日野コンテッサ1300クーペ

整備説明書

CONTESSA
1300
COUPÉ

Hino

CONTESSA 1300 COUPÉ



整備説明書

Hino

日野自動車工業株式会社
日野自動車販売株式会社



コンテッサ 1300 クーペ

1. 本書はコンテッサ1300クーペがセダン型車と異る箇所について取扱い及び整備方法を集録いたしました。
2. 本書に記載されていない部分については，昭和39年９月１日付発行の“コンテッサ 1300 整備説明書”をご参照下さい。

コンテッサ 1300 クーペ　整備説明書

目　次

頁 1　**第1章　概説**
2　1・1　コンテッサ1300クーペの主要諸元
6　1・2　コンテッサ1300クーペの性能

9　**第2章　エンジンおよびクラッチ**
10　2・1　エンジンの仕様と解説
11　2・2　エンジンの調整
11　2・4　キャブレータの掃除
12　2・14　キャブレータの連動調整
13　2・15　低速回転の調整
15　2・4　エンジンの分解
15　4・3　シリンダ・ヘッド
15　4・10　バルブ関係
17　4・11　マニホールド
17　2・7　燃料関係
18　7・1　燃料ポンプ
25　7・2　燃料フィルタ
26　7・3　燃料タンク
27　2・8　キャブレータ
27　8・1　キャブレータの仕様
29　8・2　構造と機能
31　8・3　キャブレータ各部の点検と調整
35　8・4　分解，組立て
40　8・5　故障の原因とその対策
42　2・9　エア・クリーナ

頁43 **第3章 トランスミッションとディファレンシャルおよびコントロール**
44 3・1 トランスミッションおよびディファレンシャルの仕様と解説
45 **第4章 リヤ・アクスルおよびサスペンション**
46 4・1 リヤ・アクスルおよびサスペンションの仕様と基準
47 **第5章 ステアリング**
48 5・1 ステアリングの仕様と基準
48 5・5 ステアリング・ホイール
49 **第6章 フロント・エンド**
50 6・1 フロント・エンドの仕様と基準
51 **第7章 ブレーキ**
52 7・1 ブレーキ関係の仕様と解説
53 7・2 構造，作動（ディスク・ブレーキ）
53 2・1 ディスク・ブレーキの構造
55 2・2 ディスク・ブレーキの作動
56 2・3 自動調整装置
58 7・3 ディスク・ブレーキの分解，組立て
58 3・1 シュー・アンド・ライニングの交換
60 3・2 キャリパの分解，組立て
63 3・3 ディスクおよびマウンティング・アダプタの交換
64 3・4 ディスク・ブレーキの故障と対策
65 7・4 リヤ・ブレーキ
65 4・1 分解
66 4・2 組立て
67 4・3 リヤ・ブレーキの調整

頁68　7・5　ハンド・ブレーキ
71　**第8章　電気装置**
72　8・1　電気装置の仕様と基準
72　8・7　ライト関係
73　　7・1　スイッチ類
75　　7・2　電球の交換
77　8・8　ホーン
78　8・9　コンビネーション・ゲージ
78　　9・1　概要
79　　9・2　結線と構造
79　　9・3　メータの脱着
81　8・10 ウインドシールド・ワイパとウインド・ワッシャ
81　　10・1　型式および構造
81　　10・2　結線とオート・ストップ機構
82　8・11 ヒューズ
83　電気配線図

85　**第9章　ボデー関係**
86　9・1　ボデー関係の仕様と解説
88　9・3　塗装
88　9・4　ボデーの各部
88　　4・1　ドアとフェンダ
90　9・5　ボデー艤装品
90　　5・2　ドア・ウインド・グラス
91　　5・3　メータ・パネル
93　9・6　ボデー組立て時の調整
93　　6・3　フロント・シートの取付け

付　表
1　　毎日の点検と手入れ
2　　コンテッサ1300クーペ標準点検・給油表
8　　日野自動車全国サービス網一覧表

メモ欄としてご利用ください！

MEMO

第1章

概説

1－1　コンテッサ1300クーペの主要諸元

≪注≫　＊は“コンテッサ 1300”との相異箇所を示します。

*型式	ＰＤ300型
全長	4,150 mm
全幅	1,530 mm
*全高	1,340 mm
軸距	2,280 mm
輪距（前輪）	1,235 mm
＊　〃（後輪）	1,225 mm
*最低地上高（空車）	170 mm
*標準客室寸法（長）	1,645 mm
〃　（幅）	1,280 mm
＊　〃　（高）	1,120 mm
*標準床面地上高	260 mm
*乗車定員	4 名
*車両重量	945 kg
*車両重量分布（前）	365 kg
＊　〃　〃（後）	580 kg
最大安定傾斜角度（左右共）	48°
*最高速度	145km/h
*舗装平坦路最大荷重時燃料消費率	17km/ℓ
*登坂能力（$\sin\theta$）	0.43
最小回転半径	4.6 m
制動距離（初速 50 km/h）	14 m
エンジン型式	ＧＲ100型
種類	ガソリン機関
冷却方式	水冷式
シリンダ数（配列）	4（直列）
サイクル	4
燃焼室型式	頭上弁式セミウェッジ型
シリンダ・ヘッド型式	一体鋳造アルミニウム合金
シリンダ・ライナ	湿式

シリンダ・ライナ内径×行程	71×79 mm
総排気量	1.251 ℓ
*圧縮比	9.0：1
*最高爆発圧力（回転数）	58kg/cm²(3,800rpm)
*最高平均有効圧力（回転数）	10.03kg/cm²(3,800rpm)
*最高出力	65PS/5,500rpm
*最大トルク	10m-kg(3,800rpm)
*全負荷（rpm）における最小燃費率	220g/PS-h/3,800rpm
*機関寸法(長×幅×高)	606×665×616 mm
ピストン・リング(圧縮)	2 本
〃 （油）	1 本
ピストン	ロー・エッキス，スリッパ型
吸気弁開(上死点前)	22°
* 〃 閉(下死点後)	48°
排気弁開(下死点前)	58°（冷却水温度 約 80°Cのとき）
〃 閉(上死点後)	12°（ 〃 ）
弁間隙暖時(吸)	0.26 mm
〃 (排)	0.36 mm
*点火時期(上死点前/回転数)	16～18°/700rpm
点火順序（フライホイール側より）	1-3-4-2
点火プラグ	B-6E，L-45，W-17ES
点火プラグ寸法	14 mm
点火プラグ火花間隙	0.7 mm
点火進角装置	真空および遠心式
点火コイル	HU-13M
*気化器原型	SU型
*気化器型式番号および数	HJF38W，2
*気化器送風方向	横向
*空気清浄器	ポリウレタンおよび沪紙併用式
*燃料ポンプ	電磁式
*燃料タンク容量	34 ℓ
油ポンプ型式	歯車式
潤滑方式	圧送式

オイル・フィルタ	沪紙，フルフロー式
潤滑油容量（オイル・パン）	3ℓ
放熱器型式	ハリソン（波）型
冷却水容量	11.8ℓ
水ポンプ型式	遠心式
サーモスタット型式	ワックス式
蓄電池型式	N40
〃　電圧	12V
〃　容量	40AH（20時間率）
完全充電時比重(20°C)	1.280
充電発電機	LT123-17 または 21000-027-0
充電発電方式	交流発電機自己整流式
充電発電機出力	0.3KW
始動電動機出力	1PS
クラッチ型式	乾燥単板式
クラッチ板（外径×内径×厚）	200×130×3.5mm
クラッチ板表面積	157×2cm²
クラッチ油量（パイプ内共）	0.22ℓ
クラッチ・マスタ・シリンダ径	19.05mm
クラッチ・コントロール・シリンダ径	22.2mm
変速機型式	前進4段，オール・シンクロメッシュ
操作方式	リモート・コントロール
変速比（第1速）	3.70
〃　（第2速）	2.31
* 〃　（第3速）	1.40
* 〃　（第4速）	0.97
〃　（後　退）	3.09
減速機歯車型式	ハイポイド・ギヤ
終減速比	4.11(37/9)
差動機外箱型式	変速機箱と一体
変速機箱油量	（最大）2.8ℓ （最小）2.5ℓ
差動歯車型式，数	ストレート・ベベル　大2，小2
舵取装置型式	ラックおよびピニオン式
舵取角度(内)	36°
〃　（外）	30°
ステアリング・ホイール径	406mm
車輪配列	2軸 4輪
前車軸型式	独立懸架（ウィッシュボーン型）

前車輪整列（トーイン）	3～5mm
〃　（キャンバ）	1.3°
〃　（キャスタ）	12°
〃（キング・ピン角）	7.7°
後車軸型式	独立懸架半浮動（スイング・アクスル）
タイヤ（前後輪）	5.60-13
〃　プライ数	4
タイヤ空気圧力（前輪）	1.0kg/cm²(15lbs/in²)
〃　（後輪）	2.1kg/cm²(30lbs/in²)
*ブレーキの種類型式(足)	前輪　ベンディックス型ディスク
	後輪　リーディング・トレーリング式
(手)	後2輪　機械式―内部拡張
*ブレーキ表張寸法（幅×厚×長）（前輪）	37×7.5×95mm
*　〃　（　〃　）（後輪）	35×5.5×199mm，35×5.5×249mm
*ブレーキ表面積（前輪）	70×2cm²
*　〃　（後輪）	157×2cm²
*ブレーキ・ディスク外径×内径	224×130mm
ブレーキ・ドラム径	228.5mm
*ブレーキ・マスタ・シリンダ径	20.6mm
*ブレーキ・ホイール・シリンダ径(前)	41.275mm
*　〃　〃　(後)	19.05mm
ブレーキ油量（パイプ内共）	0.24ℓ
スプリング型式（前輪）	トーション・バー式
(後輪)	コイル・スプリング式
緩衝器型式	筒形往復作動油圧式
緩衝器ストローク(前)	160mm
〃　(後)	170mm
スタビライザ型式	前輪ねじり棒式

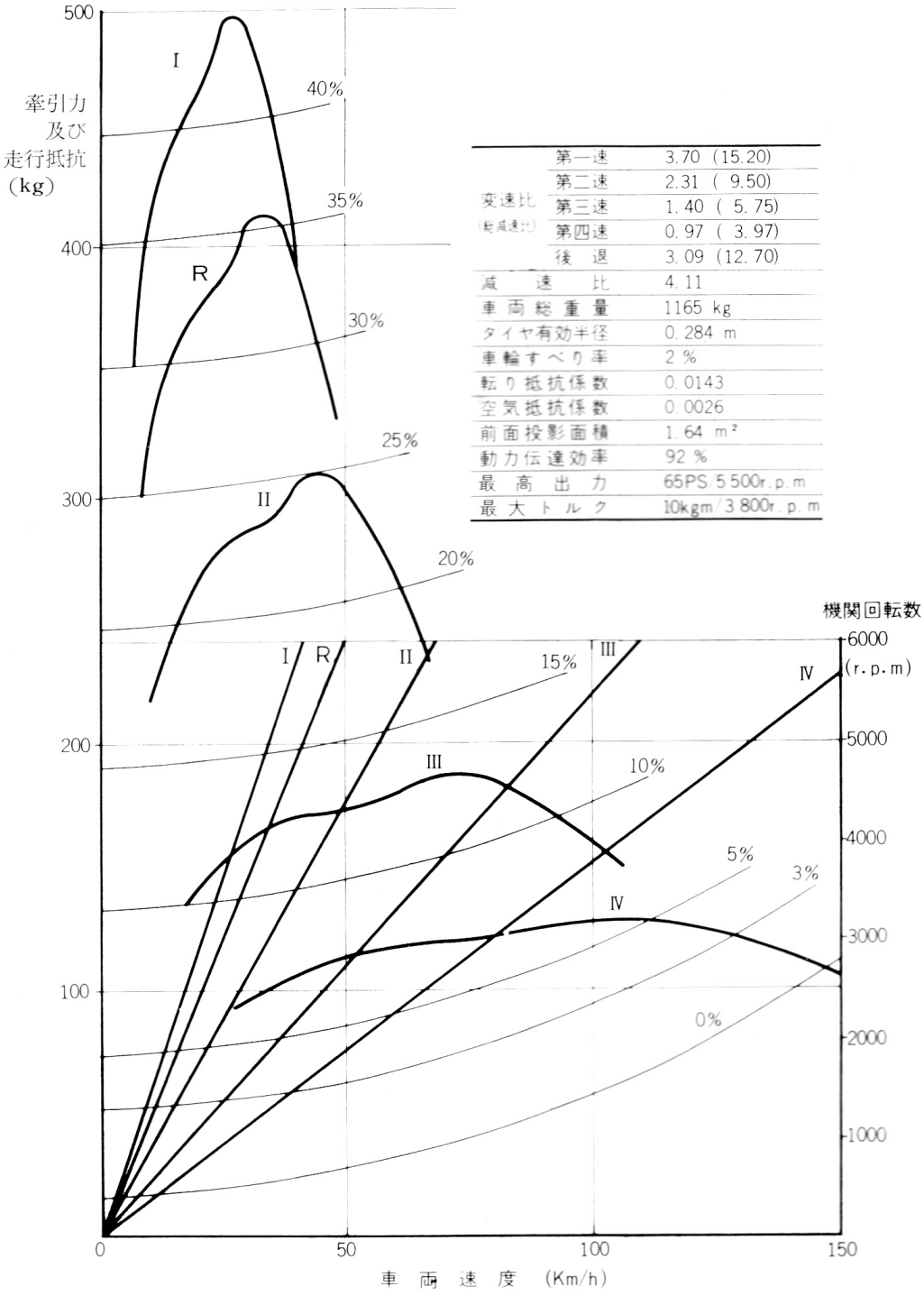
≪**解説**≫　コンテッサ1300クーペはコンテッサ1300（4ドア・5人乗セダン）の姉妹車として同時に発想，開発されたスポーティなスタイルと性能を持ったファミリ・クーペ（2ドア・4人乗）です。

パワー・アップされたエンジン（65PS/5,500rpm）とボデー空気抵抗の減少などにより最高速度（145km/h），加速性能，登坂能力を向上しました。

また前輪にはディスク・ブレーキを採用すると共に車両重量配分と，懸架装置等を改良して操縦安定性，高速時の安全性を高めています。

室内艤装はバケット・シート，丸型メータ，木目化粧板，板スポークのステアリング・ホイール，フロア型シフト・レバー等を使い易く，機能的に配置しスポーティでデラックスな雰囲気を出しました。

1－2　コンテッサ1300クーペの性能



変速比	第一速	3.70 (15.20)
	第二速	2.31 (9.50)
	第三速	1.40 (5.75)
	第四速	0.97 (3.97)
	後　退	3.09 (12.70)
減　速　比		4.11
車両総重量		1165 kg
タイヤ有効半径		0.284 m
車輪すべり率		2 %
転り抵抗係数		0.0143
空気抵抗係数		0.0026
前面投影面積		1.64 m²
動力伝達効率		92 %
最高出力		65PS/5500r.p.m
最大トルク		10kgm/3800r.p.m

図 1·1＝**PD300** 型車両走行性能曲線

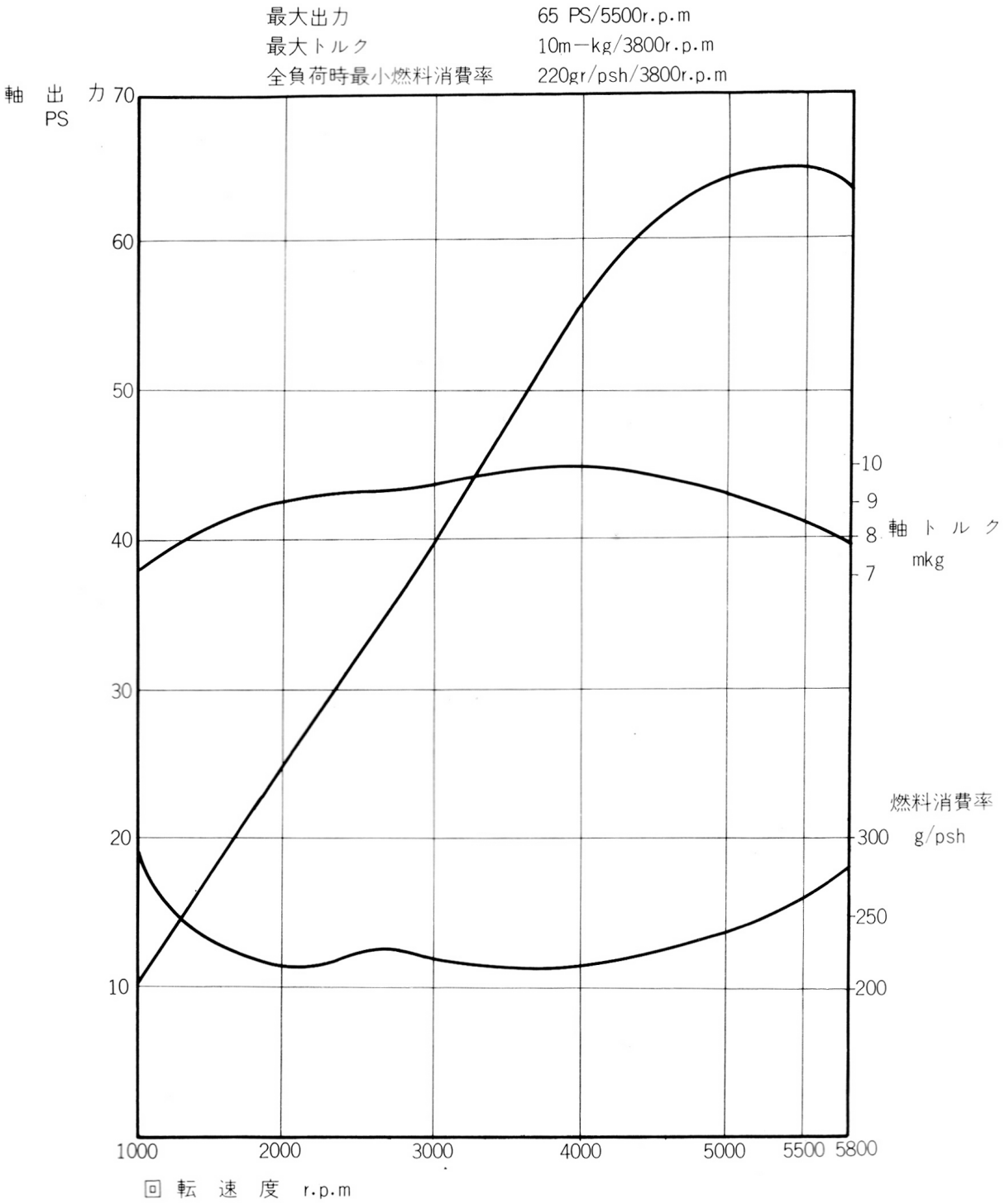


図 1-2＝GR100 型（クーペ用）エンジン性能曲線

メモ欄としてご利用ください。

MEMO

第2章

エンジンおよびクラッチ

2－1　エンジンの仕様と解説

（＊ 印はコンテッサ1300との相異個所を示します）

エンジン型式	GR 100型
エンジンの種類	ガソリン機関，水冷
シリンダ配列及び数（サイクル）	直列 4（4）
弁配置	頭上弁型（12° 傾斜）
内径×行程	71×79mm
総排気量	1.251 ℓ
＊圧縮比	9.0：1
＊圧縮圧力	12.0±1 kg/cm²（250 rpm）
＊最高爆発圧力	58 kg/cm²（3,800 rpm）
＊最高平均有効圧力	10.03 kg/cm²（3,800 rpm）
＊最大出力	65 PS（5,500 rpm）
＊最大トルク	10 m-kg（3,800 rpm）
＊全負荷時最小燃費率	220 g/psh（3,800 rpm）
正常運転温度	75～85°C
＊アイドリング回転数	650～700 rpm

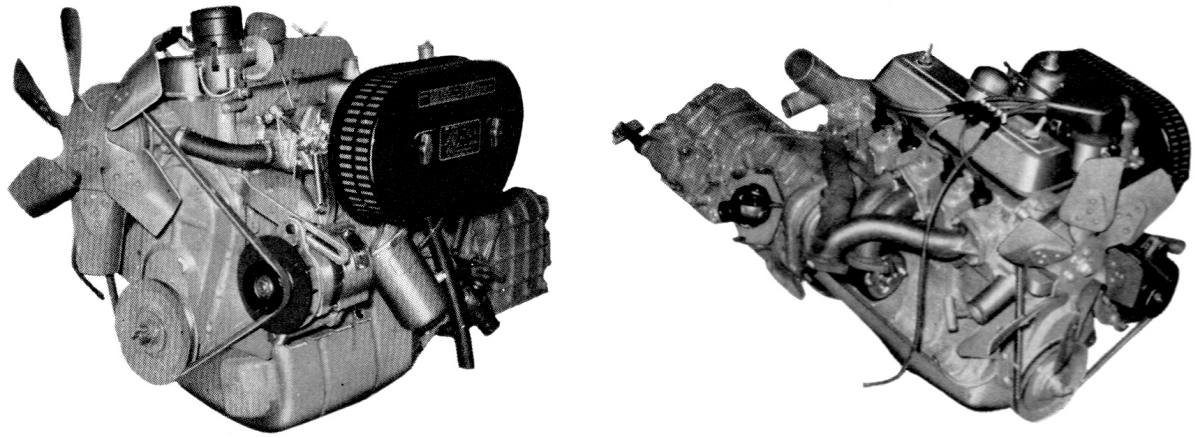


図 2·1＝GR 100型（クーペ用）エンジン外観

≪解説≫　エンジンはセダン型コンテッサ1300の持つ市街地での運転の容易さ，ハイウエイでの高速安定性，耐久性並びに整備性を基にクーペ車としてスポーティな性格を持たせるため，出力，トルク及び回転数を高め，特に中速以上でのトルク向上を計り，加速性能に優れたエンジン特性を得るようセダン用エンジンを改良しました。
出力は 65PS/5,500rpm またトルクは 10.0m-kg/3,800 rpm で特に 2,000～5,200rpm の間でほぼ 9m-kg 以上のトルクが得られるフレキシビリティに富んだエンジンです。

2—2　エンジンの調整

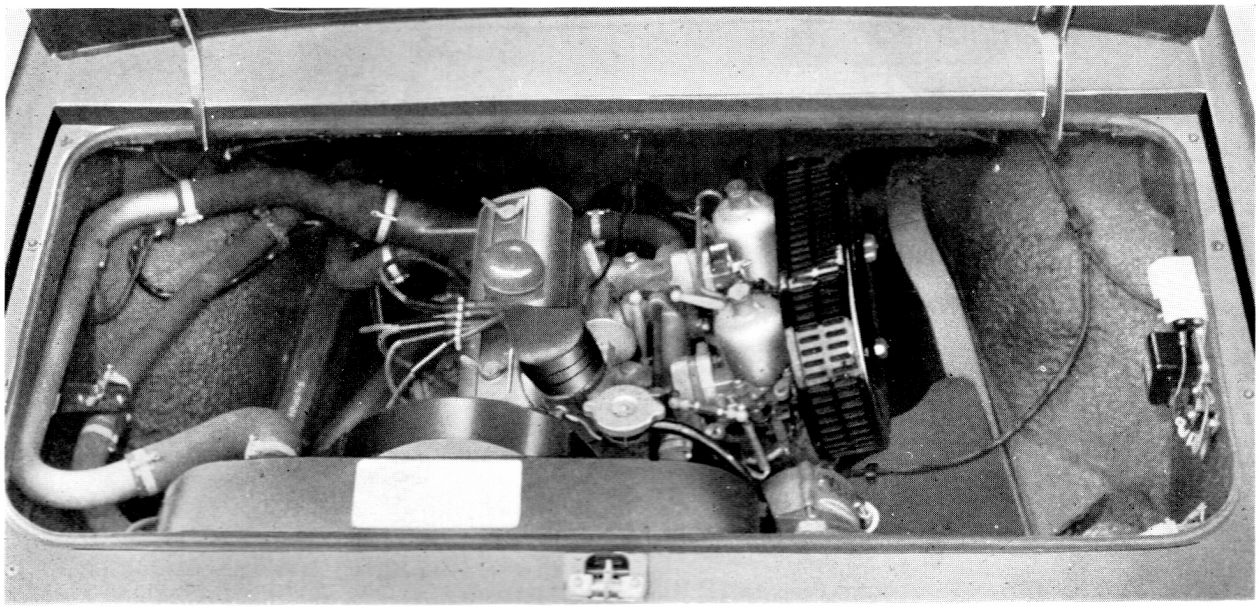


図 2·2=エンジン・ルーム

2・2・4　キャブレータの掃除

A=サクション・チャンバの掃除

1·サクション・チャンバはセット・スクリュ4本をゆるめて取外し，チャンバ内部からピストン，スプリングおよびナイロン・パッキング等を取出して下さい。

2·サクション・チャンバ，ピストン等はきれいなガソリンで洗滌し，エアで吹いて乾かして下さい。ピストンについているジェット・ニードルは曲げたり傷つけないよう注意して下さい。

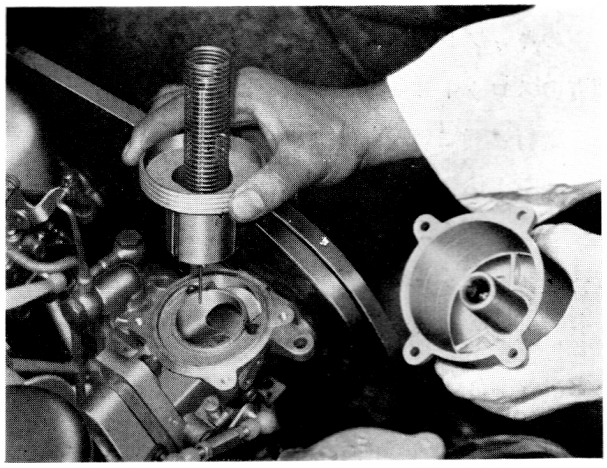


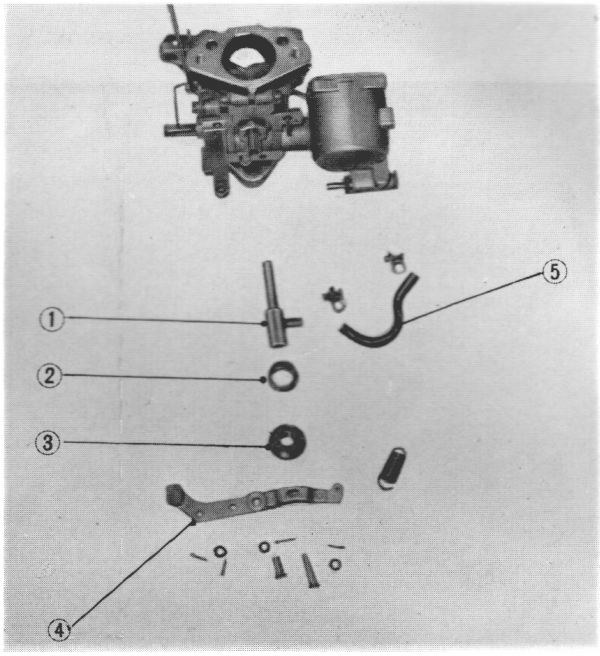
図 2・3=サクション・チャンバ

B＝ノズルの清除

1･スタータ・レバー・リターン・スプリングを外し，スタータ・レバーを取外します。

2･ついでクリップをゆるめてフューエル・パイプを抜き取るとノズルが外れます。ノズルのジェット部はキャブレータの生命であり精密な加工が行なわれていますからノズルの掃除は必らずガソリンで洗浄してエアで吹くようにして下さい。

≪**注意**≫ くわしくは2･8キャブレータの項を参照下さい。



① ノズル
② アイドル・アジャスト・スプリング
③ アイドル・アジャスト・ナット
④ スタータ・レバー

図 2･4＝ノズルの取外し

2･2･14 キャブレータの連動調整

2 個のキャブレータを並列に使用していますので，両方のスロットル・バルブが同時に全閉しませんと，走行燃費に影響しますのでこの調整は慎重に行なって下さい。

2 個のキャブレータのスロットル・バルブ・シャフトにはそれぞれスロットル・レバーが取付けられており，エンジン側に設けられた補助シャフトのレバーとコンロッドにより連結されています。

スロットル・バルブの全閉調整はエンジンにキャブレータを取付けた状態で，R側（進行方向に向かっ

て後側）の補助シャフトとの連結用コンロッドの長さを変えて行ないます。

1・両方のキャブレータのスロットル・アジャスト・スクリュをゆるめ，先端がストッパに当たらないようにします。

2・つぎにR側コンロッドのロック・ナットをゆるめます。

3・R側コンロッドのターン・バックルを右左に 1～2 回転させると，右に回わしても，左に回わしても，ターン・バックルの動きが重くなります。

4・中間にターン・バックルの動きが最も軽くなるところ（手答えでわかります）でロック・ナットを固定します。

これでスロットル・バルブの全閉調整ができたわけですが，コンロッドを短かく調整しますとF側は全閉でもR側は開いてしまいます。反対に長く調整しますと，R側は全閉してもF側が開いてしまいますので注意して下さい。

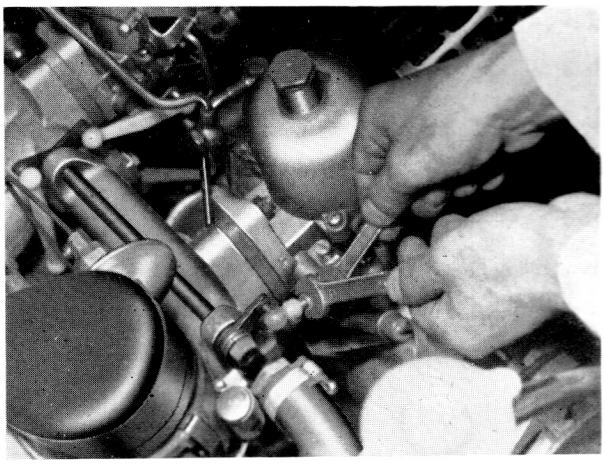


図 2・5=スロットル・バルブの全閉調整

2・2・15 低速回転の調整

アイドリング調整はF側，R側のスロットル・バルブの全閉調整が正しく行なわれていることを確認してからエンジン暖時に行なって下さい。

また普通のキャブレータと違いアイドル調整の良否が走行燃費や加速性能にまで影響しますから慎重に行なって下さい。

1・両方のキャブレータのアイドル・アジャスト・ナットを一杯締込んだ位置から5回ぐらいもどします。ついでF側キャブレータのスロットル・アジャスト・スクリュを2～3回ねじ込み，R側キャブレータのスロットル・アジャスト・スクリュは先端がストッパに当らないようにゆるめてエンジンを始動し

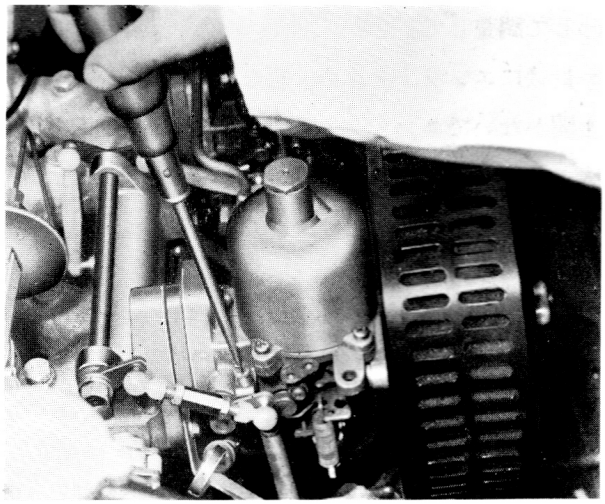


図 2・6=低速回転の調整

ます。

2・スロットル・アジャスト・スクリュを静かにもどしてゆきますと，エンジンの回転がしだいに下ってゆきますが，エンジン回転が不円滑になる手前で止めます。

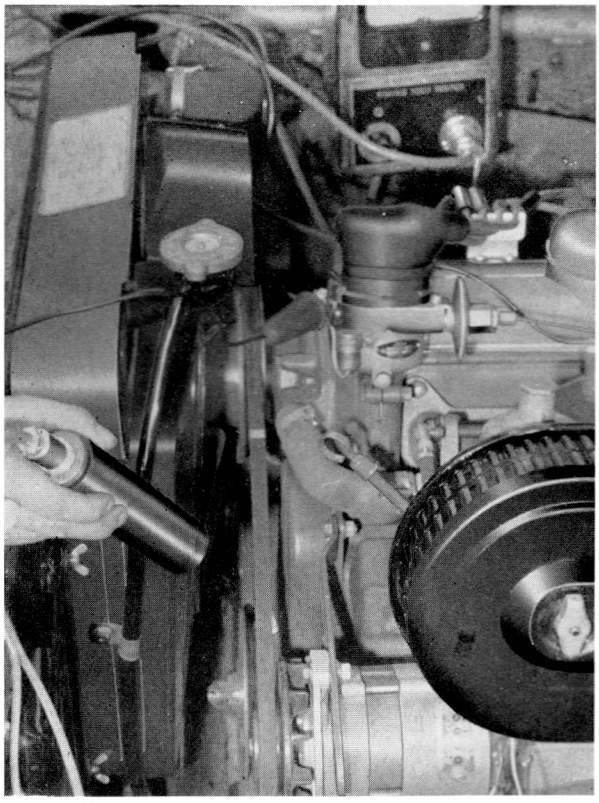
3・その後，両キャブレータのアイドル・アジャスト・ナットを同じように⅛回転ずつ締込んでゆきますと，エンジンの回転が最も速く，かつ円滑になる点がありますからそこで止めます。

