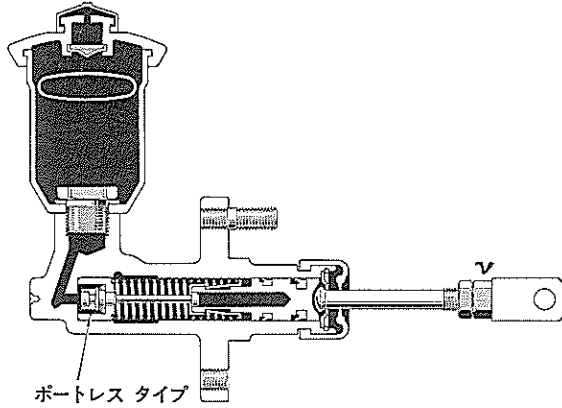


シヤシークラッチー

1. クラッチ

(1) マスタ シリンダ

マスタ シリンダをポートレス タイプに変更しました。(G S Sは従来からポートレス タイプ)

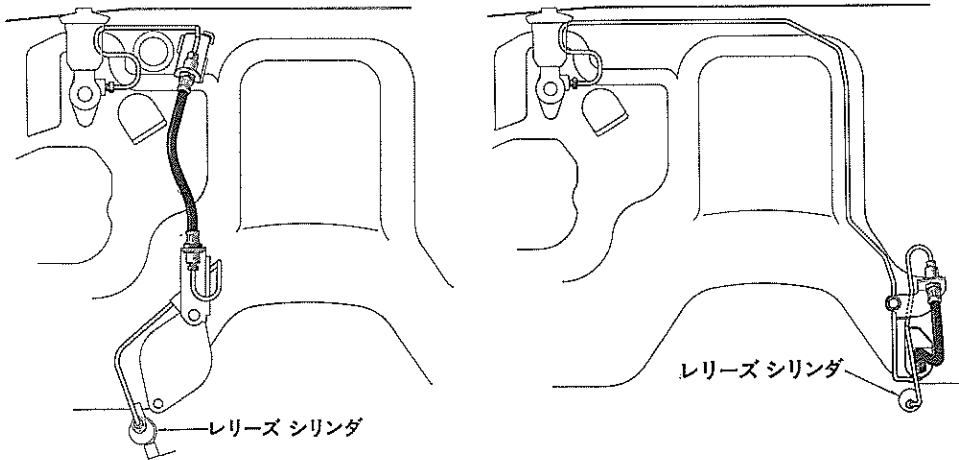


第14図 ポートレス マスタ シリンダ

S 5598

(2) クラッチ配管

また上記の変更によりクラッチ配管を変更しました。



RX

MX

S 5599

S 5600

第15図 クラッチ配管図

(3) ステイフナ プレート

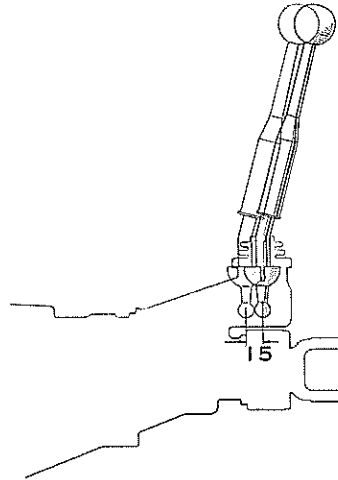
16R, 18R 系エンジンのステイフナ プレートをエンジジ搭載位置の変更に合わせて形状を変えました。

シヤシートランスミツションー

2. トランスミツション

(1) シフト レバー リテーナ

W40, 50, P50型 とも, エンジン搭載位置に伴ない, シフト レバー リテーナの形状を変更し, シフト レバー取付位置を15mm後方へ移動しました。



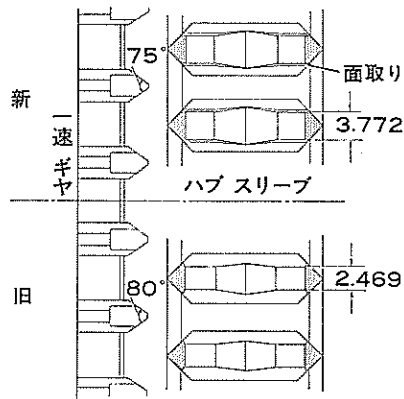
第16図 シフト レバー リテーナ

S 5601

(2) P50 トランスミツション

P50 トランスミツションでは, ハブ スリーブ No.1 (ロー&セカンド ギヤ用) の歯数を39枚から36枚に変更し, 歯巾を2.469mmから3.772mmに増して, シンクロ ナイザ リングとの同期面積 (摩擦面積) を約20%増しました。

