

# 0 総説

0

|                                 |      |
|---------------------------------|------|
| 車両型式一覧                          | 0-2  |
| 本書の見方                           | 0-3  |
| 修理作業の説明範囲                       | 0-3  |
| 説明内容の見方                         | 0-3  |
| 用語の定義                           | 0-4  |
| 作業上の心得および注意                     | 0-5  |
| 一般的な注意                          | 0-5  |
| 燃料系部品の脱着                        | 0-5  |
| エンジン吸気系部品の脱着                    | 0-5  |
| 無線機等取り付け上の注意                    | 0-5  |
| 点検前の注意事項                        | 0-6  |
| 不具合内容の把握, 問診                    | 0-6  |
| 症状の再現性                          | 0-6  |
| 再現手法                            | 0-6  |
| 点検整備時の注意                        | 0-7  |
| ヘッドランプ                          | 0-7  |
| トラクションコントロール (TRC)              | 0-7  |
| フルタイム4WD車点検整備時の注意               | 0-7  |
| フルタイム4WD車けん引時の注意                | 0-8  |
| ジャッキ, リジッドラック<br>およびリフトの支持位置    | 0-9  |
| 新ダイアグシステム                       | 0-13 |
| 新ダイアグシステム概要                     |      |
| (MZ系エンジン搭載車)                    | 0-13 |
| 診断ツール S2000 の機能                 | 0-13 |
| 診断ツール S2000 の使用方法               | 0-14 |
| ダイアグノーシスコネクターの統廃合               | 0-14 |
| ボルトおよびナットの締め付け                  | 0-15 |
| 一般規格ボルトおよびナットの締め付けトルク           | 0-15 |
| トルクレンチに延長工具を<br>取り付けたときの締め付けトルク | 0-16 |

## 車両型式一覧

| 通称名      | 駆動方式 | エンジン型式                  | トランスアクスル型式                 | グレード               |                      |                      |                    |
|----------|------|-------------------------|----------------------------|--------------------|----------------------|----------------------|--------------------|
|          |      |                         |                            | クオリス               | Sパッケージ               | Gパッケージ               | クオリスG              |
| マークIIワゴン | FF   | 5S-FE<br>(2.2L・ガソリン)    | A140E<br>(4A/T・ECT・フロア)    | E-SXV20W<br>-HWPGK | E-SXV20W<br>-HWPGK-S |                      |                    |
|          |      | 2MZ-FE<br>(2.5L・V6ガソリン) | A541E<br>(4A/T・ECT-i・フロア)  | E-MCV21W<br>-HWPGK | E-MCV21W<br>-HWPGK-S | E-MCV21W<br>-HWPGK-G |                    |
|          |      | 1MZ-FE<br>(3.0L・V6ガソリン) | A541E<br>(4A/T・ECT-iE・フロア) |                    |                      |                      | E-MCV20W<br>-HWPGK |
|          | 4WD  | 5S-FE<br>(2.2L・ガソリン)    | A541F<br>(4A/T・ECT-i・フロア)  | E-SXV25W<br>-HWPGK | E-SXV25W<br>-HWPGK-S |                      |                    |
|          |      | 2MZ-FE<br>(2.5L・V6ガソリン) | A541F<br>(4A/T・ECT-i・フロア)  | E-MCV25W<br>-HWPGK | E-MCV25W<br>-HWPGK-S | E-MCV25W<br>-HWPGK-G |                    |

JIS966

# 本書の見方

## 修理作業の説明範囲

修理作業は大別すると「診断」、「脱着、交換、分解・組み付けおよび点検・調整作業」および「完成検査」の3工程に区分することができます。本書は第2工程の「脱着、交換、分解・組み付けおよび点検・調整作業」について説明したものであり、第1工程の「診断」（本文中、電装品関係のトラブルシューティングは掲載しました。）および第3工程の「完成検査」については説明を省略しました。

## 説明内容の見方

### 1 注意事項

(1) 該当するセクション独自の注意事項について記載しました。

### 2 準備品

(1) 作業前に準備すべき SST、工具、計器および油脂などについて掲載し、あわせて各々の使用目的を説明しました。ただし、準備品のうち、トヨタツールスタンド、ジャッキ、リジッドラックなど一般整備工場に常備されていると思われる準備品については掲載を省略しました。

### 3 作業手順

(1) 各セクションのはじめに構成図および断面図を掲載し、構成部品の取り付け状態が把握できるようにしました。  
 (2) 構成図の中に再使用不可部品、プレコートボルトおよび締め付けトルクを明記しました。なお、構成図の中に記載のあるトルク値は、説明文では省略しました。  
 (3) 締め付けトルクは、次のように記載しました。

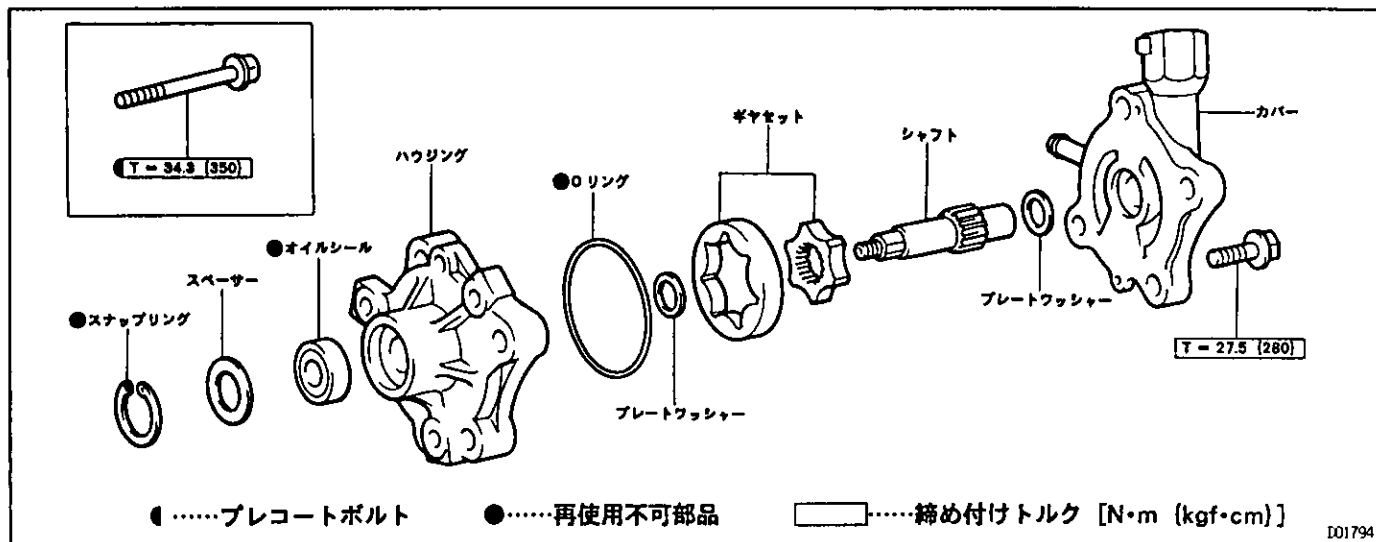
$T = 27.5 \text{ N} \cdot \text{m}$  (280 kgf·cm)

