

# 5 ボデー

5・1	ボデー本体	5-2
	ボデー スタイル	5-2
	メーン ボデー	5-10
	構成部品	5-23
	塗装	5-25
5・2	ボデー外装	5-27
	ボデー外装部品	5-27
	機能部品	5-32
5・3	ボデー内装	5-58
	運転席パネル	5-59
	シート	5-64
	トリム & ガーニツシュ	5-78
5・4	その他のボデー部品	5-86
	ミラー	5-86

## 5・1

## ボデー本体

## ■概要

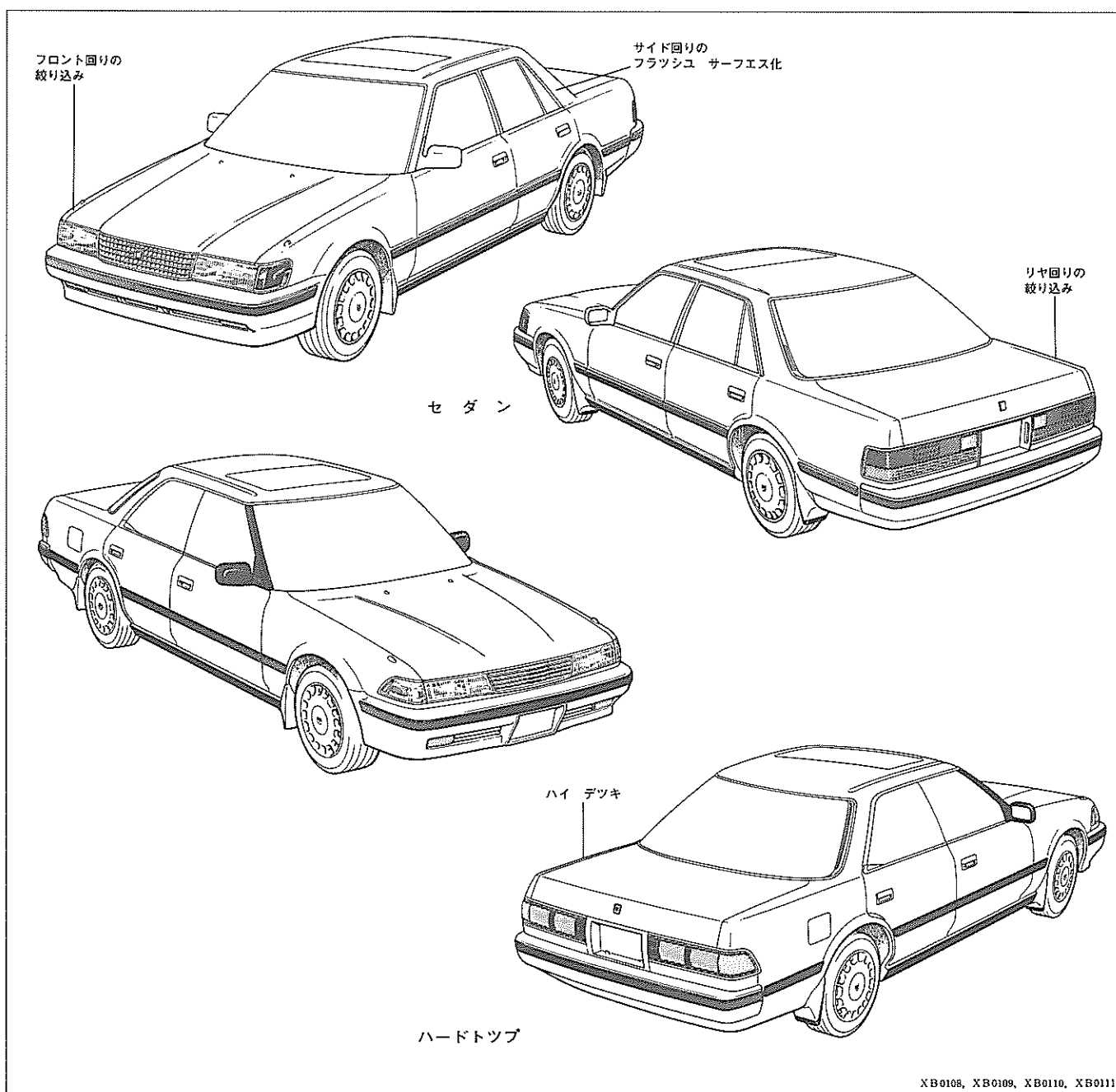
ボデー本体の剛性を向上させ各部に遮音材・遮音技術を駆使し、またボデー表面をフラツシュサーフェス化して振動・騒音の少ない車としました。防錆鋼板の大幅採用、防錆ワックスの実施などにより錆に対しても優れたボデーとしました。

## ■機構説明

## □ボデースタイル

## 1. ボデー外観

●フロントを低くリヤをハイデツキとしてウエッジ\*を基本としたフォルムとし、ボデー各部のフラツシュサーフェス化と相まって風の流れを十分に考慮した空気抵抗の少ないボデー形状としました。

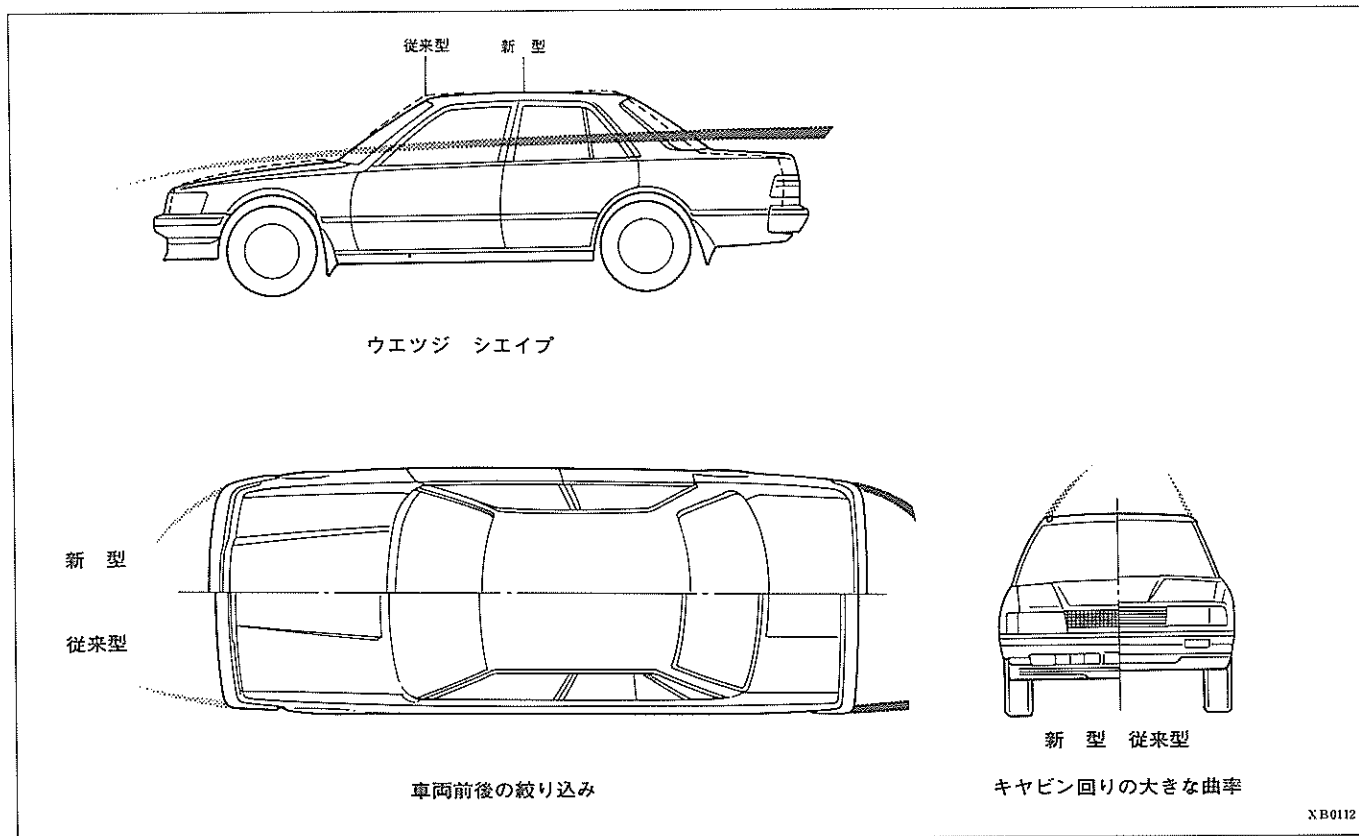


\* ウエッジ (wedge) : くさび

▶構造と作動

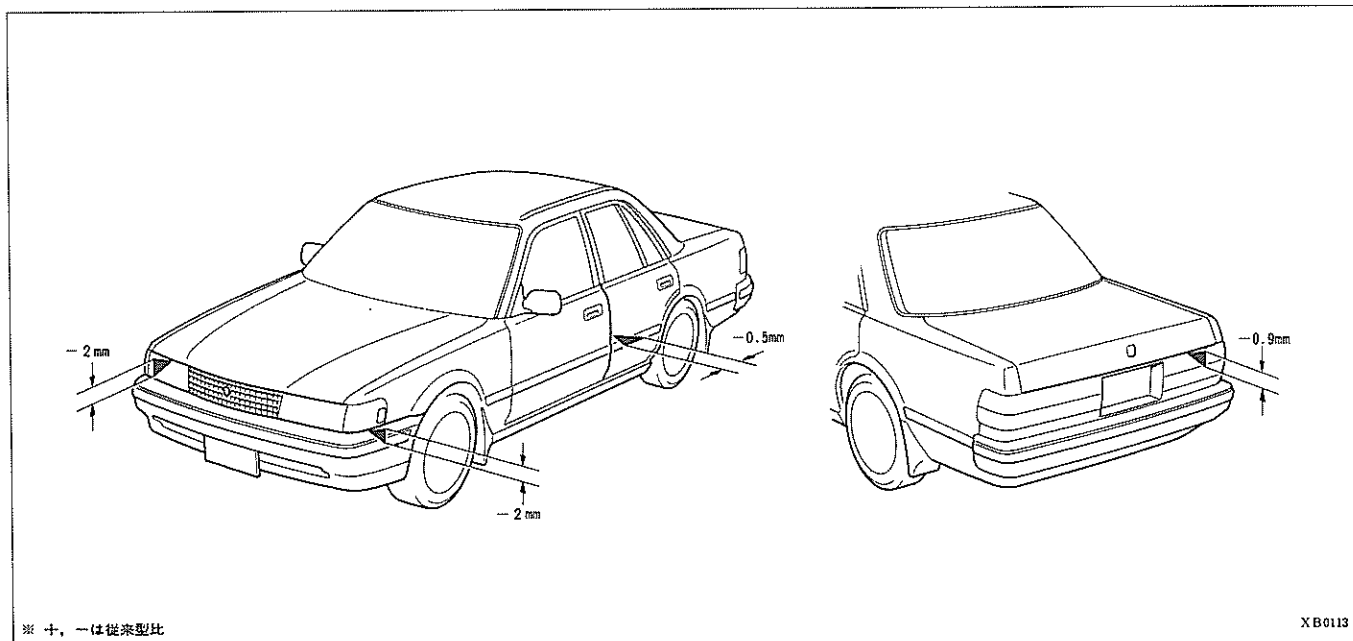
【1】空力的フォルム

ウエッジを基調としたサイド ピューとして車両前後の平面絞りを大きくし、またキャビン回りもサイド ガラスに3次曲面ガラスなどを使用して従来とほぼ同じ前面投影面積ながら空気抵抗係数を約10%減少させ、空気抵抗の少ないボデーとしました。



【2】フード・ドア類の見切り幅縮少

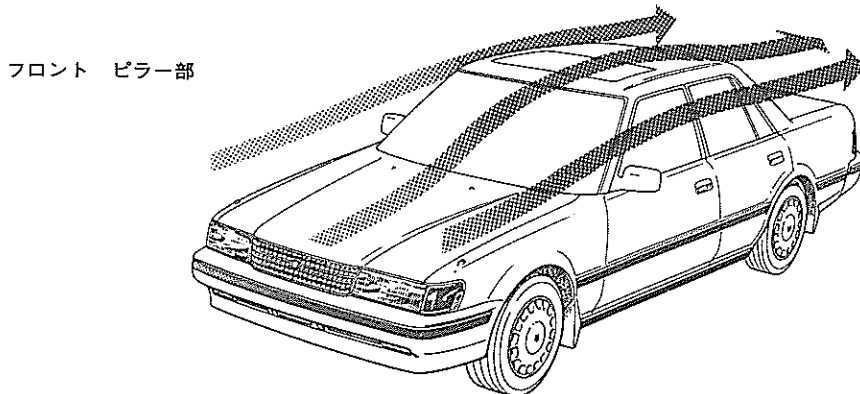
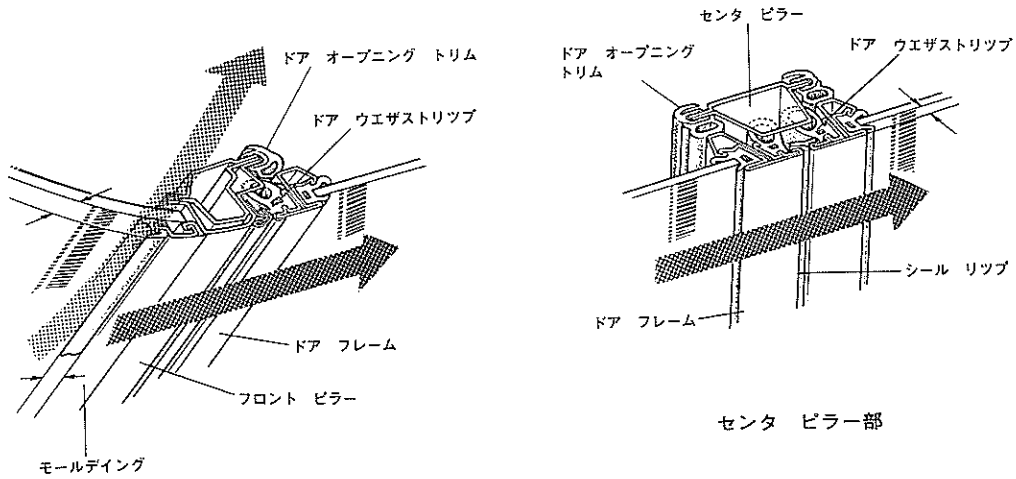
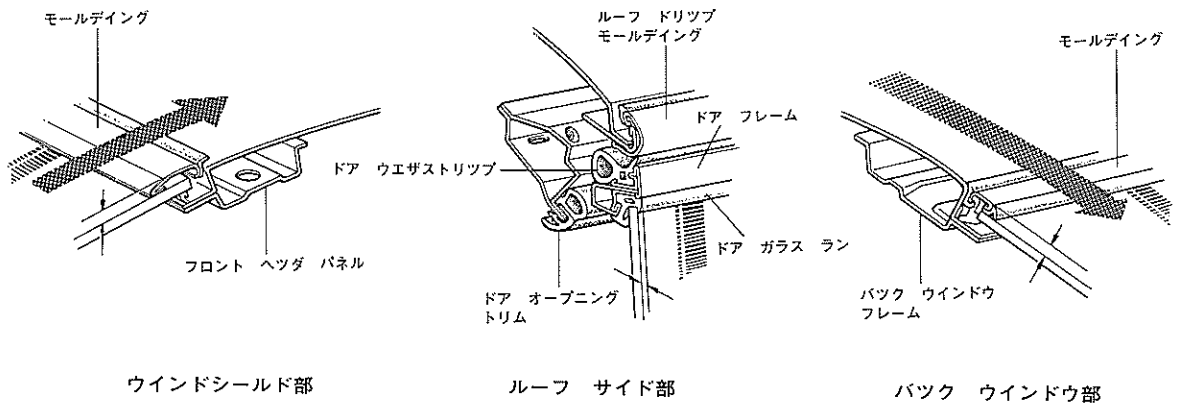
フード・ドアなどボデー各部の蓋物部品とボデー本体との見切り幅を極力少なくして、空力性能の向上をはかるとともに見切り部への風の巻き込みを減少させ、騒音の低減をはかりました。



【3】フラッシュ サーフエス化

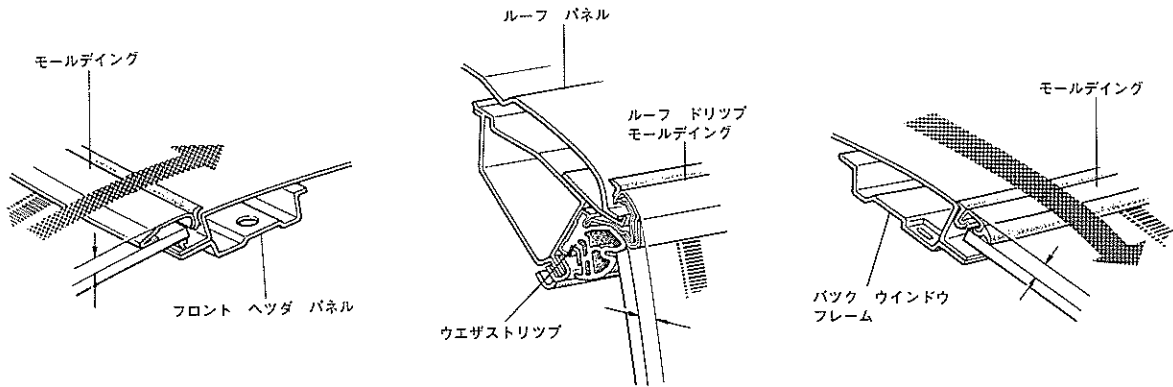
〔1〕セダン

ドア フレームの断面構造の変更，薄型ウインドウ モールディングの採用などにより各ピラーと各ガラス面，パネル面との段差を極少として，ボデー各部のフラッシュ サーフエス化を行い風切り音の低減をはかりました。



〔2〕 ハードトップ

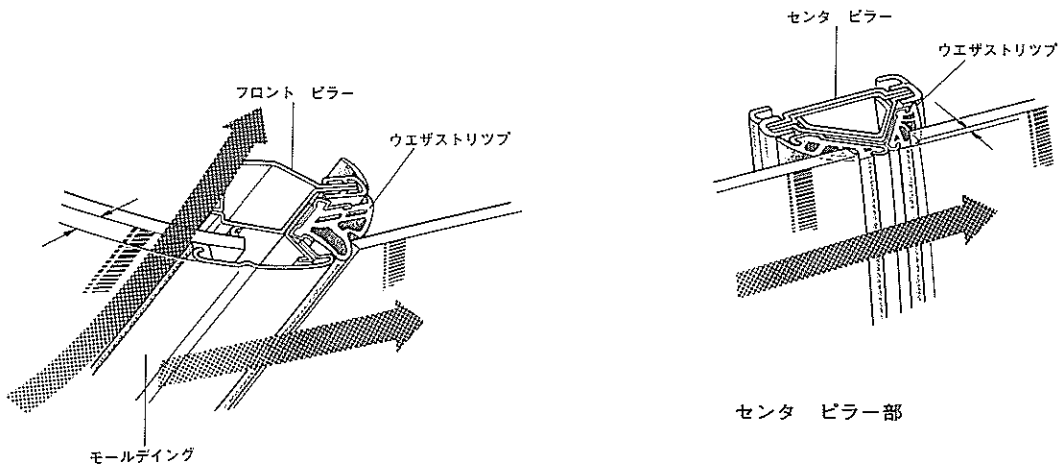
セダン同様薄型ウインドウ モールディングの採用，ウエザストリップの形状見直しにより各ピラーと各ガラス面，パネル面との段差を極少としました。



ウインドシールド部

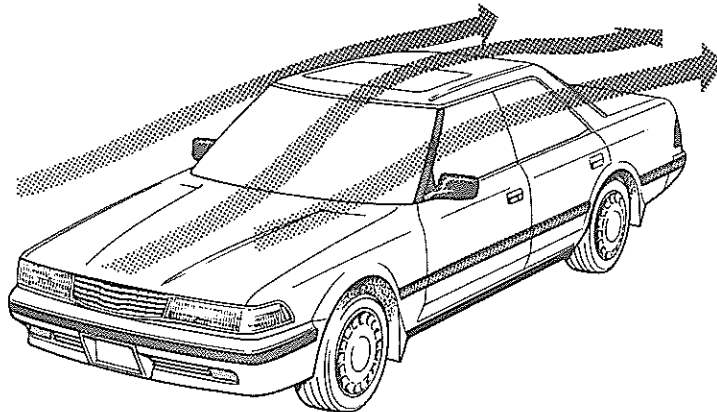
ルーフ サイド部

バック ウインドウ部



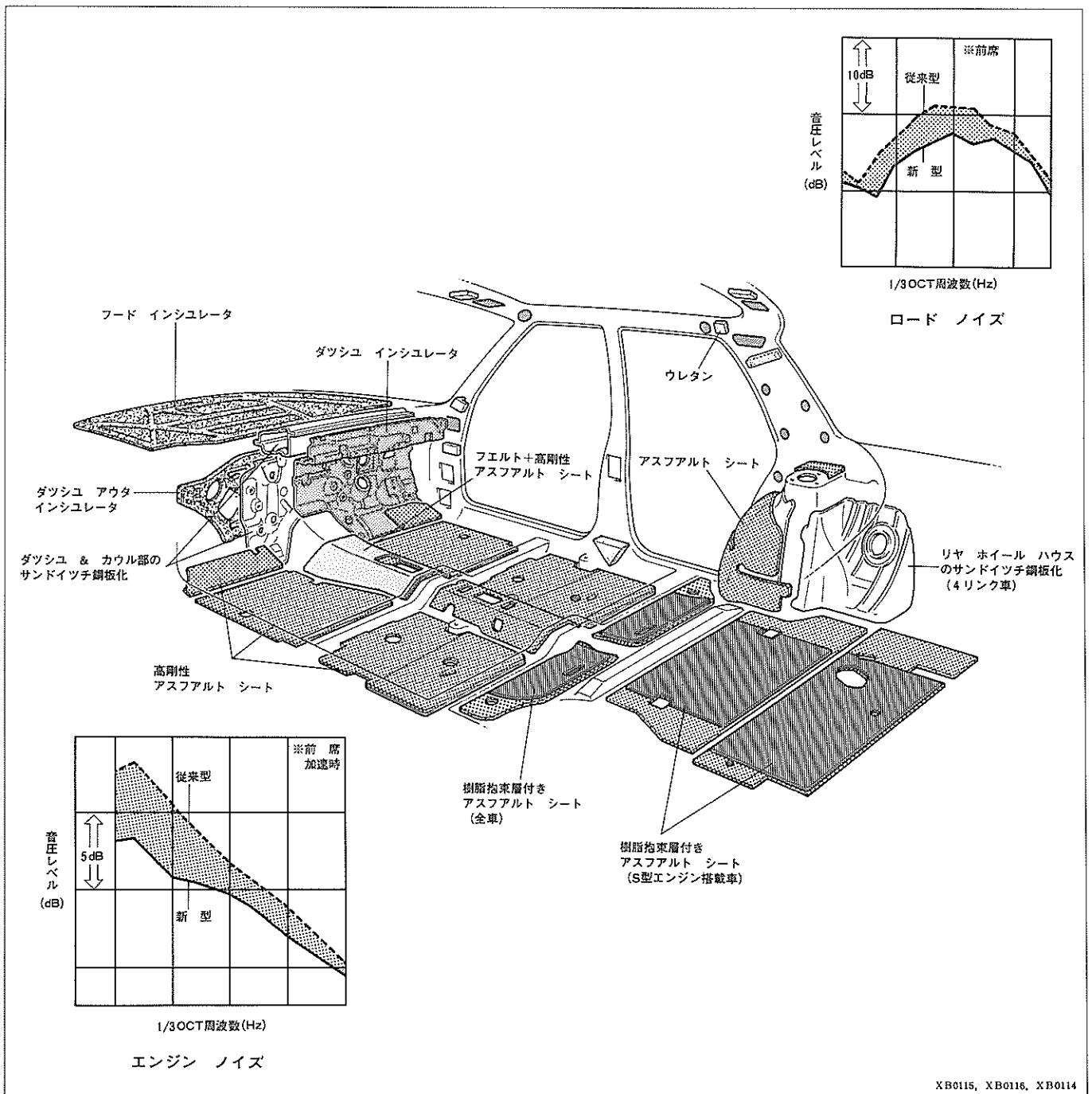
フロント ピラー部

センタ ピラー部



2. 遮音性

- ダツシュ パネル・カウル インナおよびリヤ ホイール ハウス インナ部（4リンク車のみ）にサンドイツチ制振パネルを取り付け、ダツシュ部のインシユレータおよびフロア インシユレータと相まつてエンジン・タイヤなどからの透過音を低減しました。
- 各ピラーおよびルーフ回りに発泡ウレタンの挿入およびシール材を貼り付け、騒音の室内侵入を防止しました。
- フロア インシユレータは、フロント フロア部にマイカを含有した高ダンピング アスファルト シートを、センタ フロア部には樹脂抱束層付きのアスファルト シートを貼り付けました。リヤ フロアはS型エンジン搭載車のみ樹脂抱束層付きのアスファルト シートを、その他のエンジン搭載車はマイカ含有アスファルト シートを貼り付け、振動・騒音の低減をはかりました。シフト レバー回りのインシユレータは、フェルトを再生ゴムとアスファルト シートで、フロント フロアトンネル後部はアスファルト シートでフェルトをサンドイツチさせ、メカニカル ノイズを効率的に低減させています。
- フード インシユレータを取り付け、エンジン音の外部への漏れを低減しました。

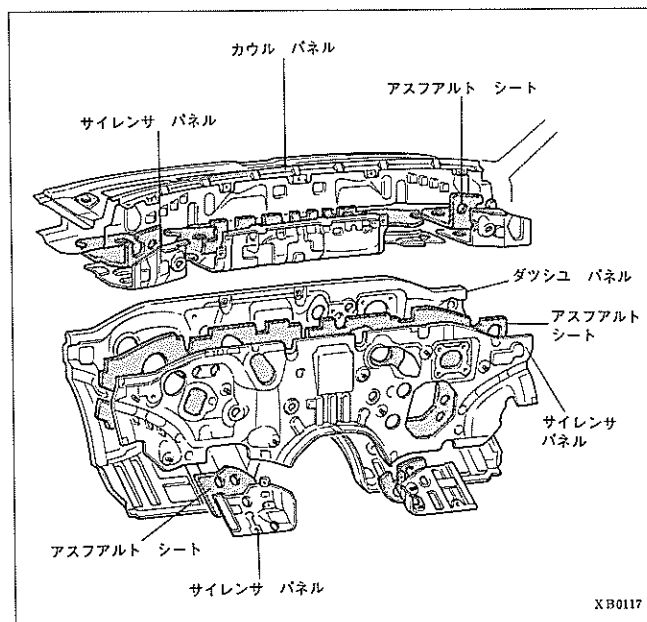


XB0115, XB0116, XB0114

## ▶構造と作動

## 【1】 サンドイッチ制振パネル

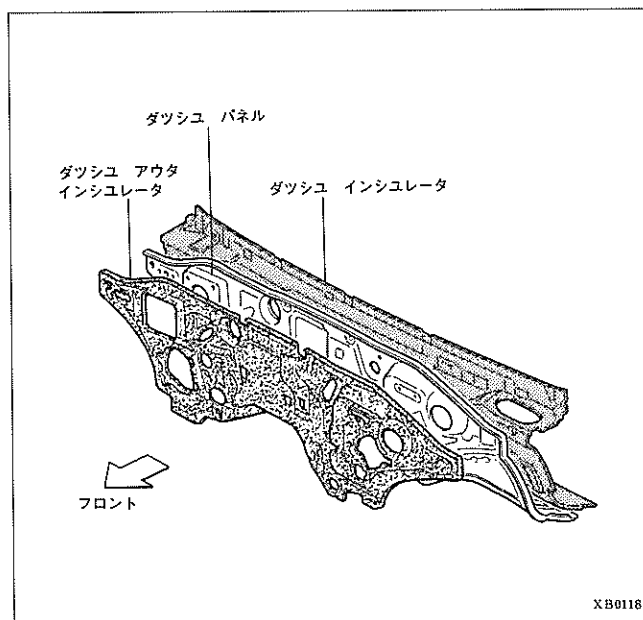
サンドイッチ制振パネルの構造は、アスファルトシートを2枚のスチールパネルで挟み一体構造とし、パネルの振動を拘束減衰させ振動・騒音を効率よく低減します。サンドイッチ制振パネルは、ダツシュパネル・カウルパネルおよび4リンク車のリヤホイールハウス部に取り付けられています。



XB0117

## 【2】 ダツシュ インシユレータ

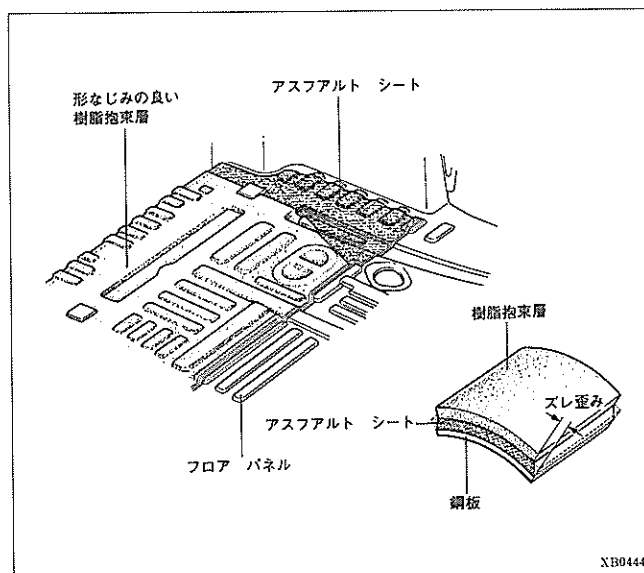
室内側に塩ビ製の表皮に成形フェルトおよび発泡ウレタンを積層したダツシュインシユレータを教習車を除く全車に取り付けました。教習車用のダツシュインシユレータは、発泡ウレタンが貼り付けられていないものを採用しました。またグランデ G、GT、GT ツインターボおよびダイゼルエンジン搭載車のエンジンルーム側にグラスウールに不織布を貼ったダツシュアウトインシユレータを取り付け、エンジンルーム側からの透過音を低減しました。



XB0118

## 【3】 樹脂拘束層付きアスファルトシート

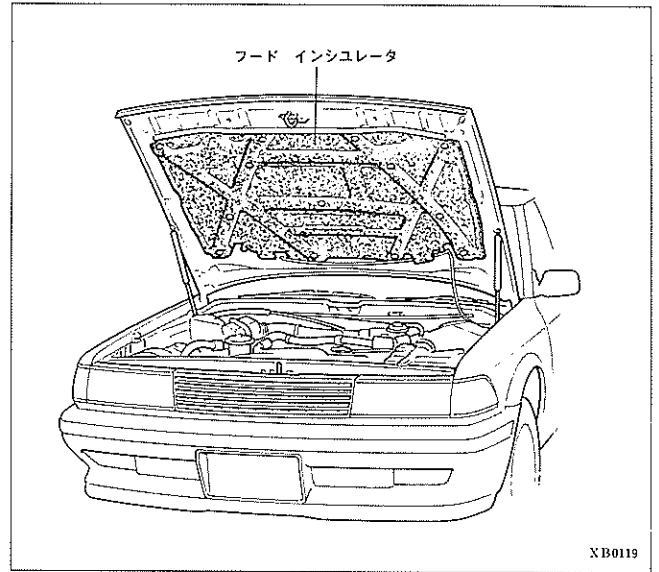
樹脂拘束層付きアスファルトシートは、従来の鋼板とアスファルトシートの2層に、熱硬化性の樹脂を加え3層となっています。2層構造では振動エネルギーをアスファルトシートが伸びることにより吸収していましたが、硬い樹脂層を加えることにより鋼板側と樹脂側でアスファルトシートの伸び量がズレ、そのズレによる歪みでさらに振動エネルギーを吸収します。樹脂拘束層付きアスファルトシートは、熱を加える前は柔軟性のあるシートでフロアパネルなどビードの多い部分でもその形状へのなじみ性が良く、大きな制振効果が得られます。



XB0444

## 【4】フード インシュレーター

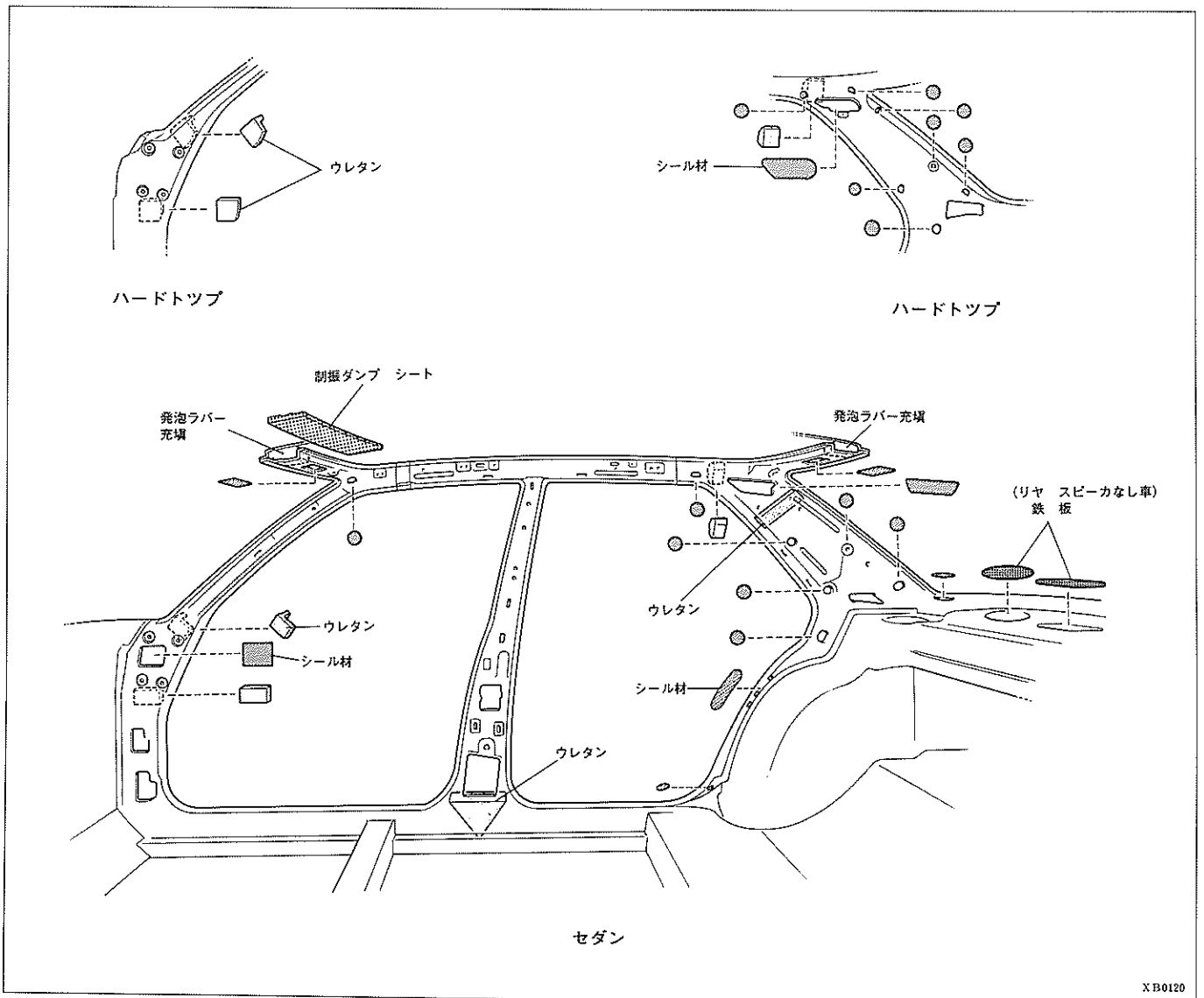
全車エンジン フード裏側にフェノール樹脂をグラスファイバに含浸させ、エンジンに面する側に不織布を貼ったフード インシュレーターを取り付け、エンジン音の外部への漏れを低減しました。



XB0119

## 【5】その他のインシュレーター

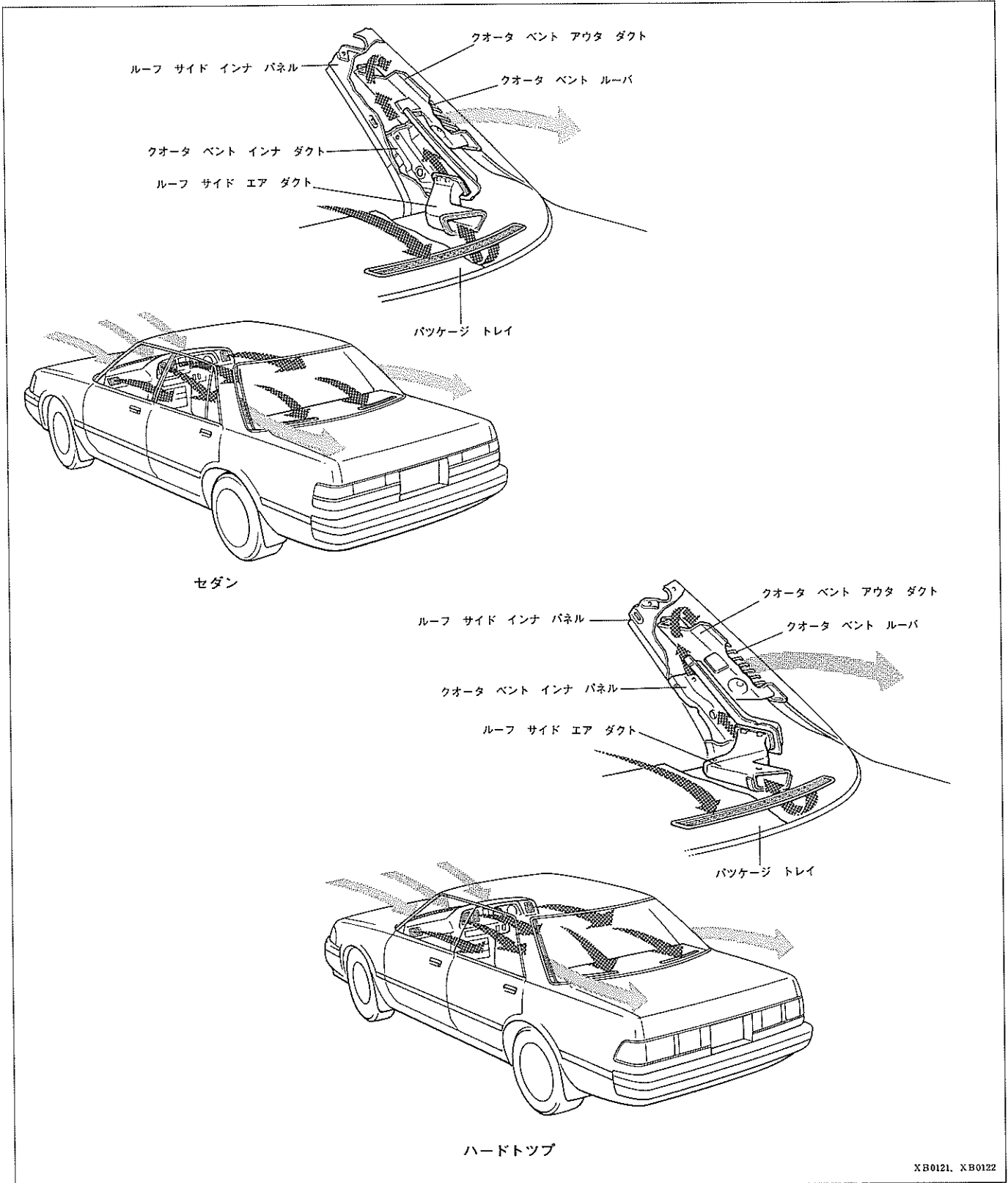
ヘッド部・ルーフ サイド レールおよび各ピラーの作業孔、軽減孔より発泡ウレタンを挿入してシール材で塞ぎ、各ピラーより伝わってくる透過音・室内気流出音の室内への侵入を低減しました。



XB0120

3. ベンチレーション

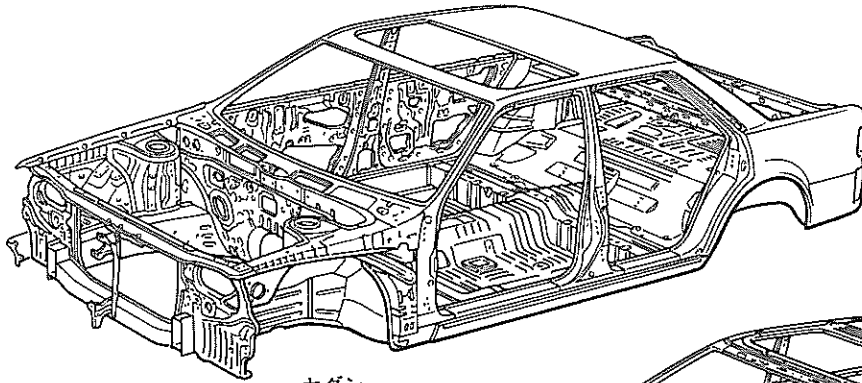
- フレッシュ エアはカウル上面のインレット部から導入し、空調システムを通りインストルメント パネルの吹き出し口より室内に入ります。カウル通風面積は従来型より約11%拡大し、換気量を増加させました。
- 室内気の排出は、走行風による負圧の発生が大きいクォータ ピラー部に設け、パッケージ トレイの後端のルーバよりダクトを經由してクォータ ベント ルーバに抜ける経路とし、フレッシュ エアがたえずキャビンの上部を前から後ろに流れるようにしました。



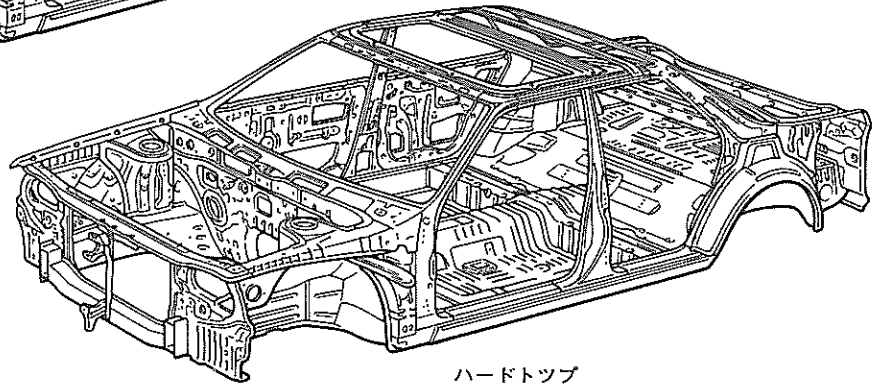
## □メイン ボデー

## 1. ボデー シェル

●モノコック構造を基本として結合部にリインホースメントを配し、サスペンションのサブ フレーム支持構造と相まって操縦安定性が高く、振動・騒音の低い軽量で高剛性のボデーとしました。また種々の防錆方法により錆に強いボデーとしました。

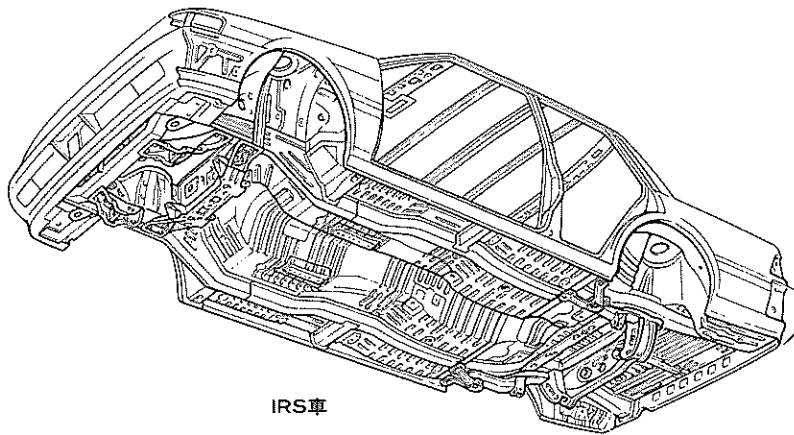


セダン

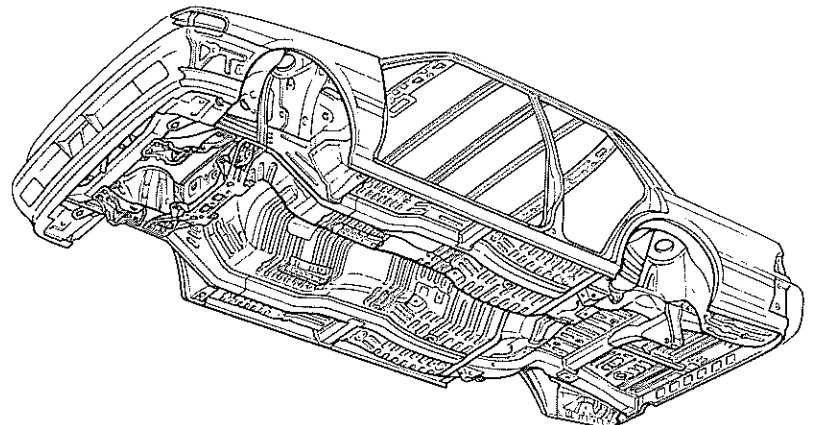


ハードトップ

※ルーフ、クォータ パネルをはずしたイラストになっています。



IRS車



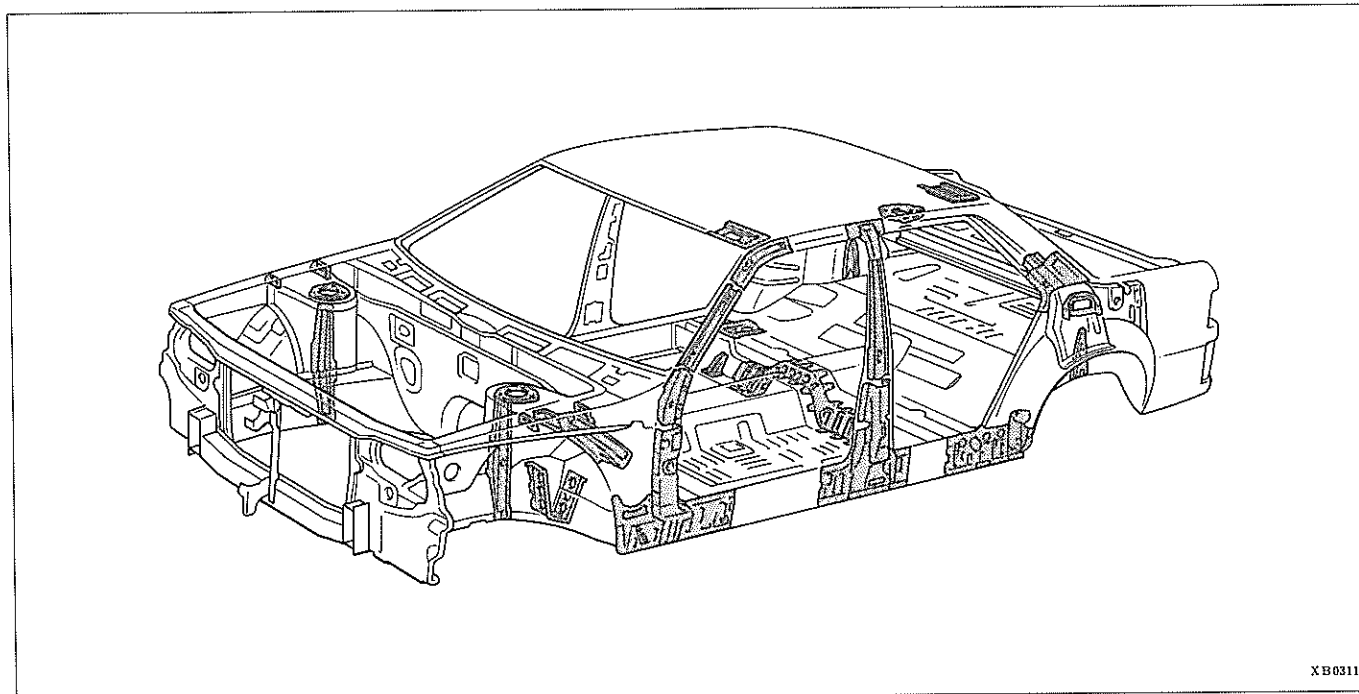
4リンク車

XB0309, XB0310, XB0123, XB0124

## ▶構造と作動

## 【1】剛性の向上

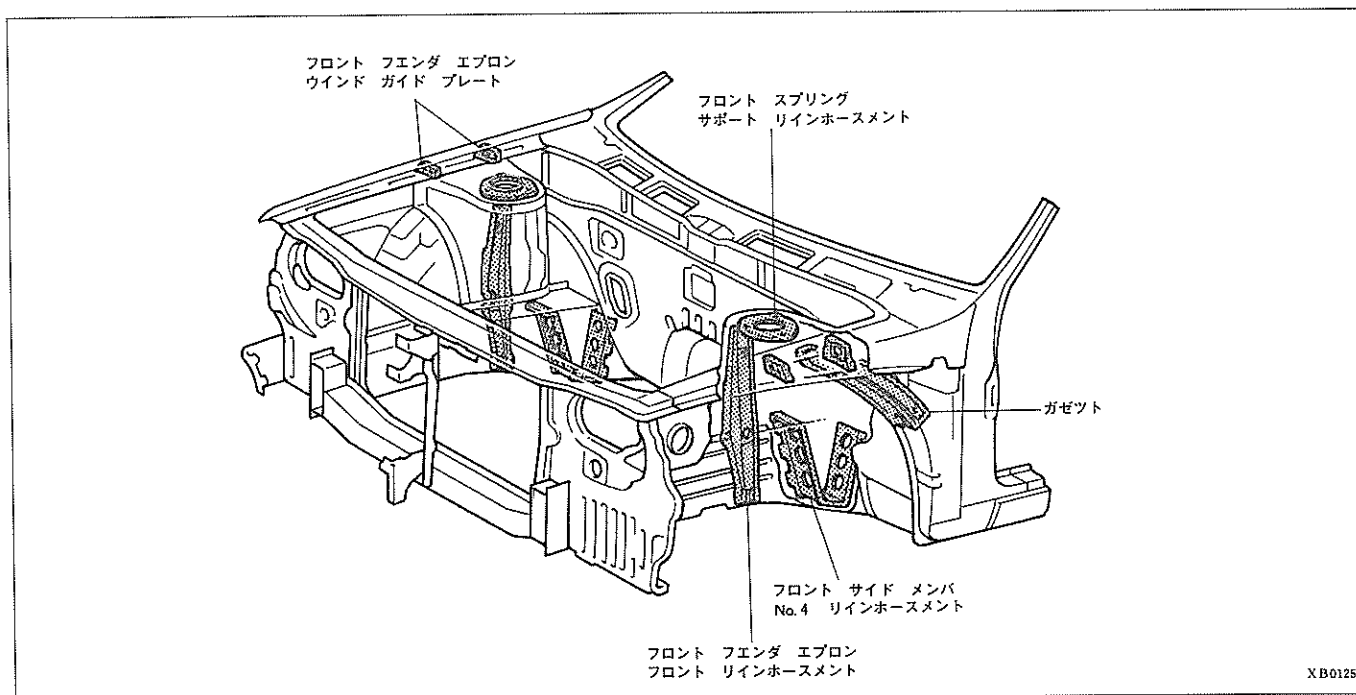
各ピラーの結合剛性の向上，フロントおよびリヤ スプリング サポート回りのリインホースメントの配置，ボデー各部に高張力剛板の大幅採用など強靱なボデーとしました。



XB0311

## 〔1〕フロント回り

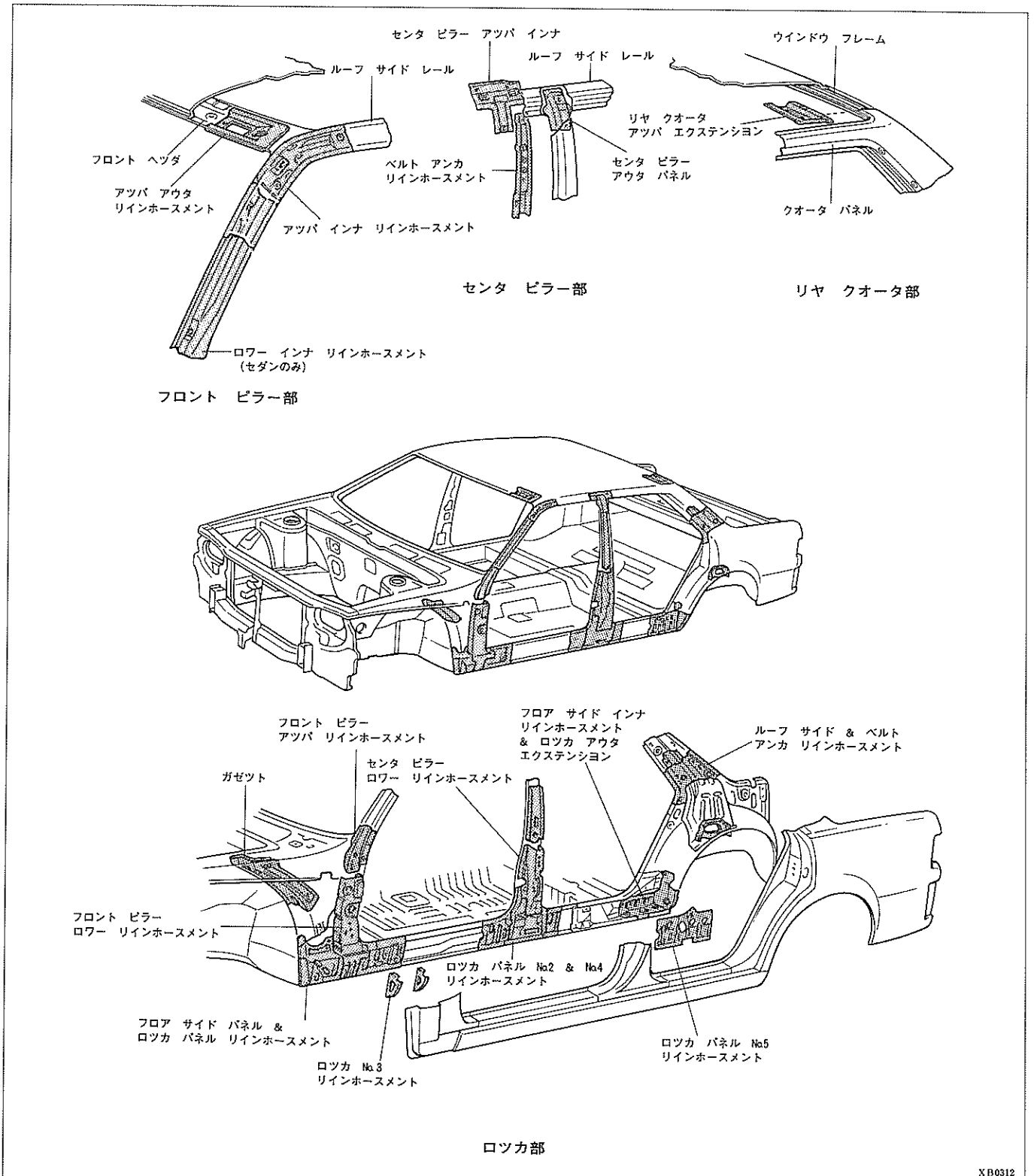
- エプロン メンバおよびフロント サイド メンバ内にバルクヘッドを設定して，振り・曲げ剛性を向上させました。
- スプリング サポート部にフロント サイド メンバまで達する大型のリインホースメントを設定して，サスペンションの支持剛性を強靱なものとししました。
- スプリング サポート部のフロント ストラット取り付け部に厚さ2.3mmの円形のリインホースメントを取り付け，足回り系の固定を強靱なものとししました。



