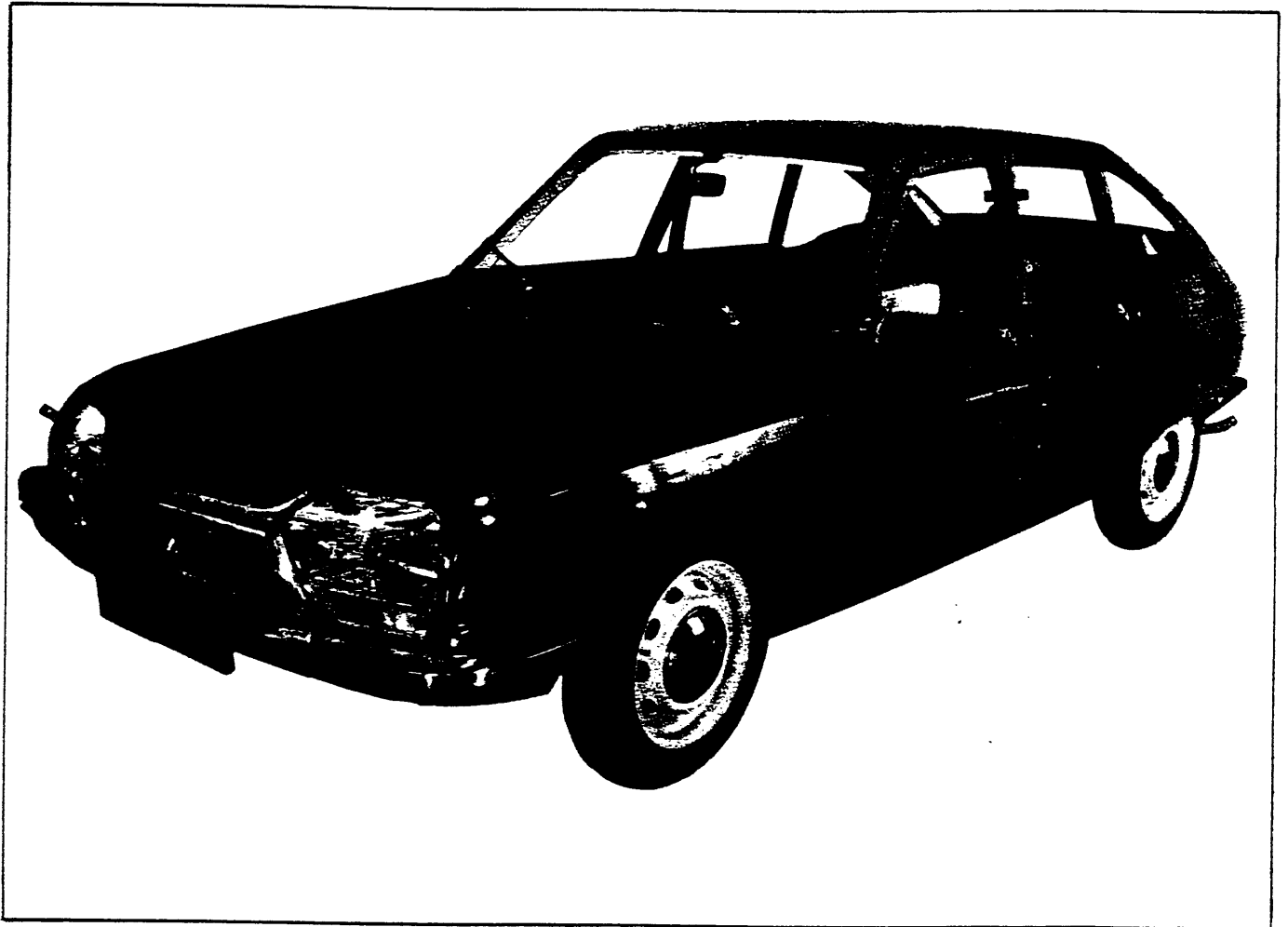


ボデーの各部の調整

8330



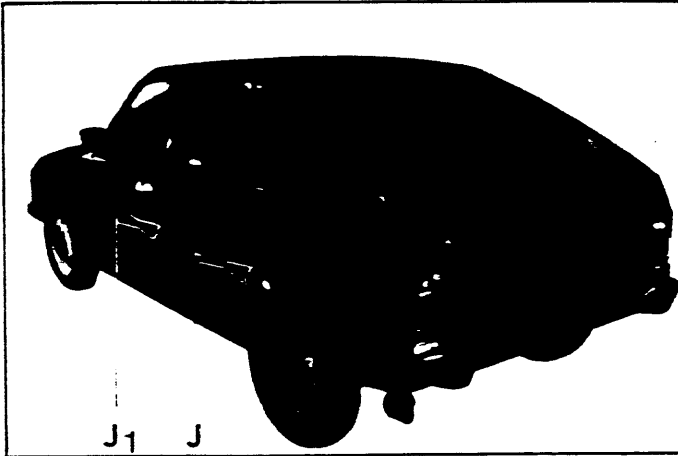
各部の間隙寸法

フロントフェンダーとフロントドア	6 ± 1 mm
フロントフェンダーとフロントウィンドフレーム	6 ± 1 mm
フロントフェンダーとボンネット	6 ± 1 mm
フロントフェンダーとフロントバンパー	6 ± 1 mm
フロントフェンダーとフロントランプ	6 ± 1 mm
フロントフェンダーとヘッドランプ	5.5 ± 1 mm
フロントドアフレームとフロントピラー	8 ± 1 mm
フロントドアフレームとリヤドア	10 ± 2 mm
フロントドアとリヤドア	6 ± 1 mm

ボデー部品の最大突出量（出張り）（前と後の差）

前側部品の、その接する後側の部品に対して	2 mm
----------------------------	------

リヤドアの調整



5. リヤドアとリヤフェンダーとの隙間 $J = -2 \text{ mm}$
 -0.5 mm
 リヤドアとフロントドアとの隙間 $J1 = 6 \pm 2 \text{ mm}$ になるようにセンターピラーとリヤドアヒンジの間に適切なシムを入れて調整する。

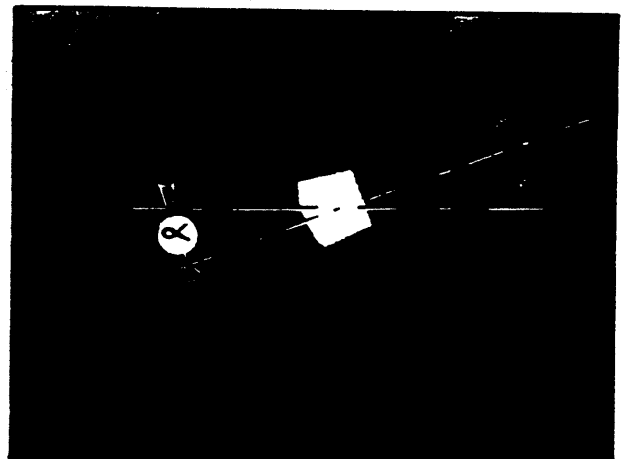
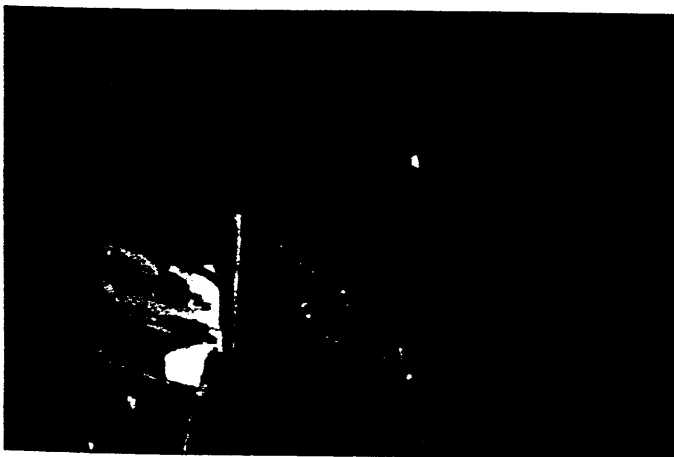
6. フロントドアの後部エッジはリヤドア前側エッジより 2 mm 以上出ていてはならない。光線の続き具合で点検する。

8807

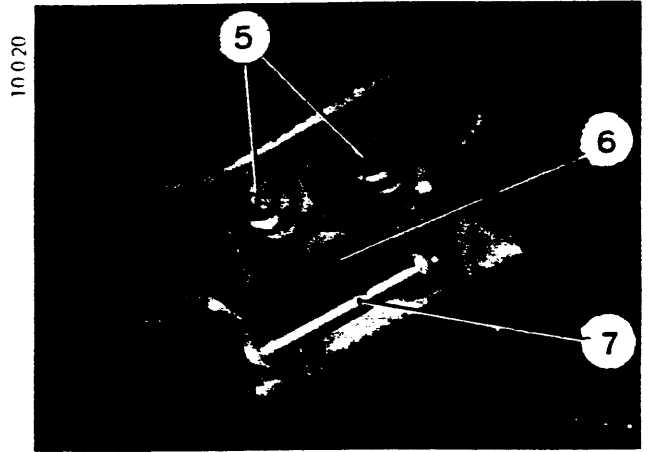
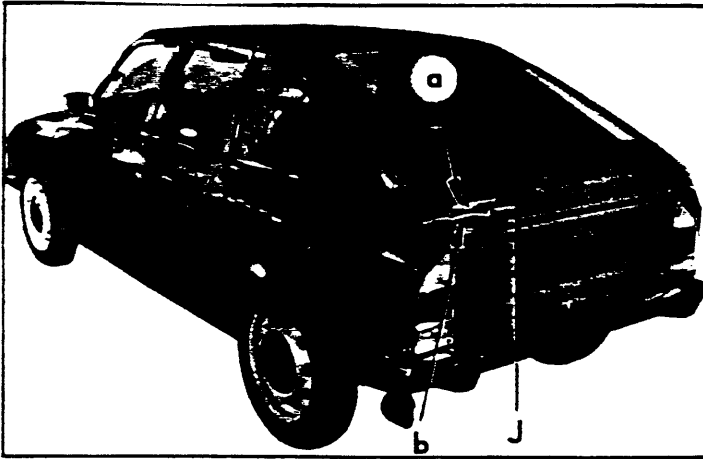


7. ドアの正しい噛み合いと、シーリングストリップの適切な圧縮をストライカーで調整する。
 必要ならストライカーとセンターピラーとの間に適切なシムを入れて調整する。
 リヤドアの後部エッジは、リヤフェンダー前側エッジより 2 mm 以上出ていてはならない。

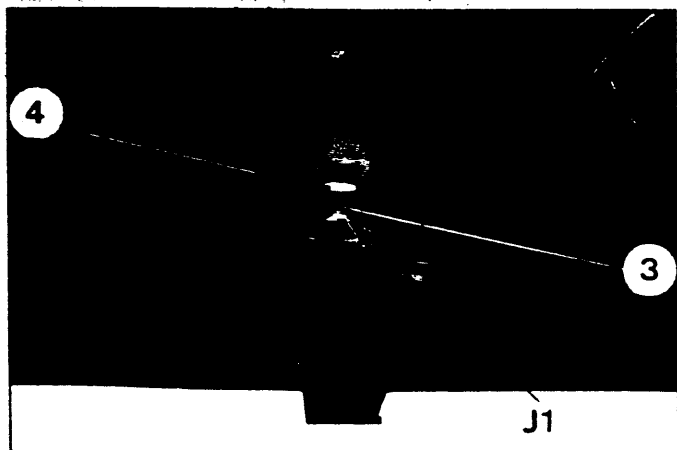
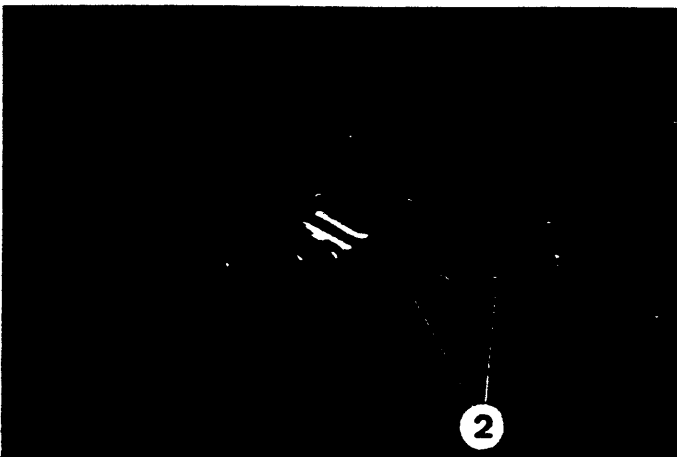
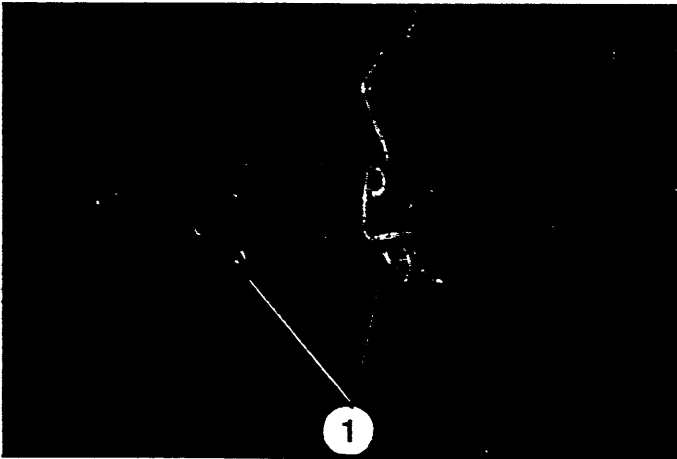
8. ウィンドレギュレーターハンドルの位置は、ガラスを閉じた状態で前上向きに $\alpha = 30^\circ$ に取付ける。
 (ハンドルはスプラインで止っている。)



トランクリッドの調整



10020



1. ヒンジのスクリー (1) を少しゆるめて次のようにして調整する。
 - J の隙間が両側とも $6 \pm 1 \text{ mm}$ であること。
 - フェンダーの上面 a 部でのトランクリッドのアライメントのずれは $\pm 2 \text{ mm}$ 以内であること。
 - ヒンジスクリー (1) を締付ける。

2. 必要なら適当な枚数のシム (2) を入れて調整する。
 - フェンダー後面 b 部に於けるトランクリッドのアライメントのずれは $\pm 2 \text{ mm}$ 以内であること。

3. ストップスクリー (3) を調整する。
 - ストップスクリー面とロックコントロールレバーとの隙間を、 $J1 = 1 \pm 0.5 \text{ mm}$ に調整し、ロックナット (4) を締める。

重要: ロッキングポジションは 2 段ある。

1 段階目: 安全キャッチポジション

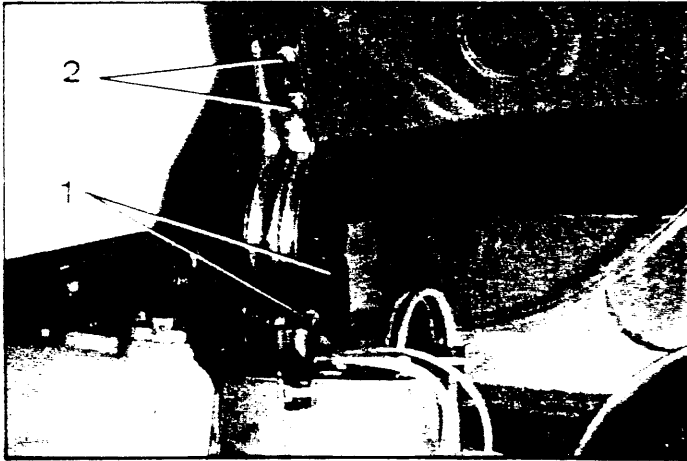
2 段階目: ロックポジション

トランクリッドを数回開閉して両方のポジションが正しく作動していることを確認する。

4. スクリュー (5) をゆるめて、ストライカープレートの調整を行なう。トランクリッドを閉じた時、リッドとシーリングストリップの間に隙間がないようにする。

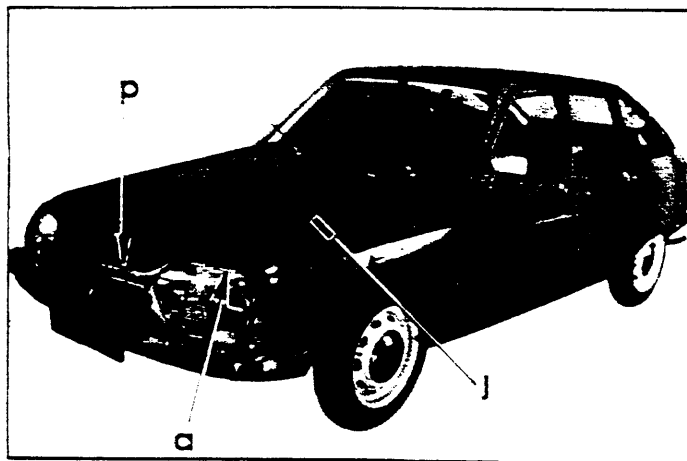
トランクリッドは、キャッチ (6) と (7) に対してリッドを下してきて、ステーの支えが効かなくなったところから、リッド自身の重みで下りて完全にロックされなければならない。

1. ボンネットの調整



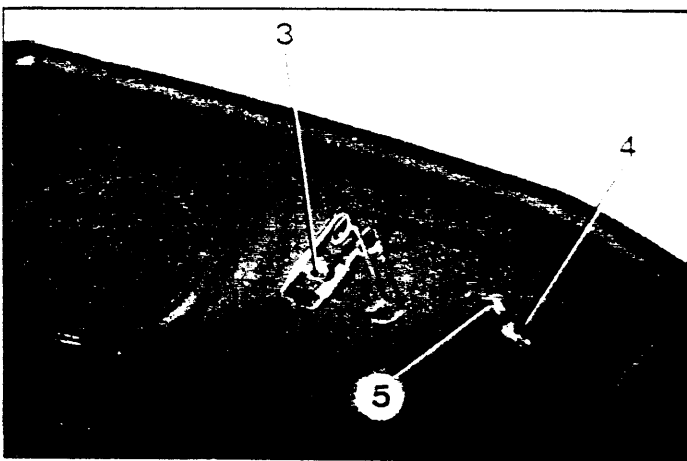
1. フロントフェンダーの上側エッジからのボンネットの高さは、ヒンジスクリュー (1) を少しゆるめて調整する。

2. ボンネット両側の隙間は両側ともほぼ同一で且つ、 $J = 6 \pm 1 \text{ mm}$ になるようにヒンジとボンネットを止めているスクリュー (2) を少しゆるめて調整する。ボンネットの前後の位置は、前両側 (a) 部で、フェンダーに対して 3 mm 以内であること。スクリュー (2) を締める。



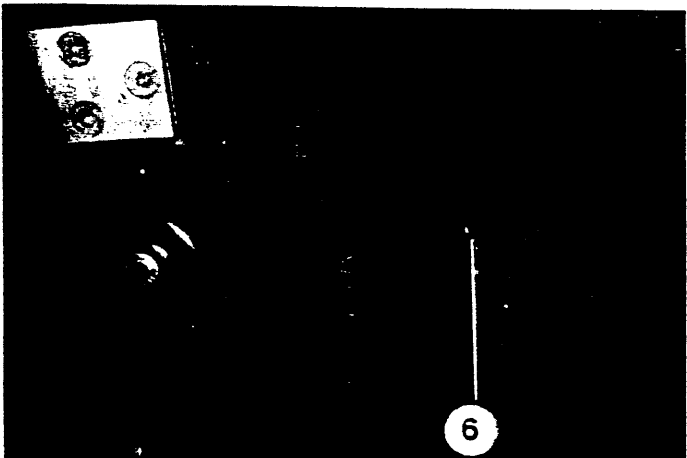
3. スクリュー (3) を少しゆるめて、安全キャッチの隙間が $0.5 \sim 2 \text{ mm}$ になるように調整する。

4. P部に 11.8 kg の力を加えた時の遊びが0になるように、コッキングベグ (4) を調整し、ロックナット (5) を締める。



5. ボンネットを開け、ロックを完全にフリーにして、ボンネットリリースレバー (6) の隙間を点検する。
この隙間は $\pm 0.5 \text{ mm}$

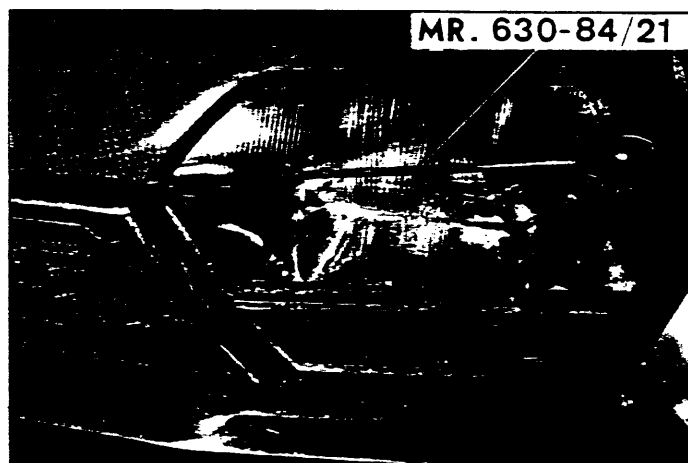
ボンネットリリースレバーをフリーの位置にしてボンネットを 250 mm の高さから落した時、ボンネットは完全に閉じ、ロックは完全にならなければならない。



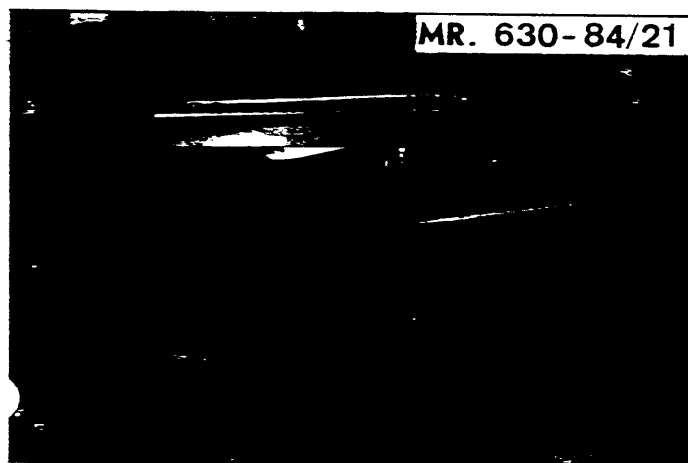
II ボンネットの開け方

(リリースケーブルが外れた時)

註：リリースケーブルが外れたり、切れたりした場合でもボンネットは開けられる。



1. ヘッドランプとフロントグリルとボンネットの隙間から工具MR. 630-84/21を差しこむ。
2. ボンネットのロック部が良く見えるようにフロントグリルから照明を当てながら、工具の先端でボンネットリリース部を引掛けて横へ引いてロックを外す。



註：1978年以降のカーターラー装着車には、フロントコンデンサーの左側に特別のボンネットリリースレバーが取付けてある。フロントグリルの隙間から、ドライバー等を差し込んで、横へ引くとボンネットロックは外れる。

リヤウィンド熱線の点検と修理

I - 点 検

熱線の出力

a) サルーン	95~110w / 13.5 ± 0.2 V
b) エステート	6 / 1972 まで	65~75w / 13.5 ± 0.2 V
	6 / 1972 以降	85~98w / 13.5 ± 0.2 V

熱線の作動電流を測定する。(1又は2のいずれの方法でもよい。)

1. 熱線の電源コードに電流計を直列に入れて電流を測定する。

規定電流:

a) サルーン	6.2 ~ 7.2 A / 12V
b) エステート	6 / 1972 まで	4.5 ~ 5 A / 12V
	6 / 1972 以降	5.6 ~ 6.4 A / 12V

2. 抵抗計を使って抵抗を測定する。

規定抵抗:

a) サルーン	1.6 ~ 1.9 Ω
b) エステート	6 / 1972 まで	2.4 ~ 2.7 Ω
	6 / 1972 以降	1.8 ~ 2.1 Ω

II - 修 理

重要: この修理は、リヤウィンドを車に取り付けたままで行なう。

1. ターミナルの取替:

ターミナルの接合部分にハンダをつける。

ハンダゴテを使って所定の位置にハンダ付けする。

2. 熱線の修理:

a) 修理材料

リヤウィンド熱線修理キット ZC9 855 128 U

内 容:

- 研磨洗浄剤の小びん 1個
- 誘導エナメルの小袋 5個
- 接着剤チューブ 1個
- 接着剤用硬化剤チューブ 1個
- 金属粉の小びん 1個
- 薄い接着テープ 1巻
- 断線箇所点検ランプ 1個
- 断線箇所探知用接着テープ (温度で変化する紙)
- プラスチック製ヘラ 1個
- ねり合せ用ガラス板 1個

b) 断線箇所の探知

熱線にスイッチを入れて電流を流して:

- 内側からリヤウィンドの中央に、すべての熱線の上になるように垂直に断線箇所探知用接着テープを張り付ける。切れていない熱線上のテープは熱線の温度の上昇で青色に変る。色の変らない熱線は切れている。
- 点検ランプのサポートの2本の測定針を切れている熱線の上でスライドさせる。断線箇所の両側へ2本の測定針がくるとランプは点灯する。
- 熱線にそって少しずつ動かして、断線箇所の正確な長さを調べる。

c) 修理の準備

熱線のスイッチを切って電流を止める。

"Bimspulver" マークの小びんの中の研磨剤の粉で修理箇所をきれいにする。

ウエスの小片にこの粉を振りかけてこすり、別のウエスで拭き上げる。

修理する熱線の両側に、25mmの長さの接着テープを貼り付ける。

修理中に切れないように、両側のテープの縁はきれいで真直に張ること。

d) 修 理

第1段階

誘導エナメルの小袋1個分をガラス板の上のせ、ヘラでよく混ぜる。

こうしてできたペーストを、修理箇所の2本のテープの間に十分に塗る。

ペーストは断線部分にだけに塗る。

気温20℃で約15分間乾燥させる。

第2段階

ガラス板に接着剤とUHV硬化剤を同じ量ずつ出して軽く混合する。

このペーストにMETALLPULVERのマークのあるびんに入った金属粉を同じ量入れて、ヘラでよく混合する。

このペーストをガラスに張ったテープの両端から10mmずつ残した内側に、両側テープの間に、テープと同じ厚さにヘラを使って塗り込む。

常温で約1時間半以上乾燥させた後で、でき上がったフィルム状の修理剤がはがれないようにして、テープをガラス面と平行に横に動かしてからはがす。

少し乾いた時に熱線にスイッチを入れて電流を流した場合、乾燥時間を約30分短縮してもよい。

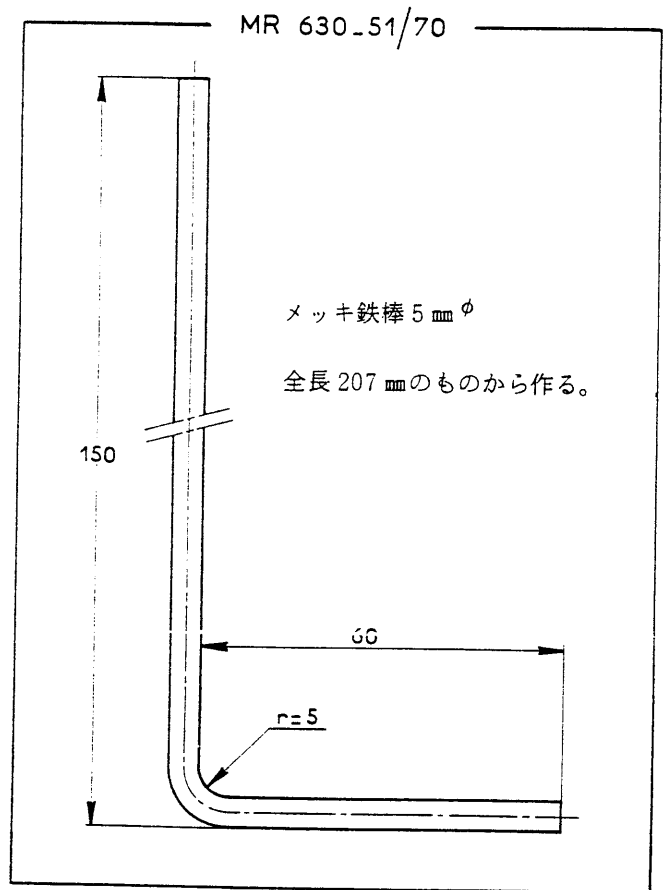
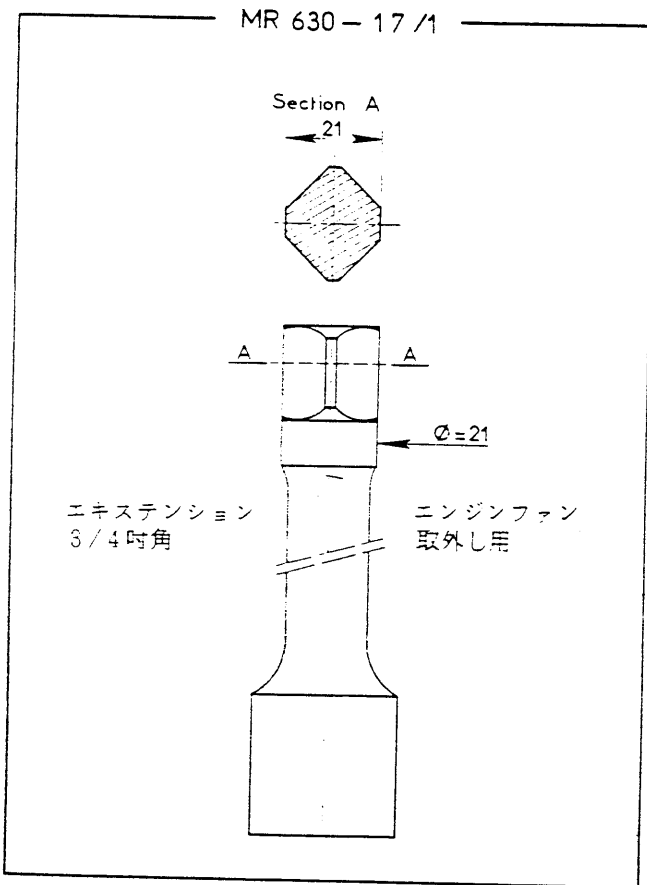
注意：修理したリヤウィンド内側は1～2日間は、さわったり清掃したりしないこと。

e) 点 検

断線箇所探知テープ（熱によって青色に変化するテープ）を使って、断線箇所の探知と同じ方法で点検する。

特殊工具一覧表 (GS 車用)

