

SUBARU®

V-KS3

V-KS4

V-KV3

V-KV4

SAMBAR 660

整備解説書

株式会社 SUBARU

本資料は、2017 年 4 月以降に印刷したものです。

'96. 9

G7321A

SAMBAR

まえがき

本書は、'96年9月の新型サンバー発売に際し、既販車との相違点の技術的内容並びに整備要領を解説したものです。下記資料と併せて、本書をご熟読の上、サービス並びに販売活動にご活用いただきますようお願い申し上げます。

SAMBAR660	新型車解説書	'96.9 U7321A
SAMBAR660	電気配線図集	'96.9 X7321A
SAMBAR660	電子制御装置 トラブルシューティング	'96.9 P7321A

なお、本書の内容は1996年9月発売の車両を基に作成してあります。車両の仕様変更等により今後の車両と内容が一致しないことがありますので、あらかじめご承知おきください。今後、仕様変更などがあった場合には、テクニカルインフォメーションその他でご連絡いたします。

1996年9月

富士重工業株式会社

目 次

総 説

1

エンジン

2

動力伝達システム

3

シャシ

4

ボディ

5

空調システム

6

ボディーエレクトリカル

7

巻末資料

新設特殊工具一覧表
サービスデータ

8

車両・エンジン・トランスミッション型式一覧

- 車両型式一覧表 1-2
- 車両型式記号の説明 1-8
- エンジン型式記号の説明 1-9
- トランスミッション型式記号の説明 1-9
- 打刻番号の位置 1-10
- 打刻開始No. 1-10

説 明

車両・エンジン・トランスミッション型式一覧

- 車両型式一覧表 1-2
- 車両型式記号の説明 1-8
- エンジン型式記号の説明 1-9
- トランスミッション型式記号の説明 1-9
- 打刻番号の位置 1-10
- 打刻開始No. 1-10

車両・エンジン・トランスミッション型式一覧

■ 車両型式一覧表

注) HR:ハイルーフ

※印:受注生産

SR:標準ルーフ

ボディ			車両型式	エンジン	駆動方式	グレード	トランス ミッション	車 両 型式記号	OP コード	類別区 分番号							
トラック	標準 ルーフ	三方開	V-KS3	NA(Carb)	2WD	STD スペシャルⅡ	5MT	KS3F3SM		270							
						SDX		KS3F32M	XA	280							
						SDX クラシック					032						
						SDX	ECVT	KS3F3UM		122							
						JA		KS3F32L		350							
						SDX		KS3F3AM		052							
			HR	NA(Carb)	5MT	KS3F32M		032									
						KS3N32M		062									
						XA	201										
						標準 ルーフ	V-KS4	NA(Carb)	S/T 4WD	STD スペシャルⅡ	EL+5MT	KS4F3SN		180			
										SDX		KS4F32N		032			
										SDX クラシック			XA	091			
	SDX	MX	032														
	SDX	KS4F3UN		200													
	SDX	KS4F32J		042													
	ハイルーフ	NA(Carb)	SDX	KS4N32N				062									
					XA			141									
					※MX			062									
					パ ネル			両側開	NA(Carb)	2WD	STD	5MT	KV3N81M		211		
												ECVT	KV3N81C		591		
					バン			標準 ルーフ	2シート	NA(Carb)	2WD	STD	5MT	KV3F5JM		010	
	STD	KV3F51M		030													
	SDX	KV3F52M		042													
	ハイルーフ	2シート	NA(MPI)	STD		ECVT	KV3N5JM						060				
KV3N5JC												660					
SDX さわやか							5MT					KV3N52M	YA	273			
SDX かるやか						PE						790					
SDX クラシック						XA						830					
SR						4シート	NA(Carb)					SDX さわやか	ECVT	KV3N52L	YA	500	
	SDX かるやか	PE	820														
	V-KV3	NA(MPI)	S/T 4WD	STD										5MT	KV4F51E		020

車両・エンジン・トランスミッション型式一覧

車種名称	エンジン 型式	トランスミッション 型式	フロントデフ 型式 (識別番号)	主要装 備					
				エアコン	パワステ	Fホイール アックスル	リアデフ ロック	回転対座 シート	A B S
サンバートラック	EN07CVN6AO	TM601AA3AD	—						
	EN07CVN6AA			○					
	EN07CVN6AO								
	EN07CVN6AA			○					
サンバートラッククラシック	EN07CVN6AA								
サンバートラック	EN07YVD6AO	TB401NB6AE							
	EN07CVN6BO	TM601AA3AD							
サンバートラックハイルーフ	EN07CVN6AO								
	EN07CVN6AA	○							
サンバートラック4WD	EN07CVU6AO	TW601BA6AD		VK2FBN					
	EN07CVU6AA			○					
	EN07CVU6AO	TW601BA6DD	VK2FBP			○	○		
サンバートラッククラシック 4WD	EN07CVU6AA	TW601BA6AD	VK2FBN						
サンバートラック 4WD	EN07YVU6AO	TW601BB6AD							
		TW601BB6DD	VK2FBP			○	○		
サンバートラックハイルーフ 4WD	EN07CVU6AO	TW601BA6AD	VK2FBN						
	EN07CVU6AA			○					
	EN07CVU6AO	TW601BA6DD	VK2FBP			○	○		
サンバーパネルバンハイルーフ	EN07CVN6AO	TM601AA3AD	—						
	EN07FVD6AO	TB401ND6AE							
サンバーバン	EN07CVN6AO	TM601AA3AD							
サンバーバンハイルーフ	EN07FVD6AO	TB401ND6AE							
	EN07CVN6AA	TM601AA3AD		○					
	EN07CVN6AC			○	○				
サンバーバンクラシック	EN07CVN6AA			○					
サンバーバンハイルーフ	EN07YVN6AA	TB401NB6AE		○					
				○	○				
サンバーバンSTD 4WD	EN07FVU6AO	TW601DA6AD		VK2FBN					

車両・エンジン・トランスミッション型式一覧

※印：受注生産

ボディ			車両型式	エンジン	駆動方式	グレード	トランスミッション	車両型式記号	OPコード	類別区分番号					
バン	ハイルーフ	4シータ	V-KV4	NA(MPI)	S/T 4WD	SDX さわやか	5MT	KV4N52E	YA	232					
						SDX かろやか			PE	660					
						SDX クラシック			XA	690					
				SC	F/T 4WD	SDX さわやか	ECVT	KV4N52S	YA	400					
						SDX かろやか			PE	680					
ディアス	ハイルーフ		V-KV3	NA(MPI)	2WD	Dias S	5MT	KV3N54B	※XA	133					
								KV3N58B	XE	521					
									KE						
							KV3N54C	※XA	511						
								KV3N58C	XE	531					
							KE								
						Dias クラシック	5MT	KV3N57B	※XA	681					
									XE	730					
							BE								
						ECVT	KV3N57C	※XA	691						
								XE	740						
						BE									
						Dias S サンサンルーフ	5MT	KV3NC4B	KE	571					
							ECVT	KV3NC4C	KE	581					
						SC		Dias II サンサンルーフ	5MT	KV3NC5K	KE	411			
									ECVT	KV3NC5L	KE	422			
						V-KV4			NA(MPI)	S/T 4WD	Dias S	5MT	KV4N54E	XA	112
													KV4N58E	XE	600
			KE												
			Dias クラシック	KV4N57E	XA						500				
					XE						630				
					BE										
			Dias II マレッサ	ECVT	KV4N56Y				XE	431					
					KV4N56S				XE	440					
			SC	F/T 4WD					5MT	KV4NC5Y	KE	332			
											※JE				
											TE		531		
					Dias II サンサンルーフ					ECVT	KV4NC5S	KE	341		
						※JE									
						TE	541								

車両・エンジン・トランスミッション型式一覧

[AL 脚表：車張付]

車種名称	エンジン 型 式	トランスミッション 型 式	フロントデフ 型 式 (識別番号)	主 要 装 備					
				エアコン	パワステ	Fホイルアックスル	リアデフロック	回転対座シート	ABS
サンバーバンハイルーフSDX 4WD	EN07FVU6AA	TW601DA6AD	VK2FBN	○					
サンバーバンクラシック 4WD				○	○				
サンバーバンハイルーフSDX 4WD				○	○				
サンバーディアスS	EN07YVD6AA	TT401PB6AE	VK2FDN	○	○				
サンバーディアスS	EN07FVN6AA	TM601AA3AD	—	○	○				
	EN07FVD6AA	TB401ND6AE		○	○				
	EN07FVN6AA	TM601AA3AD		○	○				
サンバーディアスクラシック	EN07FVD6AA	TB401ND6AE	—	○	○				
サンバーディアスS サンサルーフ	EN07FVN6AA	TM601AA3AD		○	○				
	EN07FVD6AA	TB401ND6AE		○	○				
サンバーディアスII サンサルーフ	EN07YVN6AA	TM601AB3AD	—	○	○				
	EN07YVD6AA	TB401NB6AE		○	○				
サンバーディアスS 4WD	EN07FVU6AA	TW601DA6AD	VK2FBN	○	○				
サンバーディアスクラシック 4WD				○	○				
サンバーディアスII マレッサ 4WD				○	○				
サンバーディアスII サンサルーフ 4WD	EN07YVN6AA	TY601EB5AD	VK2FBN	○	○			○	
	EN07YVD6AA	TT401PB6AE	VK2FDN	○	○				○
	EN07YVD6AA	TT401PB6AE	VK2FDN	○	○				○

車両・エンジン・トランスミッション型式一覧

[特販車：赤帽，JA]

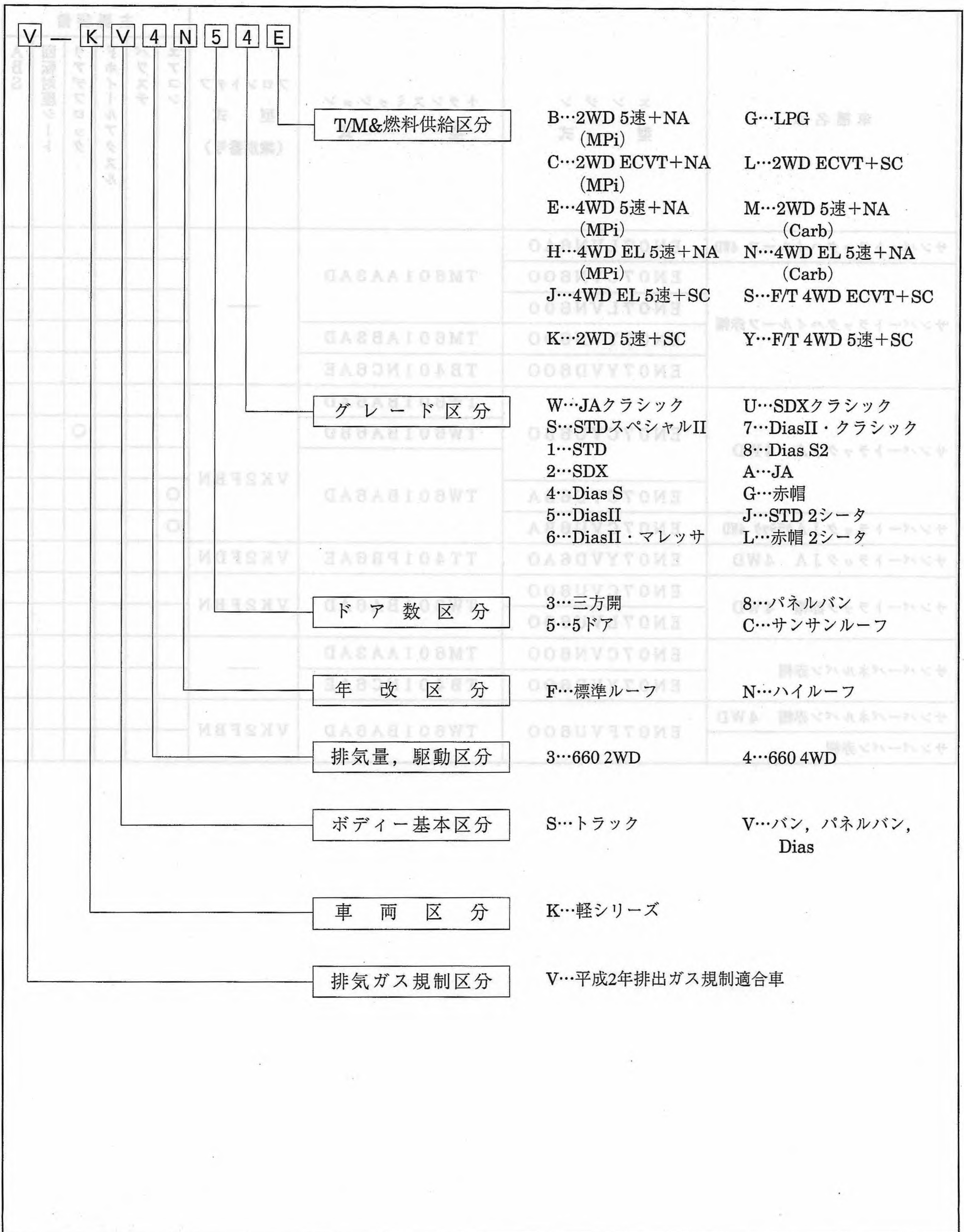
ボディ			車両型式	エンジン	駆動方式	グレード	トランスミッション	車両型式記号	OPコード	類別区分番号
トラック	ハイルーフ	三方開	V-KS3	LPG	2WD	SDX	5MT	KS3N32G		062
				NA(Carb)				KS3N3GM		072
				LPG		赤帽		KS3N3GG		
				SC				KS3N3GK		082
							ECVT	KS3N3GL		092
	標準ルーフ		V-KS4	NA(Carb)	S/T 4WD	JA	EL+5MT	KS4F3AN	NX	032
									ZX	
						JA クラシック			XA	091
				SC	F/T 4WD	JA	ECVT	KS4F3AS	XA	052
				NA(Carb)	S/T 4WD	赤帽	EL+5MT	KS4N3GN		072
				LPG				KS4N3GG		
パネルバン	ハイルーフ	両側開	V-KV3	NA(Carb)	2WD	赤帽	5MT	KV3N8GM		231
				SC			ECVT	KV3N8GL		630
			V-KV4	NA(MPI)	S/T 4WD		EL+5MT	KV4N8GH		212
				NA(MPI)	S/T 4WD	赤帽	5MT	KV4N5LE		051

車両・エンジン・トランスミッション型式一覧

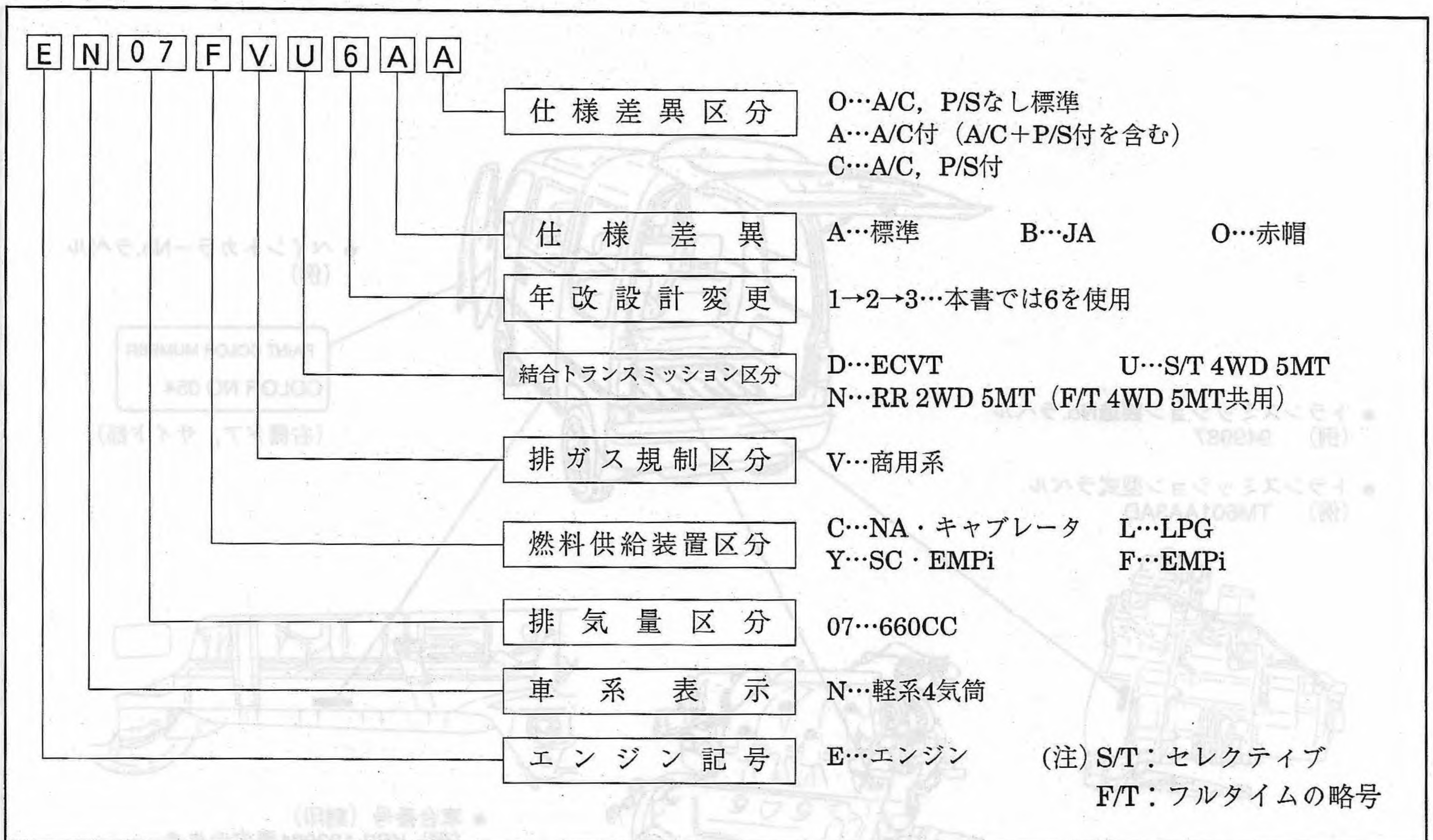
車両の型式と主要装備

車種名称	エンジン 型式	トランスミッション 型式	フロントデフ 型式 (識別番号)	主要装備					
				エアコン	パワステ	Fホイール アクスル	リアデフ ロック	回転対座 シート	ABS
サンバートラックハイルーフ 4WD	EN07LVN6AO	TM601AA3AD	—						
サンバートラックハイルーフ赤帽	EN07CVN600								
	EN07LVN600								
	EN07YVN600			TM601AB3AD					
	EN07YVD600			TB401NC6AE					
サンバートラックJA 4WD	EN07CVU6BO	TW601BA6AD	VK2FBN						
		TW601BA6BD					○		
	EN07CVU6BA	TW601BA6AD		○					
サンバートラックJAクラシック 4WD	EN07CVU6BA			○					
サンバートラックJA 4WD	EN07YVD6AO	TT401PB6AE	VK2FDN						
サンバートラック赤帽 4WD	EN07CVU600	TW601BA6AD	VK2FBN						
	EN07LVU600								
サンバーパネルバン赤帽	EN07CVN600	TM601AA3AD	—						
	EN07YVD600	TB401NC6AE							
サンバーパネルバン赤帽 4WD	EN07FVU600	TW601BA6AD	VK2FBN						
サンバーバン赤帽									

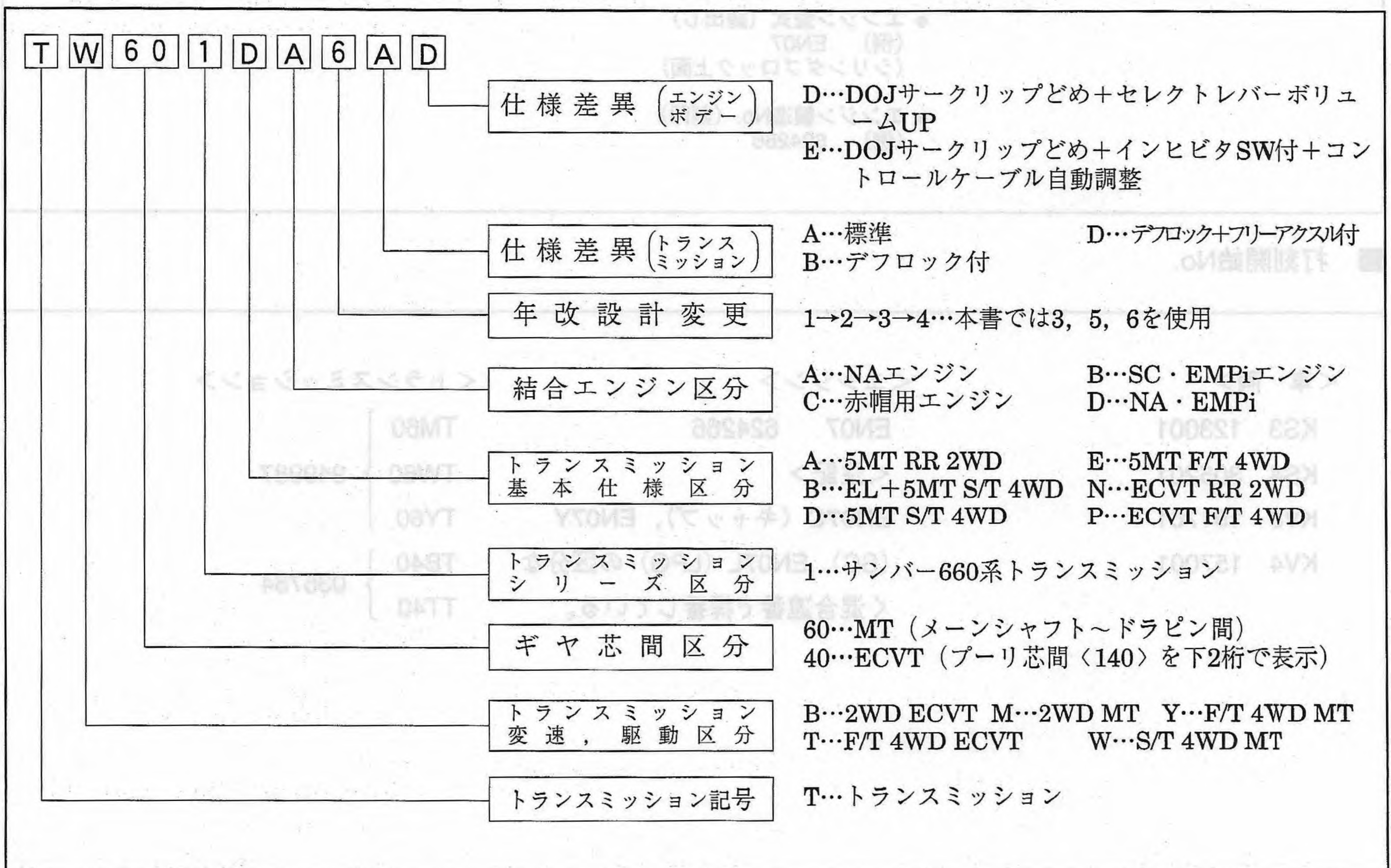
■ 車両型式記号の説明



■ エンジン型式記号の説明

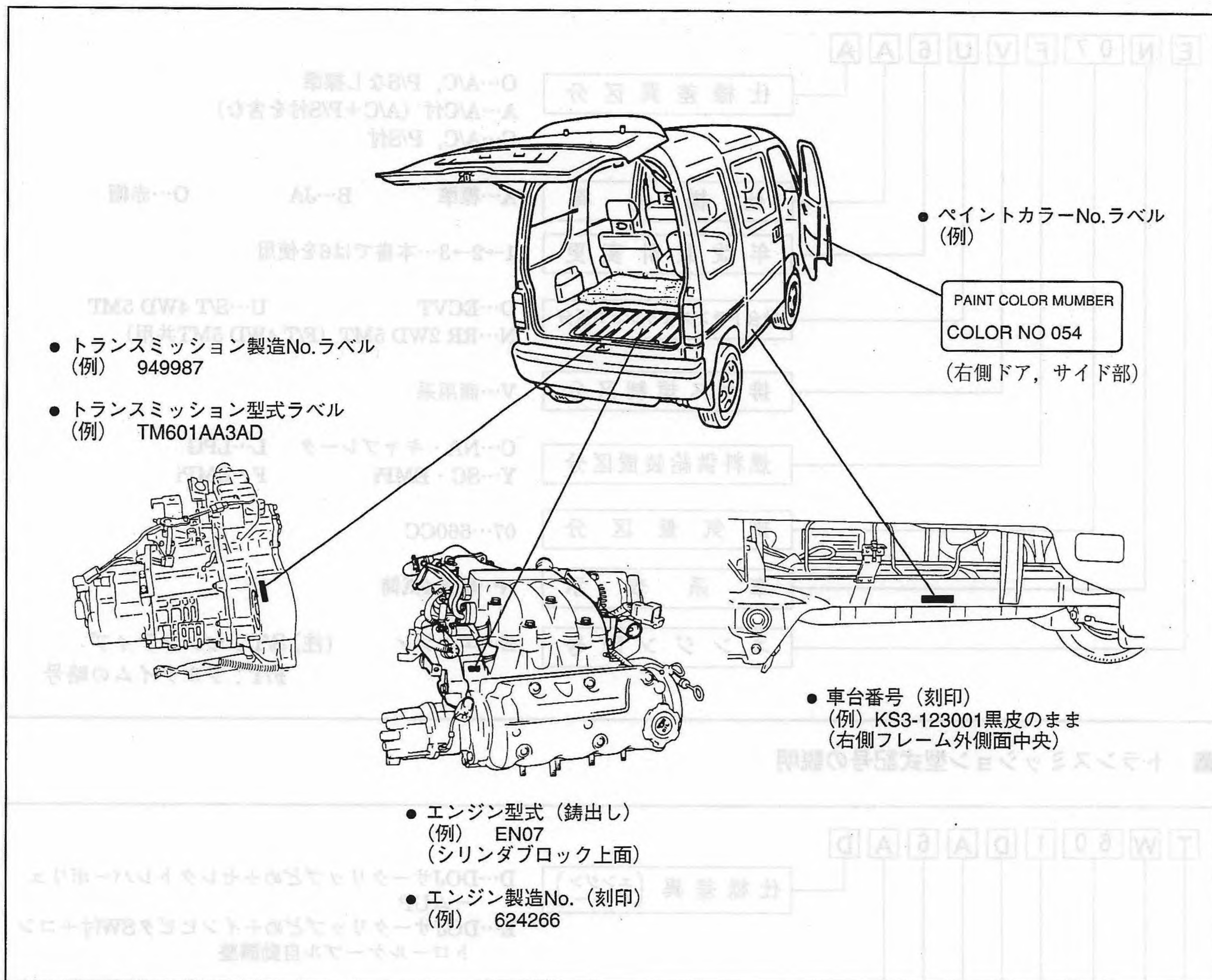


■ トランスミッション型式記号の説明



車両・エンジン・トランスミッション型式一覧

打刻番号の位置



打刻開始No.

<車 両>	<エンジン>	<トランスミッション>
KS3 123001	EN07 624266	TM60
KS4 305201	<注記>	TW60
KV3 191701	EN07C (キャップ), EN07Y	TY60
KV4 157001	(SC), EN07L (LPG) の区分なく混合連番で採番している。	TB40
		TT40

949987

035784

2 エンジン

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。

2-1 エンジン概要

■ 概要・仕様.....2-2

2-2 エンジン点検・調整

■ 整備要領.....2-3

スパークプラグ2-3

2-3 エンジン主機

■ 構造・作動.....2-4

2-4 エンジンクーリングシステム

■ 構造・作動.....2-5

2-5 エアインテークシステム

■ 構造・作動.....2-6

2-6 フューエルシステム

■ 構造・作動.....2-7

2-7 エンジン補機

■ 構造・作動.....2-8

2-8 エンジンエレクトリカル

■ 構造・作動.....2-9

2

■ 主要変更点

- (1) 赤帽キャブレータおよびLPGエンジンの点火システムは、ディストリビュータ方式からDLI（ディストリビュータ・レス・イグニッション）方式に変更した。また、スパークプラグは白金プラグを採用した。
- (2) SC-EMPiエンジンの燃料噴射システムは、シーケンシャル噴射から2グループ噴射に変更した。
- (3) 全エンジンのシリンダブロック各部をリブの追加、肉厚アップ等により補剛し、静粛性の向上をはかった。
- (4) EMPi全車のエンジン制御用水温センサとインパネ内水温メータ用のサーモゲージを一体化した。これに伴い、コネクタを2極から3極に変更した。
- (5) SC-EMPiエンジンの圧力センサ取付場所を車体側からエンジンのインテークマニホールドコレクタ側に変更した。
- (6) キャブレータおよびNA-EMPiのエアコン付車に、エンジンルームカバーを追加した。
- (7) キャブレータのエアコン、パワステ付車（追加車種）のオルタネータには、出力50Aのものを採用した。
- (8) 上記（4）項やセンサ端子数の変更に伴い、NA-EMPi, SC-EMPiエンジンのハーネスを変更した。

■ 概要・仕様

- (1) SC-EMPiエンジンの燃料噴射システムは、シーケンシャル噴射から2グループ噴射に変更した。
- (2) 赤帽キャブレータおよびLPGエンジンの点火システムは、ディストリビュータ方式からDLI（ディストリビュータ・レス・イグニッション）方式に変更した。また、スパークプラグは、長寿命化の白金プラグを採用した。

<仕様>

エ ン ジ ン	ENO7C (NA-キャブレータ)	ENO7F (NA-EMPi)	ENO7Y (SC-EMPi)	ENO7L (NA-LPG)
シ リ ン ダ ブ ロ ッ ク	直列4気筒 横置			
総 排 気 量 (cc)	658			
内 径 × 行 程 (mm)	56.0×66.8			
弁 機 構	SOHC 2バルブ (IN,EX×各1) ロックアーム方式			
燃 料 供 給 方 式	キャブレータ (ベーン式可変ベ ンチュリ)	EMPi (電子制御式燃料噴射) 2グループ噴射		ベーパーライザ/ キャブレータ
燃 料 の 種 類	無鉛レギュラーガソリン			LPガス／無鉛レギュ ラーガソリン併用
点 火 方 式	〈 赤 帽 〉 DLI方式 (遠心真空式進角) 〈 赤帽以外 〉 デイス配電方式 (遠心真空式進角)	クランク角センサ付ECUコントロール (電子式)		DLI方式 (遠心真空式進角)
点 火 順 序	#1－#3－#4－#2			
圧 縮 比	9.8	9.8	8.3	9.8
E G R シ ス テ ム	有	無	無	有

〔注記〕 エンジン出力は、従来車と同じ。

■ 整備要領・スパークプラグ

点検・交換

キャブ赤帽およびLPGエンジンのスパークプラグは、長寿命化の白金プラグを採用した。

点検する場合には、電極部を破損しないよう注意して取り外すこと。

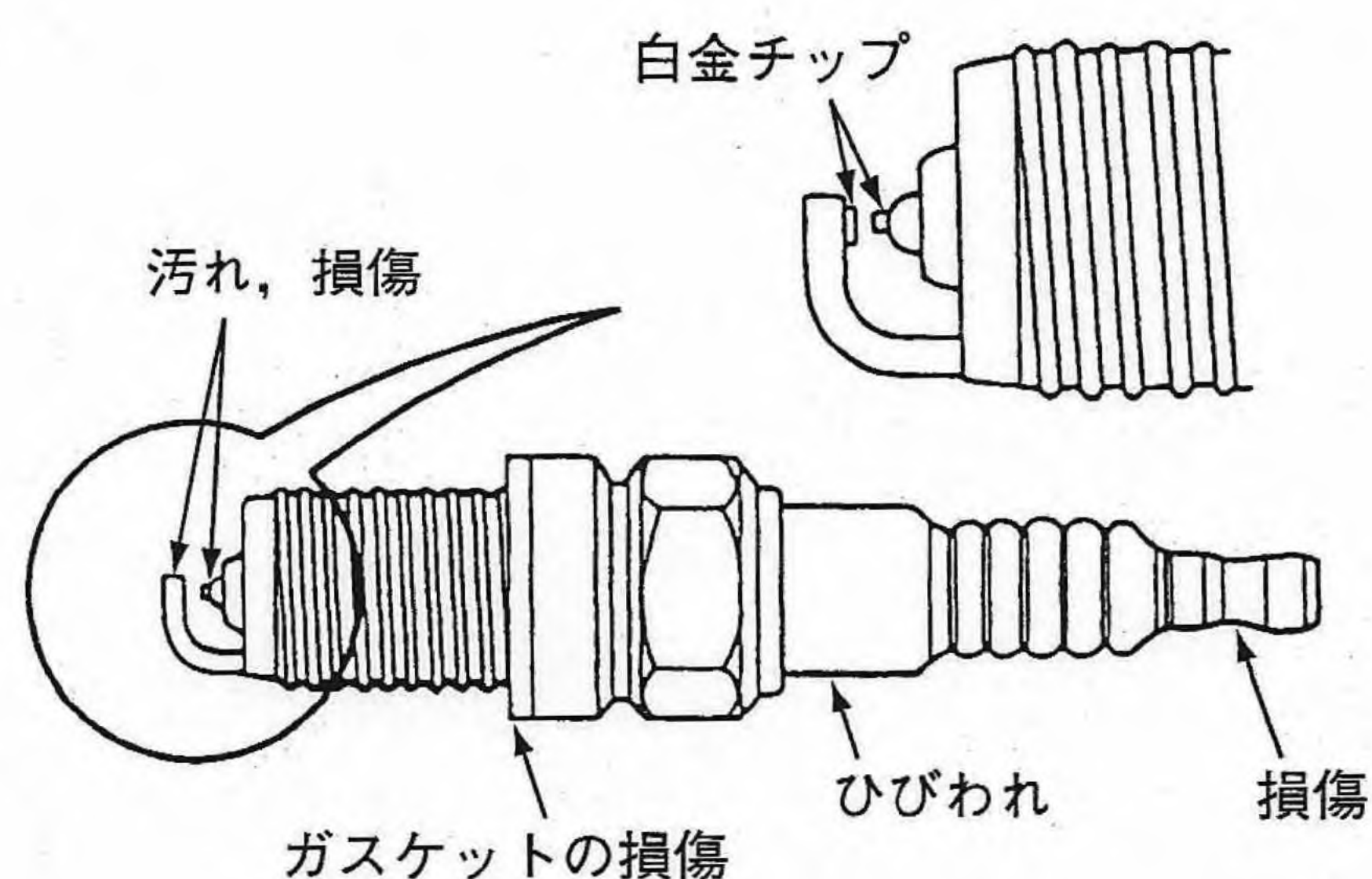
スパークプラグ仕様

ENO7C (赤帽用のみ)	PFR6B-11	白金合金
ENO7L (LPG)		チップ付き

<スパークプラグ点検要領>

(1) スパークプラグは、下記項目を点検し、必要に応じて、清掃、修正、または新品に交換する。

- ・電極部の汚れ、・電極部のすき間、
- ・ターミナル損傷
- ・堆積物の有無、・碍子絶縁部のひび割れ、
- ・ガスケットの損傷

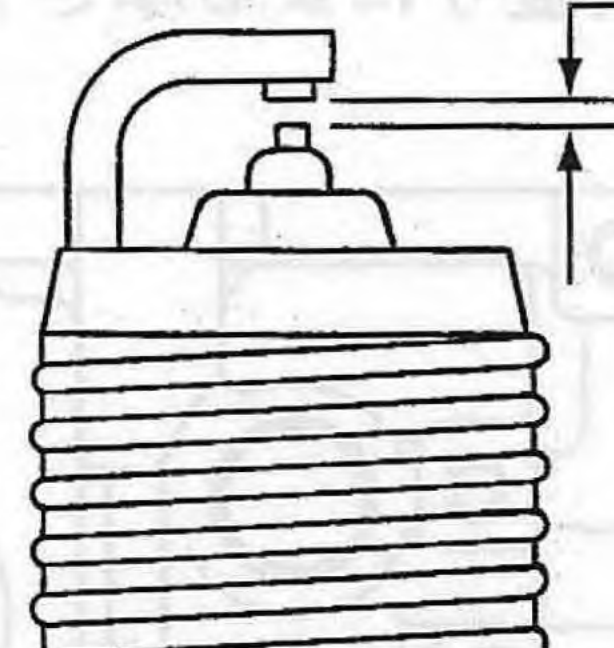


(2) 電極部が汚れている場合は、ワイヤブラシで清掃する。

(3) 電極のすき間 (ギャップ)

右表の基準値を外れている場合は、スパークプラグギャップゲージを用いて調整する。

電極のすき間 (ギャップ)



ギャップ基準値 (mm)	1.0~1.1
交換時期	80,000Km毎

<取付け>

スパークプラグをプラグレンチに挿入し、プラグ座面まで指先で仮締めした後、プラグレンチハンドルで締付ける。

- ・スパークプラグ締付けトルク

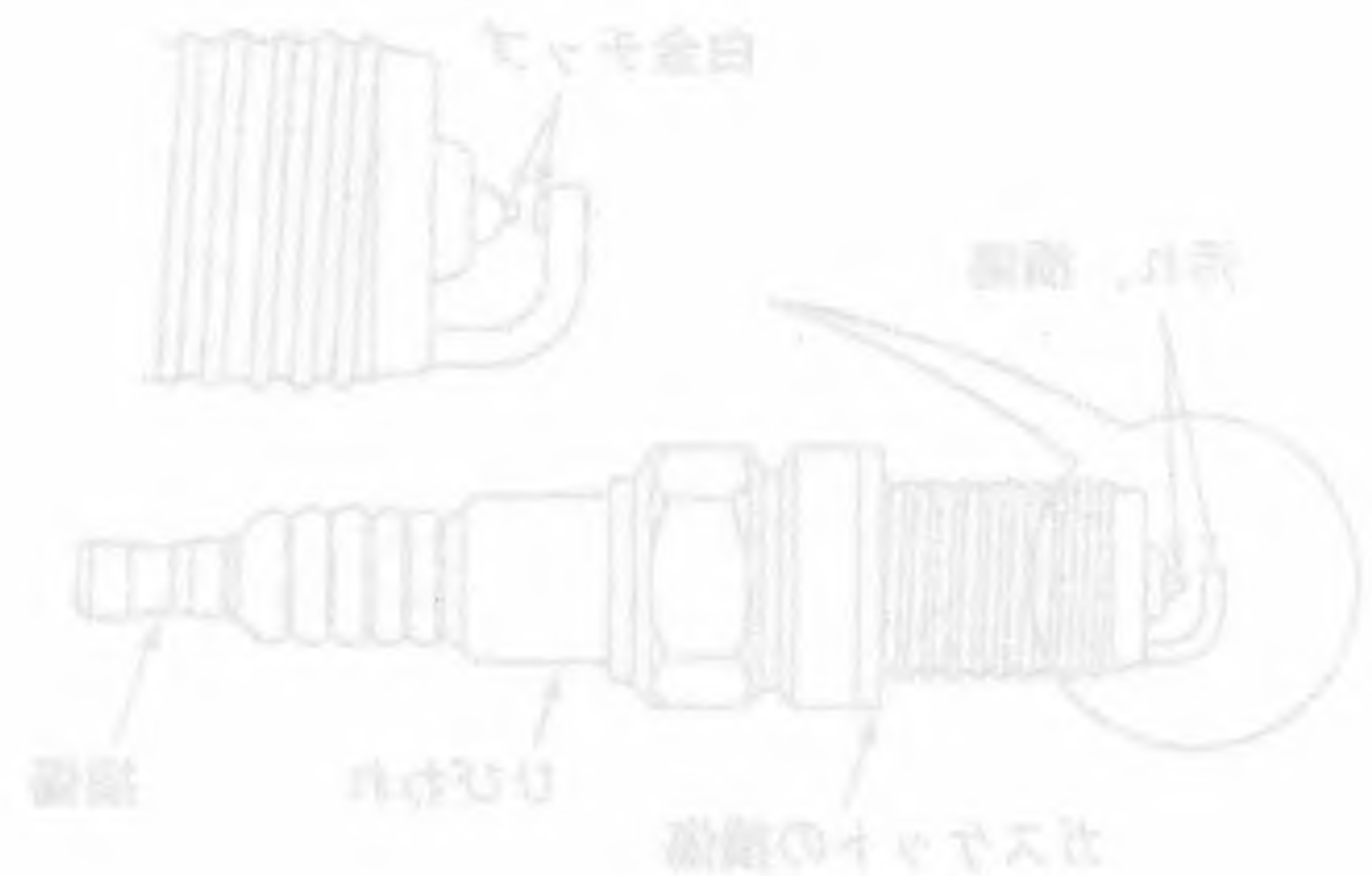
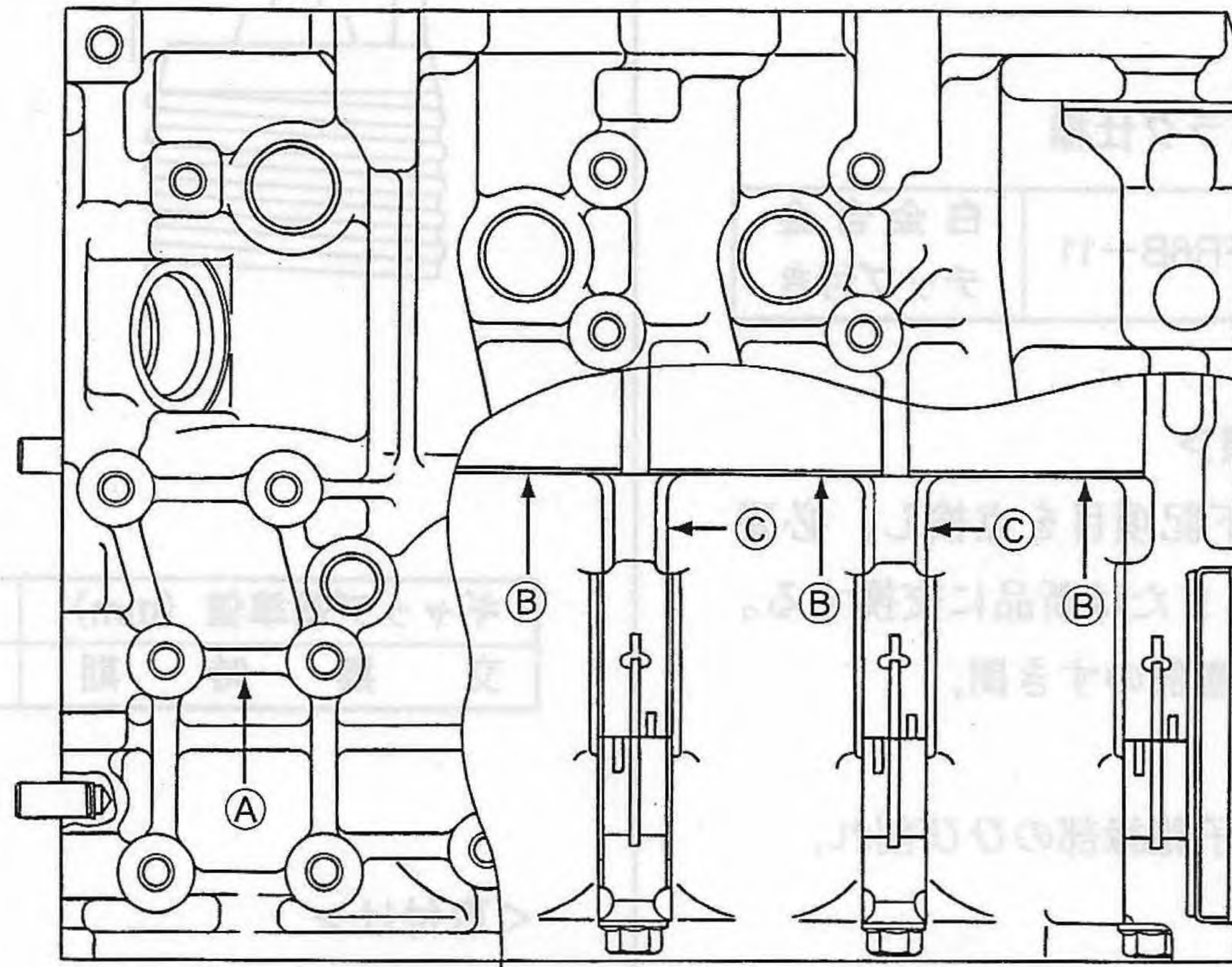
T $20.6 \pm 2.9 \text{ N} \cdot \text{m}$ [$2.1 \pm 0.3 \text{ kg} \cdot \text{m}$]

■ 構造・作動

— シリンダブロック —

全エンジンのシリンダブロック各部にリブを追加、肉盛り等により剛性アップを行い静粛性の向上をはかった。

(下図、①：リブ追加、②：肉盛りによる厚さアップ、③：クランクメインジャーナル支持部の肉厚アップ等)

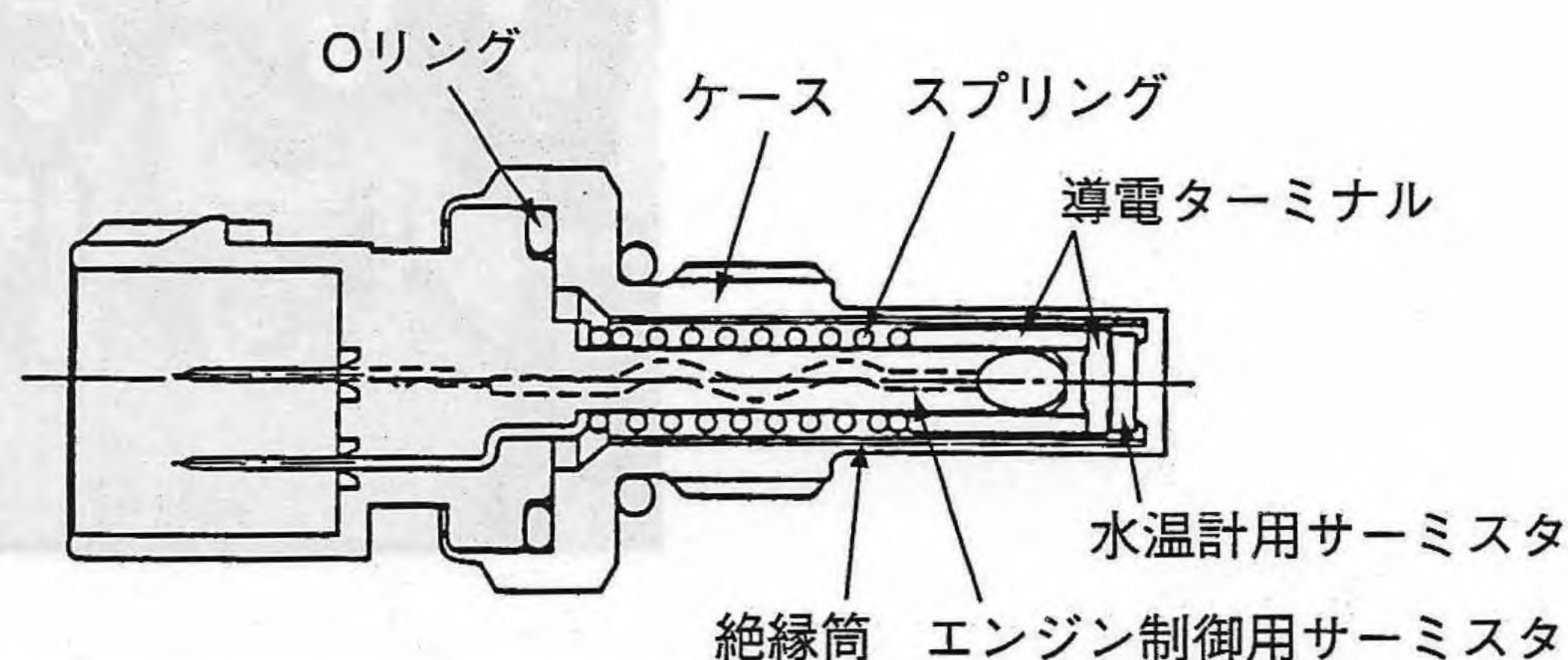


■ 構造・作動

— 水温センサ —

<NA-EMPi, SC-EMPi>

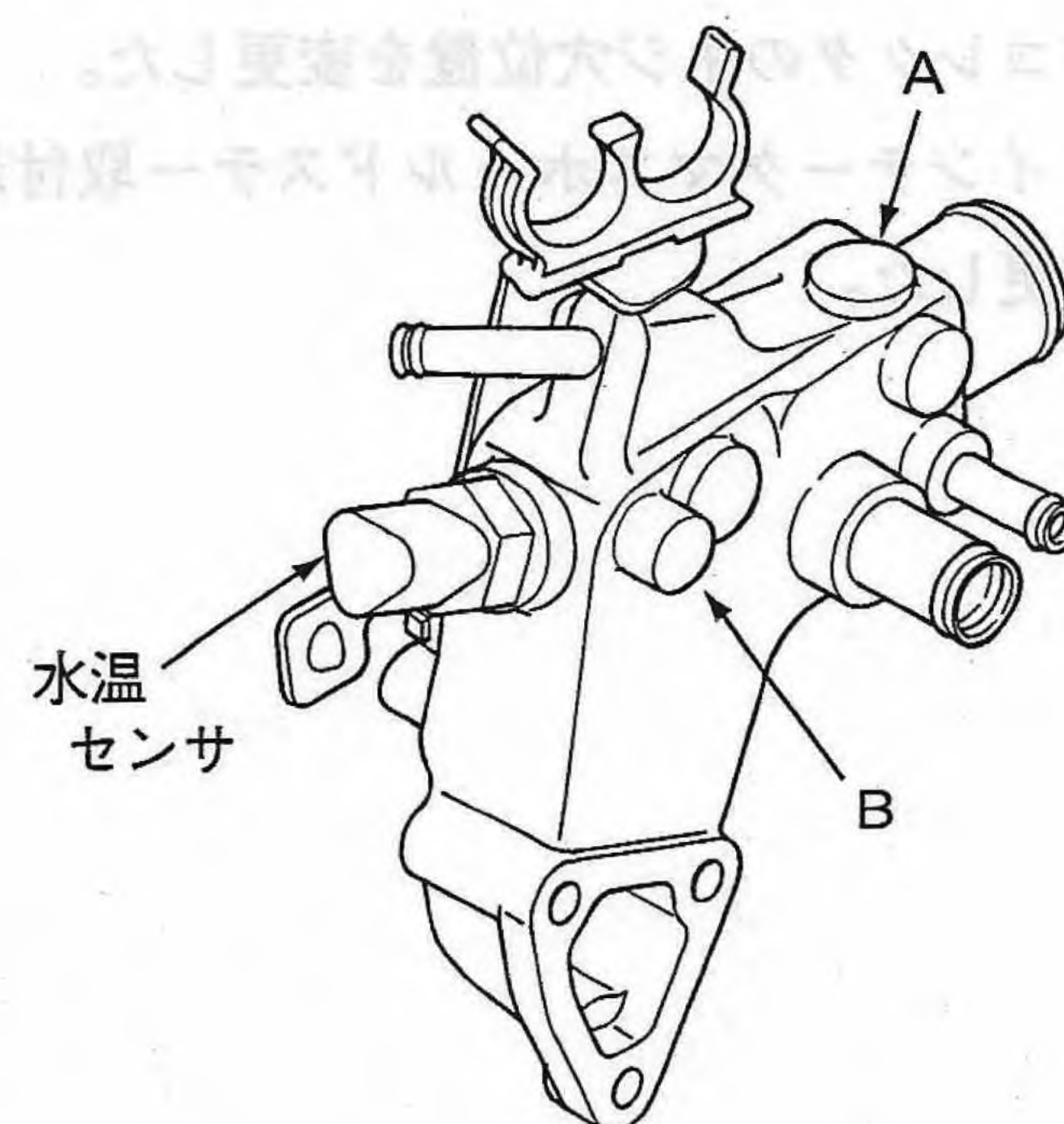
EMPi全車のエンジン制御用水温センサとインパネ内水温メータ用のサーモゲージを一体化した水温センサを採用した。これに伴い、コネクタを2極から3極に変更した。



— アウトレットハウジング —

<NA-EMPi, SC-EMPi>

- (1) 上記、水温センサの一体化に伴い、サーモゲージを廃止したため、アウトレットハウジング側ネジ部をなくした。(右図A部)
- (2) 圧力センサの取付け場所が車体からエンジンに変更されたため、ホース支持用クランプおよびネジ穴を廃止した。(右図B部) (SC-EMPiのみ)



— サーモカバー —

<SC-EMPi>

ラジエータファン制御をサーモスイッチによる制御からECU制御に変更した。これに伴い、サーモカバー上のサーモスイッチおよび取付用ネジ穴を廃止した。

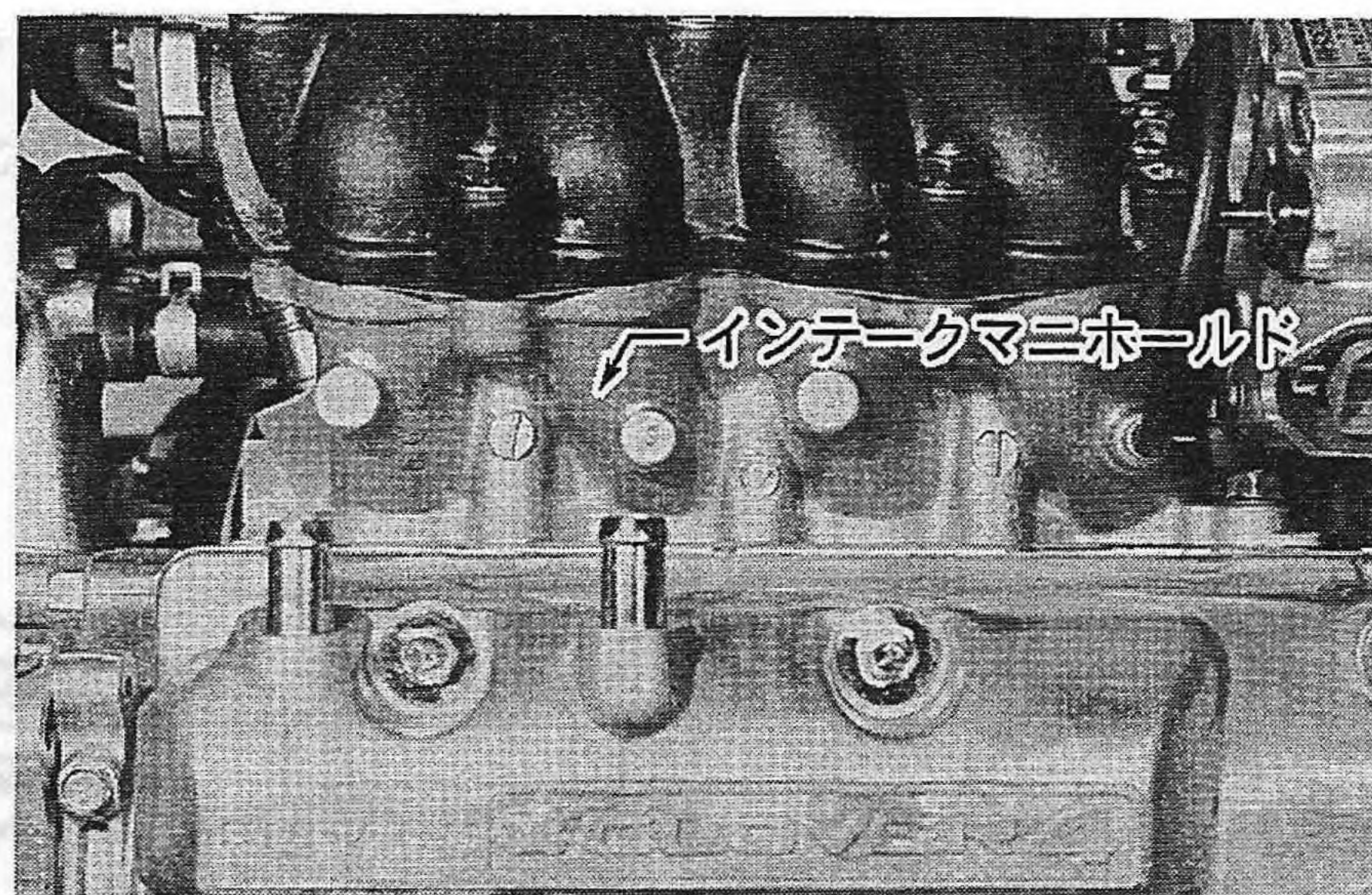


■ 構造・作動

インテークマニホールド

<SC-EMPI>

圧力センサの取付場所を車体側からエンジン側に変更したことにより、圧力センサパイプ支持用ステーを廃止したため、インテークマニホールド側のネジ穴をなくした。

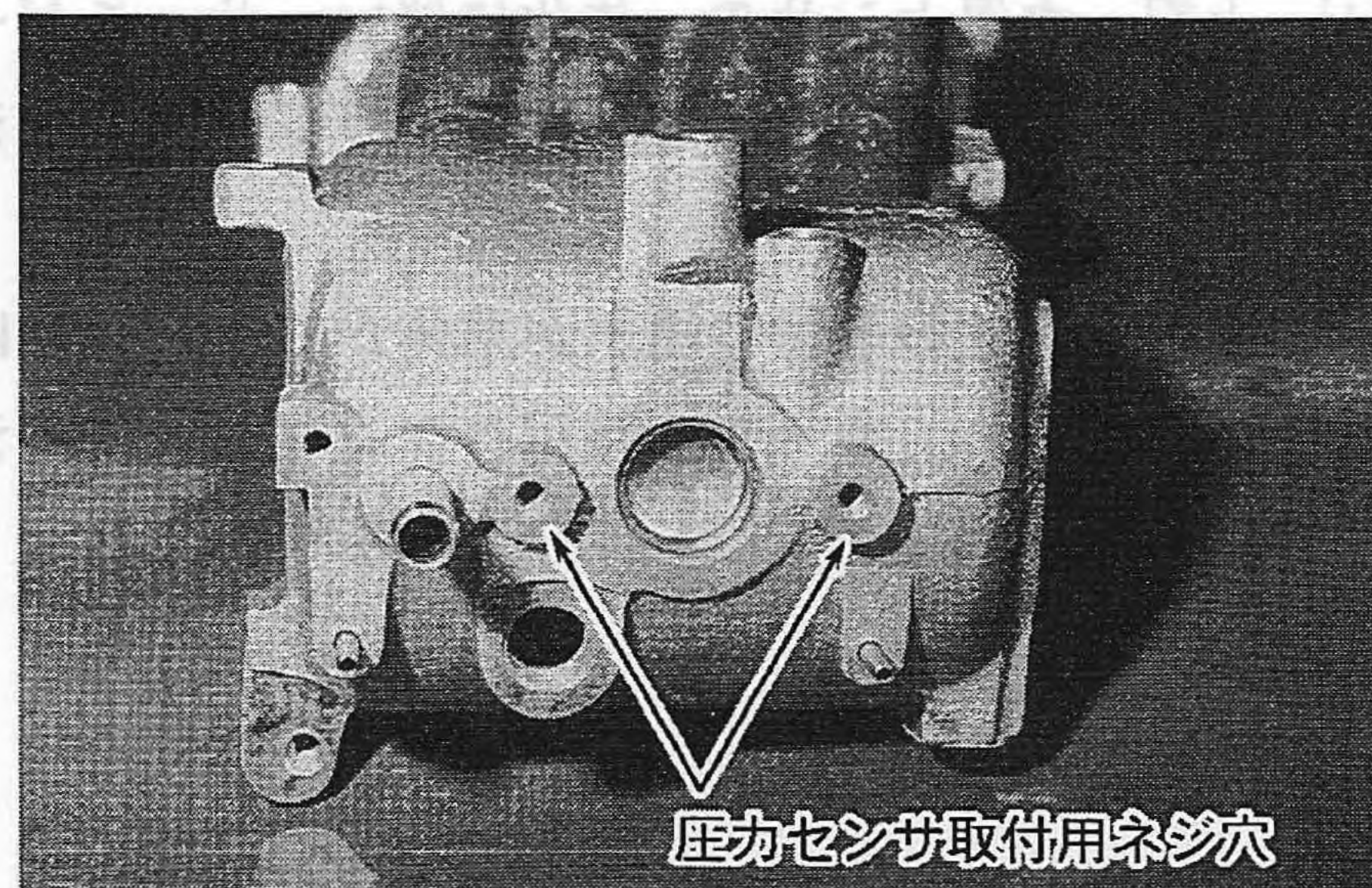


インテークマニホールドコレクタ

<NA-EMPI>

圧力センサ取付方法の変更により、インテークマニホールドコレクタのネジ穴位置を変更した。

また、インテークマニホールドステー取付用ボスの形状を変更した。

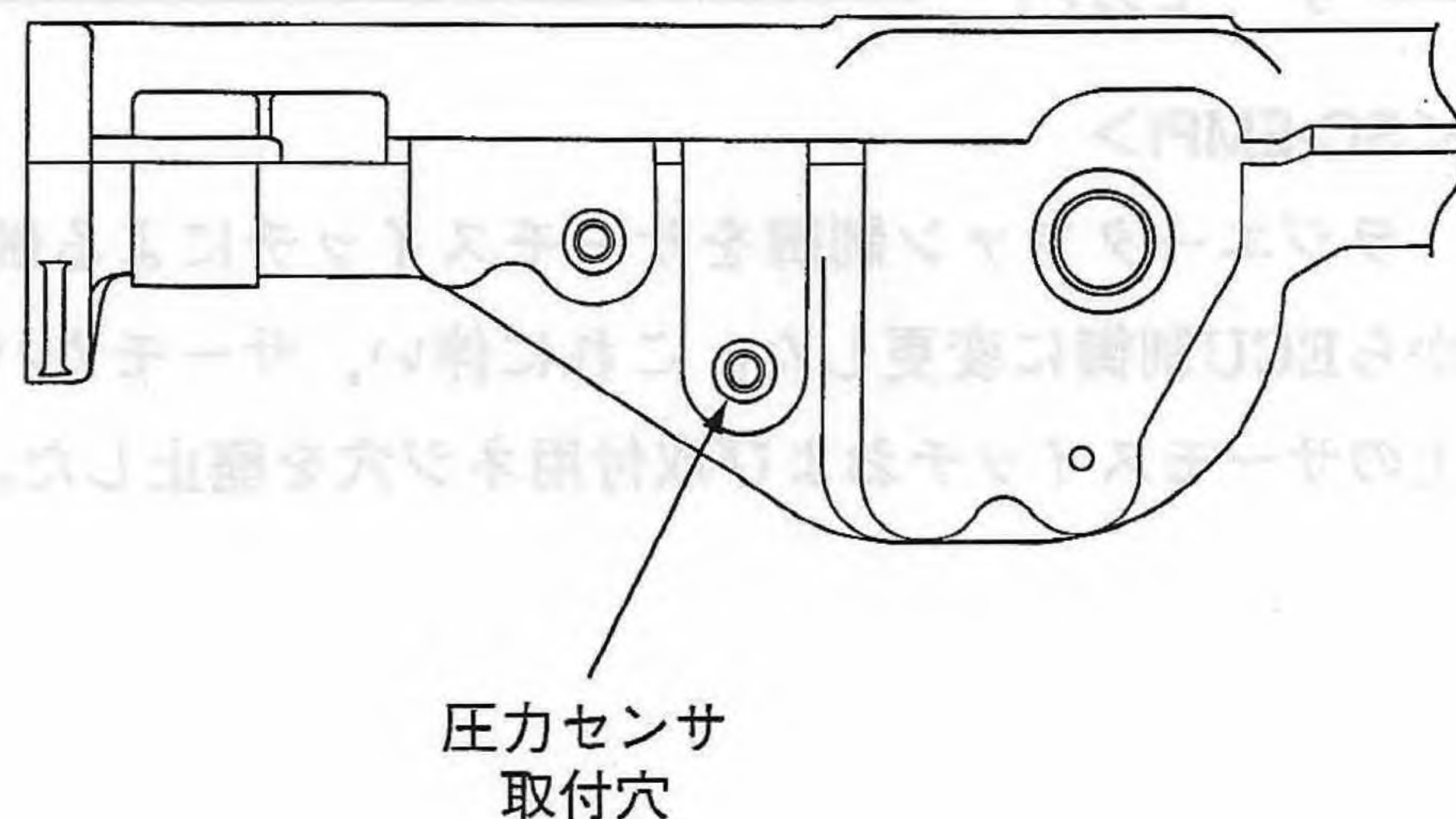


<SC-EMPI>

圧力センサの取付場所を、車体側からエンジンのインテークマニホールドコレクタに変更した。

これに伴い、圧力センサ取付用ネジ穴を追加した。

また、従来の圧力センサ～インテークマニホールドコレクタ間のバキュームホースは、廃止した。

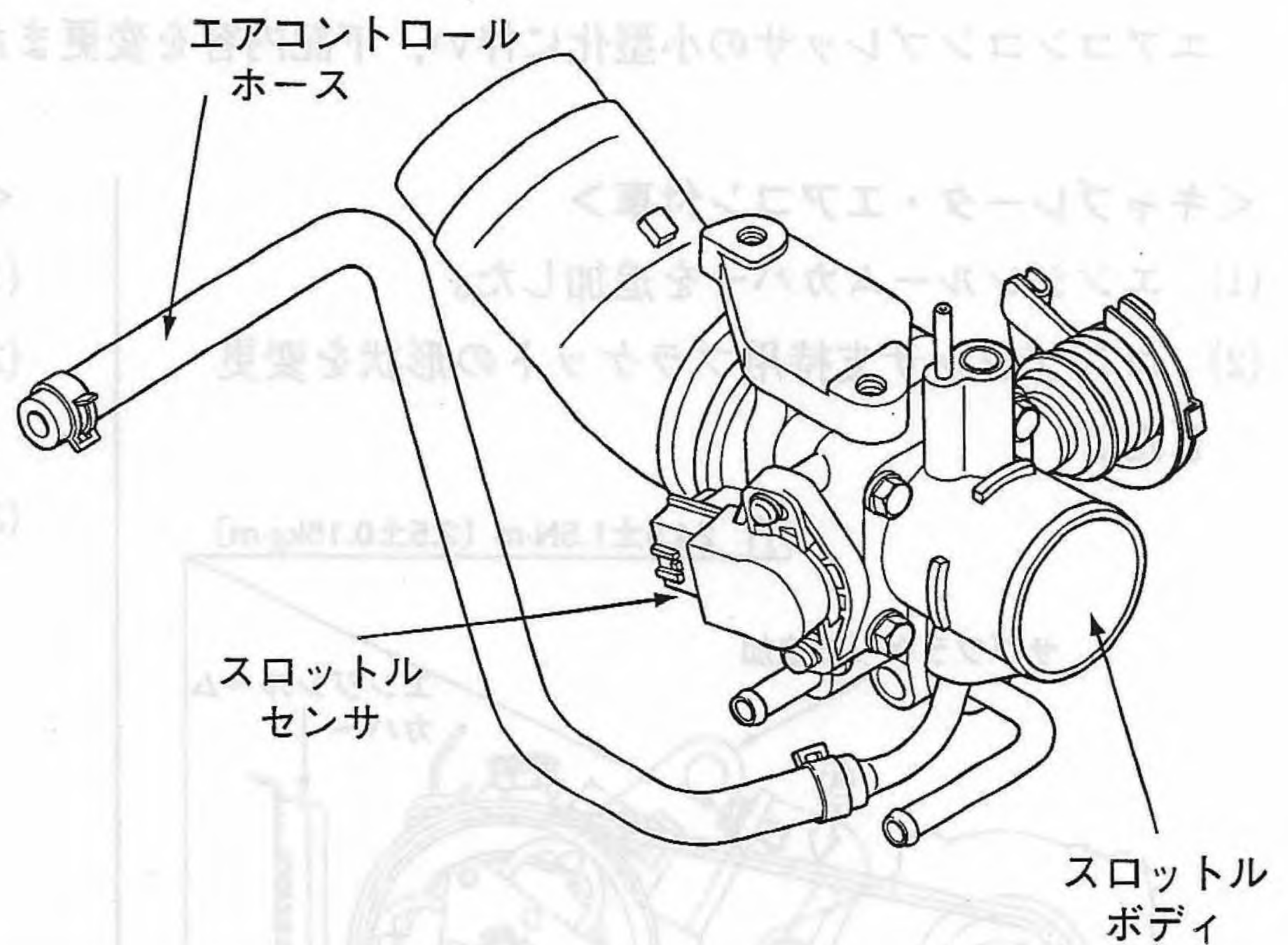


■ 構造・作動

スロットルボディ

<SC-EMPi>

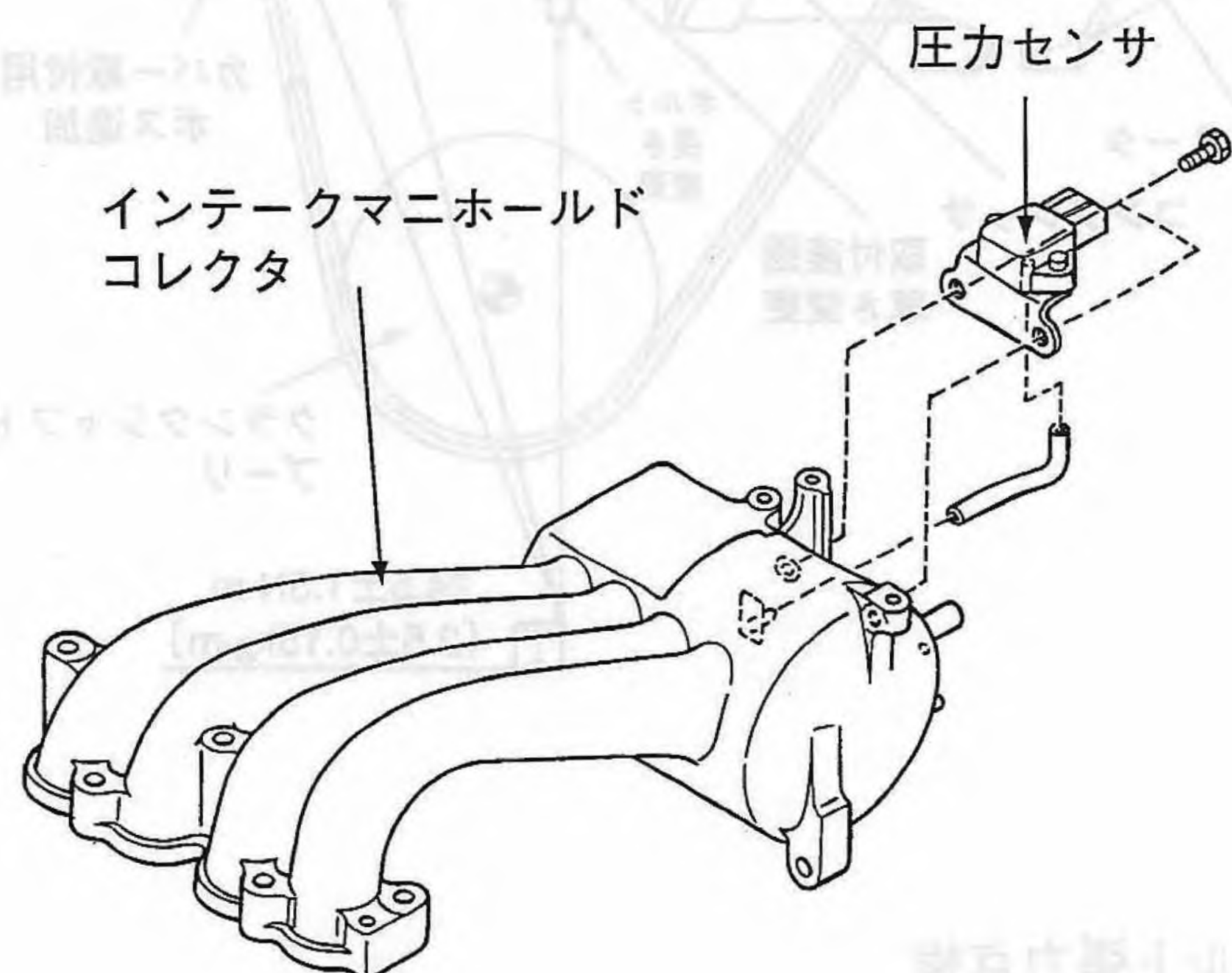
- (1) スロットルセンサを変更し、NA-EMPiエンジンと共用化した。これにより、コネクタは、3極（従来車は4極）になった。
- (2) 圧力センサの取付位置変更に伴い、エアコントロールホースの引廻しを変更した。



