

トヨタ BJ 取扱書



TOYOTA MOTOR

トヨタ シーブ 取扱書 無線関係



TOYOTA MOTOR

万能用途をセフトヨクジープ



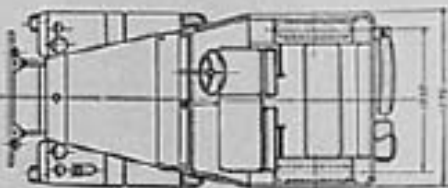
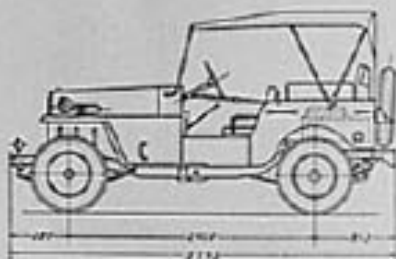
トヨタ・ジープは四輪駆動、強力で軽快な機動性により特殊用途以外にもますますその用途は拡大されてきました。

保安隊、警察、消防署には近代化的整備主軸として、警備、警通、作戦、連絡、情報交換になくてはならないものとなってきました。

報道、土木調査、輸送、河早い現地ニュースの取材に、いろいろと活躍をせ、又山間僻地にある土木現場、激流砂地等普通車の運行困難な場所でも快速に走破し、且運搬の用途にも適します。



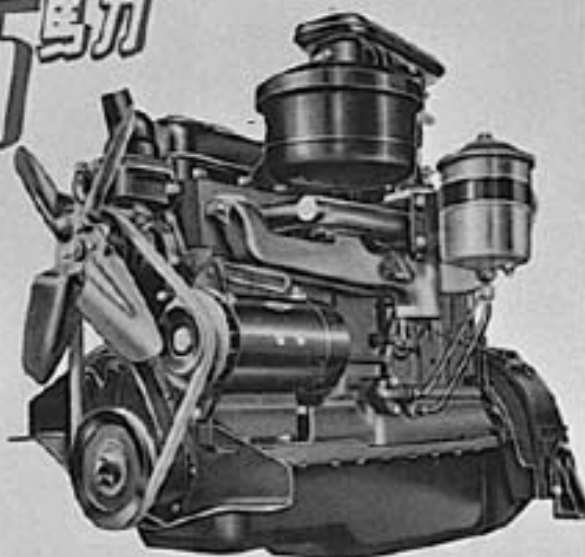
トヨタ・ジープ寸法図



強力なエンジンと雑音防止

6気筒直上排気、最大出力85馬力の高性能を有し、あらゆる苛酷な条件にもよく耐久なエンジンとして定評のあるものです。電気系統は無雑音を装備した時の雑音防止を考慮して最下部の細くレジスタンス、コンデンサー、ボンディング等が完備してあります。

85馬力



ゼネレーター
電圧6V、容量300W
出力電流 50A
気流式電機、特殊型であります。



レギュレーター
常に一定電圧の電流を、必要に応じて回路に供給し、特に無雑音電源には不可欠品です。

バッテリー



型式 日本標準規格
AH 14-6
容量 20時間率
200 アンペア時
バッテリーは無雑音
用電圧をも兼ねて、特
に容量の大きいものを
使用してあります。

(型式JYはHXタイプと同じ)

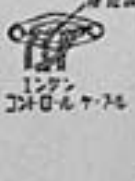
無雑音雑音防止



ノイズ・シールド
ディストリビューターのA型をイデニウシヨウ・コイルとディストリビューター間に、B型をスパー・プラグの調整に取付けイデニウシヨウ・ノイズを抑制しています。



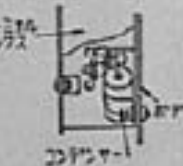
ボンディング
シヤシー・ボデーを構成する各部材間の電気的抵抗が存在するとと思われる箇所はすべて鉄線鋼線で対接し、ノイズの発生を防止しています。



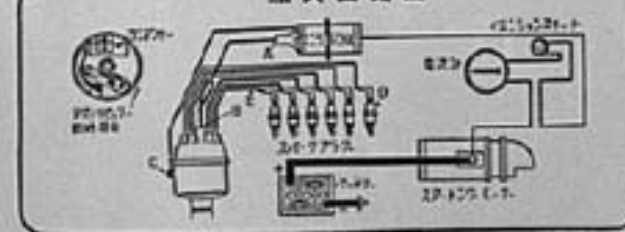
コンデンサー

ノイズ・シールド・コンデンサーを自動車配線の要所に挿入し、雑音を防止しています。

(註) 無雑音を装備しない場合は、容量210Wのゼネレーター及レギュレーターを装備します。



点火回路図



トヨタジープの特殊車

ジープ・トラック

最大積載量……500 kg
乗車定員(室内)……2名
* (室外)……6名
燃料消費量……9.3 km/l
土手、製材などの山間地帯に於ける作業連絡用として最も適し、作業効率を飛躍させることができます。



