

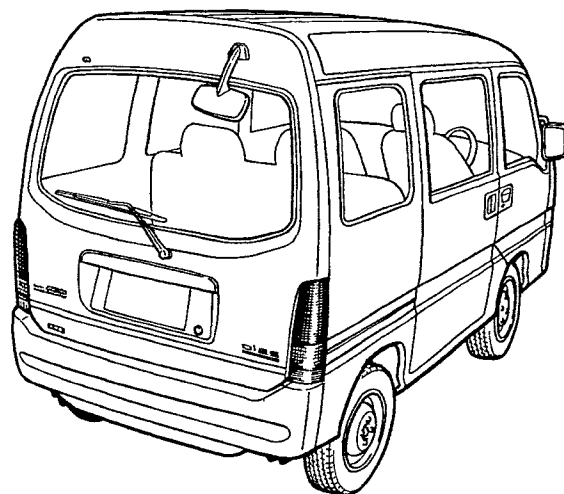
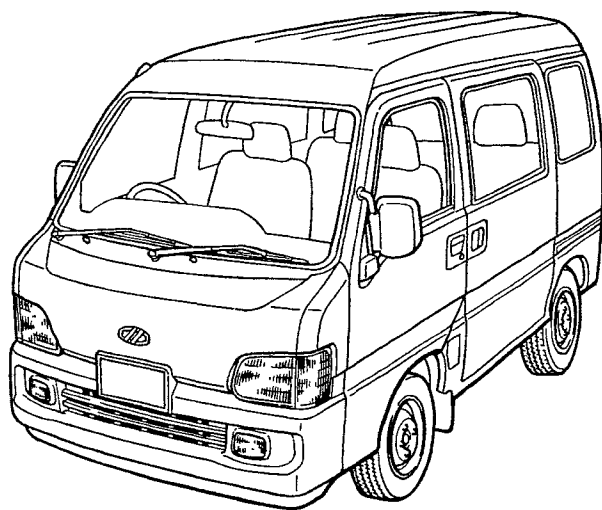
5. ボディ

5-1	ボディ外装・本体	5-2
5-2	ボディ内装	5-16
5-3	ボディ機能品	5-25

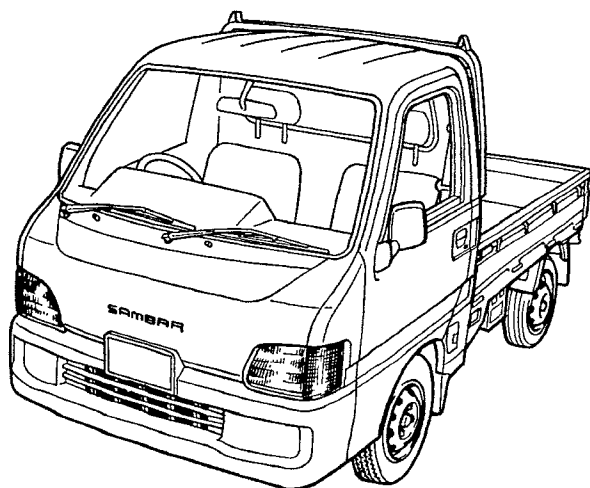
■概要

- ・ボディ形式は、シャシフレーム付きのキャブオーバー型を継承しました。
- ・軽自動車唯一のシャシフレーム構造をさらに強化した「Y字型シャシフレーム付き新環状力骨構造」の採用とステアリングビームの追加により、新安全基準に対応した安全ボディを実現しました。また、視界の良いボディ形状により、取り回しおよび安全性の向上を図りました。
- ・広い荷台と荷室により、軽貨物車として最大の荷役性を備え、機能性および使いやすさの充実を図りました。
- ・リサイクル性の良いPP材を多用することによるリサイクル率の向上するなど、環境への配慮を図りました。
- ・各部に遮音材を効果的に使用し、フロア部の補剛と合わせ、静粛性の向上を図りました。

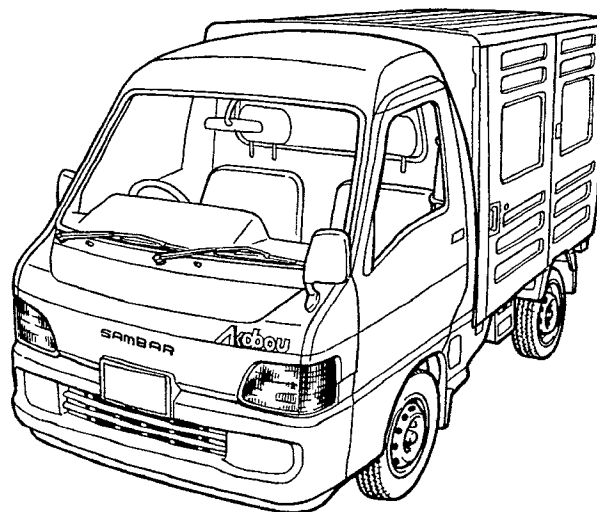
<ディアス>



<トラック>



<パネルバン>

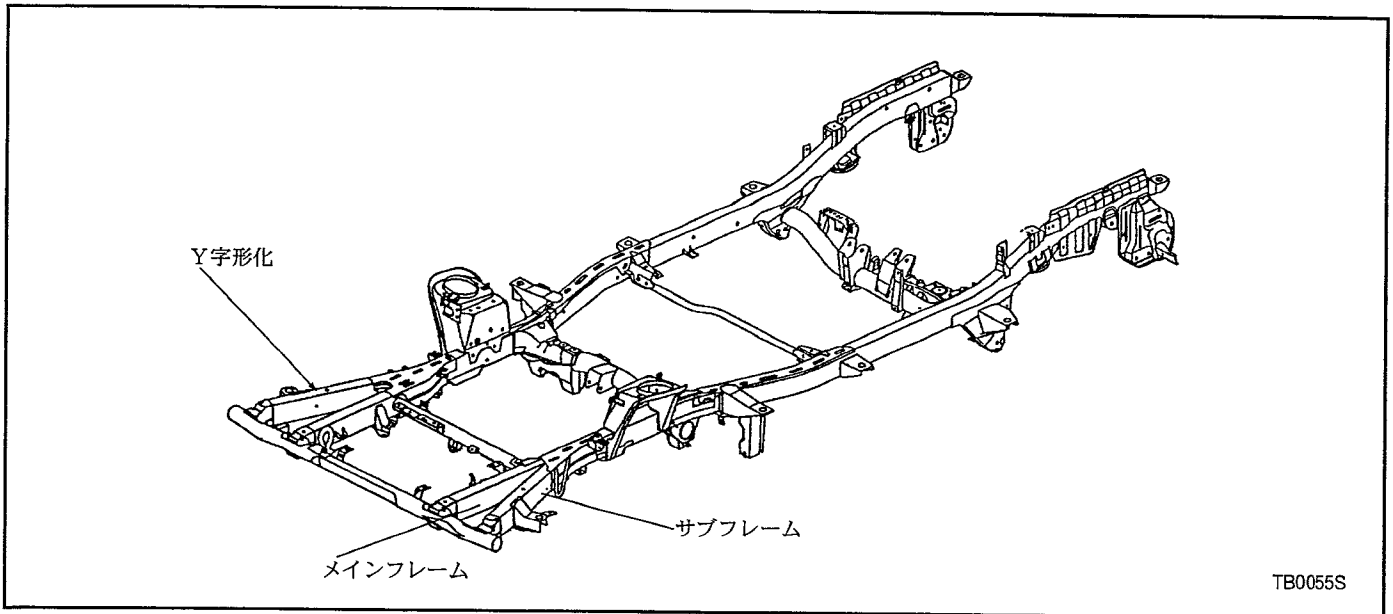


TB0001P

[1] シャシフレーム

■概要

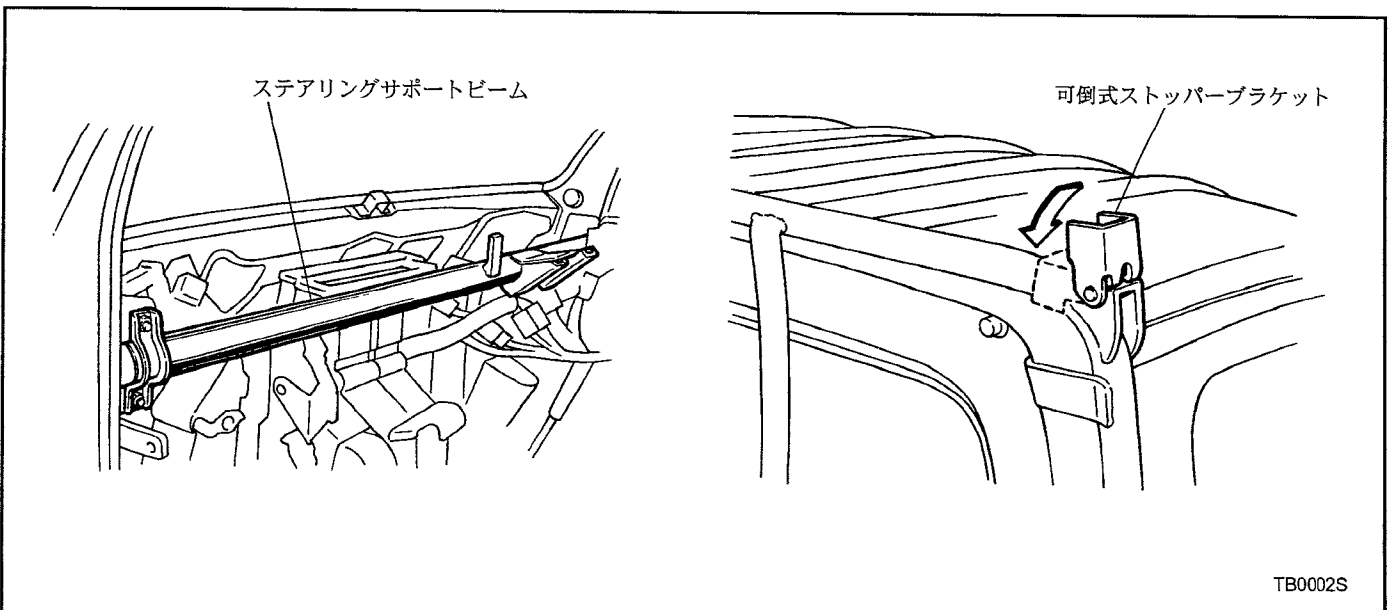
- ・シャシフレームは、箱形断面のサイドメンバーと円形断面のクロスメンバーを溶接した梯子形であり、万一の前面衝突・追突時には、端部より衝突エネルギーを吸収しながら変形して車室内の乗員を保護する構造です。また、車枠前方をY字形とし、前面衝突時の乗員保護性能の向上を図りました。

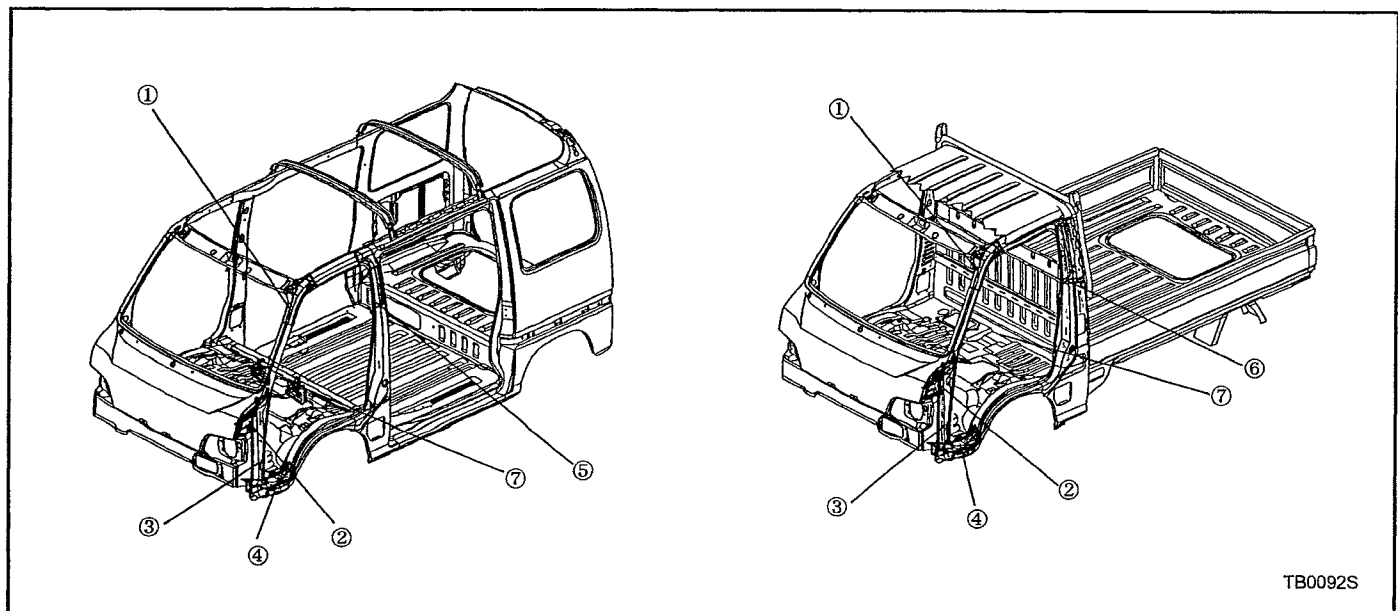


[2] ボディシェル

■概要

- ・新安全基準に対応し、高い剛性と安全性を備えた全方位衝突安全強化ボディ「新環状力骨構造」を採用し、高効率にエネルギーを吸収する車体構造としました。また、左右のフロントピラーロア間に丸形鋼管のステアリングサポートビームを追加し、さらに高い剛性と安全性を備えました。
- ・各ピラーおよびレールに必要な断面特性を持たせ、各部にリンホースメントや、要所に補強材を設けて、十分な強度剛性を確保しました。
- ・エアフロー穴を設けてドア閉まり性を良くし、シートベルトリトラクターをピラー内に収納するなど、使い勝手の向上を図りました。
- ・トラックの一部車種に、可倒式のストッパーブラケットをランバーステーに装備し、便益性の向上を図りました。





