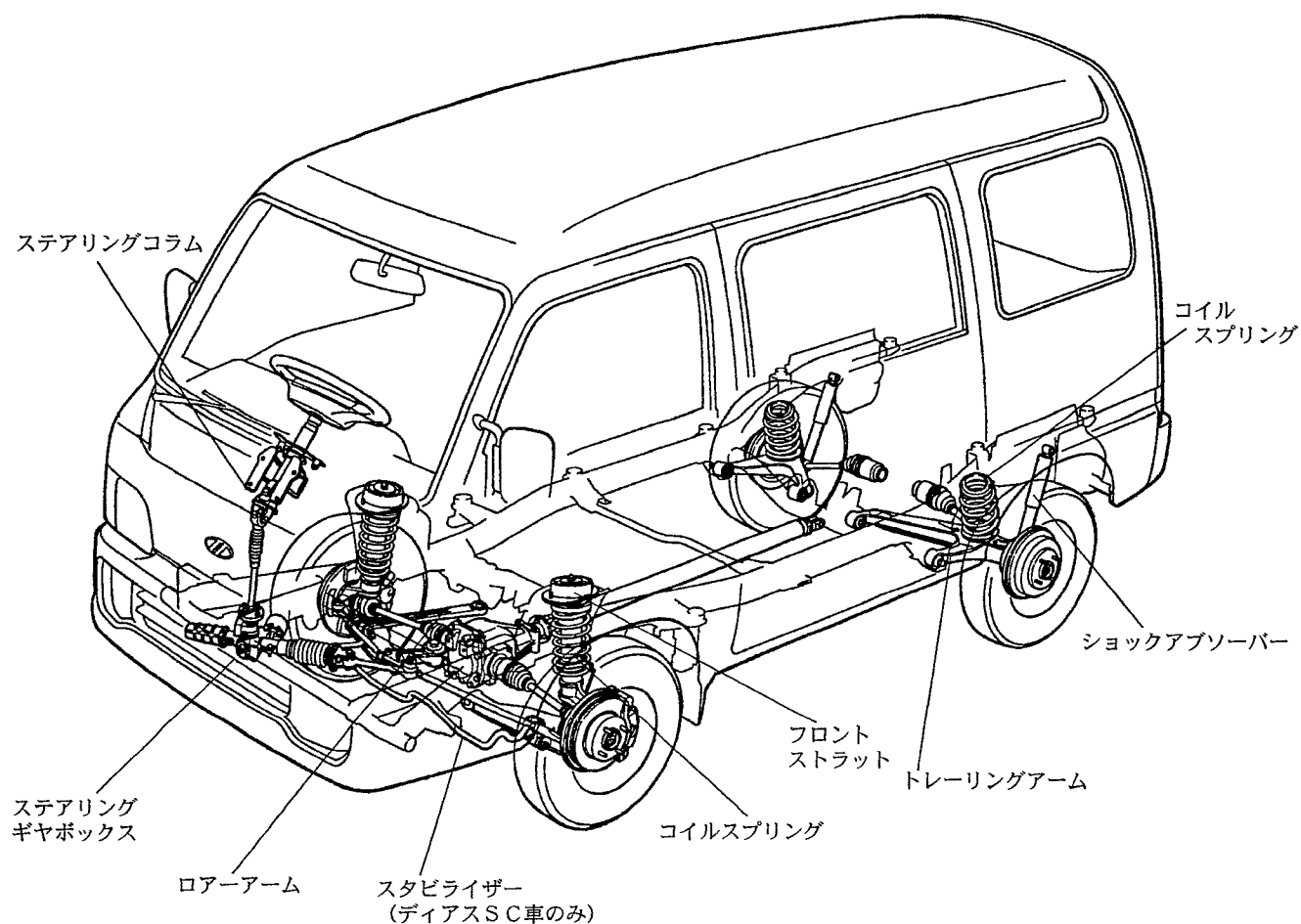


4. シャシ

4-1	サスペンション	4-2
4-2	ステアリング	4-6
4-3	ブレーキ	4-14
[1]	標準ブレーキ	4-16
[2]	アンチロックブレーキシステム (ABS)	4-23
4-4	タイヤ&ホイール	4-31
[1]	タイヤ&ホイール	4-31
[2]	ホイールキャップ	4-32
[3]	空気圧&スベアタイヤ	4-32
[4]	タイヤチェーン	4-33
4-5	ペダル&ケーブルシステム	4-34
[1]	ペダル	4-34
[2]	ケーブル	4-35
4-6	エンジンマウンティングシステム	4-36

■概要

- ・従来車と同様の4輪独立懸架方式を採用し、これに各部の改良を加えて、操縦安定性、乗心地の向上を図りました。
- ・フロントサスペンションのロアーアーム、ストラット等の配置を見直しアライメント・ジオメトリーを適正化することにより直進および旋回時の安定性を向上しました。
- ・ばね、ダンパー系の最適チューニングを行い操縦安定性、乗心地の向上を図りました。



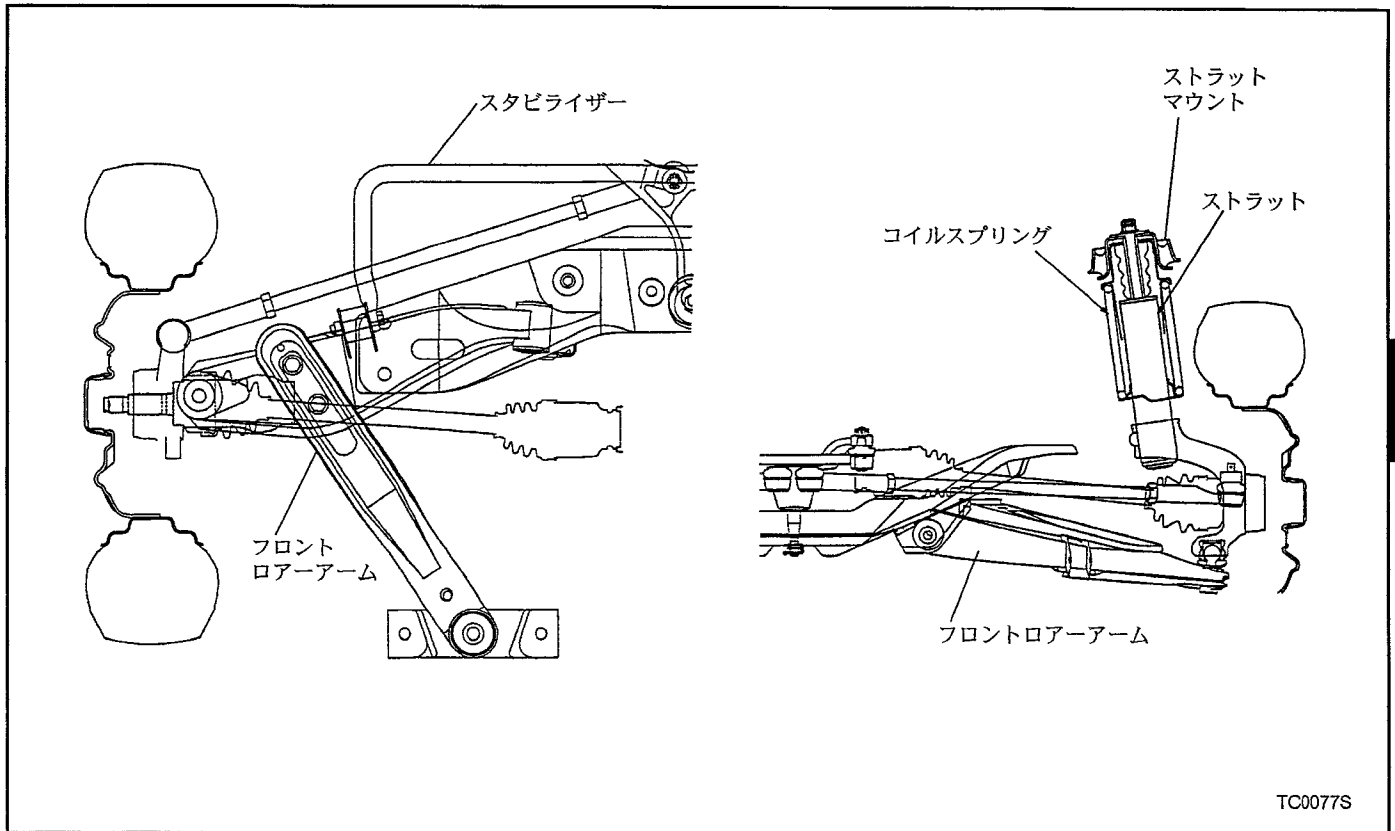
TC0076S

■ 構造・作動

(1) フロントサスペンション

1. サスペンションASSY

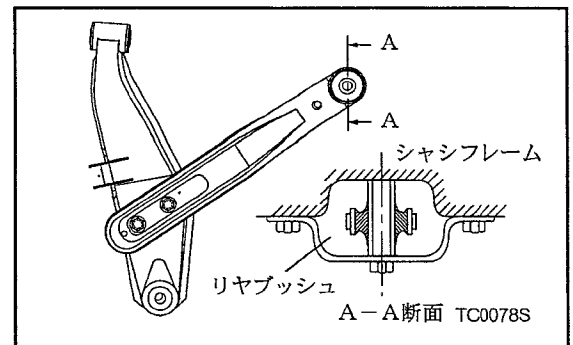
- 1) A型ロアーアーム、コイルスプリング、ストラットで構成したマクファーソン・ストラット式独立懸架方式です。
- 2) ロアーアームの構造、配置を見直し、ロール時のトー変化の最適化およびアンチダイブ特性を強化しました。
- 3) ストラットマウントの取付け位置を見直し、キャスター角、トレール量を増加し、直進時の安定性を向上しました。
- 4) キンバー角の見直しにより旋回時のタイヤの接地性を改善しました。
- 5) 転舵時の内外輪舵角差を増加し、旋回走行時ハンドルの復元性の向上を図りました。



TC0077S

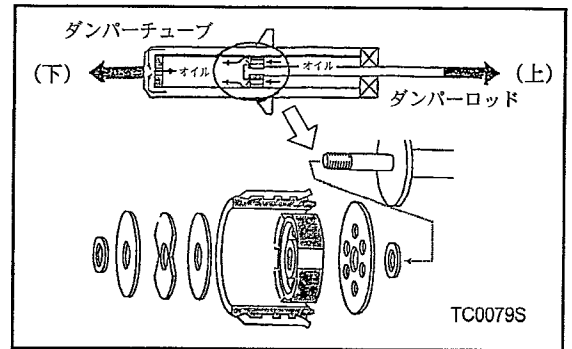
2. フロントロアーアーム

- 1) 新設計の板金製アームを新規採用し、ばね下質量の軽量化を図りました。
- 2) アームの大型化、および取付け位置の見直しによりトー変化の適正化をはかりました。
- 3) プッシュ（リヤ）の取付け構造を変更してコンプライアンスの適正化を行い、操縦安定性、乗心地の向上を図りました。



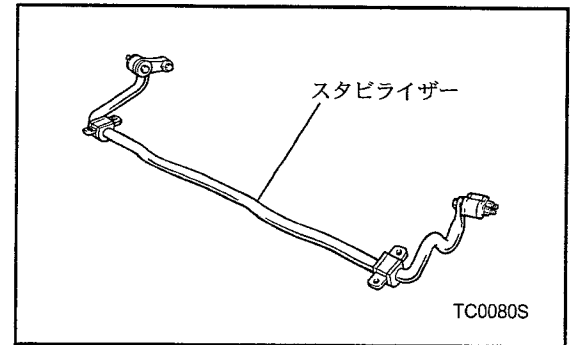
3. フロントストラット

モールドピストン⊕新構造積層バルブを採用し、減衰力特性を適正化し、操縦安定性、乗心地の向上を図りました。



4. スタビライザー

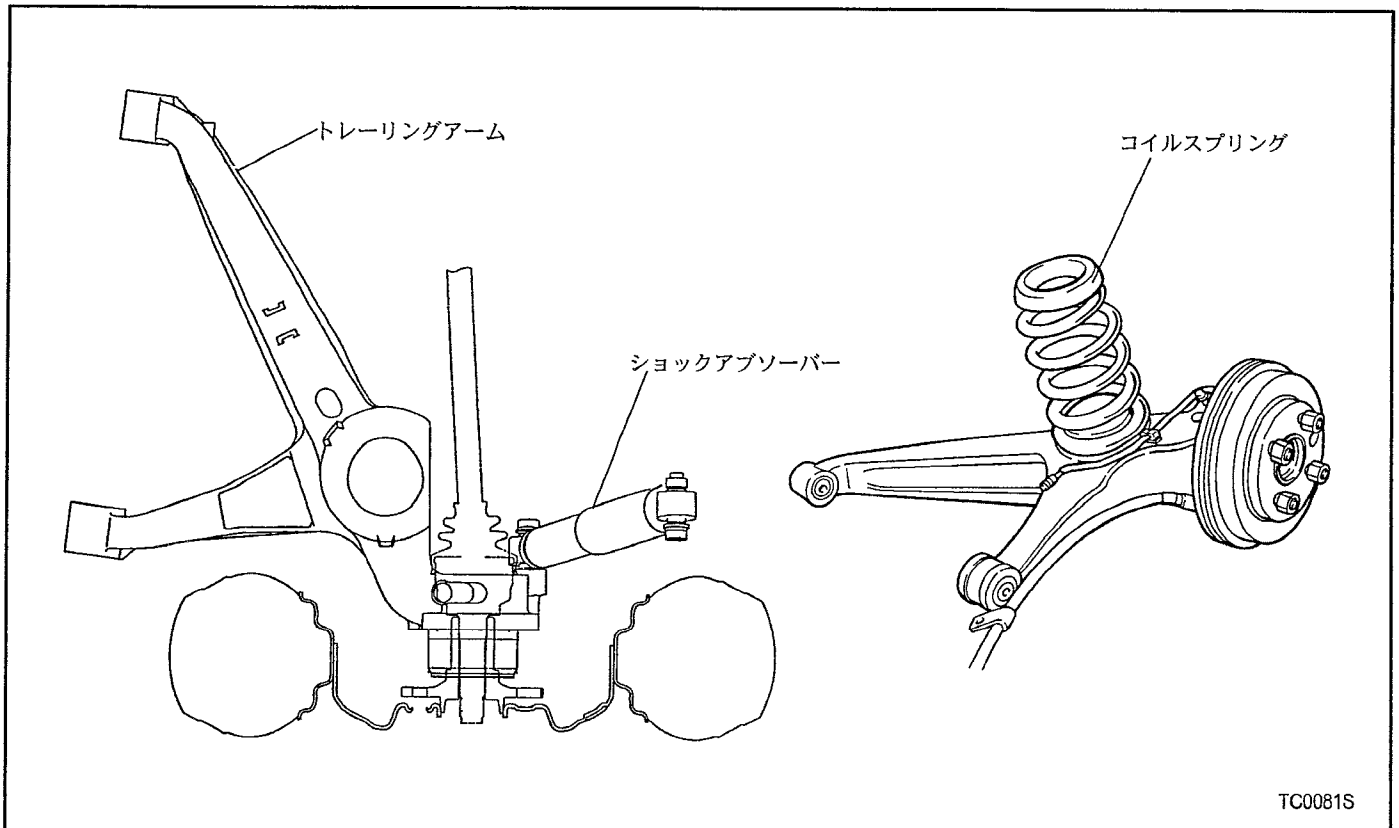
- 1) ディアスSC車に採用し、コイルスプリングとの組合せにより操縦安定性の向上を図りました。
- 2) スタビライザー径をアップし、旋回時の安定性を向上しました。



(2) リヤサスペンション

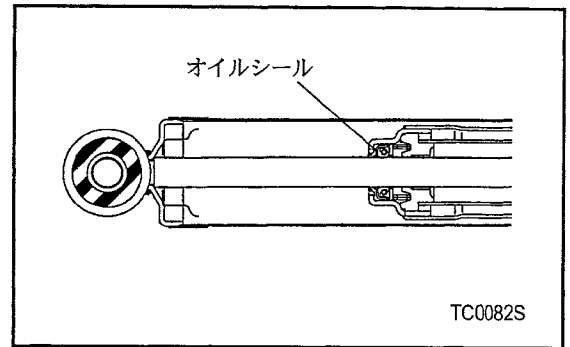
1. サスペンションASSY

- 1) トレーリングアーム、コイルスプリング、ショックアブソーバー、ヘルパーで構成したセミトレーリングアーム式です。
- 2) トレッドの拡大、ばね・減衰力の最適チューニングにより安定性を向上しました。



