

シヤシ

変更項目のみ記載、記載なき項目は、
'91-9 新型車解説書および整備解説書
を参照下さい。

4-1 サスペンション

■概要

フロントストラット&コイルスプリング 2

■整備要領

フロントストラット 2

4-2 ステアリング

■概要

■構造・作動 5

■トラブルシューティング 6

■構成部品 7

■整備要領

(1)ステアリングシャフト 8

(2)タイロッド 8

4-3 ブレーキ

■概要 9

■仕様 10

■構造・作動

フロントディスクブレーキ 11

マスターシリンダ 11

プロポーショニングバルブ 12

リヤブレーキ 13

リザーバタンク 15

格納式ハンドブレーキ 16

■車上点検 19

■準備品 20

■整備要領

(1)マスターシリンダ 20

(2)ブレーキブースタ 23

(3)フロントディスクブレーキ 24

(4)リヤドラムブレーキ 25

(5)パーキングブレーキ 29

(6)プロポーショニングバルブ 29

(7)ブレーキホース&パイプ 30

4-4 タイヤ&ホイール

[1] タイヤ&ディスクホイール 31

[2] スペアタイヤ 32

[3] 空気圧 32

■ 主要変更点

4-1 サスペンション

- ・ストラット関連部品の削減及び統合化により新スラストベアリング(樹脂製一体型)を新製した。

4-2 ステアリング

- ・ステアリングシャフトのユニバーサルジョイントネジ結合部形状を変更。

4-3 ブレーキ

- ・フロントブレーキ材質をセミ・メタリックよりレジン・モールド(非アスベスト)に変更。
- ・マスターシリンダをステップボアよりストレートボアに変更し、それに伴いファーストフィルバルブを廃止。
- ・液圧制御バルブをイナーシャプロポーショニングバルブ(Gバルブ)よりマスターシリンダ内蔵のプロポーショニングバルブに変更。
- ・リヤブレーキのオートアジャスタ機構をワンショットタイプに変更。
- ・リザーバタンクはメーカ標準品のものを採用。(従来はサンバー専用品)
- ・市場要望により赤帽車に格納式ハンドブレーキレバーを新規採用。

4-4 タイヤ&ホイール

- ・トラックSDX車はラジアルタイヤ化(145R12-6PR LT)し、2WD-Diasサンサンルーフ車のタイヤサイズを155SR12-6PR LTにアップした。
- ・標準装着タイヤ仕様変更に伴い、スペアタイヤを変更。

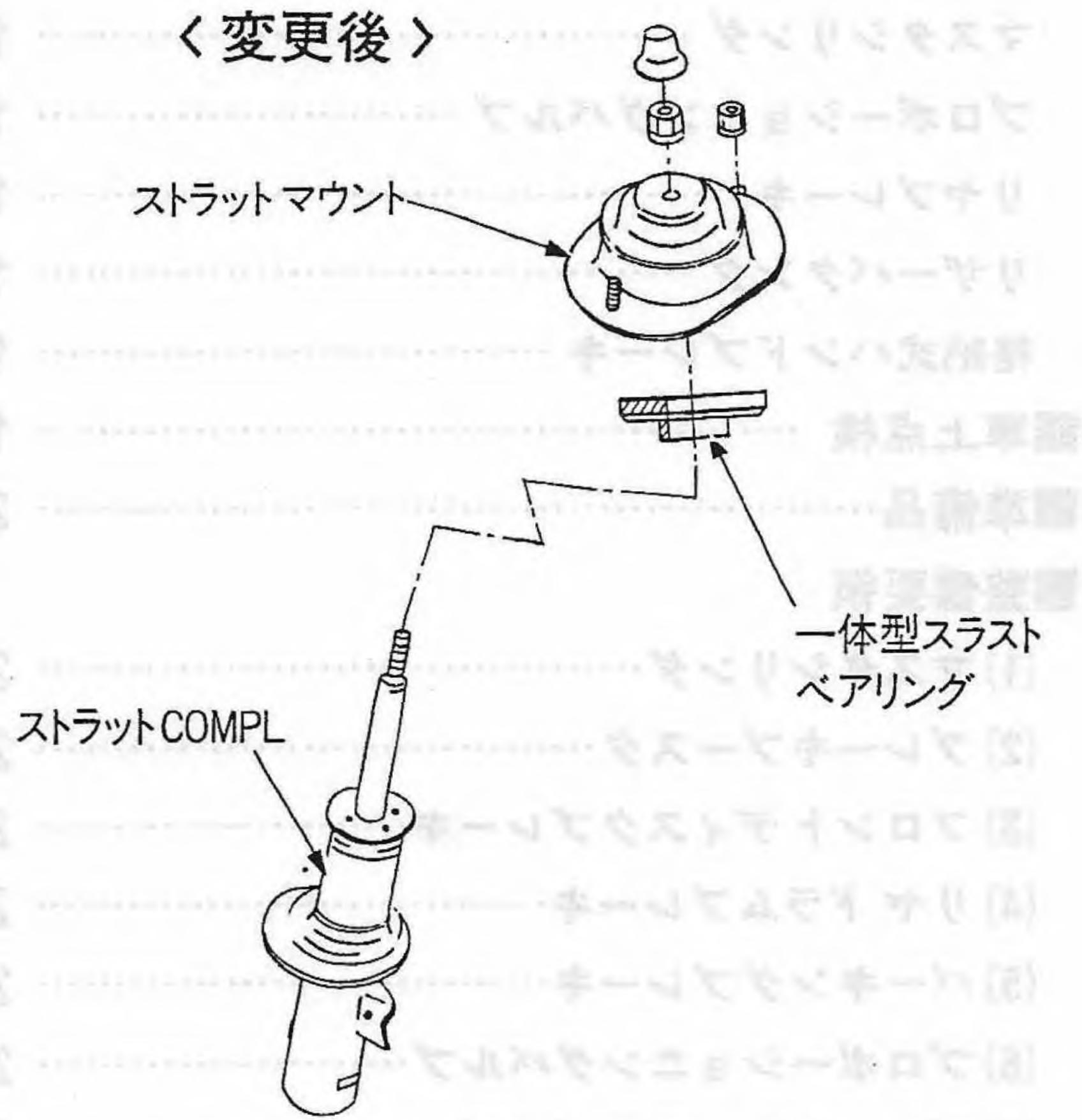
■ 概要

フロント ストラット & コイルスプリング

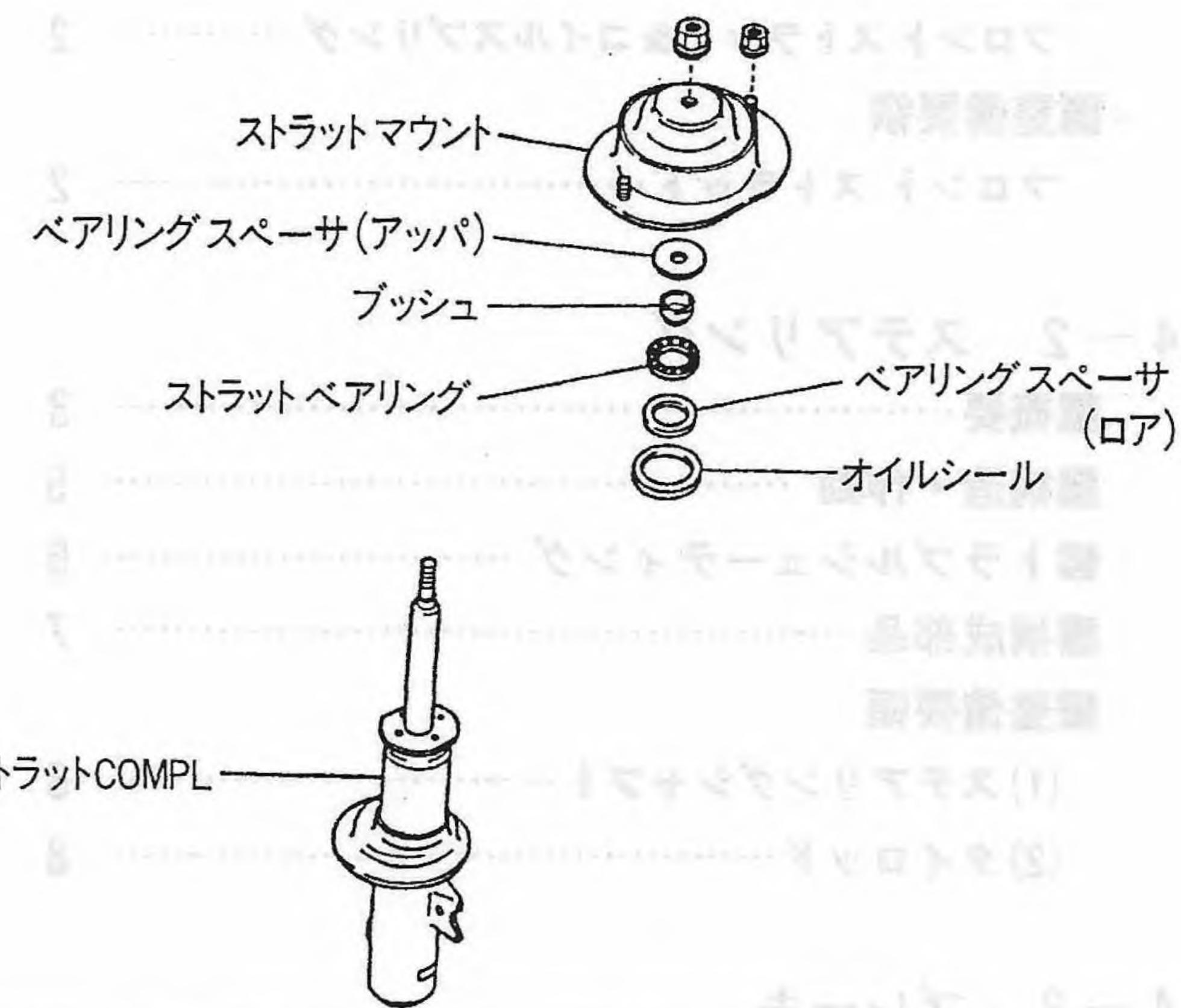
〈変更内容〉

- ・ストラット関連部品の削減及び統合化を図り樹脂製一体型の新スラストベアリングを新製した。

〈変更後〉



〈変更前〉



変更部品一覧と互換性

部品名称	新旧互換性
ストラットCOMPL	 旧のベアリング・スペーサー・(アップ)を使用すること。
ストラット マウント	 旧のベアリング・スペーサー・(アップ)を使用する。
ブッシユ	
ベアリングスペーサー(ロア)	旧のベアリング・スペーサー・(アップ)を使用する。
スラストベアリング	
ベアリングスペーサー(アップ)	
オイルシール	

整備要領

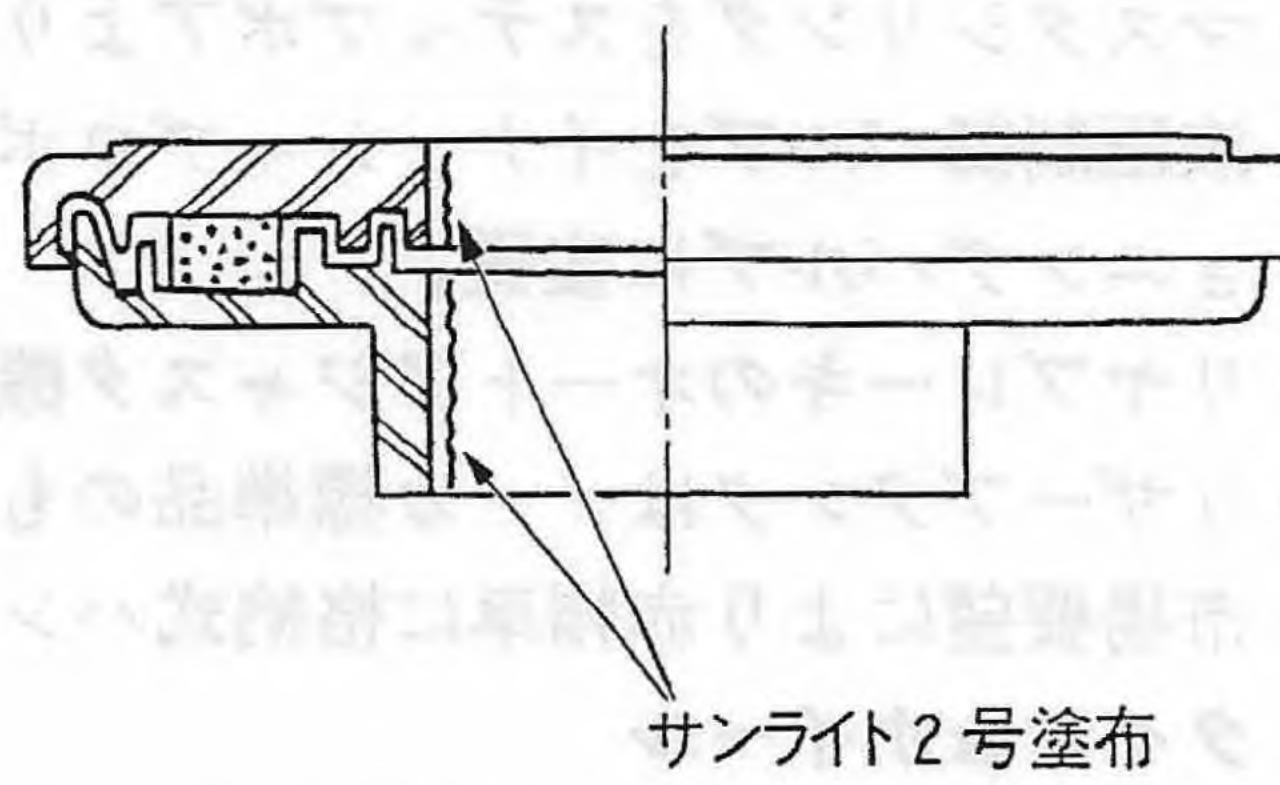
フロント ストラット

〈組立て〉 ……下記以外は変更なし

コイルスプリングコンプレッサを用いて、逆手順で組立てる。

注意

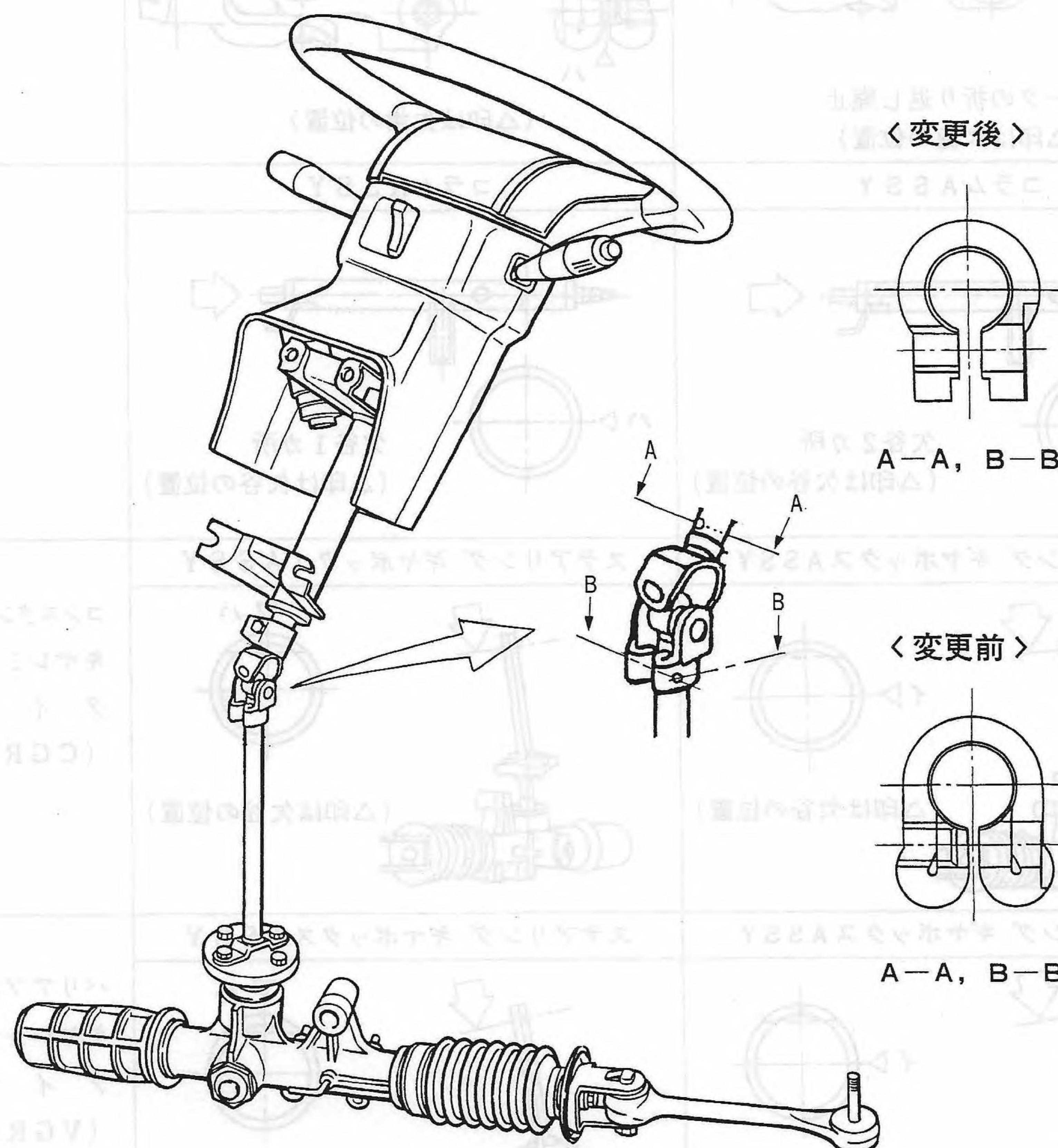
- ・新スラストベアリング組み込み時は
下図の個所の内面全周にグリース「サンライト2号相当」1 gを均一に塗布のこと。



■ 概要

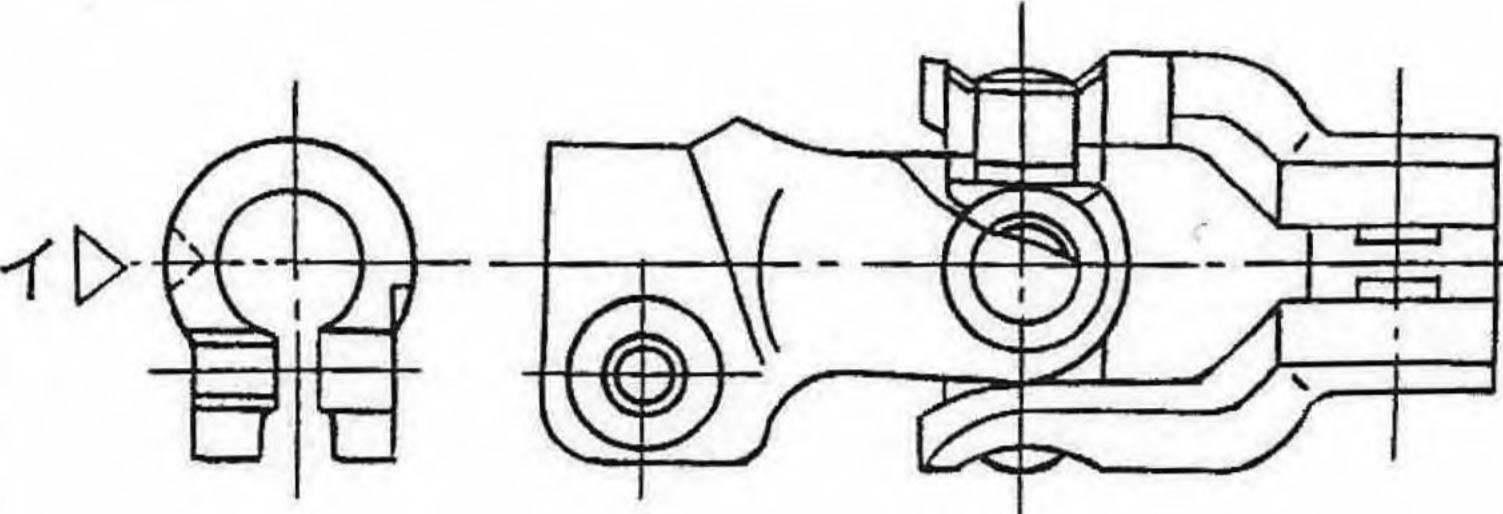
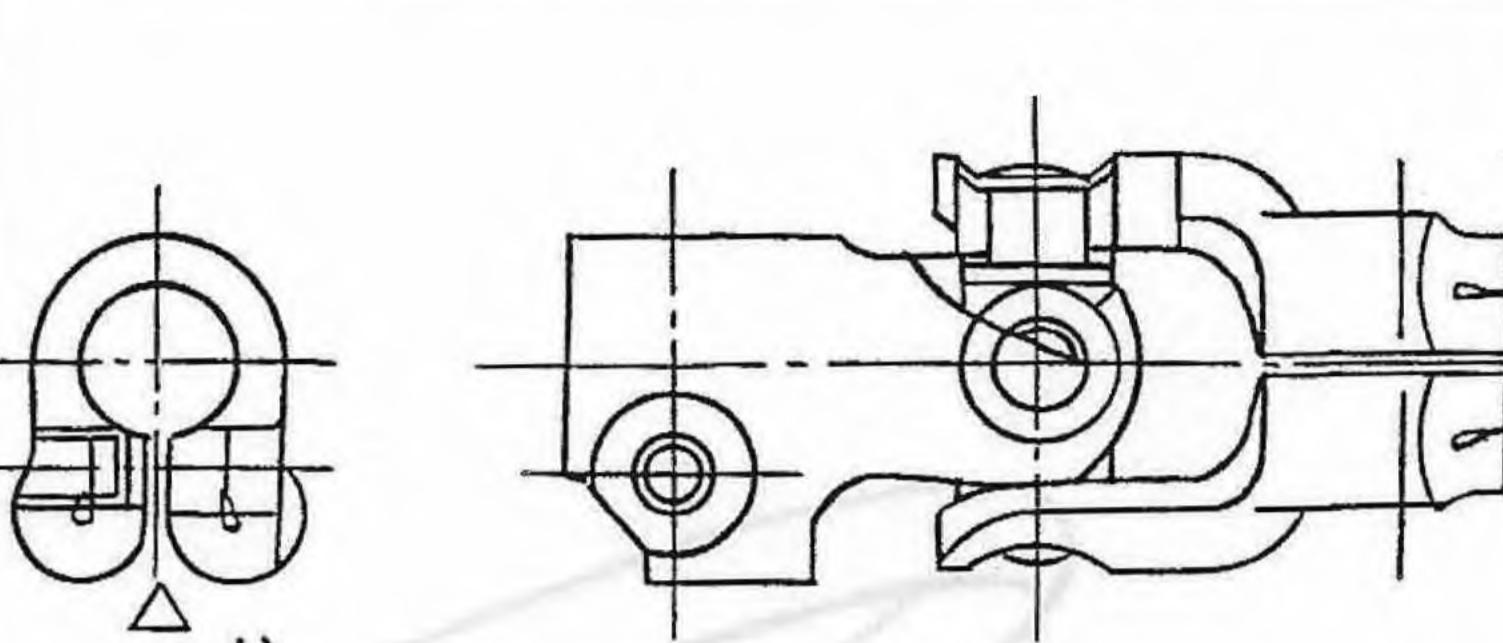
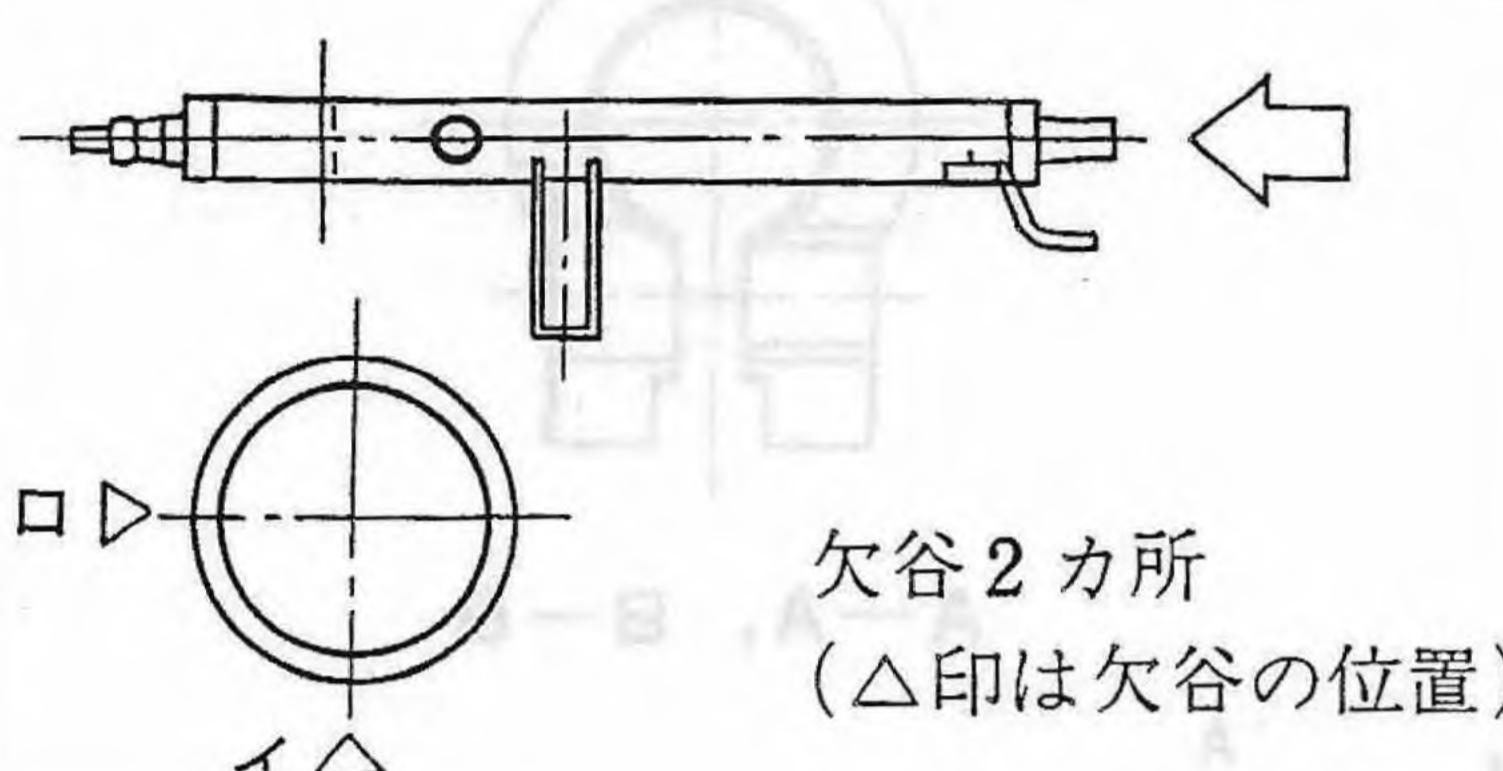
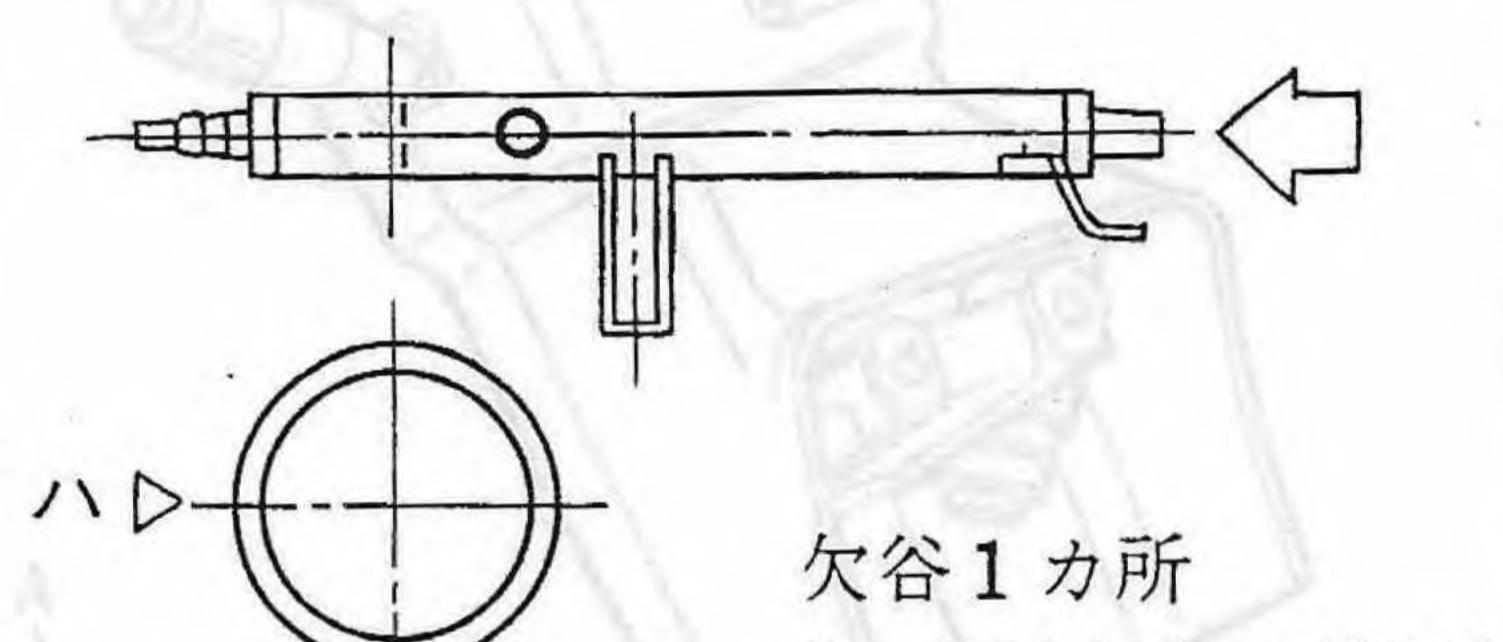
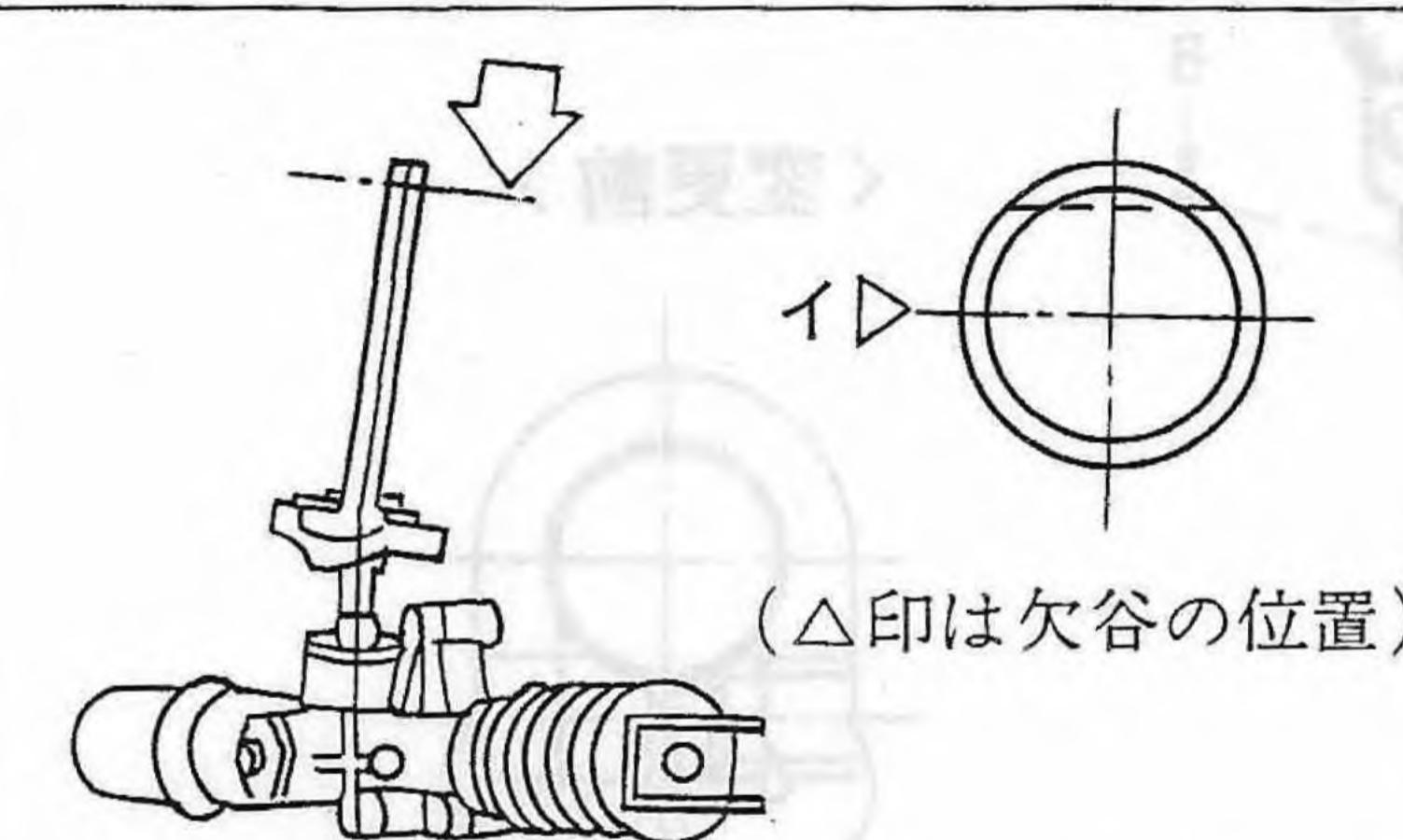
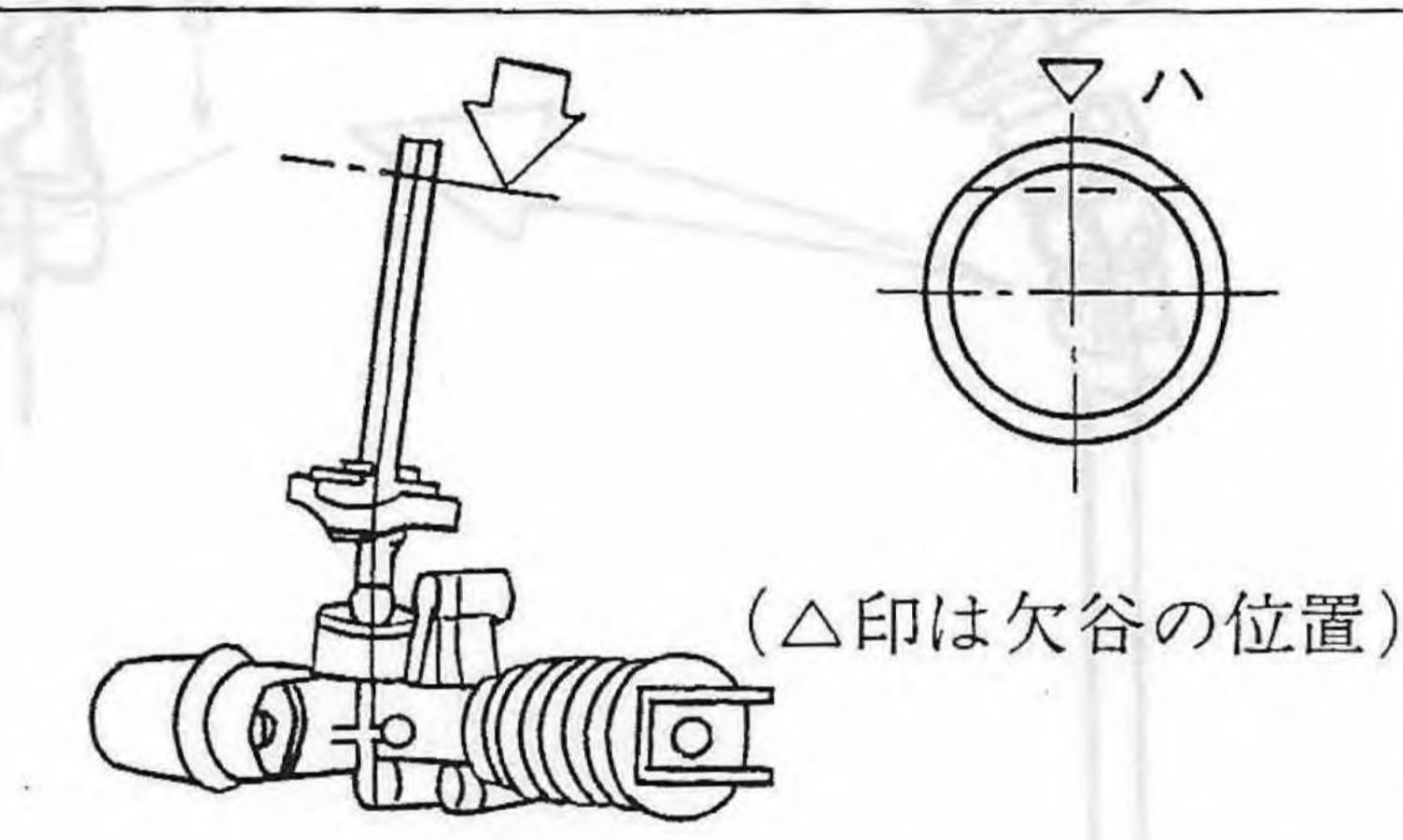
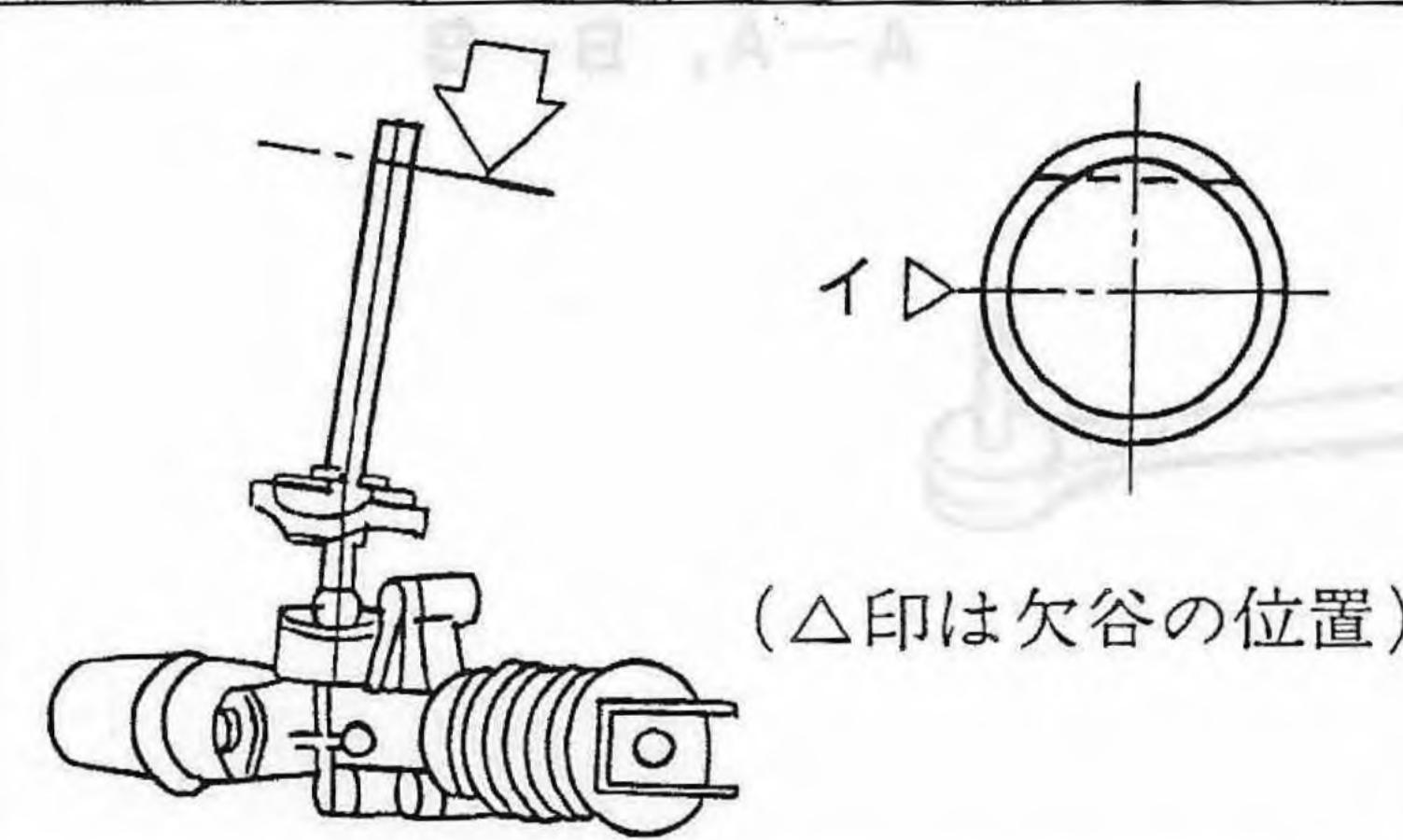
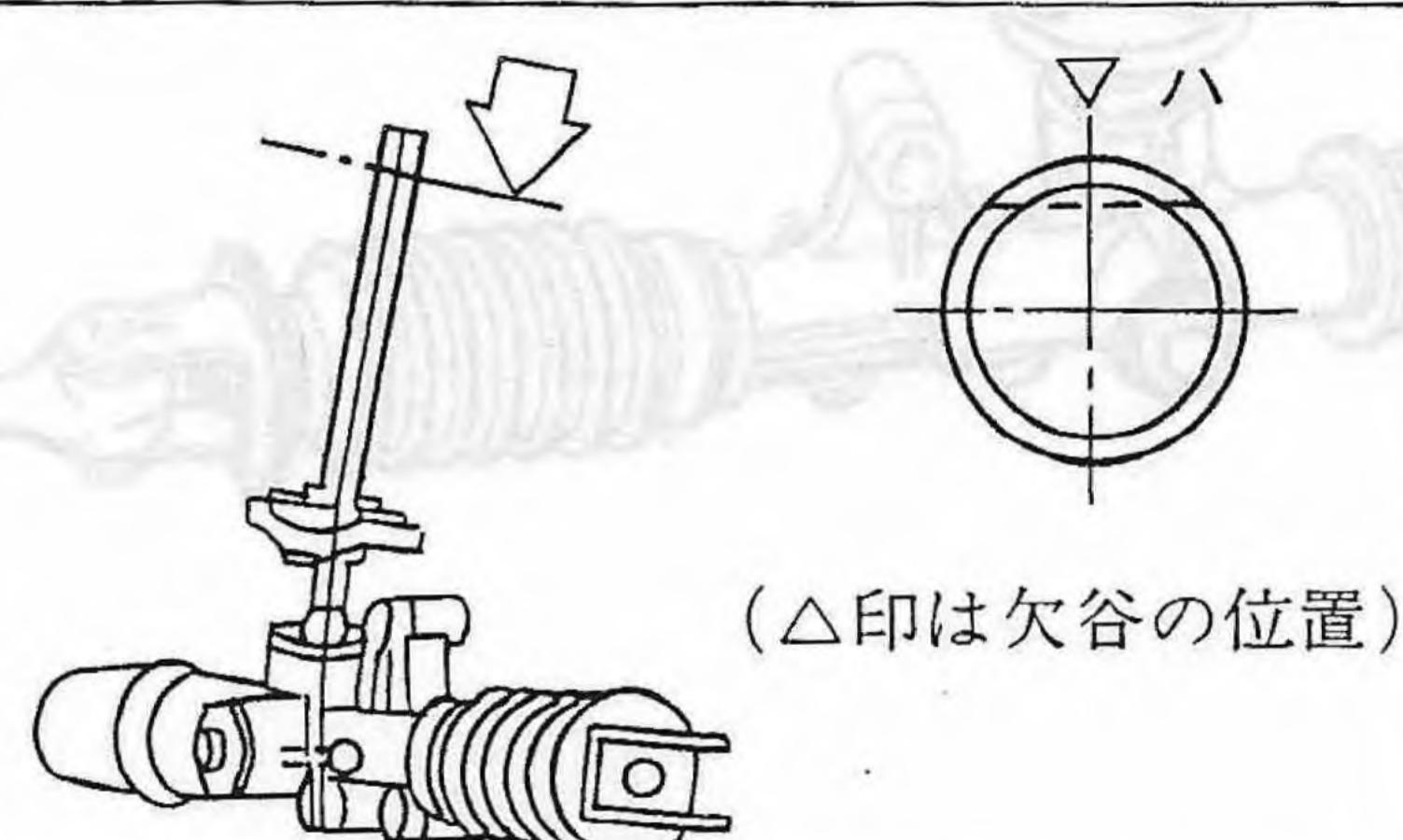
<変更内容>

