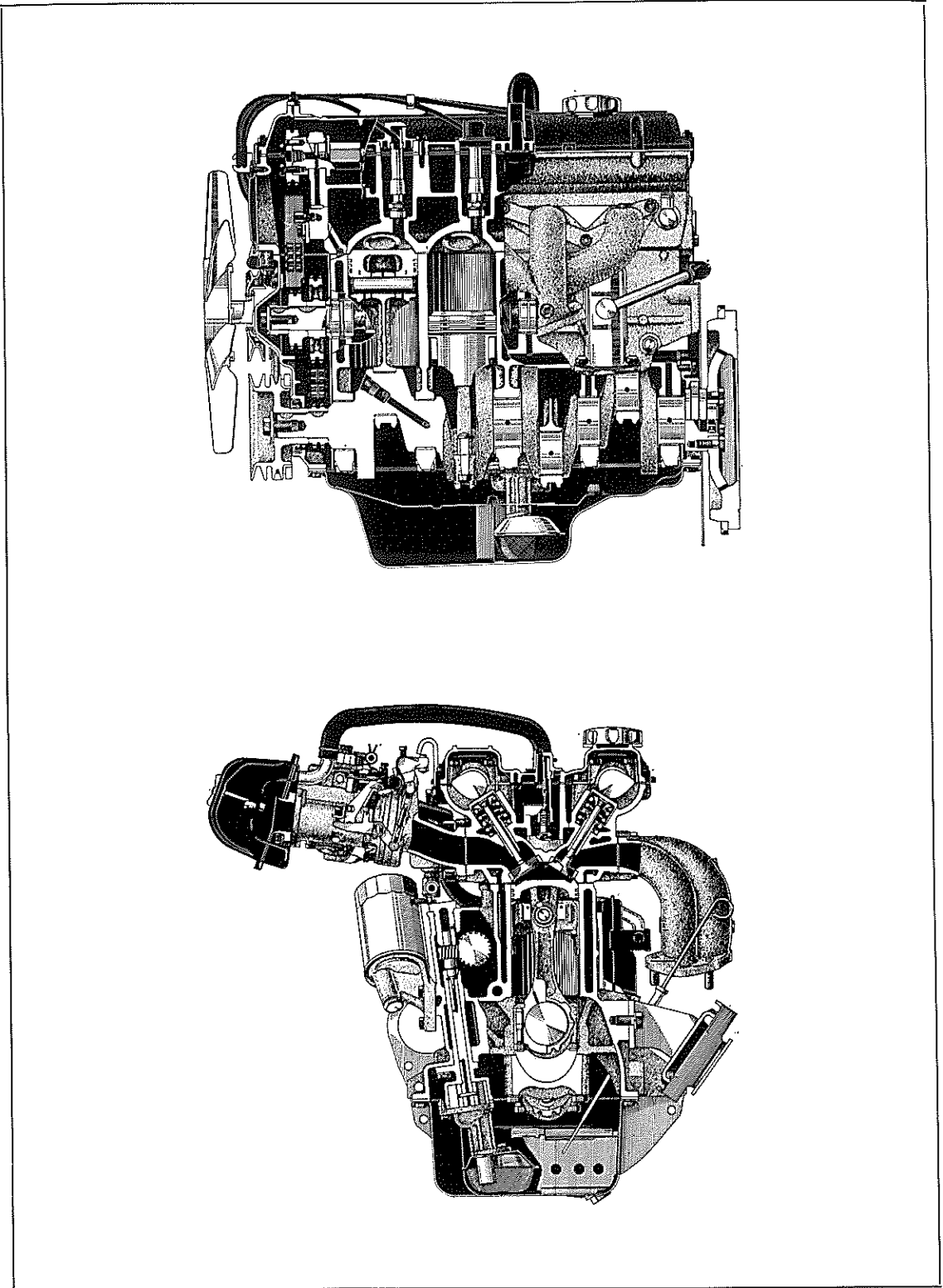


エンジン本体

概 説	1-2
仕 様	1-3
構成部品	1-4
車上整備	
(1) シリンダ ヘッド関係	1-7
(2) タイミング チェーン関係	1-16

概 説



第1-1図 エンジン断面図

S1631 S1632

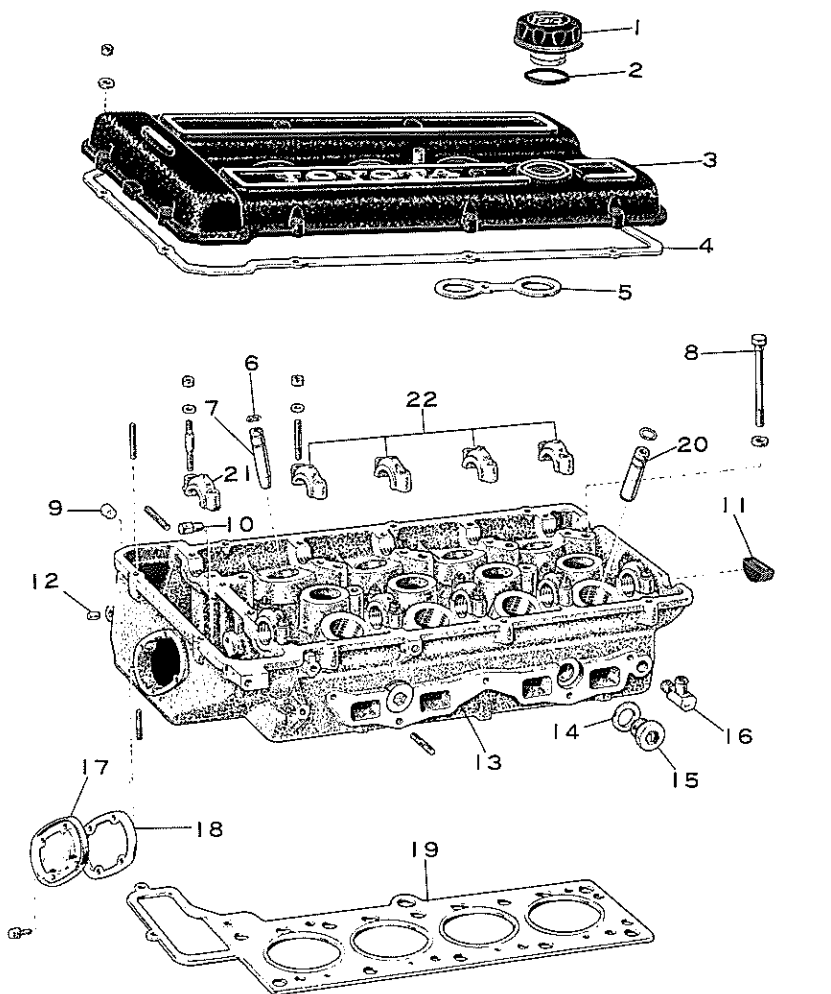
仕 様

第1-1表 エンジン仕様

型 式		18R-G	18R-G R
種 類		ガ ソ リ ン	←
シ リ ン ダ 数 - 配 列		4 - 直 列	←
内 径 × 行 程 (mm)		88.5×80.0	←
総 排 気 量 (ℓ)		1,968	←
圧 縮 比		9.4	8.5
圧 縮 圧 力 (kg/cm ² /rpm)		12.6/250	12.1/250
最 大 出 力 (PS/rpm)		145/6400	140/6400
最 大 ト ル ク (m-kgrpm)		18.0/5200	17.2/4800
全 負 荷 時 最 小 燃 費 率 (g/PS-h/rpm)		210/5200	220/4800
寸 法 (長 さ × 幅 × 高 さ) (mm)		682×723×638	←
整 備 重 量 (kg)		170	←
ピ ス ト ン リ ン グ 数	圧 力	2	←
	油	1	←
イ ン テ ー ク バ ル ブ	開	20°BTDC	←
	閉	48°ABDC	←
エ キ ゴ ー ス ト バ ル ブ	開	52°BBDC	←
	閉	16°ATDC	←
バ ル ブ す き 間 (mm)	イ ン テ ー ク	0.29~0.34 (冷間)	←
	エ キ ゴ ー ス ト	0.34~0.39 (冷間)	←
点 火 時 期 (BTDC/rpm)		15°/800	←
点 火 順 序		1-3-4-2	←
エ ア ク リ ー ナ 型 式		ろ 紙	←
フ ユ ー エ ル ポ ン プ 型 式		ダ イ ア フ ラ ム	←
潤 滑 方 式		圧 送 式	←
オ イ ル ポ ン プ 型 式		ト ロ コ イ ド 式	←
オ イ ル ク リ ー ナ 型 式		ろ 紙	←
オ イ ル 量 (ℓ)		5	←

