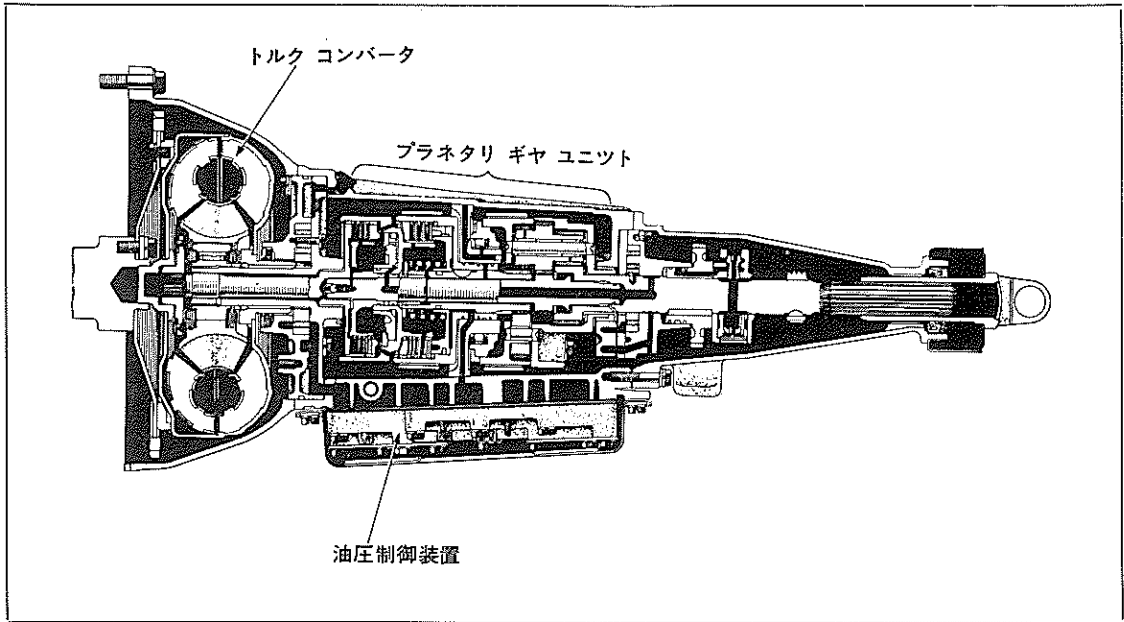


トヨグライド

概 説	8-2
調 整	8-2
走行テスト	8-5
取りはずし	8-7
分解, 点検, 組み付け	8-8
取り付け	8-9

概 説



第8-1図 3段トヨグライド オートマテイツク トランスミッション断面図

S0380

仕 様

第8-1表 トヨグライド仕様

トルク コンバータ型式		3 要素 1 段 2 相 式	
変速機	型 式	油圧制御 遊星歯車全自動変速機	
	変速比	1 速	2.400
		2 速	1.479
		3 速	1.000
後退		1.920	
操 作 方 式		リモート コントロール 〔RX10, 12, 26, 28-ND〕	フロア シフト 〔左記以外のトルコン車〕