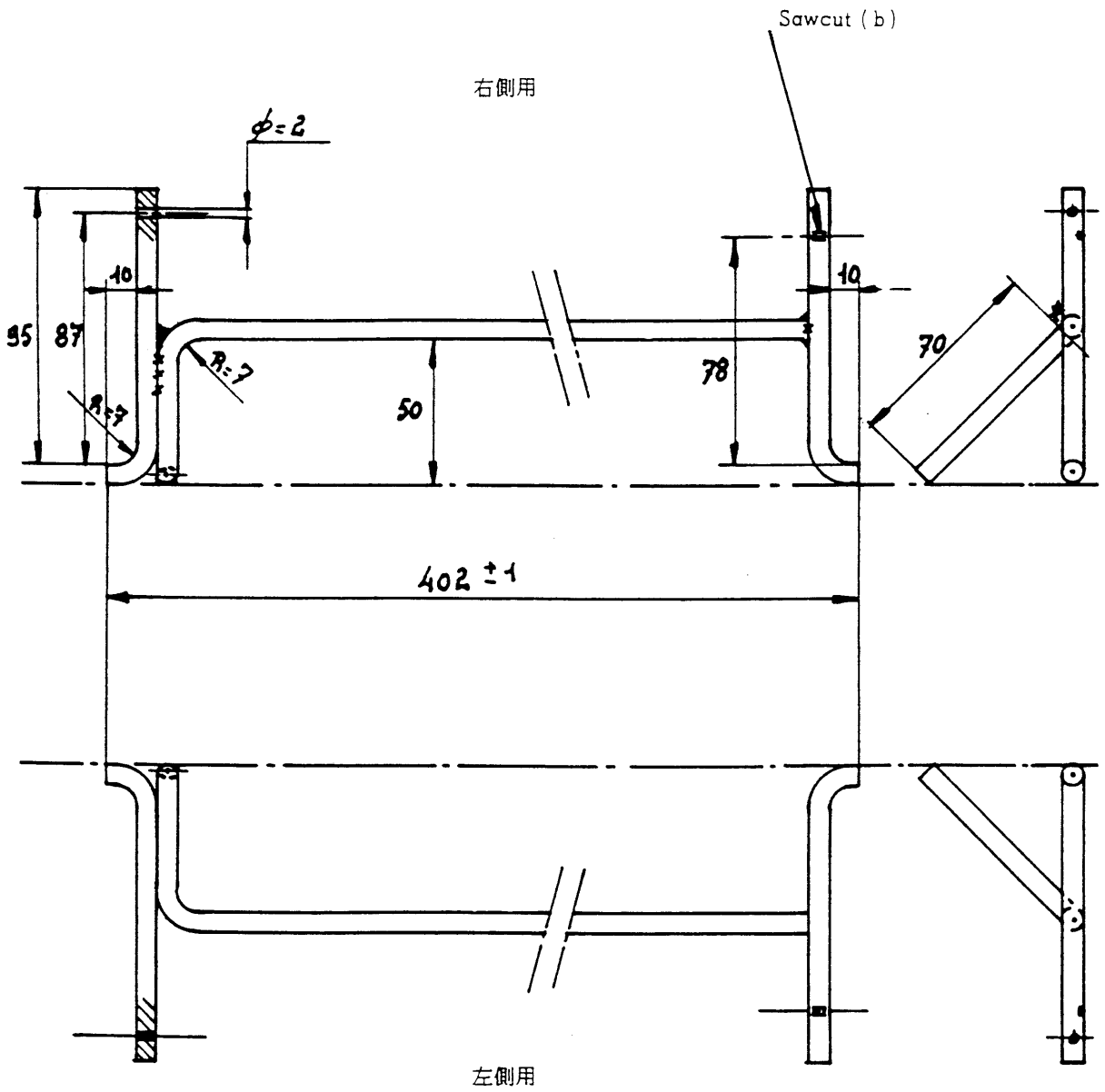
名 称	MR. 番号 (製作工具)	FENWICK製 工 具 番 号
ジャッキ アタッチメント台		2510-T
I-エンジン		
バルブスプリング コンプレッサ		1652-T
点火時期点検用目盛板		3093-T
シリンダーヘッドスパナ (12mm A / F ナット用)		3094-T
シリンダーヘッドスパナ (13mm A / F ナット用)		4006-T. D と 4006-T. F 4006-T. E
シリンダーヘッドスパナ用 エキステンション		
点火時期設定用棒	MR. 630-51 / 70	
エンジン油圧計用アダプター (ユニオン 4009-T を使用)		3099-T と 9009-T
油圧計 (0 ~ 10kg / cm ²)		2279-T
燃料圧力計		4005-T
II-トルクコンバーター		
トルクコンバーター点検工具キット		3112-T
内容: ギヤボックススイッチ間隙ゲージ (1.4 ~ 1.5 mm) 油圧計ユニオン (6mm φ と 7mm φ)		
油圧計 (0 ~ 10kg / cm ²)		2279-T
III-ステアリング		
フロント及びリヤホイールアライメント測定棒	MR. 630-51 / 48	
直進位置マーク用棒	MR. 630-51 / 63	
IV-フロントアクスル		
キャンバーゲージ		2311-T
アンチロールバープレロード設定工具		2067-T
V-ブレーキ		
ダイヤルゲージサポート		2041-T 又は 5602T
ハンドブレーキ調整用スパナ		2115-T
ダイヤルゲージ		2437-T
ダイヤルゲージ用エキステンション (長さ15mm)		2443-T
ダイヤルゲージ用エキステンション (長さ94mm)		3176-T
ブレーキデスク振れ点検用サポート	MR. 630-52 / 34	
VI-ボデーワーク		
ボンネットロックリリース棒	MR. 630-84 / 21	



MR. 630-51 48

フロントホイール用棒

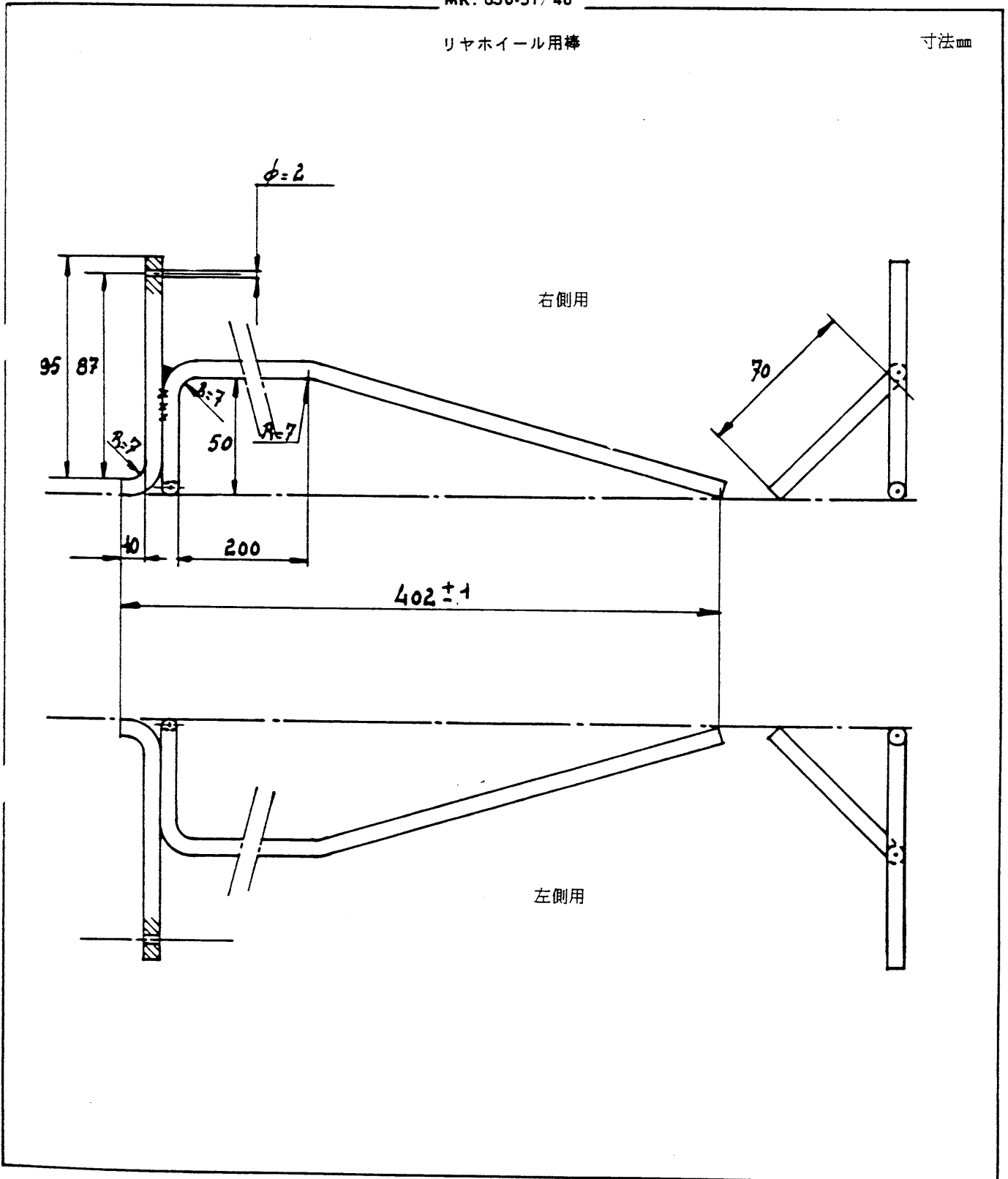
寸法mm



MR. 630-51/48

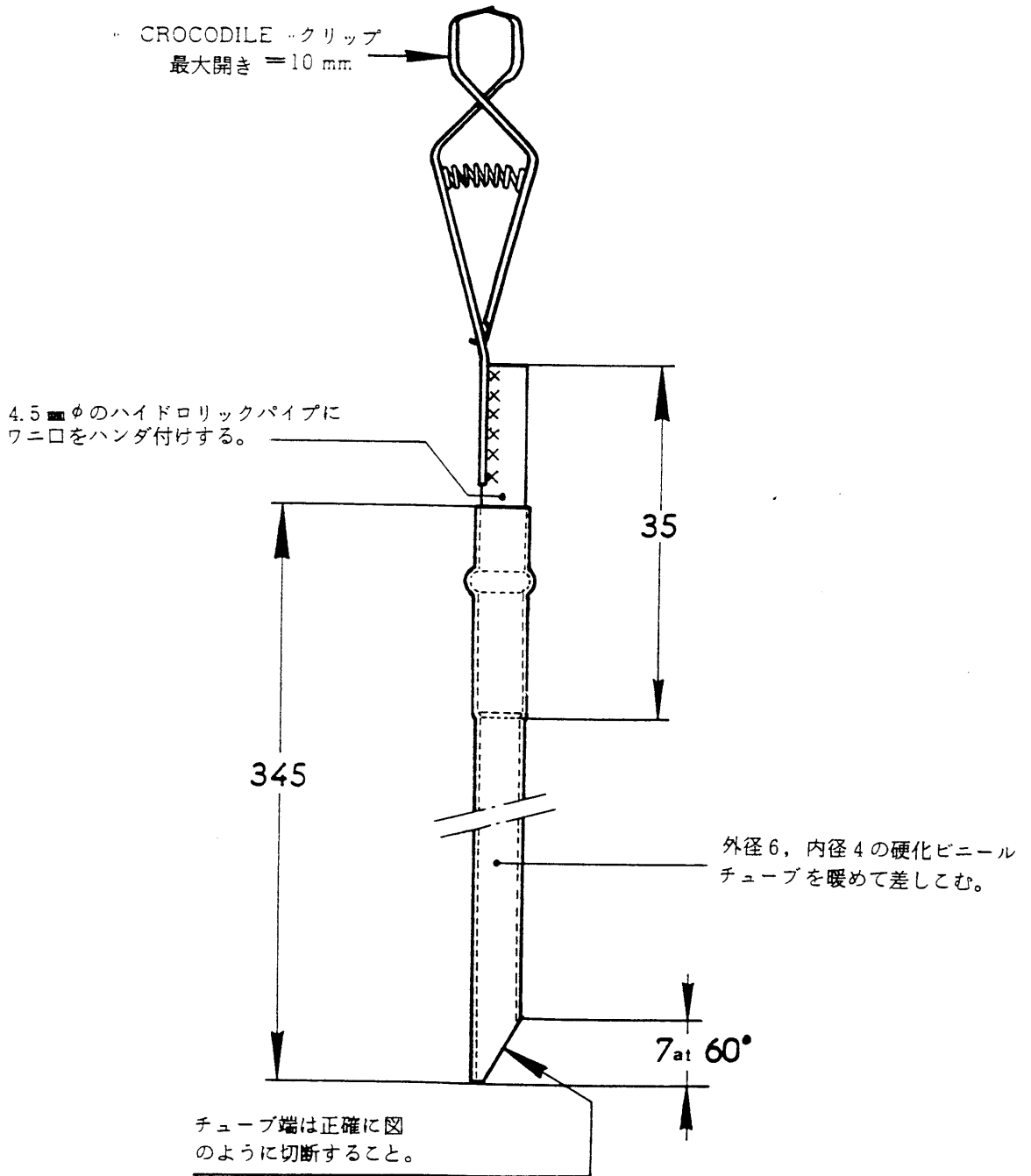
リヤホイール用棒

寸法mm



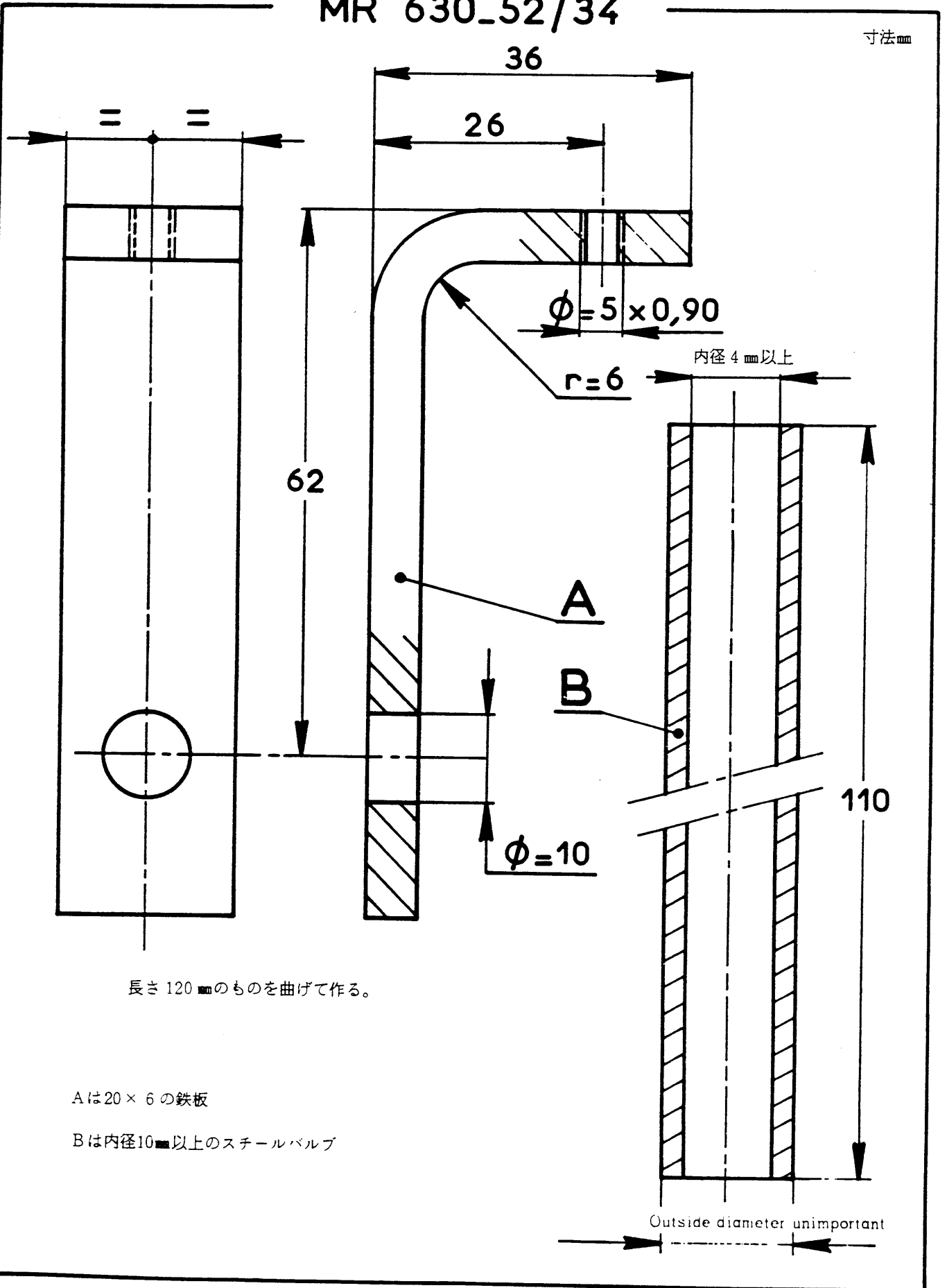
MR. 630-51 / 63

寸法mm



MR 630_52/34

寸法mm



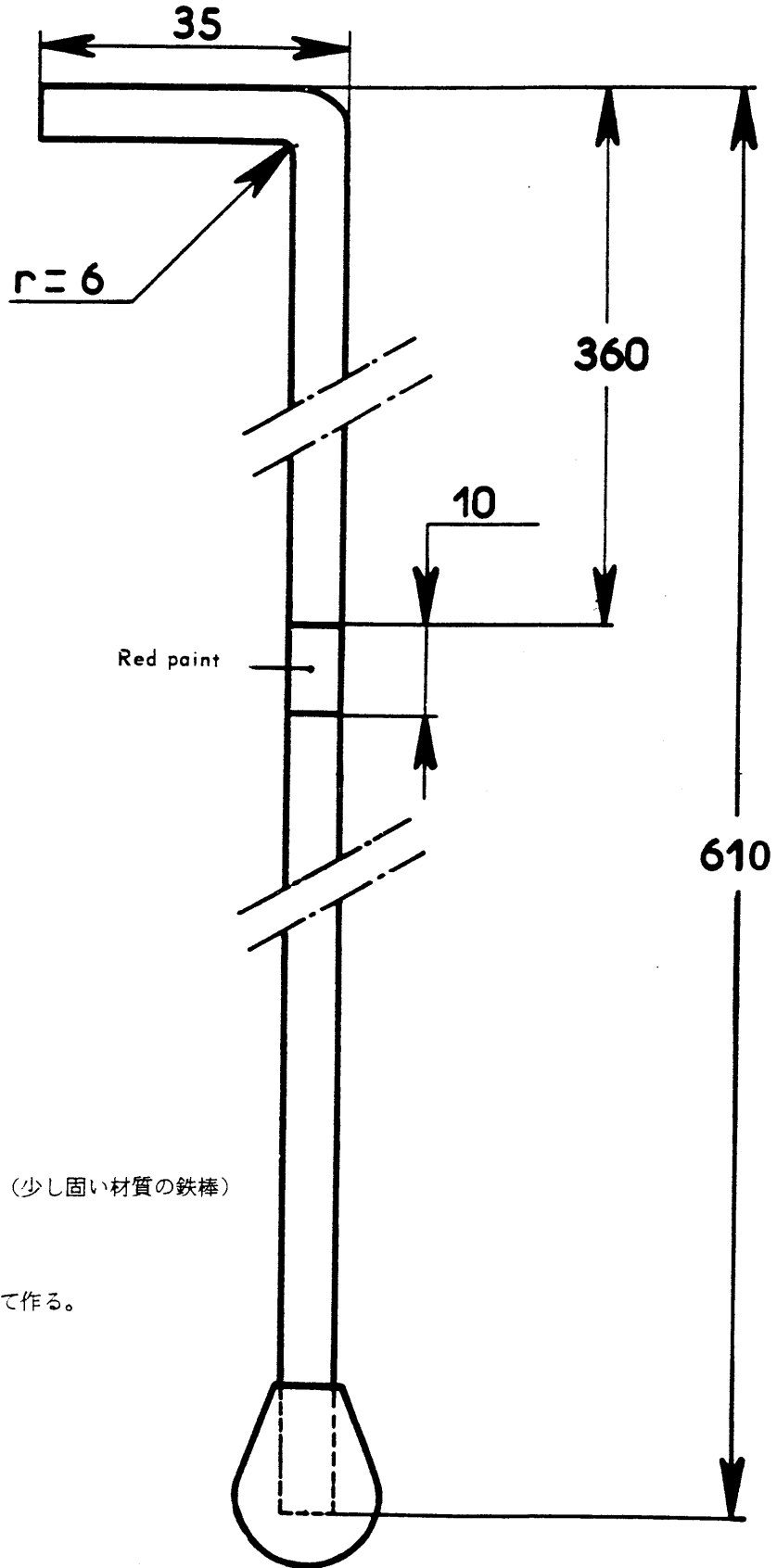
長さ 120 mm のものを曲げて作る。

Aは20 × 6 の鉄板

Bは内径10 mm 以上のスチールバルブ

Outside diameter unimportant

MR.630_84/21



引ばり棒, 外径 6 mm (少し固い材質の鉄棒)

全長 636 mm のものを曲げて作る。

技 術 資 料

目 次

エンジン	2
燃料系統	5
点火装置	6
油滑装置	6
ドライブシャフト	7
クラッチ	8
ギヤボックス	8
マニュアルギヤボックス	8
トルクコンバータ付きギヤボックス	11
ボ デ イ	16
ハイドロリックシステム	20
サスペンション	24
ブレーキ	33
ステアリング	38