XB0125

〔2〕 サイド回り

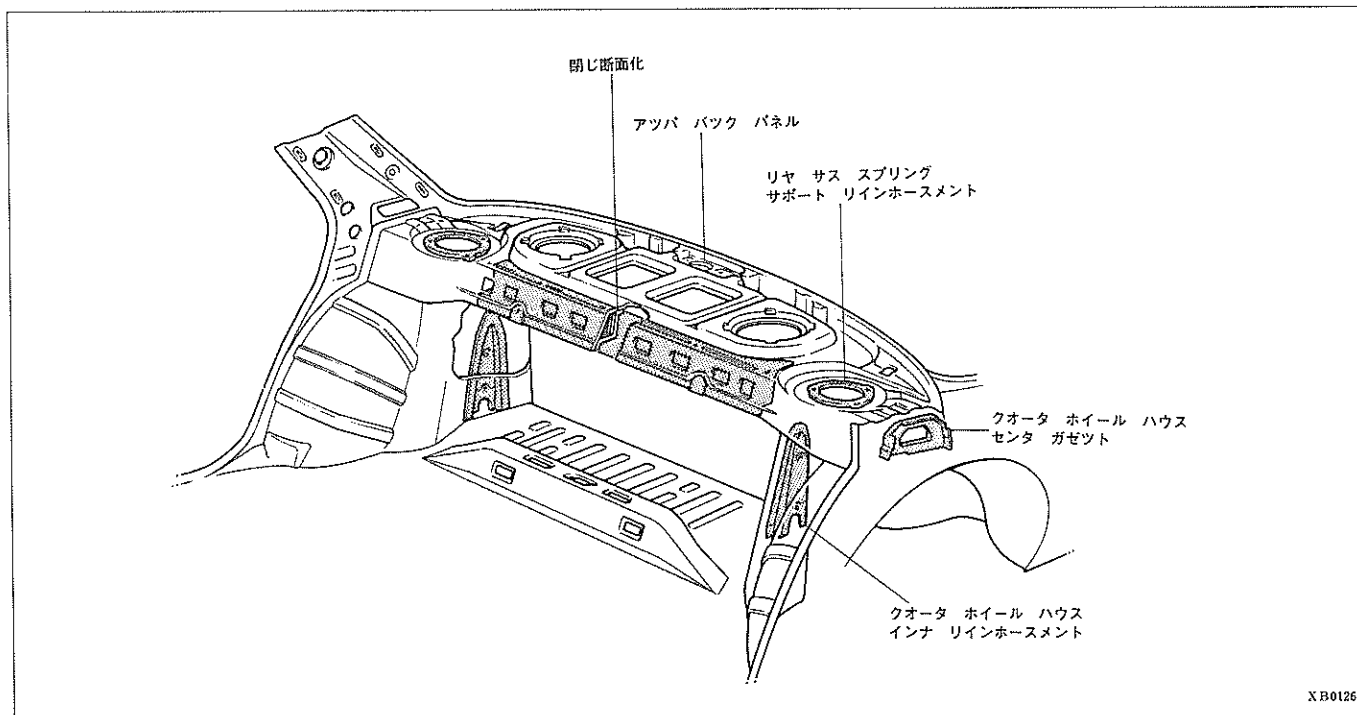
- ロワー側は、フロント ピラー・センタ ピラーおよびクォータ パネル部よりロッカ部へラインホースメントの延長・追加を行い、各ピラーの結合剛性を強靱なものとししました。
- アツバ側は、フロント ピラーとルーフ サイド レールおよびヘツダ部との結合部にラインホースメントを配し、センタ ピラー部はアウト パネルがルーフ サイド レールを貫通するように配し、インナ側にラインホースメントを配しました。またクォータ部はルーフ サイド レールとリヤ ウィンドウ フレームの結合部にエクステンションを配しました。これらによりローワー側と同様アツバ側も結合剛性を強靱なものとししました。



XB0312

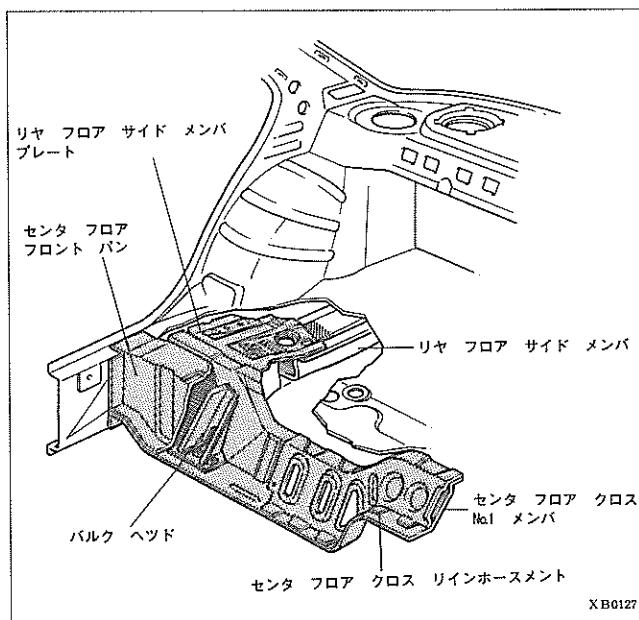
## 〔3〕 リヤ回り

- アツバ バック パネル前端部を閉じ断面構造として左右のリヤ スプリング サポート上部を結合し、またホイールハウスとリヤ サイド メンバを大型のリインホースメントで継いで横剛性を向上させました。
- ホイール ハウス サスペンション タワー部の前後の壁間にガゼットを設定して、ホイール ハウスの剛性を向上させました。またフロント同様スプリング サポート部に厚さ2.3mmの円形のリインホースメントを取り付け、サスペンションの固定を強固にしました。



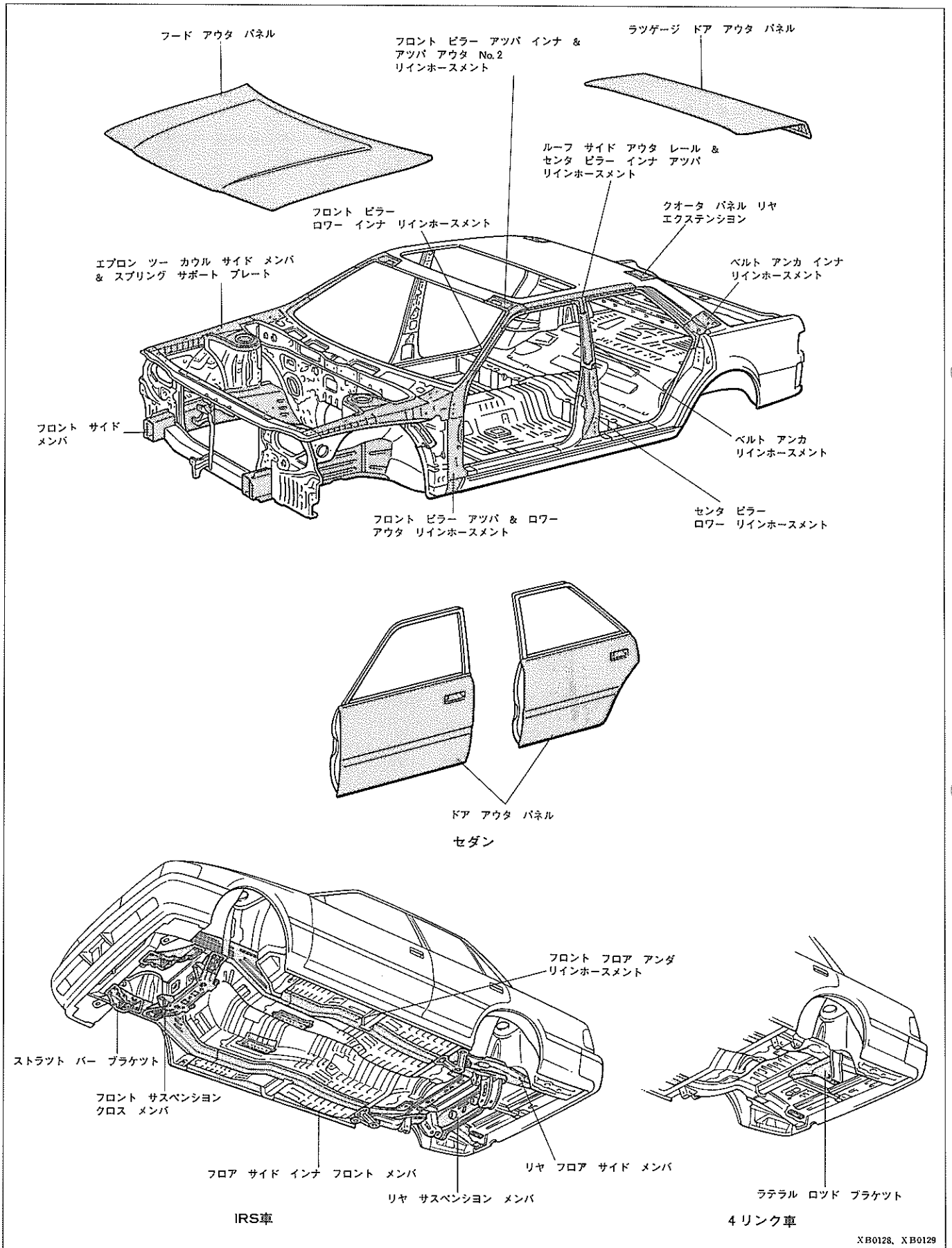
## 〔4〕 フロア回り

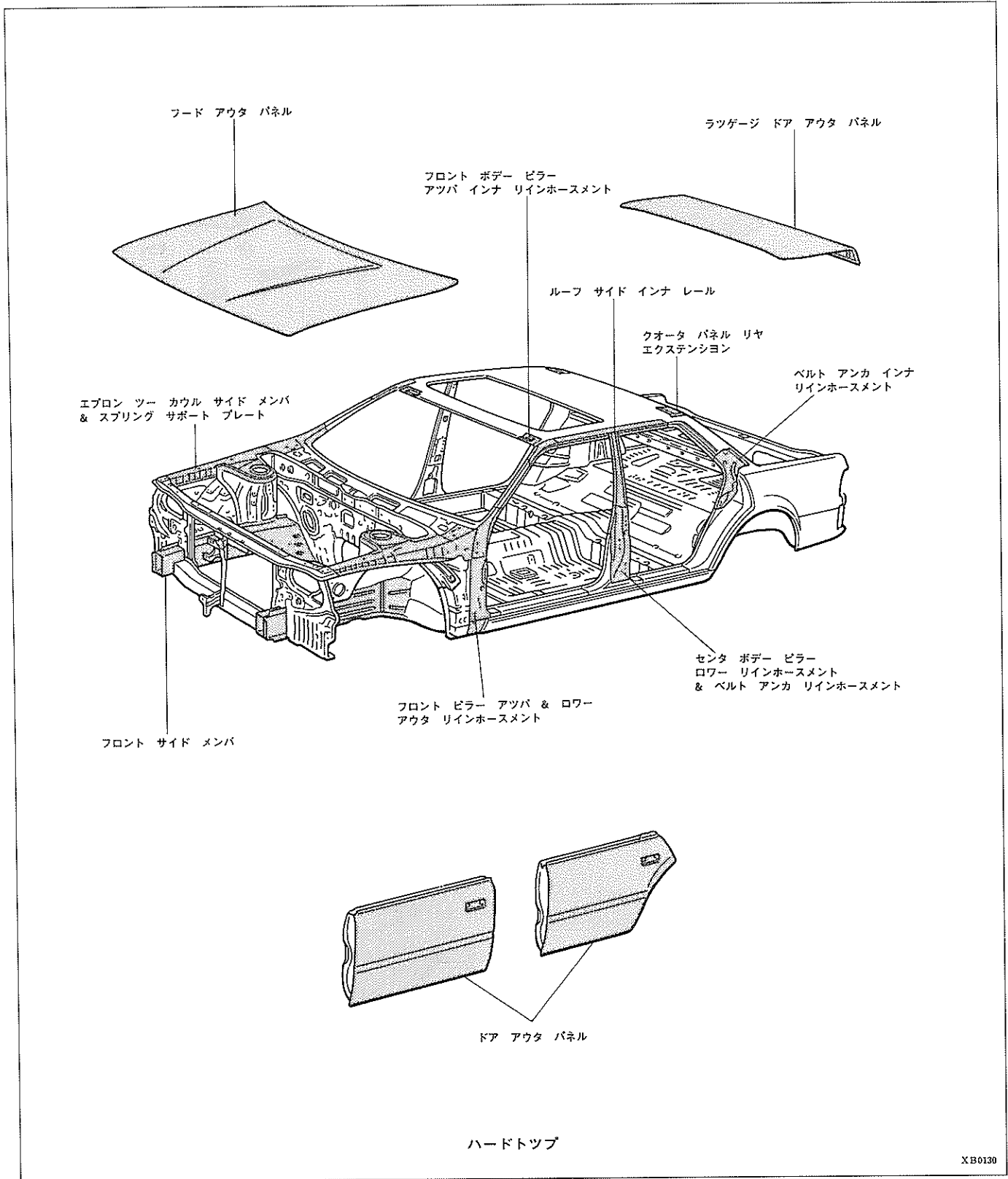
- センタ フロア クロス メンバ部は、センタ フロア フロント パネルとNo.1 クロス メンバとで箱断面化するとともに、中央部にリインホースメントを配し、非常に強固なものとなりました。またリヤ フロア サイド メンバ前端部がセンタ フロア クロス メンバに結合される部位にバルク ヘッドを配して、メンバから受ける応力を拡散するようにし、クロス メンバの剛性を向上させました。
- リヤ フロア サイド メンバ前端部のフロア パネル側に、大型のリインホースメントを配して箱断面化し、剛性を向上させるとともにメンバからの応力を各部に分散するようにしました。



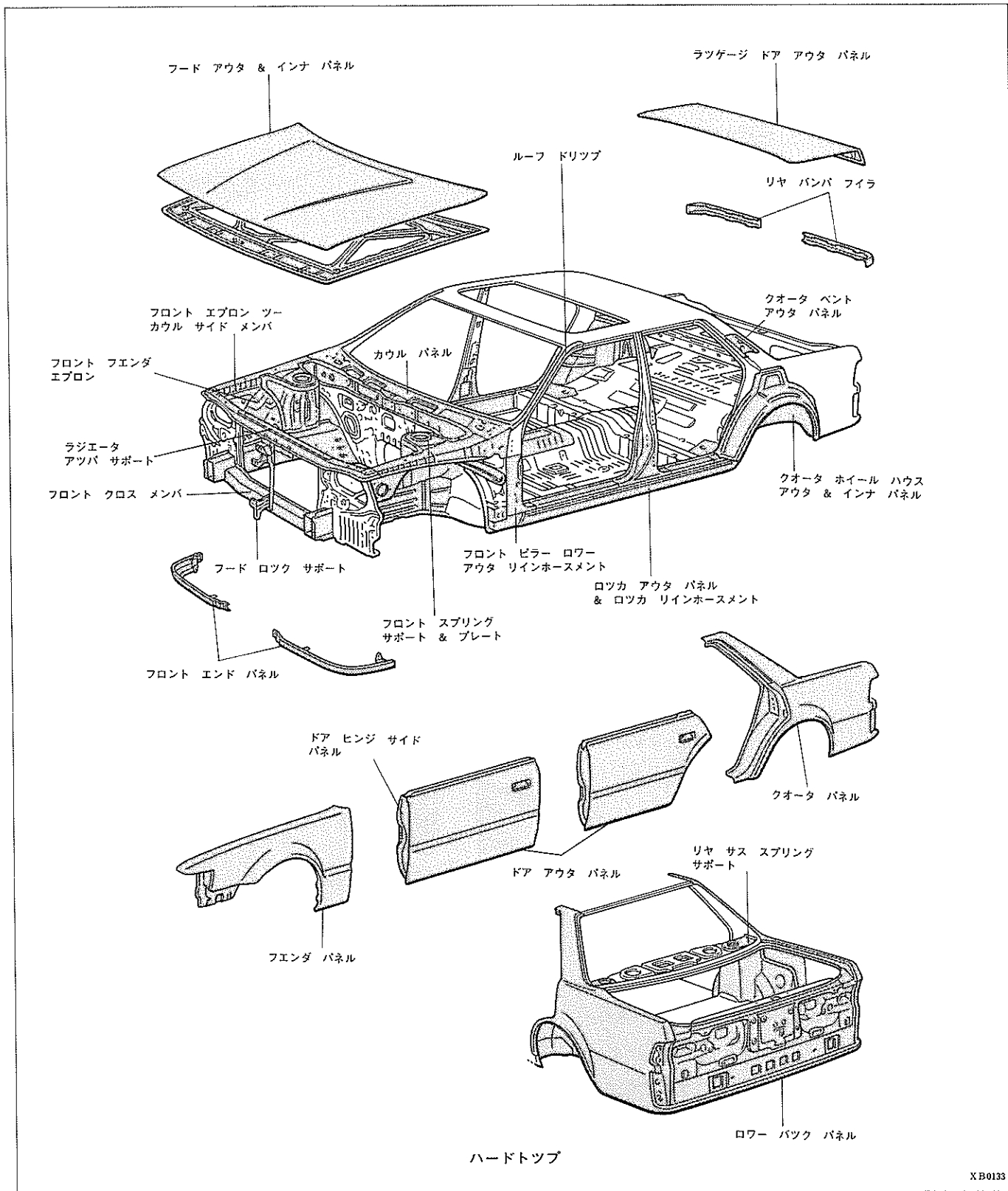
〔5〕高張力鋼板の採用

ボデー各部に高張力鋼板を大幅に採用して、軽量で曲げ剛性が高く変形のおこりずらいボデーとしました。





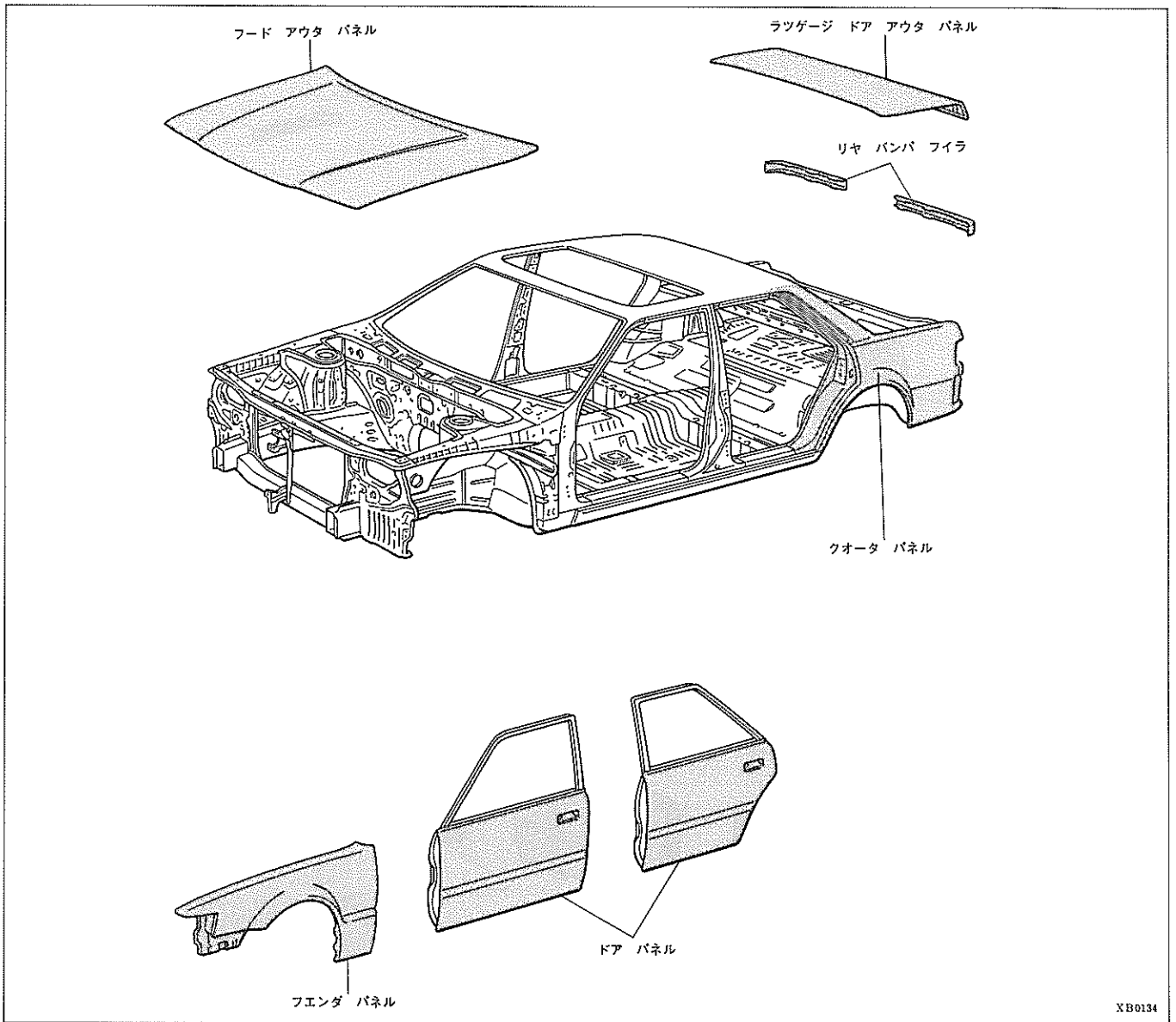




XB0133

(1) エクセライト鋼板採用部位

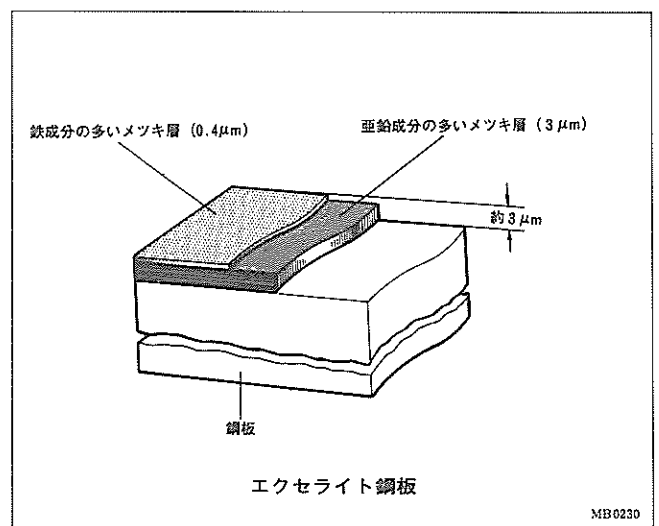
フード・ドアなどアウト パネル関係に、防錆性能とともに塗装外観品質にも留意した2層メッキのエクセライト鋼板を採用しました。



XB0134

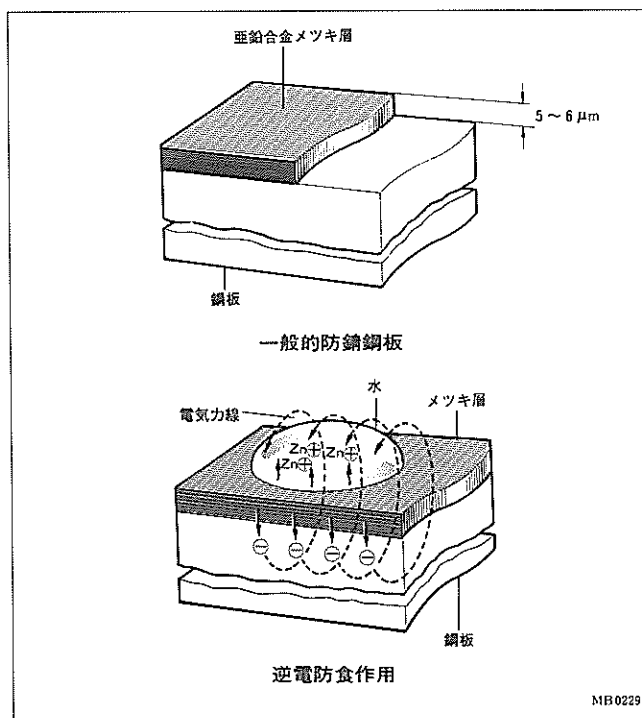
① エクセライト鋼板

- エクセライト鋼板は、一般的防錆鋼板が亜鉛メッキ層を一層としているのに対し成分割合の異なるメッキを2層としています。表層部は塗装性を考慮して鉄成分を多くし、深層部は錆を防止するため一般の防錆鋼板のメッキ部より亜鉛成分を多くしています。表層部のメッキの膜厚は、深層部の約1/10程度の膜厚です。



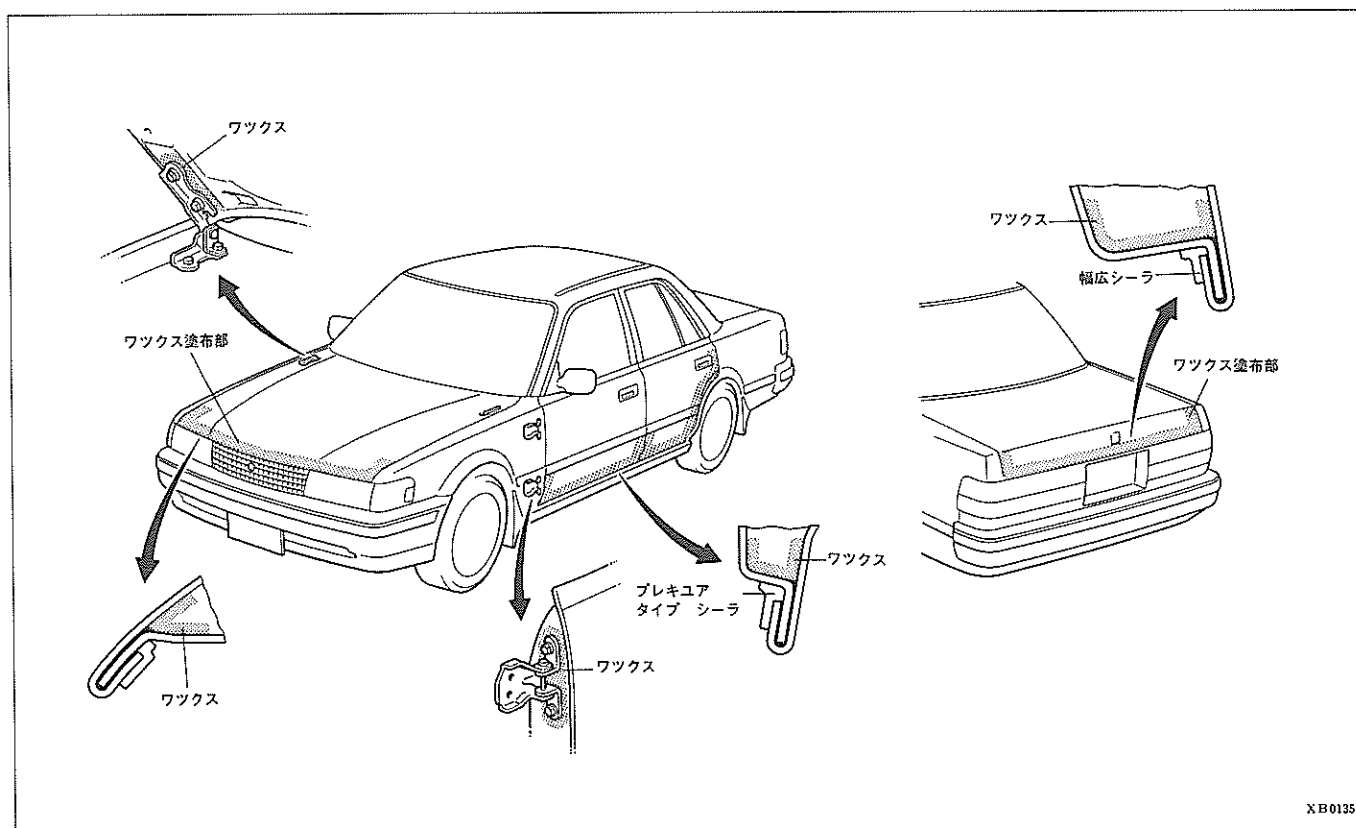
MB0230

• 防錆鋼板の錆抑制は、メッキ中の亜鉛と基材の鋼板に電気エネルギーの差が生じ、亜鉛が陽極(+)・鋼板が陰極(-)となっています。この状態で水が付着すると陽極の亜鉛から陰極の鋼板に電子が流れ、電気力線が鋼板から水を通つて亜鉛に戻る電気回路を形成します。このような場合、電気エネルギーが入る亜鉛には錆が発生し亜鉛イオン ( $Zn^{\oplus}$ ) となつて水に溶け出し、亜鉛に残つた電子が鋼板に流れ鋼板の腐食を防止します。この現象を逆電防食作用といいます。



[2] 防錆ワックス & ヘミング シーラ

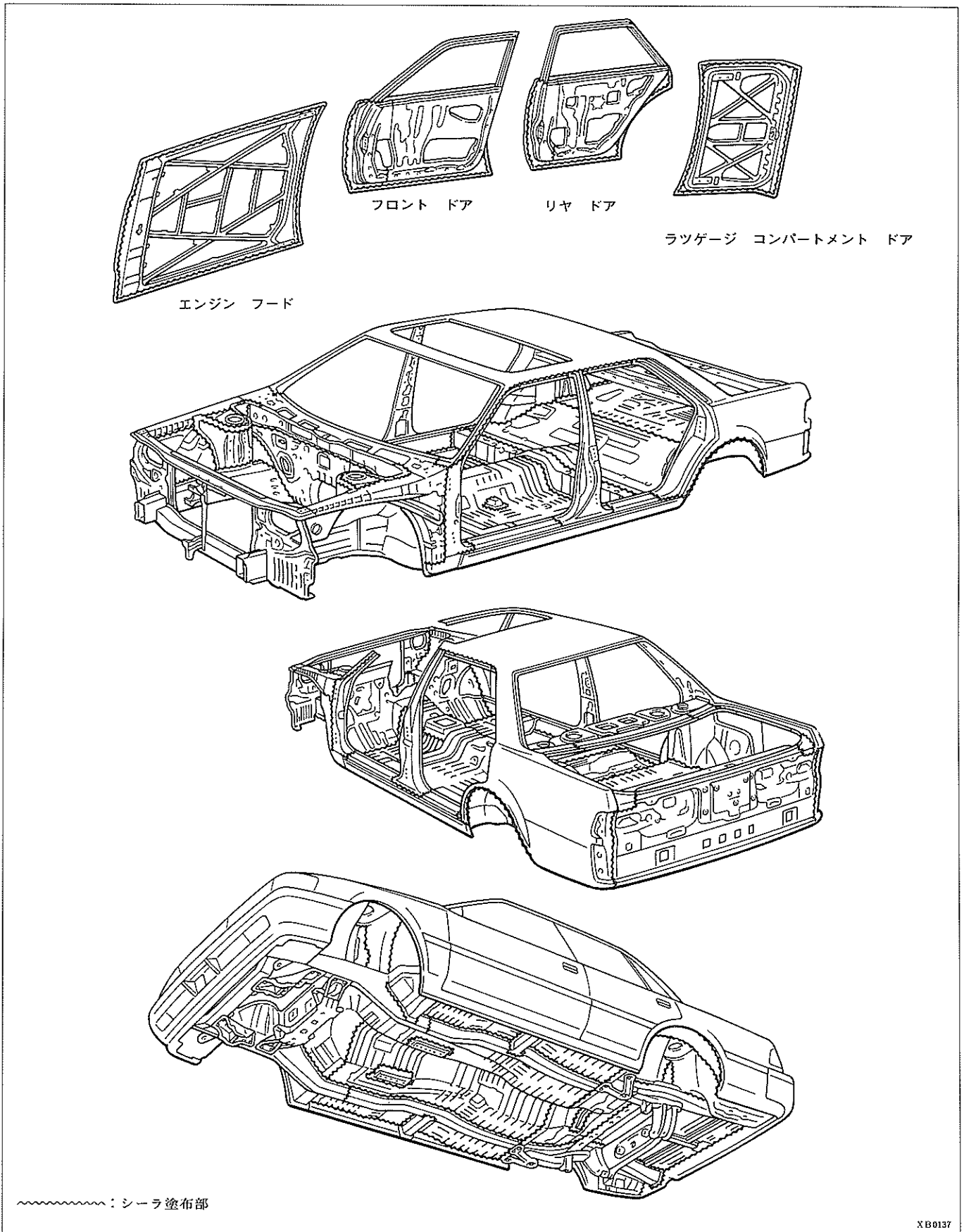
フード・ドアなどヘミング部裏側の湿気が帯びやすい部位およびヒンジ回りに油性ワックスを塗布して、アドヘシブのピンホールなどによる水の浸入を防止し、防錆性能の向上をはかりました。またヘミング部シーラに幅広タイプのものを使用して、エッジを完全に覆うようにしました。ドア部は特に新タイプのプレキユアタイプ\*としてヘミング部裏側も完全にシールできるようにしました。



\* プレキユアタイプシーラ：従来はED塗装後シーラを塗布し、次の塗装工程で完全硬化させるタイプ。プレキユアタイプは、パネル加工時に塗布し予熱で半硬化させ塗装工程で完全硬化させるタイプ。従来タイプと比べシーラが十分に回り、防錆性能が向上します。

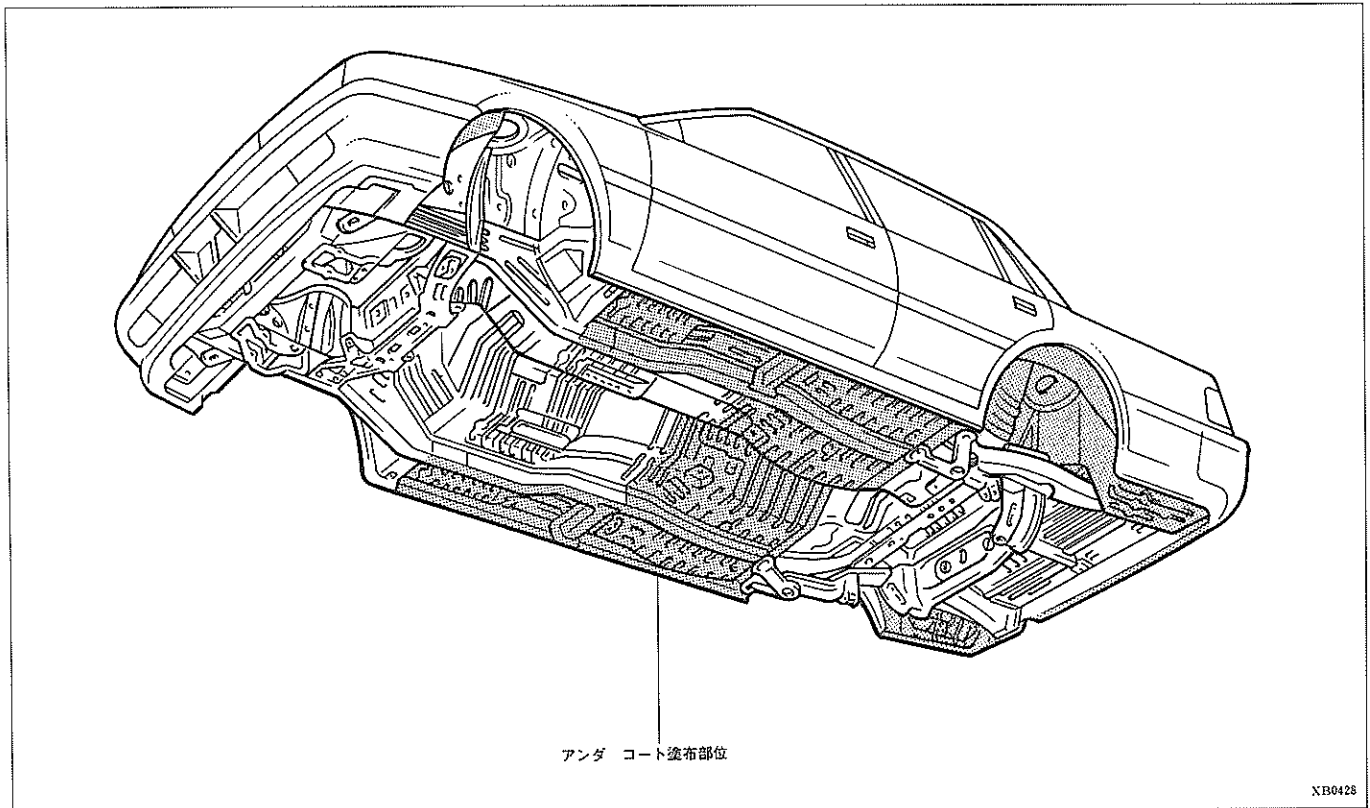
## 〔3〕ボデー シーリング

各パネルの合わせフランジ端末にボデー シーラを塗布して、防水性の確保および鋼板のエッジと合わせ目エッジの防錆性能の向上をはかりました。



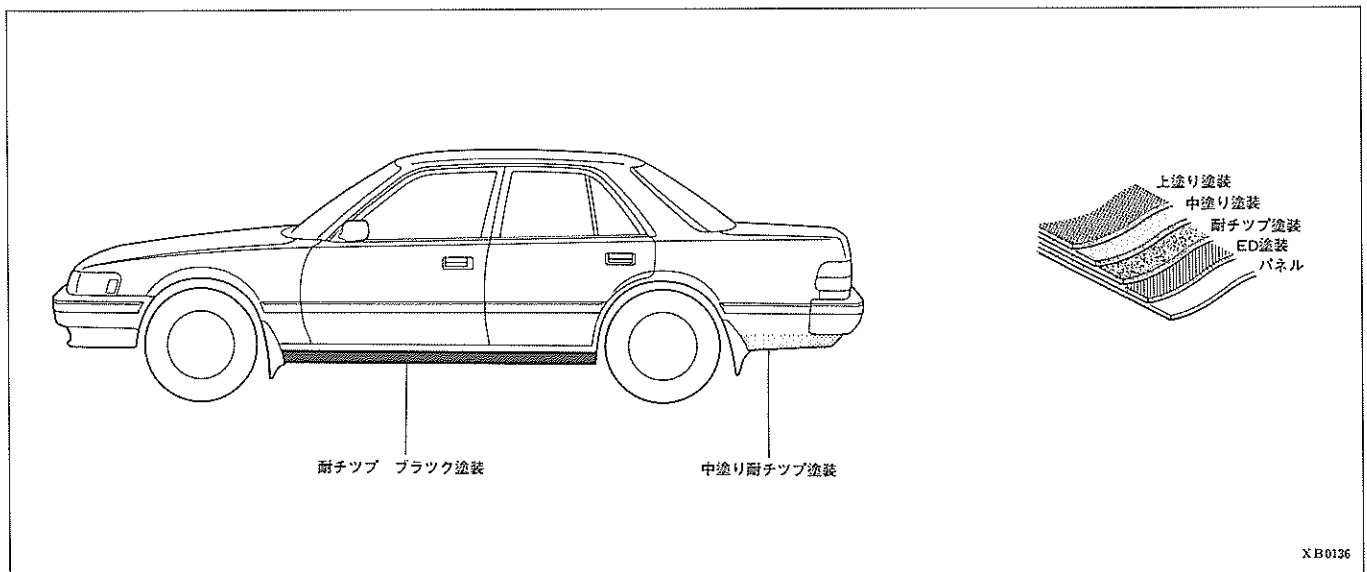
## 〔4〕アンダ コーティング

水・砂利などがよく当たるホイールハウスおよびフロア回りに、耐チツピング性に優れた塩ビゾルを塗布して防錆性能を向上させました。



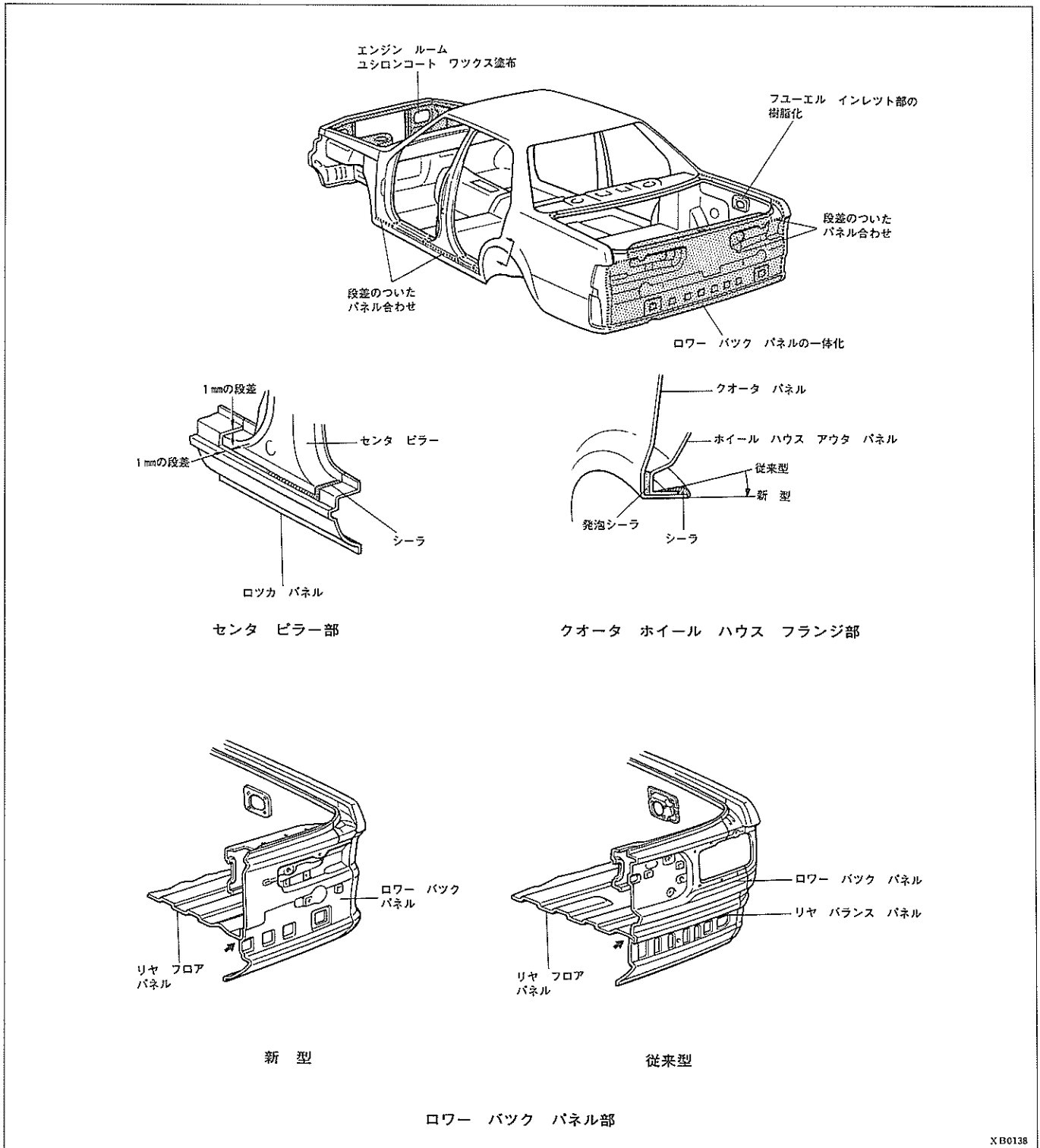
## 〔5〕耐チツプ塗装

全車ロッカ部に上塗りタイプの耐チツプブラック塗装をまた寒冷地用としてクォータ部のホイールハウス後部に中塗りタイプの耐チツプ塗装を施し、タイヤから跳ね上げられた砂利およびアスベスト状の雪による塗膜の欠損を防止して、防錆性能の向上をはかりました。中塗り耐チツプ塗装は、一般塗装部と異なつた仕上り肌となる特性があります。



〔6〕 その他の防錆対応

- ローワー バック部を従来のリヤ バランス パネルを含む2枚構成から、ローワー バック パネルのみの1枚構成として溶接用のフランジをなくし、パネル合わせ部からの発錆を防止しました。
- クォータ ホイール ハウスのフランジに角度を付け下向きとし、泥などが早期に落下するような構造としました。
- 各ピラーとロッカ部およびクォータ パネルとローワー バック パネル・ラツゲージ トルーフの取り付けを、パネル間に若干の段差を設け、シーラがその段差を埋るようにしパネルのエッジを完全に覆うようにしました。
- フューエル インレット ボックスを従来の鋼板から樹脂製として、全く錆ないようにしました。
- エンジン ルーム内にユシロンコート ワックスを施しました。

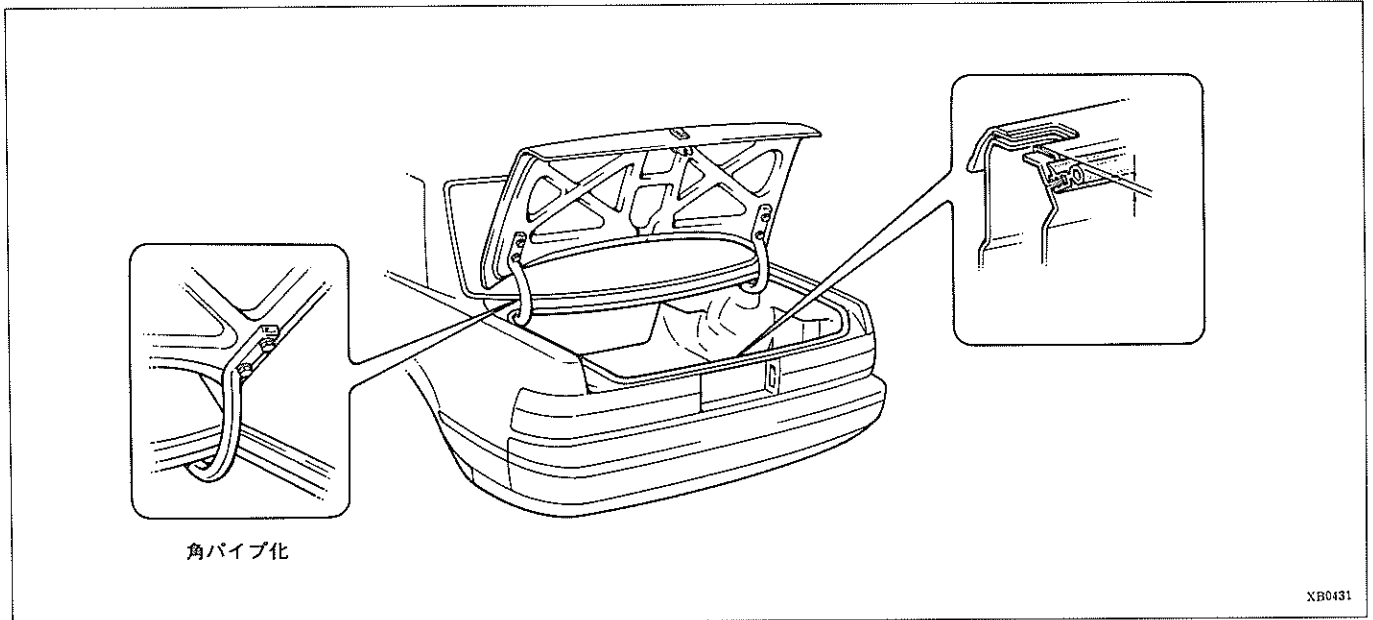


X B0138

## □構成部品

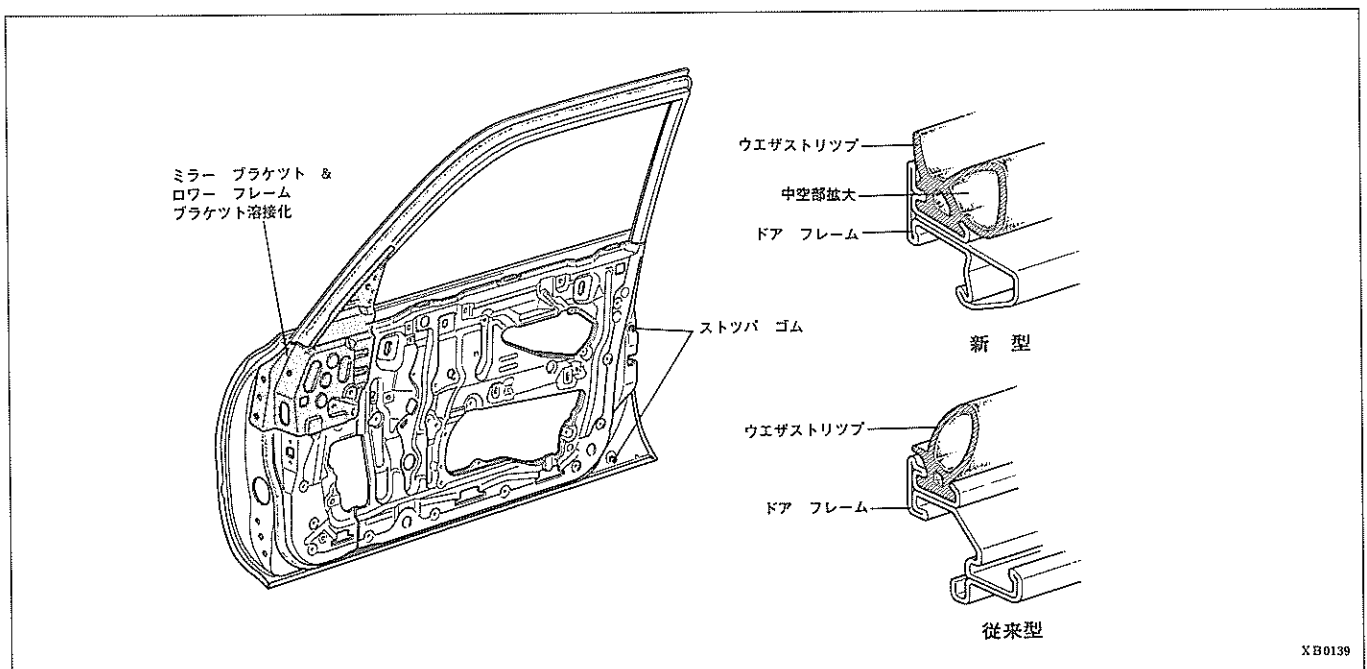
## 1. ラツゲージ コンパートメント ドア

- ラツゲージ ドア ヒンジを従来のプレスしたプレート タイプから角パイプとして、ヒンジ剛性を向上させるとともに軽量化しました。
- ラツゲージのウエザストリップ取り付けフランジを後方に倒し、ラツゲージ リヤ ガーニツシユの高さがウエザストリップより高くなるようにして、荷物出し入れ時のウエザストリップ損傷および抜けを防止しました。

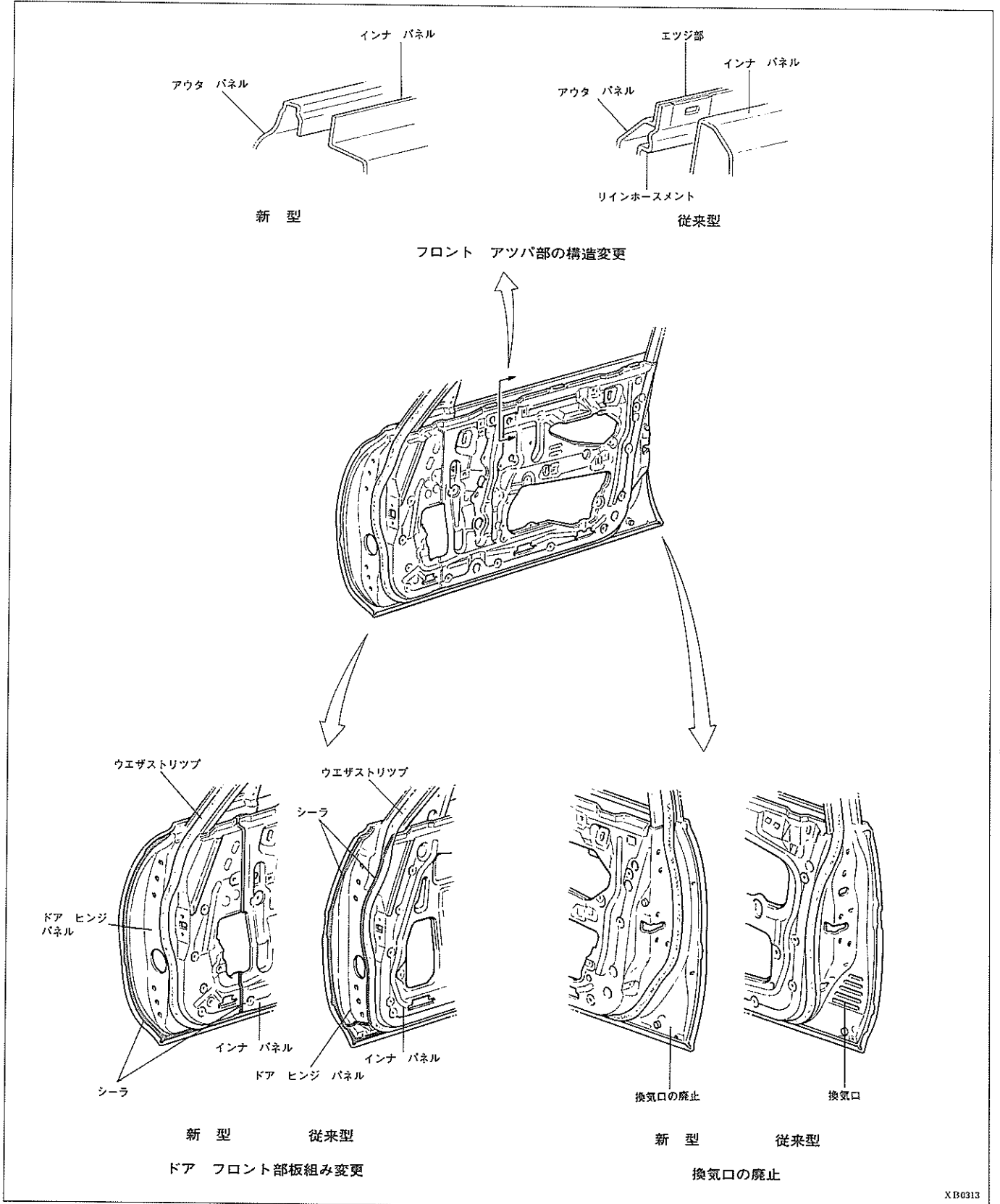


## 2. ドア

- ドア フレーム断面を大型化して、フレームの振り剛性を従来の約16倍と大幅に向上させました。またフロント ドアは、ミラー ブラケット・ロー フレーム プレート大型化・溶接化してドア パネルおよびフレームに取り付け、ドア剛性を強靱なものとししました。
- ウエザストリップの中空部を大きくして、ヘタリ・底づきの発生を防止しました。またストツパ ゴムの数を増して閉り音に配慮しました。



