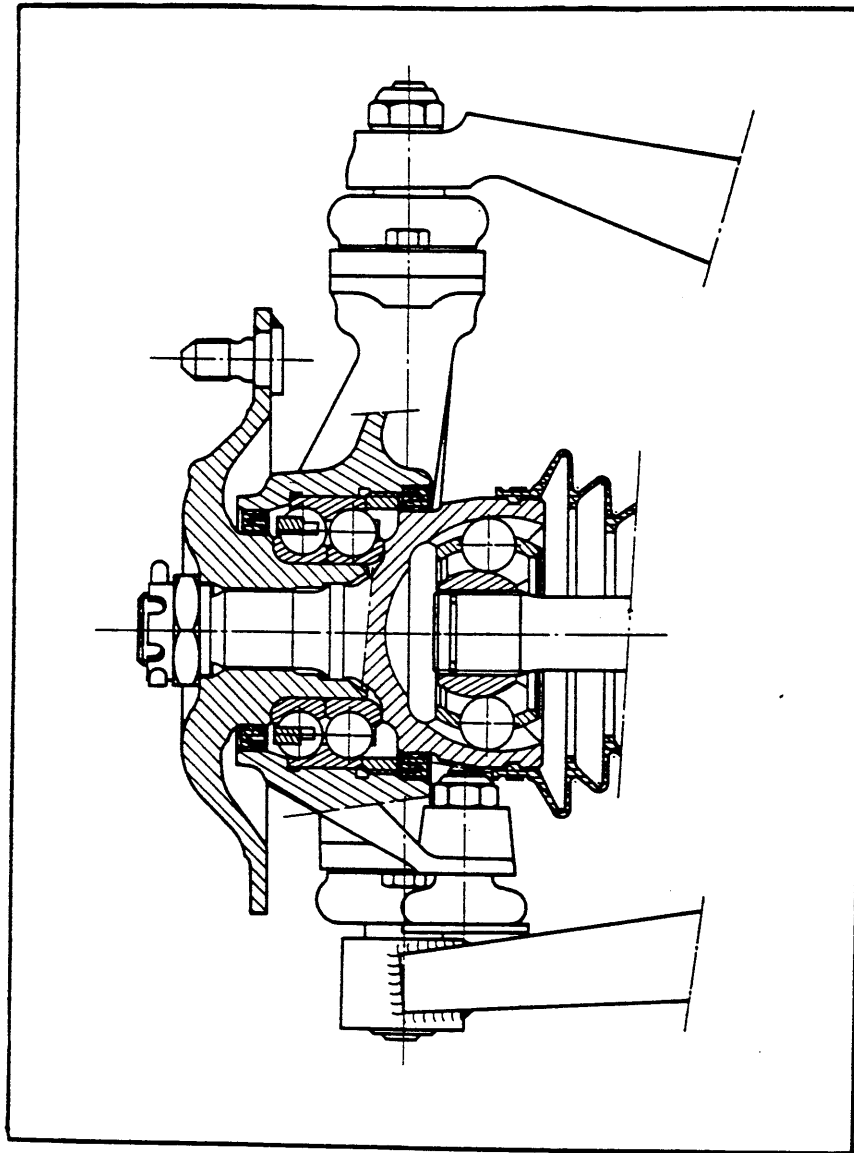


ピボット

G. 41-1



I - 諸 元

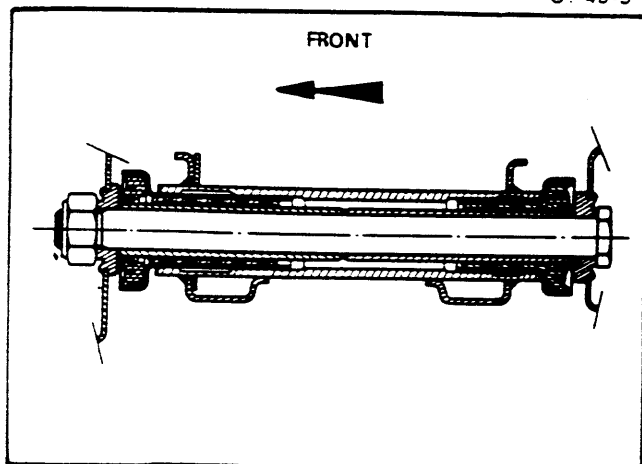
- キャスター (調整なし)	$1^{\circ}15' + 1^{\circ}25'$ $- 1^{\circ}15'$
- キャンバー (調整なし)	$0^{\circ} \pm 1^{\circ}$
- 回転角度 (調整なし)	$44^{\circ}36'$
- トーイン	$0 \sim 2 \text{ mm}$

◆ 重 要

キャスター角に関する正しい説明は作業No 410-0 を参照。
 キャスター, キャンバー, 回転角度及びトーイン (サイドスリップ) の接点は, エンジンの回転中で車高はノーマルの位置で行なうこと。

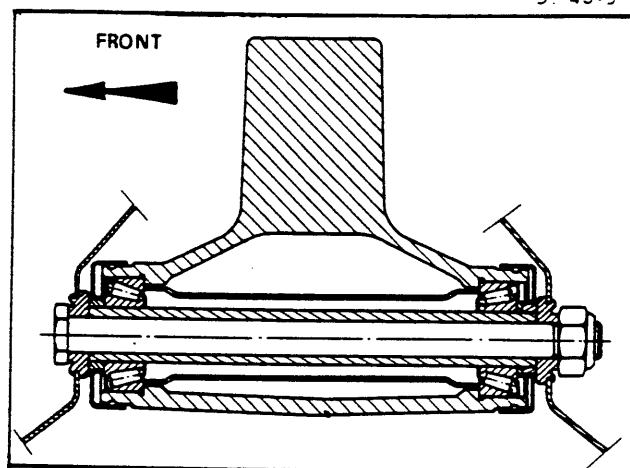
フロントアーム (ウィッシュボーン) の取付け

G. 43-5



ロワーアーム

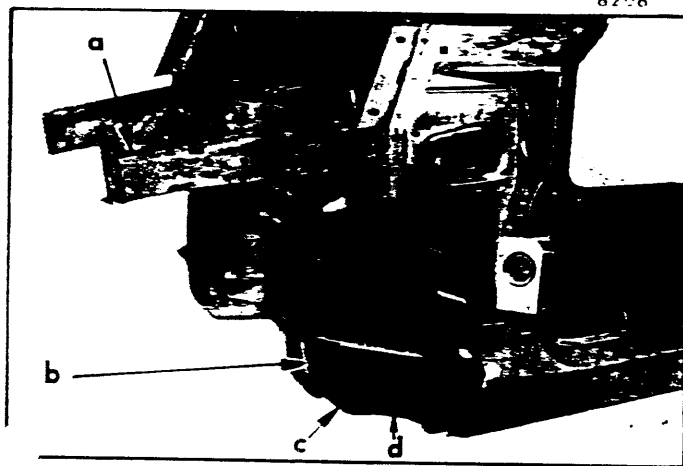
G. 43-5



アッパーアーム

II 主要点

8208

◆ フロントアクスルユニットの取付け：
両側共：

- | | |
|---------------|--------------|
| 1) c の締付け | 2 kg-m |
| 2) a の締付け | 4.5 ~ 5 kg-m |
| 3) c と d の締付け | 4.5 ~ 5 kg-m |
| 4) b に入れるシム | 0.5 mm 以内 |
| b の締付け | 9 ~ 10 kg-m |

◆ 締付けトルク：

- アップースイベルボールピンのナット	2.7 ~ 3 kg-m
- ローウスイベルボールピンナット	2.7 ~ 3 kg-m
- ボールピン取付けスクリュー	1.8 kg-m
- アッパーアームシャフト	5.9 ~ 6.5 kg-m
- ロワーアームシャフト (面とネジに油を付けて)	8 ~ 8.8 kg-m
- ハブナット	40 ~ 50 kg-m
- ステアリングアームボールピンのナット	1.8 ~ 2 kg-m
- アンチロールバーボールピンのナット	5.5 ~ 7 kg-m
- アンチロールバーリンクのアッパーアーム側ボールピンのナット	2.5 ~ 3 kg-m
- ホイールナット	4 ~ 6 kg-m

フロントアクスルの点検と調整（器具使用）

I ステアリングの直進位置の印付け

重要：キャンバー、キャスター及びアライメントを点検する前にホイールは正確に直進状態に位置決めすること。

1. ステアリングアームのボールジョイント及びラックとピニオンにガタがないことを確かめる。ガタがある状態では正確な調整はできない。
タイヤの空気圧を点検する。（145 - 15 ZX）
前輪：1.8 kg / cm²
後輪：1.9 kg / cm²

2. ステアリングを軽く回せて、且つ正確な位置を測定するために、ターンテーブルに前輪を乗せる。
注：ターンテーブルがない時は、400×400mm 位の鉄板を用意し、地面に付く側に薄くグリスを塗ったものを左右のホイールに使用する。

3. ステアリングをほぼ直進方向に向け、サンバイザーの軸に工具のロッド MR 630-51/63 を取付け、ステアリングホイールにガムテープ（1）を貼る。

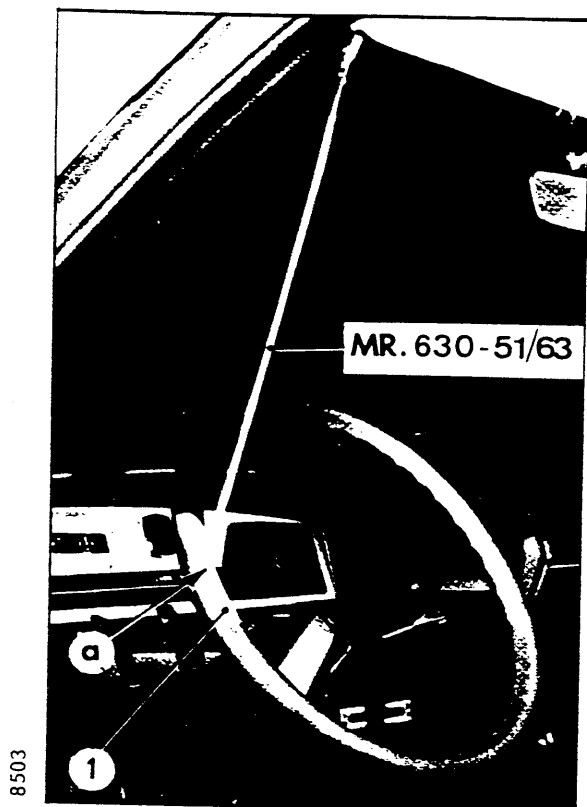
4. ホイールキャップを外して4本のロッドMR 630-51/48を全ホイールのリムに取付け、同じ側の前と後のホイールのロッドを細いコード（長さ約150 mm）でつなぐ。

5. 各ロッドでフロントホイールのロッドのB部の高さに合わせて、且つ地面と平行になるようにセットする。

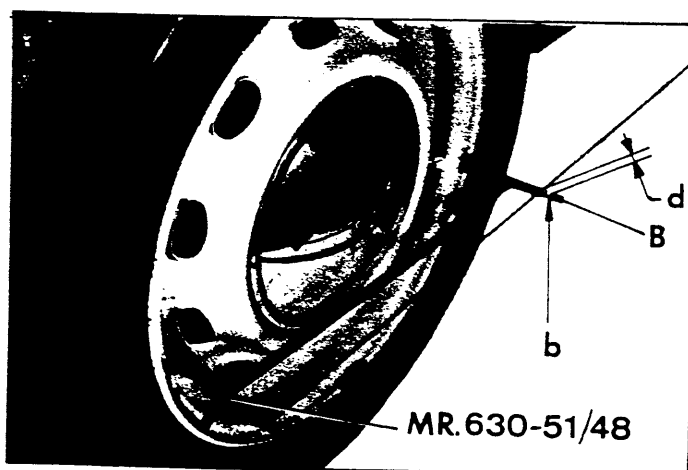
6. 両側それぞれフロントのロッドのB部で、溝マーク b とコードの間隔 d を測定する。

7. 間隔 d が両側とも等しくなるようにステアリングホイールを回す。

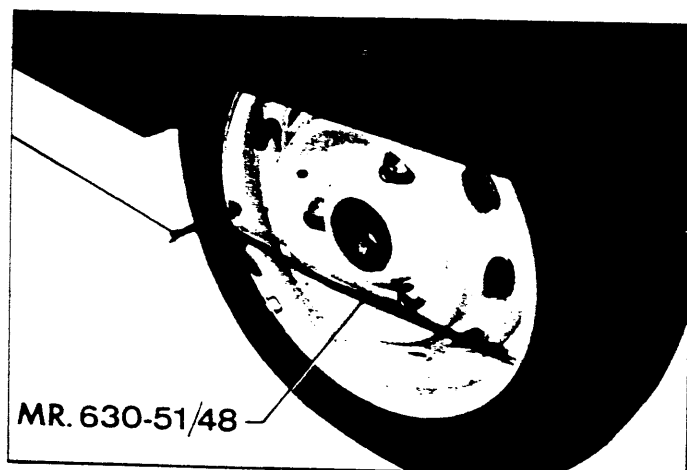
8. ステアリングホイール上のガムテープにロッド MR 630-51/63 の端が当る位置に直進マークをつける。



8503

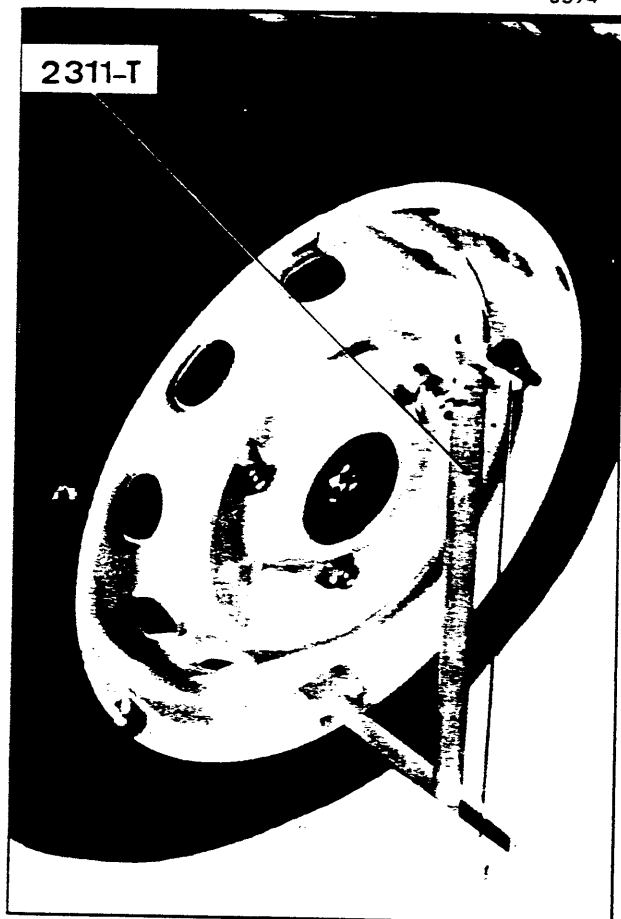


8465



8501

8594



II - キャンバーの点検

註：キャンバーは調整できない。

9. 車の準備：

- a) タイヤ空気圧の点検 (145-15 ZX)

フロント：1.8 kg/cm²

リヤ：1.9 kg/cm²

- b) 車を水平なところに置く。

- c) 手動車高コントロールを高い位置にする。

10. ステアリングを直進の位置にし、直進マークに合わせる。(前頁参照)

11. 両側のキャンバーを測定する。

キャンバーゲージ 2311-T を使用する。

測定値は +1° ~ -1° 間にあること。

ホイールリムの数箇所測定する。

8592



III - キャスターの点検

註：キャスターも調整できない。

12. 車の準備：

- a) タイヤ空気圧の点検 (145-15 ZX)

フロント：1.8 kg/cm²

リヤ：1.9 kg/cm²

- b) 車を水平なところに置く。

- c) 手動車高コントロールを高い位置にする。

13. ステアリングを直進の位置にし、直進マークに合わせる。

14. 両側のキャスターを測定する。

- a) フロントホイールをターンテーブル A の中心に乗せ、リヤホイールには同じ厚さのものを敷く。

- b) ステアリングを直進方向にしてからプレートのロックを外し、目盛に対するマークを 0 に合わせる。

- c) ホイールを 30° 回す。

註：ターンテーブルがない場合は、ステアリングホイールを正確に 1 1/2 回転回す。

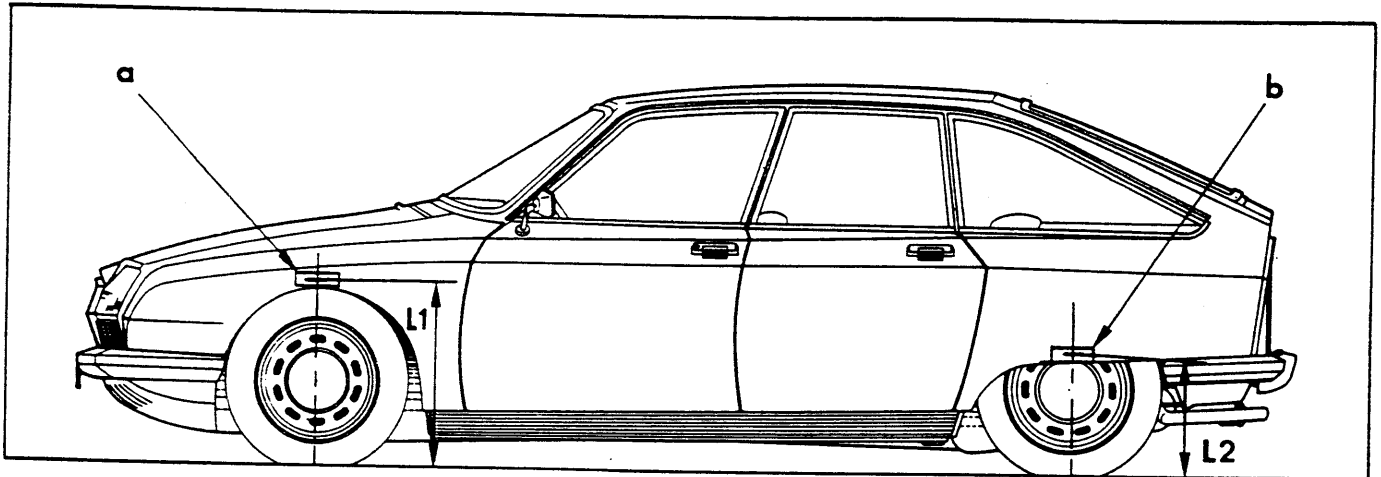
- d) キャンバーゲージ 2311-T を取付けて測定する。

測定値は：1° + 1° 25' / - 1° 15' であること。

アライメントゲージを使用してのフロントアクスルの点検

I - 車の準備

G. 80-5



重要：正しい点検を行なうために、この準備に於ける点検とマーク付けは正確に行なうこと。

1. タイヤの空気圧の点検（ミシュラン 145×15 Z X）
 フロント：1.8 kg / cm²
 リヤ：1.9 kg / cm²（3ドアエステートは 2.1 kg / cm²）
2. 車高をノーマルにし、フロントとリヤにそれぞれ高さのマークを付ける。
 a) 車高の点検：必要なら調整する。（作業No 430-0の項を参照）
 b) マークを付ける。
 図の a と b の位置にガムテープを貼り、マークを付ける。
 フロントは規定の車高 189mm，リヤは規定の車高 272mm にしておいて、あとの測定を容易にするために、その時の a の高さ L1，b の高さ L2 を記録しておく。
3. 左右のステアリングロッドの目に見えるネジ部の長さは、等しいか。差は 2 mm 以内であること。

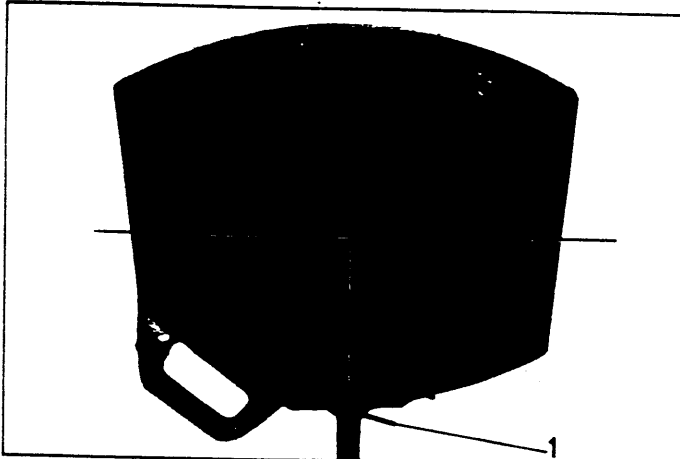
II - 車の設定

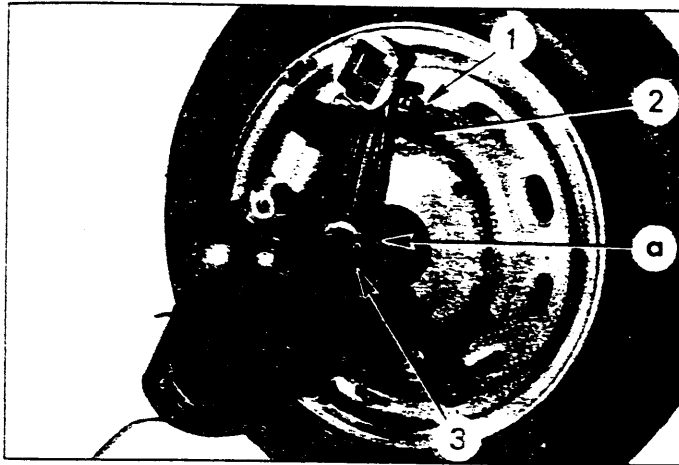
1. 車を規定位置にセットする。
 a) ターンテーブルをロッド（1）で固定し、車をゆっくり押して、フロントホイールをターンテーブルの中心に乗せる。