1

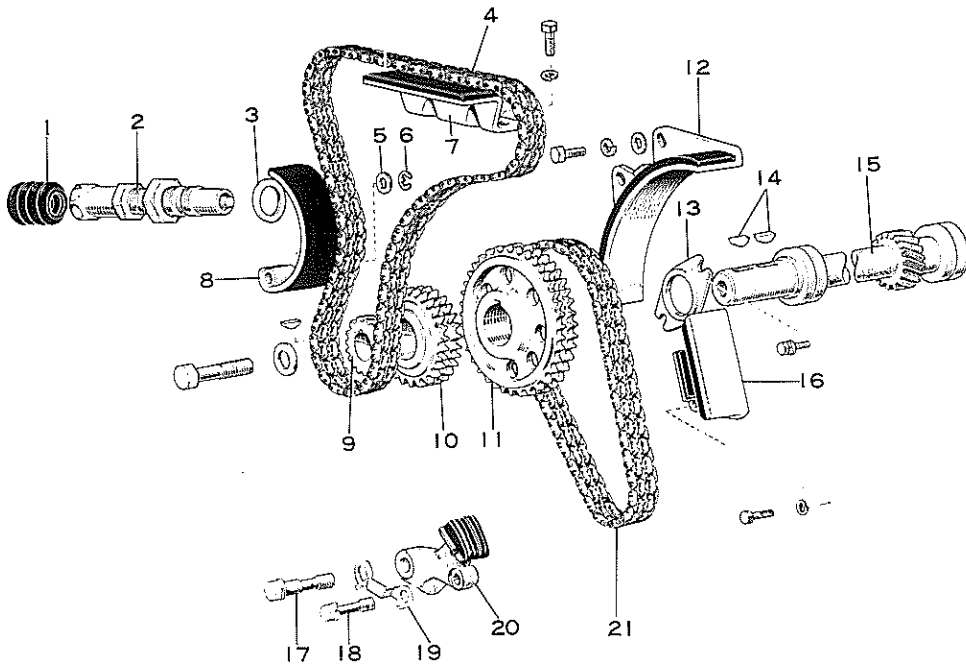
構成部品



- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| 1 キヤツブ サブ アツセンブリ, オイル フィラ | 12 プラグ, テーバ |
| 2 リング, O | 13 ヘッド, シリンダ |
| 3 カバー, シリンダ ヘッド | 14 ガasket |
| 4 ガasket, シリンダ ヘッド カバー, No.1 | 15 プラグ, ウィズ ヘッド ストレイト スクリユ |
| 5 ガasket, シリンダ ヘッド カバー, No.2 | 16 ジョイント, ウォータ ホース スルー |
| 6 リング, シヤフト スナツブ | 17 カバー, シリンダ ヘッド フロント |
| 7 プシユ, バルブ ガイド インテーク | 18 ガasket, シリンダ ヘッド フロント カバー |
| 8 ボルト (シリンダ ヘッド締め付け用) | 19 ガasket, シリンダ ヘッド |
| 9 プラグ, テーバ | 20 プシユ, バルブ ガイド エキゾースト |
| 10 ノズル, オイル | 21 キヤツブ, カムシヤフト ベアリング No.1 |
| 11 プラグ, セミサーキユラ | 22 キヤツブ, カムシヤフト ベアリング No.2 |

第1-2図 エンジン構成部品

S1633



- | | |
|---------------------------|-----------------------------|
| 1 カバー, チェーンテンショナダスト | 12 ダンパ, チェーンバイブレーション, No.3 |
| 2 テンショナアッセンブリ, チェーン, No.2 | 13 プレート, ポンプドライブシャフトスラスト |
| 3 ガasket | 14 キー, ウッドラフ |
| 4 チェーンサブアッセンブリ, No.2 | 15 シャフト, ポンプドライブ |
| 5 ワッシャ, プレート | 16 ダンパ, チェーンバイブレーション, No.1 |
| 6 リング, E | 17 ボルト, ユニオン |
| 7 ダンパ, チェーンバイブレーション, No.2 | 18 ボルト, ウィズワッシャ |
| 8 スリッパ, チェーンテンショナ | 19 プレート, テンショナボルトロック, No.1 |
| 9 ギヤ, ディストリビュータドライブ | 20 テンショナ, アッセンブリ, チェーン No.1 |
| 10 ギヤ, カムシャフトドライブ | 21 チェーン, サブアッセンブリ |
| 11 ギヤ, ポンプドライブシャフト | |

第1-4図 エンジン構成部品

S1635

車上整備

注

- 1 故障、不具合が単一、または小数部品の交換、調整で機能が正常に戻り、その作業が車両からエンジンを取りはずさないで無理なく行なえると判断した場合行なう。
- 2 作業に当たってはよくその内容を検討し、必要以上に部品を取りはずさないよう注意する。
- 3 エンジン ルーム内の作業には必ずフエンド カバーを使用し、またオイル等によつて塗装面に損傷を与えないように充分注意して作業を行なう。
- 4 取りはずし部品および使用工具は整理整頓を行ないながら作業を進めること。

1

シリンダ ヘッド関係

1 カムシャフト

カムシャフト タイミング ギヤ
バルブ リフタ

2 シリンダ ヘッド

バルブ スプリング
バルブ

取りはずし

1 カムシャフト

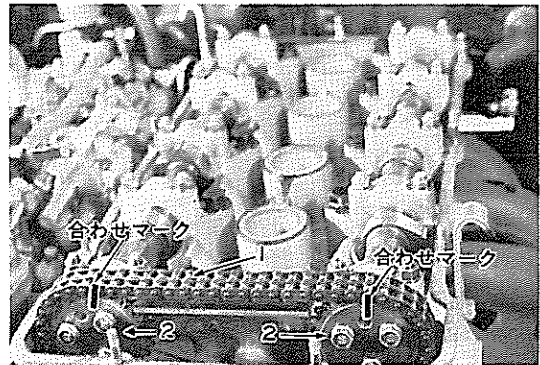
カムシャフト タイミング ギヤ
バルブ リフタ

- 1 シリンダ ヘッド カバーを取りはずす。
- 2 No.1 ピストンを圧縮上死点にする。
- 3 タイミング チェーン(1)とタイミング ギヤ(2)に合せマークをつける。
- 4 チェーン テンシヨナ No.2を取りはずす。

注

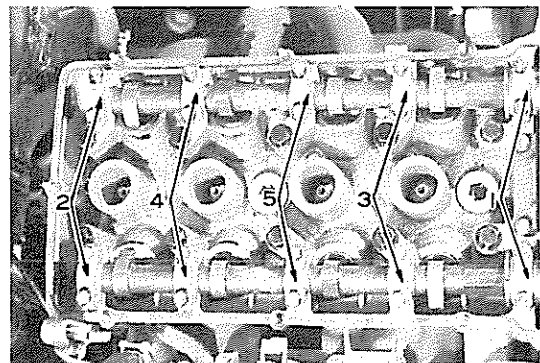
ヘッド カバーをはずして作業する場合、チェーンカバー内にウエス等をつめてボルトを落さない様注意すること。