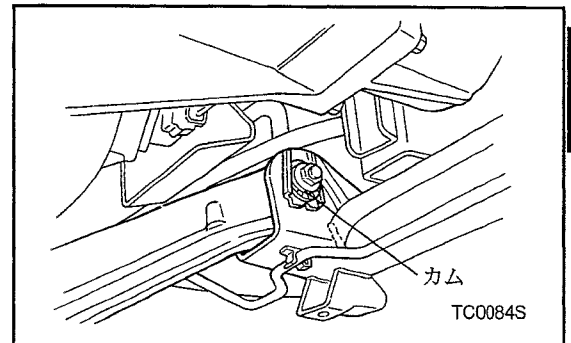
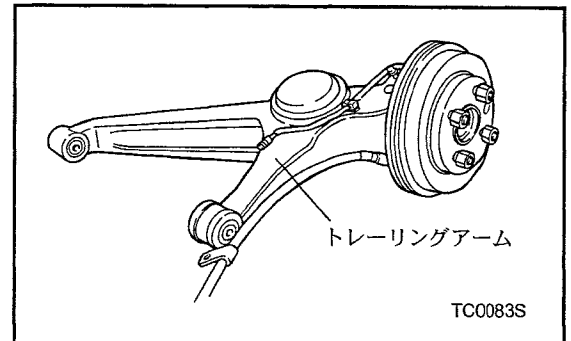
2. ショックアブソーバー

- 1) ショックアブソーバーのサイズアップにより減衰力を最適化し、安定性、乗心地の向上を図りました。
- 2) シール構造をパッキンからオイルシールに変更しフリクションの低減を図りました。



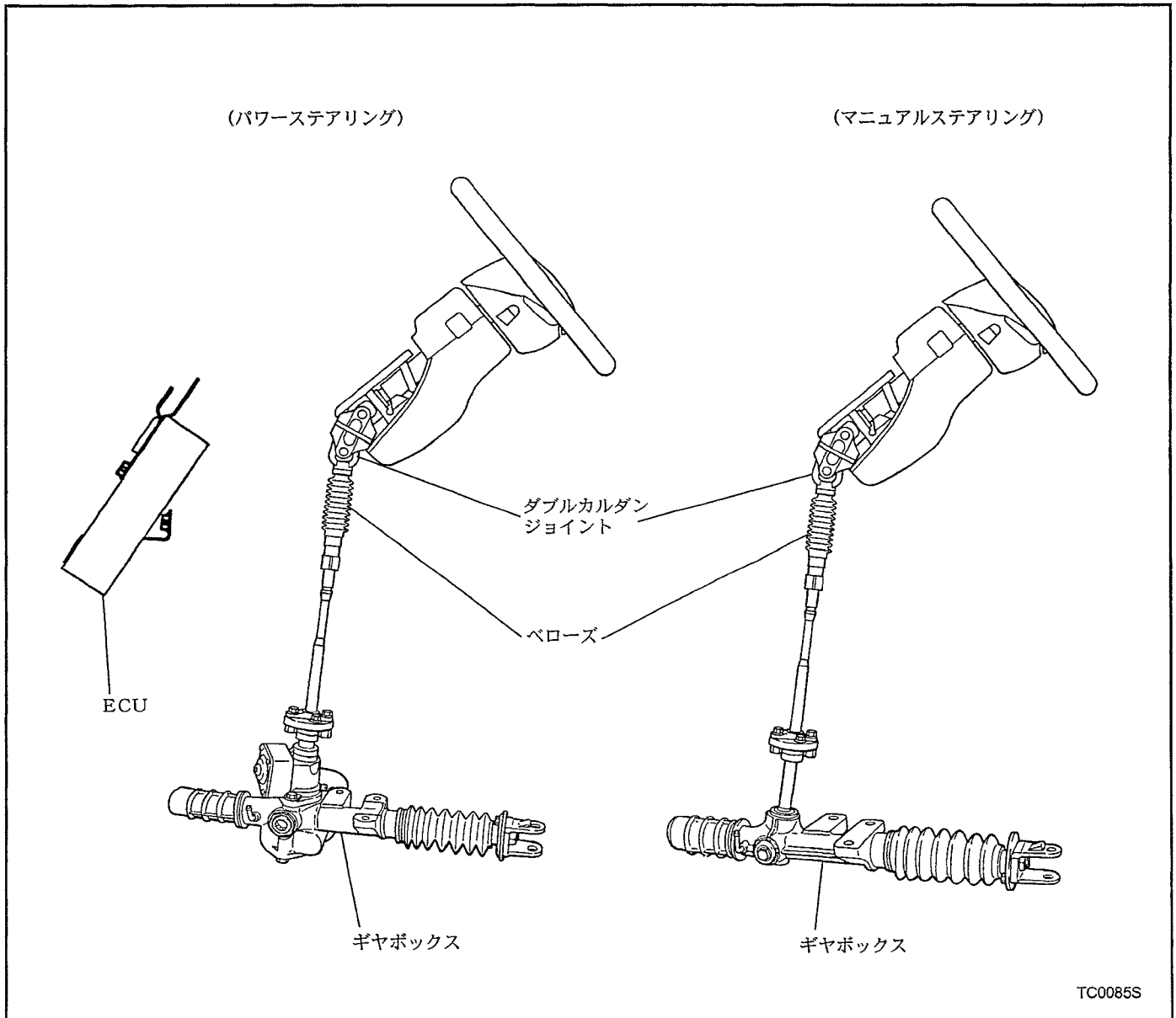
3. トレーリングアーム

- 1) ハウジング部の形状変更により剛性をアップし、安定性を向上しました。
- 2) ABSセンサー取付ブラケットをトレーリングアームと一体化し、部品の簡素化を図りました。
- 3) トレーリングアームのインナー側にカム機構を設け、トー調整を容易にしています。



■概要

- ・ 前面衝突時の乗員保護強化による安全性向上として、エアバッグ装着式ハンドルおよび衝撃吸収コラムを採用しました。
- ・ 新規開発の電動式パワーステアリングギヤボックスおよびマニュアルステアリングギヤボックスを採用し、操舵フィーリングの向上を図りました。
- ・ ステアリングコラム部に、等速ジョイント（ダブルカルダンジョイント）を新規採用し、操舵全域での操舵フィーリングの向上を図りました。また、ラバーカップリングを採用し、タイヤからの衝撃や雑音の軽減を図りました。
- ・ 電動式パワーステアリングは、全操舵域および全車速での制御により、円滑な操舵フィーリングを実現しました。



ステアリング

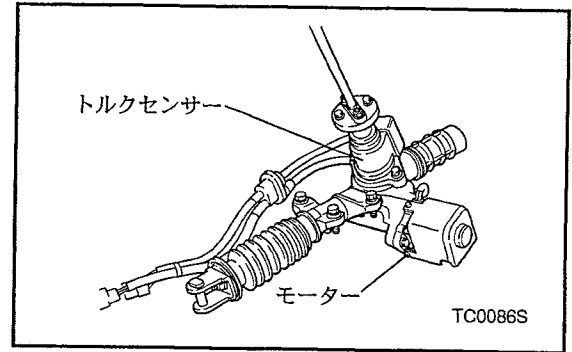
■仕様

項 目	種 類	マニユアル ステアリング	電動式パワー ステアリング
	種 類	エアバッグ付ステアリングホイール (全車)	
ステアリングホイール	外 径 (mm)	φ370	
	最 大 回 転 数	4.3	4.0
	型 式	ラック&ピニオン	
ギ ャ ボ ッ ク ス	総 合 ギ ャ 比	23	21
	使 用 グ リ ー ス	協同油脂 ワンルーバーSG #5073	—— (非分解のため)
	内 輪 (deg)	37° 30′	+ 1° 30′ - 2° 30′
転 舵 角	外 輪 (deg)	31° 36′	+ 1° 30′ - 2° 30′
	車 両 最 小 回 転 半 径 (m)	3.9	

■構造・作動

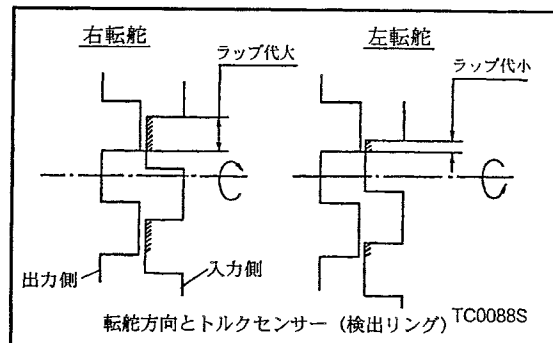
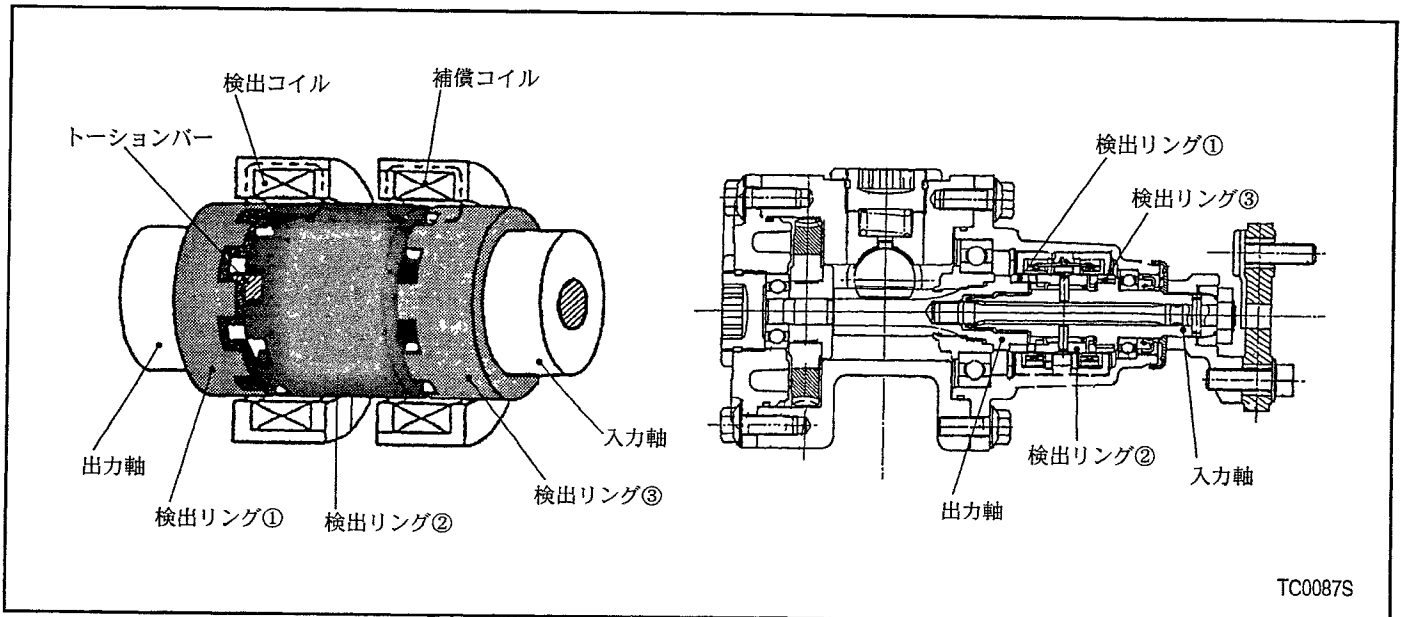
(1) 電動パワーステアリング

- ギヤボックスに内蔵されたトルクセンサー、モーターおよびコントロールユニット（ECU）、ノイズサプレッサー（運転席前部のペダルボックス上部取付け）等で構成し、全操舵域、全車速域の操舵力を制御します。



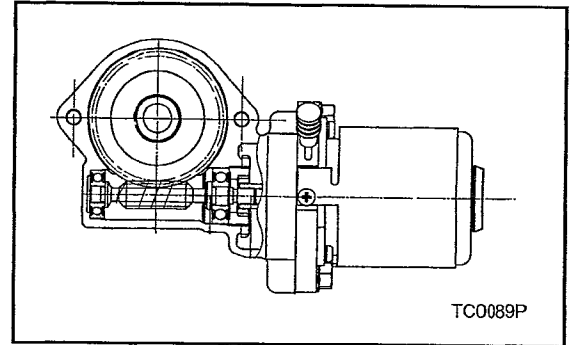
1. トルクセンサー

- トルクセンサーは、出力軸に固定した検出リング①と入力軸に固定した検出リング②、③およびコイル部（検出、補償）、変換回路部の構成で、ステアリングの操舵トルクを検出します。
- IG SW ONでステアリングを操舵するとハンドル側の入力軸と出力軸に捩れが生じ、入力軸に固定された検出リングと出力軸に固定された検出リング間のラップ代が変わります。
これにより、検出コイル側のインダクタンスが変化し、補償コイル側のインダクタンスとの差異が発生します。
この差異を変換回路で電圧に変換し、ECUへ送ります。
- 左転舵、右転舵の検出は、センサーのラップ代を検知し、ECUが判定してモーターの回転方向を切り換えます。



2. モーター

- 1) モーターASSYは、ウォームギヤと直流モーターの構成です。
- 2) ウォームギヤは、ギヤボックスの出力軸（ピニオンASSY）下部に固定されたリダクションギヤと噛み合っているため、モーター回転数はリダクションギヤで減速され出力軸に伝達されます。



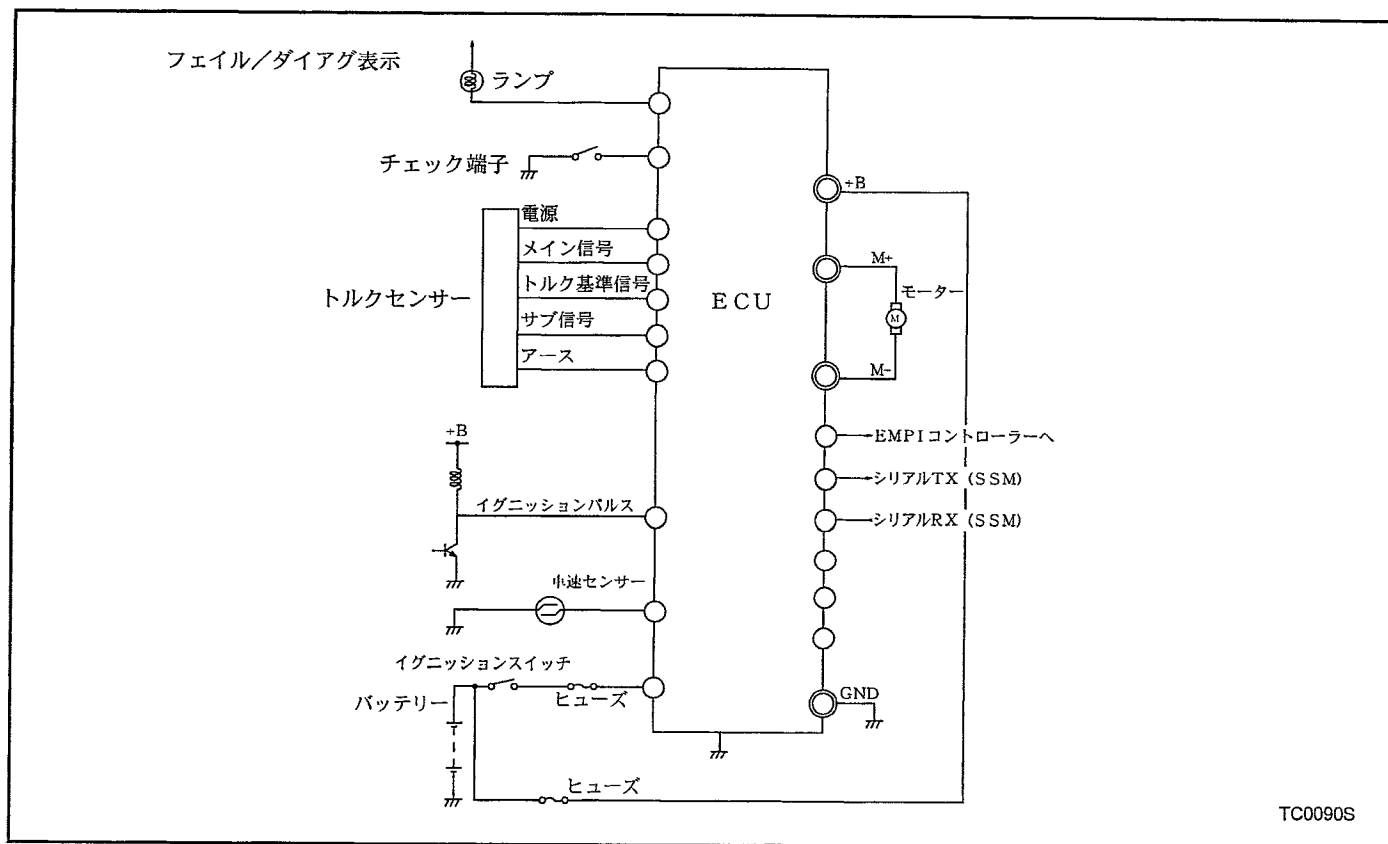
3. コントロールユニット（ECU）

パワーステアリング用ECUは、運転席前側のインパネ裏にあり、トルクセンサー信号、モーター電流、車速センサー信号、エンジン回転信号が入力され、トルクセンサー信号、車速センサー信号を基にアシスト操舵力の制御を常時行ないます。