ギヤ1枚ごとのナイザ リングとの摩擦面積が増えるためクラッチが完全に切れていない状態でシフトしても, ハブ スリーブにバリが発生しにくくなりました。



第17図 1, 2速ギヤかみ合い図

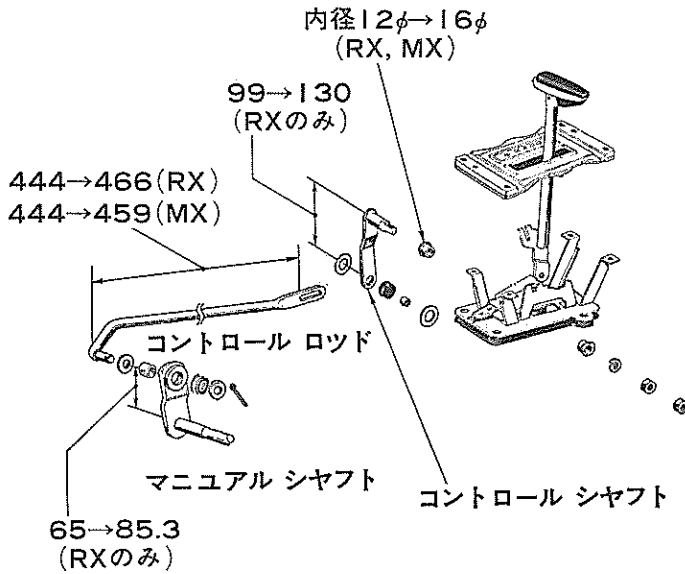
S 5602

シャシ — トランス ミツシヨン — — プロペラ シャフト —

(3) シフト リンケージ関係

オート マチツク トランス ミツシヨン車のリンケージを変更し、シフト フィーリング向上及び悪路走行時のシフト抜け防止を計りました。

- ① コントロール シャフト用ブツシュ内径を12mmから16mmに大きくしシフト レバーの操作力を軽減し、フィーリングを向上しました。(A30, A40とも)
- ② マニュアル バルブ シャフト, コントロール シャフトを長くして悪路走行時のエンジンの前後動でシフトが抜けないようにしました。また、エンジン搭載位置変更によりトランス ミツシヨン コントロール ファースト ロッドも長くしました。



第18図 シフト リンケージ

S 5603

3. プロペラ シャフト

エンジン搭載位置変更に伴ない、プロペラシャフト No.1 を 12mm 長くしました。

項 目	2 J (6.7')		2 J (7.1')		3 J (6.7')		3 J (7.1'~7.5')	
	新	旧	新	旧	新	旧	新	旧
第 1 長さ mm	1,239	1,227	1,222	1,210	572	560	572	560
第 2 長さ mm	—	—	—	—	667	←	650	←

2 J: ツー ジョイント

3 J: スリー ジョイント

シ ャ シ —デифアレンシヤル—

4. デイフアレンシヤル

18R-E搭載車のみ、リングギヤサイズを6.7"から7.1"にサイズアップしました。

車種	RX11 RX21	RX12, 22系 (除EFI) W40 A40	RX12, 22系 (除EFI) W50	RX12, 22系 (EFI) W50 MX10, 20系 L RX17系 RX27系	RX12, 22系 (EFI) W40 A40 MX10, 20系 L LX LG, LX (除P50) RX28系	MX10, 20系 LX MX27系 P50 W50	MX10, 20系 LG P50	RX22系 GSS
リングギヤサイズ	6.7"	6.7"	6.7"	7.1"	7.1"	7.1"	7.1"	7.5"
ギヤ比	3.909	3.727	4.100	4.100	3.909	4.556	4.300	4.375
ドライブピニオン 歯数	11	11	10	10	11	9	10	8
リングギヤ歯数	43	41	41	41	43	41	43	35

又、ピニオンシャフトにルブライト処理（リン酸塩被膜を表面につくる）をほどこし、ピニオンギヤとのなじみを良くしました。

デифアレンシヤルギヤ比の変更に伴ない全車スピードメータ用のドライブ & ドリブンギヤ比の見直しをしました。

変更箇所は太字で表わしてあります。

STD	DX	GL	GSL	GSS	LA	L	LX	LG
(N30) 17/5	(N30) RX11, 28, 17 17/5	(W40) 18/6	(W40) EFI車 19/6	(P50) 18/5	(W40) 17/5	(W40) 17/5	(W40) 19/6	(W40) 19/6
	RX12 19/6	(A40) 18/6	EFI以外 18/6			(W50) 22/6	(P50) 22/6	(P50) 21/6
	RX27 21/6		(W40) 17/5			(A30) 20/6	(A30) 19/6	(A30) 19/6
	(W40) RX11, 21, 28 17 17/5		(A40) EFI車 19/6					
	RX12, 22 19/6		EFI以外 18/6					
	RX27 18/5							
	(A40) RX11, 27 17/5							
	RX12, 22 19/6							
	RX28 20/6							

() 内はミッション型式 ドリブンギヤ歯数/ドライブギヤ歯数

シ ヤ シ —サスペンション—

5. サスペンション

(1) フロント サスペンション

① フロント スプリング & スタビライザ

全車、車両重量の変更によりスプリング仕様を変更しました。

	RX系セダン, ハードトップ			MX系セダン, ハードトップ			RX系	MX系		
	DX, GL	G S L	G S S	LA, L	L X	L G	バン, ワゴン	ワゴン		
コイル内径 mm	86.0	85.5	85.8	85.5	85.5	85.5	86.0	85.5		
コイル線径 mm	14.0	14.5	14.2	14.5	14.5	14.5	14.0	14.5		
自由長 mm	385	375	355	403	375	403	385	403		
取付荷重 kg	599	609	615	649	649	689	579	649		
バネ定数 kg/mm	4.26	4.8	5.2	4.26	4.8	4.26	4.26	4.26		
取付荷重分類 (色別) kg	589~599 (緑)	599~609 (白)	605~615 (青)	639~649 (赤)	639~649 (茶)	679~689 (緑)	569~579 (白)	639~649 (赤)		
	599~609 (橙)	609~619 (青)	615~625 (緑)	649~659 (黄)	649~659 (黄緑)	689~699 (橙)	579~589 (青)	649~659 (黄)		
			625~635 (橙)							
備 考	右	橙緑橙	青白青	緑 橙	黄赤黄	黄茶 緑	黄緑 茶	橙緑橙	青白青	黄赤黄
	左	緑緑橙	白白青	青 緑	赤赤黄	茶茶 緑	黄緑 茶	緑緑橙	白白青	赤赤黄
フロントスタビライザ 径 mm	21	23	24	21	23	21	21(バン) 22(ワゴン)	22		

② フロント ショック アブソーバ

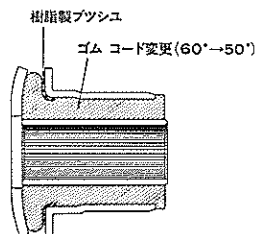
RX系 G S L, G S S バン, ワゴン, MX系 L X の仕様を変更しました。