- ・ステアリングシャフトのユニバーサルジョイントねじ結合部形状を変更した。(折返し加工を廃止)



ステアリングー概要

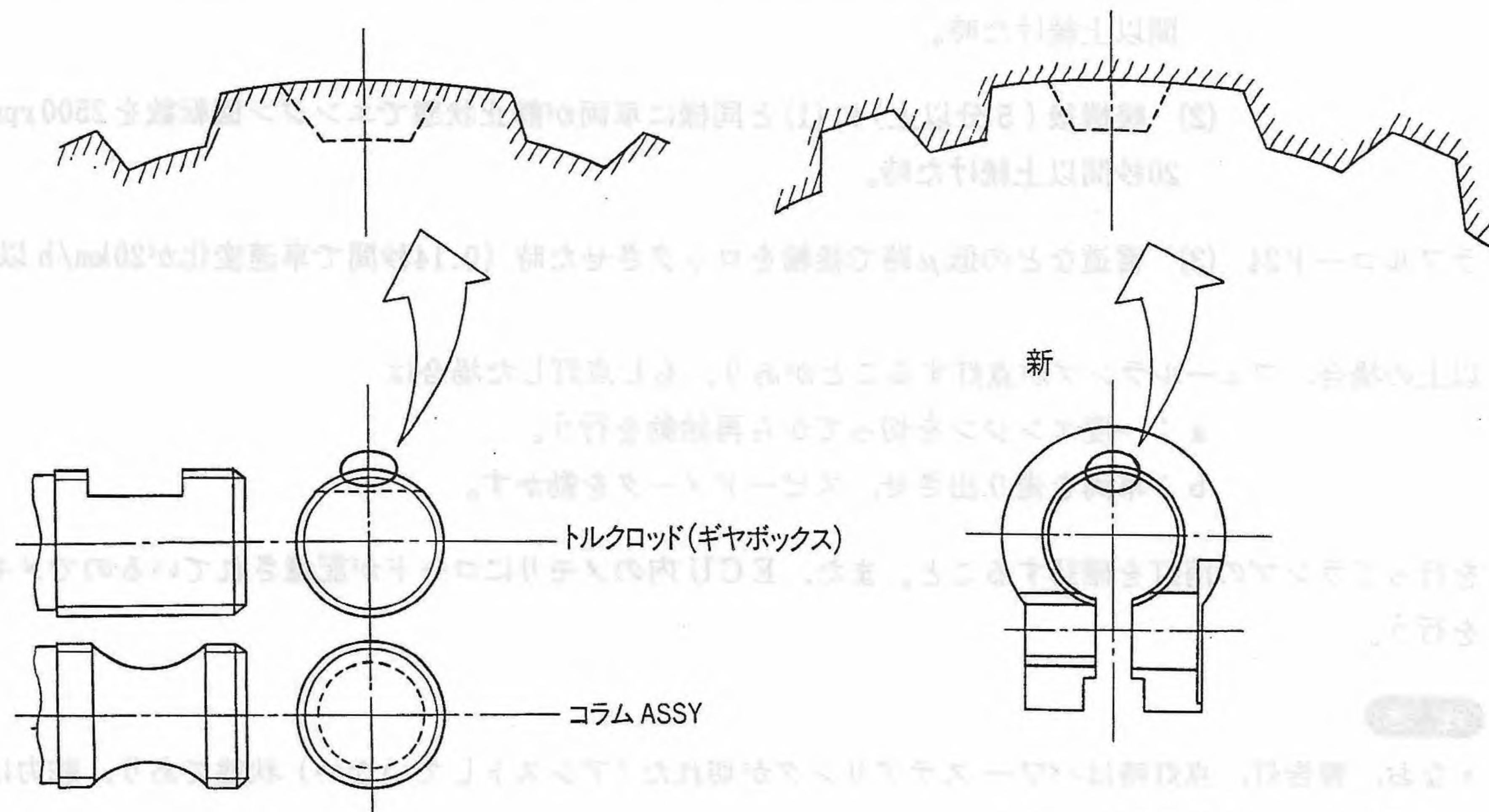
- 新ユニバーサルジョイント採用による変更部品一覧（部品の互換性はなし）

No.	項目	変更後	変更前	備考
	名称	ユニバーサルジョイントASSY	ユニバーサルジョイントASSY	
①	内 容	 <p>ヨークの折り返し廃止 (△印は欠歯の位置)</p>	 <p>(△印は欠歯の位置)</p>	
②	内 容	 <p>欠谷2カ所 (△印は欠谷の位置)</p>	 <p>欠谷1カ所 (△印は欠谷の位置)</p>	
③	内 容	 <p>(△印は欠谷の位置)</p>	 <p>(△印は欠谷の位置)</p>	コンスタント ギヤレシオ タイブ (CGR)
④	内 容	 <p>(△印は欠谷の位置)</p>	 <p>(△印は欠谷の位置)</p>	バリアル ギヤレシオ タイブ (VGR)
⑤	内 容	<p>トルク ロッド</p> <p>上記③, ④項に同じ</p>	<p>トルク ロッド</p> <p>上記③, ④項に同じ</p>	

■ 構造・作動

ユニバーサルジョイントとコラムASSY、ギヤボックスASSYの噛合について（ユニバーサルジョイント変更による）

① シャフト（コラム、トルクロッド）の欠谷とユニバーサルジョイントの欠歯



② セレーション噛合

変更部品一覧表の中の△印は上図の欠谷（歯）となる。

それぞれのシャフトとユニバーサルジョイントは同じ名称（イ、ロ……）同志の欠谷（歯）で嵌合させる。

これを守らない場合、以下の不具合が生じる。

- a. 組み付かない。
- b. 組み付いても、ピンチボルトが挿入出来ない。

なお、新旧の互換性はありませんので注意して下さい。

■ トラブルシューティング(補足分のみ)

'91.9 発行電子制御トラブルシューティングマニアル参照

電動パワー ステアリング

次の条件の時にメータ内のフェールランプが点灯することがあるが異常ではないので、下記の手順で確認する。

〈条 件〉

トラブルコード21 (1) エンジン始動直後(5分間)に車両が静止状態でエンジン回転数を4000 rpm以上、20秒間以上続けた時。

(2) 暖機後(5分以上)に(1)と同様に車両が静止状態でエンジン回転数を2500 rpm以上、20秒間以上続けた時。

トラブルコード24 (3) 雪道などの低μ路で後輪をロックさせた時(0.14秒間で車速変化が20km/h以上)

以上の場合、フェールランプが点灯することがあり、もし点灯した場合は

a :一度エンジンを切ってから再始動を行う。

b :車両を走り出させ、スピードメータを動かす。

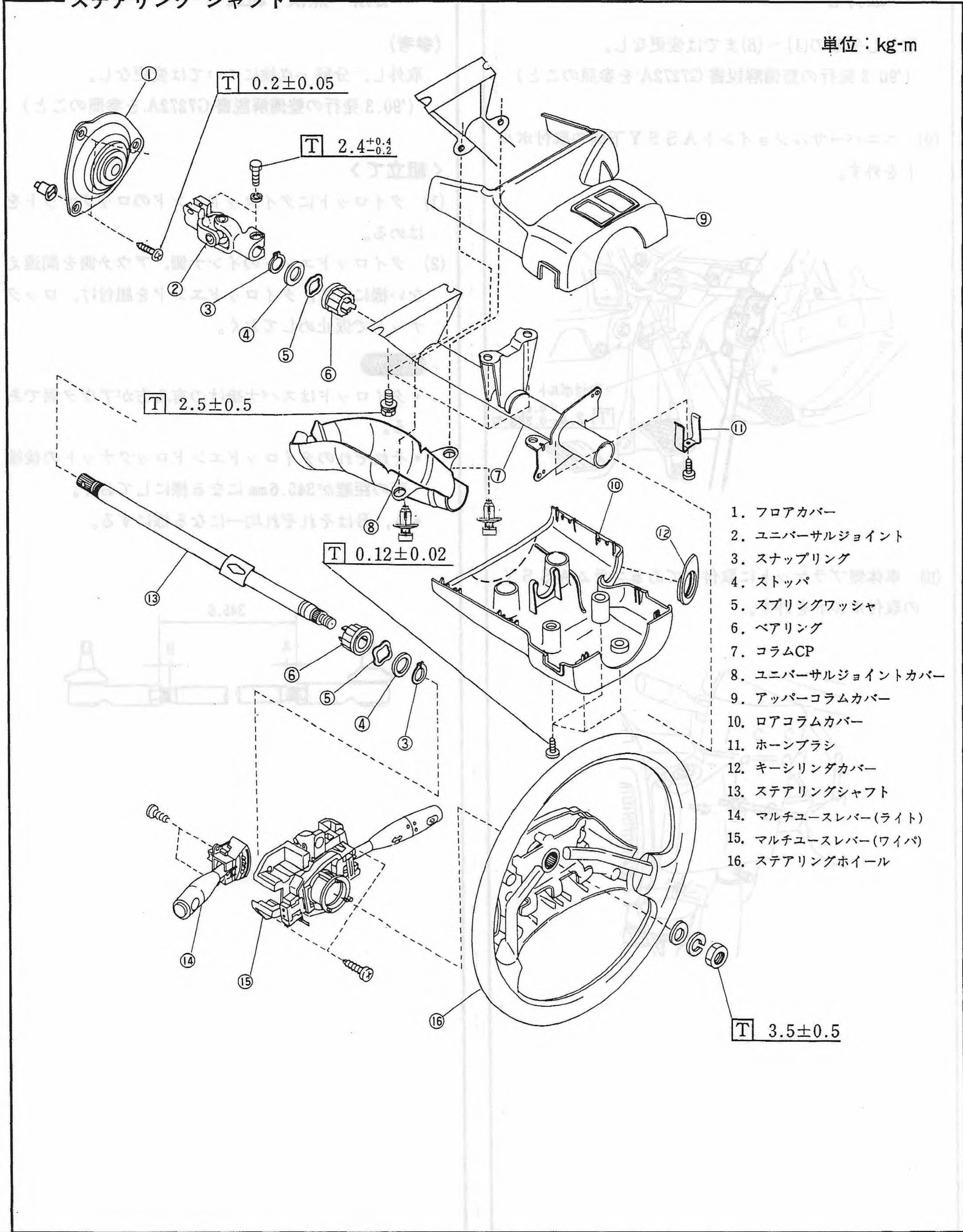
を行ってランプの消灯を確認すること。また、ECU内のメモリにコードが記憶されているのでメモリクリアを行う。

注 意

- なお、警告灯、点灯時はパワーステアリングが切れた(アシストしていない)状態であり、舵力はマニアルステアリングの時と同じになる。
- 上記以外の時に点灯した場合はシステムに異常があると思われるので電子制御装置トラブルシューティングマニアルにそって対処すること。
('91.9 発行 P7281A P.5 - 7 参照)

■ 構成部品

ステアリングー シャフト



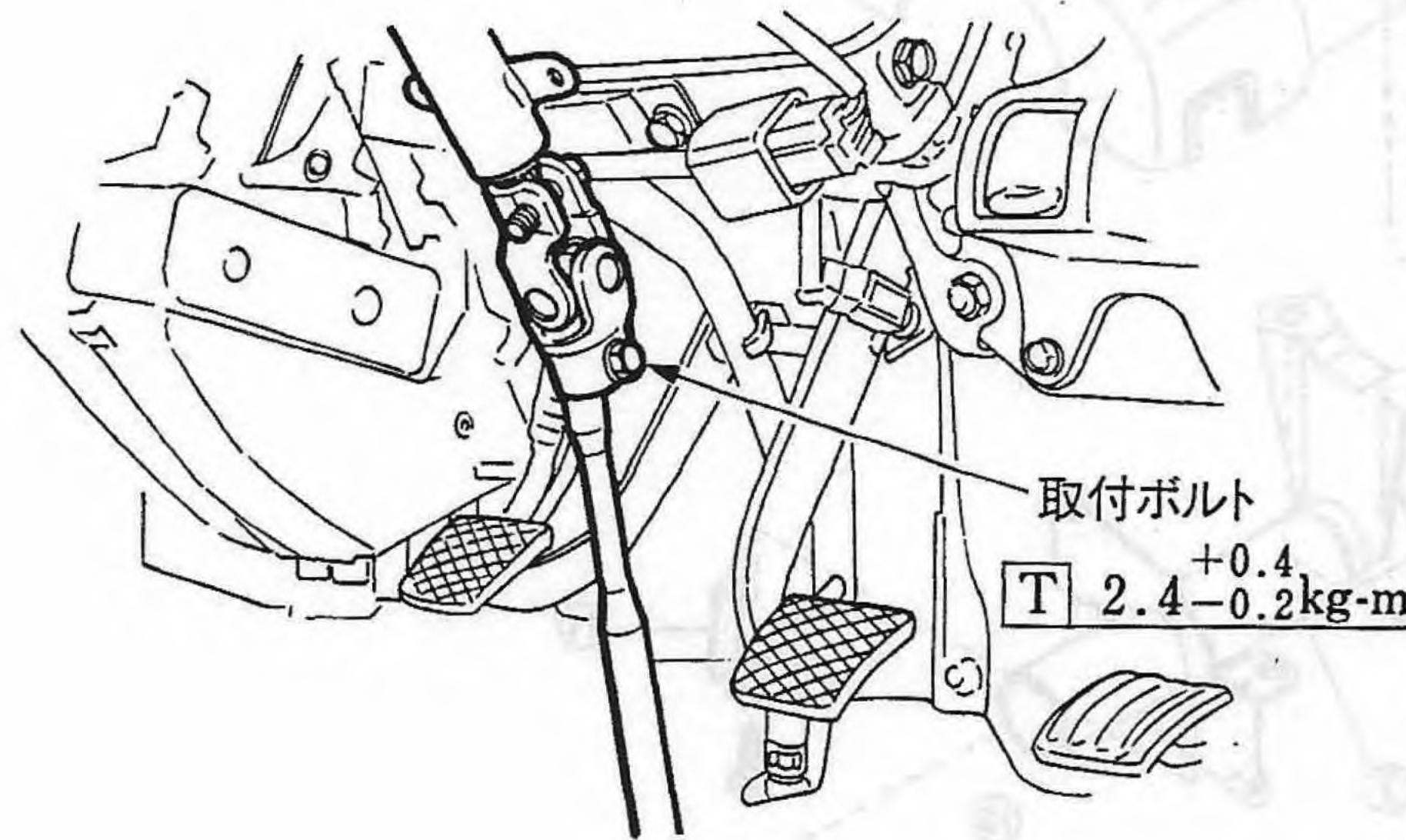
■ 整備要領 (1) ステアリング シャフト

—取外し—

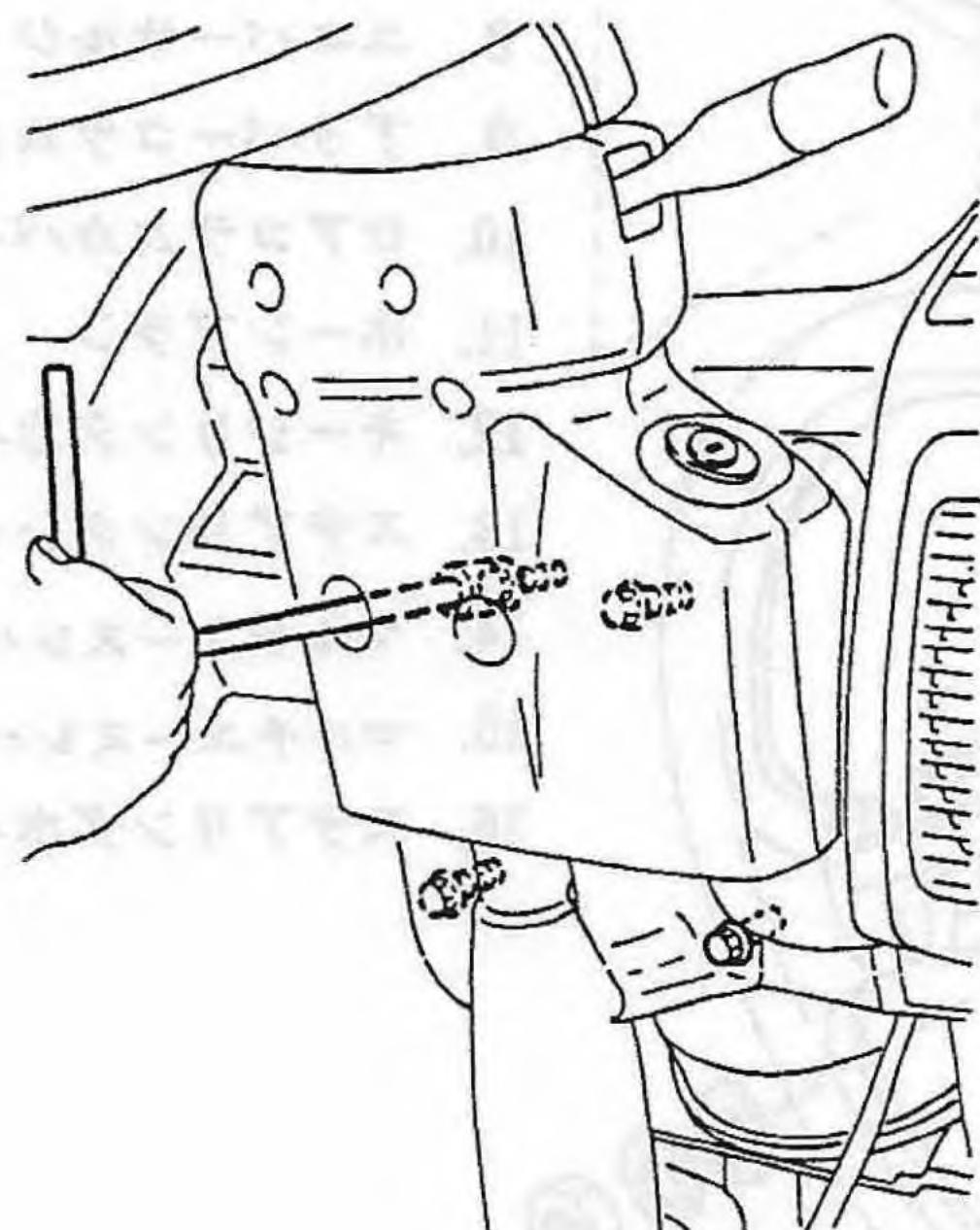
取外し手順の(1)～(8)までは変更なし。

(’90.3 発行の整備解説書 G7272A を参照のこと)

- (9) ユニバーサルジョイントASSY下側の取付ボルトを外す。



- (10) 車体側ブラケットに取付けてあるコラムASSYの取付ボルトを外す。



(2) タイロッド

—分解・点検・組立て—

(参考)

取外し、分解・点検については変更なし。

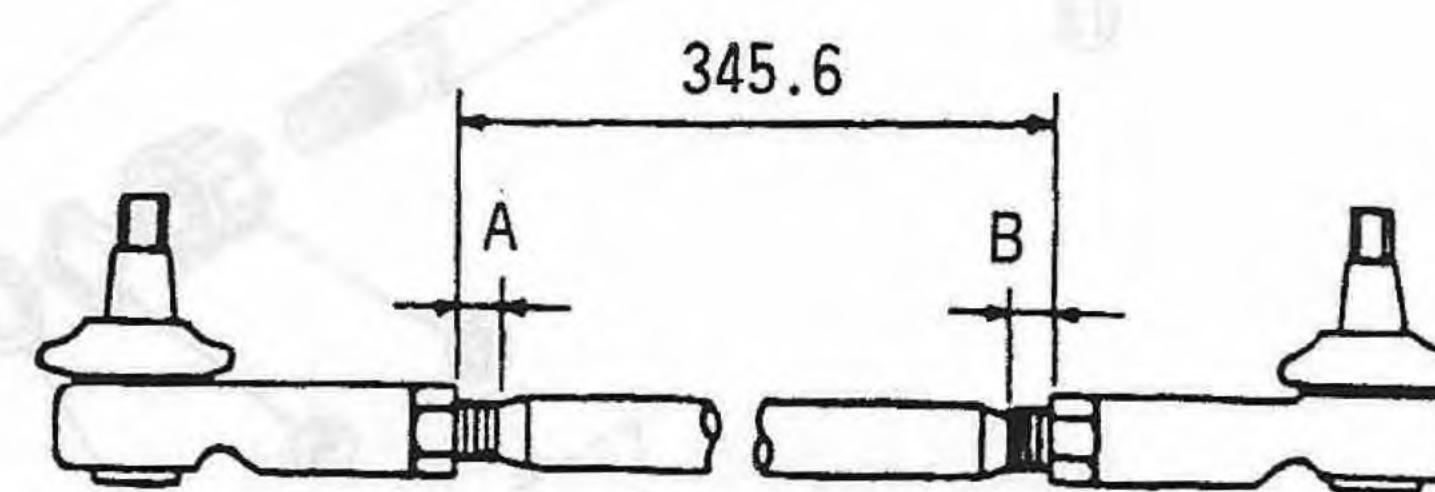
(’90.3 発行の整備解説書 G7272A を参照のこと)

〈組立て〉

- (1) タイロッドにタイロッドエンドのロックナットをはめる。
- (2) タイロッドエンドのインナ側、アウタ側を間違えない様にして、タイロッドエンドを組付け、ロックナットで仮止めしておく。

注意

- ・タイロッドはスパナ掛けの有る方がアウタ側である。
- ・それぞれのタイロッドエンドロックナットの後端面の距離が345.6mmになる様にしておく。
- ・A、Bはそれぞれ均一になる様にする。



■ 概要

〈変更内容〉

1. 部品共用化により下記変更を行なった。

- (1) フロントブレーキ材質：セミ・メタリック（非アスベスト）よりレジン・モールド（非アスベスト）に変更し、性能向上を図った。
- (2) マスターシリンダ：ステップボアよりストレートボアに変更し、それに伴いファーストフィルバルブを廃止した。（全車共）
- (3) 液圧制御バルブ：イナーシャプロポーションングバルブ（Gバルブ）よりマスターシリンダにスクリュインタイプのプロポーションングバルブ（Pバルブ）に変更した。
- (4) リヤブレーキ オートアジャスタ機構：インクリメントタイプよりワンショットタイプに変更、取付ボルトサイズもM10化した。
- (5) リザーブタンク：サンバ専用品（フルモイスチャ構造有り）からメーカ標準品のキャップ（フルモイスチャ無し）を採用した。

2. 市場要望により赤帽車に格納式ハンドブレーキレバーを新規採用した。（赤帽全車）

■ 仕様

(参考) フロントブレーキ材質変更、Pバルブ採用

主要諸元

<各内規定>

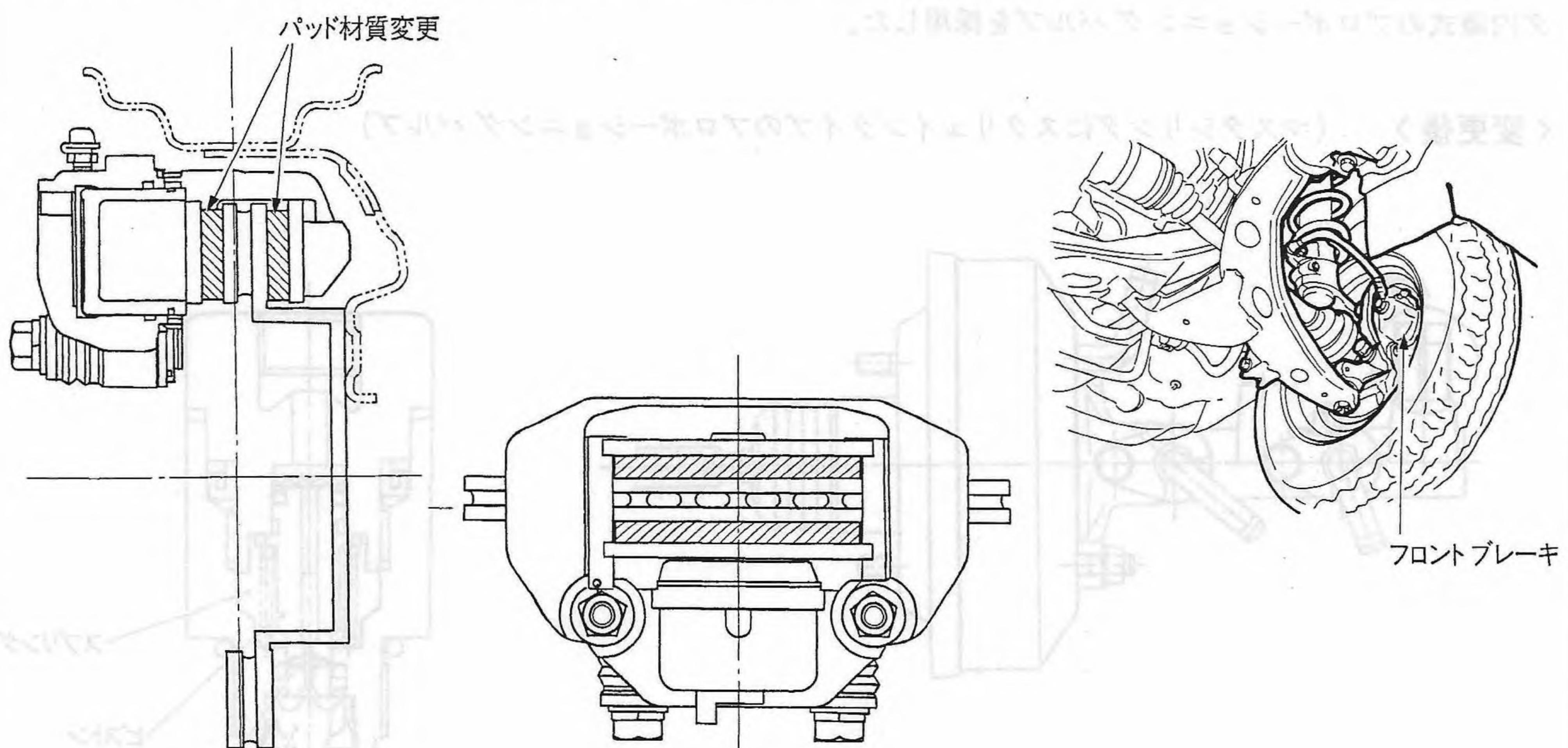
フロントブレーキ	型 式	サポートレス、ベンチレーテッドディスクブレーキ
	ディスク有効径 (mm)	184
	ディスク厚さ×外径 (mm)	18 × 221
	ホイールシリンダ内径 (mm)	51
	パッド材質	レジン・モールド(非アスベスト)
	パッド寸法 長さ×幅×厚さ (mm)	92 × 36 × 9
ブレーキ調整法		自動調整
リヤブレーキ	型 式	リーディング・トレーリング、ドラムブレーキ
	ドラム内径 (mm)	180
	ホイールシリンダ内径 (mm)	15.87 (19.05*)
	ライニング材質	レジン・モールド(非アスベスト)
	ライニング寸法 長さ×幅×厚さ (mm)	172.7 × 30 × 4.4
	ブレーキ調整法	自動調整
パーキングブレーキ	型 式	機械式 後二輪制動
マスターシリンダ	型 式	ファーストフィル付タンデム
	シリンドラ内径 (mm)	19.05
	リザーバタンク型式	セミ・モイスチャーシール付
	リザーバタンク容量 (cc)	123
ブレーキブースタ	型 式	真空倍力式
	倍率 (踏力 22kg 時)	2.9
	有効径 (mm)	152.4
制動力制御装置		プロポーショニングバルブ (Pバルブ)*
ブレーキ液 (標準仕様)		スバルブレーキフルードS (DOT 3)

*:サンサンルーフ付車(除フルタイム4WD), SDX-C車

■ 構造・作動

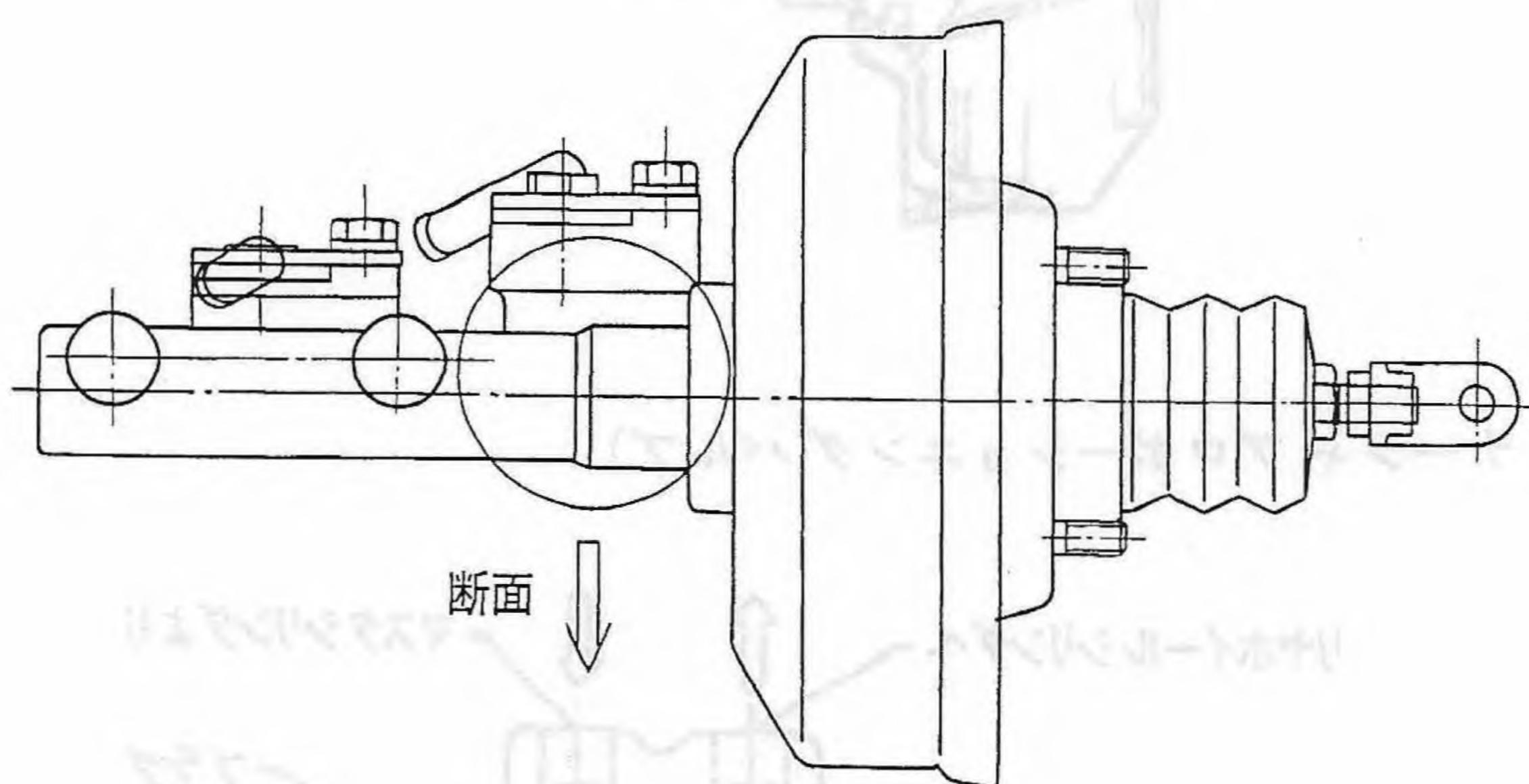
— フロント ディスク ブレーキ —

- 性能向上のためフロント ブレーキ材質をレジン・モールドに変更。(全車)

