整備数値表

TD

整備数値表

C.	エンジン······TD-2
D.	潤滑装置······TD-4
E.	クーリング・システム······TD-4
F.	フューエル アンド エミッション・
	コントロール・システムTD-5
G.	エンジン電装品TD-6
K.	オートマチック・トランスミッション
••••	TD - 7
L.	プロペラシャフト······TD-12
M.	フロント アンド リヤ・アクスル
	T D −13
N.	ステアリング······TD-14
Ρ.	ブレーキ·····TD-14
Q.	ホイール アンド タイヤTD-16
R.	サスペンション·······TD-17
Т	ボデー電装品······T D-19

整備数值表

C. エンジン

項目				13 B – R E W	$20\mathrm{B}-\mathrm{R}\mathrm{E}\mathrm{W}$	
シリンダ数およ	び配列		:	2 🗆 — 9	3 ロータ	
総排気量			(cc)	654×2	654×3	
圧縮比	Co	mpres:	sion Ratio	9.0	: 1	
バルブ開閉時期	明	/				
411.		世界 七	プライマリ	58° B 7	DC	
Post Timing	吸気	開き	セカンダリ	32° B 7	DC	
ボート・ダイミング		閉じ		50° A B D C		
	排気	開き		. 75° B F	BDC	
	19F.X\	閉じ		48° A T	DC	
	標準値		(kg/cm²-rpm)	8, 5-	250	
圧縮 圧力	限度値		(kg/cnf-rpm)	7. 0—	250	
江州8江75	三室差		(kg∕cnrr)	1.512	下	
	ロータき		(kg∕cod)	1.0以下	1.5以下	
サイド・ハウミ	シング(フロント	・. リヤ. インタ	フメディエイト. セカンド〔20B-	REW) ハウジング)	
平面度限度			(mm)	0.0		
	(mm)		・シール	0.0	1	
(サイド・シール	/による)	オイル 軌跡外	・シール	0. 10		
段付摩耗限度 (mm) (オイル・シールによる)			(mm)	0. 02		
コータ・ハウジング 幅		80				
(mm)幅差限度			ŧ	0, 06		
□ - 夕					The second management of the second s	
幅			(mm)	79. 85		
サイド・ハウジン				0. 12~0. 21		
タのすき間 (△R) (mm)	限度値		0. 1	0	
アペックス・シ	ノールお	よびシー	-ル・スプリンク	1		
長さ	_		(mm)	79. 8		
幅			(mm)	2. 0		
高さ	()	標準値		8.5		
1=10	(mm)	限度値		7.5		
曲り限度			(mm)	0.06		
アペックス・シール		標準値		0, 051~0, 101		
溝のすき間 (△G)	(mm)	限度値		0. 15		
シール・スプリ: 自由高		大	標準値	6, 25		
	/グ . (mm)	, , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	限度値	3. 5		
			標準値	3, 5		
サイド・シーノ	ı					
厚さ			(mm)	0. 7		
幅			(mm)	3. 0		
サイド・シール	とシール	構のすき	標準	0. 028~0. 078		
間 (△W)		(mm)	限度	0. 1	0	
サイド・シール		・シール	標準	0. 05~0. 15		
_ ,			限度	0. 40		

			-		
項目	ジン型式	13B – R E W	20 B – R E W		
サイド・シール突出し量	(mm)	0, 5	以上		
オイル・シール					
シール・リップの幅	(mm)	0.5	以下		
オイル・シール突出し量	(mm)		以上		
コーナ・シール					
き	(mm)	7.	. 0		
コーナ・シール突出し量	(mm)	0. 5.	以上		
エキセントリック・シャフト					
メイン・ジャーナル径	(mm)	43	フロント、リヤ43、センタ43.3		
メイン・ベアリング・オイル・ 標準		0. 04~0. 08	0. 075~0. 085		
クリアランス (mm) 限度		0.	10		
ロータ・ジャーナル径	(mm)	~ 7	4		
ロータ・ベアリング・オイル・ 標準		0.04	~0. 08		
クリアランス (mm) 限度		0.	10		
シャフトの振れ限度(mm)〔測定位置〕		0.06〔シャフト先端〕	0.06〔フロント・ジャーナル部〕		
エンド・プレー (mm) 標準		0. 040~0. 070			
限度		0.	09		
エンド・プレー調整用スペーサ	(mm)	Z:8.00 V:8.02 Y:8.04 K:8.06 X:8.08	A: 7. 985 B: 8. 005 C: 8. 025 D: 8. 045 E: 8. 065		
締付けトルク(単位:kgm)					
オイル・ポンプ・スプロケット		3. 2~4. 7			
オイル・パン			0.8~1.1		
INマニホールド		2. 2~3. 1			
EXマニホールド	-	6. 6~8. 0			
テンション・ボルト		3. 2~4. 0			
エキセントリック・シャフト		11.0~13.5	32. 0~36. 0		
ノック・センサ		1.6~	-2. 3		
ドライブ・プレート		40. 0~	~50. 0		
バッキング・プレート		4.4~6.2			
スパーク・プラグ		1, 3~1, 8			
ターボチャージャ M 6	──ホナャーンャ 		ナット: 4.4~5.9,ボルト: 3.8~5.3		
M 8			ナット: 2.3~3.0		
サージ・タンク		1. 9~2. 6			
ヒート・ゲージ・ユニット		0. 9~1. 1			
ATFパイプ		0. 8~1. 1			
エンジン・マウント・ロックナット		4. 4~6. 2			
スタータ		2. 2~3. 1			
P/Sポンプ		3. 2~4. 8			
A/Cコンプレッサ		1.5~2.2			
エア・インテーク・パイプ		0. 8~			
アクセル・ワイヤ		1, 0~			
P/Sポンプ・プーリ	1	4.0~	-6. 0		

D. 潤滑装置

·····	····			
エンジン型式	13B – R E W	20 B - R E W		
ルパン	4. 4	6. 6		
	5. 2	8. 0		
	マツダ純正・モータ・オイル ・ターボ(APIサービス分類SF級、SAE粘度分類10W-30)			
(kg/cm²−rpm)	5-3000			
標準	0, 20~0, 25			
	0, 30			
ナ・ロータとアウタ・ロータ 標準		0. 03~0. 12		
, 	0. 15			
y 標準	0.03~0.125			
\ 	0. 15			
 				
	0.8~1.1			
	3.0~4.2			
	0. 7~1. 0			
-	4.5~5.5			
	(kg/cd-rpm) 情 (kg/cd-rpm) 情 標準) 限度 ・ 標準) 限度	10		

E.クーリング・システム

項目	エンジン型式	13B – REW	20 B - R E W	
,	開き始め温度 (℃)	(A) 82±1.5	(B) 97±1.5	
サーモスタット	全開温度 (℃)	(A) 95、	(B) 110	
	全リフト量 (mm)	8	+ 2 0	
冷却水容量	(e)	9, 0	12. 0	
フィラ・キャップ開	弁圧 (kg/cur)	1, 3±	: 0. 15	
ウォータ・ポンプ形		遠心式、ドライ	ブ・ベルト駆動式	
締付けトルク(単				
ウォータ・ポンプ		1. 8~2. 7		
ウォータ・ポンプ・	ベアリング・ハウジング	2.0~2.3		
サーモスタット・カ	バー	1. 6~2. 3		
クーリング・ファン	ASSY	0,8~1.2		
ラジエータ・マウン	ト・ブラケット	0.7~1.0		
エキセントリック・		0, 8~1, 1		
バキューム&ウォー		0.8~1. i		
エア・ポンプ(取付		2.2~3.1		
ウォータ・ポンプ・	, , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	0. 7~1. 0		
	・ポンプ・チューブ	1.0~1.4		
オルタネータ(取付		3.8~5.3		