また、システムを安全に維持するため各入力信号を監視し、システム内および車両に異常が発生した場合はシステムの制御を停止させ、アシストを中止し、マニュアルステアリングの状態に移行させます。

入 力 信 号	機 能
ト ル ク セ ン サ ー	ギヤボックスに内蔵されたセンサー部と変換回路で、ステアリングの操舵トルクを検出し、ECUで操舵トルク、操舵方向を演算した後に、適正出力をモーターへ出力します。
モ ー タ ー 電 流	モーター内に流れる電流を監視し、ECUからの指令によりモーター出力を制御し、操舵力制御と異常を検出します。
車 速 セ ン サ ー	スピードメーターに内蔵しており、パルス信号で車速を伝えます。
エ ン ジ ン 回 転 信 号	イグニッションコイルよりエンジン回転数を検出し、バッテリーの充電状態および車速センサーをチェックします。

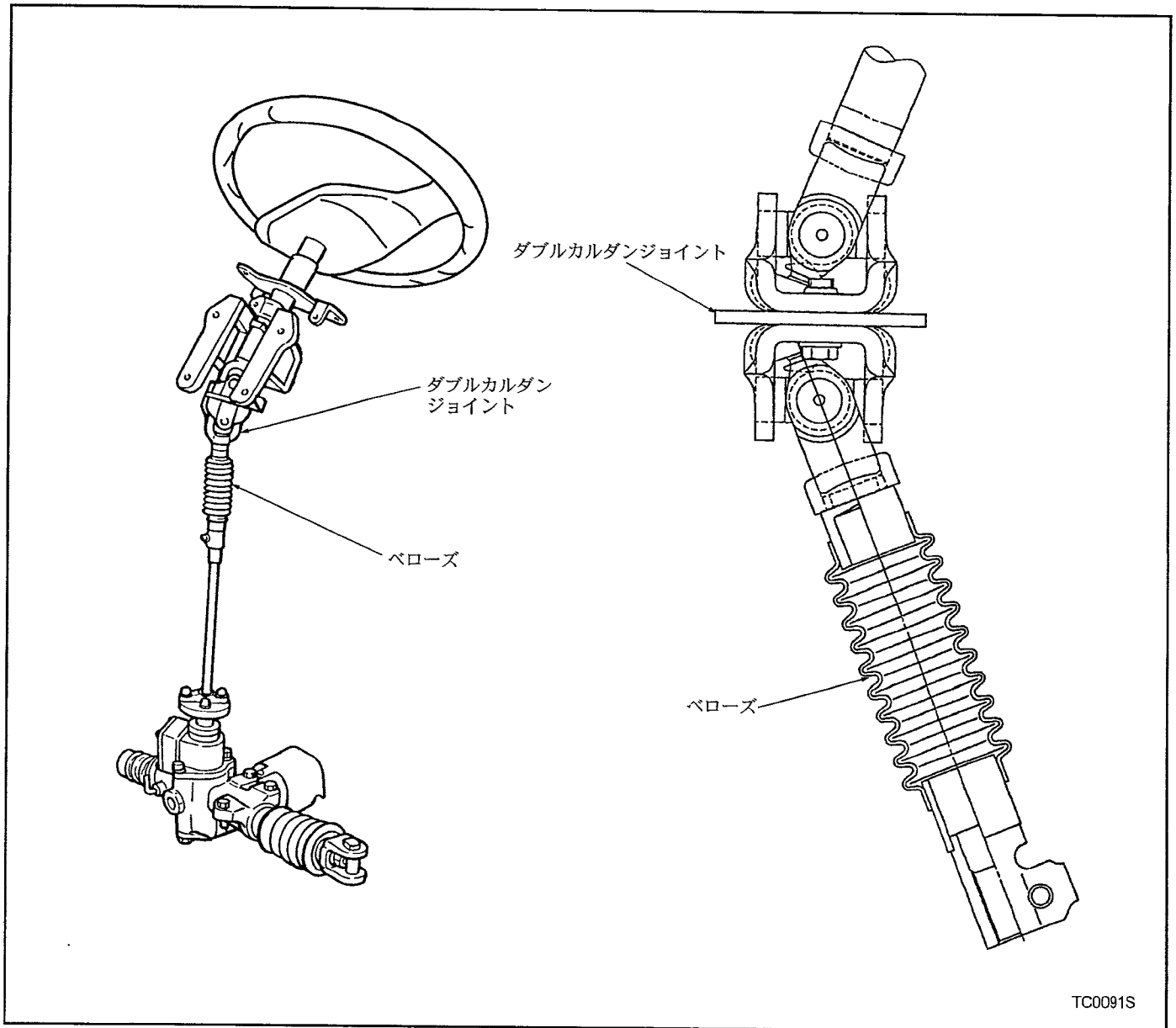
4. 回路図



ステアリング

(2) ステアリングコラム

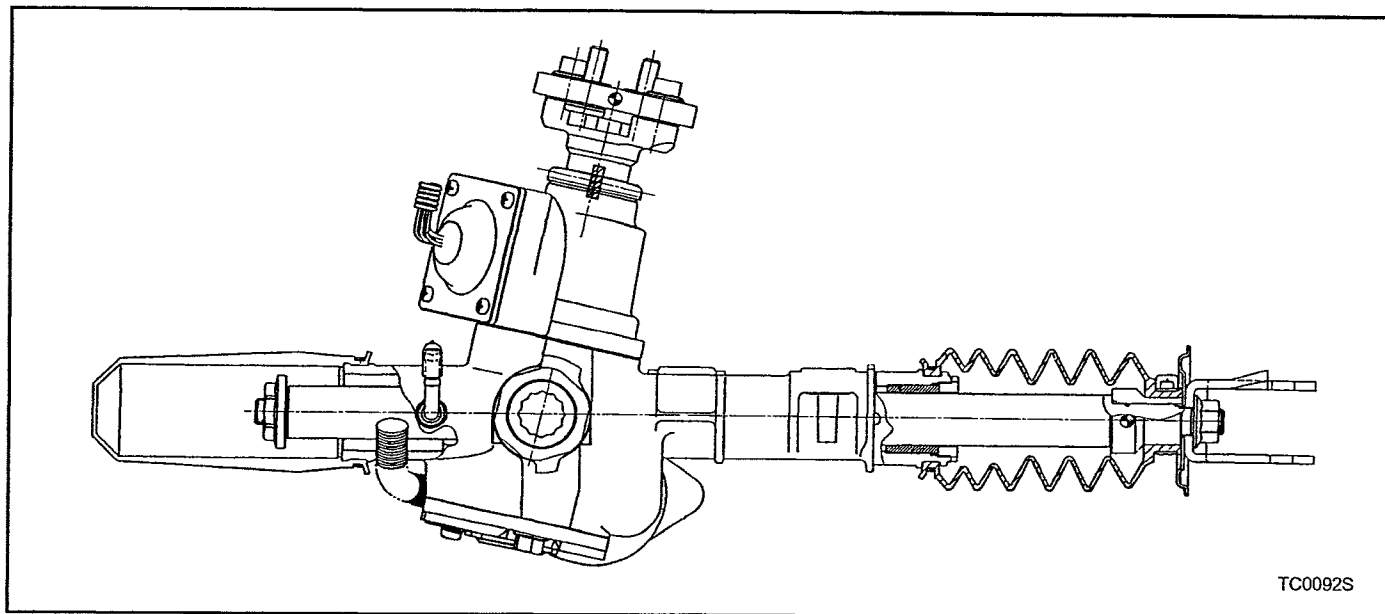
- ・衝突時の乗員保護強化のため、衝撃吸収式コラムASSYを採用しました。このコラムはシャフト下部のベローズ部が衝突時のステアリング挙動を安定化させると共に、コラムブラケット部が変形することにより衝撃エネルギーを吸収し、乗員を保護します。
- ・従来車のユニバーサルジョイントに変え、等速ジョイント（ダブルカルダンジョイント）を採用し、転舵時の脈動を低減して、操舵フィーリングを向上しました。



(3) ギヤボックス A S S Y

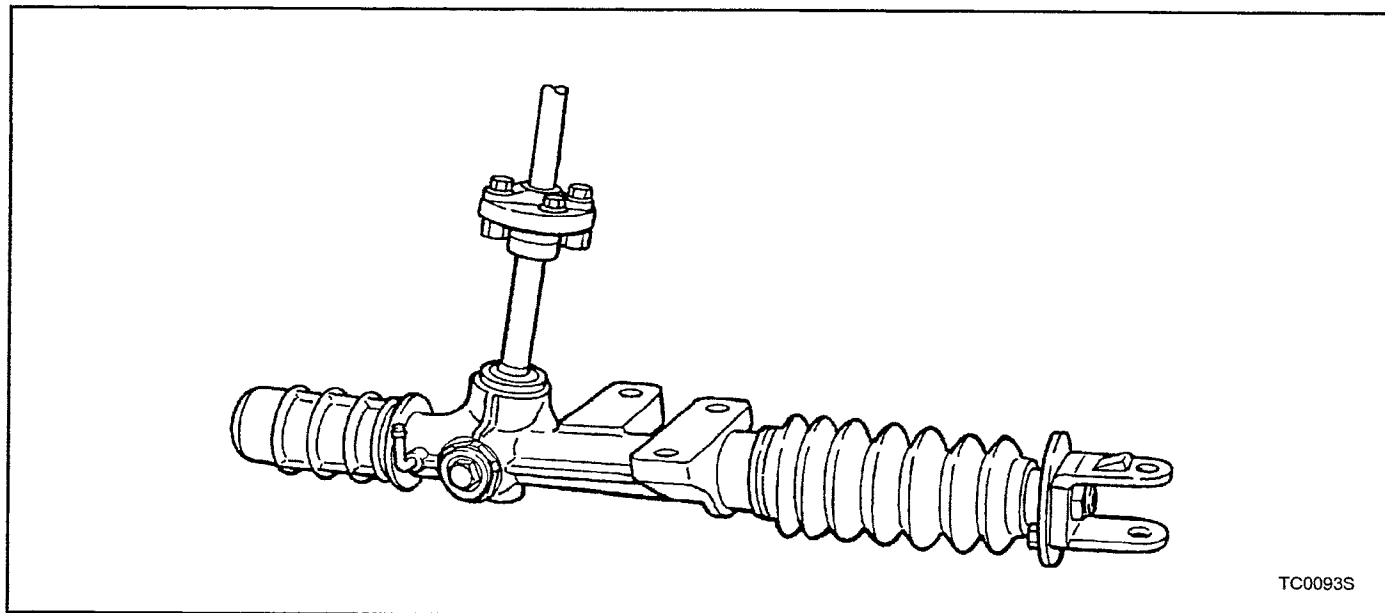
1. パワーステアリング用

- 1) トルクセンサー、モーターをギヤボックスに取付けたギヤボックス式電動パワーステアリングを採用しました。
- 2) 全域制御により操舵力を適正にし、操縦安定性の向上を図りました。



