サスペンション

+ 泽 / 上 ×	
共通作業 R-1	スタビライザ・コントロール・リンク点検 . R-15
ホイール・アライメント R-1	フロント・クロスメンバ取外し/取付けR-15
ホイール・アライメント点検前の作業 R - 1	フロント・サスタワー・バー
フロント・ホイール・アライメント R- 2	取外し/取付けR-16
リヤ・ホイール・アライメント R- 5	リヤ・サスペンション R-17
フロント・サスペンションR-7	リヤ・ショック・アブソーバ アンド
フロント・ショック・アブソーバ アンド・	コイル・スプリング取外し/取付け R-17
コイル・スプリング取外し/取付け R - 7	リヤ・ショック・アブソーバ点検 R-18
フロント・ショック・アブソーバ点検 R- 9	リヤ・ショック・アブソーバ廃却 R-18
フロント・ショック・アブソーバ廃却 R- 9	リヤ・ロア・アーム取外し/取付け R-19
フロント・ロア・アーム取外し/取付けR-10	リヤ・アッパ・アーム取外し/取付けR-21
フロント・ロア・アーム・ボール・	リヤ・スタビライザ取外し/取付けR-22
ジョイント点検R-12	スタビライザ・コントロール・
フロント・アッパ・アーム取外し/取付け.R-12	リンク点検 R-22
フロント・アッパ・アーム点検 R-13	リヤ・クロスメンバ取外し/取付けR-23
フロント・スタビライザ取外し/取付け R-14	

共通作業

ホイール アンド タイヤ取外し/取付け

● ホイール アンド タイヤの取外し/取付けについて は特に記載していない。ホイール・ナットの締付け が必要である場合には89~117 N·m{9~12 kgf·m}で 締付ける。

サスペンション関連部品取外し/取付け

- サスペンション関連部品にラバー・ブッシュが使用されている箇所の締付けは、仮締め後車両をジャッキ・ダウンした後、※空車荷重をかけて締付ける。
- ※空車荷重 燃料満、冷却水及びエンジン・オイルは規定量、スペア・タイヤ、ジャッキ及び車載工具は搭載しない状態。

ブレーキ・ライン切離し

● ブレーキ・ラインを切離した場合は、取付け後ブレーキ・フルードを補給し、エア抜き、フルード漏れ点検を行う。

ブレーキ・パイプ・フレア・ナット締付け

ブレーキ・パイプ・フレア・ナットはSST (49 0259 770B) を使用して締付ける。

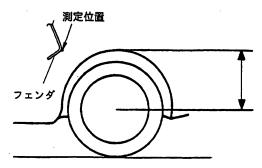
ステアリング関連部品取外し/取付け

・ パワー・ステアリング・フルード・ラインを切離した場合は、取付け後パワー・ステアリング・フルードを補充し、エア抜き、フルード漏れ点検を行う。

ホイール・アライメント

ホイール・アライメント点検前の作業

- 1. タイヤの空気圧を点検し、必要であれば指定空気圧に調整する。
- 2. ホイール・ベアリングの遊びを点検し、必要であれば修正する。
- 3. ホイールの振れを点検する。
- ステアリング・ボール・ジョイントおよびサスペンション・ボール・ジョイントにガタが無いことを点検する。
- 5. ショック・アブソーバが正しく作動しているかボ デーをゆすって点検する。
- 6. 左右の車高差(フェンダ端面からホイール中心ま での寸法)が10mm以内であることを点検する。



- 7. 車両を※空車状態で水平な場所に置き、ホイールを直進状態にする。
- ※空車状態 燃料満、冷却水及びエンジン・オイルは規定量、スペア・タイヤ、ジャッキ及び車載工具は搭載しない状態。

フロント・ホイール・アライメント

仕様(空車状態)

	項目		仕様
トータル・トーイン		(mm)	3 ± 2
1 277 1		度	0°17′±11′
切れ角		内側	38° ± 3°
		外側	33° ± 3°
キングピン角			11° 39′
		326~335	- 0 ° 36′ ± 45′
	フロント・フェンダ	336~345	- 0 ° 16′ ± 45′
キャンバ角	端面からホイール中	346~355	0 ° 02′ ±45′
	心までの寸法 (mm)	356~365	0°19′±45′
		366~375	0 ° 34′ ±45′
		351~360	6°09′±45′
	リヤ・フェンダ端面	361~370	5 ° 55′ ±45′
キャスタ角	からホイール中心ま	371~380	5 ° 40′ ±45′
	での寸法 (mm)	381~390	5 ° 26′ ±45′
		391~400	5 ° 12′ ± 45′

注意

- 空車状態 ... 燃料満、冷却水及びエンジン・オイル満、スペア・タイヤ、ジャッキ及び車載工具搭載しない状態
- キャンバの左右差は1°以内、キャスタの左右差は1°30'以内

切れ角点検

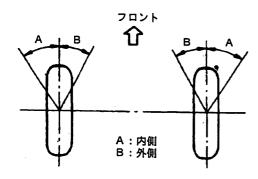
ターニング・ラジアス・ゲージを使用して、切れ 角を点検する。

標準値

内側:38°±3° 外側:33°±3°

参考

 ポータブル・タイプのターニング・ラジアス・ ゲージを使用する場合は、車両を水平に保持す るために、後輪をターニング・ラジアス・ゲー ジと同じ厚さの台の上に乗せる。

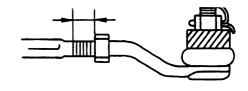


切れ角調整

- 1. アウタ・ボール・ジョイントのロックナットをゆるめる。
- 2. ラック・ブーツ・クランプを取外す。
- 3. インナ・ボール・ジョイントを回して、図示の寸 法を左右同じにする。

左右差

3 mm以下



注意

◆ インナ・ボール・ジョイントの移動量を左右同じにする。

- 4. インナ・ボール・ジョイントを回して、調整する。
- 7ウタ・ボール・ジョイントのロックナットを締付ける。

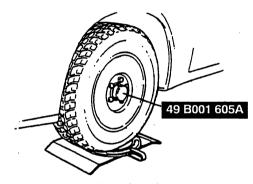
締付けトルク

 $35\sim50 \text{ N·m } \{3.5\sim5.1 \text{ kgf·m}\}$

- 6. ラック・ブーツのねじれを修正し、ラック・ブーツ・クランプを取付け固定する。
- 7. 切れ角調整後は、必ずトー点検、調整を行う。

キャスタ、キャンバ点検

- 1. 車両を上下にゆすり、車高を安定させる。
- 2. ホイール・ハブ・ロックナットを取外す。
- 3. SSTを取付ける。



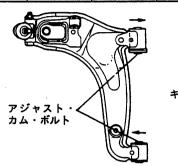
- 4. キャスタ・キャンバ・ゲージを使用して、キャス タ及びキャンバを測定する。
- 5. キャスタ・キャンバ・ゲージとSSTを取外す。
- 6. 新品のホイール・ハブ・ロックナットを取付ける。(参照:セクションM、フロント・アクスル、ホイール・ハブ、ステアリング・ナックル取外し/取付け、ロックナット取付け時の留意点)