- ドア ヒンジ パネルとドア インナ パネルの溶接部を、ドア トリムで見えなくなるような位置にパネルの板組みを変更し、溶接部がウエザストリップの内側になるようにして発錆の防止をはかりました。
- ウエザストリップより外側になるドア パネル面から、ベンチレーションの換気口打ち抜きエッジ、およびアウト パネルとリインホースメントの溶接フランジのエッジなど、塗料がつきづらい部分を廃止して、発錆の防止をはかりました。



XB0313

□塗装

1. 外板色

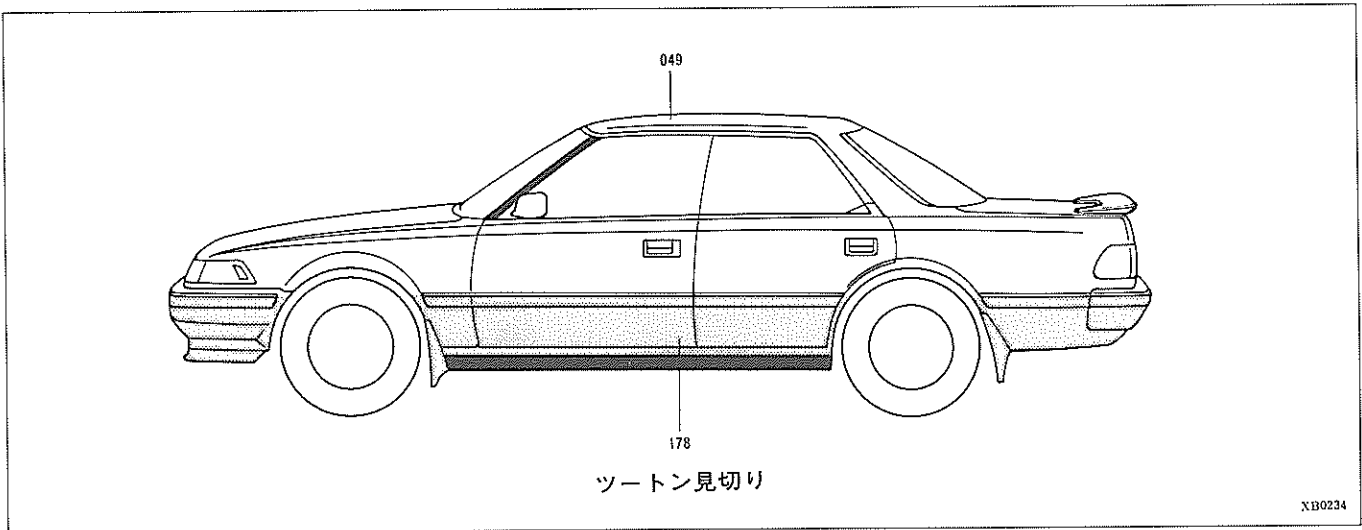
- 外板色は全7色とし、ハードトップ用ツートン 1色、グランデ G専用色1色を設定しました。
- マイカ塗装としてホワイト パールマイカ (049)、ダークレッド マイカ (3H3)、ブルー マイカ (8E3) およびマイカとメタリックを混合したグレー マイカ メタリック (170) の4色を設定しました。マイカ メタリック塗装は、顔料にマイカおよびメタリック粒子を混合して塗装します。
- ホワイトは、スーパーホワイト IVとしてさらに白さを追究しました。
- ツートンをハードトップ グランデ以上にオプション設定しました。

仕様

●：標準 ○：オプション

カラー ネーム	カラー No.	STD 教習車	GL タクシー	GR	LG	グランデ	グランデ G	GT ツインターボ	備 考
スーパーホワイト IV	050	●	●	●	●	●	●	●	
ホワイト パールマイカ	049						○		マイカ塗装
グレー マイカ メタリック	170		●	●	●	●	●	●	マイカ混入メタリック
ミストグレー メタリック	177		●	●	●	●		●	
ダークレッド マイカ	3H3		●*	●	●	●		●	着色マイカ, 継続色
ブルー マイカ	8E3		●	●	●	●		●	着色マイカ, 継続色
パールストリーム トレーニング	22K (049/178)					○	○	○	

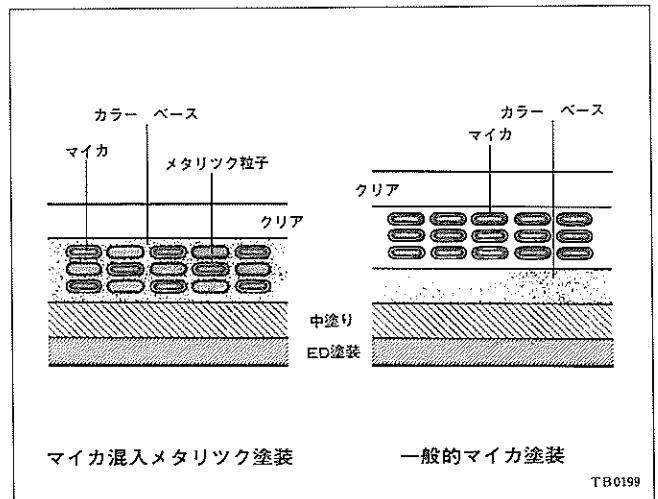
\* 法人タクシーのみ



▶構造と作動

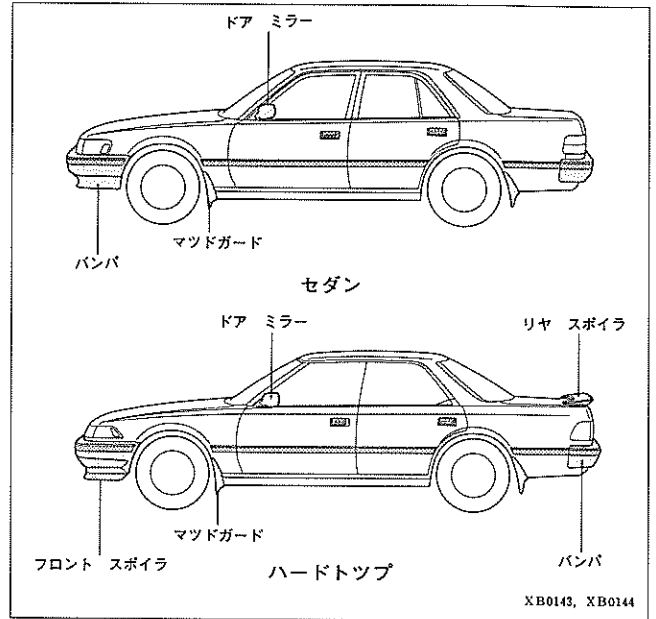
【1】マイカ混入メタリック (カラー No.: 170)

従来の一般的パールマイカ塗装は、中塗り後カラー ベースの上にマイカ ベースを塗装しその上にクリア塗装を行っていますが、マイカ混入メタリックは、カラー ベースにマイカとメタリックを混合して塗装します。混合して塗装することにより普通の光ではマイカにより滑らかで艶やかな光沢を、弱い光ではマイカの艶が消え、メタリック粒子より金属感のある輝きが得られます。



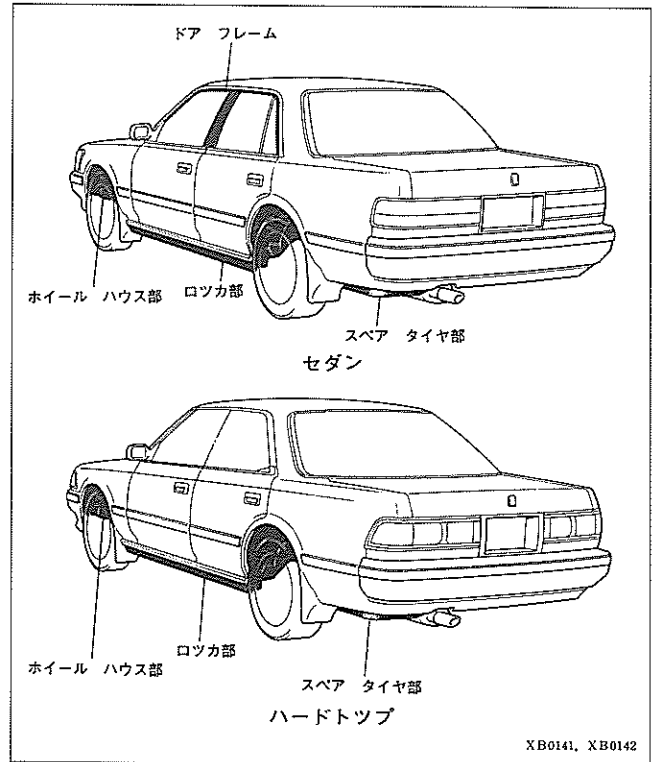
2. 外板色共色外装部品

●GL以上（除くタクシー仕様）のバンパ、グランデ以上のマツドガード・ドア ミラーおよびハードトップの前後スポイラを外板色と共色としました。



3. ブラック アウト塗装

●全車ホイールハウス内側およびロツカ部をブラックアウト化しました。またセダン GL以上のドア フレームもブラックアウト化してサイドビューを引き締まつたものとなりました。



5・2

## ボデー外装

## ■概要

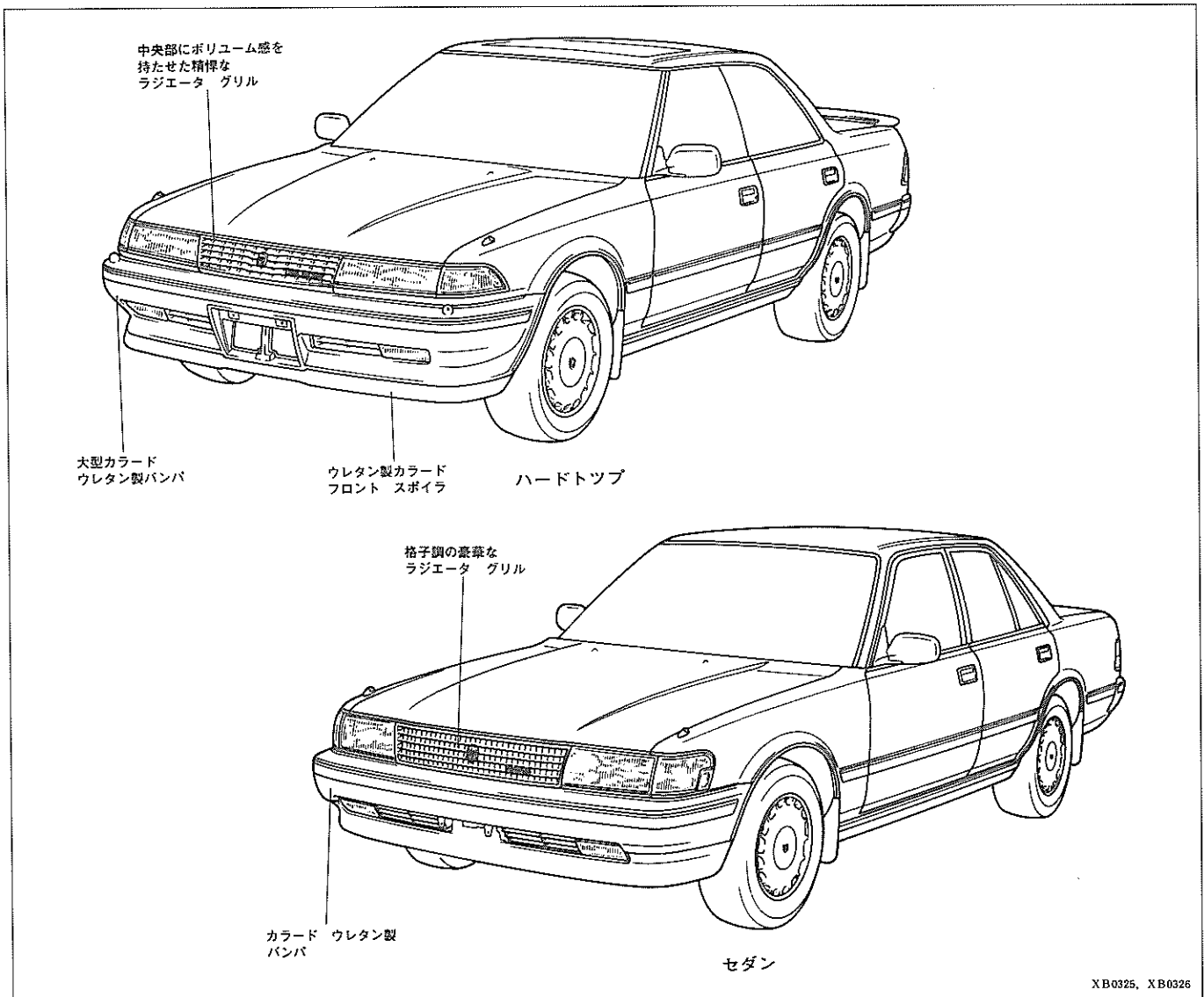
パワー ウィンドウ、電気式ドア ロック、チルト & スライド電動ムーン ルーフなどを採用して、使用性・便利性の向上をはかりました。

## ■機構説明

## □ボデー外装部品

## 1. フロント回り

- ウレタン製バンパをGL（除くタクシー仕様車）以上に標準設定、STD、教習車、タクシー仕様車（除くE パッケージ）にオプション設定しました。また、外板色と共色のカラード バンパをGL（除くタクシー仕様車）以上に標準設定しました。なお、カラード バンパ モールディングは、グランデ Gの外板色スーパーホワイト IV（050）、ホワイト パールマイカ（049）、グレー マイカ メタリック（170）に設定しました。
- PP製バンパをSTD、教習車、タクシー仕様車に標準設定しました。
- 外板色と共色のウレタン製フロント スポイラをGTツインターボに標準設定して、高速走行時の空力特性を向上させるとともに、ハイ パフォーマンスにふさわしい精悍なフロント意匠としました。

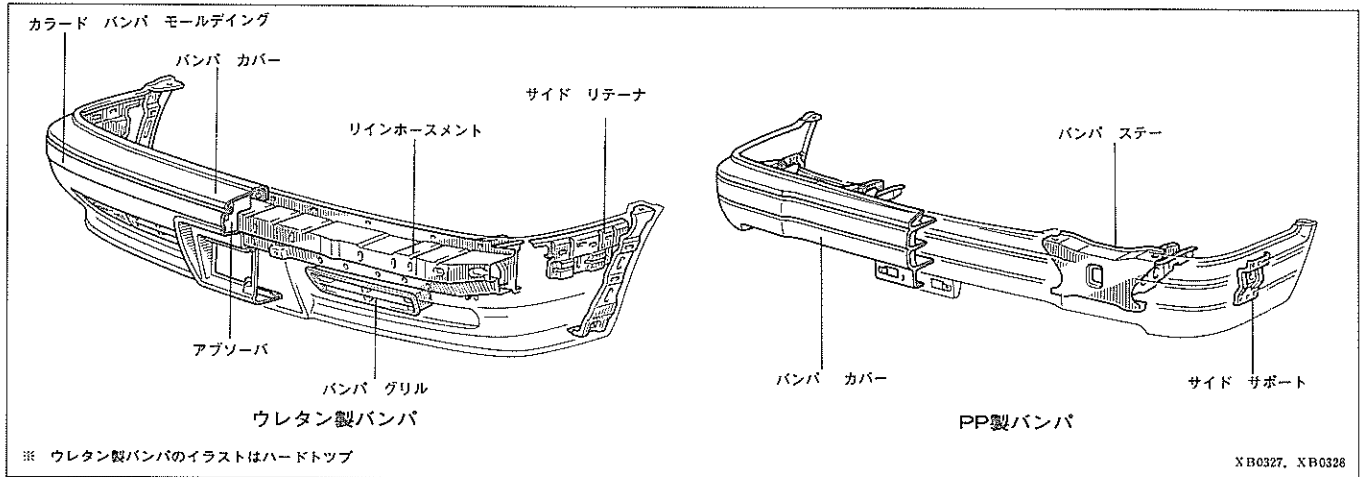


## ▶ 構造と作動

## 【1】フロント バンパ

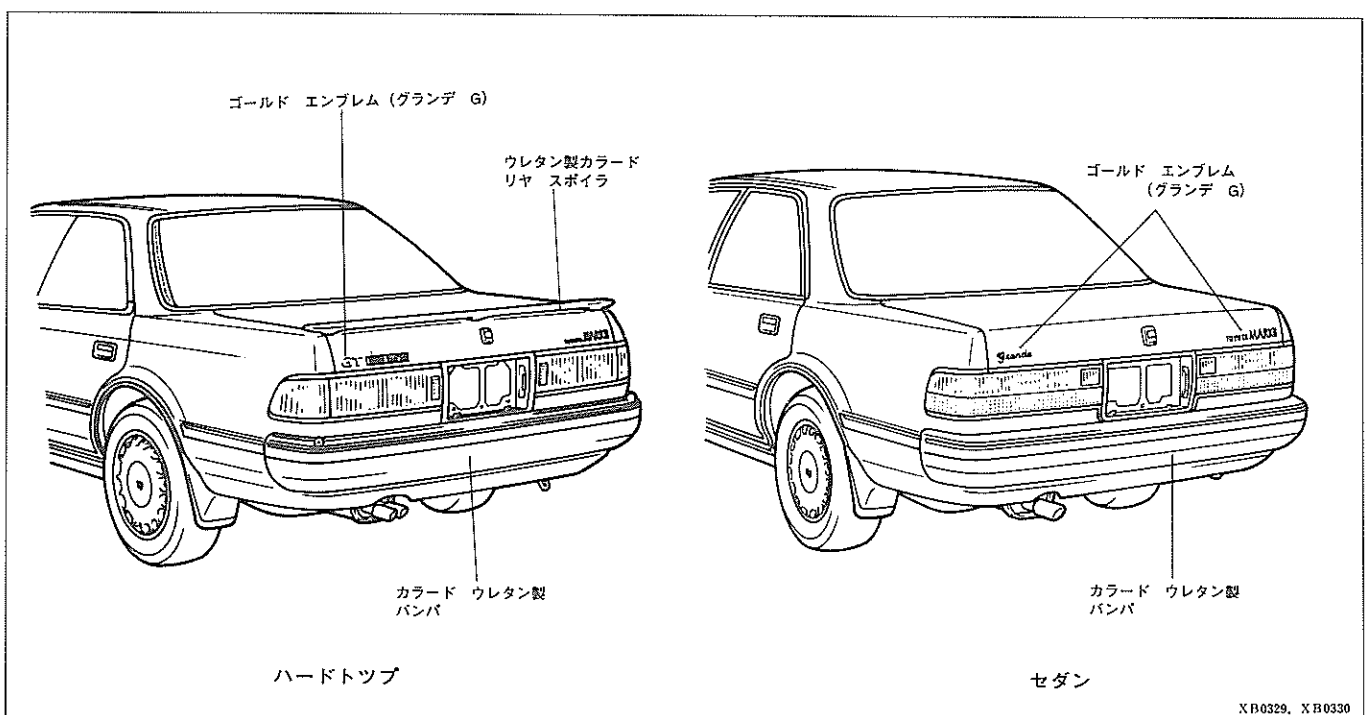
ハードトップのバンパは、バンパ フェイス中央下部をナンバ プレートの取り付けを考慮した形状としました。

カラード バンパ モールディング色は、外板色スーパーホワイト IV (050), ホワイト パールマイカ (049) にスーパーシルバー メタリック色を、グレー マイカ メタリック (170) にブラウン メタリック色を設定しました。



## 2. リヤ回り

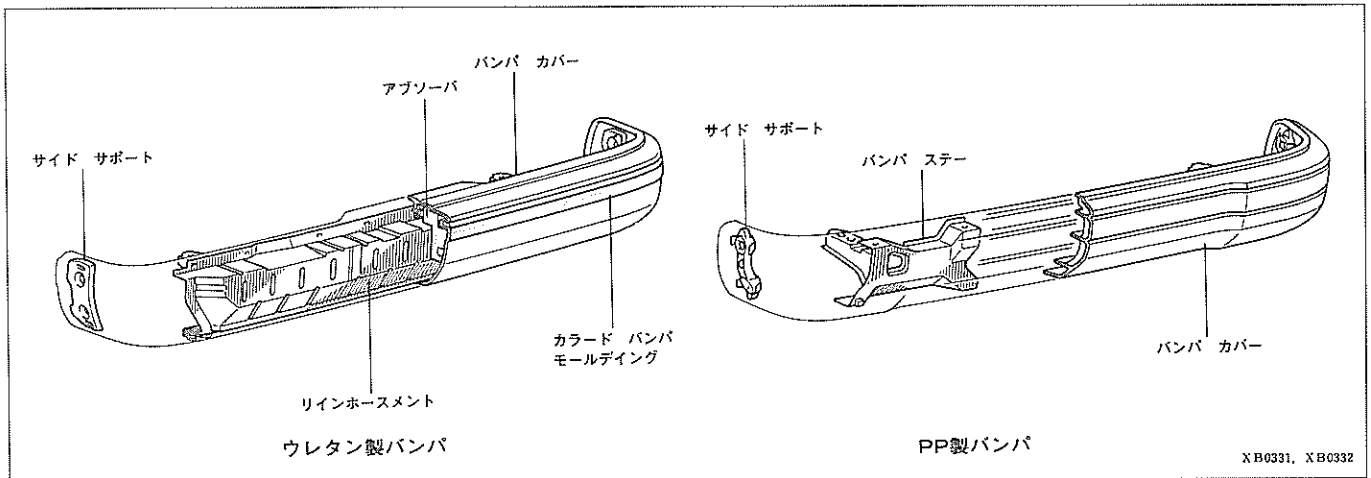
- ウレタン製バンパをGL (除くタクシー仕様車) 以上に標準設定, STD, 教習車, タクシー仕様車 (除くE パッケージ) にオプション設定しました。また、外板色と共色のカラード バンパをGL (除くタクシー仕様車) 以上に標準設定しました。なお、カラード バンパ モールディングは、グランデ Gの外板色スーパーホワイト IV (050), ホワイト パールマイカ (049), グレー マイカ メタリック (170) に設定しました。
- PP製バンパをSTD, 教習車, タクシー仕様車に標準設定しました。
- 外板色と共色のウレタン製リヤ スポイラをGTツインターボにオプション設定して、高速走行時の空力特性を向上させるとともに、アクセントのあるリヤ ビューとしました。
- グランデ Gのラツゲージ コンパートメント ドアにゴールド エンブレムを設定して、外観意匠の向上をはかりました。



## ▶構造と作動

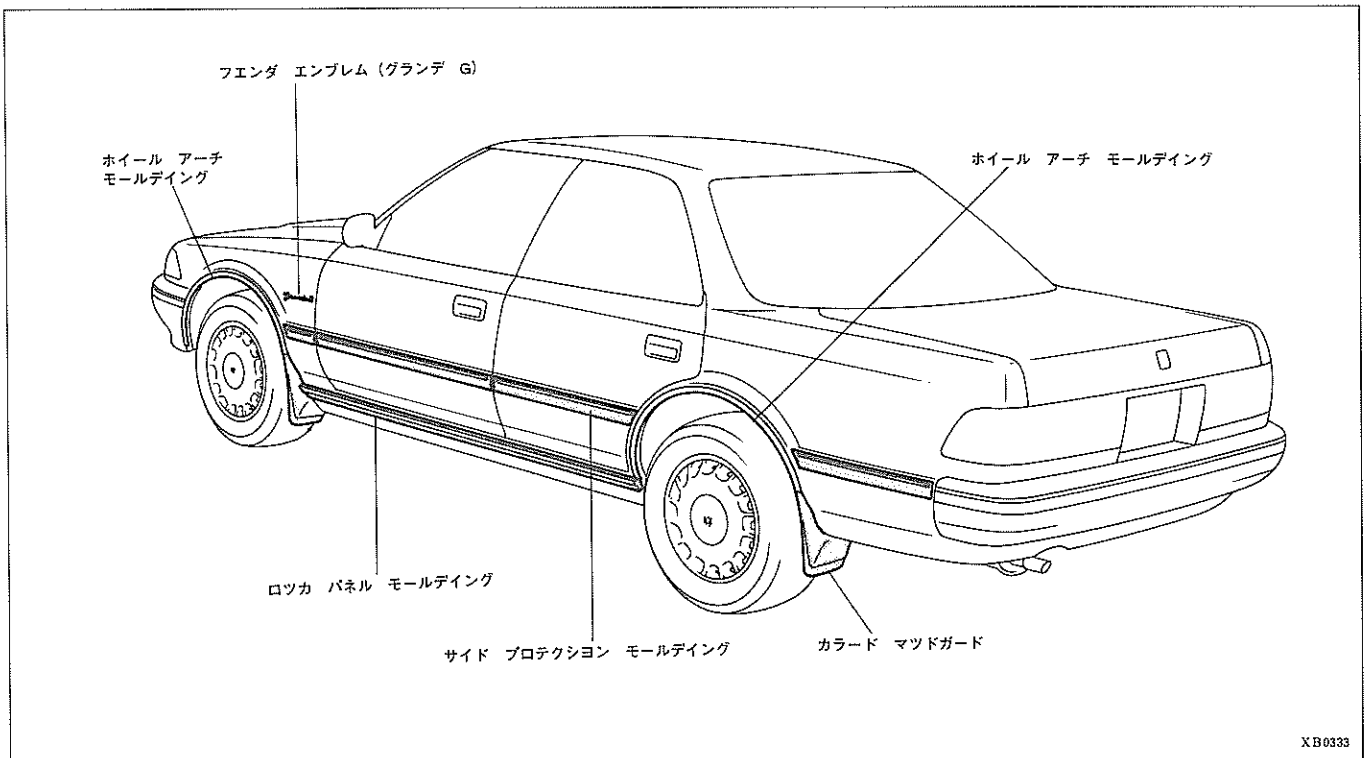
## 【1】リヤバンパ

カラードバンパモールディング色の設定は、フロントバンパと同一です。



## 3. サイド回り

- サイドプロテクションモールディングを全車に標準設定して、外観意匠の向上をはかりました。また、カラードモールディングを外板色ツートーンカラー (22K) およびグランデ Gの外板色スーパーホワイト IV (050)、ホワイトパールマイカ (049)、グレーマイカメタリック (170) に設定しました。
- ロッカパネルモールディングを全車に標準設定して、タイヤからの飛び石などによるパネル面の汚れ、損傷を防止するとともに、外観意匠の向上をはかりました。
- フロントおよびリヤマッドガードは、カラードタイプをグランデ以上に標準設定して、タイヤからの飛び石などによるパネル面の汚れ、損傷を防止するとともに、外観意匠の向上をはかりました。
- ステンレス製のホイールアーチモールディングをGR以上に標準設定して、外観意匠の向上をはかりました。
- グランデ Gのフロントフェンダにゴールドエンブレムを設定して、外観意匠の向上をはかりました。

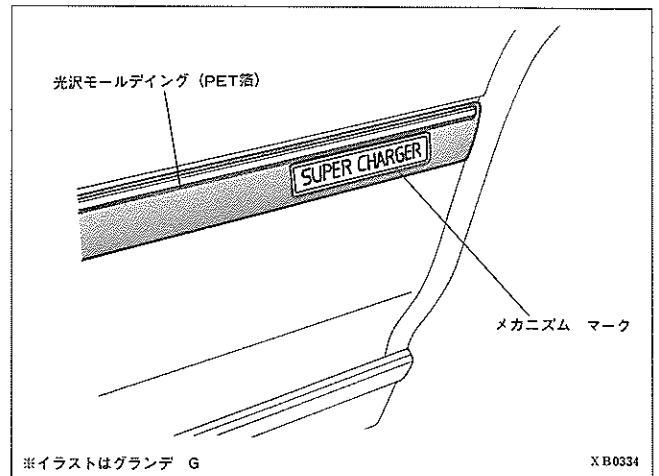


## ▶構造と作動

## 【1】サイド プロテクション モールディング

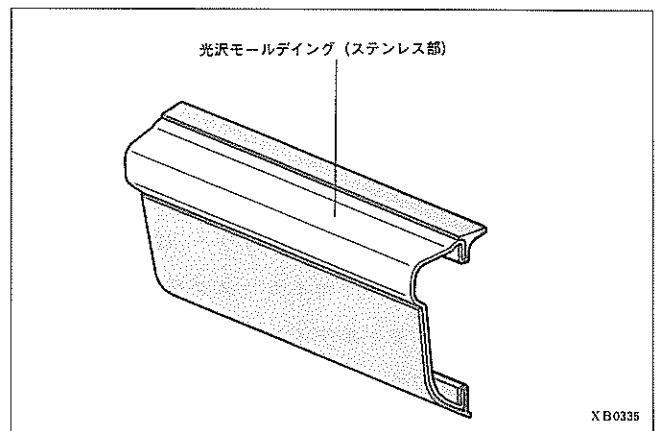
上部にPET\*箔の光沢モールディングを配しました。カラー  
ード サイド プロテクション モールディングは、外板  
色スーパーホワイト IV (050)、ホワイト パールマイカ  
(049) にスーパーシルバー メタリック色を、グレー マ  
イカ メタリック (170) にブラウン メタリック色を、ツ  
ートーン カラー (22K) にシルバー メタリック色を設  
定しました。

\*PET (polyethylene terephthalate) : ポリエチレン テレフタレ  
ート



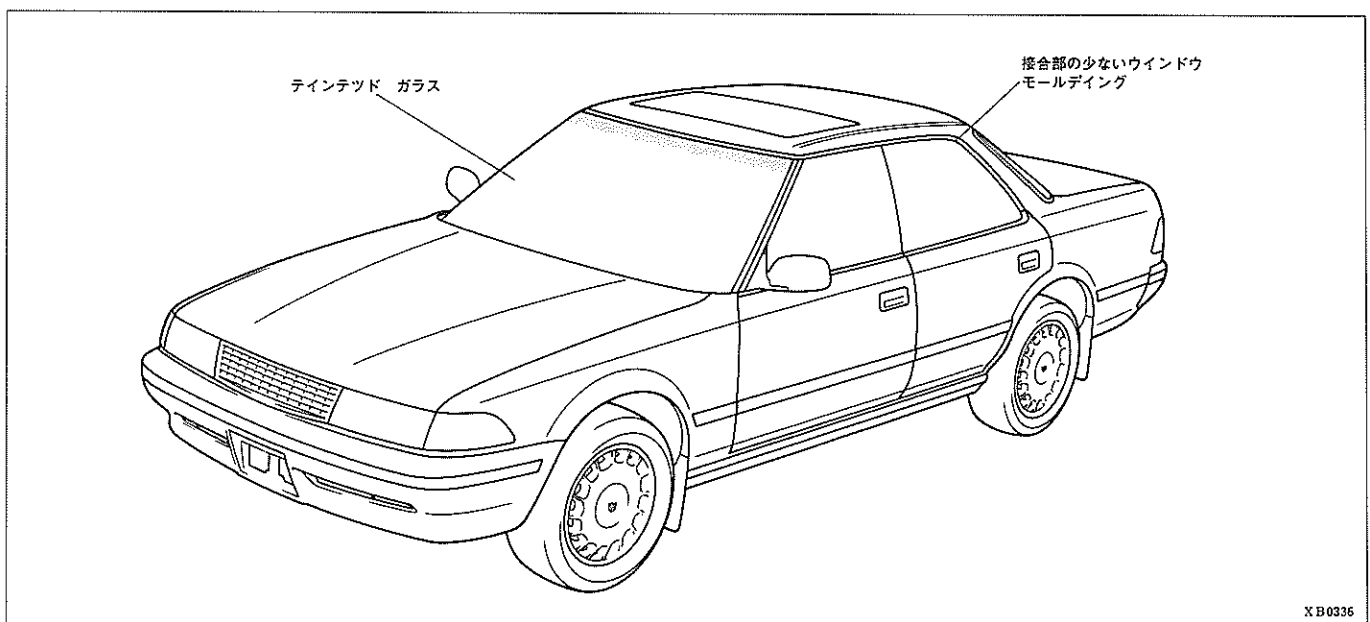
## 【2】ロツカ パネル モールディング

上部にステンレス製の光沢モールディングを配しました。



## 4. ウィンドウ回り

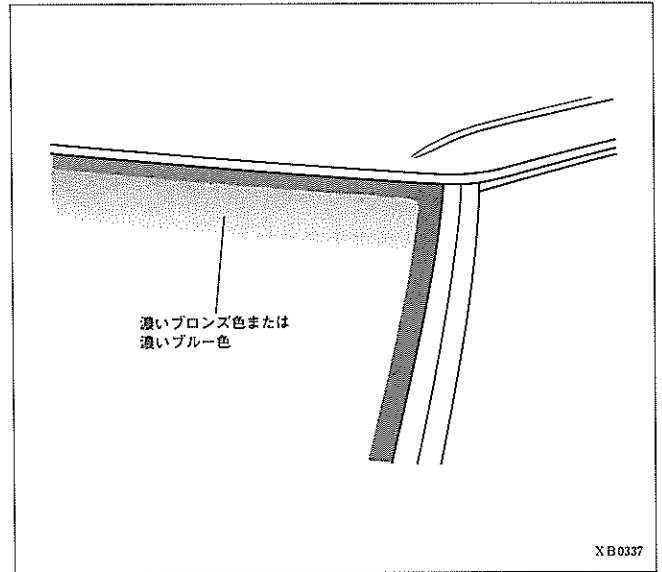
- ウィンドウ ガラスは、GR以上の内装色マルーン、セーブルにブロンズ ガラスを設定しました。
- ウィンドシールド ガラスは、全車合わせガラスとするとともにGR以上にティンテッド ガラスを設定しました。
- セダンのドア ウエザストリップは、ドア回りの面一化および高いシール性を確保する3重シール構造を採用して、風切り音の低減をはかりました。
- ウィンドウ モールディングは、接合部を極力少なくして、見栄えの向上をはかりました。



## ▶ 構造と作動

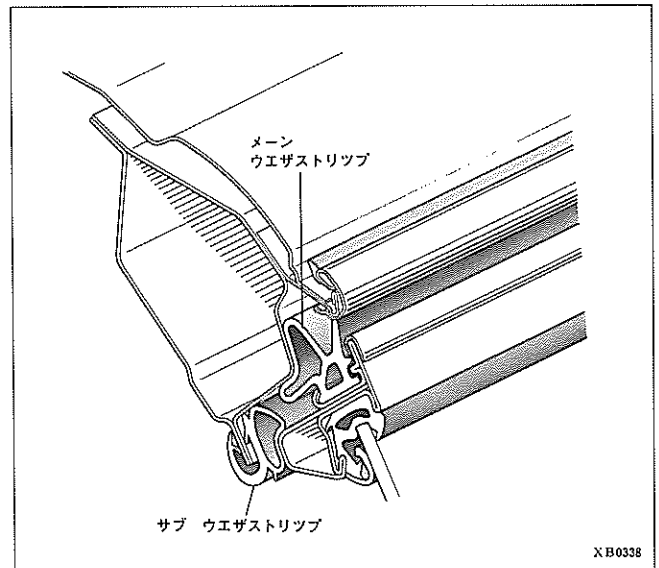
## 【1】 ウインドシールド ガラス

ブロンズ ティンテッド ガラスは、ガラス上部を濃いブロンズ色に、ブルー ティンテッド ガラスは、ガラス上部を濃いブルー色として、遮光とともに車格感の向上をはかりました。



## 【2】 ドア ウエザストリップ

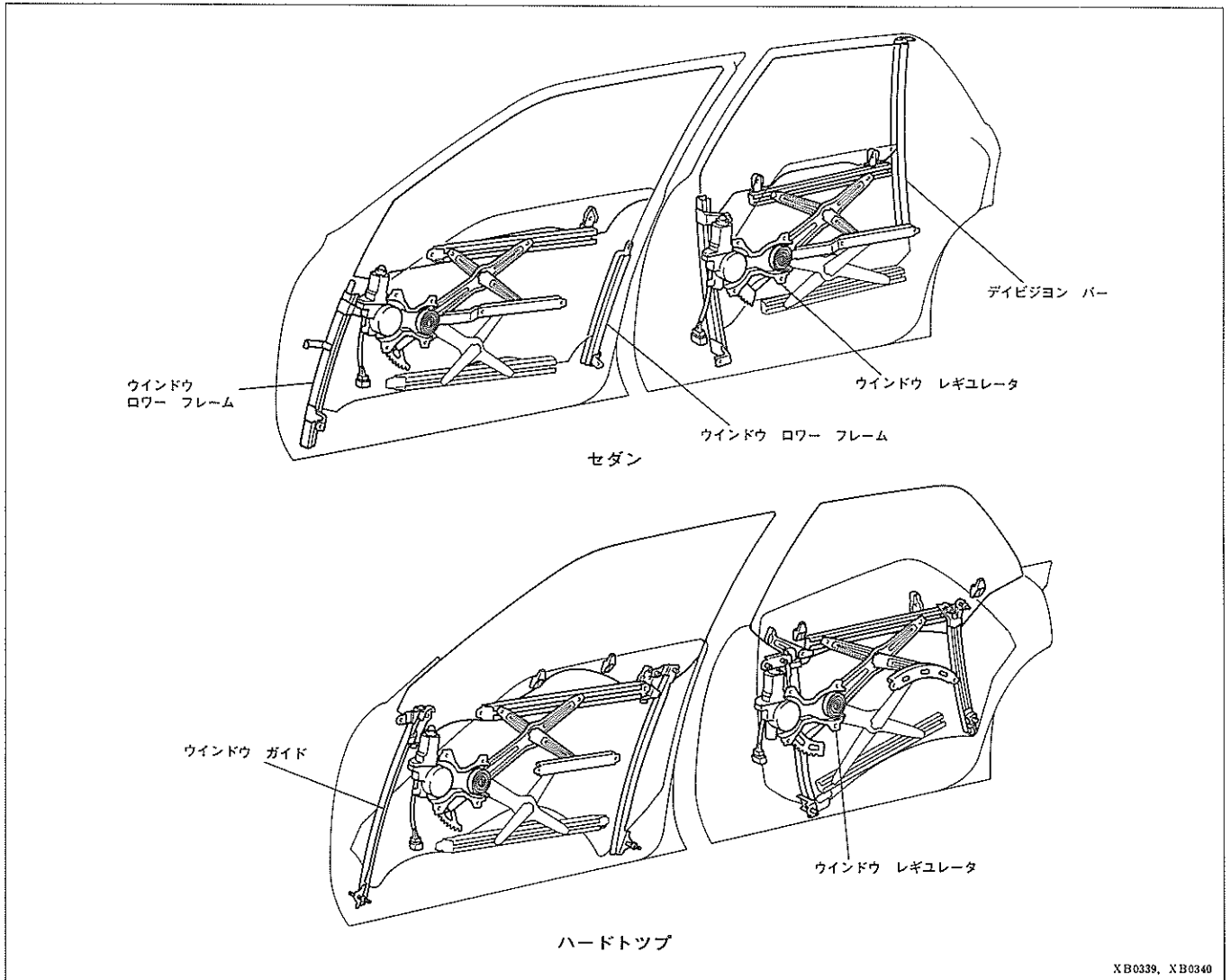
ドア回りのウエザストリップは、面一性、シール性に優れた3重シール構造としました。



## □機能部品

## 1. ウィンドウ レギュレータ

- 従来同様、セダンはX アーム式の、ハードトップは2本ガイドのX アーム式のウィンドウ レギュレータを採用しました。
- ハードトップは、ドア ガラスとウィンドウ ガイドの支持方法を2点支持として、ドア ガラス半開時のガラス支持剛性の向上をはかりました。
- 操作性の優れたワンタッチ式パワー ウィンドウをGR以上に標準設定して、使用性・便利性の向上をはかりました。また、従来同様、イグニッション スイッチがOFFの状態でもパワー ウィンドウ機構を作動させることができるキー オフ機構を設定しました。



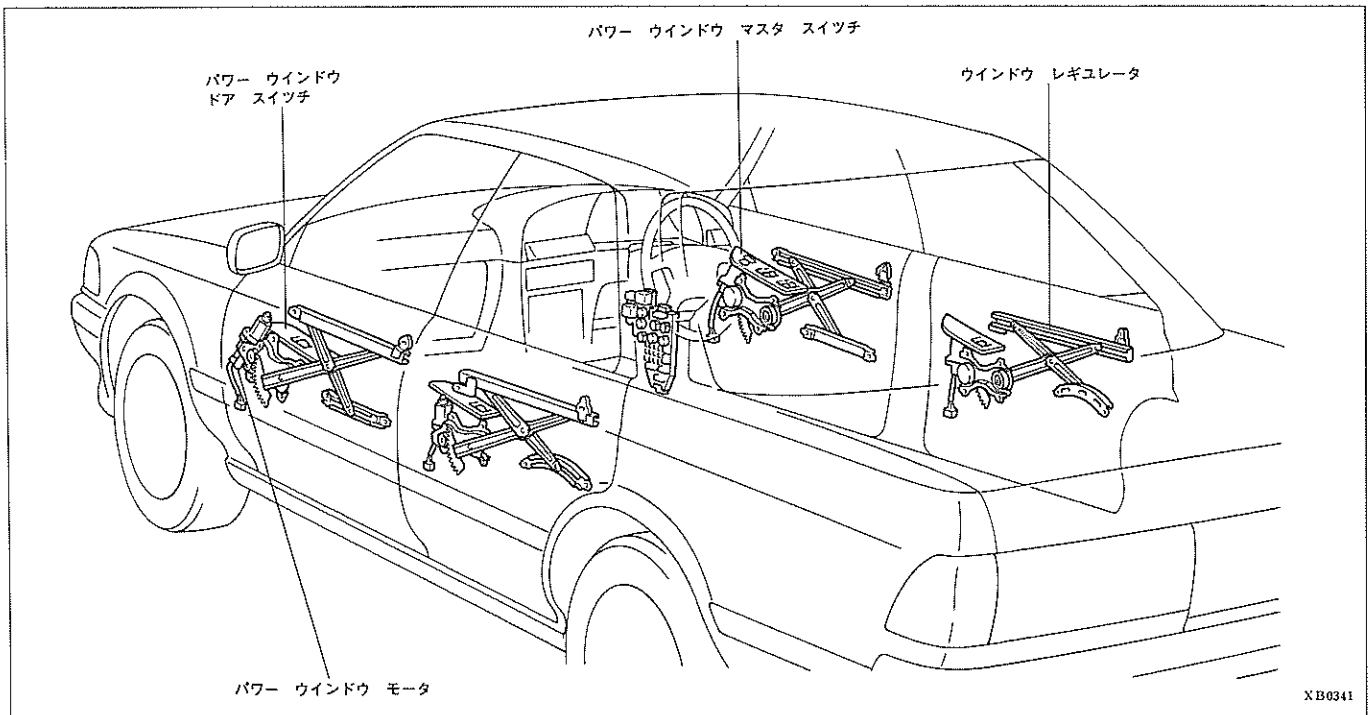
XB0339, XB0340

## ▶構造と作動

## 【1】パワー ウィンドウ

## 〔1〕構成

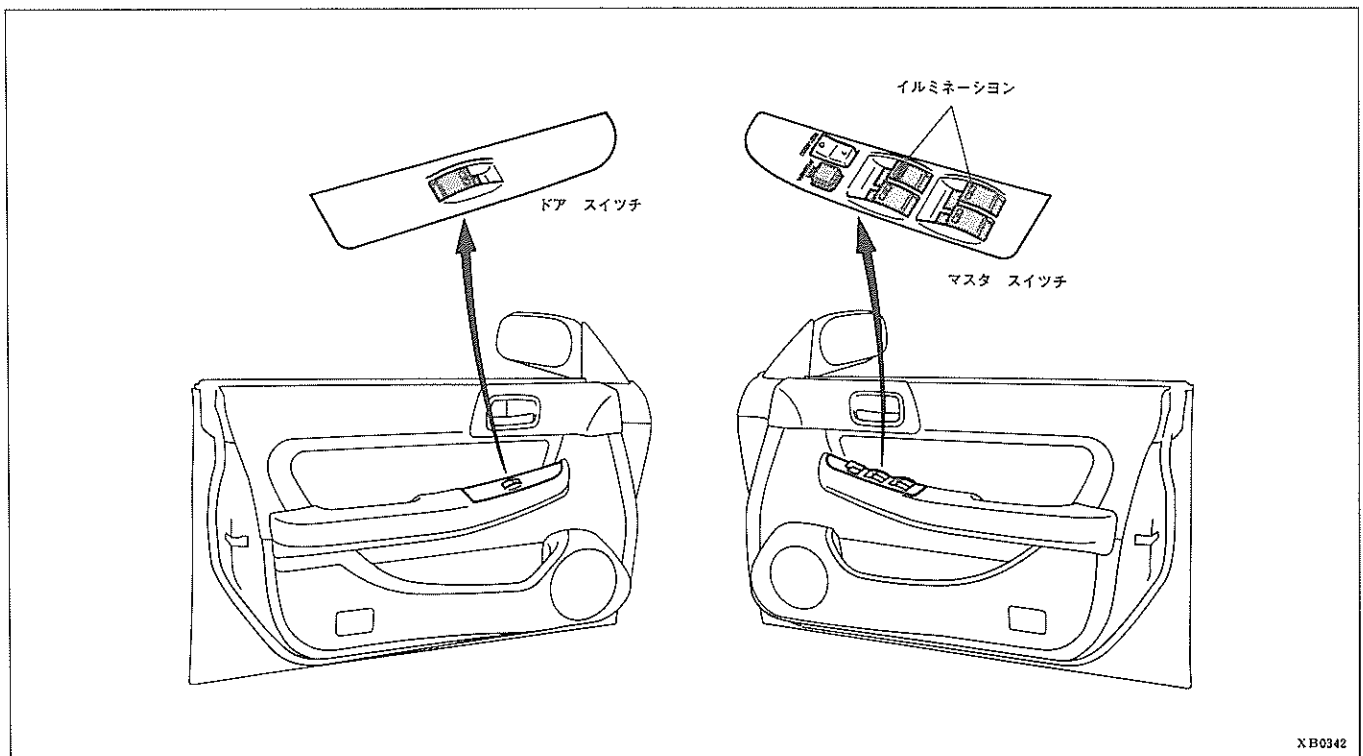
- ワンタッチ式パワー ウィンドウ機構は、マスタ スイッチに内蔵しました。
- キー オフ機構は、イグニッション スイッチがONからOFFにした状態で運転席ドアを開くことによりパワー ウィンドウ機構を作動させることができます。なお、ドアを閉じてパワー ウィンドウを閉作動中の場合は、窓が全閉するまで作動を継続しますが、それ以後の作動は再びドアを開いても作動しません。キー オフ機構は、ドア コントロール リレーに内蔵されています。

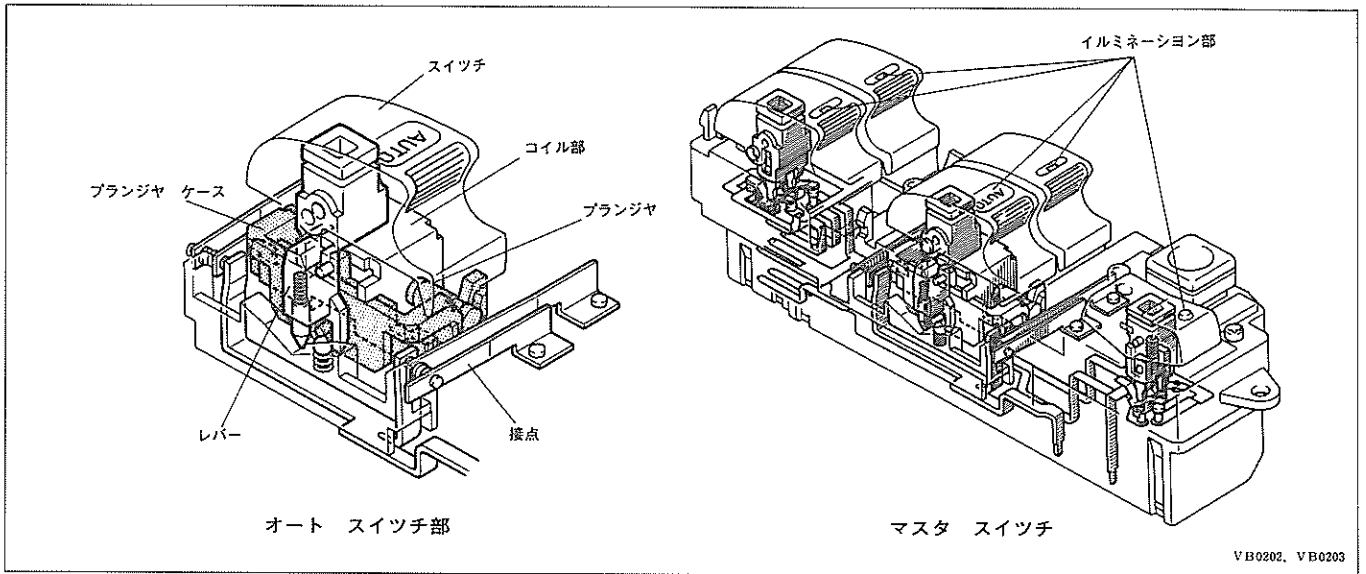


## 〔2〕構造

## (1) パワー ウィンドウ スイッチ

- パワー ウィンドウ スイッチは、ドア アームレスト部に取り付けられています。
- パワー ウィンドウ スイッチの操作は、ウインドウ ガラスの動きと合致させたものを採用しました。
- マスタ スイッチの運転席ドア用スイッチは、1レバー タイプの2段操作のものを採用しました。1段操作（中立位置から節度のある位置まで）はマニュアル作動を、2段操作（節度のある位置を超えてさらに押す）はオート作動を行います。また、オート作動は、節度を超えて2段操作を行うことにより、プランジヤ ケースが接点を押すと同時にコイルに通電され、プランジヤは電氣的にホールドされます。これにより、スイッチを保持してオート作動を行います。





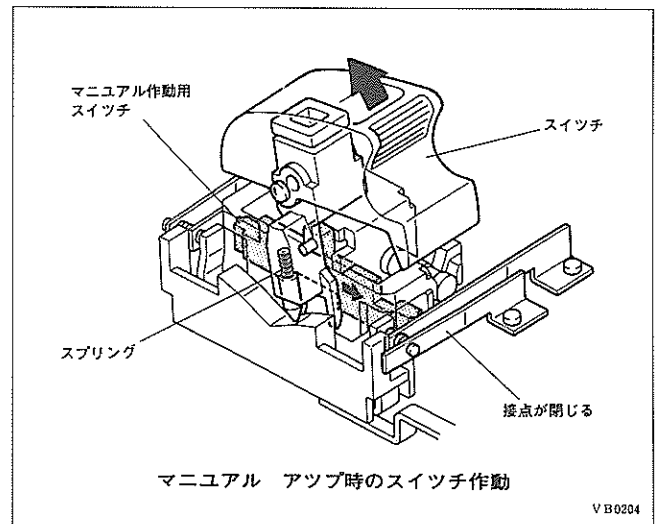
VB0202, VB0203

〔3〕 作動

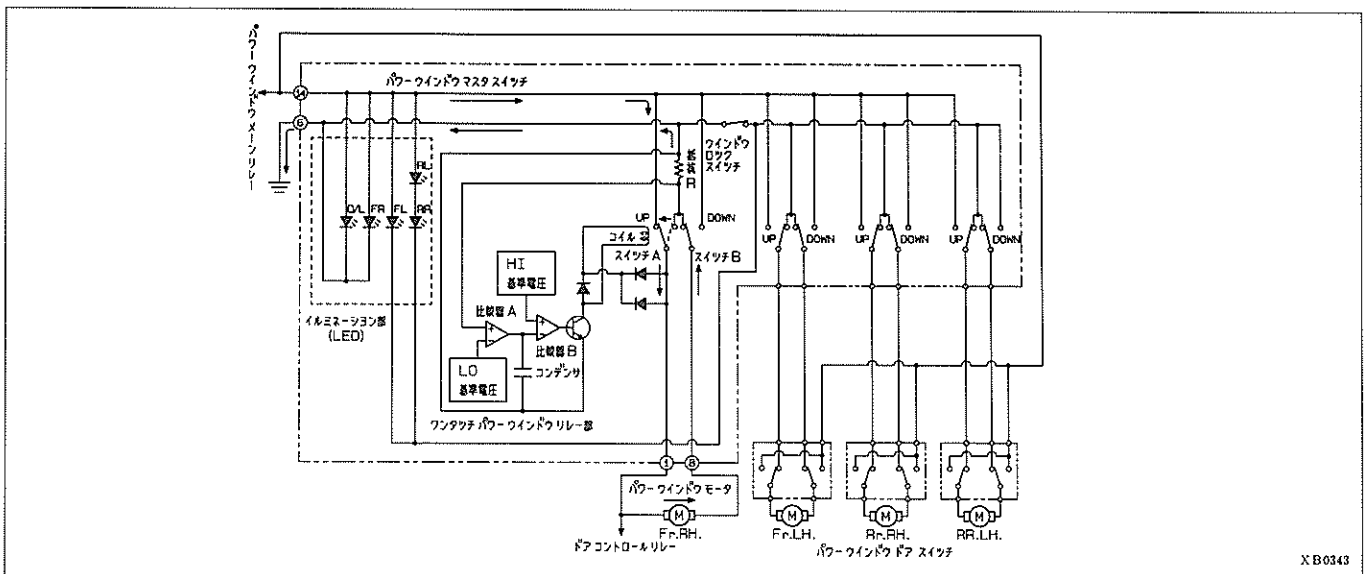
(1) マニュアル作動機構 (運転席ドア用スイッチ)

