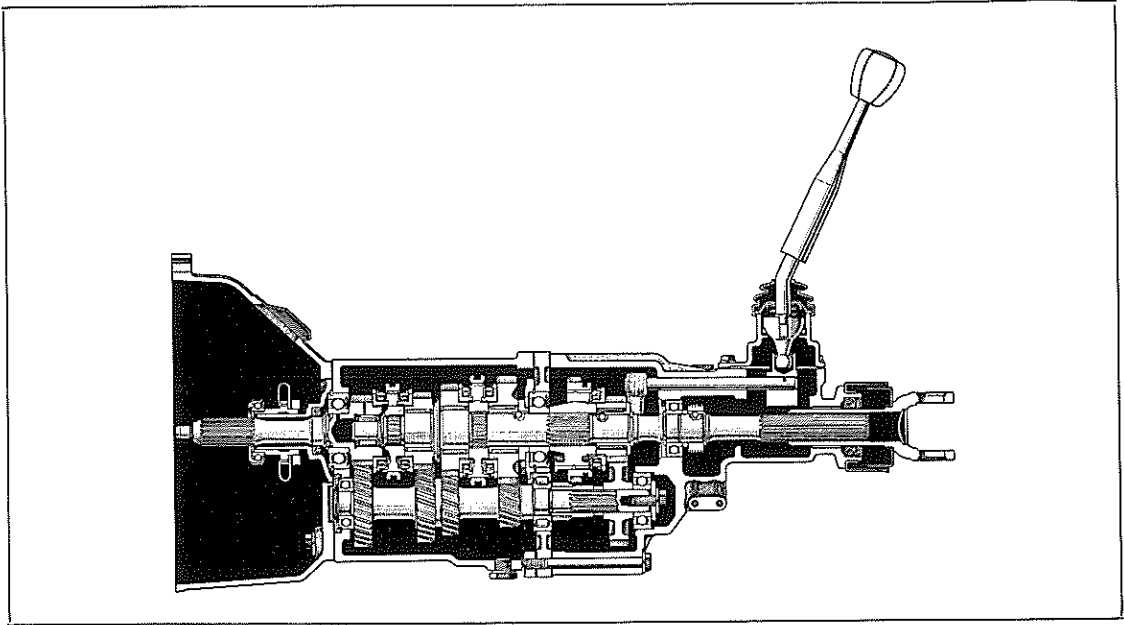


クラッチ トランスミッション

4

概 説	4-2
仕 様	4-6
クラッチ マスタ シリンダ	4-7
トランスミッション	4-9

概 説



第4-1図 5段トランスミッション断面図

S1676

トランスミッションは、常時かみ合い前進5段ボ
ルシェ タイプ セルフ サーボ シンクロメツシ

ユ、後退1段選択しゆう動式です。

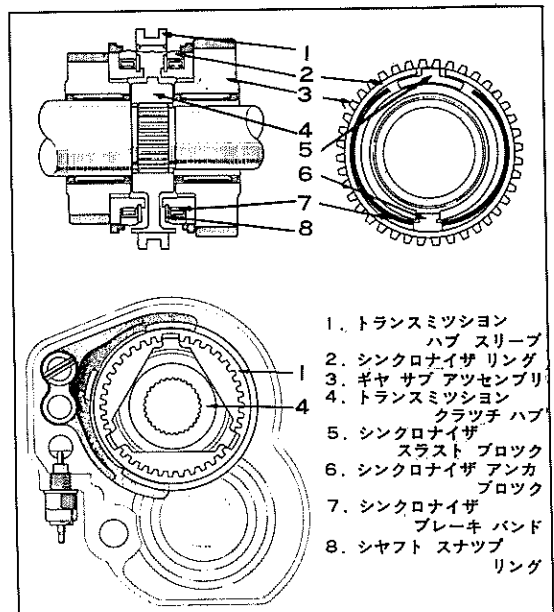
作 用

トランスミッションにはギヤの選択と同時に、シ
ンクロ機構、ギヤ抜け防止機構、オーバ シフト

防止機構、二重かみ合い防止機構、ミス シフト
防止機構があります。

シンクロメツシユ機構

シンクロメツシユ機構は、カウンタ ギヤに常時
かみ合い、駆動力を受けるギヤにシンクロナイザ
リング、シンクロナイザ スラスト ブロック、シ
ンクロナイザ ブレーキ バンド、シンクロナイザ
アンカ ブロックが一体に組み付けられ、シャフ
ト スナツプ リングで止められています。一方ク
ラッチ ハブはアウトプット シャフトにスプライ
ンで固定され、ハブ スリーブは3本のスプライ
ンでクラッチ ハブ上を軸方向にしゆう動するよ
うになっています。



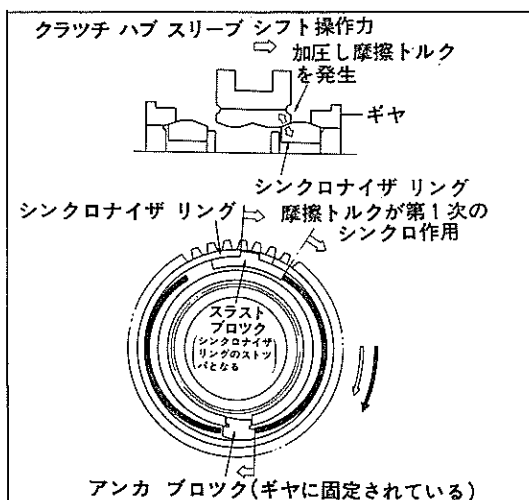
第4-2図 シンクロメツシユ構成図 G9020 S1177 S1677

シフトレバーの操作力はシフトレバーシャフト、シフトフォークシャフト、シフトフォークに伝えられます。

〔3, 4, 5速の作用〕

シフトフォークによりハブスリーブが移動してハブスリーブ内面のスプラインテーパ部がシンクロナイザリングを押し、この時ギヤとハブスリーブとに回転差があると、その面にすべり（摩擦力）を生じ、この摩擦力によりシンクロナイザリングは回転し、スラストブロックを押し、その力はブレーキバンドに伝えられ、さらにアンカブロックに伝えられます。しかし、アンカブロックはギヤに固定されているので、この摩擦力は第1次のシンクロ作用として働きます。シフトがさらに進行しますと、ハブスリーブのスプラインテーパ部がシンクロナイザリングの凸部に強く当たり、進行が阻止され、リングを押し縮める力が強くなり、一層摩擦力が増します。この摩擦力によりシンクロナイザリングのスラストブロックを押し増し、ブレーキバンドに当たっているスラストブロックはシンクロナイザリングを外側に開く力を与えられます。同様にブレーキバンドは全体が、また、アンカブロックはギヤにこじられてシンクロナイザリングを外側に開く力を与えられ、なお一層摩擦力は増し、シンクロサーボ力を増大してギヤとハブスリーブの回転を同期（シンクロ）させます。この時点が第2次のシンクロ作用で、軽いシフト力で大きなシンクロ力を発生し、なめらかですみやかなシンクロを發揮するセルフサーボシンクロメツシユの特徴となっています。

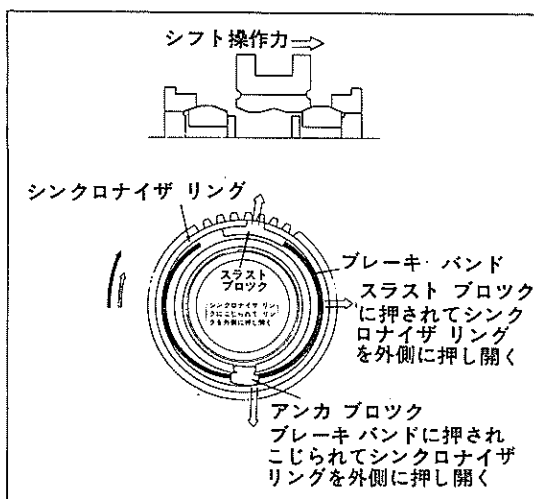
ギヤとハブスリーブが同期（シンクロ）しますと、シンクロナイザリングを外側に開くセルフサーボシンクロ作用がなくなりますので、ハブスリーブはシンクロナイザリングを押し縮めてギヤのスプラインとかみ合い、シフトが完了します。



第4-3図 シンクロメツシユ作用 (1)

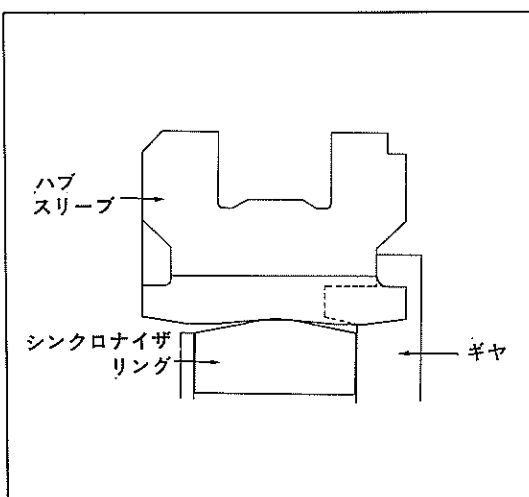
S1208

4



第4-4図 シンクロメツシユ作用 (2)

S1209



第4-5図 シンクロメツシユ作用 (3)

G9653

〔2速の作用〕

2速のシンクロは3, 4, 5速と比較して、ギヤとハブ スリーブの回転差の大きい 過酷な条件下で使用される機会が多いので、3, 4, 5速より大きなセルフ サーボ シンクロ力を要求されます。このため、アンカ ブロックのギヤのみぞにかん入している部分を台形にして、アンカ ブロックがシンクロ作用力を受けた場合外側に押され、アンカ ブロックの両端の2か所にてシンクロナイザ リングを押し開くので強力なシンクロ サーボ力を発生するとともに、シンクロナイザ リングとハブ スリーブの摩擦面が大きいため、サーボ時のシンクロナイザ リングとハブ スリーブの当たりが均一化され、耐久性を増す形状となっています。

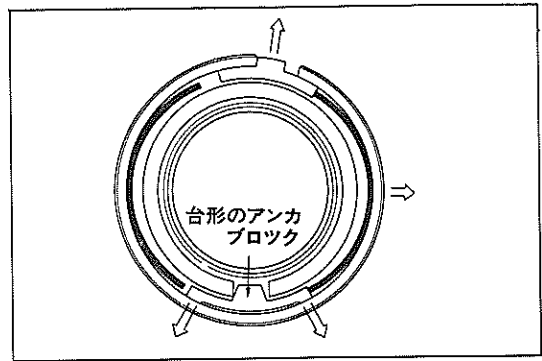
〔1速の作用〕

1速のシンクロは増速シンクロ側のブレーキ バンドがなく、スラスト ブロックはギヤのみぞに直接かん入しており、シンクロナイザ リングにより力を受けたスラスト ブロックはギヤの斜面を押し出すと同時に斜面をすべり上がりシンクロナイザ リングを押し開き同期（シンクロ）を行いません。

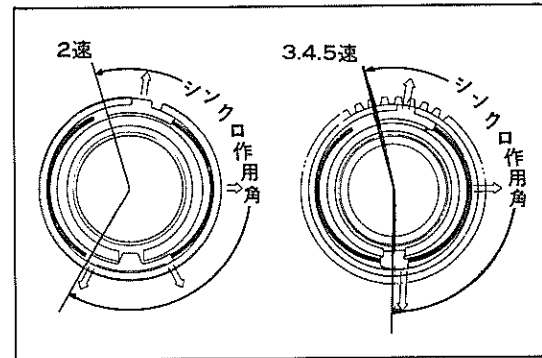
1速シフト時には、一般的に車両の停止している場合が多く、また走行中の1速シフト時にもアウトプット シャフトとカウンタ ギヤおよびセカンド ギヤの回転差が比較的少ないため、大きなシンクロ作用力を必要としないので、ブレーキ バンドは使用していません。このブレーキ バンドのない利点は、早いシフト時でもセルフ サーボシンクロの働きが小さいので、ハブ スリーブは容易にシンクロナイザ リングを乗り越え、軽しくしかもすみやかなギヤ シフトが行なえる点にあります。

なお、ダウン シフト時は2速と同様に強力なシンクロ力を必要とするためブレーキ バンドが組み込まれています。

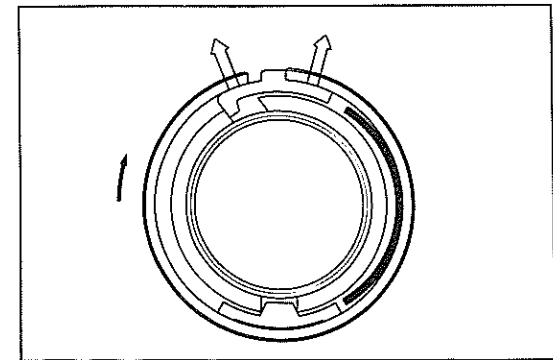
シンクロナイザ リングはバネ鋼製で、外周面には0.3mmの厚さでモリブデンが溶射されており、その表面はオイル保持の目的で荒く仕上げられています。



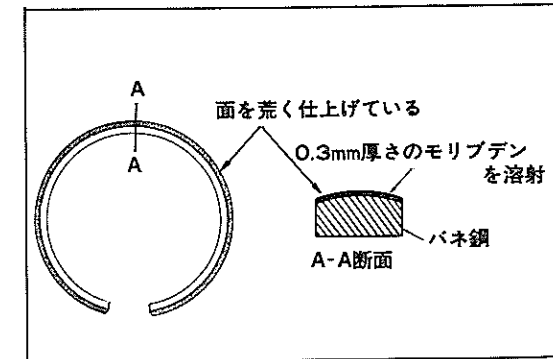
第4-6図 2速シンクロメツシュ作用 G9021



第4-7図 セルフ サーボ作用角比較 S1209 G9021



第4-8図 1速シンクロメツシュ作用 G9023



第4-9図 シンクロナイザ リング G8989

ギヤ抜け防止機構

ハブ スリーブの内面中央部には、なめらかな凹みを設け、ここをシンクロナイザ リングの拡張力により凸部を押し付け、シフト時に節度感をもたせ、シフト完了後の位置決めをすると同時にギヤ抜けを防止しています。

オーバ シフト防止機構

ギヤのスプラインのギヤ側にはオーバ シフト ストツパを設け、ギヤとハブ スリーブの最適かみ合い位置を規制しています。

二重かみ合い防止機構（インタロック機構）

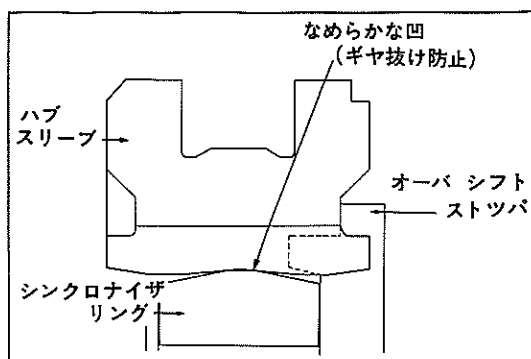
3本のシフト フォーク シャフトのうちシャフト No.2には2か所、シャフト No.1, No.3には1か所みぞを設け、シャフト間には2個のインタロックピンが入っています。たとえばシャフト No.2を動かした場合、2個のインタロックピンはシャフト No.2に押し出され、シャフト No.1, No.3のみぞにはまり込み、シャフト No.1, No.3を固定して2重かみ合いを防止している。