- 5 カムシャフト タイミング ギヤ 2 個 (ボルト 6 本) を取りはずす。
- 6 カムシャフト ベアリング キャップ取り付け ナットを右図の順序で少しずつ平均にゆるめて、ベアリング キャップを取りはずす。
- 7 カムシャフトを取りはずす。



第1-5図 チェーン取りはずし

C1118



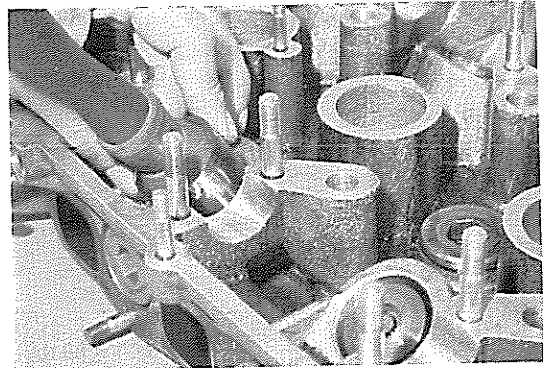
第1-6図 カムシャフト取りはずし

C1119

- 8 バルブ リフタおよびバルブ アジャスティング パッドを取りはずす。

注

- 1 バルブ リフタとバルブ アジャスティング パッドの組み合わせを替えないように注意すること。
 2 バルブ リフタの位置を明確にし整理しておくこと。



第1-7図 バルブ リフタ取りはずし

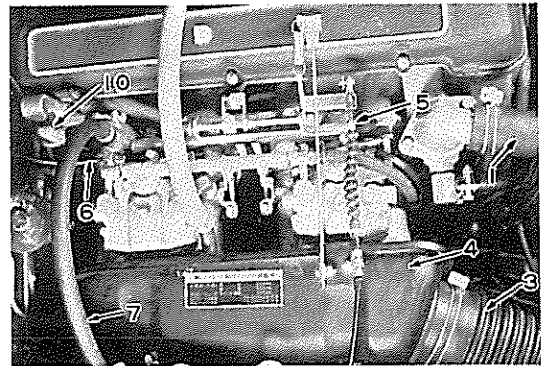
B5874

2 シリンダ ヘッド
 バルブ スプリング
 バルブ

- 1 ラジエータおよびシリンダ ブロツクから冷却水を抜く。
 2 次の個所を取りはずす。

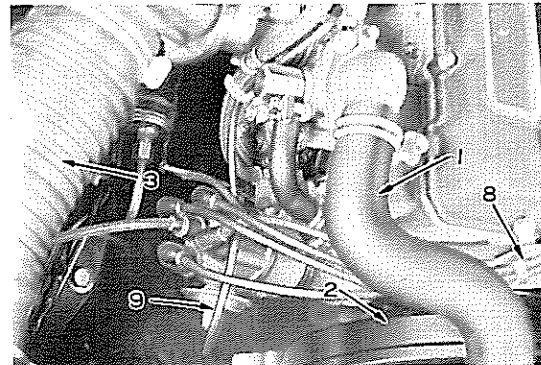
- (1) バツテリ ケーブル
- (2) ラジエータ インレット ホース(1)
- (3) ファン シュラウド(2)
- (4) エア クリーナ ホース(3)
- (5) インテーク エア コネクタ(4)
- (6) アクセルレータ ワイヤ(5)
- (7) スタータ ワイヤ(6)
- (8) ブースタ ホース(7)
- (9) スパーク プラグレジスタイプ コード(8)
- (10) ウォータ テンパラチャ センダ ゲージの配線
- (11) バキューム パイプ(9)
- (12) クラツチ フレクシブル ホース ブラケツト(10)
- (13) ヒータ ホース(14)
- (14) エキゾースト パイプ(15)
- (15) カムシャフト タイミング ギヤ

(第1-5図参照)



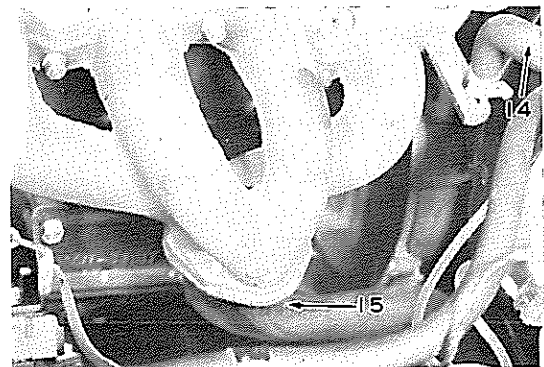
第1-8図 シリンダ ヘッド取り外し(1)

C1120



第1-9図 シリンダ ヘッド取り外し(2)

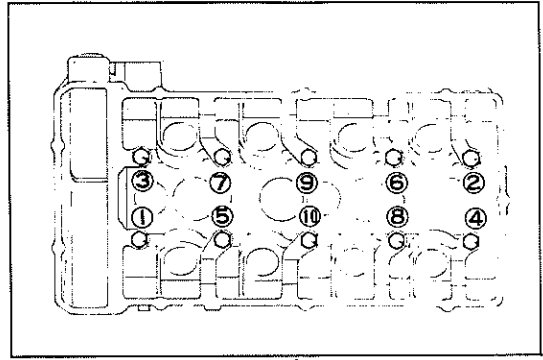
C1117



第1-10図 シリンダ ヘッド取り外し(3)

C1121

- (16) シリンダ ヘッドを右図の順序にしたがつて取り付けボルトを平均に少しずつゆるめて取りはずす。



第1-11図 シリンダ ヘッド ボルトゆるめ順序 S1637

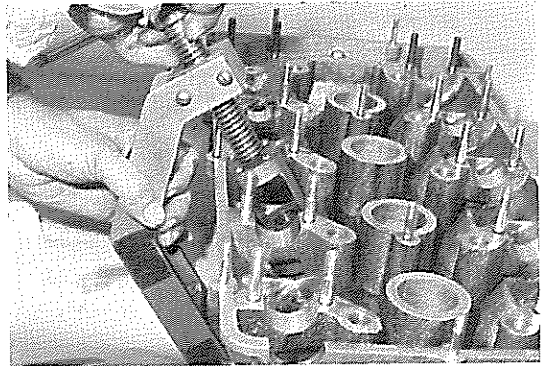
シリンダ ヘッド分解

注

- 1 18R-G系のシリンダ ヘッドはアルミニウム合金のため、各合わせ面をいためないように充分注意をする。
- 2 カムシャフトを回転させる場合には、カムシャフ

トを1本だけ回転させると、弁機構上吸排気バルブが接触して、バルブ ステムを曲げたりするから、2本のカムシャフトが同期するように少しずつ回転させること。

- 1 インテーク マニホールドおよびエキゾースト マニホールドを取りはずす。
- 2 シリンダ ヘッド フロント カバーをはずし、オイル ノズルおよびバイブレーション ダンパ No.3を取りはずす。
- 3 カムシャフトを取りはずす。(第1-6図参照)
- 4 バルブ リフタおよびバルブ アジャステイン グ パッドを取りはずす。(第1-7図参照)



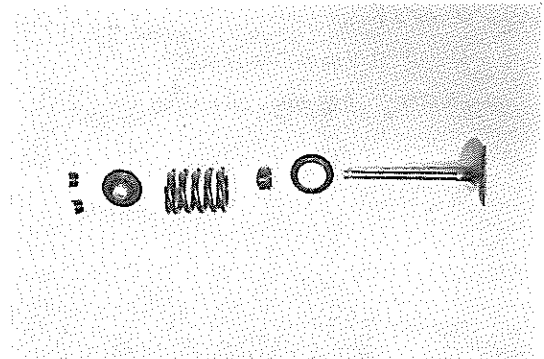
第1-12図 バルブ取りはずし(1)

