

## 3 シャシ

|     |                        |     |
|-----|------------------------|-----|
| 3・1 | クラッチ & マニュアル トランスミッション | 3-2 |
| 3・2 | オートマチック トランスミッション      | 3-4 |
| 3・3 | サスペンション & アクスル, ステアリング | 3-5 |
| 3・4 | ブレーキ                   | 3-6 |
| 3・5 | その他のシャシ部品              | 3-8 |

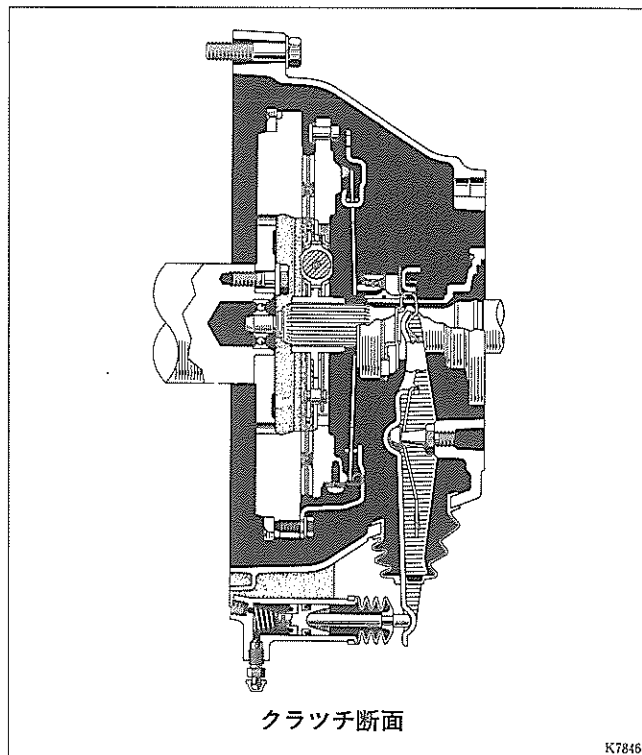


## 3・1

## クラッチ &amp; マニュアル トランスミッション

## ■概 要

クラッチの諸元については従来と同様ですが、クラッチ カバーおよびリリース ハブなどを変更し、性能向上をはかりました。また、マニュアル トランスミッションについては従来と同様、W55型を採用しました。



## クラッチ仕様

| 項目           |                           | 搭載エンジン | 2 Y-J, 2 L                               |
|--------------|---------------------------|--------|--|
| クラッチ         | 形 式                       |        | 乾式・単板・ダイヤフラム式                            |
|              | 操作方式                      |        | 油圧式                                      |
| クラッチ         | サイズ (インチ)                 |        | 8.5 (2 Y-J)<br>9 (2 L)                   |
| カバー          | 取り付け荷重 (kg)               |        | 400 (2 Y-J)<br>450 (2 L)                 |
| クラッチ<br>ディスク | 外径×内径×厚さ (mm)             |        | 212×140×3.5 (2 Y-J)<br>224×150×3.5 (2 L) |
|              | 全面摩擦面積 (cm <sup>2</sup> ) |        | 199 (2 Y-J)<br>217 (2 L)                 |
|              | 材 質                       |        | セミモールド                                   |
| マスタ<br>シリンダ  | 型 式                       |        | ポートレス式                                   |
|              | 内 径 (mm)                  |        | 15.87                                    |
|              | ゴム ダンパ                    |        | 付き                                       |
| リリース<br>シリンダ | 型 式                       |        | 無調整式                                     |
|              | 内 径 (mm)                  |        | 20.64                                    |
| クラッチ<br>ペダル  | レバー比                      |        | 5.62                                     |
|              | ストローク (mm)                |        | 138~148                                  |
|              | ターンオーバー機構                 |        | 無し                                       |

