

サービスガイド

SERVICE GUIDE

TERIOS KID



衝撃安全ボデーTAFをベースに
全車、新開発ツインカムターボエンジン搭載。
走る楽しさを詰め込んだ、クルマの新しいカタチです。



CL

AERO DOWN

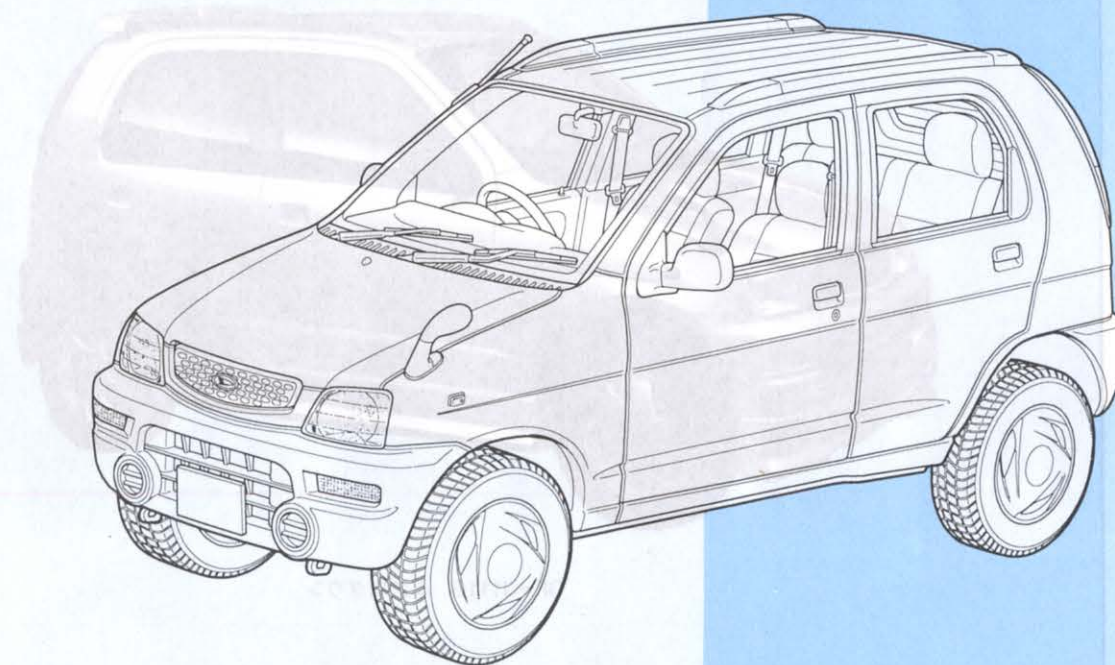


はじめに

1997年3月の発売以来、お客様より高い評価を頂いておりますテリオス系にこのたび新軽枠対応車として……“テリオスキッド”が誕生しました。
本書は1998年10月現在の車両を基準に商品概要と車両構造、整備作業要領の基準値等を記載しています。車両販売のための商品知識の習得、整備作業の参考値としてお役立てください。

SERVICE GUIDE

概要	1
エンジン	2
駆動	3
シャシ	4
SRSエアバッグ	5
ボデー	6
点検整備	7
巻末資料	8



1 外観、車両型式、車両型式記号

1-1 外観



GF-J111G CL



GF-J111G エアロダウン

R11S1001W47

1-2 車両型式

車両型式

車両型式	グレード	エンジン	駆動	トランスミッション	ボデー形状
GF-J111G-GMZQ	CL	EF-DEM	4WD	5M/T	5ドア
GF-J111G-GPZQ				4A/T	
GF-J111G-GMPZ	エアロダウン	EF-DET		5M/T	
GF-J111G-GPPZ				4A/T	

1-3 車両型式記号

車両型式記号

GF - J 1 1 1 G - G M P Z

① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨

①排出ガス規制適合表示 GF：平成10年排出ガス規制適合	②シリーズ表示 J1：テリオス シリーズ
③駆動・操舵方式表示 1：軽4WD	④原動機型式表示 1：EF
⑤車体形状表示 G：ステーションワゴン	⑥ボデー形状(ドア数)表示 G：5ドア
⑦変速機表示 M：5速手動 P：4速自動	⑧グレード表示 Z：CL P：エアロダウン
⑨原動機種別表示 Q：EF-DEM Z：EF-DET	

1 エンジン概要

1-1 概要

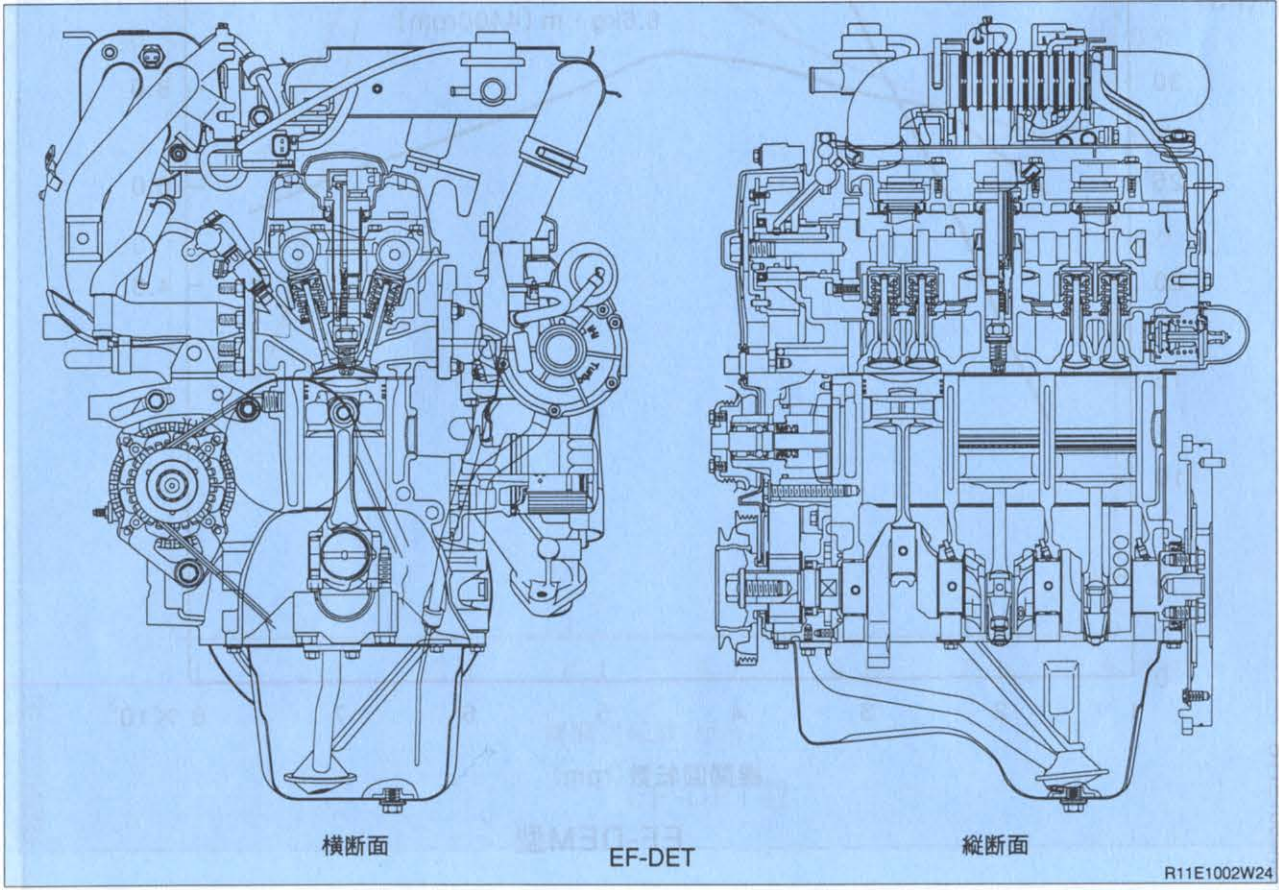
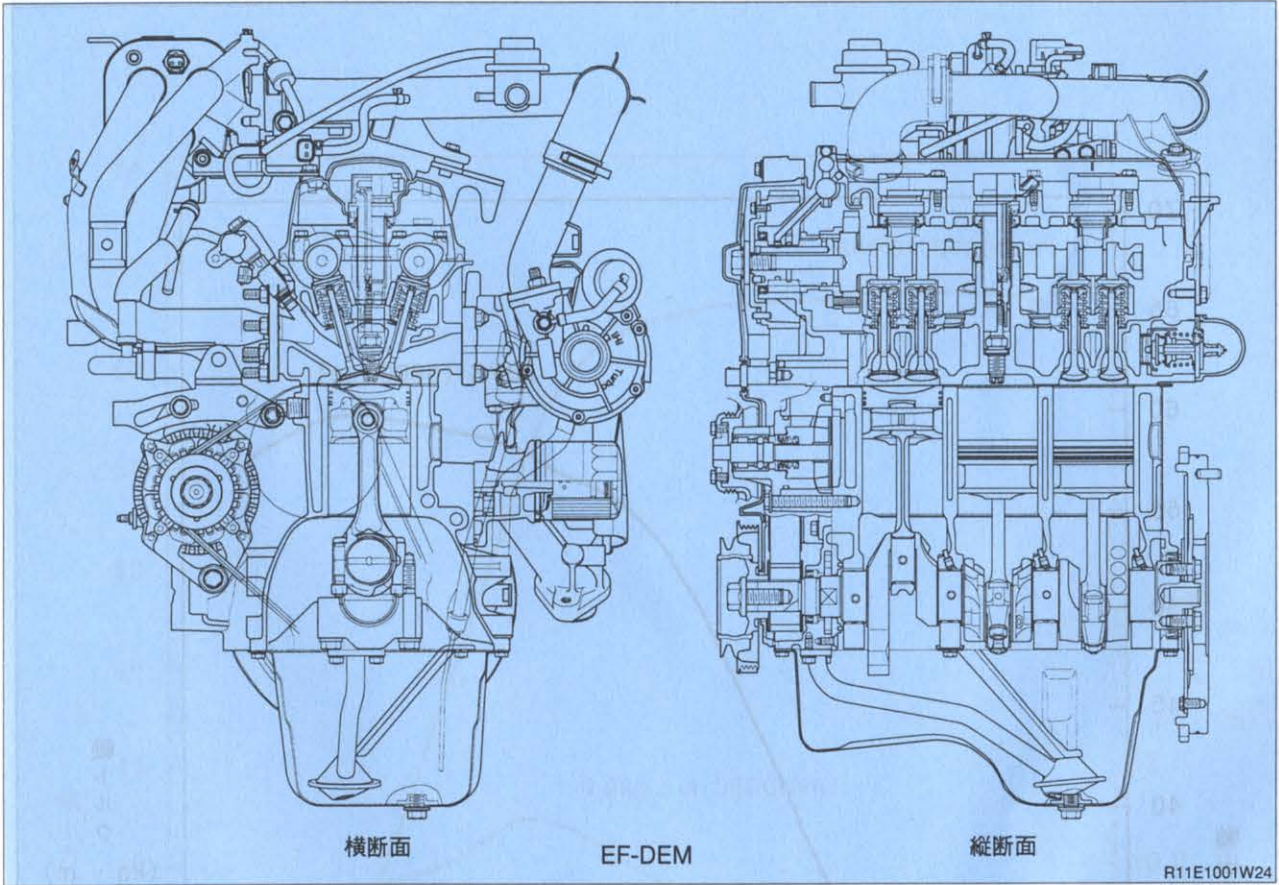
J111 系に搭載しているEF-DEM型およびEF-DET型エンジンは、L700、L710 系に搭載しているEF-DET型エンジンを基本に、搭載を縦置きとし、吸排気系統および冷却系統の変更を行いマッチングさせたエンジンです。

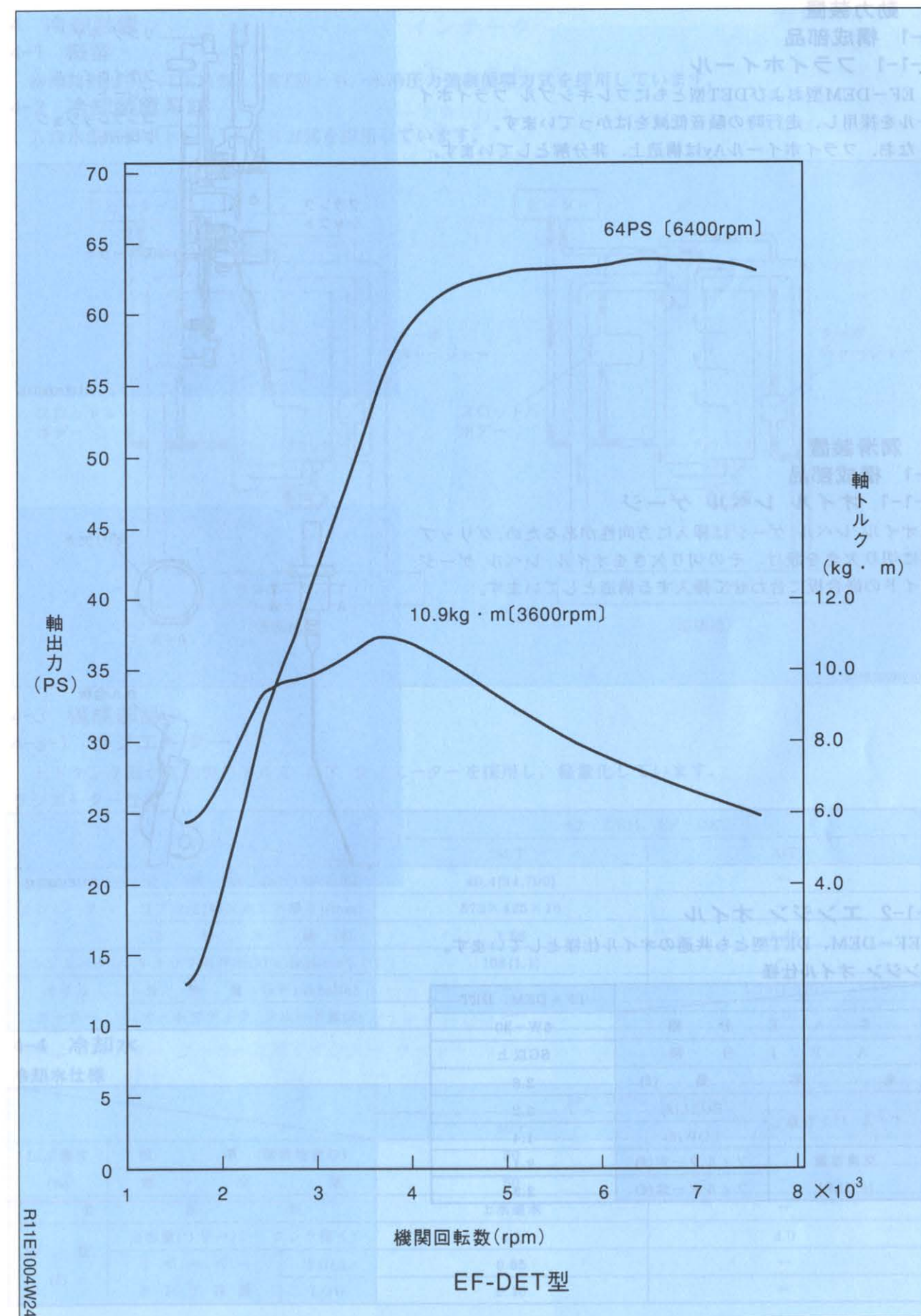
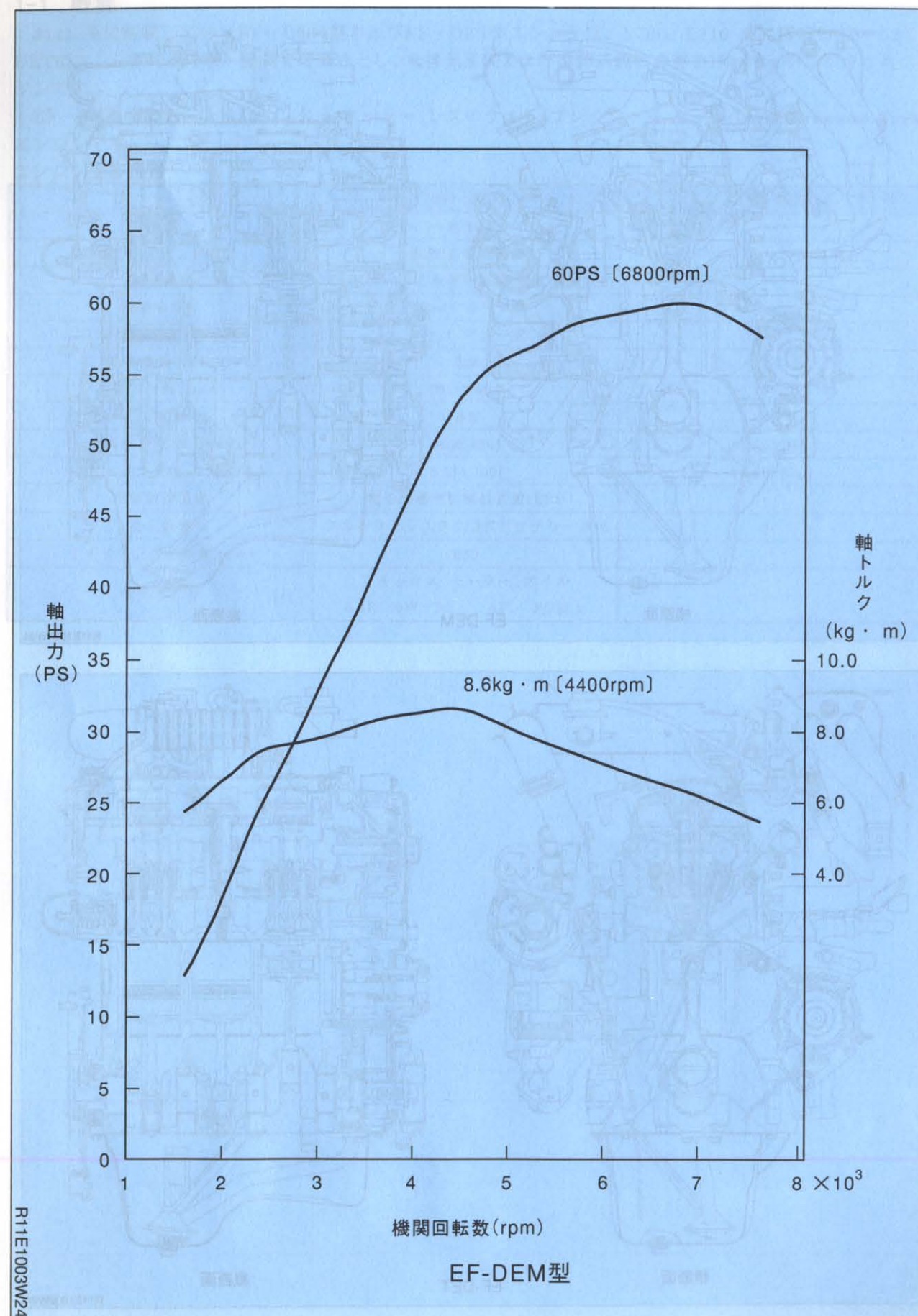
EF-DEM型エンジンは、インタークーラーレスのライトプレッシャーターボ(Light Pressure Turbo)エンジンです。

エンジン主要諸元

	EF-DEM	EF-DET
種類	ガソリン・水冷 4 サイクル	←
配列・シリンダ数	直列・3 気筒縦置	←
動弁機構	DOHC ベルト&ギヤ駆動(吸気 2,排気 2)	←
燃焼室形状	ベント ルーフ型	←
吸排気レイアウト	クロス フロー式	←
総排気量 (CC)	659	←
内径×行程 (mm)	68.0×60.5	←
圧縮比	8.5	←
最高出力 (PS)[rpm]	60[6,800]	64[6,400]
最大トルク (kg・m)[rpm]	8.6[4,400]	10.9[3,600]
燃料供給装置	電子制御燃料噴射装置(EFI)	←
点火装置	フルトランジスタDLI式バッテリー点火	←
アイドリング回転数[rpm]	850	←
使用オイル	アミックス モーター オイル SAE 5W-30 API SG以上	←

1-2 エンジン断面図





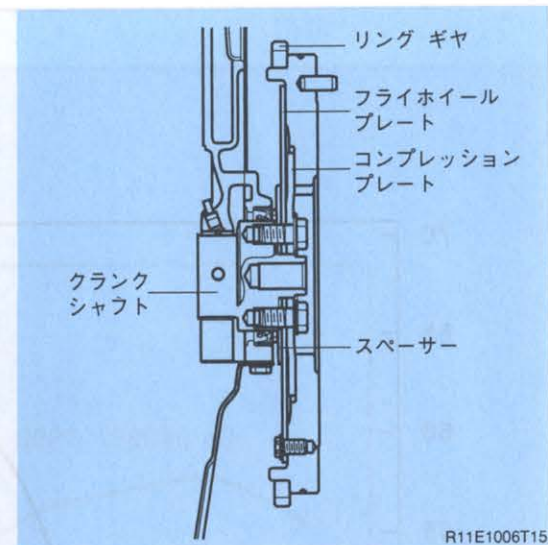
2 動力装置

2-1 構成部品

2-1-1 フライホイール

EF-DEM型およびDET型ともにフレキシブル フライホイールを採用し、走行時の騒音低減をはかっています。

なお、フライホイールAyは構造上、非分解としています。

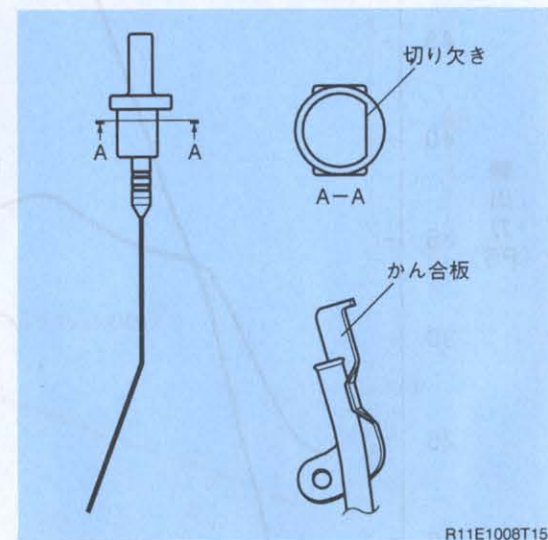


3 潤滑装置

3-1 構成部品

3-1-1 オイル レベル ゲージ

オイル レベル ゲージは挿入に方向性があるため、グリップ部に切り欠きを設け、その切り欠きをオイル レベル ゲージガイドの嵌合板に合わせて挿入する構造としています。



3-1-2 エンジン オイル

EF-DEM、DET型とも共通のオイル仕様としています。

エンジン オイル仕様

				EF-DEM、DET
種類	S	A	E 分類	5W-30
	A	P	I 分類	SG以上
容量	全 容 量 (ℓ)			2.6
	オイル パン容量	FULL(ℓ)		2.2
		LOW(ℓ)		1.4
	交換容量	フィルター別(ℓ)		2.1
	[FULL]	フィルター含(ℓ)		2.3

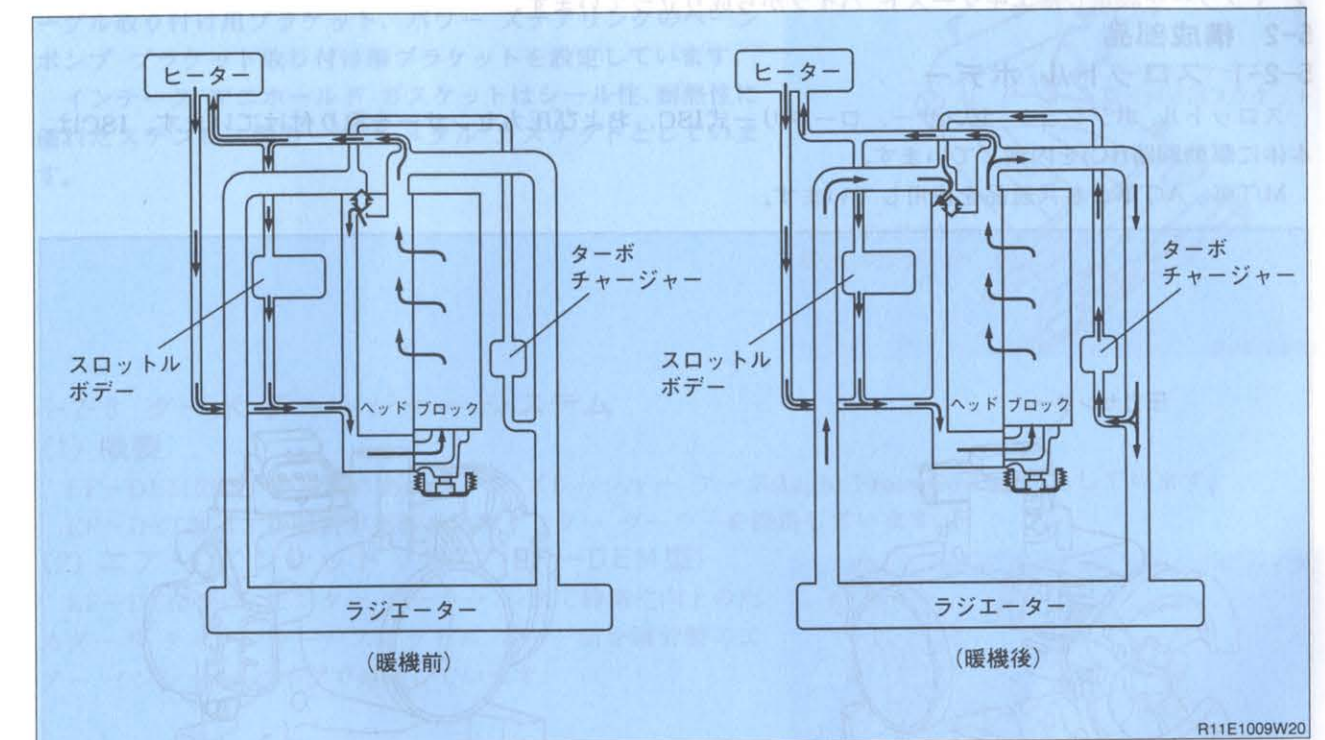
4 冷却装置

4-1 概要

冷却装置はEF-DEM型、DET型とも、水冷圧力強制循環方式を採用しています。

4-2 冷却装置系統

入口水温制御ボトム バイパス方式を採用しています。



4-3 構成部品

4-3-1 ラジエーター

上下タンク部が樹脂製のアルミ コア ラジエーターを採用し、軽量化しています。

ラジエーター仕様

		EF-DEM、EF-DET	
		M/T	A/T
ラジエーター	放 熱 量 (kW) {kcal/h}	40.4{34,700}	←
	コア寸法[幅×高さ×厚さ](mm)	572×425×18	←
	冷 却 水 量 (ℓ)	1.58	1.46
ラジエーター キャップ開弁圧(kPa){kgf/cm ² }		108{1.1}	←
オイルクーラー	放 熱 量 (kW) {kcal/h}	—	1.75{1,510}
	オートマチック フルード量(ℓ)	—	0.07

4-4 冷却水

冷却水仕様

市卸水仕様

			EF-DEM、EF-DET	
			M/T	A/T
LLC濃度 (%)	標準 (積雪地含む)		30	←
	寒冷地		50	←
希 釈 水			上水道水	←
容 量 (ℓ)	全容量(リザーバー タンク除く)		4.1	4.0
	リザーバー タンク容量	FULL	0.65	←
		LOW	0.15	←

5 吸排気装置

5-1 概要

吸気装置はエアー クリーナー ケース、ターボ チャージャー、スロットル ボデー、インテーク マニホールドから成り立っています。

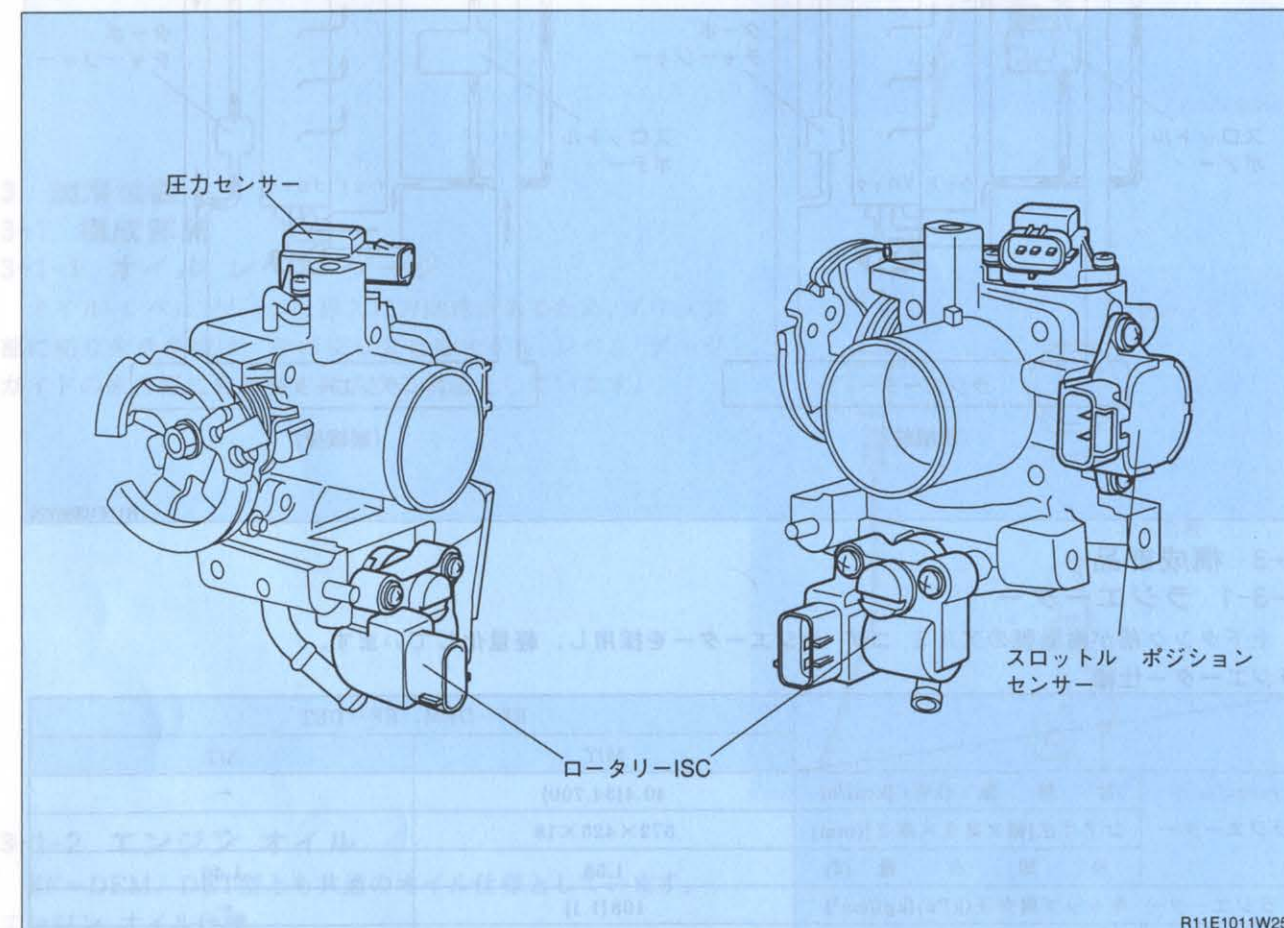
排気装置は鋳鉄製のエキゾースト マニホールド、ターボ チャージャー、マニバーター、およびメイン、サブ マフラーを設定したエキゾースト パイプから成り立っています。

5-2 構成部品

5-2-1 スロットル ボデー

スロットル ポジション センサー、ロータリーISC、および圧力センサーを取り付けています。ISCは、本体に駆動回路(IC)を内蔵しています。

M/T車、A/T車とも共通品を使用しています。



5-2-2 インテーク マニホールド、インテーク マニホールド ガasket

インテーク マニホールドは板金製のサージ タンク一体構造を採用し、サージ タンク部に吸気温度センサーを取り付けています。また、アクセル ケーブルおよびA/T用スロットル ケーブル取り付け用ブラケット、パワー ステアリングのベーン ポンプ ブラケット取り付け用ブラケットを設定しています。

インテーク マニホールド ガasketはシール性、耐熱性に優れたステンレス製カーボン メタル ガasketとしています。



5-2-3 ターボ チャージャー システム

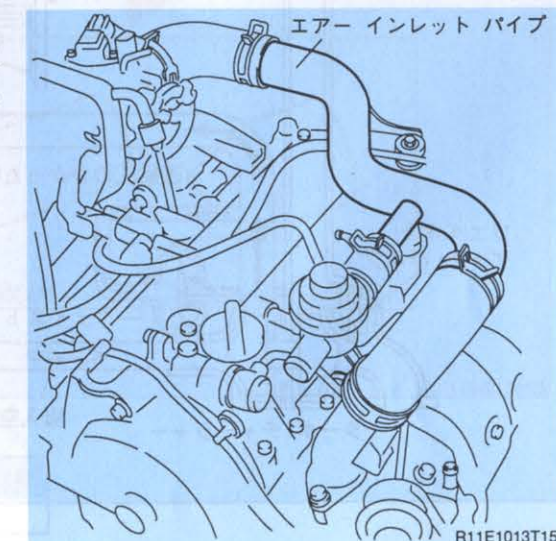
(1) 概要

EF-DEM型は、静粛性の高いライト プレッシャー ターボ(Light Pressure Turbo)としています。

EF-DET型は、新開発の小型高効率インター クーラーを採用しています。

(2) エアー インレット パイプ(EF-DEM型)

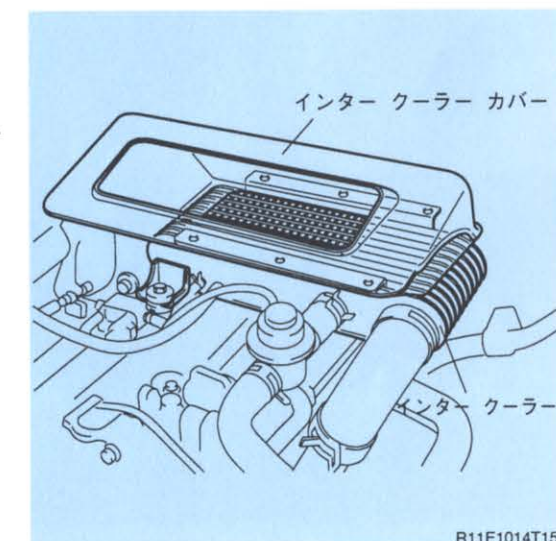
EF-DEM型は、インター クーラー レスで静粛性向上のためターボ チャージャー〜スロットル ボデー間を鋼管製のエアー インレット パイプで連結しています。



(3) インター クーラー(EF-DET型)

新開発の小型高効率インター クーラーを採用しています。

また、フード エアー インテークより取り入れた冷却風を、効率よくインター クーラーに導くインター クーラー カバーを設定しています。



(4) 過給圧制御

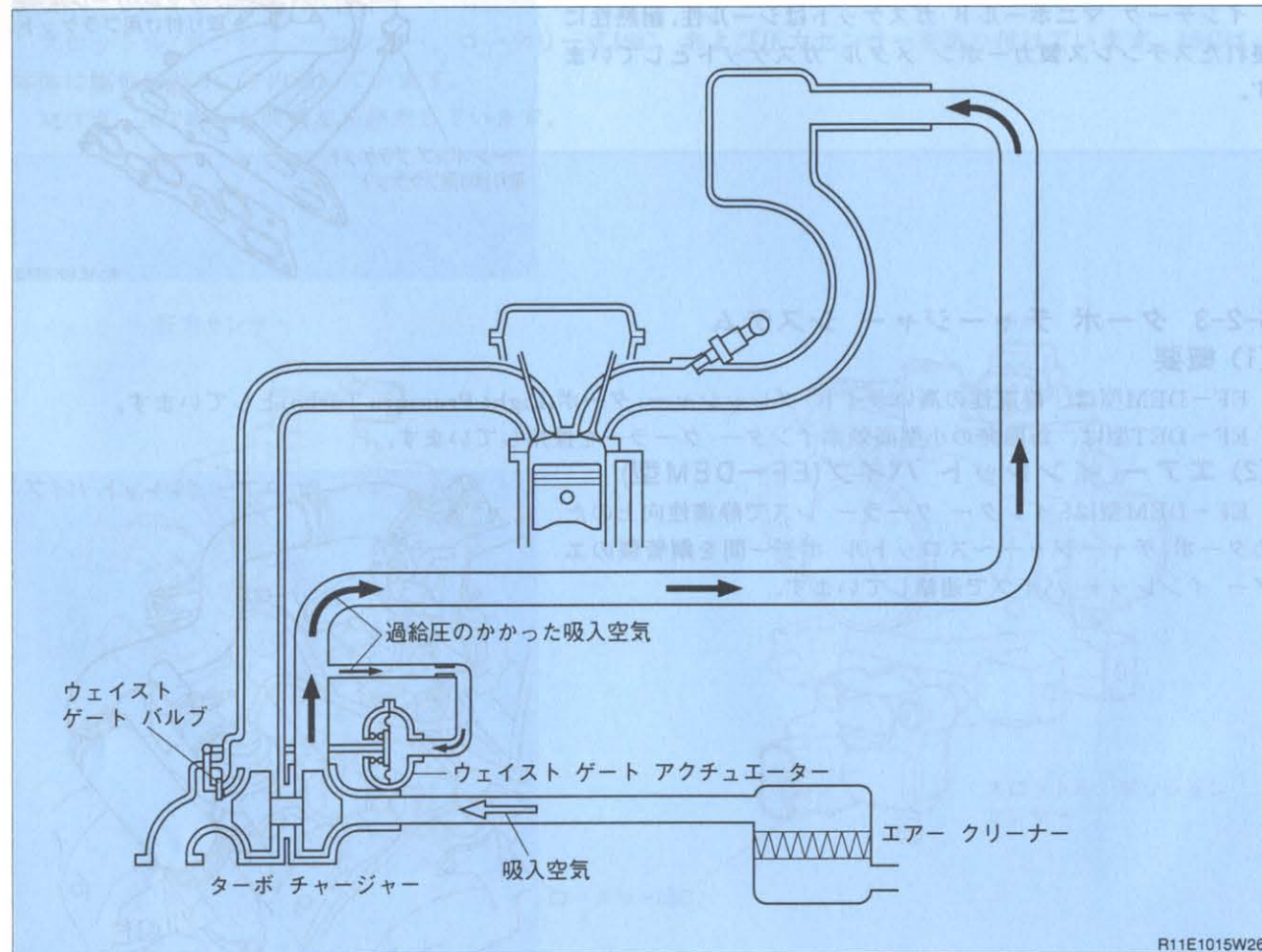
① システム概要

1. EF-DET型

L700、L710系と同システムで、エンジンコントロールコンピュータにより過給圧制御用VSVをデューティー制御し、ウェイストゲートアクチュエーターに作用する圧力を制御することにより行います。

2. EF-DEM型

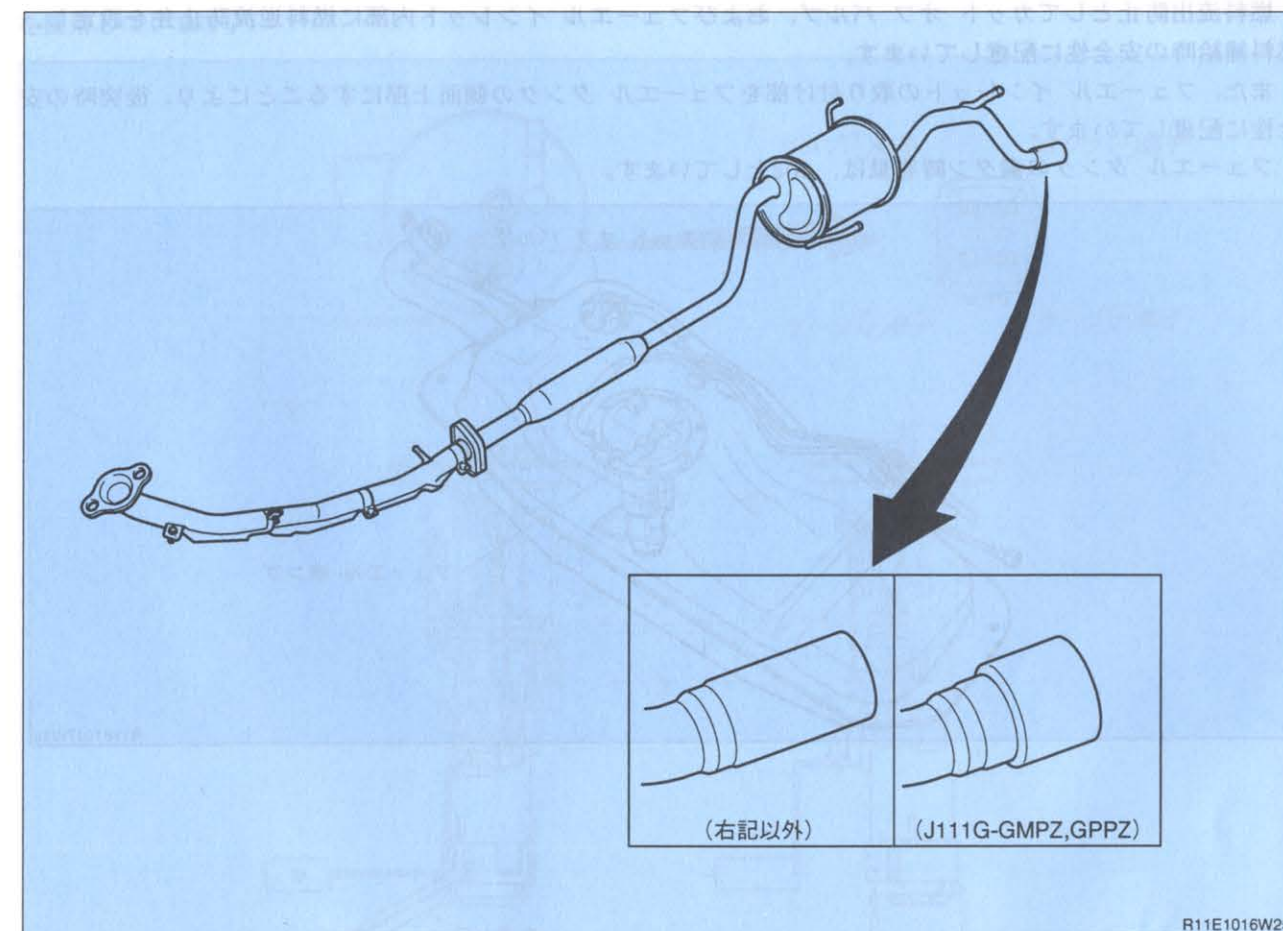
ウェイストゲートアクチュエーターに、常時過給圧を作用させることにより過給圧制御を行います。



5-2-4 エキゾーストパイプ

エキゾーストパイプはフロントパイプおよびテールパイプから成る2分割構造とし、フロントパイプとテールパイプの結合はサブマフラー前側でガasketを介して行っています。