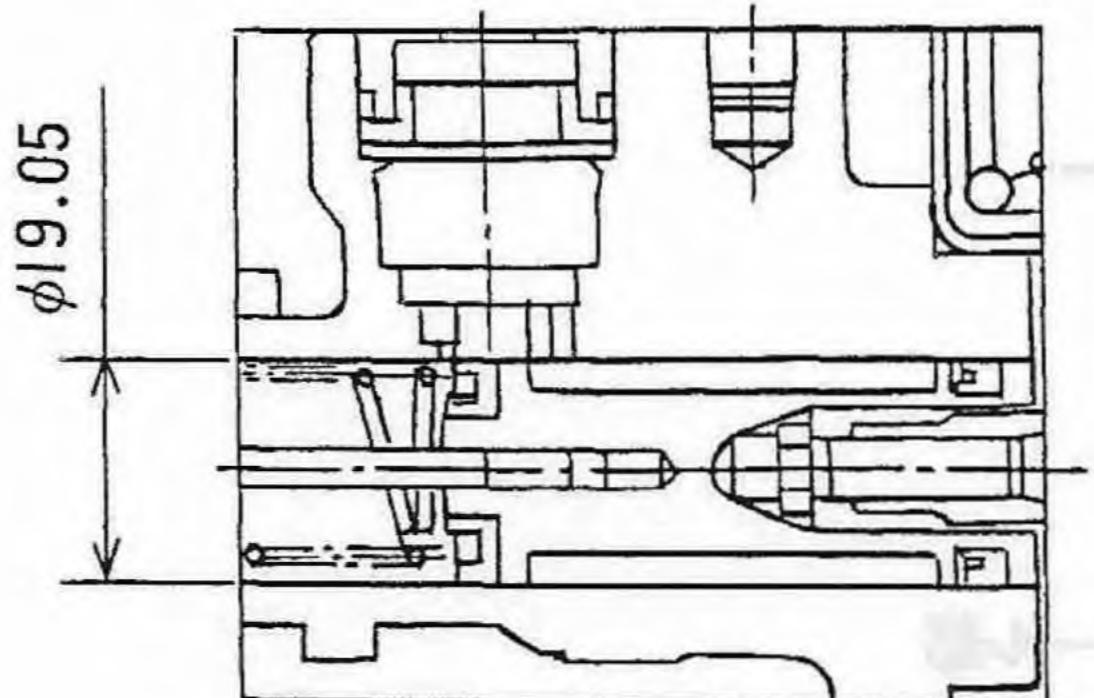


— マスタ シリンダ —

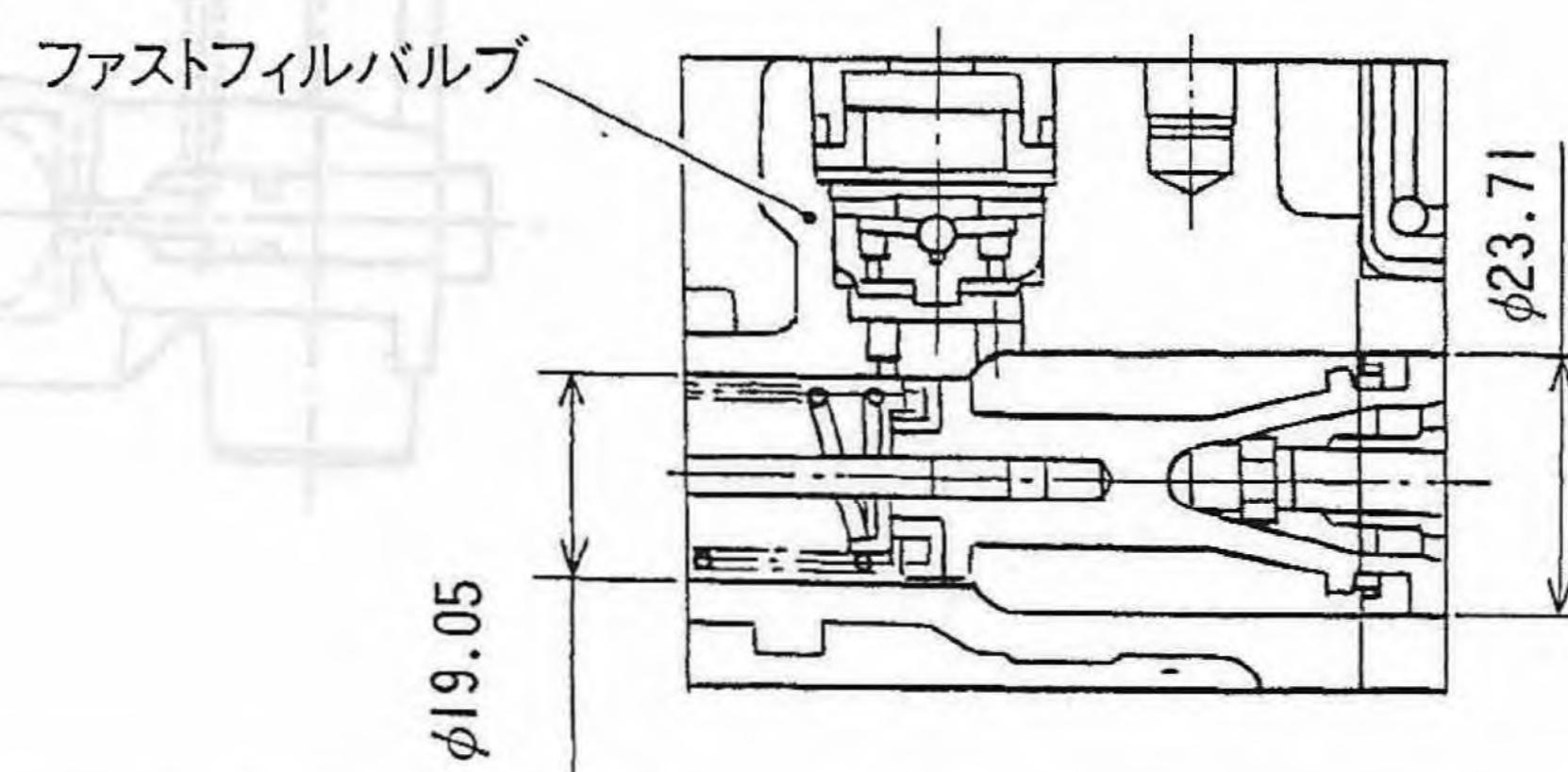
- フロント ブレーキの性能向上によりマスタシリンダをストレートボアに変更。(全車)



〈変更後〉



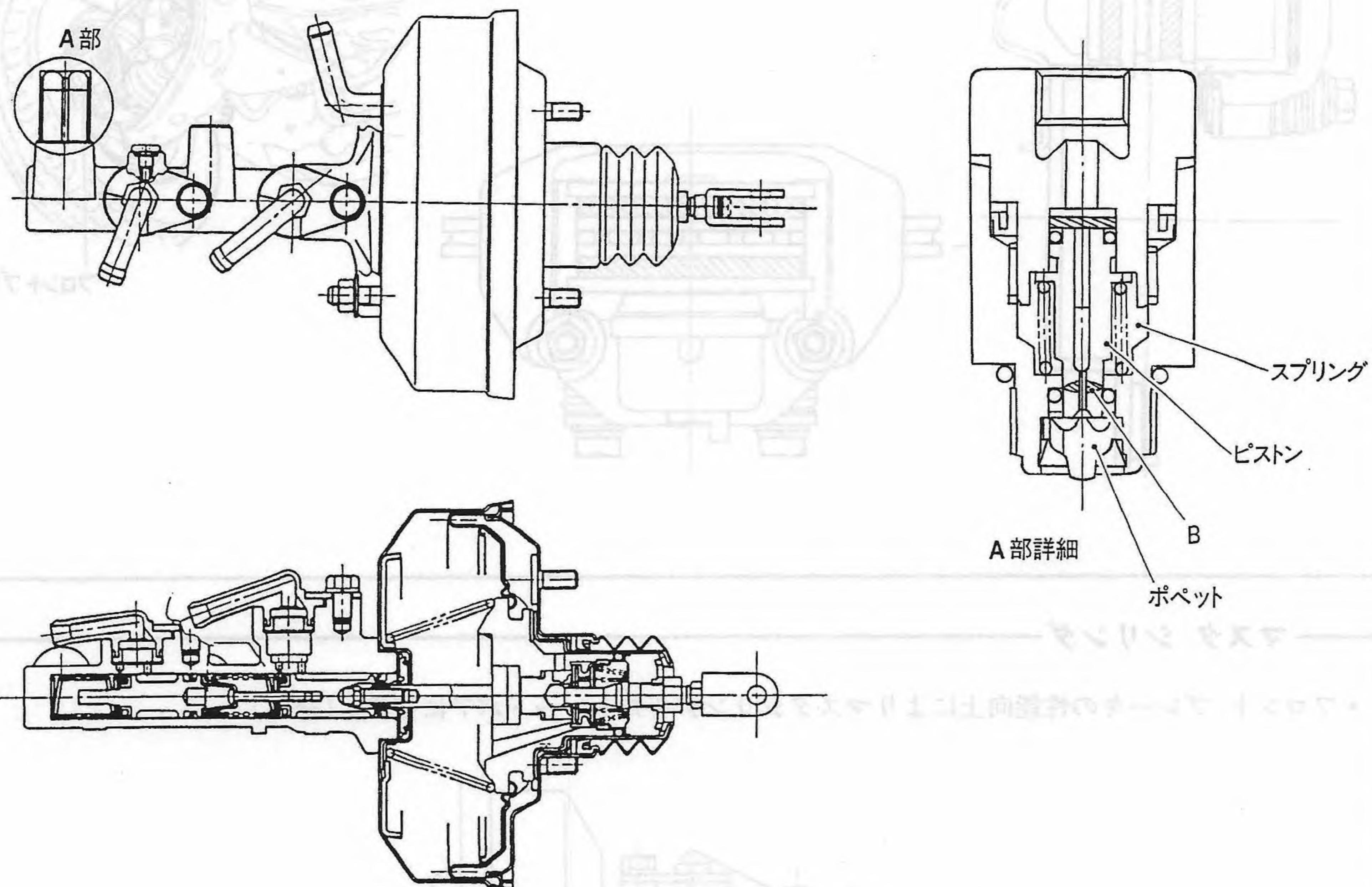
〈変更前〉



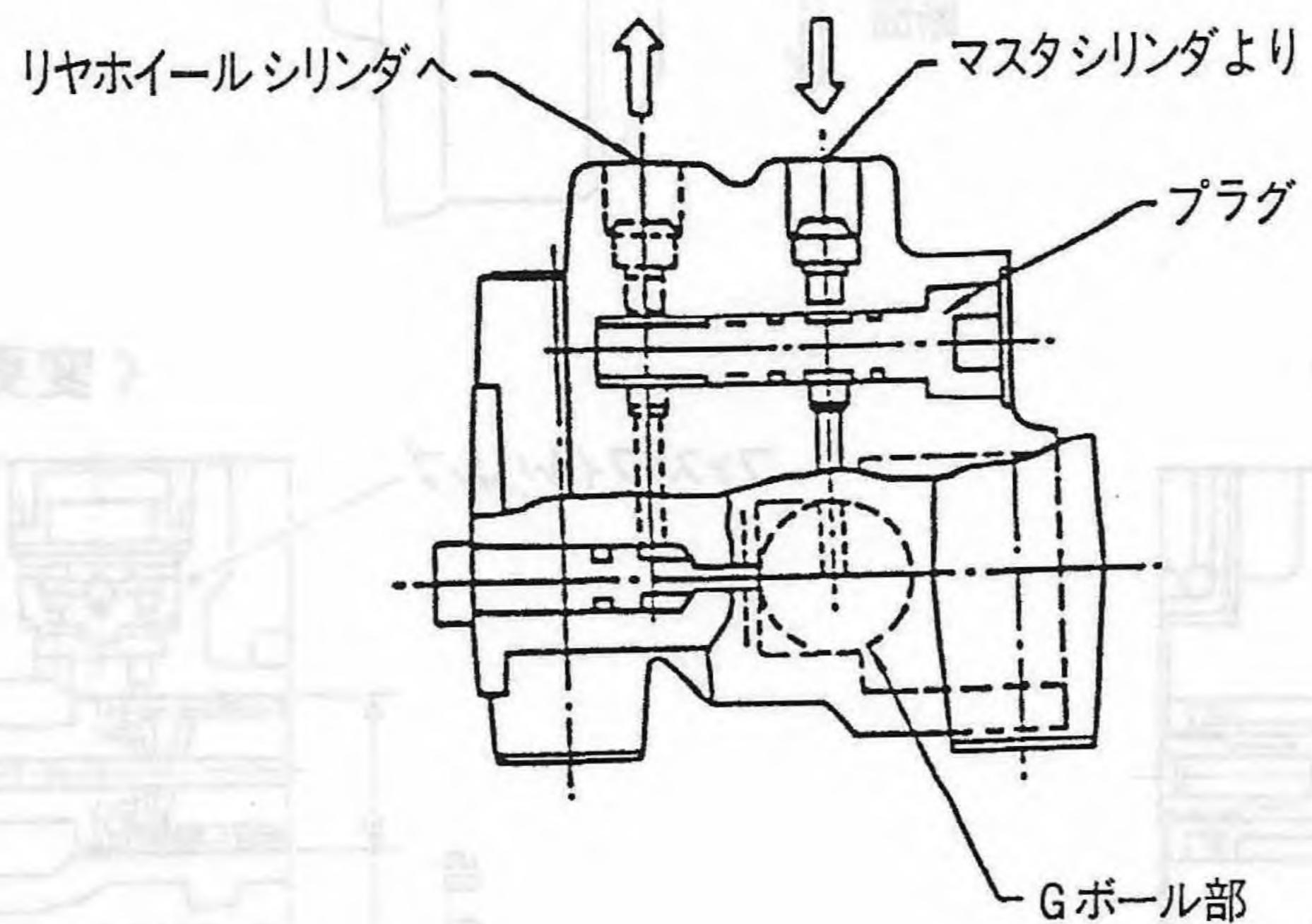
プロポーショニング バルブ

フロント ブレーキの性能向上並びに部品共用化によりイナーシャ プロポーショニング バルブからマスタシリンダ内蔵式のプロポーショニング バルブを採用した。

〈変更後〉 (マスタシリンダにスクリュインタイプのプロポーショニング バルブ)



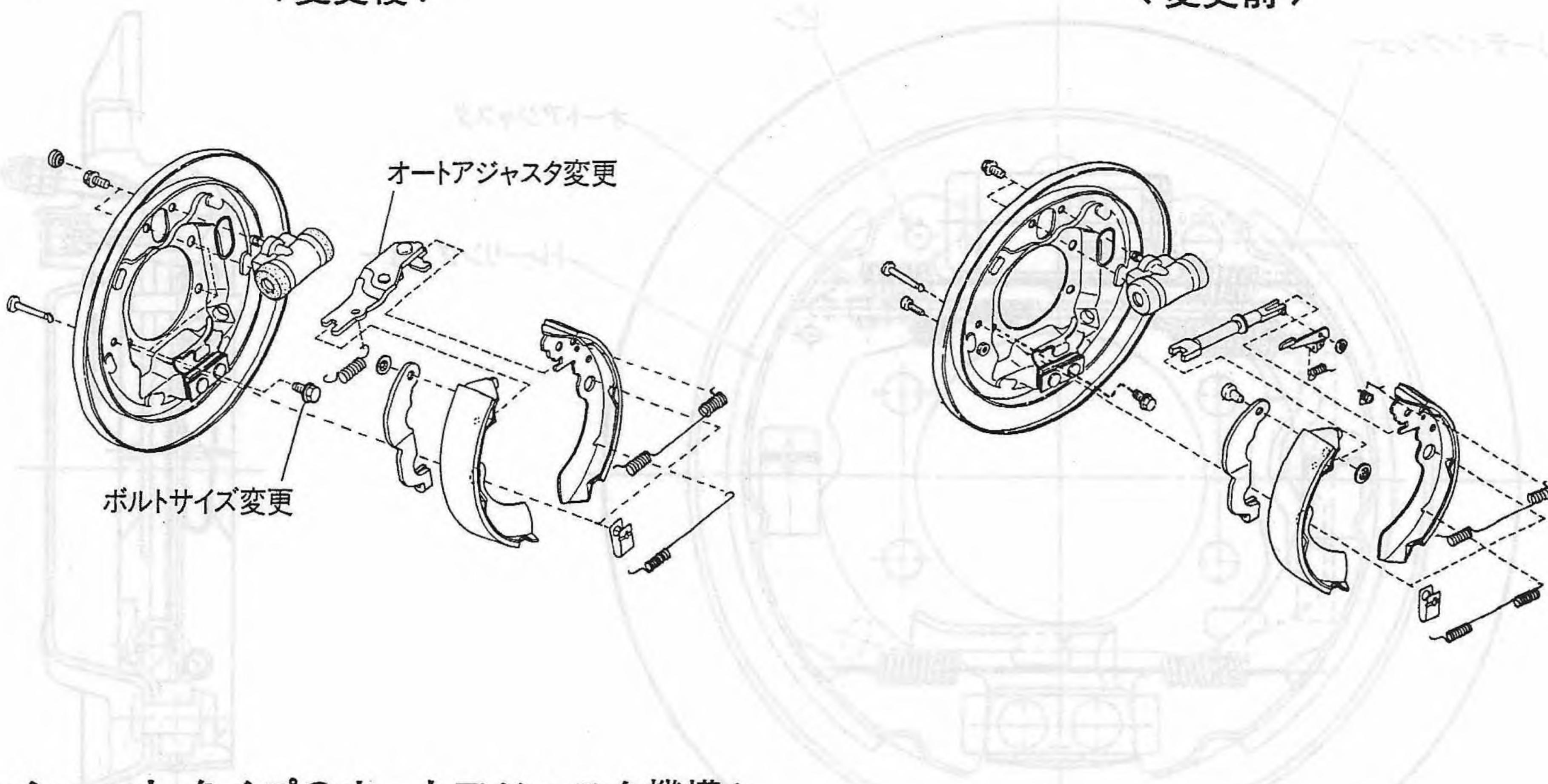
〈変更前〉 (イナーシャ プロポーショニング バルブ)



リヤ ブレーキ

- 部品共用化のためオートアジャスタ構造をインクリメントタイプからワンショットタイプに変更し、取付ボルトもM10化した。(全車)

〈変更後〉

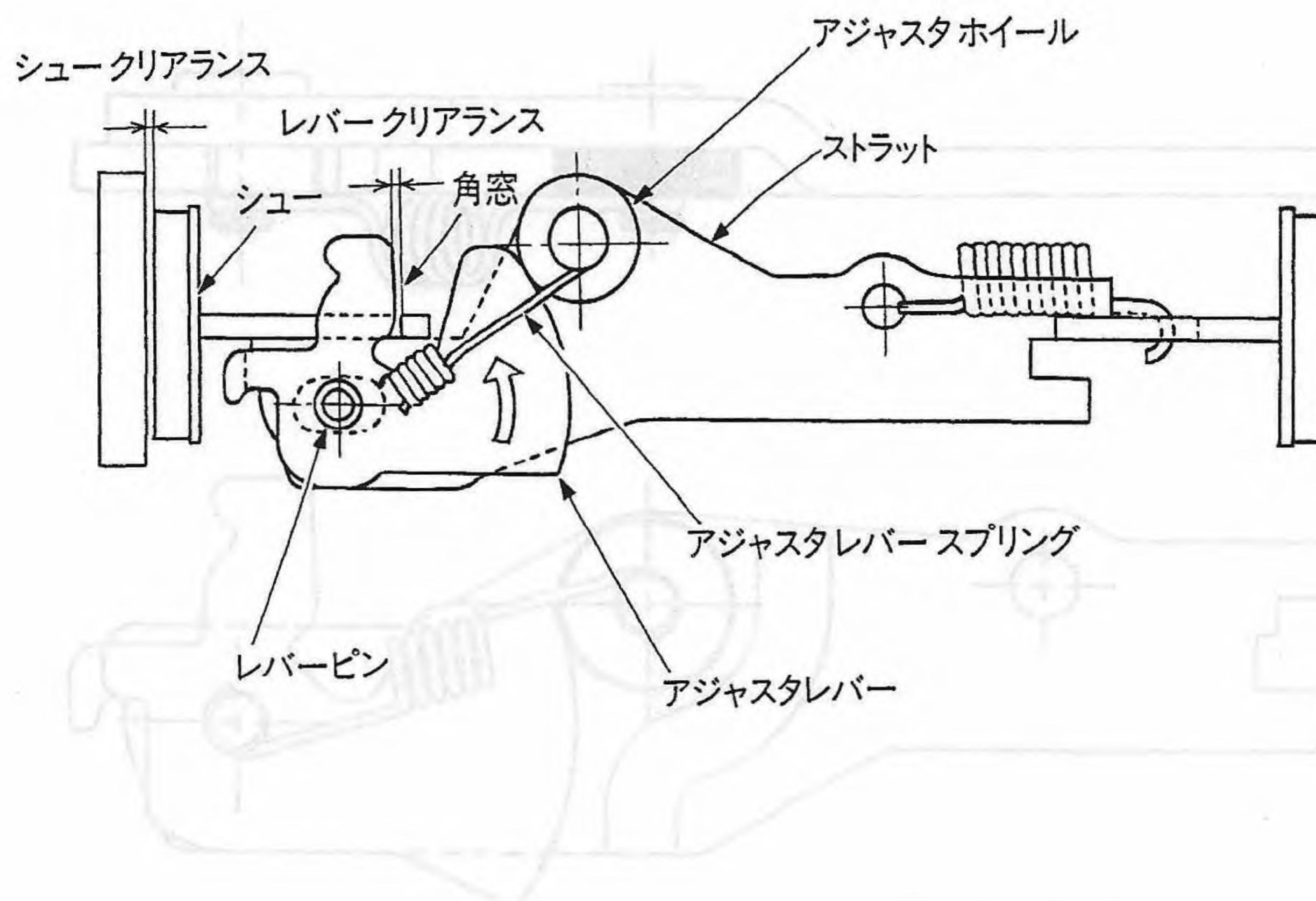


〈変更前〉

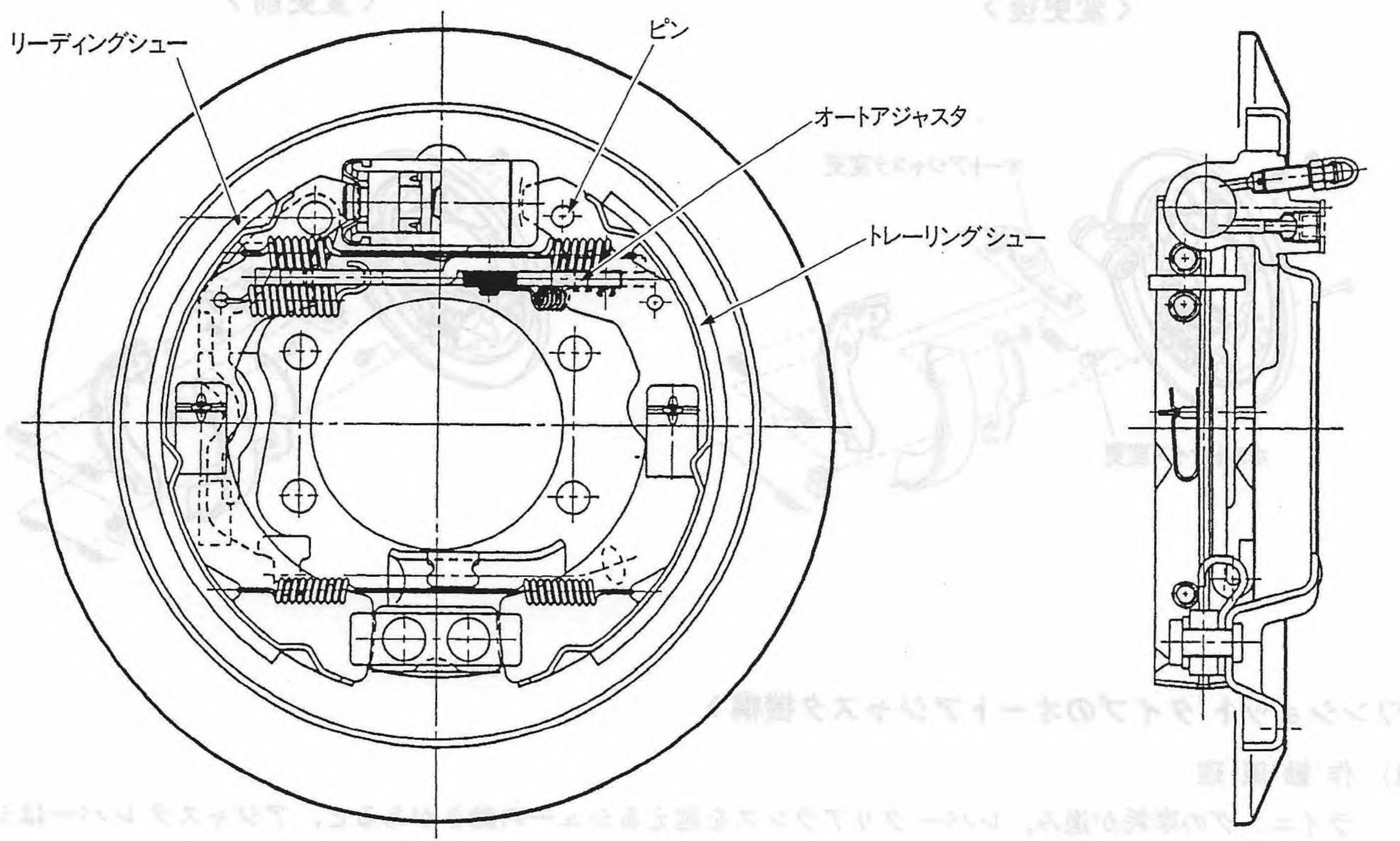
〈ワンショット タイプのオートアジャスタ機構〉

(1) 作動原理

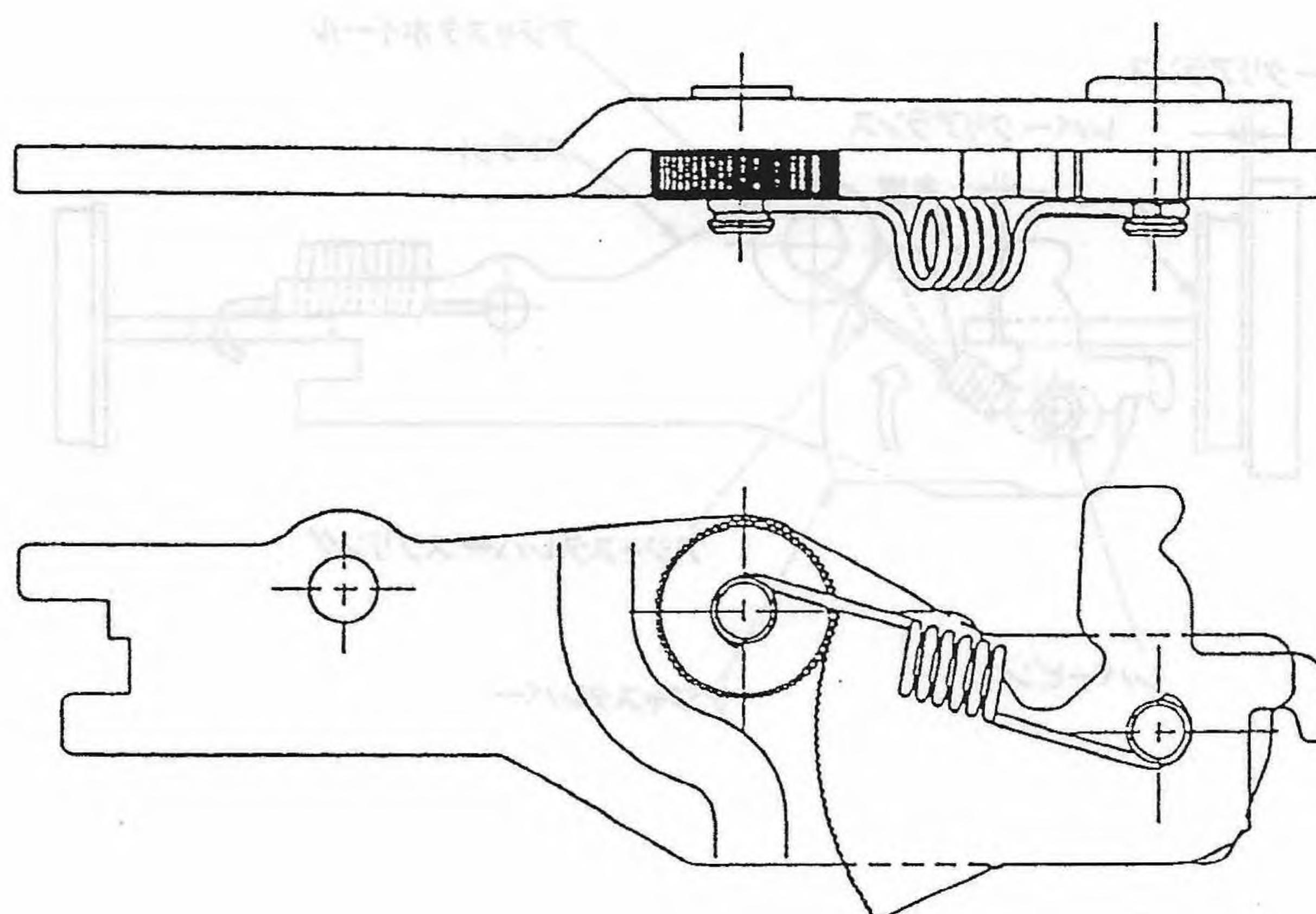
ライニングの摩耗が進み、レバークリアランスを越えるシューの動きがあると、アジャスタレバーはシューの角窓によりストラットに対し、レバーピンを中心に回転させられ、次の歯を拾い摩耗を補正する。ライニングの摩耗が進むにつれて回転量が増大し、摩耗に対して追従してシュークリアランスを適性値に保つようになっている。



