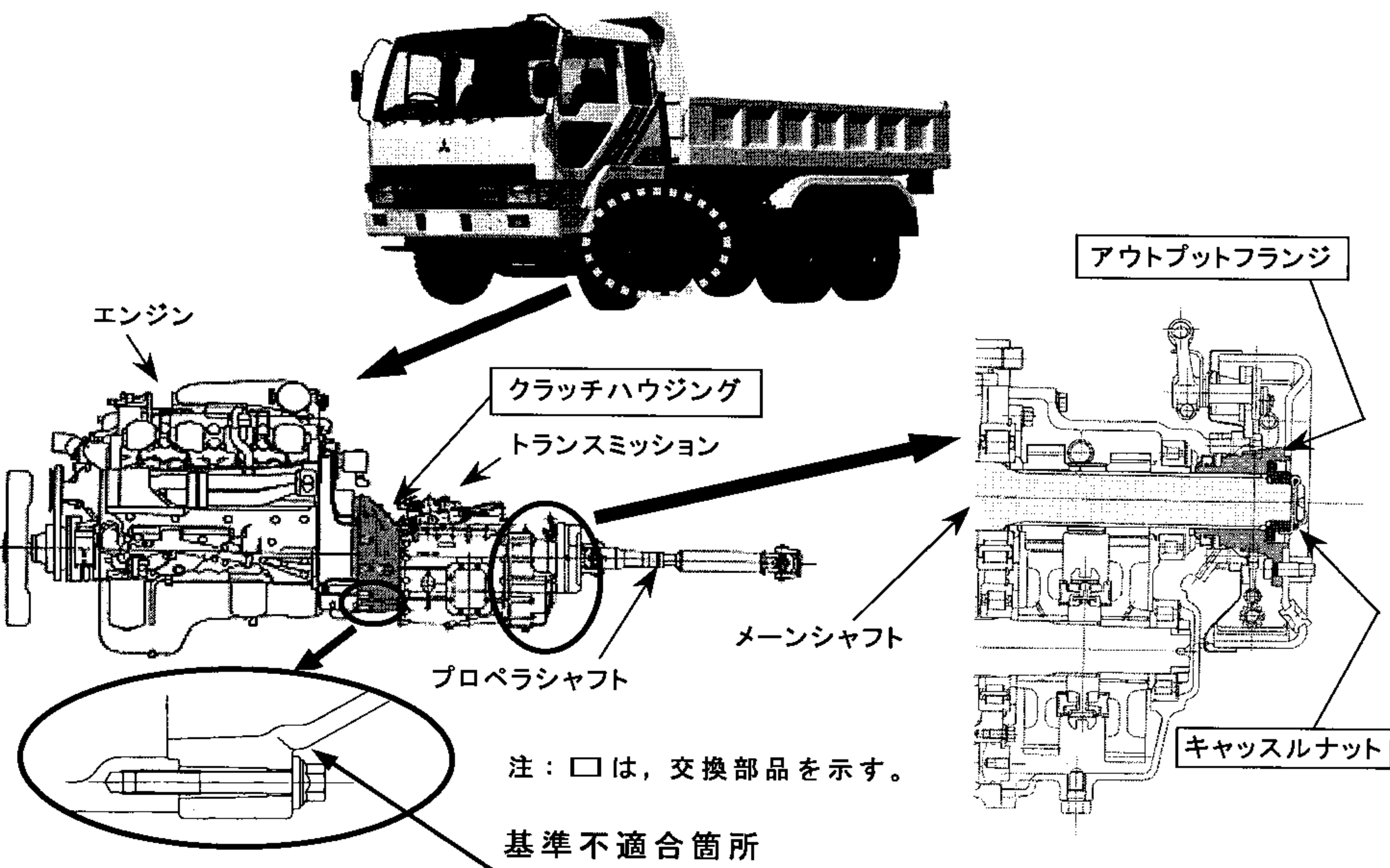


改善箇所説明図



エンジンと変速機(トランスミッション)の結合部(クラッチハウジング)の剛性が不足しているものがあり、また、トランスミッション・メーンシャフト後部のスプライン部と継ぎ手(アウトプットフランジ)の噛み合い部分の隙間が不適切なため、当該隙間が経年変化などで増大すると、高速走行時の駆動系振動が大きくなり、クラッチハウジングに亀裂が生じるものがある。また、クラッチハウジングに鋳造時の傷などがある場合、この亀裂の発生が早まる可能性がある。このため、そのままの状態で使用を続けると亀裂が進行し、最悪の場合、クラッチハウジングが破断してトランスミッション又はプロペラシャフトが脱落、又は周辺部品を破損させ二次的不具合を生じるおそれがある。

改善の内容

全車両、以下の対策を実施する。

- ① エンジンとクラッチハウジング(アルミ製)の間に補強部材(スティフナ)を装着し剛性を高める。スティフナが装着できない車両については、ハウジング(アルミ製)を対策品(鋳鉄製)に交換する。なお、クラッチハウジングに亀裂や傷のあるものはハウジングを新品に交換する。
- ② アウトプットフランジ部のプロペラシャフト取付けインロー部の芯ずれ量を計測し、芯ずれ量が規定値外の場合には、メーンシャフト、アウトプットフランジ及びベアリングを新品に交換する。
- ③ 芯ずれ量が規定値内の場合には、メーンシャフトのスプライン部の歯厚寸法を計測し、アウトプットフランジを対応する対策品に交換する。なお、歯厚寸法が規定値外の場合は、メーンシャフト、アウトプットフランジ及びベアリングを新品に交換する。
- ④ トランスミッションに結合されているプロペラシャフトの自在継ぎ手スパイダ部のガタを点検し、ガタがある場合は、シム調整又はスパイダをキットで新品に交換する。
- ⑤ プロペラシャフトを点検し、曲がりや振れがある場合は、アッセンブリで新品に交換する。

なお、交換部品の全数供給に時間を要するため、下記の暫定対策を実施すると共に、使用者に使用上の注意を喚起する。

- ・ クラッチハウジングを点検し、亀裂や傷のあるものは対応する新品のハウジングと交換する。
- ・ アウトプットフランジを締め付けているキャスルナットの増し締め、及び上記④⑤の点検整備を実施する。

識別：① 対策品への交換作業実施済み車両に対しては作業完了後、Φ9の茶色のシールを所定の位置*に貼付する。

② 対策品が間に合わず、暫定措置を実施した車両にはΦ9の桃色のシールを所定の位置*に貼付する。

*：助手席側ドアリヤピラー部ストライカー下部