4・その後さらにF側キャブレータのスロットル・アジャスト・スクリュをもどして回転を落します。これをくり返えしてエンジン回転が650～700rpmで円滑に回転するよう調整します。（回転計使用）

5・次に点火時期をタイミング・ランプで点検して下さい。

タイミング・ランプをイグニッション・コイルとデストリビュータの間に結線し，クランクシャフト・プーリ部を照らしてみます。点火位置がタイミング・ギヤ・ケース・カバーに取付けられたタイミング・マークと一致していることを確かめます。（±1mmの範囲にあれば良好です）もし必要ならデストリビュータの下のカラーをゆるめデストリビュータを回わして調整して下さい。

6・最後にエンジンを止め，再びスロットル・バルブを開かないでエンジンを始動し，次に急加速して失火するかどうか，急にスロットルを閉じたときに調子が悪くならないかどうか調べて下さい。



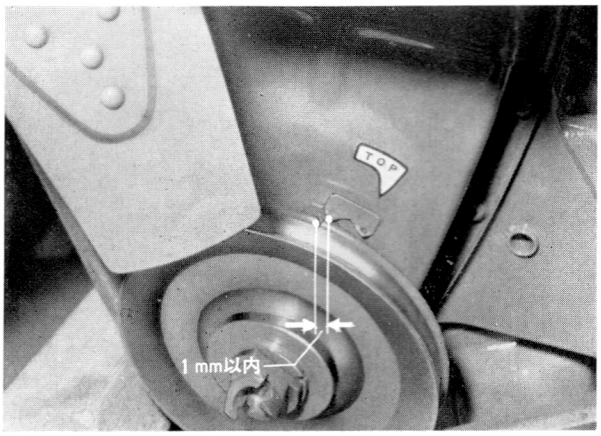


図 2・7＝点火時期の点検

2−4 エンジンの分解

2・4・3 シリンダ・ヘッド

シリンダ・ヘッド	アルミ合金
〃 高さ	109.3mm
〃 使用限度	108.8mm
圧縮比	9.0：1

≪解説≫

シリンダ・ヘッドの構造，燃焼室の形状等はセダン用と同じですが，高さを低くして圧縮比を上げ，燃焼効率の向上を計っています。圧縮比は 9.0でハイオクタン・ガソリンの使用によりノックの無いスムーズな運転が得られます。

2・4・10 バルブ関係

バルブ・スプリング・アウタ（吸排気共通）	合金鋼（8本）
〃 自由長	49.70mm
〃 自由長使用限度	−3%
〃 取付長	41mm
〃 取付時のばね力使用限度	−15%
〃 コイル外径	30mm
〃 コイル線径	4mm
* バルブ・スプリング・インナ（吸排気共通）	炭素鋼（8本）
* 〃 自由長	40.20mm
* 〃 自由長使用限度	−3%
* 〃 取付長	34.2mm
* 〃 取付時のばね力の使用限度	−15%
* 〃 コイル外径	19.3mm
* 〃 コイル線径	2.3mm

≪解説≫　バルブ・スプリングは高速回転に対する配慮から，ダブル・スプリングとし，限界回転数を向上してサージングの防止を計りました。
材質は品質の安定した合金鋼をアウタに，炭素鋼をインナに使用し，高速回転中のバルブの追従性を良くすると共に高速連続走行時のヘタリを大幅に減じました。なおバルブ・スプリング・アウタはセダン用と共通です。

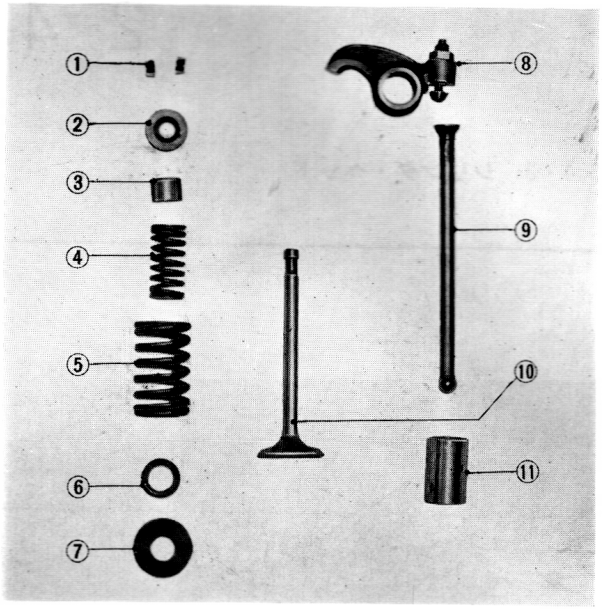
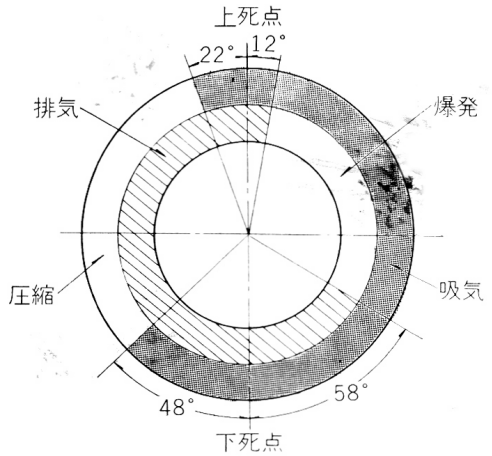


図 2・8＝バルブ機構部品

① バルブ・コッタ
② バルブ・スプリング・キャップ
③ バルブ・プロテクタ
④ バルブ・スプリング・インナ
⑤ バルブ・スプリング・アウタ
⑥ スプリング・シート・インナ
⑦ スプリング・シート・アウタ
⑧ ロッカ・アーム
⑨ プッシュ・ロッド
⑩ バルブ
⑪ タペット

吸気弁開	上死点前　22°	ピストン・ストローク	3.7mm（上死点から）
吸気弁閉	下死点後　48°	〃	10.3mm（下死点から）
排気弁開	下死点前　58°	〃	14.5mm（下死点から）
排気弁閉	上死点後　12°	〃	1.1mm（上死点から）
点火順序	1−3−4−2（フライホイール側が一番）		
点火時期	上死点前　16〜18°（700rpm）		



≪注意≫　バルブ・タイミングは上記の通りです。（タペット・クリアランスを吸：0.26mm，排：0.36mmとして）クランク・プーリの切欠きとタイミング・ギヤ・カバーのトップ・マークが一致したとき1番，4番の上死点が出ます。

図 2・9＝バルブ・タイミング

2・4・11　マニホールド

A＝インレット・マニホールド

インレット・マニホールドはＳＵ型ツイン・キャブレータの採用に伴い，ダブル・ポート型を採用して容積効率を向上させています。これはNo. 1，2シリンダと，No. 3，4シリンダへの吸気をそれぞれ別個に導く方式です。尚2シリンダづつの吸気のバランスをとるため両ポートはバランス・ホールにより連結されております。

1・エア・クリーナを取外し

2・コネクティング・ロッド，チョーク・ケーブル，燃料パイプおよびバイパス・ホース(温水循環ホース)等をそれぞれ切離してから

3・シリンダ・ヘッドへの締付けナット5個をゆるめるとキャブレータ付のままマニホールドが外れます。

2－7　燃料関係

燃料ポンプ型式	電気式（トランジスタ式）
燃料ポンプ作動電圧	12V
燃料ポンプ最低作動電圧	10V
燃料ポンプ最大吐出圧力	0.35kg/cm²
〃　吐出量	燃圧 0.15kg/cm²にて 800cc以上
〃　所要電流	〃　2.5A以下
燃料ポンプ最低作動温度	−20°C
燃料フィルタ型式	沪紙式カートリッジ型
燃料タンク容量	34ℓ
〃　配置	フロント・トランク・ルーム内

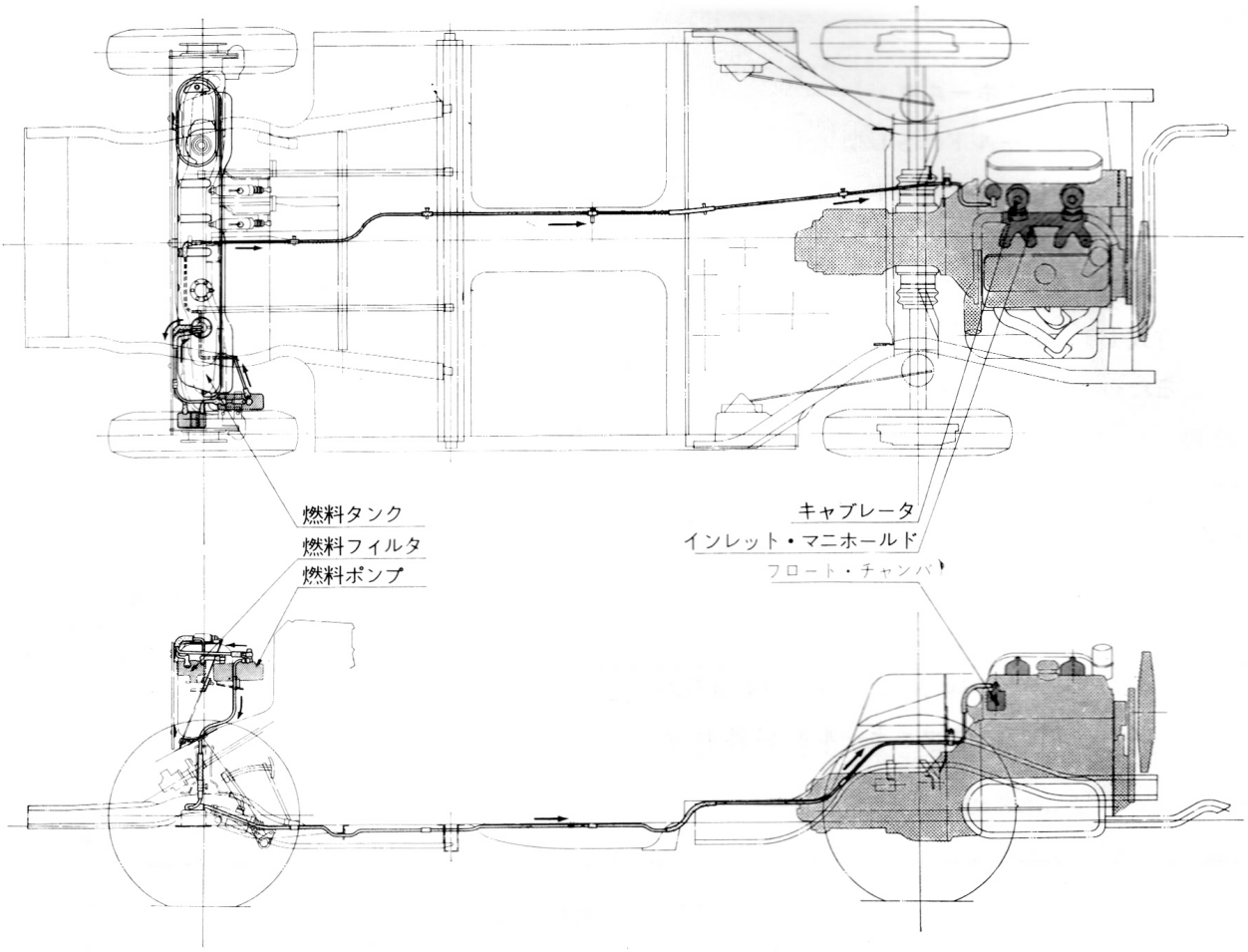


図2・10＝燃料系統図

2・7・1　燃料ポンプ

A＝トランジスタ式フューエル・ポンプの構造

電気式フューエル・ポンプはソレノイドへの電流を周期的に断続し，プランジャを駆動して燃料を送り出すものです。このポンプではソレノイドへの電流の断続機構に接点を使用しないでトランジスタを使用しています。電気式フューエル・ポンプの特徴として次のような点があげられます。

1・エンジンから離れて取付けられるので，エンジン

の熱の影響をうけないようにすることができる。

2・イグニッション・キーを入れればエンジンが回転していなくてもポンプが働きますから，エンジン始動時に適当な燃圧が得られ，始動が容易です。

3・電流の断続にトランジスタを使用しており，接点に起因するトラブルはまったくありません。

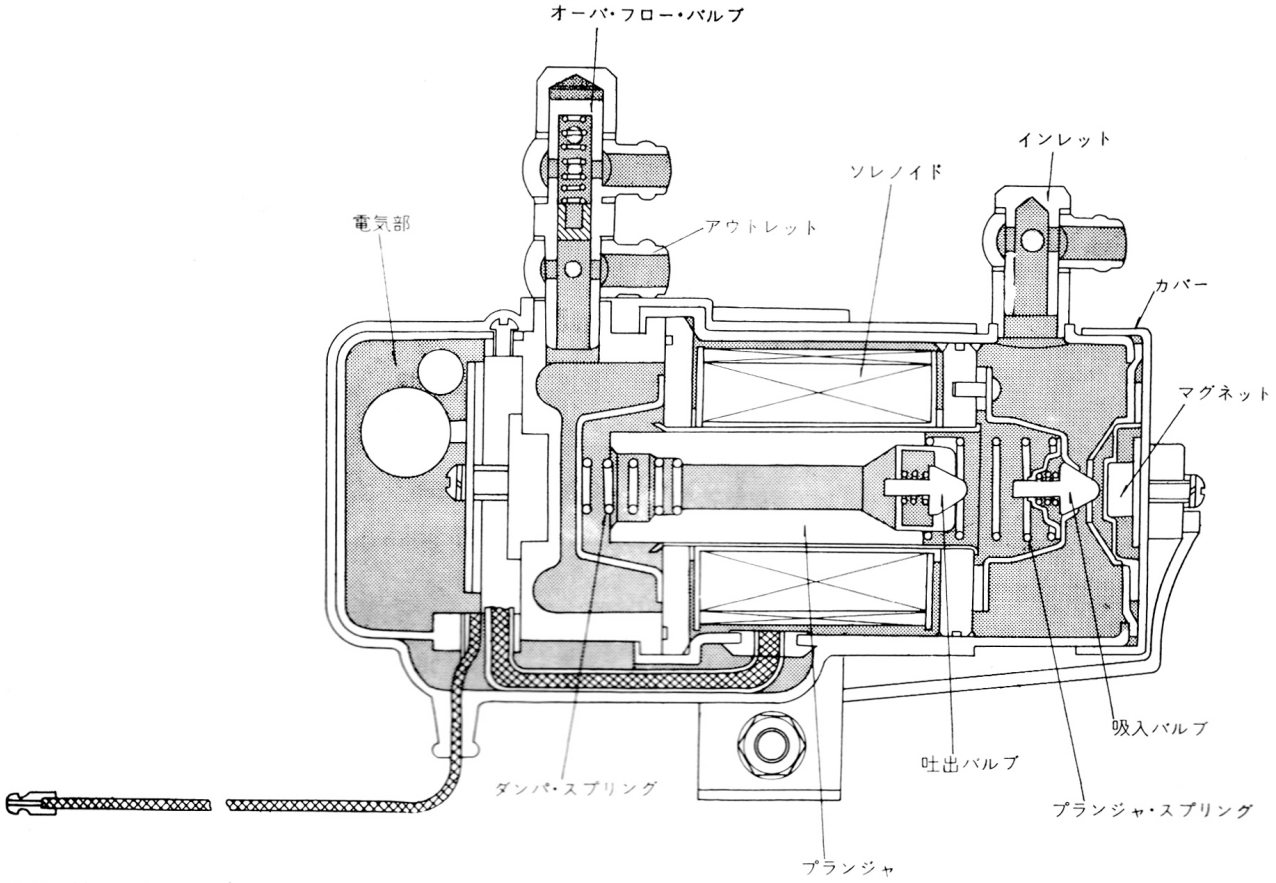


図 2・11＝燃料ポンプの断面

B＝作動の原理

1・電気断続器の動作によってソレノイドに電流が流れますと，プランジャはスプリングに抗して吸引されフューエル・チャンバ内が負圧になり燃料は吸入バルブをおし開き，チャンバ内に吸込まれます。（図 2・12 (b) 参照）

2・フューエル・チャンバ内に燃料が満たされますと，電気断続器がソレノイドへの電流を断ちます。プランジャはスプリングの力で静止状態へ戻ろうとし，フューエル・チャンバ内の燃料に圧力を加えます。すると吐出バルブは押開かれ，燃料を吐出しポンプ動作をします。（図 2・12 (c)参照）

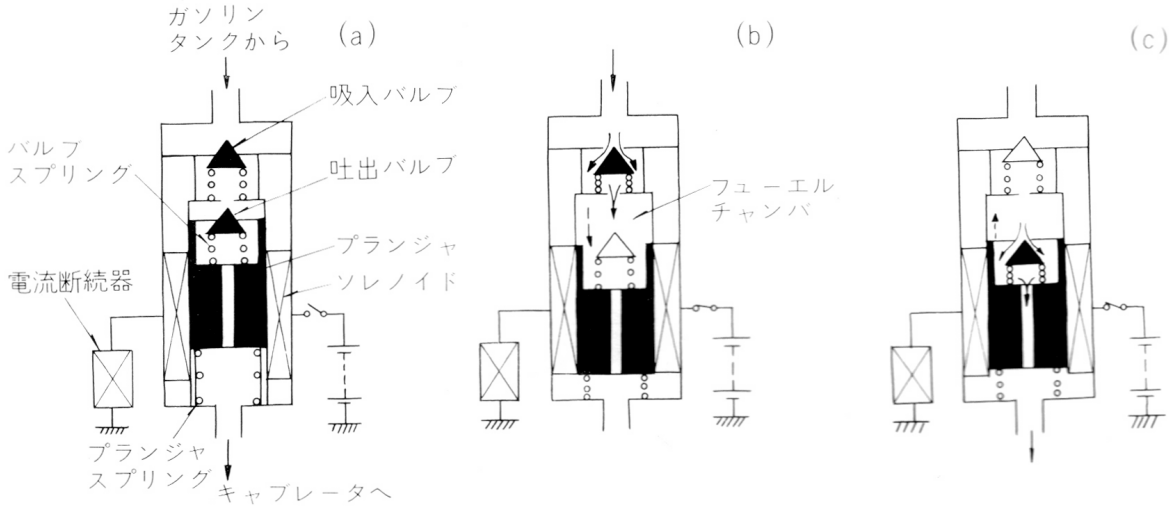
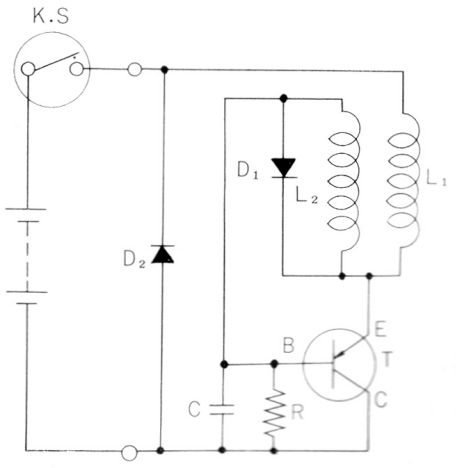


図 2・12＝フューエル・ポンプの作動原理

C ＝トランジスタ式フューエル・ポンプの電気部の動作



K．S　：キー・スイッチ
L_1　：ソレノイド・コイル
L_2　：発信コイル
T　：トランジスタ
R　：抵抗
C　：コンデンサ
D_1，D_2：トランジスタ保護用ダイオード

図 2・13＝フューエル・ポンプの電気回路

図 2・13はフューエル・ポンプの電気部の結線図です。コイルL_1は作動原理で説明したソレノイドで，

これに電流が流れたときにプランジャを吸引します。

L_1 と同一鉄心上に巻かれたコイル L_2 とトランジスタT，抵抗Rおよびコンデンサ C はコイル L_1 の電流を断続するためのものです。ダイオード D_1 および D_2 はトランジスタの保護用に入れられています。

1・いま，イグニッション・スイッチを入れますと，コイル L_1 を経てトランジスタのベース電流が抵抗Rおよびコンデンサ C とに流れ，トランジスタのエミッタ E とコレクタ C とが動作状態に入ります。

2・トランジスタのエミッタからコレクタへ流れるコレクタ電流 Ic はエミッタからベースに流れるベース電流とそのトランジスタの増幅率 (β＝70～100) の積まで流れることができますので，Ic はコイル L_1 の時定数によって図 2・14 (a) のように増えて行きます。

この間のベース電流は Ic の変化に伴いコイル L_2 に生ずる起電力がちようどトランジスタのエミッタ E 側に⊕，ベース B 側に⊖となるようになっており Ic を流れやすくしています。

3・コイル L_2 に生ずるベース電流 Ib は図 2・14 (b)に示すように時間の経過とともに Ic の増加率が小さくなるためだんだん小さくなって，$Ic=\beta \times Ib$ の式が成立するときがきます。すると Ic の増加が止まり，L_2 の起電力が零になって L_2 によるベース電流はなくなります。そのためベース電流はバッテリから流れるごく少しの値になり，Ic は減りはじめます。

4・コイル L_1 を流れる電流が小から大に変化するときと，大から小へ変化するときには当然コイル L_2 に誘起される起電力の方向が逆になります。そのため L_2 が減りはじめると L_2 の起電力はトランジスタのエミッタ側に⊖，ベース側に⊕の電位が加わるようになります。これはトランジスタのベース電流を阻止し

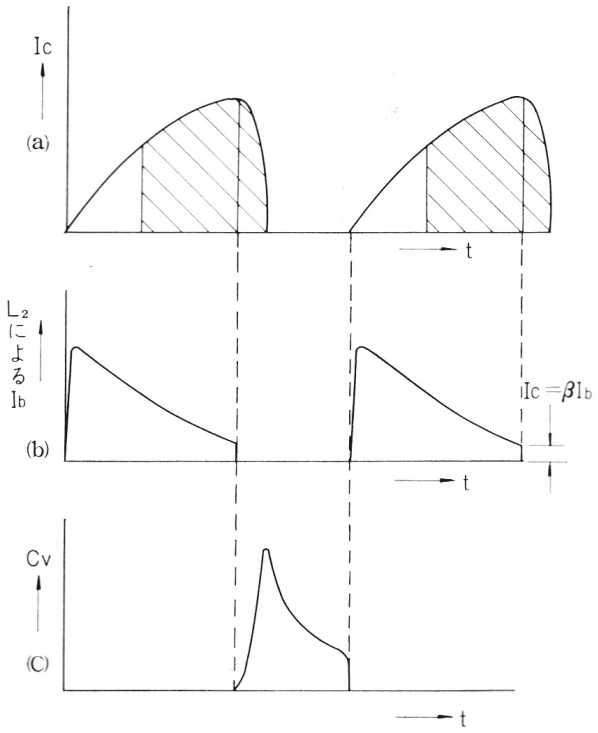


図 2・14＝フューエル・ポンプ各部の波形位相

ようとする方向であり，Icの急激な減少作用となってついにはトランジスタのエミッタ，コレクタ間は遮断状態となって L_1 の電流が断たれます。

5・コイルL_1を流れる電流が減少しはじめたときから生ずるその逆起電力は，電流が遮断された瞬間に最高になり，このエネルギーはコンデンサCに充電されます。このときのコンデンサの端子電圧Vc は約30Vにもなります。（図 2・14(c) 参照）

6・L_1の電流が遮断されるのと同時にコンデンサCは抵抗Rへ放電し，その端子電圧がバッテリ電圧より低くなるまでは，エミッタ側よりベース側の方が電位が高いのでベース電流は流れずトランジスタは休止状態を続けます。すなわち L_1 には電流は流れません。

7・コンデンサの端子電圧がバッテリの電圧より低下しますとまたベース電流がバッテリから流れますので最初の動作に入ります。

このようにしてL_1に流れる電流はイグニッション・スイッチが入っている間断続され，一分間に約20回の吸入，吐出動作を行ないます。

D＝取扱い上の注意事項

1・バッテリの⊕，⊖端子を絶対に逆に接続しないで下さい。逆に接続しますとトランジスタやダイオードを破壊させてしまいます。

2・燃料タンクが空の状態でポンプを作動させますと，作動音が大きくきこえますがこれは異状ではありません。但しポンプの空運転は長時間行なわないで下さい。

3・燃料タンクとポンプの間にあるフィルタは18,000 km 走行ごとに交換して下さい。フィルタの目づまりはポンプ性能を低下させます。

4・ポンプ部を分解したときには，プランジャやバル

ブにゴミなどを噛ませないよう十分注意して下さい。また故障と思われるときでも電気部はできる限り分解しないで下さい。

5・吸入側配管の接続部からポンプ内に空気を吸込まないよう注意して下さい。空気を吸込んだときは作動音が大きくなり，ポンプ能力も低下します。

E＝分解，組立て

1・燃料ポンプのリード線，燃料パイプを切離してから，中のガソリンをこぼさないよう注意して車両から取外します。

2・ポンプ・カバーのナット部にスパナをかけて回わすとカバーがとれます。カバーの中央部はマグネットになっており，細い鉄粉が附着していることがありますのでこれをきれいに清掃しておきます。

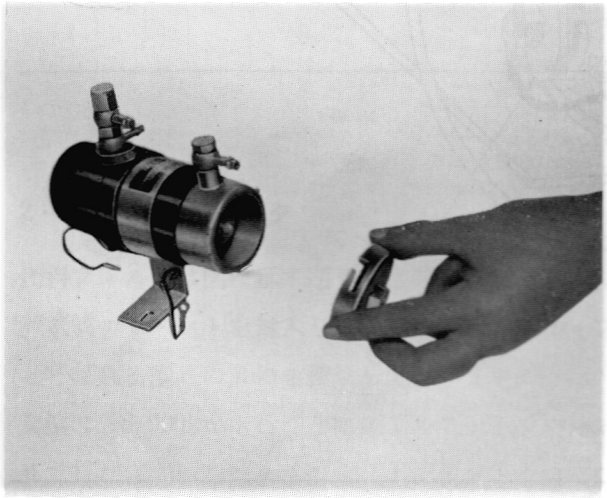


図 2・15＝カバーの取出し

3・カバーを取出しますと，奥にバルブ・ストッパを止めている3本のビスがみえます。これをゆるめると吸入バルブおよびプランジャなどが外れます。なお，吐出バルブおよびダンパ・スプリングはプランジャと一体になっており分解できません。これらを組付けるときには全部品をきれいに清掃してから行なって下さい。塵埃がこの部分に入りますと作動不良の原因となります。

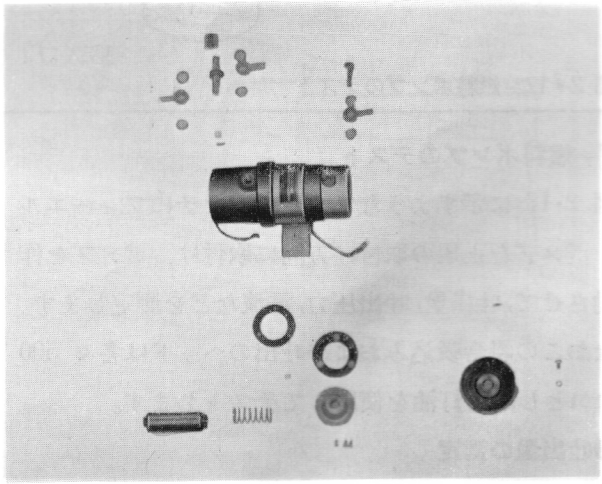


図 2・16＝ポンプの分解

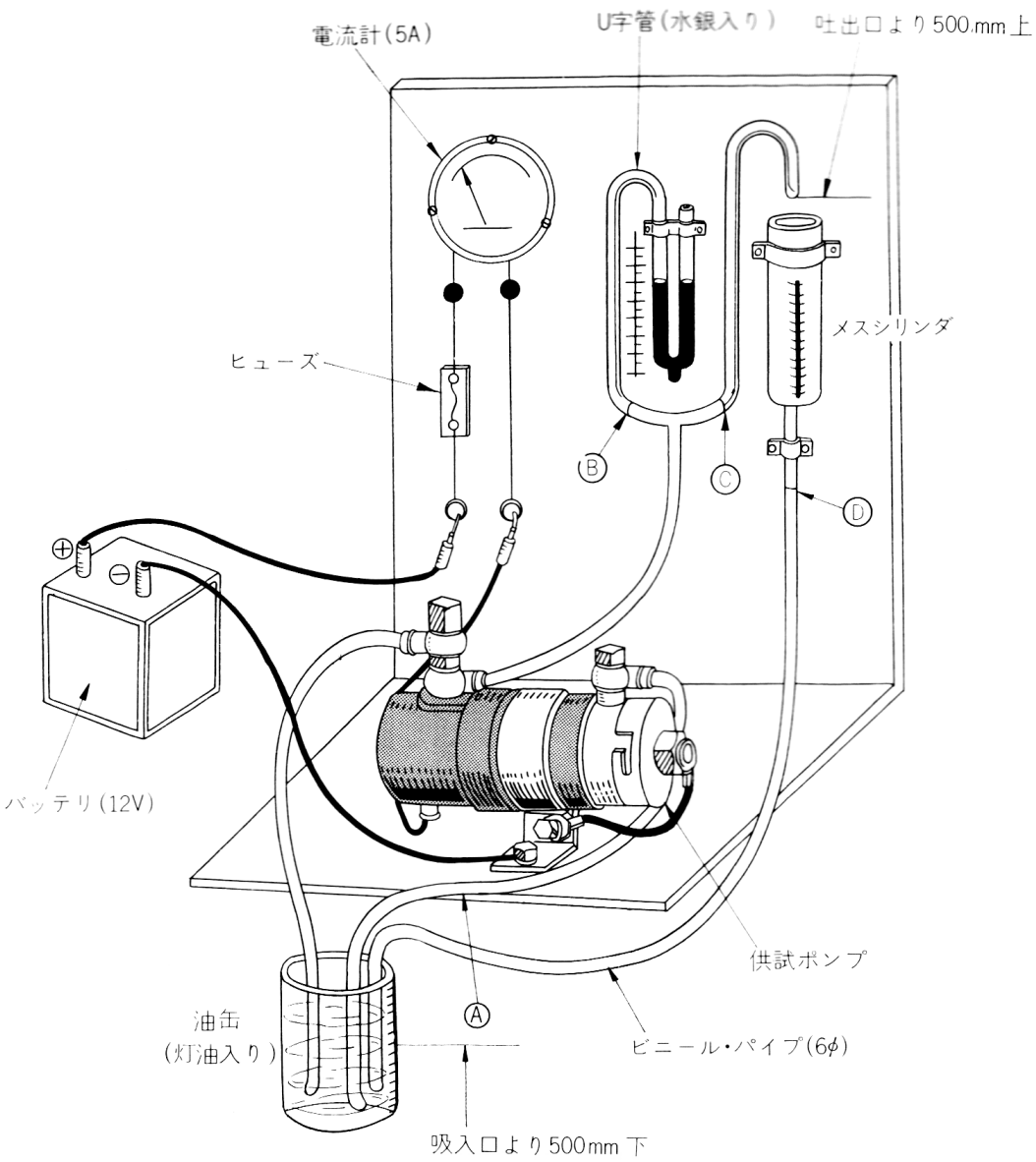


図 2・17＝燃料ポンプのテスト

F＝燃料ポンプのテスト

図 2・17 に示すようなテスト・ベンチにフューエル・ポンプを正規の取付け方向に取付け，ポンプを作動させて，吐出量，吐出圧力，電流などを測定します。なおこの場合吸込みおよび吐出のヘッドは各々 500 mmとし，白灯油を使用してテストします。

●吐出量の測定

図 2・17のコックⒹを閉じ，コックⒷおよびⒸを開

いてU字管の水銀柱の値が 0.15kg/cm² の時，1分間の吐出量(汲上量)をメスシリンダの目盛で読みます。このポンプでは800cc以上汲上げれば良好です。

●最大吐出圧力（最大燃圧）の測定

コックⒸを閉じ，コックⒷを開いてポンプを作動させますと，U字管の目盛により最大吐出圧力を読みとることができます。最大吐出圧力は 0.35 kg/cm² 以下であれば良好です。

