

2. クラッチ系統のエア抜き

- ブレーキ液は、クラッチ系統とブレーキ系統で共有しており、ブレーキフルードタンク部で、それぞれの系統が分割されている。本項ではクラッチ系統のエア抜きについて記述している。ブレーキ系統のエア抜き(Gr35A 参照)

締付けトルク (単位: N・m { kgf・m })

記号	締付け箇所	締付けトルク	備考
-	ブリーダースクリュー	6.8~8.8 { 0.7~0.9 }	-

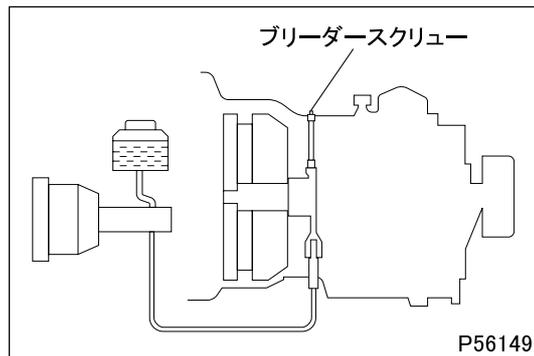
油脂・シール剤

記号	箇所	種類	量
-	ブレーキフルードタンク	<u>ふそうブレーキフルード(DOT3)</u>	適量

※下部、詳細ご参照ください

⚠ 注意

- 塗装面にブレーキ液が付着すると、塗装を溶かすため付着させない。
- 塗装面にブレーキ液が付着したときは素早くふき取る。
- ブレーキ液は必ず新しいふそうブレーキフルード(DOT3)を使用する。異質のブレーキ液や鉱物油(軽油, エンジンオイル, ギヤオイル, オートマチックフルード等)を混入すると、性状が変化し、沸点の低下やクラッチ装置のゴム部品を膨潤させクラッチの作動不良の原因となるため、混入しない。
- ブレーキ液補給時にゴミや水が混入するとクラッチの作動不良の原因となるため、混入しない。
- ジョッキを使用するときは異質なブレーキ液や鉱物油の混入を防ぐためブレーキ液専用のジョッキを使用する。



2.1 準備

- クラッチプースターを正常に機能させるため、エンジンを始動し作業が終了するまでアイドル回転状態にしておく。
- ブリーダースクリューに、ビニールパイプを取付け、一端を容器に入れる。