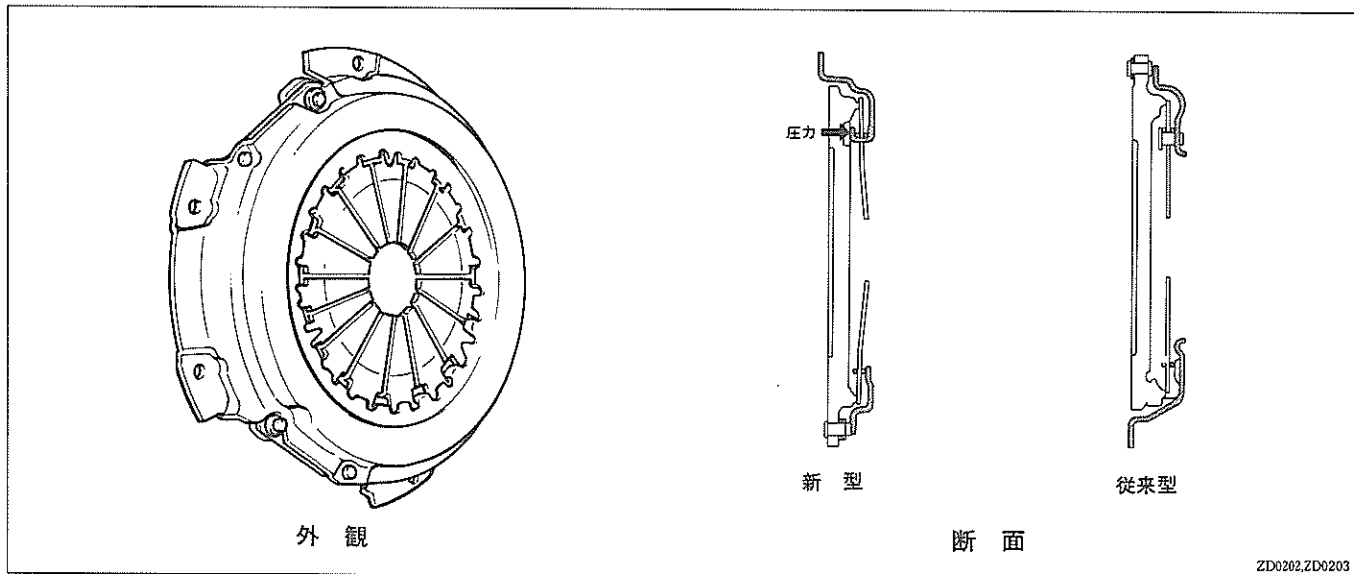
## マニュアル トランスミッション仕様

| 型 式                        |         | W55   |
|----------------------------|---------|---|
| 搭載エンジン                     |         | 2 Y-J, 2 L  |
| 形 式                        |         | 前進：常時嚙合式<br>後退：選択摺動式  |
| 変速比                        | 1 速     | 3.566   |
|                            | 2 速     | 2.056   |
|                            | 3 速     | 1.384   |
|                            | 4 速     | 1.000   |
|                            | 5 速     | 0.850   |
|                            | 後 退     | 4.091   |
| スピードメータ ギヤ比<br>(ドリブン/ドライブ) |         | 31/10 (LX系), 33/10 (YX系)  |
| 使用オイル                      | 名 称     | YX系-キャッスル MG ギヤ オイル<br>スペシャル (SAE75W-90)<br>LX系-キャッスル ギヤ オイル<br>(SAE85W-90) |
|                            | 容 量 (ℓ) | 2.4   |

