

Jeep[®] J 54-A. J 54-P



三菱自動車工業株式会社 三菱自動車販売株式会社

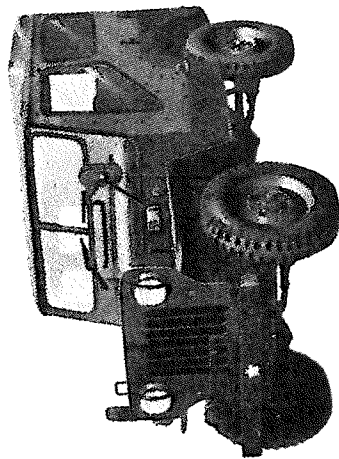
取扱説明書

ま え が き

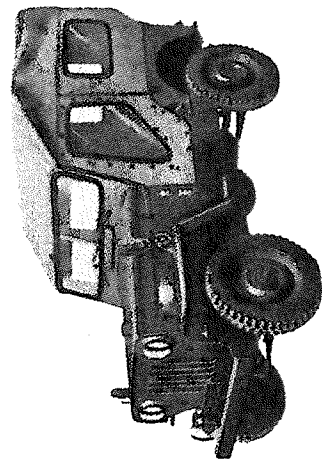
このたびは三菱ジープをご用命いただきまして厚くお礼申し上げます。

この取扱説明書は防衛庁仕様ジープの取扱以上の諸注意と、簡単な手入れについてJ54-A形を主体に記載し、J54-P形については異なる点のみ民間車に準じ説明いたしております。

ご使用上の参考としてお役立ていただければ幸いです。



J54-A形



J54-P形

目 次

1. シャシ・エンジン番号打刻位置	1
2. 各部の取扱い	2
2.1 計器板	3
2.2 各スイッチ類	4
2.3 操縦装置	7
2.4 ボデー関係	8
3. 新車の取扱い	12
4. 正しい運転	12
4.1 エンジン始動の前に	12
4.2 エンジンの始動	16
4.3 エンジンの停止	16
4.4 走行と変速	17
4.5 前輪駆動の使い方	18
5. 河川渡渉時の処置要領	19
6. 点検整備	21
6.1 エンジン関係	21
6.2 シャシ・ボデー関係	28
7. 故障とその処置	36
7.1 エンジン関係	36
7.2 走行装置関係	40
8. 使用ランプ一覧表	41
9. 主要締付けトルク一覧表	42
10. 主要整備基準一覧表	43
11. 付属品	44
11.1 とう戦工具	44
11.2 付属品	44
12. 仕様	45
13. 定期点検項目一覧表	50
14. 給油表	52
電気配線図	折込

1. シャシ・エンジン番号打刻位置

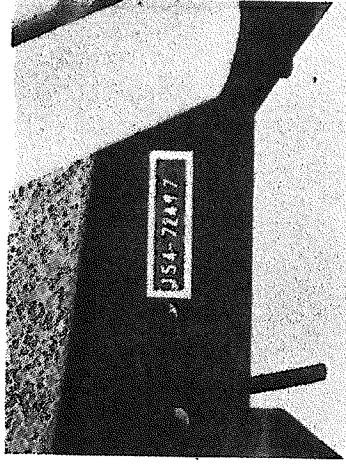
・シャシ番号

左フロアルーム側面助手席下付近に打刻されています。

J 54—72497 …… J 54—A 形

J 54—91047 …… J 54—P 形

形式番号

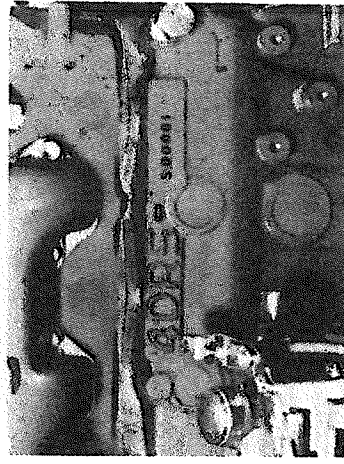


・エンジン番号

シリンダブロック左側面後部に打刻されています。

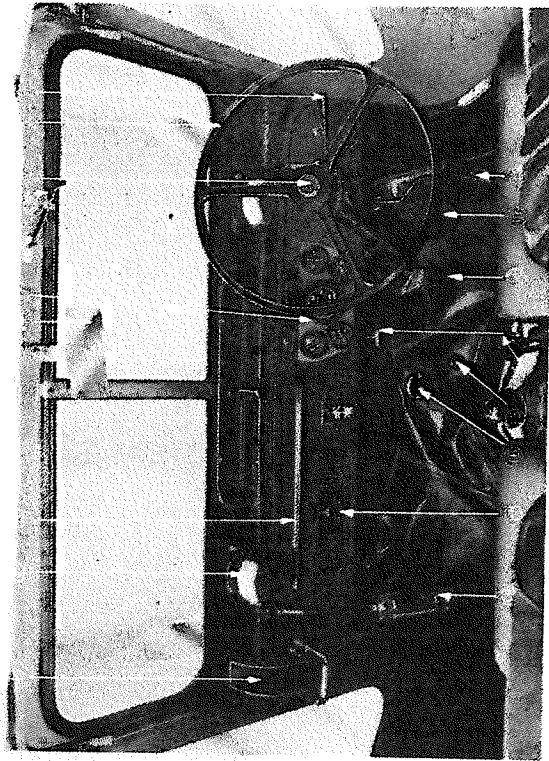
4DR5—500001

形式番号



2. 各部の取扱い

運転席まわりの各装置



- | | |
|-----------------|-------------------|
| ① ライフルホルダ | ⑩ アクセルペダル |
| ② ワイパモータ | ⑪ ブレーキペダル |
| ③ ホールディングバー | ⑫ クラッチペダル |
| ④ インサイドリヤビューミラー | ⑬ ハンドブ레이크レバー |
| ⑤ 計器板 | ⑭ フロントドライブシフトレバー |
| ⑥ ハンドワイパレバー | ⑮ フロントドライブシフトレバー |
| ⑦ ホーンスイッチ | ⑯ トランスミッションシフトレバー |
| ⑧ スタアリングホイール | ⑰ グローブボックス |
| ⑨ レバースイッチ | ⑱ 消火器 |

■ J54-P車の消火器⑱は車体左外側に取り付けられています。

2.1 計器板

計器板にはヒューエルゲージ、スピードメータ、アンメータ、テンペレチャゲージ、オイルプレッシャゲージが取り付けられています。

ヒューエルゲージ

ヒューエルタンク内の燃料の量を示します。

F.....満量 46ℓ

Eを指したら(残量1~1.5ℓ)早目に補給しましょう。

スピードメータ

車の走行速度 (km/h) を指針で示し全走行軒数を (km) で示します。

アンメータ

ゼネレタよりバッテリーに充電されているときは指針が (+) に振れ、ランプなどの負荷により放電されているときは(-)に振れ各々の電流量を示します。

■ スターターモータの消費電流はアンメータに示されません。

テンペレチャゲージ

エンジン冷却水の温度を 50~110°C まで示します。
運転中指針 75~95°C.....適温

オイルプレッシャゲージ

エンジン オイルの油圧を示します。
エンジン無負荷最高回転時

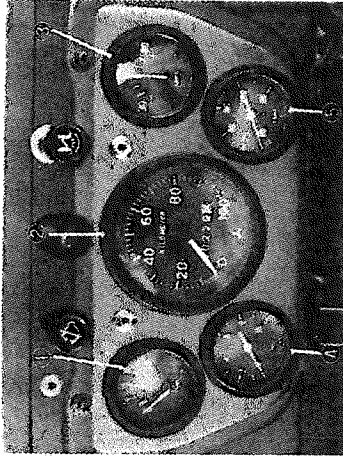
3.5~5 kg/cm²

エンジンアイドリング時

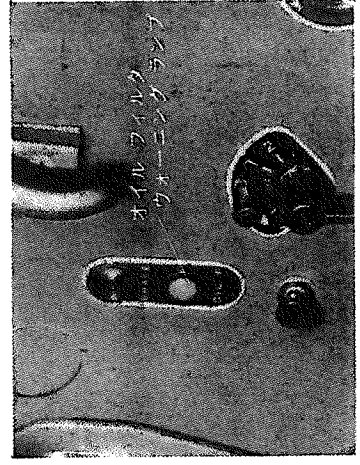
1.5 kg/cm² 以上

オイルフィルタ ウォーニングインジケータ

オイルフィルタエレメントが汚損しる過性能が劣化した場合、これを警報します。



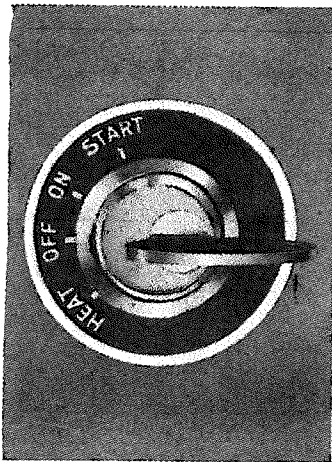
- | |
|---------------|
| ① ヒューエルゲージ |
| ② スピードメータ |
| ③ アンメータ |
| ④ オイルプレッシャゲージ |
| ⑤ テンペレチャゲージ |



2.2 各スイッチ類

スタータ スイッチ

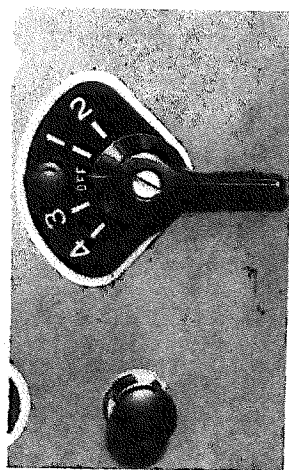
スタータ スイッチはグロープラグ スイッチも兼ねています“HEAT”でグロープラグ インジケータ が赤熱し“START”でスターティング モーターが作動します。



ロータリ スイッチ

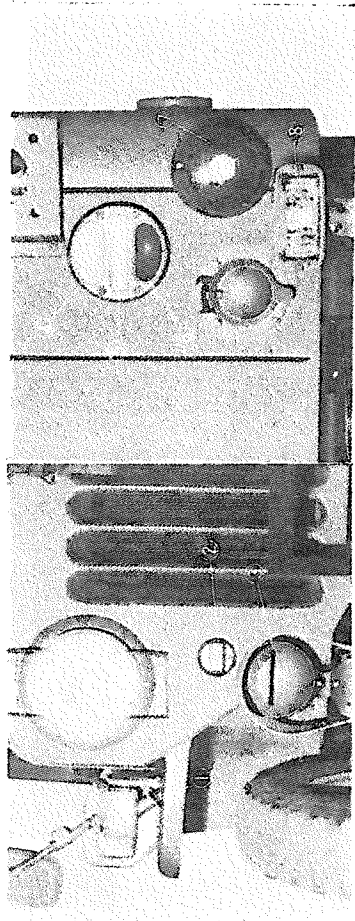
4段切換方式で1段目は風間走行, 2段目は夜間走行, 3段目, 4段目は防空用に なって いますが各位置の点灯は次の表の通りです。

ロータリ スイッチの切換は OFF から1段目または4段目に入れる際は上部のノブを押しながら入れてください。



区分	ランプ	ロータリスイッチ位置	4	3	OFF	1	2
車 両	ヘッドランプ		×	×	×	×	×
	クリアランスランプ		×	×	×	×	×
	ブランクアウトマーカーランプ		○	×	×	×	×
	ブランクアウトドライビングランプ		○	×	×	×	×
	テールランプ		×	×	×	×	×
	ライセンスランプ		○	○	×	×	×
ト レ ー	ブランクアウトマーカーランプ		×	×	×	×	×
	ブランクアウトドライビングランプ		○	×	×	×	×
	ブランクアウトマーカーランプ		○	×	×	×	×
	ブランクアウトドライビングランプ		○	×	×	×	×
	ブランクアウトマーカーランプ		○	×	×	×	×
	ブランクアウトドライビングランプ		○	×	×	×	×

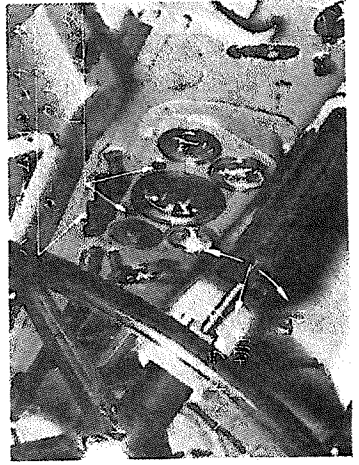
1. ○印=点灯 ×印=不灯を示します。
2. ※印はロータリ スイッチの切換後, 他のスイッチ 操作により作動することを示します。
3. () 印はトレーラ側にある切換スイッチを防空用にした時を示します。なお, トレーラに切換スイッチがついていない場合はロータリ スイッチ3, 4番でもテールランプ, ライセンス ランプが点灯しますからトレーラ ソケット を抜いてください。
4. 運転中は灯火関係の回路が切れるためロータリ スイッチの位置をOFFにしないでください。



- ① ターンシグナル & クリアランス ランプ (フロント)
- ② ブランク アウト マーカーランプ (フロント)
- ③ ブランク アウト ドライビング ランプ (フロント)
- ④ ブランク アウト ストップ ランプ (リヤ)
- ⑤ ブランク アウト マーカーランプ (リヤ)
- ⑥ サービスタップ ランプ (リヤ)
- ⑦ ストップ & ターンシグナル ランプ (リヤ)
- ⑧ バック アップ ランプ

レバー スイッチ

ターン シグナル スイッチとデマースイッチ兼用です。レバーを上方に動かせば左, 下方に動かせば右のターン シグナル ランプが点滅し同時にターン シグナル インジケータ ランプも点滅します。レバーを手前に引上げればヘッドランプのハイ ロービームの切換