B5875

- 5 バルブ スプリングを、SST〔09202-43010〕を使用して取りはずし、各バルブを取りはずす。

注

各バルブ位置を明確にし、整理しておく。



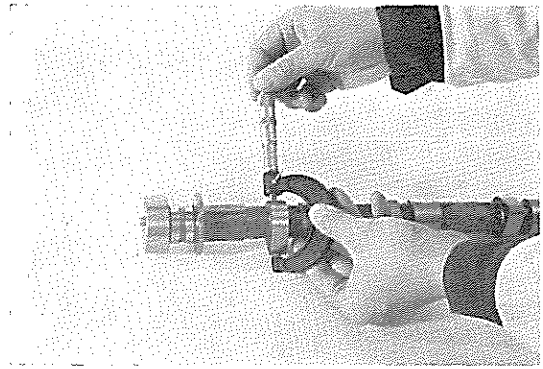
第1-13図 バルブ取りはずし(2)

C1129

点 検

カムシャフト

- 1 カムシャフト曲り測定
曲り限度 0.03 mm
- 2 カム高さ測定
カム高さ限度
インテーク, エキゾーストとも 45.50 mm
- 3 カム高さ基準値
インテーク 45.87~45.97 mm
エキゾースト 45.87~45.97 mm



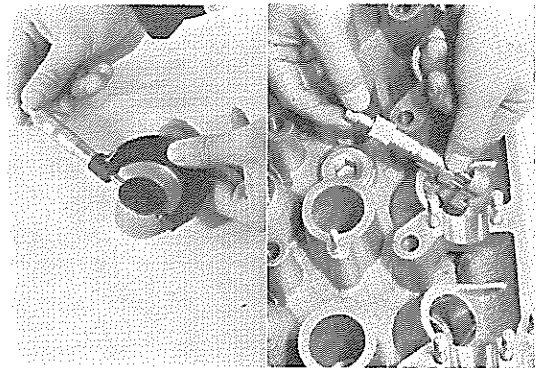
第1-14図 カム高さ測定

C1122

バルブ リフト

シリンダ ヘッド バルブ リフト穴との油すき間測定

油すき間限度 0.1 mm
基準値 0.020~0.032 mm

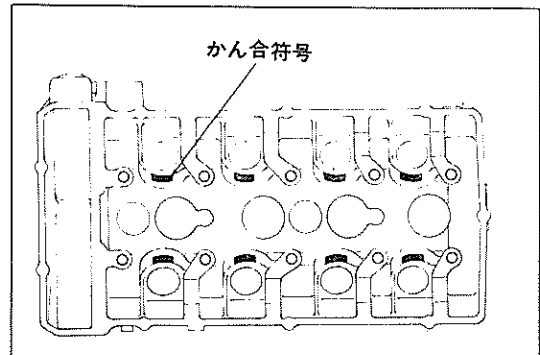


第1-15図 バルブ リフト測定

C1123 C1124

第1-2表 バルブ リフト選択かん合表

かん合符号	シリンダ ヘッド バルブ リフト穴径	バルブ リフト 外 径
黒バンキ	37.951~37.957	37.925~37.931
青バンキ	37.957~37.963	37.931~37.937
黄バンキ	37.963~37.969	37.937~37.943
赤バンキ	37.969~37.975	37.943~37.949



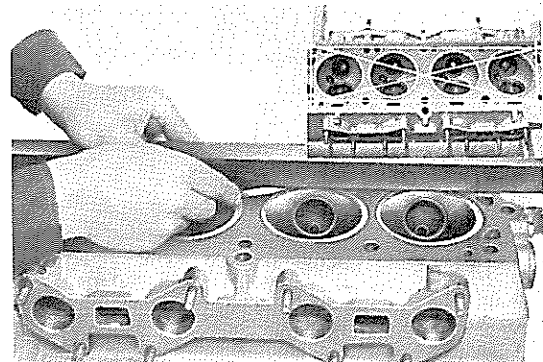
第1-16図 バルブ リフトかん合符号

S1636

シリンダ ヘッド

シリンダ ヘッド下面のひずみ測定

ひずみ限度 0.05 mm



第1-17図 シリンダ ヘッドひずみ測定

C1146 C1147

バルブ ガイド ブシユ

バルブ システムとバルブ ガイド ブシユのすき間測定

ガイド ブシユとの油すき間基準値

インテーク 0.010～0.045 mm

エキゾースト 0.030～0.065 mm

ガイド ブシユとの油すき間限度

インテーク 0.08 mm

エキゾースト 0.10 mm

バルブ システム外径

インテーク 8.465～8.480 mm

エキゾースト 8.445～8.460 mm

バルブ ガイド ブシユ内径基準値

インテーク, エキゾーストとも

8.50～8.52 mm

バルブ ガイド ブシユ交換

- 1 シリンダ ヘッドを 80～100℃ に暖める。
- 2 SST (09201-40010) を使用して燃焼室側からカム側へ打ち出す。
- 3 ガイド ブシユにスナツプ リングをはめシール パツキン No.5 を塗布し、スナツプ リングがヘッドに当たるまで SST(09201-40010) を使用してカム側から打ち込む。

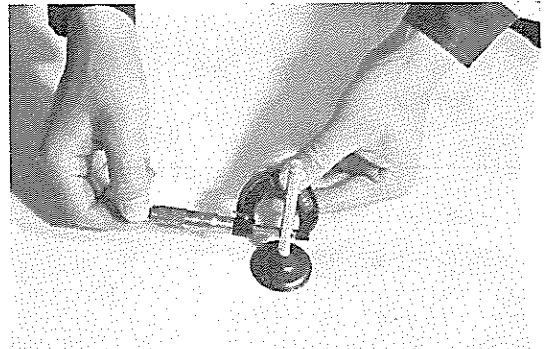
バルブ シート

バルブ シート部に、損傷、当たり不良等のある場合には修正する。

注

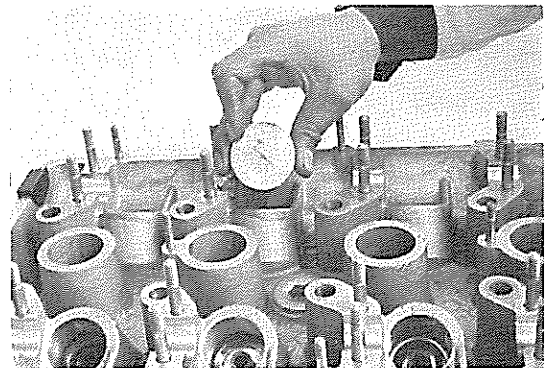
- 1 シート面をバルブ シート カッタ又はバルブ シート グラインダを使用して右図の寸法に仕上げる。(インテーク, エキゾーストとも)
- 2 コンパウンドによりすり合せを行なった後光明丹を使用して、バルブの全周、全幅にわたって当たりのついている事を確認すること。

当たり巾 1.3～1.5 mm



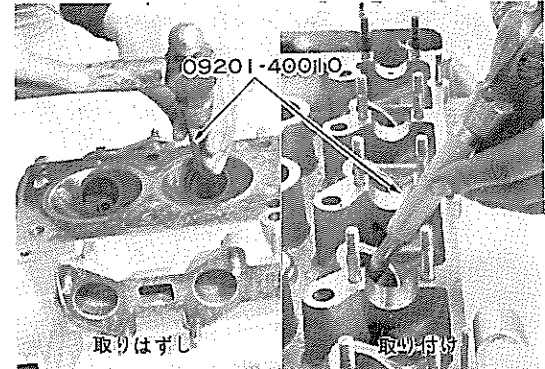
第1-18図 バルブ システム測定

C1125



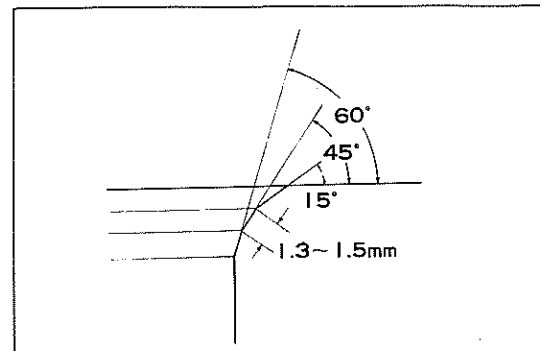
第1-19図 バルブ ガイド ブシユ測定

C1126



第1-20図 バルブ ガイド ブシユ交換

C1128 C1127



第1-21図 バルブ シート修正

G6214

バルブ

1 バルブ ヘッド部の肉厚測定

肉厚限度	
インターク	0.5 mm
エキゾースト	0.6 mm

2 バルブのシート当たり面修正

シート当たり面角度	45°
-----------	-----

3 バルブ ステム端面の修正

バルブ全長	
インターク	106.8 mm
エキゾースト	105.4 mm

注

バルブ ステム端面は 0.5 mm 以上削らないこと。

コンプレッション スプリング

1 直角度の点検

直角度限度	1.6 mm
-------	--------

バルブすき間の調整点検

- 1 エンジン ヘッド カバーを取りはずしクランクシャフトを回転させ各バルブすき間を測定する。

基準値 (冷間)