F. フューエル アンド エミッション・コントロール・システム

項目	1. 71 17			<u> </u>		ノ・コントロール・システ	<u> </u>
フューエル・タンク容量	項目					13B – R E W	20 B - R E W
アイドル回転数 (pm) 750±38 720±38 京人時期(TEN端子短絡時)(ATDC) 上側 上側 20° アイドル日C濃度 方式 インペラ式(フューエル・タンク内蔵) プレッシャ・レギュレータ制御圧 (kg/caf) フルピールの中の社会 5.0~7.5 プレッシャ・レギュレータ制御圧 (kg/caf) アル・アン財制 (kg/caf) アル・アン財制 (kg/caf) アル・アンリーを開発している。 13.8 フューエル・イン (20°C) (Ω) オーマリ側 (20°C) (Ω) 13.8 TSC・Sol. V. 振航値(20°C) (Ω) 東方イマリ側 (20°C) (Ω) 10.006 (5分間に1滴以下) スロットル・センサ (V) 抵抗値(20°C) (Ω) 10.7~12.3 スロットル・センサ (V) 全開 10.7~12.3 ボール・レンジ (全開 全別 0.75~1.25 素付けられる。 東京 (20°C) (20°C) (20°C) (20°C) (20°C) 全別 10.7~12.3 10.7~2.1 2.2~3.1 ボール・レンジ (2	点検整備数値					-	<u> </u>
点火時期(TEN端子短絡時)(ATDC) 上側 5°	フューエル・タンクネ	量容量			(<i>l</i>)	72	85
点火時期 (TEN端子短絡時) (ATDC) 上側 5° T側 20° アイドルC O濃度 (%) 0.3以下 アイドルH C 濃度 (ppm) 90以下 フューエル・ポンプ 方式 インペラ式 (フューエル・タンク内蔵)	アイドル回転数				(rpm)	750±38	720 ± 30
アイドルC O 濃度	古小時期(アワバ神)	乙烷级吐	<u></u> ነ / ለ ባ	רחפו	L側		
アイドルHC濃度 (ppm) 90以下 フューエル・ポンプ 方式 インペラ式(フューエル・タンク内蔵) 締切圧 (kg/cm) フuel lump ontput 5.0~7.5 プレッシャ・レギュレータ制御圧 (kg/cm) fressure keyelatin 2.6~2.8 (エンジン回転時) 孤抗値 (20℃) (Ω) セカンダリ側 Secondary ① い 13.8 (cm min) セカンダリ側 0.006 (5分間に 1 滴以下) (cm min) セカンダリ側 0.006 (5分間に 1 滴以下) ISC・Sol. V. 抵抗値(20℃) (Ω) 10.7~12.3 フル・レンジ 全閉 0.1~0.7 全閉 4.2~4.6 ナロー・レン 全閉 0.75~1.25 全開 4.8~5.0 稀付けトルク (単位:kgm) I Nマニホールド 2.2~3.1	/ペンペックタリ (1 L) 145間 .	1 VZ/441.04) (A I	ו טכי	T側		20°
フューエル・ポンプ	アイドルCO濃度				(%)). 3以下
お切圧	アイドルHC濃度				(ppm)		90以下
#切圧 (kg/cm) フルー・レギュレータ制御圧 (kg/cm) 「ressure Regulation 2.6~2.8 (エンジン回転時) 抵抗値	フューエル・ポンプ	方式					- エル・タンク内蔵)
抵抗値 (20°C) (Ω) セカンダリ側 ケルボムリ (20°C) (Ω) セカンダリ側 ケルベルリ (cm²/min) セカンダリ側 0.006 (5分間に 1 商以下) 全閉 0.1~0.7 全閉 4.2~4.6 セカンダリ側 4.2~4.6 セカンダリ側 0.006 (5分間に 1 商以下) 全閉 4.2~4.6 セカンダリ側 0.006 (5分間に 1 商以下) 全閉 4.2~4.6 セカンダリ側 0.006 (5分間に 1 商以下) 全閉 4.2~4.6 セカンダリ側 0.006 (5分間に 1 商以下) セカンダリ側 セカンダリ側 0.006 (5分間に 1 商以下) 全閉 4.2~4.6 セカンダリ側 0.006 (5分間に 1 商以下) 全関 4.2~4.6 セカンダリ側 0.006 (5分間に 1 商以下) 全関 4.2~4.6 セカンダリ側 0.006 (5分間に 1 商以下) セカンダリ側 0.006 (5分間に 1 商以下) 全財 4.2~4.6 セカンダリ側 0.006 (5分間に 1 商以下) セカンダリの セカンダリの				(k	g/com²)	Fuel Pump output 5.	0~7.5
フューエル・イン	プレッシャ・レギュレータ制御圧 (kg/car)					エンジン回転時)	
ジェクタ 漏れ プライマリ側 0.006 (5分間に 1滴以下) セカンダリ側 0.006 (5分間に 1滴以下) 1 S C · S ol. V. 抵抗値(20℃) (Ω) 10.7~12.3 2 2 例 2 の 1 0.1~0.7 2 分別 4.2~4.6 2 分別 4.2~4.6 2 分別 4.8~5.0 2 を開 4.8~5.0 2 2~3.1				プライ	マリ側	Fring Opens	13.8
Table Content Con		(20°C) (Ω) セカ					
ISC・Sol. V. 抵抗値(20°C) (Ω) 10. 7~12. 3 - マロットル・センサ (V) 全閉 0. 1~0. 7 - 全開 4. 2~4. 6 - ナロー・レン 全閉 0. 75~1. 25 - 全開 4. 8~5. 0 - 統付けトルク(単位:kgm) I Nマニホールド 2. 2~3. 1	ジェクタ						
プル・レンジ 全閉 0.1~0.7 全開 4.2~4.6 ナロー・レンジ 全閉 0.75~1.25 全開 4.8~5.0 締付けトルク (単位:kgm) I Nマニホールド 2.2~3.1					0.006(5 分間に 1 滴以下)		
ズロットル・センサ (V) 全開 4.2~4.6 ナロー・レン ジ 全閉 0.75~1.25 全開 4.8~5.0 締付けトルク (単位:kgm) I Nマニホールド 2.2~3.1	ISC·Sol. V. 抵抗値(20℃) (Ω)			(Ω)	10. 7~12. 3		
ズロットル・センサ (V) 全開 4.2~4.6 ナロー・レン ジ 全閉 0.75~1.25 全閉 4.8~5.0 締付けトルク (単位:kgm) I Nマニホールド 2.2~3.1		フル・		フル・レンジ 全閉		0. 1~0. 7	
ナロー・レン 全閉 0.75~1.25 ジ 全開 4.8~5.0 締付けトルク (単位:kgm) I Nマニホールド 2.2~3.1	ズロットル・センサ	(V)	ŧ				
#付けトルク (単位: kgm) I Nマニホールド 2. 2~3. 1	- , , ,		ナロー	・レン		0. 7	75 ~ 1. 25
1 Nマニホールド 2. 2~3. 1					全開	4.8~5.0	
4, 5 0, 1	7-11-11	I:kgn	n).	<u> </u>			
サージ・ダンク							
2, 5 3, 1	サージ・タンク					2, 2~3, 1	
2, 2 0, 1	スロットル・ボデー					2. 2~3. 1	
0.00,0	EXマニホールド				6. 6~8. 0		
	د، مدود سه		ボルト			3.8~5.3 (×2) 3.8~5.3 (×3)	
ターボチャージャ 4. 4~5. 9 (M10×6) 2. 3~3. 0 (M 8×1) 4. 4~5. 9 (M10×6)	ターボチャージャ ナット				4.4~5.9 (M10×6)		
ターボチャージャ~E X ジョイント・パイプ 4.5~5.5	ターボチャージャ〜 F	Хジョ	イント	・パイフ	f	4, 5~5, 5	
クランク・アングル・センサ 0.8~1.1	クランク・アングル・	センサ					



G、エンジン電装品

項目	エン	ジン型式	13 B - R E W	20 B - R E W	
	バッテリ電圧	(V)	1	2	
バッテリ	型式と容量(5時間	率)	55D23L (48Ah)	95D31L (64Ah)	
	公称出力	(V-A)	12 -	-90	
	定格回転数	(rpm)	5, 0	000	
	使用回転数	(rpm)	1, 000~	-18, 000	
オルタネータ	回転方向		プーリ側より	り見て右回り	
	接地極性		⊖接地		
	レギュレータ方式	1	I Cレギュレータ		
	レギュレータ調整電	圧 (V)	14. 1~14. 7		
	ブラシ長さ (mm)	標準値	21. 5		
		限度値	8. 0		
	ドライブベルト	新品時	6.0-8.0		
	たわみ量 (mm/10kg)	調整時	7.0-9.0		
	公称出力	(V-kW)		-2.0	
•	フィールド・コイル	/	永久	、磁石	
	かみ合方式		電磁押込式		
スタータ	回転方向		ピニオン側から見て右		
,	ゴニン原ン ()	標準値	18, 0		
	プラシ長さ (mm)	限度値	11.0		
点火時期		上側	ATDC5°±1°		
(テスト端子短絡時	寺)	T側	A T D C 20° ± 2°		
	##I-#	L側	BUR6EQ (BUR5EQ)		
ズパーク・プラグ	型式	T側	BUR9EQ (BUR8EQ)		
,	プラグ・ギャップ	(mm)	1. 1~1. 7		

