4. シャシ

無断複製禁止

4.1 動力伝達系

■概　要

1．クラツチはエンジン型式に応じ6種類を設定しました。

2．マニユアル　トランスミツシヨンはT50，W55，W57，W58型の4種類を設定しました。
T50型トランスミツシヨンは新エンジン（4A－GEU）搭載にともない内部の変更を行ないました。

3．オートマチツク　トランスミツシヨンはA40D，A43D，A42DL型および，今回新たに設定したA44D，A43DE型の5種類としました。
MA61系に搭載されたA43DE型トランスミツシヨンは，マイクロ　コンピユータによる電子制御（ECT－S）により各走行状態に最適な変速制御やロツク　アツプ作動を行ない，動力性能および燃費の向上をはかつたものです。
また，3T－GTEU型エンジンにさらに最適々合をはかつたA44D型トランスミツシヨンを搭載し，動力性能の向上をはかりました。
なお，A43D型トランスミツシヨンは，M－TEU型エンジンの大幅な出力・トルクの向上にともない内部を変更しエンジンとの最適々合をはかりました。

4．デイフアレンシヤルは，6.7インチ車軸懸架用，6.7インチ，7.5インチ独立懸架用，7.5インチLSD付き独立懸架用の4種類を設定しました。
I G－GEU型エンジン搭載のデイフアレンシヤル減速比を変更（4.300→4.556）し，動力性能の向上をはかりました。

■特　長

性能の向上

1．T50型マニユアル トランスミツシヨンの内部変更……4－4
2．A43D型オートマチツク トランスミツシヨンの内部変更……4－6
3．A44D型オートマチツク トランスミツシヨンの採用……4－7
4．A43DE型オートマチツク トランスミツシヨンの採用……4－10
5．デイフアレンシヤルの減速比変更……4－29

燃費の向上

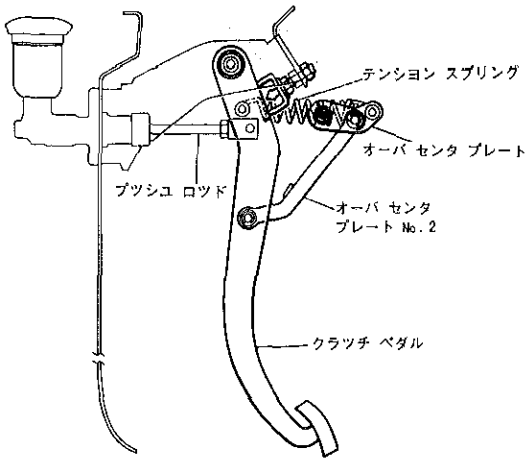
1．A43DE型オートマチツク トランスミツシヨンの採用……4－10

無断複製禁止

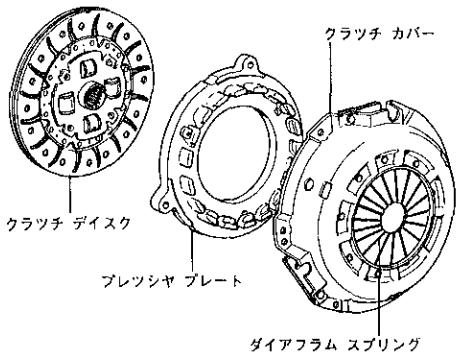
■機構説明

1．クラッチ

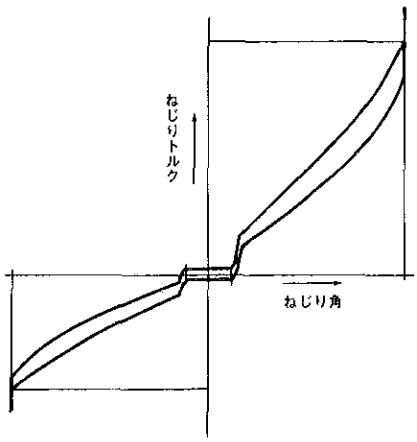
●4A－GEUエンジンの搭載にともない，動力性能に最適々合させるためクラッチ　カバー，クラッチ　デイスクを新設しました。
また，クラッチ　マスタ　シリンダおよびクラッチ　ペダル（ターン　オーバ機構付き）は3T－GTEUエンジン搭載車，クラッチ　レリーズ　シリンダは従来の2T－GEUエンジン搭載車と同一のものを採用しました。



ターン　オーバ　クラッチ関係図　B9464



クラッチ　カバー関係図　A4736



クラッチ　デイスクねじり特性線図（AA63系）B3960

クラッチ　カバー仕様

項目 ＼ 車両型式	AA63 (4A-GEU)	TA61 (2T-GEU)
サイズ〔インチ〕	8.0	7.5
取り付け荷重〔kg〕	430	375
ダイアフラム スプリング板厚〔mm〕	2.35	2.25

クラッチ　デイスク仕様

項目 ＼ 車両型式	AA63 (4A-GEU)	TA61 (2T-GEU)
外径×内径×厚さ〔mm〕	200×140×3.5	190×132×3.5
全面摩擦面積〔cm²〕	160	147
材質	セミ モールド	←

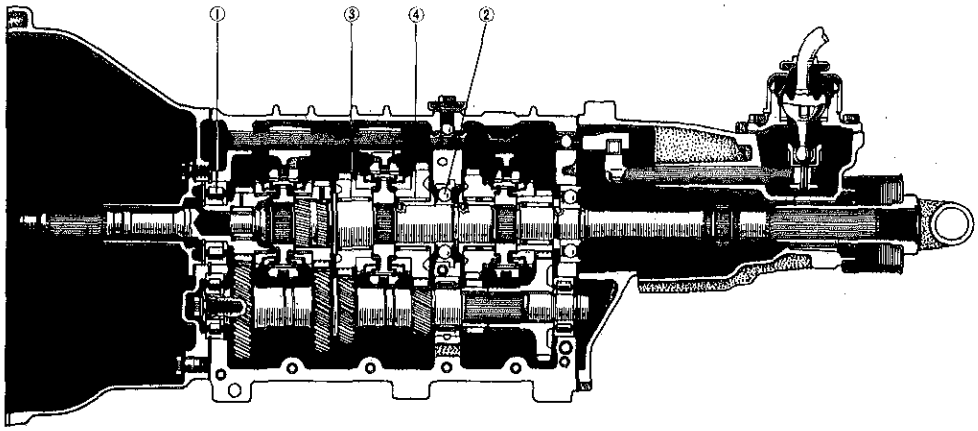
●3T－GTEUエンジン用クラッチ　デイスクをブシュ入りとし，ねじり特性の安定化をはかりました。

●その他のクラッチは，仕様，構造，作動とも従来のものと変更ありません。

無断複製禁止

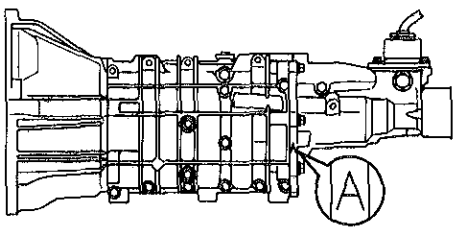
2．T50型マニュアル トランスミッション

●従来のT50型トランスミッションを，4A－GEUエンジンに最適々合させるため，トランスミッションの構成部品を一部変更しました。



T50型トランスミッション断面　　B3497

①インプット　ベアリング変更(ボール→ローラ)。
　インプット　ベアリング変更にともないインプット　シャフト変更。
②アウトプット　センタ　ベアリング変更(オープン→シールド)。
③2nd　ギヤ　ニードル　ローラ　ベアリング採用。
　ニードル　ローラ　ベアリング採用にともない，アウトプット　シャフトおよび2nd　ギヤ変更(2ndギヤ内径φ38mm→42mm)。
④1st　ギヤ　ニードル　ローラ　ベアリングを，2ndと共通化。
⑤識別マークの設定。
　従来のT50型との識別のためにエクステンション　ハウジング　フロント左側面に設定。



識別マーク位置　　B3963

型　　式	ギ　　ヤ　　比						デフ ギヤ比	スピードメータ ギヤ比
前進：常時噛合式	1　速	2　速	3　速	4　速	5　速	後　退	3.727 *1	19/6 *1
後退：常時噛合式	3.587	2.022	1.384	1.000	0.861	3.484	4.556 *2	22/6 *2

＊1：SA60系　＊2：AA63系

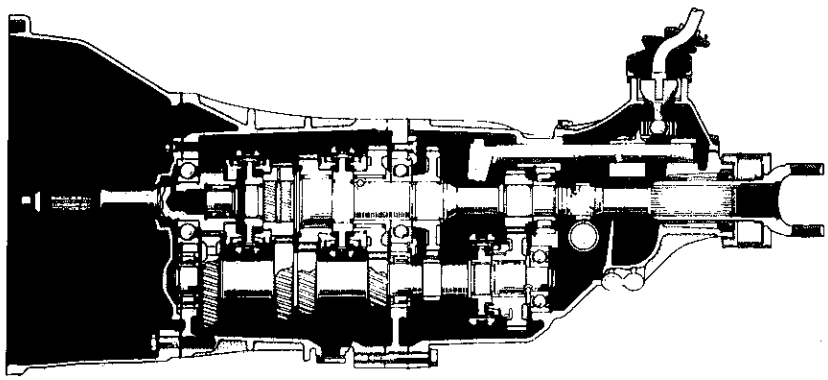
無断複製禁止

3．W55，W57，W58型マニユアル トランスミツシヨン

●１Ｇ－ＧＥＵエンジン搭載車用W55型トランスミツシヨンのスピードメータ　ギヤ比をデイファアレンシヤル減速比の変更にともない変更しました。

トランスミツシヨン仕様

項目＼車両型式		TA63 (3T-GTEU)	GA61 (1G-GEU)	GA61 (1G-EU)	MA61 (5M-GEU)
型式		W55型	W55型	W57型	W58型
形式		前進：常時噛合式 後退：選択摺動式			
変速比	1速	3.566	←	3.285	←
	2速	2.056	←	1.894	←
	3速	1.384	←	1.275	←
	4速	1.000	←	←	←
	5速	0.850	←	0.860	0.783
	後退	4.091	←	3.768	←
スピードメータギヤ比（ドリブン/ドライブ）	185/70SR14	33/10	—	32/10	—
	195/70SR14	—	—	31/10	—
	195/60R15　86H	33/10	33/9	—	31/10
デフギヤ比		4.100	4.556	3.909	3.727

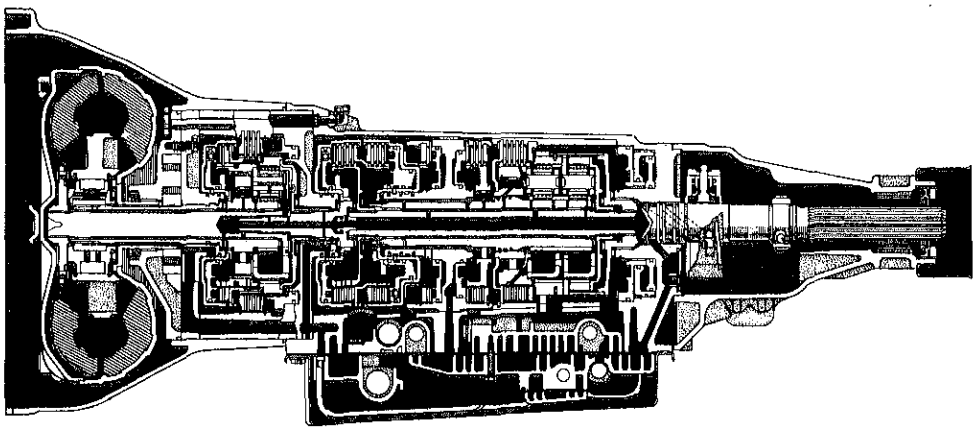


W55型トランスミツシヨン断面（W57，W58型も同じ構造です）　B3963

無断複製禁止

4．A43D型オートマチツク トランスミツシヨン

●新M－TEUエンジンの出力向上にともないA43D型オートマチツク トランスミツシヨンの構成部品を一部変更し，新エンジンへの最適々合をはかりました。



A43D型トランスミツシヨン断面 Z0638

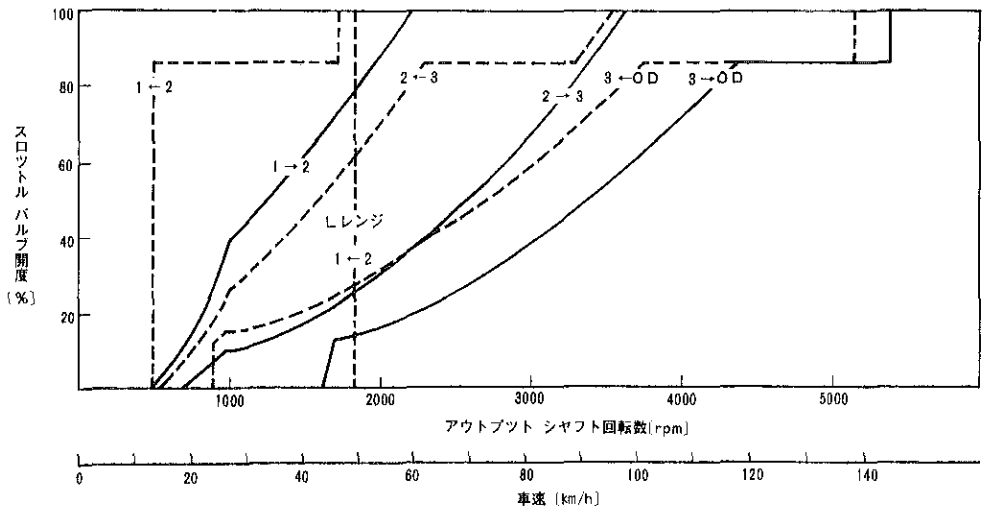
▶構造と作動

(1)従来型との変更内容

スロツトル カム，プライマリ レギユレータ バルブ スプリング，プライマリ レギユレータ バルブ プランジヤ，プライマリ レギユレータ バルブ スリーブを変更することによりライン プレツシヤを3.9kg/cm²から4.8kg/cm²に変更しました。

B_2(ブレーキNO.2)，C_2(リヤ クラツチ)用アキームレータ スプリングを変更しました。

(2)自動変速線図

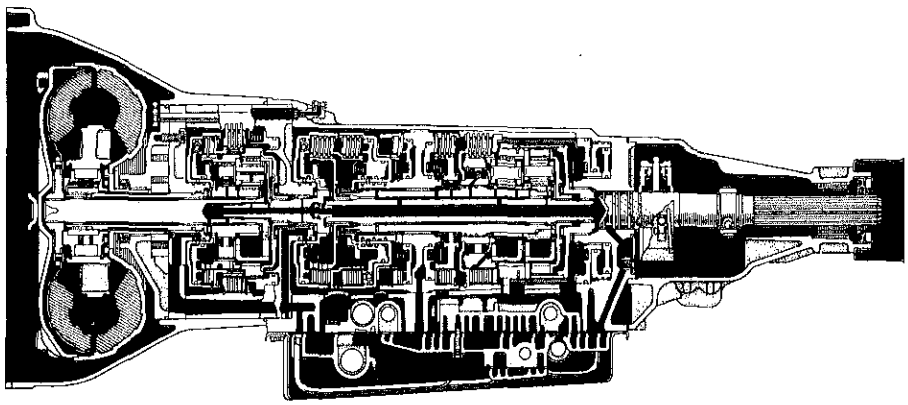


A43D型自動変速線図 B9333

無断複製禁止

5．A44D型オートマチツク トランスミツシヨン

●従来のA43D型トランスミツシヨンのギヤ比を変更し，3T－GTEUエンジンへの最適々合をはかり動力性能の向上をはかりました。



A44D型トランスミツシヨン断面　B6335

ギ　ヤ　比

	A44D型	A43D型
1　速	2.826	2.452
2　速	1.493	1.452
3　速	1.000	←
4　速	0.688	←
後　退	2.703	2.212