インターク	0.29~0.34 mm
エキゾースト	0.34~0.39 mm

- 2 測定が基準値外の場合、不良個所のアジャステイング パッドを取り出し測定する。
- 3 バルブすき間の調整はアジャステイング パッドの厚さを替えて規定すき間にする。新たに選ぶべきパッドの厚さを T_2 とすると T_2 は次式により求まる。

$$T_2 = T_1 + (A - 0.31) \dots \dots \text{インターク}$$

$$T_2 = T_1 + (A - 0.36) \dots \dots \text{エキゾースト}$$

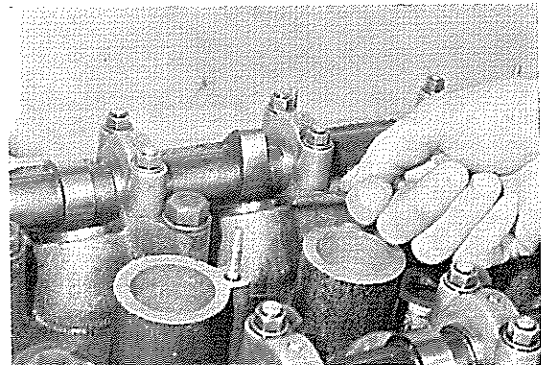
(A) ……最初のバルブすき間測定値
 (T_1) ……はいつていたパッドの厚さ
 (T_2) ……選ぶべきパッドの厚さ

注

- 1 パッドの厚さは $t=1.00$ から $t=3.00$ mm まで 0.05mm とびに41種類ある。
- 2 シリンダ ヘッド ボルトを規定トルクで締め付け後調整すること。

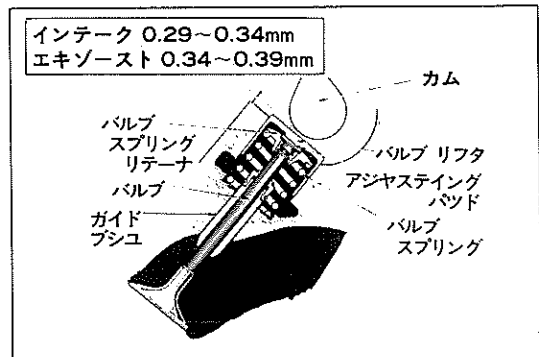
第1-3表 スプリング仕様

自由長 (mm)		45.6
取り付け長	インターク (mm)	39.0
	エキゾースト (mm)	39.0
取り付け荷重限度	インターク (kg)	29.5
	エキゾースト (kg)	29.5
取り付け荷重基準値	インターク (kg)	31.50~38.50
	エキゾースト (kg)	31.50~38.50



第1-22図 バルブすき間測定

B5889



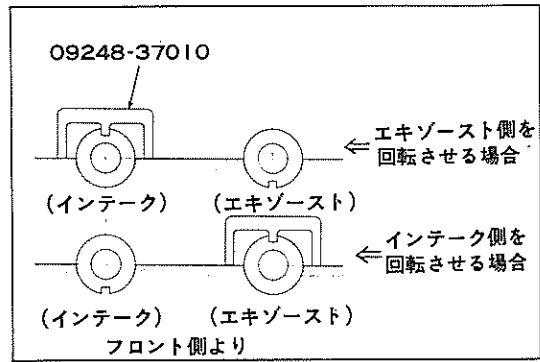
第1-23図 バルブすき間調整

G9465

- 4 新しく取り付ける アジャステイング パッドを取り付ける。
- 5 バルブすき間を確認する。

注

- 1 チェーンをはずした状態で個々にカムシャフトを回すとピストンとバルブまたはバルブとバルブが干渉する、したがって、クランクシャフトを上死点より 90° 回転させピストンを下げてから行なう。
- 2 上記の状態では一方のカムシャフトを回すとバルブヘッドどおしが干渉するおそれがあるので他方のカムシャフトは必ずチエック スリットが真上にくる位置にしておくこと。



第1-24図 カムシャフトの位置

G9466

組み付け

注

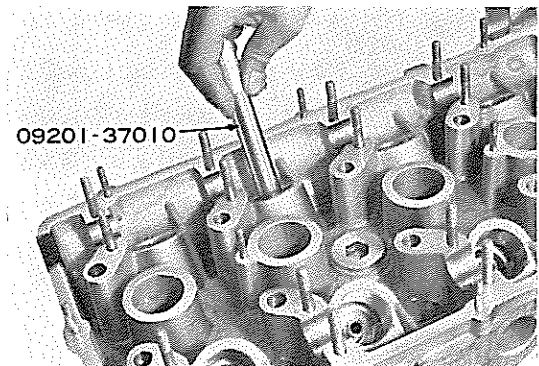
- 1 組み付け部品は充分に清掃する。とくにオイルホール、各ベアリング、ベアリング下穴、シリンダ壁には注意すること。
- 2 シリンダ、ピストン、ベアリング等のしゅう動部およびクランクシャフト、カムシャフト、ギヤ等の回転部にはエンジン オイルを塗布して組み付けること。
- 3 ガasket、O リング類は新品と交換すること。
- 4 アルミニウム合金製部品にボルトを締め込むときはボルト先端から 4～8 mm ぐらいの間にエンジン オイルを少量塗布すること。
- 5 アルミニウム合金製部品に取り付けられているスタッド ボルトは無理な締め付けをしないで、規定のトルクで締め付けること。
- 6 万一アルミニウム合金製部品の止めネジを損傷した場合は、ヘリサートを用いて修正する。

バルブ

- 1 バルブ ガイド プシユにバルブ ステム オイル シールを SST (09201-37010) を使用して組み付ける。

注

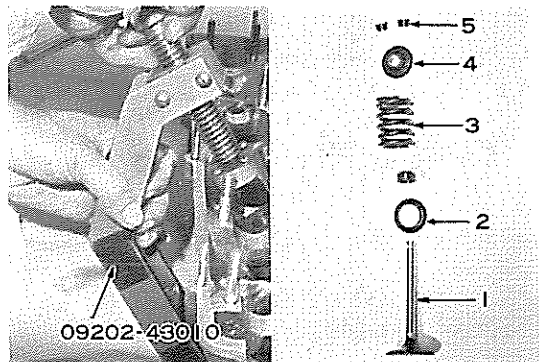
手で工具を押しつけるようにして装置する。この時、コクンと手ごたえがあるまで押し込むこと。



第1-25図 オイル シール 組み付け

C1148

- 2 バルブ ガイド プシユにバルブ(1)、シート(2) スプリング(3)、リテーナ(4)を組み付け SST (09202-43010) を使用してロック(5)を組み付ける。