① マニュアル アップ作動

スイッチを1段操作すると電流は⑭→スイッチ A→①→モータ→⑧→スイッチ B→抵抗R→⑥と流れ、モータはアップ方向へ回転します。なお、スイッチから手を離せばスプリング力により中立位置に戻り、スイッチ AがOFFしモータは停止します。



VB0204



XB0343

② マニュアル ダウン作動

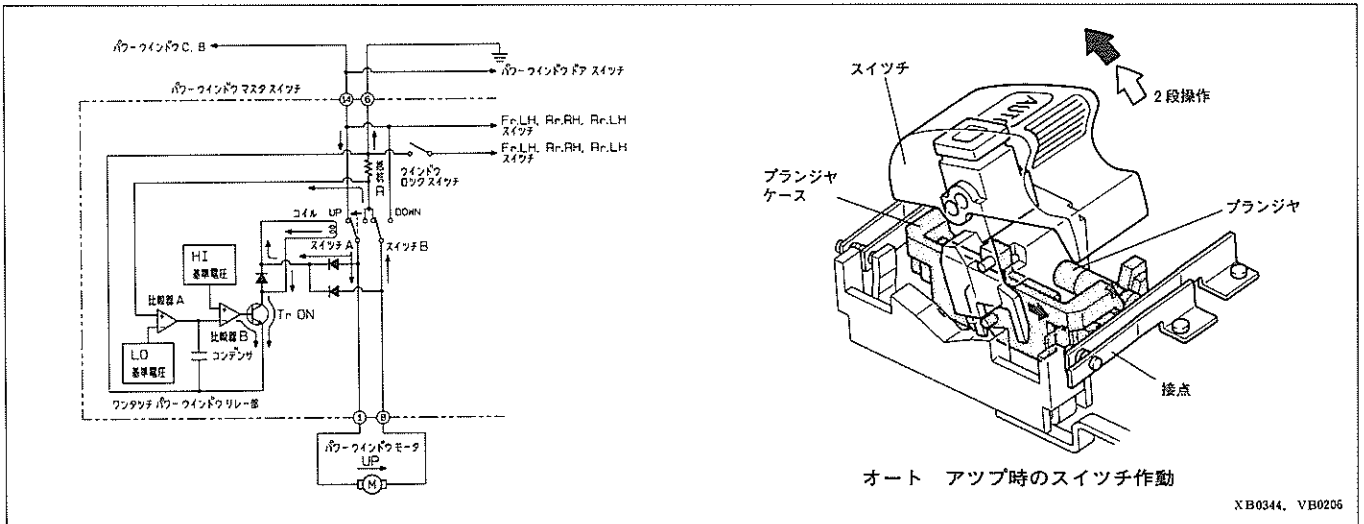
スイッチをダウン側に1段操作すると電流は⑭→スイッチ B→⑧→モータ→①→スイッチ A→抵抗R→⑥と流れ、モータはダウン方向へ回転し、マニュアル アップ同様にスイッチから手を離せば停止します。

(2) ワンタッチ作動機構

① オート アップ作動

スイッチをアップ側に2段操作するとプランジヤ ケースにより接点が閉じて電流が流れ、モータはアップ方向に回転します。この時、抵抗R（モータ電流検出用）に流れる電流を比較器Aで検出し、比較器Aの出力はLとなります。さらにこれを比較器Bで検出し出力はHとなりトランジスタ TrがONし、電流は⑭→スイッチ A→コイル→トランジスタ Tr→⑯と流れます。

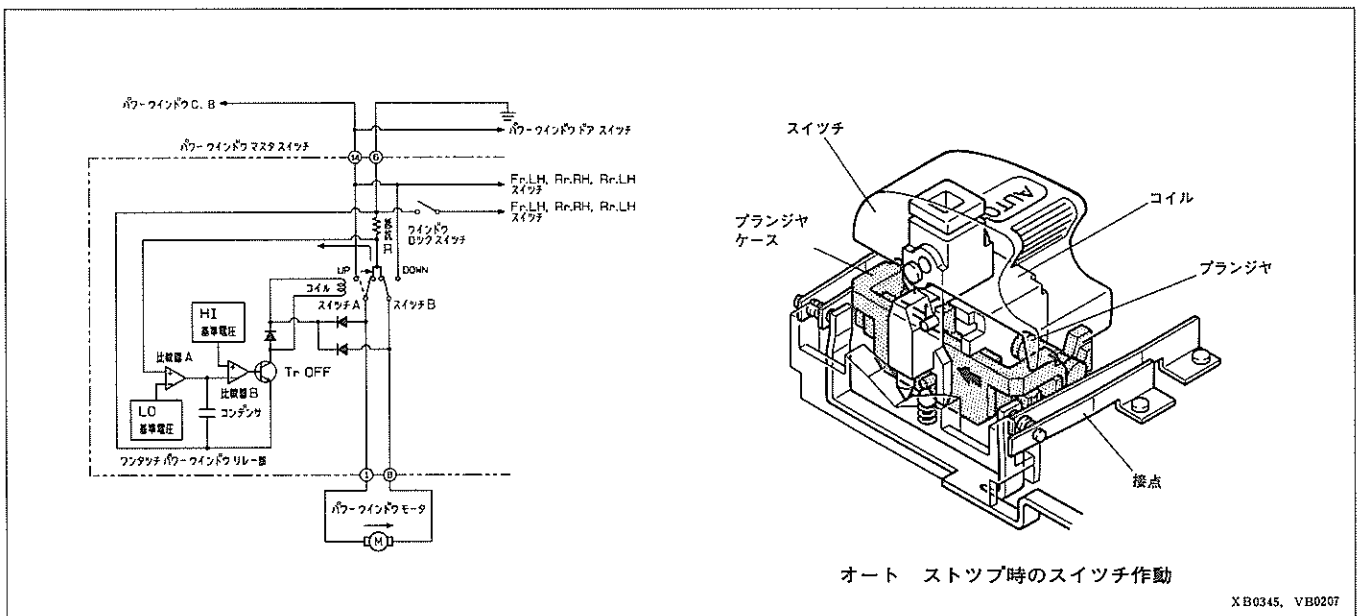
コイルに通電されることにより、プランジヤが吸引されスイッチはアップ位置でホールドされて、オート アップ作動を行います。



② オート ストップ作動

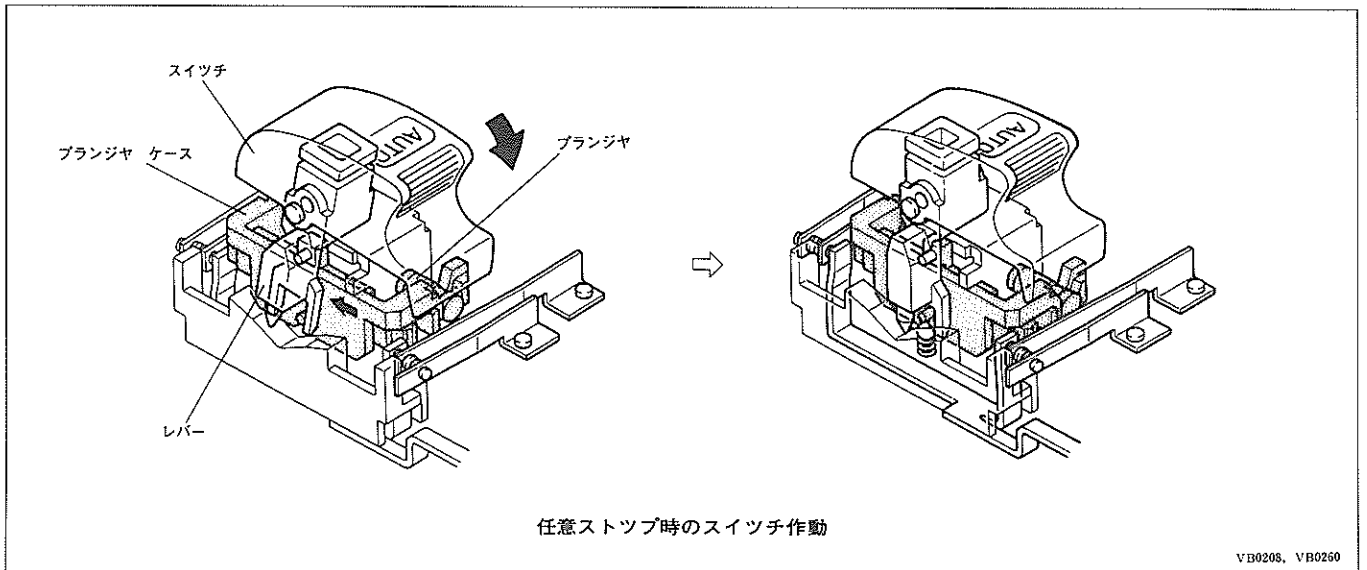
ガラスが上昇し終わるとモータにロック電流が流れ、抵抗Rに流れる電流を比較器Aで検出し、出力はLからHになります。さらにこれを比較器Bで検出し出力はHからLになりトランジスタ TrはOFFします。

従つてコイルの通電が遮断されることによりボールとスプリングによりプランジヤ ケースが中立位置に戻り、スイッチが中立位置に戻りスイッチ A, BがOFFしモータは停止します。ここで比較器Aからの出力はコンデンサの作用により約0.7秒遅れて比較器Bに伝わります。これにより、ガラスが上昇し終わる以前にウエザストリップなどに当たり、モータにロック電流が流れてもモータはすぐに停止せず、約0.7秒間回転が続行されガラスの上昇を確実にいきます。



③ 任意ストップ

オート アップ作動にてガラス上昇中にスイッチをダウン側に1段操作するとレバーにより強制的にプランジヤ ケースを戻し接点を開きモータへの通電を停止します。

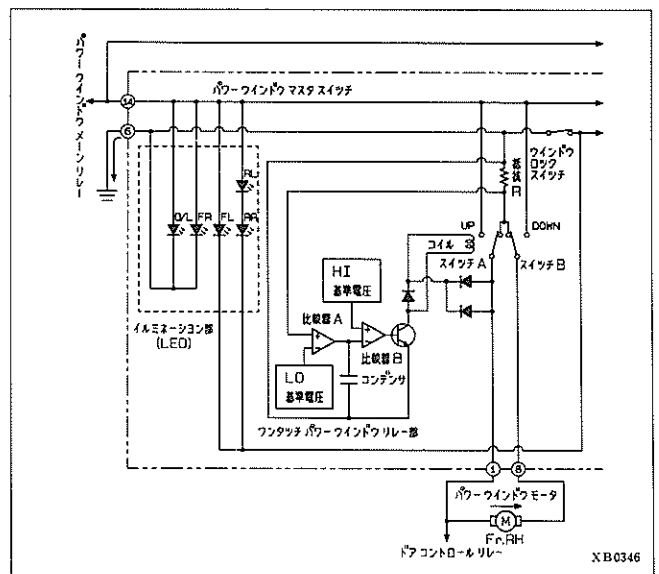


④ ダウン作動

スイッチをダウン側に操作することにより、アップ時と同様のダウン作動をすることができます。

⑤ イルミネーション作動

イルミネーションは、イグニッション スイッチ ONなどによりマスタ スイッチの⑭端子に電流が働くと発光ダイオードに電流が流れ点灯します。

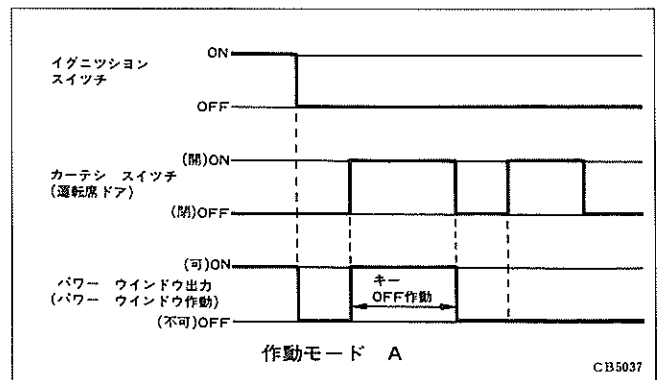


(3) キー オフ作動機構

① 作動概要

・作動モード A

イグニッション スイッチ ONからOFFにして、運転席のカーテン スイッチをON (ドア開) することにより、パワー ウィンドウの作動が可能となります。なお、一度運転席のカーテン スイッチがOFF (ドア閉) した後は作動はしなくなります。

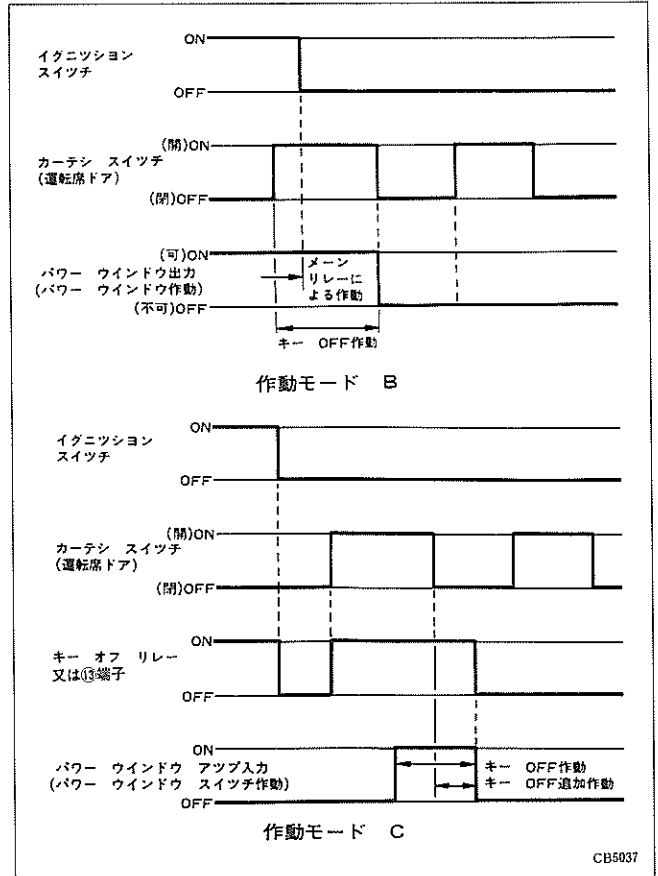


• 作動モード B

イグニッション スイッチ ONで運転席のカーテシ スイッチをON (ドア開) し、その後イグニッション スイッチをOFFにしても、パワー ウィンドウの作動が可能な状態が続きます。なお、一度運転席のカーテシ スイッチがOFF (ドア閉) した後は作動しなくなります。

• 作動モード C

作動モード A, Bの状態からカーテシ スイッチをOFF (ドア閉) してもパワー ウィンドウが閉作動中の場合は、窓が全閉するまで作動を継続します。作動停止後は、再作動しなくなります。

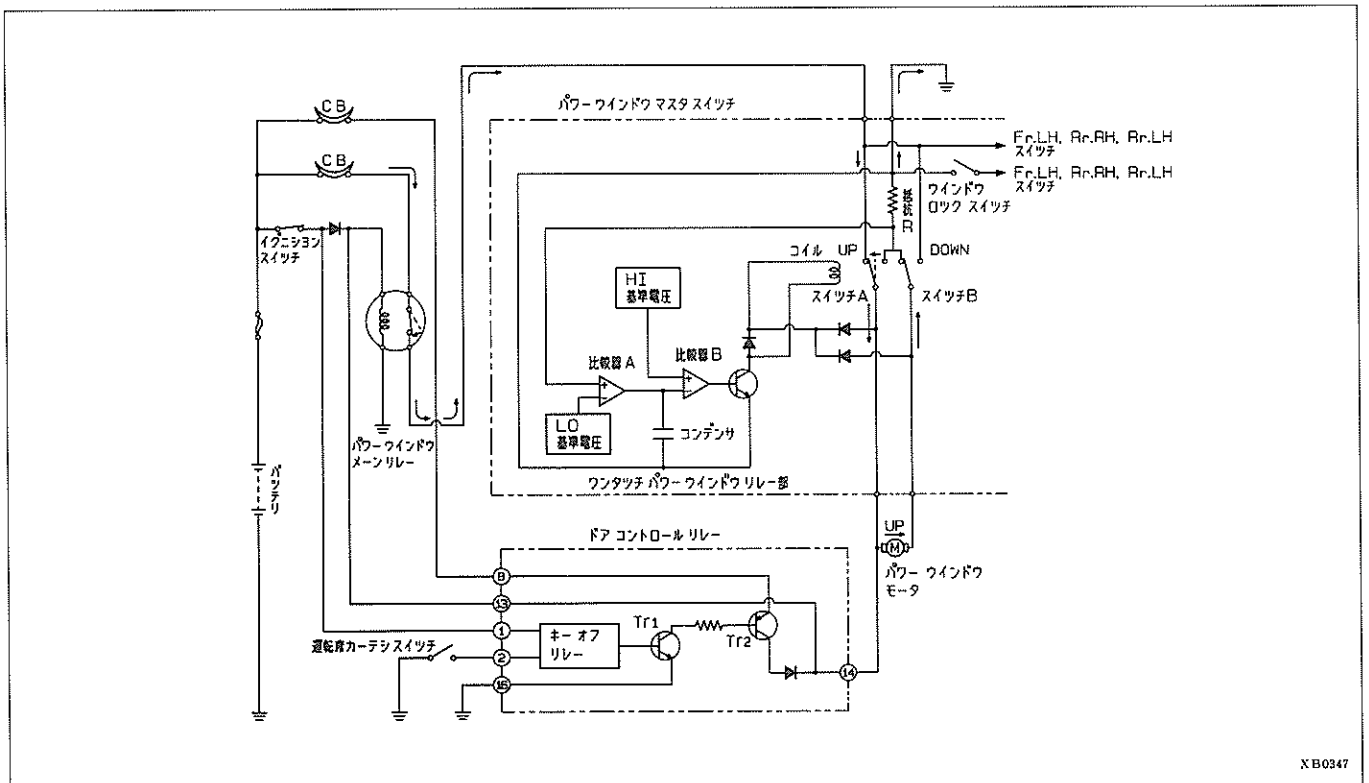


CB5037

② 作動説明

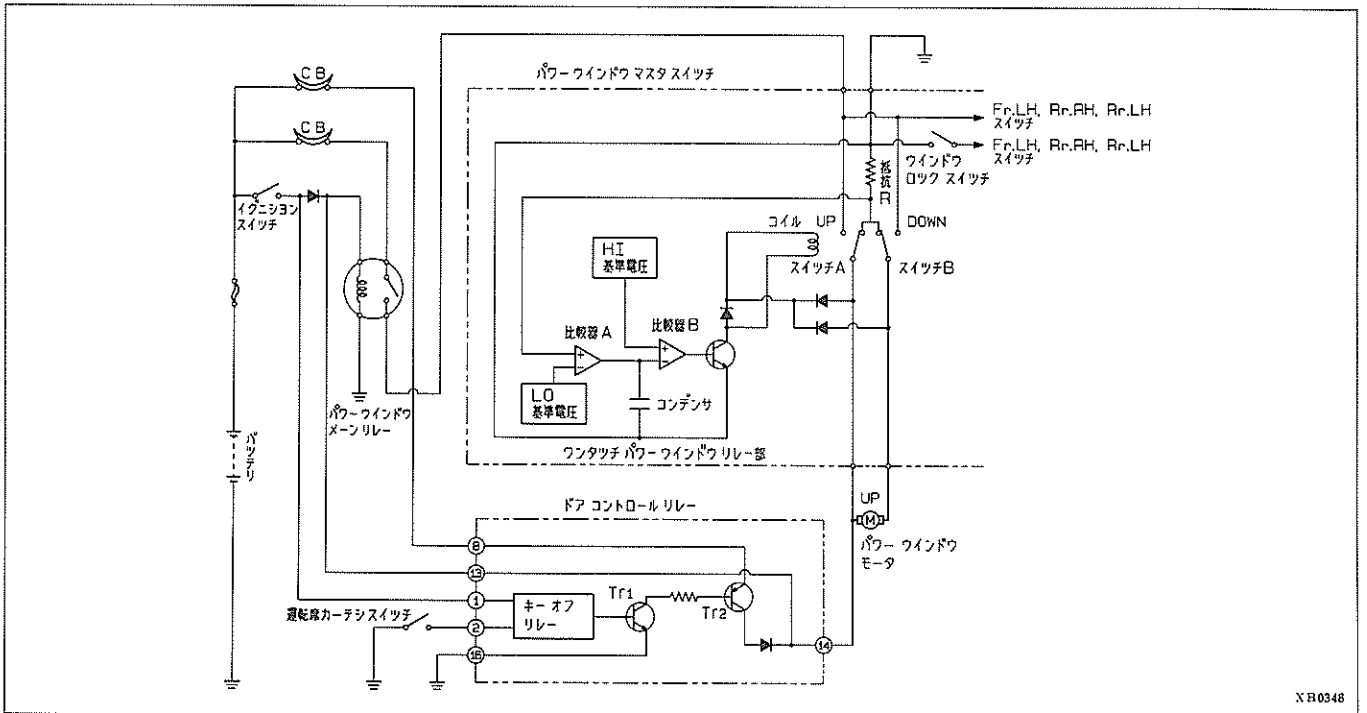
• イグニッション スイッチ ON時 (通常作動)

イグニッション スイッチがONの場合は、メイン リレーがONしパワー ウィンドウ コントロール システムに電源を供給するためパワー ウィンドウは作動が可能です。



・イグニツション スイッチ OFF時

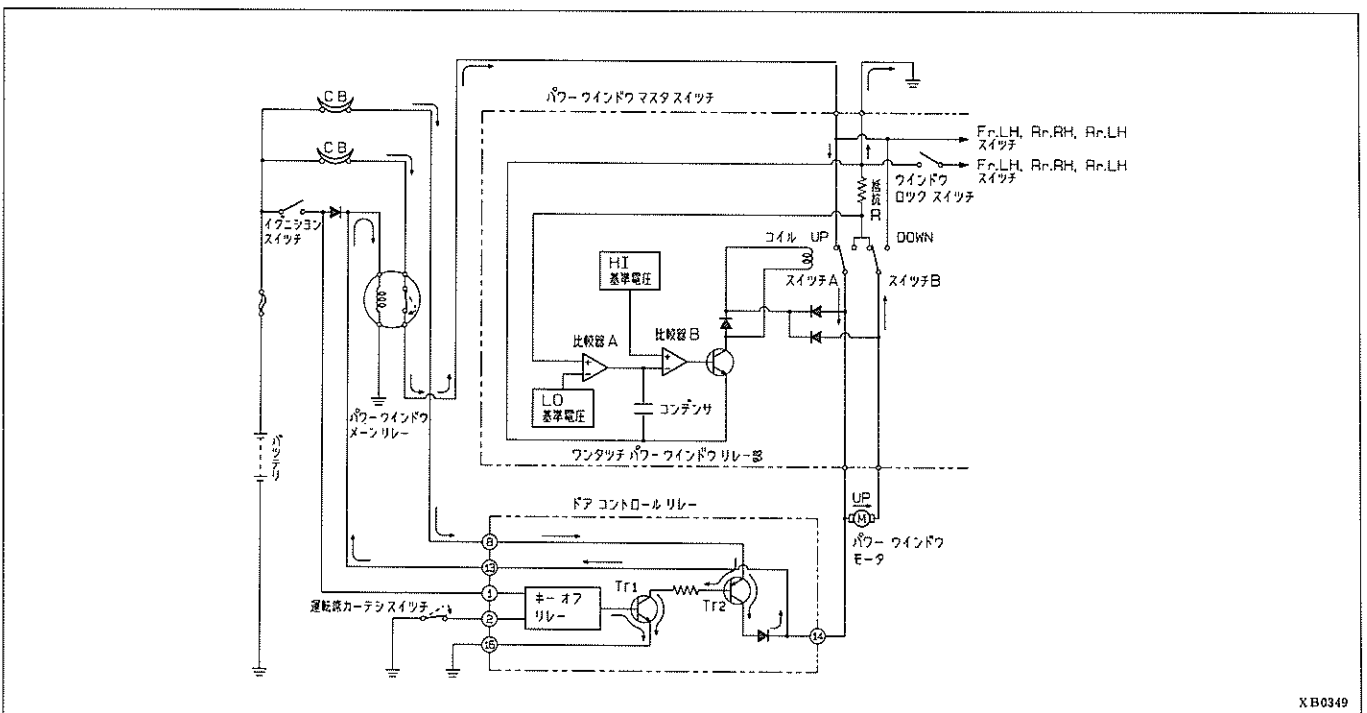
イグニツション スイッチがONからOFFになるとメイン リレーがOFFしパワー ウィンドウ コントロール システムに電源が供給されないため、パワー ウィンドウは作動しません。



XB0348

・運転席ドア開 (カーテシ スイッチ ON時)

イグニツション スイッチ OFFの状態でも運転席ドアを開き、カーテシ スイッチをONにしてドア コントロール リレーの②端子をアースするとキー オフ リレーよりトランジスタ Tr<sub>1</sub>に対しベース電流が出力されます。ベース電流の出力によりトランジスタ Tr<sub>1</sub>, Tr<sub>2</sub>はONとなりドア コントロール リレーに入力されている⑧端子の電源はトランジスタ Tr<sub>2</sub>→ダイオード→⑬→パワー ウィンドウ メーン リレーと流れ、イグニツション スイッチをOFFしてもパワー ウィンドウ メーン リレーのON状態を継続し、パワー ウィンドウ システムに電源を供給し続けます。

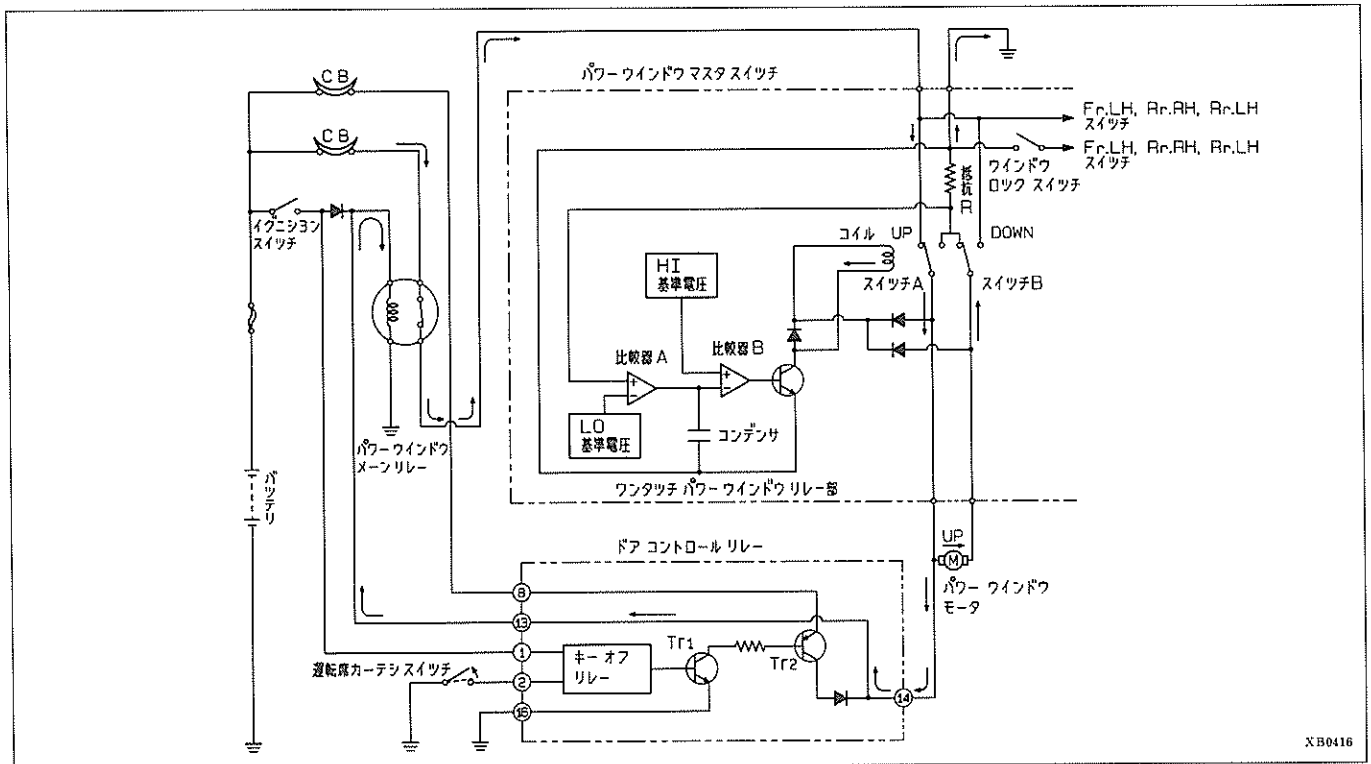


XB0349

• 運転席ドア開から閉 (カーテシ スイッチ ONからOFF)

運転席ドアを閉じるとカーテシ スイッチはOFFとなりキー オフ リレーからトランジスタにベース電流が出力されなくなり、トランジスタはOFFとなります。しかし、パワー ウィンドウが上昇中の場合は、パワー ウィンドウ モータ駆動用電源がドア コントロール リレーの⑭端子に入力され、この電源が⑭→ダイオード→⑬→パワー ウィンドウ メーン リレーと流れ、パワー ウィンドウ メーン リレーのON状態を継続しパワー ウィンドウ システムに電源を供給し続けます。ただし、パワー ウィンドウが下降時は、ドア コントロール リレーの⑭端子にかかる電圧がモータの負荷を通つた後でアース レベルに低下しているためパワー ウィンドウ メーン リレーのON状態を継続することができずカーテシ スイッチがOFFした時点でパワー ウィンドウは停止します。

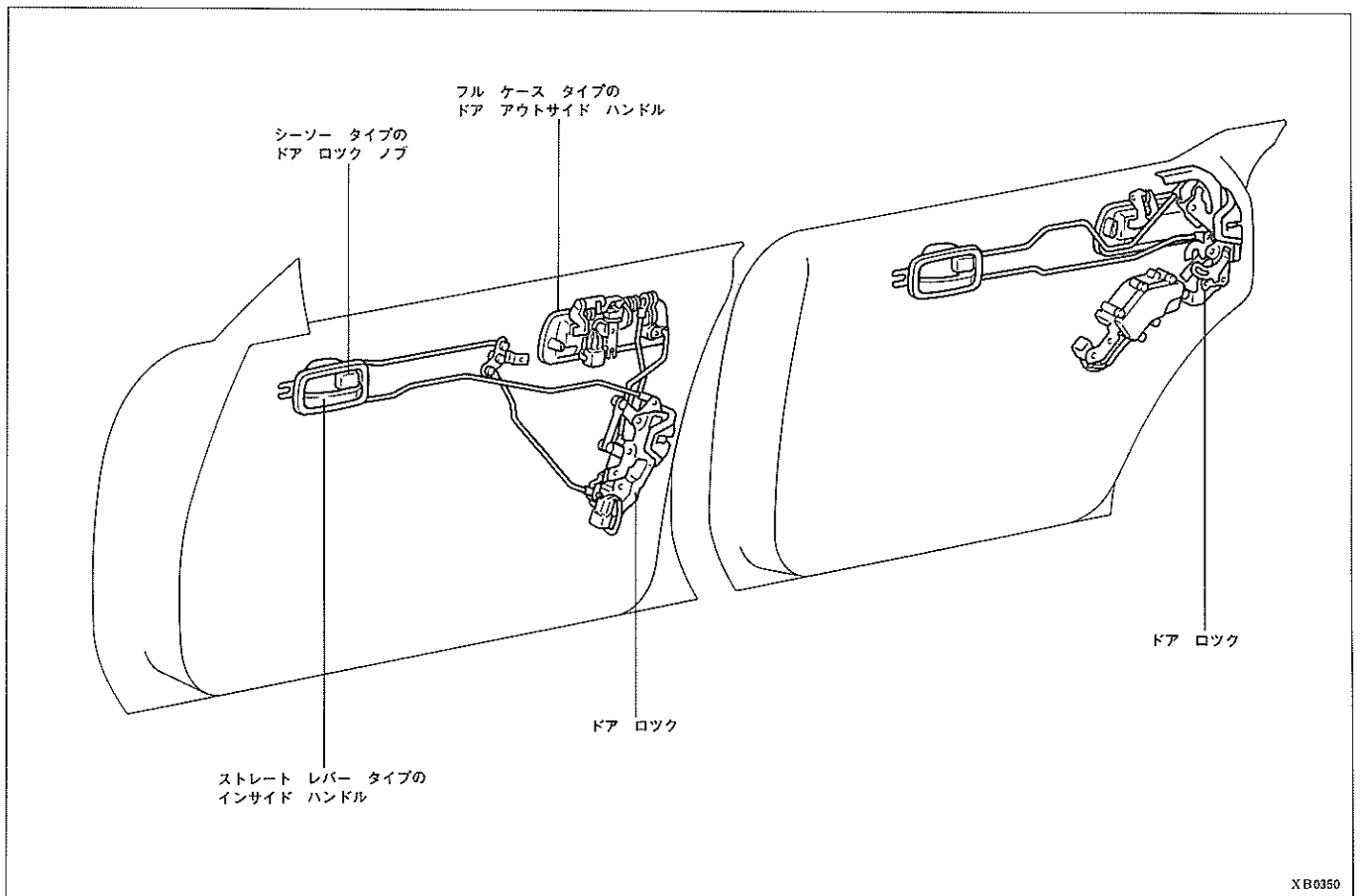
なお、パワー ウィンドウ モータ停止後は運転席カーテシ スイッチを再度 ON させてもキー オフ リレーが働かないため、パワー ウィンドウは作動しません。



XB0416

## 2. ドア ロック

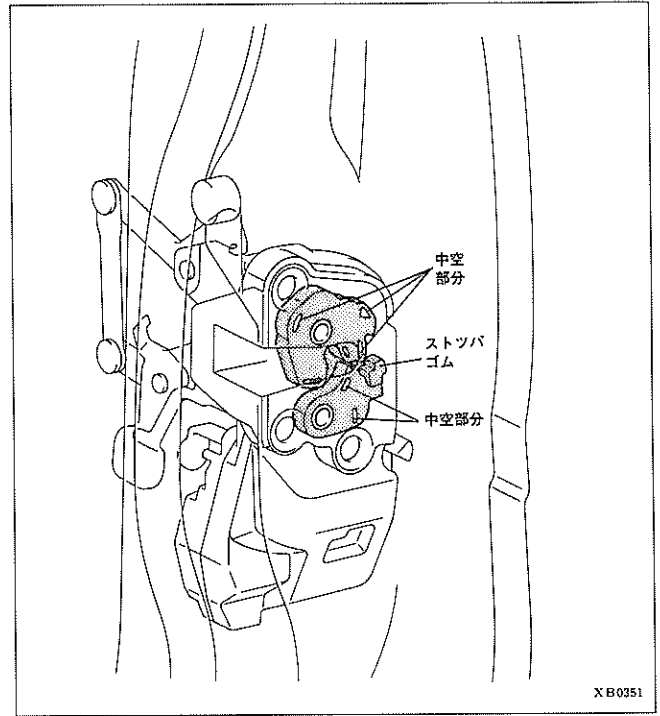
- ドア インサイド ハンドルは、全車ストレート レバー タイプのものを採用しました。
- ドア ロック ノブは、シーソー タイプのものをドア インサイド ハンドルのベゼル内に設定しました。
- ドア キー連動全ドア ロック & アンロック機構、キーとじ込み防止機構を内蔵した電気式ドア ロックをGR以上に標準設定しました。また、グランデ以上には車速が20km/h以上になると自動的に全ドアをロックするオート ドア ロック機構を設定しました。また、イグニッション キー シリンダよりキーが抜かれ運転席ドアをキーでロックまたはキーレス ロックさせた場合、マスタ スイッチのドア コントロール スイッチをアンロック状態にしても、ドア ロックがアンロック作動しないセキュリティ機構を設定しました。
- ドア アウトサイド ハンドルは、フル ケース タイプを採用するとともに グランデ Gの外板色スーパーホワイト IV (050)、ホワイト パールマイカ (049)、グレー マイカ メタリック (170)、ツートーン (22K)に外板色と共色のものを設定しました。
- ドア ロックは、噛み合い部を覆った樹脂部の形状を変更し、ドアの閉り音の向上をはかりました。



▶構造と作動

【1】ドア ロック

ドア閉時の各当たり部（樹脂部）に中空部分を設定するとともにストツパ ゴムを大型化して、ドア閉り音の低減をはかりました。

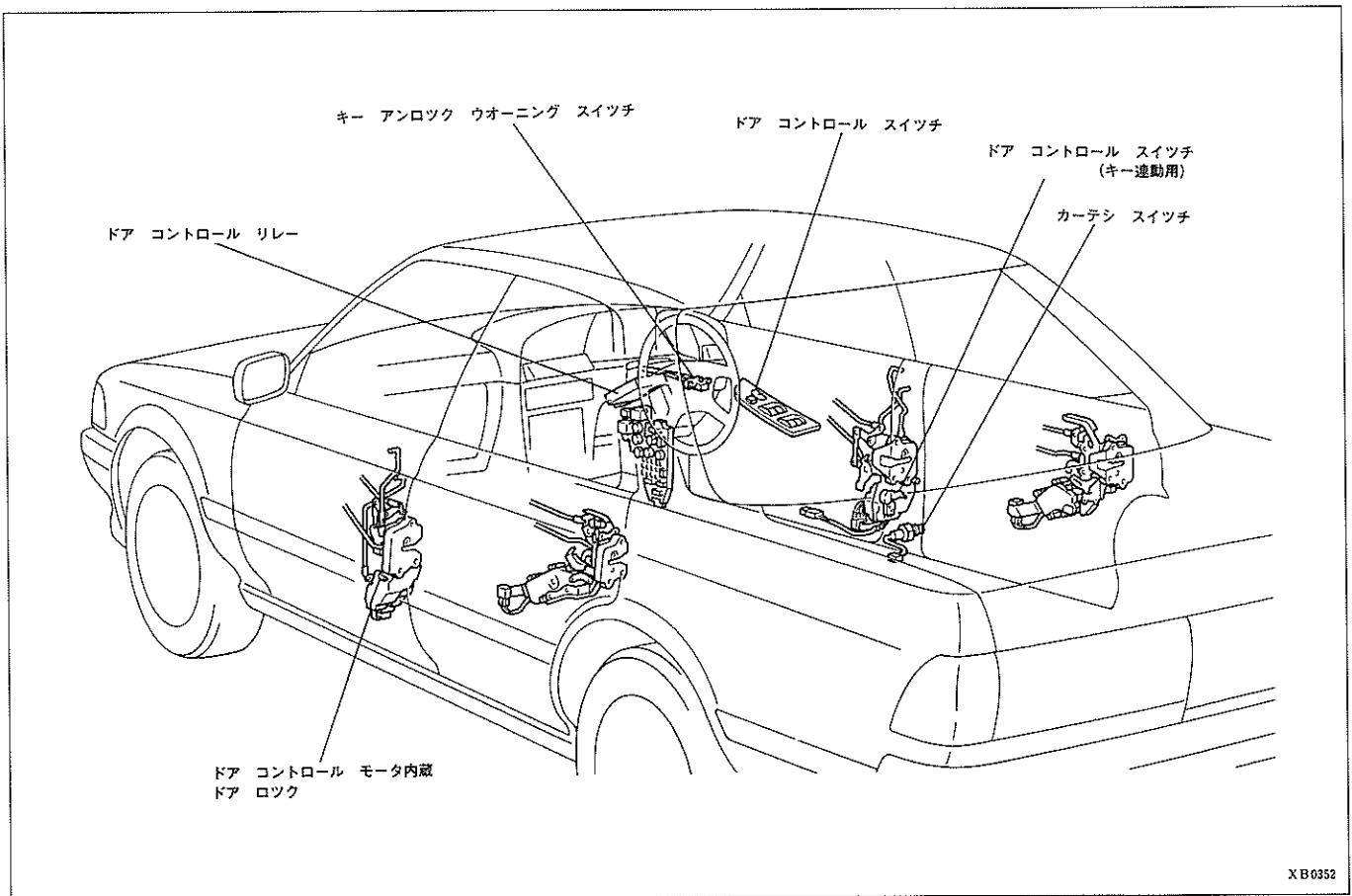


X B0351

【2】電気式ドア ロック

〔1〕構成

ドア コントロール リレーは、インストルメント パネル右下部に取り付けられています。

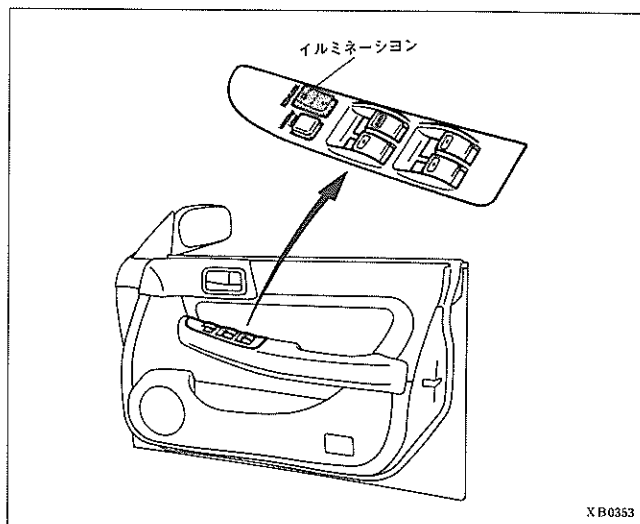


X B0352

## 〔2〕構造

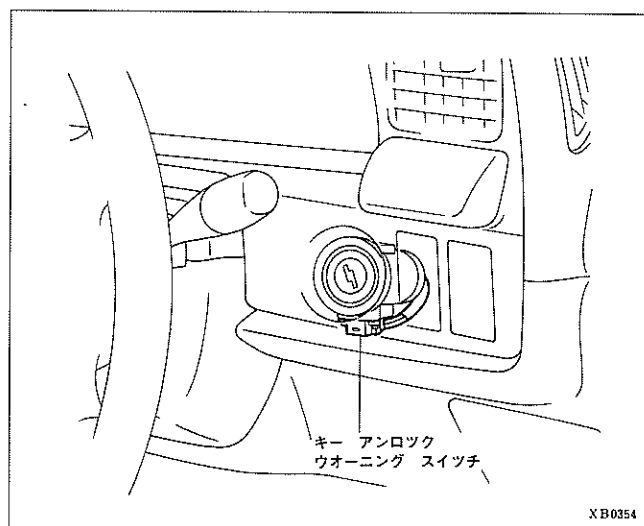
## (1) ドア コントロール スイッチ

ドア コントロール スイッチは、運転席ドア アームレストに取り付けられています。



## (2) キー アンロック ウォーニング スイッチ

イグニッション キー シリンダにキーが差し込まれていることを検出するスイッチで、キーが差し込んである時ON、抜いてある時OFFとなります。

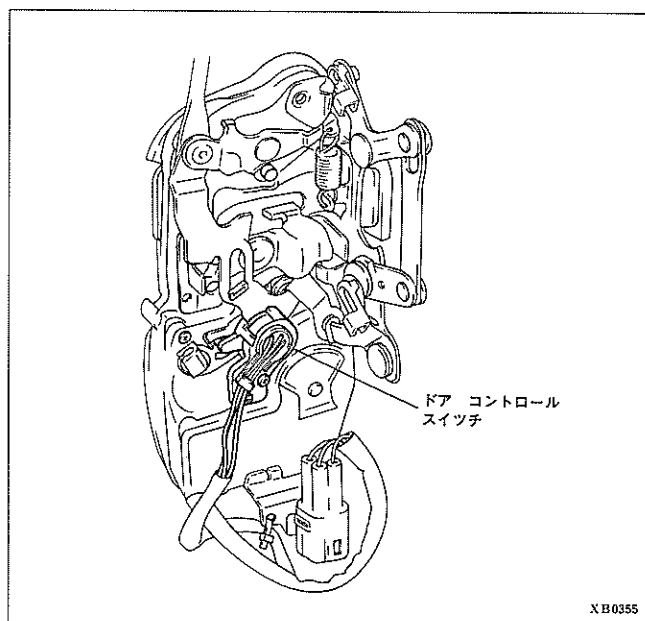


## (3) ドア コントロール スイッチ (キー連動用)

運転席ドア キー シリンダとリンクにより作動し、車外からのキーによるロック & アンロック操作に連動します。

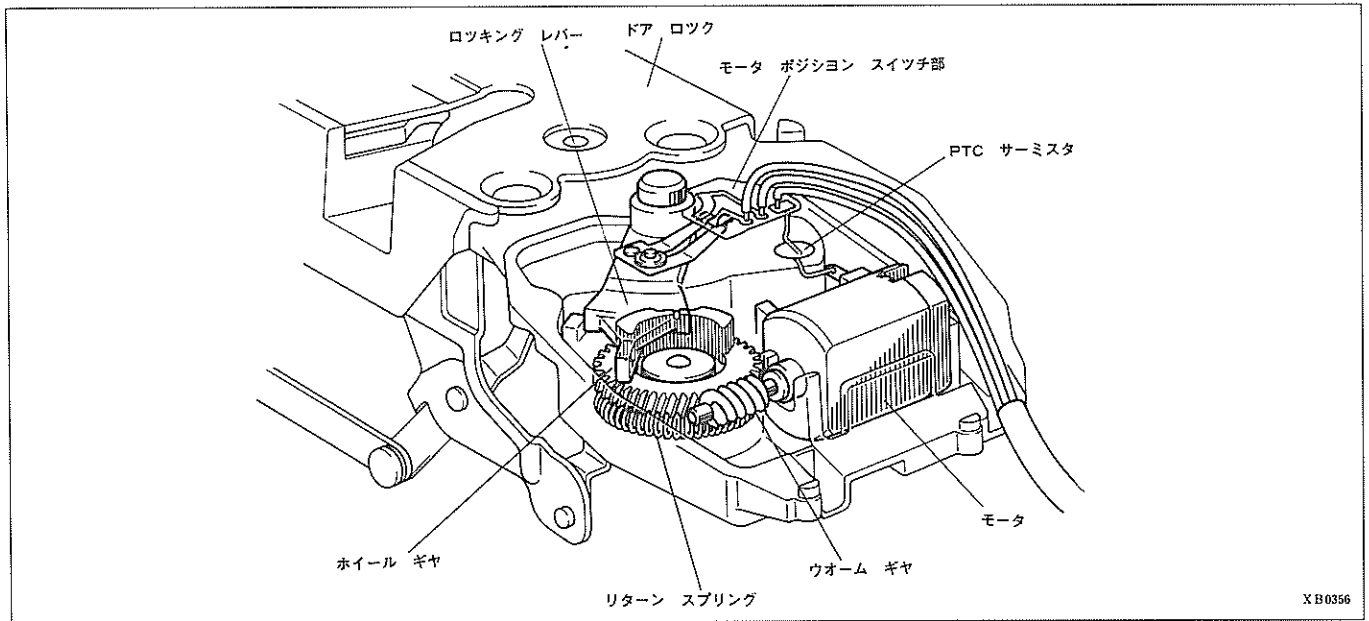
## (4) 運転席カーテシ スイッチ

運転席ドアが開いていることを検出するスイッチで、ドアが開いている時ON、閉じている時OFFとなります。



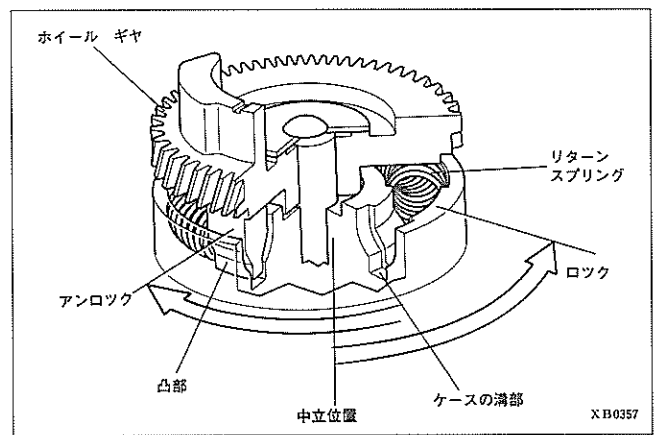
(5) ドア コントロール モータ

ドア コントロール モータは、モータ本体、ホイール ギヤ、モータ ポジション スイッチ、PTC サーミスタなどにより構成されており、ドア ロックに内蔵されています。ドア コントロール モータの回転は、ウォーム ギヤによりホイール ギヤを回転させロッキング レバーを押してロック側またはアンロック側へ作動させます。また、ホイール ギヤはリターン スプリングにより中立位置に戻して、ドア ロック ノブ操作時にモータを回転させないロスト モーション機構を採用しました。PTC サーミスタは、配線からの異常電流からドア コントロール モータを保護するものです。



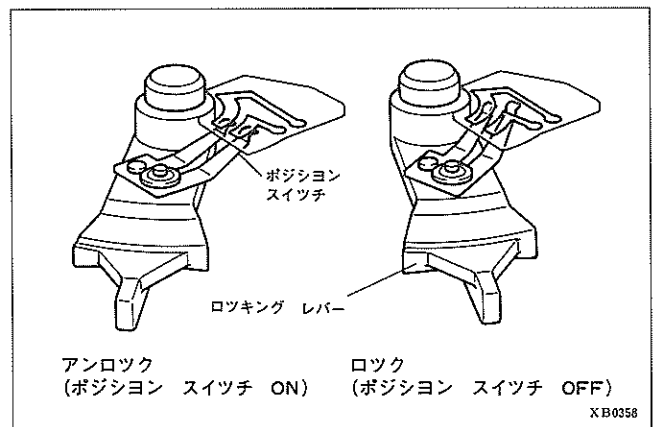
① ロストモーション機構

ホイール ギヤ、リターン スプリング、ケースの溝部により構成されており、ケースの溝部のストッパとホイール ギヤの凸部により圧縮されたリターン スプリングによつて、モータ通電時を除きホイール ギヤは中立位置に戻ります。



② ポジション スイッチ

ロッキング レバーに取り付いたブラシとスイッチ ベースにより構成されており、ロッキング レバーがロック側にある時OFF、アンロック側にある時ONとなります。

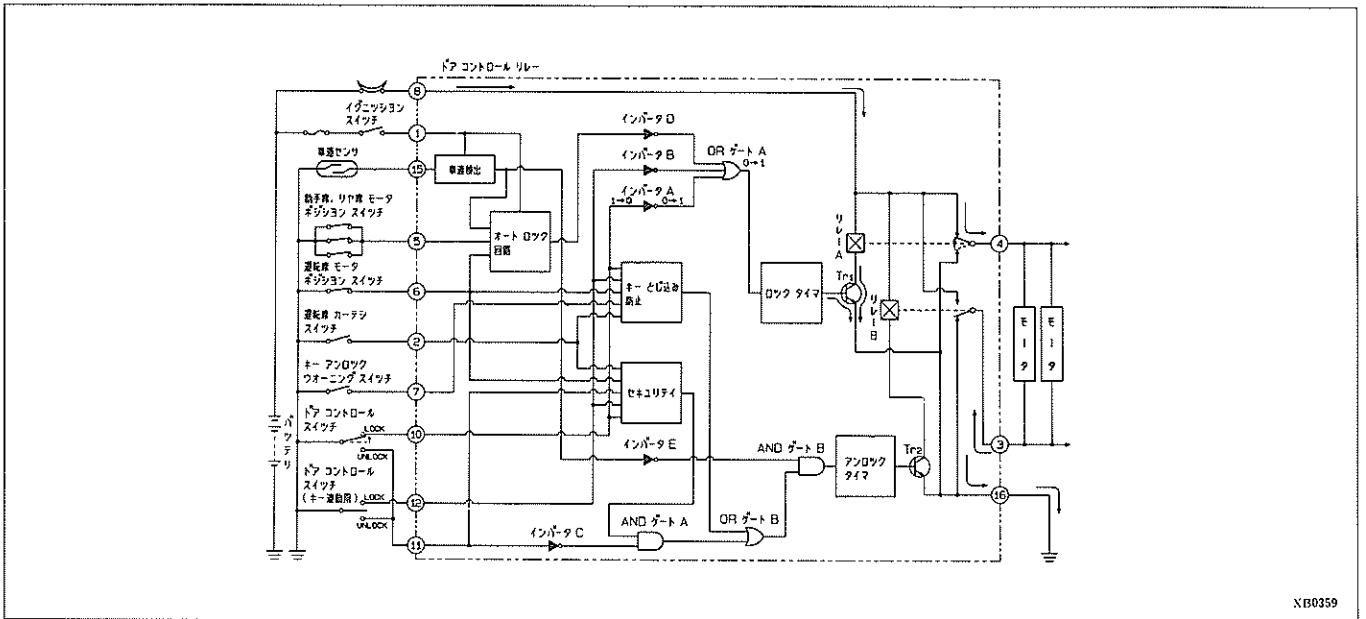


〔3〕 作動

(1) マニュアル ロック, アンロック機構

① マニュアル ロック作動

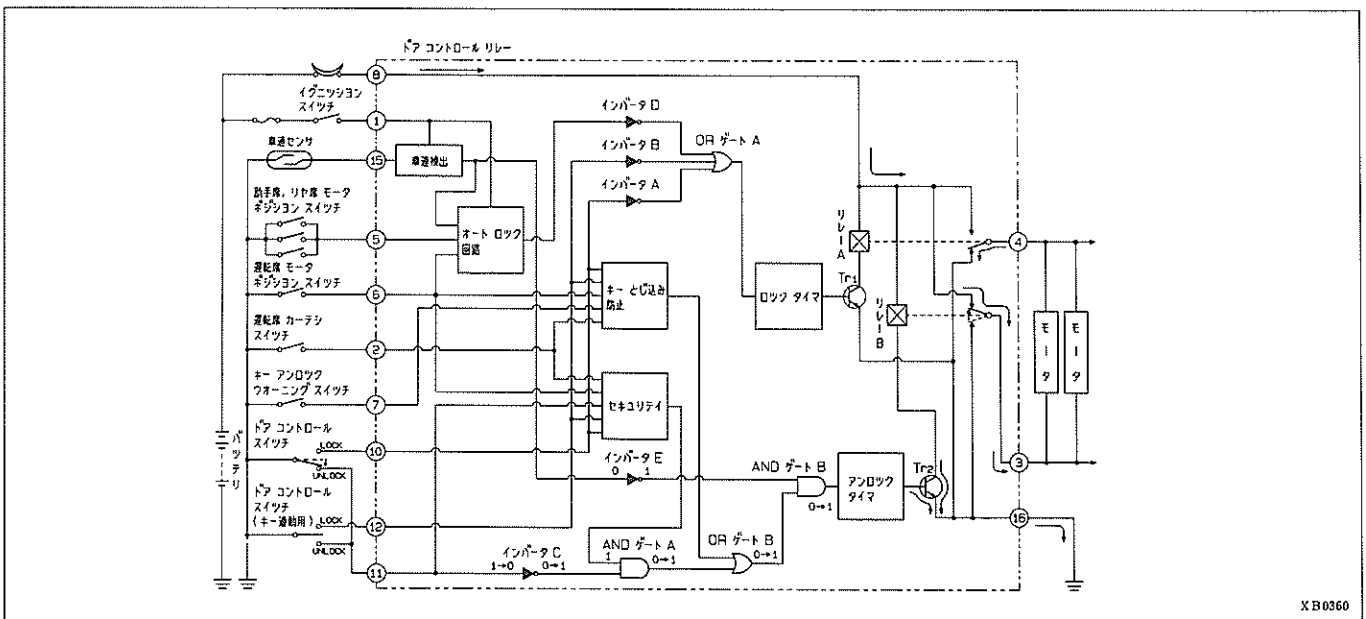
運転席ドアのドアコントロールスイッチをロック側にするとドアコントロールリレーの⑦端子がアースされ、インバータA出力は0から1となりORゲートA出力は0から1となります。これにより、ロックタイマは0.2秒間トランジスタ  $Tr_1$  をONし、リレーAをONします。これにより、⑧→④→モータ→③→⑬と電流が流れ、全ドアのモータがロックします。