K. オートマチック・トランスミッション

項目			エンジン型式			13B - R E W	20 B - R E W	
仕様								
トランスミッ	ション	型式				R4A-EL	Q 4 A – E L	
ロックアップ	幾構		•			有		
·-·			第1速			3. 027	2, 784	
変速比			第2速			1. 619	1. 544	
			第3	 速		1.000		
		ľ	第4	速		0. 694		
		ľ	後退			2, 272	2, 275	
ファイナル・ギヤ比					· .	4. 300	3, 909	
			タイ	プ		純正ATF		
使用フルード		Ī	量		(1)	9.8	11.6	
トルク・コン	バータ		ストール・トルク比			2, 000	 	
···					フラッチ	2/2	3/3	
由圧作動部		ŀ	ハイ	・クラ・	ッチ	4/7	6/6	
田江TF駅部 (ドライブ・ブ	゜レート				・クラッチ	6/6	8/8	
数/ドリブン		" <u> </u>	オーバーラン・クラッチ			3/5	3/7	
枚数)		f	ロー アンド リバー					
		1	ス・ブレーキ			7/9	8 / 8	
			サーボ・ピストン			FD (11		
			大径/小径 (mn) O/Dサーボ・ピスト			72/44	84/52	
バンド・サー	17							
			ン外径 (mm)			68	84	
油圧テスト					,			
ストール回転	数 (r	pm)	D、S、L、Rレンジ			2600~2900	2350~2650	
		754.)	N→Dレンジ・シフト時			約1.0以下		
タイムラグ		(秒)	N→Rレンジ・シフト時			約1.2以下		
·············		1 1		アイドル回転		4.8~5.2	4.0~5.2	
		Dレン		スト	ール回転	12, 3~13, 1	10.4~11.2	
		Sレン		アイ	ドル回転	4.8~5.2	4.0~5.2	
ライン圧				スト	ール回転	12. 3~13. 1	10. 4~11. 2	
(kg/	(com²)	Lレンジ			ドル回転	4. 8~5. 2	4.0~5.2	
				スト	ール回転	12. 3~13. 1	10. 4~11. 2	
				アイ	ドル回転	6. 2~6. 6	7. 2~7. 6	
R		Rレン	<i>→</i> → → → →		ール回転	15. 4~16. 2	14.5~15.3	
シフト・ポイ	ハト	(km/	/h)					
			$D_i \rightarrow D$		$_{i}\rightarrow D_{2}$	52~58	59~65	
]		全	·開 D	2 → D 3	99~107	118~126	
B 0 W B B					3→0/D	164~174	179~189	
		 		D	ı→D₂	31~41	39~53	
	 	, , ,		Ī	$_{2}\rightarrow D_{3}$	59~79	74~96	
POWER	Dレンジ		·ジ		3→O/D	91~119	106~134	
			半	開 D	コロック マプON	94~		
				Ċ	ノフロック ツプON	177~195	194~209	

注意

・ロックアップは、完全ロックアップを示す。

項目	項目			13B – R E W	20 B – R E W
			O/D→D ₃	27-	~33
		全閉	D ₃ →D ₂	12~18	
POWER	Dレンジ		$D_2 \rightarrow D_1$	2 ~ 8	5~11
FOWER	עלעם	キック	O/D→D ₃	153~163	169~179
		ダウン	D ₃ →D ₂	86~94	108~116
		(全開)	D₂→D;	42~	~48
			D₁→D₂	48~54	56~62
		全開	D₂→D₃	91~99	103~110
	ļ		D ₃ →O∕D	150~160	164~174
			D₁→D₂	27~39	39~49
			D ₂ →D ₃	59~76	69~89
			D₃→O/D	91~114	101~134
	Dレンジ (A /C	半開	D₃ロック アップON	94~	-106
	(A/C ON)		O/Dロック アップON	177~195	181~199
		全閉	O/D→D ₃	27~33	
			$D^3 \rightarrow D^5$	12~18	
NORMAL-			$D_2 \rightarrow D_1$	2~8	
		キックダウン	$O/D \rightarrow D_3$	130~140	155~165
			D ₃ →D ₂	76~84	94~102
		(全開)	D ₂ →D ₁	36~44	42~48
NO KWIII E		全開	D₁→D₂	48~54	56~62
	Dレンジ (A/C OFF)		D ₂ →D ₃	91~99	103~110
			$D^3 \rightarrow O \setminus D$	150~160	164~174
			D ₁ →D ₂	27~39	39~49
			$D_2 \rightarrow D_3$	59~76	69~89
			$D_3 \rightarrow O/D$	91~114	101~134
		半開	D₃ロック アップON	94~	~106
			O/Dロック アップON	177~195	181~199
		:	O∕D→D _a	27~33	
		全閉	$D_3 \rightarrow D_2$	12-	~18
			$D_2 \rightarrow D_1$	2~8	
		キック	O∕D→D ₃	130~140	155~165
		ダウン	$D_3 \rightarrow D_2$	76~84	94~102
		(全開)	$D_2 \rightarrow D_1$	36~44	42~48
,			$O/D \rightarrow D_3$	164~170	179~185
			$D_3 \rightarrow D_2$		~23
HOLD	Dレンジ	-	D ₂ →D ₃	20-	~30
			D₃ロック アップON	95~	~105

注意

・ロックアップは、完全ロックアップを示す。

			·								
項目			エンジン型式	13B – R E W	20 B – R E W						
			S ₁ →S ₂	52~58	59~65						
		全開	$S_2 \rightarrow S_3$	99~107	118~126						
			S ₁ →S ₂	31~41	39~53						
l			S ₂ →S ₃	59~79	74~96						
		半開	S₃ロック								
POWER	•		アップON	94~	106						
ļ.			S 3 → S 2	12~	18						
ļ		全閉	S₂→Sı	2~8	5 <i>∼</i> 11						
		キックダウン	S 3 → S 2	86~94	108~116						
		(全開)	$S_2 \rightarrow S_1$	42~	48						
	Sレンジ	A 9.5	S ₁ →S ₂	48~54	. 56~62						
į		全開	S ₂ →S ₃	91~99	103~110						
			Sı→Sı	27~39	39~49						
			S ₂ →S ₃	59~76	69~89						
		半開	Sュロック								
NORMAL			アップON	94~)	106						
·			S₃→S₂	12~	18						
		全閉	$S_2 \rightarrow S_1$		8						
		キックダウン	S ₃ →S ₂	76~84	94~102						
		(全開)	$S_2 \rightarrow S_1$	36~44	42~48						
HOLD		全域	$S_3 \rightarrow S_2$	98~104							
HOLD	10 上り 全域 全開		L ₁ →L ₂	52~58	117~123						
				半開	$L_1 \rightarrow L_2$	31~41	59~65				
POWER		全閉	***************************************		39~53						
FUWER			L ₂ →L ₁	2~8	5~11						
,	-	キックダウン (全開)	$L_2 \rightarrow L_1$	42~48							
	Lレンジ	全開	$L_1 \rightarrow L_2$	48~54	56~62						
								半開	$L_1 \rightarrow L_2$	27~39	39~49
NORMAL		全閉	L 2 → L 1	2~	8						
		キックダウン	Т . Т	90 - 11	40 40						
		(全開)	L ₂ →L ₁	36~44	42~48						
			L ₂ →L ₁	45~51							
コントロール											
(アッパ・コ											
トルク・コン			外 径 自由長	9. 0							
	バルプ・スプリング (mm)			38.	0						
プレッシャ・レギュレータ・バルブ			外 径	14. 0	13. 2						
・スプリング	・スプリング (mm)			29. 0 41. 5							
			外 径	6, 8							
			自由長	31. 95							
			外 径	10. 5	***						
	バルブ・スプリング (mm) 自由長			17. 0							
シャトル・シ	フト・バルフ	7D •	外径	6.0							
スプリング		(mm)	自由長	26, 5							
シフト・バル	ブB・スプロ	リング	外径	7.0							
	,	(mm)	自由長	25.							
4-2シーケ	ンス・バルコ		外径	6. 9							
ング		(mm)	自由長	29.							
L				1 27.							