■機構説明

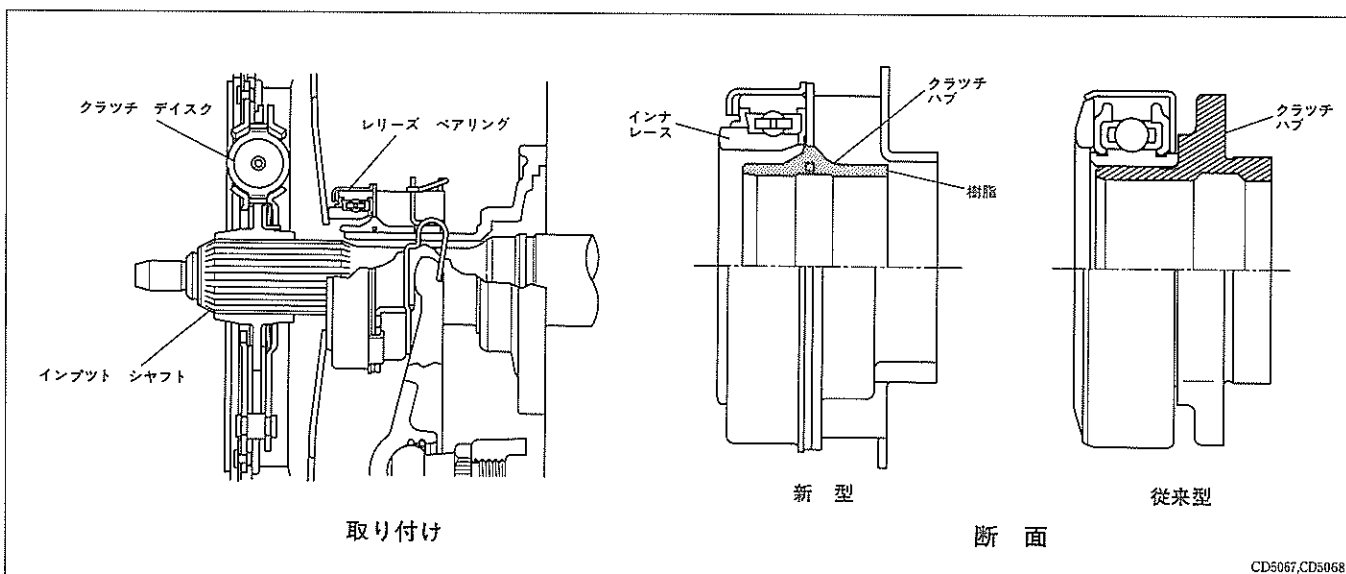
1. クラッチ カバー

- ダイアフラム スプリングを直接クラッチ カバーで支持するダイアフラム スプリング ターンオーバー式クラッチ カバーを採用し、クラッチ切れ性能の向上をはかりました。
- ダイアフラム スプリング ターンオーバー式は、ダイアフラム スプリング支持部に常に圧力をかけることにより、支持部が摩耗してもクラッチ カバーとダイアフラム スプリング間のすき間を発生させません。したがって、クラッチ切れ高さが変化せず、長期間にわたって良好なクラッチ フィーリングが保たれます。



2. クラッチ レリーズ ベアリング

- 自動調心式レリーズ ベアリングを採用し、エンジンとトランスミッションとの微少な心ずれを自動的に補正してクラッチ作動時のノイズの低減をはかりました。
- ベアリングのインナ レース側でダイアフラム スプリングを押す構造にしました。
- クラッチ ハブの摺動部を樹脂化して、軽量化・耐摩耗性の向上をはかりました。
- 構造・作動については、セダン・ワゴン系と同様です。



|     |                   |
|-----|-------------------|
| 3・2 | オートマチック トランスミッション |
|-----|-------------------|