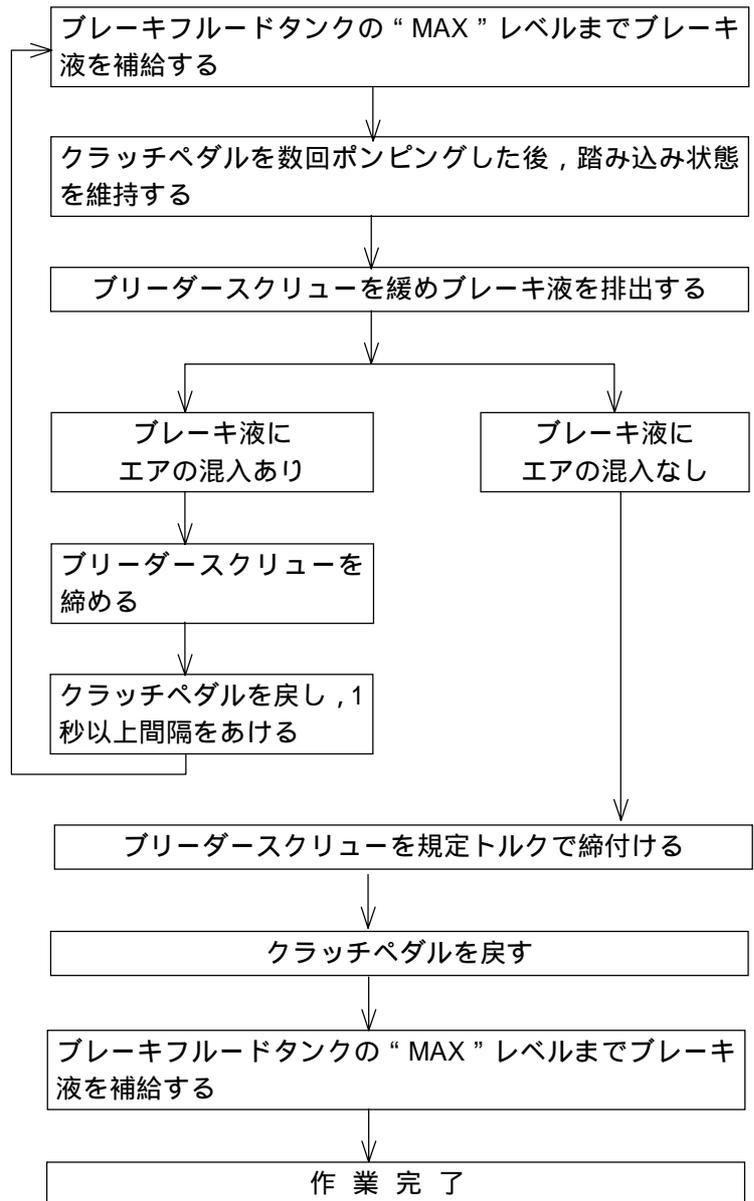
三菱ふそう整備マニュアル抜粋

◆ DOT3・DOT4どちらをご使用されても、ダイレクトパワーシリンダーの作動には問題ありません。

※ DOT4は沸点が高くシール類が稀に膨潤することがあり、DOT3を推奨しています。

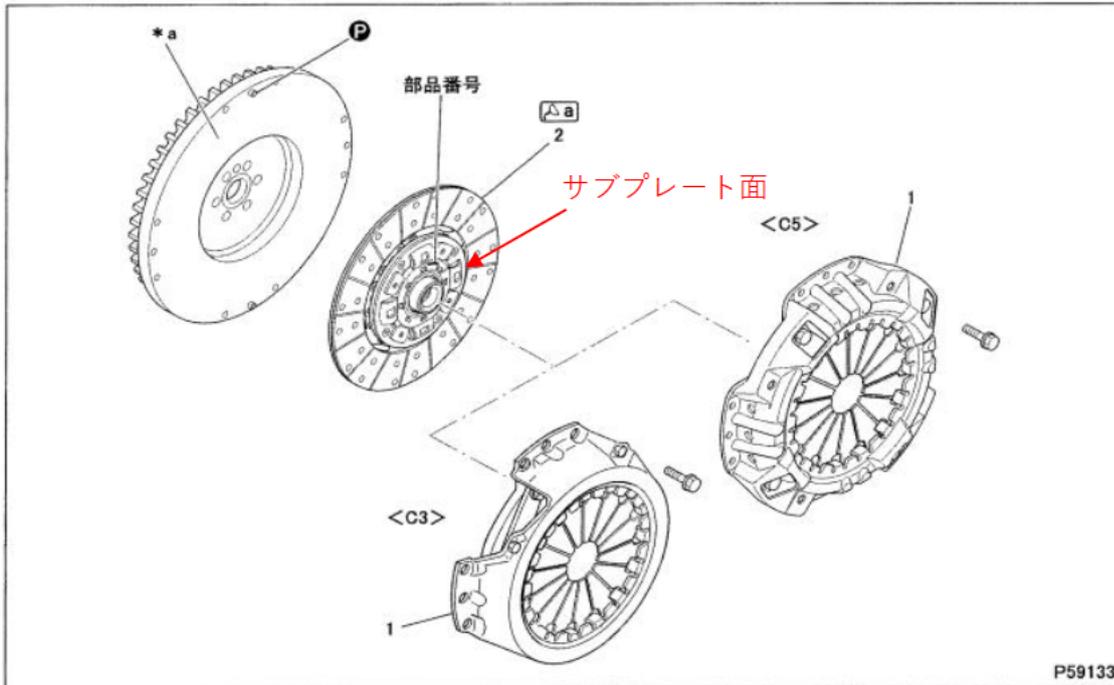
2.2 クラッチ系統のエア抜き

- 次の順序でエア抜きを行う。



クラッチディスク取付注意点

クラッチ本体



● 取外し順

- 1 クラッチカバー