項目	エンジン型式	13B - R E W 20B - R E W		
シフト・バルブA・スプリング	外径	7. 0		
(mm)	自由長	25. 0		
4-2リレー・バルブ・スプリング	外径	6. 95		
(mn)	自由長	29	. 1	
オーバーラン・クラッチ・コント	外 径	7.	. 0	
ロール・バルブ・スプリング (mm)	自由長	23	3. 6	
オーバーラン・クラッチ・レデュー	外径	7.0		
シング・バルブ・スプリング (nm)	自由長	32	2.5	
シャトル・シフト・バルブS・	外 径	_	14. 0	
スプリング (mm)	自由長	_	29. 0	
パイロット・バルブ・スプリング	外 径	9,	. 1	
(mm)	自由長	25	5. 7	
ロックアップ・コントロール・	外 径	4	. 7	
バルブ・スプリング (mm)	自由長		5. 5	
ロックアップ・モディファイヤ・	外径		35	
バルブ・スプリング (mm)	自由長	21	. 5	
(ロア・コントロール・パルブ・	ボデー)		<u> </u>	
モディファイヤ・アキュームレータ	外径		. 8	
・バルブ・スプリング (nm)	自由長	30. 5		
ファースト・レデューシング・	外径	6. 8		
バルブ・スプリング (mm)	自由長	25. 4		
3-2タイミング・バルブ・スプリ	外径	6. 75		
ング (mm)	自由長	20. 55		
サーボ・チャージャ・バルブ・ スプリング (mm)	外径	6. 5 33. 2		
	自由長	<u> </u>	5, 2	
アキュームレータ	外 径	18. 0	17.3	
N−Dアキュームレータ・ピストン ・スプリング (mm)	自由長	43. 0	44. 9	
1-2アキュームレータ・ピストン			9. 3	
・スプリング (mm)	自由長		5. 0	
2-3アキュームレータ・ピストン	外径		9. 0	
・スプリング (mm)	自由長		6. 0	
3-4/N-Rアキュームレータ・	外径		7. 3	
ピストン・スプリング (mm)	自由長	5	8. 4	
オイル・ポンプ	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			
カム・リング~オイル・ポンプ・	標準値	0. 010	~0. 024	
カバー・クリアランス (mm)	限度値	0. 030		
ロータ〜オイル・ポンプ・カバー・	標準値	0.030~0.044		
クリアランス (mm)	限度値	0. 050		
ベーン~オイル・ポンプ・カバー・	標準値	0. 030~0. 044		
クリアランス (mm)	限度値	0. 050		
コントロール・ピストン~オイル・	標準値	0. 030~0. 044		
ポンプ・カバー・クリアランス(mm)	限度値	0. 050		
シール・リング~リング溝クリアラ)∼ 0. 25	
ンス (mm)	限度値	<u> </u>). 25	
カム・リング・スプリング	外径		3, 7	
(mm)	自由長	3	39. 8	