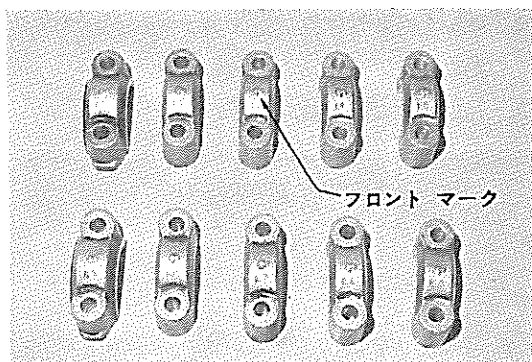


第1-26図 バルブ組み付け

B5875 C1129

カムシャフト

- 1 カムシャフトのスリットを上にしてシリンダヘッドに組み付ける。
- 2 ベアリング キャップの矢印をフロント側にして番号順に組み付ける。

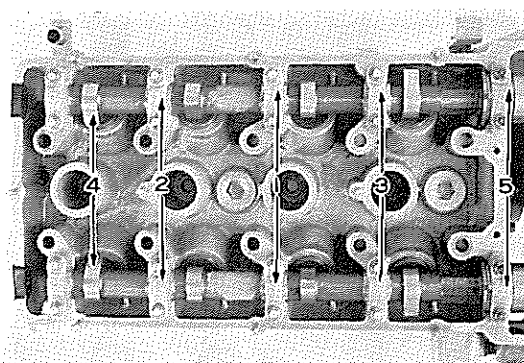


第1-27図 カムシャフト ベアリング
キャップ フロント マーク B5888

- 3 カムシャフト ベアリング キャップ取り付けナットを右図の順序にしたがって3～4回に分けて規定トルクにて締め付ける。

締め付けトルク 120～180 kg-cm

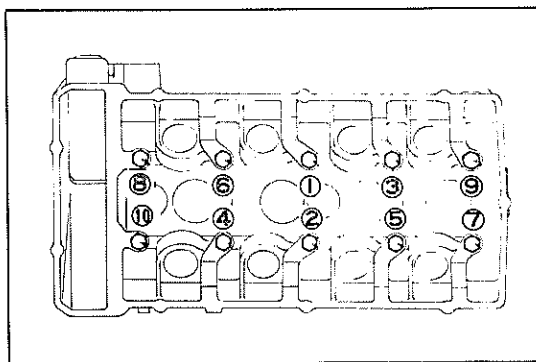
- 4 インテーク マニホールド, エキゾースト マニホールドを組み付ける。



第1-28図 カムシャフト ベアリング
締め付け順序 C1130

- 5 タイミング チェーンをたわみがない程度, 上に引つ張りながら, ガasketを介してシリンダヘッドをシリンダブロックに組み付け, 右図の順序にしたがって平均に少しずつシリンダヘッド取り付けボルトを締め付ける。

締め付けトルク 720～880 kg-cm



第1-29図 シリンダヘッド締め付け順序 S1637

注

- 1 カムシャフト No.1 および No.2 のフランジ部のタイミング チェック スリットの位置をバルブ タイミング アジャスト ゲージを使用して真上かつピストン No.1 が圧縮上死点にあることを確認してからシリンダヘッドを組み付ける。
- 2 シリンダブロック上面にストレイトピンが入っているためシリンダヘッドをすべらせないように注意すること。
- 3 シリンダヘッド, ブロックのオイルホール付

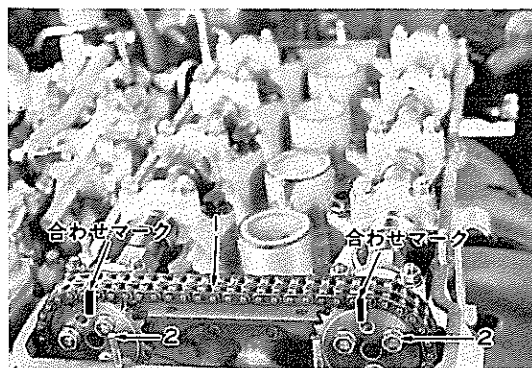
近, タイミング チェーン カバーとシリンダブロックの付近にシール パッキン No.5 を塗布すること。

- 4 シリンダヘッドにバイブレーションダンパ No.3 を仮締めしておき, オイルノズルをオイルノズルの切り欠き線を水平にして取り付ける。
(第1-45図参照)
- 5 オイルノズルは締めすぎないこと。

- 6 チェーン No.2 (1)とタイミング ギヤ(2)を取りはずし時の合わせマークに合わせて、カムシャフトに組み付ける。
- 7 チェーン テンシヨナ No.2 にオイルを満たしガスケットを介してシリンダ ヘッドに組み付ける。
- 8 バイブレーション ダンパ No.3 をシリンダヘッド フロント カバーからドライバ等を使用してチェーンを適度に張らせた後、締め付ける。

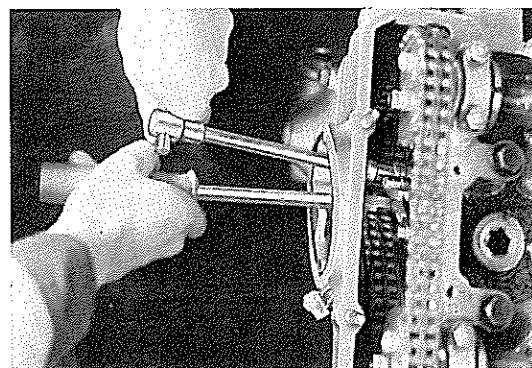
注

バルブ タイミングを正しく合わせるために、チェーンとギヤの遊び等を考慮してクランクを 20° ~ 30° 戻して正回転で No.1 ピストン圧縮上死点前 3° にセットする。(カムシャフトのタイミング チェック スリットは真上にあること。)



第1-30図 タイミング ギヤ取り付け

C1131



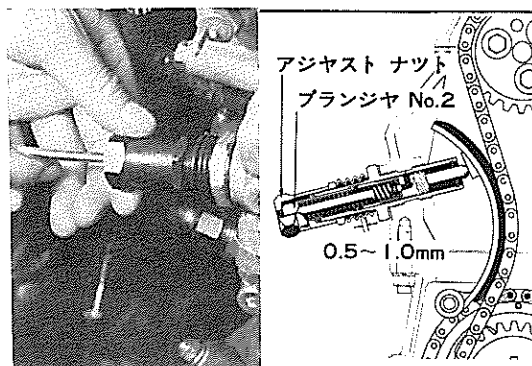
第1-31図 ダンパ締め付け

C1132

- 9 チェーン テンシヨナ No.2 のアジャスト ナット 頭部穴からドライバ等を使用してプランジャ No.2 を 3~5 kg の力で押しながらアジャスト、ナットを回して調整し、ナットでロックする。

注

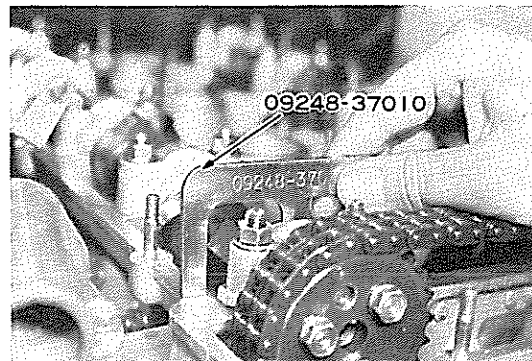
プランジャ No.2 を押して、アジャスト ナットを手で締め込み、ナットがプランジャに当たって重くなつたところから $\frac{1}{8}$ ~ $\frac{1}{4}$ 回転アジャスト ナットをゆるめると 0.5~1.0mm のバック ストロークとなる。



第1-32図 テンシヨナ No.2調整

C1133 G9467

- 10 クランク プーリを正回転で 2 回転させて No.1 ピストンを圧縮上死点位置にする。
- 11 カムシャフトのタイミング チェック スリットの位置をバルブ タイミング アジャスト ゲージを SST (09248-37010) を使用して確認する。
- 12 あとの作業は取りはずし作業の逆に行なう。



