

SERVICE MANUAL

サービス マニュアル

追 補 版

Jimny 660

V-JA11V

NO. 3

SUZUKI

はじめに

このたび新発売しました、ジムニー特別仕様車「ワイルドウインドリミテッド」は、V-JA11V、JHCUをベースに油圧式パワーステアリング、エアコン、アルミホイール、ルーフキャリア（スキーアタッチメント付）、スペアタイヤハウジングなどの装備を充実し、より商品価値の高い4WD車として発売する運びとなりました。

1991年11月
スズキ株式会社

| 参 考 資 料 | 品 番 |
|---|----------|
| サービスマニュアル（概要・整備） ジムニー660 V-JA11C V-JA11V | 42-48400 |
| サービスマニュアル（追補版） ジムニー660 V-JA11C V-JA11V | 42-48401 |

- この本は発売初期の基本モデルを対象に作成いたしました。従って、品質の向上のために設計変更が行われた場合、本書の記載事項と現車との間に差異が生じることがありますのでご了承ください。
- この本に掲載している説明用の図や写真は、動作の原理や作業の要領を示したもので、実際の車輛とは形状等が異なる場合がありますのでご了承ください。
- この本はサービス業務に従事している人の中で一般的に知られていると思われる事柄や、スズキ独自の機構でも他機種に以前から採用し、スズキでは、一般的とされている事柄等は割愛してありますのでご了承ください。

| 目次 | セクション |
|---------------------------|-------|
| 概要 | 0 A |
| エンジン | 1 |
| エンジン機構 | 1 A |
| エンジンクーリングシステム | 1 B |
| フューエルシステム | 1 C |
| E P I (電子制御式燃料噴射装置) | 1 E |
| イグニッションシステム | 1 F |
| クランキングシステム | 1 G |
| チャージングシステム | 1 H |
| エミッションコントロールシステム | 1 J |
| エキゾーストシステム | 1 K |
| ターボチャージャシステム | 1 L |
| トランスミッション | |
| マニュアルトランスミッション | 2 A |
| クラッチ | 2 C |
| トランスファ | 2 D |
| デファレンシャル (フロント&リヤ) | 2 E |
| フロントドライブアクスル | 3 A |
| プロペラシャフト | 3 B |
| リヤドライブアクスル | 3 C |
| ステアリング, サスペンション, ホイール&タイヤ | 4 |
| フロントホイールアライメント | 4 A |
| パワーステアリングシステム | 4 B 3 |
| ステアリングギヤボックス | 4 B 4 |
| ステアリングホイール, コラム&シャフト | 4 C |
| フロントサスペンション | 4 D |
| リヤサスペンション | 4 E |
| ホイール及びタイヤ | 4 F |
| ブレーキ | 5 |
| ボデー | 6 |
| バンパ | 7 |
| ボデーエレトリカル | 8 |
| ヒータ&エアコンディショナ | |
| ヒータ, ベンチレーション | 9 A |
| エアコンディショナ | 9 B |
| 点検整備方式 | 1 0 |
| サービスデータ | 1 1 |
| 配線図 | 巻末 |

| | |
|----|-----|
| 0A | 3A |
| 1 | 3B |
| 1A | 3C |
| 1B | 4 |
| 1C | 4A |
| 1E | 4B3 |
| 1F | 4B4 |
| 1G | 4C |
| 1H | 4D |
| 1J | 4E |
| 1K | 4F |
| 1L | 5 |
| 2A | 6 |
| 2C | 7 |
| 2D | 8 |
| 2E | 9A |
| | 9B |
| | 10 |
| | 11 |
| | 巻末 |

本書は のセクションのみ記載しています。

セクション 0A

概 要

目 次

| | |
|---------------|------|
| 車両外観 | 0A-2 |
| 車種構成 | 0A-3 |
| 車体色一覧 | 0A-3 |
| 主要諸元 | 0A-4 |
| 主要装備品一覧 | 0A-5 |

車両外観



車種構成

| 通称名 | 型 式 | 原動機型式 | 機 種 番 号 | 類別区分番号 | 備 考 | |
|---------------|---------|-------|----------|--------|-------|----------|
| ジムニー バンターボ | V-JA11V | F6A | JHCU-SA2 | 104 | 標準ルーフ | インタークーラ付 |

車体色一覧

| 車 体 色 名 | 色 記 号 | 塗 料 メ ー カ |
|---------------|-------|-----------|
| サターンブラックメタリック | 0DG | 関西ペイント |

主要諸元

| 項目 | | 機種 | JA11V |
|--------------------|----------|----|-----------------|
| | | | JHCU - SA2 |
| 指 定 番 号 | | | 6824 |
| 類 別 区 分 番 号 | | | 104 |
| 車 名 及 び 型 式 | | | スズキV - JA11V |
| 自 動 車 の 種 別 | | | 軽 (四輪) |
| 用 途 | | | 貨物 |
| 車 体 の 形 状 | | | バン |
| 軸 距 (m) | | | 2.030 |
| 原 動 機 の 型 式 | | | F6A |
| 総 排 気 量 (ℓ) | | | 0.657 |
| 長 さ (m) | | | 3.295 |
| 幅 (m) | | | 1.395 |
| 高 さ (m) | | | 1.680 |
| 輪 距 | 前 輪 (m) | | 1.190 |
| | 後 輪 (m) | | 1.200 |
| 室内又は荷台 の内側の寸法 | 長 さ (m) | | 0.880 (0.500) |
| | 幅 (m) | | 1.215 (1.215) |
| | 高 さ (m) | | 1.045 (1.045) |
| 荷台のオフセット (m) | | | -0.095 (-0.285) |
| 車 両 重 量 | 前軸重 (kg) | | 470 |
| | 後軸重 (kg) | | 410 |
| | 計 (kg) | | 880 |
| 乗 車 定 員 (人) | | | 2 (4) |
| 最 大 積 載 量 (kg) | | | 200 (100) |
| 車 両 総 重 量 | 前軸重 (kg) | | 510 (520) |
| | 後軸重 (kg) | | 680 (680) |
| | 計 (kg) | | 1,190 (1,200) |
| 最 大 安 定 傾 斜 角 度 | 左 (°) | | 45 |
| | 右 (°) | | 43 |
| タ イ ヤ | | | 175/80R16 91Q |

主要装備品一覧

| | |
|-----|---------------|
| 車 種 | バン JHCU - SA2 |
|-----|---------------|

インストルメントパネル

| | |
|-----------------------------|----|
| V.G.R.(バリアブル・ギヤ・レシオ) ステアリング | ● |
| 3本スポークステアリングホイール | ● |
| 電子チューニング式AMラジオ(デジタルロック付) | ● |
| タコメーター | ● |
| トリップメーター | ● |
| シガライター | ● |
| メーターパネル照明 | 透過 |
| 空調コントロールパネル照明 | ● |
| 4WDインジケーター | ● |
| ターボインジケーター | ● |
| バイレベル式5モードヒータ | ● |
| センター・サイドベンチレーター | ● |
| サイドデフロスター | ● |
| ステアリングロック | ● |
| エアコン | ● |
| パワーステアリング | ● |

インテリア

| | |
|---------------------|-----------------|
| サイド兼用サンバイザー | 両側 |
| サンバイザーチケットホルダ(運転席側) | ● |
| アッシュトレイ | ●照明付 |
| 3ポジションルームランプ | ● |
| アシスタントグリップ | 前:1, 後:2 |
| インパネアシスタントグリップ | ● |
| フロントドアアッパートリム | ● |
| フロントドアトリム | 部分ファブリック |
| リヤサイドトリム | パッドウェルダ |
| サイドブレーキカバー | ● |
| フロア/ラゲッジカーペット | ニードルパンチ/ニードルパンチ |
| ルームランプドアスイッチ | 運転席 |

シート

| | |
|--------------------|----------|
| シート表皮 | スーパーウエルダ |
| ヘッドレスト | 分離式 |
| フロントシートスライド&リクライニグ | ● |
| 助手席ウォークイン機構 | ● |
| ELRフロントシートベルト | ● |

| | |
|-----|--------------|
| 車 種 | バンJHCU - SA2 |
|-----|--------------|

ポケットリア

| | |
|------------|---|
| インパネミニボックス | ● |
| コインボックス | ● |
| グローブボックス | ● |
| アンダートレイ | ● |

エクステリア

| | |
|----------------|---|
| ハロゲンヘッドランプ | ● |
| フォグラмп | ● |
| 間欠ワイパ | ● |
| 熱線入りバックウインドガラス | ● |
| リヤマッドフラップ | ● |
| サイドストライプテープ | ● |
| 接着フロントウインドーガラス | ● |

セイフティ・その他

| | |
|--------------------------|---------|
| 温水式オートチョーク機構 | ● |
| フロントディスクブレーキ | ● |
| バキュームサーボ (制動倍力装置) | ● |
| フリーホイールハブ | ● |
| パーキングブレーキロック | - |
| ダブルホーン | ● |
| 5本スポークホイール | ● |
| アルミホイール | ● |
| ルーフキャリア(スキーキャリアアタッチメント付) | ● |
| スペアタイヤハウジング | ● |
| 専用フロアピースマット | ● |
| 専用ストライプテープ | ● |
| タイヤ | ラジアルタイヤ |