圧力センサ

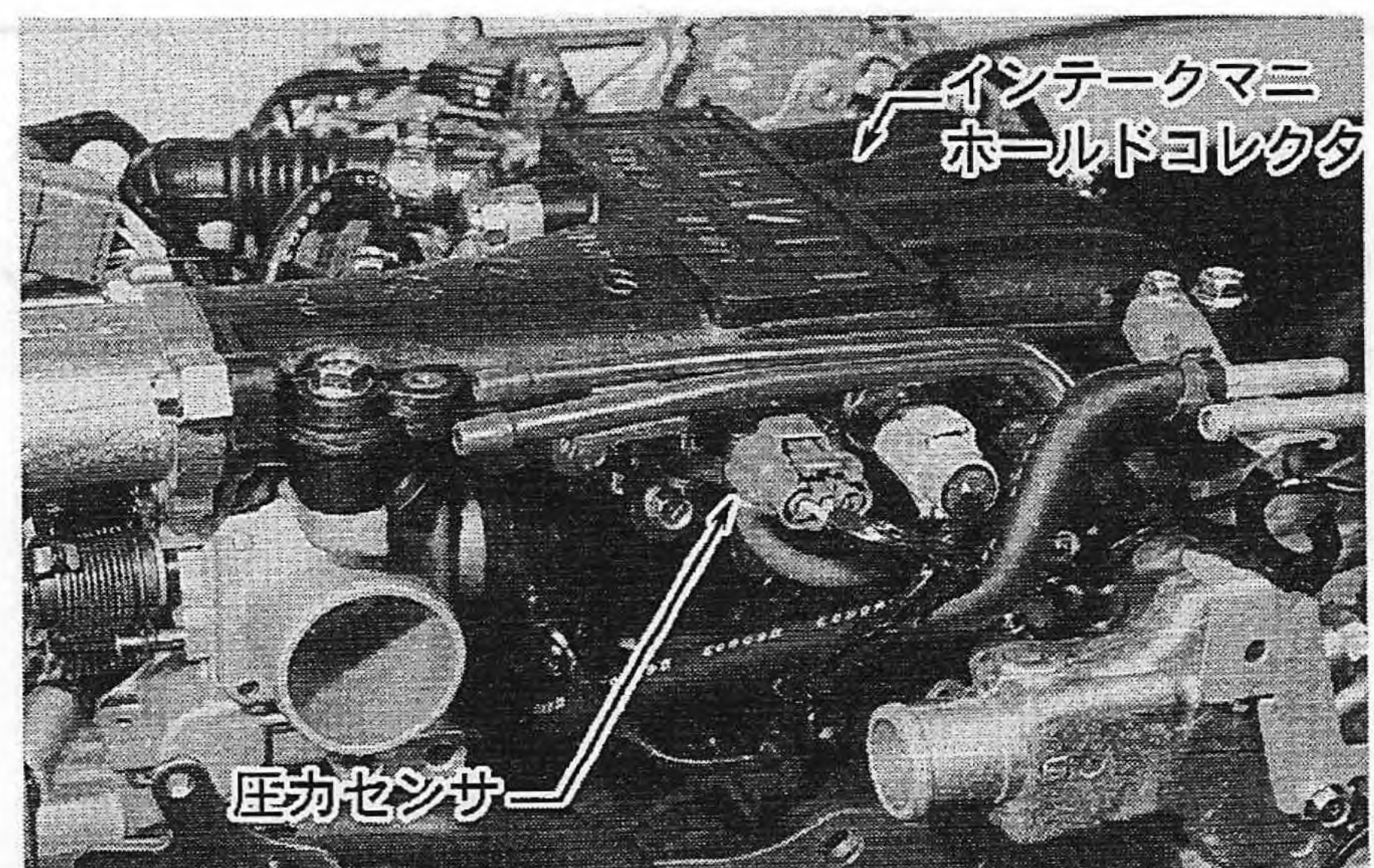
<NA-EMPi>

圧力センサの取付方向を変更した。また、これに伴い、取付用のブラケットの形状も変更した。



<SC-EMPi>

圧力センサの取付場所を車体側からエンジンのインテークマニホールドコレクタに変更した。



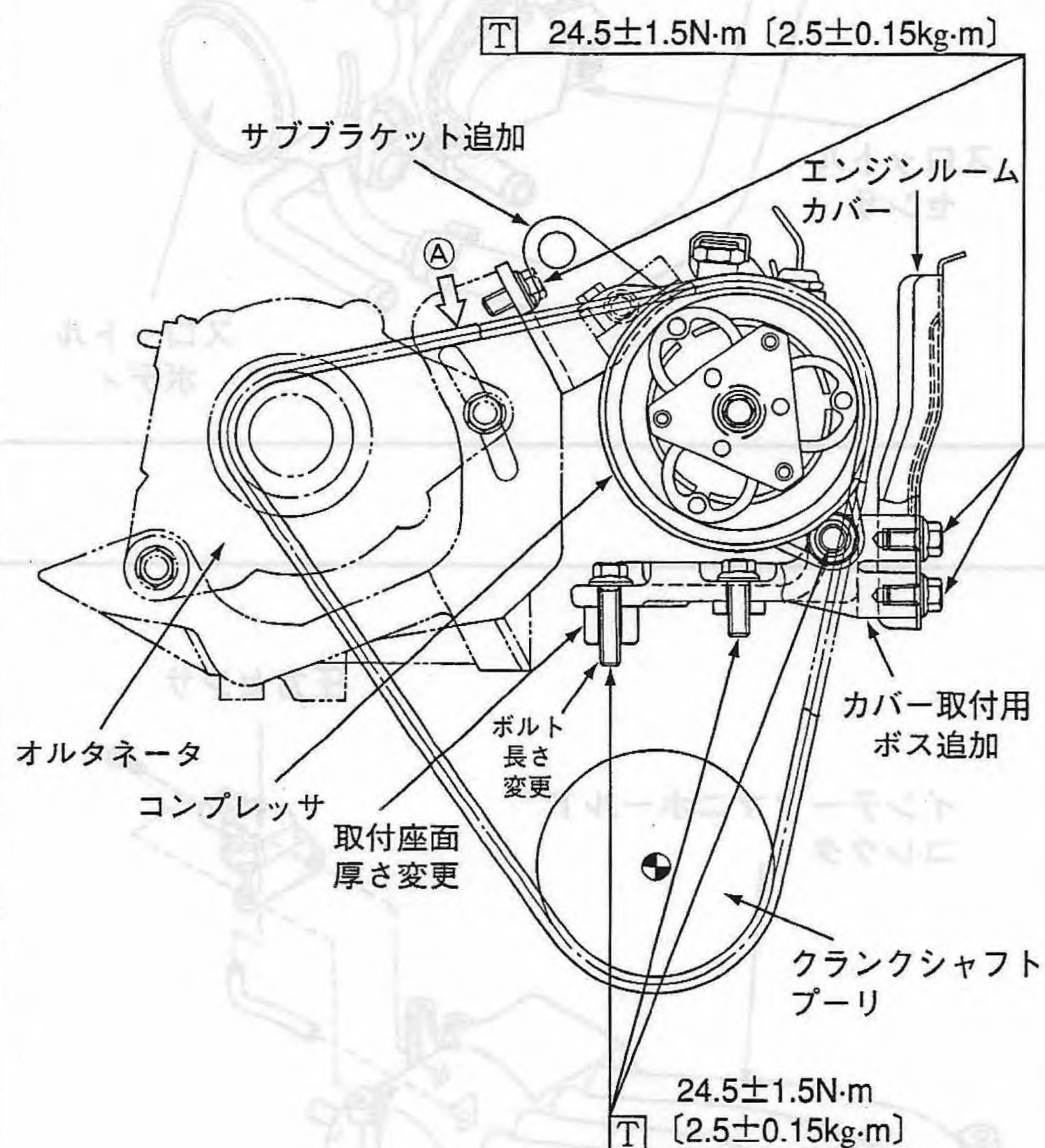
■ 構造・作動

— エンジンルームカバー & エアコン用ブラケット —

エアコンコンプレッサの小型化に伴い、下記内容を変更または追加した。

<キャブレター・エアコン付車>

- (1) エンジンルームカバーを追加した。
- (2) コンプレッサ支持用ブラケットの形状を変更した。

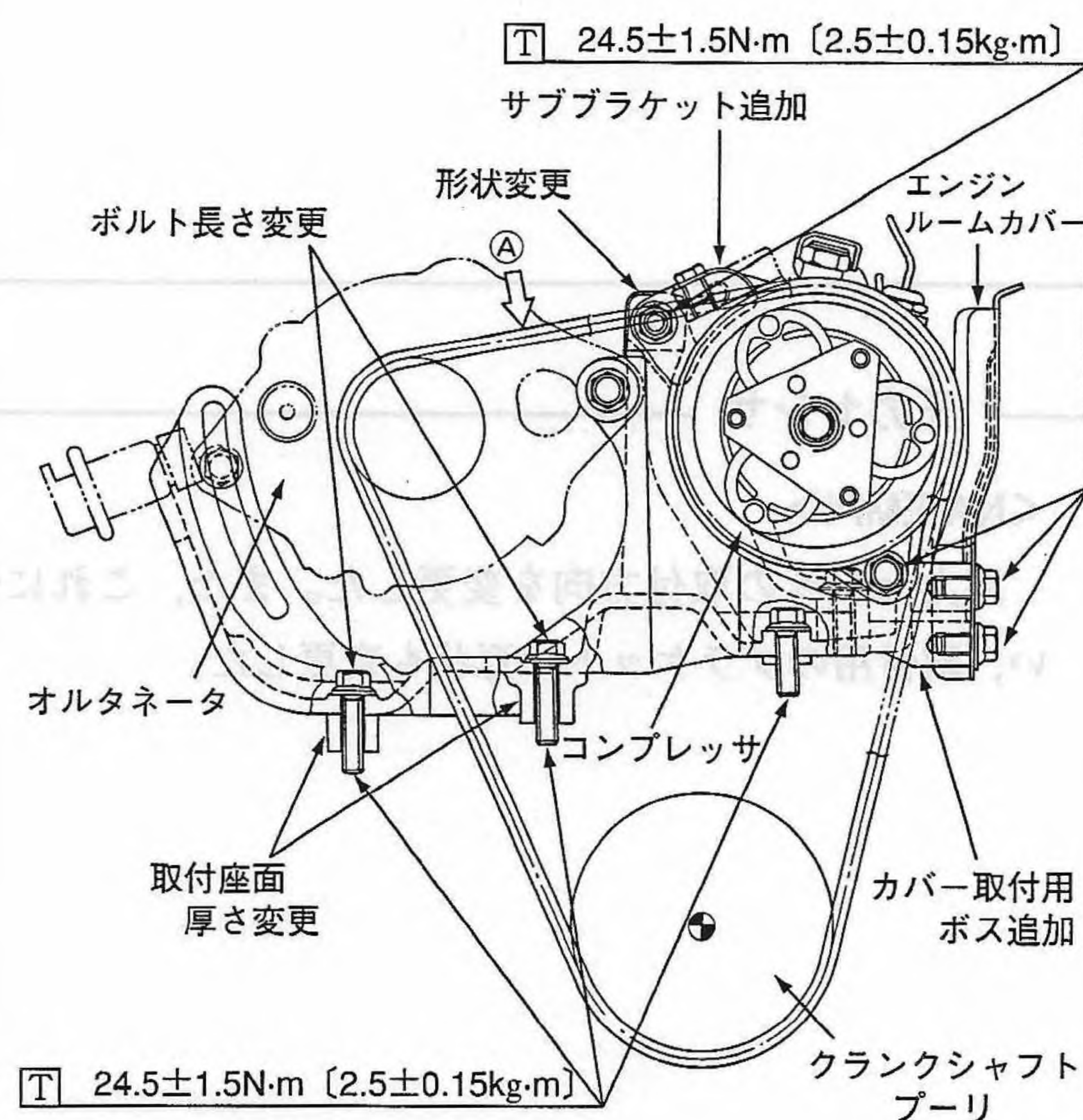


ベルト張力点検

ベルトのたわみ: $5 \sim 6 \text{ mm} / 10 \text{ kg}$ (A部負荷)
(継続使用の場合: $6 \sim 7 \text{ mm} / 10 \text{ kg}$)

<NA-EMPi・エアコン付車>

- (1) エンジンルームカバーを追加した。
- (2) ベルトテンショナを廃止した。(ベルトの張力調整は、オルタネータ側で行なう。)
- (3) コンプレッサ支持用ブラケットの形状を変更した。



ベルト張力点検

ベルトのたわみ: $5 \sim 6 \text{ mm} / 10 \text{ kg}$ (A部負荷)
(継続使用の場合: $6 \sim 7 \text{ mm} / 10 \text{ kg}$)

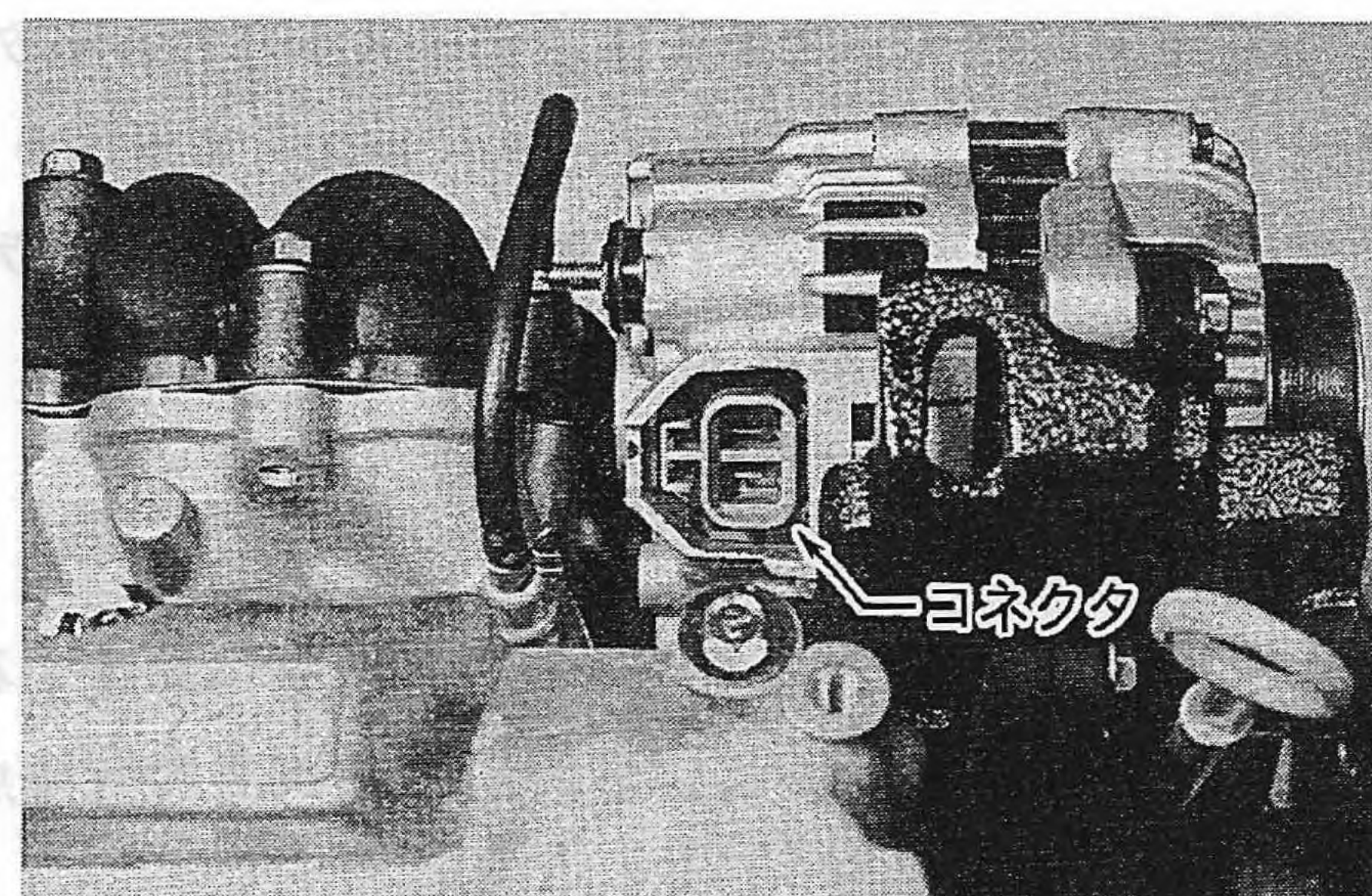
<SC-EMPi・エアコン付車>

- (1) コンプレッサ支持用ブラケットの形状を変更した。
- (2) ベルトテンショナの構造を変更した。

■ 構造・作動

オルタネータ

- (1) 新規追加のエアコン、パワステ付キャブレータ車には、出力50Aのオルタネータを採用した。
- (2) NA-EMPiおよびSC-EMPiエンジンのオルタネータコネクタは、丸型3極から角型2極に変更した。(右図)



<仕様>

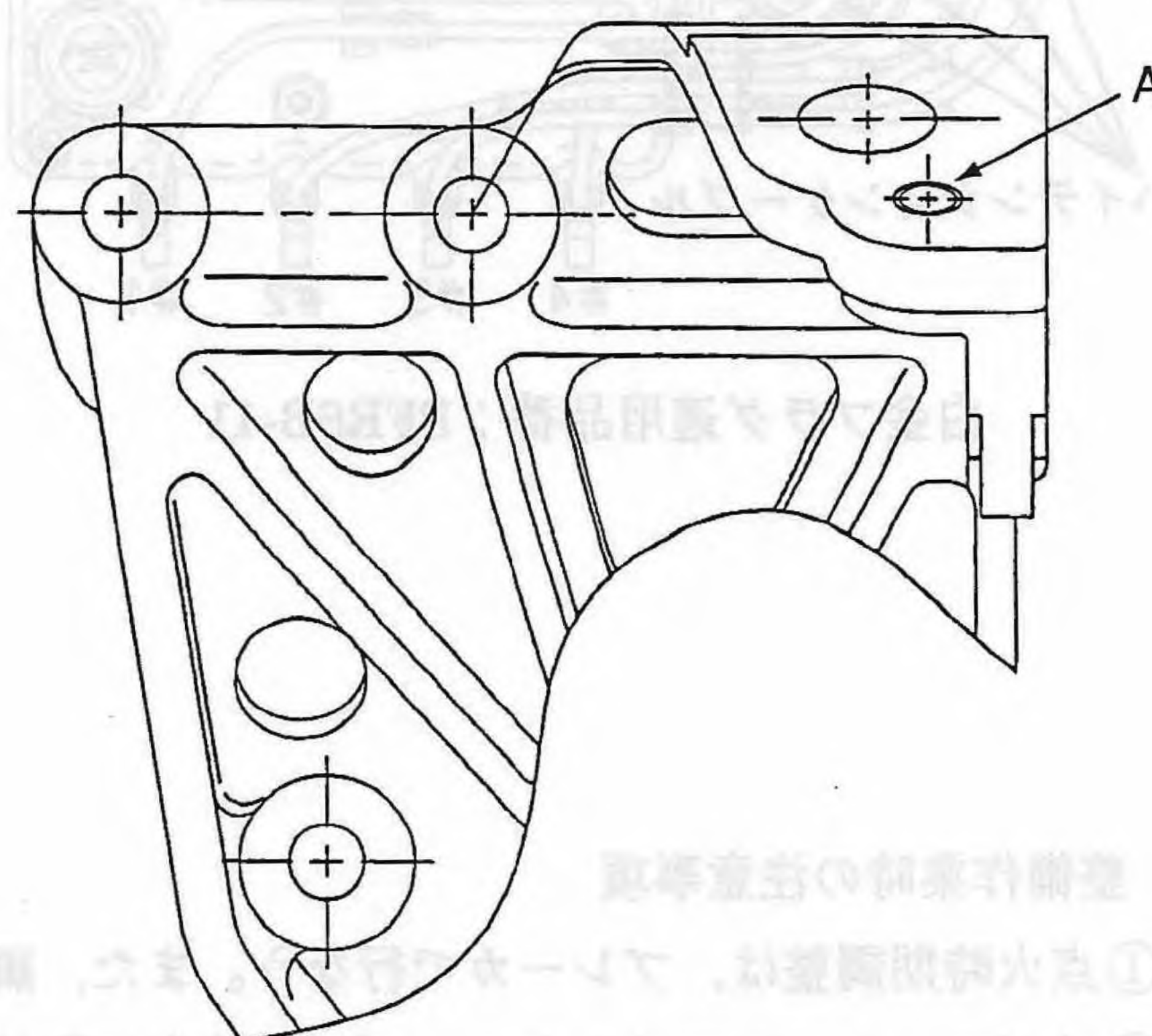
車 種	公称出力	プーリ	メーカ	識 別
キャブレータ車 (A/C, P/S: 無)	45A	φ60, Vベルト	日本電装	黄緑
キャブレータ車 (A/C: 有, P/S: 無)	45A	φ50, ポリVベルト	日本電装	紫
キャブレータ車 (A/C, P/S: 有)	50A	φ50, ポリVベルト	日本電装	青
NA-EMPiおよびSC-EMPi車	55A	φ52.5, ポリVベルト	三菱電機	黒

A/C: エアコン, P/S: パワステ

オルタネータブラケット

<キャブレータ車>

エアコンコンプレッサの変更に伴い、オルタネータブラケットの一部を形状変更し、エアコン用ステー取付ネジ穴を追加した。(右図A部)



点火システム

＜キャブレター・赤帽車およびLPG車＞

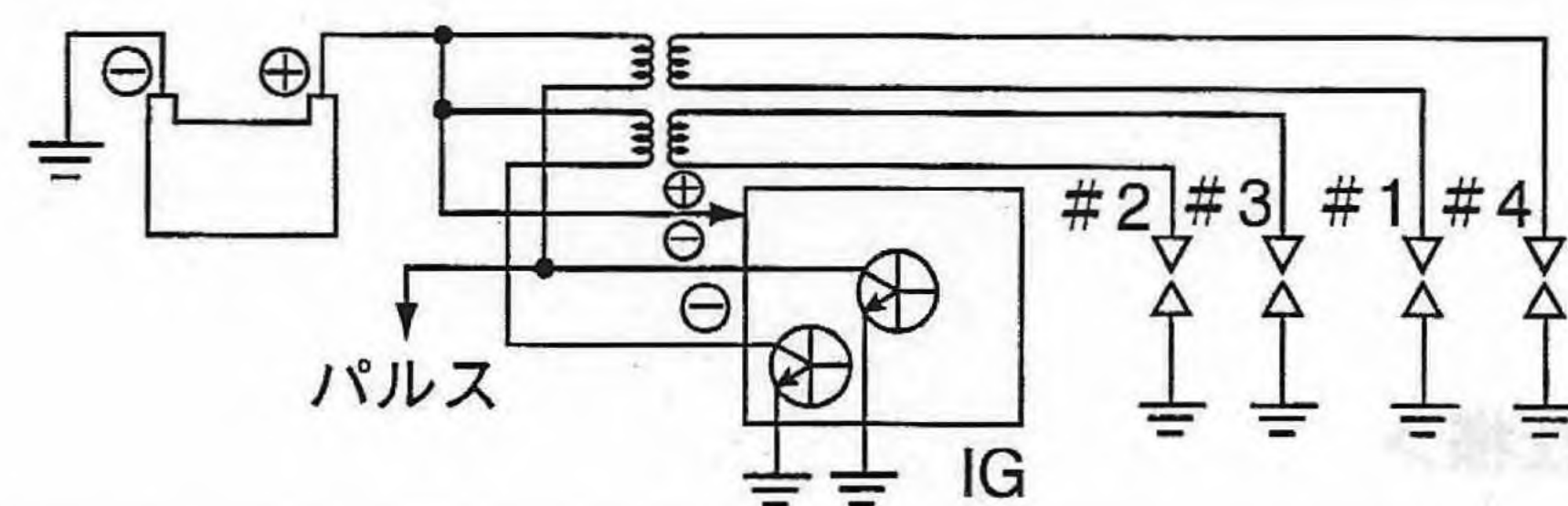
上記車両の点火システムは、ディストリビュータ式からイグニッションコイルにより直接各点火プラグに配電するDLI（ディストリビュータ・レス・イグニッション）式に変更した。

このDLIシステムのスパークプラグは、白金プラグを採用した。また、点火方式は#1-#4, #2-#3をグループとした2気筒同時点火方式である。

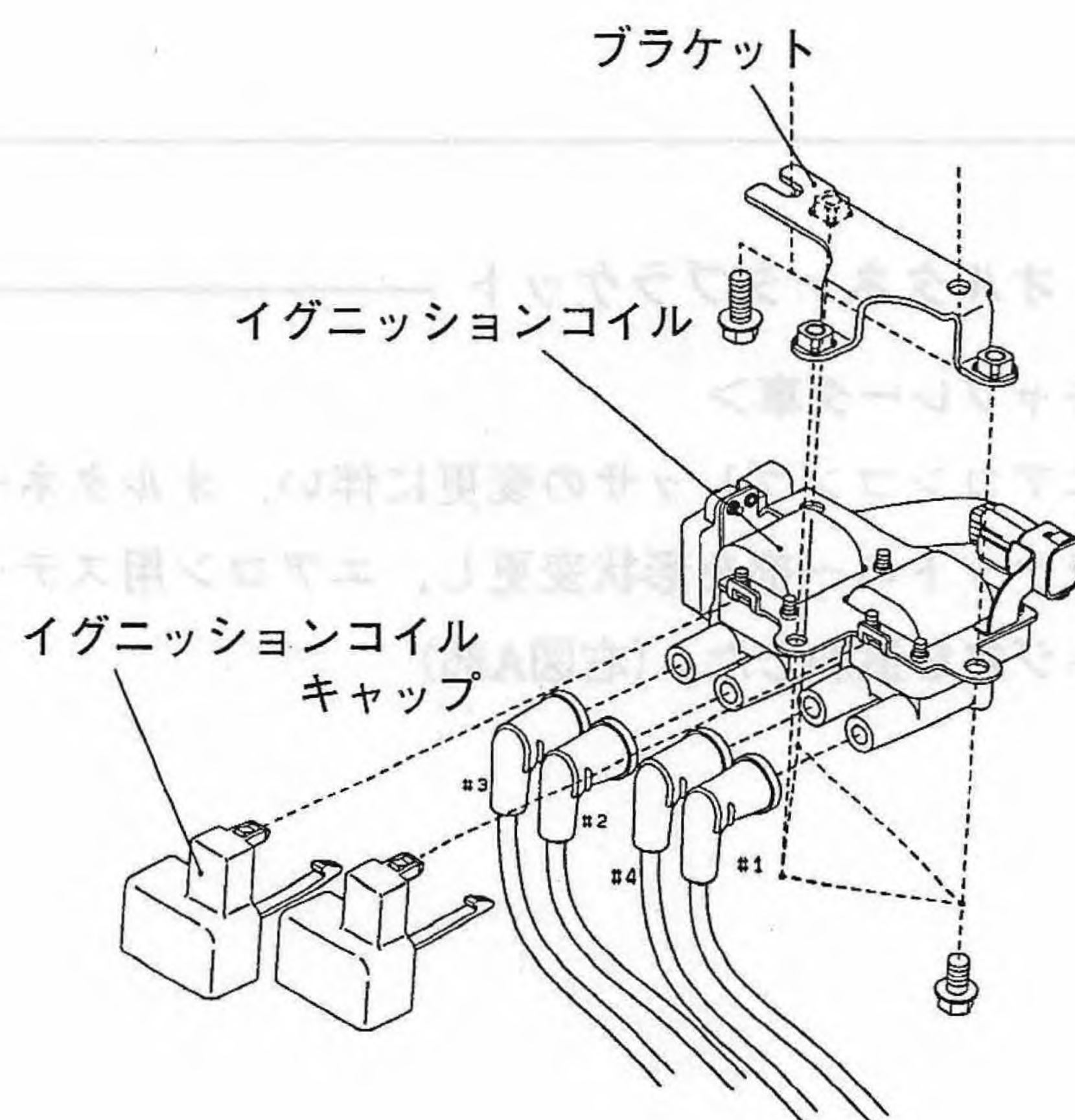
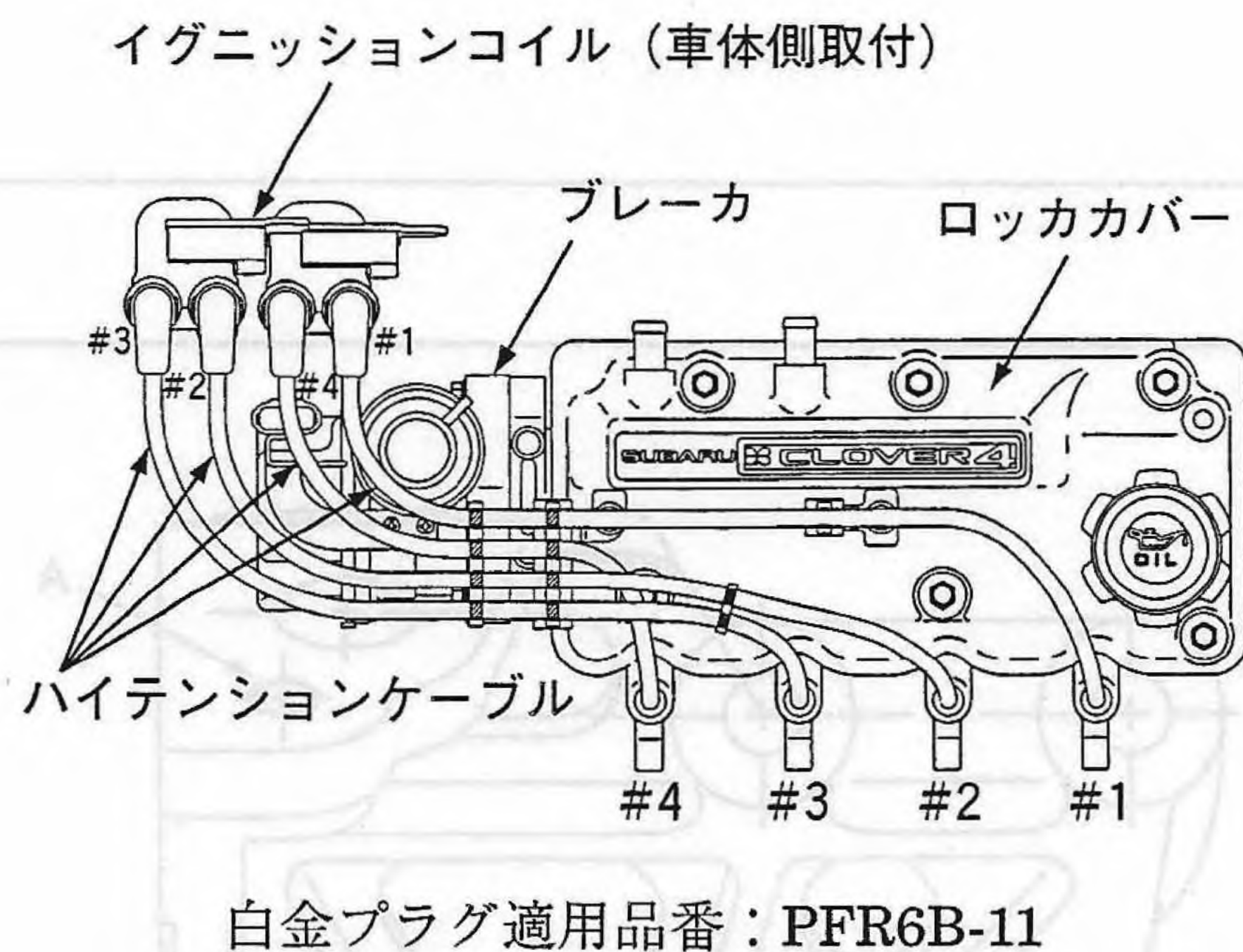
(1) DLIシステム

コイルで発生した2次電圧を直接各気筒へ配電する。
この時、#1, #4および#2, #3のペアで同時点火となる。

- ・ブレーカシステム：フルトラ式
- ・進角方式：カバナ&バキューム進角



(2) 部品構成図



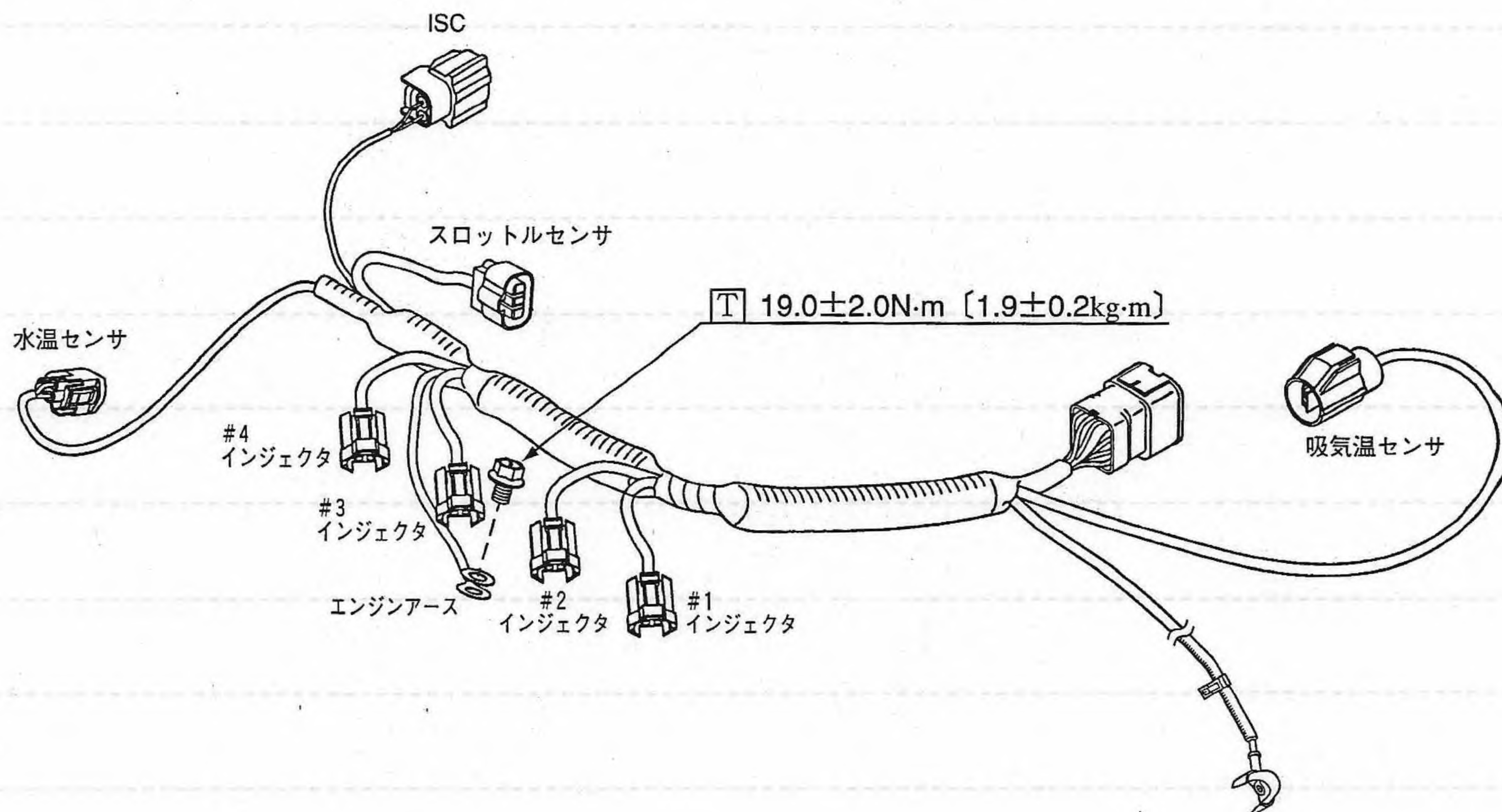
(3) 整備作業時の注意事項

- ① 点火時期調整は、ブレーカで行なう。また、調整方法、数値は従来車と同じ。
- ② イグニッションコイルキャップは、確実に取付けること。(作業終了後再点検する。)
- ③ ハイテンションケーブルを取付ける場合、各ケーブルのクリアランスは5mm以上確保すること。
また、ケーブルの引き廻しを間違わないこと。

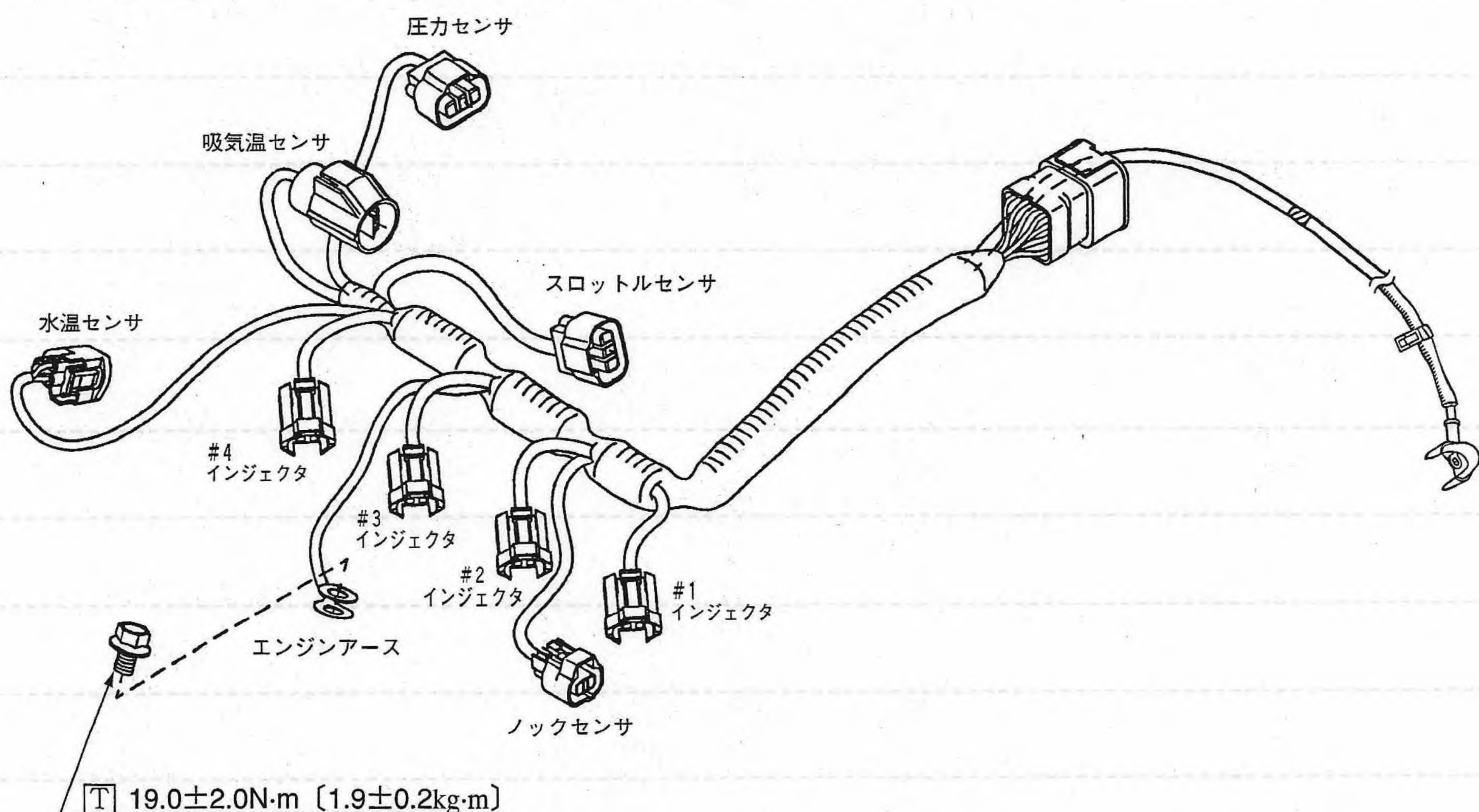
エンジンハーネス

水温センサとサーモゲージの一体化、センサ端子数の変更等に伴い、エンジンハーネスを変更した。

<NA-EMPi>



<SC-EMPi>



.....



3 動力伝達システム

変更項目のみ記載、記載なき項目は、
既刊の新型車解説書および整備解説書を
参照下さい。

[1] マニュアルトランスミッション.....	3-2
■ 仕様.....	3-2
■ 構造・作動.....	3-3
[2] ギヤシフトシステム.....	3-4
■ 概要.....	3-4
■ 整備要領.....	3-4
[3] ECVT	3-5
1. ECVT (単体) 脱着	3-5
2. TB40型, TT40型	3-6
■ 構造・作動.....	3-6
■ 整備要領.....	3-6
[4] ドライブシステム&アクスル.....	3-9
■ 概要.....	3-9
(1) フロントアクスル	3-9
(2) リヤアクスルシャフト	3-9
[5] クッションラバー	3-10
■ 概要	3-10
[6] カバー (エキゾースト).....	3-10
■ 概要	3-10

■ 主要変更点

- (1) S/T 4WD EL+5MTの2ndギヤにダブルコーンシンクロを採用し、シフト操作性を向上させた。
- (2) MT車のギヤシフトレバーASSY支点部の構造を変更した。
- (3) ECVTのスチールベルトのコマ厚さを変更した新開発ベルトを採用した。これに伴い、プーリアライメント調整時のシム厚さ選択巾を変更した。
- (4) ECVT単体脱着作業手順の一部を変更した。
- (5) 2WD車フロントアクスルのハウジングまわりの構造を変更した。
- (6) リヤアクスルシャフトジョイントをTJからDOJに変更した。

マニュアルトランスミッション

〔1〕 マニュアルトランスミッション ■ 仕様

S/T 4WD EL+5MT車のトランスミッションの2ndギヤにダブルコーンシンクロを採用し、シフト操作性を向上させた。これに伴い、トランスミッション型式を変更した。

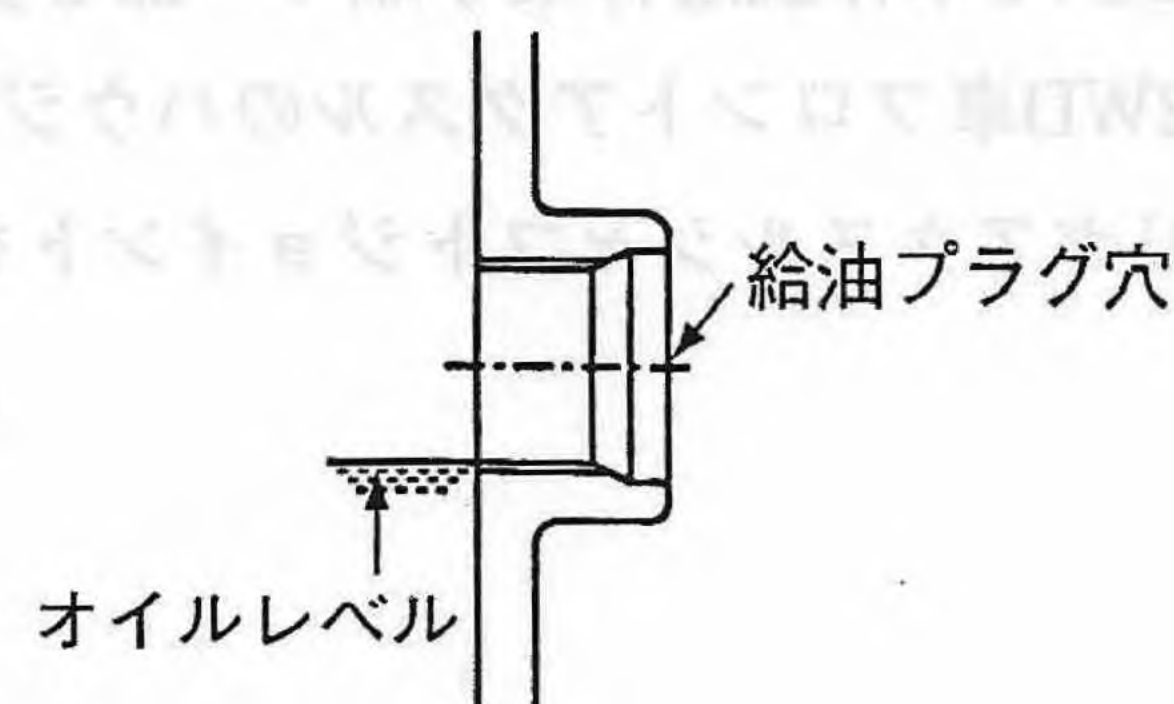
<仕様>

車 種	2WD		S/T 4WD								F/T 4WD
	5MT		EL+5MT						5MT		5MT
	NA (キャブ, EMPi,LPG)	SC (EMPi)	NA (キャブ, EMPi, LPG)			SC (EMPi)			NA (EMPi)	SC (EMPi)	SC (EMPi)
				デフロック付	デフロック⊕ フリーホイール アクスル付		デフロック⊕ フリーホイール アクスル付				
項 目											
トランスミッション型式	TM601 AA3AD	TM601 AB3AD	TW601 BA6AD	TW601 BA6BD	TW601 BA6DD	TW601 BB6AD	TW601 BB6DD	TW601 DA6AD	TW601 DB6AD		TY601 EB5AD
EL			5.888	←	←	←	←				
変 1st	4.090	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
2nd	2.470	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
速 3rd	1.615	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
4th	1.125	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
比 5th	0.861	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
Rev	4.166	←	5.866	←	←	←	←	←	←	←	←
トランスファギヤ比			0.269	←	←	0.270	←	0.269	0.270	0.270	0.270
ファイナルギヤ比	6.500	6.166	6.500	←	←	6.166	←	6.500	6.166	6.166	6.166
スピードメータギヤ比	6.000	5.600	6.000	←	←	5.600	←	6.000	5.600	5.600	5.600
使 用 オイル	タイプ	スバルギヤオイルエクストラ 75/80 (GL-4)									
	量 (ℓ)	約2.0	←	約2.3	約2.4	←	約2.3	約2.4	約2.1	約2.3	約2.2
	(): 交換時	(約1.9)		(約2.1)	(約2.2)		(約2.1)	(約2.2)	(約1.9)	(約2.1)	(約2.0)

- 〔注記〕
- ・ S/T：セレクトティブ，F/T：フルタイム
 - ・ 交換時油量は、暫定量のため、給油口にて必ず確認すること。

オイルレベル

給油プラグ穴
下面まであること

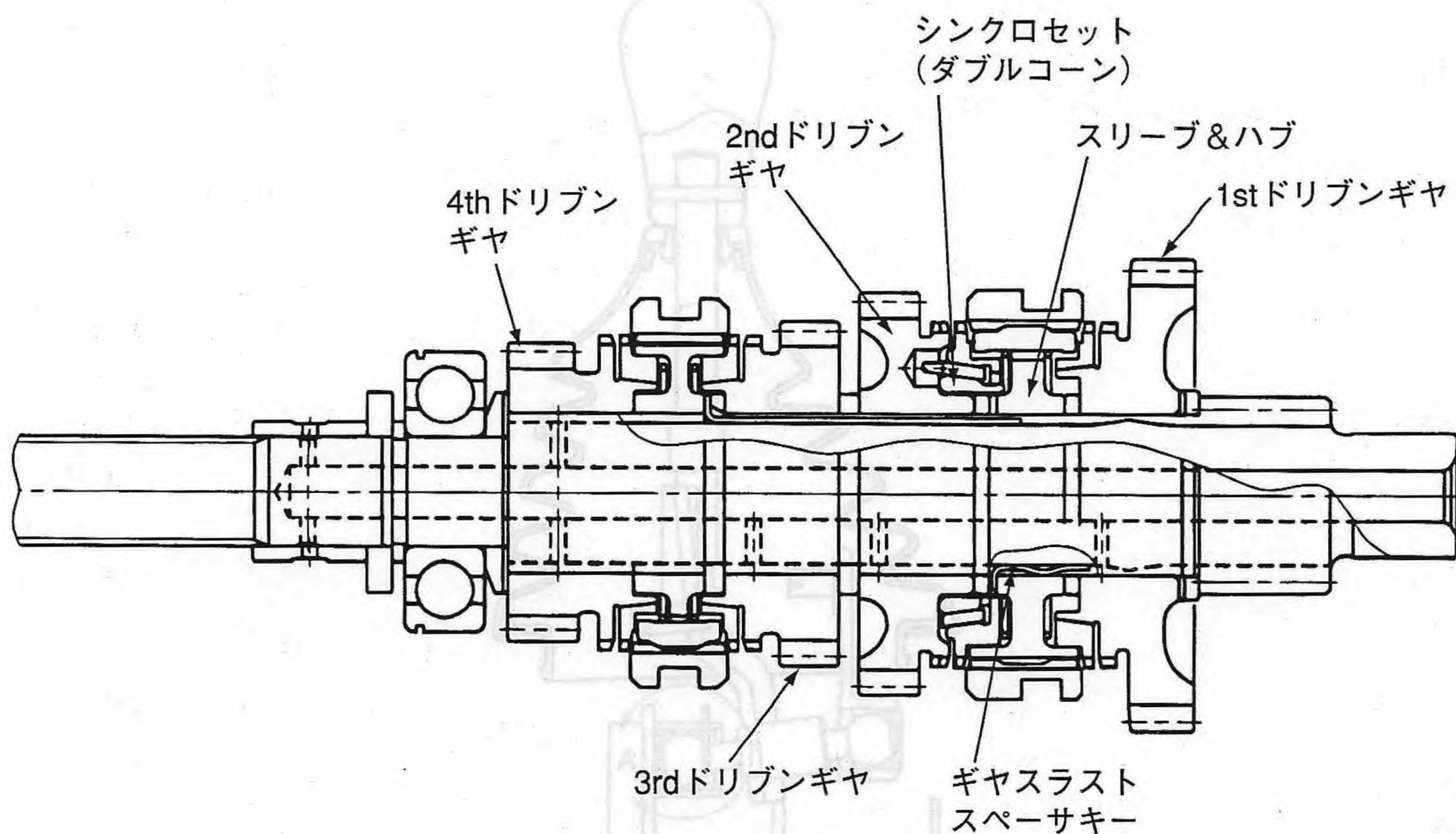


■ 構造・作動

要図 図 1-5-1 ユニバーサルジョイント (5)

<S/T 4WD EL+5MT車>

トランスミッションの2ndギヤにダブルコーンシンクロを採用した。



この図は、トランスミッションの内部構造を示しています。

要図 図 1-5-2 ユニバーサルジョイント (5)

<要図 図 1-5-2 ユニバーサルジョイント (5)>

- ① ユニバーサルジョイントの①は、図1-5-2の①に示すように、
- ② ユニバーサルジョイントの②は、図1-5-2の②に示すように、
- ③ ユニバーサルジョイントの③は、図1-5-2の③に示すように、

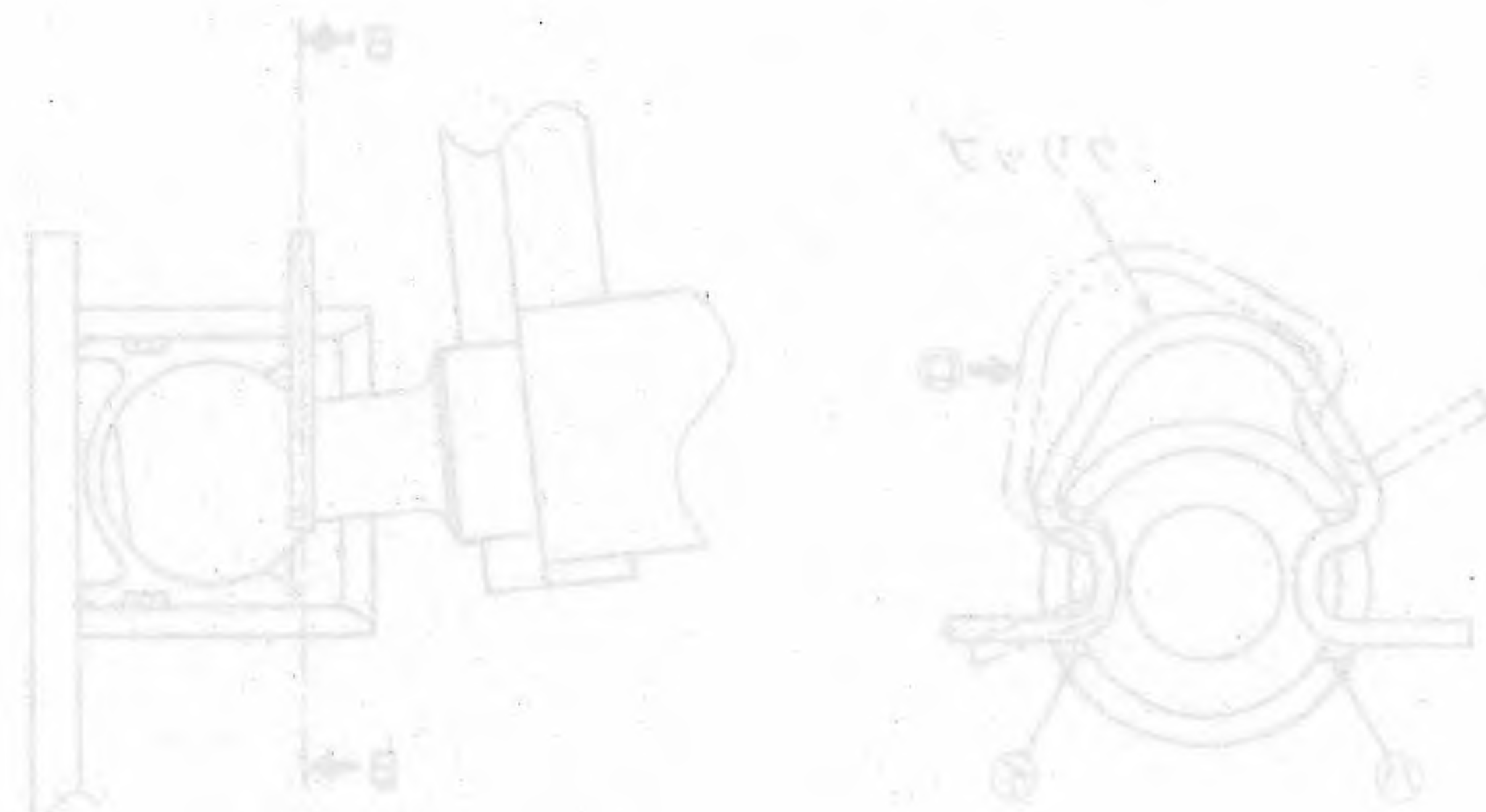


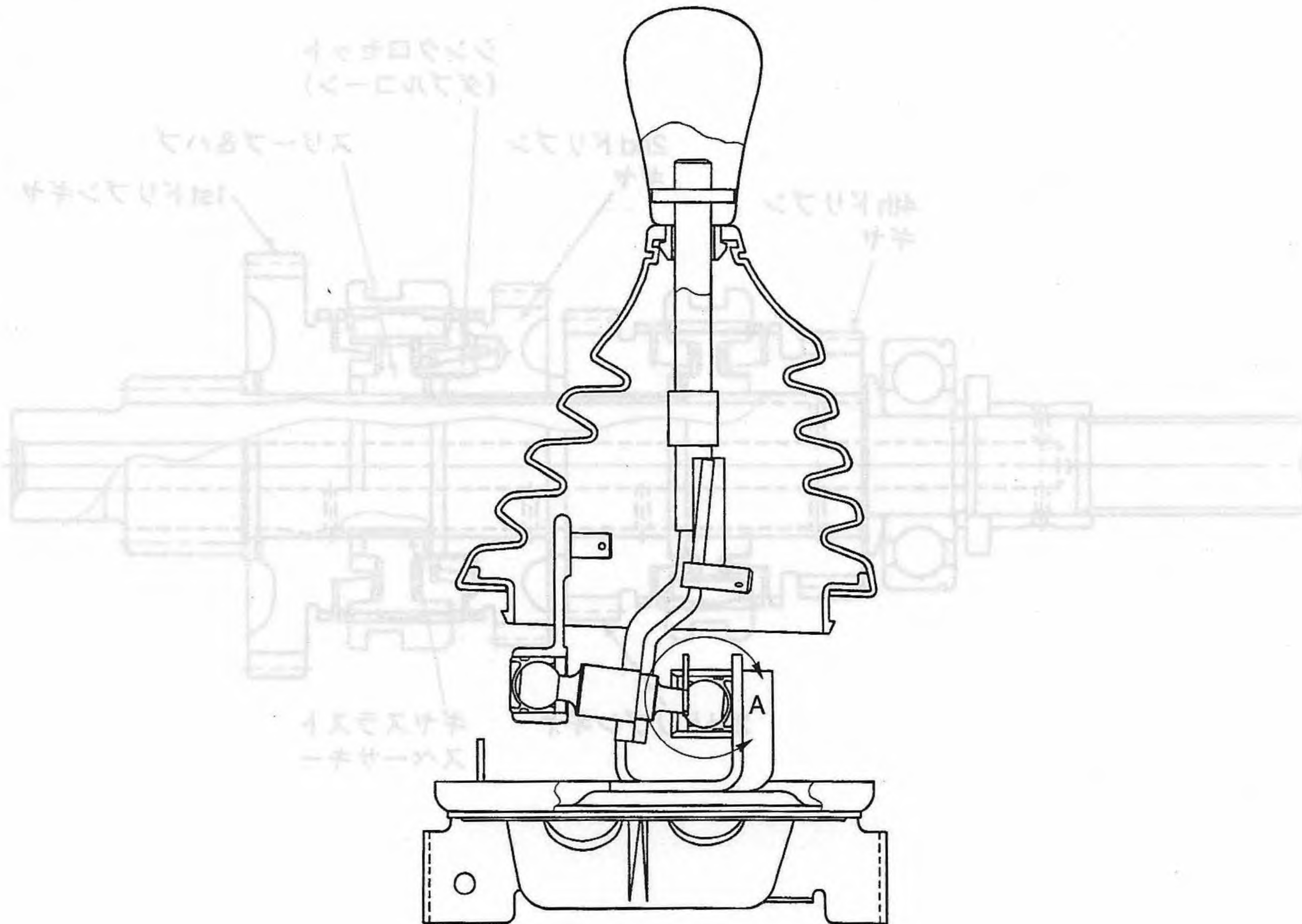
図 1-5-2

- ④ ユニバーサルジョイントの④は、図1-5-2の④に示すように、
- ⑤ ユニバーサルジョイントの⑤は、図1-5-2の⑤に示すように、
- ⑥ ユニバーサルジョイントの⑥は、図1-5-2の⑥に示すように、