エンジン

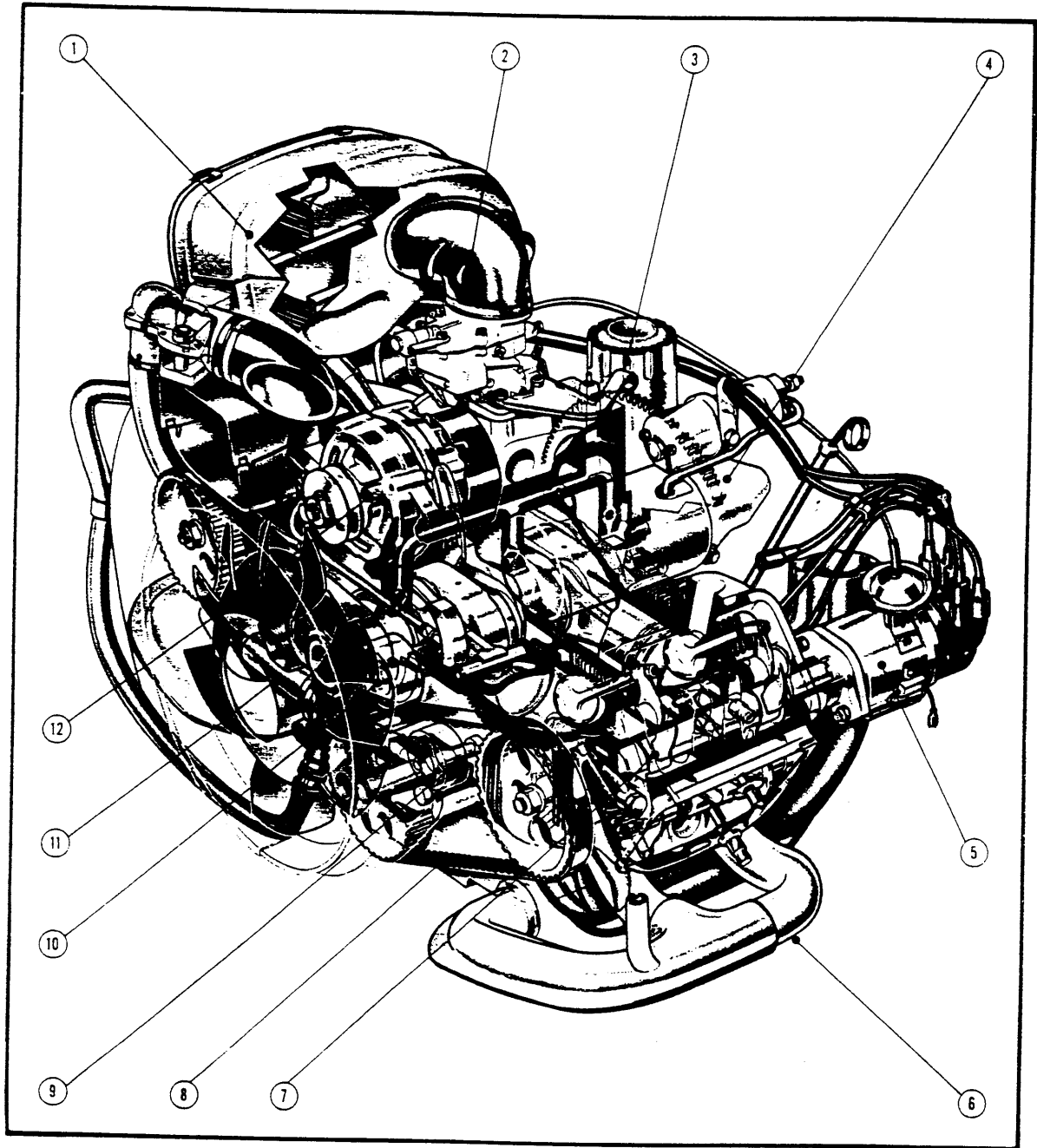
車両前部にあり、6° 後傾させてあります。

クランクケース：アルミニウム合金、加圧鋳造、左右2分割式

シリンダ：鋳鉄製、スリーブなし

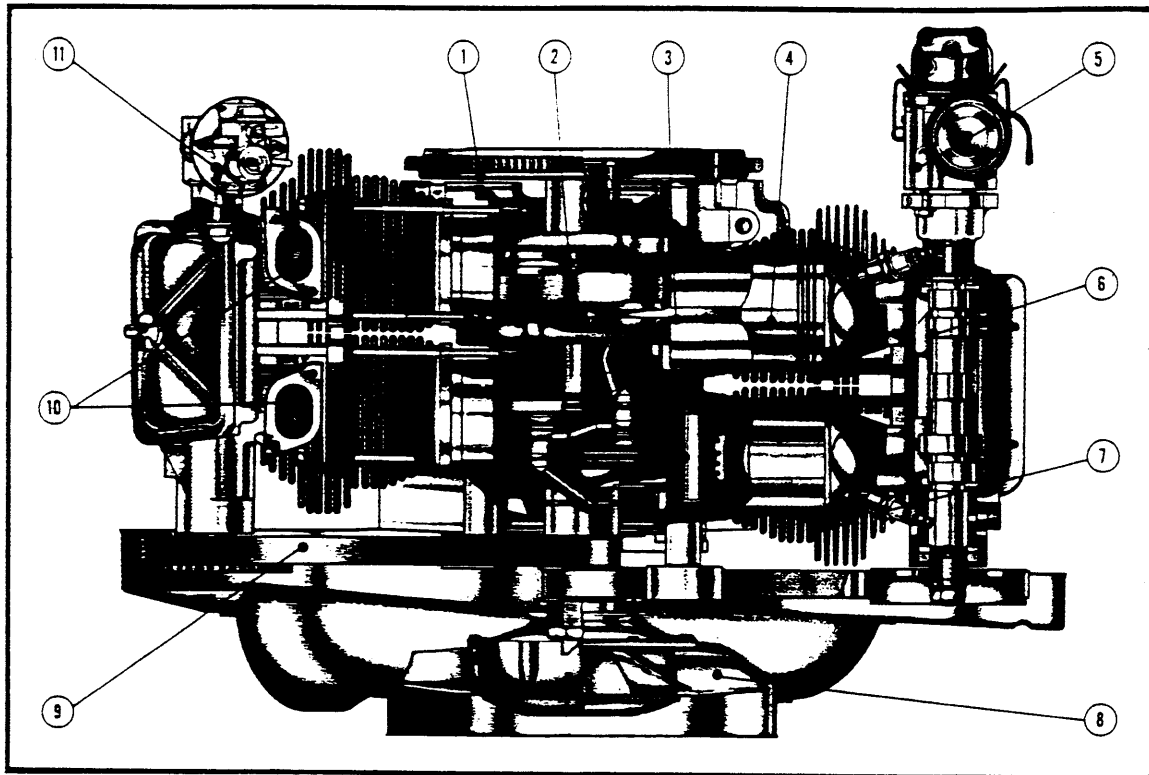
シリンダヘッド：アルミニウム合金、加圧鋳造、半球形燃焼室、外部吸入管方式

カムシャフト：左右各1本、可鍛鋳鉄製、ロッカーアーム調整式、ツースドベルト駆動

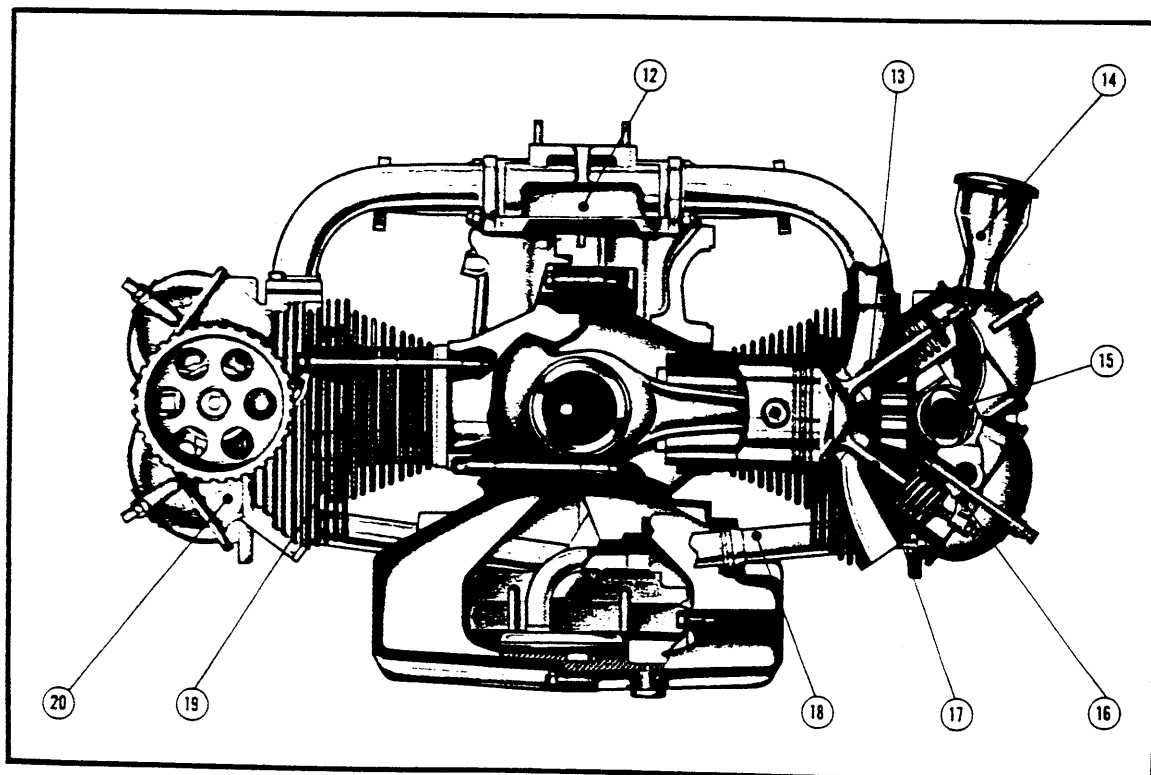


1. エアフィルタ、ドライエレメント使用
ホットエア吸入装置付き
2. キャブレタ、デュアルチョーク
WERER, 又は SOLEX
3. オイルフィルタ
4. スタータモーター
5. イグニションディストリビュータ
6. ニキゾースト マニホールド

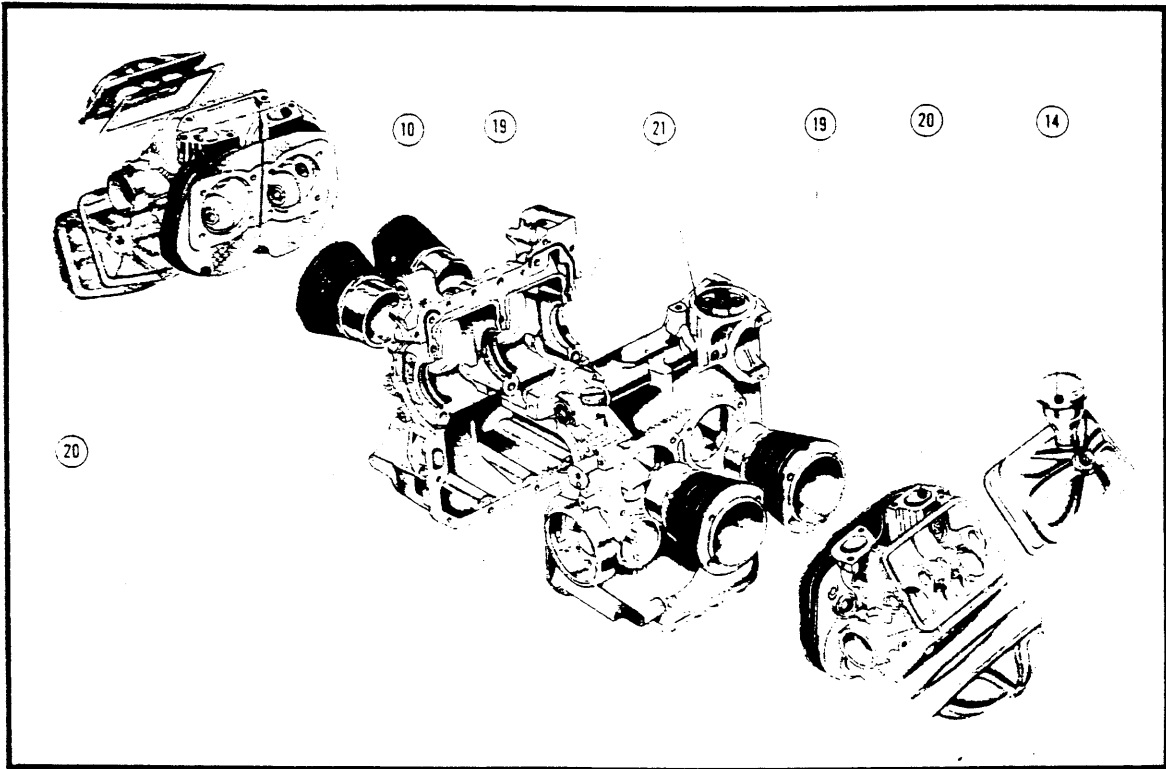
7. カムシャフト
8. ツースドベルト
9. エンジンオイルポンプ
10. ベルトテンショナ
11. ハイプレッシャポンプ
(サスペンション、ブレーキ用)
12. オルタネータ



- | | | |
|-------------|-------------|--------------|
| 1. フライホイール | 5. デストリビュータ | 9. ツースドベルト |
| 2. クランクシャフト | 6. カムシャフト | 10. インレットポート |
| 3. コンロッド | 7. スパークプラグ | 11. フュエルポンプ |
| 4. ピストン | 8. クーリングファン | |

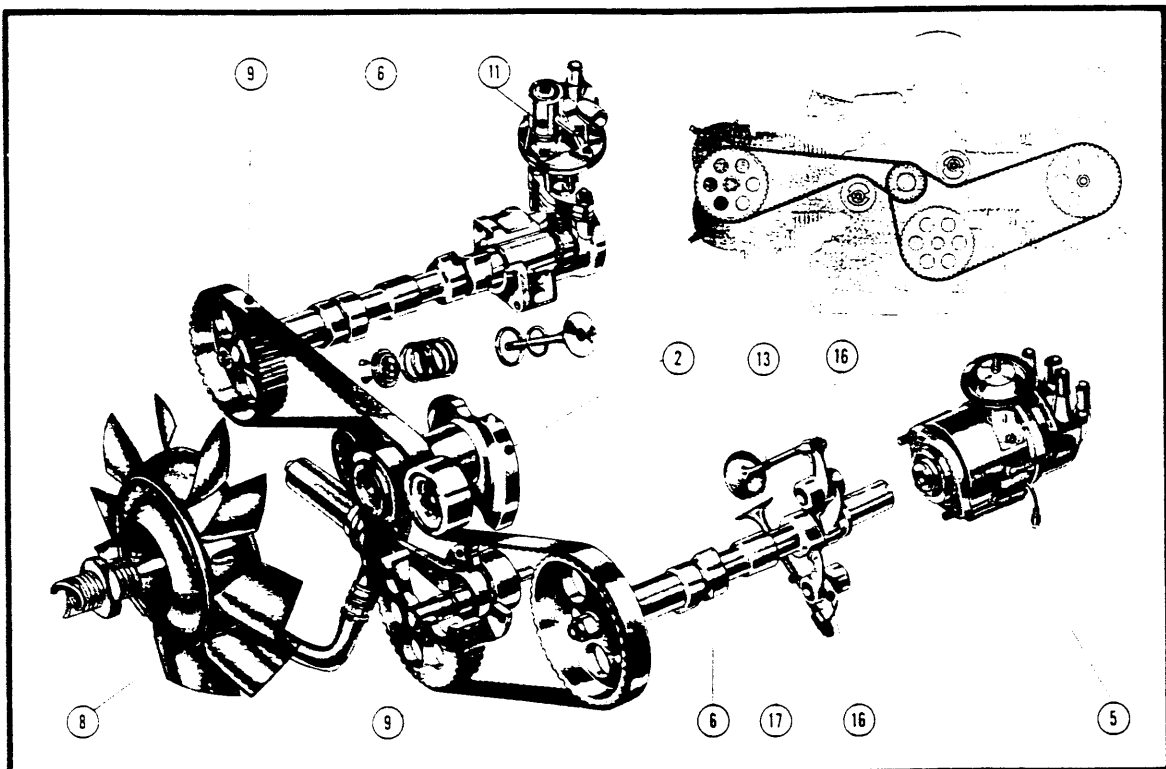


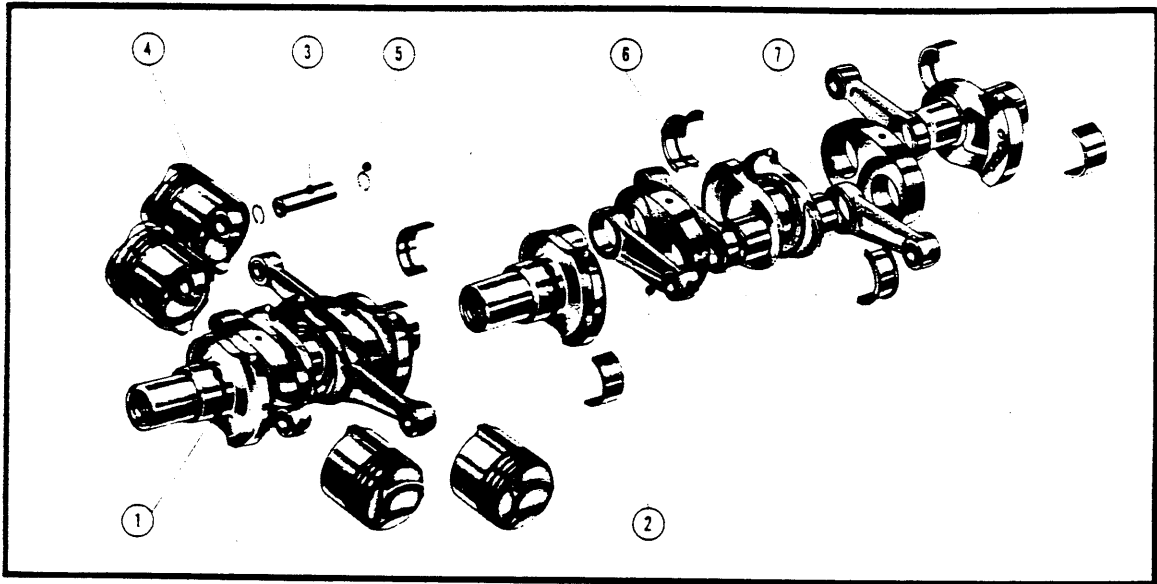
- | | | |
|--------------------------|---------------|---------------------------|
| 12. インレットチャンバ(ホットスポット付き) | 15. カムシャフト | 18. オイルリターンパイプ(シリンダヘッドから) |
| 13. インレットバルブ | 16. ロッカーアーム | 19. シリンダ |
| 14. オイルフィルター | 17. エキゾーストバルブ | 20. シリンダヘッド |



- 2. クランクシャフト
- 5. デストリビューター
- 6. カムシャフト
- 8. クーリングファン
- 9. ツースドベルト
- 10. インレットポート
- 11. フュエルポンプ

- 13. インレットバルブ
- 14. オイルフィルター
- 16. ロッカーアーム
- 17. エキゾーストバルブ
- 19. シリンダ
- 20. シリンダヘッド
- 21. クランクケース (2分割式)





- | | |
|--------------------------------------|-------------------------|
| 1. クランクシャフト／コンロッドユニット
(一般に分解しません) | 4. ピストン |
| 2. コンロッド (分割不可) | 5. スナップリング |
| 3. ピストンピン | 6. クランクシャフトベアリング (センター) |
| | 7. クランクスロー |

- クランクシャフト：鍛造鋼鉄合金製嵌合組立て，全長337.5mm，3ベアリング，クランクジャーナル径57.5mm，クランクピン径44mm
- コンロッド：鍛造鋼鉄合金製，単体，クランクシャフトと組合せユニットになっています。
- ピストン：軽合金製，エキスパンションリング付き
- ピストンピン：径22mm，ピストンに対し，浮動

エンジンの特徴

- この2個づつ向き合せた，水平対向エンジンは，振動と騒音を減少させるためのバランスが非常に優れています。水平対向エンジンの重心は，同じ4気筒の直列のものより低くなっています。
- ベルト駆動のカムシャフトは，騒音の減少に役立っています。
- クランクシャフトに直接取り付けられた9枚羽根のクーリングファンは，シリンダ，シリンダヘッド，及びオイルクーラーを冷却し，又，暖房に利用しています。
- これ等の技術は多くの利点を生み出しました。
- 重量と容積が減少しました。ウォーターポンプ，ラジエターが不要となり，凍結の危険もなくなりました。メンテナンスが簡単で容易になりました。

燃料系統

- エアフィルター：乾燥エレメント式，34°Cに調整された吸気予熱装置付き
- キャブレター：プライマリ，セコンダリボア，ウエバー又はソレックス，手動チョーク
- インテークチャンバ：軽合金製，排気ガスの一部の通過による予熱装置付き
- フュエルポンプ：右側カムシャフトのエキセントリックによる機械作動ダイヤフラム式

点火装置

- ・デストリビューター：DUCCELLIR又はSEV MARCHAL
(カセット式)

点火タイミング(スタチック) 10° BTDC

ポイント：ギャップ 0.40 ± 0.05 mm ドウエル $57^{\circ} \pm 2^{\circ}$

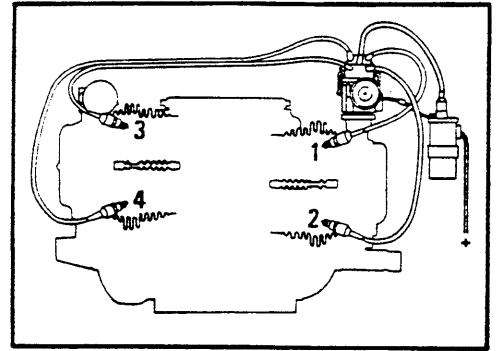
- ・スパークプラグ：ギャップ 0.7 ± 0.05 mm

チャンピオン N7Y, N9Y

NGK BP 6ES

- ・点火順序 1, 4, 3, 2

- ・オルタネータ：35A-490W



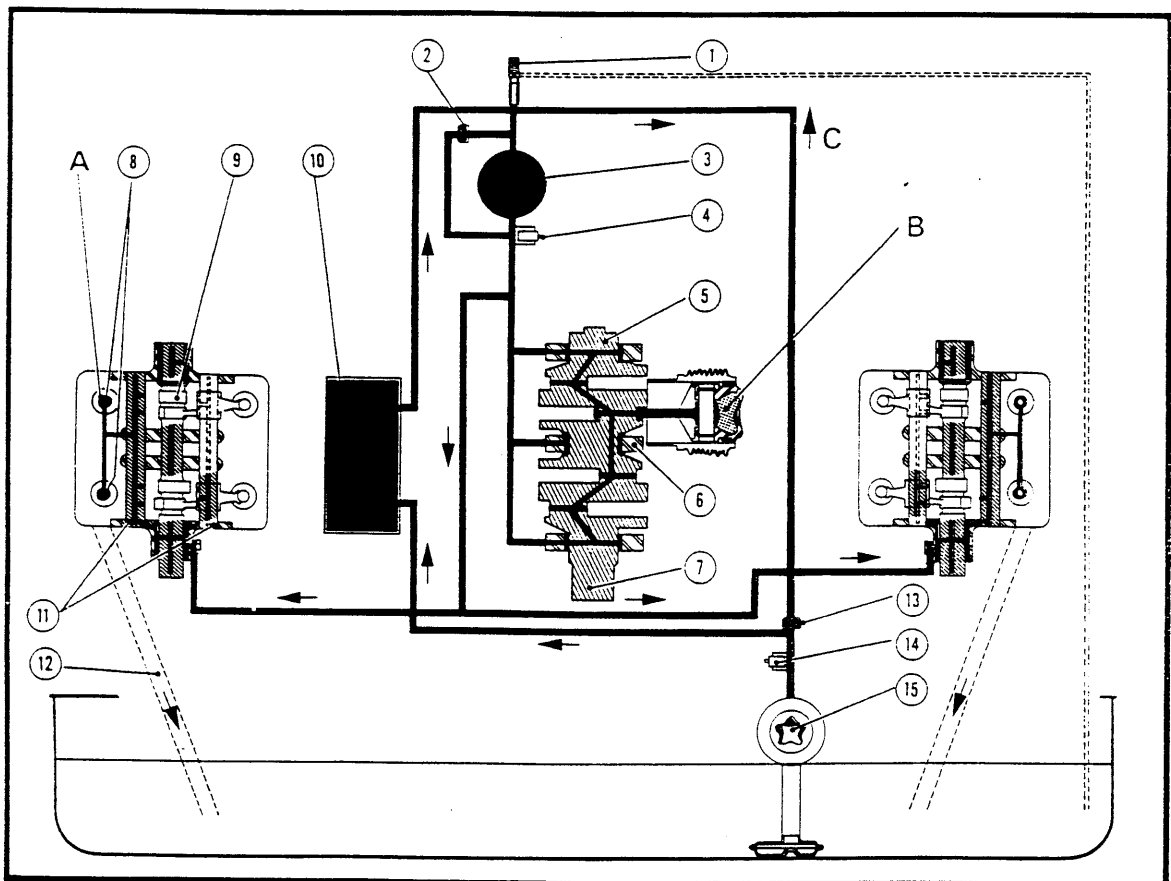
シリンダの番号

潤滑装置

エンジンオイル量：交換時 3.5ℓ 、フィルタ共 3.7ℓ 、エンジンオーバーホール時 4.2ℓ 、
レベルゲージMAX~MINI間 0.5ℓ 、標準グレード20W50 (寒冷地を除く)

油圧 (80°C時)、2000 rpm時 4.7 kg/cm^2 以上

6000 rpm時 $6.2 \sim 7.0 \text{ kg/cm}^2$



- | | | |
|-----------------|--------------|--------------------|
| 1. プレシャリリーフバルブ | 6. センターベアリング | 11. ロッカーアームシャフト |
| 2. フィルタバイパスバルブ | 7. フロントベアリング | 12. オイルパンへ戻り |
| 3. オイルフィルタ | 8. 排気バルブ | 13. クーラーバイパスバルブ |
| 4. オイルプレッシャスイッチ | 9. カムシャフト | 14. (テンプレイチュアスイッチ) |
| 5. リヤベアリング | 10. オイルクーラー | 15. オイルポンプ |

A. 排気バルブガイドを冷却

B. クランクシャフトを潤滑後ピストンに噴射されてピストン、シリンダの冷却

C. オイルクーラーバイパス回路

(注意) エンジンオイルで潤滑及び冷却を行なうので良質オイルを使用し、不足させないこと。

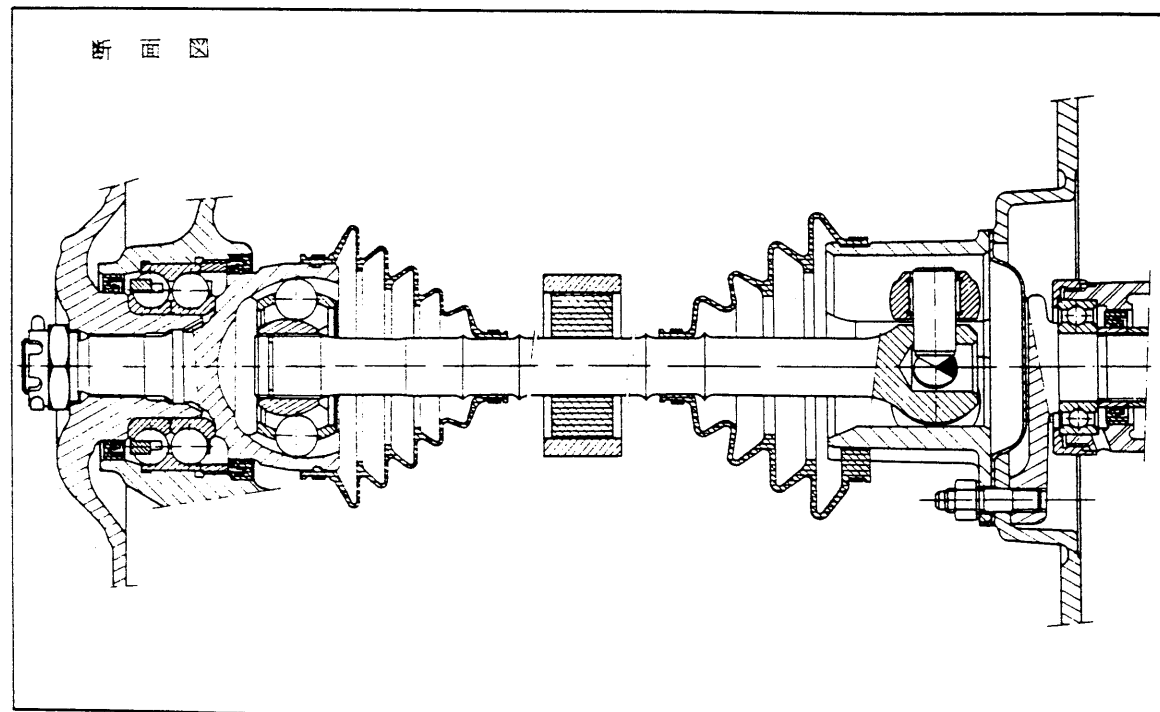
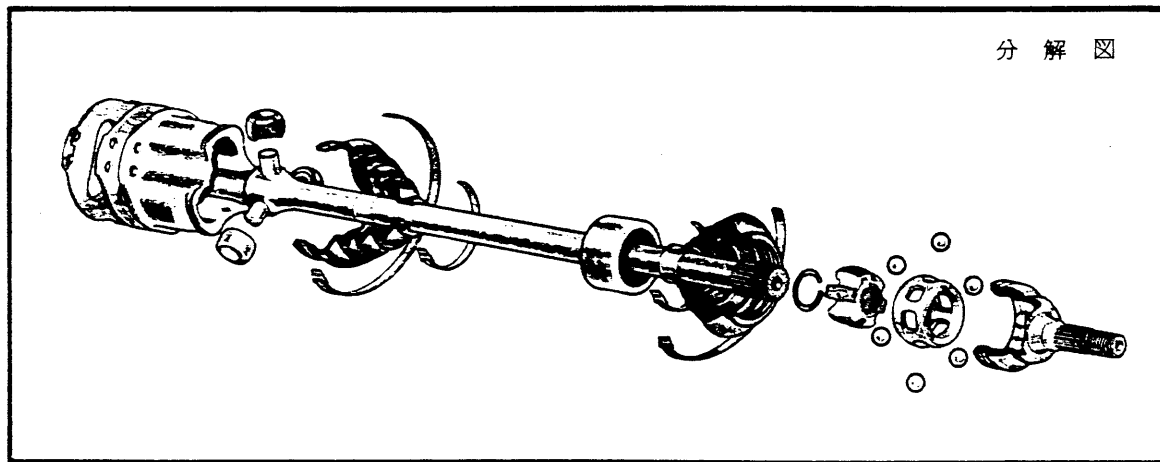
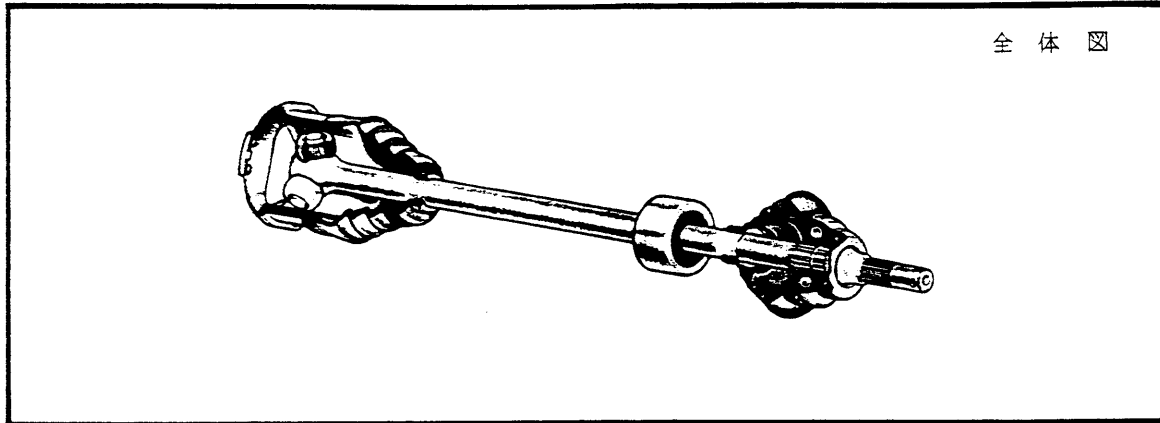
ドライブシャフト