リターン・スプリングA 外径 40.3 自由長 53.8 リターン・スプリングC (mm) 外径 リターン・スプリングC (mm) 45.6 リターン・スプリングC (mm) 0.45~2.05 0.45~2.45 フォワード・クラッチ・クリアランス (mm) 0.45~2.05 0.45~2.45 クリアランス調整用 (リテーニング・プレート厚さ (mm) 4.0、4.2、4.4、4.6、//(4.8,5.0,5.2) 4.8、5.0,5.2 オーバーラン・クラッチ・クリアランス (mm) 1.0~2.0 クリアランス調整用 (リテーニング・プレート厚さ (mm) 4.0、4.2、4.4、4.6、//(4.8,5.0,5.2) 4.8、5.0 リターン・スプリング (mm) 4.0、4.2、4.4、4.6、//(4.8,5.0,5.2) 4.8、5.0 リターン・スプリング (mm) 9.7 8.5 自由長 35.8 36.3 ロー アンド リバース・プレーキ・クリアランス (mm) 0.7~2.5 1.1~3.1 クリアランス調整用 (リテーニング・プレート厚さ (mm) 7.2、7.4、7.6、//(5.8,6.0,6.2) 5.0、5.2、5.4、5.6、//(5.8,6.0,6.2) リターン・スプリング (mm) 7.2、7.4、7.6、//(5.8,8.0,8.2) 5.0、5.2、5.4、5.6、//(5.8,6.0,6.2) リターン・スプリング (mm) 7.2、7.4、7.6、//(5.8,8.0,8.2) 7.0 9/(5.8,6.0,6.2) ロー・ワンウェイ・クラッチ・インナ・レース 9.7 11.6 アウタ11.6、インナ8.9 アウタ11.6、インナ15.7 7.2 1.7 4.7 7.6 7.2 1.7 4.7 7.6 7.2 1.7 4.7 7.6 カリアウンス (mm) 0.10~0.25 7.2 1.7 4.7 7.6 7.2 1.7 4.7 7.6 7.2 1.7 4.7 7.6 カリアウク11.6、インナ15.7 7.2 1.7 4.7 7.6 7.2 1.7 4.7 7.6 <t< th=""><th colspan="7"></th></t<>							
リバース・クラッチ・クリアランス (mm)	項目	エンジン型式	13B - R E W 20B - R E W				
クリアランス調整用 リテーン・スプリング (mm) リターン・スプリング (mm) ロ由長 リターン・スプリング (mm) リターン・スプリング (mm) リターン・スプリング (mm) リターン・スプリングで (mm) ロ由長 リターン・スプリング (mm) リターン・スプリング (mm) リターン・スプリング (mm) ローカン (mm) リターン・スプリング (mm) リターン・スプリング (mm) ローカン (mm) リターン・スプリング (mm) リターン・スプリング (mm) ローカン (mm) リターン・スプリング (mm) リターン・スプリング・リング湾 (mm) レークリ・エンド・プレート (mm) し、25~0.55	リバース・クラッチ						
クリアランス調整用 リテーン・スプリング (mm)	リバース・クラッチ・クリアランス	(mm)	0.50~1.20	0.50~1:40			
リターン・スプリング (nm) 外径 11.6 14.8 14.8 19.5 1.5 1.5 1.5 1.5 1.5 1.5 1.5 1.5 1.5 1		()					
19 - 1		(mm)					
自由長 19.69 37.18 19.75 37.18 19.75 37.18 19.75 37.18 19.75 37.18 19.75 37.18 19.75 37.18 19.75 37.18 19.75 37.18 19.75 37.18 19.75 37.18 19.75 37.18 37.1	リターン・スプリング (mm)	外径	11, 6	14. 8			
ハイ・クラッチ・クリアランス (mm) 1.8~3.0 1.8~3.4 クリアランス調整用 リテーニング・プレート厚さ (mm)		自由長	19. 69	37. 18			
クリアランス調整用 リテーニング・ブレート厚さ (mm) 3.0、3.2、3.4、3.6、 3.8、4.0、4.2、4.4、4.6、4.8、5.0、5.2、5.4 5.0、5.2、5.4 5.0、5.2、5.4 5.0、5.2、5.4 5.0 5.2、5.4 5.0 5.2 5.4 5.0 5.2 5.4 5.0 5.2 5.4 5.0 5.2 5.4 5.0 5.2 5.4 5.0 5.2 5.4 5.0 5.2 5.4 5.0 5.2 5.4 5.0 5.2 5.4 5.0 5.2 5.4 5.0 5.2 5.0 5.2 5.4 5.0 5.2 5.0 5.2 5.4 5.0 5.2 5.0 5.0 5.2 5.0 5.0 5.2 5.0 5.0 5.2 5.0 5.0 5.0 5.2 5.0 5.0 5.0 5.0 5.0 5.0 5.0 5.0 5.0 5.0							
リターン・スプリング (mm) タ 径 11.6 11.6 11.6 11.6 11.6 11.6 11.6 11	ハイ・クラッチ・クリアランス	(mm)	1. 8~3. 0	1.8~3.4			
日由長 10 10 10 10 10 10 10 1		(mm)		1			
自由長 22.1	11 /2 \ (\ \	外 径		1. 6			
リターン・スプリングA (mm) 外径 40.3 リターン・スプリングC (mm) 45.6 リターン・スプリングC (mm) 外径 27.6 自由長 29.7 フォワード・クラッチ (mm) 0.45~2.05 0.45~2.45 クリアランス調整用 リテーニング・プレート厚さ 4.0、4.2、4.4、4.6、 4.2、4.4、4.6、 イバーラン・クラッチ (mm) 4.0、4.2、4.4、4.6、 4.8、5.0、5.2 オーバーラン・クラッチ・クリアランス (mm) 1.0~2.0 クリアランス調整用 リテーニング・ブレート厚さ (mm) 4.0、4.2、4.4、4.6、 4.2、4.4、4.6、 リターン・スプリング (mm) 4.8、5.0、5.2 4.8、5.0 リターン・スプリング (mm) 9.7 8.5 自由長 35.8 36.3 ロー アンド リバース・ブレーキ (mm) 0.7~2.5 1.1~3.1 クリアランス調整用 リテーニング・プレート厚さ (mm) 0.7~2.5 1.1~3.1 クリアランス調整用 リテーニング・プレート厚さ (mm) 0.7~2.5 5.0、5.2、5.4、5.6、5.8、6.0、6.2 リターン・スプリング (mm) 7.2、7.4、7.6 5.0、5.2、5.4、5.6、5.8、6.0、6.2 リターン・スプリング (mm) 7.2、7.4、7.6 7.0 7.9 7.8 7.5 7.2 7.15.7 ロー・ワンウェイ・クラッチ・インナ・レース 11.6 アウタ11.6、インナ8.9 7.0 7.4 7.6 ウリアランス (mm) 0.25 7.0 7.4 7.6 7.7 7.7 7.7 7.7 7.7 7.7 7.7 7.7 7.7	yy = 2 + X / y / y	自由長	2	2. 1			
りターン・スプリングB	バンド・サーボ	<u> </u>					
自由長 53.8 34.3 19ターン・スプリングB 1回長 45.6 34.3 10世長 35.8 36.3 36.3 36.3 35.8 36.3 36.3 36.3 36.3 30世紀 35.8 36.3 36.3 36.3 35.8 36.3 36.3 36.3 35.8 36.3 36.3 36.3 35.8 36.3	11 27 27	外 径	4	0. 3			
リターン・スプリングB (mm) 外径 34.3 リターン・スプリングC 外径 27.6 自由長 29.7 フォワード・クラッチ・フリアランス (mm) 0.45~2.05 0.45~2.45 クリアランス調整用 リテーニング・プレート厚さ (mm) 4.0、4.2、4.4、4.6、 4.8、5.0、5.2 4.8、5.0、5.2 オーバーラン・クラッチ・クリアランス (mm) 1.0~2.0 オーバーラン・クラッチ・クリアランス (mm) 4.0、4.2、4.4、4.6、 4.8、5.0、5.2 4.8、5.0 リターン・スプリング (mm) 外径 9.7 8.5 8.5 自由長 35.8 36.3 36.3 ロー アンド リバース・ブレーキ・クリアラン (mm) 0.7~2.5 1.1~3.1 クリアランス調整用 リテーニング・ブレート厚さ (mm) 7.2、7.4、7.6、5.0、5.2、5.4、5.6、5.8、6.0、6.2 リターン・スプリング (mm) 外径 11.6 アウタ11.6、インナ8.9 自由長 23.7 アウタ18.75、インナ15.7 ロー・ワンウェイ・クラッチ・インナ・レース 標準値 0.10~0.25 ウリアランス (mm) 0.25~0.55 トータル・エンド・プレー 0.25~0.55 トータル・エンド・プレー 0.8 1.0 1.2 1.4 1.6 1.8 2.0	リッーン・スプリンク A (mm) 	自由長					
日由長 45.6		外径		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			
リターン・スプリングC 外径 27.8 自由長 29.7 フォワード・クラッチ・フリアランス (mm) 0.45~2.05 0.45~2.45 クリアランス調整用 リテーニング・プレート厚さ (mm) 4.0、4.2、4.4、4.6、 4.8、5.0、5.2 4.8、5.0、5.2 オーバーラン・クラッチ・クリアランス (mm) 1.0~2.0 クリアランス調整用 リテーニング・プレート厚さ (mm) 4.0、4.2、4.4、4.6、 4.8、5.0 4.2、4.4、4.6、 4.8、5.0 リターン・スプリング (mm) 9.7 8.5 35.8 36.3 ロー アンド リバース・ブレーキ 9.7 8.5 1.1~3.1 クリアランス調整用 リテーニング・プレート厚さ (mm) 0.7~2.5 1.1~3.1 クリアランス調整用 リテーニング・プレート厚さ (mm) 7.2、7.4、7.6、 5.0、5.2、5.4、5.6、5.8、6.0、6.2 リターン・スプリング (mm) 7.2、7.4、7.6、 7.8、8.0、8.2 5.8、6.0、6.2 リターン・スプリング (mm) 7.2、7.4、7.6、 7.8、8.0、8.2 7.2、7.4、7.5、7.2、7.4、7.6、 7.8、8.0、8.2 ウリアランス (mm) 7.2、7.4、7.6、 7.8、8.0、8.2 7.2、7.4、7.6、 7.8、8.0、8.2 ウリアランス (mm) 7.2、7.4、7.6、 7.8 7.2、7.4、7.6、 7.8 ウリアランス (mm) 7.2、7.4、7.6、7.6 7.2、7.4、7.6、7.6 7.2、7.4、7.6、7.6 ウリアウンス (mm) 7.2、7.4、7.6、7.6 7.2、7.4、7.6、7.6 7.2、7.4、7.6、7.6 7.2、	リターン・スプリングB (mm)						
自由長 29.7 27.7							
フォワード・クラッチ フォワード・クラッチ・クリアランス (mm) 0.45~2.05 0.45~2.45 クリアランス調整用 4.0、4.2、4.4、4.6、 4.2、4.4、4.6、 4.8、5.0、5.2 オーバーラン・クラッチ オーバーラン・クラッチ・クリアランス (mm) 1.0~2.0 クリアランス調整用 4.0、4.2、4.4、4.6、 4.2、4.4、4.6、 4.8、5.0、5.2 オーバーラン・クラッチ・クリアランス (mm) 4.8、5.0、5.2 4.8、5.0 リターン・スプリング (mm) 外径 9.7 8.5 自由長 35.8 36.3 ロー アンド リバース・ブレーキ ロー アンド リバース・ブレーキ ロー アンド リバース・ブレーキ・クリアラン (mm) 7.2、7.4、7.6、 5.0、5.2、5.4、5.6、 7.8、8.0、8.2 5.8、6.0、6.2 リターン・スプリング (mm) 7.2、7.4、7.6、 5.0、5.2、5.4、5.6、 7.8、8.0、8.2 7.9 7 9/11.6、インナ8.9 ロー・ワンウェイ・クラッチ・インナ・レース シール・リング~リング湾 (mm) 限度値 0.10~0.25 クリアランス (mm) 限度値 0.25 トータル・エンド・プレートータル・エンド・プレー (mm) 0.8 1.0 1.2、1.4、1.6、1.9、2.0	リターン・スプリングC (mm)	自由長		······································			
クリアランス調整用 リテーニング・プレート厚さ (mm) 4.0、4.2、4.4、4.6、 4.2、4.4、4.6、 4.8、5.0、5.2 4.8、5.0、5.2 4.8、5.0、5.2 オーバーラン・クラッチ オーバーラン・クラッチ・クリアランス (mm) 1.0~2.0 クリアランス調整用 リテーニング・プレート厚さ (mm) 4.0、4.2、4.4、4.6、 4.2、4.4、4.6、 4.8、5.0、5.2 4.8、5.0 リターン・スプリング (mm) 外径 9.7 8.5 自由長 35.8 36.3 コー・アンド リバース・ブレーキ ロー・アンド リバース・ブレーキ・クリアランス (mm) 7.2、7.4、7.6、 5.0、5.2、5.4、5.6、 5.8、6.0、6.2 リターン・スプリング (mm) 7.8、8、0、8.2 5.8、6.0、6.2 リターン・スプリング (mm) 9.4 径 11.6 アウタ11.6、インナ8.9 自由長 23.7 アウタ18.75、インナ15.7 ロー・ワンウェイ・クラッチ・インナ・レースシール・リング~リング溝 7.2、7.4、7.6、 7.8、8.0、8.2 7.9 11.6、7.2、7.4、7.6、 7.8、8.0、8.2 7.8、8.0、8.2 7.8、8.0、8.2 7.8、8.0、8.2 7.8、8.0、8.2 7.8 8.0、8.2 7.9 11.6、7.2 7.9 11.6、7.2 7.9 11.7 7.9 11	フォワード・クラッチ			•••			
クリアランス調整用 リテーニング・プレート厚さ (mm) 4.0、4.2、4.4、4.6、 4.2、4.4、4.6、 4.8、5.0、5.2 4.8、5.0、5.2 4.8、5.0、5.2 オーバーラン・クラッチ オーバーラン・クラッチ・クリアランス (mm) 1.0~2.0 クリアランス調整用 4.0、4.2、4.4、4.6、 4.2、4.4、4.6、 4.2、4.4、4.6、 4.8、5.0、5.2 4.8、5.0 5.2 4.8、5.0 5.2 4.8、5.0 5.2 4.8、5.0 5.2 4.8、5.0 5.2 4.8、5.0 5.2 4.8、5.0 5.2 4.8、5.0 5.2 4.8、5.0 5.2 5.8 5.8 5.3 5.8 5.8 5.8 5.8 5.8 5.8 5.8 5.8 5.8 5.8	フォワード・クラッチ・クリアラン	z (mm)	0.45~2.05	0.45~2.45			
リテーニング・プレート厚さ (mm) 4.8、5.0、5.2 4.8、5.0、5.2 4.8、5.0、5.2 オーバーラン・クラッチ オーバーラン・クラッチ・クリアランス (mm) 1.0~2.0 クリアランス調整用 4.0、4.2、4.4、4.6、4.8、5.0、5.2 4.8、5.0 リターン・スプリング (mm) 外径 9.7 8.5 1.1~3.1 クリアランス関整用 7.2、7.4、7.6、7.8、8.0、8.2 5.8、6.0、6.2 リターン・スプリング (mm) 7.2、7.4、7.6、7.8、8.0、8.2 5.8、6.0、6.2 リターン・スプリング (mm) 9.4 径 11.6 アウタ11.6、インナ8.9 自由長 23.7 アウタ18.75、インナ15.7 ロー・ワンウェイ・クラッチ・インナ・レースシール・リング~リング溝 7.2、7.4、7.6、7.8、8.0、8.2 7.8、8.0、8.2 7.8、8.0、8.2 7.8、8.0、8.2 7.8 8.0、8.2 7.8 8.0 8.2 7.0 8.0 8.0 8.2 7.0 8.0 8.0 8.2 8.0 8.2 7.0 8.0 8.0 8.2 8.0 8.0 8.2 8.0 8.2 8.0 8.2 8.0 8.0 8.2 8.0 8.0 8.2 8.0 8.0 8.2 8.0 8.0 8.2 8.0 8.0 8.2 8.0 8.0 8.2 8.0 8.0 8.0 8.0 8.0 8.0 8.0 8.0 8.0 8.0	クリアランス調整用	,,					
オーバーラン・クラッチ オーバーラン・クラッチ・クリアランス (mm) 1.0~2.0 クリアランス調整用 4.0、4.2、4.4、4.6、 4.8、5.0、5.2 4.8、5.0 リターン・スプリング (mm) 外径 9.7 8.5 自由長 35.8 36.3 ロー アンド リバース・ブレーキ ロー アンド リバース・ブレーキ・クリアランス (mm) 0.7~2.5 1.1~3.1 クリアランス調整用 7.2、7.4、7.6、 5.0、5.2、5.4、5.6、19テーニング・プレート厚さ (mm) 7.8、8.0、8.2 5.8、6.0、6.2 リターン・スプリング (mm) 外径 11.6 アウタ11.6、インナ8.9 自由長 23.7 アウタ18.75、インナ15.7 ロー・ワンウェイ・クラッチ・インナ・レースシール・リング~リング湾 (mm) 限度値 0.10~0.25 トータル・エンド・プレー (mm) Reg値 0.25~0.55 トータル・エンド・プレー (mm) 0.8 1.0 1.2 1.4 1.6 1.8 2.0	リテーニング・プレート厚さ	(mm)					
オーバーラン・クラッチ・クリアランス	オーバーラン・クラッチ			37 5. 57 5. 5			
クリアランス調整用	 	ンス (mm)	1 0	~2.0			
リテーニング・プレート厚さ (mm) 4.8、5.0、5.2 4.8、5.0 リターン・スプリング (mm) 自由長 35.8 36.3 ロー アンド リバース・ブレーキ ロー アンド リバース・ブレーキ・クリアラン (mm) 0.7~2.5 1.1~3.1 クリアランス調整用 7.2、7.4、7.6、7.8、8.0、8.2 5.8、6.0、6.2 リターン・スプリング (mm) 外径 11.6 アウタ11.6、インナ8.9 自由長 23.7 アウタ18.75、インナ15.7 ロー・ワンウェイ・クラッチ・インナ・レースシール・リング~リング湾 (mm) 限度値 0.10~0.25 トータル・エンド・プレー (mm) 0.25~0.55 トータル・エンド・プレー (mm) 0.8、1.0、1.2、1.4、1.6、1.8、2.0	クリアランス調整用						
自由長 35.8 36.3 ロー アンド リバース・ブレーキ	リテーニング・プレート厚さ		4.8, 5.0, 5.2				
自由長 35.8 36.3	リターン・スプリング (mm)		 				
ロー アンド リバース・ブレーキ・クリアラン (mm) 0.7~2.5 1.1~3.1 クリアランス調整用 7.2、7.4、7.6、 5.0、5.2、5.4、5.6、 5.8、6.0、6.2 リターン・スプリング (mm) 外径 11.6 アウタ11.6、インナ8.9 自由長 23.7 アウタ18.75、インナ15.7 ロー・ワンウェイ・クラッチ・インナ・レース シール・リング~リング溝 標準値 0.10~0.25 クリアランス (mm) 限度値 0.25 トータル・エンド・プレー トータル・エンド・プレー (mm) 0.25~0.55 トータル・エンド・プレー調整用 0.8 1.0 1.2 1.4 1.6 1.8 2.0			35. 8	36. 3			
ス (mm) 0.7~2.5 1.1~3.1 クリアランス調整用 リテーニング・プレート厚さ (mm) 7.2、7.4、7.6、7.8、8.0、8.2 5.8、6.0、6.2 リターン・スプリング (mm) 外 径 11.6 アウタ11.6、インナ8.9 自由長 23.7 アウタ18.75、インナ15.7 ロー・ワンウェイ・クラッチ・インナ・レース シール・リング~リング溝 標準値 0.10~0.25 クリアランス (mm) 限度値 0.25 トータル・エンド・プレー トータル・エンド・プレー (mm) 0.25~0.55 トータル・エンド・プレー調整用							
リテーニング・プレート厚さ (nm) 7.8、8.0、8.2 5.8、6.0、6.2 リターン・スプリング (nm) 自由長 23.7 アウタ11.6、インナ8.9 自由長 23.7 アウタ18.75、インナ15.7 ロー・ワンウェイ・クラッチ・インナ・レースシール・リング~リング溝 標準値 0.10~0.25 トータル・エンド・プレートータル・エンド・プレートータル・エンド・プレー (nm) 0.25~0.55	Z		0. 7~2. 5	1.1~3.1			
自由長 23.7 アウタ18.75、インナ15.7 ロー・ワンウェイ・クラッチ・インナ・レース シール・リング〜リング溝 標準値 0.10〜0.25	クリアランス調整用 リテーニング・プレート厚さ	(mm)		•			
目由長 23.7 アウタ18.75、インナ15.7 ロー・ワンウェイ・クラッチ・インナ・レース ジール・リング〜リング溝 標準値 0.10~0.25 クリアランス 限度値 0.25 トータル・エンド・プレー (mm) 0.25~0.55 トータル・エンド・プレー調整用 0.8 10 12 14 16 18 20	リターン・スプリング (mm)	外 径	11.6	アウタ11.6、インナ8.9			
シール・リング~リング溝 クリアランス 標準値 0.10~0.25 トータル・エンド・プレー トータル・エンド・プレー (mm) 0.25~0.55 トータル・エンド・プレー調整用 0.8 10 12 14 16 18 20				アウタ18.75、インナ15.7			
クリアランス (mn) 限度値 0.25 トータル・エンド・プレー トータル・エンド・プレー (mn) 0.25~0.55 トータル・エンド・プレー調整用 0.8 1.0 1.2 1.4 1.6 1.8 2.0		ンナ・レース					
トータル・エンド・プレー トータル・エンド・プレー (mm) 0. 25~0. 55 トータル・エンド・プレー調整用 0.8 1.0 1.2 1.4 1.6 1.8 2.0	シール・リング〜リング溝			~0. 25			
トータル・エンド・プレー (mm) 0.25~0.55 トータル・エンド・プレー調整用 0.8 1.0 1.2 1.4 1.6 1.8 2.0	八八						
トータル・エンド・プレー調整用 0.8 1.0 1.2 1.4 1.6 1.8 2.0							
08 10 19 14 16 19 90		(mm)	0. 25	~0. 55			
	トータル・エンド・プレー調整用 ベアリング・レース厚さ	(mm)	0.8, 1.0, 1.2, 1.4, 1.6, 1.8, 2.0				
リバース・クラッチ・エンド・プレー							
リバース・クラッチ・エンド・プレー調整用	リバース・クラッチ・エンド・プレー	一調整用					
	スラスト・ワッシャ厚さ		0, 7, 0, 9, 1, 1, 1	. 3、1. 5、1. 7、1. 9			

