

5 ボデー

5・1	ボデー本体	5-2
	ボデースタイル	5-2
	メインボデー	5-9
	防錆	5-15
	構成部品	5-21
	塗装	5-23
5・2	ボデー外装	5-26
	ボデー外装部品	5-26
	機能部品	5-33
5・3	ボデー内装	5-66
	運転席パネル	5-67
	シート	5-71
	トリム & ガーニッシュ	5-82
5・4	その他のボデー部品	5-87
	ミラー	5-87
	キーシリンダー & キー	5-89

5・1

ボデー本体

■概 要

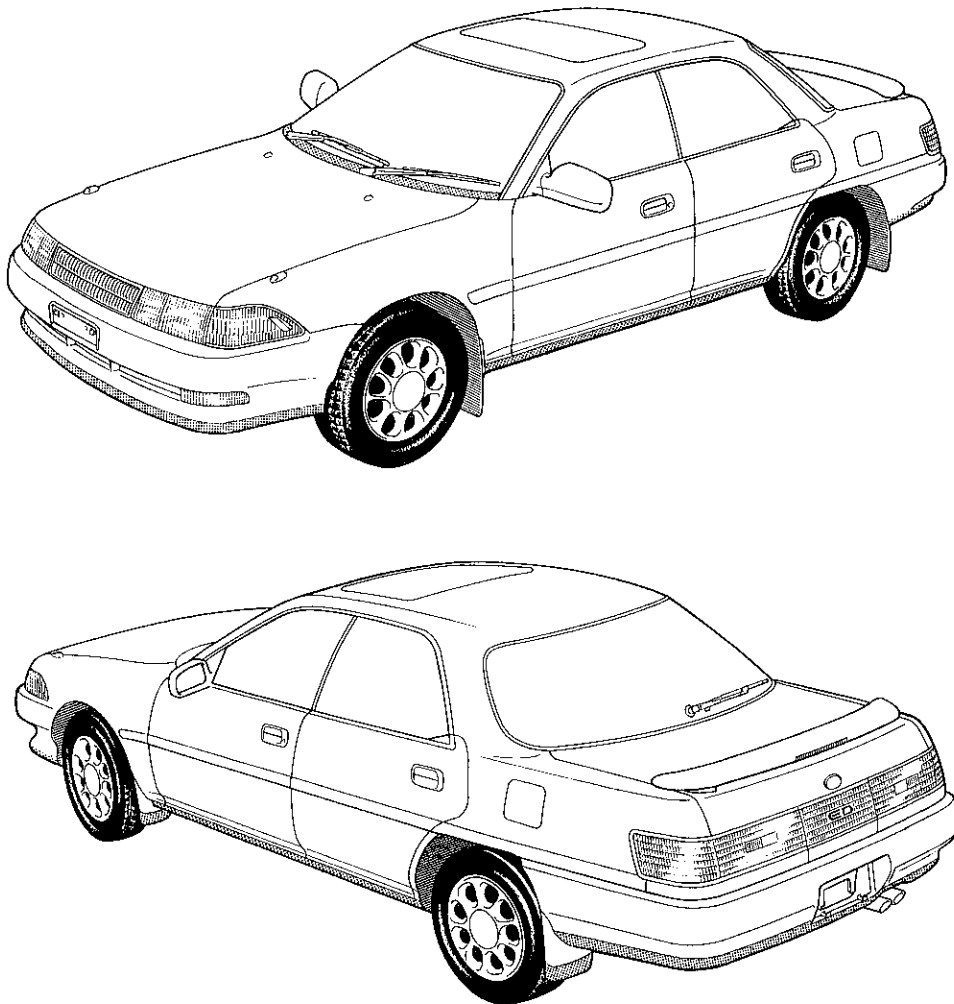
ボデー本体の剛性を向上させ各部に遮音材・遮音技術を駆使し、またボデー表面をフラッシュサーフェイス化して振動・騒音の少ない車としました。防錆鋼板の大幅採用、防錆ワックスの実施などにより錆に対しても優れたボデーとしました。

■機構説明

□ボデースタイル

1. ボデー外観

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



A160387, A160388

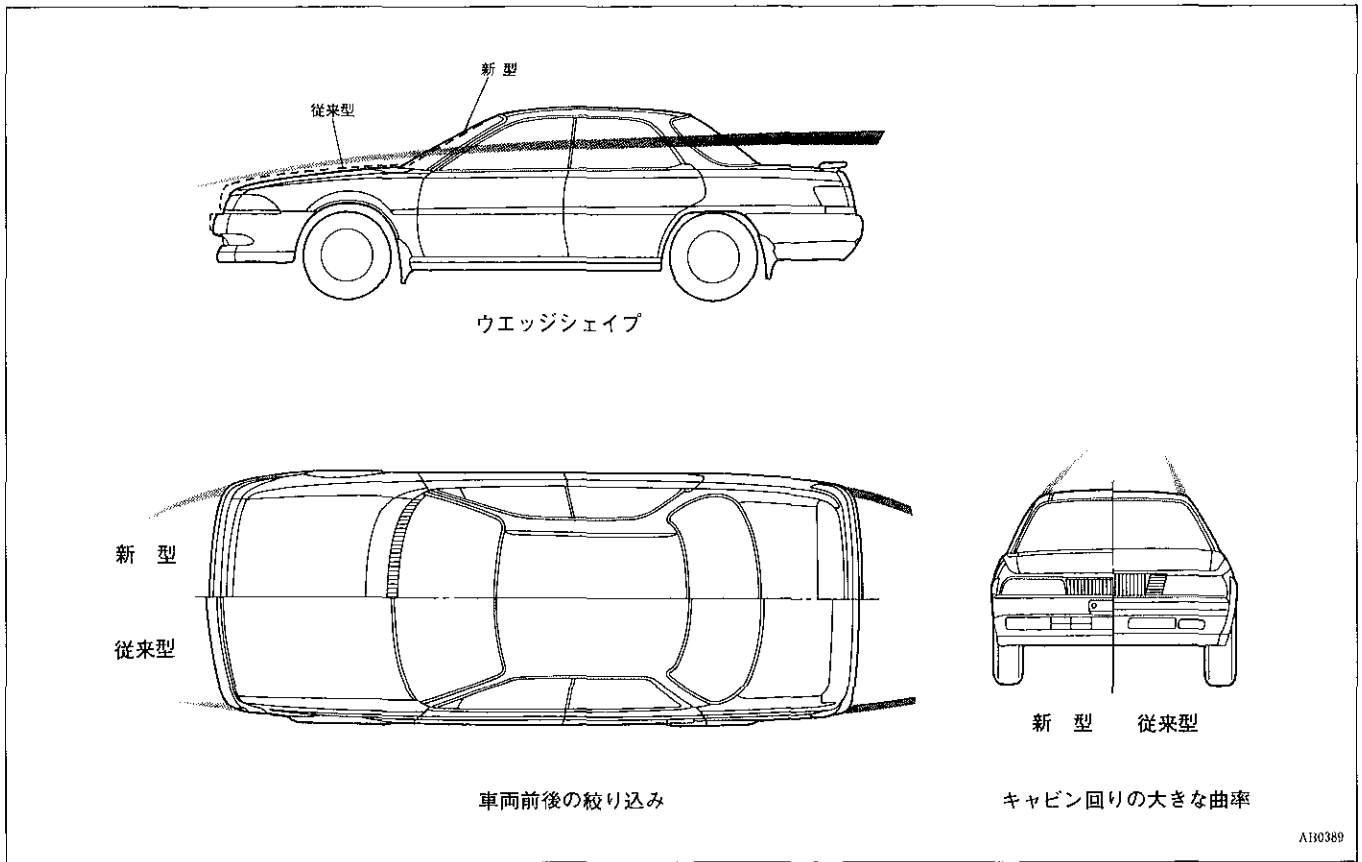
* ウエッジ (Wedge) :くさび

▶構造と作動

【1】空力への配慮

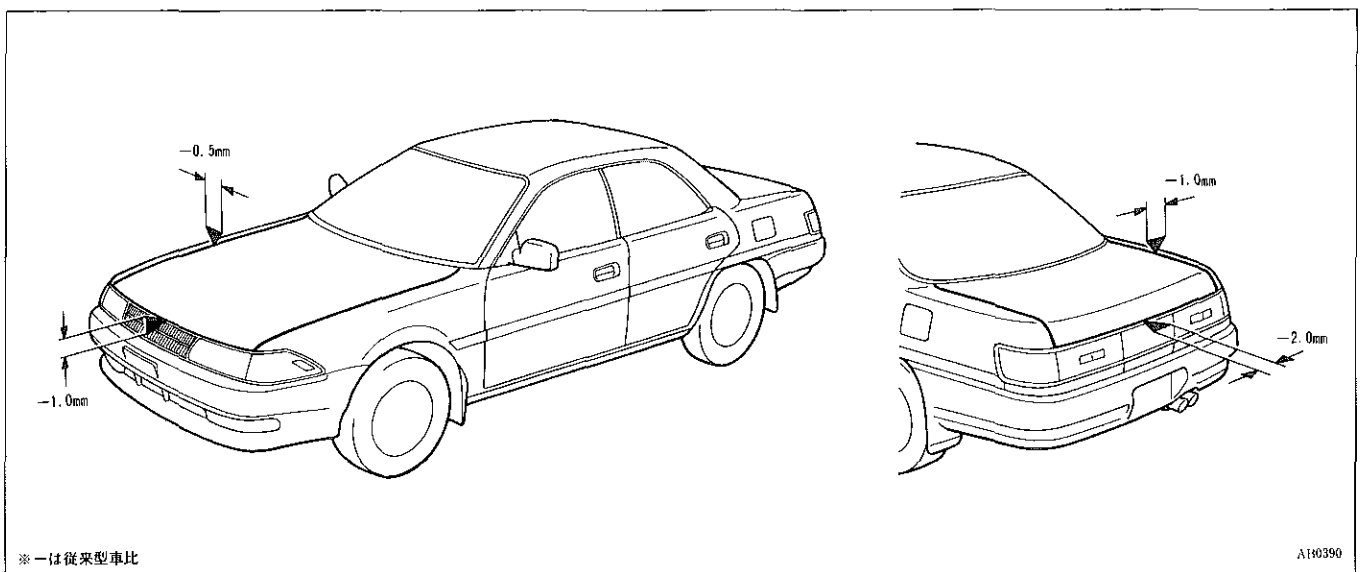
【1】空力的フォルム

サイドビューをウエッジ基調にするとともに車両前後の平面絞りを大きくし、またキャビン回りもサイドガラスに3次曲面ガラスなどを使用して、空気抵抗の少ないボデーとしました。



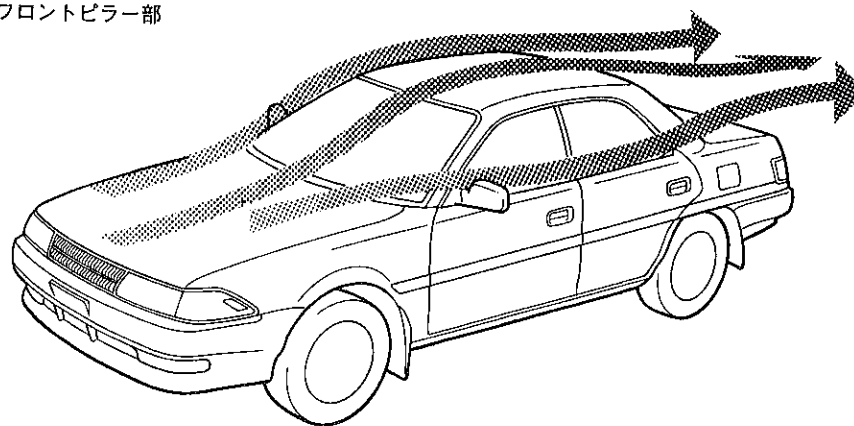
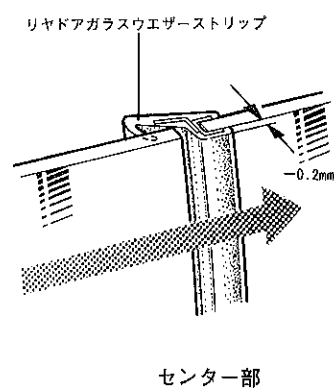
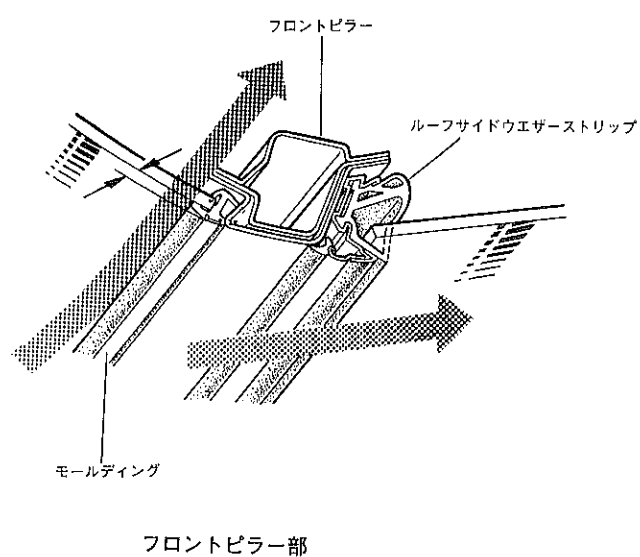
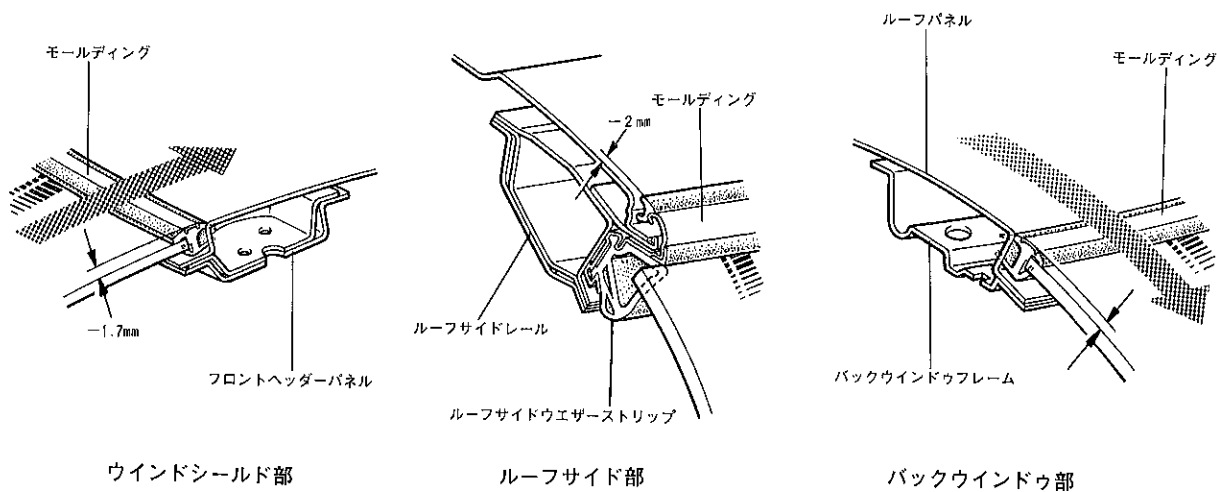
【2】フード・ドア類の見切り幅縮少

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



〔3〕フラッシュサーフェイス化

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

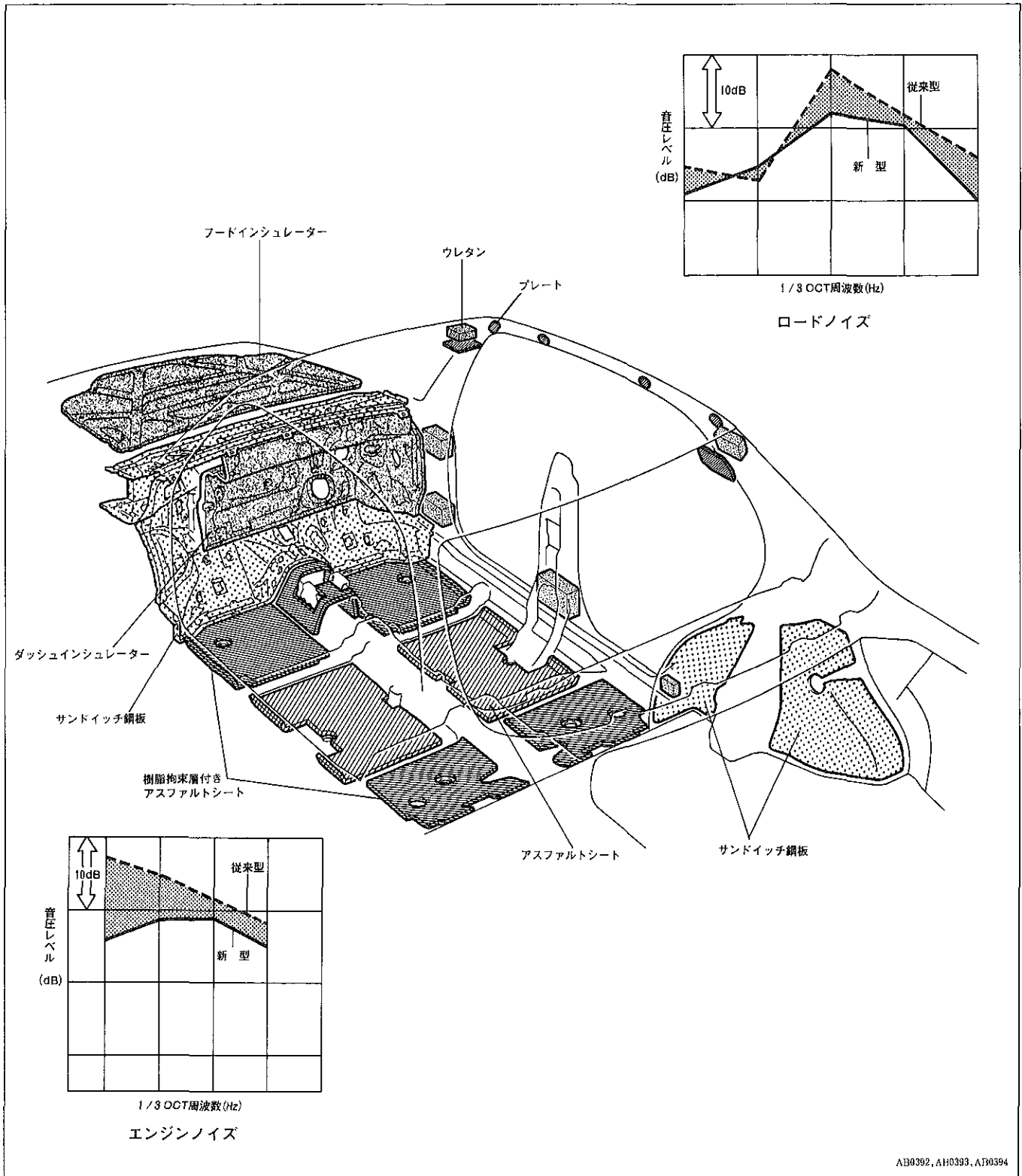


※—は従来型車比

A10391

2. 遮音性

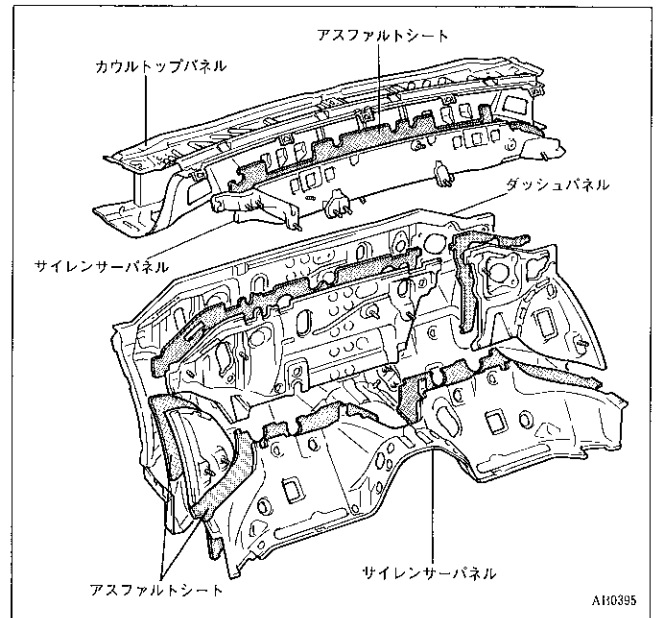
- ダッシュパネル、カウルインナーおよびリヤホイールハウスインナー部にサンドイッチ制振パネルを取り付け、ダッシュ部のインシュレーターおよびフロアインシュレーターと相まってエンジン・タイヤなどからの透過音を低減しました。
- 各ピラーおよびルーフ回りに発泡ウレタンの挿入およびシール材を貼り付け、騒音の室内侵入を防止しました。
- フロアには、樹脂拘束層付きアスファルトシートを貼り付け、振動・騒音の低減をはかりました。
- エンジンフードにはフードインシュレーターを取り付け、エンジン音の外部への漏れを低減しました。



▶構造と作動

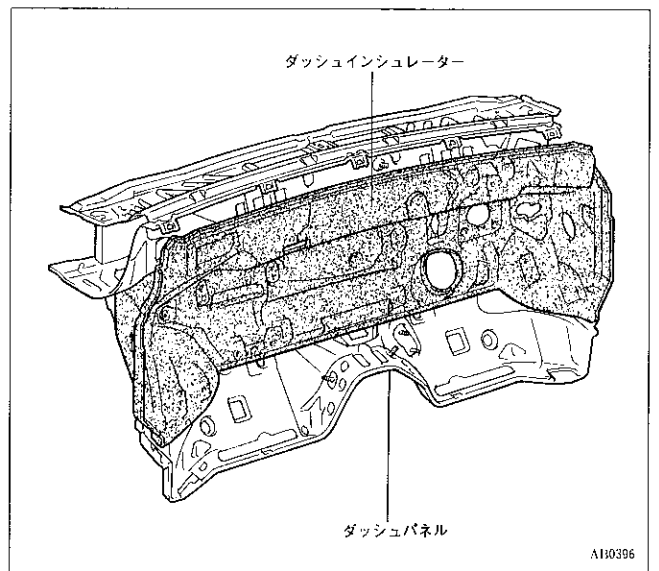
【1】サンドイッチ制振パネル

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



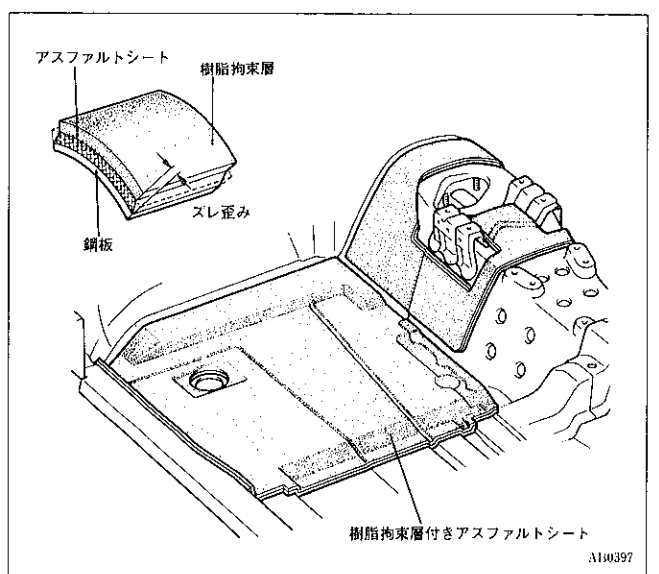
【2】ダッシュインシュレーター

室内側に塩ビ製の表皮にフェルトを貼ったダッシュインシュレーターを取り付け、透過音を低減しました。



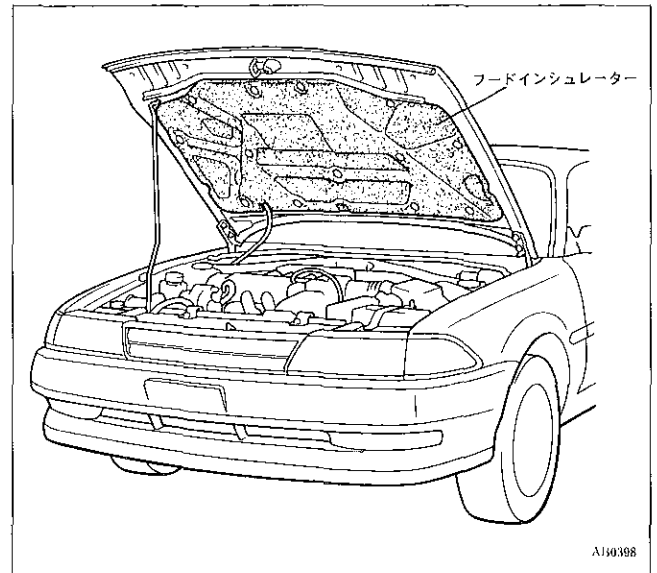
【3】樹脂拘束層付きアスファルトシート

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



【4】フードインシュレーター

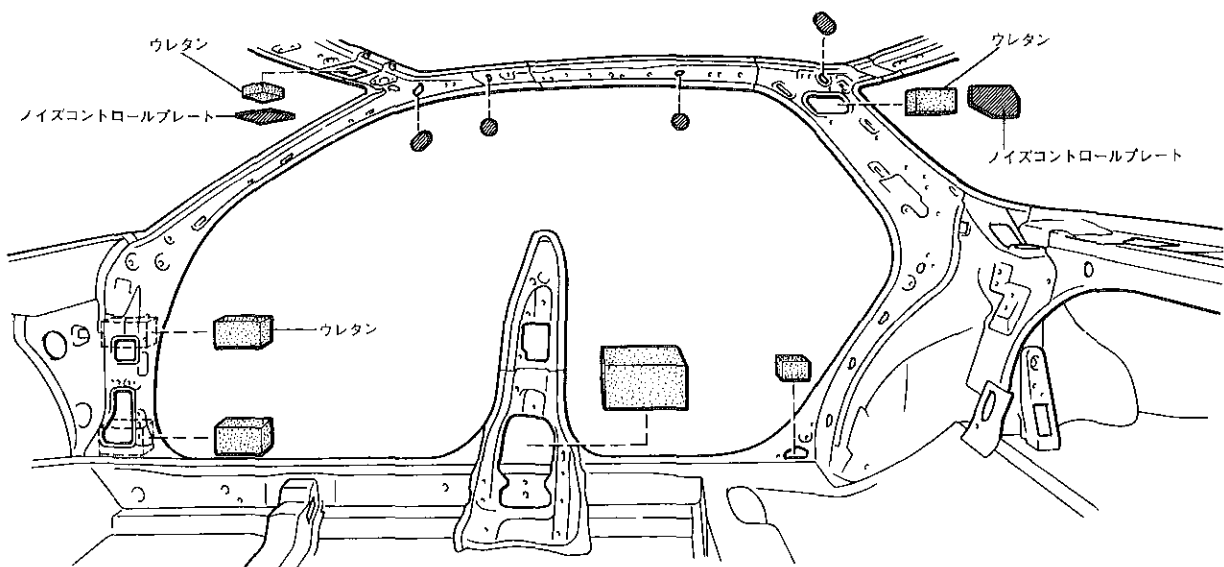
3S-G Eエンジン搭載車のエンジンフード裏側に、フェノール樹脂をグラスファイバーに含浸させ、エンジンに面する側に不織布を貼ったフードインシュレーターを取り付け、エンジン音の外部への漏れを低減しました。



A190398

【5】その他のインシュレーター

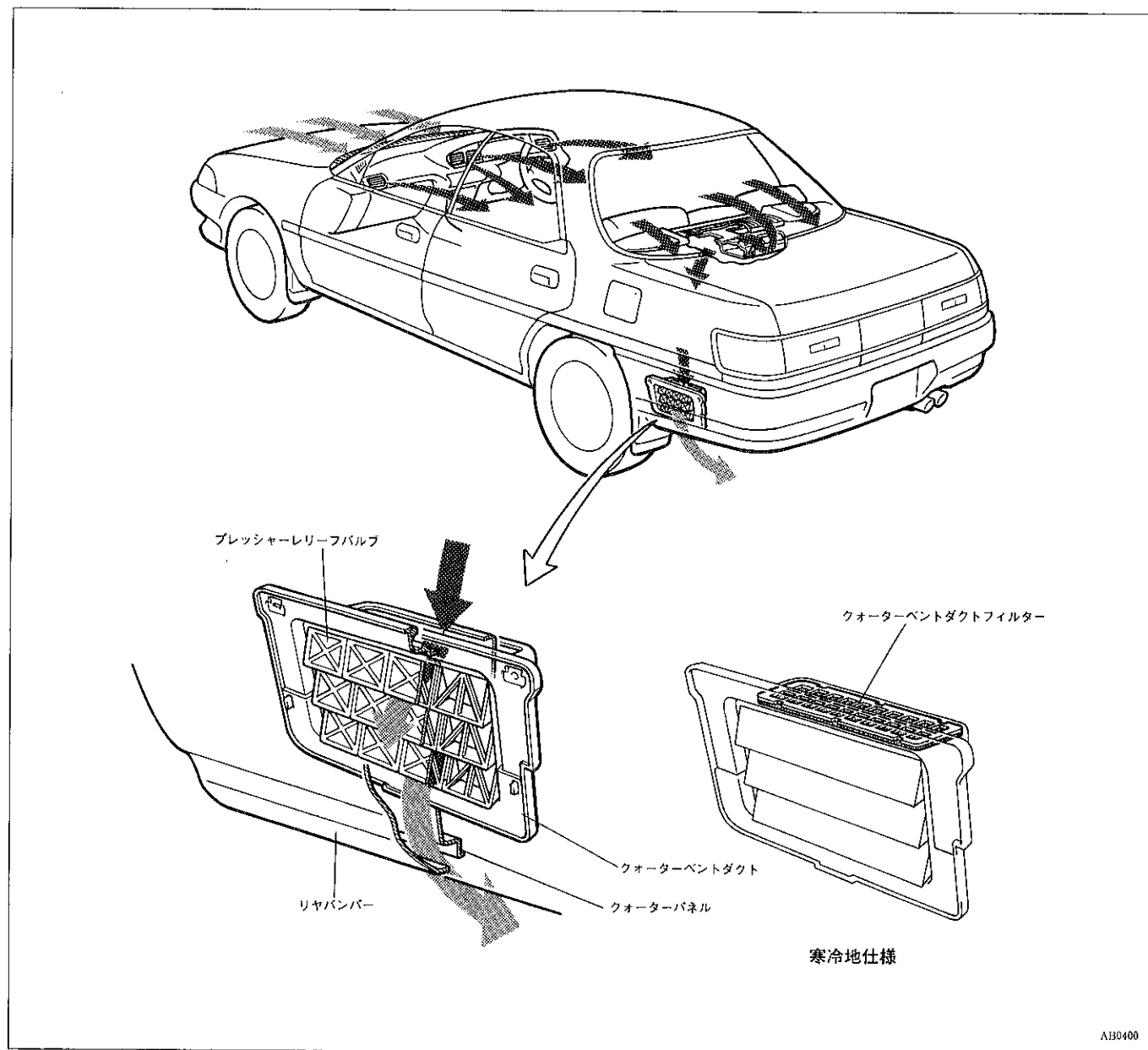
ヘッダー部、ルーフサイドレールおよび各ピラーの作業孔・軽減孔より発泡ウレタンを挿入してシール材で塞ぎ、各ピラーから伝わってくる透過音・室内気流出音の室内への侵入を低減しました。