XB0359

② マニュアル アンロック作動

運転席ドアのドアコントロールスイッチをアンロック側にするとドアコントロールリレーの⑩端子がアースされ、インバータC出力は0から1となり、ANDゲートA出力は0から1となり、ORゲートB出力は0から1となります。このとき、インバータE出力は1となっておりANDゲートB出力は0から1となります。これにより、アンロックタイマは0.2秒間トランジスタ  $Tr_2$  をONし、リレーBをONします。これにより、⑧→③→モータ→④→⑬と電流が流れ、全ドアのモータがアンロックします。

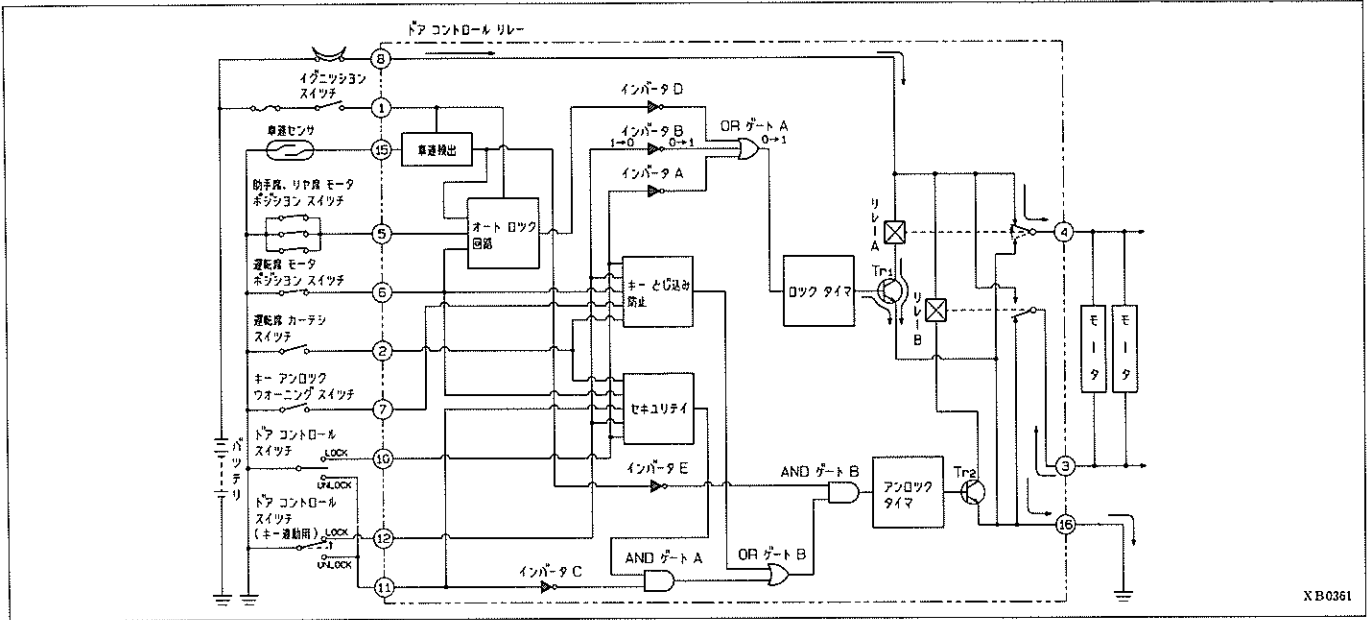


XB0360

(2) キー連動ドア ロック & アンロック機構

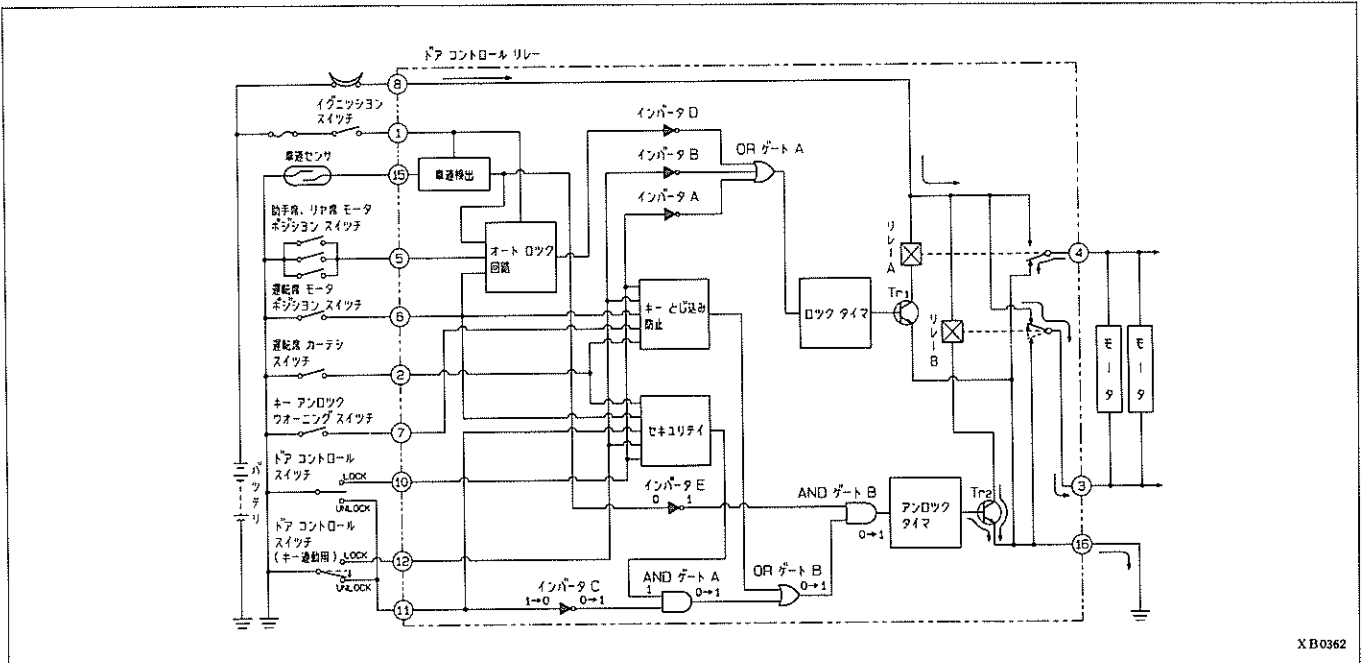
① キー連動ドア ロック作動

運転席ドアをキー操作により車外からロックすると、ドアコントロールスイッチ(キー連動用)がロック側にONし、ドアコントロールリレーの⑫端子がアースされ、インバータB出力は0から1となりORゲートA出力は0から1となります。これにより、ロックタイマは0.2秒間トランジスタTr<sub>1</sub>をONし、リレーAをONして全ドアのモータがロックします。



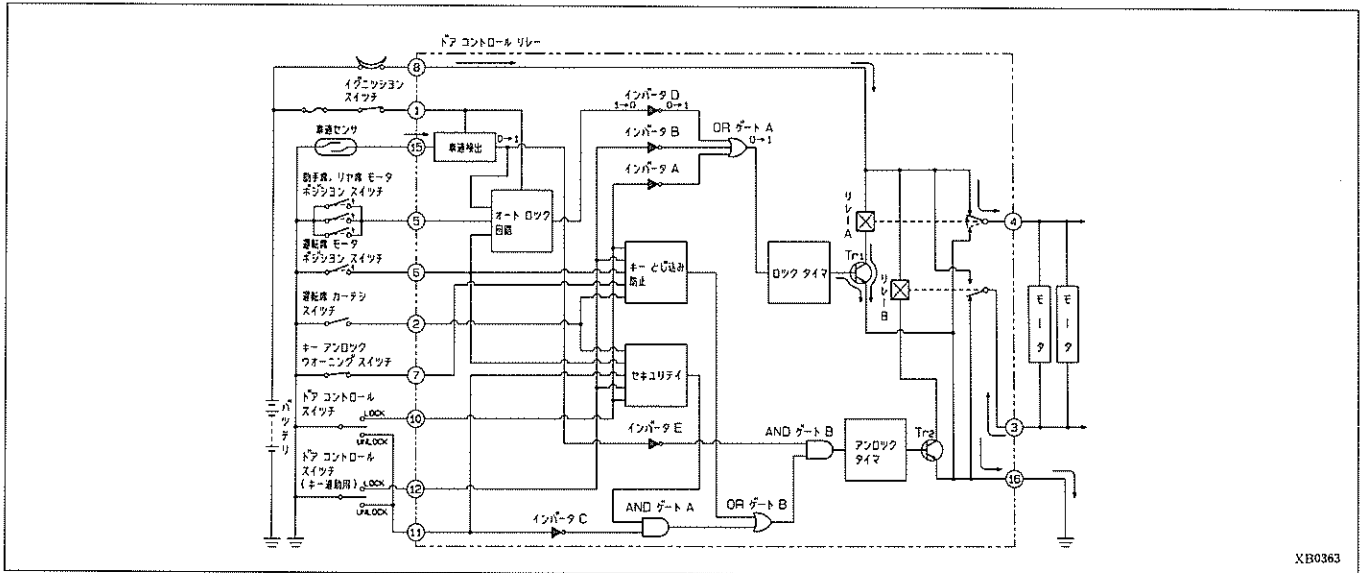
② キー連動ドア アンロック

運転席をキー操作により車外からアンロックすると、ドアコントロールスイッチ(キー連動用)がアンロック側にONし、ドアコントロールリレーの⑪端子がアースされ、インバータC出力は0から1となり、ANDゲートA出力は0から1となり、ORゲートB出力は0から1となります。このとき、インバータE出力は1となっておりANDゲートB出力は0から1となります。これにより、アンロックタイマは0.2秒間トランジスタTr<sub>2</sub>をONし、リレーBをONして全ドアのモータをアンロックします。



(3) オート ドア ロック作動

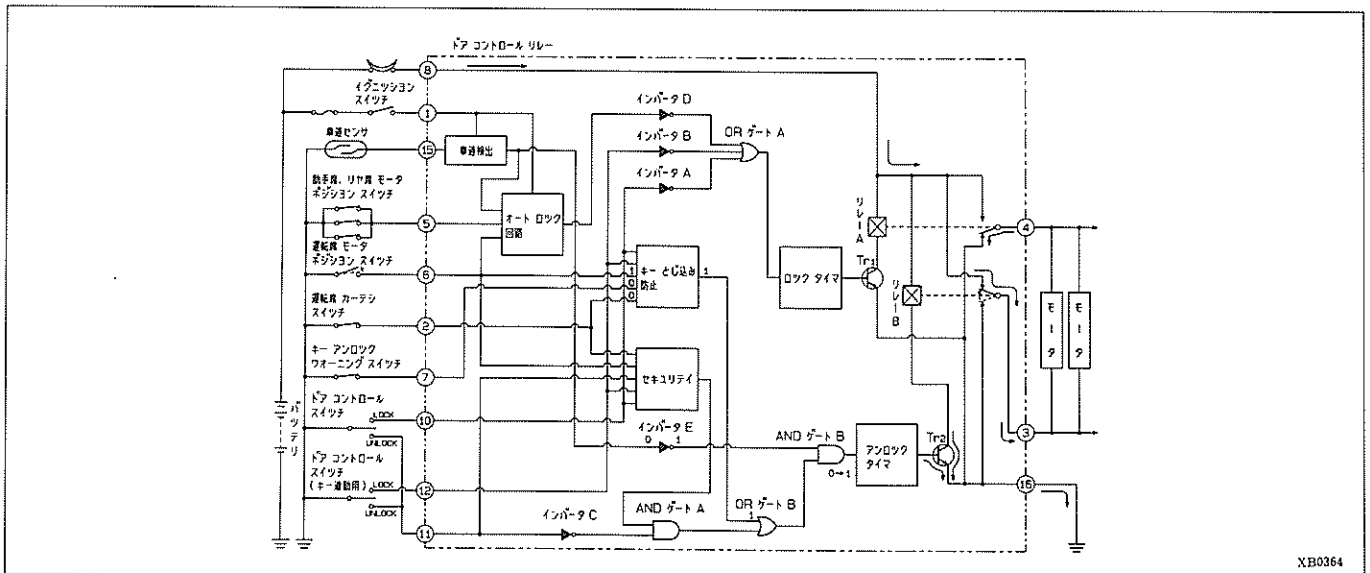
ドアがアンロック状態で車速が20km/h以上になると車速センサの信号により車速検出回路の出力が1となり、オートロック回路出力は0となります。これにより、インバータ D出力は1となりOR ゲート A出力は0から1となり、ロック タイマは0.2秒間トランジスタ  $Tr_1$ をONし、リレー AをONして全ドアのモータをロックします。なお、車速20km/h以上で1箇所でもアンロック状態のドアがあるとオートロック回路内の間欠タイマが作動(約1.5秒間OFF, 約0.2秒間ON)し、全ドアがロックされるまでドアロック作動を継続します。



(4) キーとじ込み防止

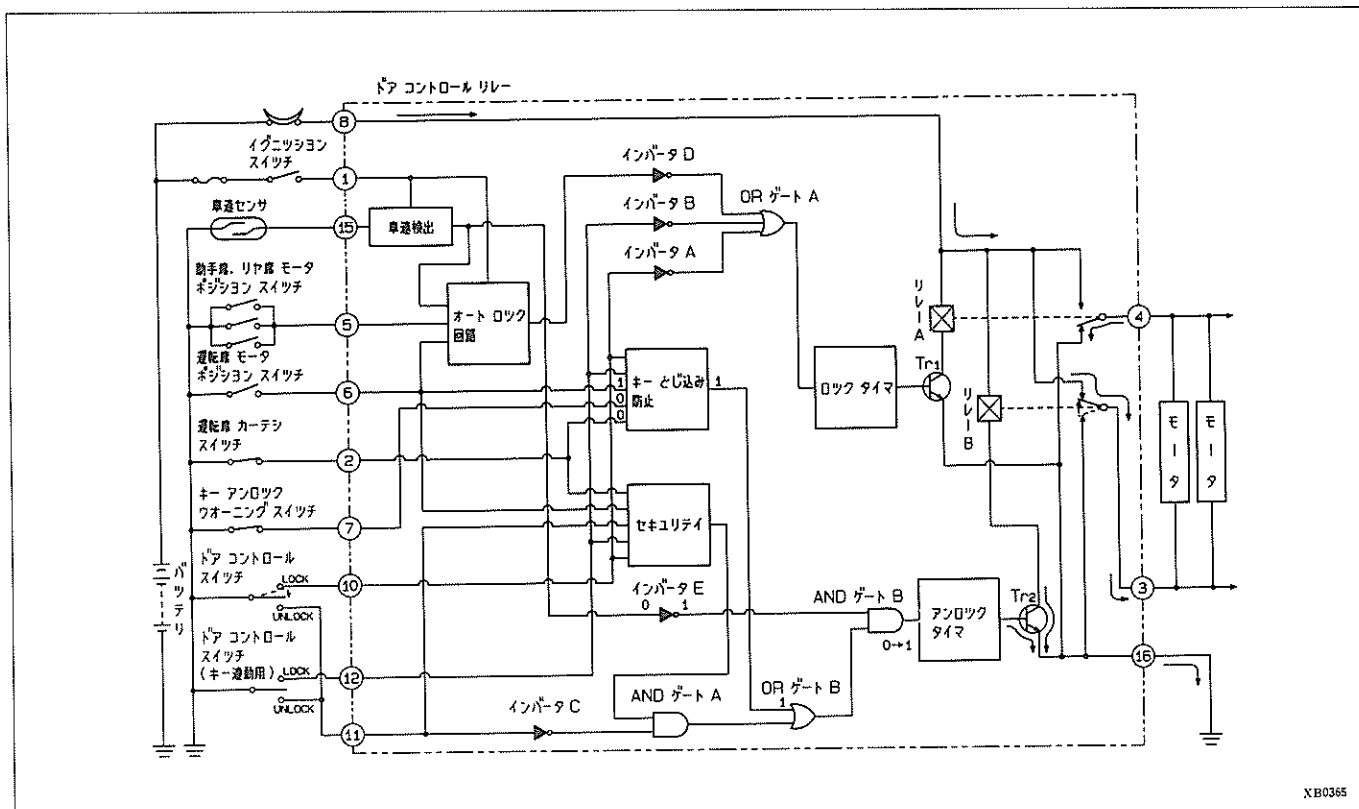
① ドア ロック ノブ操作

キーがイグニッション スイッチに差し込んであり(キー アンロック ウォーニング スイッチ ON)、運転席ドアが開いている状態(運転席カーテン スイッチ ON)では、ドアコントロールリレーの⑦②端子がアースされているため、キーとじ込み防止回路にそれぞれ0が入力されています。この状態で運転席ドアのドアロックノブをロックするといつたんだアがロックし運転席ドアモータポジションスイッチがOFFしてキーとじ込み防止回路に1が入力され、キーとじ込み防止回路はORゲートBに1を入力してORゲートB出力は0から1となります。このとき、インバータE出力は1となっておりANDゲートB出力は0から1となります。これにより、アンロックタイマは0.2秒間トランジスタ  $Tr_2$ をONし、リレーBをONして全ドアのモータをアンロックします。



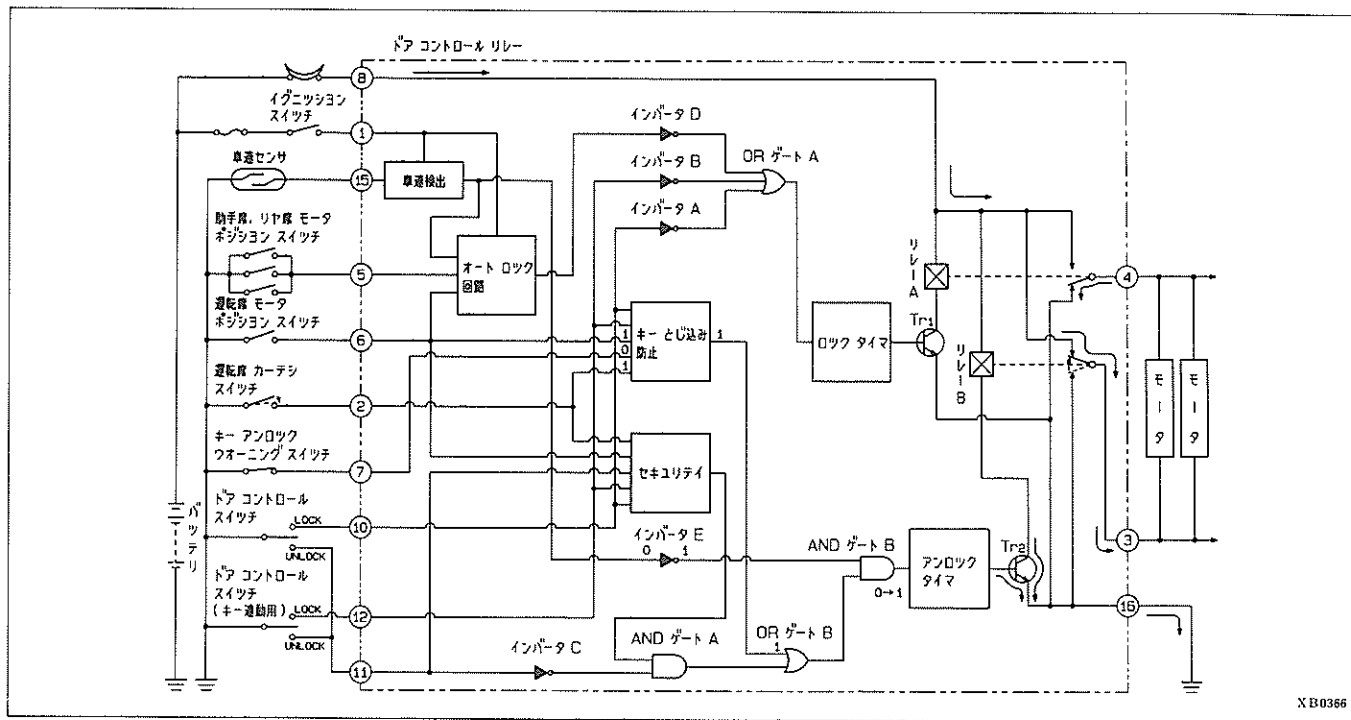
② マニュアル操作

キーがイグニッション スイッチに差し込んであり、運転席ドアが開いている状態ではドア コントロール リレーの⑦端子がアースされているため、キーとじ込み防止回路にそれぞれ0が入力されています。この状態で運転席ドアのドアコントロール スイッチをロック側に操作するとマニュアル ロック作動にて全ドアがいつたんロックし運転席ドア モータ ポジション スイッチがOFFしてキーとじ込み防止回路に1が入力され、キーとじ込み防止回路はOR ゲート Bに1を入力してOR ゲート B出力は0から1となります。このとき、インバータ E出力は1となっておりAND ゲート B出力は0から1となります。これにより、アンロック タイマは0.2秒間トランジスタ  $Tr_2$ をONし、リレー BをONして全ドアのモータをアンロックします。



③ キーレス ロック時

ドア ロック ノブまたはマニュアル操作時のキーとじ込み防止作動 (アンロック) の際にドア ロック ノブをロック側に0.2秒間以上手で押さえていたなどでアンロック作動を阻止したときは、キー アンロック ウォーニング スイッチがON、運転席ドア モータ ポジション スイッチがOFFしますので、ドアはロック状態になっています。この状態でキーレス ロック操作により運転席ドアを閉めると、運転席カーテシ スイッチがOFFしキーとじ込み防止回路に1が入力されるため、キーとじ込み防止回路は約0.8秒後にOR ゲート Bに1を入力し、OR ゲート B出力は0から1となります。このとき、インバータ E出力は1となっておりAND ゲート B出力は0から1となります。これにより、アンロック タイマは0.2秒間トランジスタ  $Tr_2$ をONし、リレー BをONして全ドアのモータをアンロックします。また、一回のアンロック信号で運転席ドアがアンロックしない場合は、約0.8秒後に再度アンロック タイマを作動させます。(キーレス ロック時アウトサイド ハンドルを引いたまま、ロック ノブを押すとキーとじ込み防止機構が働きアンロックになろうとしますが、アウトサイド ハンドルによつて阻止されアンロックになることはできません。この時、ロック ノブがロック↔アンロックを繰り返し作動することがあります。)

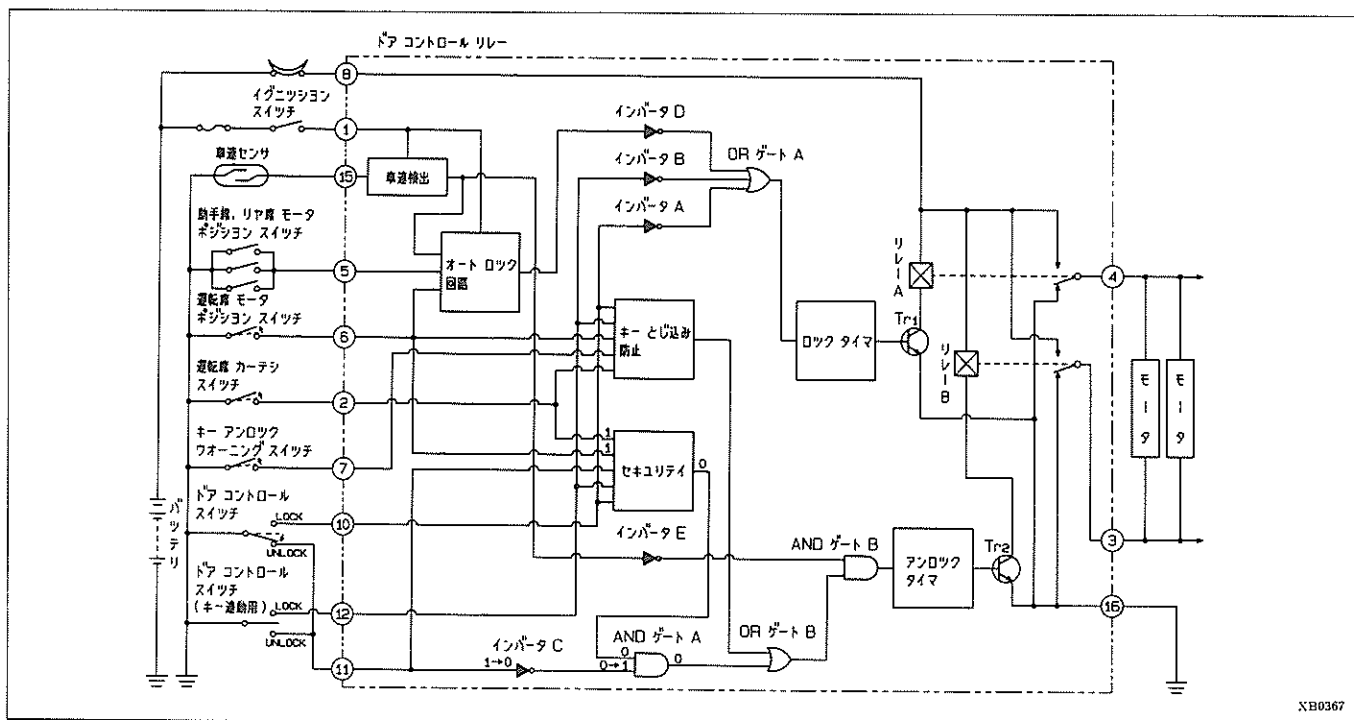


X B0366

(5) セキュリティ機構

① キーレス ロックでセキュリティ機構セット状態

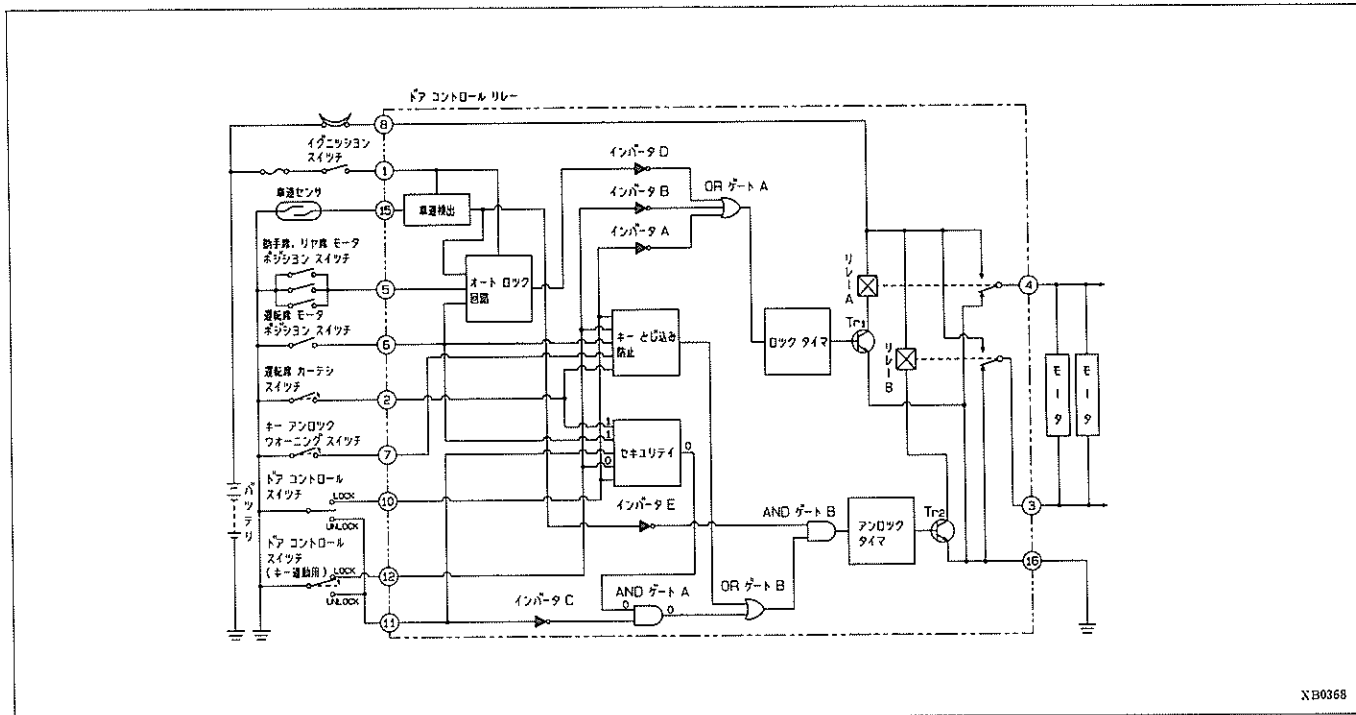
イグニッション スイッチよりキーを抜き、運転席ドアを開け (運転席カーテシ スイッチ ON), ドア ロック ノブをロック (運転席ドア モータ ポジション スイッチ OFF) させ、ドアを閉じる (運転席ドア カーテシ スイッチ OFF) ことにより、ドア コントロール リレーの⑥②端子よりセキュリティ回路に1が入力されセキュリティ機構がセットされ、AND ゲート Aに0が入力されます。この状態でドア コントロール スイッチをアンロック側に操作しても、AND ゲート A出力は0を継続しドア ロック状態を継続します。



X B0367

② キー連動ロックでセキュリティ機構セット状態

イグニッション スイッチよりキーを抜き、運転席ドアを開閉（運転席カーテシ スイッチ ON→OFF）させ、運転席ドアをキーでロック（ドア コントロール スイッチ（キー連動用）ON）することにより、運転席ドア モータ ポジション スイッチもOFFとなり、ドア コントロール リレーの⑥②端子よりセキュリティ回路に1が入力されセキュリティ機構がセットされ、AND ゲート Aに0が入力されます。この状態でドア コントロール スイッチをアンロック側に操作しても、AND ゲート A出力は0を継続しドア ロック状態を継続します。

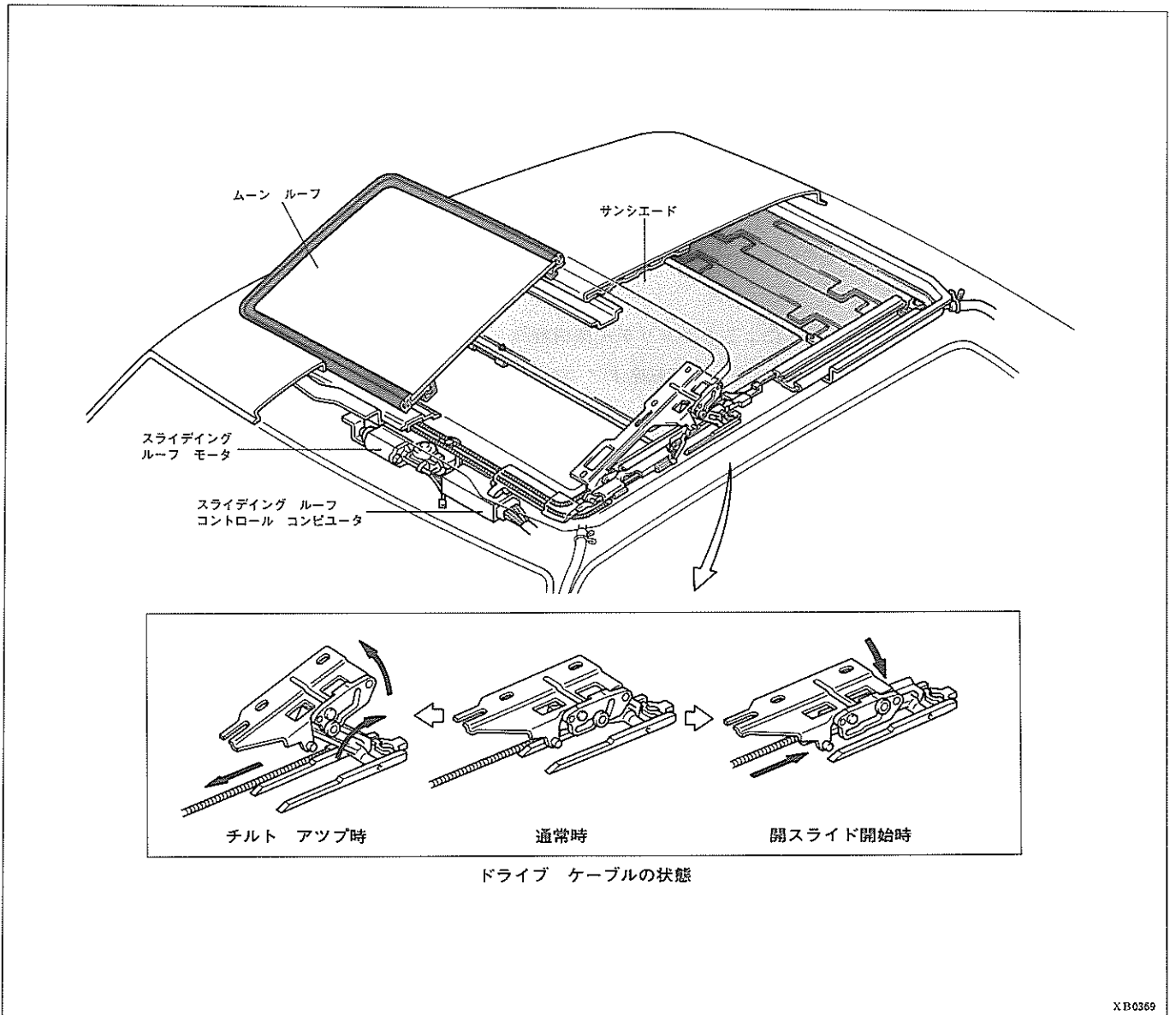


③ セキュリティ機構解除

- イグニッション スイッチ ONによるセキュリティ機構解除
- 運転席ドアのロック ノブがアンロック（運転席ドア モータ ポジション スイッチ ON）状態でドア コントロール スイッチまたはドア コントロール スイッチ（キー連動用）にてアンロックによるセキュリティ機構解除作動は、キー連動ドア ロック作動と同様です。

### 3. ムーン ルーフ

- スライド パネルが全閉状態でもサンシェードを開けることにより十分な採光と開放感が味わえるとともにチルト アップすることで十分な換気が行えるチルト & スライド電動ムーン ルーフをグランデ以上にオプション設定しました。また、マイコン制御によりスイッチのワンタッチ操作でスライド開閉、チルト アップおよびダウンが行えます。
- イグニッション スイッチがONからOFFにした状態でも運転席ドアを開くことによりスライディング ルーフを作動させることができるキー オフ機構を採用しました。なお、ドアを閉じて閉スライド、チルト ダウン作動中の場合は、全閉するまで作動を継続しますが、それ以後の作動は再びドアを開いても作動しません。キー オフ機構は、ドア コントロール リレーに内蔵されています。
- スライド閉作動時またはチルト ダウン作動時に外力が加わり、スライド パネルの動きが妨げられるとスライド パネルはバックして停止またはチルト アップして停止します。また、スライド開作動時または、チルト アップ時は、ただちに停止します。
- チルト アップした状態でイグニッション キーをACCまたはOFFにするとチルト アップ状態であることを知らせるブザーが作動するチルト ダウン忘れ防止機構を採用しました。
- スライディング ガラスは内装色セーブル、マルーンにブロンズ ガラスを、内装色ブルーにブルー ガラスを設定しました。また、ハードトップのスライディング ガラス回りのモールディングをガラスと一体成形しました。



XB0369

## ▶構造と作動

## 【1】チルト &amp; スライド電動ムーン ルーフ

## 〔1〕構造

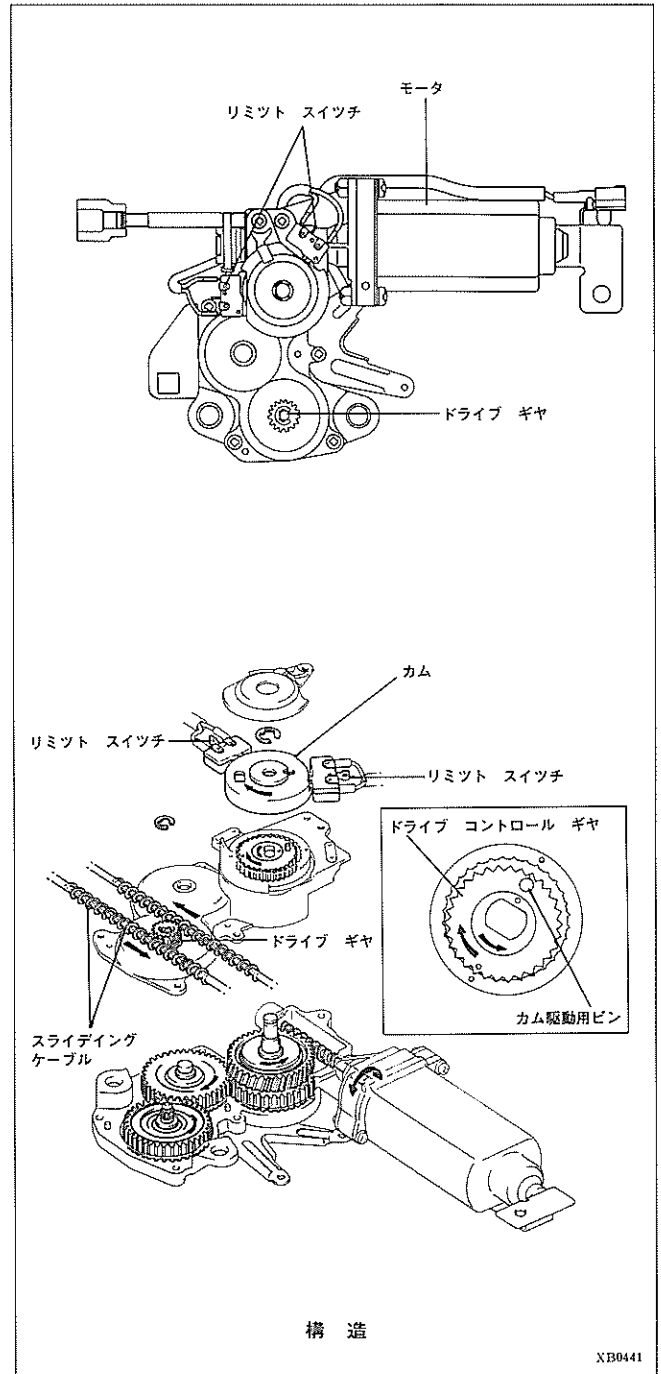
## (1) スライディング ルーフ モータ

スライディング ルーフ モータは、モータ本体、ドライブ ギヤ部、カム部およびリミット スイッチにより構成されています。

モータの回転は、ギヤ部のウオーム ギヤにより減速し、ドライブ ギヤに伝えられスライディング ケーブルを摺動させます。カム部はさらにドライブ コントロール ギヤにより減速しカムを回転させます。

リミット スイッチは、カムの回転によりON-OFFし、スライディング ルーフ パネルの作動状態を検知してコントロール リレーに伝えます。

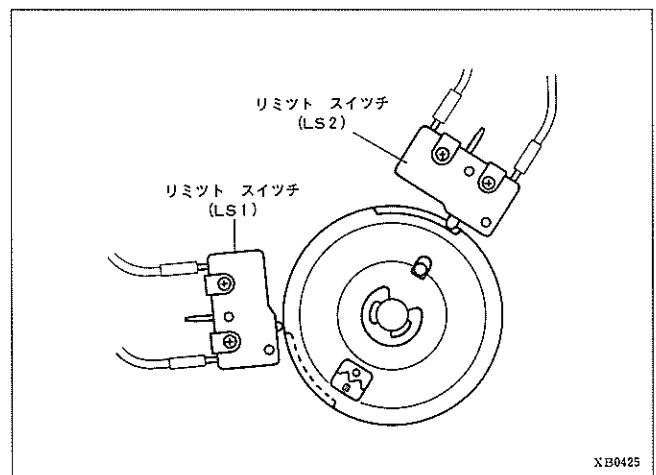
コントロール リレーは、ムーン ルーフ スイッチの操作とリミット スイッチの状態により、スライディング ルーフ モータの回転を制御します。



## ① リミット スイッチ

2個のリミット スイッチは、ギヤ部に取り付けられたカムによりON-OFFし、スライド区間、チルト区間などスライディング ルーフ パネルの位置を検出します。

リミット スイッチ Aはいつたん停止位置およびマスク区間（スライド閉時に全閉直前で電流検知を禁止する区間）の検出と、チルト ダウン時の全閉を検出します。また、リミット スイッチ Bは、スライド閉時の全閉を検出します。



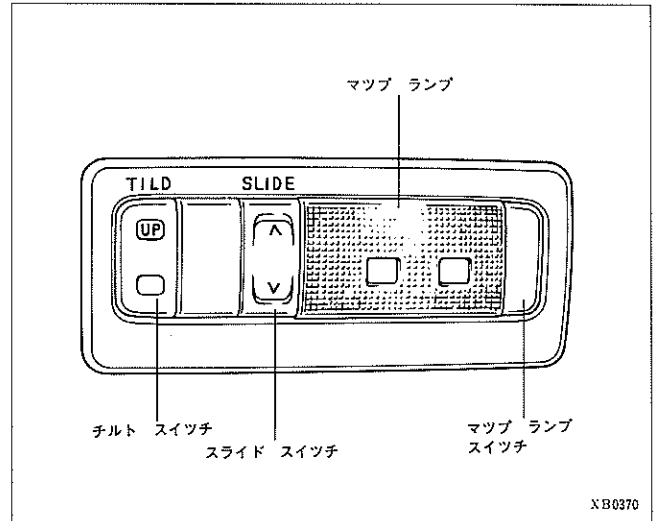
スライディング ルーフ パネルとリミット スイッチ

ルーフ位置	全開	いったん停止	全閉	ダウン	アップ
機能	スライド区間		アイドル区間	チルト区間	
リミットスイッチ A	ON				
リミットスイッチ B	OFF				
操作スイッチ	オープン	○	○	○	×
	クローズ	○	○	×	×
	アップ	×	×	○	○
	ダウン	×	×	×	○

○：操作有効 ×：操作無効

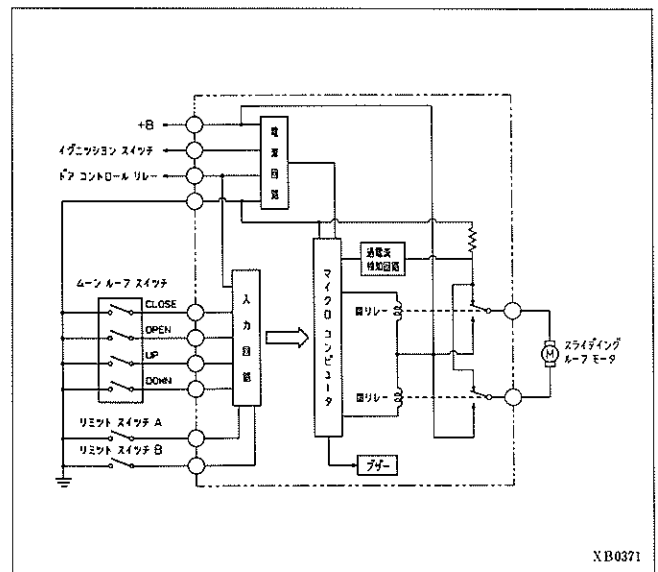
(2) ムーン ルーフ スイッチ

ムーン ルーフ スイッチは、チルト スイッチ、スライド スイッチおよびマップ ランプから構成されており、チルト動作、スライド動作の信号をコンピュータに伝えます。



(3) スライディング ルーフ コントロール コンピュータ

4ビットのマイクロ コンピュータを内蔵し、4種のスイッチ操作（オープン、クローズ、アップ、ダウン）信号およびスライディング ルーフ パネル位置検出のため、ギヤ部に取り付けられた2個のリミット スイッチ信号を入力として、各状態に応じて2個のリレーのON↔OFFを行い、スライディング ルーフ モータの正逆転および停止を行います。



【2】操作方法

〔1〕スライド開閉，チルト アップ ダウン操作

(1) スライド スイッチのOPEN側を押せば開スライド，CLOSE側を押せば閉スライドします。また，チルト スイッチのUP側を押すとチルト アップ，DOWN側を押せばチルト ダウンします。

(2) 各スイッチとも0.3秒以上押すと“ピー”というブザー音が0.5秒間鳴り，スライディング ルーフ パネルが動作します。また，スライド動作中において途中で停止させたい場合は，どのスイッチでも再度押せば停止します。

なお，各スイッチは，ワンタッチ機構のため，0.3秒以上押して手を離せばスライディング ルーフ パネルは動作します。

(3) 閉スライド時，全閉手前約10cmの位置で2秒間いつたん停止し，その後“ピツ，ピツ，ピツ”とブザー音が鳴り閉スライドを再開し全閉します。これは手などの挟み込みを防止するため，注意を喚起するためです。

(4) スライディング ルーフ パネルが，チルト アップ領域にある時はOPEN，CLOSEのスイッチを操作してもスライド動作はしません。また，スライド領域にある時はUP，DOWNのスイッチを操作してもチルト動作はしません。

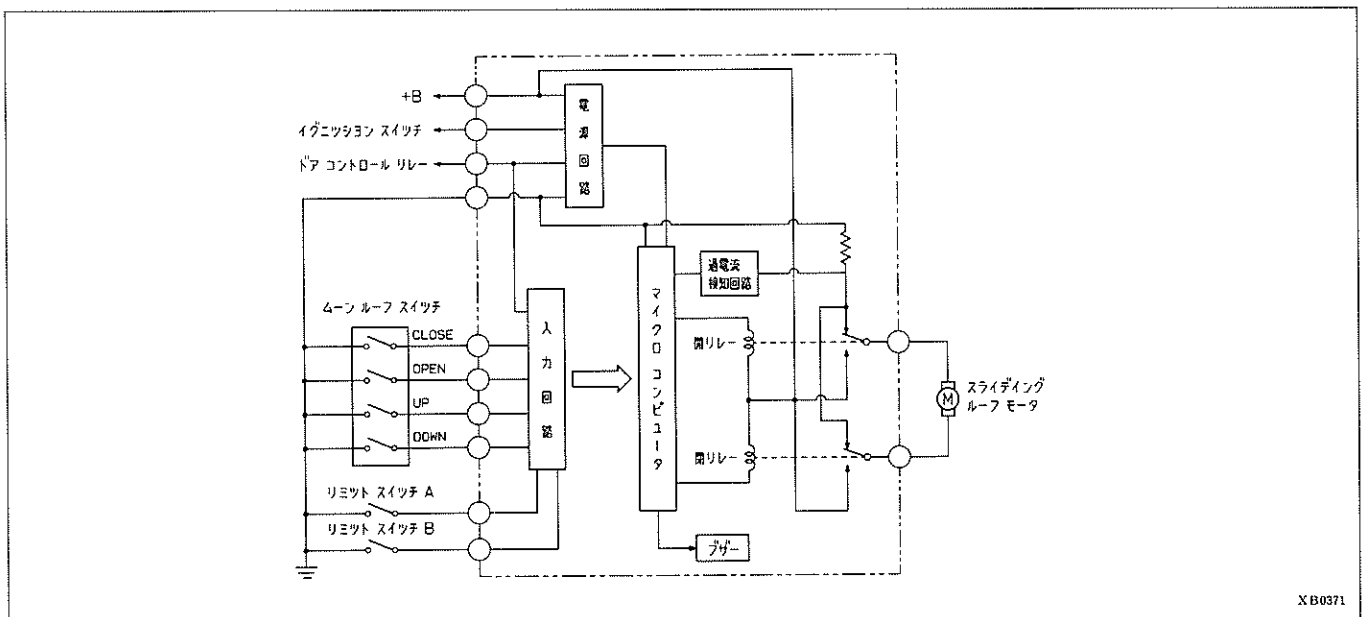
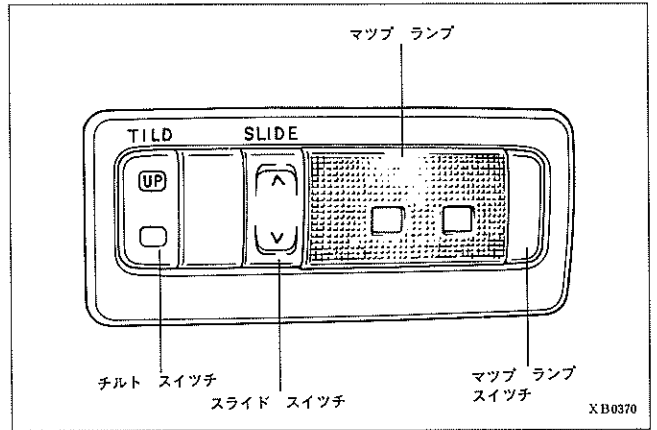
なお，閉スライド中外力が加わり，スライディング ルーフ パネルの動きが妨げられると，0.6秒間バックして停止します。また，チルト ダウン中も同じく，スライディング ルーフ パネルの動きが妨げられるとチルト アップに転じます。

〔2〕強制操作

凍結などにより何度スイッチを押しても閉スライドや，チルト ダウンができない時は，操作したスイッチを約10秒間押し続けると，強制的にモータを作動させ全閉にします。なお，この動作はスイッチから手を離すと即停止します。(ワンタッチ操作ではありません。)

【3】作動

2個のリレー（開リレー，閉リレー）は，モータ停止時には共にOFFされており，リレー接点を通してモータ両端子を短絡し，制動作用を持たせてあります。動作時にはいずれか一方のリレーがONされ，開作動または閉作動を行います。



各動作の作動条件と停止条件

条件 動作	作 動 条 件 (①~③の条件が全て成立すること)	停 止 条 件 (①~⑤の条件のいずれか1つ成立でよい)
開 スライド	① イグニッション スイッチ ONまたは、イグニッション スイッチ ONからOFF後運転席ドア開 ② リミット スイッチ BがOFFまたはリミット スイッチ A, B共にON ③ OPENスイッチが0.3秒以上ON	① イグニッション スイッチ OFF (キー オフ作動時は運転席ドア閉) ② リミット スイッチ AがOFF, BがON ③ 操作スイッチのいずれかがON ④ 異常電流検知した時 ⑤ スライド開動作が20秒連続した時 ⑥ スライド全開
閉 スライド	① イグニッション スイッチ ONまたは、イグニッション スイッチ ONからOFF後運転席ドア開 ② リミット スイッチがOFF ③ CLOSE スイッチが0.3秒以上ON	① イグニッション スイッチ OFF* <sup>1</sup> (キー オフ作動時は運転席ドア閉) ② リミット スイッチ BがOFF ③ 操作スイッチのいずれかがON ④ スライド閉動作が20秒連続した時 ⑤ 異常電流を検知した時* <sup>3</sup>
チルト アップ	① イグニッション スイッチ ONまたは、イグニッション スイッチ ONからOFF後運転席ドア開 ② リミット スイッチ BがON ③ UP スイッチが0.3秒以上ON	① イグニッション スイッチ OFF (キー オフ作動時は運転席ドア閉) ② リミット スイッチ BがON ③ UP スイッチとDOWN スイッチが同時にONした時 ④ 異常電流検知した時 ⑤ チルト アップ動作が2秒連続した時 ⑥ チルト全開
チルト ダウン	① イグニッション スイッチ ONまたは、イグニッション スイッチ ONからOFF後運転席ドア開 ② リミット スイッチ AがOFF, BがON ③ DOWN スイッチが0.3秒以上ON	① イグニッション スイッチ OFF* <sup>2</sup> (キー オフ作動時は運転席ドア閉) ② リミット スイッチ AがONまたはリミット スイッチ BがOFF ③ UP スイッチとDOWN スイッチが同時にONした時 ④ チルト ダウン動作が2秒連続した時 ⑤ 異常電流を検知した時* <sup>4</sup>

\*1 閉スライド中にイグニッション スイッチをONからOFFにした場合、全閉後停止する。

\*2 チルト ダウン中にイグニッション スイッチをONからOFFにした場合、全閉後停止する。

\*3 0.6秒間スライド後退後停止                      \*4 チルト アップして停止

### 〔1〕開スライド動作

スライド スイッチのOPEN側を0.3秒以上押すと、0.5秒間ブザー音が鳴ると共に開リレーがONして開スライド動作を開始します。全開すると異常電流検知方式により停止します。

### 〔2〕閉スライド動作

スライド スイッチのCLOSE側を0.3秒以上押すと、0.5秒間ブザー音が鳴ると共に閉リレーがONして閉スライド動作を開始します。リミット スイッチ AがON→OFFに切り替わる位置でいつたん停止し、ブザーによる警告音が鳴り出し2秒後に再び閉スライドします。ブザー警告音を伴って全閉しますが、全閉より約3cm手前でリミット スイッチ AがOFF→ONと切り替わり異常電流検知を禁止します。この後、リミット スイッチ BがOFF→ONに切り替わることで全閉と判断し、閉スライド動作を停止します。

### 〔3〕チルト アップ動作

チルト スイッチのUP側を0.3秒以上押すと、0.5秒間ブザー音が鳴ると共に閉リレーがONしてチルト アップ動作を開始します。全アップすると電流検知により停止します。

〔4〕チルト ダウン動作

チルト スwitchのDOWN側を0.3秒以上押すと、0.5秒間ブザー音が鳴ると共に開リレーがONしてチルト ダウン動作を開始します。全開（ダウン）するとリミット スwitch AがOFF→ONとなり停止します。

〔5〕電流検知

スライディング ルーフ モータの片方の端子は、モータ電流検出抵抗を通して接地しており、この電圧降下をマイクロコンピュータが監視し、スライディング ルーフ パネルに外力が加わった場合の電流急増、モータ ロックなどを検知し、スライディング ルーフ パネルをバック（またはチルト アップ）させて、モータを停止します。