前輪駆動です

ギヤボックス側は三又ジョイント (T R Y - A X L E) による等速ジョイント

ホイール側はRZEPPA型ボールジョイントによる等速ジョイント

(注) RZEPPA型ボールジョイントは分解出来ません。



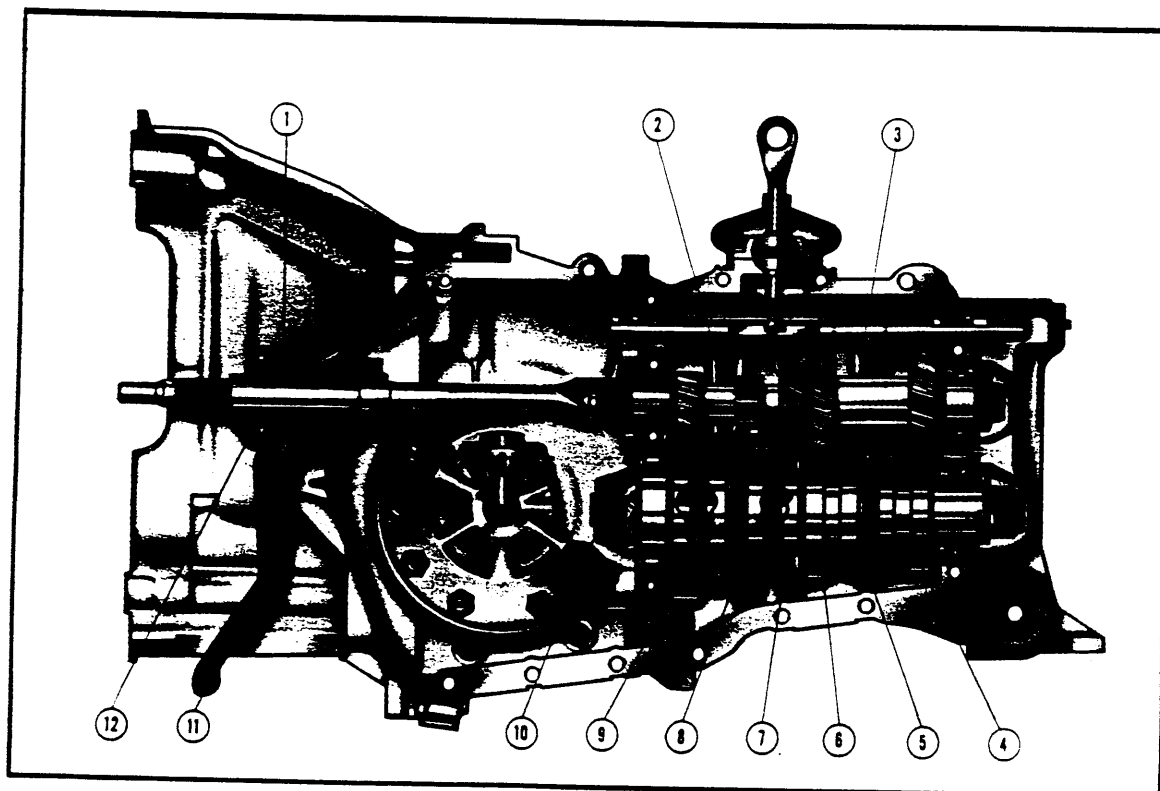
クラッチ

ワワイヤコントロール、ダイヤフラムスプリング、乾燥単板、ダンパーハブ付き、
クラッチフェーシング 外径181.5mm、内径124mm、全厚さ（圧縮して）7.7mm

ギヤボックス

マニュアルギヤボックス

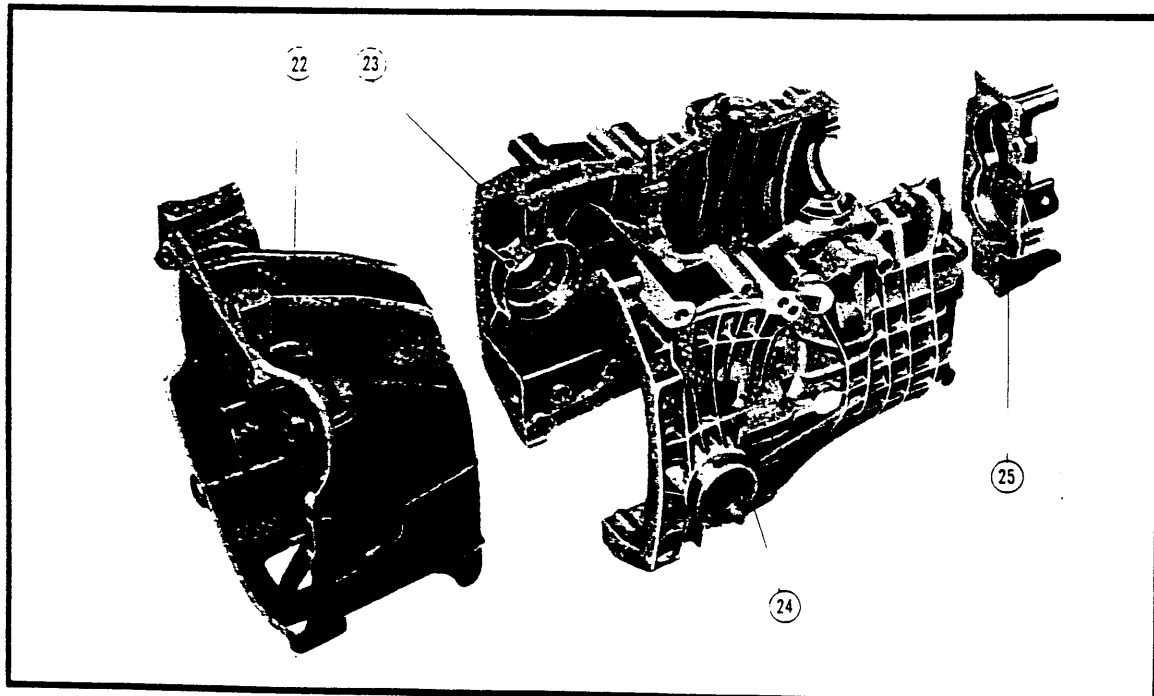
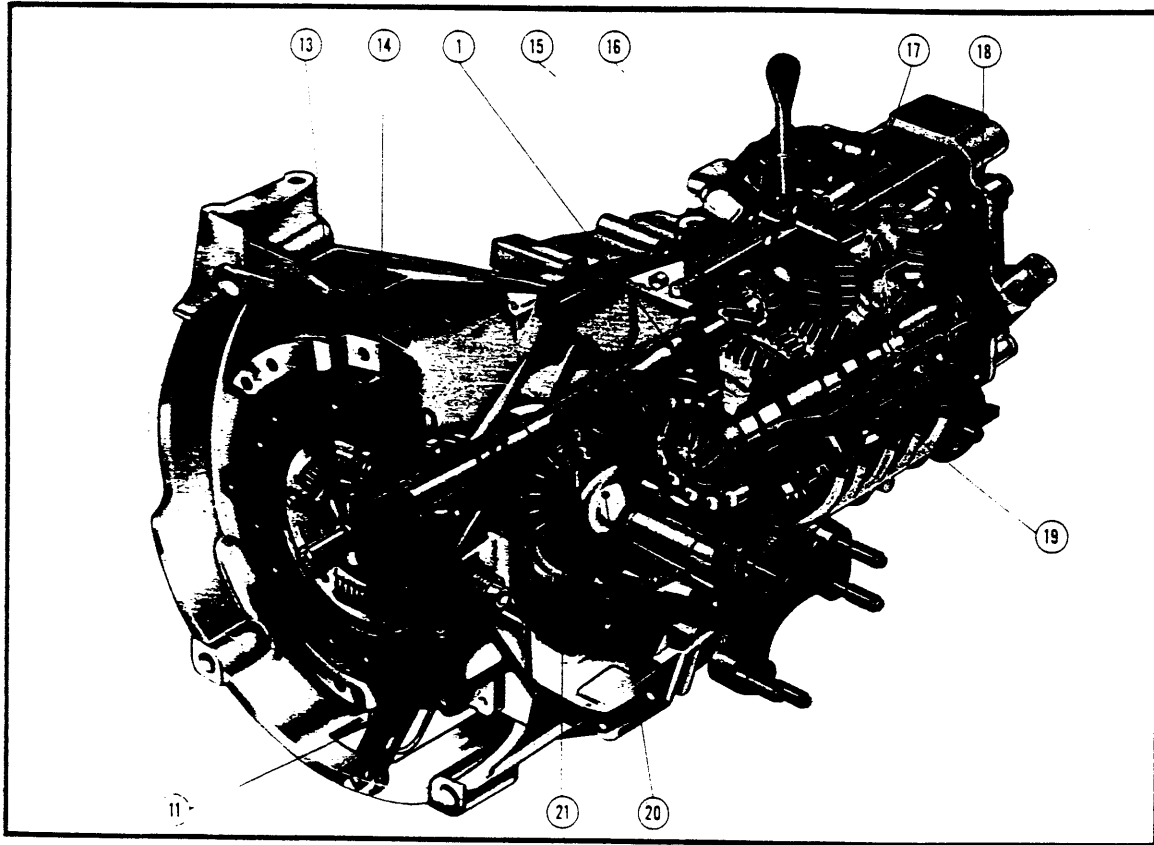
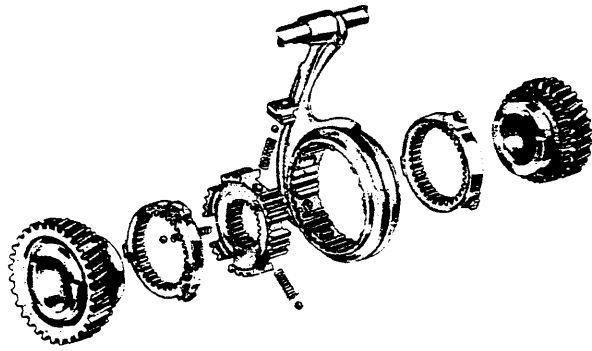
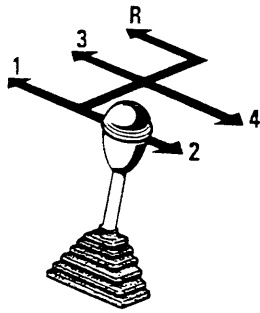
ハウジングは軽合金製4速フルシンクロ、ダイレクトドライブなし、フロアシフト、
オイルE P 80 交換時1.4ℓ



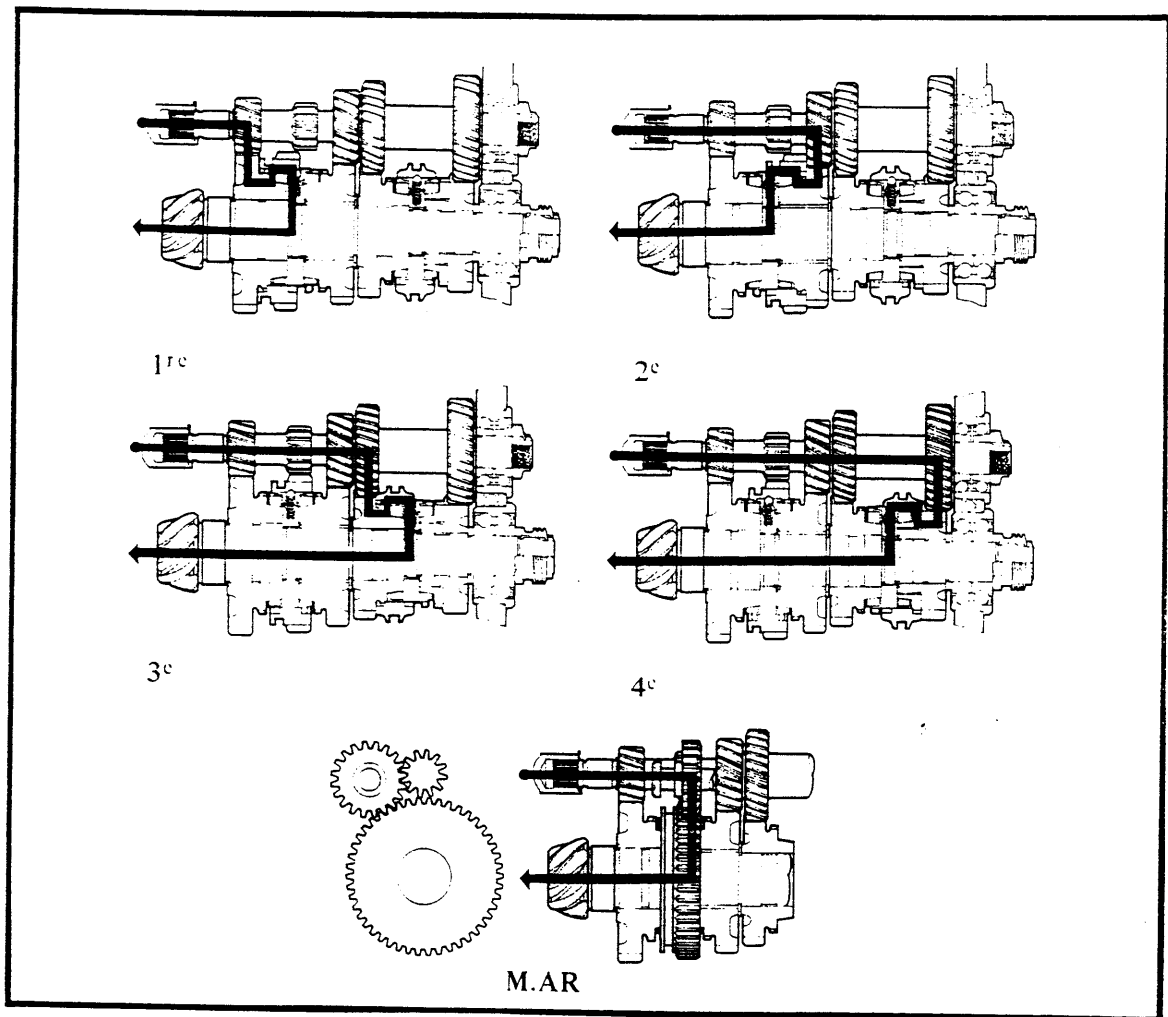
断 面 図

- | | |
|----------------------------|--|
| 1. プライマリーシャフト（メインドライブシャフト） | 16. サード、トップシフトフォークシャフト |
| 2. ロー、セコンドシフトフォーク | 17. リバースシフトフォークシャフト |
| 3. サード、トップシフトフォーク | 18. スピードメータードライブ |
| 4. トップギヤホイール | 19. セコンダリーシャフト（カウンタシャフト）
兼ファイナルドライブピニオン |
| 5. サード、トップシンクロナイザ | 20. サンホイール |
| 6. サードギヤホイール | 21. ブラネットホイール |
| 7. セカンドギヤホイール | 22. クラッチハウジング |
| 8. ロー、セカンドシンクロナイザ | 23. 右側ハーフハウジング |
| 9. ロー、ギヤホイール | 24. 左側ハーフハウジング |
| 10. ファイナルドライブピニオン | 25. リヤハウジング及びパワーユニットマウンテング |
| 11. クラッチコントロールレバー | |
| 12. クラッチスラストベアリング | |
| 13. クラッチデスク | |
| 14. クラッチプレッシュプレート | |
| 15. ロー、セコンドシフトフォークシャフト | |

（この番号は、次頁の図に共通）



動力伝達経路



	ギヤ比	エンジン1000 rpm時の速度
一速	3,818	7 km/h
二速	2,294	12 "
三速	1,550	18 "
四速	1,097	25 "
後退	4,182	
最終減速比	4,125 (8/33)	

(注) トルクコンバータ車は、3速フルシンクロ、
ダイレクトクラッチは湿式、単板、油圧作動、電磁バルブコントロール

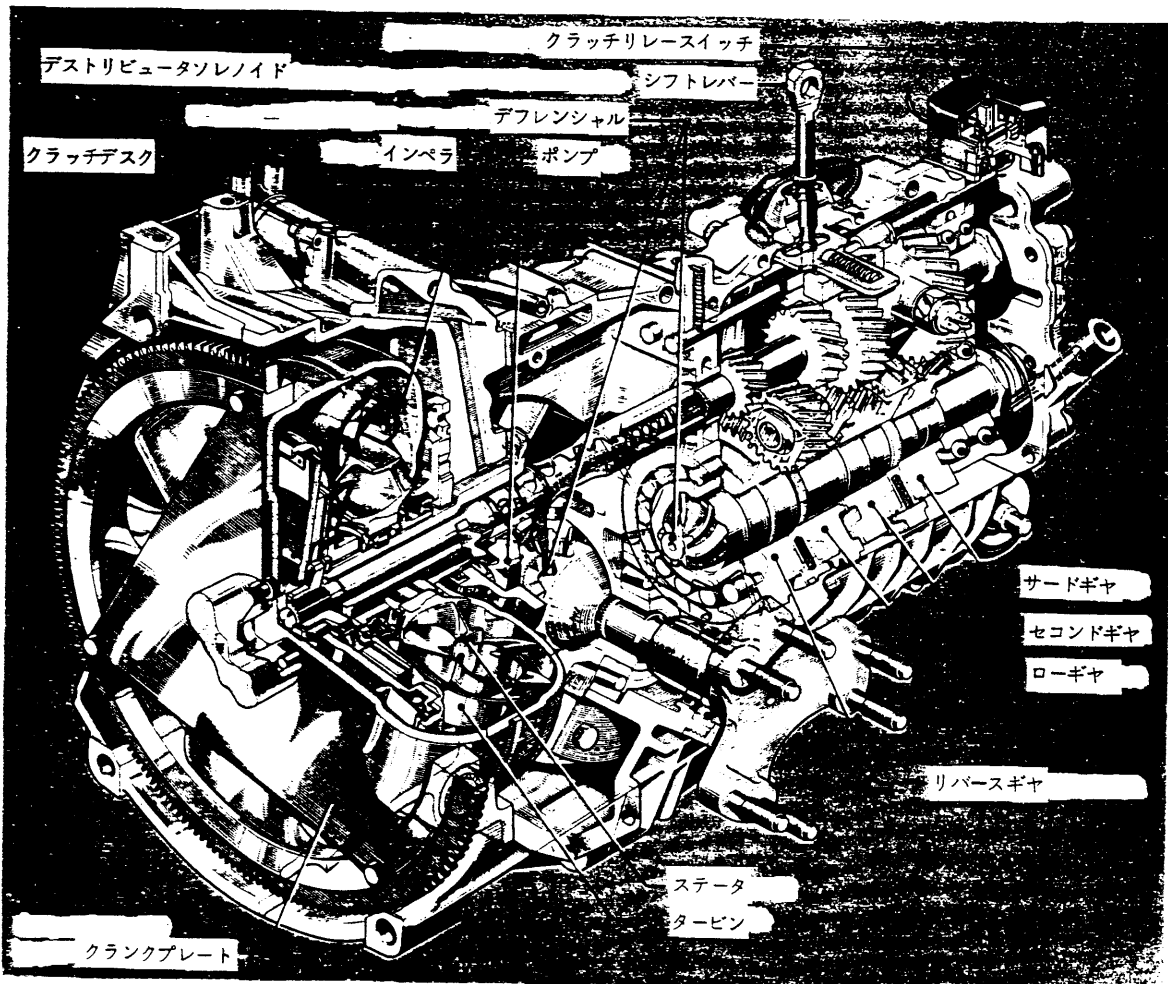
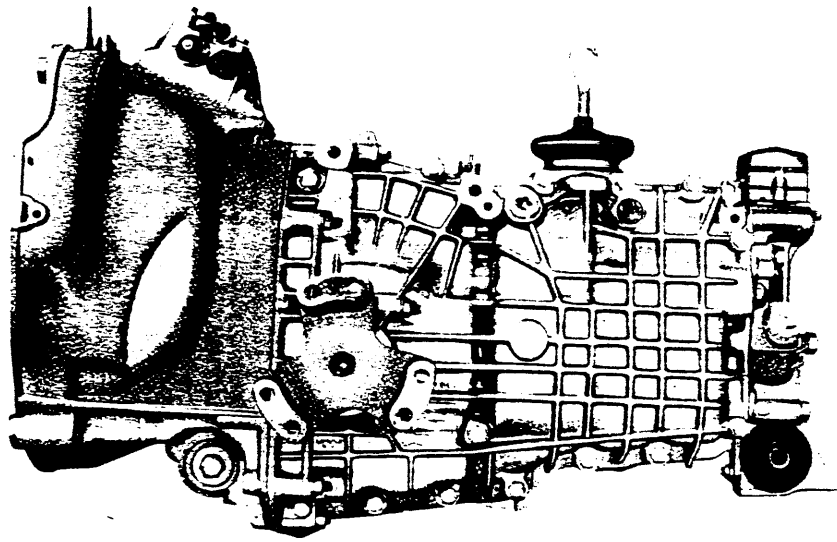
ホイール

ミシュラン 4 1/2 J × 15, 3本クリップ, ピッチサークル R 160 mm

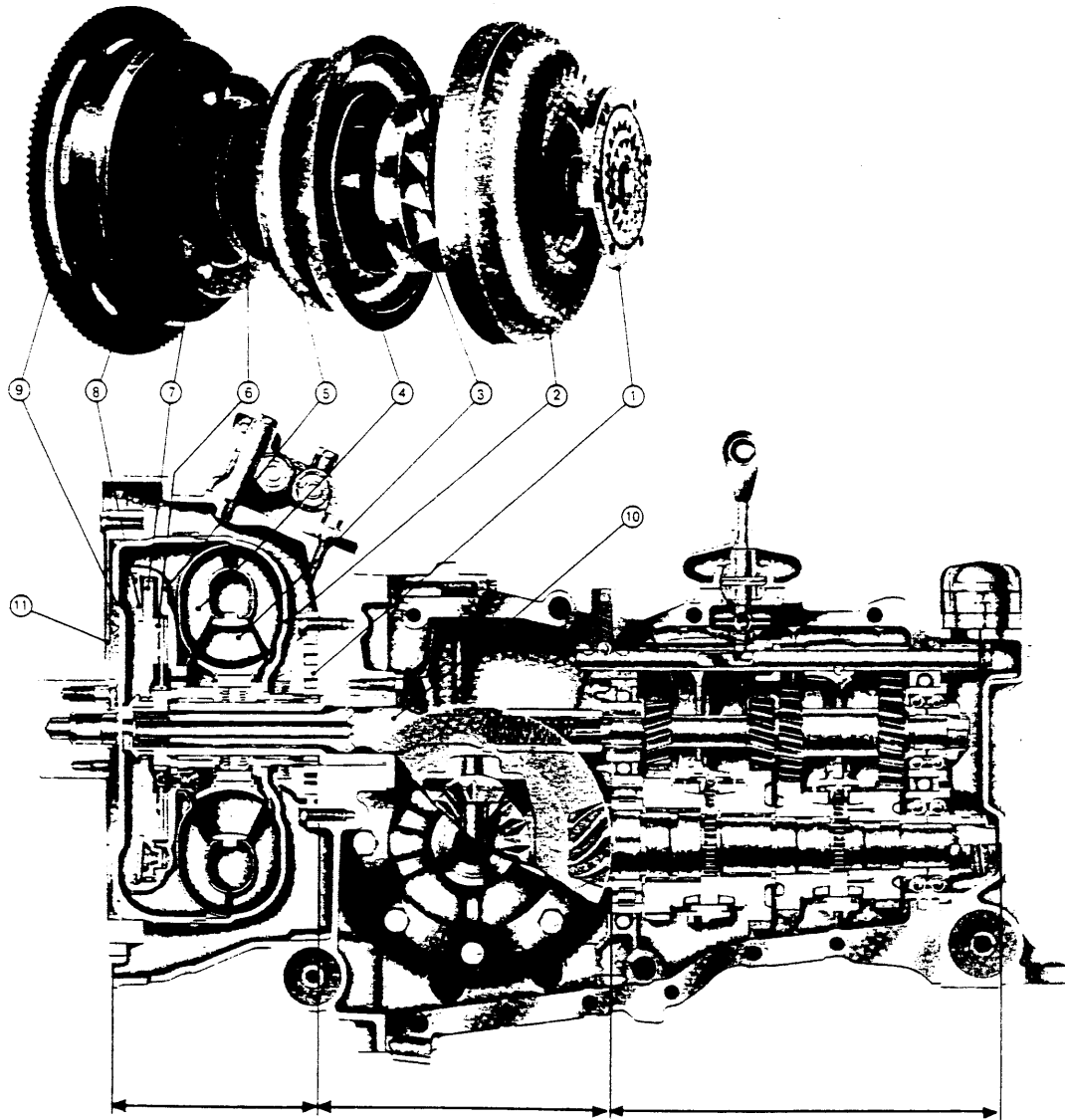
タイヤ, ミシュラン 145 SR15 Z X

空気圧 フロント 1.8 リヤ 1.9 スペア 2.1 kg/cm²

トルクコンバーター付きギヤボックス



© オイルはTOTAL Tタイプ only
 1,000 km時, 1,000 km毎, オイルフィルタ取替 (又は清掃)



トルクコンバータ
及びクラッチ

デフレンシャル

変速ギヤ
前進3段及び後退

- 1) ポンプ
- 2) インペラ
- 3) ステータ
- 4) タービン
- 5) クラッチケース
- 6) クラッチデスク
- 7) クラッチプレッシャープレート
- 8) プレッシュプレートホルダー
- 9) コンバータケース
- 10) インプットシャフト
- 11) ドライビングプレート