A190399

3. ベンチレーション

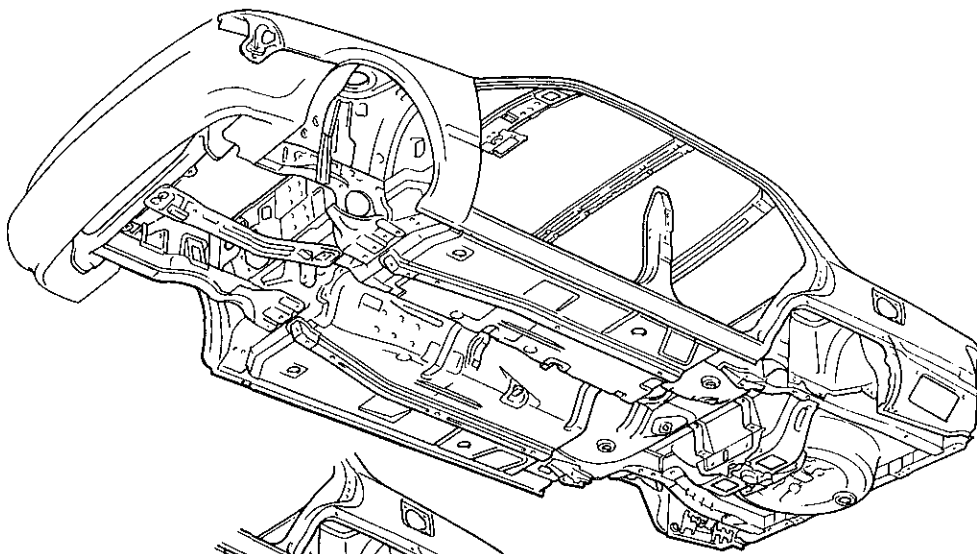
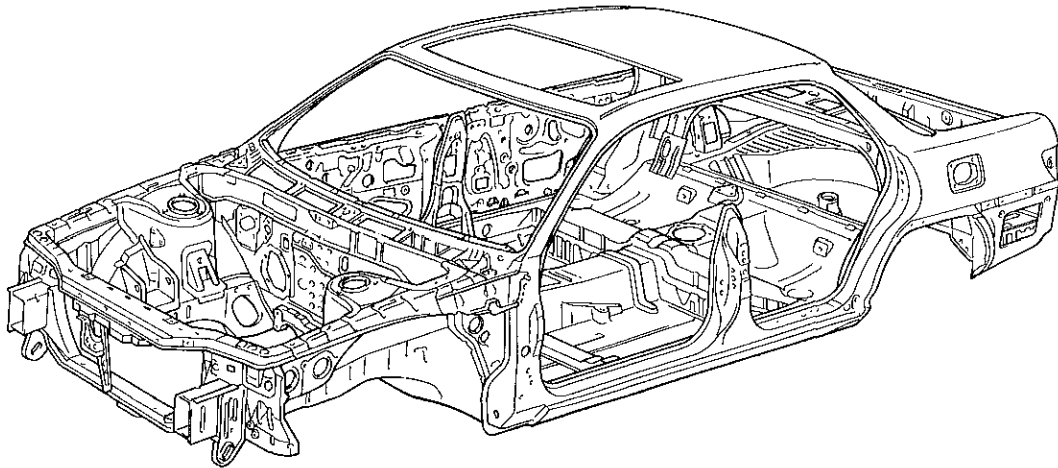
- フレッシュエアは、カウル上面のインレット部から導入し、空調システムを通りインストルメントパネルの吹き出し口より室内に入ります。カウル通風面積は従来型より約11%拡大し、動圧換気量を増加させました。
- 室内気の排出は、走行風による負圧の発生が大きいリヤバンパー左裏側部に設け、パッケージトレイの後端からアッパーバックパネルを経由してクォーターベントダクトに抜ける経路としました。
- クォーターベントダクトには、プレッシャーバルブを設けて冷気が室内に入るのを防止しています。さらに、排出口には寒冷地用としてフィルターを設定しました。



□メインボデー

1. ボデーシェル

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



2WS

リヤサスペンションメンバー

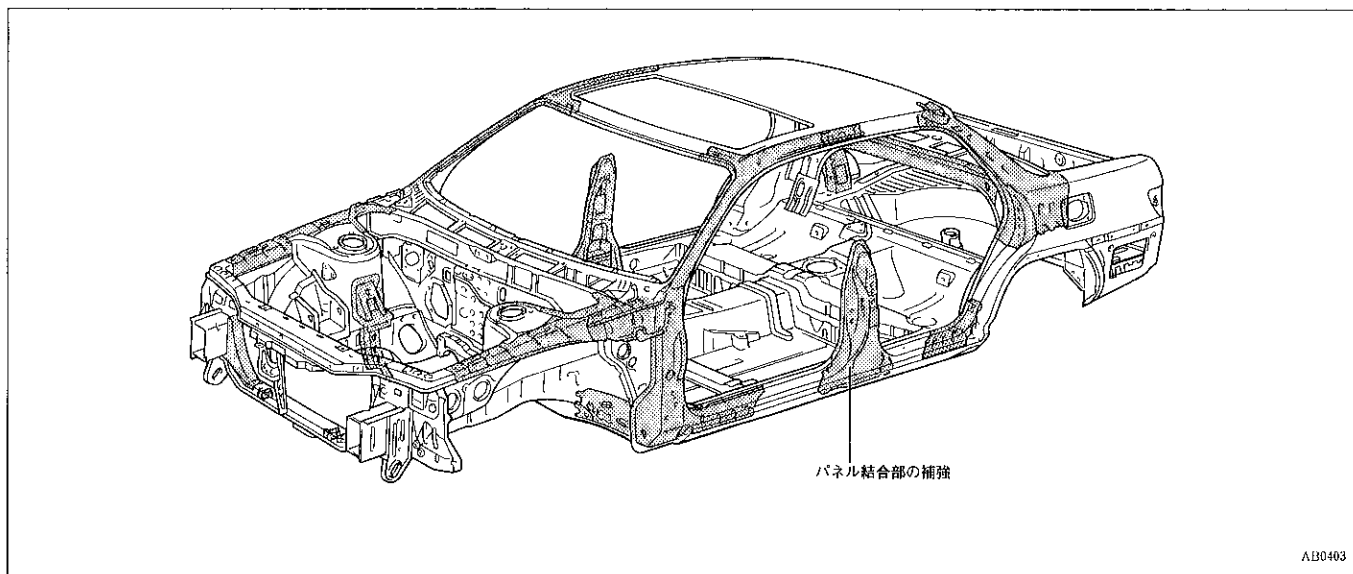
4WS

AB0401, AB0402

▶構造と作動

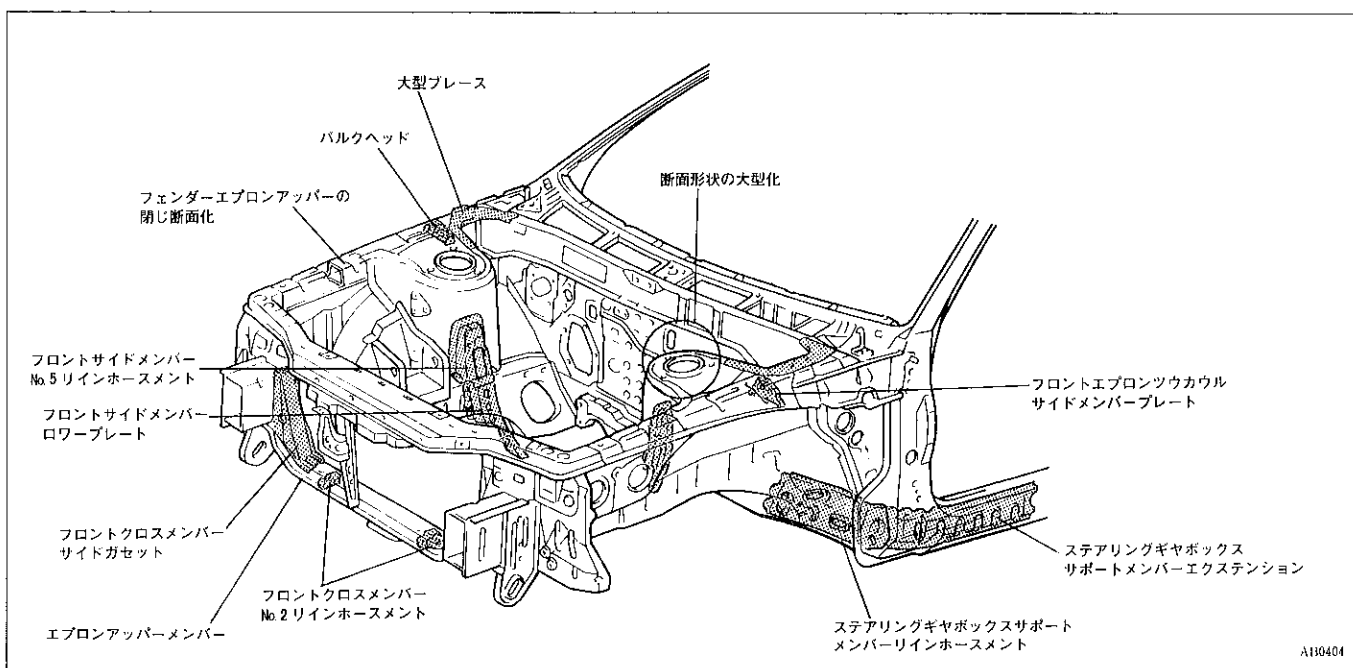
【1】剛性の向上

各ピラーの結合剛性の向上・フロント回りの閉じ断面化・高張力鋼板の大幅採用など、従来からの構造・形状を見直し、強靱なボデーとしました。



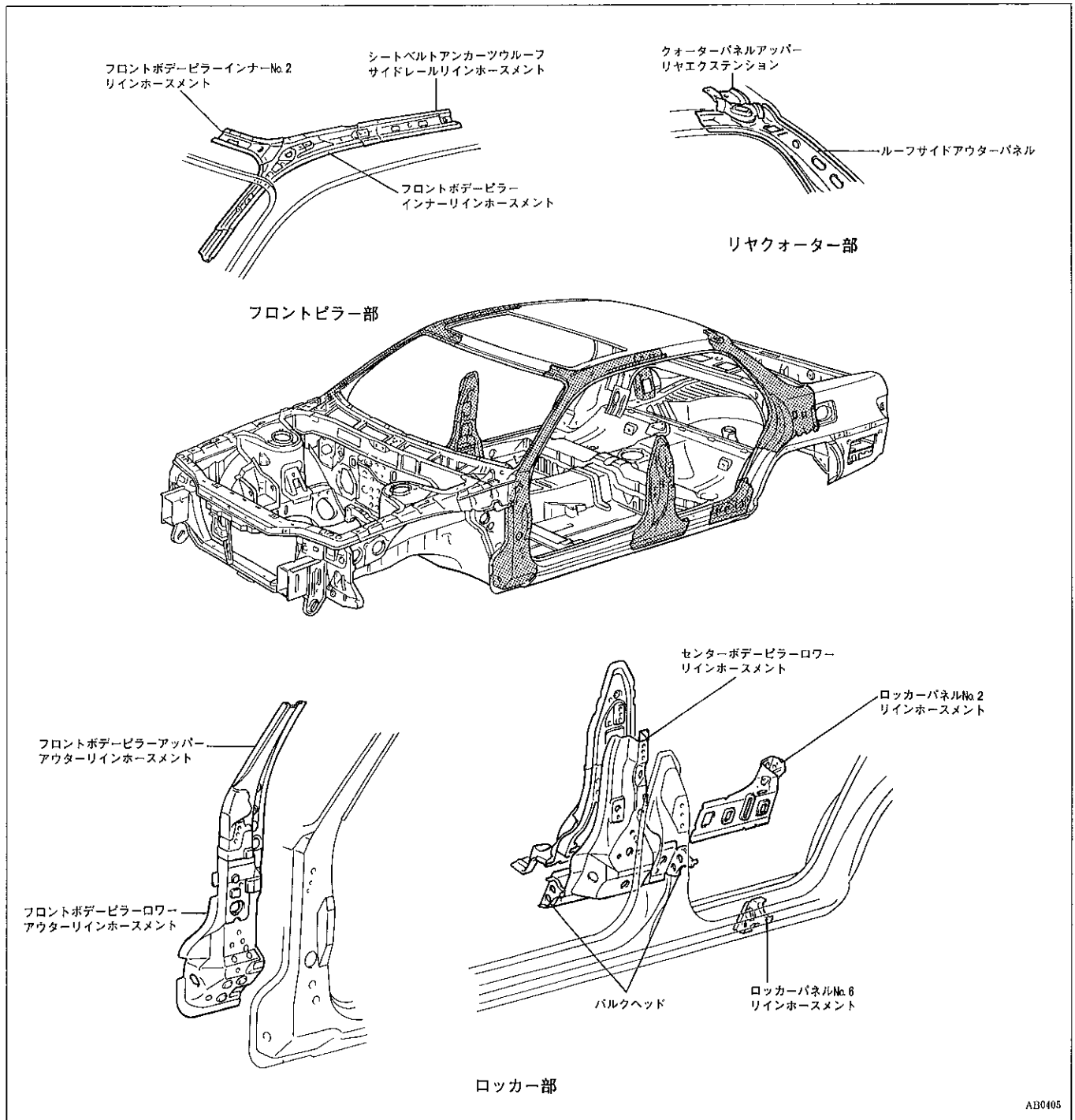
〔1〕フロント回り

- ・エプロンアッパーメンバーは閉じ断面構造とし、バルクヘッドを設定して振り・曲げ剛性を向上させるとともに、スプリングサポート付近の断面形状を大型化し、横剛性の向上をはかりました。
- ・エプロンアッパーメンバーとカウルトップパネルを大型ブレースで結合し、フロント回りを強固なものとししました。
- ・スプリングサポート部にフロントサイドメンバーまで達するリインホースメントを設定して、支持剛性を強靱なものとししました。
- ・ラジエーターサポートにガセットを設定して、フロントクロスメンバーとサイドメンバーの結合剛性を向上し、フロントクロスメンバーにはバルクヘッドを設定して振り・曲げ剛性を向上させました。



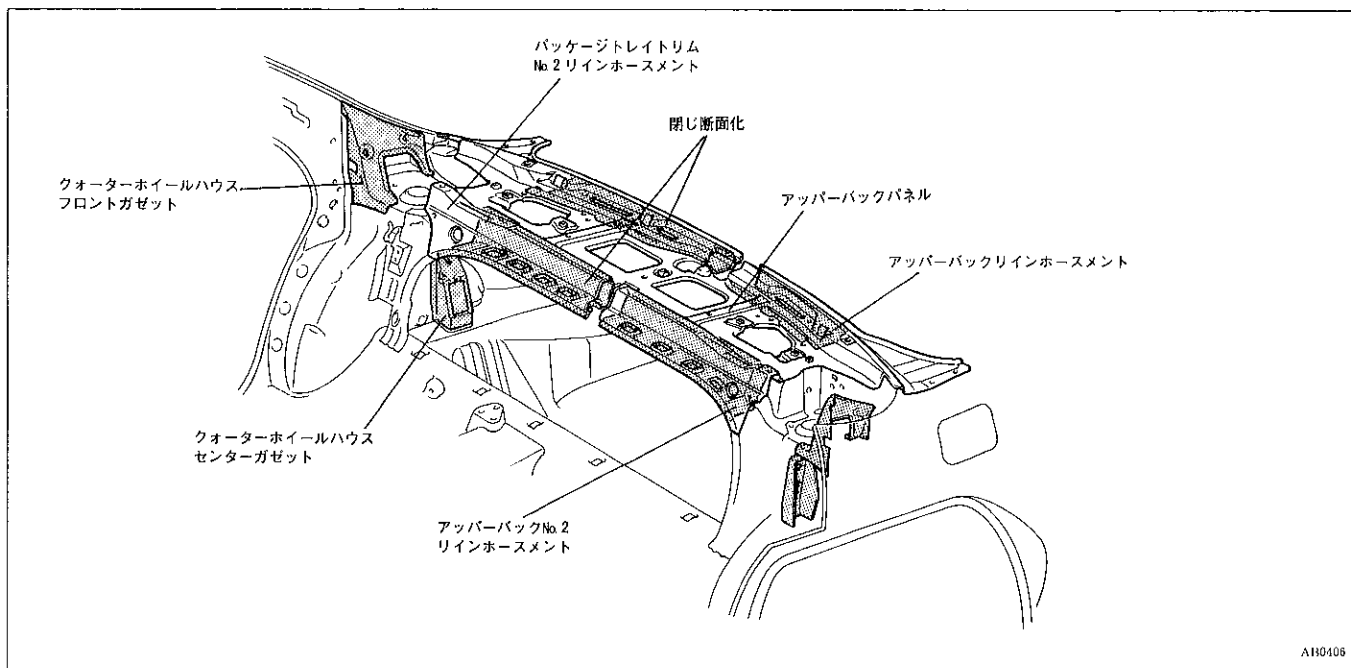
〔2〕サイド回り

- ・各ピラーのロー側は、大型リインホースメントを配し、各ピラーの結合剛性を強靱なものとししました。フロントおよびセンターピラーリインホースメントは、ロッカー内まで貫通するように配し、クォーターは、ホイールハウスインナーを抱き込むように配しました。
- ・ロッカー部は、バルクヘッドを設定して振り・曲げ剛性を向上しました。
- ・アッパー側は、フロントピラーとフロントヘッダーパネルの結合部にリインホースメントを配し、さらにフロントピラーからルーフサイドレールまでリインホースメントを配しました。またクォーター部は、ルーフサイドとリヤヘッダーパネルの結合部にエクステンションを配しました。これらのことにより結合剛性を強靱なものとししました。
- ・ルーフサイドアウターパネルは、ルーフサイドレールとホイールハウスを継ぎ大型化しました。



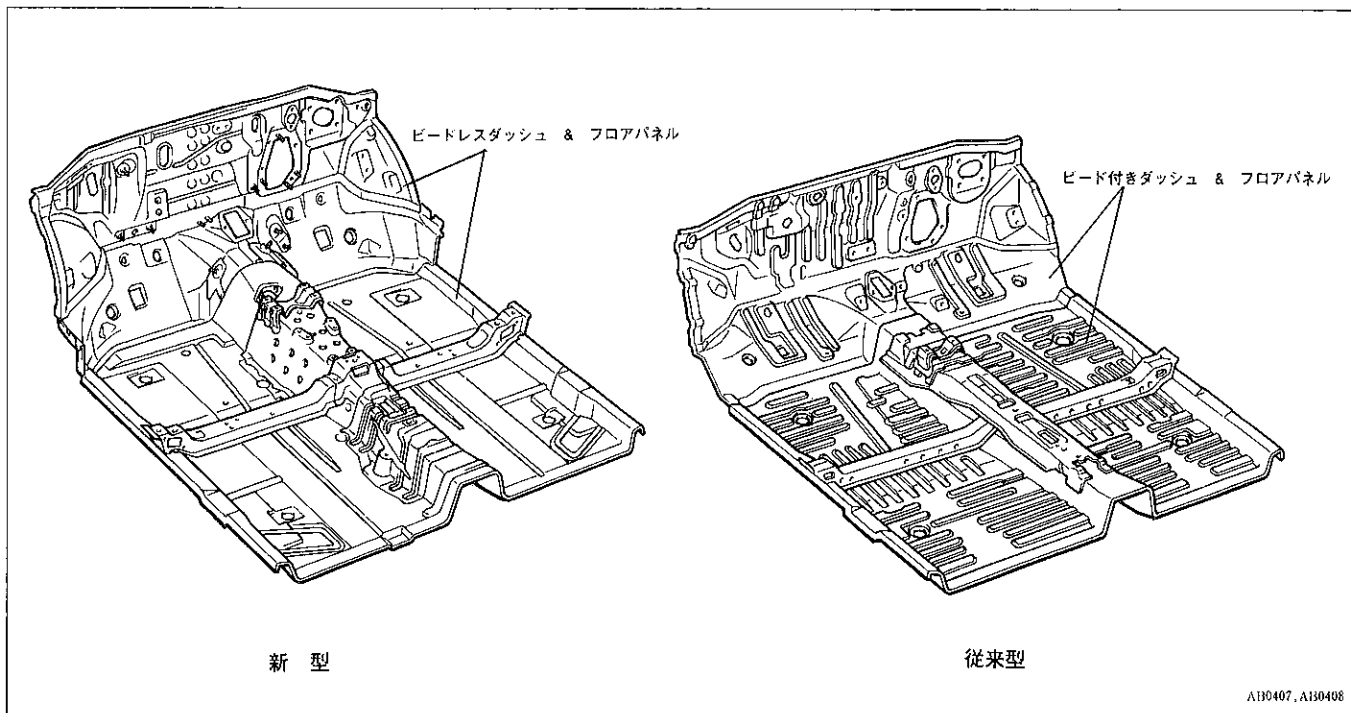
〔3〕リヤ回り

- ・ アッパーバックパネル前後端部を閉じ断面構造とし、アッパーバックパネルと左右のリヤスプリングサポート上部をリインホルスメントで結合して横剛性を向上させるとともに、アッパーバックパネルの剛性を向上させました。
- ・ ホイールハウスサスペンションタワー部の上部およびサイド部にガゼットを設定して、ホイールハウスの剛性を向上させました。



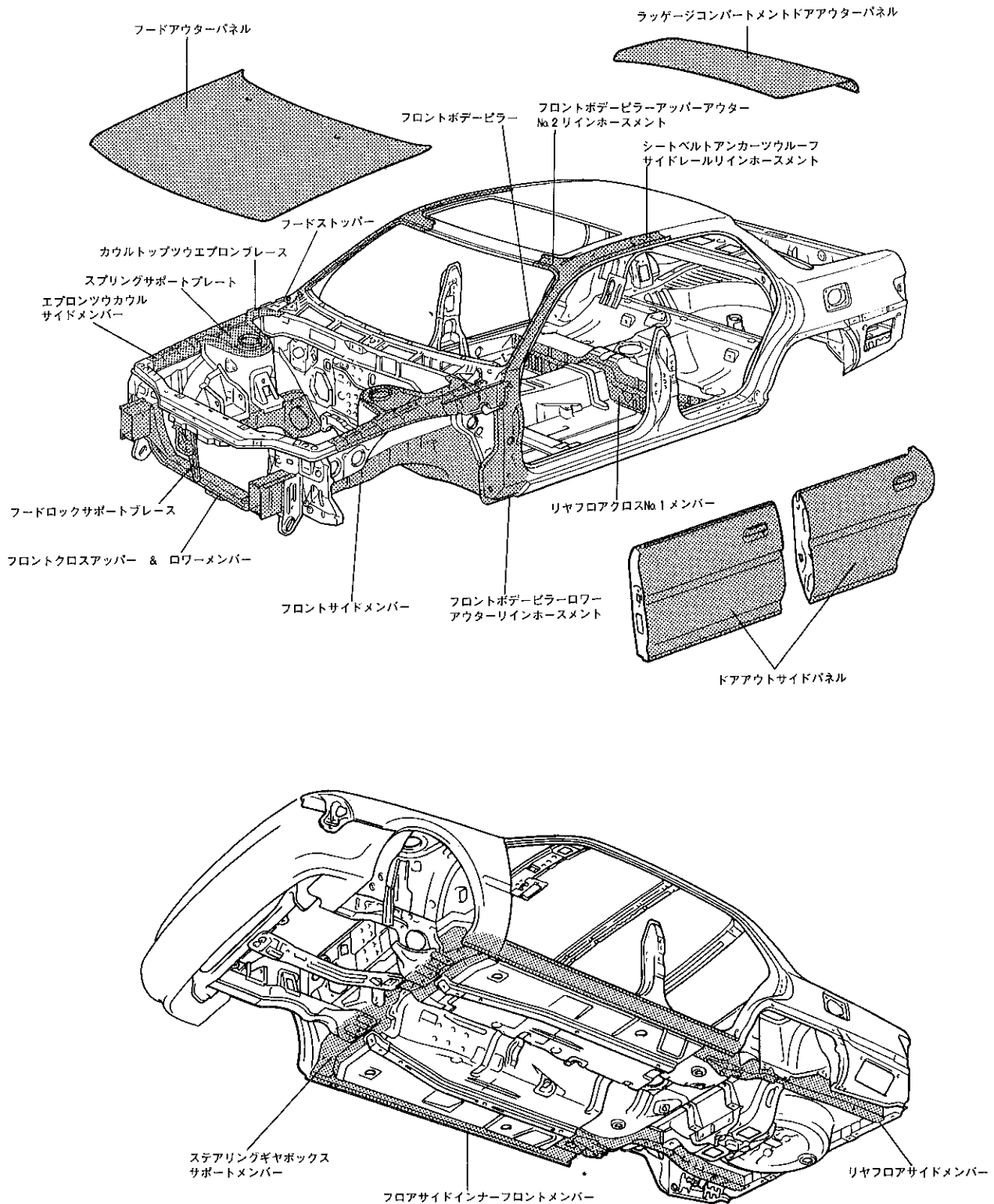
〔4〕フロア回り

ダッシュパネルおよびフロントフロアは、従来型車のように主としてビード本数を多くし剛性を上げて振動・騒音を低減する方法から、ビード本数は適度な面剛性を得られる程度とし、アスファルトシートなどダンピング材で効率よく振動・騒音を低減するようにしました。



〔5〕高張力鋼板の採用

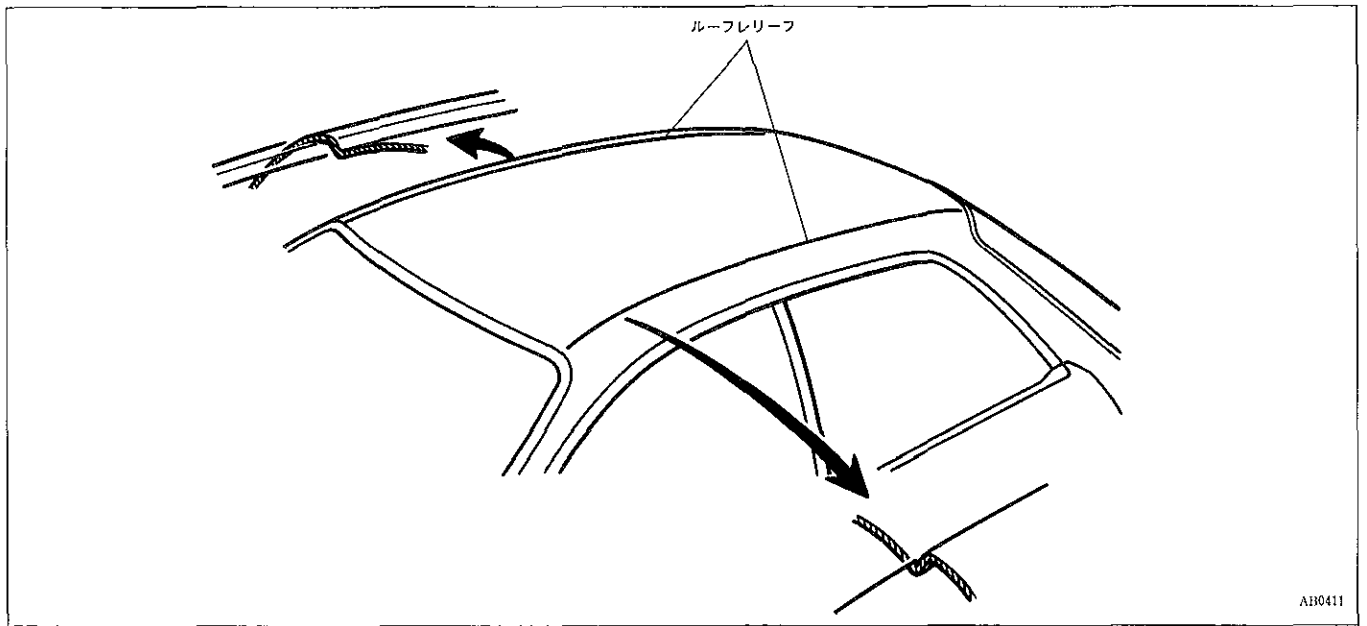
ボデー各部に高張力鋼板を大幅に採用して、軽量で曲げ剛性が高く変形のおこりづらいボデーとしました。



AH0409, A130410

〔6〕 ルーフ回り

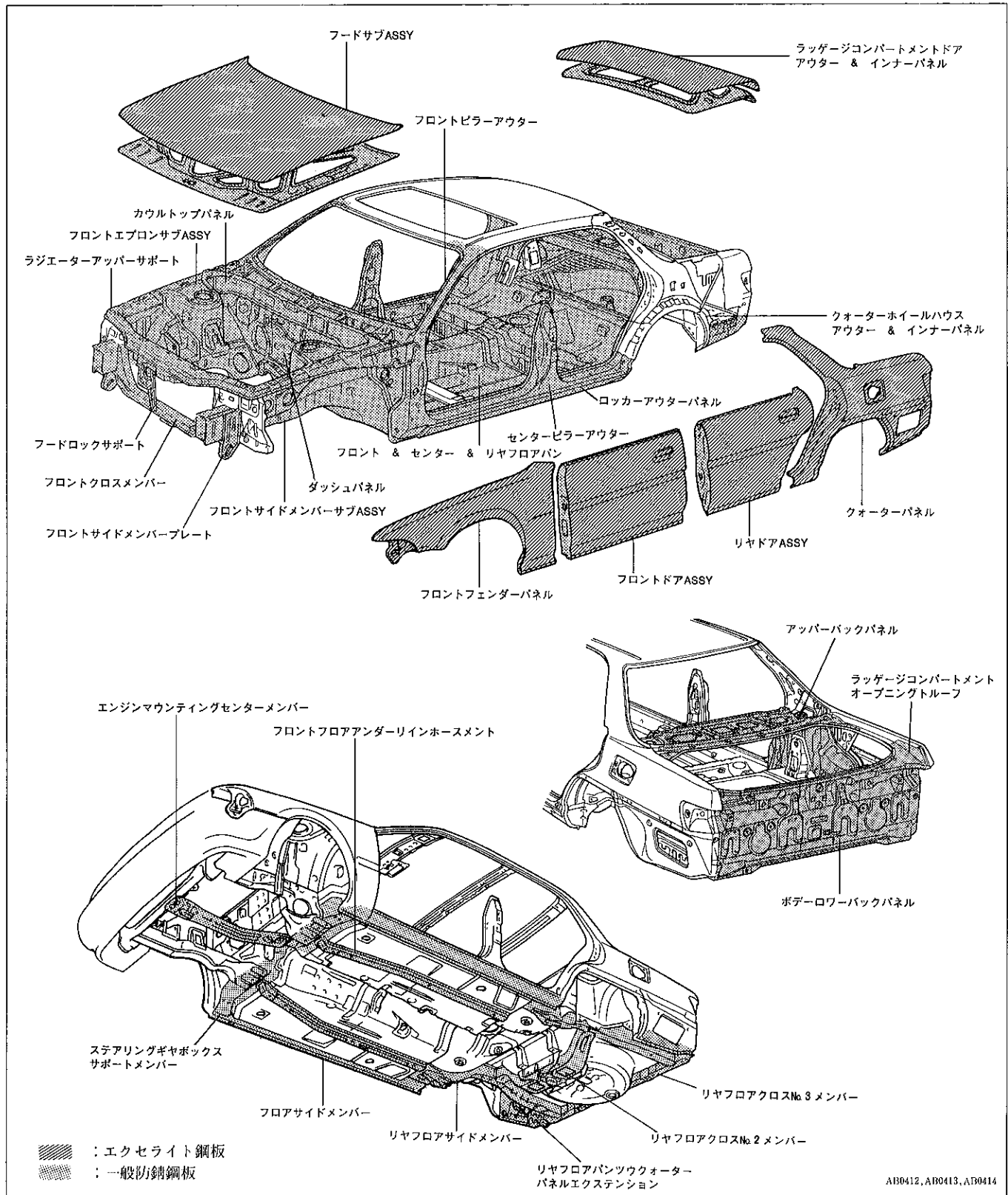
ルーフパネルの左右端付近にレリーフ（凹部）を設け、ルーフパネルの張り剛性を上げるとともに、ルーフ上の雨滴の流れ落ちる速度をいったん抑さえルーフドリップに流れやすくしました。