●電流値

吐出量の測定中においてポンプのマグネット・コイルに流れる電流は電流計に指示されます。電流値は平均 2.5A以下であれば良好です。

●最低作動電圧

ポンプの端子間に 10Vの印加した場合，ポンプは確実に作動しなければなりません。

●空気洩れ点検

吐出量および最大吐出圧力のテスト中で吐出側回路に気泡が発生するかどうか点検して下さい。

以上のようなテストを行なって，プランジャは振動するにもかかわらず，規定の値が得られないときは，ポンプ自体の故障ですから吸入および吐出バルブなどを点検して下さい。

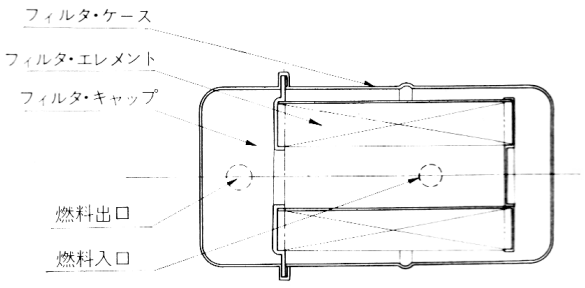
プランジャが全然作動しない場合，または作動が不確実な場合はマグネット・コイルの断線もしくは発振回路部（電流断続部）の故障ですので修理あるいは交換して下さい。

2・7・2 燃料フィルタ

燃料フィルタは図に示す通り，密閉したケース内に沪紙式エレメントを封入したカートリッジ・タイプと呼ばれる型式のものを使用しております。

交換は 18,000km走行ごとにフィルタ・アッセンブリで行なっていただきます。（エレメント単体での清掃及び再使用はできません）

図 2・18＝燃料フィルタ断面



2・7・3　燃料タンク

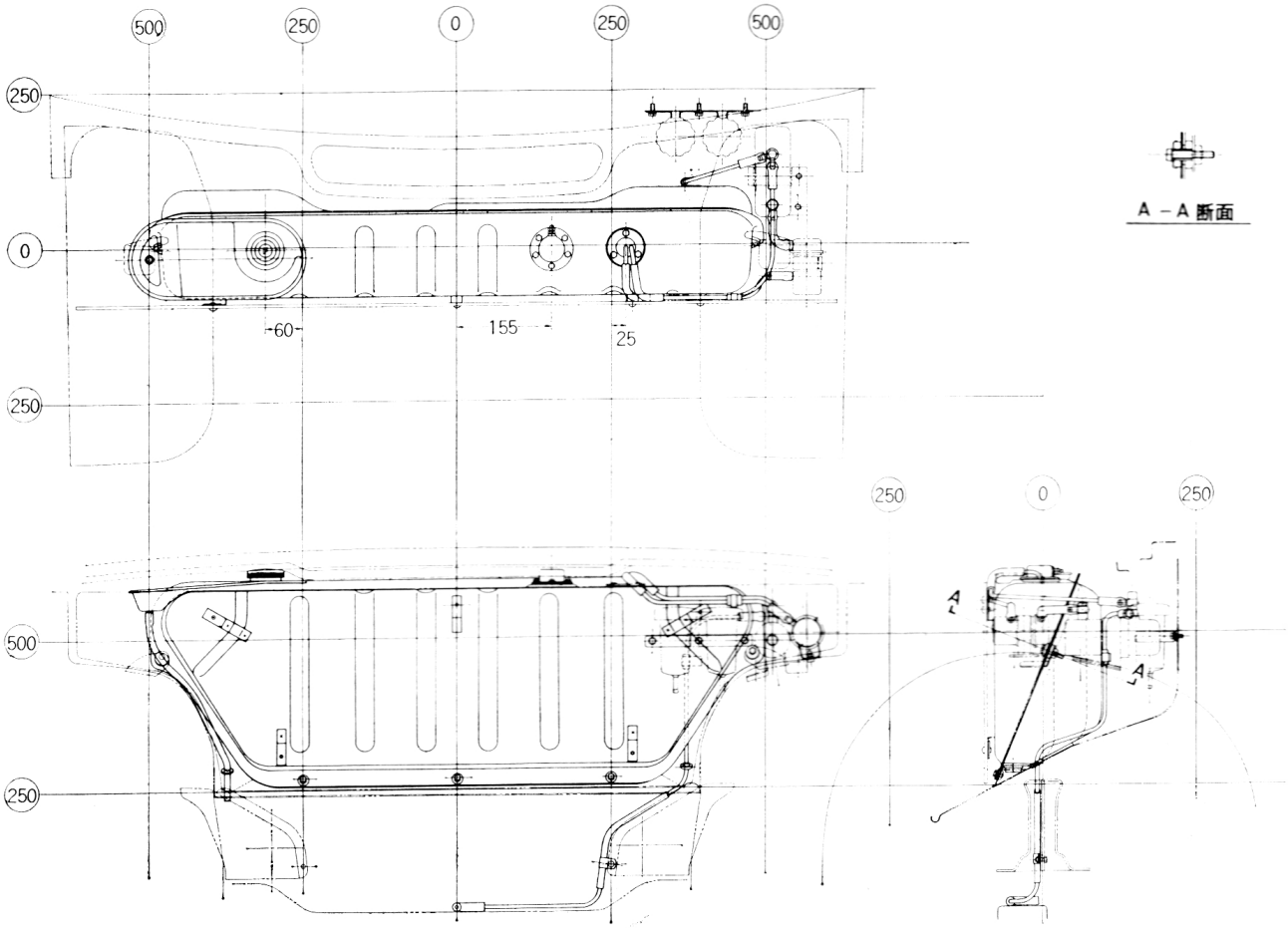


図 2・19＝燃料タンク

高速時の走行安定性の向上を計るため，前後輪の荷重配分を考慮して燃料タンクはフロント・トランク・ルーム内に設置してあります。（尚トランク・ルームと燃料タンクはハード・ボードにより完全に仕切ってあります）

タンクの容量は34ℓで 400km 以上の航続距離を確保しています。

1・バッテリ・コードを外しておき，ハード・ボードは前面のビスをゆるめて取外します。

2・燃料パイプ2本および燃料計タンク・ユニットの

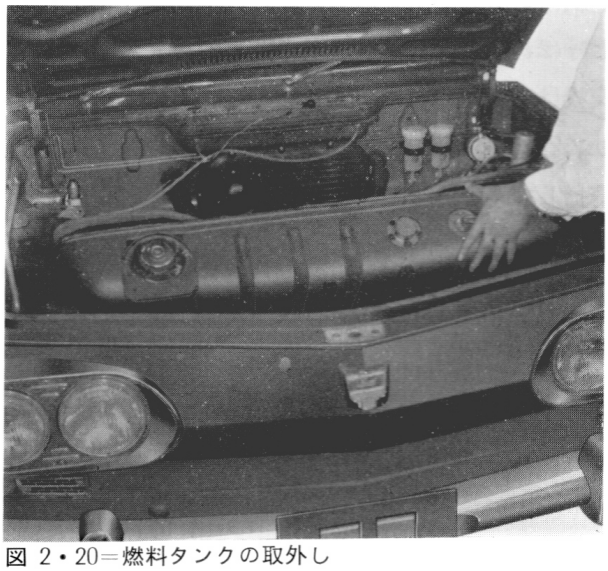


図 2・20＝燃料タンクの取外し

配線を外し，燃料タンク前面で取付けボルトのナット５個をゆるめれば燃料タンクが取出せます。

2－8 キャブレータ

2・8・1 キャブレータの仕様

型式	HJF38W-1	
構造	可変ベンチュリ式	
通風方向	横向通風	
口径	38ϕ	
重量	3.1kg	
取付位置（進行方向にむかって）	前（F）	後（R）
ベンチュリ	29	29
ノズル	B	B
ジェット・ニードル	M-38	M-38
サクション・スプリング	#26	#26
ニードル・バルブ	2.0ϕ	
フロート・レベル	20±1mm	燃圧 0.35kg/cm^2

≪解説≫ このキャブレータは可変ベンチュリ形とよばれる型式で，２個のキャブレータが１組になっておりこれらを並列に使用します。進行方向に向かって前側（以後F側という）にあるキャブレータは 1・2 気筒を分担し，後側（以後R側という）にあるキャブレータは，3・4気筒を分担しており，これらは構造，性能的には全く同じで連動用の各種リンクで結合されています。

このキャブレータの特長としては次のような点が挙げられます。

1・ベンチュリ面積がエンジンの吸入空気量に応じて自動的に変化するため，ベンチュリ部の空気流速は，エンジンの運転条件が変ってもほぼ一定になります。

2・低速運転時でもベンチュリ部の空気流速が速いので燃料の微粒化および分配が良く，したがって燃料消費量が少な

く，しかも加速，減速などの運転性がすぐれています。
3･高速運転時には，ベンチュリが大きく開くので吸入抵抗が少なく，大きな出力が得られます。
4･並列に2個のキャブレータを使用していますので出力および加速性が一段と向上します。
5･従来のキャブレータのような各種の燃料系統の必要がありません。主燃料系統だけで，アイドル，低速加速および出力の各燃料系統の機能をもっており構造が簡単です。

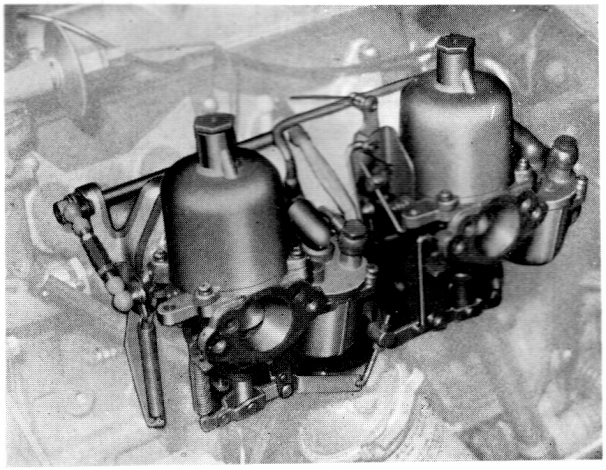


図 2・21＝キャブレータ外観

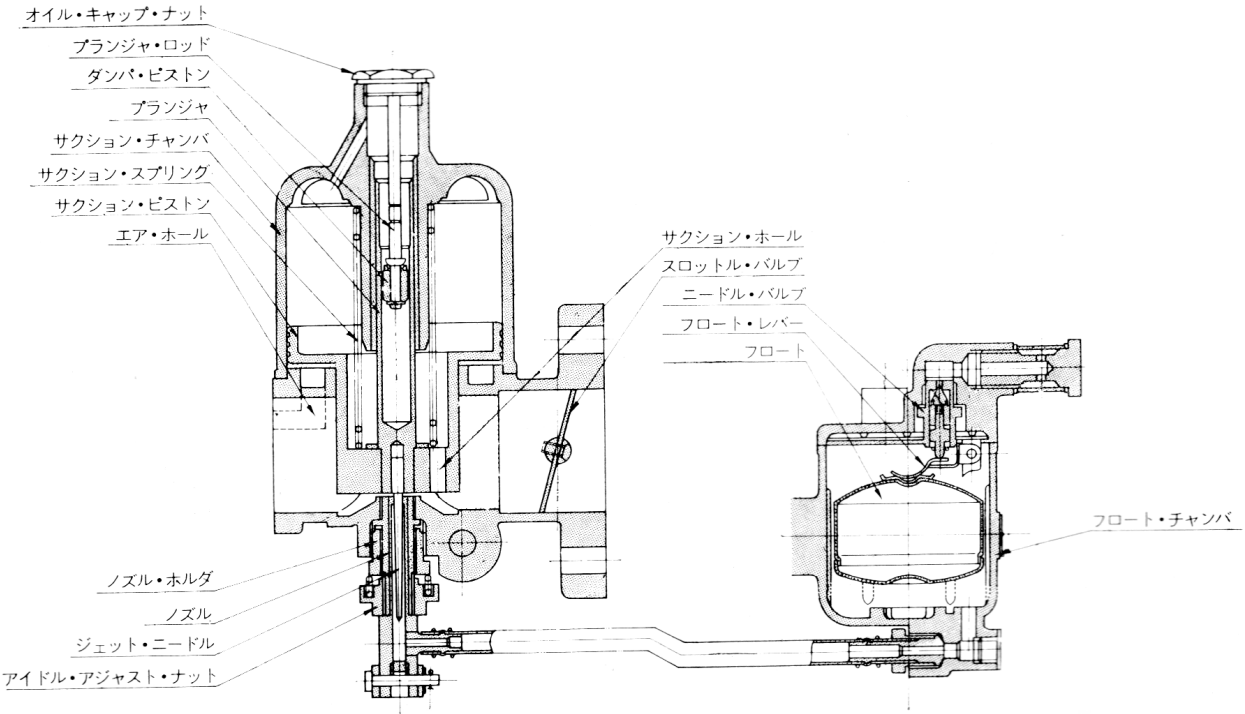


図 2・22＝キャブレータ断面図

2・8・2 構造と機能

A=フロート・チャンバ

燃料ポンプから送られてきた燃料はニードル・バルブを通ってフロート・チャンバ内に入ります。このときニードル・バルブとフロートの作用により，フロート・チャンバ内の燃料は常に一定の油面に保たれます。

B=ベンチュリ制御系統

スロットル・チャンバの上部には，サクション・チャンバが取付けてあり，その中をサクション・ピストンが上下に摺動します。

サクション・ピストンの上面には，ベンチュリ下流の負圧がサクション・ホールを通じて伝えられ，ピストン下面は，エア・ホールによりエア・クリーナに通じております。

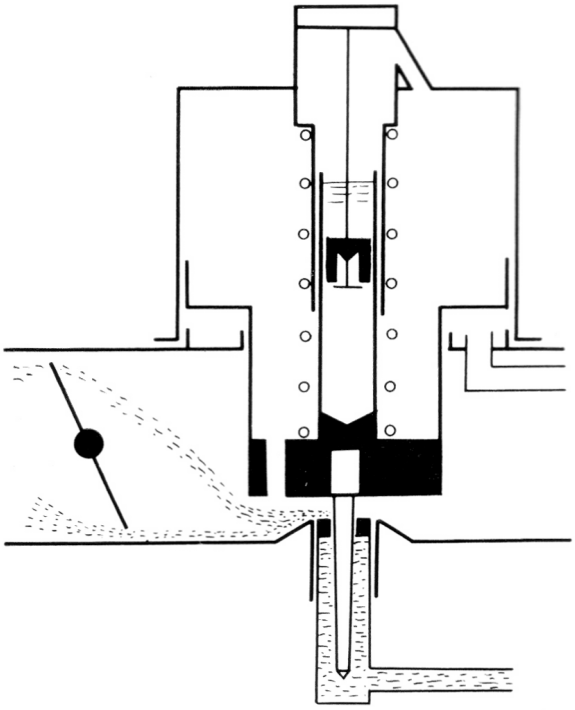


図 2・23=アイドル運転

サクション・ピストンは，その上面に作用する負圧の大きさと，サクション・ピストンの重量およびサクション・スプリングの強さとのつり合いによって自動的に上下に動きます。したがってスロットル・バルブを開いて吸入空気量を多くすると，サクション・ピストン上面には大きな負圧が発生し，ベンチュリを大きく開きます。空気量が少ないときには負圧も小さくベンチュリの開き方は少なくなります。サクション・ピストンの重量とサクション・スプリングの強さはエンジンのどんな運転状態でもベンチュリの開度が最適になるよう選定されています。

また加速性を良くするためサクション・ピストン・ロッドの中にオイル・ダンパが設けてあります。こ

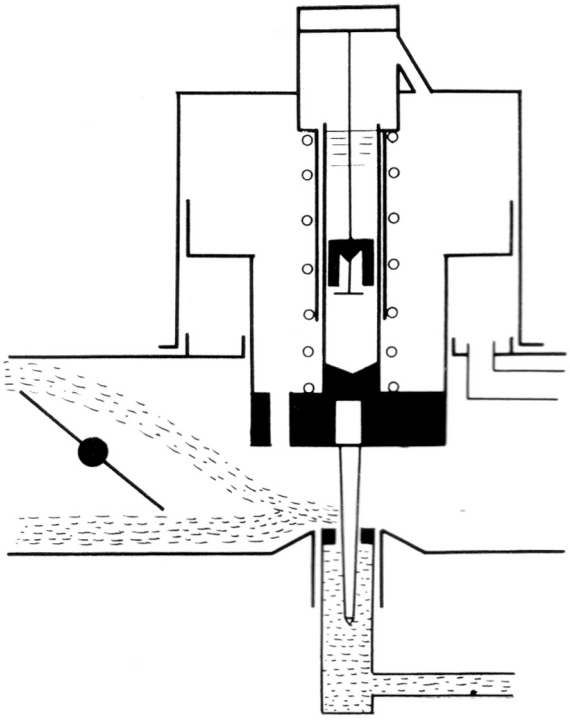


図 2・24=中・低速運転

れは加速するときにサクション・ピストンが急激に開くことを防いでいます。

C＝燃料系統

フロート・チャンバ内の燃料は，ベンチュリ部の負圧によってノズルとジェット・ニードルのすき間からベンチュリ内に噴出します。ジェット・ニードルはサクション・ピストンの下面に取付けられており，ノズルの中を上下に動きます。ジェット・ニードルはテーパ状をしておりますのでこのときノズルとジェット・ニードルのすき間が変わり燃料流量を自動的に変化させます。

なおアイドル運転から全開高速までの各運転状態における作動状況を図 2・23～図 2・26に示します。

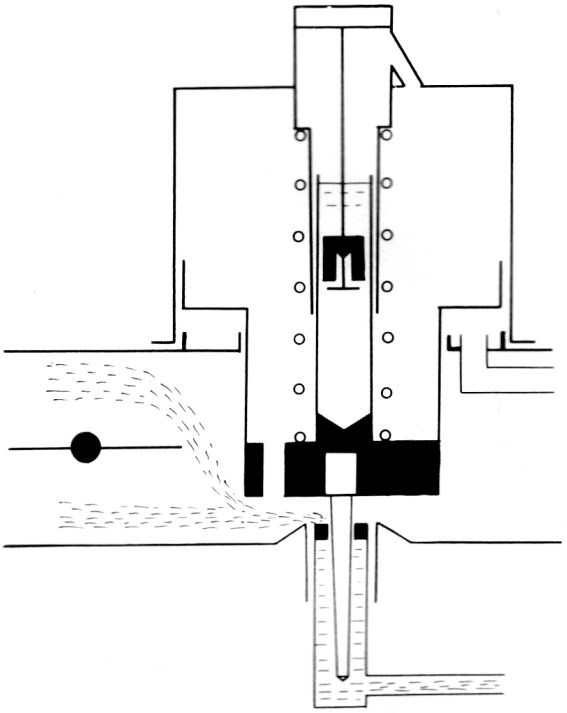


図 2・25＝全開低速運転

D＝始動装置

チョーク・コントロール・レバーを引きますとキャブレータのスタータ・レバーが動きノズルを引き下げます。したがってノズルとジェット・ニードルとのすき間が大きくなり始動に必要な濃い混合気が得られます。なおこのとき連動リンクによりスロットル・バルブは自動的に始動に最適な開度（約4°）になります。

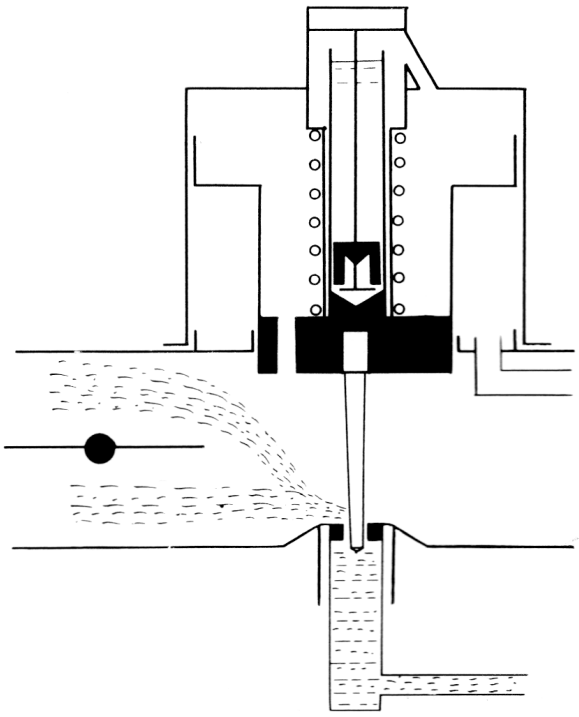


図 2・26＝全開高速運転

2・8・3　キャブレータ各部の点検と調整

A＝スロットル・バルブ・シャフトの連動とスロットル・バルブの全閉調整

2 つのキャブレータのスロットル・バルブは同時に全閉しなければなりません。スロットル・バルブの全閉調整はエンジンに取付いた状態でR側キャブレータの補助シャフトとの連結用コンロッドの長さを変えて行ないます。

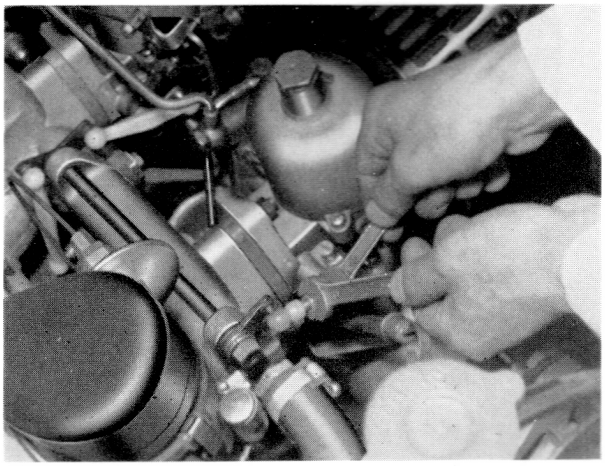


図 2・27＝スロットル・バルブ全閉調整

1・両キャブレータのスロットル・アジャスト・スクリュをゆるめ先端がストッパに当らないようにします。

2・つぎにR側キャブレータのコンロッドのロック・ナットをゆるめます。

3・R側コンロッドのターン・バックルを左右に 1～2 回転させて長さを変えますと，右回転しても左回転してもターン・バックルの動きが重くなります。

4・この中間にターン・バックルの動きが最も軽くなるところが手答えでわかりますからそこでロック・ナットを固定します。

コンロッドを短かく調整しますとF側は全閉してもR側は開いてしまいます。反対に長く調整しますとR側が全閉のときF側は開いてしまいます。

なおフロー・メータがある場合には，F側，R側の空気流量を合わせていただけば一層正確になります。

B＝アイドル調整

アイドル調整は，スロットル・アジャスト・スクリュとアイドル・アジャスト・ナットにより行ないます。エンジンが暖まった後に行なって下さい。

1・両キャブレータのアイドル・アジャスト・ナットを一杯締込んだところから5回ぐらいもどします。つぎにR側キャブレータのスロットル・アジャスト・スクリュを2～3回ねじ込み，F側キャブレータのスロットル・アジャスト・スクリュは先端がストッパに当らないようにゆるめて，エンジンを始動します。

2・スロットル・アジャスト・スクリュを静かにもどして行きますと，エンジンの回転が次第に下ってゆきますが，最後にエンジン回転が不円滑になる手前で止めます。

3・その後両方のキャブレータのアイドル・アジャスト・ナットを同じように⅛回転ずつ締込んで行きますと，エンジンの回転が最も速くかつ円滑になる点がありますからそこで止めます。

4・その後さらにR側キャブレータのスロットル・アジャスト・スクリュをもどして回転を落とします。これをくり返えしてエンジン回転が650～700rpmで円滑になるよう調整いたします。

5・最後にF側キャブレータのスロットル・アジャスト・スクリュを先端がストッパに触れるまで（回転が上りはじめる前まで）ねじ込んでおきます。

このキャブレータではアイドル調整の良否が走行燃費や加速性能にまで影響しますから確実に行なって下さい。

C＝フロート・レベルの調整

フロート・レベルはつぎの方法で調整して下さい。

1・フロート・チャンバ・カバーの4本のセット・スクリュをゆるめるとカバーとフロート・レバーが一

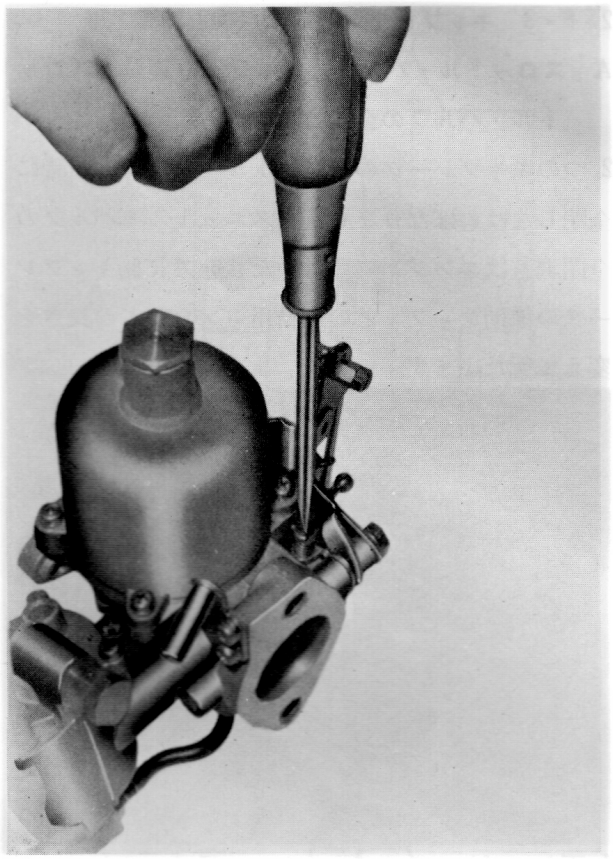


図 2・28＝アイドル調整

緒に取外せます。このカバーはフロート・レバーをつけたままフロート・レバー側を上にして台の上に置きます。

2・フロート・レバーを指先で持上げてから静かにおろして行き，フロート・レバーのシートがちょうどバルブ・ステムに接した位置で止めます。

3・このとき図 2・29に示すH寸法が14～15mmあれば正規です。H寸法が正しくないときはフロート・レバーのシートを曲げて調整して下さい。

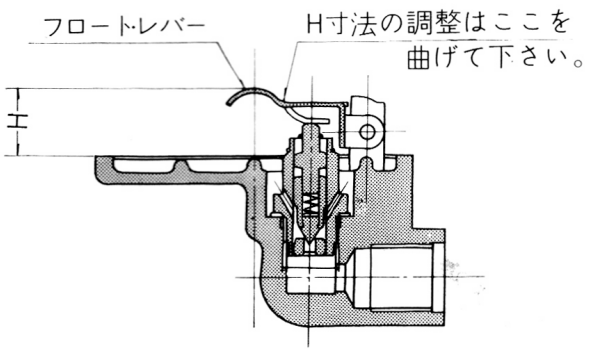


図 2・29＝フロート・レベルの調整

D＝始動連動開度の調整

1・連動リンク再組込みの際には，コンロッドCに刻んであるマークとファースト・アイドル・レバーのポストに刻んである矢印マークを合わせて下さい。（図 2・30 参照）

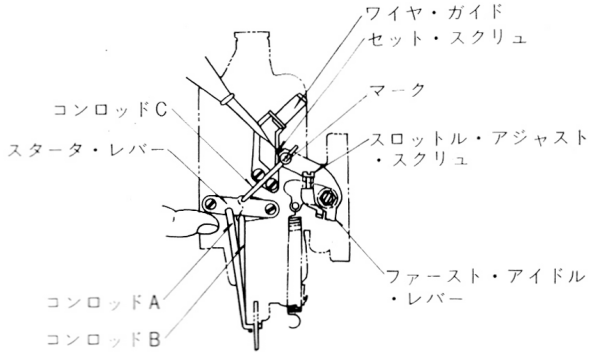


図 2・30＝始動連動開度の調整

E＝ダンパ・オイルの点検

1・ダンパ・オイルが不足すると加速性その他の運転性能が悪くなります。キャブレータを新品と交換するときまたは分解清掃を行なったときには必らずダンパ・オイルを注入して下さい。ダンパ・オイルにはモービル油 #20 を使用して下さい。（#30 以上のオイルは使用しないで下さい。）

ダンパ・オイルの点検は3,000km走行ごと（あるいは1～2月カごと）にサクション・チャンバのオイル・キャップ・ナットを外して行なって下さい。

2・オイル・キャップ・ナットを外しプランジャ・ロッドの2本の溝の間にオイルがついていれば正規です。油面が下の溝より下がっている場合は補給して下さい。（オイル量は全部で約 3ccです）

≪注意≫ オイル・キャップ・ナットの取付け，取外しのときにプランジャ・ロッドを曲げないよう注意して下さい。

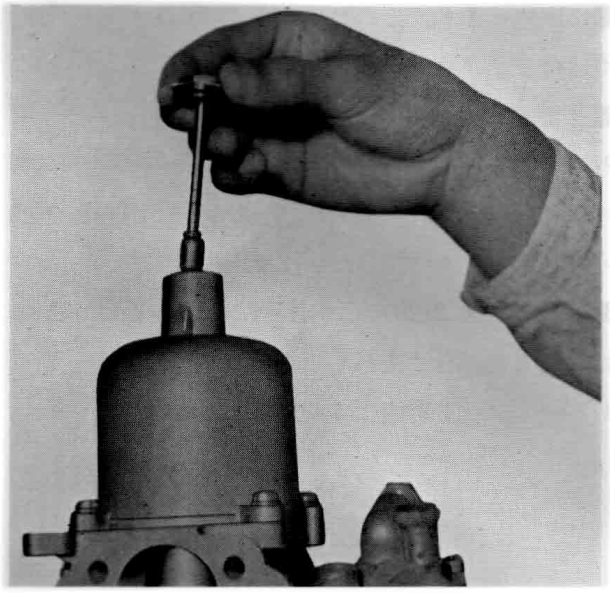


図 2・31＝ダンパ・オイルの点検

F＝サクション・ピストンの作動点検

サクション・チャンバは空気中の塵埃をある程度吸入し，ピストン摺動部にたまり，ピストンの作動を妨げることがありますので，定期的にピストンの作動を点検して見ることが必要です。

エンジンに取付けたままでサクション・ピストンの作動が円滑かどうかを調べるには次のようにして下さい。

1. まず，オイル・キャップ・ナットを外します。
2. リフタを指で押上げて行くとリフタの先端がピストンに当たります。さらにリフタを一杯押上げると，サクション・ピストンが約 8mm上がります。
3. 指をリフタから離すとサクション・ピストンが落下してきてベンチュリに当たるのが音でわかります。このようにしてピストンが円滑に上下すれば良好です。分解・組立ての項で説明しますセンタリングの良否もこれで確認できます。

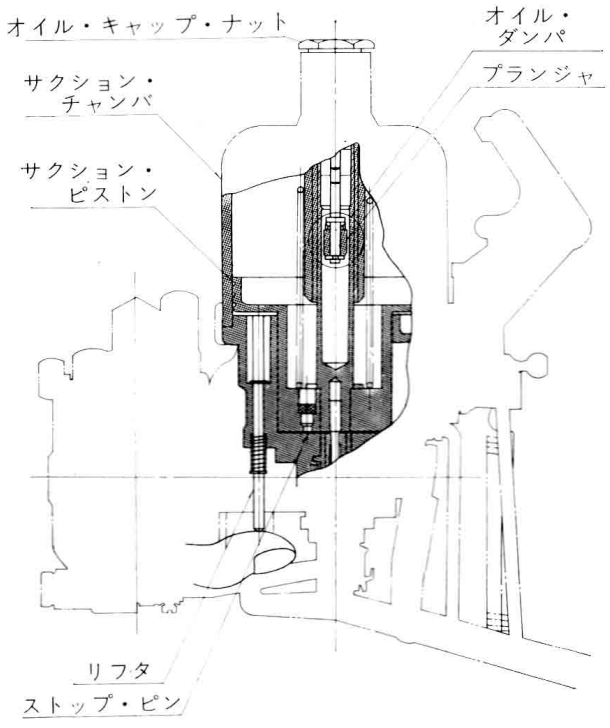


図 2・32＝サクション・ピストンの作動点検

さらにプランジャ・ロッドの曲がりを点検するにはオイル・キャップ・スクリュを取付けたままで，エア・クリーナを取外し，指先でサクション・ピストンを押上げ自由に落下させて見て下さい。
オイル・ダンパが作用しておりますので，押上げるときは相当重くなっておりますが，指をはなしたとき円滑に落下するようであれば良好です。

2・8・4　分解，組立て

このキャブレータのフロート・チャンバは普通のキャブレータとほとんど同じですが，ベンチュリ部および燃料系統は特に高精度の部品でつくられておりますので分解，組立てには細心の注意をはらって下さい。