第1-33図 チェック スリット位置確認

C1134

タイミング チェーン関係

タイミング チェーン

チェーン テンシヨナ No.1

チェーン テンシヨナ No.2

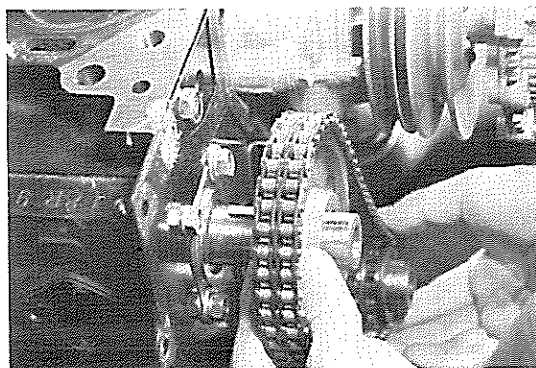
チェーン バイブレーション ダンパ

タイミング ギヤ

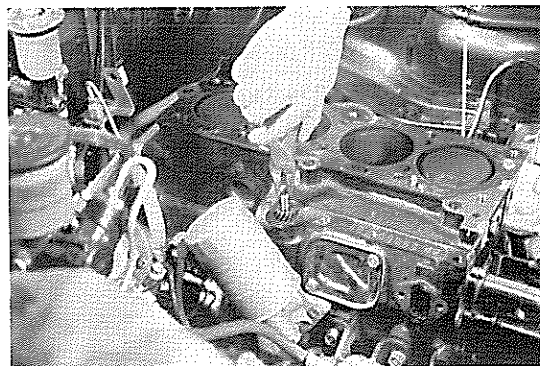
ポンプ ドライブ シャフト

取りはずし

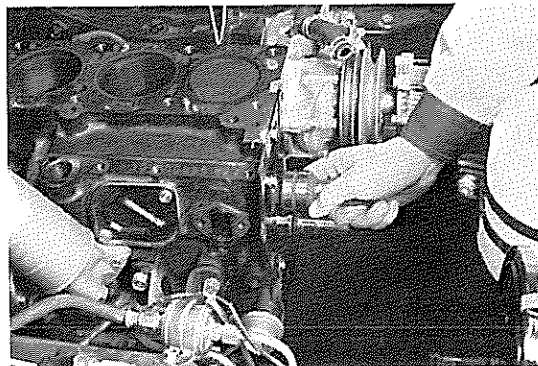
- 1 シリンダ ヘッドを取りはずす。
(第1-11図参照)
- 2 オイル パンを取りはずす。
- 3 ラジエタ, ファン, V ベルト クランク ダンパをははずす。
- 4 フューエル ポンプを取りはずしタイミング チェーン カバーを取りはずす。
- 5 タイミング チェーン No.2 を取りはずす。
- 6 カムシャフト ドライブ ギヤ取り付けボルトをははずし, デイストリビュータ ドライブ ギヤ, カムシャフト ドライブ ギヤを取りはずす。
- 7 チェーン テンシヨナ No.1 を取りはずす。
- 8 ポンプ ドライブ シャフト ギヤ, タイミング チェーン No.1, クランクシャフト タイミング ギヤを一体で取りはずす。
(第1-34図)
- 9 オイル ポンプ ドライブ シャフト キャップを取りはずす。(第1-35図)
- 10 オイル ポンプ ドライブ シャフト ギヤをははずす。
- 11 スラスト プレートを取りポンプ ドライブ シャフトを抜きとる。



第1-34図 タイミング チェーン No.1取りはずし C1135



第1-35図 ドライブ ギヤ取りはずし C1136



第1-36図 ポンプ ドライブ シャフト取りはずし C1137

点 検

タイミング チェーン

チェーンの伸び測定は次の順序で行なう。

- 1 任意の17リンク部分を測定範囲 150mm 以上のノギスを使用して測定する。

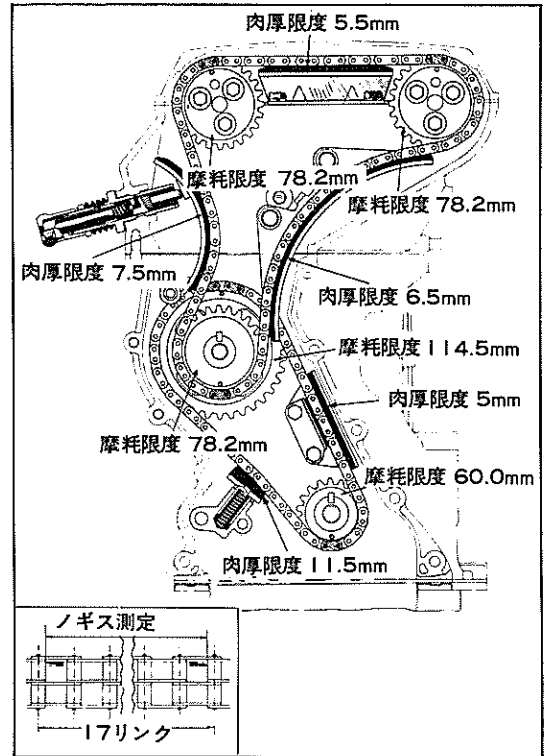
注

片手でいっぱい張る程度の力を加えた位置で測定する。

- 2 前項の測定値を記録し、さらに任意の異なる部分の17リンクについて3か所以上測定し記録する。
- 3 以上測定した値のうち最大値が147mm 以上あった場合は交換する。

注

新品チェーンの場合、任意の17リンク部分の長さは146.0~146.3mm である。

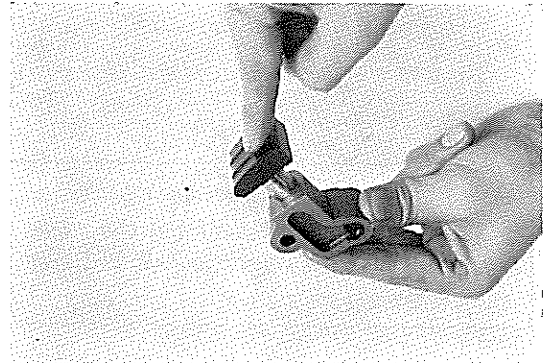


第1-37図 チェーン関係点検

G5887 S1638

チェーン テンシヨナ No.1

コンプレッション スプリングを取りはずし、プランジャに少量のエンジン オイルを塗布して、プランジャ先端を押しした時、少しもとに戻ろうとする力があればチェック バルブの作動は良好である。