27.5 N·m……新単位 (SI 単位) の締め付けトルク

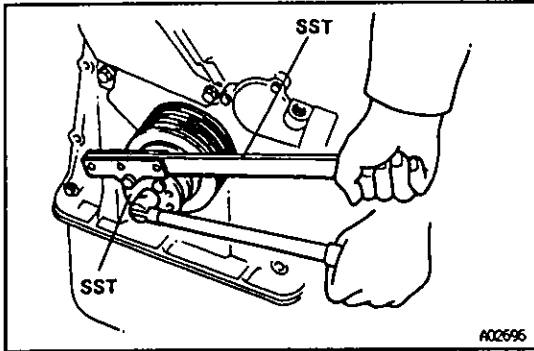
280 kgf·cm……従来単位の締め付けトルク

(4) 取り付け手順（取りはずし手順の逆の場合）を省略しました。

## 記 載 例



- (5) イラストにて、作業部位および作業内容を掲載しました。  
 (6) 説明文では、細部にわたる作業方法、情報、規格および注意などを掲載しました。



イラスト：作業部位および作業内容

## クランクシャフトプーリー脱着

### 1 クランクシャフトプーリー取り付け

- (1) クランクシャフトプーリーをクランクシャフトに取り付ける。  
 (2) SST を使用してクランクシャフトプーリーを固定し、ボルトを締め付ける。

S S T 09213-14010  
 T=245N・m (2500kgf・cm)

規格

09330-00021

情報

説明文：細部にわたる作業方法

D01793

## 4 本書に省略されている内容

- (1) 本書では次の要素作業の記載を省略していますが、実作業においては実施してください。
- ① ジャッキ作業およびリフト作業。
  - ② 必要に応じて行う取りはずし部品の清掃、洗浄。
  - ③ 目視による点検。

## 用語の定義

**基準値** …… 点検、調整時の許容範囲を表します。

**限度** …… 点検、調整時にこえてはならない最高値または最低値を表します。

**参考値** …… 基準値を知るための測定方法が著しく困難なため、実際に不具合発生のおそれのない場合の簡略測定法における基準値を表します。

**注意** …… 禁止作業など行ってはいけない事項および作業要領で特に注意すべき事項を掲載しました。

**〈参考〉** …… 作業を容易にするための補足説明を、説明文から分離して掲載しました。

# 作業上の心得および注意

## 一般的な注意

### 燃料系部品の脱着

#### 1 燃料系部品の脱着作業場所

- (1) 風通しが良く、周囲に溶接機、グラインダー、ドリル、電気モーターおよびストーブなど火気のない場所で作業する。
- (2) 酸化した燃料が充満するおそれのあるピットやその近くなどでは作業しない。

#### 2 燃料系部品の脱着

- (1) 作業開始前に消火器を準備する。
- (2) 静電気防止のため、フューエルチェンジャー、車両およびフューエルタンクなどにはアース線を取り付けるとともに、足元が滑らない程度に水をまく。
- (3) 電動ポンプおよび作業灯などの電気機器は、火花が飛んだり高温になるおそれがあるので使用しない。
- (4) 鉄ハンマーなどは、作業時に火花が飛ぶおそれがあるので使用しない。
- (5) 燃料の付着したウエスは分別処理する。

### エンジン吸気系部品の脱着

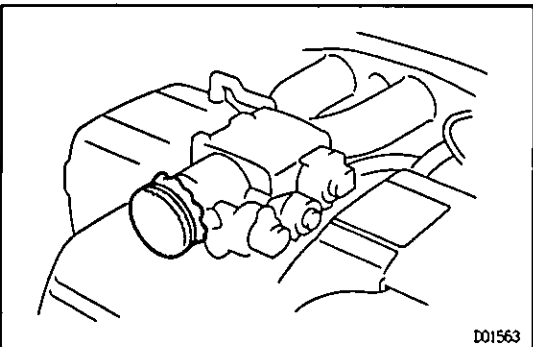
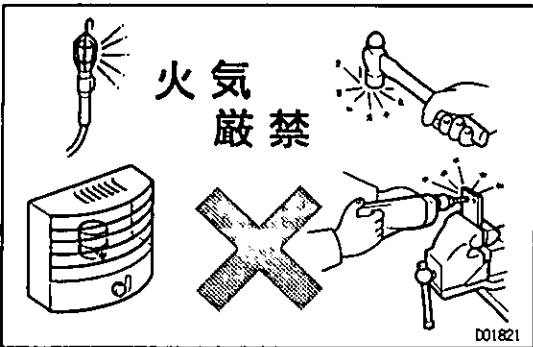
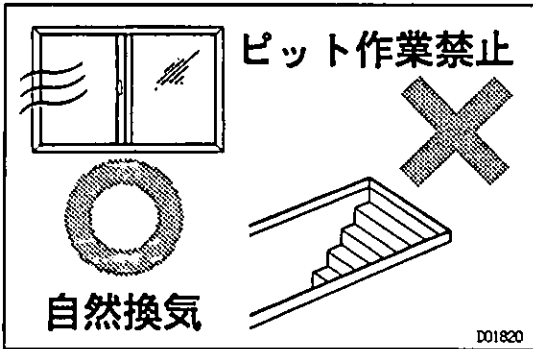
#### 1 吸気系部品の脱着

- (1) 吸気経路内に金属片などが入ると、エンジン本体およびターボチャージャーなどに悪影響を与える。
- (2) 吸気系部品の脱着作業を行う場合は、取りはずした吸気系部品およびエンジン側の開口部を、清潔なウエスまたはガムテープなどでふさぐ。
- (3) 吸気系部品を取り付ける場合は、金属片などの混入がないことを確認する。