ミス シフト防止機構

1 エクステンションハウジング後端部にセレクトリターン機構を設け、シフトレバーを常に3, 4速側に戻すようにしてミスシフトを防止しています。

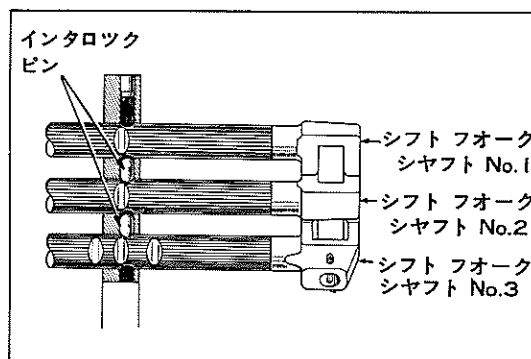
2 リバースミスシフト防止機構

シフトフォークシャフト No.2のセレクトみぞは右図のように先端部(3速側)とシフトフォーク側(4速側)では幅が異なっており、通常走行時にはシフトアンドセレクトレバーはシフトフォークシャフト No.3に組み付けられているリバースレストリクトピンの位置まで動き、5速へのシフトが行なえます。この状態でリバースへシフトしようとシフトフォークシャフト No.2および No.3を同時に動かす状態になりますので、インタロックピンの作用により、リバースシフトは行なえずミスシフトを防止しています。



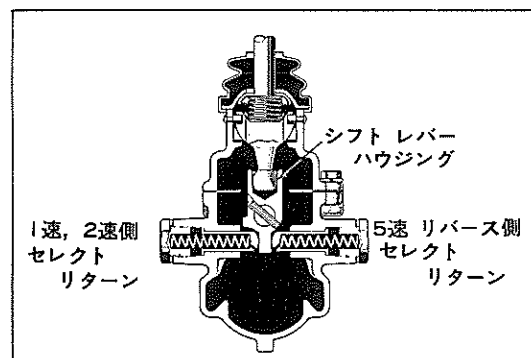
第4-10図 オーバ シフト ストツパ

G9653



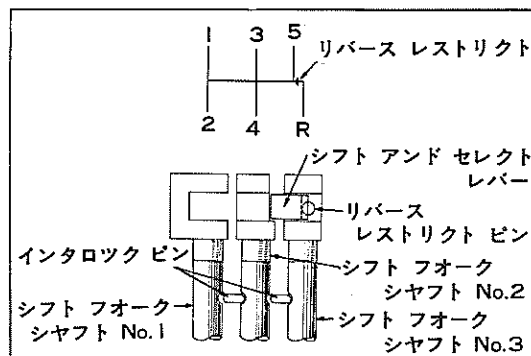
第4-11図 インタロック機構

G9654



第4-12図 セレクト リターン機構

S1178

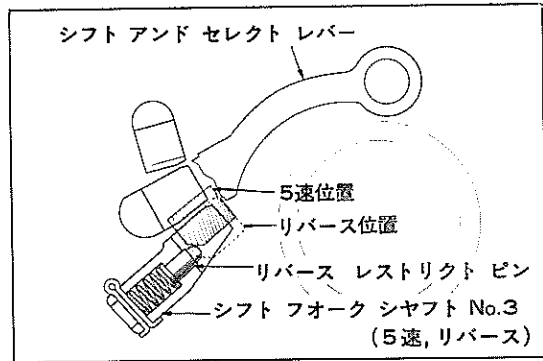


第4-13図 リバース ミス シフト防止作用図

G8990

4

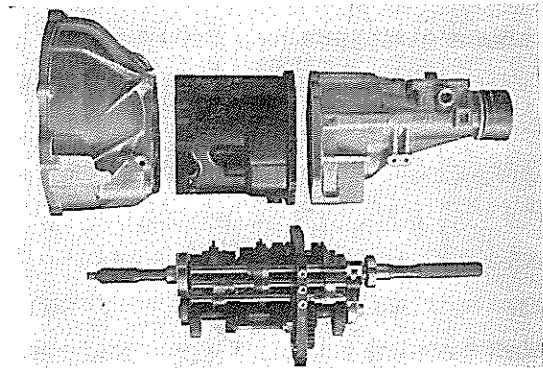
リバース シフト時には、シフト アンド セレクト レバーがシフト フォーク シャフト No.3 のレストリクト ピンを押し下げますので、シフト レバーのセレクト荷重が増し、リバース シフト位置が判別できます。



第4-14図 リバース レストリクト機構図 S1179

トランスミッション構成

トランスミッションはクラッチハウジング、トランスミッションケース、インタミードプレートおよびエクステンションハウジングに分けられ、ギヤ類はすべてインタミードプレートに組み付いた状態でトランスミッションケースから取りはずせます。



第4-15図 トランスミッション構成 C0311

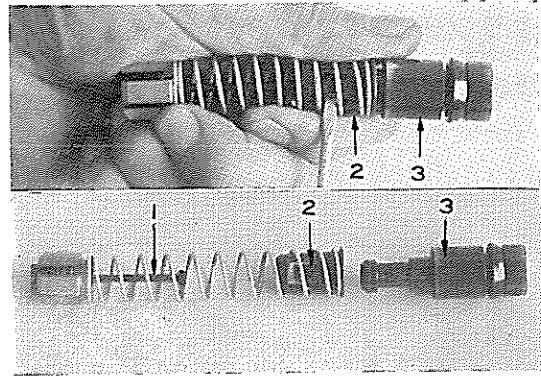
仕 様

第4-1表 クラッチ、トランスミッション仕様

クラッチ ディスク	型 式	乾 燥 単 板		
	フェーシング (外径×内径×厚さ)	224×160×3.5 mm		
	フェーシング全摩擦面積	193×2 cm ²		
	フェーシング材質	セミ モールド A-50		
	トーションラバー個数	6 個		
ダンプ アプスグ	取 り 付 け 高 さ	35.9 mm		
	取 り 付 け 荷 重	417~463 kg		
マスタ シリンダ	型 式	ポ ー ト レ ス		
	内 径	15.870~15.913 mm		
	ピ ス ト ン 外 径	15.811~15.838 mm		
レリーフ シリンダ	内 径	19.050~19.102 mm		
	ピ ス ト ン 外 径	18.995~19.020 mm		
トランスミッション	型 式	前進 1, 2, 3, 4, 5 速 ボルシエタイプセルフサーボシンクロメツシュ 後退 選択しゆう動式		
	変 速 比	1	速	3.055
		2	速	1.899
		3	速	1.296
		4	速	1.000
5 後		速	0.858	
操 作 方 式	フ ロ ア シ フ ト			

4 ピストンを分解する。

- (1) ピストン リターン スプリング リテーナ(2)のつめを起し、ピストン(3)から取りはずす。
- (2) ピストン リターン スプリング リテーナ(2)とインレット バルブ コネクティング ロッド(1)を切り離す。



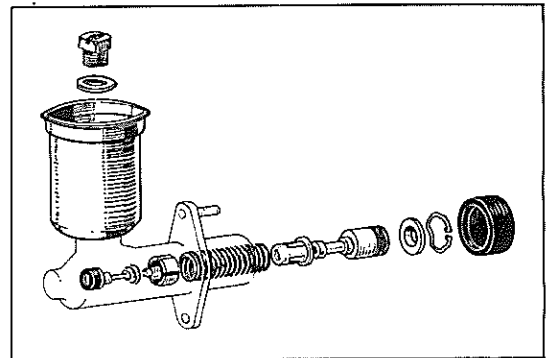
第4-19図 ピストン分解

B7625 B7626

点 検

各部品を洗浄して次の項目について点検し、不良の場合は交換する。

- 1 マスタ シリンダ内径面およびピストン外径面の損傷，偏摩耗
すき間限度 0.15 mm
- 2 コンプレッション スプリング，コニカル スプリングの衰損
- 3 リザーバの損傷
- 4 リザーバ キャップの通気穴詰まり，損傷
- 5 リザーバ フロートの損傷
- 6 シリンダ カップ，インレット バルブ，コネクティング ロッド，ケース，スプリング リテーナの変形，損傷，摩耗



第4-20図 点 検

G9655

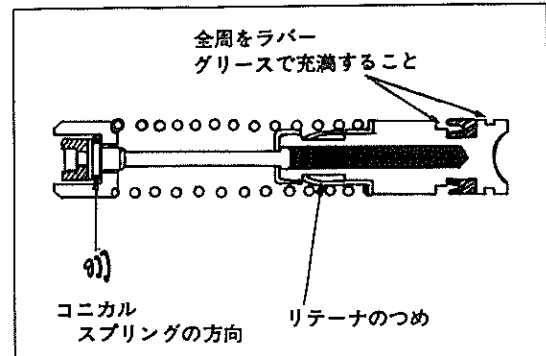
組み付け

各部品をきれいなブレーキフルードで洗浄してから分解作業の逆に組み付ける。

注

- 1 コニカル スプリングの方向に注意する。
- 2 スプリング リテーナのつめを確実にたおす。
- 3 シリンダ カップおよびピストンのみぞ部をラバー グリースで充満する。
- 4 リザーバ セット ボルト

締め付けトルク 200~300 kg-cm



第4-21図 ピストン組み付け

G9656

取り付け

取りはずし作業の逆に行なう。

注

- 1 各部締め付けトルク
マスタ シリンダ ボデー
×ダツシユ パネル 100~160 kg-cm
マスタ シリンダ ボデー
×ユニオン ボルト 350~650 kg-cm
- 2 ペダル高さおよび遊びを点検する。

ペダル高さ 153~163 mm

(アスファルト シートから)