ジープ・トラック(機なし)



ジープ
トラックの荷台



ジープ・トラック(機付)

ジープ・無積車

無線機は両波動受送方式無線電機装置で、無線機ケース上に電源ケースは後部座席側下方に収めてあります。

ジープ・ピック・アップ

最大積載量……500 kg
乗車定員……5名
燃料タンク位置——座席下
フレーム——
リヤ——500 ㎝延長



ジープ・ピック・アップ(機なし)



ジープ・無積車



ジープ・ピック・アップ(機付)

凡ゆる面から見て強靱な性能

ジープの各性能

ジープの各種性能及び実用性について、いろいろ検討するため各メーカー参加のもとにジープの各種テストが週日豫備隊に於て行われました。

その結果トヨタ・ジープは各性能はもとより特に機動力及び耐久力に於て他を断然引越し、優秀な成績を収める事が出来たのであります。特に砂地、不整地、急坂路に於ける四輪駆動の機能は信頼出来るものであります。

1. 水中テスト

不整地、山地はもとより粘りどろを流す河中に於ても渡り出来ます。

この車は作戦機は管線部隊にも非常に役立ち、万端の用途に向く事を目的とするジープとしての意味を十分に発揮します。

2. 急坂テスト

大抵の急坂路ならお構いなしに駆け登る事が出来、その登坂力は44度(96.5%)と云う大きなもので、昭和29年夏トヨタ・ジープによる富士登山を成し遂げ、米軍ジープでもなしに踏切同様の4台合計突破の新記録を作ったのであります。

3. ジャンプ

ジープは正に車の十種競技選手ともいえるもので、猛烈な加速度でして踏切には大方の窪地、凹地、小さな明などは粘りどろでジャンプ通過する便利な性能を有しています。

4. 牽引テスト

ジープは状況によつて輸送性能も変異し、トレーラーには約半トンの積載を積載出来ます。

5. 急旋回テスト

ジープの特長の一つとして急旋回して方向転換が出来るとも言わねばなりません。初速スピード50kmで急旋回した時でも安定を保つ事が出来ます。最小回轉半径は5.9mです。

6. 不整地テスト

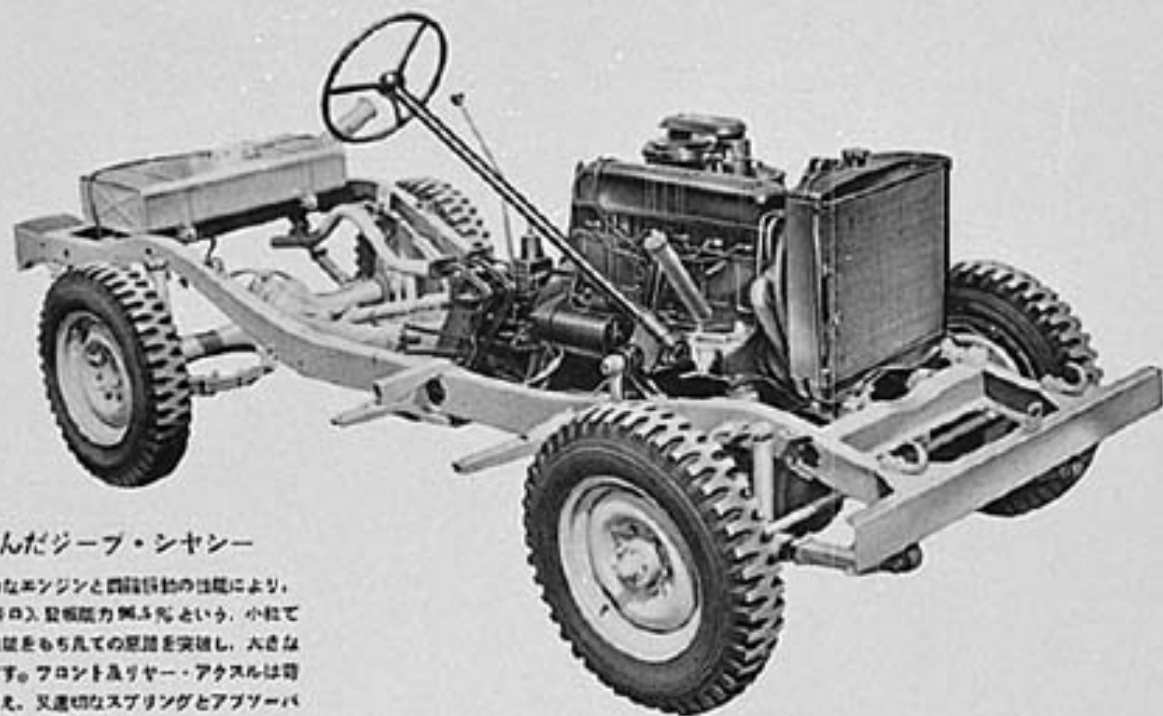
不整地に於ける性能は特に要求される事であつて、凸凹不平の難コースを短時間で走破したことは、その強大な速度と相俟つて、道路に於ける高速度走行力を示したものです。