- 2 クラッチディスク

*a : フライホイール

P : 位置決めピン

● 取付け順

取外しの逆順で行う。

⚠ 注意

- クラッチのすべりになるので、クラッチカバー、クラッチディスク及びフライホイールの表面に油脂を付着させない。

三菱ふそう整備マニュアル抜粋

☆取付時

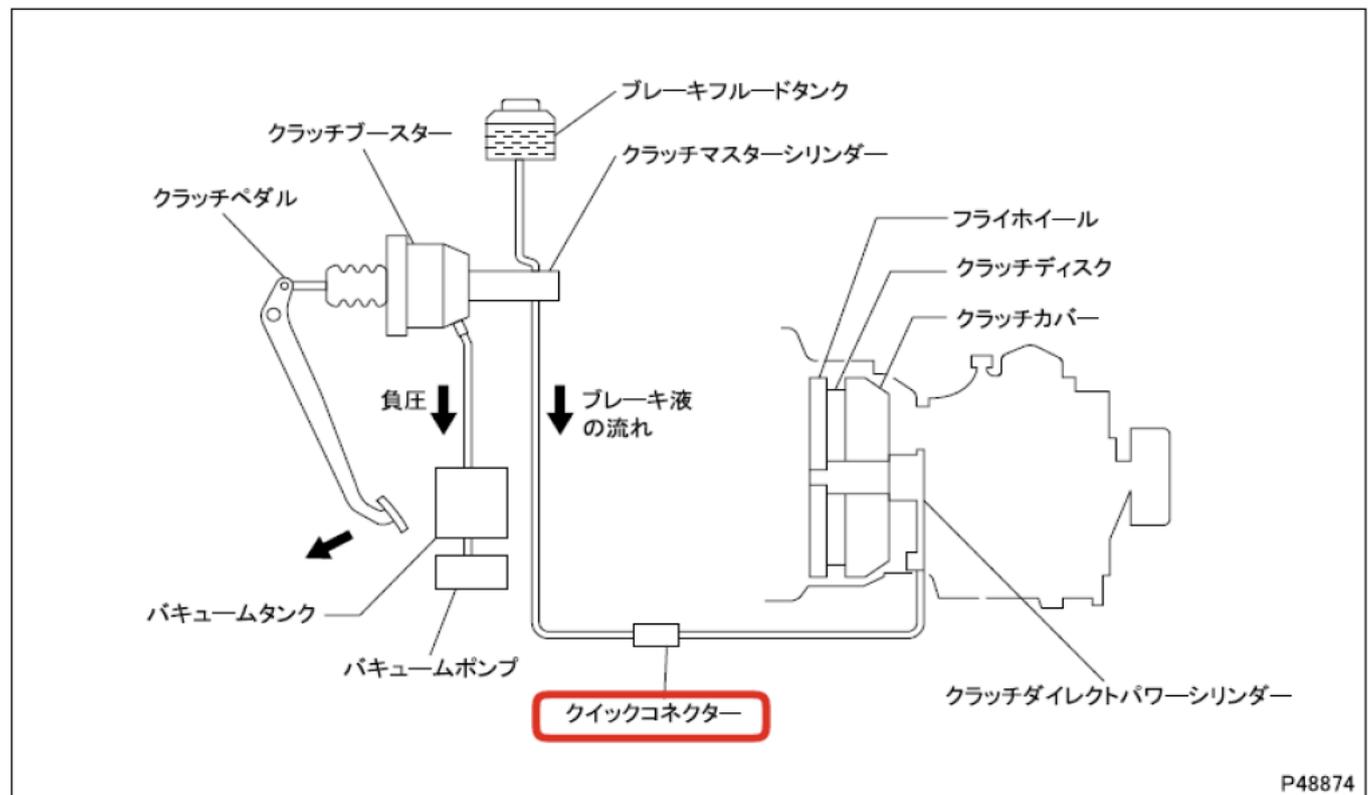
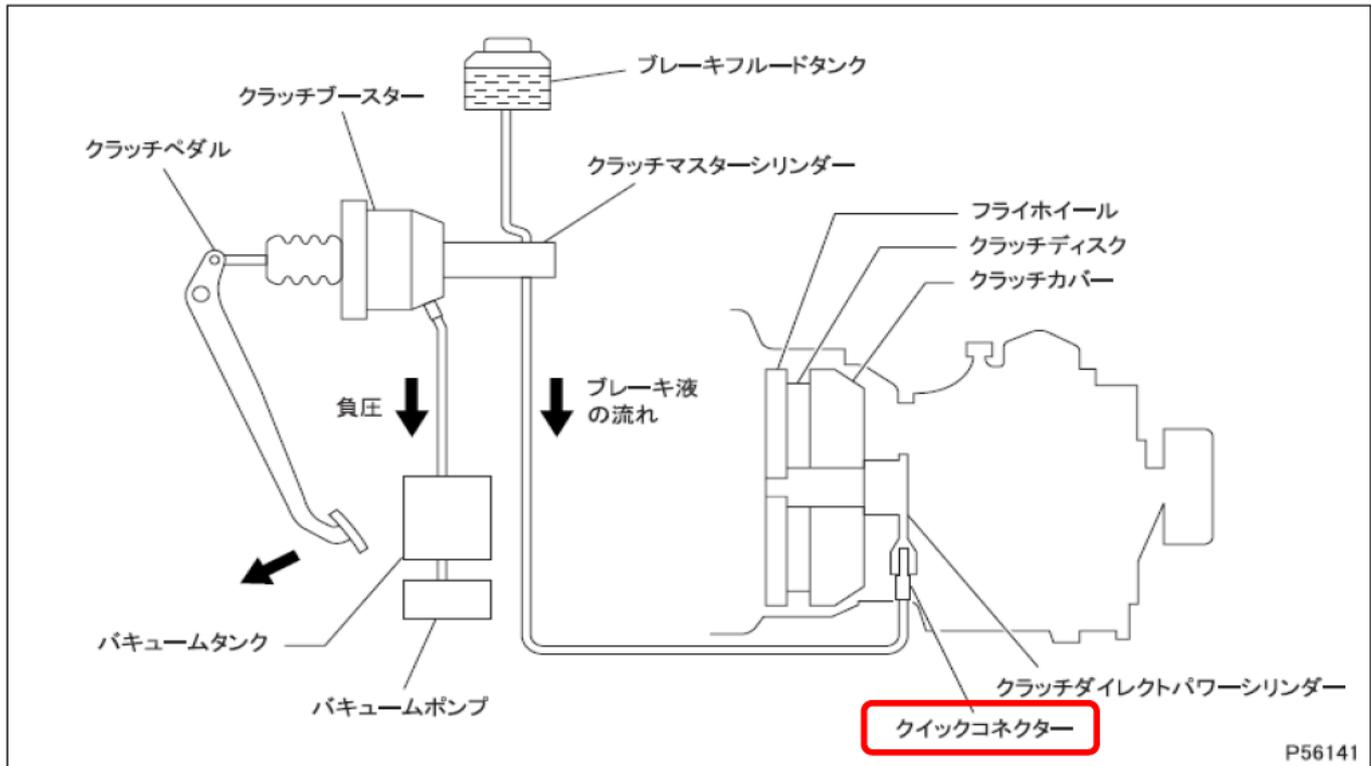
**オイル漏れが発生する原因になりますので
クラッチディスクの向きにご注意ください！**