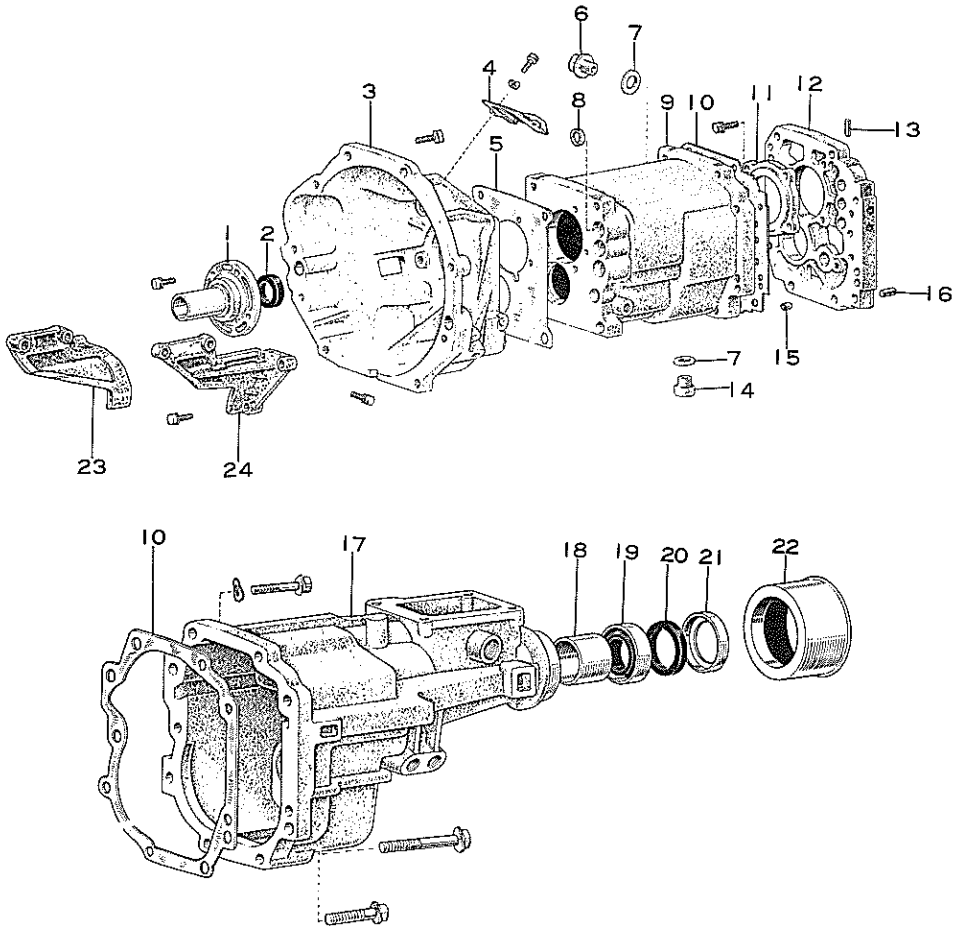
遊 び 35~50 mm

レリーズ フォーク先端の遊び 2.0~3.0 mm

- 3 エア抜きを行なう。

トランスミッション

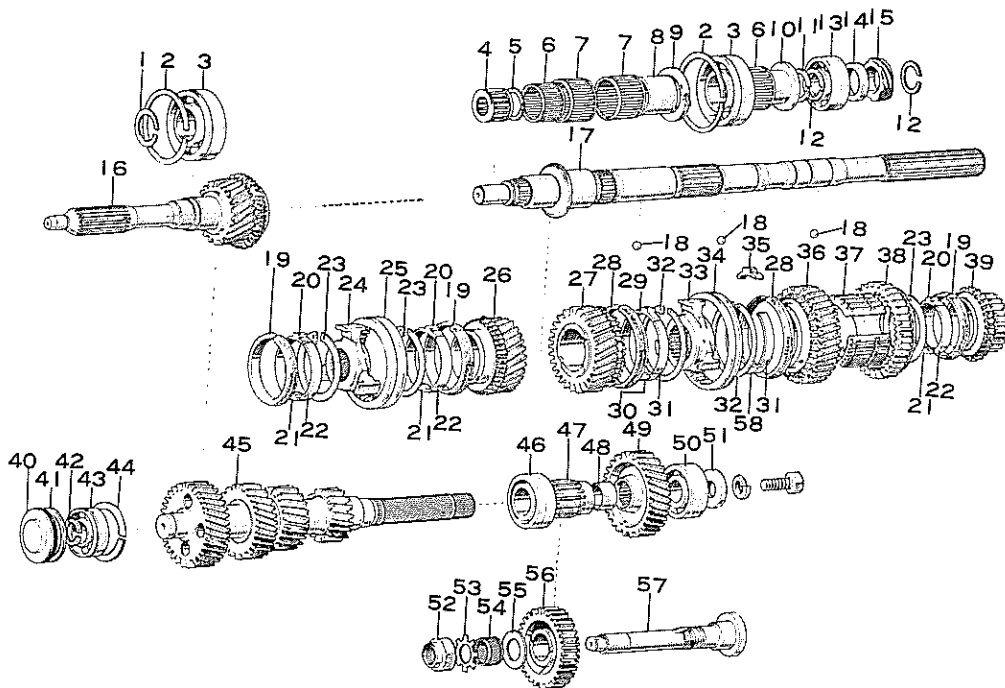
構成部品



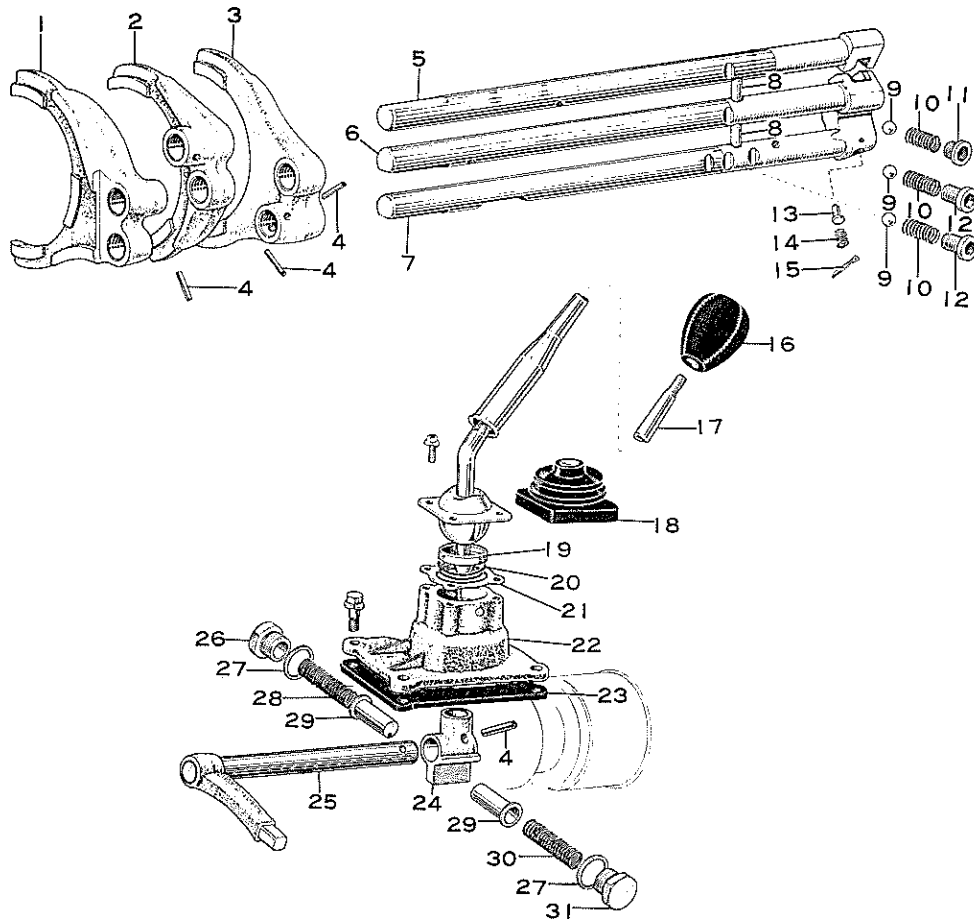
- | | | | |
|----|----------------------------|----|---------------------------------------|
| 1 | リテーナ, ベアリング フロント | 14 | プラグ サブ アッセンブリ, ウィズ ヘッド
ストレート スクリュー |
| 2 | シール, タイプ T オイル | 15 | ピン, リング |
| 3 | ハウジング, クラッチ | 16 | ピン, ストレート |
| 4 | カバー, クラッチ ハウジング, No.1 | 17 | ハウジング, エクステンション |
| 5 | ガスケット, フロント ベアリング リテーナ | 18 | ブッシュ, バイメタル フォームド |
| 6 | プラグ, トランスミッション ケース カバー | 19 | シール, タイプ T オイル |
| 7 | ガスケット, ドレーン プラグ | 20 | シール, ダスト |
| 8 | プラグ, タイト | 21 | リテーナ, エクステンション ハウジング ダスト
シール |
| 9 | ケース, トランスミッション | 22 | デフレクタ, エクステンション ハウジング ダスト |
| 10 | ガスケット, エクステンション ハウジング | 23 | プレート, ステプナ, ライト |
| 11 | リテーナ, アウトプット シャフト リヤ ベアリング | 24 | プレート, ステプナ, レフト |
| 12 | プレート, トランスミッション インターミディット | | |
| 13 | ピン, ストレート | | |

第4-22図 トランスミッション構成部品 (1)

S1679 S1680



- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| 1 リング, シヤフト スナツプ | 30 ブロツク, シンクロナイザ アンカ, No.2 |
| 2 リング, シヤフト スナツプ | 31 バンド, シンクロナイザ プレーキ, No.1 |
| 3 ベアリング | 32 リング, シヤフト スナツプ |
| 4 ベアリング, ニードル ローラ | 33 ハブ, トランスミツション クラツチ, No.1 |
| 5 リング, シヤフト スナツプ | 34 スリーブ, トランスミツション ハブ, No.1 |
| 6 ベアリング, ニードル ローラ | 35 ブロツク, シンクロナイザ スラスト, No.1 |
| 7 ベアリング, ニードル ローラ | 36 ギヤ サブ アツセンブリ, ファースト |
| 8 レース, ファースト ギヤ ベアリング インナ | 37 ハブ, トランスミツション クラツチ, No.3 |
| 9 ワツシヤ, ファースト ギヤ スラスト | 38 ギヤ, リバース |
| 10 レース, ファイフス ギヤ ベアリング インナ | 39 ギヤ サブ アツセンブリ, ファイフス |
| 11 リング, シヤフト スナツプ | 40 カバー サブ アツセンブリ, カウンタシヤフト |
| 12 リング, シヤフト スナツプ | 41 スベーサ |
| 13 ベアリング | 42 リング, シヤフト スナツプ |
| 14 スベーサ | 43 ベアリング |
| 15 ギヤ, スピードメータ ドライブ | 44 リング, シヤフト スナツプ |
| 16 シヤフト サブ アツセンブリ, インプツト | 45 ギヤ, カウンタ |
| 17 シヤフト, アウトプツト | 46 ベアリング, シリンドリカル ローラ |
| 18 ボール, リバース シフト レストリクト | 47 ギヤ, カウンタシヤフト リバース |
| 19 リング, シンクロナイザ, No.2 | 48 スベーサ |
| 20 ブロツク, シンクロナイザ スラスト, No.3 | 49 ギヤ, カウンタシヤフト ファイフス |
| 21 ブロツク, シンクロナイザ アンカ, No.3 | 50 ベアリング |
| 22 バンド, シンクロナイザ プレーキ, No.2 | 51 スベーサ |
| 23 リング, シヤフト スナツプ | 52 ワツツ |
| 24 ハブ, トランスミツション クラツチ, No.2 | 53 ワツシヤ |
| 25 スリーブ, トランスミツション ハブ, No.2 | 54 ベアリング, ニードル ローラ |
| 26 ギヤ サブ アツセンブリ, サード | 55 スベーサ |
| 27 ギヤ サブ アツセンブリ, セカンド | 56 ギヤ, リバース アイドラ ギヤ |
| 28 リング, シンクロナイザ, No.1 | 57 シヤフト, リバース アイドラ ギヤ |
| 29 ブロツク, シンクロナイザ スラスト, No.2 | 58 ブロツク, シンクロナイザ アンカ, No.1 |



- | | | | |
|----|-------------------------|----|-------------------------------------|
| 1 | フォーク, ギヤ シフト, No.2 | 18 | ブーツ, シフト アンド セレクト レバー |
| 2 | フォーク, ギヤ シフト, No.1 | 19 | シート, トランスミッション シフト レバー ボール |
| 3 | フォーク, ギヤ シフト, No.3 | 20 | スプリング, コニカル |
| 4 | ピン, スロットッド スプリング | 21 | ガスケット, コントロール シフト レバー
リテーナ, No.2 |
| 5 | シャフト, ギヤ シフト フォーク, No.1 | 22 | リテーナ サブ アッセンブリ, コントロール
シフト レバー |
| 6 | シャフト, ギヤ シフト フォーク, No.2 | 23 | パツフル, ユクステンション ハウジング オイル |
| 7 | シャフト, ギヤ シフト フォーク, No.3 | 24 | ハウジング, シフト バレー |
| 8 | ピン, シフト インタロック | 25 | シャフト サブ アッセンブリ, シフト レバー,
No.1 |
| 9 | ボール | 26 | プラグ ウイズ ヘッド ストレート スクリュ |
| 10 | スプリング, コンプレッション | 27 | ガスケット |
| 11 | プラグ, ウイズ ヘッド ストレート スクリュ | 28 | スプリング, コンプレッション |
| 12 | プラグ, ウイズ ヘッド ストレート スクリュ | 29 | ピン, リバース レストリクト |
| 13 | ピン, リバース レストリクト | 30 | スプリング, コンプレッション |
| 14 | スプリング, コンプレッション | 31 | プラグ, ウイズ ヘッド ストレート スクリュ |
| 15 | ピン, コツタ | | |
| 16 | ノツプ サブ アッセンブリ, シフト レバー | | |
| 17 | レバー アッセンブリ, シフト | | |

第4-24図 トランスミッション構成部品

S1682 S1683

取りはずし

- 1 バッテリーの⊕端子配線を切り端す。
- 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 バック アツパ ランプ ワイヤを切り離す。
- 4 室内からシフト レバーを取りはずす。
 - (1) コンソール ボックスを取りはずす。
 - (2) シフト レバー ブーツを取りはずす。
 - (3) シフト レバーとシフト レバー リテーナとの取り付けスクリュ4本を取り、シフト レバーを取りはずす。
- 5 車両前後をジャッキ アップスタンドでささえる。
- 6 クラッチ リリーズ シリンダを取りはずす。
- 7 エキゾースト パイプをフランジ部から切り離し、クランプを取りはずす。
- 8 パーキング ブレーキ イコライザ サポート ブラケットを取りはずす。
- 9 スピードメータ ケーブルを取りはずす。
- 10 プロペラ シャフトを取りはずす。

注

トランスミッションからオイルの流出を防ぐため、SST〔09325-20010〕をエクステンションハウジングにそう入しておく。

- 11 トランスミッションをジャッキでささえ、エンジン リヤ サポート メンバを取りはずす。

注

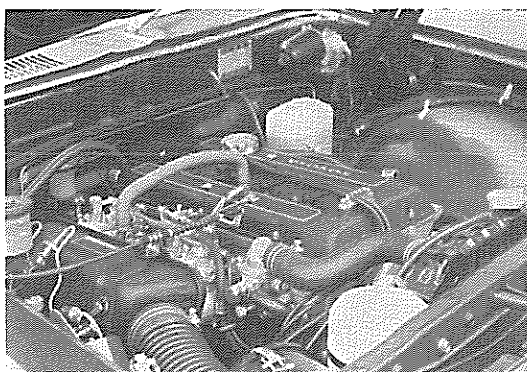
ジャッキに当て木をすること。

- 12 ジャッキをおろしてスタータの取り付けボルトおよびナットを取り、スタータを前方に引き出しておく。

注

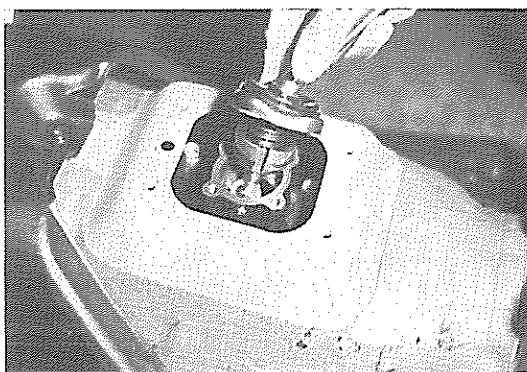
シリンダヘッドカバー後部にウエスを当てカウルを保護すること。

- 13 クラッチ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を車両から取りはずす。



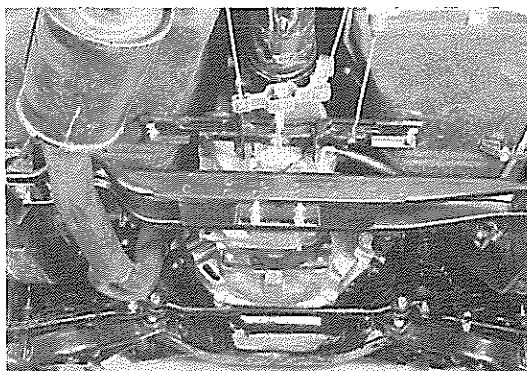
第4-25図 エンジン ルーム

C1158



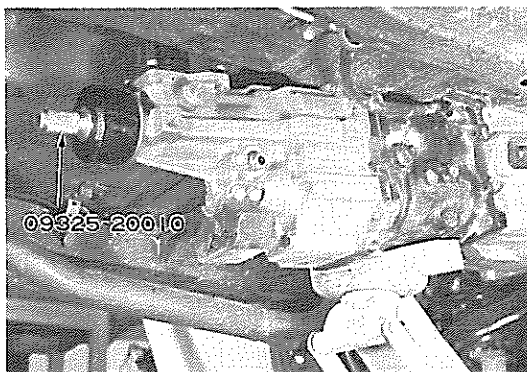
第4-26図 シフト レバー取りはずし

B9916



第4-27図 下回り取りはずし

C1214



第4-28図 トランスミッション取りはずし

C1215

分 解

- 1 クラッチ ハウジングをトランスミッション ケースから取りはずす。

注

クラッチ リリーズ フォーク, リリーズ ベアリング およびリリーズ ハブ付きで取りはずす。

- 2 エクステンション ハウジングを取りはずす。

- (1) バック アップ ランプ スイッチ, スピードメータ ドリブン ギヤおよびストレー ト スクリュ プラグを取り, スプリング, リバース レストリクト ピンを取りはずす。

- (2) コントロール シフト レバー リテーナ, シフト レバー ボール シート, コニカルスプリング および エクステンション ハウジング オイル バツフルを取りはずす。

- (3) エクステンション ハウジングを取りはずす。

注

シフト レバー ハウジングをリヤ側からみて反時計 方向に回し, シフト アンド セレクト レバーとフ ォーク シャフトのかん合を解いて, エクステンシ ョン ハウジングを取りはずす。

- (4) スロットテッド ピンを取り, シフト レバ ー シャフト No.1 およびシフト レバー ハウジングを取りはずす。

- 3 トランスミッション ケースを取りはずす。

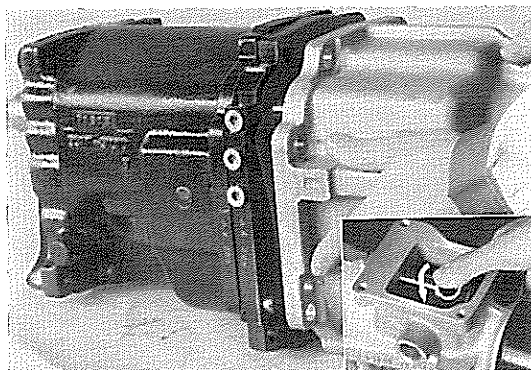
- (1) フロント ベアリング リテーナ, カウン タシャフト カバー およびスペーサを取り, SST〔09905-00010〕を使用してス ナツプ リングをインプット シャフト ベアリングおよび カウンタ ベアリング から取りはずす。