		RX-11, 12, 21, 22 DX, G L	RX27, 28 RX-12, 22(G S L) MX-10, 20, 27 (除L X)	MX10, 20 (L X)	RX22(G S S)	RX17V	
最大長 mm		350	←	←	←	←	
ストローク mm		120	←	←	←	←	
減衰力 伸/縮 kg	ピストン 速度 m/sec	0.1	35/12	45/15	35/15	90/27	60/24
		0.3	130/43	135/40	110/40	160/50	120/40
		0.6	187/57	270/80	205/75	202/65	155/52

シ ャ シ ー サ ス ペ ン シ ョ ン

③ フロント アツパ アーム ブッシュ, ストラット バー クツション

アツパ アーム ブッシュのゴム硬度を60°→50°に, ストラット バー クツションのゴム硬度を70°→60°に変更し, 路面の小さな凸凹を吸収しやすくして, 乗心地を向上させました。新旧部品の同一車輪側での混用は不可。



第19図 アツパ アーム ブッシュ

S 5604

(2) リヤ サスペンション

① リヤ コイル スプリング諸元 <セダン, ハードトップ>

R X系GL車のみ変更しました。

車 両 型 式	M-E, M 16R, 18R エンジン 搭載車 (除RX系GL)		18R-B, M-B 18R-E エンジン 搭載車 18R (RX系GL)		18R-G エンジン 搭載車		
	コ イ ル 中 心 径	120		120		120	
線 径	13.8		13.8		13.6		
線 巻 数	6.8		6.5		5.75		
有 効 巻 数	5.25		4.75		4.0		
自 由 長 mm	291.4		281.4		262.4		
取 付 長 mm	187.4		187.4		178.4		
取 付 荷 重 kg	390		385		374		
バネ定数(kg/mm) (高さ mm時)	3.75 (160~210)		4.1 (←)		4.45 (←)		
取付荷重分類 kg (色 別)	375~385 (赤)		370~380 (赤)		359~369 (赤)		
	385~395 (黄)		380~390 (黄)		369~379 (黄)		
	395~405 (白)		390~400 (白)		379~389 (白)		
備 考		16R 18R	M		M-E		
	右	黄	黄	白	白	黄	白
	左	赤	赤	黄	黄	赤	黄

シ ャ シ ー サ ス ペ ン シ ョ ン

② リヤ リーフ スプリング諸元 <バン, ワゴン>

全車従来通りです。

車 両 型 式		R X 17系	R X 27, 28系	MX 27系
リーフ スパン	mm	1,200	←	←
スプリング幅×厚×板数		70×6×2 70×7×2	70×7×4	70×6×2 70×7×2
ヘルパ	長さmm	522	—	—
スプリング	径×本数	12×2	—	—
バネ定数 (kg/mm)		3.58(0~320kg) 6.54(1,146kg以上)	3.52(200~400kg)	2.81(200~400kg)
取 付 荷 重 kg		470	350	350

③ リヤ ショック アブソーバ諸元

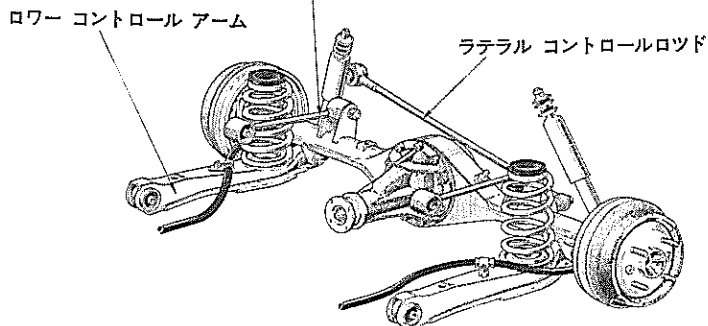
R X系セダン ハードトップ (除G S S) のみ仕様を変更しました。

		R X 11, 12, 21, 22 …DX MX 10, 20	R X 12, 22 …GL	R X 12, 22…… G S L, G S S	R X 27, 28 MX 27	R X 17V
最 大 長 mm		513	493	493	528	548
ス ト ロ ー ク mm		200	190	190	210	220
減 衰 力 伸/縮 毎	ピ ス ト ン 速 度 m / sec	0.1	50/30	50/30	55/40	42/29
		0.3	120/50	120/50	140/60	108/48
		0.6	155/65	155/65	180/78	149/62

④ リヤ コントロール アーム

リヤ コントロール アームの剛性を高めディファレンシャル ノイズ低減を計りました。

アツパ コントロール アーム



第20図 リヤ コントロール アーム

S 1185

シ ャ シ ー デ ィ ス ク ホ イ ー ル お よ び タ イ ヤ ー

- (i) アツパ コントロール アームを14φ中実ロッドから、外径19φ肉厚2.8tのパイプに変更し、曲げ剛性を高めました。

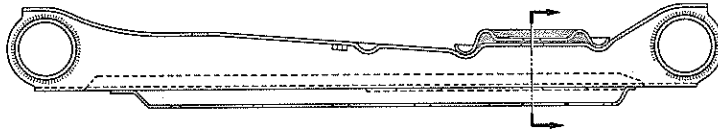
<GSS, バン, ワゴンを除く全車>



第21図 アツパ コントロール アーム

S 5605

- (ii) GSSのローワー コントロール アームの断面形状を下図の様に變更、剛性を高めました。



RX22MQG 旧断面形状

新断面形状

第22図 ローワー コントロール アーム

S 5606

6. デ ィ ス ク ホ イ ー ル お よ び タ イ ヤ

RX系のGL, GSLはブレーキ性能向上(S16型ディスク ブレーキ採用)に合わせて、タイヤ サイズを13インチから14インチにサイズ アップしました。

タイヤとディスク ホイール仕様

車 種	タ イ ヤ			ディスク ホイール
	サ イ ズ	チューブの有無	ホワイト リボン	
RX11, 21 RX12, 22(DX) RX27, 28	6.45-13-4 PR	な し	な し	4½J×13
RX22-GSS	165HR14	あ り	な し	5J×14
RX12, 22(GL, GSL) MX10, 20系(LA, L) MX27系	6.45-14-4 PR	な し	な し	4½J×14
MX10, 20系(LX, LG)	6.45S14-4 PR	な し	な し	5J×14
RX17V系	5.50-13-8 PR	あ り	な し	4J×13