※ 速度警報装置は、注文仕様となります。

セクション 4B3

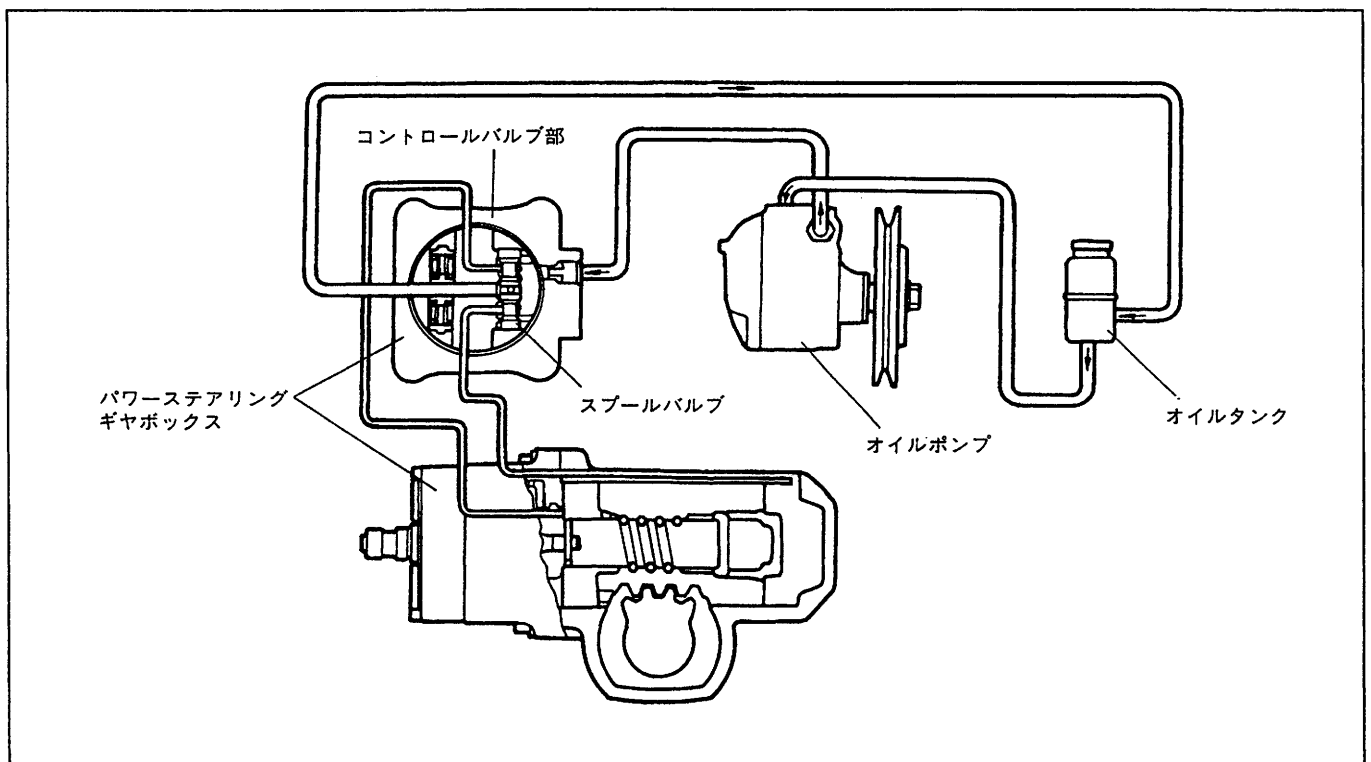
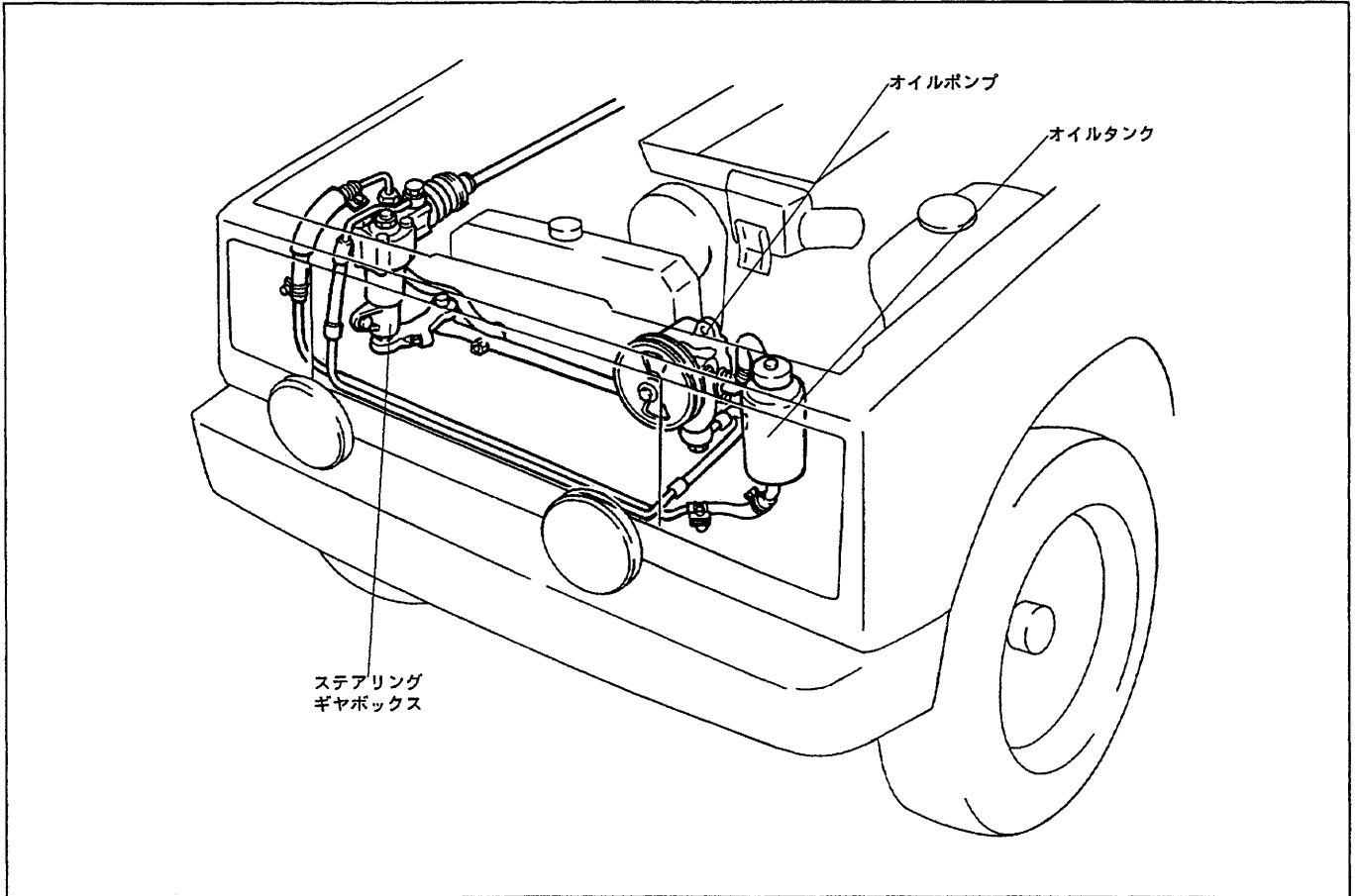
パワーステアリングシステム

目 次

| | |
|-----------------|--------|
| 概 説 | 4B3-2 |
| 構造及び作動 | 4B3-3 |
| ステアリングギヤボックス | 4B3-3 |
| オイルポンプ | 4B3-5 |
| 故障診断 | 4B3-7 |
| 車 上 整 備 | 4B3-9 |
| ハンドルの点検 | 4B3-9 |
| ハンドル操舵力の点検 | 4B3-9 |
| パワーステアリングベルトの点検 | 4B3-9 |
| パワーステアリングベルトの調整 | 4B3-10 |
| パワステオイルの点検 | 4B3-10 |
| アイドルアップ装置の点検 | 4B3-10 |
| オイル漏れの点検 | 4B3-11 |
| エア抜き | 4B3-11 |
| 油圧点検 | 4B3-12 |
| オイルポンプ | 4B3-13 |

概 説

当パワーステアリングは、エンジンの動力によりオイルポンプを駆動して、発生した油圧でハンドル操舵力を軽減するものである。また、メカニカルギヤ部、油圧シリンダ部、コントロールバルブ部をギヤボックス内に収めたインテグラルタイプである。



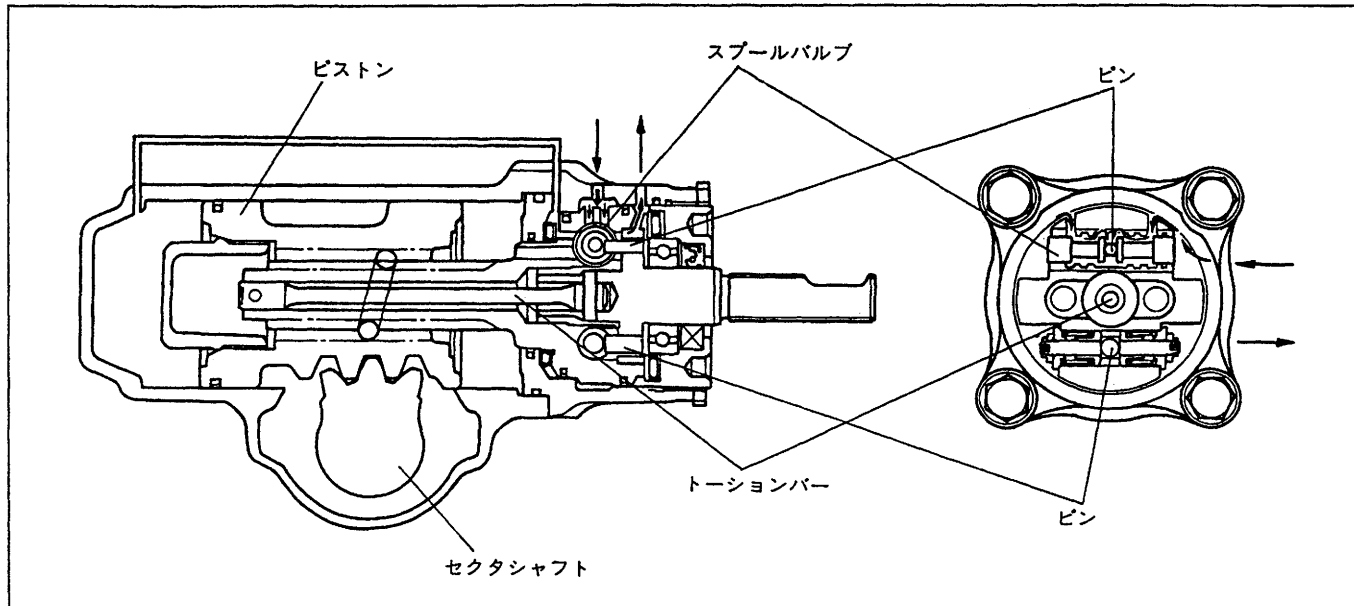
構造及び作動

ステアリングギヤボックス

ステアリング操舵力に応じてトーションバーを捩じり、インプットシャフトとメインシャフト間に相対回転変位を生じさせることにより、スプールバルブで油路を切り換え選択的にシリンダに油圧をかけハンドル操舵力をアシストする。

