

シ ヤ シ

1. クラッチ

クラッチ関係は切れの向上、ペダル踏力軽減、容量増大等を行ないファイリングを大巾に向上しました。

諸 元 表

項 目	仕 様		
	7 R, 6 Rエンジン搭載車	6 R-Bエンジン搭載車	8 R-Bエンジン搭載車
ク ラ ッ チ 型 式	ダイヤ フラム スプリング式	←	←
クラッチ ディスク表面寸法 (外径×内径×厚さ) (mm)	200×140×3.5	←	224×160×35
フ ェ ー シ ン グ 材 質			
プレッシャ プレート側	セミ モールド (S209)	←	←
フライホイール側	セミ モールド (S209)	←	←
マスタ シリンダ 内径 mm	15.87	←	←
リリース シリンダ 内径 mm	19.05	20.64	19.05

1) クラッチ カバー

RT62-S, RT72-S車両は出力の増大にともないMS50型車と同じ9インチ ダイヤ フラムを採用し、容量を増大しました。

2) クラッチ ディスク

クラッチの切れを良好にするため、スプライン径を23.1mmから28.1mmに増大し、スプラインにかかる面圧を少なくし、クラッチ作動時のスプライン摺動抵抗を減少しました。

またRT62-S, RT72-S型車は出力の増大にともない容量の大きい9インチクラッチディスクを採用しました。

3) レリーズ ベアリング, レリーズ フォーク

スプライン諸元の変更にともない各寸法, 形状を変更しました。

変更内容はRT82系と同じです。

シ ヤ シ

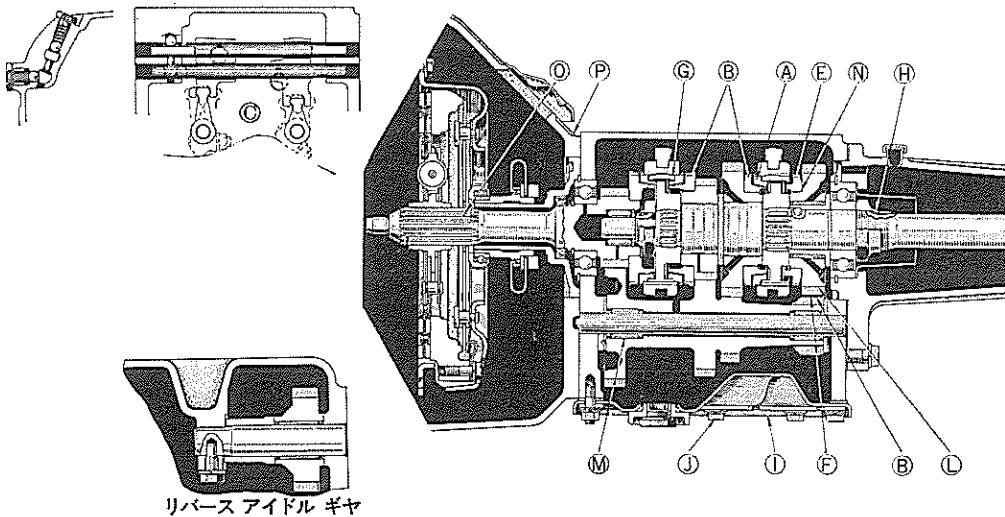
4) クラッチ レリーズ シリンダ

6R-Bエンジン, 8Rエンジン, 8R-Dエンジン搭載車はクラッチ ペダル踏力を軽減するためにレリーズ シリンダ内径を20.64mmと大きくしました。この変更にもなつてマスタ シリンダのストロークを29.5mmから31.6mmに増大しました。

8R-Bエンジン搭載車のレリーズ シリンダは9インチ クラッチの採用により6R エンジン用と同じ19.05mmを使用しました。

2. トランスミッション

トランスミッションは RT80系と同じものを採用しました。3段トランスミッションは新設計しフィーリングを大巾に改良し, 4段トランスミッションはクラッチ切れの改良のためインプット シャフト スプライン部を変更しました。



新3段トランスミッション断面図

Y9435 Y9436
G6399 G6400

2速トヨグライド

6Rエンジン搭載にともない, 従来のKEタイプ トヨグライドに一部改良を加えました。(RT80-Cトヨグライドは従来のマークⅡトヨグライドと同じです)