▶構造と作動

従来のA43D型との相違点について示します。

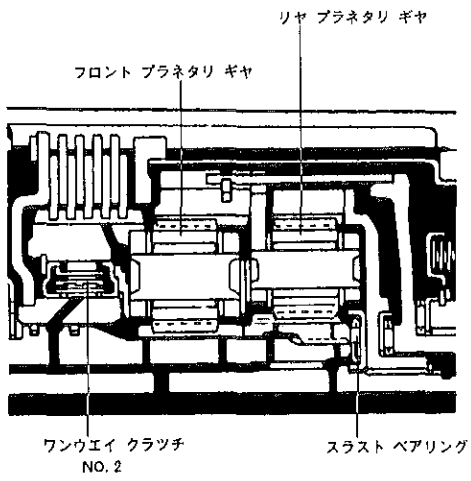
(1)構成部品変更内容

①フロント　プラネタリ　ギヤ関係
- サン　ギヤ（歯数：33→27）
- ピニオン　ギヤ（歯数：20→23）

②リヤ　プラネタリ　ギヤ関係
- サン　ギヤ（歯数：33→36）
- ピニオン　ギヤ（歯数：20→19）

③ワンウエイ　クラツチNO.2関係
- スプラグ（幅：8㎜→10㎜）

④スラスト　ベアリング（サン　ギヤ　リヤ側）およびレースの形状変更



B9071

無断複製禁止

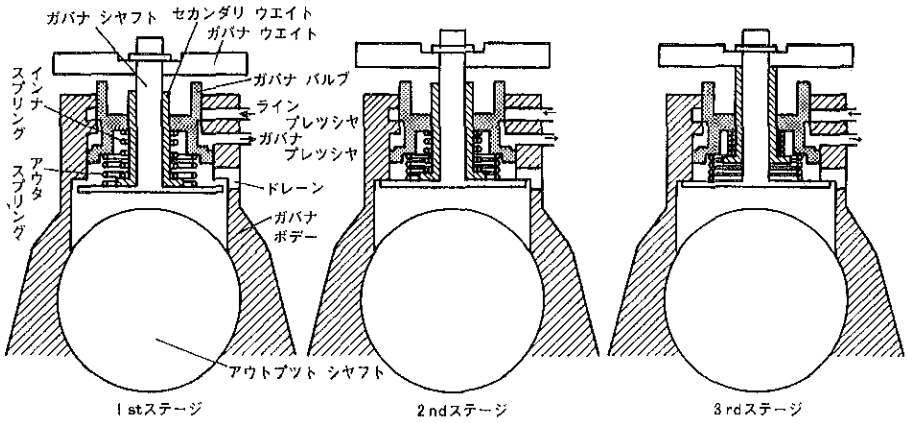
⑤ガバナ関係

- ガバナ　バルブ（2ステージ→3ステージ）
- ガバナ　モジユレータ　バルブ（有り→無し）

(2)ガバナ　バルブの作動

ガバナ　バルブは従来同様アウトプツト　シヤフトに取り付けられ，車速に応じたガバナ　プレツシヤを作ります。

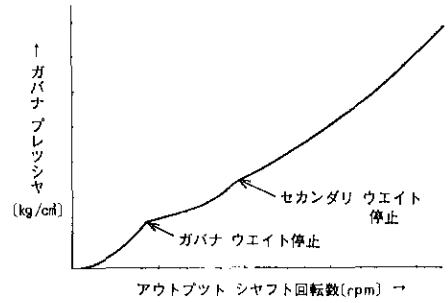
今回採用したガバナ　バルブは従来2段階（2ステージ）で作動していたものを3段階（3ステージ）で作動するものとし，3T－GTEUエンジンへの最適々合をはかつたものです。



ガバナ バルブ作動図　B9072

①1stステージ

アウトプツト　シヤフト低回転時は，ガバナ　ウエイト，セカンダリ　ウエイト，シヤフト，バルブ，アウタ　スプリングおよびインナ　スプリングが一体となつて外側に移動します。このため，ガバナ　ウエイト，セカンダリ　ウエイト，バルブなどに働く遠心力とガバナ　バルブにかかる内側への力がつり合つた油圧がその車速でのガバナ　プレツシヤとなります。



ガバナ プレツシヤ特性図　B9073

②2ndステージ

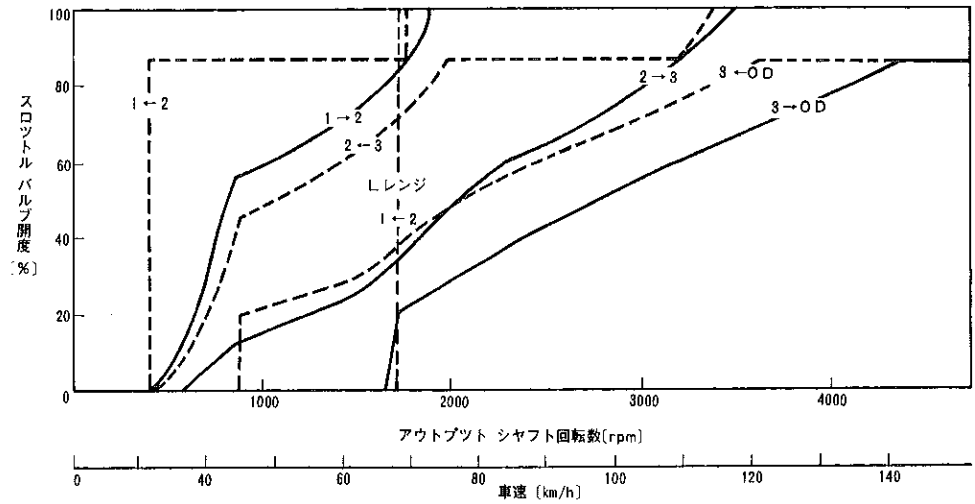
アウトプツト　シヤフト回転数が上がる（中速）と，ガバナ　シヤフトがガバナ　ボデーで止められ，それ以降はセカンダリ　ウエイト，ガバナ　バルブの遠心力とアウタおよびインナ　スプリング張力とのつり合つた油圧がその車速でのガバナ　プレツシヤとなります。

③3rdステージ

さらに，アウトプツト　シヤフト回転数が上がる（高速）と，セカンダリ　ウエイトがガバナ　ウエイトにより止められ，それ以降はガバナ　バルブの遠心力とアウタおよびインナ　スプリング張力とにつり合つた油圧がガバナ　プレツシヤとして得られます。

無断複製禁止

(3)自動変速線図

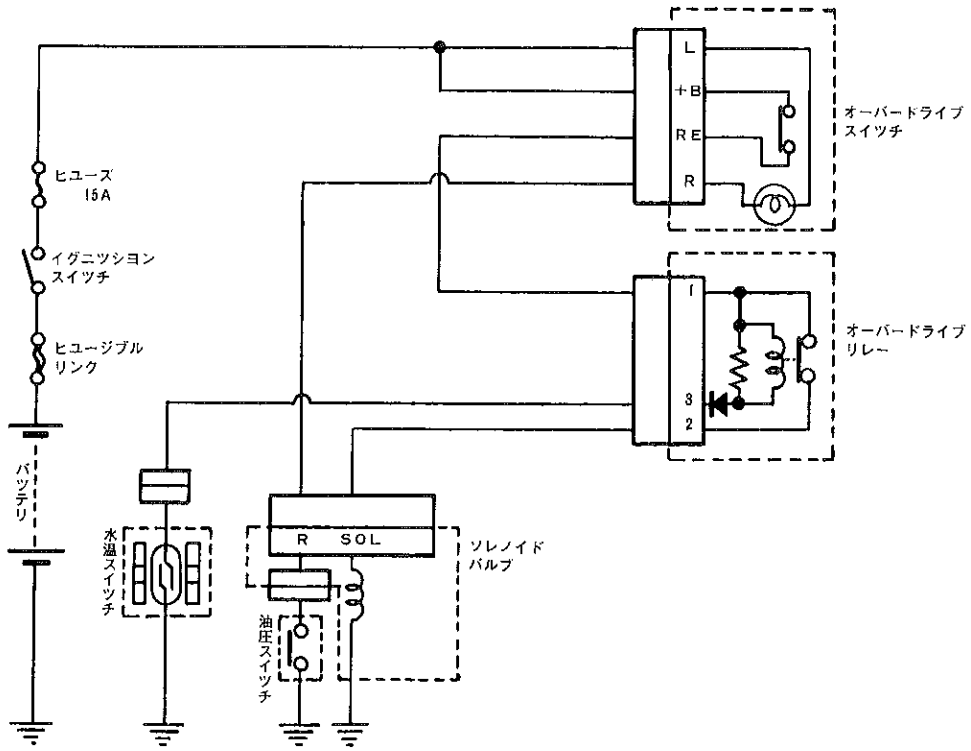


A44D型自動変速線図 B9332

(4)オーバードライブ回路

オーバードライブ　リレーの変更にともない電気回路を変更しました。

なお，作動については従来と同じです。

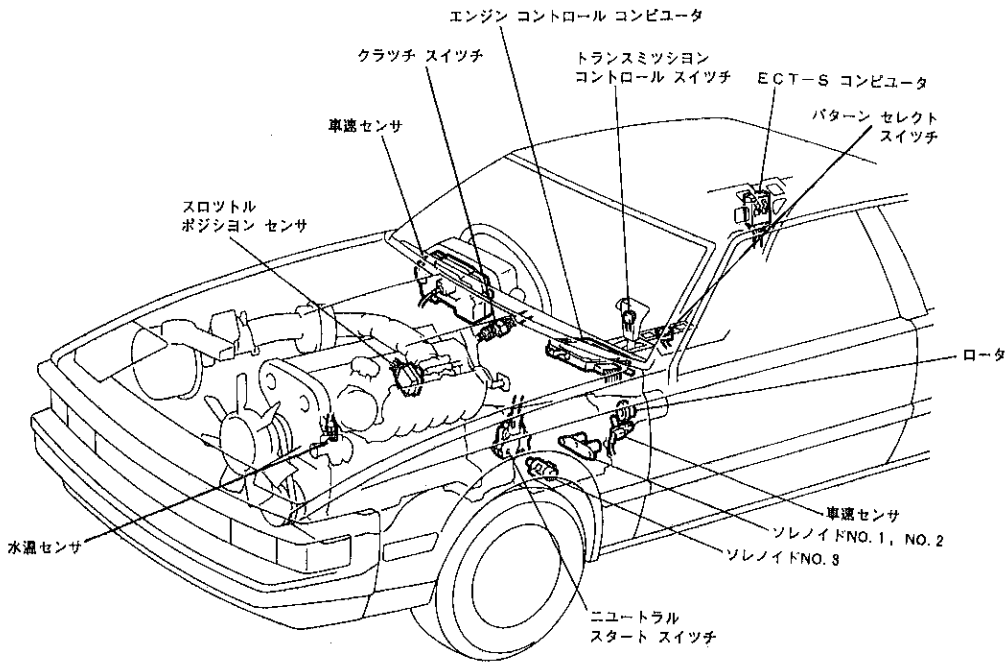


電気回路図 B3970

無断複製禁止

6．A43DE型オートマチツク トランスミツシヨン ECT－S

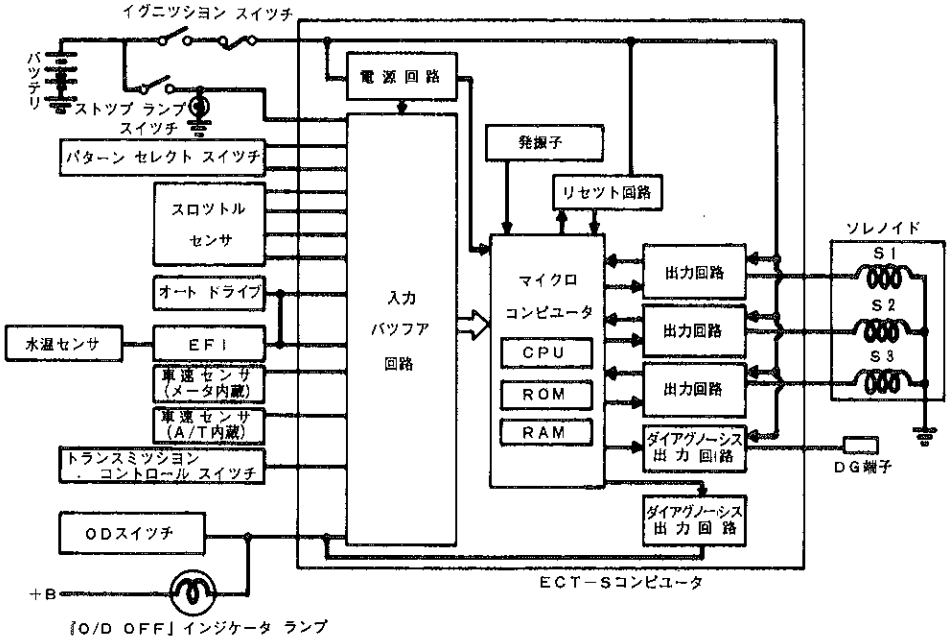
- A43DE型電子制御2ウエイOD付き4速オートマチツク トランスミツシヨン(ECT－S)は，マイクロ コンピユータによる最適な変速およびロツク アツプ クラツチ作動制御により，優れた燃料経済性，動力性能を発揮するものです。
- パターン セレクト機能を設定し，ECONOMY (エコノミ)，POWER (パワー)，MANUAL (マニユアル)の各パターンの選択により，ドライバーの好みによつて変速点およびロツク アツプ作動点を変化させることができるようにしました。
- ECONOMY (エコノミ)パターンは通常走行に適したパターンであり，POWER (パワー)パターンは山岳路など最大の動力性能が必要な時に適した（特殊使用）パターンです。
  また，MANUAL（マニユアル）パターンはDレンジにおける変速頻度を少なくしたパターンでスムースな市街地走行を可能としています。なお，シフト ポジシヨンが2レンジの場合は，ギヤは2速に固定され雪路等の滑りやすい路面で，2速発進による滑らかな発進が可能となりました。
- ECT－Sシステム異常時の自己診断機能（ダイアグノーシス）を持たせて診断作業のスピード アツプをはかり，サービス性を向上しました。さらに，フエイル セイフ機能の採用により，信頼性の向上をはかりました。