重要：ポータブルのターンテーブルを使用する場合は、後輪の下にターンテーブルと同じ厚さのものを敷いて車を水平に保つこと。

- b) ハンドブレーキをかける。

8644



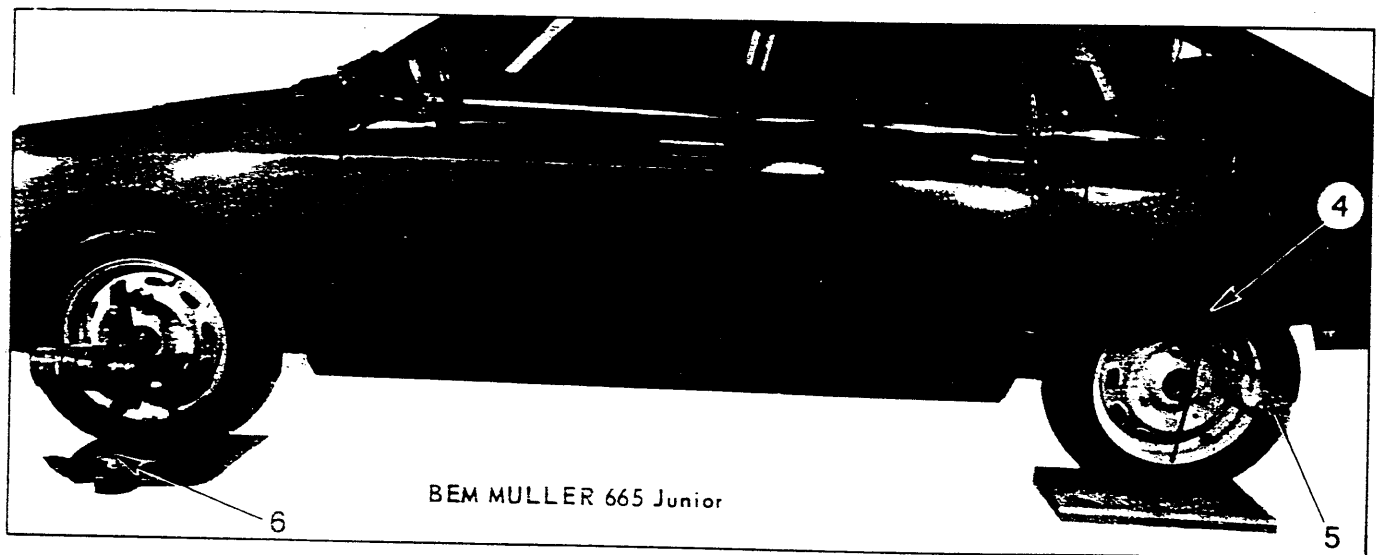


2. 測定器の設定

- a) ホイールカバーを外して光学測定器を取付ける。マグネチックサポートの脚 (2) の位置を調整してテストの中心孔がホイールの中心 (a) と一線になるようにし、安全ペグ (1) を挿入する。
- b) ランプをサポートに取付け、ロックスクリュー (3) を静かに締める。
- c) 反対側のホイールにも同様に取付ける。

註: 正確な測定を行なうためには、測定器の取付けは慎重に行なうこと。

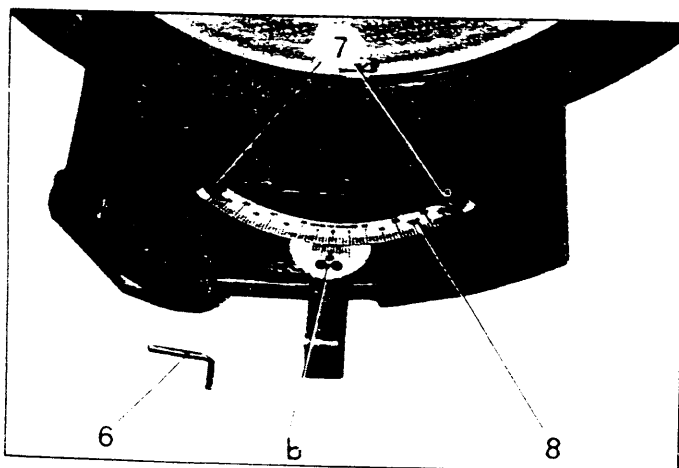
電源のコードを接続する。



3. 直進方向のマークを付ける。

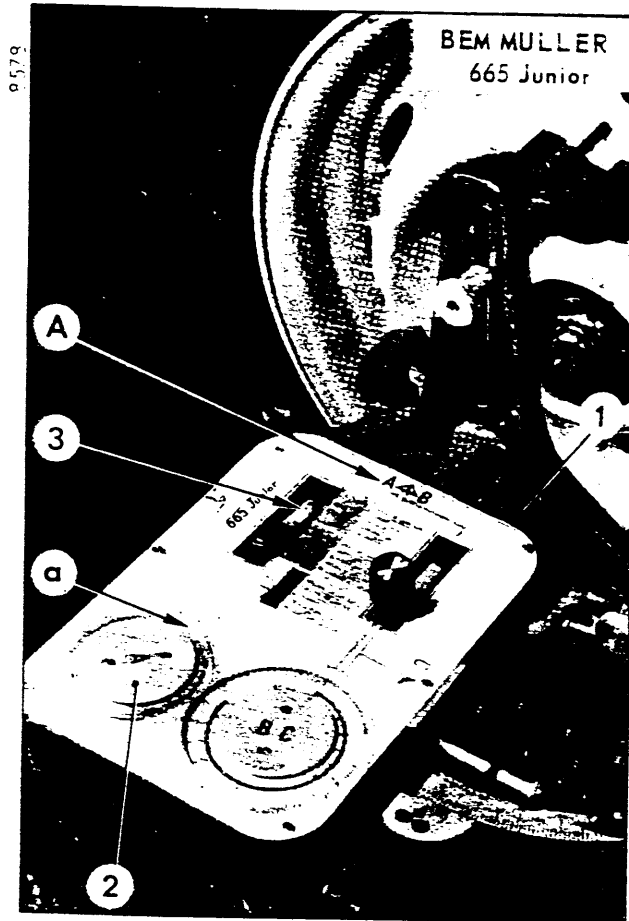
重要: 精密な点検を行なうためには、ターンテーブルの0点は、車の直進位置に正確に合せる。

- a) 上記の通りに車が直進状態になったら、ターンテーブルのロックピン (6) を外す。この時、エンジンはアイドリングで、手動車高コントロールはノーマルの位置にする。
- b) リヤホイールの水直中心線上にマグネチックサポート (4) を取付け、目盛板 (5) を奥に当るまで押し込む。
- c) 光軸を目盛板に向け、中心マークが鮮明に目盛板に写るように焦点を合せる。
- d) 両方の角度が同じになるようにステアリングホイールを少し回す。



- e) 両方のターンテーブルの目盛板 (8) の0の位置をマーク (b) に合わせてからスクリュー (7) で固定する。

- f) ランプを外す。
(サポートはこのまま取付けておく。)



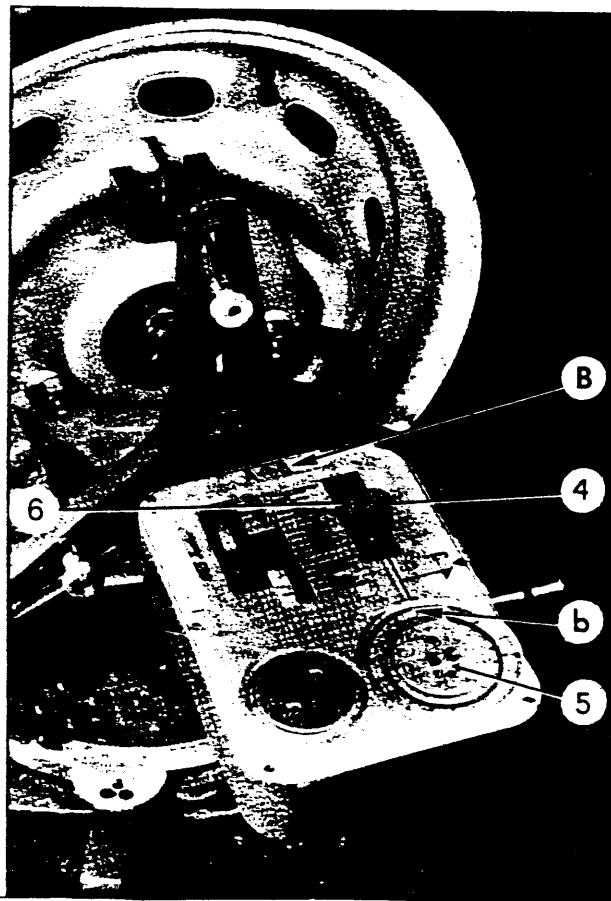
Ⅲ－キャンバーの測定

註：キャンバーは調整なし。

1. 車の準備と設定を行う。
(Ⅰ項とⅡ項を参照)
2. 計器の設定：
マグネチックサポートに測定器を取付け、軸を回して青色の矢印(A)を合せる。これが水平位置であり、ここでロックスクリュー(1)を締める。
3. キャンバーの測定

重要：L 1 の寸法が変わっていないことを確認する。
(Ⅰの項参照：ノーマル位置に於ける車高)

- a) レベル(3)の中の泡が中心に来るところまでディスク(2)を回す。
- b) 青色矢印の目盛を(a)部で読みとる。
これがキャンバー角である。
- c) 両側共同じ方法で測定する。
キャンバー角は $0^{\circ} \pm 1^{\circ}$ であること。

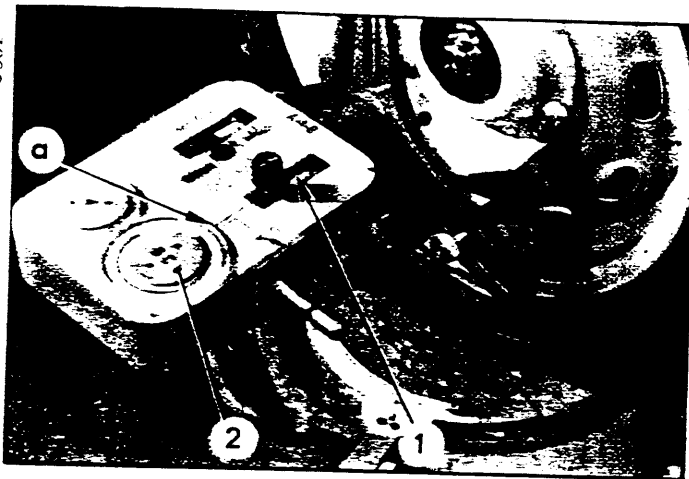


Ⅳ－キャスト角の測定

註：キャスト角も調整なし。

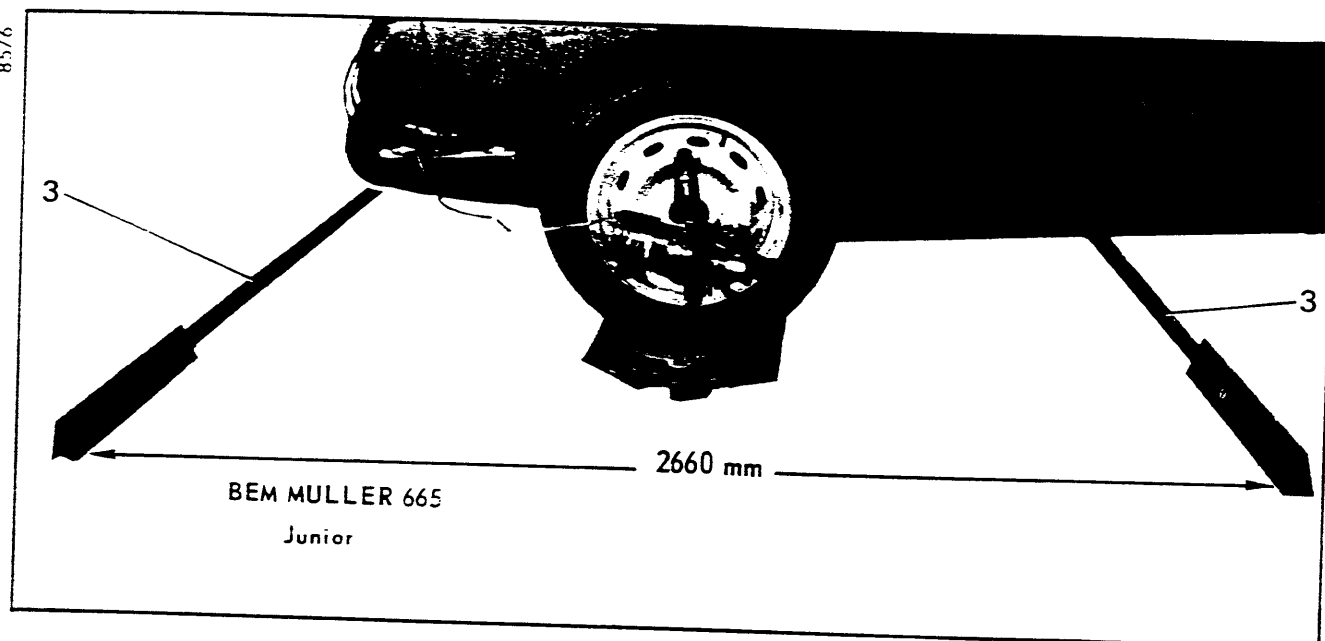
1. 車高を規定値にセットする。
 - a) Ⅰ項の車の準備作業を行ない、L 1 とL 2 の寸法を測定する。
 - b) サスペンションシステム内の油圧を抜く。
(車高を高にして、ブリードスクリューをゆるめる。)
2. 計器の設定：
ホイールに取付けられたマグネチックサポートに計器を取付け、計器の軸を回して緑色矢印Bを合せる。
3. キャスター角の測定：
注意：この測定中、タイヤをターンテーブル上でスリップさせないこと。
 - a) ホイールを外側へ、すなわち右ホイールは右側へ、左ホイールは左側へ、 20° 回す。計器をほぼ水平に保ち、ロックスクリュー(1)を締める。
 - b) b部の矢印が0マークに合うところまでディスク(5)を回す。
 - c) 可変レベル(6)の中の泡が中心にくるところまでスクリュー(4)を調整する。

8582



- d) ホイールを内側へ20°回す。
ディスク (2) を回してレベル (1) の中の泡が中心にくるように調整して水平にし、a 部の緑色目盛を読む。これがキャスターアングルである。キャスターアングルは $0^{\circ} \sim 2^{\circ} 40^{\circ}$ であること。

8576



V-フロントホイールのトーインの点検と調整

1. 車の準備: ステアリングを直進の位置にする。(I 項及び II 項を参照)

重要: ステアリングを直進方向にしてターンテーブルの目盛を 0 に合せたら、この作業中はステアリングホイール及びフロントホイールの向きを変えてはならない。

エンジンをアイドリングにし、手動車高コントロールはノーマル走行の位置にする。

2. 車高 L 1 及び L 2 を点検する。(I 項参照)

3. トーイン測定棒 (3) の長さを 2 本共同じ長さでほぼトーインの長さに調整する。

重要: 2 本のロッドはフロントアクスルの前後に平行に且つ車の中心線に垂直に合せて、間隔を正確に 2660 mm にして置く。両方のロッドはフロントアクスルから同じ距離である必要はないが 2 本のロッドの間隔は重要である。

4. 点 検

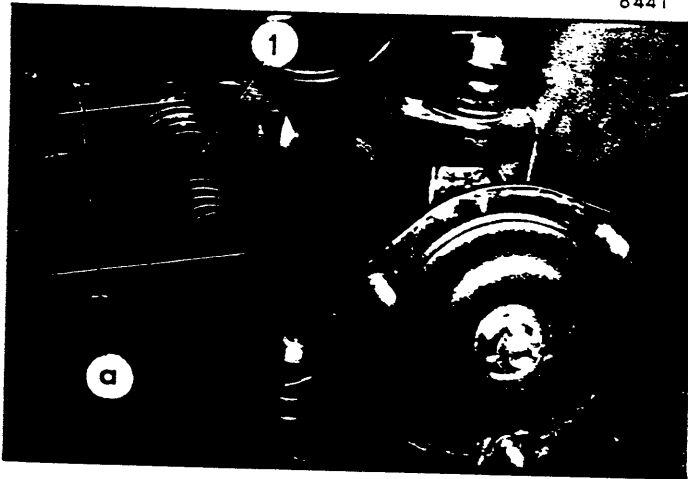
片方のランプを前側に回して目盛板上に照し出されたマークを読みとる。次に後側に回して後のロッドを照らし、ロッドを横に移動させて前のロッドと同じ目盛の位置にマークが当たるようにする。