調 整

シフト レバー

トランスミッションがニュートラルのとき、ポジション インジケータも正しく **N** を示していること。

シフト レバーは、シフト レバー ノツプ ボタンを押さないときに **L**, **R**, **P** のレンジにはならないこと。

シフト レバー ノツプ ボタンを押して **L**, **R**,

P のレンジにシフトできること。

P レンジに入れたとき、ガバナ ボデー サポートのギヤにパーキング ロック ポールがかみ合つて車両をロックすること。

シフト レバーは円滑に操作でき、各レンジに節度よく動き、ポジション インジケータは正確に指示すること。

1 トランスミッションのレンジとポジションインジケータの指示が一致しないときには、次の要領で調整する。

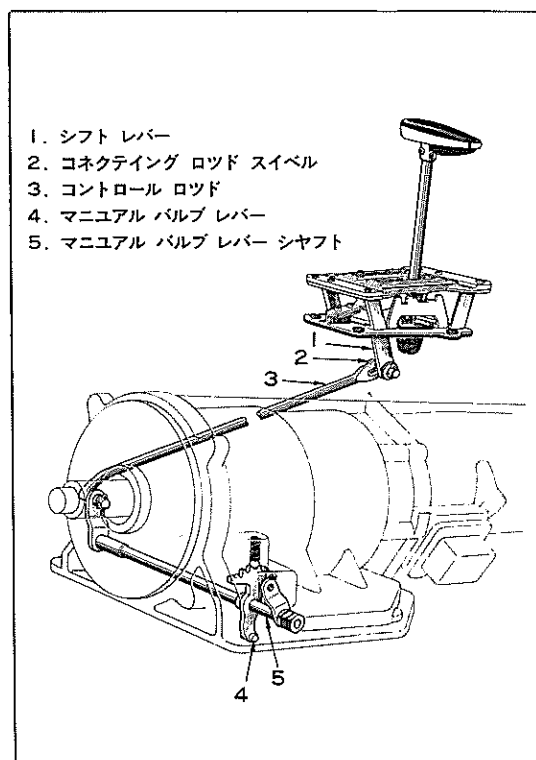
- (1) コントロール ロッドとマニュアル バルブ レバー シャフトとの連結部のブシユの摩耗，その他各連結個所のブシユ，シャフト類の摩耗，変形を点検する。
- (2) コントロール シャフトとコントロール ロッドをつないでいるコネクティング ロッド スイベル(2)のナットをゆるめる。
- (3) トランスミッションのマニュアル バルブ レバーをNレンジに入れ，シフト レバーをNレンジのリバース側に寄せ てデイトメント プレートにピンを当てた状態でスイベルのナットを締める。
- (4) 前述のように，シフト レバーの動きを点検し，節度感（ノツブ位置でシフト荷重が5 kg 以下であること）があり，各レンジでインジケータ位置が正常であることを確認する。

2 シフト レバーの動きに節度感がないときには，次の要領で点検する。

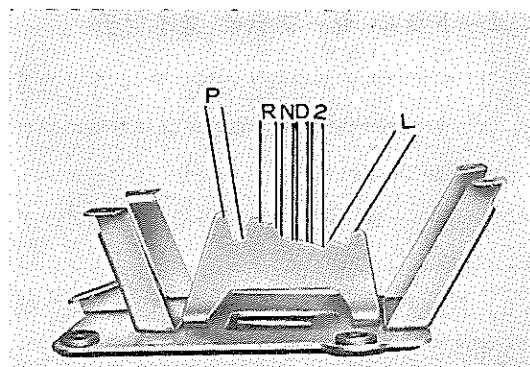
- (1) コントロール ロッド(3)とシフト レバー(1)の連結をはずす。
- (2) シフト レバーを操作し，円滑に動くことを確認する。
- (3) コントロール ロッドを操作し，節度よく動くことを確認する。

3 パーキング ロック ロッド調整

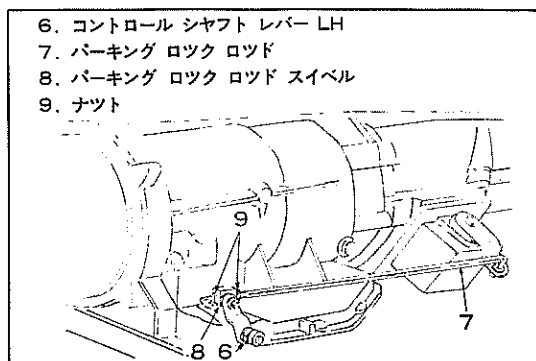
- (1) マニュアル レバー シャフトをPレンジの位置に正しくセットする。
- (2) パーキング ロック ロッド スイベルの2個のナット(9)を充分ゆるめる。



第8-2図 フロア シフト レバー
マニュアル バルブ レバー S1239



第8-3図 デイトメント プレート B9871



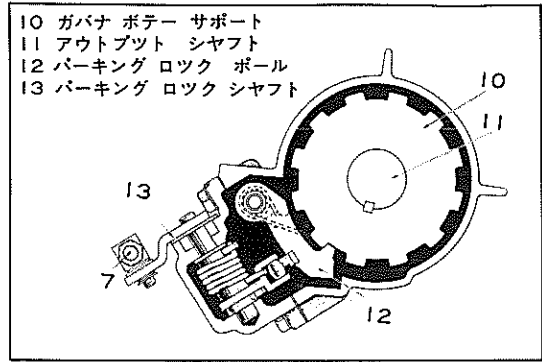
第8-4図 パーキング ロッド S1240

- (3) パーキング ロック シャフトを回転し、パーキング ロック ローラがパーキング ロック ポールを押し付けパーキング ロック ポールのストツパつめ部に当たる位置でパーキング ロック ロッド スイベルをナットで固定する。

