

シ ャ シ 関 係

概 要

トヨタ2000GTのシャシ関係は低速走行より高速走行までのあらゆる走行条件に対して、安全かつ確実な走行が得られるよう作られています。

トランスミッションは前進5段後退1段で、前進にはオールシンクロメツシュを採用し、低速より高速まで無理のない回転が、またシャフトと摺動するギヤ類にはニードルローラベアリングを使用して摩擦抵抗を減じ高速回転に耐えるものになっています。

デифアレンシャルはハイポイドギヤを使用しています。リミテッドスリッパ装置を組み込み車両旋回時にホイールが空転するのを防止して走行安定をはかっています。

サスペションは、フロント、リヤともにダブルウィツシュボーン式の独立懸架装置を採用し走行安定性、操縦性および乗りごちを良くするとともにホイールには日本で初めての軽量なマグネシウム合金鋳物を使用して高速性、加速性を良くしています。またタイヤにはあらゆる面でクロスプライタイヤより優れたラジアルプライタイヤを使用しています。

ステアリング機構はラックアンドピニオン式を採用し確実なハンドル操作が得られるとともにステアリングホイール位置が前後に調整できるアジャストスリーブとシートアジャスタによつて適正なドライビングポジションが得られます。

ブレーキ系統においては主ブレーキにブレーキブースタを標準装備とし、前・後輪ともにディスクブレーキとして制動安定をはかっています。またパーキングブレーキは後2輪制動のディスクブレーキ式になっています。

シ ャ シ 関 係

1. ク ラ ツ チ

クラッチはMS型車と同じく乾燥単板式でダイアフラム スプリングを使用した9インチ クラッチですが、高速時の使用に耐えるようにダイアフラム スプリングの荷重を上げ、ディスク、カバーの一部が異なります。

1-1 ダイアフラム スプリング

ダイアフラム スプリングはMS型車と同じ形状です。

ダイアフラム スプリング仕様

板 厚	2.4mm
外 径	206.5mm
フ ィ ン ガ 数	18本
取 付 荷 重	440kg

1-2 プレッシャ プレートとクラッチ カバー

プレッシャ プレートは鋳鉄製で10g-cm 以下にまでバランスを取り、またクラッチ カバー アッセンブリでは15g-cm 以下にまでバランスを取って振れを少なくしています。

1-3 クラッチ ディスク

フエーシングの材質はMS41型車と同じセミモールド系を使用し、形状は両面とも切り溝がなく高速回転に耐えています。

クラッチ ディスク仕様

スプライン数	21
自 由 時 厚 さ	8.85mm
圧 着 時 厚 さ	7.90mm

クラッチ フエーシング仕様

寸 法 (外径×内径×厚さ)	224mm×160mm×3.5mm
表 面 積	192.6×2cm ²
厚 さ 限 度	0.3mm (リベット沈み)
材 質	セ ミ モ ー ル ド

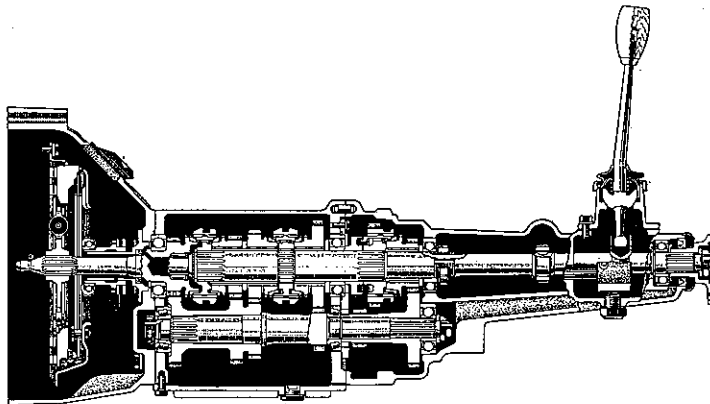
1-4 クラッチ マスタ シリンダとクラッチ レリーズ シリンダ

クラッチ マスタ シリンダはRT40型車のものを使用し、クラッチ レリーズ シリンダはMS41型車のものを使用しています。

2. トランスミッション

トランスミッションは前進5段オールシンクロメツシュ、後退1段で、ギヤ比は2速、3速を4速に接近させたクロスレシオとし、5速（オーバトップ）付きであるためギヤの選択が非常によく、エンジン出力によく適合させられますのであらゆる走行条件にわたって高性能を発揮することができます。

またアウトプットシャフトとファースト、セカンド、サード、ファイフおよびリバースアイドラギヤのかんぐろ部にニードルローラベアリングを使用するとともにインプット、アウトプットシャフトに4個、カウンタシャフトに3個のボールベアリングを用いて摩擦抵抗を減じフィーリングを向上させ高速回転に耐えるものになっています。