クラッチディスクを逆に取付すると、エア抜きの際
ダイレクトパワーシリンダーのピストンが飛び抜ける
場合があります。

クイックコネクター注意点

1. クラッチコントロール

三菱ふそう整備マニュアル抜粋



- クラッチコントロールの方式は、液圧バキューム併用式である。
- クラッチペダルを踏むと、クラッチマスターシリンダーにクラッチブースターで増力された力が加わり、クラッチマスターシリンダー内のブレーキ液が押し、クラッチダイレクトパワーシリンダーが動きクラッチを切る。

◆クイックコネクター内のパーツが劣化していると正しくエアが抜けない可能性があります。

裏面参照

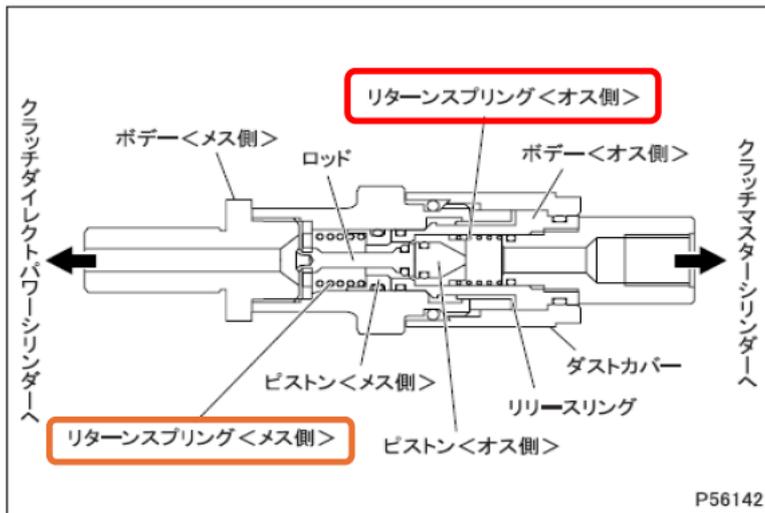
(クイックコネクターASSYの交換が必要です)