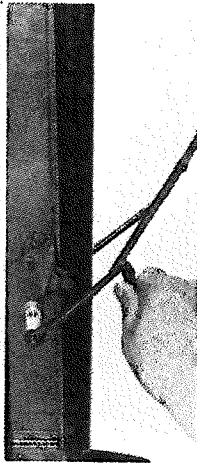


えがでできます。

ハイビーム点灯時は計器板上部のハイビームインジケータランプが点灯します。

ワイパスイッチ

ワイパスイッチは左右のワイパモータ本体に各々別個に取付けられています。雪などがワインドシールド上部に付いたときはハンドワイパをご利用ください。

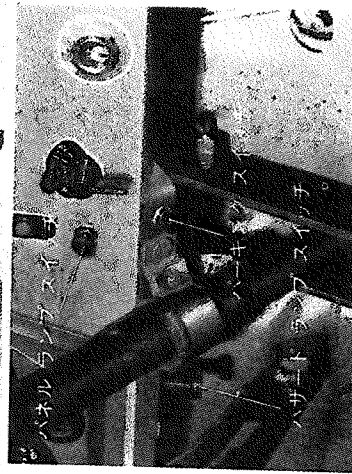


パネルランプスイッチ

ノブを引出せばパネルランプが点灯します。

パーキングスイッチ

ノブを引出せば前後左右のターンシグナルランプが点灯します。夜間の路上駐車時などにご利用ください。パーキングランプバルブはターンシグナルランプに組込まれています。



ハザードスイッチ (非常点滅信号灯スイッチ)

ハザードスイッチは計器板下部に取付けられており、車両の故障、パンクなど緊急停車時に使用します。スイッチ操作と同時に前後左右のターンシグナルランプが点滅します。

■ パーキングランプ (3W×4) およびハザードランプ (25W×4, 3W×2) を長時間使用しますとバッテリ容量が低下し、エンジンの始動困難を招くこともありますのでバッテリの充電および日常の保守点検などを確実に行ってください。

2.3 操縦装置

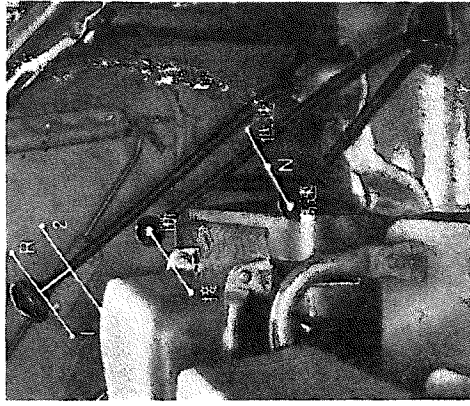
トランスミッションシフトレバー

トランスミッションシフトレバーはフロワ中央部に取付けられています。一番長いレバーで前進3段後退1段に変速できます。

2, 3速はシンクロメッシュ式になっております。

フロントドライブシフトレバー

中央のレバーを写真のように操作することによって前輪駆動の接、断を行ないます。



アンダドライブシフトレバー

一番短いレバーを写真のように操作し普通走行時は高速に、大きなけん引が必要なきは低速に入れます。

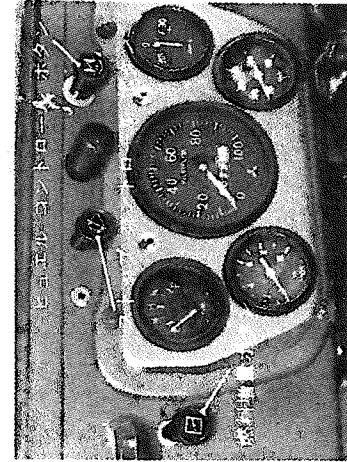
ヒュエルコントロールおよびストップボタン

ヒュエルコントロールボタンはインジェクションポンプのガバナにつながらりこれを左 (矢印H) に回せばアクセルペダルの踏み量に関係なくエンジン回転数を上げておくことができます。寒冷時の暖機運転などに使用します。

ストップボタンはインジェクションポンプのガバナストップレバーにつながらりボタンをいっぱい引けばレバーが作動し燃料が無噴射状態となりエンジンは停止します。

燃料増量ボタン

寒冷時のエンジン始動の際に使用します。



2.4 ボデー関係

シート

(1) 運転席
固定式ですがシートクッションフレーム左右をおさええているクリップをゆるめボルトをはずし前後3段階に調整できます。

ツールボックスより工具の出し入れを行なう場合は、シート右側のキャッチをはずした後シートを前に倒します。

(2) 助手席
後部席への乗降にはシート左側のキャッチをはずした後シートを前に倒します。

(3) リヤシート

・J54-A形
リヤ左右ホイールハルズに取付けられている保持ブラケットにシート後足がはめ込まれています。なおシートクッションの前端を上げれば後方に折たたむことができます。

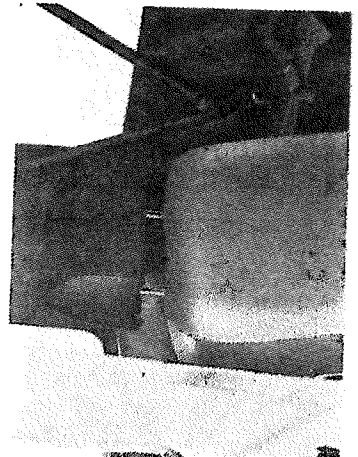
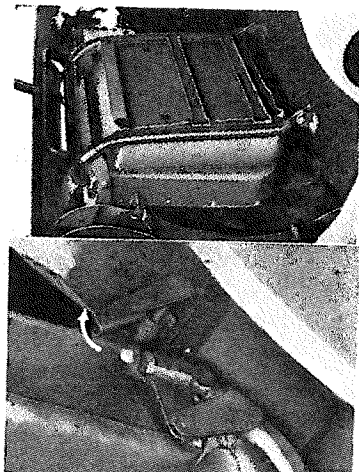
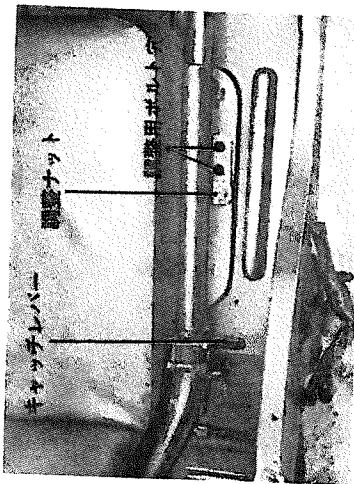
・J54-P形
射手用としてリヤボデーパネルに一人席の折たたみ式シートが4本のボルトで取付けられています。

ヘッドレスト

高さは3段に調整できます身長に合わせてお好みの位置にセットして下さい。

ヘッドレストを高くする場合はヘッドレストを前に引いて適宜引出して下さい。また下げる場合も前に引いて押込みます。

■ J54-P形にはヘッドレストは装着されておりません。



シートベルト

思わぬ突発事故に安全ベルトの使用をお奨めします。

締付けはベルト両端末の金具を合せて押込みます。

また逆にはずすときは金具のレバーをおこして下さい。

■ J54-P形にはシートベルトは装着されておりません。

幌の取りはずし

(1) ドア

ドアを上方に持ち上げロッド下部をブラケットより抜き出します。

ドアを下方にさげ上部ブラケットよりロッドを抜き出します。

前端をリテーナナより引出しますと、フレームとキャンバスが一体となって取りはずせます。

(2) トップ (天井)

リヤカーテン 下部のストラップをフットマン ループ よりはずします。

リヤカーテン左右のサイドカーテンのホックをはずします。

サイドカーテン上部の結合ホック、前後トップボウへの取付けホック、および前部トップボウ中央のホックをはずします。

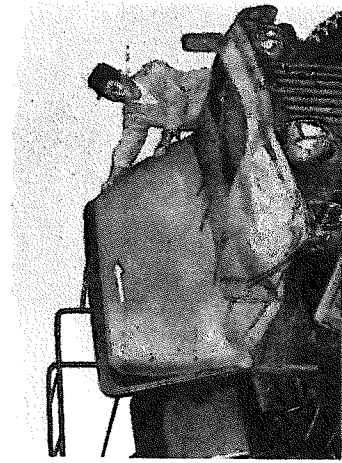
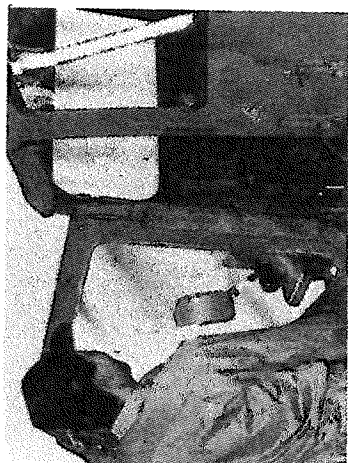
リヤカーテンを巻きあげ逐次車の前方に取りはずしリテーナナよりトップボウ前端を引出します。

(3) サイドカーテン

下部のストラップをフットマン ループよりはずします。

上部および後部の各ホックをはずします。

前方のロッドを上を持ち上げ下部リテーナナより抜きとりつぎに上部をロッド穴より抜き出します。



トップレール（幌骨の）取りはずし

・J54 A形

ウインドシールドフレームとフロントトップボウを結合しているトップレールをウインドシールド側のピンを抜いてははずします。

トップボウ下部の取付け部にある蝶ねじをゆるめリテーナナよりトップボウを上方に抜き出します。

取りはずしたトップボウは下部より入部を前方にして左右両サイドパネルに乗せてトップレールと共にストラップでフットマンループを利用し車体に結びつけます。

・J54-P形

ウインドシールドフレームとフロントトップボウを結合しているトップレールをウインドシールド側のピンを抜いてははずします。

つぎにフロントおよびリヤトップボウをトップレールをつけたまま引き抜きトップボウをトップレールを支点に折りたたみ、トップボウ一中央のジョイントを握って抜き更に折りたたみます。

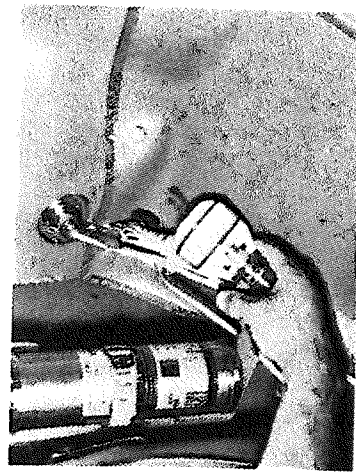
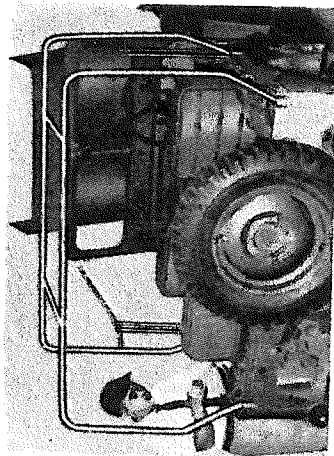
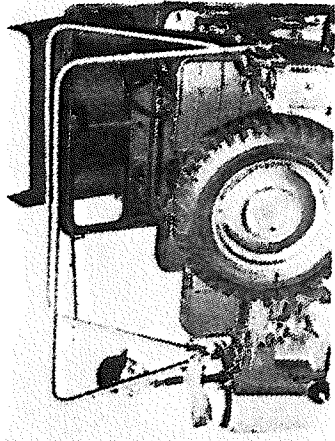
ウインド シールド

前方に倒す場合は車内側のクランプをはずしウインドシールドを一体のまま倒すことができます。

インスペクション ランプ

ツールボックス内に格納されており差込コンソントは助手席前ダッシュパネル左隅にあります。

夜間エンジンルーム等点検時使用してください。



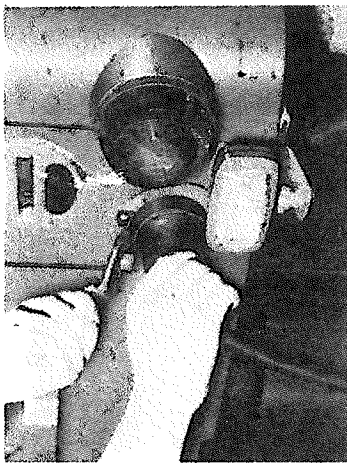
バッテリーチャージャ コネクタ ソケット

ツールボックス内に格納されており、バッテリーの放電によりエンジン始動困難な時、左フェンダーストレープケープルコンソントに差し込み他車と接続してエンジンを始動したり応急的な充電ができます。

図 バッテリーを車に搭載したまま充電する場合は①端子に接続されているスタータモーターへのケープルを取りはずしてください。

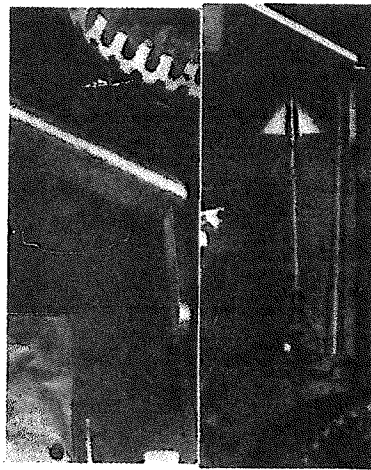
トレーラ ソケット

ボデーのリヤパネル右にありトレーラ牽引時ケープルコネクタを差し込めばトレーラの配線が接続されます。



パイオニア ツールホルダ

シヤベルを取付けない時はホルダの向きを写真の様にしてください。シヤベルを取付ける時はホルダの向きを変えてストラップをフットマンループに通し締付けてください。糸は写真の様に取付けます。



消火器

助手席左前のカウルサイドパネルに取付けてあり、上下2コのクランプをはずせば容易に取出せます。

3. 新車の取扱い

新車は走行距離 1 000 km までは馴らし運転期間です。車の寿命はこの期間の取扱い手入れにより大きく左右されますから次のことを十分守ってください。

- (1) エンジン始動後はしばらく暖機運転を行ないましょう。
- (2) エンジンを高速で空回転させるのはやめましょう。
- (3) 60 km/h 以上の速度で走らないようにしましょう。
- (4) 急加速、急ブレーキ、急カーブなど無理な運転は極力避けましょう。
- (5) 各部の潤滑油の補給は早目に行ないましょう。