ECT－S制御系統図 B9527

無断複製禁止

▶構造と作動



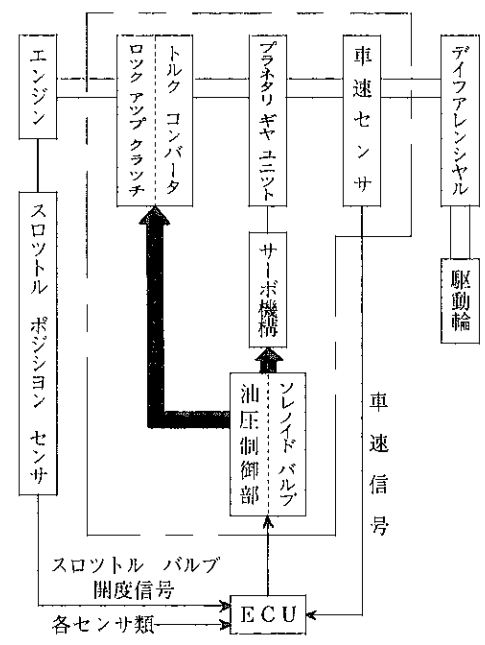
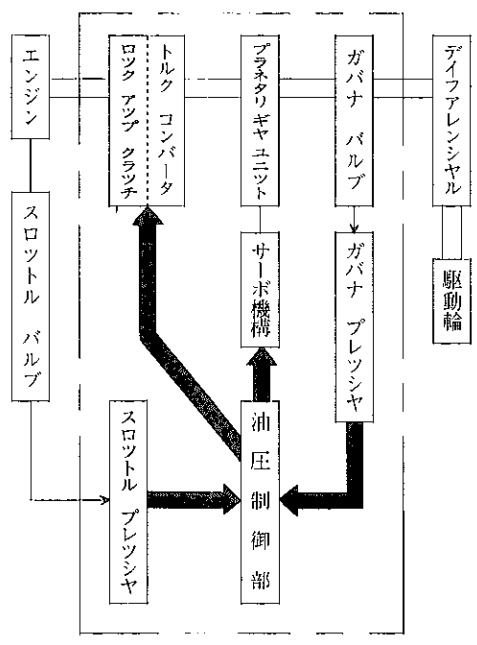
ＥＣＴ－Ｓ制御システム図　B9074

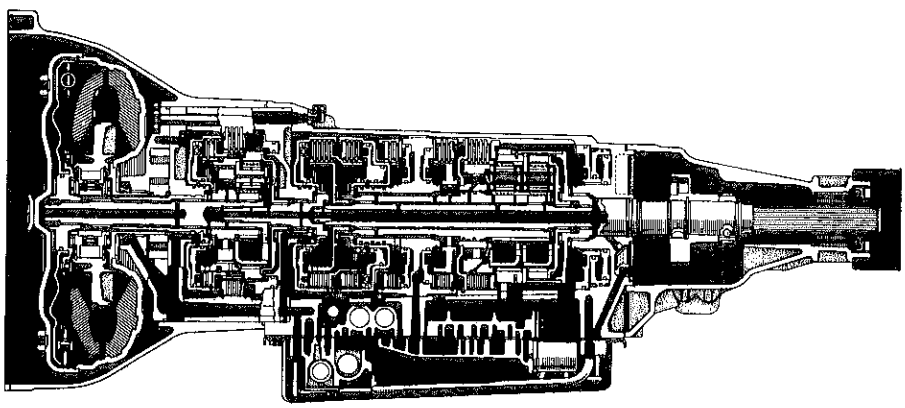
ＥＣＴ－Ｓと油圧制御方式の比較

Ｅ　Ｃ　Ｔ　－　Ｓ	油圧制御方式	機　　能
スロットル　ポジション　センサ	スロットル　バルブ	スロットル　バルブ開度を検出する。
車速センサ（オートマチック トランスミッション内蔵式）	ガバナ　バルブ	車速を検出する。
車　速　セ　ン　サ（コンビネーション　メータ内蔵式）		オートマチック　トランスミッション内蔵の車速センサに異常があつた場合の補助をする。
水　温　セ　ン　サ		エンジン冷却水温度を検出する。
Ｅ　Ｃ　Ｕ（エレクトロニック　コントロール　ユニット）５Ｍ－ＧＥＵ型エンジン用		水温センサからの信号を検知して，ECT－S用のＥＣＵに信号を送る。
ニュートラル　スタート　スイッチ		シフト　レバー位置を検出する。
ブレーキ　ランプ　スイッチ		ブレーキ　ペダルが踏まれたことを検出する。
パターン　セレクト　スイッチ		ECONOMY(エコノミ)，POWER(パワー)，MANUAL（マニュアル）を撰択し，変速パターンを変化させる。
トランスミッション　コントロール　スイッチ	←	オーバードライブをON↔OFFする。
Ｅ　Ｃ　Ｕ（エレクトロニック　コントロール　ユニット）Ｅ　Ｃ　Ｔ　－　Ｓ　用		各センサからの信号により，変速点およびロック　アップ作動の判断をして，各ソレノイド　バルブに信号を送る。

無断複製禁止

制御方式比較一覧

	E C T ― S	油 圧 制 御 回 路
車速	車速センサより車速を検知し，ECUに信号を送る。	ガバナ バルブで車速に比例した油圧を発生し，車速信号とする。
アクセル開度	スロットル ポジション センサによりアクセル開度を検知し，ECUに信号を送る。	スロットル バルブによりアクセル ペダル開度に応じた油圧を発生する。
変速・ロックアップ作動	車速・アクセル開度等の電気信号を検知し，ECUが1，2，3速，ODのどれにするか，ロック アップ作動をON－OFFするかを判断して各ソレノイド バルブに電気信号を送り，変速およびロック アップ作動を行なう。	車速・アクセル開度の油圧信号を各シフト バルブに作用させ，両方の油圧の大小によりシフト バルブを作動させて，1，2，3速，ODの変速およびロック アップ作動を行なう。
模式図		



A43DE型トランスミッション断面 Z7124

無断複製禁止

1 A43DL型とA43DE型の主要変更点

A43DL型との基本的な相違は下記のような点です。

(1)変速制御用に2個のソレノイドおよびロツク アツプ制御用に1個のソレノイドをバルブ ボデーに追加しました。

(2)車速検出用としてアウトプツト シヤフトにロータおよびエクステンシヨン ハウジングに車速センサを設定し，ガバナ バルブを廃止しました。

(3)マイクロ コンピユータ制御により，ガバナ モジユレータ バルブおよびデイテント レギユレータ バルブ等を廃止しました。

(4)スロツトル プランジヤ部にパワー アシスト機構を追加しました。

以上の変更とともにその他若干の変更点があります。

項目		主な相違点
補助変速機		•アウトプツト シヤフトの変更 •センタ サポートの変更 •ブレーキNO. 1 (B_1)のデイスク枚数を1枚から2枚に変更
油圧制御回路	新設	•ソレノイド バルブ3個追加 •アプライ チユーブ1本追加
	変更	•ロワー バルブ ボデー •リヤ アツパ バルブ ボデー •フロント アツパ バルブ ボデー •ストレーナ •スロツトル カム •スロツトル プランジヤ •ロツク アツプ コントロール バルブ •プライマリ スリーブ •カツト バツク バルブ •1－2，2－3，3－4，シフト バルブ •マニユアル バルブ •各セパレータおよびガスケツト •アプライ チユーブ •C_2アキーム ピストン •オイル ポンプ •ステータ シヤフト •オーバードライブ インプツト シヤフト
	廃止	•ガバナ バルブ •オーバードライブ ソレノイド •ガバナ モジユレータ バルブ •デイテント レギユレータ バルブ •リバース ブレーキ シークエンス バルブ •D－2ダウン タイミング バルブ
ハウジングおよびケース		•トランスミツシヨン ケース •エクステンシヨン ハウジング
その他		•車速センサおよびロータを新設 •ニユートラル スタート スイツチ •ワイヤ ツウ ソレノイドを新設

無断複製禁止

A43DE型とA43DL型の機能部品比較

	部位	項目	A43DE型	A43DL型
L.C. 機構	トルク コンバータ	ストール トルク比	1.75 (ロツク アツプ クラツチ付き)	←
OD 機構	オーバードライブ クラツチ(C_0)	デイスク枚数	1枚	←
	オーバードライブ ブレーキ(B_0)	デイスク枚数	3枚(サイズ アツプ)	←
	オーバードライブ ワンウエイ クラツチ(F_0)	スプラグ数	20	←
従来からの変速機構	フロント クラツチ(C_1)	デイスク枚数	4枚	←
	リヤ クラツチ(C_2)	デイスク枚数	3枚	←
	リヤ クラツチ ピストン	ピストン個数	1個	←
	ブレーキNo.1 (B_1)	デイスク枚数	2枚	1枚
	ブレーキNo.2 (B_2)	デイスク枚数	3枚	←
	ブレーキNo.3 (B_3)	デイスク枚数	5枚	←
	ワンウエイ クラツチ No.1 (F_1)	スプラグ数	18個	←
	ワンウエイ クラツチ No.2 (F_2)	スプラグ数	26個	←
	プラネタリ サン ギヤ(OD, Fr, Rr)	歯数	33	←
	プラネタリ ピニオン ギヤ(OD, Fr, Rr)	歯数	20	←
	プラネタリ リング ギヤ	歯数	73	←

2 各レンジにおける作用状態

シフト位置	ギヤ \ 作動要素	ソレノイド No.1	ソレノイド No.2	C_0	C_1	C_2 I.P	C_2 O.P	B_0	B_1	B_2	B_3 I.P	B_3 O.P	F_0	F_1	F_2	ギヤ比
P	Park	×	×	○												—
R	Rev	×	×	○		○	○				○	○	○			2.212
N	Neu	×	×	○												—
D	1st	○	×	○	○								○		◎	2.452
	2nd	○	○	○	○					○			○	◎		1.452
	3rb	×	○	○	○		○			○			○			1.000
	OD	×	×		○		○	○		○						0.688
2	1st	○	×	○	○								○		◎	2.452
	2nd	○	○	○	○				○	○			○	◎		1.452
	3rd※1	×	○	○	○		○			○			○			1.000
L	1st	○	×	○	○						○	○	○		◎	2.452
	2nb※2	○	○	○	○				○	○			○	◎		1.452

○：作用状態　　◎：駆動時のみ作用

O.P：アウタ ピストン　　I.P：インナ ピストン　　OD：オーバードライブ

※1：2レンジの3rdはオーバーラン防止のため，約120km/hで変速する。

※2：Lレンジの2ndはアツプ シフトは行なわず，ダウン シフト時のみ作動する。

無断複製禁止

3 油圧制御回路

〔1〕機能

油圧制御回路は従来と基本的には同じですが，ロツク　アツプ作動用に1個と変速用に2個のソレノイド　バルブが組み込まれており，ＥＣＵ信号により，ソレノイド　バルブをＯＮ－ＯＦＦさせ変速およびロツク　アツプ作動を行ないます。

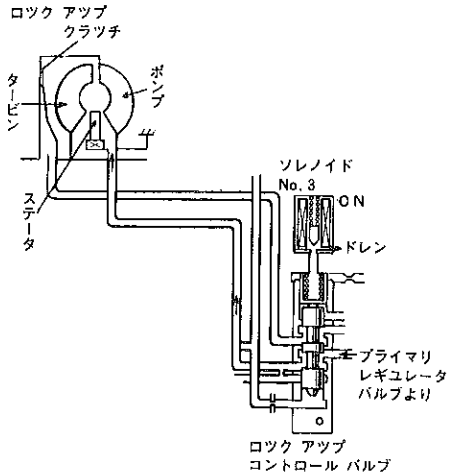
スロツトル　バルブにパワー　アシスト機構を設けアクセル踏力の軽減をはかりました。

(2)ロツク　アツプ機構の作動

①ロツク　アツプ　クラツチ作動時

ＥＣＵの信号によりソレノイド　バルブNO.3がＯＮするとドレン回路が開き，ロツク　アツプ　コントロール　バルブが上方へ動きます。

そうすると，コンバータへのオイルの流れは右図のようになり，ロツク　アツプ　クラツチが作動します。



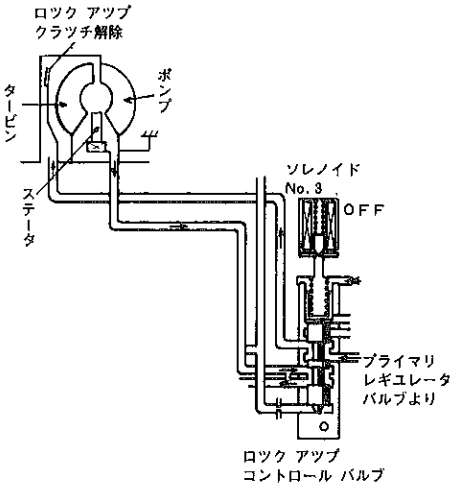
ロツク　アツプ　クラツチ作動時の油圧回路Ｂ9466

②ロツク　アツプ　クラツチ解除時

ＥＣＵの信号によりソレノイド　バルブNO.3がOFFするとドレン回路が閉じ，ロツク　アツプ　コントロール　バルブは下方へ動かされます。

そうするとコンバータへのオイルの流れは右図のようになりロツク　アツプは解除されます。

なお，トルク　コンバータの作動はＡ43ＤＬ型と同じです。



ロツク　アツプ　クラツチ解除時の油圧回路Ｂ9467

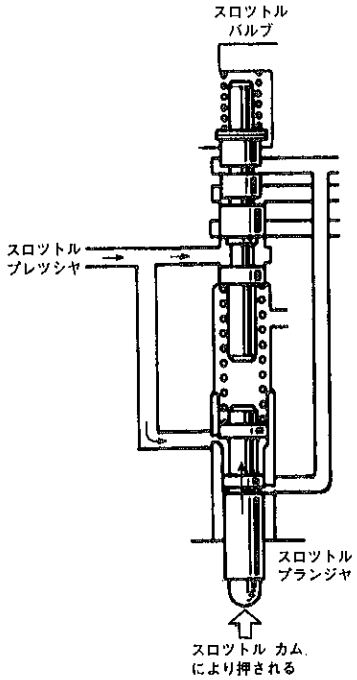
無断複製禁止

(3)パワー　アシスト機構の作動

エンジンのスロツトル　バルブが開くと，スロツトル　プランジヤがスロツトル　カムにより右図のように押されます。

スロツトル　プランジヤにスロツトル　プレツシヤによる上昇力が作用しスロツトル　カムによる押し上げ力を助けます。

このような作動によつて，アクセル踏力の軽減をはかつております。



パワー　アシスト機構の作動　　B9468

4 ECT－S　コンピユータ

〔1〕 機能

ECT－S　コンピユータはマイクロ　コンピユータを使用し，各センサからの信号により変速およびロツク　アツプ　クラツチ作動制御を行なう他に，ダイアグノーシス（自己診断）とフエイル　セイフ機能を備えています。