- 1.) プレッチャ レギュレータ バルブのラウンド径を変更してライン プレッチャを高めました。
- 2.) ロー サーボ ピストン外径を42mm (RT80-DC系は40mm) にしてロー サーボ容量を増大しました。

シ ヤ シ

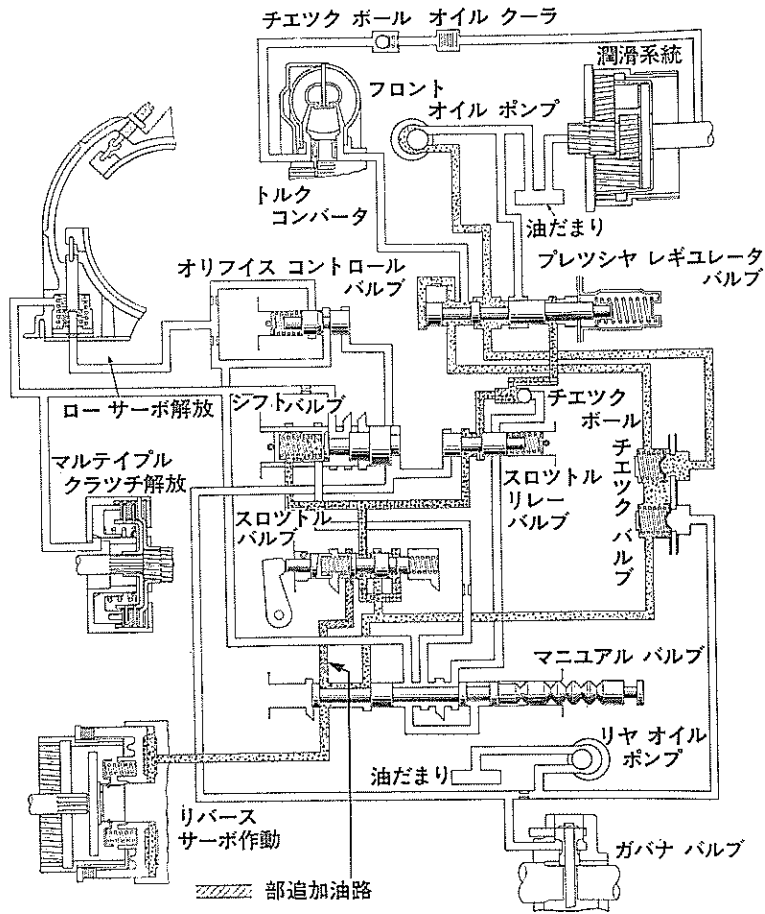
RT 71-C } 8.5mm
 RT 61-C }
 RT 80-C } 9.4mm



レギュレータバルブ

G6525

3.) リバース発進時のクラッチ作動力を増大するため、油路を一部変更し、油圧を高めました。



部追加油路
 ライン プレツシャー
 スロットルプレツシャ

リバースレンジ 油圧回路図

Y9486

リバース時油圧	新	旧
アイドル回転時	7kg/cm ² 以上	4kg/cm ² 以上
スロットル全開	10.8~11.8kg/cm ²	8.8~9.4kg/cm ²

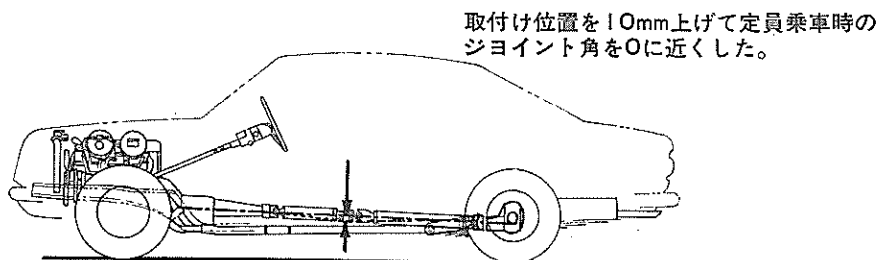
シ ヤ シ

- 4.) インプット シャフトの内部かたさを変更し、ねじり剛性を高めました。
- 5.) スティフナプレートを採用し、取付け部剛性を高めて振動、騒音を一層向上しました。