A＝サクション・チャンバとサクション・ピストン

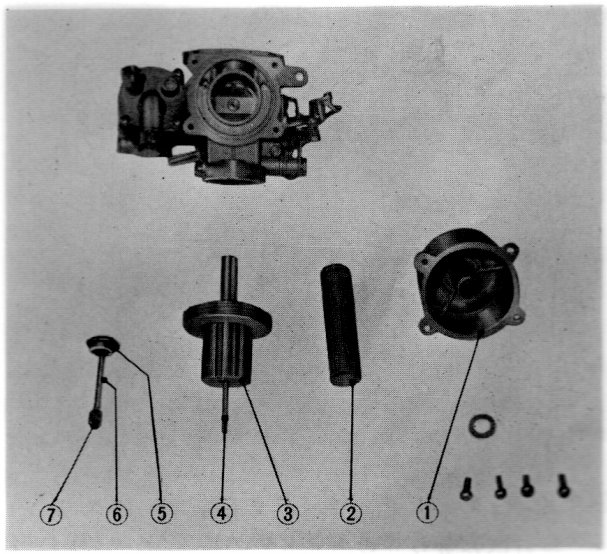
分解清掃は半年に一度定期的に行なって下さい。分解清掃または作動不良の際は次のように分解，組立てを行ないます。

1・サクション・チャンバは4本のセット・スクリュをゆるめて取外します。

2・次にサクション・チャンバ内部のサクション・スプリング，ナイロン・パッキングおよびサクション・ピストンを取出します。

3・このときサクション・チャンバ，サクション・ピストンは平らな作業台の上に置き，チャンバ内面サクション・ピストンの摺動部に傷をつけないようにして下さい。またサクション・ピストンの下面についているジェット・ニードルは絶対に傷をつけたり曲げたりしないよう注意して下さい。

4・サクション・ピストンからジェット・ニードルを取外すことはなるべくさけて下さい。
やむを得ず分解するときは，ジェット・ニードル・セット・スクリュをゆるめて取外します。このとき

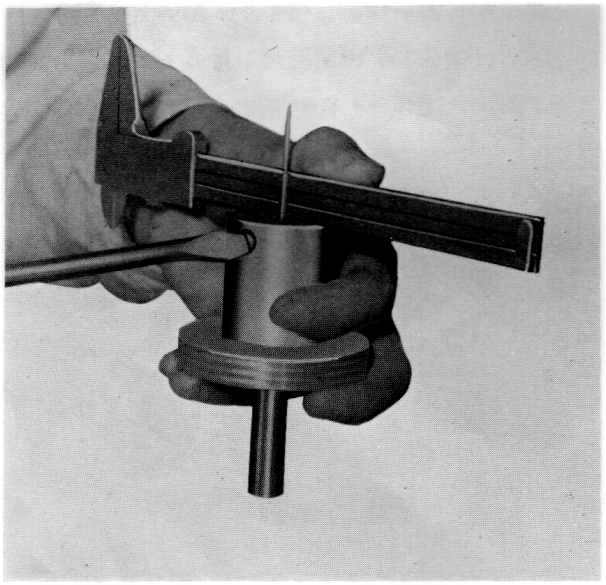


① サクション・チャンバ
② サクション・スプリング
③ サクション・ピストン
④ ジェット・ニードル
⑤ オイル・キャップ・ナット
⑥ プランジャ・ロッド
⑦ プランジャ

図 2・33＝サクション・チャンバの分解

にはジェット・ニードルの肩から 2mm 以内のところをプライヤなどで傷つかないようにつかみ静かにねじりながら曲らないように抜取ります。

5・ジェット・ニードルがサクション・ピストンに正しく取付けてないとアイドリングその他の性能に悪い影響があります。ジェット・ニードルはその肩部がサクション・ピストンの下面と同一面になるようセットします。図 2・34 のように下端にノギスなどのように水平面をもったものをあてて，この面とジェット・ニードルの肩とが一致するようにしてジェット・ニードル・セット・スクリュを固定すれば，正規の取付けができます。



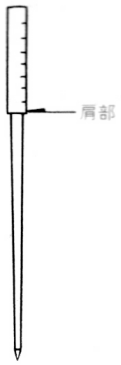


図 2・34＝ジェット・ニードルの取付け

6・サクション・チャンバ，サクション・ピストンは，きれいなガソリンで洗浄しエアで吹いてゴミ，油などの付着物をよく取除きます。

7・つぎにサクション・ピストンのロッド表面に薄い油を1～2滴つけて組立ててください。

≪注意≫ サクション・チャンバの内面とサクション・ピストンの摺動部には絶対に油をつけないで下さい。

B=ノズルの分解，組立て

●分解

ノズルの取外しは容易ですが，ノズル・スリーブ，ワッシャおよびセット・スクリュは再組込みが困難ですのでなるべく分解しないで下さい。

1・まず，スタータ・レバー・リターン・スプリングを外し，スタータ・レバーのピン2本（4φおよび5φ）を抜いて，スタータ・レバーを取外します。（R側キャブレータの場合はコンロッドも外す）

2・ついでフューエル・パイプのクリップをゆるめてパイプを外せばノズルが抜取れます。ノズルを抜取るとき，中にニードルが残っていますから，ジェット・ニードルとノズルで傷つけあったり，ジェット・ニードルを曲げないよう注意して下さい。

3・つぎにアイドル・アジャスト・ナットとアイドル・アジャスト・スプリングを外します。

4・ノズル・スリーブ・セット・スクリュを外すとワッシャとノズル・スリーブが外れますがなるべく分解しないようにして下さい。

●組立て（センタリング）

ノズルのジェット部はキャブレータの生命であり精密な加工が行なわれております。このためノズルを掃除するときには，必らずきれいなガソリンで洗浄した後，エアで吹くようにして下さい。

1・サクション・ピストン，サクション・チャンバは正規に組込んだ状態（ジェット・ニードルをサクション・ピストンにつけたまま）で，オイル・キャップ・ナットを外し，ダンパ・オイルは入れないでおいて下さい。

2・サクション・ピストンを全閉（ベンチュリ部に当った状態）にしてノズルをノズル・スリーブに当たるまで挿入します。

① ノズル
② アイドル・アジャスト・スプリング
③ アイドル・アジャスト・ナット
④ スタータ・レバー
⑤ フューエル・パイプ

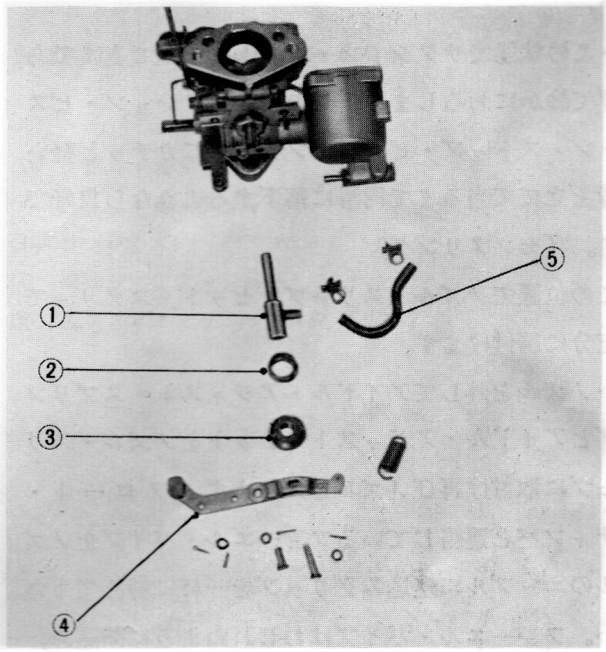


図 2・35=ノズルの分解

3・ノズルのジェット部がジェット・ニードルに当たるようでしたら，ノズル・スリーブを少し回わしてノズルのジェット部とジェット・ニードルが当たらないようにノズル・スリーブの位置をきめて下さい。

4・この状態でサクション・ピストンを指で上まであげて静かにおろします。このときサクション・ピストン・ストップ・ピンがベンチュリにカチッと軽い音を立てて当るまで円滑に落下するようなら良好です。（センタリング）

この位置でノズル・スリーブをセット・スクリュで充分に締付けます。

5・ノズルを外してアイドル・アジャスト・スプリングとアイドル・アジャスト・ナットをノズル・スリーブに取付け再びノズルを入れます。フロート・チャンバと連絡しているフューエル・パイプをノズルのニップルに差込みクリップを一杯に締めて下さい。フューエル・パイプはねじれぬように差込み，クリップはパイプが抜けないようにニップルのふくらみをはさんだところで締付けます。

6・つぎにスタータ・レバーを取付け（R側キャブレータではコンロッドも取付ける），最後にリターン・スプリングを取付けます。

7・完全に組立てが終ったらもう一度サクション・ピストンの作動が円滑に行なわれるかどうか確認して下さい。

C＝フロート・チャンバの分解

フロート・チャンバの分解は，“フロート・レベルの調整”の項で述べたような手順で行なって下さい。

① フロート・チャンバ
② フロート
③ パッキング
④ ニードル・バルブ
⑤ フロート・チャンバ・カバー
⑥ フロート・レバー

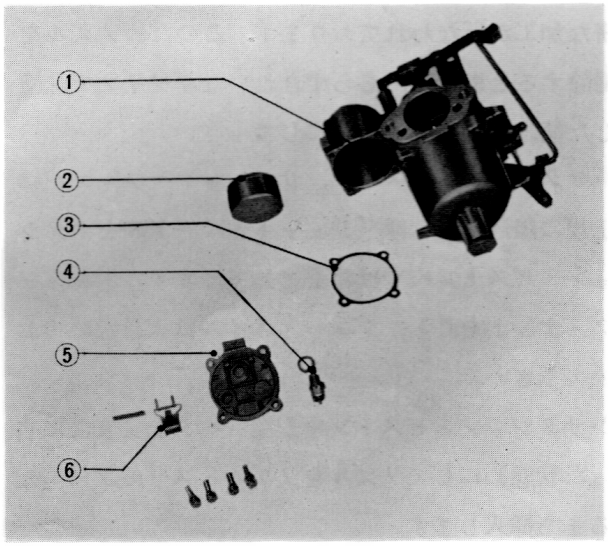


図 2・36＝フロート・チャンバの分解

D＝リンク類の分解

連動リンク類の分解，組立てには各部分を変形させないよう注意して下さい。また再組立て後はすべての連動リンク類が円滑に作動するかどうか確認して下さい。

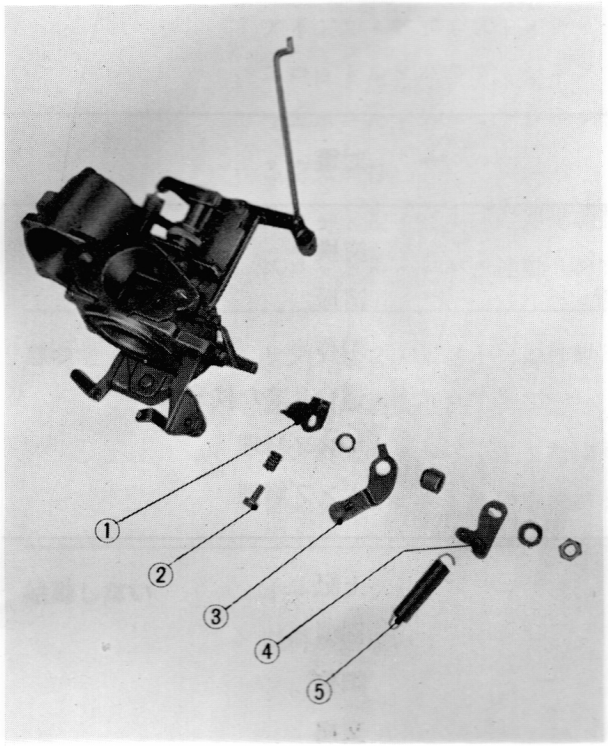


図 2・37＝スロットル・レバーの分解

① スロットル・レバー
② スロットル・アジャスト・スクリュ
③ コンロッド
④ 補助シャフト・レバー
⑤ スロットル・リターン・スプリング

2・8・5　故障の原因とその対策

エンジンが不調の場合，原因はいろいろありキャブレータが完全なときでも電気系統が不良のときには，一見キャブレータが悪く見えることがありますからエンジン不調のときはまず電気系統を調べ，その後キャブレータの調整を行なって下さい。

現象	原因	対策
オーバ・フロー	フロートの漏れ，変形	交換
	ニードル・バルブ・シートにごみ付着	清掃
	ニードル・バルブのゆるみ	増締め
	ニードル・バルブのシート不良	摺合せまたは交換
	燃料ポンプの圧力が高すぎる	ポンプ修理
	燃料ポンプの空気吸込み	ポンプ修理
燃費が多い	オーバ・フロー	上記
	サクション・ピストンの作動不良	別項
	ノズルのもどり不良	調整
	ジェット・ニードルの摩耗	交換
	ノズルのジェット部の摩耗	交換
	アイドル調整不良	調整
	ジェット・ニードルの取付け不良	調整
	スロットル・バルブの連動調整不良	調整
出力が出ない	スロットル・バルブが全開しない	調整
	サクション・ピストンの作動不良	別項
	ノズルのもどり不良	調整
	ノズルまたは燃料通路のつまり	清掃
	ジェット・ニードルの取付け不良	調整
	ニードル・バルブのつまり	清掃
	燃料ポンプの作動不良	調整

現象	原因	対策
アイドル不良	サクション・ピストンの作動不良	別項
	ノズルのもどり不良	調整
	ジェット・ニードルの摩耗	交換
	アイドル・アジャスト・ナットの調整不良	調整
	スロットル・バルブ・シャフトの摩耗	交換
	マニホールドとキャブレータ間のパッキング不良による空気漏れ	ガスケット交換
	スロットル・バルブの連動調整不良	調整
	スロットル・レバー連動リンクのゆるみ	調整または修理
息つき	サクション・ピストンの作動不良	別項
	アイドル調整不良	調整
	ダンパ・オイルの不足または不正なオイル使用	補充，交換
	ジェット・ニードルの取付け不良	調整
始動しない	オーバ・フロー	前記
	燃料が出ない	ポンプ点検
		燃料パイプ点検
		ニードル・バルブ点検
	アイドル調整不良	調整
	サクション・ピストン作動不良	別項
サクション・ピストン作動不良	ゴミその他の付着物による固着	清掃
	サクション・チャンバ，サクション・ピストンの凸起または凹みの変形による固着	修正または交換
	ノズルのセンタリング不良	修正
	ジェット・ニードルの曲り	交換
	プランジャ・ロッドの曲り	修正

2－9 エア・クリーナ

エア・クリーナは吸入空気抵抗を減少させ，体積効率を向上させるため，エンジン・ルーム内での直接吸込方式としました。エレメントはポリウレタン・フォーム及び沪紙の二重エレメント式で吸気はエア・クリーナ側面全周から吸込み，2つのポートからそれぞれのキャブレータへ送られます。

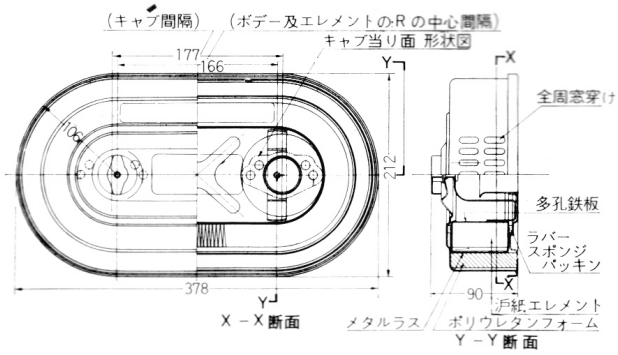


図 2・38＝エア・クリーナ断面

エレメントの掃除は通常 3,000km 走行ごとに行ない，ほこりの多い場所を走行した際，外側エレメントは期間をつめて実施して下さい。またエレメントの交換は 24,000km走行ごと又は12カ月ごとに行なって下さい。

1・カバーを止めているウイング・ナット2個をゆるめてカバーを外せばエレメントが取出せます。

2・ウレタン・フォームは温水中又は水に浸して石けんで軽くもみ洗いし，十分乾燥させて使用して下さい。

3・エレメントやカバーは取扱いに注意し，傷を付けたり変形させたりしないよう注意します。

4・取付けの際はエレメントの密着を良くしダストの吸込みを防止して下さい。

≪注意≫ エア・クリーナ・ボデーの吸込口付近のホコリはウエスで拭取って下さい。 エアで吹くことは，ホコリをシリンダ内に入れてしまう恐れがありますので絶対にさけて下さい。

第3章

トランスミッションとディファレンシャルおよびコントロール

3－1 トランスミッションおよびディファレンシャルの仕様と解説

変速	前進4段（オール・シンクロ）	
	後退1段	
変速比 第1速	3.70（15.20）	
第2速	2.31（ 9.50）	
*第3速	1.40（ 5.75）	
*第4速	0.97（ 3.97）	
後退	3.09（12.70）	
ギヤ歯数	ドライブ側	ドリブン側
第1速	10枚	37枚
第2速	16枚	37枚
*第3速	25枚	35枚
*第4速	29枚	28枚
後退	11枚	34枚
コントロール	機械式リモート・コントロール，床上レバー	

≪**注**≫上記以外の仕様は全てコンテッサ1300（セダン型）用4段変速トランスミッションと同様です。

≪**解説**≫高出力のエンジンに適合した前進4段，オール・シンクロのハイ・ギヤ・レシオを選定し，優れた高速性能を発揮します。
床上に配置したチェンジ・レバーはスポーティな運転に適合するよう，位置，形状を考慮しました。

第4章

リヤ・アクスルとサスペンション

4－1 リヤ・アクスルおよびサスペンションの仕様と基準

懸架方式	ラジアス・アーム併用独立懸架半浮動式
輪距（後輪）	1,225 mm
リヤ・コイル・スプリング線径	15.8 mm
リヤ・コイル・スプリング自由長	298 mm
リヤ・コイル・スプリング圧縮長	240 mm（515kg 荷重）
リヤ・コイル・スプリング有効巻数	8
後輪荷重（空車）	580 kg
〃　（積車）	705 kg

≪**解説**≫　高速時の操行安定性を高めるため，サスペンション・コイル・スプリングはセダン型よりばね定数の高い（硬い）ものを使用しています。
このためコイル・スプリングにはセダン用と混用を避けるため白色のペイント・マークがつけてあります。（セダン用は黄色のペイント・マーク）

第5章

ステアリング

5－1 ステアリングの仕様と基準

リターン・スプリング自由長	279.5mm（白色のペイント・マーク）
リターン・スプリング圧縮長	192mm（30kg 荷重）
リターン・スプリング有効巻数	22
リターン・スプリング線径	4.5
ステアリング・ホイール径	406mm

5－5 ステアリング・ホイール

ステアリング・ホイールは板スポークのスポーティなデザインで，中央にホーン・ボタンが組込まれています。

1・フロント・ボンネットを開けてバッテリを切っておきます。

2・ステアリング・ホイール中央のホーン・カバーをドライバ等でこじって取外し，スプリングおよびスイッチ・プレートを取出します。

3・ステアリング・ホイール締付けナットをゆるめ，特殊工具ステアリング・ホイール・プーラ（6 801 4051 00）を使用してホイールを抜取ります。

4・ホイールが抜けると，シャフトについている半月キーが取れます。

5・ホーン・カバーの取付けは，内側のリング・スプリングを押しながらホイールに嵌込みます。

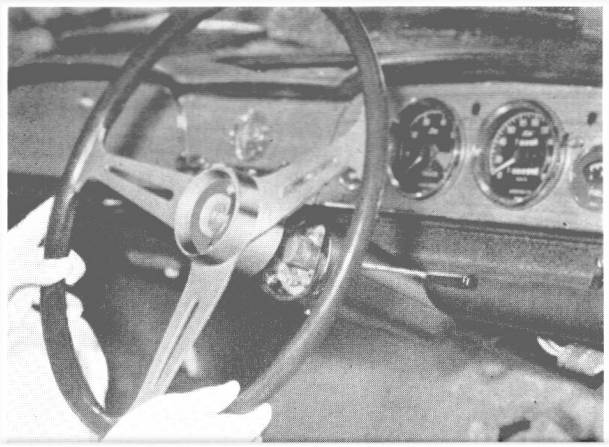
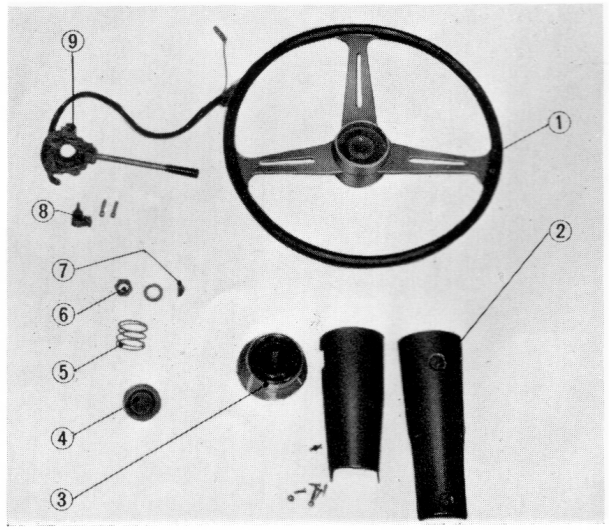


図 5・1＝ホイールの取外し



①ステアリング・ホイール
②コラム・カバー
③ホーン・カバー
④ホーン・スイッチ・プレート
⑤ホーン・スプリング
⑥ホイール取付けナット
⑦半月キー
⑧ウインカ・セルフキャンセリング・カム
⑨コンビネーション・スイッチ

図 5・2＝ホイールの分解

第6章

フロント・エンド

6－1 フロント・エンドの仕様と基準

フロント・トーション・バー全長	751 mm
〃　径	20.3 mm

≪**解説**≫フロント・トーション・バーは径を大きくしてばねを硬くしてあります。これは前輪荷重の増加に対応した適切なばね常数を得ると共に前輪の接地性を高めて高速走行時の安定性を向上させるためです。なおセダン用トーション・バーと区別するため白色のペイント・マークが付けてあります。

第7章

ブレーキ

7－1 ブレーキ関係の仕様と解説

ブレーキ型式（足）	油圧四輪
〃　前輪	ベンディックス型ディスク
〃　後輪	リーディング・トレーリング
〃　（手）	機械式後2輪
マスタ・シリンダ径	20.6mm
フロント・ホイール・シリンダ径	41.275mm
リヤ・ホイール・シリンダ径	19.05mm
フロント・ブレーキ・ディスク	鋳鉄
〃　外径	224mm
〃　内径	130mm
〃　厚み	7mm
〃　使用限度	5mm
リヤ・ブレーキ・ドラム	鋳鉄
〃　内径	228.5mm
〃　使用限度	230.5mm
マウンティング・アダプタ締付けトルク	2～3m-kg
ディスクとライニングの標準間隙	0.1～0.6mm
フロント・ブレーキ・ライニング	レジン・モールド
〃　厚み	7.5mm
〃　使用限度	0.5mm（シュー・アッセンブリで 5.0mm）
〃　幅	37mm
〃　長さ	95mm
〃　表張面積	70×2cm²
リヤ・ブレーキ・ライニング	レジン・モールド
〃　厚み	5.5mm
〃　使用限度	1mm
〃　幅	35mm
〃　長さ	249mm（リーディング）
	199mm（トレーリング）

リヤ・ブレーキ・ライニング表張面積	157×2cm²
ハンド・ブレーキ	床上レバー式
ハンド・ブレーキ・ケーブル径	3.3mm
〃　〃　長	1,364mm

≪解説≫“コンテッサ1300クーペ”はスポーティな車であることを目標に特に高速性能を主眼に設計，製作されています。従ってブレーキ性能についても高速時におけるブレーキの安全性と信頼を重視するとともに最も頻度の多い使用状態を考慮して前輪にはベンディックス型ディスク・ブレーキを，後輪には従来のドラム・ブレーキを使用しました。
またディスク・ブレーキの採用に伴い，配管内の残圧を降げる目的で，マスタ・シリンダのチェック・バルブに小孔を明けてあります。

7—2　構造，作動（ディスク・ブレーキ）

7・2・1　ディスク・ブレーキの構造

1・ディスク
従来のブレーキ・ドラムに相当します。鋳鉄製でホイール・ハブとボルト締めされています。
2・マウンティング・アダプタ・アッセンブリ
これは互いに強固に溶接されたマウンティング・アダプタおよびサポードからなり，アダプタはナックルに固定されています。サポートの開口部分にはキャリパ・アッセンブリおよびシューが支持されホールド・ダウン・ブラケットにより脱け出ないよう押えられています。
3・シュー・アンド・ライニング，インナ
4・　〃　，アウタ
これらは鋼板製のブレーキ・シューにライニング（レジン・モールド）が貼り付けられています。それぞれディスクの両側に位置し，ブレーキがかけら

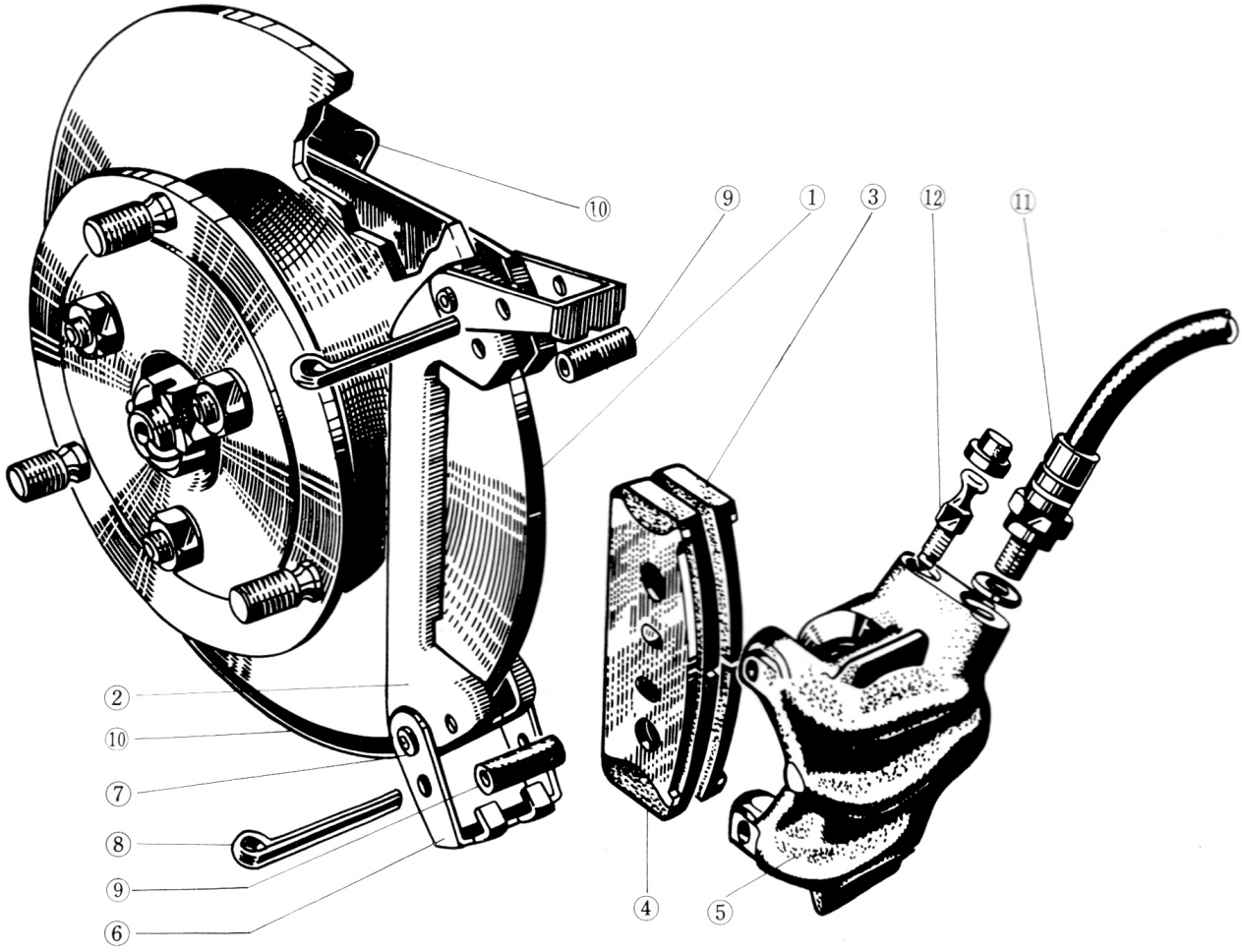


図 7·1＝ディスク・ブレーキの構造

①ディスク
②マウンティング・アダプタ
③シュー・アンド・ライニング，インナ
④　〃　アウタ
⑤キャリパ・アッセンブリ
⑥ホールド・ダウン・ブラケット
⑦ブラケット・ピン
⑧コッタ・ピン
⑨アンチ・ラットル・チューブ
⑩ダスト・シールド
⑪ブレーキ・パイプ・コネクタ
⑫ブリーダ・スクリュ

れたとき，ディスクをはさみつけます。

5·キャリパ・アッセンブリ

本体は重量を軽くするため軽合金で作られ，片側にはシリンダ及びピストンが内蔵されて，ピストン先端の突起によりインナ・シューが位置決めされます。また反対側には2つの脚部を持ちこれによりアウタ・シューが位置決めされています。

ピストン内部にはブレーキ・シューとディスクとの間隙（クリアランス）を一定に保つ，自動調整装置が組込まれています。

6·ホールド・ダウン・ブラケット

7·ブラケット・ピン

8·コッタ・ピン

2 つのホールド・ダウン・ブラケットは鋼板製でブラケット・ピンの周りを自由に回転することができます。両ブラケットの間にキャリパおよびシュー・アッセンブリとディスクをはさんでおき，ブラケットを閉じてコッタ・ピンで固定するとキャリパおよびシュー等の可動部は軸方向には必要な量だけ移動することができますが，マウンティング・アダプタから外方へは脱け出ることができなくなります。

9. アンチ・ラットル・チューブ

キャリパとホールド・ダウン・ブラケットの間にノイズ音発生を防止するために入れられたゴムのチューブです。

10. ダスト・シールド

マウンティング・アダプタの裏面にはダスト・シールドが溶接され，路面からくる塵埃，泥水，小石等からブレーキを保護しています。

このダスト・シールドは同時に空気の流れが自由に通る形状をしており，ブレーキによる発生熱のベンチレーションを阻害しないようになっております。

11. ブレーキ・パイプ・コネクタ

マスタ・シリンダによって加圧されたブレーキ・オイルは，これを通じてキャリパに導かれます。

12. ブリーダ・スクリュ

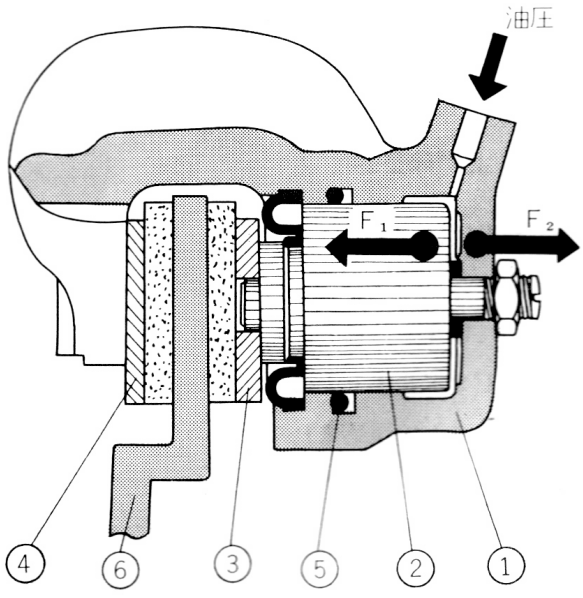
これを通じてブレーキ・オイル内のエア抜きが行なわれます。先端にはゴム・キャップがはめられ，塵埃の浸入を防止しています。

7・2・2　ディスク・ブレーキの作動

マスタ・シリンダに発生した油圧はピストンとキャリパ本体に圧力を伝達されます。ピストンに作用する油圧 F_1 はピストン②を押してその先端でブレーキ・シュー・インナ③をディスクに接触させます。ピストンには 0—リング⑤がシリンダとの間に嵌め

図 7·2＝ディスク・ブレーキの作動図

①キャリパ
②ピストン
③ブレーキ・シュー・インナ
④　〃　・アウタ
⑤O—リング
⑥ディスク



られており，ピストン，シリンダ間の気密を保つと共にピストンの移動につれて弾性的に変形し，ブレーキをゆるめたときにはピストンを元の位置に戻す作用をします。

一方キャリパ本体には反対方向に F_2 という力が作用してキャリパ全体を矢印の方向に移動させブレーキ・シュー・アウタをディスクに押付ける作用をします。

以上が作動の概要ですがディスク・ブレーキの特徴としては次のような点があげられます。

1・高速時にブレーキをくり返し使用してもディスクが大気に触れて回転しているため摩擦面の温度上昇が少なくなるので，ブレーキのフェード現象がなく常に安定したブレーキ力が得られる。