□防錆

1. 防錆鋼板

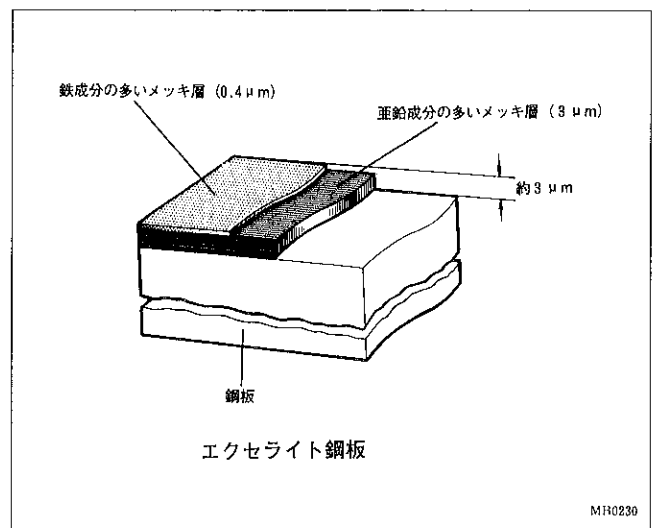
- 発錆条件の厳しい部位に防錆鋼板を大幅に採用しました。防錆鋼板は、すべて両面メッキ鋼板としてより錆に強くしました。
- フード・ドアなどアウターパネル関係に、防錆性能とともに塗装外観品質にも留意した2層メッキのエクセライト鋼板を採用しました。



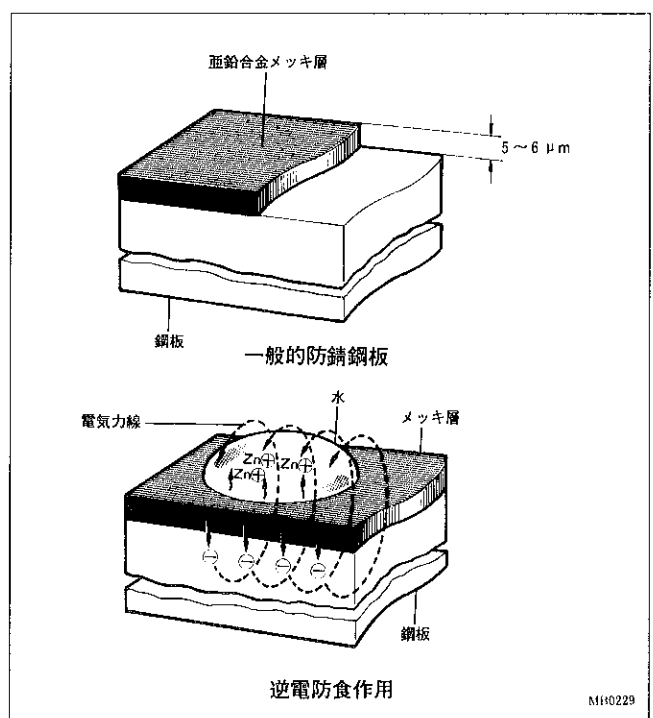
▶ 構造と作動

【1】エクセライト鋼板

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

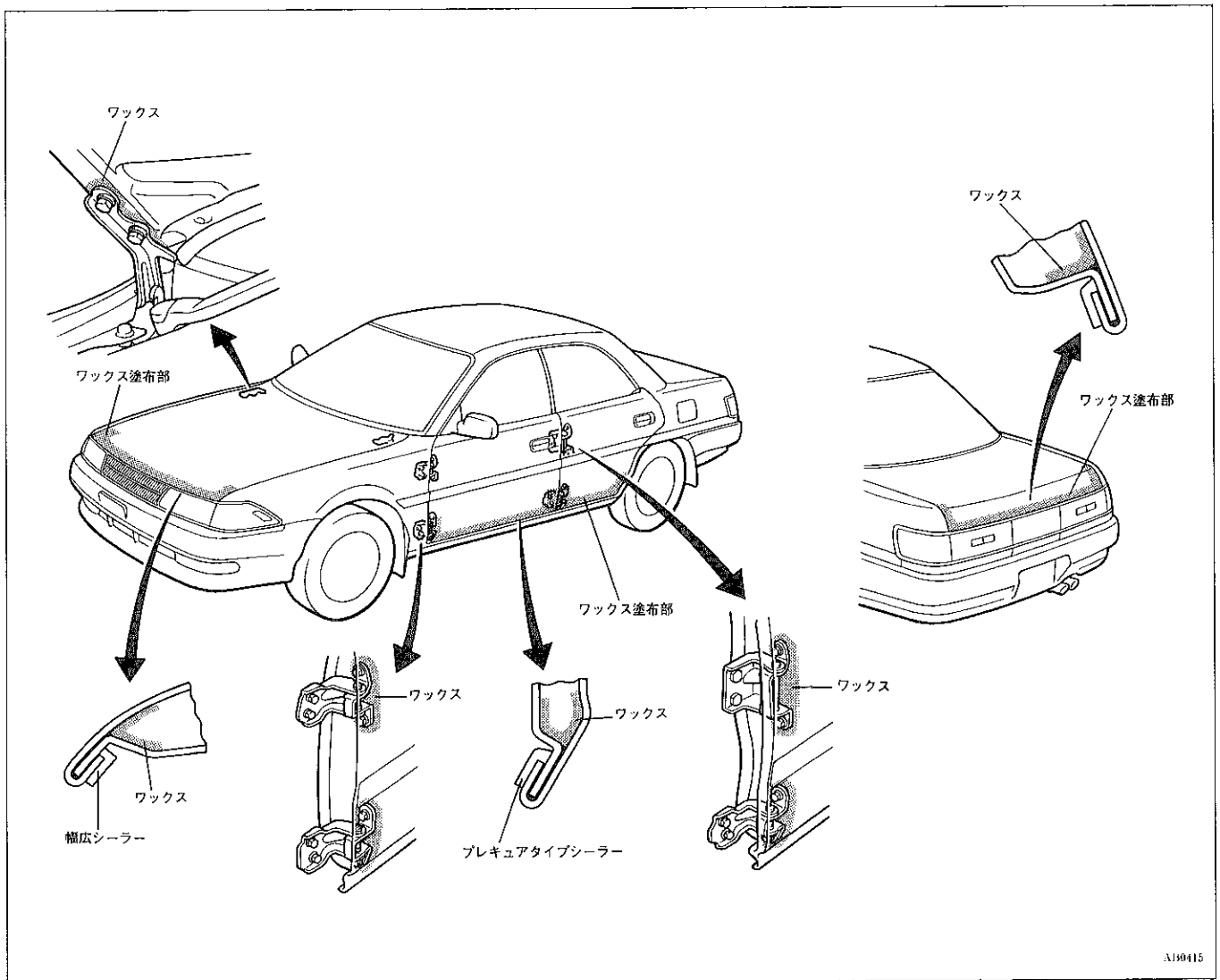


・防錆鋼板の錆抑制は、メッキ中の亜鉛と基材の鋼板に電気エネルギーの差が生じ、亜鉛が陽極(+)・鋼板が陰極(-)となっています。この状態で水が付着すると陽極の亜鉛から陰極の鋼板に電子が流れ、電気力線が鋼板から水を通して亜鉛に戻る電気回路を形成します。このような場合、電気エネルギーが入る亜鉛には錆が発生し亜鉛イオン(Zn^{2+})となって水に溶解し、亜鉛に残った電子が鋼板に流れ鋼板の腐食を防止します。この現象を逆電防食作用といいます。



2. 防錆ワックス & ヘミングシーラー

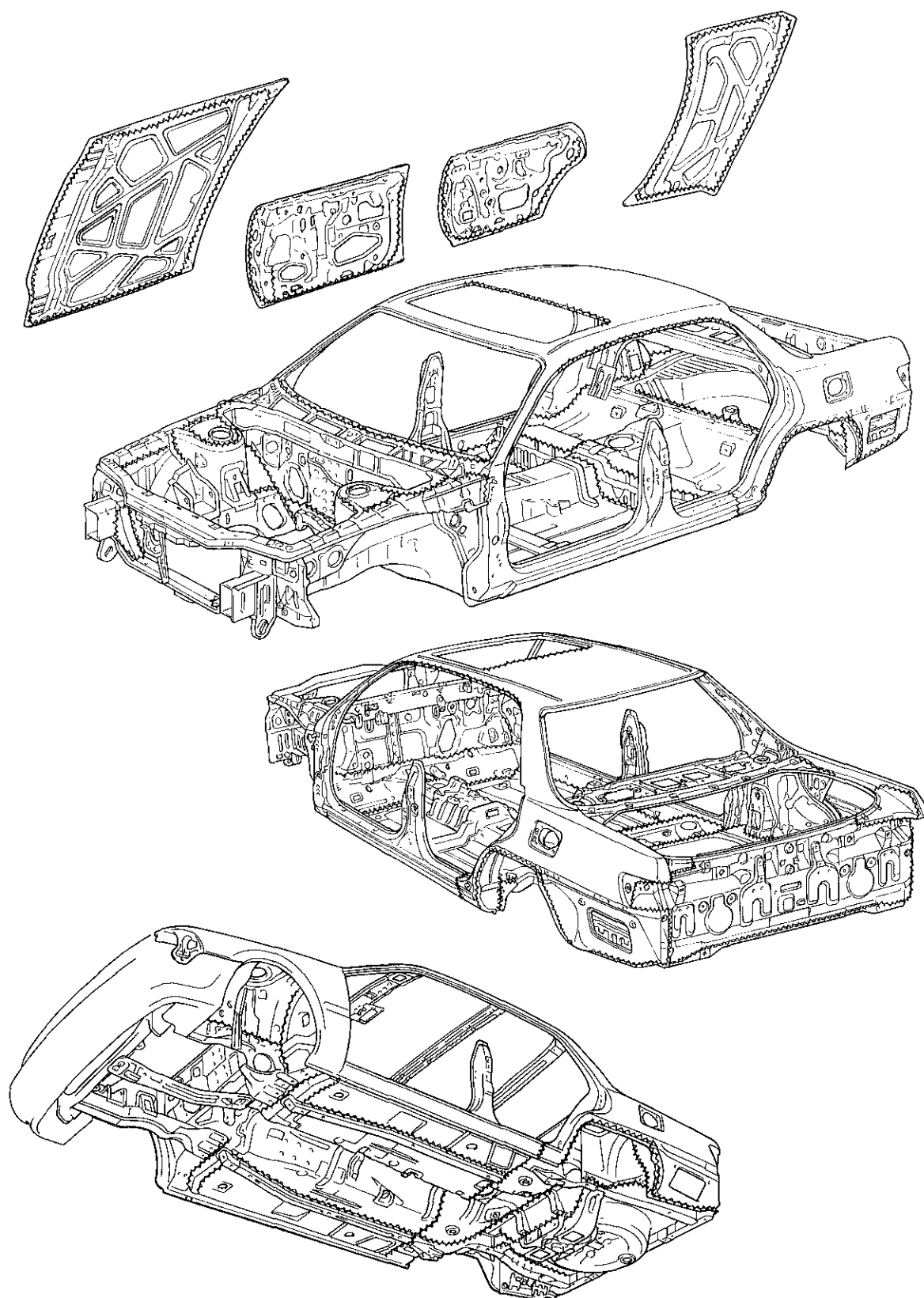
●フード・ドアなどヘミング部裏側の湿気が帯びやすい部位およびヒンジ回りに油性ワックスを塗布して、アドヘシブのピンホールなどによる水の浸入を防止し、防錆性能の向上をはかりました。またヘミング部シーラーに幅広タイプのものを使用してエッジを完全に覆うようにしました。ドア部は、特に新タイプのプレキュアタイプ*としてヘミング部裏側も完全にシールできるようにしました。