4. プロペラ シャフト

トランスミッションのアウト プット シャフトスプライン径の変更にともないけ従来のプロペラ シャフトを基本にスリーブ ヨークを一部改良しました。スリーブ ヨークの変更点は、RT80系と同様です。

3 ジョイント、2 分割型プロペラ シャフトのセンタ ベアリングはブラケットの型状を変更し剛性を向上する一方、フロアの型状を変更し、センタ サポート ベアリング取付け位置を10mm 上げて定員乗車時のプロペラ シャフト、 ジョイント角を0 に近づけました。したがって駆動時に発生する プロペラ シャフト、 ジョイント角による回転時の速度差をなくしたため、センタ サポート ベアリング部の振動がなく走行時の静粛性が向上しました。



---新
.....旧

定員乗車時プロペラシャフト関係位置図

G6526

またセンタ サポート ベアリングの取付位置を上げたことによりフロアとの余裕を保つたためセンタ サポート ベアリング ホルダの締付けボルトを上方一本締を両側2本ボルト締め変更しました。

この変更により、同部位のブレーキ チューブ、フューエル チューブの形状も変更しました。

4. デイファレンシャル

6Rエンジンの搭載により、デイファレンシャルを強化するため、6Rエンジン搭載の4段トランスミッション車は全車4ピニオン式を採用しました。

8R-Dエンジン搭載車はデフ ギヤ比3.9を標準仕様にしました。

シ ヤ シ

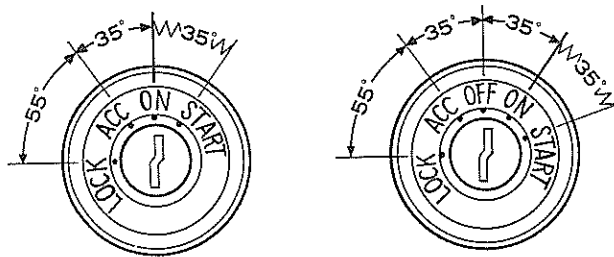
デифアレンシヤル ギヤ比比較

RT60系 RT71系 RT78系	RT61系	4.111
RT62-D系 RT72-D系	RT61-S RT71-S	3.900
RT62系 RT72系		3.700
RT77-D系		4.375

エンジン出力の向上にともない、急発進時のデフのワインド アツプ量および悪路走行時のデフ ダンパ ストップパの干渉を防止するため、リヤ クロス メンバを変更しデフ キャリヤ部とダンパ ストップパ部の間隙を従来より 6 mm 広くしました。

5. ステアリング ロック

イグニション スイッチのポジション中 OFF 位置を廃止し、キー プレートは LOCK 以外では取外しできない構造にしてロック忘れを防止して盗難防止装置の確実性を増しました。



新

旧

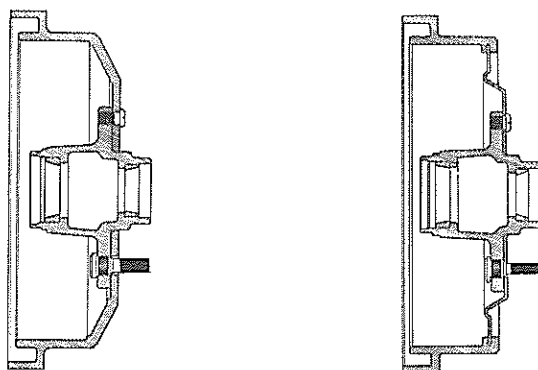
ステアリング ロック位置図

G6527

上記変更により ON 位置でのキープレート角度が変わり外部光線による反射がなくなりましたので、メッキを無光沢から光沢に変更しました。

6. ブレーキ

ドラムブレーキ車のフロントブレーキドラムを一体鋳造式にして、ハブ取付部の肉厚を増加し剛性を高めると同時にブレーキの放熱性を高めましたので安定したブレーキ効果が得られます。また肉厚増加によりフロントのトレッドが5mm増加しました。



新

旧

ブレーキドラム断面図

G6528

7. フロントサスペンション

クロスメンバのストラットバー取付高さを5mm上げると同時にストラットバーブラケットの下端面を8mm切除して、地面からブラケットまでの距離を従来より13mm高くとり悪路走行時の路面接触をなくしました。