フロントパイプは全車共通品とし、テールパイプはエアロ仕様車(J111G-GMPZ、GPPZ)に大型マフラーカッターを設定し、2種類としています。



マフラー仕様

	メイン容量 (ℓ)	サブ容量 (ℓ)
EF-DEM、DET	10.0	0.9

2-3 フューエルデリバリーパイプ

フューエルリターンシステムは燃料ポンプの過剰供給を吸収するためのパイプであり、アクチュエーターに接続されています。

L710系に於いては、燃料ポンプの過剰供給を吸収するためのパイプが設置されています。

6 燃料供給装置

6-1 概要

燃料供給装置は全車EFI方式とし、フューエルリターンレスシステムを採用しています。

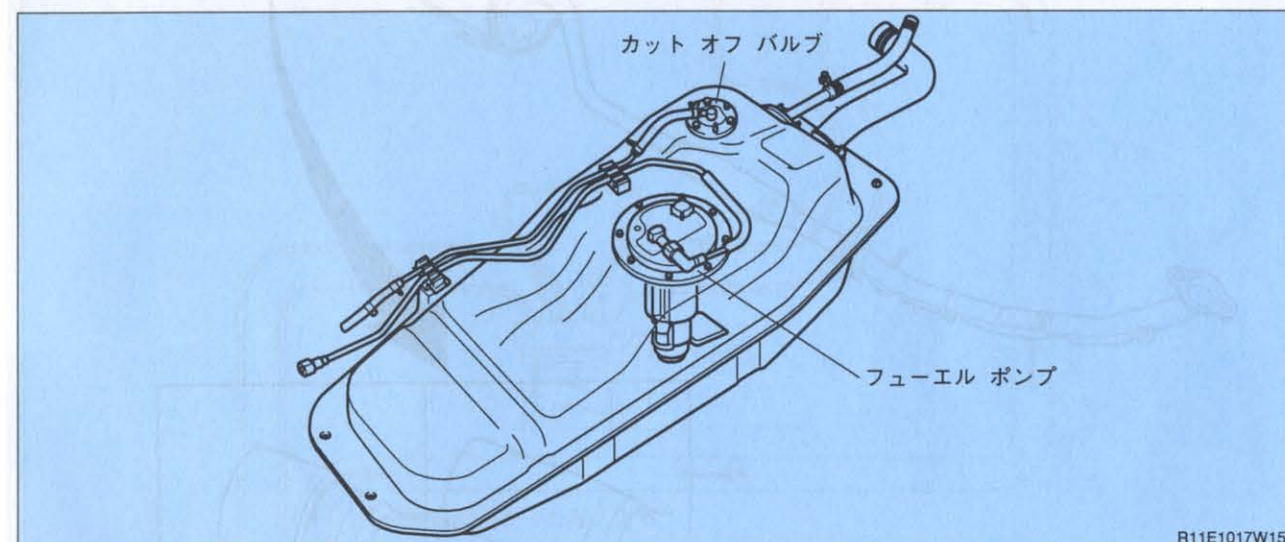
6-2 構成部品

6-2-1 フューエルタンク

燃料流出防止としてカットオフバルブ、およびフューエルインレット内部に燃料逆流防止弁を設定し、燃料補給時の安全性に配慮しています。

また、フューエルインレットの取り付け部をフューエルタンクの側面上部にするにより、後突時の安全性に配慮しています。

フューエルタンクの満タン時容量は、40ℓとしています。



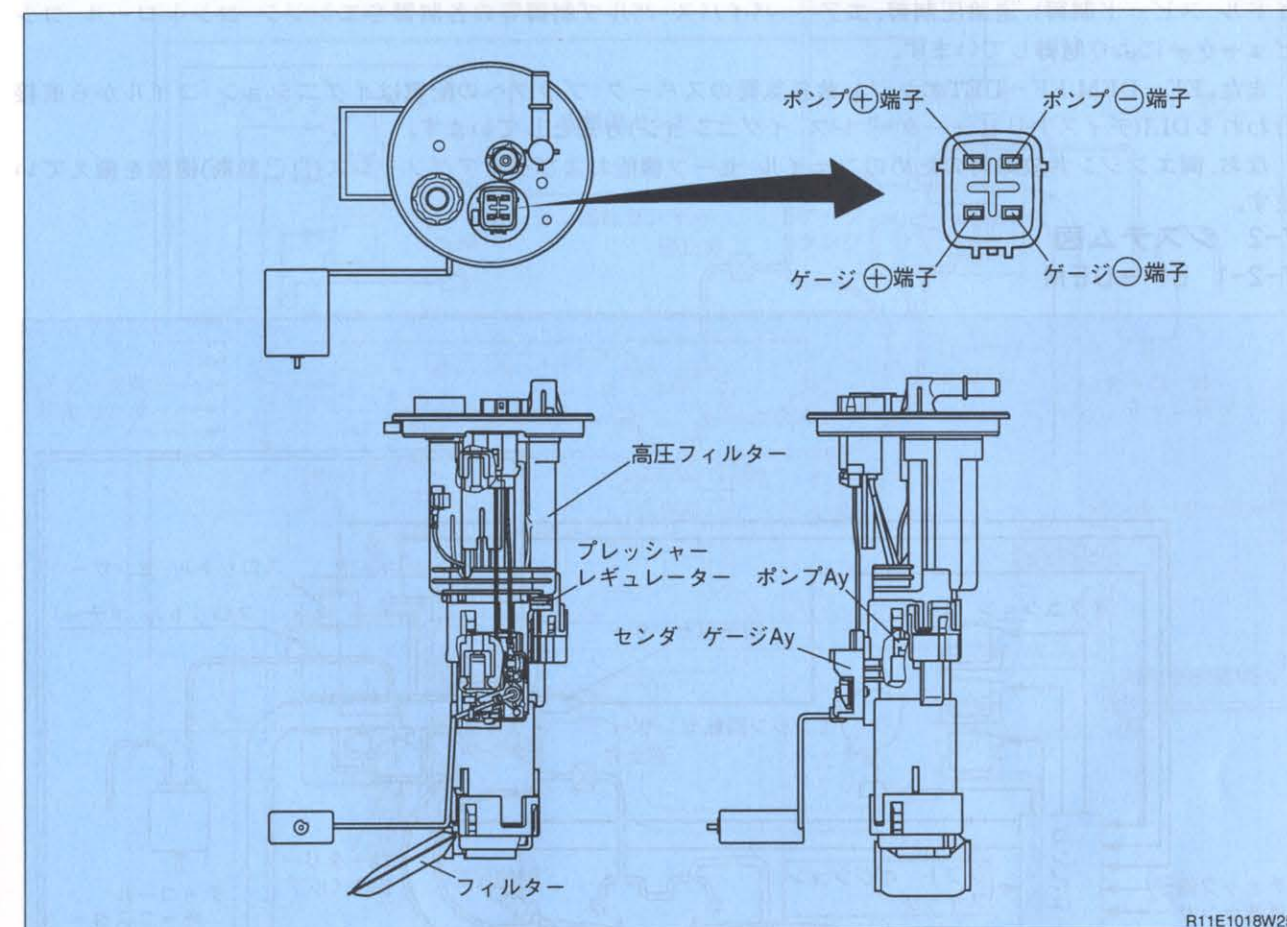
R11E1017W15

6-2-2 フューエルポンプ

フューエルポンプにフューエルプレッシャーレギュレーター、高圧フィルターを一体構成とし、フューエルタンク内で燃料をリターンしています。

また、フューエルセンサーゲージもフューエルポンプと一体構成としています。

フューエルポンプはインタンク方式で、フューエルチューブ(メイン)との接続にはクイックコネクターを採用しています。



R11E1018W25

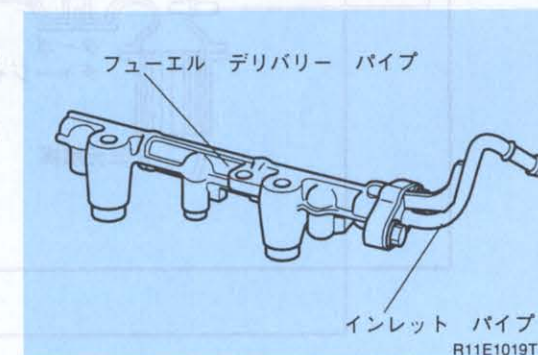
フューエルポンプ仕様

	EF-DEM、DET
吐出量(ℓ/h) (12.0V、294kPa{3.0kgf/cm ² })	40 以上
プレッシャーレギュレーター制御圧 (kPa{kgf/cm ² })	294{3.0}

6-2-3 フューエルデリバリーパイプ

フューエルリターンレスシステムの採用により、燃料のインレットのみで、アウトレットはありません。

L700、L710系に対しインレットパイプの形状が異なります。



R11E1019T10

7 エンジン コントロール システム

7-1 概要

EF-DEMエンジンのエンジン コントロール システムは、EFI(燃料噴射制御)、ESA(電子進角制御)、ISC(アイドル スピード制御)等の各制御をエンジン コントロール コンピューターにより総合的に制御するシステムです。

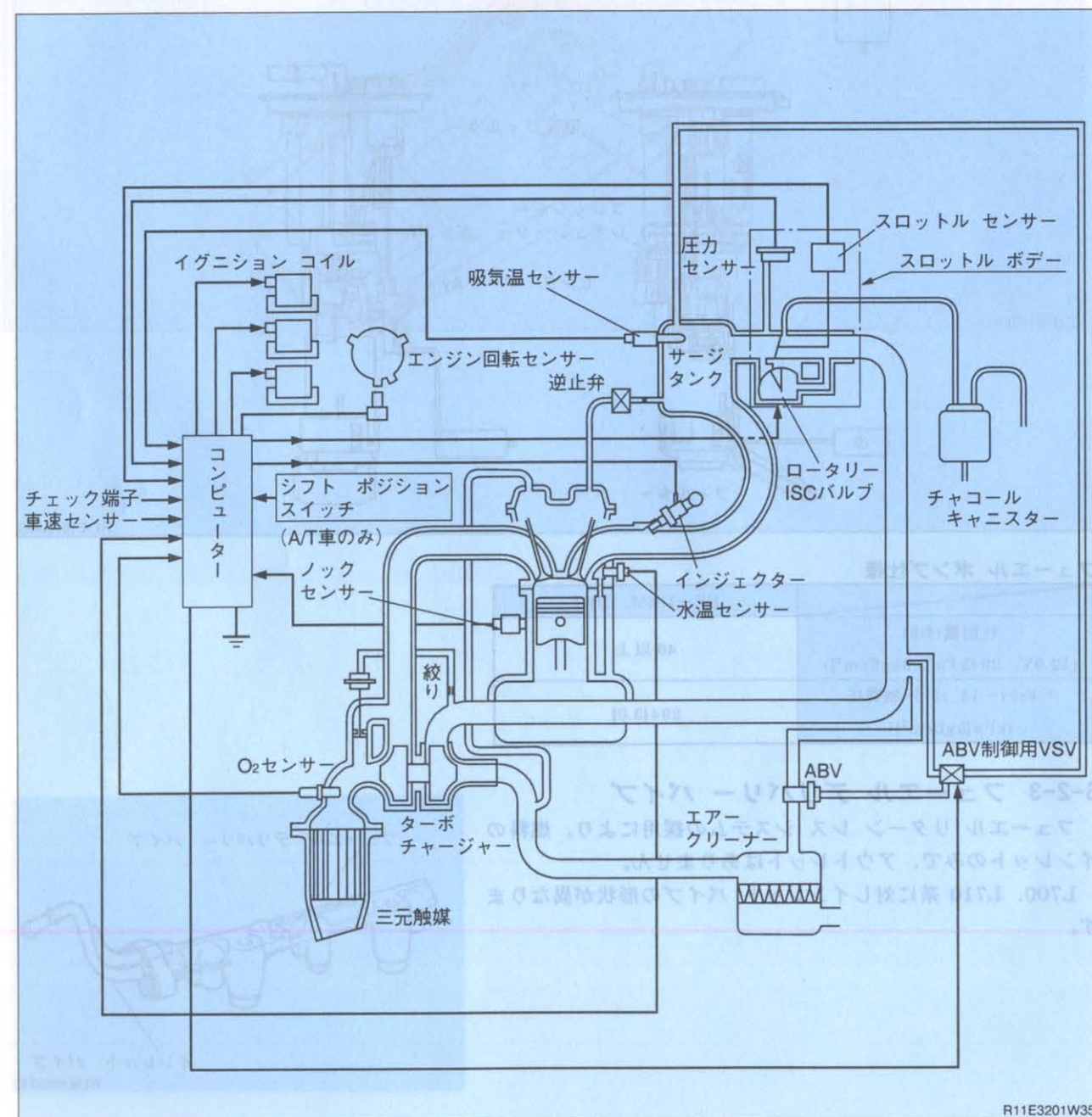
EF-DETエンジンのエンジン コントロール システムは、EFI(燃料噴射制御)、ESA(電子進角制御)、ISC(アイドル スピード制御)、過給圧制御、エアー パイパス バルブ制御等の各制御をエンジン コントロール コンピューターにより制御しています。

また、EF-DEM,EF-DETエンジン共各気筒のスパーク プラグへの配電はイグニッション コイルから直接行われるDLI(ディストリビューター レス イグニッション)方式としています。

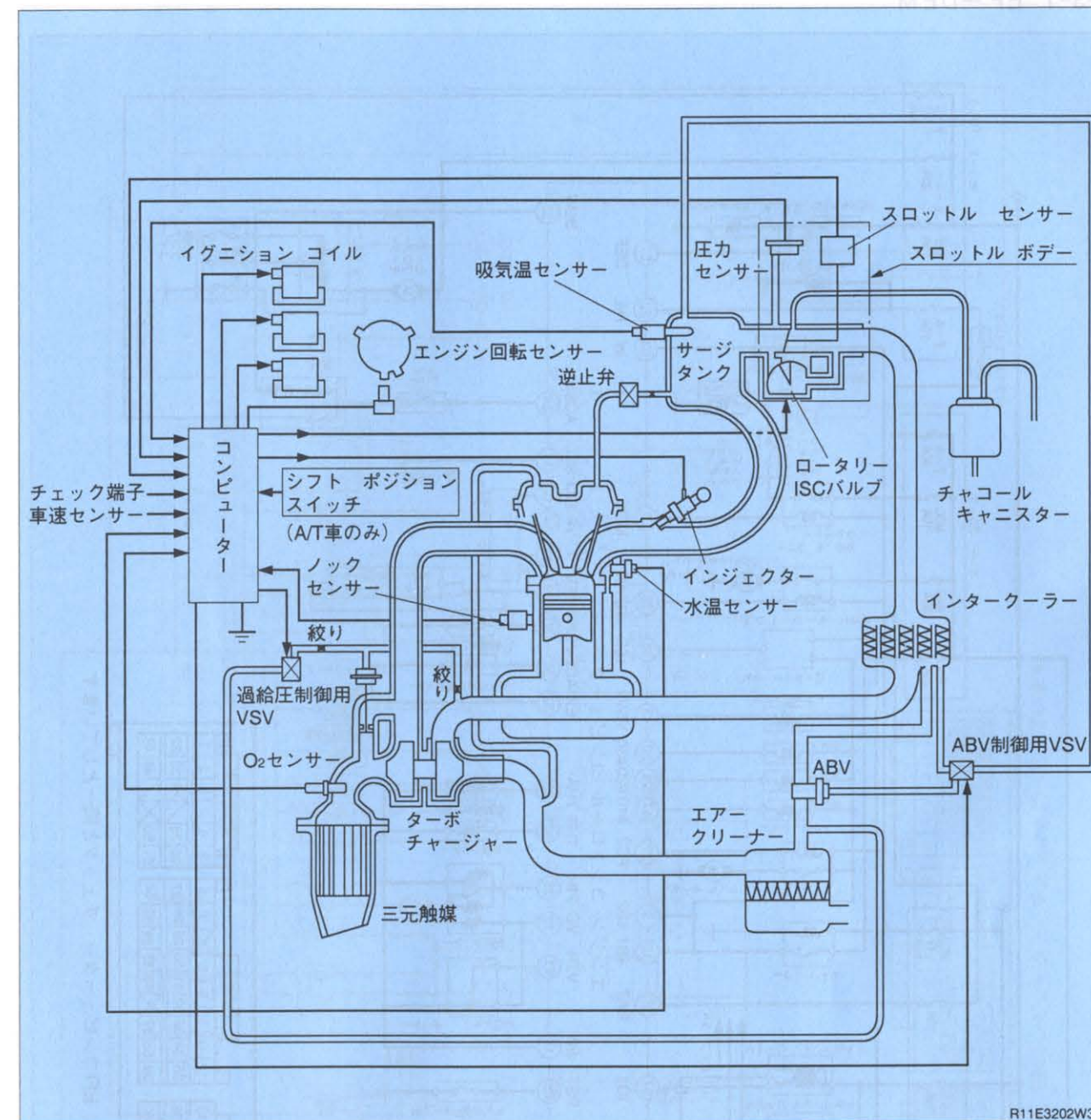
なお、両エンジン共故障時のためのフェイル セーフ機能およびダイアグノーシス(自己診断)機能を備えています。

7-2 システム図

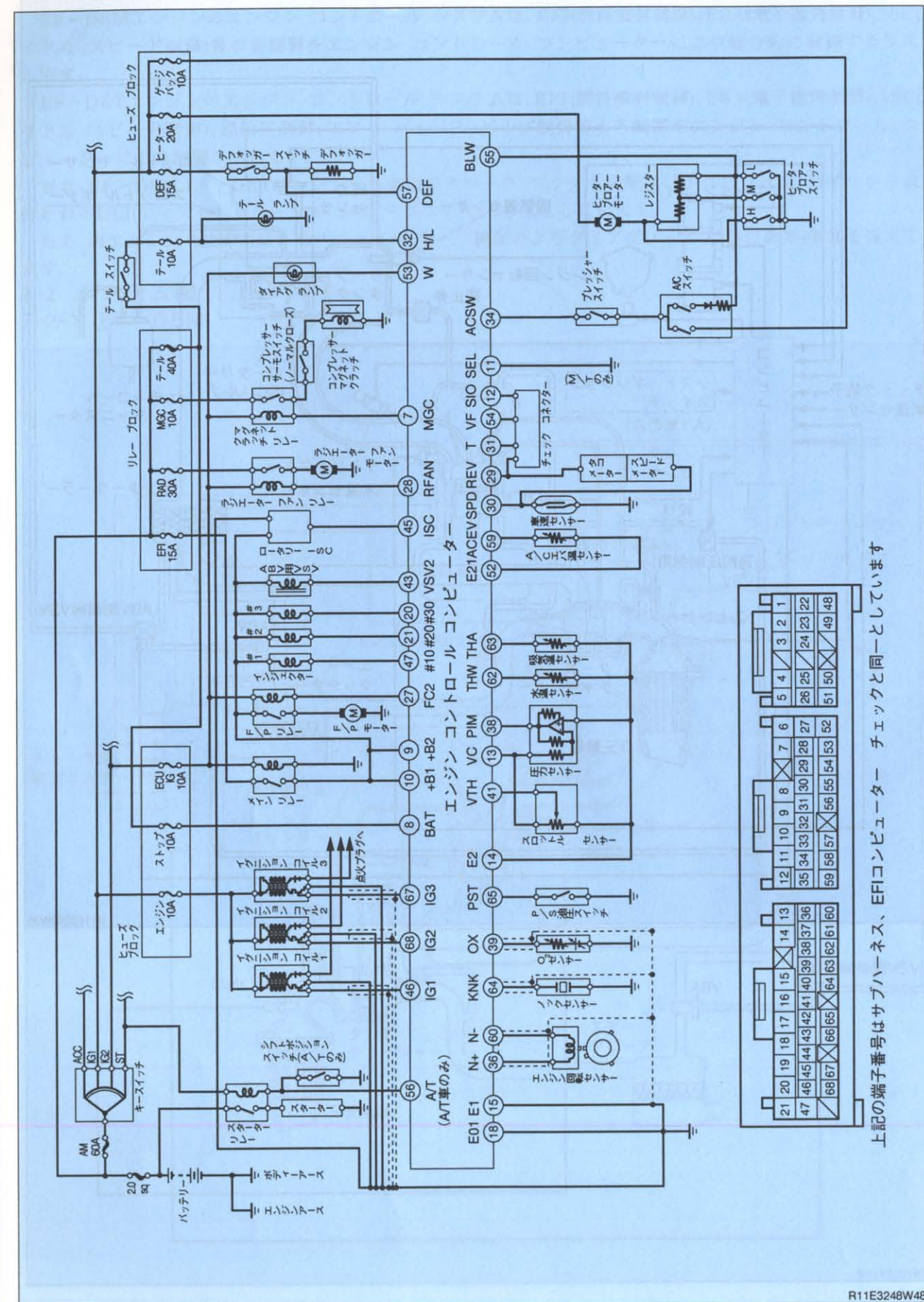
7-2-1 EF-DEM



7-2-2 EF-DET

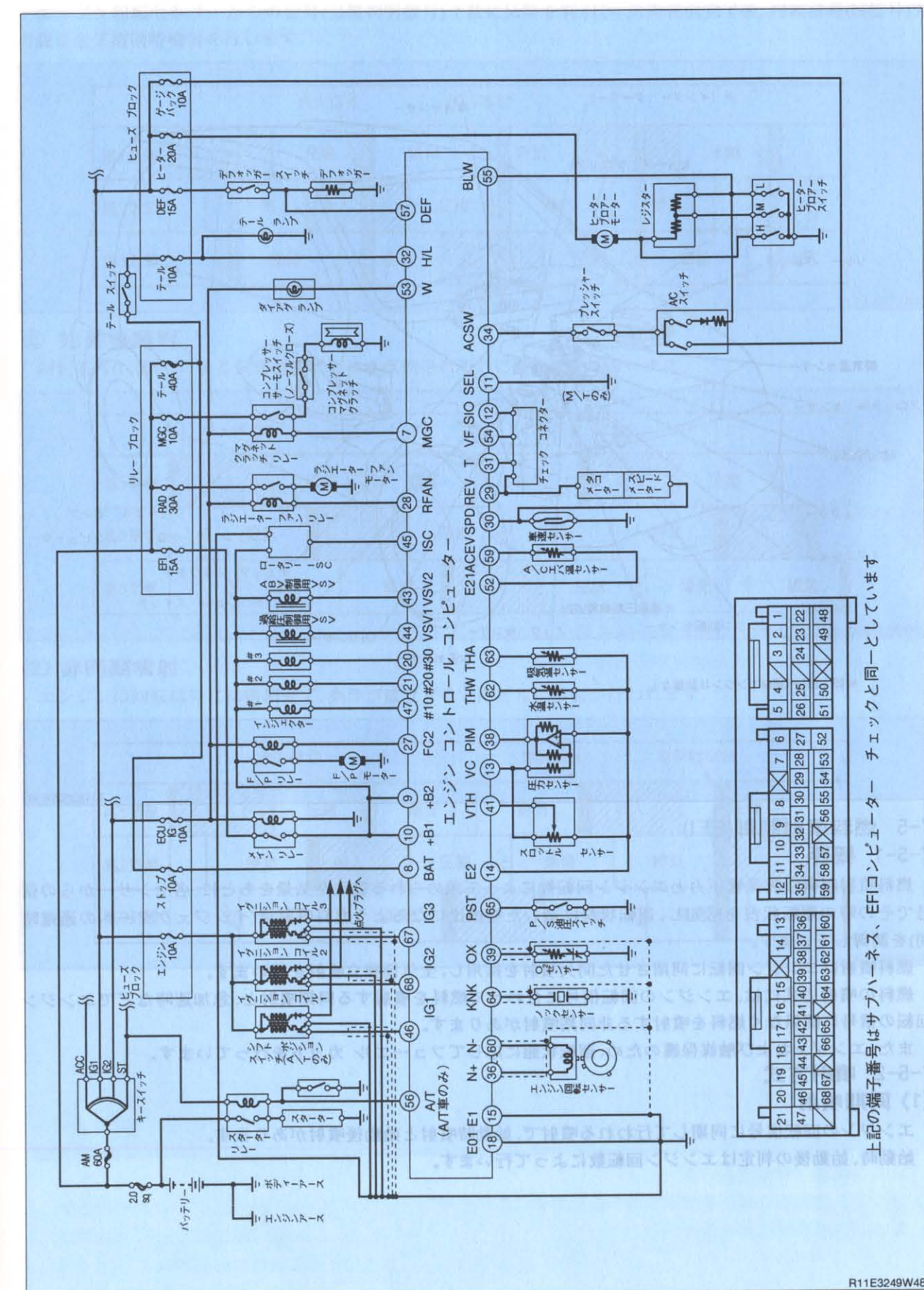


7-3-1 EF-DEM



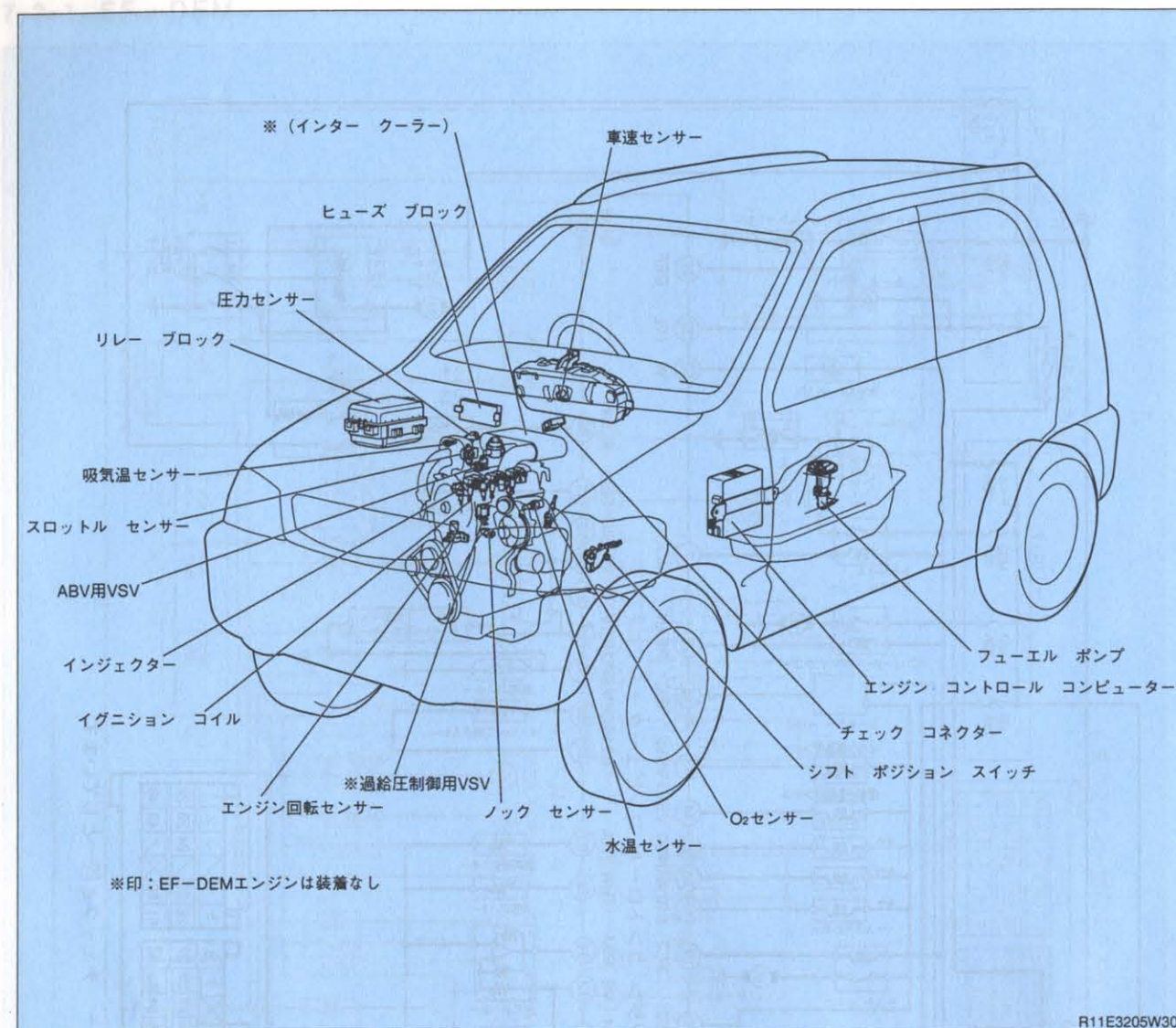
上記の端子番号はサブハーネス、EFIコンピューター チェックと同一としています

7-3-2 EF-DET



上記の端子番号はサブハーネス、EFIコンピューター、チェックと同一としています。

7-4 構成部品位置図



7-5 燃料噴射制御(EFI)

7-5-1 概要

燃料噴射制御は吸気管圧力とエンジン回転数によって求められる吸入空気量をもとに、各センサーからの信号でその時の運転状況を感じし、運転状況に適した空燃比になるよう燃料噴射量(インジェクターへの通電時間)を制御しています。

燃料噴射はエンジン回転に同期させた間欠噴射を採用し、全気筒独立噴射を行います。

燃料の噴射方式には、エンジンの回転信号に合わせて燃料を噴射する同期噴射と、急加速時などでエンジン回転の信号に関係なく燃料を噴射する非同期噴射があります。

また、エンジンおよび触媒保護のため、運転状態に応じてフューエル カットを行っています。

7-5-2 噴射方式

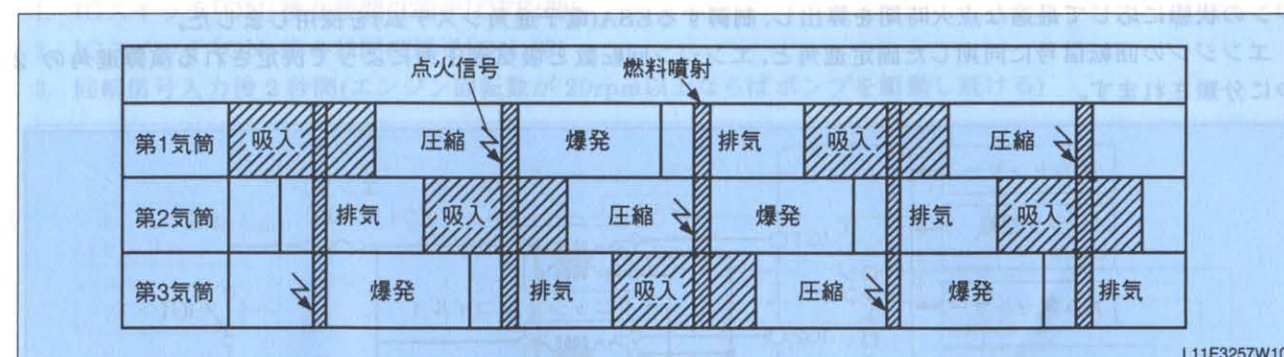
(1) 同期噴射

エンジンの回転信号に同期して行われる噴射で、始動時噴射と始動後噴射があります。

始動時、始動後の判定はエンジン回転数によって行います。

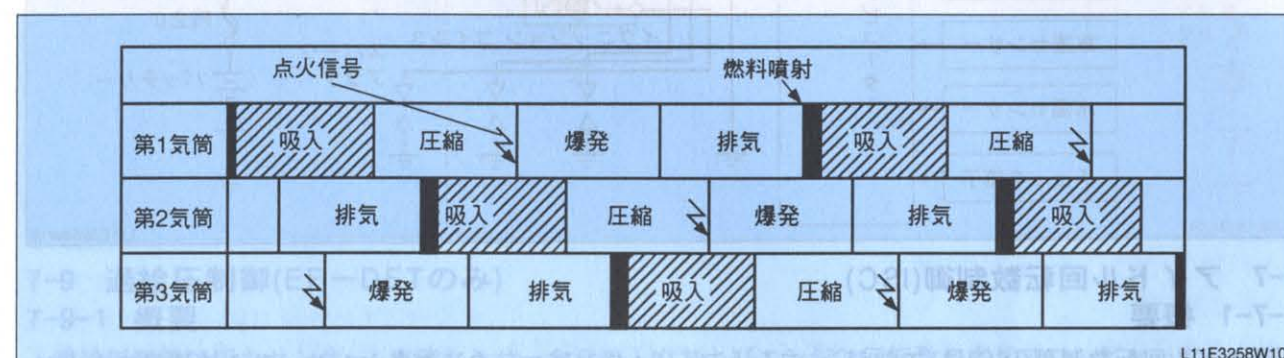
① 始動時噴射

エンジン回転センサーからの信号(気筒判別信号)を基に気筒を判別し、気筒判別完了後、回転信号(N信号)入力毎に全気筒同時噴射を行います。



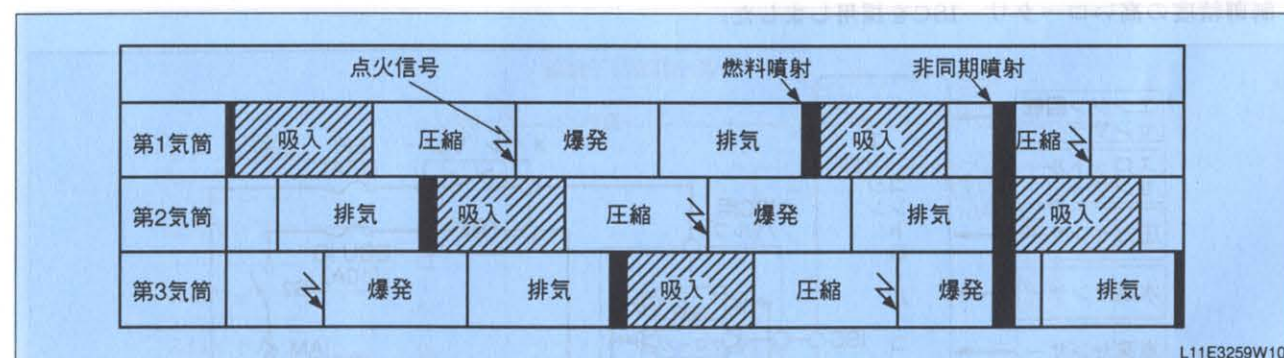
② 始動後噴射

回転信号(N信号)による気筒情報により各気筒それぞれに独立噴射を行います。



(2) 非同期噴射

エンジンの回転信号には同期せず、条件が成立するとただちに噴射が行われます。

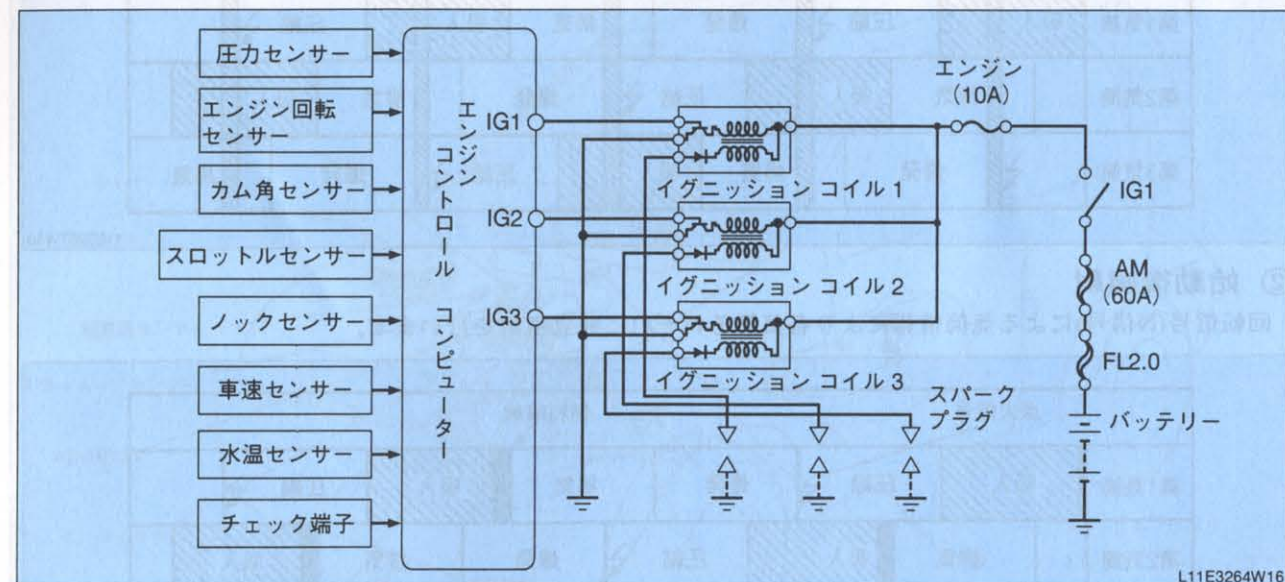


7-6 電子進角制御(ESA)

7-6-1 概要

エンジンコントロールコンピュータがエンジン回転センサーからの信号による気筒判別完了後にエンジンの状態に応じて最適な点火時期を算出し、制御するESA(電子進角システム)を採用しました。

エンジンの回転信号に同期した固定進角と、エンジン回転数と吸気管圧力によって決定される演算進角の2つに分類されます。

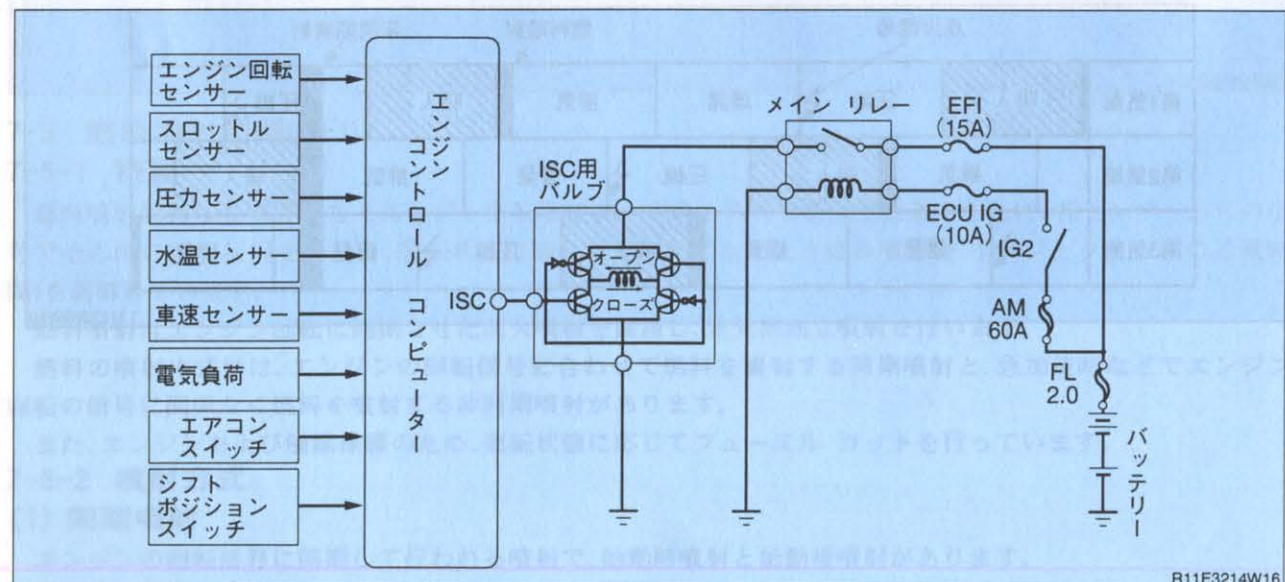


7-7 アイドル回転数制御(ISC)

7-7-1 概要

アイドル回転数制御(ISC)は、エンジンコントロールコンピュータが各センサーからの信号をもとに、ISCバルブへの通電の「ON」、「OFF」のデューティー比を制御する事によってアイドル回転数を制御するものです。

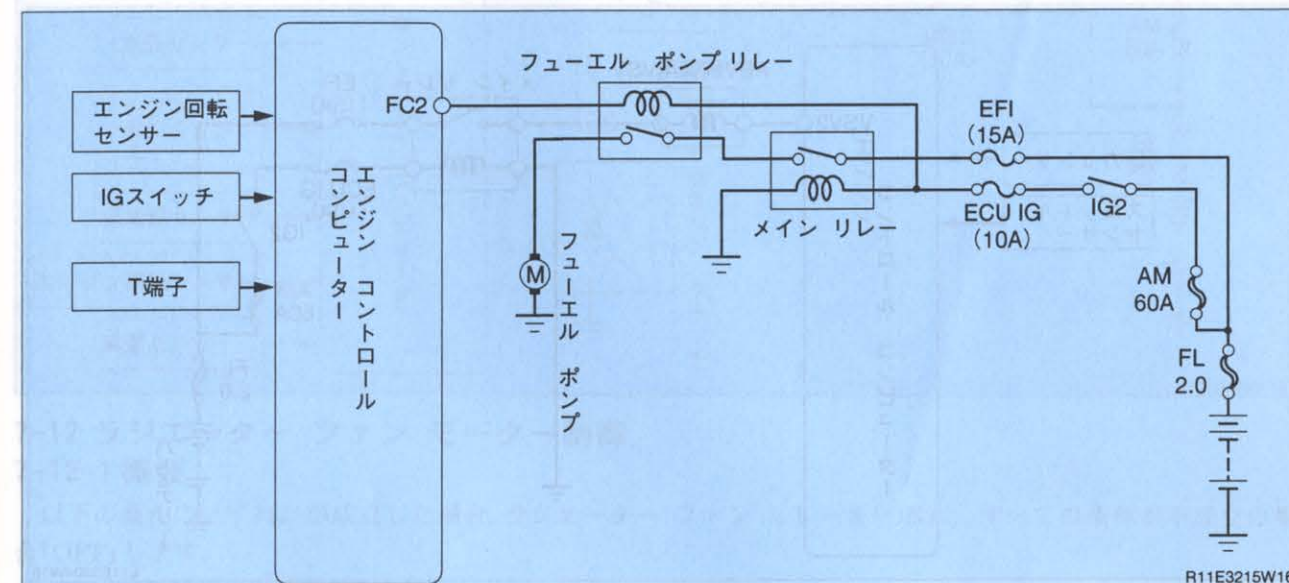
制御精度の高いロータリーISCを採用しました。



7-8 フューエル ポンプ制御

以下の3つの条件のうちいずれか1つでも成立した場合、コンピュータがフューエルポンプリレーを「ON」し、フューエルポンプが駆動されます。

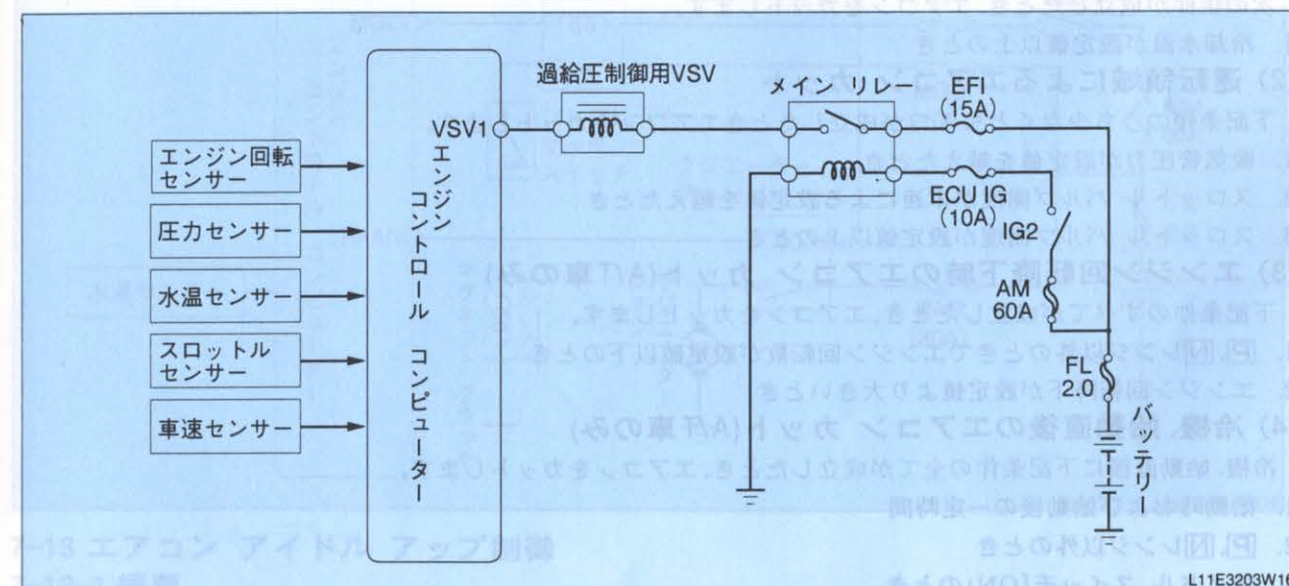
1. IGスイッチ「ON」後2秒間(T端子「OFF」時)
2. IGスイッチ「ON」後8秒間(T端子「ON」時)
3. 回転信号入力後2秒間(エンジン回転数が20rpm以上ならばポンプを駆動し続ける)



7-9 過給圧制御(EF-DETのみ)

7-9-1 概要

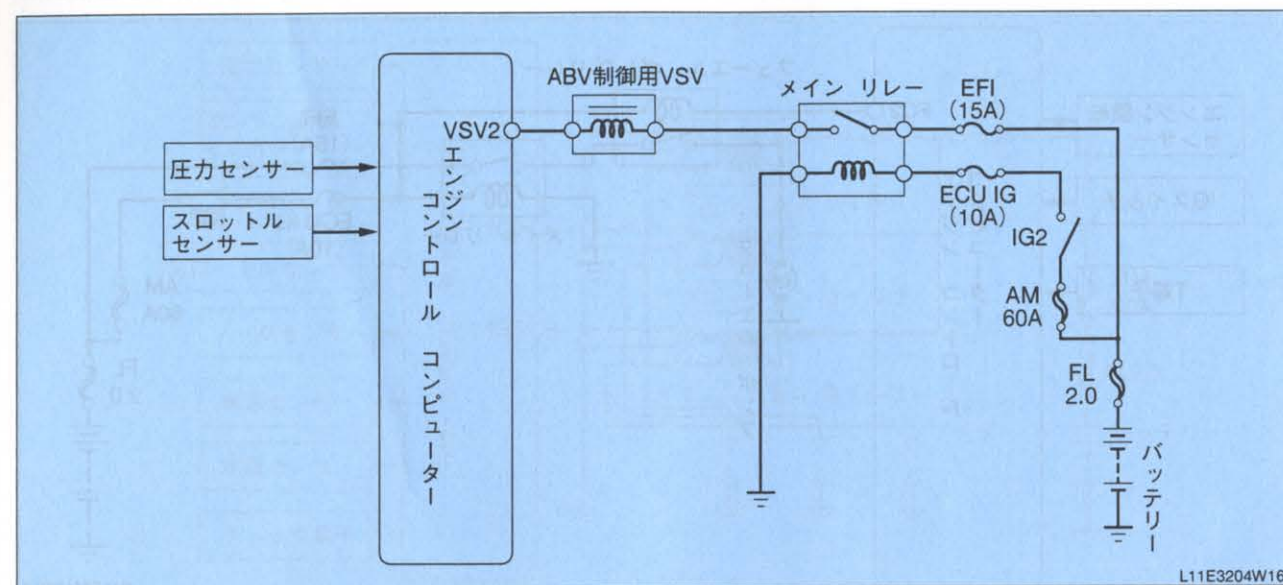
過給圧制御は圧力センサー、車速センサーからの入力およびエンジン回転数に応じてコンピュータが過給圧を制御するもので、VSVへの通電の「ON」「OFF」をデューティー制御することによりウェイストゲートバルブのアクチュエータ室の圧力を変化させて行い、制御は全閉制御、フィードバック制御の2つに分類されます。



7-10 ABV制御

次の3つの条件がすべて成立した場合、コンピューターはABV用VSVを「ON」してABVを開き過給圧をリリーフします。

1. 吸気管圧力の上昇が設定値以上またはスロットルバルブの変化(閉じ側)が設定値以上
2. 1の条件が成立したときの吸気管圧力が設定値以上
3. 1の条件が成立したときのスロットルバルブ開度が設定値以下



7-11 エアコン カット制御

7-11-1 概要

以下の条件の内いずれかが成立したとき、コンピューターはエアコンリレーを「OFF」し、コンプレッサのマグネットクラッチを「OFF」することでエアコンをカットします。

(1) 水温によるエアコン カット

次の条件が成立したとき、エアコンをカットします。

1. 冷却水温が設定値以上のとき

(2) 運転領域によるエアコン カット

下記条件のうち少なくとも1つが成立したときエアコンをカットします。

1. 吸気管圧力が設定値を越えたとき
2. スロットルバルブ開度が車速による設定値を越えたとき
3. スロットルバルブ開度が設定値以上のとき

(3) エンジン回転降下時のエアコン カット(A/T車のみ)