シヤシーステアリング

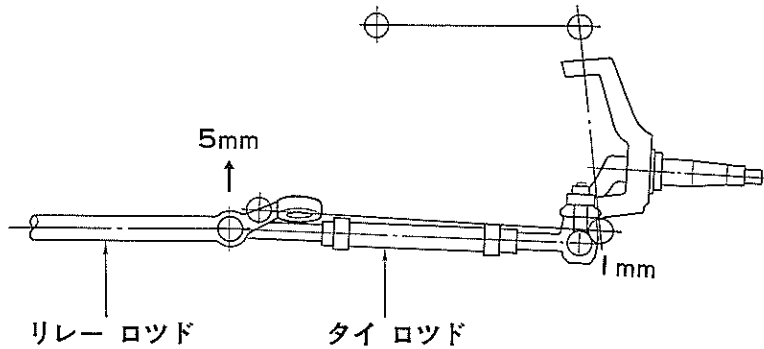
7. ステアリング

ステアリング関係では操縦安定性向上と操舵力軽減を計りました。

(1) ステアリング リンク <PS 付を除く全車>

ピットマン アーム、アイドラ アームの形状を変更し、リンクの取付関係を下図のように変更しました。

この変更によって、車両のバウンド、リバウンド、ロール等によって、起こるトーイン変化量を少なくし、従来のアンダ ステア特性の度を弱め操作フィーリングを向上しました。

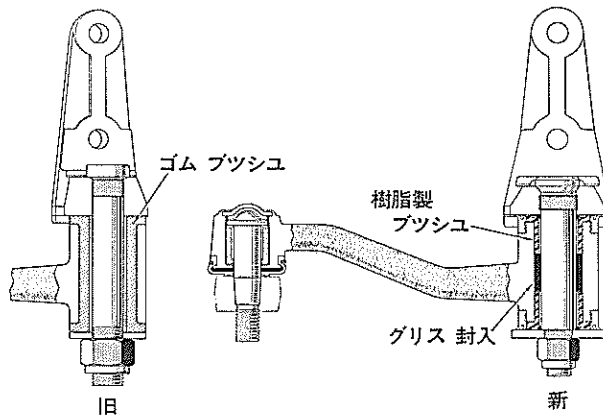


第23図 ステアリング リンク

S 5607

(2) アイドラ アーム <PS 付車を除く全車>

操舵力軽減のためアイドラ アーム ブツシュをゴム ブツシュ式からR T, T T系と同じ樹脂脂すべり式に変更しました。



第24図 アイドラ アーム

S 5608

(3) アライメント <PS 付車のみ>

パワー ステアリング付車両の高速直進安定性を向上させるため、キャスタを従来の45' から2°15' に増しました。(MX27は2°30')

シヤシ ーブレーキー

8. ブレーキ装置

主要変更点

- (1) RX系GL, GSLにS16型ディスク ブレーキを採用。
- (2) RX系GL, GSS, MX系LAにフルード レベル ウォーニングを採用
- (3) RX系GSL, MX系LにブレーキOKモニタを標準設定
- (4) ブレーキ チューブ配管の変更
- (5) ESC の性能向上

項 目	R X					M X			
	STD	DX	GL	GSL	GSS	LA	L	LX	LG
フロント ディスク ブレーキ形式	S14型	←	S16型	←	←	←	←	←	←
レベル ウォーニング	×	×	標準	×	標準	←	×	×	×
OKモニタ	×	×	OPT	標準	×	×	標準	←	←
ESC	×	×	×	×	×	×	OPT	×	×

×: 設定なし

(1) マスタ シリンダ&ブースタ

RX系GL, GSLのマスタ シリンダをMX系と同じものにしました。

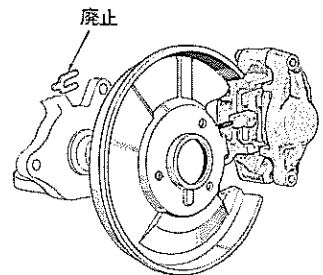
車 両 型 式	RX系(STD, DX)	RX系(GL, GSL, GSS), MX系
マスタ シリンダ内径mm	22.22	23.81
ブレーキ ブースタ ダイアフラム有効径	7.5インチ	←
サ ー ボ 比	3.58	←

(2) フロント ブレーキ

RX系GL, GSLにMX系と同じS16型を採用しました。ブレーキ パッドは従来通り鳴き、摩耗性能の優れたM2212をS14型, S16型ともに採用しています。

ディスクブレーキ諸元

車 種	RX系 (STD, DX)	RX系GL, GSL, GSS, MX系
型 式	S14型	S16型
ディスク有効径	200mm	218mm
ホイールシリンダ径	48.1mm	54.0mm
パ ッ ド 材 質	M2212	M2212
パッド寸法(長×幅×厚)	61.0×47.5×10mm	76.2×51.6×10mm



第25図 キャリパ取付図

S 5609

又サービス性向上のため、ステア リング ナツクルのキャリパ取付面を0.8mm厚くしてナツクル、キャリパ間のシムを廃止しました。

シ ャ シ ー ブ レ ー キ ー

(3) リヤ ブレーキ

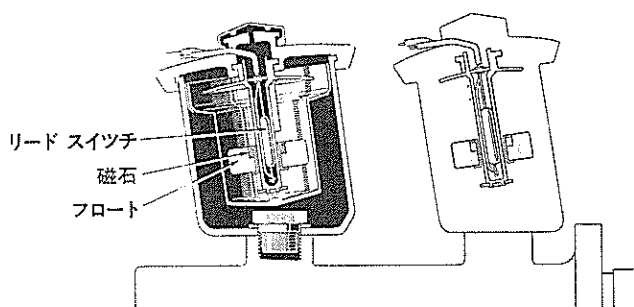
RX系GL, GSLはフロント ディスク ブレーキのサイズ アップに伴ない、リヤ ブレーキ諸元もMX系と同一にしました。