注

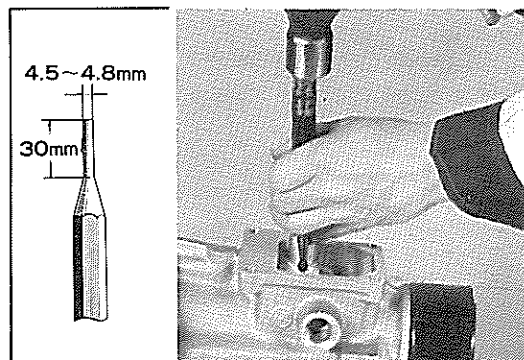
カウンタシャフト カバーを取るときはカウンタ リ ヤ側からフロント側へ少し押しとよい。



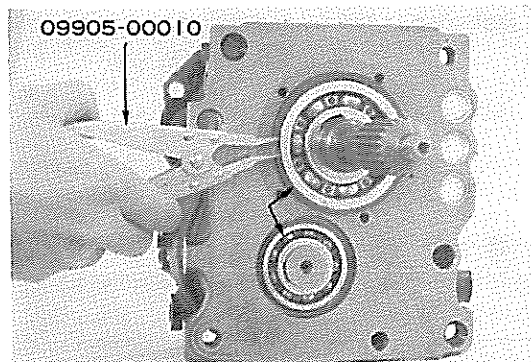
第4-29図 クラッチ ハウジング取りはずし C1159



第4-30図 エクステンション ハウジング取りはずし C1161 C1160



第4-31図 スロットテッド ピン打ち抜き C1162 G0642

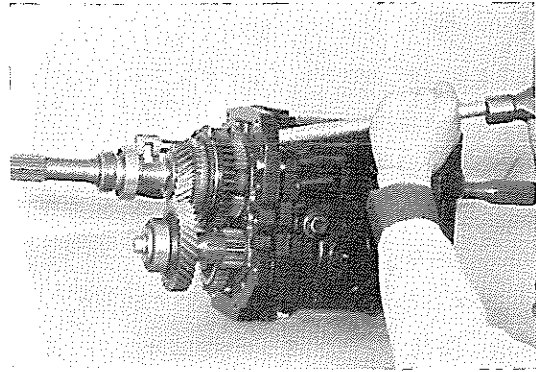


第4-32図 トランスミッション ケース取りはずし B8453

- (2) トランスミッション ケースをインタミ
ーデイト プレートから切り離して前方
へ抜き出す。

注

インプット シャフト、アウトプット シャフト、カ
ウンタ ギヤ等がすべてインタミデイト プレート
に組み付いた状態で取りはずせる。

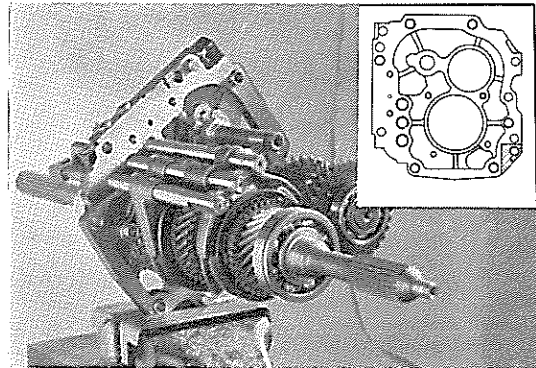


第4-33図 トランスミッション ケース C1163
取りはずし

- 4 インタミデイト プレートをバイスに固定
する。

注

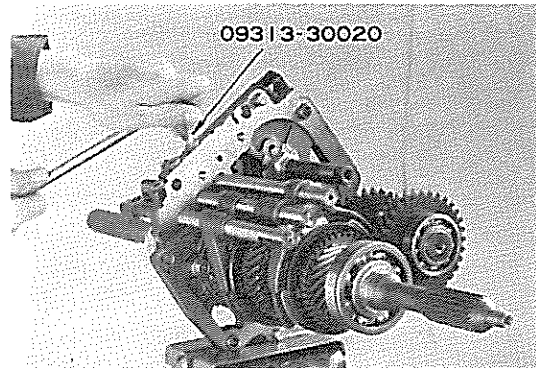
インタミデイト プレートをバイスに固定する
ときは、銅板または右図の斜線部分をはさみトランス
ミッション ケースおよびエクステンション ハウジ
ングとの合わせ面に傷の付かないようにする。



第4-34図 インタミデイト プレート G7900 C1164
取り付け

- 5 シフト フォークを取りはずす。

- (1) SST〔09313-30020〕を使用してストレ
ート スクリュ プラグを取り、スプリン
グを取りはずす。

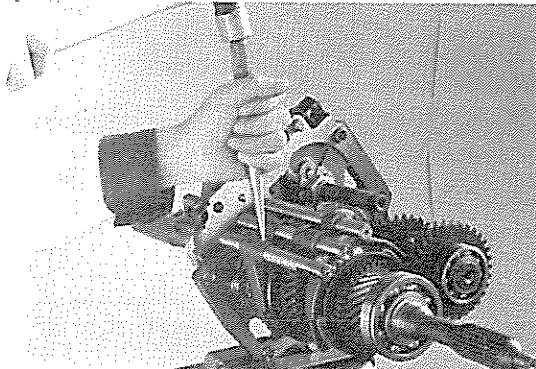


第4-35図 シフト フォーク取りはずし C1165

- (2) スロットテッド スプリング ピンを各シフ
ト フォークから打ち抜く。
(3) ギヤ シフト フォーク シャフト No.3,
No.2, No.1 の順に後方に抜き、シフト
フォークを取りはずす。

注

インタロック ピン 2 個 および ボール 3 個を紛失し
ないこと。



第4-36図 シフト フォーク取りはずし C1166

- 6 SST〔09905-00010〕を使用してスナツプ リングを取り、スピードメータ ドライブ ギヤ およびスパーサを取りはずす。

注

ボールを紛失しないこと。

- 7 SST〔09950-20010〕を使用してアウトプット シャフト リヤ ベアリングを取り、スナツプ リングを取りはずす。
- 8 カウンタシャフト リヤ ボルトを取り、SST〔09950-20010〕を使用してベアリングを取りはずす。

注

ギヤを二重かみ合いにするとよい。

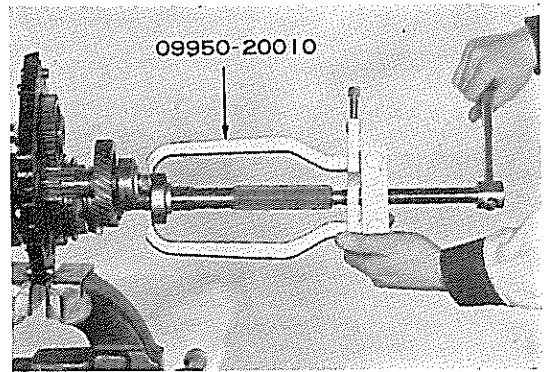
- 9 カウンタシャフト フィフス ギヤ、スパーサ およびカウンタシャフト リバース ギヤを取りはずす。

- 10 SST〔09905-00010〕を使用してスナツプ リングを取り、フィフス ギヤ セット、ニードル ローラ ベアリングおよびフィフス ギヤ ベアリング インナ レースを取りはずす。

注

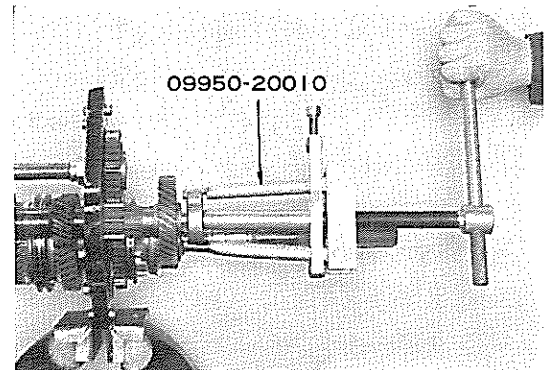
ボール（フィフス ギヤ プッシュ ロック用）を紛失しないこと。

- 11 リバース ギヤおよびクラッチ ハブ No.3 を取りはずす。
- 12 リバース アイドラ ギヤを取りはずす。
- (1) ナットおよびワツシヤのカシメをとき、SST〔09326-22010〕を使用してナットを取りはずす。
 - (2) リバース アイドラ シャフトを後方へ抜き出し、リバース アイドラ ギヤ、ニードル ローラ ベアリングおよびスパーサを取りはずす。



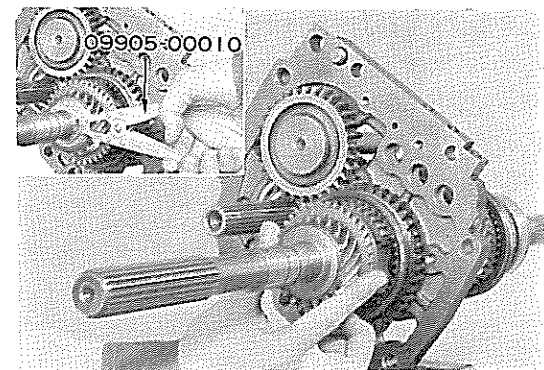
第4-37図 ベアリング取りはずし

C1167



第4-38図 ベアリング取りはずし

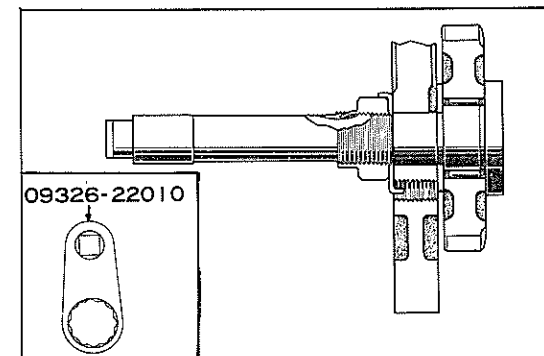
C1168



第4-39図 フィフス ギヤ セット

C1169 C1170

取りはずし

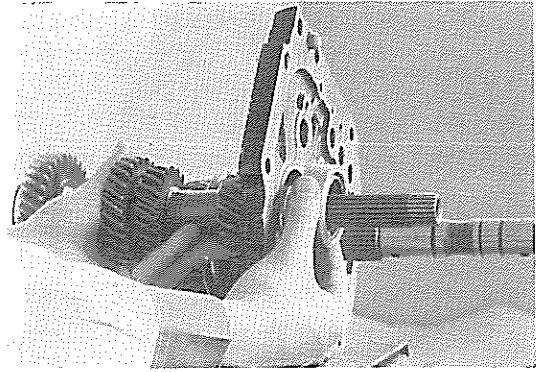


第4-40図 リバース アイドラ ギヤ

G9657 G9658

取りはずし

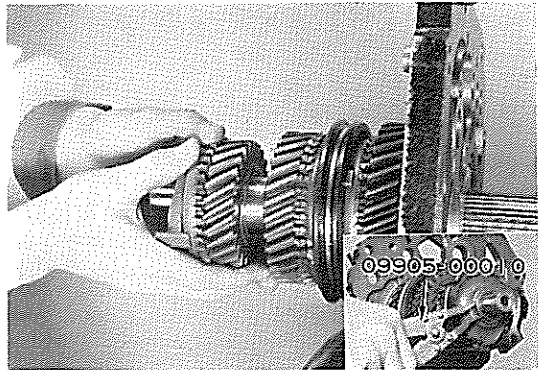
- 13 シリンダリカル ローラ ベアリングのアウトレースを後方へ押し、ベアリングを取り、カウンタギヤをインタミードイトプレートから取りはずす。



第4-41図 カウンタギヤ取りはずし C1171

- 14 アウトプットシャフトを分解する。

- (1) インプットシャフト、ニードルローラベアリングおよびハブスリーブ No.2 をアウトプットシャフトから取りはずす。
- (2) SST (09905-00010) を使用してスナップリングを取り、クラッチハブ No.2、サードギヤセットおよびニードルローラベアリングを取りはずす。
- (3) インタミードイトプレートをバイスから取りはずし、プレスを使用してアウトプットシャフトをインタミードイトプレートから取りはずす。
- (4) ファーストギヤスラストワツシヤ、ファーストギヤセット、ニードルローラベアリングおよびベアリングインナレースを取りはずす。

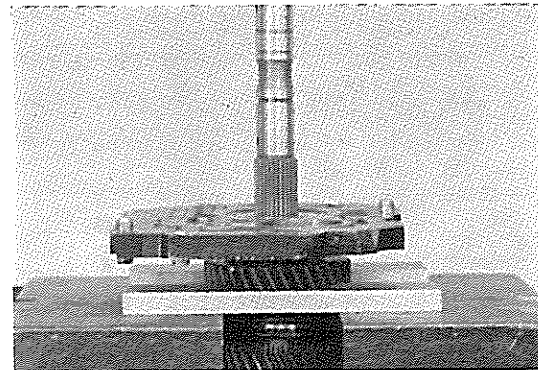


第4-42図 サードギヤセット取りはずし C1172 C1173

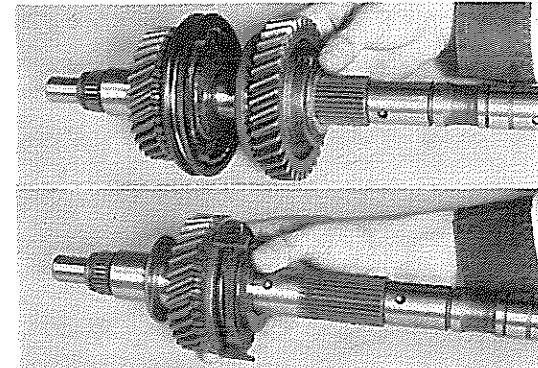
注

ボール (ベアリングインナレース No.1 およびスラストワツシヤロック用) を紛失しないこと。

- (5) クラッチハブ No.1 およびハブスリーブを取りはずす。
 - (6) セカンドギヤセットおよびニードルローラベアリングを取りはずす。
- 15 アウトプットシャフトリヤベアリングリテーナをインタミードイトプレートから取り、ベアリングを取りはずす。



第4-43図 アウトプットリヤベアリング取りはずし C1174



第4-44図 各ギヤセット取りはずし C1175 C1176

点 検

分解した各部品を洗浄した後、次の項目について点検し、不具合のある場合は交換する。

シンクロナイザ リング

- 1 定盤の上にハブ スリーブおよびギヤ セットを置き、定盤よりギヤ背面までの高さを測定する。

ファースト, 限度	44.6 mm
セカンド 基準値	45.0~47.2 mm
サード, 限度	43.9 mm
フォース 基準値	44.3~46.5 mm

- 2 ファイフス用のシンクロナイザ リングの測定は、リバース ギヤの上にギヤ セットを乗せ、リバース ギヤ上面よりスプライン ピース背面までの高さを測定する。

限度	10.0 mm
基準値	10.5~12.5 mm

注

- 1 ギヤ セットはシンクロナイザ リングとハブ スリーブのテーパ面が軽く接触するように乗せ、ギヤを強く押し込まないこと。
- 2 インプット シャフトに組み付けられているフォース用のシンクロナイザ リングの測定は、シンクロナイザ リングをサード ギヤに組み換えて測定する。
- 3 測定は4か所で行ない平均値をとる。