2・ブレーキの効きが安定している。

ディスク・ブレーキにはセルフ・エナージャイジング作用がないので左右輪のブレーキ力の安定が良く，片効きによるスピンや巻込みの危険が極めて少ない。

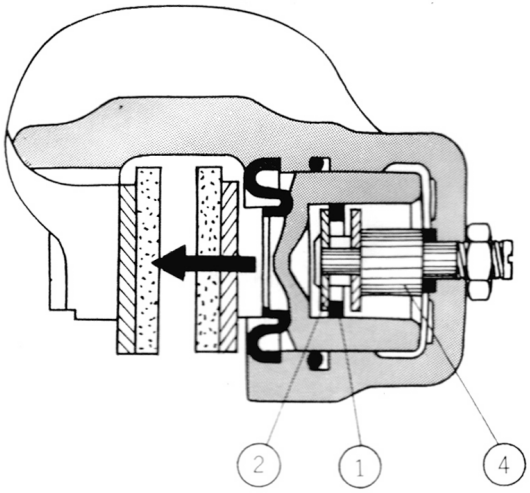
3・一般のドラム式ブレーキより軽量であること。

4・自動調整装置によりシュー・クリアランスが自動的に調整される。

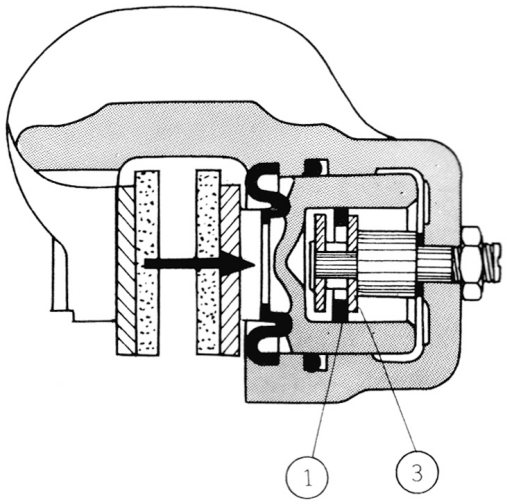
7・2・3　自動調整装置

自動調整装置は図7・3に示すとおりピストン内部に組込まれており，常にブレーキ・オイルがこの周りに充満しています。構成部品はシリンダ頭部に固定されたスピンドル④と，このスピンドルの頭部にスペーサをはさんで組込まれた2個のワッシャ②，③およびこれらワッシャの間をピストンと共に移動するフリクション・リング①等からなっています。

このフリクション・リングはピストン内径に押し込まれており，その摩擦力はピストンとシールの摩擦



(A)



(B)

図 7·3　自動調整装置作動図

①フリクション・リング
②ワッシャ
③ワッシャ
④スピンドル

力より大きいので，フリクション・リングが2個のワッシャの間を移動する量はピストンの移動する距離に等しくなります。シュー・クリアランスが調整される作動をのべますと，

1·ブレーキ・シューのライニングが摩耗してくると，ピストンの移動量が次第に大きくなりついには2個のワッシャ②，③間の距離よりも大きい動きを必要とするようになります。

2·このときフリクション・リング①は左方のワッシャに当った状態でピストンはフリクション・リングとの摩擦よりも大きい油圧によって左方へ押し出されます。

3·ブレーキ・ペダルをゆるめ油圧がなくなるとピストンは 0—リングの弾性力によって右方へ戻され，フリクション・リングは右のワッシャに当って止まります。この場合ピストンは最初よりも左方へ移動した位置を取っていることになります。

4·以上のような作用によりディスクとブレーキ・シューとのクリアランスは常に約 0.7 mm に調整されますのでペダル・ストロークを一定に保つことができます。

7－3 ディスク・ブレーキの分解，組立て

7・3・1 シュー・アンド・ライニング・アッセンブリの交換

シュー・アンド・ライニング・アッセンブリはシューを含めた厚みが一番薄い所で5mmに達したなら新品と交換して下さい。左右のブレーキ・シューは同一条件のものを使用し，交換は同時に行なって下さい。

A＝取外し

1・車をジャッキ・アップしてホイールを取外します。

2・ホールド・ダウン・ブラケットからコッタ・ピンを抜き，キャリパを手で支えながらブラケットを開き，キャリパを取出します。この際アンチ・ラットル・チューブを落さぬよう注意して下さい。

3・キャリパからシュー・アッセンブリを取外します。キャリパを取外してからはブレーキ・ペダルには一切手を触れてはいけません。

4・ピストン・シールを，先端が丸味を帯びた薄い鋼片を使って取外します。（ダスト・シール，ピストンおよびシリンダ等にキズをつけないように注意して下さい）

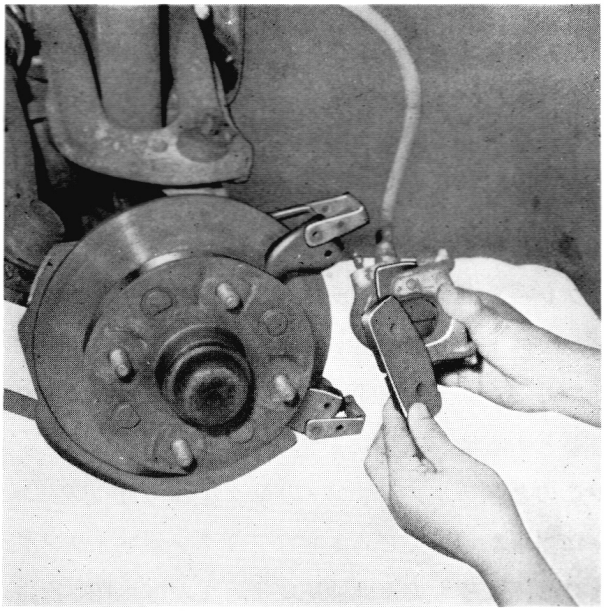


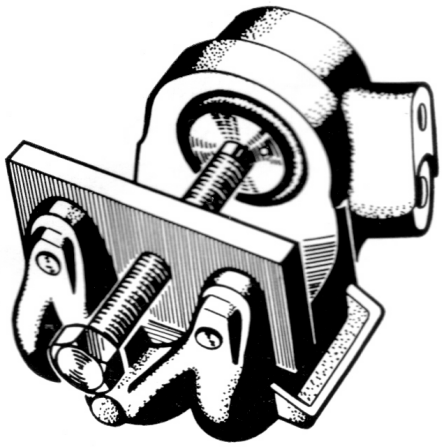
図 7・4＝ブレーキ・シューの取外し

B＝取付け

1・ピストンは自動調整装置の働きにより，ディスク側に移動させられていますので，これを元の位置まで戻してやる必要があります。これには特殊工具（6 801 4102 00）が用意してありますので図7・5に示すように行なって下さい。

2・新らしいシュー・アンド・ライニング・アッセンブリを取付ける前に，シュー・アッセンブリをマウンティング・アダプタのサポート部に当てて見ます。

このときシューとサポート面との間には全体として，0.1～0.6mmのクリアランスがなければなりません。



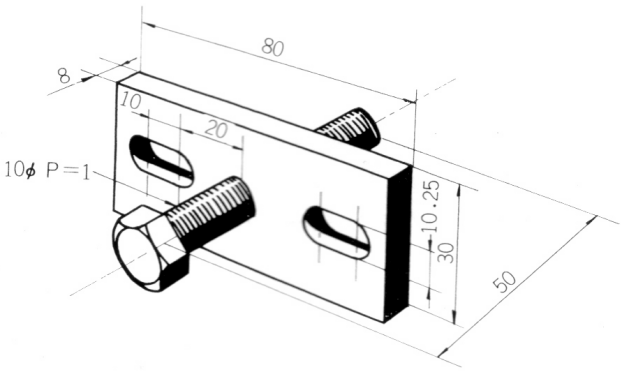


図 7·5＝特殊工具でピストンを押戻す

3·U字型ホールド・ダウン・ブラケットの締付けを調らべます。ブラケットがコッタ・ピンで止められている時にはシューに力を加えて無理に動かしてはいけません。寸法的に不具合がある場合はシュー・アッセンブリに対して行ない，どんな場合でもマウンティング・アダプタ又はブラケット等に修正を加えたり，変形させてはなりません。

4·シュー・アッセンブリをキャリパにはめ，ディスクをはさみながらキャリパをマウンティング・サポート内に取付けます。

新らしいアンチ・ラットル・チューブを下側から先に取付けます。ブラケットを完全にロックした位置より少し手前に置き，キャリパをやや浮き気味にして差込むと容易に取付けられます。

5·ブラケットを閉じて，新らしいコッタ・ピンをはめます。コッタ・ピンは鋼板部分を変形させないよう，ドライバの柄などで軽く叩いて入れます。

6·シューとディスクの間隙を正しくするため，ブレーキ・ペダルを数回踏込んで，自動調整装置を作動

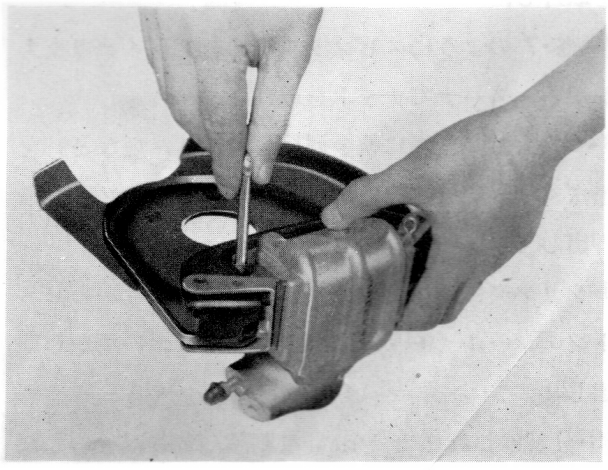


図 7·6＝コッタ・ピンの取付け

させます。

7・ペダルを放したときに，ブレーキがロックしたままになっていないかどうかを確認して下さい。

7・3・2　キャリパの分解，組立て

A＝分解

1・車をジャッキ・アップしてホイールを取外します。

2・リザーバ・タンク内のオイルを抜取ります。又油圧配管内のオイルは各ホイール・シリンダのブリーダ・スクリュを通じて完全に抜取って下さい。このオイルは再使用することはできません。

3・フレキシブル・ホースのキャリパ部に入るコネクタをゆるめます。（チューブは完全に取外さずにおきます）

4・U字型のマウンティング・ブラケットからコッタ・ピンを抜き，ブラケットを開きながらキャリパをサポートから取出して，シュー・アッセンブリを取外します。

5・キャリパを支えながら，フレキシブル・ホースを外します。

6・キャリパ全体をきれいに掃除し，ダスト・シールを取外し，

7・図7・7 のようにスピンドル端部をドライバで支えながら，スパナでナットを取外します。

8・スピンドル先端に軟金属棒（アルミ，銅など）を当て木槌で軽く叩きながらピストンをシリンダから押出します。

9・シリンダにキズをつけないよう注意しながらピストン・シール（0―リング）をシリンダの溝から取出します。

10・分解はこれまでで止め，自動調整装置は分解しないで下さい。シリンダ内面にキズをつけないように

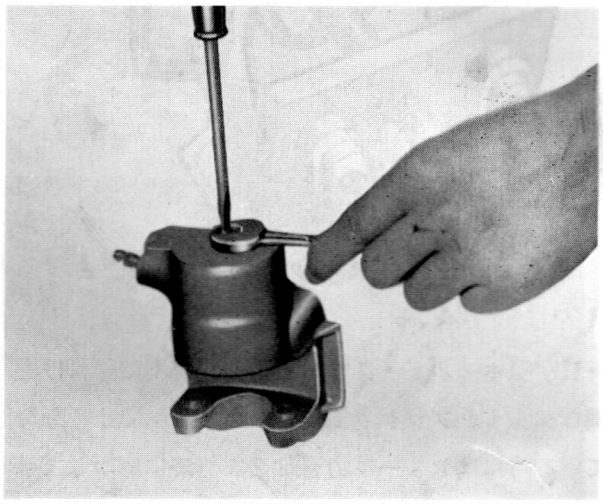


図 7・7＝ピストンの抜取り

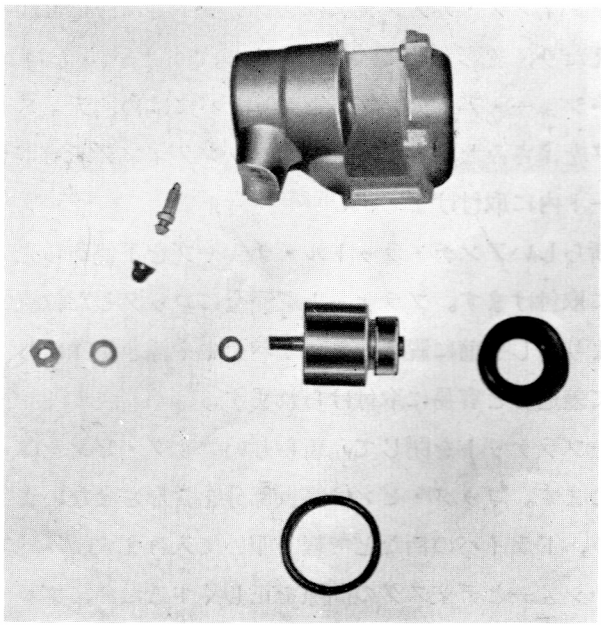


図 7・8＝キャリパおよびピストン

注意しながら無水アルコールでシール・リングやダスト・シールの溝をていねいに清掃します。
自動調整装置が不良の場合はピストン・アッセンブリで交換して下さい。

B＝組立て

1・シリンダ内壁と溝部にブレーキ・オイルを塗ります。新らしいピストン・シールにもオイルを塗り，溝部に嵌込みます。

2・ピストンおよび自動調整装置を新品と交換した場合にはこれにも注油します。また銅ワッシャは新品と交換して下さい。

3・スピンドルに銅ワッシャを差込み，シリンダにピストンを静かに押込みます。ピストン外面のシュー側には図7.9に示すように“T”マークが入っています。これは自動調整装置のフリクション・リングの隙間のある位置を示したものです。シリンダにピストンをはめ込むときにはこのマークがブリーダ・スクリュの中心線“G”と一致するような位置に持っていくことが大切です。もし，これが守られないと，油圧系統のエア抜きを完全に行なうことができなくなります。

4・“T”マークに注意してピストンを押込みますが，決してピストンを叩いたりして無理に入れてはいけません。ピストンは親指で静かに押込みシール・リングを傷めないようにして下さい。
このときスピンドルをキャリパの穴に通してしまう前にこの孔からオイルをシリンダ内に充たして下さい。これは油圧系統のエア抜きを容易にするためです。

5・ピストンを一杯に押込んだらスピンドルのネジ部にナットを締付け（締付けトルク：1.75～1.50 m-kg）新らしいダスト・シールを取付けます。

6・フレキシブル・ホースを取付ける前にキャリパの

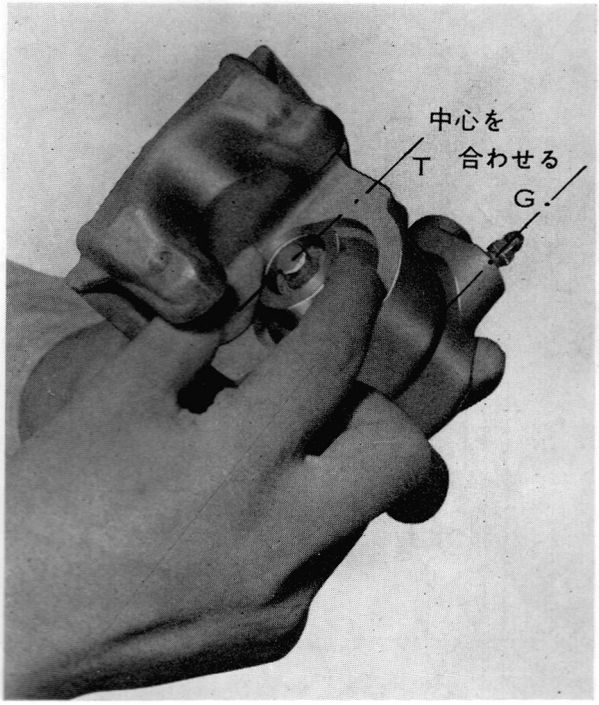
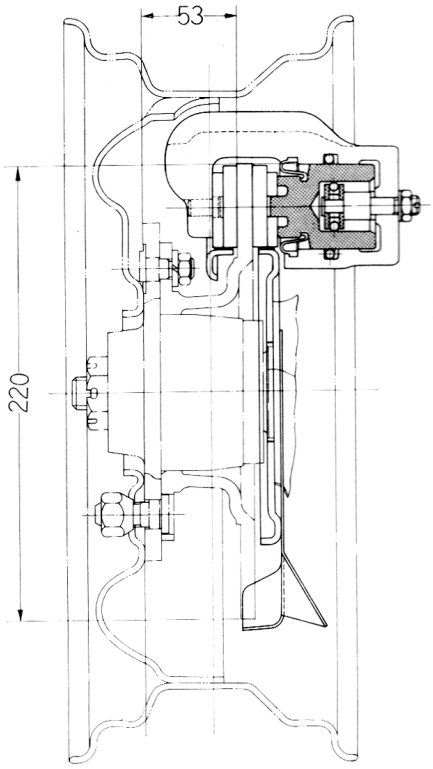


図 7·9＝ピストンの組込み

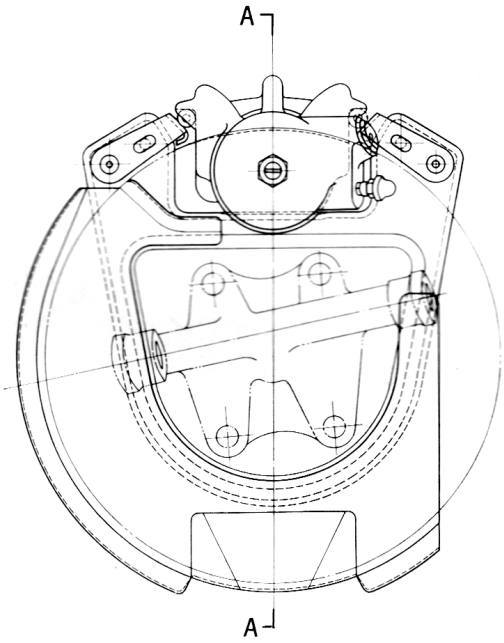
ネジ孔から更にオイルをシリンダ内に充たします。

7･銅ワッシャを新らしいものに換えて，フレキシブル・ホースを締付けます。

キャリパの取付けは取外しと逆の順序で行なって下さい。（7･3･1 ブレーキ・シュー・アッセンブリの交換参照）



A-A断面



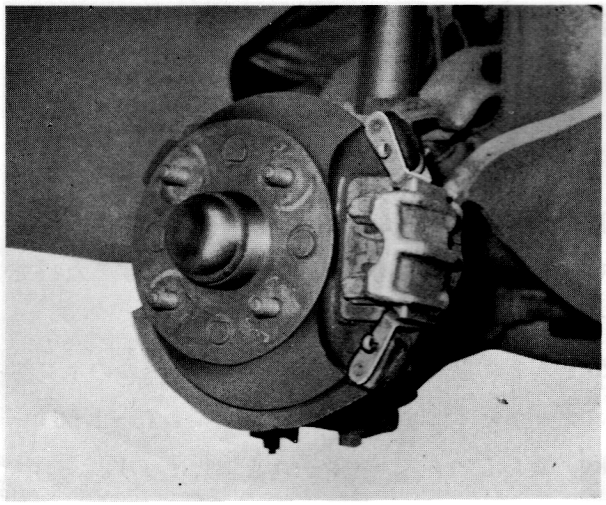


図 7･10＝ディスク・ブレーキ装着状態

7・3・3 ディスクおよびマウンティング・アダプタの交換

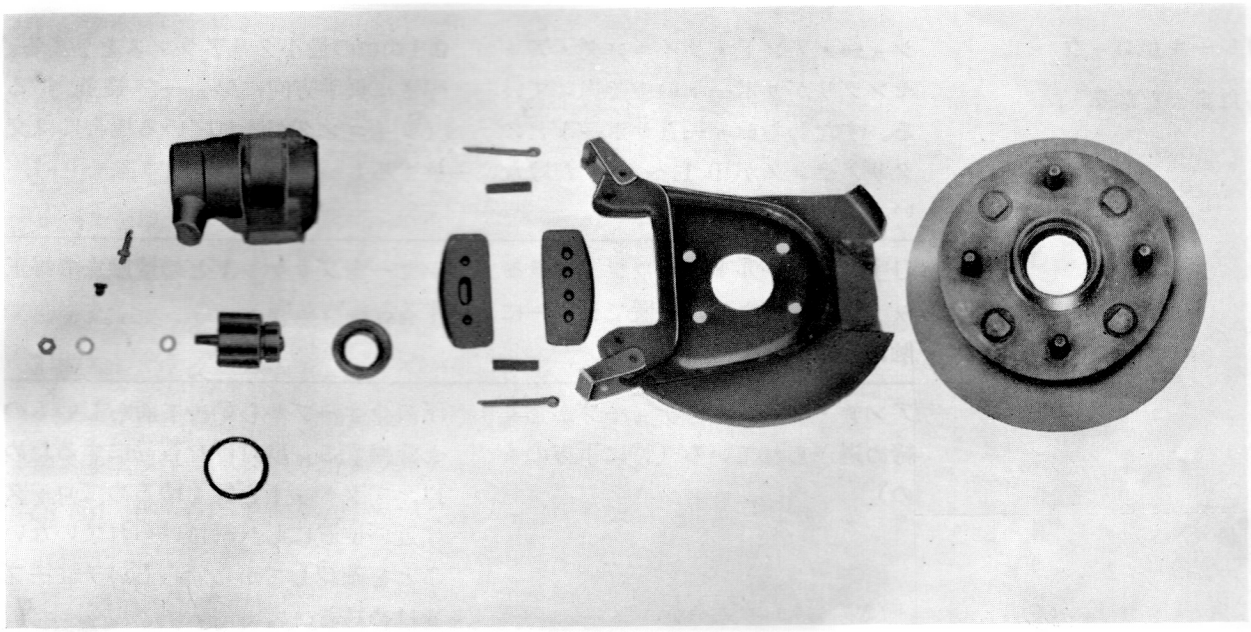


図 7·11＝ディスク，ハブおよびマウンティング・アダプタ

1·フロント部を吊上げてタイヤを取り，キャリパ及びシュー・アッセンブリを取外します。

2·ディスクをホイール・ハブに締付けているボルトのナット4個をゆるめてディスクとハブを切離しておきます。

3·ベアリング・キャップを取ってキャッスル・ナットをゆるめ，

4·ハブ・プーラ（6 801 4037 10）を使用してハブを抜取れば，ディスクが取出せます。

5·マウンティング・アダプタはナックルへの締付けボルト4本をゆるめると取外せます。

7・3・4　ディスク・ブレーキの故障と対策

故障	原因	対策
ブレーキがロックしたままとなる	シュー・アンド・ライニング・アッセンブリがサポートの中で当っている。すなわちシューとサポートとのクリアランスが 0.1 ～ 0.6 だけない。	0.1mmの最小クリアランスを与える。厚さに長手方向にシューを修正する（ライニングが膨れている場合には交換する）
	U字形のホールド・ダウン・ブラケットがロックされた位置でシューに触れる	シューをブラケットとの接触点で修正する。
	アンチ・ラットル・チューブが強く締め過ぎられている（特に下方のもの）	下のチューブから始めて新らしいものと交換する。取付けを容易にするために，ブラケットを軽くゆるめてロックに近い位置にし，締付けられていないことを確認してから新らしいチューブをはめ込む。
ペダルの踏み代が多すぎる	ペダルの遊びが多すぎる	マスタ・シリンダのプッシュ・ロッドを調整してピストンとプッシュ・ロッドとの間隙を正しくする
	ブレーキ配管内にエアが混入している	ブリーディング・スクリュから完全にエア抜きをする
エアが抜けない	オート・アジャスタのクリップ・マーク“T”の位置が正規に組込まれていない	“T”マークをブリーダ・スクリュの中心と合わせて組付ける
戻りが悪い	0-リングがへたっている	0-リング交換

7—4 リヤ・ブレーキ

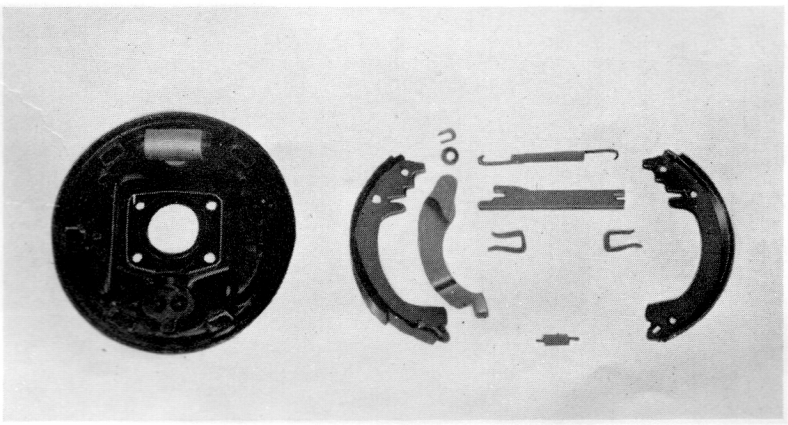
7・4・1 分解

1・リヤ部を吊上げ，ホイール・キャップを取ってホイールを取外します。
2・割ピンを抜いてキャッスル・ナットをゆるめ，コニカル・ワッシャも取出しておきます。
3・前もってアクスル・チューブへの取付け部でリテーナ・ボルトのナット4個をゆるめ取り，リヤ・アクスル・シャフト抜取り用スライディング・ハンマ（6 801 4083 00）でドラム・ハブごとシャフトを抜取れば，ブレーキ・アッセンブリが取外せます。

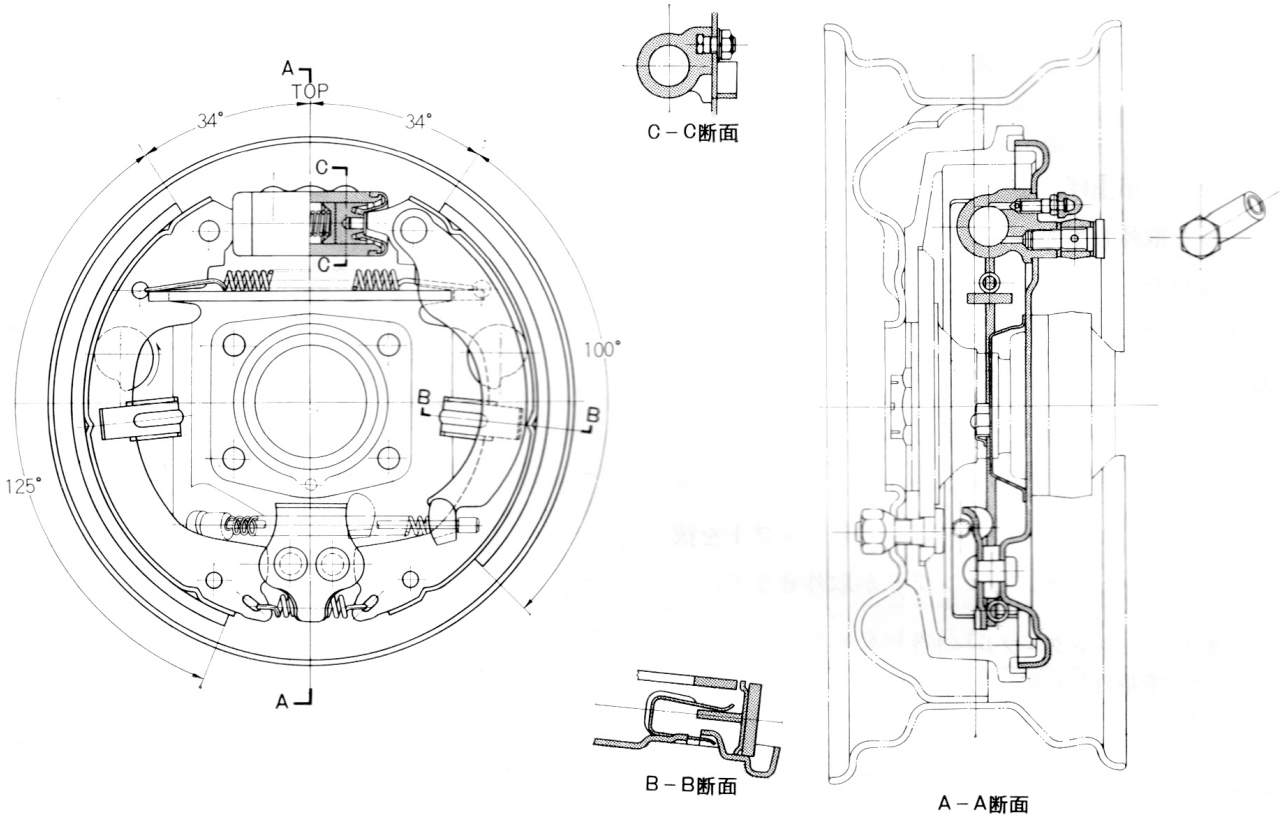
≪注意≫ バッキング・プレートまで外す必要の無い場合は，タイヤを取外した後，ドラムのみ取外せばブレーキ関係の修理を行うことができます。

4・ブレーキ・シュー・ホールド・ダウン・スプリングを外し，シュー・リターン・スプリング2本を取外せば，シューを取出せます。
5・ホイール・シリンダは必要により，ブレーキ・ホース，ユニオンを外して，シリンダ取付けボルト 2本をゆるめて取外します。

図 7·12=リヤ・ブレーキの分解



7・4・2　組立て



1・ホイール・シリンダはゴム製品の損傷，シリンダ内面およびピストンのキズ等を点検してバッキング・プレートにボルト２本で取付けます。

2・ブレーキ・シューを取付け，ホールドダウン・スプリングで止めておき，

3・リターン・スプリング２本を取付けます。

4・分解の順序と逆にブレーキ・アッセンブリを車両に取付け，エア抜き・油漏れの有無，試運転等の点検を実施して下さい。

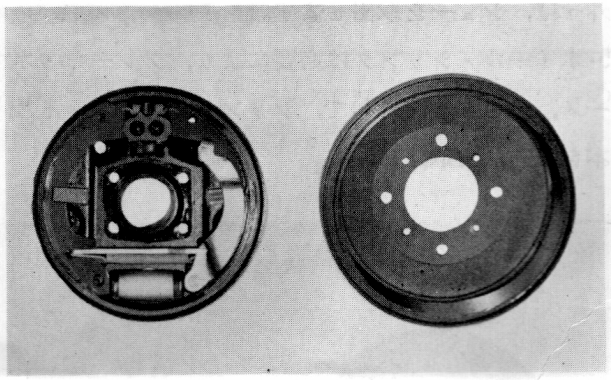


図 7・13＝リヤ・ブレーキの組付状態

7・4・3　リヤ・ブレーキの調整

ハンド・ブレーキが作動しているときは何度調整しても良くなりませんから，調整時にはハンド・ブレーキが完全にゆるんでいることを確認して下さい。又ライニングがはなはだしく摩耗しているものは，ライニングを貼替えて下さい。

1・リヤ・ホイールを浮かせて，ハンド・ブレーキをゆるめて下さい。

2・シューがドラムに擦れるまでバッキング・プレート裏側のブレーキ調整カムを回わしてやります。

3・シューがドラムに擦れるとホイールが自由に回らなくなりますから，今度はカムをゆるめながら片手でホイールを回し，ホイールが自由に回り出した境目のところにカムの位置を調整します。