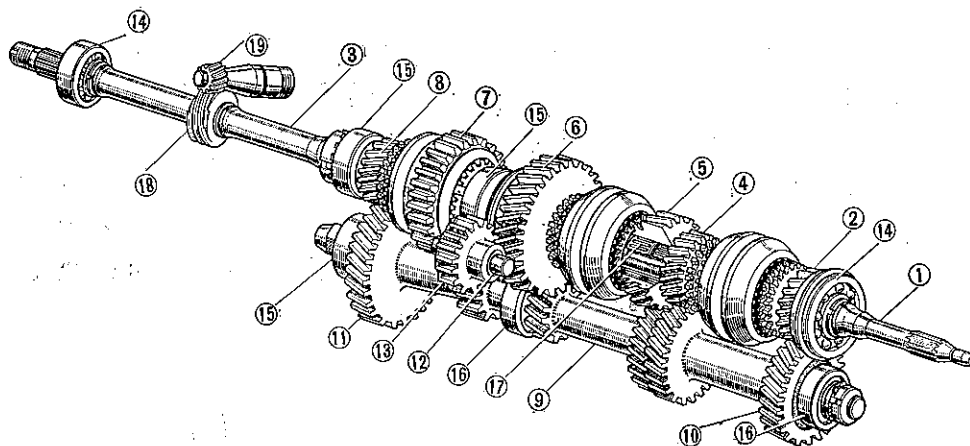


第64図 トランスミッション断面図

Y2355

シ ャ シ 関 係

2-1 トランスミッション ギヤ

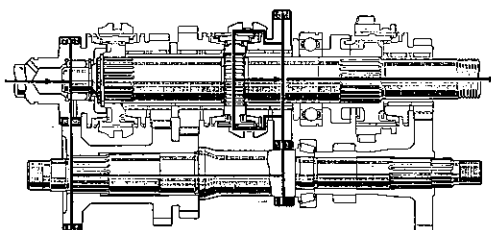


- | | |
|---------------------|---------------------|
| ① インพุット シャフト | ⑪ カウンタ シャフト リバース ギヤ |
| ② フォース ギヤ | ⑫ リバース アイドラ ギヤ シャフト |
| ③ アウトプット シャフト | ⑬ リバース アイドラ ギヤ |
| ④ サード ギヤ | ⑭ ラジアル ボール ベアリング |
| ⑤ セカンド ギヤ | ⑮ ボール ベアリング |
| ⑥ ファースト ギヤ | ⑯ テーパー ドローラ ベアリング |
| ⑦ リバース ギヤ | ⑰ ニードル ローラ ベアリング |
| ⑧ ファイフ ギヤ | ⑱ スピードメータ ドライブ ギヤ |
| ⑨ カウンタ シャフト | ⑲ スピードメータ ドリブン ギヤ |
| ⑩ カウンタ シャフト ドライブ ギヤ | |

第65図 トランスミッション ギヤ図

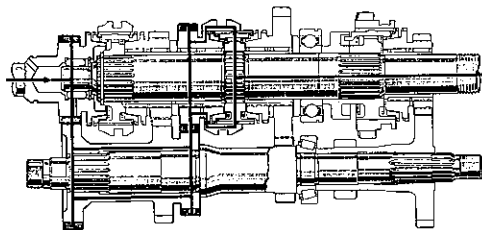
Y5068

2-2 動力伝達経路



第66図 第1速動力伝達図

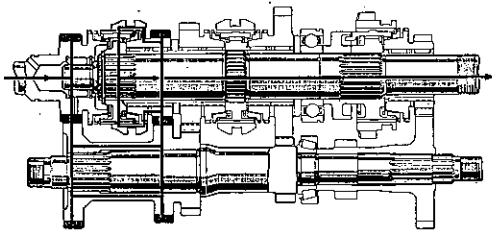
Y5069



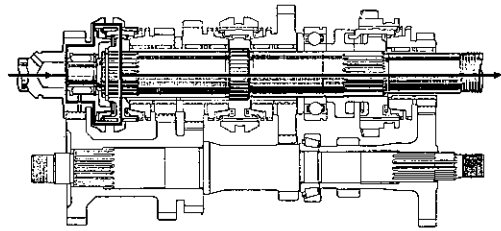
第67図 第2速動力伝達図

Y5070

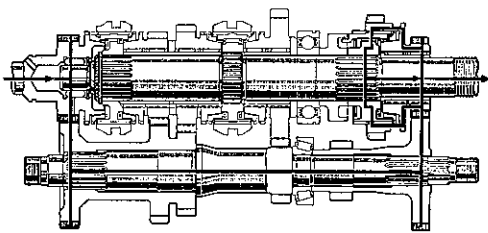
シ ヤ シ 関 係



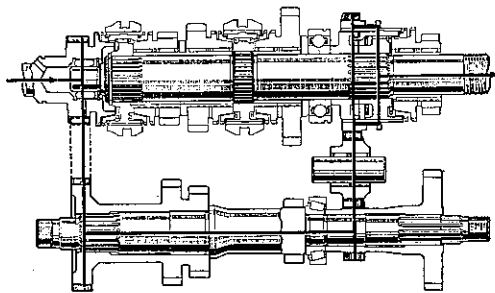
第68図 第3速動力伝達図 Y5071



第69図 第4速動力伝達図 Y5072



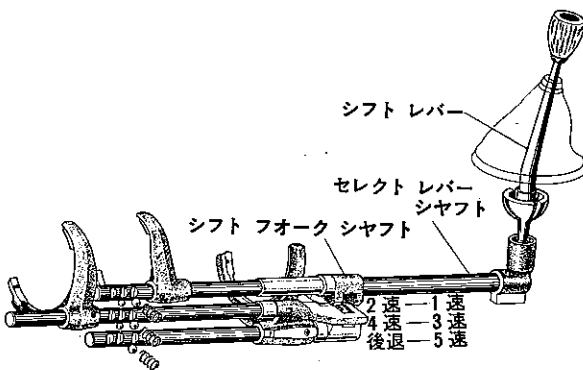
第70図 第5速動力伝達図 Y5073



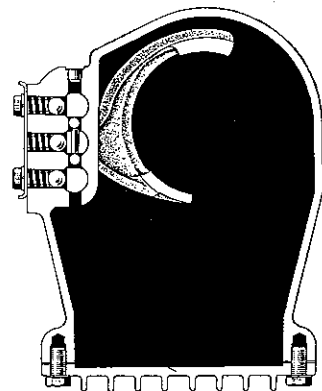
第71図 後退動力伝達図 Y5074

2-3 ギヤ シフトとシフト インタロック

ギヤ シフトはフロア シフト方式でシフト レバーにてセレクト レバー シャフトを作動させ、セレクト レバー シャフトはシフト フォーク シャフトを作動させてギヤを選択します。シフト フォーク シャフトに組付けられたインタロック装置は同時に2本以上のシフト フォーク シャフトが動かないようにしています。