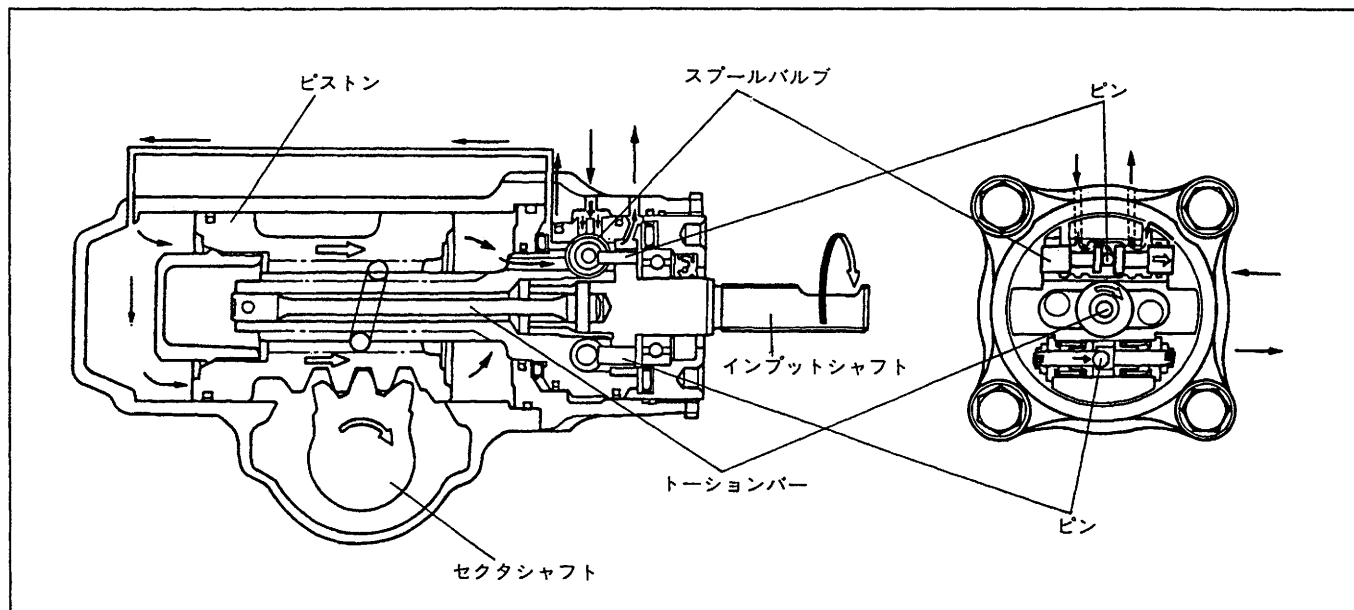
直進時

スプールバルブは作動せず、油圧は短絡路を通りタンクへ戻る。



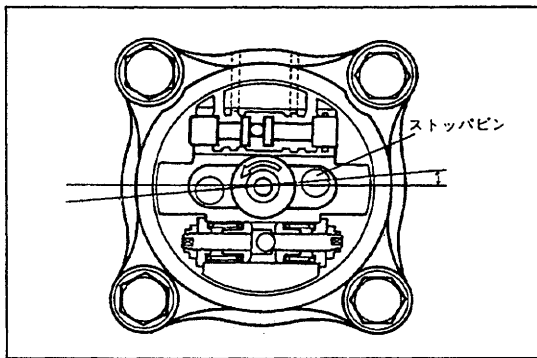
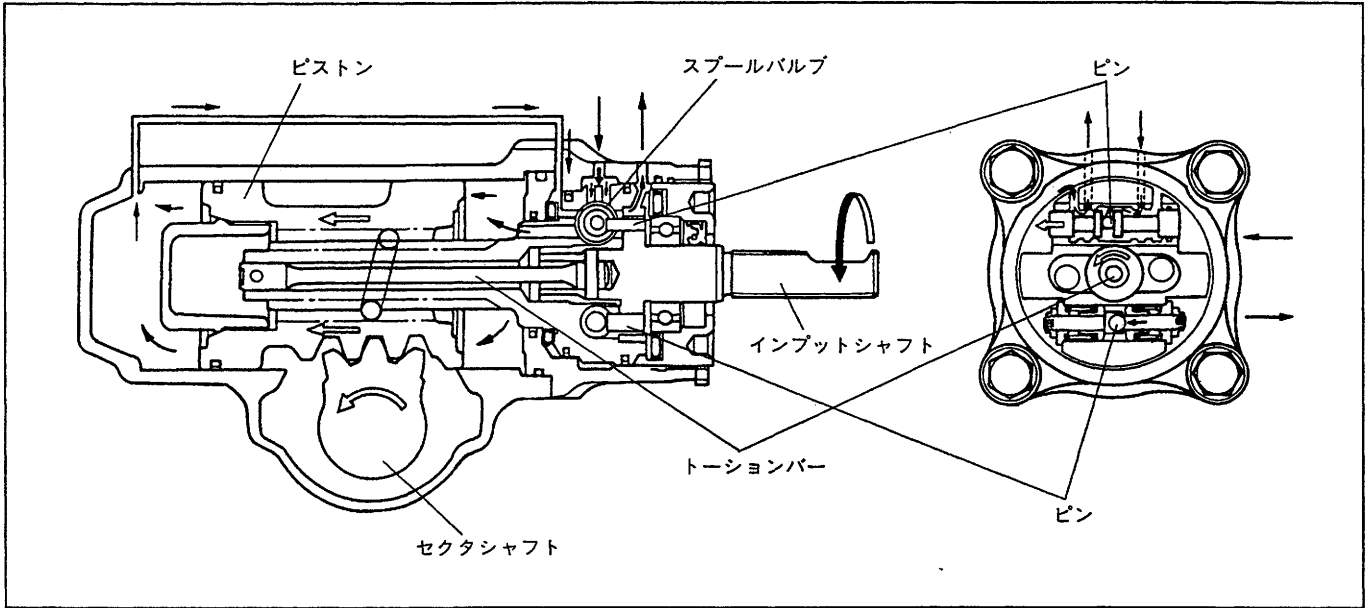
右切り時

ハンドルを右に切ると、インプットシャフトと連動しているピンがスプールバルブを右方向に押し、油圧がシリンダ右側にかかる。



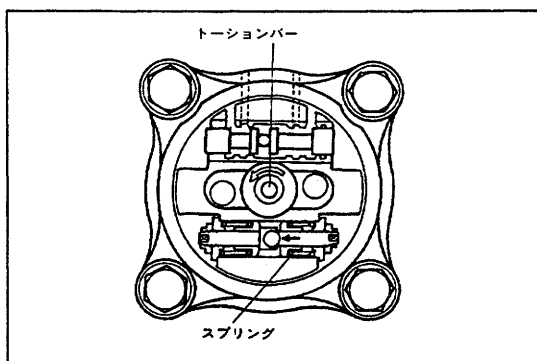
左切り時

ハンドルを左に切ると、インプットシャフトと連動しているピンがスプールバルブを左方向に押し、油圧がシリンダ左側にかかる。



バルブ部

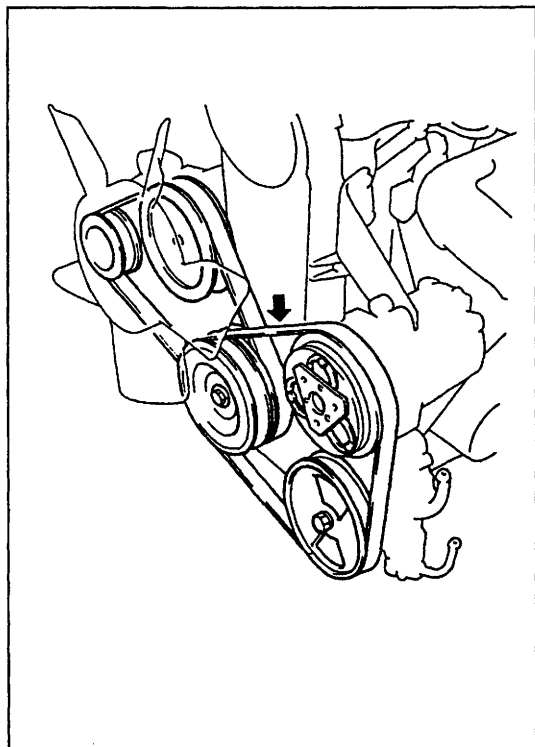
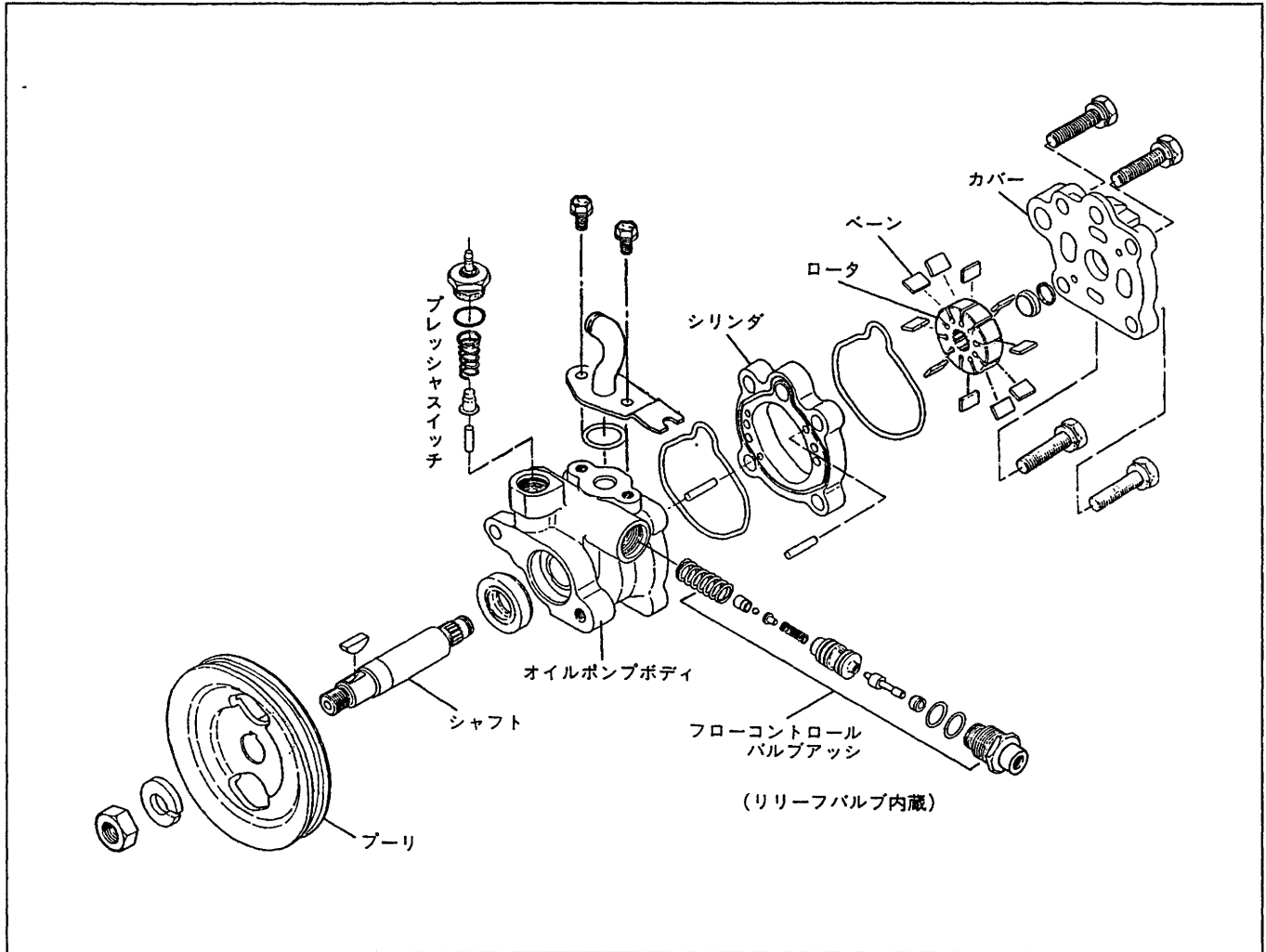
- 油圧系統が故障したときは、ストップピンが直接メインシャフトの大端部（バルブ部）にある溝に接触して操舵力を伝達し、マニュアル操舵ができる。