4・2〜3回ブレーキ・ペダルを踏んでライニングの中心を出し，もう一度調整をくりかえし行ないます。



図 7・14＝リヤ・ブレーキの調整

7−5 ハンド・ブレーキ

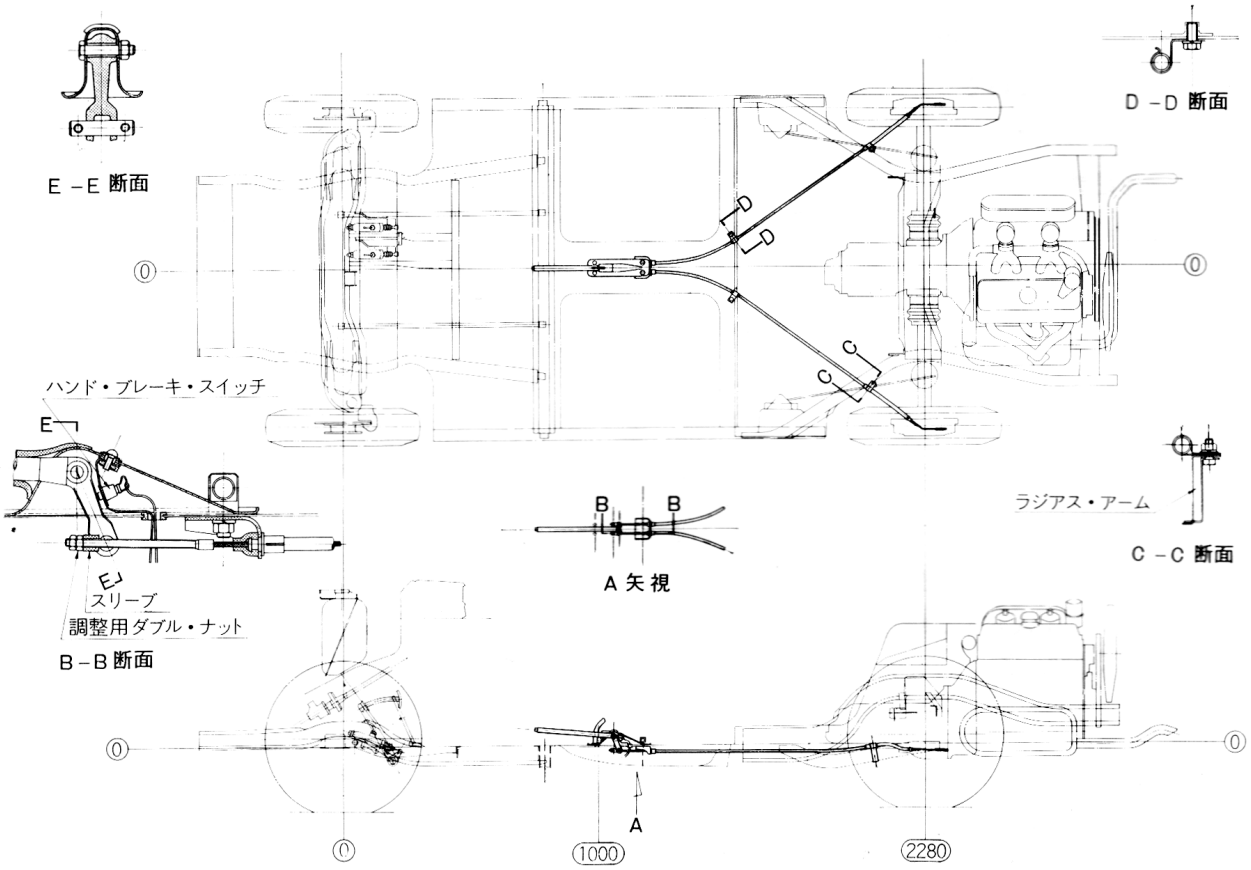


図 7･15＝ハンド・ブレーキ系統図

A＝ハンド・ブレーキ・レバー

1･アンダ・カバーのリヤ側を取外します。

2･ブレーキ・レバー下側で，ケーブルの調整用ナットをゆるめて，ケーブルとレバーを切離します。

3･ブレーキ・レバー・ブラケットをフロアに締付けているナット4個をゆるめ取ると，レバー・アッセンブリを室内側に取外すことができます。

4･レバーとブラケットはラチェットを抜取って，レ

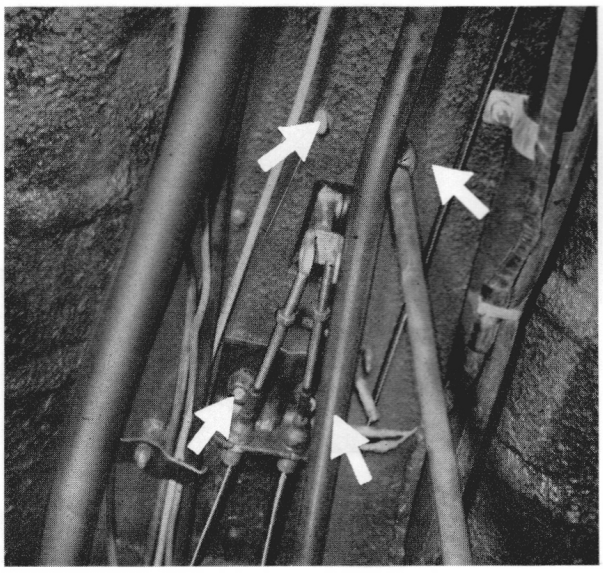


図 7･16＝ハンド・ブレーキ・レバーの取外し

バーの中からスプリングとツメを取出し，レバー・セット・ボルトをゆるめれば切離せます。

5. ワーニング・ランプ・スイッチを交換する場合はブラケットのセット・スクリュをゆるめれば取外せます。

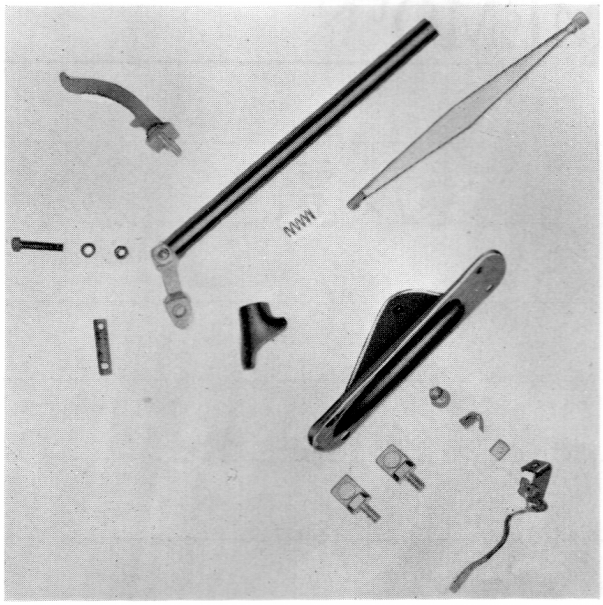


図 7·17＝ハンド・ブレーキ・レバー

B＝ハンド・ブレーキの調整

1·ハンド・ブレーキの調整はリヤ・ブレーキのシュー間隙を点検した後に行なって下さい。リヤ・ブレーキの調整が不良の場合は何度やっても良い結果は得られません。

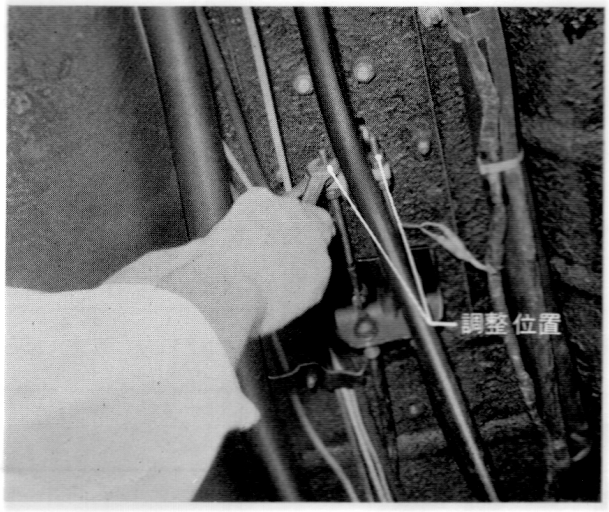
2·まず車両後部をジャッキ・アップして後車輪を浮かせ，ブレーキ・レバーを2段引上げておきプロテクト・カバーを取外します。（このときギヤ・チェンジ・レバーは中立にしておいて下さい）

3·タイヤを手で回わしながらブレーキ・シューがわずかにすれるぐらいに，ブレーキ・ケーブル先端の調整ナットで調整します。

ブレーキ・ケーブルは左右別々ですので片側ずつ調整する必要があります。

4·つぎにブレーキ・レバーを引上げて 3〜4 段で完全に効くかどうか確めます。

図 7·18＝ハンド・ブレーキの調整



メモ欄としてご利用ください。

MEMO

第8章

電気装置

8－1　電気装置の仕様と基準

点火時期	上死点前16°～18°（700 rpm）
スピードメータ型式	マグネット回転型（トリップ・カウンタ付）
タコ・メータ型式	電気式
ディマ・リレー電流	0.5A（30秒定格）
接点許容電流	20A
作動電圧	10.8～15.6V
ワイパ・ブレード動作回数	高速　70～60回/分
	低速　50～40回/分
ワイパ・ブレード払拭角度（散水30分後）	左　106±5°，右　92±5°
ウインド・ワッシャ・モータ定格	30秒以内
（1 回の使用時間）	
ウインド・ワッシャ・モータ消費電流（負荷時）	1.5A
ホーン音量	110±5 ホーン
ヒューズ	20A×2本，15A×1本，10A×2本，5A×1本

8－7　ライト関係

◉　電球の規格

個所		電圧 V	電力 W	1台分個数	摘要
1	前照灯（4灯式シールド・ビーム型）タイプⅠ	12	37.5	2	3 接点
	〃　タイプⅡ	12	37.5/50	2	3 接点
2	車幅灯と方向指示灯（前）	12	5/20	2	2 接点
3	補助方向指示灯	12	8	2	2 接点
4	尾灯と制動灯	12	5/20	2	2 接点
5	方向指示灯（後）	12	20	2	
6	室内灯	12	5	1	枕型
7	マップ・ランプ	12	5	1	枕型
8	番号灯	12	10	2	枕型
9	計器灯	12	3	18	
	〃	12	1.5	2	

10　時計照明ランプ	12	3	1	
11　エンジン室内灯	12	10	1	
12　トランク室内灯	12	5	1	枕型
13　ステップ・ライト	12	6	2	
14　後退灯	12	20	1	
15　霧灯	12	35	2	黄色オプショナル

≪注意≫　2と4，6と7と12および5と14の電球は共通です。

8・7・1　スイッチ類

A＝ライト・スイッチ

イグニッション・スイッチの左側にあり3段切替えのタンブラ式スイッチです。

上一段で……車幅灯，計器灯，尾灯，番号灯がつきます。

上二段で……前照灯，計器灯，尾灯，番号灯がつき，車幅灯は消えます。路上駐車の場合は上一段の位置を使用します。

前照灯の上向き，下向きの切替えは，ステアリング・コラムに取付けられたコンビネーション・スイッチのレバーで行ないます。

レバーを上に持ち上げるとコンビネーション・スイッチの接点が閉じ，同時にディマ・リレーが動作してライトが切替ります。

≪注意≫　レバーは持ち上げたらすぐ手をはなして下さい。レバーは自動的に元に戻ります。リレーは短時間定格なので長く持っていると故障の原因となりますから注意して下さい。

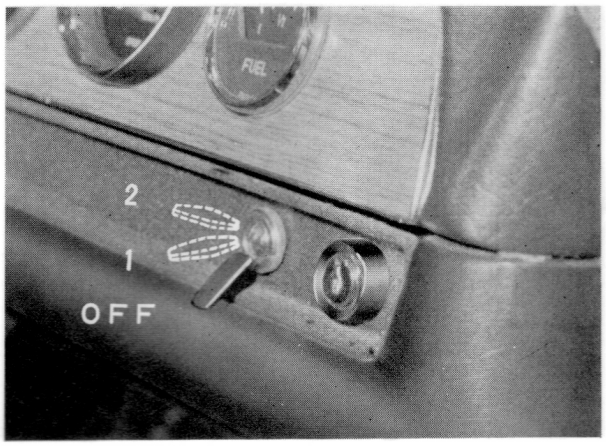


図 8·1＝ライト・スイッチ

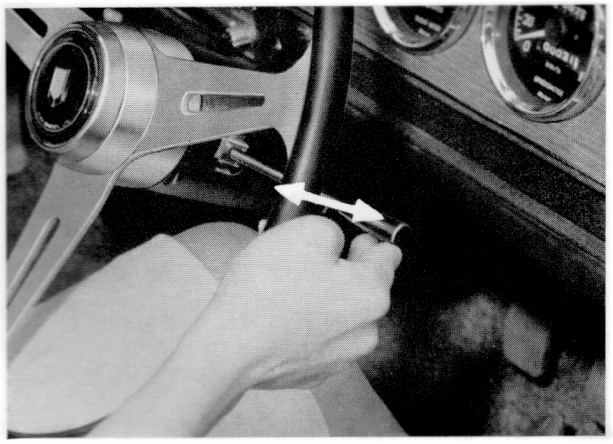


図 8·2(a)＝コンビネーション・スイッチ（ディマ）

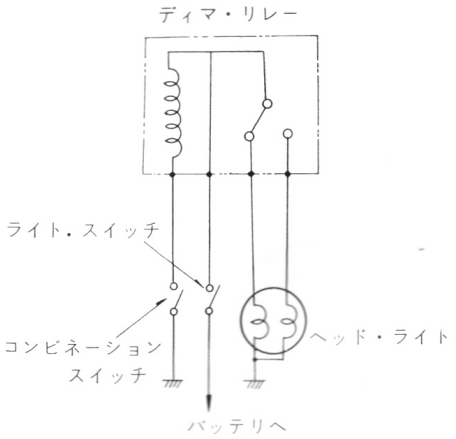


図 8·2(b)＝ディマ・リレーの結線

B＝コンビネーション・スイッチ

方向指示灯はイグニッション・スイッチをいれて，コンビネーション・スイッチのレバーを動かせば点滅します。スイッチは方向転換後ステアリング・ホイールを戻すと自動的にレバーが戻って切れます。レバー位置における方向指示灯の点滅は次の通りです。

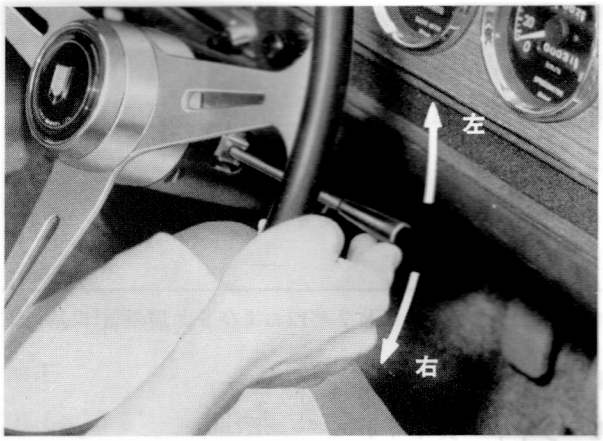
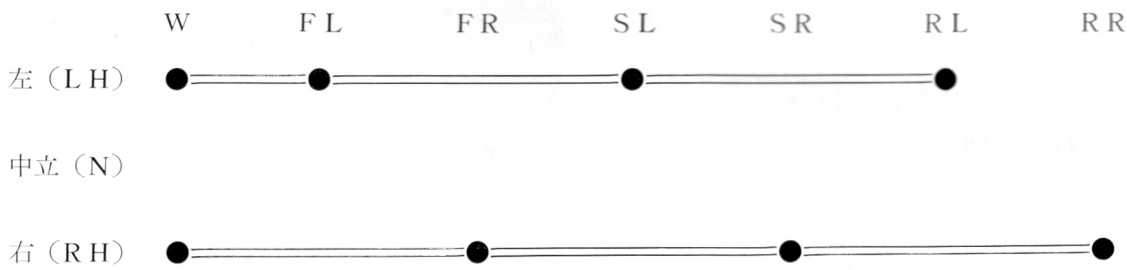


図 8·3＝コンビネーション・スイッチ（ウインカ）



W ：フラッシャ・ユニット
FL：前方左側方向指示灯（フロント・レフト）
FR：前方右側　〃　（フロント・ライト）
SL：補助方向指示灯，左（サイド・レフト）
SR：　〃　，右（サイド・ライト）
RL：後方左側方向指示灯（リヤ・レフト）
RR：後方右側　〃　（リヤ・ライト）

C＝スイッチ類の取外し

●ライト・スイッチ

1・メータ・パネル裏側で配線を外し

2・外側からプライヤ等で，リング・ナットを傷つけないように注意してゆるめれば裏側へスイッチが取外せます。

●コンビネーション・スイッチ

1・ステアリング・ホイールを抜取り，コラム・カバーを取外します。

2・ウインカ・スイッチのセルフ・キャンセリング・カムのセット・ビスをゆるめてカムを取出します。

3・コンビネーション・スイッチ・ベースの取付けビス2本をゆるめれば，スイッチが取外せます。

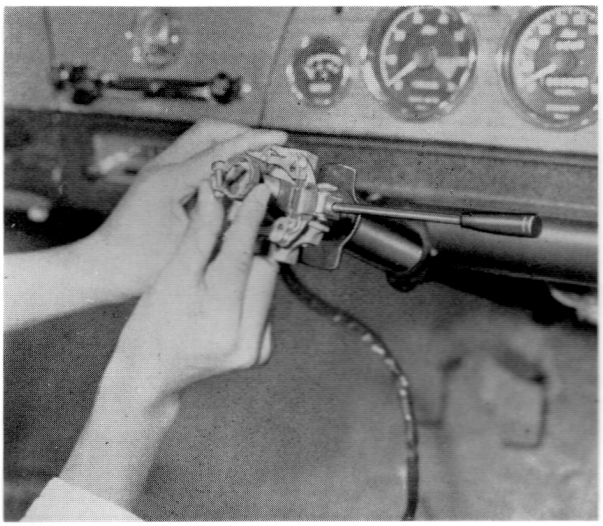


図 8·4(a)＝ライト・スイッチの取外し

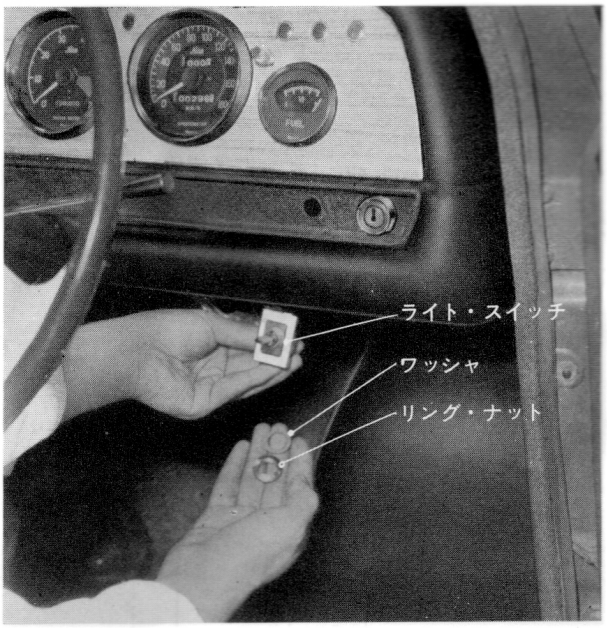
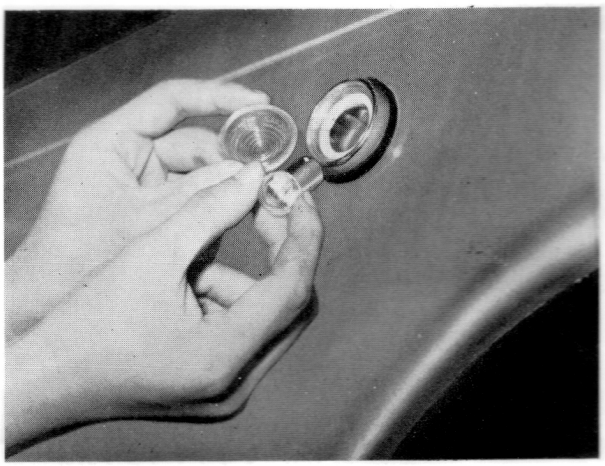


図 8·4(b)＝コンビネーション・スイッチの取外し



8・7・2　電球の取外し

A＝補助方向指示灯（サイド・マーカ・ランプ）

レンズを左（↖）側に回わすとレンズが外れ，電球の交換ができます。

図 8·5＝サイド・マーカ・ランプの取外し

B＝室内灯（ルーム・ランプ）

レンズを長手方向に押しながら下に引きますとライト全体が外れます。

スイッチは3段切替えで，スイッチ位置により次のように点滅します。

1 の位置……常時点灯

2 〃 ……常時消灯

3 〃 ……ドア・スイッチと連動して点滅

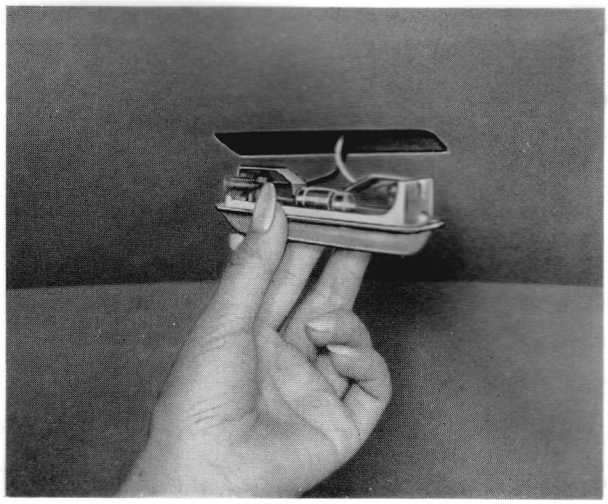


図 8·6＝室内灯

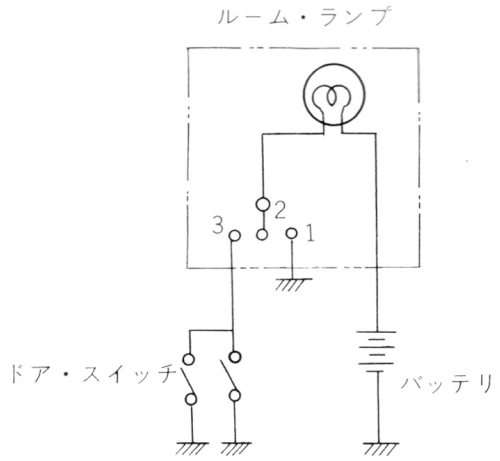


図 8·7＝ルーム・ライトの配線

C＝マップ・ランプ

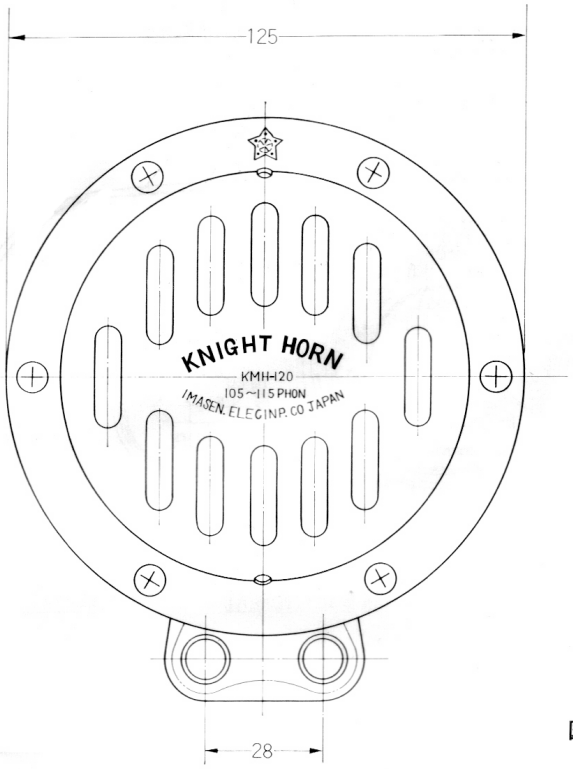
レンズを長手方向に押しながら下に引きますとライト全体が外れます。

点滅はランプ右側にあるスナップ・スイッチによって行ないます。



図 8·8＝マップ・ランプの取外し

8－8 ホーン



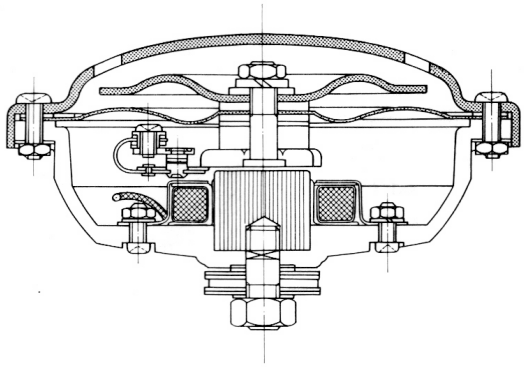


図 8·9(**a**)＝ホーン断面

ホーンはステアリング・ホイール中央の円形ボタンを押すと鳴ります。

ホーン本体は高音用，低音用の２個がフロント・スカート前面に取付けられています。

ホーンの共鳴周波数は基本が高音約380，低音約320サイクル／秒ですから振動板の振動をこのサイクルに合わせると一番良く共鳴します。

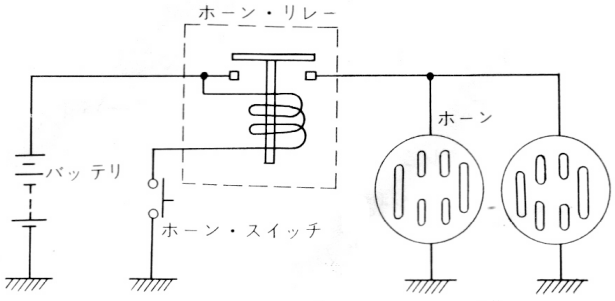


図 8·9(**b**)＝ホーン結線図

8－9 コンビネーション・ゲージ

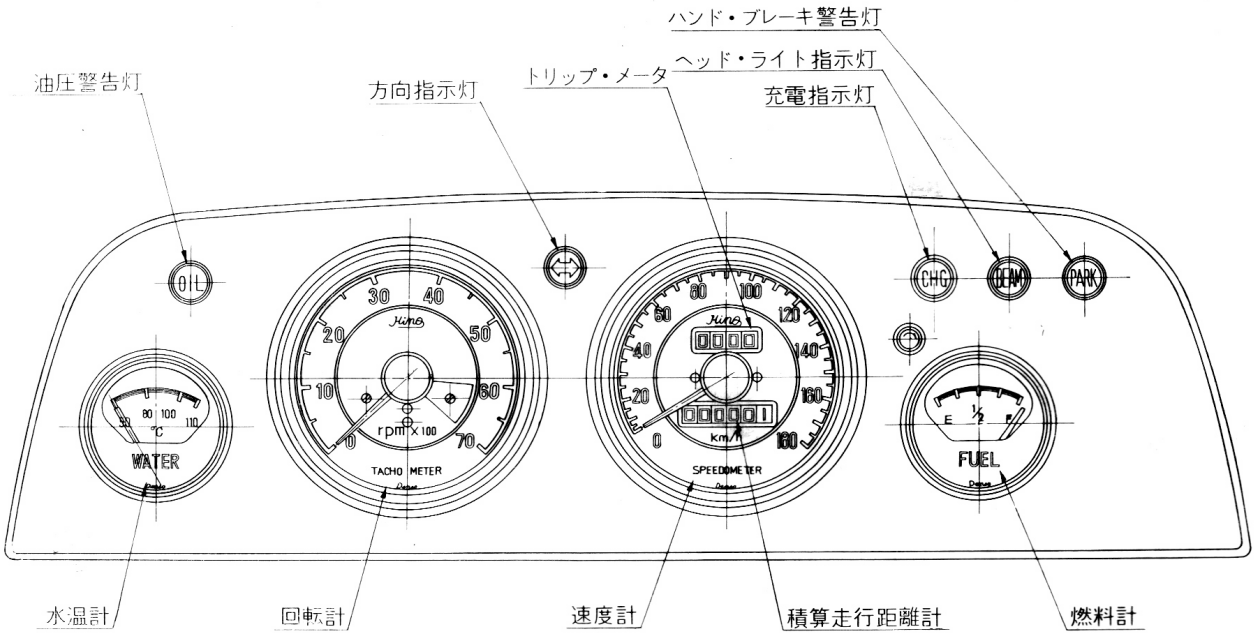


図 8·10＝コンビネーション・ゲージ

8・9・1 概要

コンビネーション・ゲージは速度計，回転計を中心に水温計，燃料計および油圧警告灯，充電指示灯，方向指示灯，ハンド・ブレーキ警告灯，ヘッド・ライト指示灯が組合わされています。

速度計はマグネット式であり，回転計はイグニッション・コイルのインパルスを利用した電気式を使用しています。また水温計はサーミスターバイタル式，燃料計はレジスターバイメタル式でボルテージ・レギュレータを装着し，電圧変動や振動，外気温度などによる指示変化のない方式としました。

油圧警告灯，充電指示灯，ヘッド・ライト指示灯，ハンド・ブレーキ警告灯はワーニング・ランプ式です。

8・9・2　結線と構造

A＝速度計

速度計は原理的には自動車用として最も多く使用されているマグネット回転型です。また一定間の走行粁数や一日の走行粁数を知ることができるようトリップ・カウンタが積算走行距離計とは別に取付けられています。

トリップ・カウンタを零に戻すにはメータの右側にある“ツマミ”を引きながら右へ回わせば零に戻ります。

B＝回転計（タコ・メータ）

エンジンの回転数を知るために速度計の左側にエンジン回転計が取付けられています。

この回転計は電気式でデストリビュータのポイントの開閉により，その両端に発生する電圧を，抵抗 R_1，R_2 を通じてトランジスタ T_r の入力信号として与え，トランジスタの出力側（エミッタE，コレクタC間）に矩形波を発生させ，この矩形波によりコンデンサ C_1 を充電し，その放電電流で電流計を作動させてエンジン回転数を指示させるようになっています。

指示部は可動線輪型の直流電流計を応用したものです。

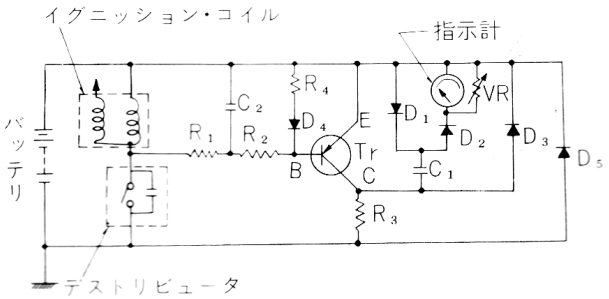


図 8・11＝エンジン回転計の回路図

8・9・3　メータの脱着

A　取外し

1・バッテリのアース・ケーブルを外しておき

2・メータ・パネル裏側で配線およびスピードメータ・ケーブルを切離します。

3・ゲージ・アッセンブリはパネルに取付けているビスをゆるめると，手前に取出すことができます。

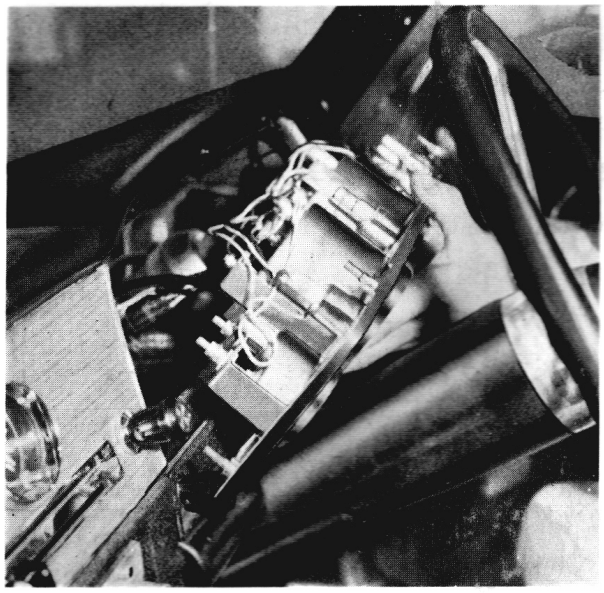


図 8・12＝ゲージ・アッセンブリの取外し

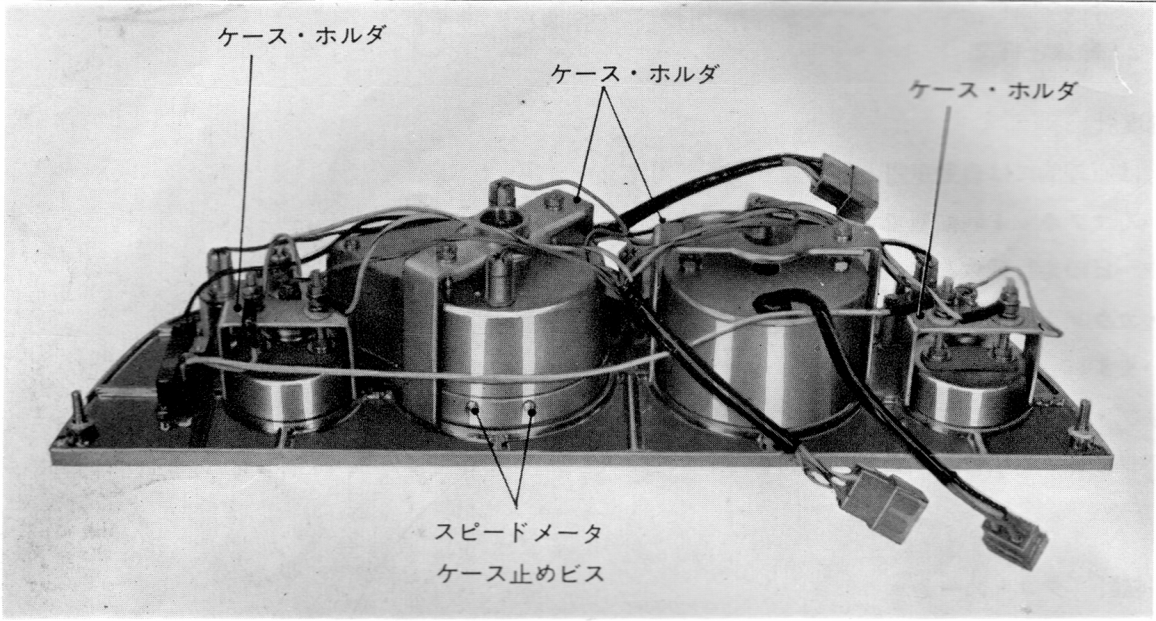


図 8·13＝コンビネーション・ゲージの裏側

4·各メータ単体はケース・ホルダを止めている2個のナットをゆるめれば前方に抜取れます。但しスピードメータは更にトリップ・カウンタのツマミをケース・サイドのビス（4本）をゆるめて裏側へ抜取ります。