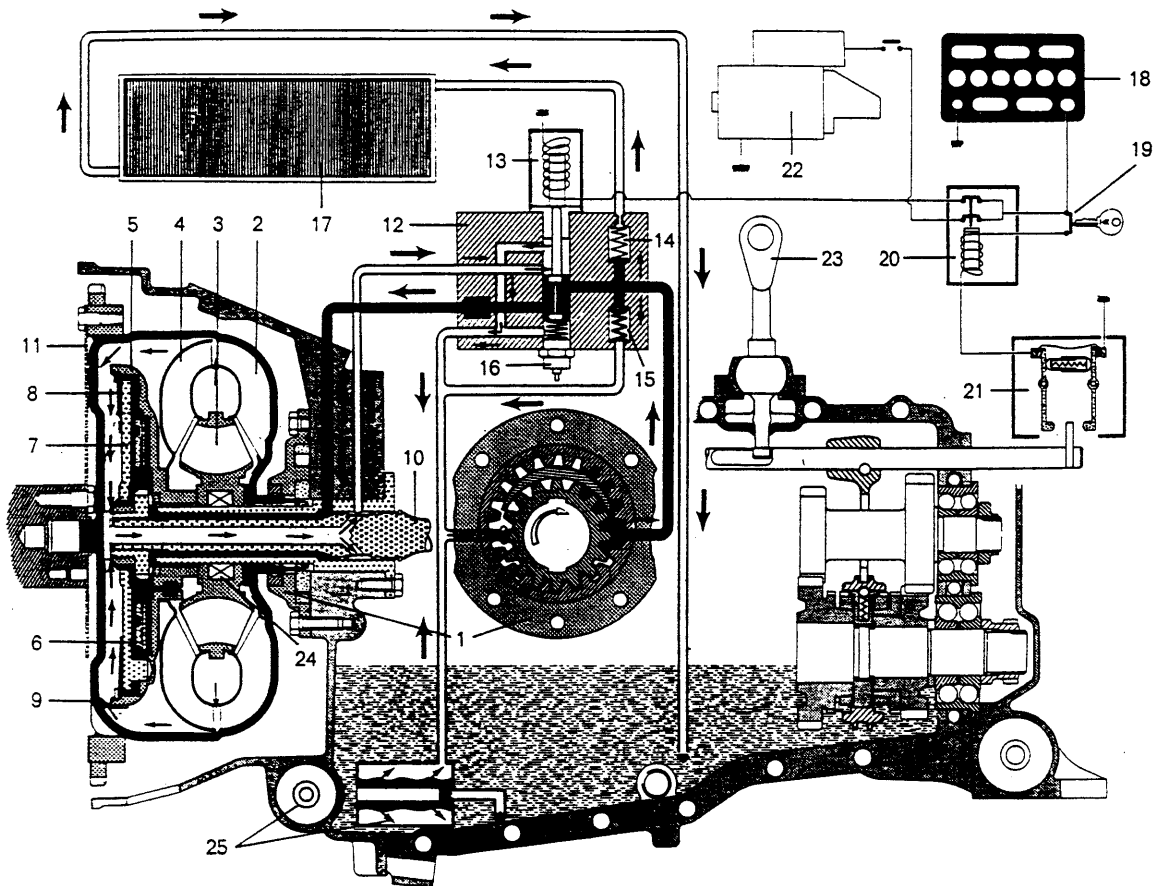
オートマチッククラッチの作用

1. クラッチを断った状態

シフトレバーがニュートラルの位置にあるとき、ギヤシフトフォークシャフトでコントロールされているクラッチリリーススイッチ (21) の接点はすべて閉じている。

エンジンスイッチ (19) からの電流は、クラッチリレー (20) のコイルを通して、スイッチ (21) でアースされ、リレー (20) の接点が閉じてコントロールソレノイド (13) は励磁されてスライドバルブを押し込む。

ポンプ(1)で発生した油圧は、油圧デストリビュータ (12) のスライドバルブを通してプレッシャープレート(7)の内側にかかり、クラッチデスク(6)はフリーになってクラッチの接続が断れる。



- | | | |
|---------------|-----------------|------------------|
| 1. 供給ポンプ | 9. コンバータケース | 17. オイルクーラー |
| 2. インペラ | 10. インプットシャフト | 18. バッテリー |
| 3. ステータ | 11. ドライブプレート | 19. エンジンスイッチ |
| 4. タービン | 12. 油圧デストリビュータ | 20. クラッチリレー |
| 5. クラッチケース | 13. コントロールソレノイド | 21. クラッチリリーススイッチ |
| 6. クラッチデスク | 14. チェックバルブ | 22. スターター |
| 7. プレッシャープレート | 15. チェックバルブ | 23. ギヤシフトレバー |
| 8. " " ホルダ | 16. サーモスイッチ | 24. フリーホイール |
| | | 25. 磁石付フィルタ |

2. 走行時のクラッチの状態

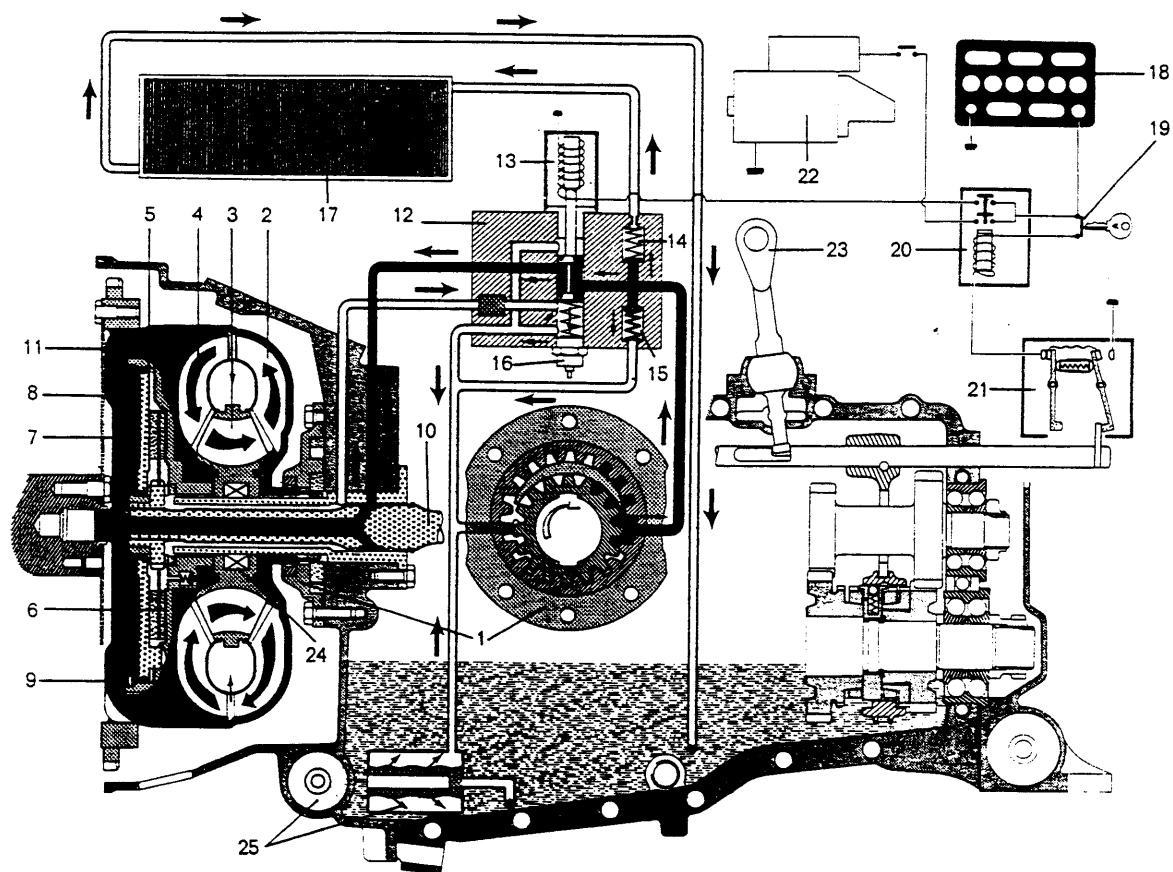
シフトレバー (23) を走行の位置に入れると、クラッチリレースイッチ (21) の接点の一つが開き、リレー (20) への電流が止り、ソレノイド (13) 作動しなくなり、油圧デストリビュータ (12) のスライドバルブは、スプリングによって戻され、クラッチ接続の油圧回路を作る。

油圧はプレッシャープレート (7) の外側に作用して、クラッチディスクへ押し付け、クラッチは接続される。

この位置では安全のため、スターターが作動出来ない。

(クラッチリレー (20) の接点が開いているから)

なお、発進時等の半クラッチ状態はトルクコンバータで行なう。



トルクコンバータの点検

トルクコンバータの作動不良（クラッチの切れ不良、滑り等）により、修理を行なう場合は、分解作業に着手する前にこの点検項目に従って必ず点検して下さい。

1. オイルレベルの点検

使用オイル……TOTAL フルイドTーのみ使用のこと。容量4ℓ（コンバータを含む）

- エンジンをアイドリングにし、ハンドブレーキをかけて、ギヤを10回出し入れする。
- ギヤをニュートラルにし、エンジンアイドリングのままレベルを測定する。

2. 油圧の点検 オイルの温度が $70^{\circ} \pm 5^{\circ} \text{C}$ の時測定する。

油 圧 850 rpm の時 4 kg/cm^2 以上
 5000 rpm の時 $5.5 \sim 6.5 \text{ kg/cm}^2$

油圧デストリビュータのプラグを外して油圧計を接続する。

油圧が規定と異なる場合は、ストレーナとリリーフバルブを点検する。

3. ストールテスト

ウォームアップし、上記(1)(2)のテストを行なっておく。

車を固定し、ハンドブレーキとフットブレーキをかける。

ギヤを3速（トップ）に入れアクセルを踏む。

- この時のエンジンの回転数は、2100～2300 rpm が標準です。

—規定より低い場合は、エンジン出力の不足。

—規定よりはなはだしく高い場合はクラッチの滑り。

- 但しオイル量不足、フィルターの詰り、シャフトシール不良による油圧低下に注意。

（注意）このストールテストは、極短時間（数秒間）にとどめ、あまり繰返えし行なったり、長時間のテストはしないで下さい。

4. クラッチコントロールの電気回路の点検

デストリビュータースライドバルブ……ギヤシフトレバーを動かすとかすかにカチカチと音がします。音がしない時は次の点検を行なう。

- スターターは作動するか。

- 各配線の接続（ソレノイドバルブ、クラッチリレースイッチ、クラッチリレー）

- クラッチリレースイッチのポイント及びそのギャップ

—ギヤを入れた状態でそれぞれのギャップを測定する。

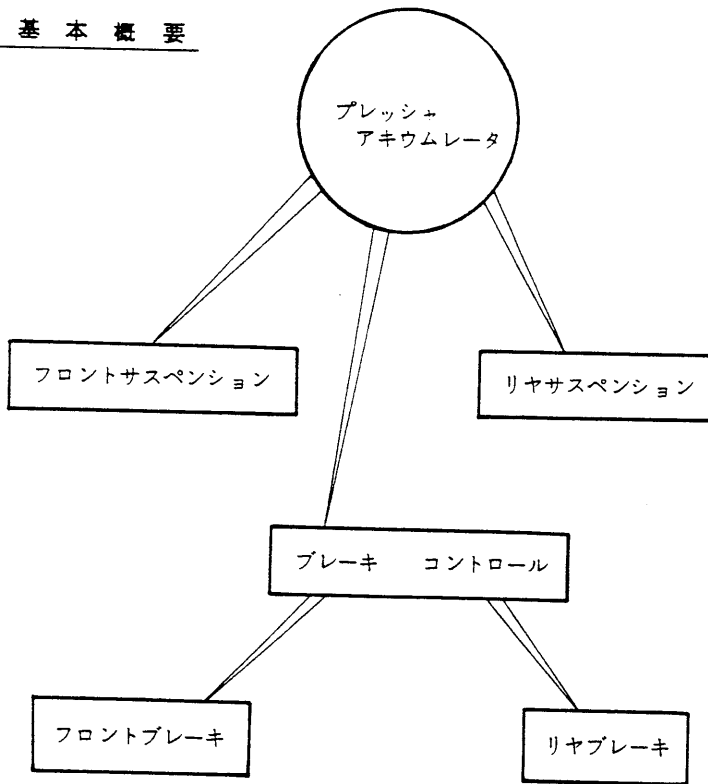
ギャップ $1.45 \pm 0.2 \text{ mm}$

- 5. コンバーターを取替える前に、コンバータを外したらタービンシャフトのシール類を良く点検して下さい。又、このシール類はコンバーターを取替える場合、必ず同時に取替えて下さい。（ここでの洩れは、外部には油は洩れないで、クラッチ内部の油圧を低下させ、滑りの原因になる。）

<重要> エンジン、ギヤボックスを、車から下ろす場合は、必ずエンジンとギヤボックス全体を同時に下ろして下さい。エンジンを切りはなして下ろすことは、組付けの際にオイルポンプとコンバータースタッドをこわす危険があります。

ハイドロリックシステム

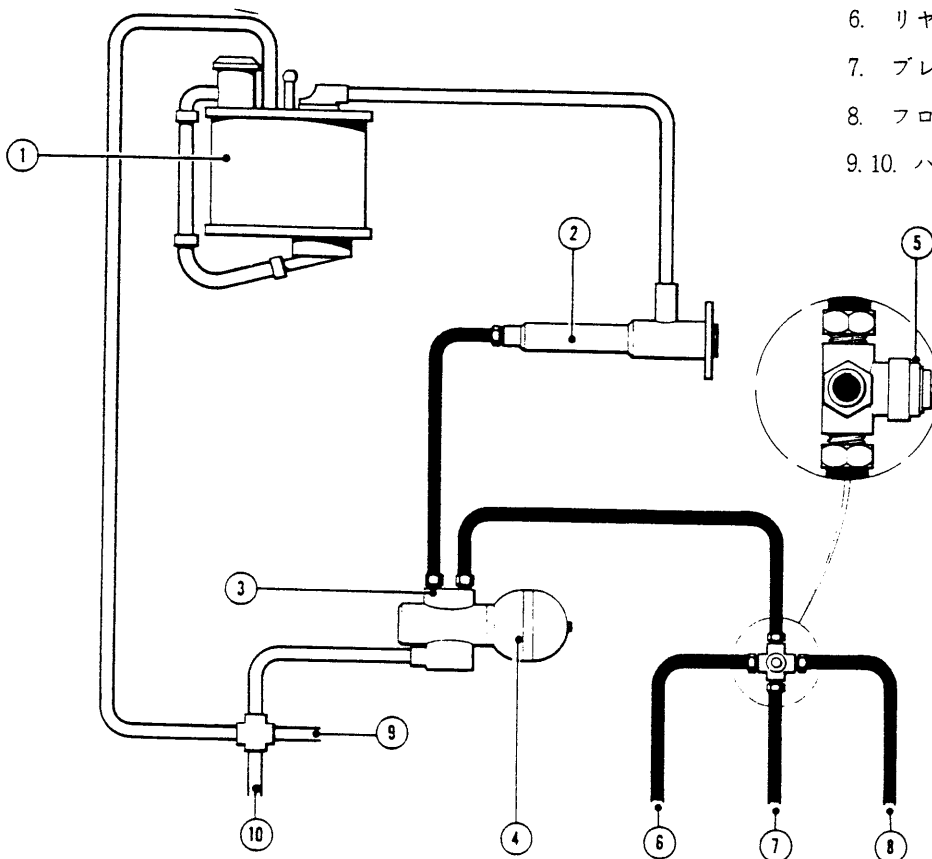
基本概要



このハイドロリックシステムには、鉱物性合成オイル“LHM”液が使用されています。なお、アキウムレータ内の気体は窒素ガスです。

プレッシャ アキウムレータ

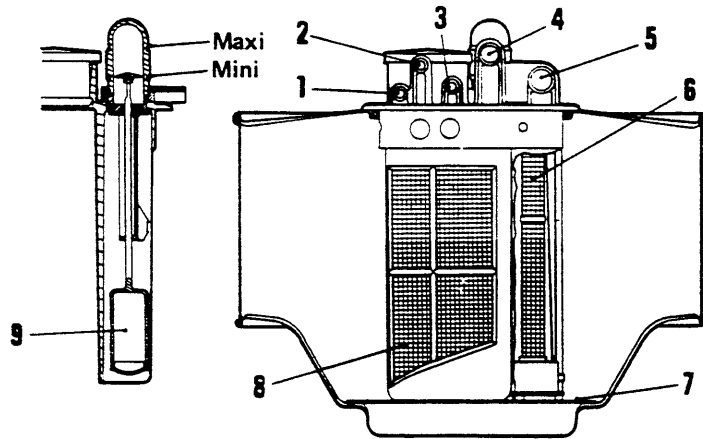
エンジンにより駆動される高圧ポンプは、リザーブタンクのLHM液を吸引加圧して、プレッシャレギュレータを経てアキウムレータに送り、ここで油圧が蓄積されます。



1. リザーブタンク
2. ハイプレッシャポンプ
3. プレッシャレギュレータ
4. メインアキウムレータ
5. 油圧スイッチ（警告灯）
6. リヤサスペンションへ
7. ブレーキコントロールへ
8. フロントサスペンションへ
9. 10. ハイコネクタからのリタン回路

リザーブ タンク

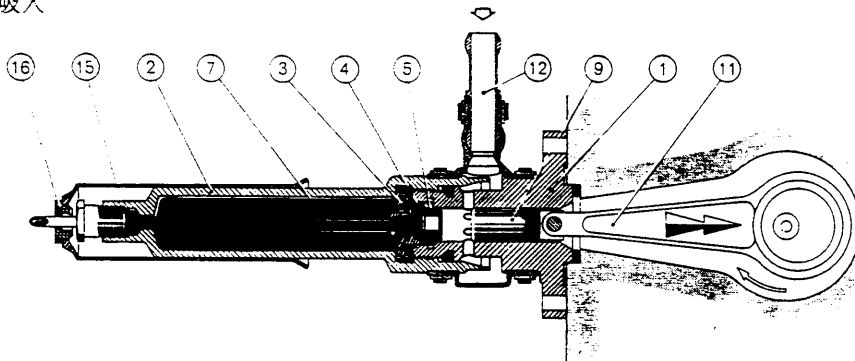
容量 3.3 ℓ



1. 2. オーバーフローリタン
3. 4. オペレーショナルリタン
5. アウトレット (ハイポンプへ)
6. アウトレットフィルタ
7. デフレクタ
8. リタンフィルタ
9. レベルインジケータ
10. レベルインジケータ接点

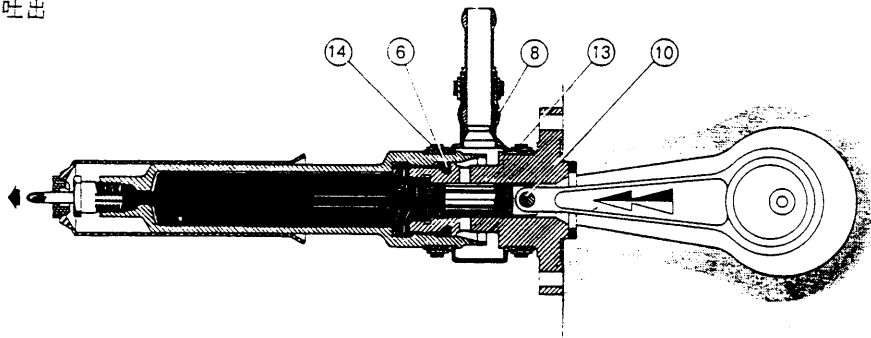
ハイプレッサポンプ

吸入



1. ポンプシリンダ
2. キャパシティストップ
3. バルブハウジング
4. バルブ
5. バルブシート
6. キャパシティガスケット
7. ダンパーシリンダ
8. サクションラバー
9. ピストン
10. コンロッドピン
11. コンロッド
12. スリーブ
13. ブッシング
14. カラー
15. プロテクタ
16. キャップラバー
17. エキセントリック

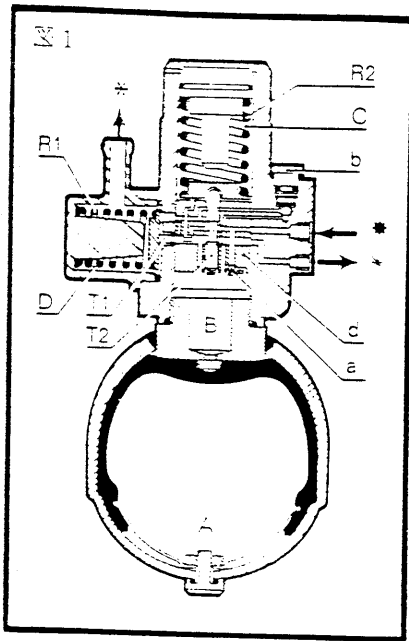
吐出



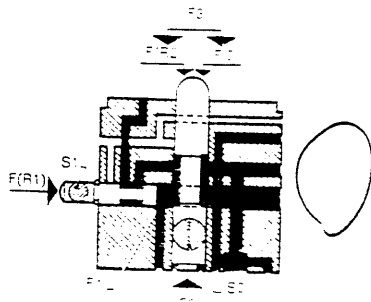
- コネクティングロッドは、エンジンのオイルポンプシャフト上のエキセントリック（偏心カム）に直接取付けあり、加圧されたエンジンオイルで潤滑されます。
- 一般のスプリングによる圧着式と異なり、エンジンの回転が高くなっても確実に作動します。
- コネクティングロッドの潤滑は、エンジンのクランクシャフトと同様であり、ピストンの潤滑は高圧のLHM演により行なわれますので、ハイポンプの寿命は通常、エンジンと同じです。

作 動

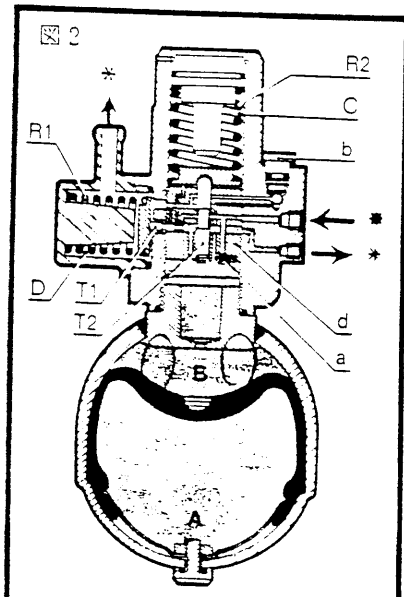
- 吸入ストローク：ピストンがエキセントリックの回転によって引かれ吸入ポートが開くと、LHM液はシリンダ内に入ります。
- 吐出ストローク：ピストンが押されると吸入ポートがふさがれ、LHM液はバルブを押し開いて送り出されます。



リターン（リザーブタンクへ）
吸入（ハイポンプより）
吐出（作動油圧）



デストリビュータd 詳細図



カットイン

① アキウムレータのA室内は窒素ガス、B室内はハイポンプからのLHM。

目 的

ハイプレッシャポンプからの油圧を調整し、カットイン圧及びカットアウト圧の間の圧力に保ち蓄えます。

- カットアウト圧：170 ± 5 kg/cm²
- カットイン圧：145 ± 5 kg/cm²

作 動

- 1) エンジン回転中、ブリードスクリーwb が緩められると、
A室：圧力 40 kg/cm²（インフレーション圧は 60 kg/cm²）
B, C, D室：圧力 0
チェックバルブa：開
スライドバルブT1及びT2はニュートラル
• ブリードスクリーwb の下のバルブが開くため、ハイポンプからのLHM液は、アキウムレータ内に蓄えられないでリザーブタンクに戻ります。
- 2) ブリードスクリーwb が締め込まれると、A, B, C室内の圧力は同時に上昇します。

D室は常に圧力0です。（リザーブタンクに連絡）

パイロットスライドバルブT1は両側にF1とF（R1）の圧力がかかっています。（デストリビュータd 詳細図参照）

F1（面積S1）にはB室からの圧力がかかります。

$$F1 = P \times S1 \quad (P \text{ はアキウムレータ内油圧})$$

F（R1）の圧力はスプリングR1によるものです。

スライドバルブT2も両側にF2とF3の圧力がかかっています。

F2（面積S2）にはB室からの圧力がかかります。

$$F2 = P \times S2$$

F3は次の2つの圧力が合計されたものです。

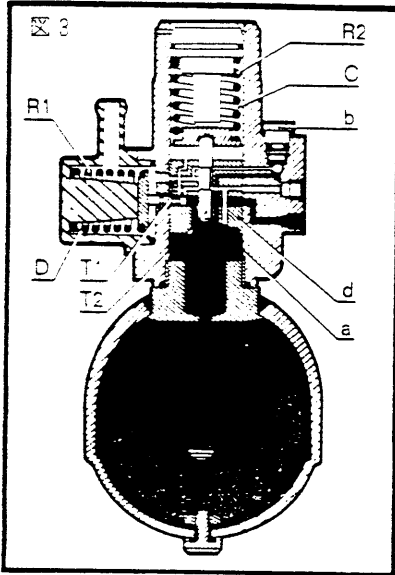
F（R2）、スプリングR2の圧力とF2（面積S2）C室からの圧力（B室と同圧）

従って

$$F2 = P \times S2$$

$$F3 = F（R2） + F'2$$

LHM液はアキウムレータB室を広げて蓄積されます。



カットアウト

3) カットアウト …… $P > F(R1)$

油圧が上昇してきて $F1$ が $F(R1)$ より高くなると、パイロットスライドバルブ $T1$ が移動して C 室と D 室を導通させ、この圧力 $F'2 = 0$ となります。

