6　空調システム

変更項目のみ記載，記載なき項目は，既刊の新型車解説書・整備解説書を参照して下さい。

6—1　ヒーター&ベンチレーション
■ 概要……6-2
6—2　マニアルエアコン
■ 概要……6-3
■ 仕様……6-4

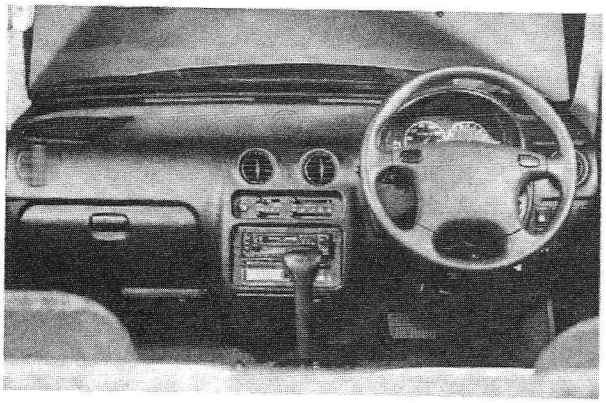
■ 主要変更点

(1) フルエアミックスヒーターを採用した（全車）
(2) ヒーターコントロール照明回路を変更した（全車）
(3) フルエアミックス化に伴い，ヒーターユニット，デフノズル，ダフト形状等を変更した。
(4) コンプレッサの温度センサを廃止した。(バン系)
(5) 低圧ホースと低圧パイプを一体化した。(バン系)
(6) レシーバを小型化し，コンデンサと一体化した。(バン系)
(7) 冷媒量を変更した。(550→450cc)（バン系）

■ 概要

1. ヒーターのフルエアミックス化を採用した（全車）

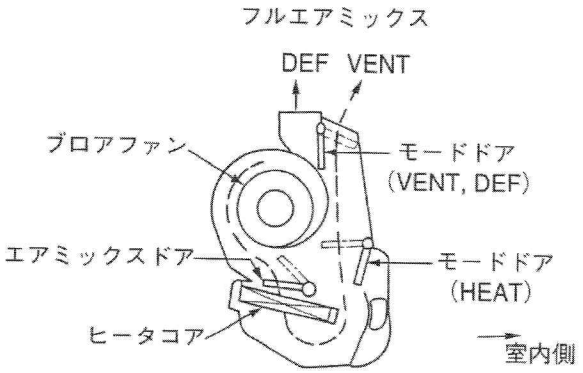
従来は足元吹出風およびデフロスタ吹出風の温度調節は可能であったが，ベント吹出風は温度調節が不可であった。フルエアミックス化により全ての吹出口風温の調節が可能となった。

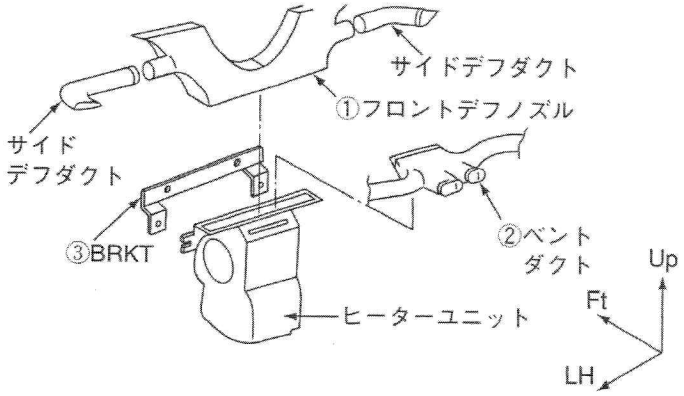


フルエアミックス	セミエアミックス
温風－冷風	冷風

2. ヒーターユニット新製

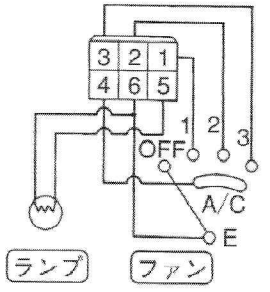
- フルエアミックス化に伴い，①フロントデフノズル形状変更，②ダクト形状変更，③ヒーター取付けBRKT追加，④ヒーターコントロールケーブル長さ等の変更を行った。