■機構説明

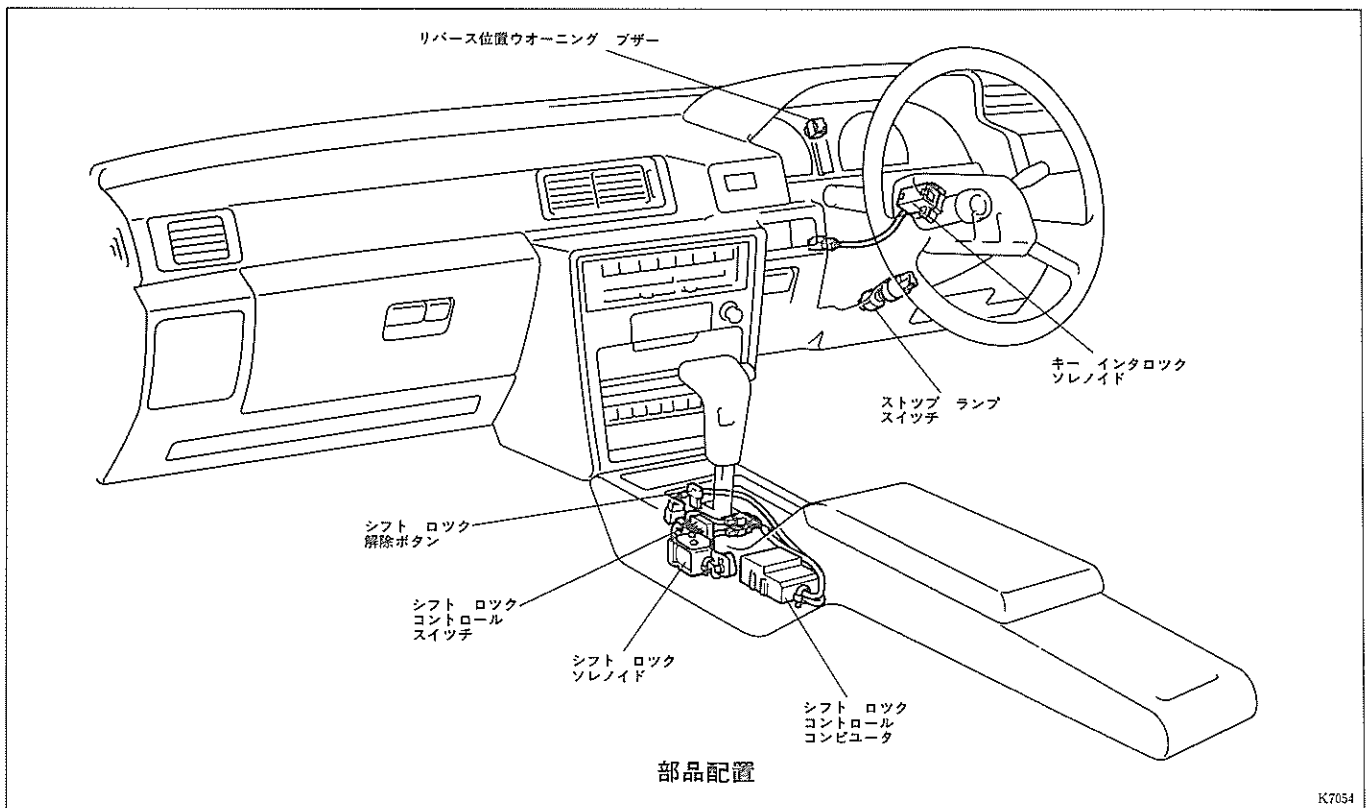
1. シフト ロック システム

●シフト レバーの誤操作防止をはかるため、A/T車にシフト ロック システムを採用しました。このシステムは、ソレノイドなどを用いてシフト操作を電氣的に制限しているもので、機構としては下表のような構成から成り立ち、3つの誤操作防止機能を備えています。

|                    |                 |             | 機 能   |
|--------------------|-----------------|-------------|---|
| シフト<br>ロック<br>システム | キー インタロック付き     | シフト ロック機構   | ①ブレーキを踏んだ時のみ、P レンジ位置から他のレンジへシフトできます。(イグニッション キーがLOCK, ACCの時は不可) |
|                    | シフト ロック装置       | キー インタロック機構 | ②P レンジ位置の状態でのみ、イグニッション キーを抜くことができます。                            |
|                    | シフト レバー後退位置警報装置 |             | ③R レンジ位置であることをブザーで知らせます。  |

●また、上記の機能の他に、けん引などで車両の移動ができるよう、手動でシフト ロック機構をキャンセルできるシフト ロック解除ボタンをシフト レバー ハウジング上に設け、緊急時の対応に配慮しました。

