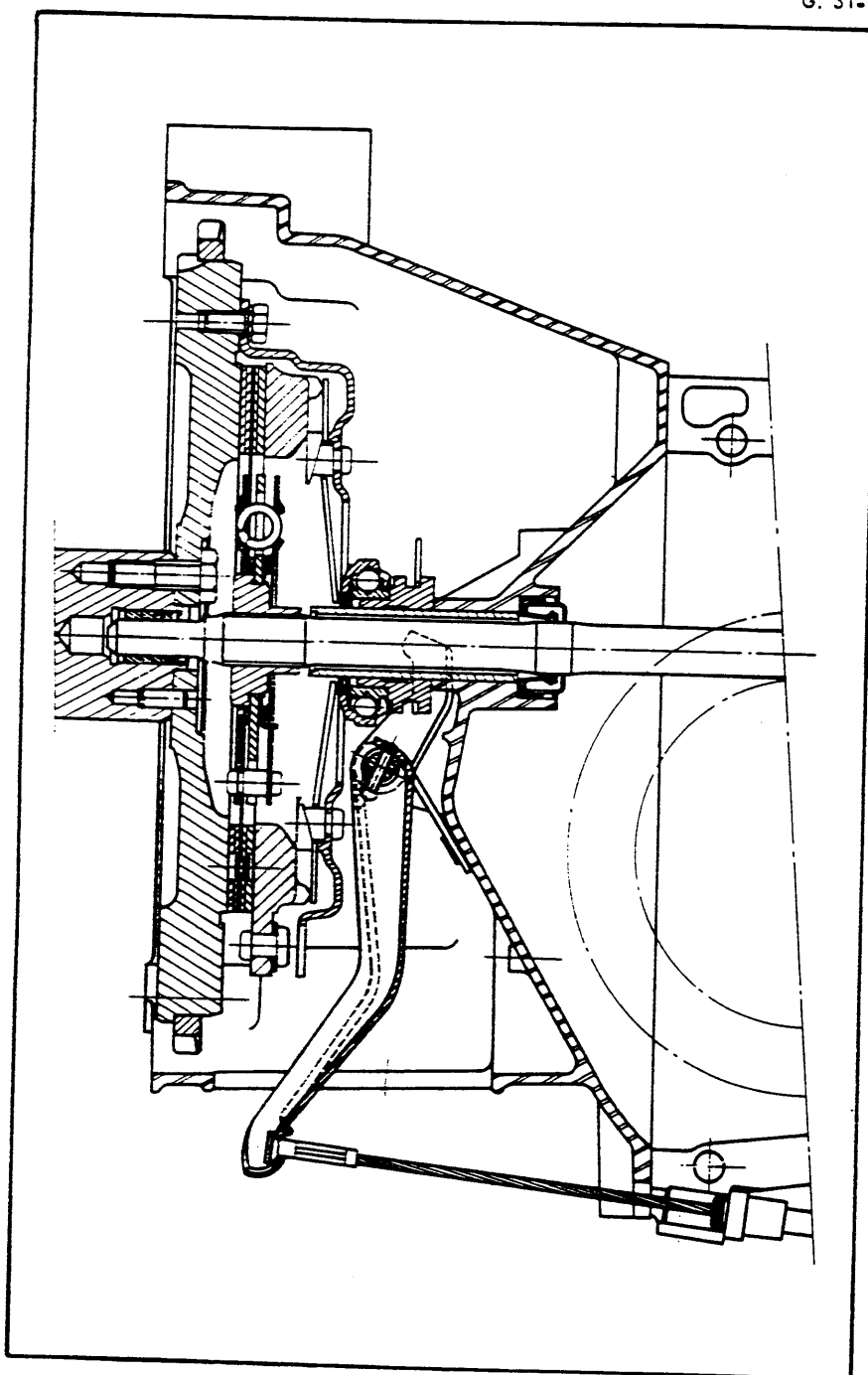


G. 31-1



◆ I 諸元

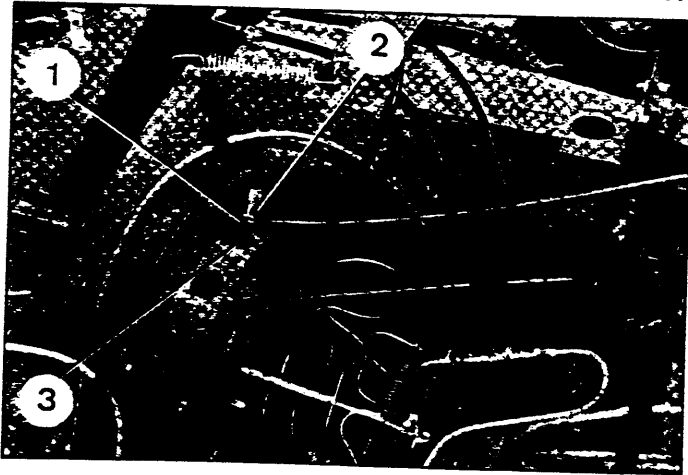
機構：ダイヤフラム式 .....	記号 180 DBR 285
ディスク：スプリング 6 個（色付き）灰色、白色、緑色 .....	衝撃吸収スプリングセンター付
ライニング：製作社と種類 .....	G 10 及び G 12 エンジン : FERODO A 7 5 5
	G 12 / 619 エンジン : FERODO A 3 S 7 9 1

II 主要点

- スラストベアリングとダイヤフラム間の間隙 .....	1 ~ 1.5 mm
- クラッチペタルの遊び .....	15 ~ 20 mm
- クラッチディスクの厚み .....	7.7 mm
- クラッチカバー取付ボルト 締付トルク .....	1.8 kg-m

クラッチペダルの調整

8460



1. スペアホイールを外す。

2. クラッチの遊び調整

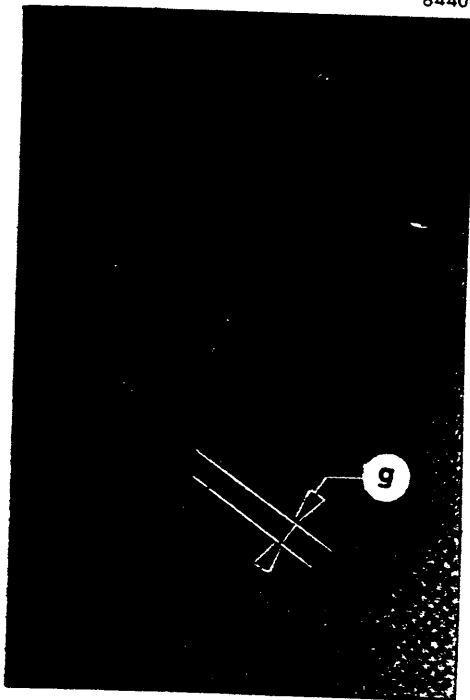
ーロックナット(2)をゆるめる。

ーナット(1)を回わして調整する。

取付けチューブ(3)とナット(1)の隙間を3.2～4.8 mmにする。

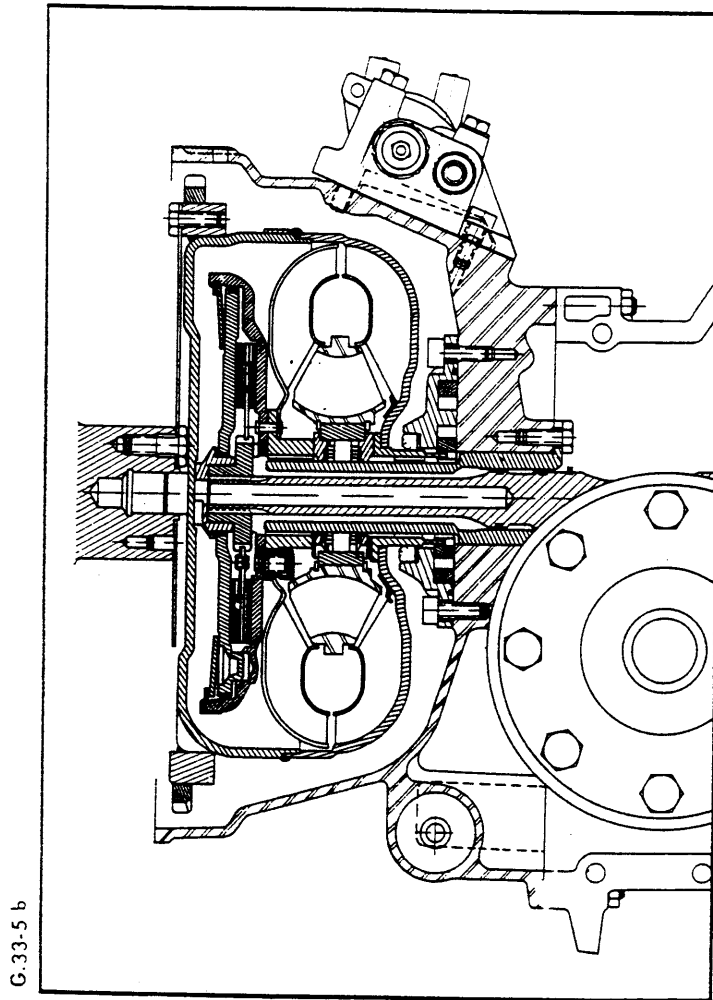
その場合のペダルの遊び(g)は15～20 mmとなる。

8440



## I - 諸元

- トルクコンバーター内部ディスククラッチ付き, FERODO製
- クラッチの接, 断はソレノイドの作動により油圧バルブでコントロールされる。
- ソレノイドはギヤボックスのセレクトターフォークシャフトの動きによって作動するスイッチでコントロールされている。



## I - 主要点

## -調整:

- ギヤボックスのコンタクト間隙 (それぞれのギヤに入れた時) .....  $1.4 \pm 0.05 \text{ mm}$
- 温度警告灯スイッチの作動温度 .....  $135^\circ \pm 3^\circ \text{C}$
- 作動油圧 .....  $5.5 \sim 6.5 \text{ kg/cm}^2$  5000 rpm の時
- 使用オイル ..... TOTAL Tオイル
- 容量 (ギヤボックスを含む) ..... 約  $4 \ell$

## -ポンプ吸入部ストレーナー付き

## -コンバーターへのオイルの満し方:

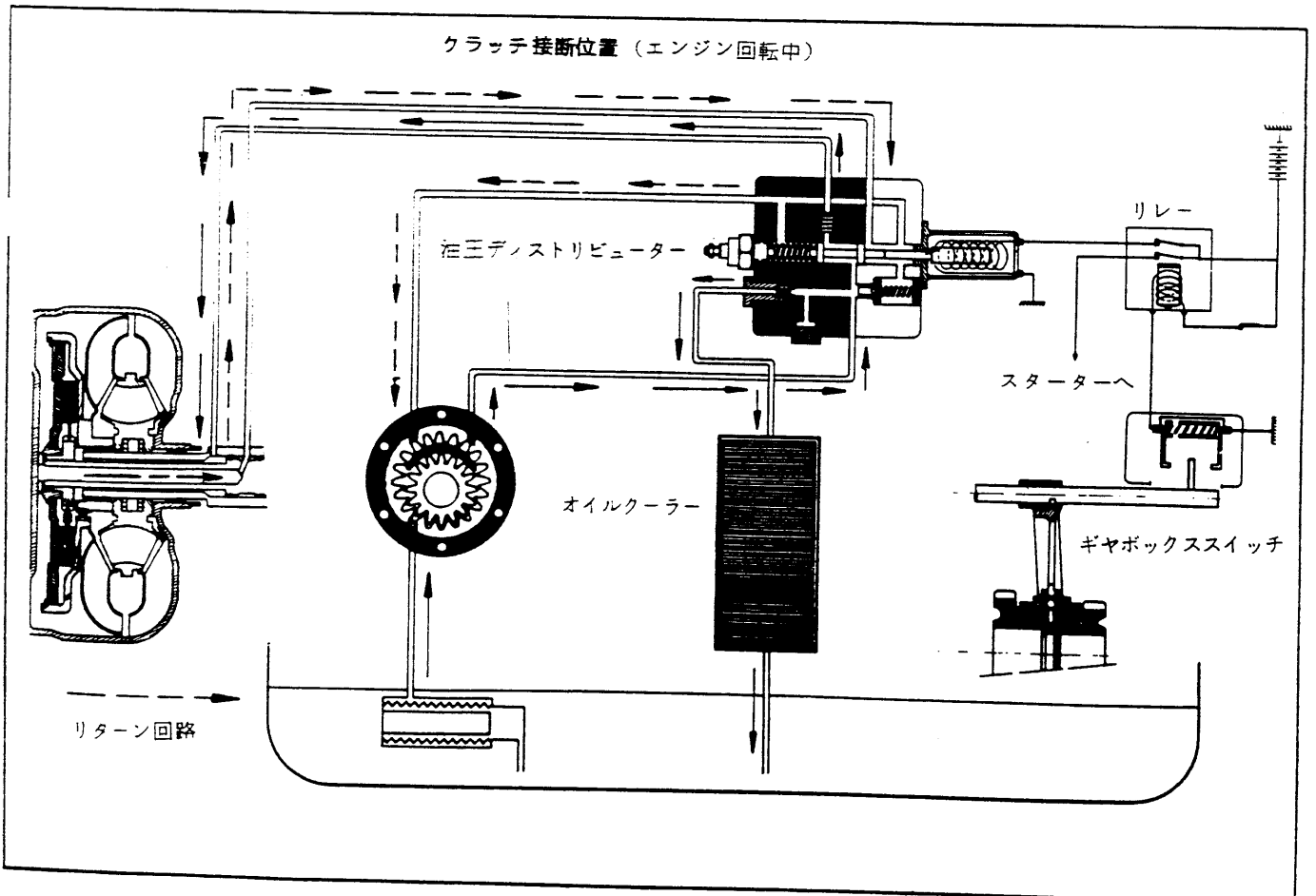
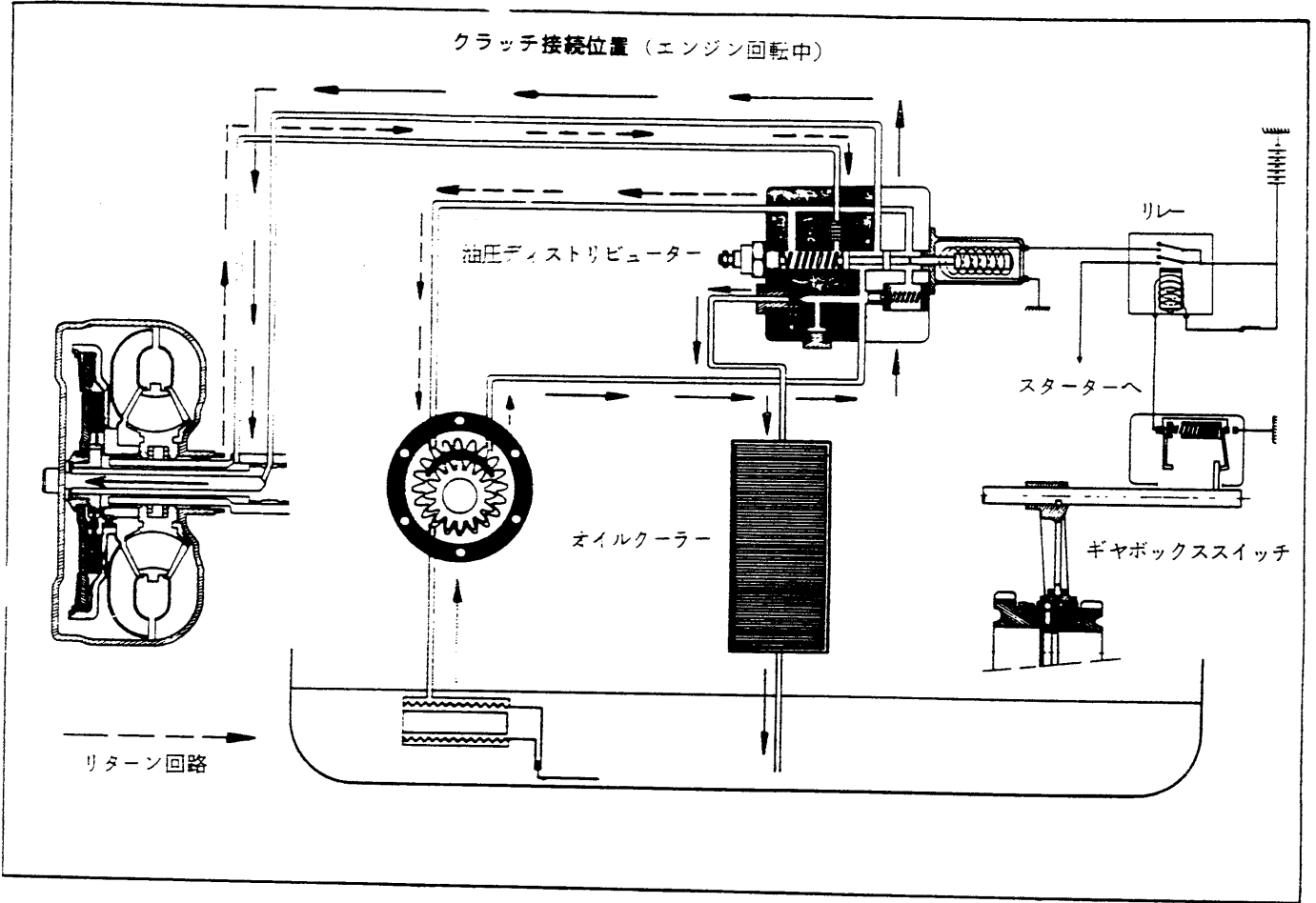
- Tオイルを補充したら, ソレノイドバルブを10回以上作動させる。