第72図 ギヤ シフト機構 Y5075



第73図 シフト インタロック
G0093

シ ャ シ 関 係

トランスミッション仕様

トランスミッション		全 長	849.0mm (後方はユニバーサル ジョイ ントまで)		
		重 量	43.0kg (ミツシヨ ン オイルなし)		
		オイル容量	2.0ℓ		
		ギ	ヤ	歯 数	歯 車 型 式
ギ	アウト プツ ト シャ フト	インプツツ シャフト		21	
		ファースト ギヤ		33	インボリユートはすば歯車
		セカンド ギヤ		27	ク
		サード ギヤ		23	ク
		ファイフス ギヤ		19	ク
		リバース ギヤ		34	インボリユート平歯車
		リバース アイドラ ギヤ		19	ク
		スピードメータ ドライブ ギヤ		5	インボリユート ネジ歯車
		スピードメータ ドリブン ギヤ		17	ク
ヤ	カウ ンタ シャ フト	ファースト ギヤ		14	インボリユートはすば歯車
		セカンド ギヤ		22	ク
		サード ギヤ		26	ク
		フオース ギヤ		28	ク
		ファイフス ギヤ		30	ク
		リバース ギヤ		14	インボリユート平歯車
変 速 比	第 1 速			3.143	
	第 2 速			1.636	
	第 3 速			1.179	
	第 4 速			1.000	
	第 5 速			0.844	
	後 退			3.238	

3. プロペラ シャフト

ユニバーサル ジョイントは無給油式で中間にスライド部をもうけて動力を円滑に伝えます。

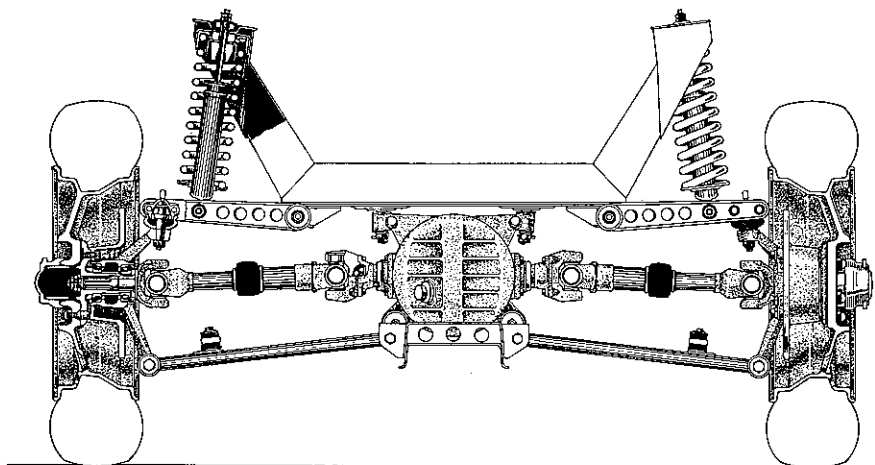
プロペラ シャフト仕様

ジョイント間の長さ	528mm
外 径	42.7mm
ス パ イ ダ 径	14.7mm

4. リヤ アクスルとリヤ サスペンション

リヤ アクスルはフレームつり下げ一体式でリヤ サスペンションはスタビライザ付きダブルウィットシュ ボーン式の独立懸架装置を採用しています。コントロール アームとコントロール アーム シャフトのかんごう部にはゴム製のブツシュを使用していますので無給油式になっています。なおスタビライザはトーション バー式を採用しています。

またデифアレンシヤル ケースはアルミ ダイキャスト製のフィン付きで冷却効果を上げています。デифアレンシヤルにはリミテツド スリツプ装置を組込み走行中のホイール空転を防止して、車両安定性を増しています。リヤ ホイールはスライド ヨークとユニバーサル ジョイントを持つたドライブ シャフトによつて駆動されています。

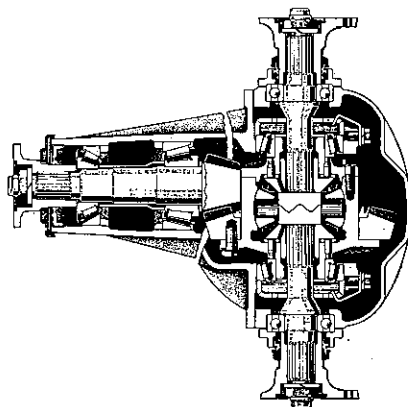


第74図 リヤ アクスルとリヤ サスペンション

Y5076

4-1 デイファレンシヤル

デифアレンシヤルはハイポイド ギヤを使用し、リミテツド スリツプ装置を組込んであります。



第75図 デイファレンシヤル断面図 Y5077

シ ヤ シ 関 係

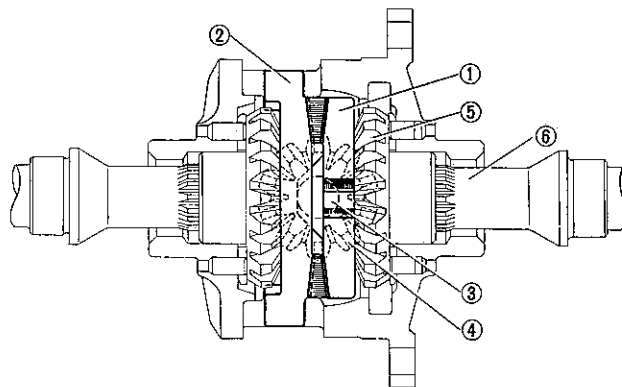
デифアレンシヤル仕様

歯 車 型 式	ハ イ ポ イ ド
減 速 比	4.375 (4.111, 4.625)
ドライブ ピニオン歯数	8 (9, 8)
リング ギヤ歯数	35 (37, 37)
リング ギヤ ピツチ径	7"
デифアレンシヤル サイド ギヤ歯数	16
デифアレンシヤル ピニオン歯数	10
ドライブ ピニオン オフセット量	1.25"
オ イ ル 量	1.2ℓ