No.	強 化 内 容	効 果
1	ピラー上部補強	室内変形の抑制
2	抗力部材追加	室内変形の抑制・エネルギー吸収の増大
3	フロントピラー強化	室内変形の抑制
4	サイドシル強化	室内変形の抑制
5	センターピラー強化（バン・ディアス）	室内変形の抑制
6	センターピラー強化（トラック・パネルバン）	室内変形の抑制・ベルト拘束力の向上
7	ベルトアンカー部強化	ベルト拘束力の向上

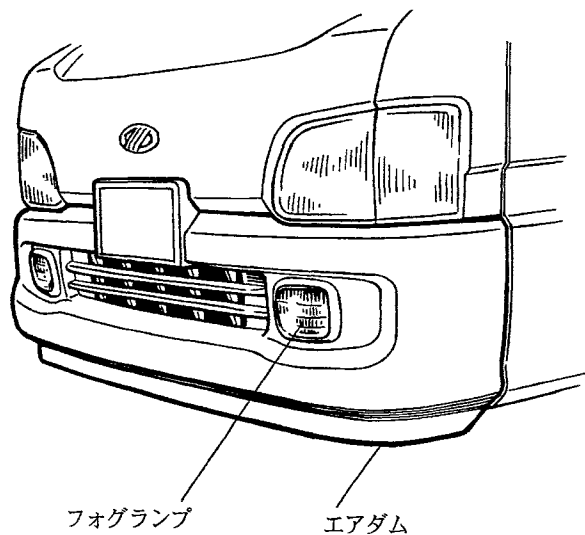
[3] ボディ外装品

(1) フロントおよびサイドまわり

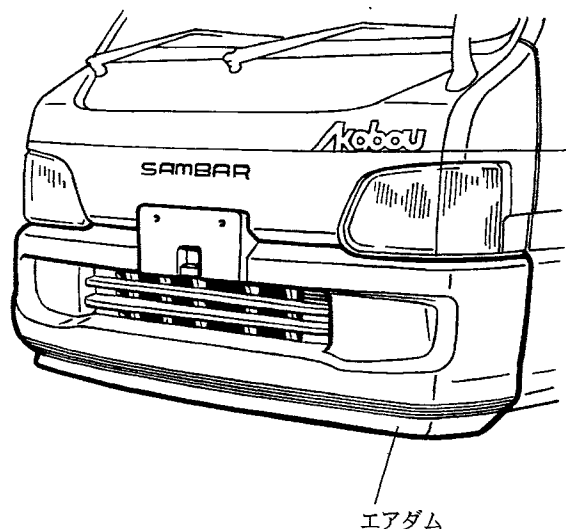
1. フロントバンパー

- ・大型で力強い造形のフロントバンパーを採用しました。
- ・ディアスSC車は、フォグランプ内蔵です。
- ・エアダム有・無の2種類を設定しました。エアダム有は、ボディ色塗装と黒色の2種類があり、エアダム無は黒色1種類です。

<ディアス>



<トラック>



TB0003P

2. ドア

1) キャブドア・スライドドア共通

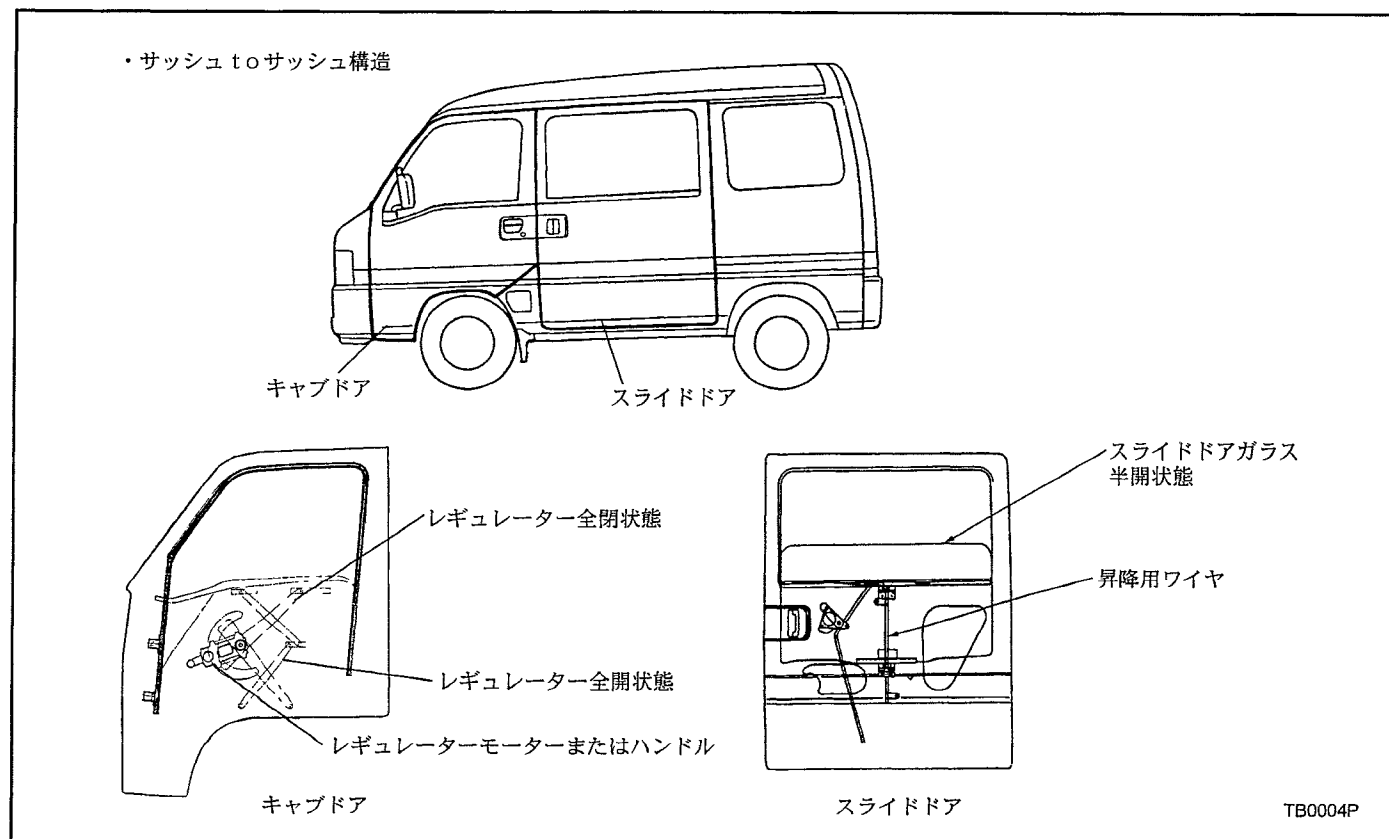
- ・キャブドアとスライドドアの分割をサッシュ t o サッシュ構造とし、フラッシュサーフェイス化と共に、ドアまわりの外観向上を図りました。
- ・キャブドアのウィンドウをステップウィンドウとし、スライドドアガラスを上下昇降式を採用することにより、広い視界と、開放感の向上を図りました。
- ・ウィンドウレギュレーターは、キャブドアガラスにXアーム方式、スライドドアガラスにゴルデワイヤー方式を採用しました。
- ・ガラス板厚の低減、レギュレーターモーターの樹脂化、キャブドアラッチのコンパクト化により、軽量化を図りました。

2) キャブドア

- ・厚みを10mm増し、窓肩部とタイヤアーチ部の補強を行い、衝突時の乗員の安全性の向上を図りました。
- ・トラックは、運転席シート下に大型のベンチレーションを装備し、ドア閉まり性の向上を図りました。
- ・レギュレーターギヤ比とアーム長さの見直し、およびガラス昇降軌跡の直線化により、レギュレーター操作力の軽減と操作フィーリングの向上を図りました。

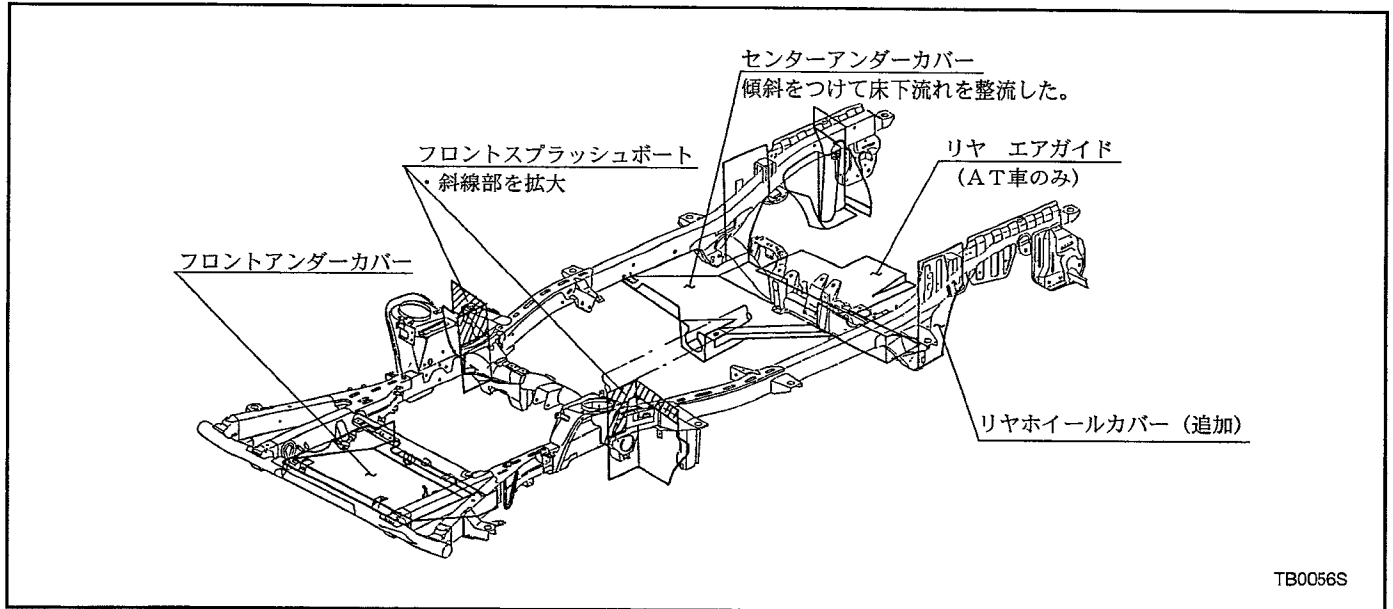
3) スライドドア

- ・スライドドアガラスの昇降ストロークは、窓からの荷物落下防止に配慮しました。
- ・スライドドア開閉時のフィーリング改善のため、支持方法を固定式のアームとし、ローラーを樹脂巻きとしました。
- ・スライドドアの保持力アップのため、チェッカーを改善しました。