スラスト ブロツク, アンカ ブロツク

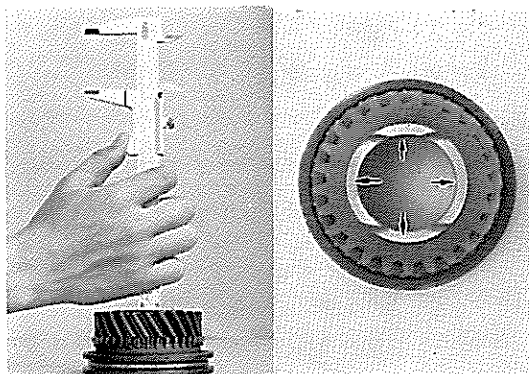
およびブレーキ バンド

- 1 スラスト ブロツク(1), アンカ ブロツク(3)とシンクロナイザ リング, ブレーキ バンド(2)との接触部の損傷, 摩耗
- 2 アンカ ブロツクとギヤみぞとの接触部の損傷, 摩耗

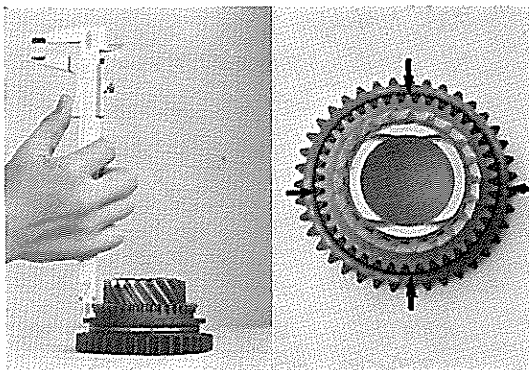
アウトプット シャフト, ベアリング インナレース, ファースト ギヤ スラスト ワツシャ

- 1 シャフトの振れをセンタ ベアリング取り付け部の円周上で測定する。

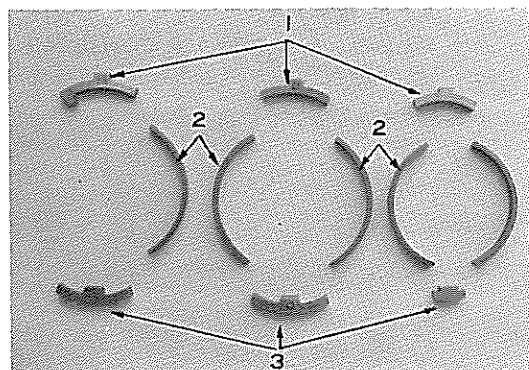
振れ限度	0.03 mm
------	---------



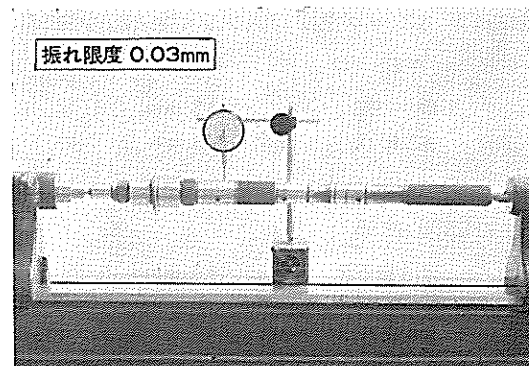
第4-45図 シンクロナイザ リング点検 C1177 C1178



第4-46図 ファイフス シンクロナイザ リング点検 C1179 C1180

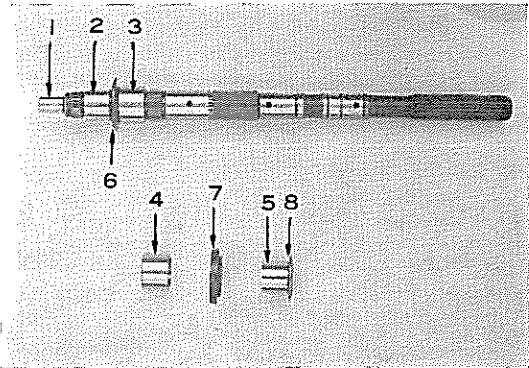


第4-47図 スラスト ブロツク, アンカ ブロツク, C1181
ブレーキ バンド点検



第4-48図 アウトプット シャフト振れ点検 C1182

- 2 シャフト先端のニードル ローラ ベアリング 接触面(1)の損傷, 摩耗
- 3 シャフトおよびベアリング インナ レースの ニードル ローラ ベアリング接触面(2), (3), (4), (5)の損傷, 摩耗
- 4 シャフトおよびベアリング インナ レースの フランジ部(6), (8)およびファースト ギヤ スラスト ワツシャ(7)のスラスト面の損傷, 摩耗

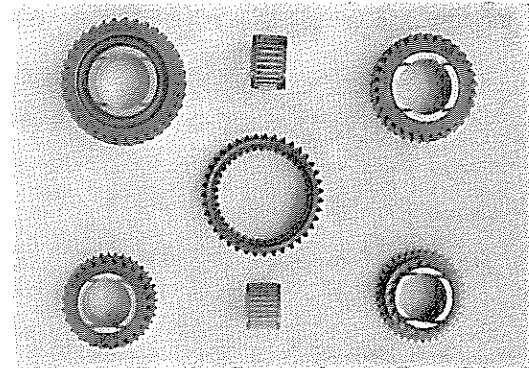


第4-49図 アウトプット シャフト点検 C1183

ファースト, セカンド, サード,

ファイフス, リバース各ギヤ

- 1 各ギヤの歯面, スラスト面, 内径面およびアンカ ブロックかん合部の損傷, 摩耗
- 2 アウトプット シャフト センタ, リヤ ベアリングおよびニードル ローラ ベアリングの損傷, 摩耗



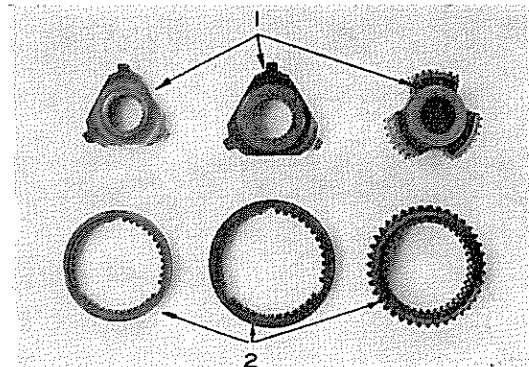
第4-50図 ギヤ, ニードル ローラ ベアリング点検 C1184

油すき間	限 度	0.06 mm
ファースト, セカンド		
ギヤ	基準値	0.009~0.051 mm
サード, ファイフス		
ギヤ	基準値	0.009~0.053 mm

クラツチ ハブ, ハブ スリーブ

およびシフト フォーク

- 1 ハブ(1)およびハブ スリーブ(2)のスプラインの損傷, 摩耗
- 2 ハブとギヤとの接触面の損傷, 摩耗



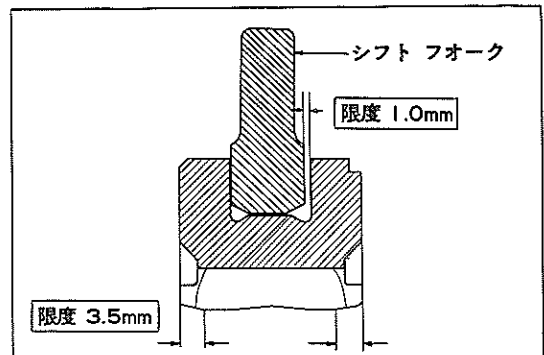
第4-51図 ハブ, ハブ スリーブ点検 C1185

- 3 ハブ スリーブ内面のスプライン テーパー部の損傷, 摩耗

限 度	3.5 mm
基 準 値	2.05~2.25 mm

- 4 ハブ スリーブとシフト フォークとの接触面の損傷, 摩耗

すき間限度	1.0 mm
-------	--------



第4-52図 ハブ スリーブ, シフト フォーク点検 G9659

インプット シャフト

- 1 ギヤの歯面，スプラインおよびアンカ プロックかん合部の損傷，摩耗

注

インプット シャフトに組み付けられているフォース用のシンクロナイザ リングの測定は，シンクロナイザ，リングをサード ギヤに組み換えて行なう。
(P4-17参照)

- 2 ニードル ローラ ベアリングおよびシャフト内径面の損傷，摩耗
- 3 ベアリング（トランスミツション フロント用）の損傷，摩耗およびベアリングのボールに手で圧力をかけながら回転させたときの異常な手ごたえや引っかかり

- 4 インプット シャフト ベアリング交換

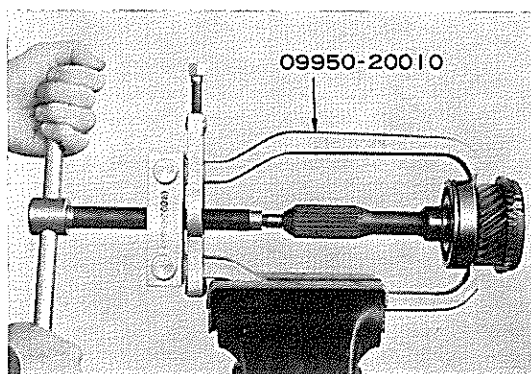
- (1) スナツプ リングを取りはずす。
- (2) SST〔09950-20010〕を使用してベアリングを取りはずす。
- (3) SST〔09506-30010〕およびプレスを使用してベアリングを圧入する。
- (4) スナツプ リングを選択し，シャフトに組み付ける。

注

ベアリングは不良の場合以外は取りはずさないこと。

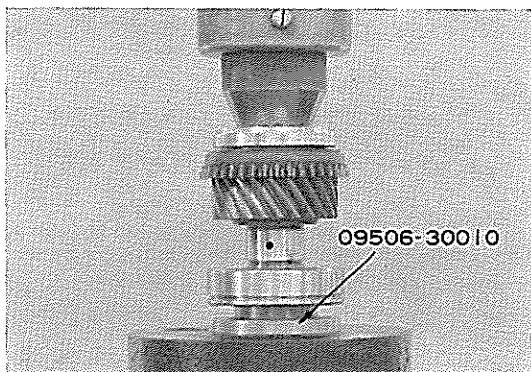
カウンタ ギヤ

- 1 カウンタ ギヤ，カウンタシャフト フィフスおよびリバース ギヤの歯面の損傷，摩耗
- 2 フロント(1)およびリヤ ベアリング(2)の損傷，摩耗
- 3 シリンドリカル ローラ ベアリングおよびインナ レースの損傷，摩耗



第4-53図 ベアリング取りはずし

C1186

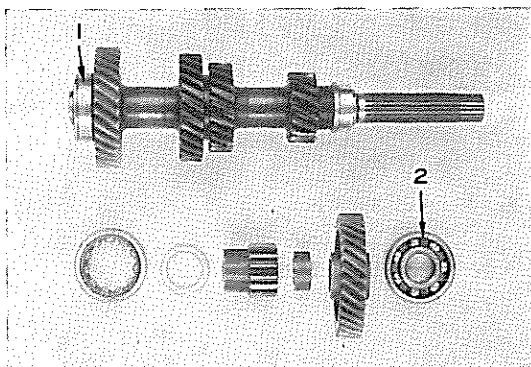


第4-54図 ベアリング組み付け

C1187

第4-2表 スナツプ リング厚さ

品番	厚さ (mm)	識別マーク
90520-30214	2.05~2.10	0
90520-30215	2.10~2.15	1
90520-30216	2.15~2.20	2
90520-30217	2.20~2.25	3
90520-30218	2.25~2.30	4
90520-30219	2.30~2.35	5

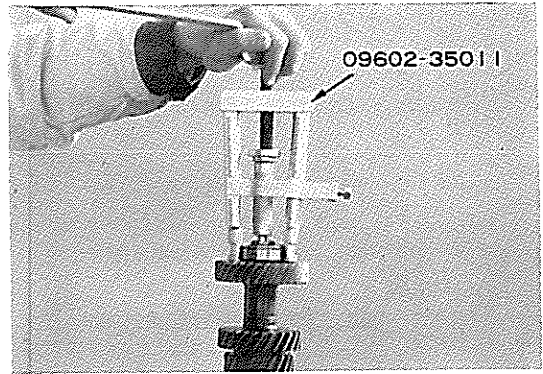


第4-55図 カウンタ ギヤ点検

C1188

4 フロントおよびセンタ ベアリング交換

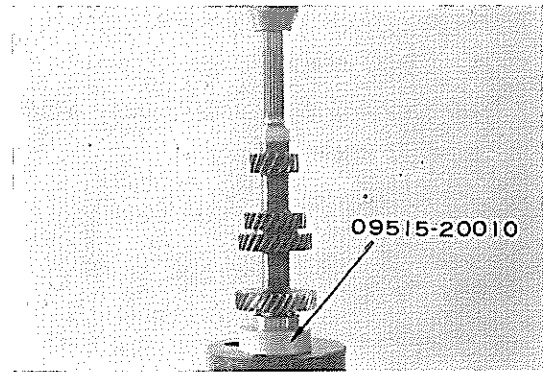
- (1) フロントはスナツプ リングを 取りはずす。
- (2) SST〔09602-35011〕を使用してフロントベアリングを取りはずす。
SST〔09950-20010〕を使用してセンタベアリングのインナ レースを 取りはずす。



第4-56図 ベアリング取りはずし

B9922

- (3) SST〔09515-20010〕およびプレスを使用してフロントベアリングおよびセンタベアリングのインナ レースを 圧入する。
- (4) フロントはスナツプ リングを 組み付け



第4-57図 ベアリング組み付け

C1189

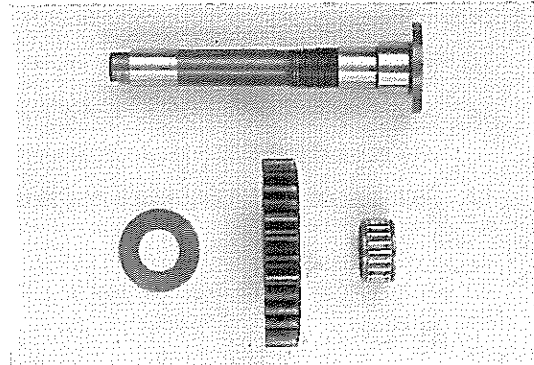
注

ベアリングは不良の場合以外は取りはずさないこと。

リバース アイドラ ギヤ

- 1 ギヤの歯面および内径面の損傷, 摩耗
- 2 ニードル ローラ ベアリングの損傷, 摩耗
- 3 シャフトのニードル ローラ ベアリング接触面の損傷, 摩耗

油すき間	限度	0.05 mm
	基準値	0.007~0.045 mm

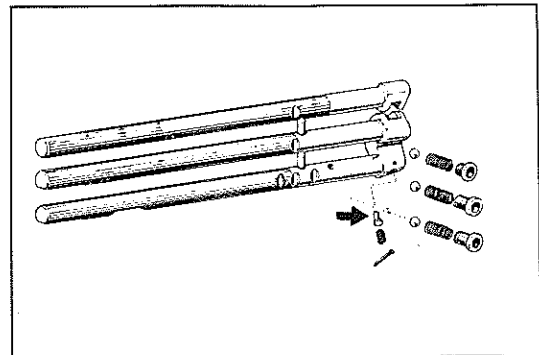


第4-58図 リバース アイドラ ギヤ点検

C1190

シフト フォーク シャフト関係

- 1 シャフトの各しゆう動部の損傷, 摩耗
- 2 スプリング, ボール, インタロツク ピンの損傷, 摩耗
- 3 リバース レストリクト ピンの損傷, 摩耗
(右図矢印部)