さらに反対側のランプでまず後のロッドを照らしてそれぞれの値を記録する。前のロッドの読みに対する後のロッドの読みの大きさがトーインである。

トーインは $0 \sim 2$ mm でなければならない。

◎ サイドスリップテスターで容易に測定することができる。

8441



5. トーインの調整

- a) ラバーブーツ（1）を引き下げる。
- b) ロックナット（2）をゆるめる。
- c) ボールピンのエンドを少し回して正しい調整をする。

註：両側のボールピンのエンドは同じ角度だけ回すこと。両側1回転ずつ回すとトーイン約4mmに当る。

- d) ロックナット（2）を3.6～4 kg-mのトルクで締める。

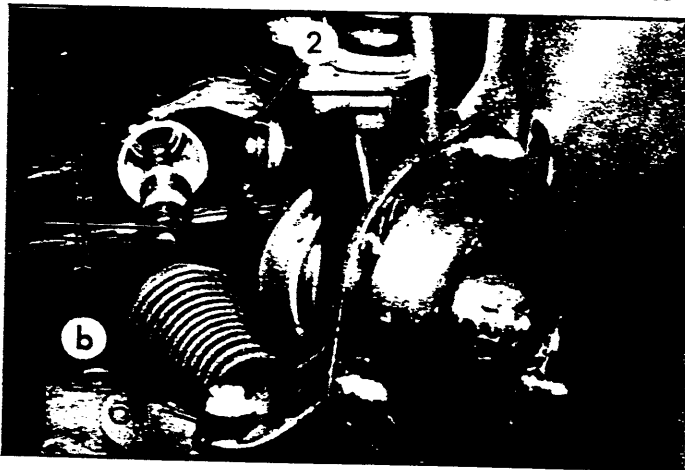
トーインを測定する。

重要：残りのネジ部の長さ（b）は正確に左右2mm以内で等しくすること。

- e) ラバーブーツ（1）を取付け、その長さ（a）を $a = 155 \pm 3\text{mm}$ にする。

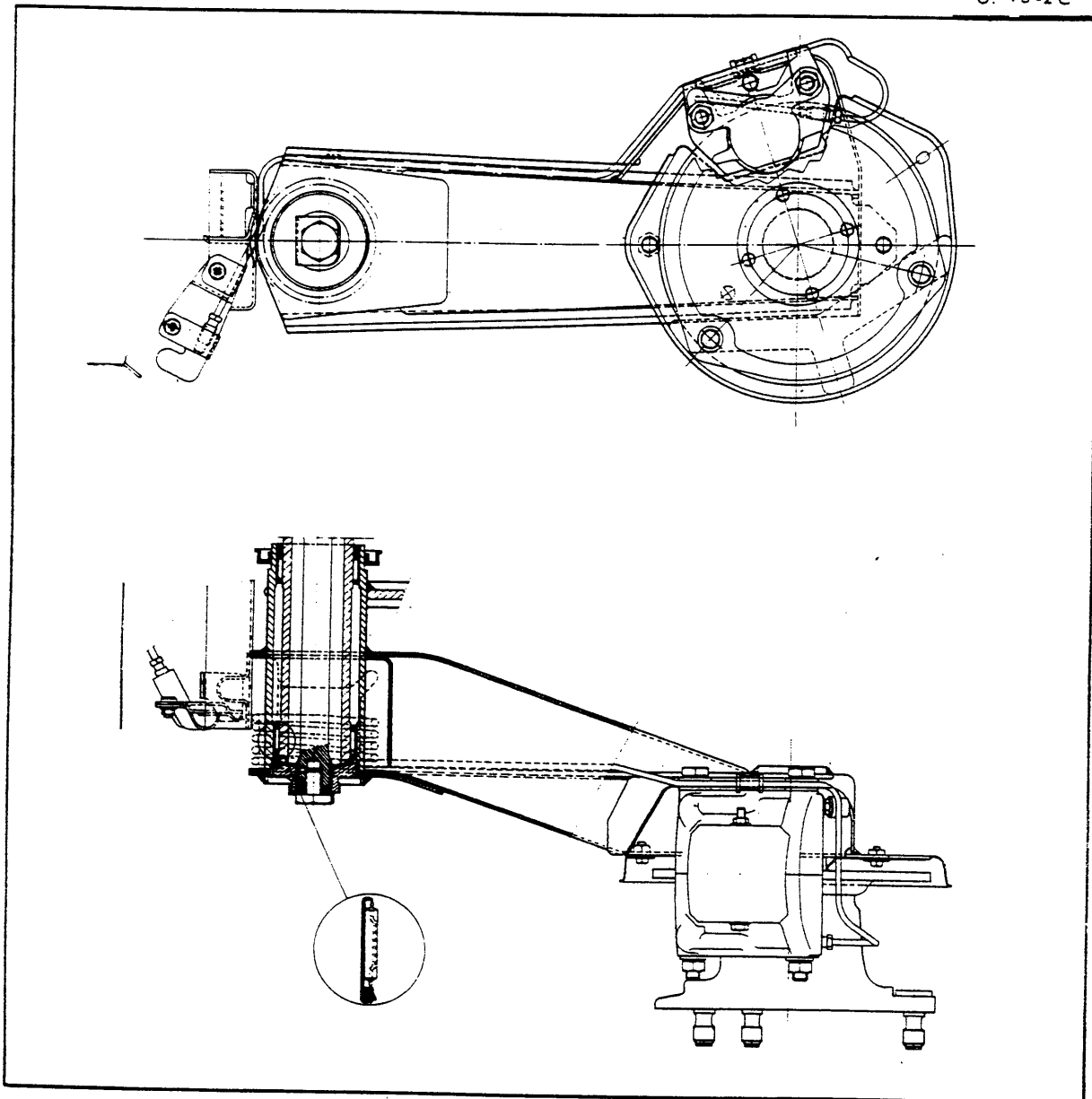
（車は直進状態に於いて）

8455



リ ヤ ア ク ス ル

G. 43-2C

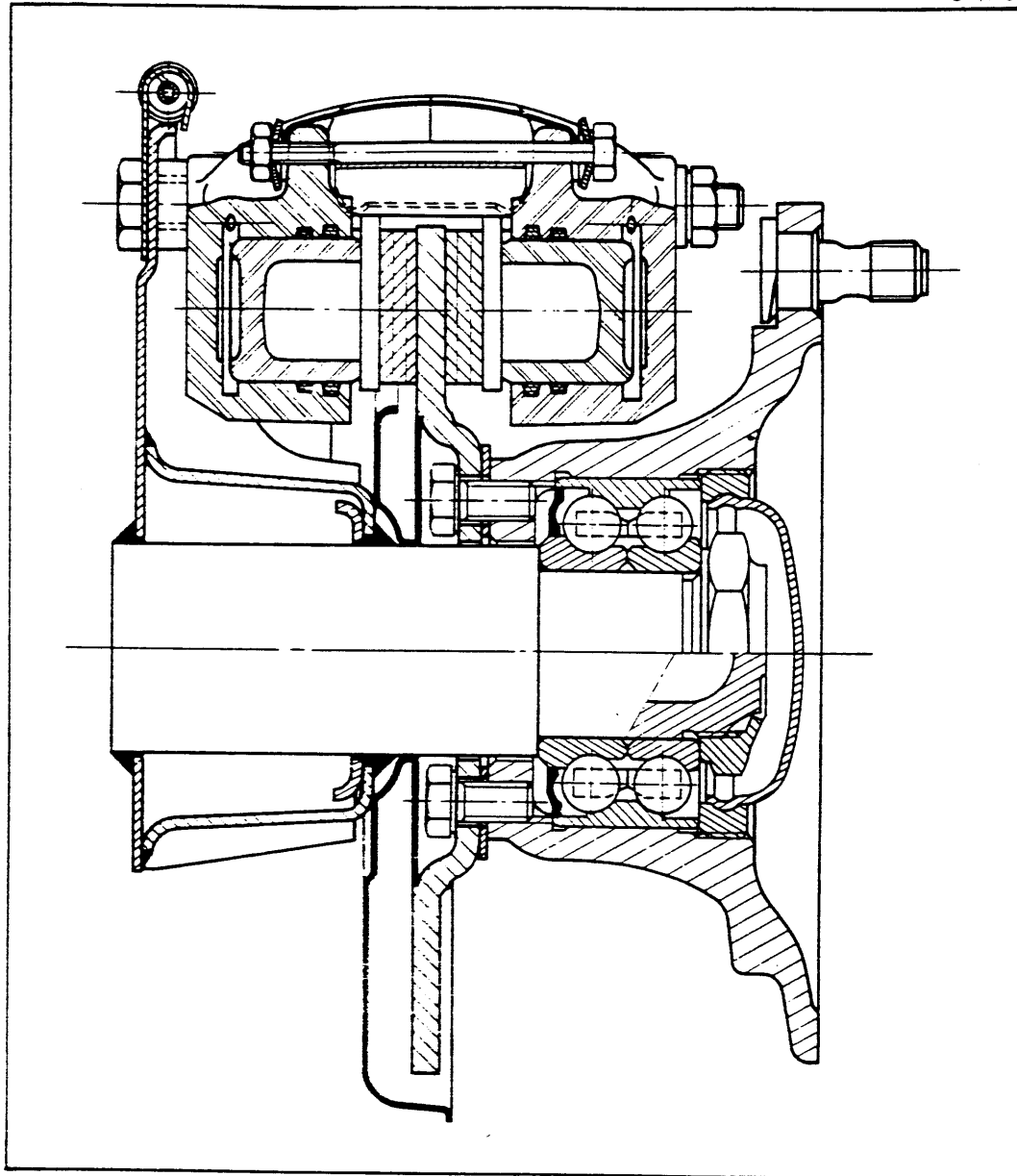


I — 諸 元

- | | |
|---------------------------|---------------|
| ーホイールアライメント： 1972 年 9 月まで | 0 ± 4 mm トーイン |
| 1972 年 9 月以降 | 0 ~ 3 mm トーイン |
| ーキャンバー角： | 0° ± 40' |

リヤハブ

G 45-3 b



Ⅱ-主 要 点

- リヤアクスルユニットとボデー間のフレキシブルマウンティングが締付けられた状態では、アクスルの横方向の遊びやフレキシブルマウンティングの変形があってはならない。
- アンチロールバーを取付ける場合は、スプラインのマークが合致していることを確認する。
- 右側：30スプライン、左側32スプライン及びペイントマーク付き。

◆-ホイールアームのエンドフコートは200kgの力で：0.04～0.14 mm

◆-締付けトルク：

- <u>アクスル上のフレキシブルマウンティング</u>	3～4 kg-m
- <u>ボデー上のフレキシブルマウンティング</u>	3～4 kg-m
- <u>アンチロールバー取付けスクリュー</u>	1.8～2 kg-m
- <u>ホイールキャリヤのブレーキディスク</u>	4.5～5 kg-m
- <u>ブレーキユニット</u>	3.6～4 kg-m
- <u>スタブアクスル（面とネジに油を付けて）</u>	35～40kg-m
- <u>スタブアクスルプラグ（両とネジに油を付けて）</u>	35～40kg-m
- <u>ホイールナット</u>	4～6 kg-m

リヤアクスルの点検

8595



I - キャンバー角の点検

1. 車の準備 :

タイヤ空気圧の点検 :

ーフロント 1.8 kg / cm²

ーリ ヤ 1.9 kg / cm²

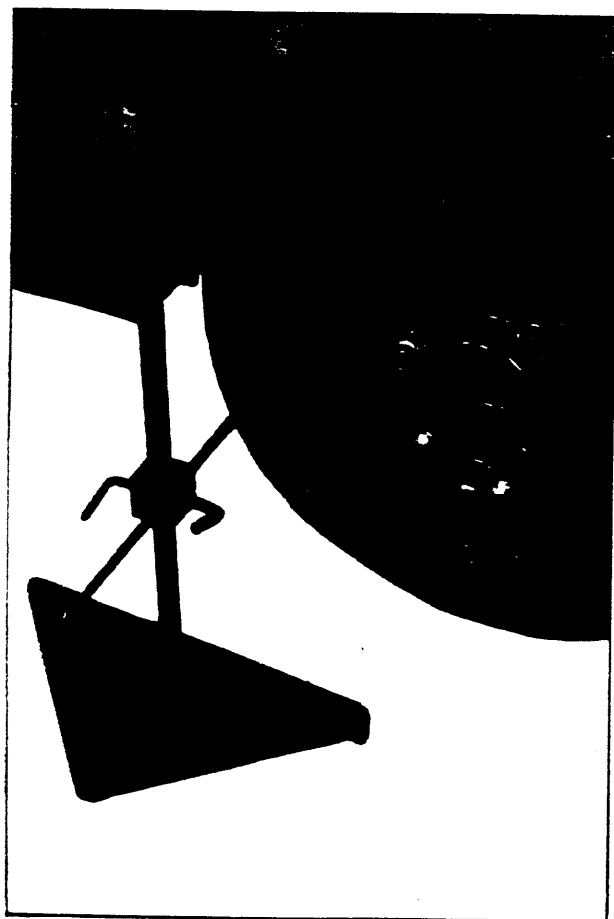
車を水平な場所に置き、手動車高コントロールを
高の位置にする。

2. キャンバー角の測定

計器 2311-T を使って測定する。

キャンバー角 : 0° ± 40'

8524



II - アライメントの点検

3. 手動車高コントロールをノーマル走行の位置にする。

4. アライメントの点検 :

トラックゲージを使用する。色々なモデルの使用
可能。

フロントホイールと同じ方法で点検する。

リヤホイールの平行度は :

1972 年 9 月までの車

4 mm トーインから 4 mm トーアウトまで

1972 年 9 月以降の車

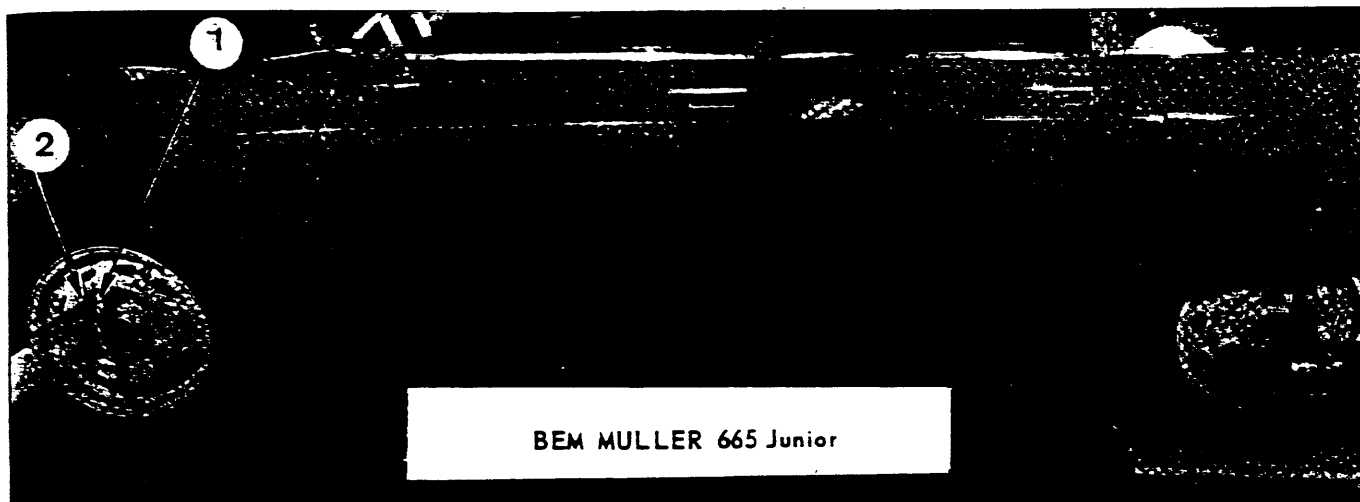
トーイン 0 ~ 2 mm

Ⅲ - アライメントゲージを使用しての測定

註 : アライメントゲージの使用方法的詳細は G. 410-0 a を参照する。

5. リヤアクスルのアライメントの点検

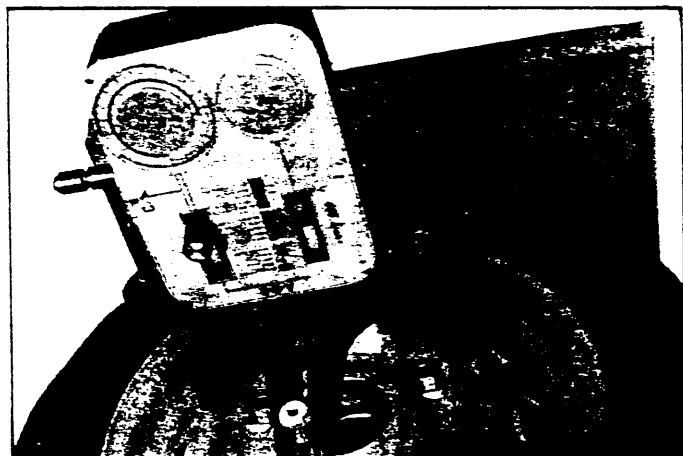
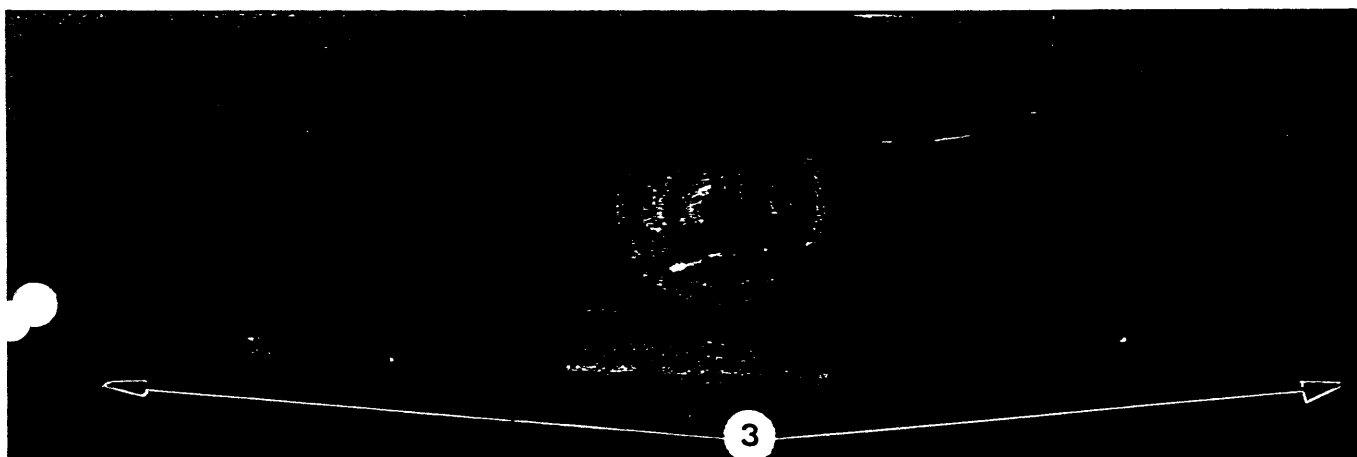
8589



- a) 車をターンテーブルに乗せてセットする。(エンジンはアイドリング, 手動車高コントロールはノーマル位置, ターンテーブルのマークは 0) 目盛板 (1) を両フロントホイールの垂直中心に取付ける。
- b) ランプユニットを両リヤホイールに取付ける。
- c) ランプで目盛板を照射し, 焦点を目盛の上に合せる。
- d) 目盛板をストッパー (2) に押し込んで目盛を読む。左右の目盛の読みが同じであればアライメントは正しい。

6. リヤホイールアライメントの測定

8590



8588

トーイン測定棒 (3) をリヤホイールの前後に置きフロント測定と同じようにセットする。

(410-0 a. V 項を参照)

ホイールの平行度は

1972 年 9 月までの車

4 mm トーインから 4 mm トーアウトまで

1972 年 9 月以降の車

トーイン 0 ~ 2 mm

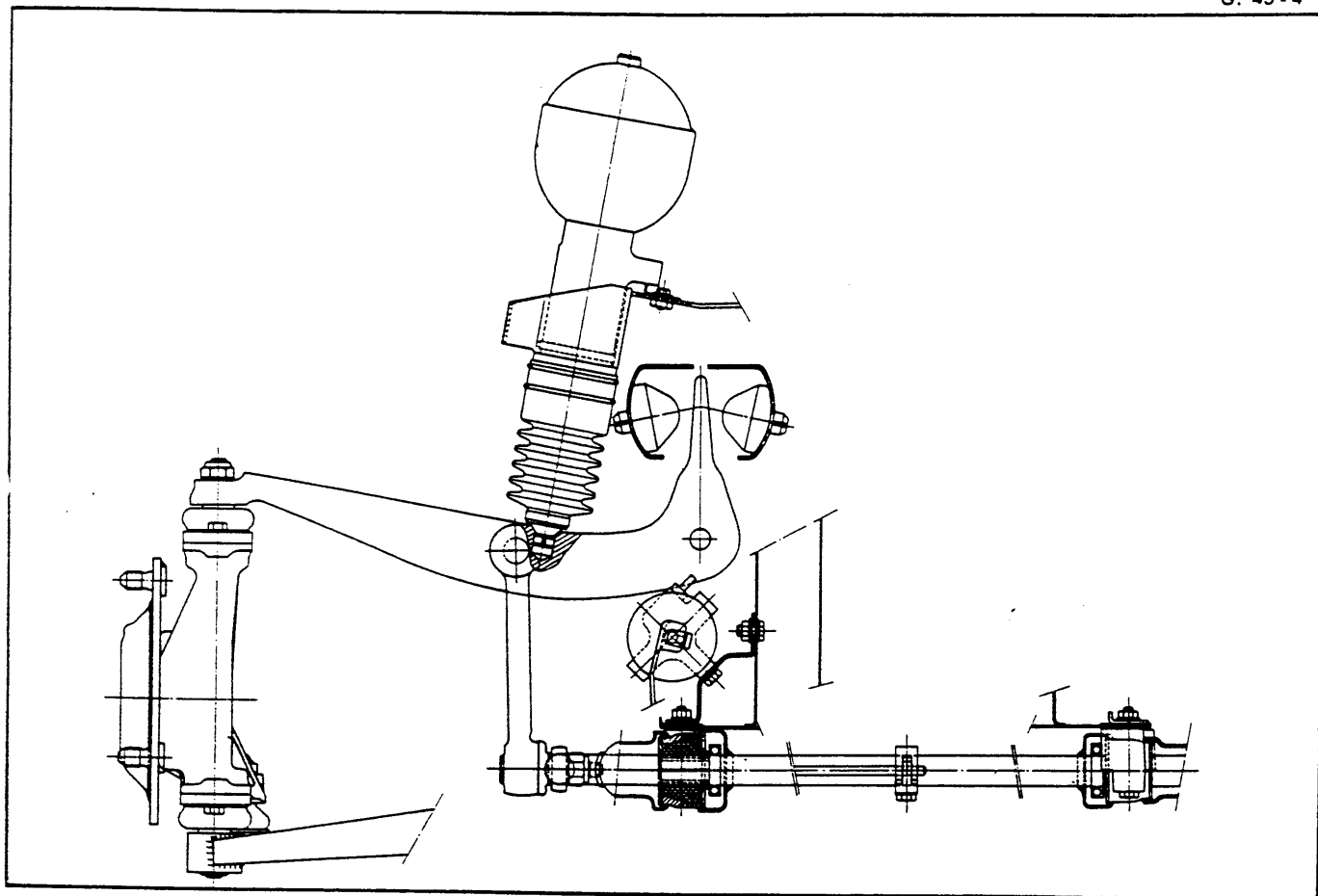
7. キャンバー角の測定 :

フロントと同じように測定する。

キャンバー角 = $0^{\circ} \pm 40'$

フロント サスペンション

G. 43-4



諸 元

サスペンション球:

ーインフレーション圧力: フロント球 (→ 2/1973)	50 ± 5 kg / cm ²
(2/1973→)	55 ± 5 kg / cm ²
リヤ球	35 ± 5 kg / cm ²

ーマーク: このインフレーション圧力は球の頭部スクリューに刻まれている。

サスペンションシリンダー: フロントとリヤは同じ

ーピストン径	35 mm
ーピストンの長さ	117 mm

ダンパー: サスペンション球内部に装着 (ショックアブソーバーと同じ作用)

アンチロールバー:

ーフロントバーの径	21 mm
ーリヤバーの径	18 mm
ー右側ホイールアームとの接続	30 スプライン
ー左側ホイールアームとの接続	32 スプライン (ペイントマーク)

手動車高コントロール:

3 ポジション No 1. ノーマル走行位置, No 2. 中間位置, No 3. 高位置

高 さ:

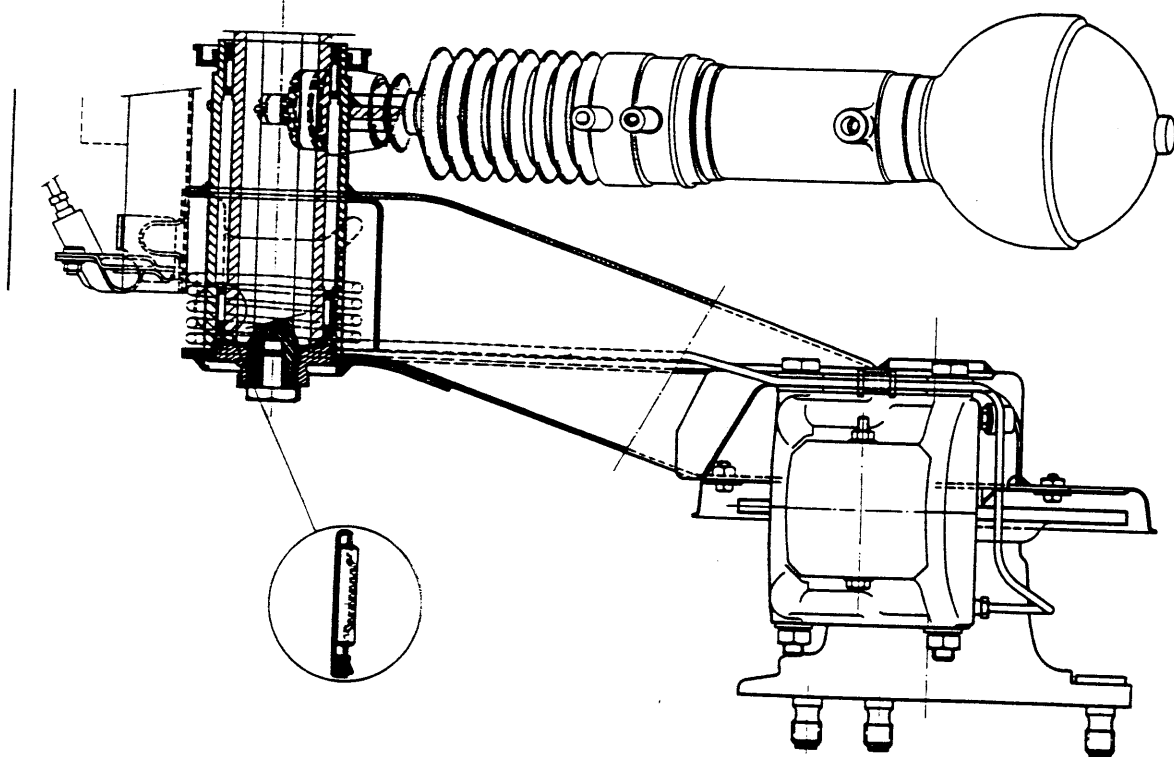
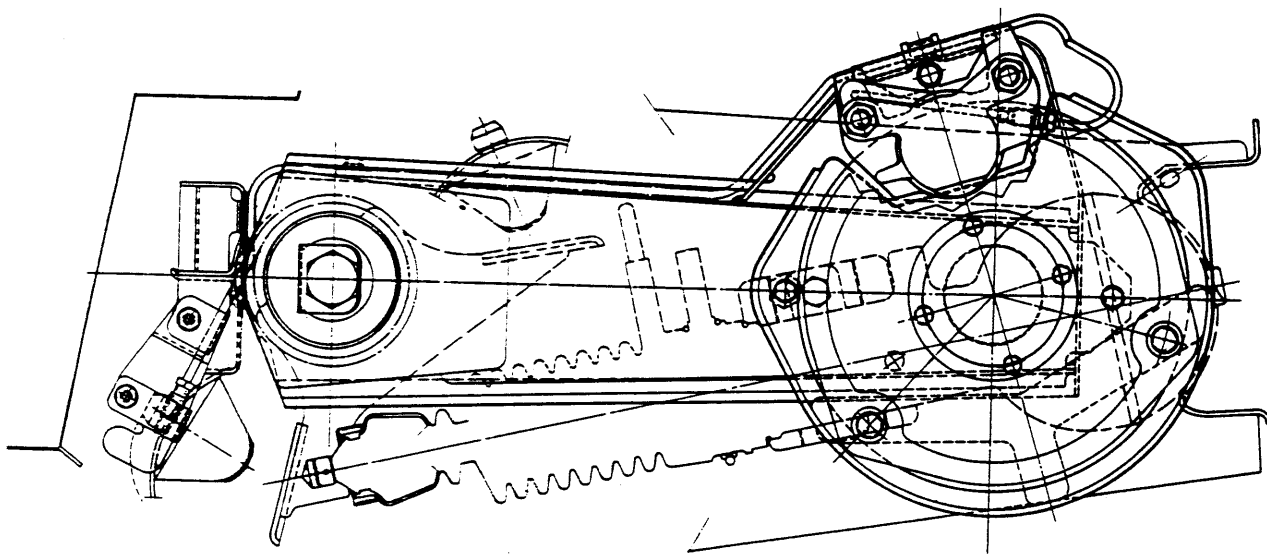
ーフロントの車高は, 地面からアンチロールバー中央までの高さを測定する。

ーリヤの車高は, 地面からサブフレームのフランジエッジの下面中央までの高さを測定する。

フロントの車高: (ノーマル走行位置)	189 ± 10 mm
リヤの車高: (ノーマル走行位置)	272 ± 10 mm

リヤ サスペンション

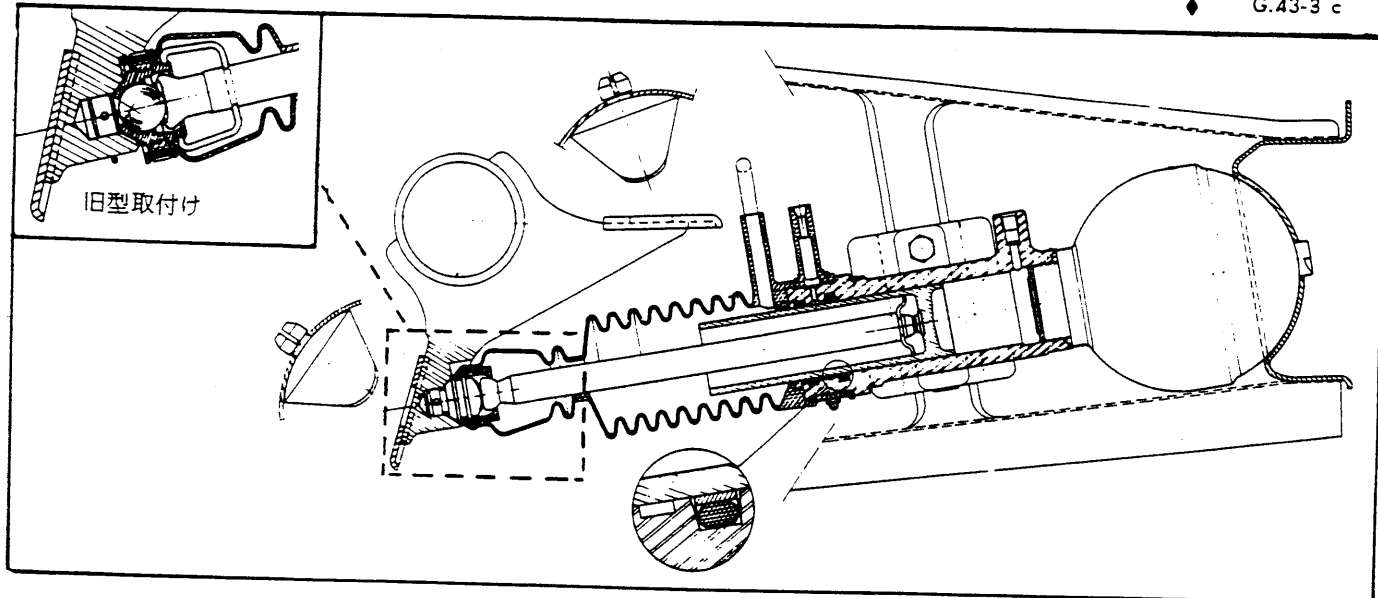
G. 43-6. b



G. 43-3

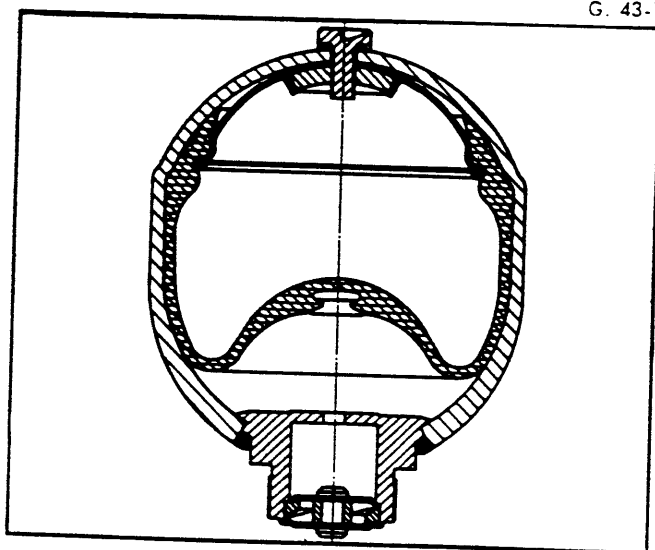
サスペンション シリンダー

G. 43-3 c



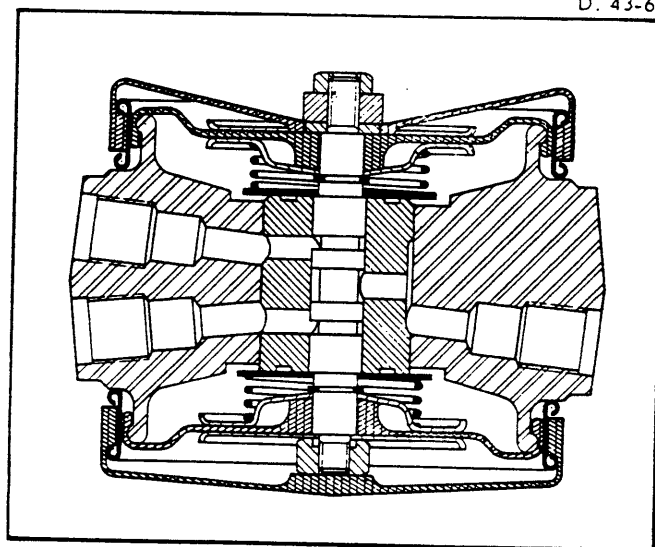
サスペンション ユニット

G. 43-1



ハイトコレクター

D. 43-6



主 要 点

タイヤ空気圧：タイヤ 145-15 ZX:

ーフロント		1.8 kg / cm ²
ーリヤ		1.9 kg / cm ²

車高のプレセッティング:

- ー手動車高コントロールはノーマル走行の位置で、前後のアンチロールバー上の自動ハイトコントロールロッドのクランプをゆるめて調整する。
- ーコントロールアームのレバーが上下のダンパーゴムの中央に来ること。..... 差は 2 mm 以内

アンチロールバーの調整:

A. フロント:

- ー横方向の位置：軸受けから外への突出量は左右同一であること。..... 差は 2 mm 以内
- ー角度：ボールジョイントに無理な力がかかっていない取付状態。
- ー軸方向のプレロード：エンドフロートは 0 で且つ外側へ向ってのプレロードは ... 35~40kg

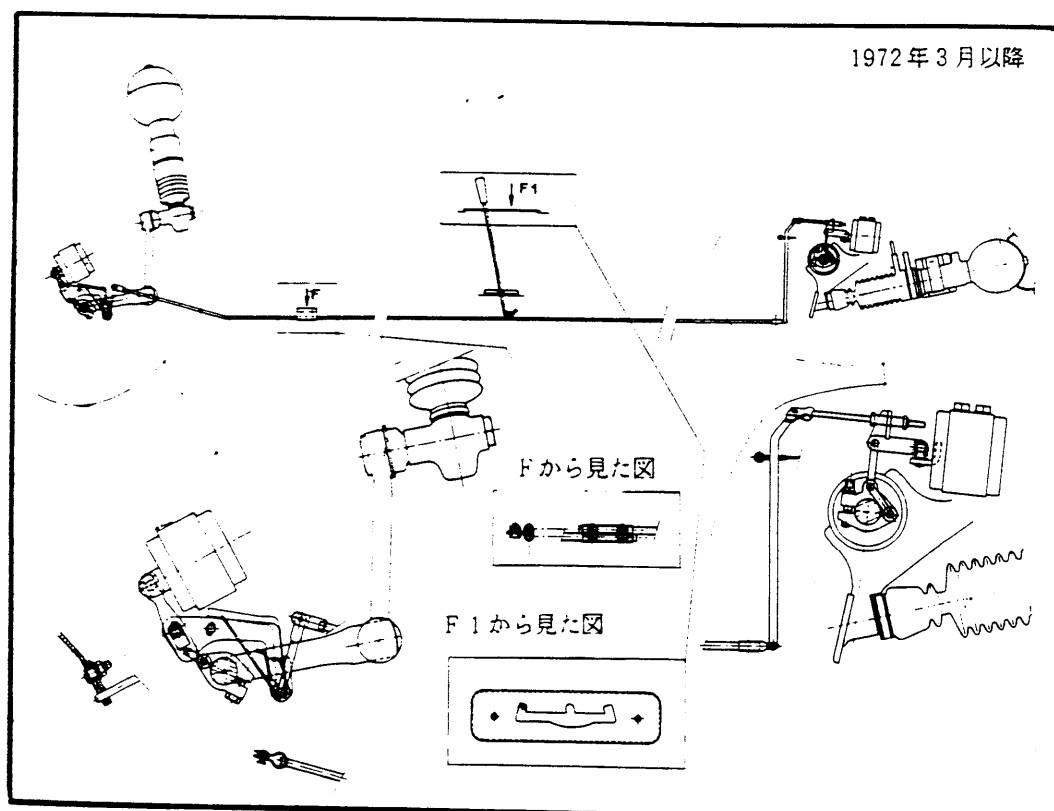
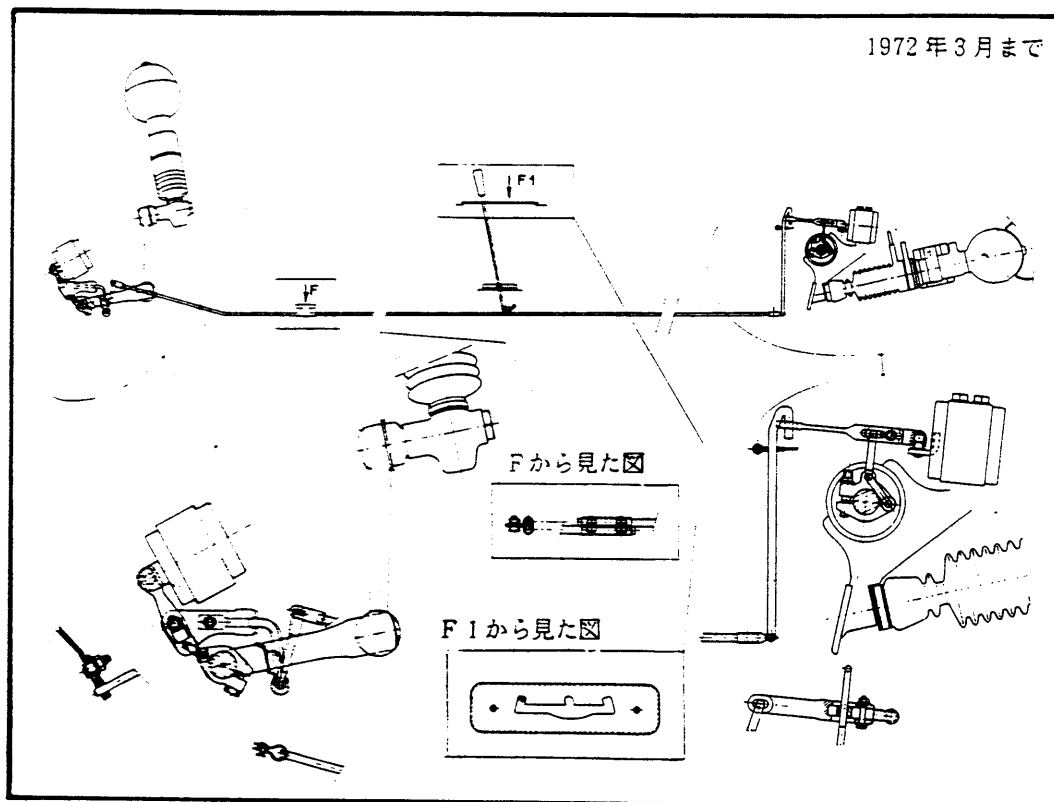
B. リヤ:

- ー角度：アンチロールバーとホイールアームのマークを合せてスプラインをはめこむ。
- ◆ーバーとアームの遊び、200kg の負荷をかけた時 0.04 ~ 0.14 mm

締付けトルク :

- アンチロールバー上の自動ハイトコントロールロッドのクランプ (ネジに油を付けて)	1.3 ~ 1.5 kg-m
- アンチロールバー上の横方向プレロード調整用クランプ	1 ~ 1.1 kg-m
◆ - アンチロールバーベアリング取付けスクリュー	1.8 ~ 2 kg-m
- アンチロールバーボールピンのナット	6.3 ~ 7 kg-m
- アッパーアーム上のリンクレバーボールピンブッシュナット	2.7 ~ 3 kg-m
◆ - リヤアンチロールバー取付けスクリュー	1.8 ~ 2 kg-m

手動車高コントロール



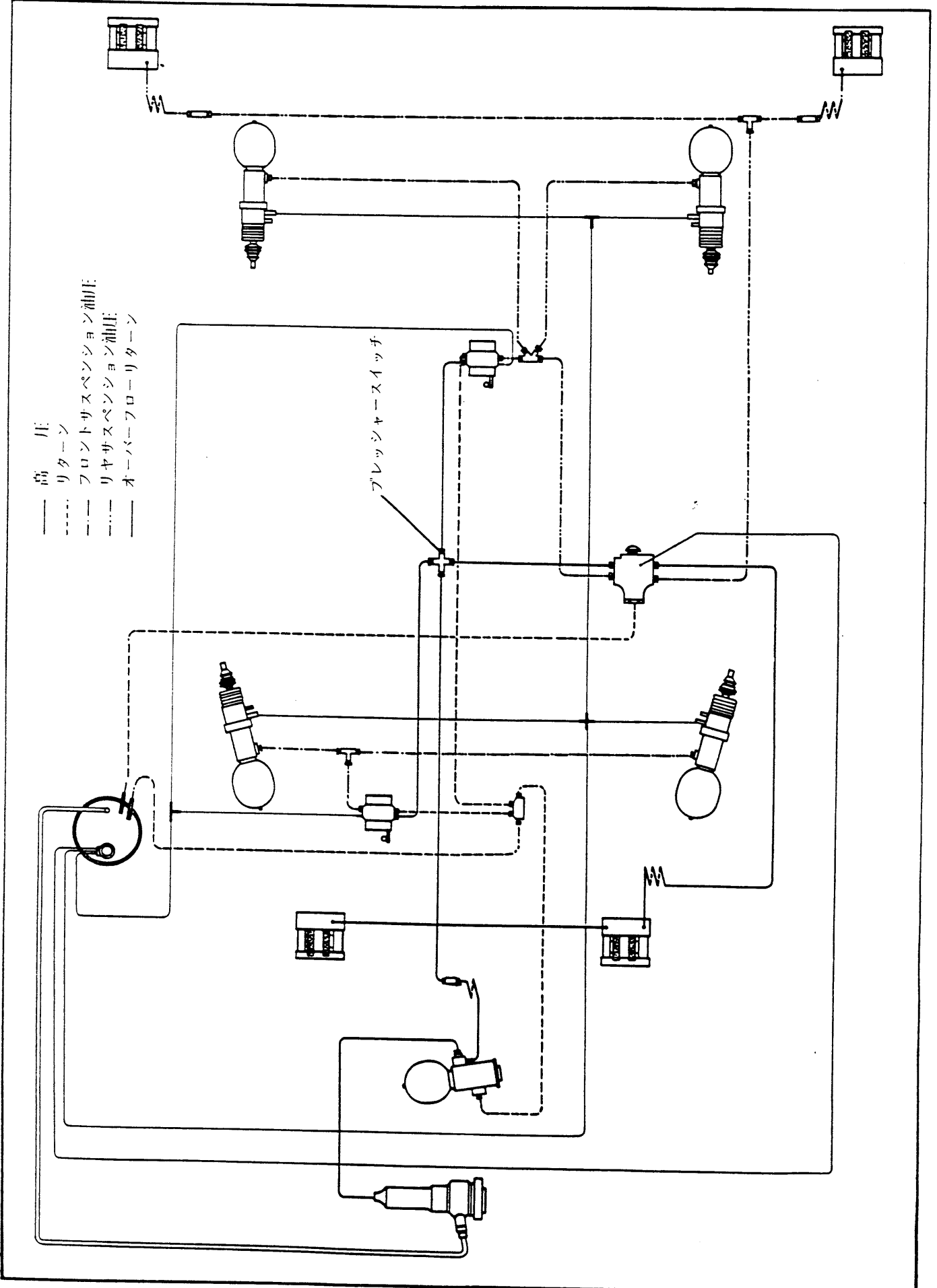
ハイドロリック システムの回路図

◆ (オーバーフローリターン付きブレーキコントロール)