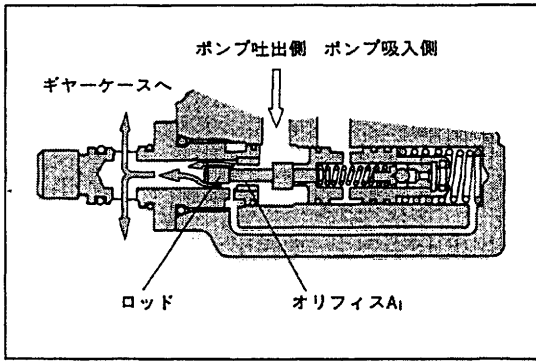
- ハンドルを切ったとき、トーションバーの反力とスプリングの反力により、バルブ復帰をスムーズに行い、低速から高速まで安定した操舵感が得られるようになっている。

オイルポンプ

ポンプは、ベーンタイプを採用し、クランクシャフトよりVリブドベルトを介してエアコンコンプレッサと共に駆動されている。



| | | |
|-----------|---------|---------------------------------|
| 型式 | | ベーンタイプ |
| 吐出量 | | 5.1cc/rev |
| 油圧制御 | 制御油圧 | 60kg/cm ² |
| | 制御装置 | フローコントロールバルブ リリーフバルブ |
| 使用オイル | | スズキATオイル (デキシロンII) |
| オイル量 | 全容量 (ℓ) | 0.60~0.65 |
| アイドルアップ装置 | | 油圧感知 (35~45kg/cm ²) |

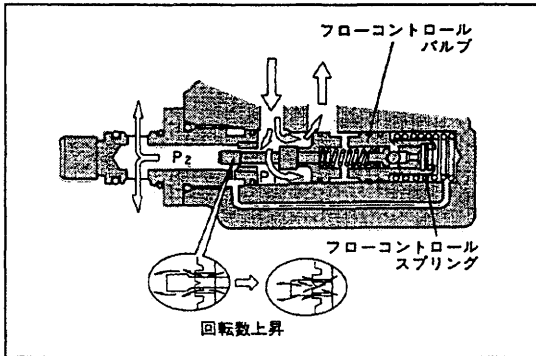


フローコントロールバルブ

ポンプの送油量は、ポンプの回転に比例して多くなるため、これを回転数（走行状態）に応じてステアリングの作動に必要な油量だけを供給するように制御するフローコントロールバルブを設けた。

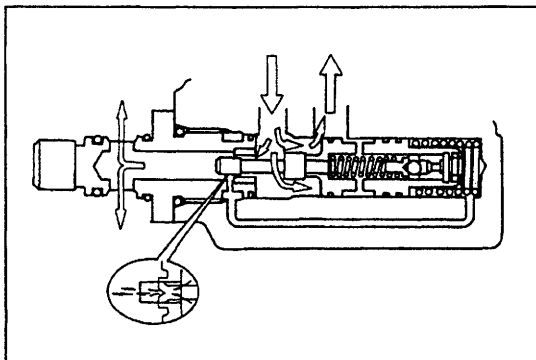
・アイドル回転時

ポンプ吐出口から出たフルードは、オリフィスAとロッドとの隙間を通してギヤボックスへ供給される。



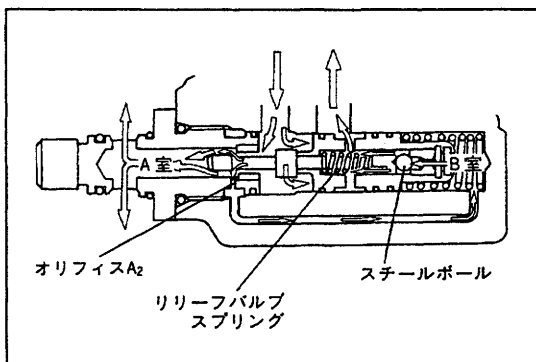
・低速走行時

エンジン回転が上昇するにしたがってポンプの吐出量が増加するとオリフィスの前後に圧力差（P-P）が生じる。このためフローコントロールスプリングの力に打ち勝ってフローコントロールバルブを右側へ移動させオリフィスをしぼりギヤボックスには必要な量だけ送り、余ったフルードはポンプの吸入側へ戻す。



・高速走行時

さらにエンジン回転が上昇すると、オリフィスの絞り量が増加し、ギヤボックスへの吐出量が低下する。その結果ハンドルを操作し始めたときの油圧が遅れ、ハンドル中位付近での走行状態に応じた直進安定性がえられる。



・リリーフバルブ

リリーフバルブは、フローコントロールバルブ内にあり、最高油圧を制御する働きをする。

リリーフバルブのスチールボールには、オリフィスAを通して回路中の油圧がかかっている。

ハンドルを据切りしたとき、回路中の油圧が上昇し、80kg/cm²以上になるとリリーフスプリングを押し縮めスチールボールが押されオイルをポンプ吸入側へ逃す。このリリーフバルブの作動によって、A室とB室の圧力差が生じ、フローコントロールバルブが右側へ移動しオリフィスAを絞り油圧を一定に保っている。

故障診断

| 状 態 | 推 定 原 因 | 処 置 |
|---|---|---|
| ハンドルが重い (低速時) | <p>1. オイルパイプ, ホース, ベルト</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オイルの劣化, 粘度低下, 異種油の混入 ・パイプ, ホースのぶれ, 接合部からのエア吸込み ・配管のエア抜き不足 ・ベルトの摩耗, 張り不足 <p>2. タイヤ空気圧, ホイールアライメント, ステアリングホイール</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タイヤ空気圧の低過ぎ ・ホイールアライメントの狂い ・ステアリングホイールの取付不良 (こじれ) <p>3. オイルポンプの油圧</p> <ul style="list-style-type: none"> ・油圧が上昇しない ・油圧の上昇が遅い <p>注意: 寒冷地ではポンプのベーンが出にくいことがあるので暖機運転後に点検する。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・オイルの交換 ・修正又は交換 ・エア抜き ・ベルトの張力調整又は必要に応じて交換 ・エア補充 ・フロントホイールアライメントの調整 ・ステアリングホイールを正しく取り付ける ・オイルポンプの交換 |
| ハンドルを左又は右に操作するとき, 瞬間的に重くなる。 | <p>1. オイル, ベルト</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オイル不足によるエアの吸込み ・ベルトのスリップ | <ul style="list-style-type: none"> ・オイルの補給及びエア抜き ・ベルトの張力調整又は必要に応じて交換 |
| アイドルアップしない 注意: アイドリング回転が落ちなければよい。 | <ul style="list-style-type: none"> ・プレッシャスイッチ不良 | <ul style="list-style-type: none"> ・オイルポンプアッシ交換 |

| 状 態 | | 推 定 原 因 | 処 置 |
|---|---|--|--|
| ハンドルの戻りが遅い 注意： 35km/hでステアリングホイールを90°切り、離したときステアリングホイールの戻りが60°以上なら正常である。 | | <ul style="list-style-type: none"> ・フルードへのゴミ等の混入 ・パイプ、ホースのつぶれ ・ステアリングコラムの取付不良 ・ホイールアライメント不良 ・リンケージ、ジョイントの円滑不良 | <ul style="list-style-type: none"> ・フルードの交換 ・修正又は交換 ・正しく取りつける ・調整 ・修正 |
| 直進走行中ハンドルがとられる | | <ul style="list-style-type: none"> ・タイヤ空気圧が低い、空気圧のアンバランス ・ホイールアライメント不良 ・スプールバルブの不良 | <ul style="list-style-type: none"> ・エア補充 ・調整 ・ギヤボックスアッシ交換 |
| ハンドルの遊びが大きく、車がふらつく | | <ul style="list-style-type: none"> ・ステアリングシャフトナットの緩み ・リンケージ接続部の緩み ・ギヤボックス取付ボルトの緩み ・フロントホイールベアリングの摩耗 | <ul style="list-style-type: none"> ・締付け ・締付け ・締付け ・交換 |
| オイル漏れ | | <ul style="list-style-type: none"> ・油圧配管の各接続部の緩み ・パイプホースのつぶれ、損傷 ・ギヤボックス | <ul style="list-style-type: none"> ・締付け ・修正又は交換 ・ギヤボックスアッシ交換 |
| 異音 | ウナリ音 | <ul style="list-style-type: none"> ・オイル不足によるエア吸込み ・パイプ、ホース接続部からのエア吸込み | <ul style="list-style-type: none"> ・オイル補充 ・締付け又は交換 |
| | チィチィ音 キーキー音 | <ul style="list-style-type: none"> ・ベルトのスリップ（緩み） ・ベルトの摩耗 | <ul style="list-style-type: none"> ・調整 ・交換 |
| | ガタガタ音 コクン音 | <ul style="list-style-type: none"> ・ステアリングリンケージの緩み ・ギヤボックス締付けボルトの緩み ・ピットマンアームの緩み ・パイプ、ホースが車体に接触 | <ul style="list-style-type: none"> ・締付け ・締付け ・締付け ・修正 |
| | カラカラ音 シュー音 ヒュー音 | <ul style="list-style-type: none"> ・ポンプベーンの不良 ・フローコントロールバルブの作動不良 ・ポンプシャフトベアリング不良 | <ul style="list-style-type: none"> ・ポンプアッシ交換 ・ギヤボックスアッシ交換 ・ポンプアッシ交換 |
| | 注意：据切り操舵中、ステアリングコラムを通じてシュー音が聞こえることがあるが、これはギヤボックスのバルブ作動音であり異常ではない。 | | |