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

3. ボデーシーリング

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

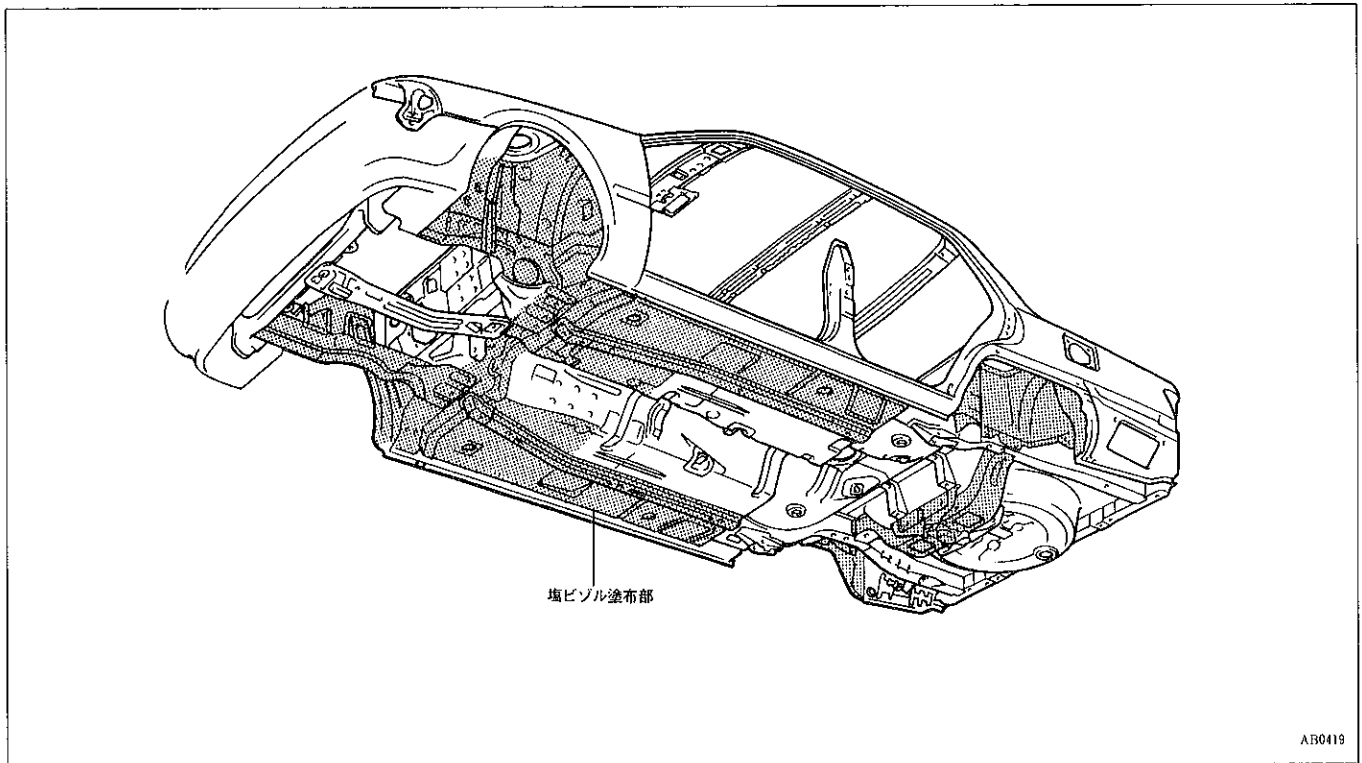


~~~~: シーラー塗布部

A130416, A130417, A130418

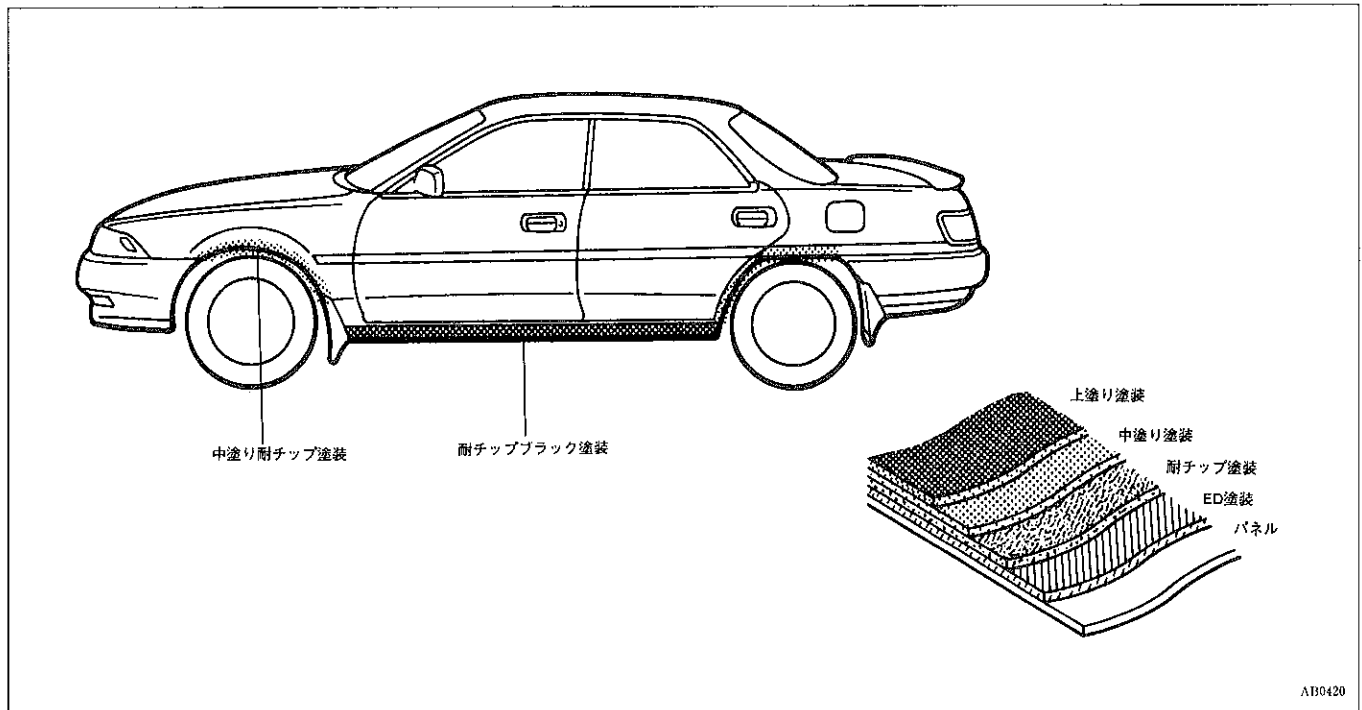
#### 4. アンダーコーティング

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



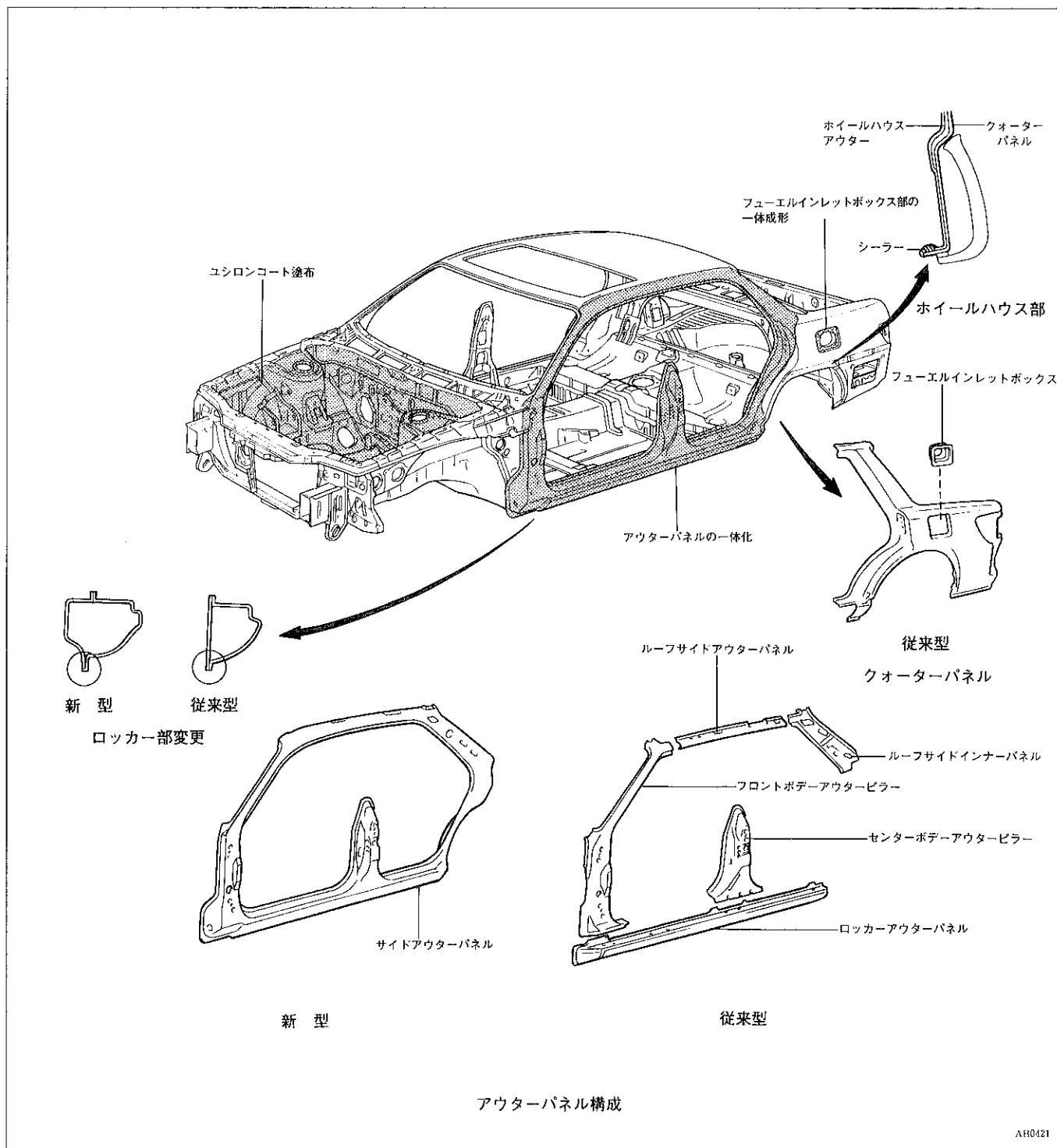
#### 5. 耐チップ塗装

- 全車ロッカー部に上塗りタイプの耐チップブラック塗装を、またフロント・リヤのホイールアーチフランジ部に中塗りタイプの耐チップ塗装を施し、タイヤから跳ね上げられた砂利・凍結状の雪などによる塗膜の欠損を防止して、防錆性能の向上をはかりました。中塗り耐チップ塗装は、一般塗装部と異なった仕上がり肌になる特性があります。



## 6. その他の防錆対応

- フロントピラー、ロッカー、センターピラーおよびルーフサイドレールのアウターパネルを従来の分割構成から一体化し、パネル合わせ部からの発錆を防止しました。
- フューエルインレットボックス部の一体成形化により、樹脂ボックスを採用して錆にくい構造としました。
- クォーターホイールハウスとクォーターパネルとの接合フランジ末端部にシーラーを塗布しました。
- サイドアウターパネルのロッカー部のパネル合わせ構造を変更して、パネルフランジ長さを変えて片側を折り曲げ、合わせ目に直接水がかからないようにし、発錆の防止をはかりました。
- エンジンルーム内にユシロンコートワックスを施しました。

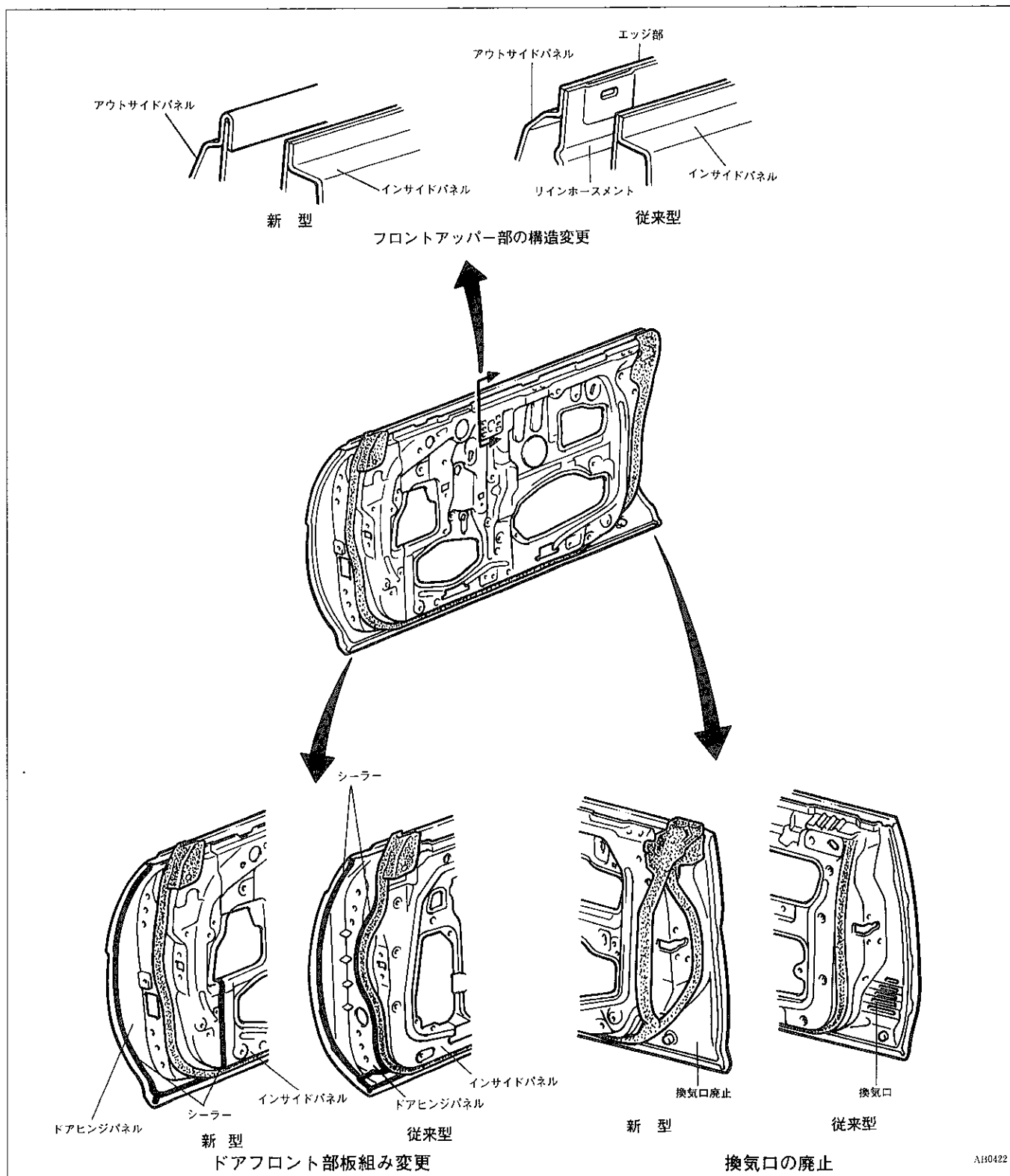


AH0421

## □構成部品

## 1. ドア

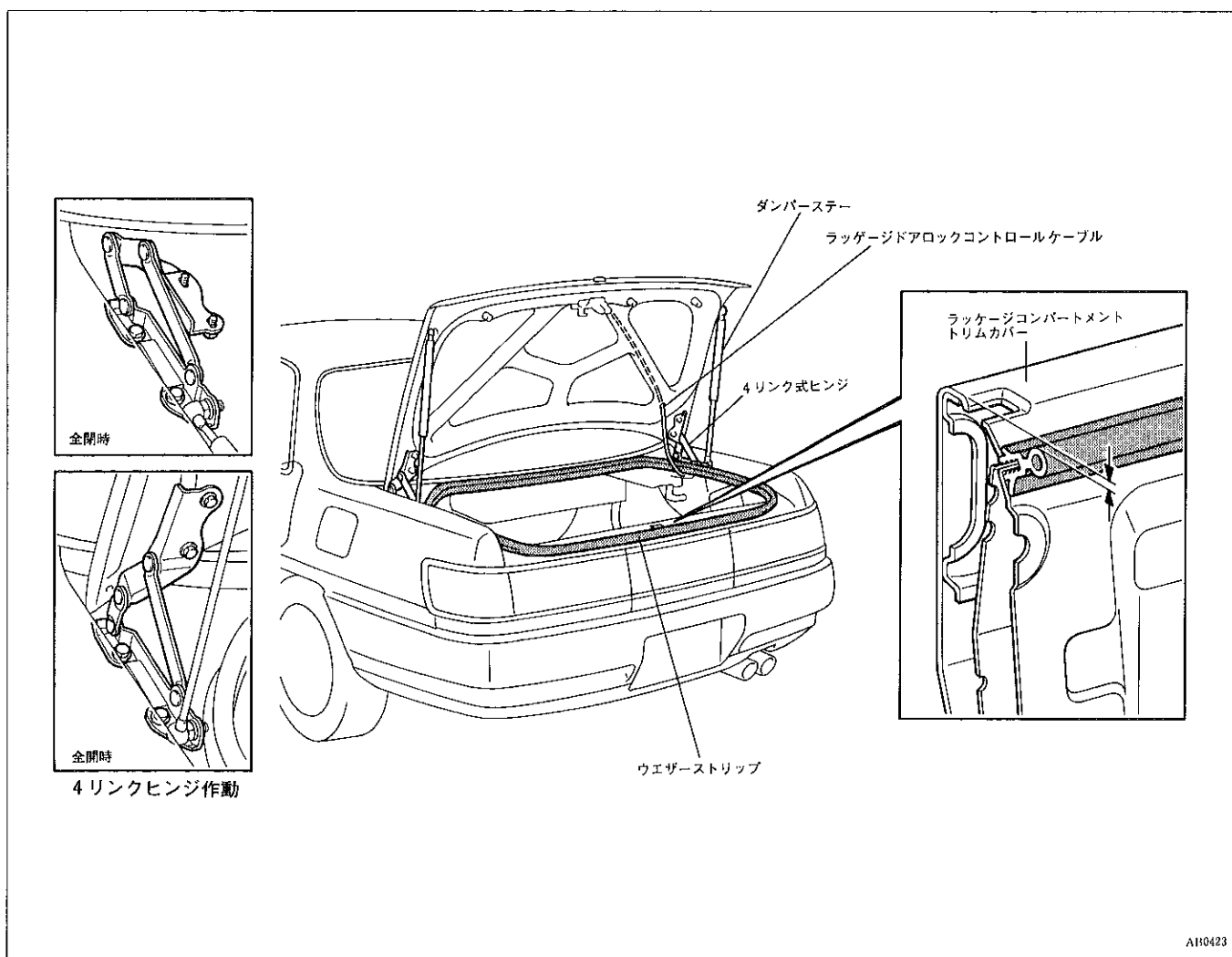
- ドアヒンジサイドパネルとドアインサイドパネルの溶接部を、ドアトリムで見えなくなるような位置にパネルの板組みを変更し、溶接部がウエザーストリップの内側になるようにして発錆の防止をはかりました。
- ウエザーストリップより外側になるドアパネル面から、ベンチレーションの換気口打ち抜きエッジおよびアウトサイドパネルとラインホースメントの溶接フランジのエッジなど、塗料が付きづらい部分を廃止して、発錆の防止をはかりました。



A130422

## 2. ラグゲージコンパートメントドア

- ドア開閉システムを、ラグゲージルーム内でなくアッパーバックパネル上にヒンジを設定することにより、ラグゲージルーム内にヒンジが飛び出さず、ラグゲージルームを広く利用できる4リンクヒンジ+ダンパーステー方式を採用しました。
- ラグゲージドアロックコントロールケーブルの取り回しを、ラグゲージドアパネルのアウトターとインナーの間に配索し、ドア開時の品質感の向上をはかりました。
- ラグゲージのウエザーストリップ取り付けフランジを後方に倒し、ラグゲージコンパートメントトリムカバーの高さがウエザーストリップより高くなるようにして、荷物出し入れ時のウエザーストリップ損傷および抜けを防止しました。



## □塗装

## 1. 外板色

- 丸みのボデーをいかす深み感・透明感・輝き感を出すために、新技術色を導入するとともに洗練されたカラー6色を設定しました。
- マイカ塗装としてレッドマイカ（3H4）、ダークブルーマイカメタリック（8G5）の2色を設定しました。マイカメタリック塗装は、顔料にマイカおよびメタリックを混合して塗装します。
- 新技術色導入として、従来より光沢感が出るグラファイト顔料を用いた塗色を採用しました。グラファイトカラーは、通常のメタリックおよびマイカ塗装のメタリックベースにグラファイト顔料を配合したもので、着色マイカに混入して深み感を追加したグラファイトマイカ塗色のライトカーキグラファイトマイカメタリック（6K7）を設定しました。
- ソリッドカラーのスーパーホワイトⅡ（040）は、上塗り塗装の樹脂を変更して滑らかな塗膜感を得ることにより平滑性の向上をし、つや感の向上をはかりました。
- メタリックカラーのブルーイッシュグレーメタリック（182）、ブラックッシュカーキメタリック（6K8）においても、上塗り塗装のクリア層を変更することによりつや感の向上をはかりました。

## 仕様

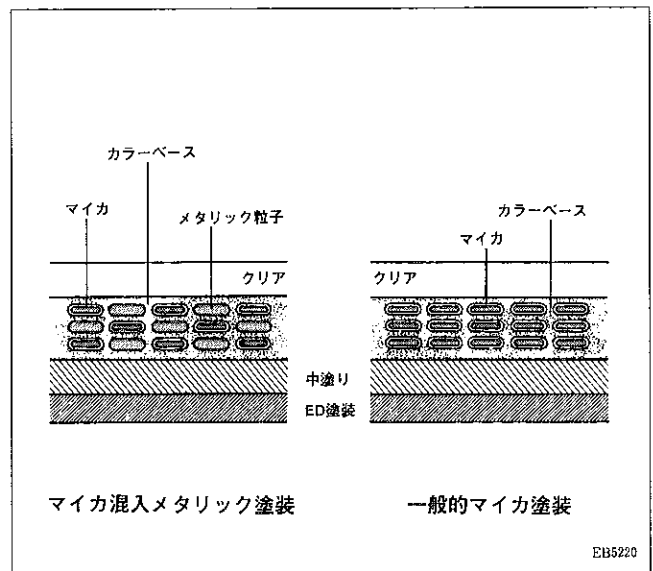
●：標準

| カラーネーム               | カラーNo. | グレード | F | S | Sリミテッド | X | Gリミテッド | 備考             |
|----------------------|--------|------|---|---|--------|---|--------|----------------|
| スーパーホワイトⅡ            | 040    |      | ● | ● | ●      | ● | ●      | 継続色            |
| ブルーイッシュグレーメタリック      | 182    |      | ● | ● | ●      | ● | ●      |                |
| レッドマイカ               | 3H4    |      | ● | ● | ●      | ● | ●      | 継続色 着色マイカ      |
| ライトカーキグラファイトマイカメタリック | 6K7    |      | ● | ● | ●      | ● | ●      | グラファイトマイカメタリック |
| ブラックッシュカーキメタリック      | 6K8    |      | ● | ● | ●      | ● | ●      |                |
| ダークブルーマイカメタリック       | 8G5    |      | ● | ● | ●      | ● | ●      | マイカ混入メタリック     |

## ▶構造と作動

## 【1】マイカ混入メタリック（カラーNo.：8G5）

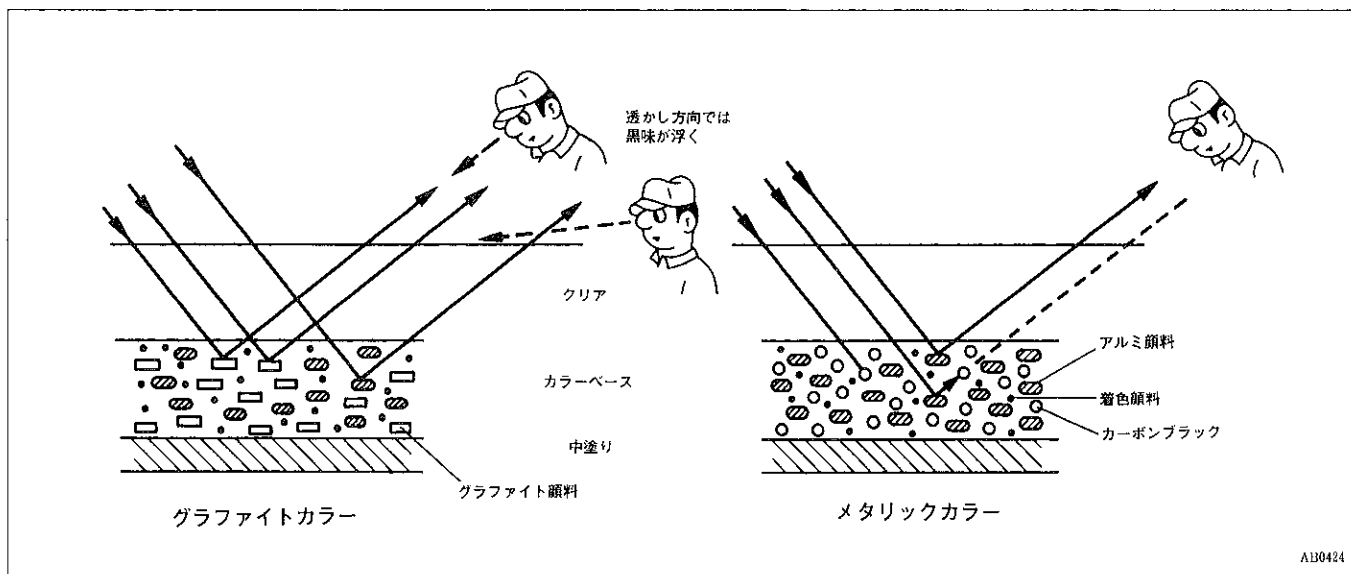
一般的マイカ塗装は、カラーベースの上にマイカベースを塗装しその上にクリア塗装を行っていますが、マイカ混入メタリックは、カラーベースにマイカとメタリックを混合して塗装します。混合して塗装することにより普通の光ではマイカにより滑らかでつややかな光沢を、弱い光ではマイカのつやが消え、メタリック粒子より金属感のある輝きが得られます。



EB5220

## 【2】 グラファイトカラー（カラーNo：6 K 7）

塗色に黒味感を持たせるカーボンブラック自体は、隠ぺい性\*<sup>1</sup>に優れていますが光沢感はありません。グラファイトカラーは、ベースに同様な黒色顔料としてグラファイト顔料を使用しています。グラファイト顔料自体は光沢感を持ちますが、顔料の粒径が大きく隠ぺい性は劣ります。これにより塗膜に光沢感とマイカの透明感を持たせ、明度のフリップフロップ性\*<sup>2</sup>が増し、塗膜の深み感が出て車両の立体感を引き出しています。

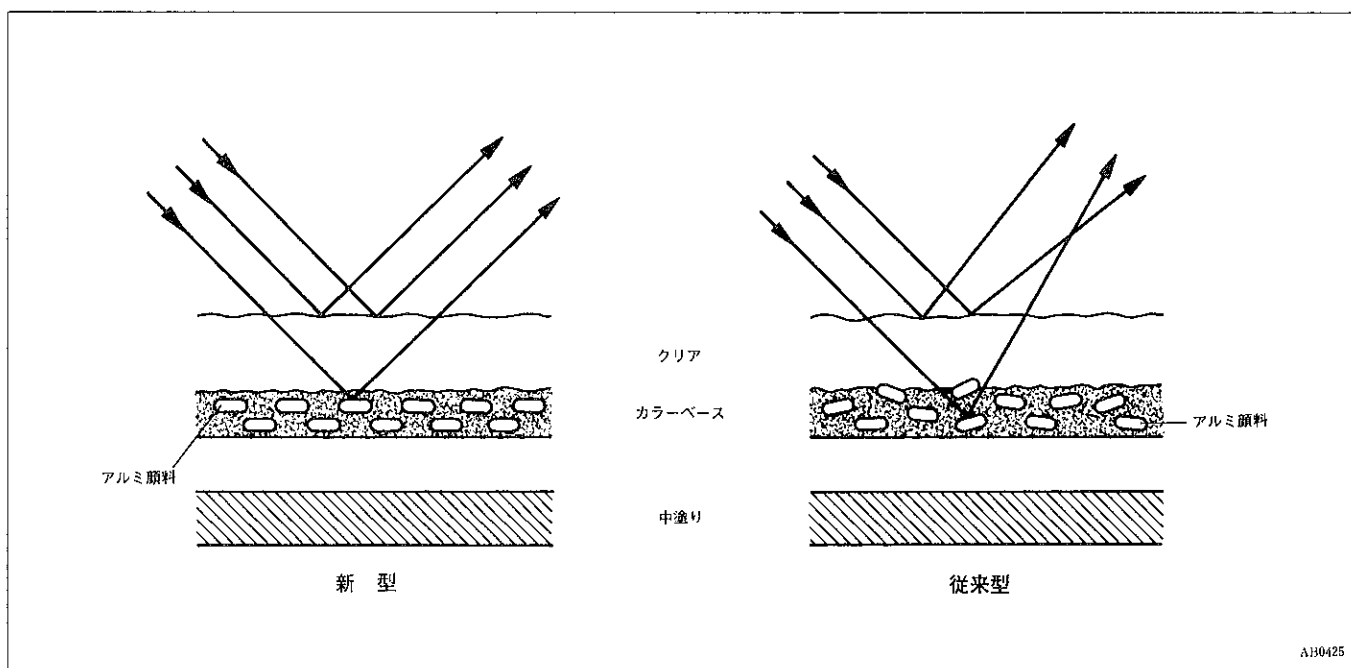


\*1 隠ぺい力：相対的にみた、塗料が下地の影響を覆い隠す性能。

\*2 フリップフロップ性：光の正反射方向での明るさと、それ以外の方向での塗色の明るさの差。

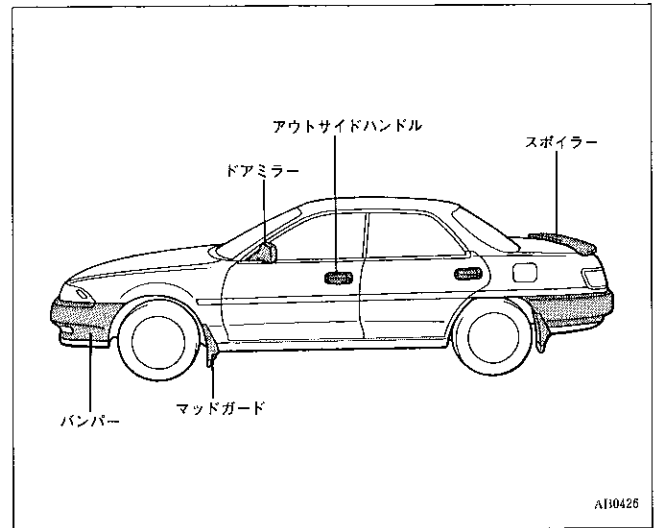