() 内はオプション

リミテツド スリツプ装置

差動作用だけを行なう普通のデифアレンシヤルは一方のホイールがスリツプして空転した場合に車両が前進できなくなる欠点がありますが、リミテツド スリツプ装置はこの欠点を補つて一方のホイールがスリツプしたとき自動的に差動作用に制限を与え、左・右のホイールに動力的つながりをもたせる装置です。したがつてすべりやすい路面の走行を容易にし、発進または旋回直後のホイールの空転を防止して車両安定性を増加しています。



- ① クラツチ メンバ レフト
- ② クラツチ メンバ ライト
- ③ ピニオン シャフト

- ④ デифアレンシヤル ピニオン
- ⑤ サイド ギヤ
- ⑥ リヤ アクスル シャフト

第76図 リミテツド スリツプ装置

G0094

シ ャ シ 関 係

エンジン トルクの伝達経路

ドライブ ピニオン→リング ギヤ→デифアレンシヤル ケース→クラツチ メンバ ライト→クラツチ メンバ レフト→ピニオン シャフト→デифアレンシヤル ピニオン→サイド ギヤ→リヤ アクスル シャフト となります。

リミテッド スリッパ装置の動きは、まずクラツチ メンバ レフトよりクラツチ メンバ ライトにトルクが伝達されるときかみ合う歯の圧力角によりメンバが互に離れようとする力が発生します。次にこの力がサイド ギヤをデифアレンシヤル ケースに押付けるのでデифアレンシヤル ケースとサイド ギヤの間に摩擦力が生じ差動作用を規制しています。

4-2 デифアレンシヤル マウンテイングとトルク ロッド

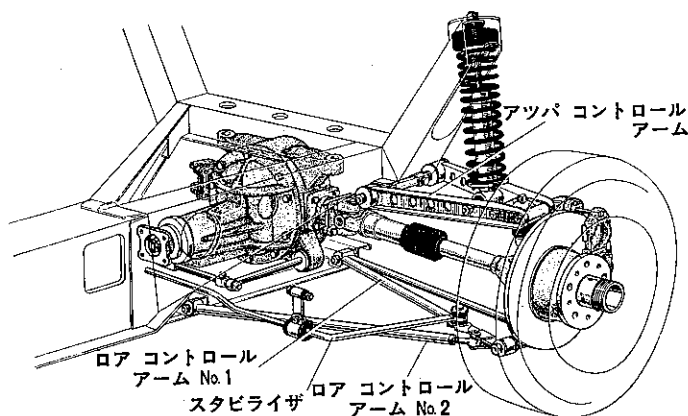
デифアレンシヤルの懸架はデифアレンシヤル ケース上方でラバー マウンテイングを介してフレームに取付けられボデー騒音を防ぎ、駆動、制動時の反力はトルク ロッドによって防いでいます。

4-3 リヤ アクスル シャフト

リヤ アクスル シャフトは全長325.5mm（スパイダ中心よりスパイダ中心まで）の全浮動式で、リヤ サスペンションが独立懸架のためダブル ジョイント式のシャフトを用いています。ユニバーサル ジョイントは左右ともに給油式で中心にスライド部をもうけて駆動力を円滑にホイールへ伝えています。

4-4 リヤ サスペンション

アツパ コントロール アームは分割式でアームの一端はフレームに、他端はボール ジョイントを介してナツクルにそれぞれ取付けられています。なおシムによりキャンバの調整が可能です。ロー コントロール アームは中空パイプを使用し、No.1, No.2の2組よりなつ



第77図 リヤ サスペンション図

Y5078

シ ヤ シ 関 係

ており、アームの一端はフレームに、他端はナツクルにそれぞれ取付けられています。またコントロール アームNo.1にはスタビライザ取付け用のブラケットがあり、コントロール アームNo.2にはコントロール エンドが取付けられてトーインの調整ができます。

リヤ ホイール アライメント

	乗 車 時	空 車 時
ト ー イ ン	0	0
キ ャ ン バ	30'	12'
キング ピン角度	5°	4°28'

4-5 リヤ コイル スプリングとリヤ ショック アブソーバ

リヤ コイル スプリングの上端はゴム製のインシュレータを介してフレームにて受け、下端はショック アブソーバのコイル スプリング受け皿にて受けています。

ショック アブソーバは油圧複動筒型を用いリヤ コイル スプリングと一体型となり上端はフレームに下端はリヤ アツパ コントロール アームに取付けられています。またバウンド ストツパ ラバーもアブソーバに取付けられ、リバウンド ストツパはオイル ロック方式を用いています。

リヤ コイル スプリング仕様

自 由 長	346mm
線 径	12.5mm
コ イ ル 径	71mm
総 巻 数	15.0
有 効 巻 数	13.0
取 付 け 長 さ	270mm
取 付 け 荷 重	399kg
バ ネ 定 数	5.25kg/mm

色別荷重範囲

荷 重 範 囲	彩 色
419kg \geq e \geq 406kg	白
406kg \geq e \geq 392kg	黄
392kg \geq e \geq 379kg	赤