5·各ランプ・ソケットは差込み式ですから前に引抜けばランプを交換することができます。

B＝取扱上の注意

1·回転計(タコ・メータ)は－アース専用ですからバッテリを絶対に逆接続しないで下さい。トランジスタやダイオードを破壊してしまいます。

2·水温計や燃料計は各ユニットと直列接続状態で6Vの電圧が常時加っているようボルテージ・レギュレータで調整しています。したがってこれらのテストをするときはメータとユニット部を合わせて6Vの電圧で行うか，ボルテージ・レギュレータを使って12Vで行い，メータやユニット単体に6Vまたは12Vを印加しないで下さい。

3·イグニッション・スイッチの入っていない状態では燃料計は“F”の目盛を外れた位置，水温計は 50°Cの目盛を外れた位置にあるのが正常です。

8－10 ウインドシールド・ワイパとウインド・ワッシャ

8・10・1　型式および構造

ワイパはメータ・パネルの マークのスイッチを引くと作動する 2-スピード式です。ワイパ・スイッチはウインド・ワッシャ・スイッチを兼ねており，引出せばワイパが作動し，右に回わすとウインド・ワッシャ・ポンプが作動して洗浄液がフロント・ウインドへ噴出します。

ワイパ・ブレードの払拭角度は左106.5±5°，右92±5°であり，作動回数は高速約65回/分，低速約45回/分となっています。

8・10・2　結線とオート・ストップ機構

ワイパ・モータは自動定位置停止装置（オート・ストップ）を内蔵し，作動を停止するときは必らず所定の位置（左へ倒れた位置）でのみ停止します。

ワイパの結線は図8·15に示す通りです。

いまワイパ・スイッチを停止にすると電流は(+1)，および(+2)からモータに流れモータは低速回転をしています。

アース側回路にはワイパ・モータのアーマチュアと同一回転するカム・スイッチ S_1 が設けられていますので，電流はこの接点 S_1 を通して流れます。従って（S_1）が開かれた時すなわち一定の場所のみで停止するわけです。

1·ワイパ・スイッチを低速にしますと電流は（+1）端子からシリーズ・コイル F_1→ アーマチュアへ，（+2）端子からはシャント・コイル F_2 へと流れますのでワイパ・モータは強力な複巻モータとして低速で回転します。

2·ワイパ・スイッチを高速にしますと電流は（+1）

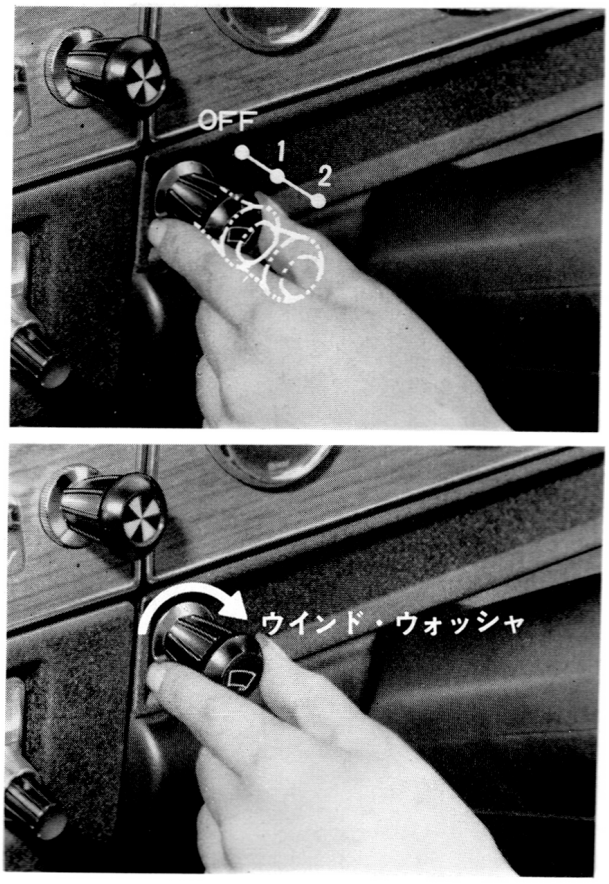
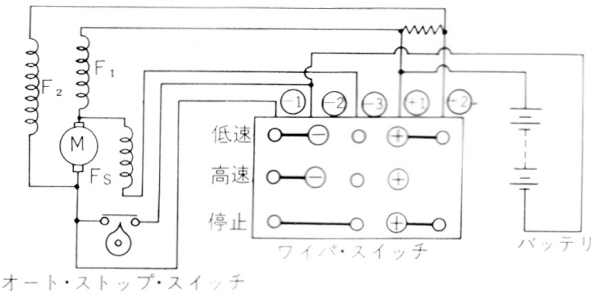


図 8·14＝ワイパ・スイッチ

図 8·15＝ワイパの結線



端子からシリーズ・コイル F_1→アーマチュア→及び抵抗Rを通してシャント・コイル F_2 に流れますのでモータは高速で回転します。

3・ワイパ・スイッチを停止にしますと，回転中のアーマチュアと同一回転しているカムも回転しているので電流は(＋1)，(＋2)から各コイルを流れスイッチ S_1 を通してアースされますので，モータは一時低速回転となります。所定の位置でスイッチ S_1 がカムによって開かれるとモータの電流は断れ，モータは慣性で回転を続けますがアーマチュアと直列に F_S →Ⓜ→(－1)→(－3)の回路ができてアーマチュアは電磁制動がかかりモータは止まります。

以上のような作用によってワイパ・ブレードがどの位置でスイッチを切っても所定の位置で止まることになります。

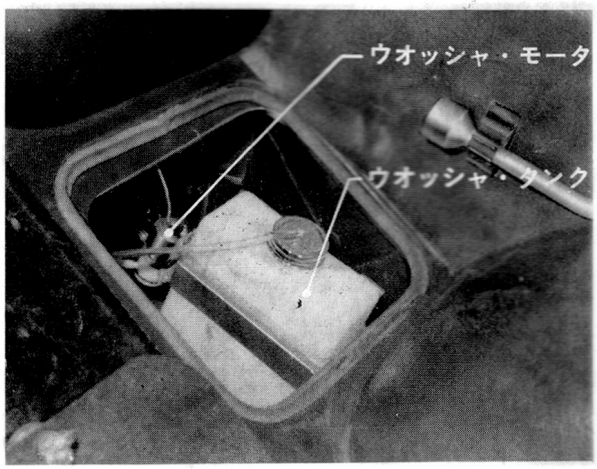


図 8・16＝ウインド・ワッシャ

4・ワイパ・スイッチを右に回わしますと，ワイパ・モータの作動にかかわらずワッシャ・モータが作動し洗浄液が噴出します。

このワッシャ・モータは短時間定格ですので1回の使用時間は30秒以内にして下さい。

8－11 ヒューズ

ヒューズ・ボックスはダッシュ・ボード左側の室内にあります。カバー止めネジをゆるめてカバーを取り断線したヒューズを取替えます。カバーの裏にヒューズ容量および取付け位置が書かれていますから必ず指示通りに挿入して下さい。ヒューズ容量には次のようなものがあります。

L(ライト)	○—20A
W(ワイパ)	○—15A—○B（バッテリ）
R(ルーム)	○—20A
S(ストップ)	○—10A
M(メータ)	○— 5A—○Ig(イグニッション)
F(フラッシャ)	○—10A

≪注≫ L－B間はフォグ・ランプを取付けるときには25Aを入れて下さい

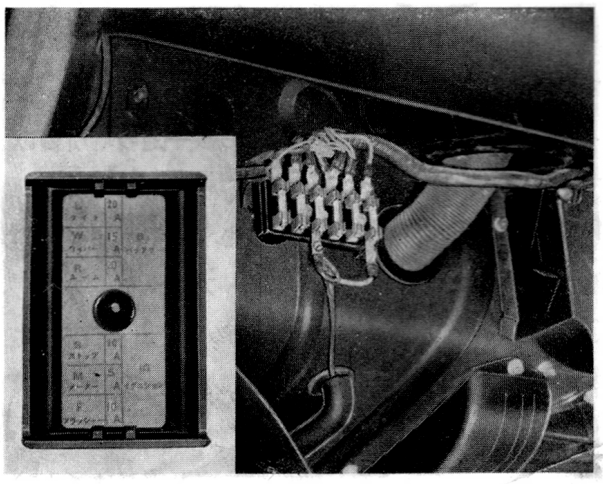
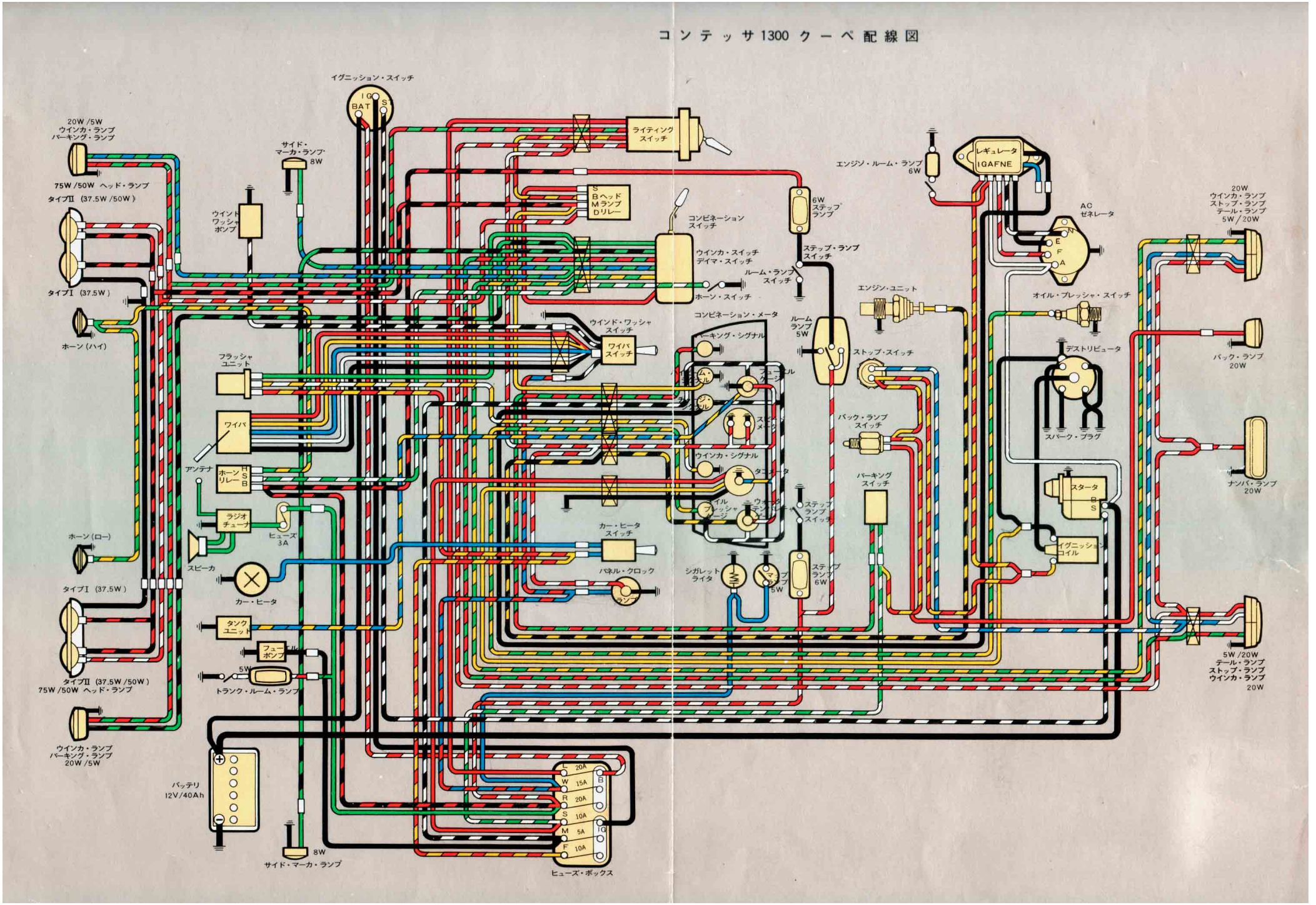


図 8・17 ヒューズ・ボックス

コンテッサ1300 クーペ配線図



第9章
ボデー関係

9－1 ボデー関係の仕様と解説

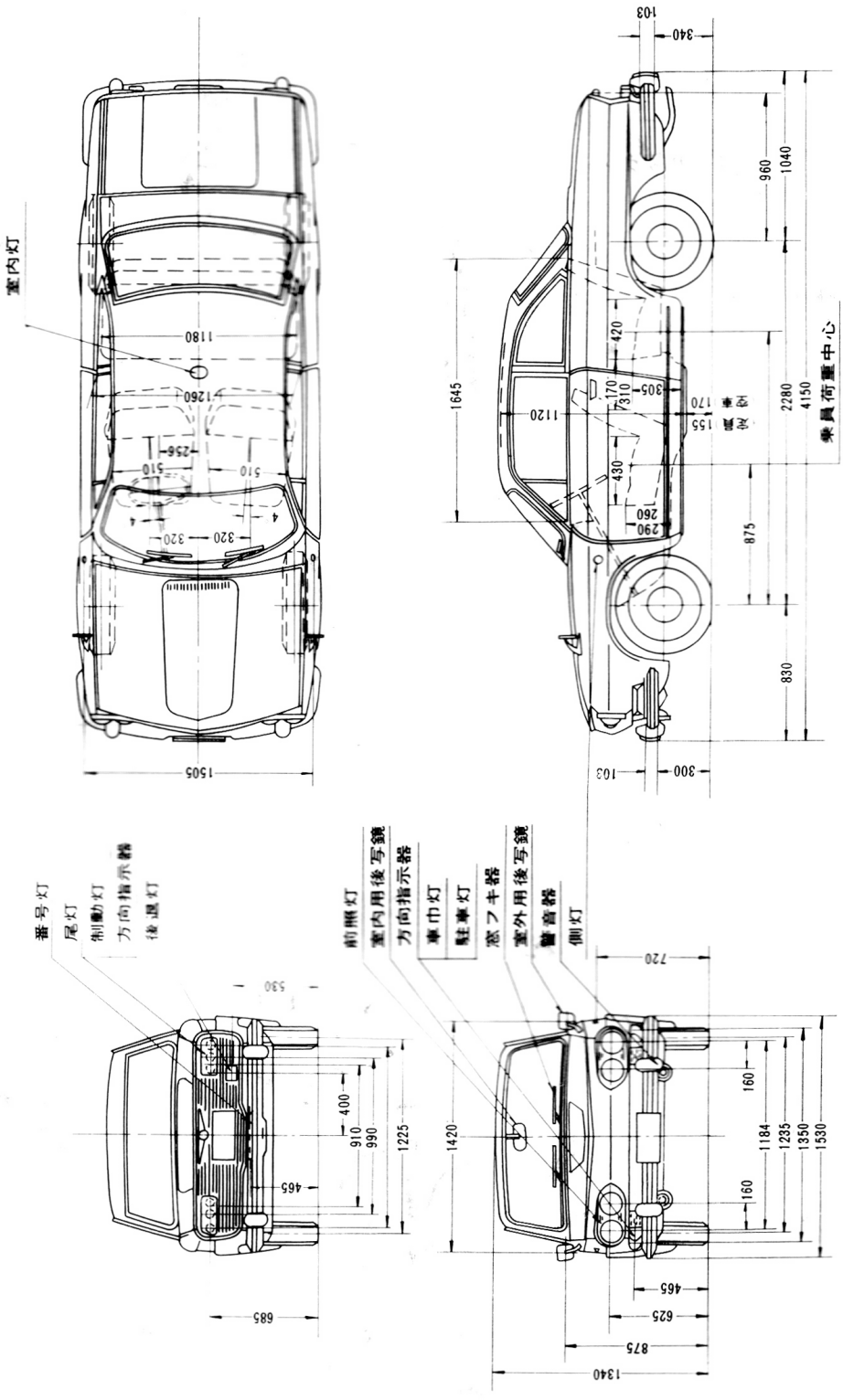
ボデー（のみ）全長	4,035 mm
〃 全幅	1,508 mm
〃 全高	1,142 mm（外板で）
室内全長	1,645 mm
〃 全幅	1,280 mm
〃 全高	1,120 mm
車両全長	4,150 mm
〃 全幅	1,530 mm
〃 全高	1,340 mm
軸距	2,280 mm
輪距（前輪）	1,235 mm
〃 （後輪）	1,225 mm
オーバ・ハング（ボデー後端まで）	960 mm
最低地上高（空車で）	170 mm
重心高	485 mm
床面地上高	260 mm
車両総重量	1,165 kg
車両総重量分布荷重（前輪）	460 kg
〃 〃 （後輪）	705 kg
乗車定員	4 名

≪**解説**≫ボデー構造はセダン型と同様モノコック構造で，軽量かつ堅牢で充分な耐久性を持っています。セダン型と構造上異る点は2ドアであるためセンタ・ピラーとリヤ・ピラー間をサイド・ビームで結合する構造であることと，ルーフは前後端共サイド・パネルに沿ってウエスト・ラインに流れ込む形状ですので，セダン型のウインド・パネルに相当する部分がなくなり外観がよりスポーティになるとともにウエスト・ライン上部の軽量化を計っています。

また，ドア関係ではドア長さがセダン型のフロント・ドアより205 mm大きくなっていますのでドア内板の板厚を上げると共に内部をスティフナで補強しドア・パネルを丈夫にしています。さらにフロント・ピラー部は板厚を上げるとともにスティフナで補強し、ドアの取付け部にかかる荷重に対して充分な剛性を持たせました。

その他フューエル・タンクは前後の重量配分を考慮してフロント・トランク・ルーム内に配置しました。

図 9·1＝コンテッサ1300クーペ



9－3 塗装

ボデー・カラーは優雅でしかもスポーティな感覚と世界的な傾向と考え合わせたメタリック・モノトーンとしました。
主塗装材料はエナメル塗料で色別マークはトランク・ルーム内のフロント・スカート部にラッカで吹きつけてあります。ボデー・カラーと色別番号は次の通りです。

ボデー・カラー	色別記号	内張色調
ストーン・グレー・メタリック	EM—87	ブラウン
バイキング・ブルー・メタリック	EM—153	ブラック
モスグリーン・メタリック	EM—176	ブラウン
クラレット・レッド・メタリック	EM—104	ブラック

9－4 ボデーの各部

9・4・1 ドアとフェンダ

A＝ドア

構造上セダン用と異る点は，長さが205mm大きくなっているためのドア中央竪方向にエクステンション・ビームを入れてドア・パネルの剛性を高めている点とドア・サッシュは曲面ガラスに合わせたカーブド・サッシュをドア・パネルにボルト締めされていること等です。
ドア・アッセンブリ脱着の要領はセダン用と同様です。衝突事故等で破損した場合は左右を較べながら修正するかセダン用を参照して下さい。

B＝リヤ・フェンダの脱着

1・リヤ・フェンダのグリルおよびラジエータ脇のシール・プレートおよびバンパを取外しておきます。
2・ボンネット雨樋溝部で，ボルト4本を⊕ドライバで取外します。
3・エンジン・ルーム内側から下側のボルトのナット2個をゆるめ取ります。又タイヤ後方の（バッフル・プレートと共締めている）ボルト1本を取外します。
4・サイド・モールディングを取外し，フェンダ下側前方のボルト3本をゆるめ
5・ドアの合せ目でボルト3本をゆるめます。
6・フェンダ上側のリヤ・ウインド部でナット2個を（室内側の内張りを外して）ゆるめさらにリヤ・ピラー部の内張りをはがしてナット1個の合計16個所のボルト・ナットをゆるめればフェンダ・アッセンブリが取外せます。
7・タイヤの前方及び後方には，防塵とリヤ・フェンダに張りを持たせるためバッフル・プレートが取付けられています。必要なら前方のものはボルト5本後方のものはボルト1本とナット2個をゆるめれば取外せます。

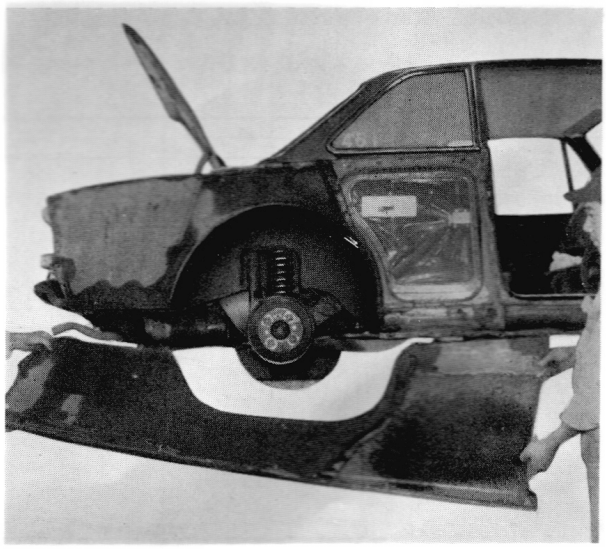


図 9·2＝リヤ・フェンダの取外し

9－5 ボデー艤装品

9・5・2 ドア・ウインド・グラス

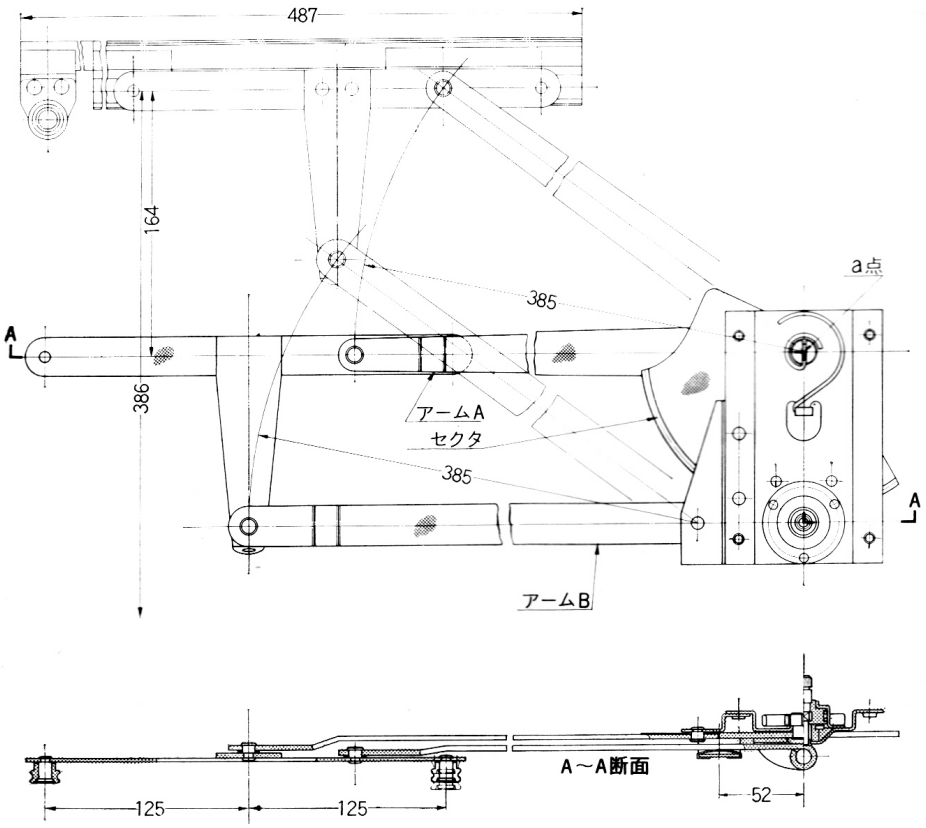
A＝ドア・ウインド・グラス

ドア・ウインド・グラスは熱線吸収の曲面グラスを使用しています。

B＝ドア・グラス・レギュレータ

グラス・レギュレータはピニオン・セクタ式で2本アームを使用し，アーム根本がジョイント・ピンで首を振り，カーブド・グラスの昇降に対応する構造です。

図 9・3＝ドア・グラス・レギュレータの作動



レギュレータ・ハンドルを回転させると，同軸上のピニオンがセクタを動かし，これに接続されたアームAがa点を中心として回転します。
ローラはこの運動に合わせてガラスを上下させますが，常に水準を規制するためサブ・アームBをつけてアームAと平行四辺形を形成し，ローラ位置を水平に保ちます。

C＝グラスおよびグラス・レギュレータの脱着

1・ドア・キャッチのビス2本を外し，レギュレータ・ハンドルおよびインナ・ハンドルをそれぞれクリップを抜いて取外します。
2・内張りは周囲のクリップ各9個所を外して取り，内側のビニールをはがします。
3・レギュレータ・メカニズムはガイド・プレートを取外した後，グラスを中開きの状態で取付け部のナット4個をゆるめてドアの中へ落とし，グラスを一杯に上げてピボット・ローラ部を抜取れば外れます。
4・ドア・ロックのコントロール・ロッドはコントロール・ロッド・ベースをドア・パネルに締付けているナット3個をゆるめた後，ロッド先端をドア・ロックから切離して取出します。
5・サッシュはドア・パネルにボルト6本で止められています。サッシュと共にピボッティング・グラス（三角窓）が上に抜出せます。レギュレータ・グラスも上に抜取れます。

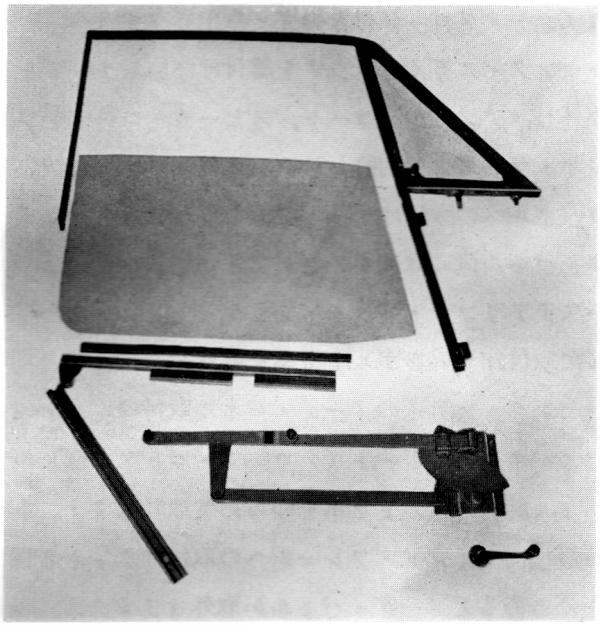


図 9・4＝ドア・グラスとレギュレータ

9・5・3　メータ・パネル

1・バッテリのアース・コードを取外してイグニッション・スイッチ，コンビネーション・スイッチおよびコンビネーション・ゲージの配線を切離します。
2・スピードメータ・ケーブルを抜取って，コンビネーション・ゲージの取付けナット4個をゆるめて，

コンビネーション・ゲージを取出します。

3・グローブ・ボックスは取付けナット4個をゆるめて取外します。

4・メータ・パネル中央のカー・ヒータ・コントロール・パネルについている2本のコントロール・ケーブルをディフューザ側で抜取り，ヒータ・スイッチの配線を切離します。

コントロール・パネルは裏側でナット4個をゆるめればカー・クロック付きのまま取出せます。

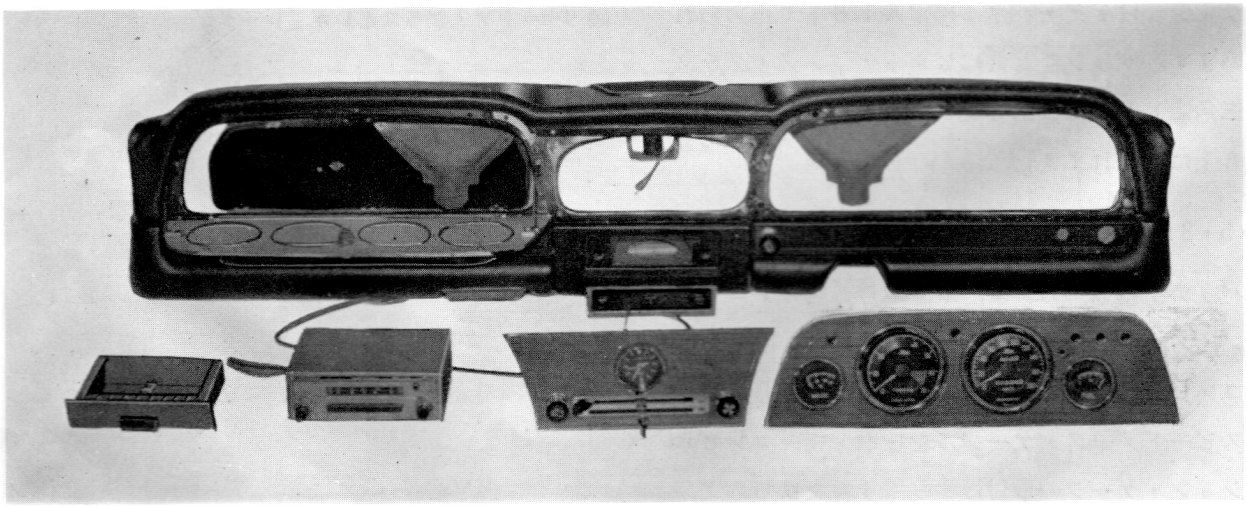
5・センタ・ステイとラジオを締付けているナットを取外し，アンテナ・コード，スピーカ・コードをラジオ・ケースより切離し，ラジオ前面のノブを抜いてパネルへの取付けナット2個をゆるめると，ラジオをパネル側に取外すことができます。

6・ステアリング・コラム・ブラケットをメータ・パルに取付けているボルト2本を取外し

7・センタ・ステイのメータ・パネル取付けボルト2本とパネル・サポート（グローブ・ボックス側）のパネル締付けボルト2本をゆるめて取外します。

8・最後にウインド・フレームへの取付けナット8個をゆるめるとメータ・パネルが取外せます。

図 9・5＝メータ・パネルの取外し



9—6 ボデー組立て時の調整

9・6・3 フロント・シートの取付け

スポーツ・ライクな運転を楽しめるよう完全なバケット・シートでシート・ベルトが取付けられています。

シート・スライドは 8° 傾斜したシート・レールの上を前後する傾斜スライド式です。またスキャブ（背当て）は前後に 6° の調整ができるセミ・リクライニング機構を採用しております。

シートが円滑に作動するためには両脚部のレールの平行度が大切ですからつぎの要領で調整して下さい。

1・シート・レール・ブラケットをフロアに止めているボルト・ナットをゆるめて仮締めしておきます。

2・シート・スライドを繰返してレールの平行度を出し，ボルトを締付けます。



図 9·6＝フロント・シート

メモ欄としてご利用ください！

MEMO

付表

付表

1　毎日の点検と手入れ

2　コンテッサ1300クーペ標準点検・給油表

8　全国サービス網一覧表

毎日の点検と手入れ

（車を運転される前に１日１度は調べて下さい）

項目	点検要領
	1＝エンジン
エンジン・オイル	レベル・ゲージの上下刻印の間にあれば，結構です。下の印より少ない時は補充。
冷却水	水量点検，不凍液の入っている場合は40頁参照。
燃料	１日の走行に必要なだけガソリンが十分にありますか。
★エンジンの調子	かかり具合，排気色の点検。
バッテリ液	毎週１回位液量点検。
	2＝シャシ
★ブレーキ及びクラッチ・オイル	オイル量の点検。
★ハンドル	ハンドルの遊び，ガタ，振れ，重さ。
★ブレーキ（足及び手）	効き具合，踏み代，引き代の点検。
★サスペンション・スプリング	折損点検，車の姿勢は正常ですか。
★タイヤ	空気圧，異状摩耗，損傷の点検
	3＝その他
★各ライト類	点滅具合，汚れ及び損傷の点検。
★ホーン，ウインカ，ワイパ	作用点検。
★バック・ミラー	写影点検。
★各メータ類	作用点検。
★ナンバ・プレート	汚れ，損傷。
ウインド・ウォッシャ	作用及び液量を時々点検。