なお、スライディング ルーフ パネルに加わる力が弱い場合、電流検知が働かない場合がありますので注意してください。

〔6〕チルト ダウン忘れ防止機構

チルト アップ状態でイグニッション スwitchをONからOFFにすると“ピツ、ピツ、ピツ、ピツ”とブザーが8回吹鳴します。

〔7〕キー オフ動作機構

(1) 作動概要

① 作動モード A

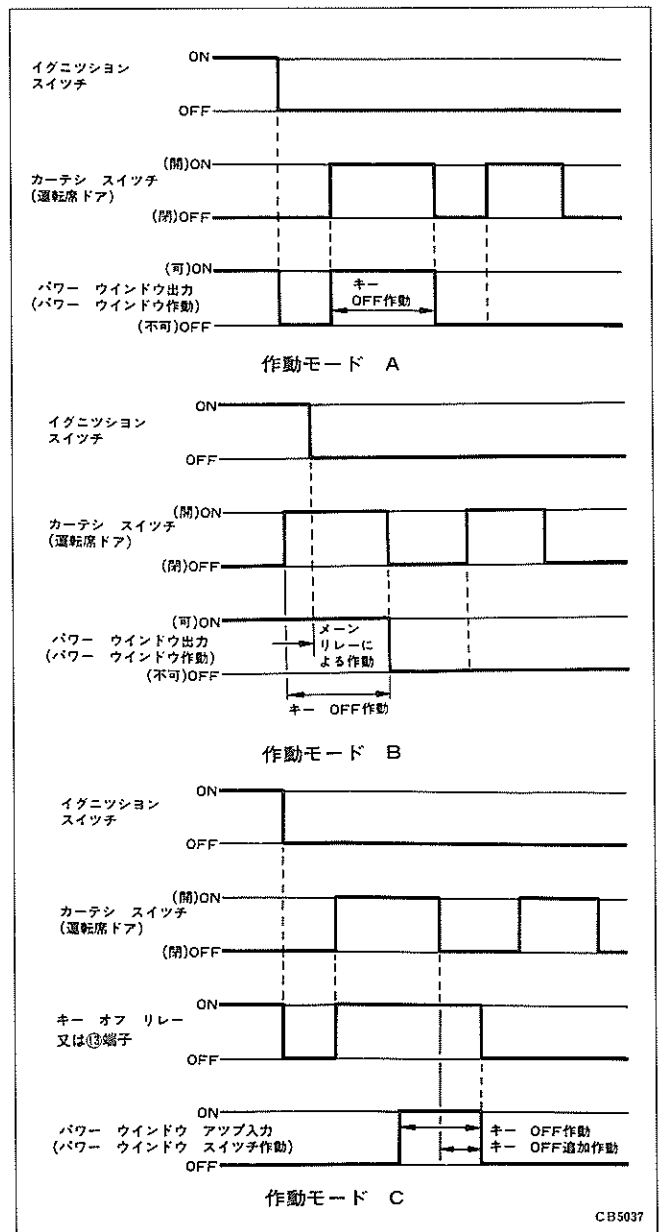
イグニッション スwitch ONからOFFにして、運転席のカーテシ スwitchをON（ドア開）することにより、ムーン ルーフの作動が可能となります。なお、一度運転席のカーテシ スwitchがOFF（ドア閉）した後は作動はしなくなります。

② 作動モード B

イグニッション スwitch ONで運転席のカーテシ スwitchをON（ドア開）し、その後イグニッション スwitchをOFFにしても、ムーン ルーフの作動が可能な状態が続きます。なお、一度運転席のカーテシ スwitchがOFF（ドア閉）した後は作動はしなくなります。

③ 作動モード C

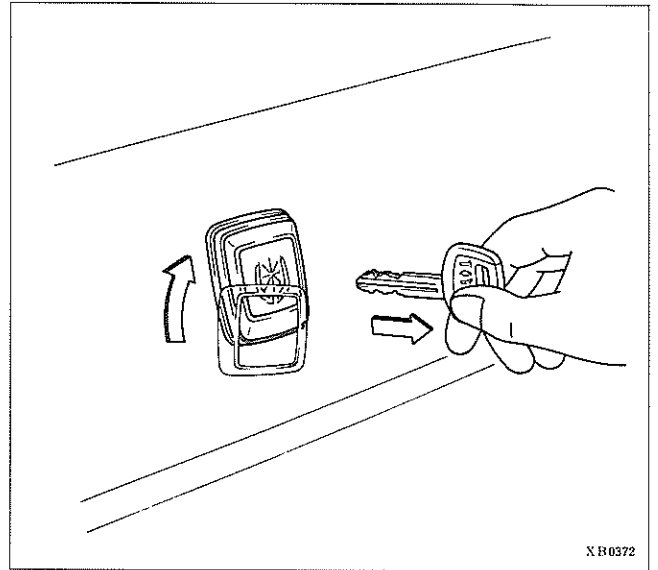
作動モード A, Bの状態からカーテシ スwitchをOFF（ドア閉）してもムーン ルーフが閉作動中の場合は、窓が全閉するまで作動を継続します。作動停止後は、再作動しなくなります。



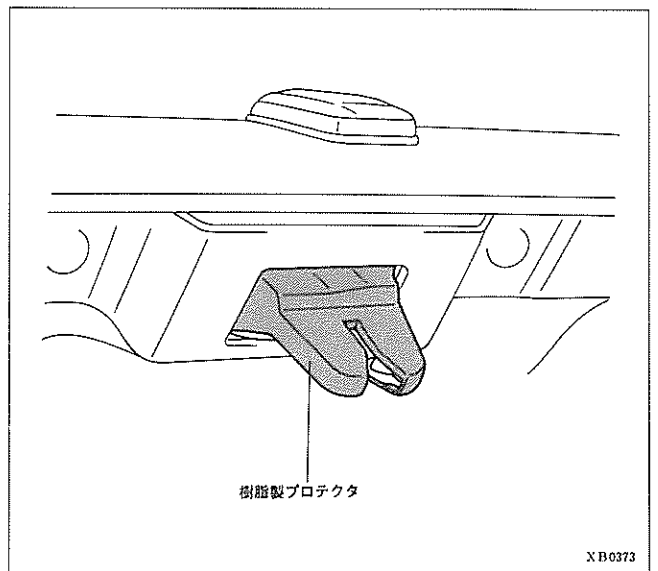
#### 4. ラツゲージ ドア ロック

●ラツゲージ ドア ロックは、オープン キャンセル機構にキー操作後キー シリンダからキーを抜くとドア ロック キー シリンダ カバーが自動的に元の位置に戻るカバー リターン機構をグランデ以上に標準設定しました。

ドア ロック キー カバーは、キーを左右どちらの方向に操作しても元の位置に戻ります。



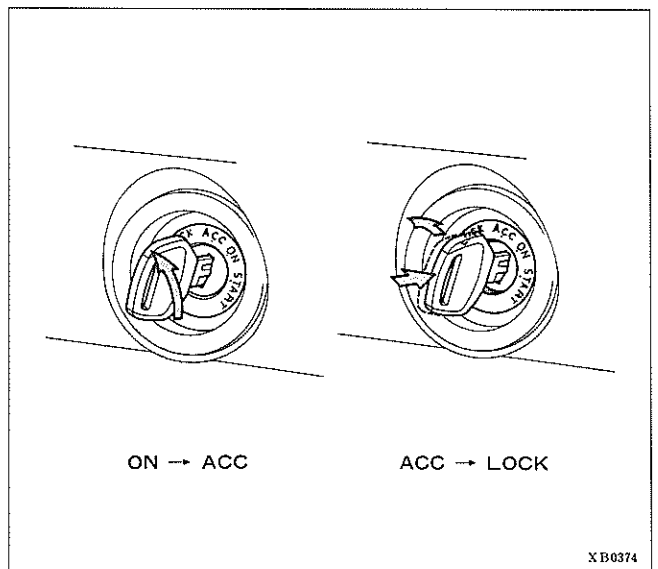
●ラツゲージ ドア ロックに樹脂製のプロテクタを設定しました。



#### 5. キー シリンダ・キー

●イグニッション キー シリンダは、プツシュ式を採用し、従来のプツシュ ボタン式に比べ、より操作性に優れたものとなりました。

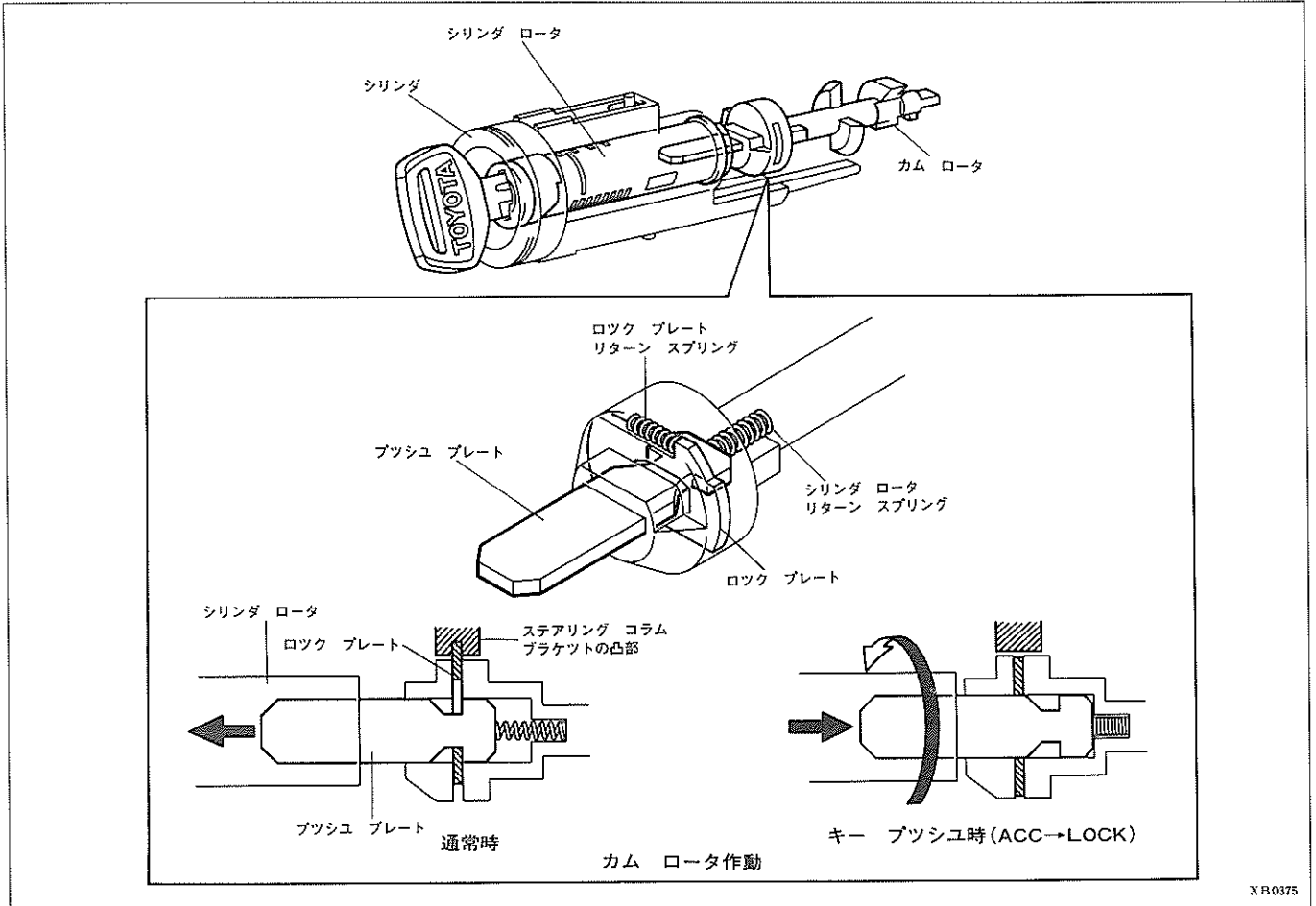
●キーは、全車プロテクタ付きのものを1枚設定し、使用性の向上をはかりました。



## ▶構造と作動

## 【1】プッシュ式イグニッション キー シリンダ機構

キーをONからACCに操作するとロック プレートがステアリング コラム ブラケットの凸部に当たり、キーはACC位置で止まります。キー（シリンダ ロータ）をプッシュするとロック プレートは引込み、ステアリング コラム ブラケットの凸部からはずれ、キーはACCからLOCK位置に操作できます。



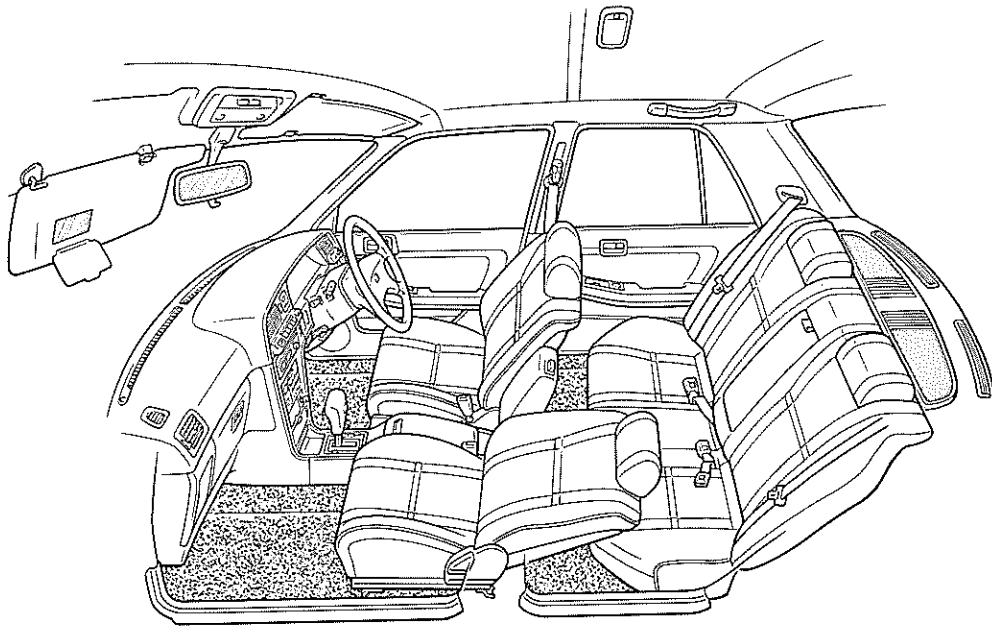
5・3

## ボデー—内装

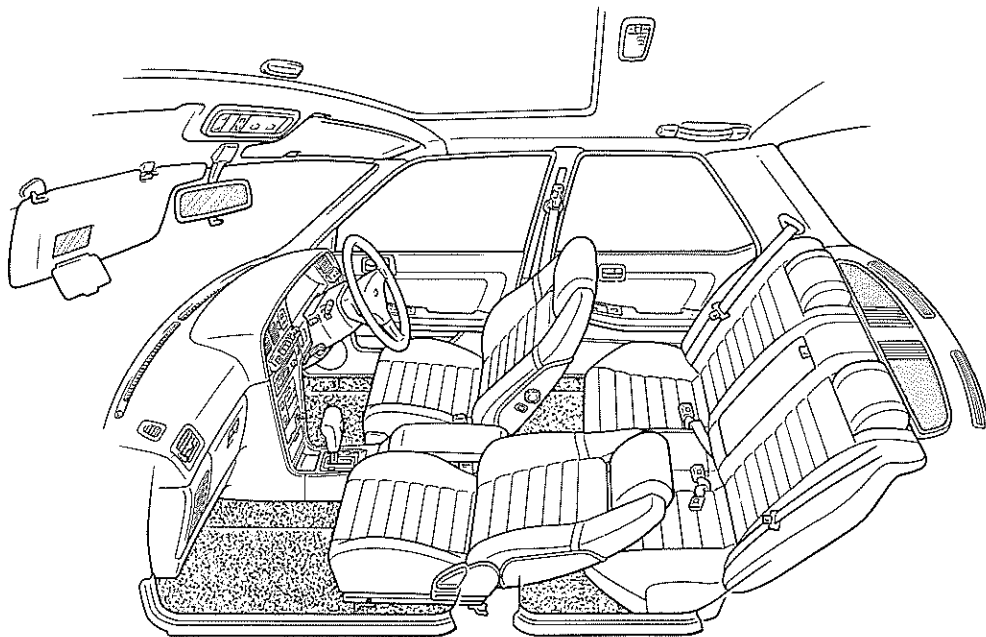
## ■概 要

多機能性に豊んだ新型インストルメント パネルから、コンソール、ドア トリムへとスムーズに継がる造形とするとともに、フアブリック貼りロワー パネルを採用するなど品質感・高級感のある室内空間としました。

また、フロント シート クッションにはプリコンプレスト コイル スプリングなどを採用して乗り心地の向上をはかり、リヤ シート バックにワンタッチ格納式ヘッドレストを採用するなど豊富なシート バリエーションを設定しました。



セダン グランデ G



ハードトップ GTツインターボ

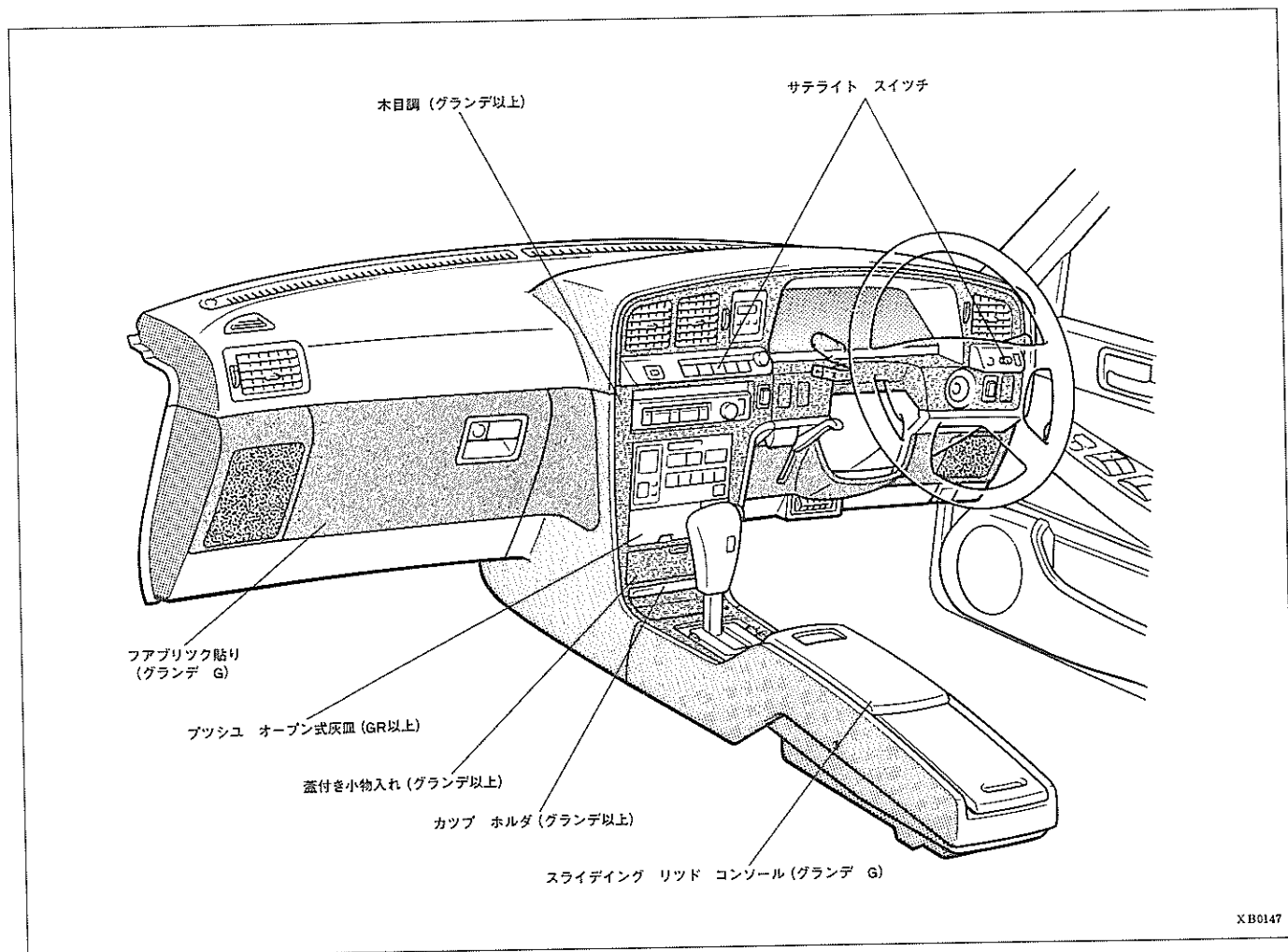
XB0145, XB0146

## ■機構説明

## □運転席パネル

## 1. インストルメント パネル回り

- クラスタ面を運転者側に向けてスイッチ類を手前に配置することにより、視認性・操作性の向上をはかったコックピット\* 感のあるインストルメント パネルとしました。
- インストルメント パネル ローワ部にドア トリムと同じ柄のファブリックを貼り込み、ドア トリムとの一体感を持たせました。(グランデ G)
- プッシュ オープン式灰皿、カップ ホルダを採用するとともに各種小物入れを設けて使用性の向上をはかりました。



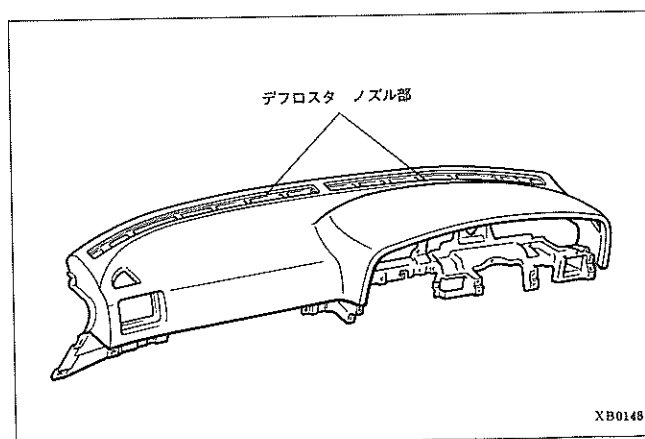
XB0147

\*コックピット (cockpit) : 操縦室

## ▶構造と作動

## 【1】セーフティ パッド

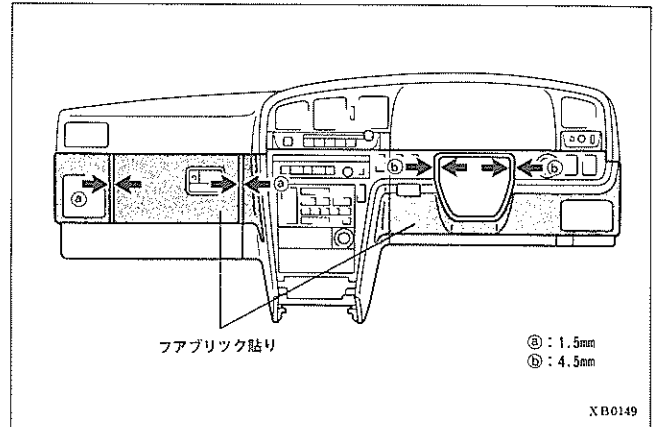
上面をデフロスタ ノズル部まで大型化してインストルメント パネル上面をフル パッド化し、品質感の向上をはかりました。



XB0148

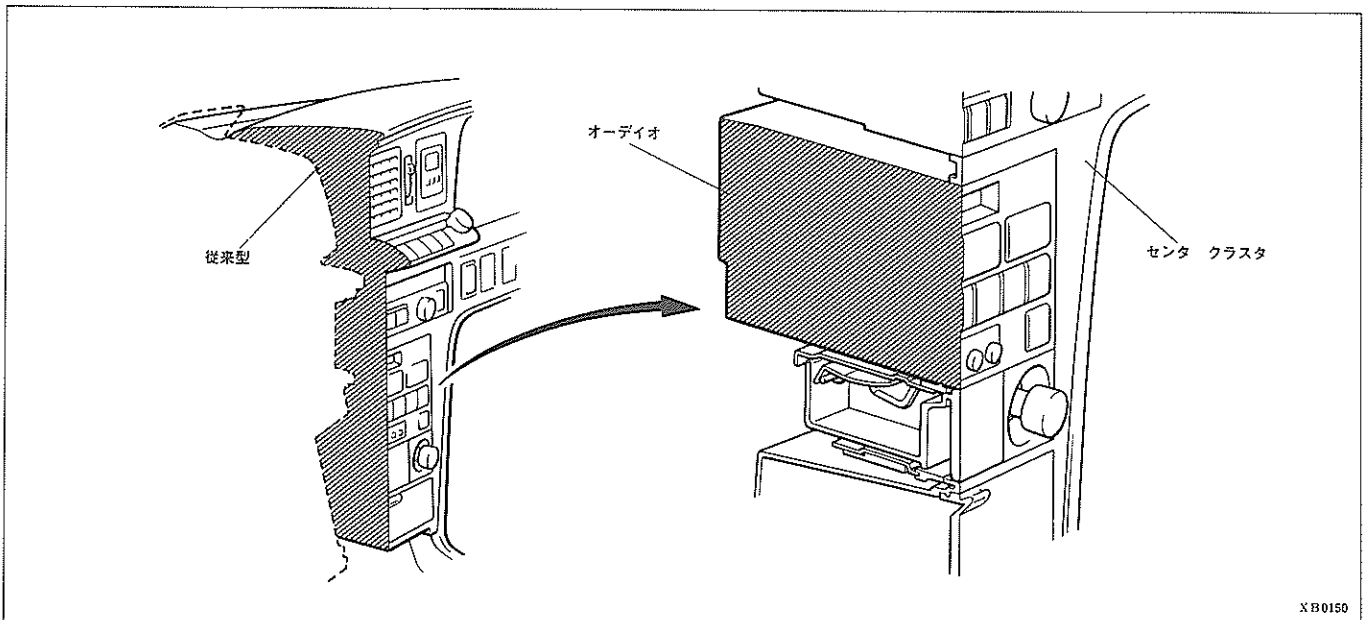
## 【2】ロワー パネル

- ドア トリム オーナメント部と連続する部分に同じ柄のフアブリック（ニット）を貼り込みました。（グランデ G）
- グラブ ボックスおよびステアリング コラム部の建付けすき間を小さくし、品質感の向上をはかりました。



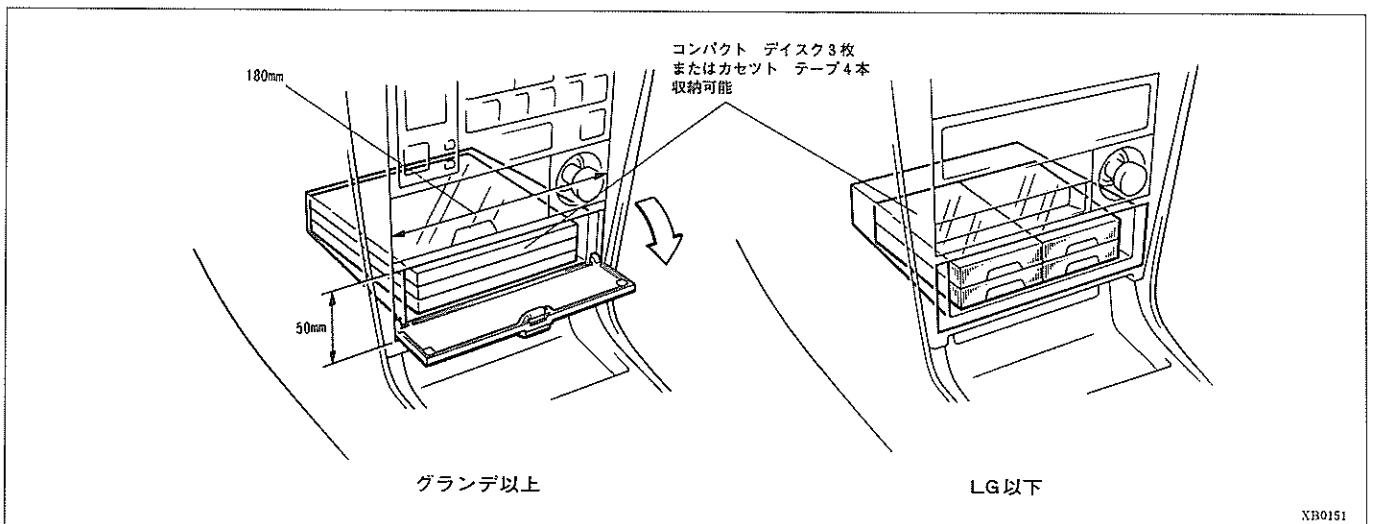
## 【3】クラスタ

クラスタ面を運転者に近づけるとともにオーディオとセンタ クラスタ面を面一化し、操作性の優れた構造としました。



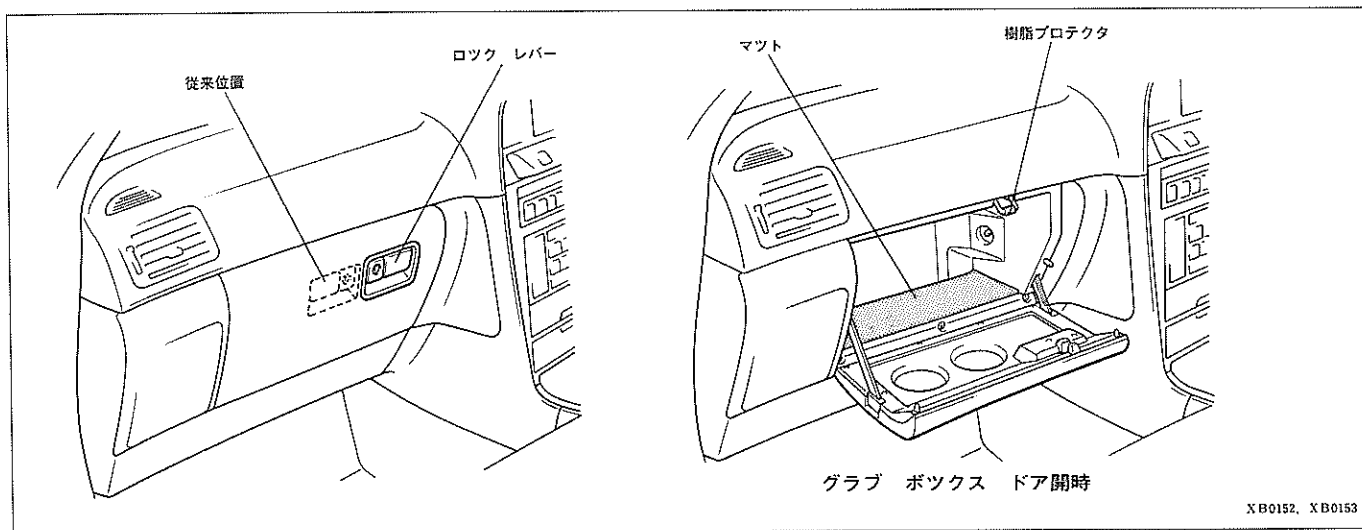
## 【1】小物入れ

センタ クラスタ下部に1 DIN サイズの小物入れを設けました。なお、グランデ以上は蓋付き小物入れとなつています。



【4】 グラブ ボックス

ロック レバー位置を運転者に近づけて、操作性の向上をはかりました。



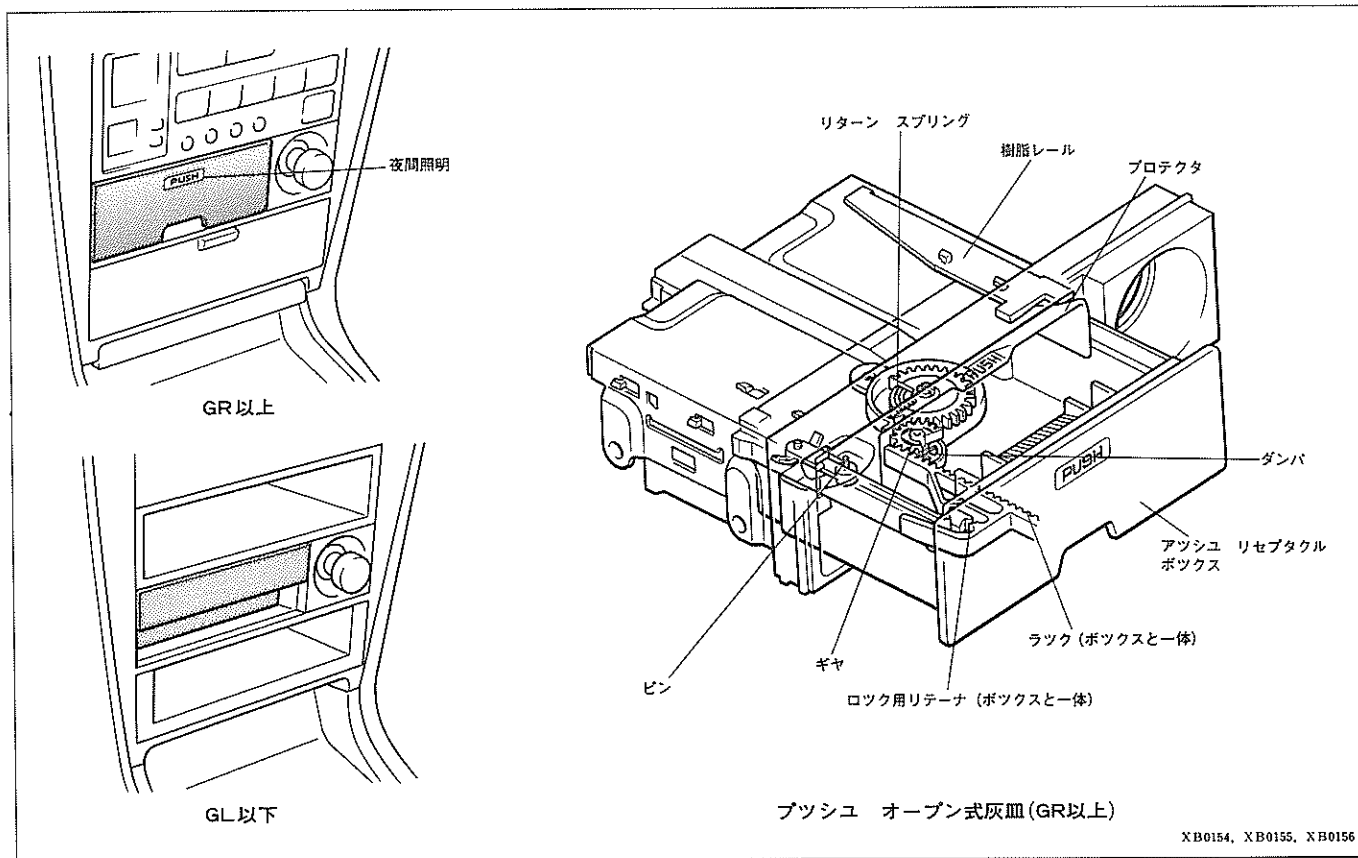
【5】 灰皿

蓋を押すことにより自動的にスライドして出てくるプッシュ オープン式灰皿を採用し、便利性の向上をはかりました。

(GR以上) また、全車シガレット ライタとユニット化し、1 DIN サイズとなつています。

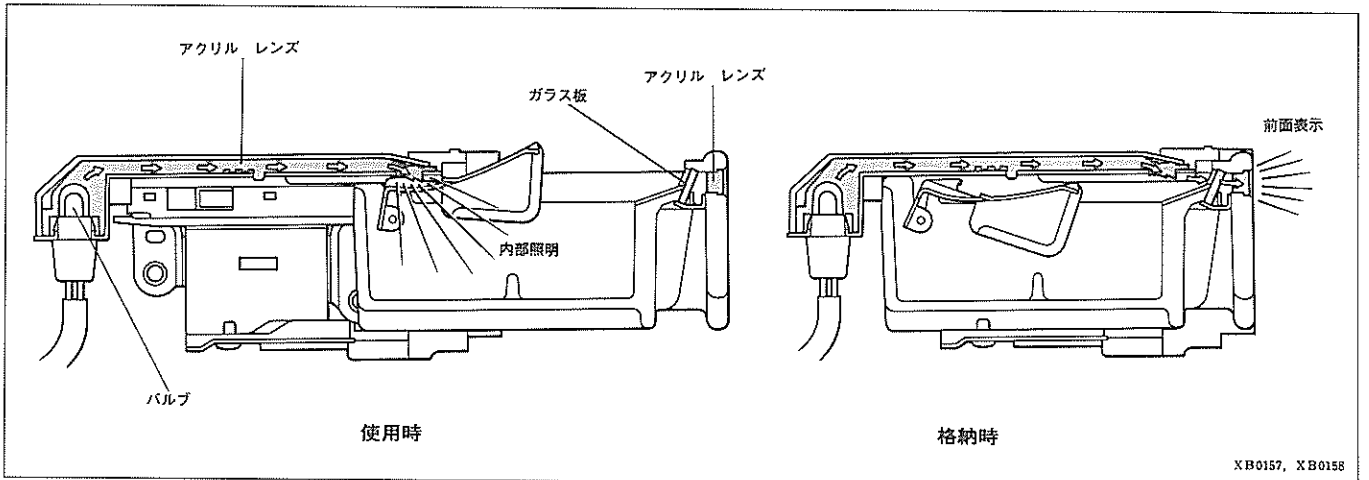
プッシュ オープン式灰皿は、ボックス部、ダンパ部、リテーナ部で構成されており、ボックス部裏側にはラックおよびロック用リテーナが成形されています。また、ダンパ部はリテーナ部に取り付けられており、ラックと噛み合うギヤ、リターン スプリングおよびダンパを内蔵しています。なお、リテーナ部にはロック用ピンおよびスライド用レールが取り付けられています。

プッシュ オープン式灰皿蓋部に夜間照明を設け、視認性の優れたものとなつています。



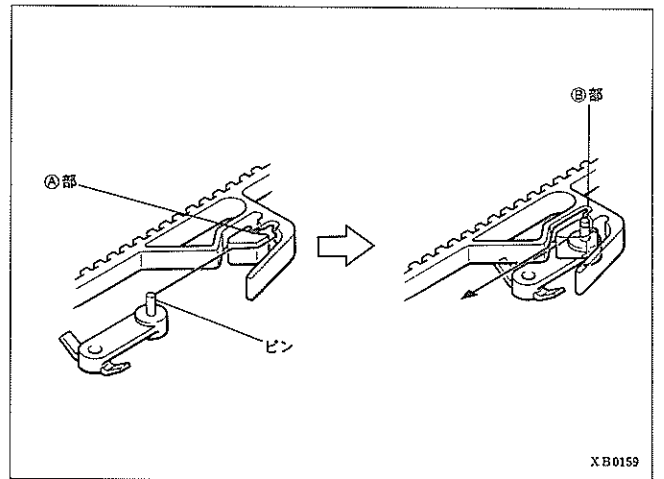
〔1〕 夜間照明機構

従来の灰皿照明に加え、ガラス板とアクリル レンズを用いて前面に光を導き、格納時に灰皿の位置を示す構造となっています。



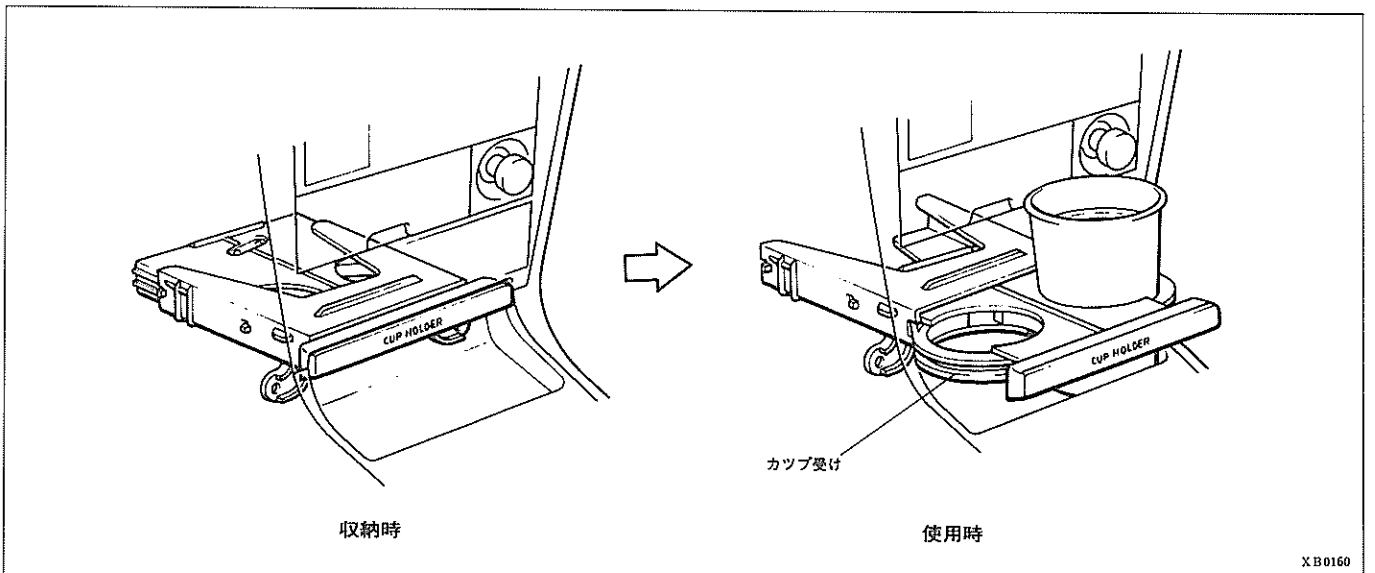
〔2〕 プッシュ オープン作動

灰皿を手で押し込むことにより、ピンがボックス部のリテーナ④部に入り固定されます。もう一度灰皿を押すとピンはリテーナ⑤部に移動し、この状態で灰皿より手を放すとダンパにより弱められたリターン スプリング力により徐々に開きます。



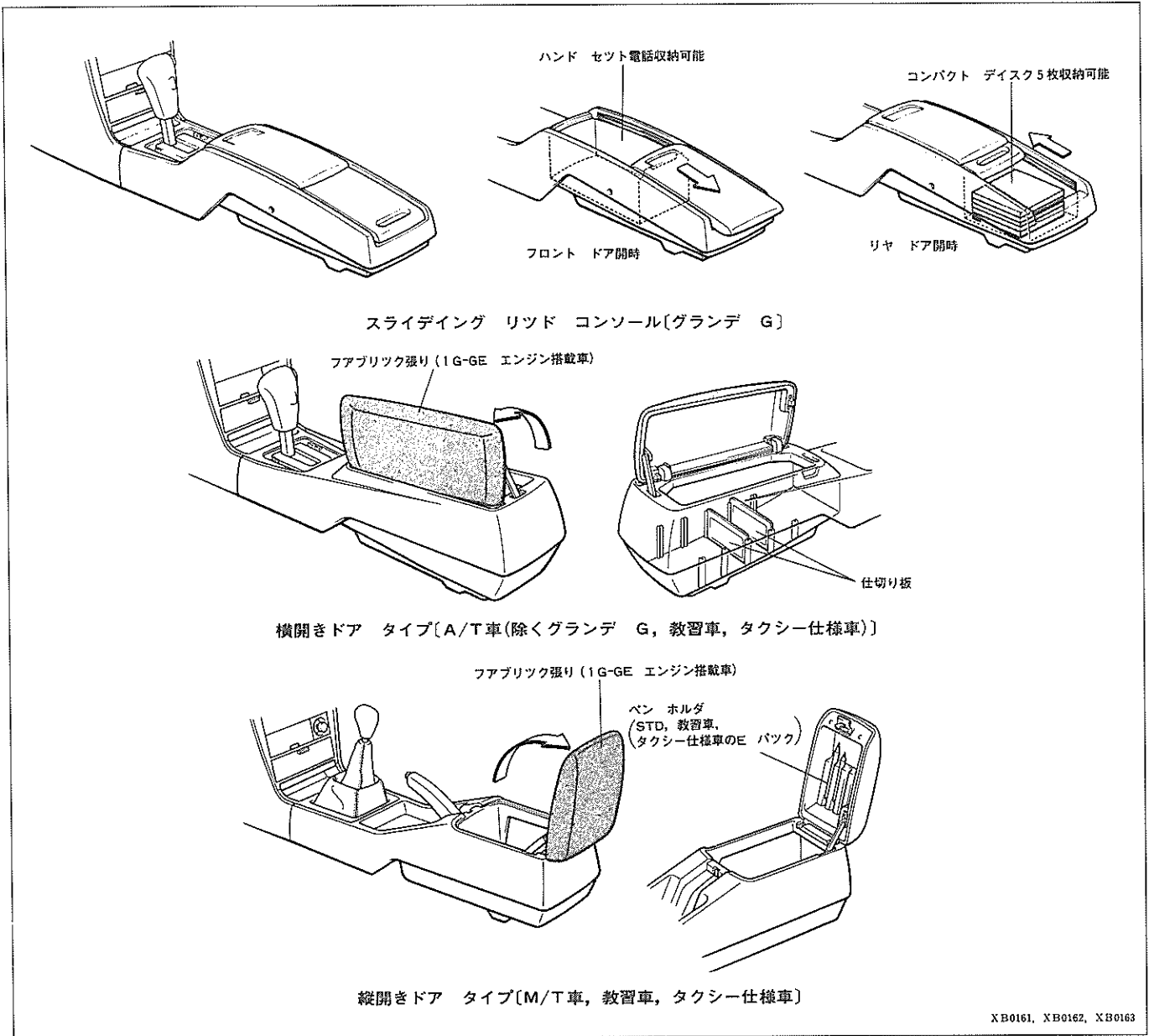
〔6〕 カップ ホルダ

センタ クラスタ下部に収納式カップ ホルダを設定しました。なお、使用時に引き出すことによりカップ受けが広がる構造となっています。(グランデ以上)



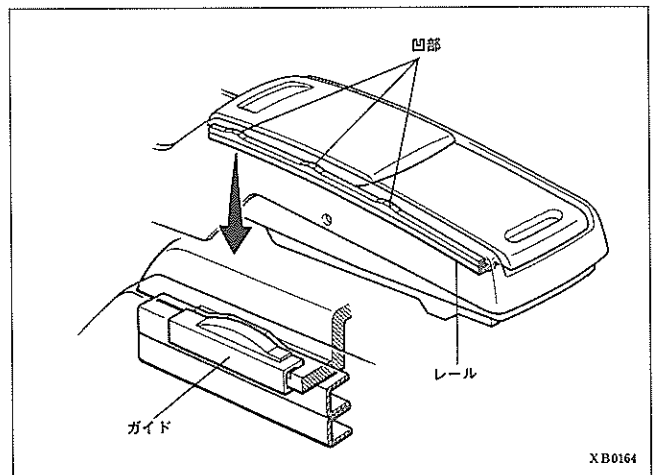
【7】コンソール ボックス

インストルメント パネルからコンソールまで継がった一体感のあるフル コンソール ボックスを全車に設定しました。  
なお、グランデ Gには前後に独立したスライド ドアを持つスライディング リッド コンソールを採用しました。



〔1〕スライディング リッド コンソール

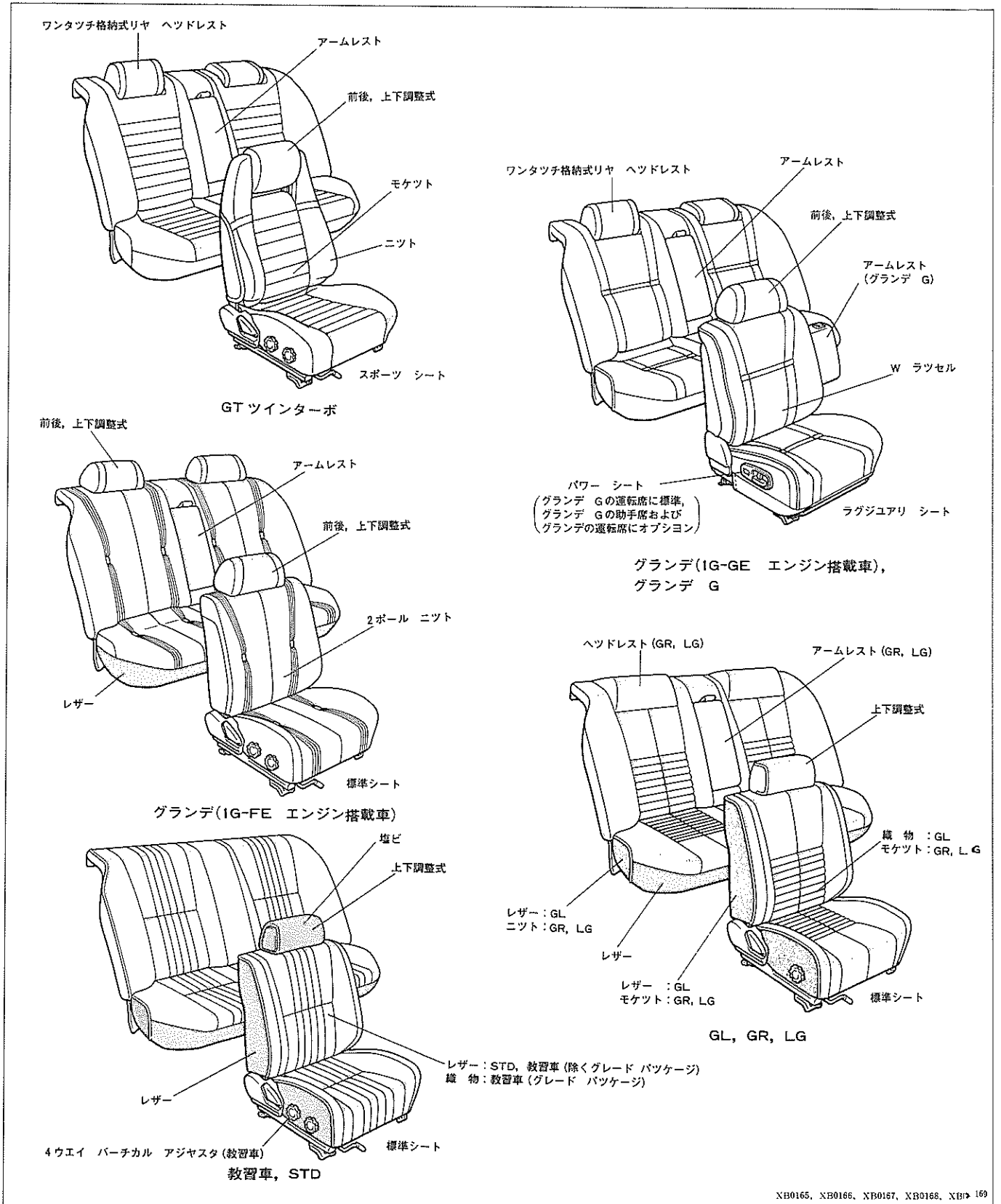
前後独立したスライド ドアを持ち、ドアの両側に取り付けられたガイドによりそれぞれのレール内を移動します。  
また、上側レール（前側スライド ドア用）には凹部が設けられており、ドアに節度感を持たしています。



□シート

1. シート バリエーション

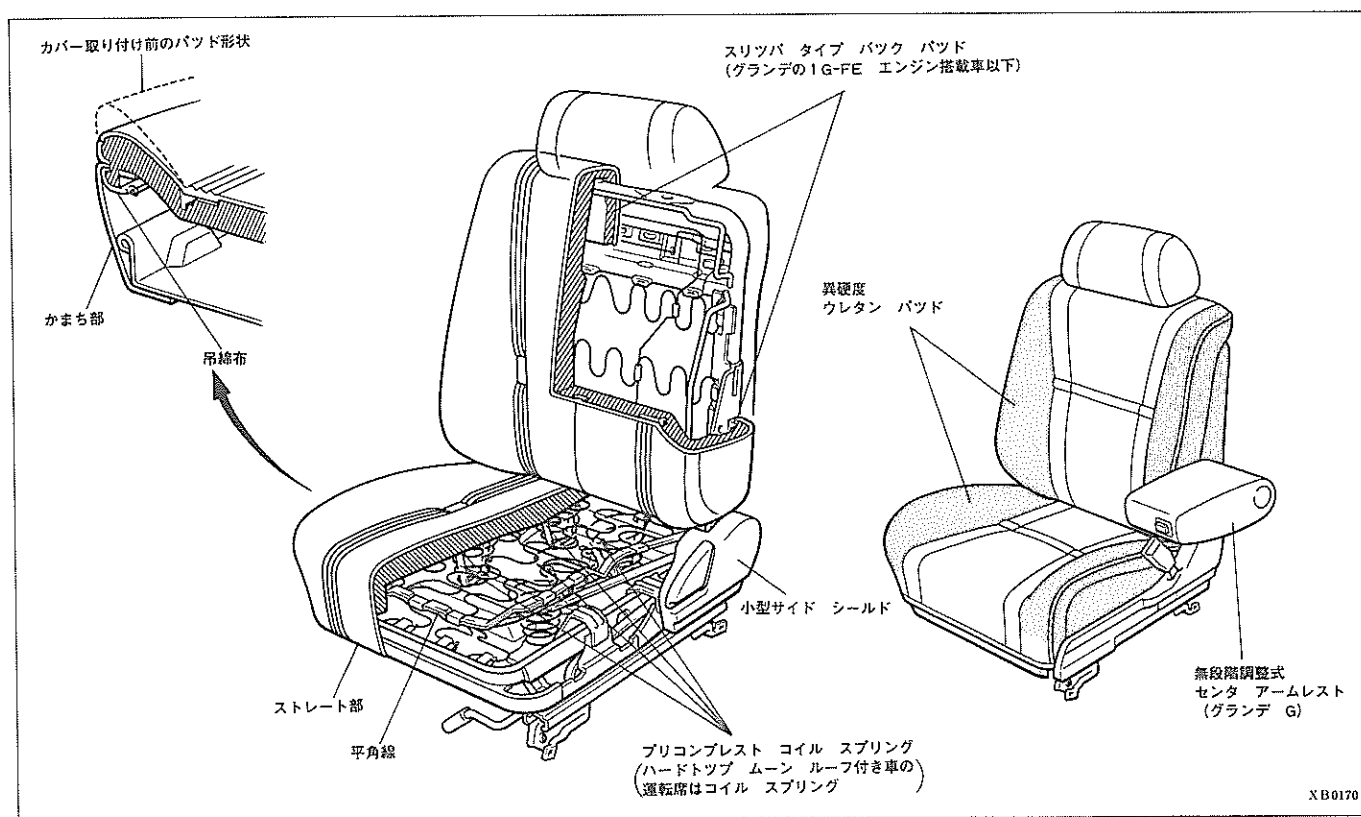
- フロント シートは、標準シート、ラグジュアリー シート、スポーツ シートの3種類を設定し、リヤ シートは全車固定式としました。
- シート表皮は、それぞれのグレードに合わせた豊富なバリエーションを設定しました。