〔2〕 ギヤシフトシステム ■ 概要

構造・動作

- ギヤシフトレバーASSYの支点部の構造を変更し、機能改良を図った。なお、シフトレバーCPは板金製からアルミダイキャスト製のものを採用した。



- ペダルASSY&ケーブルの構造簡素化も図った。

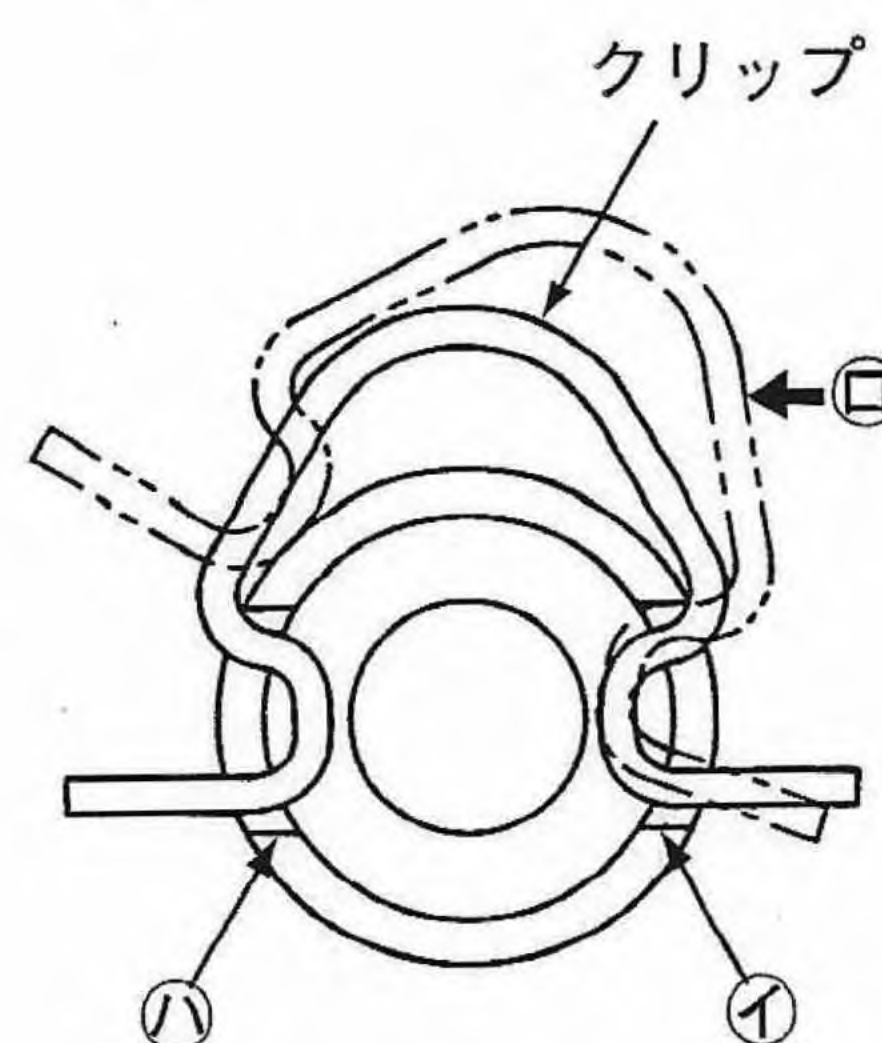
■ 整備要領

＜クリップ組付け要領＞

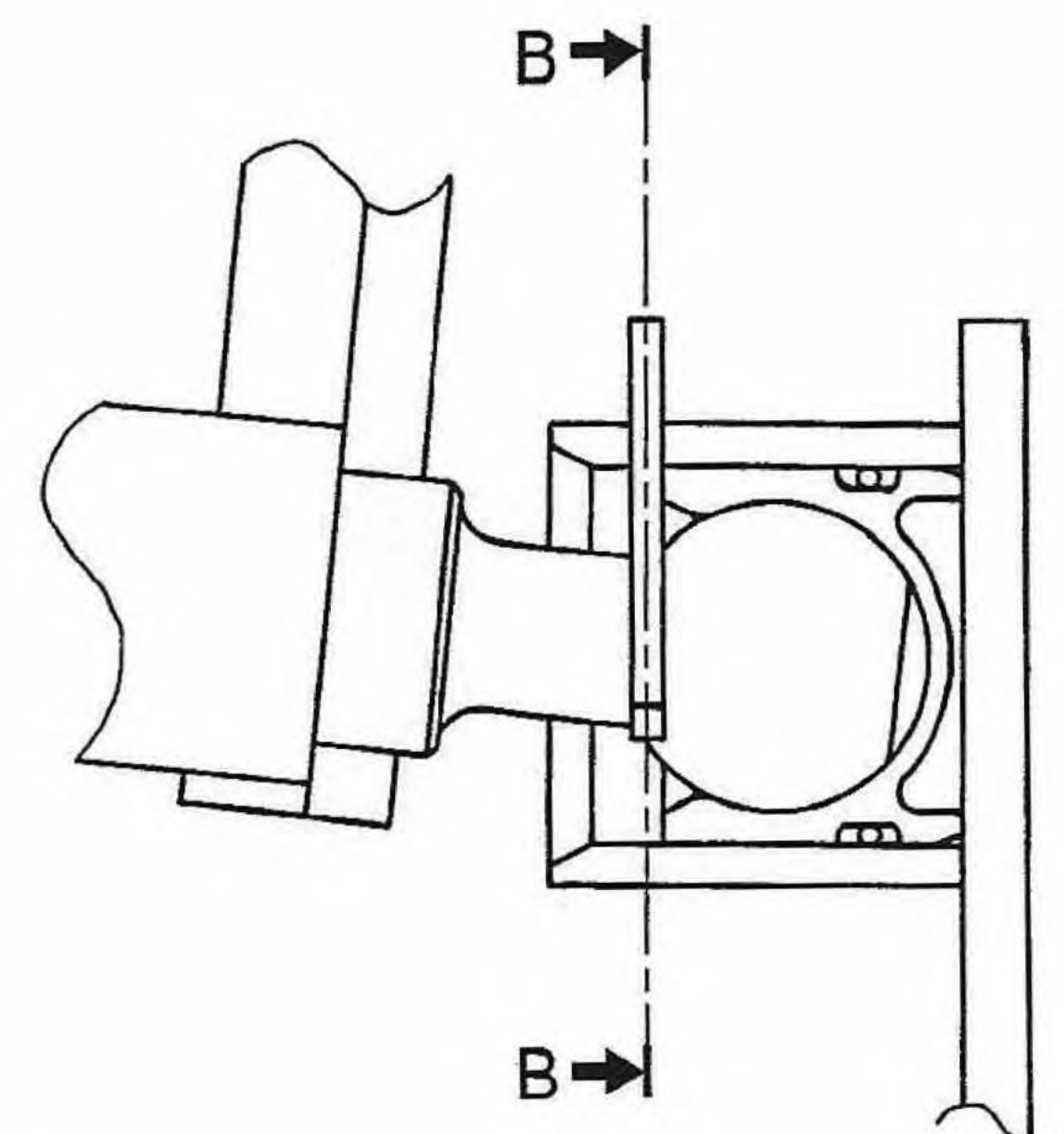
- (1) クリップ先端を①の溝に入れる。
- (2) ㊦矢印方向へクリップを押す。
- (3) ②の溝にクリップを入れる。

注意

- 組付け時、損傷なきよう注意すること。
- ブッシュ内外径にグリス塗布。
- 確実に組付けられたことを確認する。



B-B



〔 3 〕 ECVT 1. ECVT (単体) 脱着

クッションラバLHマウント直付化に伴い、作業手順を一部変更した。

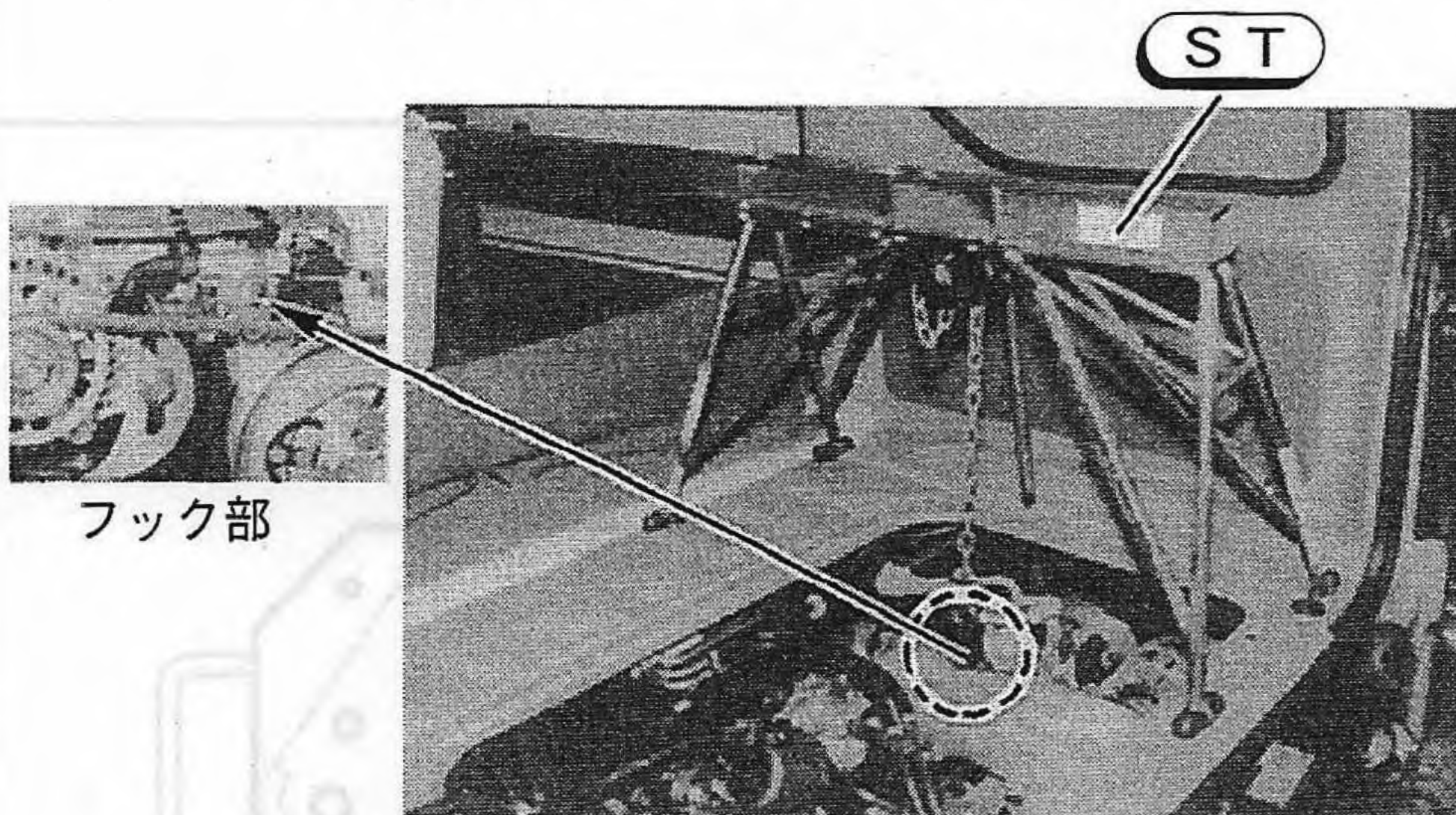
(1)~(37) 省略 [詳細は、'95-10発行 G7311A ページ3-8] を参照して下さい。

(38) エンジンをサポートする。

エンジンをガレージジャッキで支持する方法でなく (ST) 922650000又は市販工具でエンジンを支持しミッションジャッキで下ろす方法で実施した。

<参考>エンジンサポートブリッジ

(市販工具 (株) バンザイ製ESB-2)



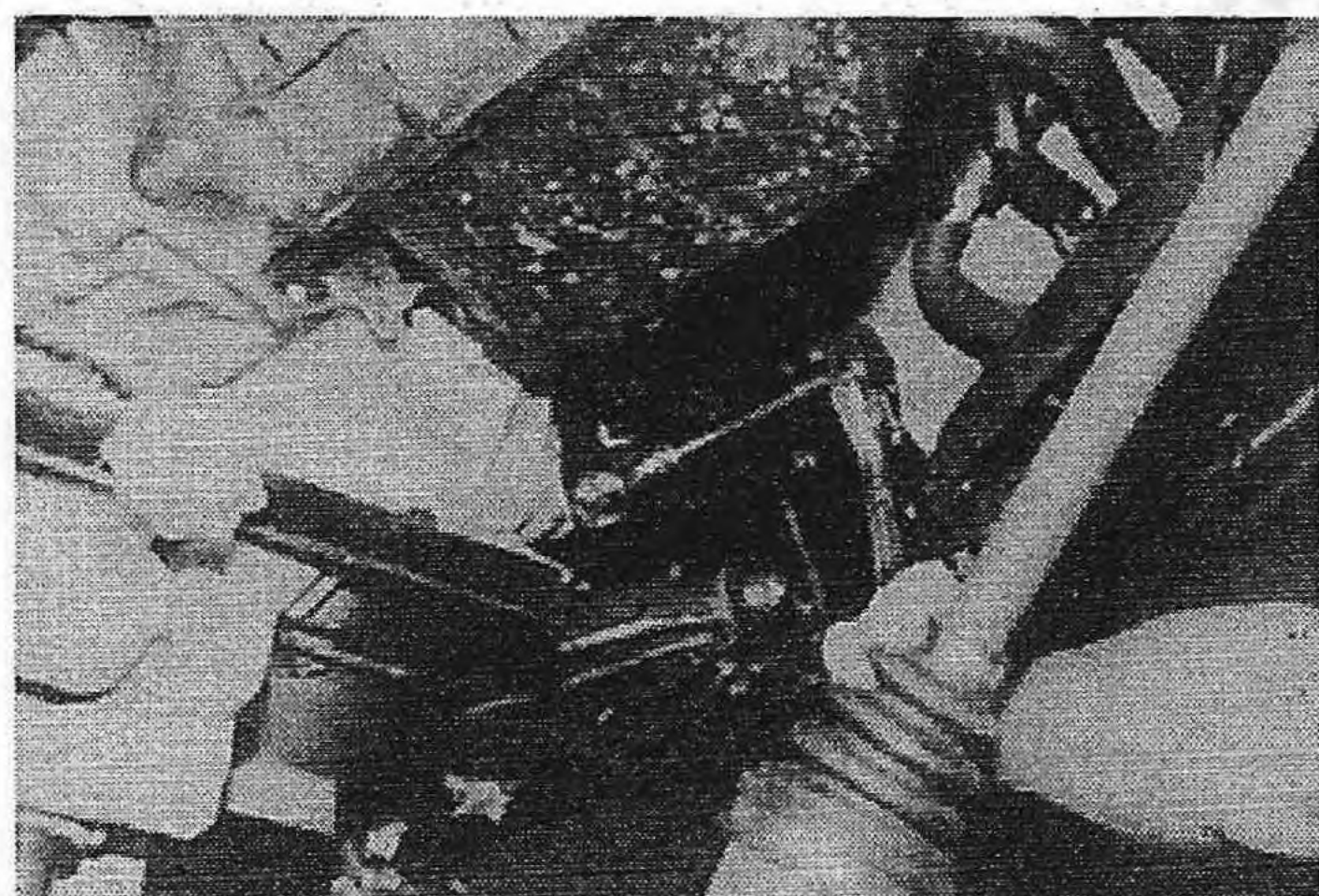
(39) 作業はなし。

(リヤマウンティングのサス・クロスメンバ)
(固定ボルトを外す。(14×2ヶ所)

(40) リフトアップする。

(41) ミッションジャッキをセットする。

(42) Ftマウンティングを外す。(14×5ヶ所)



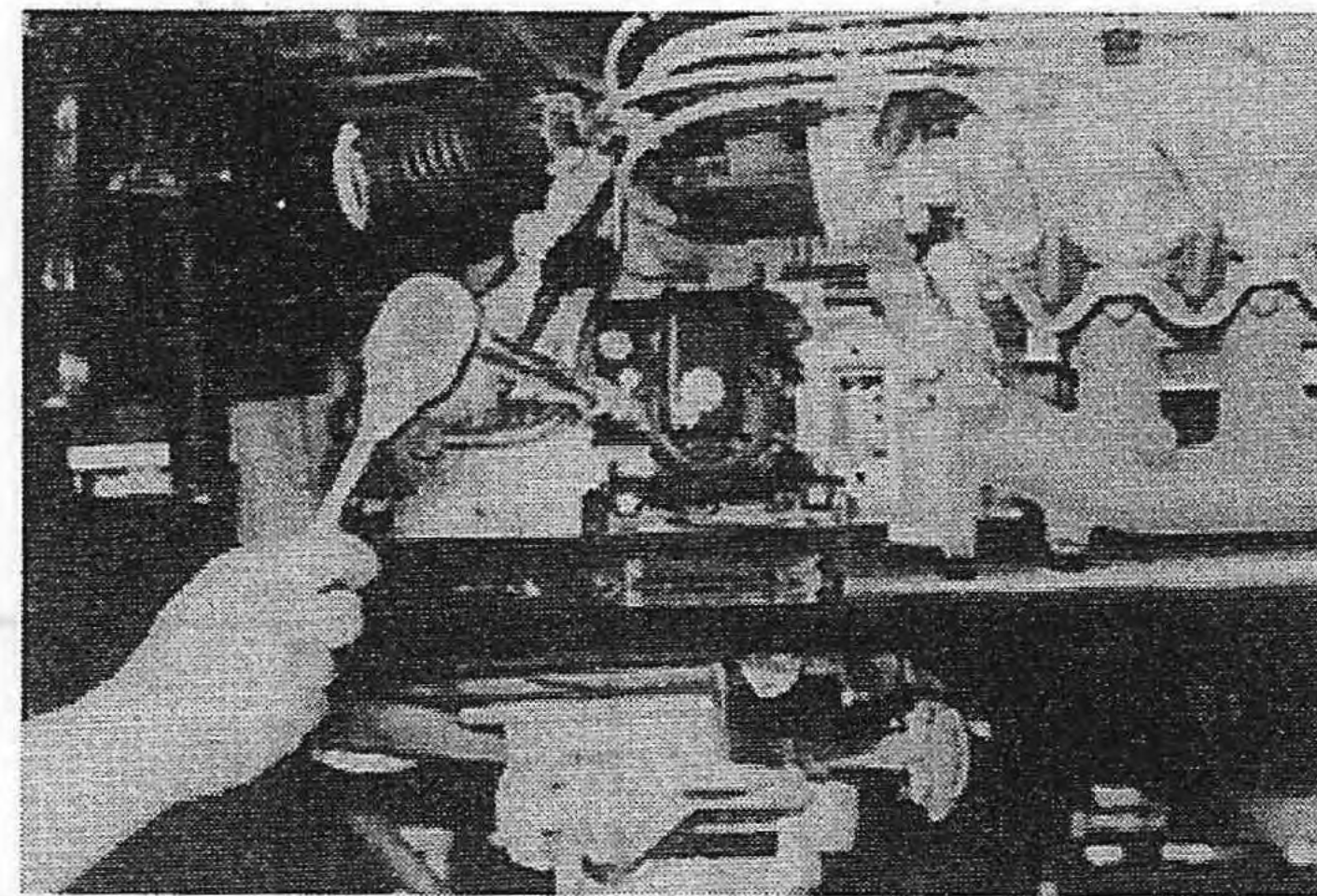
ミッション側

61.8 ± 4.9
T $[6.3 \pm 0.5]$

フレーム側

88.2 ± 9.8
T $[9.0 \pm 1.0]$

(43) リヤマウンティングを外す。(14×4ヶ所)



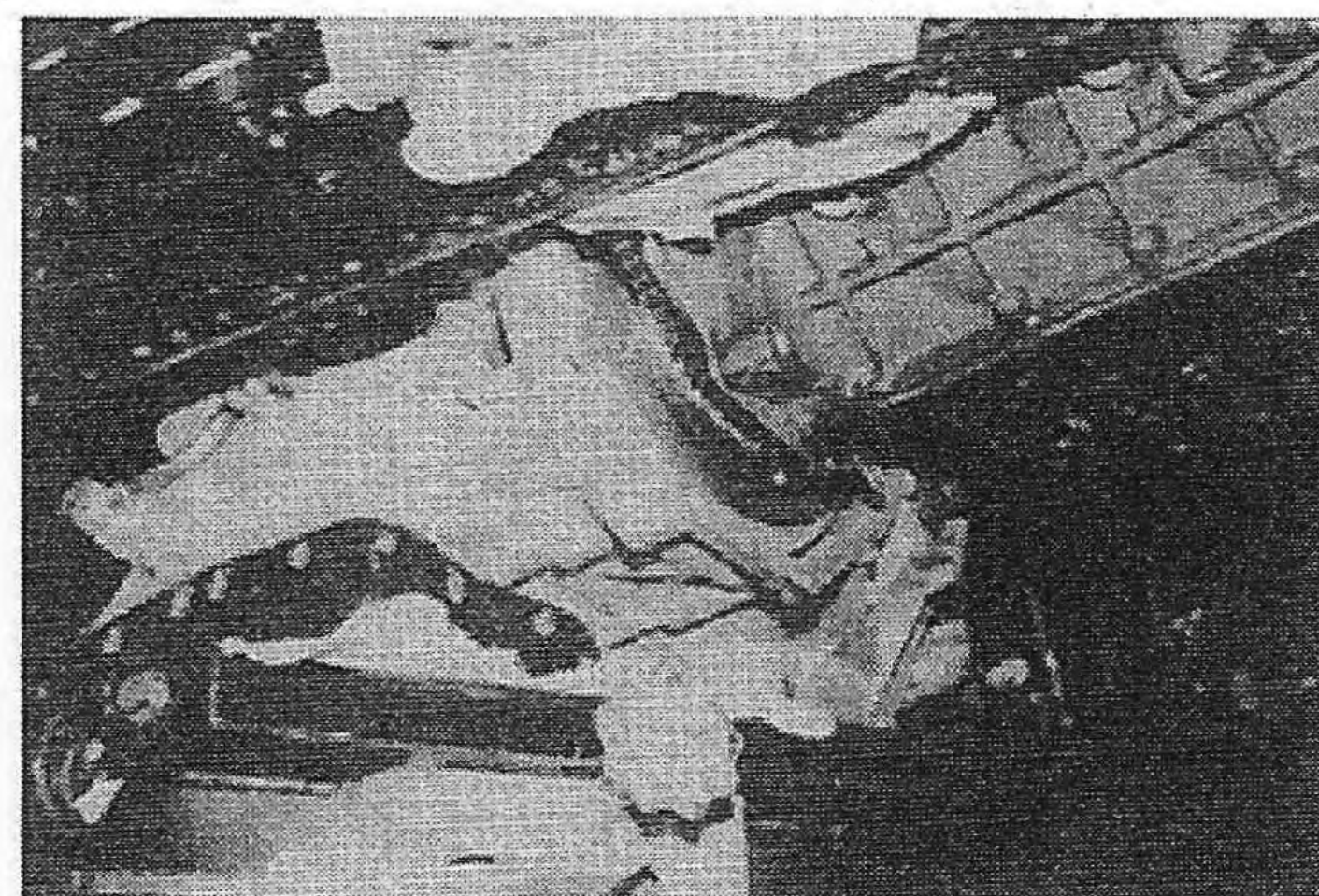
$+8.8$
 $61.8 - 4.9$
T $[+0.9]$
 $[6.3 - 0.5]$

(44) ミッションとエンジンの結合ボルトを外す。

(14×3ヶ所), (10×1ヶ所)

(注) エンジンとクロスメンバ間に木片を挿入し
当り止めを行う。

(45) ミッションを前に押しながらエンジンとミッションを分離する。



44.1 ± 2.9
T $[4.5 \pm 0.3]$

注意

- 電磁クラッチがドライブプレートに残ってしまふと外せないでECVTに残し外す。
又電磁クラッチの脱落に注意する。

■ 取付け

取外しの逆手順にて行う。

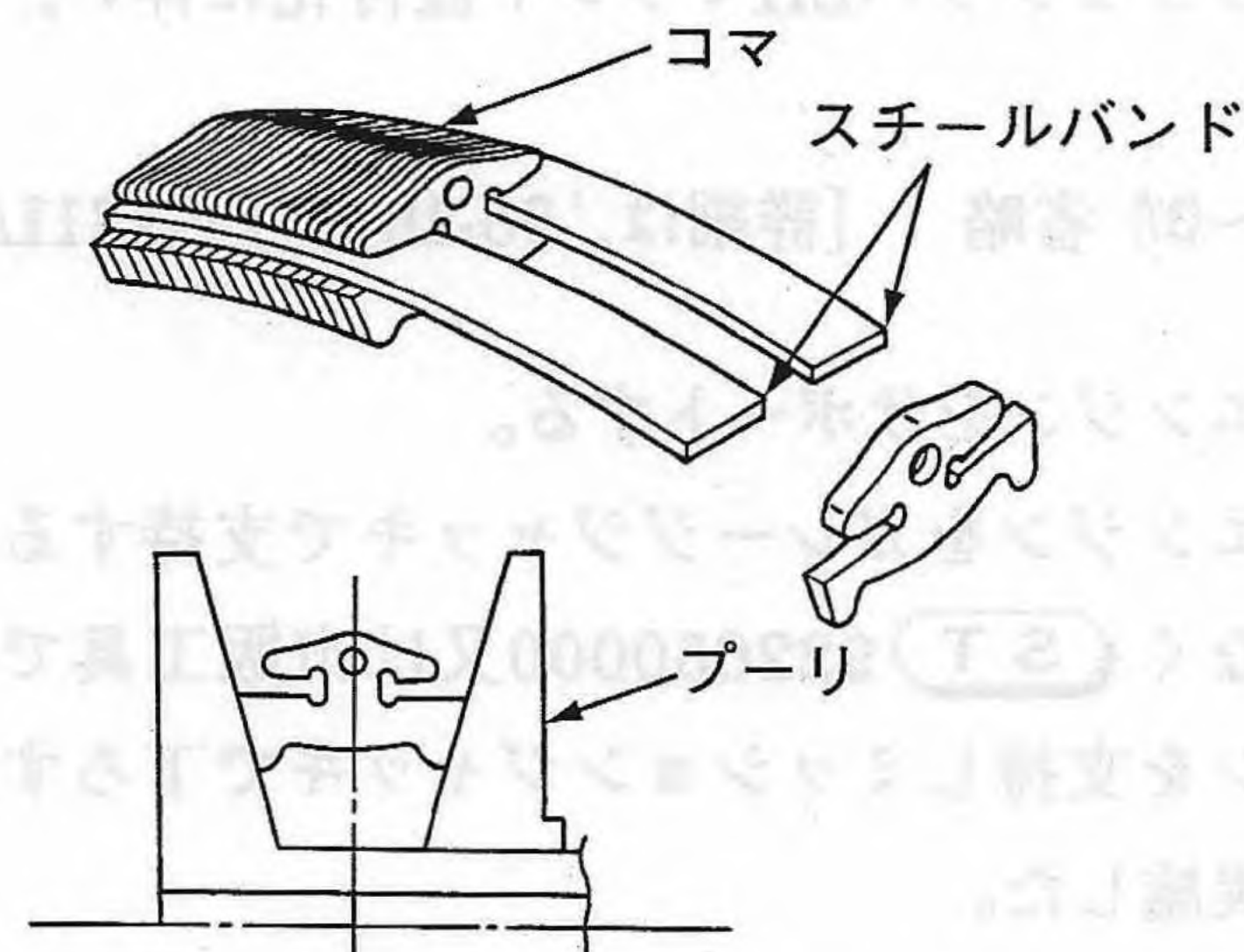
2. TB40型, TT40型 ■ 構造・作動

— スチールベルト —

<ECVT全車>

コマ（エレメント）の厚さを変更（薄くした）した新開発のスチールベルトを採用し、機能向上をはかった。

（補用品のクリップ色：ピンク）



■ 整備要領 プーリアライメントの調整要領

— 調 整 —

上記新開発のスチールベルトの採用により、プーリアライメント調整時の管理巾（調整巾）を変更した。

プーリアライメントの調整は、プライマリプーリの溝中心（ベルト中心）とセカンダリプーリの溝中心（ベルト中心）を一致させるために行ない、セカンダリプーリ側にシムを入れて調整する。

このプーリアライメントの調整方法は、サイドケース端面からベアリング挿入部までの深さを計測し、この値とプーリ本体に記載されている数値（寸法）とから、シムの厚さを求めるものである。

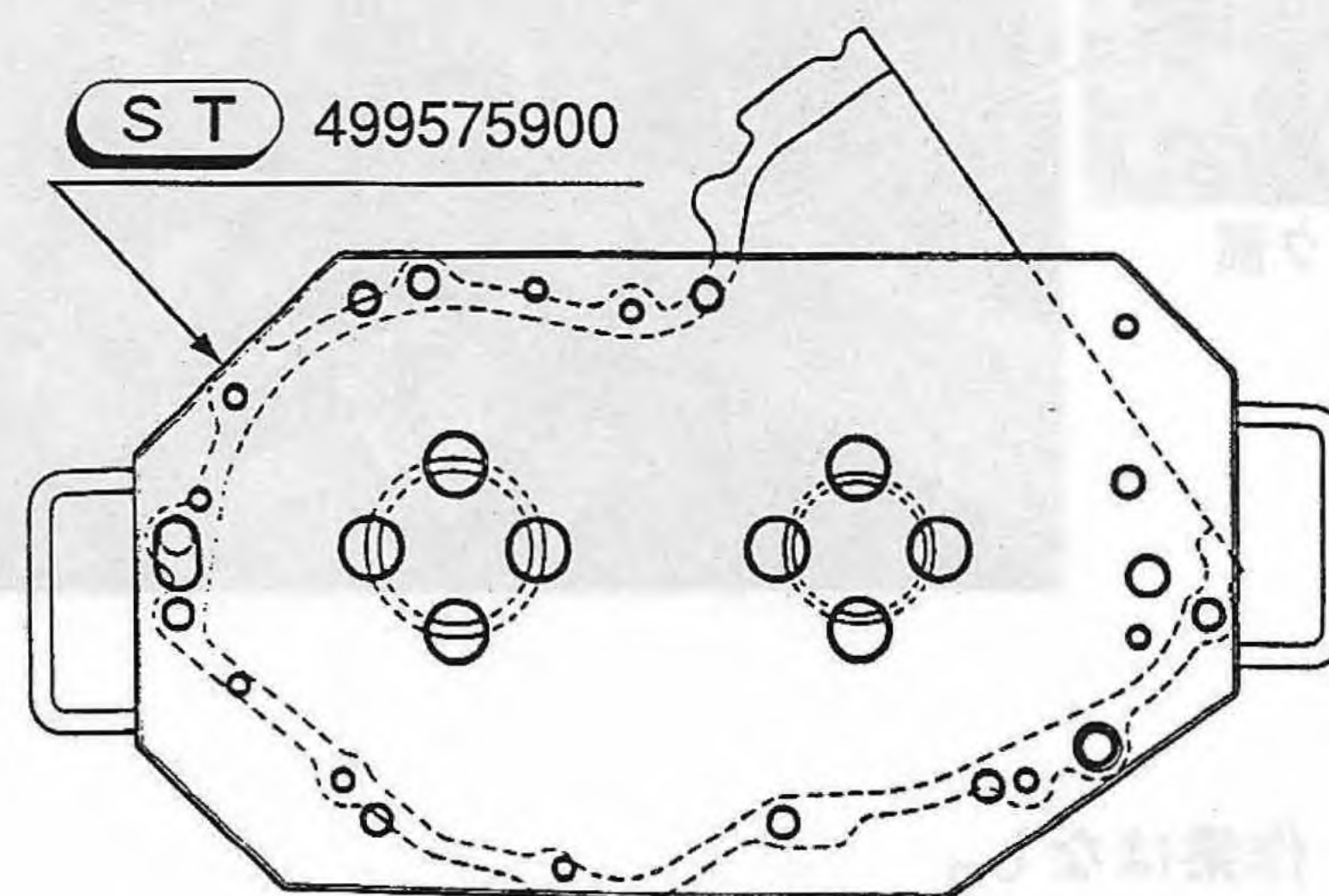
<プーリを交換した場合のプーリアライメント調整要領>

- (1) サイドケースに付着した油脂等を清掃し、さらにオイルストーンで合わせ面をみがき、特殊工具・スタンドCOMPLにセットする。

(S T) 499935600 トランсмисシオン
スタンドCOMPL
498455500 トランсмисシオン
スタンドアタッチメント

- (2) サイドケースに特殊工具・ゲージをボルトで固定する。

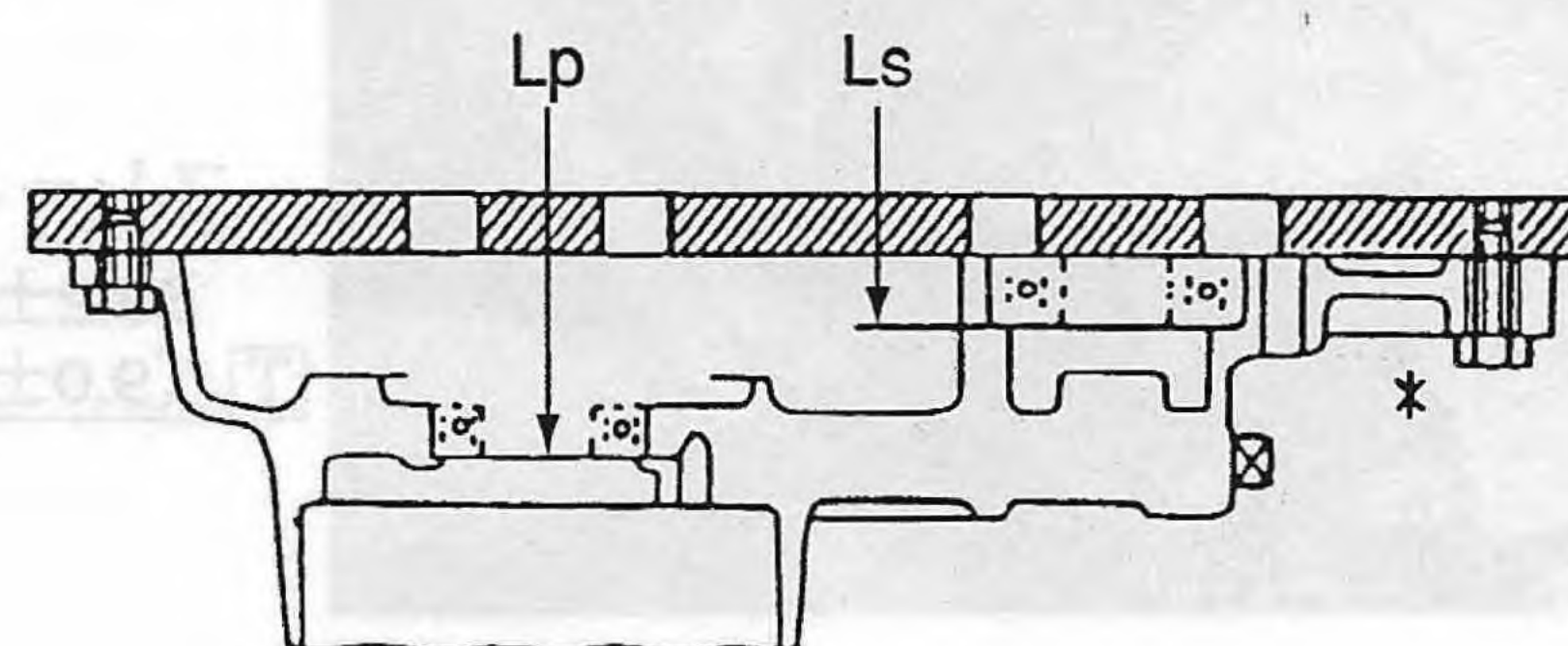
(S T) 499575900 ゲージ



(3) 寸法測定

特殊工具・ゲージ上面から、サイドケースのプライマリプーリ側ベアリング受け面までの深さとセカンダリプーリ側ベアリング受け面までの深さを、おのこの4か所の穴より特殊工具・ディプスゲージで測定する。そして、この4か所の平均値を取る。

(S T) 498145400 ディプスゲージ



調 整

(4) シム厚さを選定するための計算式

$$t = A - B - (L_P - L_S) - 24.396$$

- t : シム厚さを選定する値
- A : プライマリプーリ記載寸法
(プライマリプーリ本体に記載されている小さい方の数値)
- B : セカンダリプーリ記載寸法
(セカンダリプーリ本体に記載されている数値)
- L_P : ゲージ上面からプライマリプーリ側ベアリング受け面までの深さ (前項での計測値)
- L_S : ゲージ上面からセカンダリプーリ側ベアリング受け面までの深さ (前項での計測値)

24.396 : 定数

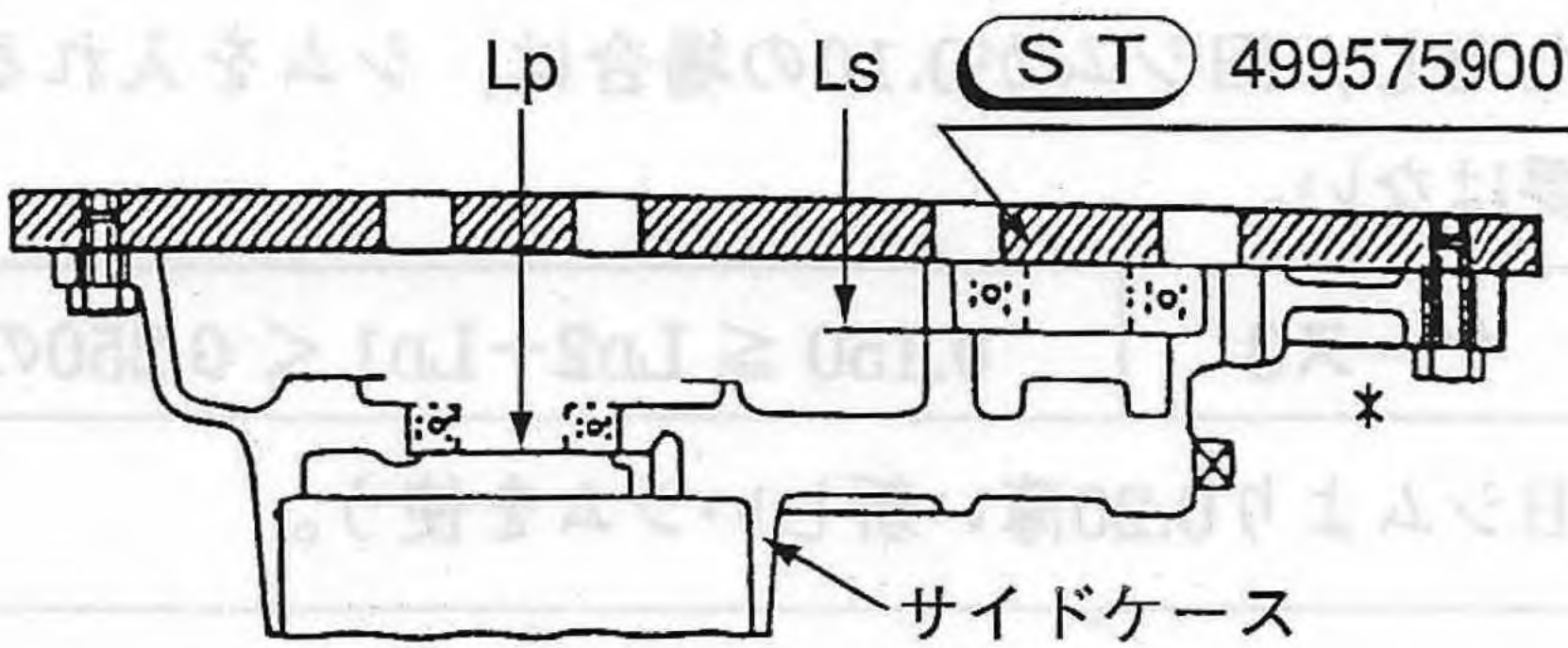
(5) 計算値により, 下表からシム厚さを選定し, セカンダリプーリ側ベアリング部に挿入する。

計算値 t	部品番号	シムの厚さ (mm)
0～0.050	—	0
0.050～0.150	803054021	0.10
0.150～0.250	803054022	0.20
0.250～0.350	803054023	0.30
0.350～0.450	803054024	0.40
0.450～0.550	803054025	0.50
0.550～0.650	803054026	0.60
0.650～0.750	803054027	0.70

注意 従来車 (旧ベルト) のプーリアライメント調整によるシム厚さ選択時は, 上表または次ページの表を使用しないこと。必ず, 該当車両の整備解説書を使用して下さい。

＜サイドケースのみを交換した場合のプーリアライメント調整要領＞

- (1) 新旧のサイドケースについて, 前項(1)～(3)と同様な方法で, サイドケースのプライマリプーリ側ベアリング受け面までの深さ (下図L_P), およびセカンダリプーリ側ベアリング受け面までの深さ (下図L_S) を計測する。



(2) シム厚さを選定するための計算式

$$L_D = (L_P - L_S)$$

- L_D = 計算値
- L_P = プライマリプーリ側ベアリング受け面までの深さ
- L_S = セカンダリプーリ側ベアリング受け面までの深さ

計算は新旧両方のサイドケースについて行い, 旧のサイドケースの計算値をL_{D1} 新のサイドケースの計算値をL_{D2} とする。

(3) シムの選定

計算値がプラス (+) になるように (L_{D1} - L_{D2}) または, (L_{D2} - L_{D1}) のどちらか一方の式を使い計算する。

この計算結果により, 次ページの表からシムの厚さを選定する。

調整

- (LD2-LD1) で計算した場合 (単位: mm)

ケース1	$0 \leq L_{D2} - L_{D1} < 0.050$ の時
旧のサイドケースのセカンダリプーリ側に使用されていたシム（以下旧シム）と同じ厚さの新しいシムを使う。	
ケース2	$0.050 \leq L_{D2} - L_{D1} < 0.150$ の時
旧シムより0.10薄い新しいシムを使う。 ただし、旧シムが0.10の場合は、シムを入れる必要はない。	
ケース3	$0.150 \leq L_{D2} - L_{D1} < 0.250$ の時
旧シムより0.20薄い新しいシムを使う。	

- (LD1-LD2) で計算した場合

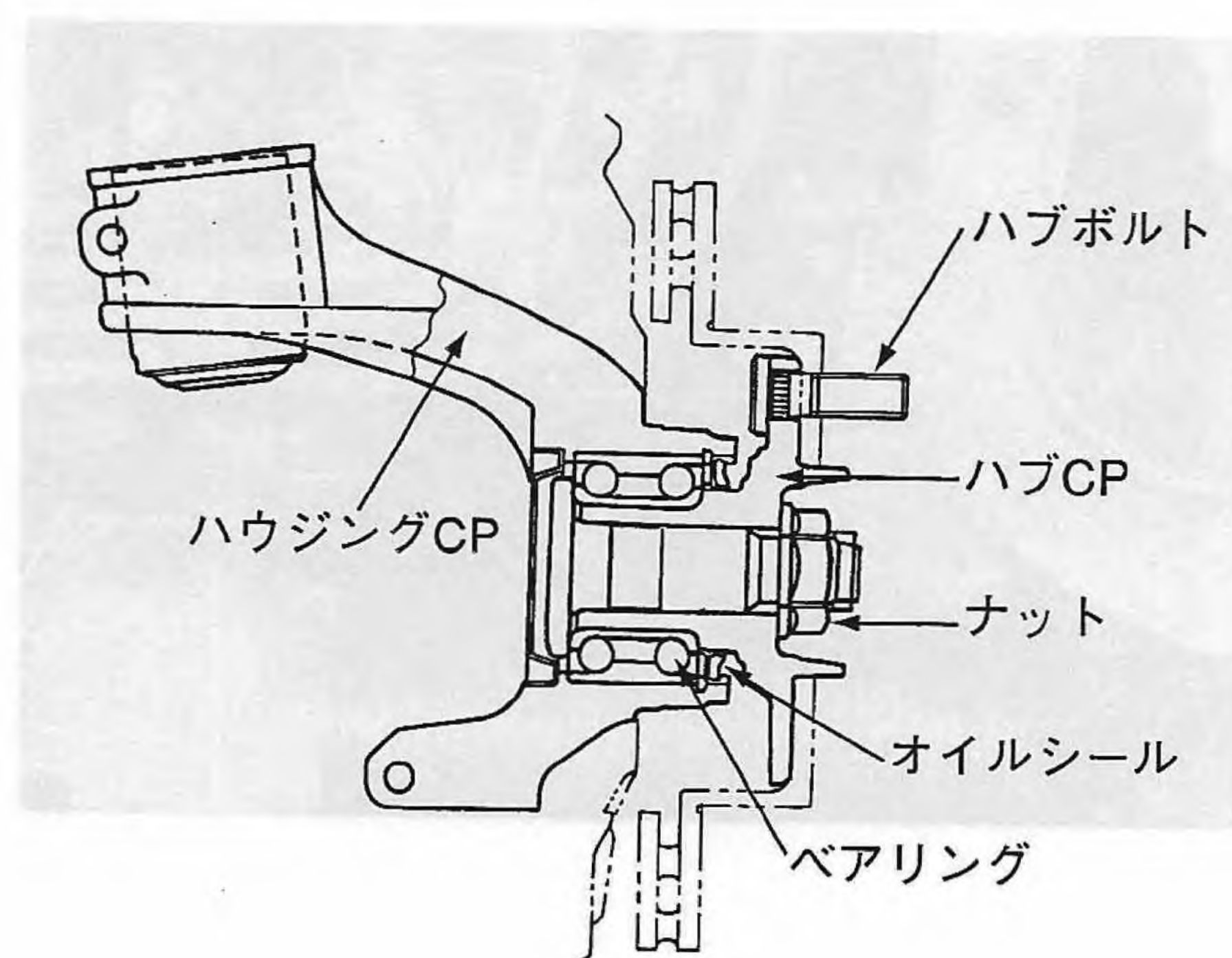
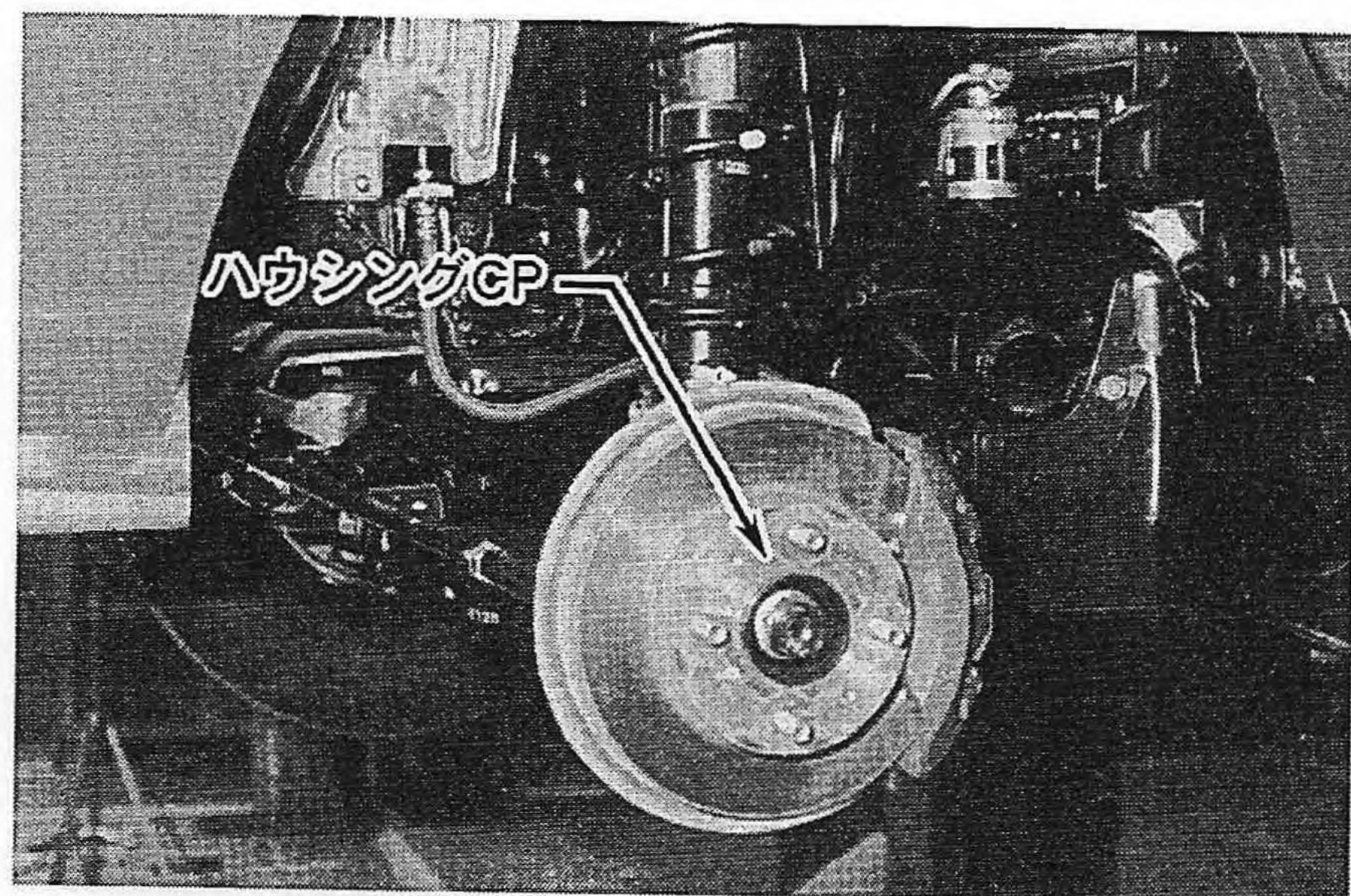
ケース4	$0 \leq L_{D1} - L_{D2} < 0.050$ の時
ケース1の場合と同じ。	
ケース5	$0.050 \leq L_{D1} - L_{D2} < 0.150$ の時
旧シムより0.10厚い新しいシムを使う。	
ケース6	$0.150 \leq L_{D1} - L_{D2} < 0.250$ の時
旧シムより0.20厚い新しいシムを使う。	

- ・シムの厚さ

部 品 番 号	シムの厚さ (mm)
803054021	0.10
803054022	0.20
803054023	0.30
803054024	0.40
803054025	0.50
803054026	0.60
803054027	0.70

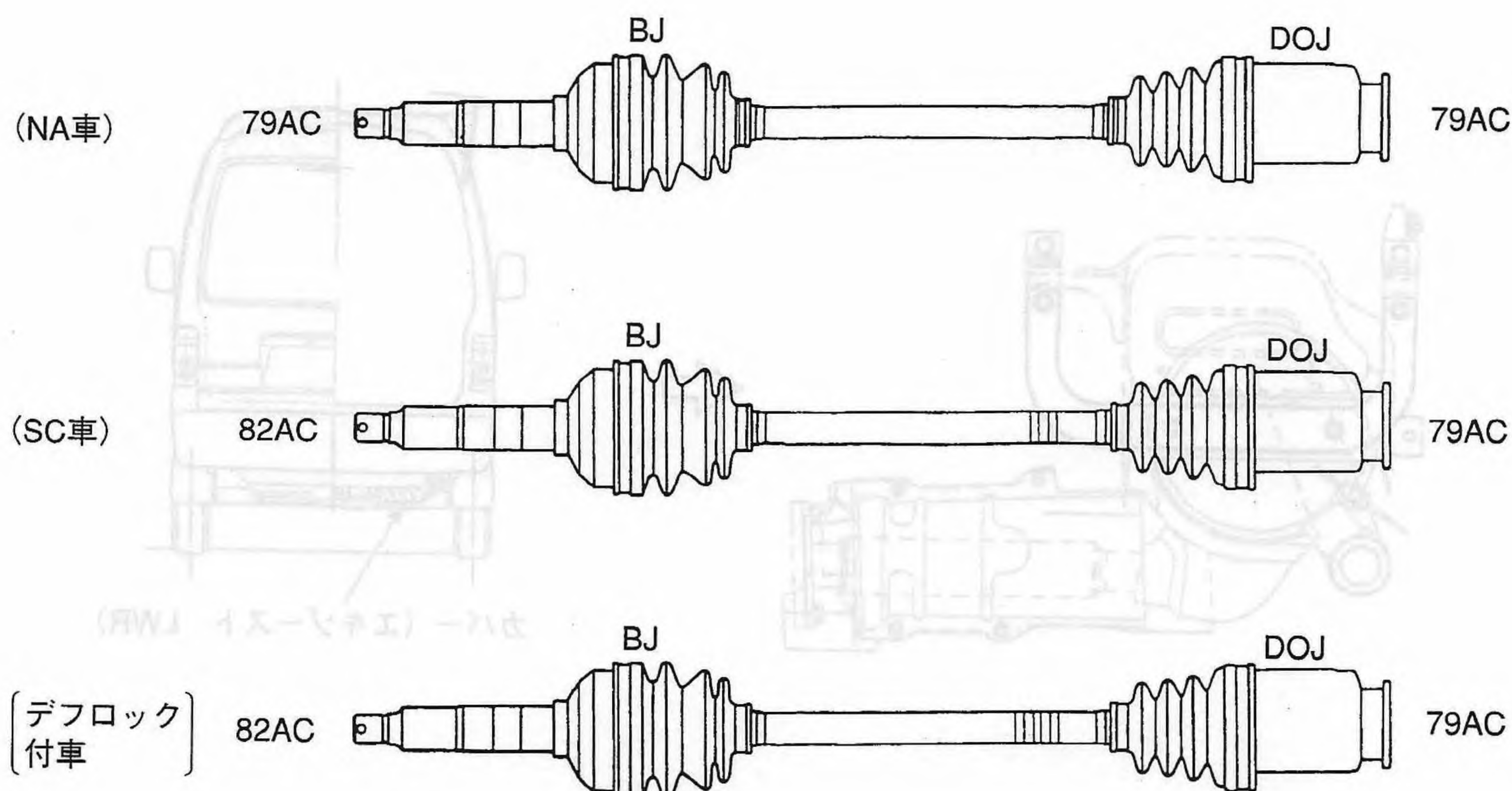
〔4〕 ドライブシステム&アクスル ■ 概要 (1) フロントアクスル

- 2WD車フロントサスペンションのハウジングおよびストラットを、4WD仕様と統一し部品統合化を図った。
なお、ハウジングCP等の分解組立については従来通り。(特殊工具 **ST** も使用可)



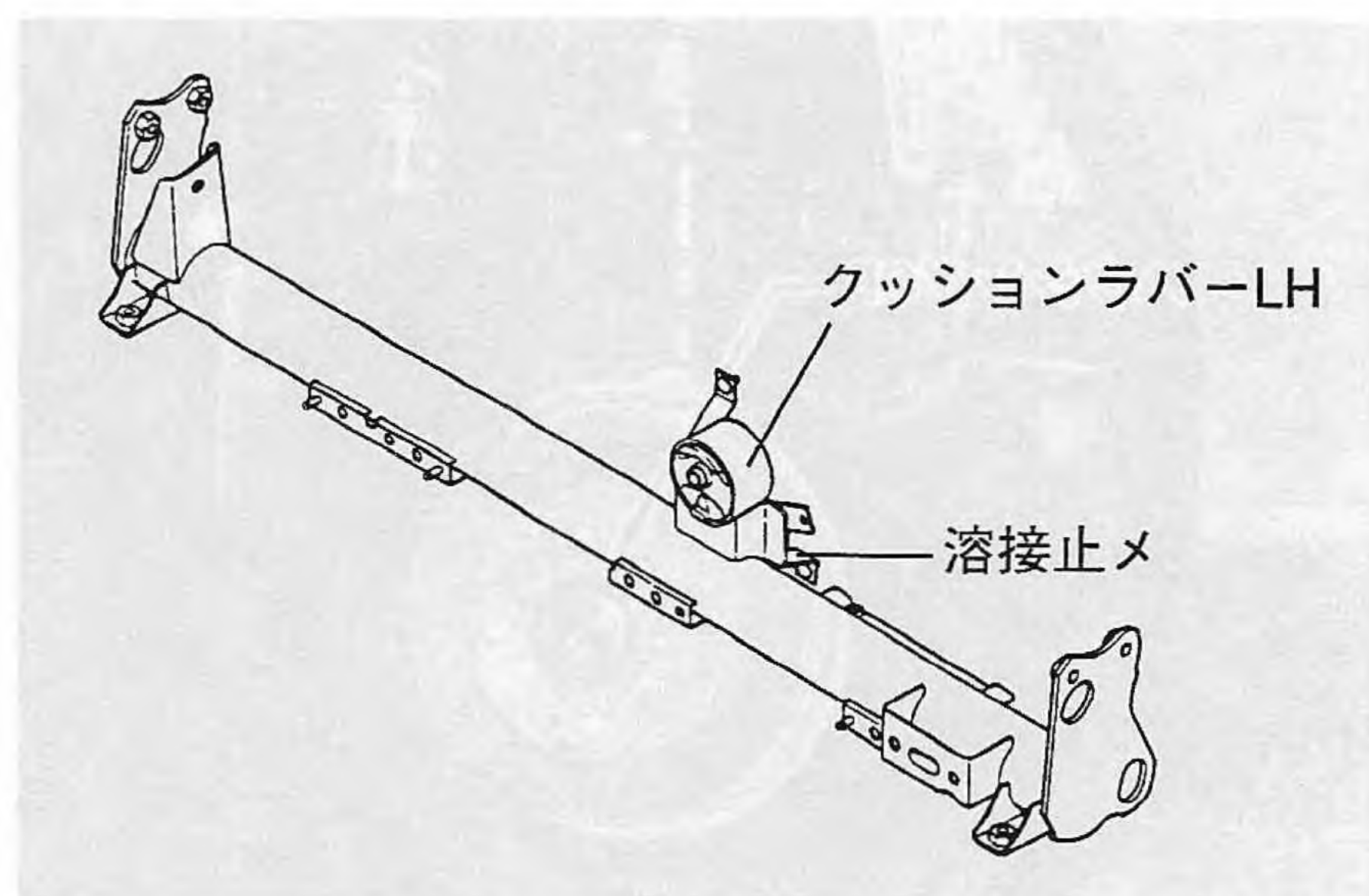
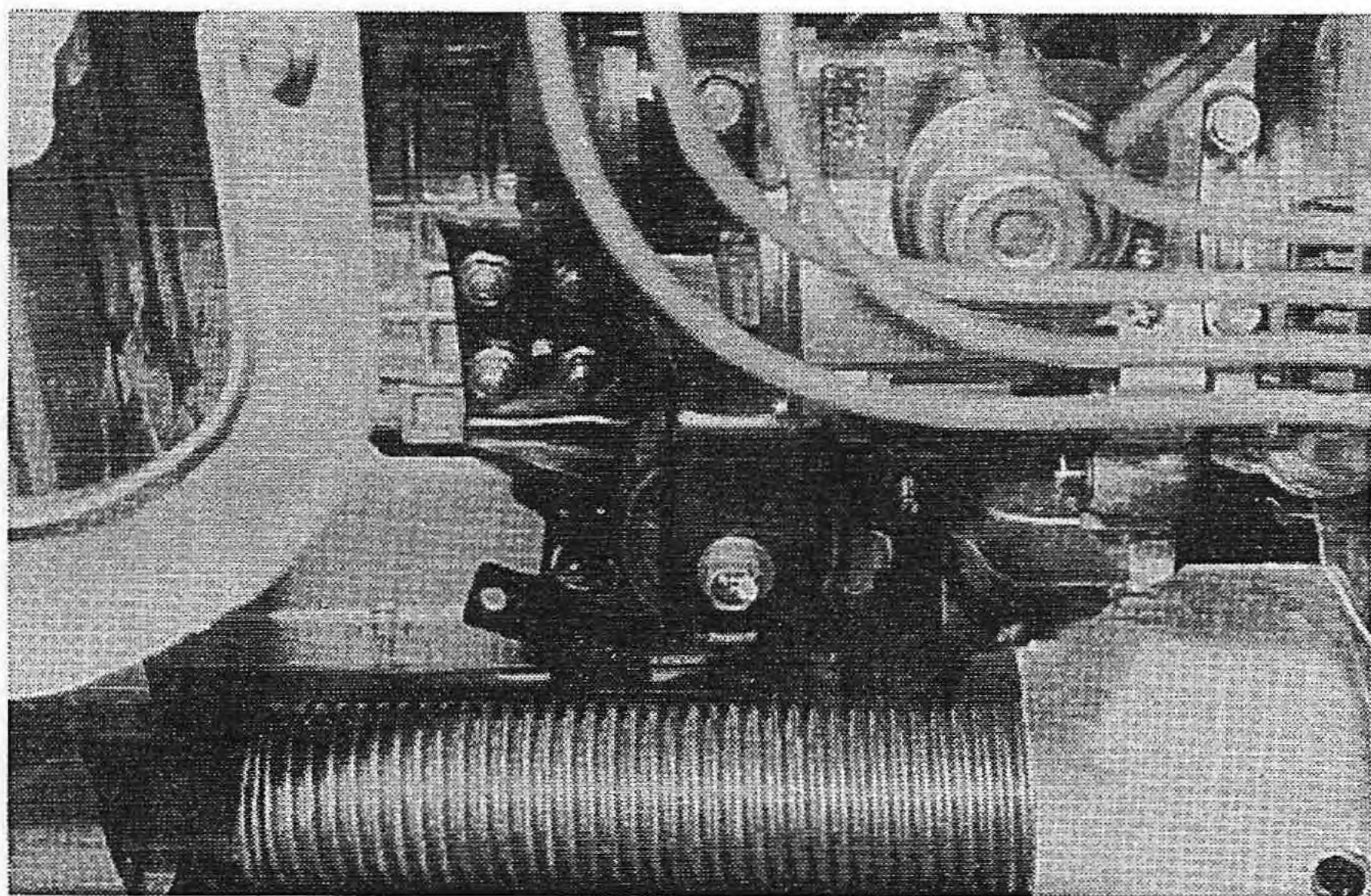
(2) リヤアクスルシャフト

- トリポードジョイント (TJ) をダブルオフセットジョイント (DOJ) に変更し、リヤアクスルシャフトは3種類の区分とした。



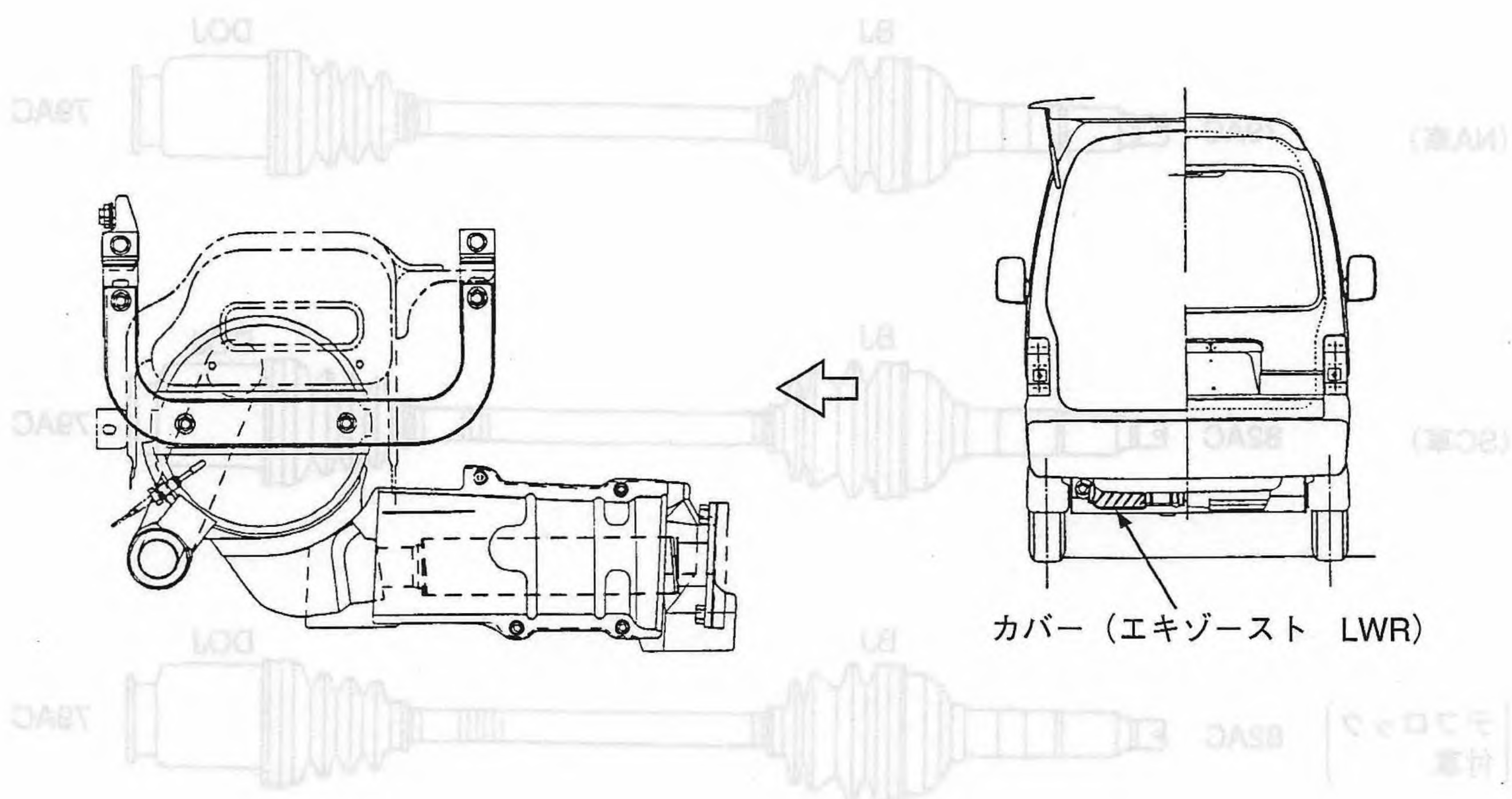
〔5〕 クッションラバーLH ■ 概要

- クッションラバーLHをクロスメンバーCPに直付化し仕様統一を図った。（全車共）



〔6〕 カバー（エキゾーストLWR） ■ 概要

- カバー（エキゾーストLWR）を廃止した。（SC車除く全車）



4 シャシ

変更項目のみ記載、記載なき項目は、
既刊の新型車解説書および整備解説書を
参照下さい。

4-1 サスペンション

■仕様.....4-2

4-2 ステアリング

■仕様.....4-3

4-3 タイヤ&ホイール

[1] タイヤ&ディスクホイール.....4-4

[2] ホイールキャップ.....4-4



■ 主要変更点

4-1 サスペンション

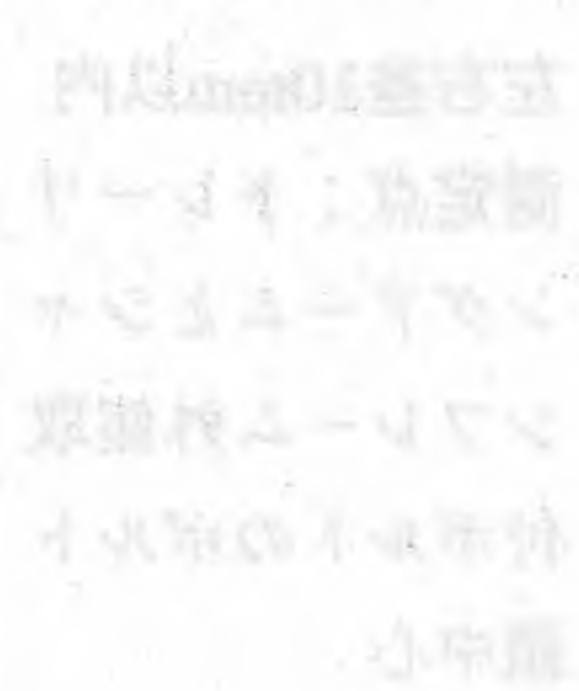
- ・アライメント仕様を見直した。

4-2 ステアリング

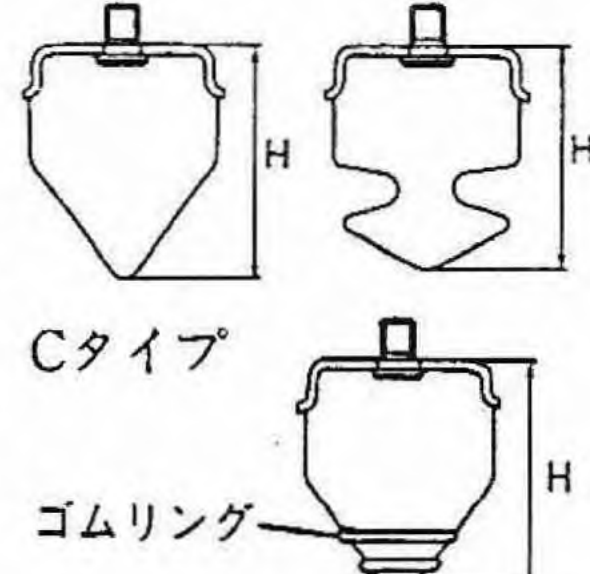
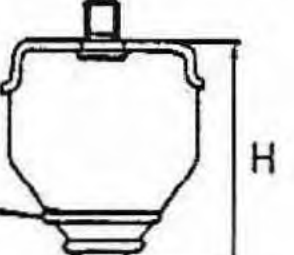
- ・バン系ハイルーフSDX（グレード名からやか）にパワーステアリングをメーカーOP展開した。