エンジン型式		on D. D.W.	
項目	13B – R E W	20 B – R EW	
トルク・コンバータA寸法			
トルク・コンバータA寸法 (mm)	29	. 0	
締付けトルク(単位: kgm)			
エンジンとコンバータ・ハウジング	3. 8~	~5. 3	
トルク・コンバータとドライブ・プレート	3, 5	~5, 0	
トランスミッション・ケースとコンバータ・ ハウジング	6. 2~	~6. 5	
オイル・ポンプ・カバー	1.6~	~2. 1	
エクステンション・ハウジング	2.0	~2. 5	
トランスミッション・マウント・ラバーとエクス テンション・ハウジング	1. 6-	~2. 3	
スピード・センサ1	0, 5	~0. 7	
スピードメータ・ドライブ・ギヤ	0.5	~0. 7	
パーキング・アクチュエータ	2. 4	~3. 0	
ディテント・スプリング	0. 4	~0. 6	
マニュアル・シャフト	3.0	~4. 0	
アンカ・エンド・ボルト・ロックナット		~4.3	
オイル・パン		~0.8	
オイル・ストレーナ		~0.9	
バンド・サーボ・リテーナ	0. 7	~0. 9	
コントロール・バルブ・ボデーとトランスミッ ション・ケース	0. 7	~0.9	
アッパ・コントロール・ボデーとロア・コント ロール・ボデー	0. 7	~0. 9	
四連ソレノイドとアッパ・コントロール・ボデー	0. 7	~1.0	
ロックアップ・ソレノイドとロア・コントロール ・ボデー	1.0~1.3		
ロックアップ・コントロール・ソレノイドとロア ・コントロール・ボデー	1. 0~1. 3		
ロー・ワンウェイ・クラッチ・インナ・レース	2. 1~2. 7		
インヒビタ・スイッチ	0. 20~0. 26		
オイル・フィラ・チューブ	~1.1		
コネクタ・ブラケット	0.8~1.2		