下記条件のすべてが成立したとき、エアコンをカットします。

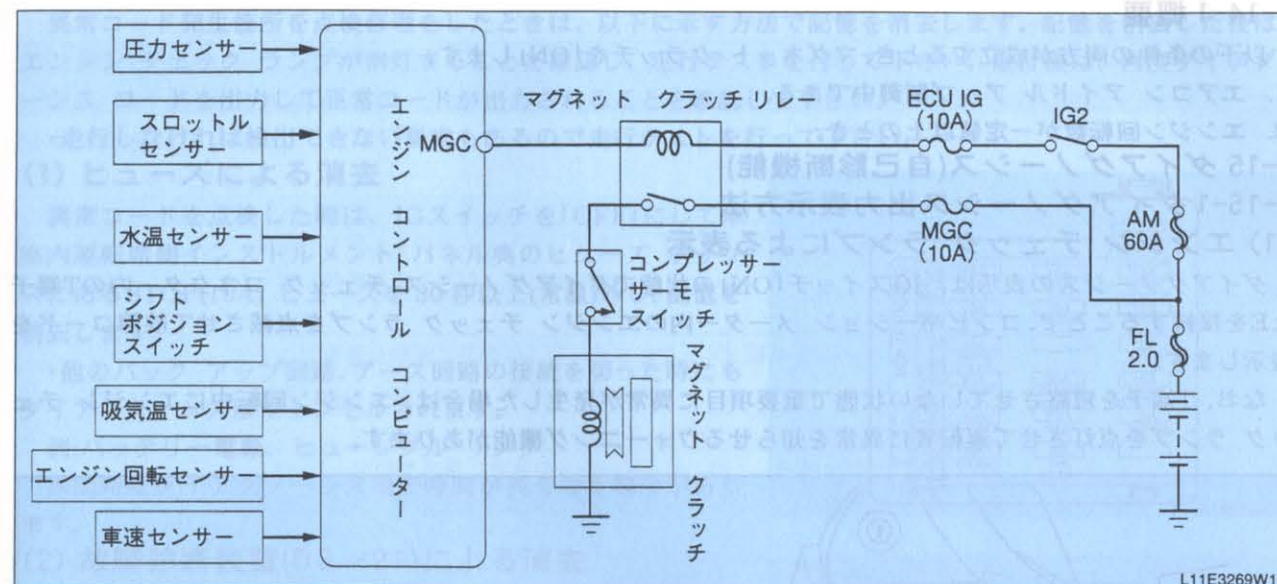
1. P、Nレンジ以外のときでエンジン回転数が設定値以下のとき
2. エンジン回転降下が設定値より大きいとき

(4) 冷機、始動直後のエアコン カット(A/T車のみ)

冷機、始動直後に下記条件の全てが成立したとき、エアコンをカットします。

1. 始動時および始動後の一定時間
2. P、Nレンジ以外のとき
3. アイドルスイッチ「ON」のとき
4. 冷却水温度が設定値以下のとき
5. 吸入空気温度が設定値以下のとき
6. エンジン回転数による吸気管圧力の設定値をこえたとき
7. 車速が設定範囲にあるとき

8. 車速変化が設定値以上のとき



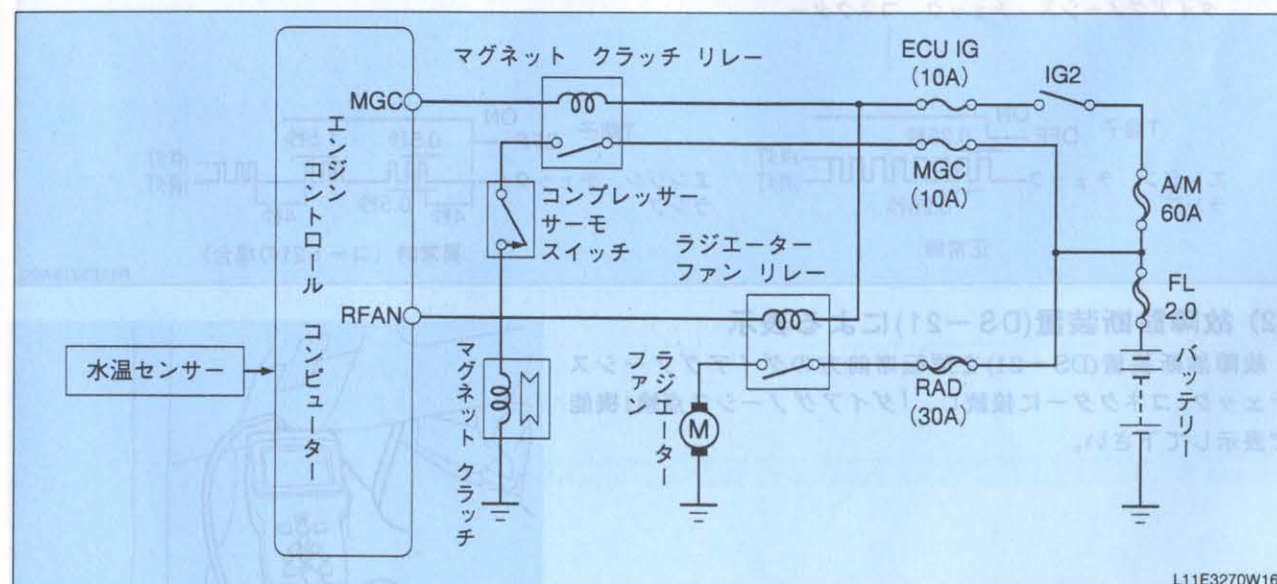
7-12 ラジエーター ファン モーター制御

7-12-1 概要

以下の条件の内いずれかが成立した場合、ラジエーターファンリレーを「ON」し、すべての条件が不成立の場合「OFF」します。

1. 冷却水温が一定値以上のとき。
2. マグネットクラッチ「ON」。
3. 水温センサー系に異常が生じたとき。

[参考]・水温センサー系に異常が生じると、フェイルセーフによりファンモーターは常時回転します。



7-13 エアコン アイドル アップ制御

7-13-1 概要

以下の条件の全てが成立した時、エンジンのアイドル回転数が上昇します。

1. エアコンスイッチが「ON」のとき。
2. プロワースイッチが「ON」のとき。
3. エアコンカット制御中でない。
4. エアコンエバポ温度が設定値以上のとき。

7-14 マグネット クラッチ制御

7-14-1 概要

以下の条件の両方が成立するとき、マグネット クラッチを「ON」します。

1. エアコン アイドル アップ制御中である。
2. エンジン回転数が一定値以上のとき。

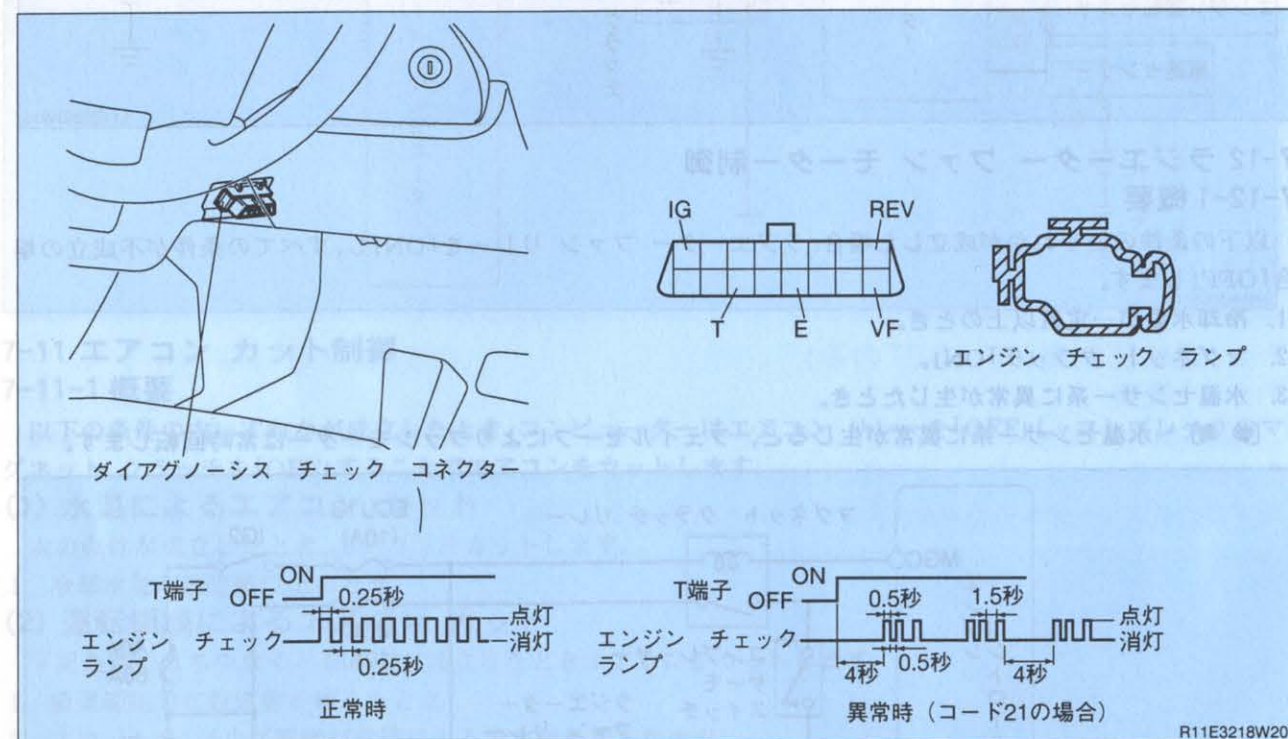
7-15 ダイアグノーシス(自己診断機能)

7-15-1 ダイアグノーシス出力表示方法

(1) エンジン チェック ランプによる表示

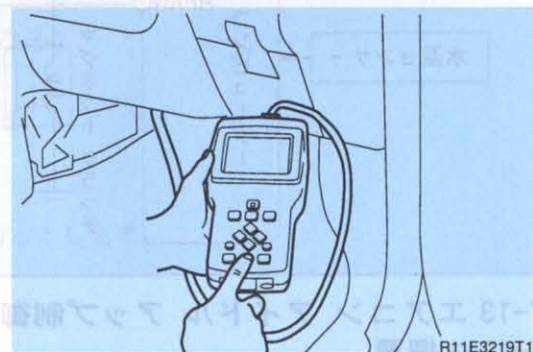
ダイアグノーシスの表示は、IGスイッチ「ON」の状態ダイアグノーシス チェック コネクター内のT端子とEを接続することで、コンビネーション メーター内のエンジン チェック ランプを点滅させて故障コードを表示します。

なお、T端子を短絡させていない状態で重要項目に異常が発生した場合は、エンジン回転中にエンジン チェック ランプを点灯させて運転者に異常を知らせるウォーニング機能があります。



(2) 故障診断装置(DS-21)による表示

故障診断装置(DS-21)を運転席前方のダイアグノーシス チェック コネクターに接続し、「ダイアグノーシス点検」機能で表示して下さい。



7-15-2 ダイアグノーシス 消去方法

異常コード発生箇所を点検修理をしたときは、以下に示す方法で記憶を消去します。記憶を消去した後は、エンジン チェック ランプが消灯することを確認し、走行テストを行って下さい。走行後は、再度ダイアグノーシス コードを出力して正常コードが出力されることを確認して下さい。

・走行しなければ検出できない異常もあるので走行テストを行って下さい。

(1) ヒューズによる消去

異常コードを点検した時は、IGスイッチを「OFF」にして車室内運転席側インストルメント パネル奥のヒューズ ボックスにあるSTOP(10A) ヒューズを 30 秒以上(常温)外し、記憶を消去します。

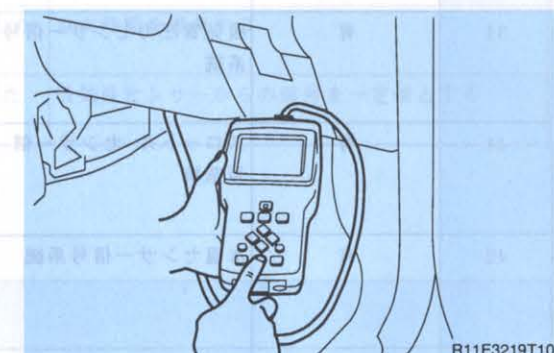
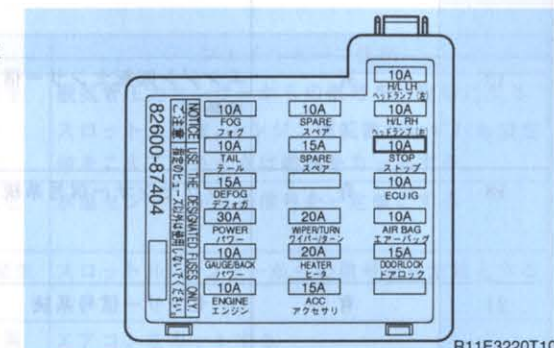
・他のバック アップ回路、アース回路の接続を切った時にもダイアグノーシスはキャンセルされます。

例: バッテリー電源、ヒューズブル リンク

冷間時はダイアグノーシス消去時間が長くなる場合があります。

(2) 故障診断装置(DS-21)による消去

故障診断装置(DS-21)を運転席前方のダイアグノーシス チェック コネクターに接続し、「個別機能」の「故障コード消去」機能で消去して下さい。



7-15-3 診断内容

・コードNo.	ウォーニング表示	診断項目	診断内容
点滅	無	正常	正常
13	有	エンジン回転センサー信号系統	エンジン回転センサーからの信号に異常が発生したとき ・センサーの故障、信号系統の断線、短絡など
18	有	ノックセンサー信号系統	ノックセンサーからの信号に異常が発生したとき ・センサーの故障、信号系統の断線、短絡など
21	有	O ₂ センサー信号系統	O ₂ センサーからの信号に異常が発生したとき ・センサーの故障、信号系統の断線、短絡など
31	有	吸気管圧力センサー信号系統	吸気管圧力センサーからの信号に異常が発生したとき ・センサーの故障、信号系統の断線、短絡など
41	有	スロットル センサー信号系統	スロットルセンサーからの信号に異常が発生したとき ・センサーの故障、信号系統の断線、短絡など
42	有	水温センサー信号系統	水温センサーからの信号に異常が発生したとき ・センサーの故障、信号系統の断線、短絡など
43	有	吸気温センサー信号系統	吸気温センサーからの信号に異常が発生したとき ・センサーの故障、信号系統の断線、短絡など
44	有	エアコン エバポレーター温度センサー信号系統	エバポレーター温度センサーからの信号に異常が発生したとき ・センサーの故障、信号系統の断線、短絡など
51	無	スイッチ信号系統	T端子短絡状態で 1.ACが「ON」の時 2. または レンジにシフトしたとき 3.アイドルスイッチがOFFのとき
52	有	車速センサー信号系統	車速センサーからの信号に異常が発生したとき ・センサーの故障、信号系統の断線、短絡など

7-15-4 フェイル セーフ機能

各センサーからの信号に異常が発生し、そのまま制御を続けるとエンジン不調、触媒加熱等に至る可能性がある場合に、あらかじめコンピューターが記憶している数値を使用して制御する機能です。

なお、一度異常を検出した後、正常な状態に戻った場合は、フェイル セーフ制御は解除されますが、診断結果の記憶は残ります。

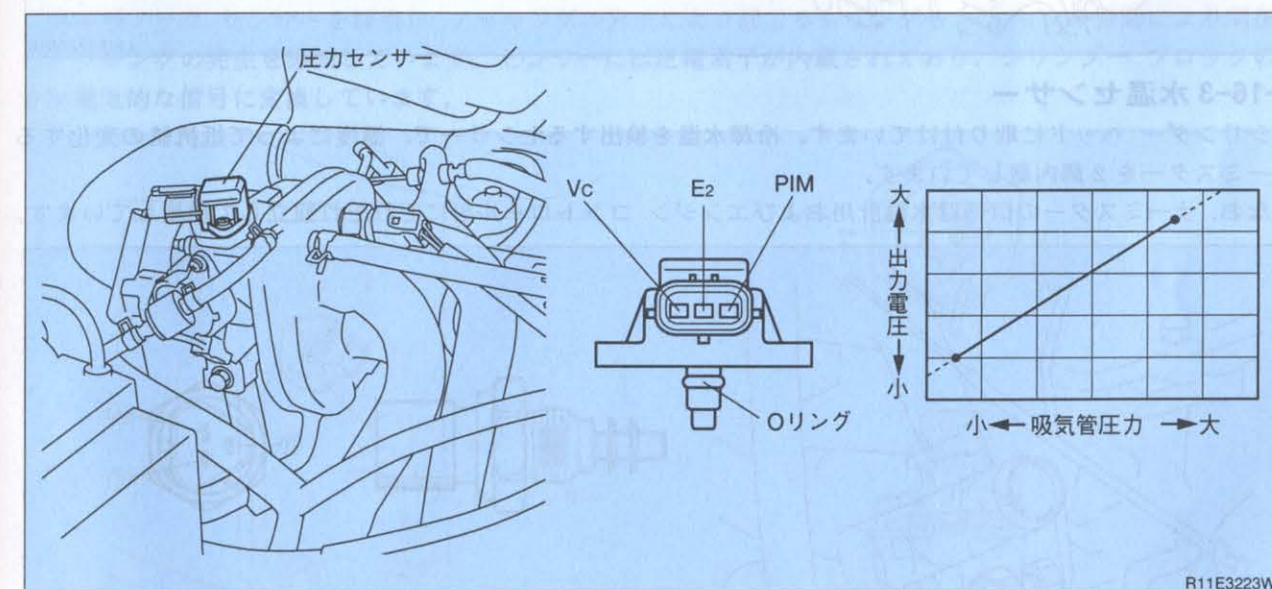
フェイル セーフ仕様

項目	フェイルセーフ実行条件	フェイルセーフ仕様
吸気管圧力センサー信号系統	吸気管圧力センサーからの信号に異常が発生したとき	吸気管圧力センサーからの信号を一定値にする スロットル開度、エンジン回転数がいずれも設定値をこえているときは燃料をカットする。
水温センサー信号系統	水温センサーからの信号に異常が発生したとき	水温センサーからの信号を一定値にする
スロットル センサー信号系統	スロットル センサーからの信号に異常が発生したとき	スロットル センサーからの信号を一定値とする
エアコン エバポレーター温度センサー信号系統	エバポレーター温度センサーからの信号に異常が発生したとき	エアコンをカットする
ノック センサー信号系統	ノック センサーからの信号に異常が発生したとき	点火時期を遅角する
吸気温センサー信号系統	吸気温センサーからの信号に異常が発生したとき	吸気温センサーからの信号を一定値とする

7-16 構成部品

7-16-1 吸気管圧力センサー

スロットル ボデーにOリングを介して取り付けられています。



R11E3223W16

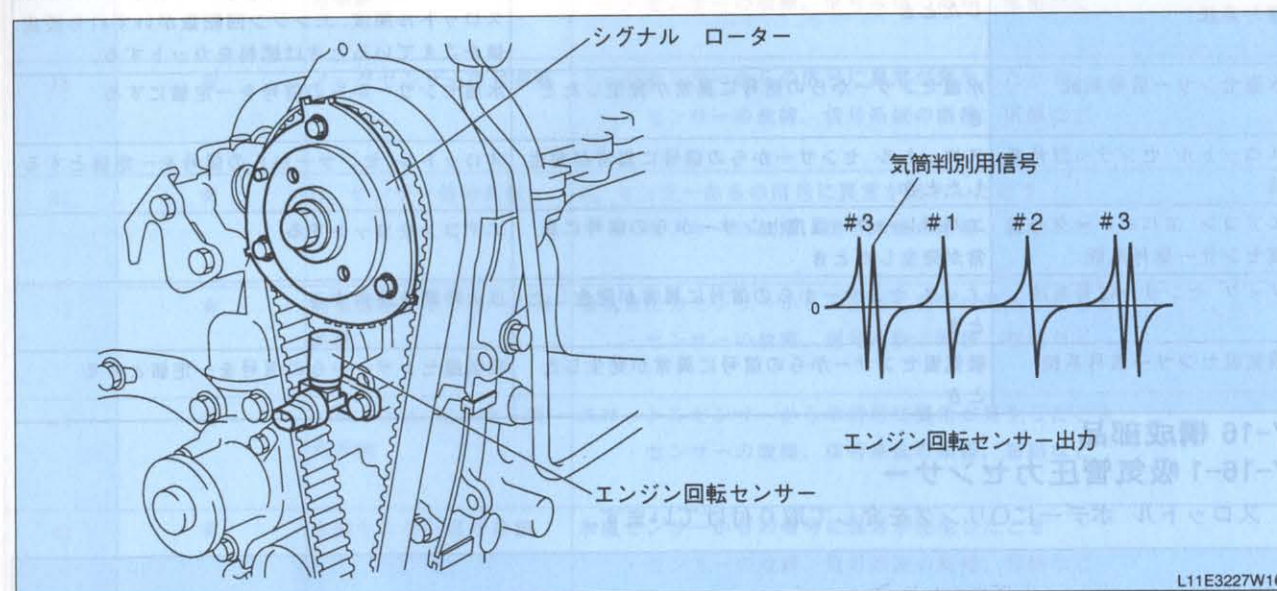
7-16-2 エンジン回転センサー、シグナル ローター

クランク角度を検出するためにカム シャフト プーリーにシグナル ローターを取り付け、シリンダー ヘッドの前面にエンジン回転センサーを設けています。

カム シャフト プーリーが1回転するとシグナル ローターに設けられた3枚の突起および気筒判別用の一枚の突起とエンジン回転センサー間のエアークギャップが変化することで磁束が変化しパルスが発生します。

このうち、クランク角検出用の3枚の突起で発生するパルスの間隔によってエンジン回転数を算出します。

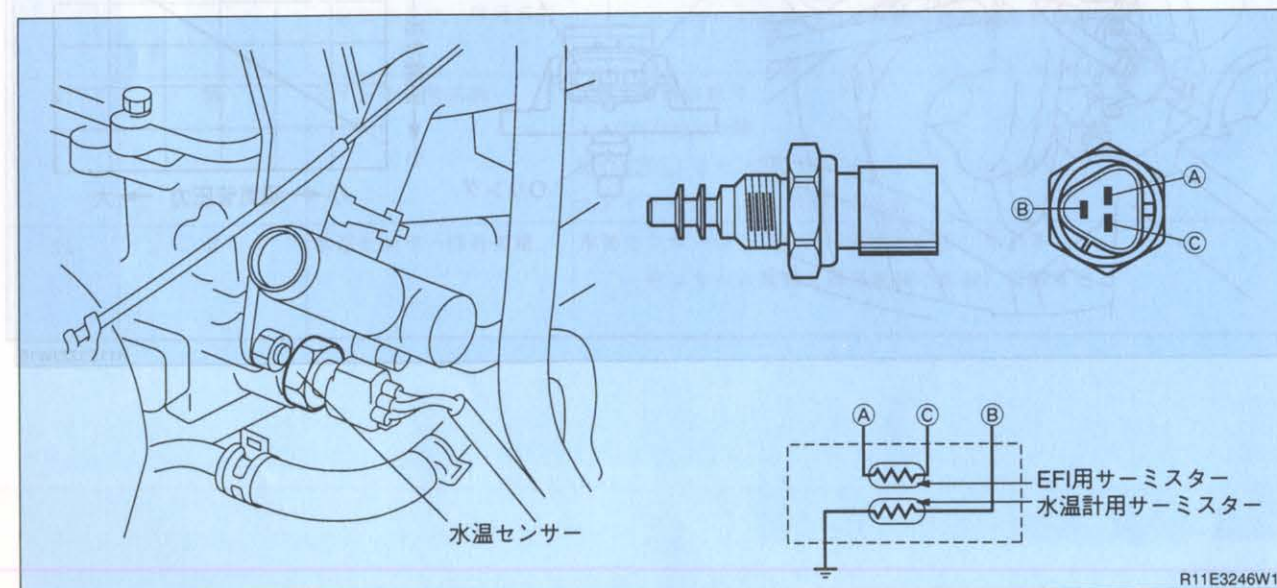
また、気筒判別用の突起で発生するパルスの次に発生するパルス位置を第一気筒の圧縮上死点前 5° (BTDC5°)として検出しています。



7-16-3 水温センサー

シリンダー ヘッドに取り付けています。冷却水温を検出するセンサーで、温度によって抵抗値の変化するサーミスターを2個内蔵しています。

なお、サーミスターの信号は水温計用およびエンジン コントロール用にそれぞれ独立して使用しています。

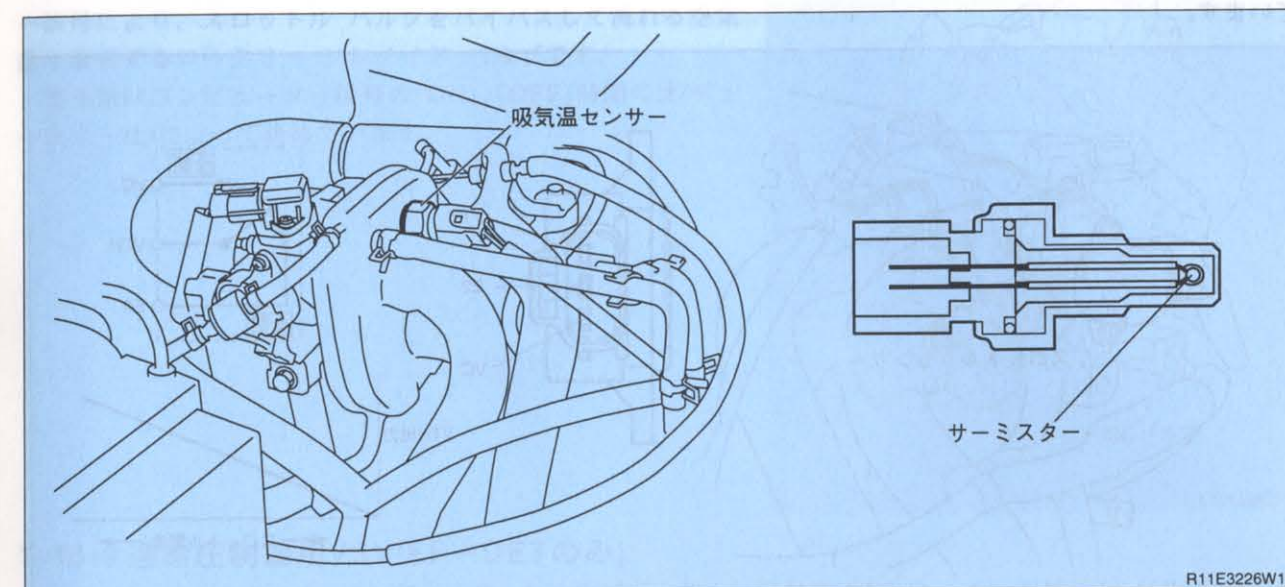


水温センサー

温度 (°C)	-20	20	80	110
抵抗 (kΩ)	15.06	2.44	0.32	0.14

7-16-4 吸気温度センサー

サージ タンクに取り付けています。サーミスターを内蔵しており、吸入空気温度を検出します。

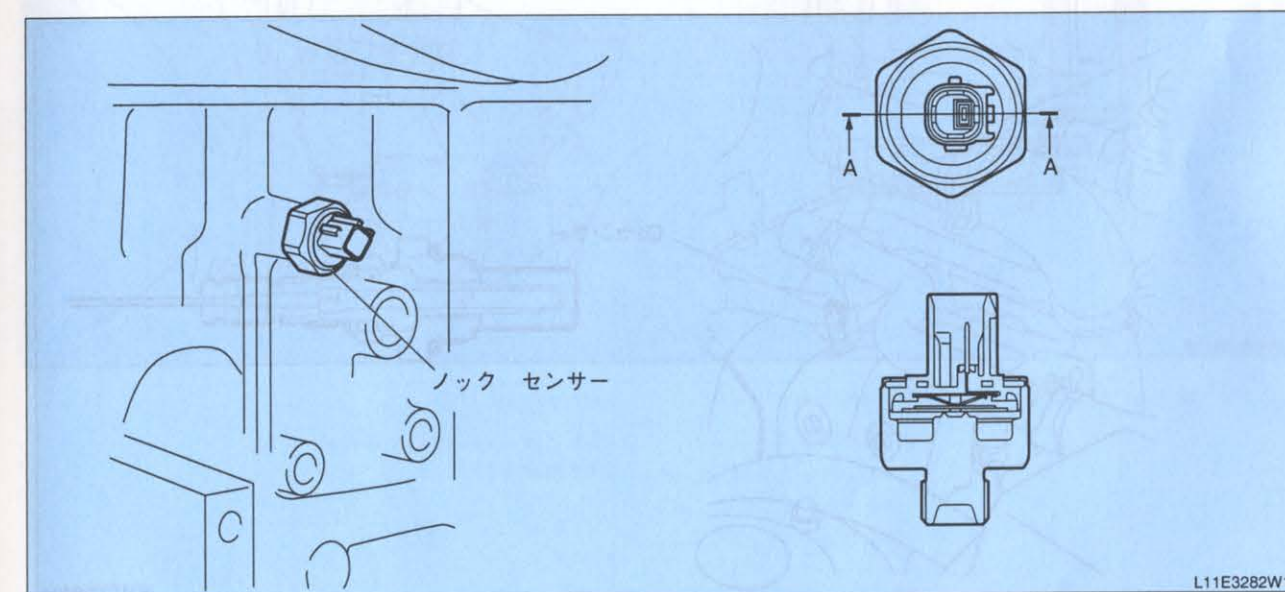


吸気温度センサー ()内は参考値を示す

温度 (°C)	-30	-20	20	80	120
抵抗 (kΩ)	(28.6)	(16.2)	2.45	0.33	0.18

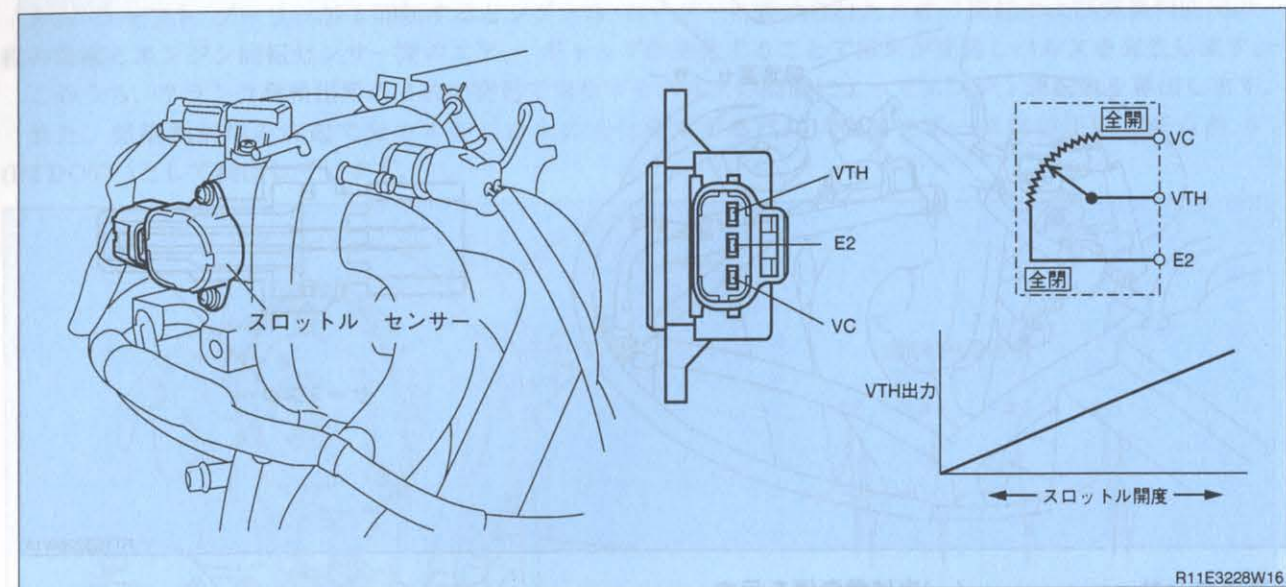
7-16-5 ノック センサー

共振型ノック センサーを採用し、ノッキングの発生により起こるシリンダー ブロックの振動により間接的にノッキングの発生を感知しています。センサーには圧電素子が内蔵されており、シリンダー ブロックの振動を電気的な信号に変換しています。



7-16-6 スロットル センサー

スロットル ボデーに取り付けています。スロットル開度をリニアに検出するポテンショメーターを内蔵しています。

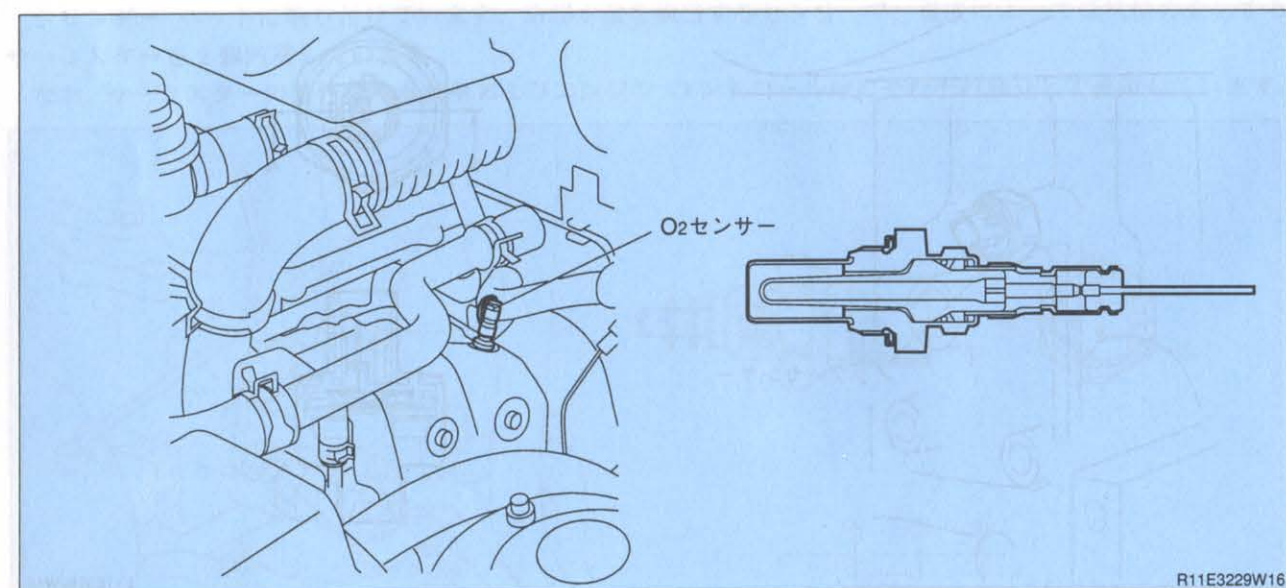


7-16-70, センサー

エキゾースト マニホールドに取り付けてあり、排気ガス中の酸素濃度をセンサー自身に発生する起電力の大きさによって検出します。酸素濃度が小さいほど起電力は大きくなり、空燃比が濃い状態(リッチ)であることをあらわします。

この電圧によりコンピューターは、現在の空燃比が理論空燃比より大きい小さいかを判断します。

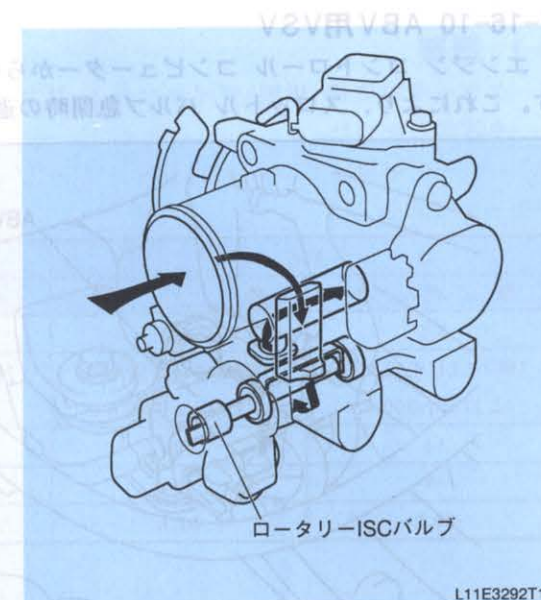
なお、センサーは約 300℃以上で作動し始めます。



7-16-8 ISC用バルブ

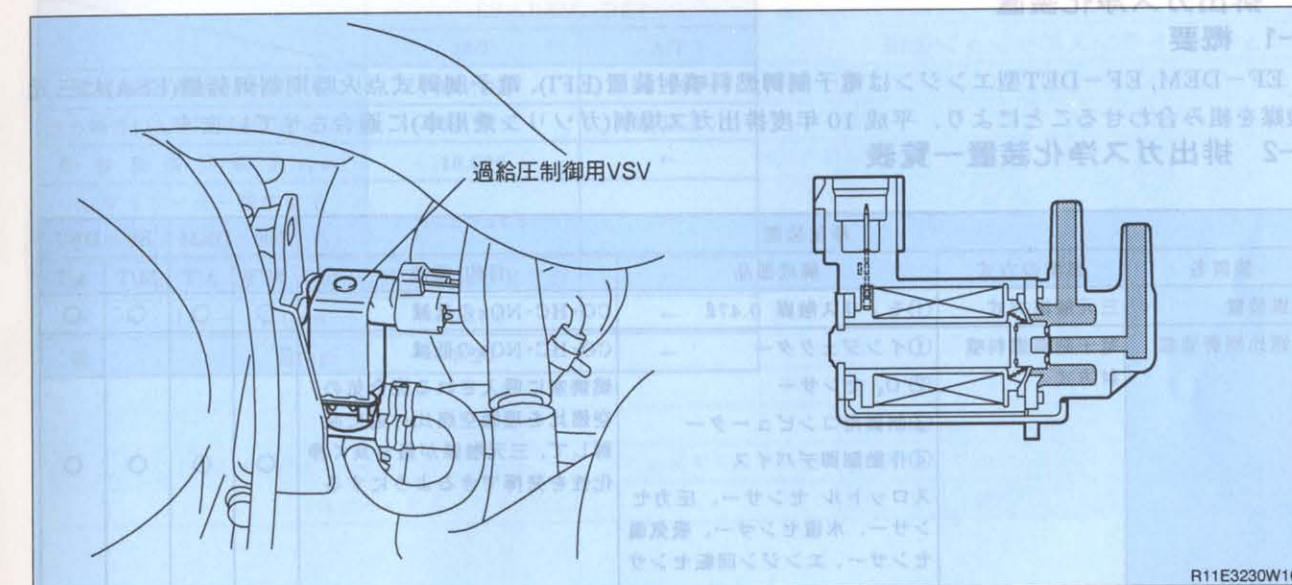
エンジン コントロール コンピューターからのデューティ
ー信号により、スロットル バルブをバイパスして流れる空気
量を制御するロータリー ソレノイド バルブです。

空気量はコンピューター信号の「ON」、「OFF」時間の比(デューティー比)によって決めています。



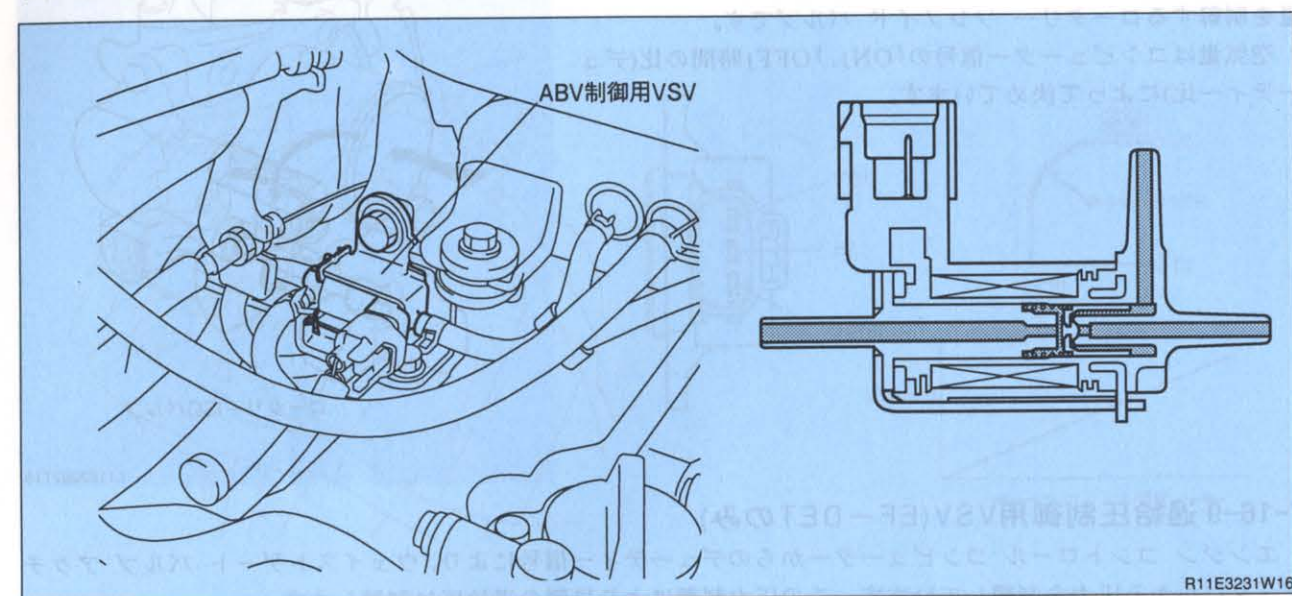
7-16-9 過給圧制御用VSV(EF-DETのみ)

エンジン コントロール コンピュータからのデューティー信号により、ウェイストゲート バルブ アクチュエータにかかる圧力を制御しています。この圧力制御により目標の過給圧に制御します。



7-16-10 ABV用VSV

エンジン コントロール コンピューターからの信号により、ABVのダイヤフラムにかかる圧力を切り替えます。これにより、スロットル パルプ急閉時の過給圧急上昇を防止しています。



8 排出ガス浄化装置

8-1 概要

EF-DEM, EF-DET型エンジンは電子制御燃料噴射装置(EFI)、電子制御式点火時期制御装置(ESA)に三元触媒を組み合わせることにより、平成 10 年度排出ガス規制(ガソリン乗用車)に適合させています。

8-2 排出ガス浄化装置一覧表

装置名	装置の方式	浄化装置 構成部品	目的・機能	EF-DEM		EF-DET	
				M/T	A/T	M/T	A/T
触媒装置	三元触媒方式	①モノリス触媒 0.47ℓ	CO・HC・NOxの低減	○	○	○	○
空燃比制御装置	電子制御燃料噴射方式	①インジェクター ②O ₂ センサー ③制御用コンピューター ④作動制御デバイス スロットル センサー、圧力センサー、水温センサー、吸気温度センサー、エンジン回転センサー	CO・HC・NOxの低減 燃焼室に吸入される混合気の空燃比を理論空燃比付近に制御して、三元触媒が最も良く浄化性を発揮できるようにする	○	○	○	○
点火時期制御装置	電子制御方式	①制御用コンピューター ②作動制御デバイス 圧力センサー、水温センサー、スロットル センサー、エンジン回転センサー、ノック センサー	NOxの低減 運転状態に応じた適正な点火時期制御を行う	○	○	○	○
減速時制御装置		①インジェクター ②制御用コンピューター ③作動制御デバイス エンジン回転センサー、スロットル センサー	減速時のCO・HCの低減 燃費向上 触媒加熱防止 制御デバイスにより減速時フューエル カットする	○	○	○	○
燃料蒸発ガス排出抑止装置	キャニスター方式	①チャコール キャニスター	燃料蒸発ガスの排出抑止	○	○	○	○
ブローバイ ガス還元装置	クローズド式	①ベンチレーション ホース ②逆止弁 ③絞り	CO・HCの低減 ブローバイ ガスを再燃焼させCO・HCの排出を防止する	○	○	○	○

9 エンジン エレクトリカル

9-1 始動装置

9-1-1 構成部品

(1) スターター

M/T車用 2 種類、A/T車用 2 種類を設定しています。

スターター仕様

	M/T			A/T		
	標準	寒	冷 地	標準	寒	冷 地
定格出力 (kW)	0.6		1.0	0.6		1.0
無 負 荷 特 性	50A以下[11.5V時] 6,000rpm以上		90A以下[11.5V時] 3,000rpm以上	50A以下[11.5V時] 6,000rpm以上		90A以下[11.5V時] 3,000rpm以上
ピニオン 歯 数	9		10	9		11
回 転 方 向	ピニオン側より見て右		←	←		←
重 量(kg)	3.10		3.05	3.10		2.95

9-2 充電装置

9-2-1 構成部品

(1) オルタネーター

ICレギュレーター内蔵で徐励発電機能付きの小型軽量オルタネーターを採用しています。

オルタネーター仕様

	EF-DEM, DET	
	M/T	A/T
定格電圧・最大出力(V-A)	12-55	12-60
出力特性[13.5V、5,000rpm](A)	55.5 以上	62 以上
許 容 最 高 回 転 数(rpm)	18,000	←
レギュレーター調整電圧 [5,000rpm、10A、25℃](V)	14.2~14.8	←
回 転 方 向	フ-リ-側より見て右	←
ブ ー リ ー 径(mm)	φ57.5	←
重 量(kg)	3.20	←

1 クラッチ

1-1 概要

- 1. クラッチは乾燥・単板・ダイヤフラム スプリング式を採用し、コントロール機構はケーブル作動の機械式を採用しました。
- 2. レリーズ機構はてこ式とし、レリーズ ベアリングには自動調心式を採用しています。

クラッチ仕様表

クラッチ	形式	乾燥単板ダイヤフラム スプリング式
	操作方式	機械式
クラッチ カバー	プレッシャー プレート サイズ (mm)	φ182×φ118.5
クラッチ ディスク	外径×内径×厚さ (mm)	φ180×φ125×3.2
	材質	セミモールド

2 マニュアル トランスミッション

2-1 概要

- 1. J100 系に搭載されている 5JA型をベースとしたM5S-C1 型のマニュアル トランスミッションを採用しています。
- 2. このマニュアル トランスミッションは 5JA型と基本的な構造、作動については同じですが、主に以下の点が異なります。
 - (1) エンジンの仕様に合わせて2速と3速のギヤ比を低速化しました。
- 3. なお、構造、作動の詳細については次のマニュアルを参照下さい。

<ハイゼット サービス マニュアル解説編 No.1 1994/1 (ES411A)>

マニュアル トランスミッション仕様

ト ラ ン ス ア ク ス ル 型 式		M5S-C1
変 速 段 数		5
変 速 比	1 速	4.059
	2 速	2.389
	3 速	1.457
	4 速	1.000
	5 速	0.838
	後 退	4.128
スピード メーター ドライブ ギヤ歯数(識別)		5(Fm)
スピード メーター ドリブン ギヤ歯数(識別)		26(Fr)
使 用 オ イ ル	名 称	アミックス ギヤ オイルSAE75W-80(API分類GL4)
	油 量	2.21ℓ (トランスファー含む)