リヤ ブレーキ仕様

車 両 型 式		RX系 (STD, DX)	RX系バン	MX系, RX系GL, GSL, GSS
ホイール シリンダ	シリンダ内径 mm	19.05	20.64	22.22
	ピストン外径 mm	18.98	20.57	22.15
	スプリング自由長 mm	45.4	59.4	53.0
ドラム内径	基 準 値 mm	228.6	←	←
ライニング厚	基 準 値 mm	4.8	←	←

(4) フルード レベル ウォーニング

ブレーキOKモニタ付車以外のRX系GL, GSS, MX系LAにリザーバ タンク内のブレーキフルード量が規定量以下になるとパーキング ブレーキ インジケータ ランプが点灯してドライバに警告を与えるレベル ウォーニングを採用しました。



第26図 レベル ウォーニング センサ

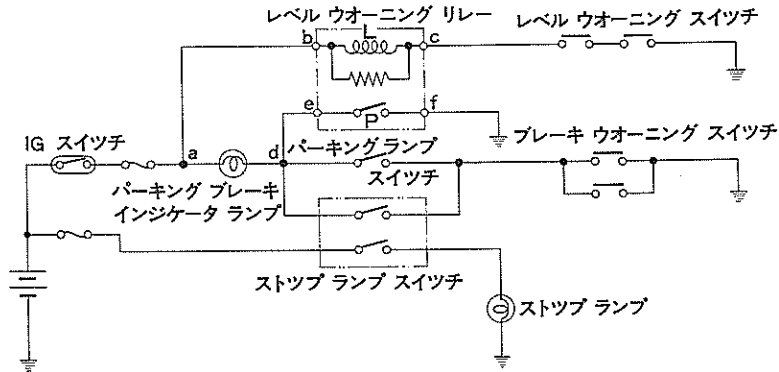
S 5610

リザーバ タンクに取付けられているレベル センサは、従来MX系LX, LGに標準装着されていたブレーキ ウォーニング用と同じものです。レベル ウォーニング リレーは今回新設された部品で左フロント フェンダ エプロンに取り付けてあります。

又パーキング ブレーキ インジケータ ランプは従来通り、油圧チェックとしても作動します。

シヤシ—ブレーキ—

作 動



第27図 フルード レベル ウォーニング回路図

S 5611

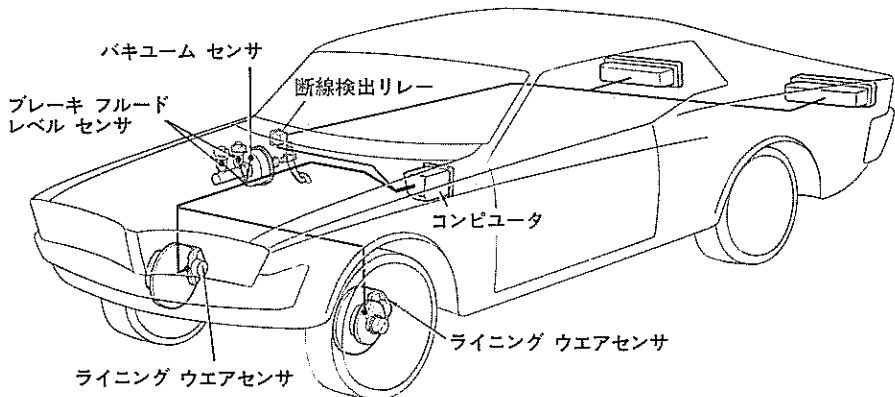
ブレーキフルードが規定量以上あるときは、レベルウォーニングスイッチはONとなっており、コイルLに電流が流れています。この結果、接点PはコイルLの磁力でOFFとなっていて、ランプは点灯しません。

ブレーキフルードが規定量以下になると、レベルウォーニングスイッチはOFFとなり、コイルLの磁力もなくなるので、接点PはONとなり、電流はIG/SW→a→ランプ→d→e→P→f→アースと流れ、パーキングインジケータランプが点灯し、ドライバに警告を与えます。

(5) ブレーキ OK モニタ

従来MX系LX, LGにブレーキウォーニングという名称で標準装着されていましたが今回名称をブレーキOKモニタと変更し、適応車種をRX系GSL, MX系Lにも拡大しました。

システムは従来のブレーキウォーニングと全く同一ですので1973年8月発行のマークII解説書を参照して下さい。



第28図 ブレーキOKモニタ装置構成図

S 5612

シヤシ-ブレーキ

検出項目と検知条件

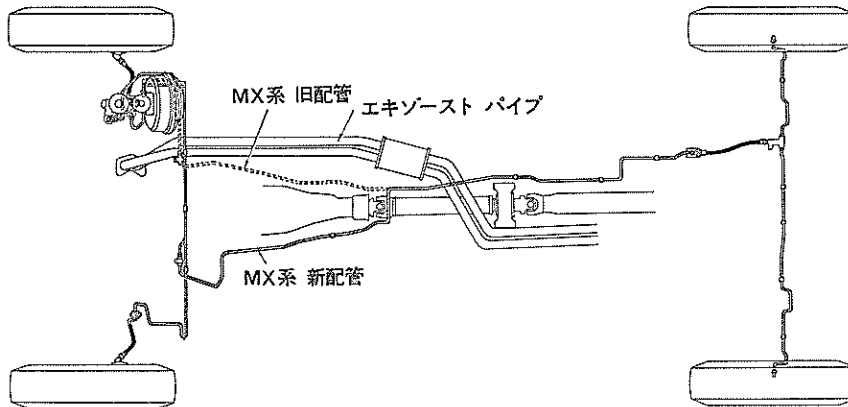
パネル板の発光ダイオードは、下記の検知条件になった時点滅します。

	表示文字	検知条件
1	BRAKE FLUID	フロント又はリヤの何れかのブレーキ オイル リザーバ タンクの油面が規定値以下になつた 場合 規定値：フロント リヤ共MAXレベルより20mm
2	VACUUM BOOSTER	ブレーキ ブースタ バキューム室内の負圧が規定値125mmHg以下になつた場合 註
3	BRAKE LAMP	i) ブレーキ ペダルを踏んだ状態でストップ ランプの1灯以上の断線 ii) ブレーキ ペダルに関係なくストップ ランプ回路のヒューズ切れの場合 iii) ブレーキ ペダルを踏まない状態でストップ ランプの全灯の断線
4	LINING WEAR	前輪の左右何れかの ブレーキ パッドの厚さが使用限度 (2~3 mm) 以下になつた場合