## 無線機等取り付け上の注意

無線機のような移動通信機器を装着するときには、以下の注意事項を守ってください。

- (1) アンテナは、コンピューター・センサー等、車両の電子システムから出来るだけ離れた場所に取り付ける。
- (2) アンテナコードは、コンピューター・センサー等、車両の電子システムから少なくとも 20cm 離して取り付ける。
- (3) アンテナコードと他の配線を一緒にしない。また、アンテナコードと他の配線は、可能な限り離す。
- (4) 後付け品に関しては、個々の取り付け要領書に従い確実に取り付け。
- (5) 高出力の移動通信機器は、取り付けない。



## 点検前の注意事項

### 不具合内容の把握、問診

トラブルシューティングを行う場合は、まず顧客の苦情内容を十分に把握することが重要です。故障状況を的確に判断してください。なお、不具合内容把握・問診に際しては以下の項目を参考に進めてください。

### 症状の再現性

#### 1 お客様の訴える症状が入庫時に再現している場合

(1) 各ダイアグノーシス機能、単体点検にしたがって点検を行う。

#### 2 時々発生する症状について

(1) 外的要因が考えられない場合は、再現手法に基づいて各ワイヤハーネス、コネクタ、部品の点検を行う。

### 再現手法

トラブルシューティングを的確に行うためには、問診を十分に行い、不具合発生状況と近似した条件、環境を作り出し再現させることが必要不可欠である。

再現性の乏しい不具合の発生要因としては、振動、熱、水（湿度）などが考えられることから、ここではこれら外的要因を車両停止状態において加え、再現させる手法を紹介する。

#### 再現テスト時の留意点

再現テストでは、不具合現象の確認はもちろんですが、どの部位（部品）が不良なのか判定できなければなりません。そのためには、再現テスト開始前に不具合現象に対応する不具合系統を推定し、テスター類を取り付けておく必要があります。その上で再現テストを行い、現象確認と合わせ、推定不具合系統の良否判定を同時に行います。なお、不具合現象に対する推定要因は、トラブルシューティングチャートを参照してください。

#### 再現手法

#### 1 加振法……振動により不具合が発生すると思われる場合

(1) 推定原因系の部品に手で軽く叩くなどの振動を与え、不具合の発生がないか点検する。

(2) ワイヤハーネスを軽く上下、左右にゆすり、不具合の発生がないか点検する。

〈要点〉 特にワイヤハーネスではコネクタの付け根、振動の支点、ボデーの貫通部を重点的にチェックする。

〈参考〉 コネクタの点検方法

- ・コネクタかん合状態で端子の抜け、浮きがないか目視で点検する。
- ・コネクタ部のワイヤハーネスを一本ずつ軽く引っ張って抜けがないことを点検する。
- ・コネクタを切り離し、オス側端子の曲がりや整列状態を点検する。
- ・コネクタを切り離し、メス側端子に結合部の開きなどの変形がないことを点検する。
- ・各部品のコネクタの接点部に汚れ、荒れのないことを点検する。
- ・コネクタを部品に接続したとき、ワイヤハーネスにより、コネクタに無理な力がかかってないこと。すなわち、ワイヤハーネスに適度なたるみがあることを確認する。

#### 端子の修理方法

- ・接点部に汚れがある場合はエアガン、ウェスなどを用いて接点部を清掃する。このとき、サンドペーパーなどで接点部を絶対に磨かない。（表面のメッキがはがれてしまうため）
- ・接触圧力が異常な場合はメス端子を交換する。このとき、部品側の対応するオス端子が金メッキ（金色）の場合は金メッキ、錫メッキ（銀色）の場合は錫メッキのメス端子を用いる。
- ・接点部に異常がない場合は、接点部をエアガンなどで清掃し、きれいなエンジンオイル、ギヤオイルなど吸湿性のないオイルをごく微量塗布しておく。（これにより接点の酸化、摩耗を防止できる。）



2 冷熱法……冷間時または温間時に不具合が発生すると思われる場合

(1) ヘアドライヤー、冷却剤を用いて、推定原因系の部品を加熱または冷却し、不具合の発生がないか点検する。

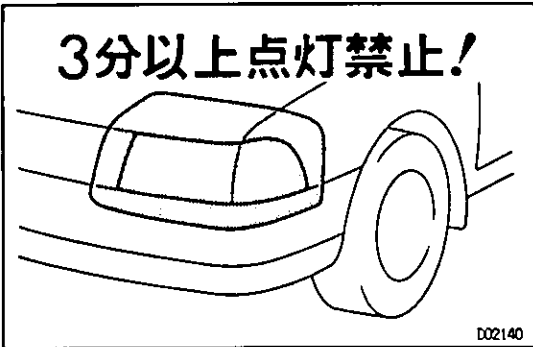
- **注意** ・加熱する場合は 60°C (手で触られる程度) 以上にしない。
- ・コンピューターなど、ユニットのフタを開けて直接電子部品を加熱または、冷却しない。

3 水かけ法……雨天または高湿度時に不具合が発生すると思われる場合

(1) 車両に水をかけ、不具合の発生がないか点検する。

● **注意** 電子部品に直接水をかけない。

〔参考〕 車室内などに雨漏れがあるときに、雨水がワイヤハーネスを伝い、コンピューター内部に入り込むこともある。したがって、雨漏れの履歴がある車両などは特に注意する必要がある。



点検整備時の注意

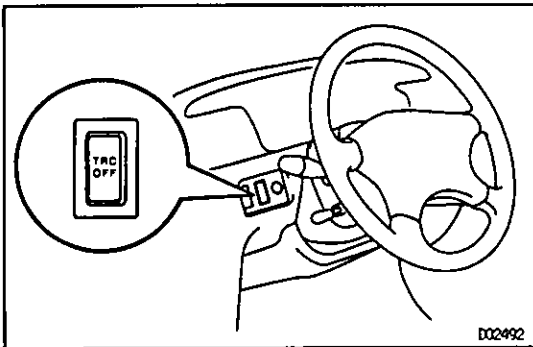
TO061506

ヘッドランプ

1 ヘッドランプカバー使用時の注意

(1) ヘッドランプ点灯時にカバーを使用する場合は、3分以上行わない。

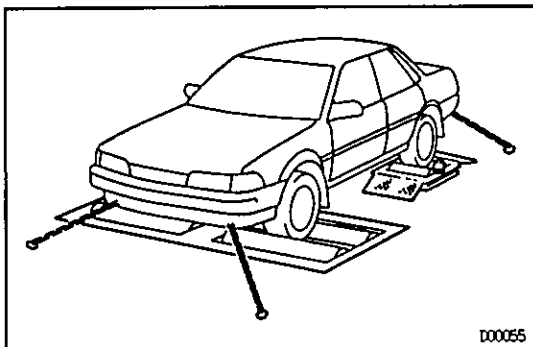
- 〔参考〕 ・ヘッドランプのアウターレンズは樹脂製であるため、長時間行うと熱により変形するおそれがある。
- ・片方のヘッドランプだけ長時間点灯させる場合は、もう片方のヘッドランプのコネクターを切り離して作業する。