4-3 タイヤ&ホイール

- ・新デザインのフルホイールキャップを展開した。



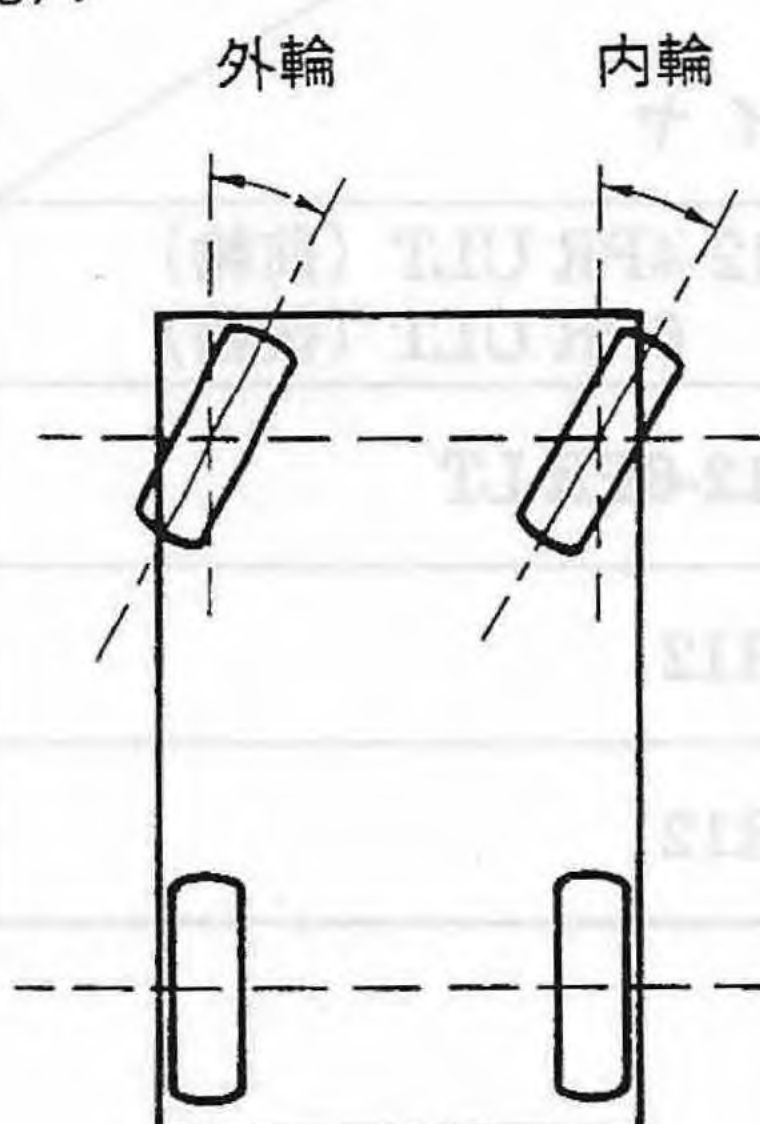
■ 仕様

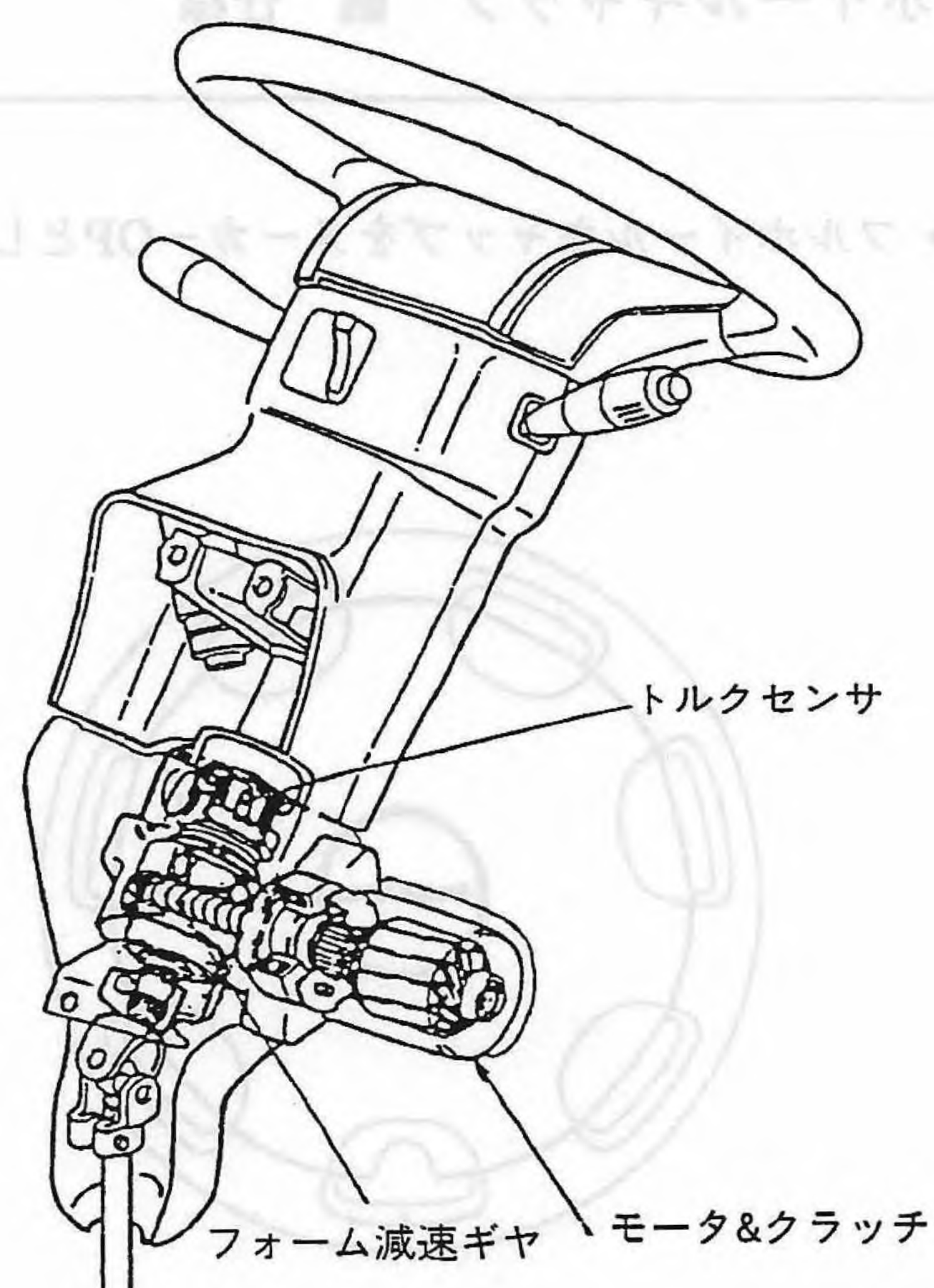
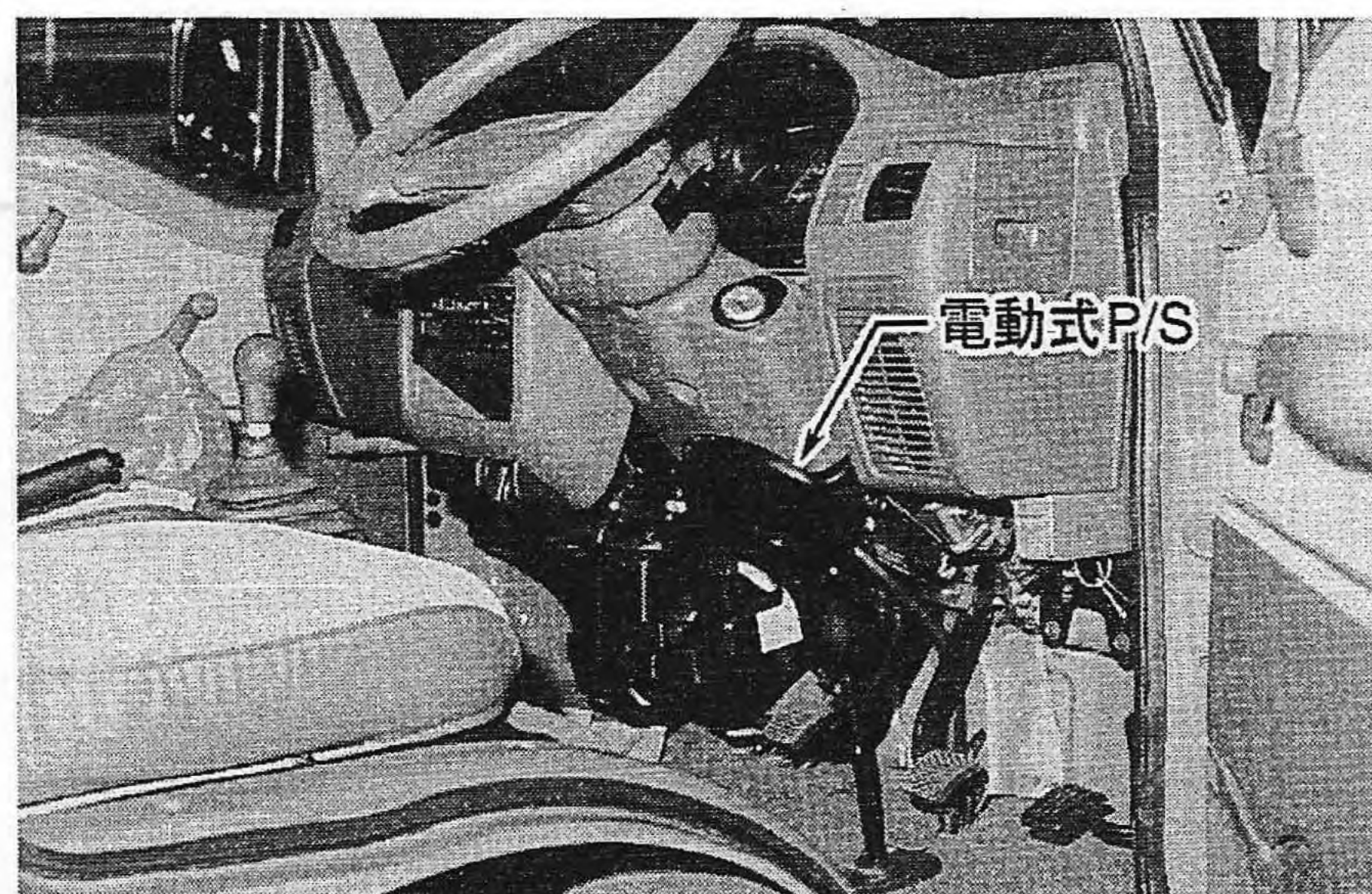
項 目				車 種		ト ラ ッ ク				パネルバン		バ ン				デ ィ ア ス 系				備 考			
						2WD		4WD		2WD		4WD		2WD		4WD		2WD				4WD	
				NA	SC	NA	SC	NA	SC	NA	SC	NA	SC	NA	SC	NA	SC	ハ イ ルーフ	サ ン ルーフ			NA	SC
バ ネ 仕 様	フ ロ ン ト サ ス ペ ン シ ョ ン	コ イ ル ス ブ リ ン グ	ばね定数 (kg/mm)		3.5				3.5				3.5		2.8		3.5		2.8		※ディアスⅡ (SSR 付) 又はディアス 系SC車のみ展開		
			減衰力 (kgf) [伸び/縮み]	0.1m/s	67/45				←				←		←		←						
				0.3m/s	142/62				←				←		←		←						
		ばね定数 (kg/mm)		40				←				←		←		←							
		ス タ ビ リ ザ ー	形 式		—				—				※中実・トーションバー		—		—						
			外 径 (mm)		—				—				φ18		—		—						
	リ ヤ サ ス ペ ン シ ョ ン	コ イ ル ス シ ョ ッ ク ア ブ ソ ー バ	ばね定数 (kg/mm)		6.0				6.0				4.5		—		—		ヘルパ形状 Aタイプ Bタイプ  Cタイプ  ゴムリング				
			最 大 長 (mm)		444				—				—		—		—						
			最 小 長 (mm)		278				—				—		—		—						
			減衰力 (kgf) [伸び/縮み]	0.1m/s	50/25				—				—		—		—						
				0.3m/s	80/40				—				—		—		—						
		ヘ ル パ	高 さ : H (mm)		70				—				65.5		—		—						
形 状			Cタイプ				A		B		A		B		Bタイプ								
ア ラ イ メ ン ト 仕 様	フ ロ ン ト	キ ャ ン バ	キ ャ ン バ		1° ±45'				—				—		—		—		左右差45' 以内				
			キ ャ ス タ		3° 50' ±1°				—				—		—		—						
			ト ー イ ン		IN 1 ±3mm				—				—		—		—						
			サ イ ド ス リ ッ プ		OUT2 ±3mm/m				—				—		—		—						
		地 上 高 (mm)	12' バイアス (5.00-12)	338±12				—				—		—		—		左右差10mm以内 測定点；シャシフ レームとフロント サスクロメン取付 ボルト；前側のボ ルト頭下面					
			12' ラジアル (145R12) (135/95R12)	321±12				—				—		—		—							
			12' ラジアル (155SR12)	—				—				321±12		—		—							
			12' ラジアル (145SR12)	—				—				321±12		—		—							
	リ ヤ	キ ャ ン バ	キ ャ ン バ		0° 50' ±1°				—				—		—		—		左右差45' 以内				
			ト ー イ ン		IN 1 ±3mm				—				—		—		—						
			サ イ ド ス リ ッ プ		IN 1 ±3mm/m				—				—		—		—						
		地 上 高 (mm)	12' バイアス (5.00-12)	299±12				297±12				—		—		—		左右差10mm以内 測定点；トレーリ ングアームとシャ シフレーム外側取 付ボルトのボルト 頭中心					
			12' ラジアル (145R12) (135/95R12)	286±12				281±12				—		—		—							
			12' ラジアル (155SR12)	—				—				282±12		—		—							
			12' ラジアル (145SR12)	—				—				—		280±12		—							
			12' ラジアル (145SR12)	—				—				—		—		—							

■ 仕様

主要緒元

- ・バン系ハイルーフ 4シータSDX (グレード名からやか) にパワーステアリングをメーカーOP (エアコンとセット) 展開した。

システム	ステアリング ホイール	外径 (mm)	φ370		転舵角 
		最大回転数	4.4		
	舵角	内輪 (度)	36° 25'	+1° 30' -2° 30'	
		外輪 (度)	33° 10'	+1° 30' -2° 30'	
	車両最小回転半径 (m)		3.9		
ギヤボックス	形 式	ラック & ピニオン			
	総 合 ギ ヤ 比	23			
	使 用 グ リ ー ス	協同油脂 昭 石	ワンルーバ SG バリエント M2		



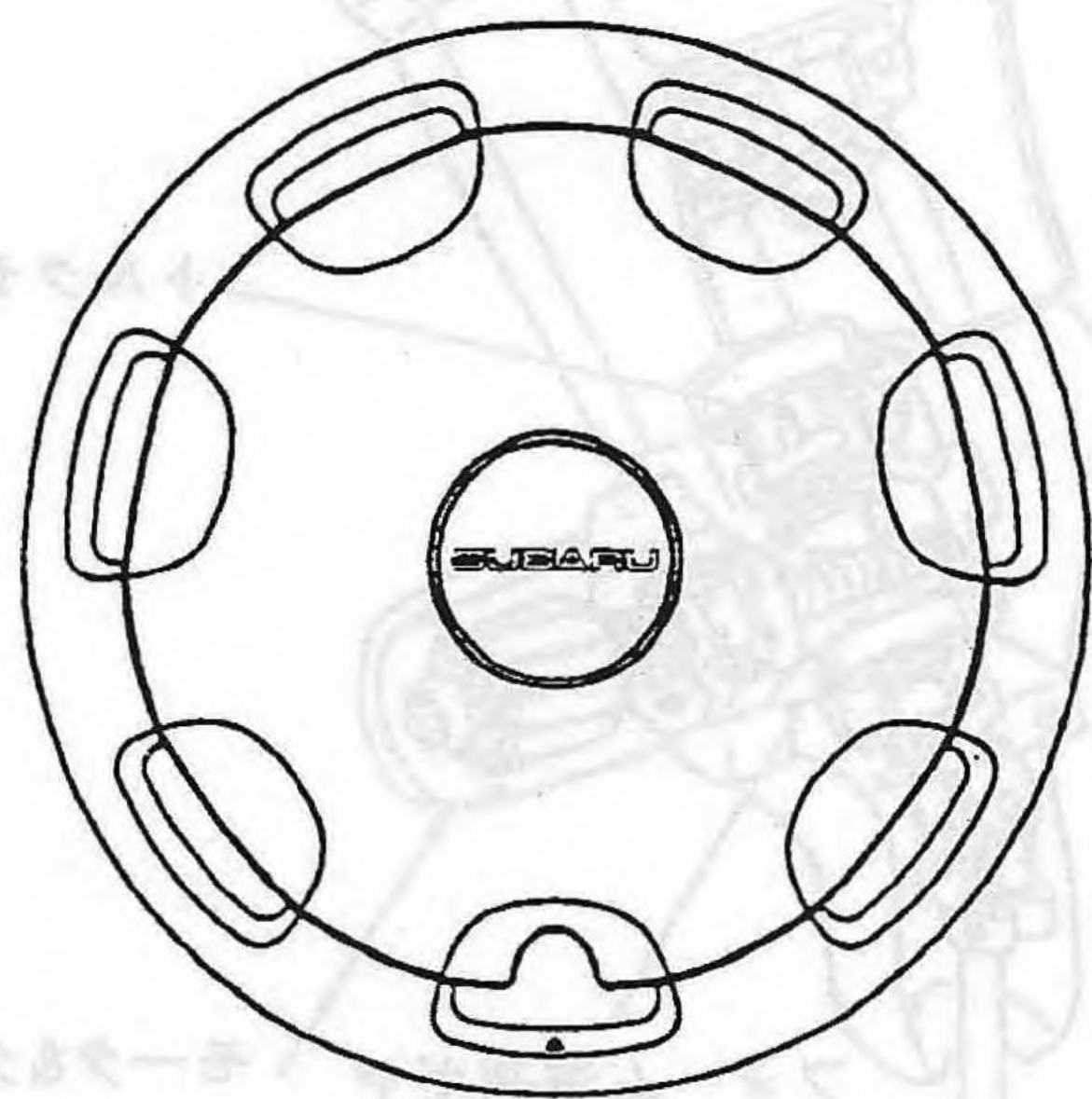
〔1〕 タイヤ&ディスクホイール ■ 仕様

タイヤとホイールの組み合わせ

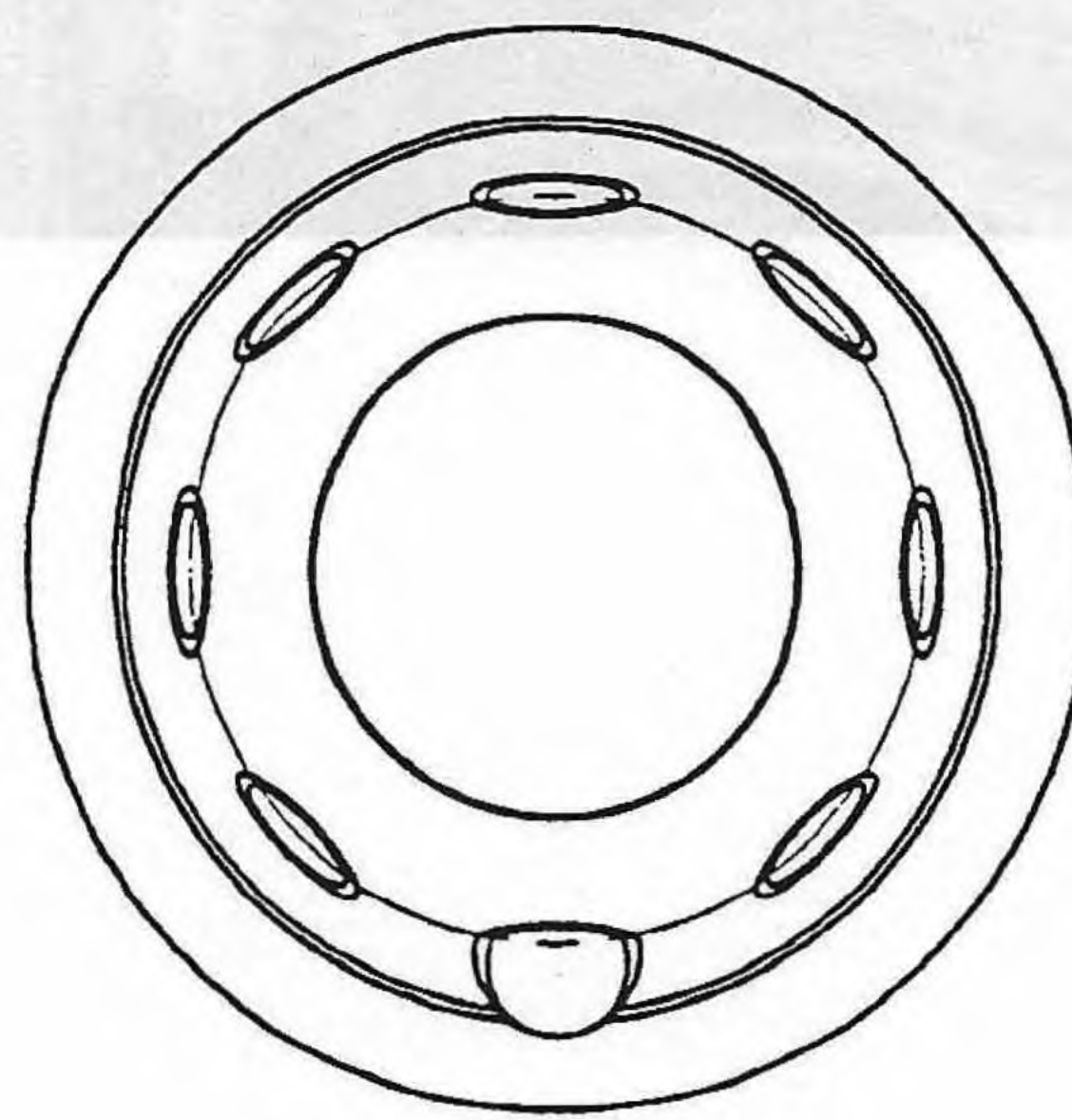
車種 タイヤ ディスクホイール		トラック、パネルバン			バン		ディアス	
		350kg 積車			350kg 積車		200kg 積車	
		STD STD-S	営農 4WD	左記 以外	STD 2シート 郵政	左記 以外	Dias (NA Diasのサン ルーフを除く)	Dias NA サンルーフ車 及び SC(サンサンルーフ ハイルーフ)
5.00-12-4PR ULT (前輪) 6PR ULT (後輪)	12×4.00B	●			●			
145R12-6PR LT	12×4.00B		●	●		●		
145SR12	12×4.00B						●	
155SR12	12×4.00B							●

〔2〕 ホイールキャップ ■ 仕様

- フルホイールキャップをメーカーOPとして追加した。



(ディアス系)



(クラシック車)

5 ボディ

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
参照下さい。

5-1 ボディ

- [1] ボディ5-2
 - 概要5-2
- [2] ルーフトリム&マット5-3
 - 概要5-3
 - 整備要領5-5
- [3] リヤサンルーフ5-6
 - 概要5-6
 - 整備要領5-6

5-2 ボディ外装

- [1] バンパー5-7
 - 整備要領5-7
- [2] フロントマスク5-8
 - 整備要領5-8

5-3 ボディ内装

- [1] インストルメントパネル5-9
 - 概要5-9
- [2] シートベルト5-10
 - 概要5-10
- [3] シート5-11
 - 概要5-11
- [4] 大型ドアミラー5-11
 - 概要5-11

■ 主要変更点

5-1 ボディ

- ・シートベルト (ELR) 大型化およびフルエアミックス化等により取付け穴の位置等を変更した。
- ・トラック系クラシック車展開によりFパネル，FピラーOUT，キャブフロアを変更した。
- ・トラック，トラックパネルバン (ハイルーフ車) のルーフトリムを嵌め込み天井方式に変更した。
- ・リヤサンルーフモータASSY (ユニット，リミットSW一体型) を新装した。
- ・ディアス系にフロントガーニッシュを追加しフロント廻りをワゴン風とした。

5-2 ボディ外装

- ・トラック系にクラシック車仕様を追加した。

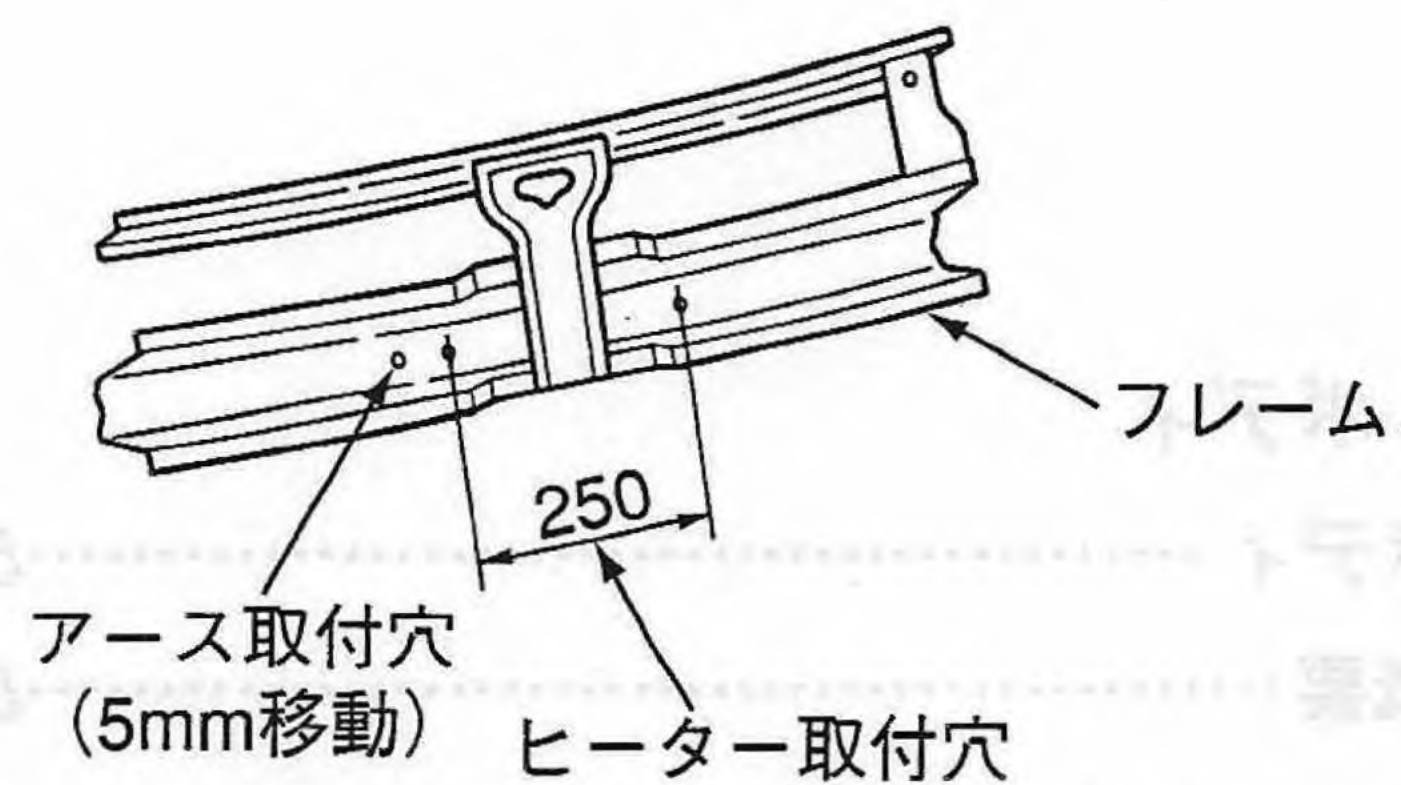
5-3 ボディ内装

- ・ディアス系全車のインストルメントパネル中央部にカップホルダーを展開した。
- ・シートベルトのELR (緊急ロック式巻取装置) を変更し，ベルト未装着警報スイッチ位置を変更した。
- ・INベルトのバックルはELR内臓 (ウエビング巻量感知スイッチ) を採用した。
- ・トラック系の助手席シートバックフレームを樹脂製に変更した。

〔1〕 ボディ ■ 概要

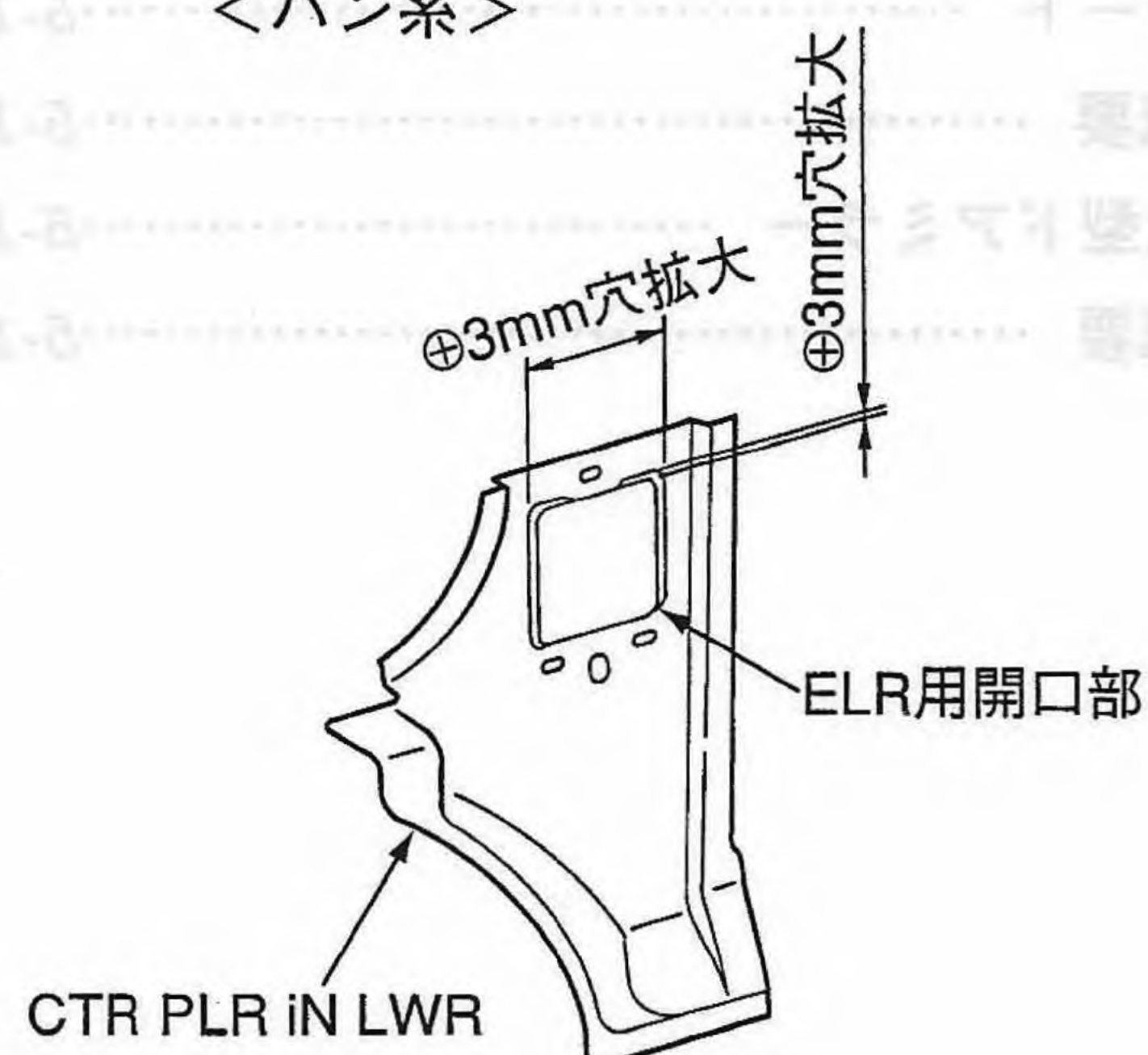
1. ヒーターフルエアミックス化に伴いヒータ取付け穴およびアース取付け穴位置を変更した。

・トラック及びバン系

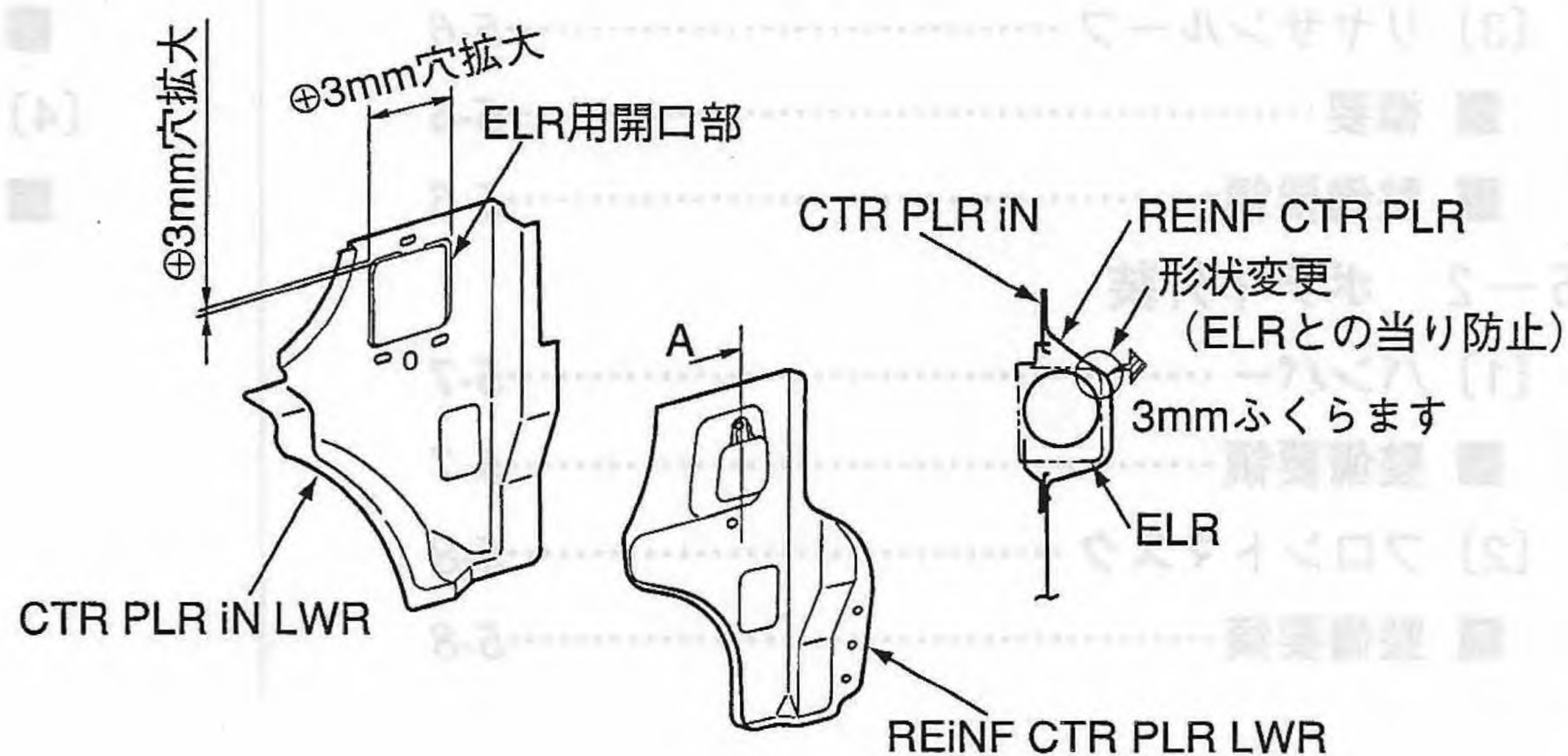


2. シートベルト (ELR) 大型化に伴いELR開口部を変更した。

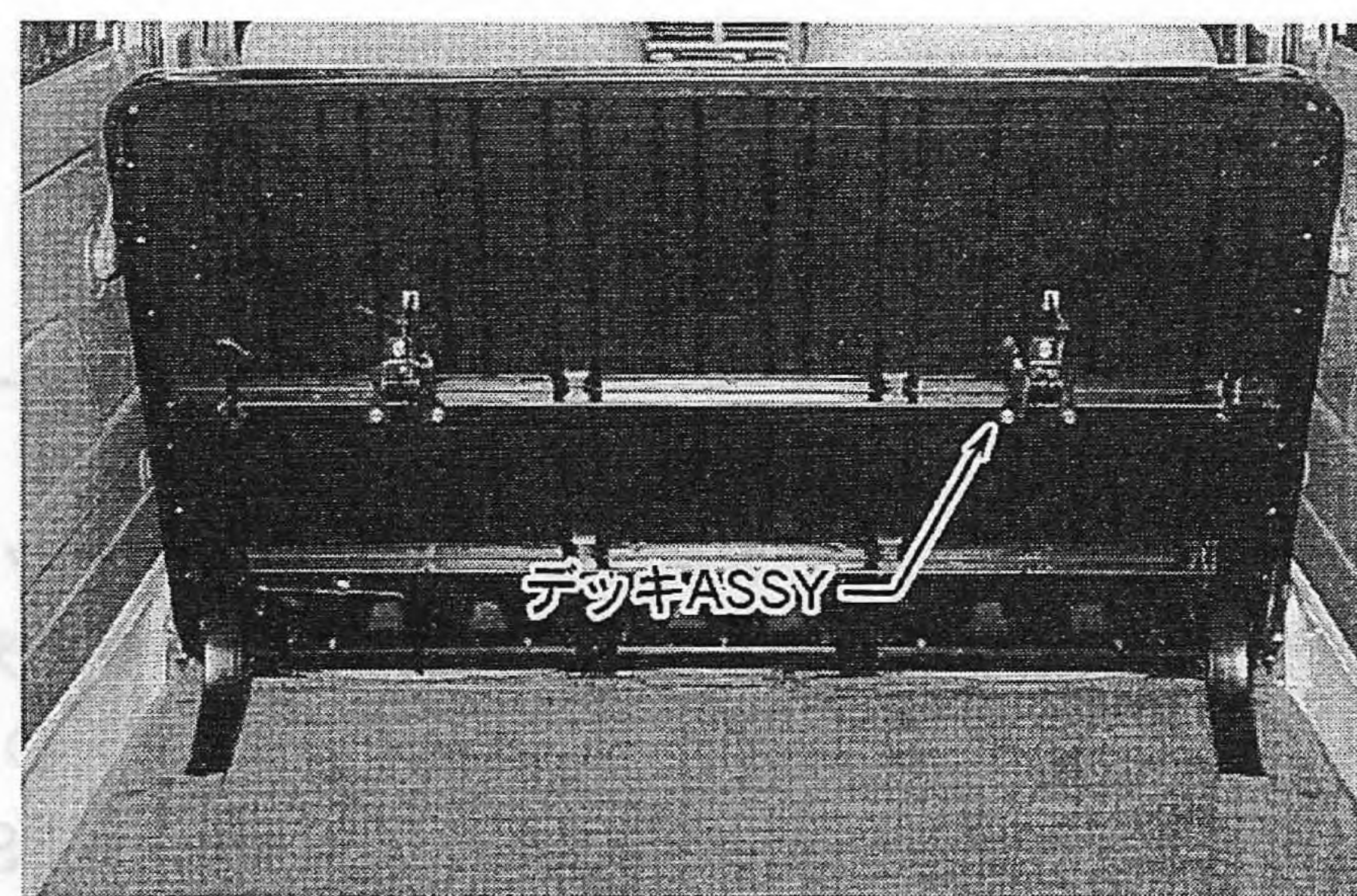
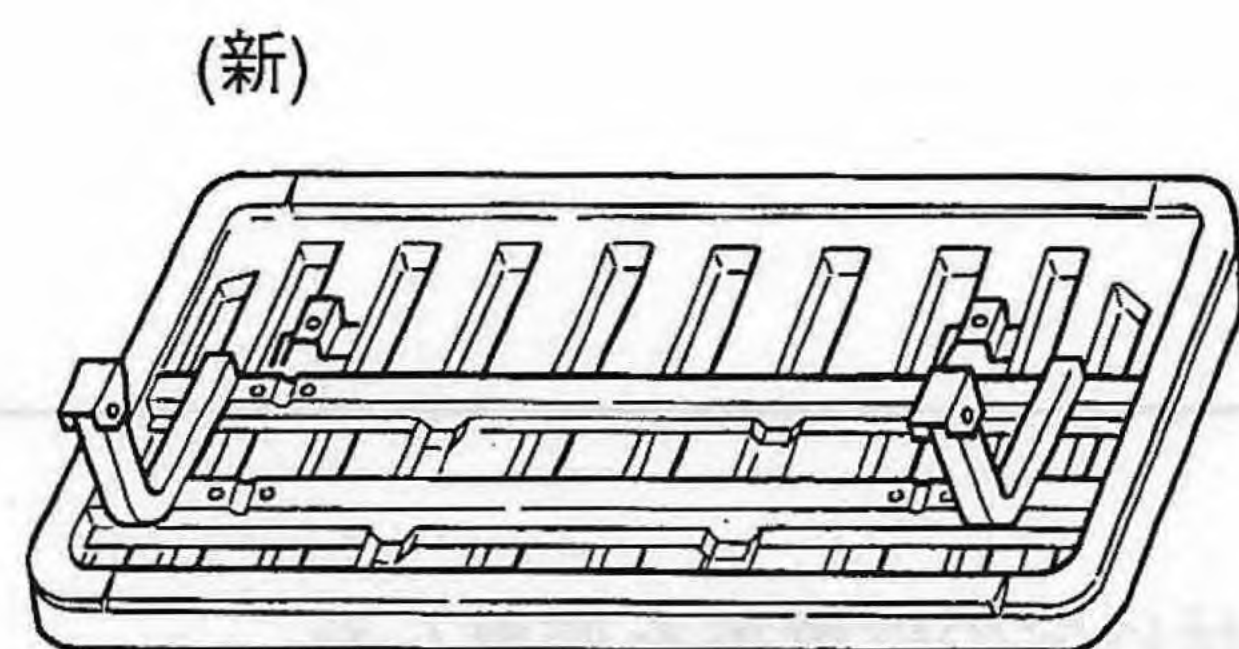
<バン系>



<トラック系>



3. バン&ディアス系のデッキASSYを4分割化した。

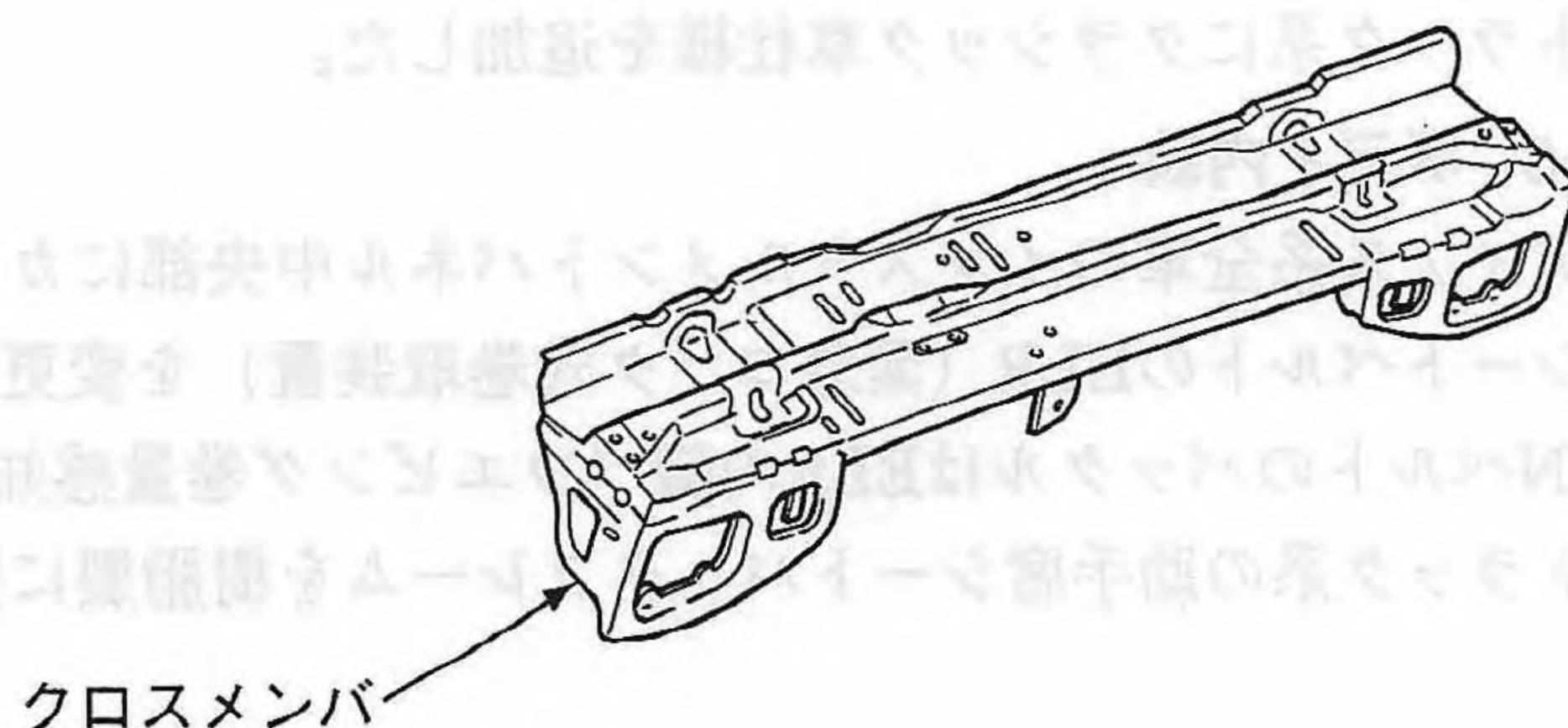


4. クロスメンバD COMPLの成形方法を変更した。

(ドロウ成形 → ホーミング成形)

5. その他

- ・ FパネルにFグリル取付け用穴を設けた。
(ディアス系)
- ・ Fパネルの黒塗り塗装は廃止した。
(ディアス系のみ)
- ・ トラック、クラシック車にフロントマスクが設定されたのでFパネル、FピラーOUT、キャブフロアを変更した。



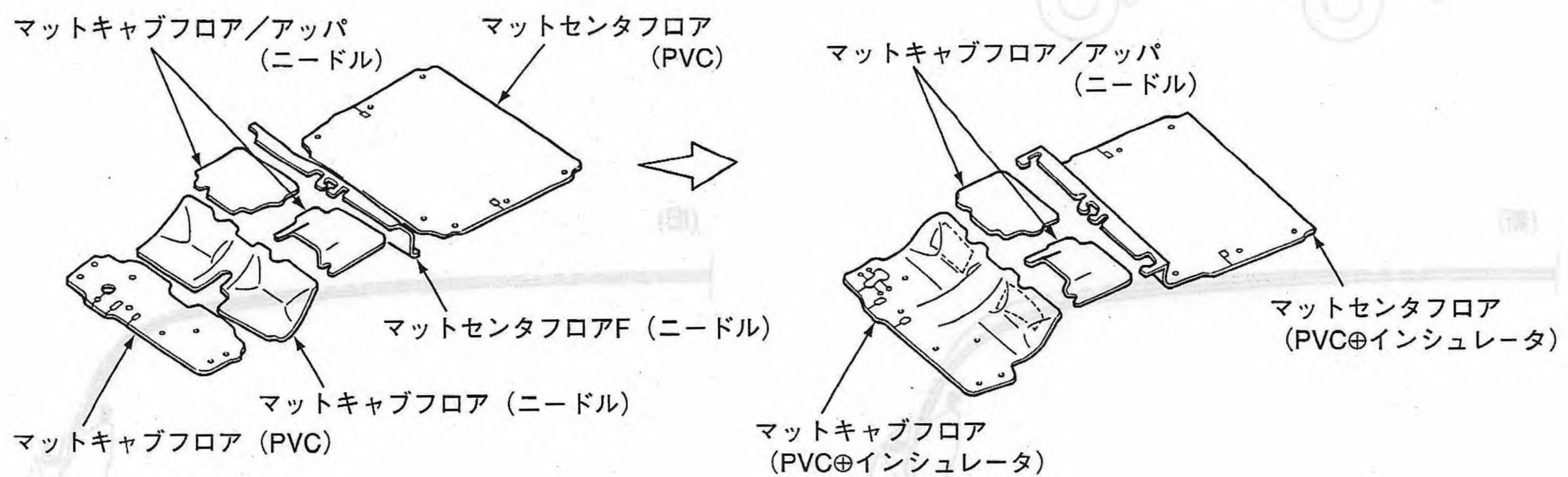
〔2〕 ルーフトリム&マット ■ 概要

(1) フロアマット (キャブセンター)

- マットセンタフロアFとマットセンタフロア及びマットキャブフロアとマットセンターフロアを一体化して仕様統一 (エンビ体) を図った。

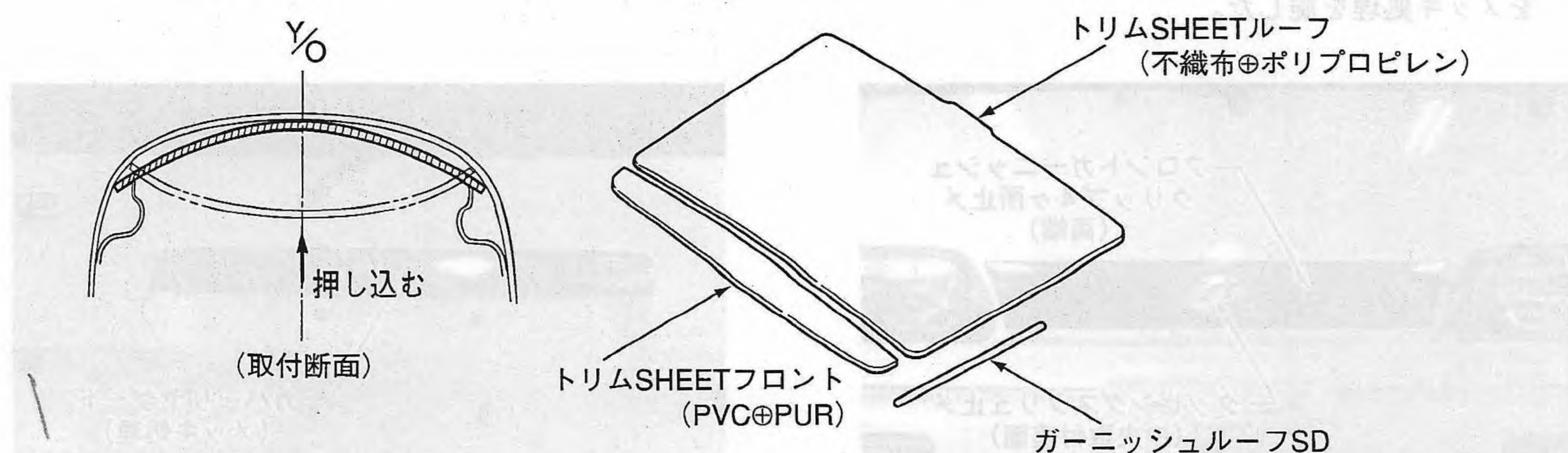
<適用車種>

4シータ	標準ルーフ	2WD SDX
	ハイルーフ	2WD SDX クラシック SDX さわやか 4WD SDX クラシック SDX さわやか



(2) ルーフトリム

- トラック、トラックパネルバン (ハイルーフ全車) のルーフ材質を変更し嵌め込み天井方式とし (従来は貼り天井) 作業性を向上させた。

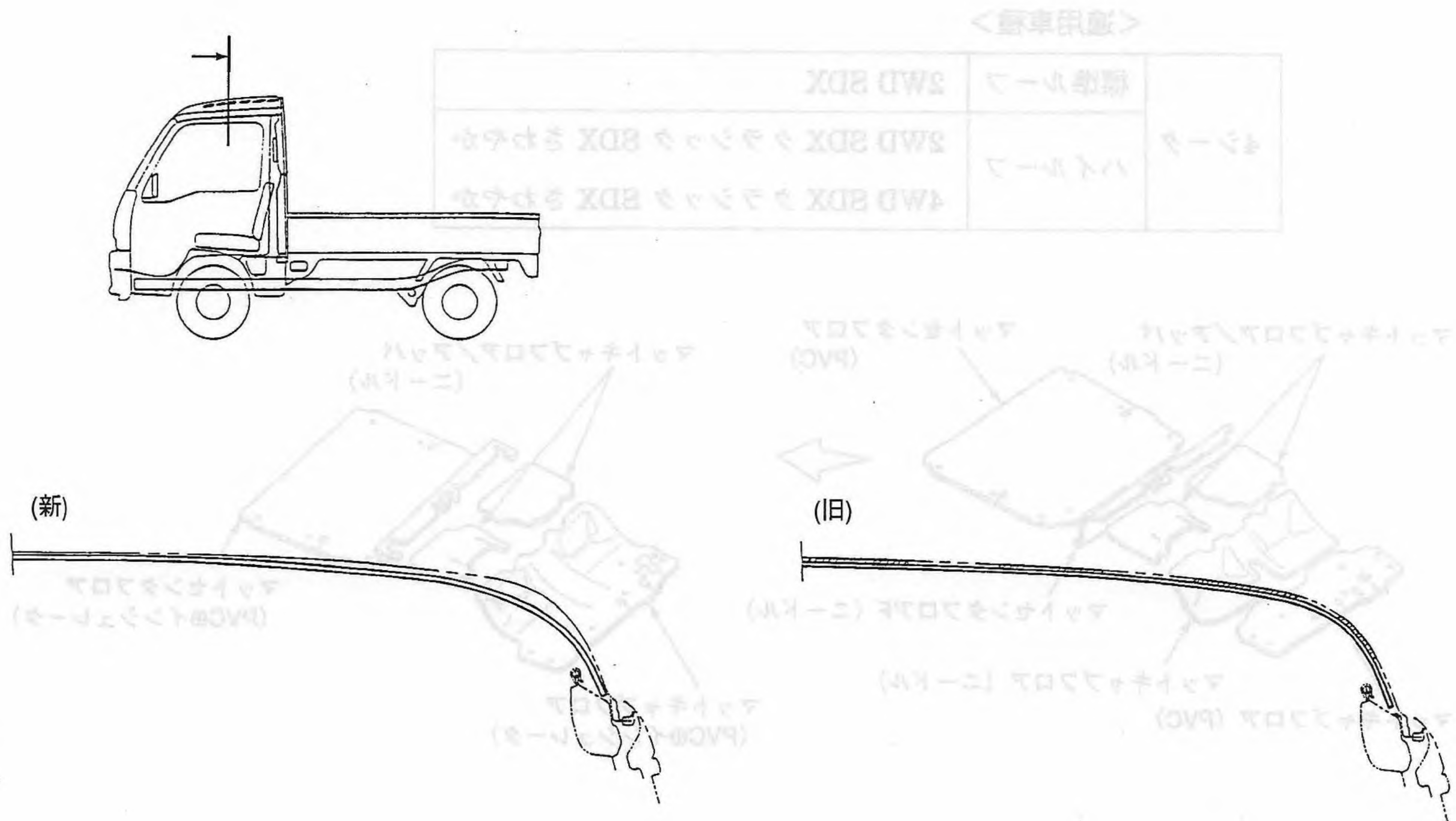


<参考> 貼り天井は塩ビ+ウレタン (粘着材付)

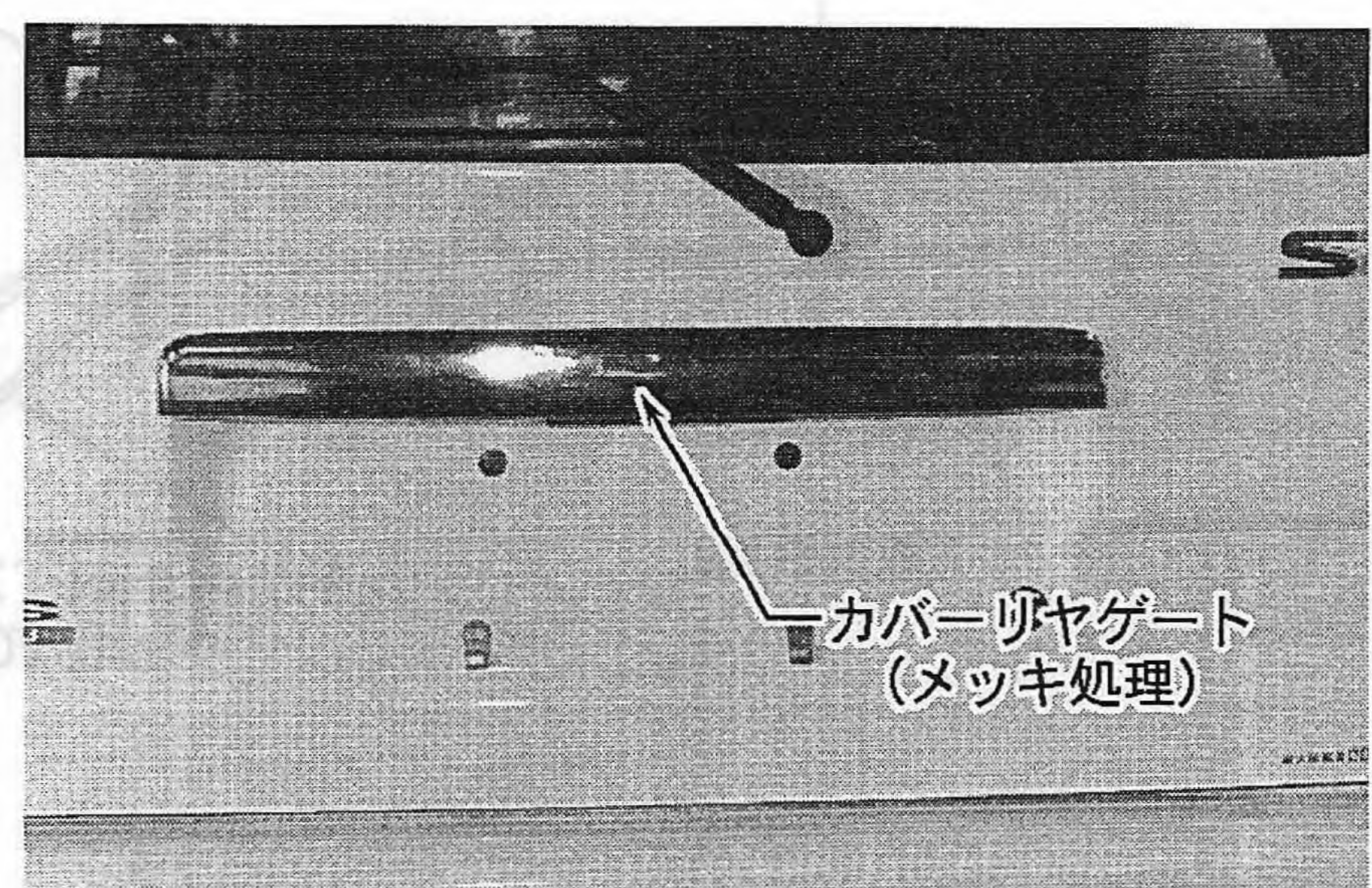
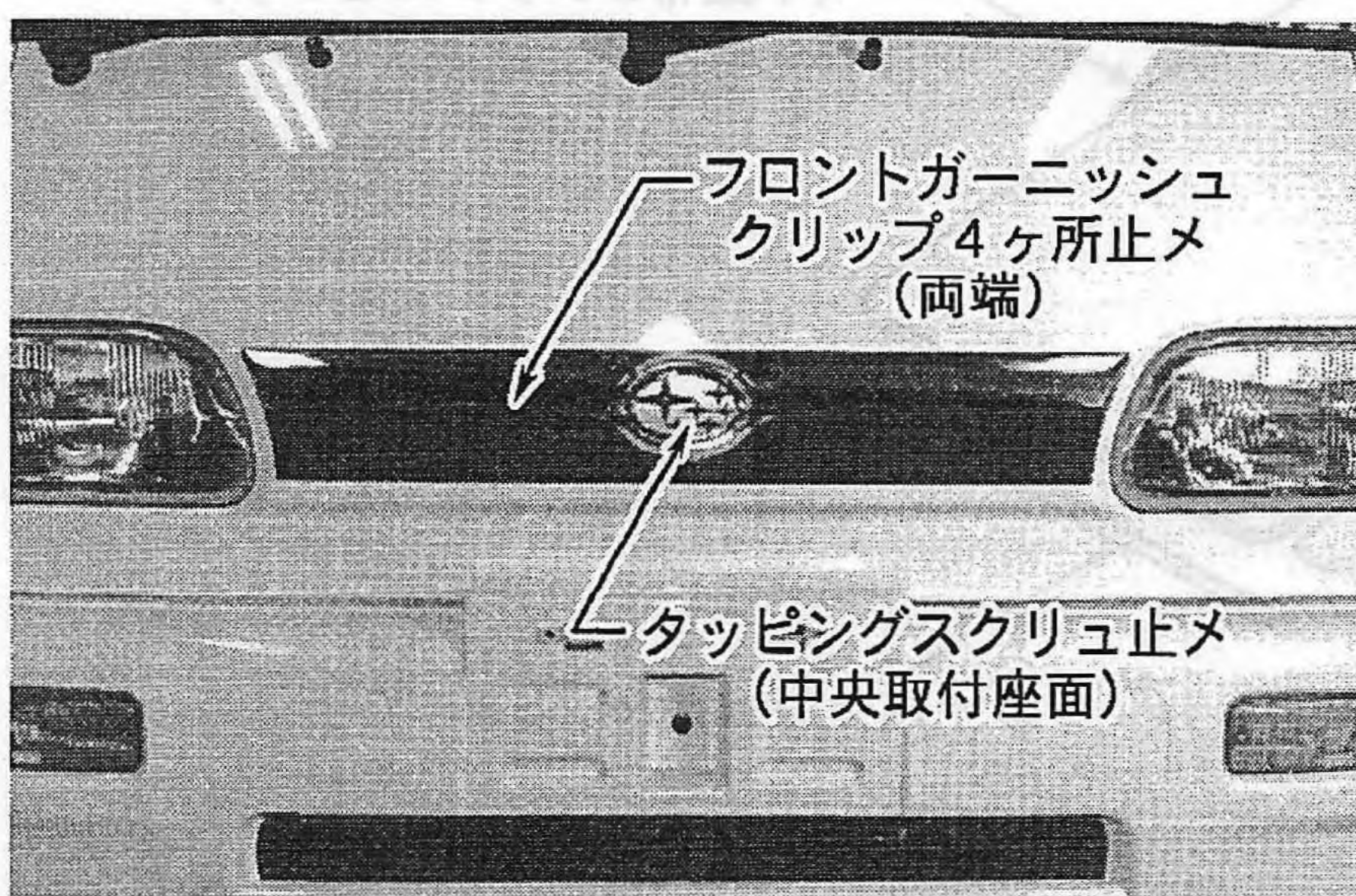
(3) ドアトリム (キャブ・スライド)