L. プロペラシャフト

項目	エンジン型式		13B – R E W	20 B – R E W		
寸法 (m		フロント	長さ	667	601	
	, ,		外径	75. 0	82. 6	
	(mm)	.1 }-	長さ	5	99	
		リヤ	外径	アウタ82.6	、インナ63、5	
ジョイント形式	. =			十字式× 3		
MC to DE rice his	()	フロント		0, 4		
振れ限度値	(mm)	リヤ		0, 6		
			ヨーク	3, 0~10, 0		
首振り起動トルク	(kgcm)	センタ・ヨーク リヤ・ヨーク		3.0~12.0	5.0~14.0	
				3, 0~10, 0		

M. フロント アンド リヤ・アクスル

項目		エンジン型式	13B – R E W	20 B - R E W	
ドライブシャフ	٢				
ホイール側			B J (ベル・ジョイント)		
ジョイント型式	ディファレンシ	ャル側	DOJ (ダブル・オ:	フセット・ジョイント)	
ジョイント・サイ	ホイール側		#104	#109	
ズ	ディファレンシ	ャル側	#104	#109	
ドライブ・シャフト	左側		678. 4	678. 6	
全長 (mm)	右側		738. 4	738, 6	
シャフト径		(mm)	30	29	
ディファレンシ	ャル				
リング・ギヤ・サ	イズ	(インチ)	8	3, 5	
ファイナル・ギヤ	比		4. 300	3, 909	
減速機ギヤ形式			ハイポィ	(ド・ギヤ	
差動機ギヤ形式			ストレート・	・ベベル・ギヤ	
リング・ギヤ歯数			43	43	
ドライブ・ピニオ	ン・ギヤ歯数		10	11	
オイル量		(1)		. 3	
使用オイル			純正ロングライフ・ハイポイド・	・ギヤ・オイルSAE90、GL-5	
	アウタ・プレート	外径 (mm)		94. 5	
	7 7 7 7	内径 (mm)		60. 5	
	インナ・プレート	外径 (mm)		88, 5	
レ ン カフェカ…ゴ		内径 (mm)		56, 5	
ビスカス・カップ リング	アウタ・プレー プレート厚さ	ト、インナ・ (mm)		0.4	
	アウタ・プレー	ト枚数		21	
	インナ・プレート枚数			20	
	シリコン・オイル	ル粘度(cst)*		10, 000	
締付けトルク(単位:kgm)				
フロント・アク	スル			•	
フロント・ハブ・	ロックナット		18. 0	~24. 0	
ステアリング・ナ ・ジョイント	ックルとロア・ア	ーム・ボール	11. 0	~14.0	
ステアリング・ナ ル・ジョイント	ックルとアッパ・	アーム・ボー	8.0~11.0		
	ックルとキャリパ	ASSY	10.4~14.0		
リヤ・アクスル			102	٧	
リヤ・ハブ・ロッ	クナット		24. 0~32. 0		
バック・プレート取付けナット			5.5~6.9		
ディファレンシ	ャル				
フィラ・プラグ			4.0~5.5		
マグネット・プラ	グ		4.0~5.5		
ディファレンシャ	ルとサブフレーム	(上側)	8.5~10.5		
ディファレンシャルとサブフレーム (リヤ側)			9. 0~12. 0		
リヤ・カバー取付けボルト			3.8~5.3		
バッフル・プレート取付けボルト			0, 9~1, 3		
ブリーザ・プラグ			0.8~1.2		
ベアリング・キャ	ップ取付けボルト	····		~10.9	
リング・ギヤ取付	けボルト		7. 0~8. 5	10.5~12.5	
アウトプット・シ	ャフトとドライブ	・シャフト		~6.5	

※cst:動粘度表示の単位

N. ステアリング

N. X77927	エンジン型式		
項目		13 B - R E W 20 B - R E W	
ギヤ形式		ラック&ピニオン	
ステアリング継手形式		コラプシ	ブル
シャフト・ジョイント形式		十字ジョ	イント
ギャ比		∞無限	大
ホイール外径	(mm)	380	
ホイール最大回転数		3. 1	
ラック・ストローク	(mm)	148±	0 2
ステアリング・ホイールの遊び	(直進状態で) (mm)	0~8	30
ステアリング・ギヤ・ボック	ス		
ギヤのバックラッシュ	(mm)	0	
ボックスの移動量限度値	(mm)	1, 5	
ブラケット間距離	(mm)	385±1	
P/S	使用フルード・ タイプ	純正ATF(M-III又はD-II)	
	オイル量 (ℓ)	0.8	
P/Sベルトのたわみ量、	新品時 (mm)	11~1	13
押力10kgにて (mm)	点検時 (mm)	14~16	
ステアリング・ホイールの操舵: 〔ホイール外周で〕	ל	2.6~3.2kg以下	
締付けトルク(単位:kgm)			
ステアリング・ホイール・ナッ	h	4. 0~5. 0	
ギヤ・ボックス取付けボルト、	ナット	3.8~5.3	
インタメディエイト・シャフト	収付けボルト	1. 8~2. 7	
ボール・ジョイントとナックル		6~8	
P/Sポンプ取付けボルト		3. 2~4. 8	

P. ブレーキ

	エンジン型式	19 D D D W	00 D . D D III		
項目		13B – R E W	20 B – R E W		
ブレーキ・ペダル	- <u></u> -				
型式		吊り下げ	吊り下げ式		
ペダル・レバー比		4. 1			
全ストローク	(mr)	135			
遊び	(mm)	3~8	12~15		
踏残り代(踏力60kgフロアより)	(mm)	66以上			
マスタ・シリンダ&リザーブ	・タンク				
型式		タンデム(レベル・センサ付)			
シリンダ内径	(mm)	25. 4			
リザーブ・タンク容量 (前+後+共有部分)	(cc)	40+41+200	3+300+651		
パワー・ブレーキ・ユニット					
型式		真空倍力式	油圧倍力式		
サイズ	(mm)	213. 4&240. 4(8 & 9 インチ)	_		
無倍力作用チェック	負圧0 mmHg	7以上	_		
(踏力20kg時) (kg/cm²)	負圧500mmHg	93以上			

項目			13B – R E W	20 B – R E W	
			100 11011	200 1(E W	
後輪油圧制御装置 型式		<u>1</u>			
		プロポーショニ			
<u>折れ点</u> フロント・ディスク・	777074	(kg/cm²)	3	5	
型式	70-+				
シリンダ内径		(mm)	ディスク(ベン		
O O O O P TIE	十分に置く目を		60	. b	
パッド	寸法[幅×長さ	(皿)	51. 3×118	3. 0×10. 0	
	残り代	(mm)	1.	0	
	寸法〔外径×	厚さ〕 (mm)	274	×24	
ディスク・プレート	振れ限度値	(mm)	0.	1	
	厚さ (mm)	標準値	2	4	
	厚さ (mm)	限度値	2	2	
リヤ・ディスク・ブレ	-#				
型式			ディスク(ベン	チレーテッド)	
シリンダ内径		(mm)	41	.3	
パッド	寸法[幅×長さ×厚さ] ペッド (mm)		35, 0×98,	35. 0×98. 8×10. 0	
	残り代	(mm)	1.	0	
	寸法〔外径×厚さ〕 (nm)		286	×18	
ディスク・プレート	振れ限度値	(mm)	0. 1		
	厚さ (mm)	標準値	1:	8	
		限度値	10	6	
パーキング・ブレーキ					
型式			機械式、後	後2輪制動	
操作方式			センタ・	レバー式	
ブレーキ・レバー引きしろ			11~	-15	
〔操作力20kgのとき〕(ノッチ	/ 全ストローク		20		
パーキング・ブレーキ・	厚さ (mm)	標準値	3,		
シュー		限度値	1.		
ディスク・プレート	内径 (mm)	標準値	19	·	
限度値		191	.5		
ブレーキ・パイピング 配管方式					
配管 力式 使用ブレーキ・フルード			<u>H型</u> Y型 純正ブレーキ・フルード		
		<u> </u>	純正ブレーキ	・フルード	
締付けトルク(単位: マスタ・シリンダ	kgm)				
ブレーキ・パイプ			1, 0~1, 6		
			1. 3~2. 2		
パワー・ブレーキ・ユニ	ット		1. 9~2. 6		
フレキシブル・ホース			1. 3~2. 2		