トラクションコントロール (TRC)

1 2輪ドラムテスター使用時の注意

(1) スピードメーターテスター、スピードメーターテスターとブレーキテスター併用機およびシャシーダイナモメーターなど2輪ドラムテスターで測定する場合は、TRC OFF スイッチで TRC を OFF 状態にしてから測定する。



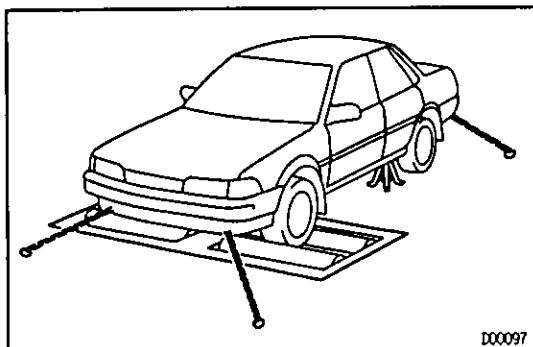
フルタイム 4WD 車点検整備時の注意

TO084400

1 スピードメーターテスター測定要領

- **注意** ・負荷設定機構のあるテスターは使用できない。
- ・点検は前輪で行う。
- ・急発進、急加減速は行わない。
- ・最高速度は 60km/h 以下とする。  
(フリーローラー使用時は 50km/h 以下)
- ・運転時間は 1 分以内とする。

- (1) 前輪をローラーに乗り入れる。
- (2) 後輪をフリーローラーまたはリジッドラックでフリーにする。
- (3) ロックチェーンで車両を固定する。
- (4) エンジンを始動し、D レンジで徐々に車速を上げて測定する。
- (5) 測定終了後は、ブレーキで徐々に減速し停止する。



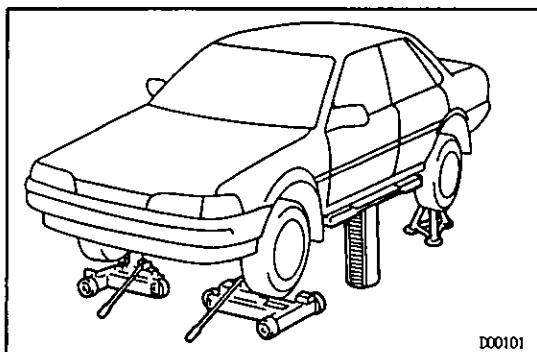
0

## 2 ブレーキテスター測定要領

- 注意**
- ・ 負荷設定機構のあるテスターは使用できない。
  - ・ 高速型ブレーキテスターは使用できない。

- (1) 測定する車輪（前輪または後輪）をローラーに乗り入れる。
- (2) シフト位置をニュートラルにする。
- (3) テスターのローラーを駆動して測定する。

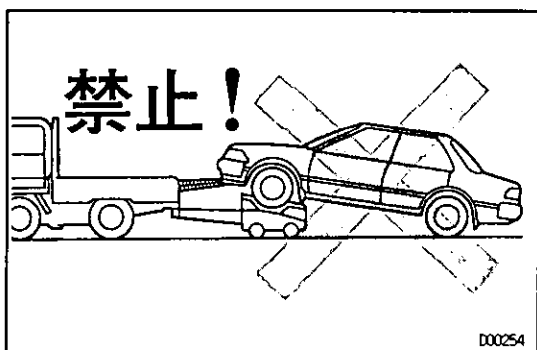
**参考** 引きずり力が軸重の10%を超える場合は、左右輪共ジャッキアップして、車輪の回転状態を点検する。異常がない場合は、ビスカスカップリングの粘性トルクによるもので問題はない。



## 3 オンザカーバランサー測定要領

- (1) 2柱リフトなどで4輪ともアップする。
- (2) 測定する左右前輪または左右後輪のサスペンションアーム先端下部に、ピックアップスタンド2個をセットして保持する。
- (3) ピックアップスタンドにより車両が前後で傾かないように、リジッドラックでささえる。
- (4) PKBを解除する。
- (5) 各タイヤを手で回し、引きずりがないことを確認する。
- (6) ホイールバランサーをセットする。
- (7) エンジン駆動とホイールバランサーのローラー駆動を併用して測定を行う。

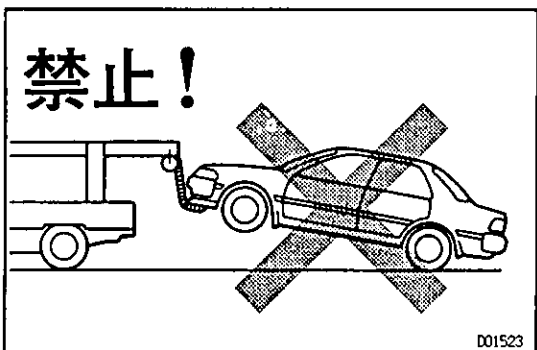
- 注意**
- ・ エンジンを始動し、Dレンジで徐々に車速を上げる
  - ・ 減速は、ブレーキでゆるやかに行う。
  - ・ 車両が動かないように十分注意する。
  - ・ 測定は、速やかに終了する。