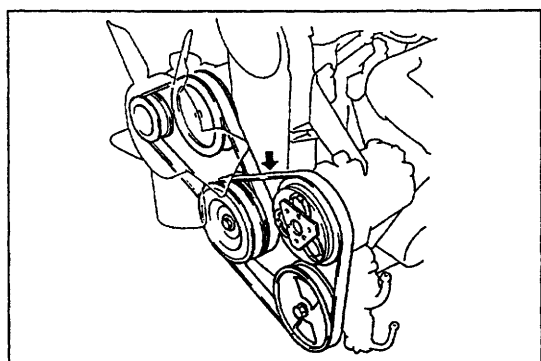
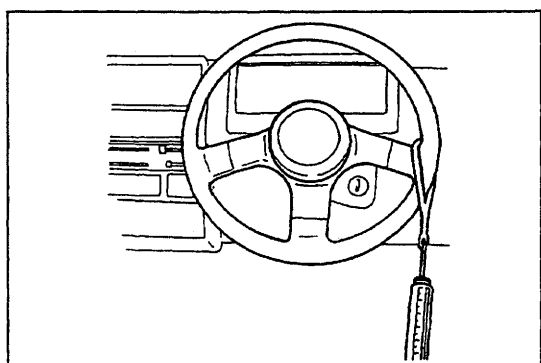
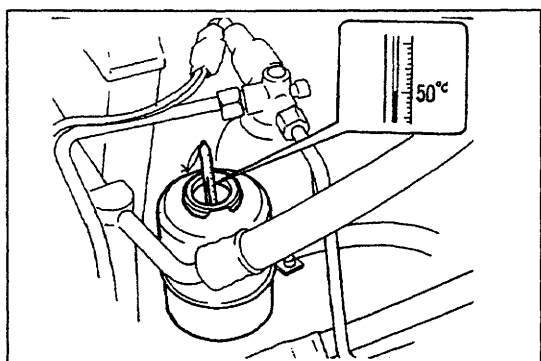
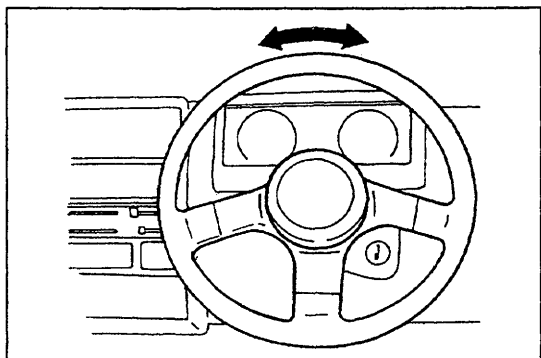
車上整備

ハンドルの点検

- ・エンジンON, ハンドル直進状態でハンドルを左右に動かし、タイヤが動き始めるまでの円周上の動きが規定値以内にあるか点検する。

ハンドルの円周方向の遊び (mm) : 30以下

- ・ハンドルを軸方向, 直進方向に動かし、緩み及びびがたがないか点検する。



ハンドル操舵力の点検

1. 車両を水平なコンクリート路面上に置き、ハンドルを直進状態にする。
2. タイヤの空気圧が規定値であるか確認する。

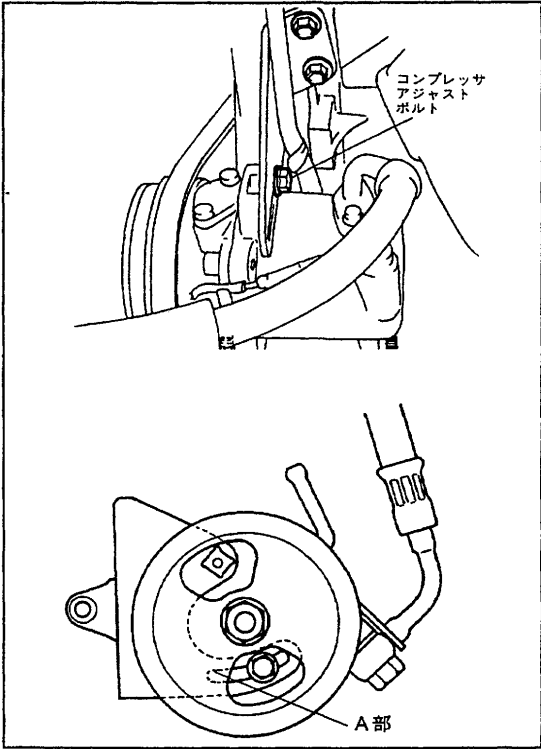
| | | |
|------------------------------|----|-----|
| タイヤ空気圧 (kg/cm ²) | 前輪 | 1.4 |
| | 後輪 | 1.8 |

3. エンジンを始動し、パワーステアリングオイルを50~60℃にする。
4. アイドリング状態で、ハンドルにバネばかりをかけ接線方向に引いた時の操舵力を測定する。

パワーステアリングベルトの点検

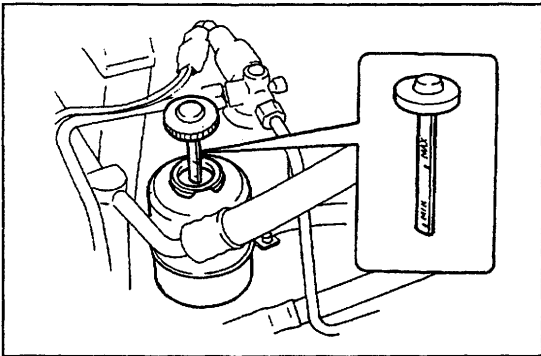
- ・ベルトに損傷がなく、プーリ溝に正しくはまっているか点検する。
- ・ベルトの張り加減は、コンプレッサープーリとクランクプーリの中間を約10kgの力で押してそのたわみ量で判断する。

オイルポンプベルトのたわみ量 (mm) : 9~12



パワーステアリングベルトの調整

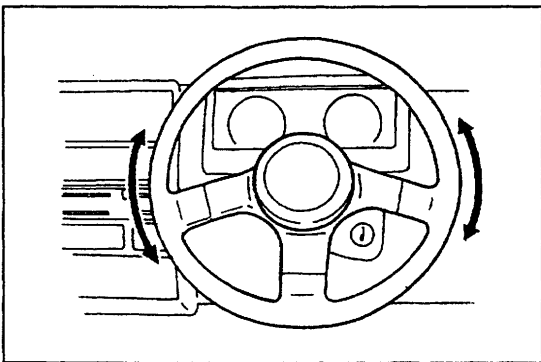
オイルポンプの取付ボルトをアジャスターの長穴A部にし
コンプレッサのアジャストボルトで調整する。



パワステオイルの点検

タンクキャップを外し、レベルゲージのMAX~MIN間にオイ
ルがあるか点検する。オイル量が下限 (MIN) 以下のときは、
上限 (MAX) までオイルを補給する。

- 注意：・パワーステアリングオイルは、スズキATオイルデキ
シロンIIを使用すること。
・点検は運転前の冷間時に行うこと。

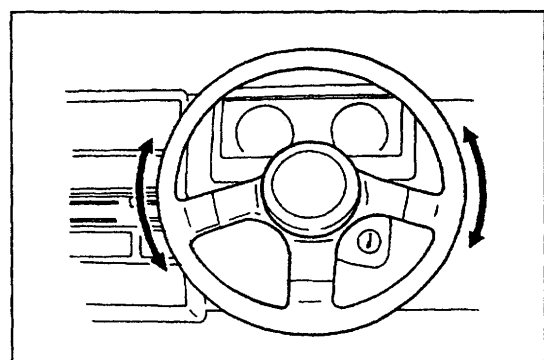
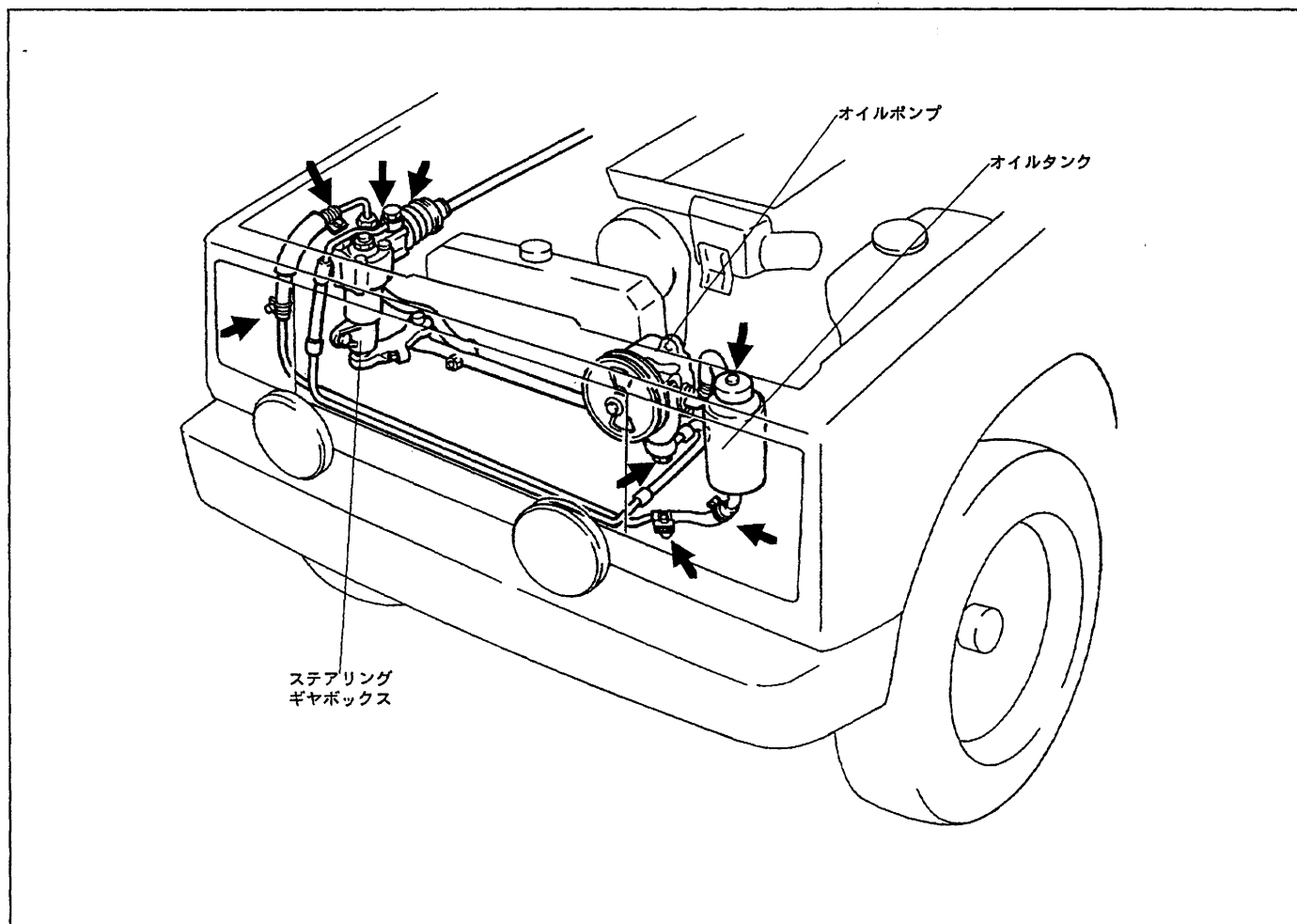