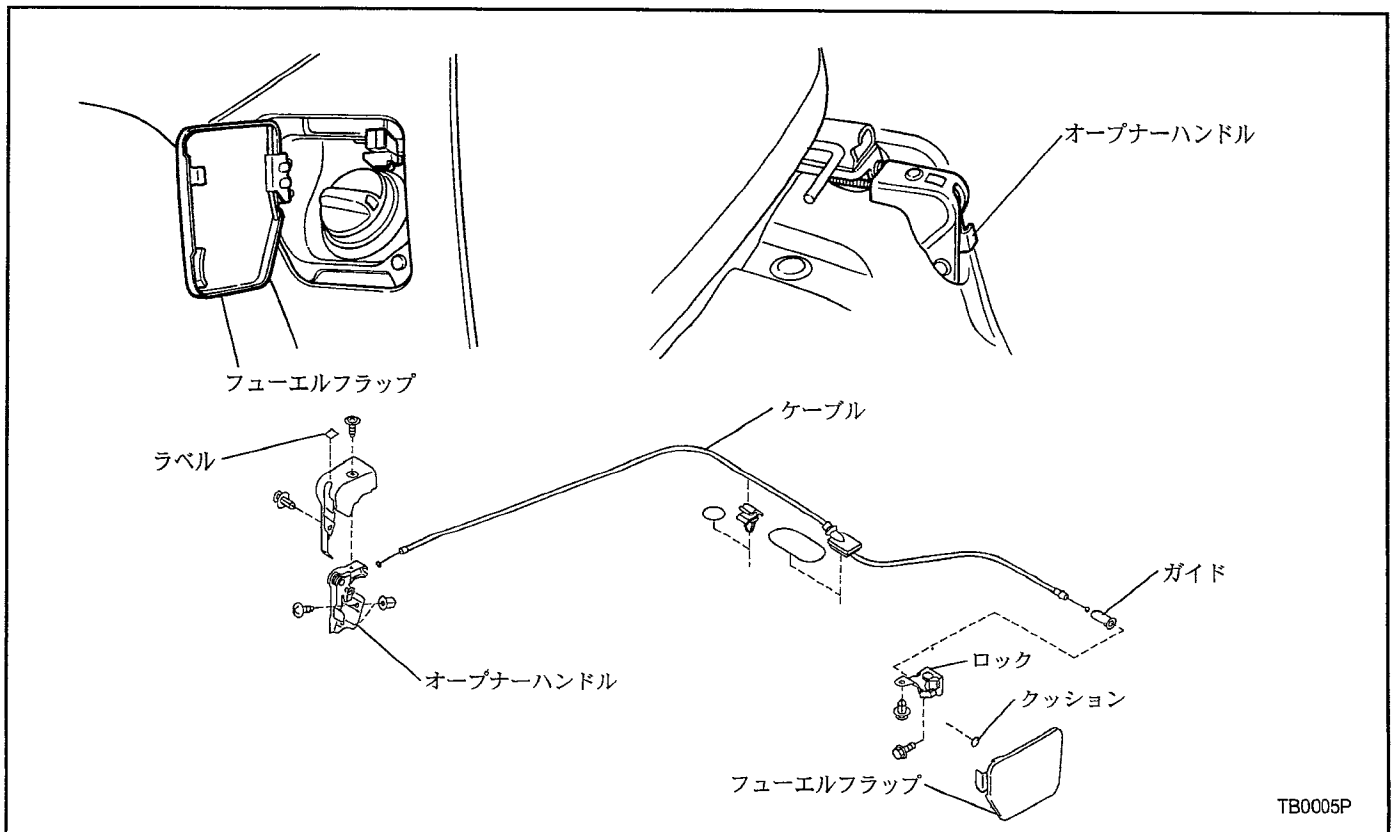
3. スプラッシュボード&アンダーカバー

- ・水・泥・雪・石はねから、エンジン・駆動系を保護するため、スプラッシュボードの大型化およびアンダーカバーの形状を改善しました。
- ・センターアンダーカバーを装着し、床下の風の流れを整流し、水・泥のエンジンルーム浸入を防ぐと共に、空力特性の向上を図りました。
- ・A T車にはリヤエアガイドを装着し、A T F油温の低減を図りました。
- ・リヤホイールカバーを追加し、エンジンルームへの泥浸入防止を図りました。



4. フューエルフラップ&オープナー

- ・フューエルフラップは、オープナーハンドルでケーブルを介しワンタッチで開く構造です。

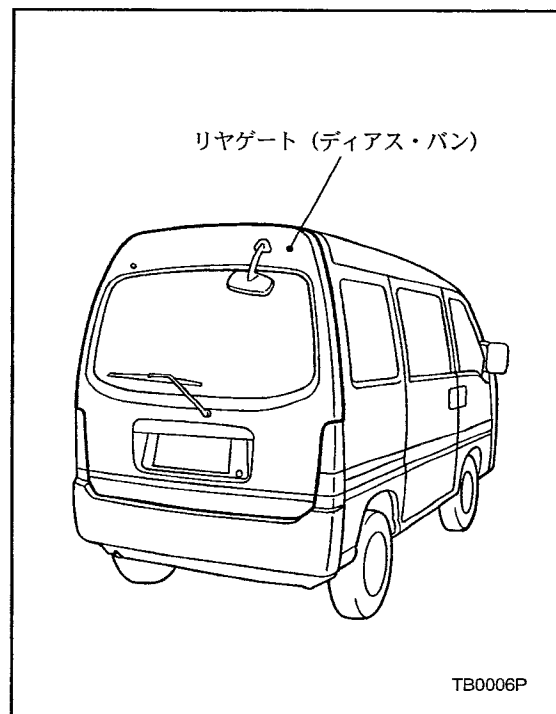


(2) リヤまわり

1. リヤゲート

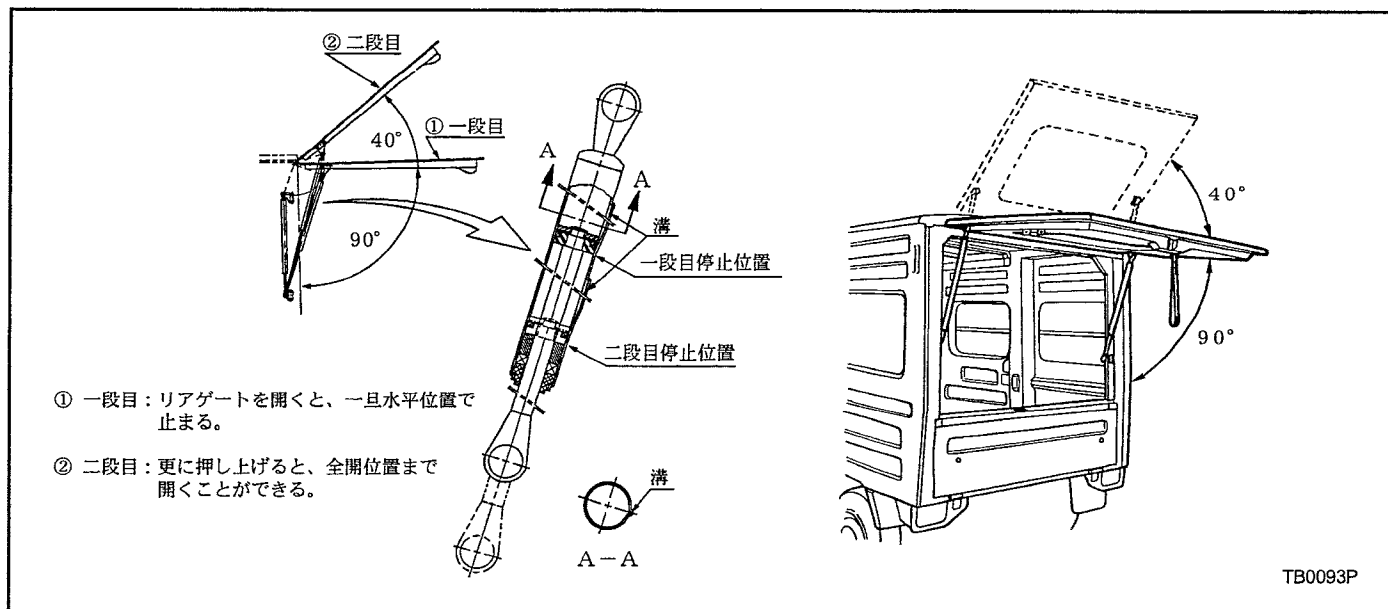
1) ディアス・バン

- ・リヤゲートスティは、荷物の出し入れを考慮し、取付け位置をリヤコンビネーションランプ付近室外とした押し上げタイプです。また、最適なジオメトリーとし、開時操作力を軽く設定しました。
- ・荷物の出し入れをしやすい大きな開口部にしました。
- ・リヤゲートガラスは、後方視界を配慮した造形としました。



2) パネルバン

- ・パネルバン赤帽・郵政車に、2段開度リヤゲートスティを採用し、便益性の向上を図りました。



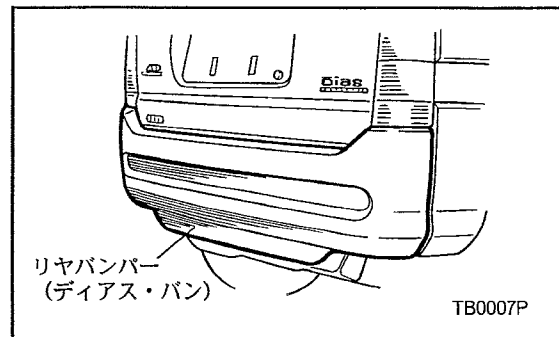
2. リヤバンパー

1) ディアス・バン

- ・リヤコンビネーションランプとのつながりのあるすっきりとした造形のU字型リヤバンパーを採用しました。

2) トラックパネルバン

- ・J Aフルタイム4WD車には、内側にインシュレーターを装着し、エンジン音の低減を図りました。

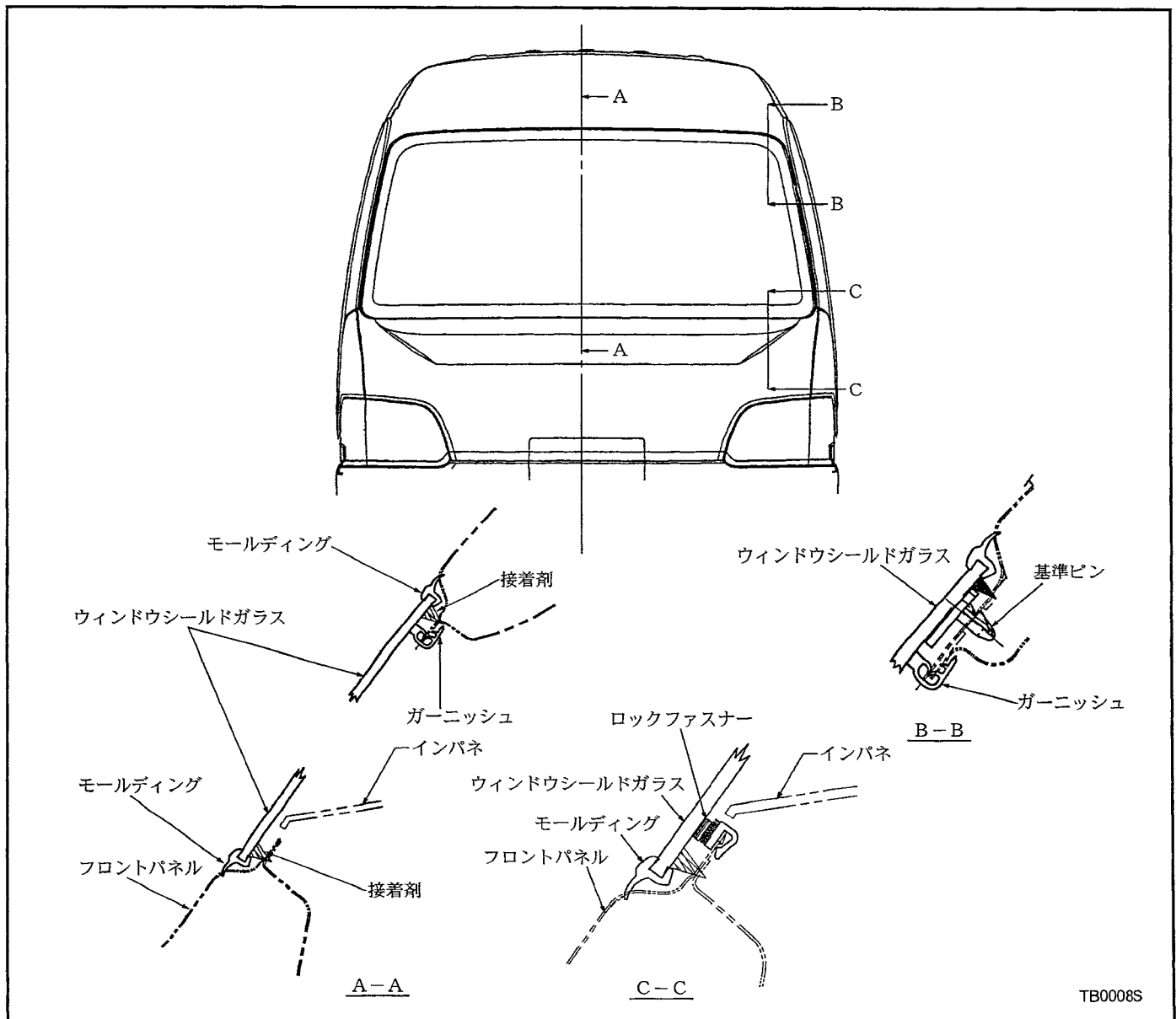


(3) ウィンドウまわり

- ・フロントガラスは、厚さ4.7mmの合わせガラスを装着しました。色はグリーンです。
- ・フロントガラスの車体への固定を接着方式とし、組み付け精度向上と初期のガラス浮き上がり防止のため、ロケートピンとロックファスナーを設けました。