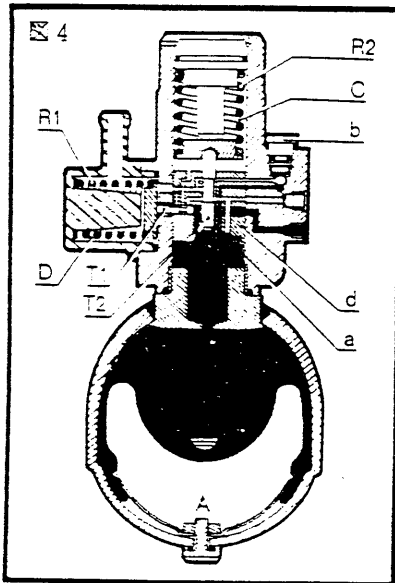
従って、 $F3 = F(R2)$ (スプリング $R2$ の圧力のみ) となり $F2$ の方が強くなります。

$$F2 > F3$$

スライドバルブ $T2$ は上昇し、カットアウトの状態になります。

ハイポンプからの LHM は、圧力 0 のままデストリビュータを通過してそのままリザーブタンクに戻ります。

チェックバルブ a は閉じています。



カットアウト、進行

4) ハイドロリックシステムで LHM が使用され、B 室内の油圧が低下して $F1$ が $F(R1)$ より低くなると、パイロットスライドバルブ $T1$ が元の位置に戻ります。

$$F(R1) > F1$$

C 室は、D 室及びハイポンプと導通したまま油圧はリザーブタンクへ戻り、従ってこの圧力は、依然 0 です。

5) カットイン …… $P < F(R2)$

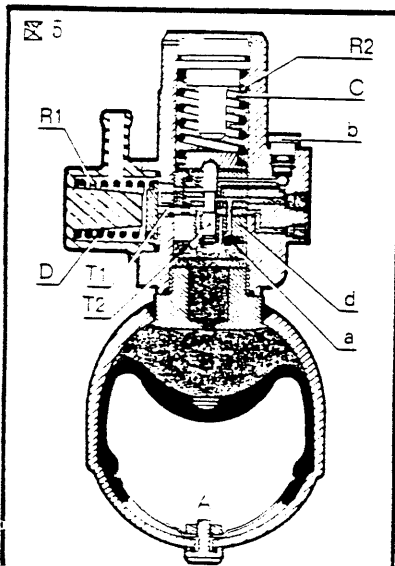
LHM 液の消費量が増えて、B 室の圧力がさらに低下し $F2 < F(R2)$ になると、スライドバルブ $T2$ は元の位置に戻ってハイポンプと D 室の連結部を閉じます。この動きによって C 室 (ハイポンプと導通) 内の圧力は急上昇し、スライドバルブ $T2$ を強く押し下げ、ハイポンプからの LHM 液は、チェックバルブ a を押し開いて B 室に入ります。

$$F2 < F(R2) + P \cdot S2$$

$$F2 < F3$$

これがカットインです。

チェックバルブ a は開かれたままで A, B, C 室の圧力は再び上昇します。

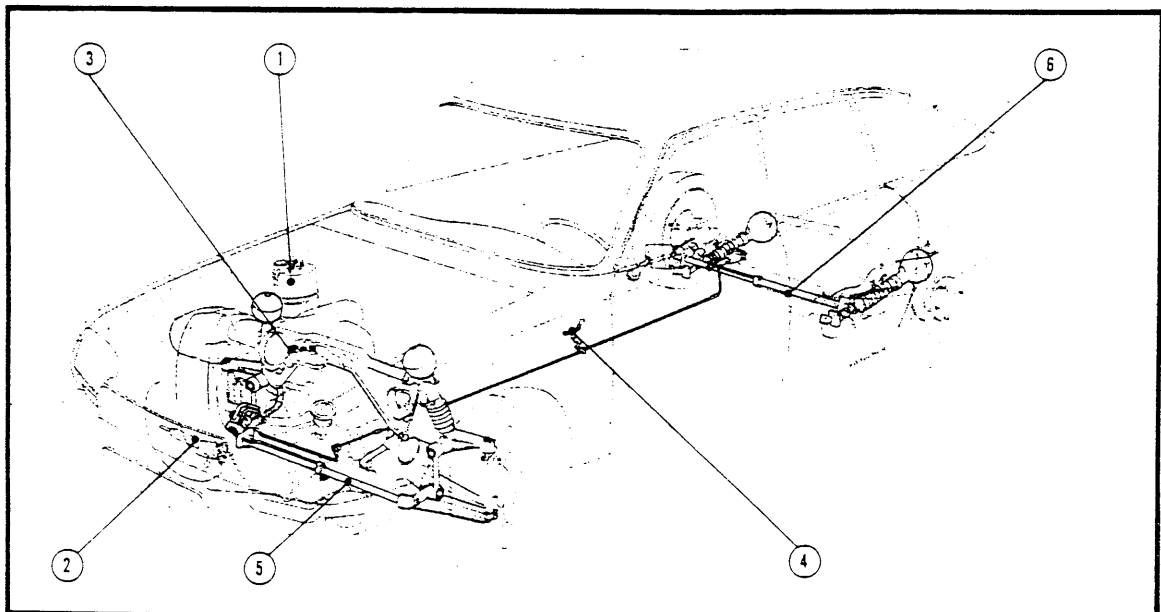


カットイン

註 カットインは $R1$ の強さ、カットアウトは $R2$ の強さに比例します。

サスペンション

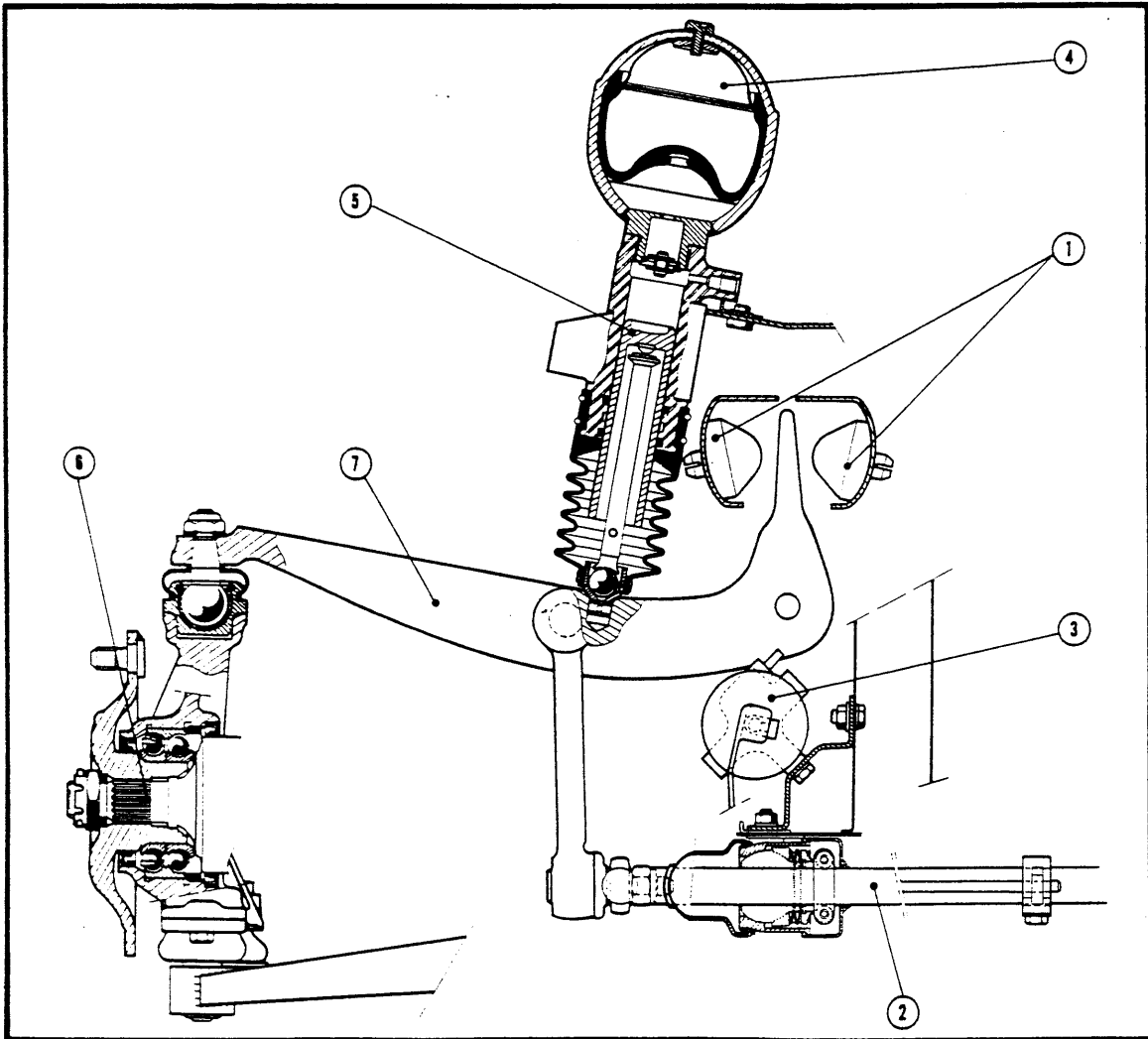
- ・GSモデルのサスペンションは、四輪独立懸架で hidro・ニューマチックシステムが装着されています。この装置は、GS車製作当初から高級車及び大衆車のいずれにも同性能のものが採用されています。
 - ・hidro・ニューマチックサスペンションは1953年にはじめて6気筒エンジン車の後輪に採用され、1955年からはD S及びI Dモデルの全てに装着されました。
 - ・hidro・ニューマチックサスペンションは、今ではすばらしい乗心地と卓越したロードホールディングの代名詞とさえなっています。
 - ・hidro・ニューマチックサスペンションは、その柔軟性と自動車高補正機構により、すばらしい乗心地と優れたロードグリップを得て、且つ路面に対して常に一定の車高を保ちます。
- 又、ホイールからの反動がボデーに伝わるのを最少限にし、又この作用は、ホイールが路面から跳ね上るのを常に防止しています。
- ・手動式の車高調整レバーは、運転席横にあり、走行中でも車高が変更されます。
(3ポジション、但し、最高ポジションはタイヤ交換用)



1. リザーブタンク
2. ハイプレッシャポンプ (H. P.)
3. プレッシュレギュレータ及びメインアキウムレータ
4. 車高調整レバー
5. フロントアンチロールバー
6. リヤアンチロールバー

フロントアクスル

バネ定数 (1名乗重70 kg)	102 mm/100 kg
(フルロード時)	78 mm/100 kg
振動数 (空車時)	0.64 ヘルツ
(フルロード時)	0.74 ヘルツ
トーイン	1~2 mm
キャンバ	0 ± 1°
キースター	1°15' \pm 1° $\frac{25}{15}$
フロントサスペンション球 (アキウムレータ) 圧	55 kg/cm ² \pm 5/10
サスペンションシリンダ径	35 mm
ピストンストローク	70 mm
アンチロールバー径	21 mm



- | | |
|----------------|----------------|
| 1. ダンパーラバー | 5. サスペンションシリンダ |
| 2. アンチロールバー | 6. スタブアクスル |
| 3. ハイトコレクタ | 7. サスペンションアーム |
| 4. サスペンションスフェア | |

・GSサスペンションは数年間の調査を行って改良されたものが採用されています。

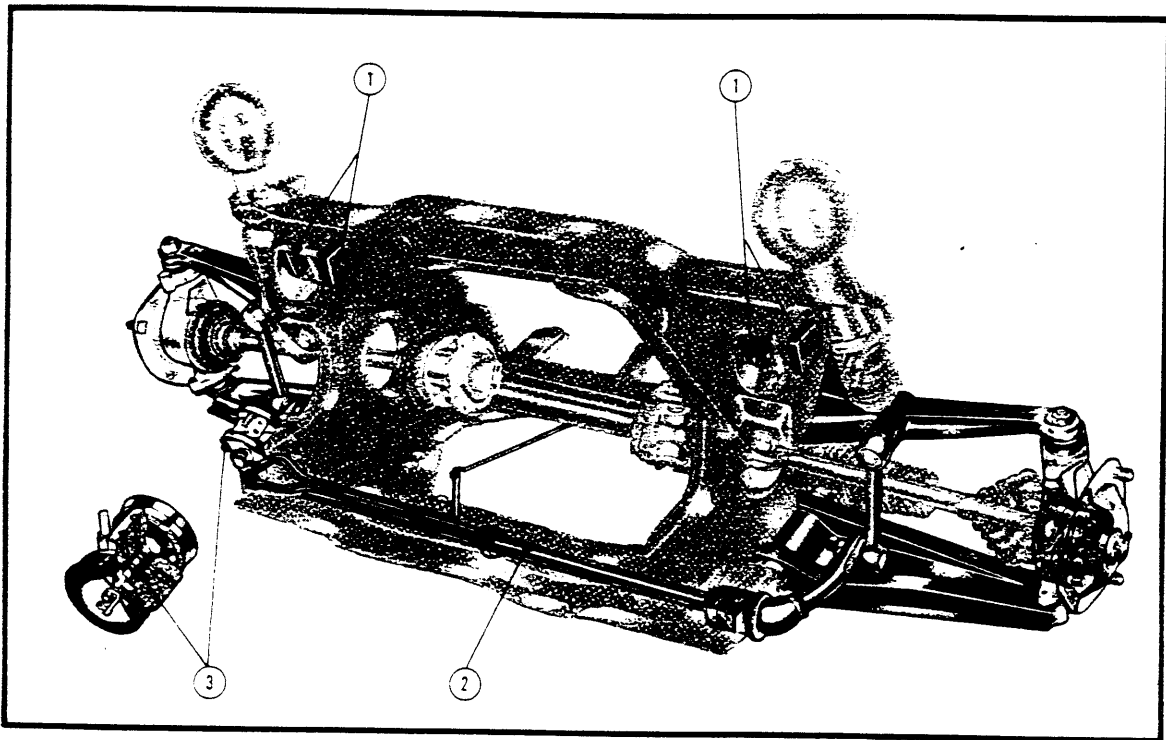
新型の装置は、最初にDS 21に採用され、続いてM35ロータリエンジン車に試験的に装着しテストされました。その装置が改良されてGSに装着されています。

・新型ダンパー(1)も、その特性は改良を重ねられ、前後のアンチロールバーと共に路面からの突上又は落下の衝撃を吸収し、急カーブ時の車体の傾きや浮上を制限防止しています。

・これ等の改良は、特別にデザインされたアンチリフトシステムと相まってシトロエンGS車の安全性と安定性を優れたものにしていきます。

・従ってこのハイドロニューマチックサスペンションを装着したGSは、柔らかな乗心地に加えて路面の凹凸を乗客に感じさせません。

・特別に設計されたフロントアクスルにより、車は常に一定の姿勢を保ち、且つピッチングがほとんど感じられません。



1. ダンパー
2. アンチロールバー
3. ハイトコレクタ

リヤアクスル

バネ常数 (1名乗車 70 kg)	235 mm / 100 kg
(フルロード時)	62 mm / 100 kg
(空車時)	0.6 ヘルツ
(フルロード時)	0.84 ヘルツ

トーイン 0 ~ 2 mm

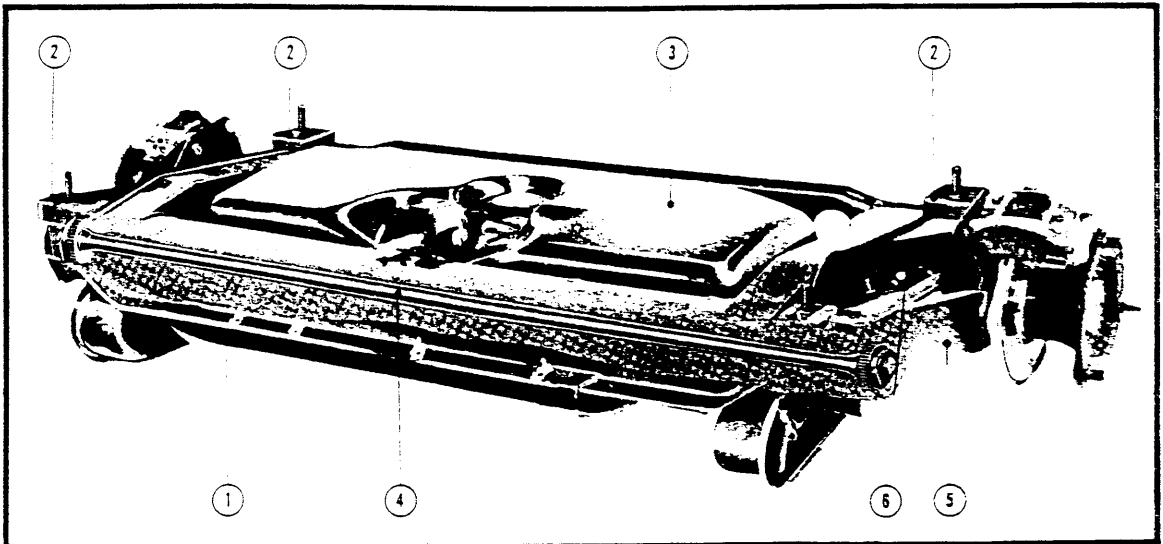
キャンバー 0° ± 40'

リヤサスペンション球 (アキウムレータ) 圧 3.5 ~ 5 kg / cm²
 ~ 10

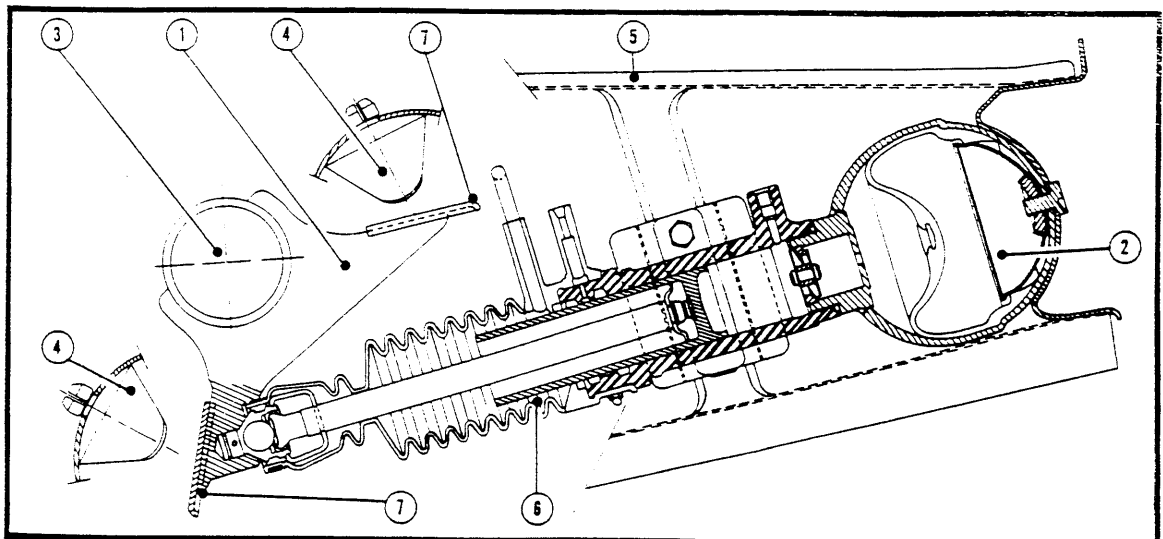
サスペンションシリンダ径 35 mm

ピストンストローク 70 mm

アンチロールバー径 18 mm

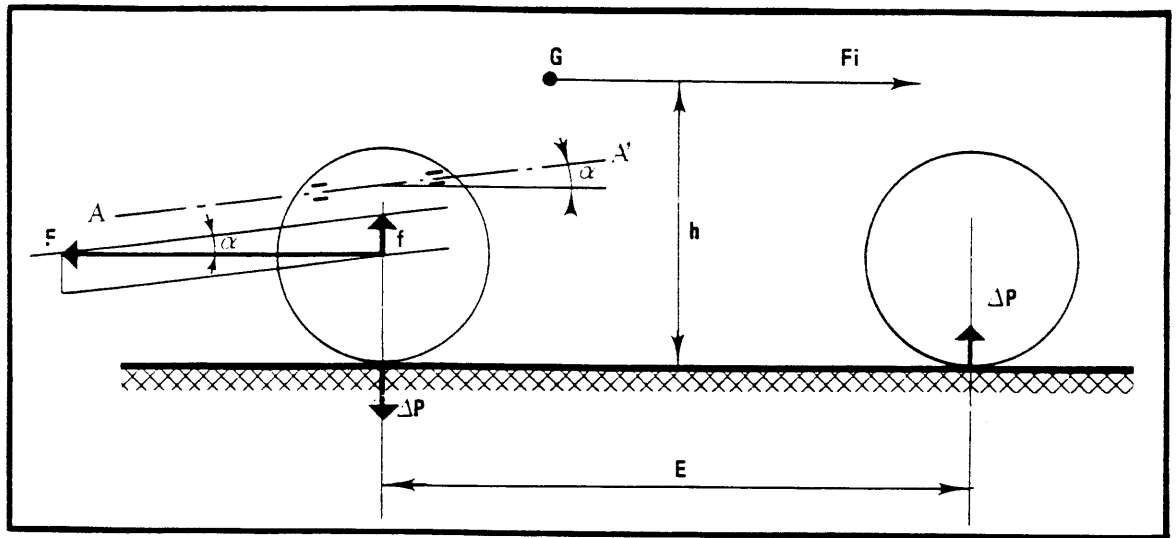


- | | |
|------------------|----------------|
| 1. サブフレーム | 4. アンチロールバー |
| 2. フレキシブルマウンティング | 5. リヤアーム |
| 3. フュエルタンク | 6. サスペンションシリンダ |



- | | | |
|-------------|----------------|-------------|
| 1. リヤアーム | 4. ダンパー | 7. ダンパーストッパ |
| 2. サスペンション球 | 5. リヤサブフレーム | |
| 3. アンチロールバー | 6. サスペンションシリンダ | |

アンチリフト、アンチダイブシステムの定義



- A A. サスペンションアームシャフト中心線
- G. 車輻重心
- E. ホイルベース

- サスペンションアームシャフト部の幾何学的設計は、加速時にエンジントルクがかかっている時に車の姿勢を一定に保つ様になっています。
- 一般的に、この様なシステムは結果的にブレーキをかけた時にも車の姿勢を一定に保つ様に作用します。
- けん引力 F がかかっていると、質量 M の車輻の加速度は α となります。その結果重心部に於いて慣性抵抗 F_i が作用します。即ち

$$F = F_i = M\alpha$$

車輪にかゝる負荷の変化量は、前後輪共

$$\Delta P = M\alpha \frac{h}{E}$$

- けん引力 F は ΔP とは逆の方向に作用する力の垂直成分 $\langle f \rangle$ を持っている。

$$f = F \tan \alpha$$

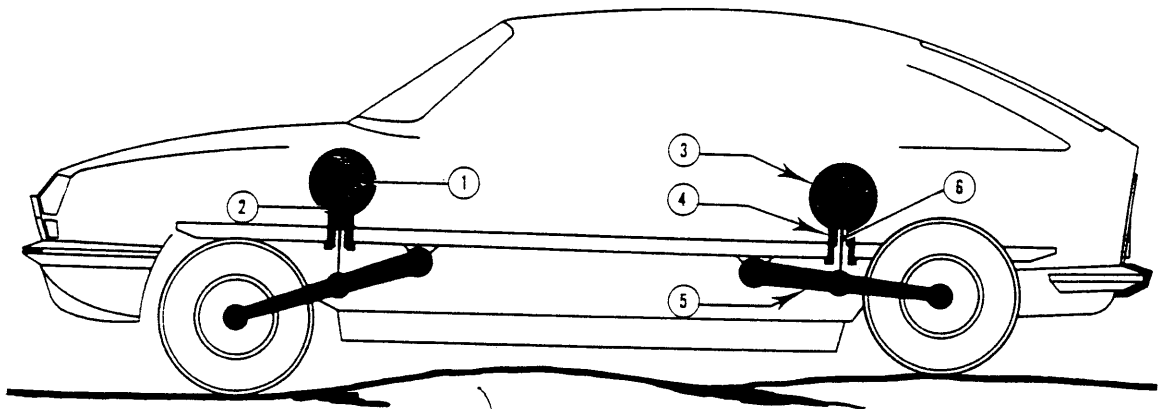
- アームシャフトの中心線角度は、幾何学的にアンチリフト及びアンチダイブ力となり、この力は $\langle f \rangle$ 及び ΔP の絶対量に等しい。

$$\tan \alpha = \frac{h}{E}$$

即ち、重必高 h とホイールベース E に見合ったアームシャフト中心角 α が設定されています。

G S車の α 角度は 12° です。

- ハイドロニューマチックサスペンションに関する研究と実験を重ねられた結果 G S 車に採用されました。
- 1966年に特殊鉛物性合成オイル“LHM”が開発され、それまで使用されていた植物性オイルに替ってまず G S 車のサスペンションに採用されました。この結果、複雑な構造のブレーキバルブ、自動車高調整機構、油圧式ギヤシフト機構等の腐食による故障がなくなりました。
- 機構内部は正確な加工が施されており、特にスライドバルブ関係は、精密仕上げが施され、高圧の LHM 液による油膜で完全潤滑されています。
- 新しい LHM 液及びハイプレッシャポンプやプレッシャレギュレータの改良により、このハイドロリックシステムは一般化され、他のメカニカル式のものに較べても信頼性の高いものとなっています。
- 経費の面に於いても、G S タイプのメインテナンス及び修理状況を3年以上調査した結果は、他の在来の式のものに比較して安いことが証明されています。
- 四輪独立懸架のそれぞれのサスペンションアームは、ピストンによってボデーに連結されています。このピストンは、シリンダ内を摺動して、圧力のかかったサスペンション球内のガス部分を LHM 液を介して圧縮することによりガスの容積を大きく又は小さく変えます。このガスが空気スプリングの役目をする訳です。ホイールが上がると、ピストンを押し上げ、ガスの容積は小さくなります。

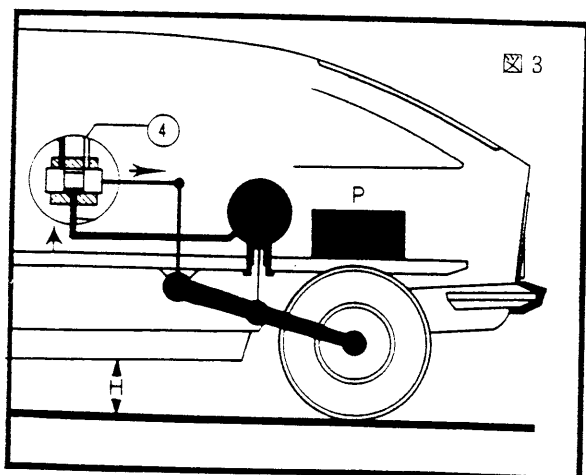
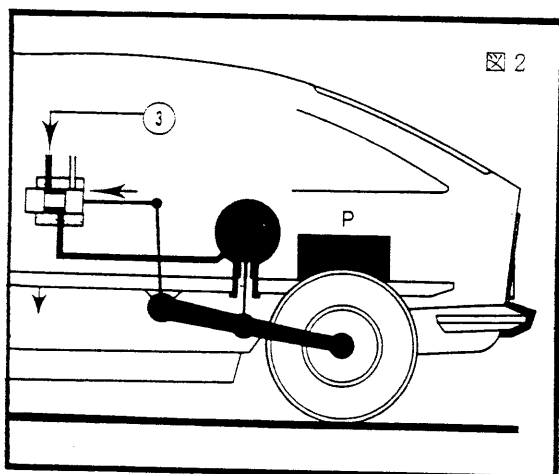
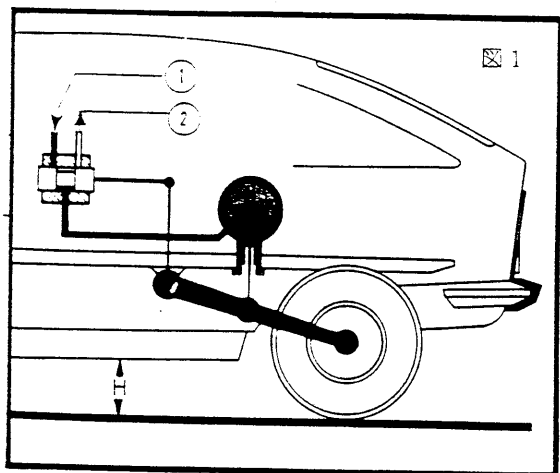


- | | |
|------------|---------|
| 1. ガス（窒素） | 4. シリンダ |
| 2. LHM液 | 5. アーム |
| 3. スフェア（球） | 6. ピストン |

（註）サスペンション球内のガスがスプリングの役目をし、シリンダ内の液がリンケージの役目をします。

自動車高調整機構

この機構により、車高は常に一定に保たれます。



- 1) 地表からフレームまでのボデーの高さ(H)はサスペンション球内のダイヤフラムとピストンの間にあるL E M液の量を変化させることにより常に一定に保ちます。

(註) 液体は圧縮しても容積は変わらない。

← シリンダ内の液量は安定して、車高は一定でハイトコレクタはニュートラルポジション。

- 2) 負荷(W)が車に加えられると、球内のガスが圧縮されて車体は一旦下ります。

すると、スタビライザーはアームの動きに連動して動き、ハイトコレクタを押し、吸入、ポジションになり、液が流入して来ます。

← 吸入ポジション 液流入

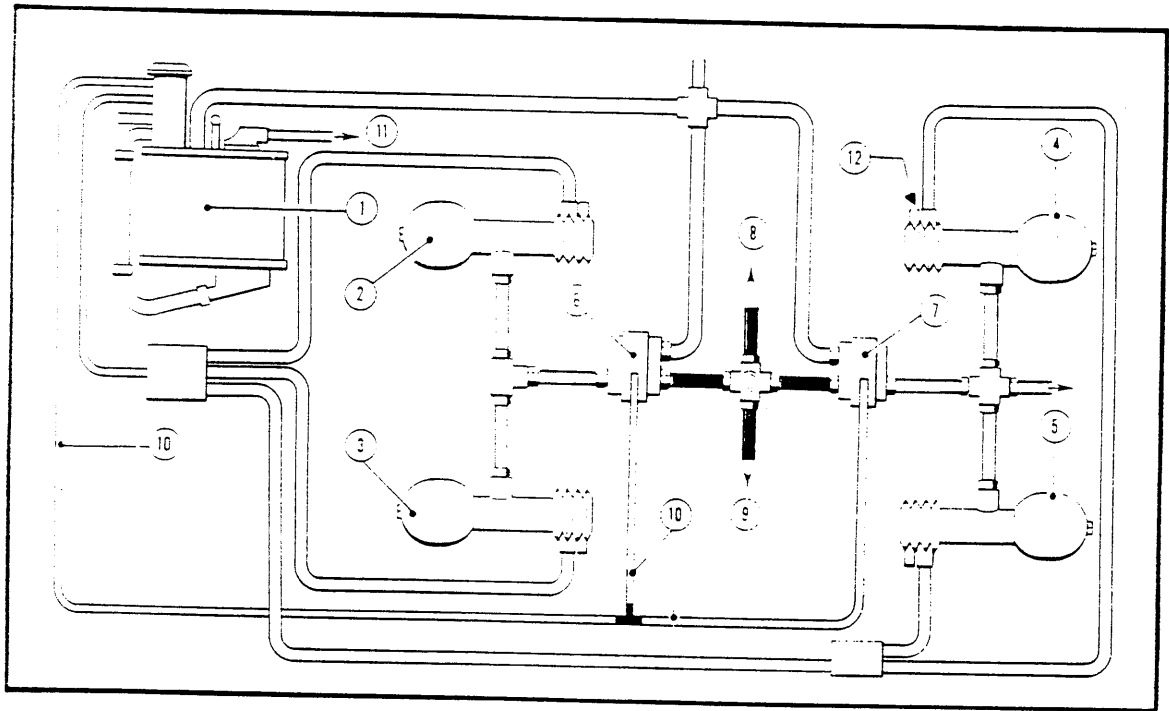
- 3) 流入した液はボデーを持ち上げます。車体が持ち上ると、スタビライザーが逆に動いて元の位置になり、ハイトコレクタはニュートラルポジションになって、液の流入が止ります。