アイドルアップ装置の点検

エアコンOFFの状態、ハンドルを切ったとき、オイルポン
プの負荷により、アイドル回転数が落ちないことを確認す
る。

オイル漏れの点検

エンジンを始動し、ハンドルを左右にいっぱい切って油圧をかけた後、ギヤケース、オイルポンプ、オイルタンクの各単体及び油圧配管接続部からオイル漏れがないか目視点検する。ただし、ハンドルを切った状態で10秒以上保持しないこと。

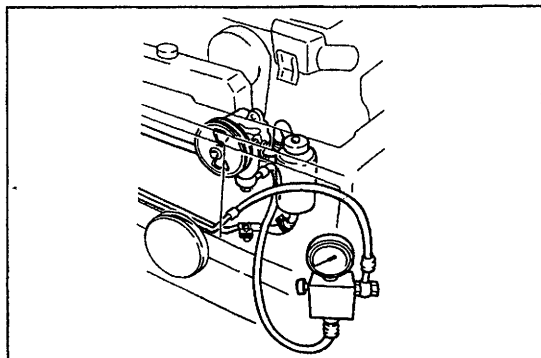


エア抜き

4輪サービス・部品ニュース

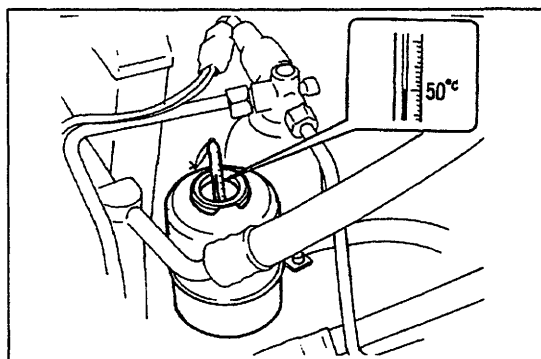
1. 車両のフロントをジャッキアップし、リジットラックをかける。
2. タンク内にオイルを規定レベルまで入れる。
3. エンジンをアイドリング回転で3~5秒程度回転させ停止し、不足オイルを補給する。
4. エンジン停止状態で、ハンドルをロック~ロックまで数回切り、不足オイルを補給する。
5. エンジンをアイドリング運転し、気泡がなくなるまでハンドルのロック~ロックを繰り返す。
6. 最後にオイルが規定のレベルにあることを確認する。

注意：エア抜きが十分でないと、レベルゲージに泡立ったオイルがついたり、オイルポンプからうなり音が発生する。

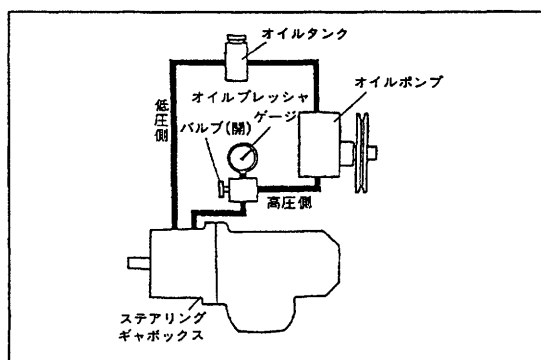


油圧点検

1. 配管取付部を十分清掃した後、ハイプレッシャホースとハイプレッシャパイプのジョイント部を取り外して、特殊工具オイルプレッシャゲージを挿入する。
2. エア抜きする。



3. エンジンをアイドリング状態にして、ハンドルを切り返し、タンク内の油温を50~60℃まで温める。

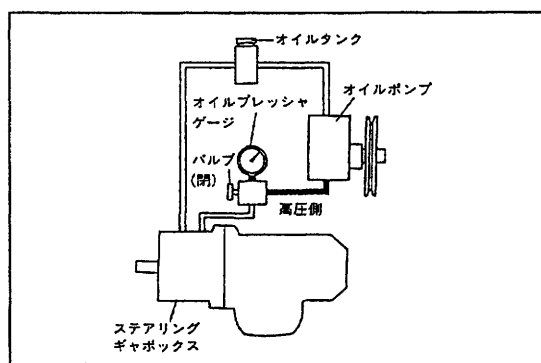


4. 背圧の測定

エンジンアイドリング時において、ハンドルを手から離した状態で油圧を測定する。

背圧 (kg/cm²) : 10以下

背圧が10kg/cm²以上ならば、コントロールバルブ、配管のつまりがないか点検する。



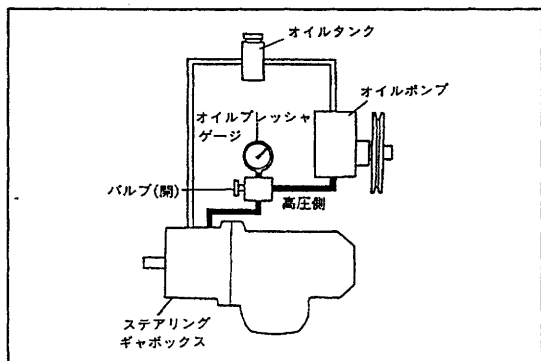
5. リリーフ圧の測定

- エンジンを1500~1600rpm程度に上げ、ゲージの圧力上昇に注意しながらバルブを徐々に締め込み、この状態でリリーフ圧（最高油圧）を測定する。

リリーフ圧 (kg/cm²) : 60~80

- 80 (kg/cm²) 以上……………リリーフバルブの作動不良。
- 60 (kg/cm²) 以下……………ポンプの故障, リリーフバルブスプリングのへたり。

注意：コックは10秒以上締め切らないようにする。



- ・次にバルブを全開にし、エンジンを1500~1600rpm程度に上げ、ハンドルを左または右にいっぱい切ってリリーフ圧を測定する。

リリーフ圧 (kg/cm²) : 60~80

- ・60 (kg/cm²) 以下……ステアリングギヤの故障。

注意：ハンドルはいっぱいに切った状態で10秒以上保持しないこと。

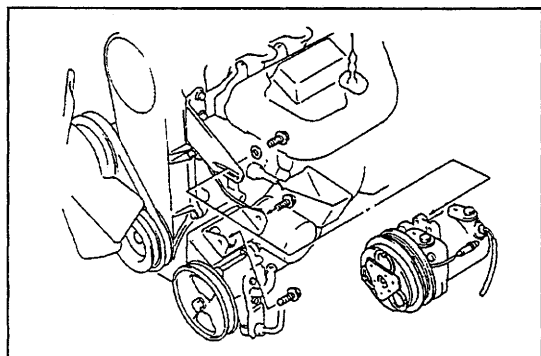
オイルポンプ

取外し

1. パワーステアリングVリブドベルトを取り外す。
2. ハイプレッシャホース、ロープレッシャホースを取り外す。
3. プレッシュスイッチリードハーネスを取り外す。
4. A/Cコンプレッサ配管は外さなくてもよい。コンプレッサ及びブラケットを取り外す。
5. オイルポンプ付でオイルポンプブラケット (ボルト3本) を取り外す。

注意：・吸込及び吐出部の継手部の取外しは、汚れを十分に取り除いてから行う。

- ・取外したポンプは、ほこり等が侵入しないようポート部に栓をしておくこと。



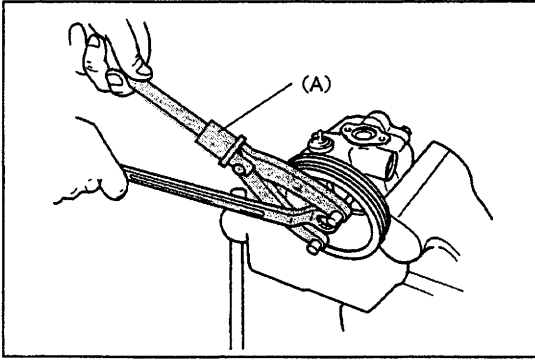
取付け

- ・取外しの逆の手順で行う。

注意：取付後、ATフルード (デキシロンII) を入れ、必ずエア抜きを行う。(4B3-11ページ参照)。

- ・規定の締付トルクで締め付ける。

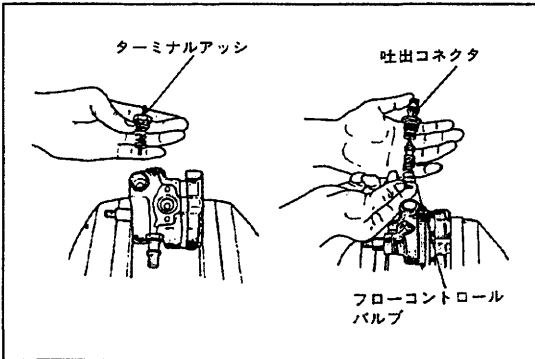
| 締付トルク (kg/cm) | |
|-------------------|-----------|
| オイルポンプブラケットボルトNo1 | 450 - 650 |
| オイルポンプブラケットボルトNo2 | 200 - 300 |
| ポンプオールドボルト | 200 - 300 |
| ポンプボルト | 200 - 300 |
| ポンプユニオンボルト | 500 - 700 |
| コンプレッサボルト | 180 - 280 |
| コンプレッサブラケットボルト | 180 - 280 |



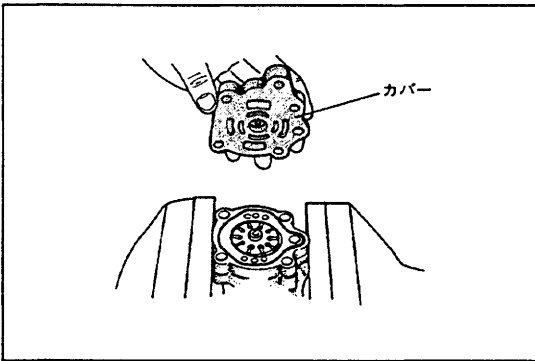
分解

1. オイルポンププーリーを特殊工具を使用して取り外す。

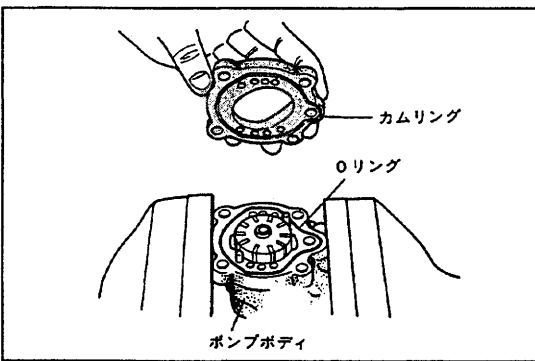
(A) : ロータホルダ 09930-40113



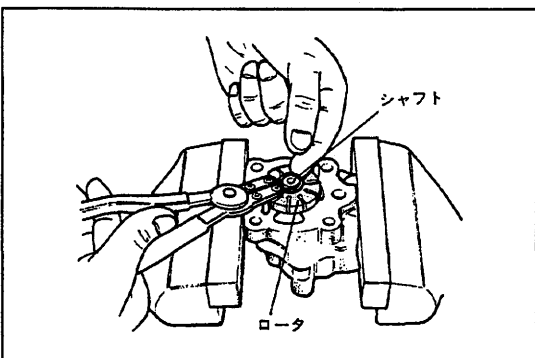
2. サクションコネクタ (M6X2) を取り外す。
3. ターミナルアッシュ, 吐出コネクタを取り外す。