- クラシック車 (ディアス, バンSDX) の加飾部表皮を変更した。(ライトベージュトリコット←スモール市松トリコット)

- (4) トラックのルーフトリムの成形方法を型物から平板に変更した。これに伴いヘッドクリアランス10mm減となった。(1075mm → 1065mm)



- (5) ディアス系にフロントガーニッシュを追加し、フロント廻りをワゴン風化とした。更にカバーリヤゲートをメッキ処理を施した。



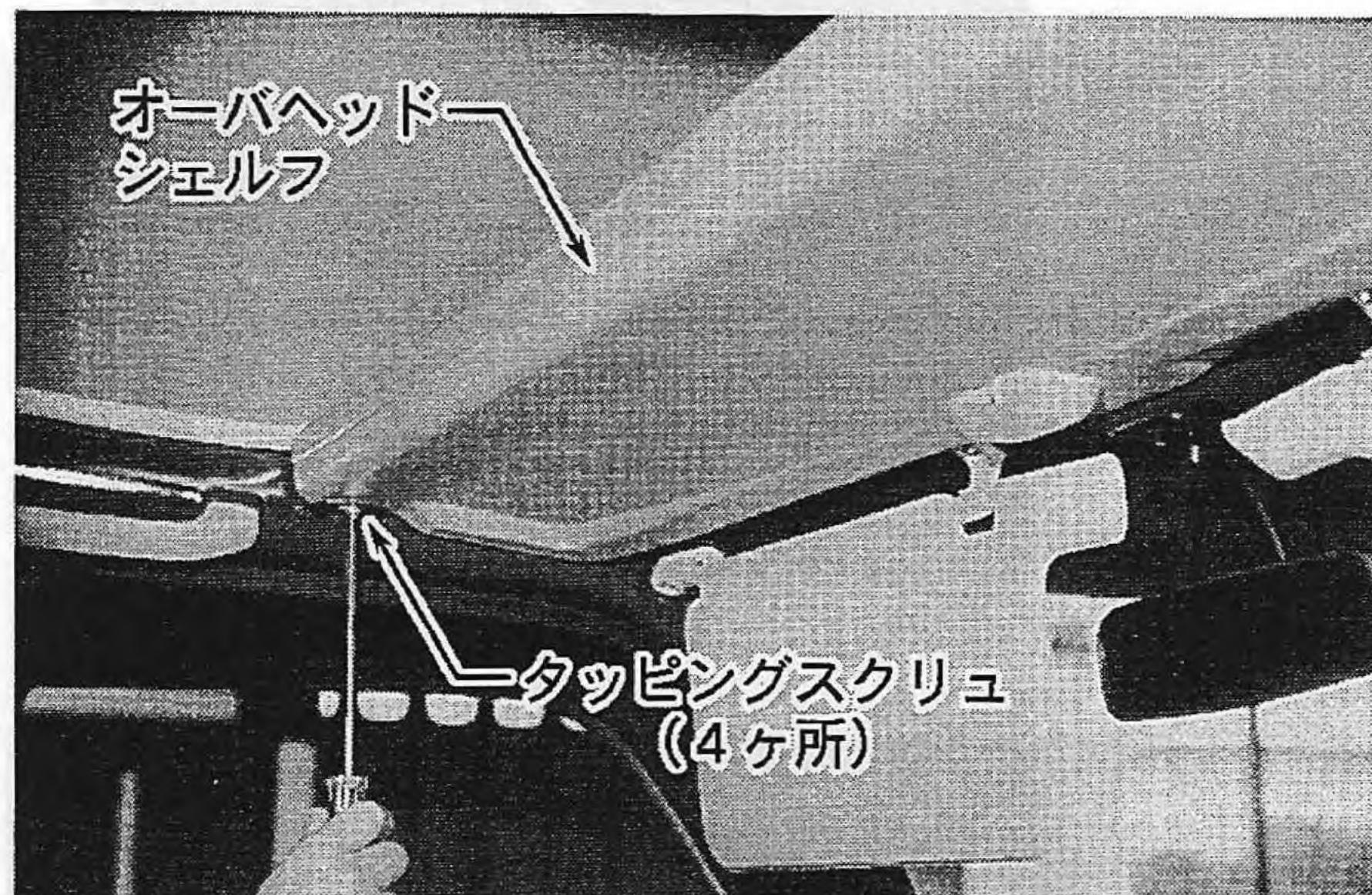
フロントガーニッシュはクリップ4ヶ所止メ (両端) とタッピングスクリュ (中央オーナメント取付座面) で固定されている。

■ 整備要領 ルーフトリム

脱 着

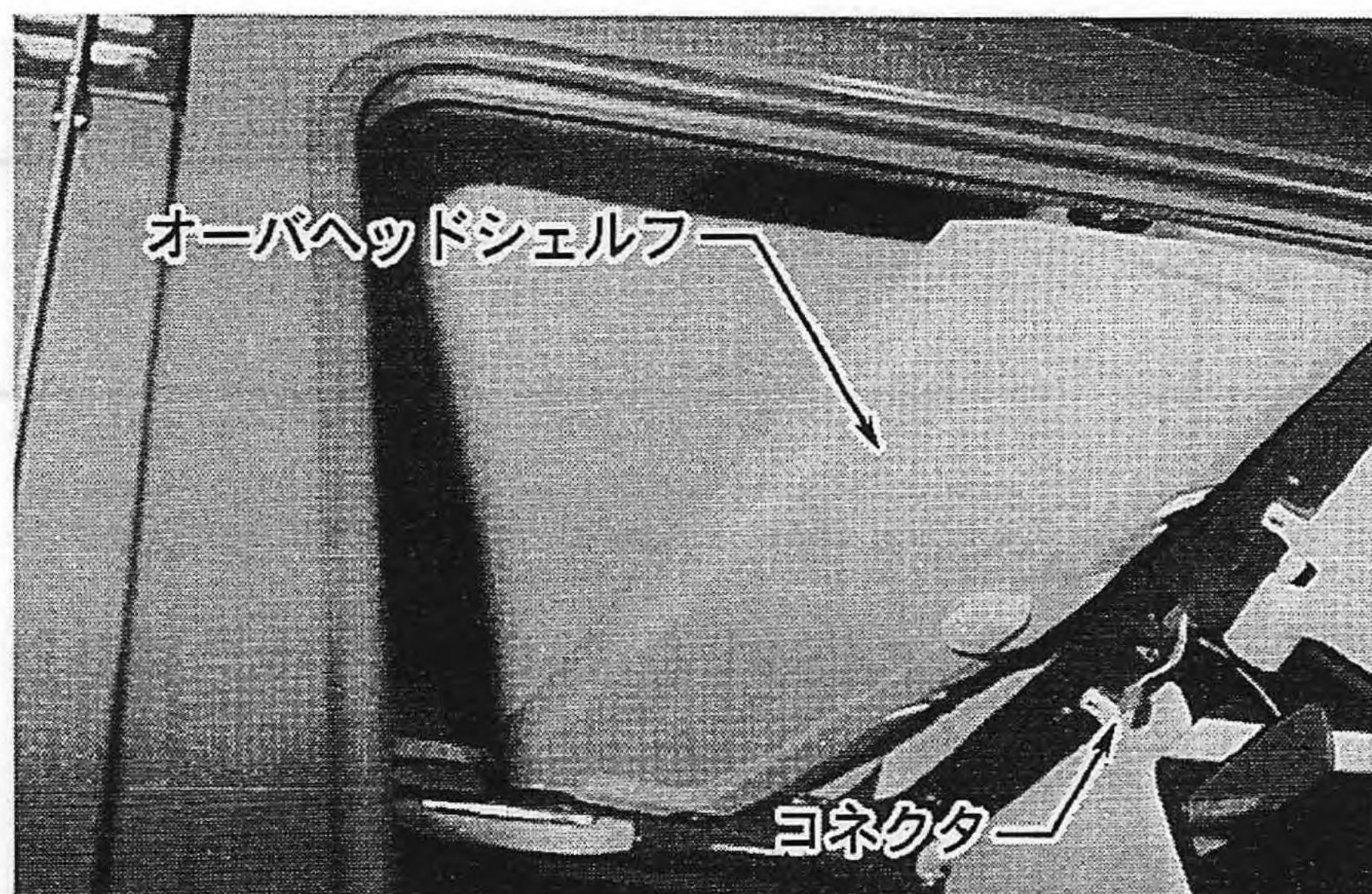
<取外し>

- (1) バッテリー⊖端子を外す。
- (2) オーバーヘッドシェルフの取付け部（タッピングスクリュ4ヶ所）を外す。



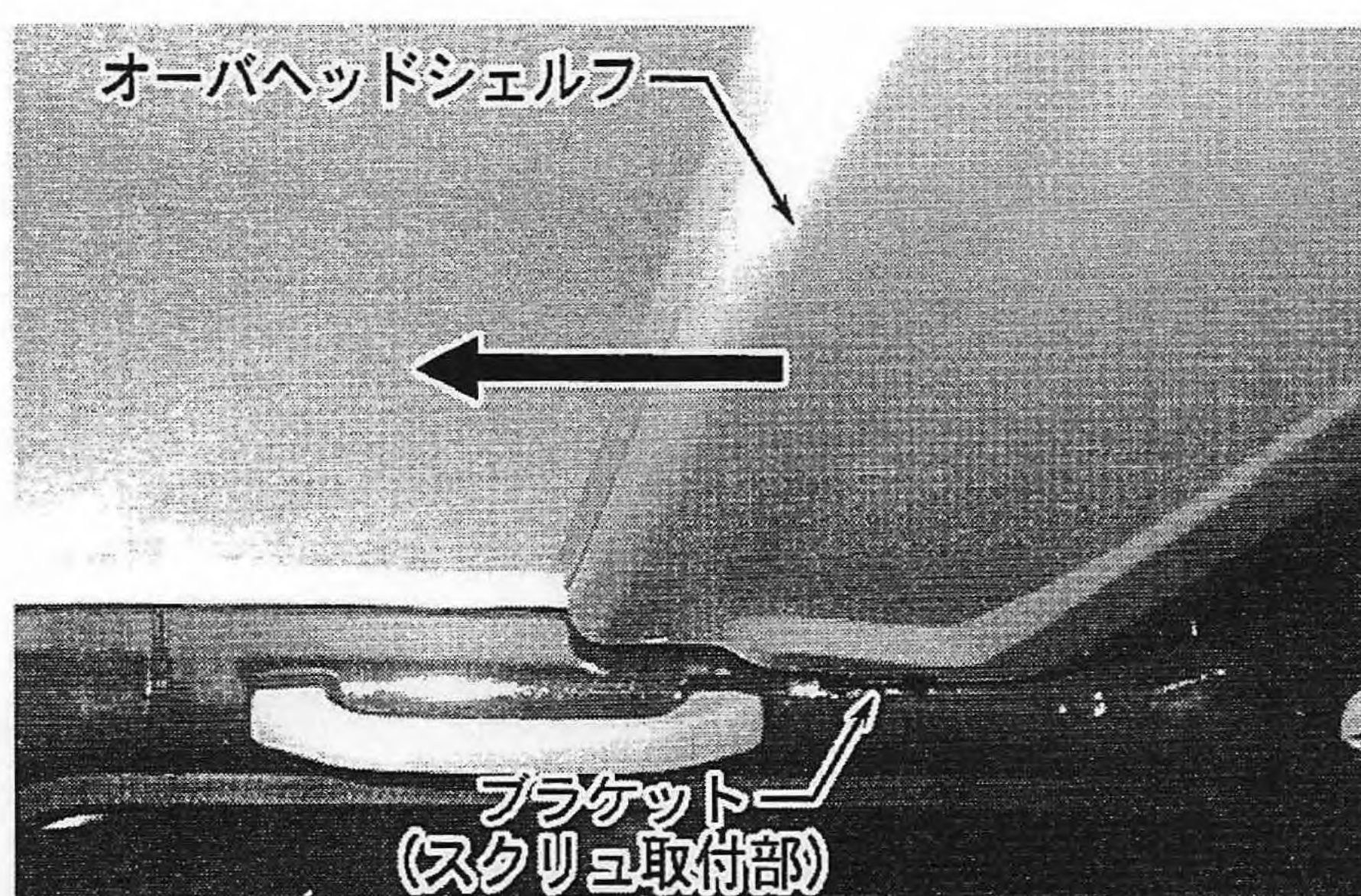
- (3) ルームランプコネクタを外す。

注意 オーバーヘッドシェルフを手前に引き出すこと。



- (4) オーバーヘッドシェルフを取り外す。

注意 ブラケットの位置より手前に引き出すこと。



- (5) 両側のガーニッシュルーフを取り外す。



- (6) ルーフトリムを取り外す。

注意 ルーフトリムの中央部を引きおろす様にして両側の嵌め込み部も引き出す。



注意 ルーフトリムを引き出す時は折曲げキズがつかないように充分注意のこと。

<取付け>

取外しの逆手順にて行う。

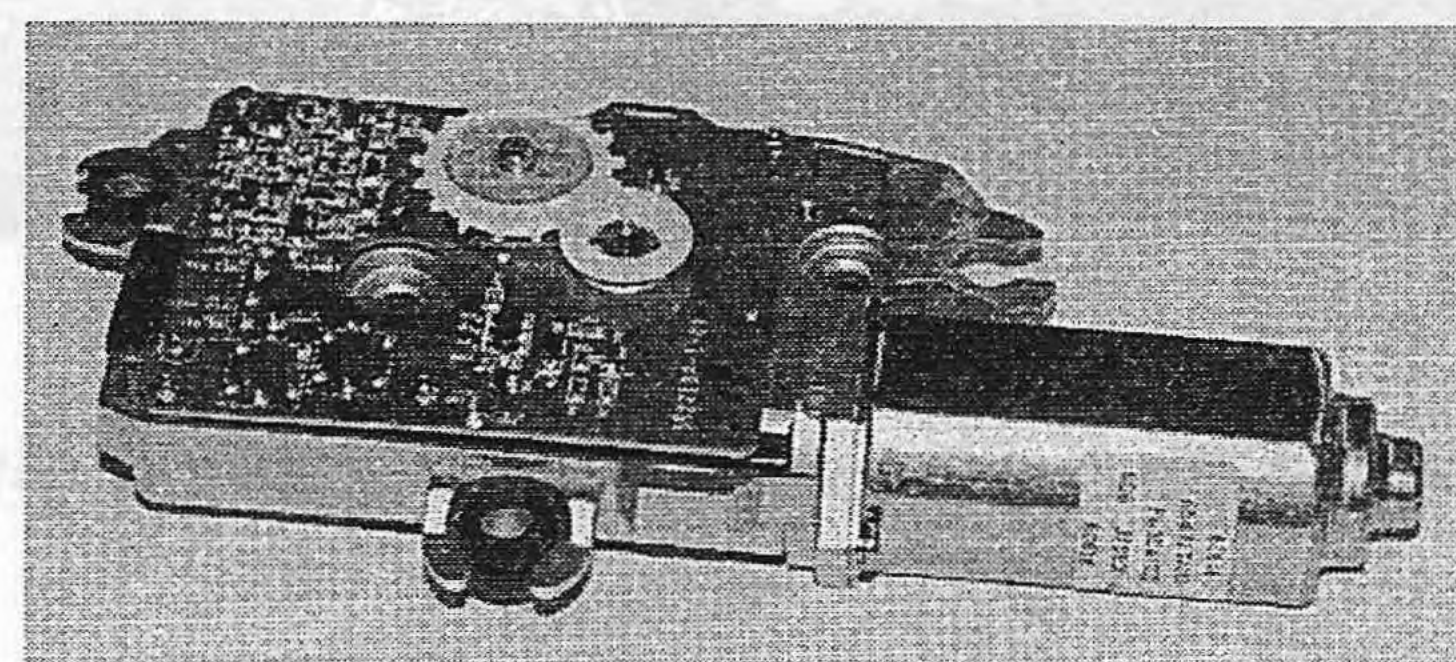
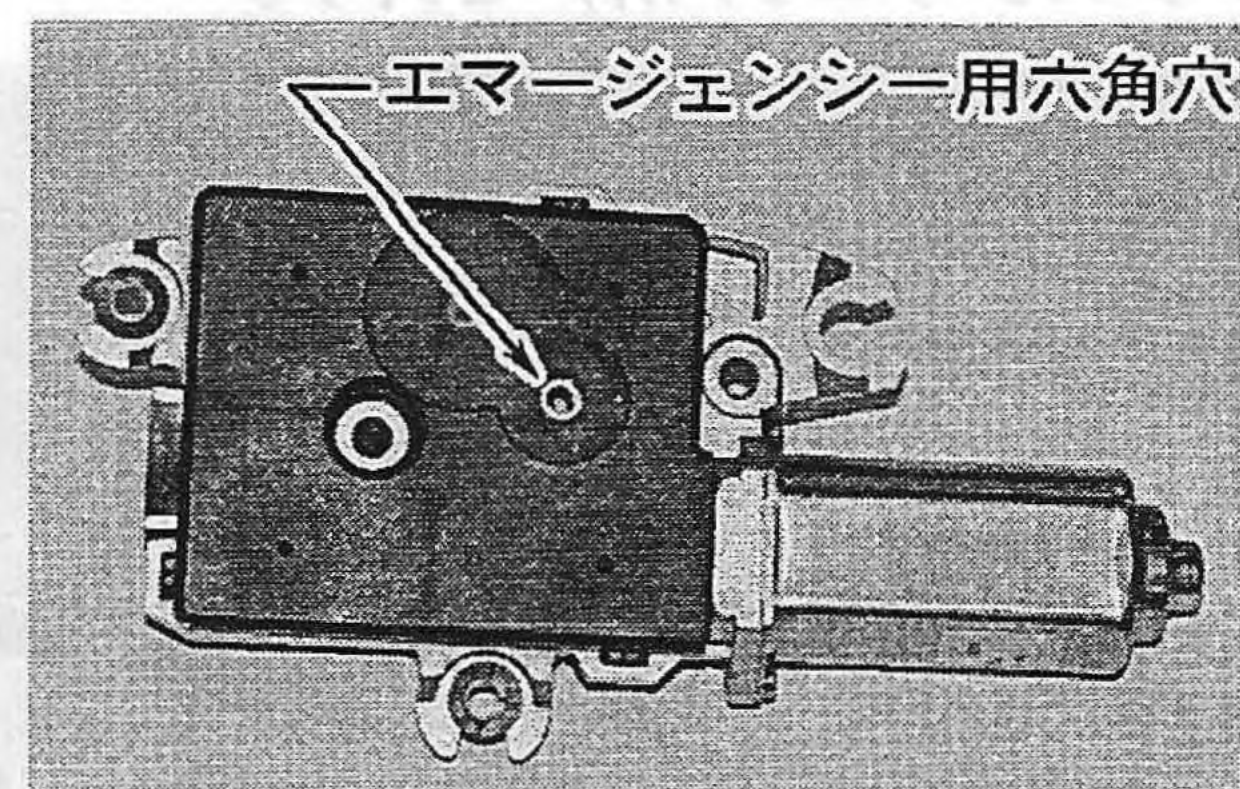
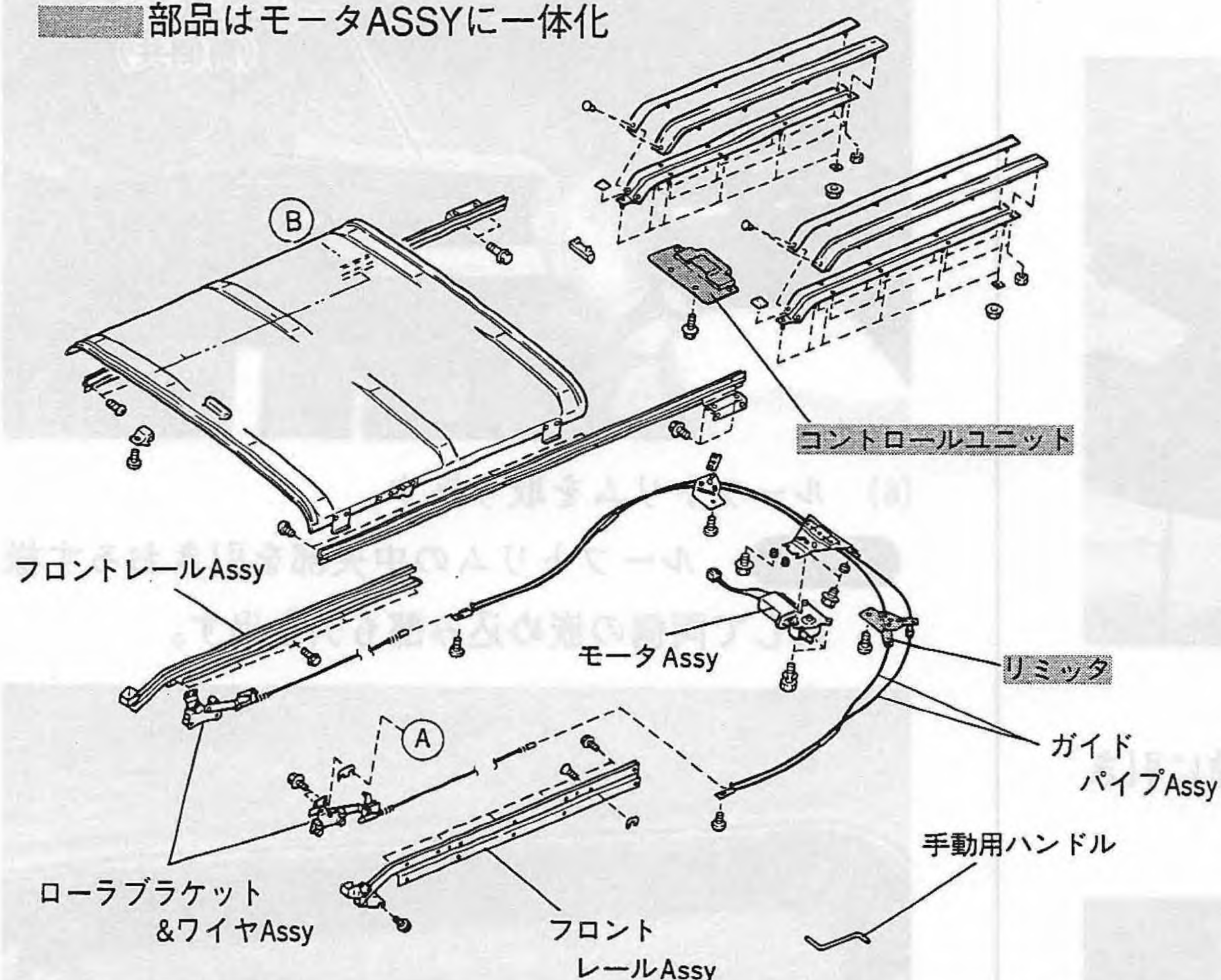
注意 両側を嵌め込んでおき中央部を押し込むようにして取り付ける。

〔3〕 リヤサンルーフモータ（一体型モータASSY） ■ 概要

- ・リヤサンルーフ車のサンルーフモータASSYを新製した。

コントロールユニット、リミットSWとの一体型モータASSYで作業性が向上した。

■ 部品はモータASSYに一体化



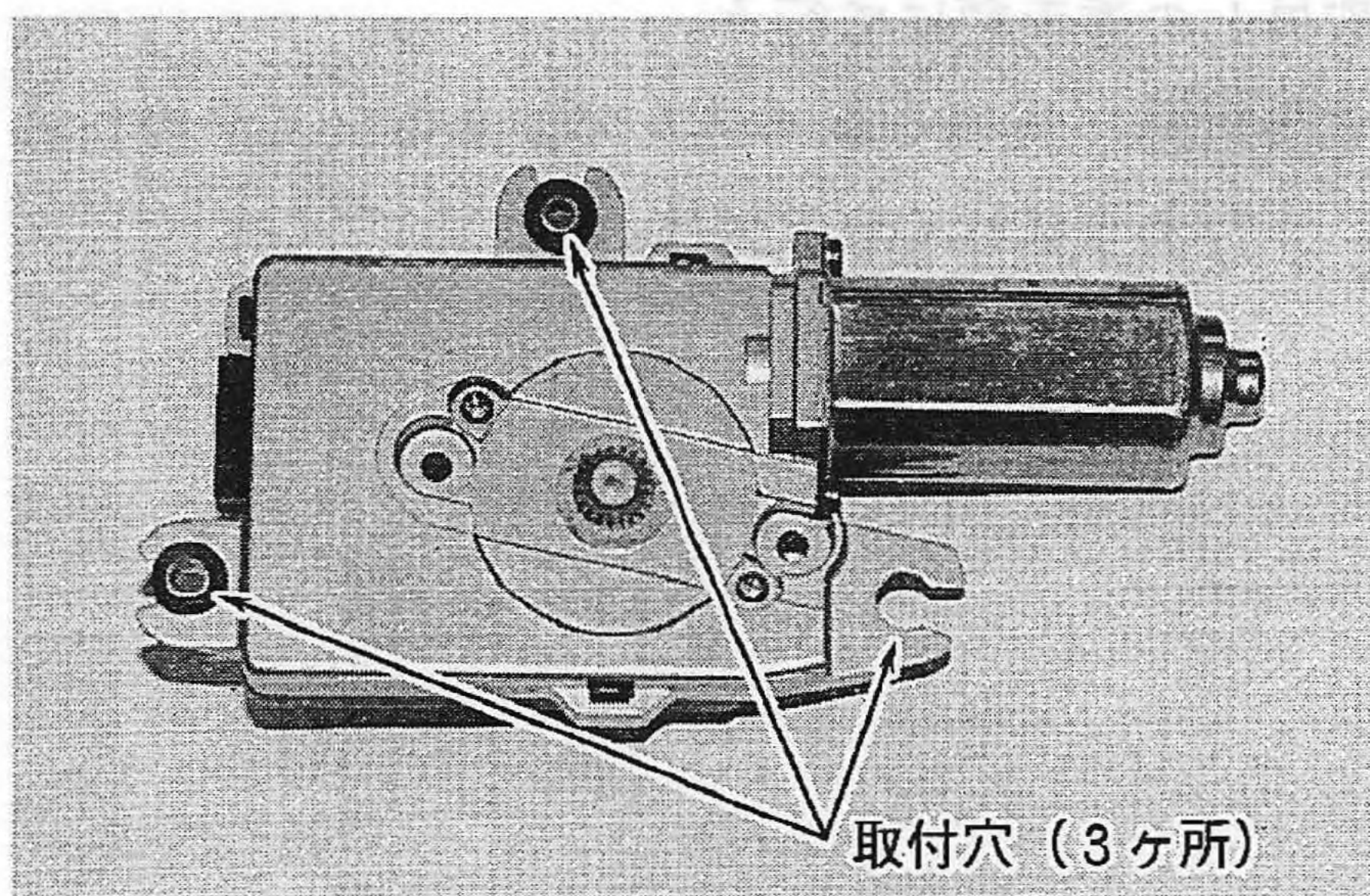
■ 整備要領

モータASSY

- (1) ルーフトリム外し。
- (2) サンシェードASSYを取り外す。
- (3) ガラスリッドを取り外す。
- (4) モータASSYを取り外す。

モータASSYを取り付ける。

注意 モータASSYを仮組みし、ハンドルを約20回まわして確実にギヤとケーブルをかみ合わせる。

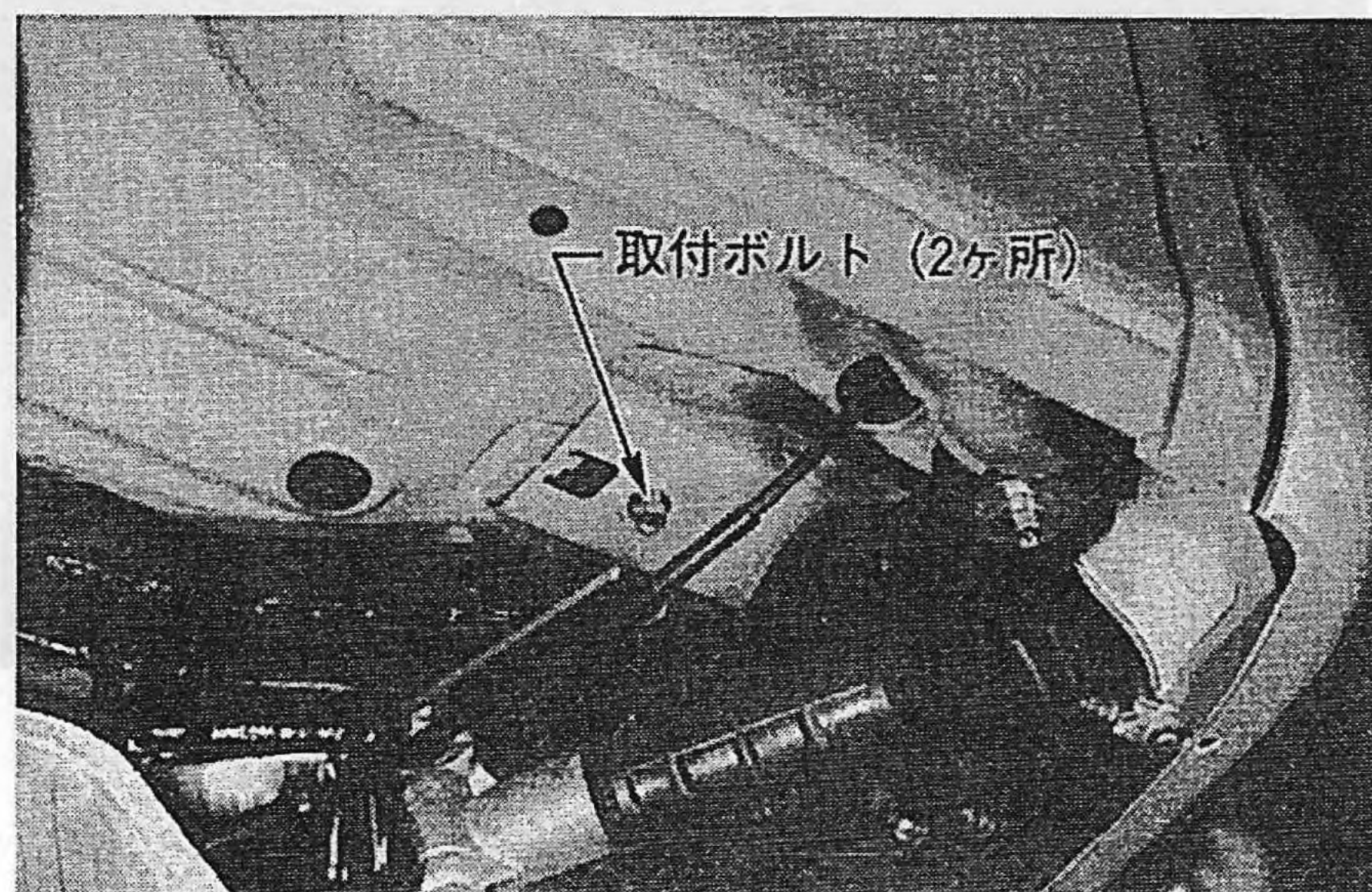


注意 ボディに傷を付けないように充分注意すること。

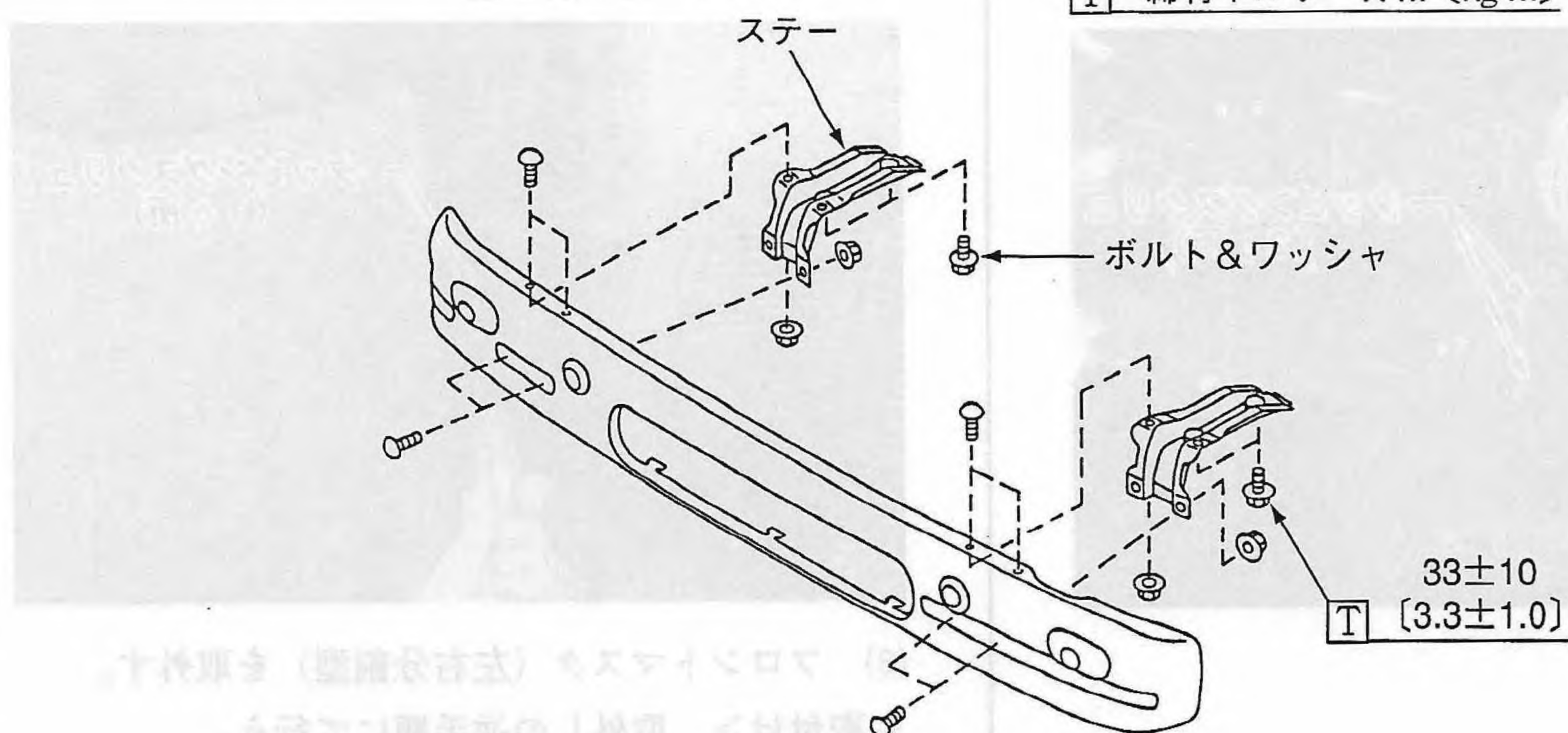
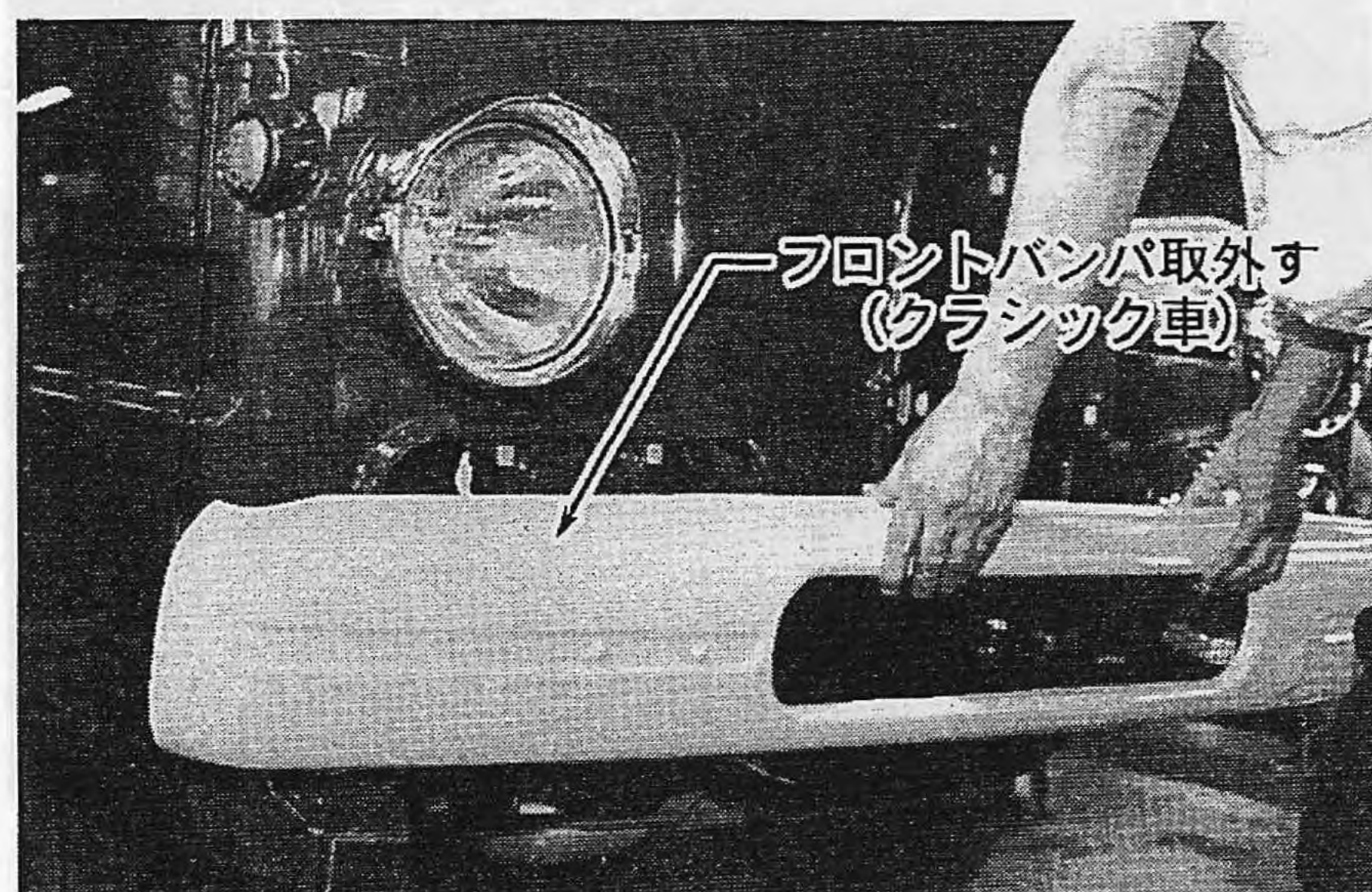
〔1〕 バンパー（クラシック車） ■ 整備要領 (1) フロントバンパー

<取外し>

- (1) 車両をリフトアップし、バンパーステア
COMPL取付けボルト（8m/m 2ヶ所×左右）を
取り外す。



- (2) バンパーを取外す。



<取付け>

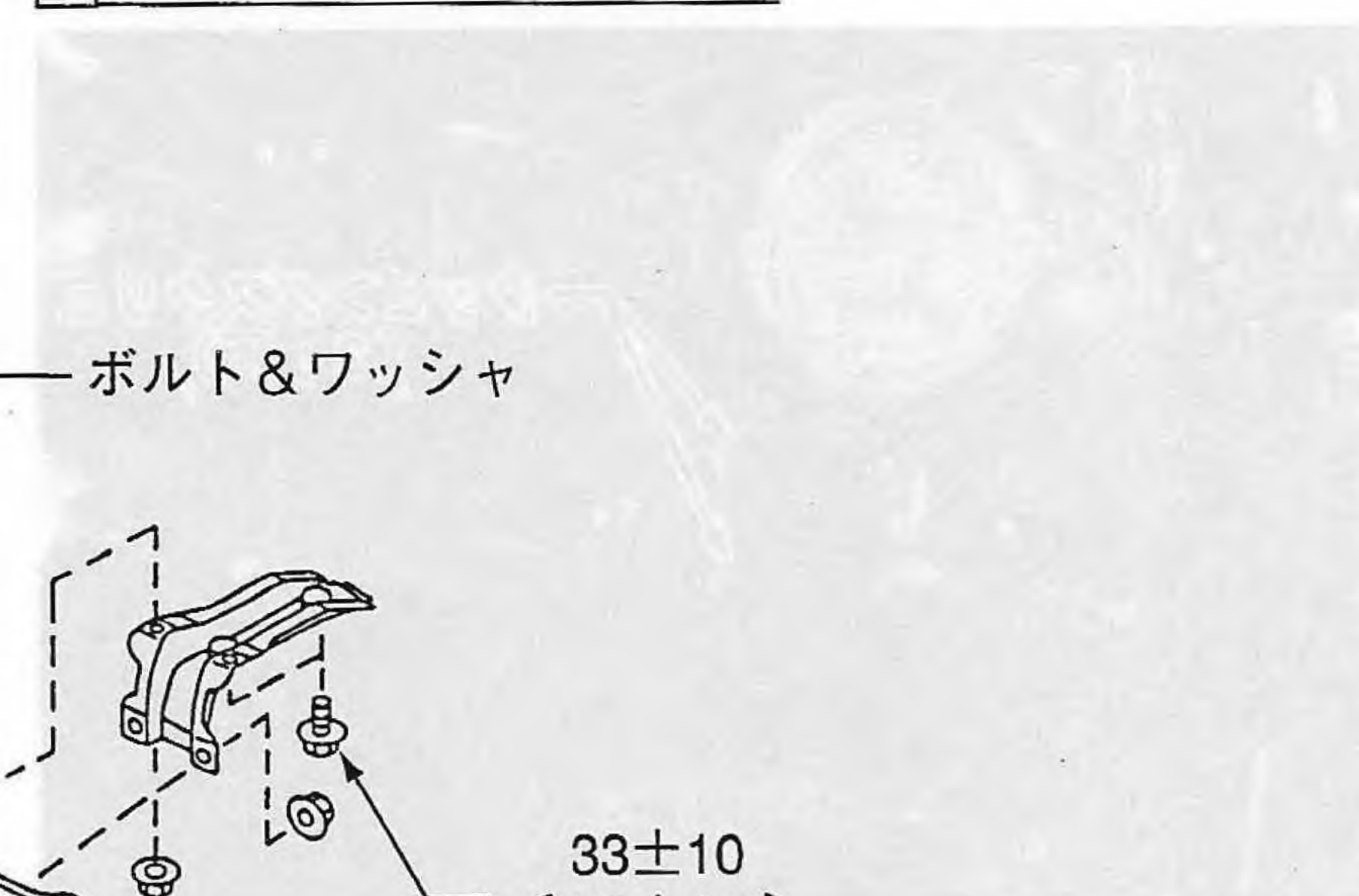
取外しの逆順序で行う。

注意

バンパーステアの上側に確実に差し込むこと。



T 締付トルク N・m [kg・m]

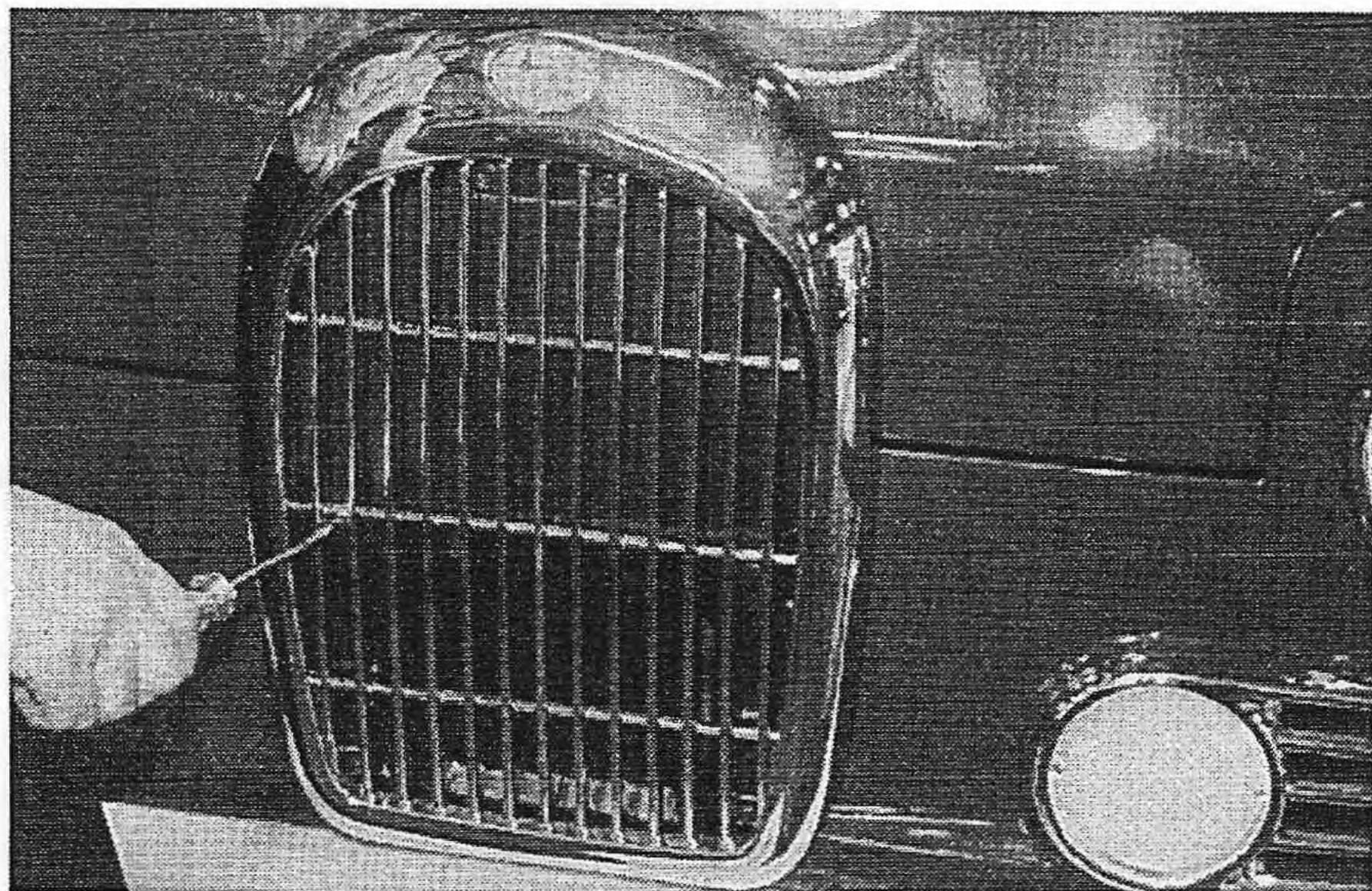


〔2〕 フロントマスク (クラシック車) ■ 整備要領

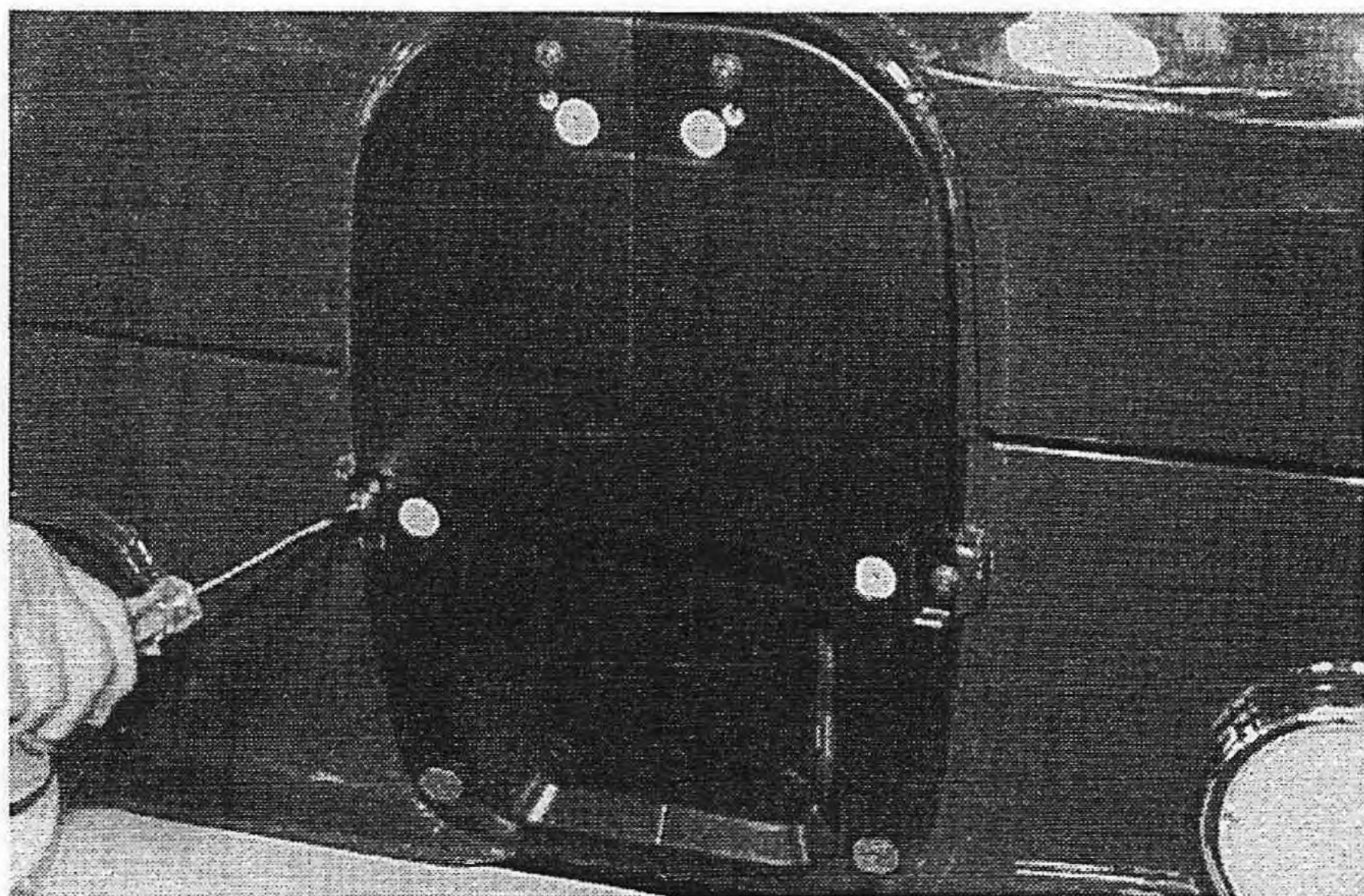
脱 着

<取外し>

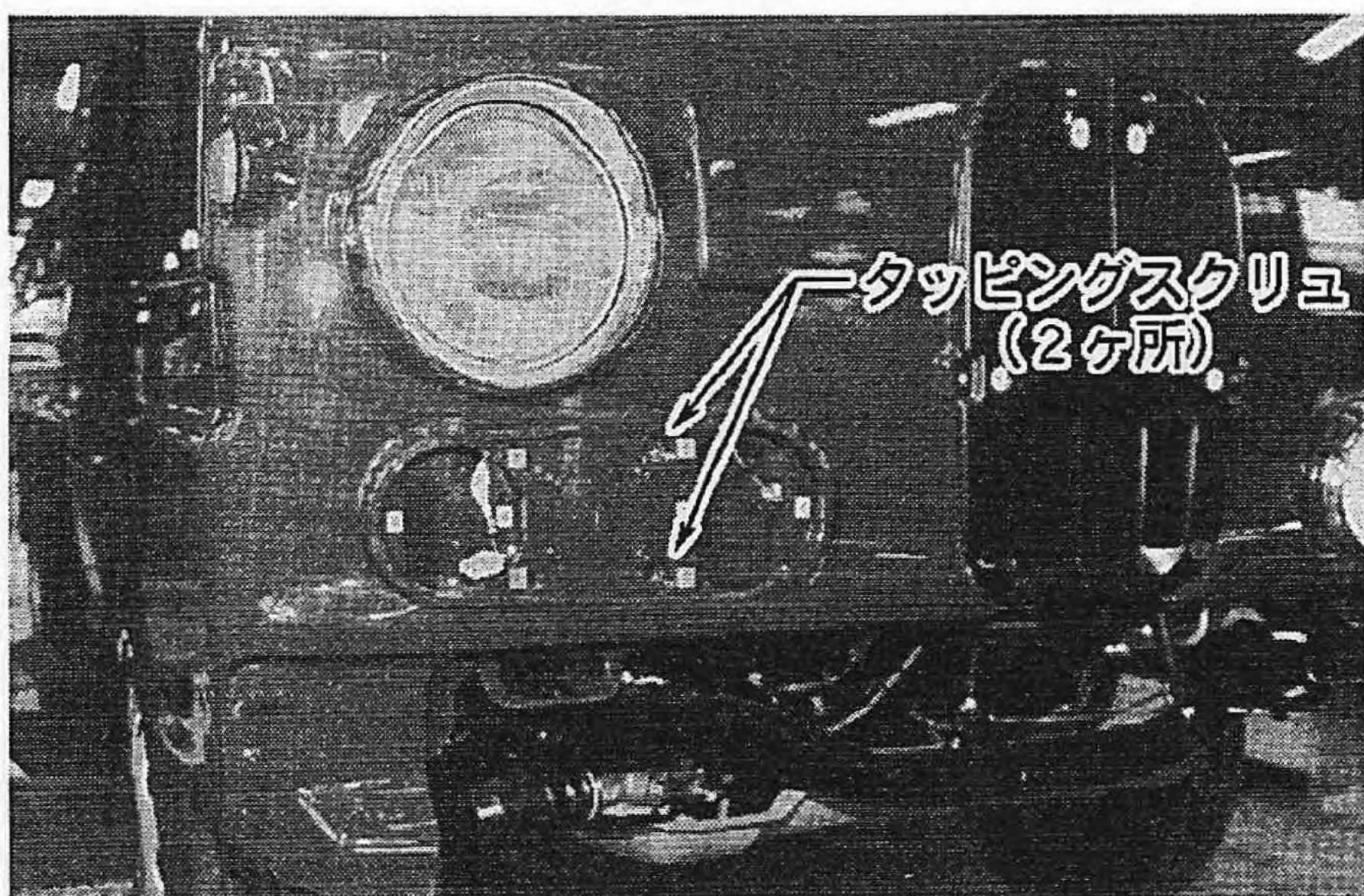
- (1) フロントバンパーASSYの脱着 (バンパ脱着の項参照)。
- (2) フロントグリルを外す。
 - ・ スクリュ (6ヶ所)



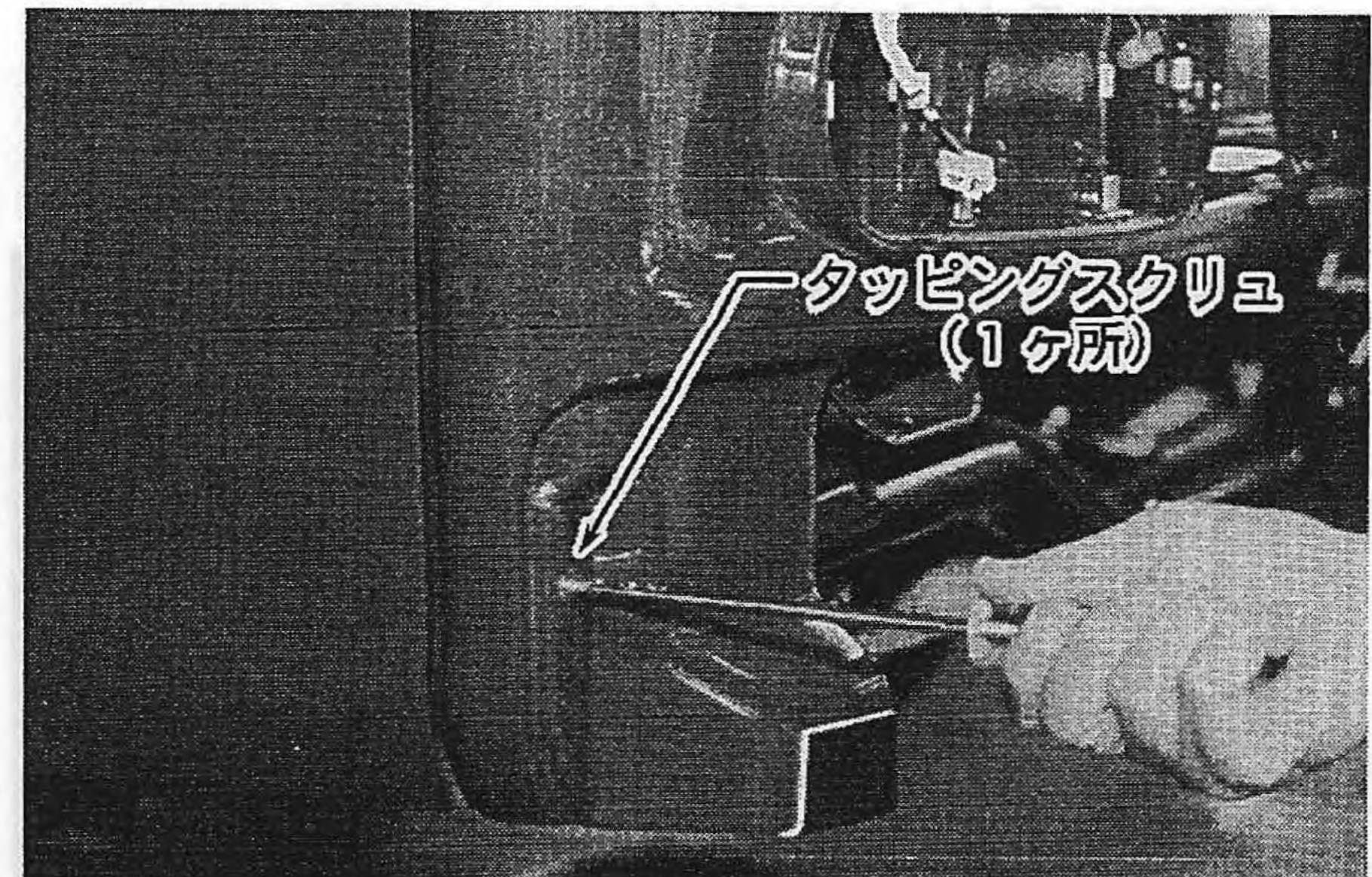
- (3) フロントマスク取付けボルト (4ヶ所)。



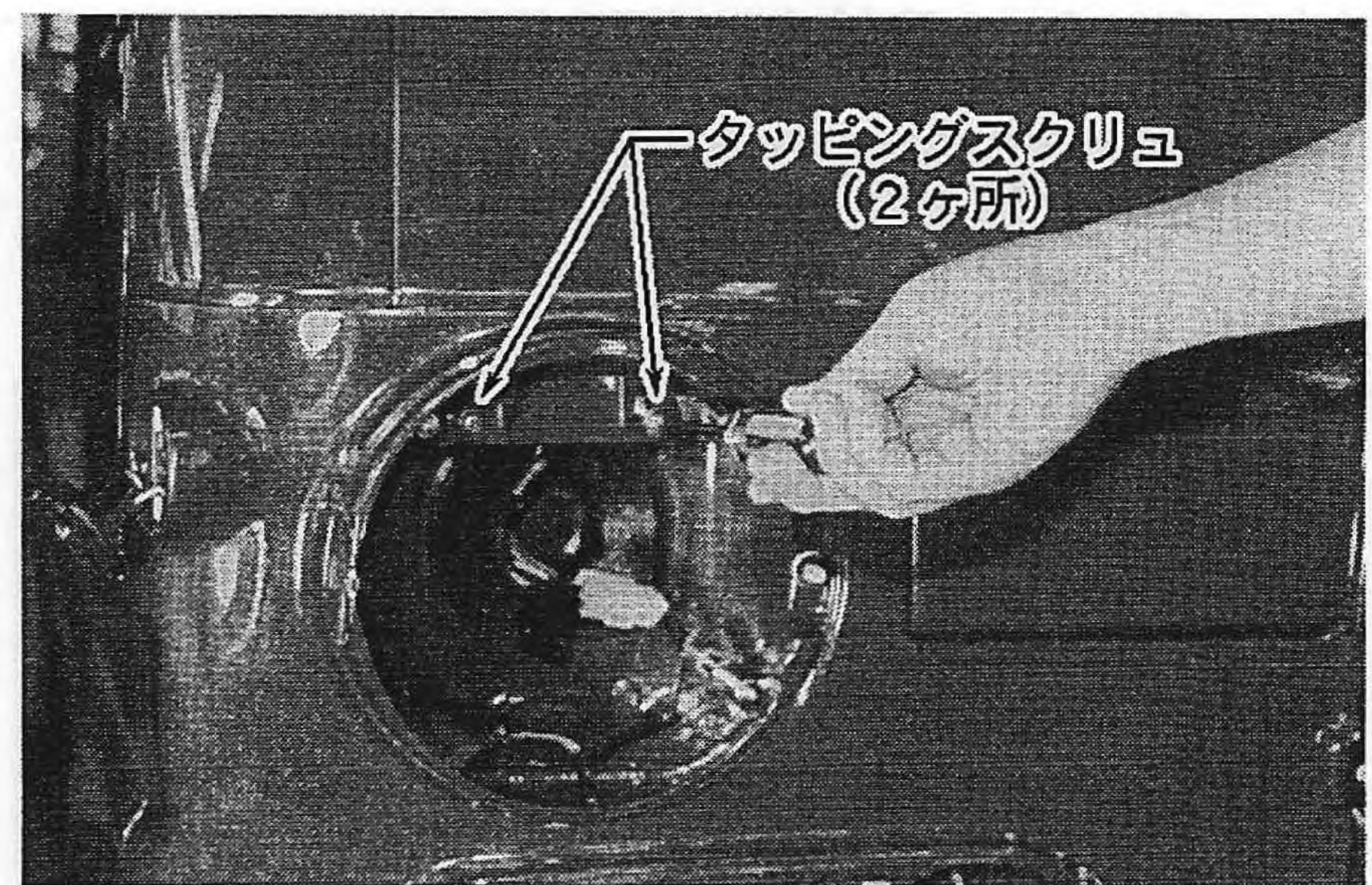
- (4) クリアランスカバー (左右共) を外す。
 - ・ スクリュ (4ヶ所×2)
 - ・ フロントマスク取付けボルト (2ヶ所×2)



- (5) フロントマスクとボディ取付けスクリュ (2ヶ所) を外す。



- (6) ヘッドランプ (左右共) を外す。
(ヘッドランプ脱着の項参照)
 - ・ 更にランプを外した後、裏側の取付けボルト (2ヶ所×左右) を外す。



- (7) 室内側よりフロントマスク取付けボルトをゆるめる。(左右共)
 - ・ ボルト (1ヶ所×2)