キャスタ調整

注意

- ◆ キャスタ調整は必ずキャンバ調整の前に行なう。
- キャスタ調整はフロント、リヤのどちらか 1 方、あるいは両方のカムで調整できるが、後の キャンバ調整代を残せるように調整する。
- 1. ロア・アームのフロント、リヤのカム・ナットを ゆるめる。
- 2. フロント、リヤのどちらか 1 方、あるいは両方の アジャスト・カム・ボルトを回して調整する。調 整方向は次表を参照する。

た		'ール	右ホイ	ール
キャスタ	フロント・カム	リヤ・カム	フロント・カム	リヤ・カム
増加方向	反時計方向	反時計方向	時計方向	時計方向
減少方向	時計方向	時計方向	反時計方向	反時計方向





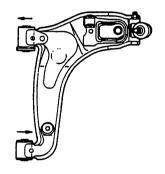
キャスタ増加方向











参老

• キャスタ変化量

フロント・カム:約25'/1目盛 (キャンバ変化は約29'/1目盛) リヤ・カム:約25'/1目盛 (キャンバ変化は約2'/1目盛)

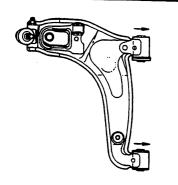
注意

- ◆ キャスタ調整時にキャンバも変化するので、 キャスタ調整後、キャンバを測定、調整する。
- 3. キャンバ、トーインを調整する。

キャンバ調整

- キャンバ調整は必ずキャスタ調整後に行う。
- 1. ロア・アームのフロント、リヤのアジャスト・カム・ボルトを各々反対方向に同量ずつ回してキャンバを調整する。調整方向は下表を参照する。

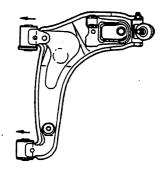
٠ ١ ١ ١ ١ ١	左ホイール		右ホイール	
キャンバ	フロント・カム	リヤ・カム	フロント・カム	リヤ・カム
おティブ方向	反時計方向	時計方向	時計方向	反時計方向
初行打方向	時計方向	反時計方向	反時計方向	時計方向





キャンバ ポジティブ方向





参老

● キャンバ変化量

フロント・カム:約29'/1目盛 (キャスタ変化は約25'/1目盛) リヤ・カム:約2'/1目盛 (キャスタ変化は約25'/1目盛)

注意

- キャンバの調整代が足りない場合は、もう1方 のカムで再度キャスタ調整から行なう。
- 2. ナットを締付ける。

締付けトルク 94~112 N·m{9.5~11.5 kgf·m}

3. トーインを調整する。

トータル・トーイン点検

1. 車両を上下にゆすり、車高を安定させる。

注意

- トーイン・ゲージの指針高さは、フロント・ホイール軸高に合わせる。
- 2. トーイン・ゲージを使用して、トータル・トーインを点検する。

標準値

 $3 \pm 2 \text{ mm}$

トータル・トーイン調整

- 1. アウタ・ボール・ジョイントのロックナットをゆるめる。
- 2. ラック・ブーツ・クランプを取外す。
- 3. 左右のインナ・ボール・ジョイントを、各々反対 方向に同量ずつ回して調整する。

参考

- トーはインナ・ボール・ジョイント1回転で片輪約7 m変化する。
- 左右のインナ・ボール・ジョイントは右ねじを 使用している。トーをイン側に増すには右のインナ・ボール・ジョイントを車両の前進方向 に、左のインナ・ボール・ジョイントは車両の 後退方向に同じ量だけ回す。
- 4. アウタ・ボール・ジョイントのロックナットを締付ける。

締付けトルク 35~50 N·m{3.5~5.1 kgf·m}

5. ラック・ブーツにねじれがないか確認し、ラック・ブーツ・クランプを取付ける。

サイド・スリップ点検

サイド・スリップ・テスタを使用して、サイド・スリップ量を点検し、標準値外の場合はフロント・ホイール・アライメントが正しいか点検する。

標準値

アウト5 mm~イン5 mm

リヤ・ホイール・アライメント

仕様(空車状態)

	項目		仕様
l		(mm)	3 ± 2
トータル・トーイ		度	0°17′±11′
		351~360	$-1°06' \pm 45'$
	リヤ・フェンダ端面	361~370	- 0 ° 53′ ±45′
キャンバ角	からホイール中心ま	371~380	- 0 ° 42′ ± 45′
	での寸法 (mm)	381~390	- 0 ° 34′ ±45′
1		391~400	- 0 ° 29′ ± 45′

注意

- 空車状態 ... 燃料満、冷却水及びエンジン・オイル満、スペア・タイヤ、ジャッキ及び車載工具搭載しない状態
- キャンバの左右差は1°以内

トータル・トーイン点検

1. 車両を上下にゆすり、車高を安定させる。

注意

- トーイン・ゲージの指針高さは、リヤ・ホイー ル軸高に合わせる。
- 2. トーイン・ゲージを使用して、トータル・トーインを点検する。

標準値

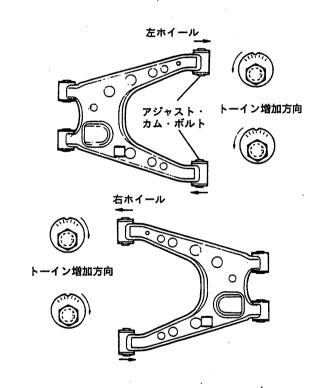
3 ± 3 mm

トータル・トーイン調整

注意

- トーイン調整は必ずキャンバ調整の前に行な う。
- ◆ トーイン調整は、フロント、リヤのどちらか1 方、あるいは両方のカムで調整できるが、後の キャンバ調整代も残せるように調整する。
- 1. ロア・アームのフロント、リヤのカム・ナットを ゆるめる。
- 2. フロント、リヤのどちらか1方、あるいは両方の アジャスト・カム・ボルトを回して、トーインを 調整する。調整方向は下表を参照する。

たホイー		ール	右ホイ	ール
N-1 2	フロント・カム	リヤ・カム	フロント・カム	リヤ・カム
増加方向	反時計方向	反時計方向	時計方向	時計方向
減少方向	時計方向	時計方向	反時計方向	反時計方向