4. オイルポンプカバー (M8×4) を取り外す。

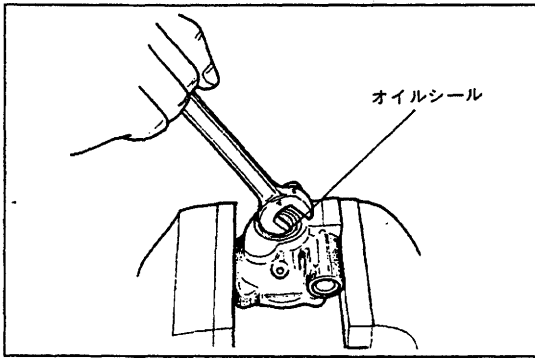


5. カムリングを取り外す。

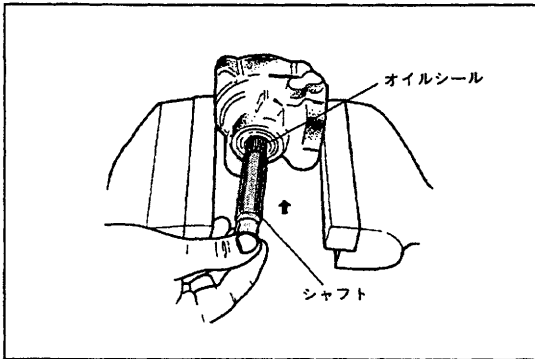


6. スナップリングを取り外し, ロータを抜く。

注意: ロータをシャフトから抜くとき, ベーンを紛失しないようにする。



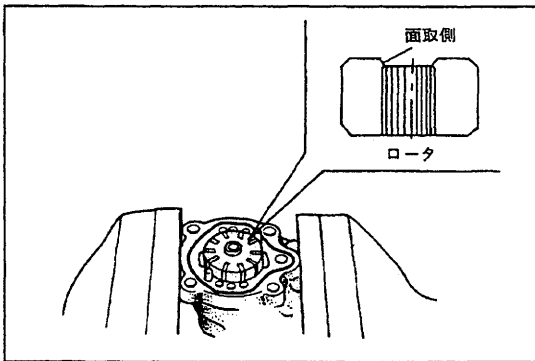
7. シャフトを抜く。
8. オイルシールを取り外す。



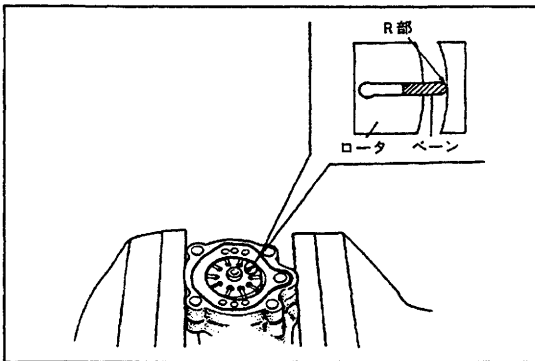
組立て

組立ては、分解の逆の手順で行うが、次の点に注意する。

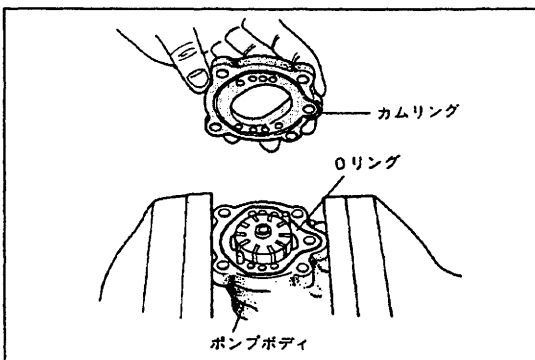
1. シャフトのプッシュ摺動部にオイル（デキシロンII）を塗布し、シャフトをオイルシール側より挿入する。



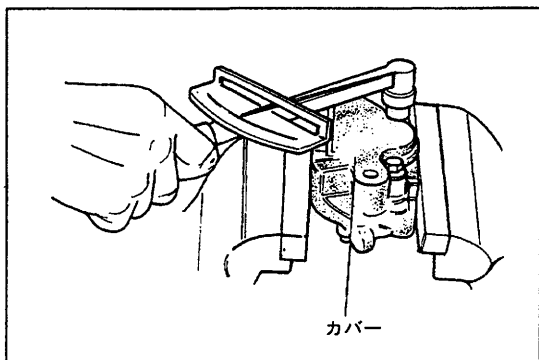
2. ロータは、スプライン部面取側を上側（カバー側）にしシャフトに取り付ける。



3. ベーンにオイルを塗布し、R部を外側に向けてロータに取り付ける。



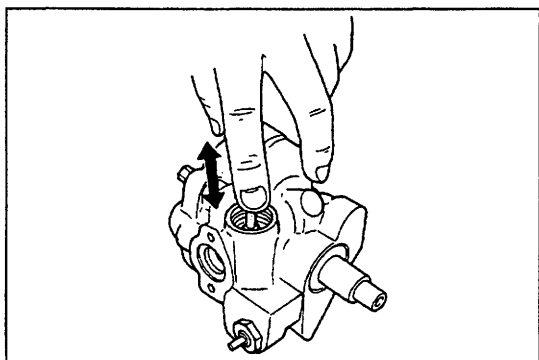
4. Oリングにオイル（デキシロンII）を塗布し、ポップボデーに確実に取り付ける。
5. カムリングを取り付ける。



6. カバーを規定の締付トルクで締め付ける。

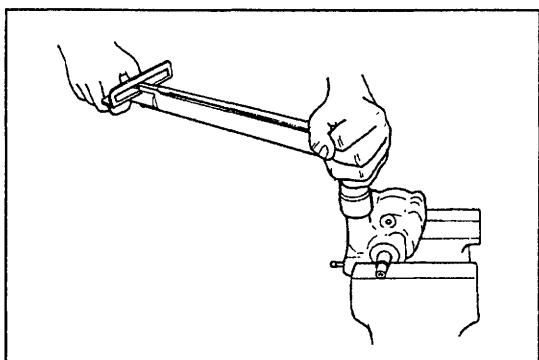
カバーの締付トルク (kg・cm) : 180~220

注意：カバー取付後、シャフトが手で回ることを確認する。



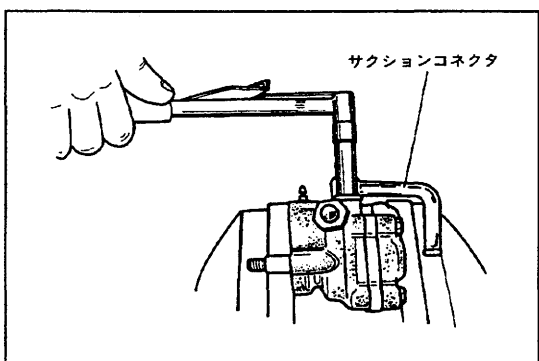
7. フローコントロールバルブがスムーズに摺動することを確認し、吐出コネクタを規定のトルクで締め付ける。

吐出コネクタの締付トルク (kg・cm) : 400~600



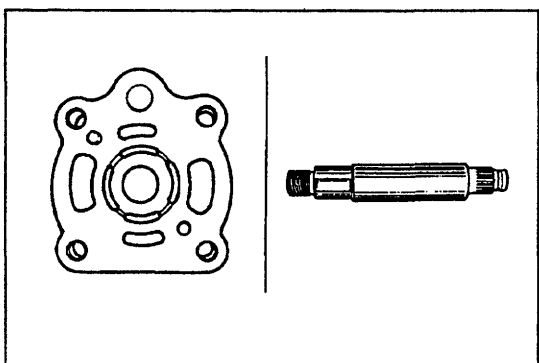
8. ターミナルを規定のトルクで締め付ける。

ターミナルの締付トルク (kg・cm) : 250~300



9. サクシオンコネクタを規定のトルクで締め付ける。

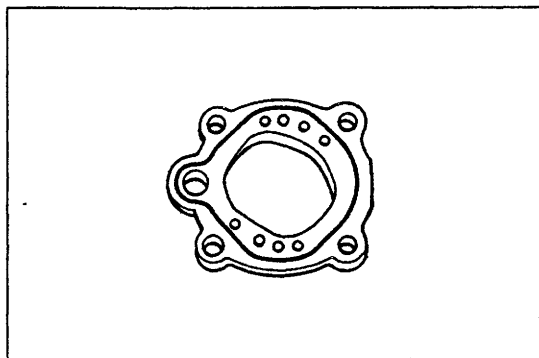
サクシオンコネクタの締付トルク (kg・cm) : 60~100



点検

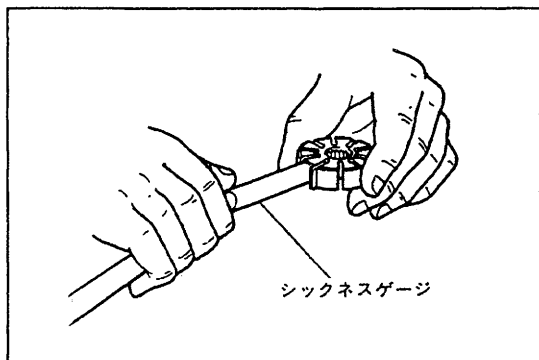
ポンプボデー、シャフト

- ・ポンプボデー摺動面の摩耗、損傷
- ・シャフトのブッシュ摺動面の段付摩耗、損傷不具合のある場合は、ポンプアッシで交換する。



カムリング

カムリングのベーン摺動面の摩耗、損傷を点検する。不具合のある場合は、オイルポンプアッシで交換する。

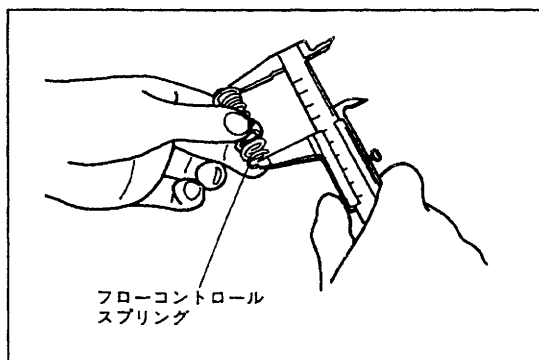


ロータ, ベーン

- ・ロータのポンプボデー摺動面の摩耗、損傷。
- ・ベーンのカムリング摺動面の摩耗、損傷。
- ・ベーンとロータ溝のすき間。

不具合のある場合は、オイルポンプアッシで交換する。

| | |
|----------|------|
| 基準値 (mm) | 0.01 |
| 限度 (mm) | 0.06 |



フロートコントロールバルブ

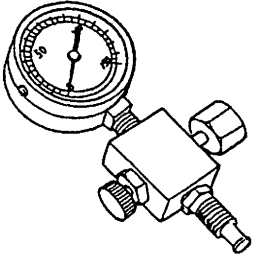
- ・バルブ外周の摩耗、損傷。
- ・コネクタオリフィスの目づまり
- ・フローコントロールスプリングの自由長