〈構成部品〉



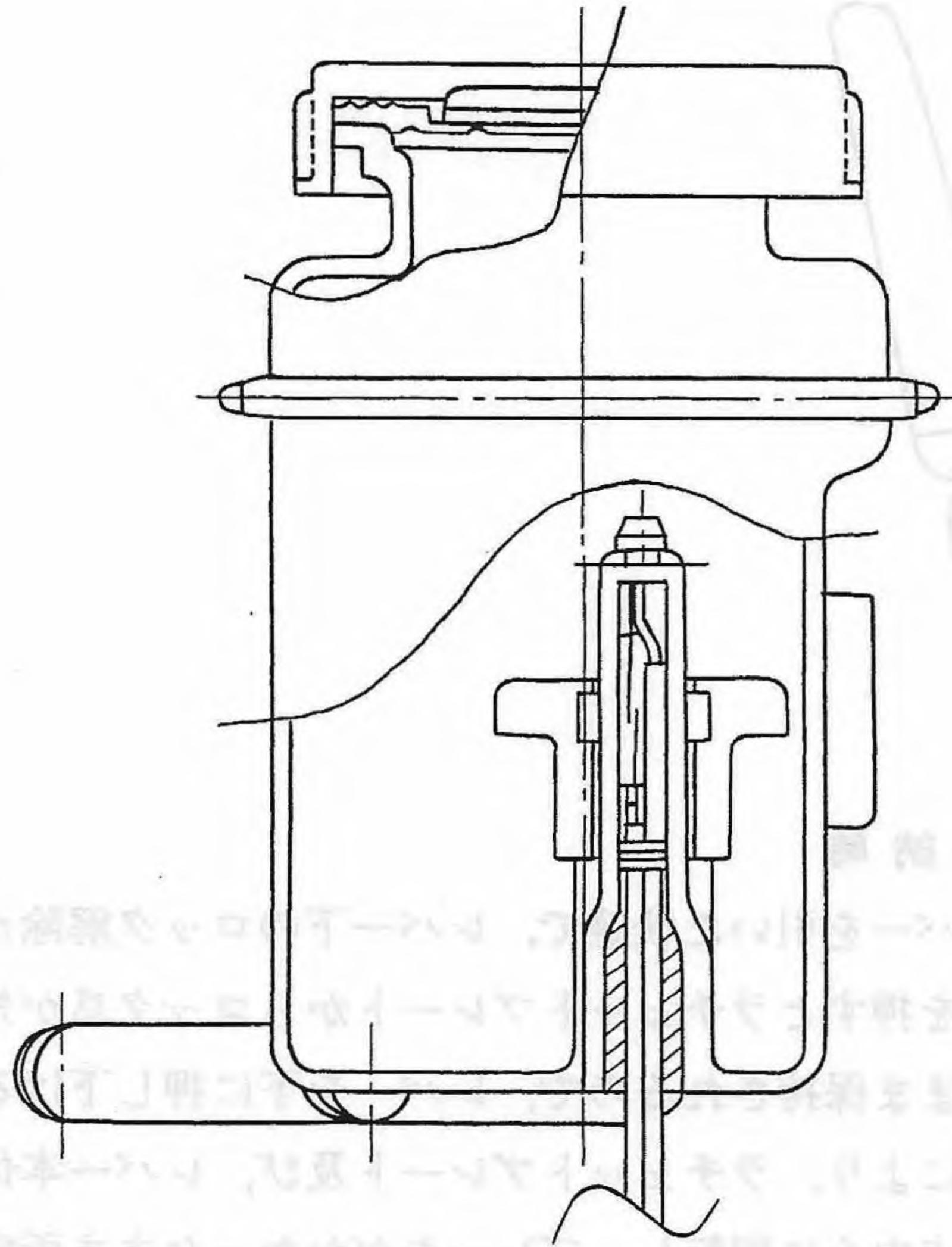
- オートアジャスタ機構。



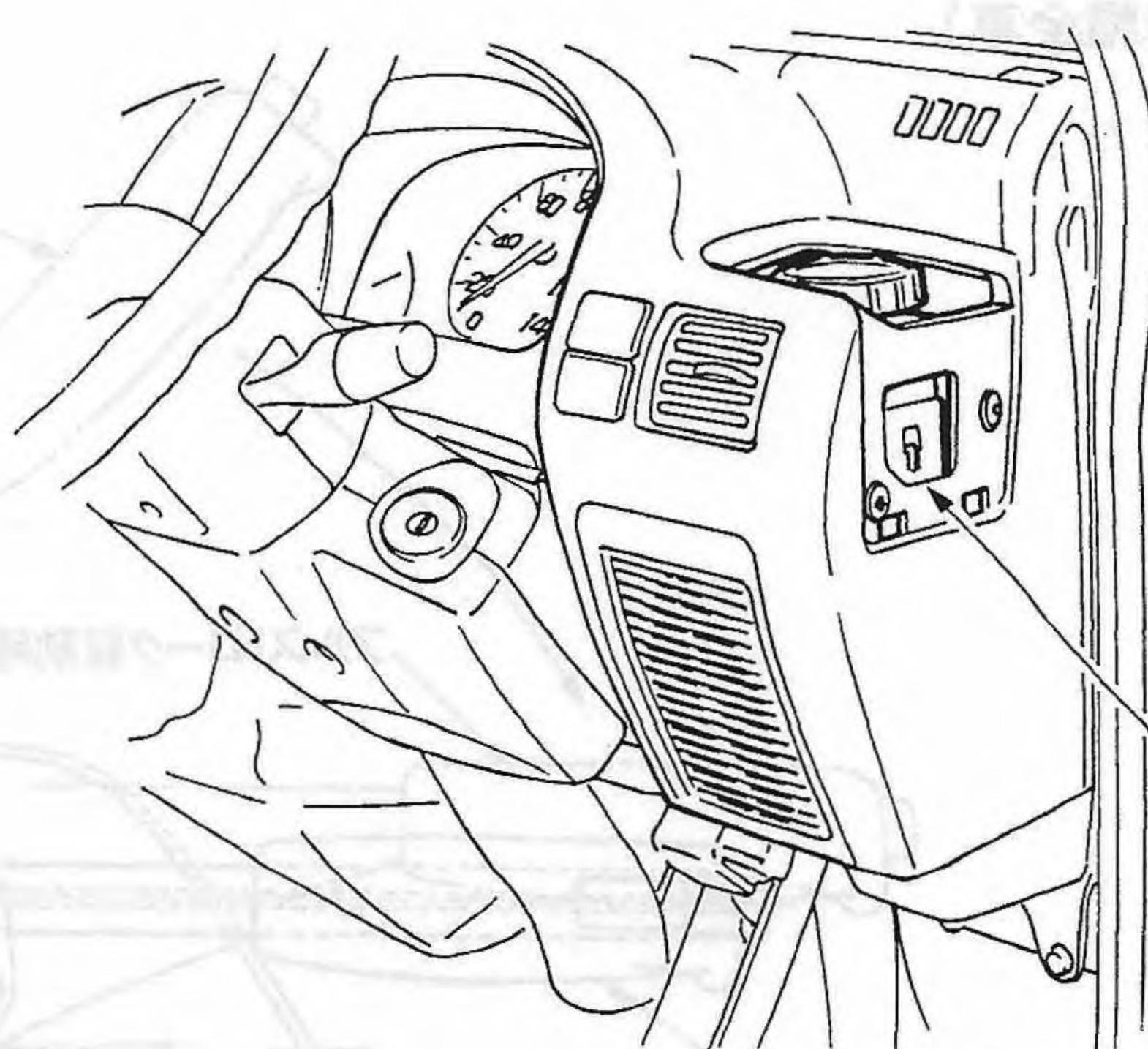
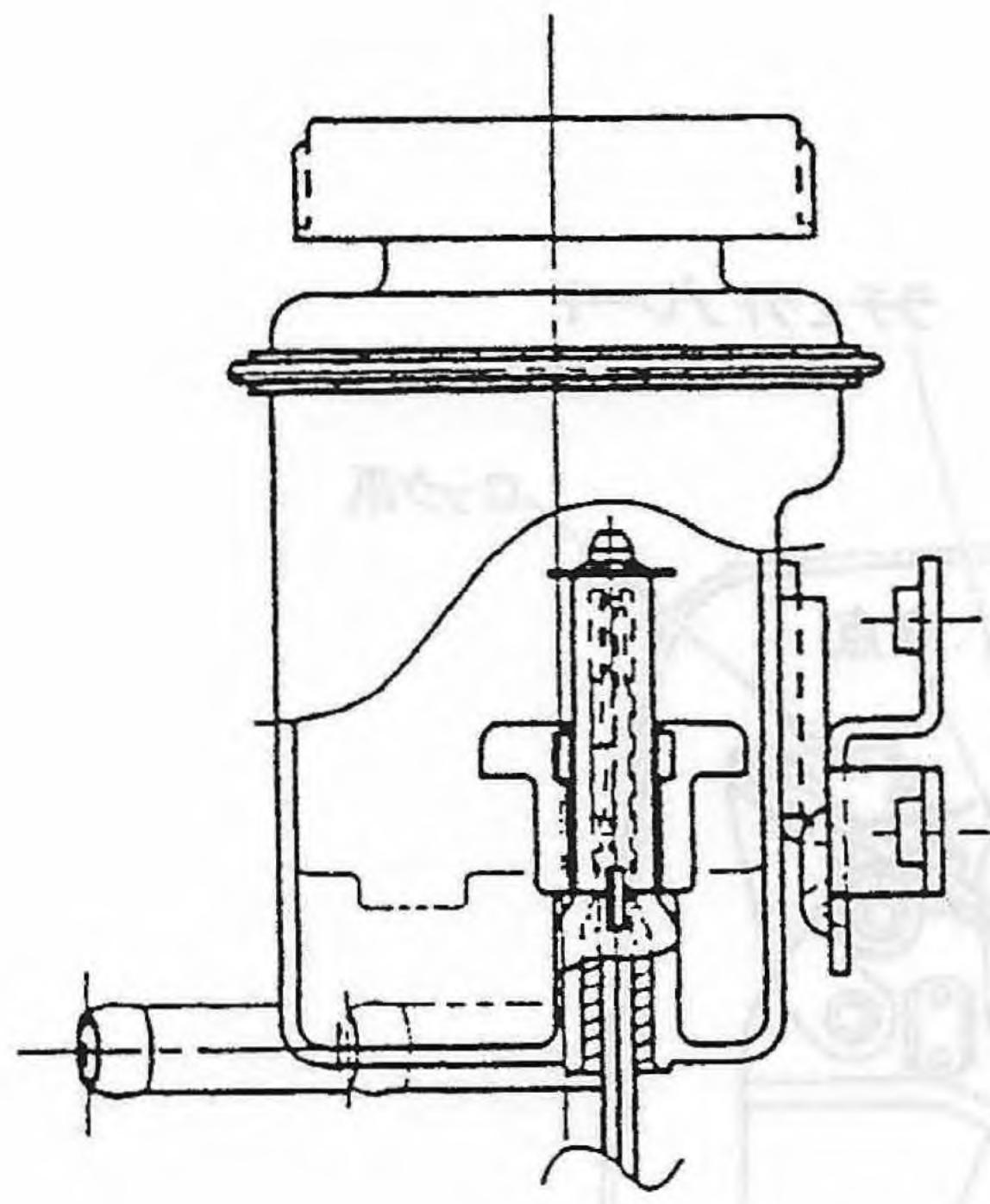
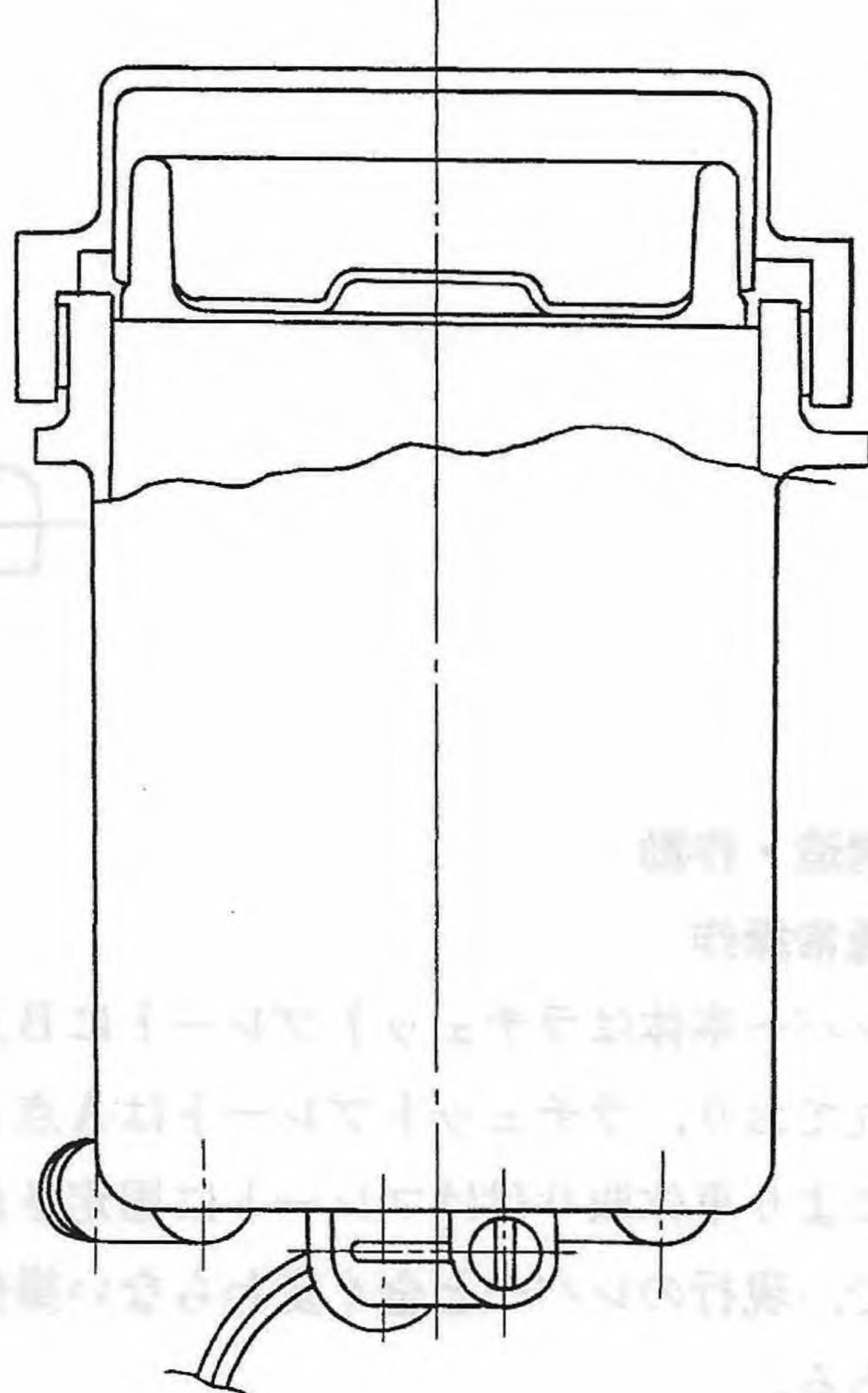
リザーバタンク

- サンバー専用品よりメーカ標準品を採用した。(全車)

〈変更後〉



〈変更前〉

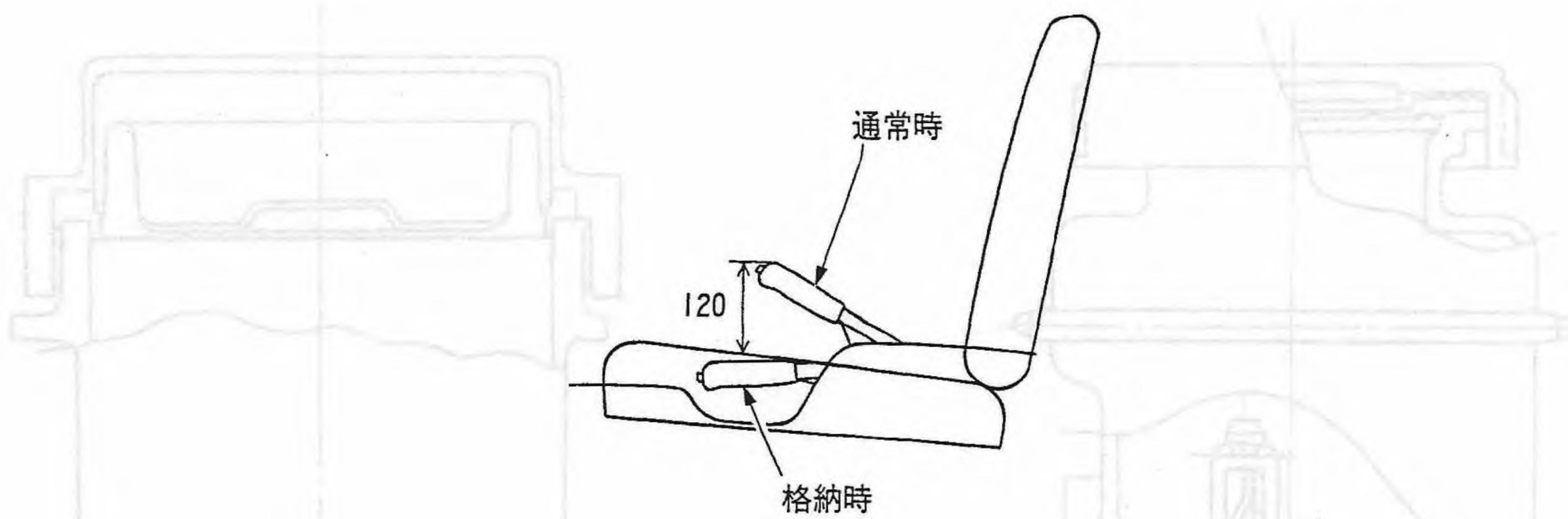


リザーブタンク取付位置

格納式ハンドブレーキレバー

(1) 装置の説明

赤帽車で仮眠時ハンドブレーキレバーを引いた状態ではレバーがシートから大きく突出しているので横になれない。これを解決するため、ハンドブレーキが効いた状態のままレバーを格納できるようにした。



(2) 構造・作動

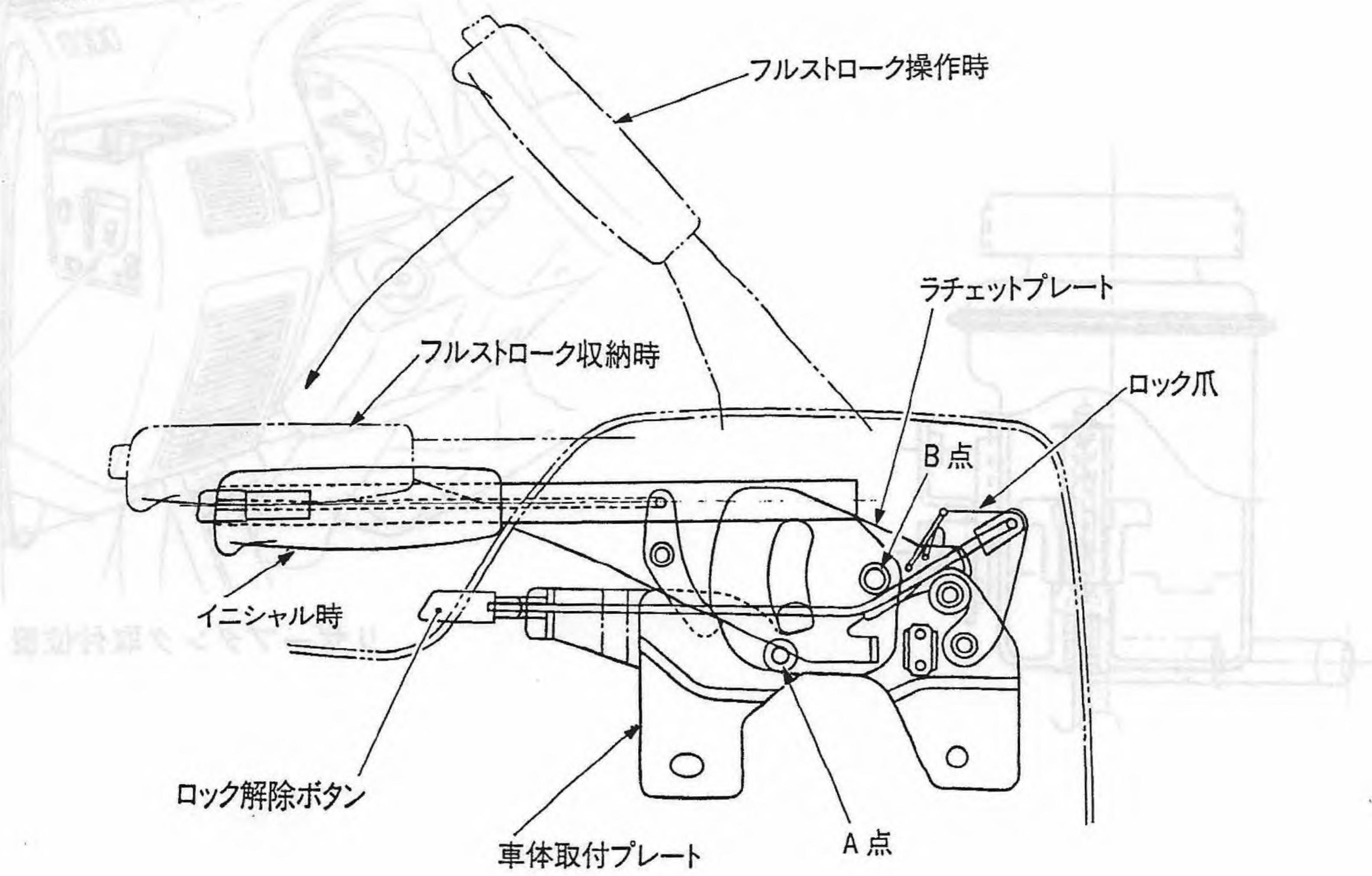
・通常操作

レバー本体はラチエットプレートにB点で結合されており、ラチエットプレートはA点とロック爪により車体取り付けプレートに固定されているので、現行のレバーと全く変わらない操作が可能である。

・格 納 時

レバーを引いた状態で、レバーアクションボタンを押すとラチエットプレートからロック爪が外れたまま保持されるので、レバーを下に押し下げるこことにより、ラチエットプレート及び、レバー本体がA点中心に回転し、ブレーキがかかるまま所定位置まで格納可能となる。

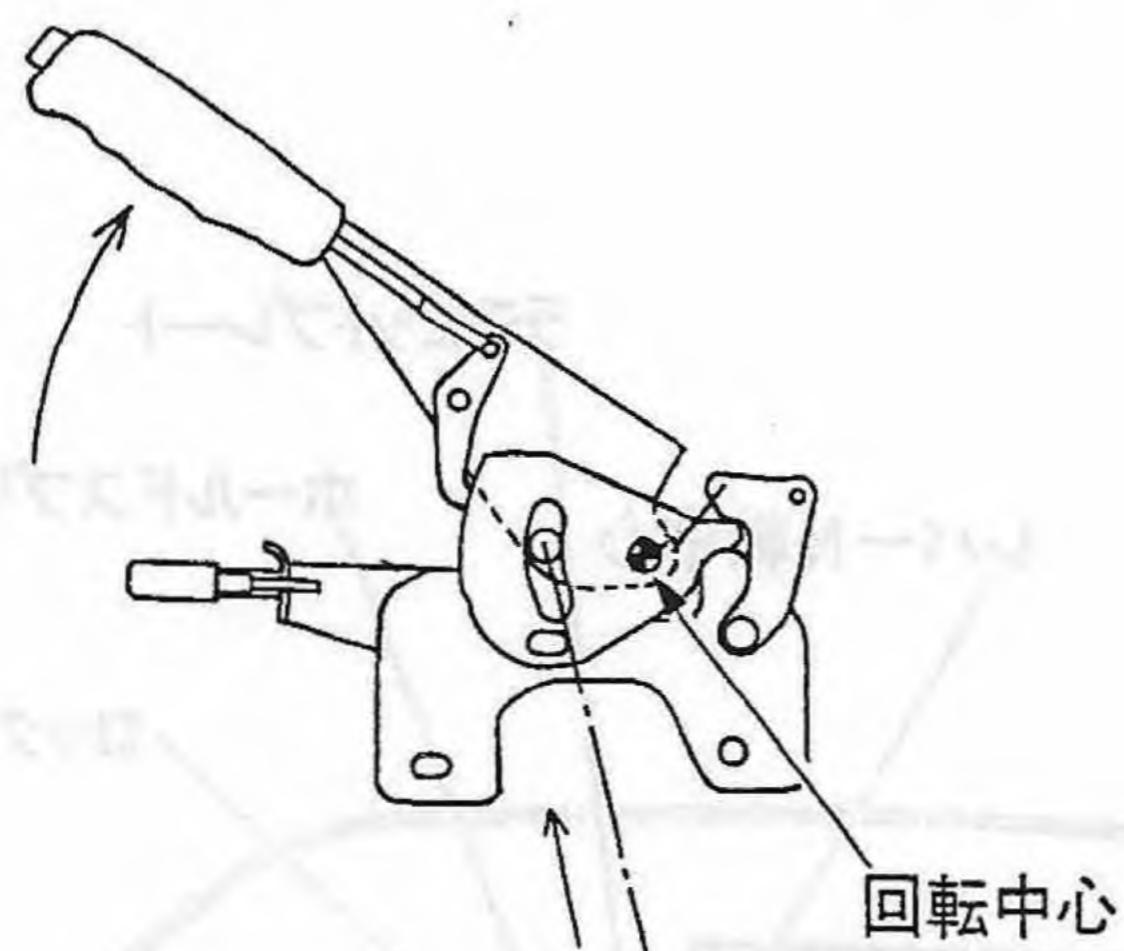
新（赤帽全車）



(3) 操作要領

1. 駐車制動時

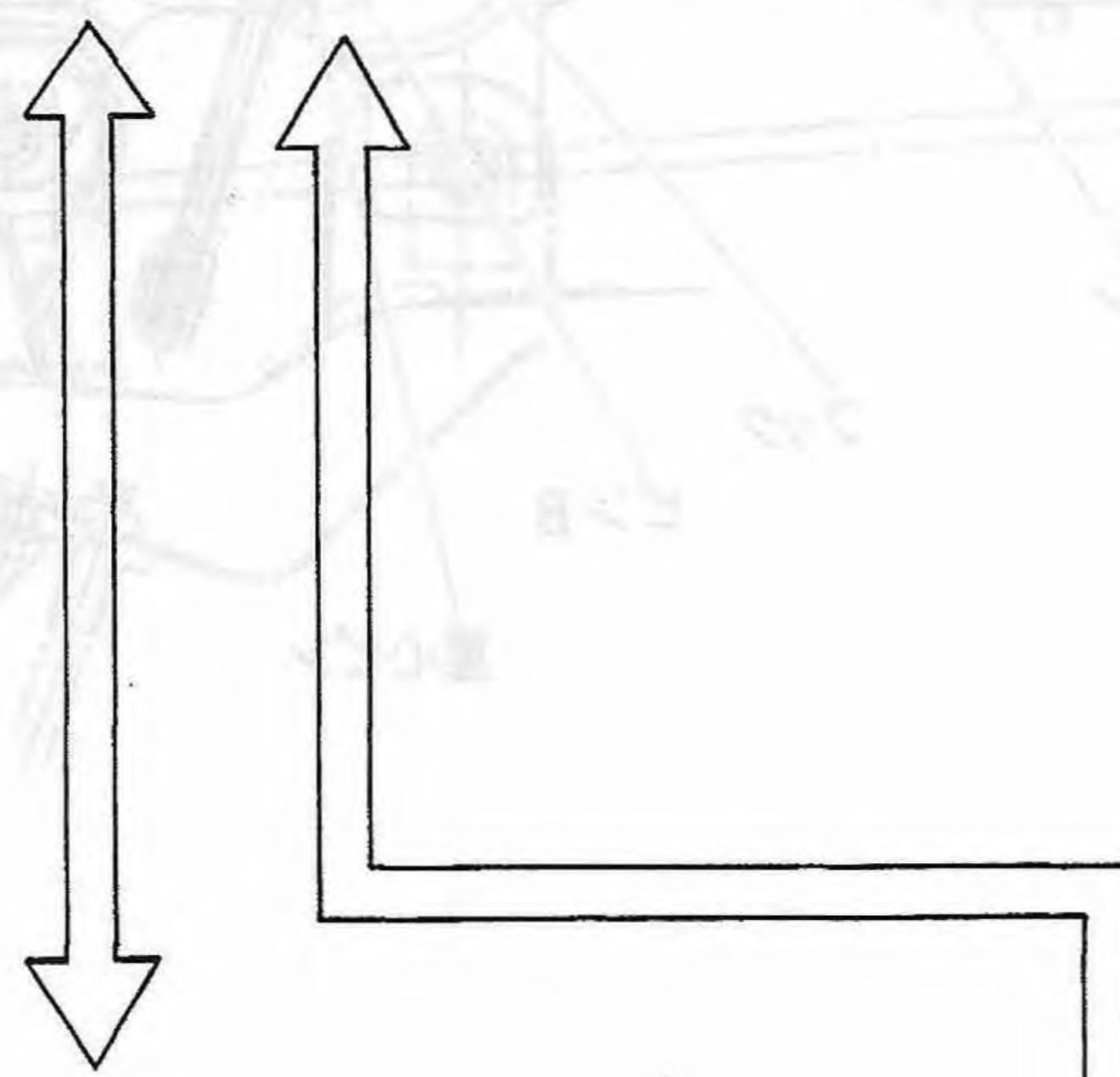
- レバーを引くとケーブルが引張られる。



駐車制動時に
レバーを格納
する場合

2. 駐車制動解除時

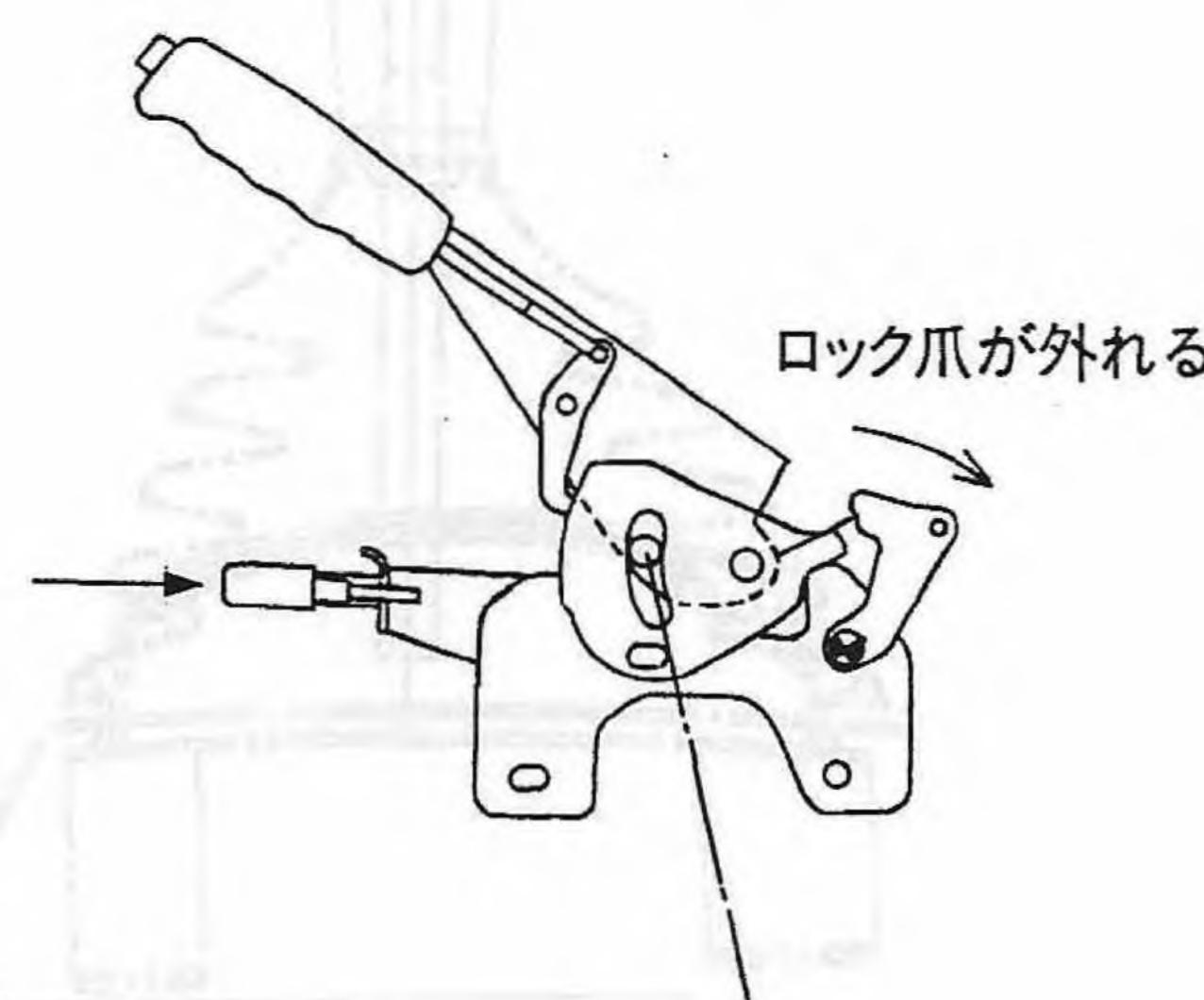
通常の使用



3. ロック解除

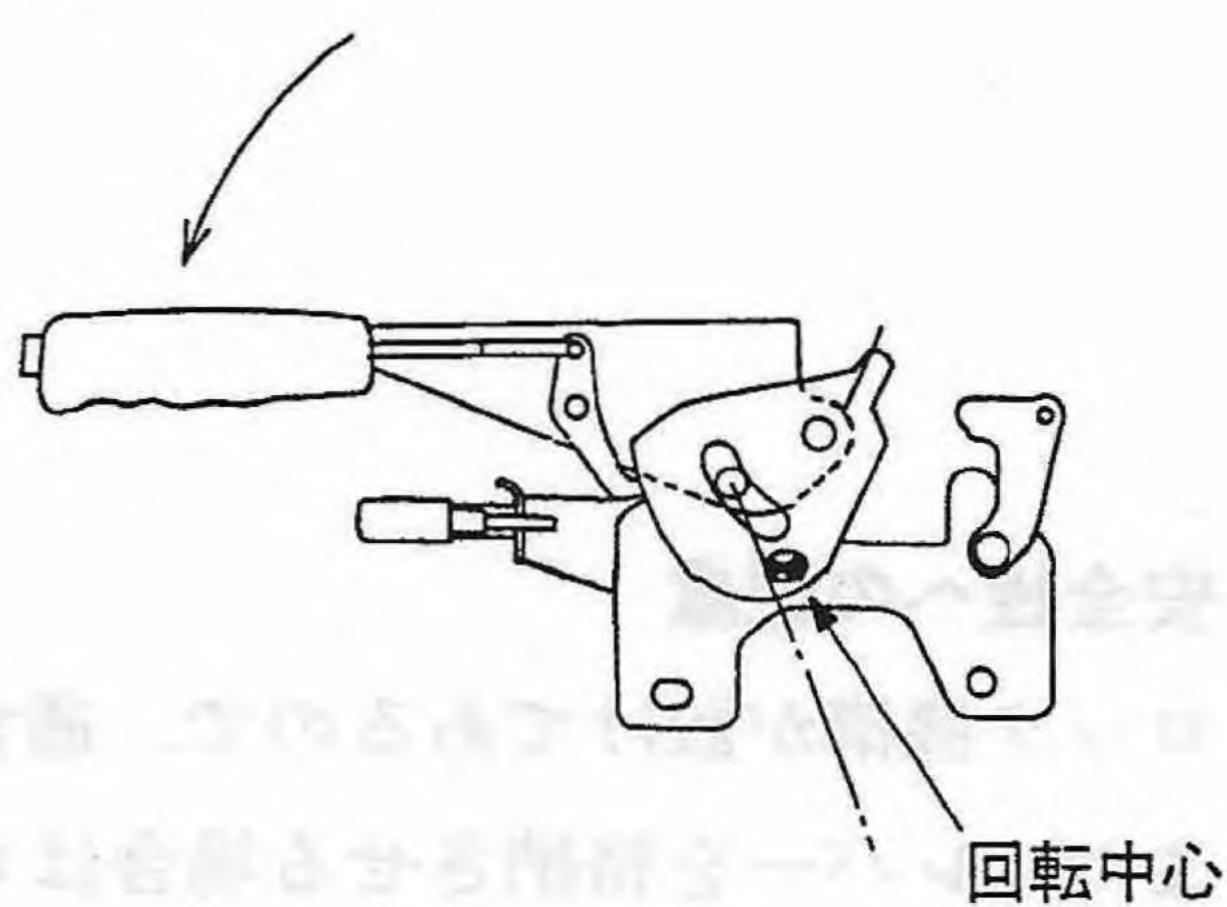
4. レバー格納時

- レバーを引いた状態でロック解除ボタンを押すと、ロック爪がラチット及びフックから外れ、ロックを解除する。



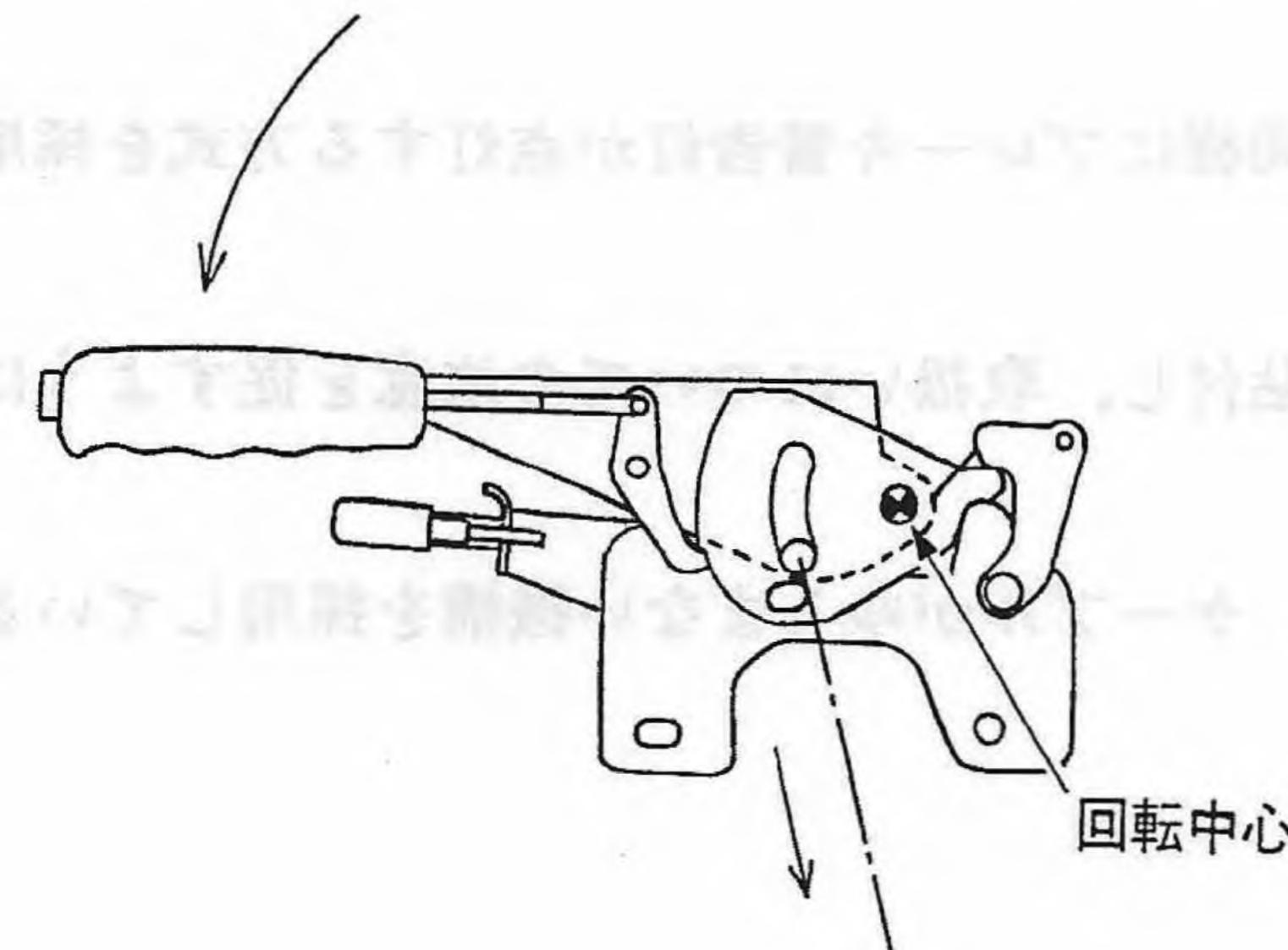
5. ロック

- レバーを引くとラチットがロック爪と噛合って、フックに引掛り(1)の状態に戻る。



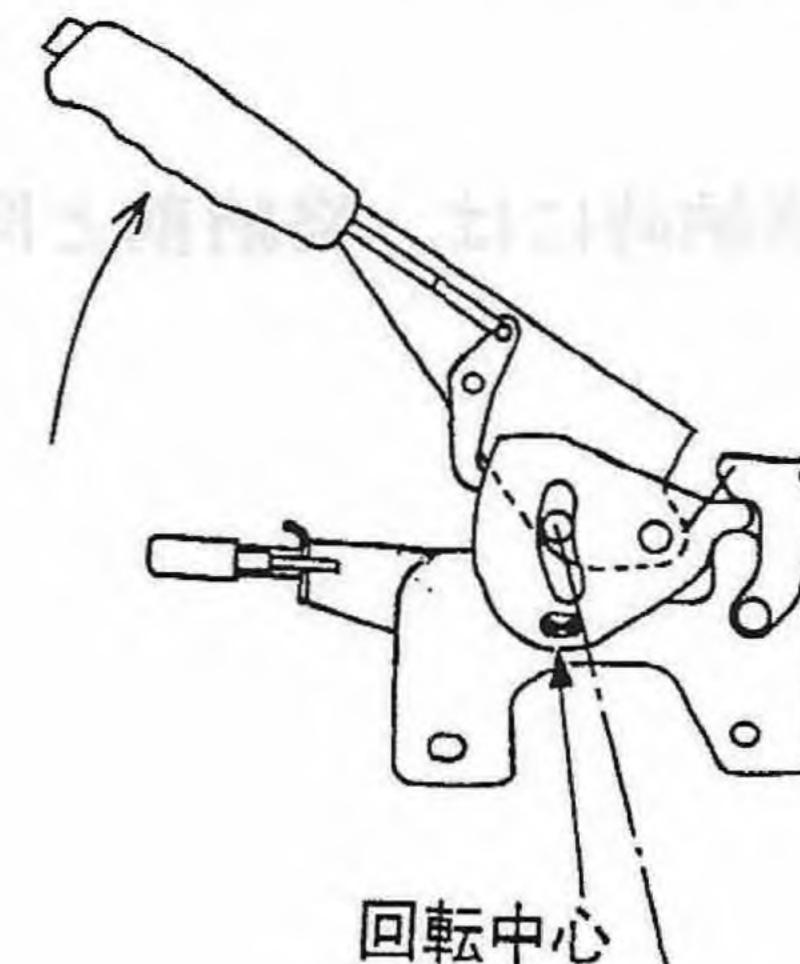
6. レバー格納時

- プッシュボタンを押しながらレバーを戻すとケーブルがゆるむ。

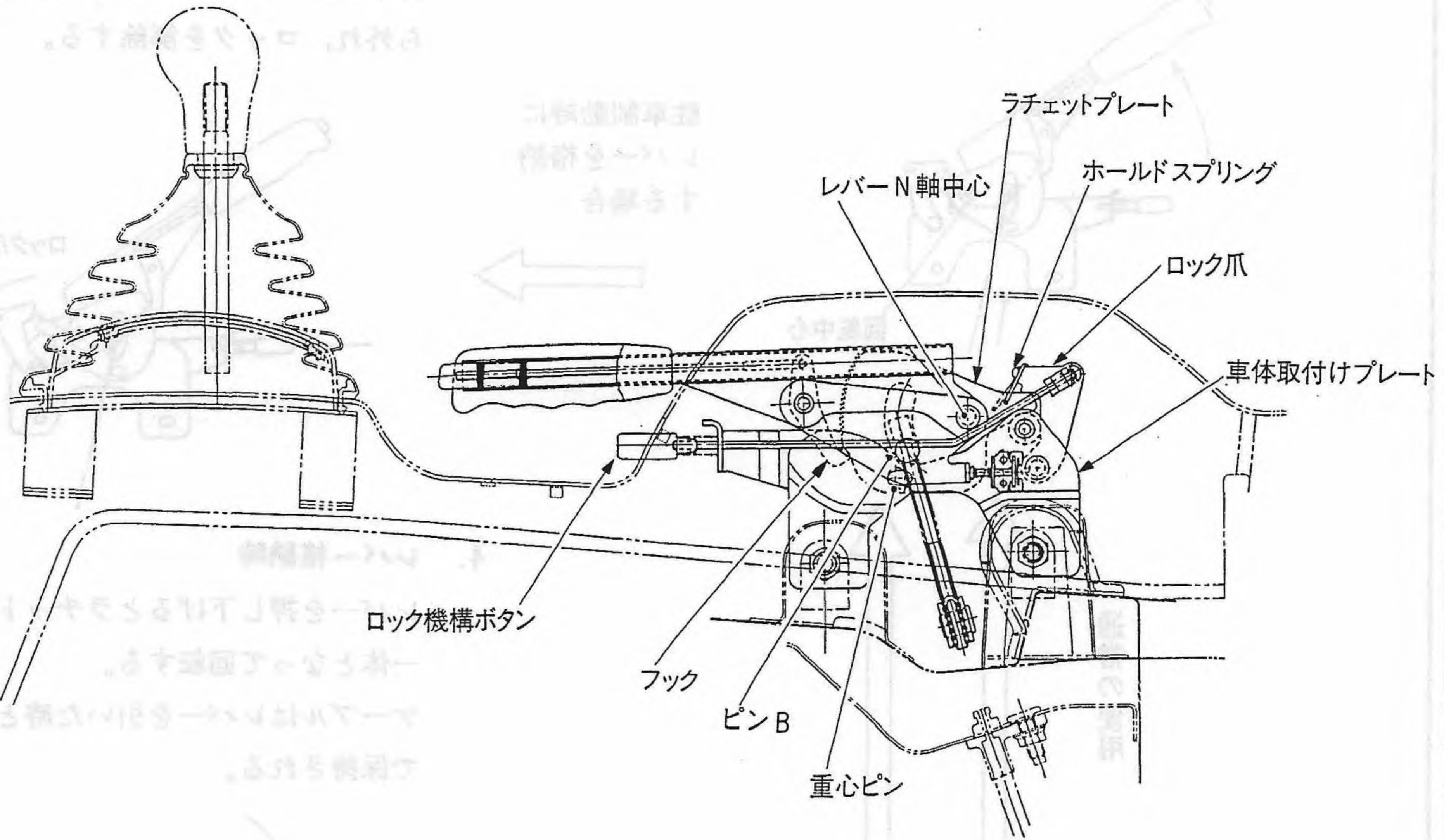


7. ロック

- レバーを引くとラチットがロック爪と噛合って、フックに引掛け(1)の状態に戻る。



<構 造 >



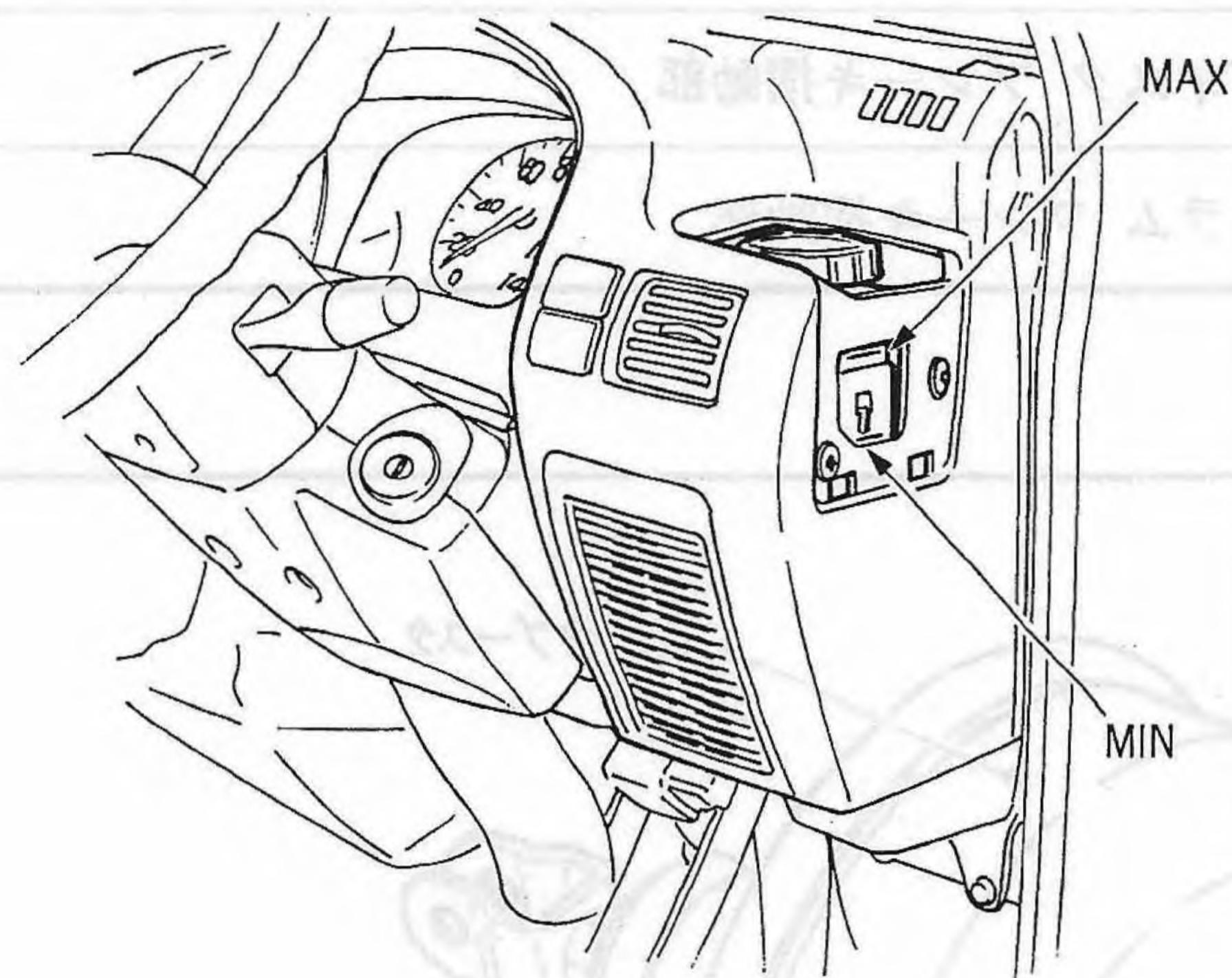
(4) 安全性への配慮

- ロック機構が設けてあるので、通常の操作では不意にレバーが格納されることがない。また、レバーを格納させる場合はロック解除ボタンの操作が必要であり、ロック解除ボタンを操作しない限りレバーが作動することはない。
- レバー格納状態では、通常の操作でレバーを引いたときと同様にブレーキ警告灯が点灯する方式を採用しているので視認できる。
- レバー付根のコンソールボックス面にコーションラベルを貼付し、取扱いについての注意を促すようにしている。
- レバー格納時には、格納前と同等の制動力が得られるよう、ケーブルがゆるまない機構を採用している。