〔2〕 作動

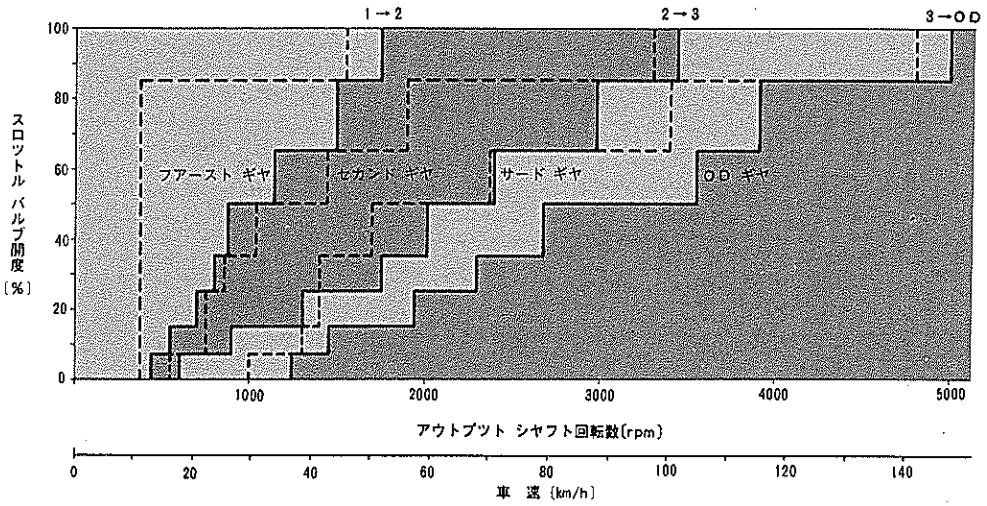
(1)変速およびロツク　アツプ制御

シフト　ポジシヨンとパターン　セレクト　スイツチ位置で，マイクロ　コンピユータに記憶された変速およびロツク　アツプの各々のパターンが決まります。この決められたパターンに基づき，スロツトル開度と車速に応じて変速およびロツク　アツプを行ないます。

①ロツク　アツプ時の変速シヨツク制御

変速時はロツク　アツプ　クラツチを一時的に解放し，変速特性を向上しています。このときの変速とロツク　アツプ　クラツチのON－OFFのタイミングをマイクロ　コンピユータでコントロールします。

無断複製禁止



変速線図例 B9533

(2)自動変速点

エンジン：5M−GEU

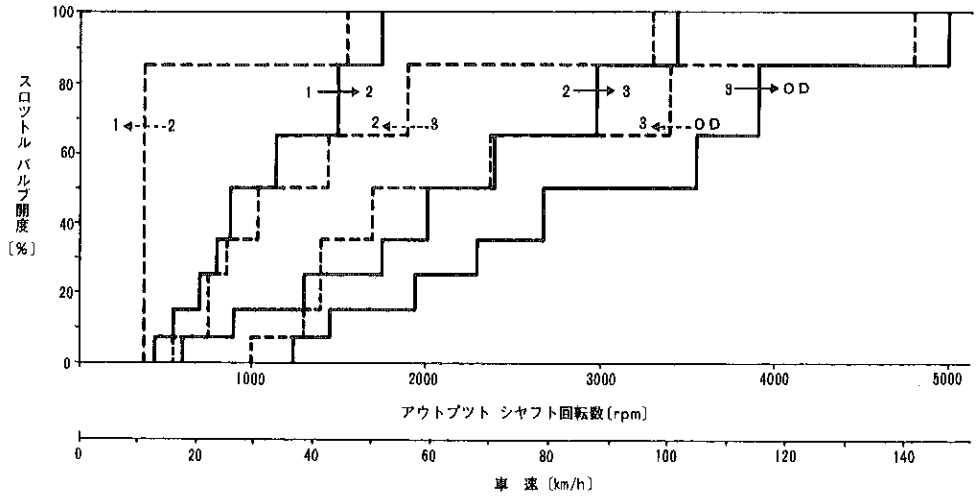
デ フ 比：3.909

レンジ / パターン	スロットル開度全開時（全閉時）の変速点〔km/h〕							
	1→2	2→3	3→OD	*3→OD	*OD→3	OD→3	3→2	2→1
D エコノミ	48～54	96～106	140～151	34～39	27～31	134～145	92～101	43～48
D マニュアル	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑
D パワー	58～65	109～119	157～169	38～43	↑	151～163	105～114	43～48.5
2 エコノミ	48～54	116～127	—	—	—	—	106～115	43～48
2 パワー	↑	↑	—	—	—	—	↑	↑
2 マニュアル	—	↑	—	—	—	—	↑	—
L エコノミ	—	—	—	—	—	—	—	52～58
L パワー	—	—	—	—	—	—	—	↑
L マニュアル	—	—	—	—	—	—	—	↑

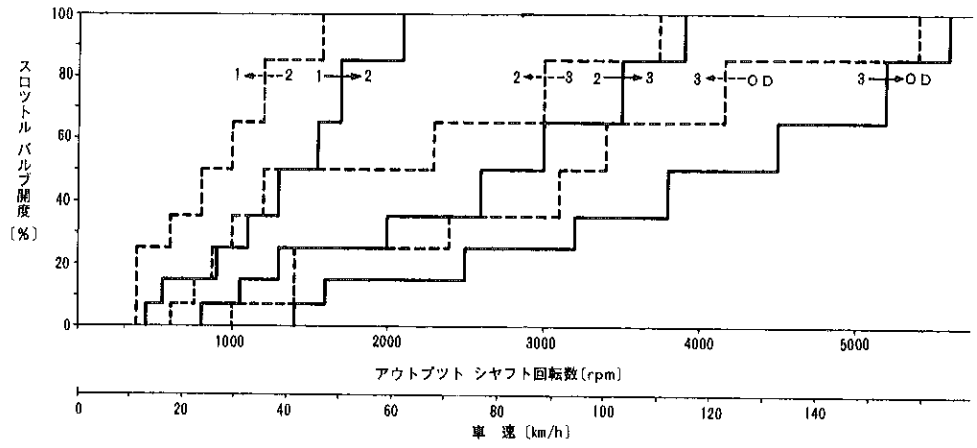
*全閉時

無断複製禁止

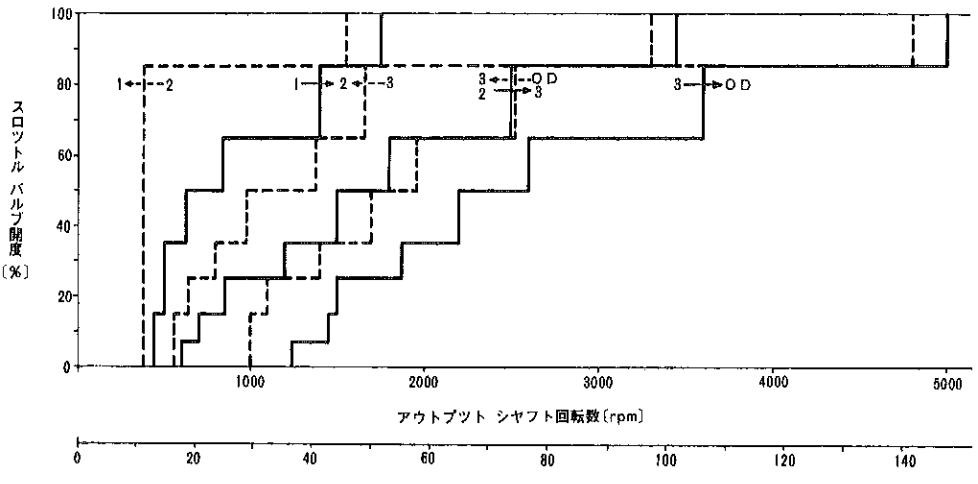
(3)変速線図



Dレンジ ECONOMY シフト パターン B9533

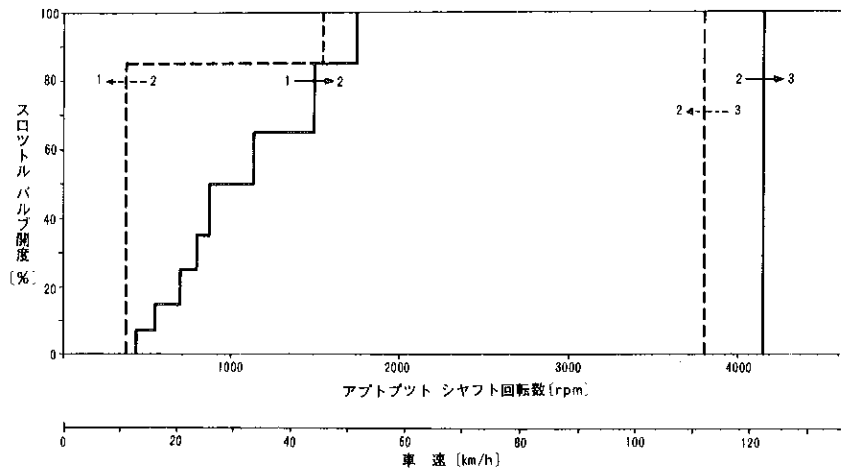


Dレンジ POWER シフト パターン B9534

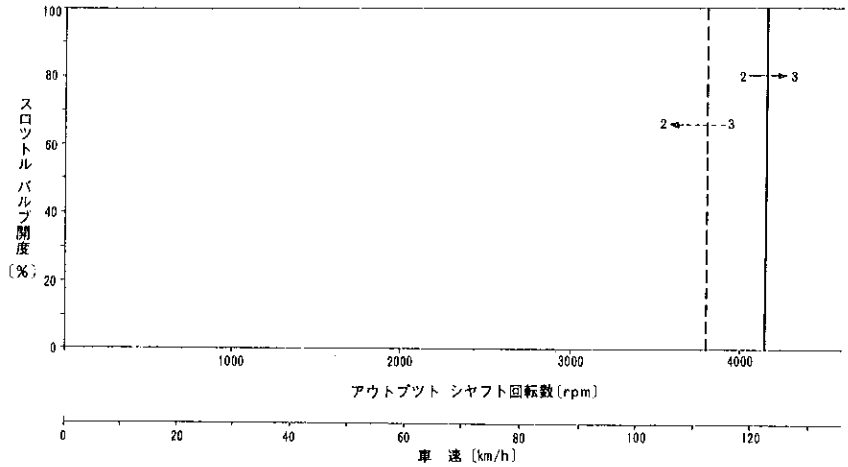


Dレンジ MANUAL シフト パターン B9535

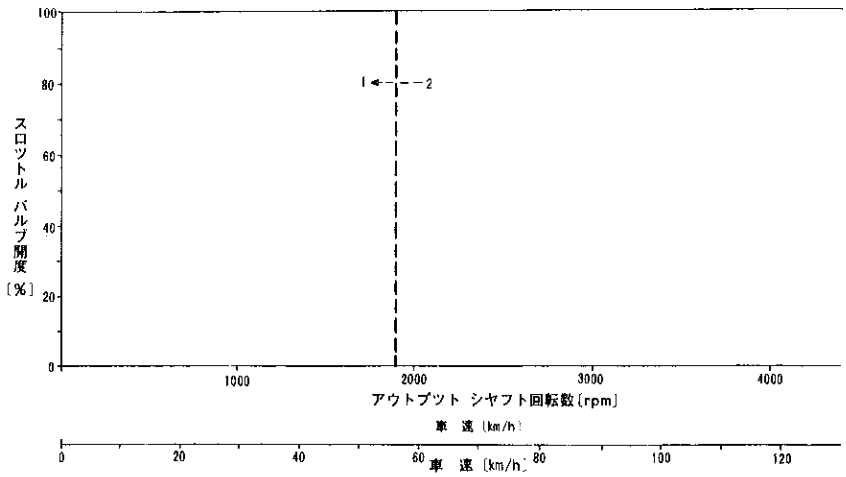
無断複製禁止



2レンジ ECONOMY, POWER シフト パターン B9536



2レンジ MANUAL シフト パターン B9537



Lレンジ シフト パターン B9538

無断複製禁止

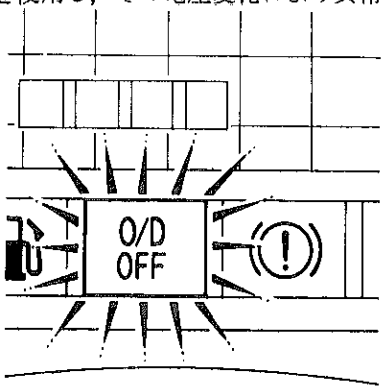
(4)ダイアグノーシス（自己診断機能）

エンジン　ダイアグノーシスと同様，ＥＣＴ－Ｓの信号系統に異常が起こつた場合にＥＣＵが異常を知らせるシステムです。

ＥＣＴ－Ｓのダイアグノーシスはサーキツト　テスタを使用し，その電圧変化により異常項目を判定します。

①ダイアグノーシス　ランプ表示

ソレノイドおよび車速センサの故障時に，『O/D　OFF』インジケータ　ランプを点滅させ運転者に知らせます。（ただし，ODスイツチON時）



『O/D　OFF』インジケータ　ランプ B9680

インジケータ　ランプ表示

異常項目	条件	インジケータ ランプ
ソレノイド	停車時，走行時*	点滅
車速センサ	走行時*	点滅
	停車時	消灯

*10km/h以上

点滅開始条件

項目	条件
車速センサ	A/T内蔵およびコンビネーション　メータ内蔵車速センサのいずれかが，累計500回フエイル判定後なおフエイル継続中
ソレノイド	連続８回フエイル検出後なおフエイル継続中

②ＤＧ端子による出力

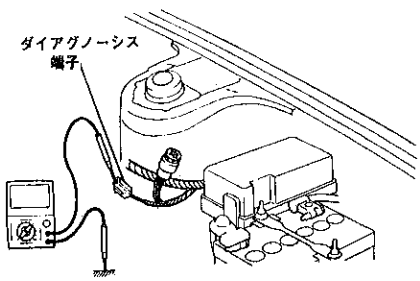
エンジン　ルーム内のＤＧ端子出力を変化させ異常項目を知らせます。

ＤＧ端子出力

条件 1	条件 2	条件 3	出力電圧
停車時	車速センサ故障	—	トラブル　コード出力
	車速センサ正常	ソレノイド故障	↑
		ソレノイド正常	チエツク出力
走行時*	—	—	↑

*10km/h以上

表示はサーキツト　テスタをＤＧ端子に接続し，イグニツシヨン　スイツチＯＮの状態で表示します。

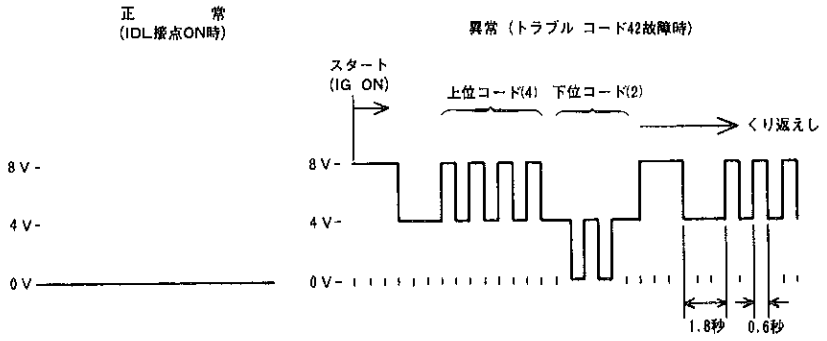


ダイアグノーシス表示方法　B9539

無断複製禁止

③トラブル　コード表示（停車時，故障個所がある場合に表示）

サーキツト　テスタの電圧を下図の様に０Ｖ↔４Ｖ↔８Ｖの間で変化させて表示します。



トラブルコード表示例　B 9546

診　断　内　容

コード番号	診　断　項　目	電　圧　波　形	内　容
42	車速センサ系統（コンビネーション メータ内蔵）		メータ内蔵車速センサおよびワイヤ　ハーネスの断線，ショート
61	車速センサ系統（Ａ／Ｔ内蔵）		Ｔ/Ｍ内蔵車速センサおよびワイヤ　ハーネスの断線，ショート
62	ソレノイドNO.１系統		ソレノイドNO.１およびワイヤ　ハーネスの断線，ショート
63	ソレノイドNO.２系統		ソレノイドNO.２およびワイヤ　ハーネスの断線，ショート
64	ソレノイドNO.３系統		ソレノイドNO.３およびワイヤ　ハーネスの断線，ショート