註 従来は175mmHg

(6) ブレーキ配管

MX系のブレーキ チューブ配管をエキゾースト パイプから離し、排気熱の影響を受けないようにしました。



第29図 ブレーキ配管図

S 5613

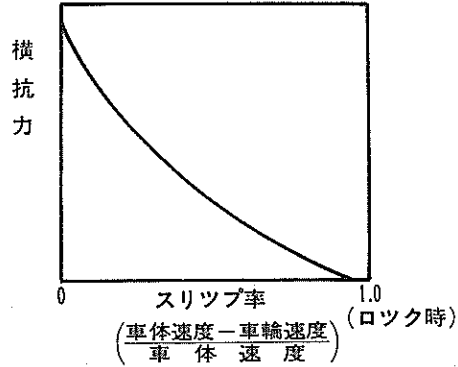
9. ESC

ESCは1971年以来、オプションでマークIIに装着されてきましたが、今回システム全体を見なおし、性能、フィーリングを向上しました。

(1) ESCとは

ESCとは Electronic Skid Control の略で急制動時の車体の横すべりを防止する装置です。

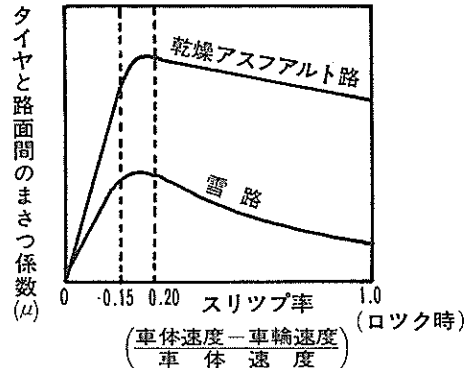
雨でぬれた路面や凍結路面のように、すべりやすい路面上で急ブレーキをかけた時、車体が横すべりして方向性を失うことがあります。これは後車輪がロックして、横抗力がなくなって、横からの力に対して不安定になるからです。



第30図 スリップ率—横抗力関係図 S 5614

ESCは、車両の停止距離を伸ばすことなく、急ブレーキ時の後車輪ロックを防止してこの種の横すべりを未然に防ぐ装置です。

また、車輪をロックさせずに制動すると、もう一つの効果として、制動停止距離が短縮します。



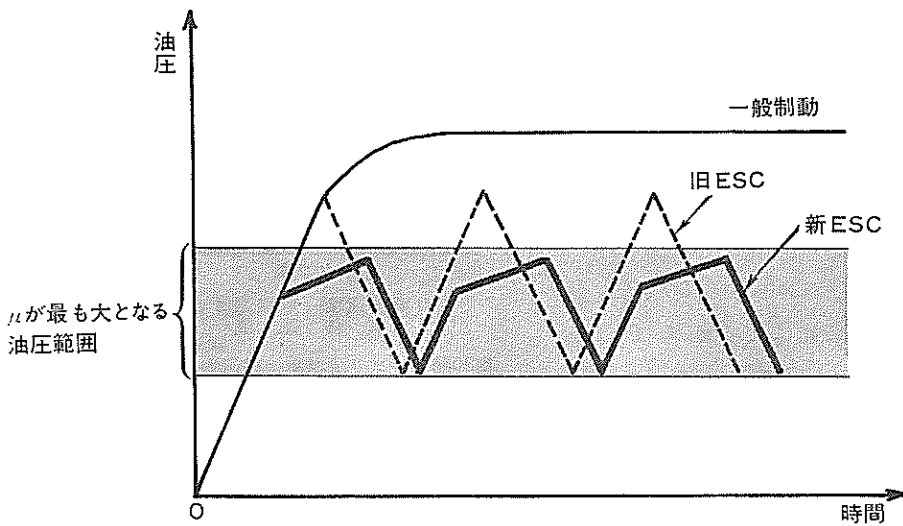
第31図 スリップ率—μ関係図 S 5615

上図からも明らかなように、車輪がロックしている時（スリップ率=1）より、少し回転している時の方が、タイヤと路面間のまさつ係数は大となります。雪路のように、すべりやすい路面では顕著であることがわかります。したがって、制動時μが最大値となるように、タイヤを少し回転させてやれば制動停止距離は短くなります。

(2) ESC 改良のねらい。

① 性能の向上

スキッドコントロール作動時の後車輪の減速度カーブをより理想に近づけて制動停止距離を短くする。このために、アクチュエータを2重ダイヤフラム型に変更し、油圧の調圧速度を2段階に切替えて(2ステージ)加圧するようにしました。