4. 正しい運転

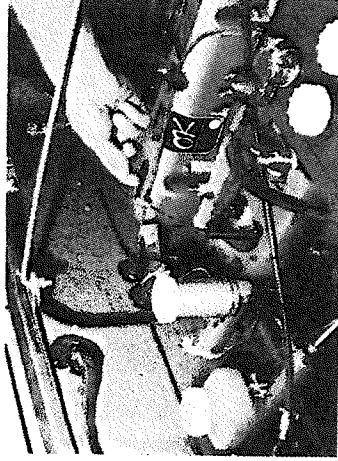
4.1 エンジン始動の前に

毎日エンジンを始動する前には必ず次のことを調べておきましょう。

エンジンオイル

オイルレベルゲージでエンジンオイルの量を調べます。油面が一番下の線付近の場合は補給します。また同時にオイルの汚損状態も調べましょう。

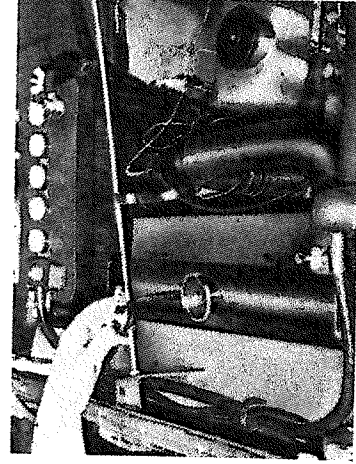
エンジンオイル量は **5.5ℓ** (含オイルフィルタ 0.8ℓ) です。



冷却水

ラジエーターキャップを取りはずし点検します。水量は注入口下面まであるか点検しましょう。

冷却水容量は約 **8.3ℓ** です。



ホイールタイヤ

ホイールナットが十分締まっているか点検しましょう。

締付トルクは **8.5~10.5 kgm** です。またタイヤの空気圧損傷についても点検しましょう。

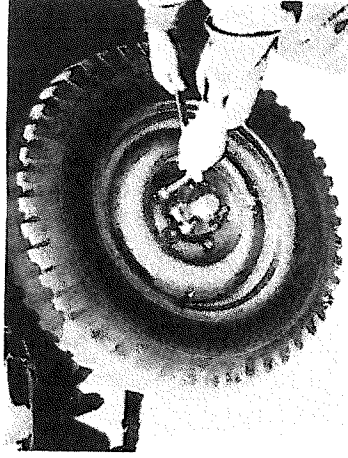
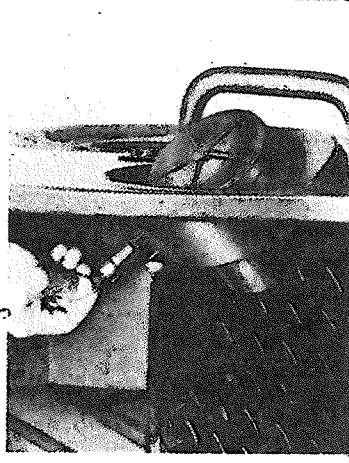
ホイールナットは走行中ゆるまないように左側ホイールは左ねじ右側には右ねじが使用されております。左ねじのスタッドボルトの頭部にはIの刻印がありナットには溝が切っておりますから簡単に見分けられます。

燃料

ヒュエルタンク内の燃料の量はヒュエルゲージで調べ十分余裕をもって入れておきましょう。

タンク容量は **46ℓ** です。

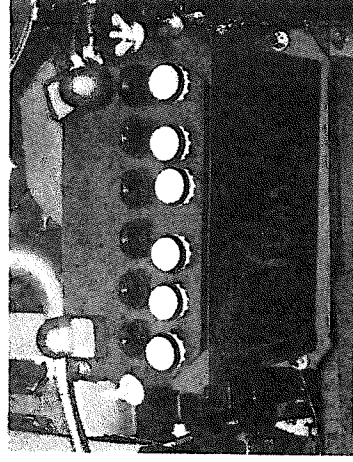
注入口のキャップは助手席左にありキーにてロックできます。



バッテリー液

バッテリー液は極板上 **10~13 mm** が適量です。

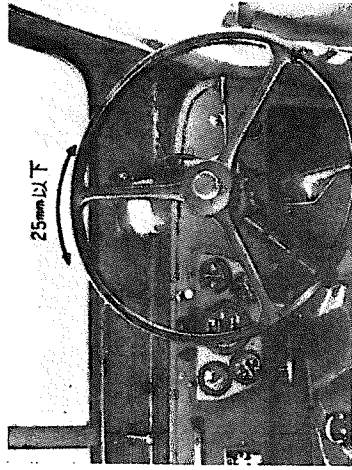
キャップを取りはずして調べ、不足の場合は蒸留水を補給してください。



ステアリング ハンドル

ハンドルを軽く左右に回わしハンドルのあそび および なたを点検します。

ハンドルのあそびは円周上 **25mm** 以内であれば良好です。

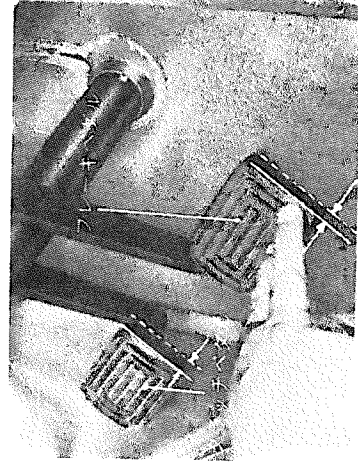


ブレーキおよびクラッチ

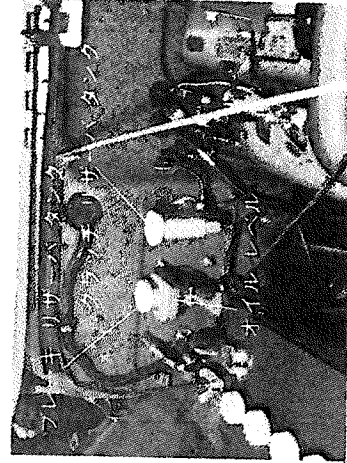
ブレーキの踏みごたえ、およびブレーキ、クラッチ ペダルのあそびを点検します。

ブレーキのあそびは **10~15 mm** です。

クラッチのあそびは **40~45 mm** です。

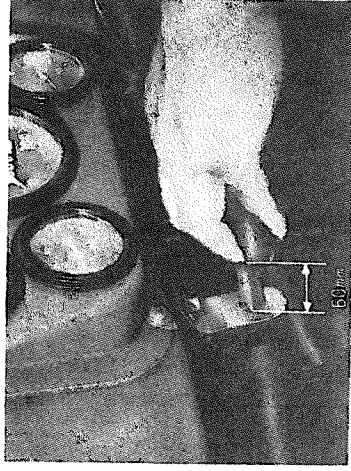


ブレーキクラッチ オイル量点検
リザーバ タンク内に劣以上あれば良好です。



ハンド ブレーキ

ハンド ブレーキの効き具合点検
引代約 **60 mm** でブレーキが効けば良好です。

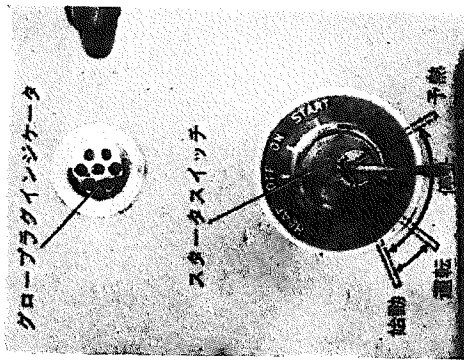


その他

- 車の姿勢を点検し異状はありませんか。傾きがいちいちるときはスプリングを点検しましょう。
- ファアン ベルトのゆるみはありませんか。
- 各ランプ・ナックル ブレートおよびリフレクタはよごれていませんか。
- 各ランプの点灯、また ホーン、ワイバ、ターン シグナル ランプの作動は良好ですか。
- 各計器は正常に作動していますか。同時にヒューエル ゲージで燃料の量も確認してください。
- シート ベルトのかかり具合、および損傷を点検しましょう。
- ドアへの締り具合、ドア ロックに異常はありませんか。
- 各部の水洩れ、油洩れ、ガソリン洩れはありませんか。
- エンジンのかかり具合、異音排気の状態は正常ですか。
- スペア タイヤの空気圧、格納状態は正常ですか。
- とう載工具有お持ちになりましたか。
- エマージェンシ フレア (非常用発炎灯) はお持ちになりましたか。
- 前日走行中発見した不具合個所の修理は終了しましたか。

4.2 エンジンの始動

- ・ ハンド ブレーキを一杯に引く。
- ・ トランスミッション シフト レバーをニュートラルの位置にする。
- ・ トランスファ コントロール レバーは2輪-高速の位置にする。
- ・ スタータ スイッチ キーを“HEAT”の位置にし、グロープラグ インジケータが赤熱するまで(約25秒)待ちます。
- ・ クラッチ ペダルを十分踏み、アクセル ペダルを踏込むと同時にキーを“HEAT”の位置より“START”の位置へいっぱい回転させてください。
- ・ スタータリング モーターが作動してエンジンが始動します。
- ・ 完全に始動したならばキーから手を放すと同時に アクセル ペダルをアイドリングの位置まで除々に戻します。



- ・ スタータリング モーターは、**30秒**以上連続で回転させないでください。
- ・ エンジンが冷えているときは 燃量増量ボタンを一杯引けば始動が容易になります。始動後は直ちにボタンをその位置に押し込んでください。

図 (1) 寒冷時にはグロープラグは **30~40秒** 電流を通じて十分予熱し完全な着火点となるようにしてください。なお失敗した場合でもスタータを回す前に必ず予熱することを忘れないでください。

(2) 運転中にキーを **OFF** の位置にすると電気回路が切れますから **ON** のままにしてください。

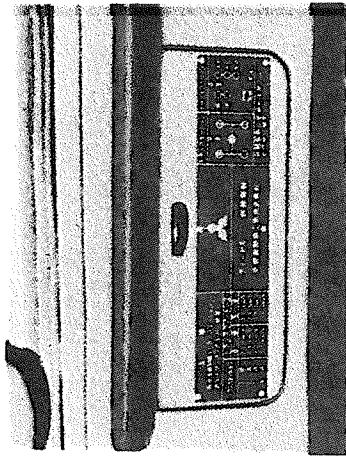
4.3 エンジンの停止

- ・ スタータ スイッチを **OFF** にします。
- ・ ストップ ボタン をエンジンが停止するまで十分に引いてください。
- ・ エンジンが停止したらボタンを一杯、押し込んでおきます。

4.4 走行と変速

- (1) 各変速の位置でそれぞれ最高速が定められています。ただし新車の **1000 km** までは3速で **60 km/h** 以下でご利用ください。トランスミッション、トランスファ ケース の変速時期はグローブボックス パーに取付けられているコーション プレートに示してあります。

- (2) トランスミッション変速時期
 1 速→2 速.....17 km/h
 2 速→3 速.....25 km/h



- (3) 各位置での最高速

トランスミッション	トランスファ ケース		
	高 速	低 速	速
3 速	92 km/h	37 km/h	37 km/h
2 速	59 km/h	24 km/h	24 km/h
1 速	32 km/h	13 km/h	13 km/h
後	24 km/h	9 km/h	9 km/h

4.5 前輪駆動の使い方

前輪駆動はジープの最も大きな特徴の一つですから十分にご利用ください。トランスミッションとトランスファケースの両方を使って前進6段、後退2段の変速と2輪または4輪駆動ができます。これらの活用により悪路、砂地、不整地など、いかなる悪条件でも容易に走破することができます。トランスファケースでの2段の変速(高速、低速)と同時に前輪駆動の接、断を行ない、しかもどの位置でもトランスミッションシフトレバーは通常通りに4段の変速が可能です。路面の形状や、けん引物の重さなどに応じて適当に操作していただきます。

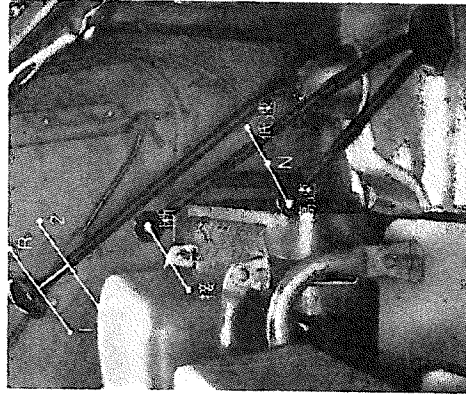
平地走行

一般道路を走行する場合は必ず2輪駆動、トランスファケース高速で運転してください。

4輪駆動の使用

レバーの操作はトランスミッションシフトレバーと同じようにクラッチを切ってレバーの接断を行なってください。

高速より低速へ切換える場合はクラッチを切り、前輪駆動を入れてから高、低速レバーをニュートラルに戻し、クラッチペダルを離し、エンジンを加速した後、再度クラッチペダルを踏みレバーを低速に入れます。



■(1) 高低速切換レバーを高速より低速に入れる場合は、走行中でも上に述べた要領で行ないますが、車がほぼ停車した状態で操作してください。

(2) 高低速切換レバーは前輪駆動に入っていないければ低速に入らない構造になっています。トランスファケースの低速を使用する場合は前輪駆動を必ず使用していただきます。

5. 河川渡渉時の処置要領

災害地への出動および演習時等において止むなく水中走行を行う場合は、必ず下記事項に従い正しい取扱いに心がけてください。なお渡渉可能深さは**0.5 m**以下です。

5.1 渡渉前の準備

(1) エンジンの失速を防ぐためエンジン回転を約**1000 r.p.m** (ボタンをH方向にまわし回転が上昇し始める位置から更に4~5回まわす) にヒュエルコントロールボタンで調整します。

(2) つぎの部分は水の浸入を防ぐためシーリングを行います。

- (4) デファレンシャルおよびトランスファブリアーダバルブ(テーパーまたはグリース塗付)
- (4) ステアアリング ナックル擺動部およびスピードメータ取出口(グリース塗付)

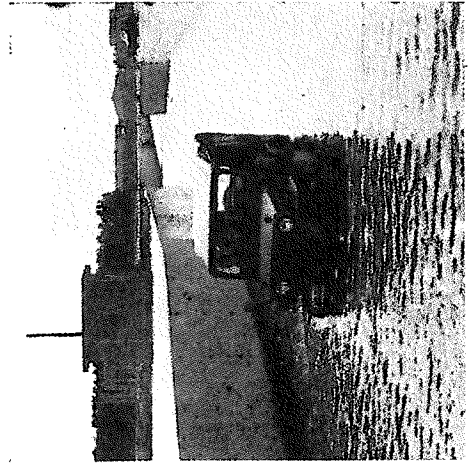
(3) 各給脂個所には十分なグリースアップを行う。

(4) フロントドライブシフトレバーは予め前輪駆動に入れ、アングドライブレバーは低速に入れておきます。

5.2 渡渉中の注意事項

水の中へはゆっくりと入り次の事項に注意しながら渡渉してください。

- (1) 走行速度 **5 km/h** 以下におさえ波立ちを避ける。
- (2) やむをえないとき以外は停車を避け、クラッチの使用(変速は厳禁)も避けること。
- (3) 編隊行動をとるときは前車との距離を十分にとり波の影響を避ける。
- (4) 許容水深 **0.5 m** 以上には入らない。