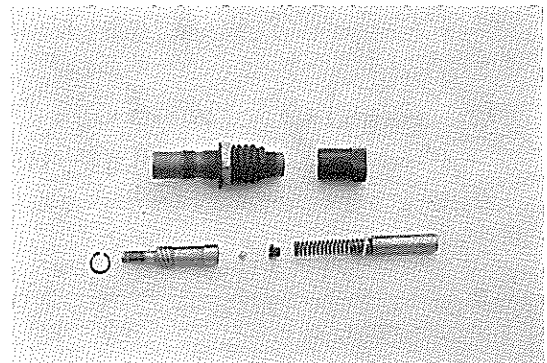


第1-38図 チェーン テンシヨナ No.1点検

C1138

チェーン テンシヨナ No.2

ボデー、プランジャ、スプリングを点検し摩耗損傷等のある場合には交換する。



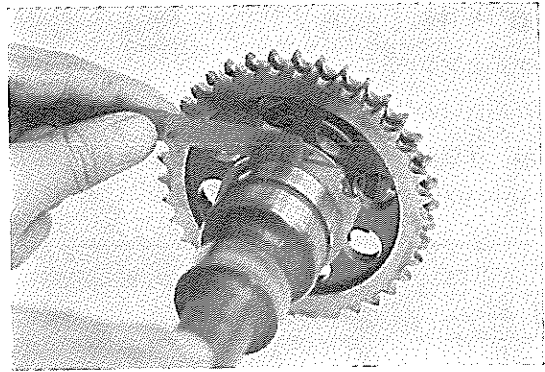
第1-39図 チェーン テンシヨナ No.2点検

C1139

ポンプ ドライブ シャフト

ポンプ ドライブ シャフトのスラストすき間点検

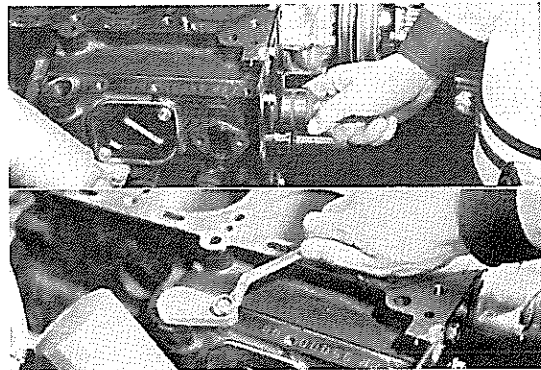
スラストすき間限度	0.3 mm
基準値	0.07~0.15 mm



第1-40図 スラストすき間測定 C1140

取り付け

- 1 ポンプ ドライブ シャフトをそう入し、スラスト プレートを組み付ける。
- 2 オイル ポンプ ドライブ シャフト ギヤをそう入しオイル ポンプ ドライブ シャフト キャップを取り付ける。
- 3 クランクシャフトおよびポンプ ドライブ シャフトのキーみぞをシリンダ ヘッド取り付け面に対して垂直上方にセットする。
- 4 クランクシャフト タイミング ギヤ、ポンプ ドライブ シャフト ギヤのマークとチェーン No.1 のマークとを合せて同時に各シャフトへそう入する。



第1-41図 ポンプ ドライブ シャフト取り付け、 C1137
キャップ取り付け C1141

注

ポンプ ドライブ シャフトにギヤをそう入する時は、ポンプ ドライブ シャフト穴のタイト プラグを抜かないように、ドライバ等でフューエル ポンプ 駆動カム後面を支持すること。

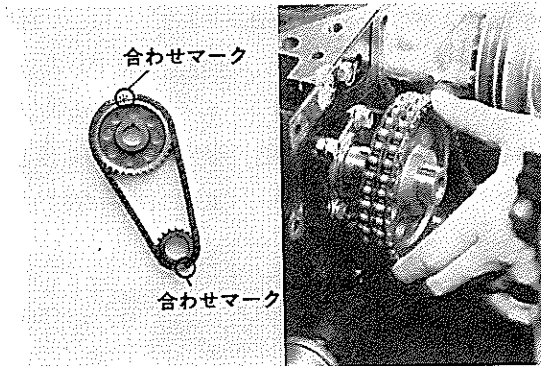
- 5 チェーン テンシヨナ No.1 を取り付け。
- 6 カムシャフト ドライブ ギヤ デストリビューター ドライブ ギヤを取り付け規定トルクにて締め付ける。

締め付けトルク 550~650 kg-cm

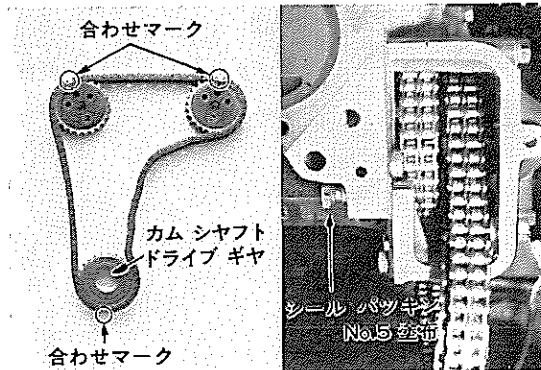
- 7 チェーン No.2をギヤのマークに合わせ取り付け、タイミング チェーン カバーを取り付ける。

注

右図のボルトには、シール バツキン No.5 を塗布すること。



第1-42図 タイミング ギヤ、チェーン C1142 C1143
取り付け

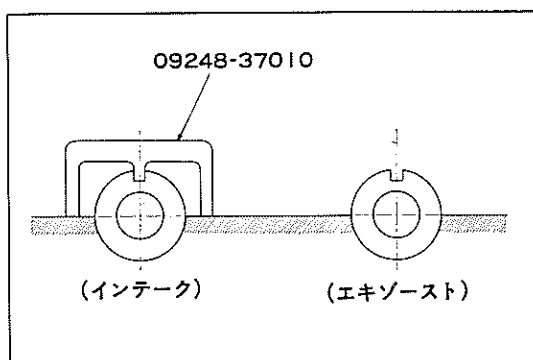


第1-43図 シール バツキン塗布ボルト C1145 C1144

- 8 クランクシャフト ダンパをクランクシャフトに打ち込む。

締め付けトルク 600~700 kg-cm

- 9 カムシャフトの No.1, No.2 のタイミングチェック スリット位置が真上にあることを確認する。SST〔09248-37010〕
- 10 チェーン ダンパ No.3 を仮締めしておく。



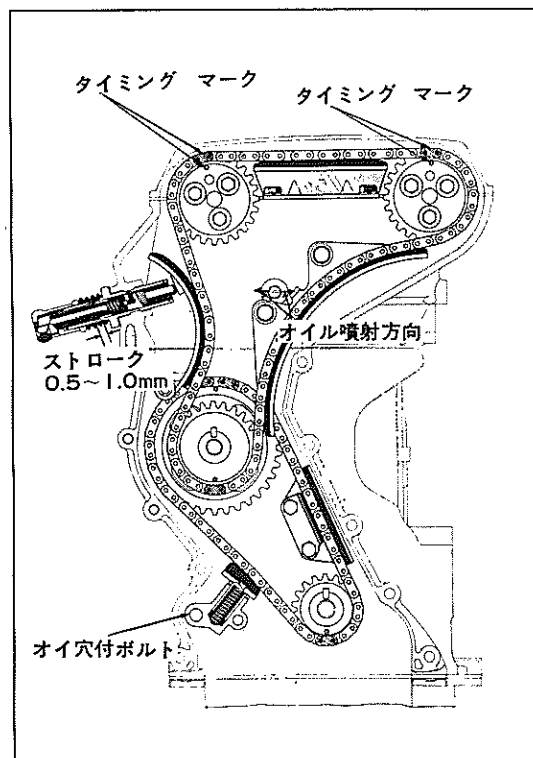
第1-44図 スリット位置確認

G9468

- 11 チェーン ダンパ No.3 とスリツパの間にチェーン No.2 を通してシリンダ ヘッドを組み付ける。(第1-29図参照)
- 12 カムシャフト タイミング ギヤのトヨタ マークと、チェーン No.2 のタイミング マークを合わせた状態でカムシャフト ノックピンにギヤをそう入する。
- 13 チェーン テンシヨナ No.2 にオイルを満して組み付ける。
- 14 バイブレーション ダンパ No.3 をシリンダヘッド フロント カバーからドライバ等を使用してチェーンを適度に張らせた後、締め付ける。(第1-31図参照)

注

クランクを20°~30°戻して正回転で No.1 ピストン圧縮上死点前3°にセットする。(カムシャフトのタイミングチェック スリットの位置は真上にあること。)



第1-45図 タイミング チェーン取り付け

S1638

- 15 チェーン テンシヨナ No.2 のバツク ストロークが0.5~1.0mmになるようにアジャストナットを調整しセットする。(第1-32図参照)
- 16 クランク シャフト ダンパを正回転で2回転させて No.1 ピストンを圧縮上死点位置にし SST〔09248-37010〕を使用してバルブ タイミングを確認する。
- 17 チェーン バイブレーション ダンパ No.2 を組み付ける。
- 18 デイストリビュータを組み付ける。(第3-4図参照)
- 19 シリンダ ヘッド カバーを取り付ける。
- 20 以後取り外し作業の逆に行なう。

MEMO