← ニュートラルポジション

- 4) 負荷が減って車高が高くなった場合は、逆にスタビライザーはハイトコレクタを引き、吐出ポジションとなって、液を流出させ車高を元の位置に戻します。

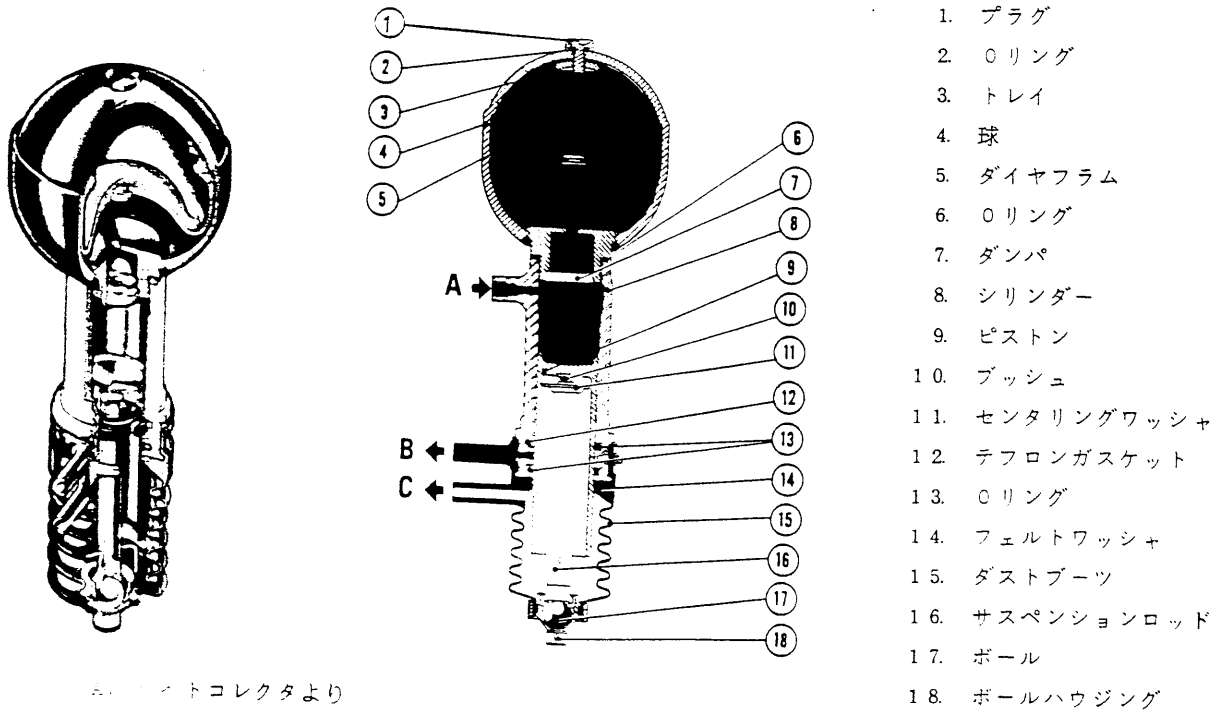
1. ハイポンプからの入口
2. 戻りり
3. 吸入
4. ○内はハイトコレクタ

サスペンション油圧回路図



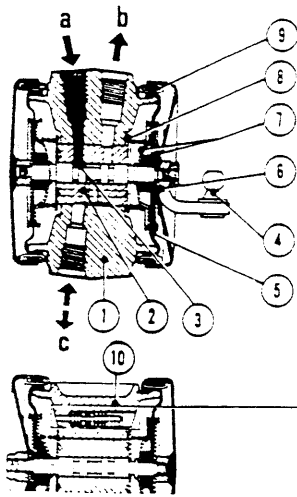
- | | |
|----------------|---------------------|
| 1. リザーブタンク | 7. リヤハイトコレクタ |
| 2. 右前サスペンション | 8. ブレーキコントロールへ連結 |
| 3. 左前サスペンション | 9. メインアキウムレータへ連結 |
| 4. 右後サスペンション | 10. ハイトコレクタリークリタン回路 |
| 5. 左後サスペンション | 11. ハイプレッシャポンプへ連結 |
| 6. フロントハイトコレクタ | 12. サスペンションシリンダ空気抜き |

サスペンション球（アキウムレータ）及びシリンダ図

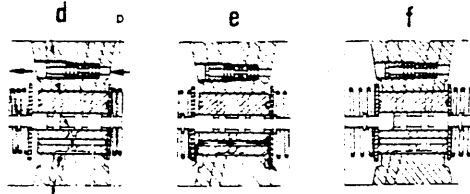


- A. フロントコレクタより
 B. リークリタン回路
 C. 空気抜き

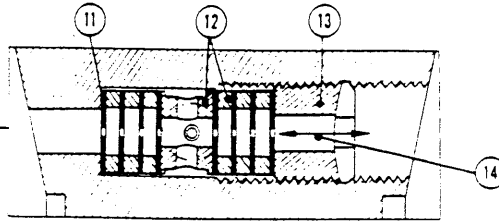
- | |
|----------------|
| 1. プラグ |
| 2. Oリング |
| 3. トレイ |
| 4. 球 |
| 5. ダイヤフラム |
| 6. Oリング |
| 7. ダンパ |
| 8. シリンダー |
| 9. ピストン |
| 10. ブッシュ |
| 11. センタリングワッシャ |
| 12. テフロンガスケット |
| 13. Oリング |
| 14. フェルトワッシャ |
| 15. ダストブーツ |
| 16. サスペンションロッド |
| 17. ボール |
| 18. ボールハウジング |



- a. 流入口
- b. 戻り口
- c. シリンダへの連結口



- d. 流入行程中
- e. Nポジションへの戻り行程
- f. Nポジション

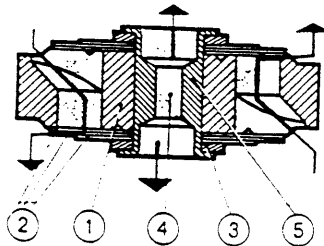


ハイトコレクタ

1. メインポテター
2. ライナー
3. スライドバルブ
4. コントロールスライベル
5. ダイアフラム
6. 保護ブーツ
7. シールプラグ
8. バルブ
9. クリップリング
10. ダッシュポット
11. ワッシャ
12. デスタンスピース
13. クランプスクリュー
14. 液の流れ

- ハイトコレクタが必要以上に敏感に車高修正作動をしない様に、スライドバルブの動きを鈍らせる装置がダッシュポット（10）です。スライドバルブ(3)がニュートラルポジションから吸入又は吐出ポジションに移動すると、バルブ(8)はバイパスホール(10)をふさぎます。D室内の液量は、スライドバルブの動きに従ってその容量が変わりますが、そのためにはD室内の液はダッシュポット（10）を通過して反対側へ移動しなければなりません。ダッシュポットは液の流速を制限するので、従ってスライドバルブの移動速度も制限されます。
- スライドバルブは、ニュートラルポジションに戻ろうとする傾向があり、且つニュートラルポジションに戻る場合は、D室の液はバイパスホール(10)を通過するので、バルブの移動は急速に行なわれます。

ダンパー

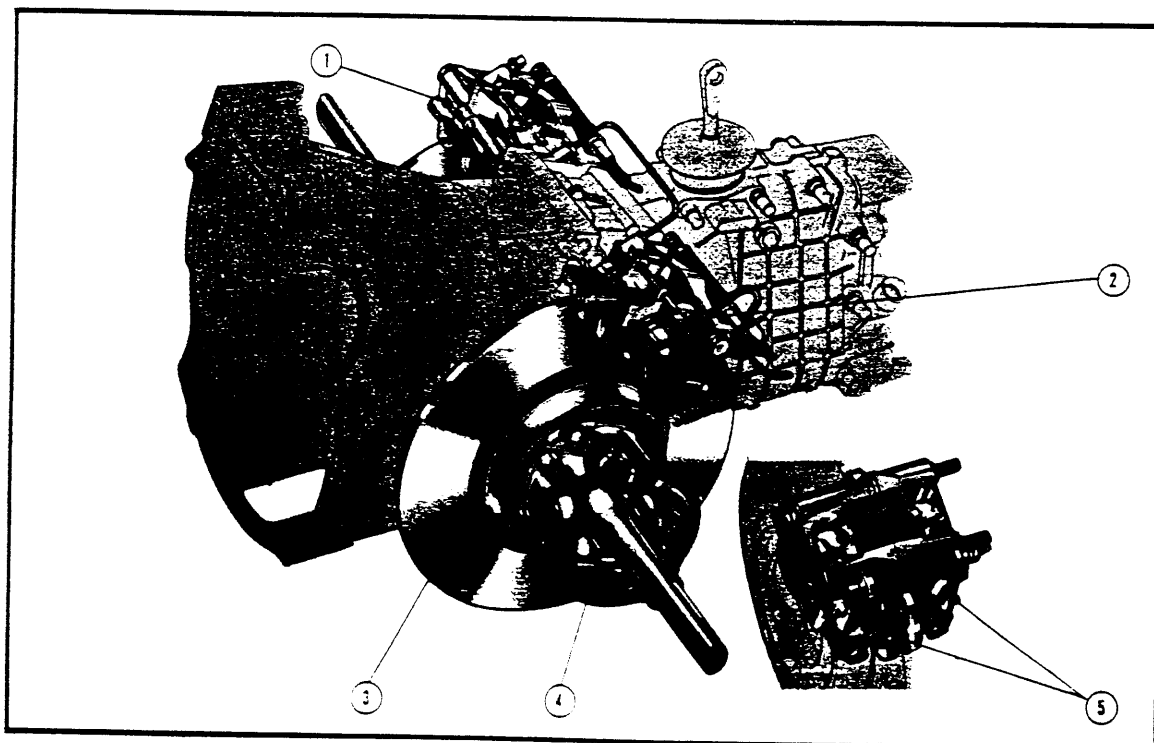
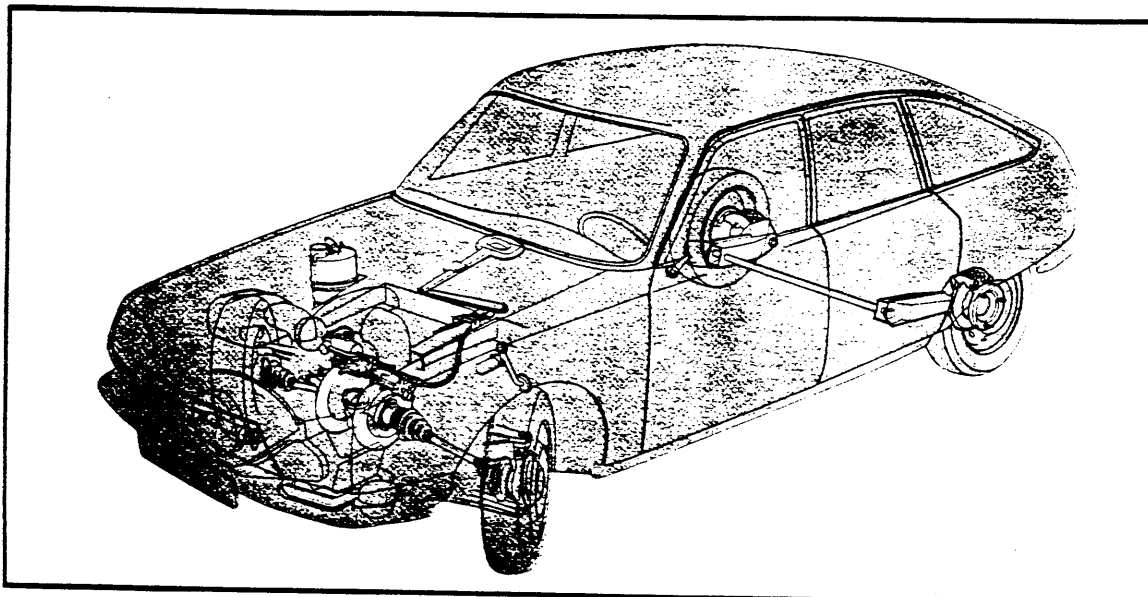


1. バルブボデー
2. バルブフラップ
3. デスタンスピース
4. ブリーダホール
5. アクスル

- ホイールからボデーに伝わるショックや振動を吸収するためのショックアブソーバー（ダンパー）は、サスペンション球内のシリンダとの接続部に、球と一体構造で取付けられています。ホイールの垂直方向の動きによるわずかな衝撃もこれで吸収しています。
- ショック吸収作用は、ダンパー内のオリフィス（調整された小さな穴）とバルブによって、サスペンション球に流入又は吐出される液の流れを制限することで行なわれます。
- ホイールの緩やかな上下動（200 mm/秒以下）の場合、液の流れはバイパスホール(4)を通り、それを超えるとフラップ(2)が開きます。

ブレーキ

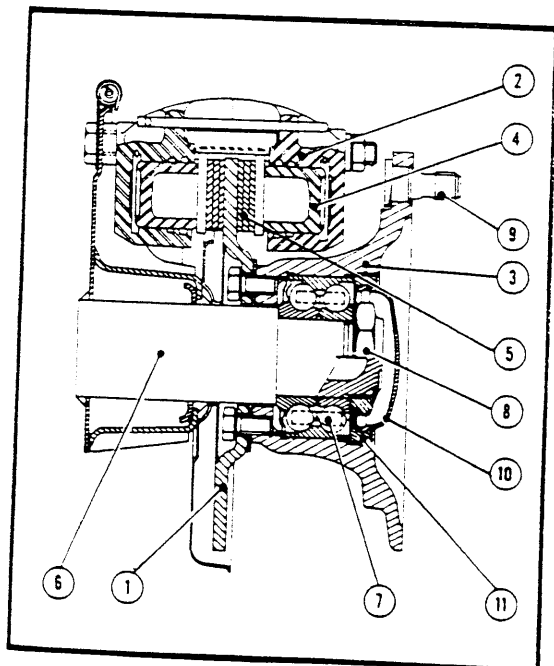
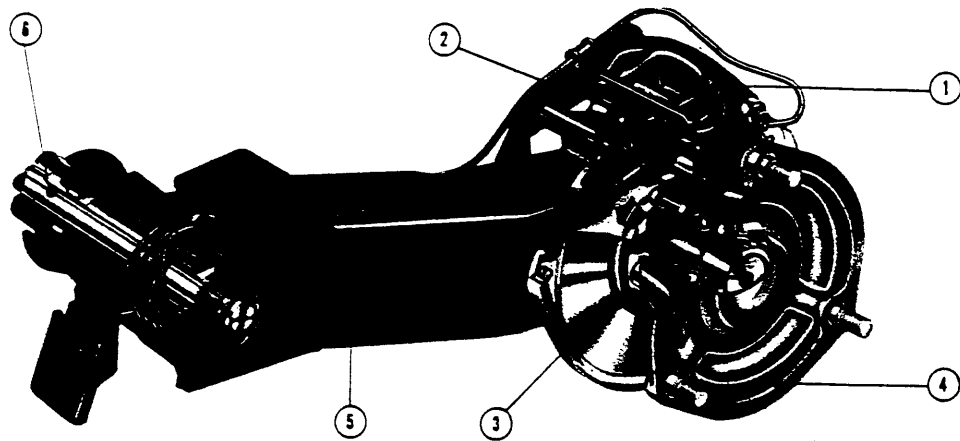
四輪ディスクブレーキ、前後駆動回路の二車輪、前二車輪にはパワースレーキです。
フロントはインボードタイプ、リヤは後車駆動車により受けるリミッター作用を持っています。
フロントブレーキパッドは計器板の警告灯を点灯させるモニタインジケータ装置付きです。
ハンドブレーキはインスツルメントパネル中央のジョイントによる前輪制動式で専用グッドを使用しています。



1. フロントブレーキキャリパー
2. ブレーキピストン
3. フロントディスク

4. 三又ジョイント
5. ハンドブレーキ調整カム

		フロント	リヤ
デスクロータ	直径	270 mm	178 mm
	厚さ	9 mm	6 mm
	使用限度	6 mm	4 mm
ピストン パッド	直径	45 mm	30 mm
	面積	36 cm ²	17 cm ²
	厚さ	12 mm	7.55 mm
ハンドブレーキパッド	面積 (1枚)	11 cm ²	—
	厚さ	3.65 mm	—



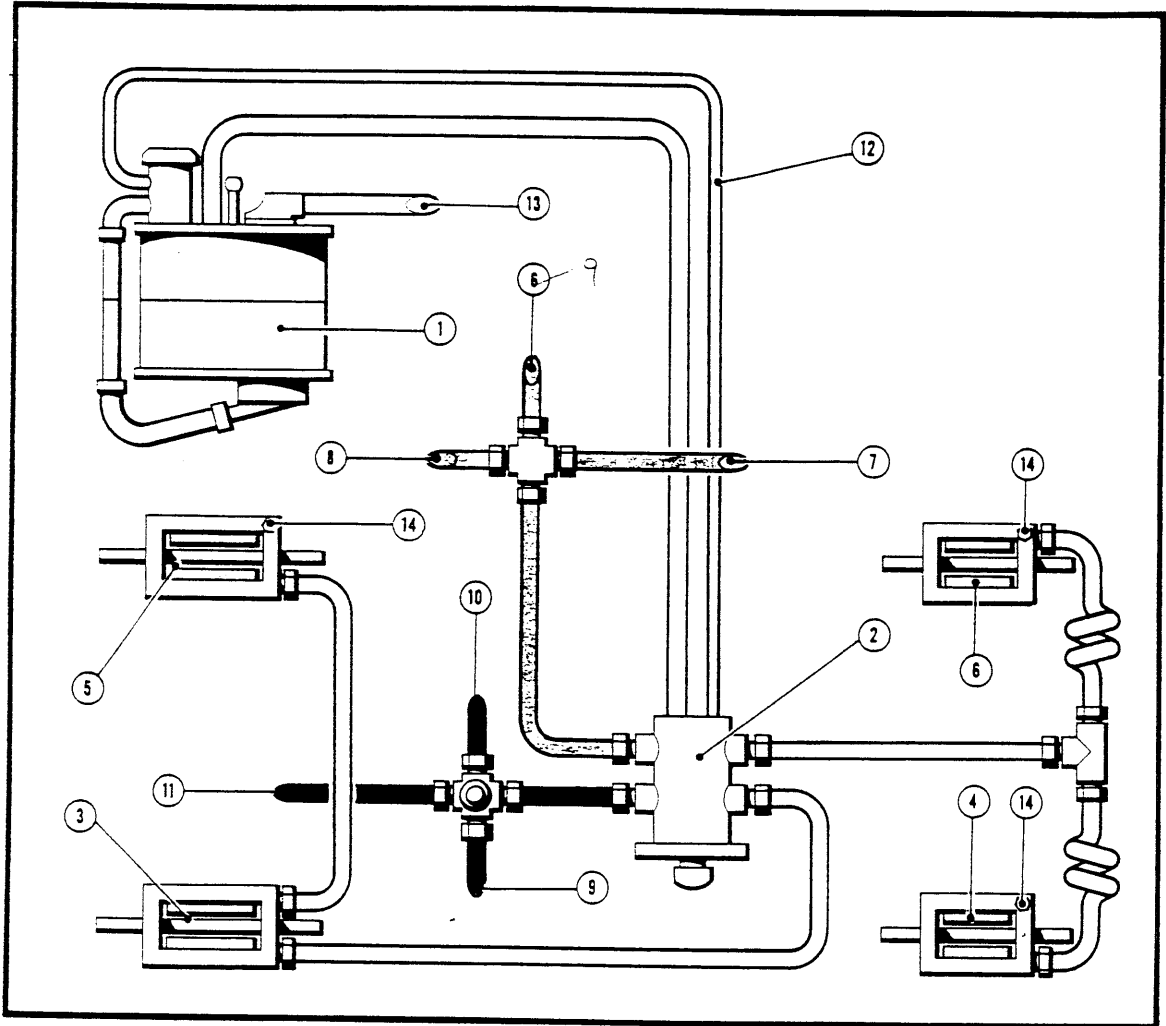
リヤブレーキ

1. リヤブレーキキャリパ
2. パッド
3. デスクロータ
4. リヤハブ
5. 左リヤサスペンションアーム
6. アンチロールバー

1. デスクロータ
2. キャリパ
3. リヤハブ
4. ピストン
5. パッド
6. スタブシャフト
7. ハブベアリング
8. ハブナット
9. クリップスタッド
10. ダストキャップ
11. クラップナット

ブレーキ油圧回路

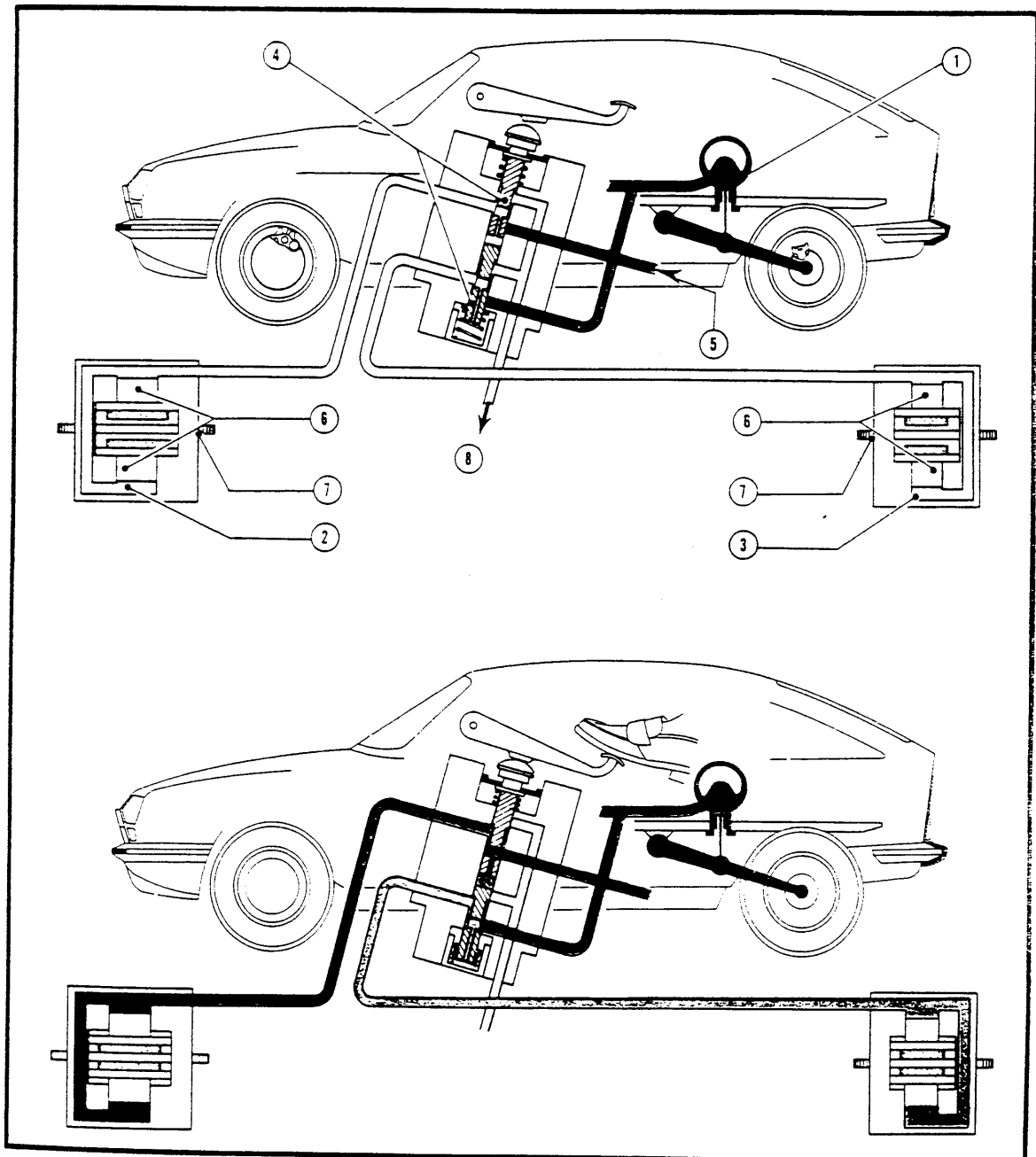
このブレーキ回路に使用されるオイルは、サスペンション回路のものと共通の高圧のEIM液です。
 ブレーキコントロール（マスターシリンダ）は、バルブの開閉を行なうだけですから、ペタルのストロークは短かく、且つ反応時間も非常に短いのです。これは、安全性から見て一般的な式のものより優れていることを示します。
 制動力は、ブレーキペタルのストロークに比例したものではありません。
 又、サスペンション回路の高圧が残っている間は制動力も確保されます。



- | | |
|--------------------|------------------|
| 1. リザーブタンク | 9. リヤライトコレクタへ |
| 2. ブレーキコントロール | 10. フロントライトコレクタへ |
| 3. 左フロントブレーキユニット | 11. メインアキウムレータへ |
| 4. 左リヤブレーキユニット | 12. リークリタン回路 |
| 5. 右フロントブレーキユニット | 13. ハイプレッシャポンプへ |
| 6. 右リヤブレーキユニット | 14. ブリーダスクリュー |
| 7. 左リヤサスペンションシリンダへ | |
| 8. 右リヤサスペンションシリンダへ | |

ブレーキコントロール (マスターシリンダ)

ブレーキコントロールは、二系統の hidrolic バルブになっていて、フロントブレーキ用には、メインアキウムレータからの高圧が直接かかり、リアブレーキ用にはリヤサスペンションからの油圧がかかります。