XB0165, XB0166, XB0167, XB0168, XB1169

## 2. フロント シート

- クッション パッドを圧縮してカバーを取り付け、下部をストレートに通すことによりかまち部に張り感を持たせるとともに小型サイド シールドを採用した厚み感のある豪華なシートとしました。また、サイド部裏面に吊綿布を設け、シート上面の張り感向上をはかりました。
- クッション フレームに平角線およびプリコンプレスト\* コイル スプリングを採用し、振動吸収性が良くソフトな乗り心地を実現しました。
- バック パッドにスリッパ タイプを採用し品質感の向上をはかりました。(グランデの1G-FE エンジン搭載車以下)
- バック カバー下部端末をフック タイプとし品質感の向上をはかりました。(GL以下)
- クッションおよびバック パッド サイド部に異硬度ウレタンを採用し、ホールド性の向上をはかりました。
- 無段階調整式センタ アームレストを採用し、快適性の向上をはかりました。(グランデ G)
- スポーツ シートの運転席に電動ランバ サポートを採用し、使用性の向上をはかりました。(GTツインターボ)

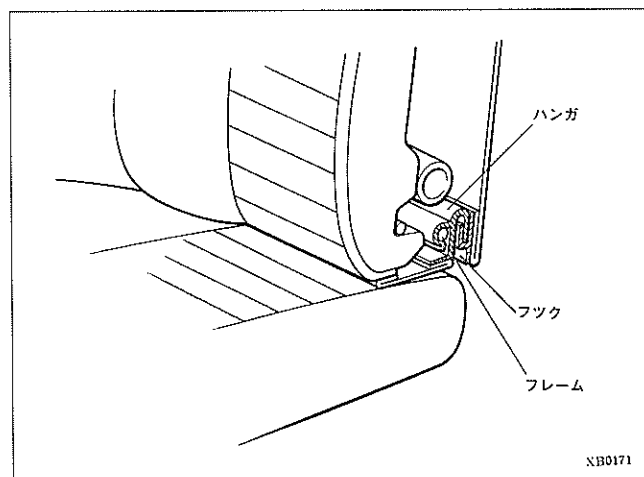


\*プリコンプレスト (precompressed) : 予備圧縮された

### ▶構造と作動

#### 【1】フックタイプシートバックカバー

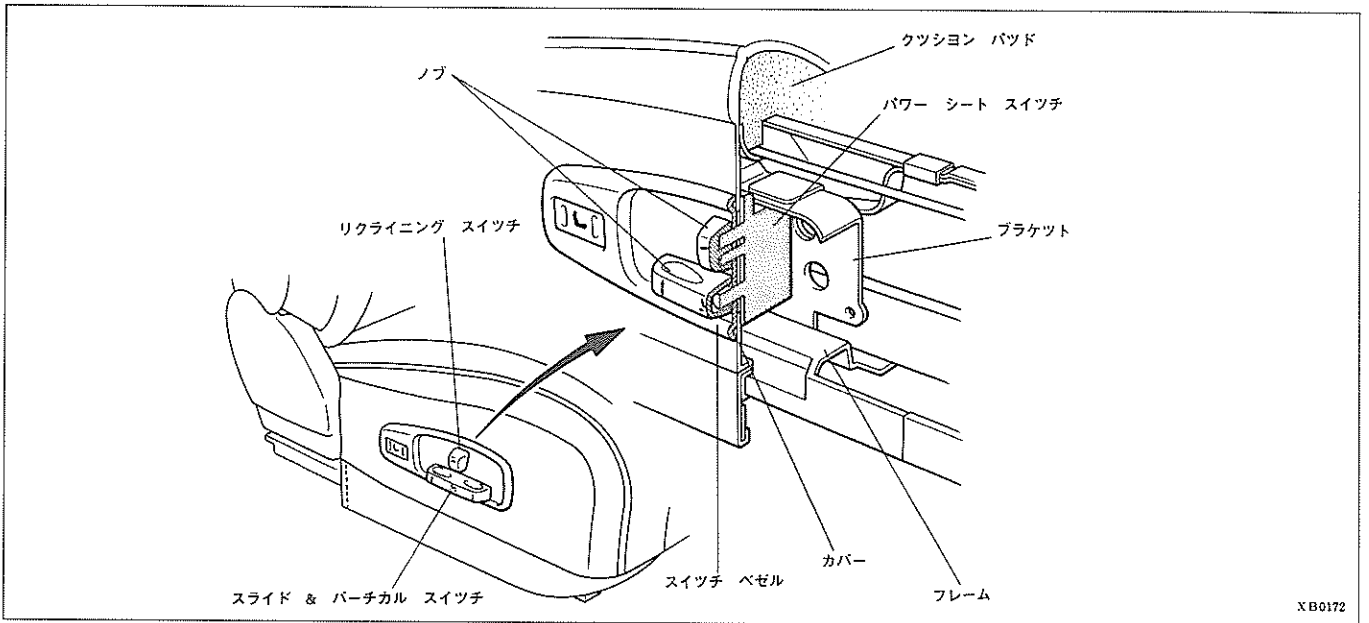
カバー端末フロント側に樹脂製ハンガ、リヤ側に樹脂製フックが取り付けられており、ハンガにフックを引つ掛けることによりカバー下部を接合する構造となっています。



【2】電動シート スライド・バーチカル & リクライニング アジャスタ

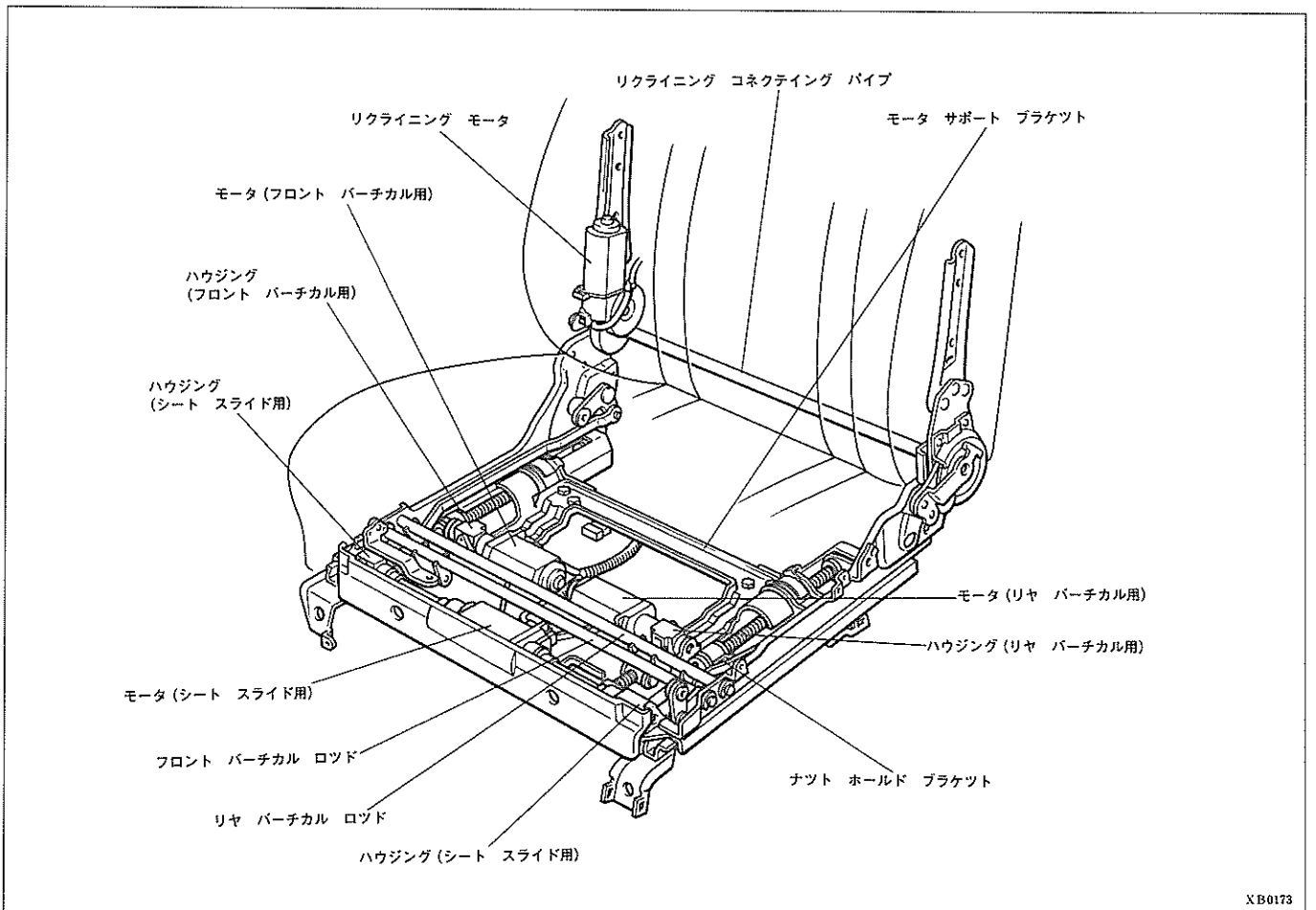
〔1〕パワー シート スイッチ

シート クッション サイド部のシート スイッチをクッションかまち部に埋め込んだ構造としました。



〔2〕パワー シート アジャスタ

4 個のモータを内蔵するパワー シート アジャスタは、スイッチ操作により、シート前後方向、シート クッション前端部および後端部の上下方向、リクライニング角度を無段階に調整できます。なお、作動は従来型と同様です。

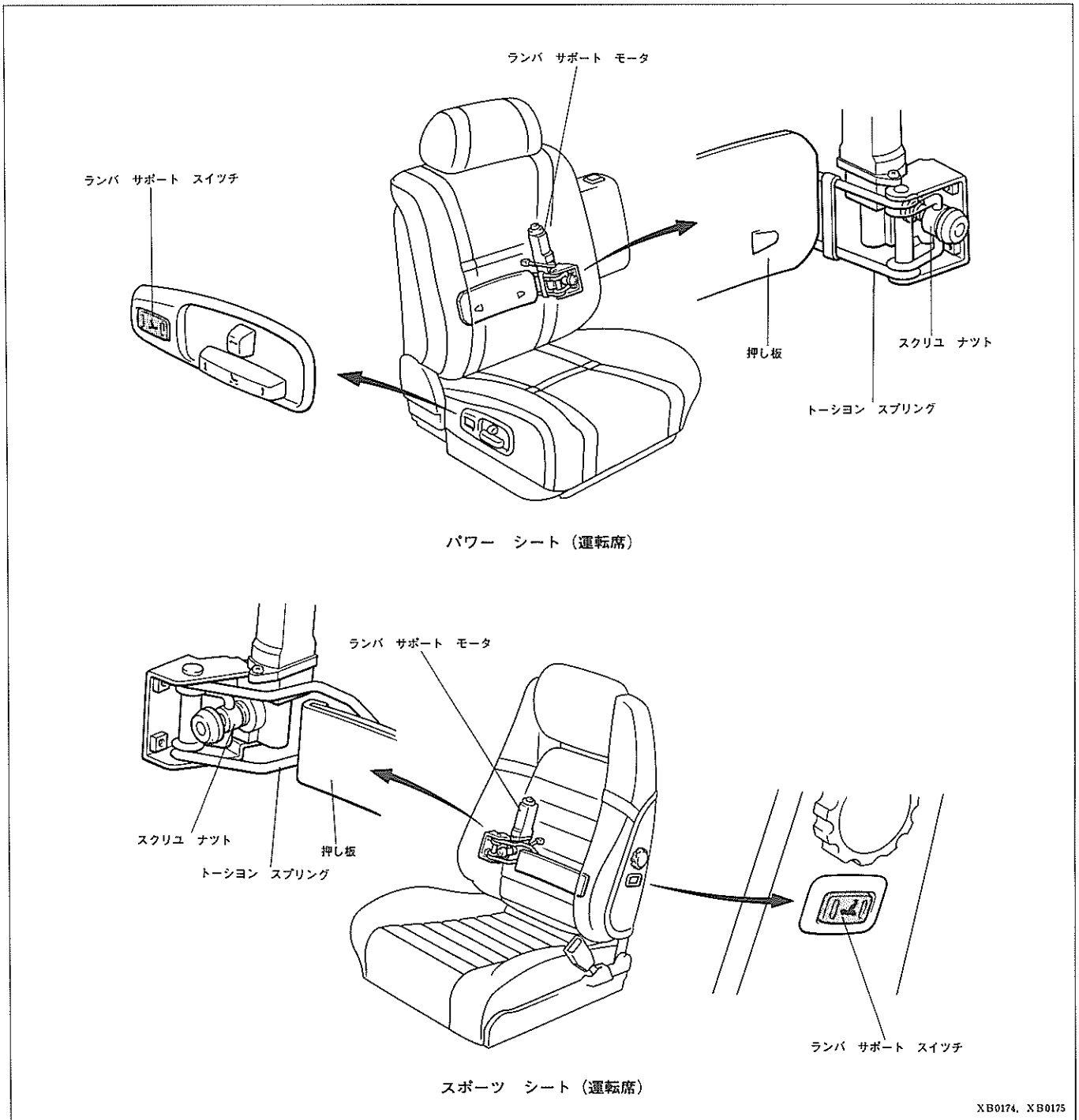


## 【3】電動ランバ サポート

## 〔1〕構造

スイッチ操作によりモータを使用してランバ サポートの作動を行うもので、モータのスクリュ ナットに連結されているトーシヨ ン スプリングを動かすことにより、押し板を前後に動かしシート バックの支持力を得るものです。

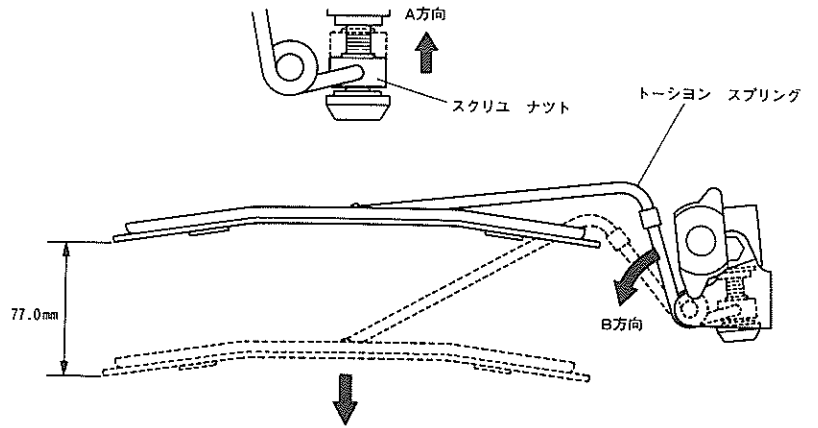
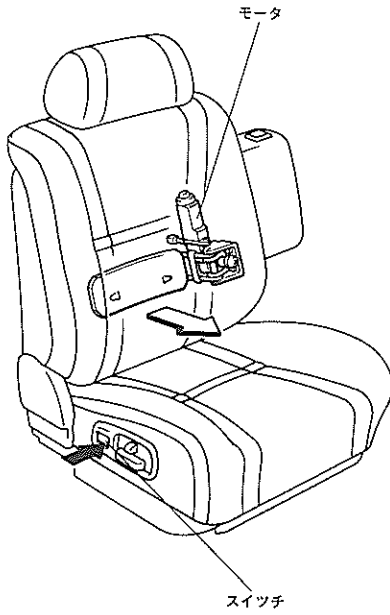
なお、スイッチはシート クツシヨ ン サイド部またはシート バック サイド部に設置し、ドライビング ポジシヨ ンのまま操作可能としています。



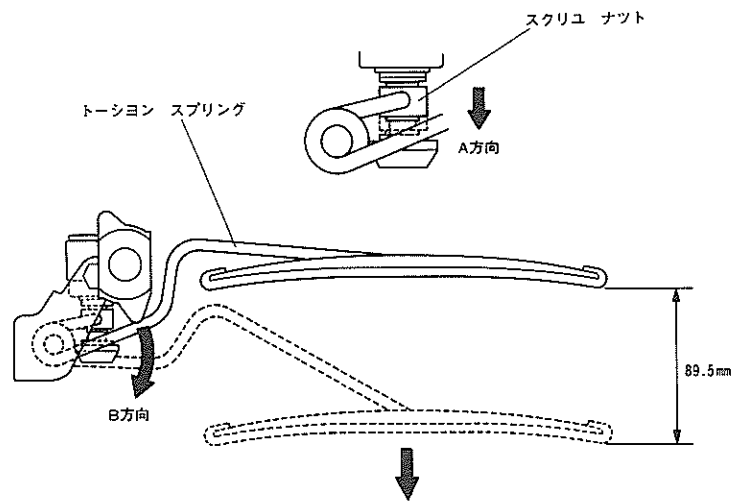
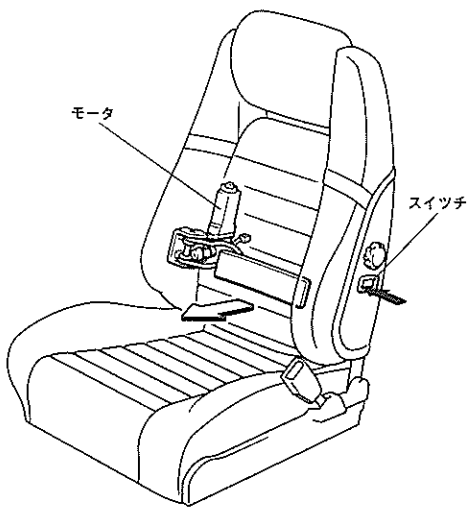
XB0174, XB0175

〔2〕 作動

スイッチの前側を押すと、ランバ サポート モータが回転し、スクリュ ナットがA方向に移動します。そして、スクリュ ナットに連結されているトーシヨン スプリングをB方向に動かしてシート バックの支持力を増します。この支持力となる押し板部の前後ストロークは77.0mmまたは89.5mmあり、この間は無段階に調整できます。また、スイッチの後ろ側を押すと前側と逆の作動となります。



パワー シート

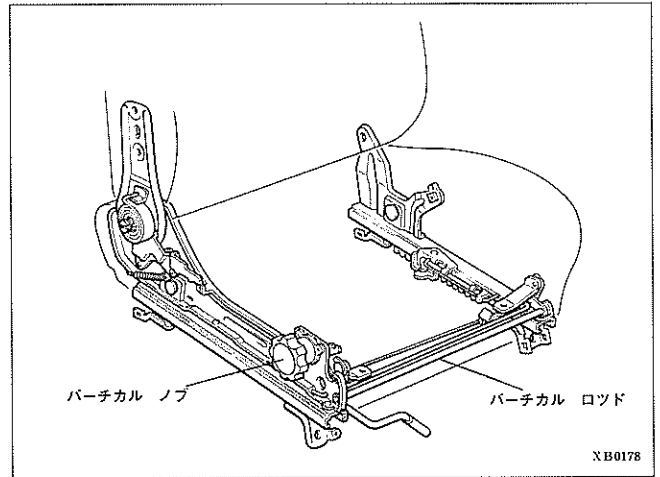


スポーツ シート

XB0176, XB0177

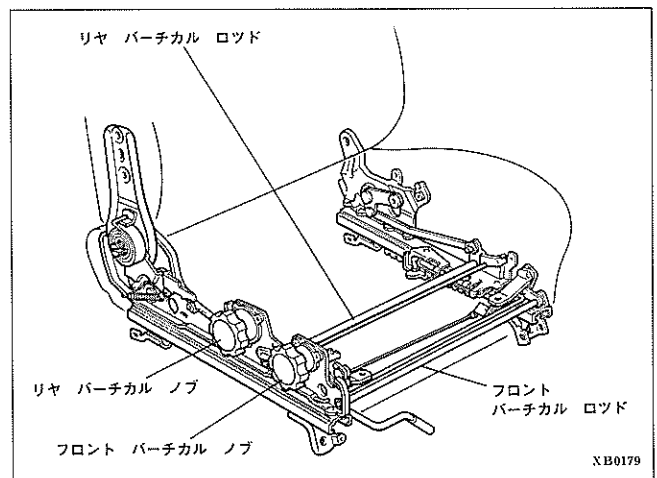
【4】 2ウェイ パーチカル アジャスタ

パーチカル ノブを回すことによりフロント シート クッション前端を無段階に上下させる機構で、シート トラックと一体構造となっています。なお、作動については従来型と同様です。



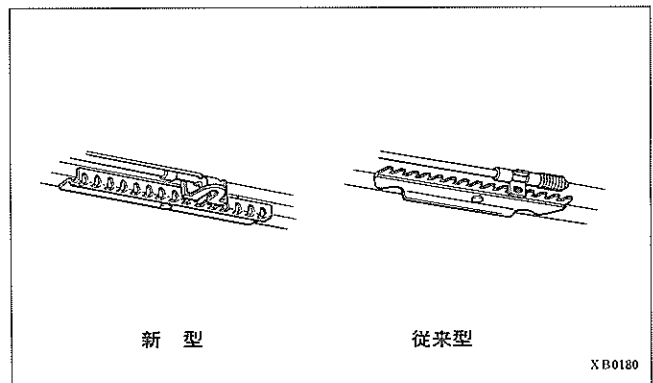
【5】 4ウェイ パーチカル アジャスタ

パーチカル ノブを回すことによりフロント シート クッション前端または後端を無段階に上下させる機構で、シート トラックと一体構造となっています。なお、作動については従来型と同様です。



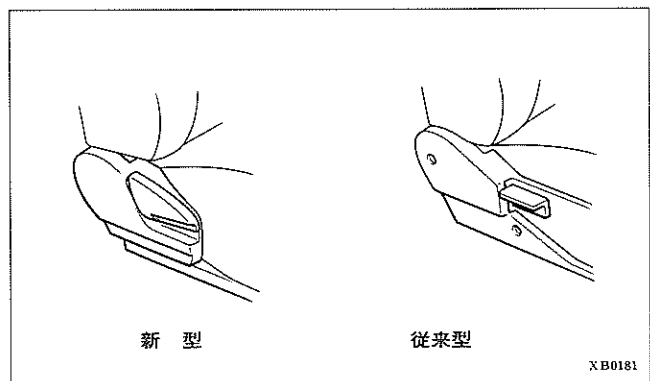
【6】 マニュアル シート スライド

前後調整用ロック機構のロック プレートを従来の歯のあるタイプから孔タイプに全車変更しました。なお、シート トラックの作動については従来型と同様です。



【7】 リクライニング レバー

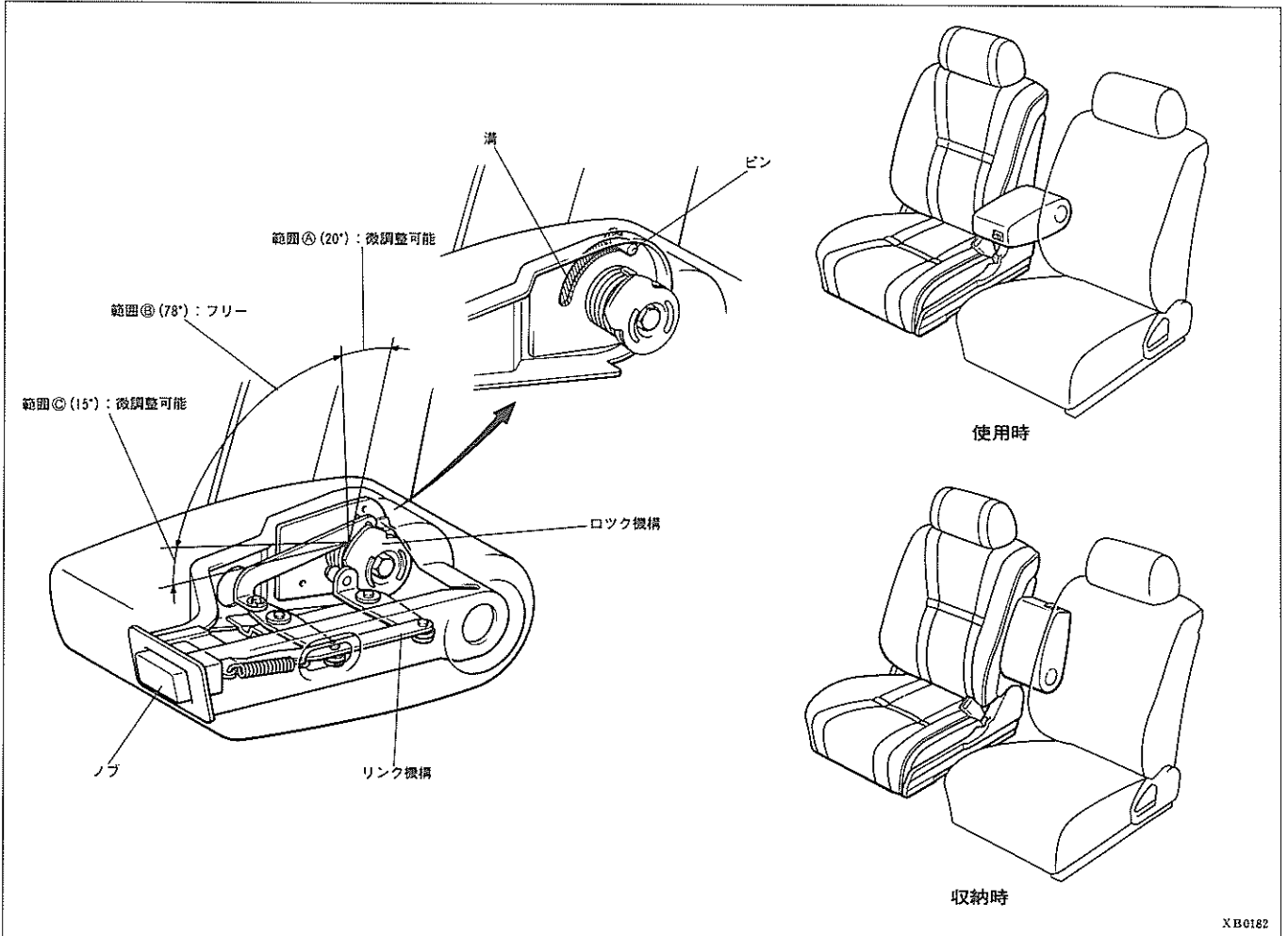
レバー形状をサイド シールドと一体感のある形状としました。



【8】センタ アームレスト

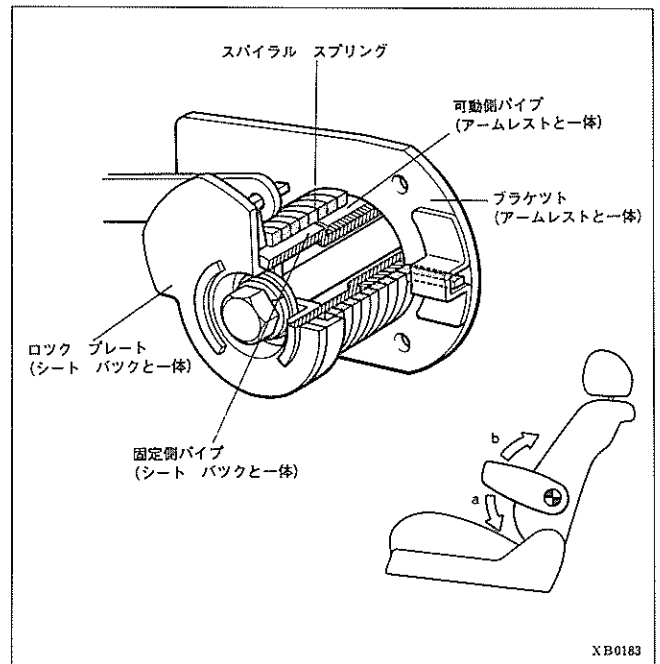
〔1〕構造

アームレストに内蔵されたリンク機構およびロック機構により構成されており、プレートの溝とシート バック側ピンにより規制された範囲④—⑥を動きます。なお、範囲④、⑥において微調整可能な構造となっています。

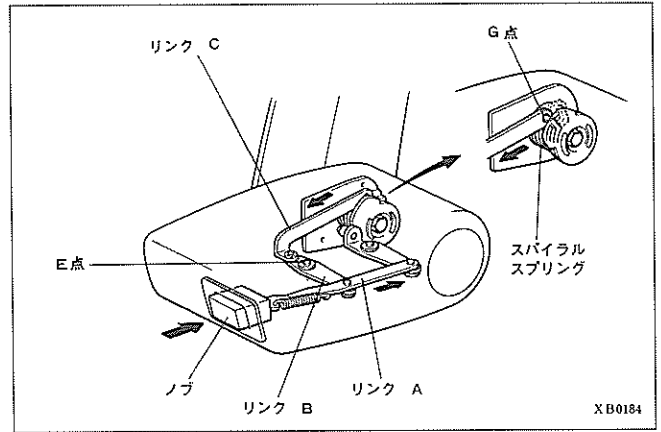


〔2〕作動

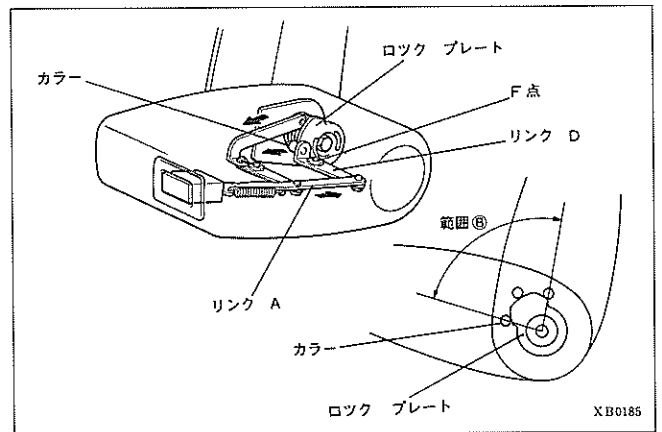
(1) 範囲④、⑥のロック状態 (ノブを押していない時) においては、スパイラル スプリングが固定側パイプ (シート バックと一体構造) と可動側パイプ (アームレストと一体構造) を摩擦力により保持しており、a 方向に対してロック状態となります。また、b 方向に対しては、スパイラル スプリングに内径が広がる方向の力が加わるため、フリー状態となります。(1 ウエイ クラッチ作動)



(2) ノブを押すと、リンク Aが押されてリンク Bを押し、リンク BがE点を回転中心として回転するためリンク Cが引かれ、スパイラル スプリングのG点が引かれます。このため、スパイラル スプリングの内径が広がりアームレストはフリー状態となります。

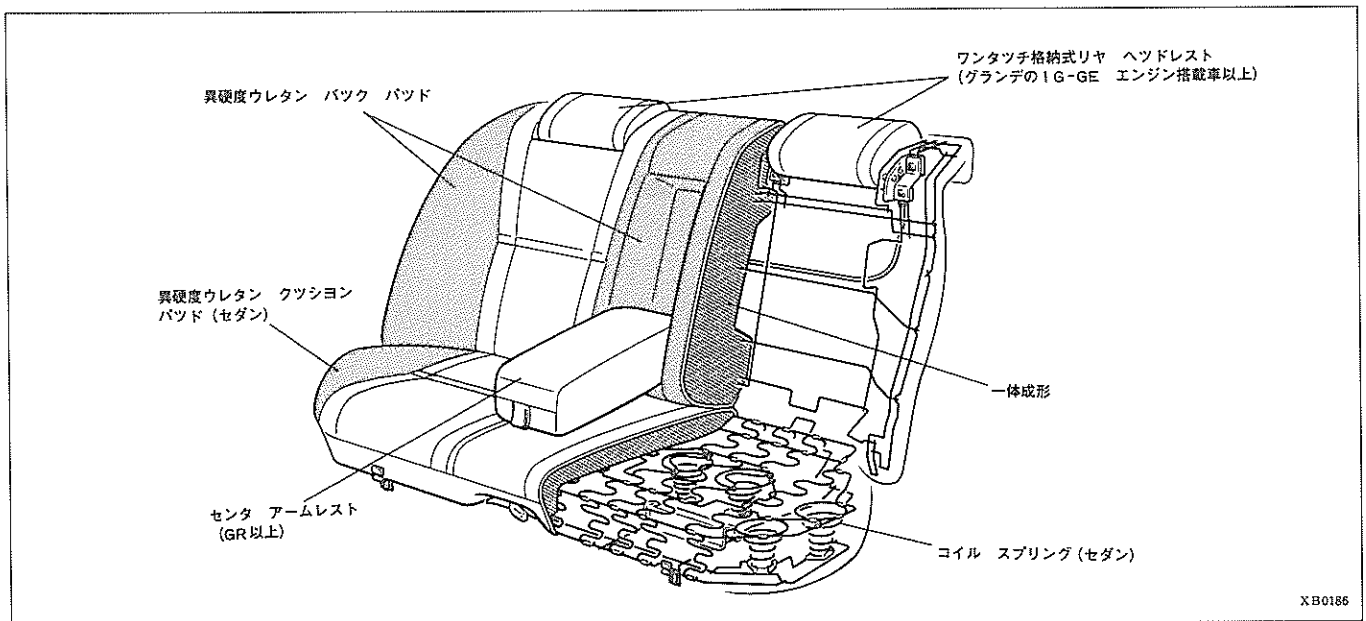


(3) 範囲⑧においては、ロック プレート (シート バックと一体構造) によりカラーが押されてリンク Dを押し、リンク DがF点を回転中心として回転するためリンク Aを引きます。このため範囲⑧ではノブを押した時と同じ状態となり、アームレストはフリー状態となります。



### 3. リヤ シート

- クッション フレームにコイル スプリングを採用し、乗り心地の向上をはかりました。(セダン)
- シート バック構造にバック フレームをパッドで包み込む一体成形タイプを採用し、品質感の向上をはかりました。
- クッションおよびバック パッド サイド部に異硬度ウレタンを採用し、ホールド性の向上をはかりました。(ハードトップはバック パッドのみ)
- 前後調整機構を内蔵したワンタッチ格納式リヤ ヘッドレストを採用し、後方視界の向上をはかりました。(グランデの1G-GE エンジン搭載車以上)



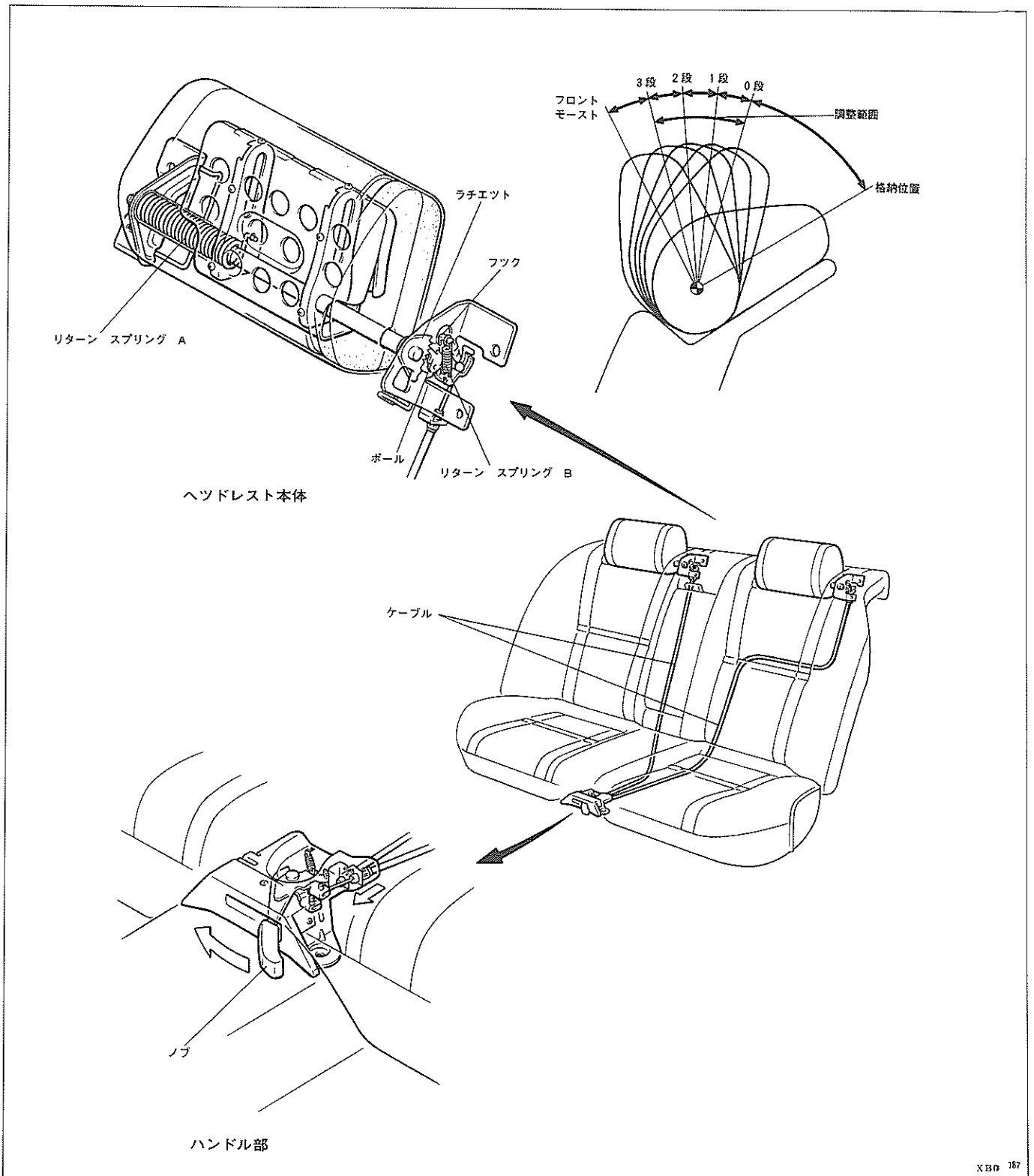
▶構造と作動

【1】ワンタッチ格納式リヤ ヘッドレスト

〔1〕構造

左右のヘッドレスト本体とハンドル部はケーブルによつて連結されており、ハンドル部のノブを矢印方向に引くことによりヘッドレストが後方に格納されます。

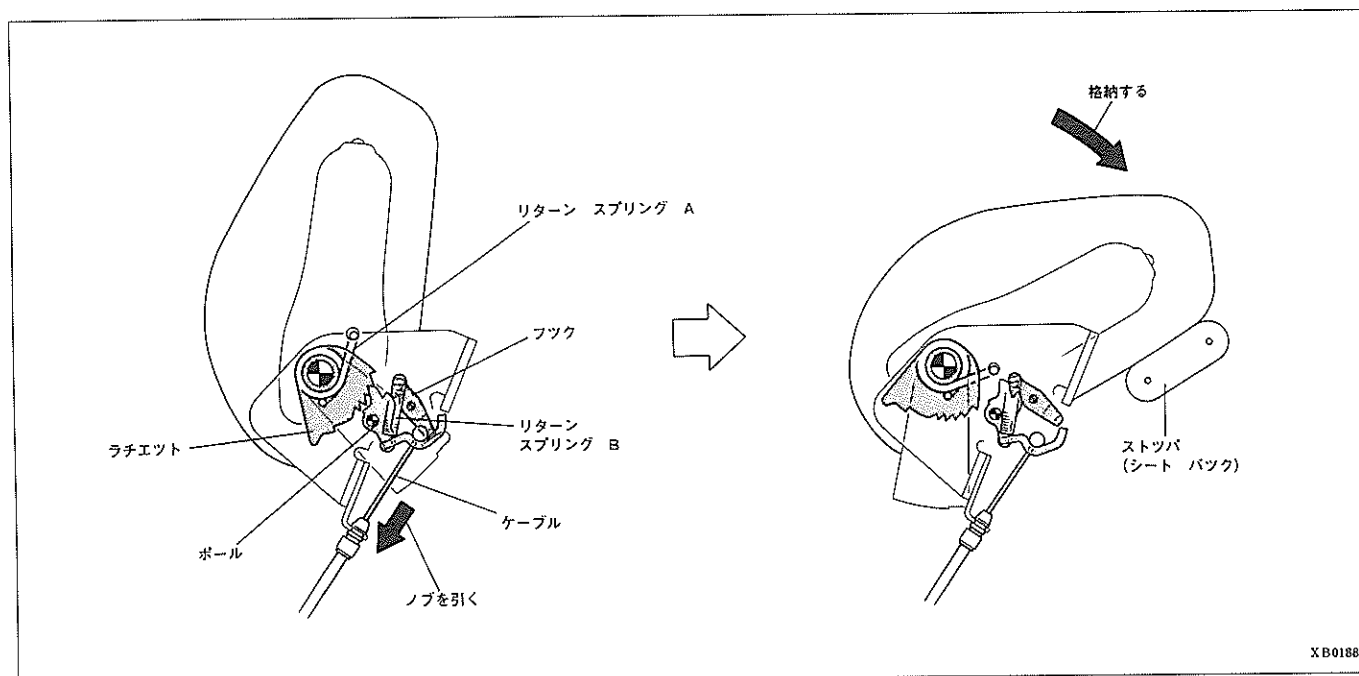
なお、ヘッドレスト上部を引き起こすことにより使用状態となり、さらに引くことによつて4段階の前後調整が可能な構造となつています。



〔2〕 作動

(1) 格納作動

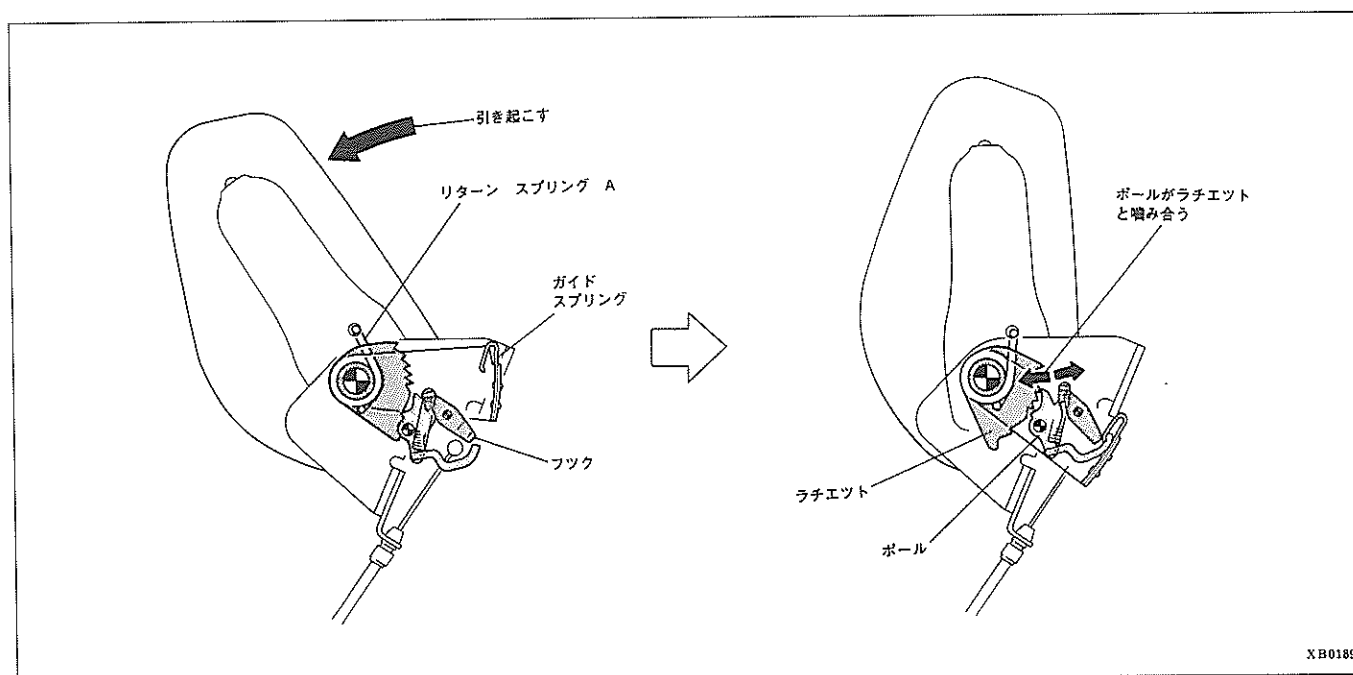
ハンドル部のノブを横方向に引くと、ケーブルを介してボールが引かれ、ボールとラチエットの噛み合いがはずれます。このため、ヘッドレストはリターン スプリング Aにより後方へ回転し格納されます。この時、ボールはリターン スプリング Bによりフックと噛み合っています。



(2) 復帰作動

ガイド スプリングがフックを乗り越えるまでヘッドレストを引き起こして手を離すと、リターン スプリング Aによりヘッドレストが戻されます。

この時、ガイド スプリングによりフックが押され、ボールとフックの噛み合いがはずれてボールがラチエットの0段目と噛み合います。



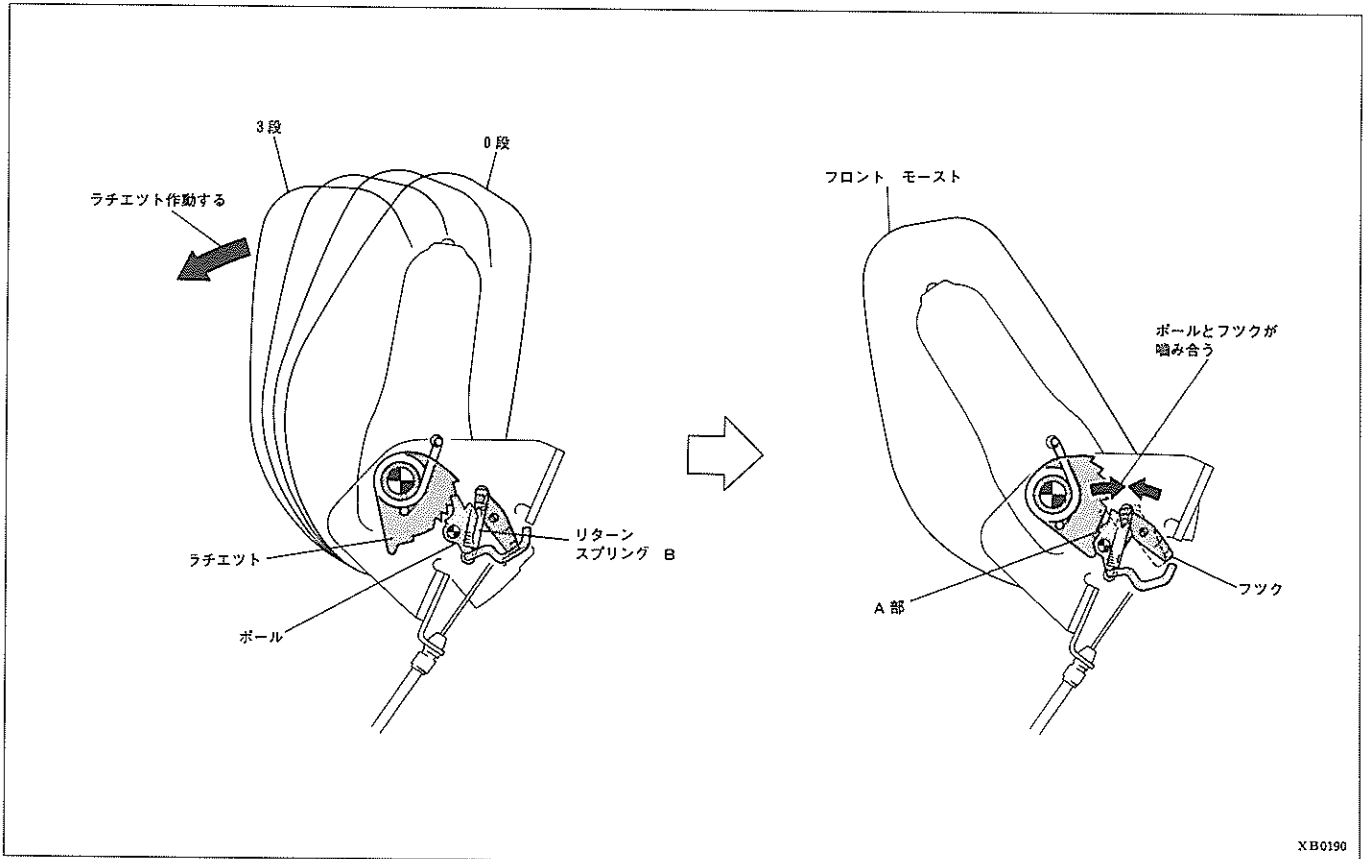
## (3) 前後調整作動

ボールがリターン スプリング Bによりラチェット側へ押し付けられているため、ヘッドレストを引くことにより0段から3段まで4段階に調整できます。

さらに、ヘッドレストをフロント モーストまで引くと、ラチェット A部によりボールが反転してボールとフックが噛み合いラチェットとの噛み合いが解除されます。

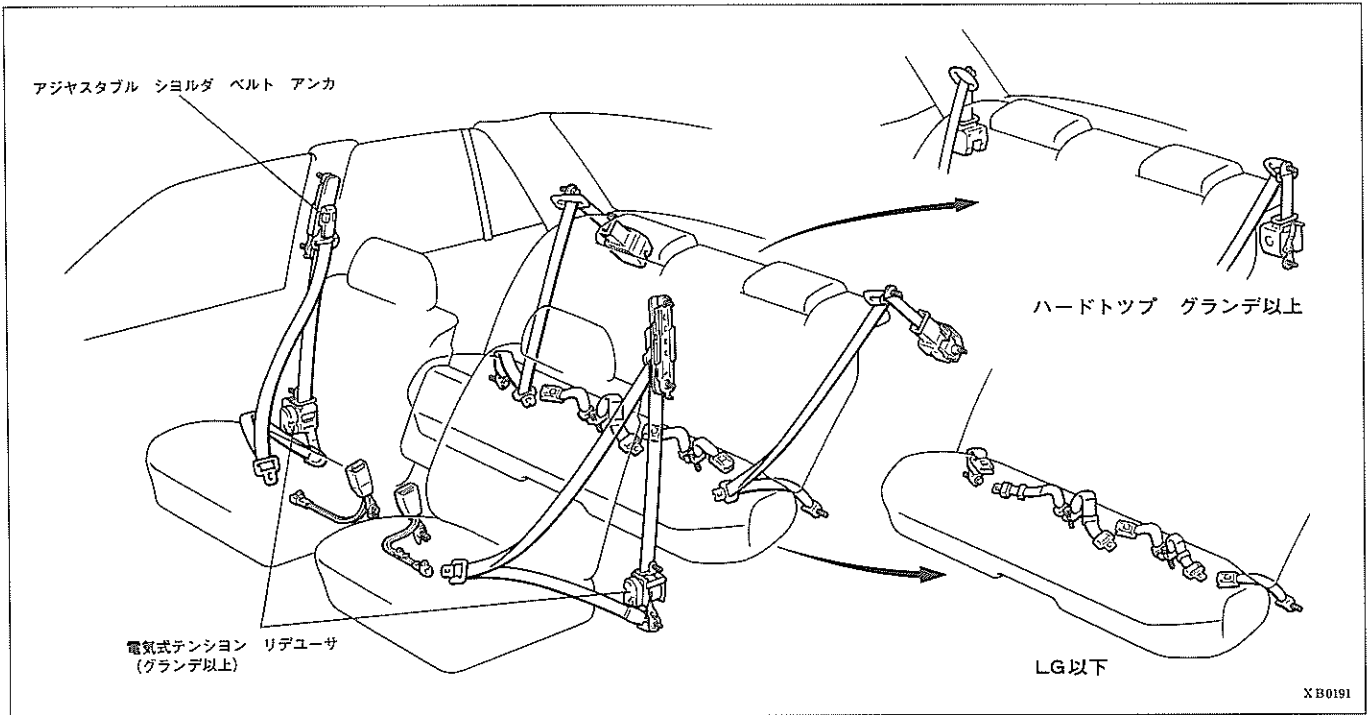
このためヘッドレストはリターン スプリング Aにより後方へ戻され、復帰作動同様フックがラチェットの0段目と噛み合います。

以上の作動の繰り返しにより前後調整が行えます。



## 4. シート ベルト

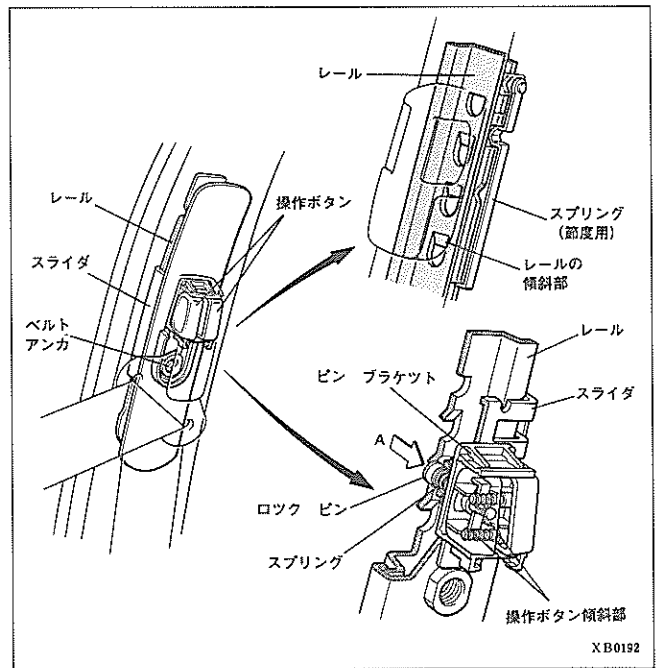
- フロント シート ベルトに全車アジャスタブル ショルダ ベルト アンカ付き3点式ELR シート ベルトを設定しました。
- リヤ シート ベルトは外側席に3点式ELR (グランデ以上) または2点式NR シート ベルトを設定し、中央席には2点式NR シート ベルトを設定しました。
- アジャスタブル ショルダ ベルト アンカの調整方法を、ノブを引くタイプからボタンを押すタイプに変更し、操作性の向上をはかりました。
- フロント シート ベルトに電気式テンション リデューサを採用し、ベルト装着時の圧迫感を軽減しました。(グランデ以上)
- リヤ3点式シート ベルトのショルダ アンカ部をルーフ サイド インナ ガーニツシュに内蔵し、品質感の向上をはかりました。(グランデ以上)