●構造・作動については、ワゴンと同一ですので、昭和63年9月発行（品番61115）の新型車解説書を参照してください。



K7054

3・3 サスペンション & アクスル, ステアリング

■機構説明

1. サスペンション

●サスペンション諸元の最適化を行い、走行性能の向上をはかりました。

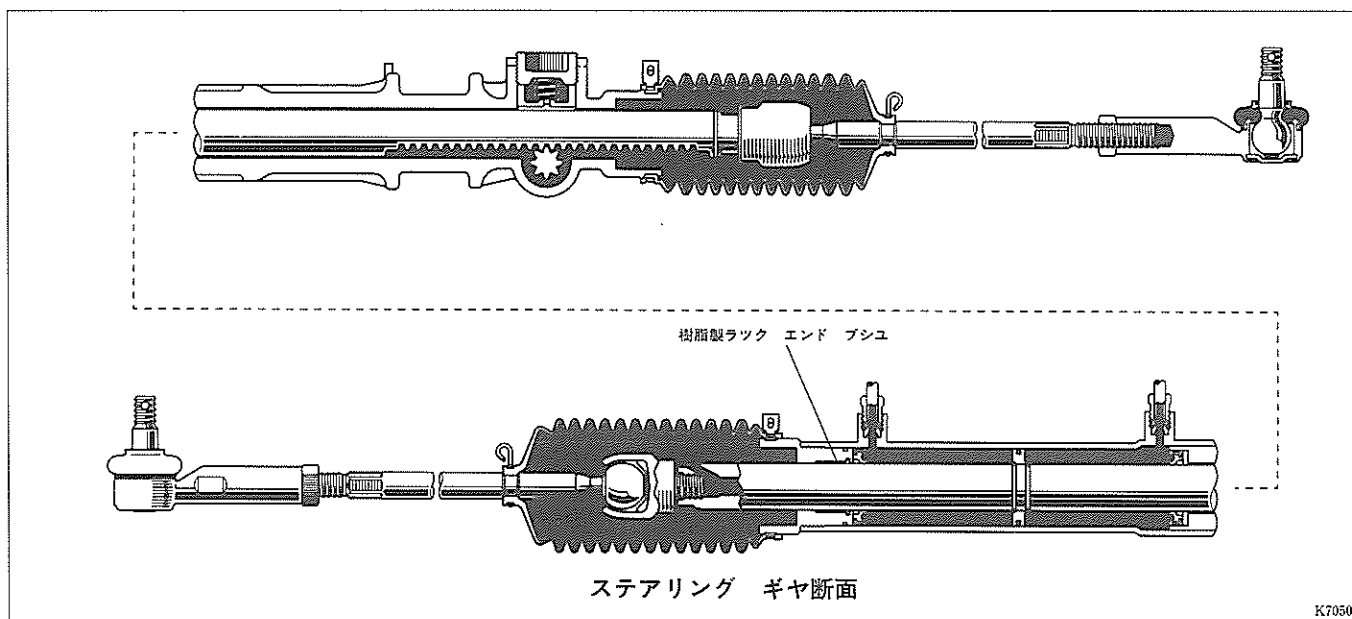
仕様

|              |                         |     | フロント                | リヤ   |
|--------------|-------------------------|-----|---------------------|------|
| コイル          | スプリングばね定数 (kg/mm)       |     | 1.65 (YX), 1.8 (LX) | 3.0  |
| ショック         | 形式                      |     | 低圧ガス封入式             | オイル式 |
| アブソーバ        | 減衰力 (kg)<br>[0.3m/sec時] | 伸び側 | 89                  | 80   |
|              |                         | 縮み側 | 44                  | 44   |
| スタビライザ径 (mm) |                         |     | 24 (YX), 23 (LX)    | —    |

2. パワー ステアリング

●エンジン回転数感应型パワー ステアリングを全車に標準装備とし、操作性の向上および装備の充実をはかりました。

●また、ワゴン同様、ステアリング ギヤのラック エンド プシユを金属製から樹脂製に変更して、ラック バーとプシユの摺動抵抗を低減し、操舵フィーリングの向上をはかりました。