B 7067

●故障個所が２つ以上ある場合はコード番号が小さい方から順にすべてを表示します。

●コード番号は一旦異常があると記憶され，バツテリ電源で記憶しているためイグニツシヨン　スイツチをＯＦＦにしてもコード番号は記憶されています。

④チエツク出力（故障個所なしの場合に表示）

診　断　内　容

チエツク項目	条　件	電　圧
スロツトル　センサ	•停　車　時（10km/h以下） •車速センサ，ソレノイド正常（トラブル　コード表示なし）	スロツトル　バルブ開度を除々に全閉から全開にした時０～８Ｖを示す。
ギ　ヤ　位　置（ソレノイド出力）	•走　行　時（10km/h以上）	ギヤ位置とロツク　アツプにより電圧が変化する。

スロツトル バルブ開度 / 電圧〔V〕

スロツトル バルブ開度	θi	θ_0	θ_1	θ_2	θ_3	θ_4	θ_5	θ_6	θ_7
電圧〔V〕	0	1	2	3	4	5	6	7	8

ギヤ位置とロツク　アツプ作動 / 電　圧〔V〕

ギ　ヤ　位　置	1 st	2 nd		3 rd		O/D	
ロツク　アツプ作動	×	×	○	×	○	×	○
電　圧〔V〕	0	2	3	4	5	6	7

無断複製禁止

(5)フエイル　セイフ機能

フエイル　セイフ機能は，各ソレノイドおよび車速センサの異常時に運転性をなるべく損なわないようにしているものです。

①車速センサ

車速センサを2系統設け信号を検知しているので，1系統異常時にも通常走行ができます。

②ソレノイドNO. 3（ロツク　アツプ制御用）

ソレノイドがシヨートした場合には，コンピユータは通電を停止します。

③ソレノイドNO. 1，NO. 2（変速制御用）

ソレノイド系統で片方がオープンまたはシヨートした場合，コンピユータはもう片方のソレノイドの通電をＯＮまたはＯＦＦさせて，下表のように適当なギヤ位置にします。

また，シヨートの場合は，コンピユータはそのソレノイドの通電を停止します。

そして，両方のソレノイドが異常な場合には機械的な油圧回路のみになるので下表のようなマニユアル　シフトになります。

ソレノイド（変速制御用）フエイル　セイフ

状態 / ソレノイドおよびギヤ位置 / シフト位置	正常時			ソレノイドNo. 1異常時			ソレノイドNo. 2異常時			ソレノイド No. 1，No. 2異常時		
	No. 1	No. 2	ギヤ位置	No. 1	No. 2	ギヤ位置	No. 1	No. 2	ギヤ位置	No. 1	No. 2	ギヤ位置
D	○	×	1 st	／	×→○	3 rd	○	／	1 st	／	／	O D
	○	○	2 nd	／	○	3 rd	○→×	／	O D	／	／	O D
	×	○	3 rd	／	○	3 rd	×	／	O D	／	／	O D
	×	×	O D	／	×	O D	×	／	O D	／	／	O D
2	○	×	1 st	／	×→○	3 rd	○	／	1 st	／	／	3 rd
	○	○	2 nd	／	○	3 rd	○→×	／	3 rd	／	／	3 rd
	×	○	3 rd	／	○	3 rd	×	／	3 rd	／	／	3 rd
L	○	×	1 st	／	×	1 st	○	／	1 st	／	／	1 st
	○	○	2 nd	／	○	2 nd	○	／	1 st	／	／	1 st

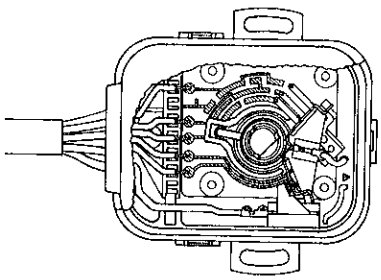
○：通電状態　×：非通電状態　／：故障状態

無断複製禁止

5 スロットル ポジション センサ

(1)機能

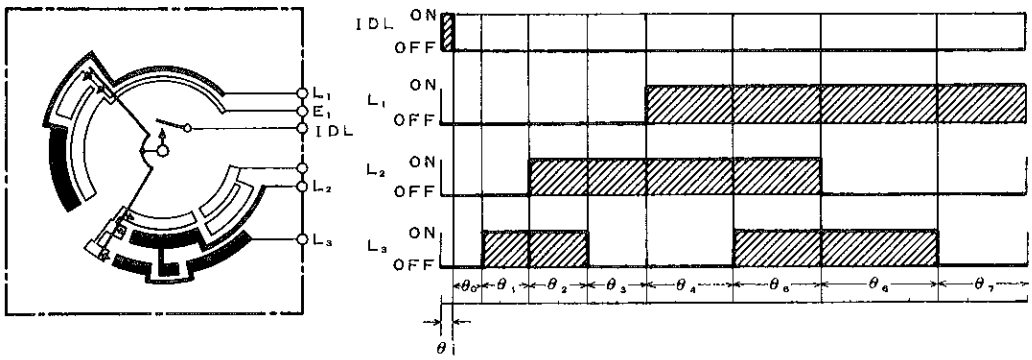
スロットル ポジション センサは，エンジンのスロットル ボデーに取り付けられており，スロットル バルブ開度によりアイドル接点および8段階の信号をECT－S コンピュータに送ります。



スロットル ポジション センサ　B9164

(2)作動

スロットル バルブが開いていくと，スロットル ポジション センサの接点は順に移動して，L_1，L_2，L_3端子とE_1端子が導通してONになり，このONになつた各端子の位置によりスロットル バルブ開度を検出します。



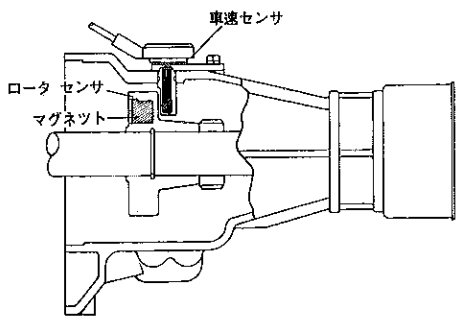
スロットル ポジション センサ模式および特性図　B9075

6 車速センサ（オートマチツク トランスミツシヨン内蔵）

(1)機能

アウトプツト シヤフトに取り付けられているロータ センサのマグネツトにより，車速センサのリード スイツチがON－OFFし，アウトプツト シヤフト1回転に1パルス信号を発生します。

通常はこの車速センサからの信号を使用します。



車速センサ（A／T内蔵）　B9469

無断複製禁止

7 車速センサ（コンビネーシヨン　メータ内蔵）

コンビネーシヨン　メータ内にあり，オートマチツク　トランスミツシヨン内蔵の車速センサに異常があつた場合に，この信号を検出します。

スピードメータ　ケーブル1回転に4パルス信号を発生します。

8 水温センサ

5M－GEUエンジン制御用のものを使用し，エンジン冷却水温70℃以下では，ODシフトおよびロツク　アツプ作動を停止し，運転性およびエンジン暖機の促進をはかりました。

この信号は5M－GEUエンジン　コントロール　コンピユータよりECT－SのECUに入り，制御しています。

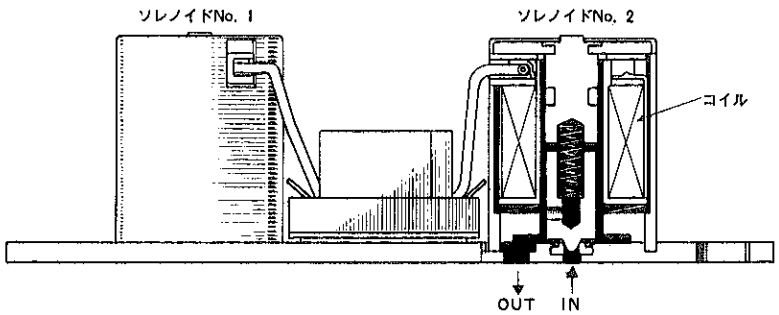
9 ストツプ　ランプ　スイツチ

ストツプ　ランプ　スイツチがONになるとロツク　アツプ作動を解除します。

10 ソレノイド

(1)ソレノイドNO. 1，NO. 2（変速制御用）

バルブ　ボデーに取り付けられており，コンピユータからの信号によりON－OFFし，各シフト　バルブを作動させ変速制御を行ないます。（P，R，Nは油圧回路のみで制御されるので，ソレノイドは無関係です。）



ソレノイド断面図　　B9470

ソレノイド作動状態

ギヤ位置 / ソレノイド	1st	2nd	3rd	OD
NO. 1	○	○	×	×
NO. 2	×	○	○	×

（注）○：ON状態（通電）
×：OFF状態（非通電）

ソレノイド仕様

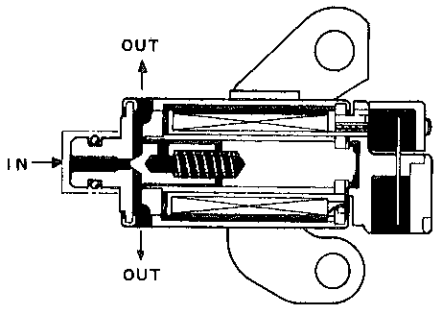
定格電圧	12V
コイル抵抗値	13±2Ω
通電時出力圧	0.5kg／cm²以下（ライン　プレツシヤ10kg／cm²時）
非通電時出力圧	5.5kg／cm²以下（ライン　プレツシヤ6kg／cm²時）

無断複製禁止

(2)ソレノイドNO. 3 (ロツク アツプ制御用)

バルブ ボデーに取り付けられており，コンピユータからの信号によりロツク アツプ クラツチを作動させます。(ON時にロツク アツプ作動)

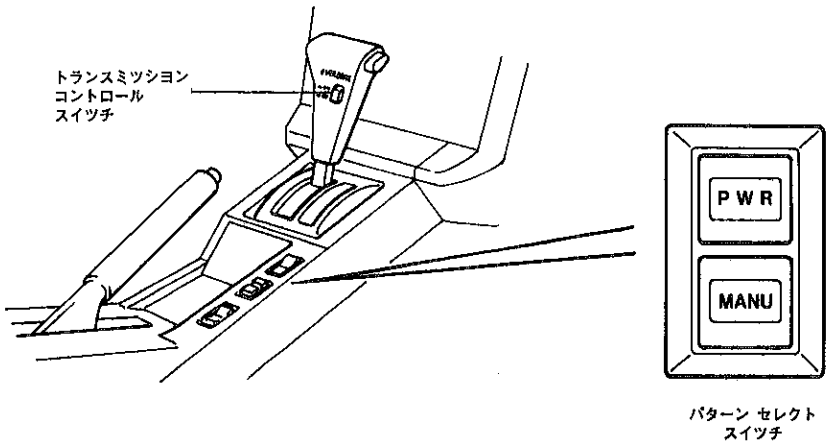
なお，仕様はソレノイドNO. 1，NO. 2と同じです。



ソレノイド断面図 B9471

11 操作スイツチ

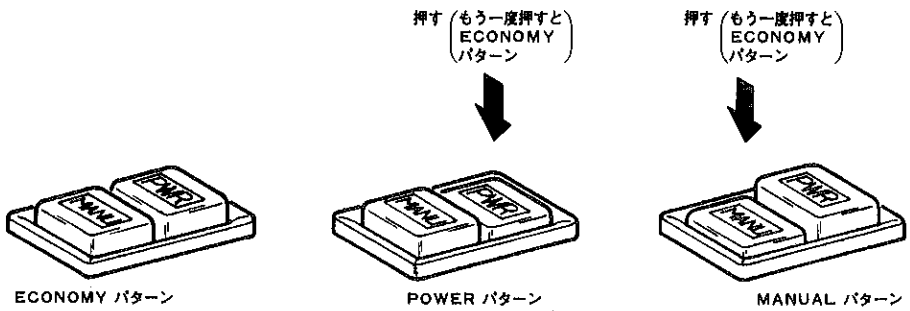
操作スイツチは，コンソール ボツクス上にパターン セレクト スイツチ，シフト レバーにトランスミツシヨン コントロール スイツチ(ODスイツチ)がそれぞれ取り付いています。



操作スイツチ B9076

(1)パターン セレクト スイツチ

パターン セレクト スイツチは，プツシユ ボタンの操作によりECONOMY，POWER，MANUALの各パターンを選ぶことができます。



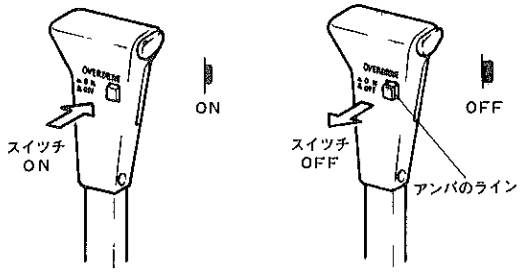
パターン セレクト スイツチ B9077

無断複製禁止

(2)トランスミツシヨン コントロール スイツチ（ODスイツチ）

トランスミツシヨン コントロール スイツチはプツシユ ボタン式で，シフト レバーに直付けされています。

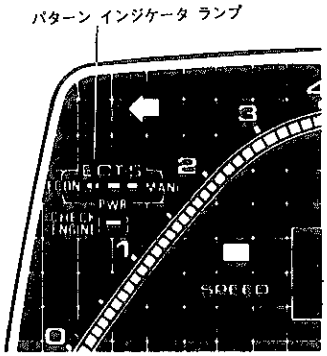
スイツチを押し込むとONとなつてOD作動条件時ODにアツプ シフトされ，もう一度スイツチを押すとOFFとなり，ODへのアツプ シフトはされません。



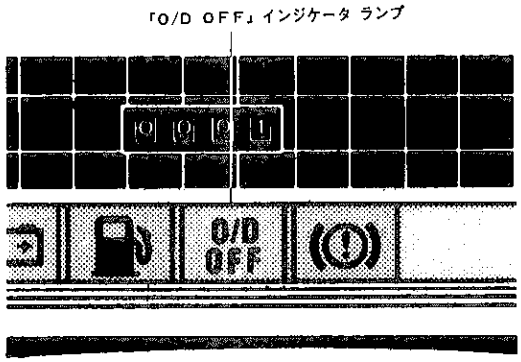
トランスミツシヨン コントロール スイツチ B9078

(3)パターン インジケータ

パターン セレクト スイツチおよびトランスミツシヨン コントロール スイツチと連動し，選ばれた走行パターンおよびトランスミツシヨン コントロール スイツチのOFFをコンビネーシヨン内のインジケータ ランプに表示し運転者に知らせます。