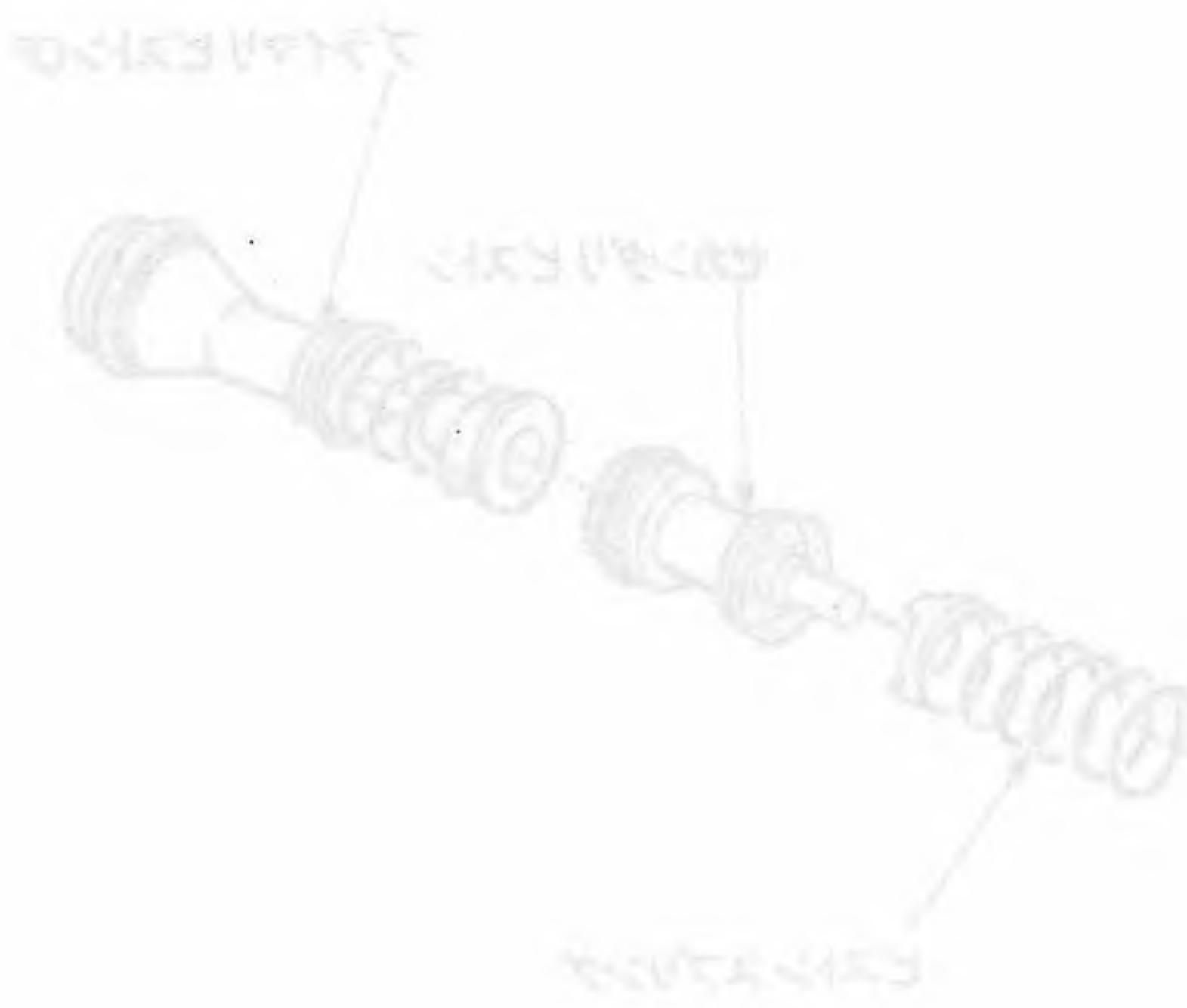
■ 車上点検

<ブレーキフルードレベルの点検>

- (1) メーターパネル右側のカバーを取って、リザーバタンクのブレーキフルード上面が「MIN」レベルから「MAX」レベルの間にあるかを点検する。

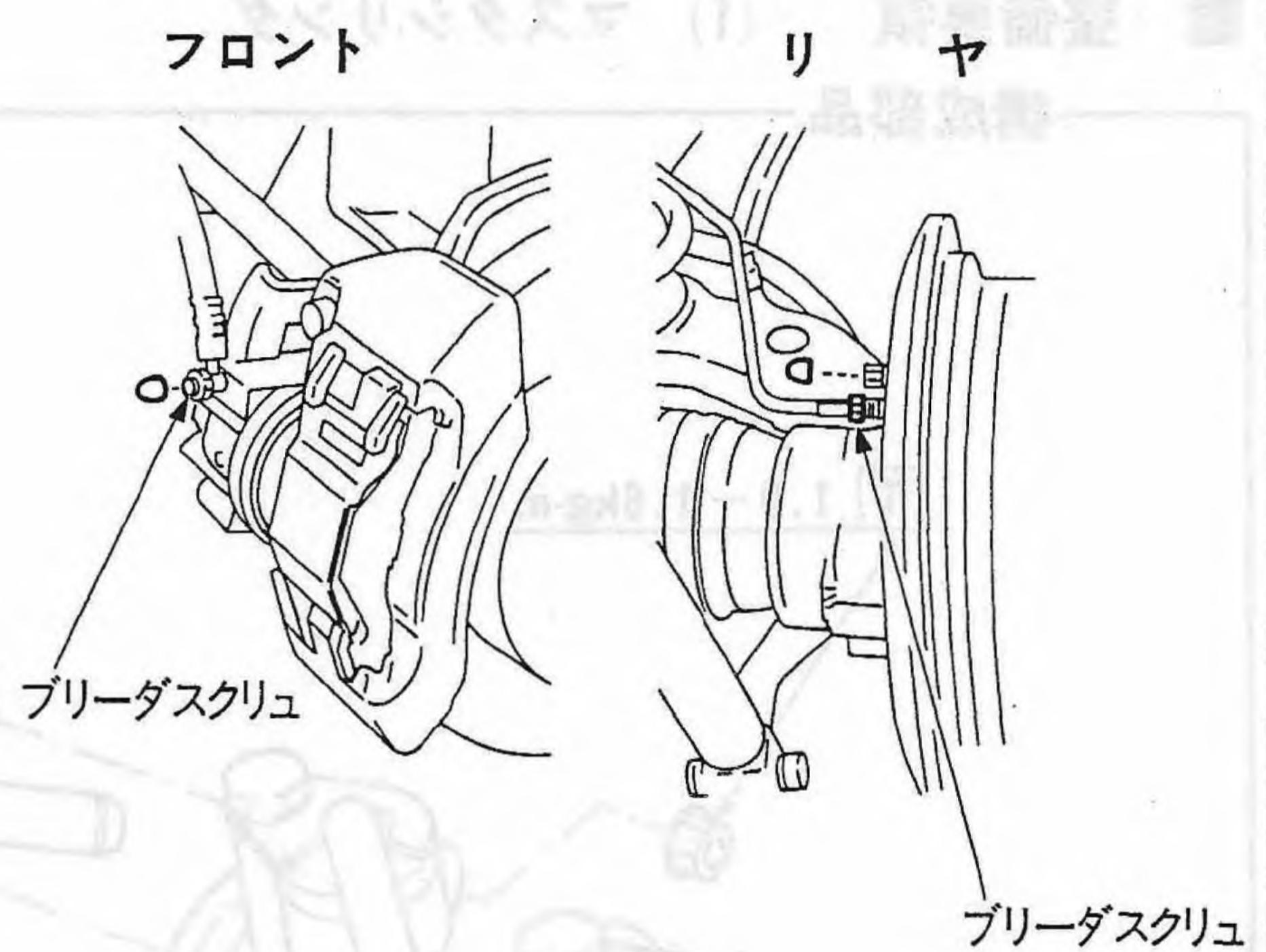


- (2) ブレーキフルード上面が「MIN」レベル以下の時にはブレーキフルードを補給する。



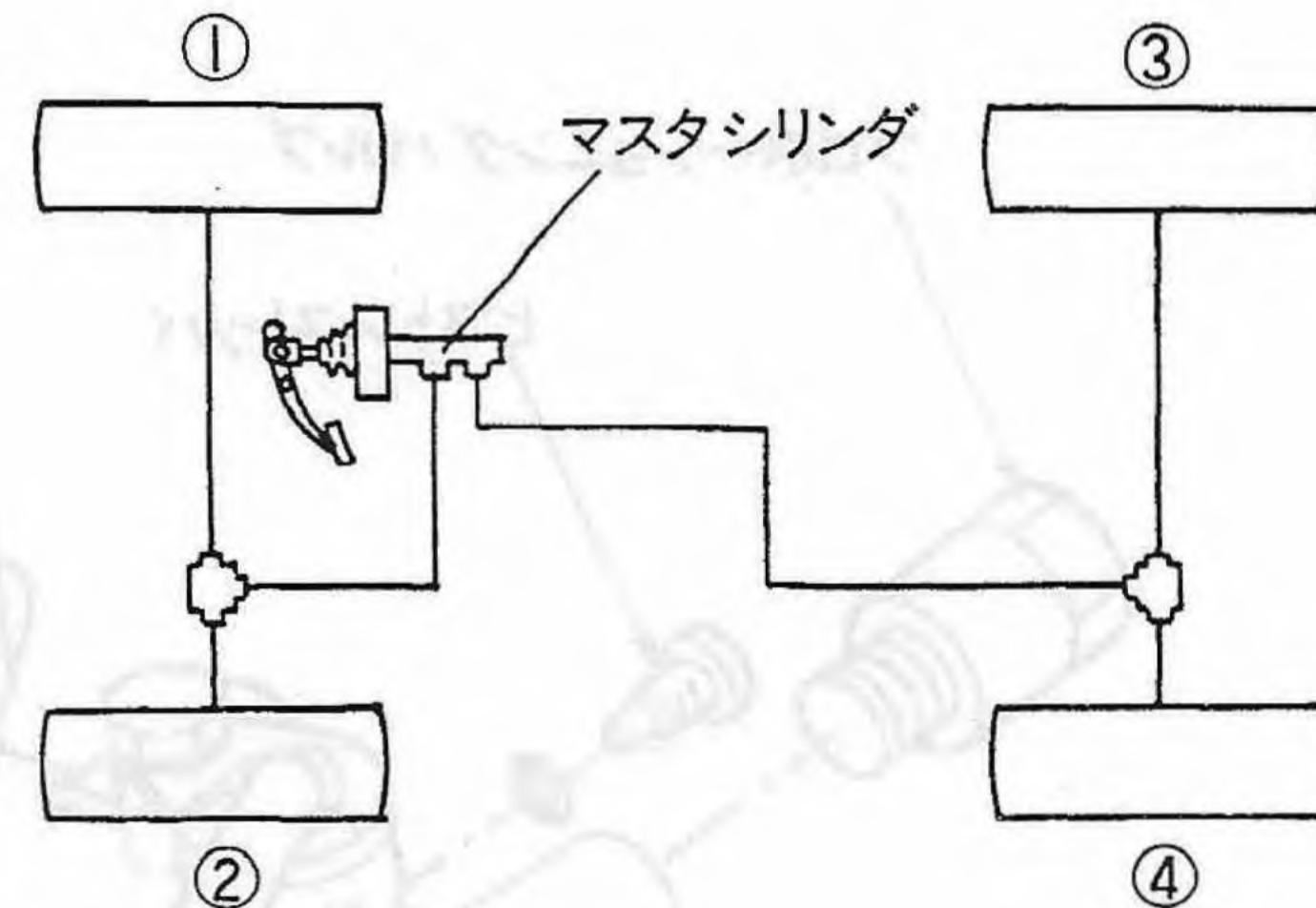
<エア抜き作業>

- (1) 作業は二人一組で行い、一方の作業者がブレーキペダルを数回、ゆっくり踏込み、踏込んだまま保持する。
- (2) もう一方の作業者は、ブレーキキャリパのブリーダースクリュを弛めてブレーキフルードを抜く。そしてフルードの流れが止まる直前にブリーダースクリュを締める。



- (3) (1), (2)の作業を数回くり返し、フルード内の気泡がなくなるまで行う。

<順序>



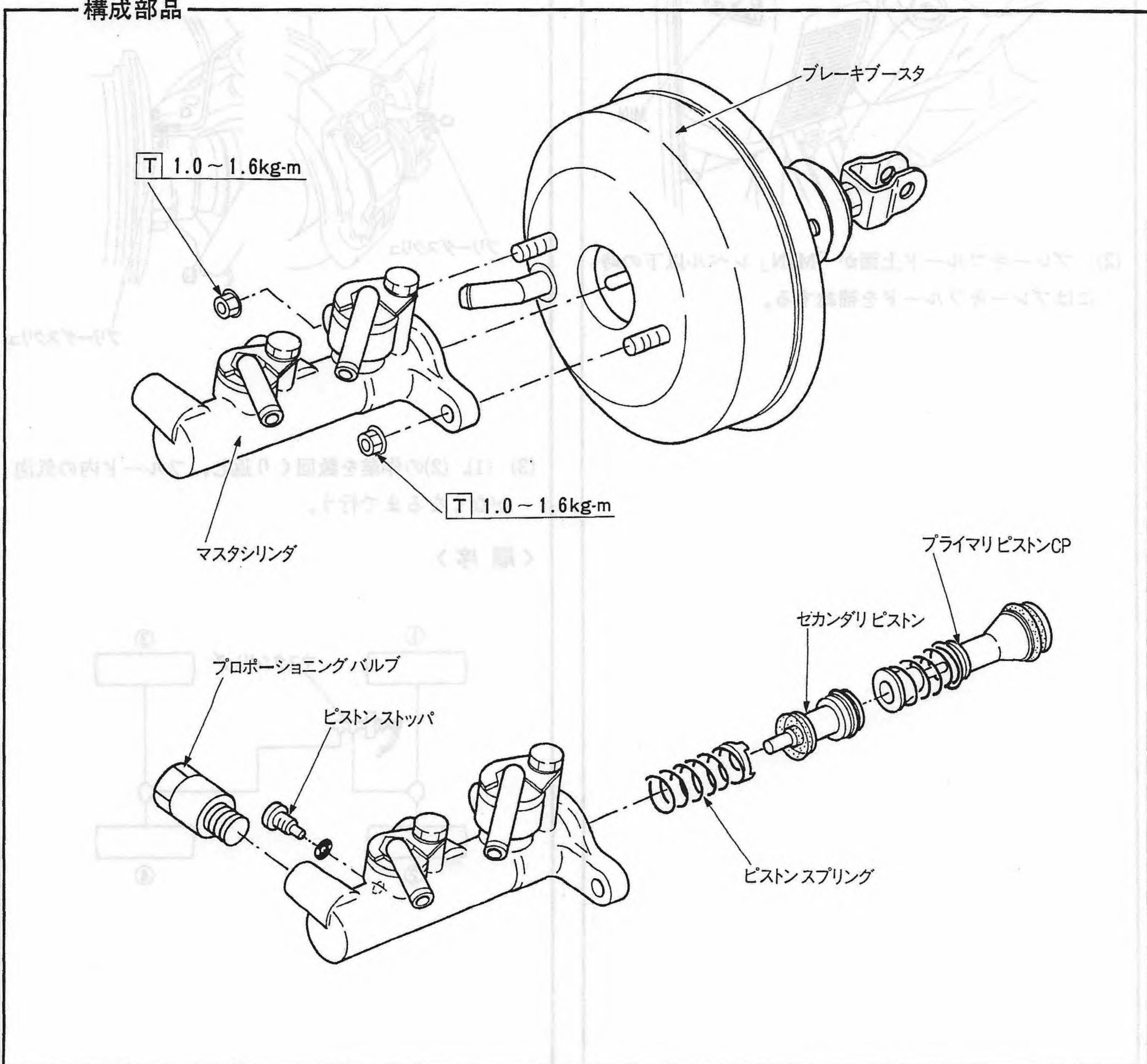
ブレーキー準備品、整備要領・マスターシリンダ

■ 準備品

工 具	スナップ リング プライヤ	スナップ リング取付け、取外し
計 器	ダイヤル ゲージ	ディスクロータ振れ測定
	マイクロメータ	ディスクロータ厚さ測定
	ノギス	ブレーキパッド、ブレーキシューのライニング厚さ測定
油脂・その他	ダウコーニング社製モリコートM77	ディスク ブレーキ摺動部
	日石ブレーキ グリース	ドラム ブレーキ摺動部

■ 整備要領 (1) マスターシリンダ

構成部品



取外し・分解

〈取外し〉

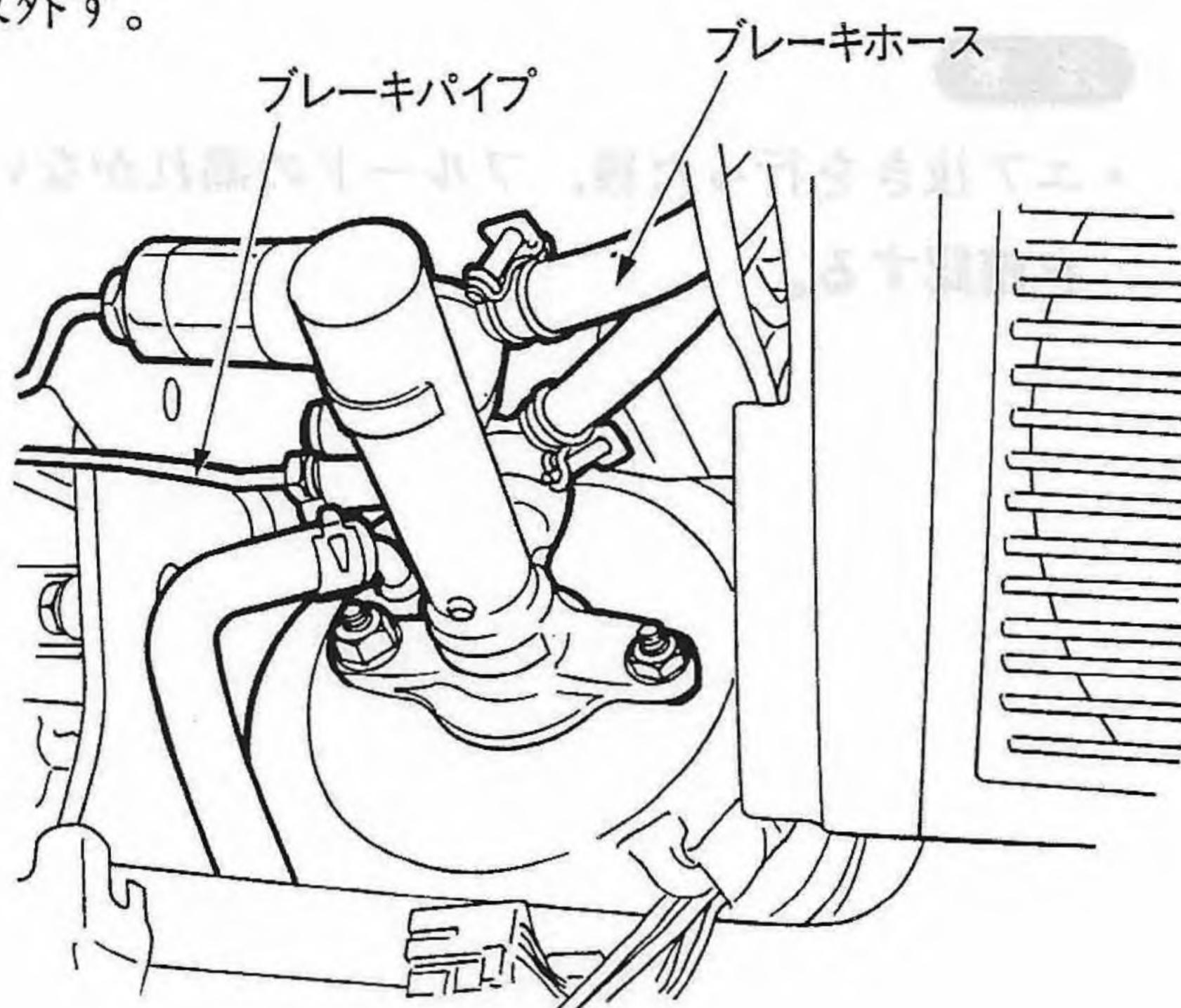
- (1) フロント及びリアブレーキASSYのブリーダースクリュよりブレーキフルードを抜き取る。

注記

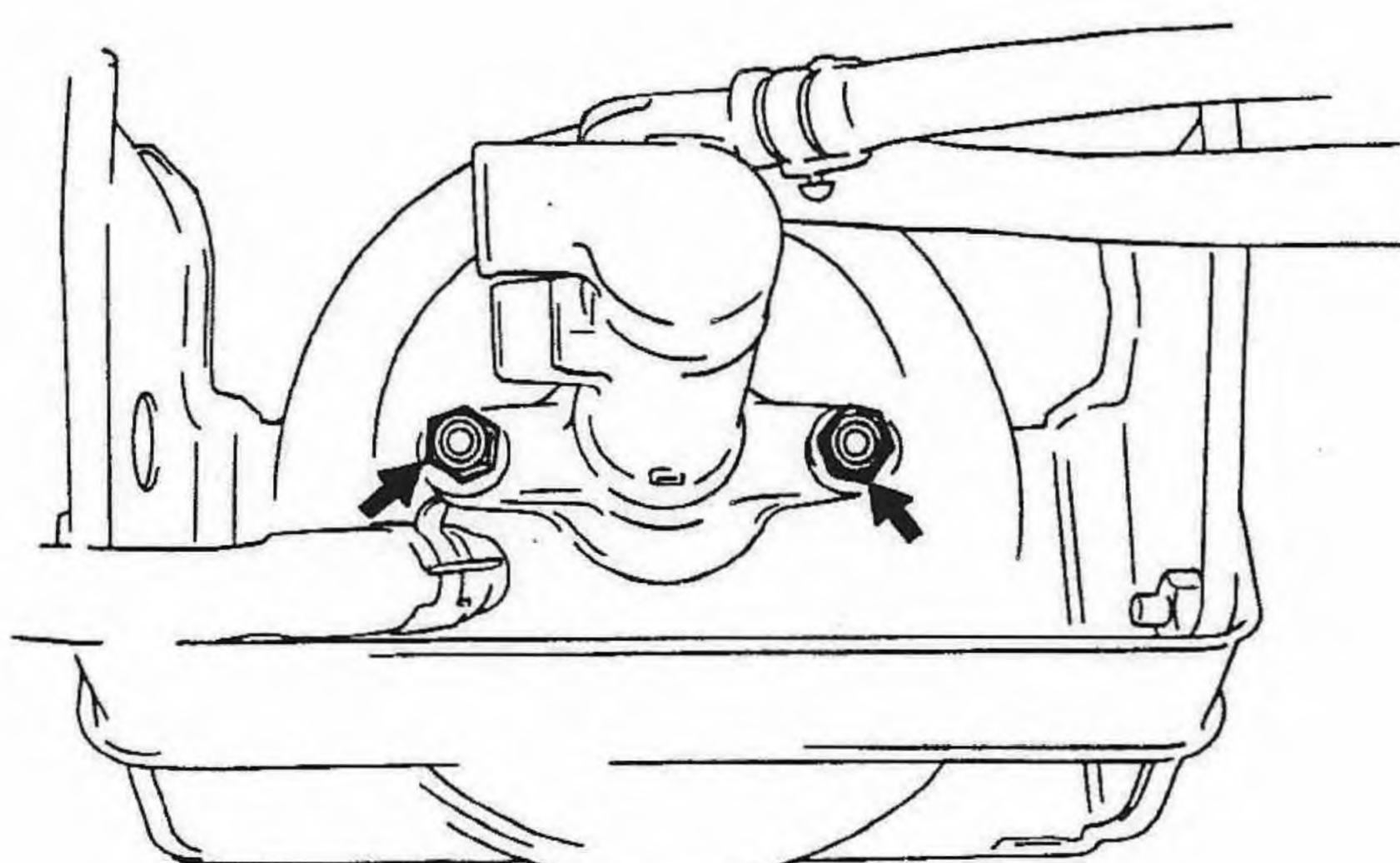
- エア抜きの作業手順で、ビニールホース内のフルードがなくなるまで、ペダルを踏み続ける。

- (2) ステアリングコラムASSYとシャフトを取り外す。
(4-2ステアリング "ステアリングシャフト" を参照)

- (3) マスターシリンダからブレーキパイプ及びホースを取り外す。



- (4) ブレーキブースタよりマスターシリンダを取り外す。

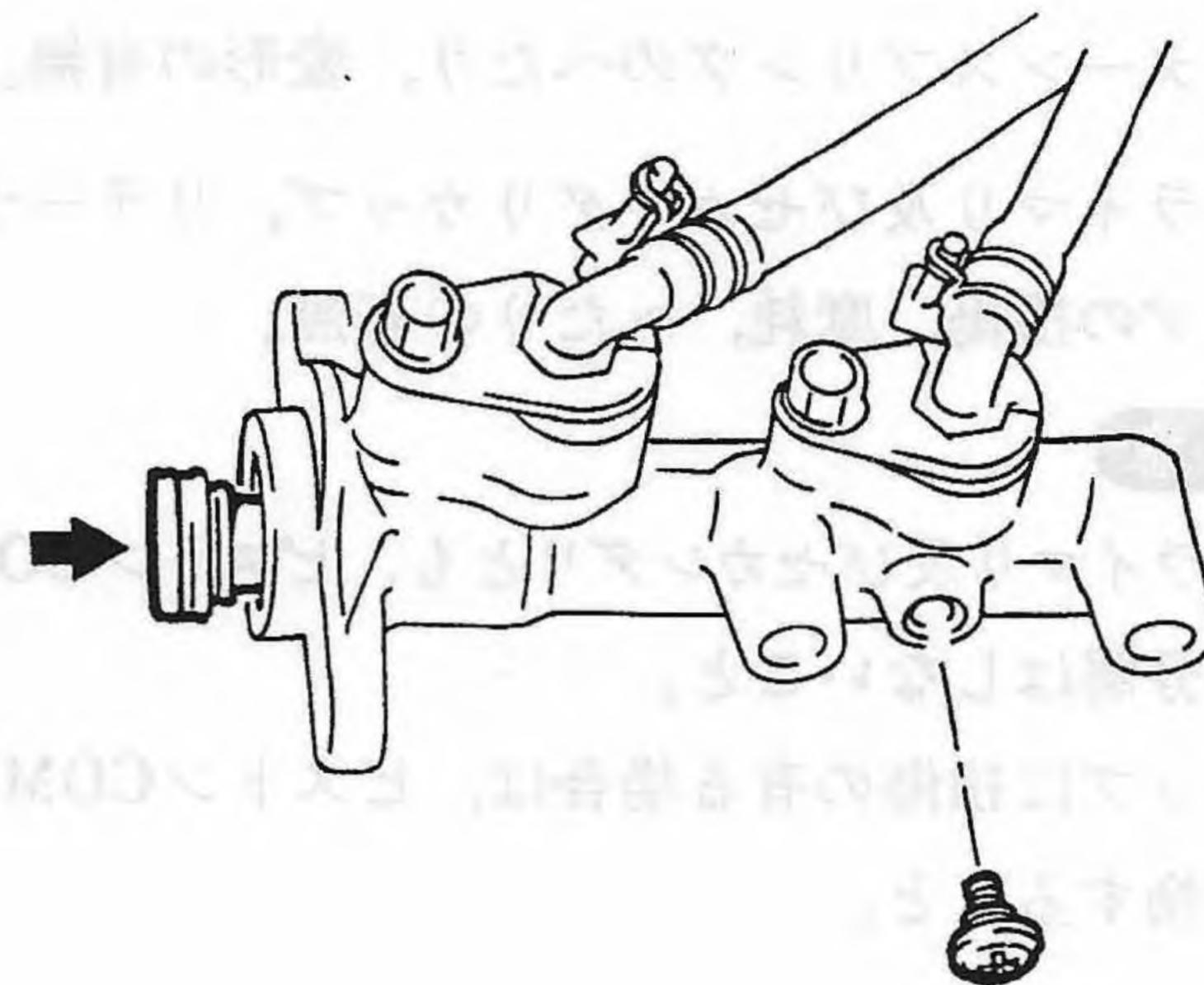


〈分 解〉

注意

- 分解前にボデーに付着している油脂類や泥汚れなどを取除く。

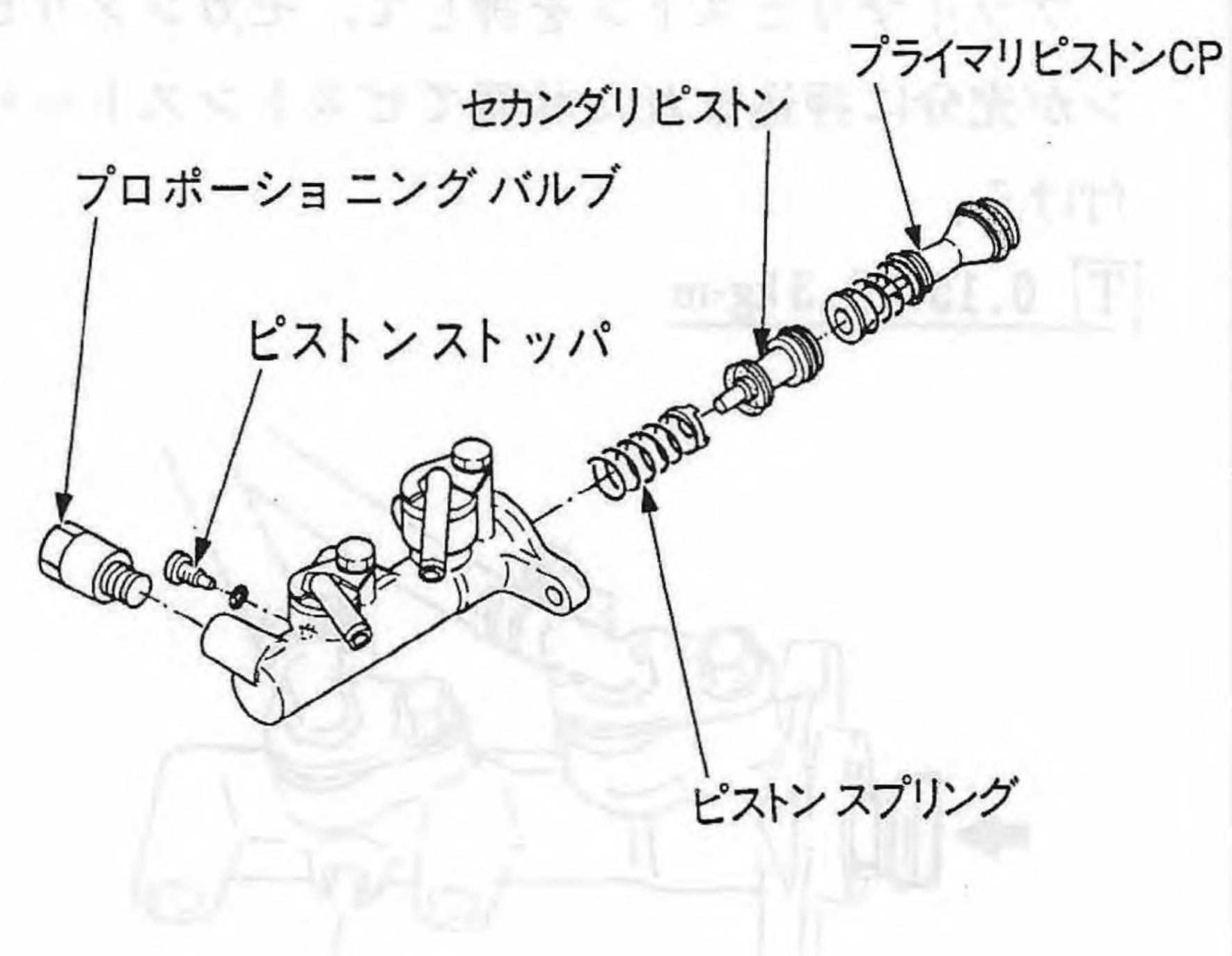
- (1) ピストンを押しながら、セカンダリストッパを取り出す。



- (2) シリンダボデー内よりプライマリ及びセカンダリピストンCOMPLを取り出す。

〈参考〉

ピストンが抜きにくい場合はセカンダリ側のブレーキフルード通路穴よりエアを送り、ピストンを押出す。



点検・組立て・取付け一

〈点検〉

注意

- 点検を行う前に各部品をブレーキフルードで洗浄する。
 - (1) シリンダ及びピストン摺動面の損傷, 偏摩耗, 錆などの有無。
 - (2) リターンスプリングのへたり, 変形の有無。
 - (3) プライマリ及びセカンダリカップ, リテナ部のカップの損傷, 摩耗, へたりの有無。