7. 砂利地テスト

江の島一大観望の1軒御座館を45秒で通過しました。砂地における走行風速は最も條件の悪いものですが、強力なエンジンと四輪駆動の威力により見事難コースを突破しました。



悪路と苛酷な運転にたえる頑強なシヤシー



根動力に富んだジープ・シヤシー

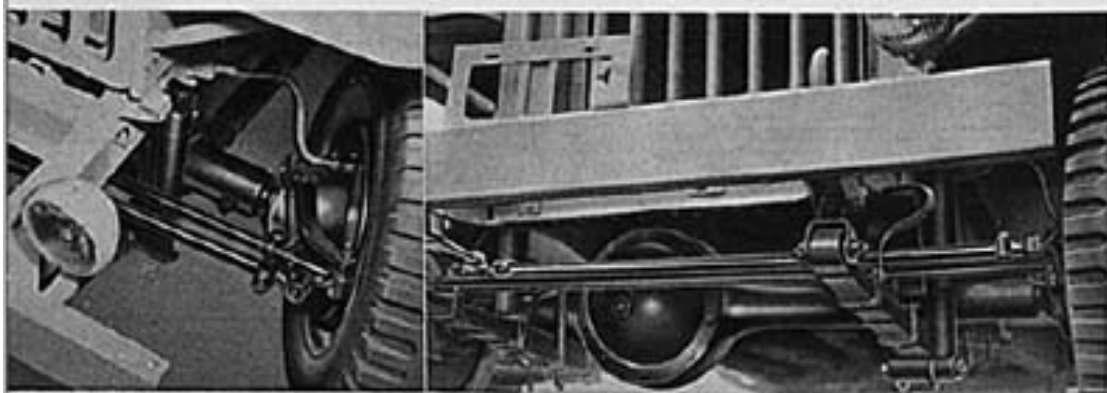
目型馬力の強力なエンジンと四輪駆動の性能により、最大時速60哩(95キロ)、登坂能力45%という、小径でありながら軽の性能をもち凡ての悪路を突破し、大きな根動力に富んでいます。フロント及リヤ・アクスルは苛酷な條件にもよく耐え、又適切なスプリングとアブソーバーは車心地を一段と向上させています。

シヨツク・アブソーバー

アブソーバーは油圧駆動装置でフロント、リヤにそれぞれ2個取り付けられており、車輪の跳ねと衝撃を吸収するので、悪路や不整地の運行に乗り心地をよくし、操縦の安定を著しく良好にしています。

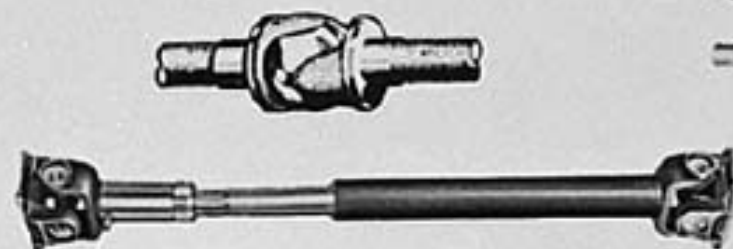
フロント・ドライブ機構

マフ・リアクションを経て前部プロペラ・シャフトに傳達された駆動力は、駆動プアレンシヤルに入り以て前輪を駆動します。フロント・アクスルは交叉形式、前輪プアレンシヤルは後輪と同様4.11:1の減速比であり、又前輪中間部は指向のための軸そのものに設置するが、駆動力はボール・ジョイントによりアクスル・シャフトに傳達します。



ジョイント及プロ・シャフト

ジョイントにはハードル・ベアリングを用いた4個同型のものを、フロント・アクセル内にはボールジョイントを使用し円滑な作動をします。又プロ・シャフトは電鍮鋼管製で充分な強度があります。



クイヤ

600-16 - 6Pの特種クイヤを使用しています。このクイヤは強度が高く外傷や腐蝕に対してもよく耐え、特に接地面の山形はスラップに強く、泥濘、湿地等に於て威力を発揮する事が出来ます。

クラツチ

総面積積 795平方寸の従後車板式クラツチで、充分な傳達力と円滑な作用をもち、無給・調整も容易に出来ます。レバー装置はアロ式(スラスト・ベアリング使用)であり取扱い作りに大きな力を要しません。



トランス・フア

トランス・ミッションの後面にあつて、運転席側のレバーを操作することにより、主駆動歯車がスライドし前輪が駆動されます。歯車はスーパー・ギアを採り、特殊鋼を熱処理し充分な強度をもっています。