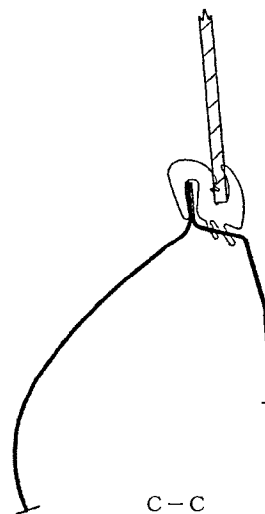
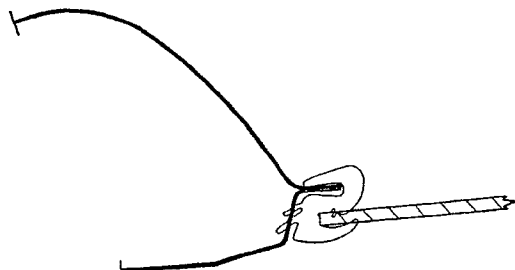
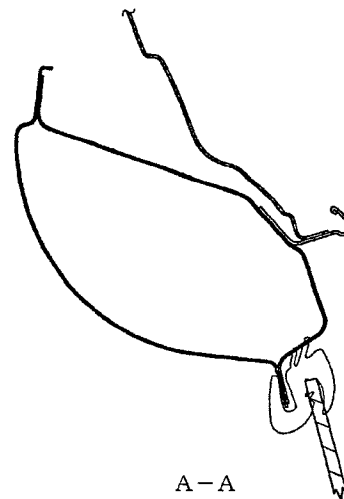
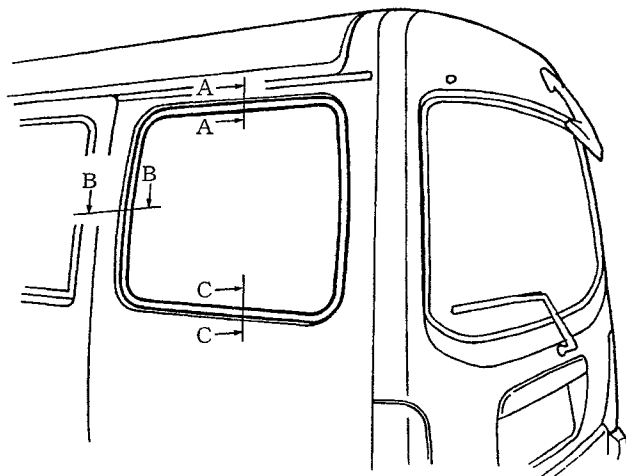
<仕様>

位 置	板 厚 [mm]	種 類	着 色	適 用 車 種
フ ロ ン ト ガ ラ ス	4.7	合 わ せ	グ リ ー ン	全 車
キャブドアガラス	3.1	強 化	UVカットグリーン	D i a s
	3.1	強 化	グ リ ー ン	上記以外
スライドドアガラス	3.1	強 化	ス モ ー ク	D i a s S C
	3.1	強 化	グ リ ー ン	上記以外
リヤクォーターガラス	3.1	強 化	ス モ ー ク	D i a s S C
	3.1	強 化	グ リ ー ン	上記以外
バックパネルガラス	3.1	強 化	グ リ ー ン	トラック
リヤゲートガラス	3.5	強 化	グ リ ー ン	パネルバン
	3.1	強 化	ス モ ー ク	D i a s S C
	3.1	強 化	グ リ ー ン	上記以外



(4) リヤクォーターまわり

- ・スライドドアからリヤゲートまでつながりのあるすっきりとした外観としました。
- ・ガラスの車体への固定は、はめ込み方式です。



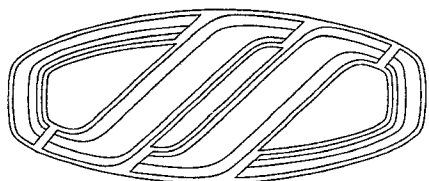
B-B

C-C

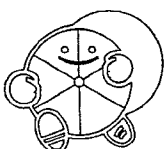
TB0009S

(5) オーナメント・マーク類

1. オーナメント

ディアス	トラック・バン・パネルバン
	

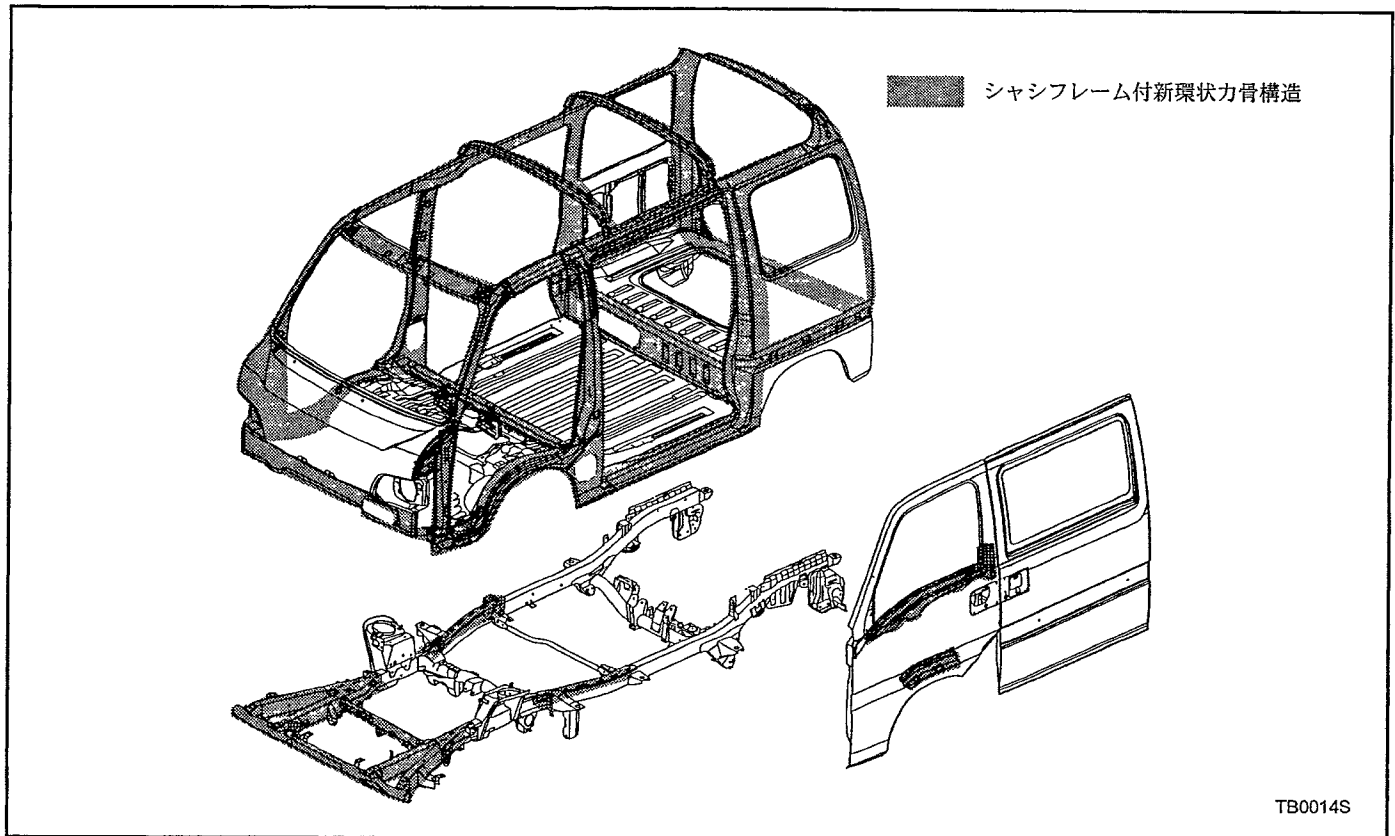
2. マーク類

最大積載量ラベル	特別防錆車ラベル	ABSラベル
全 車	トラック・パネルバン特別防錆車	ABS車
(例) 		
グレードマーク	機能表示ラベル	
全 車	全 車	
(例)   	(例)   	
フロントマーク	赤帽マーク	
トラック・パネルバン	赤 帽 車	
  	  赤帽	

[3] 安全性

■ 概要

新安全基準に対応し、高い剛性と安全性を備えた全方位安全強化ボディ「シャシフレーム付新環状力骨構造」に加えて、前面衝突時に高い車体抗力を持続させる、高効率の衝突エネルギー吸収構造としました。



■構造

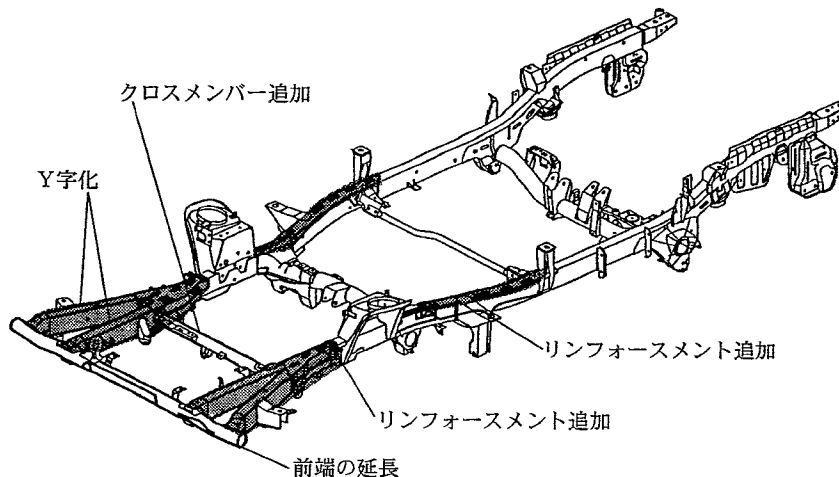
(1) 前面衝突対応車体構造

1. シャシ

シャシフレームの前端を205mm延長するとともに、Y字化しました。さらに、サイドメンバー各部を補強し、前面衝突時にエネルギーを効率よく吸収する構造としました。

<シャシの補強>

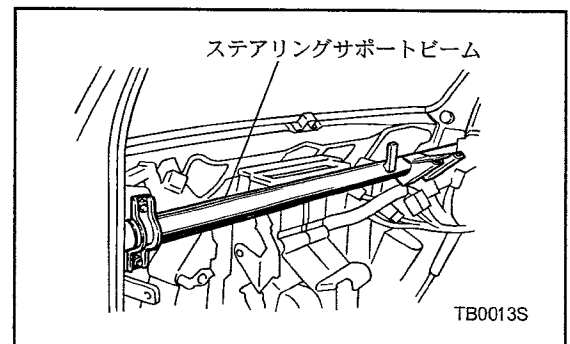
■ 補強部位



TB0343S

2. キャブ

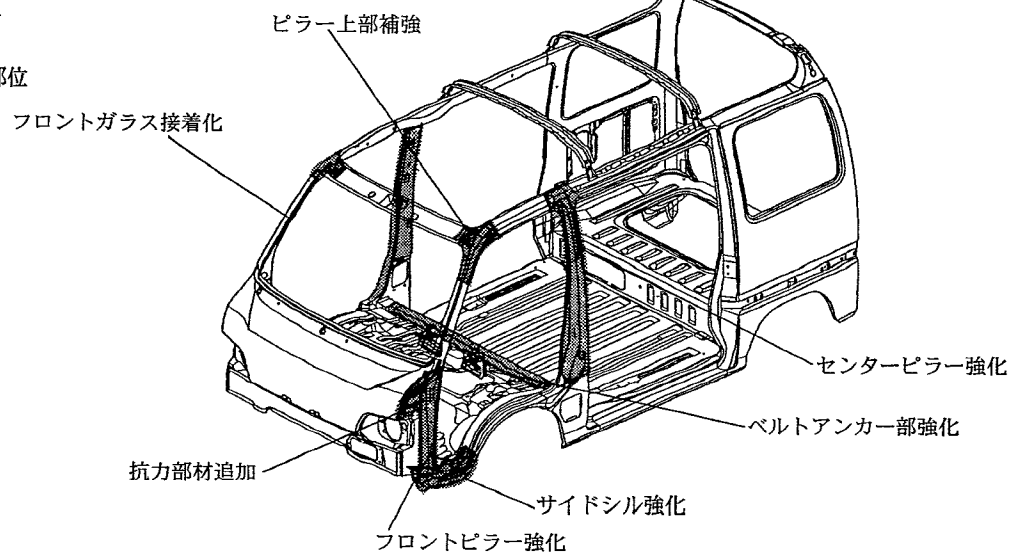
左右のフロントピラーの間に、ステアリングサポートビームを装着し、ドアまわりの強化とフロントピラーの補強など各部の補強を行い、前面衝突時にエネルギーを効率よく吸収する構造としました。