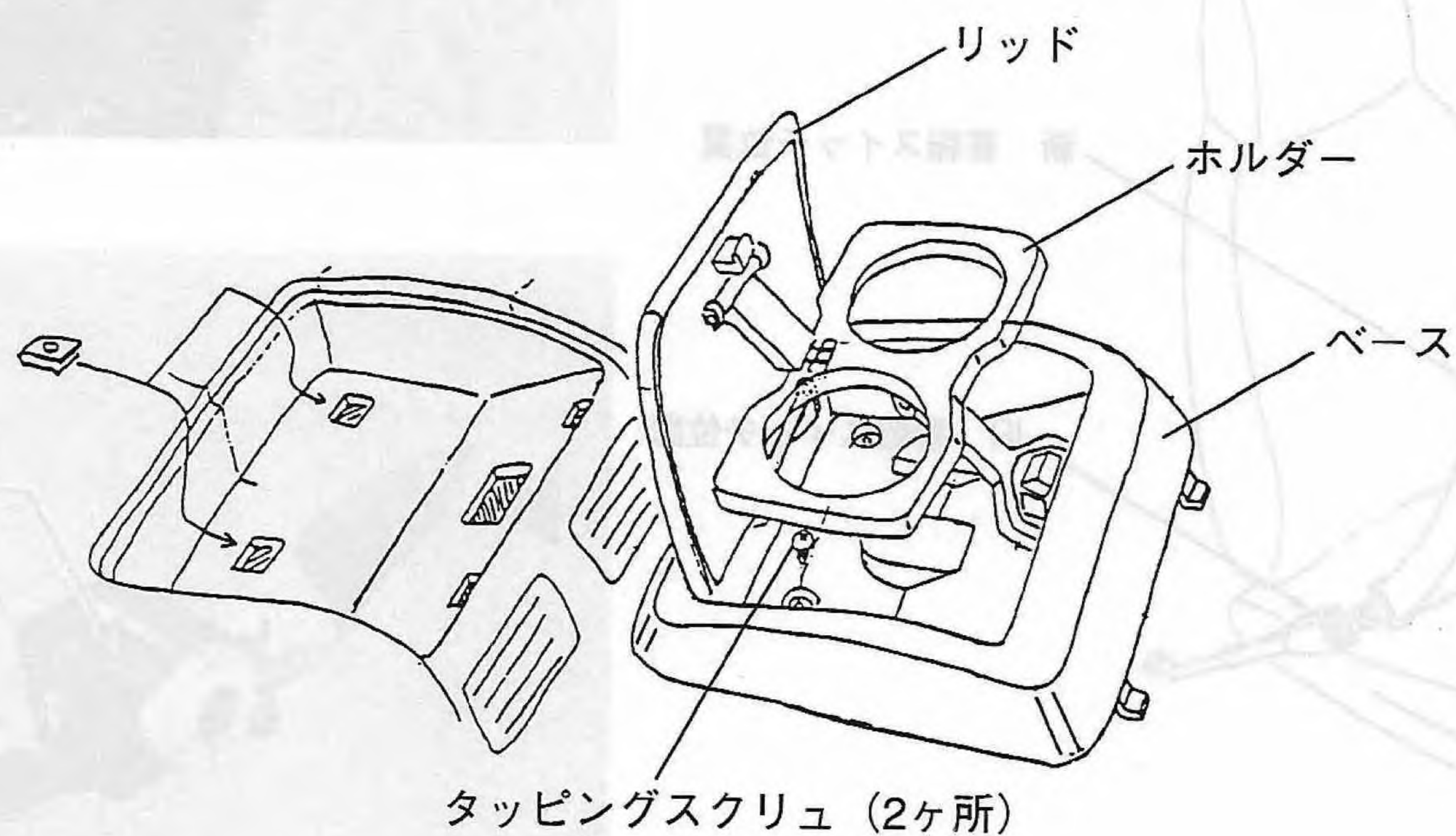


- (8) フロントマスク (左右分割型) を取外す。
<取付け> 取外しの逆手順にて行う。

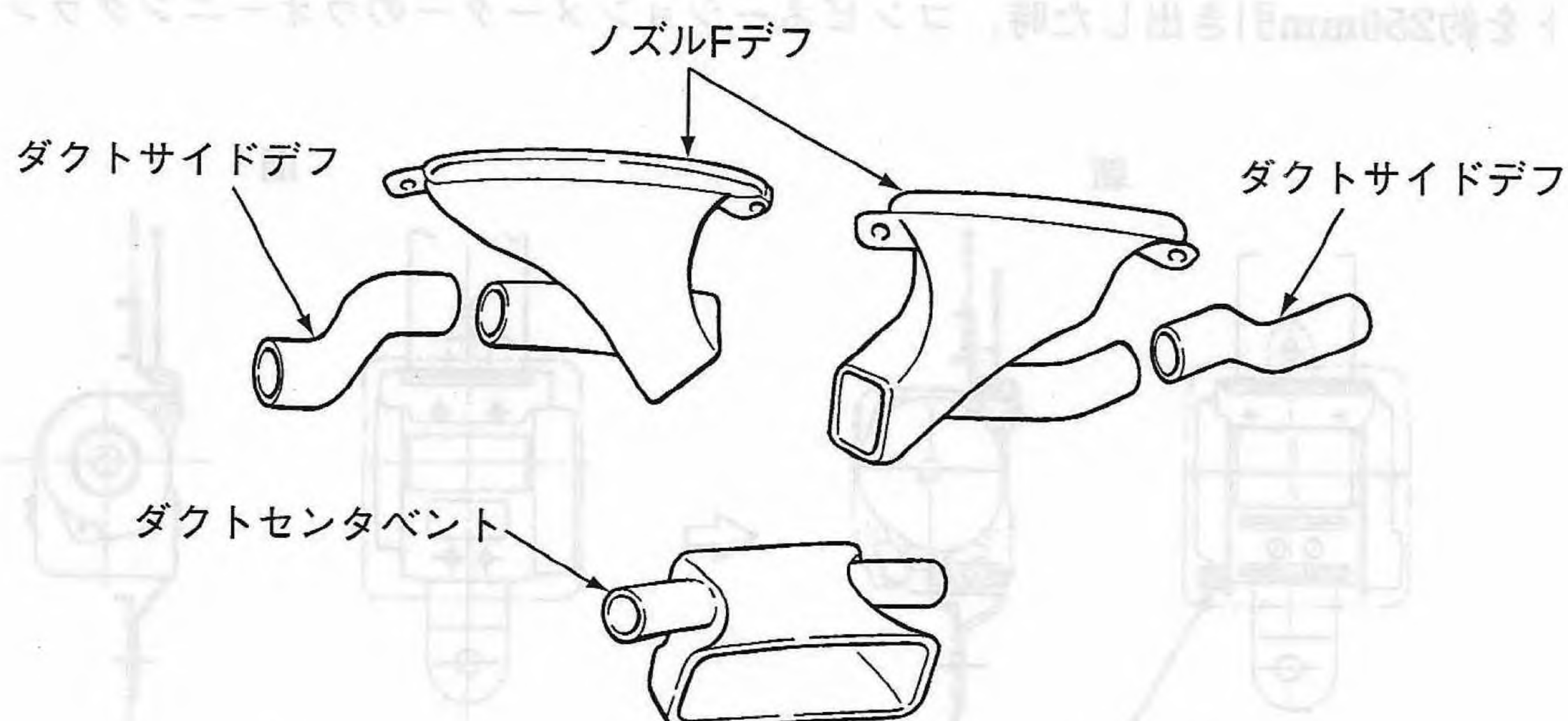
〔1〕 インストルメントパネル ■ 概要

要部 ■ イルハニービ (S)

- ディアス系全車のインストルメントパネル中央部にカップホルダーを新設定した。

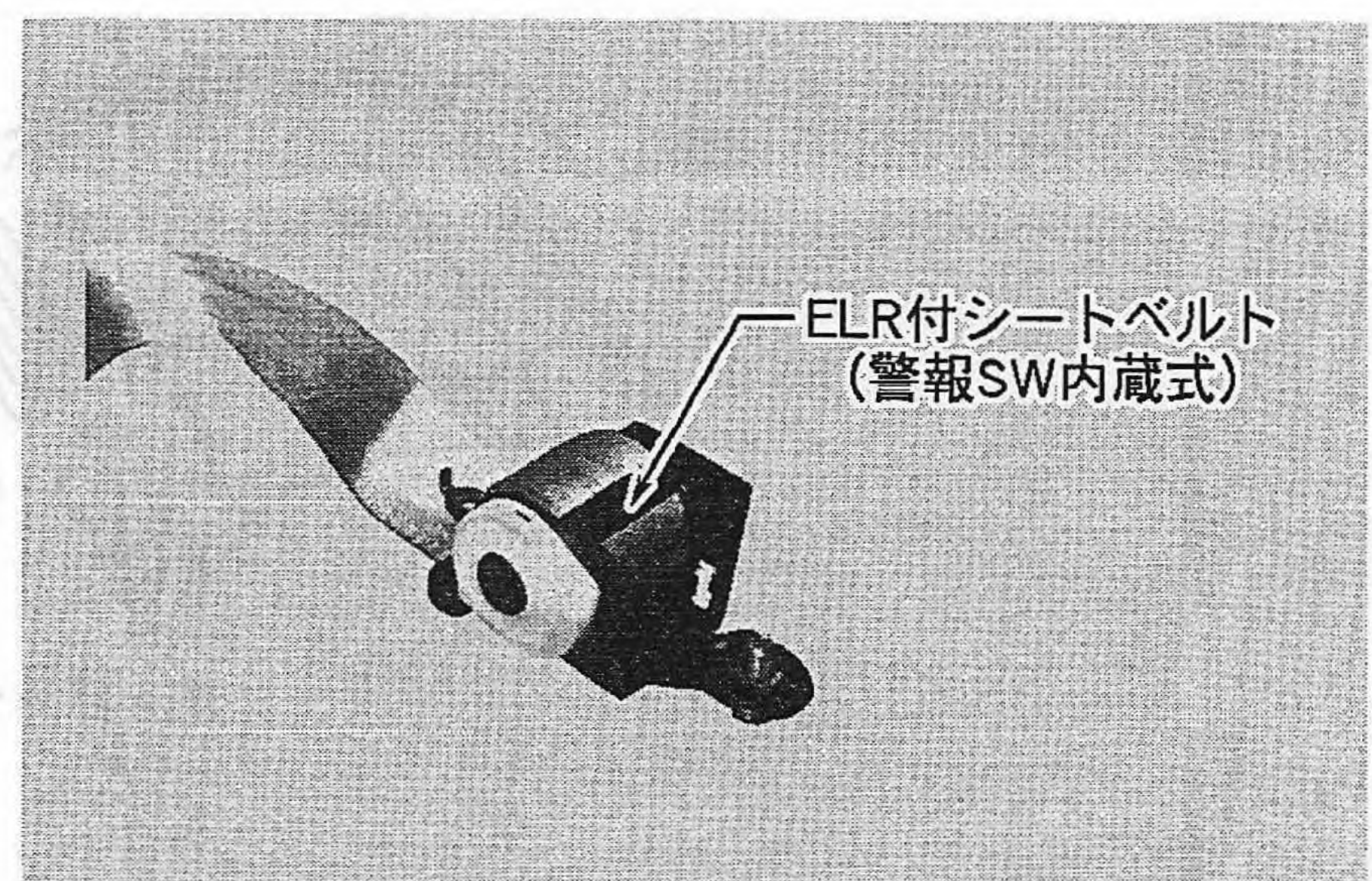
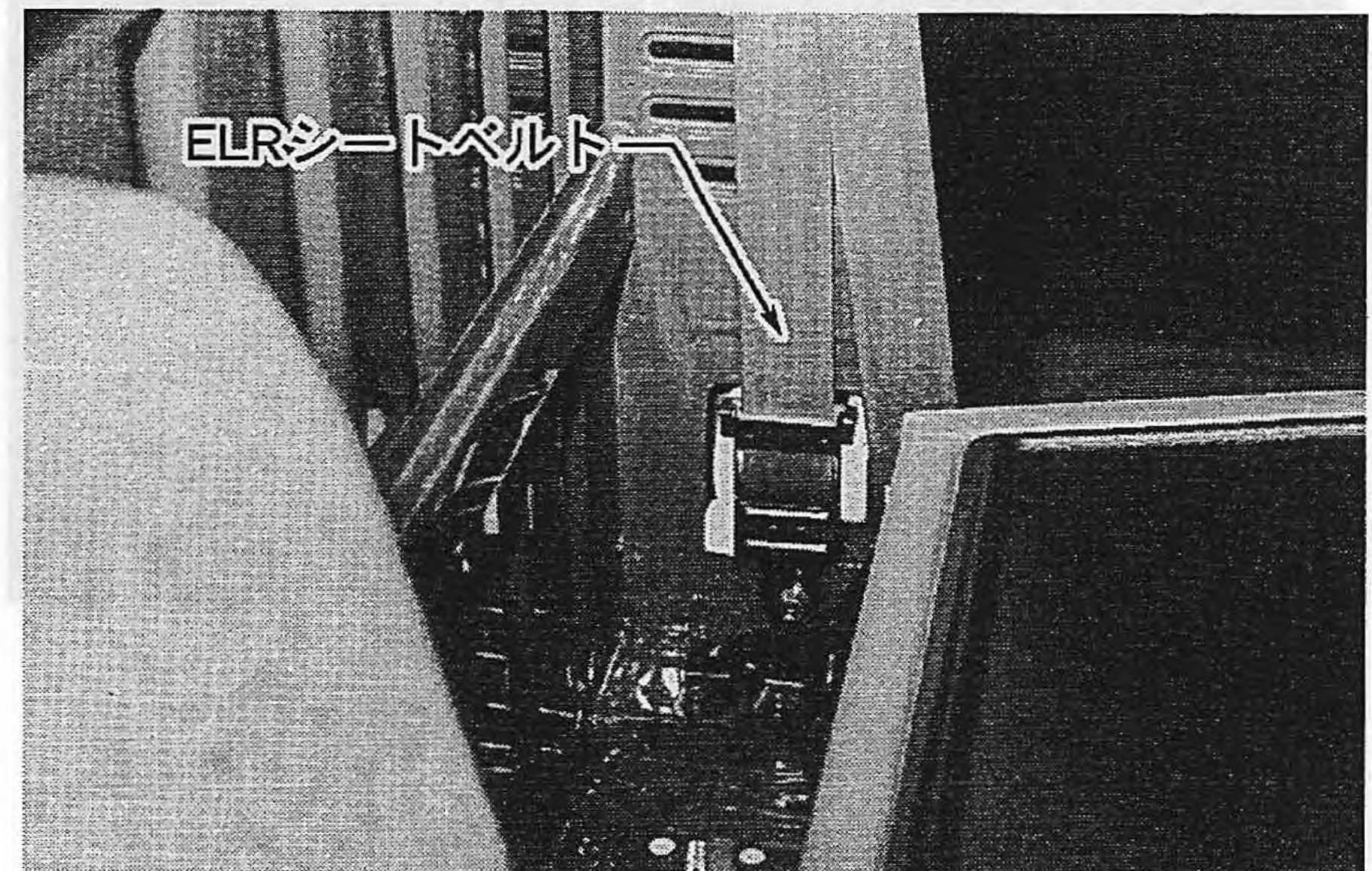
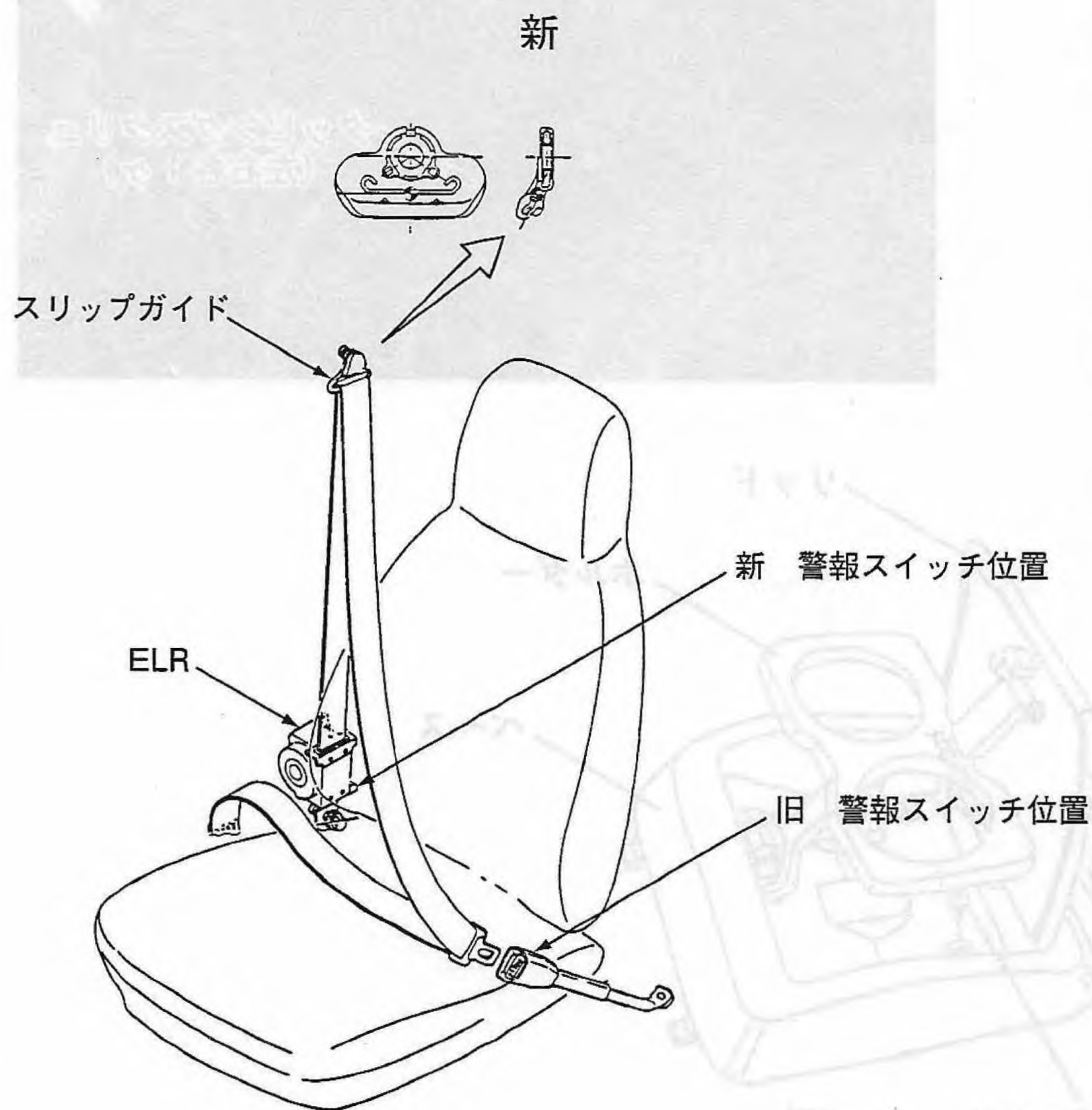


- ヒーター変更に伴いダクト系（ノズルFデフ、ダクトセンタベント、ダクトサイドデフ）の形状を変更した。

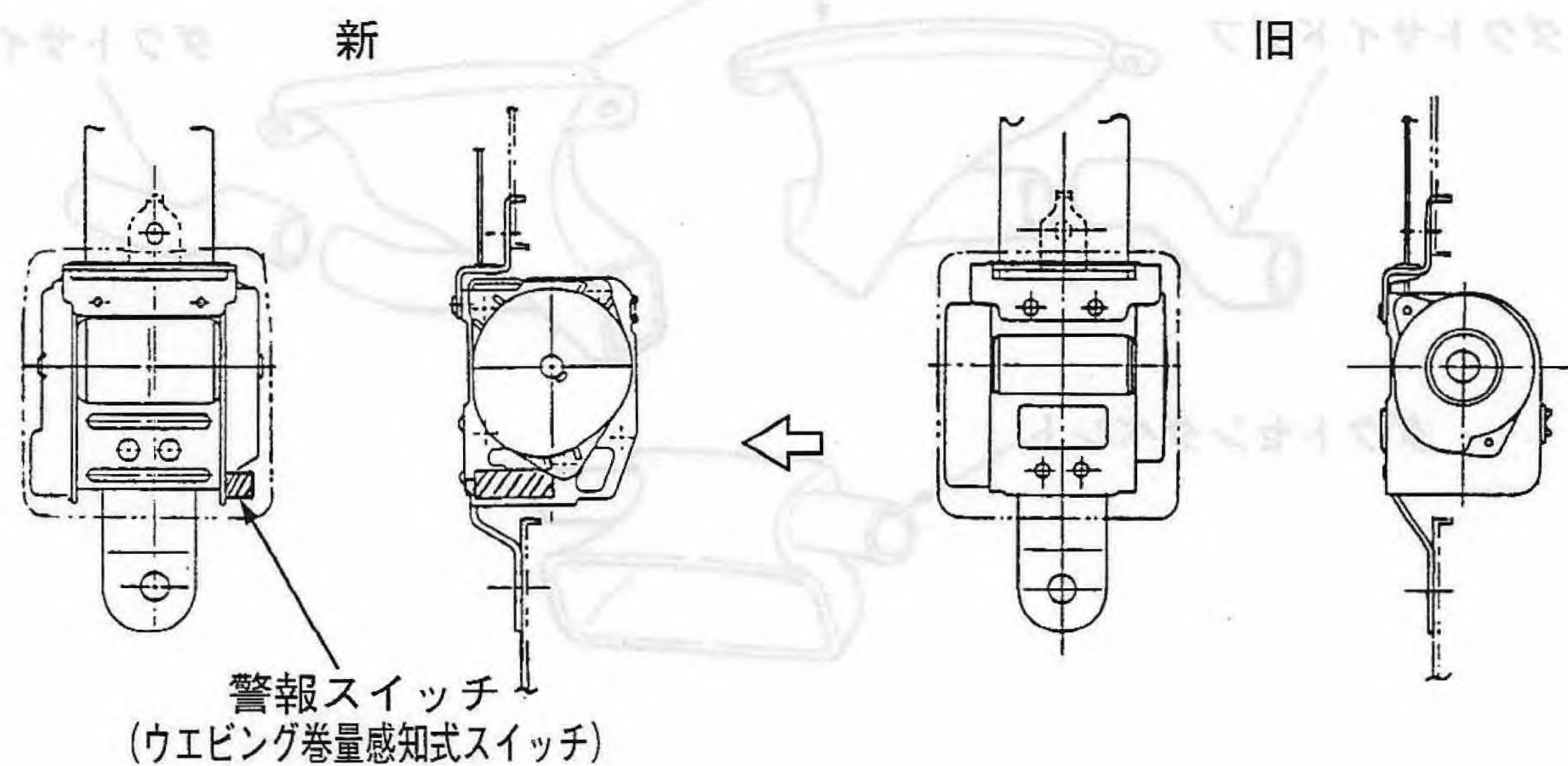


〔2〕 シートベルト ■ 概要

- シートベルトのELR（緊急ロック式巻取装置）のタイプを変更した。
- 運転席シートベルトの未装着警報スイッチ位置を変更した。
- スリップガイド（サッシュガイド）の形状を変更した。
- シートベルト脱着等は従来と変更はない。



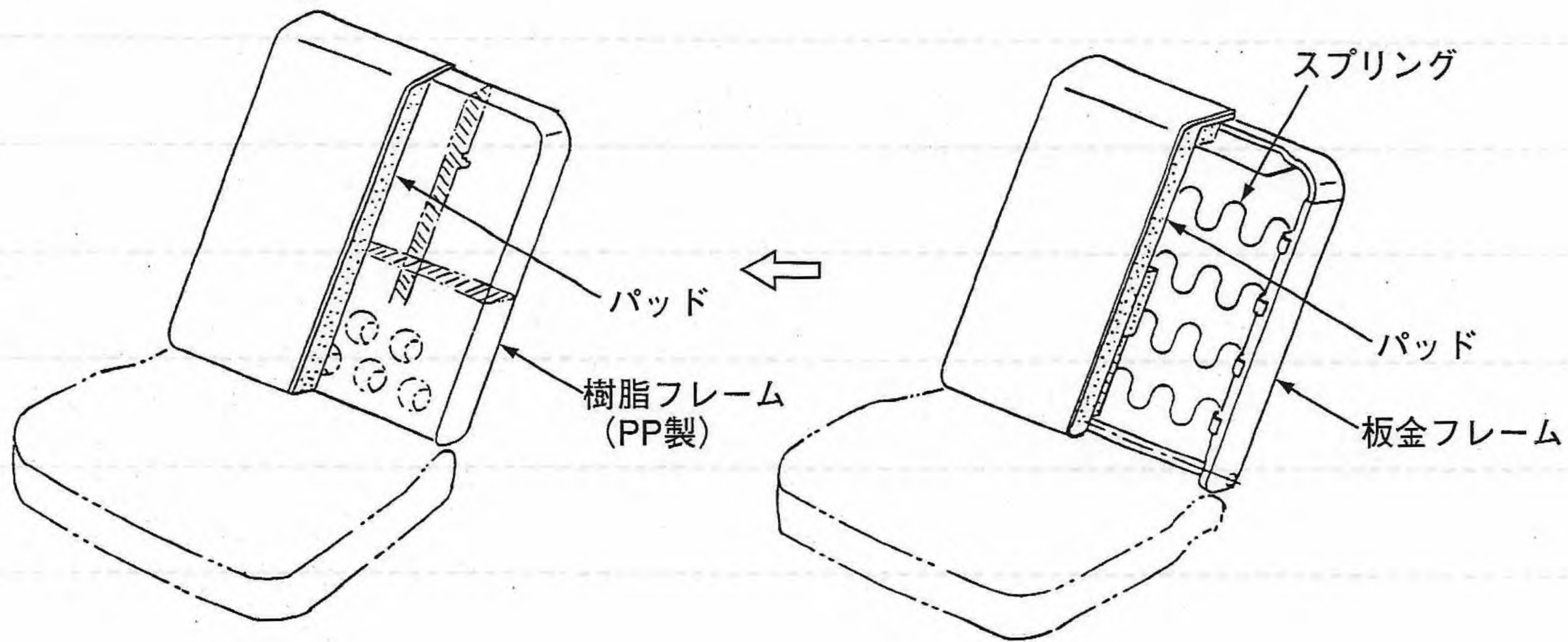
- INベルトのバックルはELR内臓（ウエビング巻量感知式スイッチ）を採用した。
シートベルトを約250mm引き出した時、コンビネーションメーターのウォーニングランプが消灯する。



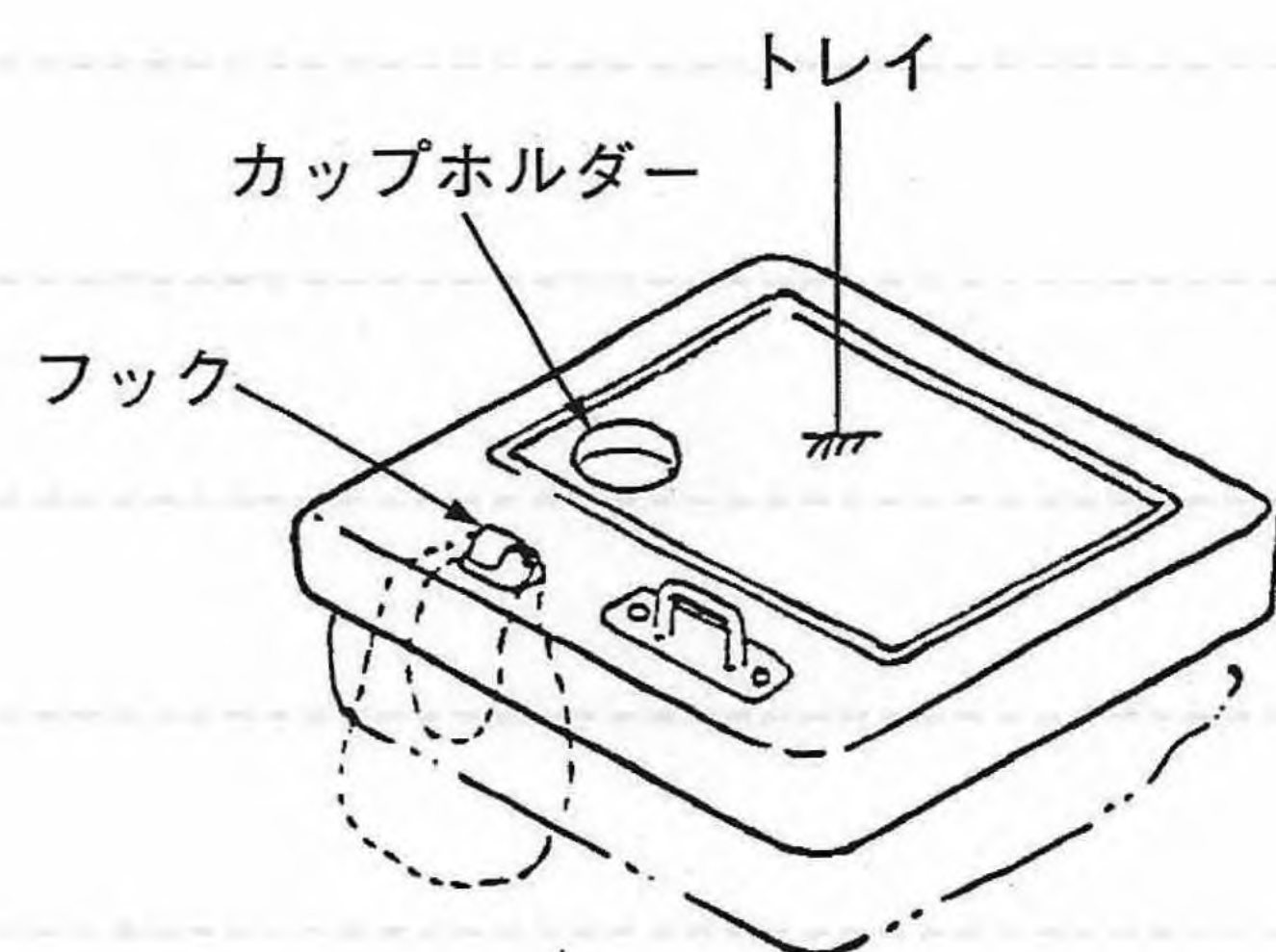
〔3〕 シート ■ 概要

MEMO

- ・トラック, パネルバン車の助手席シートバックフレームを樹脂製に変更した。(従来は板金フレーム)

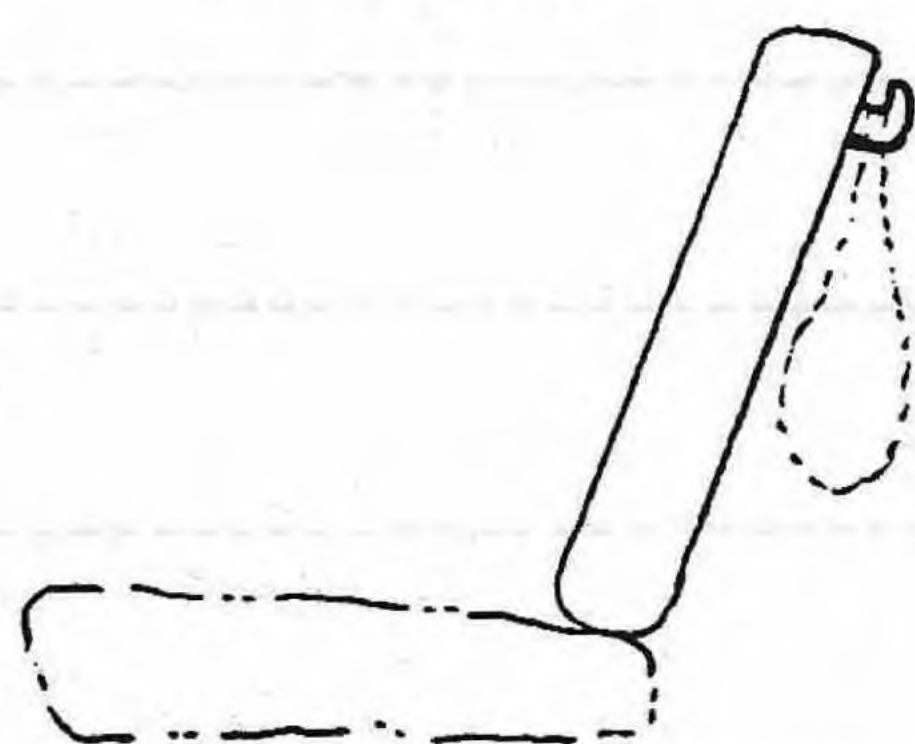


この背面には, バックレストを前倒しした時に使用できる
「カップホルダー&トレイ」
「荷物引掛けフック」
を標準装備とした。

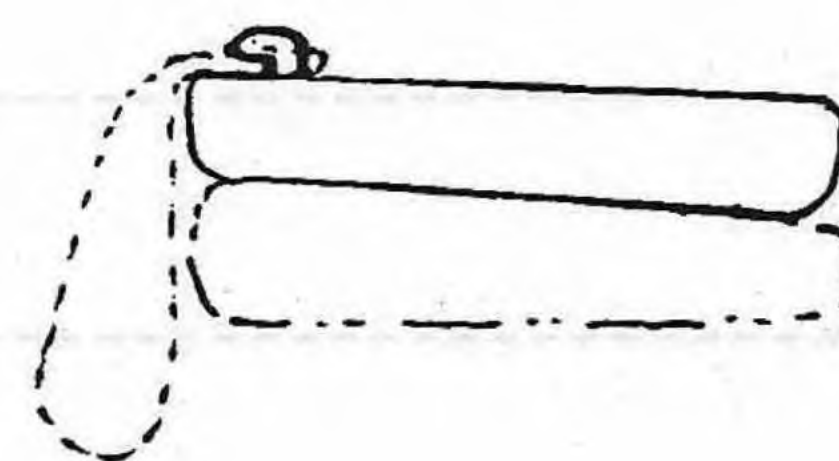


尚, 「荷物引掛けフック」は, 2つの使い方ができる。

一般使用時



バックレスト前倒し時



〔4〕 大型ドアミラー ■ 概要

- ・大型ドアミラーのステーをアルミダイキャストから樹脂製とし, クロムメッキ処理を施した。
(ディアスクラシック車)
なおディアスⅡ, ディアスⅡマレッサは黒色で従来と変わっていない。

6 空調システム

(実車全) 3-1 図解

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

6-1 ヒーター&ベンチレーション

■ 概要6-2

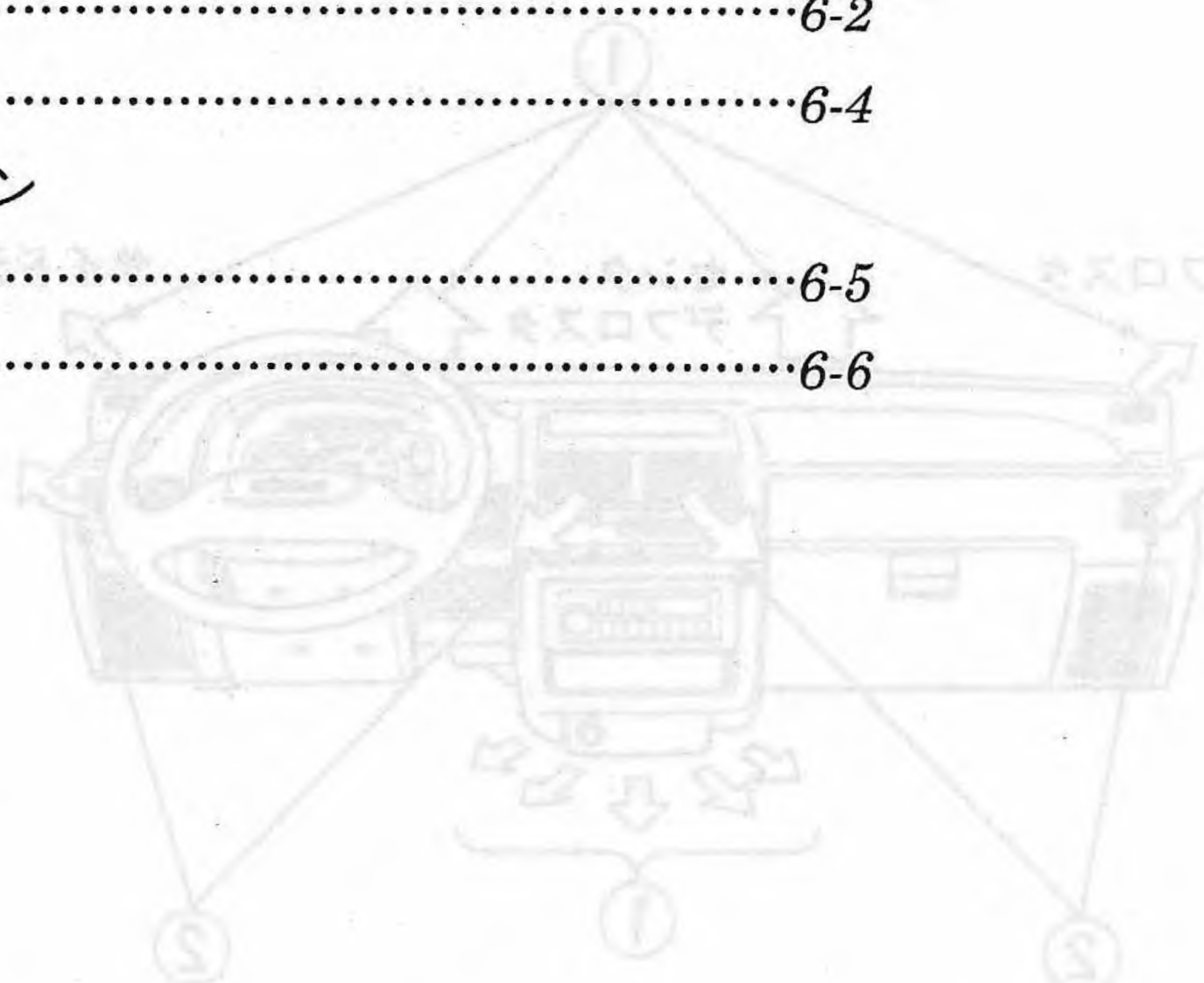
■ 整備要領6-4

6-2 マニュアルエアコン

■ 概要6-5

■ 仕様6-6

スウェッチャーエミタ	スウェッチャーエミタ	
風量-風速	風量-風速	①
風速	風量-風速	②



■ 主要変更点

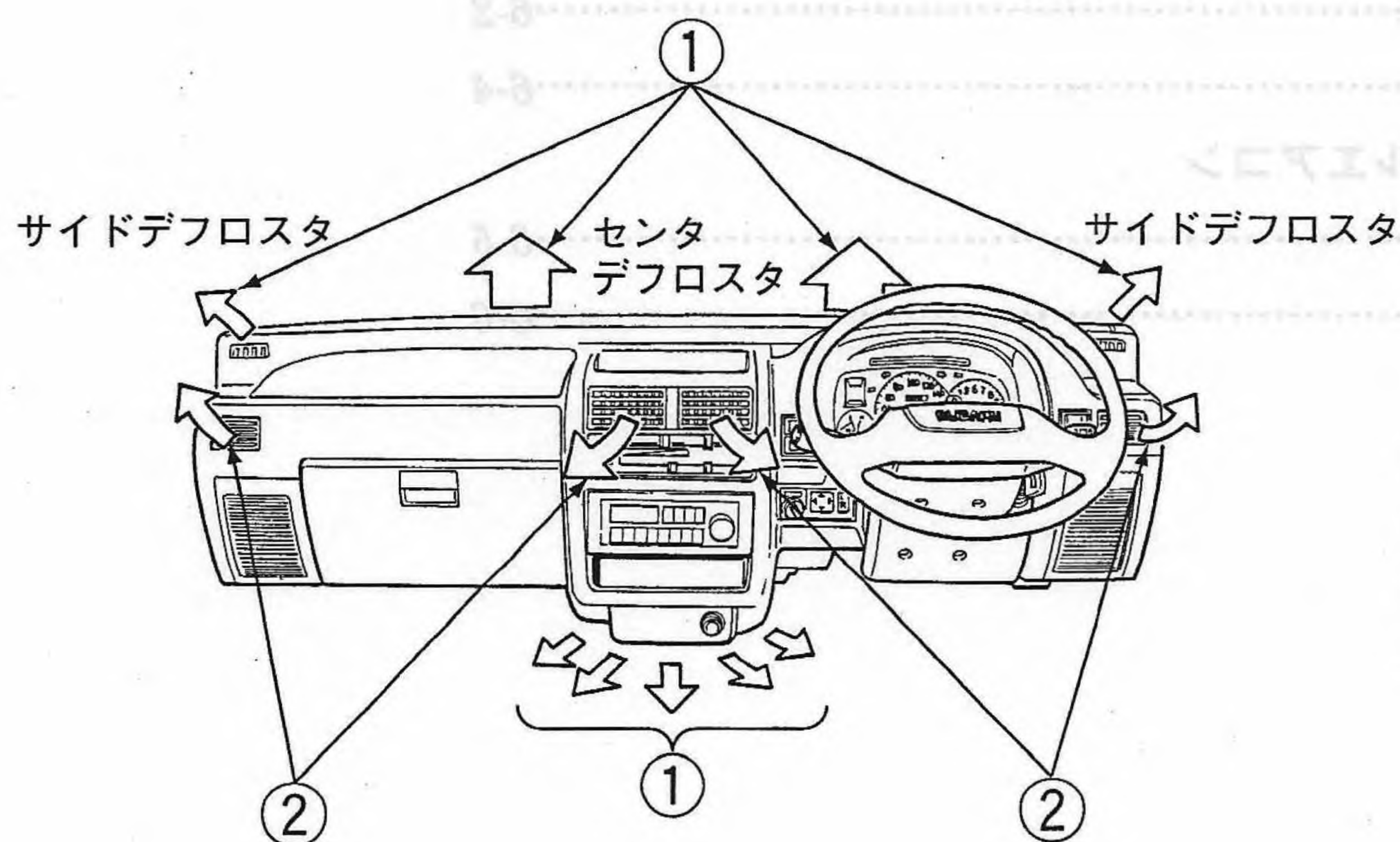
- 全車共ヒーターのフルエアミックスタイプを採用した。
- コンプレッサ容量を小型化した。(70cc)
- エアコン高圧系配管結合部の軸シール化により信頼性を向上した。



■ 概要

1) ヒーターのフルエアミックス化を採用した。(全車共)

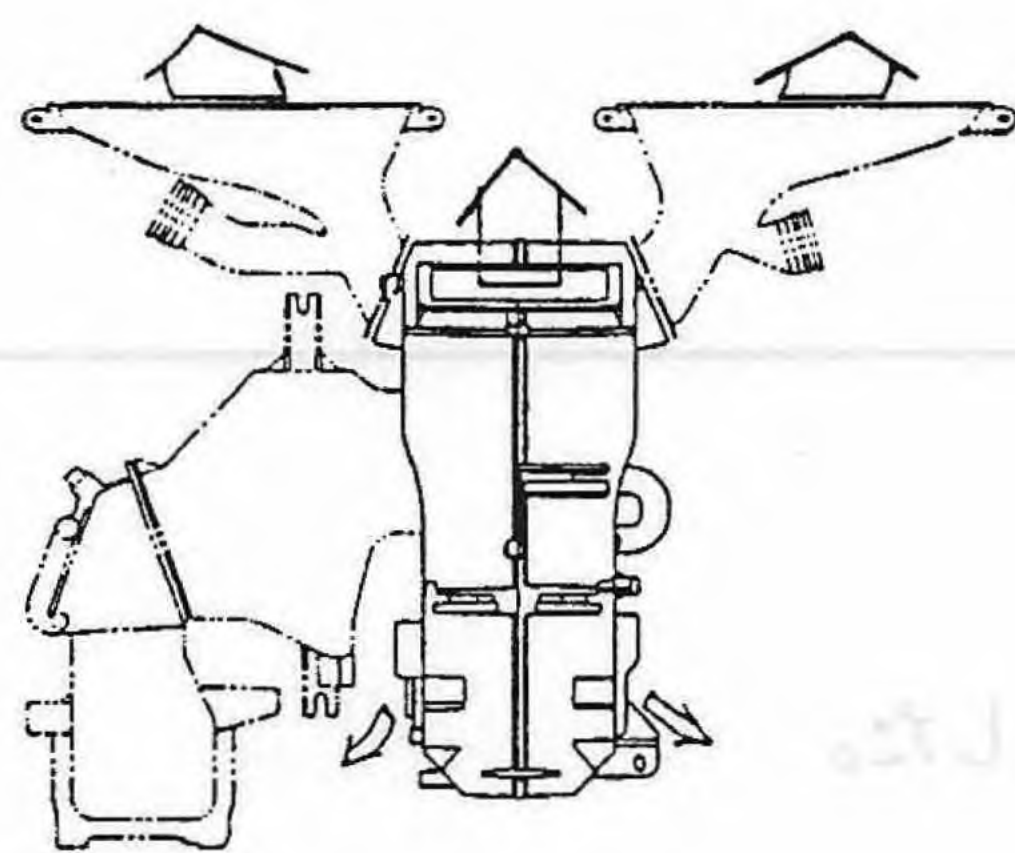
従来は足元吹出風及びデフロスタ吹出風の温度調整は可能であったが、ベント吹出風は温度調整が不可であった。フルエアミックス化により全ての吹口風温の調整が可能となった。



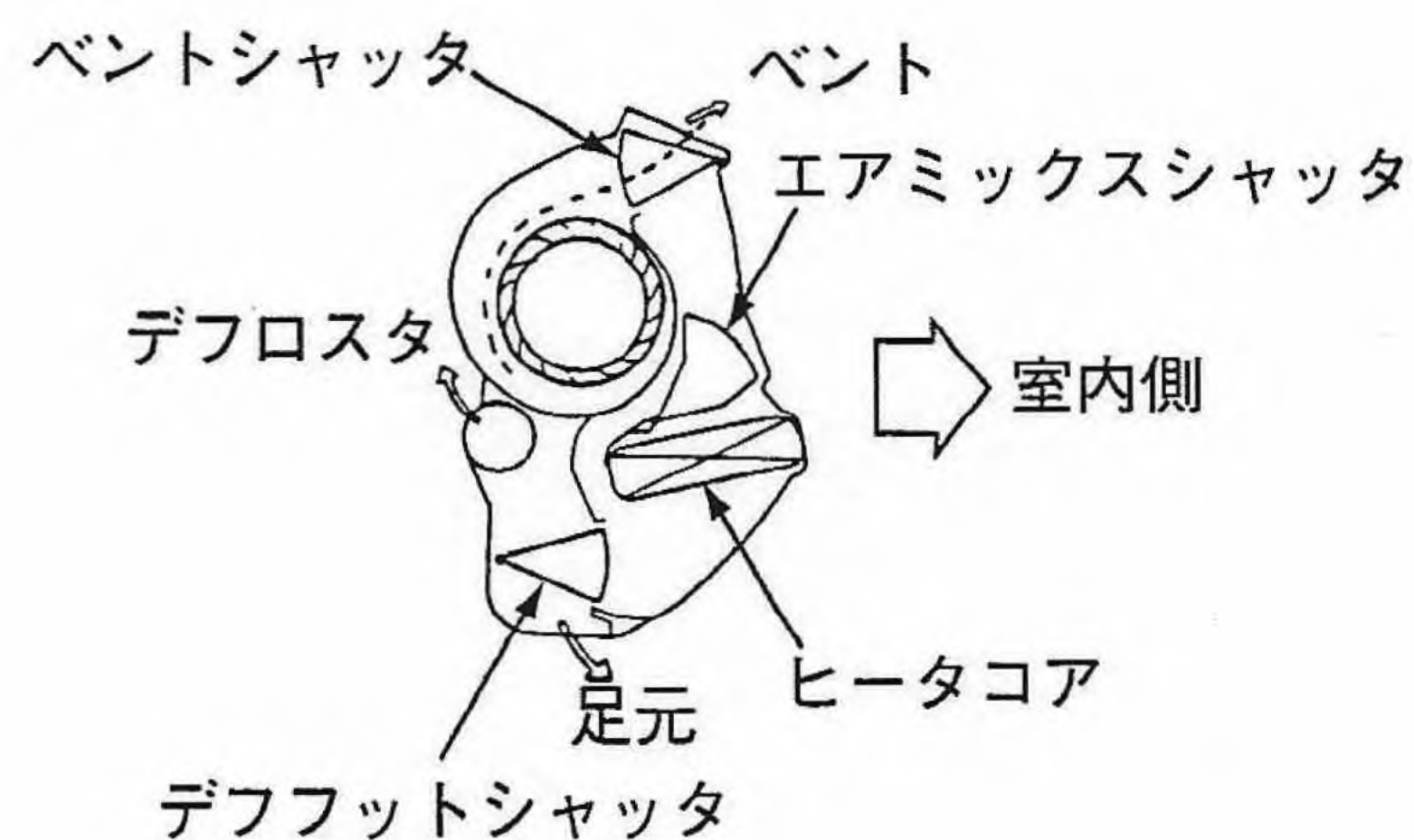
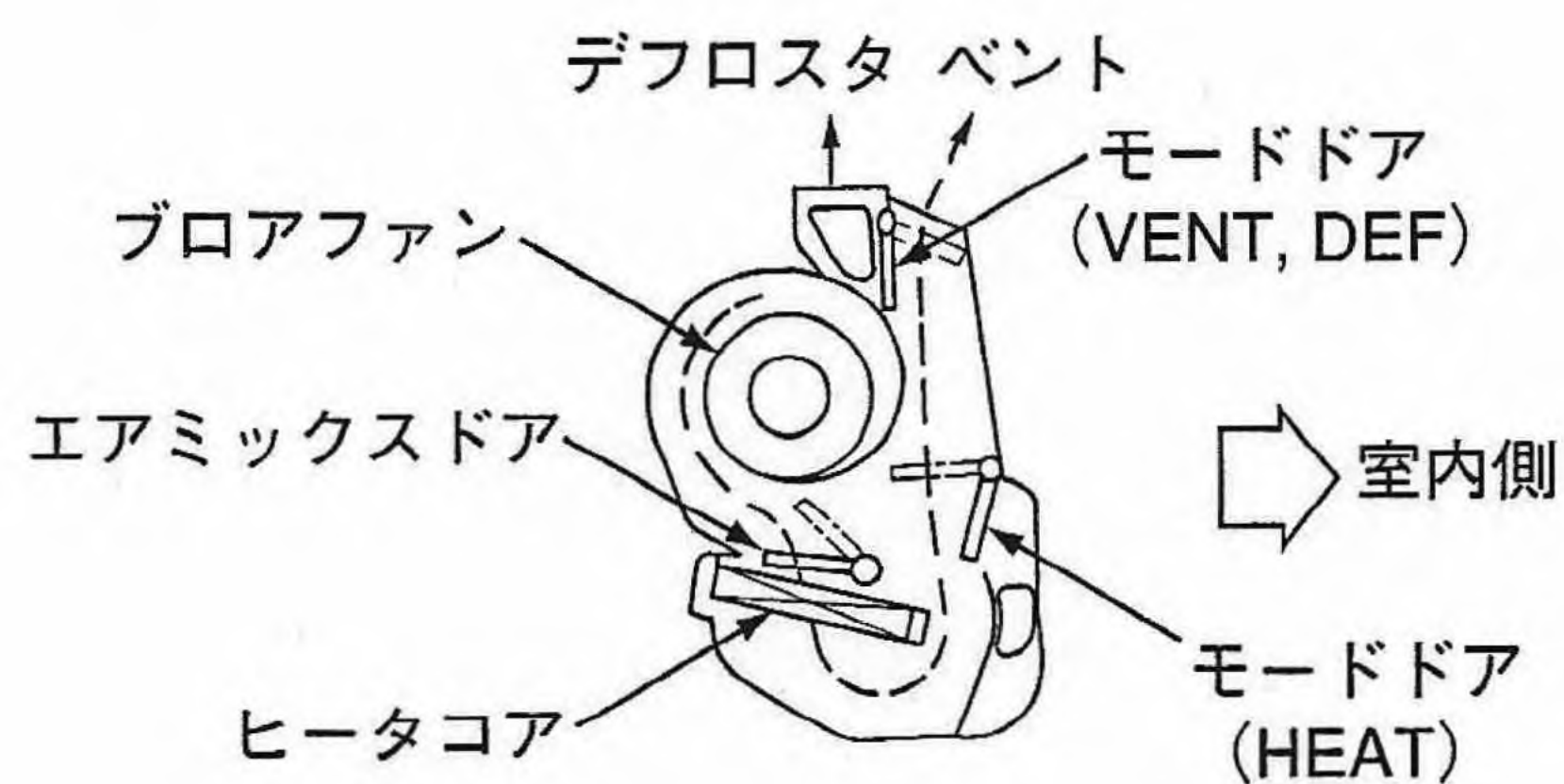
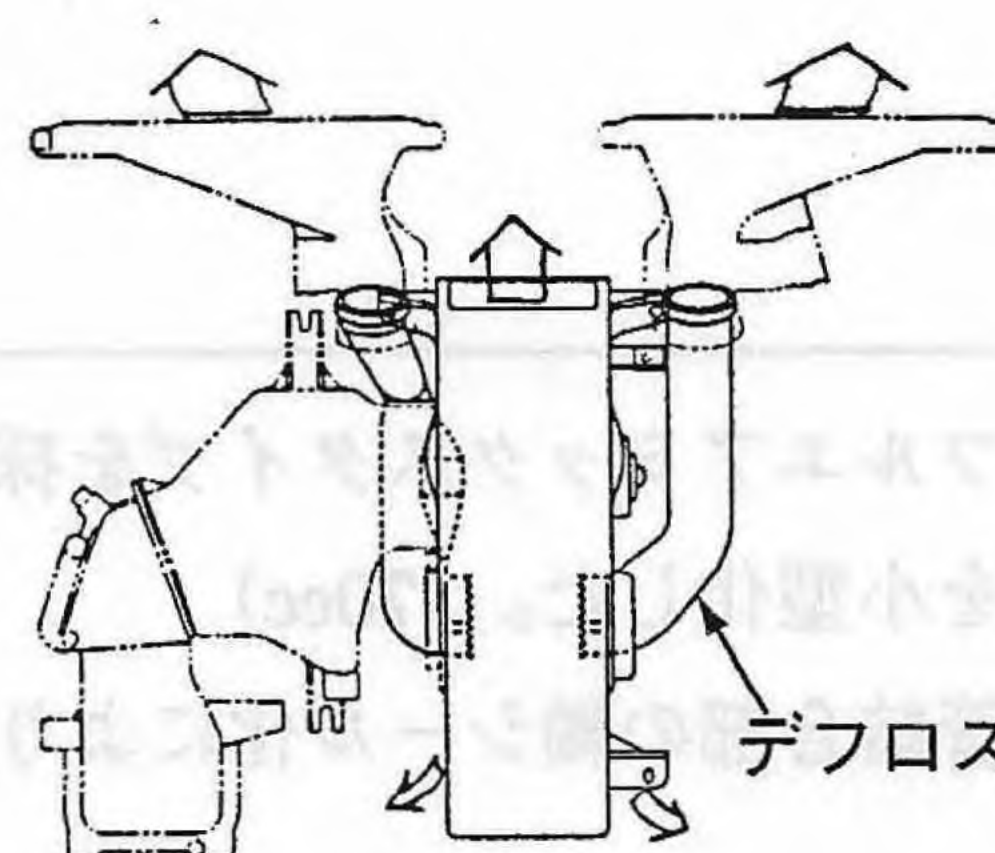
〈温風-冷風の吹出し状態〉

	フルエアミックス	セミアミックス
①	温風-冷風	温風-冷風
②	温風-冷風	冷風

(フルエアミックス)



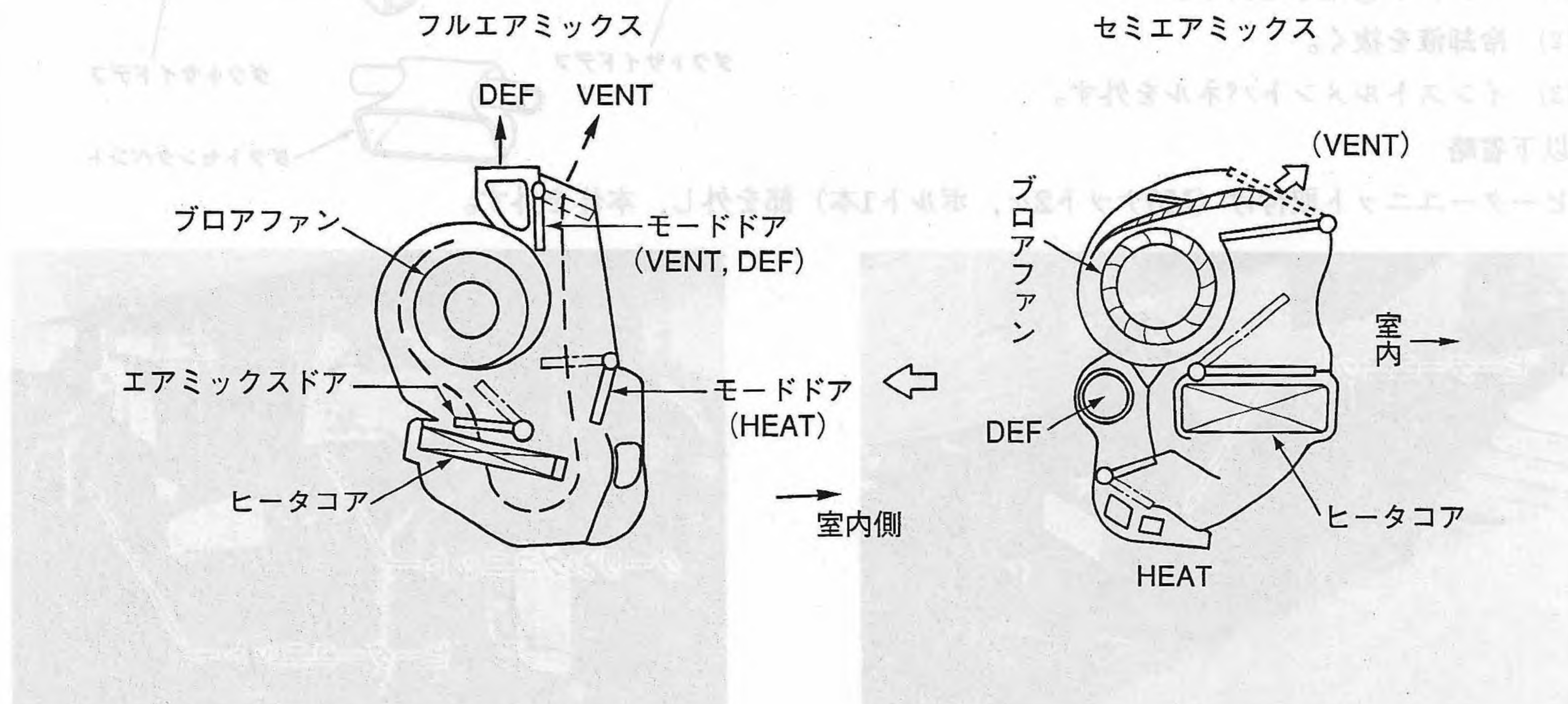
(セミアミックス)



2) フルエアミックス化に伴い下記項目の変更をした。

(1) フロントヒーターユニット変更

- フルエアミックス用に変更した。



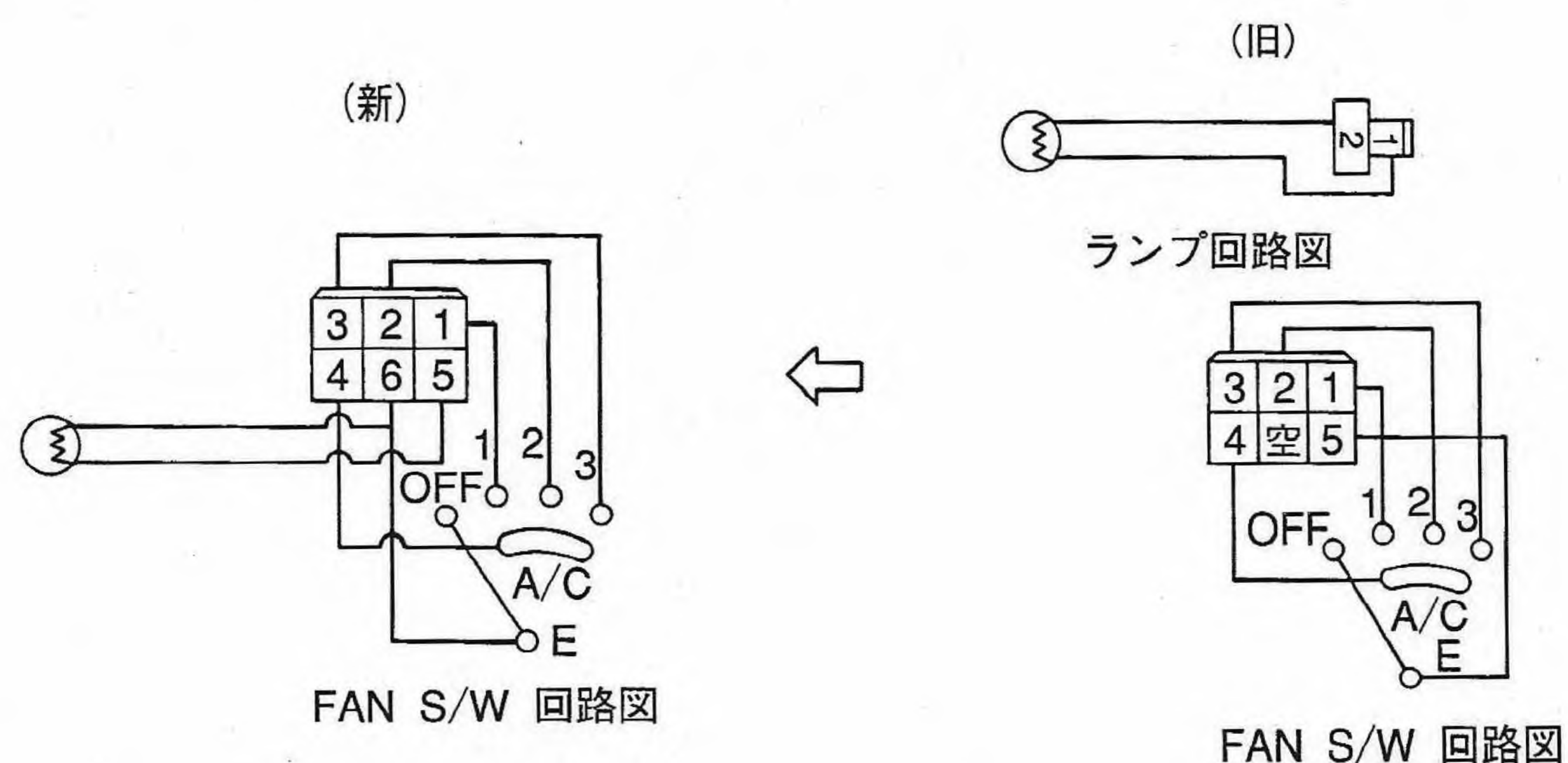
(2) エアコンコントロールユニットの簡素化

- エアコンレジスタ (クーラ・温調装置) 回路廃止

キャブ A/C 車	コントロールユニット内部回路簡素化
NA-MPi&SC車	コントロールユニット削除 (リレー, BRKTは残存)
共 通	エバポレータ ASSY 変更 (サーモセンサ ⊕ サーマンプ)