2. マニュアルステアリング用

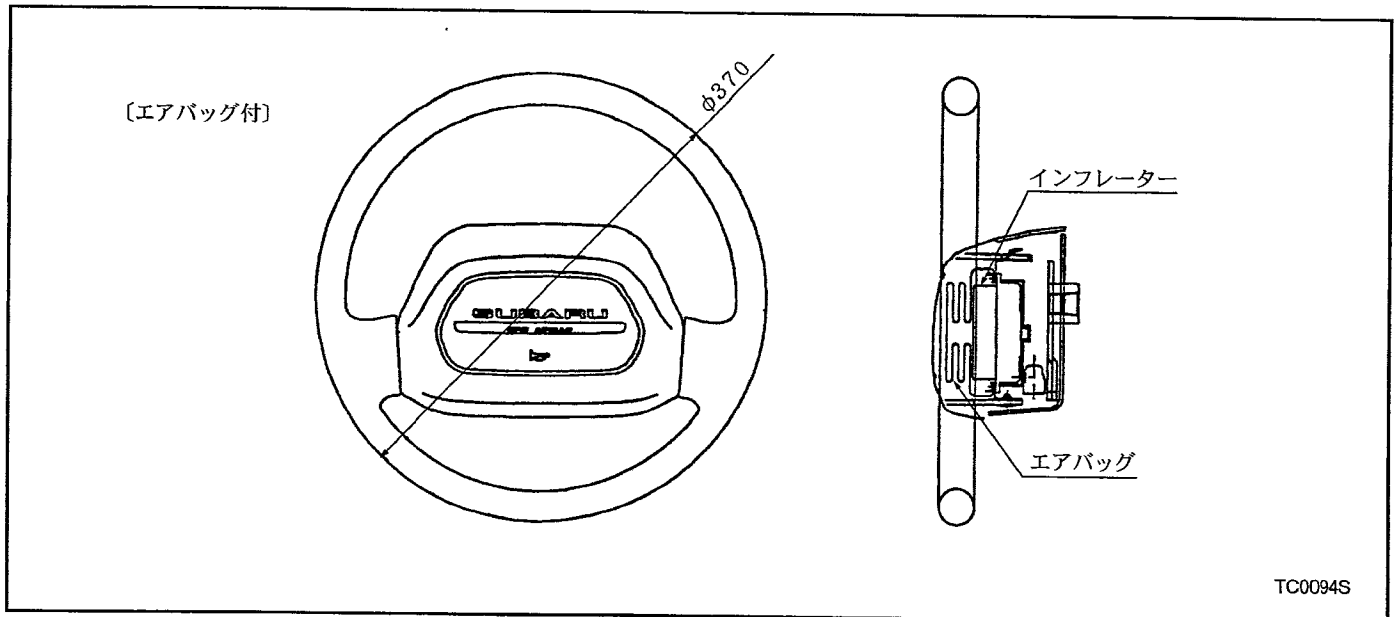
ギヤ比を見直し、操舵フィーリングの向上を図りました。



ステアリング

(4) ステアリングホイール

全車エアバッグ付の2本スポークソフトグリップのステアリングホイールを採用し、衝突時の乗員保護強化を図りました。



TC0094S

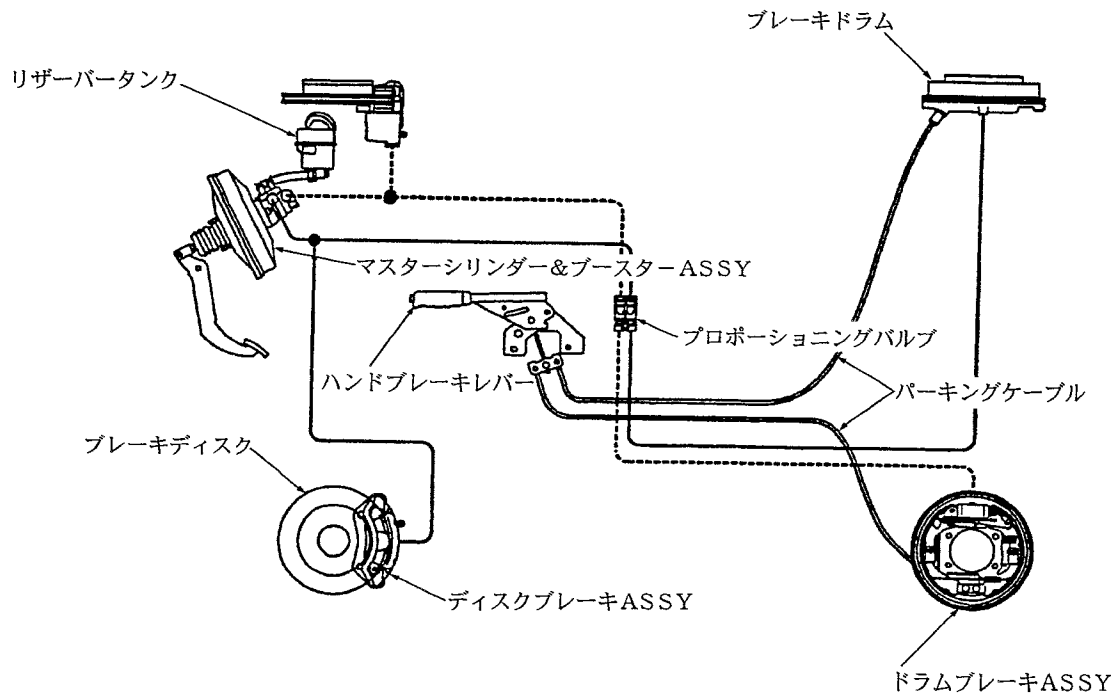
■概要

ABS（4センサー4チャンネル方式）はH/U、ECU、リレーを統合化した（ABS-5.31型）を、オプション展開しました。

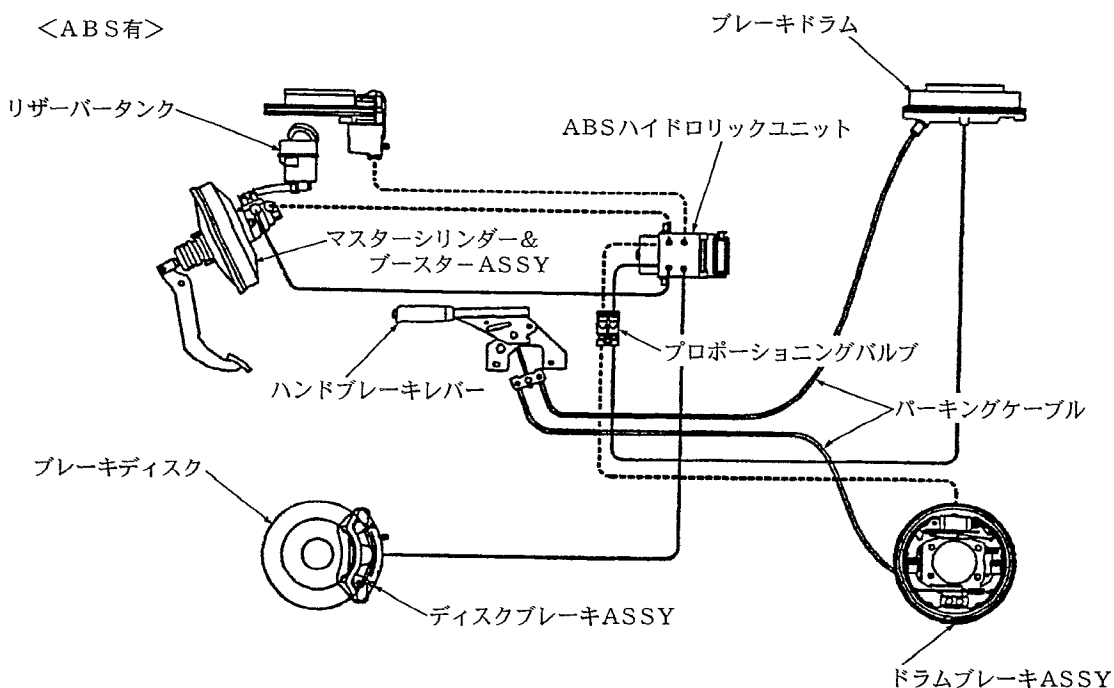
ブレーキ効き、安定性のためブレーキ性能の向上を図りました。

- ・主ブレーキは8インチの大径真空倍力装置付の油圧式で、対角2系統に配管され4輪を制動します。
- ・前輪は全車サポート付ベンチレーテッドディスクブレーキ、後輪は大型リーディングトレーリング式ドラムブレーキを採用し性能向上を図りました。
- ・マスターシリンダーはプランジャーピストンタイプを採用し、ABS装着有無にかかわらず仕様を統一しました。
- ・全車後輪液圧制御装置（Pバルブ）を採用し、制動時の安定化を図りました。
- ・一部車種（赤帽車）には、収納式レバートタイプのパーキングブレーキを採用しました。

<ABS無>



<ABS有>



ブレーキ

■仕様

<主要諸元>

(単位：mm)

項 目		適用車種	全車（除赤帽車）	赤 帽 車
			(12インチタイヤ)	←
フロントブレーキ	型 式		ベンチレーテッドディスク	←
	ローター有効径		177	←
	シリンダー内径		51	←
	パッド寸法 長さ×幅×厚さ		93×34.5×9	←
	ブレーキ調整方式		自動調整	←
リヤブレーキ	型 式		リーディングトレリング式ドラム	←
	ローター有効径		200	←
	シリンダー内径		15.8	←
	ライニング寸法 長さ×幅×厚さ		192×30×4.5	←
	ブレーキ調整方式		自動調整	←
マスター シリンダー	型 式		タンデム	←
	シリンダー内径		20.6	←
	リザーバタンク		セミモイスターシール付	←
ブースター ブレーキ	型 式		真空倍力式	←
	有 効 径		205	←
パーキング ブレーキ	型 式		機械式 後2輪制動	← (収納式レバー)
後輪液圧制御装置			プロポーションングバルブ	←
ブレーキ液			スバルブレーキフルードS	←

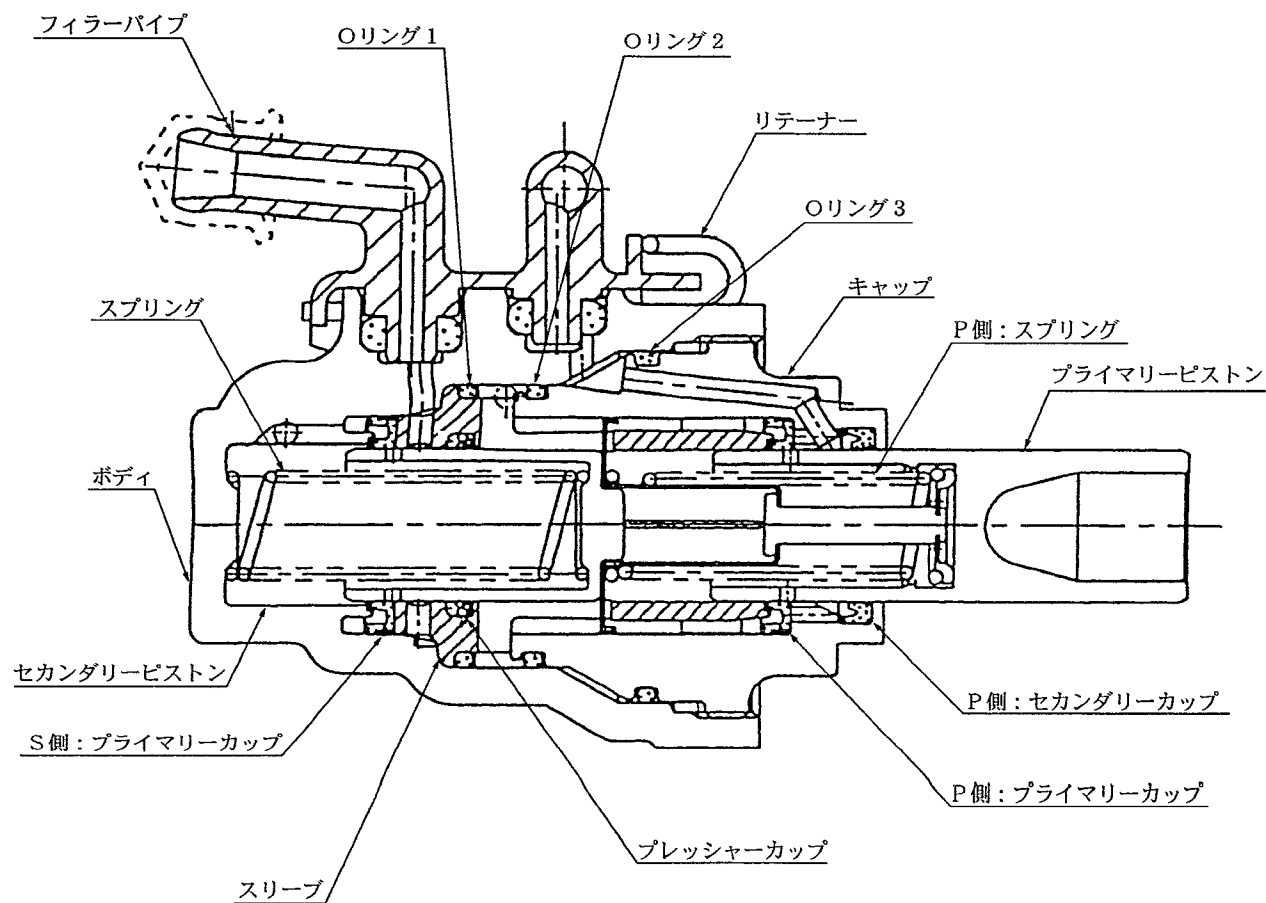
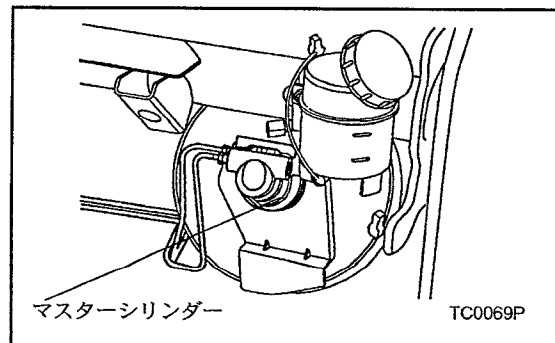
[1] 標準ブレーキ

■ 構造・作動

(1) マスターシリンダー

< 構造 >

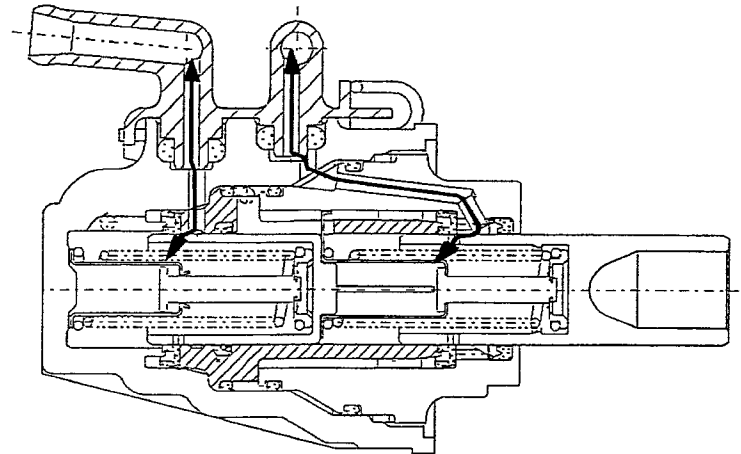
- ・マスターシリンダーはシリンダーCOMPL、プライマリーピストン、セカンダリーピストン、リザーバタンクで構成しています。
- ・マスターシリンダー内に2つのピストンをもつタンデム型を採用しました。プライマリー、セカンダリーとも独立した油圧系統なので、いずれか一方の系統に故障が発生した場合でも残る一系統によりブレーキ作用が行えます。



TC0191S

1. 非作動時

- ・プライマリー側の液通路
フィルターパイプ→ボディ→キャップ→ピストンとキャップ隙間→ピストンのリリーフポート→圧力室
- ・セカンダリー側の液通路
フィルターパイプ→ボディ→スリーブ→ピストンとスリーブ隙間→ピストンのリリーフポート→圧力室



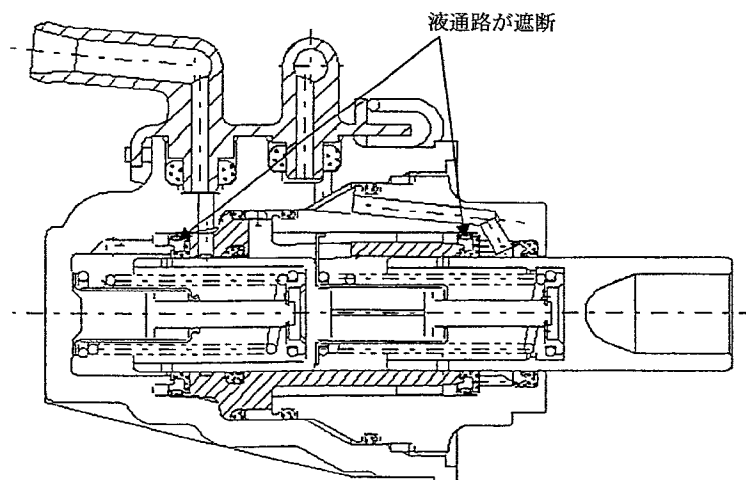
TC0192S

2. 作動時

- ・作動時はブースターのプッシュロッドがプライマリーピストンをシリンダー内に押し込み、液圧が発生します。

<作動の流れ>

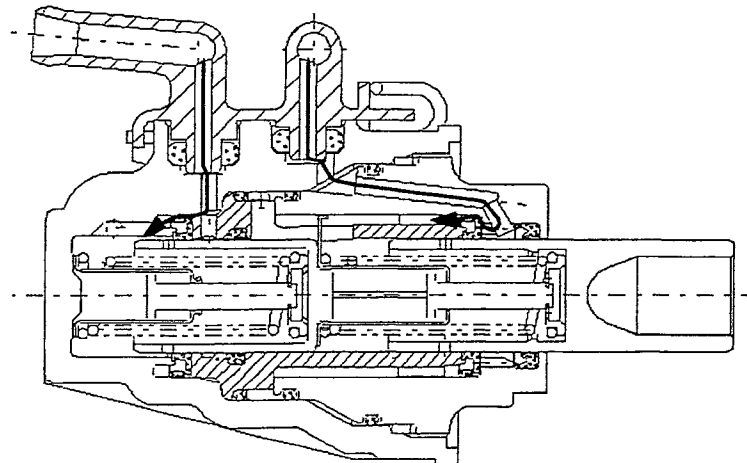
- ①プライマリーピストンに力が加わる。
- ②セカンダリー側のスプリングをたわめ、セカンダリーピストンとプライマリーピストンがシリンダー内方向に移動する。
- ③両ピストンのリリーフポートがカップを通過し、圧力室とタンクとの液通路が遮断する。
- ④圧力室内が昇圧する。



TC0193S

3. 戻り時

- ・ ブースターの入力解除されると、スプリングの力でピストンは非作動位置へ復帰します。この時、圧力室内が負圧となりタンクからのブレーキ液の急速充填（ポンピング）が必要な場合は、下記の液の流れで急速充填が行われます。
- ・ プライマリー側
 フィラーパイプ→ボディ→キャップ→カップの背面、外周→圧力室
- ・ セカンダリー側
 フィラーパイプ→ボディ→ボディとスリーブの隙間→カップの外周→圧力室



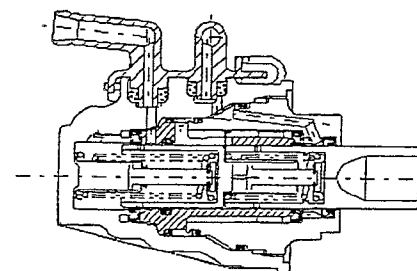
TC0194S

4. 1 系統失陥時

- ・ ブレーキの1系統が失陥した状態でも、もう一方の系統は正常に圧力を発生します。

① プライマリー側失陥の場合

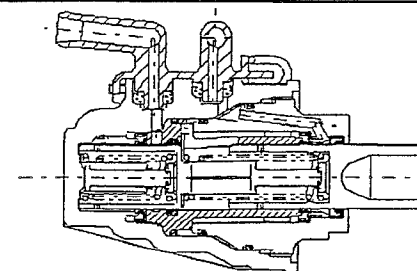
右図の様にプライマリーピストンがセカンダリーピストンに当接し、セカンダリーピストンを直接押すことでセカンダリー側に圧力が発生します。