TB0013S

<キャブの補強>

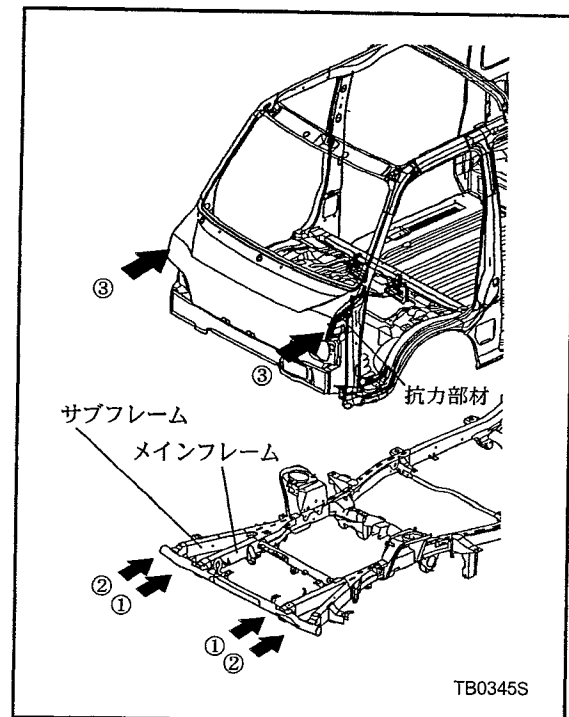
■ 補強部位



TB0344S

＜高効率の衝突エネルギー吸収構造＞

前面衝突時のエネルギーは、①シャシフレームのメインフレームで主に受け、②次にサブフレームでの抗力の増大と安定化を図り、③さらにキャブ前方の抗力部材で吸収し、衝突終了まで高い車体抗力を持続する。



(2)後面衝突対応車体構造

バン・ディアス系は、車体後方へのフロア延長・クロスメンバー等後部構造部品を変更、トラック系は、強固な荷台サイドゲートとフロアをつなぐヒンジを強化して荷台全体に抗力を分散させる構造とし、後面衝突時の安全性の向上を図りました。

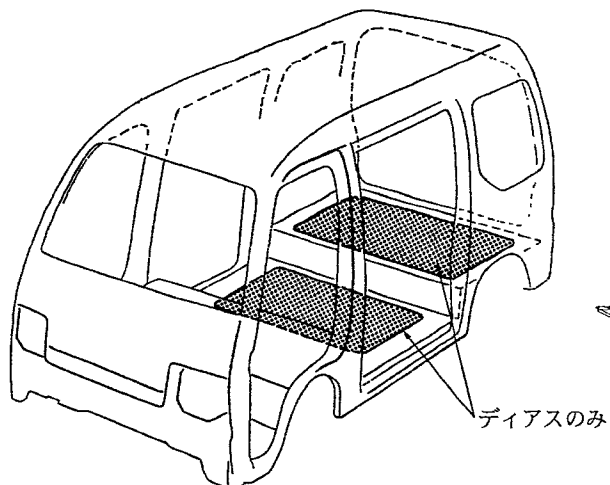
(3)側面衝突対応

- ・ドア窓肩部とホイールアーチ部の補強およびドア厚さの増加センターピラーの強化により、側突時の安全性の向上を図りました。

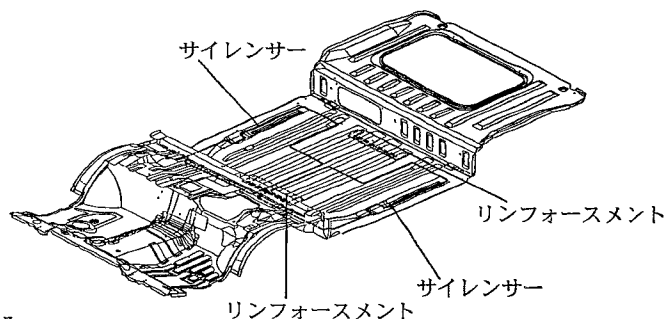
[4] 遮音・防振

- ・シャシフレームとボディの結合部にフローティングラバーを設け、振動伝達を遮断し、静粛性の向上を図りました。
- ・フロアにはダンピング特性の強いサイレンサーを融着し、さらにエンジン上部の遮音と防振性を高めるため、リヤフロア全面に大型のインシュレーターを採用し、静粛性と防振性の向上を図りました。
- ・後席足元と後部床下にリンフォースメントを追加し、フロアの防振性の向上を図りました。

＜インシュレーター取付位置＞



＜サイレンサー・リンフォースメント＞

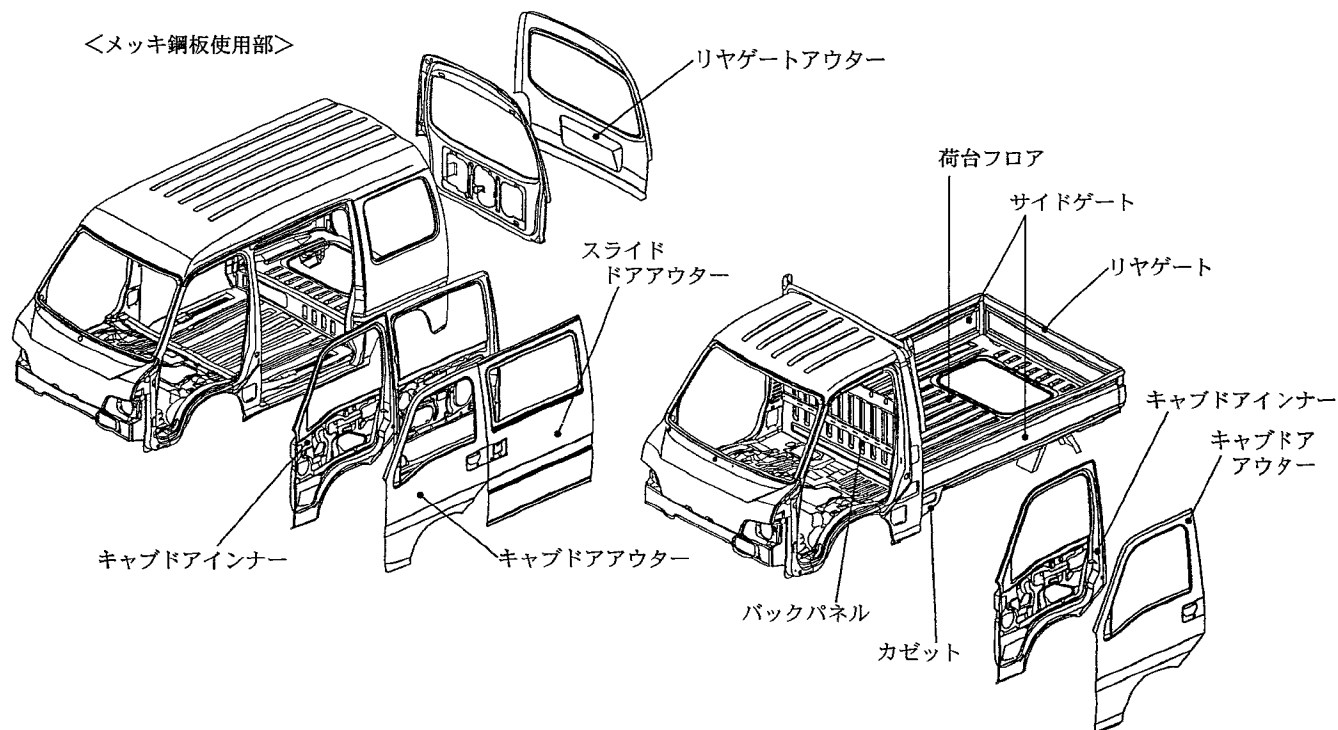


TB0016S

[5] 防錆

- ・環境と使用条件の厳しいドアパネルとトラックの荷台まわりには、全面に亜鉛メッキ鋼板を使用しました。また、車体の袋構造部位や板合わせ部は、電着塗料の付着性を向上し、防錆力の向上を図りました。

＜メッキ鋼板使用部＞

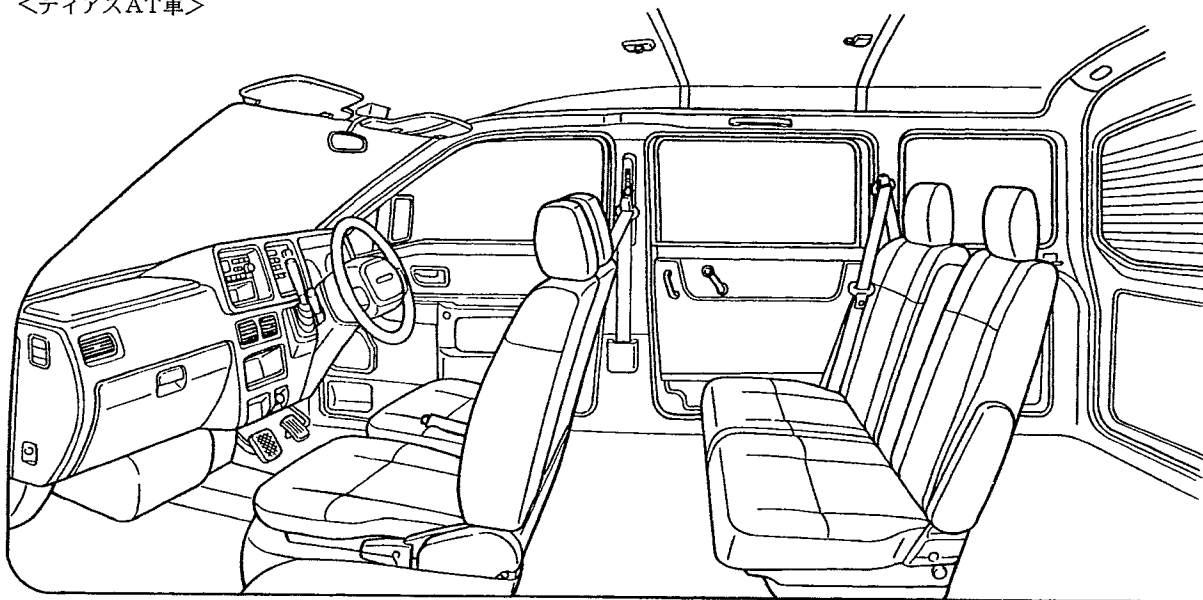


TB0017S

■概要

- ・新しいレイアウトのインストルメントパネルの採用、トリム・シートの質感の向上、快適で視界の良い運転姿勢、乗り心地のよいシートにより、内装質感・快適性の向上を図りました。
- ・使いやすい収納スペースを設け、AT車は、コラムシフトの採用により、サイドウォークスルーを可能とし、使い勝手の向上を図りました。