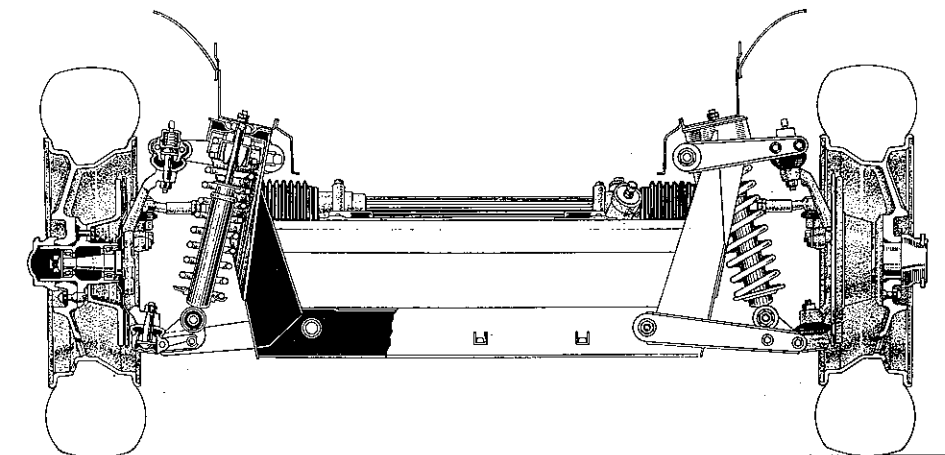
リヤ ショック アブソーバ仕様

減 衰 力 伸 時	110kg
(0.3m/s) 縮 時	50kg
ス ト ロ ー ク	107mm
最 大 長 さ	375mm
最 小 長 さ	268mm

シ ャ シ 関 係

5. フロント アクスルとフロント サスペンション

フロント サスペンションはリヤ サスペンションと同じ形式でまたスタビライザも同じトーション バー式を用いています。



第78図 フロント アクスルとフロント サスペンション

Y5079

5-1 フロント サスペンション

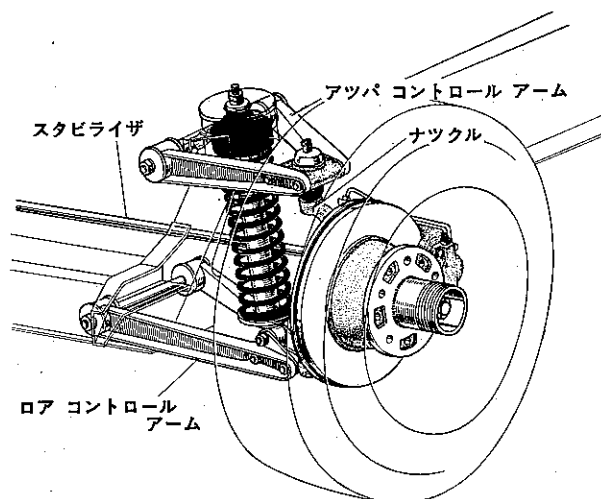
アツパ コントロール アームは分割式で、アームの一端はフレームに他端はボール ジョイントを介してナツクルにそれぞれ取付けられています。なおシムによりキャンバ、キヤスタの調整ができます。

ロワー コントロール アームは分割式でアームの一端はフレームに、他端はボール ジョイントを介してナツクルにそれぞれ取付けられています。

フロント ホイール アライメント

	乗 車 時	空 車 時
ト ー イ ン	2mm	2.5mm
キ ヤ ン バ	30'	50'
キ ヤ ス タ	2°	2°
キング ピン角度	7°30'	7°10'

シ ャ シ 関 係



第79図 フロント サスペンション図

Y5080

5-2 フロント コイル スプリングとフロント ショック アブソーバ

フロント コイル スプリングとフロント ショック アブソーバの構造，取付方法はリヤと同じですが仕様が違います。

フロント コイル スプリング仕様

自 由 長	391mm
線 径	11.5mm
コ イ ル 径	73mm
総 巻 数	17
有 効 巻 数	15
取 付 け 長 さ	270mm
取 付 け 荷 重	365kg
バ ネ 定 数	3.00kg/mm

色別荷重範囲

荷 重 分 類	彩 色
$382\text{kg} \geq e \geq 371\text{kg}$	白
$371\text{kg} \geq e \geq 359\text{kg}$	黄
$359\text{kg} \geq e \geq 347\text{kg}$	赤

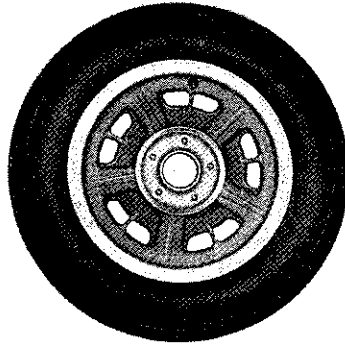
フロント ショック アブソーバ仕様

伸 時	50kg
減衰力 (0.3m/s) 縮 時	20kg
ス ト ロ ー ク	87mm
最 大 長 さ	375mm
最 小 長 さ	288mm

6. ホイールとタイヤ

マグネシウム ホイールは削出し加工法をとっていますので、たて・横の振れが少なく重量が軽いので高速性、加速性が良くなります。マグネシウム合金鑄物は腐食しやすいので腐食防止のため特殊な表面処理がしてあり、また損傷しやすいので取扱いには十分注意することが必要です。

使用しているラジアル構造タイヤはコーナリング パワーが高く駆動、制動性能および耐摩耗性が良くスタンディング ウェーブが発生しにくい高速走行に適したタイヤで、チューブを使用しています。



第80図 ホイールとタイヤ

V2104

5-1 ホ イ ー ル

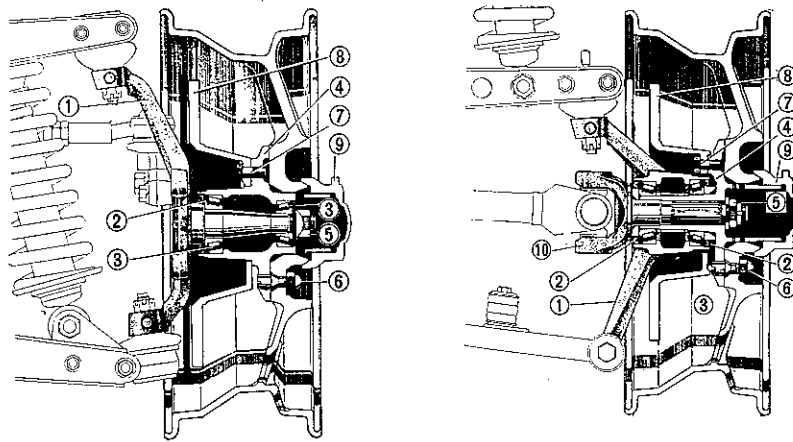
フロント ホイール

フロント ホイールはアツパ、ロワーのサスペンション アームをボール ジョイントを介してナックルで受けています。ナックルは“V”タイプ オイル シール，テーパード ローラ ベアリングを経てアクスル ハブにナットによつて取付けられています。アクスル ハブは5個のホイール セット ピンによつてホイールをセットするとともに5本のボルトでディスクとつながりホイールのロックは1個のハブ ナットによるセンタ ロック式です。