G. 39-1

高圧
リターン
フロントサスペンション油圧
リヤサスペンション油圧
オーバーフローリターン

ブレーキマスタースイッチ

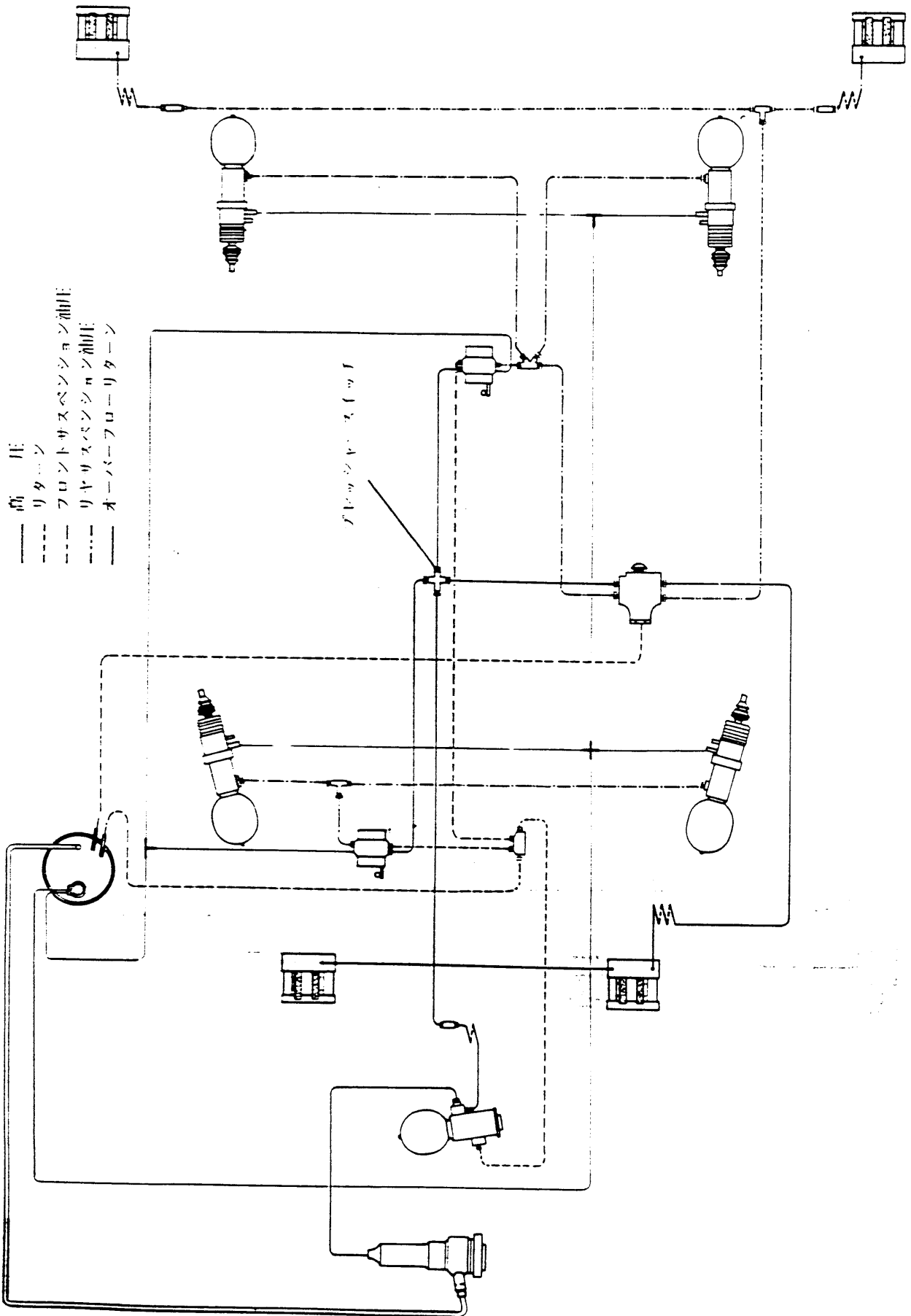


◆ハイドロリック システムの回路図

(オーバーフローと作動リターン回路付きブレーキコントロール)

G. 39-1。

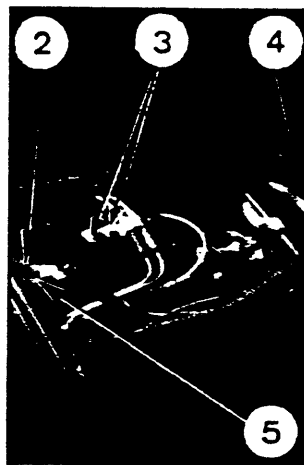
高 圧
リターン
フロントサスペンション油圧
リアサスペンション油圧
オーバーフローリターン



8441



8472



I - 車高のプレセッティング

註：サスペンションの主要部品を取替えた場合は、あらかじめプレセッティングの調整を行なう。

1. フロントとリヤのサスペンションアームの位置。

取外し：

ーフロントハイトコレクターの3本のスクリュー(1)と保護カバーを外す。

ートランクルームのフロアマット(4)を上げてカバーを外す。

a) フロント自動コントロールロッドのクランプ(7)をゆるめる。

b) リヤハイトコレクターの取付けスクリュー(3)をゆるめ、コレクターを溝の中心にスライドさせて仮止める。

c) 手動車高コントロールをノーマル走行の位置にする。

註：手動車高コントロールは3つの位置がある。

1. ノーマル走行位置 a

2. 中間位置 b

3. 高位置 c

d) 必要に応じて、手動車高コントロールのプレート(6)の位置を変え、又、リヤハイトコレクターコントロールのブッシュナットをゆるめて(旧型はプラスチックフォークエンド)コレクターのスライドバルブに対する応力を抜く。

e) ホイールアームの位置は次の通り：

フロント： $J_1 = J_2 \pm 2 \text{ mm}$

註：ジャッキ等を用いてホイールアームを上げて、レバー(8)がダンパーラバーの間になるようにする。

リヤ： $J_3 = J_4 \pm 2 \text{ mm}$

フロントと同じ方法でリヤアームのレバー(9)と(10)は、それぞれのダンパーラバーとの間隔を同じにする。

f) この状態で前後のハイトコレクターのスライドバルブには応力が加わっていないニュートラルポジションになっていることを確認する。

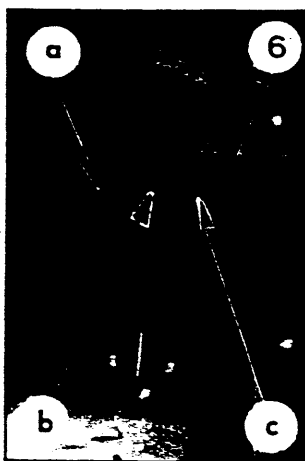
2. 前後の自動ハイトコントロールロッドのクランプを締める。

ーフロント：ハイトコレクターのスライドバルブのボールジョイントはフォーク内で必ず遊びがあること。 $d = 1 \sim 2 \text{ mm}$

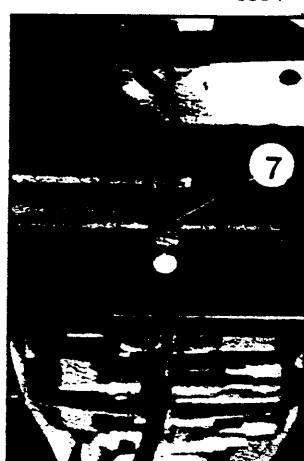
ーリヤ：ハイトコントロールロッド(2)はブッシュナットの間において、エッジに当たっていないこと。

クランプの締付けトルク： $0.8 \sim 0.9 \text{ kg-m}$

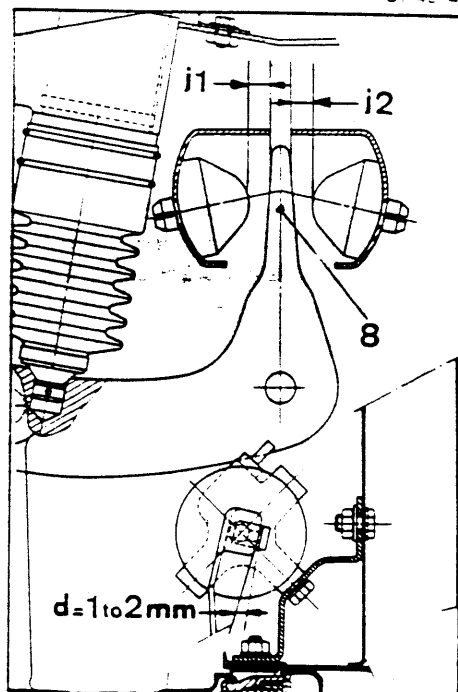
8509



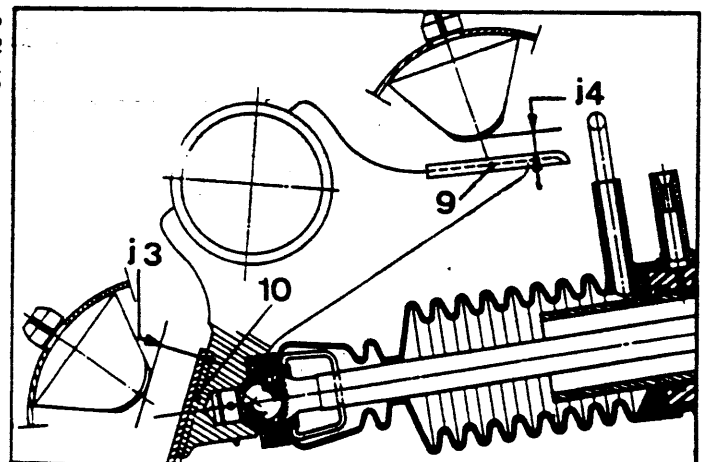
8534

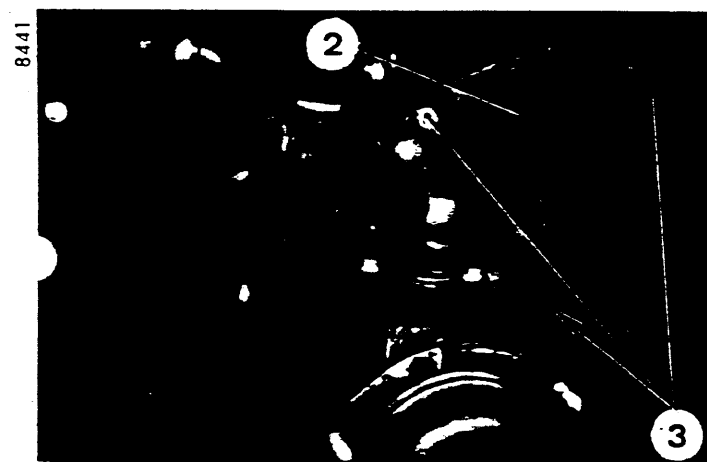
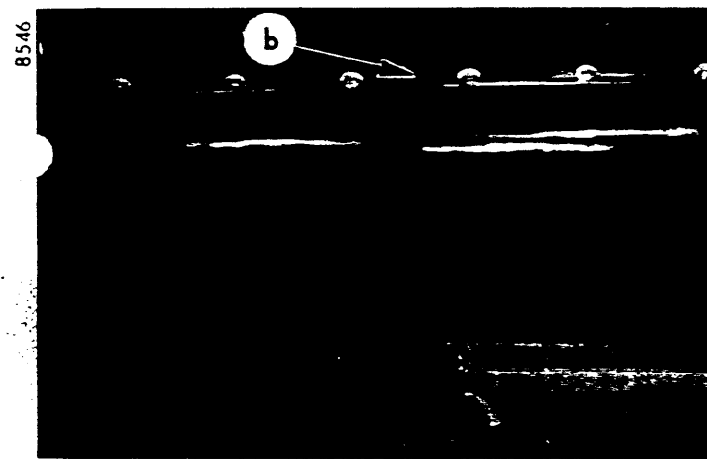
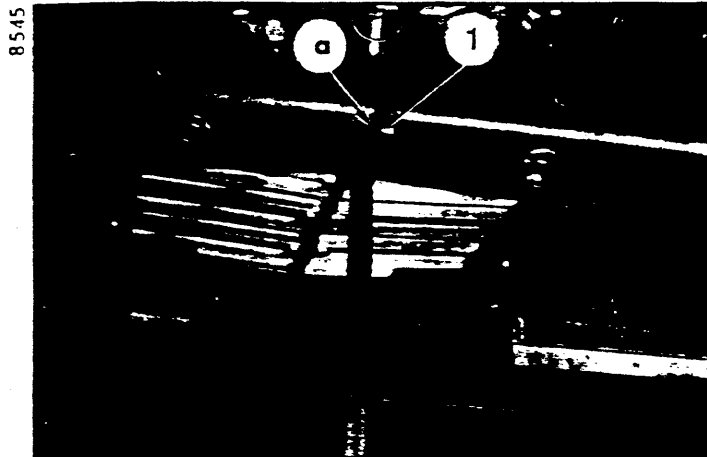


G. 43-4



G. 43-3





II - 車高の調整

註：この調整は車高を少し変更する場合はプリセッティングなしで行なうことができる。

重要：車高は次のようにして測定する。

ーフロント側：地面からアンチロールバー中央の下面（a）部までの高さ。

ーリア側：地面からサマフレームのフランジエッジの中央の下面（b）部までの高さ。

3. タイヤの空気圧の点検（ミシュラン 145×15 ZN）

4. 取外し：

ーフロントハイトコレクターの3本のスクリュー（3）とカバー（2）を外す。

ートランクのフロアマット（5）を持ち上げ、リアハイトコレクターのカバーを外す。

手動車高コントロールをノーマル走行の位置にし、フロント及びリアのハイトコレクターのスライドバルブに応力がかかっていないことを確認する。

エンジンはアイドリングにしておく。

5. 車高の調整：

a) 前後のハイトコレクターから手動車高コントロールの連結を外す。

b) フロント側：クランプ（1）を少しゆるめて回す。

ーフロントの車高 $189 \pm 10 \text{ mm}$

クランプ（1）を $1.3 \sim 1.5 \text{ kg-m}$ で締める。

c) リア側：ハイトコレクター取付けスクリュー（4）をゆるめて、前後に動かす。

ーリアの車高 $272 \pm 10 \text{ mm}$

スクリュー（4）を締付ける。

d) 手動車高コントロールを連結する。

6. 車高の点検：

手動車高コントロールはノーマル走行の位置にし、エンジンはアイドリングにしておく。

フロントハイトコレクターのボールジョイントは、そのフォークの中で $1 \sim 2 \text{ mm}$ の遊びがあることを確認する。

フロント側：

a) 手で車を持ち上げ、重くなって来て支えられなくなった時にはなす。車は一旦下って又上って来て止った位置で車高を測定する。

b) 手で車を押し下げ、車が上って来て押えきれなくなった時にはなす。車は一旦上って来て又下って止った位置で車高を測定する。

c) a) と b) の測定値の平均は

$179 \sim 199 \text{ mm}$ であること。

リア側：フロント側と同じ方法で測定する。

測定値の平均は $262 \sim 282 \text{ mm}$ であること。

7. （1972年3月までの車）

リアの手動車高コントロールのプラスチックフォークのエンド部（5）の隙間を前後等しく調整する。

（1972年3月以降の車）

コントロールロッドのブッシュナットの中央にフォークが来るようにブッシュナットの位置を調整する。

Ⅲ-手動車高コントロールの点検と調整

1972年8月までの車

R537



9. 車高の点検と調整を行なう。Ⅱ項参照。

10. リヤハイトコレクターのカバーを外す。(トランク内)

11. 手動車高コントロールをノーマル走行の位置「a」にする。

註：手動車高コントロールは3つの位置がある。

1. ノーマル走行位置

2. 中間位置

3. 高位置

12. フロントアキスルの下側で、フロントフォークのピンが溝(2)の中央にあることを点検する。中央にない場合は、手動車高コントロールのカイドプレート(3)をスクリー(4)をゆるめて中央に来るようにする。

重要：この調整で中央に来ない場合は、フロントコントロールの長さを次のように調整する。

a. カイドプレート(3)を溝の中央にしてスクリー(4)を締める。

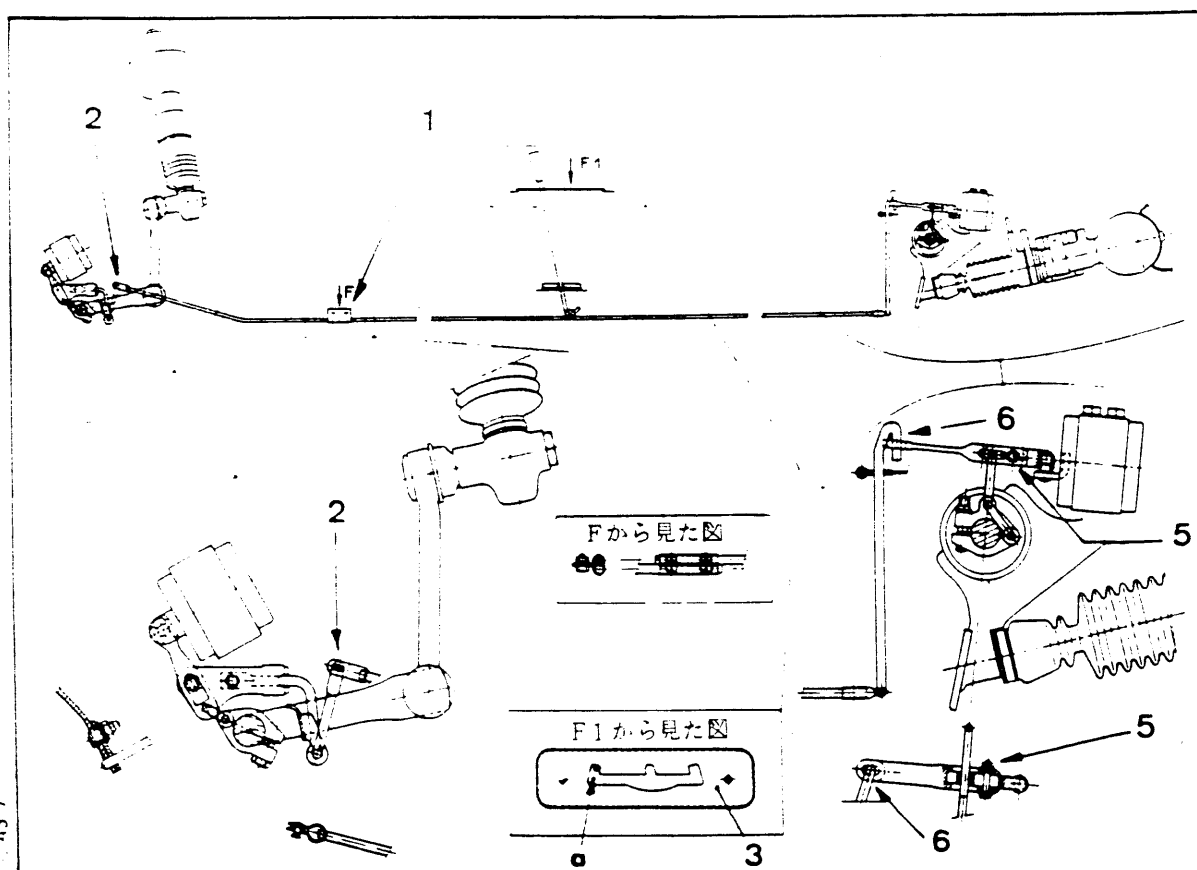
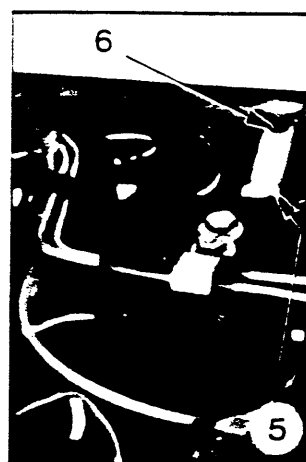
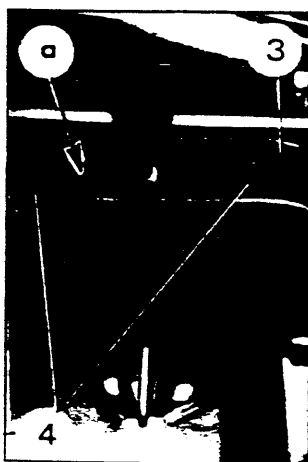
b. フロントコントロールのケランパ(1)をゆるめ、フォークのピンが溝(2)の中央になるように長さを調整する。

13. リヤ側はリヤフォークのピンが溝(6)の中央にあるかを点検し、中央にない場合は、プラスチックフォークのスクリー(5)をゆるめて調整する。

14. 手動車高コントロールを動かしてから、又ノーマル走行の位置に戻して調整状態を再点検する。

15. リヤのハイトコレクターのカバーを取付ける。

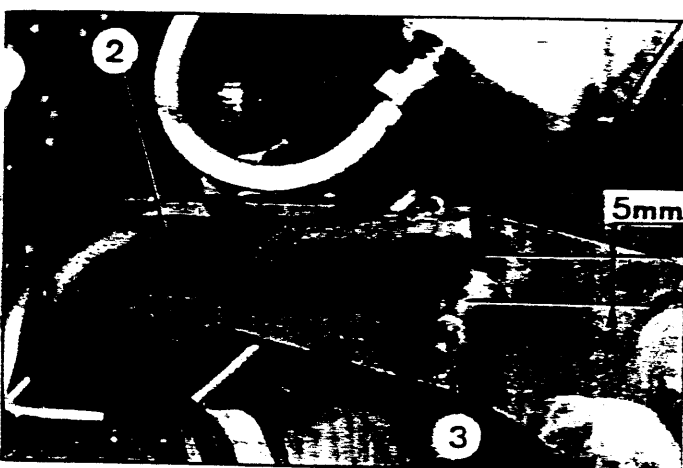
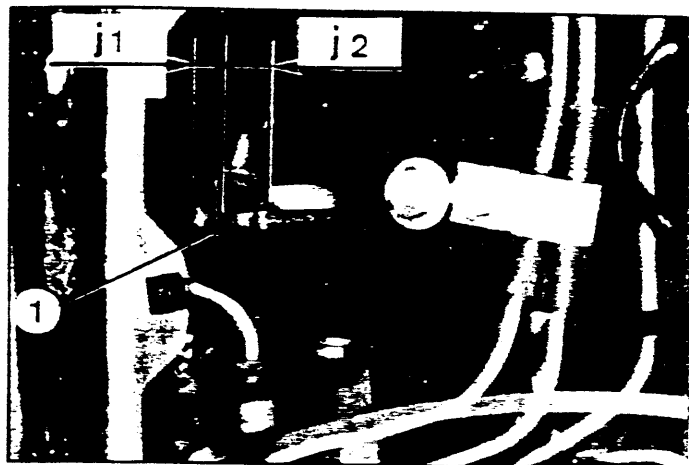
R760