<ディアスAT車>

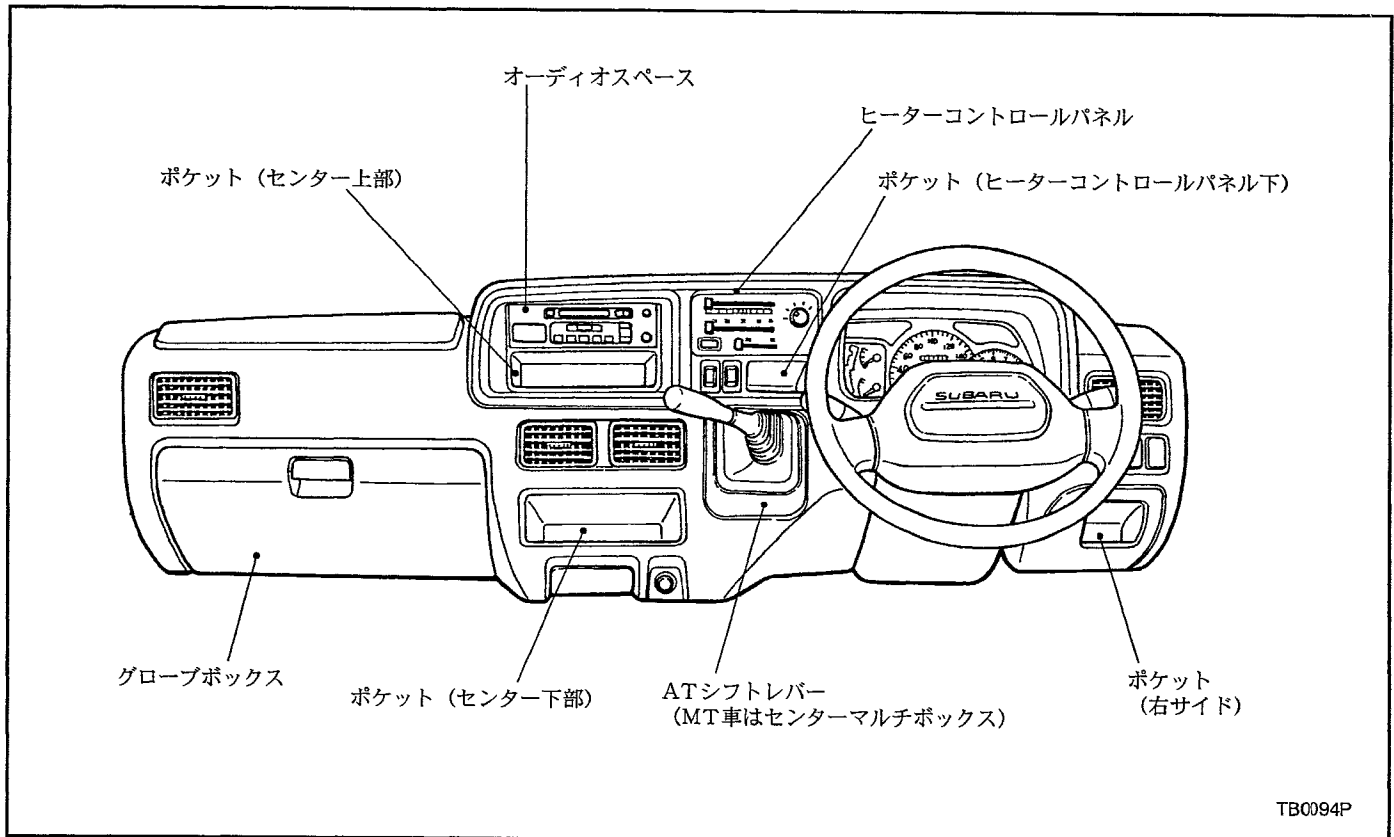


TB0018P

[1] インストルメントパネル&収納スペース

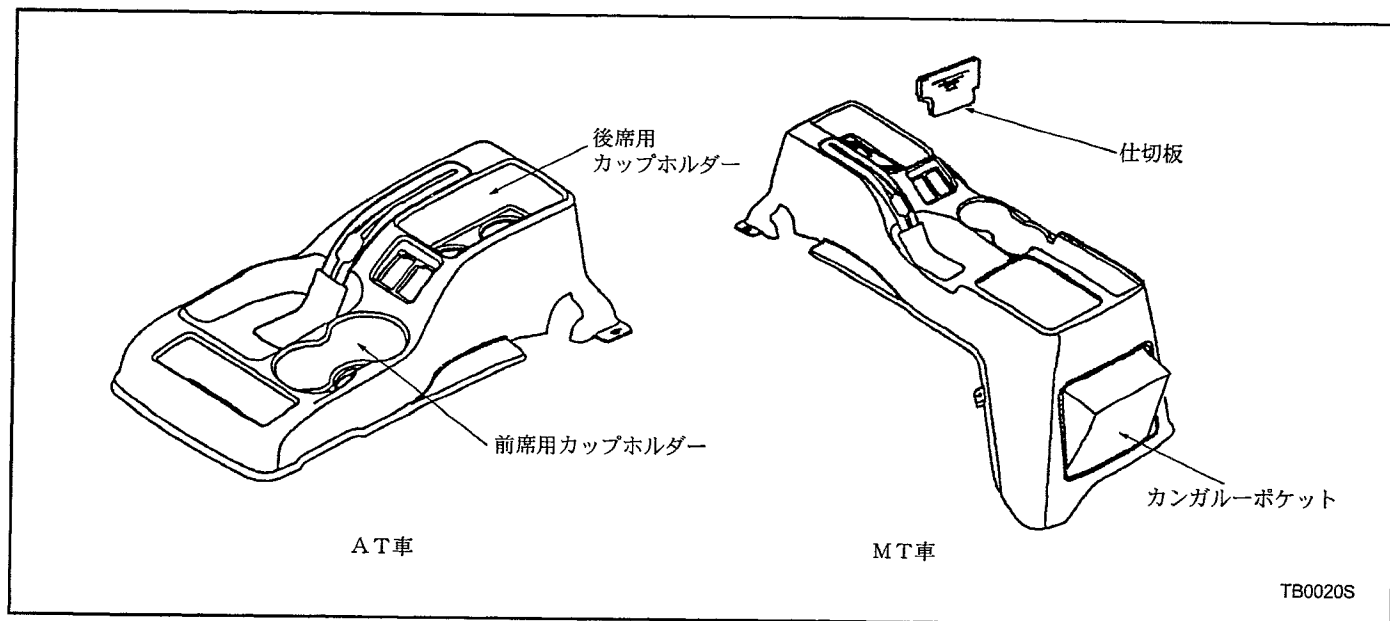
(1) インストルメントパネル

- ・ヒーターコントロールパネル・オーディオスペースを最上位に配置し、操作時の視線移動を最小限に抑え、安全性・操作性の向上を図りました。
- ・収納スペースは、大型グローブボックスの他に、ポケット（MT車5か所、AT車4か所）を設け、利便性の向上を図りました。



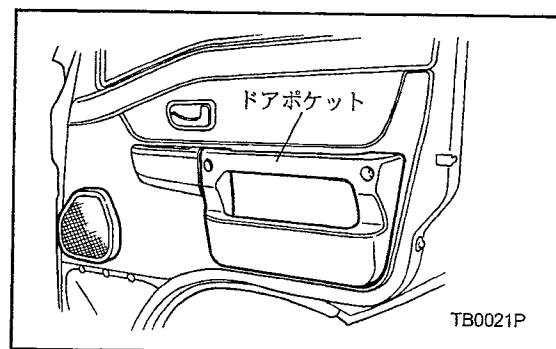
(2) センターコンソールボックス

- ・前席用2個・後席用2個のカップホルダーを装備しました。後席用カップホルダーの仕切り板を外すとCDケース6枚を収納できる小物入れとして使用できます。また、サイドウォークスルー時にじゃまにならない形状としました。
- ・MT車（一部車種）センターコンソールボックス前側に、カンガルーポケットを装備しました。
- ・トラックのセンターコンソール後方には、2.0ℓペットボトルの収納が可能なスペースを設けました。



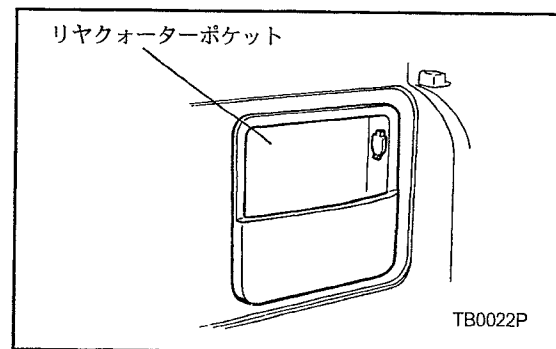
(3) ドアポケット

左右のキャブドアに、アームレストと一体の大型ポケットを装備しました。



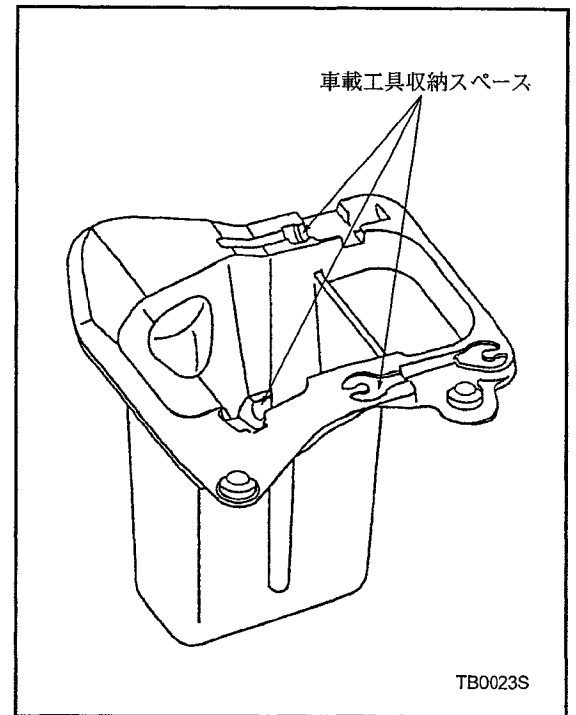
(4) リヤクォーターポケット

ディアスの左右のエプロンにポケットを装備し、さらに右側には12V電源ソケットを設け、便益性の向上を図りました。



(5) パーソナルボックス

トラックの一部車種の助手席下に、車載工具の専用収納スペース付きのポケットを装備しました。

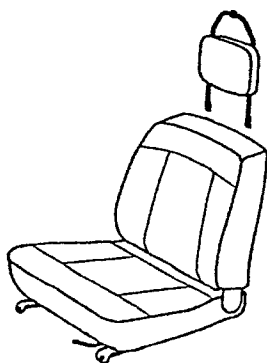


[2] シート

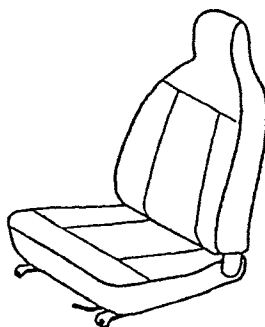
■概要

(1) フロントシート

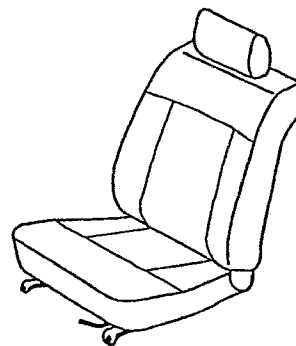
- ・フロントシートは、ローバックシート（トラック・パネルバン）、ハイバックシート（バン）、およびローバックシート（ディアス）の3種類を設定しました。
- ・運転席のスライド量を拡大しました。
- ・ディアスは、シートクッションを厚くし、バックレストの高さを80mm延長および、ヘッドレスト上下調整機構を採用し、乗り心地の向上を図りました。



トラック・パネルバン



バン

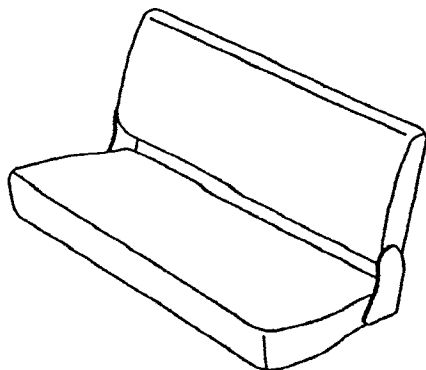


ディアス

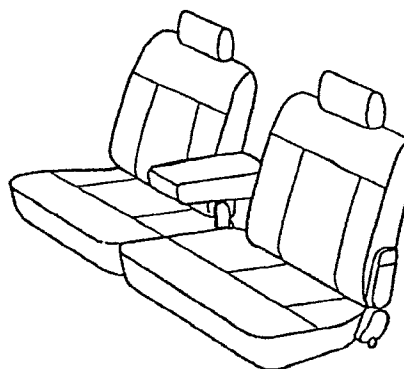
TB0024S

(2) リヤシート

- ・リヤシートは、ベンチシート（バン）、セパレートシート（ディアス）の2種類を設定しました。
- ・ディアスは、バックレストの高さを40mm延長すると共に、ヘッドレスト上下調整機構を採用し、乗り心地の向上を図りました。また、左右席を連続したクッションとしました。



ベンチシート



セパレートシート

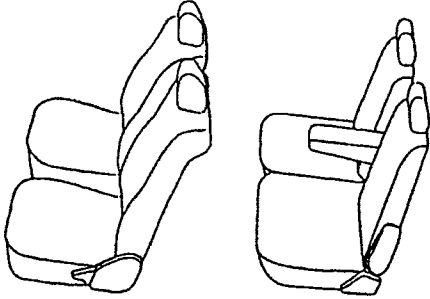
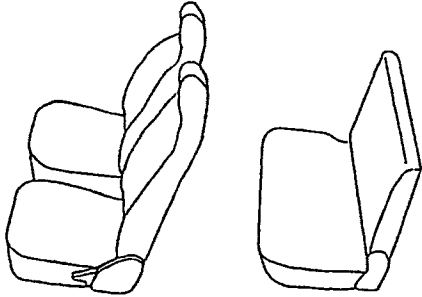
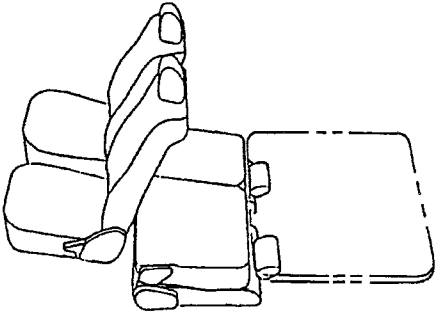
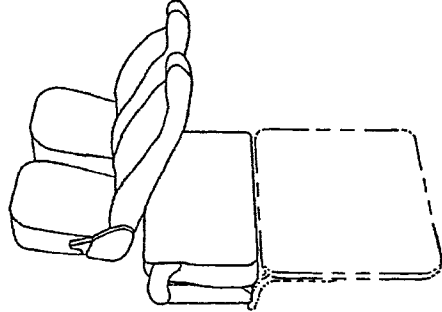
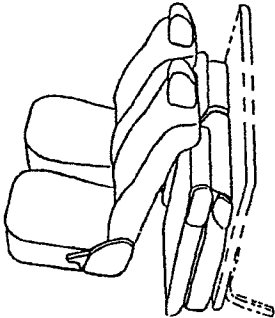
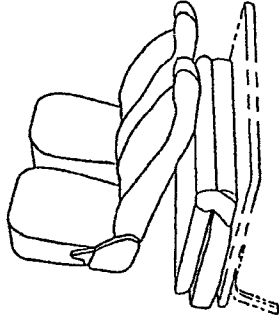
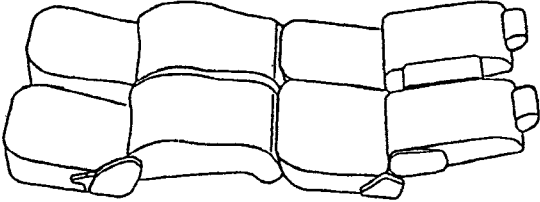
TB0025S