リヤ ホイール

ドライブ シヤフトを回転させるエンジンの駆動力はハブ シヤフト ヨーク，アクスル ハブよりホイールに伝えられてホイールを回転させます。ハブ シヤフト ヨークとホイールの接続はフロント ホイールに同じです。

シ ャ シ 関 係



フロント Y5081

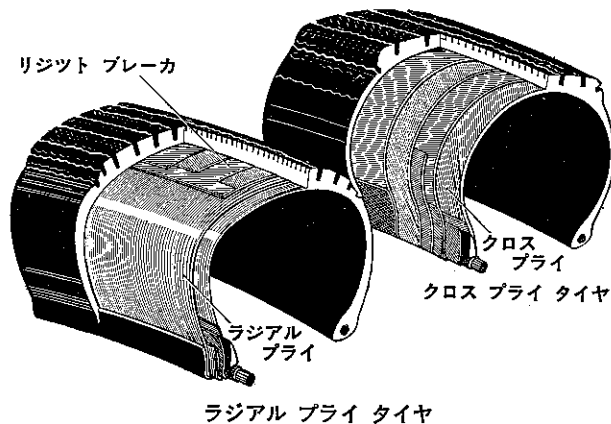
リ ヤ Y5082

- | | |
|--------------------|---------------|
| ① ナツクル | ⑥ ホイール セット ピン |
| ② Vタイプ オイル シール | ⑦ ボルト |
| ③ テー パード ローラ ベアリング | ⑧ ディスク |
| ④ アクスル ハブ | ⑨ ハブ ナット |
| ⑤ アクスル ハブ ナット | ⑩ ハブ シャフト ヨーク |

第81図 フロントとリヤ ホイール断面図

6-2 タ イ ヤ

ラジアル プライ タイヤはクロス プライ タイヤ (普通タイヤ) にくらべてタイヤを真横からみますとカーカス コードが放射状に配列されていて 断面方向の力を負担し、トレッド部にはリジット プレーカを配置して円周方向の力を負担しています。



第82図 タ イ ヤ 構 造 図

Y5083

シ ヤ シ 関 係

タ イ ヤ 表 示

165-HR-15-TL

165……タイヤ巾径を表わし単位はmmです。

HR……ハイ スピード用であることを表わします。

15……タイヤ内径を表わし単位はinchです。

TL……チューブレス タイヤであることを表わします。

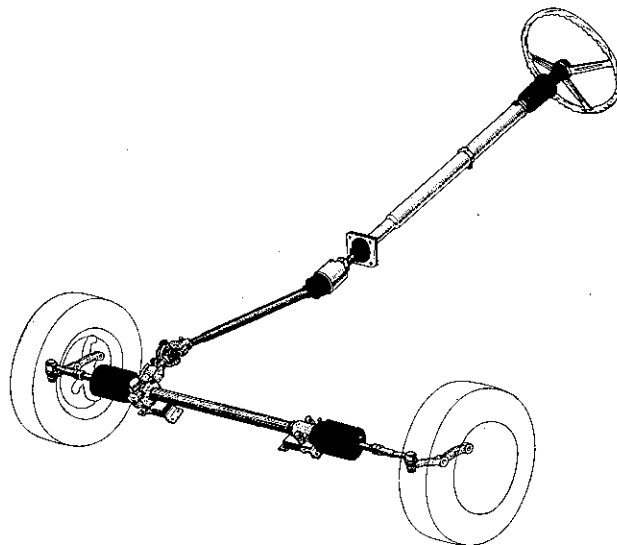
使用上の注意

ラジアル タイヤはクロス プライ タイヤと異なつた性質を持つているため全輪に装置するか後2輪のみに装置してください。またチューブもかならずラジアル プライ タイヤ専用のチューブを使用してください。

7. ステアリング

MF10型車のステアリングには遊びの少ないラック アンド ピニオン型を使用しています。従来のウーム アンド セクタ ローラ型にあるピットマン アーム、アイドラ アーム、タイロッド、リレー ロッドはなくラックの動きが直接タイ ロッド エンドに伝わりホイールの向きを変えます。

また路面からのショックはステアリング ラック ハウジング ブラケットでやわらげます。ステアリング ホイールはアジャスト スリーブを調整することにより適正なドライビング ポジションを得て確実なハンドル操作ができるようになっています。



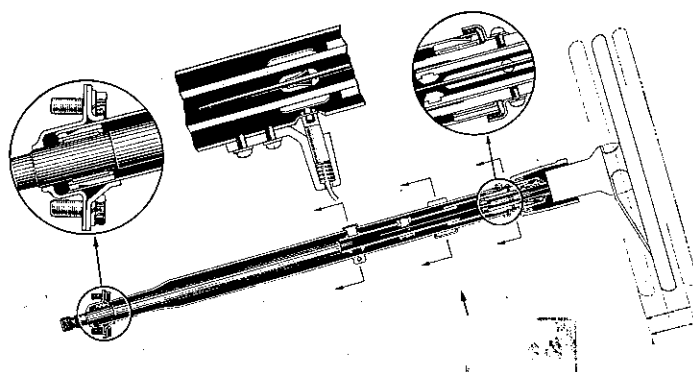
第83図 ステアリング機構図

Y5084

シ ャ シ 関 係

7-1 ステアリング ホイールとステアリング メイン シャフト

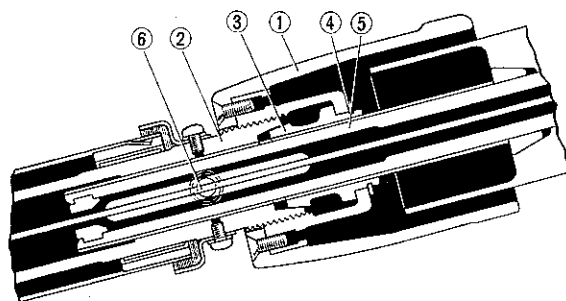
ステアリング ホイールは木製（マホガニ）で、直径0.384mのホイールを使用しています。またステアリング メイン シャフトにはステアリング アジャスト スリーブが取り付けられ、ステアリング メイン シャフトを軸方向に前後各30mm調整でき適正なドライビングポジションが得られます。