注

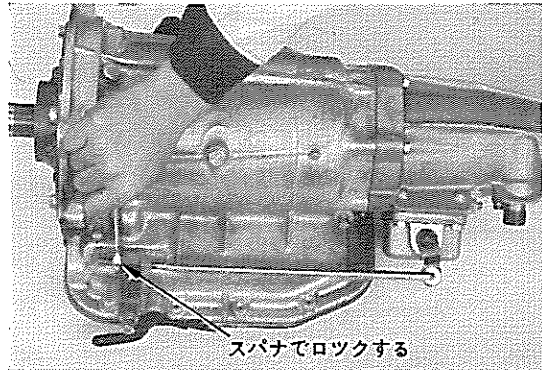
パーキング ロック ポールの歯先がガバナ ボデー サポートのギヤ谷底にはいりロックしていることをアウトプット シャフトを回転させて確認する。

- (4) R レンジでトランスミッションのアウトプット シャフトを回転し、パーキング ロック ポールがガバナ サポートに干渉しないことを確認する。
- (5) P レンジへシフトしパーキング ロック ポールが抜けないことを確認する。



第8-5図 パーキング ロック

G0458



第8-6図 パーキング調整

B8678

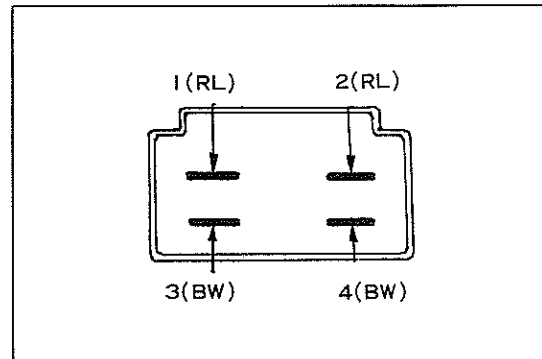
ニュートラル セーフティ スイッチ

シフト レバーのポジションがN、P レンジのとき、エンジンが始動でき、他のレンジではエンジンの始動ができないこと。

シフト レバーのR レンジ以外でバック アップランプは点灯しないこと。

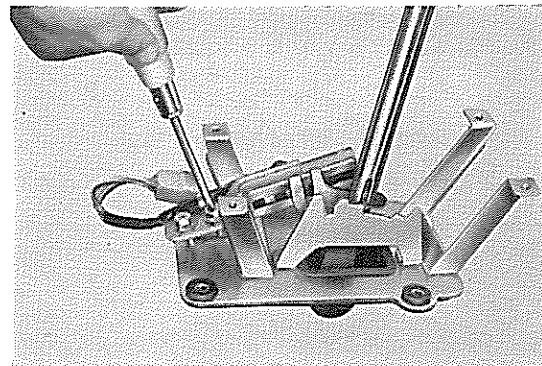
もし、N、P レンジ以外のレンジでエンジン始動が可能ならば、次の要領で点検、調整する。

- 1 サーキット テスタを用いて導通を調べる。
N、P レンジは3、4端子間に、R レンジは1、2端子間に導通があればよい。
- 2 調整後、車両に取り付けて前述のようにスイッチの機能を点検する。



第8-7図 点 検

G6590



第8-8図 調 整

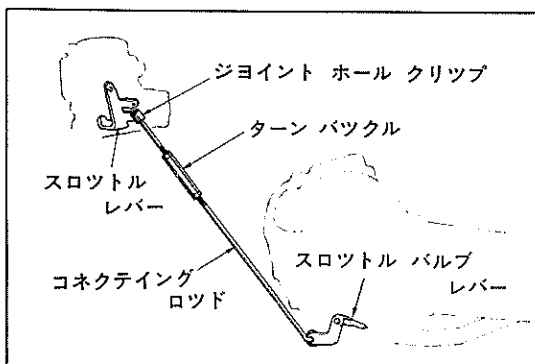
B9872

スロットル リンク コネクティング

ロッド

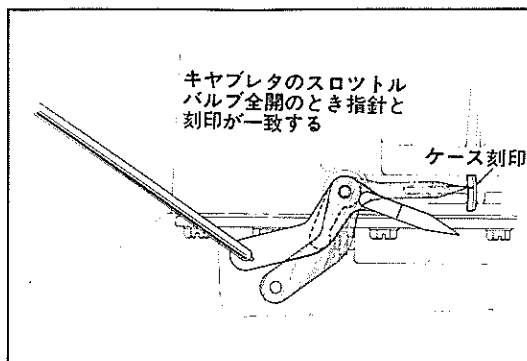
キャブレタのスロットルバルブを全開にしたとき、第8-10図のようにケースの刻印とレバーの指針が一致すること。一致しないときは下記の要領で調整する。