パターン インジケータ ランプ B9021



『O/D OFF』インジケータ ランプ B9022

(4)各走行パターンの特徴

①ECONOMY（エコノミ）パターン

燃費と動力性能のバランスのとれた経済走行パターンで，通常走行に使用します。

②POWER（パワー）パターン

動力性能を重視したパターンで，パワフルな運転や山間地での運転にのみ使用します。

③MANUAL（マニユアル）パターン

変速頻度を少なくしたパターンで，加減速の多い市街地で使用するとスムースな走行が可能です。また，2レンジでは，2速に固定しており雪道などすべりやすい路面での発進がスムースです。

無断複製禁止

パターン / シフト ポジシヨン		ECONOMY	POWER	MANUAL
Dレンジ	ODスイッチ　ON	1速↔[2速]↔[3速]↔[OD]		1速↔2速↔[3速]↔[OD]
	ODスイッチ　OFF	1速↔[2速]↔[3速]		1速↔2速↔[3速]
2　レ　ン　ジ		1速↔2速↔(3速)		2速↔(3速)
L　レ　ン　ジ		1速←〔2速〕		

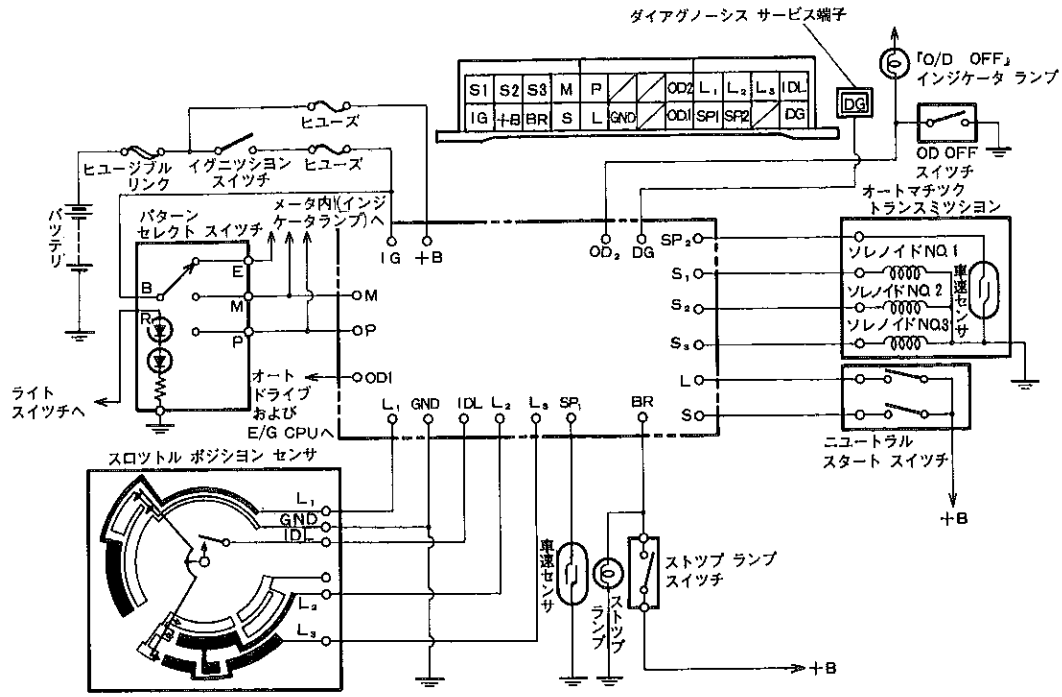
(注)　□：ロツク アツプ作動
　　( )：オーバーラン防止のため約120km/hで変速する
　　〔 〕：ダウン シフトのみ

12 ニユートラル スタート スイツチ

シフト　レバー位置の2，Lレンジを検知します。

Dレンジは，2およびLレンジの信号がないときにコンピユータがDレンジと判断します。

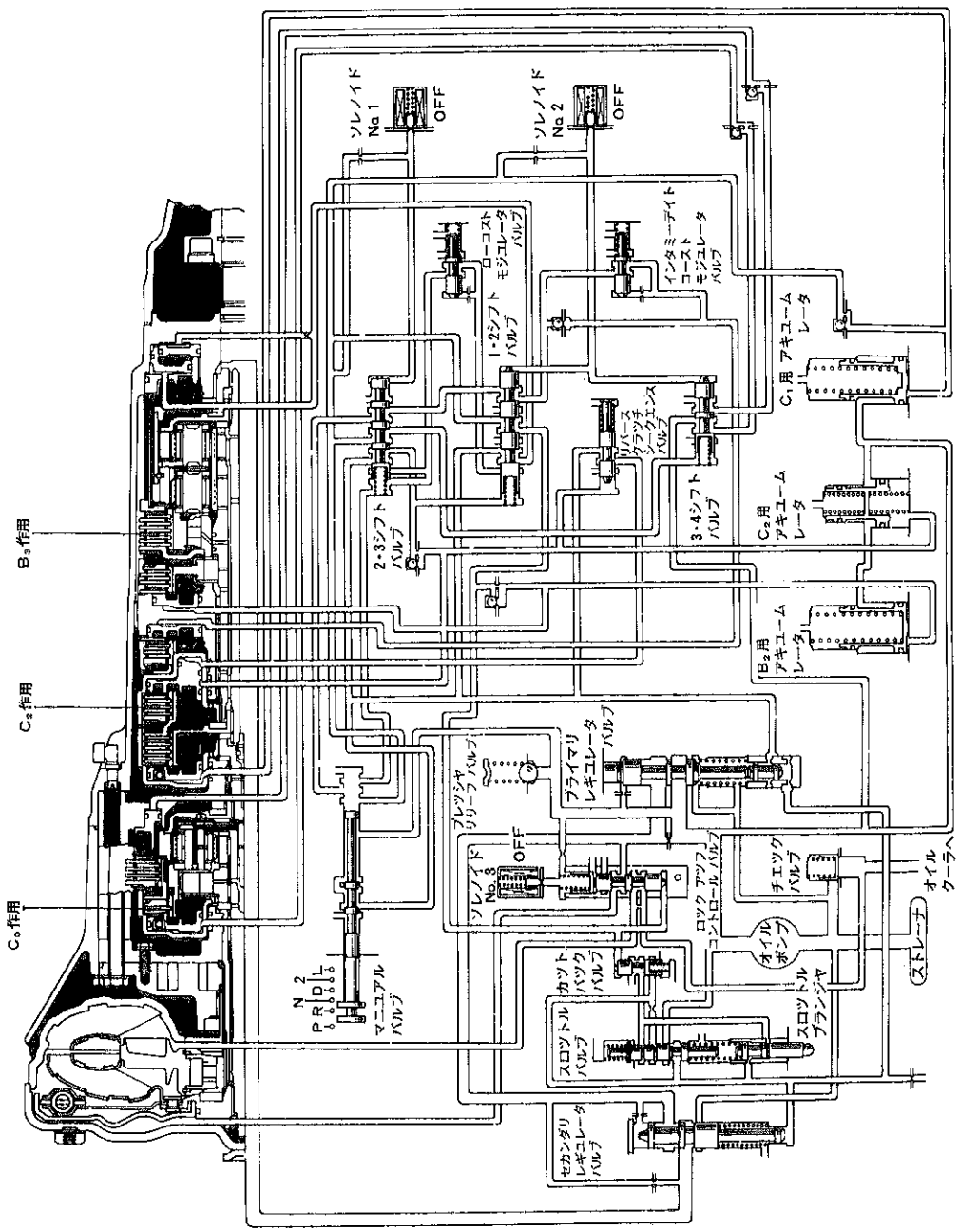
13 電気回路



電　気　回　路　図　　B9545

無断複製禁止

14 油圧回路



無断複製禁止

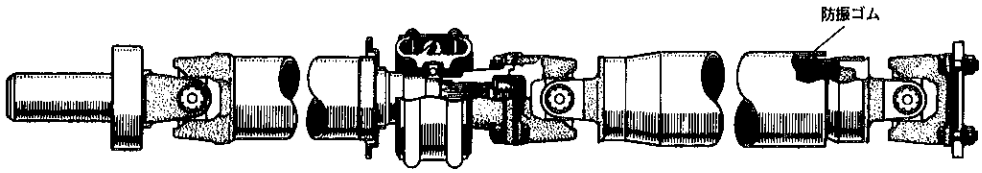
7．A40D，A42DL型オートマチツク トランスミツシヨン

●オーバードライブ電気回路を，オーバードライブ リレーの変更にともないA44D型オートマチツク トランスミツシヨンと同じ回路としました。(P 4－9 参照)

8．プロペラ シヤフト

●AA63系GT，GT－R仕様車に下記の仕様で，構造，作動は従来のものと同じプロペラ シヤフトを採用しました。

●その他の車両は，仕様，構造，作動とも従来のものと同じです。



3ジヨイント防振タイプ プロペラ シヤフト B4633

プロペラ シヤフト仕様

車両型式	トランスミツシヨン型式	第1〔mm〕			第2〔mm〕			ジヨイント形式	タイプ
		長さ	外径	内径	長さ	外径	内径		
AA63	T50	533.5	65	61.8	672	75	71.8	シエル型	防振

9．デイフアレンシヤル

●GA61系1G－GEUエンジン搭載車のデイフアレンシヤル減速比を4.300から4.556に変更し，動力性能の向上をはかりました。

●AA63系4A－GEUエンジン搭載車は，7.5インチ独立懸架用デイフアレンシヤルとしました。

●その他の車両は，仕様，構造，作動とも従来のものと同じです。

デイフアレンシヤル仕様

エンジン型式	4A－GEU	1G－GEU
トランスミツシヨン	T50	W55
リング ギヤ サイズ〔インチ〕	7.5	←
減速比	4.556	←
ドライブ ギヤ歯数	9	←
リング ギヤ歯数	41	←

無断複製禁止

4.2 サスペンシヨン

■概　要

サスペンシヨン型式は，従来同様フロントにマツク　フアーソン　ストラツト式を，リヤにラテラル　ロツド付き4リンク式またはセミ　トレーリング　アーム式を踏襲していますが，一部仕様を変更し，各車型への最適々合をはかりました。

今回，型式追加されたＳＡ60系ＳＸ仕様車およびＡＡ63系は，下記のサスペンシヨン型式を採用しました。

サスペンシヨン型式

		SA60	AA63	TA63	GA61	MA63	MA61
フロント	マツク　フアーソン　ストラツト式	●	●	●	●	●	●
リヤ	ラテラル　ロツド付き4リンク式	●					
	セミ　トレーリング　アーム式		●	●	●	●	●

サスペンシヨン仕様

項目 ＼ 車両型式 ＼ グレード				SA60			AA63	TA63	GA61	MA61,63
				SV	ST	SX	全グレード	全グレード	全グレード	全グレード
フロント	コイルスプリング	自由長〔mm〕	右	418	←	424	379	396〔402〕	349.5	354
			左	412	←	418	374	391〔396〕	345	349.5
		コイル中心径〔mm〕		150	←	←	←	←	158	←
		ばね定数〔kg/mm〕		1.65	←	←	1.8	←	2.2	←
		識別色	右	青×2,桃	←	青×2,橙	赤×2,白	赤×2,緑〔赤×2,桃〕	クリーム巾30mm	クリーム巾30mm×2
			左	青×2,緑	←	青×2,桃	赤×2,紫	赤×2,青〔赤×2,緑〕	白，橙	クリーム巾30mm
	ショックアブソーバ	種類		ツインタイプ	←	←	←	←	低圧ガスタイプ	←
		減衰力 0.3m/sec〔kg〕	伸	63	←	←	92	←	96	←
			縮	30	←	←	31	←	31	←
	スタビライザ	径〔mm〕		21	←	22	22〔24〕	←	25	←
		識別色		桃	←	橙	橙〔緑〕	橙〔緑〕	青	←
リヤ	コイルスプリング	自由長〔mm〕		348(356)	←	←	367.5	362	351.5	←
		コイル中心径〔mm〕		120	←	←	131	←	←	←
		ばね定数〔kg/mm〕		1.9	←	←	2.85	←	3.4	←
		識別色		緑，桃(桃，紫)	←	←	黄×2,紫	黄×2,緑	緑×2,橙	←
	ショックアブソーバ	種類		ツインタイプ	←	←	ドカルボンタイプ	←	←	←
		減衰力 0.3m/sec〔kg〕	伸	65	←	←	80	←	←	←
			縮	40	←	←	35	←	←	←
	スタビライザ	径〔mm〕		14	←	15	14	15{14}	15	←
		識別色		赤	←	黄	灰	橙〔灰〕	橙	←

( )：リフトバツクのみ　〔 〕：PS付き車　{ }：ＬＳＤ付き車

無断複製禁止

■特　長

乗り心地，操縦安定性の向上

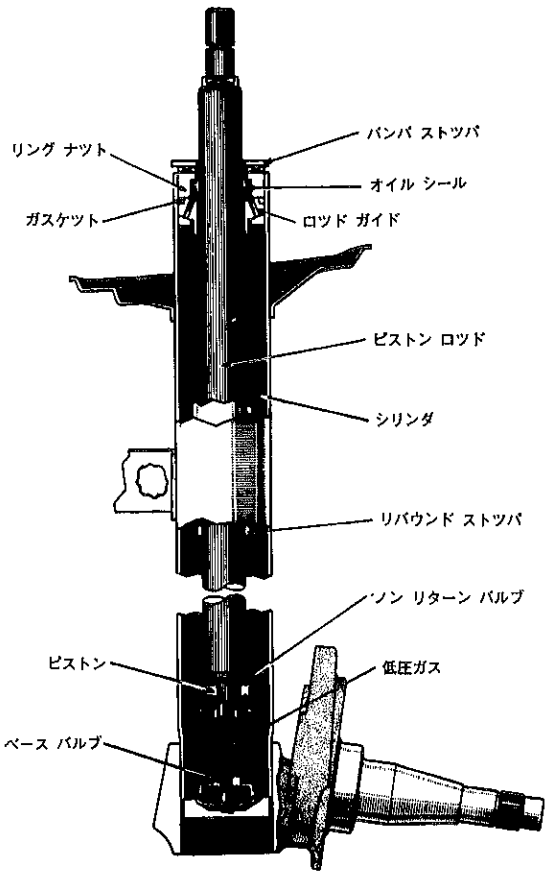
1．低圧ガス封入式フロント　シヨツク　アブソーバの採用（ダブルエツクス系）……4 —31

■機構説明

1．低圧ガス封入式フロント　シヨツク　アブソーバ

●ダブルエツクス系のフロント　サスペンシヨンに低圧ガス封入式シヨツク　アブソーバを採用し，乗り心地，操縦安定性の向上をさらに追求しました。

●低圧ガス封入式シヨツク　アブソーバには減衰力特性が安定しているという特長があります。



フロント　シヨツク　アブソーバ断面　B0335

●なお，構造，作動については下記項目を除き，従来のものと変更ありません。

①低圧ガス封入に対応するため，各オイル　シール類のシール性を向上させました。

②減衰特性を安定させるため，ベース　バルブ，ノン　リターン　バルブなどのバルブ特性の見直しをはかりました。

無断複製禁止

4.3 ステアリング

■概　要

1．ＡＡ63系ＧＴ仕様車に，ラツク　アンド　ピニオン式（Ｒ＆Ｐ）ステアリングを採用しました。また，エンジン回転数感応型ラツク　アンド　ピニオン　パワー　ステアリングをＡＡ63系ＧＴ－Ｒ仕様車に標準，ＡＡ63系ＧＴ仕様車にオプシヨン設定しました。