第84図 ステアリング メイン シャフト

Y5085

ステアリング アジャスト装置



G0095

- | | |
|---------------------|-----------------------|
| ① ステアリング アジャスト スリーブ | ④ シャフト スナップ リング |
| ② ステアリング メイン シャフト | ⑤ ステアリング スライディング シャフト |
| ③ コレット スプリット | ⑥ ステアリング シャフト ガイド ピン |

第85図 ステアリング アジャスト スリーブ機構

アジャスト スリーブを左回転させるとコレット スプリットも同時にアジャスト スリーブの作動距離だけ動きメイン シャフトとスライディング シャフトのロックが解除されスライディング シャフトの作動範囲（軸方向に前後各30mm）でステアリング ホイールの位置を出し、アジャスト スリーブを右回転させるとコレット スプリットが作用してメイン シャフトとスライディング シャフトをロックします。なおシャフト ガイド ピンはスライディ

シ ャ シ 関 係

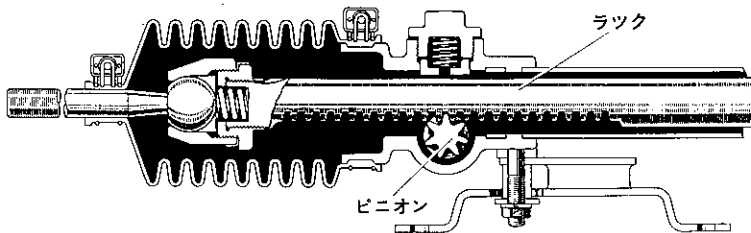
ング シヤフトのガイドとストツパの役目をしています。

7-2 ステアリング インターメデエート シヤフト

インターメデエート シヤフトはステアリング メイン シヤフトとステアリング リnkの中間にあつてユニバーサル ジョイントとRS型車と同じトラニオン型ジョイントを有しています。

7-3 ステアリング リnk

インターメデエート シヤフトを介して伝えられたトルクはステアリング ピニオンに伝わりステアリング ピニオンはラックを動かします。



第86図 ピニオンとラック

Y5086

トルク伝達経路

ステアリング ホイール→ステアリング メイン シヤフト→ステアリング インターメデエート シヤフト→ステアリング ピニオン→ステアリング ラック→タイ ロッド エンド→ナツクル アーム→ホイールとなります。

ステアリング仕様

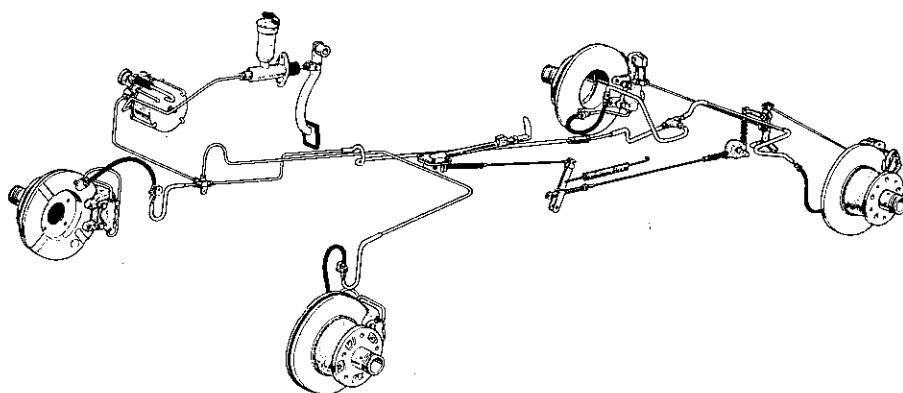
型 式	ラック アンド ピニオン
かじ取り角度 内	35°
外	30°30'
最 小 回 転 半 径	5.0m
オーバ オール レシオ	14.7
ステアリング ホイール径	34.0mm
ステアリング ホイール遊び	(外周で)7.0mm以下

注…オーバ オール レシオとはハンドル切角に対するタイヤの切角を言います。

シ ャ シ 関 係

8. ブ レ ー キ

フート ブレーキは油圧4輪制動式で、制動時の安定性を重視して前・後輪ともディスクブレーキを採用し、制動力を増すため、ブレーキ ブースタ（真空サーボ倍力装置）を標準装備としてあります。またパーキング ブレーキは後2輪のディスクを機械的に制動する方式を採用しています。



第87図 ブレーキ系統図

X6218

8-1 ブレーキ マスタ シリンダ

ブレーキ マスタ シリンダの構造・作動はRT40S型車と同じですが仕様が違います。

ブレーキ マスタ シリンダ仕様

内 径	22.22mm
ス ト ロ ー ク	30.0mm
コンプレッション スプリング自由長	81.3mm

8-2 フロント ブレーキ

フロント ブレーキ キヤリパの構造・作動については MS41-S型車と同じですが仕様は違います。

フロント ブレーキ仕様

型 式	油圧ディスク ブレーキ
フロント ディスク有効径	280mm
パ ッ ド 表 面 積	51×2cm ²
パ ッ ド 厚 さ	16.7mm
パ ッ ド 使 用 厚 さ	9.7mm
ホイール シリンダ内径	53.975mm
ブッシュハウジングとス プリング リテーニング プレートすき間	0.18~0.31mm

