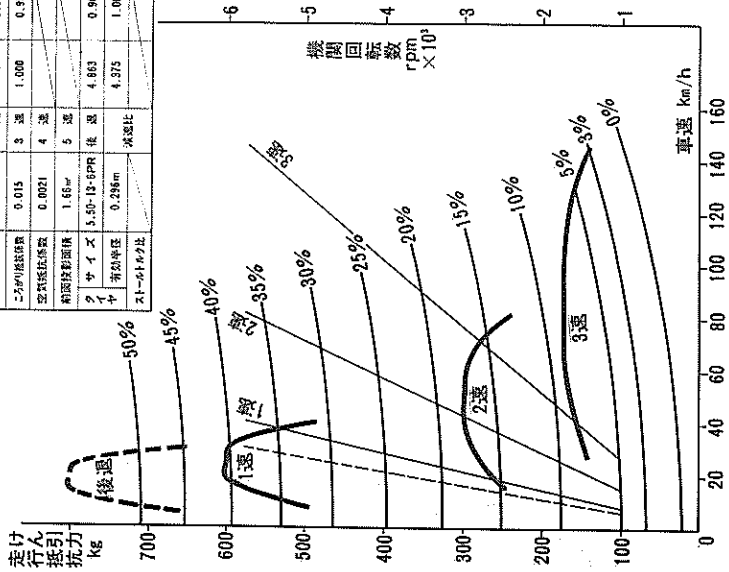
原 動 機 最 大 出 力 PPS	\$5,500	ス ー ト 比 lane/ホス
原 動 機 最 大 トル ク rpm	12,970	向 配 %	
車 間 最 大 運 量 kg	1300kg	1 速	3.337
2.54吋空気圧 m	0.015	2 速	1.633
2.54吋空気抵抗係数	0.0021	3 速	1.000
新図形面積	1.66	4 速	
動力伝達率	0.95	5 速	
タイヤ空気圧	5.00-13-8PR	後 進	4.449
車 間 最 大 運 量 kg	0.281m	後 進 比	4.111
ス ー ト 比			



RT61-T.P 型車 G7689

概 要 圖

機 器 出 力	12.5.3000 $\frac{kg}{min}$	実 効 率	0.90
機 器 重 量	1545kg	1 速	3.647
二 次 機 械 係 数	0.015	2 速	1.807
空 気 機 械 係 数	0.021	3 速	1.000
機 器 形 状 係 数	1.66	4 速	
サイ ズ	3.50-12-BPR	5 速	
イ ン 子 有 効 率	0.288m	減 速 比	4.863
ス ー ン ン ン ン			4.375
			1.00



R T 69 型 車 G7692

車 両 概 要

8. エンジン性能曲線図

