

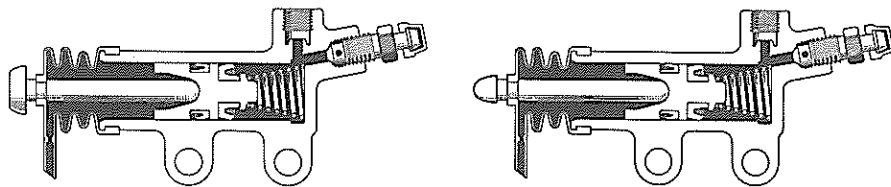
### クラッチ

クラッチ関係では、R X系車のクラッチ レリーズ フォークを鋳鉄製から鉄板製に変更するとともにクラッチハウジング形状を変更して軽量化をはかりました。

(M X系車では既に実施済)

#### (1)クラッチ レリーズ シリンダ

クラッチ レリーズ シリンダは、従来と同様無調整式ですがレリーズ フォークの形状変更によりロッド先端形状を変更しました。



旧

T2138

新

T5427

クラッチ レリーズ シリンダ

#### (2)レリーズ フォーク

レリーズ フォークはM X系車と同様、鋳鉄製から鉄板製に変更して重量を軽減しました。

#### (3)クラッチハウジング

クラッチハウジングはレリーズ フォークの変更により形状変更しました。

### トランスミッション

#### (1)オートマチック トランスミッション

##### ①シフト レバー

L G仕様以上にキヤストウッド製のシフト レバー ノツプを採用し、より豪華にしました。

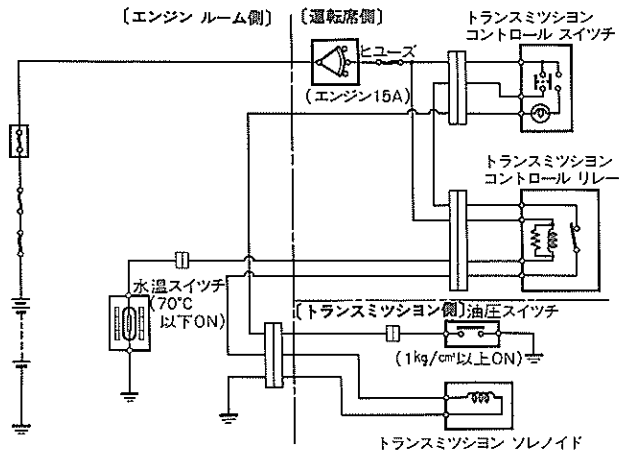
これにより、オートマチック車用シフト レバー ノツプはABS樹脂製(黒色と木目)およびキヤストウッド製の3種類となります。

# シヤシートランスマツシヨーン

## ② A40D型トランスミツシヨーン

オーバードライブトランスミツシヨーン コントロール スイツチの照度コントロールを廃止しました。

### 1. 電気回路図



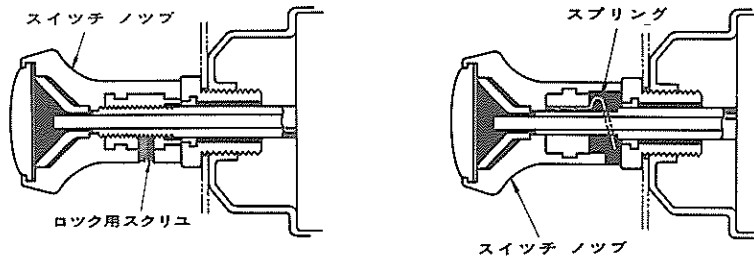
電気回路図

T5428

### 2. トランスミツシヨーン コントロール スイツチ

スイツチ ノツプ取付方法をロック スクリユ式からスプリング クリップ式に変更し、サービス性の向上をはかりました。

スイツチ ノツプはロック用スプリングを手前に引いて取り外します。



旧

新

トランスミツシヨーン コントロール スイツチ

T5430

# シ ヤ シ - デイファレンシャル

## デイファレンシャル

デイファレンシャルは従来と同様、4リンク車およびリーフ車にはリングギヤ径7.1インチ、独立懸架車には7.5インチを採用しています。

なお、MX41系オートマチック車についてはギヤ比を3.9から4.1に変更して運転性の向上をなされるとともにTX40系車にもギヤ比4.1のものをオプション設定しました。