## -締付けトルク:

- オイルポンプ取付けスクリュ .....  $1.8 \text{ kg-m}$
- ソレノイドバルブ .....  $1.2 \sim 1.7 \text{ kg-m}$  (6 m アレンレンチ)
- パイプユニオンスクリュ .....  $3.5 \sim 4.5 \text{ kg-m}$
- ポンプ吸入ストレーナー .....  $1 \sim 1.5 \text{ kg-m}$
- スイッチベース取付けスクリュ .....  $0.35 \sim 0.4 \text{ kg-m}$
- ポイントアーム取付けスクリュ .....  $0.35 \sim 0.4 \text{ kg-m}$
- コンバーター~ドライブプレート取付けスクリュ .....  $2 \sim 2.3 \text{ kg-m}$
- ドライブプレート~クランクシャフト取付けスクリュ .....  $6.4 \sim 6.9 \text{ kg-m}$

註: ドライブプレートをクランクシャフトに取付ける場合は, ヘッドにマークのある新しいボルトに必ず取替え, ロックタイト GX0146-00 IA を塗布すること。

Ⅲ-トルクコンバーターの作動原理図

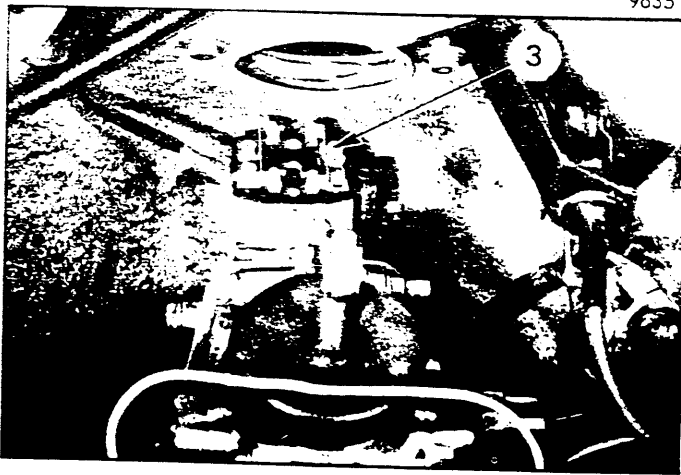


## ◆ 電磁バルブコントロールスイッチの接点間隙の点検と調整 (ギヤボックススイッチ)

9634



9635



註： この調整はギヤシフトレバーを取付けたままで行なう。

1. スペアホイールを外す。
2. バッテリーのアースケーブルを外す。
3. 左側のヒーターダクトを外す。
4. 電磁バルブスイッチのカバー(2)を外す。

5. 接点間隙の点検  
4個の接点とも同じ方法で行なう。

- a) シフトレバーでギヤを入れる。

注意： 接点の正確な開き位置を得るためには、そのギヤが完全に接続された位置にあることが必要である。ギヤの入り具合が不確実であれば、正しい調整はできない。

- b) 入れたギヤの接点の間隙を工具 3 1 1 2 - T 内のゲージ (シクネスゲージ) を使って点検する。

— 小さいゲージ (直径 1.4 mm) は接点を動かさずに通過すること。

— 大きいゲージ (直径 1.5 mm) は接点を通らないこと。

- c) 調整する場合は、接点を止めているスクリーン(3)を 3 mm のアレンレンチでゆるめ、接点をガイド内でスライドさせる。

スクリーン(3)を 0.35 ~ 0.4 kg-m のトルクで締付ける。

**重要：** この調整は正確に行なうこと。

調整不良の場合はギヤシフトレバーを操作しない時でも時々クラッチが切れたりする原因になる。

- d) カバーを取付け、スクリーン(1)を締める。

- e) バッテリーのアースケーブルを取付ける。

トルクコンバーターの油圧の点検



1. スペアホイールとそのサポートブラケットを外す。
2. ソレノイドバルブからプラグ(1)を外し, 工具 3112-Tキットの2個のユニオン(6又は7mm)の内の合う方を替りに取付け, 油圧計2279-T(0~10kg/cm<sup>2</sup>)に接続する。

3. 油圧の点検

- a) この点検を行なう前に車を走行させて油温を70° ± 5℃にする。
- b) 油圧は

5.5~6.5 kg/cm <sup>2</sup>	5000 ± 1000 rpm 時
4 kg/cm <sup>2</sup> 以上	850~900 rpm 時

註: 油圧が正常でない場合, 他の作業に着手する前に, ギヤボックスのオイルレベルとオイルの状態, オイルストレーナーの詰りの有無を点検する。



マニュアルギヤボックス

1. 諸元 (1015 cc)

変速比 (145-15 ZXタイヤ付)

ギヤ	変速比	ディファレンシャル	総減速比	エンジン1000 rpm時の速度 km/h
1速	$11/42 = 0.2619$ (3.82 : 1)	8/35 (4.375 : 1)	0.0598 16.72 : 1	6.709
2速	$16/38 = 0.4210$ (2.38 : 1)		0.0962 10.39 : 1	10.793
3速	$21/32 = 0.6562$ (1.52 : 1)		0.1500 6.67 : 1	16.830
4速	$25/28 = 0.8928$ (1.12 : 1)		0.2040 4.90 : 1	22.888
後退	$11/23 \times 23/46 = 0.2391$ (4.18 : 1)		0.0546 18.30 : 1	6.126
スピードメーター駆動比			6/14 (2.33 : 1)	

潤滑 :

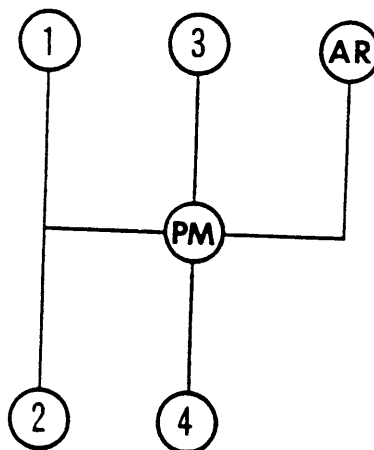
オイルグレード.....TOTAL EP 80

容量.....約1.4 l

ギヤシフト :

フロアシフト

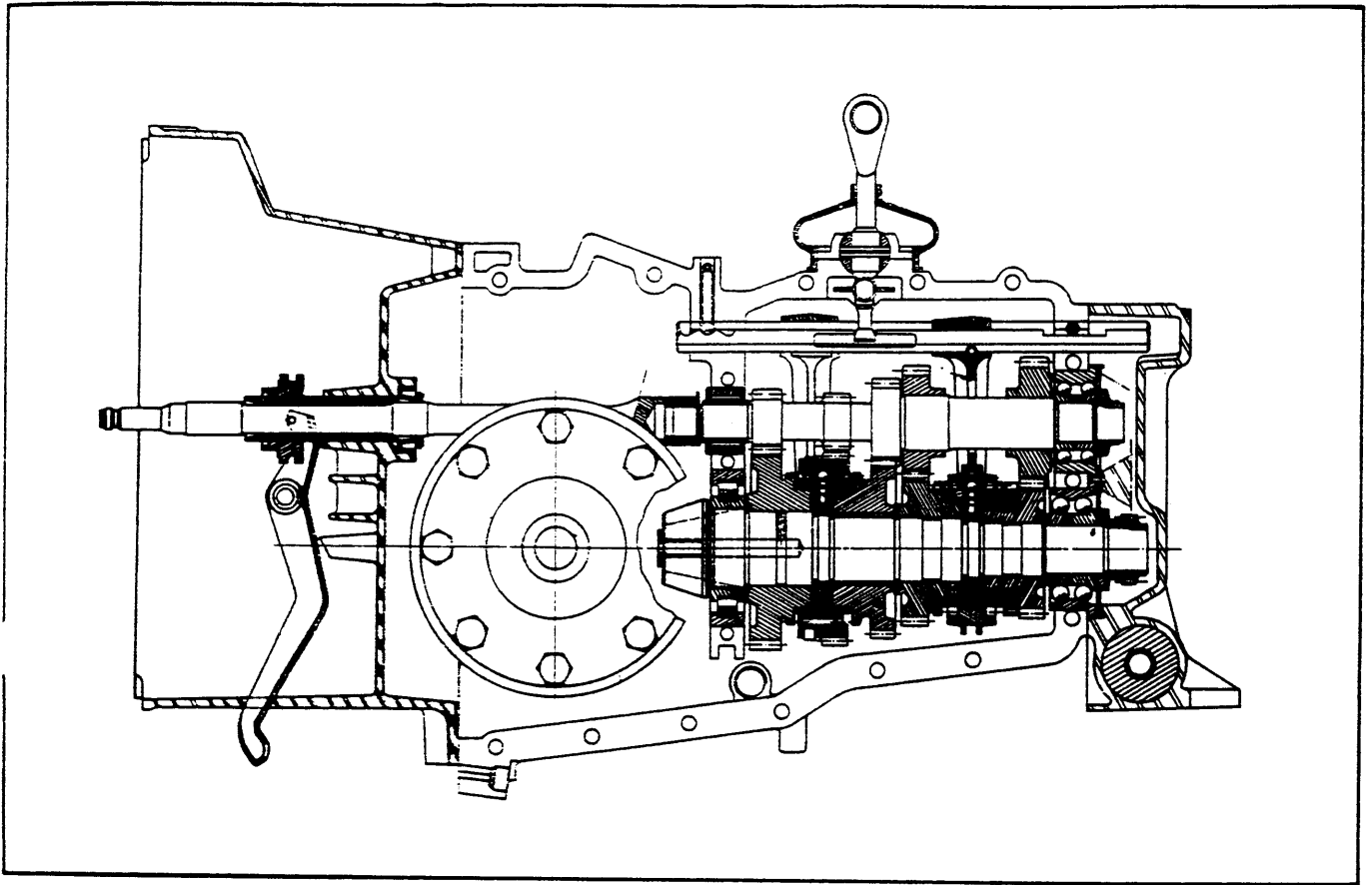
ギヤポジション



AR = 後退  
PM = ニュートラル

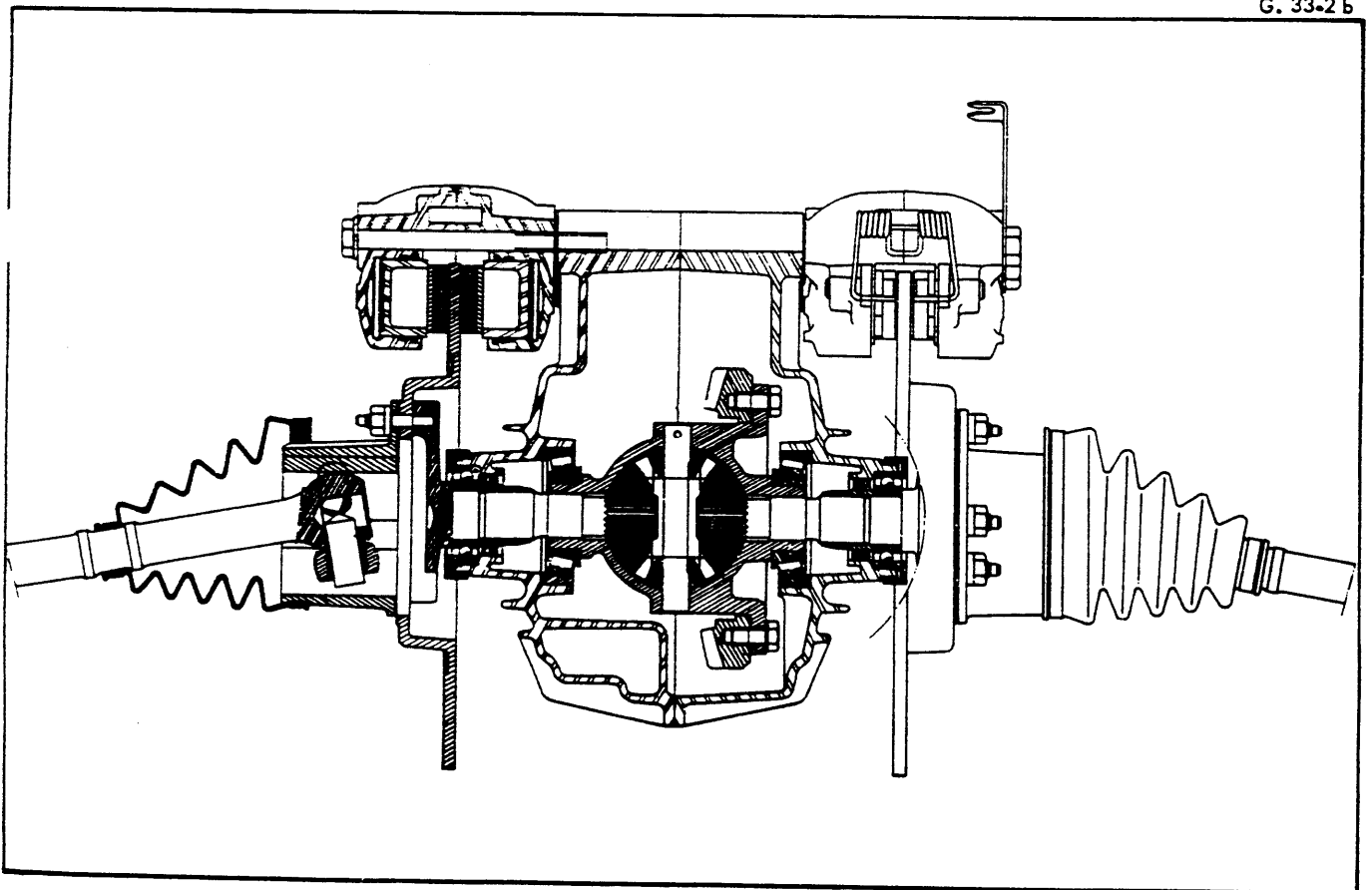
断面図 (側面)

G 33.1 a



断面図 (上面)

G. 33-2 b





マニュアルギヤボックス  
 GX車, 全型式, G-10 (1015 cc) エンジン付き  
 (1972年9月以降の生産車)

I-諸元

変速比 (145-12 ZXタイヤ付)

ギヤ	変速比	ディファレンシャル	総減速比	エンジン1000 rpm時の速度 km/h
1速	$11 / 42 = 0.2619$ (3.82 : 1)	8 / 35 (4.375 : 1)	0.0598 16.72 : 1	6,709
2速	$16 / 37 = 0.4324$ (2.31 : 1)		0.0988 10.12 : 1	11,085
3速	$21 / 32 = 0.6562$ (1.52 : 1)		0.1500 6.67 : 1	16,830
4速	$25 / 28 = 0.8928$ (1.12 : 1)		0.2040 4.90 : 1	22,888
後退	$11 / 23 \times 23 / 46 = 0.2391$ (4.18 : 1)		0.0546 18.30 : 1	6,126
スピードメーター駆動比 6 / 14 (2.33 : 1)				

潤滑:

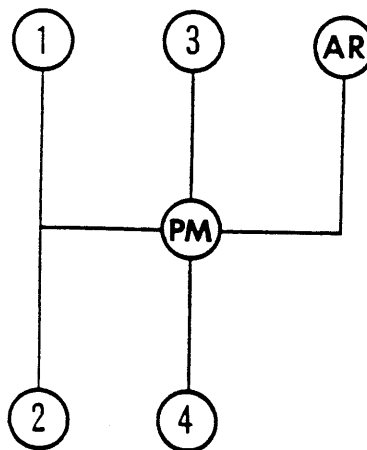
オイルグレード.....TOTAL EP 80

容量.....約1.4 ℓ

ギヤシフト:

フロアシフト

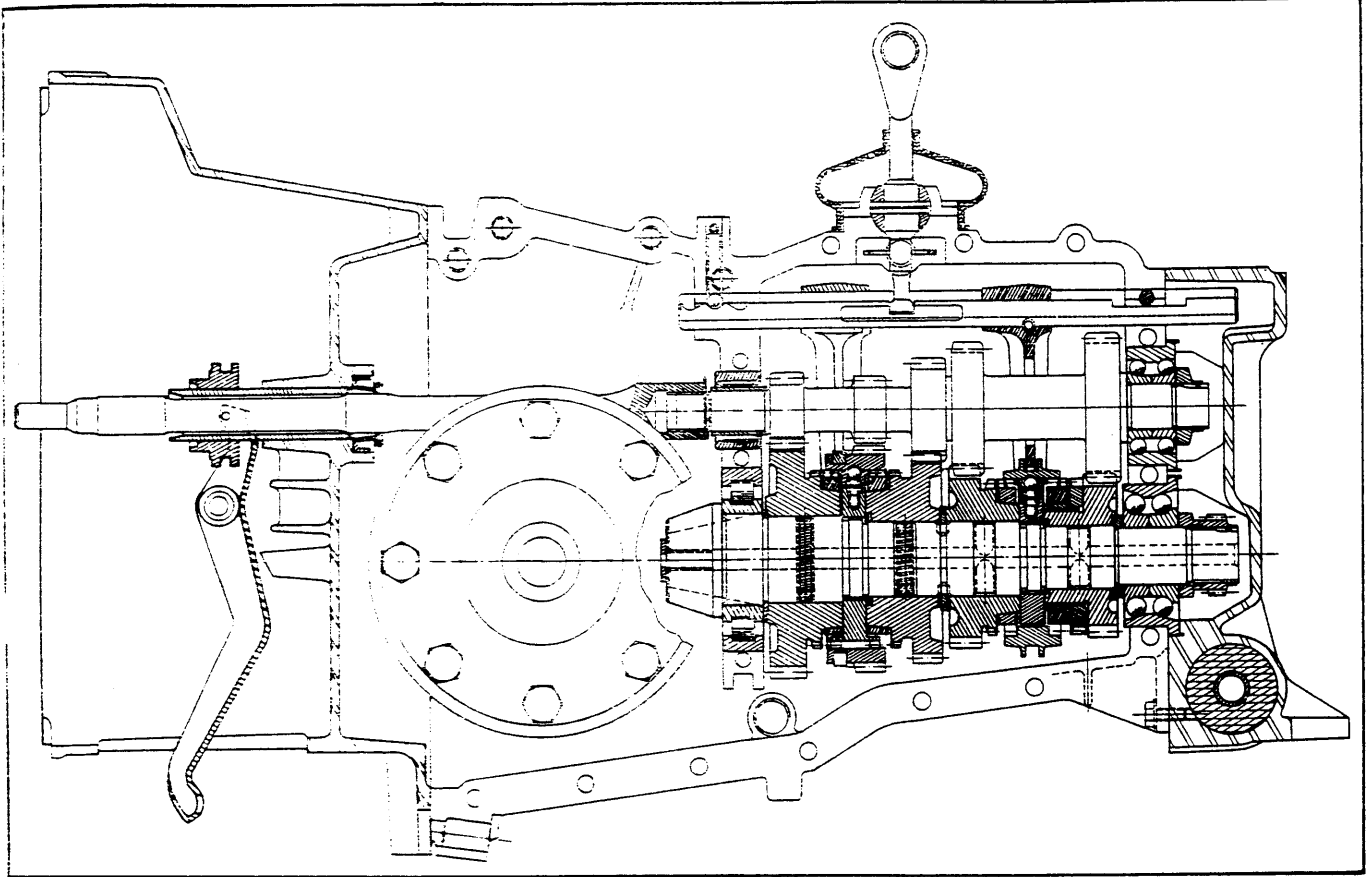
ギヤポジション



AR = 後退  
 PM = ニュートラル

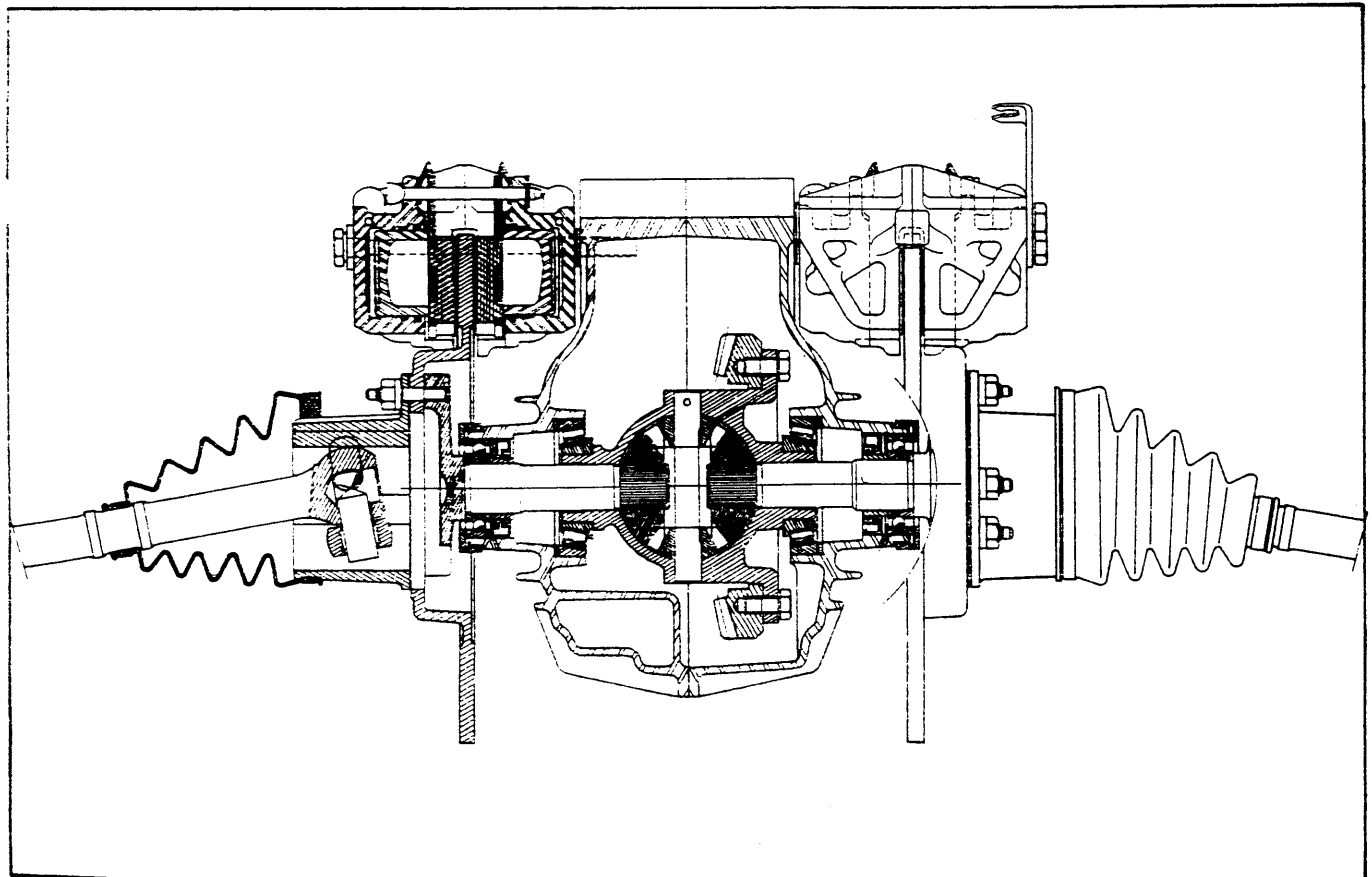
断面図 (側面)

G.33-15b



断面図 (上面)

A.33-10



アニマルギヤボックス  
 GX車, 全型式, G12 (1220cc) エンジン付き  
 (1972年9月以降生産車)

I-諸元

変速比 (145-14ZXタイヤ付)

ギヤ	変速比	ディファレンシャル	総減速比	エンジン1000 rpm 時の速度 km/h
1速	$11/42 = 0.2619$ (3.82:1)	8/33 (4.125:1)	0.0634 15.75:1	7,113
2速	$16/37 = 0.4324$ (2.31:1)		0.1048 9.80:1	11,758
3速	$21/32 = 0.6562$ (1.52:1)		0.1590 6.28:1	17,839
4速	$25/28 = 0.8928$ (1.12:1)		0.2164 4.62:1	24,280
後退	$11/23 \times 23/46 = 0.2391$ (4.18:1)		0.0579 17.25:1	6,462
スピードメーター駆動比 6/13 (2.17:1)				

潤滑:

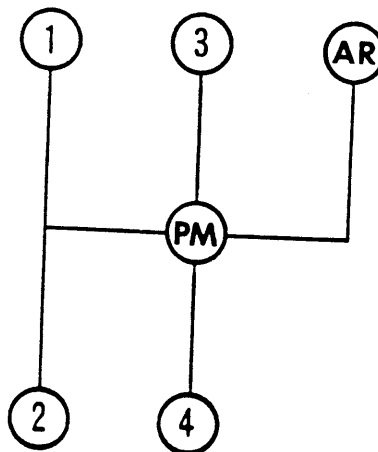
オイルのグレード.....TOTAL EP 80

容量.....約1.4ℓ

ギヤシフト:

フロアシフト

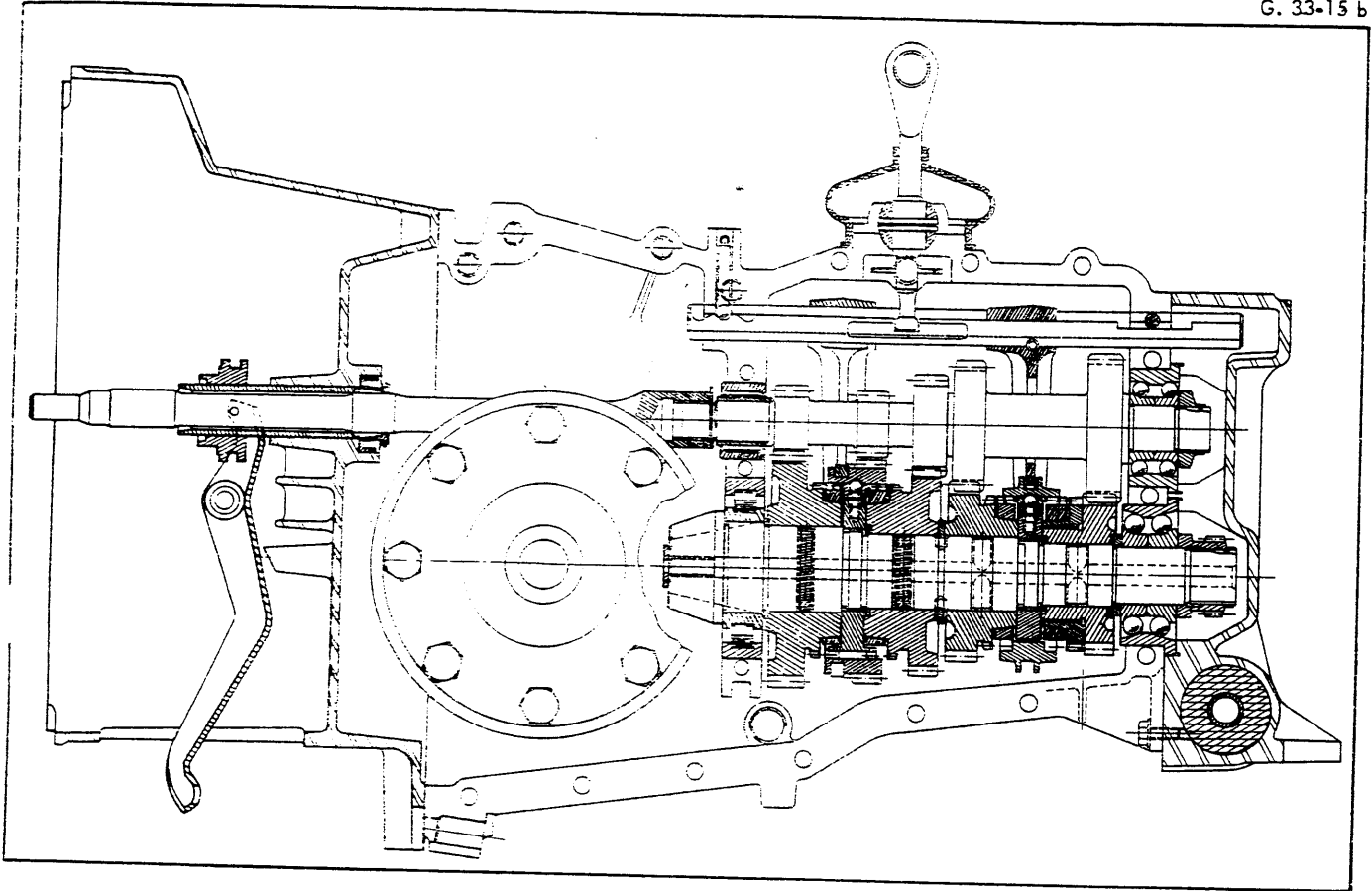
ギヤポジション



AR=後退  
 PM=ニュートラル

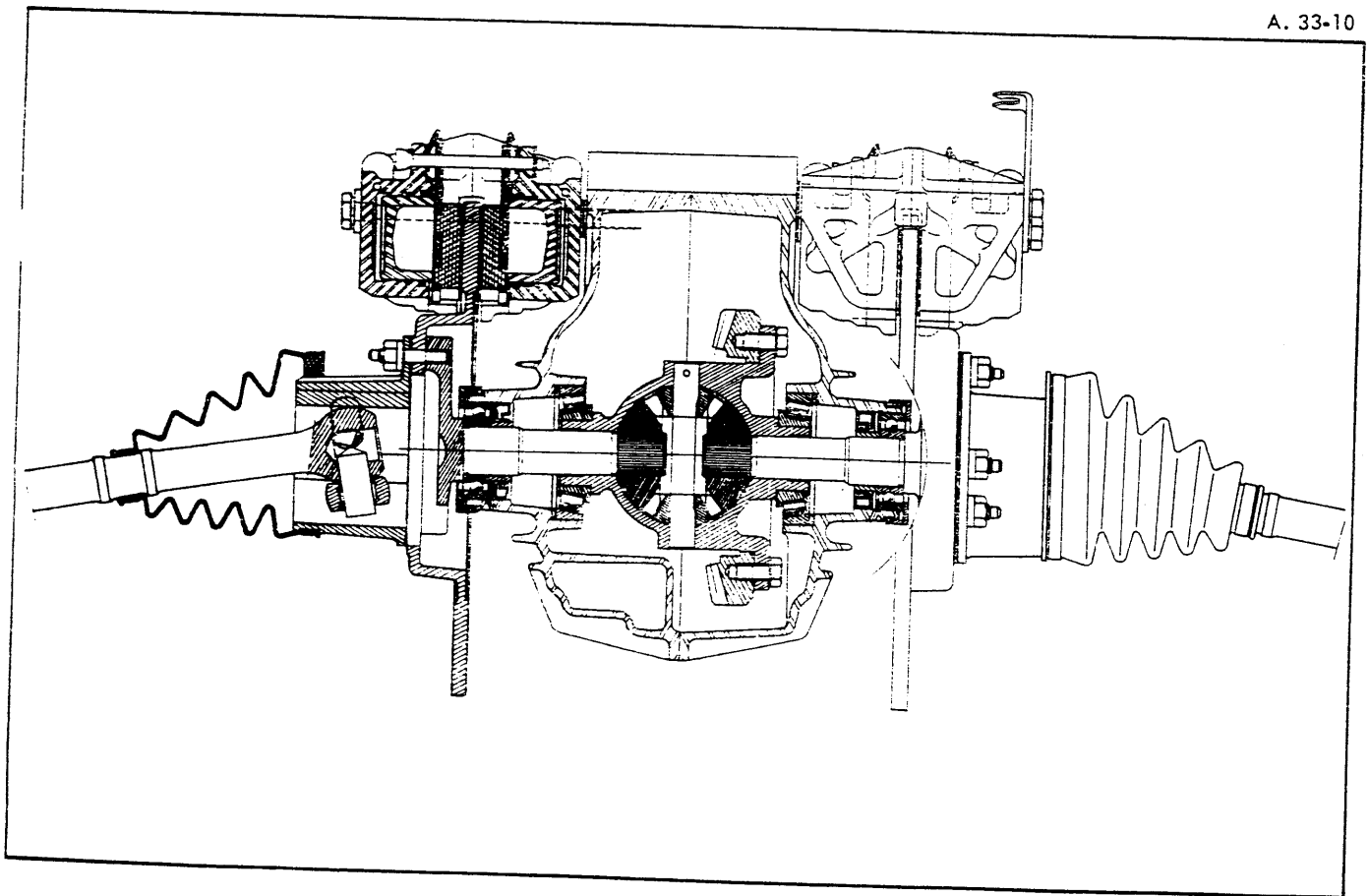
断面図 (側面)

G. 33-15 b



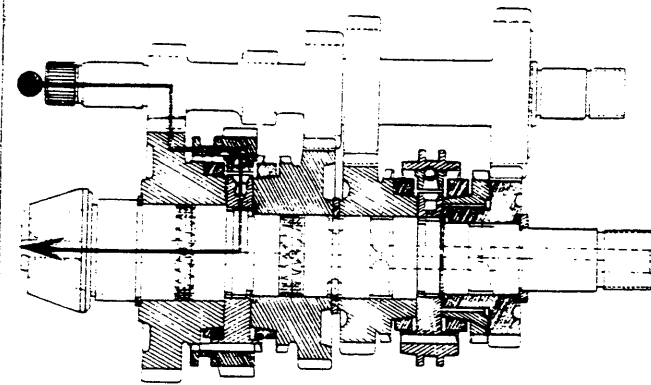
断面図 (上面)