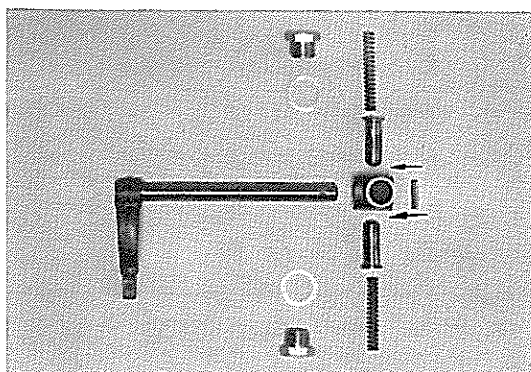


第4-59図 シフト フォーク シャフト点検

S1682

シフト レバー ハウジング, リバース レストリクト ピンおよびシフト レバー シャフト

- 1 シフト レバー ハウジングとレストリクト ピンとの接触部 (右図矢印部) の損傷, 摩耗
- 2 シフト レバー シャフトの損傷, 摩耗
- 3 スプリングの衰損

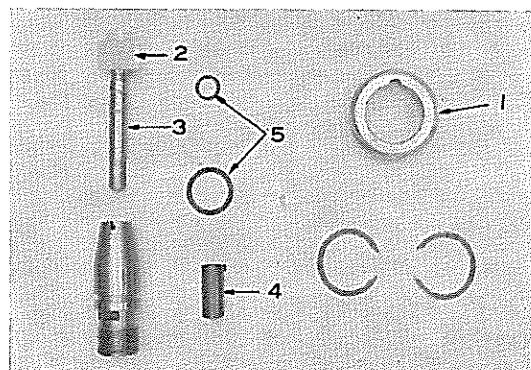


第4-60図 シフト レバー シャフト点検

C1191

スピードメータ ドライブ ギヤおよびドリブン ギヤ

- 1 ドライブ ギヤ(1)およびドリブン ギヤ(2)歯面の損傷, 摩耗
- 2 ドリブン ギヤのシャフト(3), ブシュ(4)および O リング(5)の損傷, 摩耗

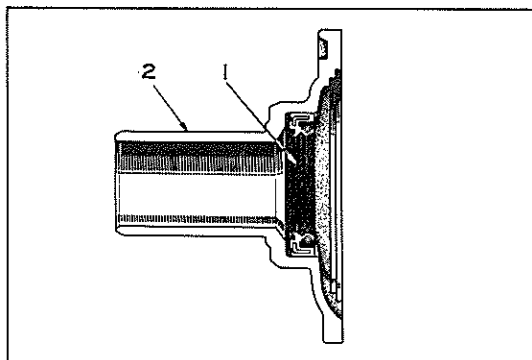


第4-61図 スピードメータ ギヤ点検

B8474

フロント ベアリング リテーナ

- 1 タイプ T オイル シールのリップ部 (1) の損傷, 摩耗
- 2 クラッチ レリーズ ハブしゅう動部 (2) の損傷, 摩耗

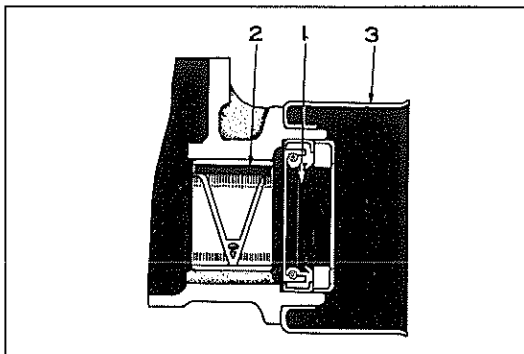


第4-62図 フロント ベアリング リテーナ点検

G6374

エクステンション ハウジング

- 1 タイプ T オイル シールのリップ部 (1) の損傷, 摩耗
- 2 ブシュ(2)の損傷, 摩耗
- 3 ダスト デフレクタ (3) の損傷, 取り付け状態



第4-63図 エクステンション ハウジング点検

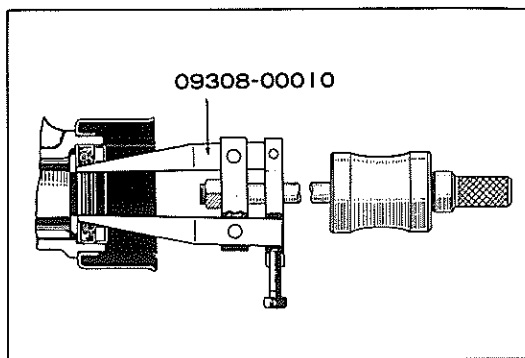
G9660

4 オイル シール交換

- (1) SST〔09308-00010〕を使用してオイルシールを取りはずす。
- (2) SST〔09325-20010〕を使用してオイルシール、ダストシールの順に組み付ける。

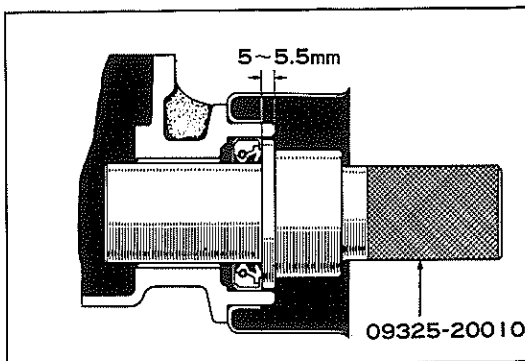
注

- 1 オイルシールのリップ部にはグリースを塗布すること。
- 2 オイルシール打ち込み寸法
エクステンションハウジング端面から
5.0~5.5 mm



第4-64図 オイルシール取りはずし

G9661



第4-65図 オイルシール組み付け

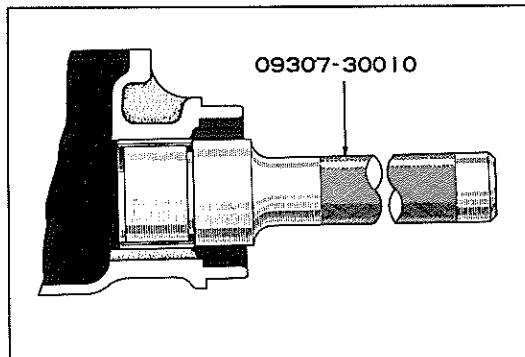
G9662

5 バイメタル フォームド ブシユ交換

- (1) タイプ T オイルシールを取りはずす。
- (2) エクステンションハウジング後部をピストンヒータ（オイルバスタイプ）で80~100°Cに加熱して、SST〔09307-30010〕およびプレスを使用して抜き取る。
- (3) エクステンションハウジング後部を80~100°Cに再加熱して新品のバイメタルフォームドブシユをSST〔09307-30010〕およびプレスを使用して圧入する。

注

組み付けの際ブシユのオイルみぞとエクステンションハウジングのオイルみぞを合わせること。



第4-66図 ブシユ交換

G7749

- (4) 新品のタイプ T オイルシールを組み付ける。

組み付け

1 各ギヤ セット組み付け

注

- 1 シンクロナイザ リングの外径面, 内径面にギヤ オイルを塗布してギヤに組み付けること。
- 2 シンクロナイザ リングはリング側面のテーケン マークを上にしてギヤに組み付ける。

- (1) ファースト ギヤにスラスト ブロツク No.1, アンカ ブロツク No.1, ブレーキ バンド No.1 およびシンクロナイザ リング No.1を組み付け, スナツプ リングを組み付ける。
- (2) シンクロナイザ リングの外径寸法(L)が86.2~86.6mmであることを確認する。
- (3) セカンド ギヤにスラスト ブロツク No.2, アンカ ブロツク No.2, ブレーキ バンド No.1 およびシンクロナイザ リング No.1 を組み付け, スナツプ リングを組み付ける。

注

セカンド用のスラスト ブロツクおよびアンカ ブロツクには識別マーク(○印)がある。

- (4) シンクロナイザ リング No.1 の外径寸法(L)が86.2~86.6mmであることを確認する。
- (5) サード ギヤにスラスト ブロツク No.3, アンカ ブロツク No.3, ブレーキ バンド No.2およびシンクロナイザ リング No.2を組み付け, スナツプ リングを組み付ける。
- (6) シンクロナイザ リング No.2 の外径寸法(L)が76.1~76.5mmであることを確認する。
- (7) ファイフス ギヤ セットおよびインプット シャフト セットの組み付けは, (5), (6) サード ギヤ セット組み付けの項を参照して行なう。

注

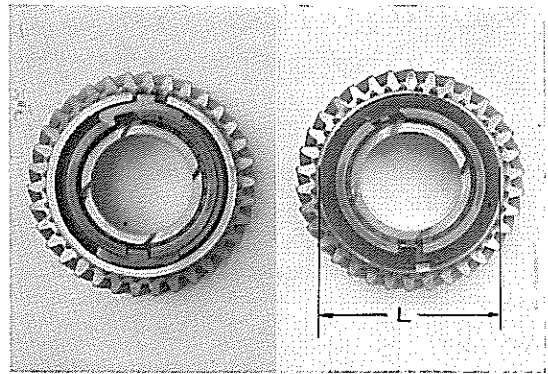
各ギヤ セットのシンクロナイザ リングが円周方向に手で容易にかつなめらかにしゅう動することを確認する。

2 アウトプット シャフト組み付け

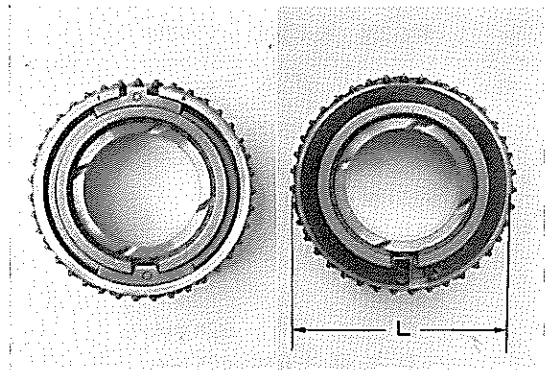
- (1) サード ギヤ セットおよびニードル ローラ ベアリングをアウトプット シャフトに組み付ける。

注

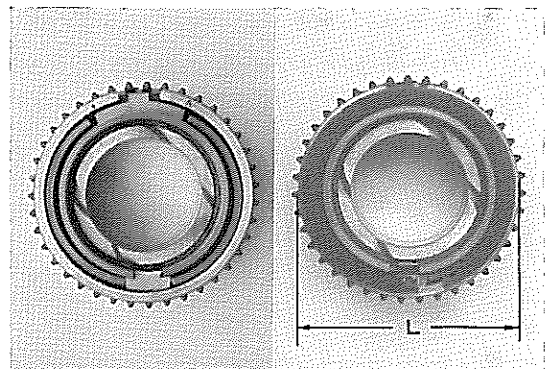
ベアリングにグリースを塗布すること。



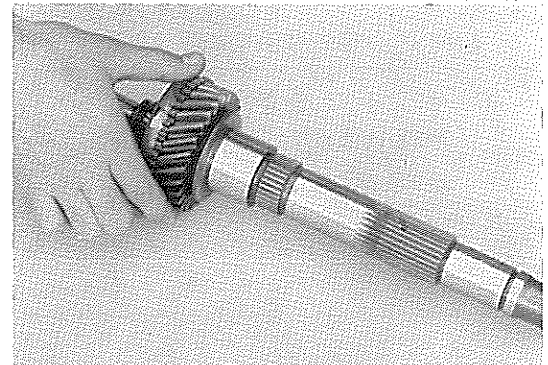
第4-67図 ファースト ギヤ セット組み付け C1193



第4-68図 セカンド ギヤ セット組み付け C1194 C1195



第4-69図 インプット シャフト セット C1196 C1197
およびサード, ファイフス ギヤ セット組み付け



第4-70図 サード ギヤ セット組み付け C1198

(2) クラッチ ハブ No.2をアウトプット シヤフトの段付き部に当たるまでそう入する。

注

- 1 クラッチ ハブ No.2には方向性があるので右図のように組み付ける。
- 2 アウトプット シヤフトとのはめ合いが堅いときは木ハンマ等を使用してそう入する。

(3) クラッチ ハブ No.2 固定用スナップ リングの軸方向の遊びの最も少ないものを選択し、シヤフトに組み付ける。

第4-3表 スナップ リング厚さ

品 番	厚 さ (mm)	識別マーク
90520-25257	2.17~2.23	1
90520-25258	2.23~2.29	2
90520-25259	2.29~2.35	3

(4) サード ギヤのスラストすき間を測定する。

限 度 0.25 mm
基 準 値 0.15~0.25 mm

(5) セカンド ギヤ セットおよびニードル ローラ ベアリングをアウトプット シヤフトに組み付ける。

注

ベアリングにグリースを塗布すること。

(6) クラッチ ハブ No.1をアウトプット シヤフトの段付きに当たるまでそう入する。

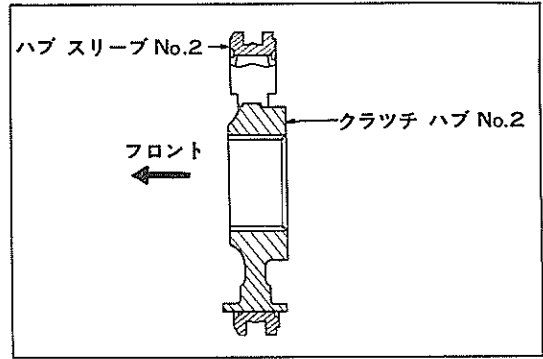
注

- 1 クラッチ ハブ No.1には方向性がない。
- 2 アウトプット シヤフトとのはめ合いが堅いときは木ハンマ等を使用してそう入する。

(7) ハブ スリーブ No.1 をクラッチ ハブ No.1 にはめ合わせ、なめらかにしゆう動することを確認する。

注

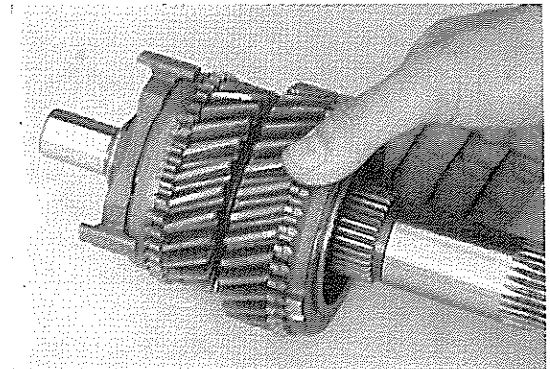
ハブ スリーブ No.1には方向性があるので右図のように組み付ける。



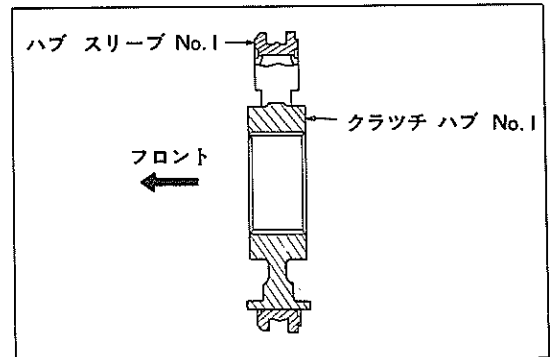
第4-71図 クラッチ ハブ No.2組み付け G9663



第4-72図 サード ギヤ スラストすき間 C1199 C1200



第4-73図 セカンド ギヤ セット組み付け C1201



第4-74図 クラッチ ハブ No.1組み付け G9664

- (8) ファースト ギヤ用ベアリング インナ レース回転止めボールをアウトプット シャフトに入れる。

注

- 1 ボールがシャフトから突き出していること。
- 2 ボールはグリースで穴から落ちないようにする。

- (9) ファースト ギヤ セット, ニードル ローラ ベアリングおよびインナ レースを組にして, インナ レースの端面がクラ ツチ ハブ No.1 に当たるまでそう入す る。