シ ヤ シ 関 係

8-3 リヤ ブレーキ

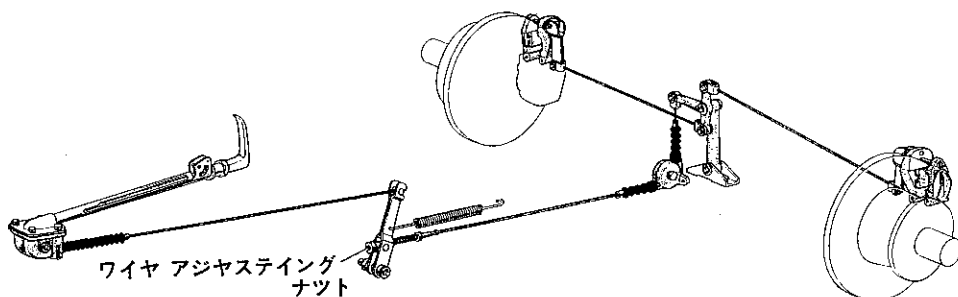
リヤ ブレーキ キャリパの構造・作動についてはフロントと変わりありませんが、上部にパーキング ブレーキ用のパッドが取付き仕様が違います。

リヤ ブレーキ仕様

型 式	油圧ディスク ブレーキ
リヤ ディスク有効径	266.5mm
パ ッ ド 表 面 積	51×2cm ²
パ ッ ド 厚 さ	16.7mm
パ ッ ド 使 用 厚 さ	9.7mm
ホイール シリンダ内径	38.1mm
ブッシュ ハウジングとスプリングリテーニングプレートすき間	0.18~0.31mm

8-4 パーキング ブレーキ

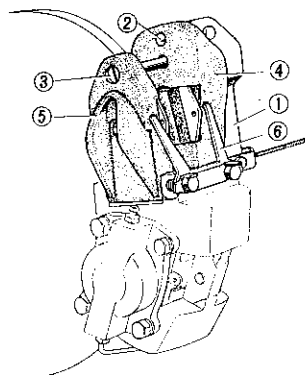
パーキング ブレーキはディスク ブレーキを使用した後2輪制動式とし、ローラ とワイヤを使用して摩擦損失を少なくし、ききを良くしています。またパッドの摩耗によるブレーキ調整は手動式で、ワイヤの伸びに対する調整はワイヤ アジャステイング ナットで行ないパッドとディスクのすき間の調整はスロットッド オウバル カウンターサンク スクリュによつて調整します。



第88図 パーキング ブレーキ系統図

Y5087

シ ヤ シ 関 係



- ① ディスク ブレーキ パーキング レバー
- ② パーキング レバーピボット シート
- ③ スロットテッド オウバル カウンターサンク
スクリュ
- ④ パーキング ブレーキ パッド キャリヤ No.1
- ⑤ パーキング ブレーキ パッド キャリヤ No.2
- ⑥ パッド キャリヤ リトラクション プレート

第89図 パーキング ブレーキ キャリヤ図 G0096

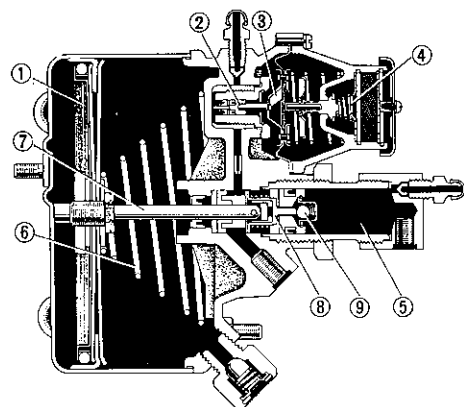
パーキング ブレーキ ワイヤによつて引かれたパーキング レバーはディスクに対してキャリヤNo.1をピボット シートによつて押し付ける作用を行ないパーキング ブレーキを制動させます。サイド ブレーキを戻しますとリトラクション プレートによりパッドは戻されます。

パーキング ブレーキ仕様

型 式	機械式後2輪制動
パッド表面積	21.6×2cm ²
パッド厚さ	11.7mm
パッド使用厚さ	6.7

8-5 ブレーキ ブースタ

ブレーキ ブースタはインテーク マニホルドのバキュームを利用してピストンを動かして、高い油圧を発生させる一般的な構造、作動のものです。



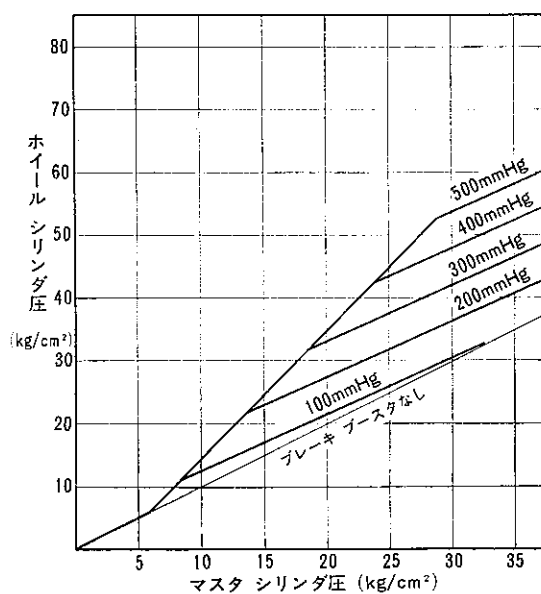
- ① ブースタ ピストン
- ② リレー バルブ ピストン
- ③ リレー バルブ
- ④ エア バルブ
- ⑤ ハイドロリツク シリンダ
- ⑥ リターン スプリング
- ⑦ プッシュ ロッド
- ⑧ ハイドロリツク ピストン
- ⑨ チェック バルブ

第90図 ブレーキ ブースタ断面図 Y5088

シ ヤ シ 関 係

ブレーキ ブースタ仕様

ブースタ シリンダ径	171.5mm
ブースタ シリンダ ストローク	38.0mm
スレーブ シリンダ径	25.4mm
スレーブ シリンダ ストローク	34.0mm
リレー バルブ径	7.9mm
スレーブ シリンダ吐出量	17.2cc
バルブ シート スプリング張力	0.7kg



第91図 ブレーキ ブースタ性能線図 G0097