6. 点検整備

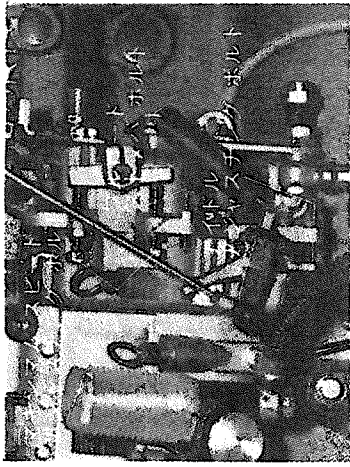
6.1 エンジン関係

エンジン関係に不具合がありますと思わぬ時走行不能になります。常に定期整備を行ない、いつも車を最良の状態にしておきましょう。

エンジンアイドリング調整

アイドリング調整はエンジンが暖まっている状態で行ってください。

- (1) フルロード ストップバヤマキシマム スピード アジャスタリング ボルトなどの封印部を開封して各セット位置をみだりに変えないこと。
- (2) フルロード ストップバヤのセット位置を変えれば全負荷時の噴射量が変化し、出力不足や不完全燃焼（排気が黒煙となる）を起す。
- (3) マキシマム スピード アジャスタリング ボルトの位置を変えれば高速制御回転数が増減してエンジン出力不足や過回転を起すようになる。



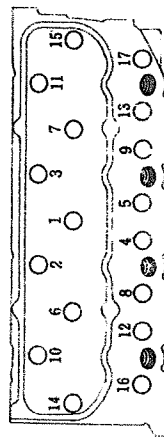
アイドリングヘッドの増締め

新車完成時に規定トルクで締付けられても、走行中のなじみにより幾分かゆるみが生じて来ますので1000km走行時増締めを行ってください。

増締めはエンジン暖機運転後に行ないます。

エアリーナー ケースおよびロッカーム カバーを取はずした後右図のごとく中央から外側へ互に対角線方向に正しい順序で締付けして下さい。

締付けトルク **14~15 kgm** (ボルト乾燥時)
11~12 kgm (ボルトにオイル塗布時)



エンジン関係に不具合がありますと思わぬ時走行不能になります。常に定期整備を行ない、いつも車を最良の状態にしておきましょう。

5.3 渡渉後の処置

- (1) エンジン回転数を元に戻す。(ヒューエル コントローラー ボタンを4~5回L方にまわす)
- (2) デファレンシャル油およびトランスファ プリナーダ バルブのシールを除去。
- (3) フロント ブレーキはブレーキ シューが濡れているため、そのままでは効きませんが、数回ブレーキをかけてライニングの表面を乾かします。
- (4) 渡渉直後に必ずクラッチ ハウジング およびスターター エンジン コイル 下面にあるドレーン プラグを外し、浸水の有無を点検し、排水を行なってください。特にスターター エンジン コイル 下面より排水のあった場合には、一両日中に必ずスターターを取外して、ピニオンとクラッチの部分の脱水、防錆処置を行なってください。
- (5) ブラックアウト ドライビング ランプは取付位置の関係で渡渉時水しぶきがかかりますので渡渉後点検を行いランプ内部に水気がある場合には充分乾燥させ発錆を防止して下さい。

5.4 渡渉後の保守点検

長時間渡渉後は出来るだけ速かに下記点検整備を実施して下さい。

- (1) 清水で入念に洗車する。
- (2) トランスミッション、トランスファ ケース、デファレンシャル ケース、ステアリング ギヤボックスに水が浸入しているか否か点検の上、必要があればオイル交換を実施する。
- (3) フロントアクスル ベンディングス ジョイント およびホイール ベアリング、キングピン部を点検。泥水の浸入があれば軽油等で洗滌、グリースを充填組付ける。
- (4) 各グリース 空腔部については古いグリースが完全に排出されるまでグリースアップを行なう。
- (5) 海水またはこれに準ずる汚水渡渉後は出来るだけ速かにスチーム クリーナーまたはカー ワッシャー等で入念に洗車、塩分の除去および防錆処置については充分注意して下さい。なお、出来得れば冠水部分をオーバ ホールの上防錆処置を施すことが望ましい。

■ 分解組立要領および各部の給油脂については整備解説書を参照ください。

マニホールド増締め

シリンダヘッドと同じく新車 1000 km 走行時 マニホールドの増締めを行ない排気漏れのないことを確かめてください。

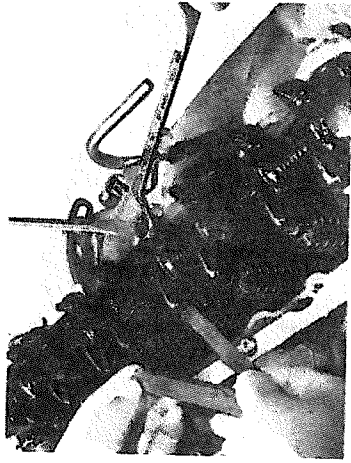
締付けトルク

インテーク マニホールド 1.3~2.1 kgm
エキゾースト マニホールド 2.6~4.4 kgm

バルブクリアランス調整

バルブクリアランスの狂いはエンジン不調の原因となります。調整は噴射順序 1-3-4-2 の順に必ず圧縮上死点において行なってください。

標準寸法はマニホールド 冷態時吸排気とも 0.3 mm です。



エンジン圧縮圧力の点検

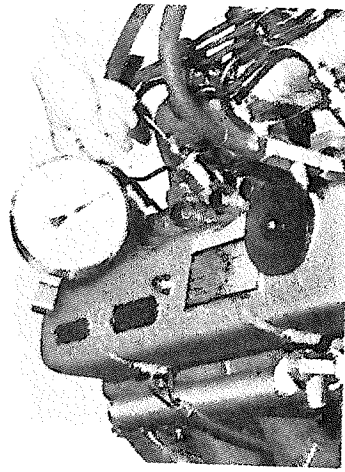
エンジンの出力低下または加速不足になった場合は、その原因を知るために圧縮圧力を調べます。点検はエンジン暖気運転後行って下さい。

各グループプラグを取りはずし、ストップコントロールドボタンを一杯引出します。

No. 1 シリンダより順次エンジンレッシュンゲージを用いて測定します。

標準圧力は、スターチングモータによりエンジン回転 170r.p.m. にて 30 kg/cm² です。

圧縮圧力が 20 kg/cm² 以下になった場合はオーバーホールをしなければなりません。



燃料噴射始め時期の点検

燃料の噴射時期は No. 1 プラジャのデリベリバルブを取外しデリベリバルブホルダを取付けてからファイードポンプで燃料をブライミングしつつクラシフトを静かに正方向に回転させて、デリベリバルブホルダからの燃料溢出の止る位置を見つけてください。その位置が噴射始め位置でクラシフトプーリ外周上のタイミングマークによって上死点前 20° になっていることを確認してください。

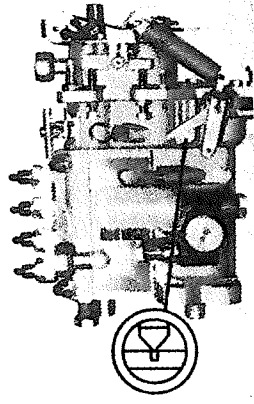
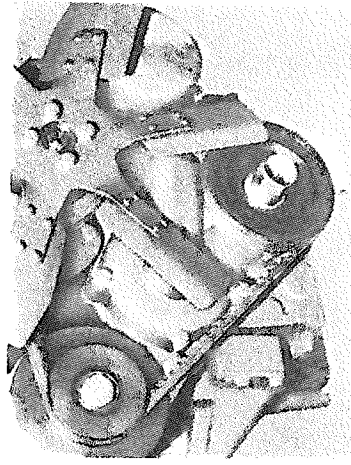
上記の方法はインジェクションポンプのデリベリバルブ部を分解するため周囲に塵埃のない場合に限ります。また本方法は正確を期することを目的としていますので、下記の方法で点検しても実用上十分な精度で点検することができます。(1) インジェクションポンプの No. 1 噴射パイプを取外してクラシフトシャフトをわずかに回転させてインジェクションポンプのデリベリバルブホルダより燃料が溢れ動く瞬間を見つけてください。それが燃料噴射始め位置です。なほこの場合クラシフトプーリ外周上のタイミングマークは上死点前 18° になっていることを確認します。

■ 前記 20° との差は点検方法の差によるものです。

(2) エンジン単体時には(2)の方法のほかに、下記の方法によっても点検できます。

まず、フランジプレートの刻線にインジェクションポンプフランジ部の中央の刻線が合致していることを確認し、ずれている場合は合せます。

つぎにクラシフトシャフトの位置を上死点前 20° にします。この位置でガバナの点検窓内の合せマークが合致しているかどうかを点検します。



RUガバナ タイミングマーク点検器

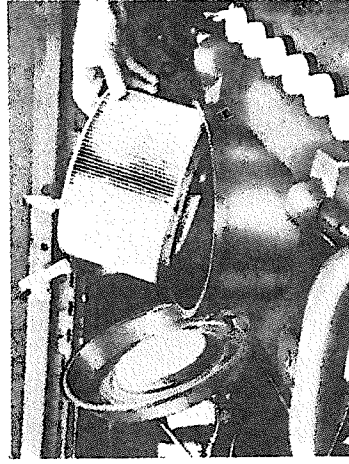
ファンベルトの張り点検調整

写真の箇所を親ゆびで強くおさえて 12 mm たわむのが正規です。調整はゼネレータのアジャスタプレートのボルトで行ないます。



エアクリーナ清掃

エアクリーナ ケースの蓋をはずしエレメントを取り出します。エレメントに付着しているほこりは内側よりエア等で消掃します。



エンジンオイルの交換

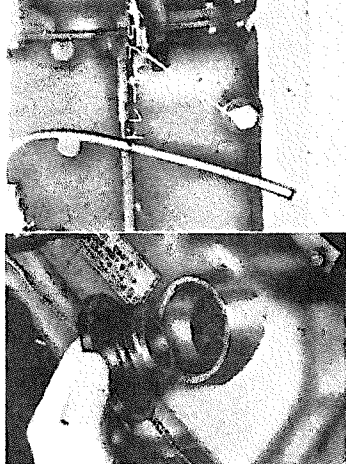
エンジン暖機運転後オイルパン底部のドレン プラグ をはずし古いオイルを完全に排出した後、オイルをレベル ゲージ のアッパリミットまで入れてください。油量は 5.5ℓ (含オイル フィルタ 0.8ℓ) です。

使用オイルは **ふそろ純正 DG** または **DM エンジンオイル** を下記気温に応じでご使用ください。

気温 粘度

- 40°C 以上 SAE 40
- 5°C~40°C SAE 30
- 15°C~-5°C SAE 20W
- 15°C以下 SAE 10W または 10W-30

■ オイル交換のときは、オイル フィルタ エレメントも同時に清掃または交換してください。

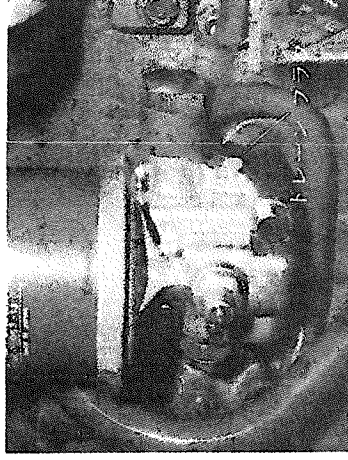


オイル フィルタ エレメント交換

下部のドレン プラグ を取りはずしてオイルを排出した後中央のボルトをはずしてエレメントを取り出します。

エレメント交換後は必ずオイル レベルゲージの規定線まで補給してください。

オイル フィルタ内 オイル量は **0.8ℓ** です。

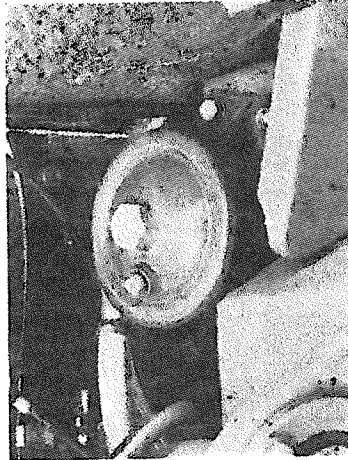


ヒューエル フィルタの清掃

ヒューエル フィルタは、定期的 にドレン プラグ を抜いて排水をし、また汚れの程度を調べましょう。

フィルタは、口紙式でキャップ スクリューをはずし、蓋をとるとエレメントだけケースから抜出すことができますケーム内面を清掃してください。

■ エレメントは洗滌することなく定期的に交換して下さい。

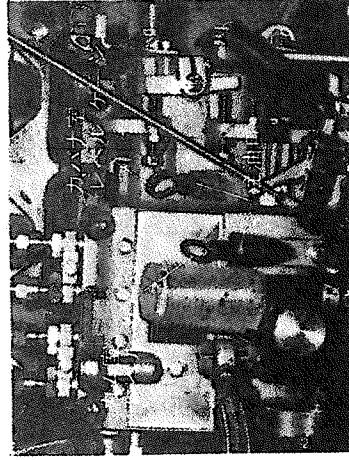


インジェクション ポンプ オイルの交換

インジェクション ポンプの カム室およびガバナ室の油量はレベルゲージにて点検しオイルを常時 レベル ゲージの上下目盛の間に保つよう注油口から補給して下さい。使用オイルは **エンジン オイルDG** または **DM** です。