注

- 1 ベアリングにグリースを塗布すること。
- 2 回転止めボールにインナ レースのみぞを合 わせること。

- (10) ファースト ギヤ スラスト ワツシヤを ベアリング インナ レースの端面に当た るまでそう入する。

注

- 1 スラスト ワツシヤには方向性があるので右図 のように組み付ける。
- 2 回転止めボールにスラスト ワツシヤのみぞを 合わせること。

- 3 トランスミッション インタミードイト プレ ート アツセンブリ組み付け

- (1) ストレート ピンをプレスまたは 銅ハン マ等を使用してインタミードイト プレ ートのフロント面から6~8mm頭が出 るまで圧入する。

- (2) アウトプット シャフト センタ ベア リングにスナツプ リングを組み付け, ス ナツプ リングがインタミードイト プレ ートのフロント面に当たるまでそう入す る。

注

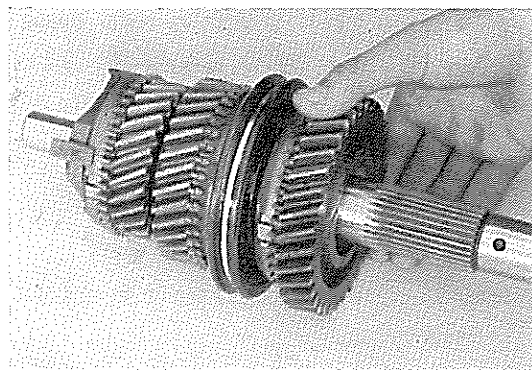
- 1 ベアリングにギヤ オイルを塗布すること。
- 2 ベアリングの組み付け方向は, スナツプ リン グのある方をフロント側にする。

- (3) アウトプット シャフト リヤ ベアリン グ リテーナをインタミードイト プレ ートに組み付ける。

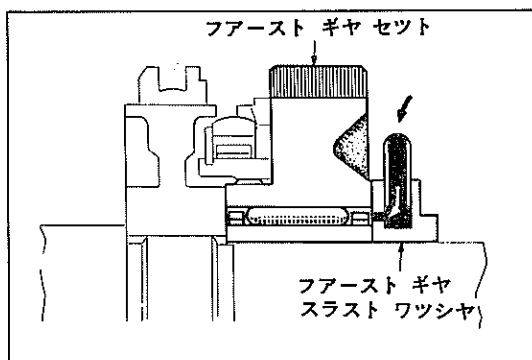
注

- ベアリング リテーナの切りかきのある方をカウ ン タ ギヤ側にする。

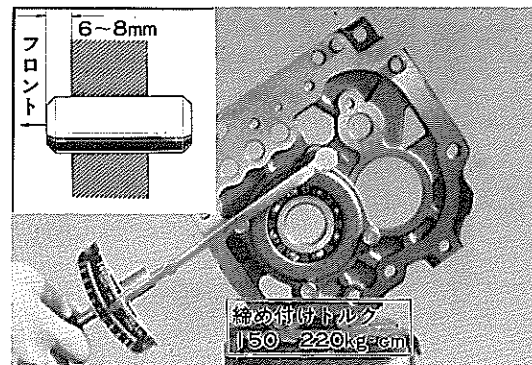
締め付けトルク 150~220 kg-cm



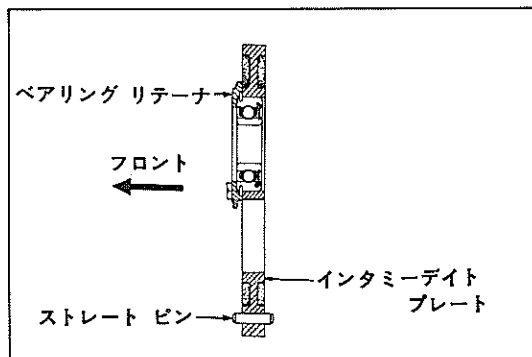
第4-75図 ファースト ギヤ セット組み付け C1202



第4-76図 ファースト ギヤ スラスト ワツシヤ 組み付け G9665



第4-77図 ベアリング リテーナ組み付け G7752 C1203



第4-78図 ベアリング リテーナ組み付け G9666

- (4) アウトプット シャフトを SST (09506-30010)およびプレスを使用して、ファースト ギヤ スラスト ワツシャの端面がインタミードイト プレートのベアリングのインナ レースに当たるまで圧入する。
- (5) インタミードイト プレートをバイスに固定する。
- (6) ハブ スリーブ No.2 をクラッチ ハブ No.2 にはめ合わせ、なめらかにしゅう動することを確認する。

注

ハブ スリーブ No.2には方向性があるので第4-71図のように組み付ける。

- (7) ニードル ローラ ベアリングにグリースを塗布し、インプット シャフトに組み付ける。
- (8) インプット シャフト アツセンブリをアウトプット シャフトに組み付ける。
- (9) カウンタ ギヤをインタミードイト プレートに組み付け、シリンドリカル ローラ ベアリングをリヤ側からインタミードイト プレートにそう入する。

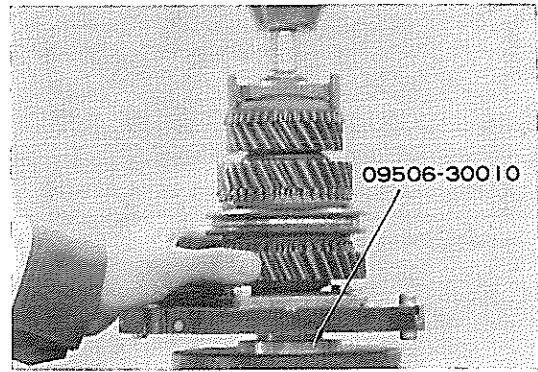
注

シリンドリカル ローラ ベアリングにギヤ オイルを塗布すること。

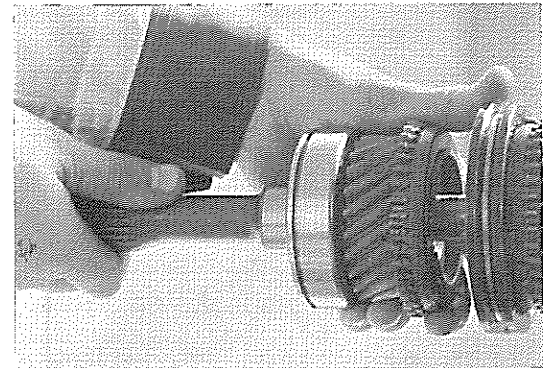
- (10) リバース アイドラ シャフトにニードル ローラ ベアリング、リバース アイドラ ギヤおよびスペーサを組み付けリバース アイドラ シャフト サブ アツセンブリをインタミードイト プレートにリヤ側からそう入する。

注

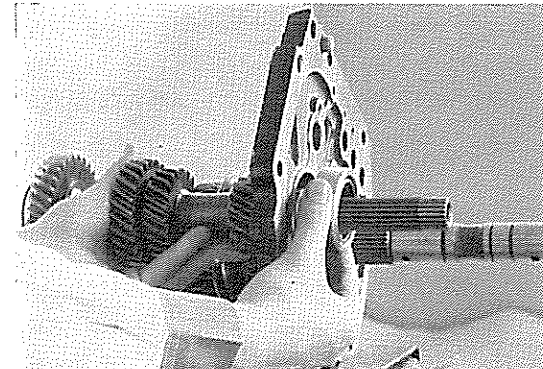
- 1 ベアリングにグリースを塗布すること。
- 2 リバース アイドラ ギヤには方向性があるので右図のように組み付ける。
- 3 インタミードイト プレートとのはめ合いが堅いときは木ハンマ等を使用してそう入する。



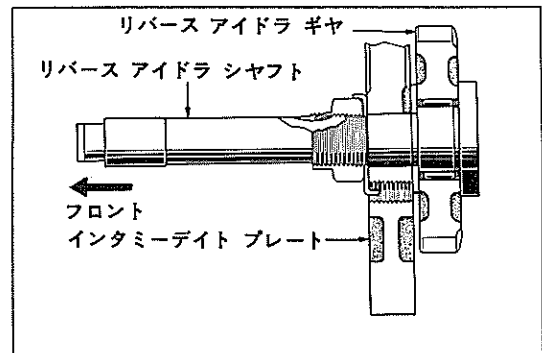
第4-79図 アウトプット シャフト組み付け C1204



第4-80図 インプット シャフト組み付け C1205



第4-81図 カウンタ ギヤ組み付け C1171



第4-82図 リバース アイドラ ギヤ組み付け G9657

- (11) ロック ワツシヤをリバース アイドラ シャフトに組み付け, SST [09326-22010] を使用してナットを締め付ける。

締め付けトルク 440~620 kg-cm

- (12) リバース アイドラ ギヤのスラストすき間を測定する。

限度 0.25 mm

基準値 0.15~0.25 mm

注

- 1 ロック ワツシヤでナットの回り止めをする。
- 2 シムを抜き取りナットのかしめ位置を変え, ナットをかしめる。

- (13) クラッチ ハブ No.3 をインタミードプレート のベアリングのインナレースに当たるまでそう入する。

注

- 1 クラッチ ハブ No.3 には方向性があるので右図のように組み付ける。
- 2 アウトプット シャフトとのはめ合いが堅いときは木ハンマ等を使用してそう入する。

- (14) リバース ギヤをクラッチ ハブ No.3 にはめ合わせ, なめらかにしゆう動することを確認する。

注

リバース ギヤには方向性があるので第4-84図のように組み付ける。

- (15) ファイフ ギヤ用ベアリング インナレース回転止めボールをアウトプット シャフトに入れる。

注

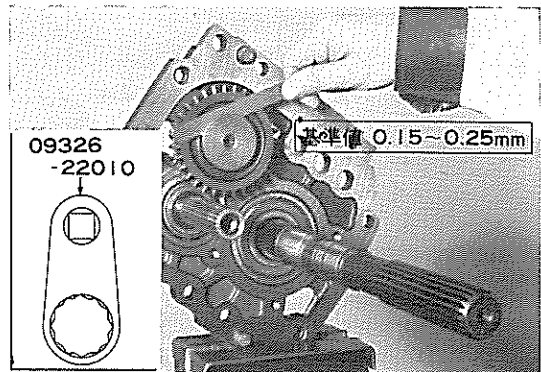
- 1 ボールがシャフトから突き出していること。
- 2 ボールはグリースで穴から落ちないようにする。

- (16) ファイフ ギヤ セット, ニードル ローラベアリングおよびインナレースを組にして, インナレースの端面がクラッチ ハブ No.3 に当たるまでそう入する。

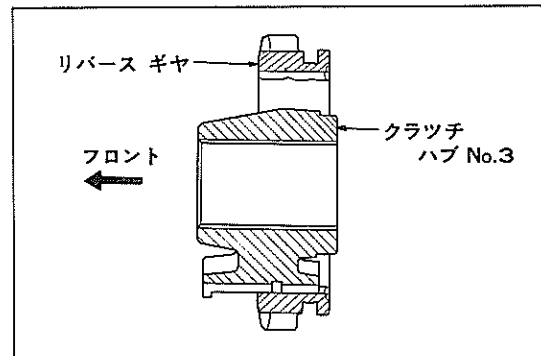
注

- 1 ベアリングにグリースを塗布すること。
- 2 回転止めボールにインナレースのみぞを合わせること。

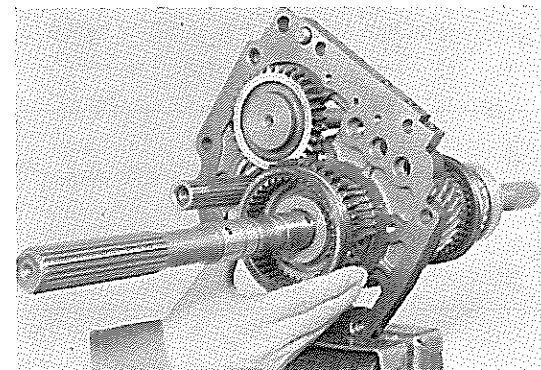
- (17) ファイフ ギヤ セット固定用スナツプリングの軸方向の遊びの最も少ないものを選択し, シャフトに組み付ける。



第4-83図 リバース アイドラ ギヤ スラストすき間 G9658 C1206



第4-84図 クラッチ ハブ No.3 組み付け G9667



第4-85図 リバース ギヤ組み付け C1207

第4-4表 スナツプリング厚さ

品番	厚さ (mm)	識別マーク
90520-25122	1.89~1.94	1
90520-25123	1.95~2.00	2
90520-25124	2.01~2.06	3
90520-25125	2.07~2.12	4
90520-25126	2.13~2.18	5
90520-25127	2.19~2.24	6
90520-25128	2.25~2.30	7
90520-25129	2.31~2.36	8
90520-25130	2.37~2.42	9

(18) ファースト, セカンド, ファイフ各ギヤのスラストすき間を測定する。

限度 0.25 mm

ファースト, セカンド ギヤ

基準値 0.15~0.25mm

ファイフ ギヤ

基準値 0.10~0.25mm

(19) シリンドリカル ローラ ベアリングの押え板を確実にベアリングに組み付け, カウンタシャフト リバース ギヤをベアリングのインナ レースに当たるまでそう入する。

(20) スパーサ, カウンタシャフト ファイフ ギヤおよびベアリングをカウンタシャフトに組み付け, プレート ワツシャを介して規定のトルクでボルトを締め付ける。

注

- 1 ギヤを二重かみ合いにするとよい。
- 2 ファイフ ギヤには方向性がない。
- 3 ベアリングはシール面のある方をリヤ側にして組み付ける。
- 4 ベアリングにギヤ オイルを塗布すること。

締め付けトルク 500~700 kg-cm

(21) スナツプ リングをアウトプット シャフトに組み付け, ベアリングをアウトプット シャフトにそう入する。

注

- 1 アウトプット シャフトとのはめ合いが堅いときは S S T(09515-20010)および(09309-35010)を使用してそう入する。
- 2 ベアリングには方向性がない。
- 3 ベアリングにギヤ オイルを塗布すること。

(22) シャフトにスパーサ, ボールおよびスピードメータ ドライブ ギヤを組み付け, スナツプ リングを組み付ける。

注

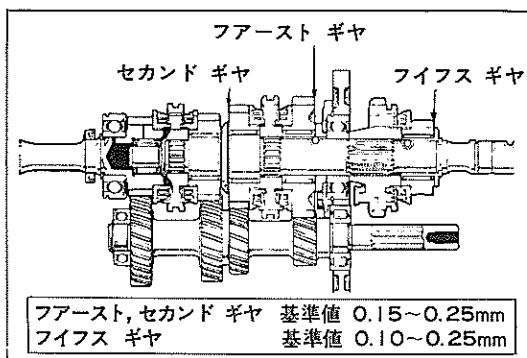
- 1 ボールはグリースで穴から落ちないようにする。
- 2 ギヤが円周方向に回転しないこと。