3. ヒーターコントロール照明回路変更（全車）

- イルミネーションランプのコネクタを廃止し，ファンSWに統合した。



ランプ/ファン SW 回路

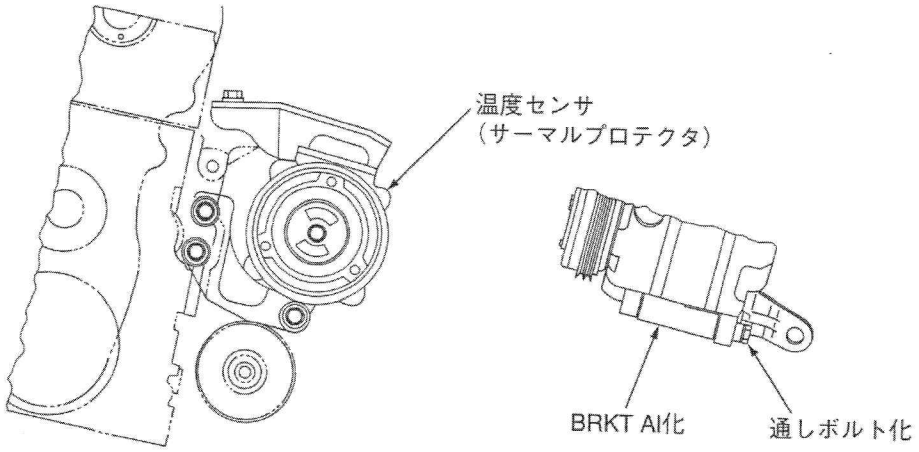
■ 概要

〈変更内容〉

1. バン系

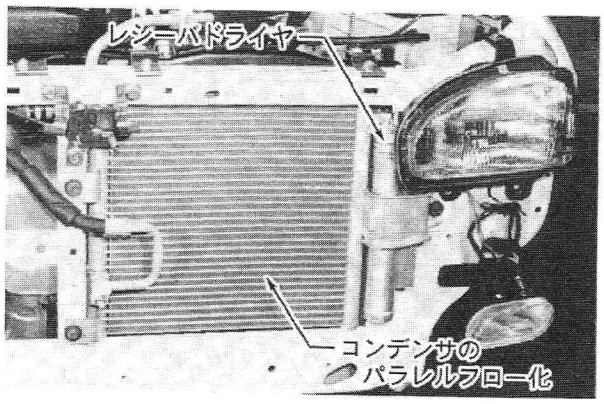
1) コンプレッサ

① 温度センサを廃止し，コンプレッサ取付けボルトを通しボルト化し，更にBRKT材質をアルミ製に変更した。



② 低圧ホースと低圧パイプの一体化

③ コンデンサをパラレルフロータイプにして，レシーバを小型化しコンデンサと一体化した。また，高圧ホースと高圧パイプの引き回しも変更した。



④ 冷媒の充填量を変更した。(550→450±50cc)

⑤ クーリングユニットとシャッターBOXを一体化した。

2. セダン系（NA-MPi）

(1) 高圧ホースの引き回しを変更し，高圧ホースと高圧パイプを一体化した。

■ 仕様

項目 ＼ 適用車種		セダン NA EMPi車		セダン SC EMPi車		バン NA キャブ車	
		MT	ECVT	MT	ECVT	MT	3AT
エアコンメーカ		日本電装製		日本電装製		(株) ゼクセル製	
エアコン型式		フルエアミックス				←	
冷房性能	冷房能力 (JIS) (Kcal/h)	2150				←	
	風量 (m^3/h)	280				←	
冷媒 (封入量g)		HFC134a (550)				HFC134a (450)	
コンプレッサ	型式	ベーンロータリ式 (SV06E)				ベーンロータリ式 (DKV−07F)	
	容量 (cc/rev)	66				70	
	許容回転数 (rpm)	6000				7000	
	潤滑油 (封入量cc)	ND−01L9 (90)				ZXL200PG (120)	
マグネットクラッチ	型式	乾式単板				←	
	消費電力 (W)	40				36	
	プーリ有効径 (mm)	104				←	
	プーリ比	0.95				←	
	適合ベルト (mm)	730	←	880	←	ポリV 3山 (730)	
コンデンサ	型式	サーペンタイン				パラレルフロー	
	ファン 型式	電動ファン				←	
	ファン 外径 (mm)	ϕ320				←	
	ファン 消費電力 (W)	120				←	
エバポレータ	型式	サーペンタイン				ドロンカップ	
	膨張弁型式	内部均圧式				←	
	温度制御方式	電気式 (サーミスタ)				←	
レシーバドライヤ	容量 (cc)	250 ゼオライト 120g				180 ゼオライト 50g	
制御装置 注) □：EMPi系はEGI-ECU内にて制御する 3ATはトランスミッションコントロール制御	アイドルアップ〔FICD〕	□	□	□	□	○	□
	高低圧カットスイッチ	○	○	○	○	○	○
		低圧：2 kg/cm²以下 高圧：32kg/cm²以上 } でコンプレッサOFF				低圧：1.8kg/cm²以下 高圧：27kg/cm²以上 } でコンプレッサOFF	
	水温カットスイッチ	□	□	□	□	−	−
	アイドル安定装置	□	□	□	□	○	□
	加速カット装置	□	□	□	□	○	□
	発進カット装置	□	□	□	□	−	□
	高回転保護装置	□	□	□	□	○	□
	パワステ負荷カット装置	−	□	−	−	− ○	− □