3・4

## ブレーキ

## ■概要

2L エンジン搭載車のマスタ シリンダ、ブースタなどを変更し、性能向上をはかりました。

仕様

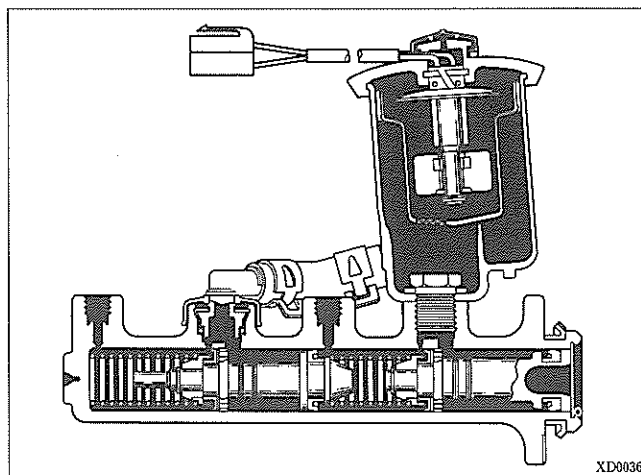
( ) は従来型

| 項目           |                               | 搭載エンジン                          | 2 Y-J         | 2L          |
|--------------|-------------------------------|---------------------------------|---------------|-------------|
| マスタ          | 形 式                           |                                 | コンベンショナル      | ←           |
| シリンダ         | 内 径 (mm)                      |                                 | 22.2          | 23.8 (22.2) |
| ブレーキ         | 形 式                           |                                 | 真空倍力式         | ←           |
| ブースタ         | サイズ (インチ)                     |                                 | 8             | 9 (8)       |
| フロント<br>ブレーキ | キャリパ型式                        |                                 | FS17          | ←           |
|              | シリンダ内径 (mm)                   |                                 | 57.2          | ←           |
|              | パッド面積 (cm <sup>2</sup> ) [1枚] |                                 | 41            | ←           |
|              | ディスク ロータ形式                    |                                 | ベンチレーテッド      | ←           |
|              | ロータ寸法<br>[外径×厚さ] (mm)         |                                 | 18×248        | ←           |
| リヤ<br>ブレーキ   | ド<br>ラ<br>ム                   | 形 式                             | リーディング・トレーリング | ←           |
|              |                               | シリンダ内径 (mm)                     | 22.2          | ←           |
|              |                               | ドラム内径 (mm)                      | 228           | ←           |
|              |                               | ライニング面積 (cm <sup>2</sup> ) [1枚] | 87            | ←           |
|              |                               | ライニング寸法<br>[長さ×幅×厚さ] (mm)       | 219.4×40×5.0  | ←           |
| 制動力<br>制御装置  | 形 式                           |                                 | P バルブ         | ←           |
|              | 油圧折点 (kg/cm <sup>2</sup> )    |                                 | 30            | ←           |
|              | 減圧勾配                          |                                 | 0.37          | ←           |
| パーキング        | ブレーキ                          |                                 | センタ レバー式      | ←           |