(3) シートアレンジ

・バン：通常・ハードフラット・デッキ倒立の3アレンジ

・ディアス：通常・ソフトフラット・ハードフラット・デッキ倒立の4アレンジ

ハードフラット時ピロー（下端位置）を外さなくても、リヤシートをたためます。

	ディアス	バン
通常		
ハードフラット		
デッキ倒立		
ソフトフラット		

ボディ内装

■仕様

(1) フロントシート（運転席）

車種	トラック・パネルバン	バン	ディアス
シート形状	ローバックシート	ハイバックシート	ローバックシート
ヘッドレスト	別体式	バックレスト一体式	バックレスト差込式
調整量	無し	無し	71mm 3段
リクライニング機構	38ポジション*1 2度×37ピッチ	38ポジション 2度×37ピッチ	←
前後調整	10ポジション 13.5mm×9ピッチ	←	←

*1 シートの構造は38ポジションですが、車載時に8～0ポジション（シートスライド前端～後端）となります。

(2) フロントシート（助手席）

車種	トラック・パネルバン	バン	ディアス
シート形状	ローバックシート	ハイバックシート	ローバックシート
ヘッドレスト	別体式	バックレスト一体式	バックレスト差込式
調整量	無し	無し	71mm 3段
リクライニング機構	無し	無し 38ポジション 2度×37ピッチ	←
前後調整	無し	無し	10ポジション 13.5mm×9ピッチ
はね上げ機構	クッションのみ 前方はね上げ	← シート全体 後方はね上げ	←

(3) リヤシート

車種	バン	ディアス
シート形状	ベンチシート	セパレートシート
ピロー	無し	バックレスト差込式
調整量	—	75.5mm 3段
リクライニング機構	無し	3ポジション 4度×2ピッチ

[3] トリム&マット類

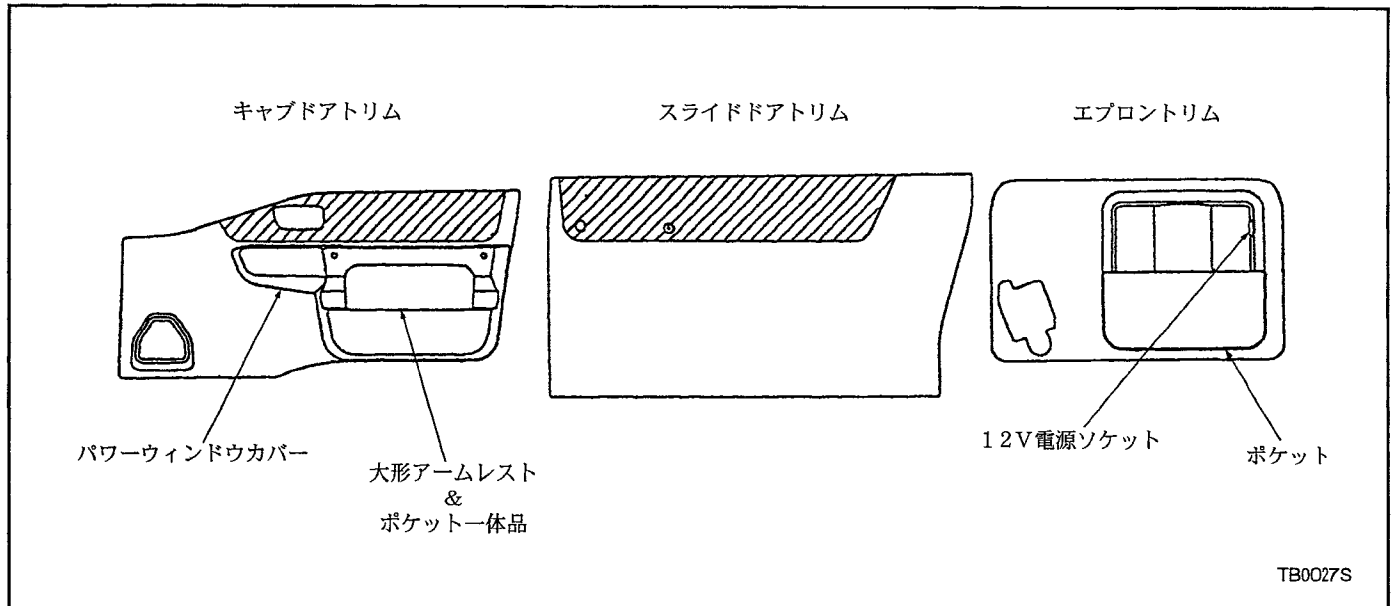
(1) サイドまわり

・キャブドアトリム

アームレストとポケットを一体化し、質感・便益性の向上を図りました。また、右側のドアトリムにスピーカーケーススペースを設けました。

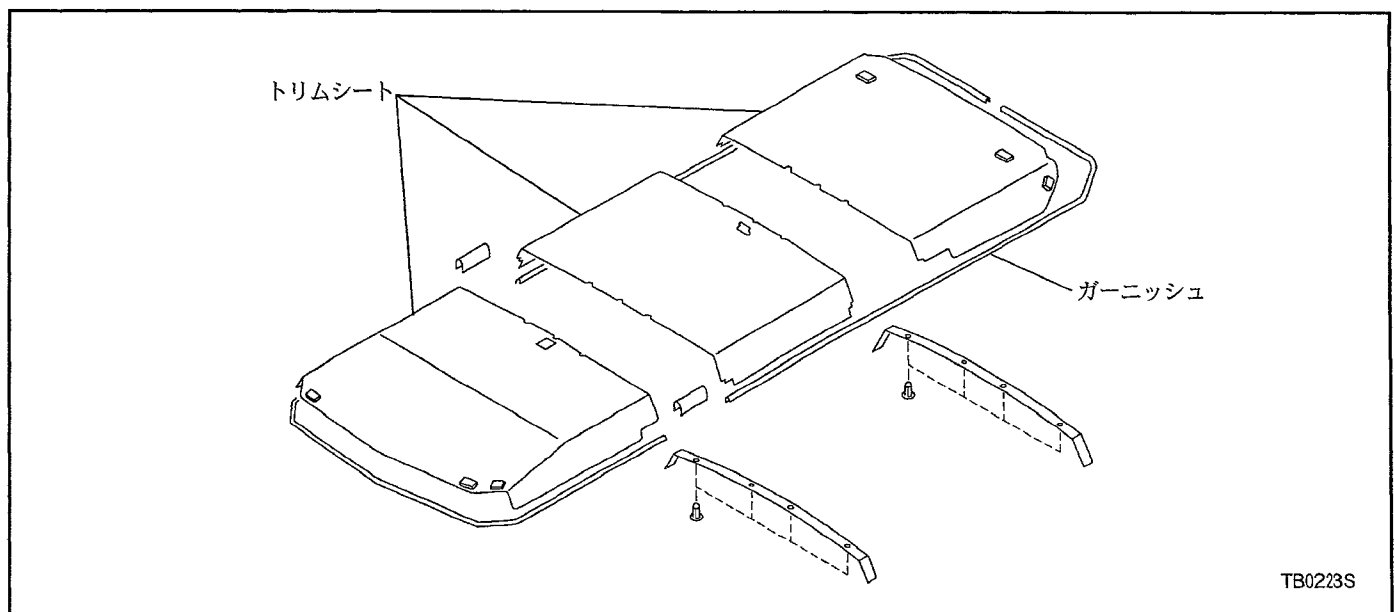
・エプロン

左右にポケットを設け、右側には12V電源ソケットを装備し、利便性の向上を図りました。



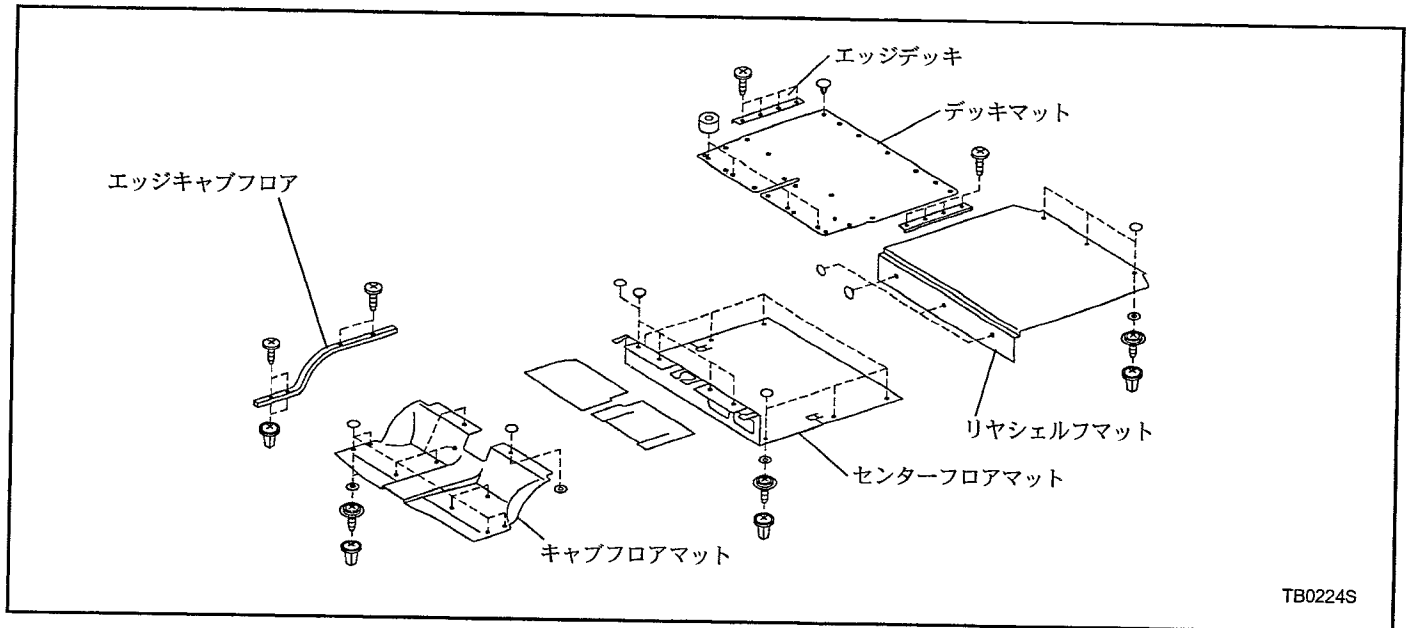
(2) ルーフまわり

新成形ルーフトリムを採用し、ディアスはサイドレールガーニッシュ付きとし、質感の向上を図りました。



(3) マット

ディアスSC車のリヤシエルフマットの材質を発泡ウレタンとし、厚さを増し、静粛性の向上を図りました。



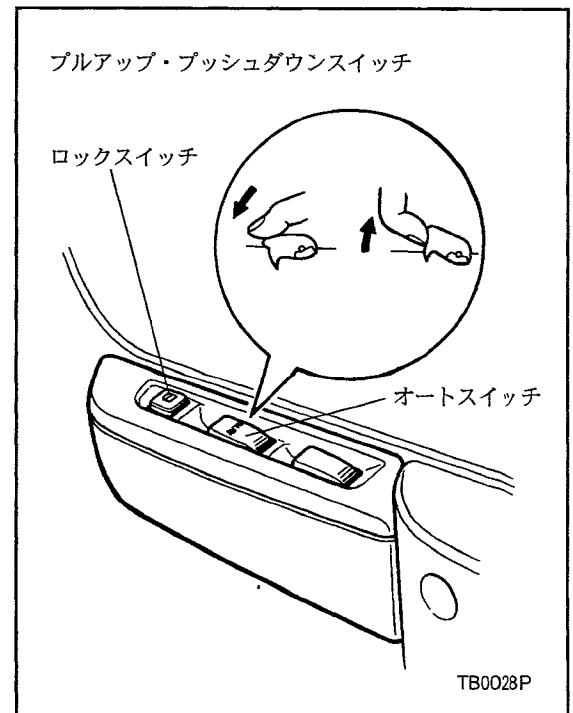
[4] インテリアアタッチメント

- ・運転席側に、カード・チケットホルダー付きサンバイザーを装備しました。一部車種を除き、助手席側にもサンバイザーを装備しました。
- ・ルームミラーは、防眩ミラーを装備しました。(一部車種)
- ・アシストグリップは、助手席側、およびディアスには後席側にも装備しました。