## フルタイム4WD車けん引時の注意

- (1) 4輪接地または4輪とも持ち上げた状態でけん引する。なお、走行系および駆動系に異常がある場合は、4輪を持ち上げた状態で運ぶ。

**注意** 前輪または後輪だけを持ち上げた状態でのけん引は、駆動装置が焼き付いたり、車輪がトレッカーより飛び出すおそれがある。



# ジャッキ、リジッドラック およびリフトの支持位置

0

## 1 車両をアップするときの車両状態に関する注意

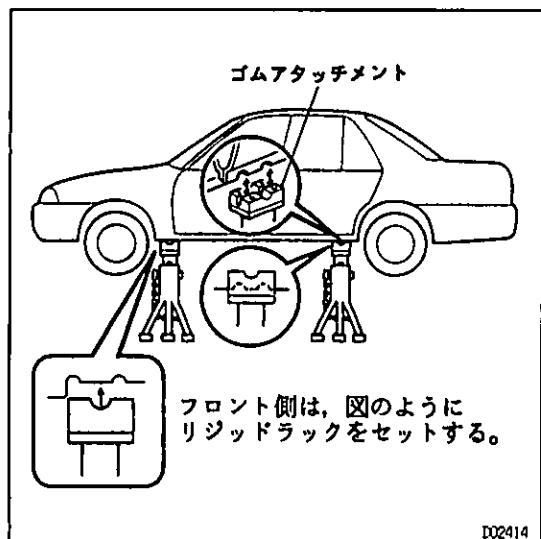
- (1) 車両は空車に近い状態を原則とし、重量物を積載したままでジャッキアップおよびリフトアップしない。
- (2) エンジン、ミッションおよびサブフレームなどの重量物を取りはずすと、車両の重心位置が移動する。そのため、バランスウェイトを転がらないように搭載するか、ミッションジャッキなどでジャッキ支持位置を保持する。

## 2 4柱リフト使用時の注意

- (1) リフトの取扱書に従い、安全作業を行う。
- (2) フリーホイールビームでタイヤおよびホイールを傷つけない。
- (3) 輪止めを使用して、車両を固定する。

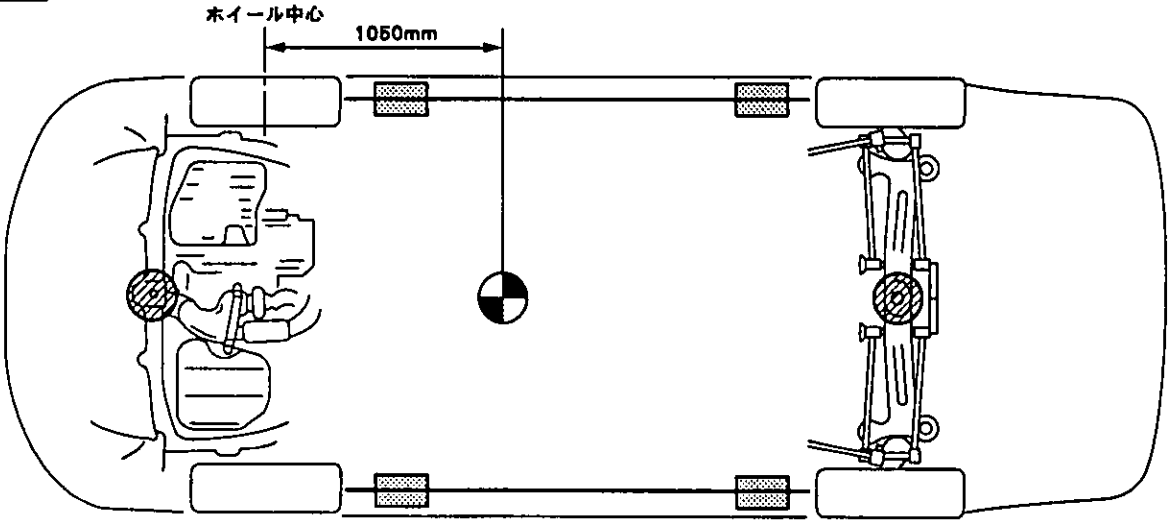
## 3 ジャッキおよびリジッドラック使用時の注意

- (1) 平坦な場所で、輪止めを必ず使用して作業する。
- (2) リジッドラックは、図のようなゴムアタッチメント付きの物を使用する。
- (3) ジャッキおよびリジッドラックは、指定の位置を確実に支持する。
- (4) ジャッキで支持しただけの状態では作業しない。作業を行う場合は、必ずリジッドラックで支持する。
- (5) ジャッキアップおよびダウンは、慎重かつ正確に行う。