プライマリー側欠陥状態 TC0195S

② セカンダリー側失陥の場合

右図の様にセカンダリーピストンがシリンダーボディに当接することにより、プライマリー側の昇圧が可能となります。



セカンダリー側欠陥状態 TC0196S

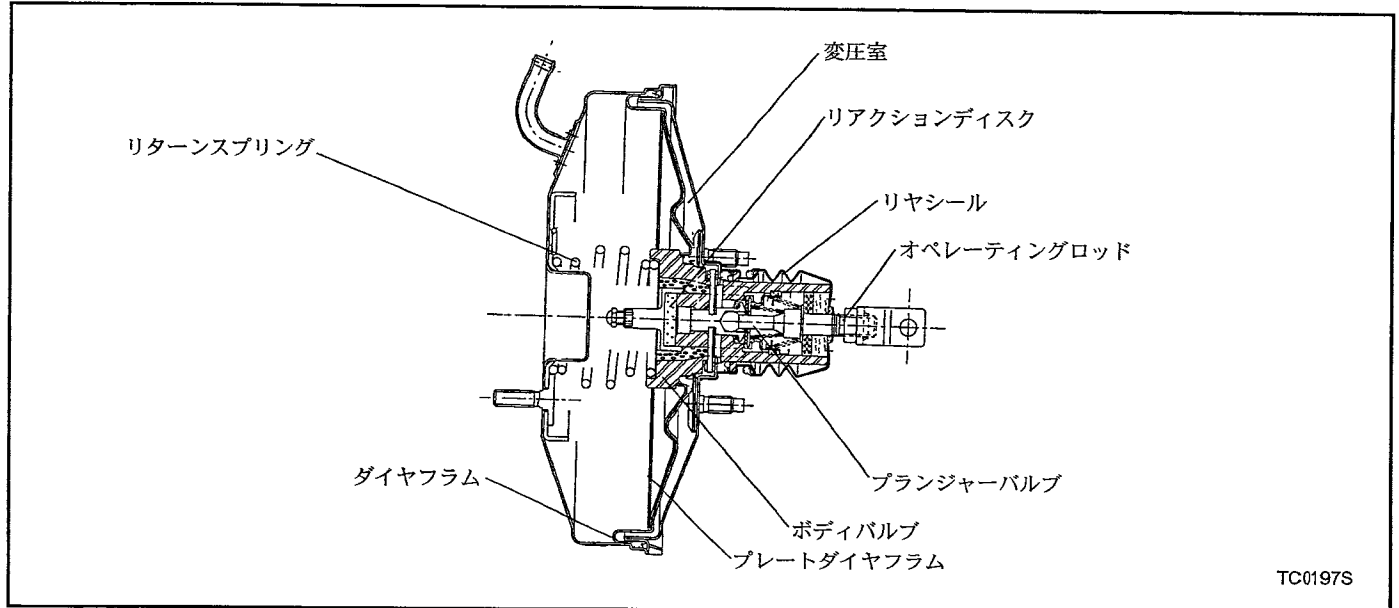
ブレーキ

(2) ブレーキブースター

- ・ 8 インチサイズのシングル型（真空式）を採用しました。

<構造>

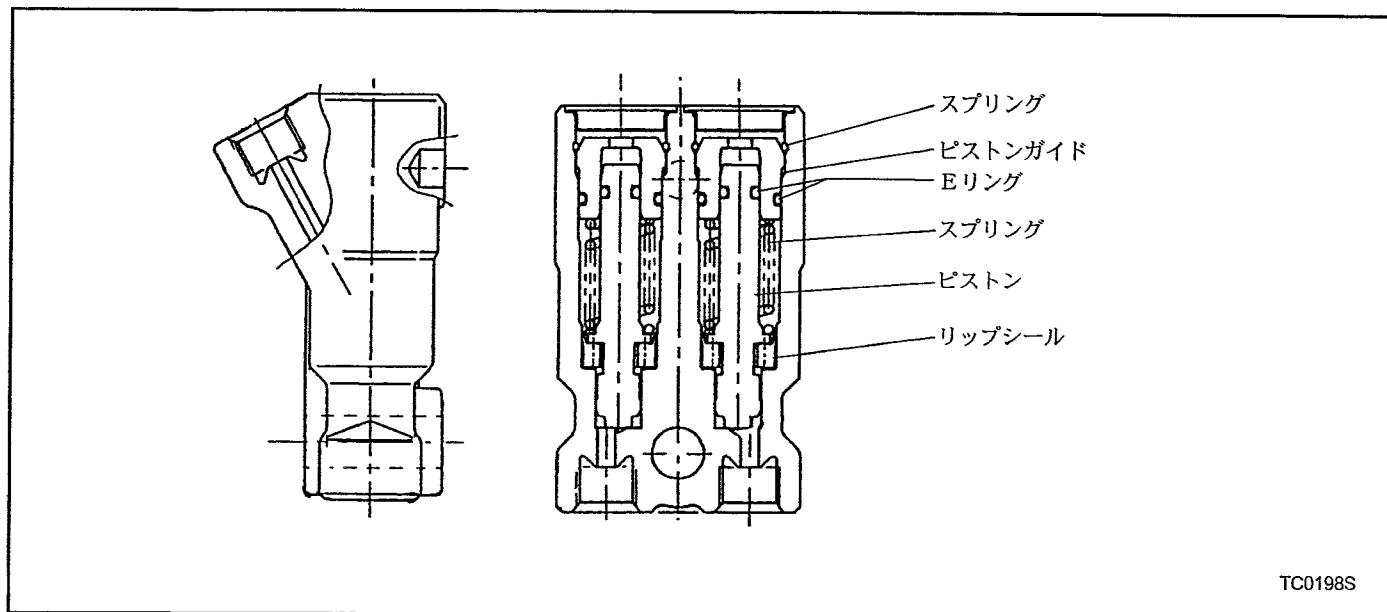
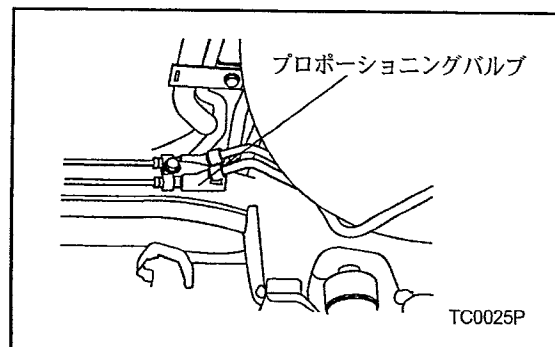
- ・ バルブ機構とオペレーティングロッド、定圧室、変圧室さらに定圧室と変圧室を仕切るダイヤフラム等により構成され、インテークマニホールドからの吸入負圧を定圧室に掛けることにより変圧室との圧力差を生じさせて、小さいブレーキペダル踏力で大きなマスターシリンダー作動圧を発生させます。



(3) プロポーショニングバルブ

<構造>

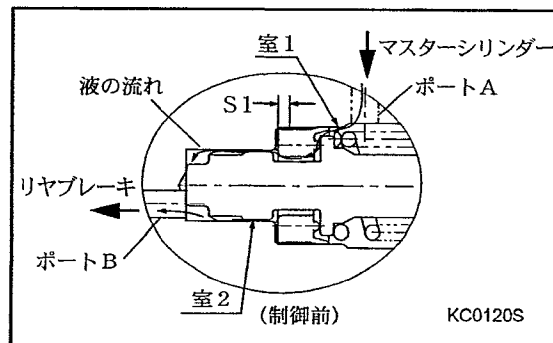
プロポーショニングバルブは急制動時の車両挙動を安定させるため、リヤホイールシリンダー液圧をフロントホイールシリンダー液圧より低くします。



<作動>

1. ブレーキ踏込時

マスターシリンダーからのブレーキフルードはポートAから室1に入りリップシールの内径部を通り、ピストンの外径とボディの内径間を通過し、ポートBからホイールシリンダーに供給します。(特性線図---範囲a)



2. バルブ作動時

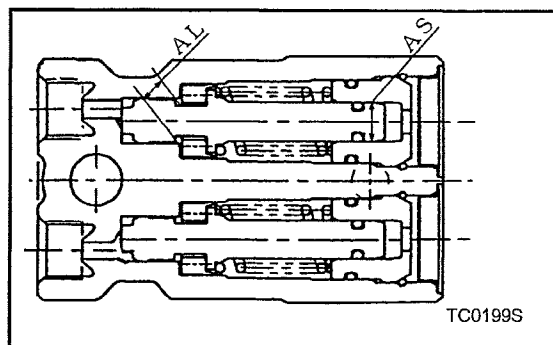
マスターシリンダーからの圧油がスプリングに打ち勝つとピストンは右方向に移動し、リップシールとの隙間S1を詰めていきフルードの流れを遮断します。

これがPバルブ作動開始点です。

(特性線図---b点)

その後の圧力上昇率は $(AL - AS) / AL$ で変化します。この範囲をレデューシングレシオ θ と称します。

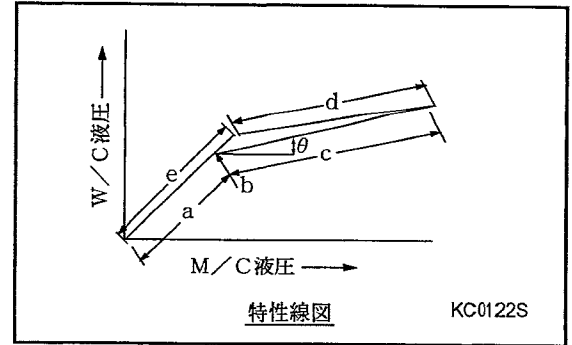
(---範囲c)



3. ブレーキゆるめ時

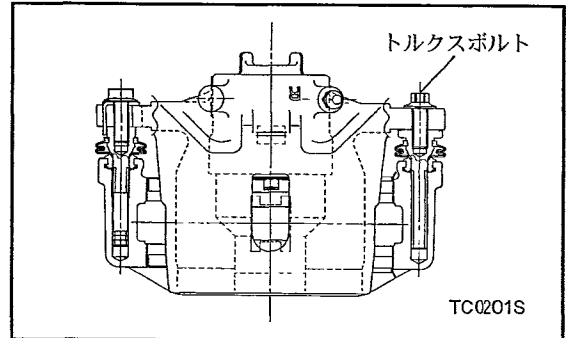
ブレーキゆるめ時は室1の液圧が減少するとピストンは右方向に更に移動し、室2の容積を変化させ、室2の液圧を減少します。(範囲d)

室1と室2の液圧が同圧になるとピストンは左方向に移動し、リップシールとピストンを遮断している部位が連通し、フルードをマスターシリンダーへ戻します。



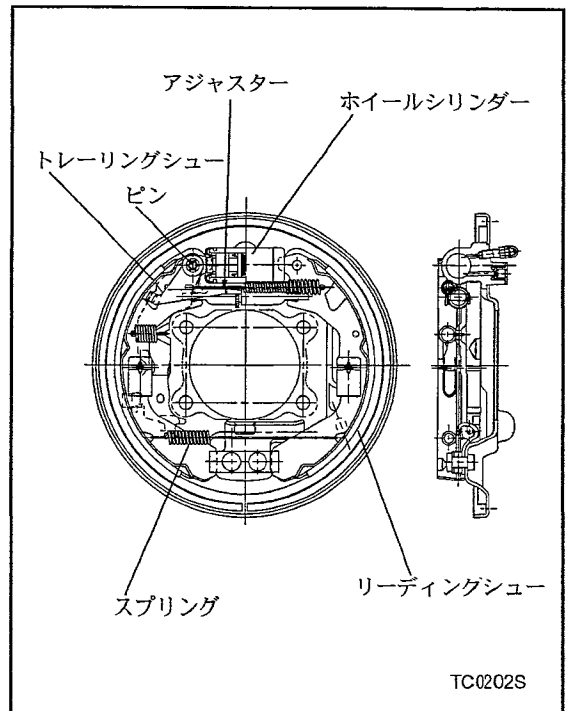
(4) フロントブレーキ

- ・全車サポート付ベンチレーテッドディスクブレーキを採用しました。
- ・パッドからの制動トルクをサポートを介してハウジングに伝達します。



(5) リヤブレーキ

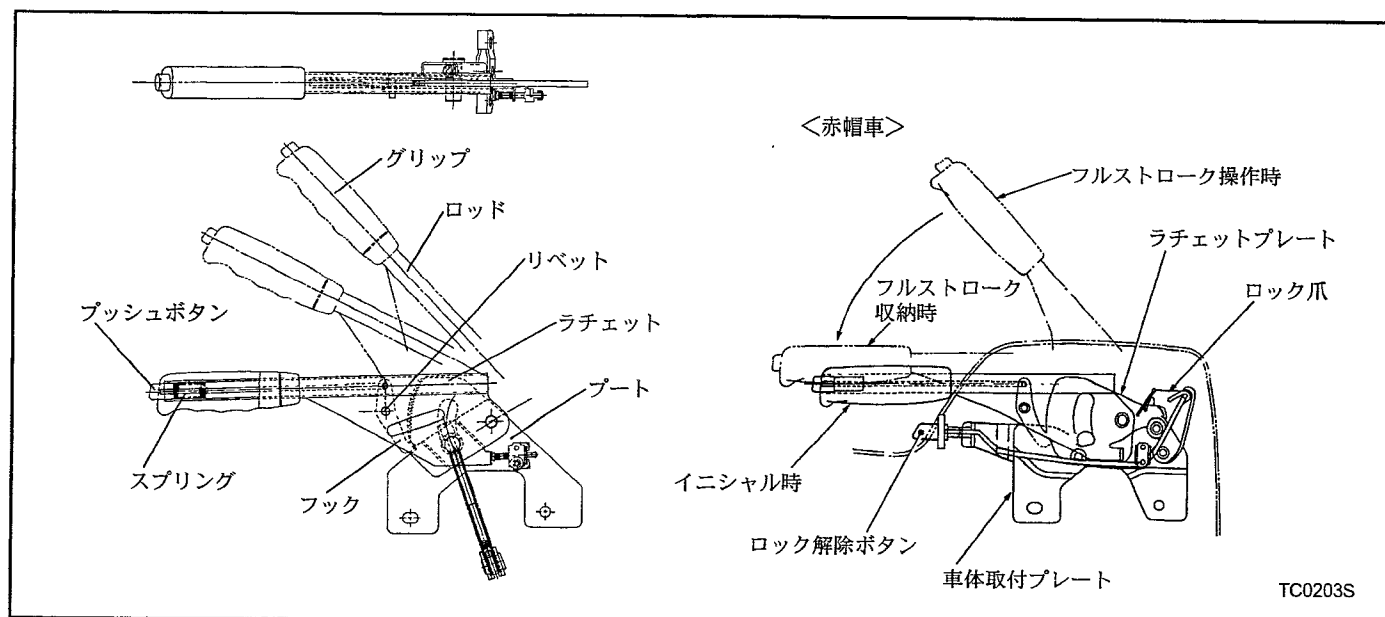
- ・リヤドラムブレーキはリーディングトレーリング式を採用し、リーディングシュー、アンカー、ホイールシリンダー、ライニングすき間自動調整、パーキングプレート等で構成しています。
- ・シューのクリアランス調整はパーキング作動のオートアジャスター機構で自動的に調整します。
- ・リヤブレーキドラムにはハブ別体の外付けタイプを採用し整備性の向上も図りました。



ブレーキ

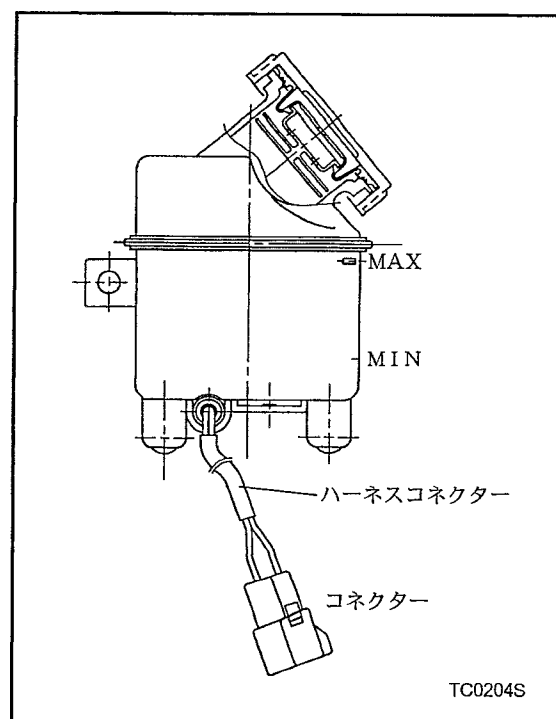
(6) パーキングブレーキ

- ・全車ハンドブレーキで赤帽車は収納式レバーを採用しました。
- ・ブレーキ調整はアジャスター機構で行います。



(7) リザーバタンク

- ・ブレーキフルードの吸湿を防止するため、セミモイストチャーシール付構造を採用しました。
- ・ステアリングビームに取り付け、点検、給油はインストールメントパネル右横から行います。