3 オートマチック トランスミッション

3-1 オートマチック トランスミッション概要

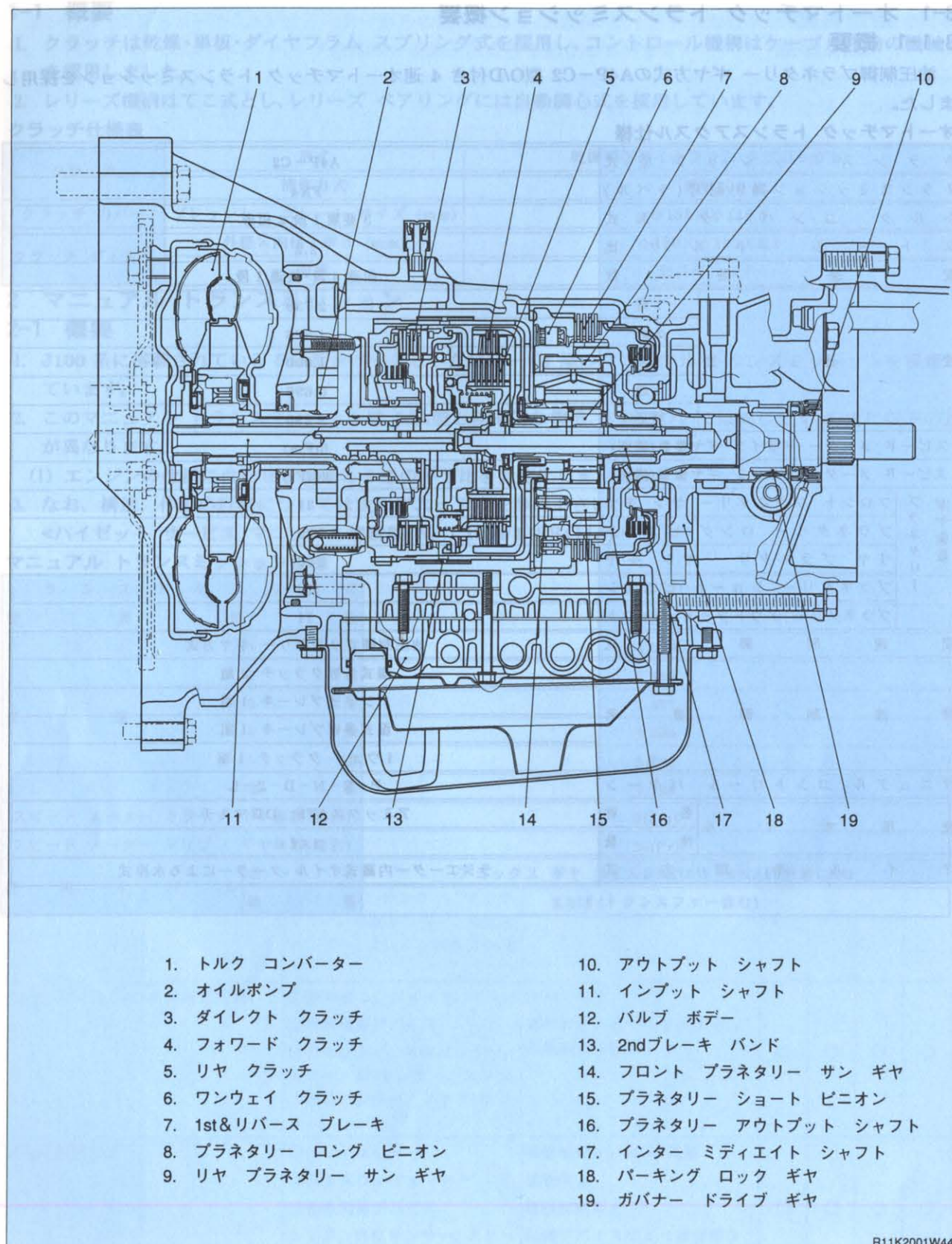
3-1-1 概要

油圧制御プラネタリー ギヤ方式のA4P-C2 型O/D付き 4 速オートマチック トランスミッションを採用しました。

オートマチック トランスアクスル仕様

ト ラ ン ス ミ ッ シ ョ ン 型 式		A4P-C2
トランスミッション識別記号(ラベル)		FR4
ト ル ク コ ン バ ー タ ー 形 式		3 要素 1 段 2 相形
ス ト ー ル ト ル ク 比		2.2
変 速 段 数		前進 4 段・後退 1 段
変 速 比	1 速	2.730
	2 速	1.526
	3 速	1.000
	4 速	0.696
	後退	2.290
スピード メーター ドライブ ギヤ歯数(識別)		5(Fm)
スピード メーター ドリブン ギヤ歯数(識別)		26(Fr)
ギヤ歯数 プラネタリー	フロント プラネタリー サン ギヤ	31
	プラネタリー ロング ピニオン	20
	リヤ プラネタリー サン ギヤ	26
	プラネタリー ショート ピニオン	19
	プラネタリー アウトプット シャフト	71
変 速 制 御 方 式		油圧制御プラネタリー ギヤ方式
変 速 制 御 要 素	湿式多板クラッチ 3 組	
	バンド式ブレーキ 1 組	
	湿式多板ブレーキ 1 組	
	1 ウェイ クラッチ 1 組	
マニュアル コントロール パターン		P-R-N-D-2-L
使 用 オ イ ル	名 称	アミックスATF DⅢマルチ
	油 量	4.6ℓ
オ イ ル 冷 却 方 式		ラジエーター内蔵式オイル クーラーによる水冷式

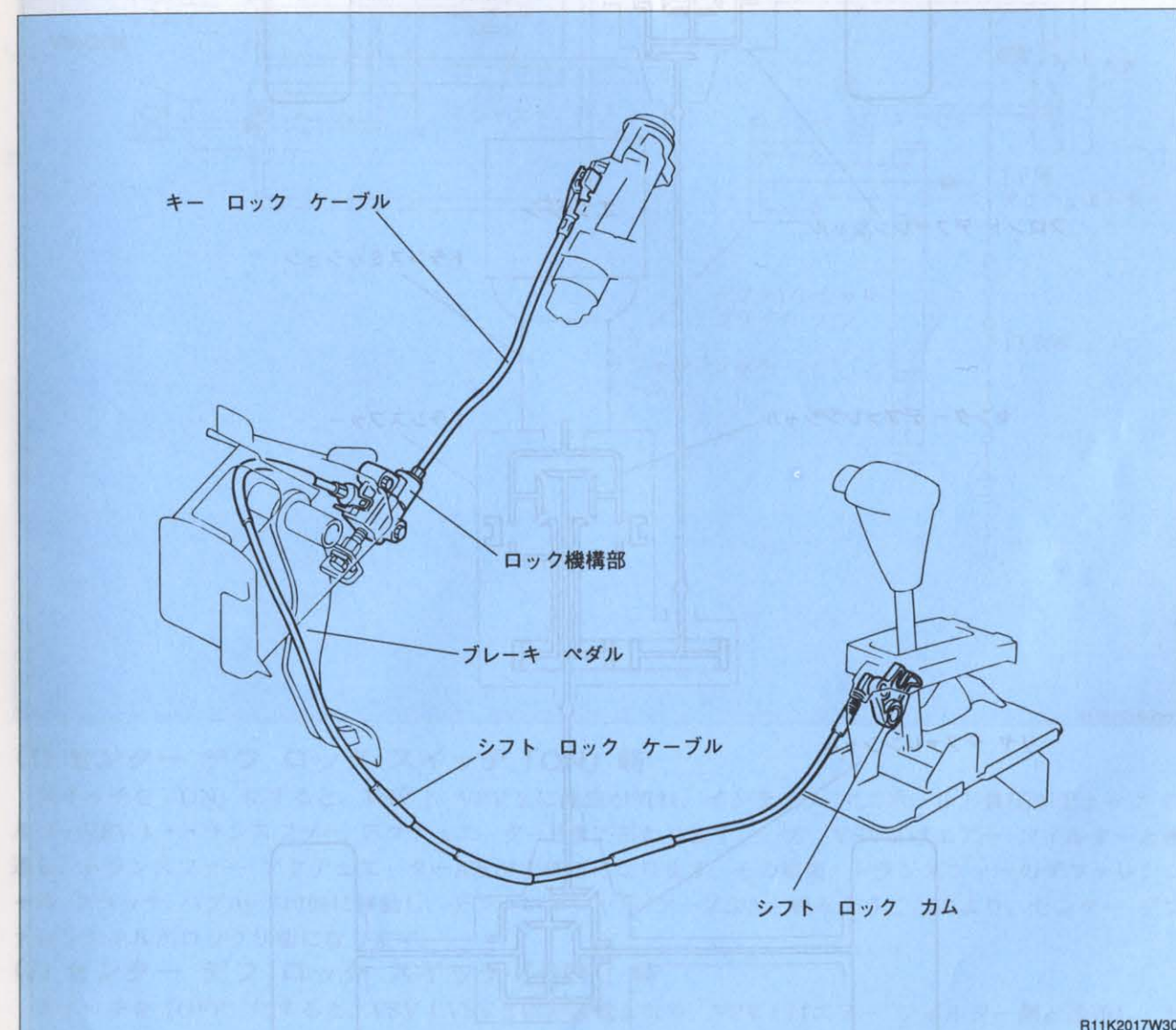
3-2 オートマチック トランスミッション断面図



3-3 キー インター ロック付きシフト ロック装置

3-3-1 概要

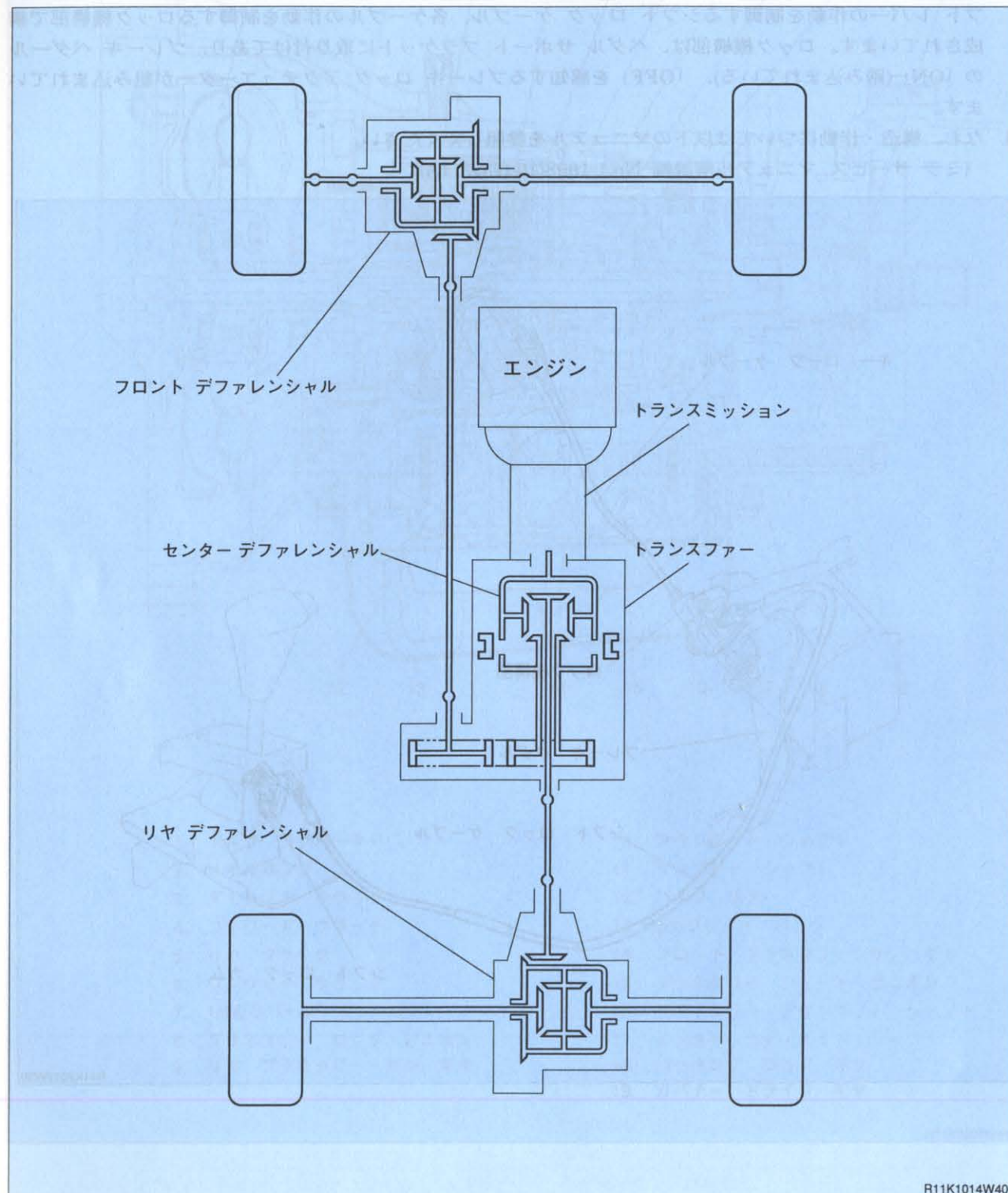
1. オートマチック トランスミッション車でのシフト レバーの誤操作を防止するためのキー インタロック付きシフト ロック装置およびリバース ウォーニング ブザーを設定しました。
2. キー インタロック付きシフト ロック装置は、シフト ロック リリース ケーブルによりシフト ロックとキー インタロックの作動を制御する機械式を採用しました。
3. シフト ロック リリース ケーブルは、イグニッション キーの作動を制御するキー ロック ケーブル、シフト レバーの作動を制御するシフト ロック ケーブル、各ケーブルの作動を制御するロック機構部で構成されています。ロック機構部は、ペダル サポート ブラケットに取り付けてあり、ブレーキ ペダルの「ON」(踏み込まれている)、「OFF」を感知するブレーキ ロック アクチュエーターが組み込まれています。
4. なお、構造・作動については以下のマニュアルを参照してください。
(ミラ サービス マニュアル解説編 No.1 1998/10 (EL711A))



4 トランスファー

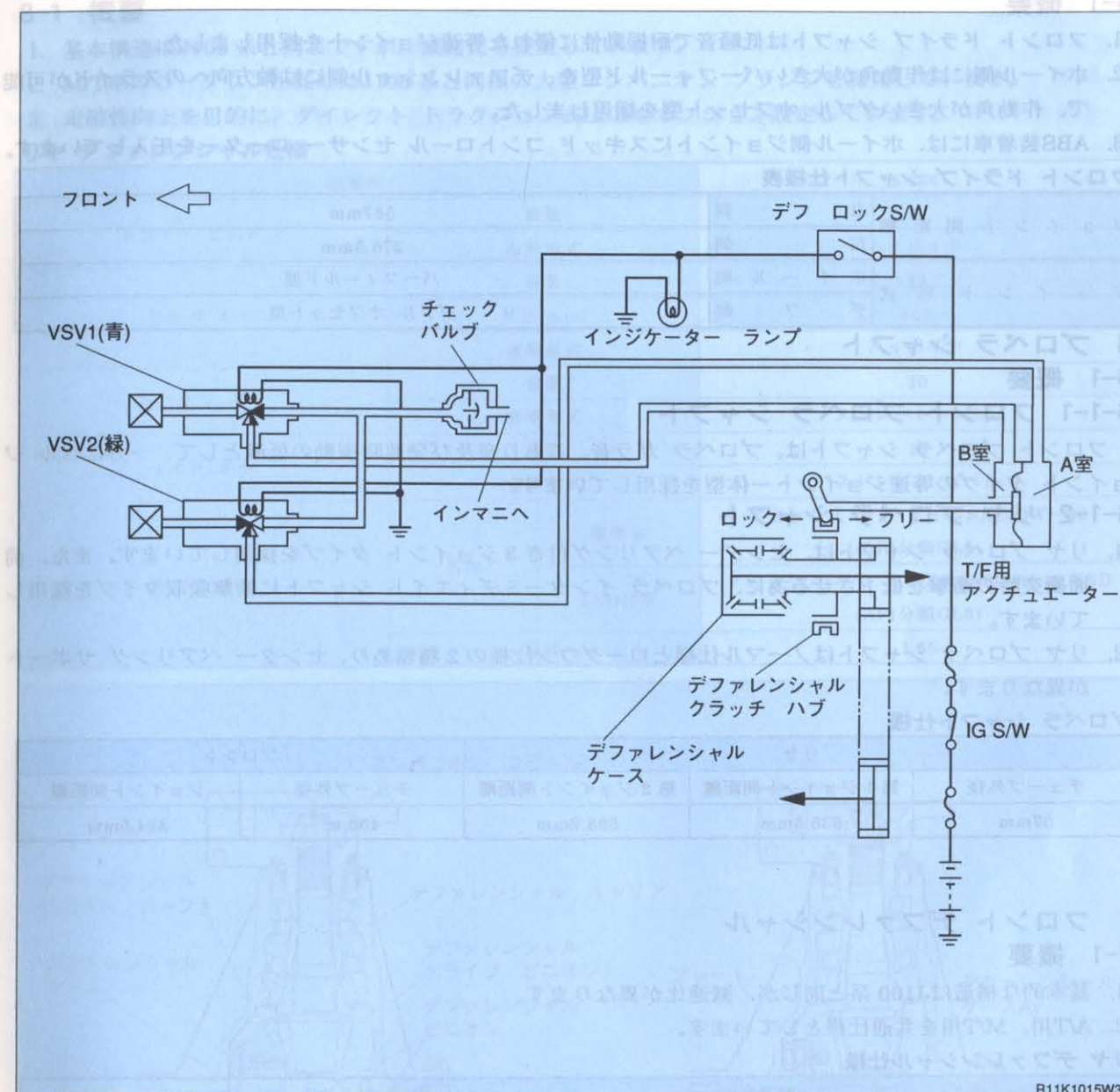
4-1 概要

1. T1T-V1 型のトランスファーを採用しました。このトランスファーはS130V・T/C車のマルチ セレクト 4WDをベースに、2WD-4WD切替え機構を廃止したセンター デファレンシャル ロック機構付きフルタイム 4WDとしています。
2. センター デファレンシャル ロック機構は、S130 系の 2WD-4WD切替えアクチュエーターを流用した、負圧アクチュエーター式ロック・フリー切替え機構としています。



R11K1014W40

4-2 センター デファレンシャル ロック作動説明



R11K1015W33

(1) センター デフ ロック スイッチ「ON」時

スイッチを「ON」にすると、VSV 1、VSV 2 に電流が流れ、インテーク マニホールド負圧がチェック バルブ→VSV 1→トランスファー アクチュエーターB室に伝わります。一方、VSV 2 はエア フィルターと連通し、トランスファー アクチュエーターA室が大気圧になります。その結果、トランスファーのデファレンシャル クラッチ ハブAyが前側に移動し、デファレンシャル ケースS/Aと噛み合うことにより、センター デファレンシャルがロック状態になります。

(2) センター デフ ロック スイッチ「OFF」時

スイッチを「OFF」にすると、VSV 1、VSV 2 は非通電となり、VSV 1 はエア フィルター側と連通し、トランスファー アクチュエーターB室は大気圧となります。一方、インテーク マニホールド負圧がチェック バルブ→VSV 2→トランスファー アクチュエーターA室に伝わります。その結果、トランスファーのデファレンシャル クラッチ ハブAyが後側に移動し、センター デファレンシャルはフリー状態に切り替わります。

5 フロント アクスル

5-1 概要

1. フロント ドライブ シャフトは低騒音で耐振動性に優れた等速ジョイントを採用しました。
2. ホイール側には作動角が大きいパーフィールド型を、デファレンシャル側には軸方向へのスライドが可能で、作動角が大きいダブル オフセット型を採用しました。
3. ABS装着車には、ホイール側ジョイントにスキッド コントロール センサー ローターを圧入しています。

フロント ドライブ シャフト仕様表

ジョイント間距離	右側	587mm
	左側	278.5mm
ジョイント形式	ホイール側	パーフィールド型
	デフ側	ダブル オフセット型

6 プロペラ シャフト

6-1 概要

6-1-1 フロント プロペラ シャフト

フロント プロペラ シャフトは、プロペラ ガラ音、こもり音及び発進時振動の低減として、一方にベル ジョイント タイプの等速ジョイント一体型を採用しています。

6-1-2 リヤ プロペラ シャフト

1. リヤ プロペラ シャフトは、センター ベアリング付き3ジョイント タイプを採用しています。また、前面衝突時の衝撃を低下させる為に、プロペラ インターミディエイト シャフトに衝撃吸収タイプを採用しています。
2. リヤ プロペラ シャフトはノーマル仕様とローダウン仕様の2種類あり、センター ベアリング サポートが異なります。

プロペラ シャフト仕様

リヤ			フロント	
チューブ外径	第1ジョイント間距離	第2ジョイント間距離	チューブ外径	ジョイント間距離
57mm	635.5mm	598.2mm	45mm	314.5mm

7 フロント デファレンシャル

7-1 概要

1. 基本的な構造はJ100系と同じが、減速比が異なります。
2. A/T用、M/T用を共通仕様としています。

リヤ デファレンシャル仕様

減速比		6.666
識別マーク(参考)		J04
ドライブ ピニオン	歯数	6
	歯車形式	ハイポイド
リング ギヤ	歯数	40
	外形(mm)	162
	歯車形式	ハイポイド
ピニオン ギヤ	歯数	10
	歯車形式	ストレート ベベル
サイド ギヤ	歯数	16
	歯車形式	ストレート ベベル
使用オイル	名称	アミックス ギヤ オイル SAE80W-90(API分類GL5)
	量(ℓ)	0.7

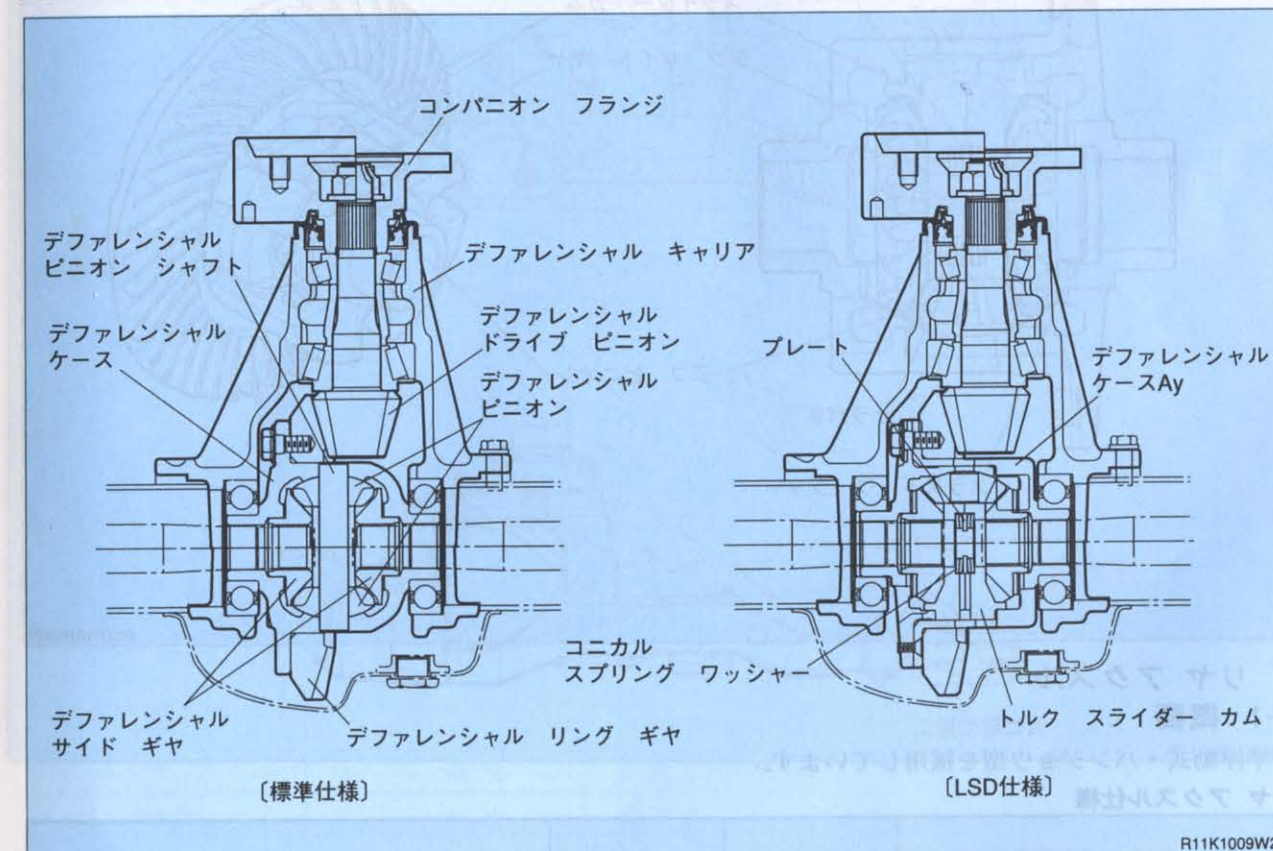
8 リヤ デファレンシャル

8-1 概要

1. 基本構造はJ100系と同じですが、減速比を変更しています。
2. M/T車のローダウン仕様にはJ100系と同様の大型コンパニオン フランジを採用しています。
3. 走破性向上を目的に、ダイレクト トラクション式LSDをオプション設定しています。

リヤ デファレンシャル仕様

減速比		6.666
ドライブ ピニオン	歯数	6
	歯車形式	ハイポイド
リング ギヤ	歯数	40
	外形(mm)	162
	歯車形式	ハイポイド
ピニオン ギヤ	歯数	10
	歯車形式	ストレート ベベル
サイド ギヤ	歯数	16
	歯車形式	ストレート ベベル
使用オイル	名称	標準車 アミックス ギヤ オイルSAE80W-90 (API分類GL5)
		LSD付車 アミックス ギヤ オイルSAE80W-90 LSD (API分類GL5)
	量(ℓ)	1.55



R11K1009W23

8-2 LSD機構

8-2-1 概要

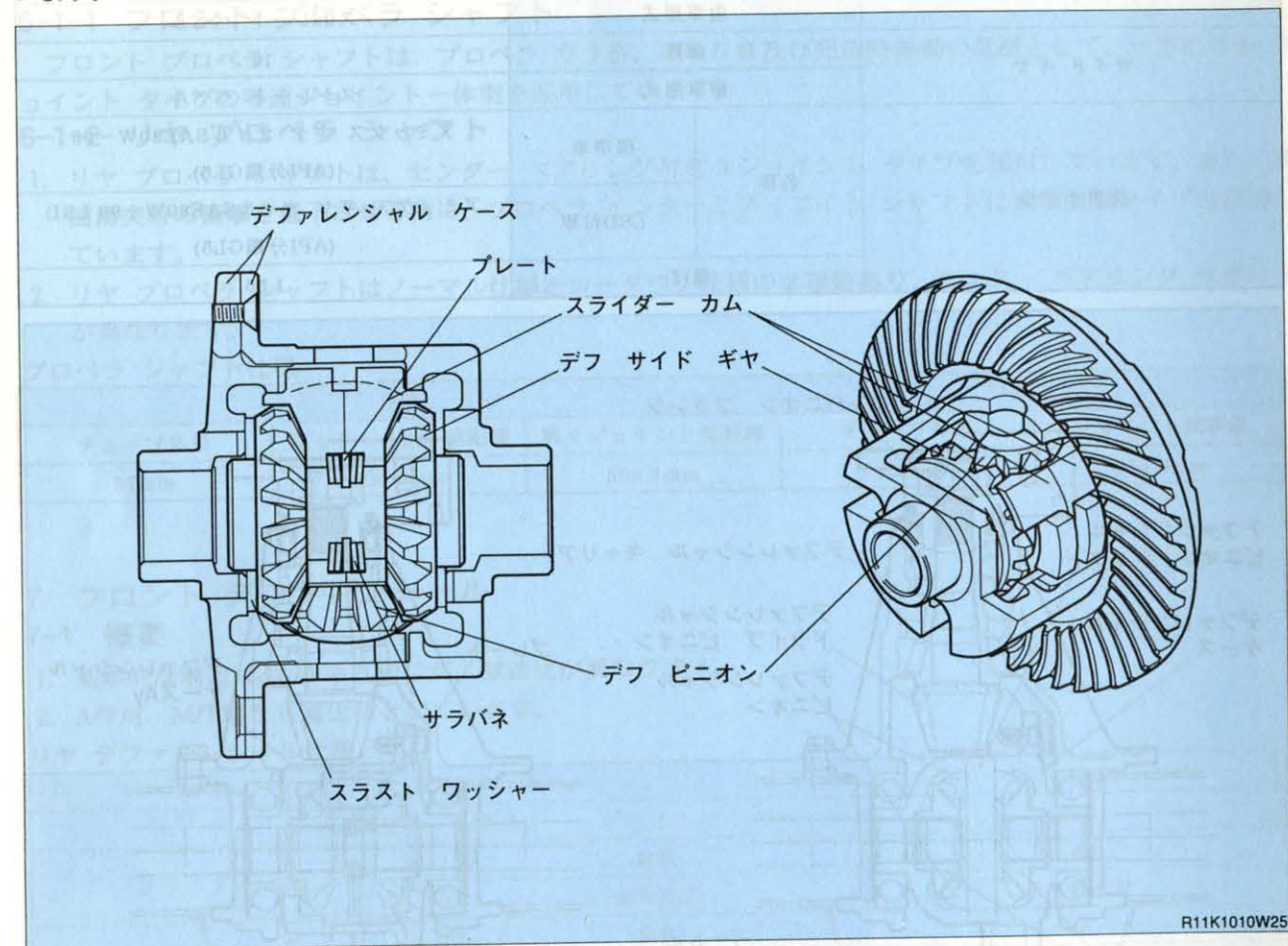
ダイレクト トラクション式LSDはトルク感应型のLSDで以下の特徴があります。

- ・軽量、コンパクト
- ・差動ギヤ自体に差動制限機能を持たせ、動力伝達経路にクラッチ板などの介在物がなためレスポンスがよい
- ・多板クラッチなどの摩擦要素を使用していないため、パイアス比の経時変化が少ない

8-2-2 構造

ダイレクト トラクション式LSDは構造を簡素化するため、差動ギヤを通常のデフ用ベベルギヤを流用し、差動ギヤ自体に差動制限機能を持たせたことに特徴があります。

ダイレクト トラクション式LSDは通常のデフと同様に配した2組の差動ギヤ対(デフ ピニオン、デフ サイド ギヤ)の内側にスライダカムと呼ぶ部品を組み込み、このカムと差動ギヤとの摩擦を差動制限力に利用しています。



9 リヤ アクスル

9-1 概要

半浮動式・バンジョウ型を採用しています。

リヤ アクスル仕様

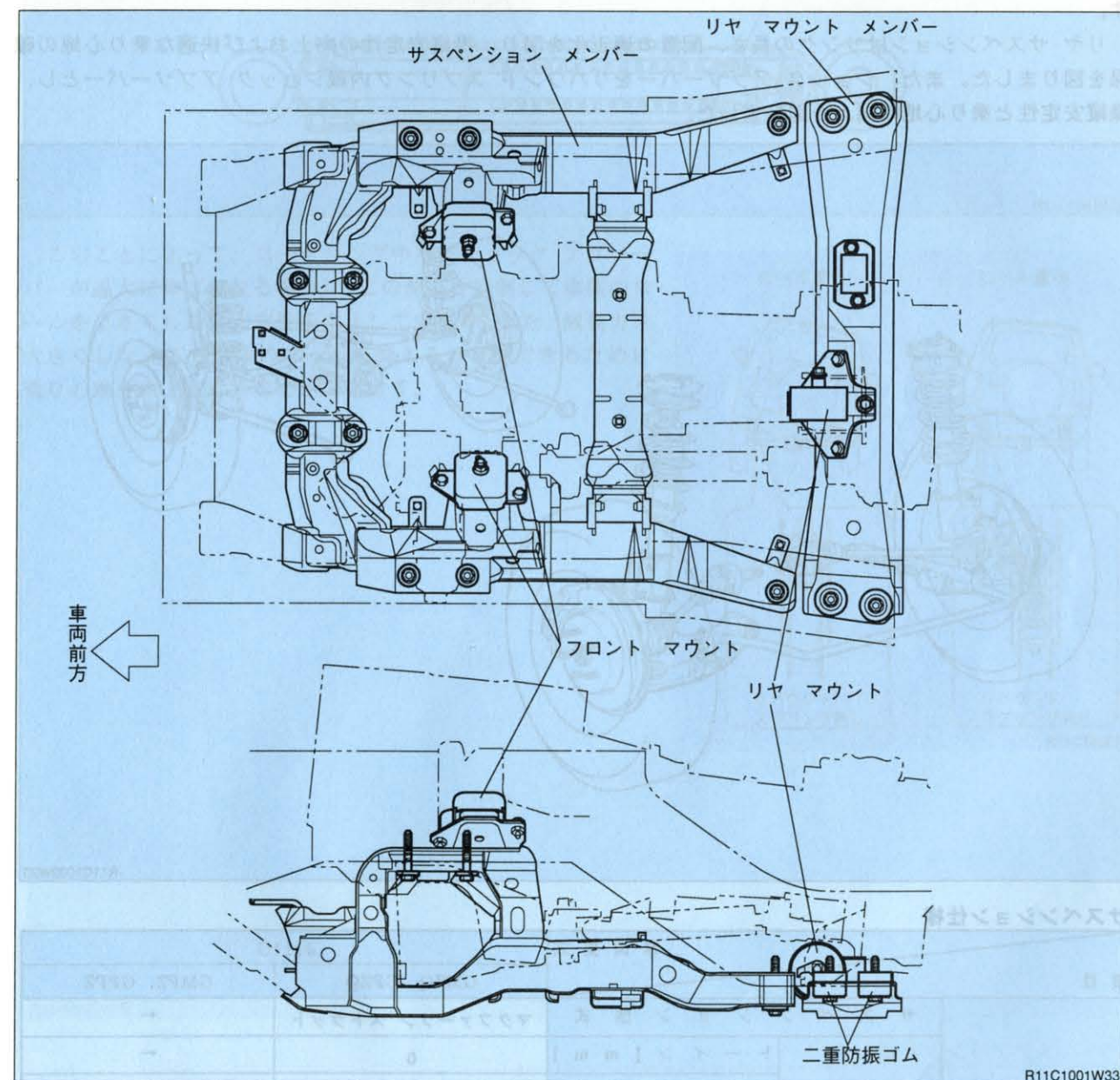
アクスル シャフト長さ(mm)		ABS	LSD	識別マーク(参考)	
左側	右側			ノーマル仕様	ローダウン仕様
666	712	無	無	J13	J37
		有	無	J14	J38
		無	有	J15	J39
		有	有	J16	J40

1 エンジン マウンティング

1-1 概要

エンジン マウンティングは前側2点を口の字形のサスペンション メンバー上に、後側1点をリヤ マウント メンバー上に配した3点支持方式を採用しています。フロント マウントは前側左右には角ゴム式のインシュレーターを、リヤ マウントには内外筒型の液体封入インシュレーターを、また、ボデーとリヤ マウント メンバーの結合部には2重防振ゴムを使用することで静粛性の向上を図っています。

形状、構造は従来のテリオスと同様ですが、EFエンジン搭載に併せてエンジン マウントの特性をテリオスキッド専用としています。



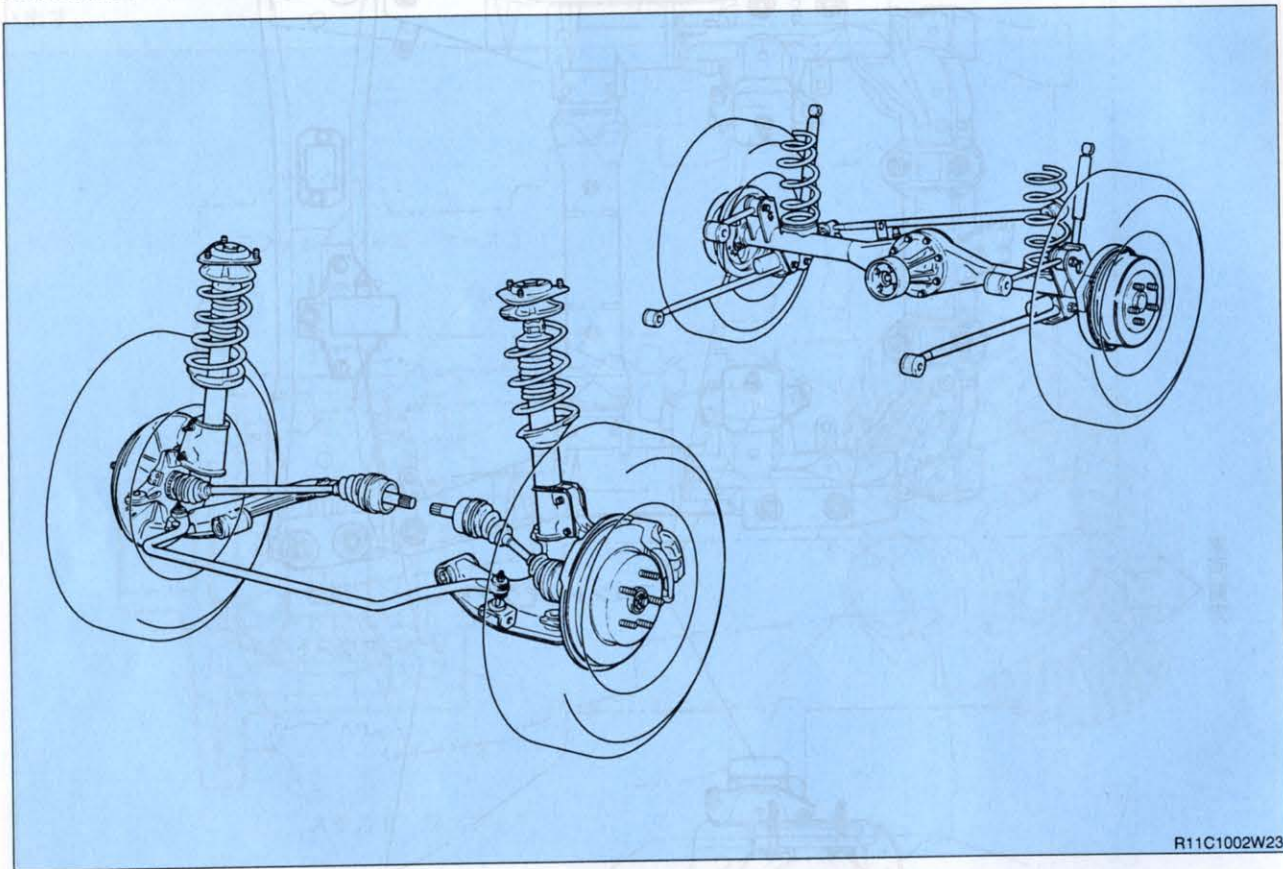
2 サスペンション機構

2-1 概要

サスペンション機構は、フロントにマクファーソンストラット式、リヤに5リンク式サスペンションを採用しています。

フロントサスペンションは強固なサスペンションメンバーとA型ロアアームを採用することで剛性を確保し、ブッシュ特性の最適化、サスペンション配置の適正化およびスタビライザーの全車採用を行い、操縦安定性の向上を図りました。また、エアロダウングレード(J111G-GMPZ、-GPPZ)には専用のコイルスプリング、ショックアブソーバーおよびスタビライザーを設定し標準車より20mmのローダウン化をしています。

リヤサスペンションはリンクの長さ、配置の適正化を図り、操縦安定性の向上および快適な乗り心地の確保を図りました。また、ショックアブソーバーをリバウンドスプリング内蔵ショックアブソーバーとし、操縦安定性と乗り心地の向上を図りました。



サスペンション仕様

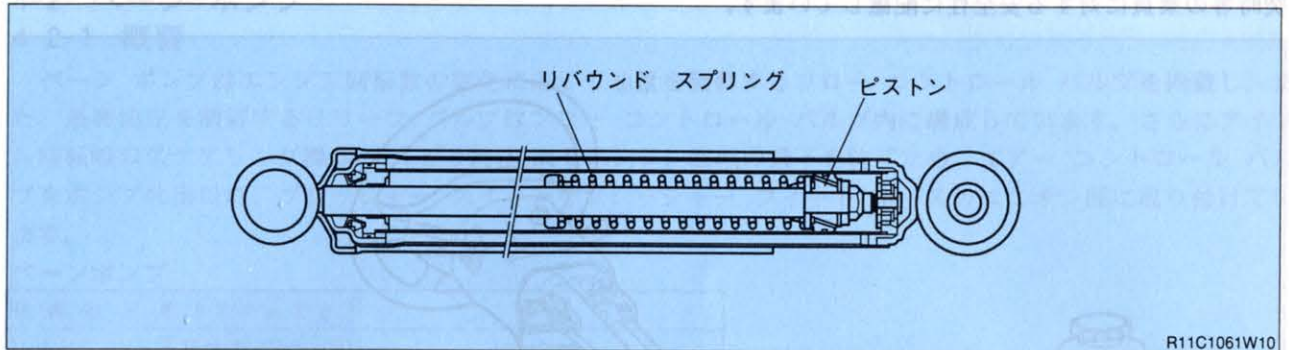
項目		車両型式	
		J111G	
		GMZQ、GPZQ	GMPZ、GPPZ
フロントサスペンション	サスペンション型式	マクファーソンストラット	←
	ホイールアライメント	トーイン [mm]	0
		キャンバー [度]	0° 30'
		キャスター [度]	2° 36'
		キングピン角度 [度]	13° 45'
		タイヤ切れ角	14° 20'
			内側 [度] 38° 28' 外側 [度] 33° 24'
リヤサスペンション	サスペンション型式	5リンク	←

2-2 リヤ サスペンション

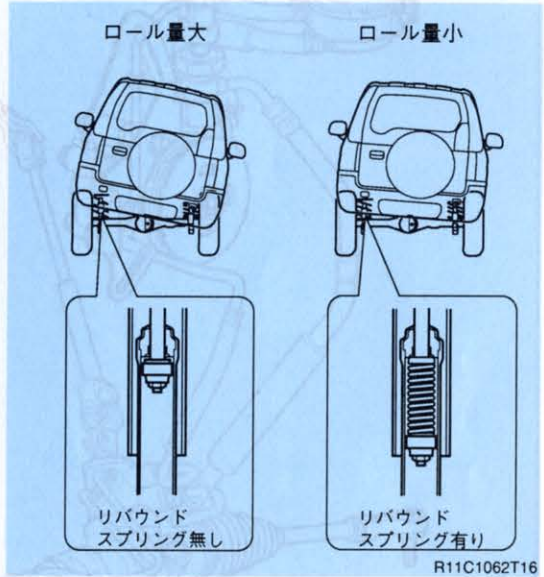
2-2-1 ショック アブソーバー

全車にリバウンドスプリング内蔵ショックアブソーバーを採用しました。

リバウンドスプリングは図の様にピストンの上側に取り付けられており、ショックアブソーバーの過大な伸びを抑制する働きがあります。



このことによって、コーナリング中などショックアブソーバーが過大に伸ばされる場合に、この伸びを抑制して車体のロールを小さくし走行安定性を向上しています。また、減衰力を大きくしなくても車体のロールを抑えることができるために乗り心地を向上させることができます。

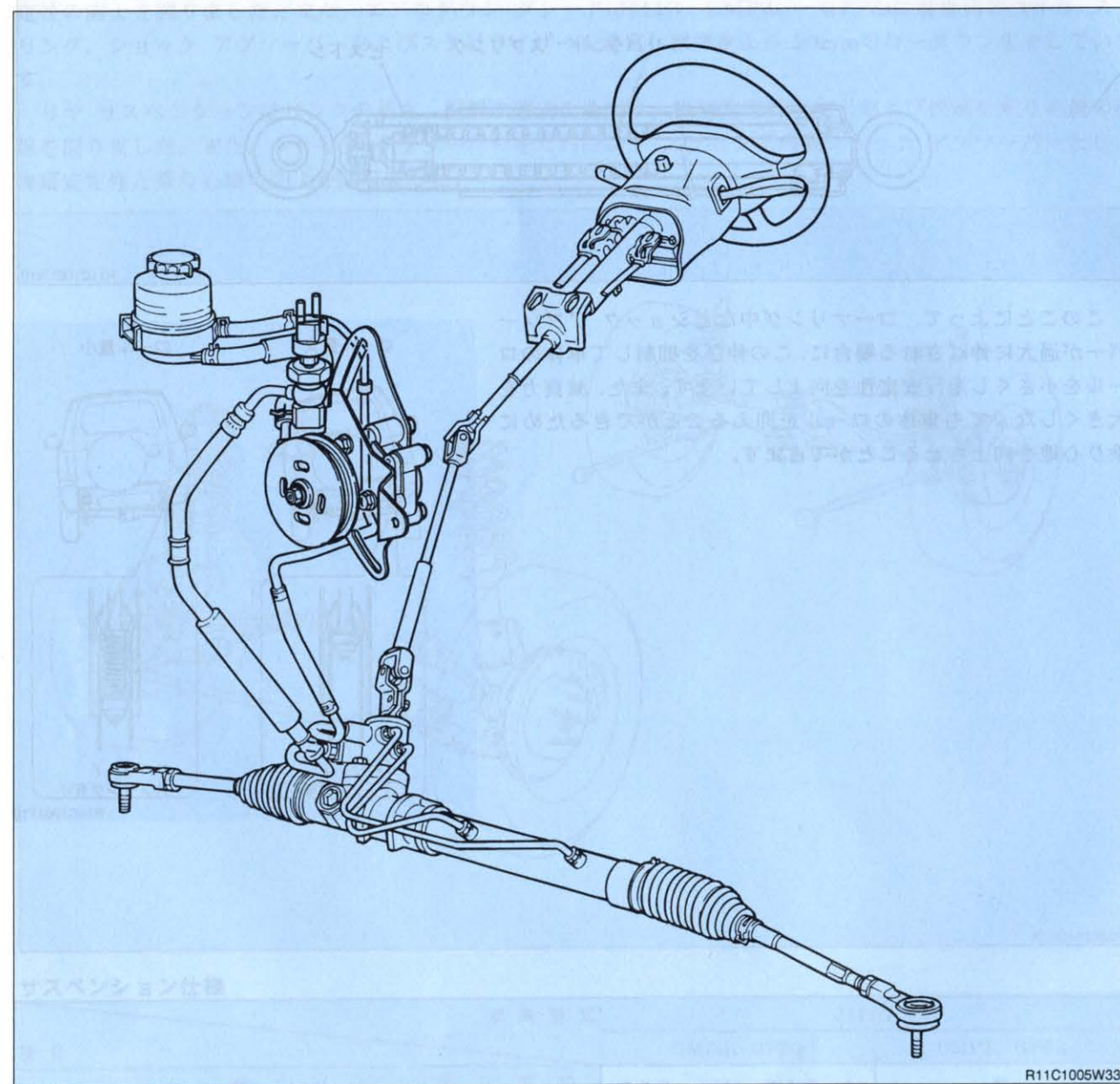


項目	車両型式
フロントサスペンション	マクファーソンストラット
リヤサスペンション	5リンク

3 ステアリング機構

3-1 概要

全車に軽量、コンパクトで操舵応答性に優れたラック&ピニオン式のエンジン回転数感応型油圧パワー ステアリング機構を採用しています。また、全車に新開発されたSRSエア バッグ内蔵ステアリングを標準で装備し、ステアリング コラム シャフトおよびインター ミディエイト シャフトに衝撃吸収構造を設けて車両衝突時等の乗員に対する安全性に配慮しています。