(23) シフト フォーク No.1, No.2, No.3 をハブ スリーブのみぞに組み付ける。

(24) シフト フォーク シャフト No.1, No.2, No.3 およびインタロック ピンを組み付ける。

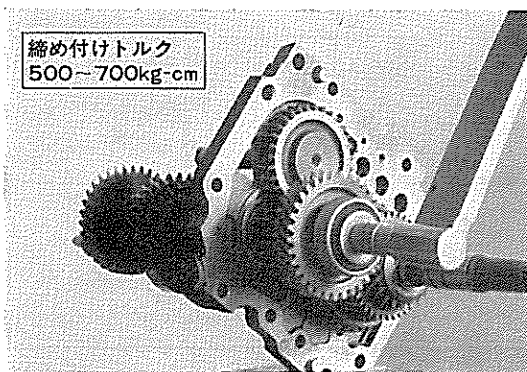
注

インタロック ピンにグリースを塗布する。



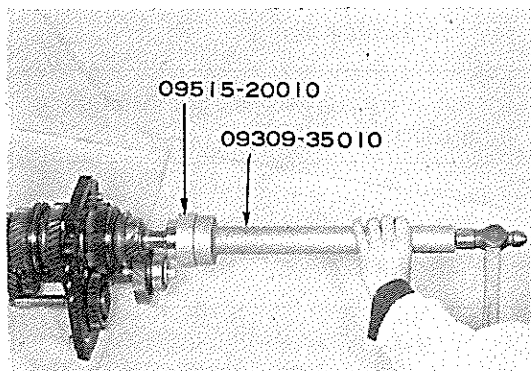
第4-86図 スラストすき間

G9668



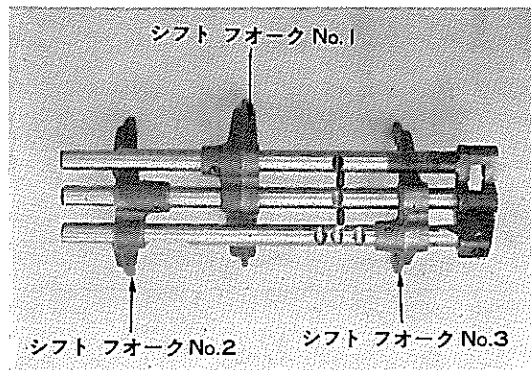
第4-87図 ベアリング組み付け

C1208



第4-88図 ベアリング組み付け

C1209



第4-89図 シフト フォーク シャフト組み付け

C1210

- (25) スロットテッド スプリング ピンを打ち込み、シフト フォークとフォーク シャフトを固定する。
- (26) ロック ボールおよびロック ボール スプリングを入れ、SST [09313-30020]を使用してプラグを締め付ける。

締め付けトルク 190~310 kg-cm

注

プラグはシール パッキン No.5を塗布して組み付けること。

4 トランスミッション ケース組み付け

- (1) ガasketを介してトランスミッション ケースをインターミデート プレート アッセンブリに組み付ける。

注

ガスケットとプレートおよびケースとの合わせ面は油をきれいにふき取っておくこと。

- (2) インプット ベアリングおよびカウンタ フロント ベアリング用スナツプ リングを組み付ける。

5 エクステンション ハウジング組み付け

- (1) シフト レバー シャフトをシフト フォーク シャフトのみぞに組み付ける。
- (2) ガasketを介し、シフト レバー シャフト No.1 をエクステンション ハウジングの穴に合わせて、エクステンション ハウジングをインターミデート プレートに組み付ける。

注

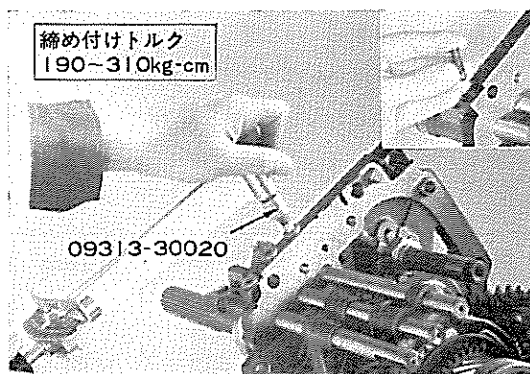
- 1 ガasketとプレートおよびハウジングとの合わせ面は油をきれいにふき取っておくこと。
- 2 プッシュ内径面にグリスを塗布すること。

- (3) シフト レバー ハウジングをシフト レバー シャフトに組み付け、スロットテッド スプリング ピンを打ち込む。
- (4) トランスミッション ケース、インターミデート プレート、エクステンション ハウジングを規定トルクで締め付ける。

締め付けトルク 300~450 kg-cm

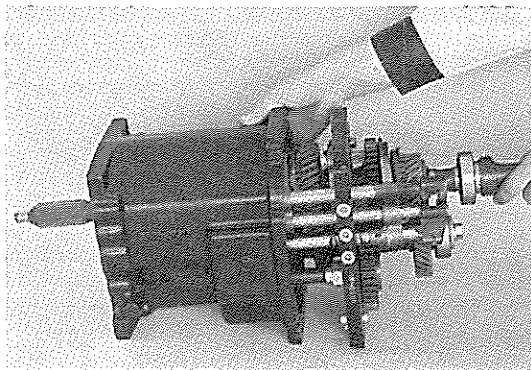
注

対称に締め付けること。

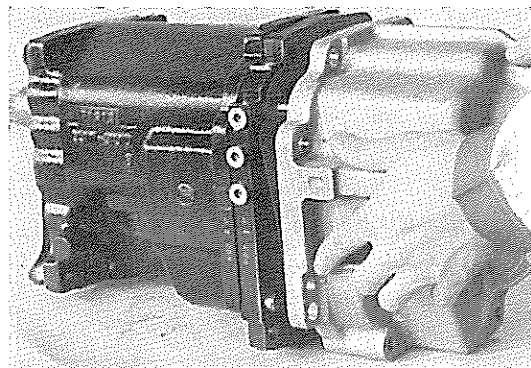


第4-90図 ロック ボール組み付け

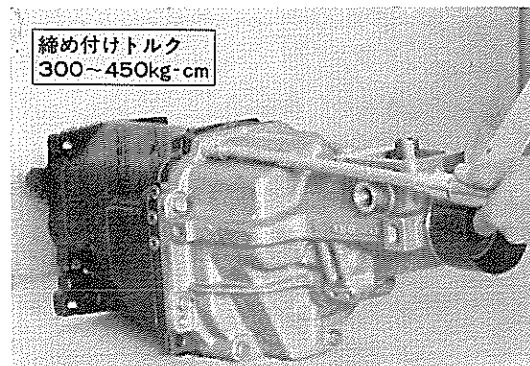
B8488 C1211



第4-91図 トランスミッション ケース組み付け C1212



第4-92図 エクステンション ハウジング
組み付け C1161



第4-93図 エクステンション ハウジング
組み付け C1213

6 カウンタシャフト フロントのスペーサ選択

- (1) カウンタ ギヤを強くリヤ側に押して右図に示したすき間をダイヤルゲージで測定してスペーサを選択する。

第4-5表 スペーサ選択

品番	ϵ ; すき間 (mm)	識別マーク (腐食倍数)
90560-38331	2.87~2.99	1
90560-38332	3.00~3.09	2
90560-38333	3.10~3.19	3
90560-38334	3.20~3.32	4

- (2) カウンタシャフト カバーおよびスペーサをトランスミッションケースのカウンタフロントの穴に組み付ける。

7 フロントベアリングリテーナ組み付け
 ガasketを介してオイルリターンホールとみぞを合わせ、フロントベアリングリテーナを規定トルクで締め付ける。

締め付けトルク 60~90 kg-cm

8 クラッチハウジング組み付け

- クラッチハウジングをトランスミッションケースに組み付け、規定トルクで締め付ける。

締め付けトルク 500~700 kg-cm

注

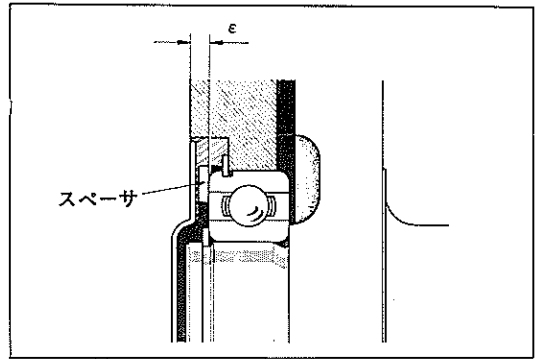
ハウジングのリヤ面とガスケットとの合わせ面は油をきれいにふき取っておくこと。

9 リバースレストリクトピンおよびスプリングをエクステンションハウジングに入れ、ガスケットを介してファースト、セカンド側のプラグを締め付ける。

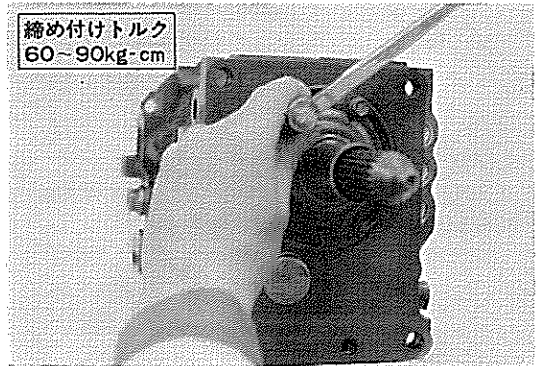
締め付けトルク 370~450 kg-cm

注

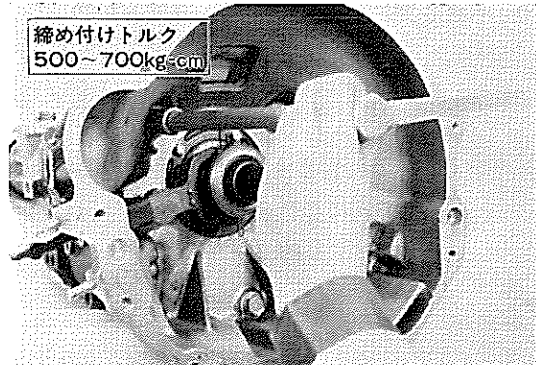
スプリングはファースト、セカンド側とファイフス、リバース側とはバネ力が異なっており、ライトグリーン塗装のあるものをファイフス、リバース側に組み付ける。



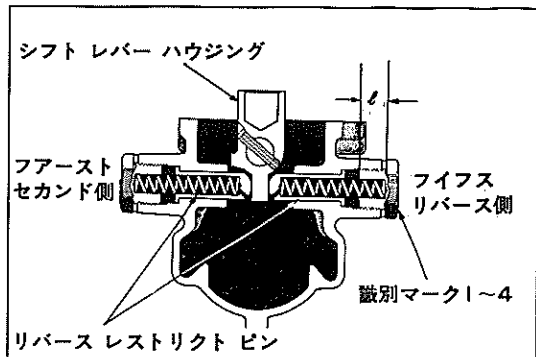
第4-94図 カウンタフロントのすき間調整 G7755



第4-95図 フロントベアリングリテーナ組み付け B8724



第4-96図 クラッチハウジング組み付け B8495



第4-97図 セレクトリターン機構組み付け G9669

- 10 フィフス, リバース側のプラグ選択
 リバースにシフトし, シフト レバー ハウジ
 ングのセレクト方向の遊びが最も少ないもの
 を選択し, 規定トルクで締め付ける。

締め付けトルク 370~450 kg-cm

第4-6表 プラグ選択

品番	φ; 首下長さ (mm)	識別マーク
90341-20074	15.08	1
90341-20075	15.88	2
90341-20076	16.68	3
90341-20077	17.48	4

- 11 シフト レバー リテーナ組み付け
 オイル バツフルを介してシフト レバー リ
 テーナをエクステンション ハウジングに規
 定トルクで締め付ける。
- 締め付けトルク 150~200 kg-cm
- 12 コニカル スプリングおよびシフト レバー
 ボール シートをシフト レバー リテーナに
 組み付ける。

- 13 スピードメータ ドリブン ギヤをエクステン
 ション ハウジングにはめ合わせ, ロック プ
 レートで固定する。

締め付けトルク 100~160 kg-cm

- 14 バック アップ ランプ スイッチをトランス
 ミッション ケースに組み付ける。

締め付けトルク 370~450 kg-cm

- 15 ドレーン プラグをトランスミッション ケー
 スに組み付ける。

締め付けトルク 370~450 kg-cm

注

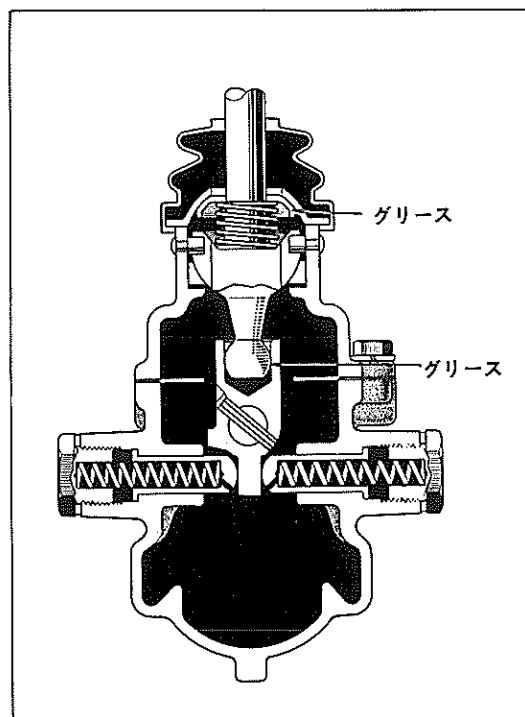
- 1 インプット シャフト先端 (エンジン パイロ
 ト ベアリングとのかん合部) での遊びが 0.5m
 m以上あることを確認する。(測定荷重 2 kg)
- 2 ニュートラル時, インプット シャフトが手で
 軽く回り, 引つかかりがないことを確認する。

取り付け

取りはずし作業の逆に行なう。

注

- 1 インプット シャフト 先端部およびスプライン
 部, レリーズ ベアリングとダイアフラム スプ
 リング 接触面には, キャツスル クラッチ グ
 リースを薄く塗布する。
- 2 トランスミッションをエンジンに取り付ける。
 締め付けトルク 500~800 kg-cm
- 3 クラッチ レリーズ フォーク先端の遊びを 2.0
 ~3.0mm にクラッチ レリーズ シリンダ プツ
 シュ ロッドで調整する。
- 4 ギヤ オイルを注入する。
 油量 2.6ℓ
 種類 キャツスル ギヤ オイル SAE90
- 5 フィラ プラグを組み付ける。
 締め付けトルク 370~450 kg-cm
- 6 シフト レバー スプリング シートにグリース
 を薄く塗布する。
- 7 シフト レバー先端にグリースを塗布する。



第4-98図 グリース塗布箇所

S1178

MEMO