参老

• トーイン変化量

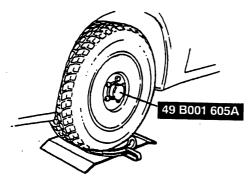
フロント・カム:約2.3 mm/1目盛 (キャンバ変化は約13'/1目盛) リヤ・カム:約2.3 mm/1目盛 (キャンバ変化は約8'/1目盛)

注意

- トーイン調整時にキャンバも変化するので、 トーイン調整後、キャンバを測定、調整する。
- 3. キャンバを調整する。

キャンバ点検

- 1. 車両を上下にゆすり、車高を安定させる。
- 2. ホイール・ハブ・ロックナットを取外す。
- 3. SSTを取付ける。



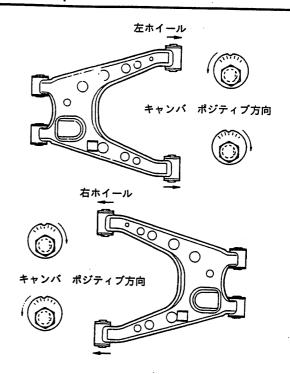
4. キャスタ・キャンバ・ゲージを使用して、キャン バを測定する。

キャンバ調整

注意

- **キャンバ調整は必ずトーイン調整後に行なう。**
- 1. ロア・アームのフロント、リヤのアジャスト・カム・ボルトを各々反対方向に同量ずつ回してキャンバを調整する。調整方向は下表を参照する。

キャンバ	左ホイール		右ホイール	
1137.	フロント・カム	リヤ・カム	フロント・カム	リヤ・カム
ポケィナ方向	反時計方向	時計方向	時計方向	反時計方向
初分方向	時計方向	反時計方向	反時計方向	



参考

• キャンバ変化量

フロント・カム:約13'/1目盛 (トー変化は約2.3 mm/1目盛) リヤ・カム:約8'/1目盛 (トー変化は約2.3 mm/1目盛)

注意

- キャンバの調整代が足りない場合は、もう1方 のカムで再度トーイン調整から行なう。
- 2. ナットを締付ける。

締付けトルク 73~95 N·m{7.4~9.7 kgf·m}

サイド・スリップ点検

 サイド・スリップ・テスタに車両を静かにまっす ぐ入れ、通過した時のサイド・スリップ量を点検 し、標準値外の場合はリヤ・ホイール・アライメ ントが正しいか点検する。

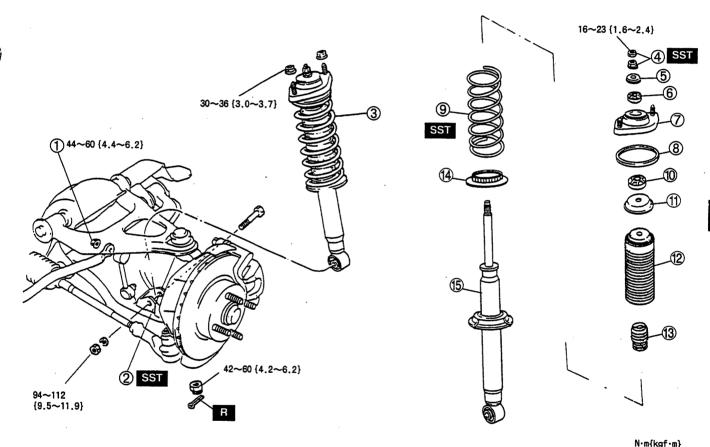
標準値

アウト5 mm ~イン5 mm

フロント・サスペンション

フロント・ショック・アブソーバ アンド コイル・スプリング取外し/取付け

- 当部位を整備作業時には、誤ってABSホイール・スピード・センサ・ハーネスを引っ張り、ハーネス断線を引き起こす恐れがある。従って、当部位の整備作業前にABSホイール・スピード・センサ(アクスル側)を取外し、作業時に誤ってハーネスを引っ張ってしまわない箇所にセンサを固定しておく。
- 1. 図に示す手順で取外す。
- 2. 取外しと逆の手順で取付ける。
- 3. フロント・ホイール・アライメントを点検し、必要な場合は調整する。



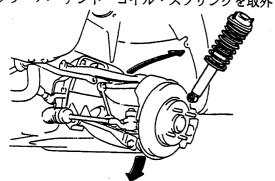
	·
1	スタビライザ・コントロール・リンク・ナット
2	アッパ・アーム・ボール・ジョイント
	☞ フロント・サスペンション、フロント・アッ
.	パ・アーム取外し/取付け、アッパ・アーム・
	ボール・ジョイント取外し時の留意点
3	フロント・ショック・アブソーバ アンド コイ
	ル・スプリング
	☞ 取外し時の留意点
	☞ 取付け時の留意点
4	ピストン・ロッド・ナット
	☞ 取外し時の留意点
5	リテーナ

		w mikeli mi
6	ラバー・ブッシュ	
7	アッパ・スプリング・シート	
8	アッパ・スプリング・シート・ラバー	
9	コイル・スプリング	
	☞ 取付け時の留意点	
10	ラバー・ブッシュ	
11	ストッパ・ケーシング	
12	ダスト・ブーツ	
13	バウンド・ストッパ	
	☞ 取付け時の留意点	
14	ロア・スプリング・シート・ラバー	
15	フロント・ショック・アブソーバ	

フロント・ショック・アブソーバ アンド コイル・スプリング取外し時の留意点

注意

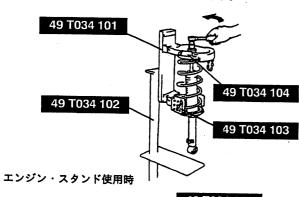
- ブレーキ・ホースを損傷させるので、アームを 過度に下げすぎない。
- フロント・ロア・アーム取付けボルトをゆるめ、 アームを下方に押し下げてフロント・ショック・ア ブソーバ アンド コイル・スプリングを取外す。

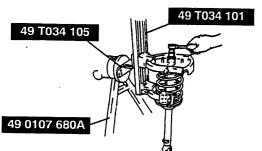


ピストン・ロッド・ナット取外し時の留意点

警告

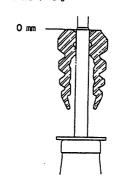
- SSTを使用してコイル・スプリングを圧縮する前にピストン・ロッド・ナットを取外すとコイル・スプリングが飛び出し危険なので、必ずSSTにセットした後に取外す。
- 1. スプリングが傷付かないようにウエスをはさみ SSTをセットする。
- 2. ピストン・ロッド・ネジ部に防錆浸透潤滑剤を塗布する。
- 3. **SST**を使用してコイル・スプリングを圧縮し、 ピストン・ロッド・ナットを取外す。