パワー ステアリング仕様

ロック ツウ ロック回転数	3.43
ラック ストローク [mm]	140
ピニオン 歯数 [枚]	8
最小回転半径 [m]	4.7

4 エンジン回転数感応型油圧パワー ステアリング

4-1 概要

全車に、据え切り時および低速時には軽い操舵力を、また、中・高速時には適度に重い操舵力を得ることができ、応答性、復元性、直進安定性など操舵特性に優れたエンジン回転数感応型パワー ステアリングを採用しました。

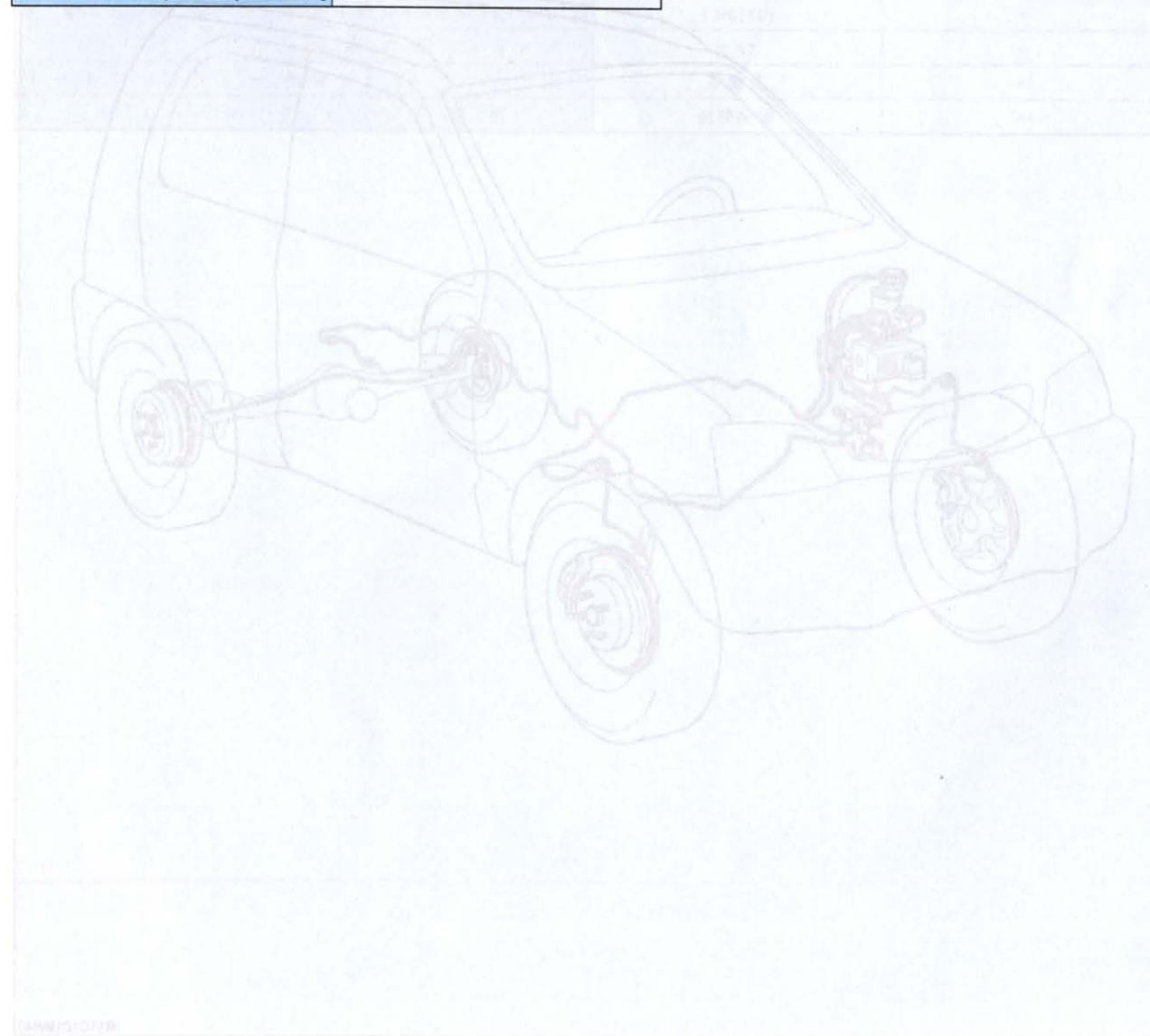
4-2 ベーン ポンプ

4-2-1 概要

ベーン ポンプはエンジン回転数の変化に応じて油量を制御するフロー コントロール バルブを内蔵し、また、最高油圧を制御するリリーフ バルブはフロー コントロール バルブ内に構成しています。さらにアイドル回転時のステアリング操作(すえり時)によるエンジン回転の低下を防ぐため、エアー コントロール バルブをポンプ吐出口に、プレッシャー スイッチをプレッシャー フィード ホースのユニオン部に取り付けています。

ベーンポンプ

制御吐出量 [ℓ/min]	3.6
リリーフ セット圧[MPa{kg/cm ² }]	5.4{55}
使用オイル	アミックス パワー ステアリング フルード
回転数 [rpm]	500~7000



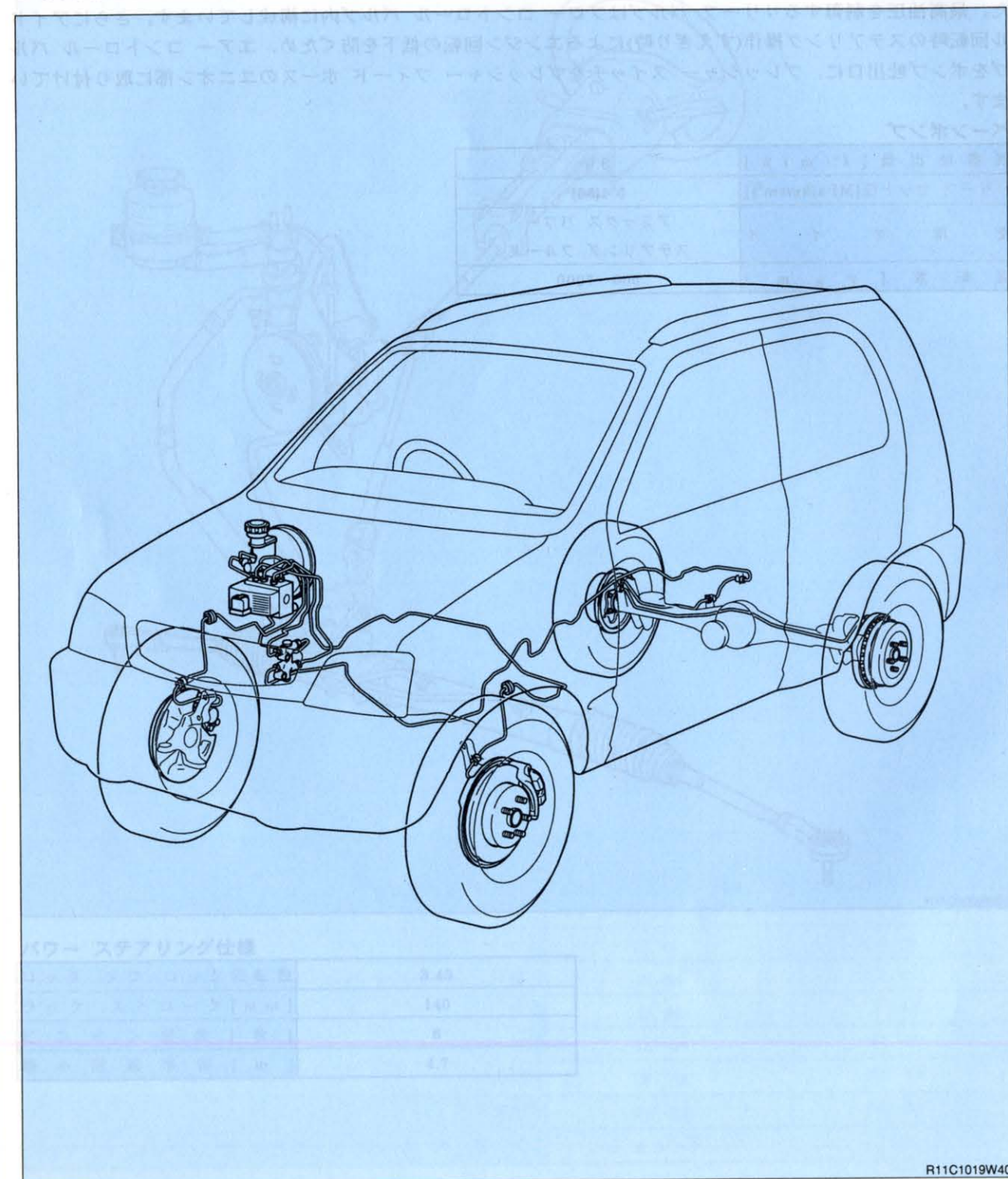
5 ブレーキ機構

5-1 概要

ブレーキ機構は全車15インチ ディスク ホイール採用に合わせてフロントは15インチ用ソリッドタイプのディスク ブレーキを、リヤにドラム ブレーキを採用して十分な制動力を確保しています。

ブレーキ配管はフロント1系統、リヤ1系統の前後配管を採用しており、制動力制御装置には、フロント ブレーキ系統失陥時にリヤ ブレーキの油圧を補完して制動力を確保するプロポーションング&バイパス バルブ(P&B バルブ)を採用しています。

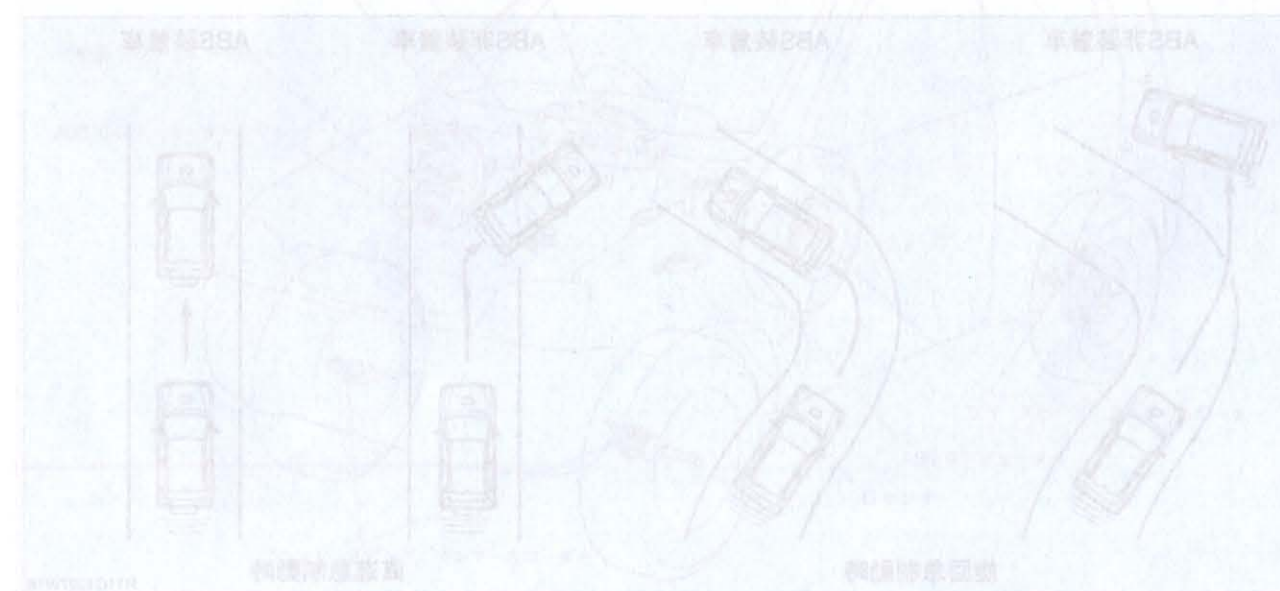
電子制御式アンチ ロック ブレーキシステムを全車にオプションで設定しています。



R11C1019W40

ブレーキ仕様表

項目		車両型式	
		J111G ABS非装着車	J111G ABS装着車
マスター シリンダー	型 式	タンデム サイド ポート	タンデム センター ポート
	内 径 [m m]	22.22	←
ブレーキ ブースター	型 式	真空倍力式	←
	サ イ ズ [イ ン チ]	9	←
フ ロ ン ト ブ レ ー キ	ブ レ ー キ 型 式	ディスク(ソリッド)	←
	ホイール シリンダー径[mm]	54.0	←
	ローター 外 径 [m m]	273	←
	ローター 厚 [m m]	16	←
	パッド 面積 [c m ² / 枚]	39	←
リ ヤ ブ レ ー キ	ブ レ ー キ 型 式	ドラム (リーディング トレーリング)	←
	ホイール シリンダー径[mm]	20.6	←
	ド ラ ム 径 [m m]	228	←
	ライニング 面積 [c m ² / 枚]	87	←
制 動 力 制 御 装 置	型 式	P&B バルブ	←
	油圧折点[MPa(kg/cm ²)]	1.96(20)	←
	減 圧 勾 配 [t a n θ]	0.37	←
パーキング ブレーキ	型 式	手動式	←
ブ レ ー キ チ ュ ー プ 配 管		前後配管	←



6 アンチ ロック ブレーキ システム(ABS)

6-1 ABS概要

ABS(アンチ ロック ブレーキ システム)は、急制動時や雪道等のすべり易い路面での制動時に車輪のロックによって生じるスリップを防止するとともに、状況毎に得られる最大限の制動能力を引き出すことで安定した車体姿勢と操舵能力の確保を図るブレーキ システムです。

J111 系には 4 輪各々の車輪速度を検出し、前輪は左右独立制御、後輪はセレクト ロー制御(ロックしそうな車輪を基準に制御を行う)の 4 センサー・3 チャンネル方式のABSを採用しました。

なお、故障時にはフェイル セーフ機能が働いて通常のブレーキとして働く機能をもたせ、ABSウォーニング ランプを点灯させて運転者に異常を知らせるとともにダイアグノーシス(自己診断)機能によって異常箇所を点検作業者に知らせます。

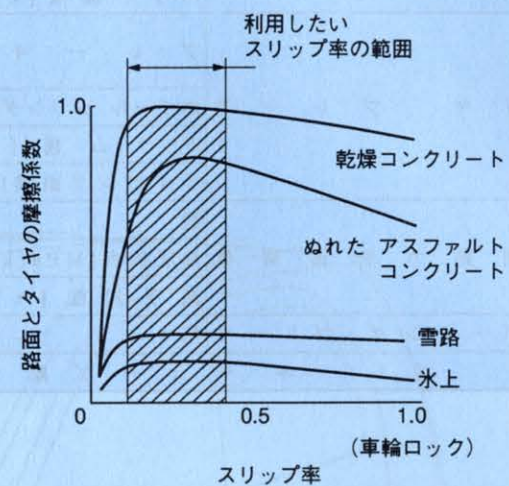
6-1-1 基本理論

ブレーキを踏むと車輪速度は車両速度より減少し、車輪と路面の間にスリップが生じます。このスリップの大きさをスリップ率といい、次式で表されます

$$\text{スリップ率} = (\text{車両速度} - \text{車輪速度}) / \text{車両速度}$$

一般に、タイヤと路面の間の摩擦係数はスリップ率 0.1~0.3 の間で最大となって制動力も最大となり、車輪がロックした状態ではこれより小さい値になります。

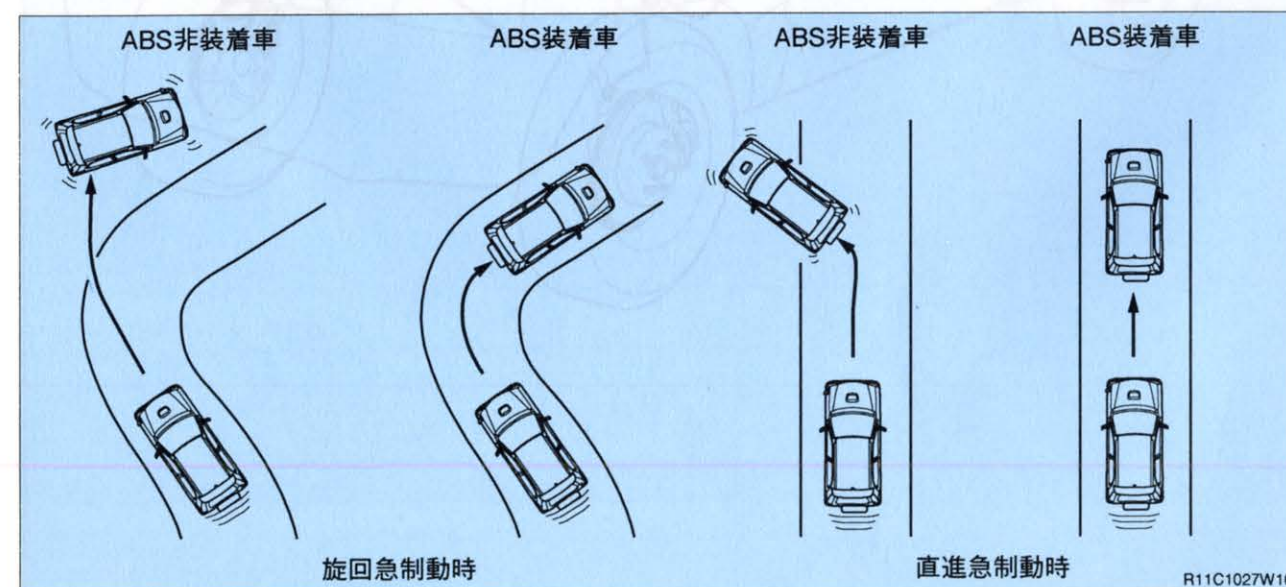
また、車両旋回中にタイヤに発生するコーナリング フォースはスリップ率 0 のときに最大となり、スリップ率の増加とともにコーナリング フォースも減少し、ロック状態(スリップ率 1.0)では最小となります。



R11C1026T16

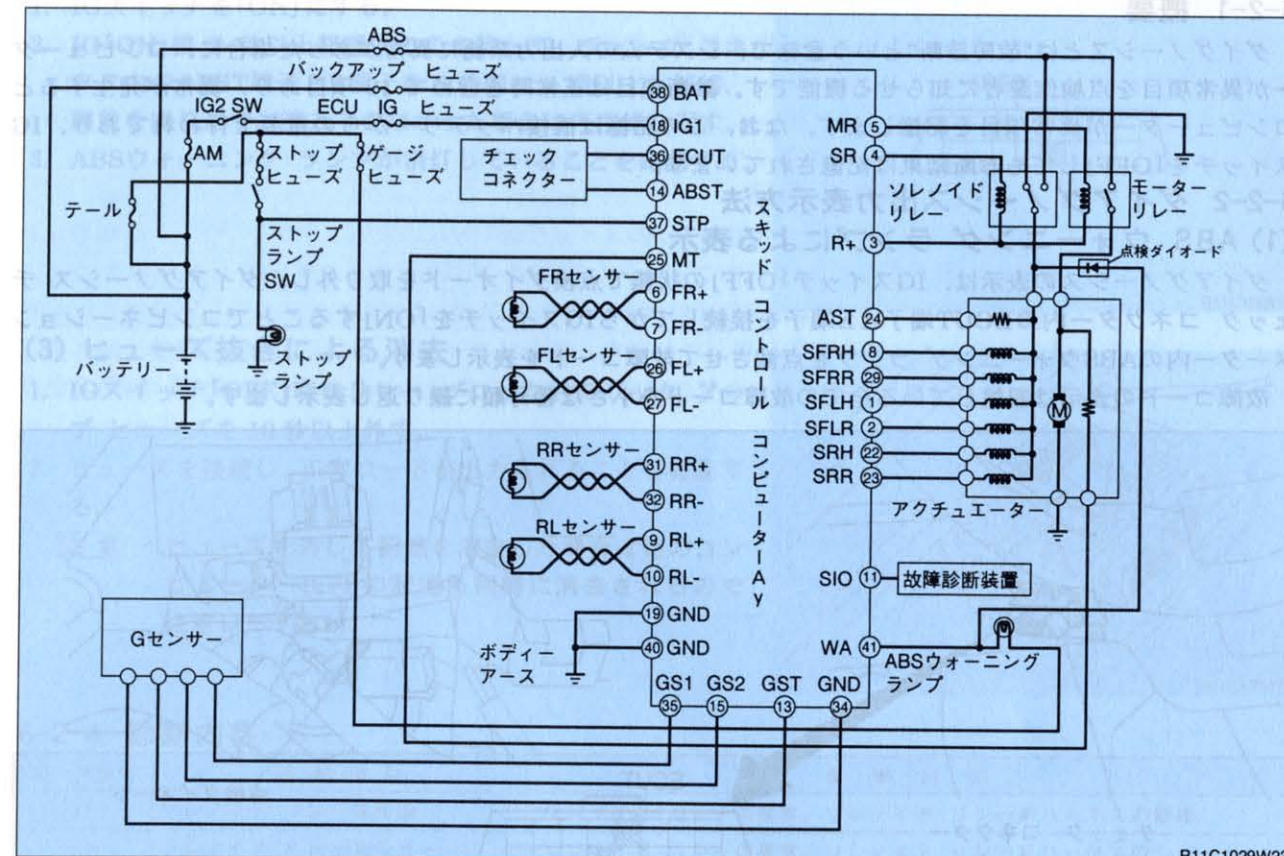
前輪がロック状態でハンドル操作を行った場合、前輪の方向は変化するものの路面を滑るだけで車両の方向は変化しません。後輪がロック状態の場合は、路面の摩擦係数の変化などの外力が加わると尻振り状態となり、車両は横滑りを始めます。

アンチ ロック ブレーキ システム(ABS)は、タイヤに加えられる制動力を制御することで摩擦係数の高い領域に制御し、制動時における安定した車体姿勢や方向安定性の確保を図ります。



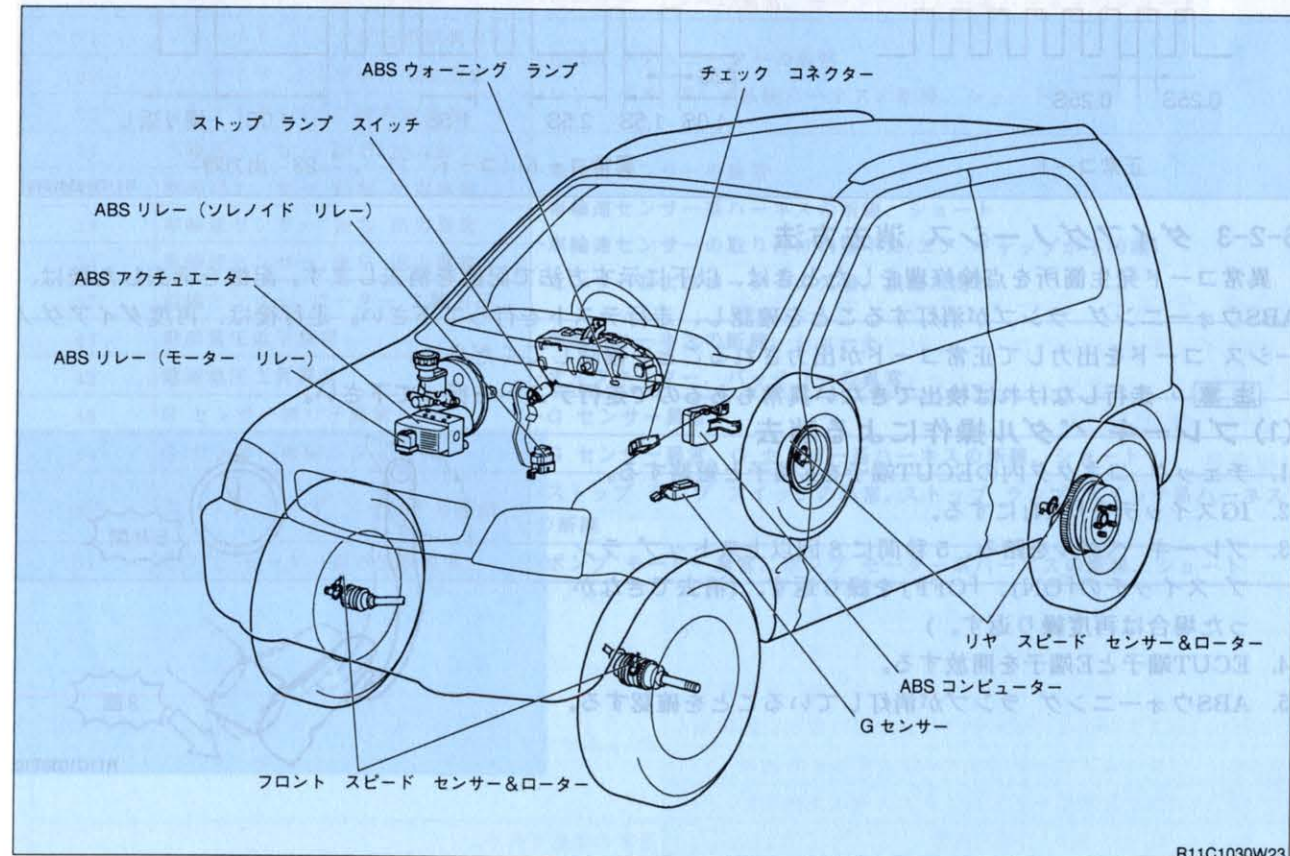
R11C1027W16

6-1-2 システム配線図



R11C1029W23

6-1-3 構成部品位置図



R11C1030W23

6-2 ダイアグノーシス(自己診断)機能

6-2-1 概要

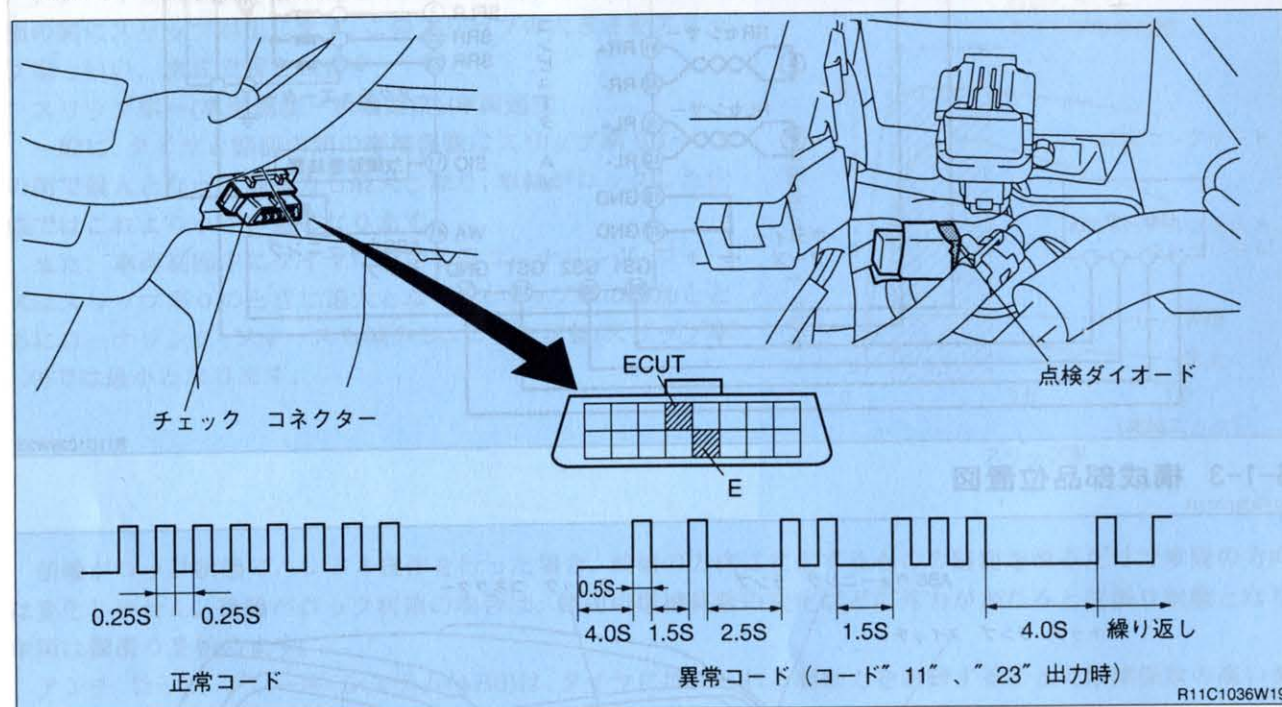
ダイアグノーシスとは"故障診断"という意味で、システムの入出力系統に異常があった場合に、コンピューターが異常項目を点検作業者に知らせる機能です。診断項目は正常時を含めて19項目あり、異常が発生するとコンピューターが異常項目を記憶します。なお、この記憶は直接バッテリーからの電源で行われており、IGスイッチを「OFF」しても診断結果は記憶されています。

6-2-2 ダイアグノーシス出力表示方法

(1) ABS ウォーニング ランプによる表示

ダイアグノーシスの表示は、IGスイッチ「OFF」の状態点検ダイオードを取り外し、ダイアグノーシス チェック コネクター内のECUT端子とE端子を接続してからIGスイッチを「ON」することでコンビネーションメーター内のABSウォーニング ランプを点滅させて故障コードを表示します。

故障コードの表示は記憶している全ての故障コードを小さな番号順に繰り返し表示します。



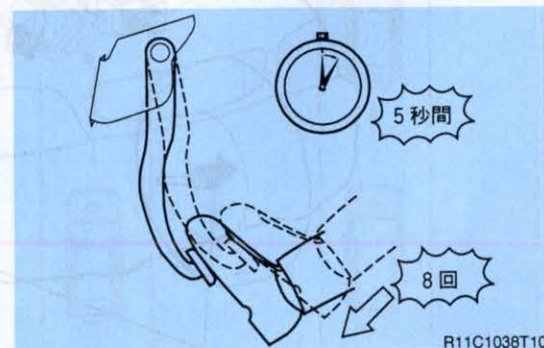
6-2-3 ダイアグノーシス 消去方法

異常コード発生箇所を点検修理をしたときは、以下に示す方法で記憶を消去します。記憶を消去した後は、ABSウォーニング ランプが消灯することを確認し、走行テストを行って下さい。走行後は、再度ダイアグノーシス コードを出力して正常コードが出力されることを確認してください。

注意・走行しなければ検出できない異常もあるので走行テストを行って下さい。

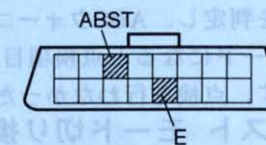
(1) ブレーキ ペダル操作による消去

1. チェック コネクター内のECUT端子とE端子と短絡する。
2. IGスイッチを「ON」にする。
3. ブレーキ ペダルを踏み、5秒間に8回以上ストップ ランプ スイッチの「ON」、「OFF」を繰り返す。(消去できなかった場合は再度繰り返す。)
4. ECUT端子とE端子を開放する。
5. ABSウォーニング ランプが消灯していることを確認する。



(2) チェック コネクターによる消去

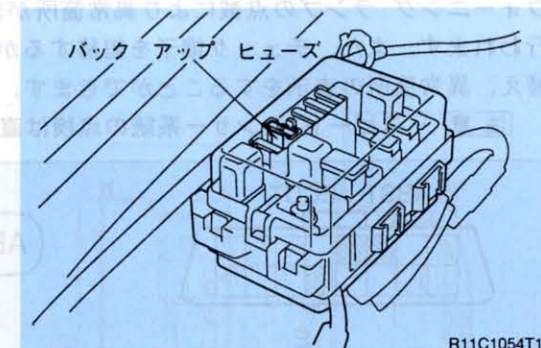
1. IGスイッチを「ON」にする。
2. IG「ON」後 3 秒以上経過するのを待って、チェック コネクター内のABST端子とE端子を 8 秒間に 4 回以上、短絡、開放を繰り返す。(消去できなかった場合は再度繰り返す。)
3. ABSウォーニング ランプが消灯していることを確認する。



(3) ヒューズ抜きによる消去

1. IGスイッチ「OFF」時にリレー ブロック内のバック アップ ヒューズを 10 秒以上外す。
2. ヒューズを接続し、正常コードが出力されることを確認する。

注意・ヒューズを外して記憶を消去した場合は他のコンピューター(EFI)の記憶も同時に消去されるので注意して下さい。



6-2-4 診断内容

コード番号	診断項目	診断内容
11	ソレノイド リレー系断線	・ソレノイド リレーの異常、ソレノイド リレー系ハーネスの断線
12	ソレノイド リレー系ショート	・ソレノイド リレーの異常、ソレノイド リレー系ハーネスのショート
13	モーター リレー系断線	・モーター リレーの異常、モーター リレー系ハーネスの断線
14	モーター リレー系ショート	・モーター リレーの異常、モーター リレー系ハーネスのショート
21	ソレノイド バルブ前右系統異常	・ABSアクチュエーターの異常
22	ソレノイド バルブ前左系統異常	・ソレノイド バルブ系統ハーネスの断線、ショート
23	ソレノイド バルブ後系統異常	
31	車輪速センサー 前右 出力異常	・車輪速センサーの異常
32	車輪速センサー 前左 出力異常	・車輪速センサー系ハーネスの断線、ショート
33	車輪速センサー 後右 出力異常	・車輪速センサーの取り付け状態不良(エアギャップが不的確)
34	車輪速センサー 後左 出力異常	・センサーおよびローターの欠損、損傷、汚れ
37	前輪センサー ローター 2 輪欠品	
41	電源電圧低下異常	・電源系ハーネスの断線、ショート
42	電源電圧上昇異常	・オルタネーター、バッテリーの異常
43	G センサー振り子異常	・G センサー異常
44	G センサー断線、ショート	・G センサー異常、G センサー系ハーネスの断線、ショート
49	ストップ ランプ スイッチ系断線	・ストップ ランプ スイッチの異常、ストップ ランプ スイッチ系ハーネスの断線
51	ポンプ モーター系不回転異常	・ポンプ モーター異常、ポンプ モーター系ハーネスの断線、ショート

6-3 センサー点検機能(テスト モード)

6-3-1 概要

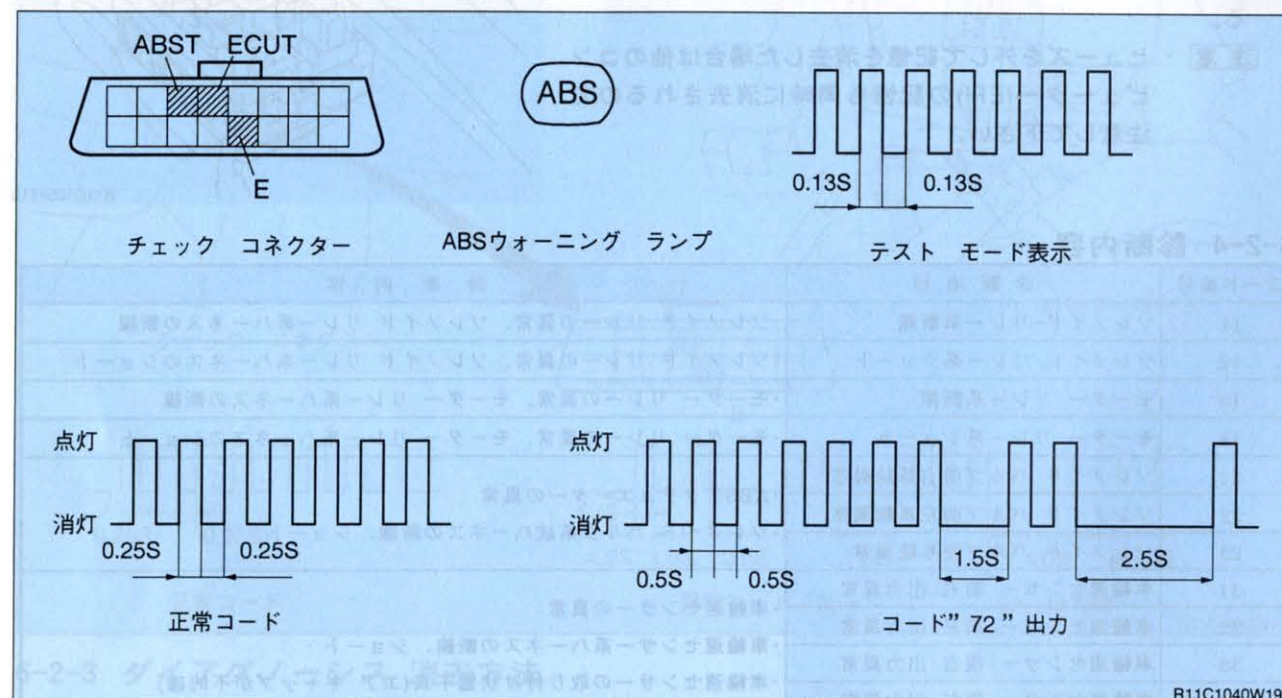
J111系のABSには、スピード センサー回路の断線、短絡だけではなく、センサーの出力値を点検してセンサーの良否を判定し、ABSウォーニング ランプを点滅させて点検作業者に知らせるする機能があります。

テスト モードになると点検項目を呼び出し、点検を行って"異常なし"と判断された項目について点検項目を消去します。点検を行わなかった点検項目については異常コードが出力されます。

6-3-2 テスト モード切り換えの方法

チェック コネクタ内のABST端子をE端子と短絡し、IGスイッチを「ON」にするとテスト モードに切り換わります。この状態で走行し、異常がなければABSウォーニング ランプが消灯します。消灯しない場合にはIGスイッチを「OFF」しないで、またABST端子とE端子は短絡したままで、ECUT端子をアースと短絡するとABSウォーニング ランプの点滅により異常箇所が表示されます。表示はダイアグノーシス機能と同様、繰り返して行われます。また、チェック端子を短絡するかわりに故障診断装置(DS-21)を使用してもテスト モードの切替え、異常箇所の表示をすることができます。

[注意] ・スピード センサーシステムの点検は直進状態で行って下さい。



6-3-3 テスト モード キャンセル方法

IGスイッチを「OFF」にしてABST端子とE端子を開放するとキャンセルされます。テスト モードの点検結果はテスト モードをキャンセルすると消去されます。

6-3-4 点検項目

点検項目

コードNo.	点 検 項 目	テ ス ト モ ー ド コ ー ド 点 検 条 件
71	フロント右スピードセンサー出力電圧異常	3~5km/hで直進走行する。
72	フロント左スピードセンサー出力電圧異常	
73	リヤ右スピードセンサー出力電圧異常	
74	リヤ左スピードセンサー出力電圧異常	
75	フロント右スピードセンサー出力電圧変動異常	45km/hで直進走行する。
76	フロント左スピードセンサー出力電圧変動異常	
77	リヤ右スピードセンサー出力電圧変動異常	
78	リヤ左スピードセンサー出力電圧変動異常	
79	G センサー G検出異常	通常の制動を行う。

7 タイヤ&ディスク ホイール

7-1 タイヤ

タイヤ・ディスク ホイール仕様

●:標準、▲:オプション

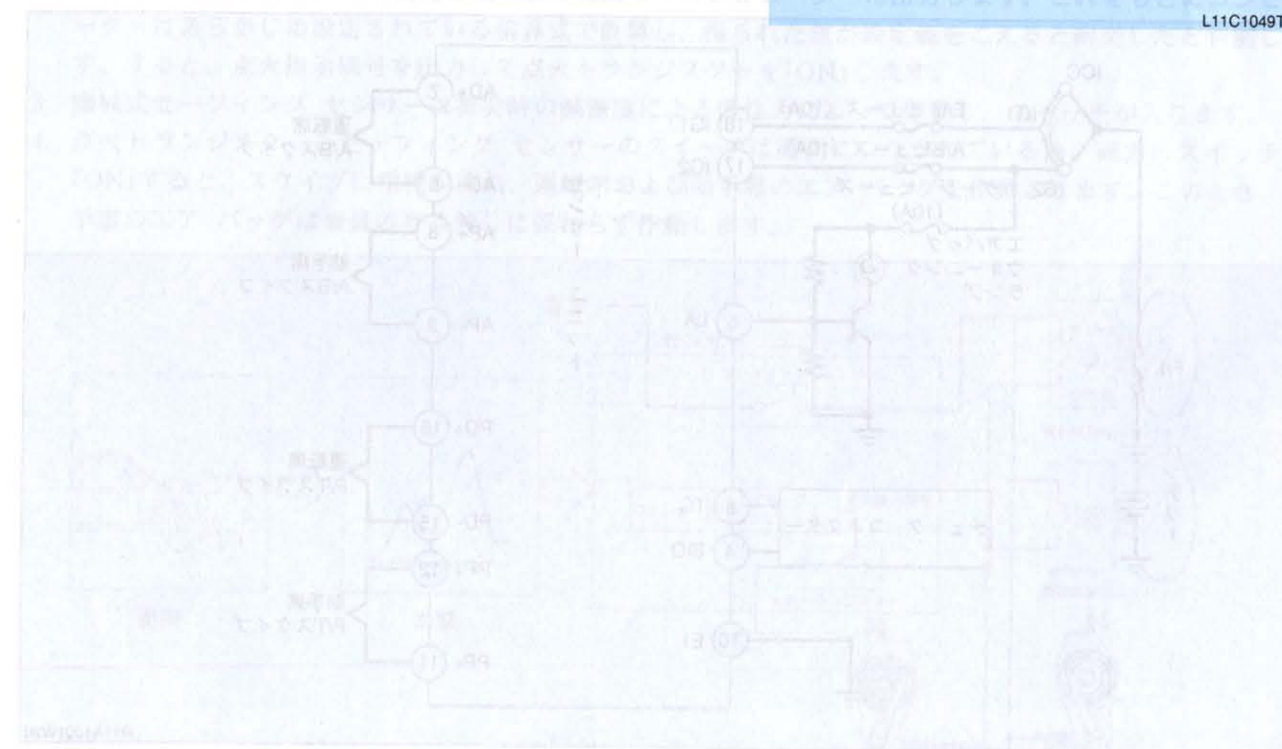
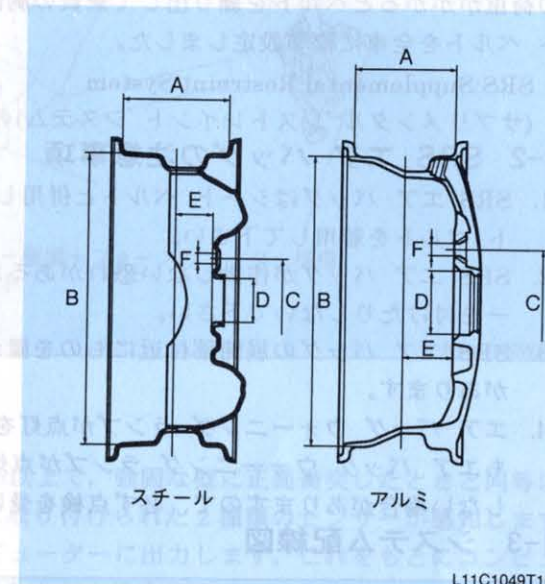
項 目	タイヤサイズ	ホイールサイズ	車両型式	
			J111G -GMZQ -GPZQ	J111G -GMPZ -GPPZ
標 準	175/80R15	15×5.0J(スチール)	●(1.8)	—
タ イ ヤ		15×5.0J(アルミ)	▲(1.8)	●(1.8)
ス ペ ア	175/80R15	15×5.0J(スチール)	●(1.8)	—
タ イ ヤ		15×5.0J(アルミ)	▲(1.8)	●(1.8)

()内は空気圧[kg/cm²]

7-2 ディスク ホイール

ホイール寸法

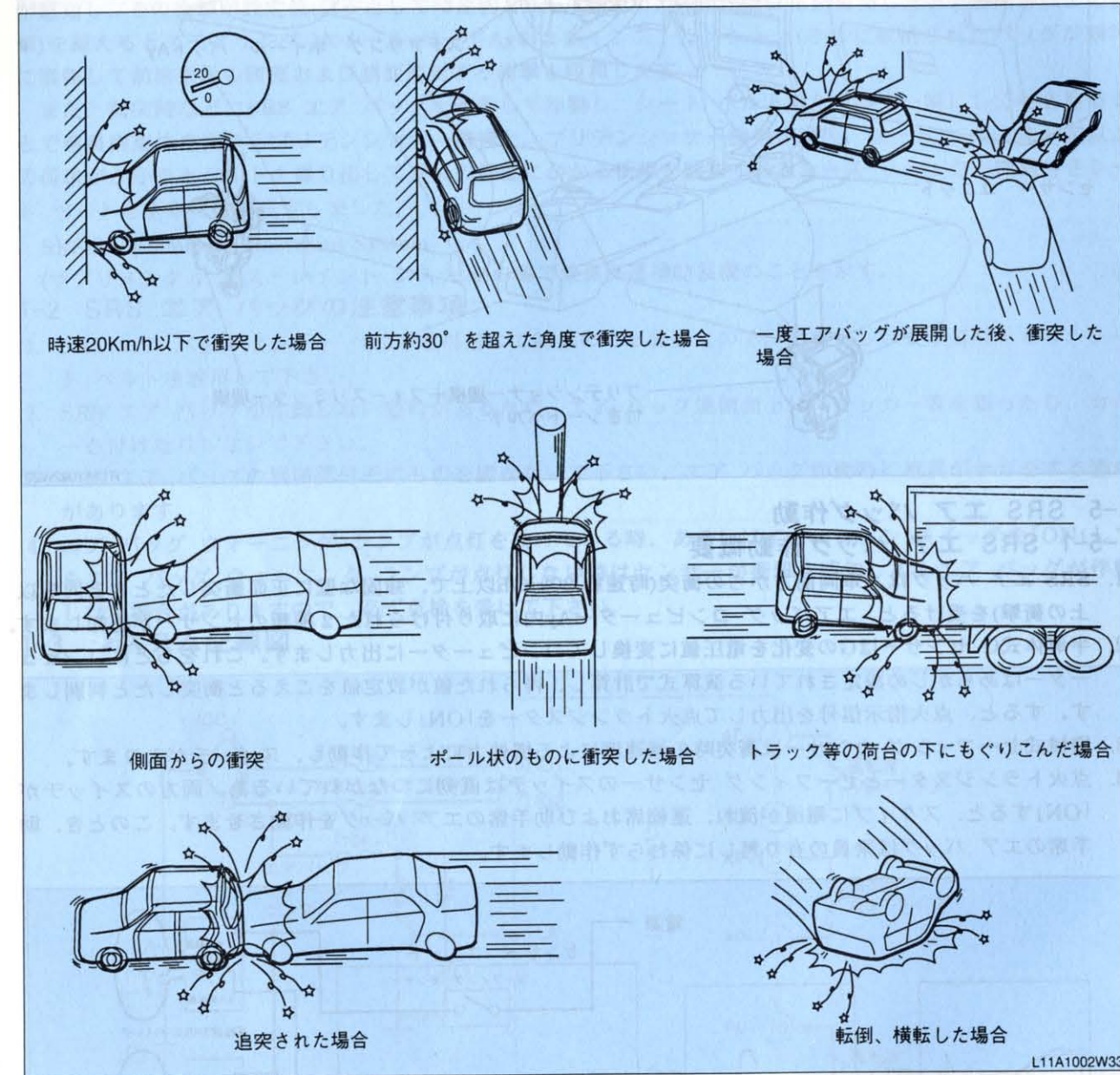
項目	ホイール	
	15×5.0J	
	スチール	アルミ
A: リム 幅 [mm]	127	←
B: リム 径 [mm]	380.2	←
C: P C D [mm]	114.3	←
D: ハブ 穴 径 [mm]	66.5	←
E: オフセット [mm]	50	←
F: ボルト 穴 径 [mm]	14	13
ボ ル ト 穴 数	5	←