- 1 ターン バツクルのロック ナットをゆるめ、スロットル リンク コネクティング ロッドを、キャブレタから切り離す。
- 2 スロットル バルブ レバーの指針をケースの刻印に合わせたとき、スロットル リンク コネクティング ロッド エンドとキャブレタのスロットル レバー（全開時）が一致するよう ターン バツクル によつて調整し取り付ける。
- 3 キャブレタのスロットル バルブを全開させスロットル バルブ レバーの指針がケースの刻印と一致することを確認する。
- 4 走行テストを行なう。
テスト方法は走行テストの項を参照する。



第8-9図 スロットル リンク

G5241



第8-10図 ケース刻印と指針

G0271

8

走行テスト

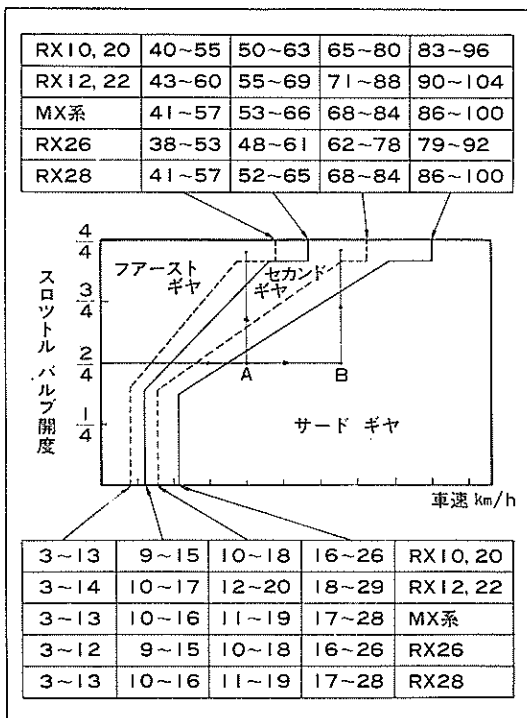
注

- 1 テストにはいるまえにフルード レベルを点検する。
- 2 トランスミッションのフルードを使用温度80~120°C（冷却水温で80~120°C）にしてテストすること。

- 1 アクセルレータ ペダルの踏み加減を一定に保つて発進する。

車速が増して、アップ シフトする車速を記録する。そして、ペダルの踏み加減を順次大きくして前述と同様なテストを行ない、その記録がそのときのレンジの変速線図に適合していることを確認する。

変速点が車速に比例して変化しない場合は、スロットル リンク コネクティング ロッドの調整不良か、またはスロットル バルブ、2-3 シフト バルブ、1-2 シフト バルブ、ガバナ バルブ等の作用不良である。



第8-11図 D レンジ変速線図

G9069

- 2 第8-11図の変速線図において、スロットルバルブ開度が約2/4で車速がA点またはB点に達したところでキックダウンを行ないファーストギヤまたはセカンドギヤにダウンシフトすることを確認する。

注

あらかじめキャブレタのスロットルバルブが全開することを確認する。

- 3 D または 2 レンジでC点以上の車速で走行中Lレンジにシフトした場合セカンドギヤにはいり、その後車速がC点以下になつたときファーストギヤにダウンシフトすることを確認する。

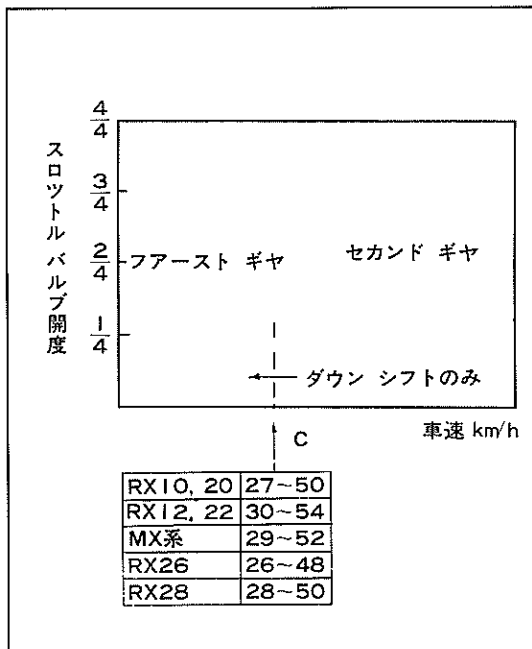
注

アップシフト、ダウンシフト点が基準速度からずれて高い場合、または低い場合

- スロットルバルブレバー指針をトランスミッションケースの刻印と一致するように指針の変形に注意して調整する。
 - 高い場合はスロットルレバーを引き戻すように調整
 - 低い場合はスロットルレバーを押すように調整
- 変速点がアクセルペダル踏み込み量に比例して変化しない場合は主にガバナバルブ、スロットルバルブ、1-2シフトバルブ、2-3シフトバルブの作用不良である。