(3) ヒーターコントロール照明回路変更

- イルミ回路専用コネクタを廃止し、ブロアファン用コネクタ内へ統合した。



■ 整備要領 ・ フロントヒーターユニット

脱 着

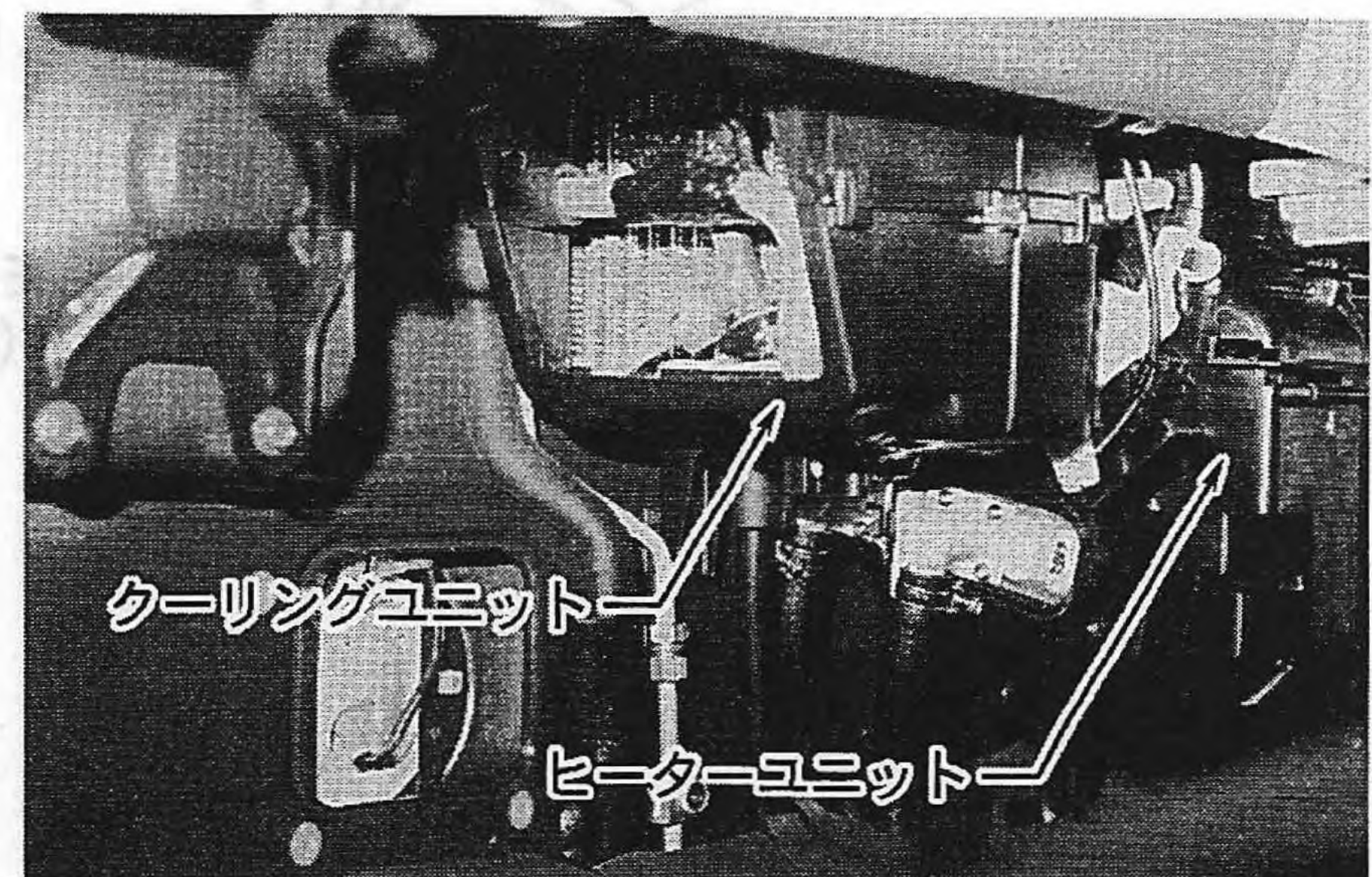
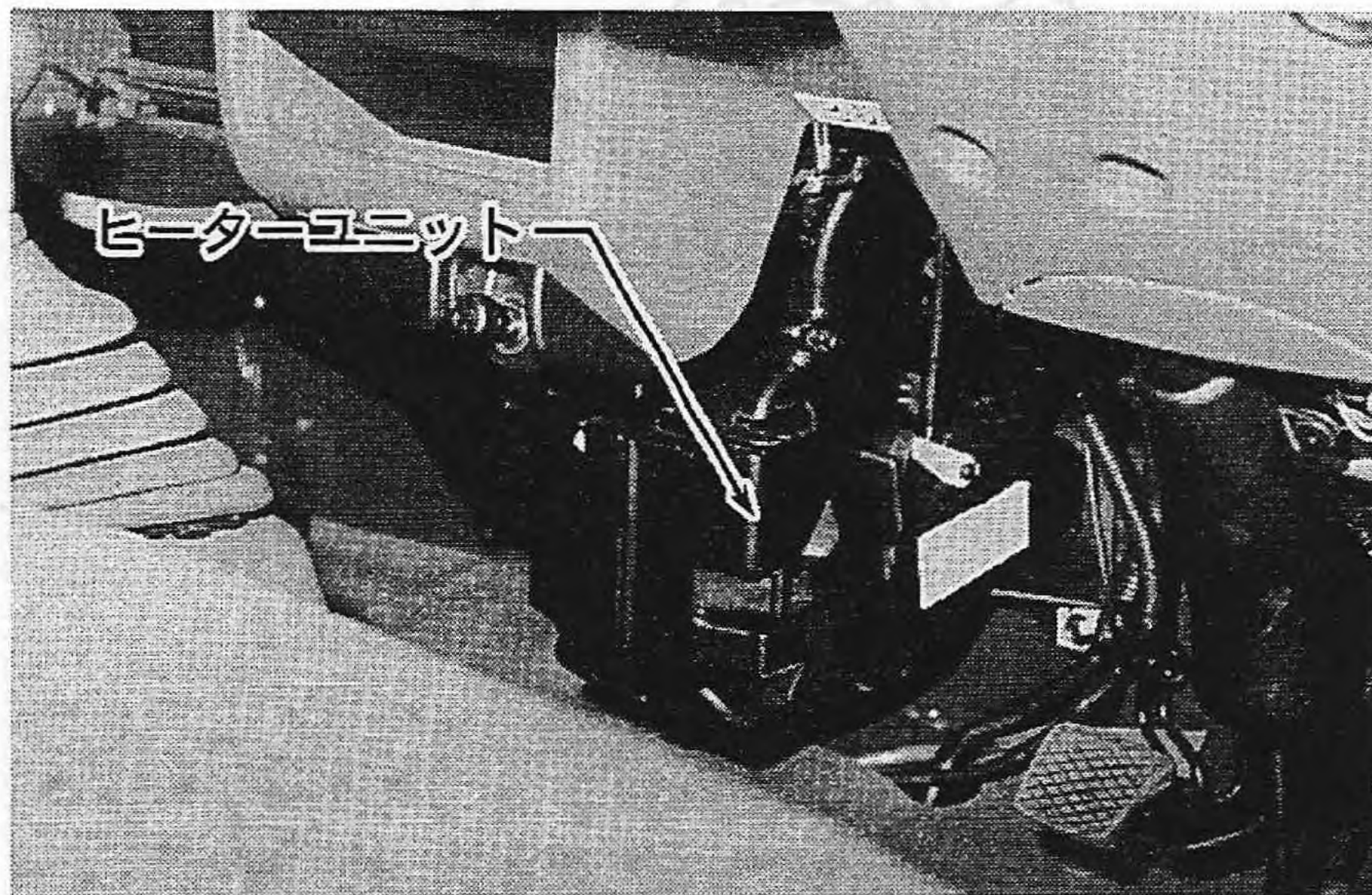
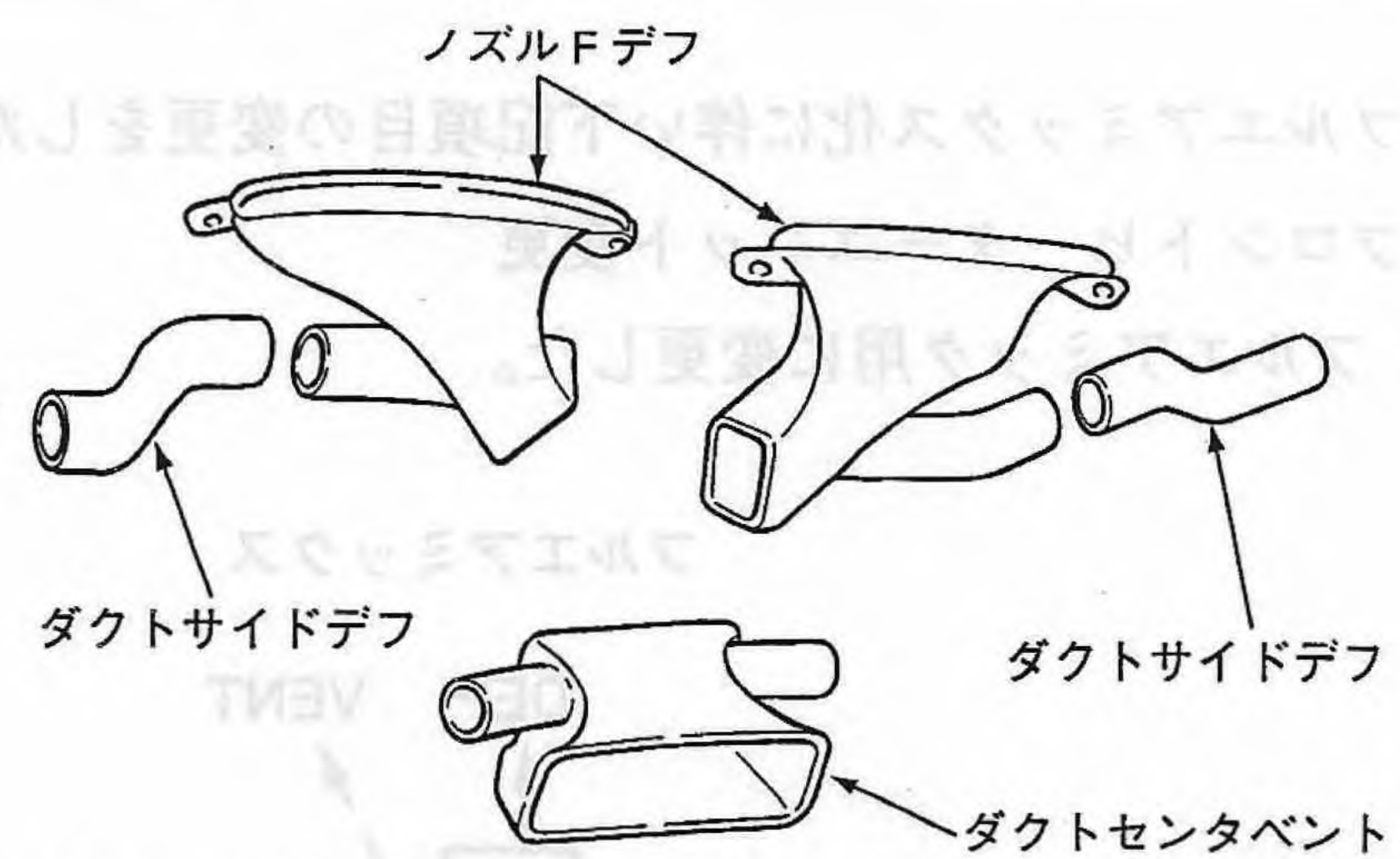
作業手順については、ダクト系が変更されているのみで従来車と同じである。

〈取外し〉・・・抜粋

- (1) バッテリ⊖端子を外す。
- (2) 冷却液を抜く。
- (3) インstrumentパネルを外す。

以下省略

ヒーターユニット取付け (M6ナット2ヶ, ボルト1本) 部を外し, 本体を外す。



■ 概要

下記項目を変更した。

(1) エアコンコンプレッサ容量の変更

- 70cc (VIVIO共用) とした (従来110cc)
- コンプレッサ小型化によりコンプBRKT形状及びベルト長さ変更。
- 更にコンプレッサブラケットにカバー (E/Gルーム) を追加した。
(NA-キャブ, NA-MPiのみ)

(2) エンジン房内のエアコン部品のレイアウトを変更した。

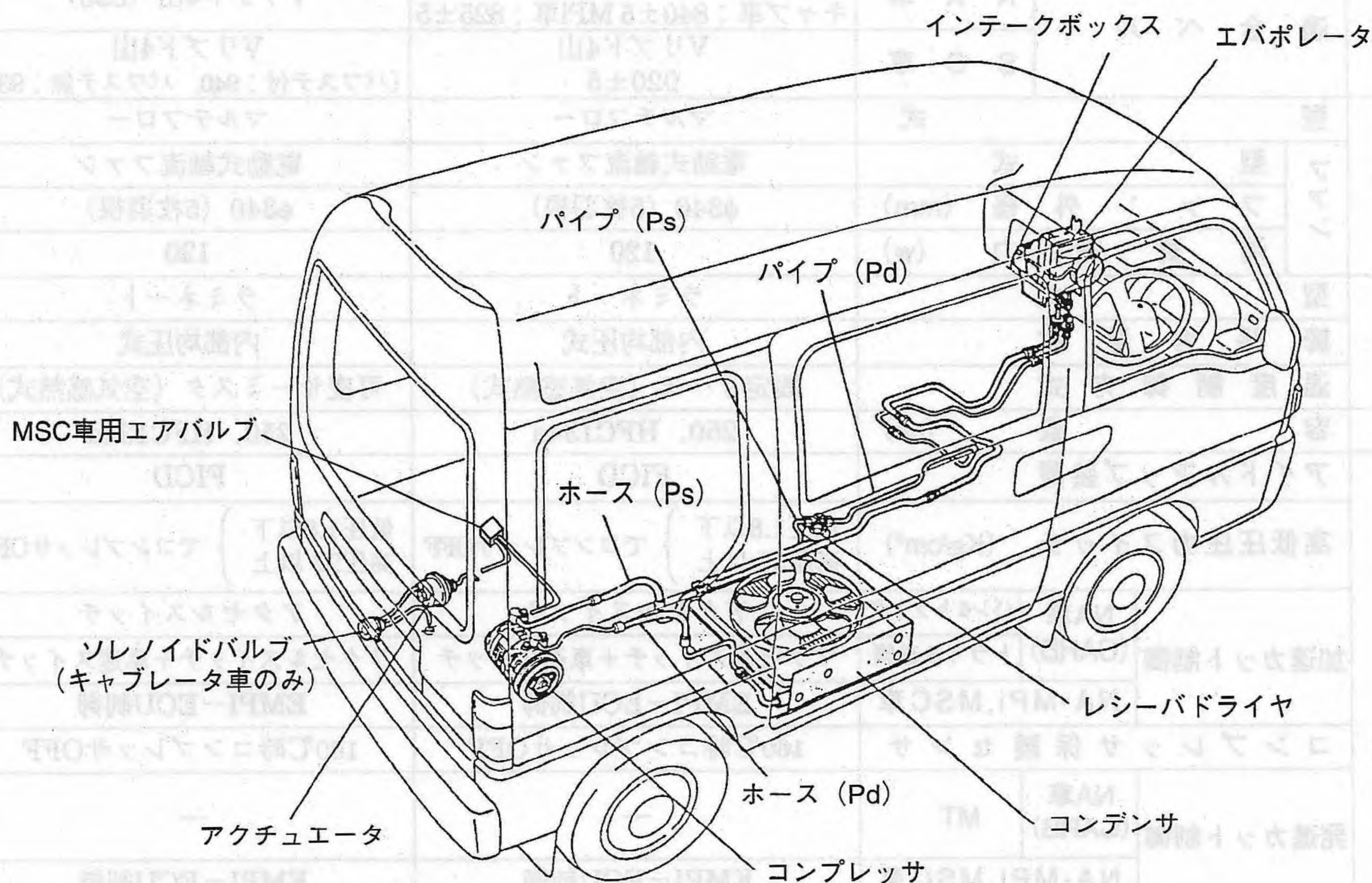
- エアコンBRKT変更
- 高低圧フレキシブルホース形状変更
- NA-MPi車のテンショナプーリ廃止
(オルタネータテンションによるベルト調整)

(3) エアコン高圧系配管結合部軸シール化し、信頼性を向上させた。

- パイプ継手部のOリングシール構造の変更
(Oリング突きあてシール→軸シール (円筒シール))

(4) クーリングユニットは固定サーモセンサへ変更し、本体にサーモアンプを追加した。

(これによりエアコンコントロールユニット内のサーモアンプ回路廃止し簡素化)



■ 仕様

〈参考〉

メーカ				(株) ゼクセル製HFC134a仕様	(株) ゼクセル製HFC134a仕様
項目					
エアコン型式				フルエアミックス	セミエアミックス
冷房性能	冷房能力 (JIS) (Kcal/h)			2800 (不変)	2800
	風量 (m³/h)			300	300
冷媒 (封入量g)				HFC134a (500±50g)	HFC134a (500±50g)
コンプレッサ	型式			ベーンロータリ型 (5枚ベーン) DKV-07F	ベーンロータリ型 (5枚ベーン) DKV-11D
	容量 (cc/rev)			70	110
	許容回転数 (rpm)			7,000 (瞬間8,400)	7,000
	潤滑油 (封入量cc)			ZXL-200PG [全車:120]	ZXL-200PG (NA車:170 SC車:200)
マグネットクラッチ	型式			乾式単板	乾式単板
	消費電力 (w)			36 (25℃)	44以下
	プーリ有効径 (mm)			φ104	φ135
	プーリ比 (クランクプーリ径)	NA車		0.89 (φ93)	0.69 (φ93)
		NA-MPi MSC車		0.95 (φ99)	0.73 (φ99)
	適合ベルト	NA車		Vリブド4山 キャブ車:840±5 MPi車:825±5	Vリブド4山 (895)
SC車		Vリブド4山 920±5	Vリブド4山 (パワステ付:940, パワステ無:930)		
コンデンサ	型式			マルチフロー	マルチフロー
	ファン	型式		電動式軸流ファン	電動式軸流ファン
		ファン外径 (mm)		φ340 (5枚羽根)	φ340 (5枚羽根)
		消費電力 (w)		120	120
エバポレータ	型式			ラミネート	ラミネート
	膨張弁型式			内部均圧式	内部均圧式
	温度制御方式			固定サーモ (空気感熱式)	可変サーミスタ (空気感熱式)
レシーバドライヤ	容量 (cc)			250, HFC134a	250, HFC134a
制御装置	アイドルアップ装置			FICD	FICD
	高低圧圧力スイッチ (Kg/cm²)			低圧1.8以下 高圧27以上 } でコンプレッサOFF	低圧1.8以下 高圧27以上 } でコンプレッサOFF
	加速カット制御	NA車 (CARB)	バン&トラック	アクセルスイッチ	アクセルスイッチ
			トライ&赤帽	アクセルスイッチ+車速スイッチ	アクセルスイッチ+車速スイッチ
		NA-MPi, MSC車		EMPI-ECU制御	EMPI-ECU制御
	コンプレッサ保護センサ			160℃時コンプレッサOFF	160℃時コンプレッサOFF
	発進カット制御	NA車 (CARB)	MT	—	—
				NA-MPi, MSC車	EMPI-ECU制御
	水温カット制御	NA車 (CARB)		—	—
		NA-MPi, MSC車		EMPI-ECU制御	EMPI-ECU制御
	A/C ON時アイドル回転数			全車1100rpm	全車1100rpm

7 ボディエレクトリカル

変更項目のみ記載、記載なき項目は、既刊の
新型車解説書・整備解説書を参照下さい。

[1] コンビネーションメータ	7-2
■ 概 要	7-2
[2] オーディオ	7-2
■ 概 要	7-2
[3] ハイマウントストップランプ	7-3
■ 概 要	7-3
■ 整備要領	7-3
[4] ランプ	7-4
■ 概 要	7-4
■ 整備要領	7-5



実例 ■ ホットメータ [S]

■ 主要変更点

- ディアスII車及びクラシック車を除く全車に新デザインのコンビネーションメータを新製した。
- マレッサ車用AM/FMマルチETRカセット一体機を設定した。
- ハイマウントストップランプの形状を変更した。(S球バルブ1個)
- トラックークラシック車は丸型2灯式ヘッドランプ (シールドビーム) を採用した。



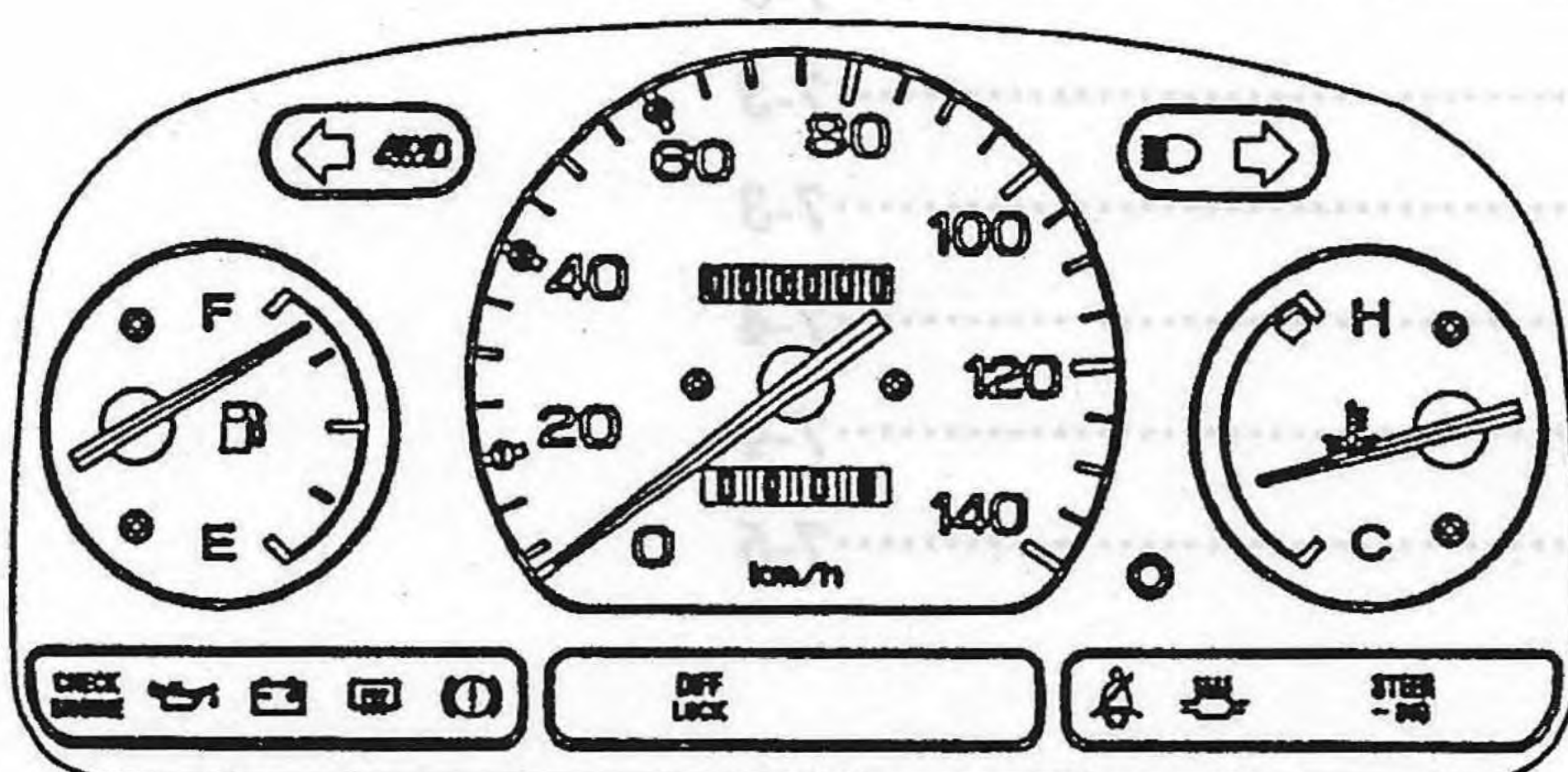
(主として)
取付・
取付位置

※ 取付位置は、車両の仕様により異なります。

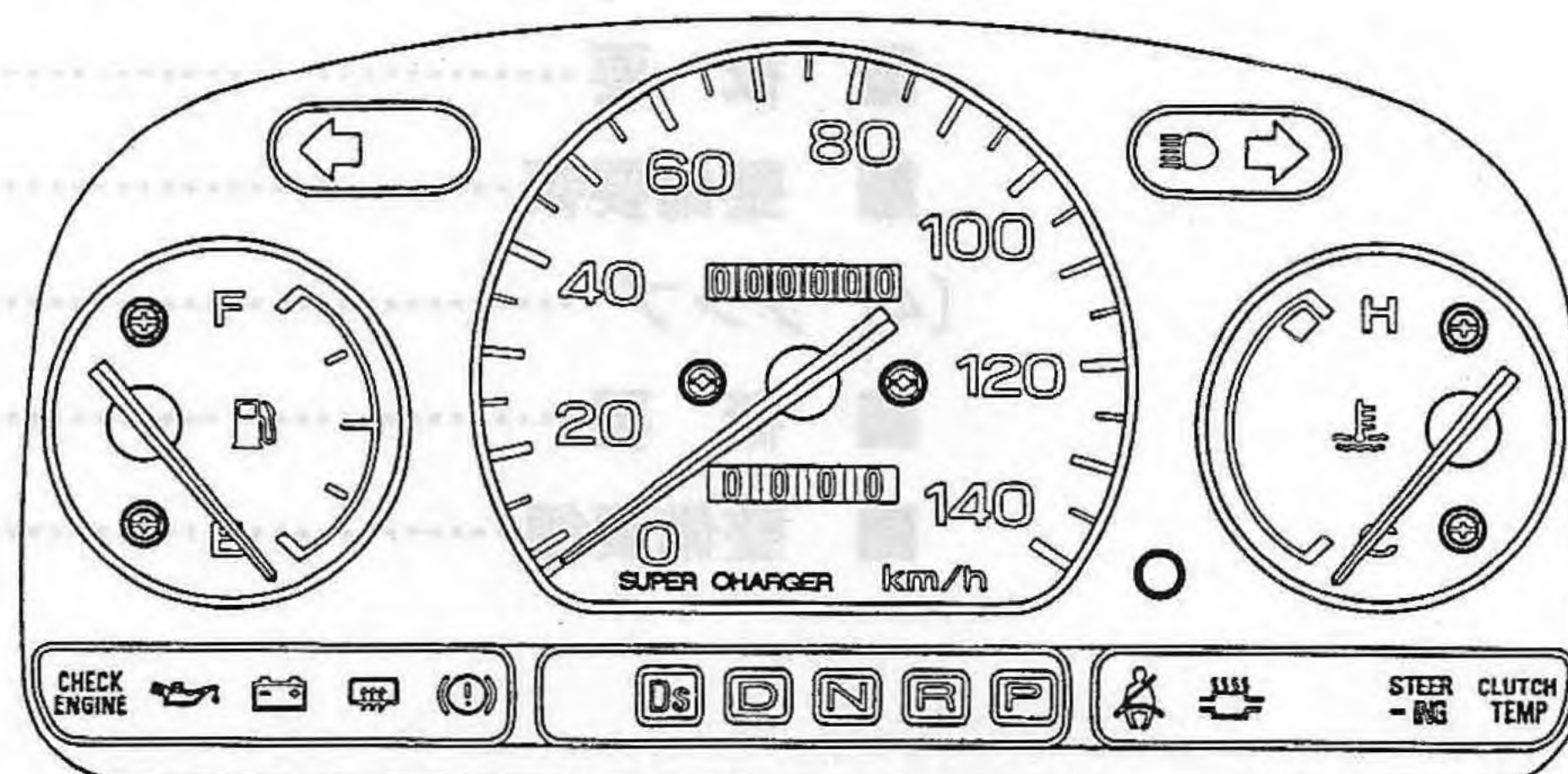
〔1〕 コンビネーションメータ ■ 概要

- ディアスII車（タコメータ付）及びクラシック車を除く全車に新デザインのコンビネーションメータを採用した。

- (1) 回り込み照明。
- (2) 警告灯，表示灯を下段に集中させた。
- (3) 燃料計，水温計を左右に振り分け大きく表示した。
- (4) シフトポジションインジケータを大きく表示した。



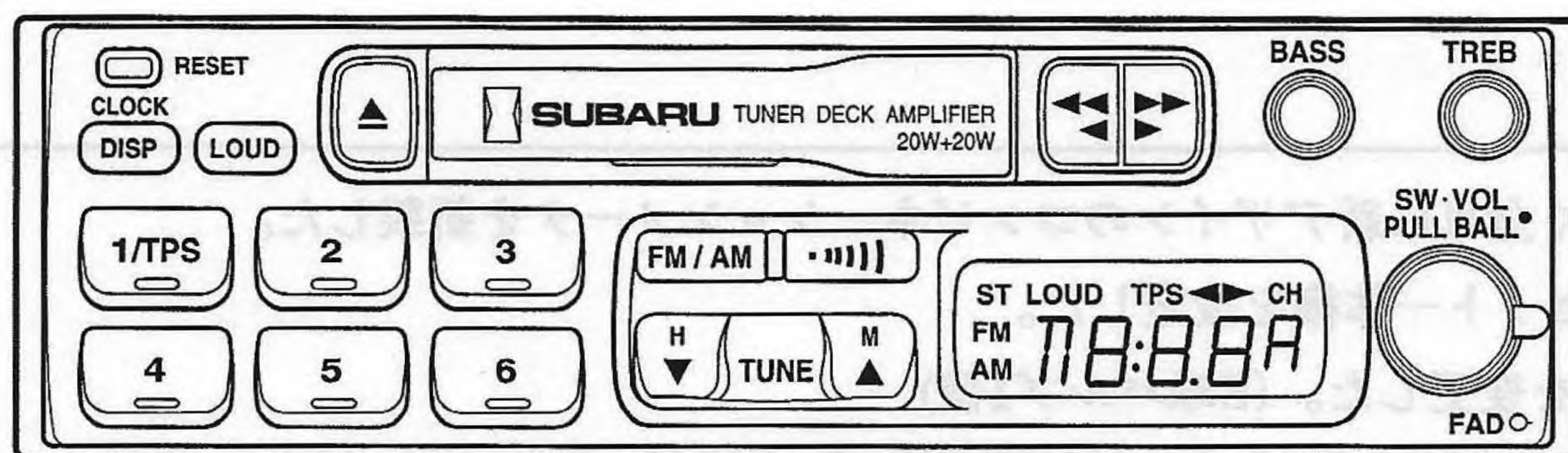
MT車 (NA-MPi) 用コンビメータ



ECVT車 (SC-MPi) 用コンビメータ

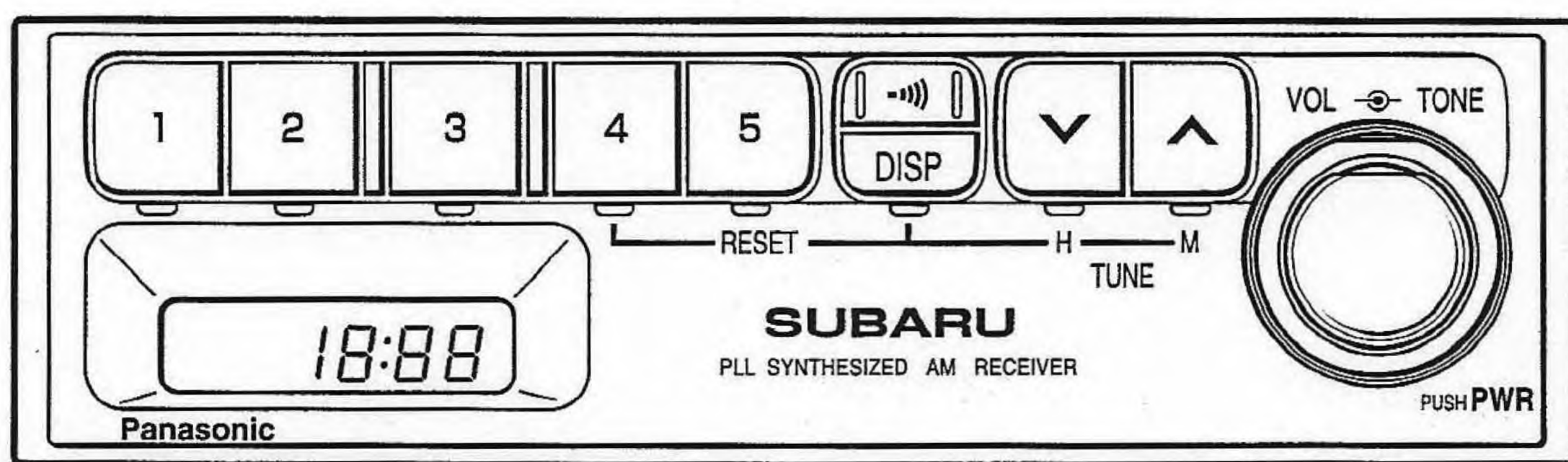
〔2〕 オーディオ ■ 概要

- マレッサ用AM/FMマルチETRカセット一体機を設けた。(ニューレガシイ共用)



- 〈主な仕様〉
- 出力 20W×2
 - 時計機能内蔵
 - CDプレーヤー接続可

- AM ETR車の意匠変更した。(インプレッサ共用)

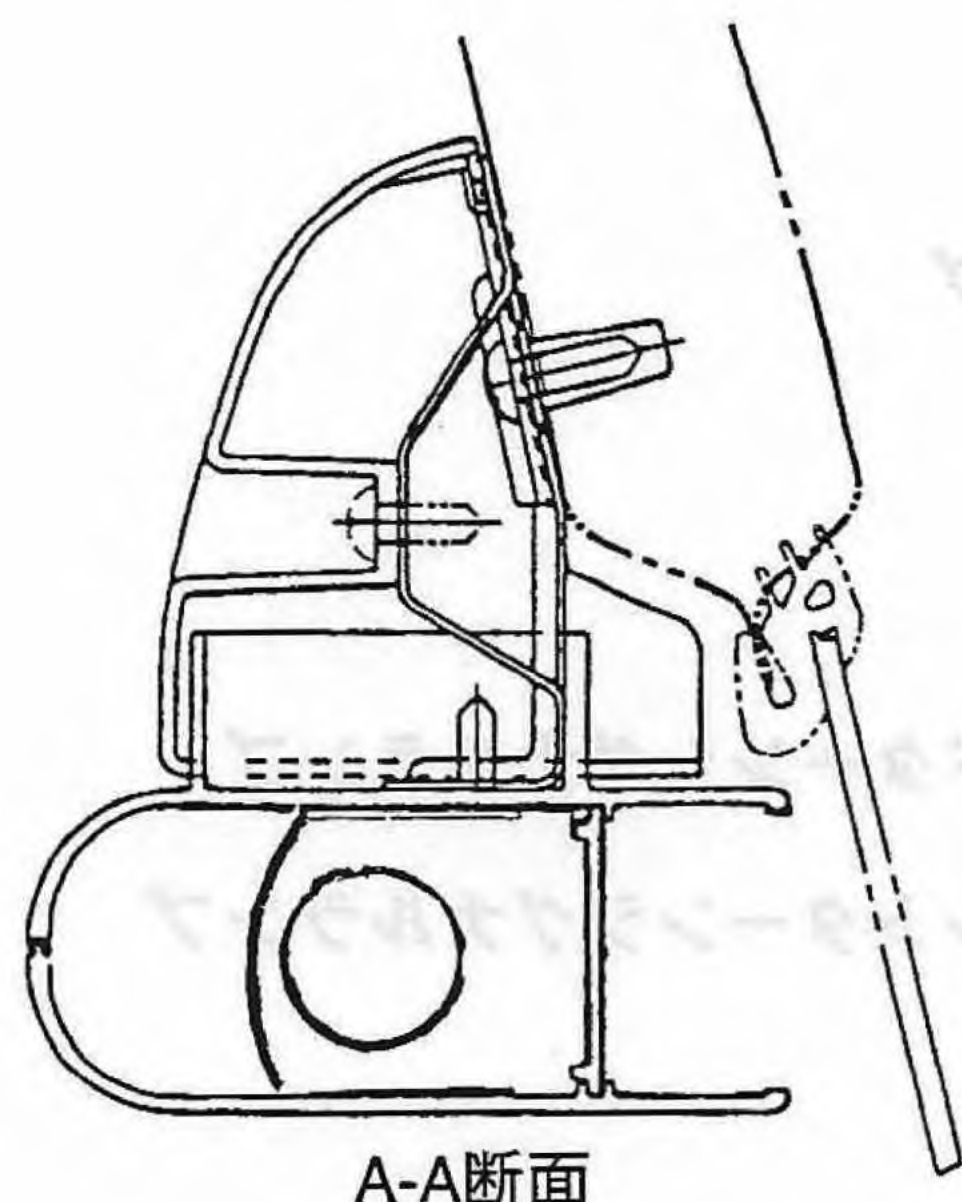


- 〈主な仕様〉
- 出力 5W
 - 交通情報受信可

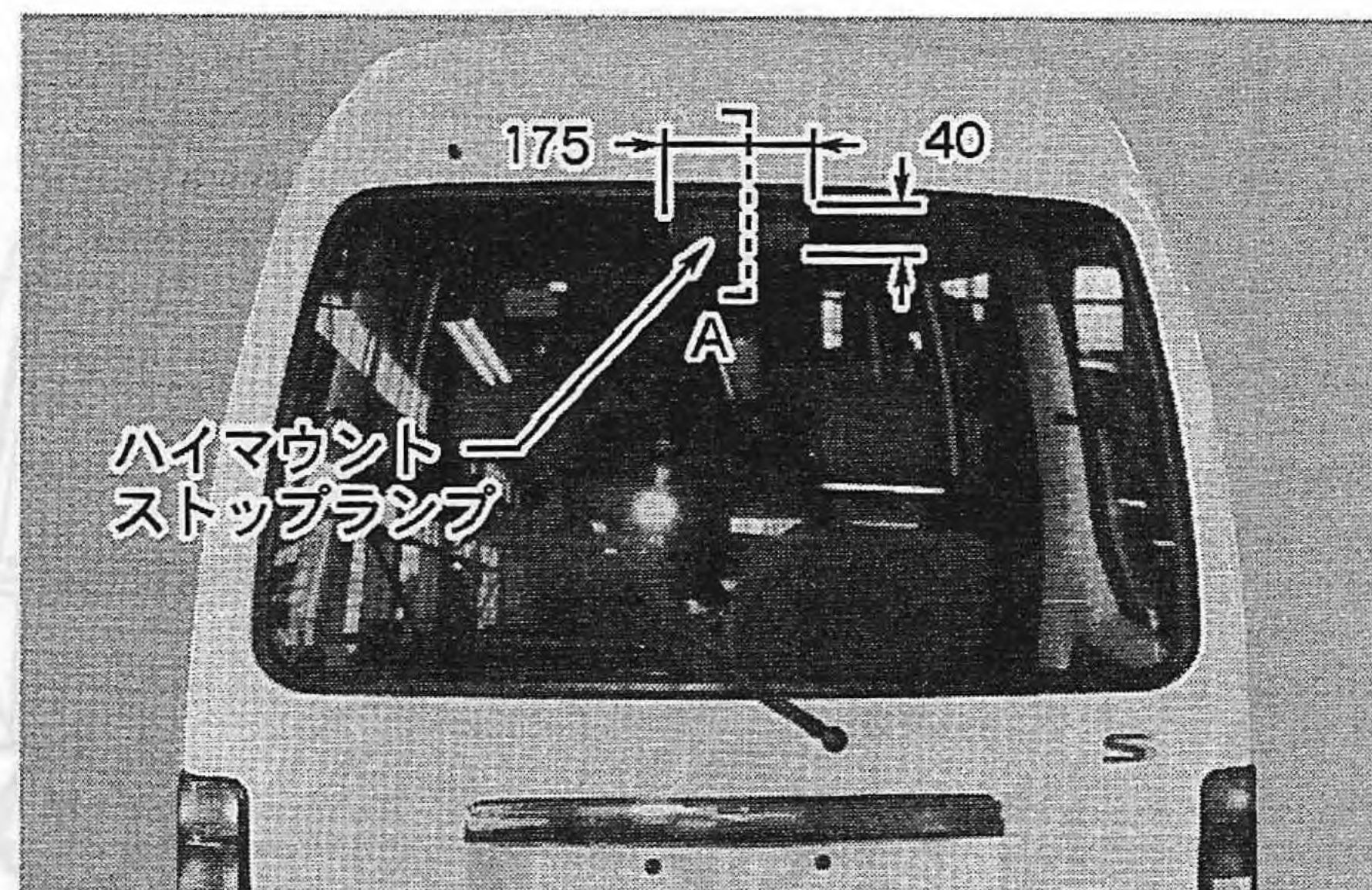
- ラジオカセット付車は継続

〔3〕 ハイマウントストップランプ ■ 概要

- 小型サイズ（横175×縦40mm）のものでバルブはS球（12V-21W 1個）を採用した。
（従来車は12V-13W 4個）



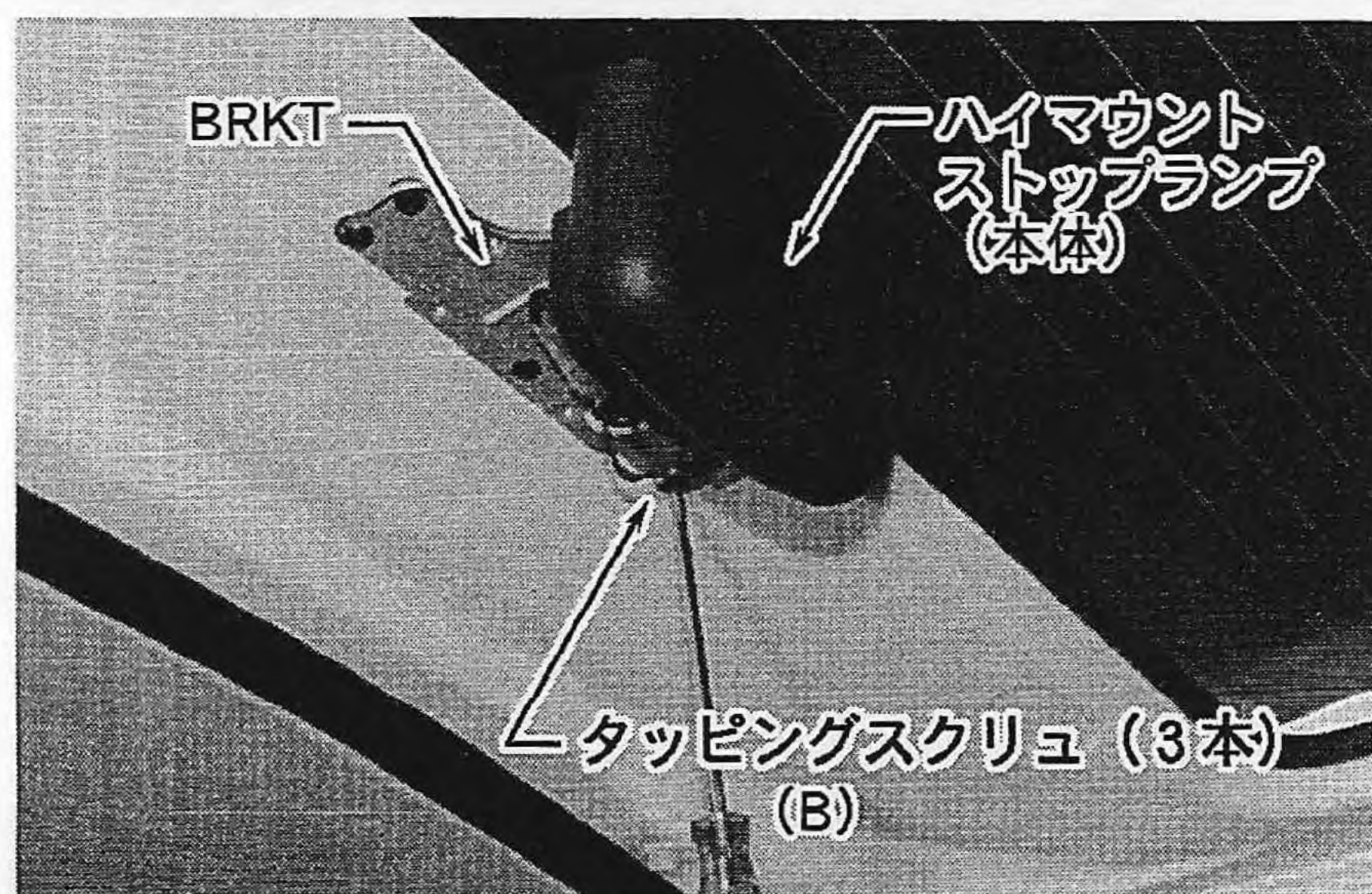
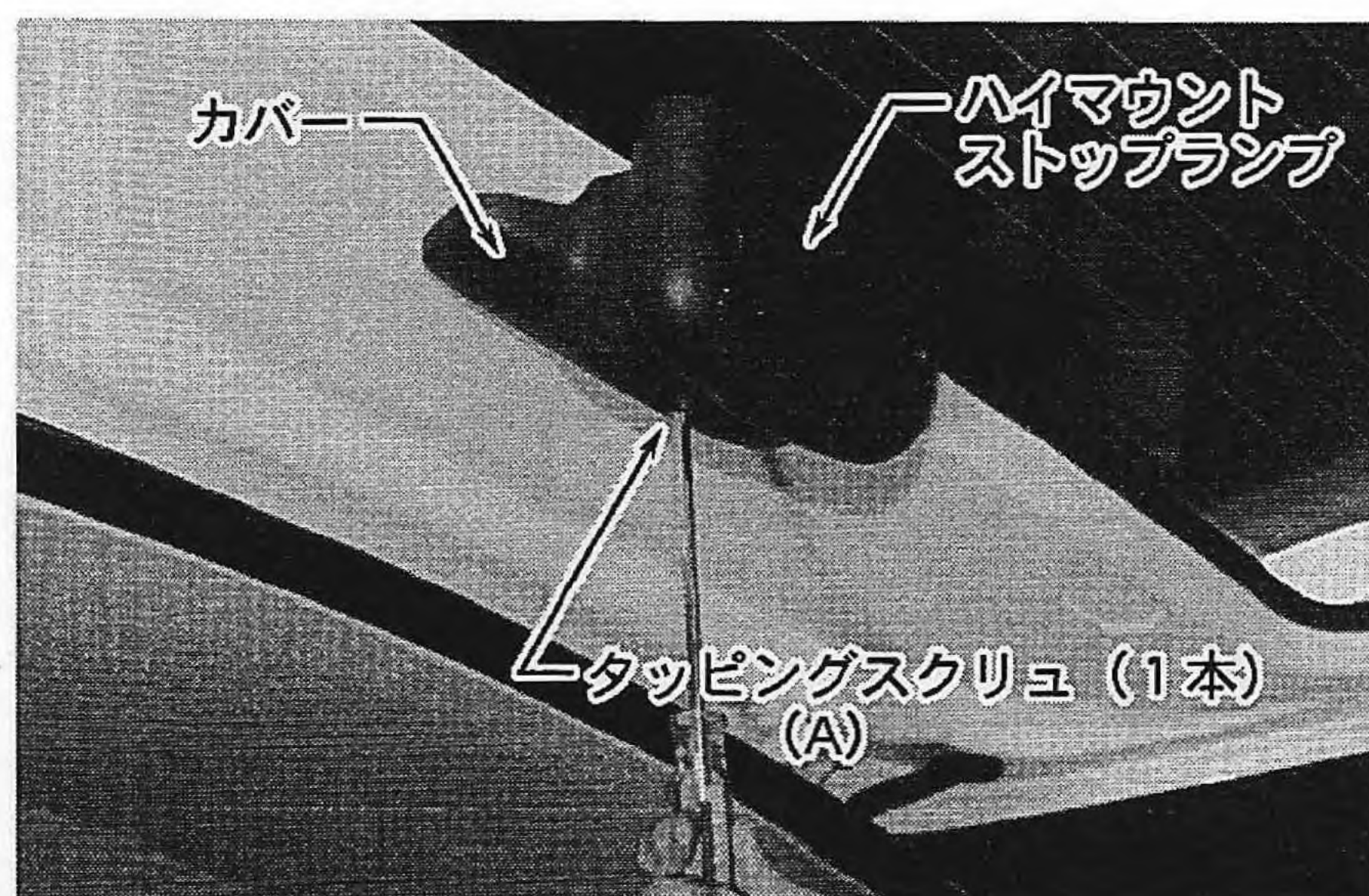
A-A断面



■ 整備要領

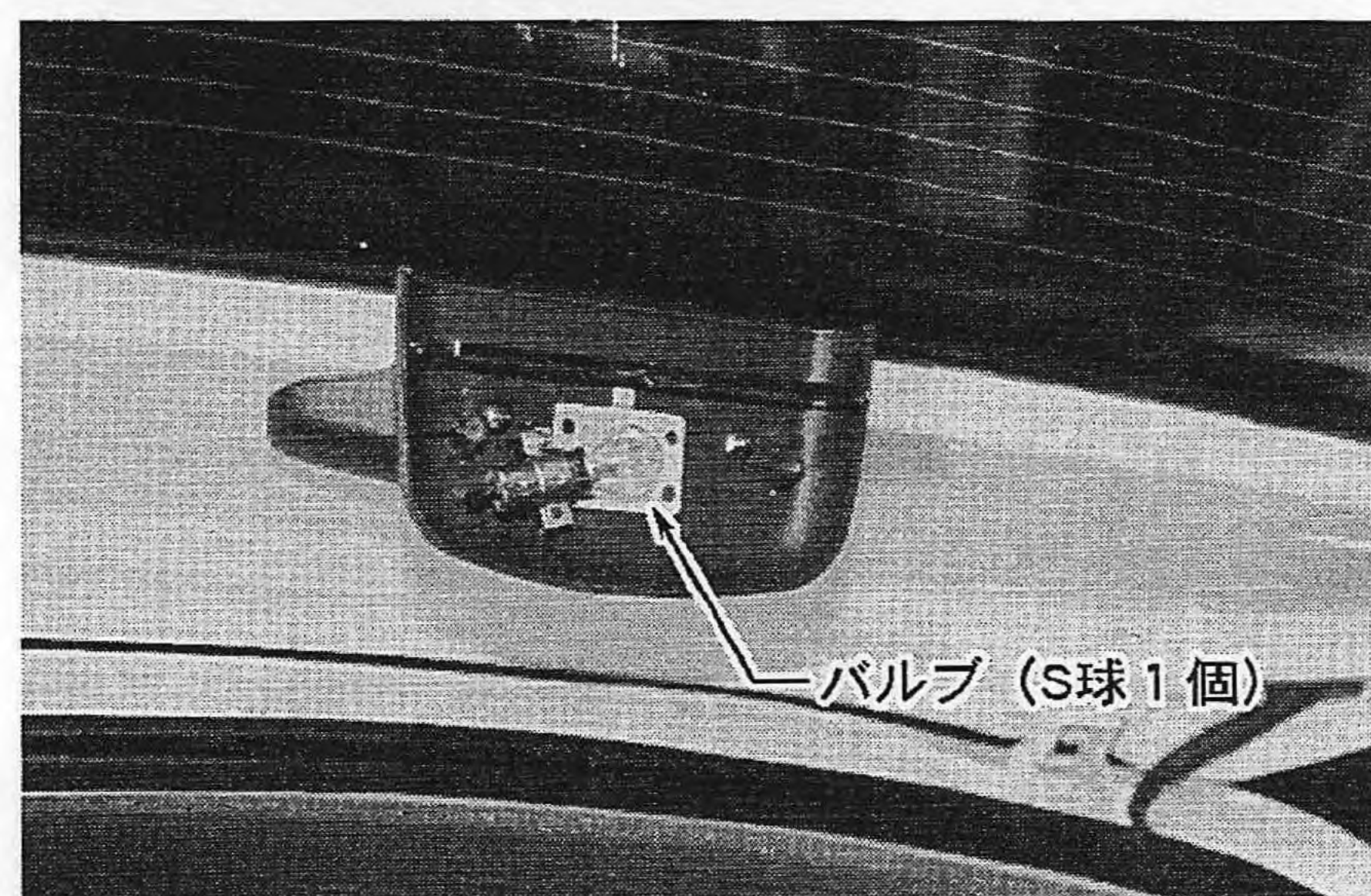
<ランプ脱着>

- (1) スクリュA（1個）とカバーを外す。
- (2) スクリュB（3個）を外し、ハーネスコネクタを外す。
- (3) ランプ本体を外す。



<バルブ交換>

- (1) スクリュC（2個）とハウジングBを外す。
 - (2) バルブをソケットから外す。
- 〈参考〉バルブはFターン等と同じ（12V-21W）

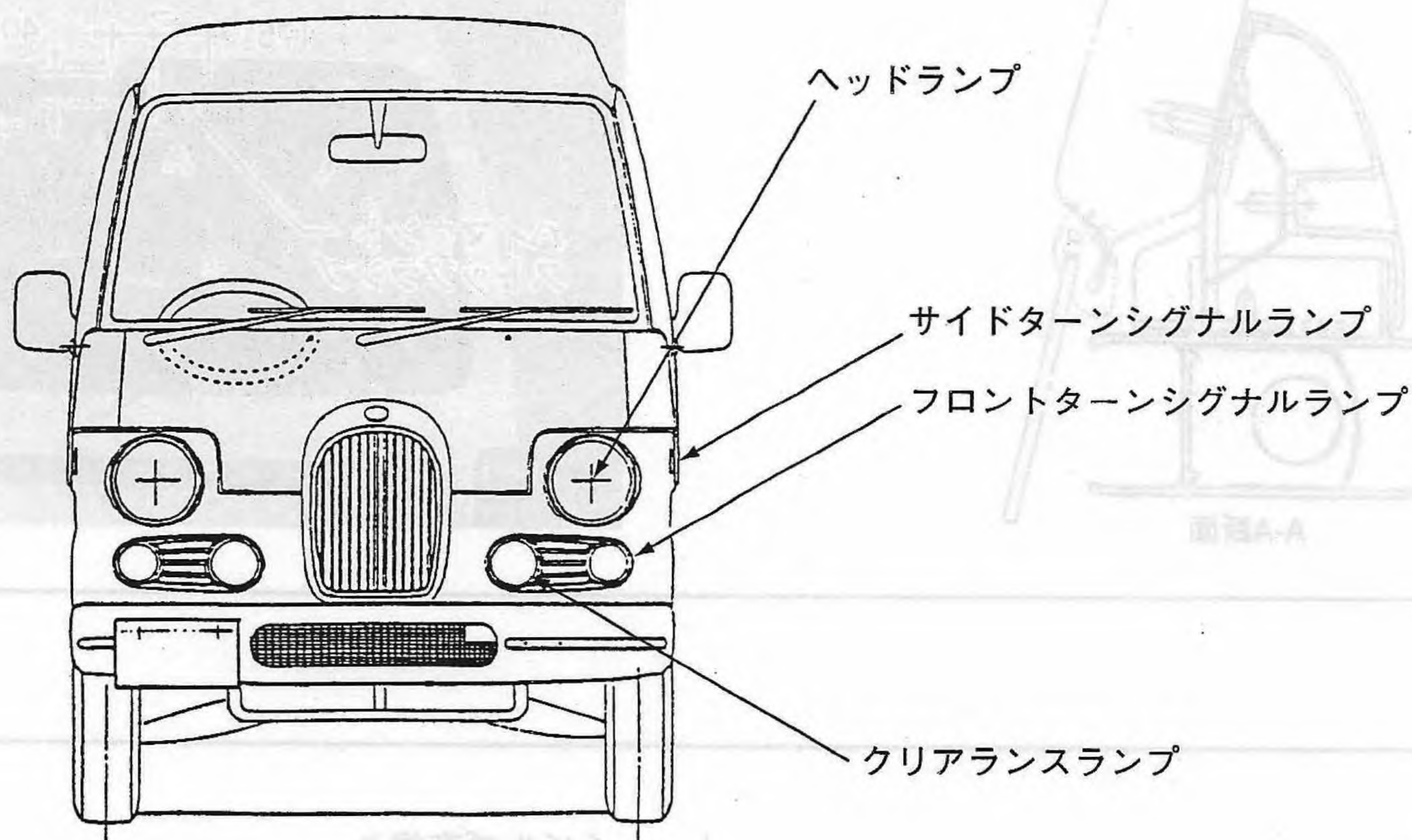


〔4〕 ランプ（クラシック車） ■ 概要

注) リヤランプ関係はディアス車と同じ

フロントランプ

- クラシックは丸型2灯式ヘッドランプ（シールドビーム）である。



<仕 様>

No.	ラ ン プ 種 類	ク ラ シ ッ ク
①	ヘ ッ ド ラ ン プ	12V 60/50W 白色（シールドビーム）
②	フロントターンシグナルランプ	12V 21W 燈色
③	ク リ ア ラ ン ス ラ ン プ	12V 5W 白色
④	サイドターンシグナルランプ	12V 5W 燈色