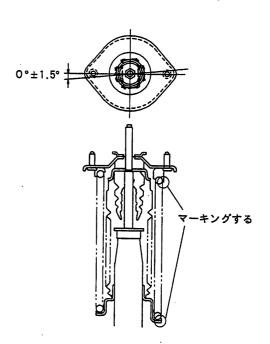
バウンド・ストッパ取付け時の留意点

- 1. 図示のようにバウンド・ストッパをピストン・ロッドに取付ける。
- 2. バウンド・ストッパの下端部がシリンダに接解しないことを確認する。

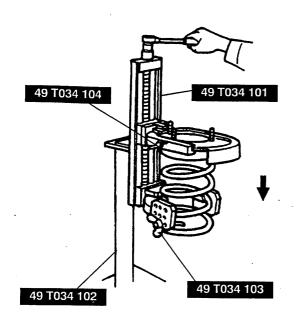


コイル・スプリング取付け時の留意点

- 1. コイル・スプリング、アッパ・スプリング・シート・ラバー、アッパ・スプリング・シートを図示のようにショック・アブソーバに仮付けする。
- 2. 取付け時の目安として、スプリングとスプリング・シート・ラバーにマーキングする。



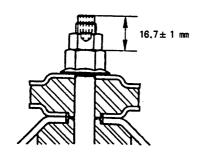
- 3. 2.で付けたマークを合わせて、スプリング、アッパ・スプリング・シート・ラバー、アッパ・スプリング・シートをウエスを介してSSTにセットする
- 4. SSTを使用して、スプリングを圧縮する。



- 5. スプリングのロア・エンド部をロア・スプリング・シートの段付き部に合わせて、ショック・アブソーバを取付ける。
- スプリング・アッパ・シートがショック・アブ ソーバに対して、マーキング時の位相にあるか確 認する。
- 7. ラバー・ブッシュ、リテーナを取付ける。

注意

- ピストン・ロッド・ナットは必ず手工具で締付ける。エア・ツールを使用するとピストン・ロッドのネジを損傷させる可能性がある。
- 8. ピストン・ロッド・ネジ部に防錆浸透潤滑剤を塗布し、図示の寸法が16.7±1 mmになるように下側 ピストン・ロッド・ナットを締付ける。



9. 上側ピストン・ロッド・ナットを規定トルクで締付ける。

締付けトルク

 $16\sim23 \,\mathrm{N\cdot m}\{1.6\sim2.4\,\mathrm{kgf\cdot m}\}$

フロント・ショック・アブソーバ アンド コイル スプリング取付け時の留意点

 ◆ ABSホイール・スピード・センサ・ブラケット を車両後方に向けてフロント・ショック・アブ ソーバ アンド コイル・スプリングを車両に取 付ける。

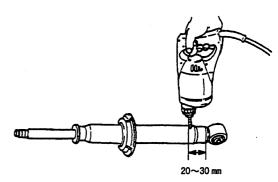
フロント・ショック・アブソーバ点検

- 1. フロント・ショック・アブソーバを車両から取外す。
- 2. 損傷、油漏れがないか点検する。
- 3. ショック・アブソーバのピストン・ロッドを一定 の速さで3回以上伸縮させ、4回目以降で全スト ロークの重さが一定であり、異常な手応え及び異 音がないことを点検する。
- 4. 不具合がある場合は、ショック・アブソーバを交換する。

フロント・ショック・アブソーバ廃却

警告

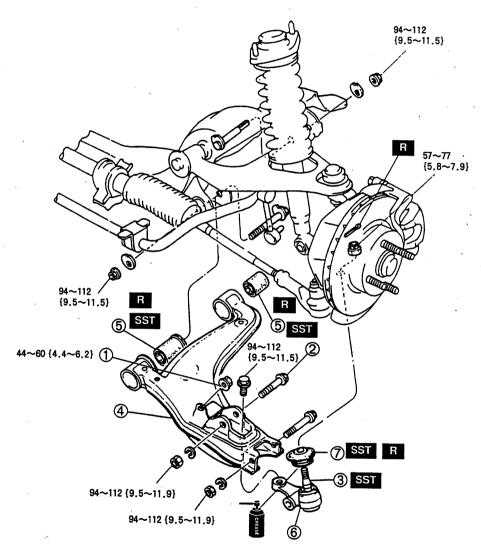
- ショック・アブソーバ内のガスは無害であるが 圧縮されているので、ドリル使用時に金属粉が 飛び、目に入る可能性がある。ドリル使用時に は保護眼鏡を着用する。
- 1. ショック・アブソーバを水平もしくは、ピストンが下向きになるようにして、2~3 mmのドリルでチューブの下端から20~30 mmの位置に穴を開けてガスを抜く。



- 2. 1 で開けた穴を下向きにして、ピストン・ロッド を数回上下させ、オイルを抜き出す。その後 ショック・アブソーバの底を切り取る。
- 3. 古いオイルを処分する。

フロント・ロア・アーム取外し/取付け

- 当部位を整備作業時には、誤ってABSホイール・スピード・センサ・ハーネスを引っ張り、ハーネス断線を引き起こす恐れがある。従って、当部位の整備作業前にABSホイール・スピード・センサ(アクスル側)を取外し、作業時に誤ってハーネスを引っ張ってしまわない箇所にセンサを固定しておく。
- 1. 図に示す手順で取外す。
- 2. 取外しと逆の手順で取付ける。



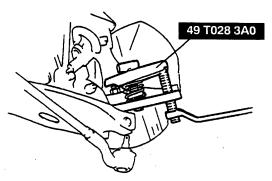
N·m{kgf·m}

1	スタビライザ・コントロール・リンク・ナット
2	ショック・アブソーバ・ボルト
3	ロア・アーム・ボール・ジョイント
	☞ 取外し時の留意点
4	フロント・ロア・アーム

5	ロア・アーム・ブッシュ(フロント、リヤ)
	☞ 取外し時の留意点
	☞ 取付け時の留意点
6	ロア・アーム・ボール・ジョイント
7	ボール・ジョイント・ダスト・ブーツ
	☞ 取外し時の留意点
	☞ 取付け時の留意点