油量 カム室 80 cc
ガバナ室 170 cc

■ カム室およびガバナ室のオイル粘度はエンジンオイルと同一にしてください。



ヒュエル フィード ポンプ スクリ ーン清掃

ヒュエル フィード ポンプ スクリーンを取り出して洗油で洗滌します。

燃料系統のエア抜き

燃料を切らした時またはヒュエルホースを取りはずした時などは必ず行ってください。

まずプアマイミングポンプハンドル①をねじ戻して作動できるようにしておき、ヒュエルフィルタのエア抜き用プラグ②をゆるめ気泡がなくなるまでポンプで燃料を送ります。

つぎにインジェクションポンプのエア抜き用 スクリュー プラグ③④をゆるめ同様にしてエア抜きを行ないます。

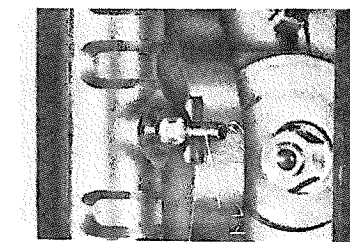
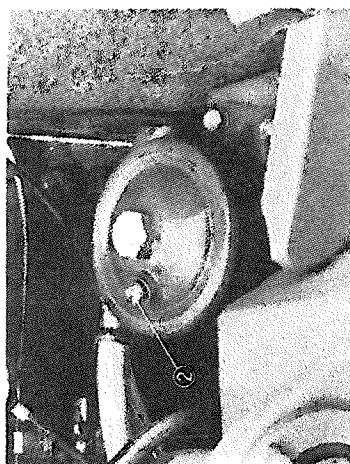
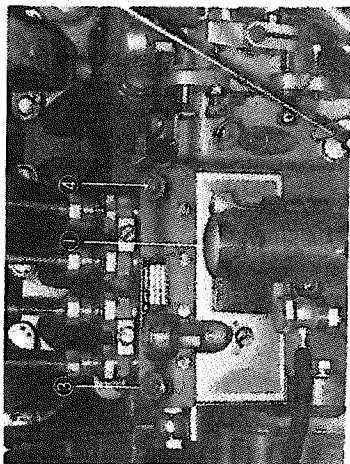
冷却水の交換

冷却水の交換は水温 75°C 以上にあげから行ないます。

ラジエーターおよびシリンドラブロック左の排水コックをゆるめ、ラジエーター給水口から水道水を入れながら濁った水が出なくなるまで排水した後、排水コックを閉じ、水道水（軟水）を給水口まで入れてください。

冷却水全容量は 8.0ℓ です。

また冷却水の凍結防止、ラジエーター、エンジン内部の防錆、ラジエーターポンプ保護のために「ダイヤクインロンゲ ライフ クーラント」を表に従ってご使用ください。



不凍液濃度と比重の関係(濃度は必ず 30% 以上にしてください)

安全使用温度	冷却水の不凍液混入濃度(容積比)	比重測定時の冷却水温度および比重								凍結温度	交換時の必要な原液の量	
		10°C	15°C	20°C	25°C	30°C	35°C	40°C	45°C			50°C
-11°C	30 %	1.047	1.045	1.043	1.041	1.039	1.037	1.034	1.032	1.029	-16.0°C	2.5 ℓ
-16°C	35 %	1.055	1.053	1.051	1.049	1.046	1.043	1.041	1.038	1.035	-20.0°C	2.9 ℓ
-20°C	40 %	1.063	1.060	1.058	1.055	1.053	1.050	1.048	1.045	1.042	-24.5°C	3.3 ℓ
-26°C	45 %	1.070	1.068	1.066	1.063	1.060	1.057	1.054	1.051	1.048	-30.0°C	3.7 ℓ
-33°C	50 %	1.078	1.075	1.072	1.069	1.067	1.064	1.061	1.058	1.055	-36.5°C	4.2 ℓ
-40°C	55 %	1.083	1.080	1.078	1.075	1.072	1.069	1.066	1.063	1.059	-45.0°C	4.6 ℓ

図 (1) 本表は指定不凍液ダイヤクインロンゲ ライフ クーラント (V1#1200) のみに適用

(2) 本表は不凍液混入の冷却水安全使用温度を表わしたものです

(3) 他銘柄の不凍液との混入は避けること。

例：不凍液混入冷却水安全使用温度は、測定時の冷却水温度 20°C にて比重が 1.051 であった場合には -16°C まで安全である。

トランスミッションおよびトランス ファケース オイル交換

ギヤオイルは両ケース内を循環

環しておりますが、給油、排油、油量点検は別々に行ないます。

排油は内部が暖まっているときに行なってください。

車に取付けた状態で新しいオイルを注入口の下面まで入れてください。

油量…トランスミッション 1.42ℓ

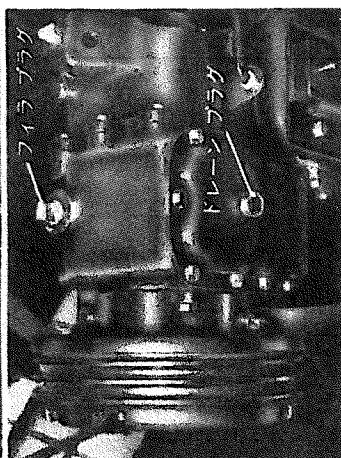
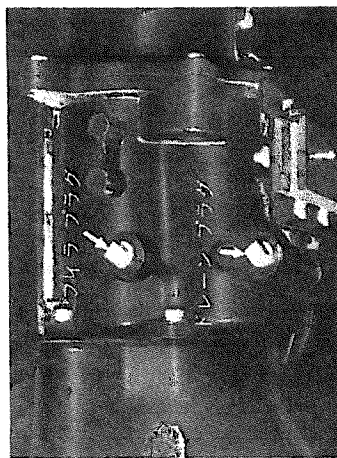
……トランスファケース 1.66ℓ

使用オイル…ダイヤクインロン

ハイポイドギヤオイル

気温 10°C 以上 SAE 90

10°C 以下 SAE 80



6.2 シャシ・ボデー関係

ディフレンシャル ケース オイル交換

排油は走行後アクスルハウジングが暖まった状態で行なってください。

新しいオイルを注入口の下面まで入れてください。

油量……フロント **0.76ℓ**
リヤ **1.19ℓ**

使用オイル…**ダイヤクイーン**
ハイポイド ギヤ オイル

気温**10°C**以上 SAE 90
10°C以下 SAE 80

ブレーキ・クラッチ オイルの点検

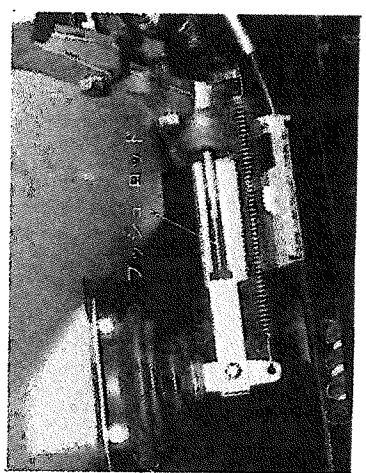
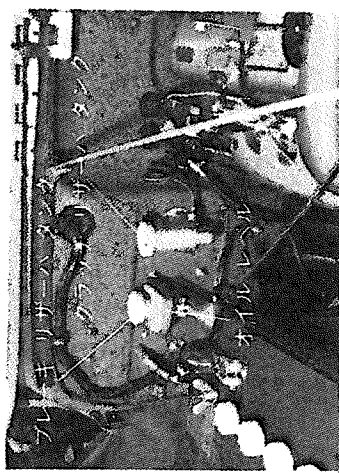
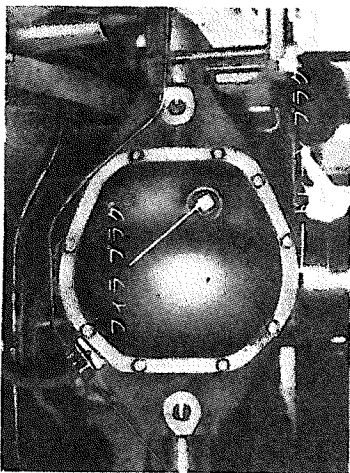
油量がタンク内に見えれば良好です。
不足している場合は補給してください。

ブレーキ オイル 補給時はリザーバタンク キャップ をよく清掃し内部に異物を入れないうり注意してください。

使用オイルは**ダイヤクイーン**
ブレーキ フルードです。

クラッチ ペダルの調整

使用中アジャスタが摩耗してリリーズ ベアリングと リリーズレバアのすきまが減少しクラッチペダルのおそびが少なくなります。ペダルのおそびは リリーズ シリンダ アジャスタ チング ロッド および マスタ シリンダ プッシュロッドにてつぎの様に調整します。



- (1) マスタ シリンダ ピストンとプッシュロッドの遊び $0 \sim 0.05 \text{ mm}$
- (2) レリーズ シリンダ ピストンとプッシュロッドの遊び $3.5 \sim 4.5 \text{ mm}$
この場合フリート ラベルは $1.3 \sim 1.7 \text{ mm}$ となる
- (3) 上記調整によってクラッチ ペダルの遊びは $40 \sim 45 \text{ mm}$ になります。

クラッチ系統のエア抜き

レリーズ シリンダのブリーダー スクリューでパイプ内のエア抜きを行います。クラッチ ペダルを数回一杯に踏み込み、最後に踏込んだままレリーズ シリンダのブリーダー スクリューを少しゆわめてオイルを抜く、同様にして数回繰り返してエアが無くなるまで行ないます。

この場合ブリーダー スクリューにビニール チューブ をつけその端をブレーキ オイル を入れたビンに差込んでおきますとエアの抜ける状態がよくわかります。

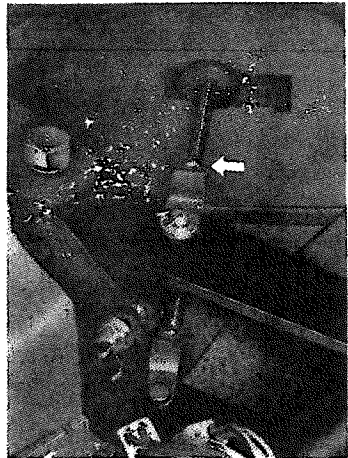
図 リザーバタンク内のオイルがなくならないうちにオイルを補充してください、ブレーキのエア抜きと同じ要領。



フリート ブレーキの調整

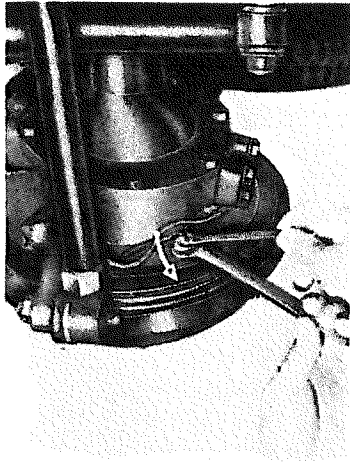
ペダルの 上部にある アジャスタ ボルトにてペダルと 同じ高さになる様に調整してください。

ペダル上部の マスタ シリンダ 後端のロックナットをゆるめ プッシュ ロッド で ブレーキ ペダルのおそびを **13 mm** に調整します。プッシュ ロッドはねじ込む(短くする)とおそびは大きくなり戻せば少なくなります。



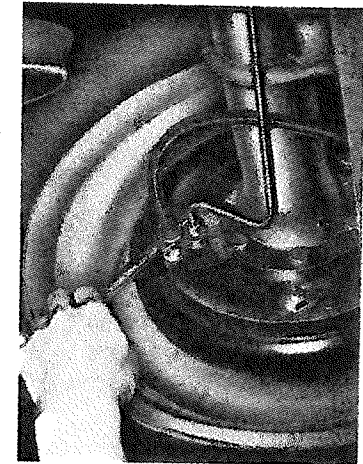
つぎに車体をジャッキで上げタイヤまたはドラムが自由に回転するようにします。

シュエの調整は前後輪ともエキセントリックスクリュのロックナットをゆるめカムでシュエがドラムに当るまで張り、次に片手でタイヤが自由に回るまで最小限戻し、ロックナットをロックします。カムは各輪共外側へ回わせばシュエが張り、内側へ回わせば戻ります。



ブレーキ オイル系統のエア抜き

ブレーキ シュエの調整後も、なおペダルの踏代が少ない場合、ブレーキペダルに踏みこたえがない場合（スポンジ現象）、またはブレーキ配管をはずしたため配管内に空気が入ったときは次の要領でエア抜きを行なってください。



- (1) パッキングプレートのブリーダスクリュにビニールチューブをつけ、その端はブレーキオイルを入れたビンに差込んでおきます。
- (2) ブレーキペダルをゆっくり数回いっぱい踏み込み、最後に踏込んだままブリーダスクリュを少しゆるめビンに流れるオイルを点検しつつ締付けますが、ブリー

ダスクリュを締付ける前にブレーキペダルを離さないようにしてください。この作業はブレーキオイル内の気泡がなくなるまで続けます。

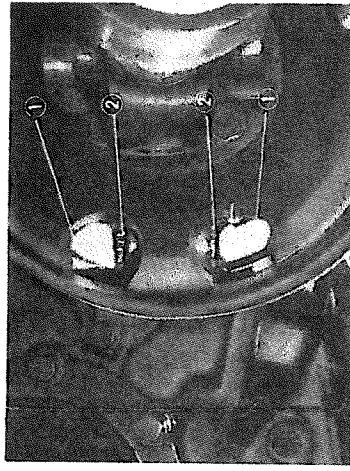
- (3) エア抜きはマスタシリンダに遠いブレーキから順に行ないますが作業の途中でオイルを切らさないよう注意して下さい。
- (4) 最後にブレーキマスタシリンダリザーバタンクの油量を点検補充します。

ハンドブレーキの調整

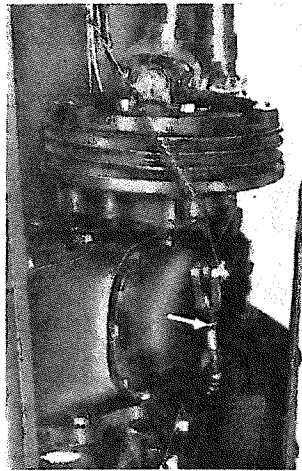
ハンドブレーキはレバーおよびワイヤケーブルを使用し、トランスファケータ後部のブレーキ（内部拡張式）を機械的に作動させます。

- (1) 計器板下のハンドブレーキレバーを完全に戻します。
- (2) ワイヤケーブルがコンジット内で自由に動くことを点検し、要すれば給油します。
- (3) ワイヤケーブルがアクチュエータレバーを引かない様アジャスタブルクレビスで十分ゆるめます。

つぎにトランスファケータ後部のブレーキドラムを回し、2個ずつ1組になった3組の穴のうち1組①を丁度ドラム内部のアジャスタングスクリュ②の位置に合わせ（この位置は左側真横より少し上ったところになります）その穴よりドリルパイプを差込みアジャスタングスクリュのスターホイールを利用して、両方のスクリュを外側（矢印方向）に回し、シュエをドラムに一杯つけた後、各々切込みを7ノッチだけ戻せば正しいままに調整できます。