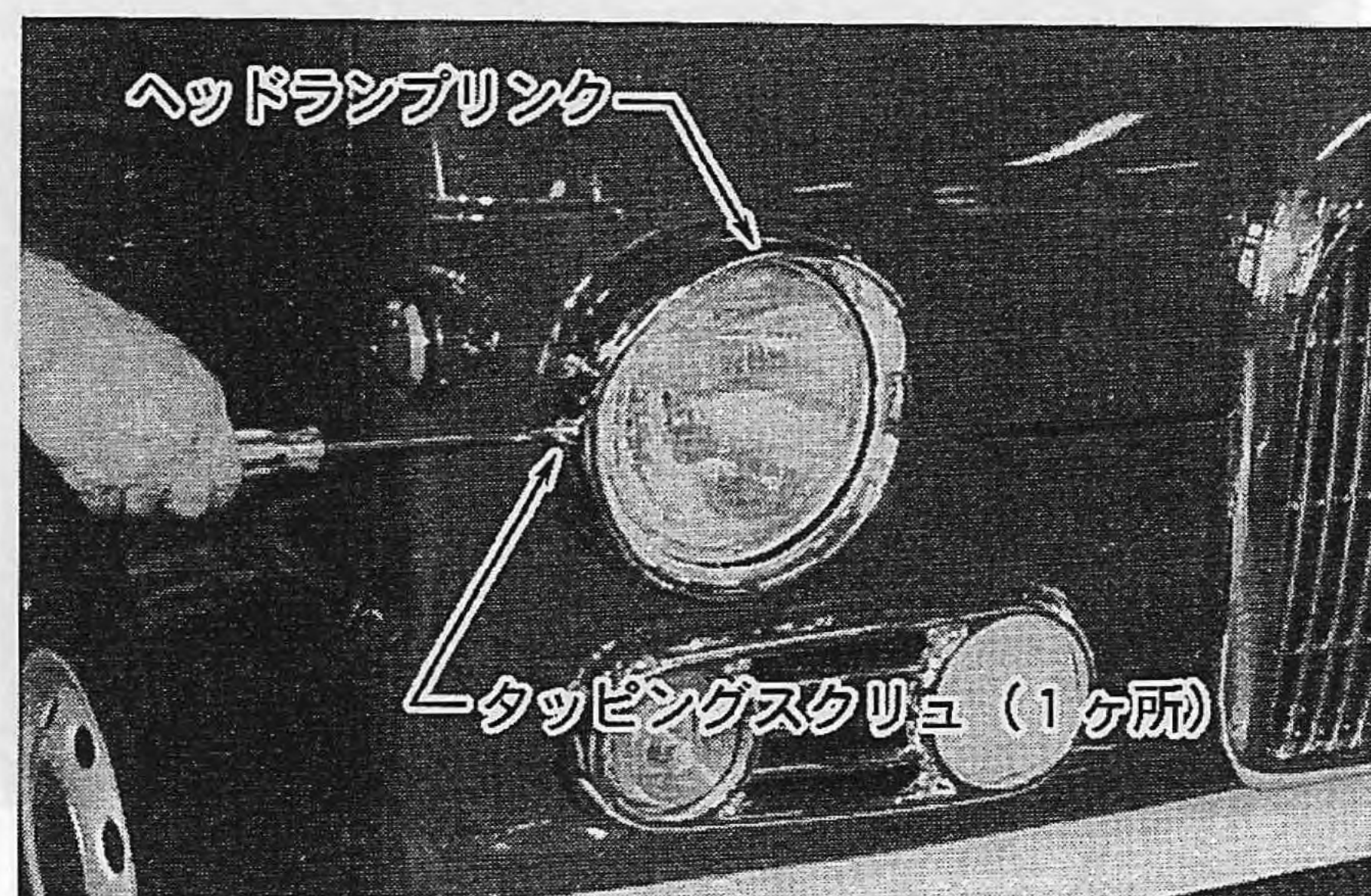
■ 整備要領 (1) ヘッドランプ

脱 着

<取外し>

(1) 車両全面のヘッドランプバイザを外す。

- ・ スクリュ (1ヶ所)。
- ・ ピン (1ヶ所)。

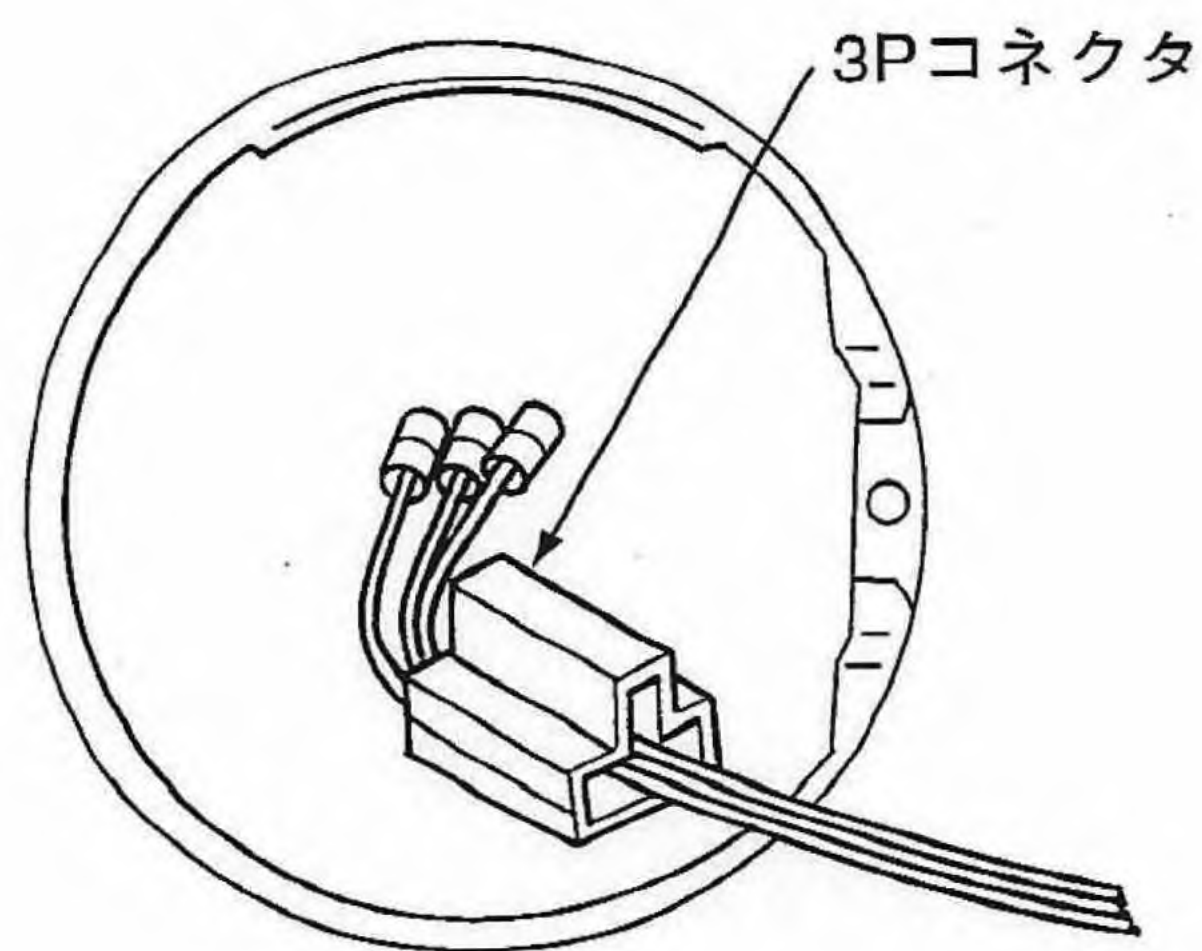


(2) ランプ本体を取り外す。

取付けボルト (3ヶ所) 部を押し込みながら右へ回らすようにして取り出す。



(3) ランプコネクタを外す。



<取付け>

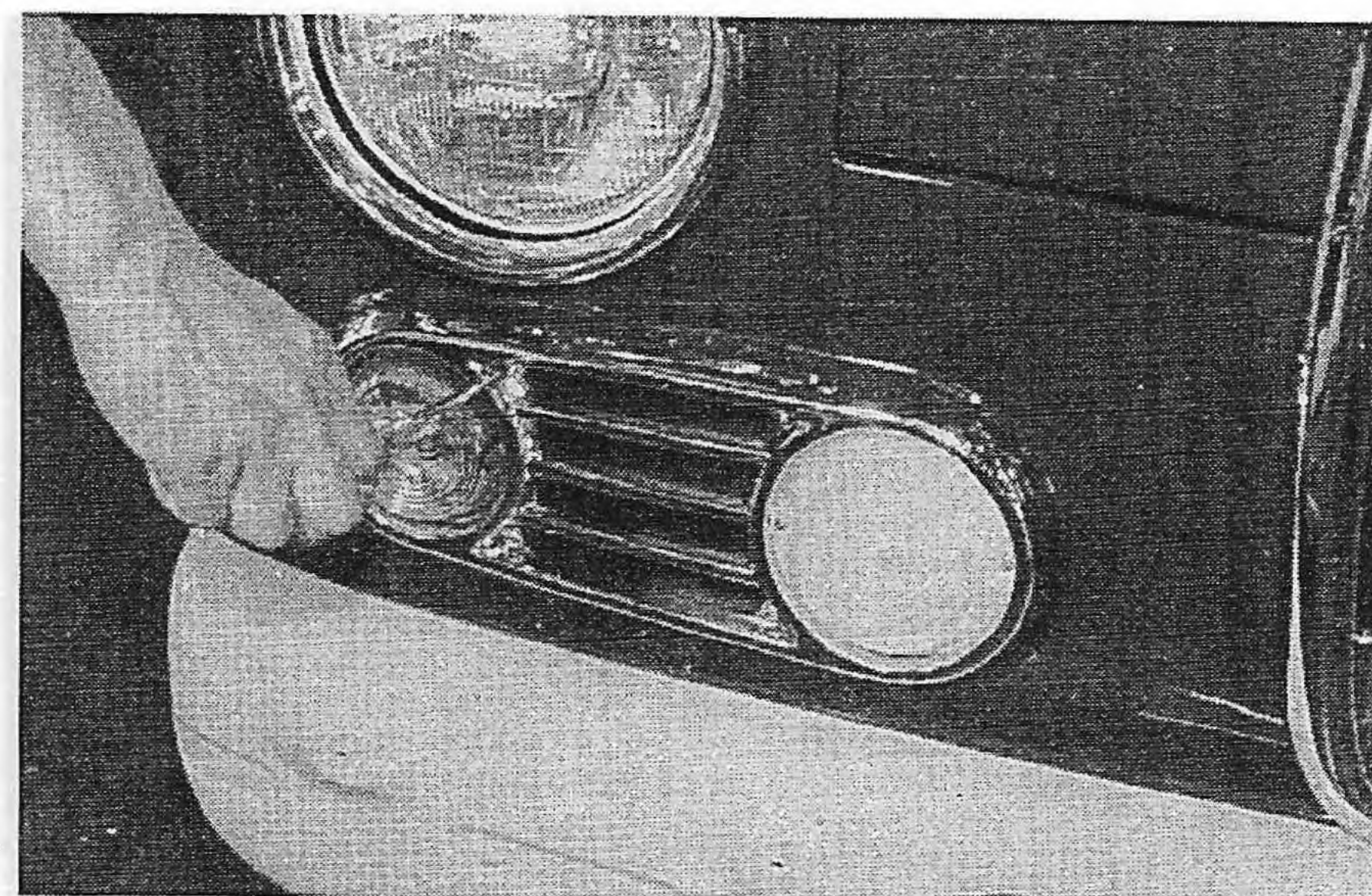
取外しの逆手順で行う。

(2) フロントターンシグナルランプ

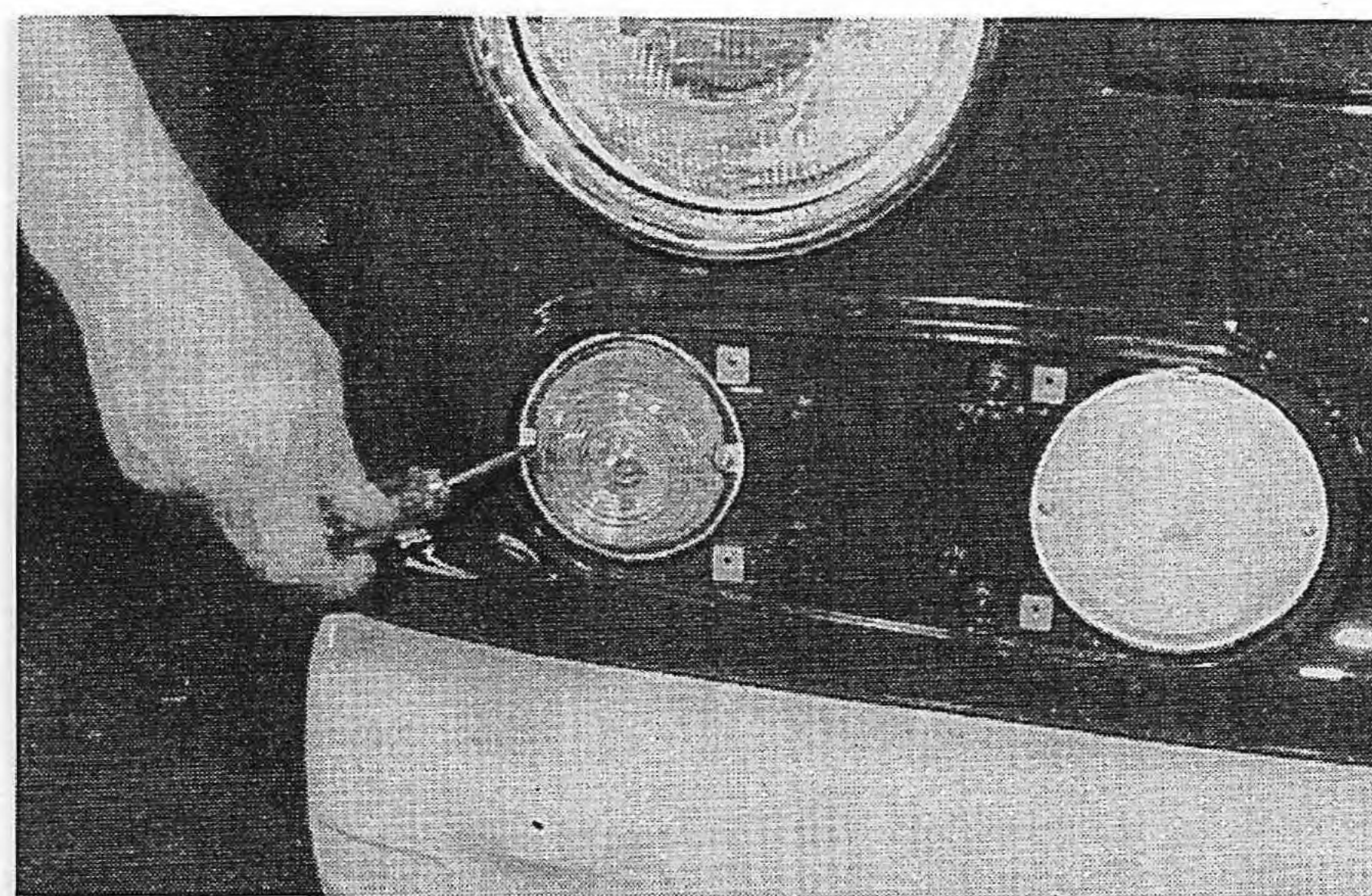
脱 着

<取外し>

(1) 車両全面カバーの取付けスクリュ4本を外して、カバーを取り外す。



(2) ランプ取付けスクリュを2本外してランプ本体を取り外す。



(3) ハーネスコネクタを外す。

<バルブの交換>

- (1) ランプ本体を取り外す。
- (2) レンズを外す。
- (3) ソケットの中にあるバルブを押しながら、左に回してバルブを外す。

<取付け>

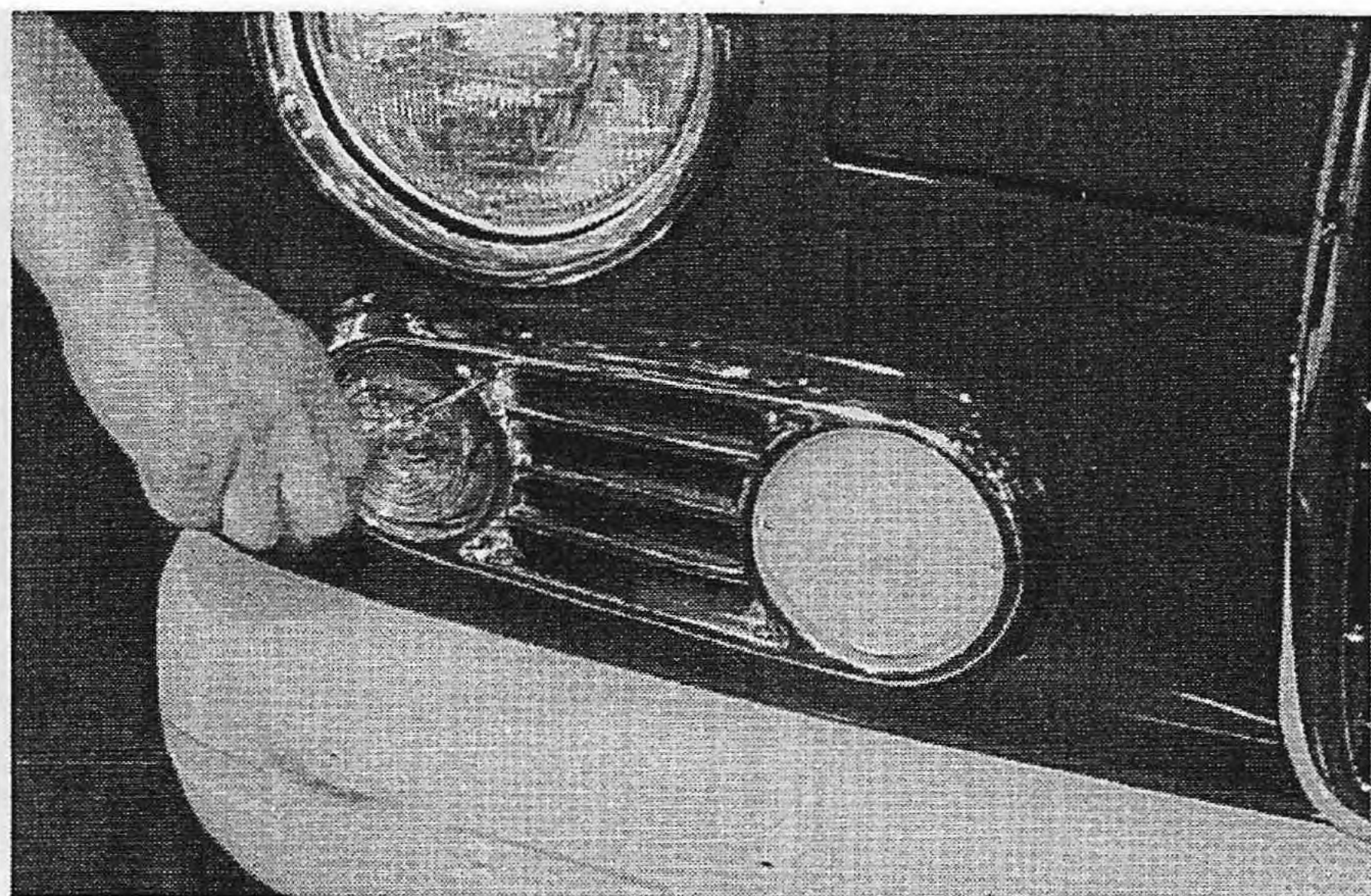
取外しの逆手順で行う。

(3) クリアランスランプ

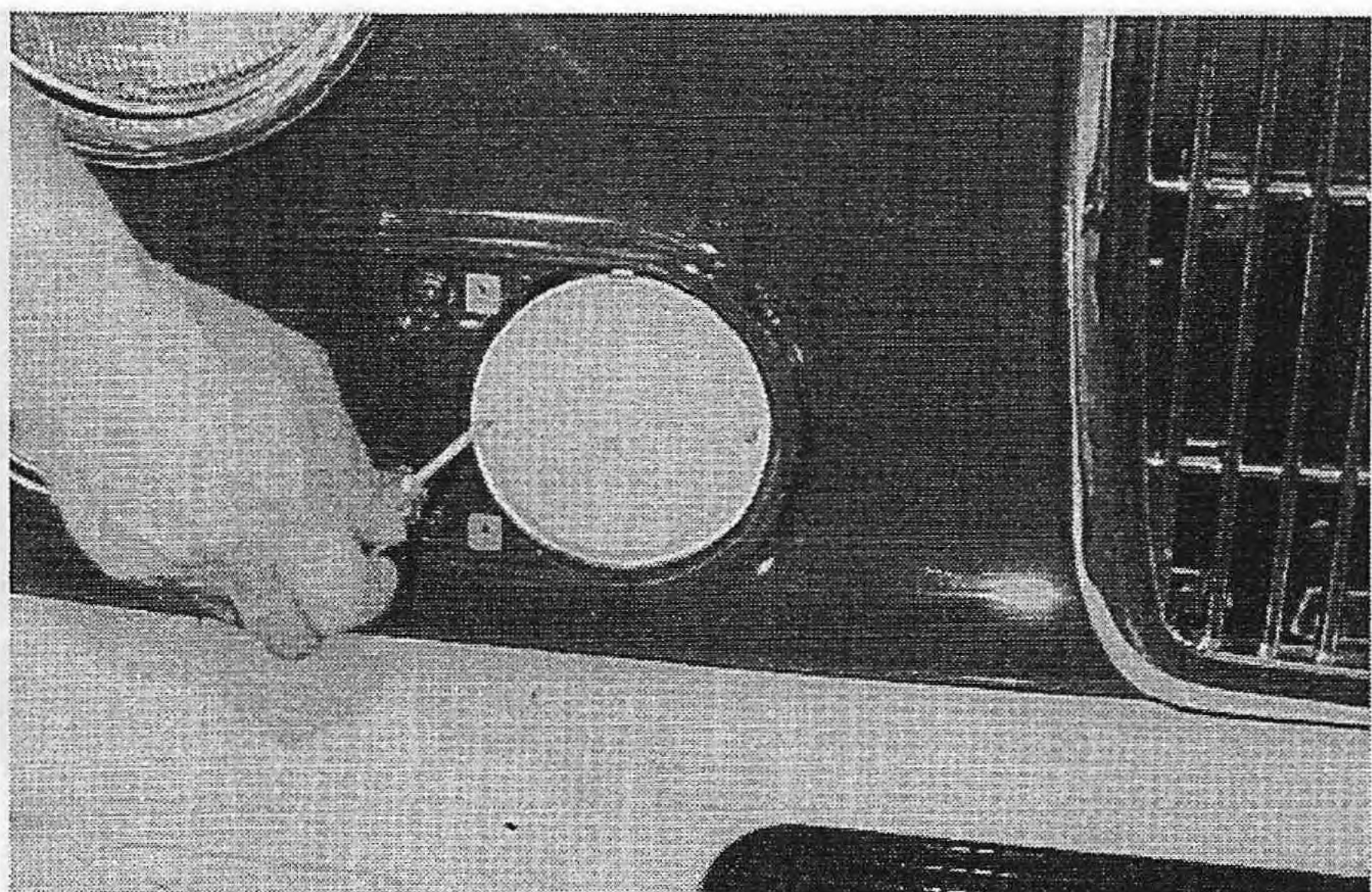
脱着

<取外し>

- (1) 車両全面カバーの取付けスクリュ4本を外して、カバーを取り外す。



- (2) ランプ取付けスクリュを2本外して、ランプ本体を取り外す。



- (3) ハーネスコネクタを外す。

<バルブの交換>

- (1) ランプ本体を取り外す。
- (2) ランプ本体後部のソケットを左に回して外す。
- (3) ソケットの中にあるバルブを引き抜いて取り外す。

<取付け>

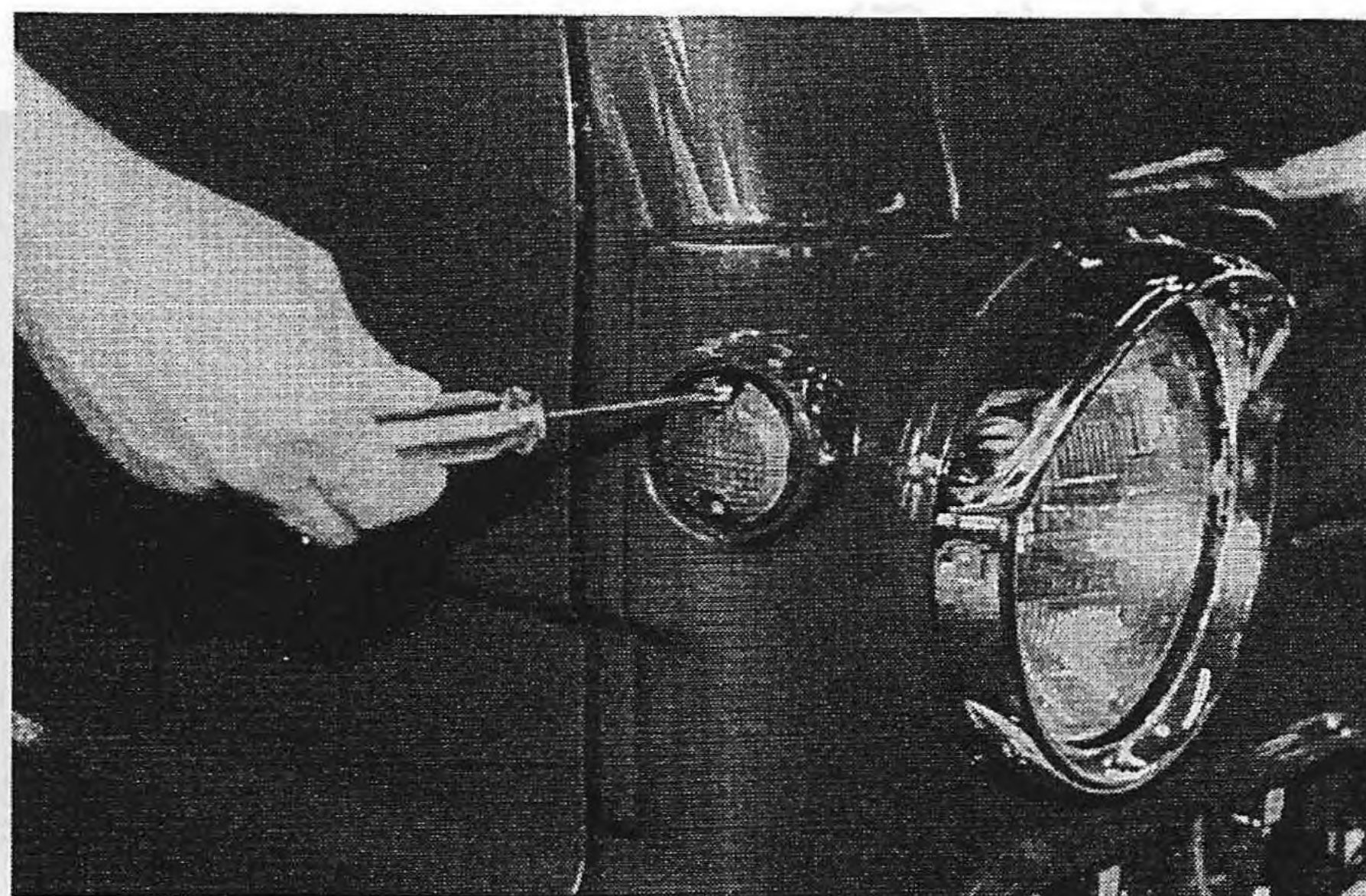
取外しの逆手順で行う。

(4) サイドターンシグナルランプ

脱着

<取外し>

- (1) サイドターンランプの取付けスクリュ2本外す。



- (2) ハーネスコネクタを外す。

<バルブの交換>

- (1) ランプ本体を取り外す。
- (2) レンズを外す。
- (3) ソケットの中にあるバルブを引き抜いて取り外す。

<取付け>

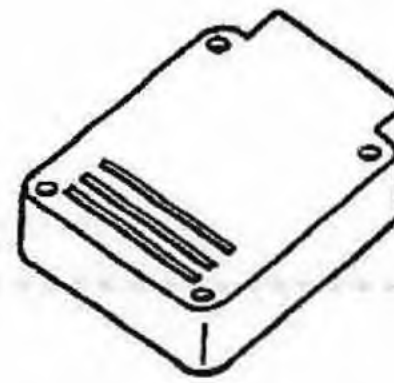
取外しの逆手順で行う。



8—1	新設特殊工具	8-2
(1)	エンジン	8-2
8—2	給油脂図	8-2
8—3	サービスデータ	8-3
8—4	電気自動車	8-5
8—5	電気配線図	8-9

8

〔1〕 エンジン

区分	工具番号	工具名称	用途
ST	498346800	スバルセレクトモニタ用 カートリッジ 	スバルセレクトモニタセットと併用して EGI, ECVT, ABS等電子制御システムの 故障診断に使用する。

＜参考＞ サンバ及びドミンゴ車共用。

No.	給油箇所名		油脂名		備考
1	ラジエータ		冷却水	スバル純正クーラント	
2	エンジン		エンジンオイル	スバルモータオイル SH (SH 級) 4WD (SF 級) SG (SG 級)	
3	スーパーチャージャ			スバルギヤオイルMSC	通常はオイル量点検
4	トランスミッション	M T	トランスミッションオイル	スバルギヤオイルエクストラ75/80	
		E C V T	トランスミッションフルード	スバルECVTフルード	
5	フロントデファレンシャル		フロントデファレンシャルオイル	トランスミッションオイル (MT) に同じ	
6	ブレーキ		ブレーキフルード	スバル純正ブレーキフルードS	
7	トランスミッション メインシャフトスプライン部		グリース	FX2200クラッチグリース	
8	アクスルシャフト ベアリング&オイルシール		グリース	シェル6459N	
9	B J DOJ		グリース	モリレックスNo.2またはサンライト TB2-A	
	T J			SSG-6003	
10	ブレーキ	ホイールシリンダ	グリース	ニグループRX-2	ピストンブーツ内
		パッド	グリース	PBCグリース	パッドとサポートの摺動部 パッドとシムの接触面
11	ドラムブレーキシューと バックプレートの接触面		グリース	ブレーキグリース (ダフコーニング：モリコート7439)	
12	ステアリングギヤボックス		グリース	バリエントグリースM2	
13	ギヤチェンジレバー摺動部		グリース	出光ダフニコロニクスNo.2	
14	その他 ペダル摺動部, リヤゲートヒンジ, ドア ヒンジ, ドアチェッカ, エンジンフード ロック部, フューエルフィラリッド		グリース	サンライト2号 オートレックスA コパコート	

＜エンジン＞					車 種	NA-EMPi	NA-キャブ	SC-EMPi		
車 種	種	NA-EMPi	NA-キャブ	SC-EMPi	ス タ ー タ 出 力	0.65KW（日立）：MT 4WD				
エ ン ジ ン 型 式		EN07F	EN07C	EN07Y		0.65KW（三菱）：MT 2WD				
排 気 量（cc）		658				0.70KW（三菱）：ECVT全車				
内 径 × 行 程（mm）		56.0×66.8			サーモスタット	開 弁 温 度	78℃			
最高出力（ネット）（ps/rpm）		46/6400	40/6500	55/6200		弁全開温度	93℃			
最大トルク（ネット）（kg・m/rpm）		5.6/4800	5.5/3500	7.1/3800	エンジンオイル油量（ℓ）		約3.0（MT）			
圧 縮 比		9.8	9.8	9.3			約3.1（ECVT）			
圧 縮 圧 力 kg/cm ² -rpm		11.3/300	11.3/300	9.8/300	Vリブドベルト のゆるみ （mm/10kg） 〔 〕 内は継続 使用の場合	ACG	9～11 〔11～13〕	9～11 〔11～13〕	7～8 〔7～9〕	
シリンダヘッド歪み限度（mm）		0.05				ACG+A/C	5～6 〔6～7〕	5～6 〔6～7〕	—	
シリンダヘッド研磨限度（mm）		0.10				SC	—	—	6～8 〔7～9〕	
シリンダブロック歪み限度（mm）		0.05					アイドル C O 濃 度	0.5%以下	1.5±0.5%	0.5%以下
シリンダブロック研磨限度（mm）		0.15					アイドル H C 濃 度	500ppm 以下	800ppm 以下	500ppm 以下
ス パ ー ク プ ラ グ ＜キャブ赤帽およびLPG＞		NGK：BKR6E-11＜PFR6B-11（白金プラグ）＞ ND：K20PR-U11			冷却水容量（ℓ）（リザーブタンク含）		約6.5 ℓ			
スパークプラグギャップ（mm）		1.0～1.1 白金プラグ 0.7～0.8			点 火 順 序		1 - 3 - 4 - 2			
イグニッション	1次コイル抵抗	0.85Ω	1.2Ω	0.95Ω	燃料圧力 （kg/cm ² ）	IG SW ON 時	約3.1			
コ イ ル	2次コイル抵抗	13.0kΩ	26.0kΩ	10.0kΩ		アイドリンク 時	約2.6			
点火時期 BTDC°/rpm		10°/800	6°/800	10°/800	＜トランスミッション＞					
バルブクリアランス（mm）	インテーク	0.15（冷間）			ギヤオイル量 〔 トランス ミッション 〕 （交換時）	2WD	—	5MT	約1.9 ℓ	
ヘッドボルト 締付けトルク（冷間）	エキゾースト	3.0kg・mで締付後一旦ゆるめ2.0kg・mにて締付後、更に90°締付ける。 〔参考〕 この時締付トルクは 3.5～4.0kg・mの範囲になる。				4WD	セレクティブ デフロック、フリー ホイールアクスル付	EL+5MT	約2.1 ℓ	
								EL+5MT	約2.2 ℓ	
	5MT							約1.9 ℓ		
マニホールド 締付けトルク N・m〔kg・m〕	インテーク	15.7±1.0〔1.6±0.1〕				フルタイム	5MT	約2.0 ℓ		
オルタネータ	エキゾースト	34.3±4.9〔3.5±0.5〕			ギヤオイル量 （ フ ロ ン ト デ フ ）		0.8 ℓ （フリーアクスル付：0.9 ℓ）			
	出 力	12V-55A	12V-45A	12V-55A			2WD：2.7～3.0 ℓ 4WD：3.9～4.2 ℓ			
調整電圧		14.5V			E C V T フ ル ー ド 量					

＜ボディー＞				アクスルナット 締付けトルク (kg・m)	フロント リヤ	20° (30°以内増締)	
フューエルタンク容量		2WD	4WD			6.0	15.0
フューエルポンプ 吐出量 ℓ/h	NA	15	—	ホイールサイズ		12×4.00B	
	SC	—	95	ホイールナット締付けトルク		8～10.0kg-m	
ラジエータキャップ 開弁圧 kg/cm ²	正圧側	0.9±0.15		ステアリングホイール		0～25mm	
	負圧側	－0.05以下		舵 角	内 側	36°25' +1°30' －2°30'	
ブレーキペダル (mm)	遊び		1～3		外 側	33°10' +1°30' －2°30'	
	床板とのすき間		110以上	ディスクロータの厚さ (mm)	標準	18mm	
クラッチペダル (mm)	遊び		10～25		限度	15.5mm	
	床板とのすき間		90以上	ディスクパッドの厚さ (mm)	標準	9mm	
フロント ホイール アライメント	キャンバー (度)		1°±45'		限度	1.5mm	
	キャスト (mm)		3°50'±1°	ライニング厚さ (mm)	標準	4.4mm	
	トーイン (mm)		IN 1±3		限度	1.7mm	
	サイドスリップ(mm)		0±3	ライニング (ドラム内径)	標準	180mm	
〔フロントクロ スメンバー下 面の取付ボル トの頭部〕	地 上 高 (mm)	12"バイアス	338±12		限度	182.2	
		12"ラジアル 145R12	321±12	ハンドブレーキレバー	操作力	20kg	
		12"ラジアル 155SR12 145SR12	321±12		引き代	7～9ノッチ	
		リヤホイール アライメント	キャンバー (度)		0°50'±1°	バッテリー型式 () は 5時間率容量を示す。	標準
トーイン (mm)			IN 1±3	寒冷地	38B20L (12V-28AH)		38B20L (12V-28AH)
サイドスリップ(mm)			0±5	ディスクホイール (スペアタイヤを除く)	オフ セット	45.0	
〔トレーリング アーム取付ボ ルト中心〕	地 上 高 (mm)		12"バイアス		299±12 297±12 (バン系)	PCD	100
		12"ラジアル 145R12	286±12 281±12 (バン系)	タイヤ空気圧 (kg/cm ²) 定積時を示す () 後輪	トラック	5.00-12-4PR/6PR (前)(後)	2.2 (3.0)
		12"ラジアル 155SR12 145SR12	— 282±12 280±12			145R12-6PR	2.2 (3.0)
		ディアス	5.00-12-4PR/6PR		2.2 (3.0)		
145R12-6PR	2.2 (3.0)						
ディアス	145SR12	2.2 (2.2)					
	135/95R12(OP) 79/77L155SR12	2.0 (2.2)					

〔サンバー電気自動車〕

＜主要変更点＞

- ・前記ベース車での変更点以外に電気自動車専用として、下記の項目が変更になりました。

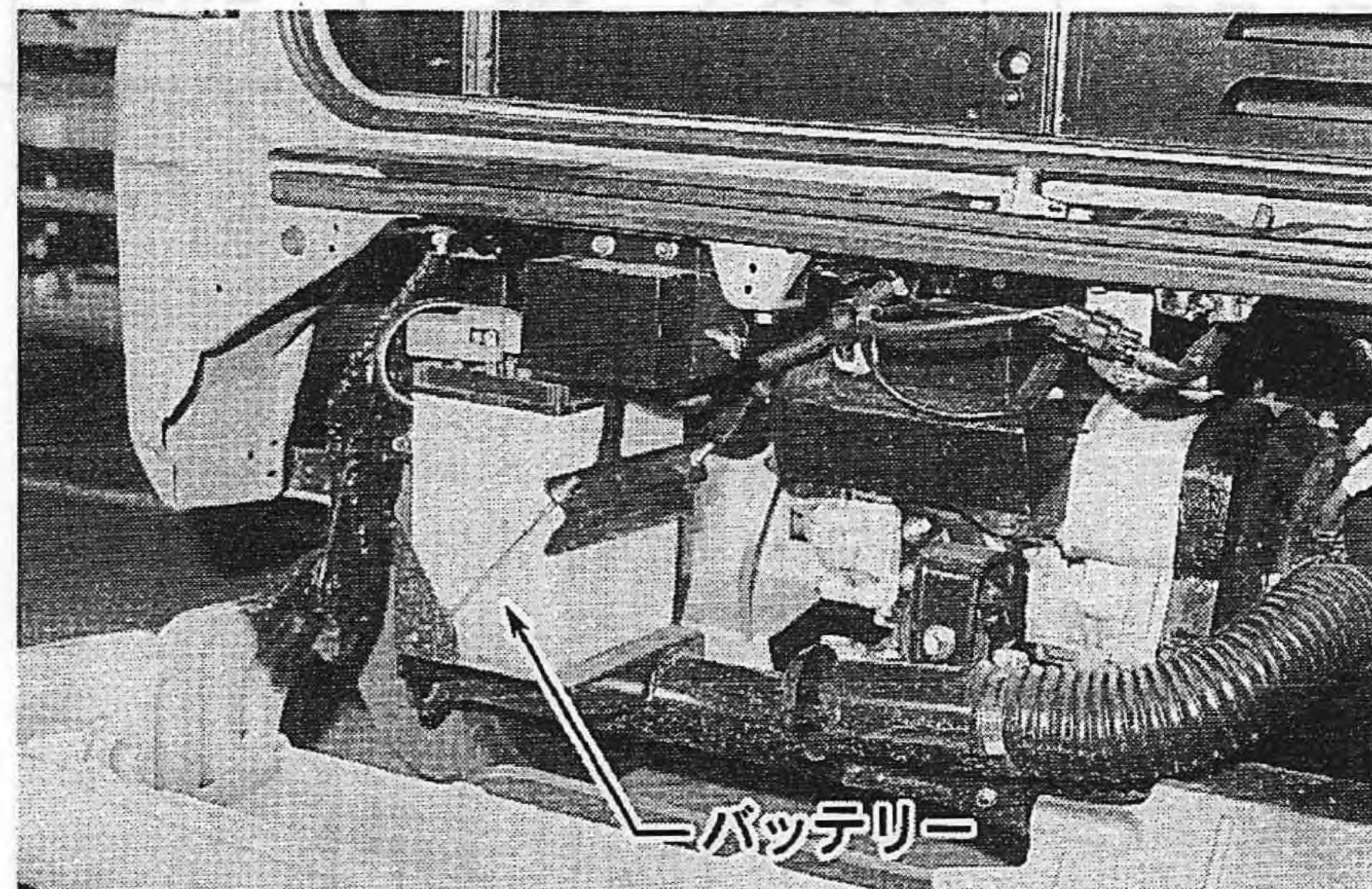
1. 外装色追加

- ・SDXにストリームシルバーM (605) を追加した。コードNO
- ・クラシックはベース車で新設定のアイボリー／ミディアムグリーンの2トンに変更した。[6R8 (645/650)]

2. 補助バッテリーはクラシック車と同じクロスメンバー上に取付位置を移動しました。

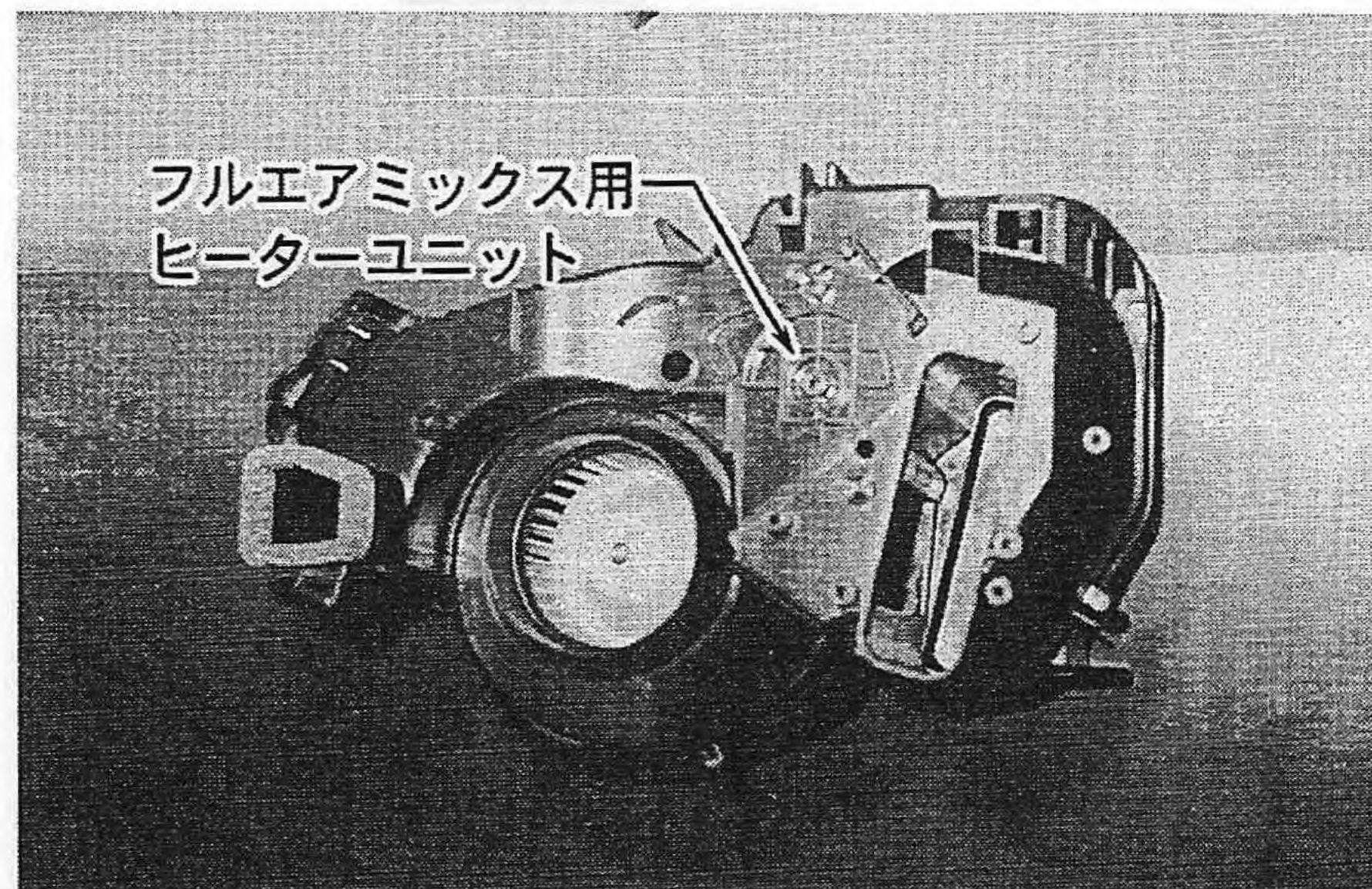
(変更部品)

- ・メインヒューズ
- ・クロスメンバーおよびバッテリーボックス
- ・リヤハーネス (バッテリーケーブル)



3. ヒーターユニットはベース車と同様フルエアミックス用のものを採用した。

PTCヒータ可変レジスタ, VENT OFF-SWは従来通りです。

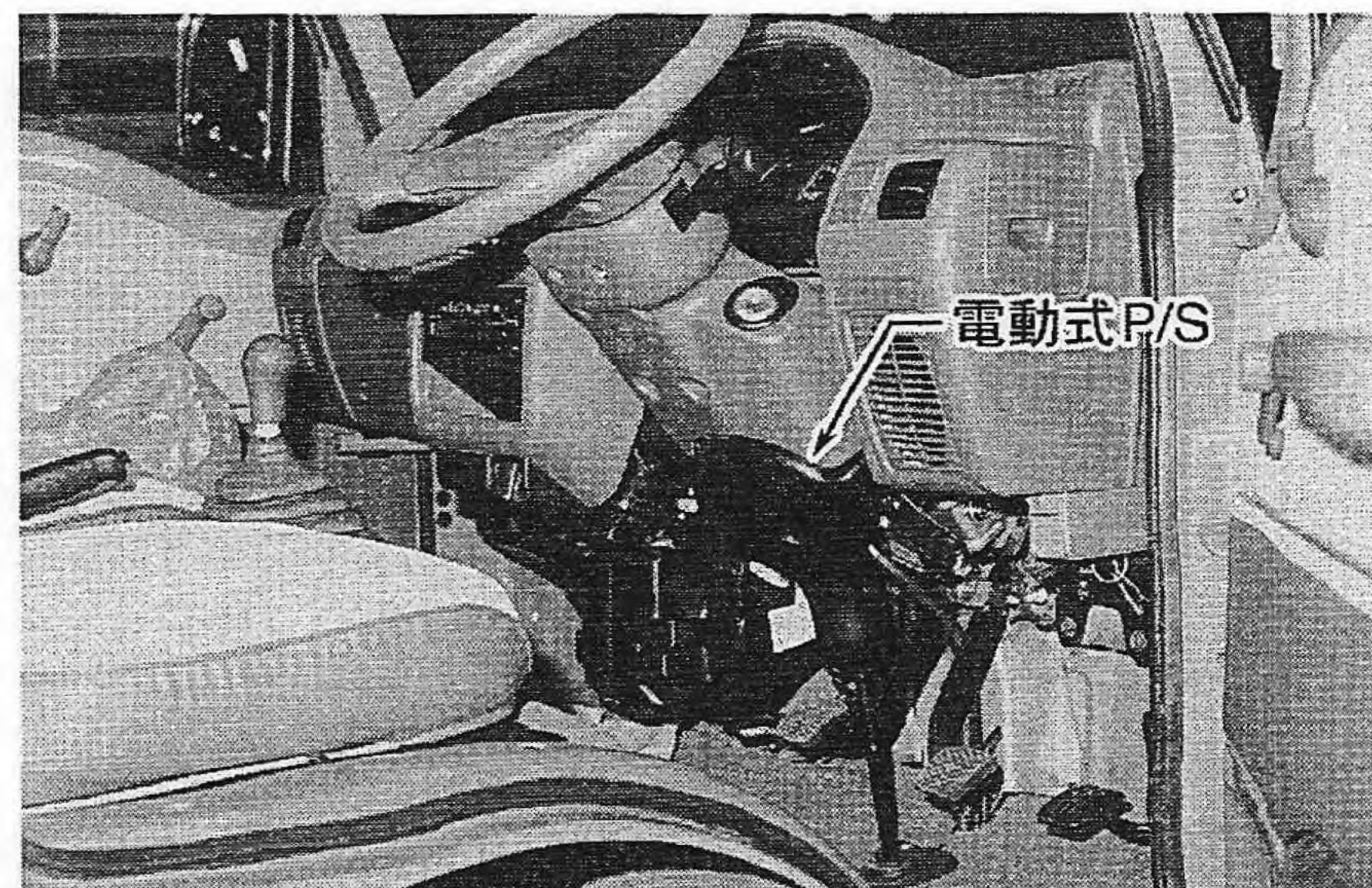


4. 電動パワーステアリングSYSの採用 [SDXはエアコンとセットでメーカーOP展開], [クラシック車と郵政は標準展開]

- ・ベース車のステアリングASSYを使用し、コントロールユニット [ROM変更], フロントハーネスを一部電気自動車用にアレンジしました。

参考＞

コラムASSYは7インチマスターバックのためドミノ用を流用する。

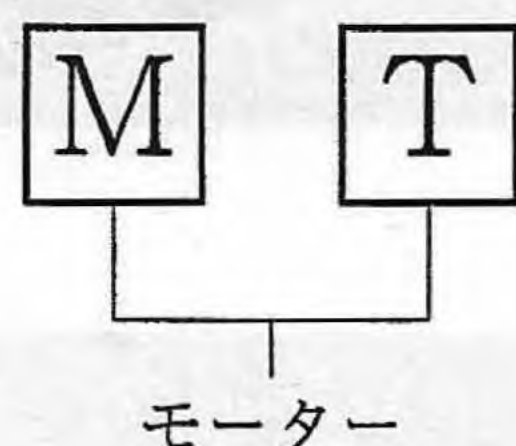


〔車両・エンジン・トランスミッション型式一覧〕

〔車種自記号一覧表〕

ボディ	車両型式	エンジン	駆動方式	グレード	トランスミッション	車両型式記号	OPコード	類別区分番号
サンバーEV バンハイライフ	V-KV3改	MT	2WD	SDX	5MT	KV3N52V	—	490改
サンバーEV バンハイライフ	V-KV3改	MT	2WD	SDX	5MT	KV3N52V	XE	490改
サンバーEV ディアス	V-KV3改	MT	2WD	Dias クラシック	5MT	KV3N57V	XE	490改

＜モータ型式説明＞

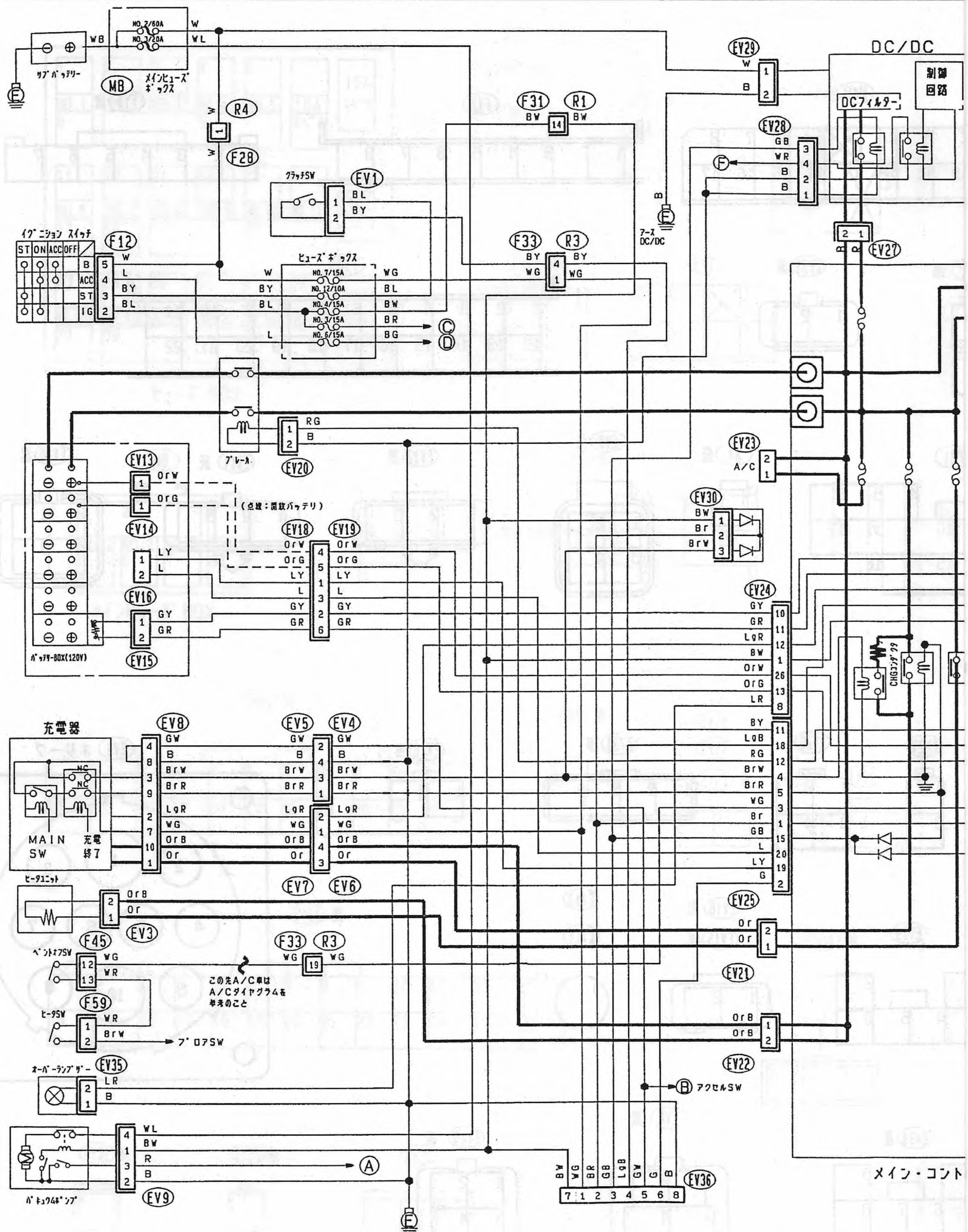


型式	仕向地
MT	国内

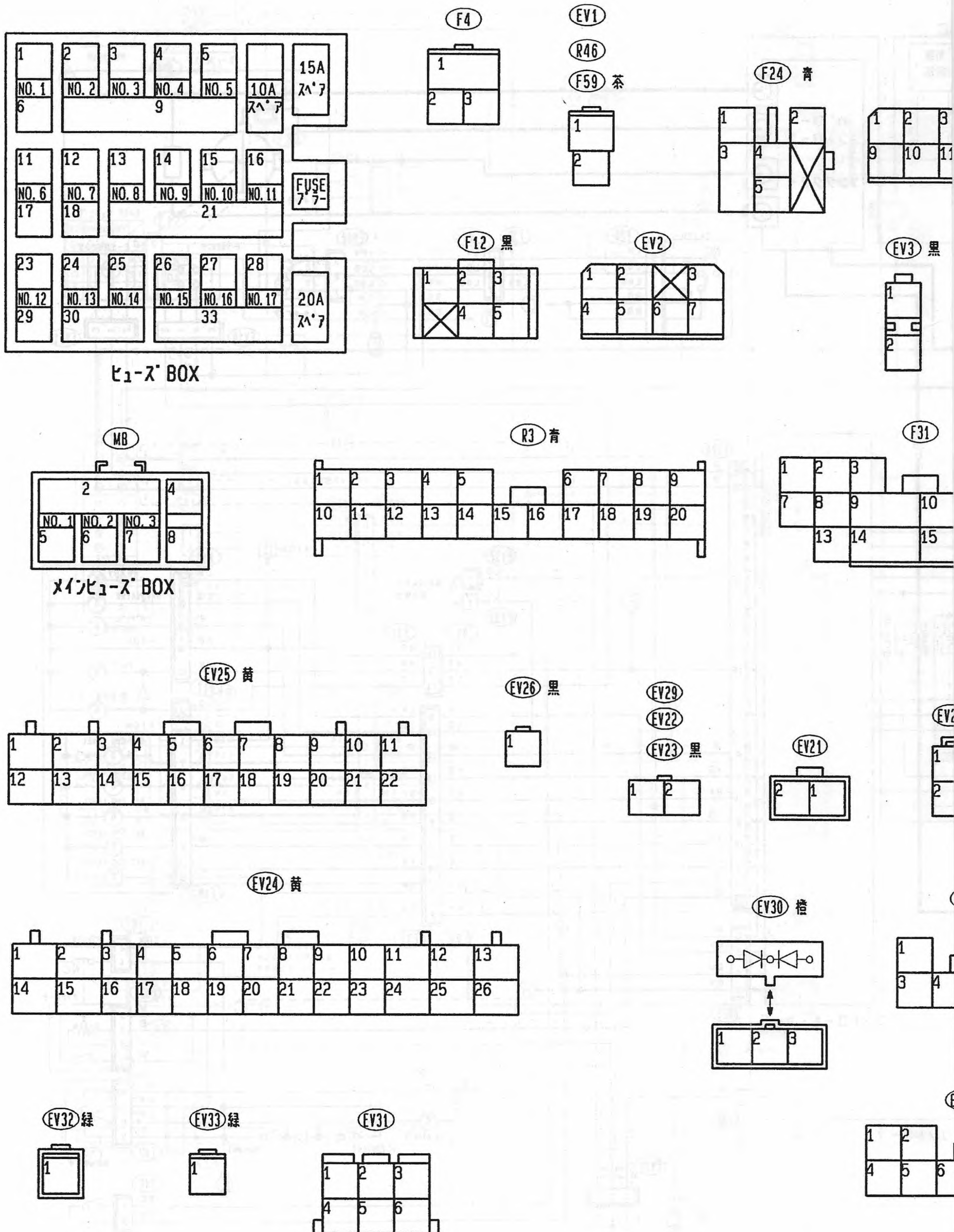
■ 打刻開始N.o

＜車両＞ KV3（右側フレーム外側面中央）

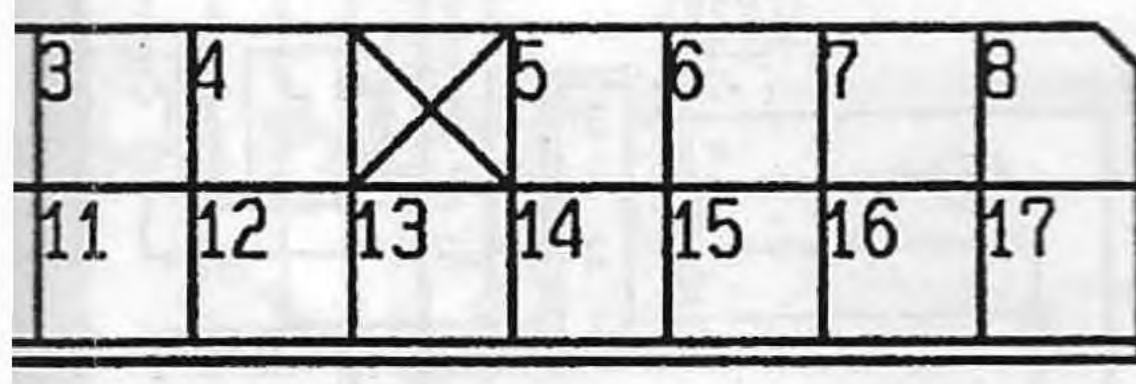
＜注記＞ マニュアルトランスミッションは、TM60、TW60、TY60を混合連番で、採番しています。



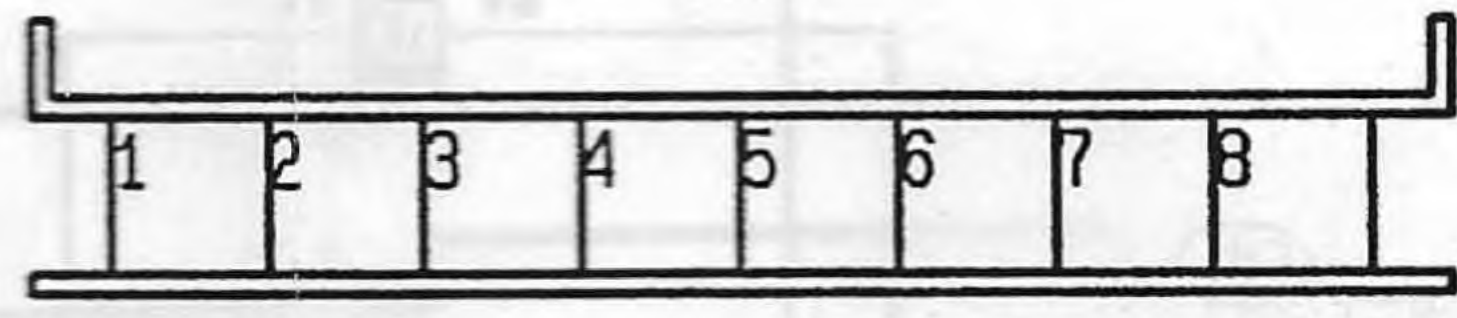
(全体回路コネクタ)



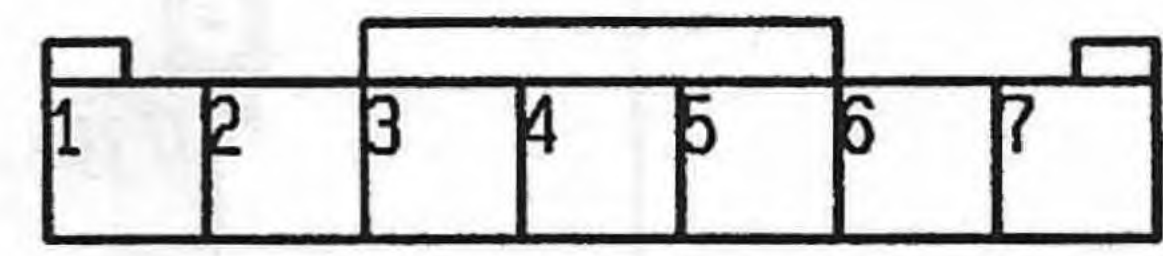
F45



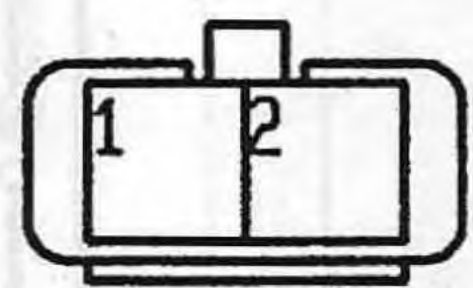
F17



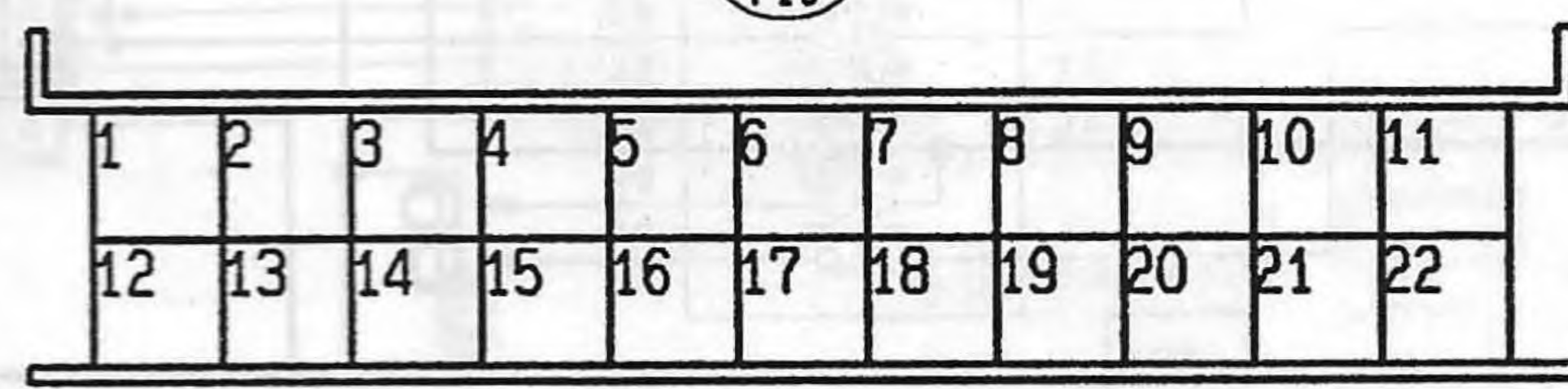
F18 黄



EV35 黒



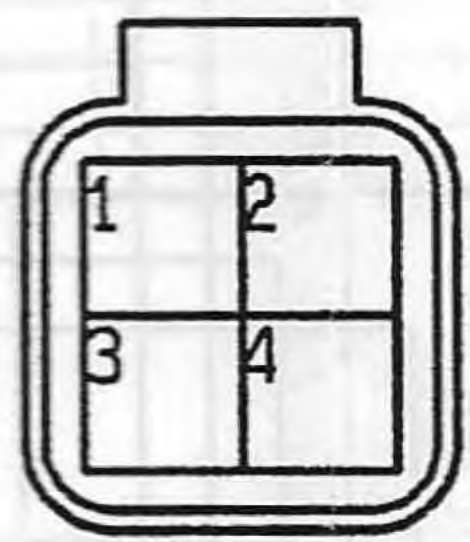
F18



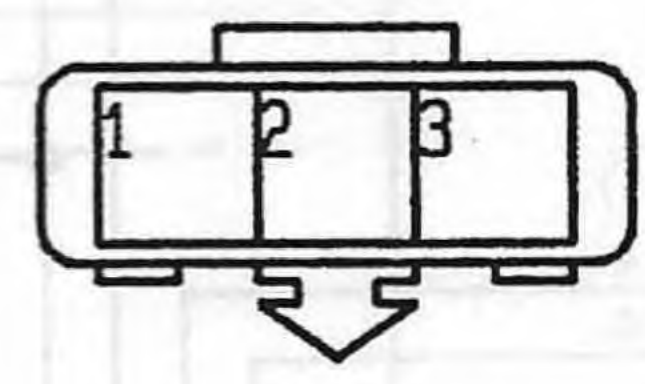
R4 黒



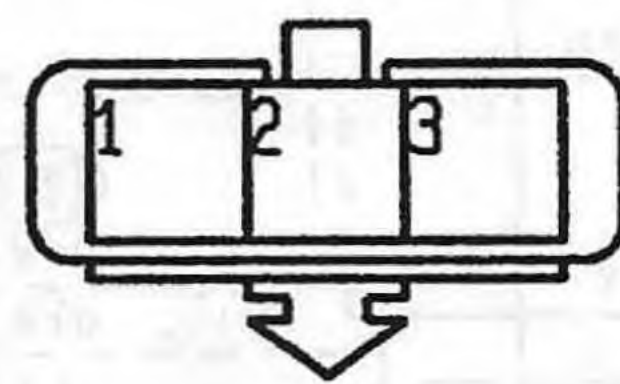
EV9 灰



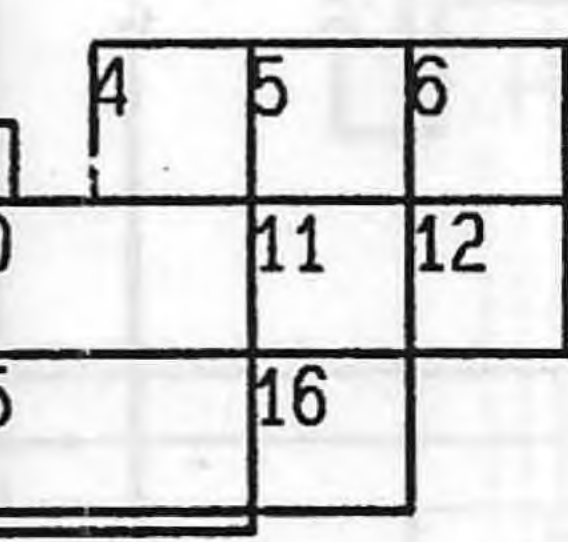
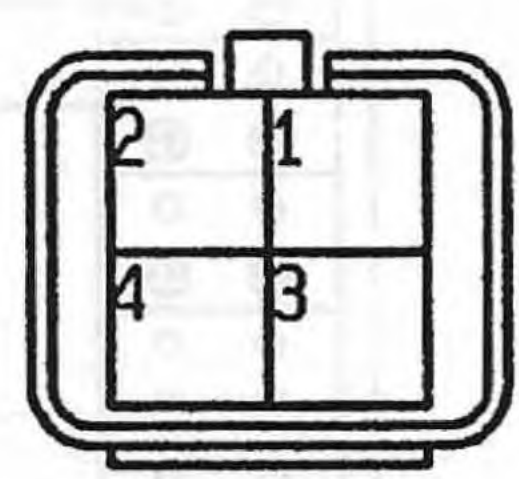
EV12 黒



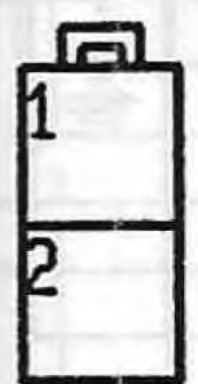
EV11 灰



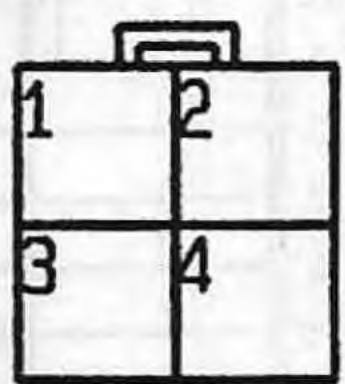
EV10 黒



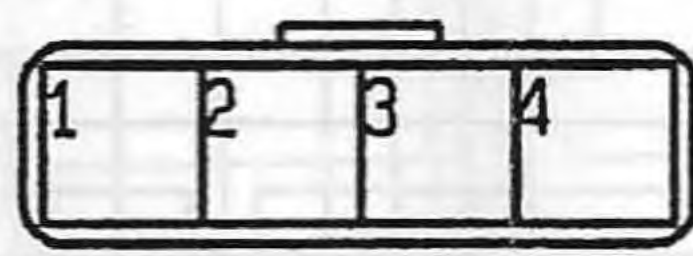
EV27



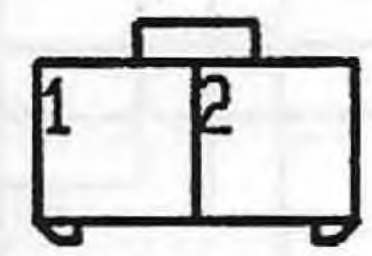
EV28



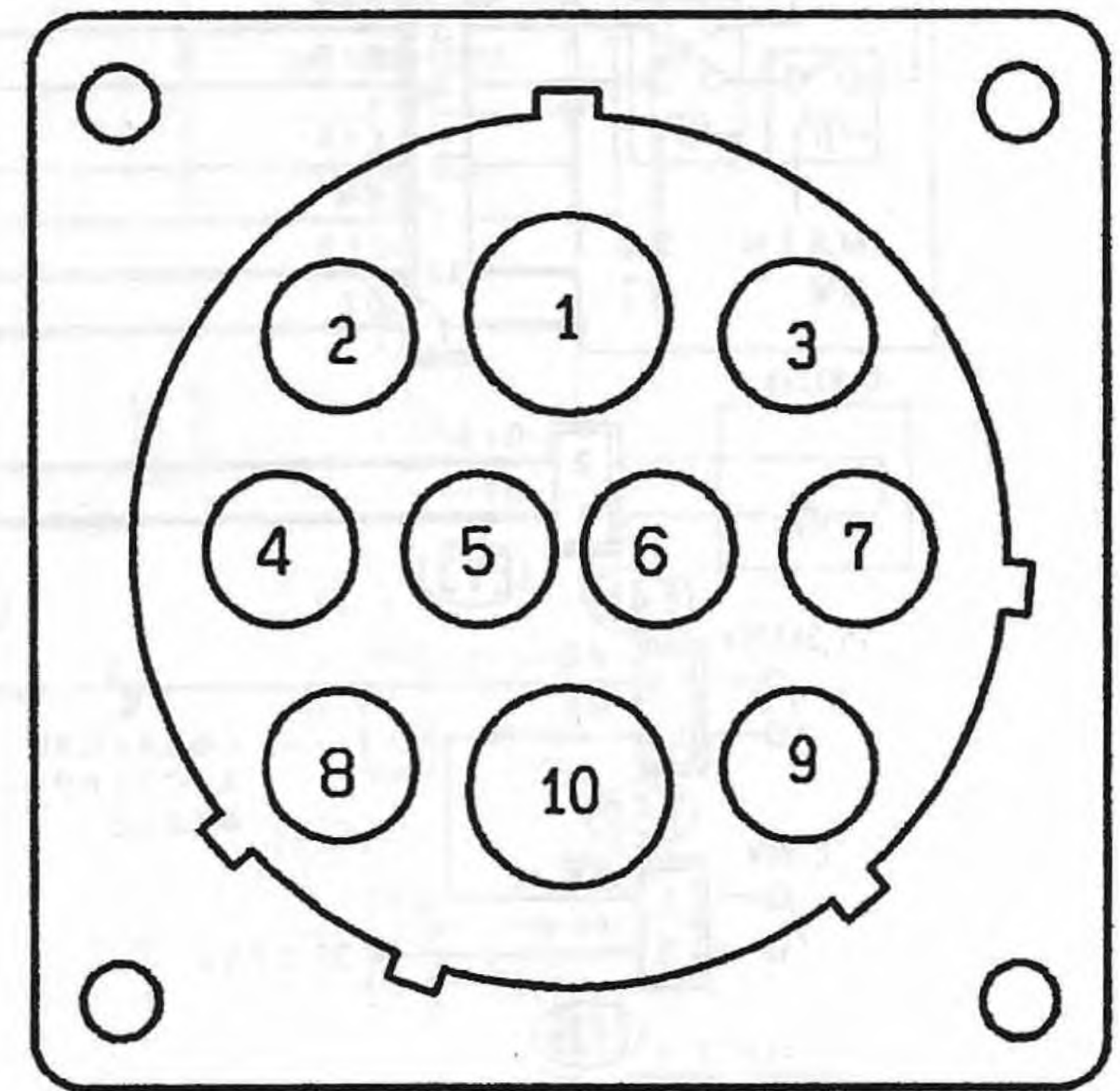
EV34 灰



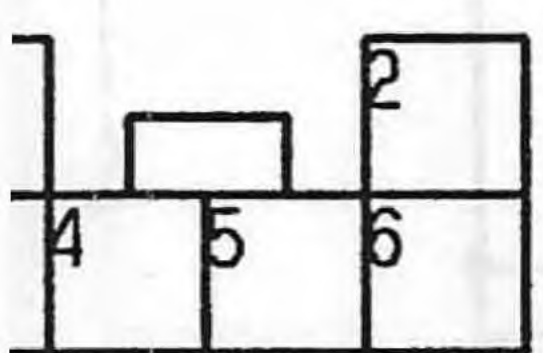
EV20 茶



EV8 オリーブ

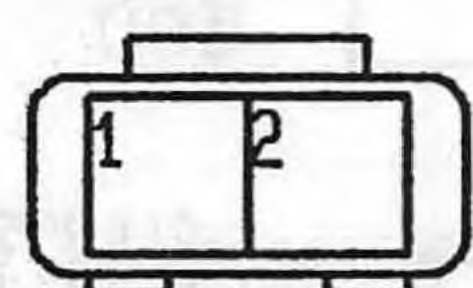


EV19



EV16 黒

EV15 黒

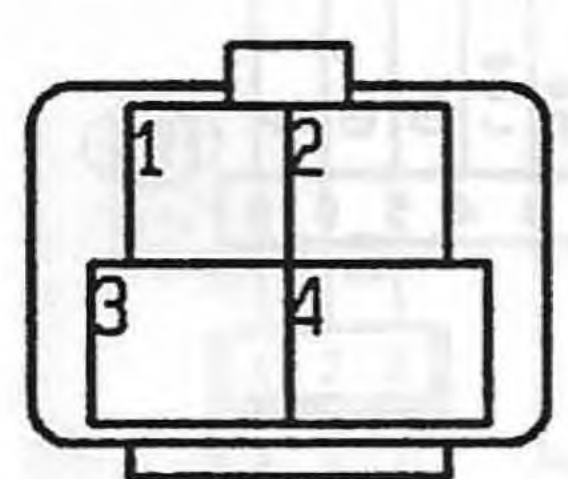


EV13

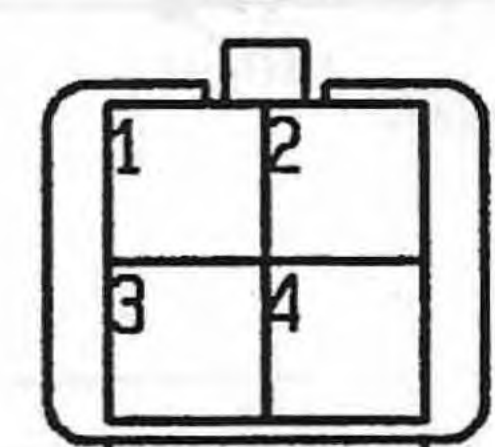
EV14



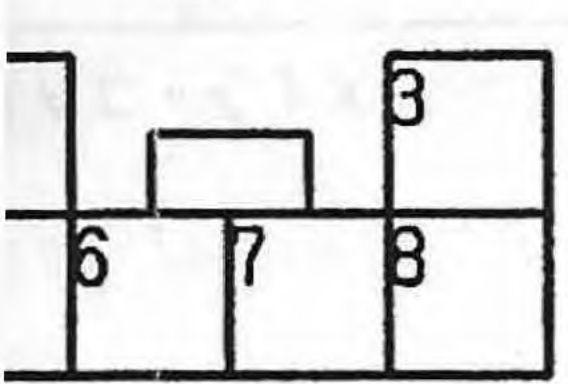
EV6 黒



EV19 灰



EV36 黒



㊤ - 2,750 - 74

1996 年 9 月 発行 1 版

禁複製・転載

——実費 800 円——

(消費税は含まれておりません)

編 集 ・ 発 行

富士重工業株式会社

東京都新宿区西新宿一丁目 7 番 2 号

問い合わせ先：国内営業本部国内サービス部
サービス教育課



富士重工業株式会社

G7321A