[2] アンチロックブレーキシステム (ABS)

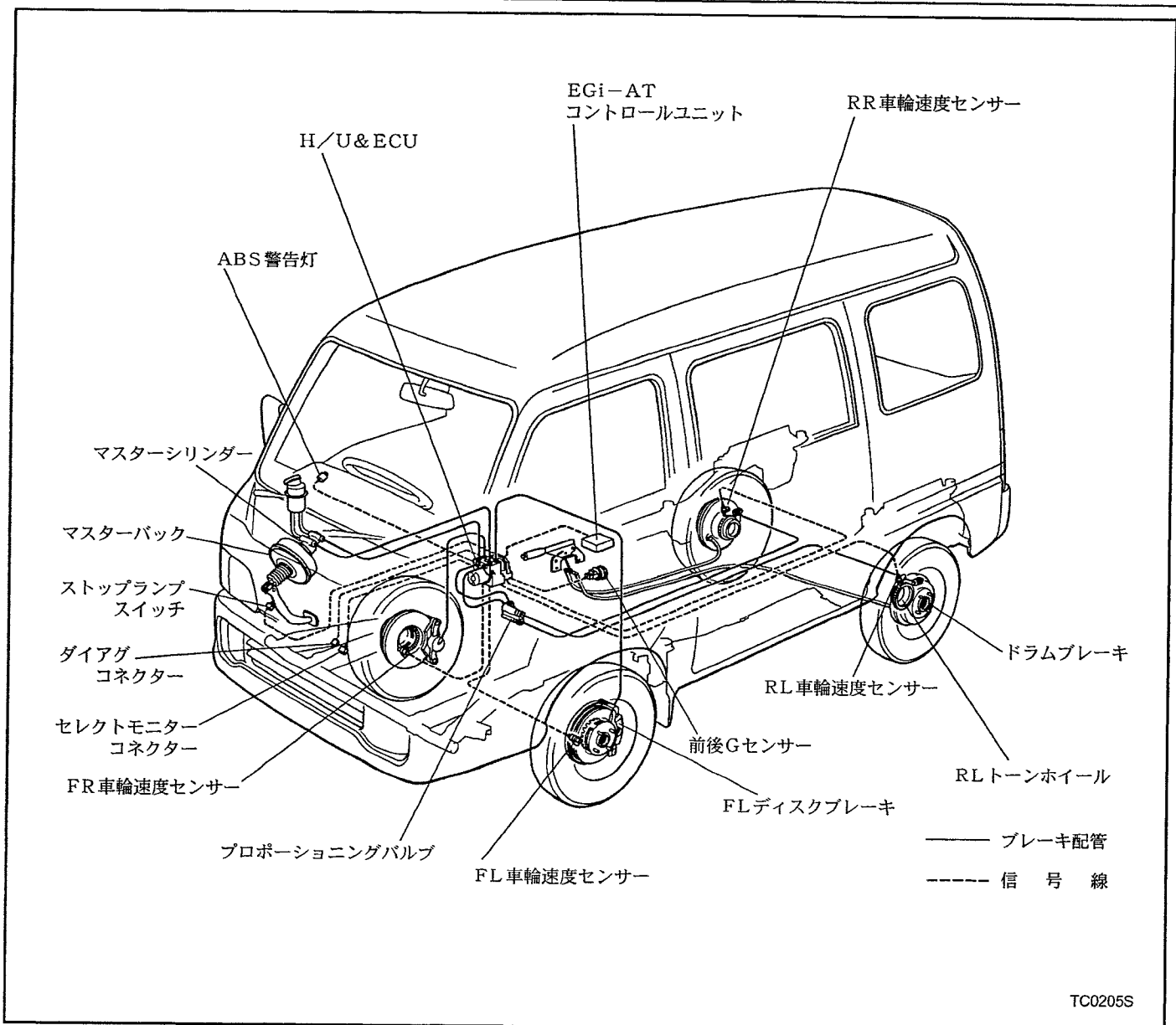
■概要

- ・本システムはハイドロリックユニット (H/U)、エレクトロニックコントロールユニット (ECU)、リレーを一体化した4センサー4チャンネル (前輪独立、後輪セレクトロー制御方式) のABSを採用しました。
- ・H/U&ECU ASSYを完全防水化としました。

<構成部品の機能>

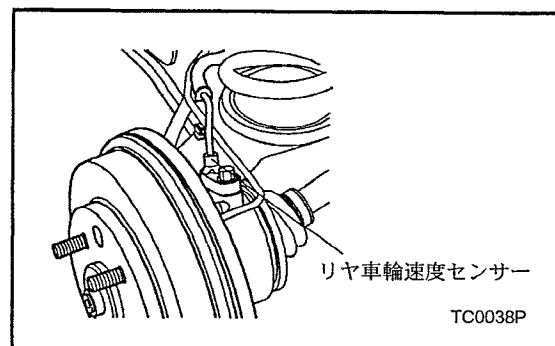
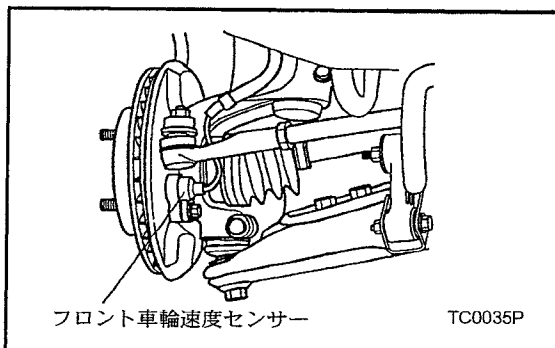
部 品 名	機 能
H/U&ECU	・H/U機能 ABS制御時、ECUの指令により液路を切り換えてホイールシリンダーの液圧をコントロールします。 また、パイピングと共にマスターシリンダー→ホイールシリンダーのブレーキ液路を構成します。 ・ECU機能 車輪速度から車輪や車両の挙動を演算し、状況に応じた判断によりH/Uを制御します。 ABS制御時には、EGi-ATコントロールユニット (C/U) に協調制御信号を出力します。 電源ON時常時自己診断を行い、異常時にはシステムを遮断します。 シリアル通信機能を持ち、ニュースバルセレクトモニター (SSM) と通信を行います。 ・リレー機能 ①モーターリレー ECUの指令でポンプモーターへの電源スイッチとして働きます。 ②バルブリレー ECUの指令で電磁弁、モーターリレーコイルの電源スイッチとして働きます。
車輪速度センサー	車輪の回転を、センサーを通る磁束密度の変化から電気信号に変換し、ECUに出力します。
トーンホイール	ハブ、ハウジング等と共に磁気回路を構成し、リングに刻まれた歯でセンサーに磁束密度変化を与え、電圧を発生させます。
前後Gセンサー (4WD車)	車両の前後Gの変化を、センサー内コンデンサーの容量変化に置き換え、電圧変化としてECUに出力します。
ストップランプ スイッチ	ブレーキペダルの踏み込み有無をECUに伝達し、ABS制御の判断条件に供します。
ABS警告灯	ABS故障をドライバーに知らせます。また、ダイアグモード時にはECUの指令により点滅し、トラブルコードを表示します。
EGi-AT コントロール ユニット (C/U)	ABS ECUからの指令により、協調制御を行います。

ブレーキ



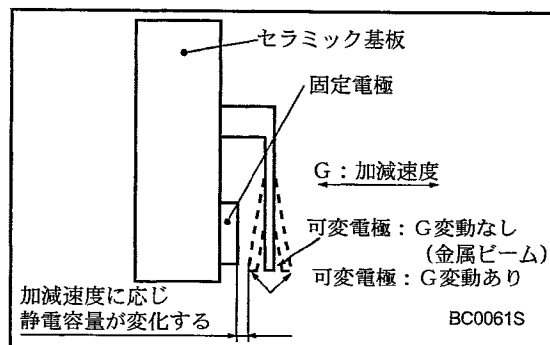
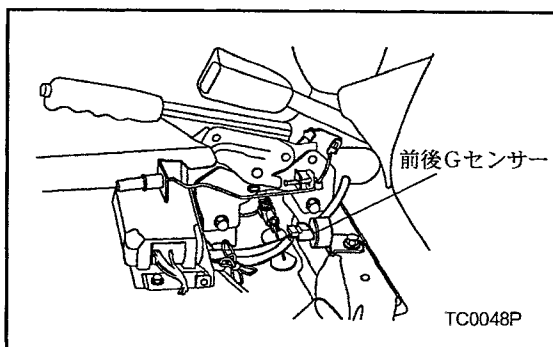
(1) 車輪速度センサー

- ・ 4つの車輪の回転を検出するもので永久磁石、コイル、トーンホイール等で構成しています。
- ・ トーンホイールは鉄系の焼結合金とし、歯数は38枚です。センサーは内部に永久磁石とピックアップコイルを内蔵した構造で、フロント、リヤ共にハウジングにボスを設けて取り付けられています。



(2)前後Gセンサー（4WDのみ）

- ・前後Gセンサーは、車両の減速度変化をセンサー内に組み込んだコンデンサーの容量変化として検出し、これを電気信号（電圧）に変換、増幅し、ABS ECUに出力します。



(3)ハイドロリックユニット（H/U）&エレクトロニックコントロールユニット（ECU）

- ・（H/U）と（ECU）を統合化した完全防水タイプのシステムを採用しました。

1. H/U（リレー含）

モーター、電磁弁、ハウジング、リレー等で構成した液圧制御部です。クロス配管車用として、対角に2系統の独立したブレーキ液圧回路を構成しています。

構成部品	機 能
ポンプモーター	偏心カムを回転させ、プランジャポンプで油圧を発生させます。
ハウジング	ポンプモーター、電磁弁、リザーバーなどを格納すると共に、ブレーキ液路を形成します。
プランジャポンプ	減圧動作によりリザーバーに送られたブレーキ液を掻き出し、マスターシリンダー側へ送り出す油圧ポンプ
電磁弁	ホイールシリンダー側とマスターシリンダー側、リザーバー側へのブレーキ液路をECUの指令に応じて切り換える2ポジション型電磁弁 1つのホイールシリンダーに対し常閉、常開の2つの電磁弁を1組として配置しています。 なお、インレットソレノイドバルブをデューティ制御することにより、液圧脈動、ABS作動音を低減します。
リザーバー	減圧時、ホイールシリンダーから排出されたブレーキ液を一時的に蓄える液室。
ダンピングキャンバー	減圧時、ポンプモーターから吐出されるブレーキ脈動を抑え、ブレーキペダルのキックバックを低減します。
バルブリレー	電磁弁およびモーターリレー励磁の電源をECUの指令により制御するリレー、通常時（IGN・ON）に作動し、これらに電源を供給します。システムに異常が発生した場合、OFFとなり、液圧回路を通常状態（通常ブレーキ状態）に保ちます。
モーターリレー	ABS制御中、ECUの指令によりポンプモーターに電源を供給し、プランジャポンプを作動します。

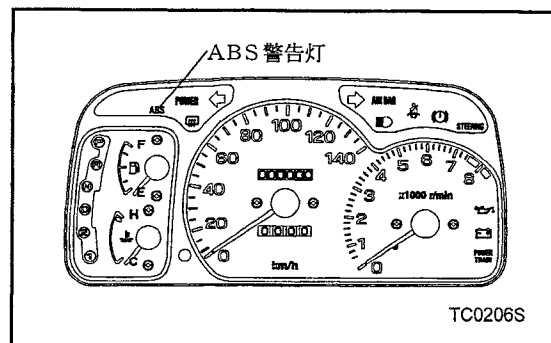
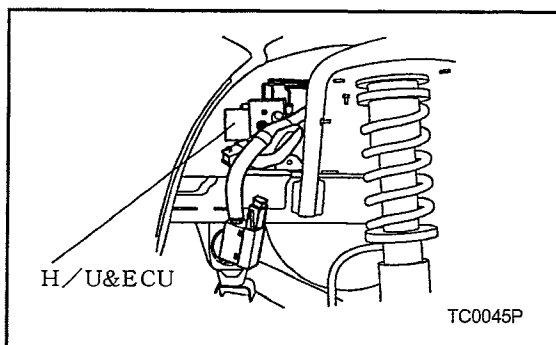
<作動>

H/Uの作動モードとして通常状態（制御OFF：通常ブレーキ状態）、増圧、保持、減圧（いずれも制御ON）の4つがあります。

2. ECU

ECUは、マスタースレーブの2つのMCU（マイクロコントロールユニット）を搭載するデジタル制御方式の電子制御ユニットです。

両MCUは同じプログラムを処理し、お互いの出力を監視することで、不一致発生時にはシステムを遮断し、フェイルセーフを実現しています。車輪速度信号を論理処理しABS制御を行う他、自己診断機能、フェイルセーフ機能、スバルセレクトモニター対応機能を持っています。

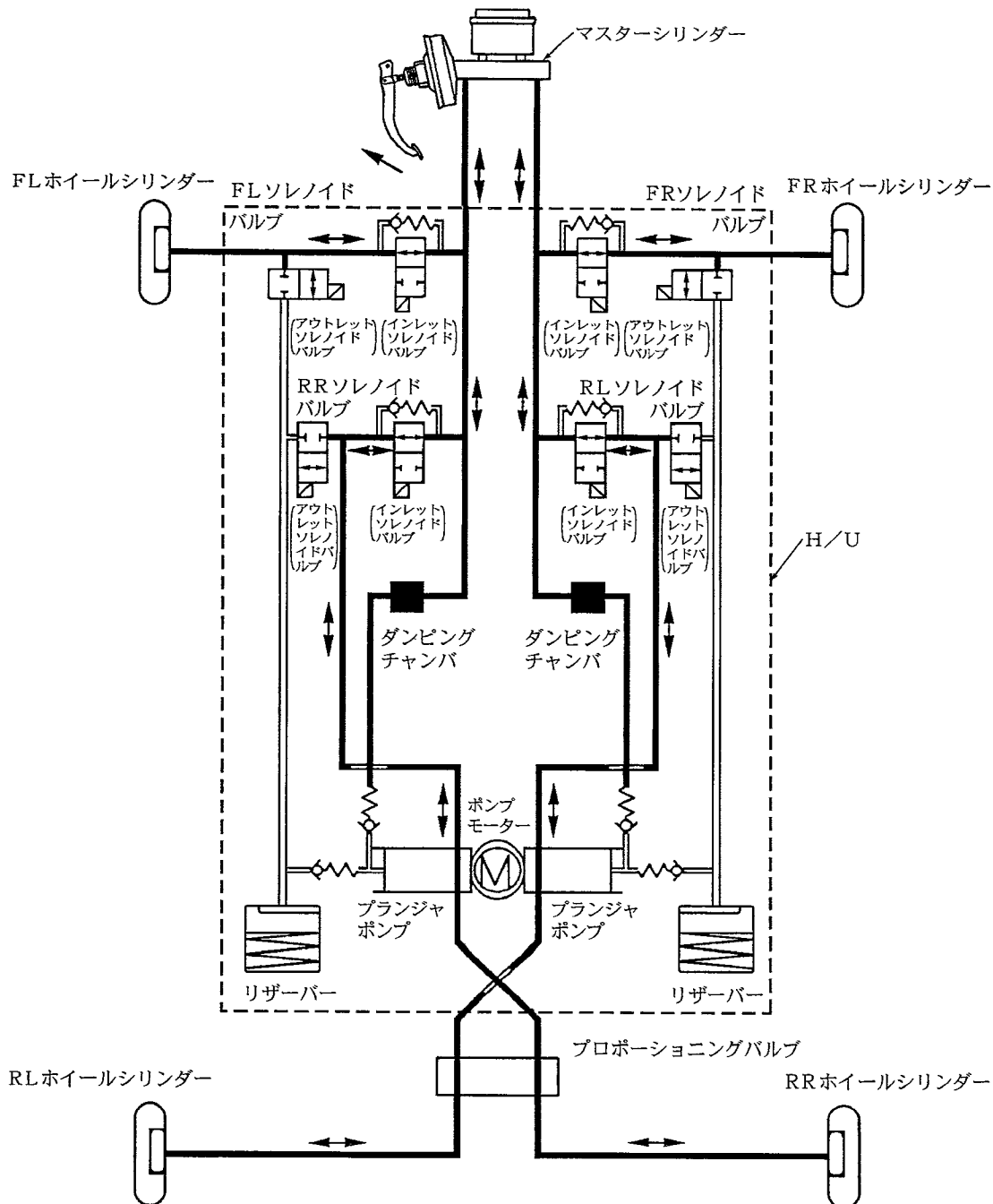


<ブレーキ液圧制御>

1. 通常ブレーキ時

通常ブレーキ時は、ハイドロリックユニット（H/U）内のインレット用、およびアウトレット用ソレノイドバルブに電流が流れていないので、インレット用ソレノイドのインレットポートは開、アウトレット用ソレノイドのアウトレットポートは閉になっています。