2．ＴＡ63系ＧＴ－ＴＲ仕様車に，エンジン回転数感応型ラツク　アンド　ピニオン　パワー　ステアリングを標準設定しました。

3．ＩＳ－Ｕエンジン搭載車のパワー　ステアリング装着車用アイドル　アツプ装置を変更しました。

4．ステアリング　ホイールはＡＡ63系（ＧＴ，ＧＴ－Ｒ）に革巻き(合皮)製の３本スポーク　タイプを採用，ＳＶ，ＳＴ，ＳＸ仕様車を新意匠の２本スポーク　タイプに変更しました。

5．その他は，仕様，構造，作動とも従来のものと変更ありません。

ステアリング仕様

項目 / 車両型式	ギヤ比*	コラプシブルコラム	チルト機構	パワーステアリング	ステアリングホイール
ＳＡ60（ＳＶ）	19.9	標準	—	—	２本スポーク ウレタンＣ
ＳＡ60（ＳＴ）	19.9(17.4)	↑	—	—	↑
ＳＡ60（ＳＸ）	17.4	↑	標準	標準	↑
ＡＡ63（ＧＴ）	19.9(17.4)	↑	↑	オプシヨン	革巻き ３本スポーク
ＡＡ63(ＧＴ－Ｒ)	17.4	↑	↑	標準	↑
ＴＡ63(ＧＴ－Ｔ)	21.4(17.4)	↑	↑	オプシヨン	↑
ＴＡ63(ＧＴ－ＴＲ)	17.4	↑	↑	標準	↑
ＧＡ61（Ｓ）	18.1	↑	↑	↑	２本スポーク ウレタンＢ
ＧＡ61（Ｇ）	↑	↑	↑	↑	↑
ＧＡ61（ＧＴ）	↑	↑	↑	↑	↑
ＭＡ63（Ｓ）	↑	↑	↑	↑	↑
ＭＡ63（Ｇ）	↑	↑	↑	↑	↑
ＭＡ61（ＧＴ）	↑	↑	↑	↑	↑

＊ラツク　＆　ピニオンのギヤ比はニユートラル付近のトータル　ギヤ比
（　）はＰＳ装着車

■特　長

操作性の向上

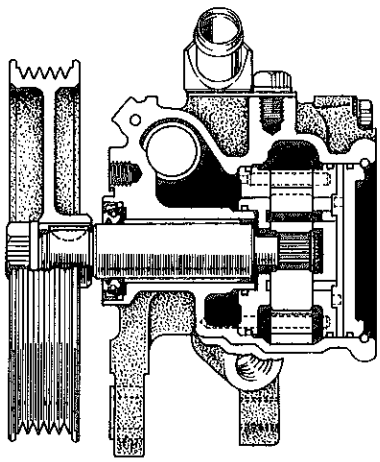
1．ステアリング　ホイールの意匠変更…… 4－34

無断複製禁止

■機構説明

1．ラツク　&　ピニオン　パワー　ステアリング

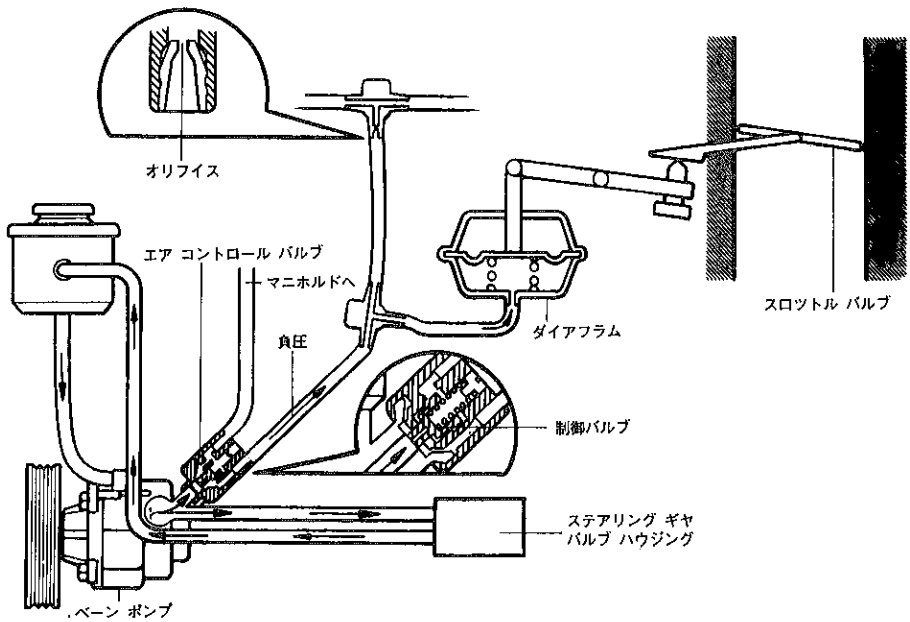
- ＳＡ60系ＳＸ，ＡＡ63系ＧＴ－Ｒ，ＴＡ63系ＧＴ－ＴＲ仕様車およびダブル　エツクス系に標準設定しました。
- ＡＡ63系には，小型のベーン　ポンプ（豊田工機製）を採用しました。
  構造，作動については従来のベーン　タイプと同じです。
  なお，ステアリング　ギヤは従来と同様スプール　バルブ　タイプ（トヨタ自動車製）です。



ベーン　ポンプ断面（ＡＡ63系）　B3875

2．パワー　ステアリング装着車用アイドル　アツプ装置

- １Ｓ－Ｕエンジン搭載車のエア　コントロール　バルブおよび配管を変更しました。
- ステアリング操作時に，パワー　ステアリング作動油の油圧が上昇すると，油圧の上昇によつてピストンが押し上げられ制御バルブが開きます。そのバルブ開度に見合つた負圧がダイアフラムにかかり，スロツトル　バルブ開度を調整し，アイドル回転数の低下を防止します。

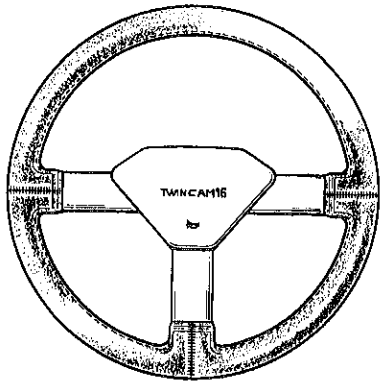


アイドル　アツプ作動説明図　B3971

無断複製禁止

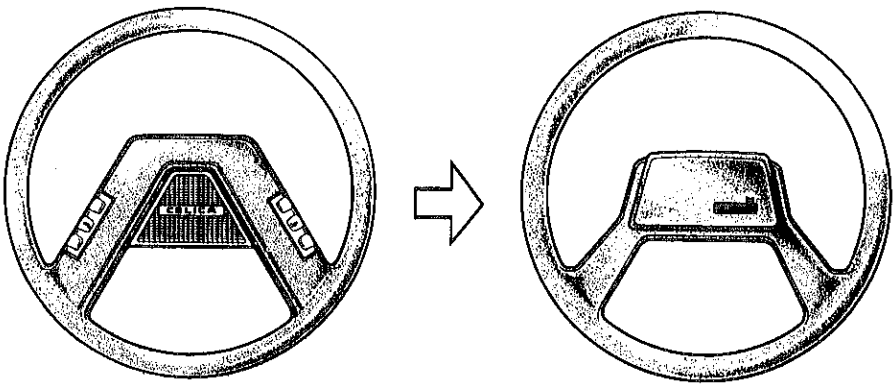
3．ステアリング　ホイール

- ＡＡ63系（ＧＴ，ＧＴ－Ｒ）に，スポーツ　タイプで操作性に優れた３本スポーク　タイプのステアリング　ホイールを採用しました。
- ホイール部分は黒色の革巻きとし，軽量で剛性が高く，操舵力の少ないものとしました。
- 大型のセンタ　ホーン　パッドを採用し，操作性を向上しました。



GT，GT－R用ステアリング　ホイール　B3972

- ＳＶ，ＳＴ，ＳＸ仕様車に新意匠のウレタン製ステアリング　ホイールを採用しました。
- ホーン　スイッチを従来のピアノ　タッチ　タイプから，操作性に優れたセンタ　ホーン　パッド　タイプとしました。



従来型（ＳＴ，ＳＸ用）　　新　型

ＳＶ，ＳＴ，ＳＸ用ステアリング　ホイール　B9080　B9081

無断複製禁止

4.4 ブ レ ー キ

■概 要

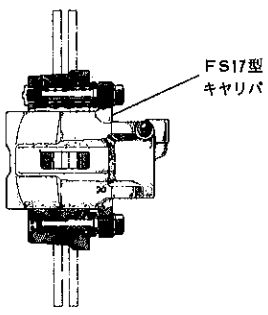
1．ＡＡ63系ＧＴ，ＧＴ－Ｒ仕様車に，４輪ディスク ブレーキを採用しました。
フロント ディスク ブレーキは，ＦＳ17型ベンチレーテッド ディスク ブレーキを採用し，リヤ ディスク ブレーキは，ドラム内蔵のＰＳ12型を採用しました。

2．９インチ薄型ブレーキ ブースタを採用し，軽量化をはかりました（ＡＡ63，ＴＡ63系）。

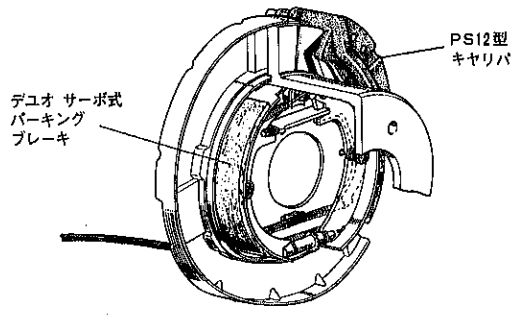
3．ブレーキ チューブの表面塗装を変更し耐食性の向上をはかりました。

ブレーキ仕様

項目 ＼ 型式		ＡＡ63	ＴＡ61
項目 ＼ エンジン		4Ａ－ＧＥＵ	2Ｔ－ＧＥＵ
項目 ＼ グレード		ＧＴ，ＧＴ－Ｒ	ＧＴ
マスタシリンダ	型式	タンデム ロツキード⊗ロツキード	←
	内径〔mm〕	23.8	←
フロントディスクブレーキ	型式	ＦＳ17型ベンチレーテッド ディスク	←
	シリンダ内径〔mm〕	57.2	←
	ディスク ロータ 外径×厚さ〔mm〕	248.0×18.0	←
	パッド材質	レジン モールド	←
リヤディスクブレーキ	型式	ＰＳ12型ディスク	←
	シリンダ内径〔mm〕	42.8	←
	ディスク ロータ 外径×厚さ〔mm〕	261.0×12.5	←
	パッド材質	レジン モールド	←
パーキングブレーキ	型式	機械式（デユオ サーボ ブレーキ）	←
	レバー比	7.19	←
ブレーキブースタ	サイズ〔インチ〕	9	←
	倍率	9.4	←



フロント ブレーキ B4636



リヤ ブレーキ A4752

無断複製禁止

■特　長

軽　量　化 ―― 1．9インチ薄型ブースタの採用……4－36

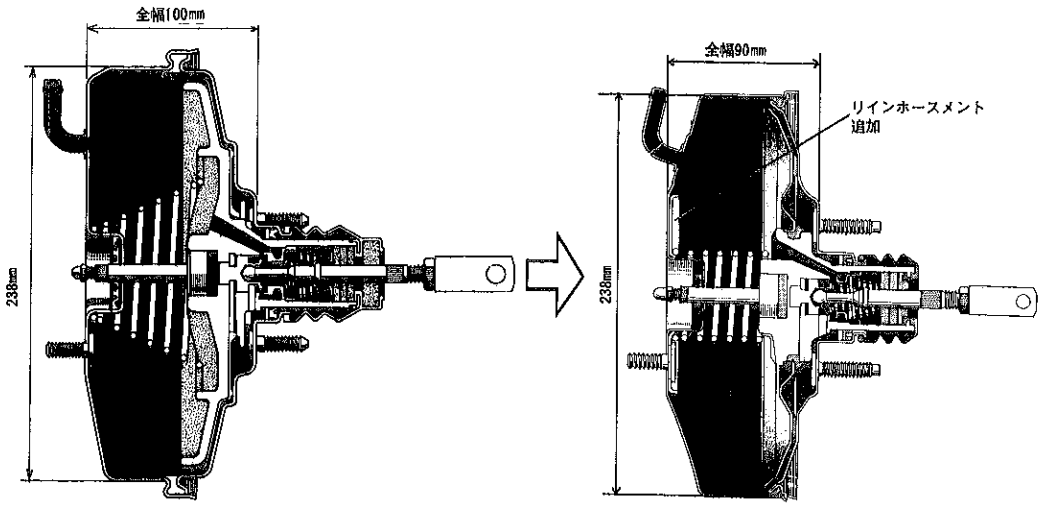
■機構説明

1．9インチ薄型ブースタ

●ＡＡ63，ＴＡ63系の，ブースタ　シエルの形状を理想的な殻形状にして薄型軽量化し，重量の軽減をはかりました。

●殻形状のシエルはマスタ　シリンダの油圧反力を分散させることができ，さらに応力の集中する入力点にはリインホースメントが熔接されており十分な強度を持っています。

●基本的な構造，作動は従来のものと同じです。

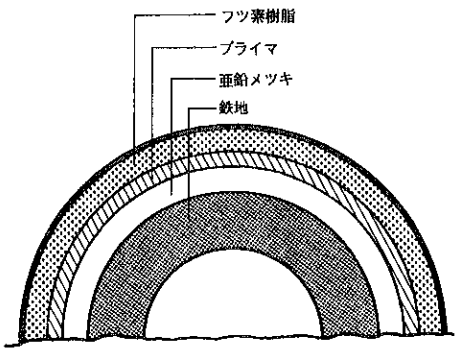


従来型　　新　型

9インチ　ブレーキ　ブースタ断面　Z2532　B4049

2．ブレーキ　チユーブ

●ダブルエツクス系のブレーキ　チユーブ表面塗装を，従来のエポキシ粉体塗装よりフツ素樹脂塗装に変更し，耐食性能の向上をはかりました。



フツ素樹脂コーテイング　チユーブ断面　B9079

無断複製禁止

4.5 タイヤ&ホイール

■概　要

1．従来ＧＡ61系ＧＴ仕様車にオプシヨン設定されていた超偏平タイヤ（偏平率60%）を，下記の表のように設定拡大しました。

2．ＳＡ60系ＳＸ仕様車に新意匠のホイール　キヤツプを採用しました。

3．ＡＡ63系ＧＴ，ＴＡ63系ＧＴ—Ｔ仕様車に高張力鋼板を使用したスチール　ホイールを採用し軽量化をはかりました。

4．その他の車両は仕様，構造，作動とも変更ありません。

デイスク　ホイール　&　タイヤ仕様一覧

	タ　イ　ヤ	デイスク　ホイール	ホイール　キヤツプ	ＳＶ	ＳＴ	ＳＸ
ＳＡ60系	165ＳＲ13	4.5—Ｊ×13　Ｓ	オーナメントＡ	●		
	↑	4.5—Ｊ×13　Ｓリテーナ	ハーフ　キヤツプＡ		●	
	↑	4.5—Ｊ×13　汎用ダーク	樹脂キヤツプ			●