※車種により取り付いている位置は異なります。

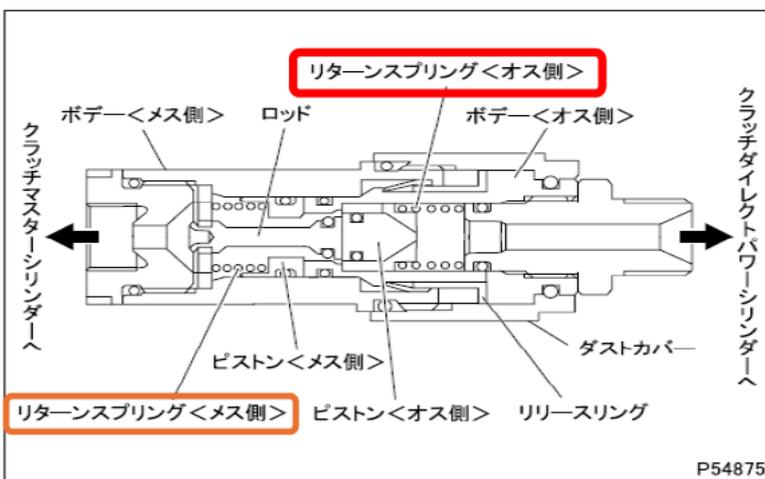
3. クイックコネクター

三菱ふそう整備マニュアル抜粋

リターンズプリング<オス側>



例1



例2



※車種により形が異なります。

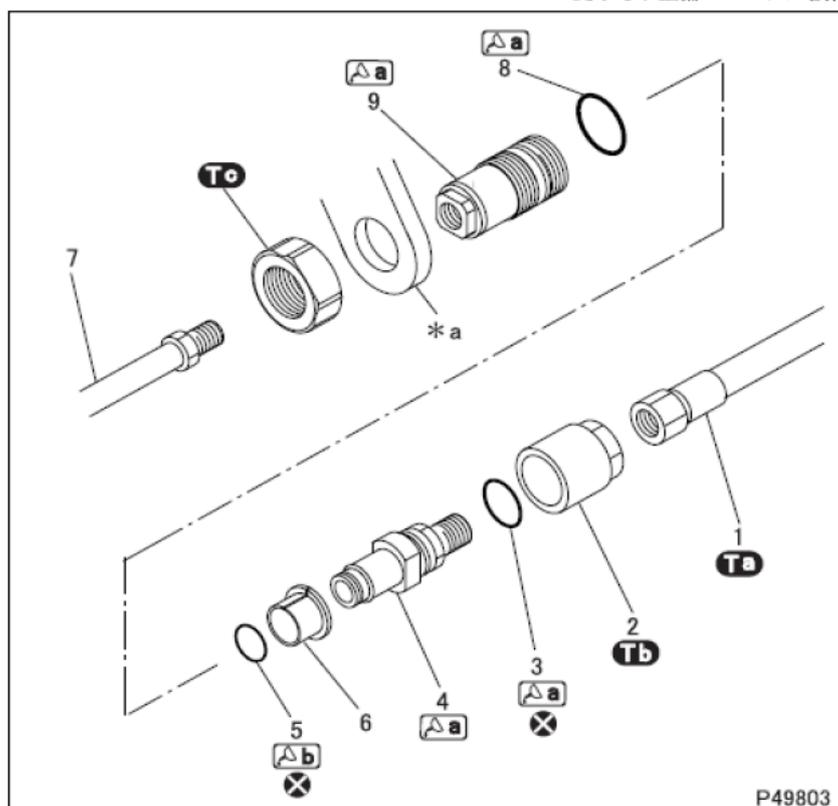
リターンズプリング<メス側>

例1



例2





● 分解順

- 1 クラッチホース
- 2 ダストカバー
- 3 O-リング
- 4 クイックコネクター<オス側>
- 5 O-リング
- 6 リリースリング
- 7 フルードパイプ
- 8 O-リング
- 9 クイックコネクター<メス側>