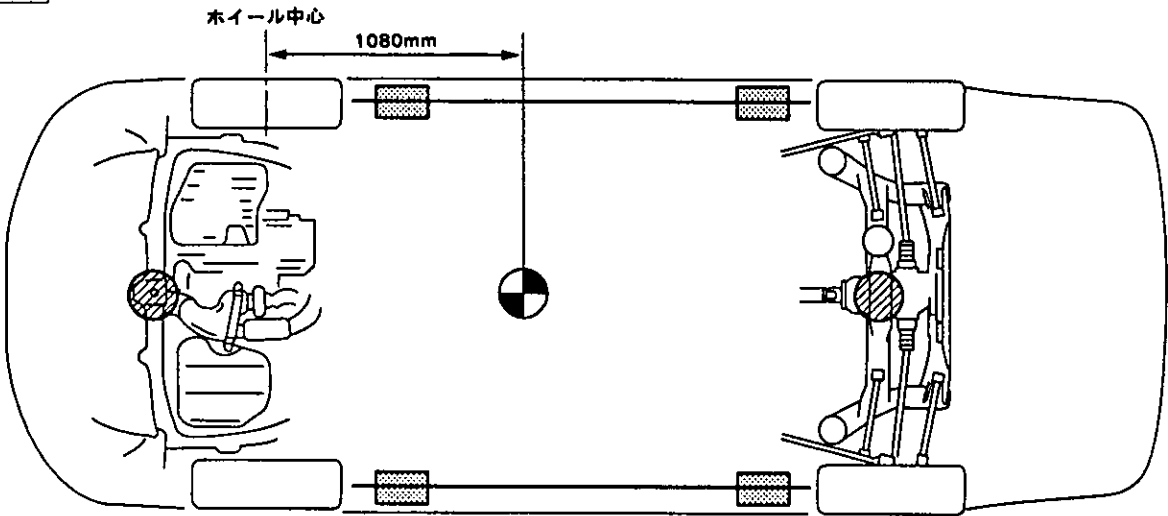





0

2WD



4WD

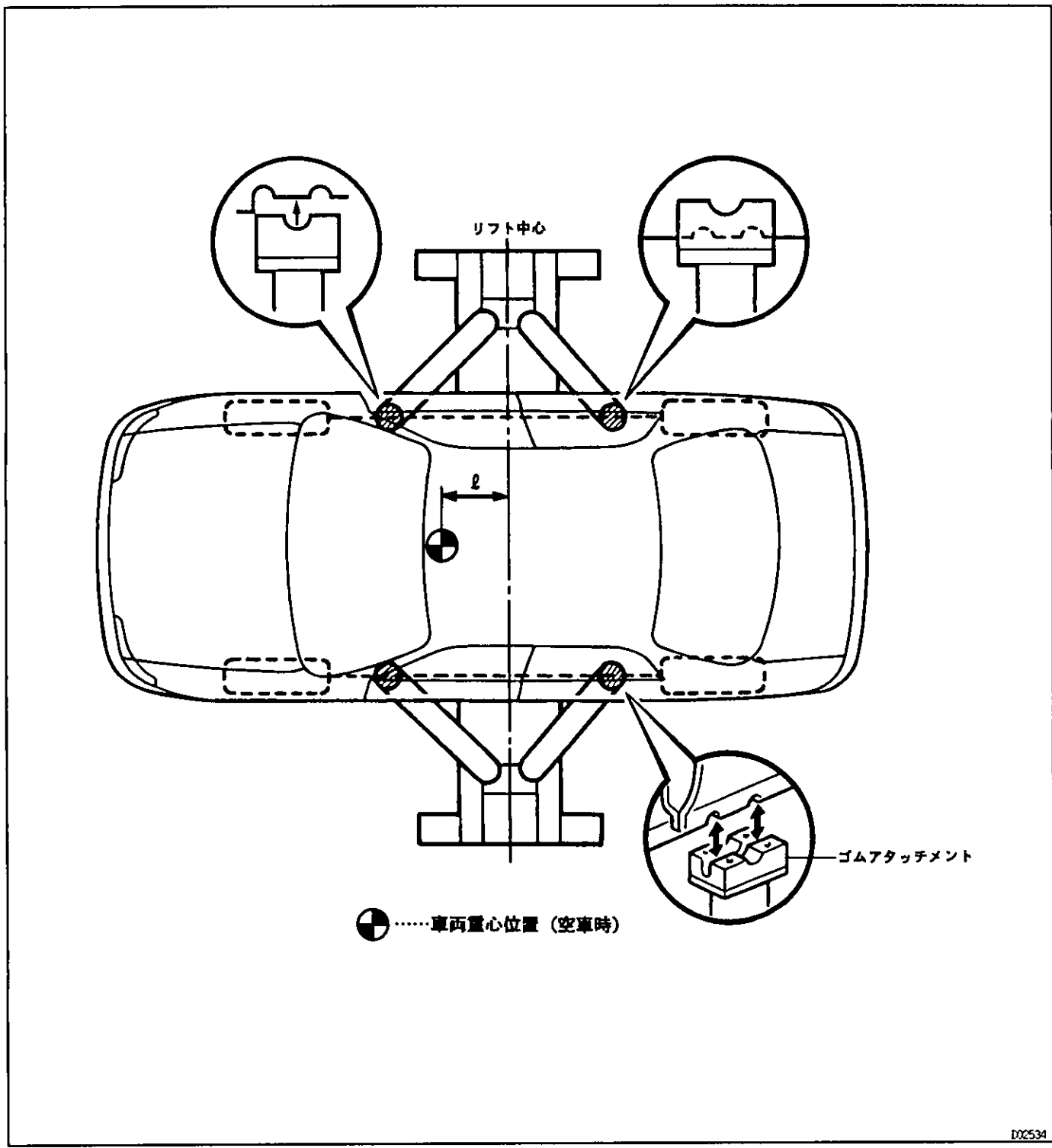


-  .....ガレージジャッキ支持位置
-  .....リジッドラック支持位置
-  .....車両重心位置 (空車時)

0

4 スイングアームリフト使用時の注意

- (1) リフトの取扱書に従い, 安全作業を行う。
- (2) 受け台は, 図のようなゴムアタッチメント付きの物を使用する。
- (3) 車両は, リフトの中心と車両の重心が極力近くなる ( $l$  が短くなる) ように乗り入れる。
- (4) 車両姿勢が水平になるように受け台の高さを調整し, 受け台の溝と車載ジャッキ支持位置を確実に合わせる。
- (5) スイングアームは必ずロックして作業する。
- (6) タイヤが少し浮くまでリフトアップして車両を揺すり, 車両が安定していることを確認する。



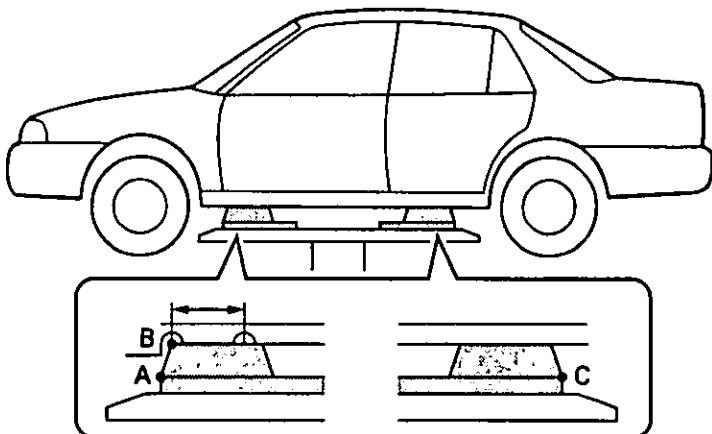
D02534

0

5 プレートリフト使用時の注意

- (1) リフトの取扱書に従い, 安全作業を行う。
- (2) 車両は必ず指定の位置に乗り入れる。
- (3) タイヤが少し浮くまでリフトアップして車両を揺すり, 車両が安定していることを確認する。