1-5-2 SRS エア バッグ非作動の場合に関する注意事項

センサーの構造上、またコンピューターの作動判定要件等の理由で以下に示す様な状況ではSRS エア バッグおよびプリテンショナー機構は作動しない場合があります。

また、センサー ユニットは衝突時の前方からの衝撃により作動判定を行うので、車両の損傷が大きくても衝突による前方からの衝撃が小さい場合や衝突の衝撃をボデーにより吸収してしまった場合にはSRS エア バッグは作動しない場合があります。



1-6 ダイアグノーシス機能(自己診断機能)

1-6-1 概要

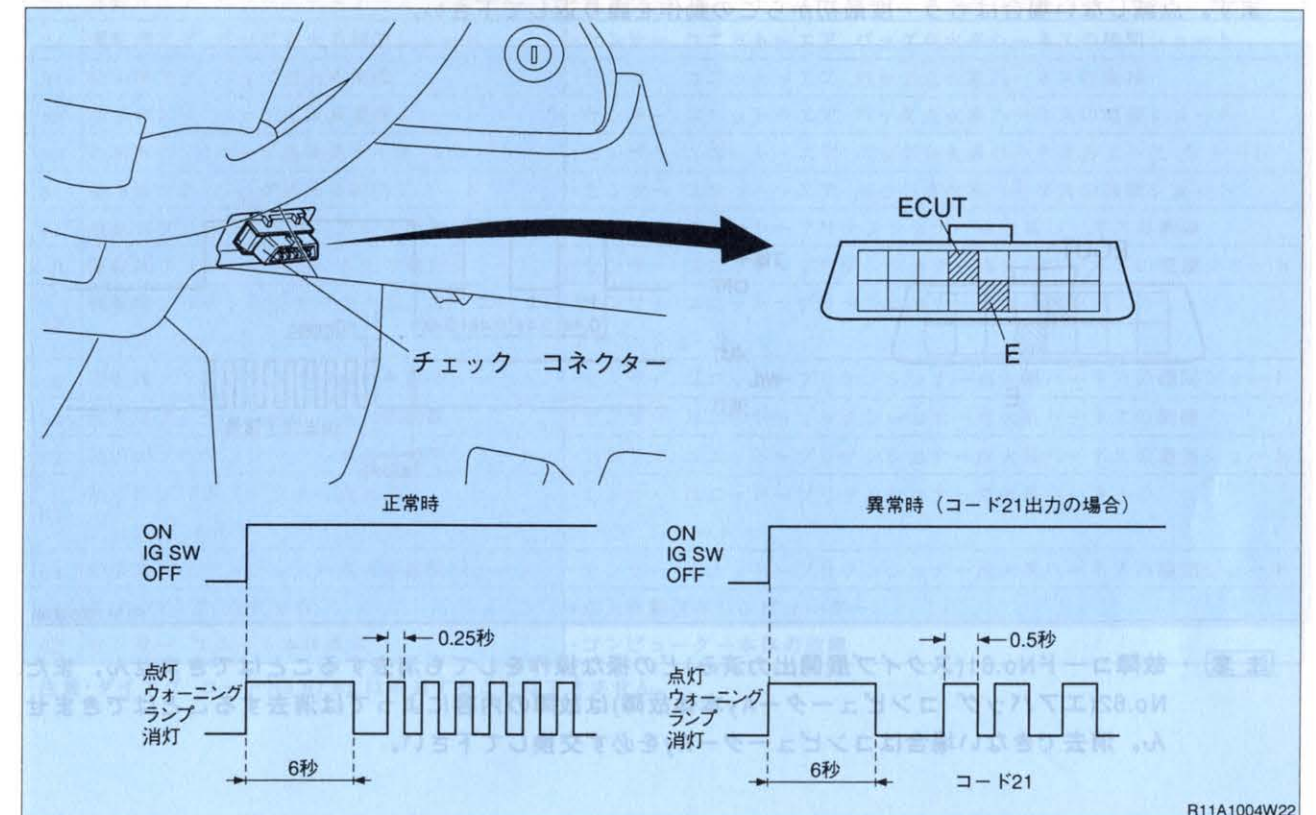
ダイアグノーシスとは"故障診断"という意味で、システムの入出力系統に異常があった場合に、コンピューターが異常項目を点検作業者に知らせる機能です。診断項目は正常時を含めて13項目あり、異常が発生するとコンピューターが異常項目を記憶します。なお、この記憶は不揮発性ROM(EEPROM)に書き込まれるため、電源がない状態にしても診断結果は記憶されています。

1-6-2 ダイアグノーシス出力表示方法

(1) エアバッグ ウォーニング ランプによる表示

ダイアグノーシスの表示は車両が停止している状態で、インストルメント パネル下にあるチェック コネクターのECUT端子とE端子を接続し、IGスイッチを「ON」することにより、コンビネーション メーター内のエアバッグ ウォーニング ランプを点滅させて故障コードを表示します。

故障コードの表示は記憶している全ての故障コードを小さな番号順に繰り返し表示します。



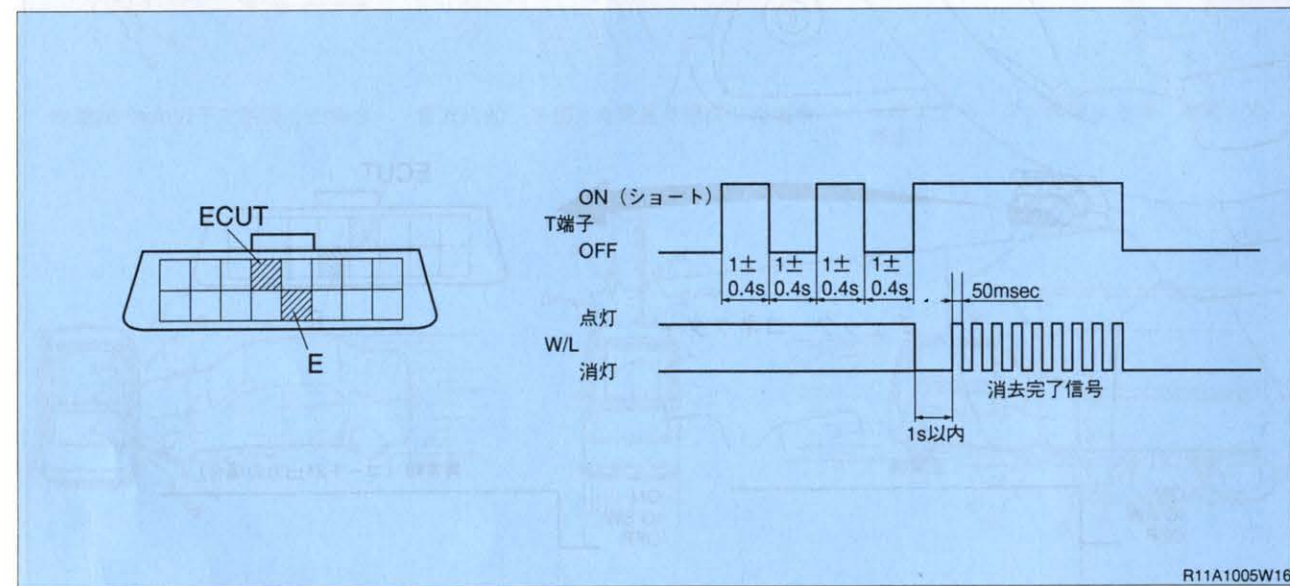
1-6-3 ダイアグノーシス キャンセル方法

異常コード発生箇所を点検修理をしたときは、以下に示す方法で記憶をキャンセルします。記憶を消去した後は、エア バッグ ウォーニング ランプが消灯することを確認し、再度ダイアグノーシス コードを出力して正常コードが出力されることを確認してください。

注意 ・故障コードNo.61(スクイブ展開出力済み)どのような操作をしても消去することはできません。また、No.62(エアバッグ コンピューターAy本体故障)は故障の内容によっては消去することはできません。消去できない場合はコンピューターAyを必ず交換して下さい。

(1) チェック コネクターによる消去

1. チェック コネクター内のECUT端子とE端子を切離し、エア バッグ ウォーニング ランプを常灯させる。
2. 時計(秒針のあるもの)を見ながら1秒毎にチェック コネクターのECUT端子とE端子の短絡、開放を4回繰り返し、最後にECUT端子とE端子を短絡する。
3. ここで、ダイアグノーシス コードが消えていればエア バッグ ウォーニング ランプが素早く点滅します。点滅しない場合はもう一度最初からこの動作を繰り返して下さい。



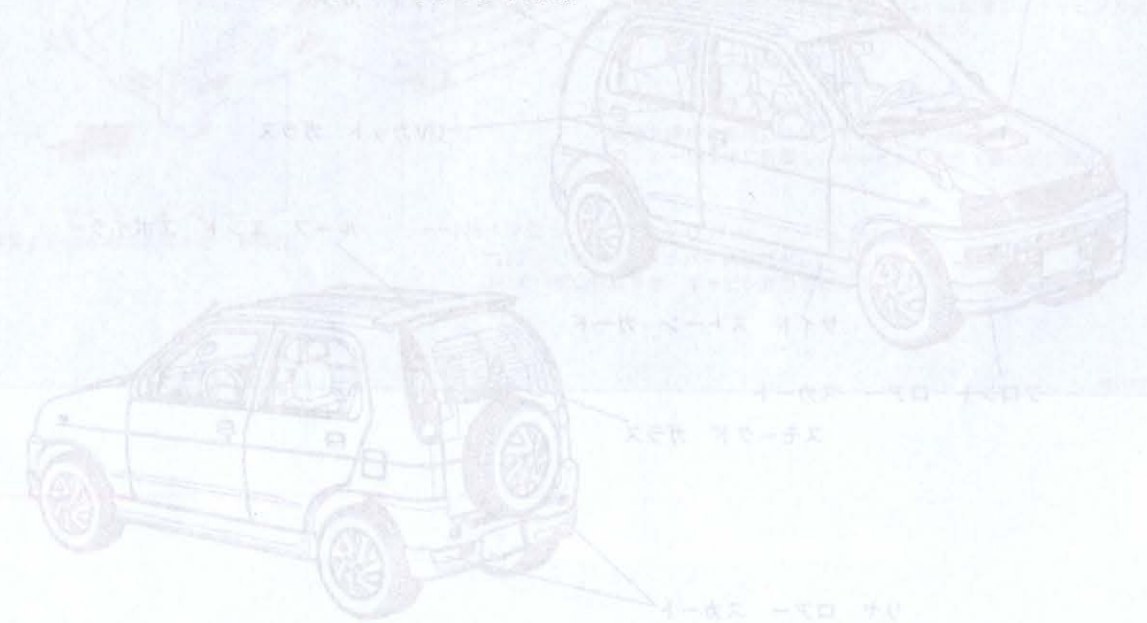
注意 ・故障コードNo.61(スクイブ展開出力済み)どのような操作をしても消去することはできません。また、No.62(エアバッグ コンピューターAy本体故障)は故障の内容によっては消去することはできません。消去できない場合はコンピューターAyを必ず交換して下さい。

1-6-4 診断内容

ダイアグノーシス診断内容

コード No.	診断項目	診断内容
11	バッテリー電圧低下	・IG1,IG2 の両方が断線 ・バッテリーの劣化 ・バッテリー電圧の低下 ・オルタネーターの故障
14	IG1 断線	・IG1 のみ断線
15	IG2 断線	・IG2 のみ断線
16	ウォーニング ランプ駆動回路異常	・ウォーニング ランプ切れ ・ウォーニング回路断線
17	ECU誤組み付け	・他車種用のセンサー ユニットを組み付け
21	運転席エア バッグ点火系断線	・センサー ユニット～エア バッグ点火系ハーネスの断線
22	運転席エア バッグ点火系電源ショート	・センサー ユニット～エア バッグ点火系ハーネスの電源ショート
23	運転席エア バッグ点火系アース ショート	・センサー ユニット～エア バッグ点火系ハーネスのアース ショート
24	運転席エア バッグ点火系線間ショート	・センサー ユニット～エア バッグ点火系ハーネスの線間ショート
31	助手席エア バッグ点火系断線	・センサー ユニット～エア バッグ点火系ハーネスの断線
32	助手席エア バッグ点火系電源ショート	・センサー ユニット～エア バッグ点火系ハーネスの電源ショート
33	助手席エア バッグ点火系アース ショート	・センサー ユニット～エア バッグ点火系ハーネスのアース ショート
34	助手席エア バッグ点火系線間ショート	・センサー ユニット～エア バッグ点火系ハーネスの線間ショート
41	運転席プリテンショナー点火系断線	・センサー ユニット～プリテンショナー点火系ハーネスの断線
42	運転席プリテンショナー点火系電源ショート	・センサー ユニット～プリテンショナー点火系ハーネスの電源ショート
43	運転席プリテンショナー点火系アース ショート	・センサー ユニット～プリテンショナー点火系ハーネスのアース ショート
44	運転席プリテンショナー点火系線間ショート	・センサー ユニット～プリテンショナー点火系ハーネスの線間ショート
51	助手席プリテンショナー点火系断線	・センサー ユニット～プリテンショナー点火系ハーネスの断線
52	助手席プリテンショナー点火系電源ショート	・センサー ユニット～プリテンショナー点火系ハーネスの電源ショート
53	助手席プリテンショナー点火系アース ショート	・センサー ユニット～プリテンショナー点火系ハーネスのアース ショート
54	助手席プリテンショナー点火系線間ショート	・センサー ユニット～プリテンショナー点火系ハーネスの線間ショート
61	エア バッグ 点火済み	・点火作動済みコンピューター
62	センサー ユニット本体異常	・コンピューター本体の故障

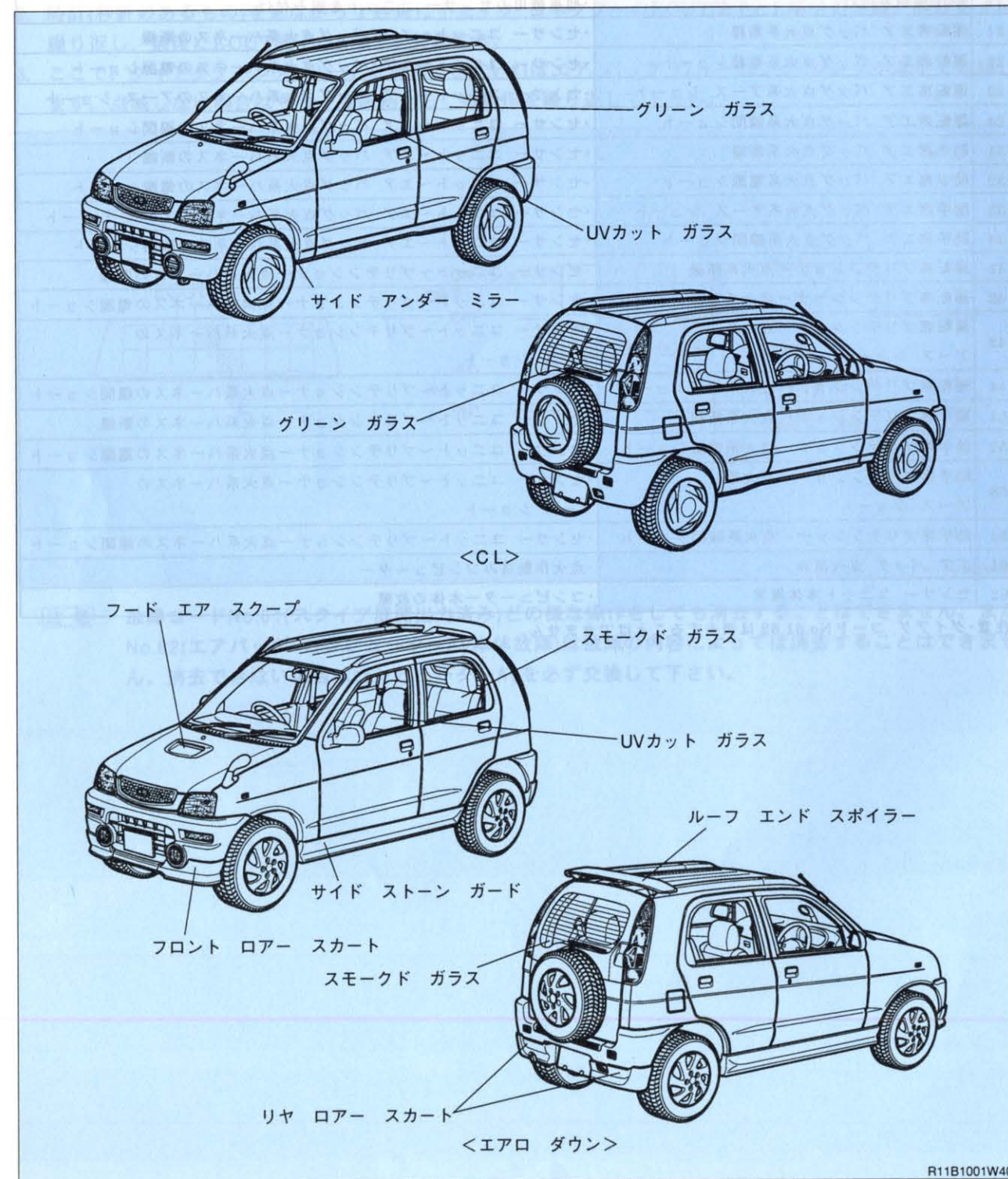
注意・ダイアグ コードNo.61,62 は消去することはできません。



1 ボデー概要

1. 精悍さを表現したフロント廻りやハイマウント リヤ コンビで先進性を表現し、従来のS/Uシルエットを脱却した都会的で躍動感あふれるスタイル訴求としました。
2. エアロ ダウン車では、エアロ パーツを付加することでローダウンと安定感を強調したスタイル訴求としました。
3. 衝突安全性を実現した「TAF」を採用し、新国内衝突安全基準（全面衝突）や新欧州衝突安全基準（40%オフセット前面衝突）はもとより、さらに厳しいダイハツ独自の目標を設定し、クラス トップレベルの安全性を確保しました。

【参考】・TAF(Total Advanced Function ボデー)：総合的に進歩した機能を持つボデーという意味。



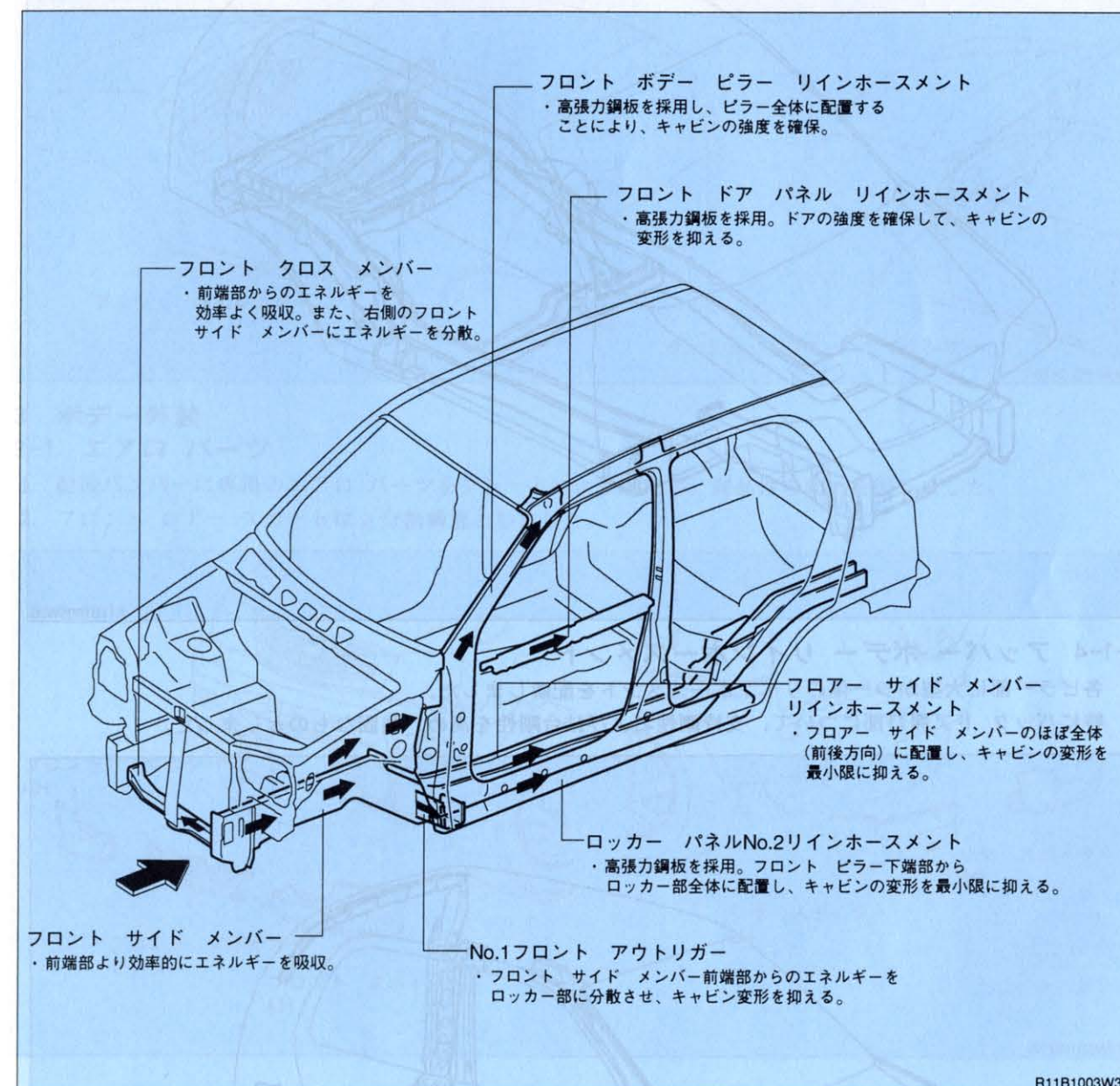
2 ボデー構造

2-1-1 概要

万一の衝突時にキャビンの生存空間を確保して、乗員を保護する衝突安全ボデー「TAF」を採用しました。衝突エネルギーの吸収性が高いフロント構造と高強度なキャビン構造を採用することで、正面衝突、オフセット前面衝突に対して、衝撃を吸収、分散させるボデー構造としました。

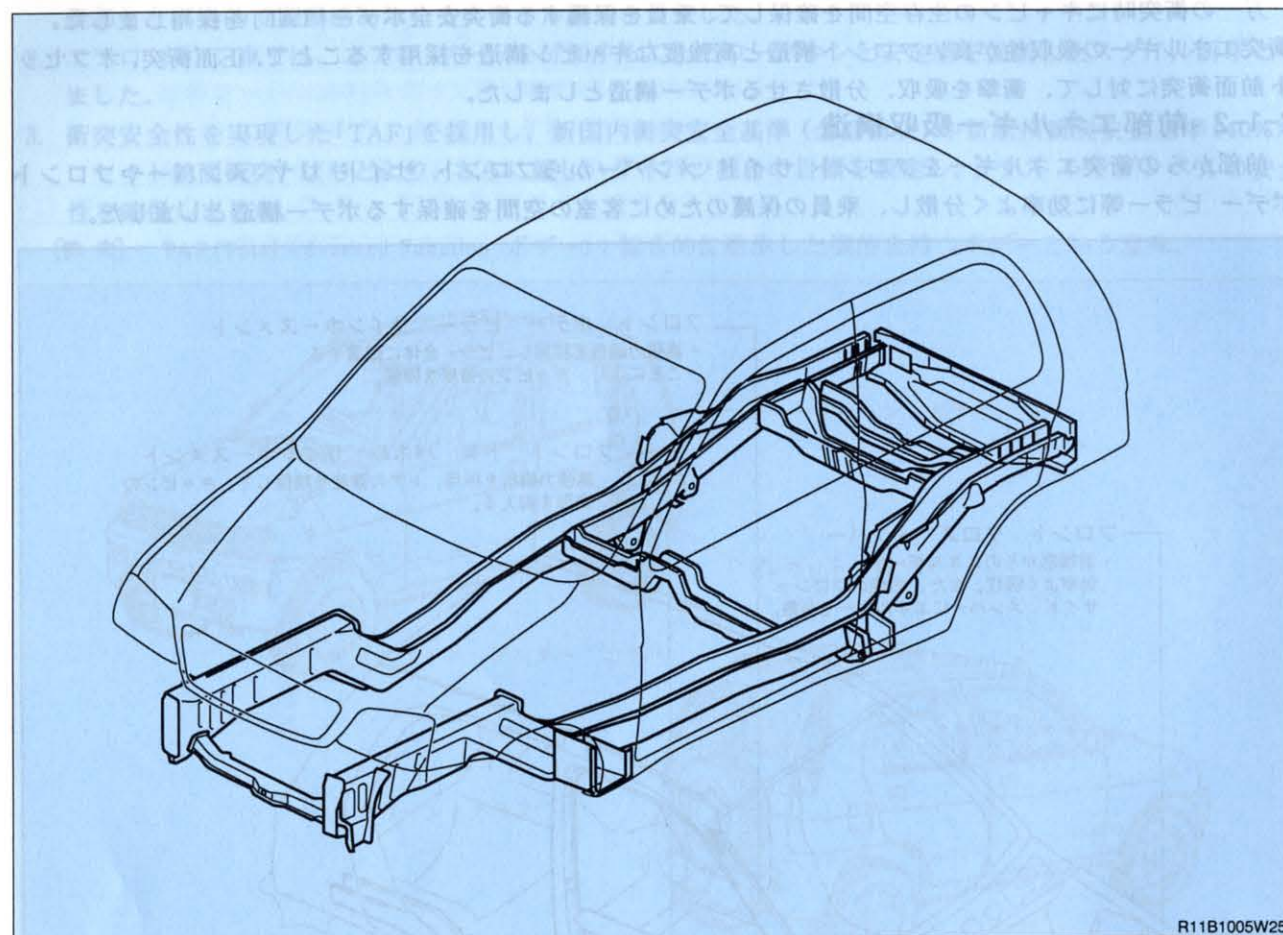
2-1-2 前部エネルギー吸収構造

前部からの衝突エネルギーをフロント サイド メンバーからフロント サイド リヤ メンバーやフロント ボデー ピラー等に効率よく分散し、乗員の保護のために客室の空間を確保するボデー構造としました。



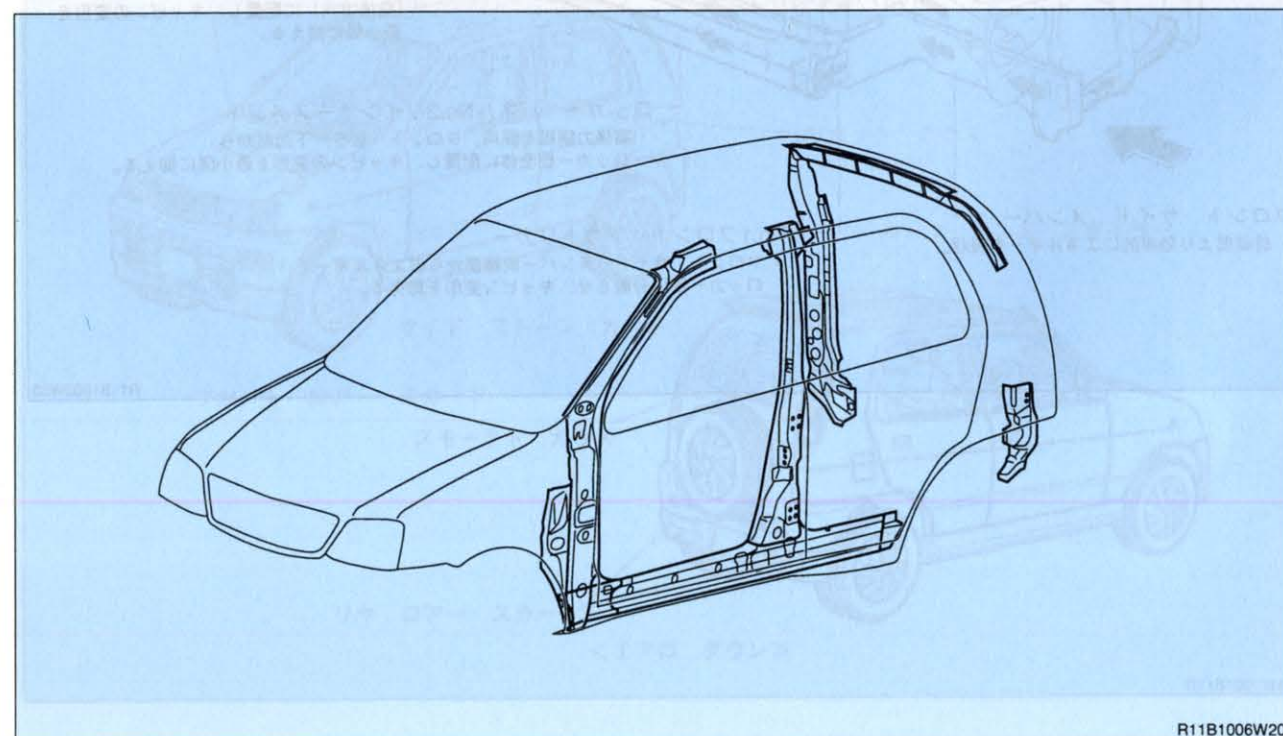
2-1-3 アンダー メンバー構造

ビルトイン フレーム タイプのモノコック構造により、ねじりや曲げに対する車体剛性を高めました。



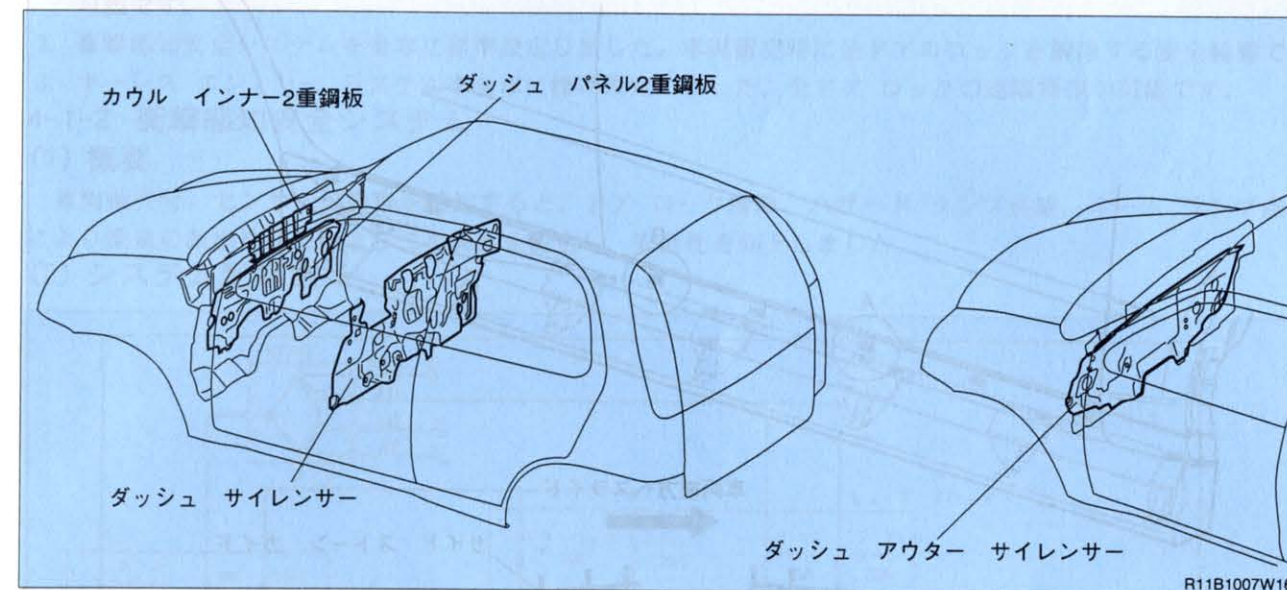
2-1-4 アッパー ボデー リンホースメント

1. 各ピラー部に大型かつ一体のリインホースメントを配置しました。
2. 特にバック ドア開口部について、支持剛性および結合剛性を高め、強固なものとした。



2-1-5 防音構造

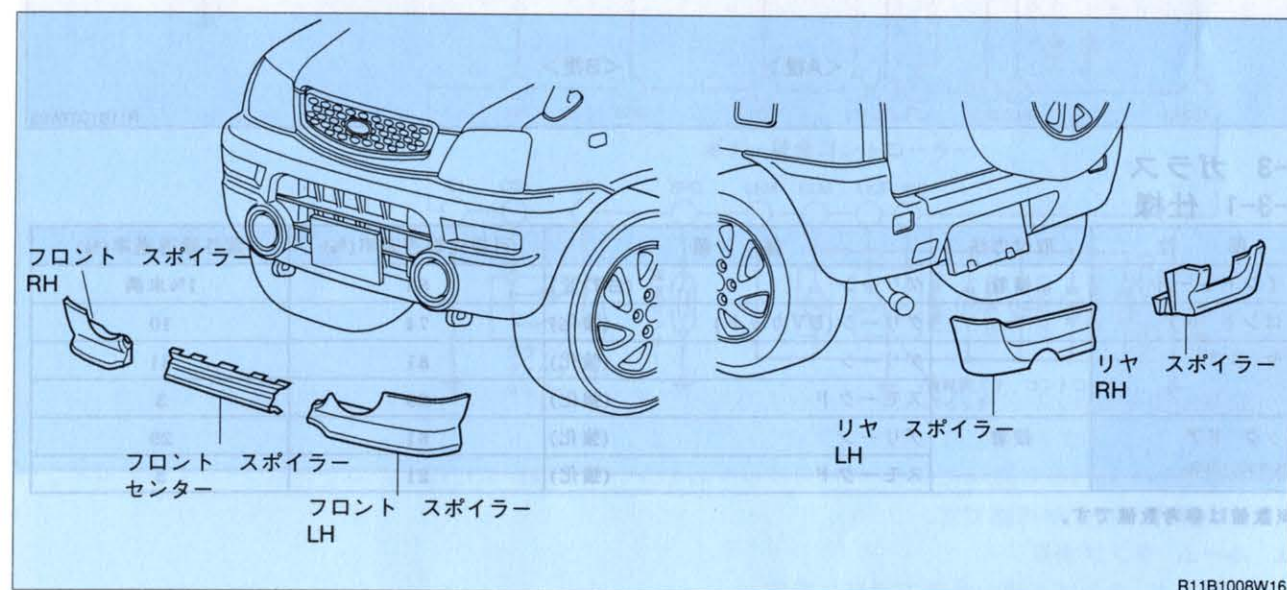
1. 高密度かつ高板厚のダッシュ サイレンサー、およびカウル インナーとダッシュ パネルの二重鋼板化により、車内騒音を低減しました。
2. ダッシュ アウター サイレンサーの採用により、車内騒音と社外騒音を低減しました。



3 ボデー外装

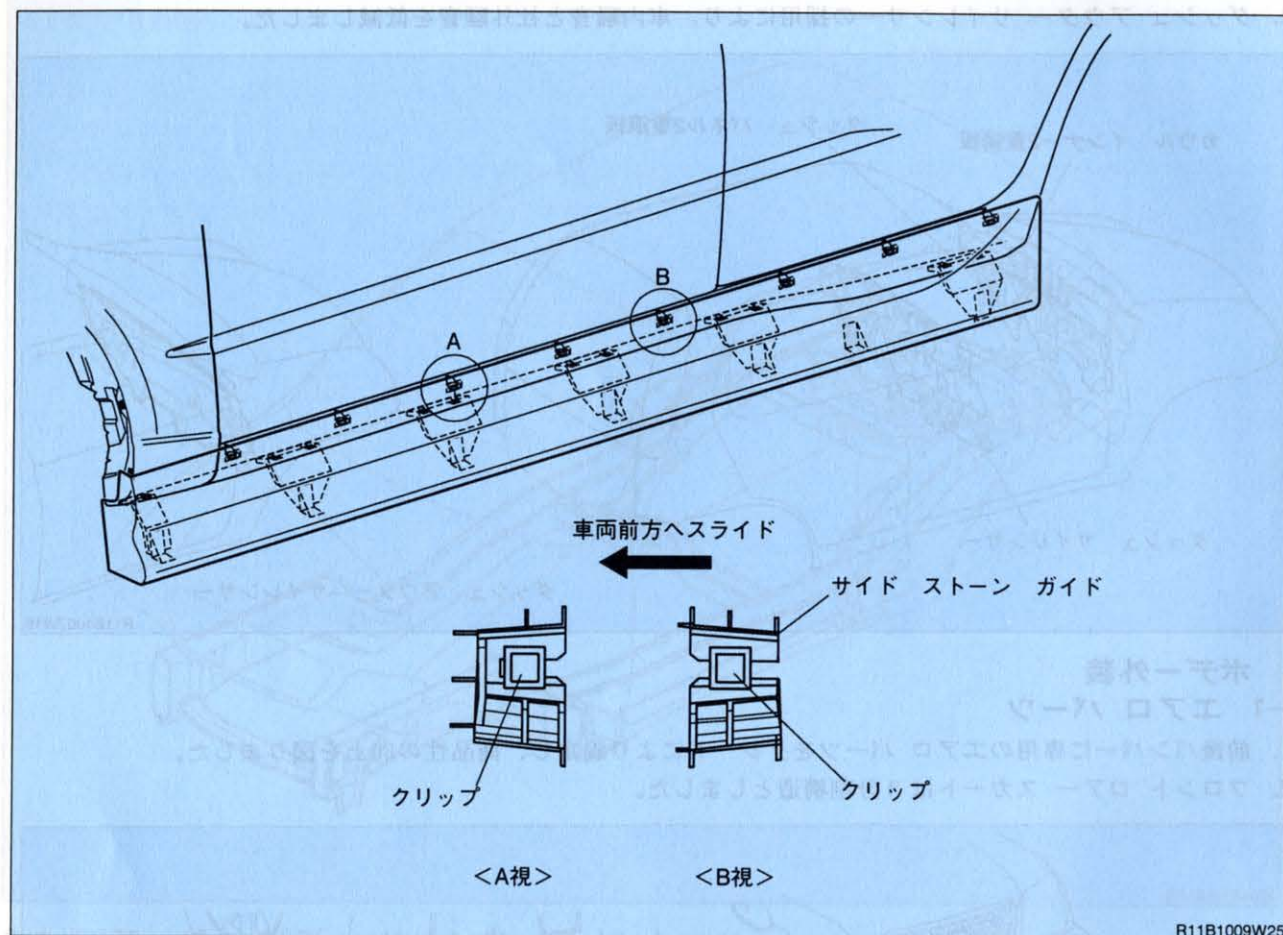
3-1 エアロ パーツ

1. 前後バンパーに専用のエアロ パーツをグレードにより設定し、商品性の向上を図りました。
2. フロント ロアー スカートは3分割構造としました。



3-2 サイド ストーン ガード

車両前方にサイド ストーン ガードをスライドさせると、クリップがボデー側に残る構造とし、容易に脱着可能な構造としました。



3-3 ガラス

3-3-1 仕様

部 位	取付方法	種 類	可視光線透過率(%)	紫外線透過率(%)
ウインドシールド	接着	グリーン (合わせ)	83	1%未満
フロント ドア	—	グリーン(UVカット) (強化)	74	10
リヤ ドア	—	グリーン (強化)	81	31
		スモークド (強化)	23	3
バック ドア	接着	グリーン (強化)	81	29
		スモークド (強化)	21	3

※数値は参考数値です。

4 機能部品

4-1 ドア ロック システム

4-1-1 概要

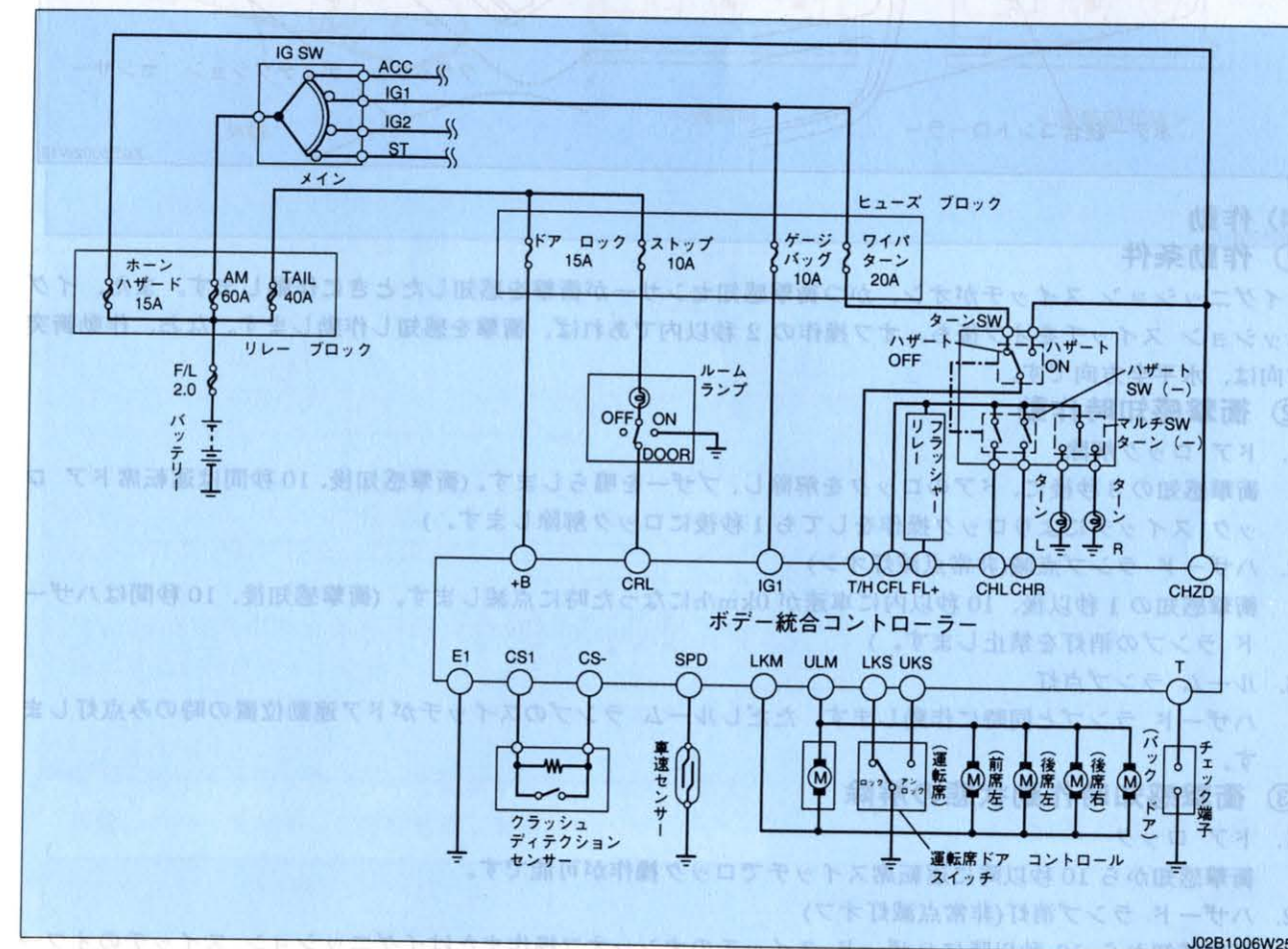
1. パワー ドア ロックを全車に標準設定しました。運転席ドアのロック操作により、全ドアのロックが開閉可能です。
2. 衝撃感知安全システムを全車に標準設定しました。車両衝突時に全ドアのロックを解除する安全装備です。
3. キーレス エントリー システムを全車に標準設定しました。全ドア ロックの遠隔操作が可能です。