## 【3】 つや感向上メタリック（カラーNo：1 8 2、6 K 8）

従来のメタリック塗装は、メタリック層およびクリア層の塗膜表面の凹凸、アルミ粒子の不揃いのため、塗膜上での反射光の強さおよび分布の散乱によりつや感を損なっていました。今回採用したメタリック塗装は、アルミ顔料の粒子を均一に並べ、ベース塗料、クリア塗料の見直しを行うとともにクリア層の膜厚を厚くして、塗膜上の表面凹凸発生を抑制を行い、従来のメタリックでは得られなかったクリア感、高つや感を得ております。



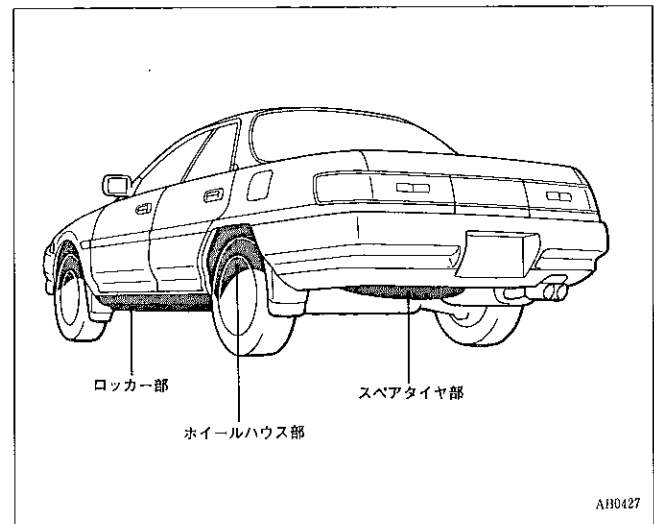
## 2. 外板色共色外装部品

- バンパー，ドアミラー，スポイラー，マッドガードおよびアウトサイドハンドルを外板色と共色とし，コーディネートの充実をはかりました。



## 3. ブラックアウト塗装

- ホイールハウス内側，スペアタイヤ部およびロッカー部をブラックアウト化し，サイドビューを引き締まったものとししました。



## 5・2

## ボデー外装

## ■概要

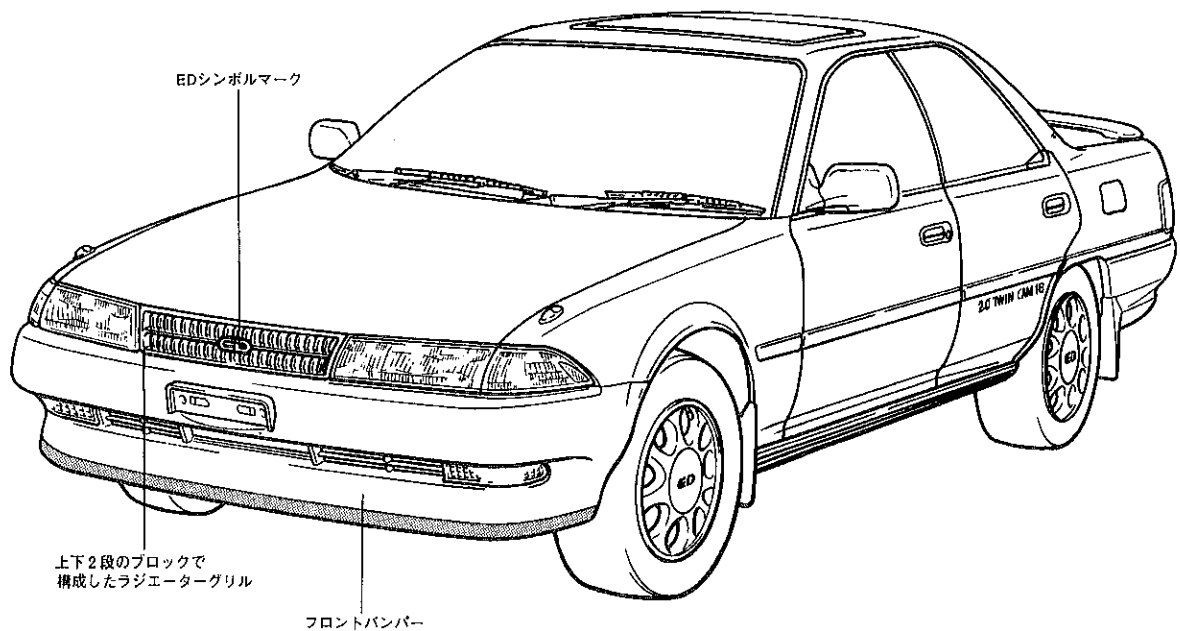
パワーウィンドウ、電気式ドアロック、チルト & スライド電動ムーンルーフなどを採用して、使用性、便利性の向上をはかりました。

## ■機構説明

## □ボデー外装部品

## 1. フロント回り

- フロントバンパーは、ボデー外板色の共色を塗色したP P製で、全車に標準設定しました。
- ラジエーターグリルは、外周部にメッキを施し上下に2分したブロック構成とし、E Dのシンボルマークをグリル中央部に配しました。

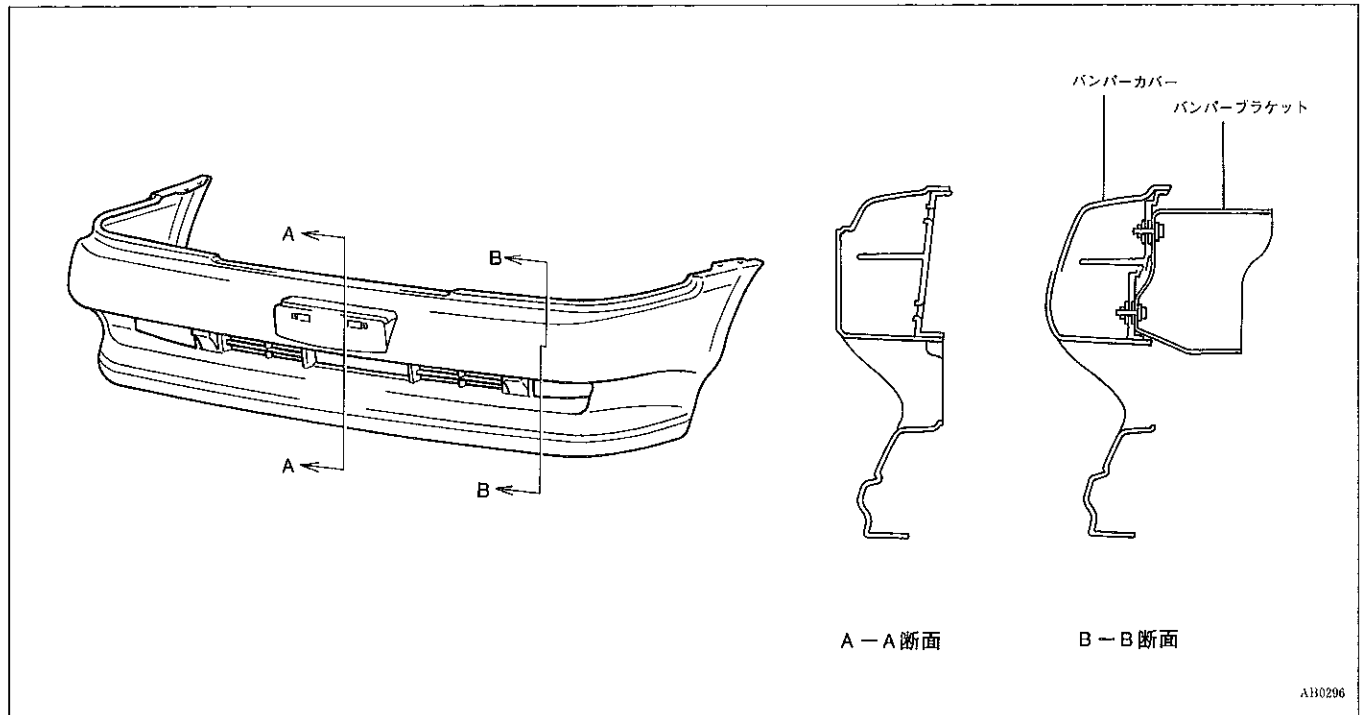


A130295

## ▶構造と作動

## 【1】フロントバンパー

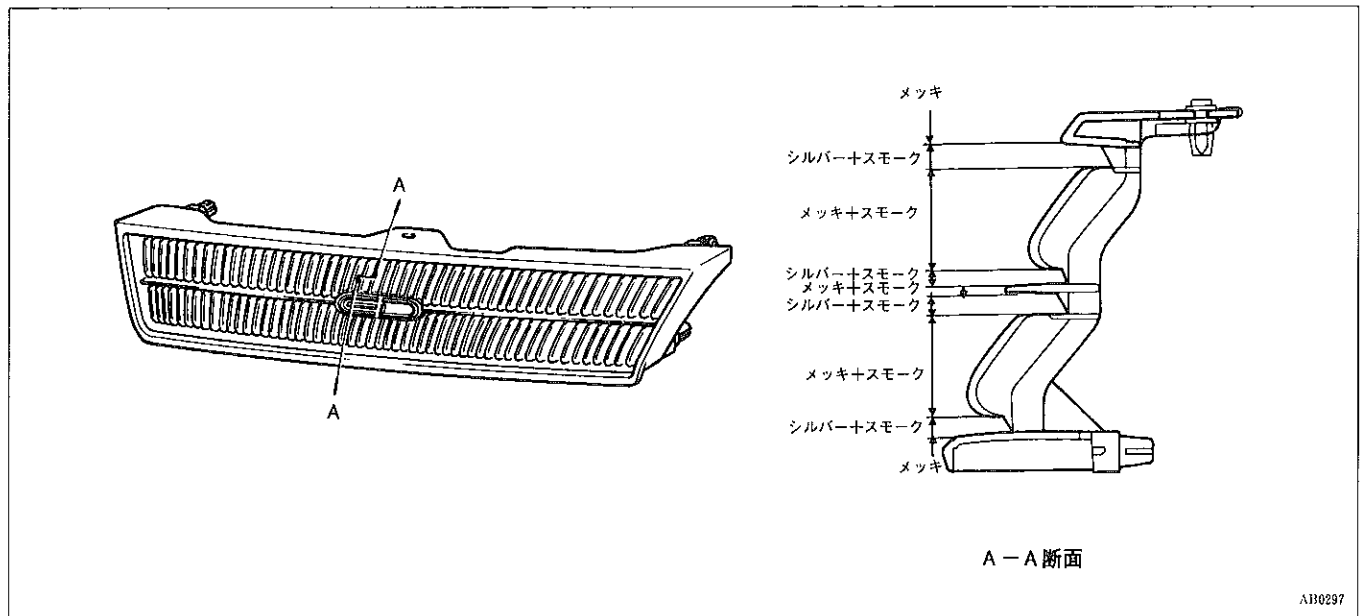
フロントカラーバンパーは、ボデー外板色と同じ塗色（スーパーホワイトⅡ、ブルーイッシュグレーメタリック、レッドマイカ、ライトカーキグラファイトマイカメタリック、ブラッキッシュカーキメタリック、ダークグレーマイカメタリック）とし中央部に通気性の良い空気取り入れ口を設定して、冷却性能の向上もはかりました。



## 【2】ラジエーターグリル

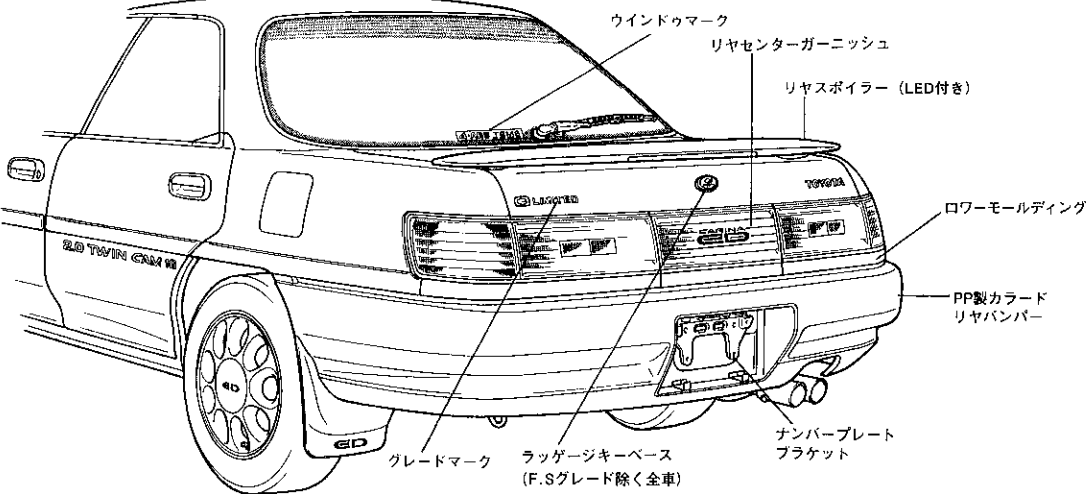
ヘッドランプとの幅および面・化をはかって 一体感をもたせました。

ラジエーターグリルは、5 個の樹脂グリップと中央上部のスクリューで取り付けました。



2. リヤ回り

- ボデー外板色と共色のPP製リヤバンパーを全車に標準設定しました。
- ボデー外板色と共色のLED内蔵のリヤスポイラーをオプション設定しました。
- リヤコンビネーションランプ上下にメッキ製の横基調のモールを設けてワイド感を強調し、さらにランプ下に設けたローワールディングにてサイドプロテクションモールディングとの一体感を持たせ車格感の向上をはかりました。
- バックウインドウガラスにセラミックのサンシェードを全車に設定して、遮光性の向上をはかりました。



グレードマーク & ウインドウマーク

| グレード     | F                           | S                                     | S-LIMITED                                               | X (4S-Fi)                         | X (3S-FE)                                               | G-LIMITED                                             |
|----------|-----------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| グレードマーク  | <b>F</b>                    | <b>S</b><br><b>S</b> -4WS<br>(4WS装着車) | <b>S</b> -LIMITED<br><b>S</b> LIMITED-4WS<br>(4WS装着車)   | <b>X</b><br><b>X</b> -4WS(4WS装着車) |                                                         | <b>G</b> -LIMITED<br><b>G</b> LIMITED-4WS<br>(4WS装着車) |
| ウインドウマーク | 16VALVE Ci*<br>4-ABS(オプション) |                                       | 16VALVE EFI*<br>4-ABS<br>TEMS<br>4-ABS, TEMS<br>(オプション) | 16VALVE Ci*<br>4-ABS<br>(オプション)   | 16VALVE EFI*<br>4-ABS<br>TEMS<br>4-ABS, TEMS<br>(オプション) | TWINCAM16*<br>←                                       |

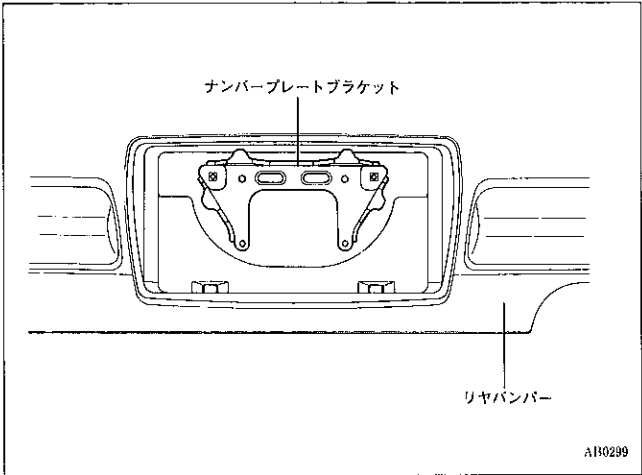
\*：オプション装着時はつきません。

AB0298

▶構造と作動

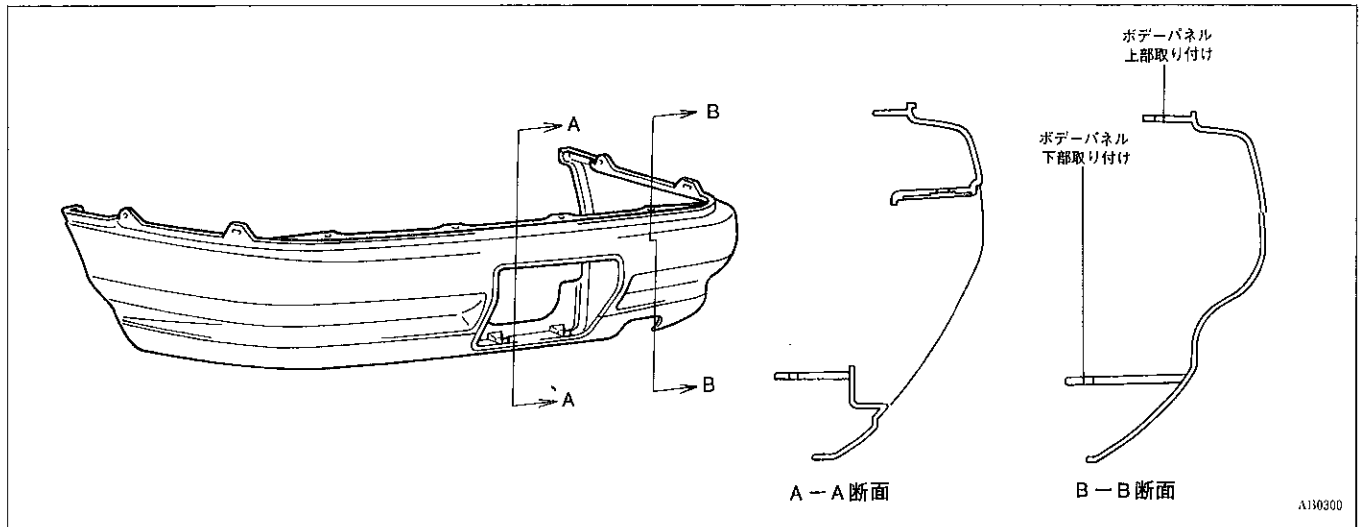
【1】ナンバープレートブラケット

バンパー中央部に取り付けました。



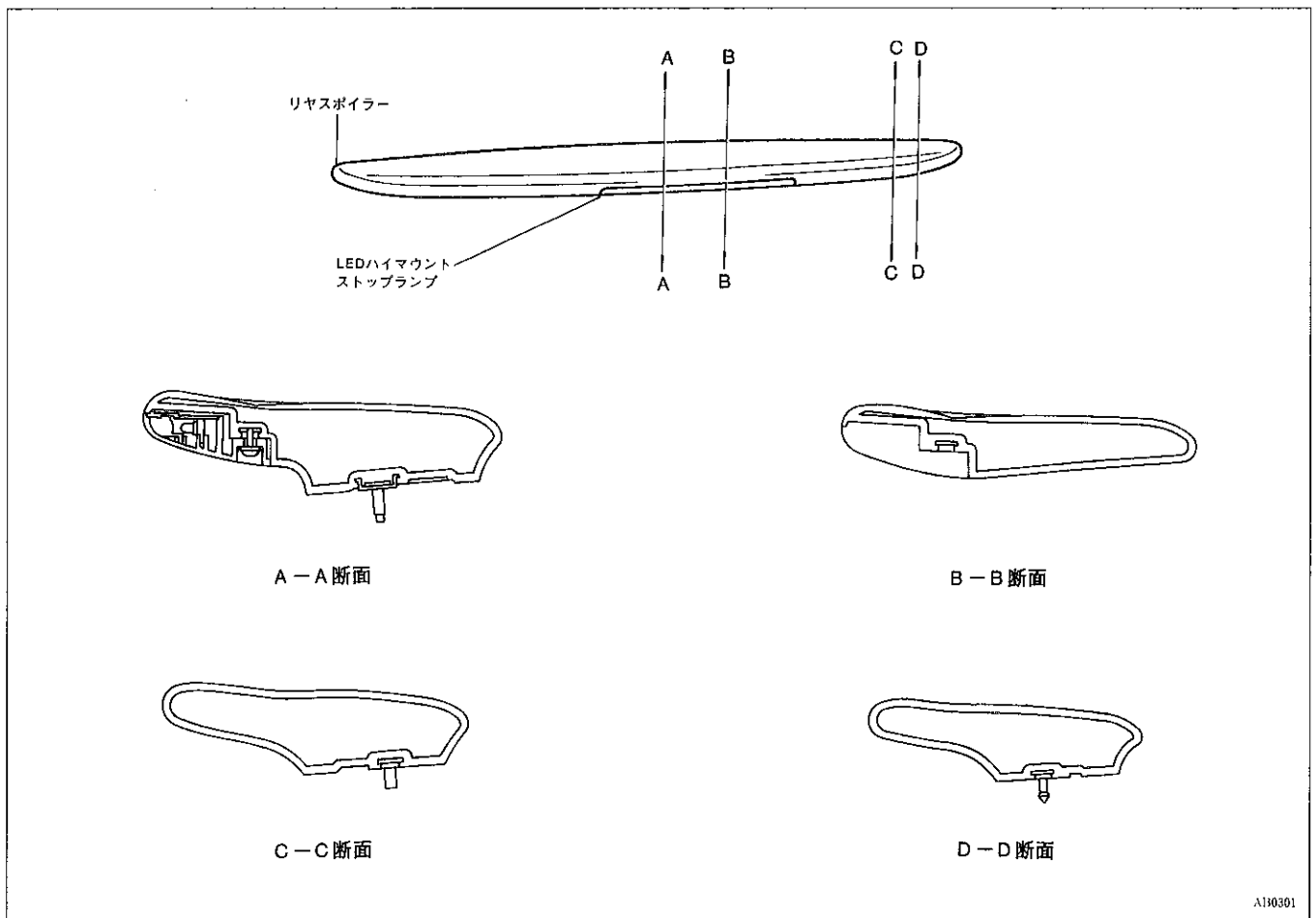
## 【2】リヤバンパー

カラードリヤバンパーは、ボデー外板色の共色を塗色し、バンパー上下部をボデーパネルに直接締め付け見栄えの向上をはかりました。リヤサイド部は、リヤホイールハウス部まで延長してワイド感あるサイドビューとするとともに、ボデーとのすき間を極力小さくして、見栄えの向上をはかりました。



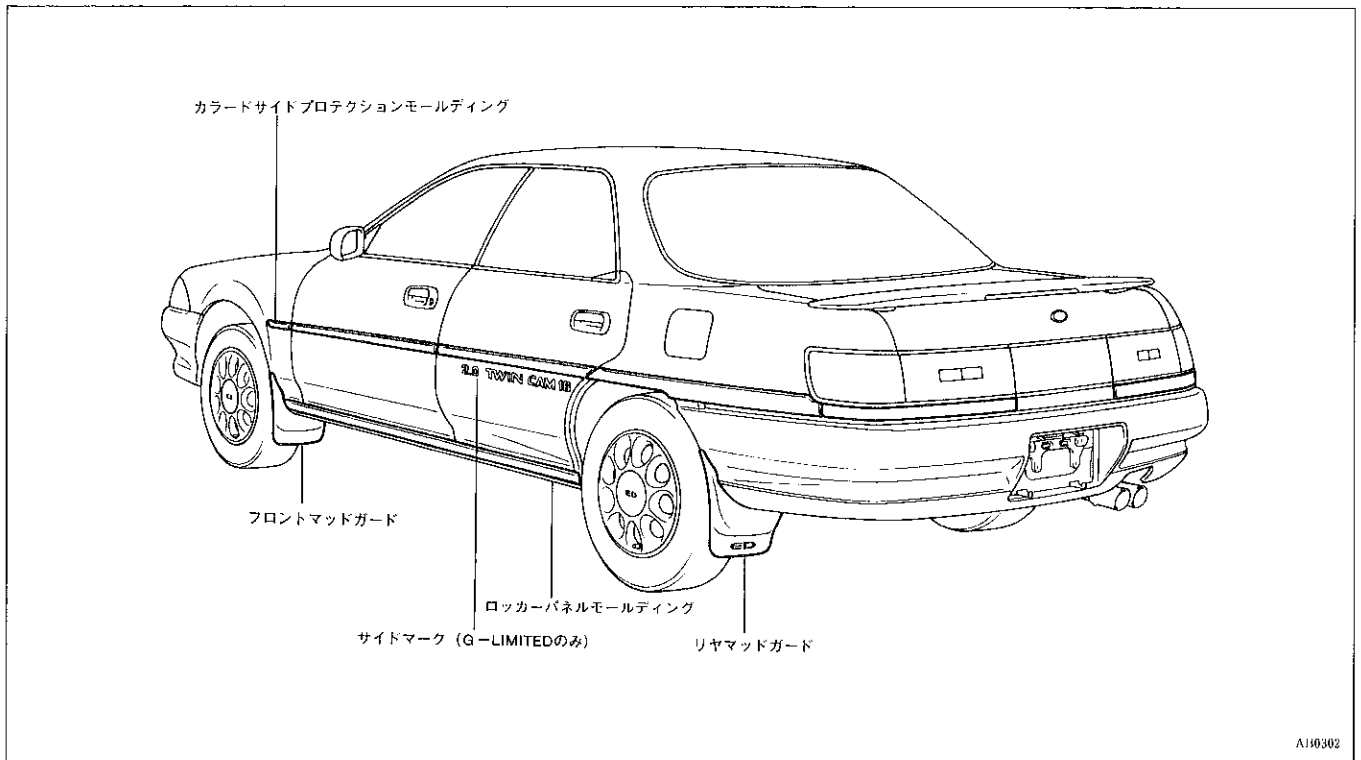
## 【3】リヤスポイラー

リヤスポイラー中央部にLEDのハイマウントストップランプを組み込み、ボデー外板色と共色の塗装を施し、ラゲージドアにナットで取り付ける構造としました。



### 3. サイド回り

- ボデー外板色とコーディネートされたカラーサイドプロテクションモールディングは、リヤコンビネーションランプに連ねて一体感を持たせ、さらに、幅、断面は取り付け位置を考慮してボデーに統合させ外観意匠の向上をはかりました。全車に標準設定しました。
- フロントおよびリヤマットガードはF、Sグレード（4S-Fi）を除く全車に標準設定して、タイヤからの飛び石などによるパネルの汚れ、損傷を防止するとともに、外観意匠の向上をはかりました。
- ロッカーパネルモールディングを全車に標準設定しました。

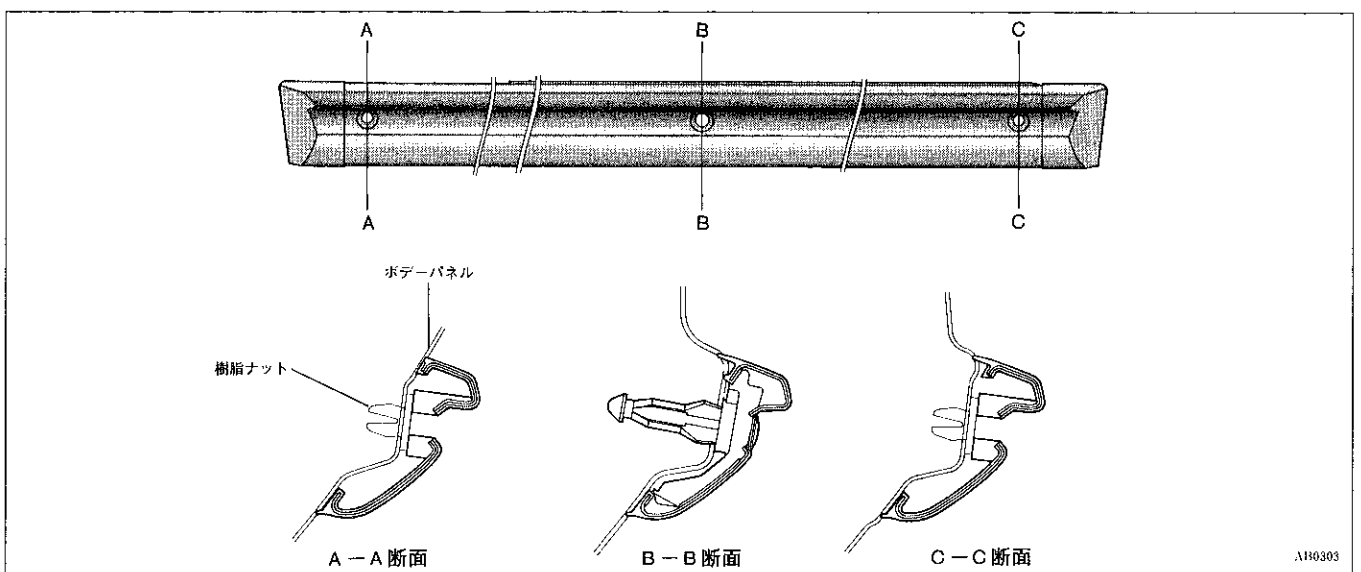


A190302

#### ▶構造と作動

##### 【1】ロッカーパネルモールディング

ロッカーパネルモールディングは黒色の塗色とし、スクリューおよび樹脂クリップにて取り付けられています。



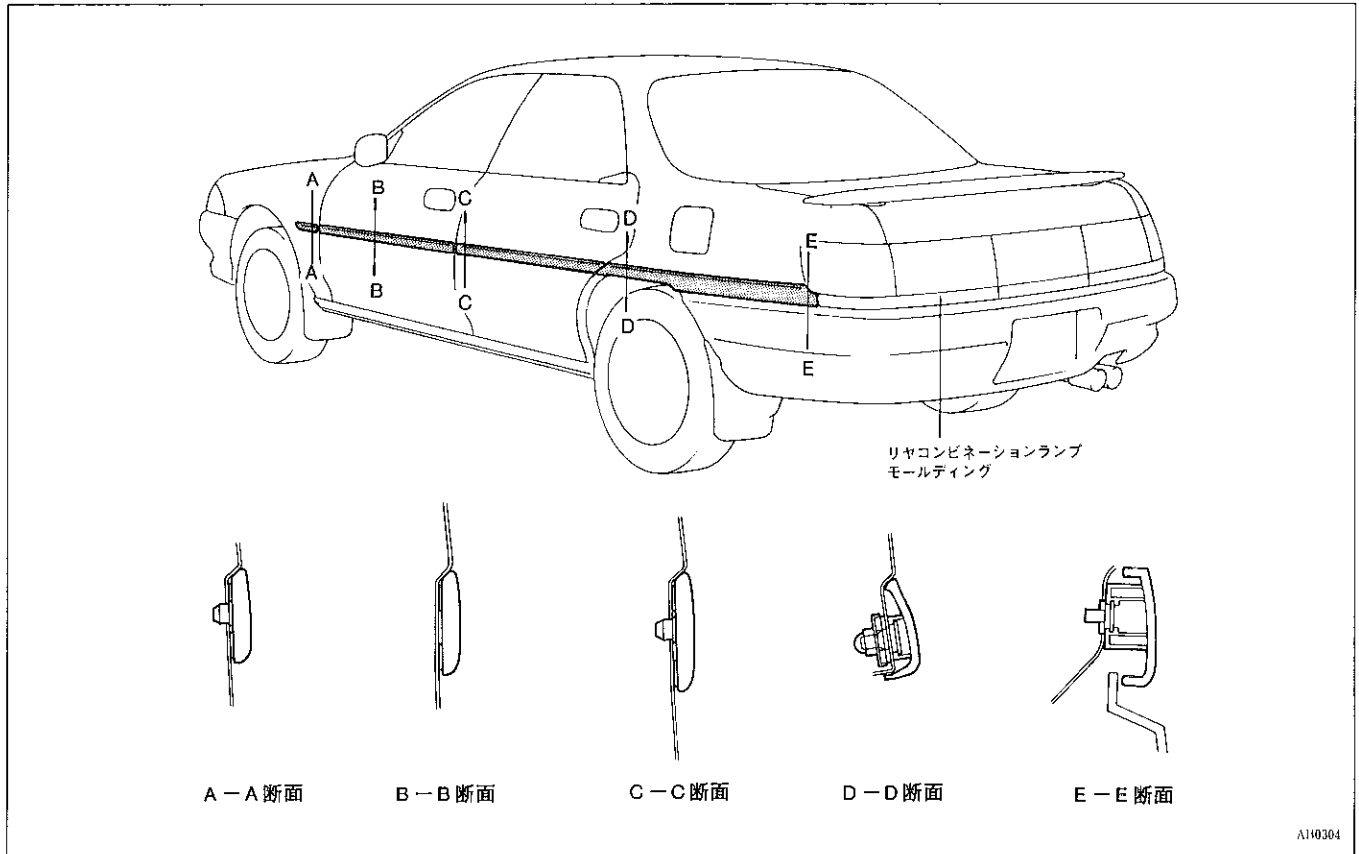
A190303

## 【2】サイドプロテクションモールディング

カラーサイドプロテクションモールディングは、ボデー外板色とにコーディネートし、さらにリヤコンビネーションランプのモールディングとに一体感を持たせ車両品質感の向上をはかりました。

ボデー外板色と組み合わせ

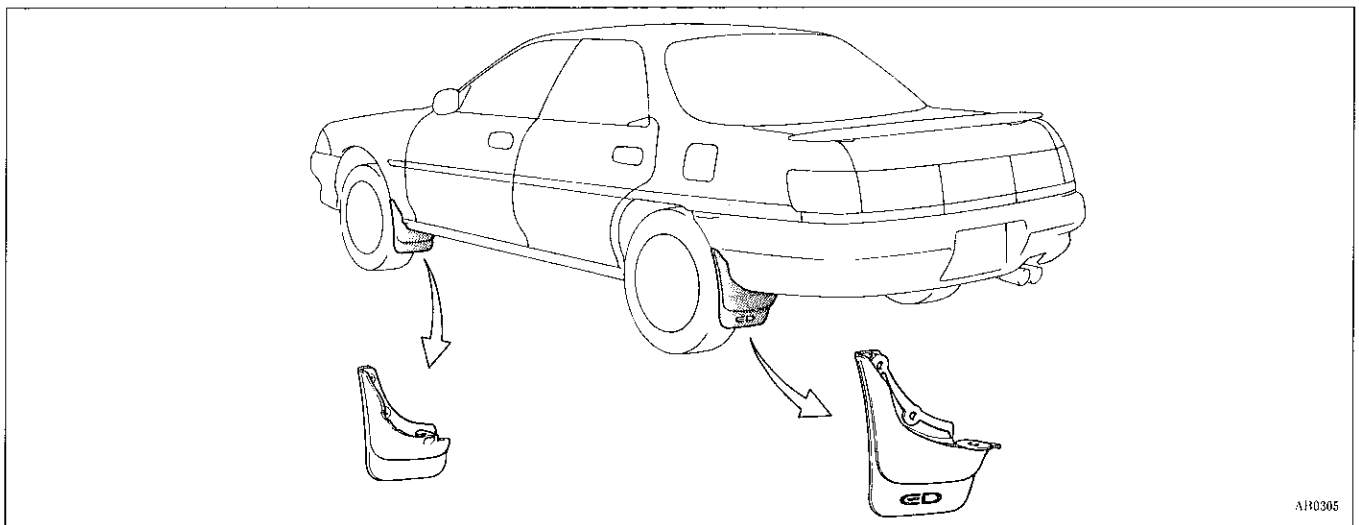
| 外板色      | スーパーホワイトⅡ | ブルーイッシュグレー<br>メタリック | レッドマイカ | ブラキッシュカーキ<br>メタリック | ライトカーキグラファイト<br>メタリック | ダークブルーマイカ<br>メタリック |