第8-2表 キックダウンテスト車速

車両型式	A点車速(km/h)	B点車速(km/h)
RX10, 20	40	65
RX12, 22系	43	71
MX系	41	68
RX26	38	62
RX28	41	68



第8-12図 Lレンジ変速線図

G9162

油面チェック

3段トヨグライドの油面チェックは次のように行なう。

- 車を水平に近い平坦面に、パーキングブレーキを引き確実に停車する。
- エンジンをかけ、アイドル回転状態でシフトレバーをPからLまで各レンジ一巡したのち、Nレンジに入れる。
- 走行前の油温が低いときにはCOLDの範囲に、走行後の油温が高いときにはHOTの



第8-13図 オイルレベルゲージ

G2810

範囲にあることをチェックする。

- レベルゲージの裏表でレベルが違う場合はレベルの低い方でチェックする。(フルード注入直後は、オイルフィラチューブに付着しているフルードがレベルゲージをぬらすので注意すること。)

取りはずし

- 1 バッテリーの⊕端子配線を切り離す。
- 2 冷却水を抜き、ラジエータ ホース（アツパ側）をラジエータから切り離す。

注

- 1 冷却水はロングライフクーラントを使用しているものは保管する。
- 2 冷却水はラジエータのアツパタンク分のみ抜けばよい。

- 3 MX系車はファン シュラウド アツパを取りはずす。
- 4 18R-B エンジン とう載車はエア クリーナ ケースを取りはずす。
- 5 アクセルレータトルク ロッド(1)をトルク ロッド ブラケット(2)およびコネクティング ロッド(3)から切り離す。 (第8-14図)
- 6 スタータの取り付けボルトまたはナットのアツパ側を取りはずす。
- 7 車両前後をジャッキ アップしスタンドでささえる。
- 8 トランスミッション から オートマテイツク トランスミッション フルードを抜く。
- 9 エキゾースト パイプ(4)をフランジ 部から取りはずし、パイプ クランプ(5)を取りはずす。

注

MX系車はクランプ ブラケット付きで取りはずす。

- 10 スタータの取り付けボルトまたはナットを取り、スタータを前方に引き出しておく。
- 11 MX系車はフライホイールハウジング アンダカバー(6)およびスチフナプレート(7)を取りはずす。
- 12 パーキングブレーキイコライザ サポート ブラケット(8)を取りはずす。
- 13 スピードメータドライブケーブル(9)、コントロール ロッド(11)およびスロットル コネクティング ロッド(10)を切り離す。
- 14 プロペラ シャフト(12)を取りはずす。

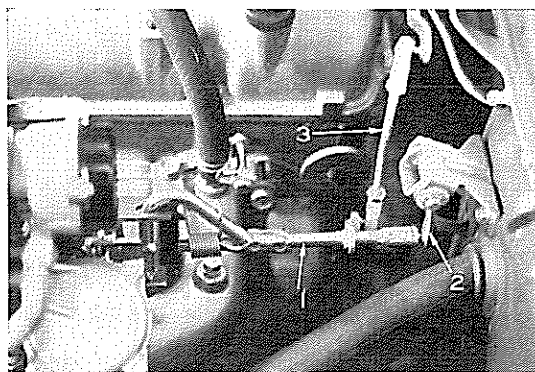
注

SST〔09325-20010〕をエクステンションハウジングにそう入する。

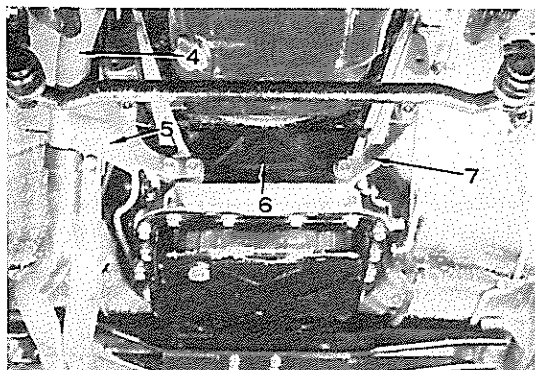
- 15 トランスミッションをジャッキ アップしてエンジン リヤ サポート メンバ(13)を取りはずす。