4-1-2 衝撃感知安全システム

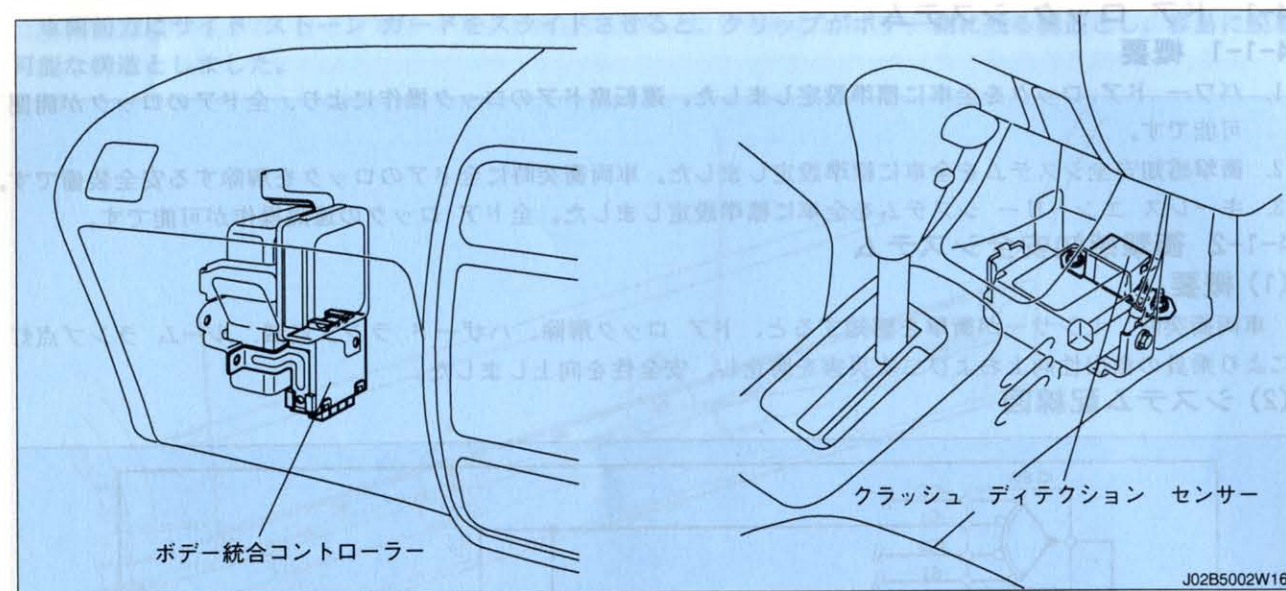
(1) 概要

車両衝突時、センサーが衝撃を感知すると、ドア ロック解除、ハザード ランプ点滅、ルーム ランプ点灯により乗員の救出性向上および二次災害を防止し、安全性を向上しました。

(2) システム配線図



(3) 構成部品位置図



(4) 作動

① 作動条件

イグニッション スイッチがオン、かつ衝撃感知センサーが衝撃を感知したときに作動します。また、イグニッション スイッチをオフ後も、オフ操作の 2 秒以内であれば、衝撃を感知し作動します。なお、作動衝撃方向は、水平全方向です。

② 衝撃感知時作動

1. ドア ロック解除

衝撃感知の 3 秒後に、ドアのロックを解除し、ブザーを鳴らします。(衝撃感知後、10 秒間は運転席ドア ロック スイッチによりロック操作をしても 1 秒後にロック解除します。)

2. ハザード ランプ点滅(非常点滅灯オン)

衝撃感知の 1 秒以後、10 秒以内に車速が 0km/h になった時に点滅します。(衝撃感知後、10 秒間はハザード ランプの消灯を禁止します。)

3. ルーム ランプ点灯

ハザード ランプと同時に作動します。ただしルーム ランプのスイッチがドア連動位置の時のみ点灯します。

③ 衝撃感知時作動状態の解除

1. ドア ロック

衝撃感知から 10 秒以降に運転席スイッチでロック操作が可能です。

2. ハザード ランプ消灯(非常点滅灯オフ)

衝撃感知から 10 秒以降にハザード スイッチのオン→オフ操作またはイグニッション スイッチのオフ→オン操作で消灯が可能です。

3. ルーム ランプ消灯

ハザード ランプと同一条件で消灯します。

(5) 構造

① クラッシュ ディテクション センサー(衝撃感知センサー)

衝撃を感知した時に接点がオンとなり、この信号をボデー統合コントローラーに出力します。

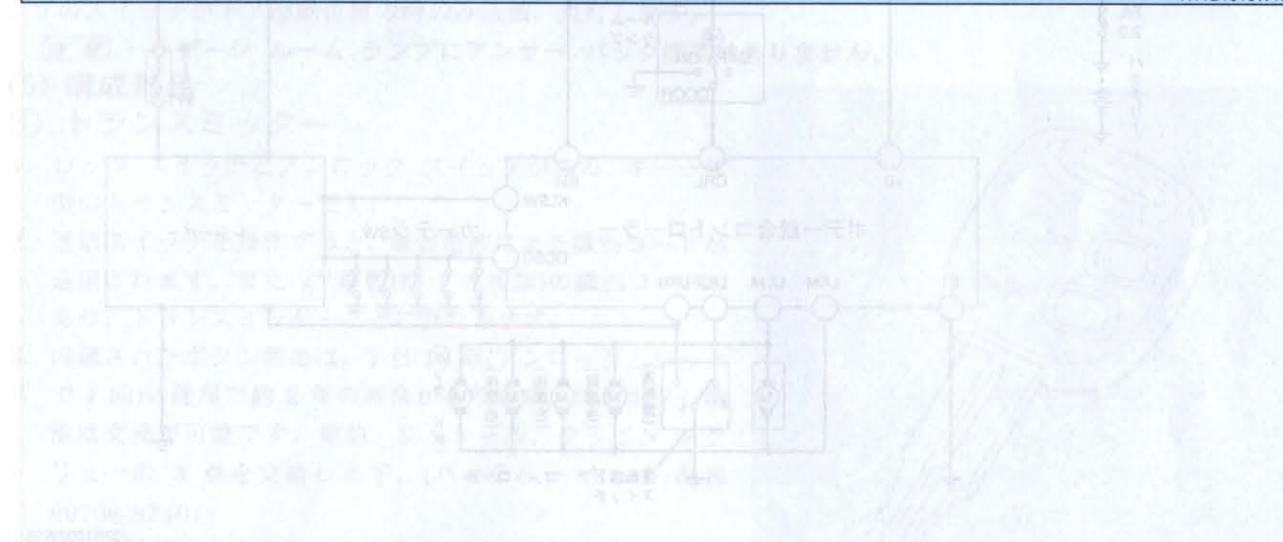
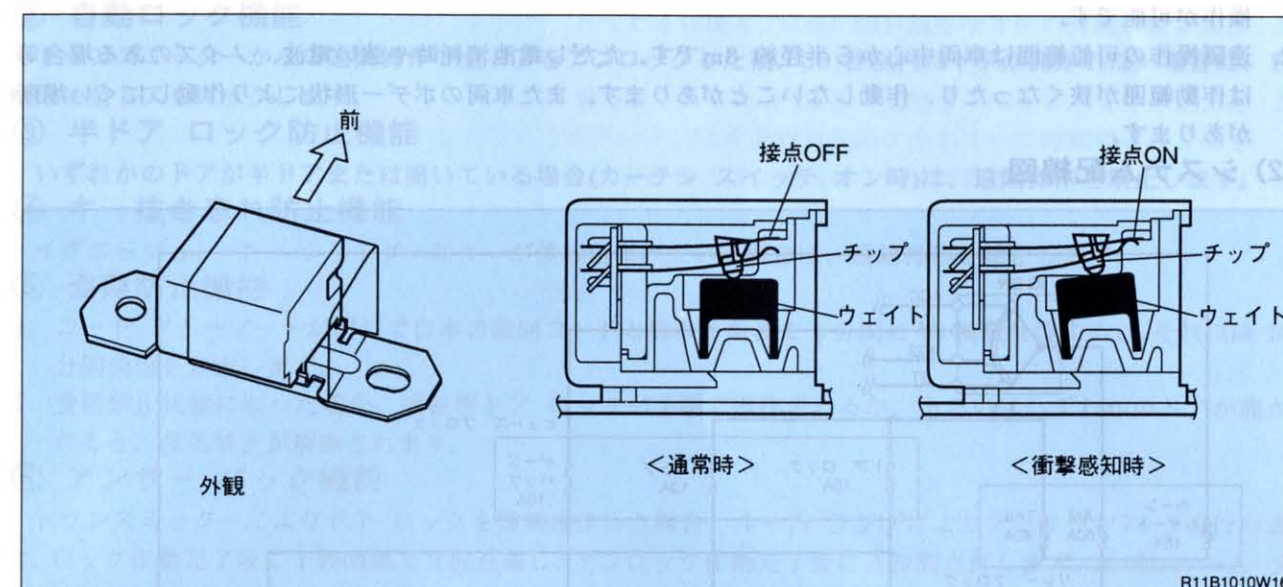
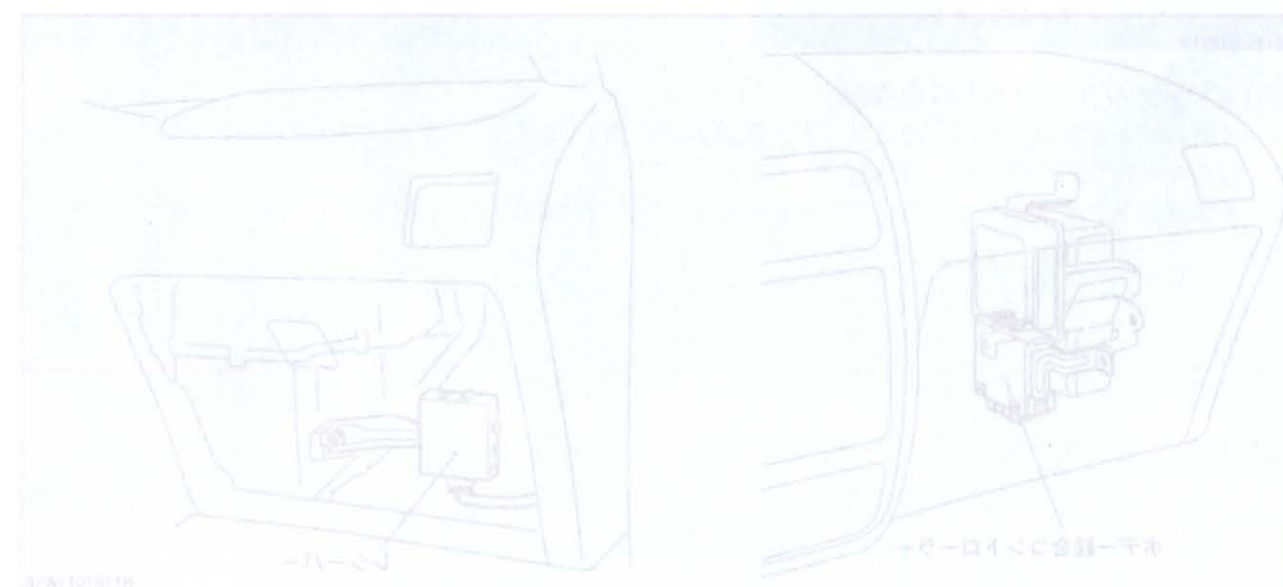


図 2-10-10 (3)

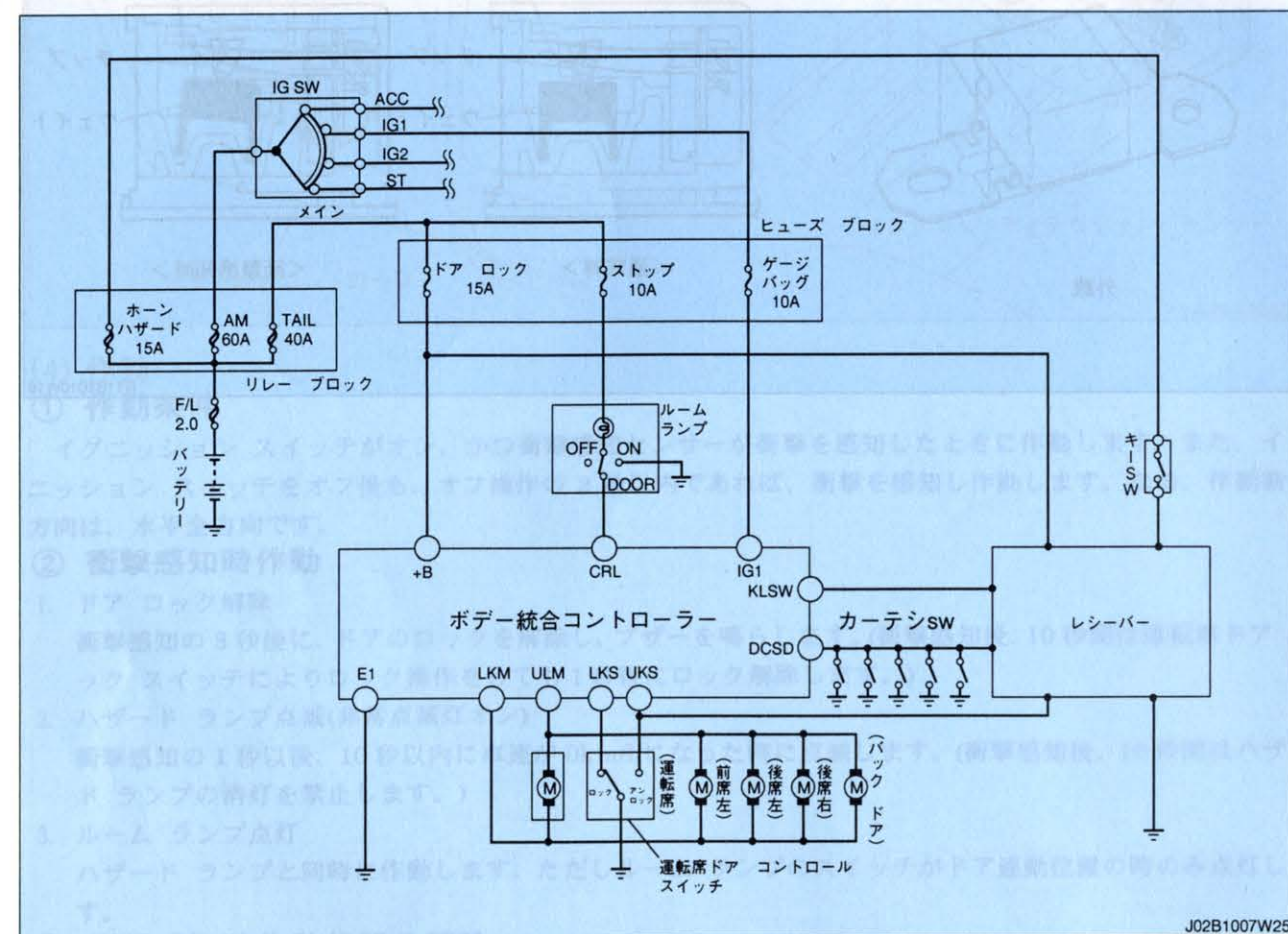


4-1-3 キーレス エントリー システム

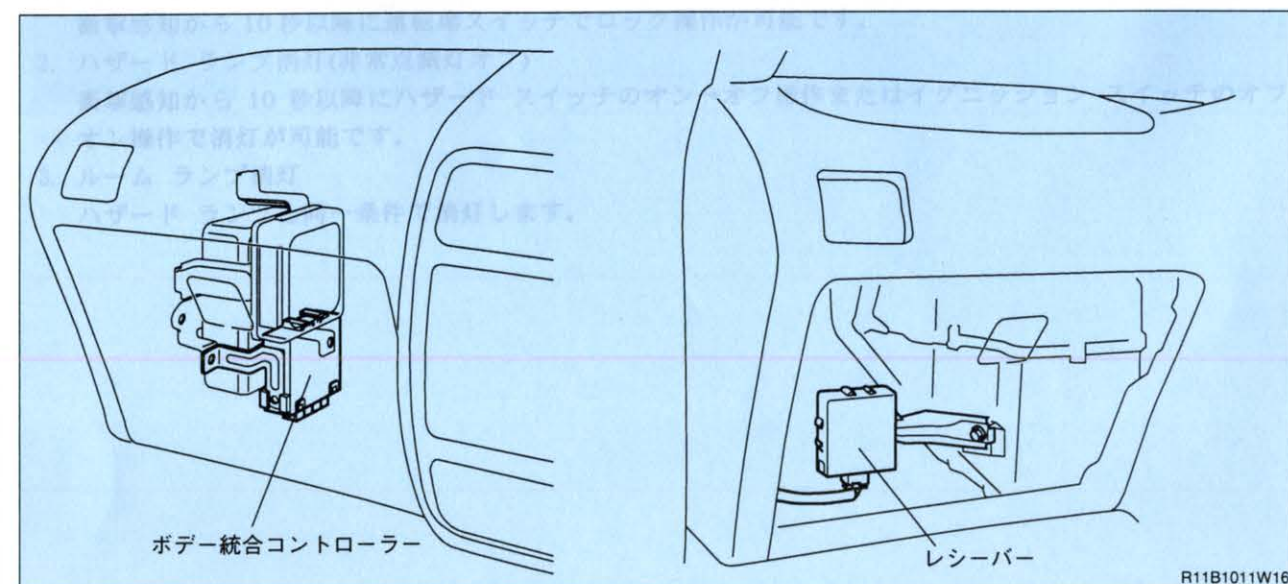
(1) 作動概要

1. キー一体型のトランスミッターのスイッチを押すことにより微弱電波が送信され、全ドア ロックの遠隔操作が可能です。
2. 遠隔操作の可能範囲は車両中心から半径約 3mです。ただし電池消耗時や強い電波、ノイズのある場合等は作動範囲が狭くなったり、作動しないことがあります。また車両のボデー形状により作動しにくい場所があります。

(2) システム配線図



(3) 構成部品位置図



(4) 機能

① 基本機能

トランスミッターが送信する電波を受信すると、全ドアがロックまたはアンロックします。

② 自動ロック機能

トランスミッターからの遠隔操作で全ドアをアンロックした後、30 秒以内にドアが開けられない場合に、自動的に全ドアをロックします。

③ 半ドア ロック防止機能

いずれかのドアが半ドアまたは開いている場合(カーテシ スイッチ オン時)は、遠隔操作を禁止します。

④ キー抜き忘れ防止機能

イグニッション キー シリンダーにキーが差し込まれている場合は、遠隔操作を禁止します。

⑤ 盗難防止機能

1. コード フォーマットが同じで自車の識別コードと異なる電波を 1 分間に 10 種類受信すると、それ以降 10 分間受信を禁止します。
2. 受信禁止状態になった場合、運転席ドア ロックが手動で操作されるか、あるいはいずれかのドアが開かれると、受信禁止が解除されます。

⑥ アンサー バック機能

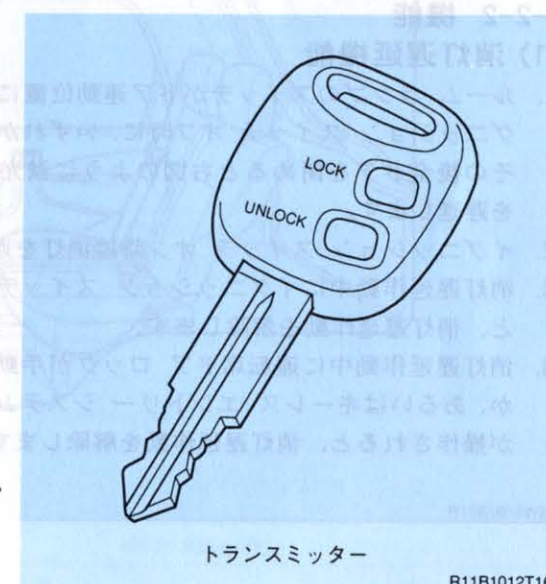
トランスミッターによりドア ロックを遠隔操作した場合、ルーム ランプによりアンサー バックを行います。ロック作動完了後に 1 秒間隔で 2 回点滅し、アンロック作動完了後に 3 秒間点灯します。ただしルーム ランプのスイッチがドア連動位置の時のみ点滅、点灯します。

注意・ラゲージ ルーム ランプにアンサー バック機能はありません。

(5) 構成部品

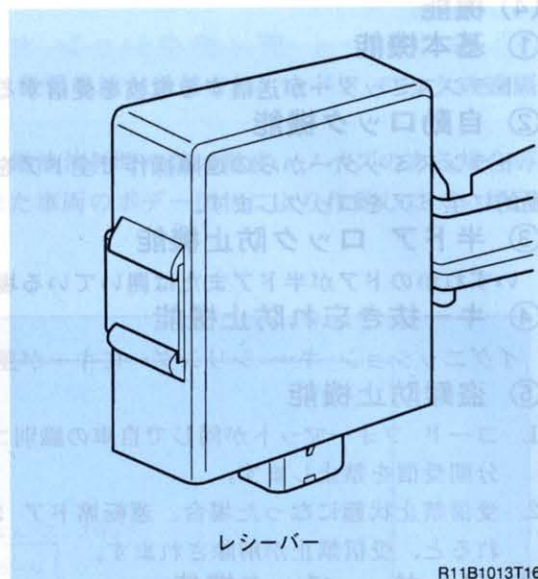
① トランスミッター

1. ロック スイッチとアンロック スイッチがある、キー一体型のトランスミッターです。
2. 送信スイッチを操作すると、微弱電波による識別コードが送信されます。また 2⁴⁰ 種類(約 1 兆種類)の識別コードがあり、トランスミッターごとに異なります。
3. 内蔵されたボタン電池は、1 日 10 回(アンロックとロックで 1 回)の使用で約 2 年の寿命があります。またボタン電池は交換が可能です。電池、防水シール、タッピング スクリューの 3 点を交換します。(バッテリー セット:品番 89706-87401)
4. キー一体型トランスミッターを廃棄する際は、ボタン電池、基盤、カバーを分解して分別処理します。



② レシーバー

1. レシーバー内部のアンテナで微弱電波の識別コードを受信します。
2. 最大2個の識別コードが登録可能であり、2個のトランスミッターを使用する事ができます。
3. 新たなトランスミッターを登録すると、レシーバーに記憶されている旧識別コードは全て消去されます。
4. バッテリーを外しても識別コードの記憶は失われません。



4-2 ルーム ランプ タイマー機能

4-2-1 概要

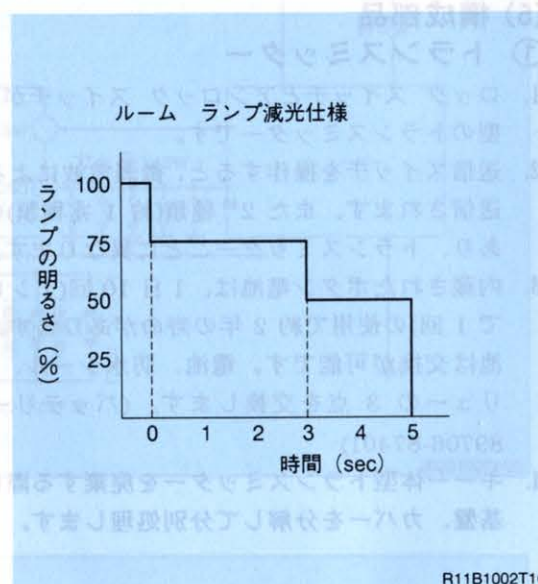
全車にルーム ランプのタイマー機能を設定し、利便性を向上しました。

注意・ラゲージ ルーム ランプにタイマー機能はありません。

4-2-2 機能

(1) 消灯遅延機能

1. ルーム ランプのスイッチがドア連動位置にあり、かつイグニッション スイッチ オフ時に、いずれかのドアを開き、その後全ドアを閉めると右図のように減光しながら消灯を遅延します。
2. イグニッション スイッチ オン時は消灯を遅延しません。
3. 消灯遅延作動中にイグニッション スイッチがオンになると、消灯遅延作動を解除します。
4. 消灯遅延作動中に運転席ドア ロックが手動で操作されるか、あるいはキーレス エントリー システムによりロックが操作されると、消灯遅延作動を解除します。



(2) バッテリー上がり防止機能

1. イグニッション スイッチ オフかつドア開状態(カーテシ スイッチ オン)で10分経過すると、ドア連動位置のルーム ランプを消灯します。
2. その後、ドアを閉めた後、再びドアを開けると、ランプは点灯します。(10分後には再び消灯します。)

4-3 パワー ウインド

4-3-1 概要

便利なパワー ウインドを全車に標準設定しました。

4-4 アウター リヤ ビュー ミラー

4-4-1 電動ドア ミラー

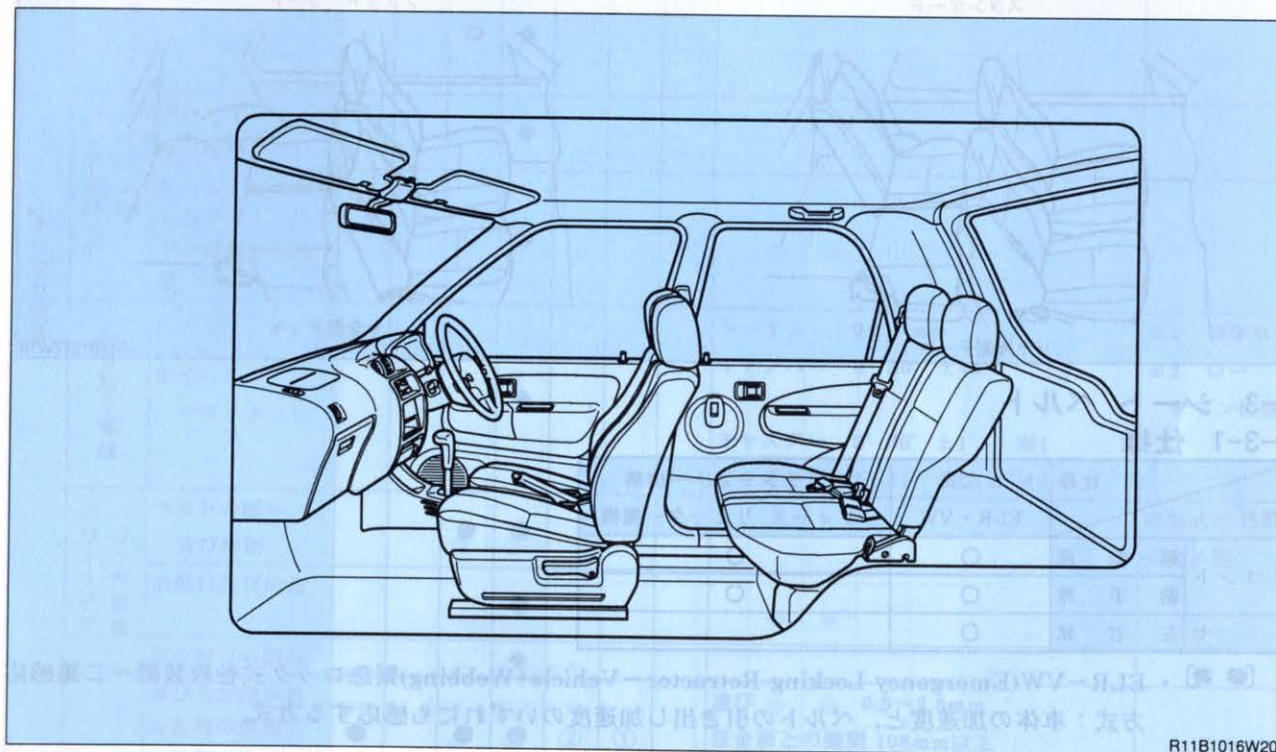
(1) 概要

便利な電動ドア ミラーをグレードに応じてオプション設定しました。

5 ボデー内装

5-1 概要

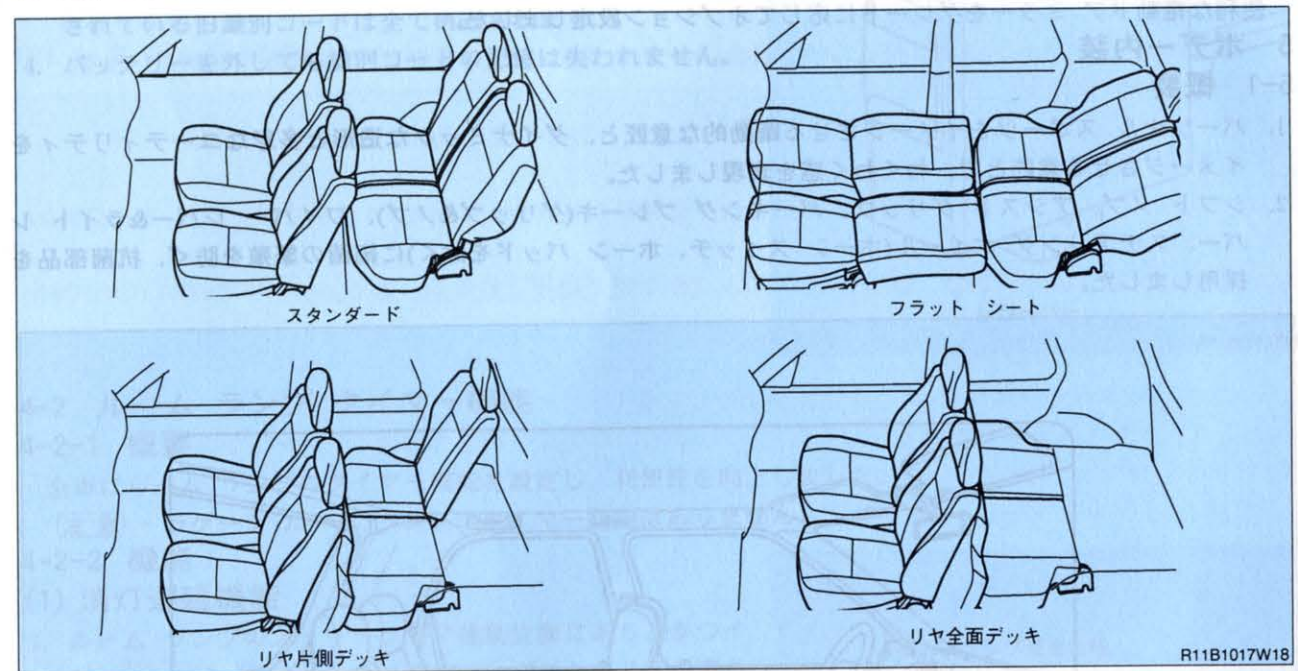
1. パーソナル スポーツをイメージさせる躍動的な意匠と、ダイナミックな造形と多彩なユーティリティをイメージさせる意匠とで、わくわく感を表現しました。
2. シフト ノブ、アシスト グリップ、パーキング ブレーキ(グリップ&ノブ)、ワイパー レバー&ライト レバー、ステアリング ホイール(ホーン スイッチ、ホーン パッドを除く)に細菌の繁殖を防ぐ、抗菌部品を採用しました。



5-2 シート

5-2-1 シート フォーメーション

- リヤ シート バック&クッションを分割可倒式または分割リクライニング機構とすることで、多彩なシート フォーメーションを可能としました。
- リヤ シート格納時には、荷室の床がフラットになります。
- 全車のリヤ シートにヘッド レストを設定しました。



5-3 シート ベルト

5-3-1 仕様

仕様		3 点式 ELR-VW	プリテンショナー機構 +フォース リミッター機構
フロント	運 転 席	○	○
	助 手 席	○	○
リ	ヤ 左 右 席	○	

【参考】・ELR-VW(Emergency Locking Retractor-Vehicle+Webbing)緊急ロック式巻取装置—二重感応方式：車体の加速度と、ベルトの引き出し加速度のいずれにも感応する方式。

1 定期点検整備方式

- 「●」印は法規で義務付けられた点検時期を示す。
- 「◇」印はシビア コンディションに、「◆」印は距離項目に該当した場合を示す。
- ①は取扱説明書に、②はメンテナンス ノートに記載している項目を示す。

点検整備項目		点検整備時期				周知方法			判定基準	備考
		日 常 点 検	6 ヶ 月 毎	12 ヶ 月 毎	24 ヶ 月 毎	点 検 の 方 法	判 定 基 準	整 備 の 実 施 方 法		
かじ取り装置	ハ ン ド ル				●					
	ギ ヤ ボ ク ス			◇	◆					
	ロ ッ ド 及 び ア ー ム 類				◆					
				◇	●					
	か じ 取 り 車 輪				◆				トーイン 0±1 mm キャンバー 0° 30' ±45'	※1 標準車 ※2 ロー ダウン仕様
	ホ イ ール ア ラ イ メ ン ト				◆				キャスト 2° 36' ±1° ※1 キャスト 2° 44' ±1° ※2	
パ ワ ー ス テ ア	ベ ル ト の 緩 み 及 び 損 傷			●	●					電動式は 点検不要
	油 漏 れ 及 び 油 量				●					
	取 り 付 け の 緩 み				◆					
制 動 装 置	遊 び 及 び 踏 み 込 ん だ 時 の 床 板 と の 隙 間	●		●	●	②	①		遊び 0.5～2.5mm 板面との隙間 108mm以上 (踏力 30kg 時)	
	ブ レ ー キ の き き 具 合								制動力 後輪和 : 軸重の 10%以上 各輪左右差 : 軸重の 8%以下 総和 : 検査時車両重量の 50%以上 注) 前輪の全ての車輪がロックし、計測 困難な場合は、その状態で総和に 対し適合するとみなす。	
	●		●	●	●	②	②			
駐 車 ブ レ ー キ	引 き 代	●		●	●	②	①		操作力 20kgの時 引きしろ 4～7 ノッチ 全ストローク 13 ノッチ	
	ブ レ ー キ の き き 具 合			●	●				制動力 検査時車両重量の 20%以上	

点検整備項目			点検整備時期				周知方法			判定基準	整備の実施方法	備考
			自家用乗用自動車等				点検の方法	判定基準				
点検箇所		点検項目	日常点検	6ヶ月毎	12ヶ月毎	24ヶ月毎						
制動装置	ケーブル類 ロード及び	緩み、がた及び損傷				◆						
	ホース及び	漏れ、損傷及び取付状態		◇	●	●						
	リザーバー	タンク 液量	●				②	②		液面レベル MAX～MIN間にあること		
	マスターシリンダー、ホイールシ	液漏れ			●	●						
		機能、磨耗及び損傷				●						
	ブレーキシュー ドラム及び	ドラムとライニングとの隙間			◆	◆						ディスクブレーキは点検不要
		シューの摺動部分及びライニングの磨耗		◇	◆	◆				標準厚さ 後輪 5mm 使用限度 後輪 1mm		
		ドラムの磨耗及び損傷			◇	●				標準径 後輪 228.6mm 使用限度 後輪 230.6mm		
	ブレーキパッド ディスク	ディスクとパッドとの隙間			◆	◆						ドラムブレーキは点検不要
		パッドの磨耗		◇	◆	◆				標準厚さ 前輪 10mm 使用限度 前輪 1mm		
ディスクの磨耗及び損傷				◇	●				標準厚さ 前輪 16mm 使用限度 前輪 15mm			
走行装置	ホイール	タイヤの空気圧	●				②			タイヤサイズ : 空気圧 175/80 R15 : 1.8 kg/cm ²		
		タイヤの亀裂及び損傷	●				②	②				

点検整備項目			点検整備時期				周知方法			判定基準	備考
			自家用乗用自動車等				点検の方法	判定基準	整備の実施方法		
点検箇所	点検項目	日常点検	6ヶ月毎	12ヶ月毎	24ヶ月毎						
走行装置	ホイール	タイヤの溝の深さ及び異常な磨耗	●		●	●	②	②	残り溝 1.6mm まで		
		ホイール ナット及びホイールボルトの緩み			◆	◆			ホイール ナットの締付トルク 9～12 kg・m		
		フロント ホイール ベアリングのがた				◆			アクスル中心部における軸方向の遊び 0～0.05mm		
		リヤ ホイール ベアリングのがた				◆			アクスル中心部における軸方向の遊び 0.1～0.8mm		
緩衝装置	取付部及び連結部	緩み、がた及び損傷			◇	●					
	ブローバー ショックア	油漏れ及び損傷				●					
動力伝達装置	クラッチ	ペダルの遊び及び切れた時の床板との隙間			●	●			遊び : 15～30 mm 切れたときの板金面との隙間 71mm以上	オートマチック車は 点検不要	
	トランスミッション及びトランスファー	油漏れ及び油量			●	●			フィラー プラグ穴下面より0～5mm間にあること (レベルゲージの示す範囲)		
	プロペラシャフト及びドライブシャフト	連結部の緩み			◆	◆				継手部一体型は点検不要	
		自在継手部のダストブーツの亀裂及び損傷			◇	●					
	デフアレ	油漏れ及び油量				◆			フィラー プラグ穴下面より0～5mm間にあること		

点検整備項目		点検整備時期				周知方法			判定基準	備考
		自家用乗用自動車等				点検の方法	判定基準	整備の実施方法		
点検箇所	点検項目	日常点検	6ヶ月毎	12ヶ月毎	24ヶ月毎					
電気装置	点火装置	点火プラグの状態		●	●				プラグギャップ 0.9～1.0 BKUR6EK-9, K20TNR-S9	白金プラグ車は点検不要
		点火時期		●	●				B.T.D.C 5° / 850rpm	無調整式車は点検不要
		ディストリビューターのキャップの状態		●	●					ディストリビューター無し車は点検不要
	バッテリー	液量	●			②	②	②	上限、下限の基準線内にあること	密封式は点検不要
		ターミナル部の接続状態		●	●					
	電気配線	接続部の緩み及び損傷			●					
原動機	本体	かかり具合及び異音	●			②	②			
		低速及び加速の状態	●			②			アイドリング回転数 850rpm	
		排気の状態		●	●					
		エアクリーナーエレメントの状態		◇	◆					
	潤滑装置	油漏れ		●	●					
		油の汚れ及び量	●			②	②	②	レベルゲージのF～L間にあること	

点検整備項目		点検整備時期				周知方法			判定基準	備考	
		自家用乗用自動車等				点検の方法	判定基準	整備の実施方法			
点検箇所	点検項目	日常点検	6ヶ月毎	12ヶ月毎	24ヶ月毎						
原動機	燃料装置	燃料漏れ			◇	●					
		リンク機構の状態				●					
		スロットルバルブ及びチョークバルブの状態				●					
	冷却装置	水量	●				②	②	②	リザーブタンクのFULL～LOW間にあること	
		ファンベルトの緩み及び損傷				●	●			オルタネーターとウォーターポンププーリーの中央部を約10kgの力で押した時のたわみ 新品交換時：4～5mm 通常点検時：6～7mm	
		水漏れ			●	●					
ばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置	ガス還元装置	メーターリングバルブの状態			●						
		配管の損傷				●					
	燃料蒸発ガス排出抑制装置	配管等の損傷				●					
		チャコールキャニスターの詰まり及び損傷				●					
		チェックバルブの機能				●					
	一酸化炭素等発散防止装置	触媒反応方式等排出ガス減少装置の取付けの緩み及び損傷				●					
		二次空気供給装置の機能				●					
排気ガス再循環装置の機能					●						

点検整備項目		点検整備時期				周知方法			判定基準	備考
		自家用乗用自動車等				点検の方法	判定基準	整備の実施方法		
点検箇所	点検項目	日常点検	6ヶ月毎	12ヶ月毎	24ヶ月毎					
ばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置	一酸化炭素等防止装置				●					
	減速時排気ガス減少装置の機能				●					
	配管の損傷及び取付け状態				●					
	熱害防止装置				●					
	遮熱板の取付けの緩み及び損傷				●					
その他	方向指示器	●				②	②			
	灯火装置及び									
	警告器、窓ふき器、洗浄液噴射装置、	●				②	②			日常点検は窓ふき器、洗浄液噴射装置のみ
	デフロスター及び施錠装置									
	作用									
	取付けの緩み及び損傷			●	●					
	マフラーの機能				●					
	エキゾーストパイプ及びマフラー									
	フレーム ボデーの緩み及び損傷				●					
	車枠及び車体									

2 メーカー推奨項目

定期交換部品項目	交換時期		周知方法		備考
	年毎交換 単位：年	走行キロ毎交換 単位：千km	交換時期	交換方法	
ブレーキ液	2 [3]		②		
トランスミッション オイル		100	②		
およびトランスファー オイル					
デファレンシャル オイル	2 [3]	30	②		
オートマチック トランスミッション オイル		100	②		
エアー クリーナー エレメント		40 「20」	②		
エンジン オイル	1	10 「5」	②		使用オイルSG以上
オイル クリーナー		10 「5」	②		使用オイルSG以上
冷却水	2 [3]		②		
タイミング ベルト		100	②		
フューエル フィルター		100	②		
白金点火プラグ		100	②		

注) 1. 交換時期は年または走行キロどちらか早い方にて交換する。

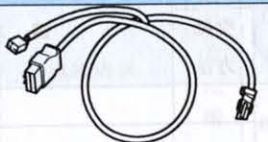
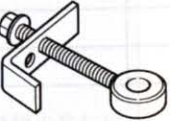
2. []印は乗用車初回、「」印はシビアー コンディション時での交換時期を示す。

3. ①は取扱説明書に、②はメンテナンス ノートに記載している項目を示す。

[点検整備要領]

1 エンジン調整

1-1 準備品

形 状	品 番、品 名	用 途
	09991-87404-000 ワイヤー、エンジン コントロール システム インспекション	チェック端子短絡 VF端子測定 エンジン回転数測定
	09991-87403-000 ワイヤー、ダイアグノーシス チェック	T端子短絡
	09991-87402-000 ワイヤー、タコパルス ピック アップ	エンジン回転数測定 VF端子測定
	09286-87701-000 バー、オルタネーター アジャスター	オルタネーターVベルト調整
	09221-87208-000 シム エクスチェンジ アタッチメント	シム交換
計器	ラジエーター キャップ テスター (株) バンザイ RCT-2A (株) イヤサカ RCT-2	ラジエーター、ラジエーター キャップ 点検
	ラジエーター キャップ テスター アダプター (株) バンザイ RCT-2A-20S (株) イヤサカ RCT-2-AS	ラジエーター、ラジエーター キャップ 点検
	ベルト テンション ゲージ、リモート ケーブル (株) デンソー 95506-00013 (ゲージ) 95506-10040 (リモート ケーブル)	オルタネーター ベルトの張力調整用
	コンプレッション ゲージ (株) バンザイ G-25B、G24B-2 (株) イヤサカ TIGCG-100	圧縮圧力の点検
	エンジン回転計、シクネス ゲージ、マイクロメーター、エレクトリカル テスター、タイミング ライト	

1-2 冷却水量および水漏れ点検

1-2-1 水量

1. 冷却水量がリザーバー タンクの下限(Low)と上限(Full)の間にあるかを点検する。

1-2-2 水漏れ

1. アイドリング状態でラジエーター、ウォーター ポンプ、ラジエーター ホース、ヒーター ホースなどから水漏れがないか、目視により点検する。
またはラジエーター キャップ テスターで加圧し、水漏れがないか点検する。

【工 具】 点検基準値

108kPa {1.10kg/cm²}

【工 具】 ラジエーター キャップ テスター

(株)バンザイ RCT-2A

(株)イヤサカ RCT-2

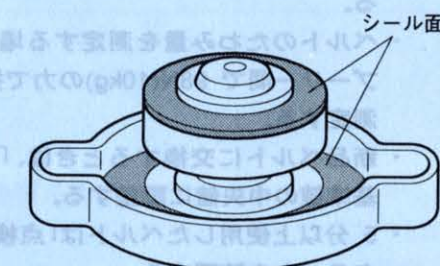
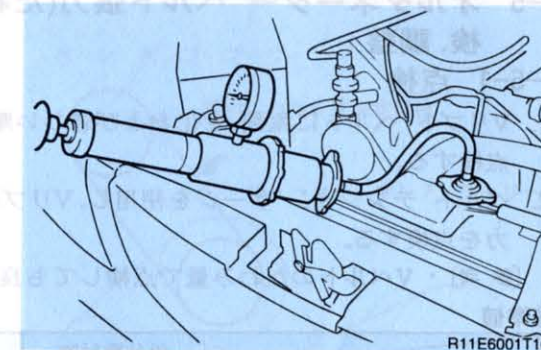
ラジエーター キャップ テスター アダプター

(株)バンザイ RCT-2A-20S

(株)イヤサカ RCT-2-AS

1-2-3 ラジエーター キャップの機能点検

1. ラジエーター キャップを外し、パルプ シート面に汚れ、損傷がないかを目視点検する。また、負圧弁を手で動かし開閉することを点検する。



2. ラジエーター キャップ テスターでキャップの開弁圧を点検する。

【基準】 108.0±14.7kPa {1.1±0.15kg/cm²}

【注意】 ・キャップ シール面に水をよく塗ってからテストに取り付ける。

【工 具】 ラジエーター キャップ テスター

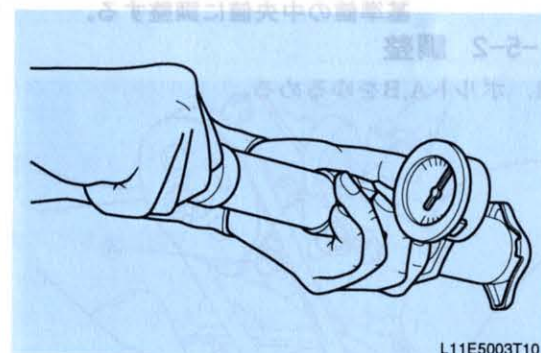
(株)バンザイ RCT-2A

(株)イヤサカ RCT-2

ラジエーター キャップ テスター アダプター

(株)バンザイ RCT-2A-20S

(株)イヤサカ RCT-2-AS



1-3 エンジン オイル量点検

1. エンジンを停止し、水平な場所で点検を行う。
2. オイル レベル ゲージを抜き取り、付着しているオイルを拭いてから再び差し込む。
3. オイル量が下限(L)と上限(F)の間にあるかを点検する。

1-4 スパーク プラグの点検

【警告】 ・スパーク プラグは熱いので火傷をしないよう注意すること。

1. 指定のプラグを使用しているか

スパーク プラグ仕様

エンジン型式	EF-DET	
	EF-DEM	
メーカー	デンソー	NGK
型式	K20TNR-S9	BKUR6EK-9
電極すき間 (mm)	0.8~0.9	←

2. 電極部の焼損、碍子の焼け具合、および破損について点検する。

1-5 オルタネーター ベルト張力(たわみ量)の点検、調整

1-5-1 点検

1. Vリフト ベルトに亀裂、老化および著しい摩耗がないかを点検する。
2. ベルト テンション ゲージを使用し、Vリフト ベルトの張力を点検する。

【参考】・Vベルトのたわみ量で点検しても良い。

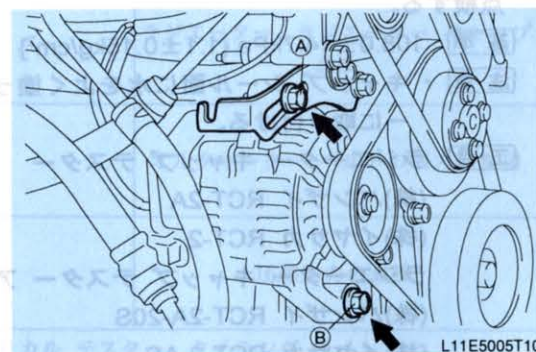
基準値

	新品取付時	点検時
ベルト張力 (N{kgf})	412~647 {42~66}	265~353 {27~36}
たわみ量 (mm {押力 10 kg f})	4.0~5.0	6.0~7.0