|----------|-----------|---------------------|--------|--------------------|-----------------------|--------------------|
| モールディング色 | ライトベージュ   | ダークグレー              | ダークレッド | ダークカーキ             | ライトグリーン               | ダークグレー             |



A10304

## 【3】マッドガード

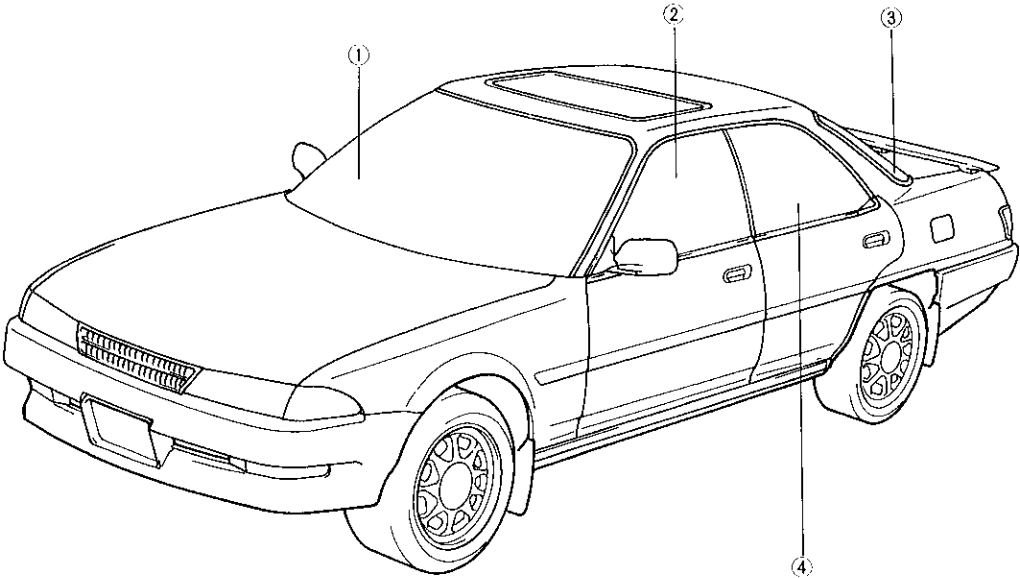
マッドガードは、成形タイプでボデー外板色と共色を塗色しました。



A10305

4. ウィンドウ回り

- フロントウィンドウガラスは、全車合わせガラスとするとともに、ブロンズティンテッドまたはグレーティンテッドガラスを室内色に応じて設定しました。
- ウィンドウガラスは、全車にブロンズまたはグレーガラスを室内色に応じて設定しました。



ガラス仕様

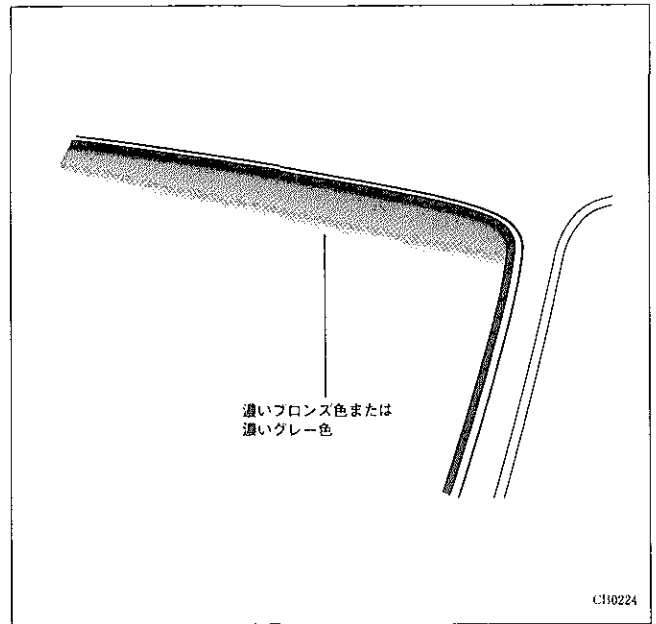
| 記号 | 部 位          | 仕 様                 |              | 板厚(mm) |
|----|--------------|---------------------|--------------|--------|
| ①  | フロントウインドシールド | グレーアワセティンテッド        | 室内色（グレー，カーキ） | 4.7    |
|    |              | ブロンズアワセティンテッド       | 室内色（セーブル）    |        |
| ②  | フロントドア       | ブロンズまたはグレー熱線吸収強化ガラス |              | 5.0    |
| ③  | リヤドア         | ↑                   |              | 5.0    |
| ④  | リヤウインドシールド   | ↑                   |              | 3.5    |

A110306

## ▶構造と作動

## 【1】ウインドシールドガラス

ウインドウガラスはボデーに接着するタイプとしました。  
 ブロンズまたはグレーティンテッドガラスは、ガラス上部  
 を濃いブロンズまたはグレー色として、遮光とともに車格  
 感の向上をはかりました。

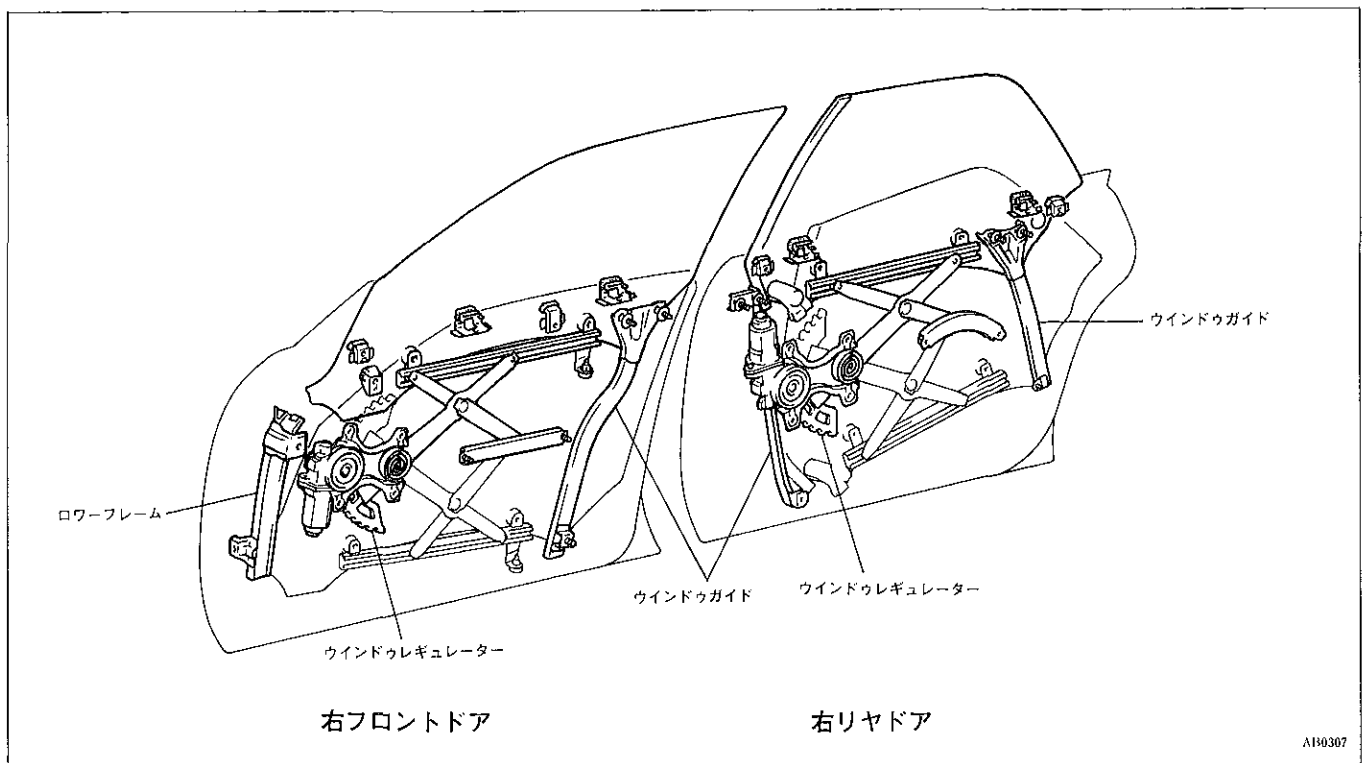


## □機能部品

## 1. ウインドウレギュレーター

- Xアーム式のウインドウレギュレーターを採用しました。
- ウインドウガラスは、フロント側はローフレームとウインドウガイドで、リヤ側は2本のウインドウガイドで支持しました。
- 操作性の優れたワンタッチ式のパワーウインドウを全車に標準設定して使用性、便利性の向上をはかりました。

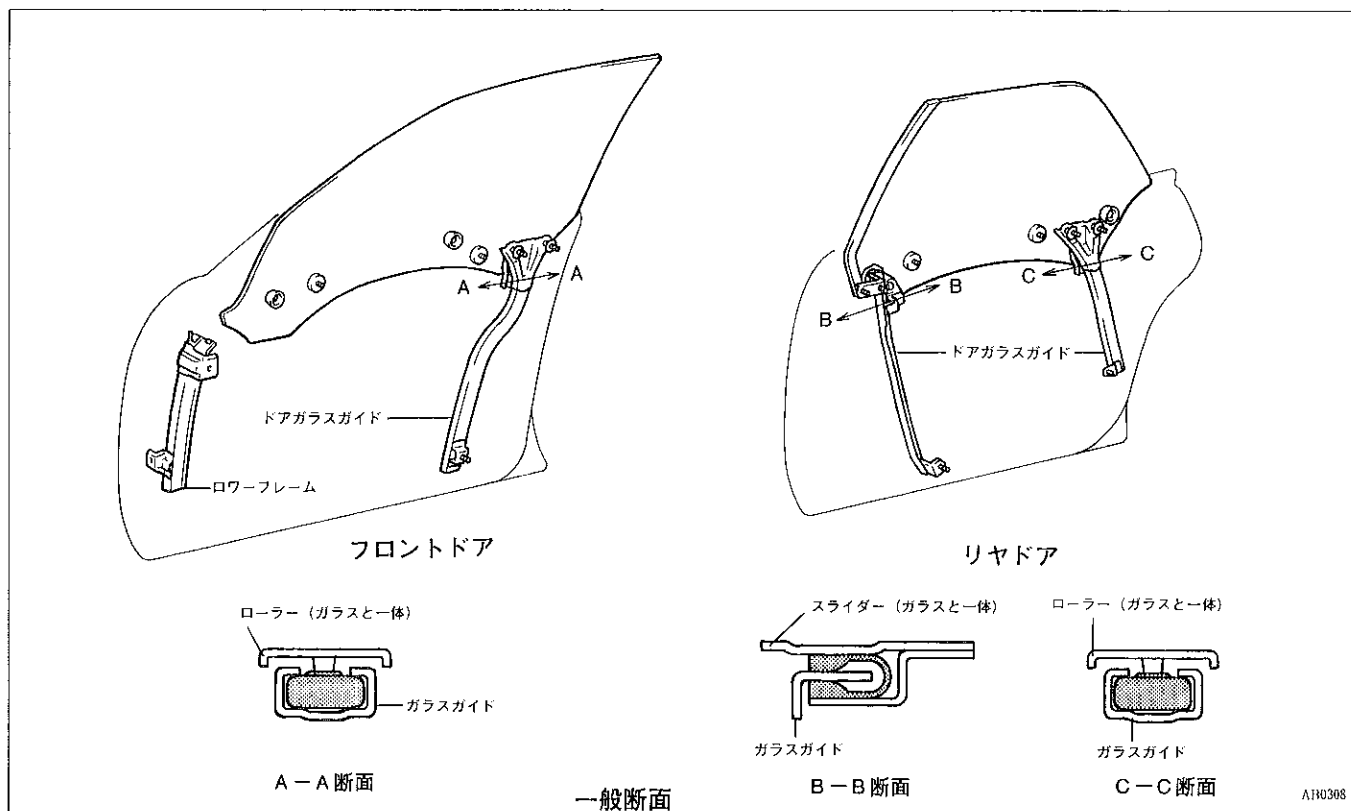
また、イグニッションスイッチがOFFの状態でもパワーウインドウ機構を作動させることができるキーオフ機構を設定しました。



## ▶構造と作動

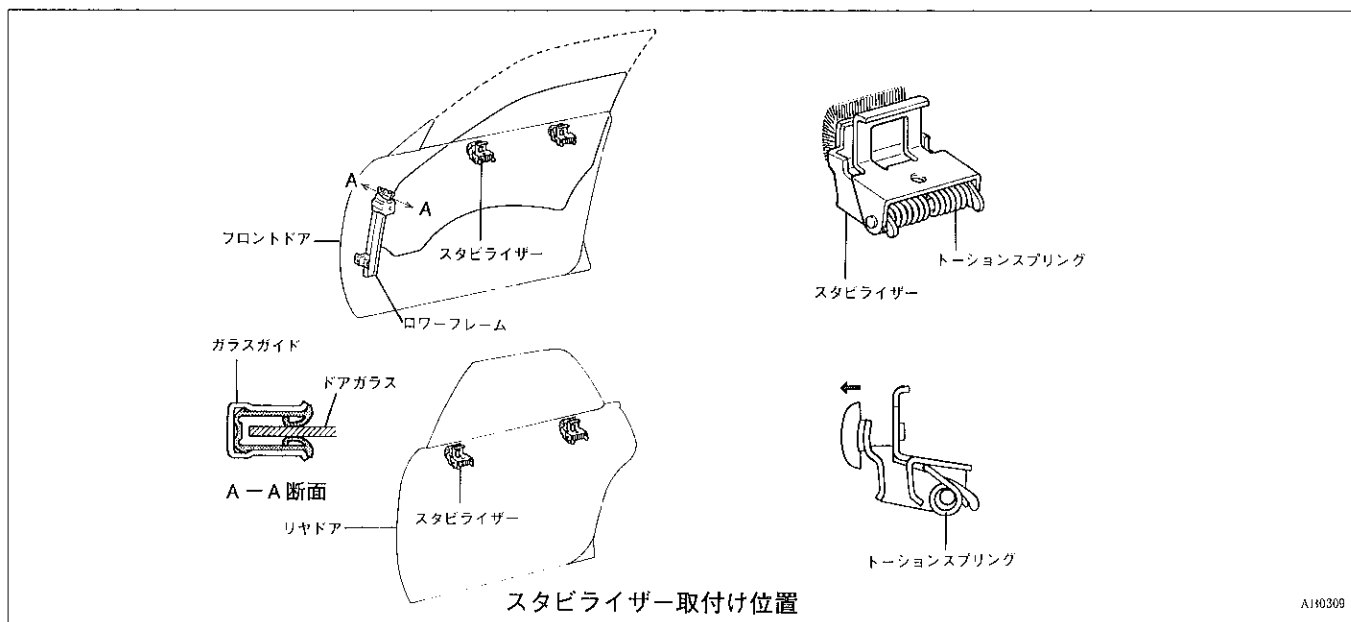
## 【1】ドアウインドウガラスガイド

フロントドア側にローフレーム & ガラスガイドを、リヤドア側に2本のガラスガイドをウインドウガラス前後に配置して、ガラスの支持剛性を向上させました。



## 【2】ドアガラスメイルスタビライザー &amp; ローフレーム

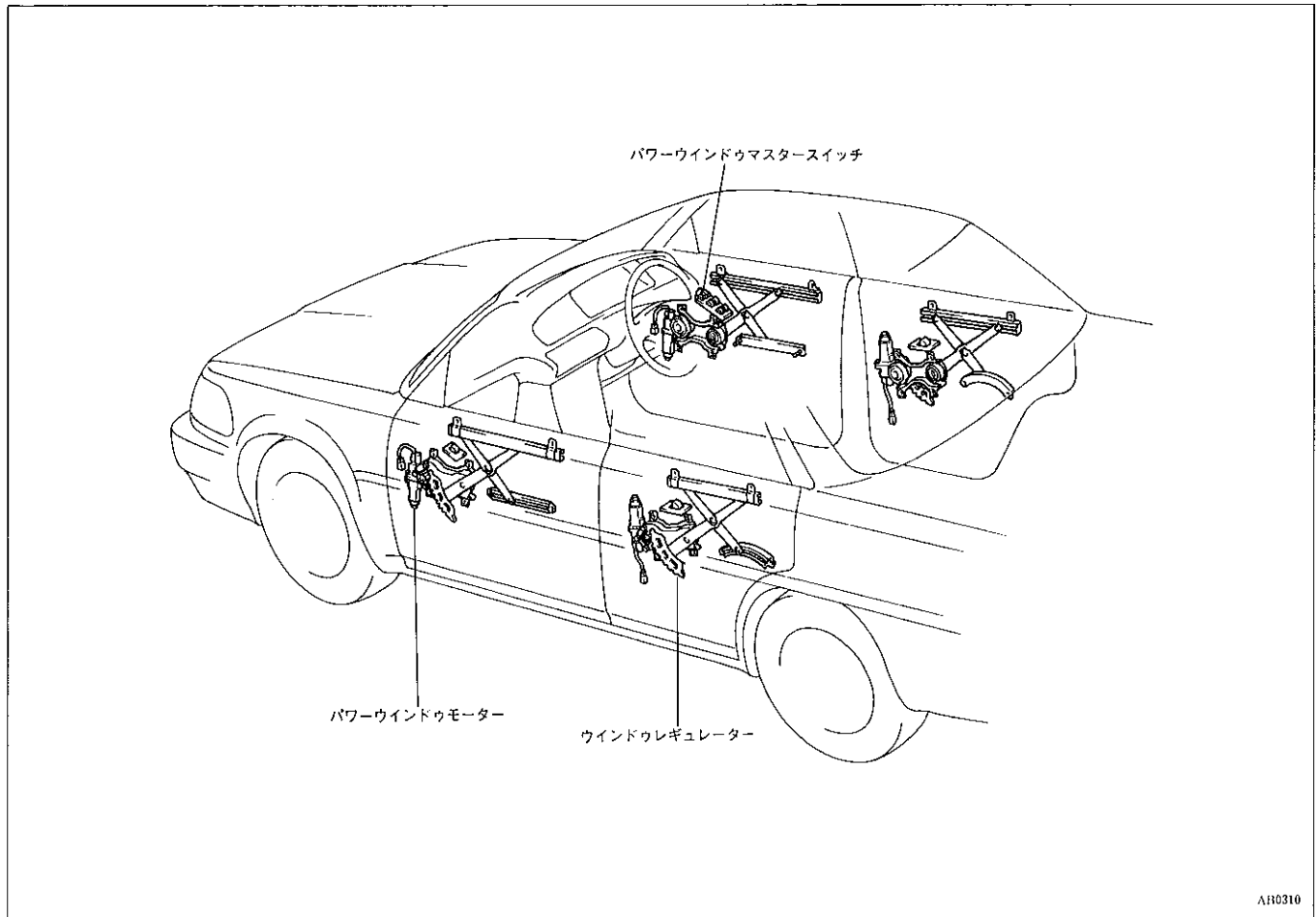
スタビライザーにスプリングを追加し、外側 (矢印方向) へ押す力を発生させドアウインドウガラス半開時のベルトライン支持部の力を増加させ、ガラスのばたつきを低減しました。また、フロントドアは、ローフレームを設定することにより、ガラス半開時のばたつきが低減できます。



### 【3】パワーウィンドウ

#### 〔1〕構成

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

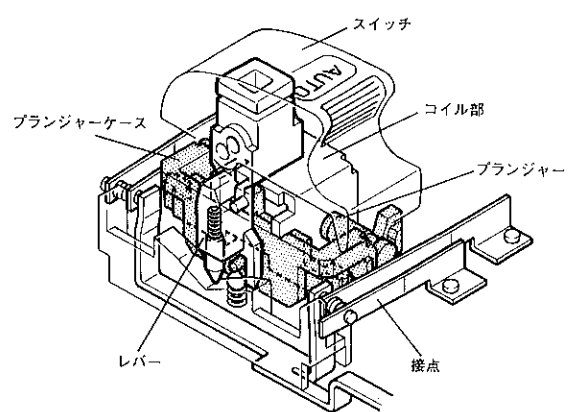
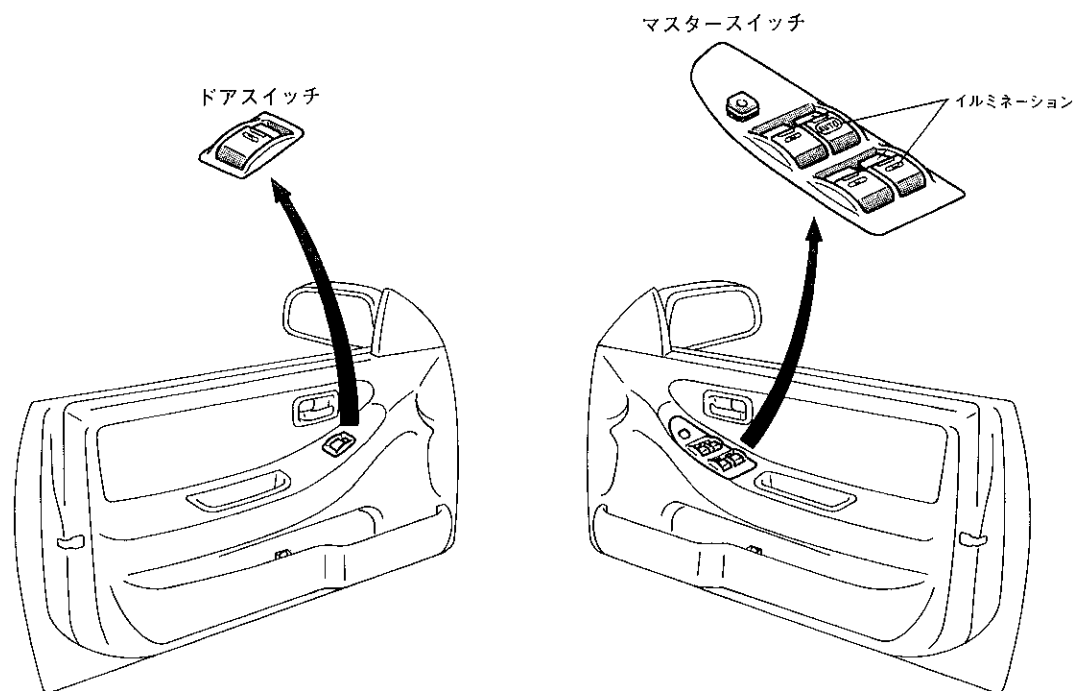


A10310

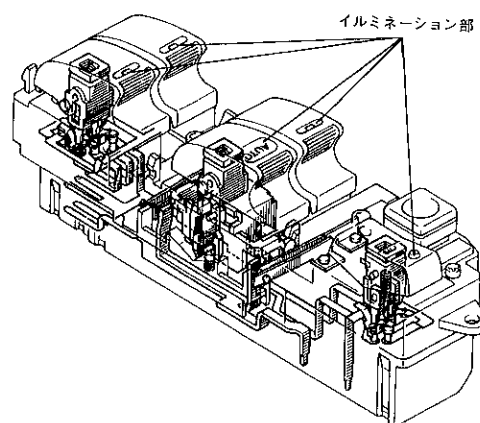
#### 〔2〕構造

##### 〔1〕パワーウィンドウスイッチ

- パワーウィンドウスイッチは、ドアアームレスト部に取り付けられています。
- パワーウィンドウスイッチの操作は、ウィンドウガラスの動きと合致させたものを採用しました。
- マスタースイッチの運転席ドア用スイッチは、1レバータイプの2段操作のものを採用しました。1段操作（中立位置から節度のある位置まで）はマニュアル作動を、2段操作（節度のある位置を超えてさらに押す）はオート作動を行います。また、オート作動は、節度を超えて2段操作を行うことにより、プランジャーケースが接点を押すと同時にコイルに通電され、プランジャーは電氣的にホールドされます。これにより、スイッチを保持してオート作動を行います。
- マスタースイッチのウィンドウロックスイッチをONすることにより、パワーウィンドウスイッチを操作しても助手席および後席のドアウィンドウは作動しません。



オートスイッチ部



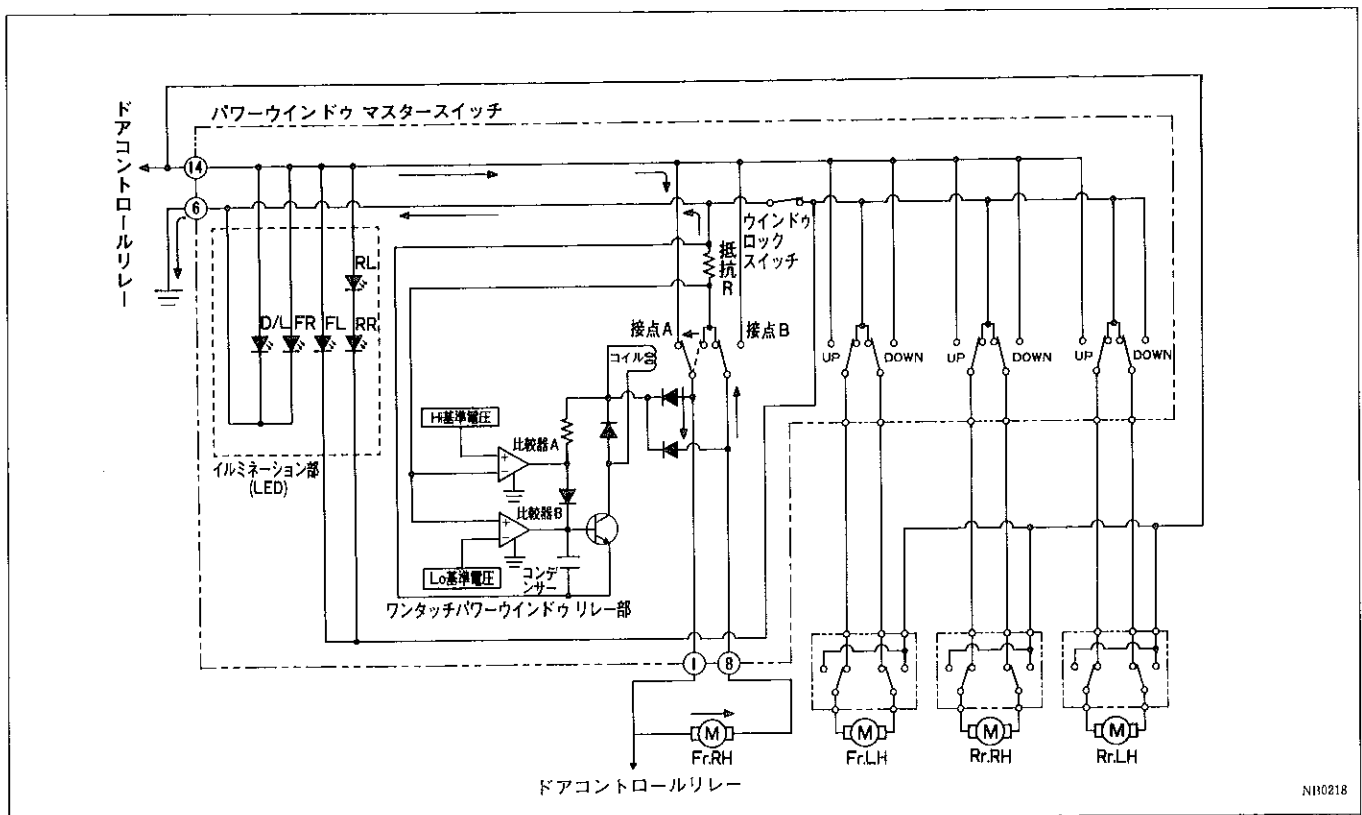
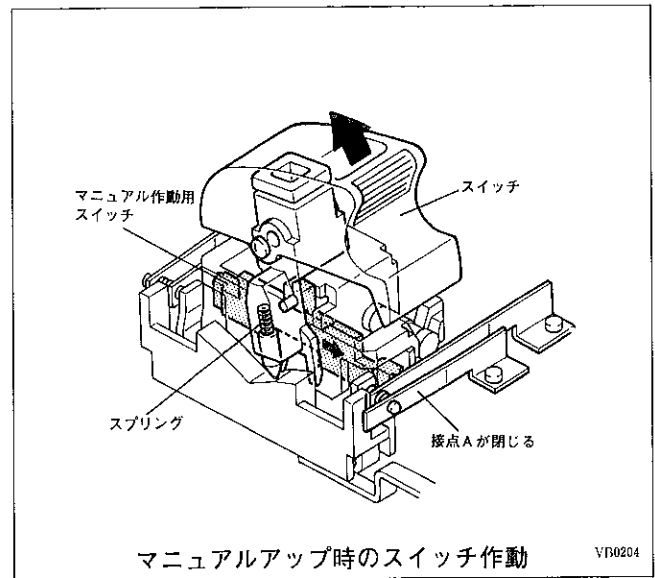
マスタースイッチ

## 〔3〕 作動

## (1) マニュアル作動機構 (運転席ドア用スイッチ)

## ① マニュアルアップ作動

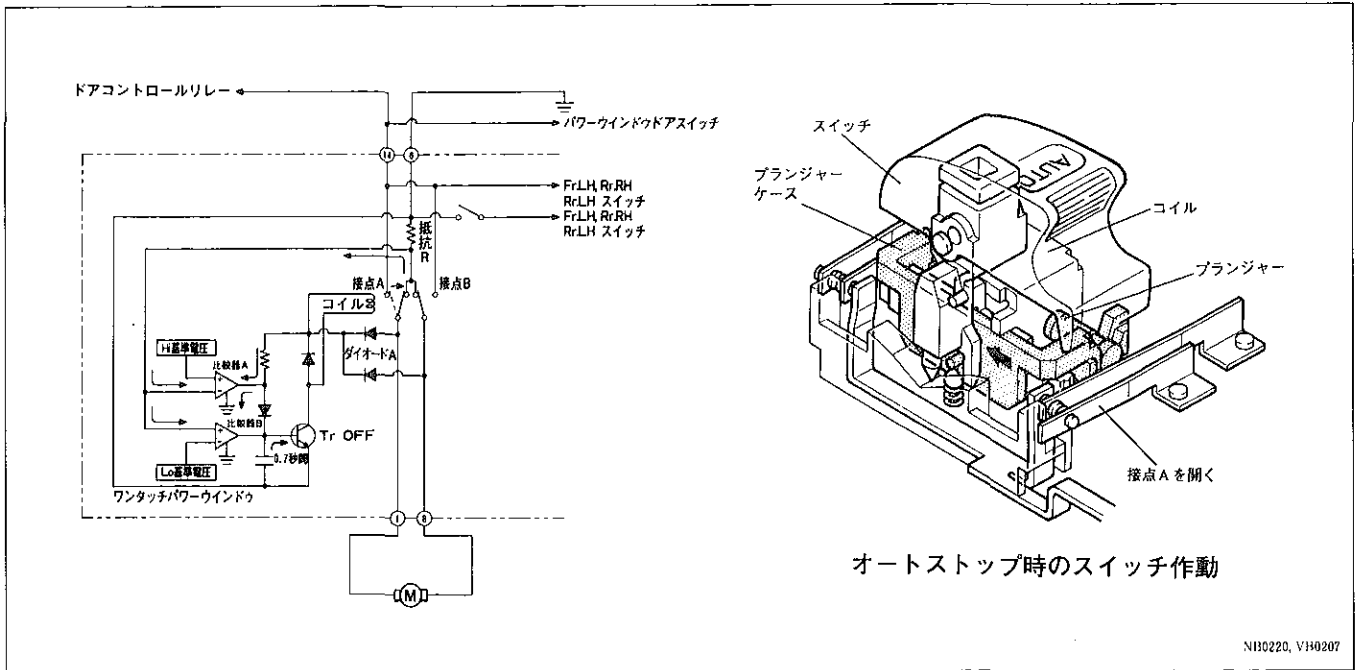
スイッチを1段操作するとマニュアル作動用スイッチは接点Aを閉じて、電流は⑭→接点A→①→モーター⑧→接点B→抵抗R→⑥と流れ、モーターはアップ方向へ回転します。なお、スイッチから手を離せばスプリング力により中立位置に戻り、接点Aを開いてモーターは停止します。



## ② マニュアルダウン作動

スイッチをダウン側に1段操作するとマニュアル作動用スイッチは接点Bを閉じて、電流は⑭→接点B→⑧→モーター①→接点A→抵抗R→⑥と流れ、モーターはダウン方向に回転し、マニュアルアップ同様にスイッチから手を離せば停止します。

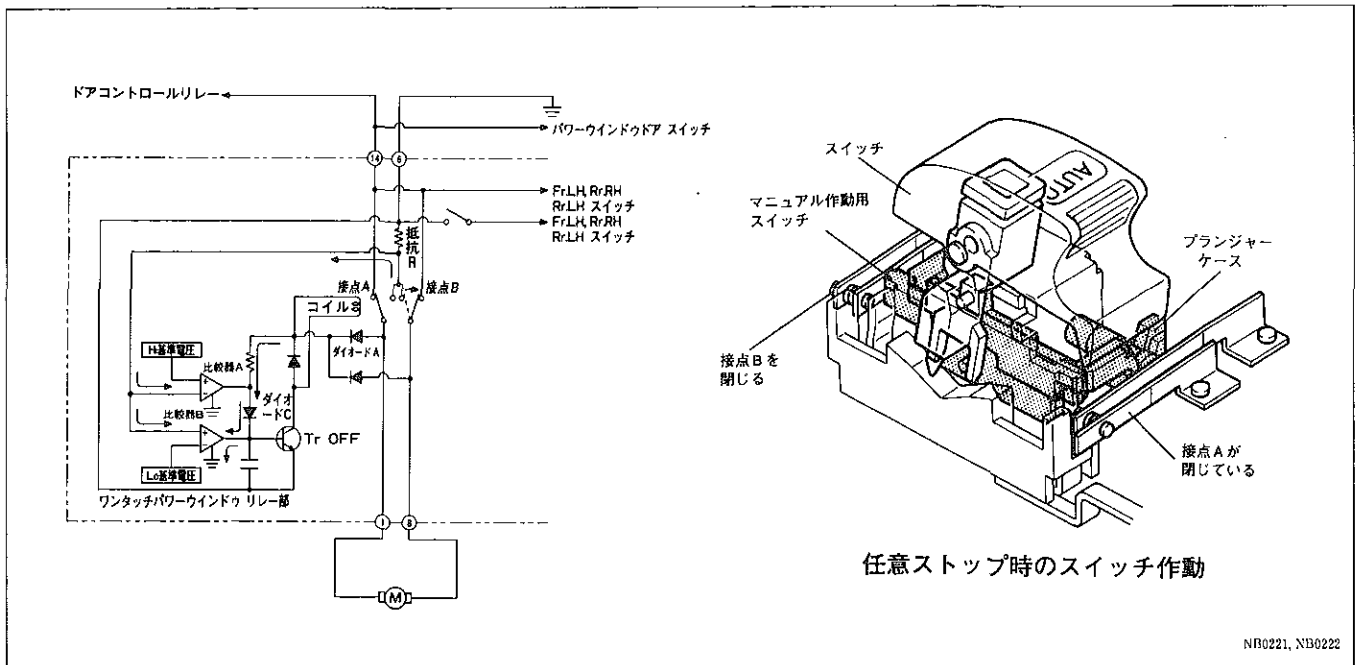




### ③ 任意ストップ (オートアップ時)

オートアップ作動にてガラス上昇中にスイッチをダウン側に1段操作するとマニュアル作動用スイッチにて接点Bを閉じて、モーターへの通電を停止するとともに抵抗Rに流れる電流も0となります。このため、比較器Aはオープン状態となり、比較器Bはグラウンド状態になります。これにより、電流はダイオードA→ダイオードC→比較器B（アース）と流れTrをOFFします。

従ってコイルへの通電が遮断されることによりボールとスプリングの作用でプランジャーケースが中立位置に戻り、接点Aを開いてモーターを停止します。

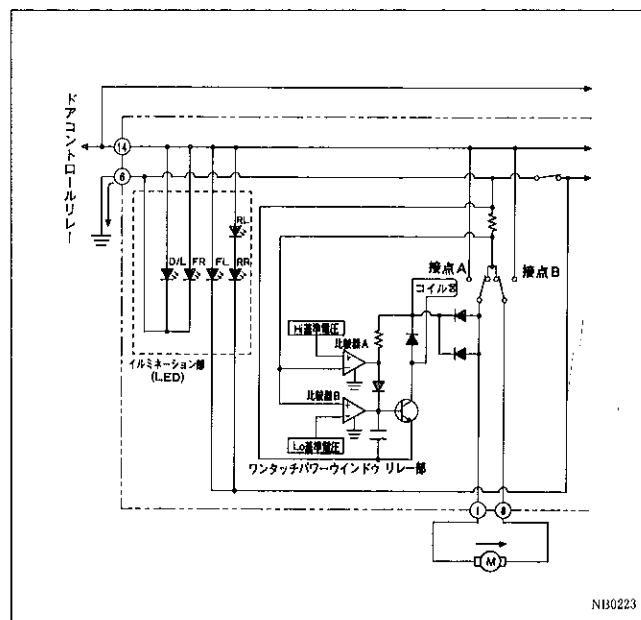


### ④ オートダウン作動

スイッチをダウン側に2段操作することにより、オートアップ時と同様のオートダウン作動を行います。なお、オートダウン作動および任意ストップもアップ時と同様の作動となります。

### (3) イルミネーション作動

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



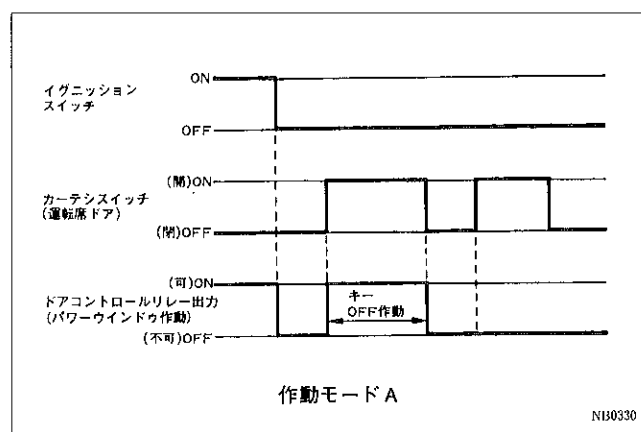