注

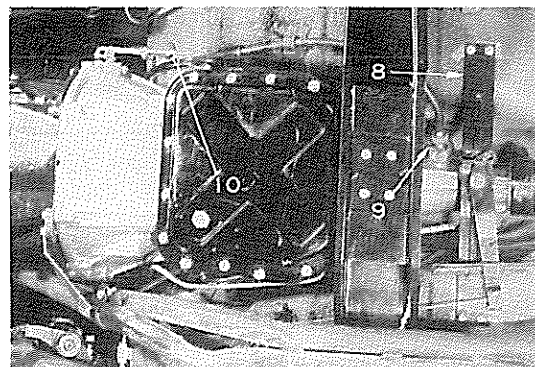
ジャッキに当て木をすること。



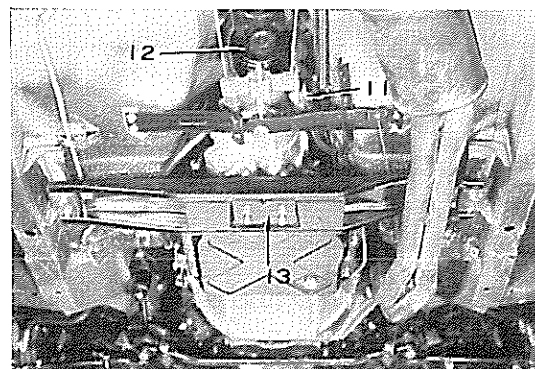
第8-14図 アクセルレータトルク ロッド 取りはずし B9873



第8-15図 トランスミッション取りはずし B9874



第8-16図 トランスミッション取りはずし B9882



第8-17図 トランスミッション取りはずし B9875

8

16 ジャッキを降ろし、オイルクーラチューブ(1)およびオイルファイラチューブ(2)を取りはずす。

17 MX系車は以下の作業をする。

- (1) ドライブプレートアンドリングギヤ前部からトルクコンバータ取り付け用ボルト6本を取り、SST〔09398-30010〕2本を180°間隔にクランクシャフトを回して取り付ける。
- (2) トランスミッションハウジングの取り付けボルトを取り、トランスミッションアッセンブリを引き出すと同時にエンジンリヤエンドプレートとSST〔09398-30010〕の間にテコ板を入れ、トルクコンバータとともに取りはずす。