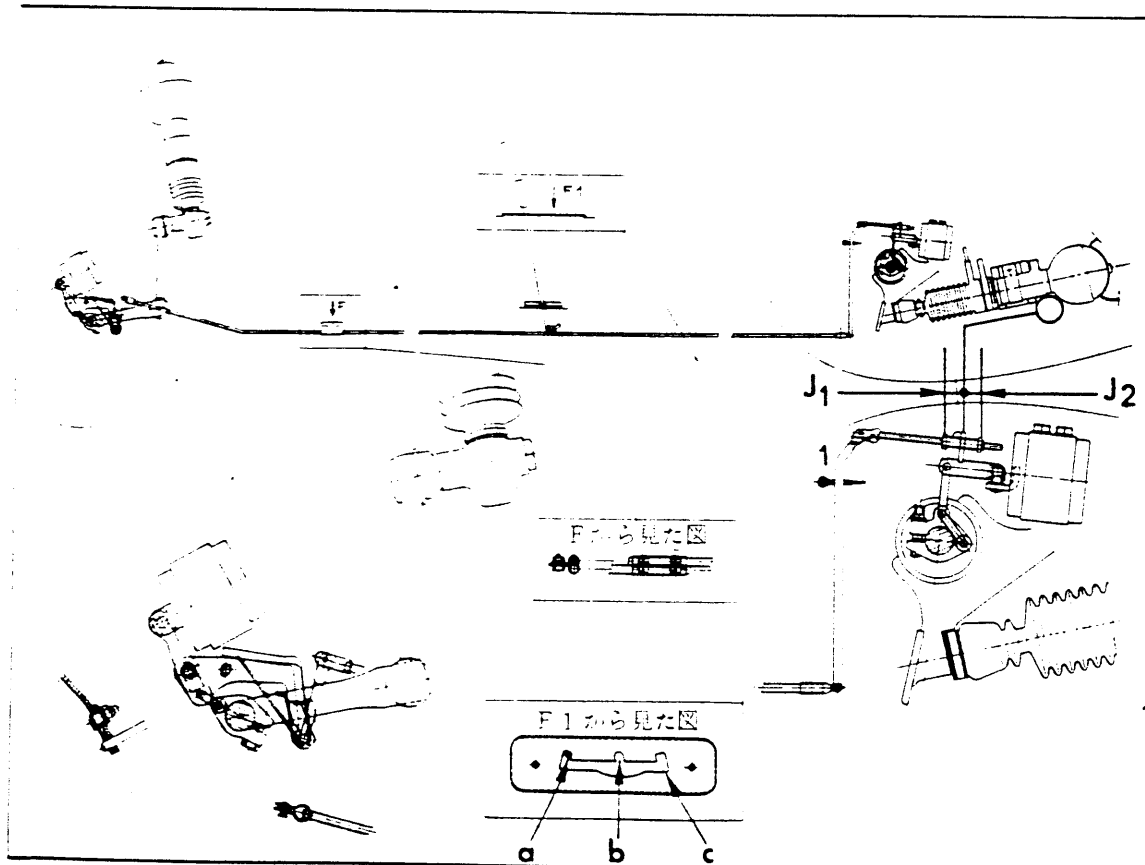
437

5. 手動車高コントロールの点検と調整

この車は、可以降の車

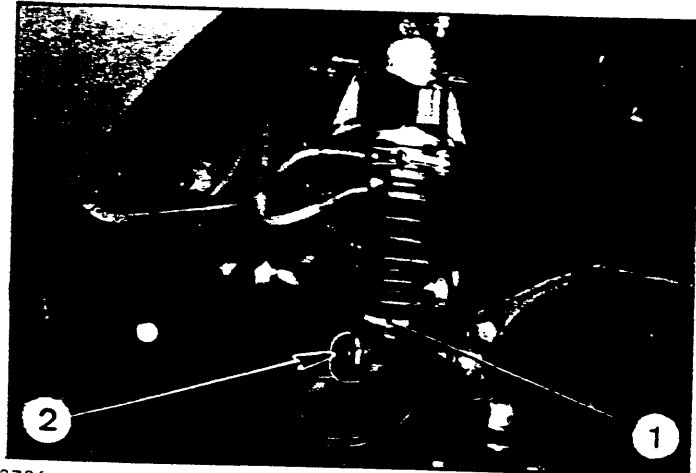


9. 車高の点検と調整を行なう。 (II項参照)
10. 前後のハイトコレクターのカバーを外す。
11. 手動車高コントロールをノーマル走行の位置 (a) にする。
 注: 手動車高コントロールには3つの位置がある。
 ①. ノーマル走行位置 (a)
 ②. 中間位置 (b)
 ③. 高位置 (c)
12. フロントハイトコレクター:
 レバー (2) は調整スクリュー (3) を押していないこと。この間隙は約5mmである。
 リアハイトコレクター:
 j1とj2の間隙は、リヤクランプ (1) の両側共ほぼ同じでなければならない。
13. 手動車高コントロールを (b) の中間位置にした場合、車高は30〜40mm上昇する。この調整はフロントは1/3、リヤは1/1でそれぞれ行なう。
14. 手動車高コントロールを動かして、又、ノーマル走行の位置にしてハイトコレクターの調整状態を再点検する。
15. 前後のハイトコレクターのカバーを取付ける。

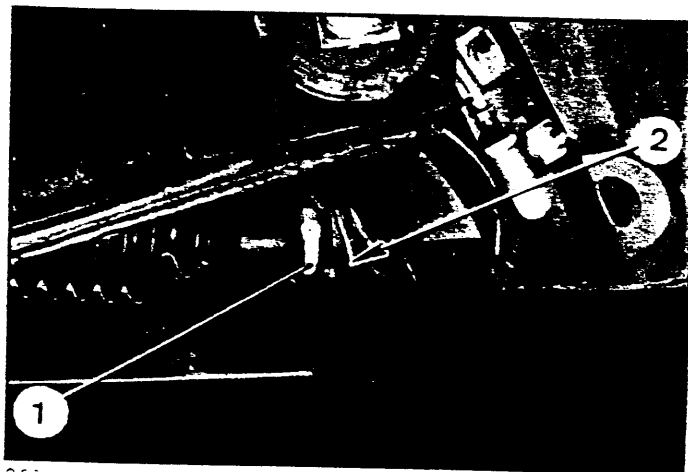


Ⅱ フロント及びリヤのサスペンションボールの潤滑

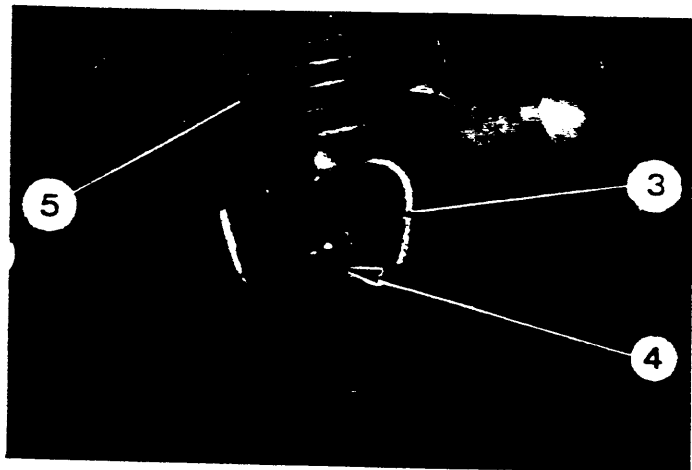
8447



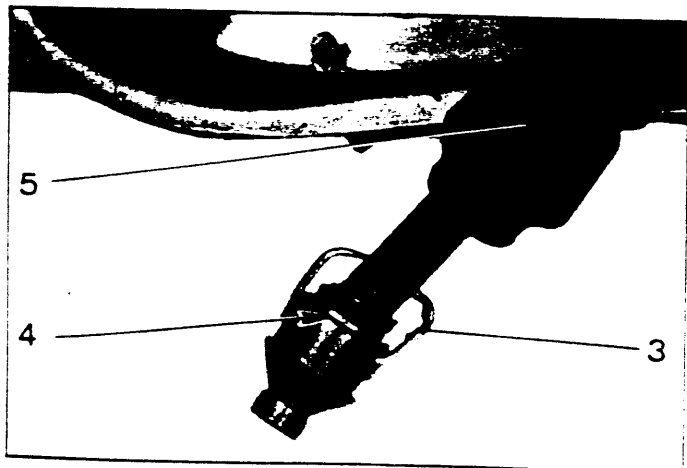
8735



953c



9575



注：1972年11月以降、サスペンションの下にはLHMが注入されている。

フロントサスペンション

リアサスペンション

取外し

1. 車を固定する：

手動車高コントロールを高くして車高を上げ、ジャッキに台付きジャッキを付けてフロント側を上げ、フロントホイールをフリーにして、スタンドに乗せる。リヤ側は台付きジャッキを車高に平行になるようにしてかけておく。

2. サスペンションシステム内の油圧を抜く：

手動車高コントロールをノーマル走行の位置にして、フレッシュ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してリヤサスペンションが完全に下りるまで待つ。リヤ側を持ち上げ、ホッパーに平行になるようにしてスタンドに乗せる。

3. ボール4本を外す

4. 重要：作業場は充分に清潔にしておく。

5. サスペンションボールの取外し：

4個のアーム同じ方法で行なう。

- アームからソケット取付けピン (2) を外す。バンド (2) を外して保護輪を外し、ダストブーツをフレッシュロッド側へ押し込む。
- クリップ (4) を外し、フレッシュロッドからソケット取付けピン (3) を外す。
- ソケットとボールを取外す。
- ソケットとボールとフレッシュロッドを充分洗浄する。

取付け

6. サスペンションボールの取付け

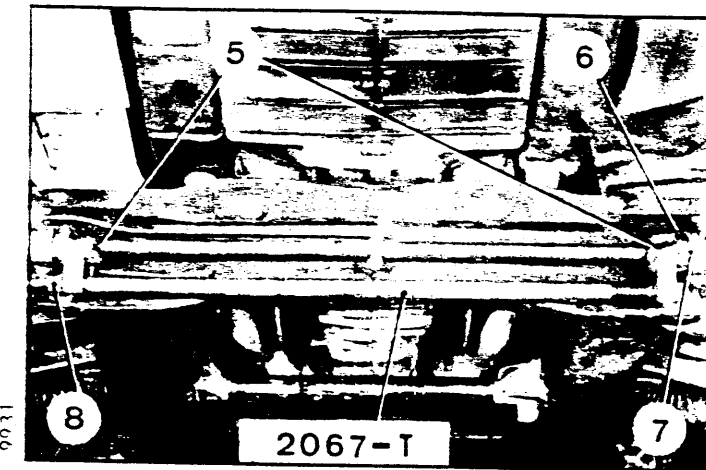
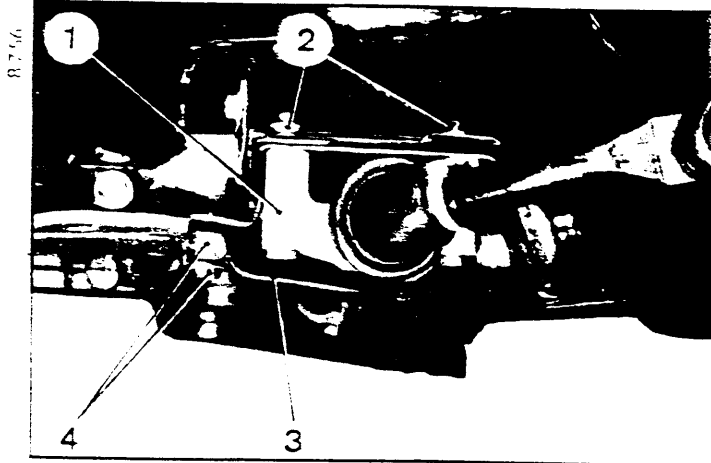
注：アームも同じ方法で行なう。

- ソケットにグリス TOTAL MULTIS を塗る。ソケットにボールを挿入する。
- フレッシュロッドにグリスを塗り、ソケットを取付ける。ピン (3) を取付け、クリップ (4) を付ける。ダストブーツ (5) をかぶせ保護輪をかけてバンド (1) を締める。
- ソケットをサスペンションアームに接続して取付けピン (2) を付ける。
- ダストブーツのエア抜きパイプから規定量のLHMを注入する。

7. ホイール4本を取付ける。

8. フレッシュャーレギュレーターのブリードスクリューを締め、エンジンを始動して車高を高い位置にしてから車を下ろす。

アンチロールバーの調整



注：アンチロールバーは、毎方角に25〜40mmのプレー
を付与して調整する。調整は、調整片の向きで決まる。

1. 車をジャック又はセーラーで持ち上げる。
2. 保護カバーをはずす。
3. バー両側のスプリングプレートを取り外す。

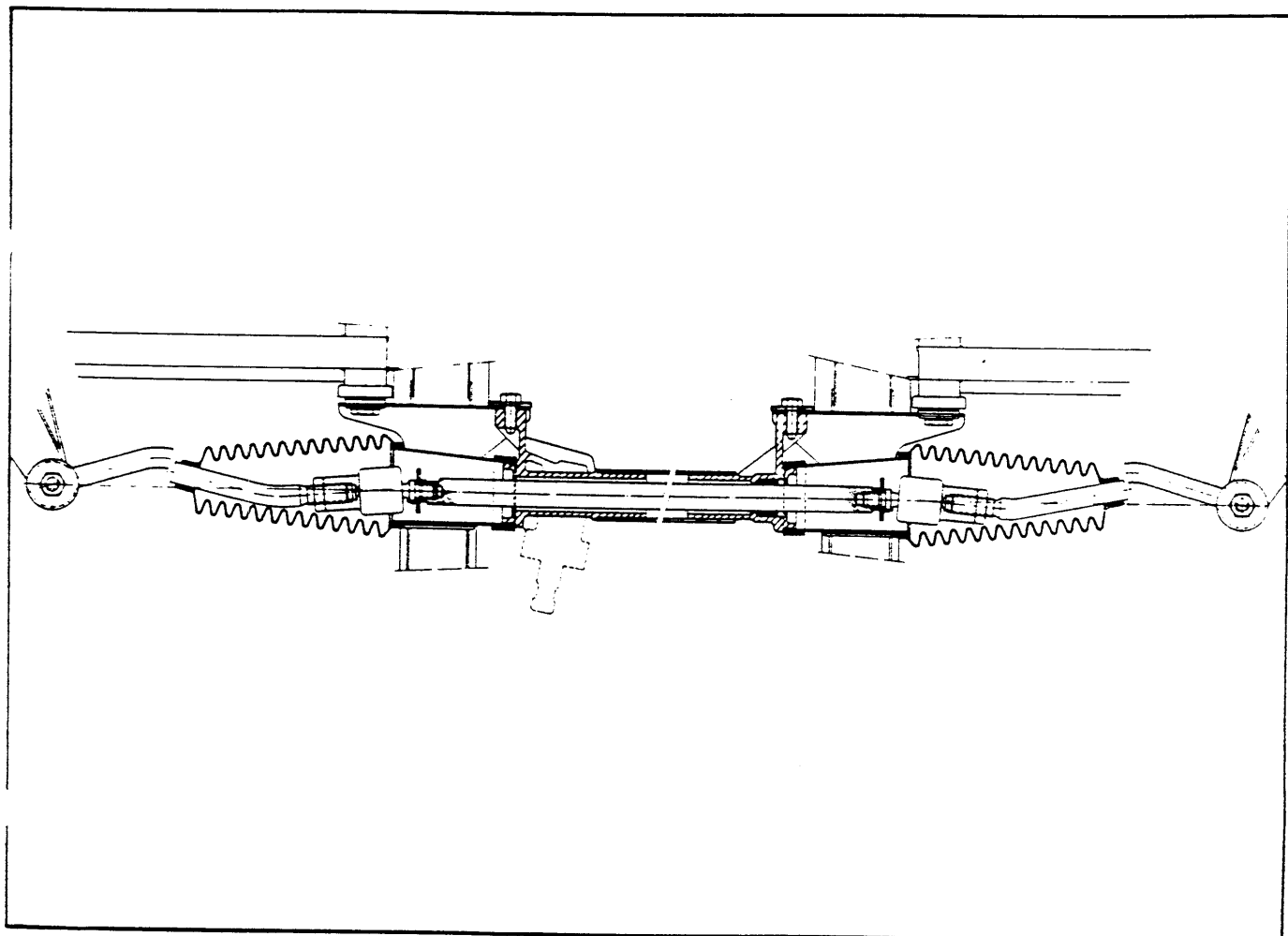
重要：1971年9月以前の車にベアリングプレートを装着するには、ス
トワース・アール・上側固定用、スプリングは、
これらの取付けを容易にするために、ベアリングプレ
ートベアリングプレート間に次のものを挿入する。
a. ベアリングプレートにスプリングを付している場合は、
シム G X 2128 1 A を1枚入れる。
b. ベアリングプレートに付しているスプリングを付している
場合は、シム G X 2128 1 A を1枚入れる。
注：シムは G X 2128 1 A、厚さ1mm、100個の重量
を有する。スプリングプレートの調整は、
2.0 kg/mm。

4. ベアリングプレートを調整する。
工具の図表を使用する。
a. 片方のストローク調整片を調整片、スプリング
プレートをゆるめる。
b. 工具のナットを締めこんでスプリングを調整
する。
c. 工具を下部から図のように取付け、両端のフレーム
部を両側のストローク調整片に当てがい、工
具のナットを締めこんで調整片をゆるめる。これで両側のベ
アリングに正しいプレロードが加わる。
d. ストワース・アール・スプリングプレートを締めこん
で調整片をゆるめる。
e. 工具のナットを締めこんで調整片を調整する。
f. 調整片を取り外す。
5. スプリングプレートを両側のフレーム部に取付ける。
6. 保護カバーを取り付ける。
a. 車はアンチロールバーに付いている調整片を調整
する。もし付いていない場合は、調整片をフレーム
ユニットの間、フレーム取付けボルトの間に
ワッシャを入れる。

I — 諸 元

斷 面 図

G 44.1



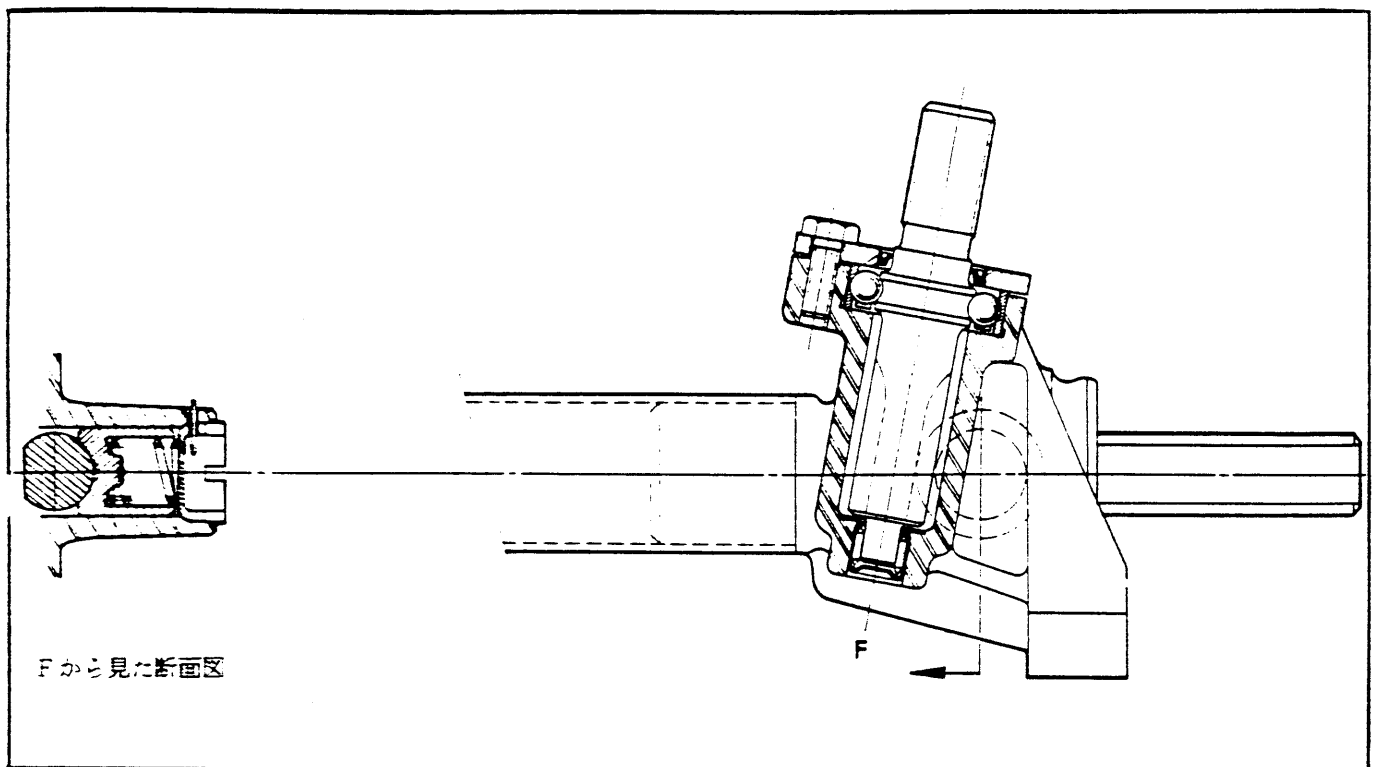
ラック・ピニオン式ステアリング：

- ホイールトーンイン（ノーマル走行位置で）	0 ~ 2 mm
- 最大回転角度（調整なし）	44° 36'
- 最小回転直径（ボディ部）	10.20 m
（ホイール部）	9.40 m
- ステアリング比	1 / 19