### (4) キーオフ作動機構

#### ① 作動概要

##### ・作動モードA

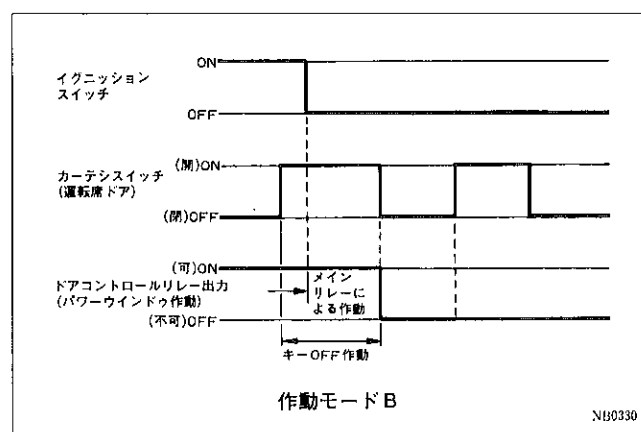
イグニッションスイッチ ONからOFFにして、運転席のカーテシスイッチをON（ドア開）することにより、パワーウィンドウの作動が可能となります。

なお、一度運転席のカーテシスイッチがOFF（ドア閉）した後は作動しなくなります。



##### ・作動モードB

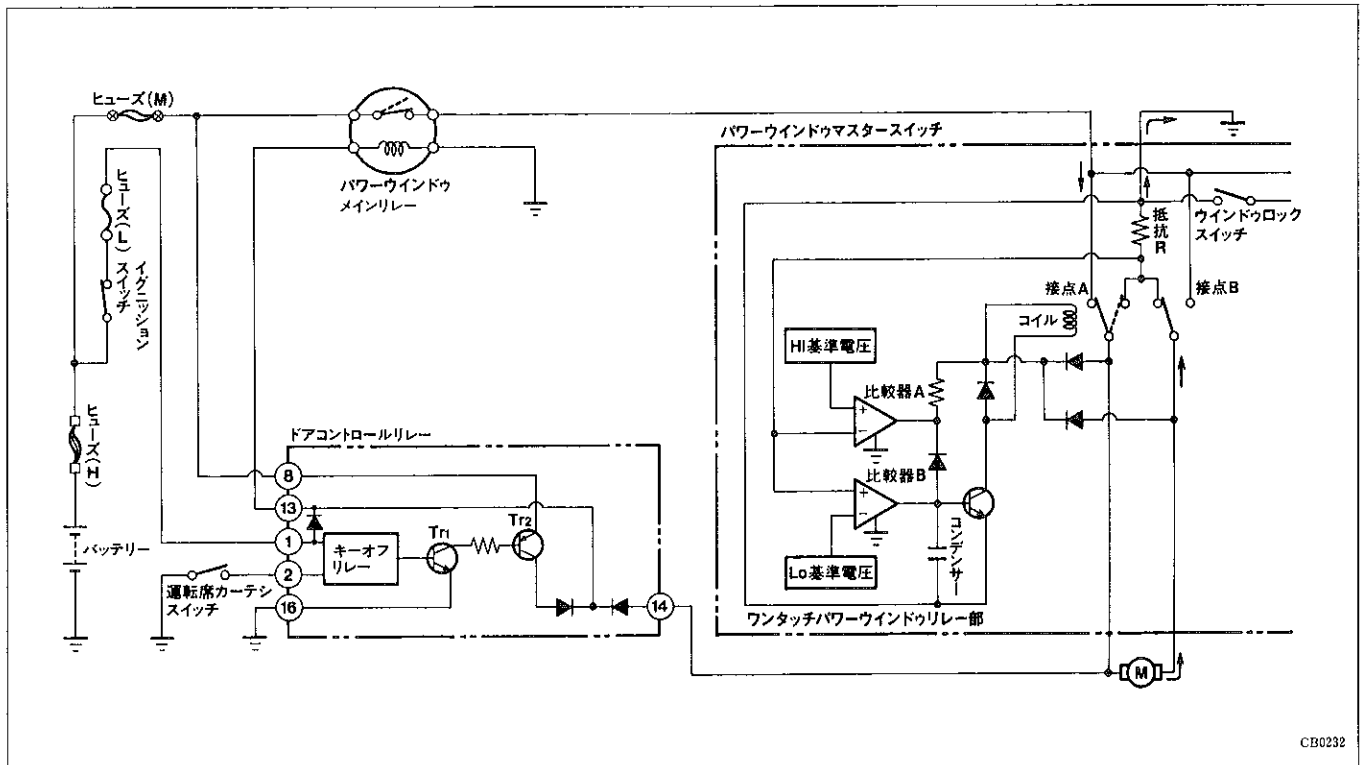
イグニッションスイッチ ONで運転席のカーテシスイッチをON（ドア開）し、その後イグニッションスイッチをOFFしても、パワーウィンドウの作動が可能な状態が続きます。なお、一度運転席のカーテシスイッチがOFF（ドア閉）した後は作動しなくなります。



## ② 作動説明

## ・ イグニッションスイッチ ON時 (通常作動)

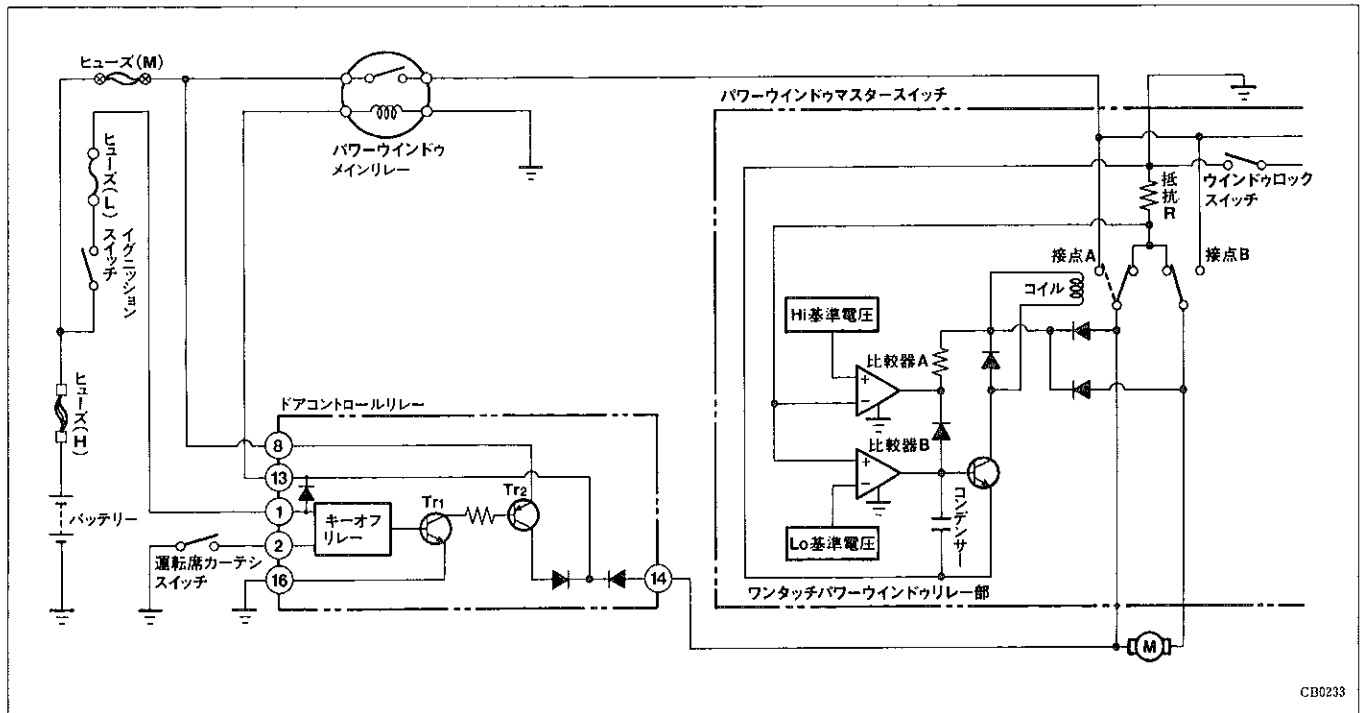
イグニッションスイッチがONの場合は、メインリレーがONしパワーウィンドウコントロールシステムに電源を供給するためパワーウィンドウは作動が可能です。



CB0232

## ・ イグニッションスイッチ OFF時

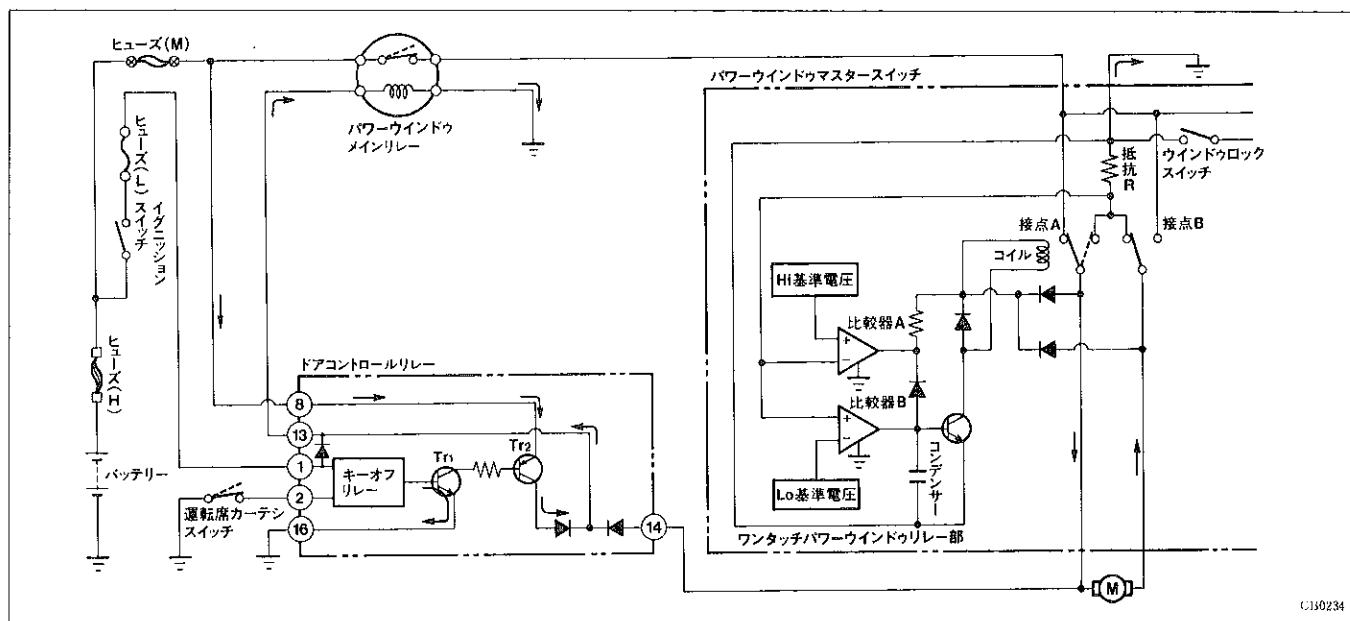
イグニッションスイッチがONからOFFになると、メインリレーがOFFしパワーウィンドウコントロールシステムに電源が供給されないため、パワーウィンドウは作動しません。



CB0233

### ・運転席ドア開（カーテシスイッチ ON時）

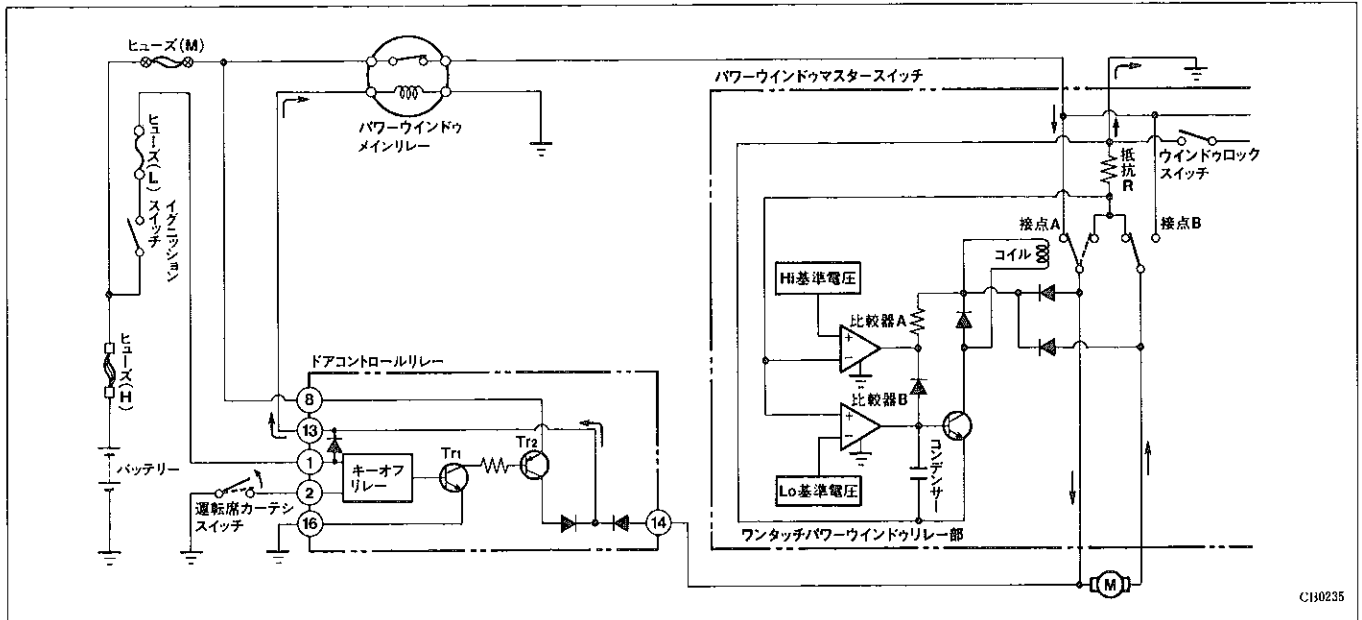
イグニッションスイッチがOFFの状態で運転席ドアを開き、カーテシスイッチをONにしてドアコントロールリレーの②端子をアースするとキーオフリレーよりトランジスタ $Tr_1$ に対しベース電流が出力されます。ベース電流の出力によりトランジスタ $Tr_1$ 、 $Tr_2$ はONとなりドアコントロールリレーに入力されている端子の電源はトランジスタ $Tr_2$ →ダイオード→パワーウィンドウメインリレーと流れメインリレーをONし、パワーウィンドウシステムに電源を供給します。また、運転席ドアを開いたままイグニッションスイッチをOFFにしても、キーオフリレーによりトランジスタ $Tr_1$ に対しベース電流が出力され、パワーウィンドウコントロールシステムに電源を供給します。



### ・運転席ドア開から閉（カーテシスイッチ ONからOFF）

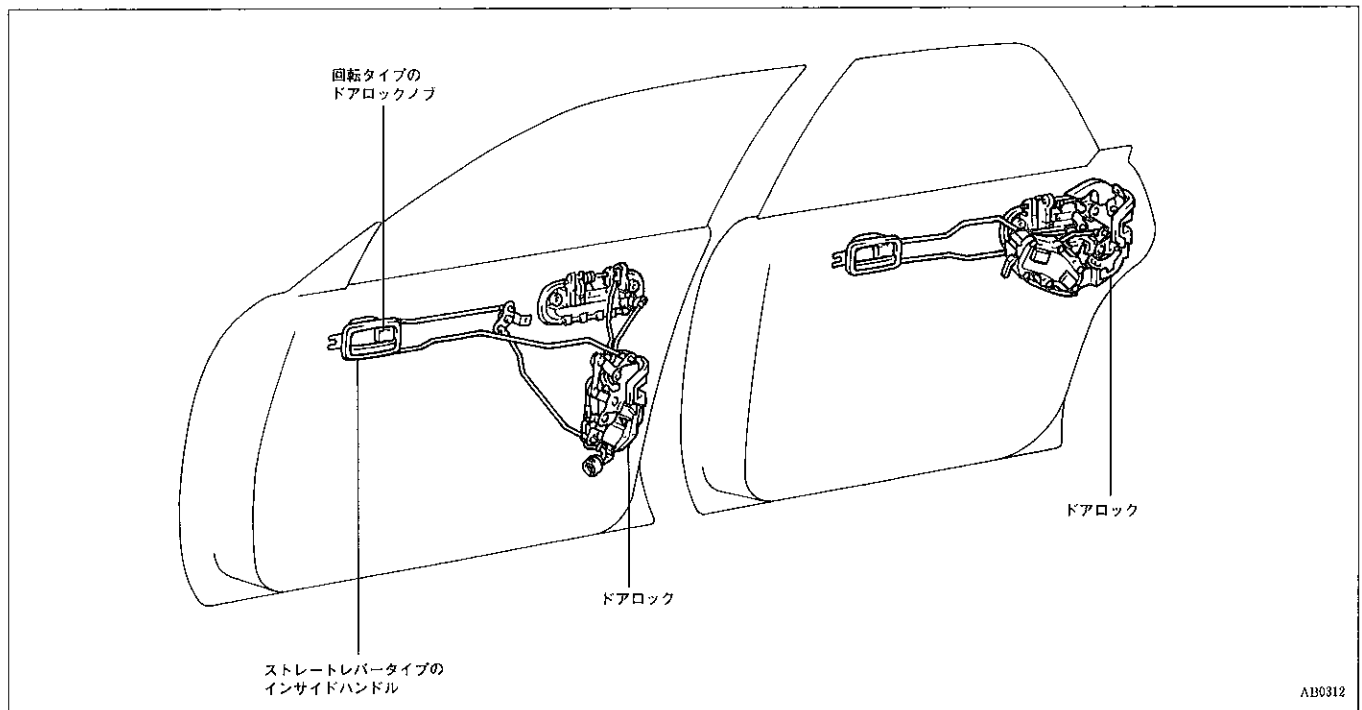
運転席を閉じるとカーテシスイッチはOFFとなりキーオフリレーからトランジスタにベース電流が出力されなくなり、トランジスタはOFFとなります。しかし、パワーウィンドウ上昇中の場合は、パワーウィンドウモーター駆動用電源がドアコントロールリレーの⑬端子に入力され、この電源が⑭端子→ダイオード→⑬端子→パワーウィンドウメインリレーと流れ、パワーウィンドウメインリレーのON状態を継続しパワーウィンドウコントロールシステムに電源を供給し続けます。ただし、パワーウィンドウが下降時は、ドアコントロールリレーの⑭端子にかかる電源がモーターの負荷を通った後でアースレベルに低下しているため、パワーウィンドウメインリ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

なお、パワーウィンドウモーター停止後は、運転席カーテシスイッチを再度ONしてもキーオフリレーが働かないため、パワーウィンドウは作動しません。



## 2. ドアロック

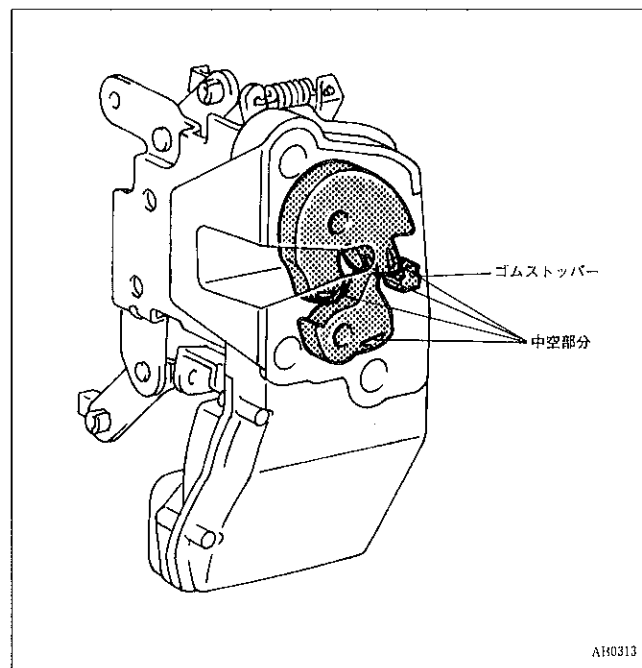
- ドアインサイドハンドルは、全車ストレートレバータイプのものを採用しました。
- ドアロックノブは、回転タイプのものをドアインサイドハンドルのベセル内に設定しました。
- ドアキー連動ドアロック & アンロック機構、キーとじ込み防止機構を内蔵した電気式ドアロックを全車に標準設定しました。また、Xグレード（3S-FE）は、車速20km/h以上になると自動的に全ドアをロックするオートドアロック機構を設定しました。また、イグニッションキーシリンダーよりキーが抜かれ運転席ドアをキーロックまたはキーレスロックさせた場合、マスタースイッチのドアコントロールスイッチをアンロック状態にしても、ドアがアンロック作動しないセキュリティー機構を設定しました。
- ドアアウトサイドハンドルは、フルケースタイプを採用するとともにボデーの外板色の共色を塗色しました。
- ドアロックは、かみ合い部を覆った樹脂部の形状を変更し、ドア閉り音の向上をはかりました。



## ▶構造と作動

### 【1】ドアロック

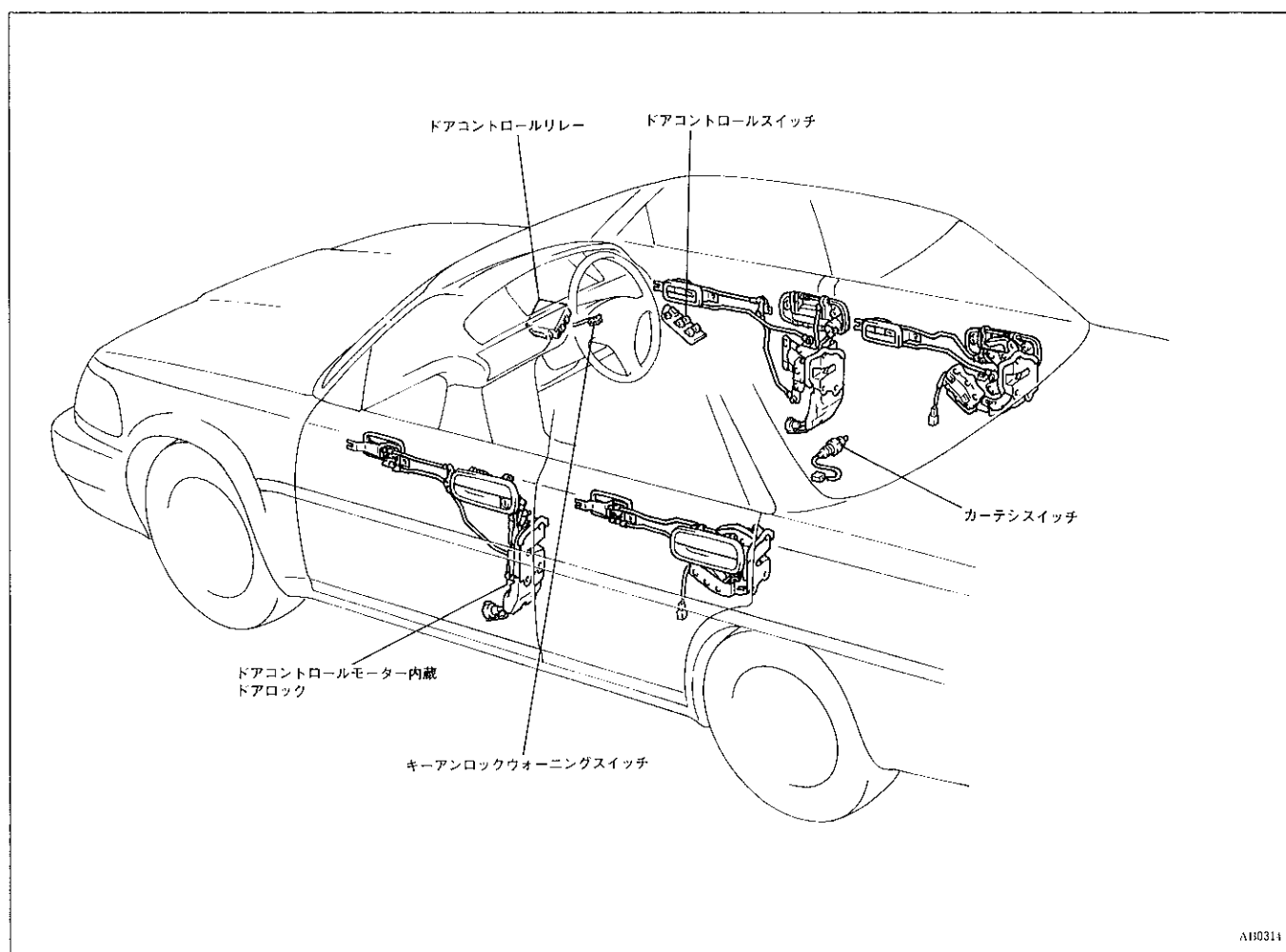
ドア閉時の各当たり部（樹脂部）に中空部分を設定するとともにストッパーゴムを大型化して、ドア閉り音の低減をはかりました。



### 【2】電気式ドアロック

#### 〔1〕構成

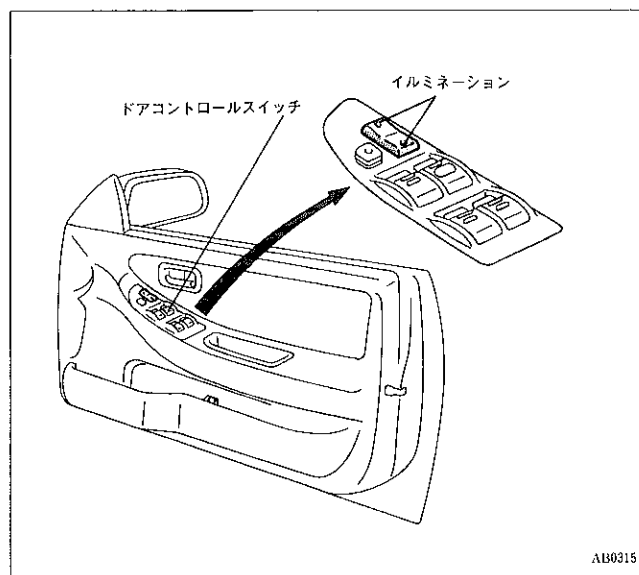
ドアコントロールリレーは、インストルメントパネル右下部に取り付けられています。



## 〔2〕構造

## (1) ドアコントロールスイッチ

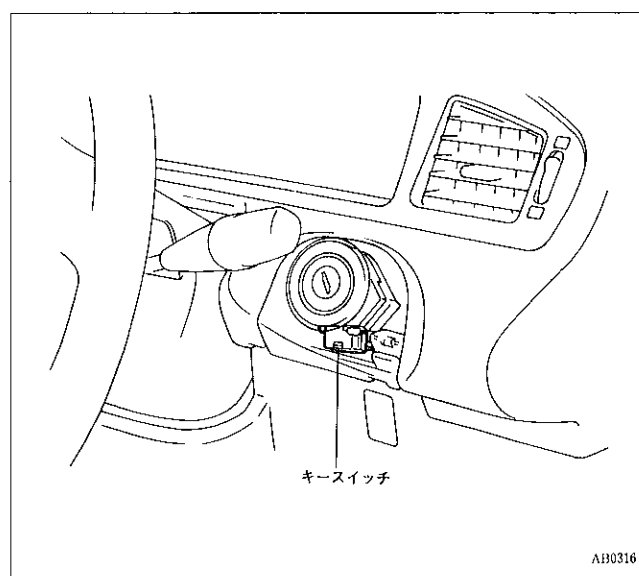
ドアコントロールスイッチは、運転席ドアアームレストに取り付けられています。



AB0315

## (2) キーアンロックウォーニングスイッチ

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



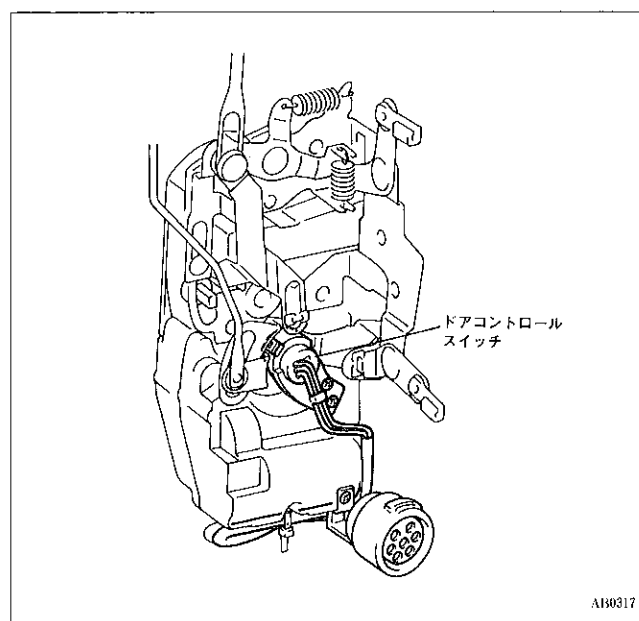
AB0316

## (3) ドアコントロールスイッチ (キー連動用)

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

## (4) 運転席カーテシスイッチ

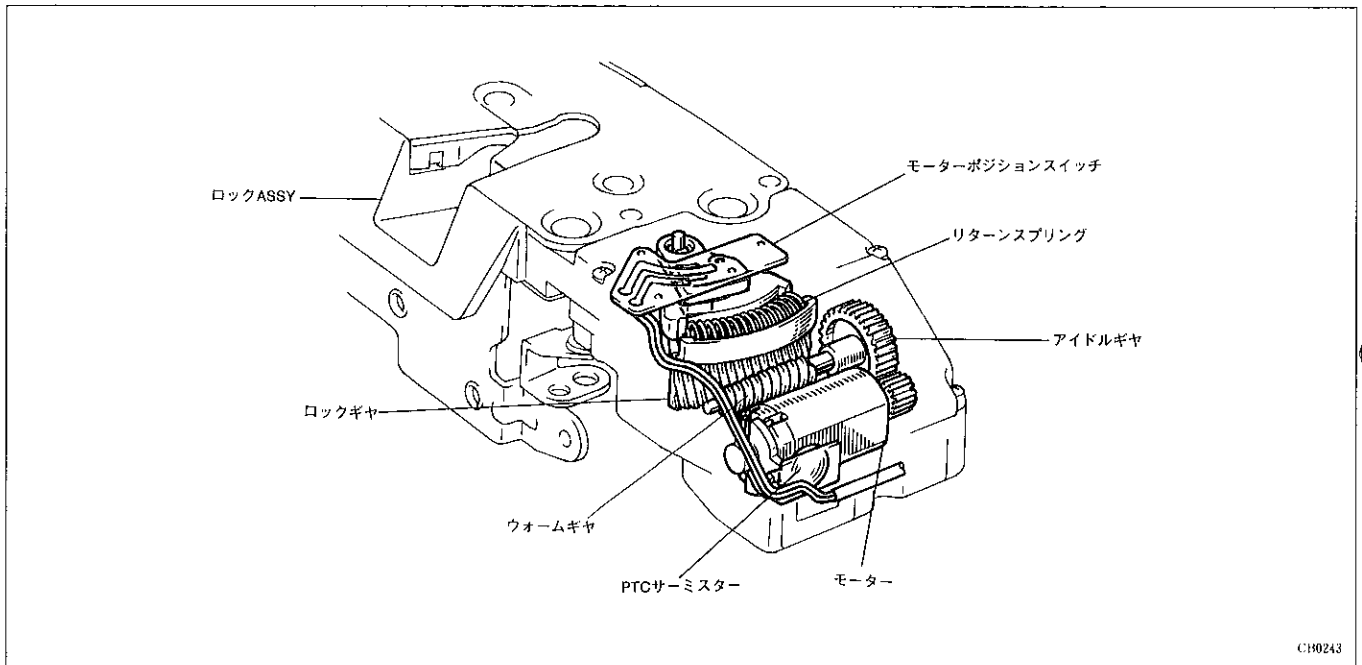
運転席ドアが開いていることを検出するスイッチで、ドアが開いている時ON、閉じている時OFFとなります。



AB0317

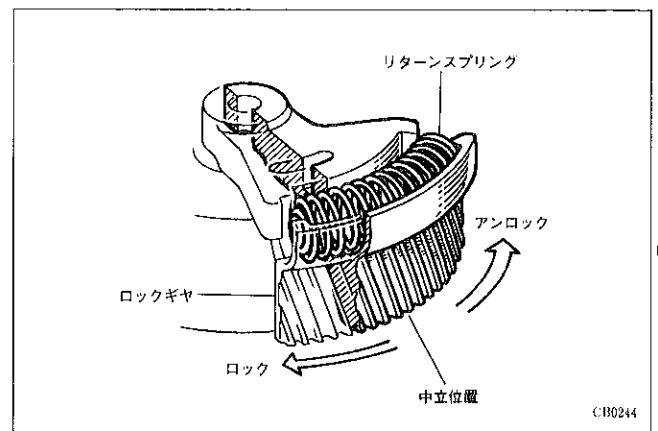
## (5) ドアコントロールモーター

ドアコントロールモーターは、モーター本体、アイドル & ウォームギヤ、ロックギヤ、モーターポジションスイッチ、PTCサーミスターなどにより構成されており、ドアロックに内蔵されています。ドアコントロールモーターの回転は、アイドルギヤ、ウォームギヤ、ロックギヤを回転させ、ロックまたはアンロック側へ作動させます。また、ロックギヤはリターンスプリングにより中立位置に戻して、ドアロックノブ操作時にモーターを回転させないロストモーション機構を採用しました。PTCサーミスターは、配線からの異常電流からドアコントロールモーターを保護するものです。



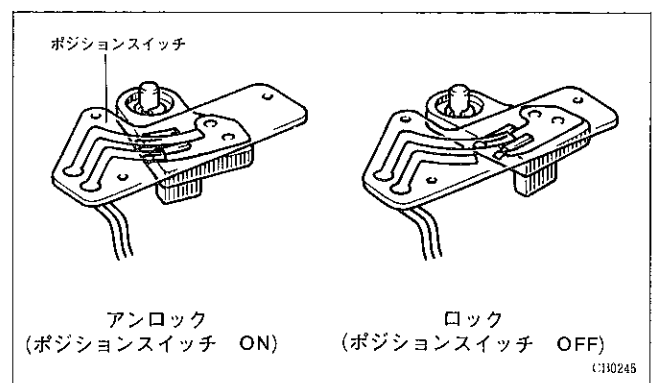
## ① ロストモーション機構

ロックギヤ、リターンスプリング、ロックギヤケースの溝部により構成されており、モーター駆動時ケースの溝部のストッパーにより圧縮させたリターンスプリングによって、モーター通電時を除きロックギヤは中立位置に戻ります。



## ② ポジションスイッチ

ロックギヤケースに取り付けたブラシとスイッチベースにより構成されており、ロックギヤがロック側にある時は、OFF、アンロック側にある時ONとなります。

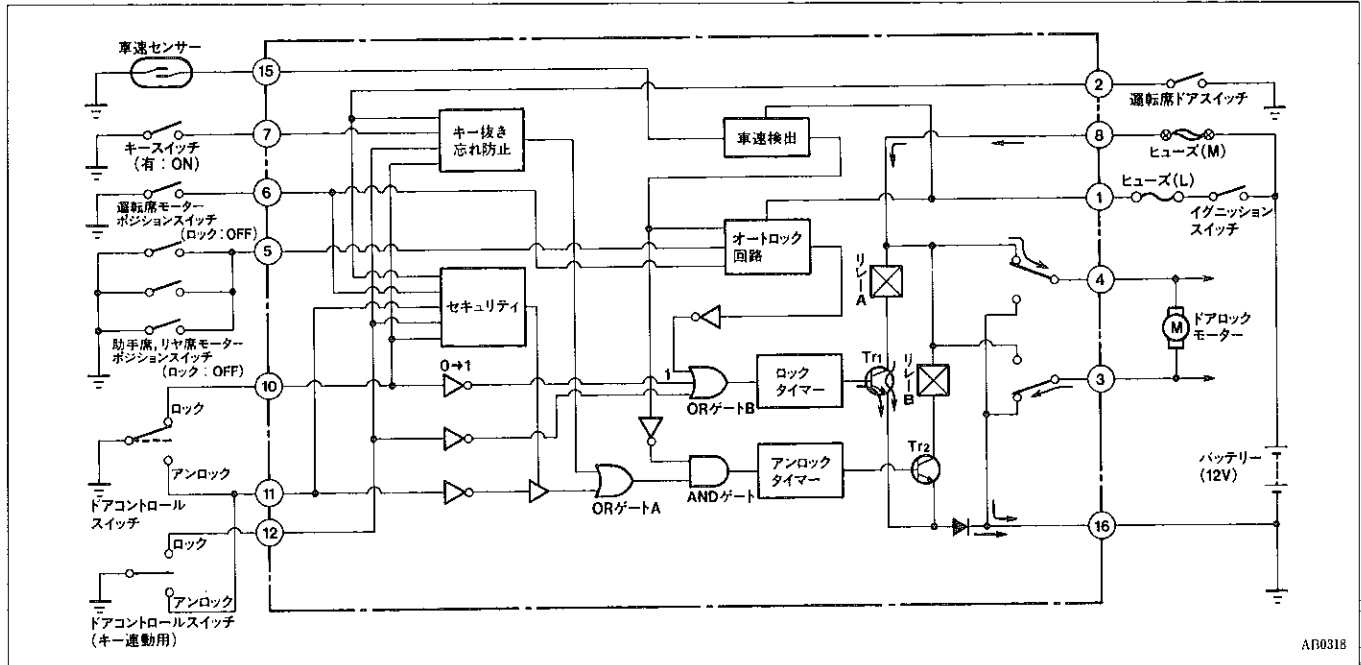


## 〔3〕 作動

## (1) マニュアルロック &amp; アンロック機構

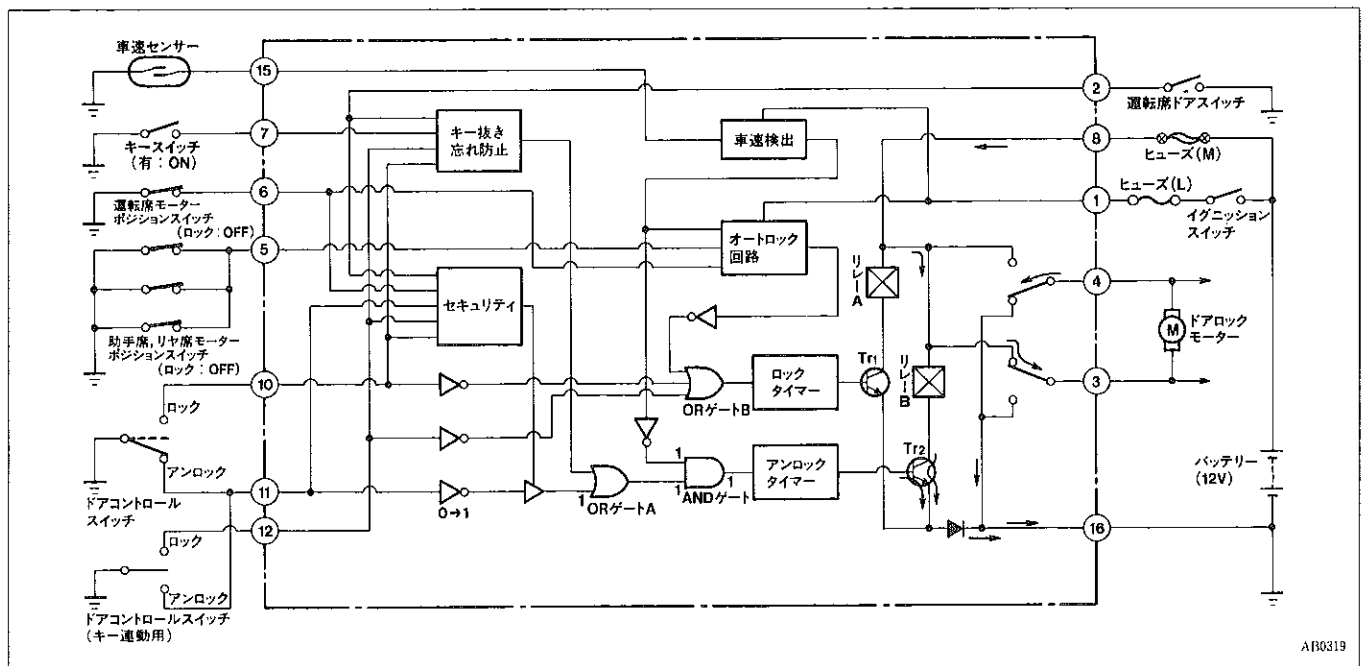