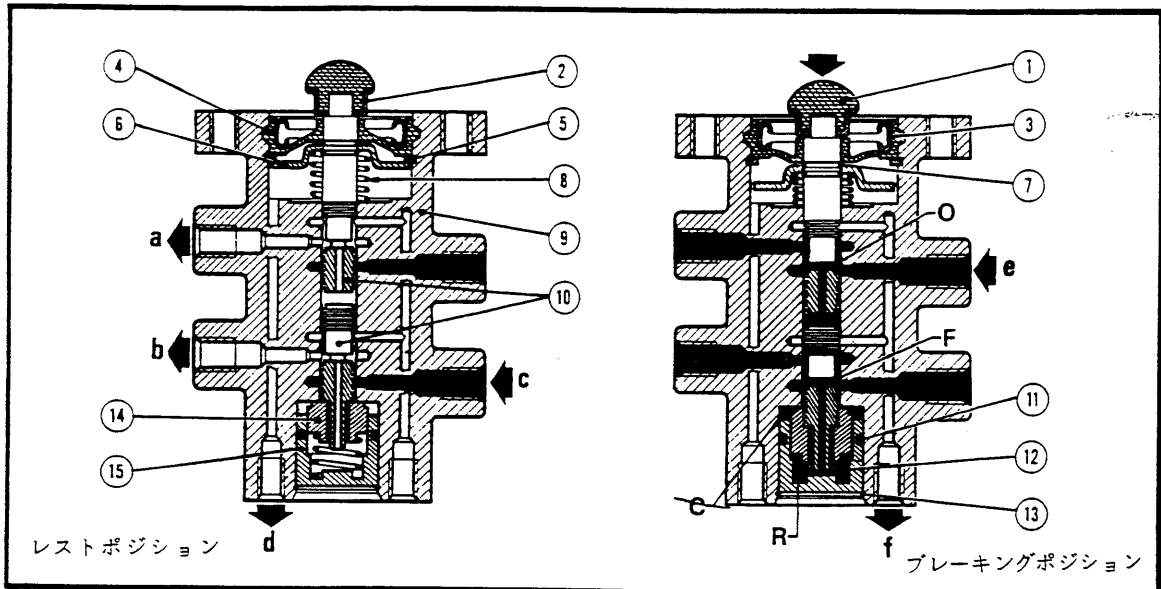


- | | |
|----------------------|----------------------|
| 1. リヤサスペンション球 | 5. メインアキウムレータからの高圧 |
| 2. フロントブレーキユニット | 6. ブレーキピストン |
| 3. リヤブレーキユニット | 7. ディスクロータ |
| 4. ブレーキコントロールスライドバルブ | 8. リターン回路 (リザーブタンクへ) |

(註) ブレーキコントロールバルブは分解出来ません。

ブレーキの作動

- ブレーキペダルを踏むと、プライマリスライドバルブが下り、メインアキウムレータからフロントブレーキへの回路を開きます。
同時に油圧は、ホールOを通過してセコンダリスライドバルブ押し下げ、リヤサスペンションからリヤブレーキへの回路を開きます。
- セコンダリスライドバルブが下ると、リヤブレーキへの油圧の一部は、ホールFを通過して戻室にかゝります。ペダルを踏む方に対するカウンタプレッシャは、スプリング（12）にこの油圧が追加され、フロント及びリヤブレーキの作動力に比例したカウンタプレッシャをペダルに与えます。
従って、制動力の強弱のコントロールが楽に行なえます。



- | | | |
|--------------|---------------|----------------------|
| 1. ダンパー | 9. メインボデー | ← a. フロントブレーキ へ |
| 2. リテナー | 10. スライドバルブ | ← b. リヤブレーキ へ |
| 3. リテニングリング | 11. Oリング | ← c. リヤサスペンションからの油圧 |
| 4. プロテクタ | 12. リタンスプリング | ← d. リークリターン回路 |
| 5. スナップリング | 13. ロックプラグ | ← e. メインアキウムレータからの高圧 |
| 6. リテニングフランジ | 14. リテニングワッシャ | ← f. 使用後のリタン回路 |
| 7. ロックワッシャ | 15. キャップ | O, F. バイパスホール |
| | | R. カウンタプレッシャ |

(註) ・ 供給される最大ブレーキ圧力は次によります。

フロントブレーキ……………メインアキウムレータ内圧力

リヤブレーキ……………リヤサスペンション内圧力

- ・ リヤブレーキはリヤサスペンションの荷重に対応したブレーキ力となります。
- ・ 急制動時は、このリヤブレーキリミッタ作用と、サスペンションの自動車高調整作用が、サスペン機構のアンチダイブ作用に加わって安定性を増します。
- ・ ハイトコントロールレバーにより車高を最高の位置にすると、リヤブレーキ力は、荷重に関係なく最大となります。
- ・ エンジン停止後、車高が全部下ってしまった時は、制動力はなくなります。

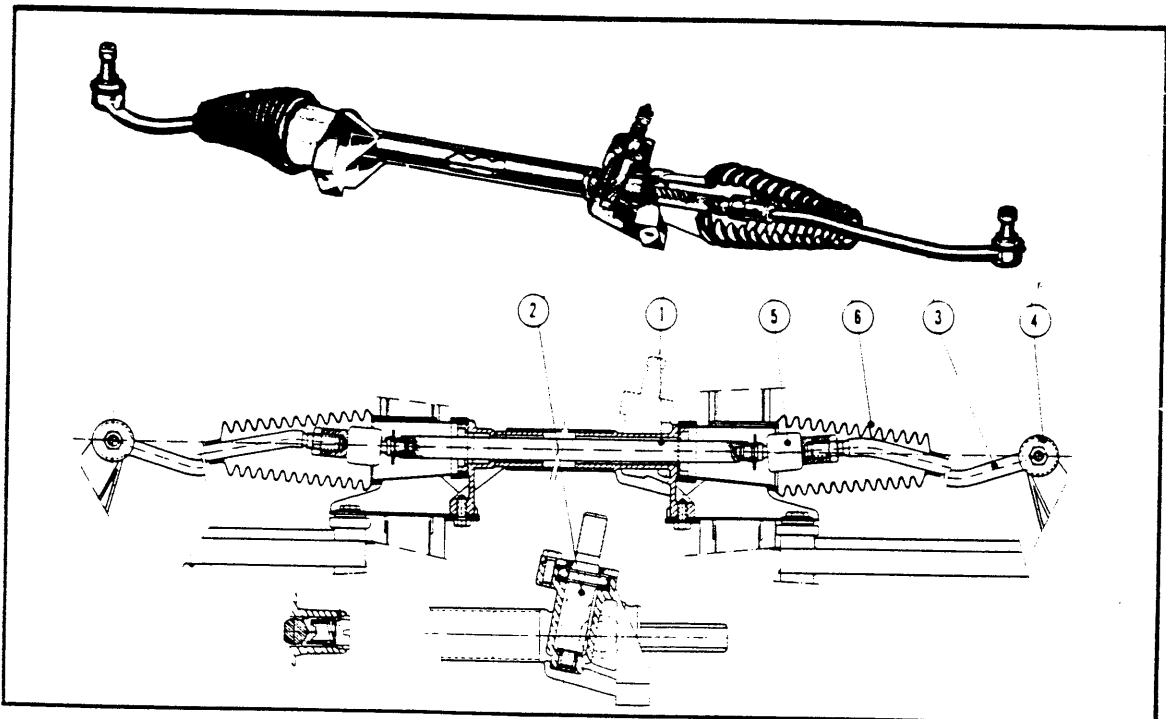
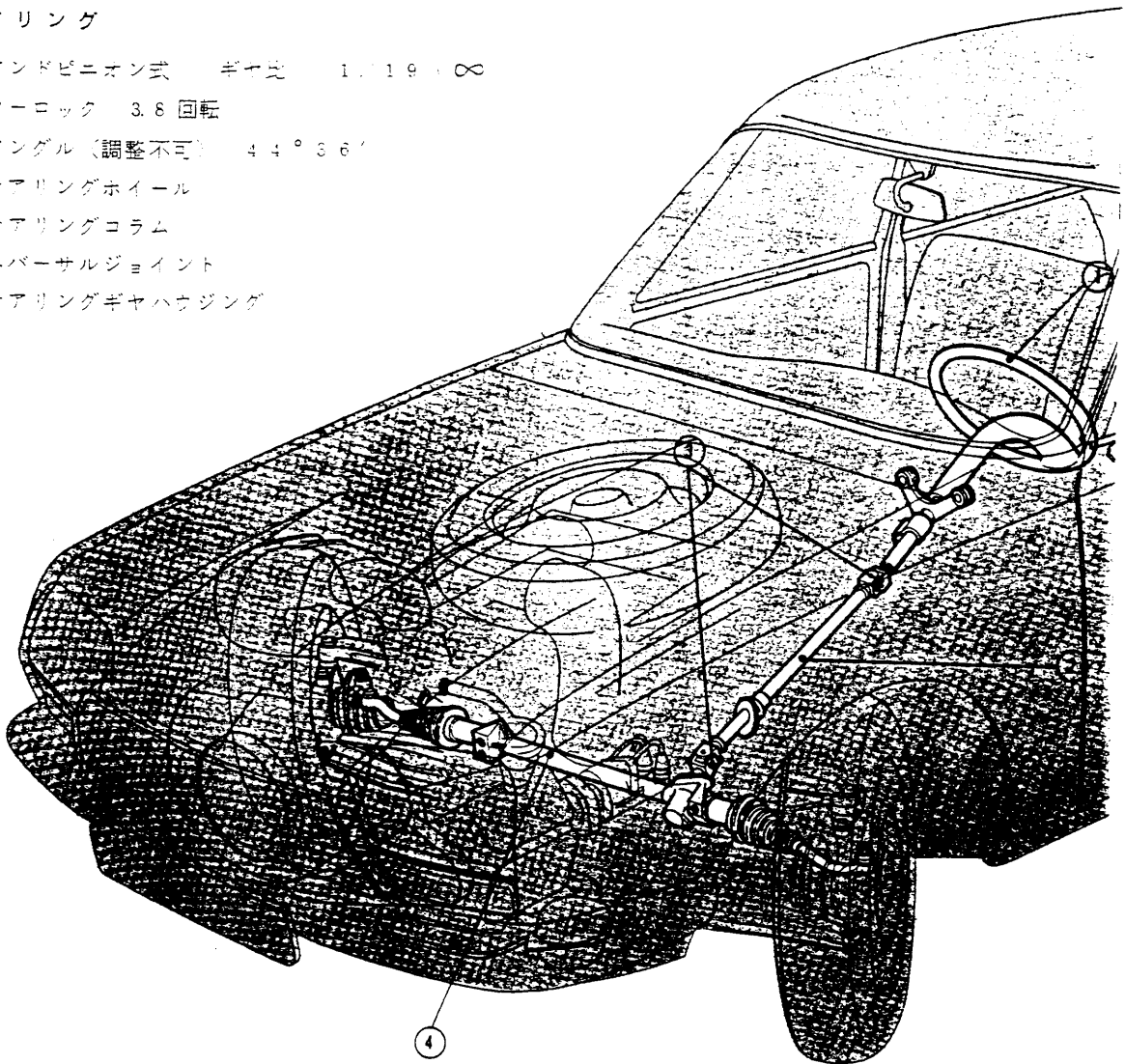
ステアリング

ラックアンドピニオン式 ギヤ比 1.719 : ∞

ロックツートロック 3.8 回転

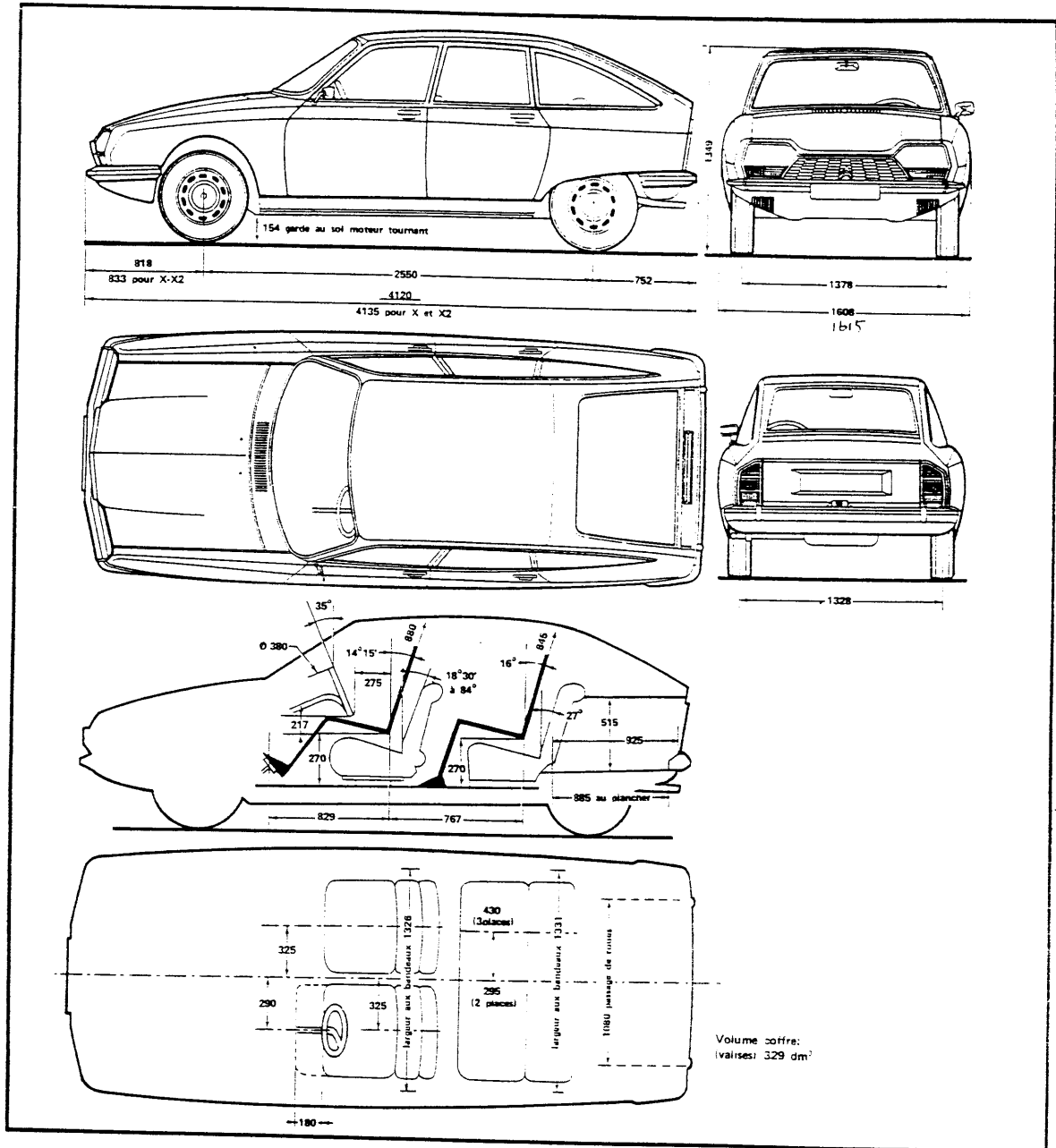
ロックアングル (調整不可) 44° 36'

1. ステアリングホイール
2. ステアリングコラム
3. ニニバーサルジョイント
4. ステアリングギヤハウジング



- | | | |
|---------------|-------------|------------|
| 1. ステアリングラック | 3. タイロッド | 5. ボールソケット |
| 2. ステアリングピニオン | 4. ボールジョイント | 6. ダストブーツ |

ボディ
ボディ構造



ガラス面積

フロントウインド	0.720 m ²
フロントドアウインド	0.426 m ²
リヤドアウインド	0.430 m ²
リヤコーターウインド	0.344 m ²
リヤウインド	0.680 m ²

最低地上高

ノーマルポジション	150 mm
ハイポジション	254 mm
ローポジション	70 mm
トランクルーム容積	0.465 m ³

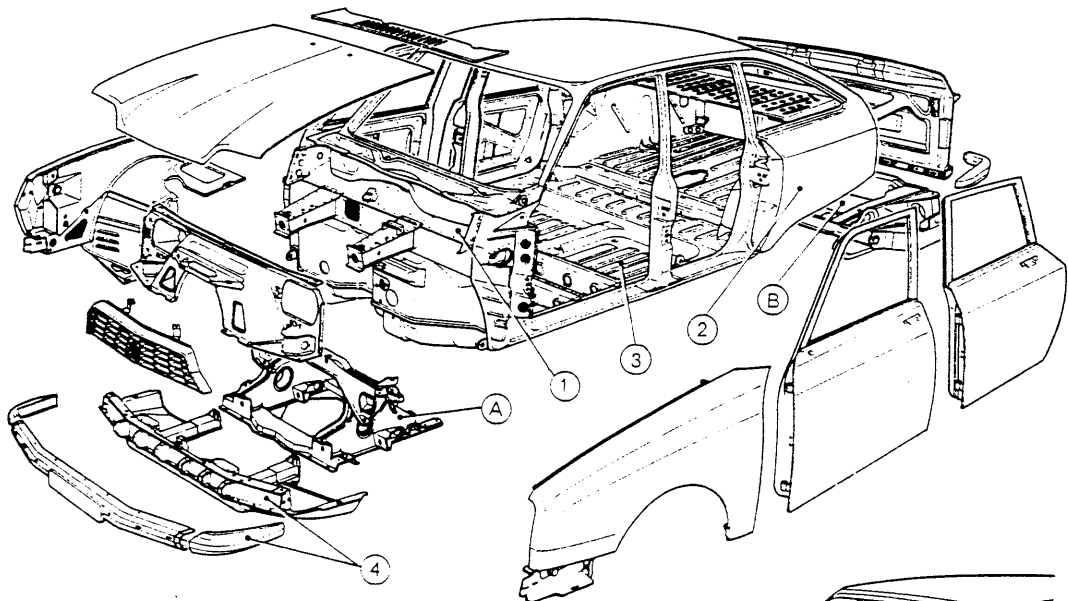
安全性

- ・フロントドライブ 搭載したモデル
- ・ハイドロニューマチックサスペンションにより荷重が変化しても車高は常に一定
- ・重心が低い
- ・正確に反応するラックビネオン式ステアリング、直進性の良いフロントホイール
- ・別々の油圧供給源による2系新式ブレーキ4輪ディスク、自動クリアランス調整
- ・ブレーキ圧は高圧で供給されるので反応が速い。
- ・ハンドブレーキはメインブレーキから独立している。
- ・2種類のブレーキ警告灯
赤……油圧、液量、黄……パッドの摩耗
- ・チューブレスタイヤ、パンク時にも急激に空気出ない。
- ・広いウインドにより視界良好
- ・リヤドアのチャイルドロック
- ・アンチリフト、アンチダイブ機構により対向車の眩惑防止
- ・各電装品のスイッチ操作がハンドルを持ったまま出来る。
ワイパー、ウォッシュ、ライト、ホーン、フラッシュ
- ・リクライニング装置付シート

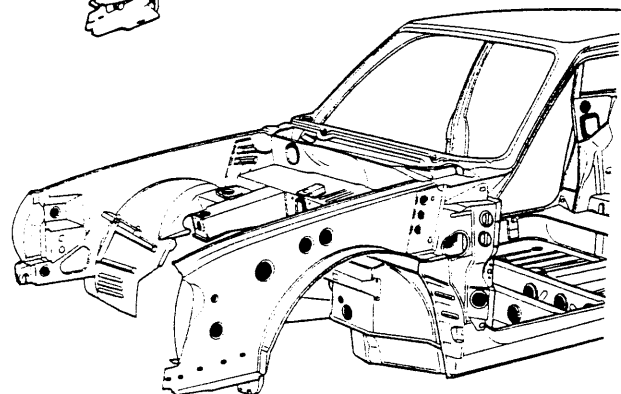
- ・パノラマサンルーフは潰れにくい構造
- ・3点式リトラクタ付きフロントシートベルト
- ・2点式リヤシートベルト
- ・ボキー前後に衝撃吸収エアサック
- ・リミテッドフロントウインド
- ・2ジョイント付きコラプシブルステアリングコラム
- ・パッド付きステアリングホイール、ダッシュボード

GSのボディは、波形にプレスされた床板(3)の前後に堅牢なフロントエンド(1)及びリヤエンド(2)を持ち、両側にサイドレールが取り付けられています。上前は環状枠組の骨格が組付けられ、ルーフパネルの強度を向上させています。

1. フロントコア
 2. リヤパネル
 3. 波形プラットフォーム
- A フロントサブフレーム
B リヤサブフレーム



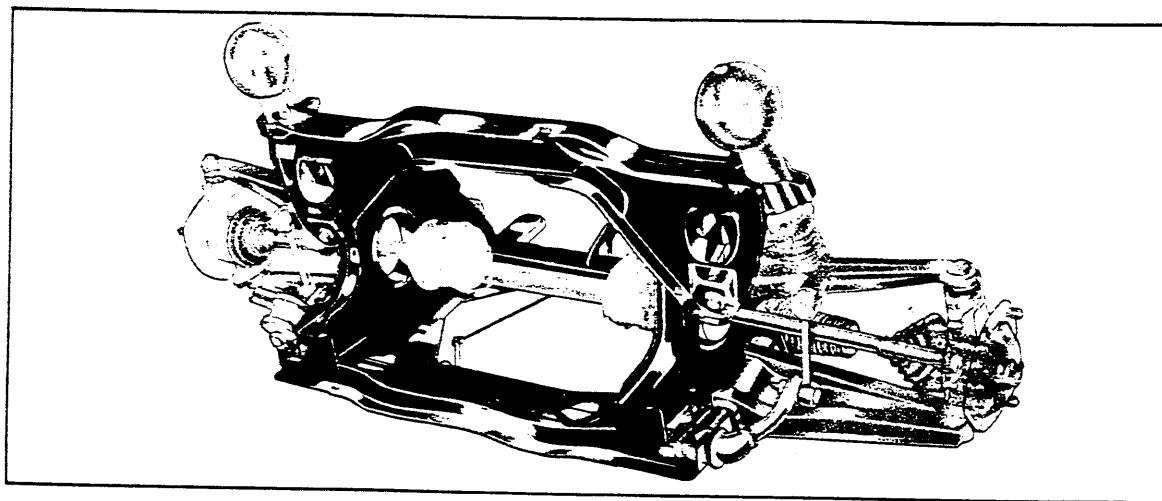
A - Berceau avant
B - Berceau arrière
A - Front sub-frame
B - Rear sub-frame



- モノロック構造のボデーは、衝突時には衝撃を分散して乗員を保護し、走行中は、各種応力を分散して緩らげるので、乗心地が良く、且つロードホールディングを良好に行っています。
- 衝突時の衝撃エネルギーを吸収する緩衝機構がボデー各部に組み込まれています。
- 広い室内を得ています。

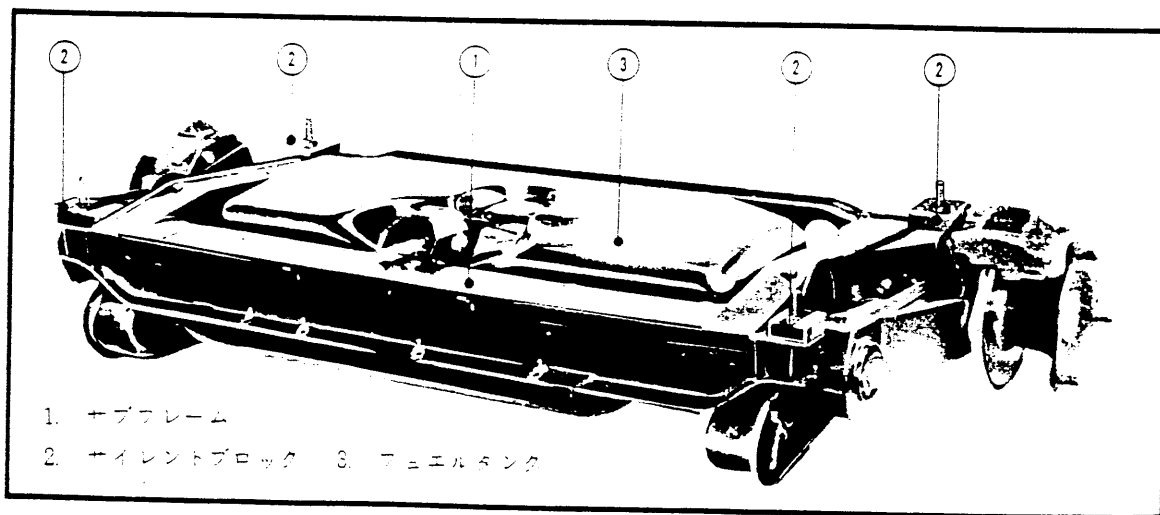
フロントサブフレーム

- 車両前部（フロントパネル、バンパー、ヘッドランプ等）は簡単に取外し出来るので修理等が容易に行えます。
- エンジン、ギヤボックス、フロントブレーキ、フロントサスペンション、ステアリング及びドライブシャフトは、コンパクトに纏められ、フロントサブフレームに装着されています。
- フロントサブフレームは、ボデーにも僅所でボルト止めしてあります。



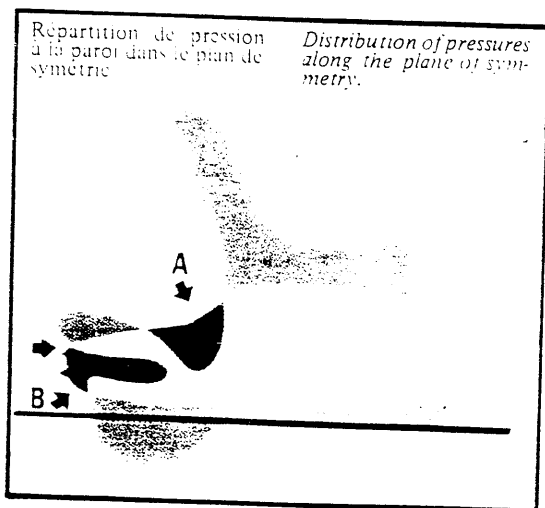
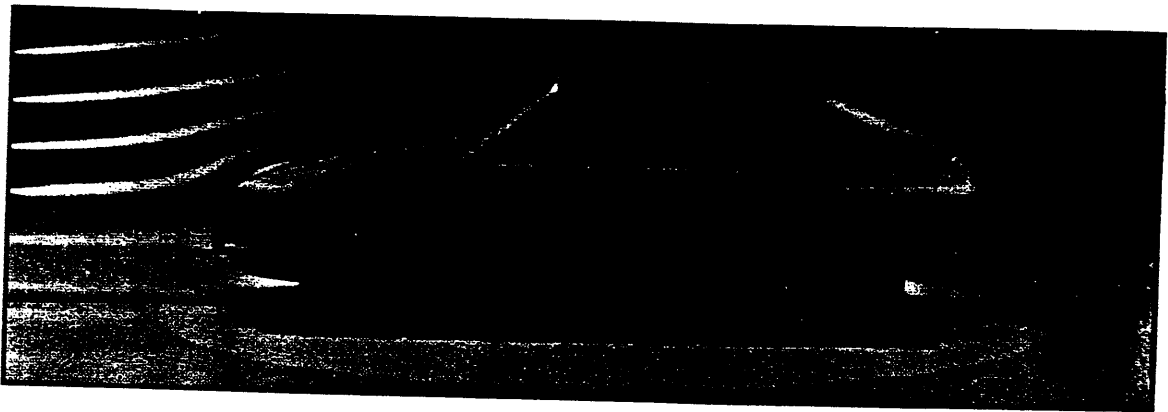
リヤサブフレーム

- リヤサブフレームは4個のサイレントブロックを介してシャーシーに取り付けてあります。
リヤアクスルアームはこのサブフレームに取り付けてあり、これ等の装置により悪路から来るロードノイズを減少させています。
- このサブフレームは、フェニルタンクのプロテクタの役目もしています。



空気抵抗

- 空気力学について、シトロエンでは長年に亘って研究が行なわれています。
GSは、空気抵抗が少ない形状で、一般車よりはるかに優れた走行性能を出しています。又これは即、車の出力及び燃費に影響してきます。
- GSの対空気抵抗C_dSは、DSモデルより15%向上しています。
(DSモデルはSMモデルが出来るまでは、世界で最も空気力学的に良い車の一つとされてきました。)
C_dS: 0.32 - S: 1.72 m² - C_dS: 0.55
- GSが120 km/hで走行するには、315 HPを必要とします。この速度ではエンジンは572 HPを出す能力を持っています。従って、さらに加速又は登坂用として257 HPを出すことが出来ます。対空気抵抗C_dSがわずかに10%悪くなると、同じ120 km/hで走行するのに338 HPが必要となります。残された能力は、34 HPとなってしまいます。
140 km/h 走行時の燃費は約9 km/lですが、アクセルペダルの踏代は40%近く残っています。
- 空気力学テストによって、エンジン及び室内への空気吸入位置、暖気及び冷気の流れ又は混合の装置が決定されています。



風洞実験

上) 車両中心面上の空気の流れ

下) 車両中心面上の風圧

A 室内換気

B エンジン冷却

正圧

負圧