第32図 油圧変化図

S 5616

また、路面状態を正しく情報としてコンピュータにインプットするために、車体減速度センサを取りつけました。

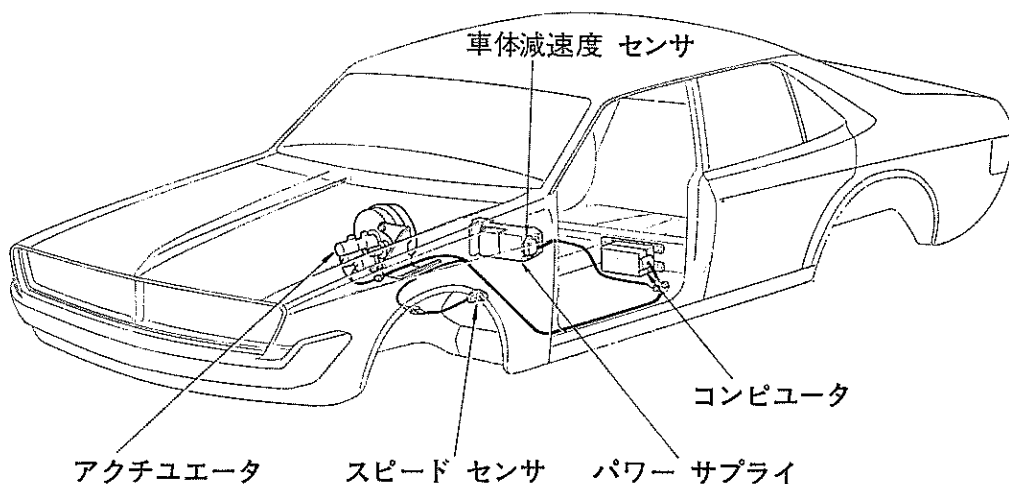
② 作動時のフィーリング向上

スキッドコントロール作動時のブレーキ油圧の加減圧変動に伴って起る不快な車体減速度変化を、上記加圧速度を2段階に分けることによって押さえ、フィーリングを向上しました。

③ システム点検の自動化

従来のように、エンジンをかけて、ブレーキを踏み、チェックS/Wを引かなくても、ブレーキを踏んで、キーS/WをONにするだけで、システムのチェックが出来ます。異常がある場合にはパーキングブレーキインジケータランプが点灯します。

(3) 新ESCの作動



第33図 ESC部品配置図

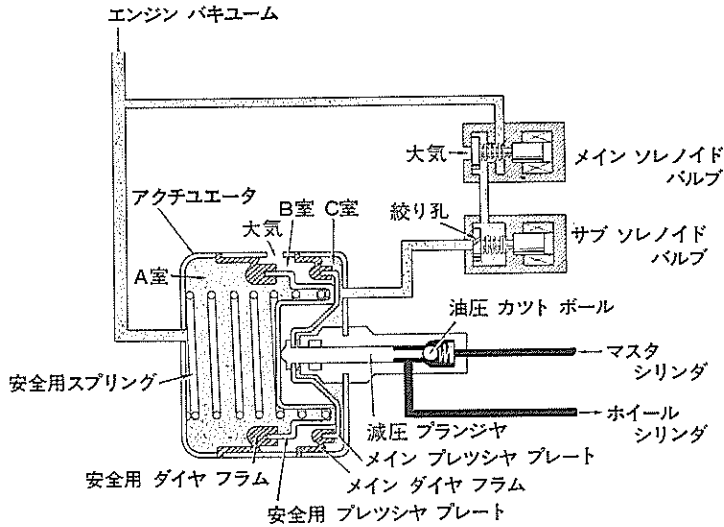
S 5617

構成部品一覧

品 名	働 き
スピード センサ	車速に応じたパルスをコンピュータに送る
車体減速度センサ (新設)	車体の減速度を感知してコンピュータに路面がすべりやすいかどうかを知らせる
コンピュータ	車速, 路面の状態に応じて理想的な制動をするようにリヤ ホイール シリンダ油圧の, ゆるめ信号をパワー サプライに出す。
パワーサプライ	コンピュータを正常に作動させるため, 定電圧をコンピュータに供給する。 コンピュータの信号を増幅して, アクチュエータのソレノイドを作動させる。
アクチュエータ	コンピュータの指令により, リヤ ホイール シリンダへの油圧をON, OFFする。
サーキット オープニング リレー (パワー アンプに内蔵)	ESCシステムに異常が生じた時アクチュエータを働かないようにしブレーキを一般制動にもどす。

(注) ESCチェックS/Wは廃止になりました。

(4) アクチュエータの作動



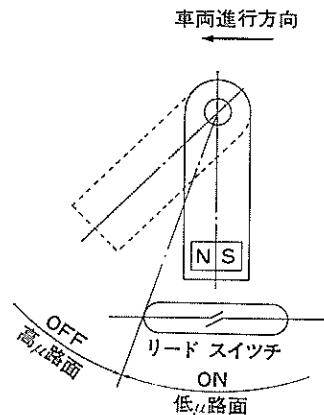
第34図 アクチュエータ作動図

S 5618

- ① 図は非作動時の状態を示していますが、エンジンをかけて、エンジン インテーク マニホールド負圧が発生すると、A室に負圧が生じて安全用プレツシャプレートは安全用スプリングの力に抗して図中左方いっぱいまで引かれています。
- ② ドライバがブレーキペダルを踏むと、マスターシリンダからのブレーキ油圧は、油圧カットボール部の油圧しや断弁座のすき間を通過してホイールシリンダへ伝えられます。この時はC室は負圧となっていて減圧プランジヤは、ボールを押しています。
- ③ ホイールシリンダにかかるブレーキ油圧が過大である（車輪速度が減少しすぎ）ことをコンピュータが判定すると、コンピュータの指令によって、メインソレノイドバルブへ通電が行なわれ、そのプランジヤは図中右方へ移動して負圧をしや断し代りに大気をC室へ導入する。サブソレノイドバルブにもこの時通電され絞り孔を通さずに大気が通る。
- ④ C室は負圧から大気圧に入れかわるため、減圧プランジヤは左方に移動し、油圧カットボールを押さなくなるので、マスターシリンダ油圧で、カットボールは弁座に押しつけられマスターシリンダとホイールシリンダとの油路をしや断します。減圧プランジヤはホイールシリンダ側に閉じこめられた油圧がB室とC室の差圧と、バランスするまで左方に移動し、ホイールシリンダ油圧は減圧されます。

- ⑤ ホイル シリンダを再び加圧する時はメイン ソレノイド バルブを OFF にして、C 室を再び負圧にすればよく、このときサブ ソレノイド バルブを OFF にする時間を少しずらせば、はじめは速く加圧され、後にゆっくり加圧されます。
- ⑥ 安全用プレツシャ プレートは何らかの原因によってエンジン 負圧が欠損したとき、安全用スプリングによって、プレツシャ プレートが右方に戻り、油圧カット ボールがホイール シリンダへの油路を断しないようになっています。