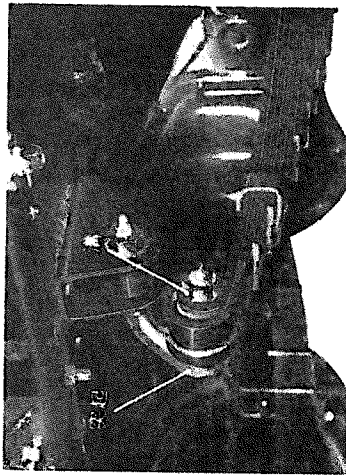
ブレーキドラムとシュエのすきまの調整ができたなら、クレビスにてハンドブレーキレバーの引代が約60mmになる様ワイヤケーブルの長さを調整してください。



スプリング U シャックルの締付け

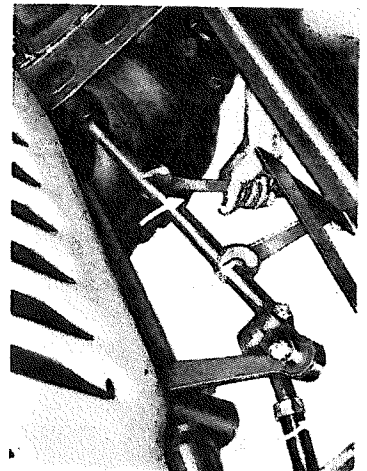
- (1) U シャックルにグリース シールをおよびリテーナをそう入します。
- (2) フロント スプリングをその取付位置に支え、U シャックルをブラケット穴およびスプリング アイ部にそう入して、その段付部とブラケットまたはスプリング アイ部とのすきまを **14.3~15.9 mm** に保ちます。
- (3) スプリング ブラケット側ブッシュをねじ込み **7 kgm** 以上のトルクにて締付けます。(この場合ブッシュには内外共同のねじを切っておりありますので、U シャックルの位置は変りません。)
- (4) スプリング アイ側ブッシュをねじ込みます。この場合 スプリング アイ内面にはねじは切っておりませんが、ブッシュでタッピングしてねじこみます。ナットとスプリングアイ端面の間には **0.8±0.25 mm** のすきまを設けます。

- 1) フロント左および右スプリングのアイ側(下側)の U シャックルおよびブッシュは、**左ねじ** となっております。
- (2) U シャックルの段付部に突起のあるのが**左ねじ**の印です。
- (3) ブッシュはナット 六角部の溝が**左ねじ**の印です。



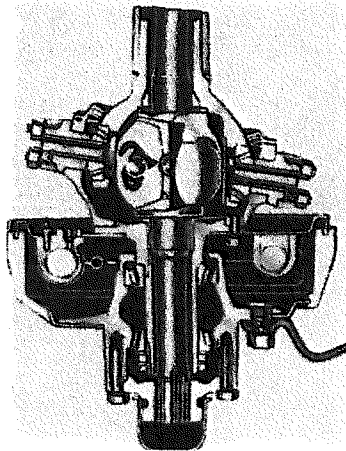
ト イ ヤ

トイヤは常に正しい空気圧、フロントホイールベアリングおよび各リンゴの調整関係がた、などを点検した後、左右ホイールド面端のロックナットをゆるめタイヤロッドを回転させて **2.4~4.8 mm** に調整します。タイヤロッドを矢印方向(前進方向)に回らせば前部が広がりトイヤは小さくなります。



フロント ホイール ベアリング

フロント ホイールはホイールハブとホイールスピンドル間の2個のテーパーラベアリングで支えられ全浮動式になっています。このベアリングがゆるみまると早期摩擦を生じまた、フロントホイールアラメイントに悪影響をおよぼします。また逆に締過ぎますとベアリングの損傷や発熱、焼付きの原因となりますからよく点検してください。



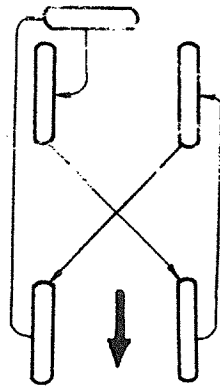
フロントホイールが床面から離れるまでジャッキアップし、ホイールを手で回し左右の振れを感じることもなく軽く回わり、また軸方向に強く動かしたことがなければ良好です。

もし調整を要する場合はハブキャップおよびフランジを取りはずしスピンドルに付いているアジャスタングナットで調整します。アジャスタングナットは標準締めトルク **12.4 kgm** で締付けた後 **1/6 回** 戻し、ロックワッシャを介してロックナットを **12.4 kgm** で締付けてロックワッシャを折曲げ回わり止めを行います。

タイヤ

タイヤは常に正しい空気圧で使用してください。標準空気圧は下表の通りですが、砂地ややわらかい土地で使用される場合は幾分空気圧を下けた方が良好です。

また、タイヤの摩擦を平均させ、寿命を延ばすため定期的に位置の交換を行なってください。



タイヤ標準空気圧

前 輪	後 輪
1.2~1.5kg/cm ² (1.5~1.8kg/cm ²)	1.2~2.0kg/cm ² (1.5~2.3kg/cm ²)

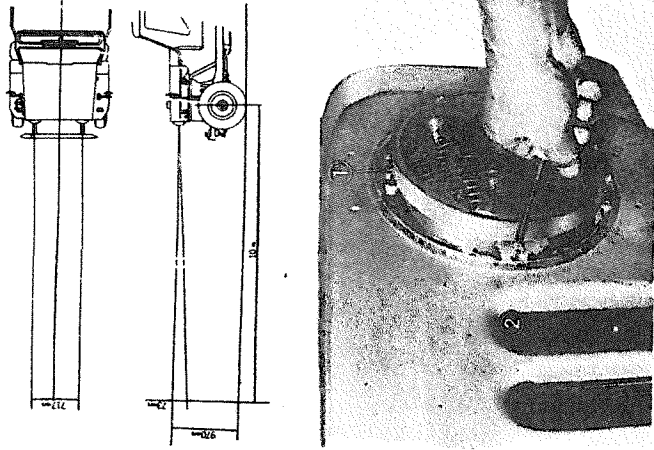
図()内は高速走行の場合を示します。

ヘッドランプの調整

ヘッドランプの主光軸の調整は、水平な場所に車をまっすぐにおき、前方 10 m の所にスクリーンを垂直におく。

ヘッドランプのセッテイ ガード およびヘッドランプドアを取りはずし、アジャスタリング スクリューで左右主光軸が車体中心に平行でかつ 73 mm 下向きになるようアジャスタリング スクリューで調整します。

アジャスタリング スクリューはヘッドランプ上部のスクリュー ① で上方向、側部のスクリュー ② で左右方向を調整します。



バッテリーの保守、点検

(1) 暑い時は液の蒸発が盛んで液面が低下しますから液面には十分注意して蒸留水を補給してください。

(2) 夏 season 長時間使用しないで放置する場合は自己放電の割合も高くなっていますので、車よりはらずし冷たい場所へ保存し、補充電も平日に行ないましょう。

(3) 温度が下ると機能が低下し、また電解液が凍る心配もでてきます。バッテリー容量は気温が 20°C のときは完全であっても -20°C になれば 半分程度の容量しか出ません。寒冷時の始動はオイルが固くエンジン 回転も重いののでバッテリー機能が低下が重なり ますます困難になります。

(4) 電解液は放電して比重が低くなる程 凍りやすくなり電解液が一度凍れば極板が傷み使いものになりません。バッテリーは常に完全充電の状態にしておくように注意してください。

(5) 長期間車を使用しない場合は 1 ヶ月に一度は定期的に車よりはらずして 補充電を行ない、完全充電しましょう。放電の状態は電解液の比重により 大体見当がつきます。すなわち比重は電解液温度 20°C の場合右表の通りです。

バッテリーの状態		比 重
完 全 充 電	電 圧	1.260~1.280
1/2 放 電	電 圧	1.200~1.240
完 全 放 電	電 圧	1.100~1.130

(6) 電解液の量は常に点検し液面を極板上 10~13 mm 保つようにしなす。 (7) バッテリーの表面は汚れやすく、このため リークすることもあり ますから常に水でよく洗い乾燥させて清潔に保ち、ターミナルはワセリンあるいは グリーを薄く塗って酸化を防ぐと共に確実に締付けてください。

7. 故障とその処置

7.1 エンジン関係

(1) 始動不良

故障の原因	処置
1. スターターモーターが、全く回転しない、または回転するがエンジンは始動しない。	
(1) バッテリー容量の不足	バッテリー充電
(2) スターターモーター不良	ブラシ交換 コンミテーターの研磨など 修正または交換
(3) スタータースイッチからマグネットスイッチ端子間の断線	端子を清掃し、確実に繋げる。
(4) バッテリー端子スターチングモーター端子のはずれ、ゆるみ、腐蝕	
2. スターターモーターは回転するが、ピニオンがリングギヤとかみ合わない。	
(1) スタータークラッチピニオン先端の摩耗	交換
(2) マグネットスイッチピニオンの飛出し位置不良	調整
(3) リングギヤの摩耗	交換
(4) ピニオンの固着	修正または交換
3. スターターモーターが回転したまま止まらない。	
(1) スタータースイッチの戻り不良	スイッチ交換
(2) ピニオンギヤのかみ込み(戻り不良)	修正
4. エンジンボア関係	
(1) エンジン駆動部の焼付	分解点検
(2) シリンダヘッドガスケットの破損	ガスケット交換
5. ヒューエル関係	
(1) ヒューエル代に空気が混入	エア抜き

(2) アイドリング不調

故障の原因	処置
1. バルブ関係	
(1) バルブクリアランス不調	バルブクリアランス調整
(2) バルブとバルブシート密着不良	バルブすり合わせ
(3) バルブステムとバルブガイドのスキマ過大	バルブおよびバルブガイド交換
2. シリンダヘッド	
(1) シリンダヘッドガスケットの吹抜け	シリンダヘッドガスケット交換
(3) 異常燃焼	
故障の原因	処置
1. 燃料関係	
(1) ヒューエルパイプの汚損、またはつまり	ヒューエルパイプ清掃または交換
2. バルブ関係	
(1) バルブクリアランスの不良	バルブクリアランス調整
(2) バルブの固着	分解修理または交換
3. シリンダヘッド	
(1) 燃焼室にカーボントライ種	カーボン除去
(2) シリンダヘッドガスケットの吹抜け	ガスケット交換
(4) エンジン騒音	
故障の原因	処置
(1) クランクシャフトベアリング油すきま過大	ベアリング交換
(2) クランクシャフトベアリングコンロッドベアリングの磨損	ベアリング交換および潤滑系統点検
(3) ウォータポンプベアリングの不良	ベアリング交換

(5) 加速不足

故障	原因	処置
1. エンジン関係		
(1) バルブ洗損または調整不良		バルブ調整または交換
(2) 圧縮力の不足		エンジン分解修理
(2) シリンダヘッドガスケット吹抜け		ガスケット交換調整
(4) クラッチがすべる		調整
・クラッチペダルのあそびがない		調整
・リリーズフォーク先端のあそびがない		調整
・クラッチフォワーシシングにオイル付着		交換
・フレキシシャブリング衰損		交換
(6) 出力不足		
1. コンプレッション不足		
(1) バルブ関係の欠陥		調整 修正
(2) シリンダヘッドガスケットよりの圧縮漏れ		シリンダボルトの増締めおよびガスケット交換
(3) ピストンリングの固着または摩耗		ピストンリング交換
(4) ピストンリングまたはシリンダの摩耗		エンジン分解修理
2. 噴射系統の調整不良		
(1) 噴射時期の不適正		噴射時期調整
3. 燃料の不足		
(1) ヒューエルパイプのつまり		パイプ清掃
(2) ヒューエル系統に空気混入		接続部点検, 増締め, エア抜き
(3) ヒューエルパイプ連絡部のゆるみ		増締め
(4) ヒューエルフィルタのつまり		フィルタエレメント清掃または交換
4. 吸入空気量不足		
(1) エアクリーナのつまり		エアクリーナ清掃または交換
5. オーバヒート		
(1) 冷却水の不足		冷却水補充 水漏れ箇所点検
(2) ファンベルトのゆるみまたは摩耗破損		調整または交換
(3) サーマスタットの機能不良		サーモスタット交換
(4) ラジエータのつまり		ラジエータ冷却水路清掃

故障の原因

故障	原因	処置
6. オーバークール (冷却水温があらがない)		
(1) サーマスタットの不良		サーモスタット交換
(2) 外気温が極端に低い		ラジエータの通風面積を少なくする
7. クラッチ		
(1) クラッチがすべる		調整, 修正
(7) 燃料消費大		
故障の原因		
(1) コンプレッション不足		
・バルブ関係の欠陥		調整, 修正
・ピストンリングの固着または摩耗		ピストンリング交換
・ピストンリングまたはシリンダの摩耗		エンジン分解, 修理
クラッチがすべる		調整, 修正
(8) エンジンオイル消費大		
故障の原因		
1. オイル漏れ		
(1) オイルバンドレンプラグのゆるみ		ドレンプラグ締付け
(2) オイルパン締付けボルトゆるみまたはガスケット破損		ボルト締付けまたはガスケット交換
(3) クランクシャフトフロントまたはリヤオイルシールの不良		オイルシール交換
(4) シリンダヘッドカバーガスケットの破損		ガスケット交換
(5) オイルフィルタガスケットの破損		
2. オイル上がり		
(1) ピストンリング合口位置不良		リング位置調整
(2) ピストンリングの摩耗または固着		リング交換
(3) ピストンおよびシリンダボアの摩耗大		ピストンまたはシリンダリング