注意

- ・プライマリ及びセカンダリとも、ピストンCOMPLの分解はしないこと。
 - ・カップに損傷の有る場合は、ピストンCOMPLで交換すること。

〈組立て〉

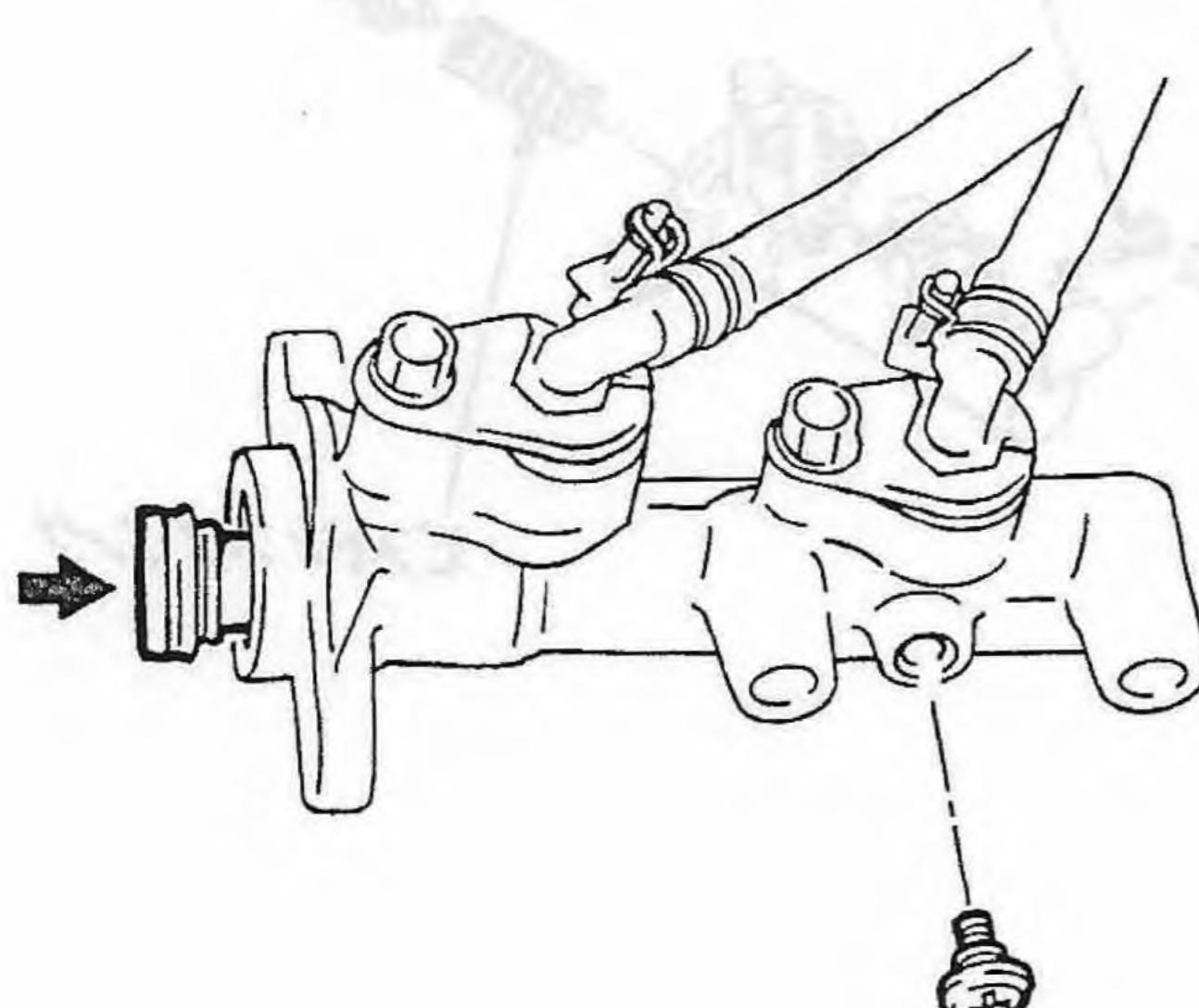
注意

- ・ガスケット及びOーリングは新品に交換すること。
 - ・シリンダ内に泥やゴミが入らないようにすること。

- (1) 各部品にブレーキフルードを塗布する。
 - (2) シリンダボデーにセカンダリ及びプライマリピストンCOMPLを組込む。

プライマリピストンを押して、セカンドリピストンが充分に押込まれた状態でピストンストップを締付ける。

T 0.15~0.3 kg·m



〈取付け〉

- (1) 取外しの逆手順で行う。

取付部	締付トルク (kg·m)
・ブレーキブースタ取付け	1.0～1.6
・ブレーキパイプ取付け	1.5～2.0
・ホース締付けバンド	0.2～0.3

- (2) リザーバタンクにブレーキフルードを入れてから
エア抜きを行う。

注意

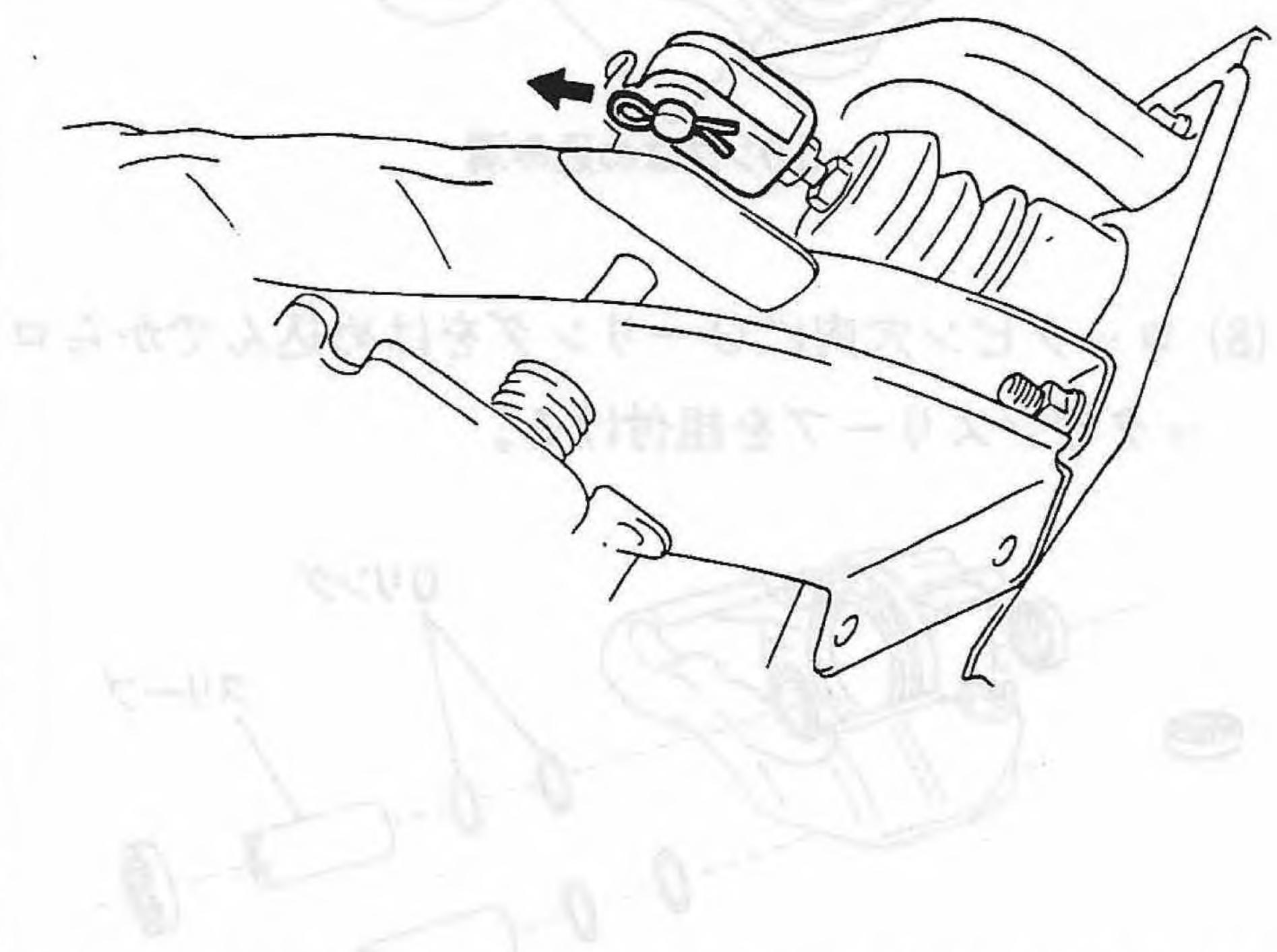
- エア抜きを行った後、フルードの漏れがないことを確認する。

(2) ブレーキブースタ

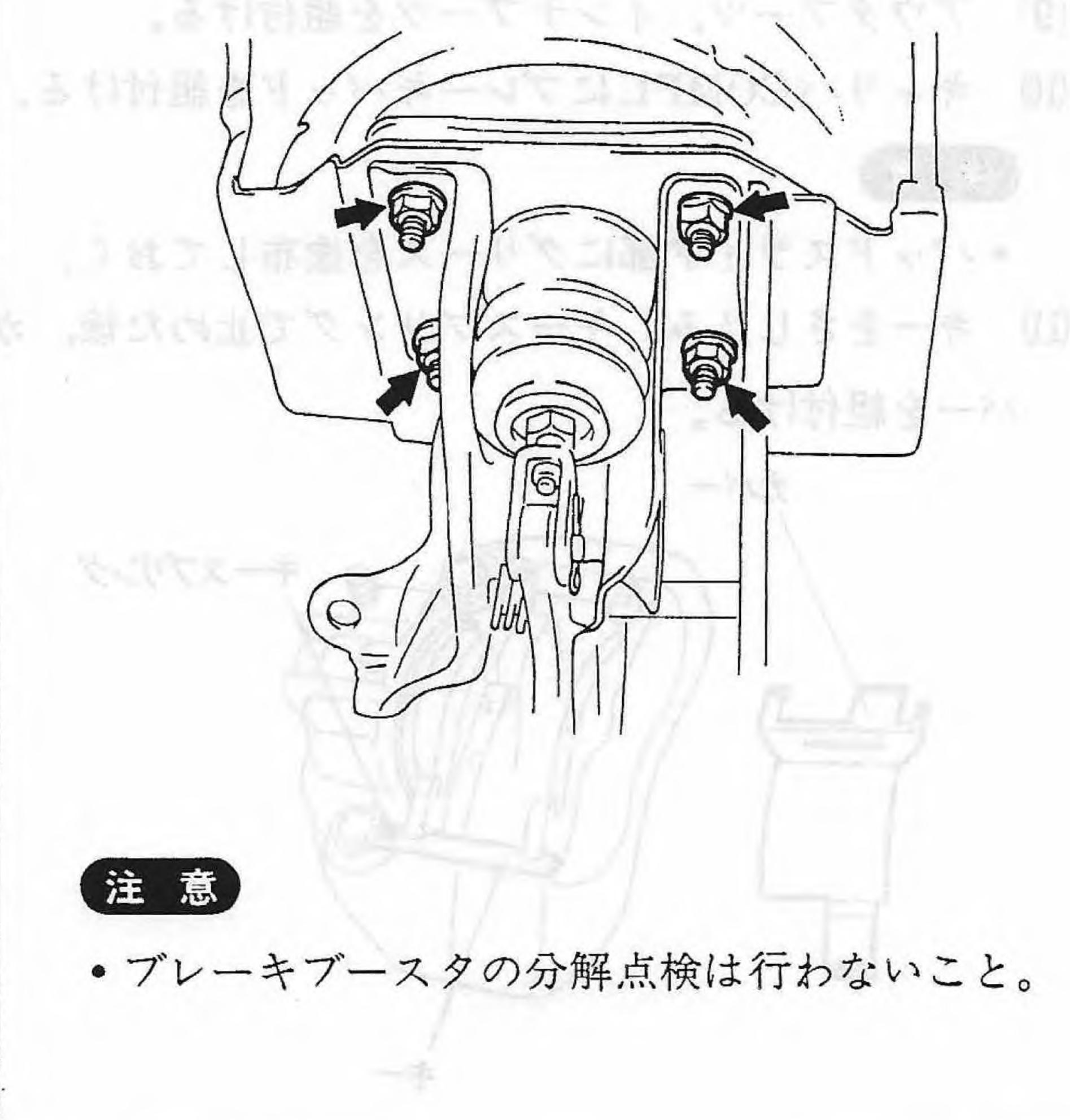
脱着

<取外し>

- (1) リザーバタンク内のブレーキフルードを抜取る。
- (2) ブレーキパイプをマスターシリングから取外す。
- (3) ペダルASSYを取り外す。
(ペダル&ケーブルシステムを参照)
- (4) オペレーティングロッドとブレーキペダルの連結部のスナッピンを抜き、クレビスピンを取ってから、連結を外す。



- (5) ペダルブラケットCOMPLから真空式倍力装置を取り外す。

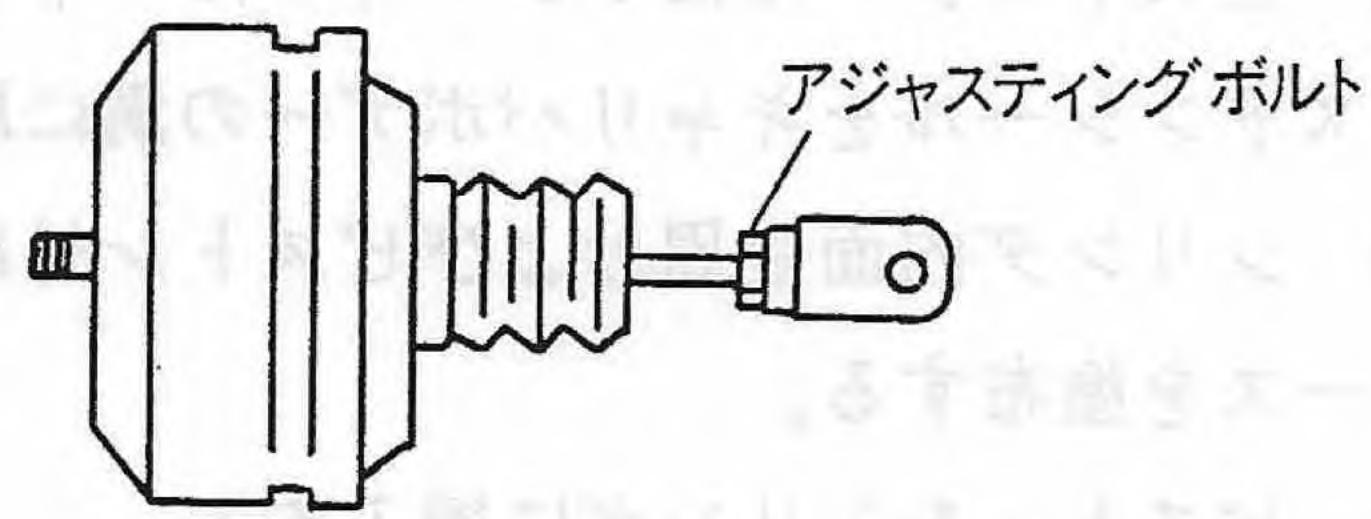


注意

- ・ブレーキブースタの分解点検は行わないこと。

<取付け>

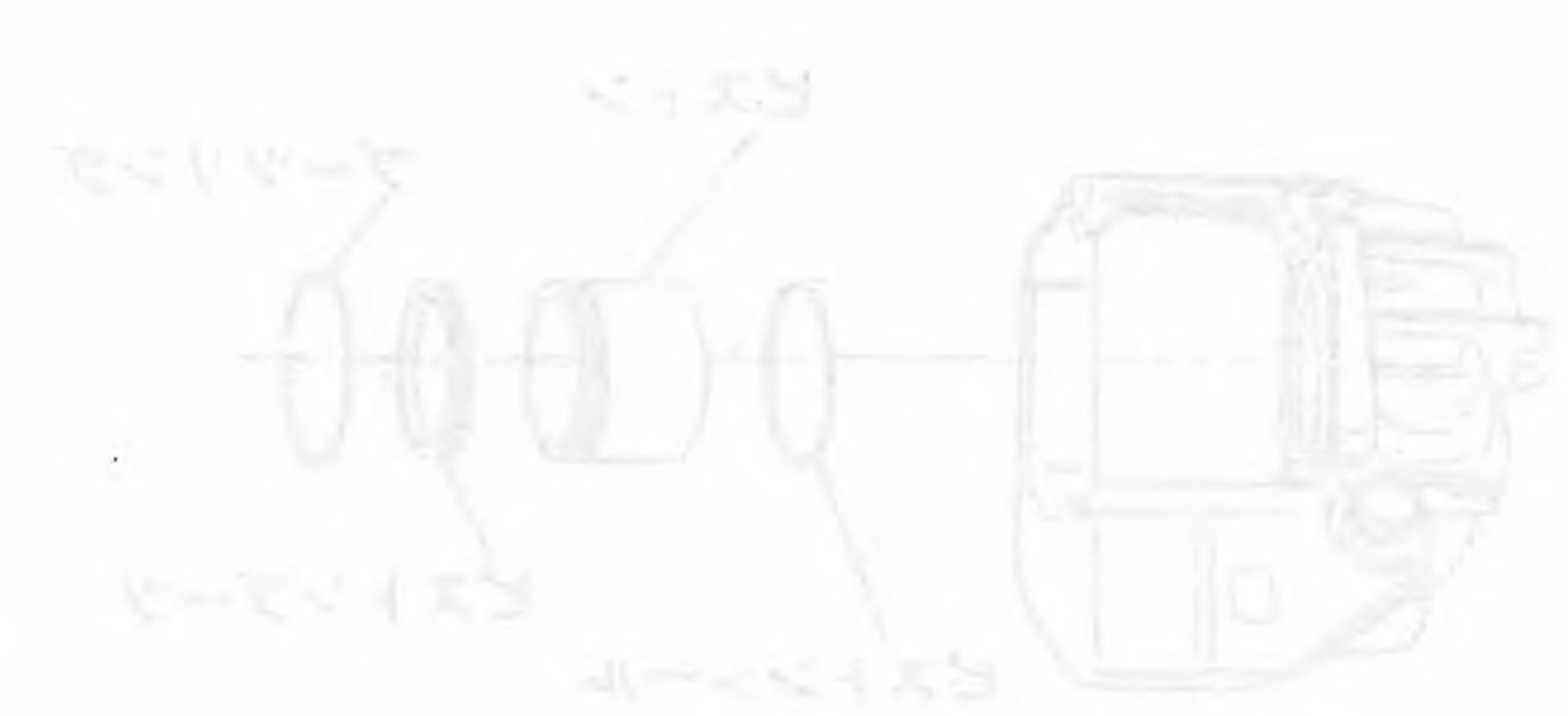
- (1) 取付けは、取外しの逆順序で行う。
- (2) ペダルをストップに当たるようにヨークで調整する。



注意

- ・ペダルは必ずストップに当てる。又、オペレーティングロッドは押込まないようにすること。

- (3) 取付け後に、エア抜きを行う。



●	面発熱	●
●	漏洩	●



(3) フロントディスクブレーキ

組立て

<キャリパーCPの組立て>

注意

- Oリング、ピストンシール、ピストンブーツ、ブーツリングは新品と交換すること。

- (1) キャリパボディ内部をブレーキフルードで洗浄する。
- (2) ピストンシールにブレーキフルードを塗布し、ピストンシールをキャリパボディの溝に取付ける。
- (3) シリンダ内面全周およびピストン外周に指定グリースを塗布する。
- (4) ピストンをシリンダに挿入する。