デイファレンシャル仕様一覧

リヤサスペンション	車両型式	エンジン	デイファレンシャル リングギヤサイズ	ギヤ比	
4リンク	TX30	3T	7.1インチ	4.100	
	TX40	13T		3.909(4.100)	
	RX40	21R		3.909	
	MX30	M		4.100(3.909)	
	MX30	M(LPG)		3.909	
	MX40	M/T		M-E	4.100(3.909)
		A/T			3.909(4.100)
独立懸架	RX41	21R	7.5インチ	4.100	
	MX41	M/T		M-E	4.100(3.909)
		A/T			4.100
	MX43	4M-E		3.909	
リーフ	RX37V	16R	7.1インチ	4.100	
	MX35	M		4.100(3.909)	

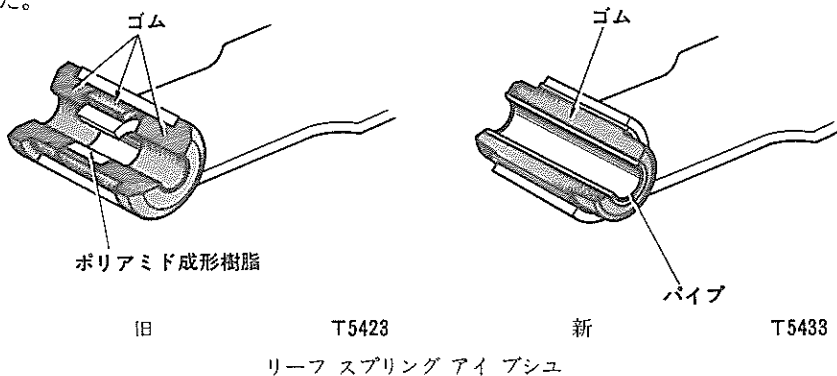
( ) はオプション仕様

[ ] はA40Dとのセットオプション

# シヤシ — サスペンション — ステアリング

## リヤ サスペンション

ワゴン系リヤ リーフ スプリングのアイ ブシュを3分割ブシュ(リヤは2分割ブシュ)からリーフ スプリングに圧入された内外筒付ブシュに変更し、騒音の低減をはかりました。



リーフ スプリング アイ ブシュ

## ステアリング

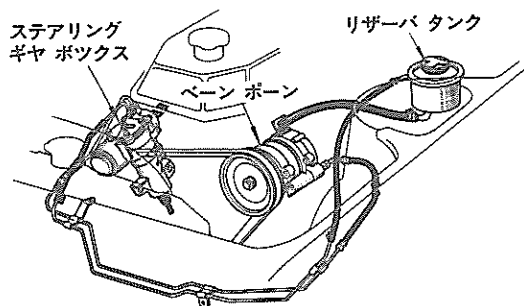
### (1)パワー ステアリング

R X系車にパワー ステアリングを設定し、操作性の向上をはかりました。

(バン系を除く全車にオプション設定)

ステアリング ギヤ ボックスおよびベーン ポンプはM X系車と同一品を使用しました。

ただし、リザーバ タンクはベーン ポンプと分離して左フェンダ エプロンにクッション ゴムを介して取り付けました。



パワー ステアリング構成図

T5434

### (2)チルト ステアリング

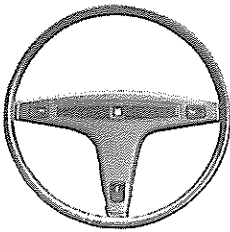
従来G L仕様以上にオプション設定されていたものを標準仕様にするるとともにデラックス車にもオプション設定しました。(フロアシフト車のみ)

# シヤシ — ステアリング — ブレーキ

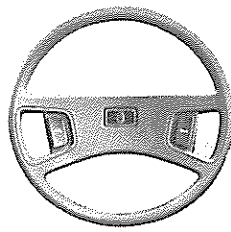
## (3)ステアリング ホイール

ステアリング ホイールは4本スポークのものを2種類新設しました。  
このうちGSL仕様には握りの部分をやわらかくしたウレタン製、グランデ仕様にはキヤストウッド製を採用しました。  
また、L仕様以上の3本スポークのものはセンタ マーク部の意匠を変更しました。  
これにより、ステアリング ホイールは5種類としました。