これにより、ブレーキペダルを踏み、マスターシリンダーに発生した液圧は、ホイールシリンダーに作用し、ブレーキ力が発生します。



KC0032S

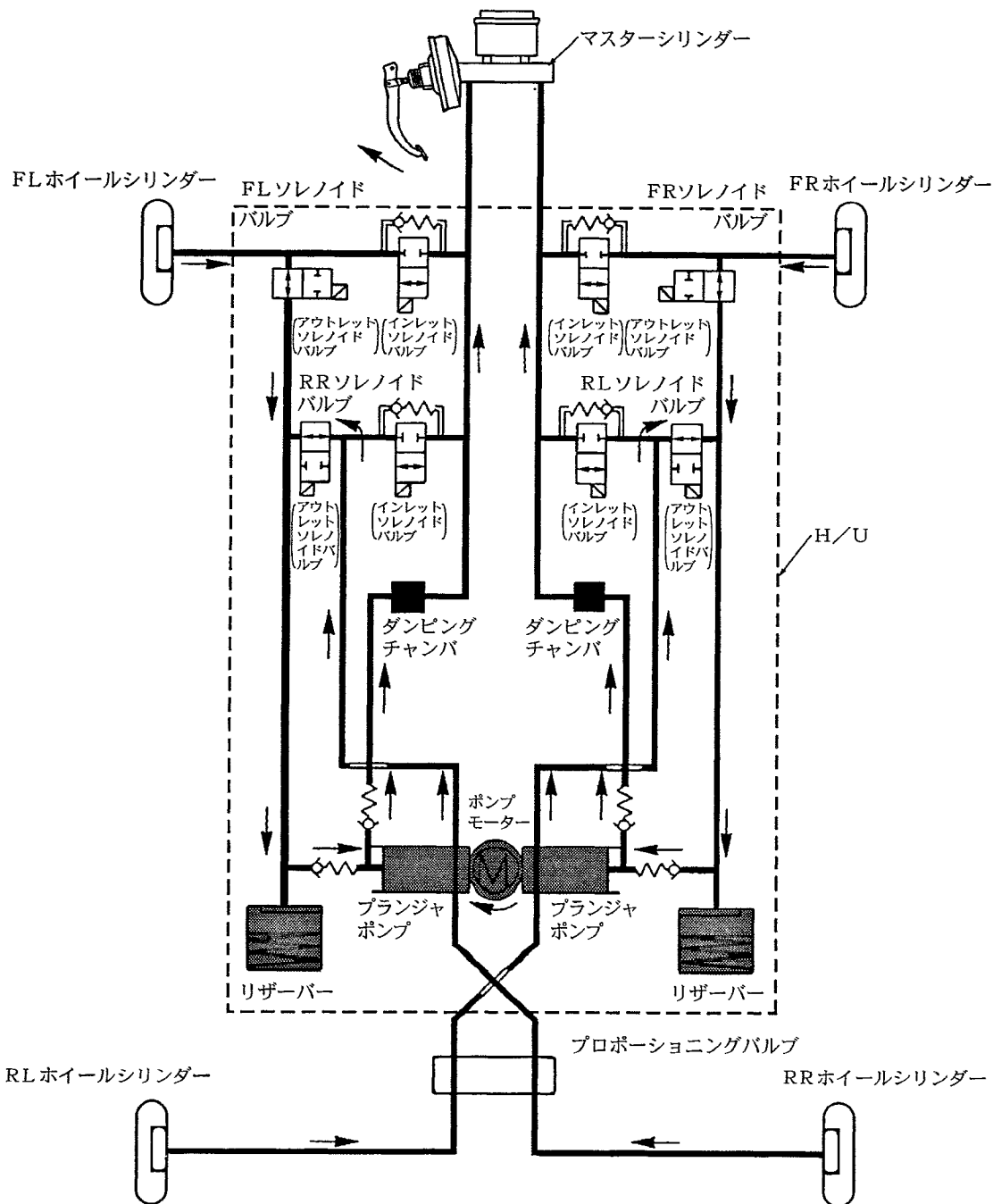
2. ABS 作動時

<減圧モード>

ブレーキの作用により車輪がロックしそうになると、ECUからの指令によりインレット用、アウトレット用ソレノイドバルブに電流が流れ、インレット用ソレノイドバルブのインレットポートは閉、アウトレット用バルブのアウトレットポートは開となります。

これにより、ホイールシリンダーの減圧は、リザーバーに開放され、減圧されます。そして、リザーバーに蓄えられたブレーキ液はプランジャポンプによりマスターシリンダーに送られます。(ペダルキックバック発生)

なお、ホイールシリンダーとマスターシリンダー間は、インレット用インレットポート閉により遮断されており、マスターシリンダーの液圧は、ホイールシリンダーに作用しません。

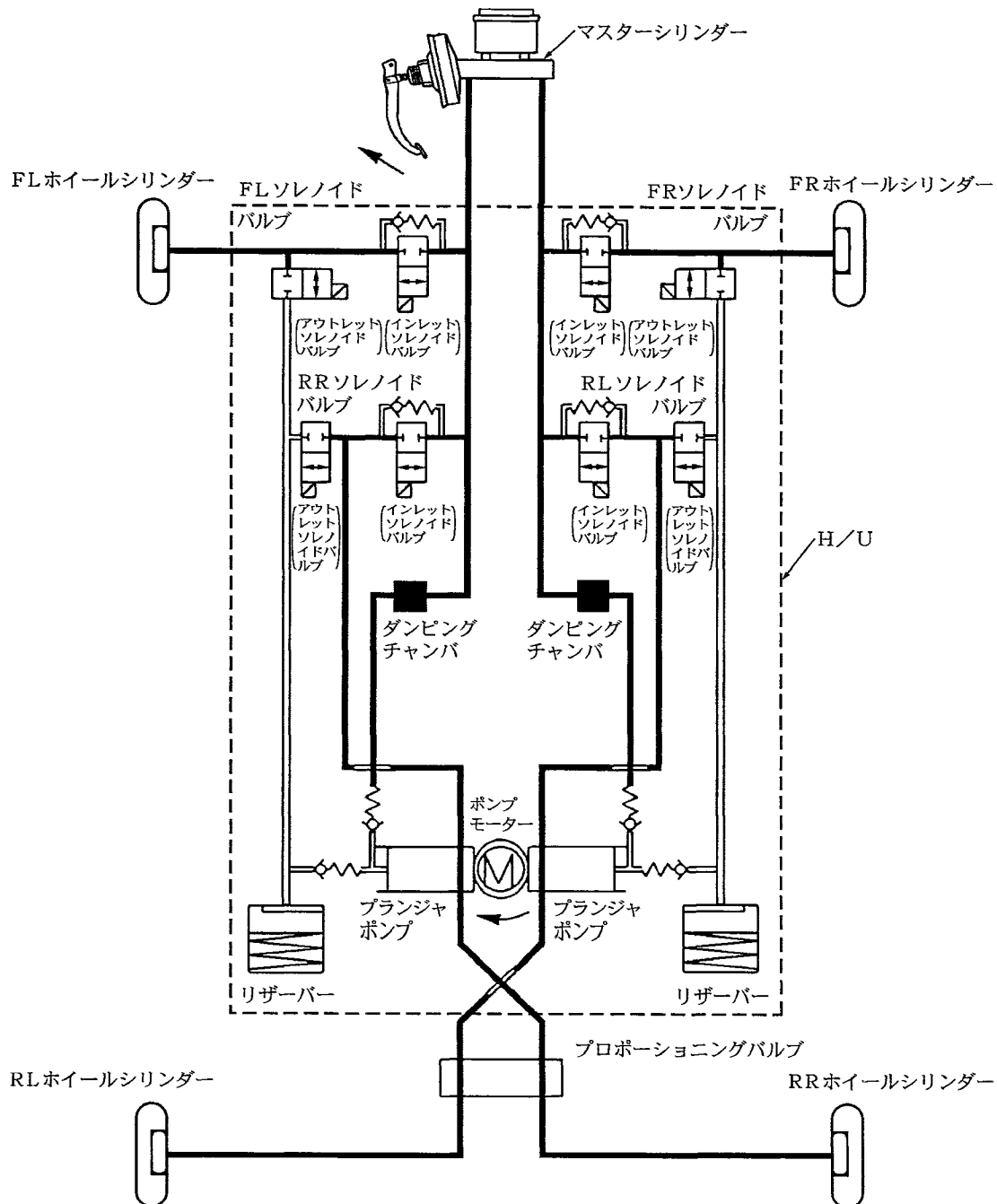


＜保持モード＞

最適な液圧までホイールシリンダーが減圧（または増圧）されると、ECUの指令によりインレット用ソレノイドバルブの電流はON、アウトレット用ソレノイドバルブはOFFとなり、インレット用インレットポート、アウトレット用アウトレットポート共閉となります。

これにより、ホイールシリンダー、マスターシリンダー、リザーバーの各間は遮断され、ホイールシリンダーの液圧は、制御された液圧状態に保持されます。

また、この状態では、マスターシリンダー側はペダルの踏み込み力に応じて発生した液圧状態、リザーバー側は減圧信号によりブレーキ液を一時的に蓄えた状態と、それぞれ独立した液圧状態を保ちます。



KC0034S

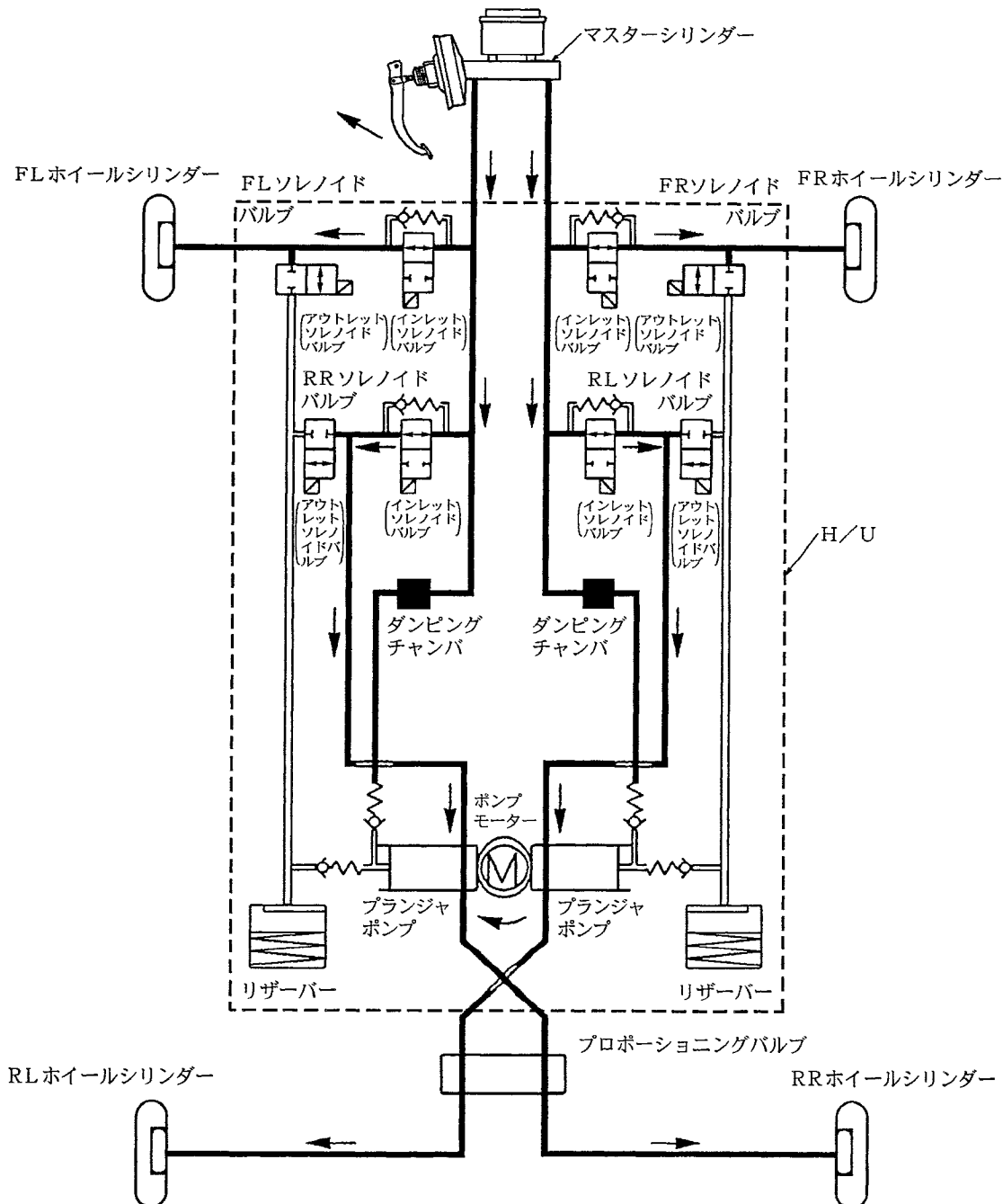
ブレーキ

<増圧モード>

車輪のロックが回避されると、ECUの指令により、インレット用、アウトレット用ソレノイドバルブの電流はOFFとなり、インレット用ソレノイドバルブのインレットポートは開、アウトレット用ソレノイドバルブのアウトレットポートは閉となります。

これにより、マスターシリンダーに発生している液压（ブレーキペダルを踏んでいることにより発生している）はホイールシリンダーに伝わり、再びブレーキ力が発生します。

なお、この状態は、通常ブレーキ時と同じです。



KC0035S

[1]タイヤ&ホイール

タイヤは5.00-124PR ULT (前輪) / 6PR ULT (後輪)、145R12-6PR LT、155/80R12 77Sの3サイズを標準設定しました。

ディスクホイールはスチールを1種類標準設定しました。アルミホイールはオプション設定しました。

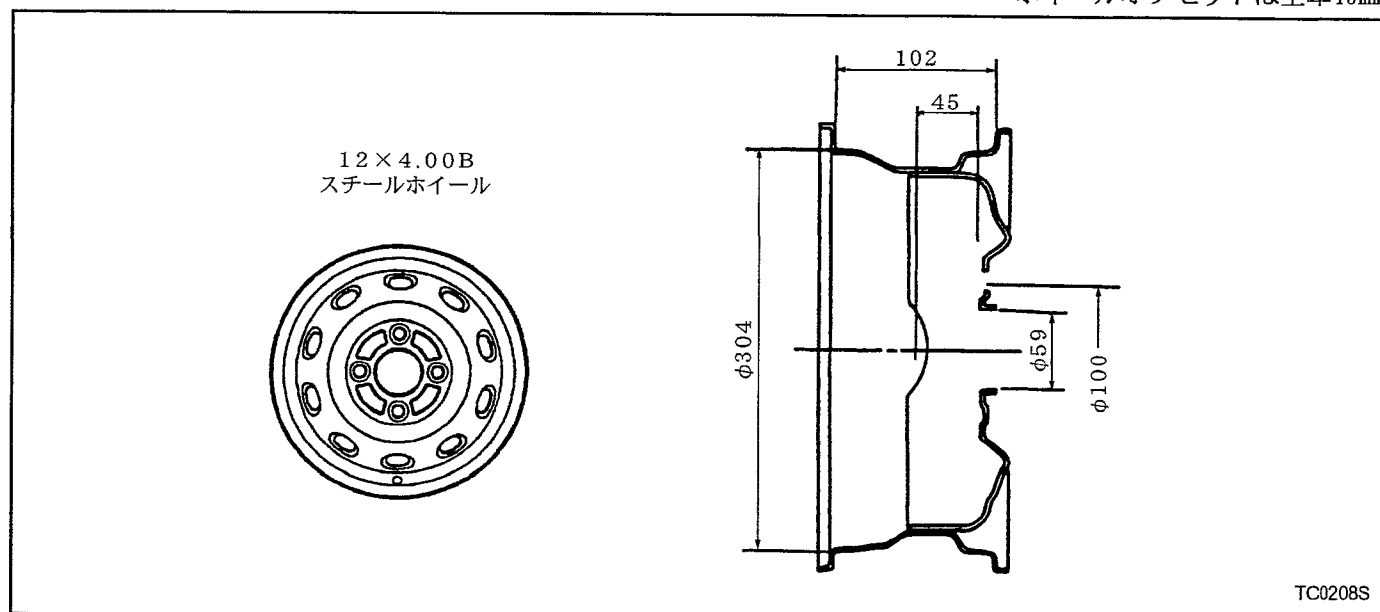
<仕様>

車 種		トラック		パネルバン、バン		ディアス	
		TB 2WD MT	左記以外	VB※ MT	左記以外	NA	SC
タイヤ	ディスクホイール						
5.00-12-4PR ULT (前輪) 6PR ULT (後輪)	12×4.00B スチール	○		○			
145R12-6PR LT	12×4.00B スチール		○	○	○	○	
155/80R12 77S	12×4.00B スチール						○