7.2 走行装置関係

故障	原因	処置
1. 発進不円滑		
(1) ブレーキが効いたままになっている		ブレーキシュー調整
(2) クラッチがすべる		調整, 修正
2. 変速困難		
(1) クラッチの切れが悪い		クラッチペダル調整
(2) ギヤシフト機構の不良		分解, 修正(サービス工場へ)
3. ステアリングハンドルの操作が重い		
(1) 前輪タイヤの空気圧低過ぎ		規定圧(前輪1.5kg/cm ²)に調整
(2) フロントホイールアライメントの不正		点検, 調整(サービス工場へ)
(3) ステアリングギヤハウジングの調整不良		調整
4. ステアリングハンドルのあそびが多い		
(1) タイロッドジョイントのがた		点検, 調整
(2) ステアリングギヤのがた		点検, 調整
5. ステアリングハンドルが取られる		
(1) タイヤ空気圧左右不揃い		適正空気圧に揃える
(2) フロントホイールアライメントの不正		点検調整(サービス工場へ)
(3) ブレーキの引きずり		調整
6. ブレーキの効きが悪い		
(1) 配管内に空気混入		エア抜き
(2) ライニングに油付着または摩耗		分解, (修正サービス工場へ)
(3) ライニングのクリアラランス過大または当り不良		調整または修正
(4) ペダルのあそびがない(ペーパーロックを起す)		ペダルのあそび調整
7. ブレーキ片効き		
(1) ライニング当り左右不均衡		修正
(2) ライニング当り面に油、水等の付着		清掃
(3) タイヤ空気圧左右不揃い		適正空気圧に揃える
8. ペダル踏みしろの減少(ストローク増大)		
(1) ライニングクリアラランス増大		調整
(2) 配管内に空気混入		エア抜き
(3) ペダルの調整不良		調整

8. 使用ランプ一覧表

項目	使用電球 および個数	備考
ヘッドランプ	24V・75/55W×2	シールドビーム
ブランクアウトマーカーランプ	6W×2	白色 防空用(海軍向けは12W)
クリアランスランプ	10W×2	橙色 (25/10W)
フロントターンシグナルランプ	25W+5W×2	橙色 (25/10W)
ブランクアウトドライビングランプ	12W×1	白色 防空用
パネルランプ	6W×1	白色
ハイビームインジケータランプ (テールテールランプ)	3W×1	赤色
ターンシグナルバイロケットランプ	3W×2	緑色
オイルファイナルウォーニングランプ	3W×1	赤色
リヤターンシグナル&ストップランプ	25W×2	赤色 (25/10W)
サイドターンシグナルランプ	10W×2	赤色 (25/10W)
ブランクアウトテールランプ	6W×2	赤色 防空用
ブランクアウトストップランプ	6W×2	白色 防空用
ライセンスランプ	12W×1	白色
パークランプ	3W×4	白色 (フロント)
バックアップランプ	12W×1	{ 橙色 (リヤ) 赤色 (リヤ) 白色

10. 主要整備基準一覧表

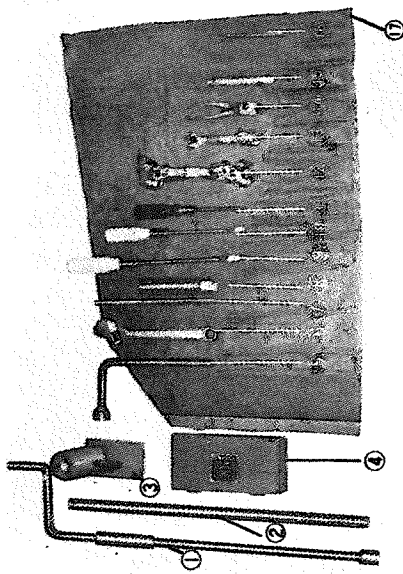
項目	基準値	備考
無負荷最高回転速度	4130~4180 r.p.m.	ジバボにて調整、(注)必要以外絶対に調整しない事
無負荷最低回転速度	580~620 r.p.m.	調整時
圧縮圧力	30kg/cm ² (170r.p.m.)	油温、水温とも20~30°Cにて
油圧	3.5~5kg/cm ² (無負荷最高回転時) 1.5kg/cm ² 以上 (アイドリング時)	油温 70°Cにて
バルブ	開 B.T.D.C. 32° 閉 A.B.D.C. 64°	
タイミング	開 B.B.D.C. 68° 閉 A.T.D.C. 28°	
燃料噴射始め時期	B.T.D.C. 20° (クランク角)	マークにて合せる
バルブクリアランス	吸 0.3mm 排 0.3mm	冷態時
ノズル噴射開始圧力	120kg/cm ²	
冷却水温	75~95°C	テンペレチャァ ゲージで確認
サーモスタット弁開き始め温度	76.5°C	
ファンベルトの張り	12mm	ゼネレータとウォータポンプの中間部で測定
ラジエータ水量	8.3ℓ	ラジエータ往入口まで
エンジンオイル量	5.5ℓ	含オイルフィルタ0.8ℓ
トランスミッションオイル量	1.42ℓ	
トランスファケースオイル量	1.66ℓ	
ステアリングホイールのあそび	25mm	円周上で測定
ブレーキペダルのおそび	10~15mm	
クラッチペダルのおそび	40~45mm	
トーン	2.4~4.8mm	両側
タイヤの空気圧	前輪 1.2~1.5kg/cm ² 後輪 1.2~2.0kg/cm ²	タイヤサイズ 6.00-16-6PR
ヒューエルタンク容量	46ℓ	

9. 主要締付けトルク一覧表

区分	項目	目	備	単位 kgm	備考
エンジン	シリンダヘッド締付け	11~12 14~15	中央部から外側へ互に対角線方向に正しい順序で締付ける		
	ロツカシャフトブラケット締付け	同上			
	ノズルホルダ締付け	6.0~8.0			
	オイルパン取付け	0.5~0.9			
	オイルポンプ取付け	5.0~6.0			
	オイルフィルタ取付け	2.5~4.1			
	インテークマニホールド取付け	1.3~2.1			
	エキゾーストマニホールド取付け	2.6~4.4			
	エンジンフロントインシュレータ	1~2	クロスメンバへの取付け		
	ク	3~4	エンジンへの取付け		
エンジンリヤインシュレータ	3~4	クロスメンバへの取付け			
エンジンリヤマウンチングブラケット	3~4	トランスミッションへの取付け			
シヤシ関係	フロントホイールベアリング締付け	12.4後 16戻し	規定トルクで締付け後1/6回転戻す		
	ステアリングギヤボックス取付けボルト	6~7	フレームへの取付け		
	ピットマンアーム取付けナット	13~16	ステアリングギヤへの取付け		
	ステアリングタイロッドソケット取付けナット	3.5~5.5	左右とベルクラランクの3箇所		
	タイロッドロツクナット締付け	5~6	4箇所		
	シヤシスプリングUボルト	5.5~6.5	フロント、リヤ共		
	シヤシスプリングとピボットボルト	3.5~4.5	規定トルクで締付け後1/6回転戻す		
	スプリングUシャックルブッシュ	締付け 上側	調整するまで十分締付け7kgm以下で戻らぬこと。		
	ク	下側	0.8mmのすき間を作る。		
	プロペラシャフトユニバーサルジョイントUボルト	2~3			
プロペラシャフトユニバーサルジョイントフランジボルト	2.8~4.1				
デリアフレシヤカルベアリングキャップ取付け	5~6				
リヤアックスシャフト締付け	20.5以上				
ホイールハブボルト	8.5-10.5				
ブレーキパッキングプレートボルト	3.5~5.0				

11. 付属品

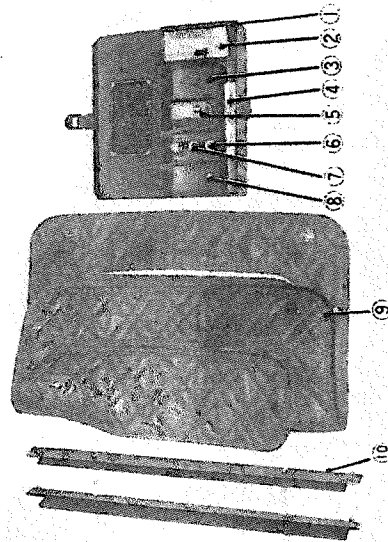
11.1 とう載工具



- ① クランク ハンドル
- ② ジャッキ ハンドル
- ③ 油圧ジャッキ (2t)
- ④ 点検灯セット
- ⑤ ホイール ナット用レンチ
- ⑥ モンキレンチ 250 mm
- ⑦ ハンドル
- ⑧ ノズルホルダ ソケット レンチ
- ⑨ ドライバ (-) 150 mm
- ⑩ ドライバ (+) 75 mm
- ⑪ ドライバ (H) No.2
- ⑫ 4 丁組スバナ 10×12, 14×17, 19×22, 24×27
- ⑬ 3 丁組スバナ 3g×7/16, 1/2×9/16, 5/8×5/8
- ⑭ アライヤ 150 mm
- ⑮ グローアラグ ソケット レンチ
- ⑯ タイヤ ゲージ 10kg/cm²
- ⑰ 工具袋

11.2 付属品

- ① スペアバルブ ボックス
- ② サークリット ブレーカ (30A)
- ③ バルブ インサイド 虫ゴム 2 コ
- ④ グローアラグ アセンブリ
- ⑤ ランプ バルブ (24V25/10W)
- ⑥ ランプ バルブ 2 コ (24V6W)
- ⑦ ランプ バルブ (24V12W)
- ⑧ ランプ バルブ (24V 3W)
- ⑨ 放熱器おおい
- ⑩ 取付金具



12. 仕様

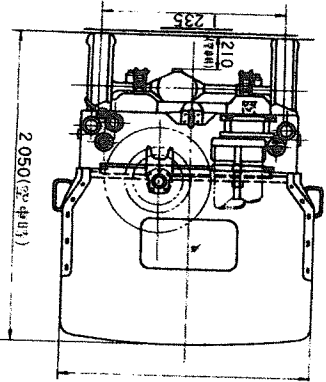
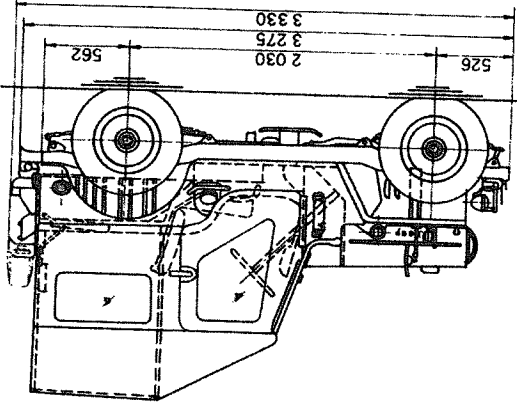
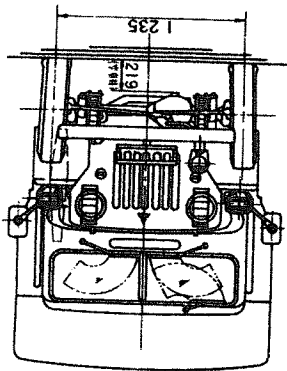
車両仕様	J54-A	J54-P
全長 mm	3 830	←
全巾	1 660	1 595
全高	2 050	1 850
軸距	2 030	←
輪距 (前輪)	1 235	←
〃 (後輪)	1 235	←
最低地上高	210	←
荷台・客室長さ	740	←
〃 巾 (ホイールハブ内側)	913	1 405
〃 高さ	1 325	1 176
車両重量 kg	1 310	1 245
乗車定員 人	3	2(4)
性能		
最大積載量 kg	250(0)	135
最高速度 km/h	92	←
登坂能力 tanθ	0.60	←
最小回転半径 m	5.9	←
制動距離 m (初速50km/h)	15.0	←
燃料消費率 km/l (最大荷重時)	12.0	←
最大安定傾斜角度(度)	40	←
エンジン		
形式	4DR5	←
種類	ディーゼル	←
冷却方式	水冷式	←
シリンダ数および配列	4—直列	←
サイクル	4	←
弁配置	頭上弁式	←
内径×行程	92×100	←
総排気量	2 659	←
圧縮比	20 : 1	←
圧縮圧力 kg/cm ² (r.p.m)	30 (170)	←
最高出力 PS/r.p.m	75/3 800	←
最大トルク kgm/r.p.m	16.5/2 400	←
弁スキマ (吸) mm	0.3 (冷時)	←

J54-A J54-P

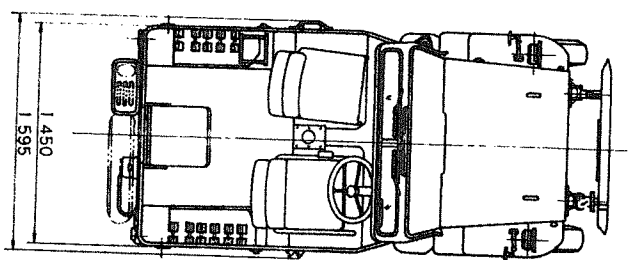
点火装置	弁スキマ (排) mm	←
	着火方式	0.3 (冷時) 圧縮着火式
	燃料噴射時期 B. T. D. C/r. p. m	←
	噴射順序	20°/0
	噴射ノズル形式	←
	予熱プラグ 電圧V	1-3-4-2
	エアクリーナ	←
燃料装置	燃料タンク容量 ℓ	DN4SD
	潤滑方式	22.5. 4.8
	オイルパン容量 ℓ	酒紙式
冷却装置	冷却方式	46
	冷却水容量(全) ℓ	圧送式
バッテリー	形式および数	4.7
	電圧—容量 V—Ah	水冷強制循環式
ゼネレーター	発電方式	8
	出力 V—A	N70×2
	出力 V—kw	←
スターチングモータ	形式	24—70
クラッチ	形式	←
変速機	形式	交流式
	操作方式	24—20
	変速比一速	24—3
	〃 二速	乾燥単板式
	〃 三速	2.3 速等速
	〃 後退	かみ合式
	副変速機形式	フロウ
	同変速比 高	チェンジ式
	〃 低	2.798:1
減速機	齒車形式	1.551:1
	減速比	1.000:1
	外形形式	3.798:1
差動機	齒車形式および数	2 段変速前 輪駆動
		1.00:1
		2.465:1
		ハイポイドギヤ
		5.375:1
		ベルトアップ形
		カサ齒車式2組