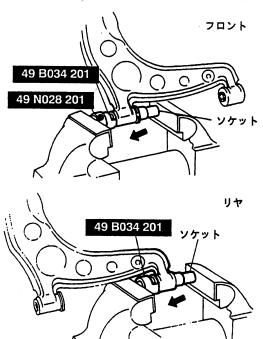
ロア・アーム・ボール・ジョイント取外し時の留 意点

SSTを使用してナックルからロア・アーム・ ボール・ジョイントを切離す。



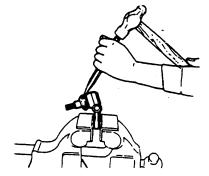
ロア・アーム・ブッシュ(フロント、リヤ)取外 し時の留意点

SST及びソケットを図示のようにセットし、バイスを使用してロア・アーム・ブッシュを矢印の方向へ取外す。



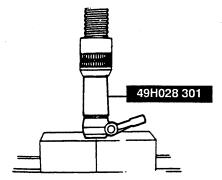
ボール・ジョイント・ダスト・ブーツ取外し時の 留意点

ボール・ジョイント・スタッドを損傷させないよう注意して、タガネ等を使用して、ボール・ジョイントからダスト・ブーツを取外す。



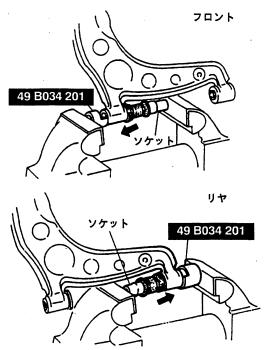
ボール・ジョイント・ダスト・ブーツ取付け時の 留意点

- 1. 新品のダスト・ブーツ内に純正汎用グリースを封入する。
- 2. ダスト・ブーツをボール・ジョイントに取付け、 SSTを使用してプレスで圧入する。



ロア・アーム・ブッシュ(フロント、リヤ)取付 け時の留意点

- 1. ロア・アーム・ブッシュに石鹸水を塗布する。
- 2. SST及びソケットを図示のようにセットし、バイスを使用してロア・アーム・ブッシュを矢印の方向に圧入する。



フロント・ロア・アーム・ボール・ジョイン ト点検

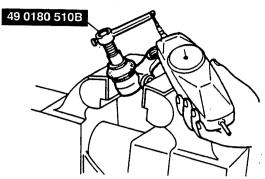
- 1. ボール・ジョイントにガタがないか点検し、不具合のある場合は交換する。
- 2. ボール・スタッドを5回転させ5回ゆする。
- 3. SSTをボール・スタッドに取付け、ばね秤で回転トルクを測定する。

回転トルク

0.35~1.8 N·m {3.5~19.5 kgf·cm} ばね秤の読み

3.5~18.2 N {0.35~1.95 kgf}

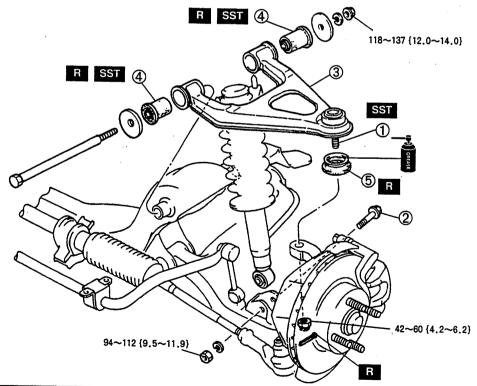
4. 不具合のある場合はロア・アーム・ボール・ジョイントを交換する。



フロント・アッパ・アーム取外し/取付け

注意

- 当部位を整備作業時には、誤ってABSホイール・スピード・センサ・ハーネスを引っ張り、ハーネス断線を引き起こす恐れがある。従って、当部位の整備作業前にABSホイール・スピード・センサ(アクスル側)を取外し、作業時に誤ってハーネスを引っ張ってしまわない箇所にセンサを固定しておく。
- 1. 図に示す手順で取外す。
- 2. 取外しと逆の手順で取付ける。
- 3. フロント・ホイール・アライメントを点検し、必要な場合は調整する。



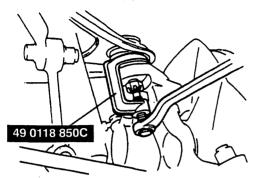
1	アッパ・アーム・ボール・ジョイント
	☞ 取外し時の留意点
2	ショック・アブソーバ・ボルト
3	アッパ・アーム

4	アッパ・アーム・ブッシュ(フロント、リヤ)	
	☞ 取外し時の留意点	
	☞ 取付け時の留意点	
5	ボール・ジョイント・ダスト・ブーツ	
	☞ 取外し時の留意点	
	☞ 取付け時の留意点	

N·m{kgf·m}

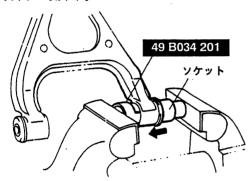
アッパ・アーム・ボール・ジョイント取外し時の 留意点

● SSTを使用してナックルからアッパ・アーム・ボール・ジョイントを切離す。



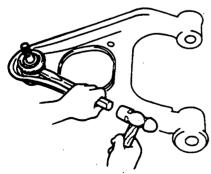
アッパ・アーム・ブッシュ (フロント、リヤ) 取外し時の留意点

SST及びソケットを図示のようにセットし、バイスを使用してアッパ・アーム・ブッシュを矢印の方向へ取外す。



ボール・ジョイント・ダスト・ブーツ取外し時の 留意点

ボール・ジョイント・スタッドを損傷させないよう注意して、タガネ等を使用してボール・ジョイントからダスト・ブーツを取外す。

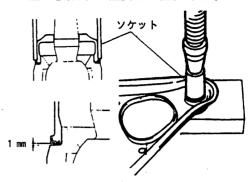


ボール・ジョイント・ダスト・ブーツ取付け時の 留意点

注意

● 金属環が変形するので過度に圧縮しない。

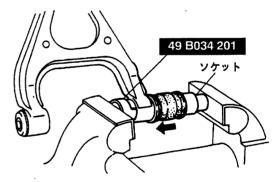
1.30 mmのソケット・レンチを使用してダスト・ブー ツが座に接触する程度まで圧入する。



- 2. ブーツと座のすきまが 1 mm以内であることを確認 する。
- 3. ボール・ジョイント・スタッドを数回ゆすり、嵌合部が動かないか、グリースの漏れがないか確める。

アッパ・アーム・ブッシュ (フロント、リヤ) 取付け時の留意点

- 1. アッパ・アーム・ブッシュに石鹸水を塗布する。
- 2. SST及びソケットを図示のようにセットし、バイスを使用してアッパ・アーム・ブッシュを矢印の方向に圧入する。



フロント・アッパ・アーム点検

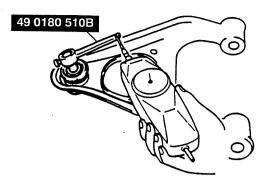
- 1. 損傷、曲がりがないか点検し、不具合のある場合は、交換する。
- 2. ボール・ジョイントにガタがないか点検し、不具合のある場合は交換する。
- 3. ボール・スタッドを5回転させ5回ゆする。
- 4. SSTをボール・スタッドに取付け、ばね秤で回転トルクを測定する。