A. 33-10

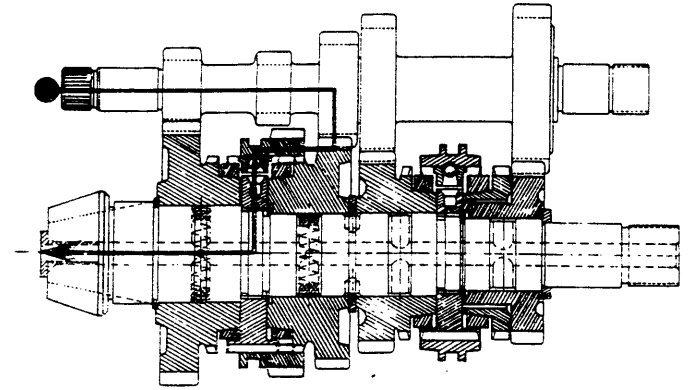


動力の伝達経路図

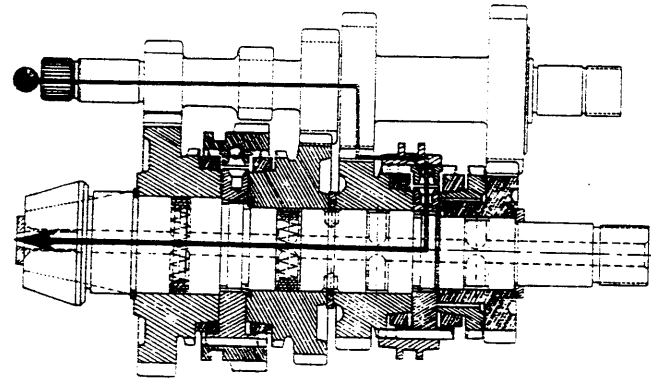
G.33-4 c



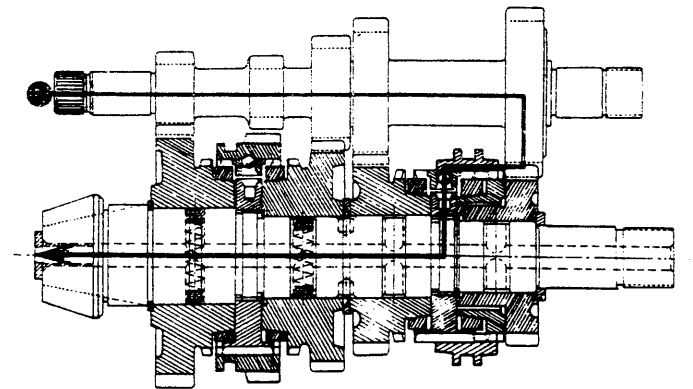
1 速



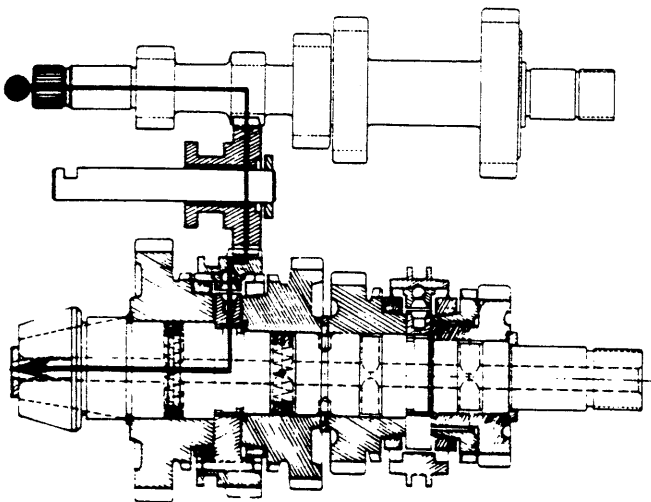
2 速



3 速



4 速



後退

註： 1 速, 2 速, 3 速及び 4 速の各ギヤのメインシャフト上のドライビングピニオンはディファレンシャルのドライブピニオンシャフト上のドリブンピニオンと時噛み合っている。

## II 主要点

## セッティング

- 1速, 2速用シンクロハブのエンドフroot.....	0.05 mm以下
- 3速, 4速用シンクロハブのエンドフroot.....	0.05 mm以下
- 2速と3速用ギヤホイール間のハーフワッシャの隙間.....	0.05 mm以下
- ディファレンシャルリングギヤとドライブピニオンのバックラッシュ.....	0.13 ~ 0.27 mm
- ディファレンシャルサイドベアリングの全プレロード.....	0.05 mm

## 締付トルク

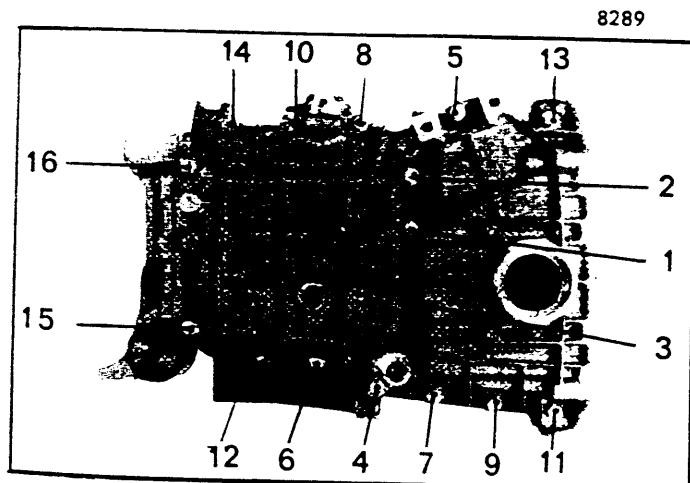
- メインシャフトナット.....	7 ~ 8.5 kg-m
- ドライブピニオンシャフトナット.....	10 ~ 12 kg-m
- ディファレンシャルベアリングのブッシュナット.....	6 ~ 10 kg-m
- デリープナット (アウトプットシャフト).....	14 ~ 16 kg-m
- リバースセクターレバースピンドル.....	2.7 ~ 3 kg-m
- ディファレンシャルリングギヤスクリュー (9 mm φ) (ロックタイト No.GX01, 4600IA 使用)	4.8 ~ 5 kg-m
- ディファレンシャルリングギヤスクリュー (10 mm φ) (面とネジ部に塗布して)	8 ~ 9 kg-m
- ドレンプラグ.....	3.5 ~ 4.5 kg-m
- バックランプスイッチ.....	1.2 ~ 1.5 kg-m
- クラッチハウジングナット.....	1.3 ~ 1.5 kg-m
- リヤカバースクリュー.....	2.5 ~ 3 kg-m
- ハーフギヤケース締付けナット.....	1.3 ~ 1.5 kg-m
- ドライブシャフトスタッドボルト.....	0.4 kg-m

## ギヤボックスハーフケーシングの組立て :

a) 油もれ防止 : ギヤボックスハーフケースの合せ面, クラッチハウジング, 及びリヤカバーの取付け面に液体ベッキングCURTYLON剤を薄く塗布する。

## b) 組付け順序 :

- ギヤボックスハーフケースのナットを軽く締める。
- リヤカバーをハーフケースに合わせて取付け, スクリューを締める。
- クラッチハウジングのナットを軽く締める。
- リヤカバーの右半分のスクリューをゆるめる。
- ハーフケースのナットとクラッチハウジングのナットを図の順序に従って, 規定のトルクで締付ける。
- 最後にリヤカバーのスクリューを締付ける。



トルクコンバーター付きギヤボックス  
 GX車 全型式 (1015 cc) エンジン付き  
 (1972年8月までの生産車)

I-諸元

-変速比 (145-15ZXタイヤ付き):

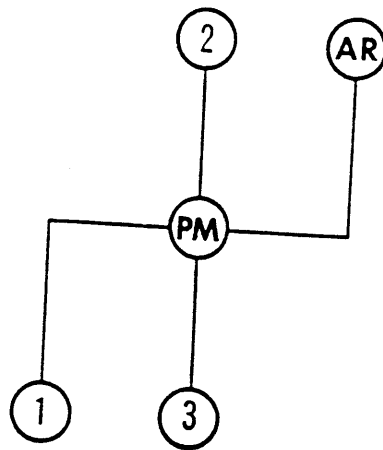
	変速比	ディファレンシャル	総減速比	エンジン1000rpm時の速度 km/h
1速	$14 / 39 = 0.3589$ (2.79:1)	8/35 (4.375:1)	0.0820 12.18:1	9.200
2速	$20 / 34 = 0.5882$ (1.70:1)		0.1344 7.44:1	15.079
3速	$25 / 28 = 0.8928$ (1.12:1)		0.2040 4.90:1	22.888
後退	$14 / 19 \times 19 / 35 = 0.4000$ (2.50:1)		0.0914 10.94:1	10.255
スピードメーター駆動比 6/14 12.33:1				

潤滑:

オイルグレード.....TOTAL Tオイル  
 容量 (コンバーターを含む) .....約 4 ℓ  
 オイル交換の時の量.....約 1.4 ℓ

特に重要: オイルはTOTAL Tオイルに限定、他のオイル使用は厳禁。  
 ギヤシフト:

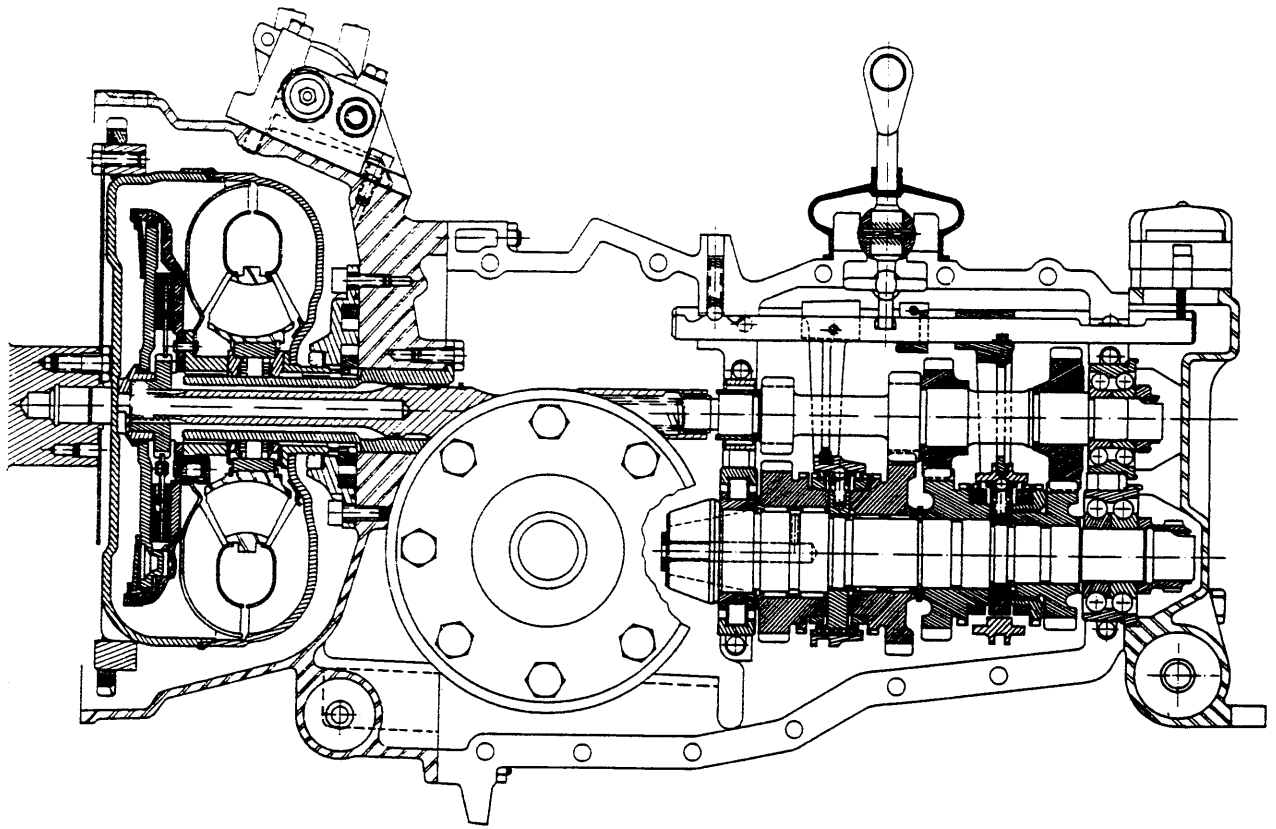
ギヤポジション



AR = 後退  
 PM = ニュートラル

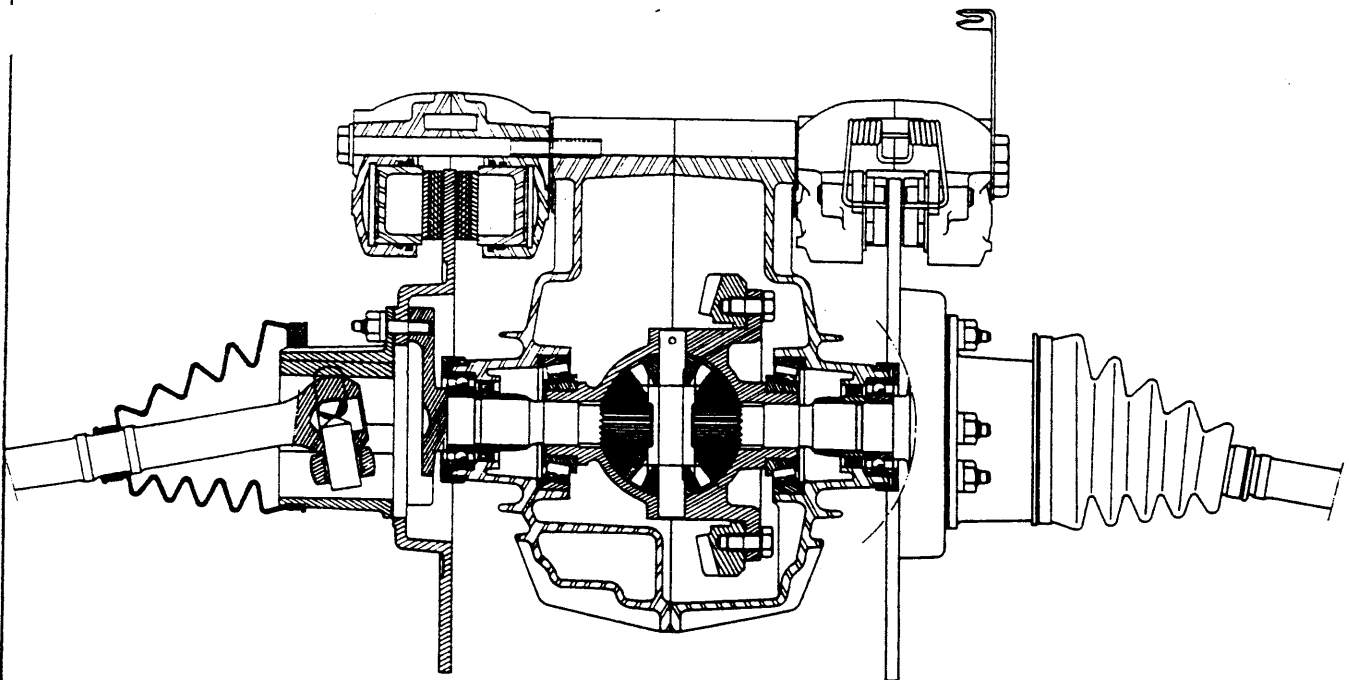
G. 33-5 b.

断面図 (側面)



G. 33-2 b

断面図 (上面)





トルクコンバーター付きギヤボックス  
 GX全型式, G12 (1220 cc) エンジン付き  
 (1972年9月以降生産車)

I-諸元

変速比 (145-15 Z Xタイヤ付き) :

ギヤ	変速比	ディファレンシャル	総減速比	エンジン1000 rpm時の速度 km/h
1速	$14 / 39 = 0.3589$ (2.79 : 1)	8/33 (4.125:1)	0.0870 11.51 : 1	9,761
2速	$20 / 34 = 0.5882$ (1.70 : 1)		0.1426 7.01 : 1	15,999
3速	$25 / 28 = 0.8928$ (1.12 : 1)		0.2164 4.62 : 1	24,280
後退	$14 / 19 \times 19 / 35 = 0.4000$ (2.50 : 1)		0.0969 10.31 : 1	10,872
スピードメーター駆動比 6/13 (2.17 : 1)				

潤滑 :

オイルグレード.....TOTAL T オイル

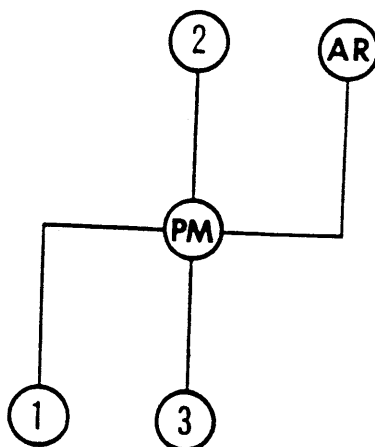
容量 (コンバーターを含む) .....約 4 ℓ

オイル交換時の量.....約 1.4 ℓ

特に重要 : オイルはTOTAL T オイルに限定、他のオイル使用は厳禁。

ギヤシフト :