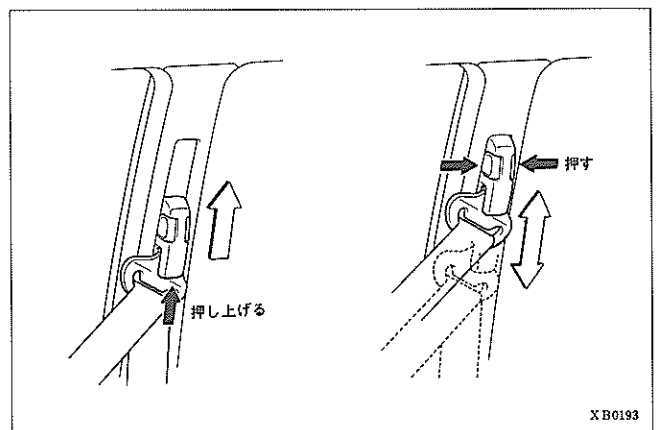
▶ 構造と作動

【1】 アジャスタブル ショルダ ベルト アンカ

• アジャスタブル アンカ機構はレール、スライダ、ピンブラケット、ロックピン、操作ボタンで構成されています。レールはセンタピラー部にボルトで固定されており、ロックピンがかん合するよう4箇所穴が開けられています。スライダには操作ボタン系、ベルトアンカおよび節度を持たせるためのスプリングが取り付けられており、レールをガイドとして上下にスライドするようになっています。操作ボタンには傾斜部が設けられており操作ボタンを押すことによりロックピンをA方向に引きます。また、ロックピンはスプリングによりレール側へたえず押し付けられています。



• 調整は操作ボタンを左右から押してレールからロックピンをはずし、スライダを上下させます。ロックは操作ボタンを離すことによりスプリングがロックピンを押し、レールとロックピンをかん合させます。また、スライダを上方へ押し上げるとレールの傾斜部によりピンが押されるため、操作ボタンを押さずに上方への調整ができます。



## 【2】電気式テンション リデューサ

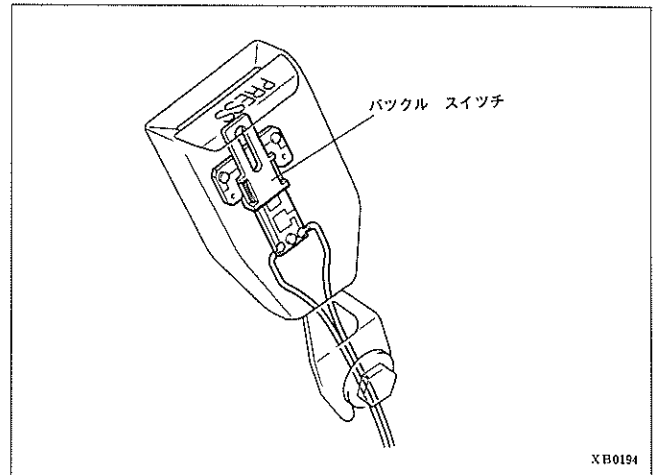
## 〔1〕構成

スイッチを内蔵したフロント シート ベルト バックルおよびソレノイドを内蔵したフロント シート ベルト リトラクタにより構成されています。

## 〔2〕構造

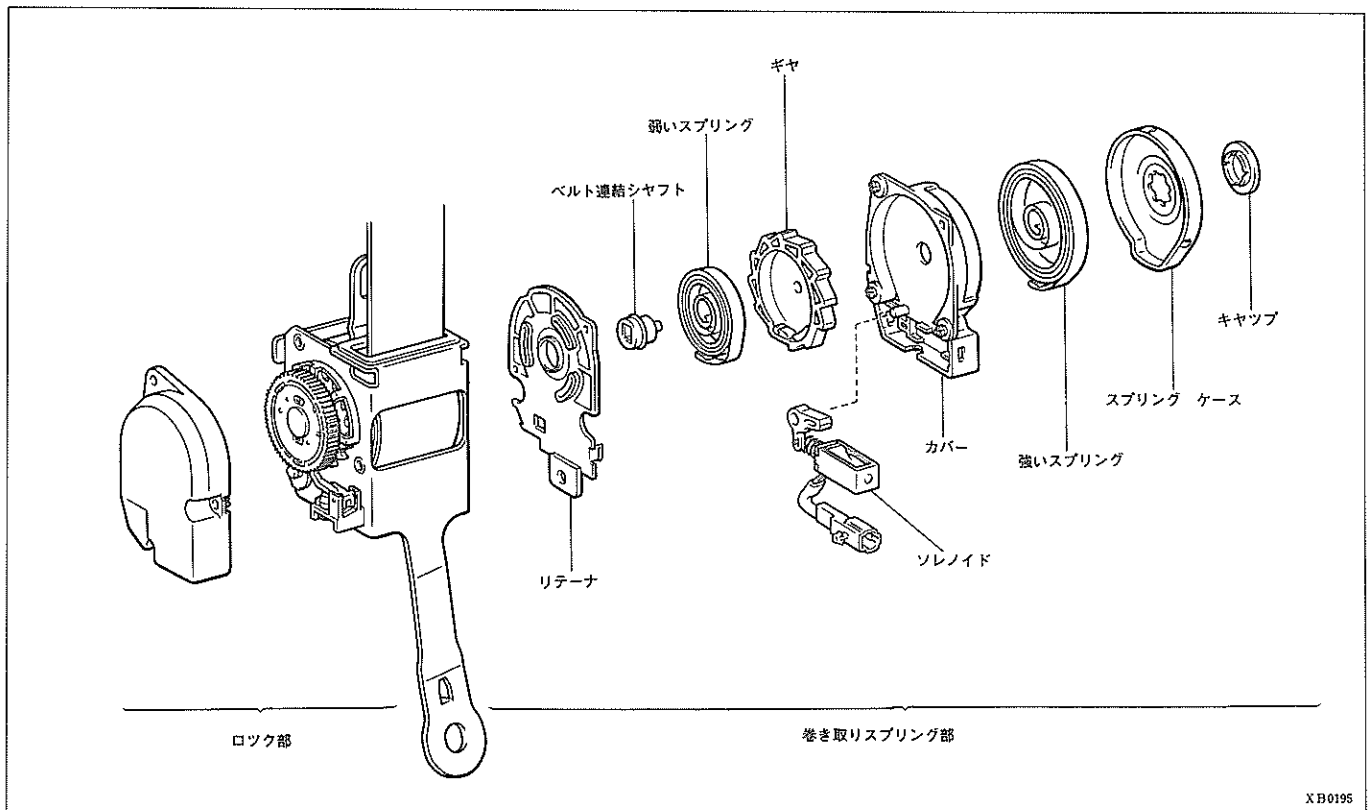
## (1) フロント シート ベルト バックル

バックル内にスイッチを組み込んだもので、プレートがバックルに差し込むことによりスイッチが ON となります。



## (2) フロント シート ベルト リトラクタ

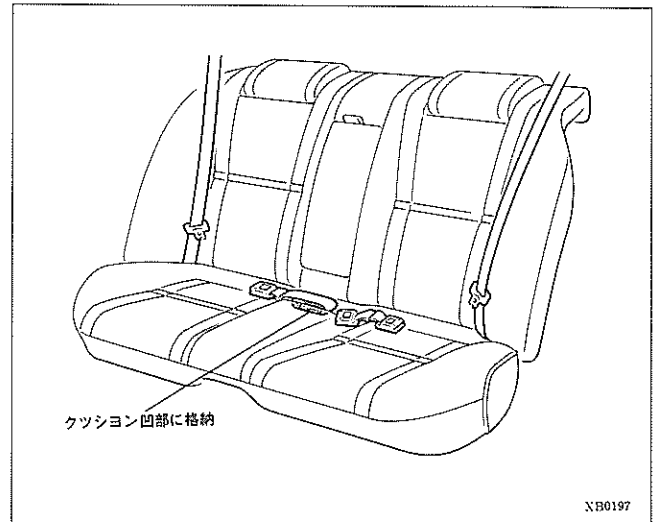
従来の ELR 機構巻き取りスプリング部に強さの異なる大小 2 つのベルト巻き取り用スプリング、強いスプリングの張力を弱いスプリングに伝えるギヤ、そのギヤを固定するラチエット アーム、ラチエット アームを働かせるソレノイドを内蔵したものです。





## 【4】格納方法

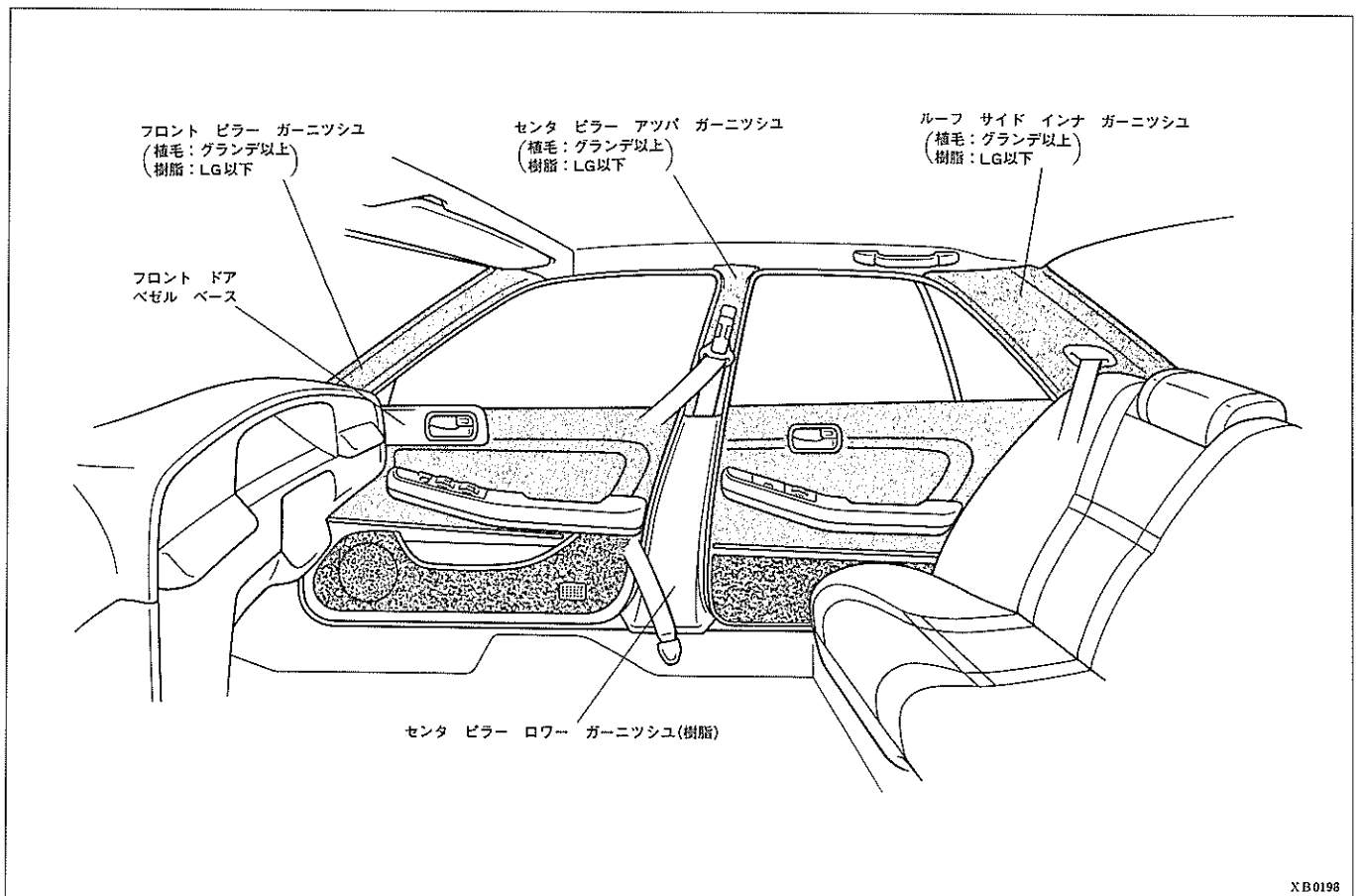
リヤ シート ベルト (2点式NR タイプのプレート側)  
の格納位置を設定しました。(グランデ以上)



## □トリム &amp; ガーニツシュ

## 1. サイド回り

- インストルメント パネルと連続感のあるフロント ドア トリムを採用し、品質感の向上をはかりました。なおグランデ Gは、インストルメント パネル フアブリック部と連続感を持たせることにより高級感の向上をはかりました。
- センタ ピラー アツパ ガーニツシュを植毛タイプとし、品質感の向上をはかりました。(グランデ以上)
- リヤ ウィンドウ用各種ターミナルをルーフ サイド インナ ガーニツシュ内に格納し、リヤ ピラー回りの品質感向上をはかりました。
- ガーニツシュ類に本皮調の新シボ\* を採用し、品質感の向上をはかりました。

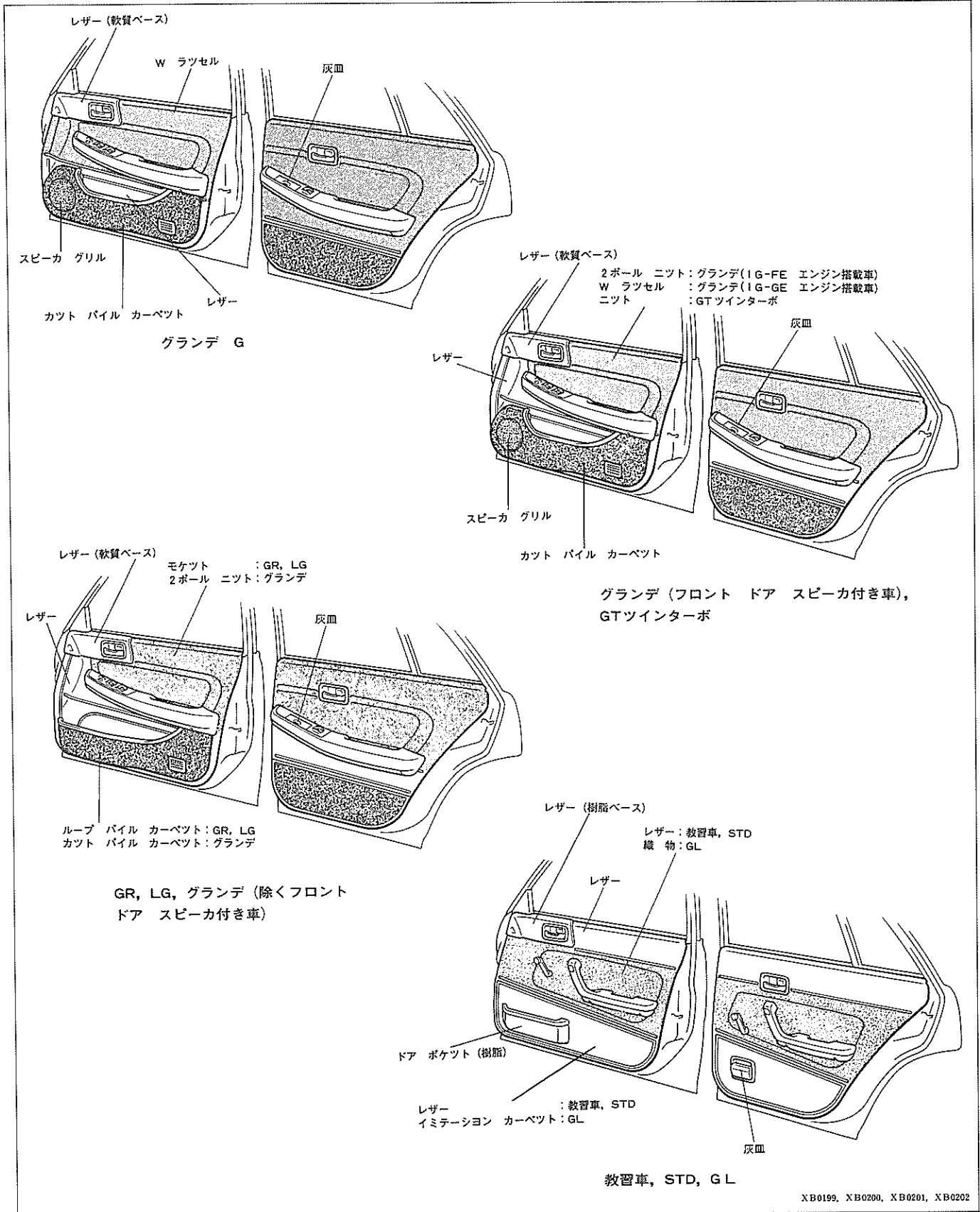


\*シボ: 部品の表面を、平滑面でなく細かい凸凹の模様をつけたもの。

▶構造と作動

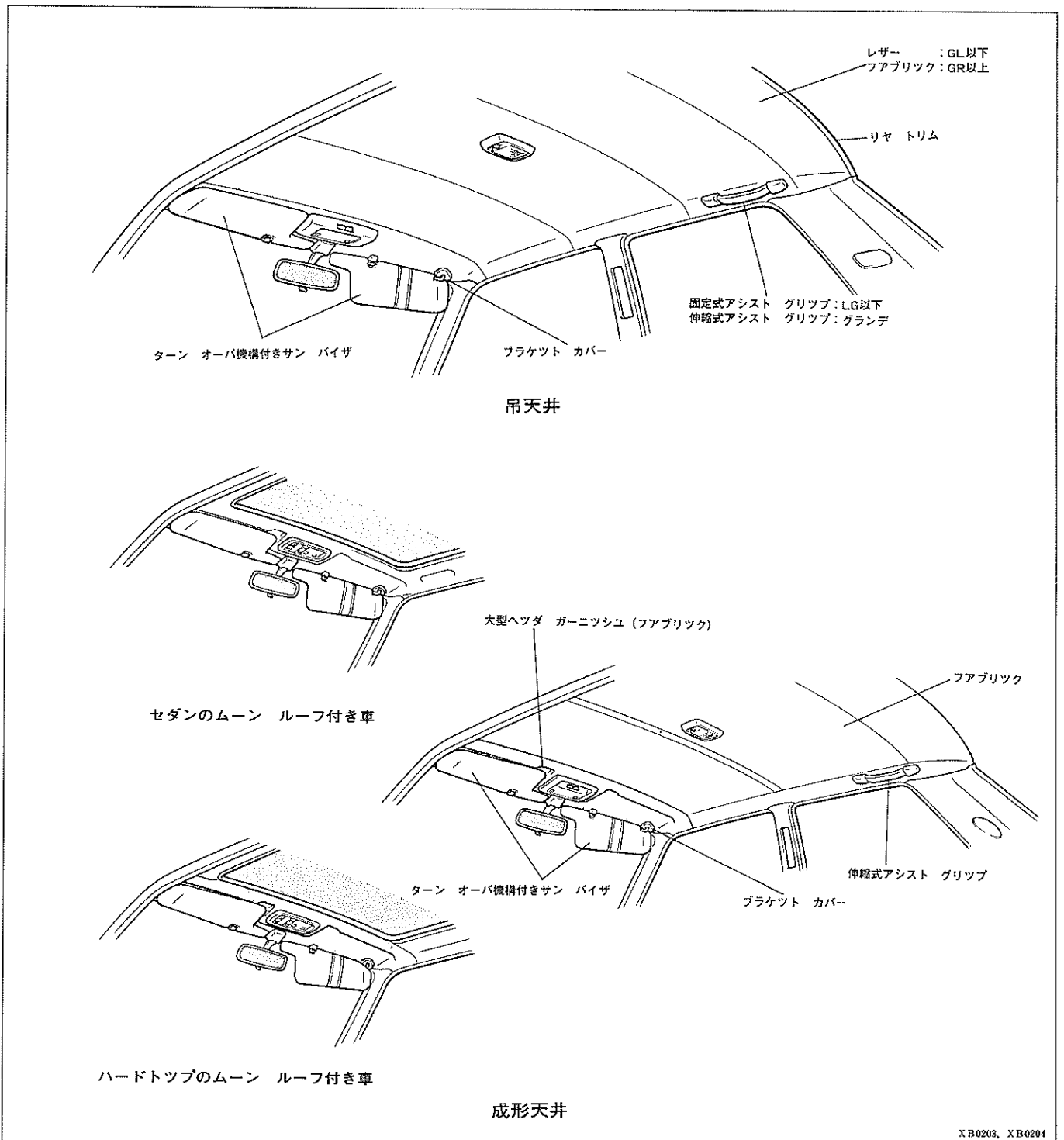
【1】ドア トリム

GR以上に成形フル トリムを採用するとともに、全車にフロント ドア ベゼル ベースを採用したフル トリムを設定しました。



2. ルーフ回り

- グランデ（1G-FE エンジン搭載車）以下に吊天井を採用し、グランデ（1G-GE エンジン搭載車）以上およびムーン ルーフ付き車に成形天井を採用しました。なお、ヘッドライニング前後端はトリムレス構造としました。（吊天井は前端のみ）
- 成形天井にサン バイザを格納する大型ヘツダ ガーニツシュを採用し、サン バイザ格納時に天井面との一体感を持たせました。（除くセダンのムーン ルーフ付き車）
- サン バイザ軸受け部にターン オーバ機構を設け、節度感を出すとともに完全格納状態の少し手前より跳ね上がるようにし、使用性の向上をはかりました。
- サン バイザ ブラケット部にサン バイザ ブラケット カバーを設定するとともに、バイザ ホルダを前方締め付けタイプとし、品質感の向上をはかりました。



XB0203, XB0204

▶構造と作動

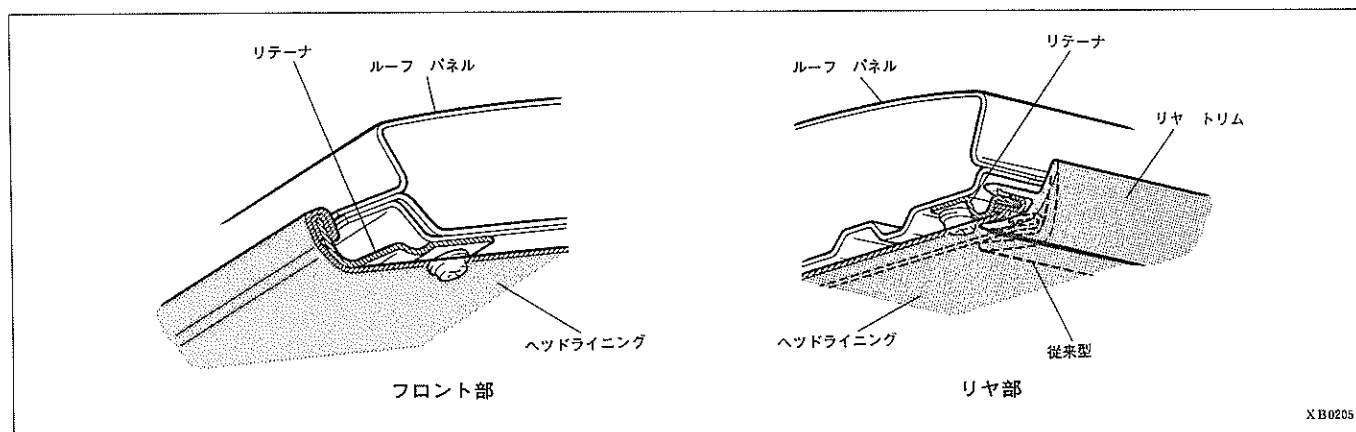
【1】ルーフ ヘッドライニング

〔1〕前後端部

(1) 吊天井

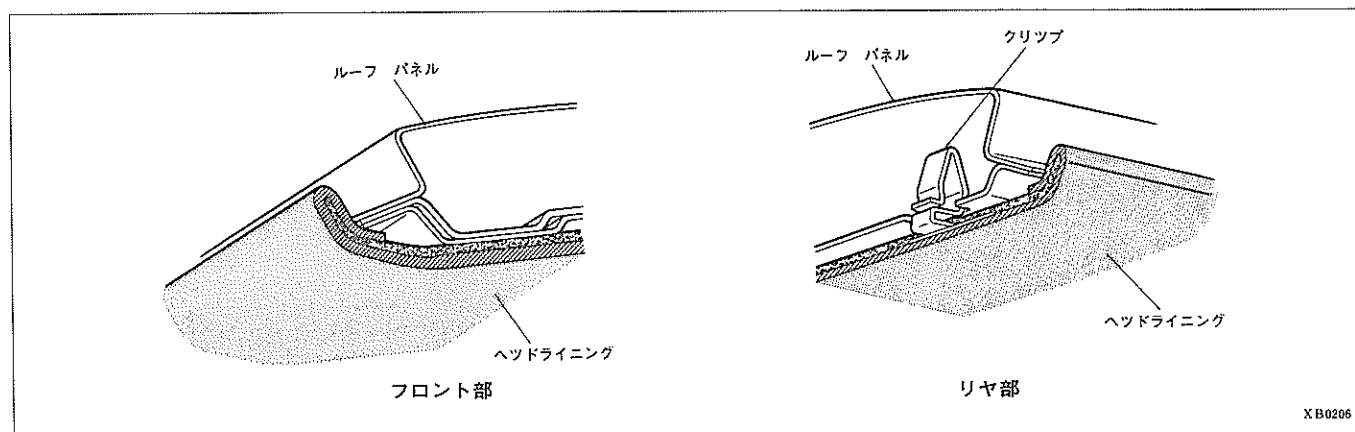
前端部リテーナに表皮材を巻き込み、室内側にフロント トリムを用いない構造としました。

また、後端部リヤ トリムに薄形タイプを採用しました。



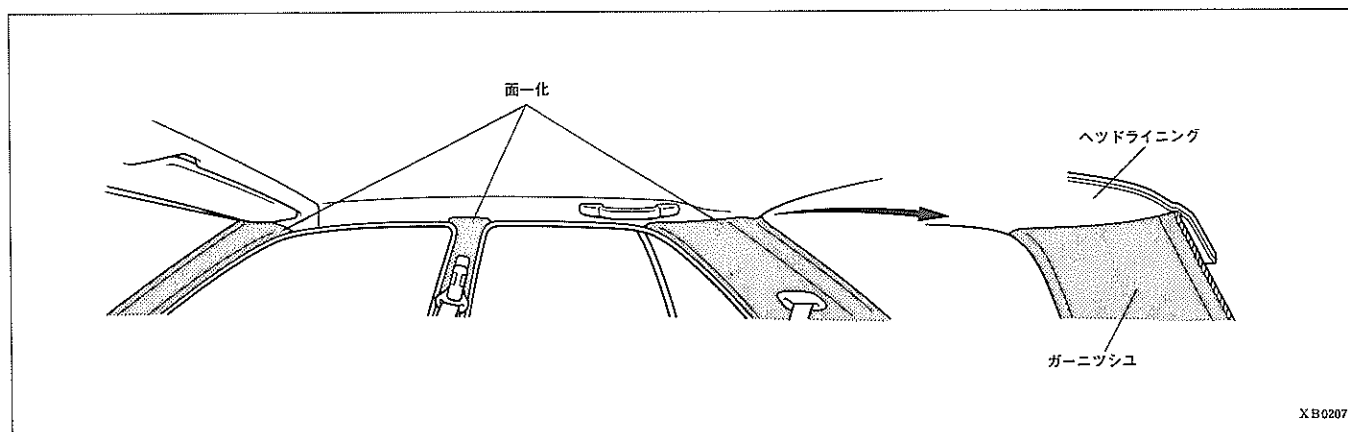
(2) 成形天井

前端部および後端部を表皮材で覆い、フロントおよびリヤ トリムを用いない構造としました。



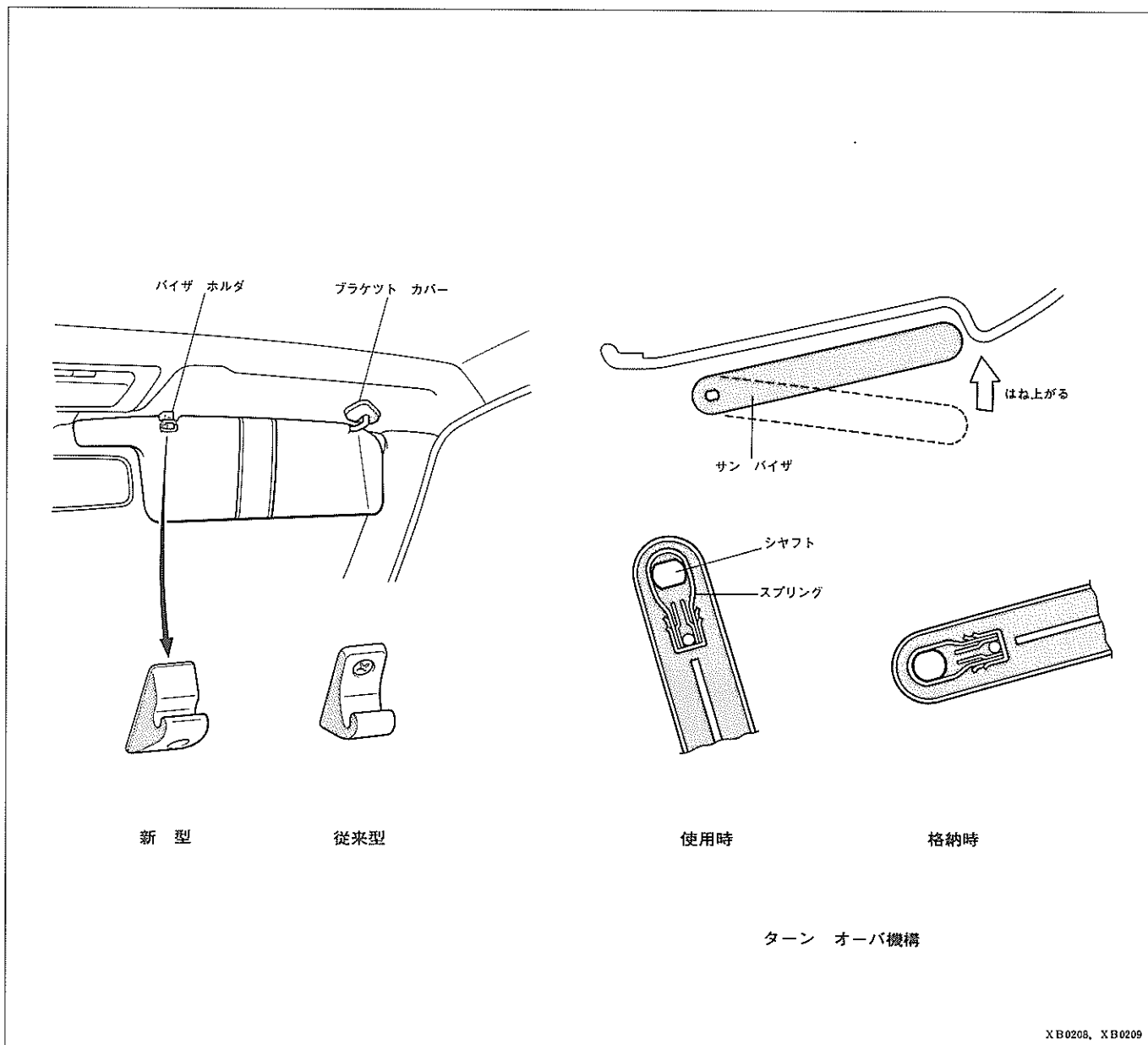
〔2〕ピラー部

成形天井のピラー部をガーニツシュ形状に合わせて成形し、ガーニツシュ類と面一化をはかりました。



## 【2】ターン オーバ機構付きサン バイザ

- ターン オーバ機構は、バイザ側スプリングとシャフトの面取り部により構成されています。バイザ使用時はシャフトによりスプリングが押し広げられた状態となっており、格納位置へ近づくとスプリング力によりサン バイザをはね上げ格納します。
- バイザ ホルダを後方締め付けタイプより前方締め付けタイプに変更し、サン バイザ使用時にスクリュが露出しない構造としました。



## 3. ラツゲージ トリム &amp; カーペット

- フロア カーペット裏面に高密度フェルトを接着してフラット化をはかるとともに、カウル サイド部とフロア部を一体成形し、品質感の向上をはかりました。
- スカッフ プレートの下部取り付け用スクリュを廃止し、外観意匠の向上をはかりました。
- ラツゲージ マット末端部が露出しない末端処理構造を採用するとともに、ラツゲージ リヤ ガーニツシユを採用し品質感の向上をはかりました。また、ラツゲージ マット裏面に高剛性フェルトを設定し、マットの剛性向上をはかりました。
- ラツゲージ トリムの表皮材を見直し、高級感の向上をはかりました。また、グランデ Gおよび寒冷地仕様車にはラツゲージ ドア トリムを採用しました。

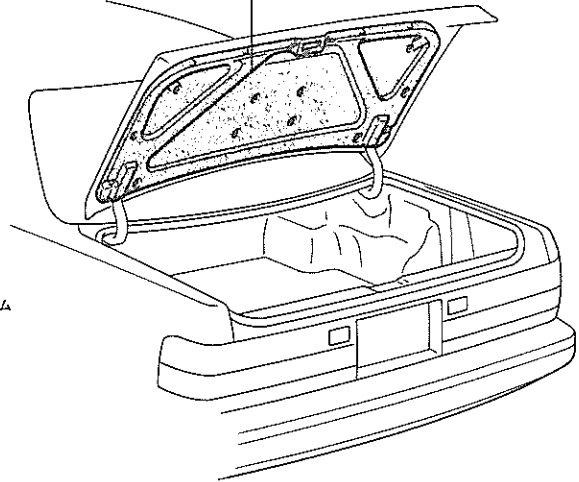
フロア カーペットまたはフロア マット  
 (塩ビ マット : STD, 教習車, タクシー仕様車(E パック))  
 ループ バイル カーペット: タクシー仕様車(除くE パック), GL, GR, LG  
 (カット バイル カーペット: グランデ以上)

パッケージ トレイ トリム  
 (ハード ボード: GL以下)  
 (不織布 : GR以上)

ルーム パーテーション トリム  
 (ミコルト : LPG車)  
 (PP : 除くLPG車)

カウル サイド トリム  
 (PP)

ラッゲージ ドア トリム  
 (不織布 : 寒冷地仕様車(除くグランデ G))  
 (ベロア ニーバン: グランデ G)



ラッゲージ インナ トリム(右側)  
 (ミコルト : GL, GR, LG)  
 (ベロア ニーバン: グランデ以上)

ラッゲージ リヤ ガーニツシュ  
 (PP: GR以上)

ラッゲージ リヤ トリム  
 (ミコルト : GR, LG)  
 (ベロア ニーバン: グランデ以上)

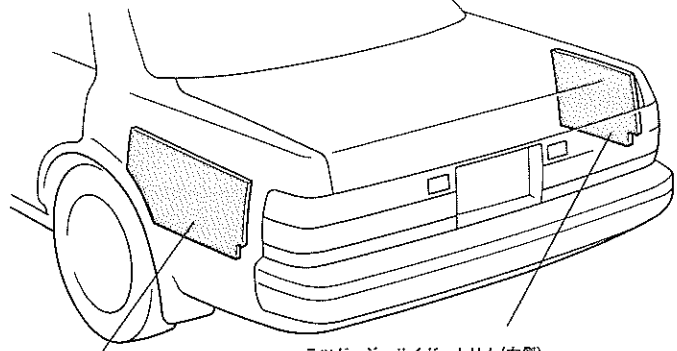
スカッフ プレート  
 (PP)

ラッゲージ インナ トリム(左側)  
 (ミコルト : GL, GR, LG)  
 (ベロア ニーバン: グランデ以上)

ラッゲージ マット  
 (塩ビ : 教習車, タクシー仕様車(LPG車), STD)  
 (ミコルト : タクシー仕様車(除くLPG車), GL, GR, LG)  
 (ベロア ニーバン: グランデ以上)

ラッゲージ サイド トリム(左側小型)  
 (ポリエチレン : STD, 教習車(除くLPG車))  
 (ミコルト : タクシー仕様車(除くLPG車),  
 GL, GR, LG)  
 (ベロア ニーバン: グランデ以上)

スベア ホイール カバー  
 (PP : STD, 教習車(除くLPG車))  
 (ミコルト : タクシー仕様車(除くLPG車),  
 GL, GR, LG)  
 (ベロア ニーバン: グランデ以上)



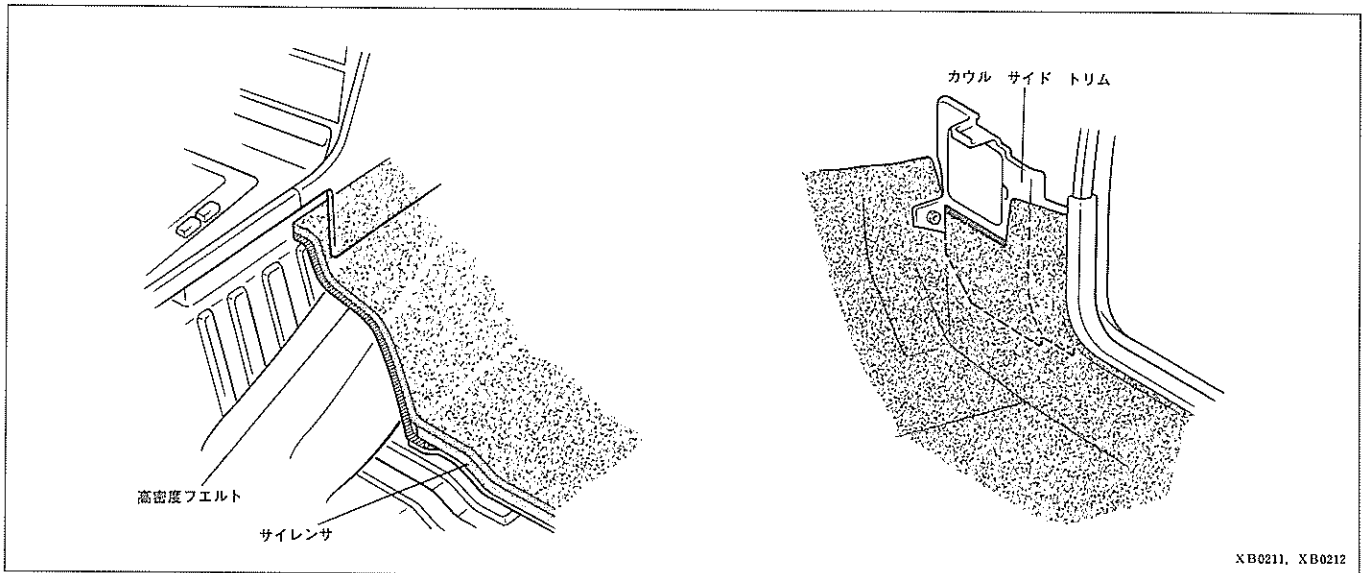
ラッゲージ サイド トリム(右側)  
 (ポリエチレン: STD, 教習車, タクシー仕様車(LPG車))

ラッゲージ サイド トリム(左側大型)  
 (ポリエチレン: LPG車)

## ▶構造と作動

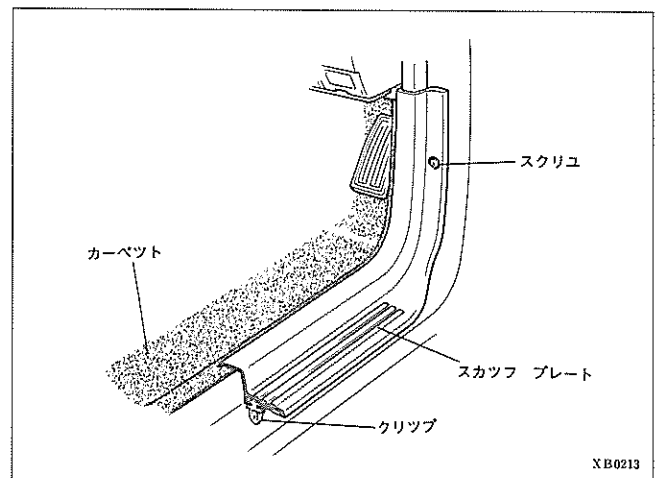
## 【1】フロア カーペット・フロア マット

- フロア カーペットのフロア トンネル部に高密度フェルトを接着し、フロア パネルの凸凹を表面に出さない構造としました。
- カウル サイド トリムにフロア カーペットまたはマットを接着して、カウル サイド部をフロア部と一体化した構造としました。



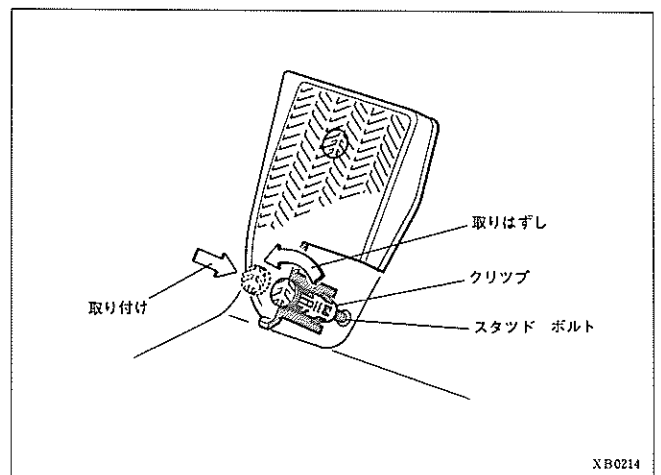
## 【2】スカッフ プレート

スカッフ プレートの下部取り付けスクリユを廃止し、クリップによる取り付け構造としました。なお、フロントスカッフ プレート前端部のみ、スクリユによる取り付けとなっています。



## 【3】フットレスト

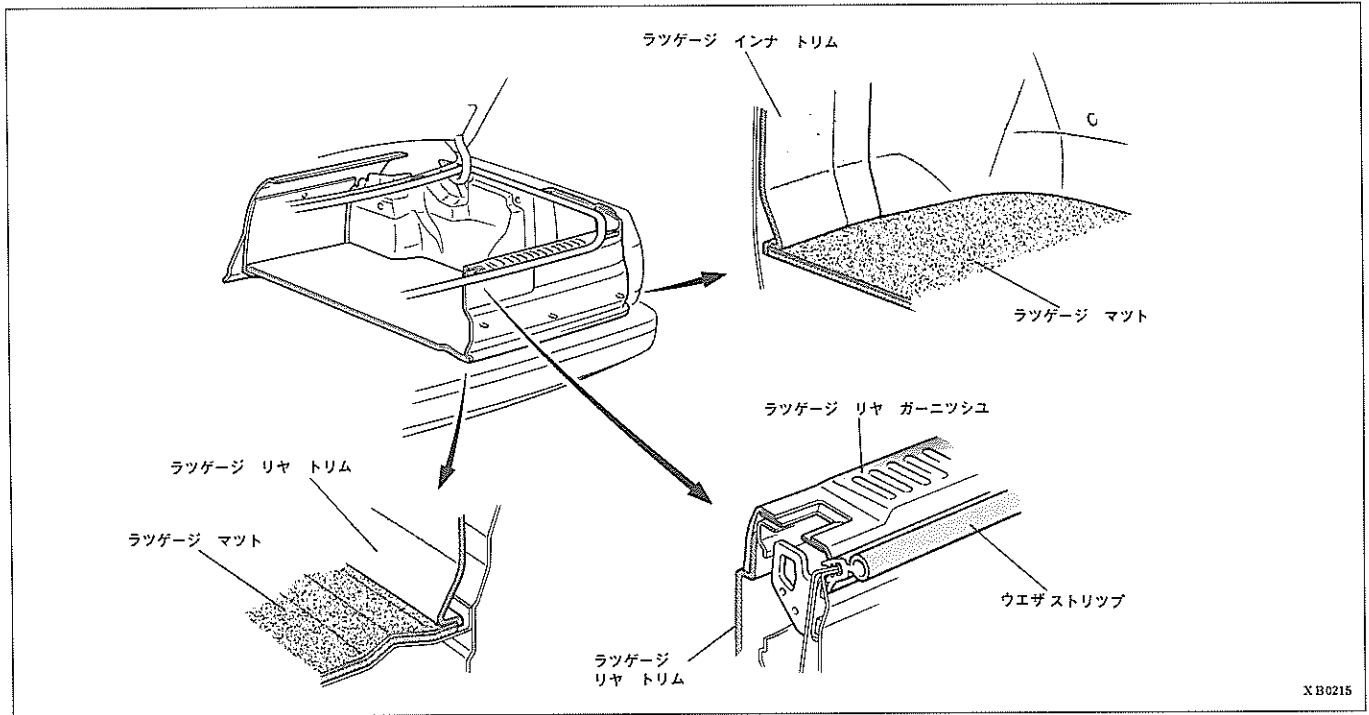
樹脂製のクリップ2個でフロア パネルに取り付けられており、クリップを左方向に回すとはずれ、押し込むことにより取り付けられます。(フロア カーペット付き車の運転席)



## 【4】ラッゲージ トリム・ラッゲージ リヤ ガーニツシュ・ラッゲージ マット

ラッゲージ マット末端部をラッゲージ インナ トリムおよびラッゲージ リヤ トリムに差し込むことにより、ラッゲージ マット末端部が露出しない構造としました。

また、リヤ ガーニツシュを採用してウエザストリップをリヤ ガーニツシュ上面より低くし、荷物出入れ時のウエザストリップの損傷・抜けを防止しました。



5・4 その他のボデー部品

■機構説明

□ミラー

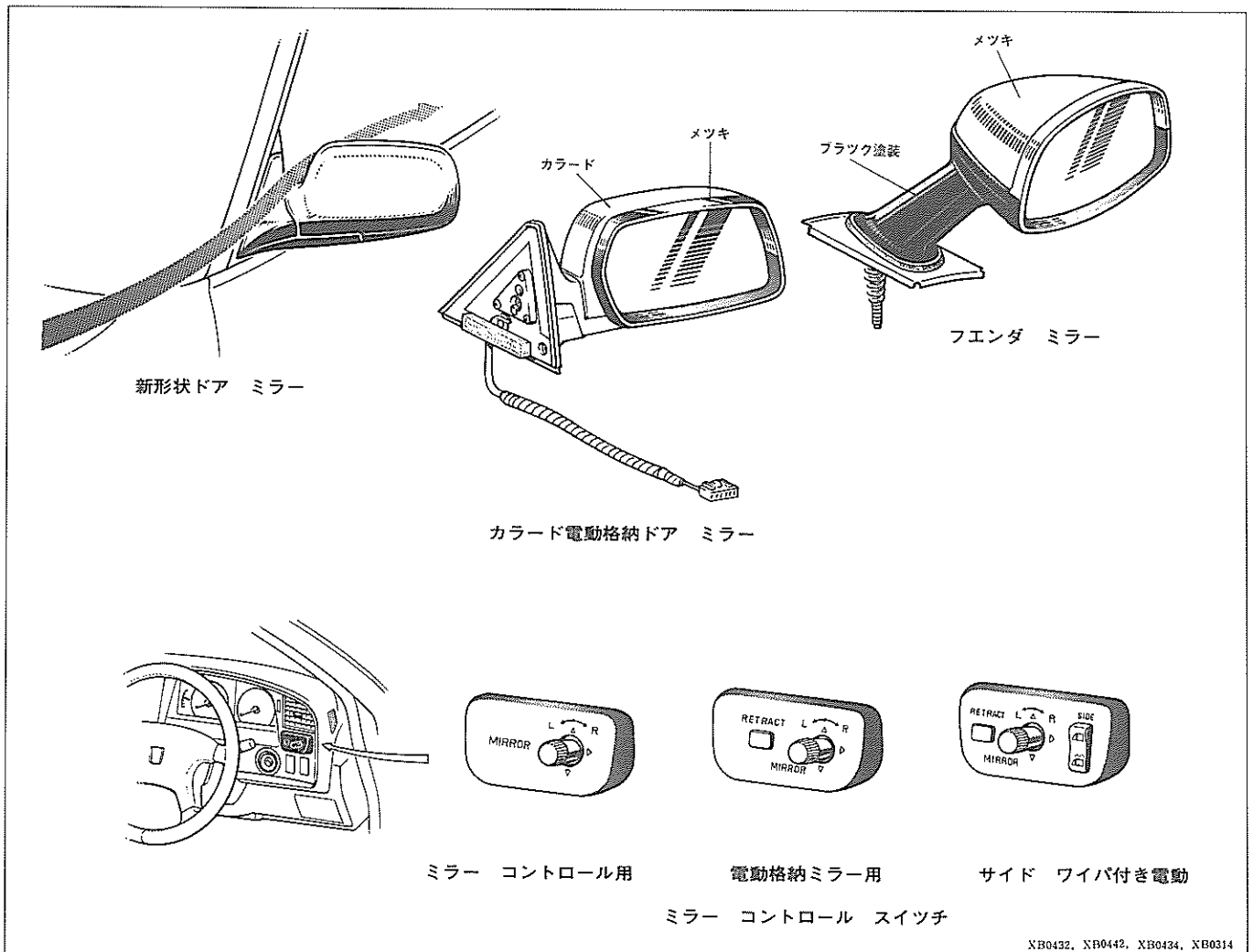
1. アウトサイド ミラー

- 電動格納ドア ミラーをグランデ以上に標準設定しました。電動格納ドア ミラーは、一軸回転式による可倒式としてワンタッチ操作で格納と復帰が行えます。
- ドア ミラーは、空気の流れを考慮した新形状の意匠として、高速走行時におけるミラーからの風切り音を低減しました。
- グランデ以上のグレードに、外板色と共色のカラード ドア ミラーを標準設定しました。またサイド ウィンドウ ワイパ付き車はバイザに相当する部分の外側にクローム メツキを施しました。
- 電動格納およびリモコン ミラーの作動は、基本的に従来と同様です。

仕様

●：標準 ○：オプション

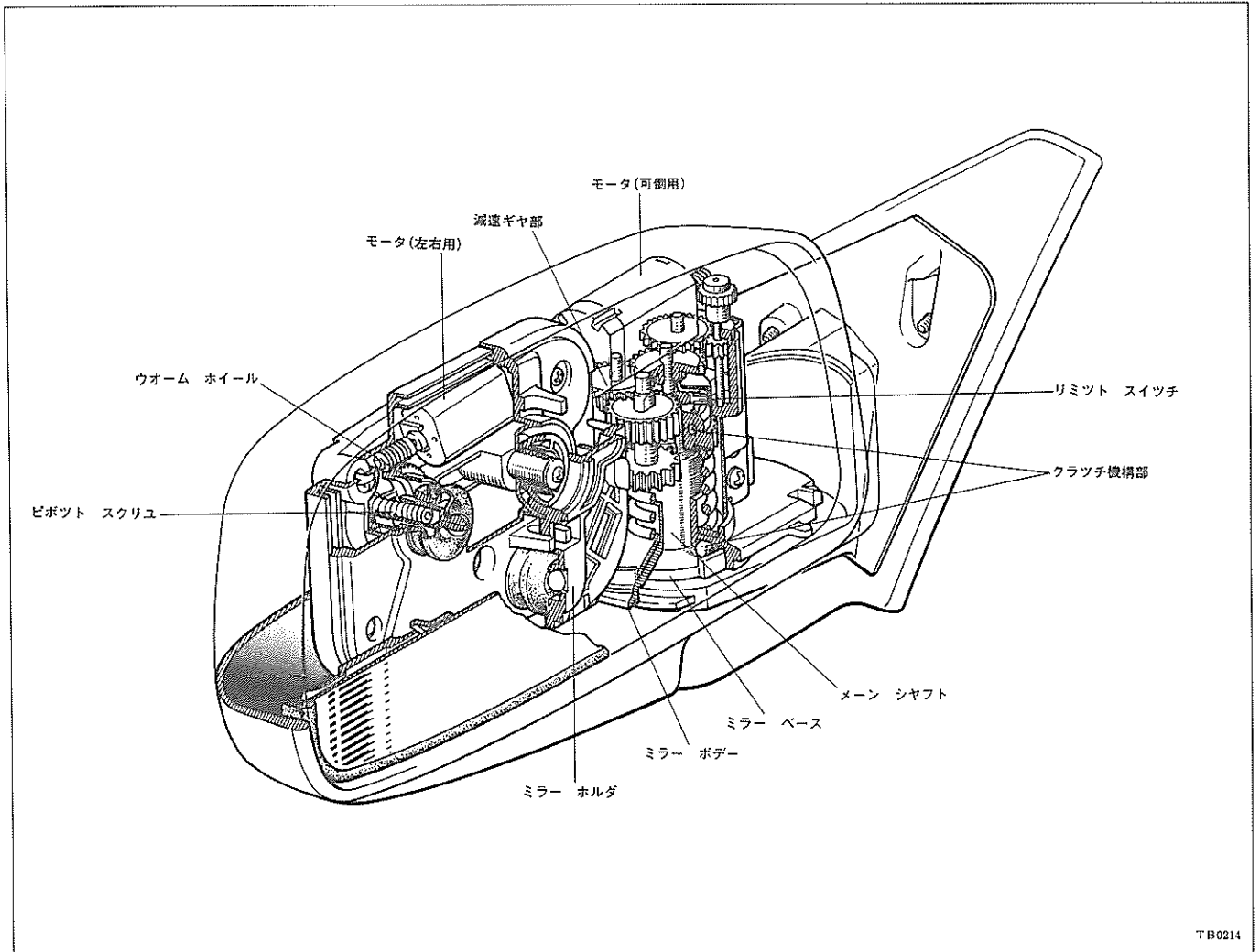
項 目	機 能	教習車	STD	GL	GR	LG	グランデ	グランデ G	GTツインターボ
フエンダ ミラー	手 動 式	●	●						
	電動リモコン式	○		○	○	○	○	○	○
ドア ミラー	電動リモコン式	○		●	●	●			
	カラード電動格納リモコン式						●	●	●



## ▶構造と作動

## 【1】電動格納ドア ミラー

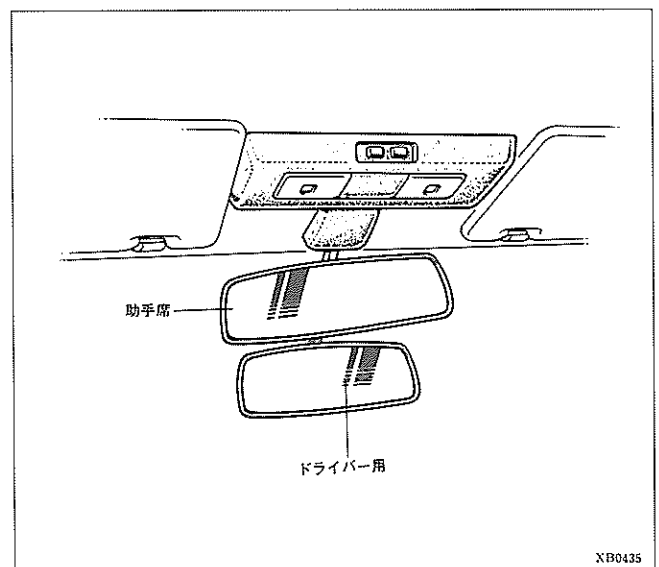
ミラー本体はモータの回転を多数のギヤを使用して減速し、車両本体に固定されているメイン シャフトのギヤと噛み合っ  
てメイン シャフトの回りを回転する駆動部および駆動停止用のリミット スイッチと、ミラー ボデー下部にミラー  
固定および可倒時の節度感を持たせるクラッチ機構があります。



TB0214

## 2. インナ リヤ ビュー ミラー

- 教習車用として助手席側からも後方視界が確認できる2段階インナ リヤ ビュー ミラーを設定しました。教習車以外は全車防眩タイプを設定しました。



XB0435

---

MEMO