回転トルク

0.3~2.2 N·m {2.8~23.4 kgf·cm} ばね秤の読み

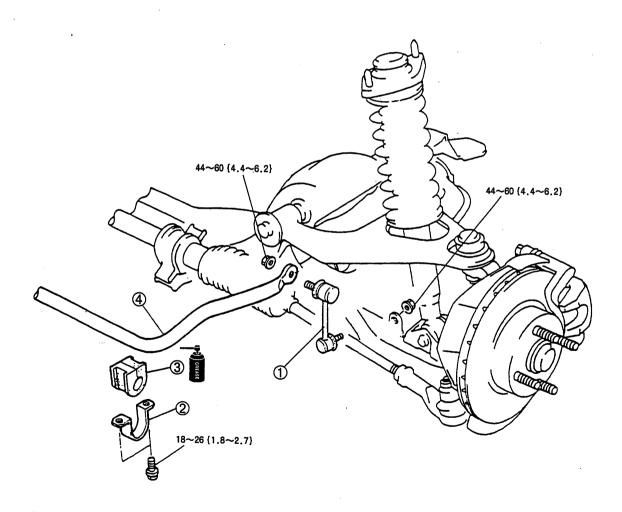
3.0~22.1 N {0.28~2.34 kgf}

5. 不具合のある場合はフロント・アッパ・アームを交換する。



フロント・スタビライザ取外し/取付け

- 当部位を整備作業時には、誤ってABSホイール・スピード・センサ・ハーネスを引っ張り、ハーネス断線を引き起こす恐れがある。従って、当部位の整備作業前にABSホイール・スピード・センサ(アクスル側)を取外し、作業時に誤ってハーネスを引っ張ってしまわない箇所にセンサを固定しておく。
- 1. 図に示す手順で取外す。
- 2. 取外しと逆の手順で取付ける。



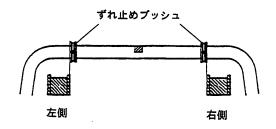
N·m{kgf·m}

1	スタビライザ・コントロール・リンク
1	スタビライザ・ブラケット

3	スタピライザ・ブッシュ	
	■ 取付け時の留意点	
4	フロント・スタビライザ	

スタビライザ・ブッシュ取付け時の留意点

スタビライザに付けられているずれ止めブッシュ にスタビライザ・ブッシュ内側端面を合せる。

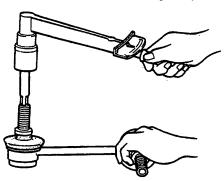


スタビライザ・コントロール・リンク点検

- 1. 曲がり、損傷、ブーツのへたりがないか点検する。不具合がある場合は交換する。
- 2. ボール・スタッドを10回転させ、10回ゆする。
- 3. 六角レンチとトルク・レンチを使用して、ボール・ジョイントの回転トルクを測定する。標準値外の場合は交換する。

回転トルク

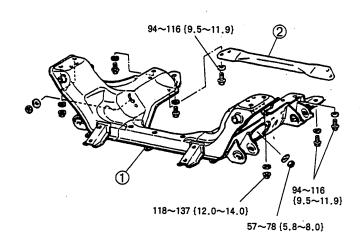
 $0.14\sim2.7\,\mathrm{N\cdot m}\ \{1.5\sim27.5\,\mathrm{kgf\cdot cm}\}$



フロント・クロスメンバ取外し/取付け

- 1. ステアリング・ギヤを取外す。(参照:セクション N、マニュアル・ステアリングまたはエンジン回 転数感応型パワー・ステアリング、ステアリング・ギヤ アンド リンケージ取外し/取付け)
- 2. ステアリング・ナックルを取外す。(参照:セクションM、フロント・アクスル、ホイール・ハブ、ステアリング・ナックル取外し/取付け)
- 3. フロント・スタビライザを取外す。(参照:フロント・サスペンション、フロント・スタビライザ取外し/取付け)
- 4. フロント・ロア・アームを取外す。(参照:フロント・サスペンション、フロント・ロア・アーム取外し/取付け)
- 5. フロント・アッパ・アームを取外す。(参照:フロント・サスペンション、フロント・ロア・アーム取外し/取付け)
- 6. ホイスト等を使用して、エンジを保持する。

- 7. 図に示す手順で取外す。
- 8. 取外しと逆の手順で取付ける。
- 9. フロント・ホイール・アライメントを点検し、必要な場合は調整する。

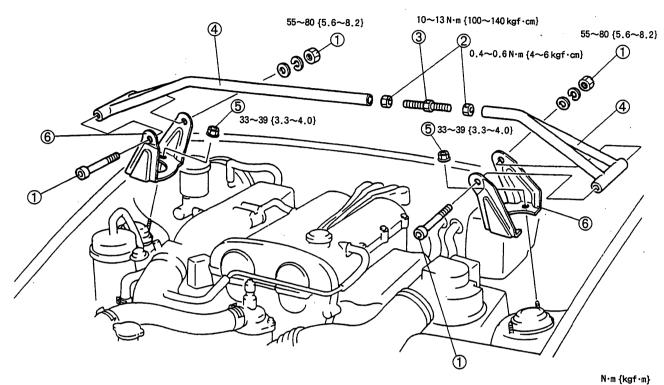


N·m{kaf·m}

	(g)
1	フロント・クロスメンバ
2	フロント・クロスバー

フロント・サスタワー・バー取外し/取付け

- 1. 図に示す手順で取外す。
- 2. 全ての構成部品を仮付け後、取外しと逆の手順で締付ける。



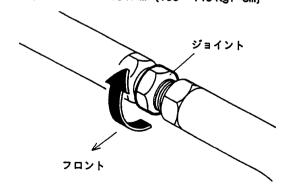
1	ナット、ボルト	
2	ロックナット	
3	ジョイント	
<u> </u>	☞ 取付け時の留意点	•