注意

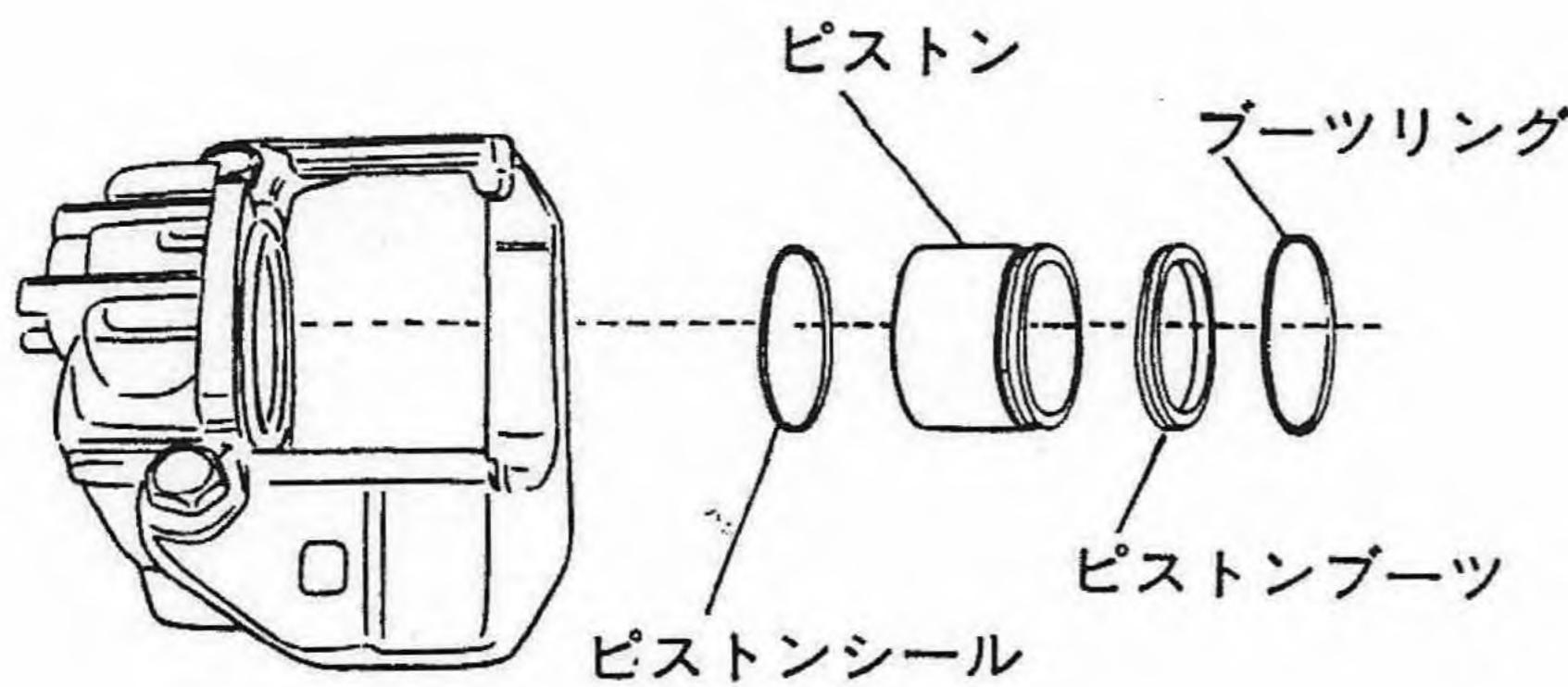
- 無理に押込まないこと。

- (5) ブーツに指定グリースを塗布し、シリンダ先端の溝およびピストン先端の溝にブーツを組付ける。

使用グリース	ダウコーニング社製 モリコートM77
--------	-----------------------

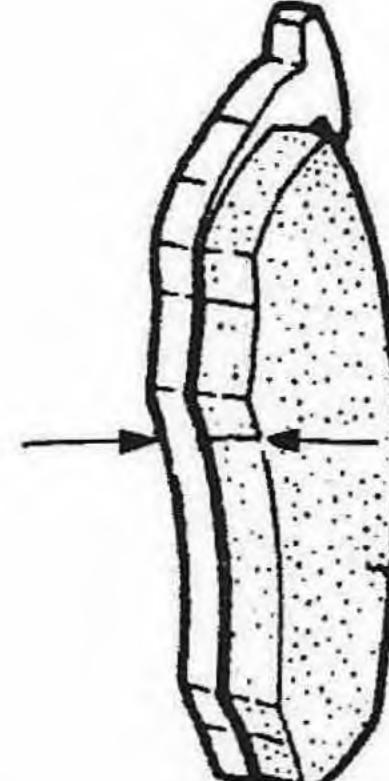
<参考>

ブーツはピストン先端から組付けると作業性がよい。



- (6) ブーツに傷をつけないように注意しながらブーツリングを組付ける。

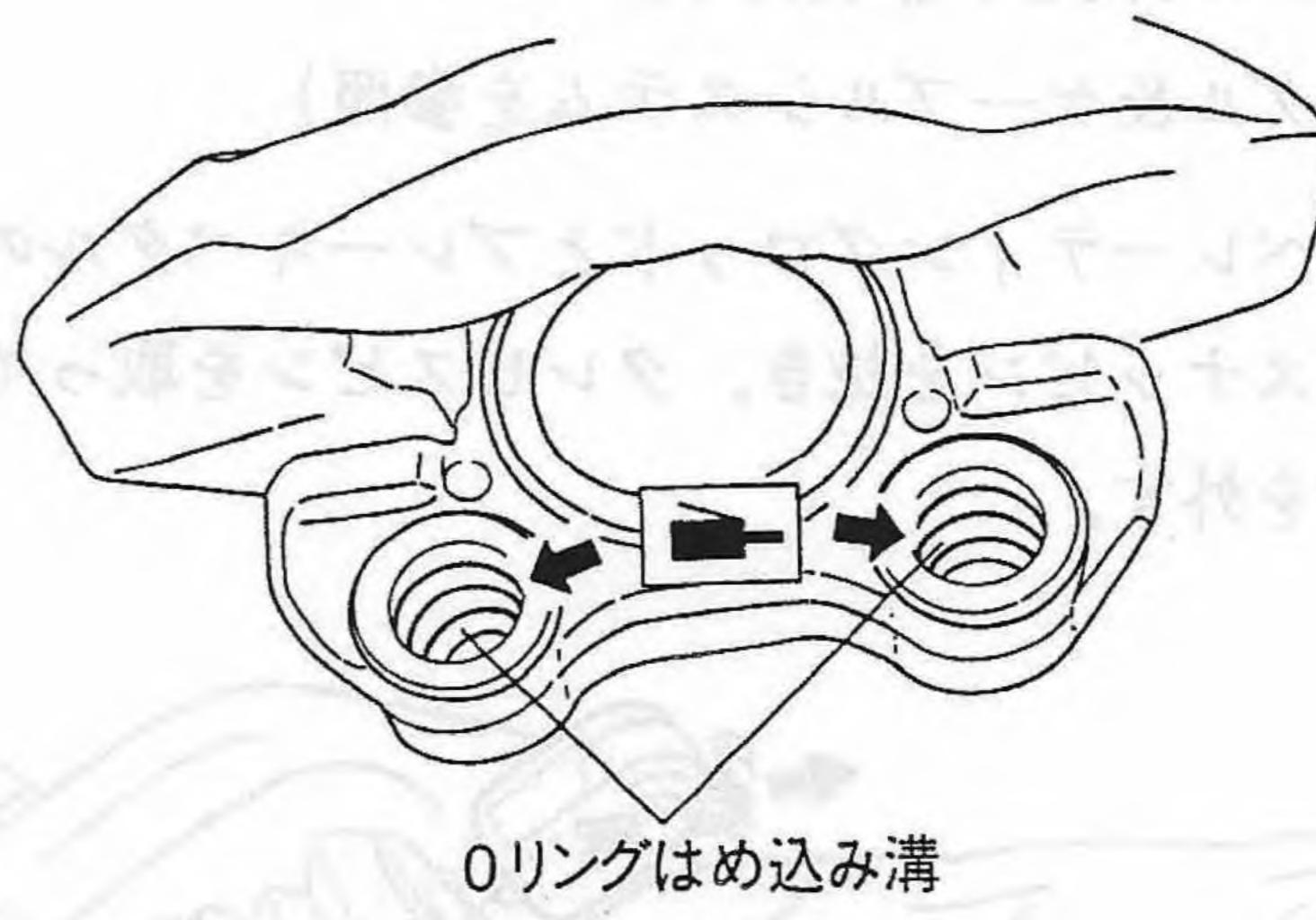
<ブレーキパッドの点検>



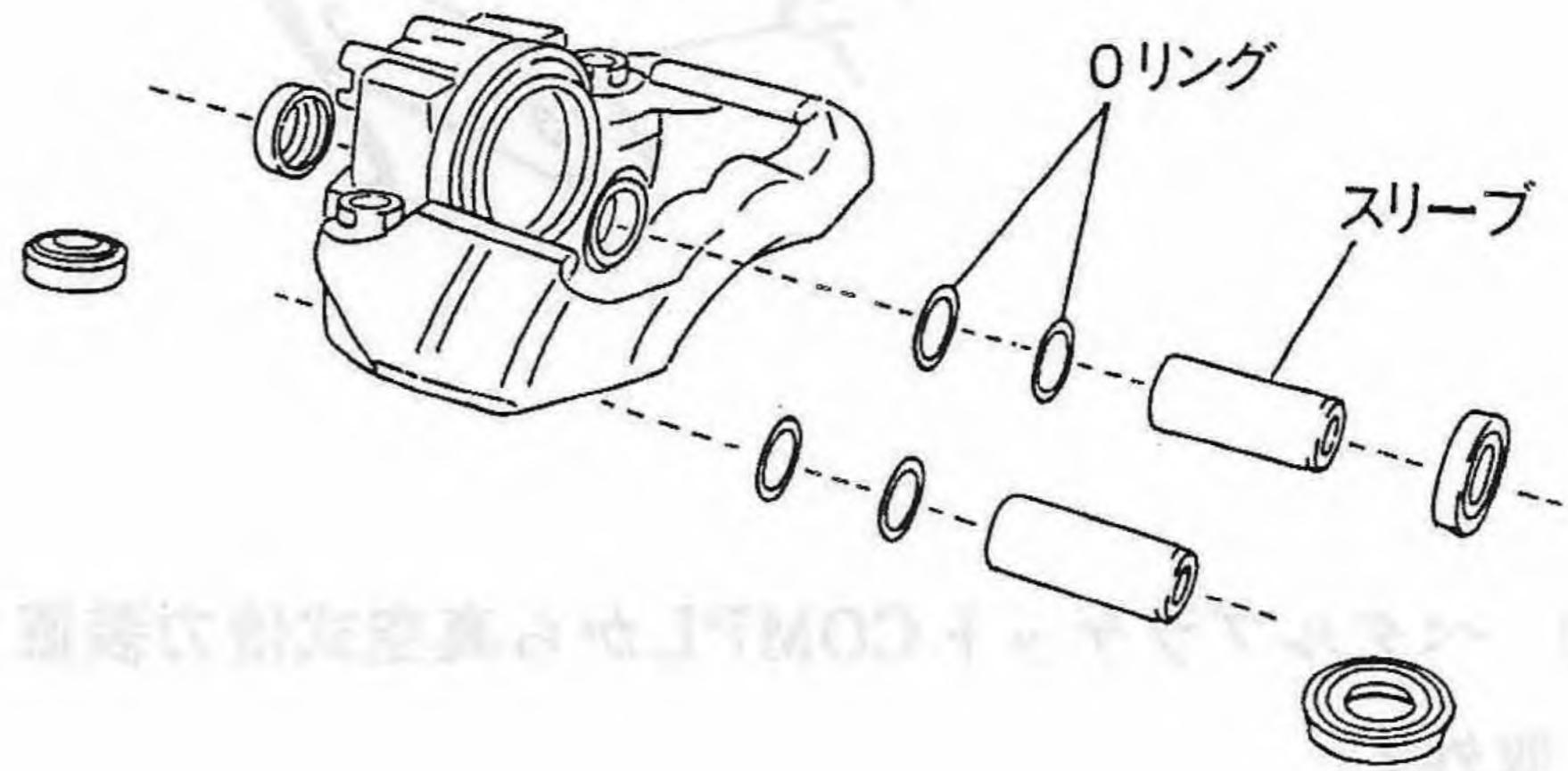
パッドの厚さ	標準値	15 mm
限度値	8 mm	

- (7) Oリングはめ込み溝、及びスリーブ外面に指定グリースを塗布する。

使用グリース	ダウコーニング社製 モリコートM77
--------	-----------------------



- (8) ロックピン穴内にOリングをはめ込んでからロックピンスリーブを組付ける。



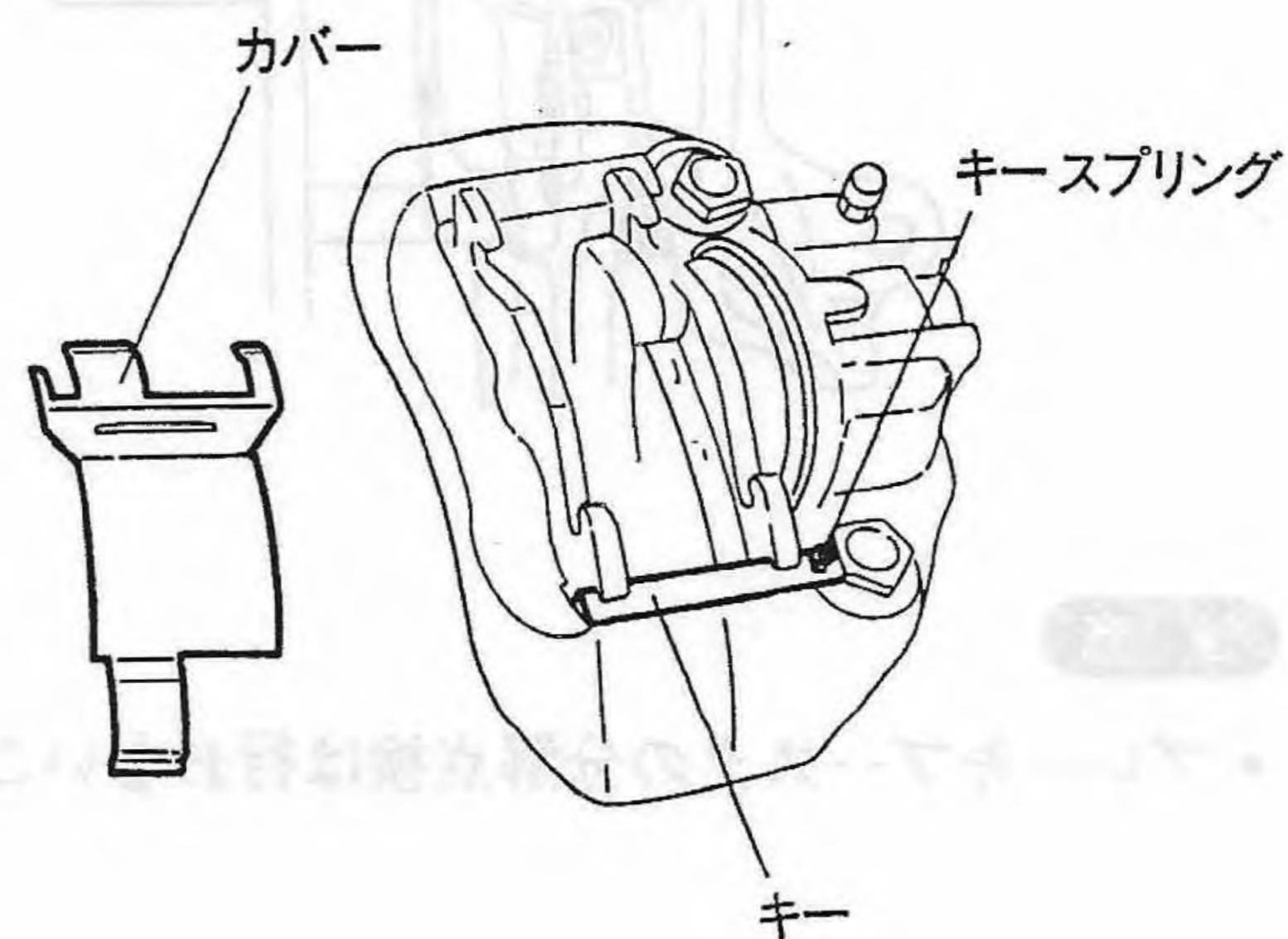
- (9) アウターブーツ、インナーブーツを組付ける。

- (10) キャリパCOMPLにブレーキパッドを組付ける。

注意

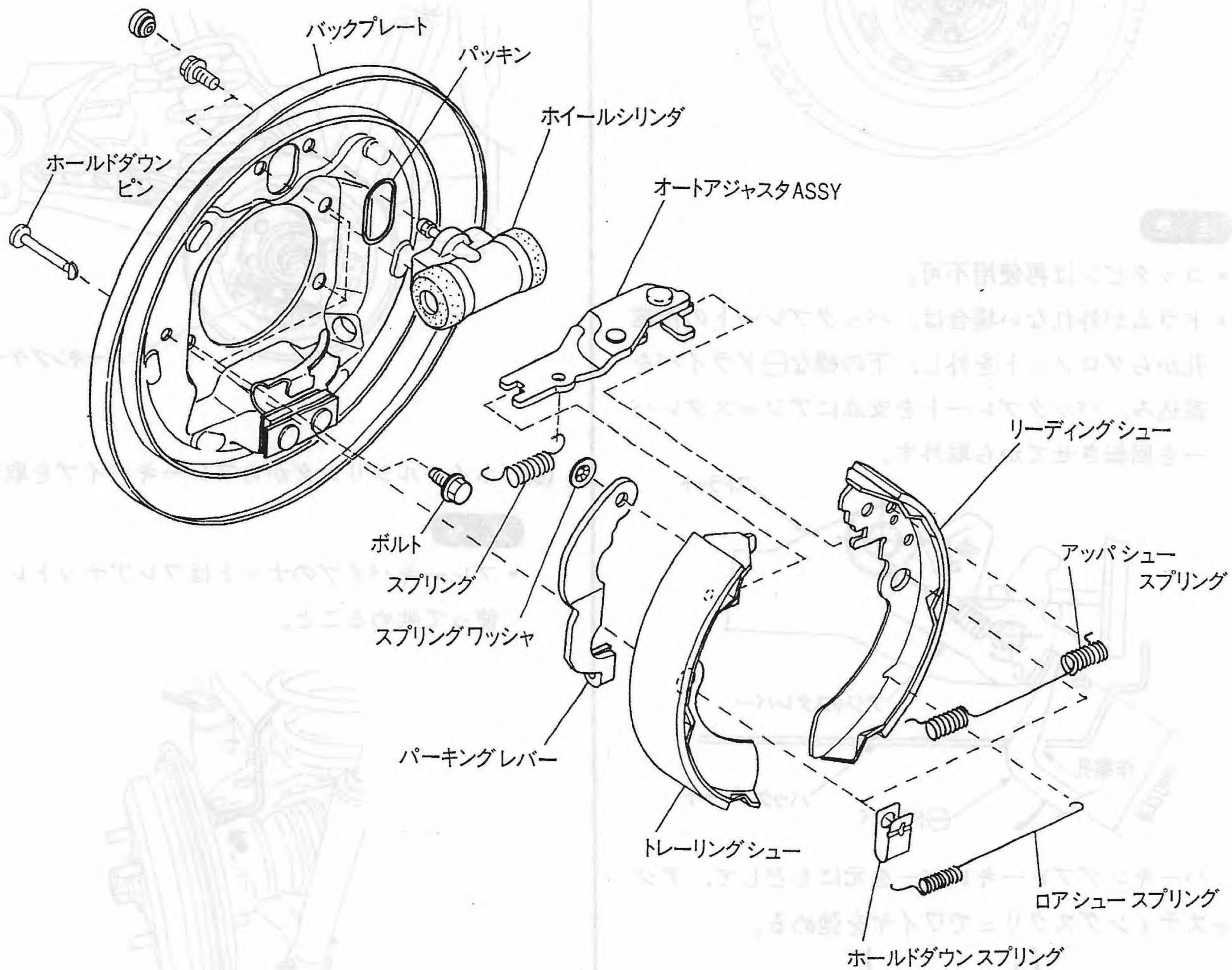
- パッドスライド部にグリースを塗布しておく。

- (11) キーをさし込み、キースプリングで止めた後、カバーを組付ける。



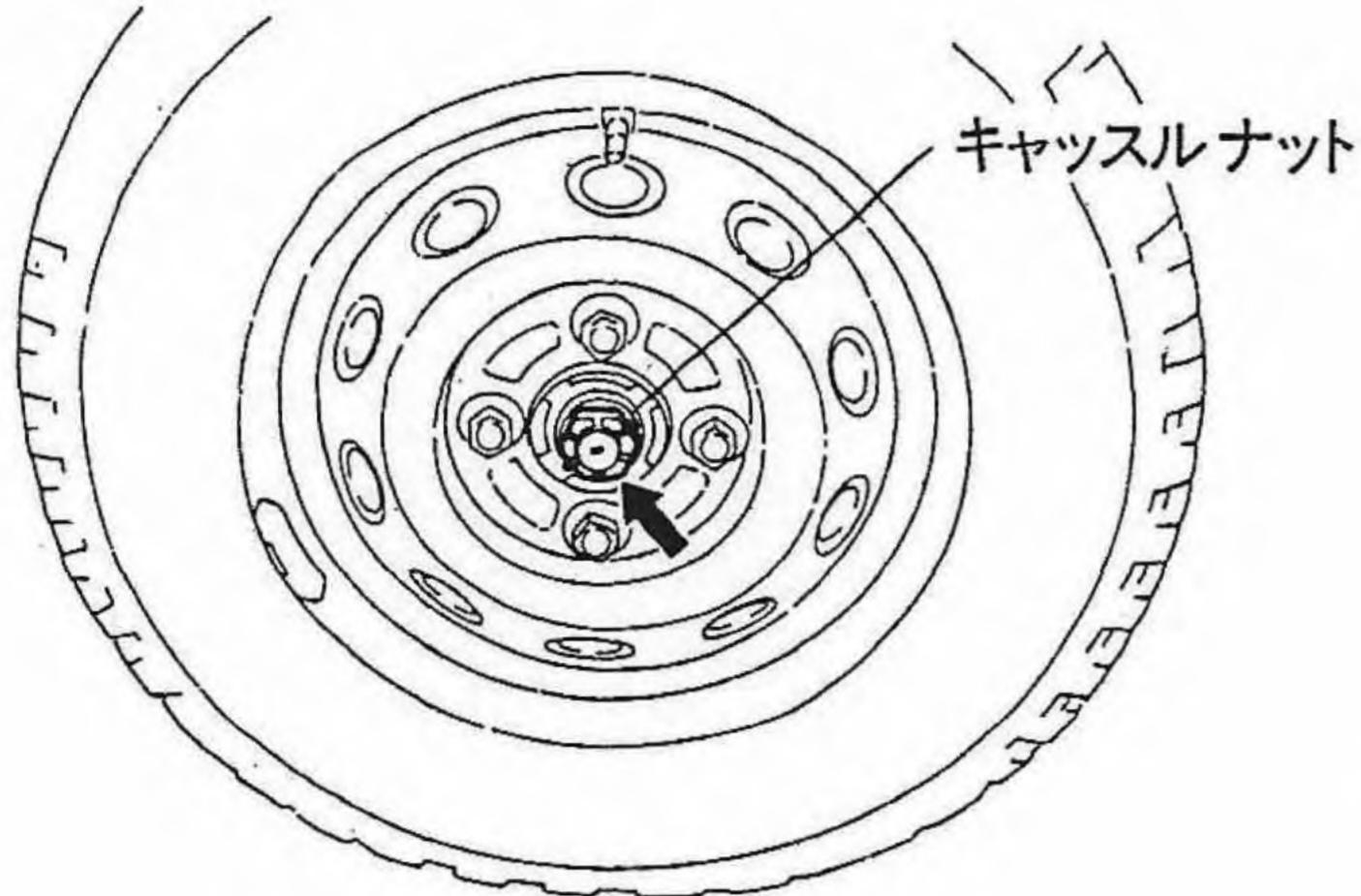
(4) リヤ ドラム ブレーキ

構成部品



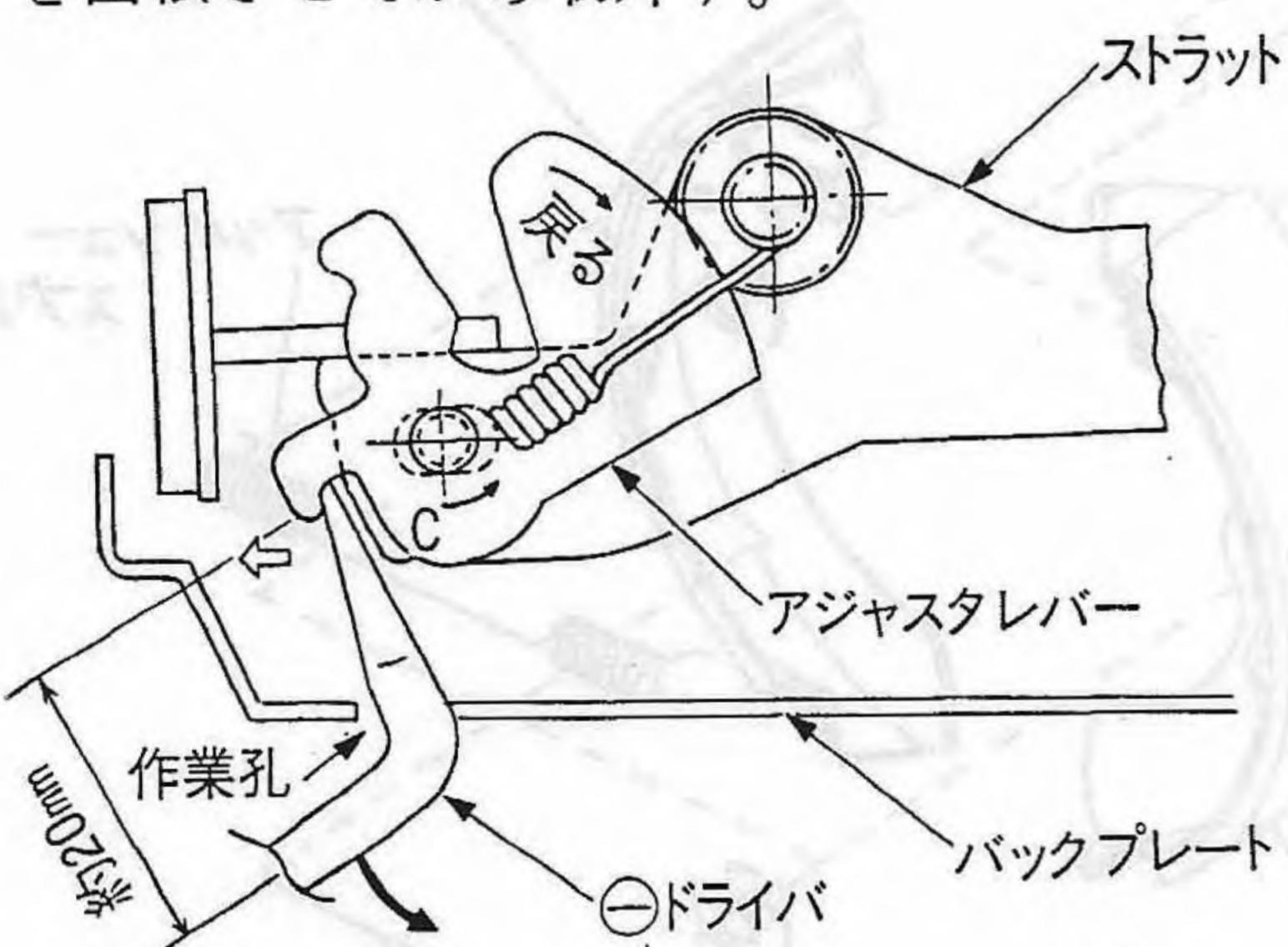
取外し

- (1) キャスルナットを弛めてから車体をリフトアップし、ホイールを取り外す。
- (2) キャスルナットを外して、ブレーキドラムを取り外す。

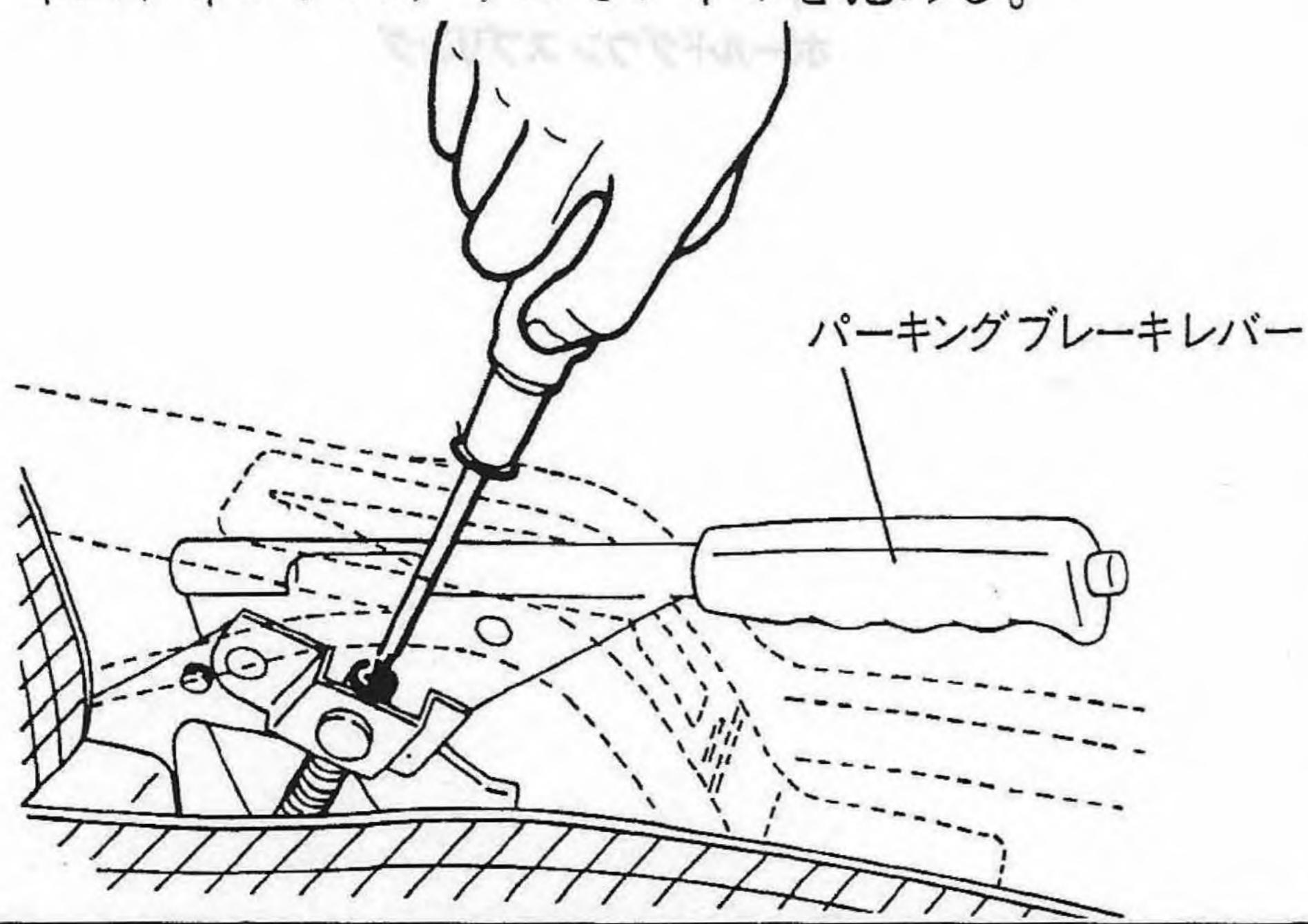


注意

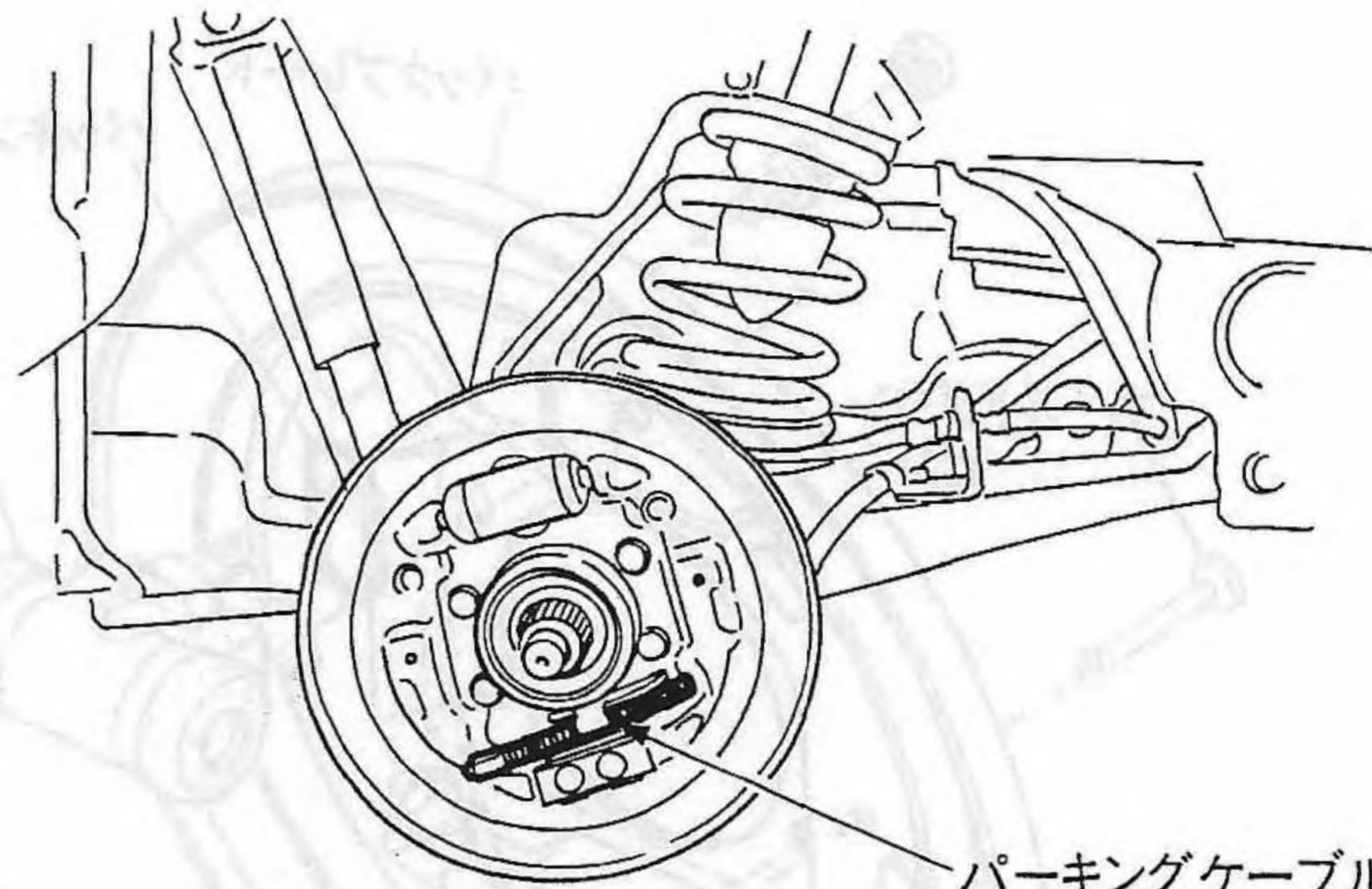
- ・コッタピンは再使用不可。
- ・ドラムが外れない場合は、バックプレートの作業孔からグロメットを外し、下の様な \ominus ドライバを差込み、バックプレートを支点にアジャスターレバーを回転させてから取外す。



- (3) パーキングブレーキレバーを元にもどして、アジャスティングスクリュでワイヤを弛める。



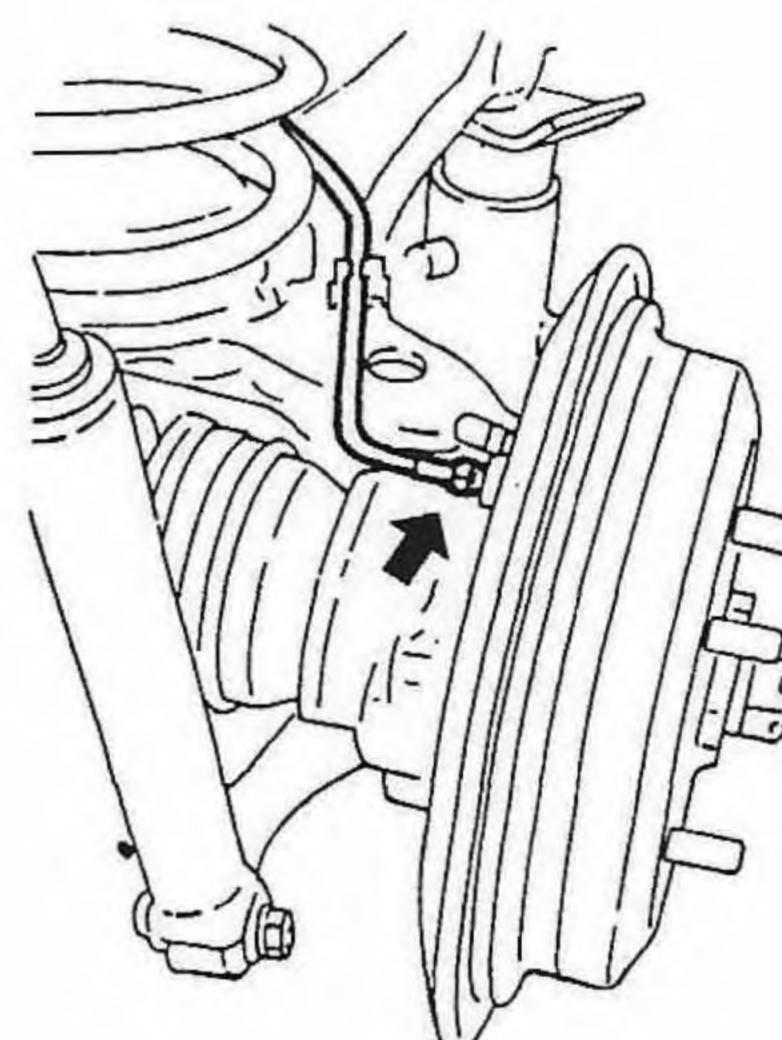
- (4) ロアショーリターンスプリングを外す。
- (5) シューダウンホールドスプリング、及びピンを外す。
- (6) シューをアンカー側から取り外し、次にホイールシリング側を取り外す。
- (7) トレーリングシューのパーキングレバーからパーキングブレーキケーブルを外す。



- (8) ホイールシリングからブレーキパイプを取り外す。

注意

- ・ブレーキパイプのナットはフレアナットレンチを使って弛めること。

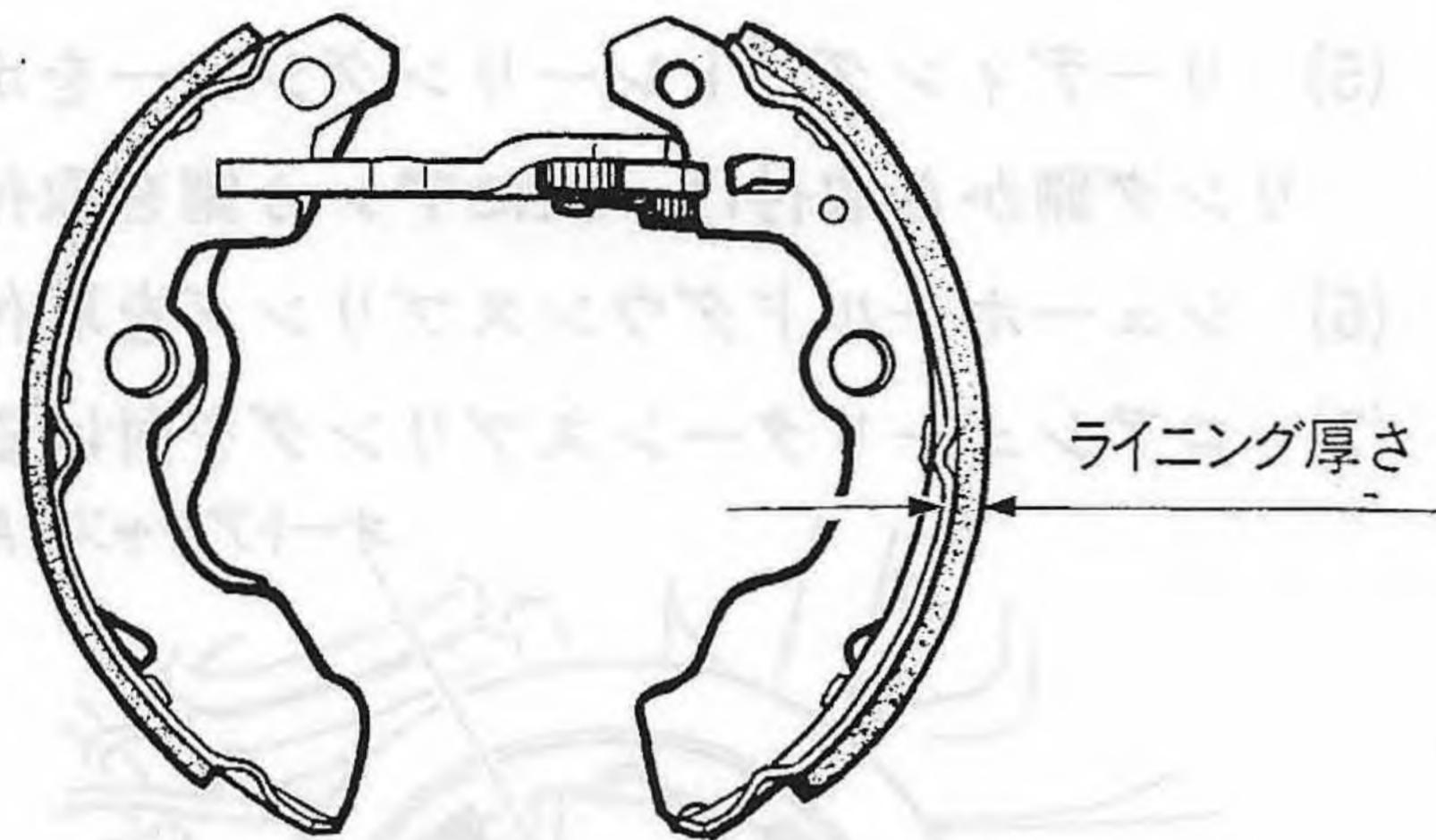


- (9) バックプレートを取り外す。

分解・点検・組立て**〈ブレーキシューの点検〉**

次の項目について点検し、異常の有るものについては交換すること。

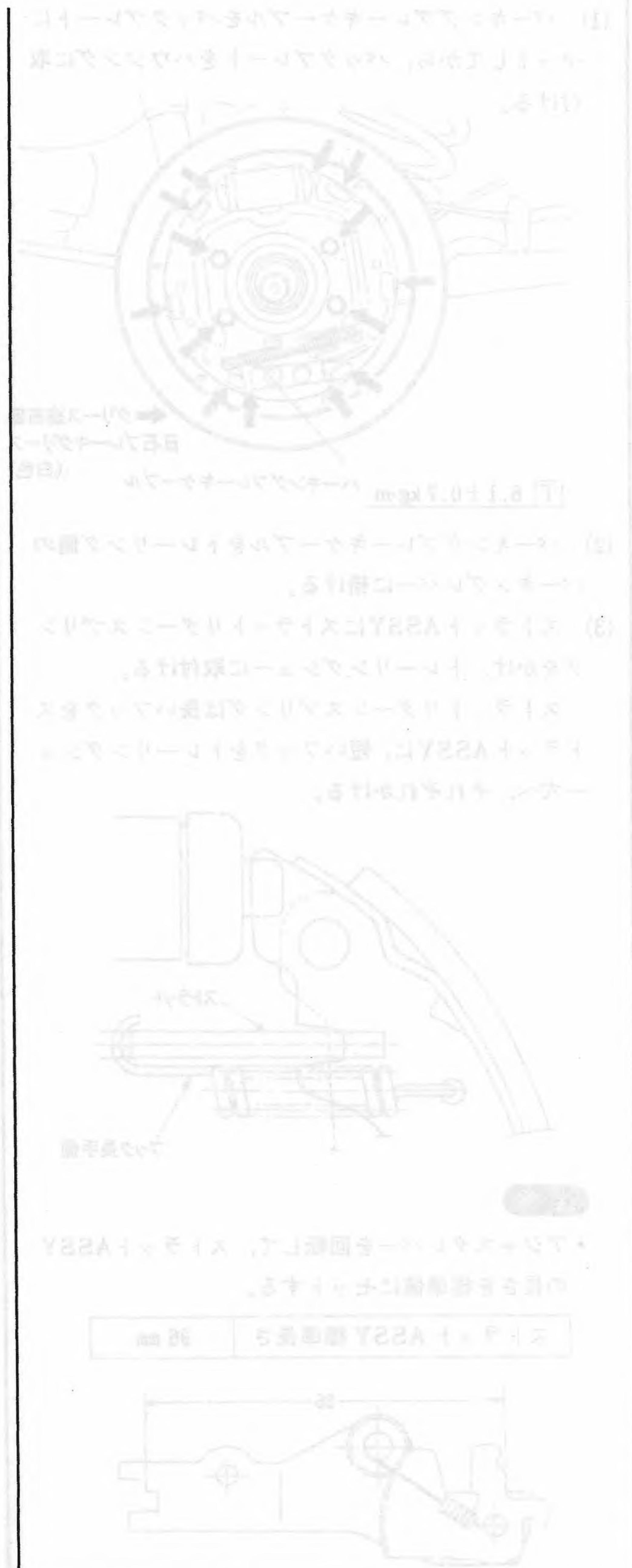
- (1) ライニングの偏摩耗、条痕などの有無。
- (2) ライニング面への油脂類の付着。
- (3) ライニング厚さの測定。



標準値	4.4 mm
使用限度	1.7 mm

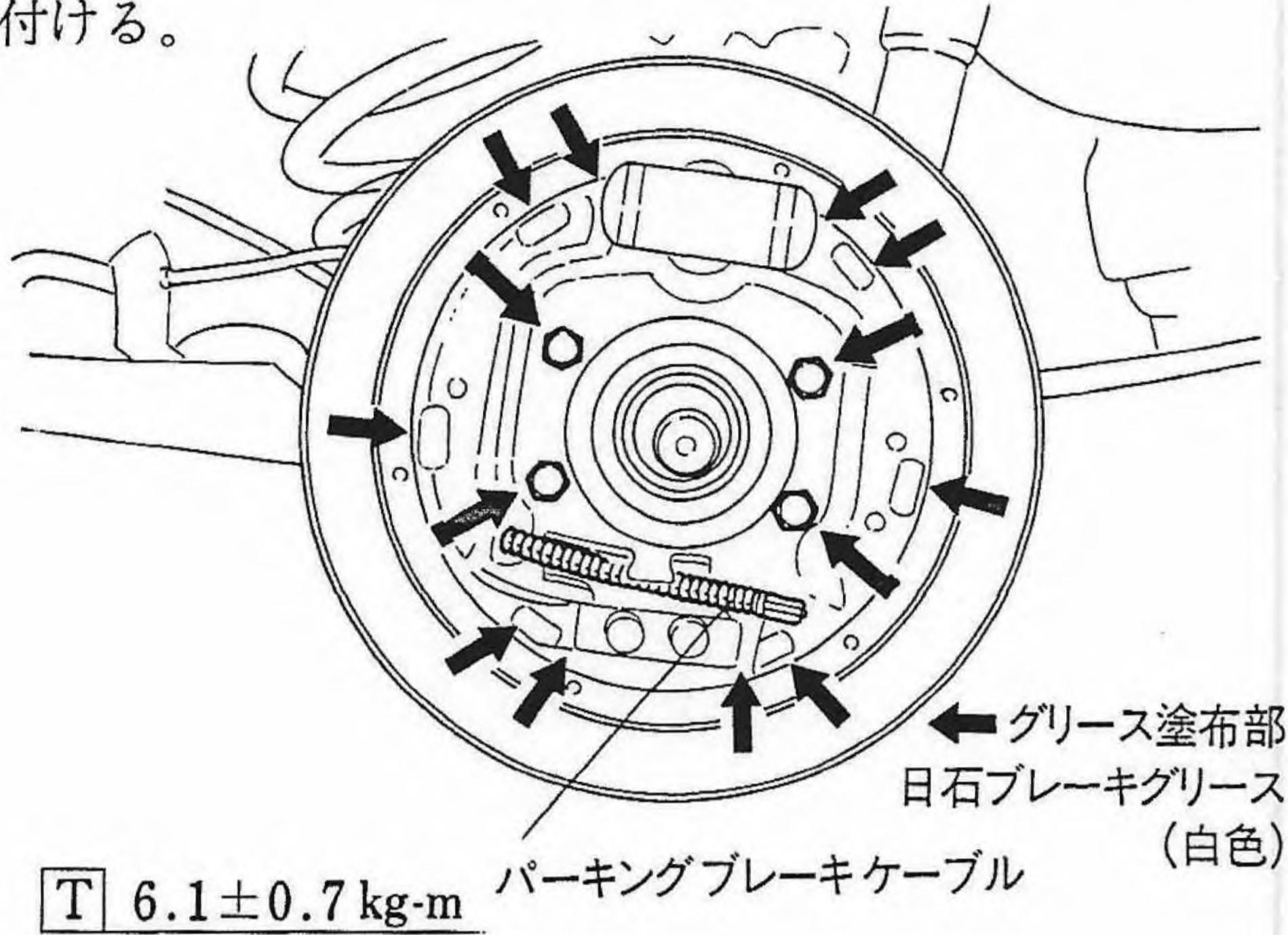
注 意

- 交換する際には、リーディング、トレーリング共、更に左右輪共、同時に交換すること。



取付け

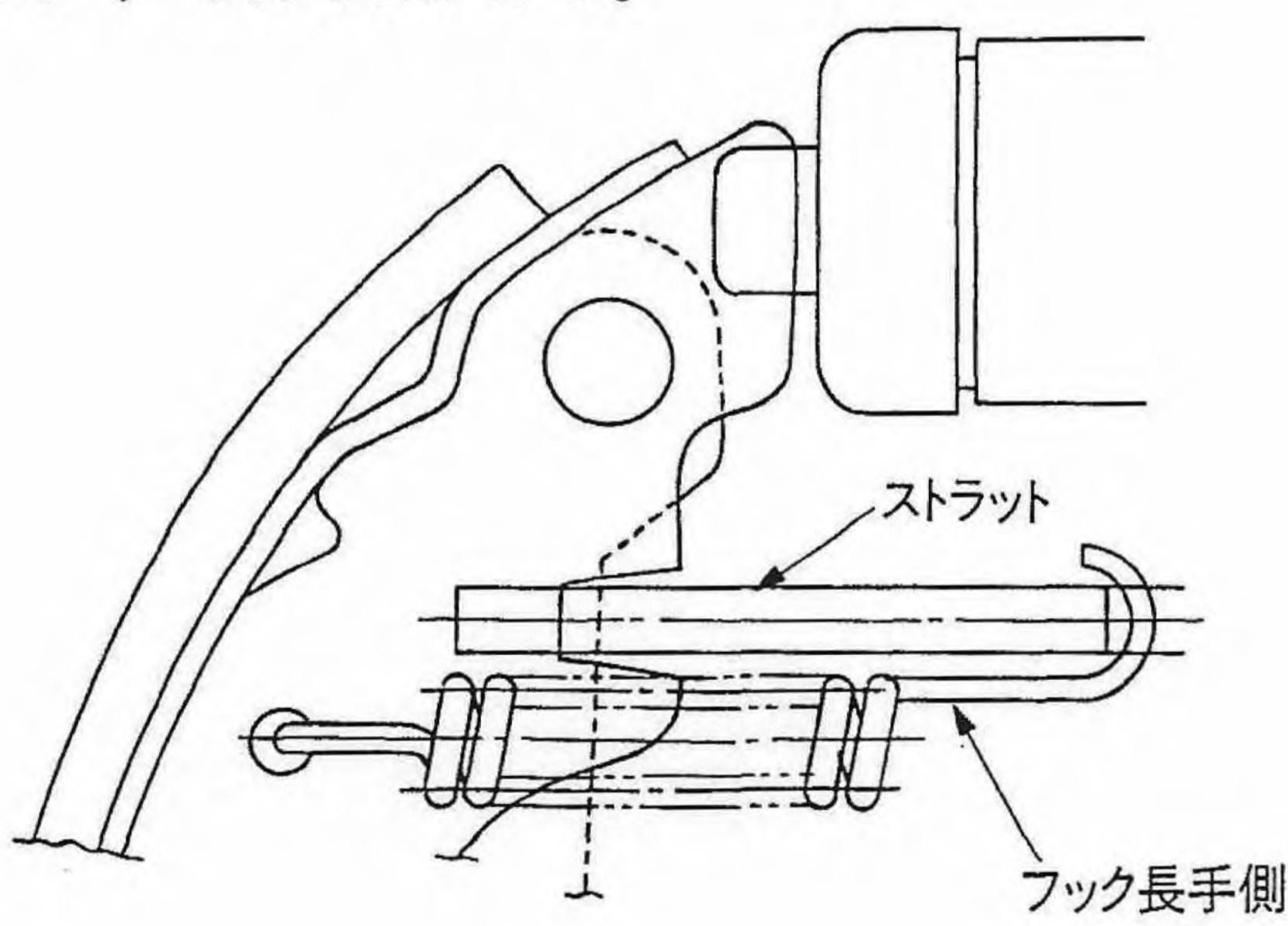
- (1) パーキングブレーキケーブルをバックプレートにセットしてから、バックプレートをハウジングに取付ける。



- (2) パーキングブレーキケーブルをトレーリング側のパーキングレバーに掛ける。

- (3) ストラットASSYにストラットリターンスプリングをかけ、トレーリングシューに取付ける。

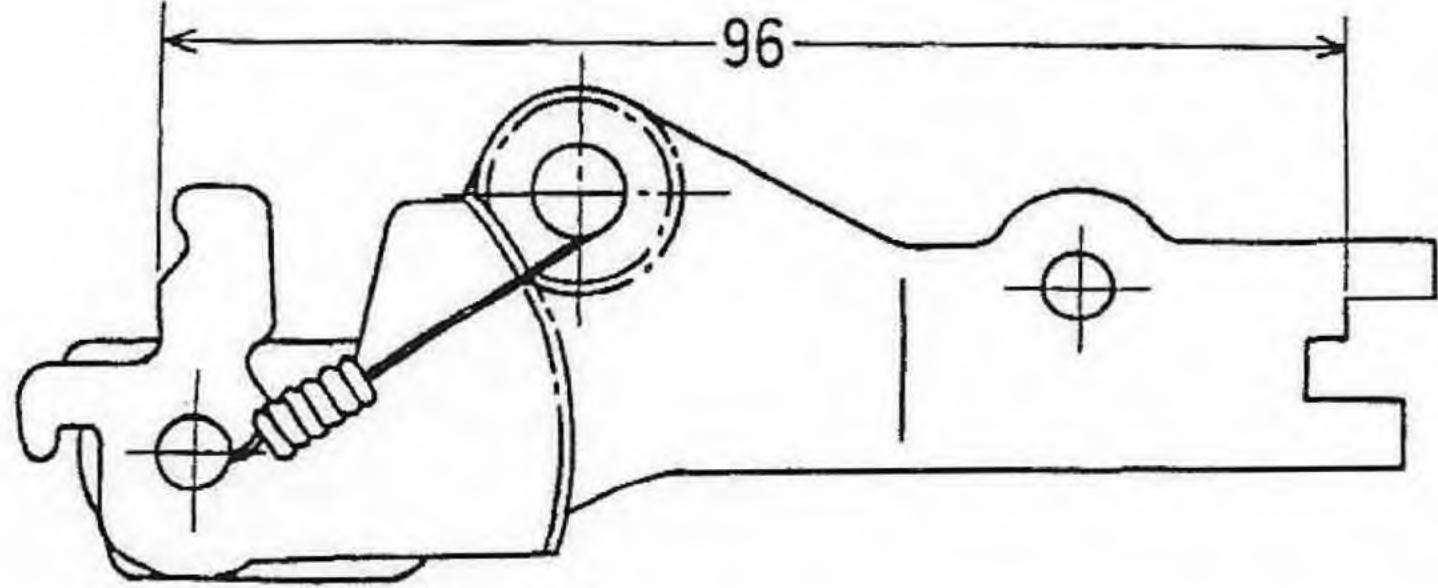
ストラットリターンスプリングは長いフックをストラットASSYに、短いフックをトレーリングシュー穴へ、それぞれかける。