注

- 1 シリンダヘッドカバー後部にウェスを当ててカウルを保護すること。
- 2 エンジン前部をジャッキアップして行なうこと。

18 トランスミッションハウジングの取り付けボルトを取り、トランスミッションアッセンブリを後方へ引き出す。

注

フルードが漏れるのであらかじめトランスミッション下部にフルード受けをおくこと。

19 RX系車はドライブプレートアンドリングギヤからトルクコンバータを取りはずす。

20 MX系車はトルクコンバータをトランスミッションハウジング内から取りはずす。

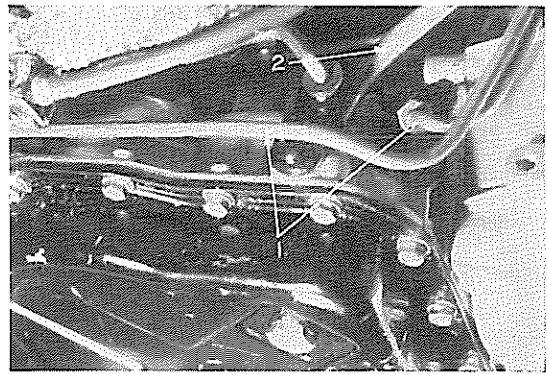
注

トルクコンバータは非分解式のため、不良と認められた場合にはアッセンブリで交換する。

21 必要があればドライブプレートアンドリングギヤサブアッセンブリをクランクシャフトから取りはずす。

分解, 点検, 組み付け

トヨグライド修理書(1971-2品番68942)第1章3段トヨグライド分解, 点検, 組み付けの項参照。



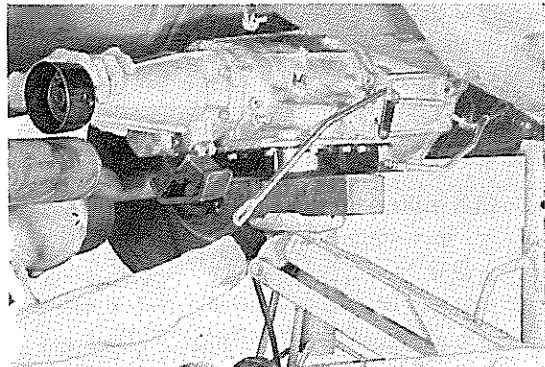
第8-18図 チューブ取りはずし

B9876



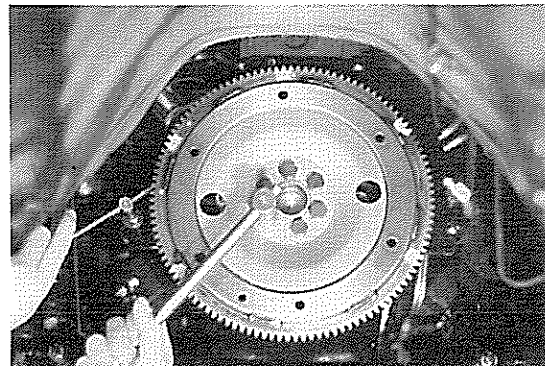
第8-19図 トルクコンバータ取りはずし

B0870



第8-20図 トランスミッション取りはずし

B8625



第8-21図 ドライブプレート取りはずし

B9877

取り付け

次の項目に注意して取りはずし作業の逆に行なう。

- 1 ドライブ プレート アンド リング ギヤをクランクシャフトに取り付ける。

締め付けトルク 450~600 kg-cm

- 2 トルク コンバータをドライブ プレート アンド リング ギヤに取り付け、第8-23図のようにトルク コンバータのエクステンションスリーブ部の振れをクランクシャフトをゆつくり回してダイヤル ゲージで測定する。

振れ限度 0.20 mm 以下

注

トルク コンバータとドライブ プレート アンド リング ギヤのかん合部にグリスを塗布すること。

振れが限度以上の場合は、トルク コンバータを取りはずし、ドライブ プレート アンド リング ギヤのトルク コンバータ取り付け面の振れを測定する。

振れ限度 0.12 mm 以下

ドライブ プレートの振れが限度以下の場合にはトルク コンバータが不良と判断する。

注

上記の点検はフロント オイル ポンプのタイプ T オイル シールからのフルード漏れを防止するためのもので、トヨグライド脱着の際は必ず行なうこと。

- 3 MX系車のみ下記の作業を行なう。

- (1) ドライブ プレートからトルク コンバータを取りはずしトランスミッションに組み付ける。

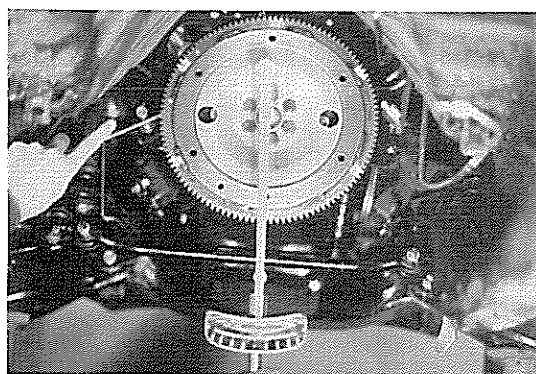
注

フロント オイル ポンプの駆動用キーの位置を合わせること。

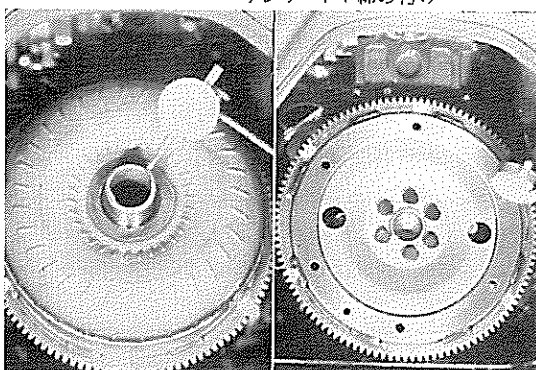
- (2) トルク コンバータ取り付け用 ボルト 穴にSST [09362-30010] 1本を取り付け、これをガイドにトルク コンバータ付きトランスミッション アッセンブリを組み付ける。