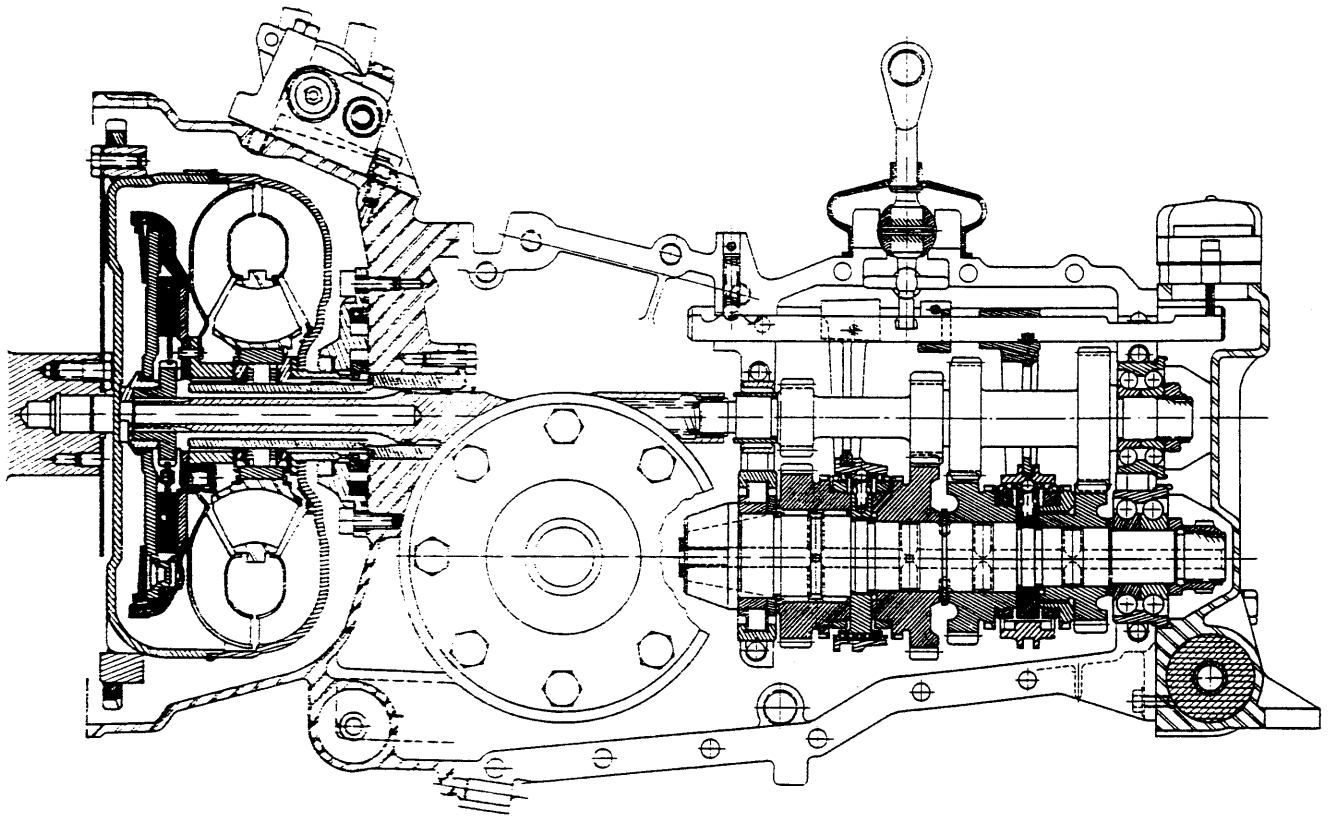
ギヤポジション



AR=後退  
 PM=ニュートラル

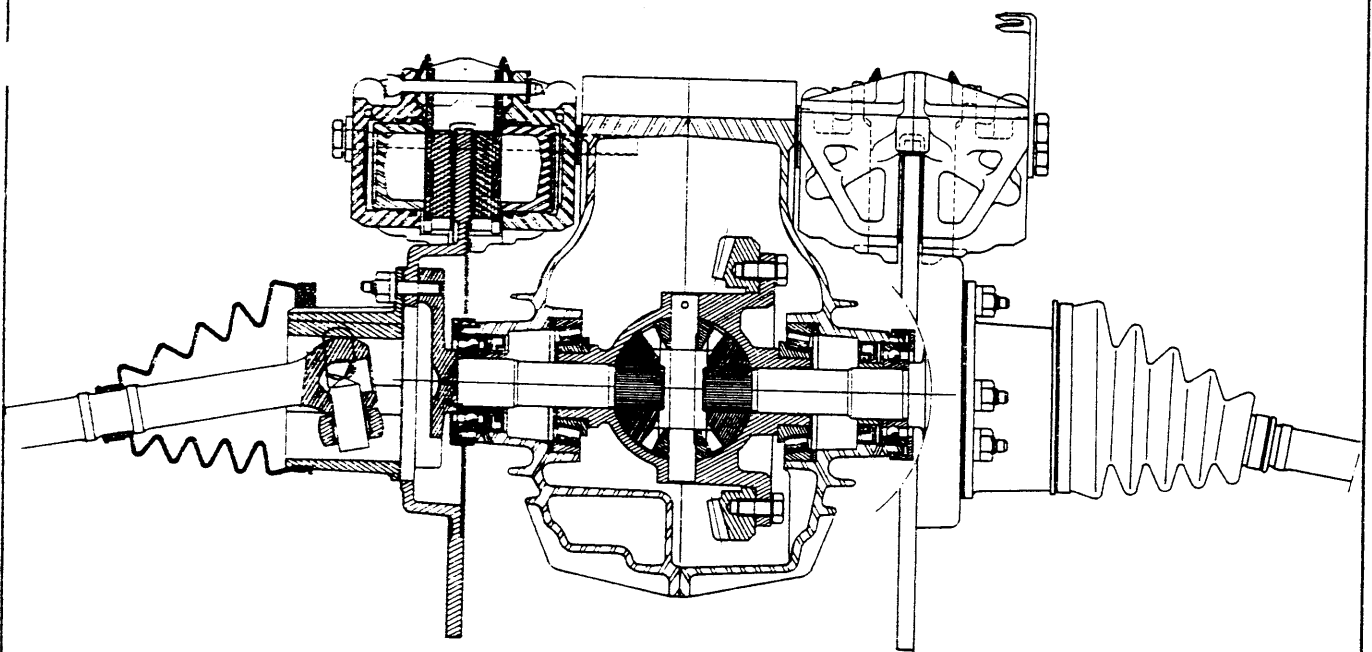
断面図 (側面)

G. 33-5 d



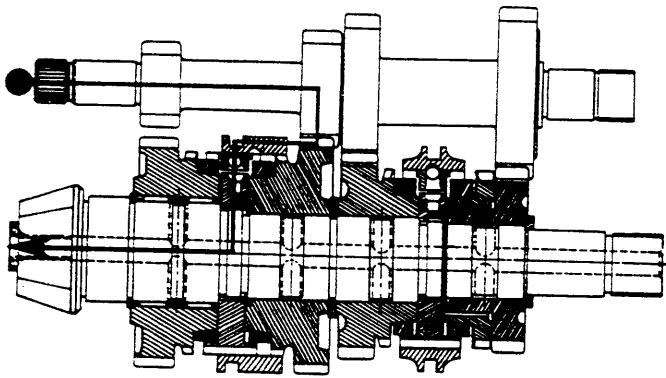
断面図 (上面)

A. 33-10

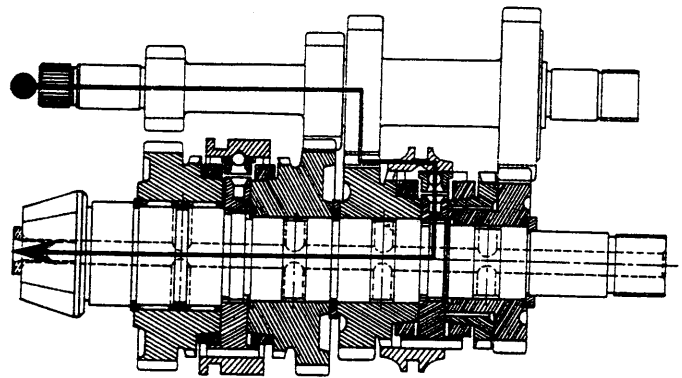


動力伝達経路

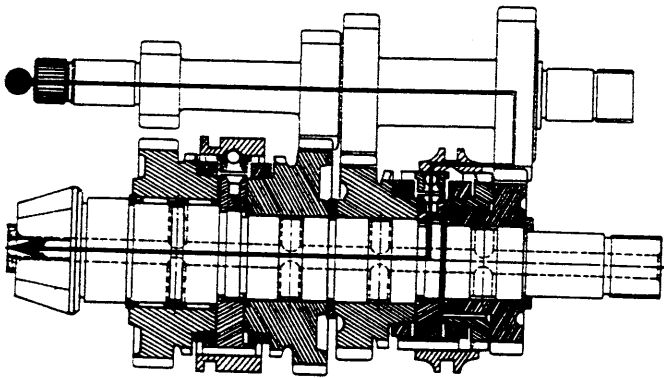
G.33-3。



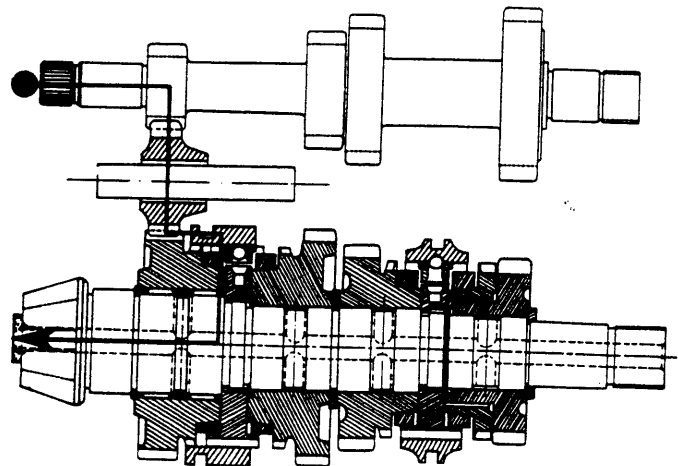
1 速



2 速



3 速



後退

註： 1 速、 2 速及び 3 速の各ギヤのメインシャフト上のドライブピンニオンは、ディファレンシャルのドライブピンニオンシャフト上のドリブンピンニオンと常時噛み合っている。

## II-主要点

## セッティング

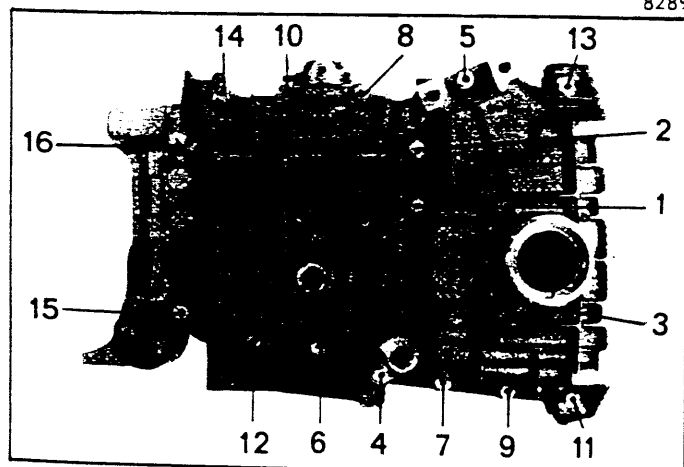
- 1速及び後退用シンクロハブのエンドフロート.....0.05 mm 以下
- 2速及び3速用シンクロハブのエンドフロート.....0.05 mm 以下
- 1速と2速用ピニオン間のハーフワッシャの隙間.....0.05 mm 以下
- ディファレンシャルリングギヤとドライブピニオンのバックラッシュ.....0.13 ~ 0.27 mm
- ディファレンシャルサイドベアリングのプレロード.....0.05 mm
- エレクトロバルブスイッチの接点間隙.....1.4 ± 0.05 mm
- エレクトロバルブ作動用コイルピンシャフトの突出量 :
  - 1速と後退用シャフト.....14.4  $\begin{matrix} +1 \\ -0 \end{matrix}$  mm
  - 2速と3速用シャフト.....18.4  $\begin{matrix} + \\ -0 \end{matrix}$  mm
- ポンプ吸入部ストレーナーは1000 kmサービス時に取替え又は洗浄する。

## 締付トルク :

- メインシャフトナット.....7 ~ 8.5 kg-m
- ドライブピニオンシャフトナット.....10 ~ 12 kg-m
- ディファレンシャルベアリングブッシュナット.....6 ~ 10 kg-m
- デリブナット (アウトプットシャフト).....14 ~ 16 kg-m
- リバースセレクターレバースピンドル.....2.7 ~ 3 kg-m
- ディファレンシャルリングギヤスクリュ - (9 mm φ).....4.8 ~ 5.3 kg-m
- (ロックタイトNo. GX 01.460 01 A 使用)
- ディファレンシャルリングギヤスクリュ - (10 mm φ).....8 ~ 9 kg-m
- (面とネジ部にオイルをつけて)
- ドレンプラグ.....3.5 ~ 4.5 kg-m
- バックランプスイッチ.....1.2 ~ 1.5 kg-m
- クラッチベルハウジングナット.....1.3 ~ 1.5 kg-m
- リヤカバースクリュ -.....2.5 ~ 3 kg-m
- ハーフギヤケース締付ナット.....1.3 ~ 1.5 kg-m
- オイルポンプスクリュ -.....1.8 kg-m
- ソレノイドバルブ取付スクリュ -.....1.2 ~ 1.7 kg-m
- ストレナープラグ.....3.5 ~ 4.5 kg-m
- ソレノイドバルブコントロールスイッチ取付けスクリュ -.....0.3 ~ 0.4 kg-m
- ポイント取付スクリュ -.....0.3 ~ 0.4 kg-m
- フィラーパイプスクリュ -.....1 ~ 1.5 kg-m
- ドライブシャフトスタッドボルト.....0.4 kg-m

ギヤボックスケーシングの組付け

8289

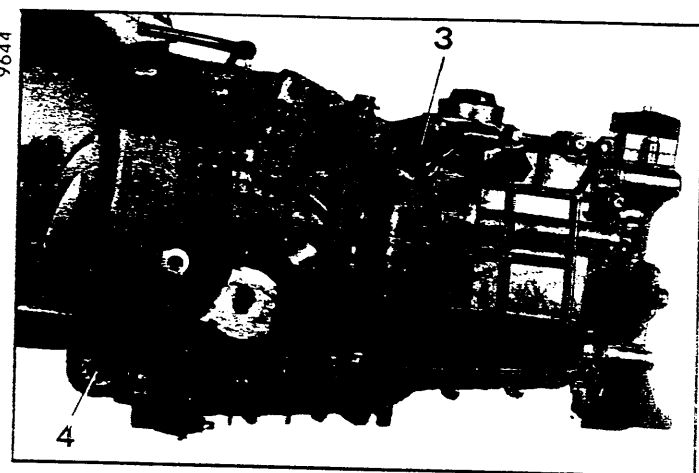
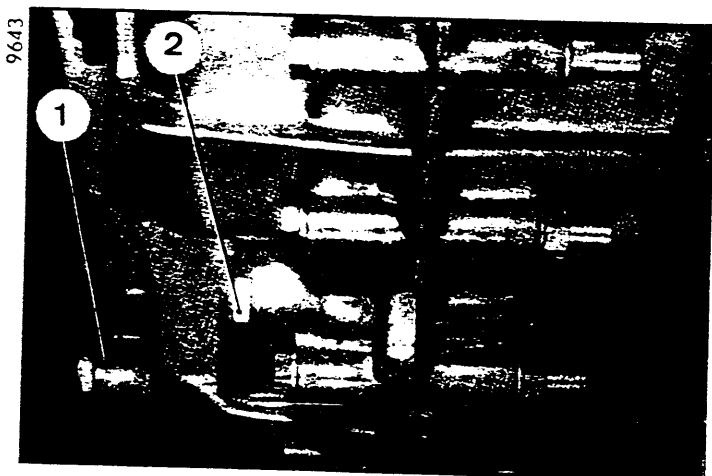


a) 油もれ防止 : ギヤボックスハーフケースの合せ面、クラッチハウジング及びリヤカバーの取付け面に液体パッキングCURTYLON剤を塗布する。

b) 組付け順序 :

- ギヤボックスハーフケースのナットを軽く締める。
- リヤカバーをハーフケースに合せて取付けスクリュ - を締付ける。
- クラッチハウジングのナットを軽く締める。
- リヤカバーの右半分のスクリュ - をゆるめる。
- ハーフケースのナットとクラッチハウジングのナットを図の順序に従って規定のトルクで締付ける。
- 最後にリヤカバーのスクリュ - を締付ける。

## Ⅲーギヤボックスとトルクコンバーターのオイル交換



1. 車をピット又はリフトに乗せる。

2. 取外し：

- ースペアホイール
- ードレンプラグ(2)
- ーレベルプラグ(1)
- ーフィルタープラグ(3)

**重要：** ポンプ吸入ストレーナー(4)は1000 km サービス時に取替え又は洗浄する。

3. オイルの注入

ドレンプラグ(2)を締付ける。(3.5～4.5 kg-m)