I - 主 要 点

ラックピニオンハウジング部断面図

G 44-2 b



ホイールアライメント調整後、ステアリングアームのネジ部のロックナットから先の部分の長さは、左右共同じ長さ（差は2mm以内）であること。

ラックの中央位置：ラックは両側共同じ長さだけ移動すること。

— ラックアランジェーの隙量（最も固いところ）	0.1 ~ 0.25 mm
— ピニオンを回すトルク（アランジェー調整後）	0.06 kg-m
— キンクピンを回すトルク（調整後、オイルを手して）	1.5 kg-m
— ラック上のリバーブツの長さ（直進許可にして）	155 ± 3 mm

ステアリングコラム：

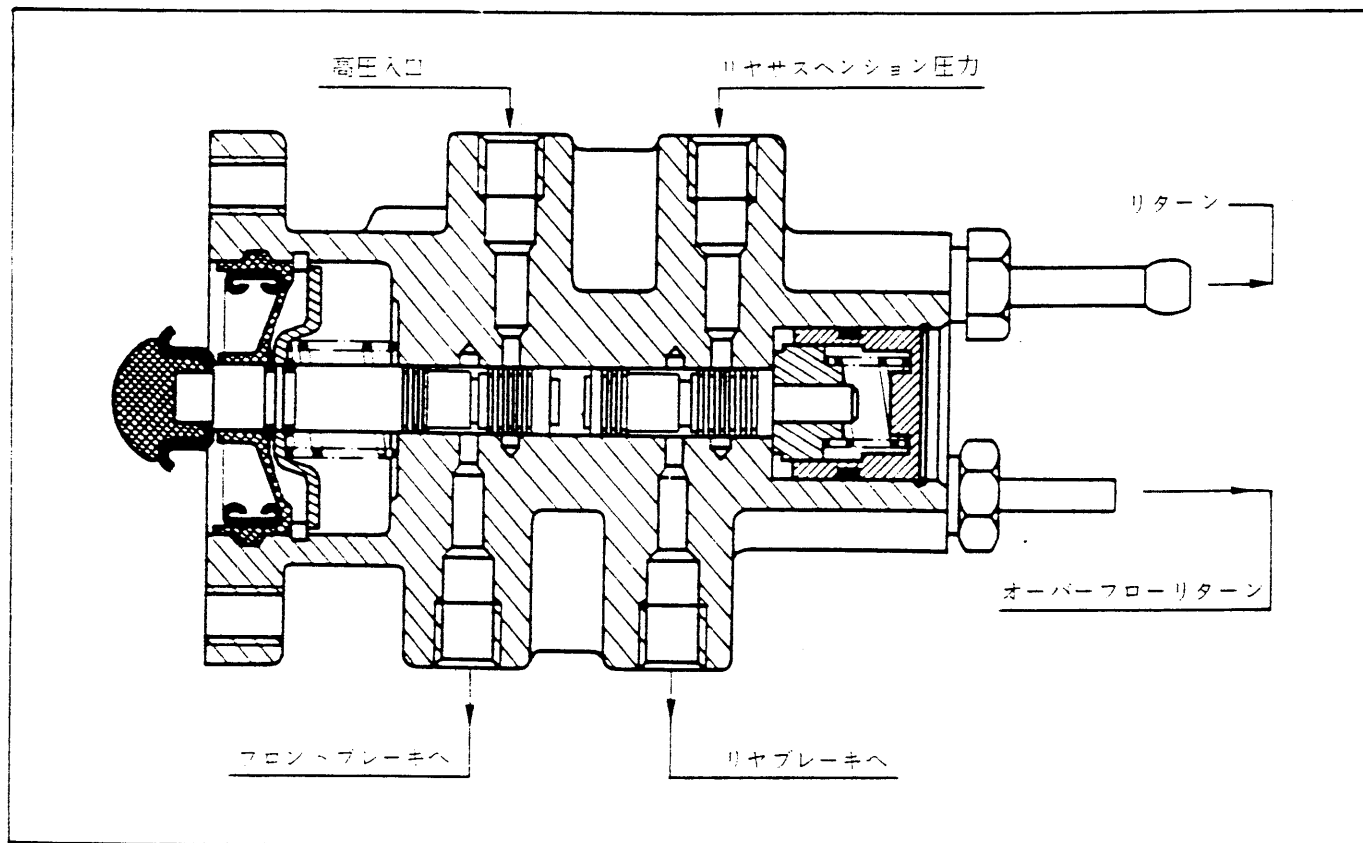
— アッパーカルダンシャフトとステアリングチューブの間隙	1 ~ 1.5 mm
— 直進状態の時のステアリングホイールのスポークの位置	垂直の下側が30° 外側へ向く。

◆ 組付けトルク：

— ラックケーシングの取付け（フロントアクスルユニットに対する）	3.6 ~ 4 kg-m
— ラックボールピン	3.6 ~ 4 kg-m
— ステアリングアームロックナット	3.6 ~ 4 kg-m
— ピニオン取付けワランジ	1.3 ~ 1.4 kg-m
— ステアリングコラムのカルダンクランプ	1.3 ~ 1.4 kg-m
— ステアリングチューブの取付け	1.3 ~ 1.4 kg-m
— ステアリングアームのボールピンナット	1.8 ~ 2 kg-m

ブレーキ コントロール バルブ

G 45.1



◆ 註：ブレーキコントロールバルブにオーバーフローリターンがない場合は、リターン回路（リターンのラベル）に流れる。

I - 諸 元

- メインブレーキ :

- 全四輪ディスクブレーキ（ブレーキユニット毎にピストン 2 個）
- ハイドロリック油圧によるパワー作動システム（カウンタプレッシャユニット付き）
- フロントブレーキにはメインアキュムレーターからの油圧使用
- リヤブレーキにはリヤサスペンションからの油圧使用

- パーキングブレーキ :

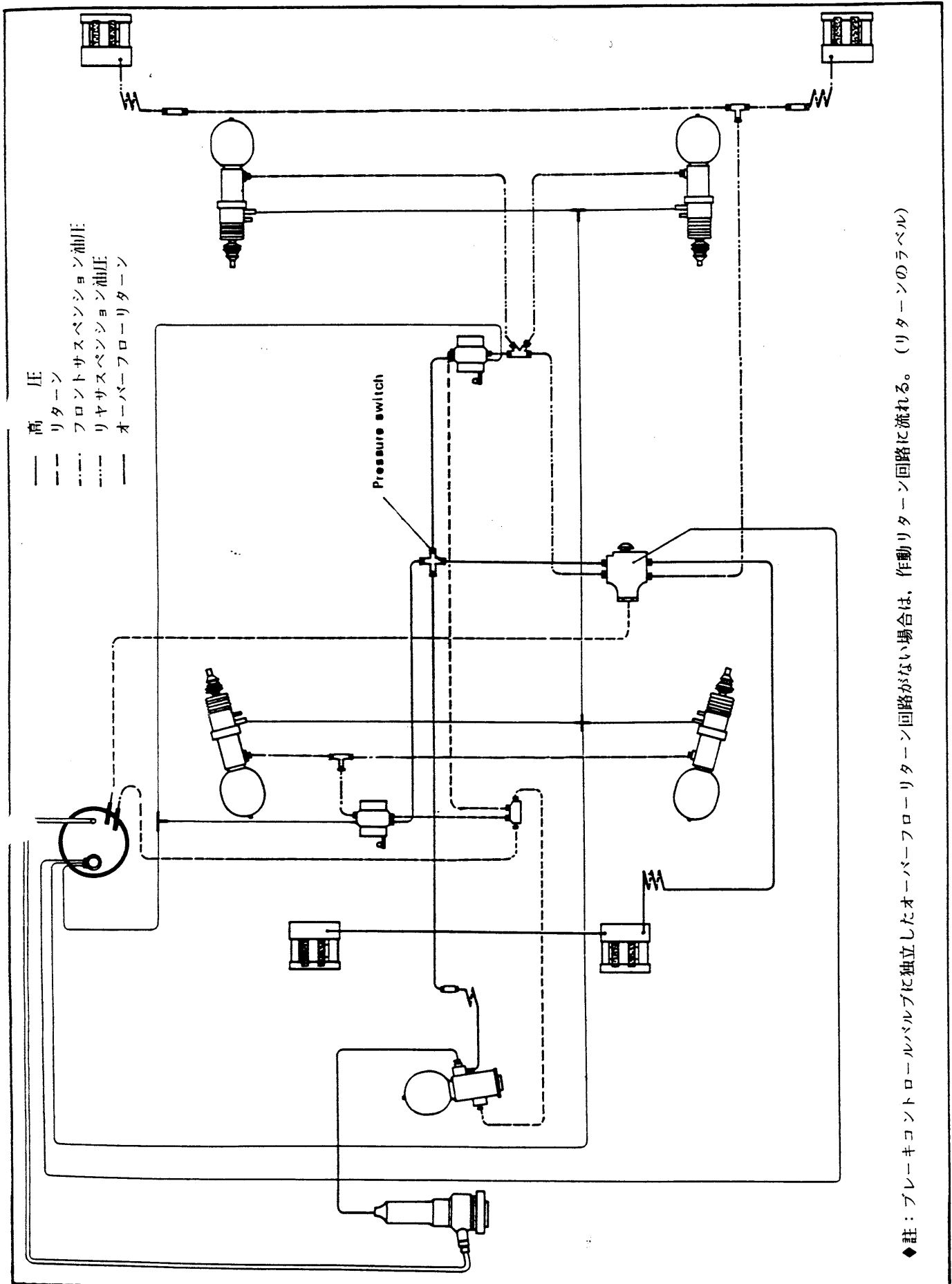
- メインブレーキに付属して独立したシステム
- フロントブレーキディスクを 2 個のパッドで制動

- 全ブレーキ作動面積 :

- メインブレーキ（1972 年 9 月まで）	148 cm ²
（1972 年 9 月以降）	212 cm ²
- パーキングブレーキ（1972 年 9 月まで）	28 cm ²
（1972 年 9 月以降）	44 cm ²

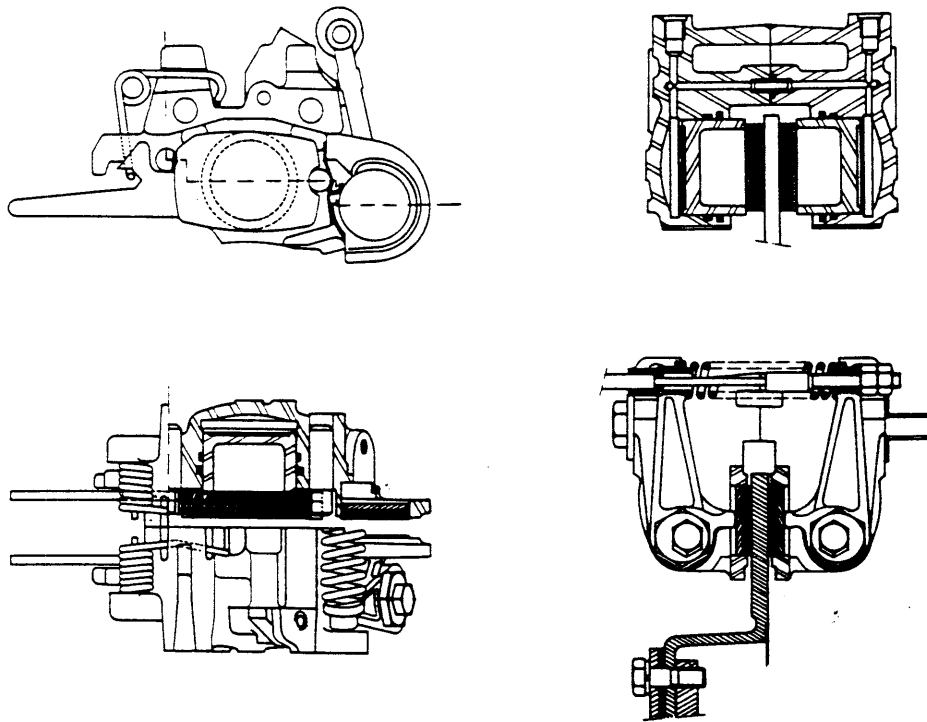
ハイドロリック システムの回路図

G. 39-1



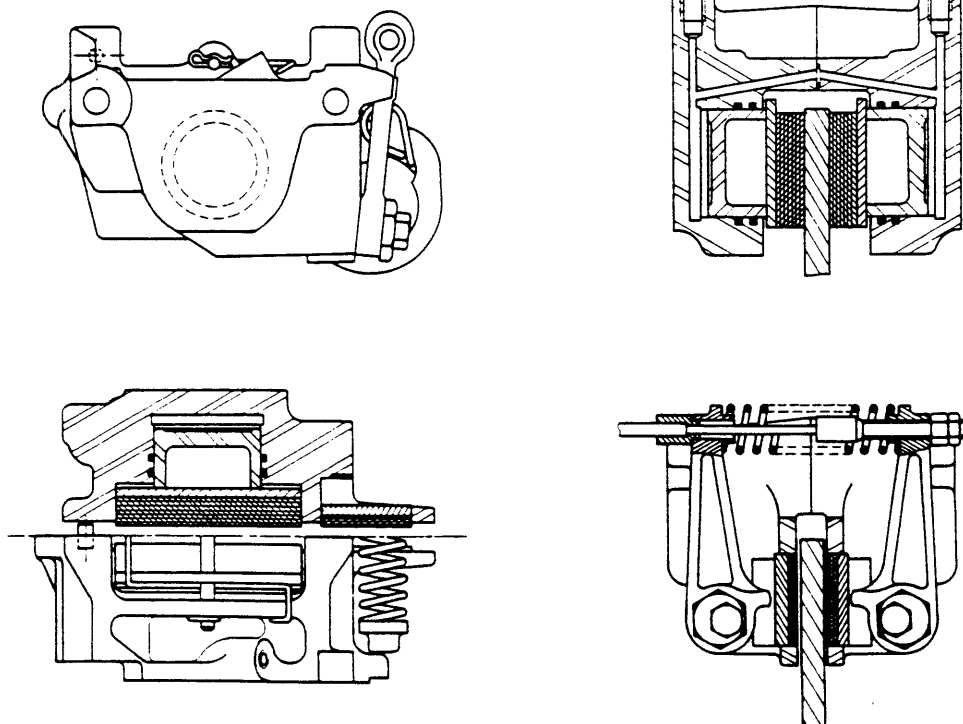
フロントブレーキユニット
(1972年9月まで)

G. 45-2



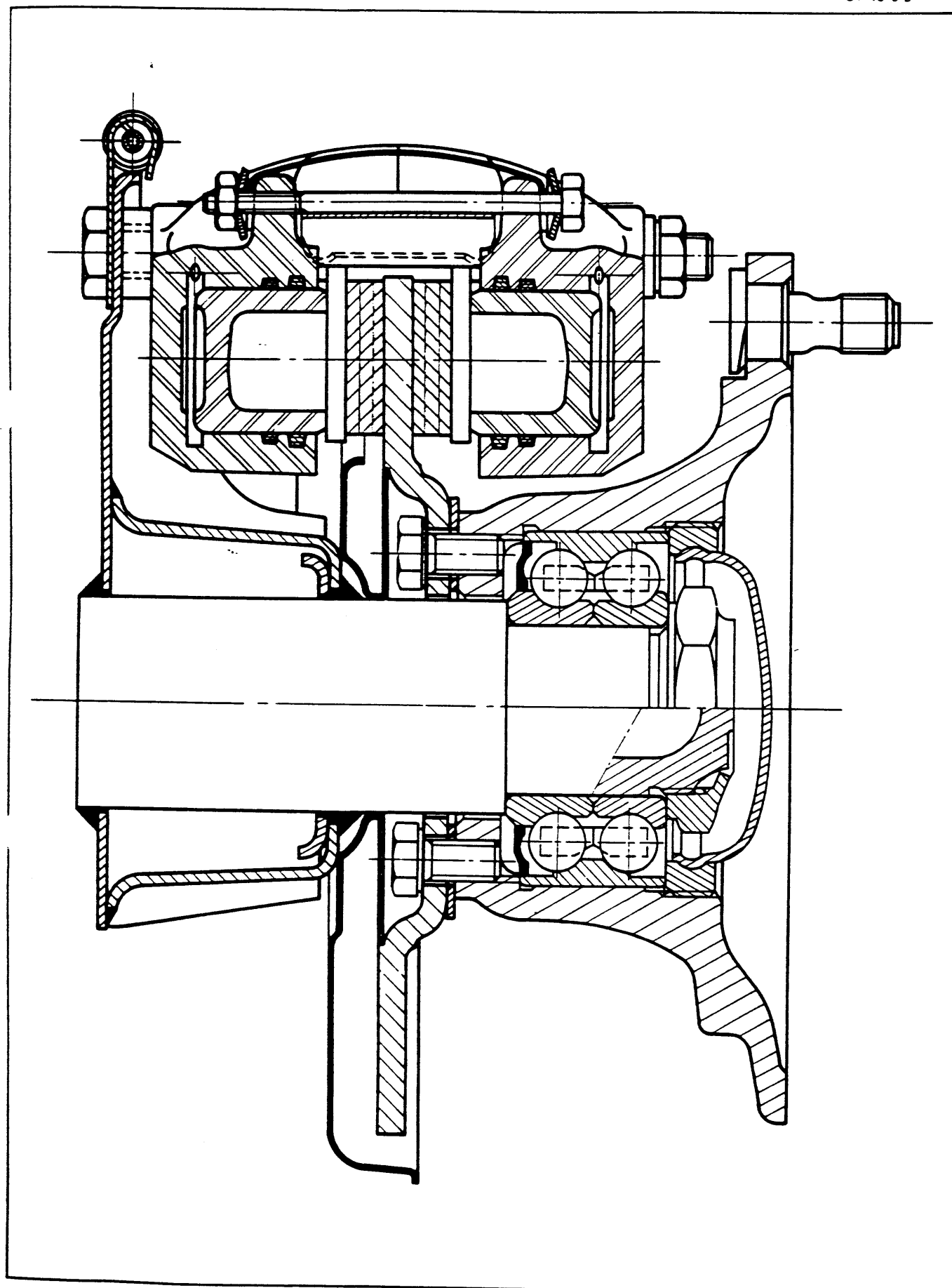
フロントブレーキユニット
(1972年9月以降)

G. 45-5a



リヤブレーキユニット
(全タイプ)

G 45-3 b



Ⅱ-主 要 点

- ブレーキコントロールバルブとペダルの隙間 0.1 ~ 0.5 mm
- ストップランプスイッチ：ランプはブレーキコントロールバルブにペダルが接触したと同時に点灯する。

メインブレーキ

- ディスク直径
- ディスクの厚さ（1972年9月まで）
- ◆-ディスクの使用限度
- ディスクの厚さ（1972年9月以降）
- ◆-ディスクの使用限度
- ディスクの振れの許容範囲
- ブレーキピストンの直径（1972年9月まで）
- ブレーキピストンの直径（1972年9月以降）
- パッド1枚の表面積（1972年9月まで）
- パッド1枚の表面積（1972年9月以降）
- パッドの厚さ（1972年9月まで）
- パッドの厚さ（1972年9月以降）

フ ロ ン ト	リ	ヤ
270 mm	178 mm	
7 mm	6 mm	
4 mm	4 mm	
9 mm	6 mm	
6 mm	4 mm	
0.2 mm	0.2 mm	
42 mm	30 mm	
45 mm	30 mm	
23 cm ²	13 cm ²	
36 cm ²	17 cm ²	
8.55 mm	7.55 mm	
12 mm	7.55 mm	

- ディスクの平面、平行状態の点検：ディスクの8ヶ所で測定する。

厚さの違いの許容限度 0.02 mm 以内

パーキングブレーキ

- パッドの厚さ 3.65 mm
- パッドの表面積（1972年9月まで） 7 cm²
- パッドの表面積（1972年9月以降） 11 cm²
- パッドの調整：ディスクの最も厚いところでパッドとの隙間 0.1 mm