(5) 車体減速度センサの作動



第35図 車体減速度センサ作動図

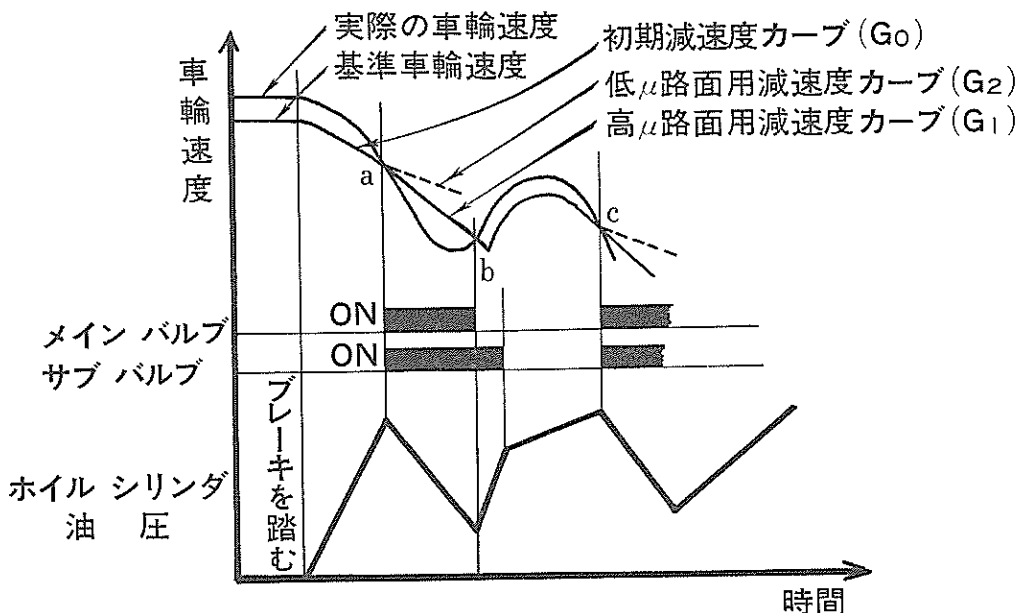
S 5619

図の様に、永久磁石を組込んだ振子が車体減速度の大きさに応じて、位置をかえリードスイッチを ON, OFF します。

減速度が大きい場合（高 μ 路面の場合）リードスイッチは OFF になり

減速度が小さい場合（低 μ 路面の場合）リードスイッチは ON になり、コンピュータに路面状況を知らせます。

(6) コンピュータの作動



第36図 コンピュータの働き

S 5620

通常走行時コンピュータには車輪速度の情報だけがインプットされています。コンピュータ内部ではこの車輪速度より一定速度 (V_0) だけ低い値をとる基準車輪速度を設定して、車輪速度に追従させて増減させています。

- ① ドライバーがブレーキを踏んで車輪速度が低下してくると基準車輪速度も低下します。

基準車輪速度は車輪速度の減速度が G_0 になるまでは V_0 の差を保つて追従しますが、それ以上の減速度になると、基準車輪速度は G_0 の減速度で減少し車輪速度には追従しなくなります。その結果点 a の様に互いが交差した時コンピュータより油圧ゆるめ指令が出ます。これと同時にコンピュータでは G_1 (又は G_2) の減速度で基準車輪速度が設定註されます。

- ② ホイール シリンダ油圧が減少すると、車輪速度は上昇します。

車輪速度カーブと基準車輪速度カーブが交差する点 b でメイン ソレノイド バルブは OFF となり、再びリヤ ホイール シリンダに加圧が開始されます。その後すぐサブソレノイド バルブも OFF となり、C 室への負圧は絞りを通してかかるのでゆるやかな加圧となります。

- ③ 基準車輪速度は再び V_0 の差を保ちながら車輪速度カーブに追従していきます。

註 車体減速度センサにて高 μ , 低 μ を判断して G_1 or G_2 を決定する。

- ④ 最初の油圧ゆるめ指令は基準車輪速度の減速度が G_0 になり車輪速度カーブと交差すると出ましたが、2回目からは車輪速度カーブと基準車輪速度カーブが交差すると、油圧ゆるめ指令がコンピュータから出ます。

基準車輪速度カーブは車輪速度の減速度が G_1 (又は G_2) になるまでは V_0 の差を保って、追従しますが、それ以上の減速度になると、基準車輪速度カーブは G_1 (又は G_2) の減速度で減少し車輪速度には追従しなくなります。その結果点 c の様に互いが交差した時、コンピュータより油圧ゆるめ指令が出ます。

- ⑤ それ以降は上記②～④をくり返します。

(7) 安全機構

① 自動点検機構

ブレーキペダルを踏んでイグニツションスイッチをONにすれば、コンピュータから、一瞬減圧信号が発生し、アクチュエータのソレノイドを作動させます。

このとき、アクチュエータにエンジン負圧があれば、メインプレツシヤプレートの作動音(ゴトン音)が確認^註できます。もしコンピュータからの減圧信号に応じた作動が得られない場合はパーキングブレーキインジケータランプが点灯して異常を知らせます。

註 アクチュエータに負圧がかかっていないときは、ソレノイド音のみ発生する。

② フェイルセーフ機構

(i) 次の場合はソレノイド回路の電源をしや断して通常のブレーキ機能を確保すると同時に異常の発生をパーキングブレーキインジケータランプ点灯で知らせます。

(a) ブレーキペダルを踏んでいない時にアクチュエータが減圧状態を1.5秒以上継続した場合

(b) コンピュータからの減圧信号が1.5秒以上継続した場合

(c) コンピュータ回路のヒューズが断線した場合

(d) ストップランプ回路のヒューズが断線した場合

(ii) アクチュエータへのエンジン負圧が欠損したときは安全用スプリングの働きで通常のブレーキ機能が保たれます。