4	フロント・サスタワー・バー	
5	ナット	
6	ストラット・プレート	

ジョイント取付け時の留意点

● ジョイントは図示の方向に締付ける。

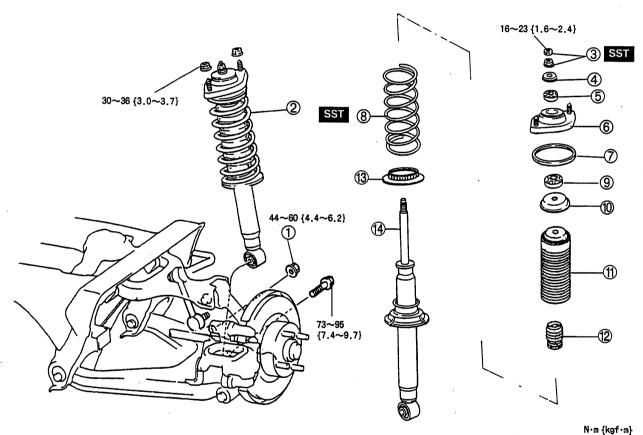
締付けトルク 10~13 N·m {100~140 kgf·cm}



リヤ・サスペンション

リヤ・ショック・アブソーバ アンド コイル・スプリング取外し/取付け

- 当部位を整備作業時には、誤ってABSホイール・スピード・センサ・ハーネスを引っ張り、ハーネス断線を引き起こす恐れがある。従って、当部位の整備作業前にABSホイール・スピード・センサ(アクスル側)を取外し、作業時に誤ってハーネスを引っ張ってしまわない箇所にセンサを固定しておく。
- 1. 左側を取外す場合はフィラ・パイプ・プロテクタを取外す。
- 2. 図に示す手順で取外す。
- 3. 取外しと逆の手順で取付ける。
- 4. リヤ・ホイール・アライメントを点検し、必要な場合は調整する。



1	スタビライザ・コントロール・リンク・ナット		
2	リヤ・ショック・アブソーバ アンド コイル・		
	スプリング		
	☞ 取外し時の留意点		
	☞ 取付け時の留意点		
3	ピストン・ロッド・ナット		
	☞ フロント・サスペンション、フロント・ショッ		
	ク・アブソーバ アンド コイル・スプリング		
	取外し/取付け、ピストン・ロッド・ナット取		
	外し時の留意点		
4	リテーナ		

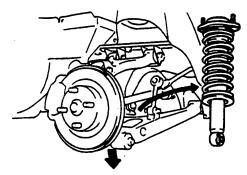
5	ラバー・ブッシュ
6	アッパ・スプリング・シート
7	アッパ・スプリング・シート・ラバー
8	コイル・スプリング
	☞ フロント・サスペンション、フロント・ショッ
	ク・アブソーバ アンド コイル・スプリング
	取外し/取付け、コイル・スプリング取付け時
	の留意点
9	ラバー・ブッシュ
10	ストッパ・ケーシング
11	ダスト・ブーツ

12	バンプ・ストッパ	
	☞ フロント・サスペンション、フロント・ショッ	
	ク・アブソーバ アンド コイル・スプリング	
	取外し/取付け、バンプ・ストッパ取付け時の	
	留意点	
13	ロア・スプリング・シート・ラバー	
14	リヤ・ショック・アブソーバ	

リヤ・ショック・アブソーバ アンド コイル・スプリング取外し時の留意点

注意

- ブレーキ・ホース、ドライブ・シャフトを損傷 させるのでアームを過度に下げ過ぎない。
- 1. リヤ・ロア・アームのクロスメンバ側ボルトをゆるめ、アクスル側ボルトを取外す。
- ロア・アームを下方に押し下げ、リヤ・ショック・アブソーバ アンド コイル・スプリングを取外す。



リヤ・ショック・アブソーバ アンド コイル・ スプリング取付け時の留意点

 リヤ・ショック・アブソーバの部品番号ラベル (ショーワ製:外筒黒色)またはコーション・ラベル(ビルシュタイン製:外筒黄色)が車両外側に向くようにリヤ・ショック・アブソーバ アンド コイル・スプリングを取付ける。

リヤ・ショック・アブソーバ点検

● フロント・ショック・アブソーバと同じ手順で点 検する。(参照:フロント・サスペンション、フロ ント・ショック・アブソーバ点検)

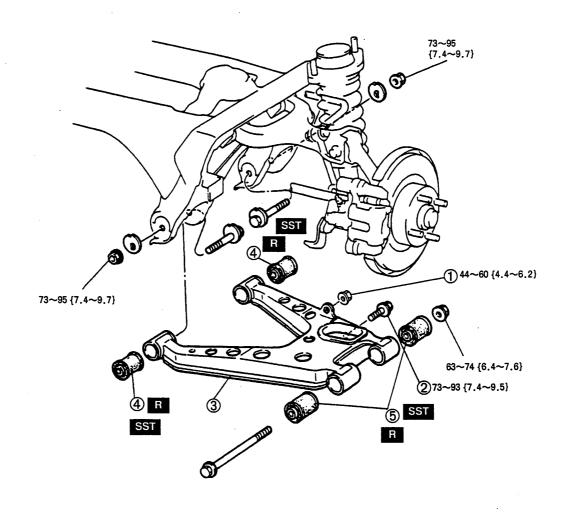
リヤ・ショック・アブソーバ廃却

◆ フロント・ショック・アブソーバと同じ手順で廃却する。(参照:フロント・サスペンション、フロント・ショック・アブソーバ廃却)

リヤ・ロア・アーム取外し/取付け

注意

- 当部位を整備作業時には、誤ってABSホイール・スピード・センサ・ハーネスを引っ張り、ハーネス断線を引き起こす恐れがある。従って、当部位の整備作業前にABSホイール・スピード・センサ(アクスル側)を取外し、作業時に誤ってハーネスを引っ張ってしまわない箇所にセンサを固定しておく。
- 1. 図に示す手順で取外す。
- 2. 取外しと逆の手順で取付ける。
- 3. リヤ・ホイール・アライメントを点検し、必要な場合は調整する。



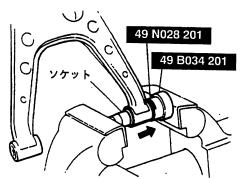
N·m {kgf·m}

1	スタビライザ・コントロール・リンク・ナット	
2	ショック・アブソーバ・ボルト	
3	リヤ・ロア・アーム	
4	ロア・アーム・ブッシュ (クロスメンバ側)	
	喀 取外し時の留意点	
L	☞ 取付け時の留意点	

5 ロア・アーム・ブッシュ (ナックル側)☞ 取外し時の留意点☞ 取付け時の留意点

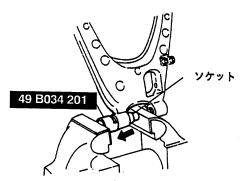
ロア・アーム・ブッシュ (クロスメンバ側) 取外 し時の留意点

SST及びソケットを図示のようにセットし、バイスを使用してロア・アーム・ブッシュを矢印の方向へ取外す。



ロア・アーム・ブッシュ (ナックル側) 取外し時 の留意点

SST及びソケットを図示のようにセットし、バイスを使用してロア・アーム・ブッシュを矢印の方向へ取外す。

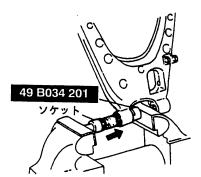


ロア・アーム・ブッシュ (ナックル側) 取付け時 の留意点

- 1. ロア・アーム・ブッシュに石鹸水を塗布する。
- 2. SST及びソケットを図示のようにセットし、バイスを使用してロア・アーム・ブッシュを矢印の方向へ圧入する。