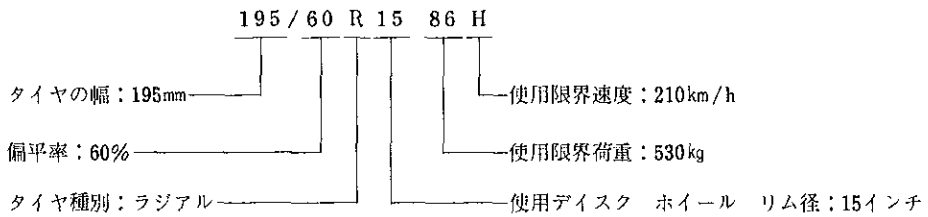
	タ　イ　ヤ	デイスク　ホイール	ホイール　キヤツプ	ＧＴ	ＧＴ—Ｒ	ＧＴ—Ｔ	ＧＴ—ＴＲ
ＡＡ63 ＴＡ63系	185/70ＳＲ14	5.5—Ｊ×14　Ｋ	ハーフ　キヤツプＢ	●		●	
	195/60Ｒ15　86Ｈ	6—ＪＪ×15　アルミ	オーナメント（6—ＪＪアルミ用）	○	●	○	●

	タ　イ　ヤ	デイスク　ホイール	ホイール　キヤツプ	Ｓ	Ｇ	ＧＴ
ＧＡ61系	185/70ＳＲ14	5.5—Ｊ×14．Ｇ	オーナメントＣ＋ホイール　リング	●		
	↑	5.5—ＪＪ×14　アルミ	オーナメント（5.5—ＪＪアルミ用）	○		
	195/70ＳＲ14	↑	↑		●	
	195/60Ｒ15　86Ｈ	6—ＪＪ×15　アルミ	オーナメント（6—ＪＪアルミ用）			●

	タ　イ　ヤ	デイスク　ホイール	ホイール　キヤツプ	Ｓ	Ｇ	ＧＴ
ＭＡ63 ＭＡ61系	185/70ＳＲ14	5.5—Ｊ×14　Ｇ	オーナメントＣ＋ホイール　リング	●		
	195/60Ｒ15　86Ｈ	6—ＪＪ×15　アルミ	オーナメント（6—ＪＪアルミ用）	○	●	●

●：標準　○：オプシヨン

記号の読み方



無断複製禁止

■特　長

性　能　向　上

1．高性能タイヤ（超偏平タイヤ）の設定拡大…… 4－38

軽　量　化

1．高張力鋼板の使用（スチール　ホイール）…… 4－39
2．応急用タイヤの採用…… 4－41

■機構説明

1．高性能タイヤ（超偏平タイヤ）

●ＡＡ63系ＧＴ－Ｒ，ＴＡ63系ＧＴ－ＴＲ，ＧＡ61系ＧＴ，ＭＡ63系ＧおよびＭＡ61系ＧＴ仕様車に標準設定，ＡＡ63系ＧＴ，ＴＡ63系ＧＴ－ＴおよびＭＡ63系Ｓ仕様車にオプション設定し，設定車型を大きく拡大しました。

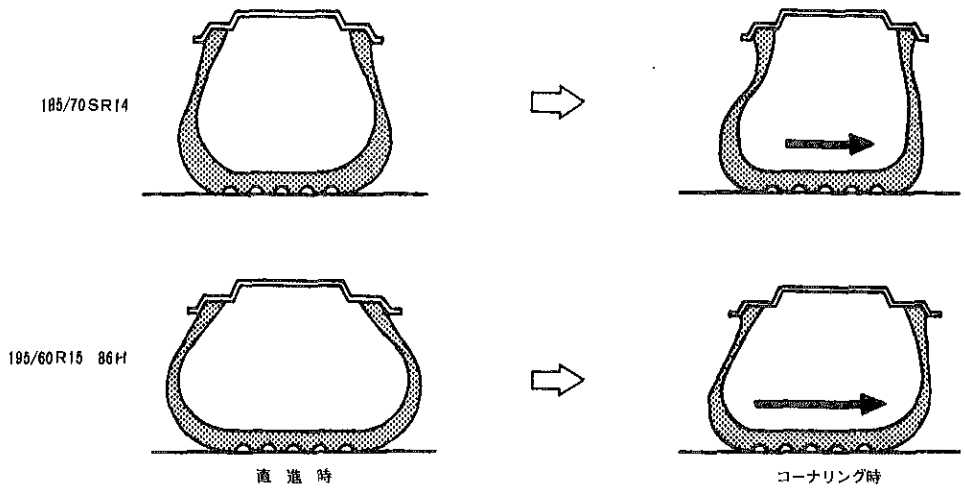
●超偏平タイヤの特徴

①コーナリング時（施回時）のタイヤ姿勢変化が小さく，安定性にすぐれている。

②コーナリング　フォース*が大きい。

③ステアリング　レスポンス（応答性）が良い。

④駆動力・制動力の伝達効率が高い。



コーナリング時のタイヤ姿勢変化　B0336

＊コーナリング　フォース

コーナリング時，タイヤに発生する進行方向に対して直角方向に働く力のことをいい，自動車を施回させる原動力となります。

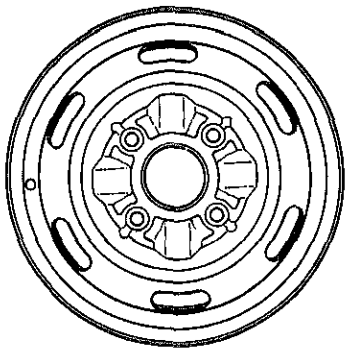
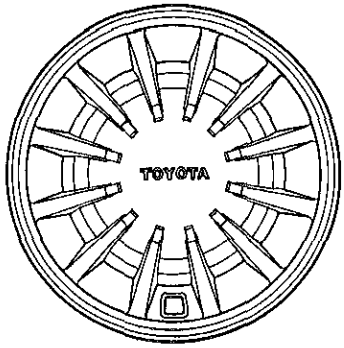
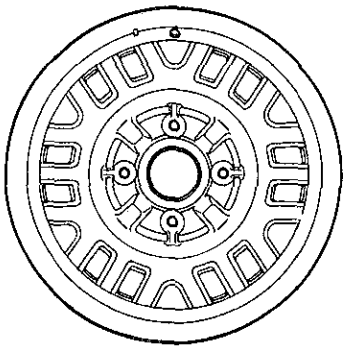
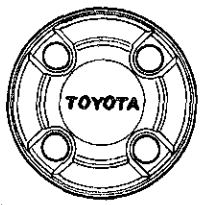
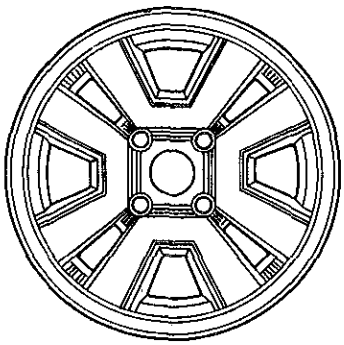
無断複製禁止

2．ホイール，ホイール　キャップ

●高性能タイヤ（超偏平タイヤ）装着車用に専用の6－ＪＪ×15インチ　アルミ製デイスク　ホイールを設定拡大しました。

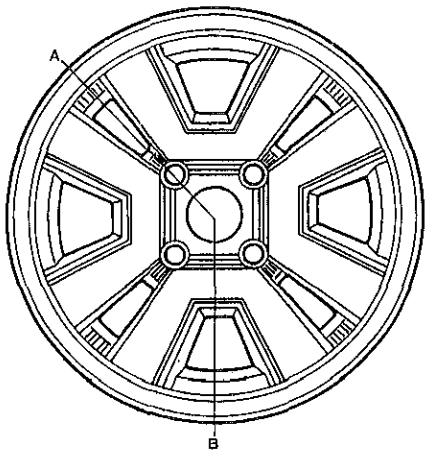
●ＡＡ63系ＧＴ，ＴＡ63系ＧＴ－Ｔ仕様車のスチール　デイスク　ホイールを高張力鋼板を使用した新意匠飾りデイスク　ホイールとし，軽量化をはかりました。

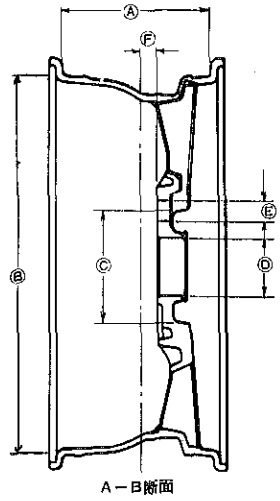
●ＳＸ仕様車のホイール　キャップを新意匠の樹脂製ホイール　キャップとしました。

グレード	デイスク ホイール	ホイール キャップ
〔標　準〕 ＡＡ60系ＳＸ	 4.5－Ｊ×13　汎用ダーク（スチール）　B9473	 樹脂キャップ　B3979
〔標　準〕 ＡＡ63系ＧＴ ＴＡ63系ＧＴ－Ｔ	 5.5－Ｊ×14　Ｋ（スチール）　A3727	 ハーフ　キャップB
〔標　準〕 ＡＡ63系ＧＴ－Ｒ ＴＡ63系ＧＴ－ＴＲ ＧＡ61系ＧＴ ＭＡ63系Ｇ ＭＡ61系ＧＴ 〔オプション〕 ＡＡ63系ＧＴ ＴＡ63系ＧＴ－Ｔ ＭＡ63系Ｓ	 6－ＪＪ×15（アルミ）　B3975	 オーナメント　B3976

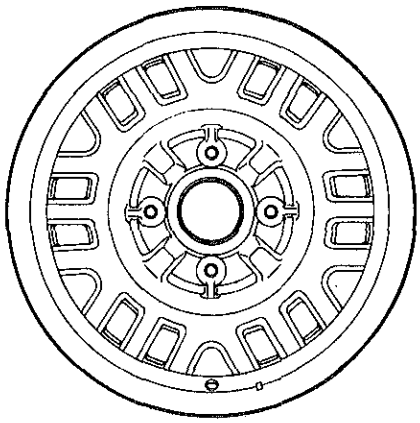
無断複製禁止

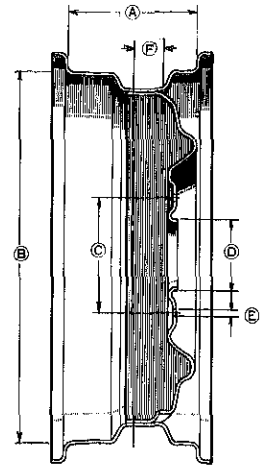
▶寸法（ホイール）





6－JJ×15 アルミ ホイール　　B3975 B3977





5.5－J×14 飾りデイスク ホイール　　A3727 A3726

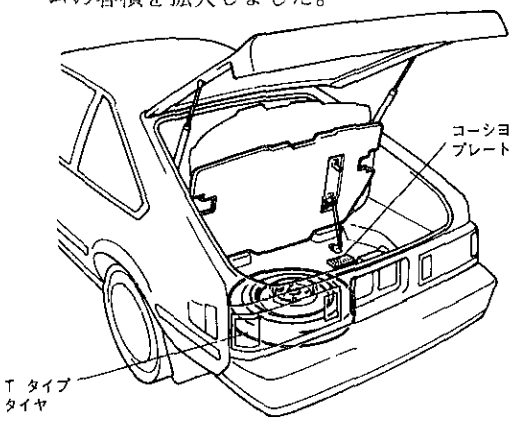
ホ イ ー ル 仕 様

部位 / 種類	Ⓐリム幅 〔mm〕	Ⓑリム径 〔mm〕	ⓒPCD 〔mm〕	Ⓓハブ穴直径 〔mm〕	Ⓔボルト穴直径 〔mm〕	Ⓕオフセット量 〔mm〕
6－JJ×15 アルミ ホイール	152	380.2	114.3	60	19	20
5.5－J×14 飾りデイスク ホイール	140	354.8	114.3	60	14	27

無断複製禁止

3．応急用タイヤ

●スペア　タイヤに小型・軽量の応急用タイヤ“T　タイプ　タイヤ”を採用し，トランク　ルームの容積を拡大しました。



格　納　位　置　　B9082

普通タイヤ　サイズ		13インチ	14インチ 15インチ*	14インチ 15インチ* LSD付き
T タイプ	タイヤ　サイズ	T125/ 70D14	T135/ 70D15	T135/ 70D16
	ホイール　サイズ	4T×14 (47)	4T×15 (45)	4T×16 (35)
	空気圧〔kg/cm²〕	4.2	4.2	4.2

＊は超偏平タイヤ，（　）はオフセット量〔mm〕

▶参考

応急用タイヤは普通タイヤがパンク等損傷したとき修理工場まで走行する間に使用することを目的として用意されたタイヤです。なお，以下のような特徴があります。

(1) 標準タイヤよりも外径，幅が小さくなつています。

(2) 空気圧は4.2kg/cm²と高く設定されています。

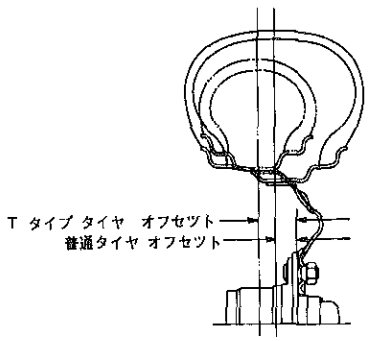
(3) デイスク　ホイールのオフセットは標準用ホイールより大きくなつています。

(4) 呼称サイズについて

T　135　/　70　D　16

- 16 ― リム径
- D ― Diagonal：バイアス構造
- 70 ― 偏平率
- 135 ― タイヤ幅
- T ―「T　タイプ　タイヤ」規格品

その他タイヤ側面には 応急用 「空気圧4.2kg/cm²」を表示すること，デイスク　ホイール外側全面を黄色に着色すること等が定められています。



T　タイプ　タイヤのオフセット差　　A5827

応急用タイヤ取扱上の注意

このタイヤは応急用として使用するタイヤですから，できるだけ早く標準のタイヤに戻して下さい。また応急時の走行以外には使用しないで下さい。

1. この車には指定タイヤ以外は使用しないで下さい。
2. 空気圧は標準のタイヤと異なり4.2kg/cm²です。時々点検調整して下さい。
3. 100km/h以下で走行して下さい。
4. このタイヤにはタイヤチェーンは装着できません。雪路，凍結路では後輪(駆動輪)に使用しないで下さい。後輪がパンクした場合は応急用タイヤを前輪に装着し，外した前輪タイヤを後輪に取り付けて下さい。
5. タイヤの直径が小さいため，車高が少し低くなりますので，突起物などを乗り越えるとき，車の下にひっかけないように注意して下さい。
6. スリップサインが出たタイヤは新品と取り換えて下さい。
7. タイヤ交換のため車をジャッキアップする時には，必ず輪止めを使用して下さい。

リヤ　フロア　パネル(クーペ系はスペア　タイヤ　カバー)上面に貼られたコーションプレート　　A5828

無断複製禁止

MEMO

無断複製禁止