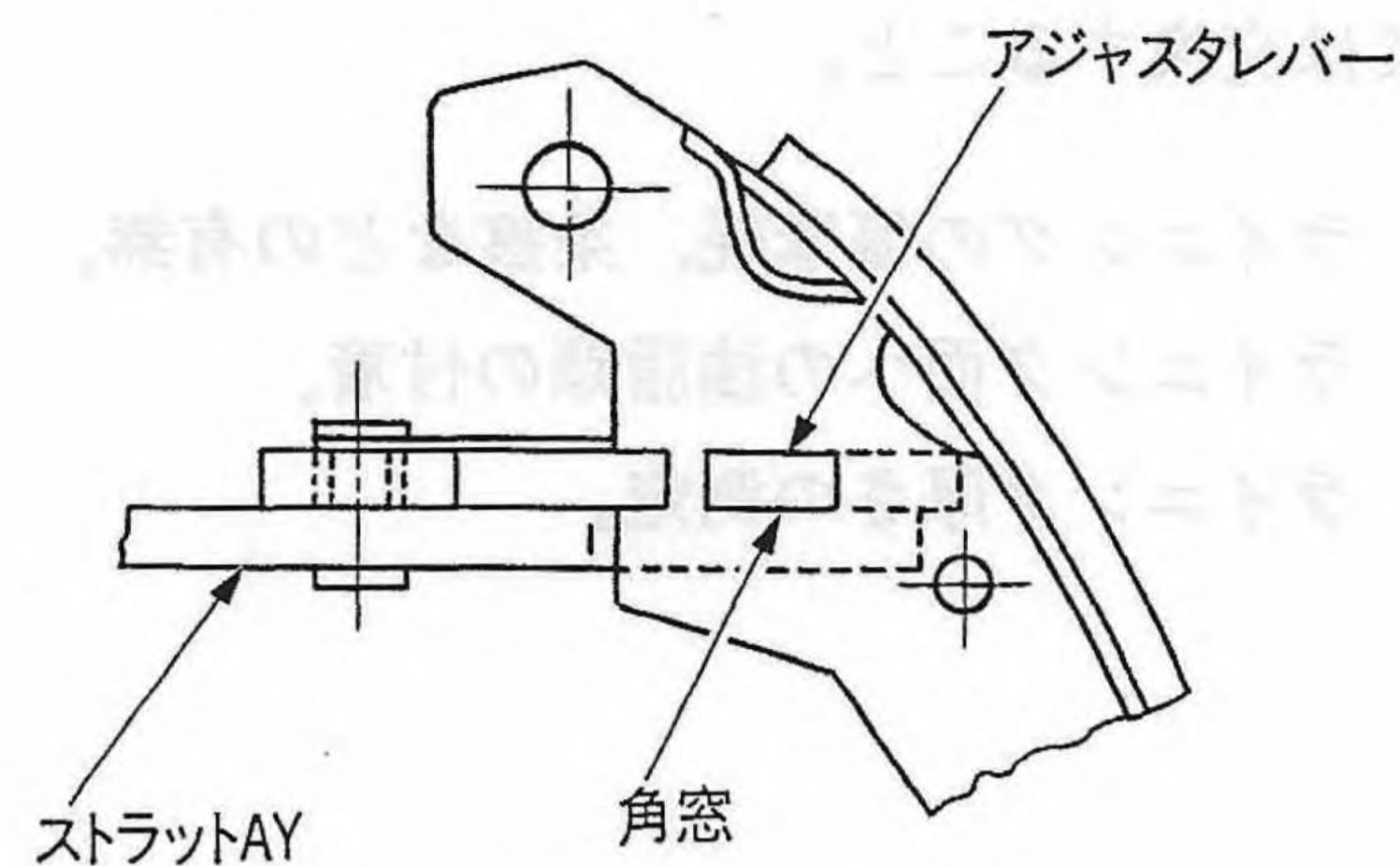
注意

- ・アジャスタレバーを回転して、ストラットASSYの長さを標準値にセットする。

ストラットASSY 標準長さ 96 mm



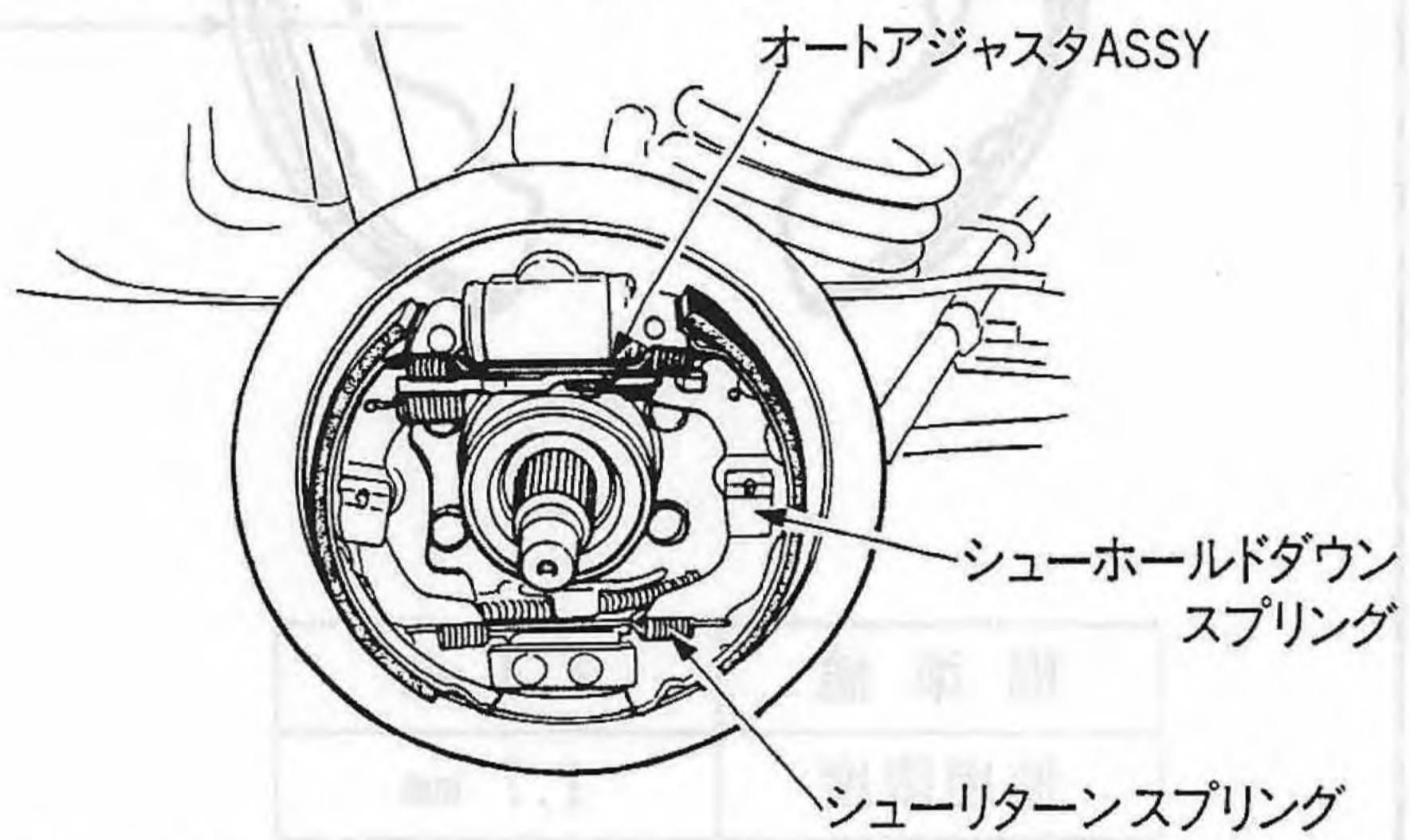
- (4) ストラットASSYのアジャスタレバーをリーディングシューの角窓に挿入する。



- (5) リーディング、トレーリングシューをホイールリングダ側から取付け、次にアンカ側を取付ける。

- (6) シューホールドダウンスプリングを取付ける。

- (7) ロアシューリターンスプリングを付ける。

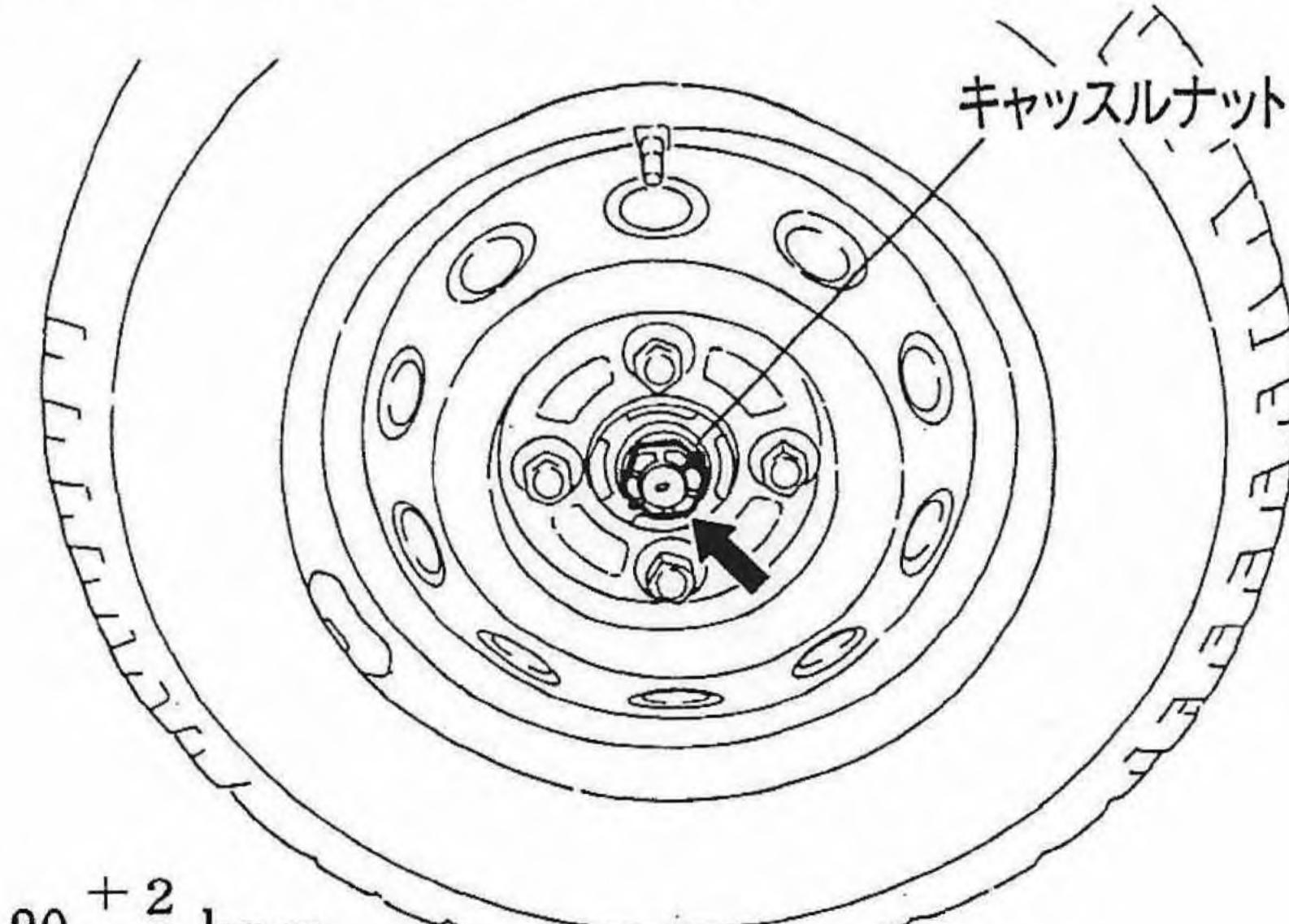


- (8) ブレーキドラムを取付ける。

- (9) ホイールを取り付けた後、キャッスルナットを締付ける。

注意

- ・規定トルクで締付けた後、 30° 以内の増締めでコッタピンの穴合わせをする。



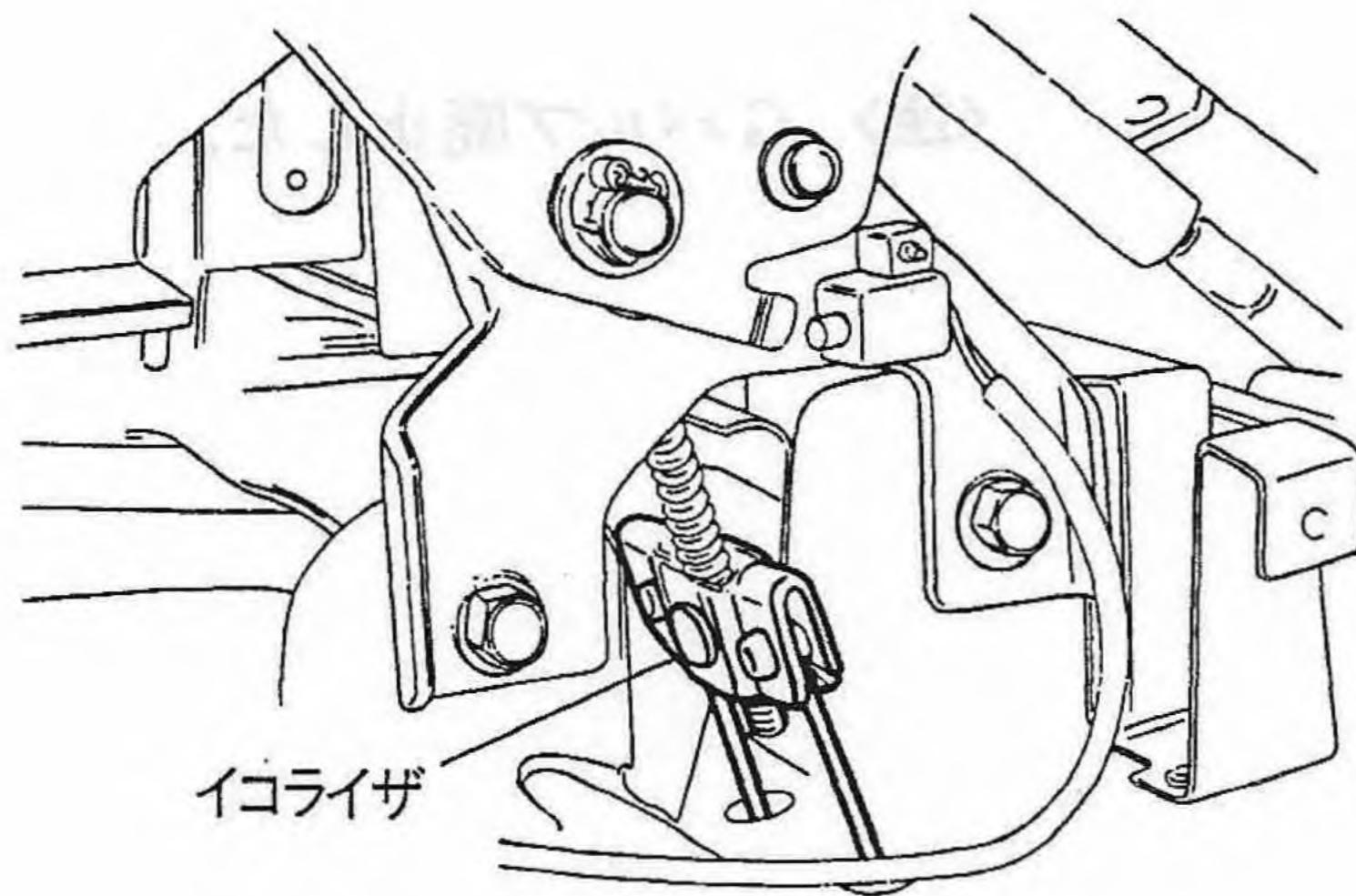
- (10) 作業終了後、パーキングブレーキレバーの調整を行う。

ブレーキー・パーキングブレーキ、プロポーショニングバルブ

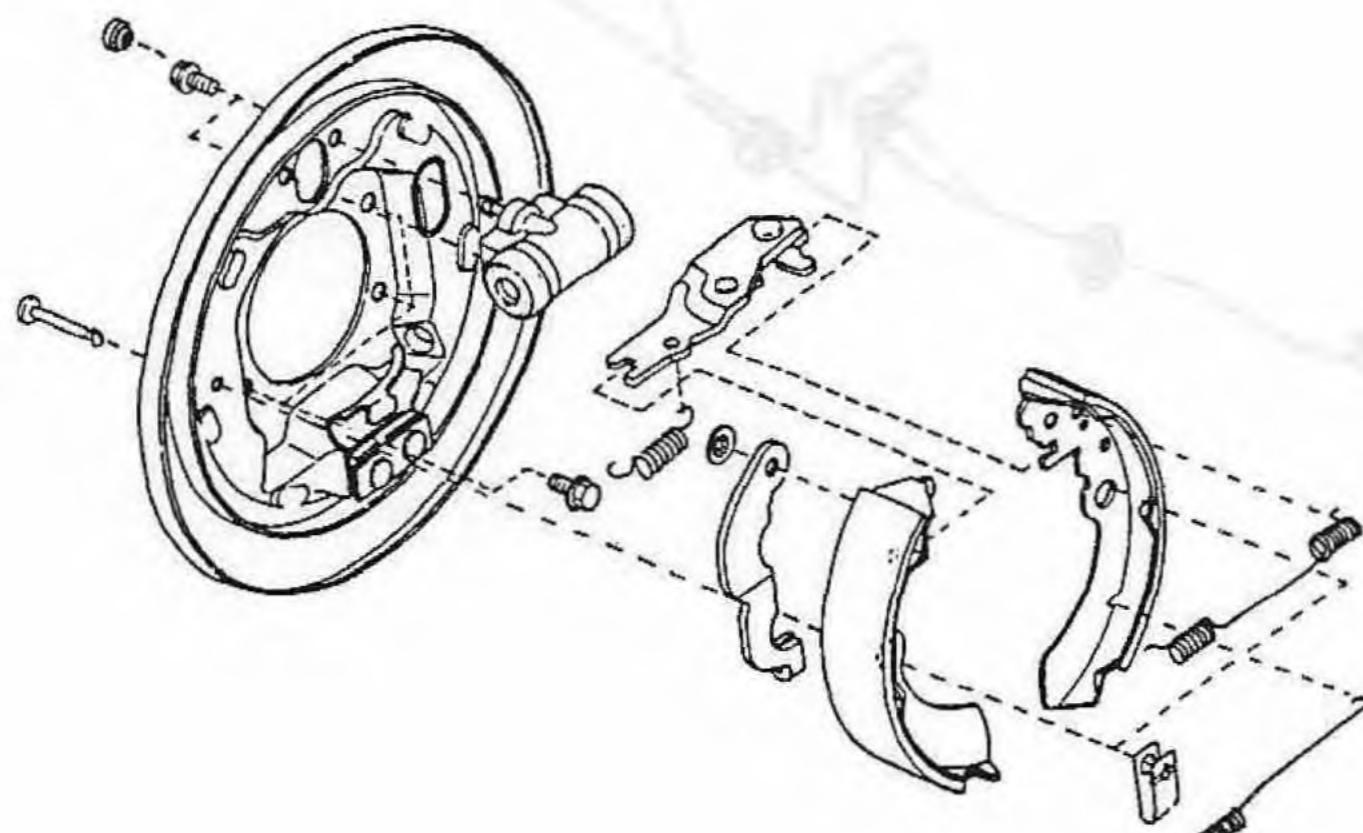
(5) パーキングブレーキ

—パーキングブレーキケーブルの交換—

- (1) リヤコンソールボックスを取り外す。
("5-3, ボディ内装"を参照)
- (2) アジャスティングスクリュをいっぱいまで弛めて、イコライザからケーブルを外す。



- (3) ホイールナットを弛めて、車体をリフトアップし、ホイールを取り外す。
- (4) キャッスルナットを外して、ブレーキドラムを取り外す。
- (5) ブレーキシューを取り外す。
- (6) パーキングレバーからケーブルを取り外し、バックプレートの外側へ引抜く。



- (7) 車体下回りのクリップからケーブルを取り外す。
- (8) 取付けは、取外し手順の逆である。

注 意

- 取付け時には、ケーブルの取回しに気を付け、曲げ過ぎたり、張り過ぎたりしないこと。
- 取付け後には、パーキングブレーキレバーの引き代調整を行うこと。

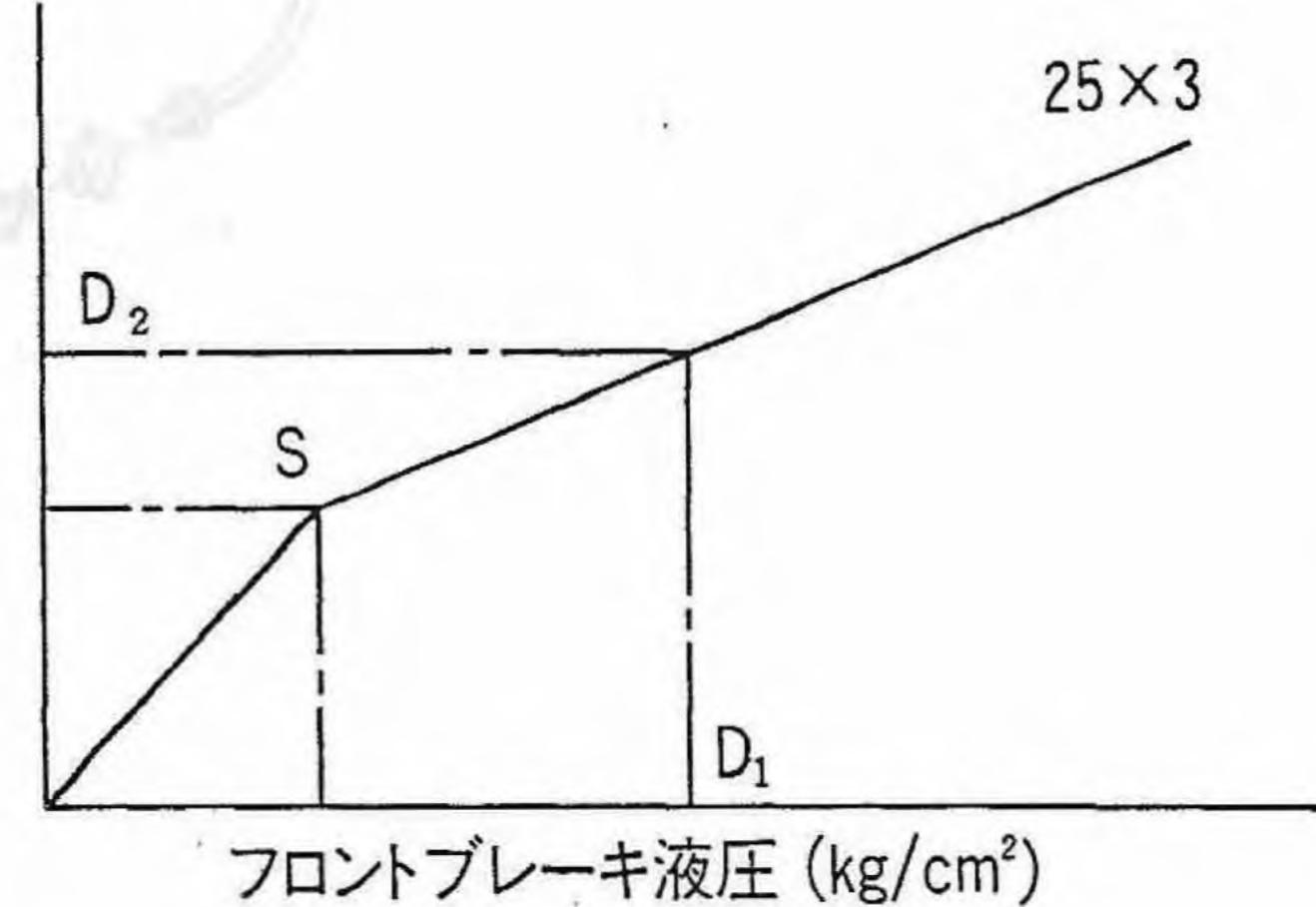
(6) プロポーショニングバルブ(Pバルブ)

—Pバルブの点検—

Pバルブは、下記要領でチェックを行なう。

- (1) ステアリングコラムASSYとシャフトを取り外す。
- (2) 圧力計をプライマリ側に接続する。
- (3) もう1つの圧力計をセカンダリ側のPバルブに接続する。
- (4) Pバルブ機能が規定範囲にあることを点検。

S (スプリットポイント)	23 ~ 31
D ₁ (フロントブレーキ液圧)	60
D ₂ (リヤブレーキ液圧)	34 ~ 40



注 意

- 測定後は必ずエア抜きを行うこと。

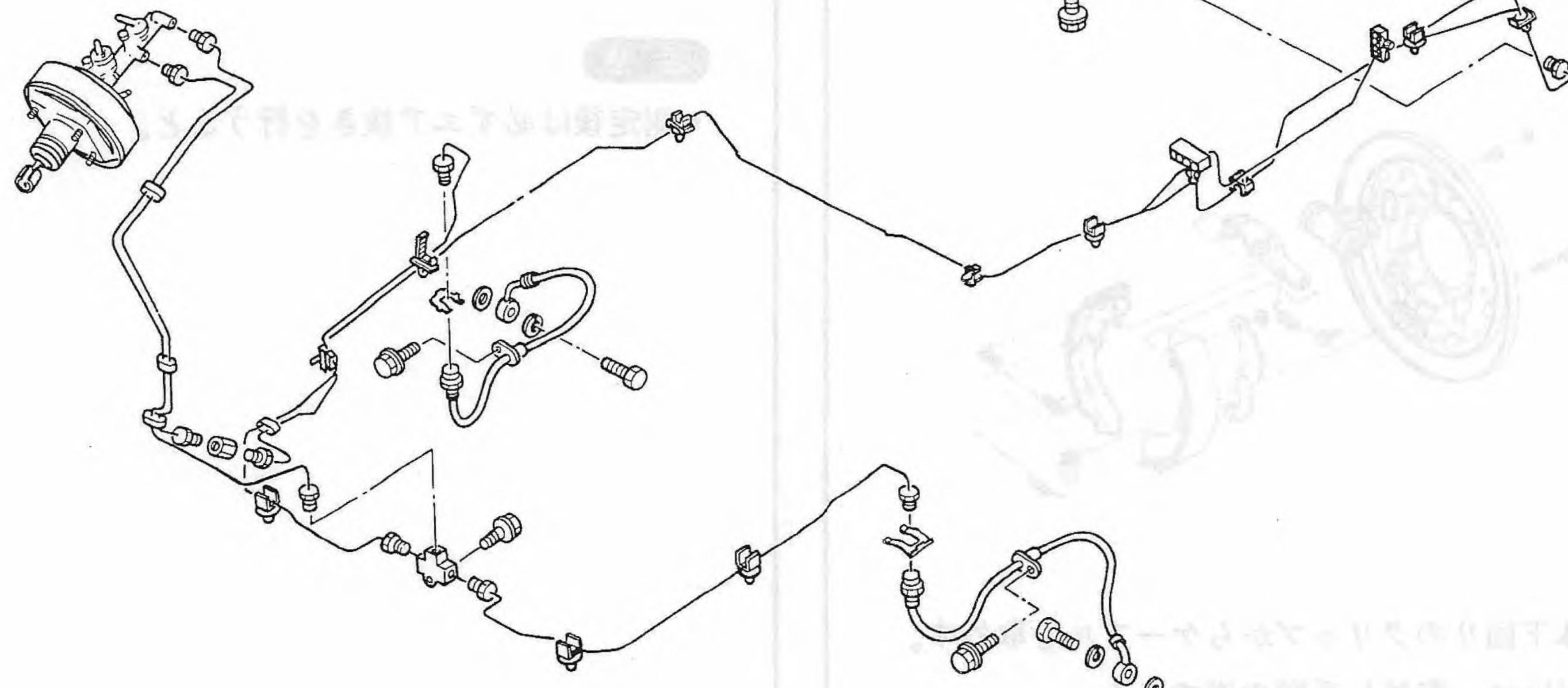
(7) ブレーキホース & パイプ

脱 着

<取付け後の点検>

- ・ブレーキホースに異常なねじれ及び張過ぎがないか。
- ・ハンドルを左右いっぱいに切った際、ホースがボディ、サスペンション又はタイヤやホイールに接触していないか。

<注> Gバルブ廃止した。



〔1〕 タイヤ & ディスクホイール ■ 仕様

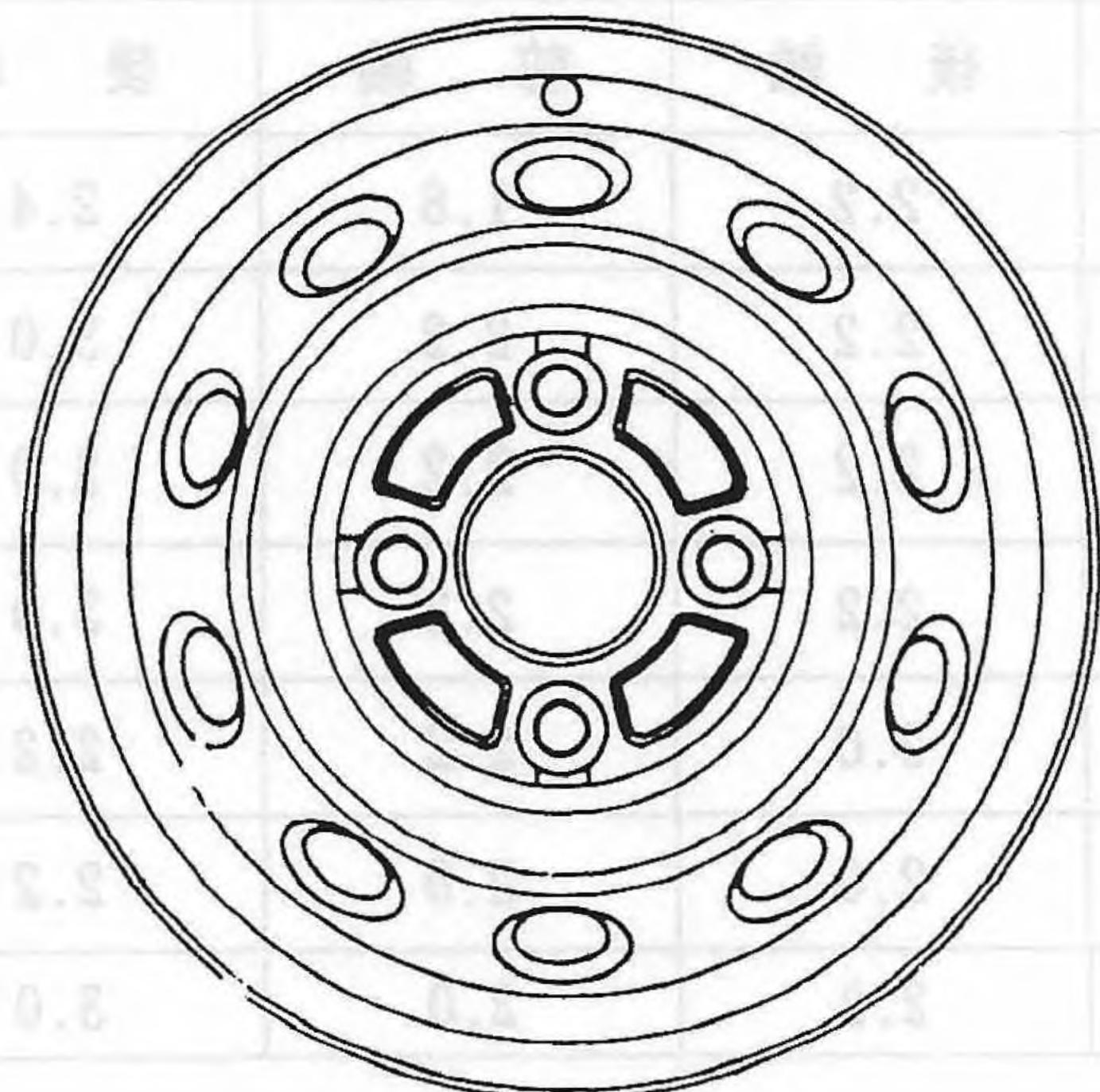
— タイヤとホイールの組合せ —

〈変更内容〉 トランク SDX車をラジアルタイヤ化(145R12-6PR LT)および2WD Dias サンサンルーフ車のタイヤサイズを155SR12-6PR LTに変更する。

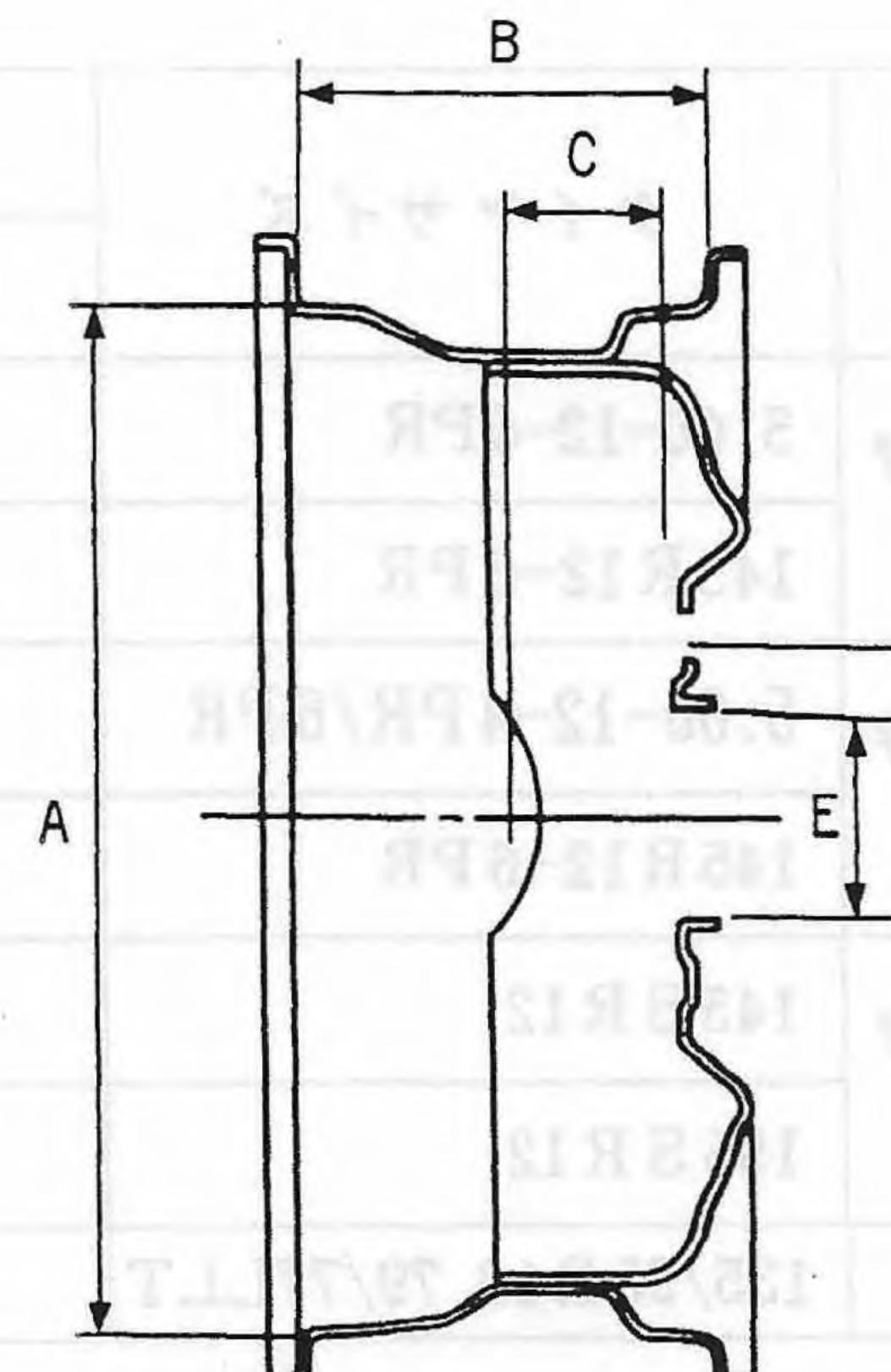
車種	トランク			バン			ディアス	
	350kg 積車			350kg 積車			200kg 積車	
	キャブレータ (NA) 車		SC車	キャブレータ (NA) 車		SC車	Dias (Dias の サンサンル ーフ車除く)	左記 以外
	STD	営農 4WD		STD 郵政 SDX	左記 以外			
5.00-12-4PR ULT	12×4.00B スチール	●						
5.00-12-4PR ULT(前輪) 6PR ULT(後輪)	12×4.00B スチール				●			
145R12-6PR LT	12×4.00B スチール		●	●	●	●	●	
145SR12	12×4.00B スチール						●	
155SR12	12×4.00B スチール							●
135/95R12 79/77L LT	12×4.00B スチール		● <small>ランバース テー付車</small>					

— ディスク ホイール —

〈参考〉



12×4.00B スチールホイール



A : リム直径 ————— $\phi 304\text{mm}$
 B : リム幅 ————— 102mm
 C : オフセット ————— 45mm
 D : P C D ————— $\phi 100\text{mm}$
 (ボルト穴ピッチ円直径)
 E : センタ穴直径 ————— $\phi 59\text{mm}$

タイヤ&ホイールースペアタイヤ, 空気圧

[2] スペアタイヤ

〈変更内容〉 標準装着タイヤ仕様変更に伴い、スペアタイヤを変更する。

〈仕様及び空気圧〉

() 内は、スペアタイヤの空気圧を示す。

トラック		バン		ディアス			
350kg 積車		350kg 積車		200kg 積車			
キャブレータ(NA)車		SC車	キャブレータ(NA)車		SC車		
STD	左記以外		STD 郵政	左記以外			
5.00-12-6PR ULT (2.4kg/cm ²)	145R12-6PR LT (3.0kg/cm ²)	145R12-6PR LT (3.0kg/cm ²)	5.00-12-6PR ULT (3.0kg/cm ²)	145R12-6PR LT (3.0kg/cm ²)	145R12-6PR LT (3.0kg/cm ²)	145S R12 (2.2kg/cm ²)	155S R12 (2.2kg/cm ²)
ランバーステー付車 135/95R12 79/77 LLT (3.0kg/cm ²)							

[3] 空 気 圧

〈変更内容〉 標準装着タイヤ仕様変更に伴い、空気圧を変更する。

(kg/cm²)

車種			タイヤサイズ	軽積載		定積載	
前輪	後輪	前輪	後輪				
トラック	350kg 積車	2WD及び4WD	5.00-12-4 PR	1.8	2.2	1.8	2.4
			145R12-6 PR	1.8	2.2	2.2	3.0
バン	350kg 積車	2WD及び4WD	5.00-12-4 PR/6 PR	1.8	2.2	2.2	3.0
			145R12-6 PR	1.8	2.2	2.2	3.0
ディアス	200kg 積車	2WD及び4WD	145S R12	2.0	2.0	2.2	2.2
			155S R12	1.8	2.0	2.0	2.2
ランバーステー付車			135/95R12 79/77 LLT	1.8	2.2	2.0	3.0

〈注記〉 軽積載とは2名+100kg以下の時である。