注意

● 白ペイントの識別色のあるブッシュをフロント側に取付ける。



ロア・アーム・ブッシュ(クロスメンバ側)取付 け時の留意点

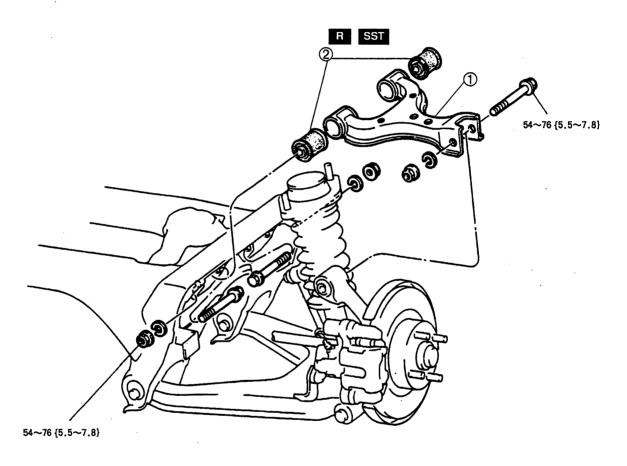
- 1. ロア・アーム・ブッシュに石鹸水を塗布する。
- 2. SST及びソケットを図示のようにセットし、バイスを使用してロア・アーム・ブッシュを矢印の方向へ圧入する。



リヤ・アッパ・アーム取外し/取付け

注意

- 当部位を整備作業時には、誤ってABSホイール・スピード・センサ・ハーネスを引っ張り、ハーネス断線を引き起こす恐れがある。従って、当部位の整備作業前にABSホイール・スピード・センサ (アクスル側)を取外し、作業時に誤ってハーネスを引っ張ってしまわない箇所にセンサを固定しておく。
- 1. 図に示す手順で取外す。
- 2. 取外しと逆の手順で取付ける。
- 3. リヤ・ホイール・アライメントを点検し、必要な場合は調整する。

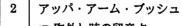


N·m {kgf·m}

1 リヤ・アッパ・アーム

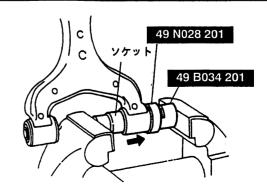
アッパ・アーム・ブッシュ取外し時の留意点

◆ SST及びソケットを図示のようにセットし、バイスを使用してロア・アーム・ブッシュを矢印の方向へ取外す。



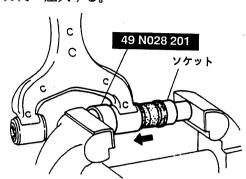
☞ 取外し時の留意点

☞ 取付け時の留意点



アッパ・アーム・ブッシュ取付け時の留意点

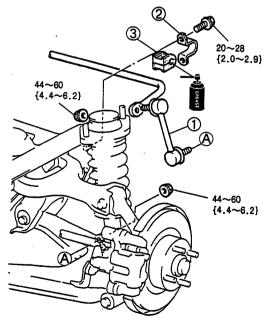
- 1. アッパ・アーム・ブッシュに石鹸水を塗布する。
- 2. SST及びソケットを図示のようにセットし、バイスを使用してアッパ・アーム・ブッシュを矢印の方向へ圧入する。



リヤ・スタビライザ取外し/取付け

注意

- 当部位を整備作業時には、誤ってABSホイール・スピード・センサ・ハーネスを引っ張り、ハーネス断線を引き起こす恐れがある。従って、当部位の整備作業前にABSホイール・スピード・センサ(アクスル側)を取外し、作業時に誤ってハーネスを引っ張ってしまわない箇所にセンサを固定しておく。
- 1. 図に示す手順で取外す。
- 2. 取外しと逆の手順で取付ける。

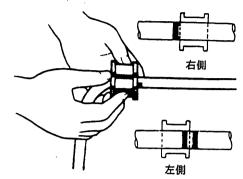


N·m {kgf·m}

	•
スタビライザ・コントロール・リンク	
<u>_ ベタヒフイサ・フラケット</u>	
スタビライザ・ブッシュ	
☞ 取付け時の留意占	
	スタビライザ・コントロール・リンク スタビライザ・ブラケット スタビライザ・ブッシュ © 取付け時の留意点

スタビライザ・ブッシュ取付け時の留意点

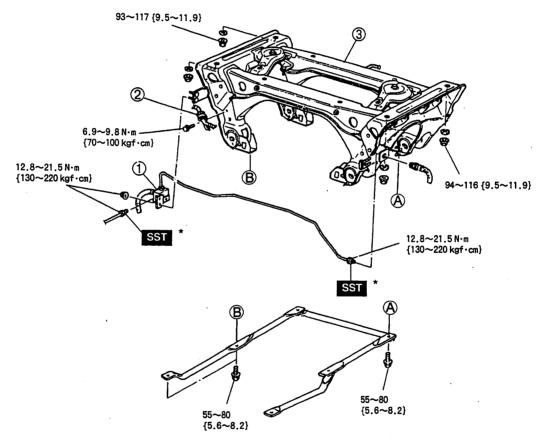
■ スタビライザに付けられているペイント・マーク にラバー・ブッシュ内側端面を合せる。



スタビライザ・コントロール・リンク点検 (参照:フロント・サスペンション、スタビライザ・ コントロール・リンク点検)

リヤ・クロスメンバ取外し/取付け

- 1. リヤ・クロスバーを取外す。
- 2. ディファレンシャルを取外す。(参照: セクションM、ディファレンシャル、ディファレンシャル取外し/取付け)
- 3. リヤ・ロア・アームを取外す。(参照:リヤ・サスペンション、リヤ・ロア・アーム取外し/取付け)
- 4. リヤ・アッパ・アームを取外す。(参照:リヤ・サスペンション、リヤ・アッパ・アーム取外し/取付け)
- 5. リヤ・スタビライザを取外す。(参照:リヤ・サスペンション、リヤ・スタビライザ取外し/取付け)
- 6. 図に示す手順で取外す。
- 7. 取外しと逆の手順で取付ける。
- 8. リヤ・ホイール・アライメントを点検し、必要な場合は調整する。



*49 0259 770 B

N·m {kgf·m}

1	ブレーキ・パイプ、ジョイント	3 リヤ・クロスメンバ
2	バッテリ・ケーブル・ブラケット	