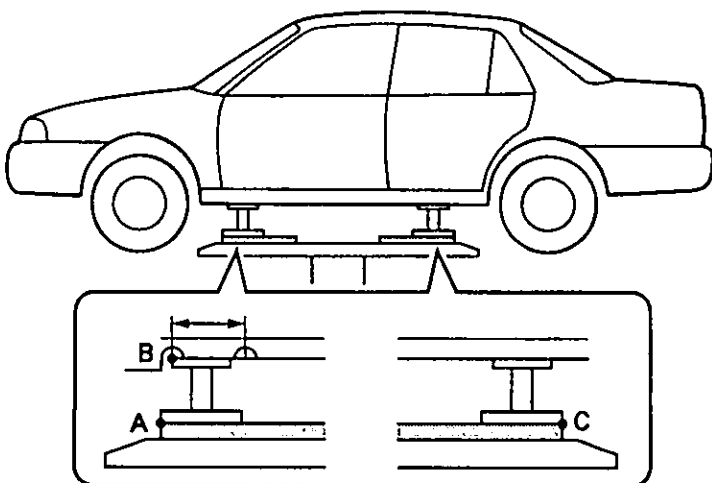
2WD



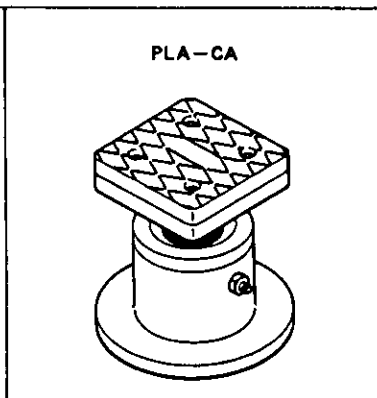
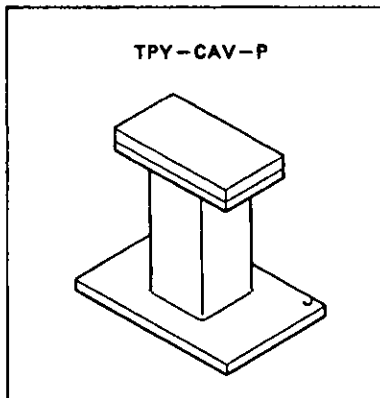
|                    |   |
|--------------------|---|
| プレートリフト<br>アタッチメント | <ul style="list-style-type: none"> <li>・型式 PLA-2 [(株) パンザイ扱い]</li> <li>・型式 NCH-202 [(株) イヤサカ扱い]</li> </ul>  |
| 車両左右方向<br>セット位置    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・リフトの中心に乗り入れる。</li> </ul>  |
| 車両前後方向<br>セット位置    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・プレートのクッションゴム端部とアタッチメントの下面端部を合わせる。<br/>(A部 C部)</li> <li>・フロント側のリジッドラック支持位置に、アタッチメントの上面端部を合わせる。<br/>(B部)</li> </ul> |

JB1817

4WD



|                    |   |
|--------------------|---|
| プレートリフト<br>アタッチメント | <ul style="list-style-type: none"> <li>・型式 TPY-CAV-P [(株) パンザイ扱い]</li> <li>・型式 PLA-CA [(株) イヤサカ扱い]</li> </ul>   |
| 車両左右方向<br>セット位置    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・リフトの中心に乗り入れる。</li> </ul>  |
| 車両前後方向<br>セット位置    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・プレートのクッションゴム端部とアタッチメントの下面端部を合わせる。<br/>(A部 C部)</li> <li>・フロント側のリジッドラック支持位置に、アタッチメントの上面端部を合わせる。<br/>(B部)</li> </ul> |



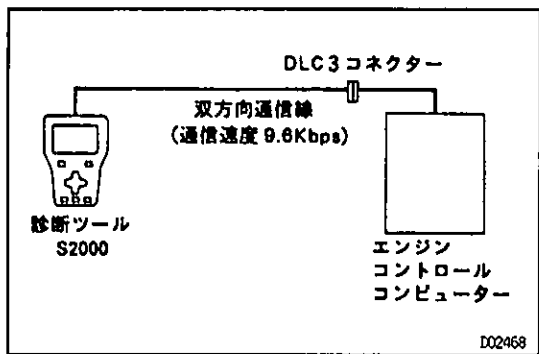
D02505

10092811

0

# 新ダイアグシステム

## 新ダイアグシステム概要 (MZ系エンジン搭載車)



新ダイアグシステムとは、高度化・複雑化する TCCS エンジン、ECT 等車載エレクトロニクスシステムに対応した新しい故障診断システムである。

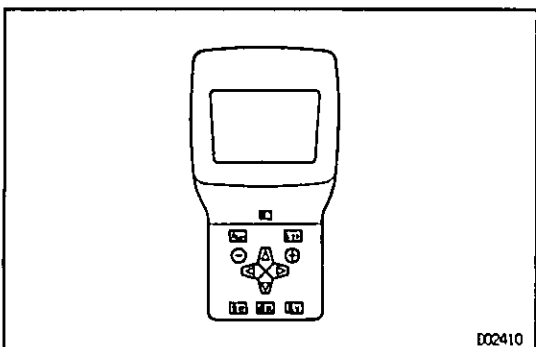
新ダイアグシステムの故障診断は、車載コンピューターに診断ツール S2000 を接続するのみでリアルタイムに情報のやりとりをしながら進められるため、従来以上に高精度な作業が可能となった。

必要とする情報を入手するためには、初めにエンジニアが診断ツール S2000 を操作し車載コンピューターに情報提供を要求する。コンピューターはリアルタイムで要求に応答して情報を出し、診断ツール S2000 の画面に表示をする。

診断ツール S2000 は多くの機能を保有しているため、故障診断作業をはじめとして日常的な点検作業等幅広い活用が可能である。

### 診断ツール S2000 の機能

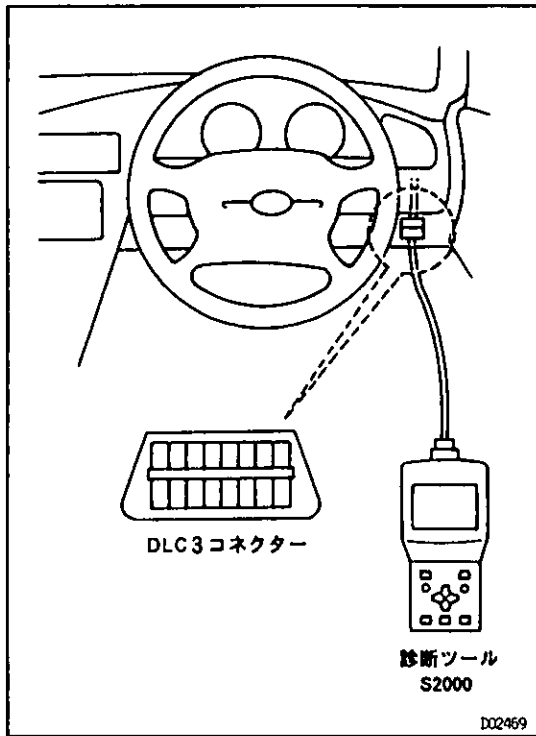
この新ダイアグに対応した診断ツール S2000 には、下表に示す機能がある。



|             | 概 要   |
|-------------|---|
| 基本点検        | 1. 点火時期点検 2. 空燃比補償装置点検 3. フューエルポンプ点検 4. スロットルポジションセンサー点検<br>5. スイッチ信号点検 6. シフトポジションスイッチ点検 7. 変速ソレノイド点検 8. 走行テスト   |
| トラブルシュート    | 1. ダイアグコードの確認・消去 2. モード (ノーマルまたはチェック) 切り替え<br>3. トラブル診断チャート……ダイアグコード別のトラブルシュート  |
| ECU データモニター | 1. データモニター……コンピューターデータをリアルタイムで確認<br>2. データ記録……任意またはトリガーを設定して自動的に診断ツールに記録することが可能<br>3. データリプレイ……診断ツールに記録したデータ呼び出す<br>4. データ保存……診断ツールに記録したデータを IC カードに保存する<br>5. データ呼出……IC カードに保存したデータを診断ツールに呼び出す |
| アクティブテスト    | 燃料噴射量、ISCV、各種 VSV、ECT ソレノイド等を本来の作動条件に関係なく作動させることができる  |
| 汎用計測        | 1. デジタルテスター……電圧、抵抗、パルス計測ができる<br>2. オシロスコープ……2チャンネルのストレージオシロ   |