[1] パワーウィンドウ

システムの構成は、レギュレーターモーター、スイッチ、ブレーカー、リレー、およびそれらを結ぶハーネスの構成です。

- ・パワーウィンドウはフロントウィンドウ（左右）です。スライドドアはマニュアル操作です。
- ・メインスイッチには、プッシュ式のロックスイッチを設け、スイッチをONにすると助手席のウィンドウが作動しない機構です。
- ・オートスイッチのオート機構は、運転席ドアの窓にのみ働き、1段目でマニュアル、さらに2段目でオート作動します。オート作動を止めるときには、逆方向へ1段操作し、放すとその時点で停止します。オート回路は、運転席メインスイッチに内蔵しています。
- ・パワーウィンドウは、安全保障のため、キースイッチがON状態の場合のみガラスの昇降が可能です。
- ・運転席スイッチに、誤操作の少ないプルアップ・プッシュダウンスイッチを採用しました。



[2] ドアロック

- ・ディアスに、集中ドアロックおよびキーレスエントリーシステムを採用し、リヤゲートも含めて作動します。また、一部車種に、リヤゲートのみの施錠・解錠が可能な電磁式リヤゲートロックを採用し、使い勝手の向上を図りました。
- ・キーレスエントリーシステムは、赤外線リモコンを採用しました。

■構造・作動

(1) 集中ドアロック

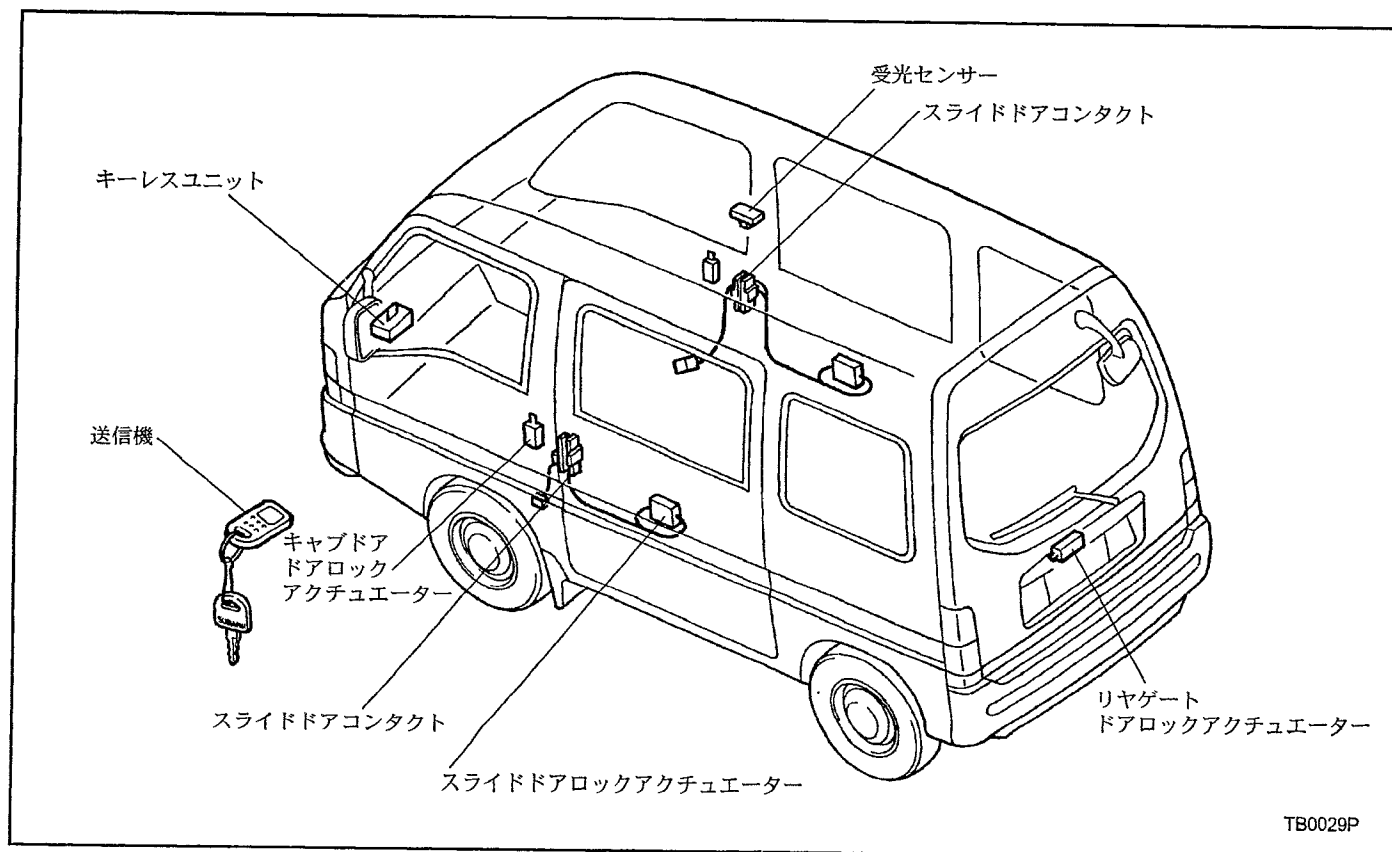
運転席のインナーリモートのロックノブおよびキーによる施錠・解錠操作でリヤゲートを含む全てのドアが作動します。このシステムは、キーレスユニット・運転席ロックノブスイッチ・ドアロックアクチュエーター・リヤゲートアクチュエーターの構成です。

(2) キーレスエントリー

- ・送信機のボタン操作により、リヤゲートを含む全てのドアが施錠・解錠します。
- ・Bピラートリム中央に設けた受光センサーに送信機の発光部を向けてボタンを押すと、施錠・解錠します。
- ・受光センサーは、受光部にフォトダイオードを120° 間隔に3個設置し、送信機のボタン操作に反応の良い構造で、受光センサーが確認できる位置で、車両から0.5m以内の範囲で作動します。

(3) 電磁式リヤゲートロック

運転席手元のスイッチでリヤゲートを施錠・解錠します。



TB0029P

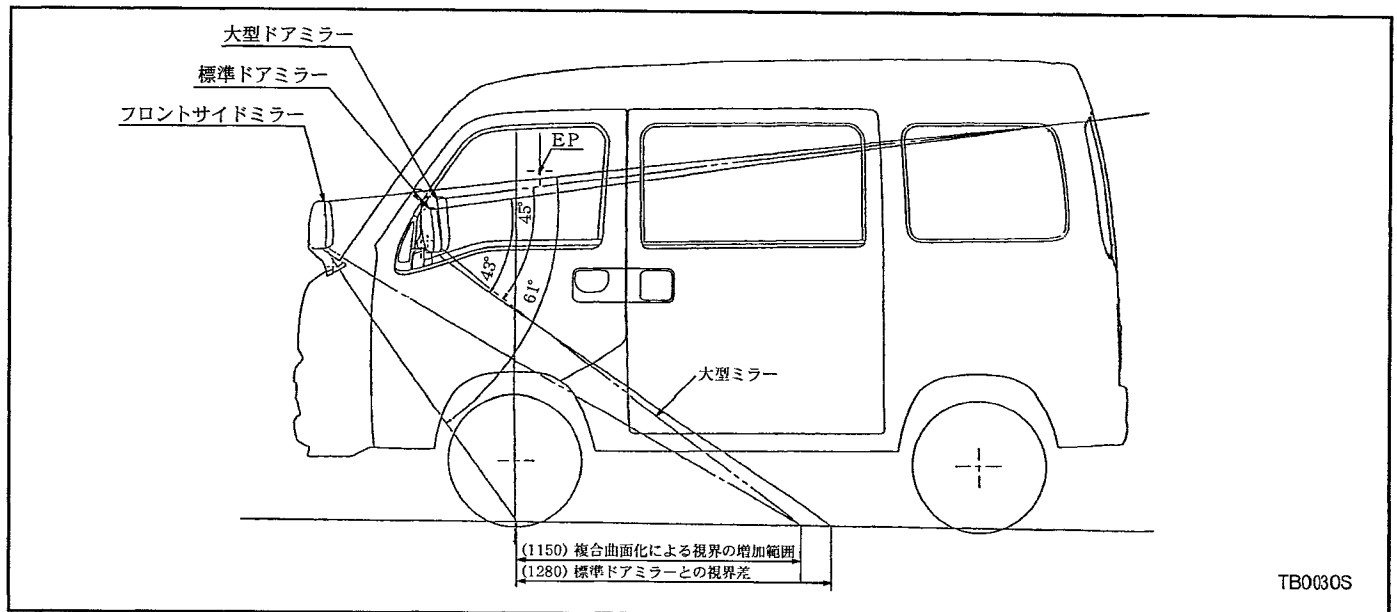
[3] アウターミラー

- ・赤帽車に、複合曲面のフロントサイドミラーを採用し、車両左下側の視認性の向上を図りました。
- ・ディアスSC車に固定式リヤアンダーミラーを採用し、後退時の後方視認性の向上を図りました。

■構造

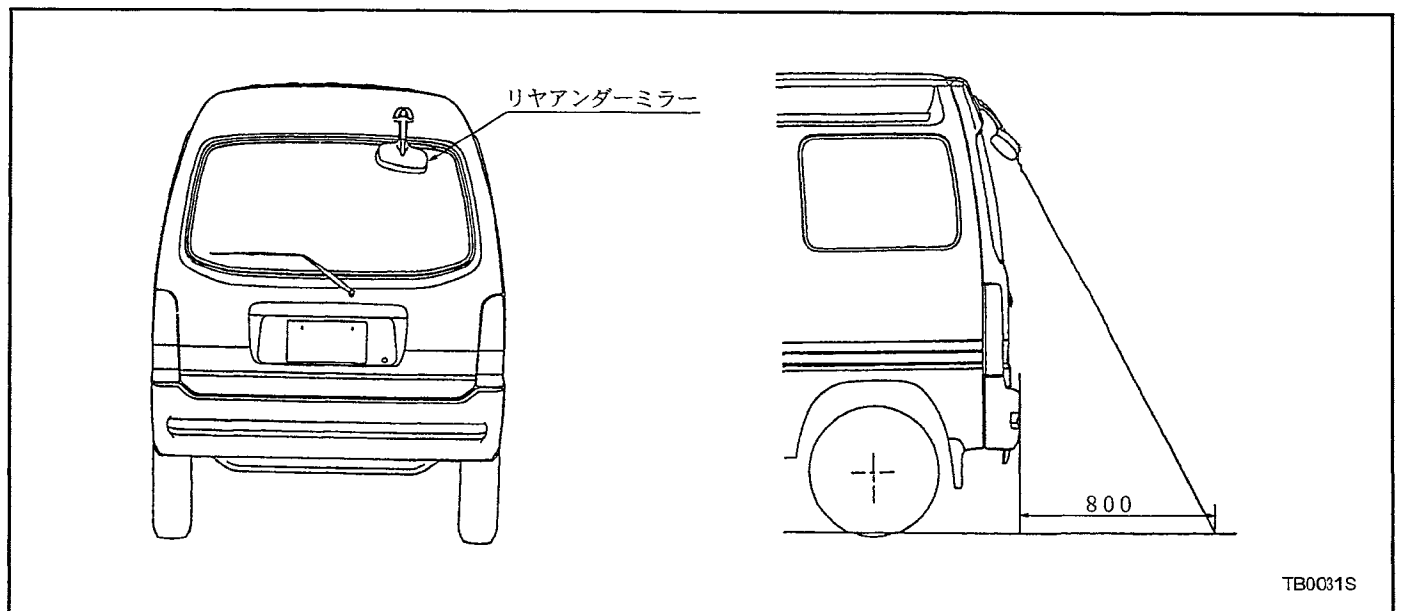
(1) フロントサイドアンダーミラー

アウターミラー鏡面を複合曲面とし、取付け位置を標準ミラーより前方に設定し、車体側面下部の視野を大幅に向上しました。



(2) リヤアンダーミラー

後方視認性の向上を図りました。



MEMO