Q. ホイール アンド タイヤ

	機種名		13B – R E W		REW	
タイヤ	スク・ホイール	TYPE-S	TYPE-E	TYPE-S	TYPE-E	
215/60R15 90H	15×6-JJ アルミニウム		0		0	
225/50R16 92V	16×7-JJ アルミニウム	0		0		
T135/70D15	15×4T スチール	0	0	0	0	
タイヤの空気圧 (kg/cm²)		標準タイヤ:前後輪1.9(215/60R15 90H) 前後輪2.0(225/50R16 92V) 応急用タイヤ:4.2				
ホイール・オフセット		標準ホイール:50 応急用ホイール:45				
ホイール・ピッチ・サー	クル直径 (mm)	114. 3				
ホイールの振れ (㎜)	限度値	標準ホイール:2.0 応急用ホイール:2.5				
タイヤの振れ (㎜)	限度値	標	準タイヤ:2.5	応急用タイヤ:3.0	0	
ホイールのアンバランス量 (g)		15インチ・ホイール:9.0以下 16インチ・ホイール:8.0以下				
タイヤの残り溝 普通タイヤ (mm) スノー・タイヤ (%)		1.6以上				
		摩耗率50				
締付けトルク(単位:	kgm)					
ホイール・ナット		9~12				

R. サスペンション

	エンジン型式		13B —	REW	20 B -	20B – R E W	
項目	項目 TYPE		TYPE-E	TYPE-S	TYPE-E	TYPE-S	
フロント・サ	ナスペ	ンション		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		I	1112 0
懸架方式					ダブル・ウィ	ッシュボーン	
		識別色		É	1	黄	緑
		線径 (mm)		12. 9~	-15. 2	12, 9~15, 7	13. 1~16. 0
コイル・スプ	11 \ <i>J</i>	コイル中心径	(mm)	68, 4~	139. 2	68. 9~139. 7	69. 1~140. 0
31 <i>W</i> - A7	リング	自由長	(mm)	390). 5	409. 0	378. 0
		有効巻数		6.	63	7. 59	6. 51
		バネ定数	(kg/mm)	4.	67	4. 67	5. 75
3. As 1991	٠	タイプ			低圧ガン	ス封入式	·
ショック・ア゛ バ	<i>J</i>	减衰力	伸び側		206		248
		kg(0.3m/s時)	縮み側	1.11	71		80
スタビライザ		型式			トーション	ノ・バー式	
A) C)19		バー外径	(mm)		2	2	
		トータル・トーイ	ン (mm)		4=	<u></u> 53	
		トータル・トーイ	ン (度)	0°22′ ±16′			
フロント・ホイ	イール	切れ角 (度)	内側	37° ±2°			
・アライメント	外側		33° ±2°				
(空車状態)		キャンバ角 (度)		0°05′ ±45′			
		キャスタ角 (度)		9°00′ ±45′			
		キング・ピン角	(度)	13°10′			
リヤ・サスペ	ペンショ	ョン					
懸架方式				`.	ソイン・ダンパ付き	E型マルチリンク	
	•	識別色		É	I	黄	緑
		線径	(mm)	12.	. 0	12. 2	12. 3
コイル・スプリ	リング	コイル中心径	(mm)	97.0~	124. 0	97. 2~124. 2	97. 3~124. 3
_ ,,,		自由長	(mm)	405. 5		415.0	386, 5
		有効巻数		7. 81		8, 29	7, 30
·			(kg/mm)	1.5		1. 94	2, 27
		タイプ		低圧ガス		〈封入式	
	メイン	減衰力	伸び側	49	80	49	80
ショック・		kg(0.3m/s時)	縮み側	29	60	29	60
アブソーバ		タイプ		低圧ガス封入式			
-	サブ	減衰力	伸び側	31			
		kg(0.3m/s 時) 縮み側		18			
スタビライザ		型式		トーション・バー式			
		バー外径	(mm)	19. 1			
リヤ・ホイー	ル・ア	トータル・トーイ			3=		
ライメント		トータル・トーイ		0° 16′ ±16′			
(空車状態)		キャンバ角	(度)	. −0° 25′ ±45′			

注意

- ・空車状態……燃料満、冷却水及びエンジン・オイル満、スペア・タイヤ、ジャッキ及び車載工具搭載状態
- ・キャンバの左右差の限度値は1°以内。キャスタの左右差の限度値は1°30′以内。

エンジン型式	13B - R E W	20 B – R EW					
項目							
締付けトルク(単位:kgm)							
フロント・サスペンション							
タイロッド・エンド・ロックナット	7, 0~8, 0						
ホイール・ハブ・ロックナット	18.0~						
アッパ・アームとステアリング・ナックル	8.0~						
アッパ・アームとクロスメンバ	15. 0~						
ショック・アブソーバASSYとロア・アーム	10. 0~ 3. 0~	·····					
ショック・アブソーバASSYとサス・タワー ピストン・ロッドとマウンティング・ラバー	5. 6~						
	0,0	-d. 2					
スタビライザ・コントロール・リンクとロア・ アーム	4. 4~	~5. 5					
スタビライザ・プレート取付けボルト	4. 4~	~5. 5					
スタビライザ・コントロール・リンクとスタビラ イザ・バー	4. 4~	~5. 5 (
ロア・アームとステアリング・ナックル	11.0~	~14. 0					
ロア・アームとクロスメンバ	15. 0~	-17. 0					
クロスメンバ・プレイス取付けボルト	12, 0~	~13. 0					
クロスメンバ取付けボルト	10. 0~	-12.0					
クロスメンバ取付けナット	5, 5∽	-6. 9					
リヤ・サスペンション							
ロア・リンク・リヤ・ロックナット	11. 8~	~16. 0					
ホイール・ハブ・ロックナット	24. 0~	~32. 0					
ショック・アブソーバASSYとリヤ・ハブ・サ ポート	7. 5~	~9. 5					
ショック・アプソーバASSYとサス・タワー	3. 0~	~3. 7					
サブ・ダンパASSYとリヤ・ハブ・サポート	7. 6~	~9. 5					
サブ・ダンパASSY上部取付けポルト、ナット	3. 7~	~5. 5					
ピストン・ロッドとマウンティング・ラバー	5. 0	~7. 4					
ダンパ・ボルト (サブ・ダンパ) 取付けナット	6. 5^	~8. 0					
ダンパ・ブラケットとサブ・ダンパ	6. 5	~8. 0					
アッパ・リンク/ロア・リンクとリヤ・ハブ・サポート	9.5~	-11. 9					
アッパ・リンク/ロア・リンク・リヤとサブ・フ レーム	9. 5~	-11.9					
ロア・リンク・フロントとサブ・フレーム	7.5~	-11.9					
スタビライザ・コントロール・リンクとトレーリ ング・アーム	3. 7-	~5. 5					
スタビライザ・プレート取付けナット	3. 7~5. 5						
スタビライザ・コントロール・リンクとスタビラ イザ・バー	3. 7~5. 5						
トレーリング・アームとリヤ・ハブ・サポート	9,5~11,9						
トレーリング・アームASSY取付けポルト	7.6~9.5						
トレーリング・アームASSY取付けナット	9.5~11.9						
トレーリング・アームとトレーリング・アーム・ブラケット	9.5~11.9						
サブ・フレーム取付けナット	9. 5~	~11.9					
ダイナミック・ダンパ取付けナット		~5. 5					

T. ボデー電装品

T. M. J. PEZZIII							
項目	エンジン型式	13B – R E W	20 B - R E W				
エクステリア・ライト							
ヘッド・ライト	(W)	60/					
プロジェクタ・フォグ	・ランプ (W)	55	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·				
	フロント (W)	2					
ターン・ライト	フロント・サイド (W)	5					
	リヤ (W)	21					
ポジション・ライト	(W)	5					
テール・ライト	(W)	. 5					
ストップ・ライト	(W)	21					
バックアップ・ライト	(W)	18.					
ライセンス・ライト	(W)	5					
インテリア・ランプ							
ルーム・ランプ	(W)	10					
スポット・ランプ	(W)	5					
カーテシ・ランプ	(W)	5					
フット・ランプ	(W)	5					
トランク・ルーム・ラ	ンプ (W)	5					
ワーニング アンド	インジケータ・ランプ						
4 WABS	(W)	3					
CHARGE	(W)	3					
BRAKE	(W)	. 3					
HEAT	(W)	3					
OIL	(W)	3					
BELTS	(W)	3					
DOOR	(W)	. 3					
REAR	(W)	3					
WASHER (W)		3					
RADIATER (W)		3					
BEAM	(W)	3					
HOLD	(W)	3					
POWER	(W)	3					
ターン・ライト	(W)	3					