JB3055

0



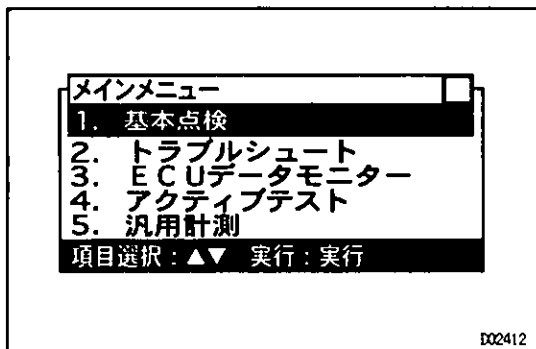
### 診断ツール S2000 の使用方法

#### 1 車両との接続

運転席足元付近に設置の DLC3 (データリンクコネクターNo.3) コネクターに接続する。

#### 2 診断ツール S2000 の操作

診断ツール S2000 の電源スイッチを ON すると、メニュー画面が表示されるので、実施したい項目を任意に選択し、それ以降画面と対話をしながら作業を進める。



### ダイアグノーシスコネクターの統廃合

新ダイアグシステム採用に伴い従来の TDCL (運転席足元付近に設置) は廃止、ダイアグノーシスコネクター (エンジンルーム内に設置) の端子を統廃合した。

| 統廃合した端子名称 |     |       |               |
|-----------|-----|-------|---------------|
| 従         | 来   | DLC3  | ダイアグノーシスコネクター |
|           | TE1 | ⇒ TC  | ←             |
|           | TE2 |       |               |
|           | VF  |       |               |
|           | OX  |       |               |
|           | CCO | ⇒ SIL | 廃止            |
|           | FP  |       |               |
|           | W   |       |               |
|           | TT  |       |               |

JB3742

# ボルトおよびナットの締め付け

TC062612

0

## 一般規格ボルトおよびナットの締め付けトルク

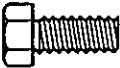











### 1 締め付けトルクの把握方法

(1) 本文中に指示のないボルトの締め付けトルクは、そのボルトの該当する強度区分を見つけ、締め付けトルク表から把握する。

(参考) 強度区分4T, 5T, 7Tのボルトの代用として、6T, 8Tのボルトを使用している箇所がある。その場合は、本文の指示に従って適正なトルクで締め付ける。ボルトの強度区分いっばいで締め付けると、メス側が破損するおそれがある。

(2) ナットの締め付けトルクは、相手となるボルトから把握する。

### 2 締め付けトルク表

| 仕 様<br>強度区分 |   | 呼び径 [mm] | ピッチ [mm] | 標準締め付けトルク [N・m {kgf・cm}] *1  |  |
|-------------|---|----------|----------|--|--|
|             |   |          |          | 標準座面<br>(含むワッシャー付き)  | つば付き座面  |
| 4T          |   | 6        | 1.0      | 5.0 {55}   | 6.0 {60}   |
|             |   | 8        | 1.25     | 12.5 {130}   | 14.0 {145}   |
|             |   | 10       | 1.25     | 26.0 {260}   | 29.0 {290}   |
|             |  | 12       | 1.25     | 47.0 {480}   | 53.0 {540}   |
|             |   | 14       | 1.5      | 74.0 {760}   | 84.0 {850}   |
|             |   | 16       | 1.5      | 115.0 {1150}   | 127.0 {1300}   |
| 5T          |  | 6        | 1.0      | 6.5 {65}   | 7.5 {75}   |
|             |   | 8        | 1.25     | 15.5 {160}   | 17.5 {175}   |
|             |   | 10       | 1.25     | 32.0 {330}   | 36.0 {360}   |
|             |  | 12       | 1.25     | 59.0 {600}   | 65.0 {670}   |
|             |   | 14       | 1.5      | 91.0 {930}   | 100.0 {1050}   |
|             |   | 16       | 1.5      | 140.0 {1400}   | 157.0 {1600}   |
| 6T          |  | 6        | 1.0      | 8.0 {80}   | 9.0 {90}   |
|             |   | 8        | 1.25     | 19.0 {195}   | 21.0 {210}   |
|             |   | 10       | 1.25     | 39.0 {400}   | 44.0 {440}   |
|             |  | 12       | 1.25     | 71.0 {730}   | 80.0 {810}   |
|             |   | 14       | 1.5      | 110.0 {1100}   | 125.0 {1250}   |
|             |   | 16       | 1.5      | 170.0 {1750}   | 191.0 {1950}   |
| 7T          |  | 6        | 1.0      | 10.5 {110}   | 12.0 {120}   |
|             |   | 8        | 1.25     | 25.0 {260}   | 28.0 {290}   |
|             |   | 10       | 1.25     | 52.0 {530}   | 58.0 {590}   |
|             |  | 12       | 1.25     | 95.0 {970}   | 105.0 {1050}   |
|             |   | 14       | 1.5      | 145.0 {1500}   | 165.0 {1700}   |
|             |   | 16       | 1.5      | 230.0 {2300}   | 255.0 {2600}   |
| 8T          |  | 6        | 1.0      | 12.0 {125}   | 14.0 {145}   |
|             |   | 8        | 1.25     | 29.0 {300}   | 33.0 {330}   |
|             |   | 10       | 1.25     | 61.0 {620}   | 68.0 {690}   |
|             |  | 12       | 1.25     | 110.0 {1100}   | 120.0 {1250}   |
|             |   | 14       | 1.5      | 170.0 {1750}   | 195.0 {2000}   |
|             |   | 16       | 1.5      | 260.0 {2700}   | 299.0 {3050}   |

\*1: 潤滑剤など塗布していない、亜鉛メッキボルトを締め付ける場合のトルク。