- 【注意】・ベルト テンション ゲージを使用して張力を測定する場合は、図に示すプーリー間(部位)で測定する。
- ・ベルトのたわみ量を測定する場合は、定められたプーリー間で 98N(10kg)の力で押したときの値を測定する。
 - ・新品ベルトに交換するときは、「新品取り付け」の基準値の中央値に調整する。
 - ・5 分以上使用したベルトは「点検時」の基準値内であることを確認する。
 - ・5 分以上使用したベルトの組み付けは「点検時」の基準値の中央値に調整する。

1-5-2 調整

1. ボルトA,Bをゆるめる。



2. SSTとワッシャを取り付け、アジャスティング ナットを回して、張力を調整する。

【SST】 09286-87701-000

3. ボルトを締め付ける。

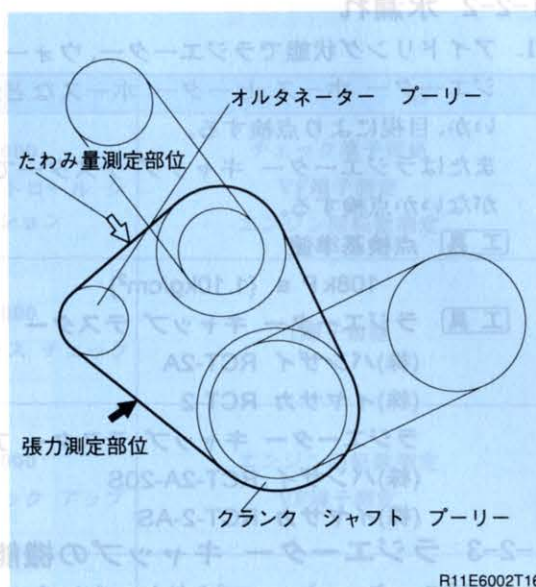
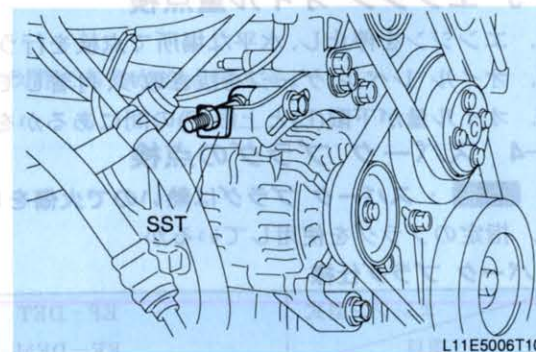
【締付】 ボルトA

29.0±5.8N・m{300±60kgf・cm}

ボルトB

52.0±10.4N・m{530±106kgf・cm}

4. ベルトの張力を確認する。



R11E6002T16

1-6 ベーン ポンプ用ベルト張力(たわみ量)点検、調整

1-6-1 点検

1. Vリフト ベルトに亀裂、老化および著しい摩耗がないかを点検する。
2. ベルト テンション ゲージを使用し、Vベルトの張力を点検する。

【参考】・Vベルトのたわみ量で点検しても良い。

基準値

	新品取付時	点検時
ベルト張力 (N{kgf})	490.0±98.0 {50±10}	343.0±49.0 {35±5}
たわみ量(mm) {押力 10 kg f}	7~10	9~11

- 【注意】・ベルト テンション ゲージを使用して張力を測定する場合は、図に示すプーリー間(部位)で測定する。
- ・ベルトのたわみ量を測定する場合は、定められたプーリー間で 98N(10kg)の力で押したときの値を測定する。
 - ・新品ベルトに交換するときは、「新品取り付け」の基準値の中央値に調整する。
 - ・5 分以上使用したベルトは「点検時」の基準値内であることを確認する。
 - ・5 分以上使用したベルトの組み付けは「点検時」の基準値の中央値に調整する。

1-6-2 調整

1. ボルトA、B、およびインテーク マニホールドのアジャスティング ボルトをゆるめる。
2. ベーン ポンプを動かして張力を調整する。
3. ボルトA、Bを締め付ける。
【締付】 41.7±7.4N・m {425±75kgf・cm}
4. インテーク マニホールドのアジャスティング ボルトを締め付ける。
【締付】 12.5±2.5N・m {130±30 kgf・cm}
5. ベルトの張力を確認する。

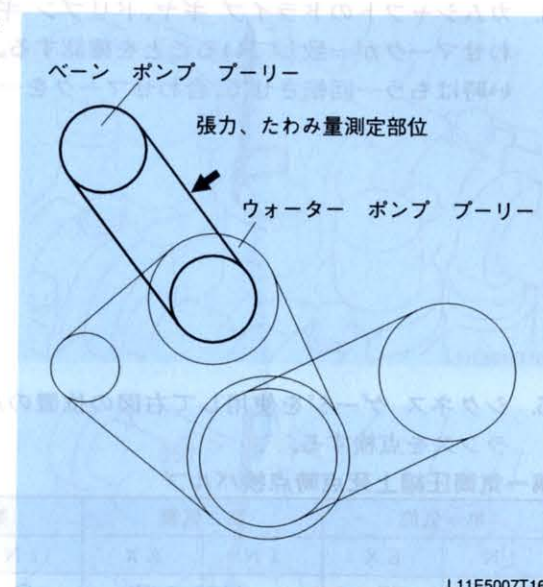
1-7 バルブ クリアランス点検

1-7-1 基準値

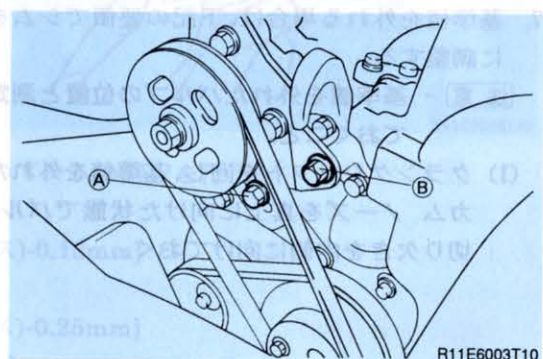
		弁すき間 (mm)	
EF-DET、EF-DEM	I N	冷間	0.18±0.05
	E X		0.25±0.05

1-7-2 点検

1. インタークーラ(EF-DET型)およびエア パイプ(EF-DEM)を取り外す。
2. イグニッション コイル、シリンダー ヘッド カバーを取り外す。
3. クランクシャフトを正回転させてクランクシャフト プーリーのタイミング マークとタイミング ベルトカバーのインジケータを合わせる。

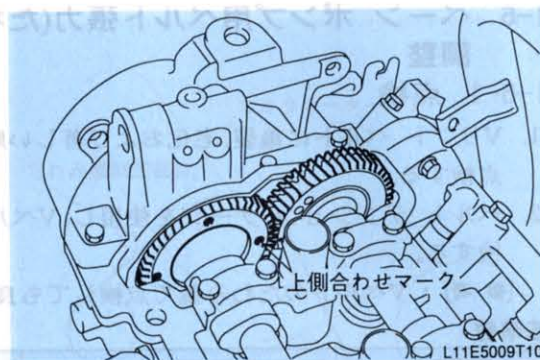


L11E5007T16



R11E6003T10

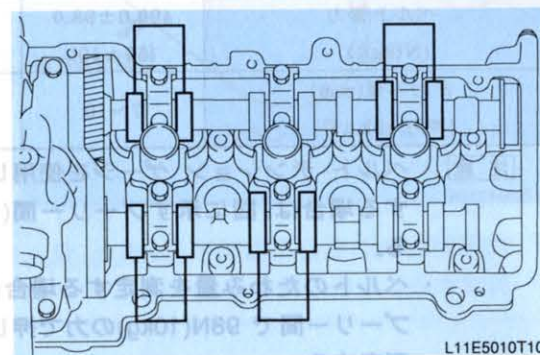
4. カムシャフトのドライブ ギヤ、ドリブン ギヤの上側の合わせマークが一致していることを確認する。一致していない時はもう一回転させて、合わせマークを一致させる。



5. シクネス ゲージを使用して右図の位置のバルブ クリアランスを点検する。

第一気筒圧縮上死点時点検バルブ

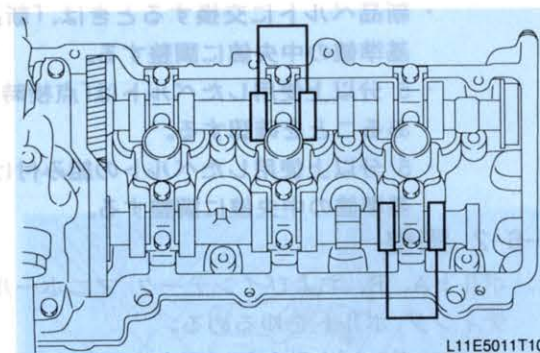
第一気筒		第二気筒		第三気筒	
IN	EX	IN	EX	IN	EX
○	○	—	○	○	—



6. クランクシャフトを1回転し、第1気筒を排気上死点にして右図の位置のバルブ クリアランスを点検する。

第一気筒排気上死点時点検バルブ

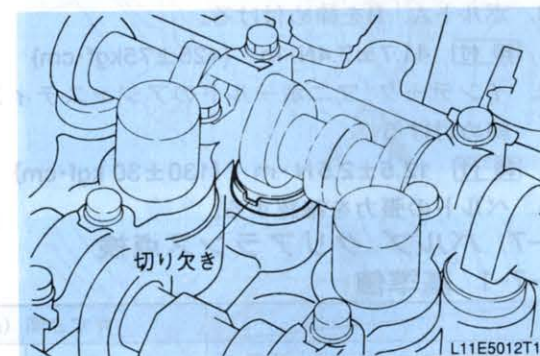
第一気筒		第二気筒		第三気筒	
IN	EX	IN	EX	IN	EX
—	—	○	—	—	○



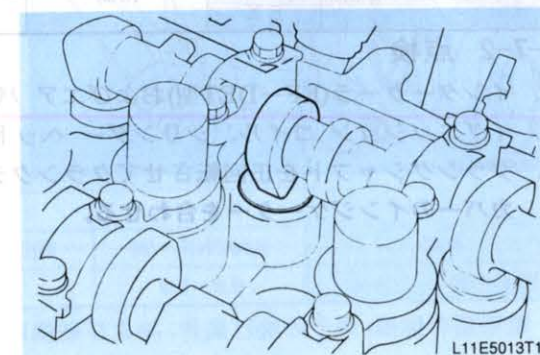
7. 基準値を外れる場合は、下記の要領でシムを交換し基準値に調整する。

注意 ・ 基準値を外れたバルブの位置と測定結果を記録しておくこと。

- (1) クランクシャフトを回し、基準値を外れたシリンダーのカム ノーズを真上に向けた状態でバルブ リフターの切り欠きを内側に向けておく。

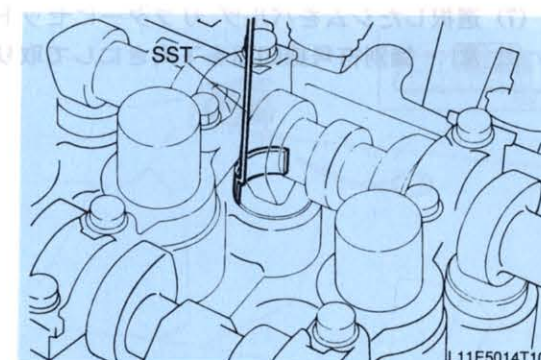


- (2) クランクシャフトを回し、シリンダーのカム ノーズを下に向け、バルブ リフターを押し下げる。

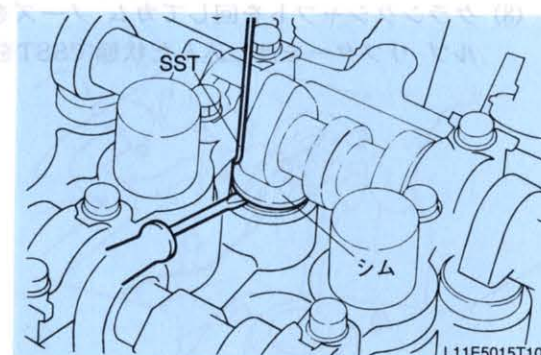


- (3) シリンダー ヘッドの内側からバルブ リフターの上部周囲に右図のようにSSTを載せた後、クランクシャフトを回してカム ノーズをほぼ真上にし、SSTでバルブ リフターを押し下げた状態で固定する。

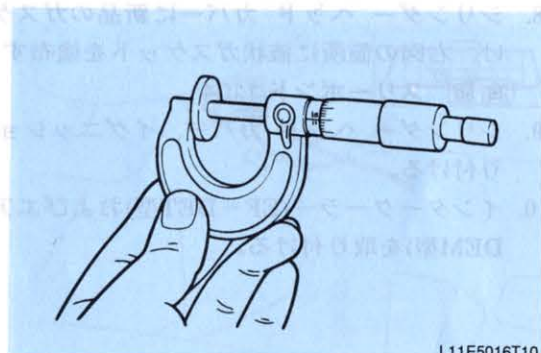
SST 09221-87208-000



- (4) シムを切り欠きからベビー ドライバー等で起こした後、マグネット ハンドを使用して内側(スパーク プラグ側)に取り外す。



- (5) マイクロメーターを使用して取り外したシムの厚さを測定する。



- (6) バルブ クリアランスが基準値内に入るように、次式を用いてシムの選択を行う。

・ インテーク

$$(\text{選択シム厚さ}) = (\text{取り外したシム厚さ}) + [(\text{測定クリアランス}) - 0.18\text{mm}]$$

・ エキゾースト

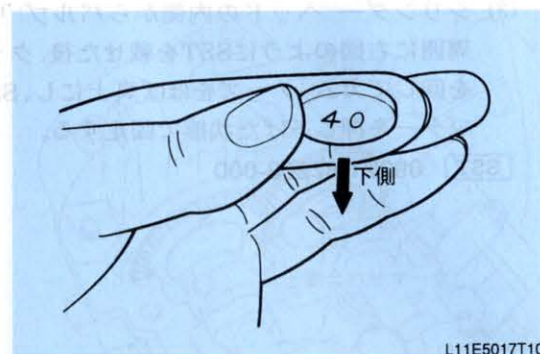
$$(\text{選択シム厚さ}) = (\text{取り外したシム厚さ}) + [(\text{測定クリアランス}) - 0.25\text{mm}]$$

参考 ・ 新品のシムには不滅インクで識別符号を捺印している。

符号	シム厚 (mm)	符号	シム厚 (mm)	符号	シム厚 (mm)	符号	シム厚 (mm)
30	2.50	40	2.72	52	2.94	63	3.16
31	2.52	42	2.74	53	2.96	64	3.18
32	2.54	43	2.76	54	2.98	65	3.20
33	2.56	44	2.78	55	3.00	66	3.22
34	2.58	45	2.80	56	3.02	67	3.24
35	2.60	46	2.82	57	3.04	68	3.26
36	2.62	47	2.84	58	3.06	69	3.28
37	2.64	48	2.86	59	3.08	70	3.30
38	2.66	49	2.88	60	3.10		
39	2.68	50	2.90	61	3.12		
40	2.70	51	2.92	62	3.14		

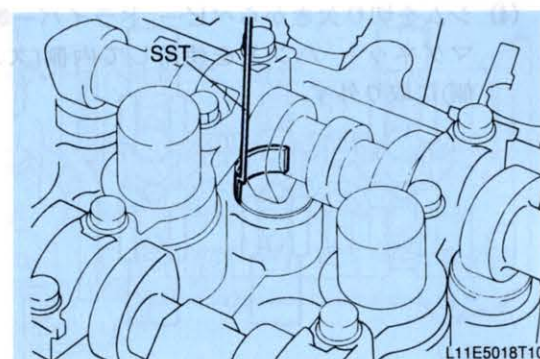
(7) 選択したシムをバルブ リフターにセットする。

注意 ・ 識別符号捺印面を下向きにして取り付けること。



L11E5017T10

(8) クランクシャフトを回してカム ノーズを下に向けてバルブ リフターを押し込んだ状態でSSTを取り外す。



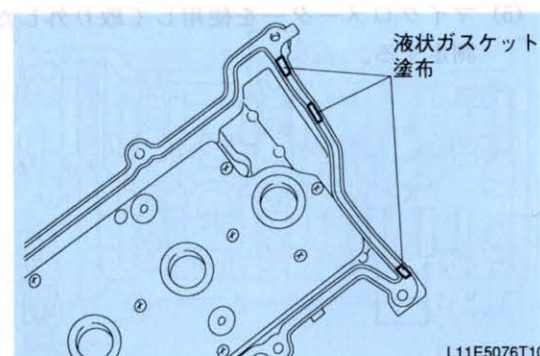
L11E5018T10

8. シリンダー ヘッド カバーに新品のガスケットを取り付け、右図の箇所に液状ガスケットを塗布する。

油脂 スリーボンド 1104

9. シリンダー ヘッド カバー、イグニッション コイルを取り付ける。

10. インタークーラー(EF-DET型)およびエア パイプ(EF-DEM型)を取り付ける。



L11E5076T10

1-8 圧縮圧力の点検

1. エンジンを暖機する。

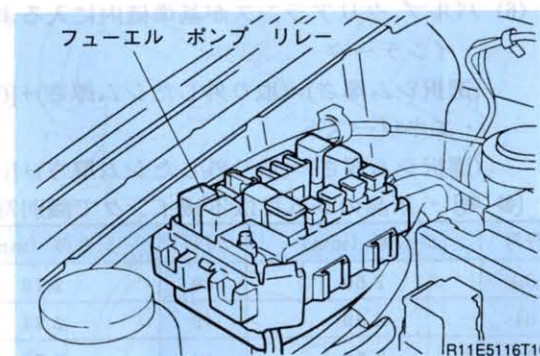
2. IGスイッチを「OFF」にする。

3. インタークーラ(EF-DET型)およびエア パイプ(EF-DEM)を取り外す。

4. IGコイル、スパーク プラグを全数外す。

注意 ・ スパーク プラグは熱いので火傷をしないよう注意すること。

5. フューエル ポンプ リレーを外す。



R11E5116T10

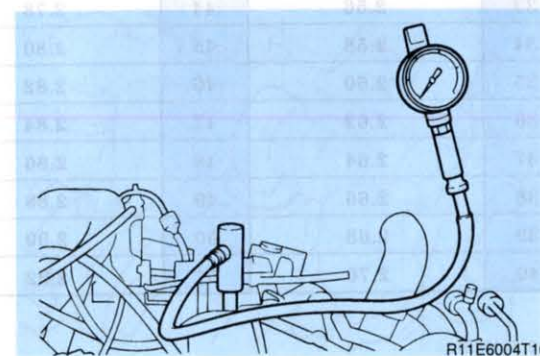
6. コンプレッション ゲージを取り付ける。

7. スロットル バルブを全開にし、スタータを回して圧縮圧力を測定する。

基準 $11.7 \pm 0.5 \text{ kg/cm}^2$

(400rpm、各気筒差 1.5 kg/cm^2 以内)

注意 ・ バッテリーは完全充電したものを使用し、できるだけ短時間で行う。



R11E6004T10

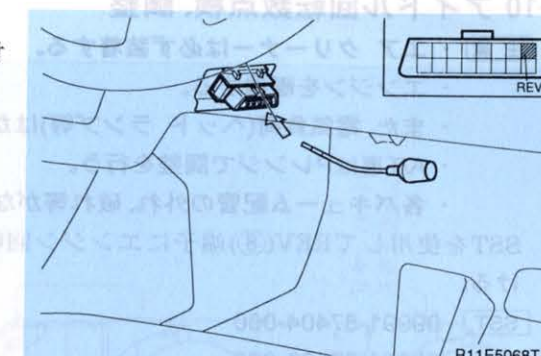
1-9 点火時期点検、調整

1. SSTを使用してREV(⑧)端子にエンジン回転計を取り付ける。

SST 09991-87404-000

09991-87402-000

2. エンジンを暖機する。



R11E5068T10

3. タイミング ライトのクリップを図の位置に取り付ける。



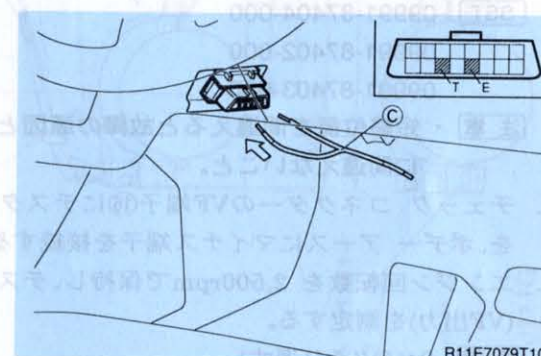
R11E6005T10

4. SSTを使用し、チェック コネクターのT~E(⑪~⑬)間を短絡する。

SST 09991-87404-000

09991-87403-000

注意 ・ 短絡位置を間違えると故障の原因になるため絶対に間違えないこと。



R11E7079T10

5. 点火時期を点検する。

基準 $5^\circ \pm 2^\circ$ (BTDC)

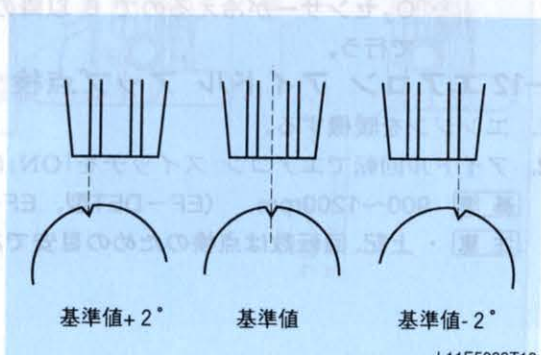
参考 ・ エンジン回転数

$850 \pm 50 \text{ rpm}$ (EF-DET型、EF-DEM型エンジン)

参考 ・ 回転数は調整の為の目安であり、調整は不要である。



L11E5031T10



L11E5033T10

1-10 アイドル回転数点検、調整

- 注意** ・エア クリーナーは必ず装着する。
・エンジンを暖機する。
・また、電気負荷(ヘッド ランプ等)はかけない。
・A/T車はPレンジで調整を行う。
・各バキューム配管の外れ、破れ等がない状態で行う。

1. SSTを使用してREV(⑧)端子にエンジン回転計を取り付ける。

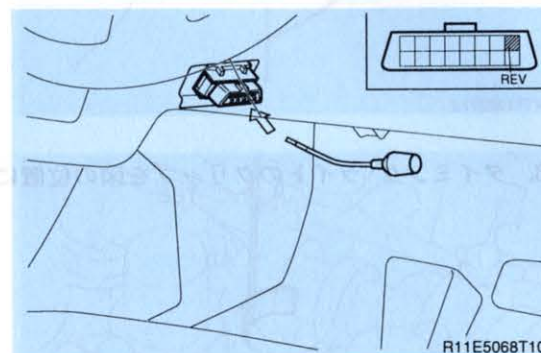
SST 09991-87404-000

09991-87402-000

2. アイドル回転数を点検する。

基準 850±50rpm (EF-DET型、EF-DEM型エンジン)

注意 ・回転数は点検のための目安であり、調整は不要である。



1-11 CO・HC濃度点検

1. エンジン回転を 2,500rpm以上で 2 分間保持し、O₂センサーを暖機する。
2. SSTを使用してチェック コネクタのT~E(⑪)~(⑬)端子間を短絡する。

SST 09991-87404-000

09991-87402-000

09991-87403-000

注意 ・短絡位置を間違えると故障の原因となるため絶対に間違えないこと。

3. チェック コネクタのVF端子(⑭)にテストのプラス端子を、ボデー アースにマイナス端子を接続する。
4. エンジン回転数を 2,500rpmで保持し、テストの指示電圧(VF出力)を測定する。

基準 0⇒5V(くり返す)

10 秒間に 8 回以上変化すること。

(O₂ フィード バックの確認)

5. T~E(⑪)~(⑬)端子間の短絡を解除する。

6. アイドル回転でVF電圧を測定する。

基準 2.5V(A/F学習値の確認)

7. アイドル回転時のCO、HC濃度を測定する。

基準 0.3%以下(CO濃度)

300ppm以下(HC濃度)

注意 ・上記、基準値は点検のための目安であり、調整は不要である。

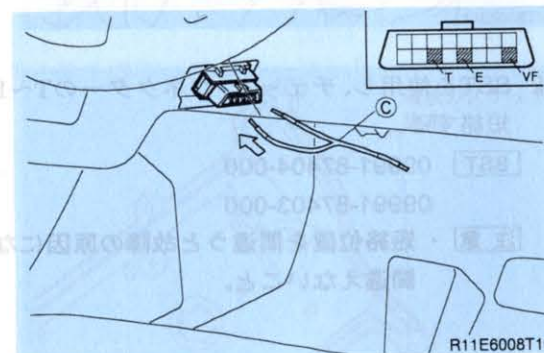
・O₂センサーが冷えるので 6 以降の作業は短時間で行う。

1-12 エアコン アイドル アップ点検

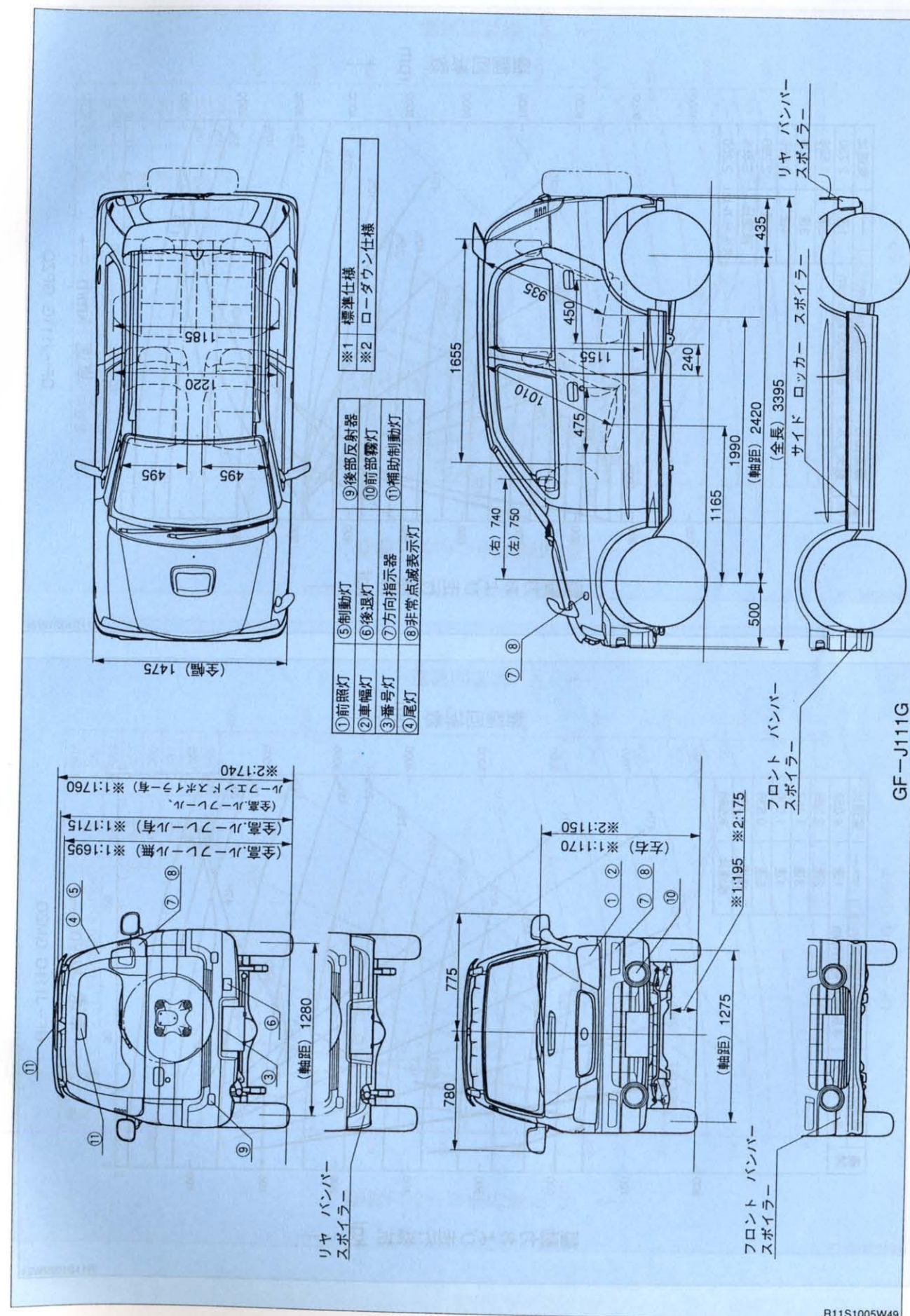
1. エンジンを暖機する。
2. アイドル回転でエアコン スイッチを「ON」にしたとき、エンジン回転数が基準値内にあるか確認する。

基準 900~1200rpm (EF-DET型、EF-DEM型)

注意 ・上記、回転数は点検のための目安であり、調整は不要である。

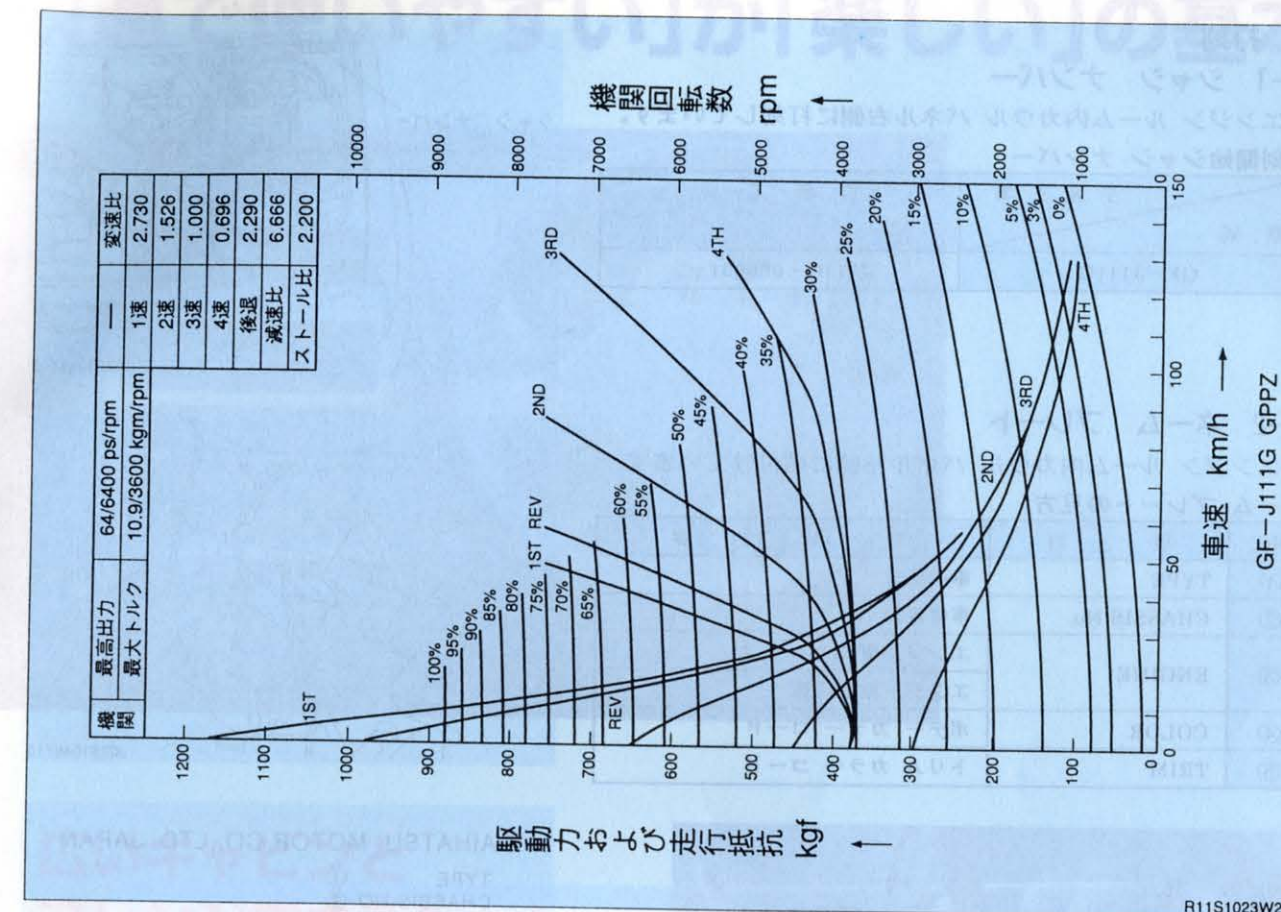
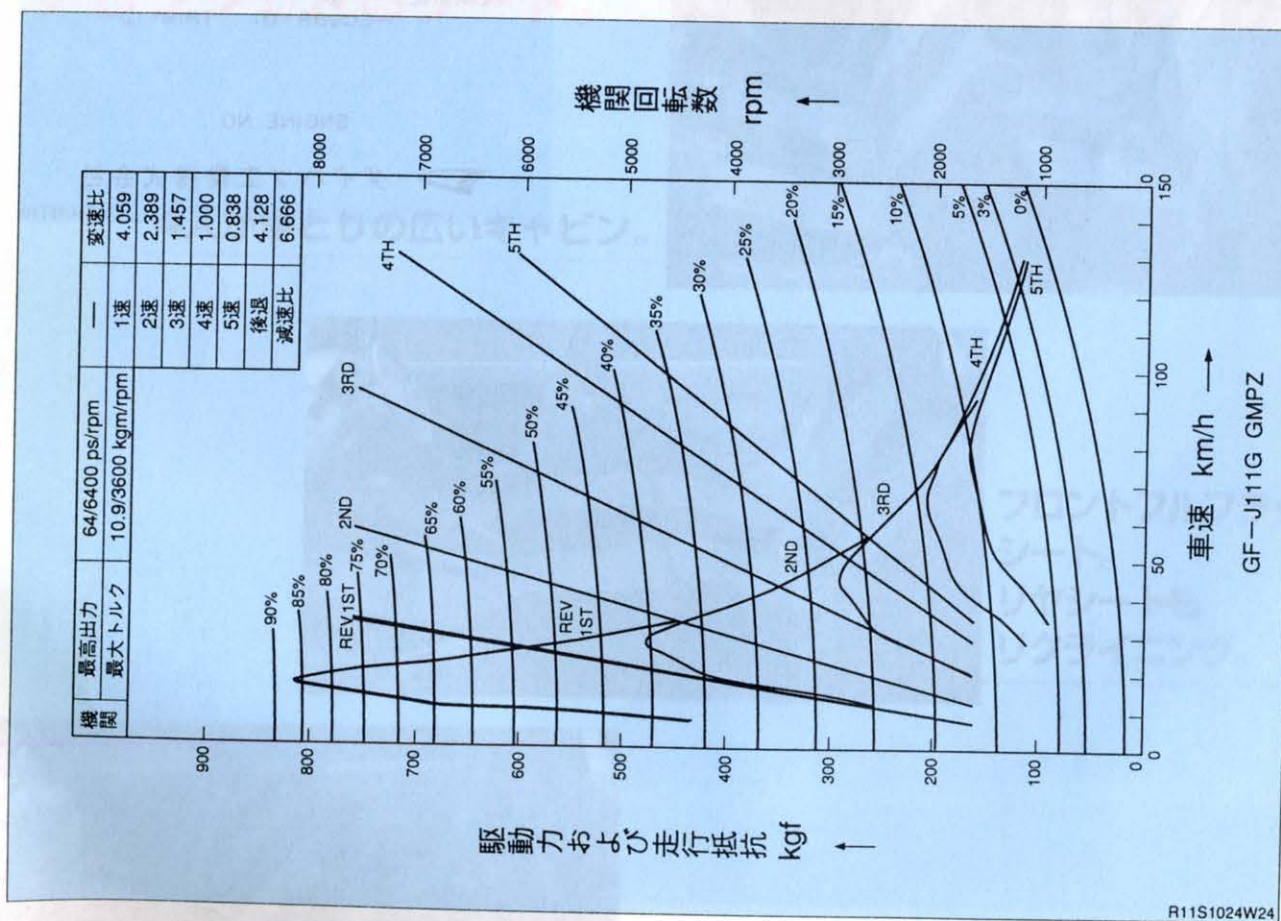
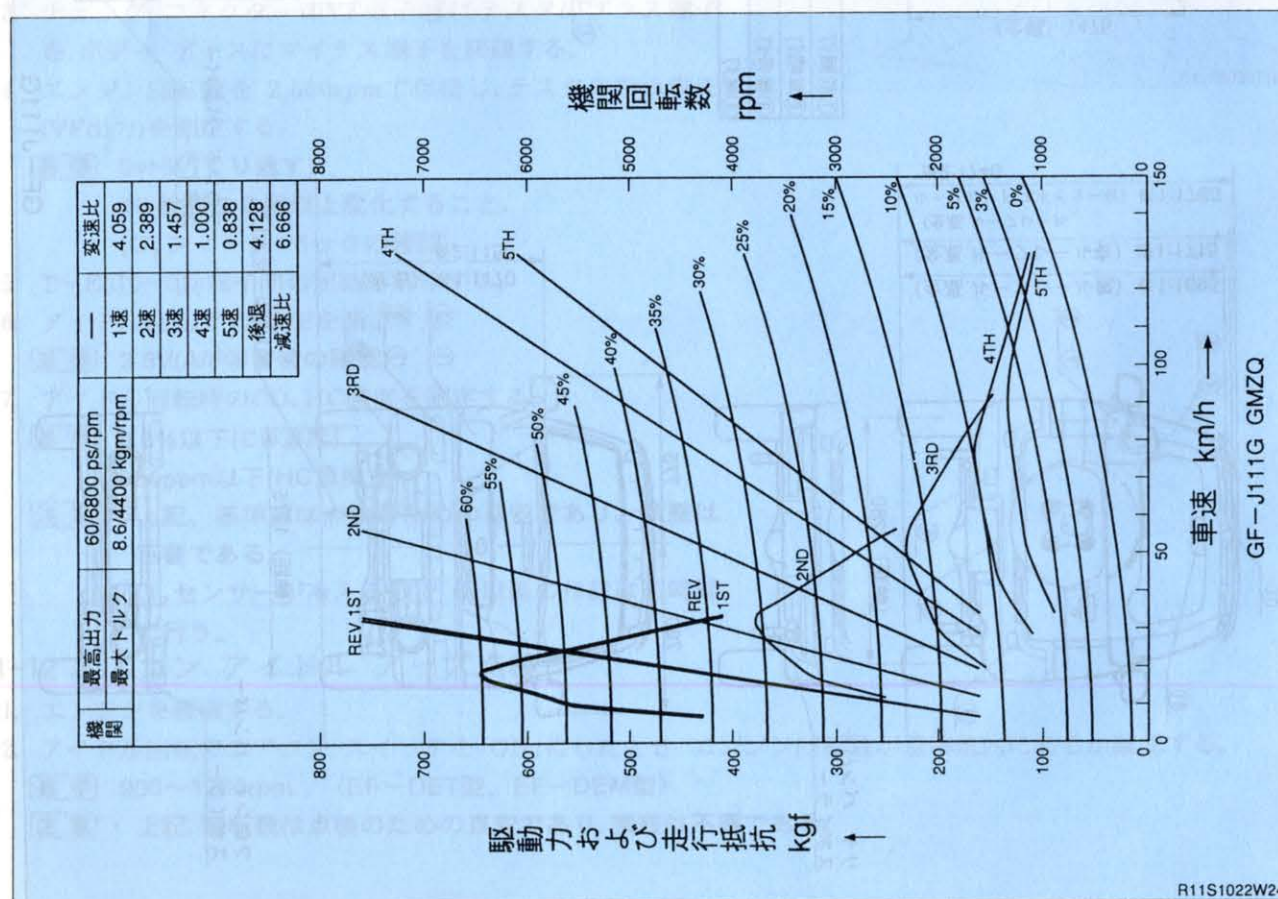
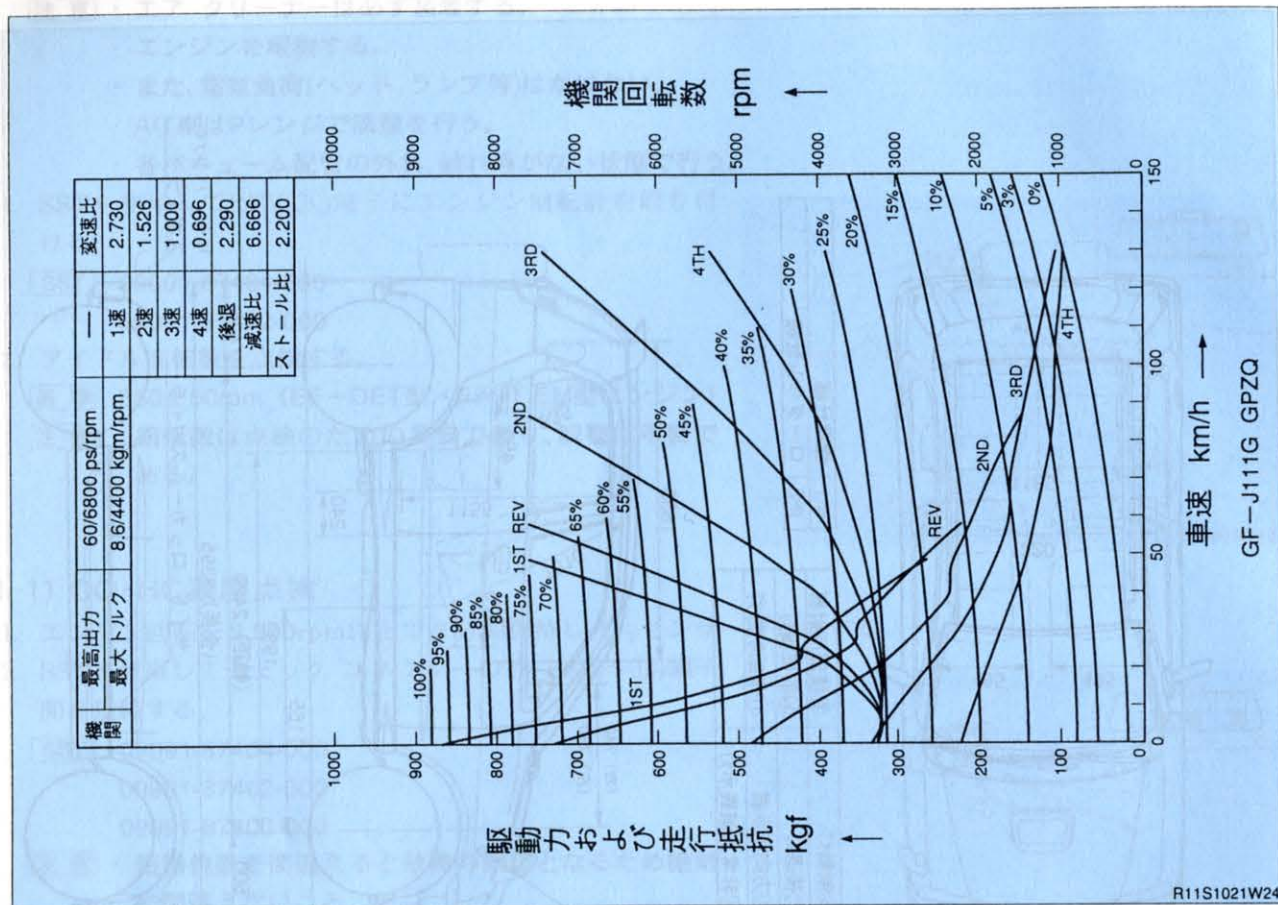


1 車両四面図



GF-J111G

R11S1005W49



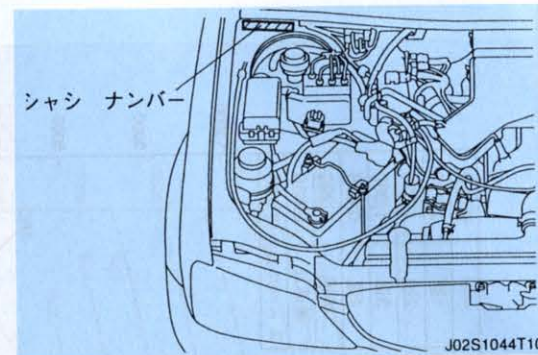
3 打刻

3-1 シャシ ナンバー

エンジン ルーム内カウル パネル右側に打刻しています。

打刻開始シャシ ナンバー

生産工場	京 都 工 場
型 式	
GF-J111G	J111G-000031~

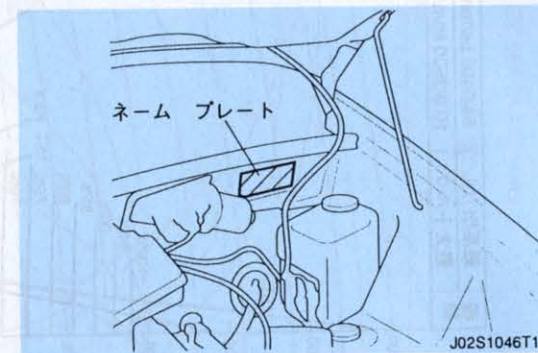


3-2 ネーム プレート

エンジン ルーム内カウル パネル左側に貼付けています。

ネーム プレートの見方

No.	項 目	表 示 内 容
①	TYPE	車両型式
②	CHASSIS No.	車体番号
③	ENGINE	エンジン型式
		エンジン総排気量
④	COLOR	ボデー カラー コード
⑤	TRIM	トリム カラー コード



DAIHATSU MOTOR CO.,LTD. JAPAN

TYPE ①
CHASSIS NO. ②
ENGINE ③
COLOR ④ TRIM ⑤

ENGINE NO.

ダイハツ工業株式会社

L11S1045T10

「快適で使いやすい」が「楽しい」の基本。



広いキャビンと アレンジできるシート。



4人がゆとりの広いキャビン。



フロントフルフラット
シート。
リヤシートも
リクライニング。



たっぷり積めるラゲージスペース。
左右分割リヤシートで、他にもいろいろ
アレンジ可能。

