

クラッチブースター

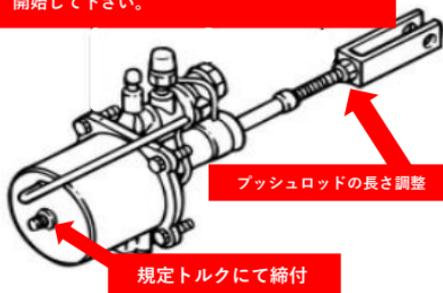
重要

この度は、クラッチブースターをお買い上げいただき誠にありがとうございます。
 以下の内容につきましては、交換作業着手前に必ずご確認頂きたく、宜しく願いたします。

交換作業時のご注意

図1) クラッチブースター本体

古いフルードは全量抜き取りし、交換作業を開始して下さい。



【作業開始前】

■クラッチブースターを交換する際は、古いクラッチフルードをすべて抜き取ってから作業を開始して下さい。

→古いフルード内の異物が新しいクラッチブースターの中に入った場合、油路を詰まらせクラッチペダルが重い等、早期故障の原因になります。

【取り外し】

■取り外しの際、配管内に異物が入らないようにプラグ等で保護して下さい。

【取り付け】

シェル先端についているボルトは規定トルクで締め付けをお願いします。 図1参照

→過剰な締付はシェルが引き延ばされ破損に繋がります。

【各部調整】

○プッシュロッドの長さ 図1) 参照 ○クラッチペダルの遊び ○クラッチマスターの遊び

→各自動車メーカーの規定値に従って調整して下さい。クラッチが切れない、ペダルの遊びが多い少ない等不具合に繋がります。

トラブルシューティング

作業完了後のトラブル事例を記載いたしました。もし、以下のような現象が発生した場合はお手数ですが、もう一度車両の状態についてご確認をお願いいたします。

現象	原因	対策
クラッチペダルが重い	<ul style="list-style-type: none"> ・クラッチイシクの摩耗 ・マルチレクションバルブの故障 ・異物混入(古いフルードの汚れ等) 	クラッチイシクの交換又は点検 マルチレクションバルブの交換又は点検 再度I7-抜き作業を行う
クラッチペダルの踏み代が変わる 又は遊び調整出来ない	<ul style="list-style-type: none"> ・クラッチマスターの内部リーク、漏れ ・I7-の混入 ・クラッチレバーの摩耗、損傷 	クラッチマスターの交換又はO/H 再度I7-抜き作業を行う レバーの交換、点検

クラッチレバーが摩耗、損傷していると踏み代の変化、遊び調整が出来ません。