J54-A J54-P

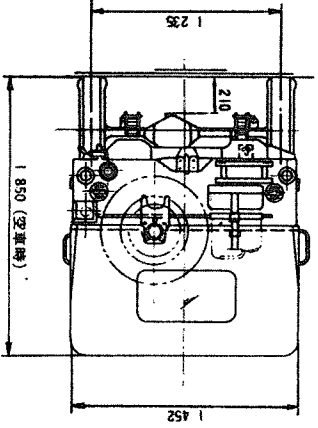
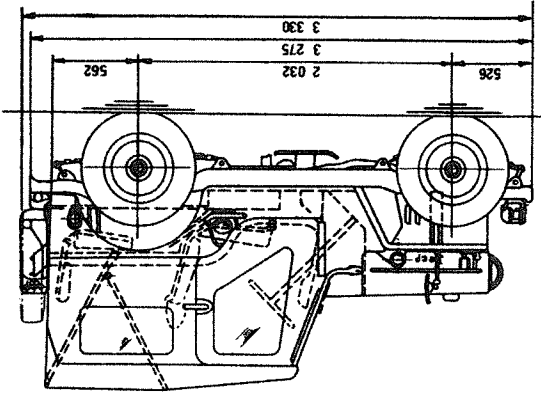
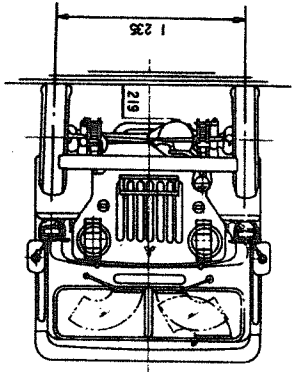
かじ取り装置	齒車形式	←
	齒車比	カムアノード レバー式
	かじ取り角度 内	14—12—14:1
	外	24°
		22°
走行装置	前車軸形式	←
	トーイン mm	全浮動駆動式
	キャンバ 度	2.38~4.76
	キャンスタ 度	1°30'
	キングピン角 度	3°
	後車軸形式	7.5°
	種類および形式	半浮動式
ブレーキ装置	ハンドブレーキ	油圧式全輪制動
	懸架装置	手動内括式
	タイヤ	半楕円形 板バネ式
	寸法 (前後輪共)	6.00—16—6PR



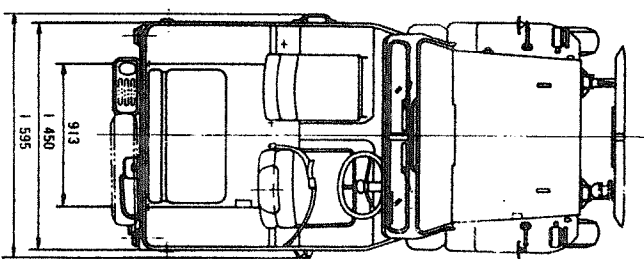
四面图 J54-P形外觀



1660



四面图 J54-A形外觀

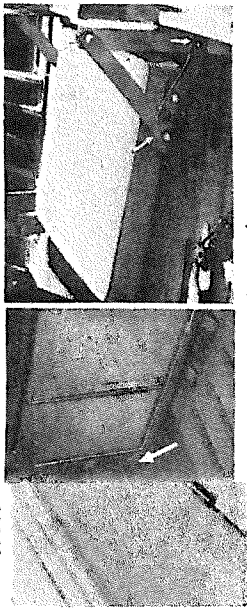


14. 給油表

ボデー給油機A形

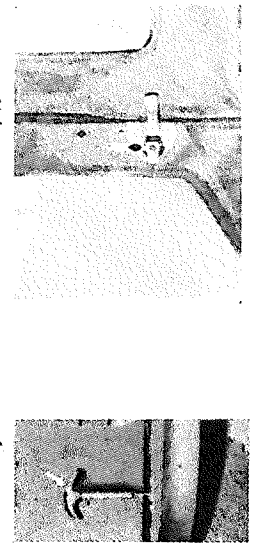
J54-P形

種類	給油箇所	給油要領	油量	使用油	
エンジン油	エンジンクラックケース	レベルまで給油	5.5ℓ	ふそう純正DGまたはDM エンジンオイル 気温 粘度 40℃以上 #40 -5℃~40℃ #30 -15℃~-5℃ #20W -15℃以下 #10Wまたは #10W-30	
	インジェクションポンプカム室		0.08ℓ		
	インジェクションポンプガバナ室		0.17ℓ		
	ピントルフック	ジョイント部へ給油	2~3滴		
	アクセルリンゲージ	随時必要量給油	所要量		
	フットロック				
	フットヒンジ				
	ハンドブレーキケーブル				
	ギヤ油	トランスミッション	プラグ線まで給油	1.42ℓ	ダイヤクイーン ハイポイ ドギヤオイル 10℃以上 #90 10℃以下 #80
		トランスファケース		1.66ℓ	
デアアレンシヤル(フロントリヤ)		フロントリヤ 0.76ℓ 1.19ℓ			
ステアリングギヤハウジング		0.185ℓ			
フロントアクスル ユニバーサルジョイント		プラグ線まで給油	2×0.34ℓ	ダイヤクイーン シヤン クリース	
キングピンベアリング		分解清掃後塗布			
タイロッドエンド					
ステアリングベルクランクシャフト		ニップルより給油	所要量		
ステアリングドラッグリンク					
スプリングシャックル (フロントリヤ)					
スプリングピボット (フロントリヤ)					
プロペラシャフトスリーブ ジョイント(フロントリヤ)					
プロペラシャフトユニバーサル ジョイント(フロントリヤ)					
※トランスファ ケースレバーシャフト	分解清掃後塗油	4×0.85ℓ			
ホイールベアリング (フロントリヤ)					
※バッチリターミナル	随時清掃後塗油	所要量			
クラッチレリーズベアリングキアリヤ					
クラッチパイロットベアリング					
クラッチフアルクラムボール					
クラッチアンドブレーキ ペダルシャフト	マスクシリンドラ オイルリザーバ の残以上まで給油	0.2ℓ	ダイヤクイーン プレーキ フルード		
クラッチマスタシリンドラ					
ブレーキマスタシリンドラ					

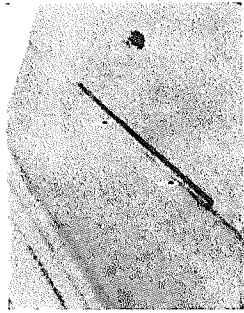


フー
エンジン
4 000kmまたは
リヤシートロック
4 000kmまたは6か月ごと
エンジン オイル補給

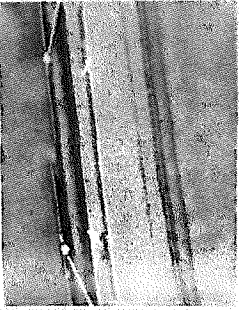
シャシ
4 000kmま
ア
エンジン オイル補給
4 000kmまたは6か月ごと
ドア ハンドル



ボデー給油表



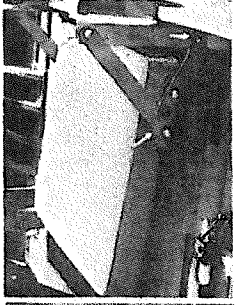
フワードヒンジ
4 000kmまたは6カ月ごと
エンジンオイル補給



ベンチレーターヒンジ
4 000kmまたは6カ月ごと
エンジンオイル補給

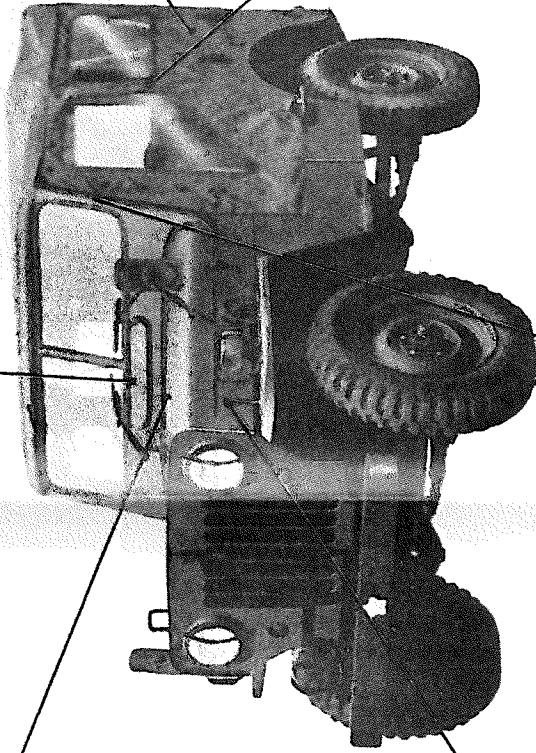


J54-A形

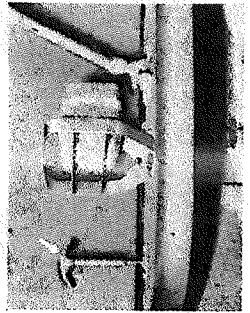


J54-P形

リアシートロック
4 000kmまたは6カ月ごと
エンジンオイル補給



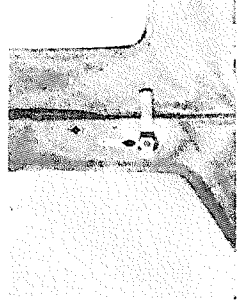
シャングリース塗布
4 000kmまたは6カ月ごと
フワードキャッチ



シャングリース塗布
4 000kmまたは6カ月ごと
ドアヒンジ



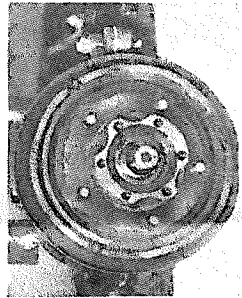
エンジンオイル補給
4 000kmまたは6カ月ごと
ドアハンドル



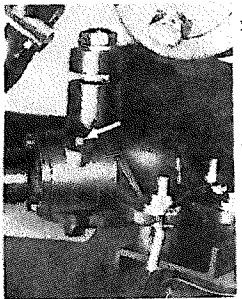
エンジン・シャシ給油表



フロント・リヤ ディアアレンシヤル
ケース
最 初：4 000km
2 回目：12 000km
以 降：12 000kmごと
ダイヤクイーン ハイボイド キャ
オイル



フロント ホイール ベアリング
点検補給：12 000kmまたは
12か月ごと
交 換：24 000kmまたは
24か月ごと
ダイヤクイーン マルチ パーバス
グリース (一輪 85g)



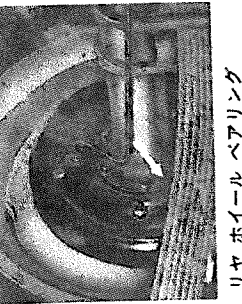
ステアリング キャ ハウジング
点検補給：12 000kmごと
交 換：24 000kmごと
ダイヤクイーン ハイボイド
キャ オイル



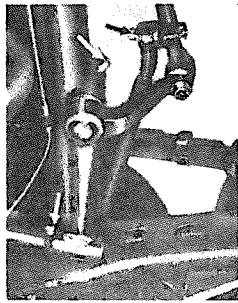
ブレーキクラッチ マスタ シリンダ
点検：補給
最 初：1 000km
2 回目以降：4 000kmごと
交 換：24 000km
または24か月ごと
ダイヤクイーン ブレーキフルード



ブレーキ・クラッチ リンケージ
最 初：1 000km
2 回目：4 000km
以 降：4 000kmごと補給
ダイヤクイーン マルチ パーバス
グリース



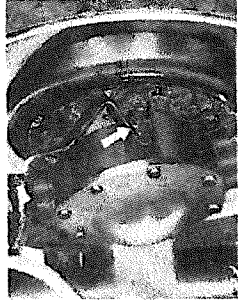
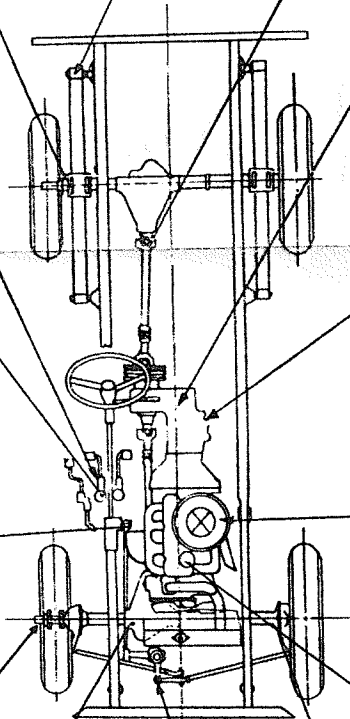
リヤ ホイール ベアリング
点検補給：12 000kmまたは
12か月ごと
交 換：24 000kmまたは
24か月ごと
ダイヤクイーン マルチ パーバス
グリース



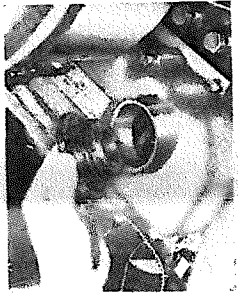
ヘルクランク タイロッド・
ドラッグ リンク
最 初：1 000km
2 回目：4 000km
以 降：4 000kmごと補給
ダイヤクイーン マルチ
パーバス グリース



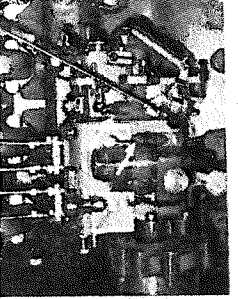
スプリング シヤックル
(フロント・リヤ)
最 初：1 000km
2 回目：4 000km
以 降：4 000kmごと補給
ダイヤクイーン マルチ パーバス
グリース



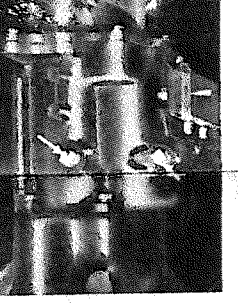
点検補給：12 000kmまたは
12か月ごと
交 換：24 000kmまたは
24か月ごと
ダイヤクイーン シャシ グリース
フロント アクスル
ユニバーサル ジョイント



最 初：1 000km
2 回目：4 000km
以 降：4 000kmごと交換
ふそうDGまたはDMエンジンオイル
エンジン



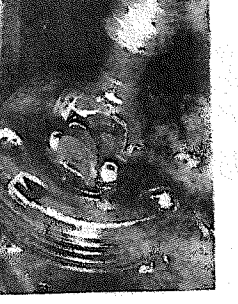
点検補給：4 000kmごと
交 換：12 000kmごと
ふそうDGまたは
DMエンジン オイル
インジェクション ポンプ



最 初：4 300km
2 回目：12 300km
以 降：12 300kmまたは12か月ごと
ダイヤクイーン ハイボイド キャオイル
トランス ミッション



最 初：4 000km
2 回目：12 000km
以 降：12 000kmまたは
12か月ごと
ダイヤクイーン ハイボイドキャオイル
トランス ファ ケース



最 初：1 000km
2 回目：4 000kmごと補給
以 降：4 000kmごと補給
ダイヤクイーン マルチ パーバス
グリース プロペラ シャフト ユニバ
ーサル ジョイント