## ■機構説明

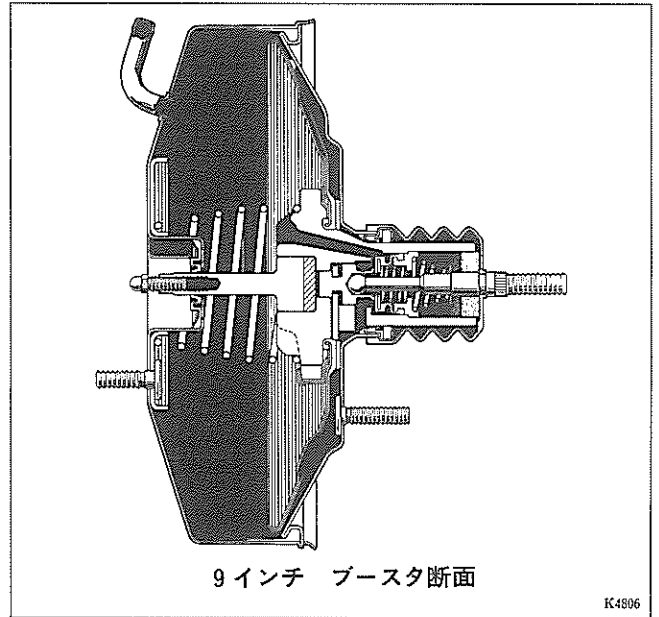
## 1. ブレーキ マスタ シリンダ

- 2L エンジン搭載車のマスタ シリンダ内径を22.2→23.8mmにサイズ アップし、ペダル フィーリングの向上をはかりました。



2. ブレーキ ブースタ

- 2L エンジン搭載車のブースタ サイズを 8 インチから 9 インチ にサイズ アップしました。

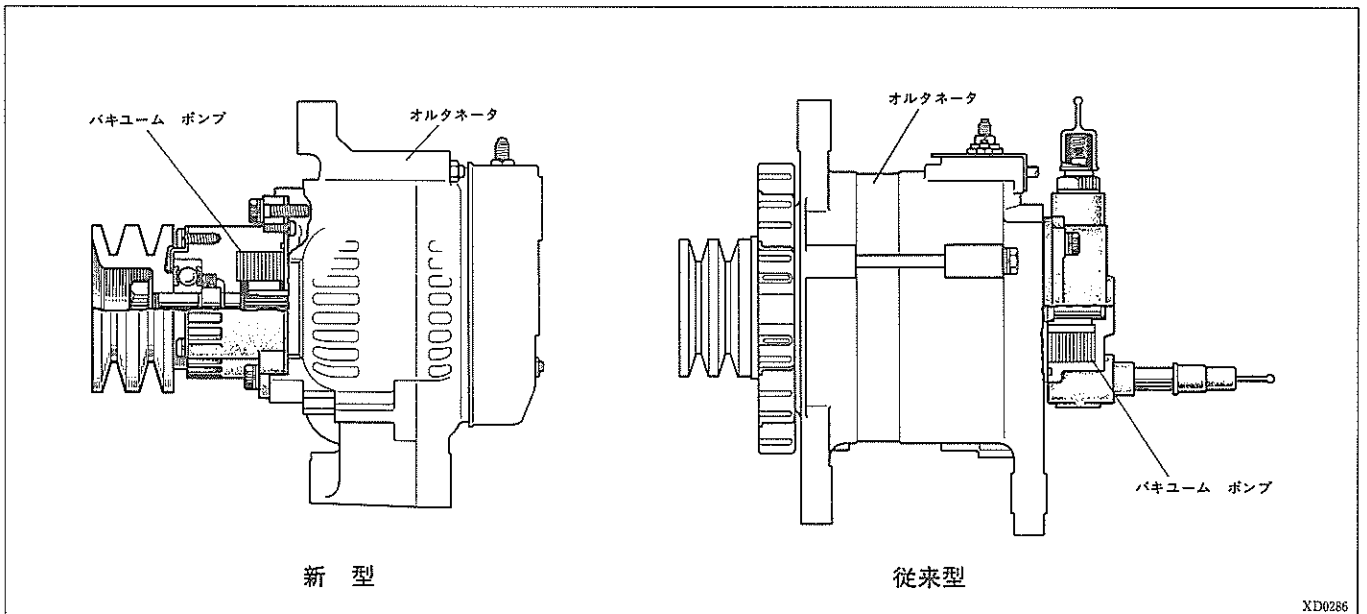


3. バキューム ポンプ

- 2L エンジンのオルタネータ変更に伴い、バキューム ポンプ の取り付けをオルタネータ後部取り付けから前部取り付けに変更しました。
- 上記変更により、バキューム配管も一部取り回しを変更しました。

仕様

|                  | 新 型 | 従 来 型 |
|------------------|-----|-------|
| 理論制御吐出量 (cc/rev) | 26  | 28    |



3・5

## その他のシャシ部品

## ■機構説明

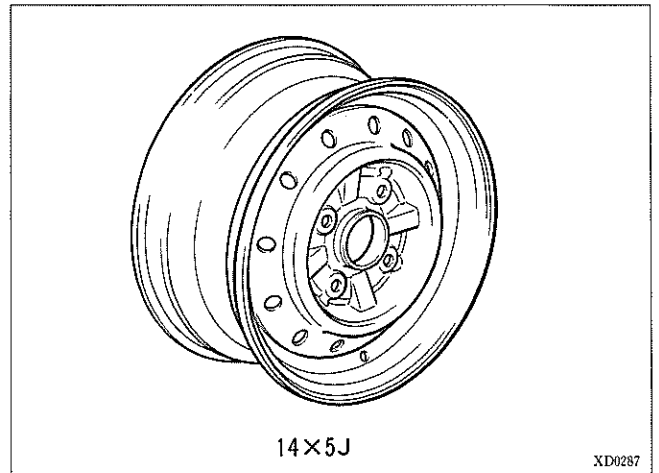
## 1. タイヤ &amp; ディスク ホイール

- パワー ステアリングの標準装着に伴い、タイヤ サイズを6.95-14-6 PRLTから175R14-6 PRLTに変更し、走行性能の向上および装備の充実をはかりました。

仕様

| タイヤ サイズ       | ディスク ホイール            |
|---------------|----------------------|
| 175R14-6 PRLT | 14×5J (5-J×14) スチール* |

\*：主はISO表示 ( )はJIS表示



## 2. ホイール キャップ

- フル ホイール キャップはセダン系のものを流用し、足回りの意匠向上をはかりました。(GL)
- DXには従来と同様、センタ オーナメントを採用しました。