フィルタープラグ(3)部からTオイル約1.4 ℓを取付け軽く締める。

レベルプラグ(1)とフィルタープラグ(3)を取付け軽く締める。

4. オイルレベルの確認

正しいオイルレベルの点検方法は次の通り。

a) フロントホイールに歯止めをかけ、ハンドブレーキを引く。

b) エンジンをアイドリング回転でギヤを前進(例えば3速)に入れる。

シフトレバーを静かに動かして、クラッチをコントロールするソレノイドバルブを作動させる。(ソレノイドバルブが作動する時はかすかにカチッと音がする。)この作動を10回繰り返す。

c) エンジンはアイドリングのままギヤも入れたままでレベルプラグ(1)とフィルタープラグ(3)を外し、レベルに達するまでTオイルを補充する。

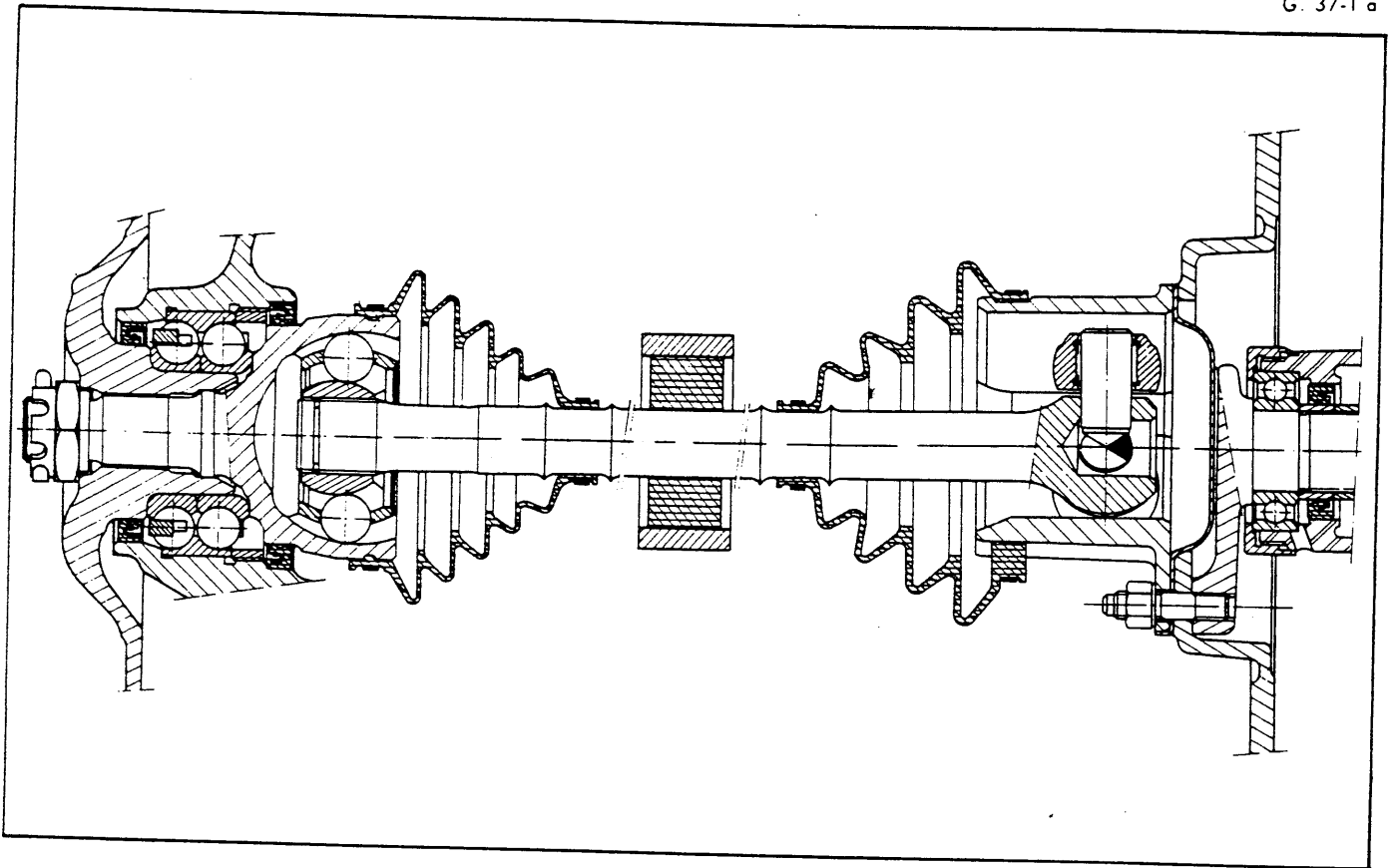
d) プラグを取付ける。

レベルプラグ…… 3.5～4.5 kg-m

フィルタープラグ…… 1～1.5 kg-m

**重要：** オイルレベルの(冷)と(温)の間は約0.2 ℓです。オイルの膨脹によるレベルの違いで、冷間時に(温)まで補充するとオイルは温間時にはあふれる。入れ過ぎ禁止。

**特に重要：** このギヤボックスにはTOTAL Tオイルのみ使用すること。他のオイルを使用するとクラッチが破損し、コンバーターも損傷する。



I - 諸 元

- ホイール側ジョイント.....ボール型等速ジョイント
- ギヤボックス側ジョイント.....三叉型ジョイント

II - 主 要 点

締付けトルク

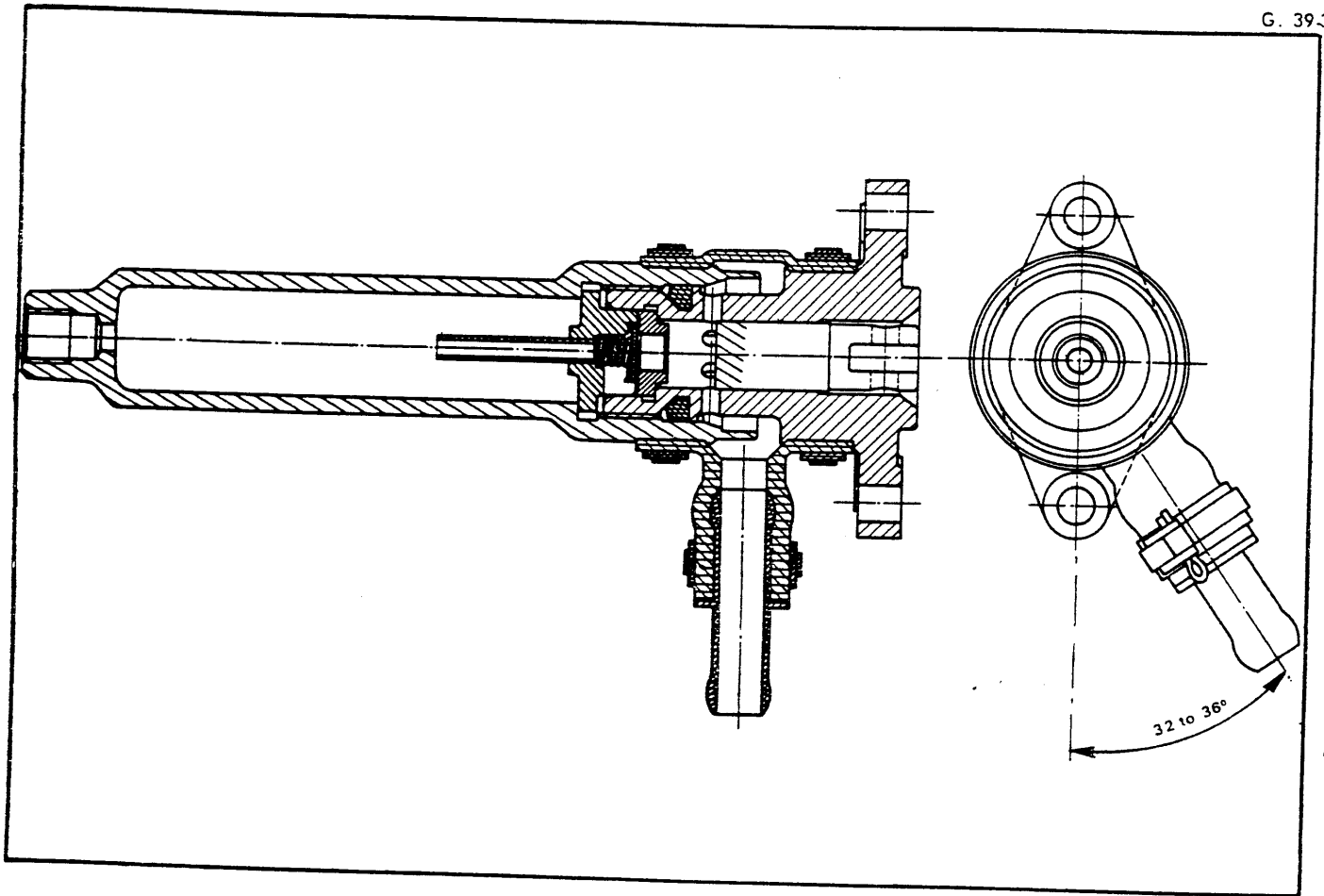
- ◆ ギヤボックス側アウトプットシャフト ナット..... 4.5 ~ 5 kg - m
- ハブナット (面とネジ部にオイルを付けて) ..... 35 ~ 40 kg - m

潤 滑:

- グリス: TOTAL MULTIS MS.

ハイプレッシャーポンプ

G. 390



諸 元:

単シリンダーポンプ: オイルポンプシャフトのカムによりコネクティングロッドを介して駆動される。

ーポンプとエンジンの作動速度比 .....	1 : 2
ーピストン直径 .....	15mm
ーピストン行程 .....	10 ± 0.05 mm
◆ー1行程の吐出量 .....	0.9 cc 以上
(エンジンスピード 500 rpm, 負荷 175 kg/cm <sup>2</sup> , LHM 温度 60°C 時)	
ーリザーバータンク容量 .....	3.3 ℓ

主 要 点

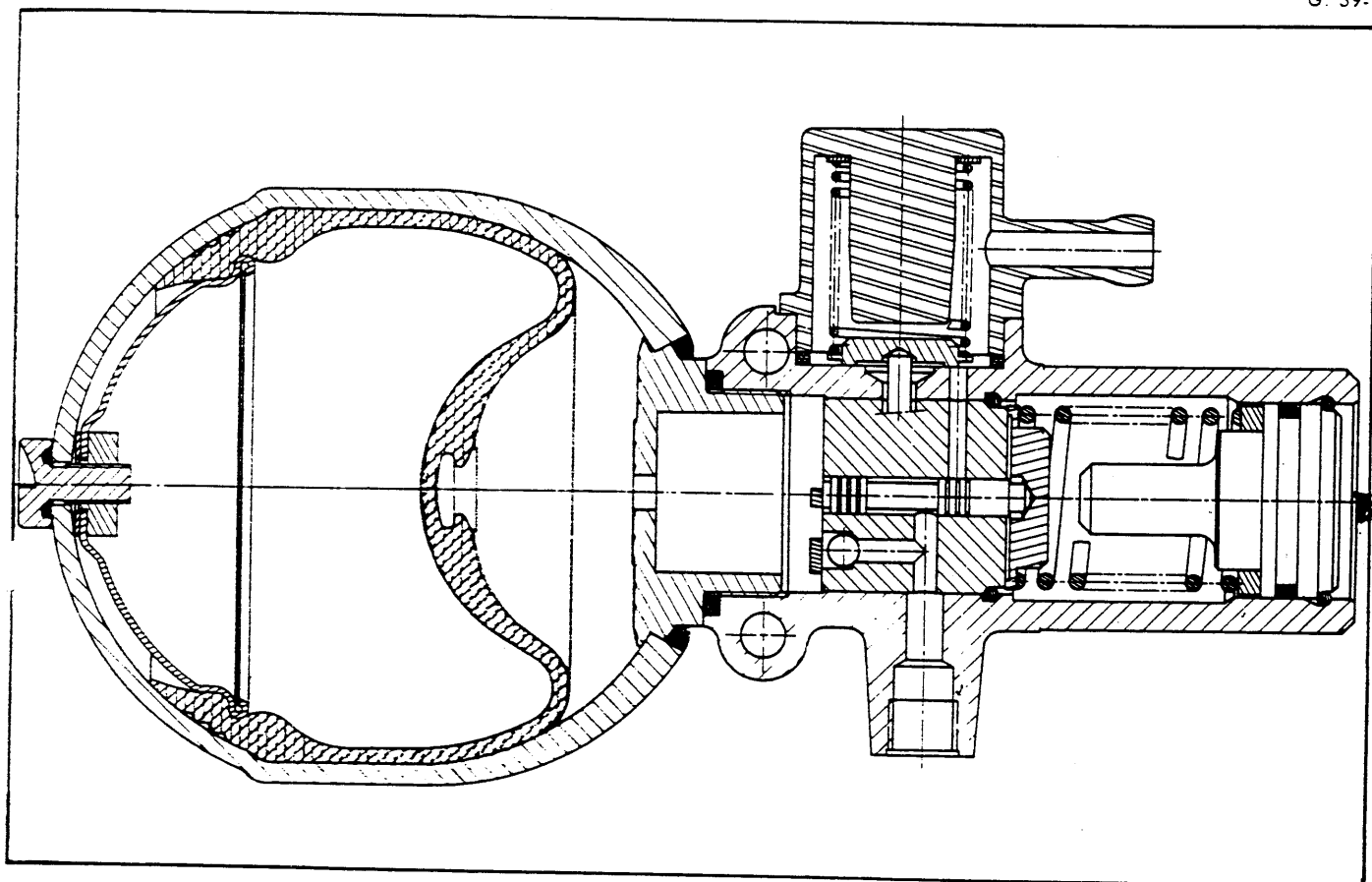
- ー分解時にはシーリングリングは新品と取替えること。
- ーサクショ (吸入) チューブは正しい角度で取付けられていること。(上図参照)

ー締付けトルク:

◆ーレシーピングチャンバープラグ .....	4.5 ~ 5 kg-m
ーポンプ取付ナット .....	1.2 ~ 1.4 kg-m

プレッシャーレギュレーターと  
メインアキウムレーター

G. 39-13



## 諸 元:

プレッシャーレギュレーター (パイロピッドバルブ付き):

- カットアウト圧 .....	170 ± 5 kg/cm <sup>2</sup>
- カットイン圧 .....	145 ± 5 kg/cm <sup>2</sup>

メインアキウムレーター:

- 容 量 .....	0.4 ℓ (400 cc)
- 調整圧力: (← 3 / 1973) .....	40 ± 5 kg/cm <sup>2</sup>
(3 / 1973 →) .....	+ 5 kg/cm <sup>2</sup>
	60 - 10 kg/cm <sup>2</sup>

◆注意: 40 kg/cm<sup>2</sup> のメインアキウムレーターを 82 kg/cm<sup>2</sup> のものに取替えた場合は、必ず U. N. マーク付きのプレッシャースイッチを取付けること。

プレッシャースイッチ:

- 作動圧力: (← 3 / 1973) .....	60 ~ 80 kg/cm <sup>2</sup>
(3 / 1973 →) U. N. マーク付き) .....	75 ~ 95 kg/cm <sup>2</sup>

## 主 要 点:

プレッシャーレギュレーター:

- シムの設定厚み: カットアウト .....	0.3 mm
カットイン .....	0.30 及び 0.70 mm
- 0.30 mm のシム 1 枚は、約 3 kg/cm <sup>2</sup> の圧力に相当する。	
- 0.70 mm のシム 1 枚は、約 7 kg/cm <sup>2</sup> の圧力に相当する。	

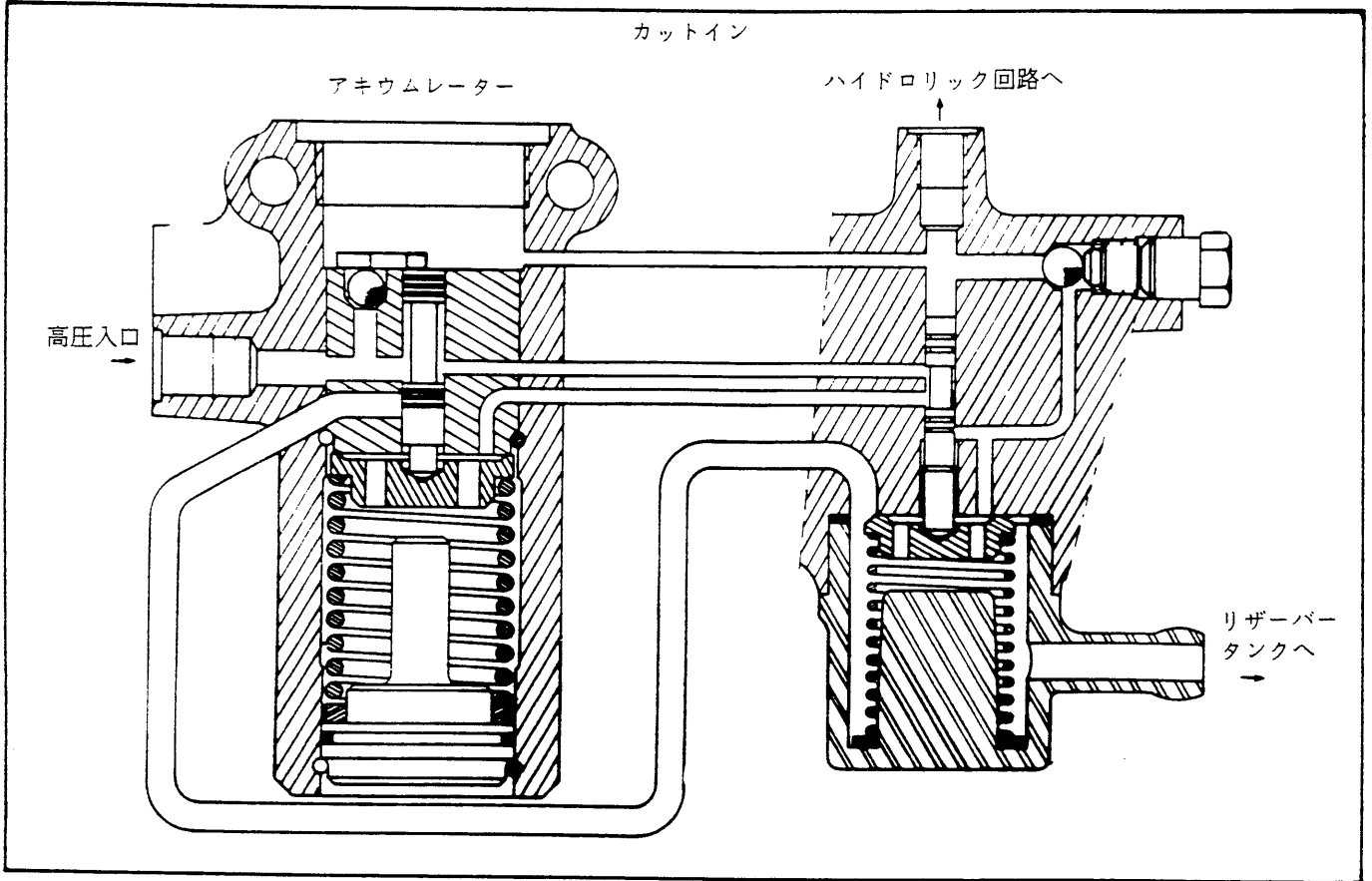
締付けトルク:

- プレッシャーレギュレーター取付けスクリュー .....	1.8 kg-m
- メインアキウムレーター .....	2.5 ~ 4.5 kg-m
- プレッシャースイッチ .....	1.1 ~ 1.2 kg-m

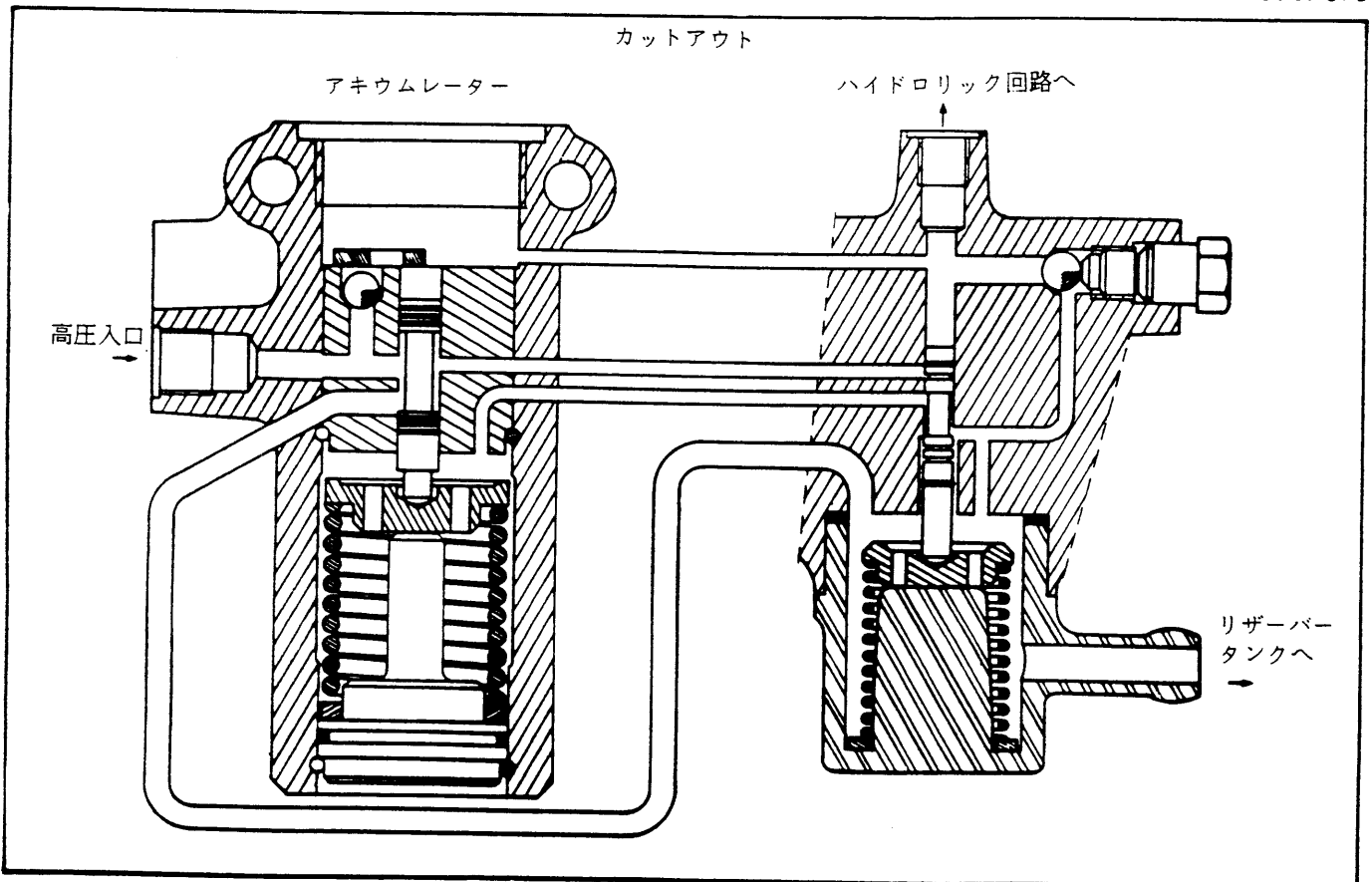


作 動 図

D. 39-50 ◦

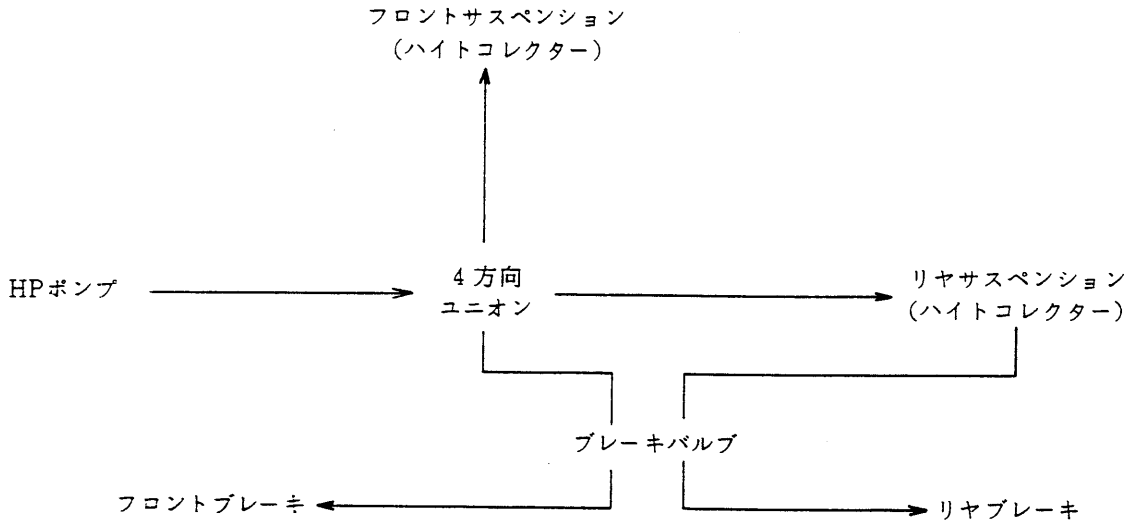


D. 39-51 ◦



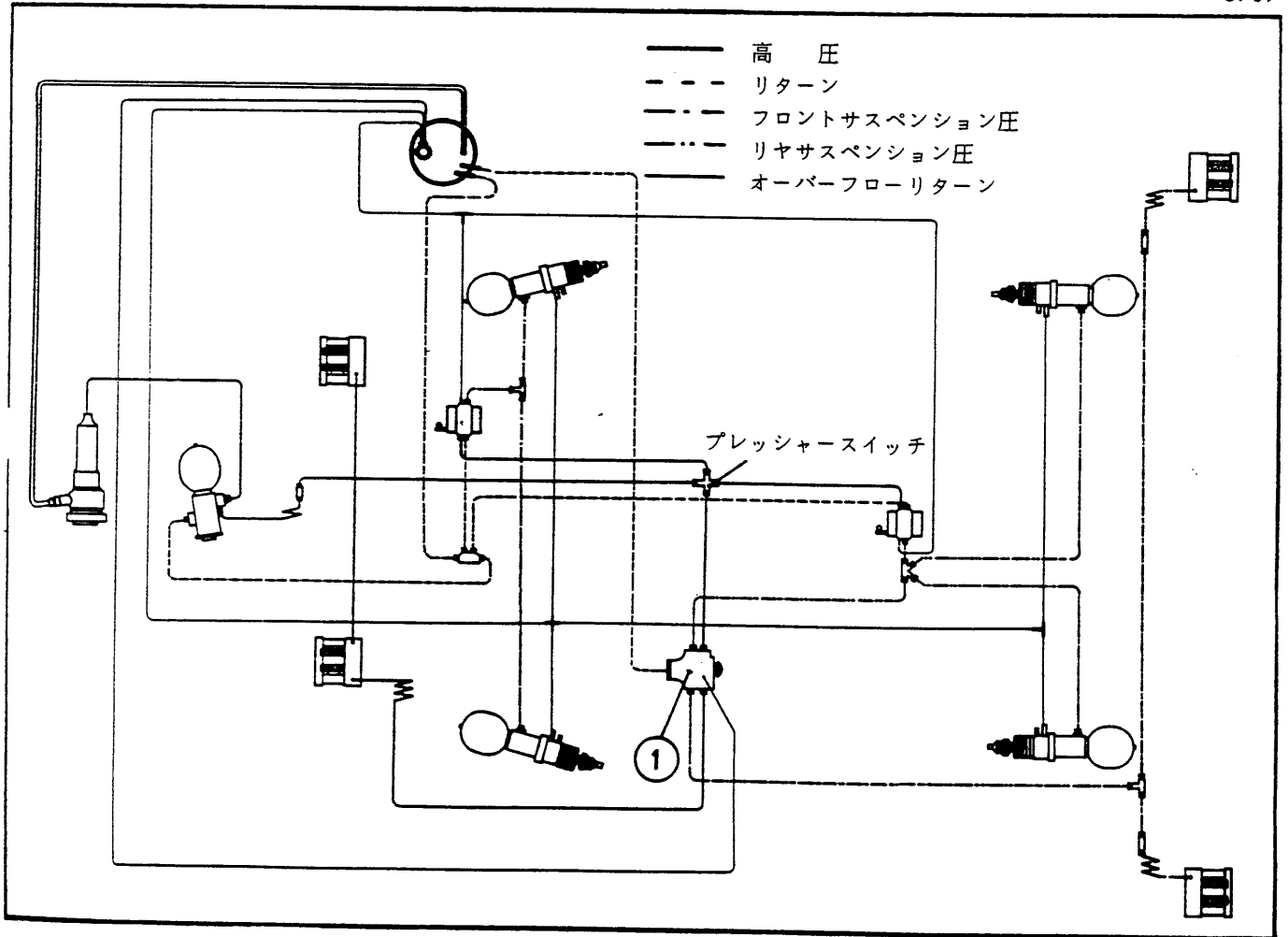
ハイドロリック回路

1. 作動図



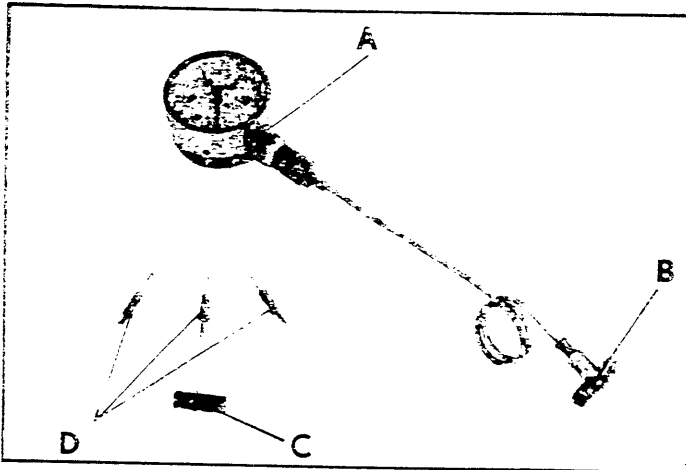
2. 全体図

G. 39-1



◆注：ブレーキバルブに独立したオーバーフローリターン回路が備えられていない場合はリターン回路に接続されている。

8779



ハイドロユニットの点検

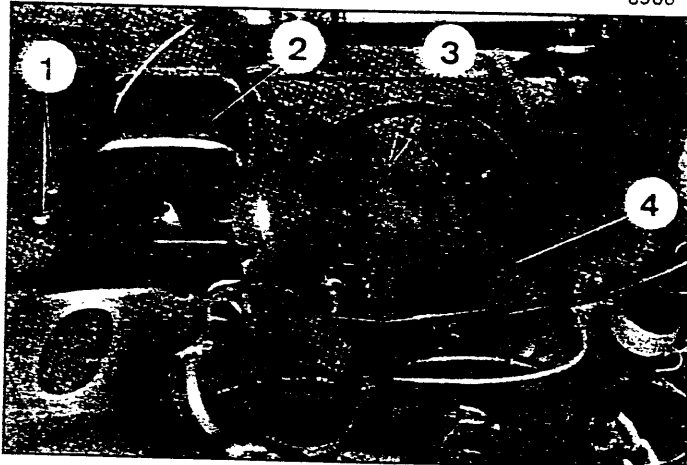
註：点検を行うには次のものを使用する。

- A) 油圧計 測定範囲 0 ~ 250 kg/cm<sup>2</sup>
- B) 3方向ユニオン (HY-453-134)
- C) 栓 (メス) 3φ × 125 mm  
2方向ユニオンを転用
- D) 栓 (オス) 8φ × 125 mm

準備：

1. 作業前の確認：
  - リザーバタンク内のフィルターが清浄であるか。
  - LHMが作動温度になっているか。  
(60℃, 冷えている時は走行する。)

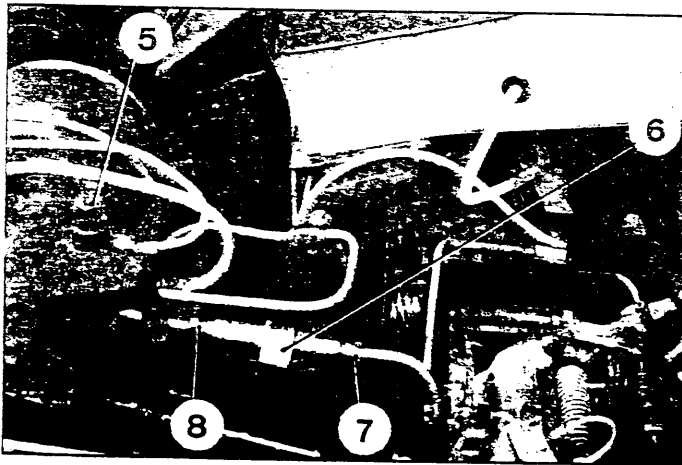
8366



2. 回路内の圧力を抜く：
  - 手動車高コントロールをノーマルの位置にする。
  - プレッシャーレギュレーターのブリードスクリュー (5) をゆるめる。
  - 手動車高コントロールを高の位置にする。

3. ホットエアダクトボックスを外す：
  - スクリュー (1) を外す。
  - スクリュー (3の下) をゆるめる。
  - ボックス全体をダクト (2と4) と共に持ち上げる。

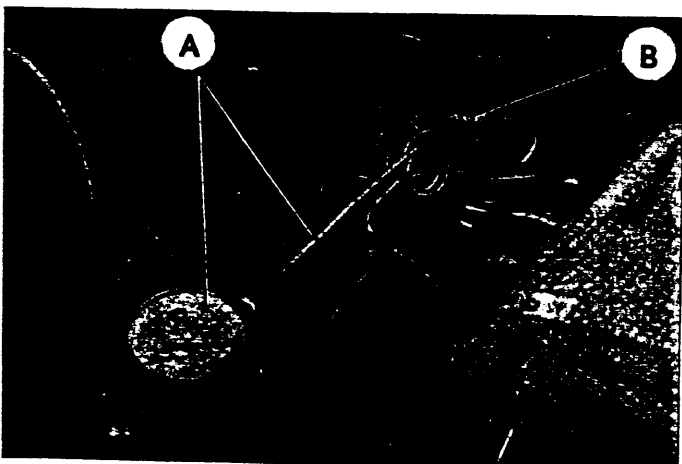
8475



4. ユニオン (6) のパイプエンド (7と8) をゆるめて外し、ユニオンのかわりに3方向ユニオン (B) と油圧計 (A) を取り付けする。  
油圧計とユニオンは、点検終了まで取り付けしておく。

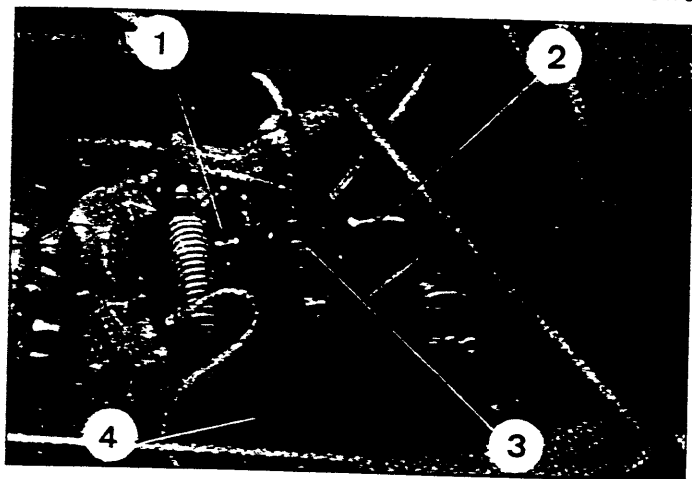
註：点検項目に記載されている点検順序に従って行なうこと。

点検の途中で不良個所を発見した場合は、修理又は取替えた上で次に進むこと。



8475

点 検



5. メインアキウムレーターの点検:

- a) 4方向ユニオン(3)から次のものを外す:
  - フロントブレーキへの供給パイプ(4)。
  - フロントサスペンションへの供給パイプ(1)。
  - リヤサスペンションへの供給パイプ(2)。
- b) 4方向ユニオンのパイプを外した後に栓(D)を付けてふさぐ。
- c) プレッシャーレギュレーターのブリードスクリューを締める。
  - ディストリビューター1次コードを外す。
  - 油圧計の針を見ながらスターターを回す:
  - 油圧は徐々に上りそして、一定になる。
  - この値がアキウムレーターのインフレーション圧である。
  - アキウムレーターの規定圧力は:
    - $40 \pm 5 \text{ kg/cm}^2$  (1973年3月まで)
    - $62 \pm 5 \text{ kg/cm}^2$  (1973年3月以降)
  - ディストリビューターの1次コードを接続する。

8366

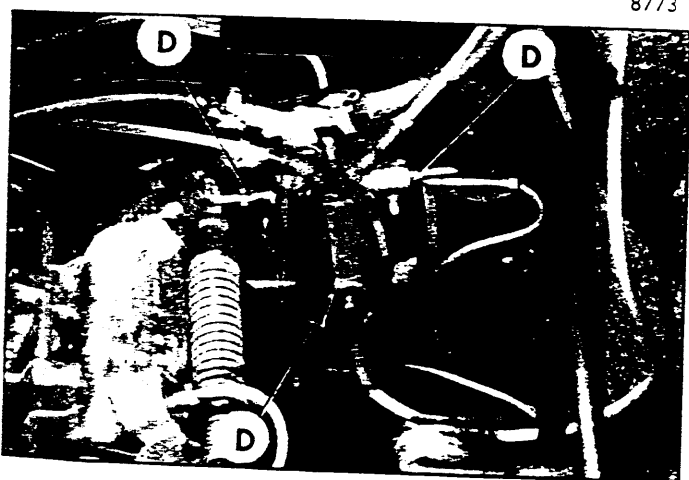


6. プレッシャーレギュレーターの点検

a) カットアウト圧の点検:

- エンジンを始動する。
- プレッシャーレギュレーターブリードスクリューは締めたまま油圧計を見る。油圧の上昇が止った時の圧力が最大カットアウト圧である。
- 規定圧力は  $170 \pm 5 \text{ kg/cm}^2$
- カットアウト圧に達したら、しばらくは油圧を安定させる。
- エンジンを止め油圧計を見る。
- エンジン停止3分後の油圧低下量を記録する。
- この低下量が  $10 \text{ kg/cm}^2$  以上ある場合は栓(D)からのもれの有無を点検し、もう一度この点検を繰り返す。
- 3分間の低下量が  $10 \text{ kg/cm}^2$  以上であればプレッシャーレギュレーター不良につき、取替又はオーバーホールする。

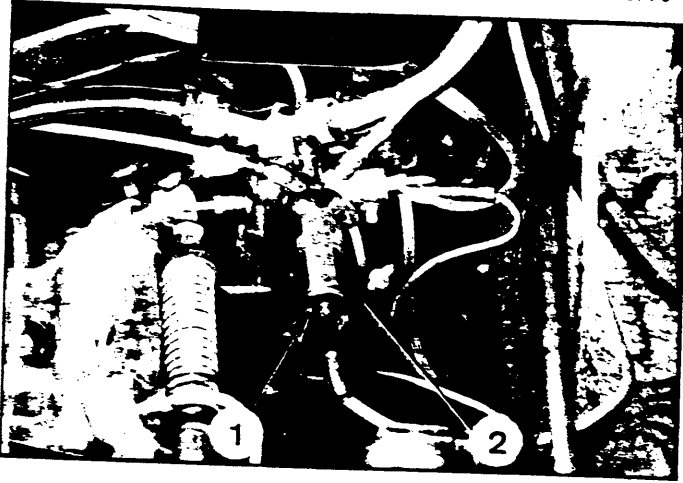
8773



b) カットイン圧の点検:

- エンジンを始動する。
- カットアウトが起ったら、ブリードスクリューを少しゆるめる。
- 油圧が静かに低下して行き、HPポンプが吐出し始めて油圧が上昇を始めた時の最低圧力がカットイン圧である。
- 規定のカットイン圧は  $145 \pm 5 \text{ kg/cm}^2$
- このカットアウト圧とカットイン圧が規定範囲外の場合はプレッシャーレギュレーターを調整する。

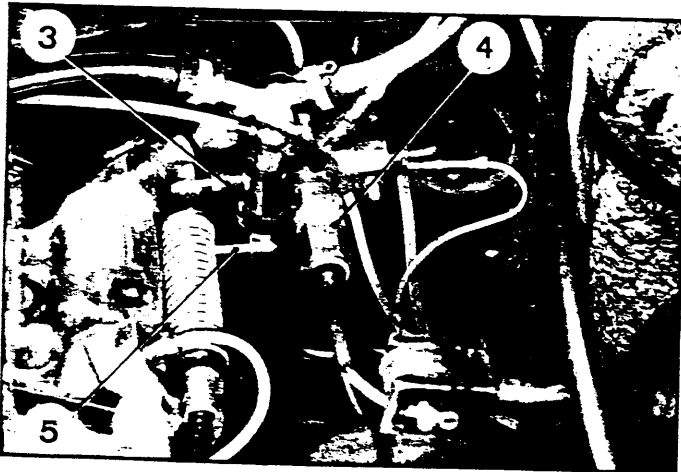
8773



7. ブレーキコントロールユニットの点検 :

- プレッシャーレギュレーターのブリードスクリューをゆるめる。
- 4方向ユニオンの栓 (1) を外し、フロントブレーキへの供給パイプ (2) を接続する。
- ブリードスクリューを締める。
- エンジンを始動する。
- カットアウトした後、油圧が安定するまでしばらく待つ。
- エンジンを止める。
- エンジン停止から3分後の油圧の低下量を記録する。
- 油圧の低下量が  $10\text{kg/cm}^2$  以上ある場合はユニオン部のもれを点検の上、点検を繰返す。
- 3分後の低下量が  $10\text{kg/cm}^2$  以上が確認された場合はブレーキコントロールユニットは不良につき取替える。

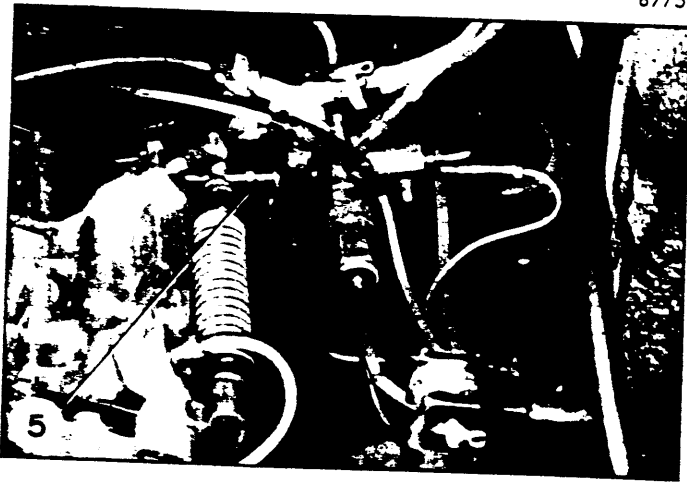
8774



8. プレッシャースイッチ (4) の点検 :

- 準備は前項ブレーキコントロールユニットと同じ。
- エンジンを始動し、カットアウト圧に達したらエンジンを止め、スイッチのみ入れておく。
- ハイドロリック圧警告灯が点灯し続けるまでブレーキペダルを繰返し踏む。
- ◆ - この時の圧力を記録する。規定圧力は :  
 $60\sim 80\text{kg/cm}^2$  (1973年3月まで)  
 $75\sim 95\text{kg/cm}^2$  (1973年3月以降)  
 規定範囲外であればスイッチを取替える。

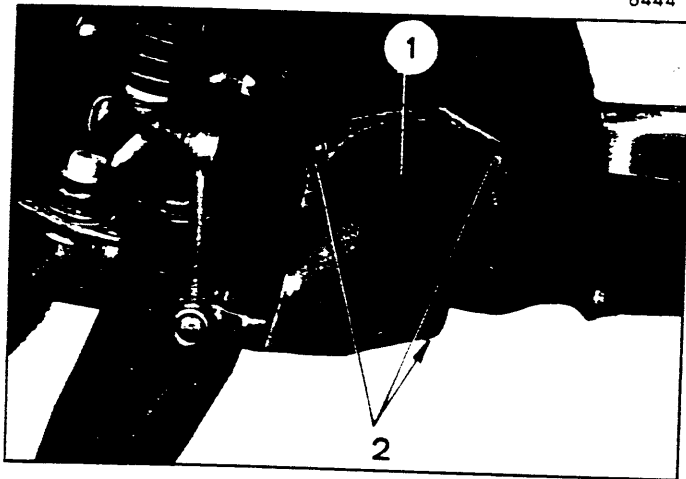
8775



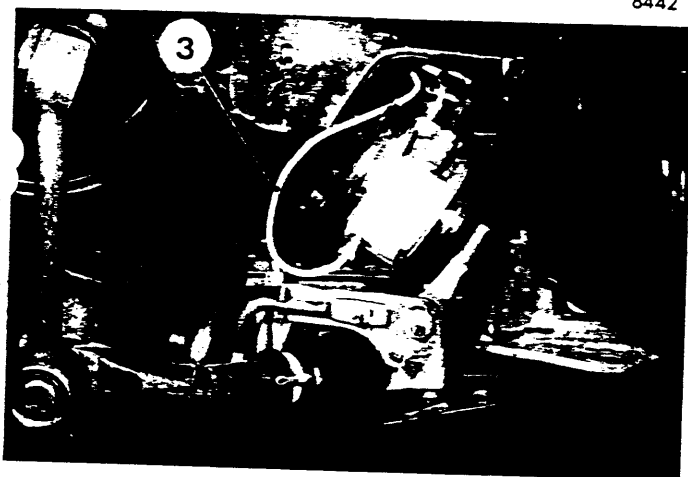
9. フロントサスペンションの点検 :

- プレッシャーレギュレーターのブリードスクリューをゆるめる。
- 4方向ユニオンの栓 (3) を外し、フロントサスペンションへの供給パイプ (5) を接続する。
- ブリードスクリューを締める。
- エンジンを始動する。
- 手動車高コントロールをノーマルの位置にする。
- 車のフロント側が上り、カットアウト作動が起るまで待つ。
- カットアウトが起り、油圧が安定したらエンジンを止める。
- エンジン停止から3分後の油圧の低下量を記録する。この低下量が  $10\text{kg/cm}^2$  以上ある場合は、もれを点検の上もう一度テストを繰返す。
- 3分後の油圧低下量が  $10\text{kg/cm}^2$  を超すことが確認された場合は、どのサスペンションであるかを点検する :  
 - フロントハイトコレクター 又は片側又は両方のサスペンションシリンダー。
- この3個のユニットを連続消去法で点検する。

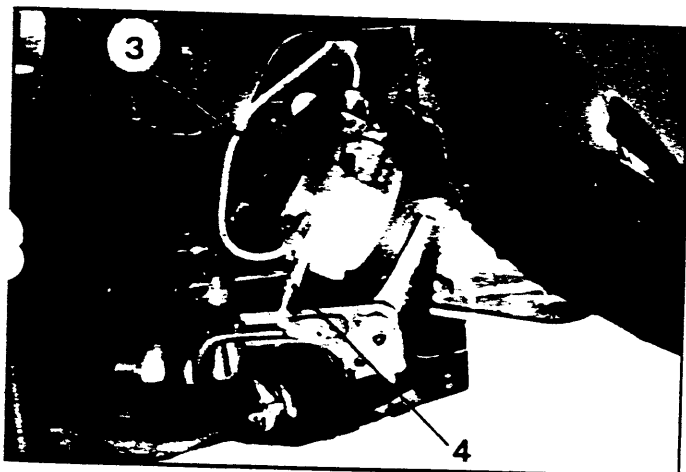
8444



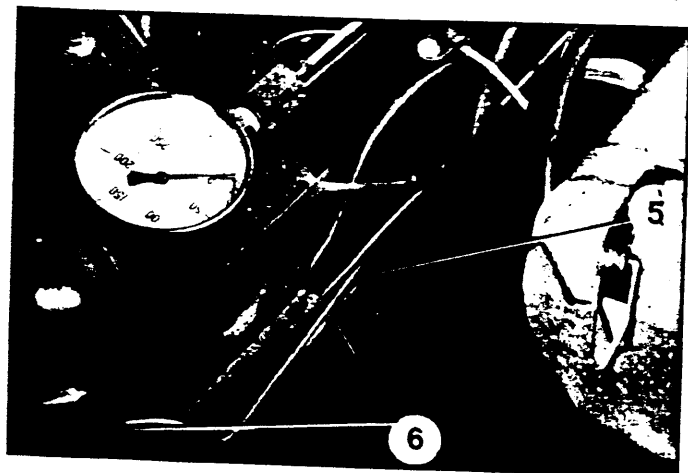
8442



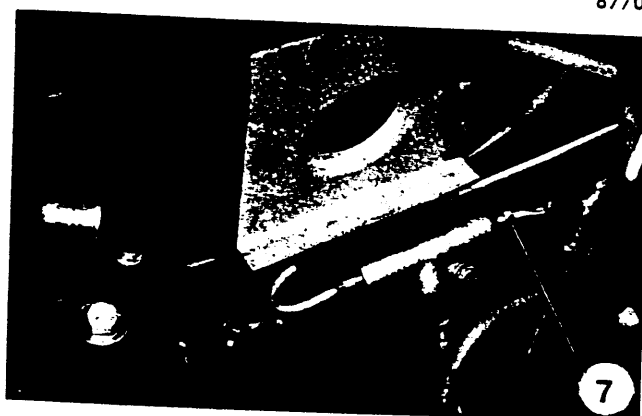
8769



8765



8770



a) フロントハイコレクターの点検:

- 3本のスクリュー (2) を外してプロテクター (1) を外す。
- プレッシャーレギュレーターのブリードスクリューをゆるめる。
- 手動車高コントロールを高い位置にする。これによりハイドロリック回路の油圧が0になる。
- フロントシリンダーへの供給パイプ (3) を外し、そのあとに栓 (4) を取付ける。
- プレッシャーレギュレーターのブリードスクリューを締め、手動車高コントロールをノーマルの位置にする。
- エンジンを始動し、油圧が安定するまで待ってエンジンを止める。
- 油圧計により、3分後の油圧の低下量を測定し、低下量が10kg / cm<sup>2</sup>以上の場合はもれを点検の上もう一度繰返す。
- なお3分後の油圧の低下が10kg / cm<sup>2</sup>を越す場合はフロントハイコレクターが不良であるから取替える。
- ハイドロリック回路の油圧を0にしてから栓を外してパイプ (3) を取付ける。

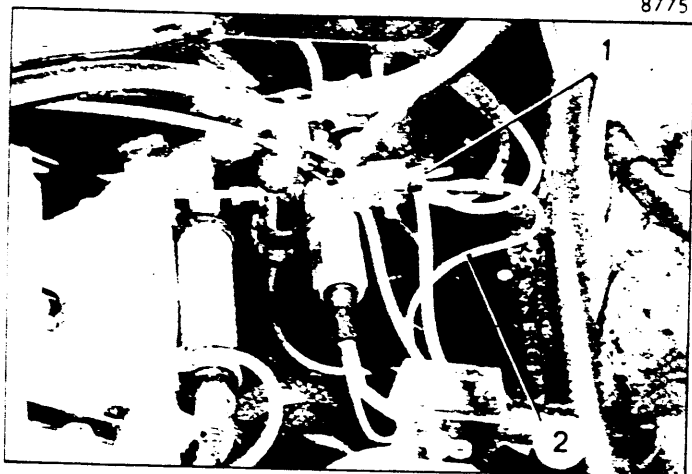
b) 右フロントサスペンションシリンダーの点検:

- プレッシャーレギュレーターのブリードスクリューをゆるめる。
- 手動コントロールを高い位置にする。これで油圧は0になる。
- 3方向ユニオン (6) からシリンダーへの供給パイプ (5) を外し、そのあとに栓 (7) を取付ける。
- 前項の方法により油圧の低下量を測定し、シリンダーが不良の場合は修理又は取替える。
- 油圧を0にしてから栓 (7) を外し、供給パイプ (5) を取付ける。

c) 左フロントサスペンションシリンダーの点検:

- ◆ フロントハイコレクターと右フロントサスペンションシリンダーを点検した後で、油圧低下テストを行ない、なお油圧の低下がある場合は右フロントサスペンションシリンダーが不良であるから、修理又は取替える。

8775



10. リヤサスペンションの点検：

－プレッシャーレギュレーターのブルードスクリュウをゆるめ、手動車高コントロールを高い位置にする。これで油圧が抜ける。

－プラグ（1）を外し、リヤサスペンションへの供給パイプ（2）を取付ける。

－ブレーキコントロールからリヤブレーキへの供給パイプ（3）を外し、（必要ならフロントブレーキへの供給パイプ（4）も外す）その後へ栓（5）を取付ける。

－プレッシャーレギュレーターのブリードスクリュウを締め、手動車高コントロールを高い位置にする。

－フロントサスペンションの点検と同様の油圧低下テストを行なって、ユニット1個ずつ点検する。

◆ ブリードスクリュウをゆるめて油圧を抜いてから栓（5）を外し、供給パイプ（3）を取付ける。（上記の作業で、フロントブレーキへの供給パイプ（4）を外した場合は、パイプを取付けた上で油圧低下のテストを行なう。）

8460



8771