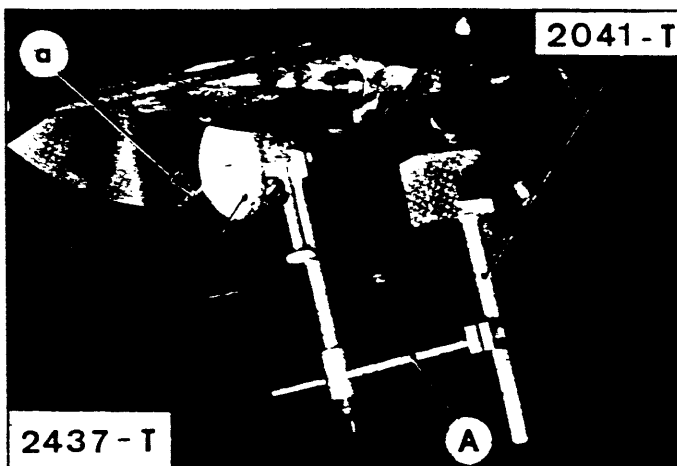
ブレーキユニットの調整

- ブレーキのハーフユニットの合せ面とディスクの中心面とのずれは 0.5 mm 以内

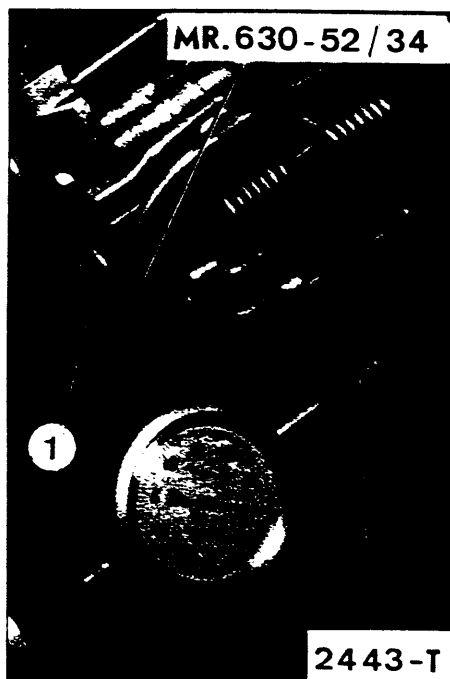
◆締付けトルク

- リヤブレーキユニットの取付け（面とネジに油を付けて） 3.6 ~ 4 kg - m
- リヤブレーキとホイールプレートの取付け 4.5 ~ 5 kg - m
- フロントブレーキディスクの取付け（1stモデル） 4.5 ~ 5 kg - m
- フロントブレーキディスクの取付け（2ndモデル） 6 kg - m
- パーキングブレーキカム 4 kg - m
- パーキングブレーキケーブルのロックナット 1.5 kg - m
- ブレーキコントロールバルブの取付け 1.7 ~ 1.8 kg - m
- ペダルユニットの取付け 1.85 kg - m
- ギヤボックスのドライブシャフト取付けスタッド 0.4 kg - m

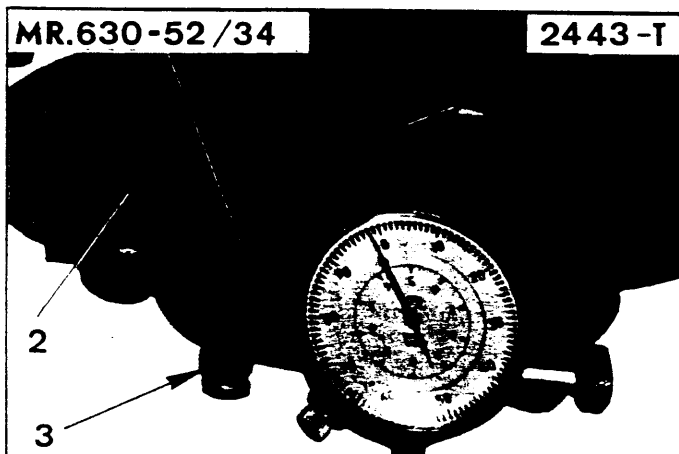
8846



5588



5605



I - フロントブレーキディスクの振れの点検

A. 車上で:

1. 必要な工具:

- ダイヤルゲージ 2437-T
- エキステンションサポート (A)
- ダイヤルゲージスタンド 2041-T 又は 5602-T

2. 車高を上げてフロントをジャッキアップし、スタンドに乗せて各工具を図のようにセットする。

3. ダイヤルゲージの先端 (a) をできるだけディスクに直角にセットする。

B. ギヤボックスが下ろしてある時:

4. ダイヤルゲージの先端にエキステンション 2443-T を取付ける。

5. ギヤボックスのアウトプットシャフトにスペーサー (3) とナットを使ってディスクを取付ける。

a) ブレーキキャリパが取付けられている時:
ブラケットスタンド MR 630-52/34 をブレーキキャリパ取付けボルトで取付ける。

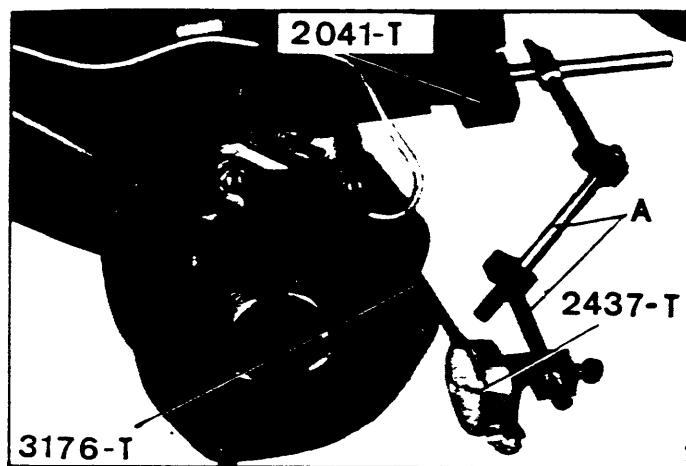
b) ブレーキキャリパが外れている時:
ブラケットスタンド MR 630-52/34 を長さ 110 mm 内径 10 mm のディスタンスチューブを入れてキャリパ取付けボルトで取付ける。

6. ディスクを静かに回して振れを測定する。

ディスクの振れは 0.2 mm 以内

註: この点検によって得られた測定結果はディスクの振れとアウトプットシャフトの振れの合計である。これが 0.2 mm を超えた場合は、ディスクの取付け位置 (6ヶ所ある) を変えて再取付けして振れの測定を行なう。それでも振れが 0.2 mm を超える場合はディスクを取替える。

8866



II - リヤブレーキディスクの振れの点検

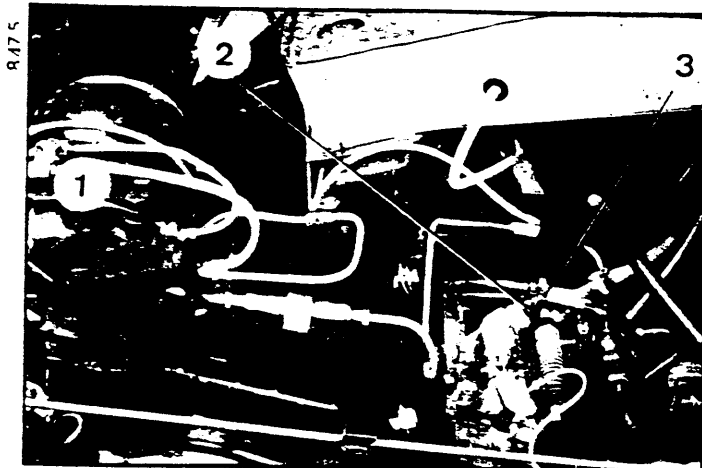
7. 必要な工具 :

- ダイヤルゲージ 2437-T とエクステンション 3176-T
- エクステンションサポート (A) 2本
- ダイヤルゲージスタンド 2041-T 又は 5602-T

8. ホイールを外して工具を図のように取付ける。
ダイヤルゲージの先端をできるだけディスクに直角にセットする。

9. ディスクを静かに回して振れを測定する。
ディスクの振れは 0.2 mm 以内

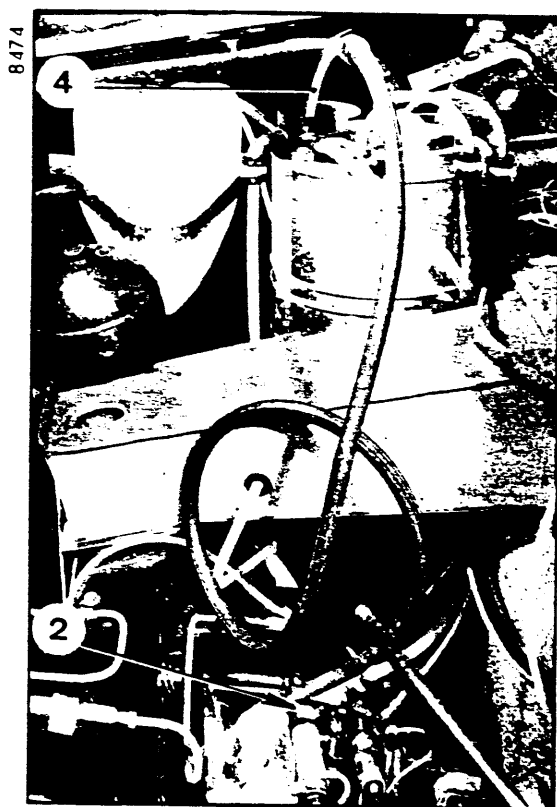
10. 振れが 0.2 mm を超える場合はディスクを取替える。



フロントブレーキのエア抜き

註：この作業は、高圧が高過ぎるとかえってブレーキライン内の空気が泡立って乳化しやすいので、必ず一旦 LHM の圧力を下げてから行なう。

1. ハイドロリックシステム内の圧力を抜く：
 - a) エンジンを止め、プレッシャーレギュレーターのブリードスクリュー（1）をゆるめる。
 - b) 手動車高コントロールをノーマル走行の位置にする。
 - c) 右側のブレーキキャリパ上のブリードスクリュー（2）とリザーバタンクを透明なビニールホース（4）で連結する。
 - d) ブレーキペダルを踏んだままでブレーキのブリードスクリューをゆるめる。



2. ブレーキのエア抜き：

- a) エンジンを始動する。
- b) 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、ビニールホース内を通る LHM 液の中の泡がなくなるまでブレーキを踏んだままにしておく。泡がなくなったらブレーキのブリードスクリューを締める。
- c) ブレーキペダルを離し、ビニールパイプを外す。
 - －ブレーキペダルを強く踏んで、ブレーキブリードスクリューからのもれを点検した上でスクリューを締める。
 - －エンジンを止め、ブリードスクリューにラバーキャップ（3）を取付ける。

リヤブレーキのエア抜き

3. 手動車高コントロールを高位置にし、ジャッキに台 2510-T を付けてリヤシートの真下に掛けておく。
4. ハイドロリックシステム内の圧力を抜く：
 - a) 手動車高コントロールをノーマル走行の位置にする。
 - b) プレッシャーレギュレーターのブリードスクリュー（1）をゆるめる。
 - c) 手動車高コントロールを高の位置にする。
 - d) 車高が完全に下るまで待つ。
 - e) ジャッキを上げてスタンドに乗せ、リヤホイールを外す。
 - f) 両側のブレーキブリードスクリューに透明なビニールホースをつけ、きれいな容器又はリザーバタンクに接続する。
 - g) ブレーキブリードスクリュー（6）をゆるめ、ブレーキペダルを踏む。

5. ブレーキのエア抜き：

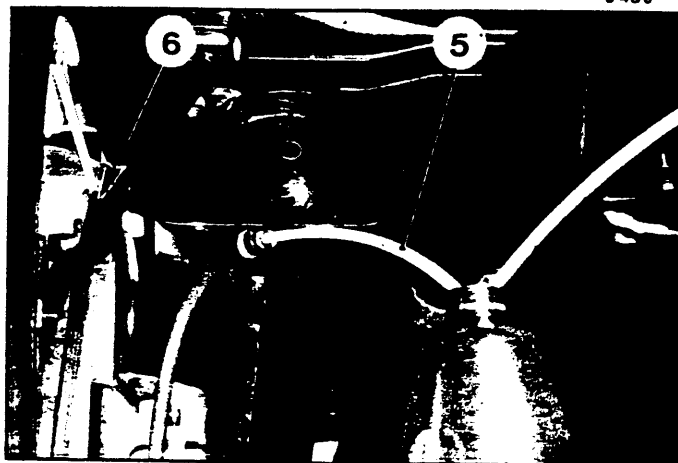
- a) プレッシャーレギュレーターのブリードスクリュー（1）を締め、ブレーキペダルを踏んだままでエンジンを始動する。
- b) ビニールホース内の LHM 液に泡がなくなったらブレーキのブリードスクリューを締めブレーキペダルをはなす。

注意：ハイドロリックシステム内の圧力が上昇するにつれてリヤアームは高位置になるので要注意。

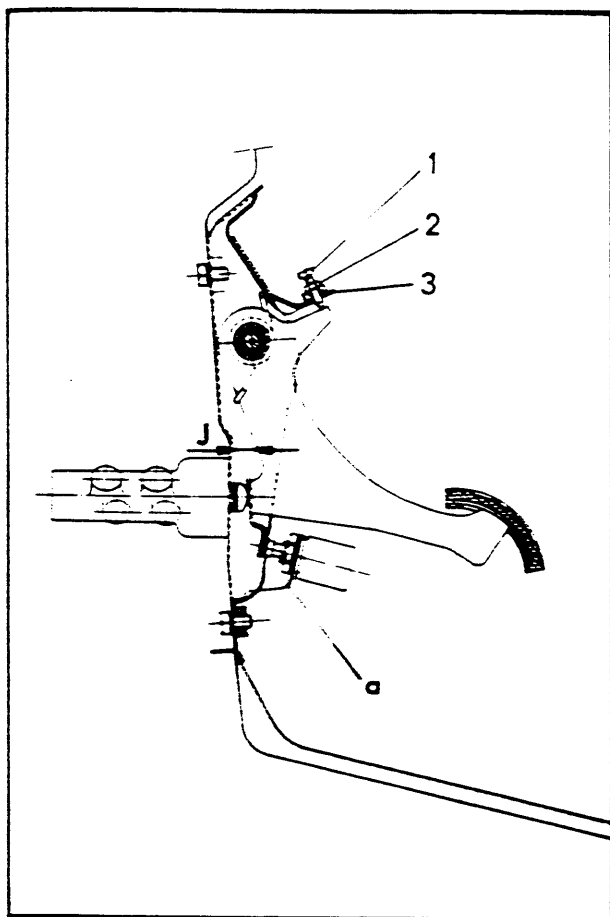
- c) ビニールホースを外し、ブレーキペダルを強く踏んでブリードスクリューからのもれを点検した上で、ラバーキャップを付ける。
エンジンを止める。

6. リヤホイールを取付けて車を下す。

8480



G. 45.4



ブレーキペダルの遊びの調整

1. ペダルの遊びの調整 :

- a) 調整スクリュー付きのペダル :
ペダルとブレーキコントロールバルブとの隙間 (J) が規定値になるようにスクリュー (1) で調整し、ロックナット (2) を締める。
- b) 調整スクリューなしのペダル :
ペダルとブレーキコントロールバルブとの隙間 (J) が規定値になるように鉄板 (3) を曲げる。
 $J = 0.1 \sim 0.5 \text{ mm}$

2. ブレーキペダルの作動の点検 :

- a) ハイドロリックシステム内の圧力を抜く :
- 手動車高コントロールをノーマル走行の位置にする。
- プレッシャーレギュレーターのブリードスクリューをゆるめる。
- 手動車高コントロールを高い位置にする。
- b) まずブレーキペダルをコントロールスライドバルブのストロークが終るところまで強く 3 ~ 4 回踏みその後足をはなした時、ペダルがストッパーのところまで軽く戻るのを確認する。

註 : J の隙間は基本調整値でなければならない。

J の隙間が多い場合はスライドバルブの戻り不良。

- 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。

ストップランプスイッチの調整

3. ペダルの遊びの動きを点検する。

(1, 2 項参照)

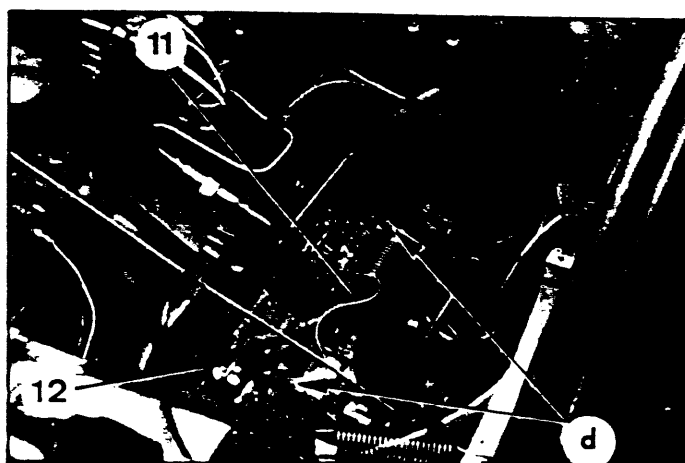
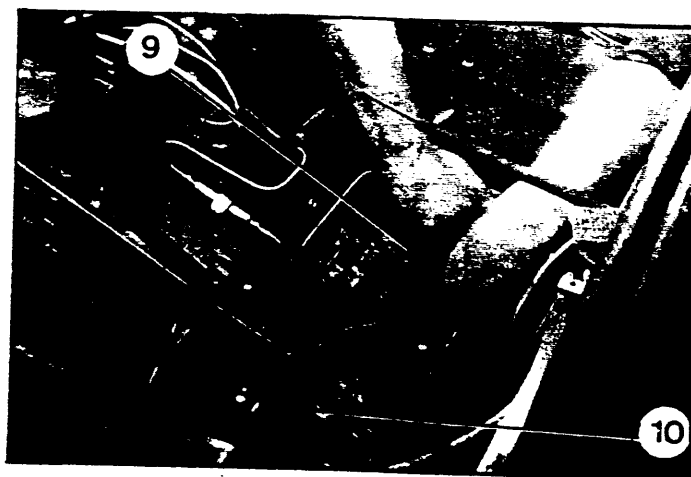
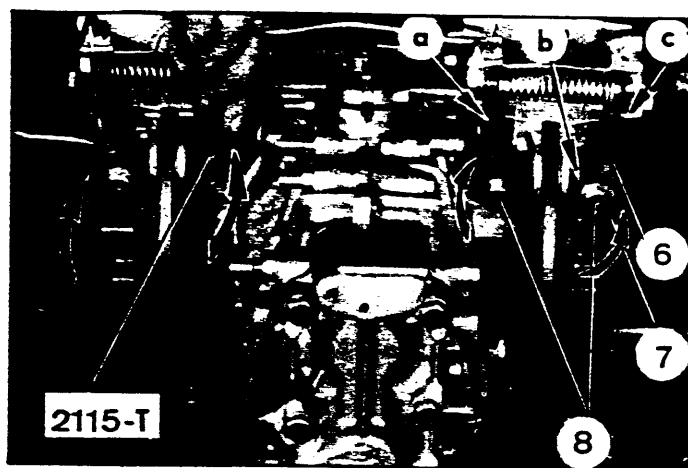
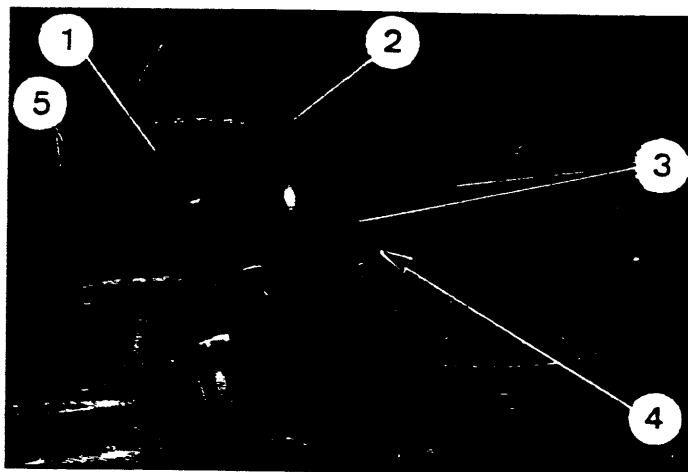
4. ストップランプスイッチの調整 :

ブレーキランプは、ペダルがブレーキコントロールバルブに接触したと同時に点灯すること。

調整は、スイッチの取付けプレート (a) を曲げて行なう。

B440





パーキングブレーキの点検と調整

1. 車のフロントを上げてスタンドに乗せ、ブレーキレバーを完全に戻して、スペアホイールを外す。
2. ヒーターディストリビューションボックス (1) を外す:
— スクリュー (5) を外し、ラバークリップ (3) を外し、ヒーターケーブル (2) を外し、スクリュー (4) をゆるめる。ボックス (1) はヒーターダクトとその取付けクランプを付けたままで、ボックス (1) 全体を外す。
3. ブレーキカム調整:
a) パーキングブレーキケーブルのロックナット (9) と (10) をゆるめる。
b) 各ブレーキキャリア毎に:
— カム (7) のロックスクリュー (8) をゆるめる。
— スパナ 2115-T を使ってカム (7) を回してパッドの隙間が最大になるようにセットする。
— 各アーム (6) がブレーキキャリアのストッパー (a) と (c) に当たっていることを確認する。
当らないときはケーブルをゆるめる。
— カム (7) を矢印の方向に回して、ブレーキパットのバックプレートとアームのヒール (b) との隙間が 0.1 mm になるように調整する。(フィラゲージ使用)
— この隙間調整はディスクの最も重くなるところで行なう。(ホイールを回してディスクを回す。)
— カムが回らないようにしておいてロックスクリュー (8) を締める。締めたあと隙間を再点検する。
4. パーキングブレーキケーブル (12) の調整:
各ブレーキキャリア毎に:
— アウターケーブルが正しい位置にあり、且つ両端がキャリア側 (11) も、ダッシュホード側も正しく納まっていることを確かめる。
— ケーブルの調整ナット (9) をアーム (6) に当たるまで締込む。(ケーブル (12) を押し込みながら行なうと調整が容易にできる。)
註: 両側の調整ナット (9) と (10) を交互に締めて、ケーブル端のネジ部の突出長さが両側共同じ (± 5 mm) にすること。
— ロックナットを 1.5 kg-m のトルクで締める。
5. パーキングブレーキの点検:
パーキングブレーキを数回作動させて、調整が変わらないことと、制動力が充分であることを確認する。
6. ヒーターディストリビューションボックス (1) を取付け、防火壁にガスケットを挿入し、ヒーターダクトをつなぎ、ラバークリップ (3) とケーブル (2) を取付け、スペアホイールを乗せる。
車を下す。