*a : クイックコネクターサポート

⊗ : 再使用不可部品

△ 注意

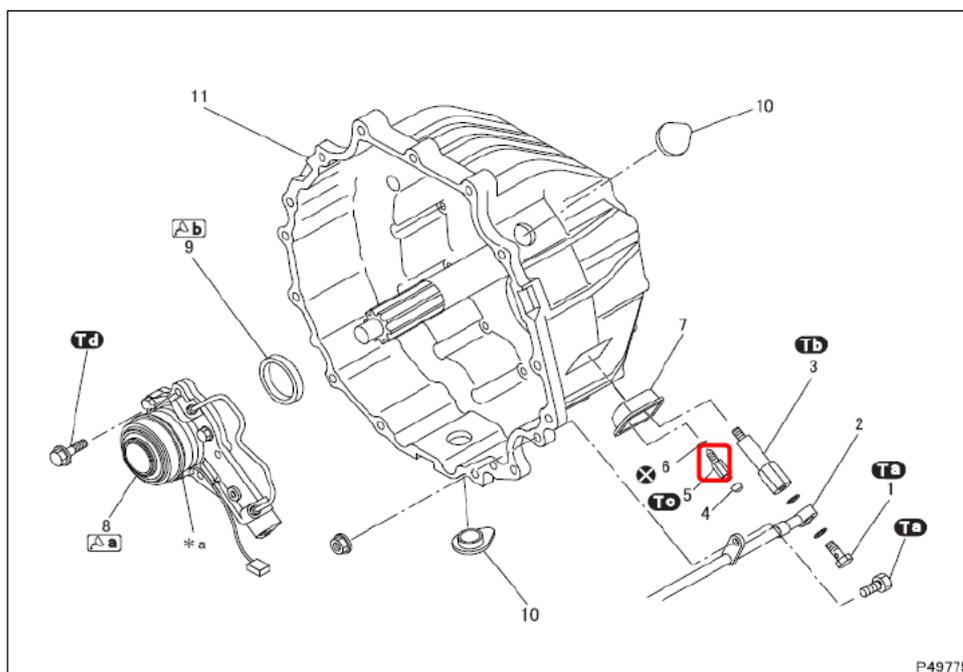
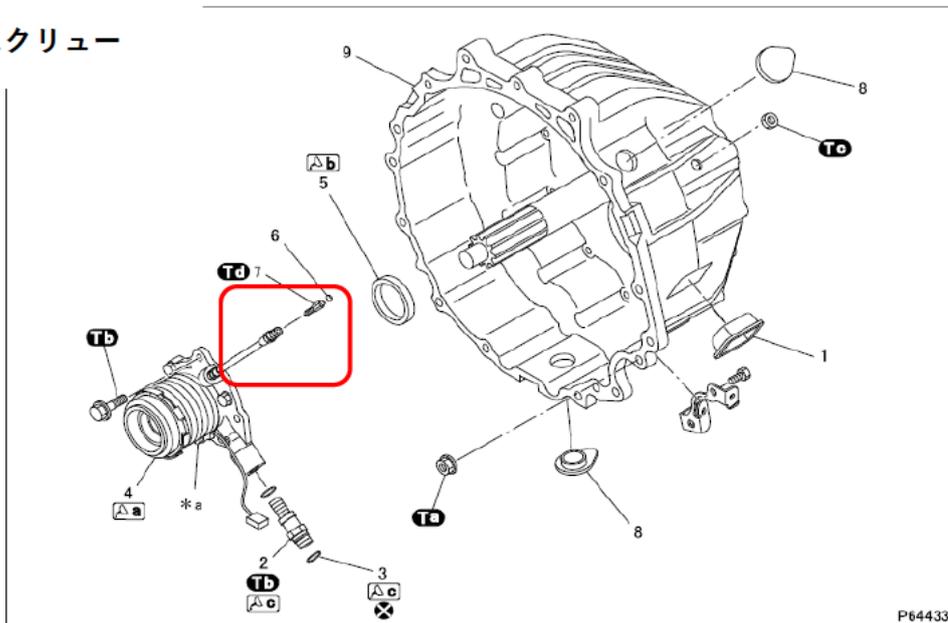
- クイックコネクター分離時、クイックコネクター(オス側)の接続部に異物、油脂等が付着しないように、フィルムケース等を用いて保護する。接続部に異物、油脂等を付着したまま取付けると、ブレーキ液漏れおよびクラッチ切れ不良の原因となる。