注

- 1 コンバータのノック ピンの位置を右図のようにしておく。
- 2 ドライブ プレート アンド リング ギヤはノック ピンが合うような位置にしておくこと。



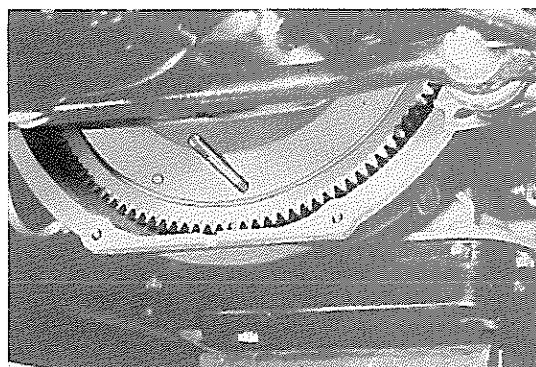
第8-22図 ドライブ プレート アンド リング ギヤ締め付け B9878



第8-23図 トルク コンバータおよびドライブ プレート振れ点検 B9879 B9880



第8-24図 トルク コンバータ (MX系車) B0880



第8-25図 トランスミッション取り付け (MX系車) B0879

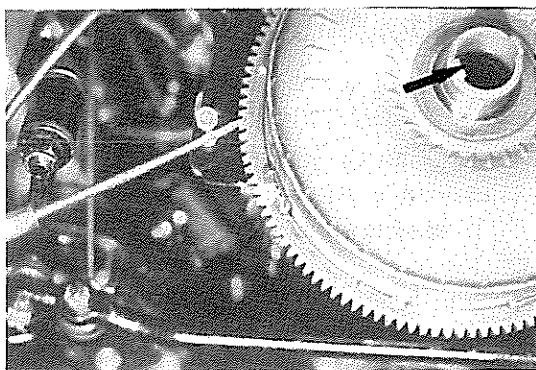
- 4 トルク コンバータ の締め付けは クランク シヤフトを回して平均に締め付ける。
- 5 トランスミッションを取り付ける。

締め付けトルク

R X系車	500~800 kg-cm
M X系車	300~450 kg cm

注

リング ギヤを回してフロント オイル ポンプの駆動用キーの位置を合わせて無理なく入れること。

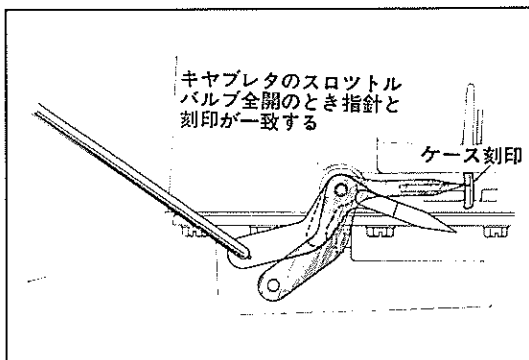


第8-26図 ポンプ駆動用のキー位置合わせ B9881

- 6 スロットル リンク コネクティング ロッドを取り付けた後キャブレタのスロットルバルブを全開にしたとき、スロットルバルブレバーの指針とケースの刻印が一致すること。調整方法はP8-5の調整の項参照。

注

スロットル リンク コネクティング ロッドのキャブレタ側取り付けは、第8-28図のAの位置に取り付けること。



第8-27図 スロットル リンク調整 G0271

- 7 トランスミッション コントロール ロッドの長さ調整はトランスミッション マニュアルレバーとコントロール シヤフト レバーをNレンジにセットして行なう。調整方法はP8-2の調整の項参照。

- 8 キャツスル オート フルード スペシャルを注入する。

フルード量 6.4ℓ

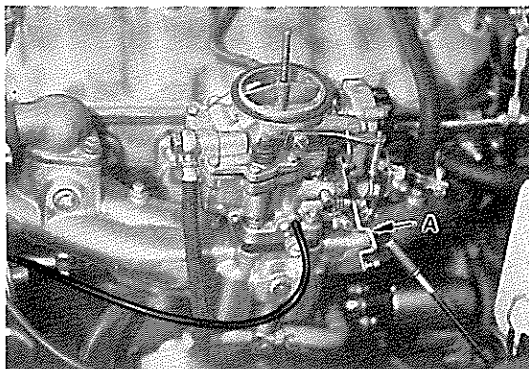
- 9 走行テストをする。

各レンジにおいて騒音、異音がないこと。
各変速時に異常なショック、すべりがいないこと。

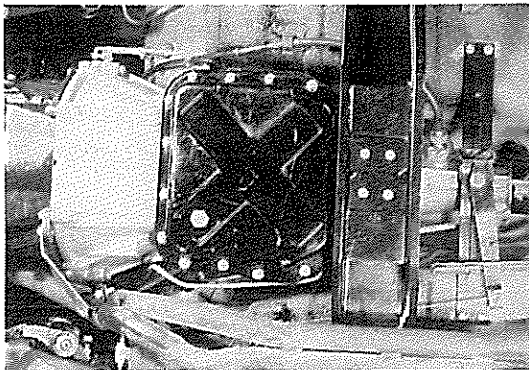
P レンジに入れたとき、車両がロックされること。

走行後、トヨグライドの各部から油漏れがないことを点検する。

走行テストはP8-5のテストの項参照。



第8-28図 スロットル リンク取り付け B9939



第8-29図 トランスミッション取り付け B9882