不具合のある場合は、オイルポンプアッシで交換する。

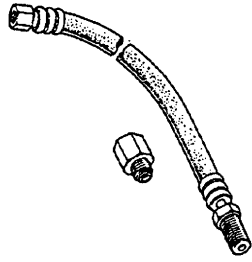
| | |
|----------|------|
| 基準値 (mm) | 36.5 |
| 限度 (mm) | 33.5 |

特殊工具一覧

4輪サービス・部品ニュース



09915 - 774710
オイルプレッシャゲージ



09915 - 77420
オイルプレッシャゲージ
アタッチメント
& ホースセット

アルミホイールを採用し、商品性の向上を図った。

| | |
|---------|---------------|
| ホイールサイズ | 16×51/2JJ |
| タイヤ | 175/80R16 91Q |



ルーフキャリア（スキーキャリアアタッチメント付）を採用し、商品性の向上を図った。



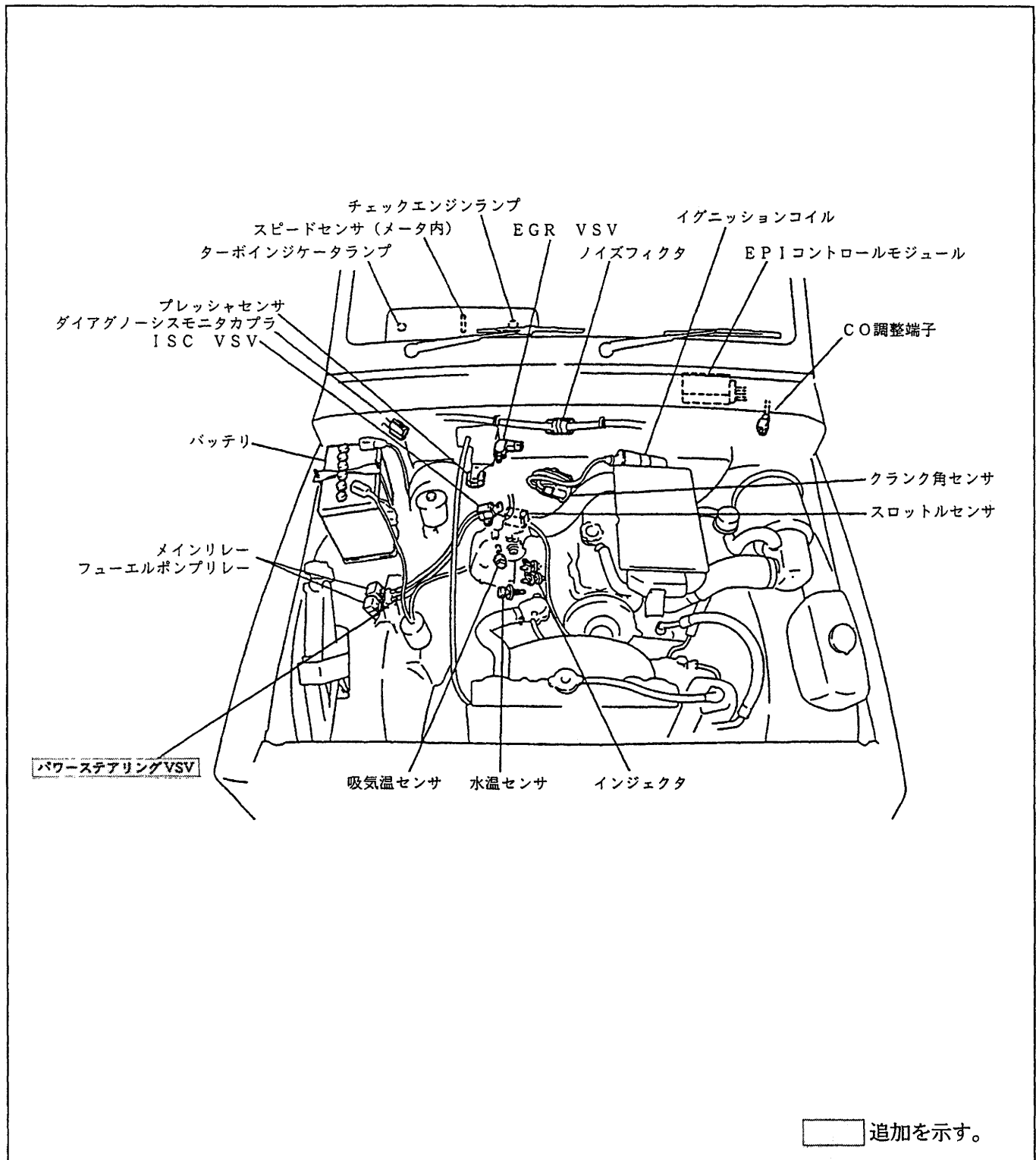
セクション 8

ボデー電気カル

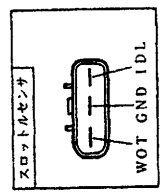
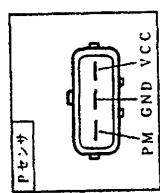
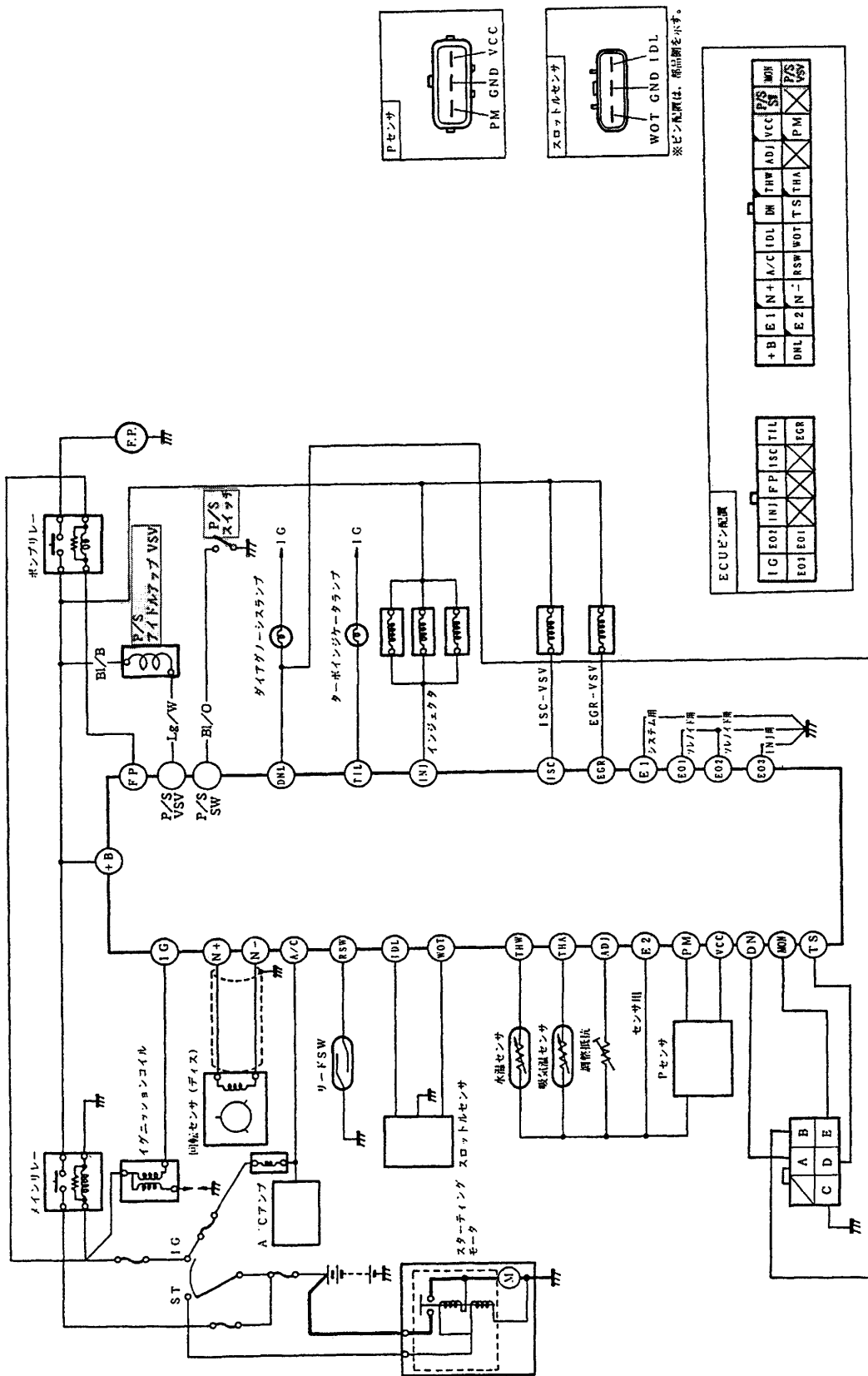
概 説

パワーステアリングアイドルアップ機構

油圧式パワーステアリングを採用することにより、パワーステアリング作動（パワーステアリング負荷）時にアイドルアップの安定を図るためアイドルアップVSVを装着した。パワーステアリングVSVはISCソレノイドバルブへのエア量を補うものであり、アイドルアップ調整は不用である。



回路図



※ピン配列は、商品欄を示す。

ECUピン配列

| | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| IG | E01 | IN+ | FP | ISC | TIL |
| E01 | E01 | | | | EGR |
| +B | E1 | N+ | A/C | IDL | DN |
| DNL | E2 | N- | RSW | WOT | TS |
| | | | | | THA |
| | | | | | PM |
| | | | | | VCC |
| | | | | | VSV |
| | | | | | SW |
| | | | | | FP |
| | | | | | MOI |
| | | | | | VCC |
| | | | | | ADJ |
| | | | | | THW |

追加を示す。



スズキ株式会社
SUZUKI MOTOR CORPORATION

ジムニー
サービスマニュアル・追補版

1991年11月発行

発行所 スズキ株式会社

四輪サービス部
浜松市高塚町300
郵便番号：432-91

不許複製

P34◎

もっと個性的に、もっとあなたらしく
Personal Best
 **SUZUKI**