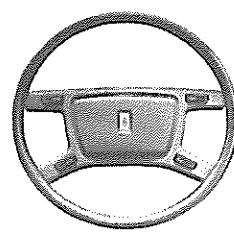
LG, LG ツーリング



GSL



グランデ



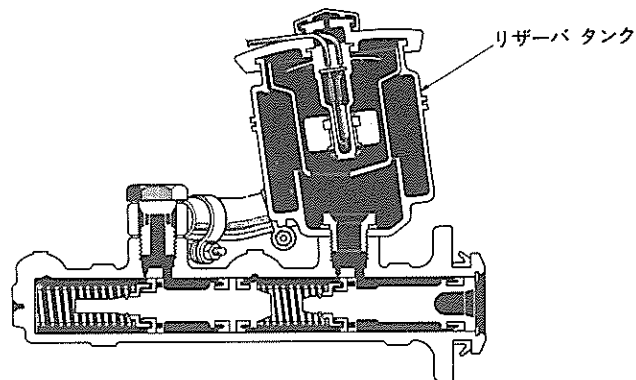
3本スポーク キヤストウッド製 A1530 4本スポーク ウレタン製 A1531 4本スポーク キヤストウッド製 A1532

## ブレーキ

ブレーキ関係は基本的には従来と同じですが、ブレーキ マスタ シリンダを変更するとともにL仕様以上のパーキング ブレーキ レバー(センタ ブレーキ式)にキヤストウッド製のものを採用しました。

### (1)ブレーキ マスタ シリンダ

ブレーキ マスタ シリンダのリザーバ タンクを前後分離式から一体式にしました。



ブレーキ マスタ シリンダ

T4454

# シ ヤ シ - ディスク ホイール & タイヤ-

## ディスク ホイール & タイヤ

ディスク ホイールは 4 ½ J×14 を廃止し、5 J×14 と 5 ½ J×14 のみとしました。

		セダン・ハードトップ・ワゴン									バン		
		S T D	D X	G L	G S L	L	L G	L ツ リ ン グ	グ ラ ン デ	タ ク シ ー	S T D	D X	G L
デ ィ ス ク  ホ ィ ー ル	5J×14汎用					○	○	○		○	○	○	○
	5J×14飾り用	○	○	○	○								
	5½J×14汎用								○				
	5½J×14飾り用				△			△					
	5½JJ×14アルミ				△			△	△				
ホ ィ ー ル  キ ャ ツ プ	ハーフ キヤツプ										○	○	
	センタ オーナメント A	○	○	○									
	センタ オーナメント A(アルミ用)				△			△	△				
	センタ オーナメント A+リング				○								
	センタ オーナメント B+リング				△			△					
	フル キヤツプ A					○	○	○		○			○
	フル キヤツプ B (センタ オーナメント付)								○				
タ  ィ  ヤ	6.45-14-4PR(W/T)	△	△	△		△	△						
	6.45-14-4PR(L/T)	○	○	○		○	○						
	6.45-14-6PR(W/T)								○				
	6.95-14-6PRLT(W/T)										○	○	○
ヤ	175SR14スチール(L/T)	△		△	○	△	△	○	△	△			
	185/70HR14スチール(L/T)				△			△	○				

○標準、△オプション (△, △はそれぞれセット オプション)

## シ ヤ シ ーディスク ホイール&タイヤ

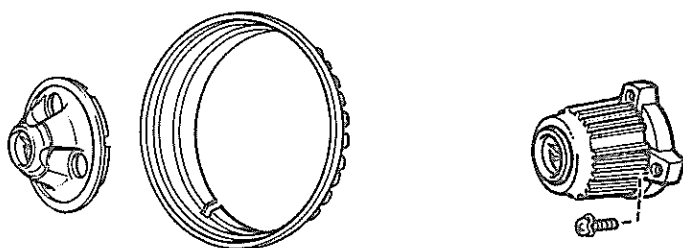
### (1)ホイール キヤツプ

G S L仕様にステンレス製のホイール リングを追加し、センタ オーナメント Aと組み合わせるようにしました。

また、G S LおよびL G ツーリング仕様のオプションに大型のセンタ オーナメント Bを新設し、ホイール リングと組み合わせて使用するようにしました。

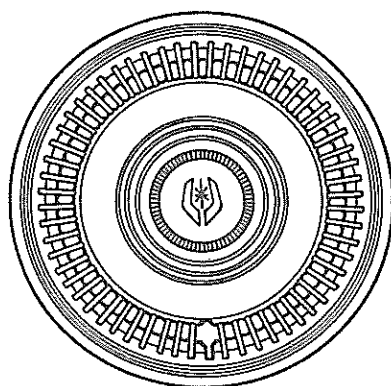
グランデ仕様のフル キヤツプ Bをセンタ オーナメント付としました。

ハーフ キヤツプ、フル キヤツプ Aおよびセンタ オーナメント Aは従来のものと同一です。



センタ オーナメント Bとホイール リング T5435

センタ オーナメント A T3120  
(アルミ ホイール用)



フル キヤツプ B(センタ オーナメント付)

T5436