車が汚れた時は，洗車及びボデー磨き（ワックスがけ）を行なって下さい。

≪注意≫　★印のものは仕業点検基準として法令に定められているものです。安全運転のために必らず実行して下さい。
もし，この点検で異状が認められた場合は早速サービス工場に入れて整備して下さい。

コンテッサ1300クーペ
標準点検・給油表

≪注≫
＊法令で定められた項目
★仕業点検
●点検，調整，補充
◉交換

走行48,000kmに達した場合は3,000kmの項に戻って繰返し実施して下さい。

点検項目	点検時期・km走行時	1000	3000	6000	9000	12000	15000	18000	21000	24000	27000	30000	33000	36000	39000	42000	45000	48000	摘要
						6カ月ごと				12カ月ごと				6カ月ごと				12カ月ごと	
エンジン	＊冷却水の洩れ	●	●	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	
	＊ファン・ベルトのゆるみ，損傷	●	●	●	・	●	・	●	・	●	・	●	・	●	・	●	・	●	
	燃料ポンプの清掃	・	・	・	・	・	・	・	・	●	・	・	・	・	・	・	・	●	
	キャブレータの調整	●	●	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	
	＊エア・クリーナ・エレメントの清掃	●	●	●	●	●	●	●	●	◉	●	●	●	●	●	●	●	◉	
	＊燃料フィルタの交換	・	・	・	・	◉	・	・	・	◉	・	・	・	◉	・	・	・	◉	
	＊オイル・フィルタのつまり	●	・	◉	・	◉	・	◉	・	◉	・	◉	・	◉	・	◉	・	◉	
	バルブ・ギャップ	●	●	●	・	●	・	●	・	●	・	●	・	●	・	●	・	●	
	各締付け部増締め	●	●	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	
	＊油洩れ	●	●	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	
	コンプレッション	・	・	・	・	・	・	・	・	●	・	・	・	・	・	・	・	●	

点検項目	点検時期・km走行時	1000	3000	6000	9000	12000	15000	18000	21000	24000	27000	30000	33000	36000	39000	42000	45000	48000	摘要
						6カ月ごと				12カ月ごと				6カ月ごと				12カ月ごと	
	＊ エンジンの調子（かかり具合，排気色，異音）	・	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	★
	＊ 燃料の洩れ	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	
電気装置	＊ バッテリ（液面）	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	＊ デストリビュータの接点，進角装置	●	●	●	・	●	・	●	・	●	・	●	・	●	・	●	・	●	
	＊ 点火時期	●	●	●	・	●	・	●	・	●	・	●	・	●	・	●	・	●	
	＊ スパーク・プラグ	・	・	・	・	●	・	・	・	◉	・	・	・	●	・	・	・	◉	
	＊ 電気配線（ゆるみ及び損傷）	●	●	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	
	＊ 充電作用	・	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	★
	＊ スタータ（取付状態，作用）	・	・	・	・	・	・	・	・	●	・	・	・	・	・	・	・	●	
動力伝達装置	＊ クラッチ，ブレーキ・オイル量	●	●	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	★
	＊ クラッチ（作用，踏代）	●	●	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	
	＊ ミッション・デフの油洩れ	●	●	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	
	＊ ミッション・コントロールの作用	●	・	・	・	・	・	・	・	●	・	・	・	・	・	・	・	●	
リヤ・アクスル	リヤ・アクスル回り（ラジアス・アーム，リバウンド・ストラップ）	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	
	〃（スフェリカル・ベアリング，ダスト・カバー）	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	36,000kmで分解

点検項目	点検時期・km走行時	1000	3000	6000	9000	12000	15000	18000	21000	24000	27000	30000	33000	36000	39000	42000	45000	48000	摘要
		6カ月ごと				12カ月ごと				6カ月ごと				12カ月ごと					
ステアリングおよびサスペンション	* ハンドル（遊び，ガタ，操作具合）	●	●	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	★
	* ギヤ・ケース（取付部のゆるみ）	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	
	* ステアリング・ロッド（ガタ，ゆるみ，損傷）	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	
	* ナックル（ナックル・アーム，ボール・ジョイントのゆるみ，ガタ及び損傷）	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	
	* ホイール・アライメント（切れ角の点検を含む）	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	
	* フロント・サスペンション・アームの連結部のガタ	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	
	* サスペンション・スプリングの損傷，左右のたわみ	●	●	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	★
	* サスペンション取付部のゆるみ	・	・	・	・	・	・	・	・	●	・	・	・	・	・	・	・	●	
	ショック・アブソーバの機能	・	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	
	ダスト・カバー類の損傷（ステアリング及びサスペンションの各ボール・ジョイント部）	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	

点検項目	点検時期・km走行時	6カ月ごと / 12カ月ごと / 6カ月ごと / 12カ月ごと 1000 3000 6000 9000 12000 15000 18000 21000 24000 27000 30000 33000 36000 39000 42000 45000 48000	摘要
ブレーキ	* ペダルの踏代（遊び，床板との隙間）	● ● ・ ・ ● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ●	★
	* ブレーキ・パイプ，ホースの取付けゆるみ，損傷，油洩れ	● ● ・ ・ ● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ●	
	* ブレーキの効き具合（手および足）	● ● ・ ・ ● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ●	★
	* ハンド・ブレーキ・レバーの引き代	● ● ・ ・ ● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ●	★
	* ハンド・ブレーキ・ロッド及びケーブルのガタ，ゆるみ，損傷	● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ●	
	* ギャップの調整	● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ●	
	* ドラム及びライニングの摩耗	・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ●	
	* マスタ・シリンダ及びホイール・シリンダの機能	・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ●	
	* ハンド・ブレーキ・ラチェットの摩耗，損傷	・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ●	
走行装置	* ホイール・ベアリングのガタ	● ● ・ ・ ● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ●	
	* タイヤ(異状摩耗，損傷，空気圧)	● ● ・ ・ ● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ●	★
	タイヤ・ローテーション（位置交換）	・ ・ ● ・ ● ・ ● ・ ● ・ ● ・ ● ・ ● ・ ●	
	* クリップ・ナットのゆるみ	● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ●	

点検項目		点検時期・km走行時	1000	3000	6000	9000	12000	15000	18000	21000	24000	27000	30000	33000	36000	39000	42000	45000	48000	摘要
							6カ月ごと				12カ月ごと				6カ月ごと				12カ月ごと	
	＊ リムの損傷		・	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	
ボデーその他	＊ 灯火，ホーン，ウインカ，ワイパの作用		●	●	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	★
	＊ 計器類の作用		●	●	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	★
	＊ バック・ミラーの写影及び取付状態		●	●	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	★
	＊ ボデー各部の締付け ドア，ボンネットの開閉具合		●	●	・	・	・	・	・	・	●	・	・	・	・	・	・	・	●	
	＊ エキゾースト・パイプ，マフラの取付けゆるみ，損傷		●	●	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	
給油脂	エンジン・オイル																			
	オイル・パン		◉	◉	◉	・	◉	・	◉	・	◉	・	◉	・	◉	・	◉	・	◉	
	デストリビュータ		●	・	●	・	●	・	●	・	●	・	●	・	●	・	●	・	●	
	スタータ		・	・	・	・	・	・	・	・	・	・	・	・	●	・	・	・	・	
	ボンネット及びドア・ヒンジ		●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	
	ドア・ストライカ部		●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	
	キャブレータ(ダンパ・オイル)		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	アクセル・リンケージ		●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	
	ミッション・リモート・コントロール・リンケージ		●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	・	・	・	●	

点検時期・km走行時	6カ月ごと	12カ月ごと	6カ月ごと	12カ月ごと	
点検項目	1000 3000 6000 9000 12000 15000 18000 21000 24000 27000 30000 33000 36000 39000 42000 45000 48000				
ギヤ・オイル					
トランスミッション及びディファレンシャル	◉ ・ ・ ・ ◉ ・ ・ ・ ◉ ・ ・ ・ ◉ ・ ・ ・ ◉				または 18,000kmごと
シャシ・グリース					
フロント・サスペンション ボール・ジョイント（上，下）	● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ●				〃
ステアリング・リンケージ 〃 ギヤ・ケース	● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ●				〃
リヤ・アクスル・スフェリカル・ベアリング	・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ◉ ・ ・ ・ ・				分解時
ペダル・シャフト	● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ● ・ ・ ・ ●				または 18,000kmごと
ベアリング・グリース					
ホイール・ベアリング	・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ◉ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ◉				
特殊グリース					
デストリビュータ（カム面）	・ ・ ● ・ ● ・ ● ・ ● ・ ● ・ ● ・ ● ・ ●				
ゼネレータ	・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ◉				

日野自動車 全国サービス網一覧表

総販売店

日野自動車販売株式会社

東京都中央区日本橋通り 2-4
電 話（272）4 8 1 1・大代表

販売店・サービス工場名	所在地	電話番号	扱車種 大	中	小
● 北海道					
北海道日野自動車(株)	札幌市円山北町 294	札幌(61)1111(代)	●	●	●
〃 手稲営業所	札幌郡手稲町東 228	札幌(62)3311	●	●	●
〃 北見営業所	北見市屯田町 104	北見6176(代)	●	●	●
〃 旭川営業所	旭川市１条通り13丁目	旭川(3)9781	●	●	●
〃 滝川営業所	滝川市明神町 180	滝川3602	●	●	●
〃 室蘭営業所	室蘭市日の出町 2—342	室蘭6926	●	●	●
〃 函館営業所	函館市千歳町 7	函館(3)2517	●	●	●
(株)栗林商会	室蘭市海岸町 22	室蘭2111	●	●	●
道東日野自動車(株)	釧路市北大通り12—3	釧路(2)1217(代)	●	●	●
〃 サービスセンター	釧路市星ガ浦 166	釧路(2)1803・7863	●	●	●
〃 帯広支店	帯広市川西町字下稲田南八千西4-5	帯広5577・9303	●	●	●
〃 根室出張所	根室市緑町 3—22	根室3562	●	●	●
● 青森					
青森日野自動車(株)	青森市大字石江字江渡 5	青森(6)1141～3	●	●	●
〃 弘前営業所	弘前市大字代官町 98-1	弘前(2)0221～2	●	●	●
〃 八戸営業所	八戸市大字小中野字下四ツ谷 1-8	八戸(2)6278～9	●	●	●
● 岩手・宮城					
奥羽日野自動車(株)	仙台市東五番町 5—2	仙台(22)8181～4	●	●	●
〃 サービス工場	仙台市田子字沼前 8	仙台(56)2447～8	●	●	●
〃 盛岡支店	盛岡市向中野字地蔵田 21—5	盛岡(3)4386～8	●	●	●

販売店・サービス工場名	所在地	電話番号	扱車種 大	中	小
● 秋田・山形					
両羽日野自動車(株)	山形市大字元木字中ノ目 82—2	山形(2)4465～9	●	●	●
〃 秋田支店	秋田市川尻町字カイハ	秋田(3)4375	●	●	●
〃 大館営業所	大館市片山字天神上袋野越 17	大館82	●	●	●
〃 横手営業所	横手市前郷字横山 7—4	横手1269	●	●	●
● 福島					
福島日野自動車(株)	郡山市字鴨落 47	郡山(2)5665(代)	●	●	●
〃 福島支店	福島市大平寺沖高 51	福島(2)5665～8	●	●	●
〃 平営業所	内郷市御厩町八合 12	平6584・4039	●	●	●
〃 会津出張所	会津若松市栄町 28	会津若松3627	●	●	●
● 栃木					
栃木日野自動車(株)	宇都宮市中戸祭町 828	宇都宮(2)4246～9	●	●	●
(有)吉成自動車修理工場	宇都宮市中戸祭町 1875	宇都宮(2)5803			●
通運自動車興業(株)	宇都宮市平松町 492—1	宇都宮(2)3980	●	●	
(有)伴自動車工業所	今市市大谷向町 1371	今市283	●	●	
(有)足利自動車修理加工所	足利市助戸町 3—416	足利4469			●
(有)佐野自動車整備工場	佐野市天神町 604	佐野586	●	●	●
陽南自動車(株)	宇都宮市西原町 803	宇都宮(2)0402・5570	●	●	
(有)小川自動車整備工場	宇都宮市中戸祭町 833	宇都宮(6)6245	●	●	●
● 群馬					
群馬日野自動車(株)	前橋市向町 20	前橋(2)8125～8			●
〃 高崎支店	高崎市上佐野町 706—1	高崎(2)0742～4	●	●	
〃 車体工場	前橋市小出町 487—1	前橋(2)1326	●	●	
春山自動車工業(株)	桐生市新宿通り 3—588	桐生(2)8082～3	●	●	
前橋チーセル工業(株)	前橋市天川大島町 1220	前橋(2)8542	●	●	
(有)入沢自動車整備工場	沼田市原新町 140	沼田2436			●
(有)森山モータース	桐生市芳町 1066	桐生(2)5086			●
● 茨城					
茨城日野モーター(株)	水戸市千波町 2472—7	水戸(2)4191～3		●	●
〃 土浦営業所	土浦市内西町 3	土浦(2)2710～2		●	●

販売店・サービス工場名	所在地	電話番号	扱車種 大	中	小
茨城日野ヂーゼル(株)	水戸市栅町 2—25—7	水戸(2)3125(代)	●	●	
● 埼玉					
埼玉日野自動車販売(株)	与野市大字上落合 930	浦和(31)1121～3	●	●	●
〃 熊谷支店	熊谷市佐谷田 2228	熊谷2705～7	●	●	●
● 千葉					
千葉日野ヂーゼル(株)	千葉市登戸町 3—145	千葉(41)3211(代)	●	●	●
〃 銚子営業所	銚子市与野町 1—147	銚子2950・3245	●	●	●
〃 館山営業所	館山市北条 1718	館山524	●	●	●
千葉日野モーター(株)	千葉市新宿町 1—335	千葉(2)9191～4		●	●
〃 港町工場	千葉市港町 47	千葉(2)1175		●	●
〃 市川営業所	市川市市川町 3—497	市川(2)0644		●	●
八街オート販売(株)	印旛郡八街町 499—1	八街254			●
藤井モータース	印旛郡栄町安食 888	安食6052			●
(有)吉田モータース	佐原市佐原ロの2122	佐原443			●
(有)大川モータース	八日市場市イの 291	八日市場347			●
(有)横芝自動車工場	山武郡横芝町 732	横芝68	●	●	●
(資)梅林モータース	海上郡飯岡町萩園 1144	飯岡169			●
(有)ヤオキン商会	銚子市陣屋町 134	銚子1010			●
(資)宮負自動車工場	銚子市北小川町 2491	銚子1153			●
(有)ユタカモータース	東金市東金町 1002	東金579			●
(有)斉藤モータース	茂原市高師 888	茂原0751・3614			●
関東ヂーゼル(株)	成田市成田 1128	成田651・350	●	●	●
〃 銚子工場	銚子市清水町 1166	銚子 635	●	●	
〃 佐原工場	佐原市佐原粉名口	佐原 309	●	●	
(有)石山モータース	木更津市長須賀 2592	木更津0782・2391			●
(株)大貫サイクル	君津郡大佐和町岩瀬 1112	小久保103			●
大場モータース	長生郡一宮町 2872	一宮65			●
(有)馬来田モータース	君津郡馬来田町茅野 448	下群59			●
館山モータース	館山市長須賀 190	館山988			●
(有)夷隅自動車工業所	夷隅郡御宿町新宿 2	御宿326			●

販売店・サービス工場名	所在地	電話番号	扱車種 大	中	小
近藤自動車工場	野田市上花輪 1259	野田4655	●	●	●
(株)小川モータース	松戸市竹ノ花 148	松戸2234・5527			●
(資)国井モータース	市川市新田町 274	市川4374			●
(有)国沢モータース	船橋市本町 1—2386	船橋4521			●
(有)サカエモータース	柏市豊四季 728	柏2508			●
(有)杉山モータース	千葉郡八千代町大和田新田	八千代(8)5023			●
池田自動車修理工場	市原市五井町君塚 977	五井(2)1806			●
柏ヂーゼル(株)	柏市柏 360	柏5371	●	●	●
日新自動車工業(株)	山武郡芝山町大国 8	千代田612			●
● 東京					
東京日野ヂーゼル(株)	港区芝 4—11—3	東京(452)8151(代)	●	●	●
〃 港営業所	港区本芝 3—18	〃	●	●	●
〃 江東営業所	墨田区江東橋 4—8 (増銀ビル)	東京(631)1390・4751	●	●	●
〃 池袋営業所	豊島区池袋東 1—12(畑野ビル)	〃 (971)6029・7396	●	●	●
〃 立川営業所	立川市柴崎町 2—88	立川(2)3209・5895	●	●	●
〃 足立サービス工場	足立区保木間 360	東京(887)2121～7	●	●	
〃 六郷サービス工場	大田区東六郷 3—16	〃 (731)7131～4	●	●	
南進自動車工業(株)	足立区千住河原町 6	〃 (881)0118～9	●	●	
(株)総武自動車工業所	江東区亀戸町 4—113	〃 (681)4452	●	●	
栗原ヂーゼル整備工業(株)	墨田区向島 1—30	〃 (622)8671・7736	●	●	
代々木ヂーゼル工業(株)	渋谷区代々木 3—25	〃 (368)8871・4648	●	●	
エンパイヤ自動車工業(株)	港区芝浦 2—1	〃 (451)8826～9	●	●	
国際自動車工業(株)	港区芝海岸通り 1—21	〃 (581)8471	●	●	
〃 北多摩工場	北多摩郡東村山町南秋津 1182	東村山(9)1221	●	●	
京浜ヂーゼル(株)	品川区大井鈴ガ森 2233	東京(761)8136～8	●	●	
千代田自動車工業(株)	日野市日野 7319	八王子(8)3285(代)	●	●	
マルマ重車両(株)	世田谷区世田谷 5—265—3	東京(414)5121	ZG		
鉄道車両工業(株)	杉並区中通町 230	〃 (399)1063	ZG		
昭和飛行機工業(株)	昭島市田中町 600	昭島(4)2111	トラック		
東京日野モーター(株)	港区芝車町 35	東京(441)9251～9		●	●
〃 中央営業所	中央区日本橋久松町 39	〃 (671)7809・7819		●	●

販売店・サービス工場名	所在地	電話番号	扱車種 大	中	小
〃 上野営業所	台東区神吉町 2	東京(871)9194・9198		●	●
〃 豊島営業所	豊島区椎名町 8—4002	〃 (951)9151		●	●
〃 大田営業所	大田区新井宿 7—72	〃 (762)6393・4914		●	●
〃 新宿営業所	新宿区四ツ谷 4—4	〃 (351)6111～3		●	●
〃 杉並営業所	杉並区下高井戸 1—104	〃 (328)3151		●	●
〃 世田谷営業所	世田谷区上馬 1—802	〃 (421)1956(代)		●	●
〃 立川営業所	立川市錦町 3—76	立川(3)6531・2351		●	●
〃 田無営業所	北多摩郡久留米町前沢字東原1489	田無(6)5587		●	●
〃 台東サービス工場	台東区浅草石浜町 3—10	東京(872)1936			●
(株)兵庫モータース	文京区元町 2—21	東京(921)7171～5			●
西武日野モーター(株)	調布市下布田町 992	調布(82)5161～4			●
(株)三和自動車工業所	台東区神吉町 2	東京(871)3136			●
太陽自動車工業(株)	港区赤坂溜池 30—2	〃 (481)6191・1913			●
国際自動車工業(株)	港区芝海岸通り 1—21	〃 (581)8471	●	●	●
渡辺自動車工業(株)	世田谷区大蔵町 259	〃 (416)2490			●
みずほ自動車工業(株)	渋谷区代々木 5—18	〃 (368)6226			●
丸善自動車興業(株)	渋谷区初台 2—26	〃 (369)0278			●
英信自動車工業(株)	杉並区下高井戸 4—976	〃 (311)2310			●
呉竹自動車(株)	北区上十条 4—7	〃 (919)0626・1603			●
幸信興業(株)	板橋区板橋 6—3280	〃 (961)5241			●
(株)東洋自動車工業	板橋区茂呂町 201	〃 (956)6640			●
シグマ自動車(株)	北多摩郡国立町青柳 377	立川(2)6735			●
千代田自動車工業(株)	日野市日野 7319	八王子(8)3285(代)	●	●	●
(有)奥住自動車	青梅市師岡 1291	青梅4610・2665			●
ちよだ日野モーター(株)	台東区浅草寿町 3—8	東京(871)9161～4		●	●
〃 代々木営業所	渋谷元代々木町 53	〃 (371)3266～9		●	●
〃 市ガ谷営業所	新宿区坂町 27	〃 (351)5271～2		●	●

● 神奈川

横浜日野ヂーゼル(株)	横浜市神奈川区反町 1—8—8	横浜(48)1161～9	●	●	●
〃 川崎出張所	川崎市貝塚 138	川崎(2)3892～3	●	●	●
〃 平塚出張所	平塚市新宿 1501	平塚2540～1	●	●	●

販売店・サービス工場名	所在地	電話番号	扱車種 大	中	小
〃湘南サービスセンター	藤沢市西富字堤柵 730	藤沢(2)1488～9・1588～9	●	●	●
神奈川日野モーター(株)	横浜市鶴子区中根岸町 2—48	横浜(75)1321(代)		●	●
〃 川崎営業所	川崎市池田町 151	川崎(2)2207・3338		●	●
〃 横須賀営業所	横須賀市安浦町 2—7	横須賀(2)2265・(3)2306		●	●
〃 平塚営業所	平塚市新宿 634	平塚2136，茅ガ崎5258		●	●
〃 登戸連絡所	川崎市登戸 1739	登戸4288			●
渡辺自動車工業(株)	横浜市南区高砂町 2—27	横浜(68)4602・4876	●	●	
京浜自動車工業(株)	川崎市南渡田 2674	川崎(3)2856・4656	●	●	
三崎自動車修理工場	三浦市三崎町六合 3603	三浦3429・2672	●	●	
エビナ自動車修理工場	高座郡海老名町中新田 14	厚木463	●	●	
(有)丸越自動車工業	平塚市平塚新宿 905	平塚2574	●	●	
小田原自動車工業(株)	小田原市緑町 1—13	小田原4181～3	●	●	
● 山梨					
山梨日野自動車(株)	甲府市酒折町 698	甲府(3)9194～6	●	●	●
● 長野					
長野日野自動車(株)	長野市中御所町 4—3	長野(3)0216～9	●	●	●
〃 松本支店	松本市芳川区平田町 828	松本(3)3617	●	●	●
〃 飯田営業所	飯田市鈴加町 1—1	飯田2333・1936	●	●	●
〃 大型整備工場	更級郡川中島町大字氷鉋大沖553—1	川中島310・311	●	●	
菅沼モーター工業(株)	上田市大字常入 908	上田(2)5513	●	●	●
● 新潟					
新潟日野自動車(株)	新潟市笹口 580	新潟(4)9241～5	●	●	●
〃 直江津出張所	直江津市本町 1—150	直江津3318	●	●	●
〃 長岡出張所	長岡市袋町 1—1	長岡1310	●	●	●
〃 燕出張所	燕市上町 2911	燕 2657	●	●	●
● 北陸（富山，石川，福井）					
北陸日野自動車(株)	富山県婦負郡呉羽町高木字貝塚2034	呉羽(6)5101(代)	●	●	●
〃 整備工場	富山市神通町 1049	富山(2)0551	●	●	●

販売店・サービス工場名	所在地	電話番号	扱車種 大	中	小
〃 高岡出張所	高岡市涼本町 2—16	高岡(2)1864	●	●	●
〃 金沢営業所	金沢市鳴和町 2—11	金沢(2)3904・5887	●	●	●
〃 福井営業所	福井市幾久町 11	福井(2)1444・2944	●	●	●
● 静岡					
静岡日野自動車(株)	静岡市東町 23	静岡(54)3311(代)	●	●	●
〃 サービス工場	静岡市国吉田 60—1	静岡(54)2531(代)	●	●	●
〃 浜松営業所	浜松市子安町 1460	浜松(3)8830(代)	●	●	●
〃 沼津営業所	沼津市東間門 139	沼津(3)2259～61	●	●	●
● 愛知					
愛知日野ヂーゼル(株)	名古屋市瑞穂区熱田東町字浜新開71-1	名古屋(82)2141(代)	●	●	●
名古屋日野モーター(株)	名古屋市中区松ガ枝町 1—1	名古屋(24)4276～9		●	●
〃 鎌田工場	名古屋市昭和区鎌田町 7—4	名古屋(88)6126			●
〃 一宮営業所	一宮市八丁通 211	一宮(3)6610		●	●
〃 岡崎営業所	岡崎市東大字町並木側	岡崎3055		●	●
豊橋日野自動車(株)	豊橋市下地町字橋口 33—1	豊橋(54)6035		●	●
● 岐阜					
岐阜日野自動車(株)	岐阜市南殿町 2—11	岐阜(4)8161～4	●	●	●
〃 小型サービス工場	岐阜市旭ガ池町	岐阜(3)3262			●
〃 多治見営業所	多治見市栄町 125	多治見455	●	●	●
● 三重					
三重日野自動車(株)	四日市市大字日永 2130	四日市(2)7191	●	●	●
〃 津営業所	津市大字垂水字八江 165	津(8)0301(代)	●	●	●
● 京都・滋賀					
京滋日野ヂーゼル(株)	京都市南区西九条春日町 22	京都(69)2161	●	●	●
〃 滋賀営業所	栗太郡栗東町大字述 583—2	手原233	●	●	●
〃 山科工場	京都市東山区山科西野楳本70	京都(58)1298・1398	●	●	
京都日野モーター(株)	京都市南区吉祥院石原堂後西町 5	京都(69)2151～5		●	●

販売店・サービス工場名	所在地	電話番号	扱車種 大	中	小
〃 福知山営業所	福知山市北栄町 46	福知山3486		●	●
〃 彦根営業所	彦根市西沼波町 256—1	彦根921		●	●
● 大阪・奈良					
近畿日野ヂーゼル(株)	大阪市西区阿波座上通 3—6	大阪(351)7131～5	●	●	●
〃 奈良支店	奈良市南紀寺町 155—1	奈良(2)0451	●	●	●
〃 寝屋川営業所	寝屋川市池田 150	寝屋川(2)2466～9	●	●	●
近畿日野モーター(株)	大阪市福島区上福島南 2—30	大阪(451)5451～6		●	●
〃 布施事業部	布施市荒本 250—1	大阪(781)7441		●	●
〃 守口営業所	守口市八雲南 59—3	大阪(991)4706		●	●
〃 堺営業所	堺市霞ガ丘 4—406—1	堺(3)5327～9		●	●
〃 豊中販売所	豊中市服部元町 2—22	豊中(2)4252・0131		●	●
● 和歌山					
和歌山日野自動車(株)	和歌山市船津町 3—15	和歌山(3)3206～8	●	●	●
〃 第二工場	和歌山市土佐町 4—15	和歌山(2)8101	●	●	●
〃 新宮営業所	新宮市新町 2—1—8	新宮(2)2618	●	●	●
〃 田辺営業所	田辺市新庄町田鶴 1584—1	田辺1083	●	●	●
● 兵庫					
兵庫日野ヂーゼル(株)	神戸市生田区相生町 2—331	神戸(4)7651(代)	●	●	●
〃 明石工場	明石市藤江字中谷 2030	明石(91)6731	●	●	
〃 姫路営業所	姫路市坂田町 54	姫路(22)1513～4	●	●	●
神戸日野モーター(株)	神戸市生田区栄町通 7—4	神戸(4)5771～5		●	●
〃 尼崎営業所	尼崎市杭瀬本町 1—57	大阪(481)6850		●	●
〃 姫路営業所	姫路市坂田町 54	姫路(22)7126～7		●	●
● 山陰（島根，鳥取）					
(株)日の丸総本社	鳥取市本町 3—2(鳥取商工会館内)	鳥取5115	●	●	
島根日野自動車(株)	松江市東朝日町 124	松江(2)6181～3	●	●	●
〃 米子営業所	米子市字中島一本松 371	米子(2)2055・5818	●	●	●
〃 鳥取営業所	鳥取市互町 261	鳥取2383・4692	●	●	●

販売店・サービス工場名	所在地	電話番号	扱車種 大	中	小
〃 益田営業所	益田市須子 597	益田1088	●	●	●
(有)マニワ自動車	出雲市塩治町字善光字 1214—1	出雲462			●
● 岡山					
岡山日野自動車(株)	岡山市西長瀬 228	岡山(2)8841～5	●	●	●
〃 津山営業所	津山市一方 5	津山2995	●	●	●
● 広島					
広島日野ヂーゼル(株)	広島市松川町 88	広島(61)0111(代)	●	●	●
〃 福山営業所	福山市本庄町 250—2	福山3845	●	●	●
〃 大竹営業所	大竹市小方町小方 2494	大竹(2)2323	●	●	●
〃 整備工場	安芸郡船越町 2140	広島(61)2811, 海田3064	●	●	
広島日野モーター(株)	広島市東観音町 2—374	広島(31)9161(代)		●	●
〃 福山営業所	福山市津之郷町 13—1	水越0162		●	●
〃 呉営業所	呉市東二河通 1—8	呉(2)2236		●	●
● 山口					
山口日野自動車(株)	山口市大字下字野令 2329—13	山口(2)2300～3	●	●	●
〃 下関営業所	下関市大字椋野字迫ノ前	下関(22)6474・9350	●	●	●
〃 徳山営業所	都濃郡南陽町富田桶川	南陽3141	●	●	●
〃 岩国出張所	岩国市大字室ノ木 2884	岩国(2)1649・3637	●	●	
● 徳島					
徳島日野自動車(株)	徳島市中吉野町 3—54	徳島(3)1121～4	●	●	●
〃 出来島営業所	徳島市南出来島町 1—32	徳島(2)6016	●	●	●
● 香川					
香川日野自動車(株)	高松市春日町 1481	高松(4)9146～9	●	●	●
● 愛媛					
愛媛日野自動車(株)	松山市湊町 5—13	松山(2)9528	●	●	●
伊予鉄道(株)	松山市湊町 5—13	松山(2)5121	●	●	●

販売店・サービス工場名	所在地	電話番号	扱車種 大	中	小
鴨川日野自動車(株)	今治市南大門通り 282	今治973			●
● 高知					
高知日野自動車(株)	高知市桟橋通り 1−3	高知(3)0175〜7	●	●	●
● 福岡					
福岡日野自動車(株)	福岡市堅粕御塔後 1395	福岡(65)0831〜5	●	●	●
〃 北九州支店	北九州市小倉区中津口 3	小倉(52)6285	●	●	●
〃 久留米営業所	久留米市荘島町 228	久留米(3)4184	●	●	●
〃 新宮工場	粕屋郡新宮町上府 1592	新宮142・173〜4	●	●	●
(株)築豊製作所	福岡市東浜 1−2	福岡(65)0531	●	●	
綜合自動車(株)	飯塚市大字立岩 1950	飯塚908・410	●	●	
小倉ディーゼル(株)	北九州市小倉区金田町 3−156	小倉(56)0681	●	●	
(株)大坪自動車工場	久留米市諏訪野町 4−2378	久留米(2)4159・7628	●	●	●
● 長崎・佐賀					
長崎日野自動車(株)	佐世保市浜田町 1−22	佐世保(3)1161〜3	●	●	●
〃 佐世保本工場	佐世保市藤原町 286−1	佐世保(3)1161〜3	●	●	●
〃 長崎支店	長崎市八千代町 1−23	長崎(2)7175〜6	●	●	●
〃 佐賀営業所	佐賀市神野町愛敬島 338	佐賀2229・7313	●	●	●
〃 島原営業所	島原市宮野町 649−2	島原1238	●	●	●
● 熊本					
熊本日野自動車(株)	熊本市南千反畑町 1−2	熊本(2)4174〜5	●	●	●
〃 サービス工場	熊本市神水町古閑原 605	熊本(4)1750・6643	●	●	●
〃 天草営業所	本渡市本渡町 294−4	本渡3511	●	●	●
● 大分					
大分日野自動車(株)	大分市千代町 2−3−31	大分(2)4161〜4	●	●	●
〃 中津営業所	中津市大字島田 481−1			●	●
〃 日田営業所	日田市大字東竹田町 2−698	日田4091		●	●

販売店・サービス工場名	所在地	電話番号	扱車種 大	中	小
● 鹿児島・宮崎					
鹿児島日野自動車(株)	鹿児島市上荒田町 712	鹿児島(4)3138～9	●	●	●
〃 宮崎営業所	宮崎市原町 6	宮崎 7164～5	●	●	●

メモ欄としてご利用ください。

MEMO

メモ欄としてご利用ください。

MEMO

印刷発行　昭和39年12月 1 日

不許複製

コンテッサ 1300 クーペ

整備説明書

編集　日野自動車工業株式会社
研究部
東京都日野市日野7319
ＴＥＬ（0425）—8—3111（代表）

発行　日野自動車販売株式会社
サービス部
東京都中央区日本橋通り 2—4
ＴＥＬ（272）4811（大代表）

69・12　8ＫＯ

日[illegible]自動車工業株式会社

日[illegible]自動車販売株式会社