● 組立て順

分解の逆順で行う。

※車種により形は異なります。

ブリーダースクリュー



△ 注意

- クラッチダイレクトパワーシリンダーを取扱う時は、クラッチダイレクトパワーシリンダーにエンジンオイル、トランスミッションオイル等の鉱物系油を付着させない。付着させるとブレーキ液漏れの原因となる。
- クラッチダイレクトパワーシリンダーを取扱う時は、クラッチダイレクトパワーシリンダーの摩耗限度 SW に、力が加わるような作業をしたり、触れたりしない。クラッチディスクウォーニングランプ誤点灯の原因となる。

※車種により取り付いている位置は異なります。



- ◆ ブリーダースクリューが劣化しているとエア漏れの原因となります。

**※ハウジング内部やインプットシャフトに付着している異物を必ず取り除き
パワーリリースシリンダーを取付けてください。**

ハウジング内部、インプットシャフトの異物がシリンダー内部に混入するとオイル漏れの原因となりますので、ご注意ください。

シリンダー本体とピストンの間に異物が混入し上下作動をする際、ピストンやシール類に傷がつきオイル漏れが発生します。

必ず異物を除去または洗浄を行ったうえで
お取付けください。

ハウジング内部の異物

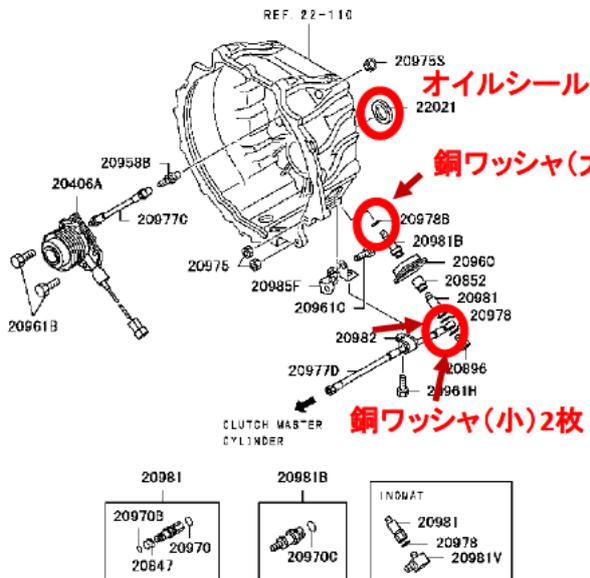


インプットシャフトの異物

★ クレーム対象外となりますので、くれぐれもご注意ください。

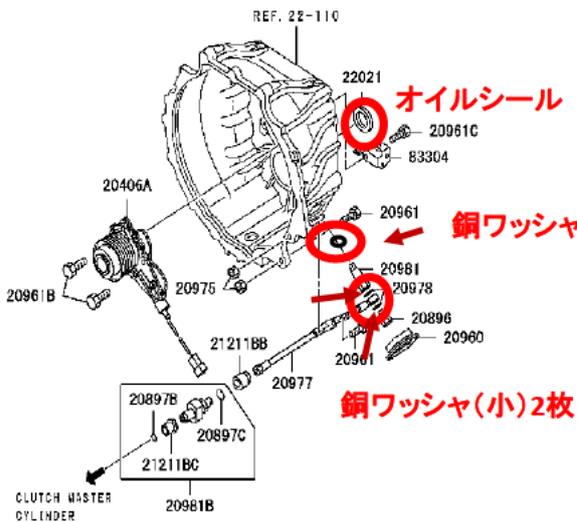
☆リビルトシリンダー付属部品

SRC-001 SRC-004 SRC-005
SRC-006 SRC-007



オイルシールは、シリンダーへ組込み済
銅ワッシャ大1枚・小2枚 付属しています。

三菱ふそう整備マニュアル抜粋



SRC-002 SRC-003

オイルシールは、シリンダーへ組込み済
銅ワッシャ小3枚 付属しています。

※その他部品及びマスターシリンダー側のワッシャ等は付属しておりません。