※7都県市対応車は145R12

<ディスクホイール外観>

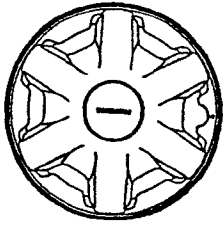
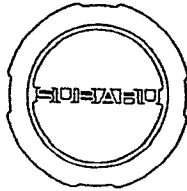
ホイールオフセットは全車45mm



タイヤ&ホイール

[2]ホイールキャップ

・フルホイールキャップ3種類、センターキャップ1種類を設定しました。

	
フルホイールキャップ (C)	センターキャップ
ディアス標準	トラック、バン、パネルバン標準

TC0209S

[3]空気圧&スペアタイヤ

(kg/cm²)

車 種			タイヤサイズ	2名+100kg以下		定 積 載	
				前 輪	後 輪	前 輪	後 輪
トラック	350kg積車	2WD及び 4WD	5.00-12-4PR/6PR ULT	2.0	2.2	2.4	3.0
			145R12-6PR LT	2.0	2.2	2.4	3.0
バ ン	350kg積車	2WD及び 4WD	5.00-12-4PR/6PR ULT	2.0	2.2	2.4	3.0
			145R12-6PR LT	2.0	2.2	2.4	3.0
ディアス	200kg積車	2WD及び 4WD	145R12-6PR LT	2.2	2.2	2.4	2.6
			155/80R12 77S	2.0	2.2	2.2	2.2

<スペアタイヤの仕様及び空気圧>

() 内は、空気圧を示す。

トラック		バン		ディアス	
350kg積車		350kg積車			
2WD TB MT	左記以外	TB MT 郵政 MT	左記以外	NA	MSC
5.00-12-6PR ULT (3.0kg/cm ²)	145R12-6PR LT (3.0kg/cm ²)	5.00-12-6PR ULT (3.0kg/cm ²)	145R12-6PR LT (3.0kg/cm ²)	145R12-6PR LT (2.6kg/cm ²)	155/80R12 77S (2.2kg/cm ²)

タイヤ&ホイール

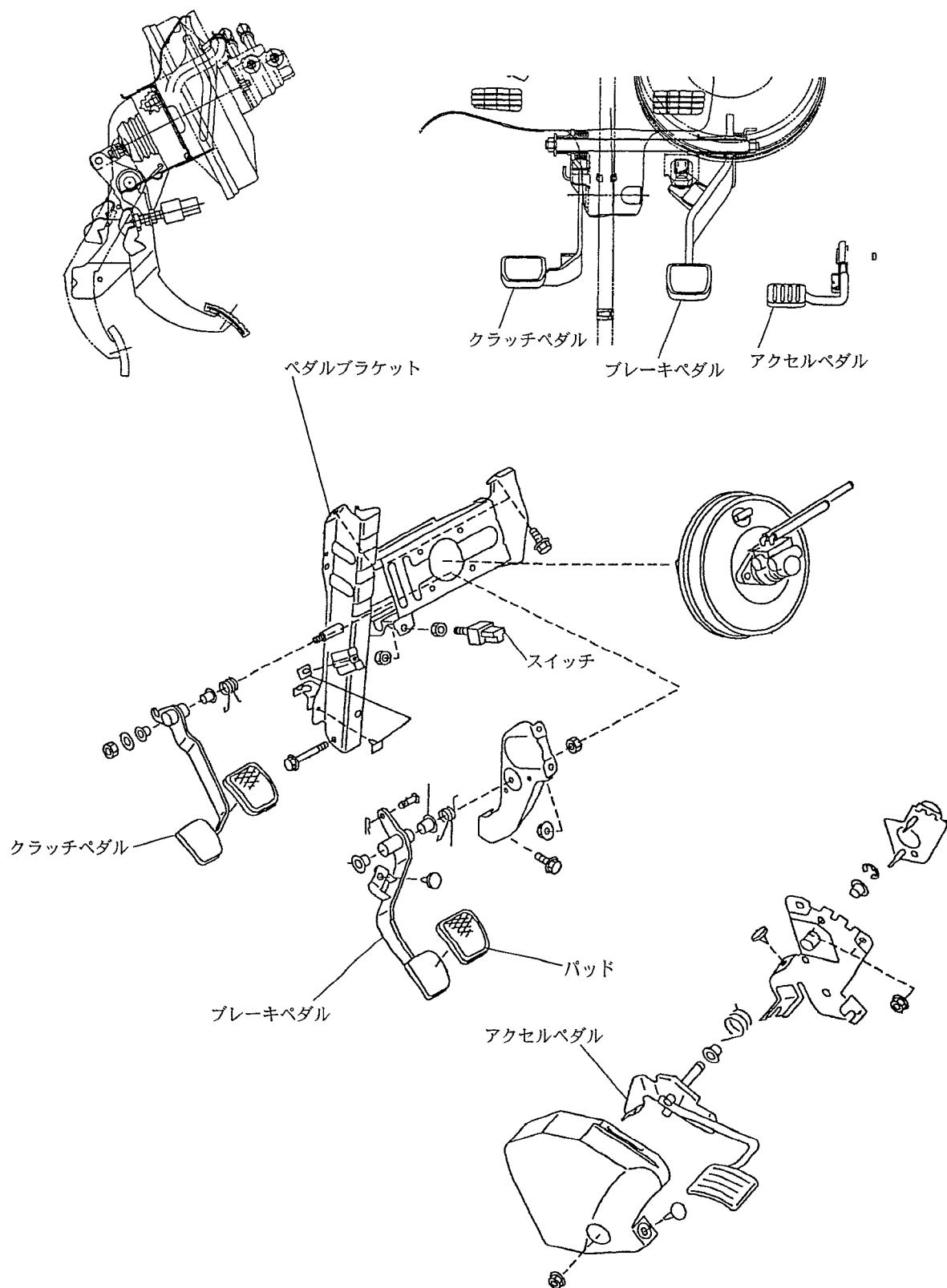
[4]タイヤチェーン

タイヤサイズ	スチールチェーン	サイルチェーン	市販 J I S チェーン
5.00-12 U L T	B 3155 T A 010	B 3176 G A 017	45170
145R-12 L T	B 3155 T A 011	B 3176 K A 002	45170
155/80R12 77S	B 3155 T A 010	B 3176 G A 018	45180

■概要

[1] ペダル

- ・ブレーキペダルとクラッチペダル（MT車）は一つのブラケットに一体化し、アクセルペダルは独立としました。
- ・ブレーキペダル、クラッチペダル、アクセルペダル共に吊下げ式を採用しました。



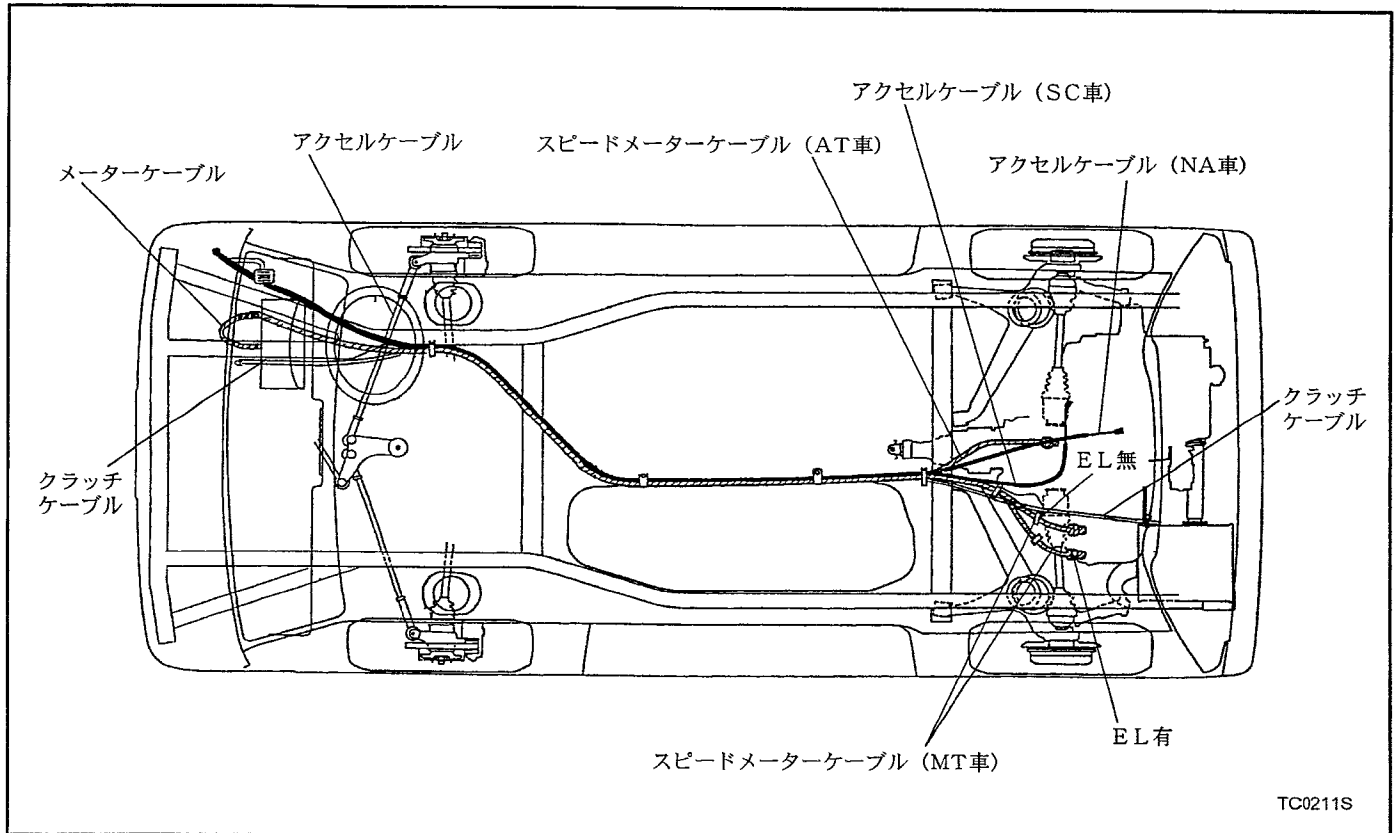
[2] ケーブル

1. アクセルコントロールケーブル

- ・アクセルケーブルは2種類（SC用、NA用）を設定しました。アクセルペダル側にインナーフローティングを採用しました。

2. スピードメーターケーブル

スピードメーターケーブルは3種類（MT車EL有無、AT車）を設定しました。

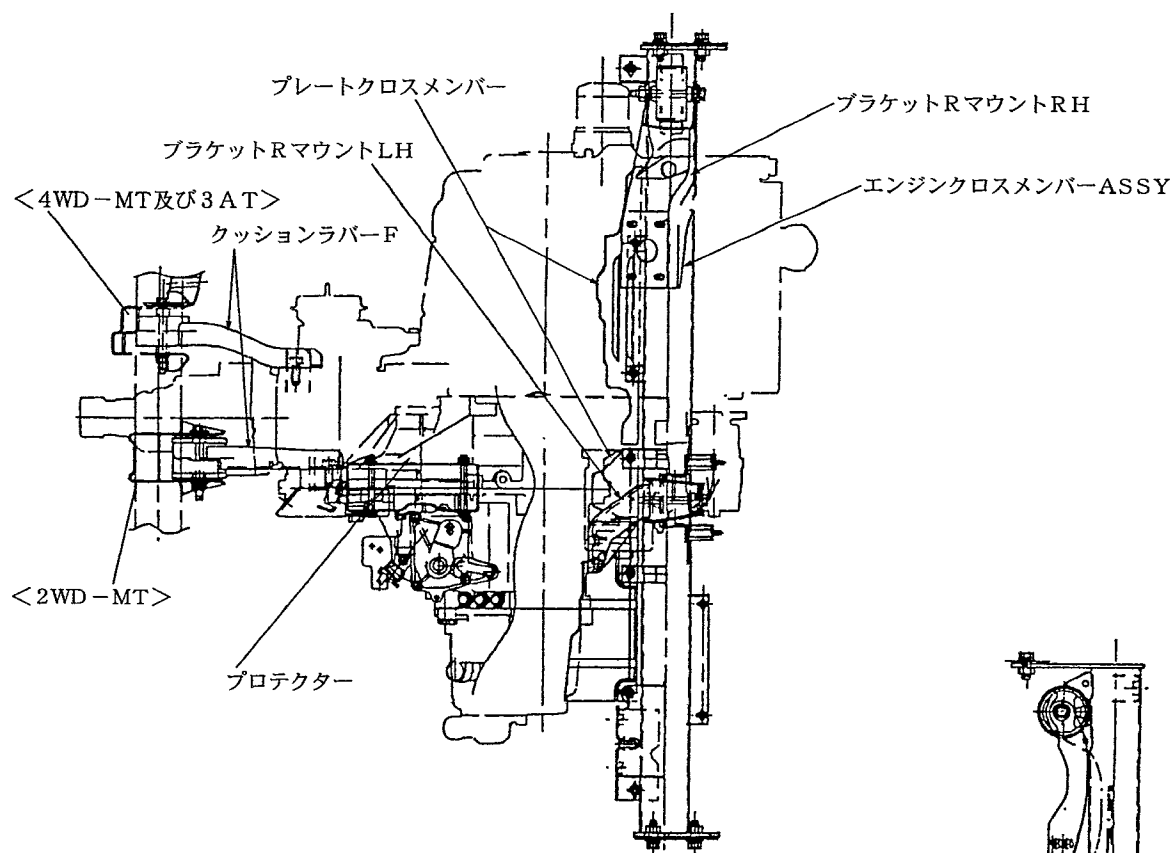


3. クラッチコントロールケーブル

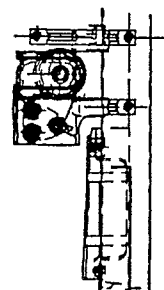
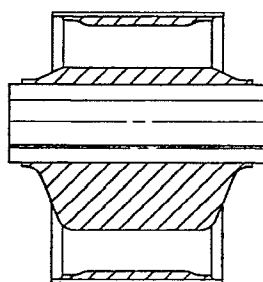
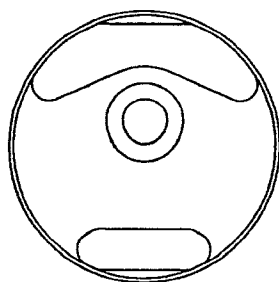
MT車用に1種類設定しました。基本構造は従来車と同じです。

■概要

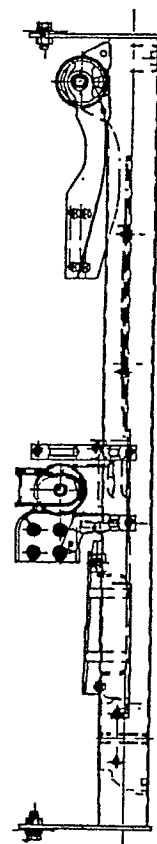
- ・エンジン&トランスミッションのマウンティングシステムは3点支持を採用しました。
- ・リヤ側RHマウントを円筒ブッシュに変更し、エンジンより伝わる振動、騒音を低減しました。
- ・エンジンクロスメンバーの円筒ブッシュは左右共用しました。



＜円筒ブッシュ＞



＜3AT＞



＜MT＞

TC0212S