## ① マニュアルロック作動

運転席ドアコントロールスイッチをロック側にするとドアコントロールリレーの⑩端子がアースされます。これにより、ロックタイマーは0.2秒間トランジスターTr1をONし、リレーAをONします。これにより⑧→④→③→①⑥と電流が流れ、全ドアのモーターがロックします。



## ② マニュアルアンロック作動

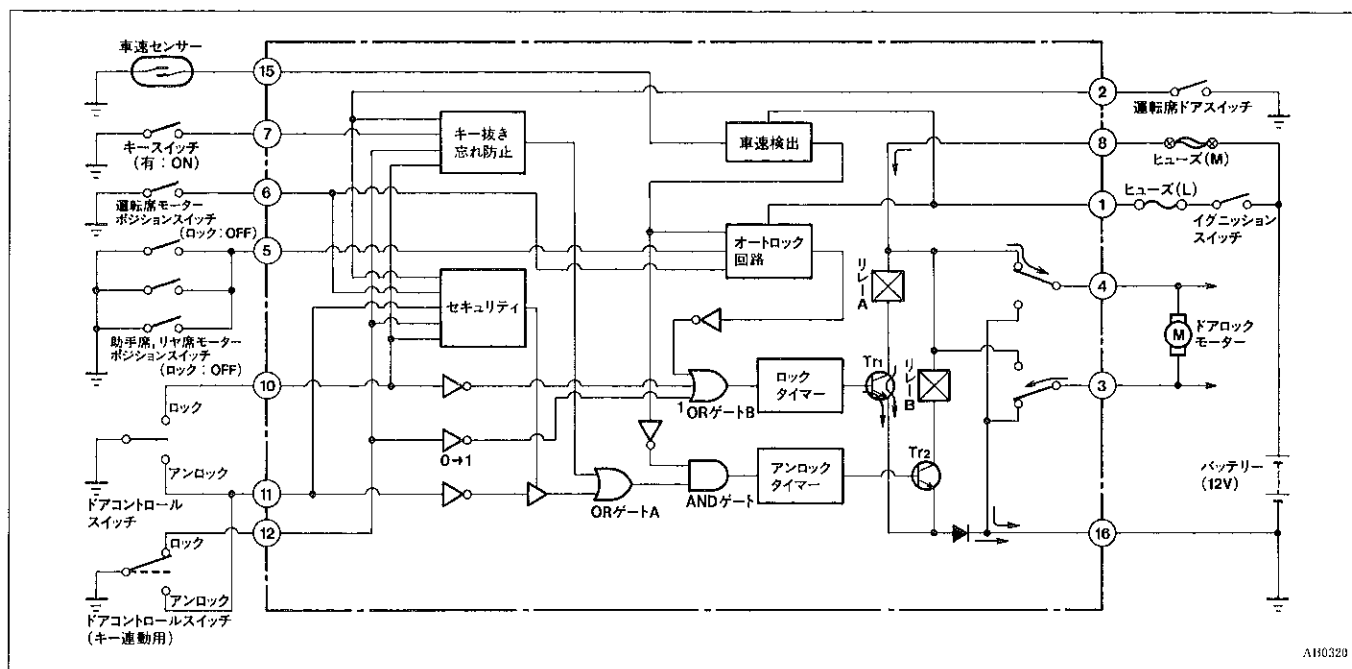
運転席ドアコントロールスイッチをアンロック側にするとドアコントロールリレーの⑪端子がアースされます。このとき車速検出回路出力は0となっておりANDゲート出力はIとなりアンロックタイマーは0.2秒間トランジスターTr2をONし、リレーBをONします。これにより⑧→③→④→①⑥と電流が流れ、全ドアのモーターがアンロックします。



## (2) キー連動ドアロック &amp; アンロック機構

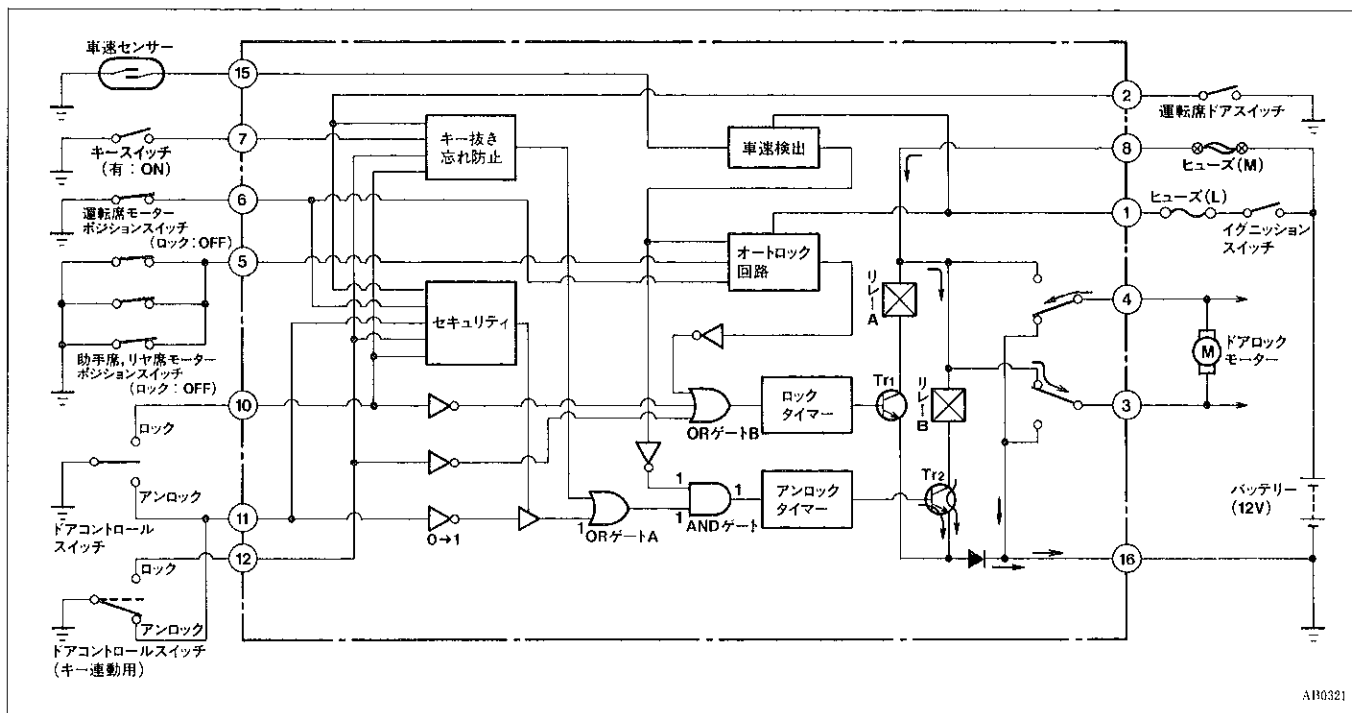
## ① キー連動ドアロック作動

運転席ドアをキー操作により車外からロックすると、キー連動スイッチがロック側にONし、ドアコントロールリレーの⑫端子がアースされます。これによりロックタイマーは0.2秒間トランジスターTr<sub>1</sub>をONし、リレーAをONして全ドアのモーターがロックします。



## ② キー連動ドアアンロック作動

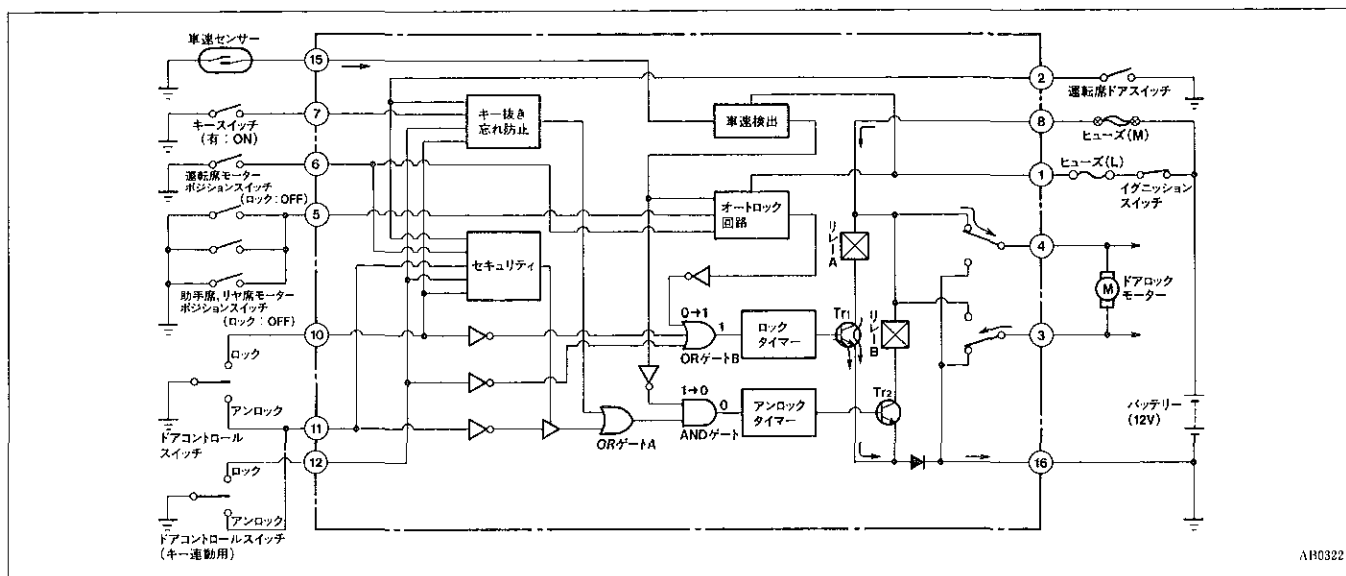
運転席ドアをキー操作により車外からアンロックすると、キー連動スイッチがアンロック側にONし、ドアコントロールリレーの⑪端子がアースされます。これによりアンロックタイマーは0.2秒間Tr<sub>2</sub>をONし、リレーBをONして全ドアのモーターがアンロックします。



## (3) オートドアロック作動

ドアがアンロック状態で車速が20km/h以上になると車速センサーの信号により車速検出回路出力は1となりANDゲート出力は0となりアンロックタイマー出力は0となります。一方オートロック回路出力は1から0となりORゲートB出力は1となりロックタイマーは0.2秒間トランジスター $Tr_1$ をONし、リレーAをONして全ドアのモーターがロックします。

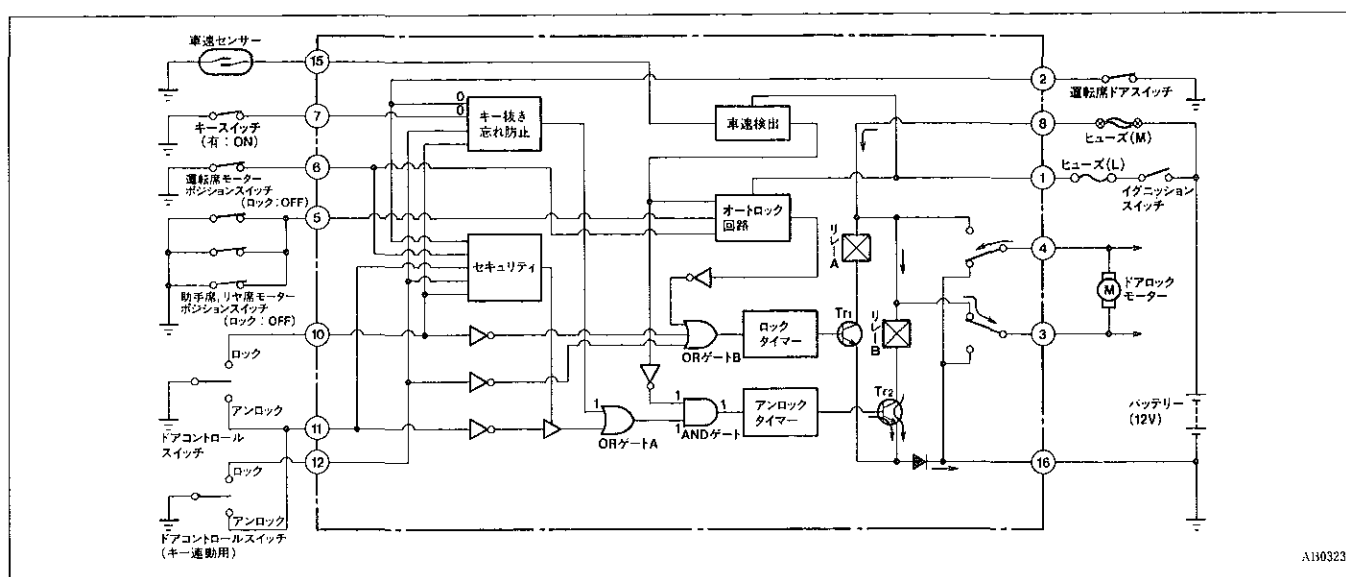
なお、車速20km/h以上で一箇所でもアンロック状態のドアがあるとオートロック回路内の間欠タイマーが作動(約1.5秒OFF, 約0.2秒ON)し全ドアがロックされるまでドアロック作動を継続します。



## (4) キーとじ込み防止

## ① ドアロックノブ操作

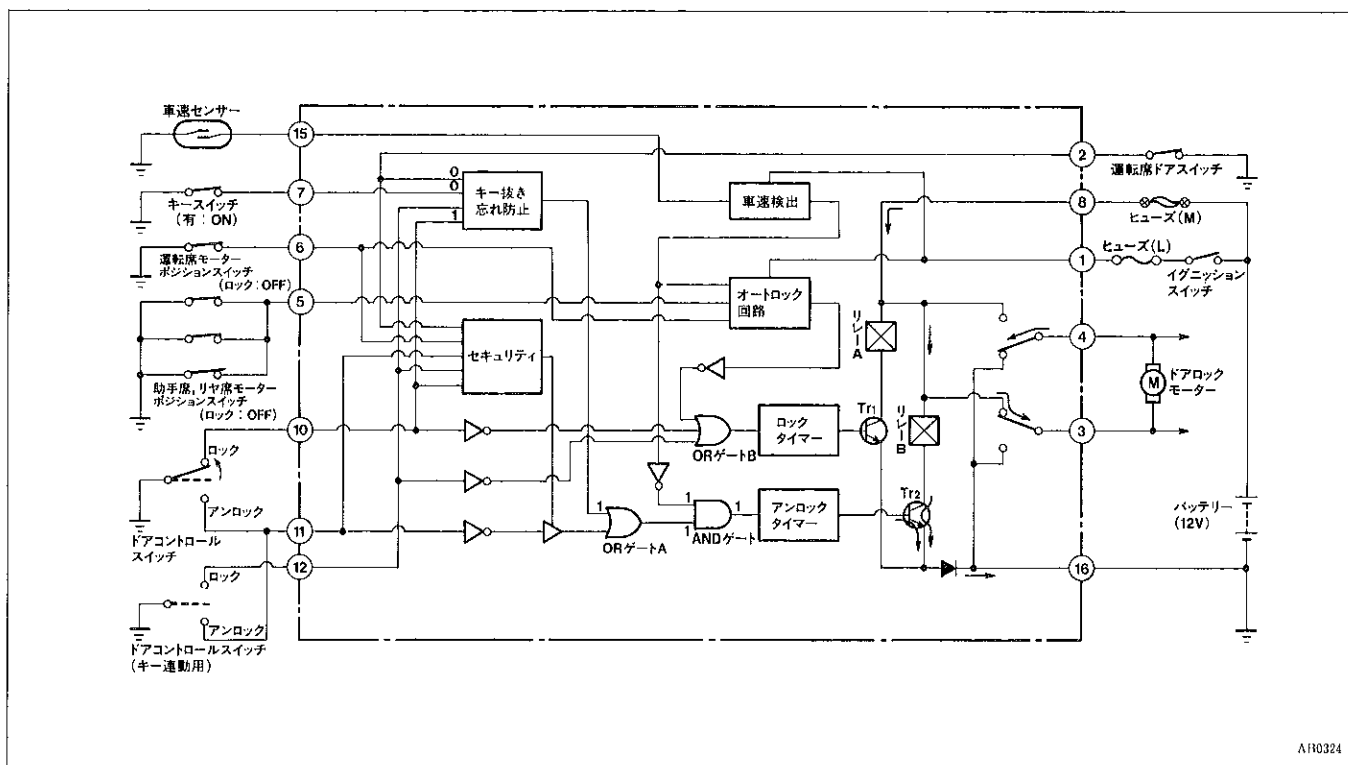
キーがイグニッションスイッチに差し込んであり(キーポジションスイッチ ON)、運転席ドアが開いている状態(運転席カーテシスイッチ ON)では、ドアコントロールリレーの②, ⑦端子がアースされているため、キー抜き忘れ防止回路にそれぞれ0が人力されています。この状態で運転席ドアのドアロックノブをロックするとドアがいったんロックし運転席ドアモーターポジションスイッチがOFFしてキー抜き忘れ防止回路に1が人力され、キー抜き忘れ防止回路はORゲートAに1を入力します。一方車速検出回路は0となっておりANDゲート出力は1となりアンロックタイマーは0.2秒間トランジスター $Tr_2$ をONし、リレーBをONして全ドアモーターがアンロックします。



## ② マニュアル操作

キーがイグニッションスイッチに差し込んであり、運転席ドアが開いている状態ではドアコントロールリレーの②⑦端子がアースされているためキー抜き忘れ防止回路にそれぞれ0が入力されています。この状態で運転席ドアコントロールスイッチをロック側に操作するとマニュアルロック作動にて全ドアがいったんロックし運転席ドアモーターポジションスイッチがOFFしてキー抜き忘れ防止回路に1が入力され、キー抜き忘れ防止回路はORゲートAに1を入力します。

一方車速検出回路は0となっておりANDゲート出力は1となりアンロックタイマーは0.2秒間トランジスターTr<sub>2</sub>をONし、リレーBをONして全ドアモーターがアンロックします。

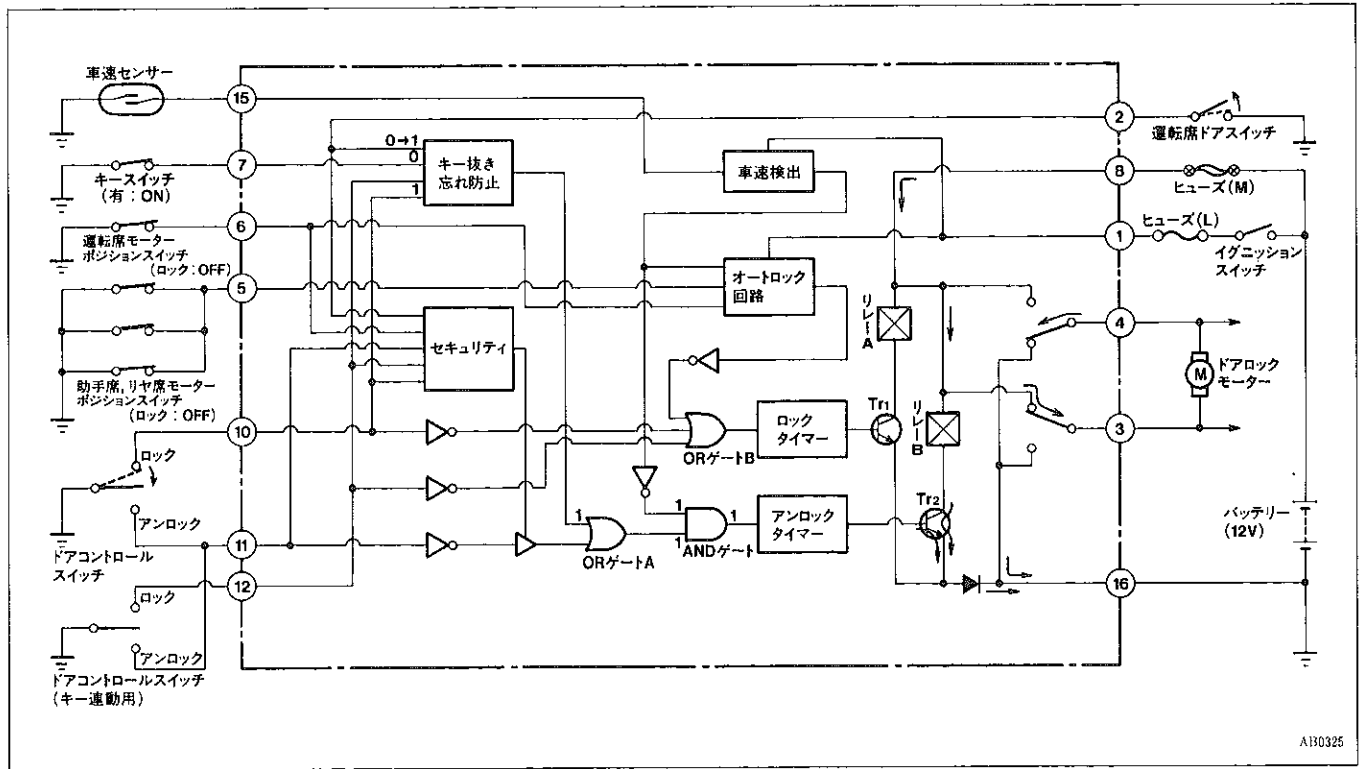


## ③ キーレスロック時

ドアロックノブまたはコントロールスイッチ操作時のキーとじ込み防止作動（アンロック）の際にドアロックノブをロック側に0.2秒間以上で押さえていたなどアンロック作動を阻止したときは、キーポジションスイッチがON、運転席ドアモーターポジションスイッチがOFFしますので、ドアはロック状態になっています。

この状態でキーレスロック操作により運転席ドアを閉めると、運転席カーテシスイッチがOFFしキー抜き忘れ防止回路に1が入力されるため、キー抜き忘れ防止回路は約1.0秒後にORゲートAに1を入力します。一方車速検出回路出力は0となっておりANDゲート出力は1となり、アンロックタイマーは0.2秒間トランジスターTr<sub>2</sub>をONし、リレーBをONして全ドアのモーターがアンロックします。

また、一回のアンロック信号で運転席ドアがアンロックしない場合は、約1.0秒後に再度アンロックタイマーを作動させます。（キーレスロック時アウトサイドハンドルを引いたまま、ロックノブを押すとキー抜き忘れ防止回路機構が働きアンロックになろうとしますが、アウトサイドハンドルによって阻止されアンロックになることができません。このときロックノブがロック↔アンロックを繰り返し作動することがあります。）

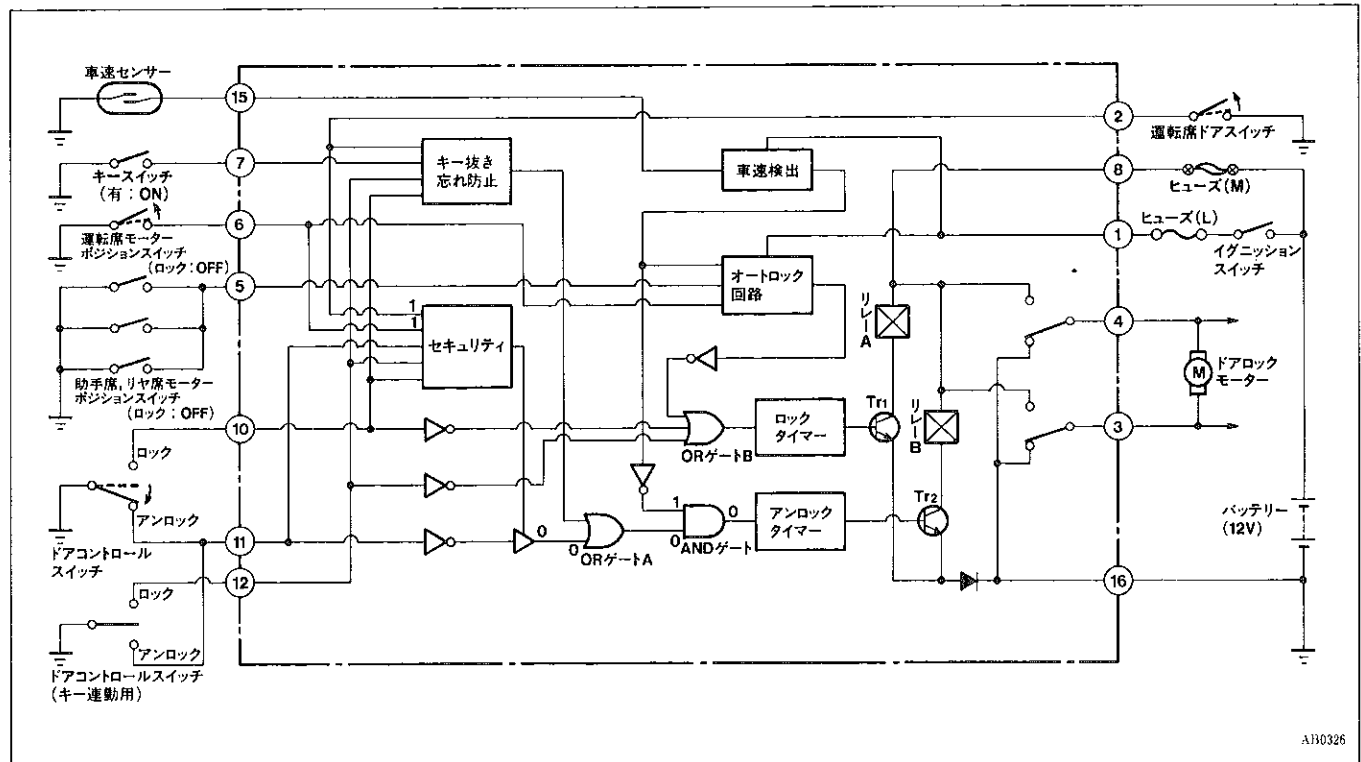


A10325

### (5) セキュリティー機構

#### ① キーレスロックでセキュリティー機構セット状態

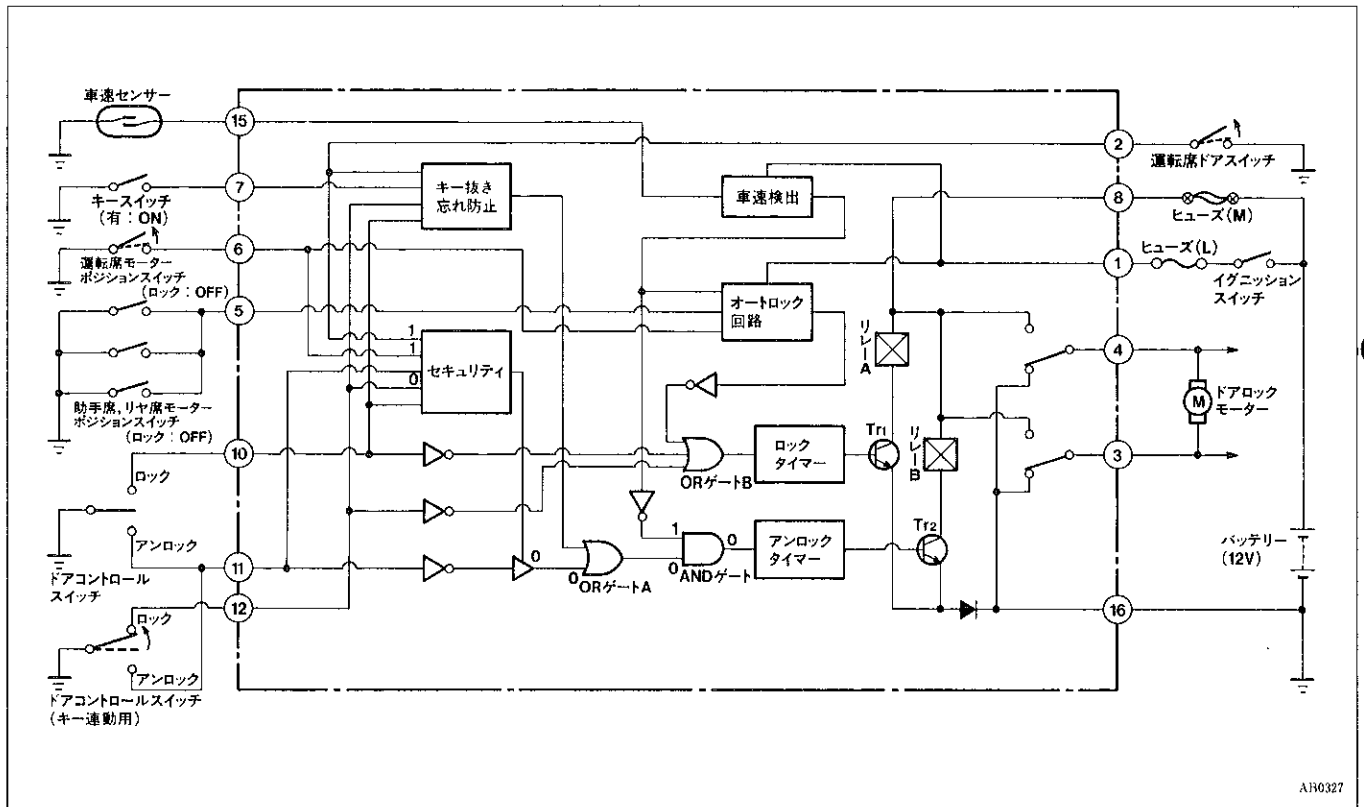
イグニッションスイッチをOFFにしてキーを抜き、運転席ドアを開け（運転席カーテシスイッチ ON）ドアロックノブをロック（運転席ポジションスイッチ OFF）させドアを閉じる（運転席カーテシスイッチ OFF）ことによりドアコントロールリレーの②⑥端子よりセキュリティー回路に1が入力されセキュリティー機構がセットされます。この状態でドアコントロールスイッチをアンロック側に操作してもANDゲート出力は0を継続しドアロック状態を継続します。



A10326

## ② キー連動ロックでセキュリティ機構セット状態

イグニッションスイッチをOFFにしてキーを抜き、運転席ドアを開閉（運転席カーテシスイッチ ON→OFF）させ、運転席ドアをキーでロック（キー連動スイッチ ON）することにより、運転席ドアモーターポジションスイッチもOFFとなり、ドアコントロールリレーの②，⑥端子よりセキュリティ回路に1が入力されセキュリティ機構がセットされ、ANDゲートに0が入力されます。この状態でドアコントロールスイッチをアンロック側に操作しても、ANDゲート出力は0を継続しドアロック状態を継続します。



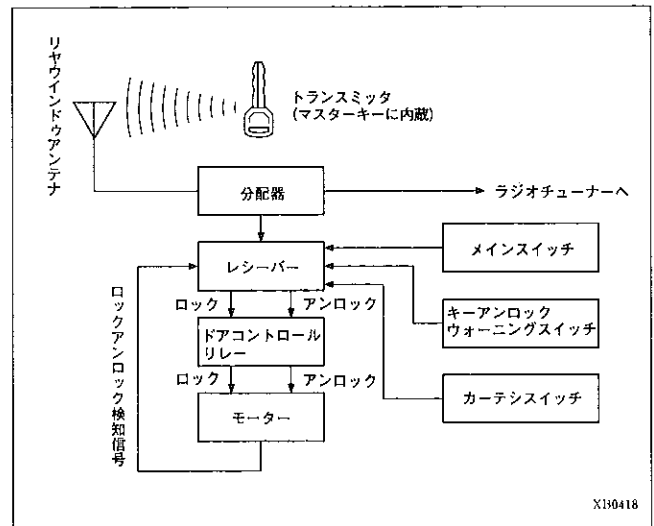
## ③ セキュリティ機構解除

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

### 【3】ワイヤレスドアロックリモートコントロール

#### 〔1〕作動概要

ワイヤレスドアロックリモートコントロールは、遠隔操作によりドアをロック、アンロックさせるものです。

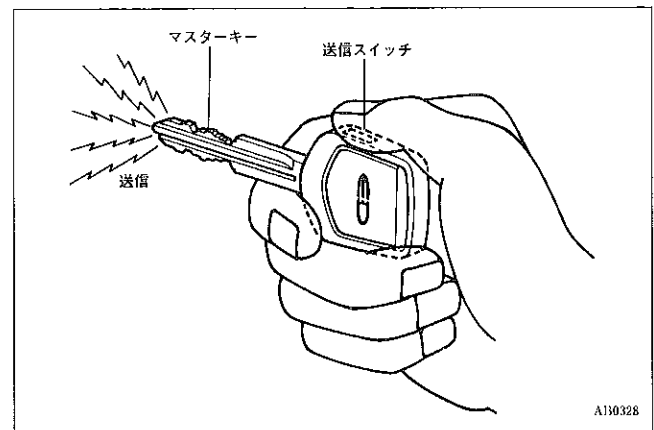


#### 〔2〕操作方法

マスターキーのグリップ部の送信スイッチを押すことにより、ドアのロック、アンロックを行います。

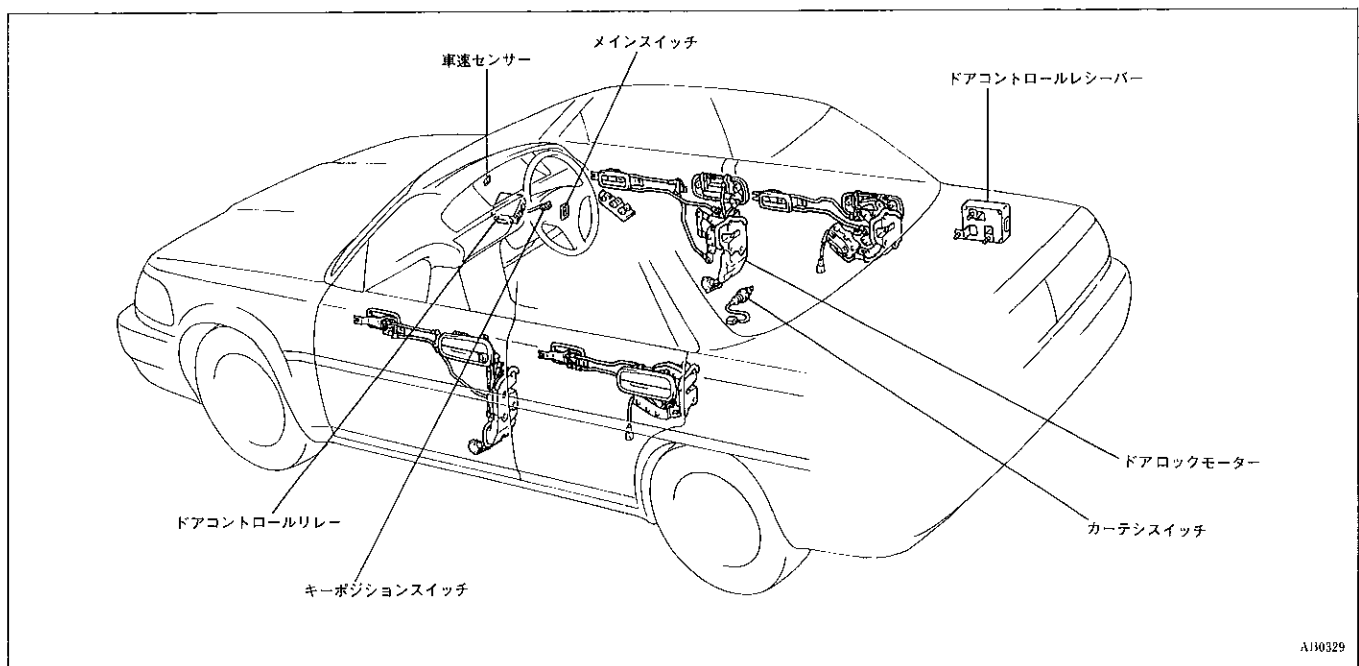
##### \*取り扱い上の注意事項

- 水にぬらしたりしない。
- 強い衝撃を与えない。
- 火中に投入しない。



#### 〔3〕構成

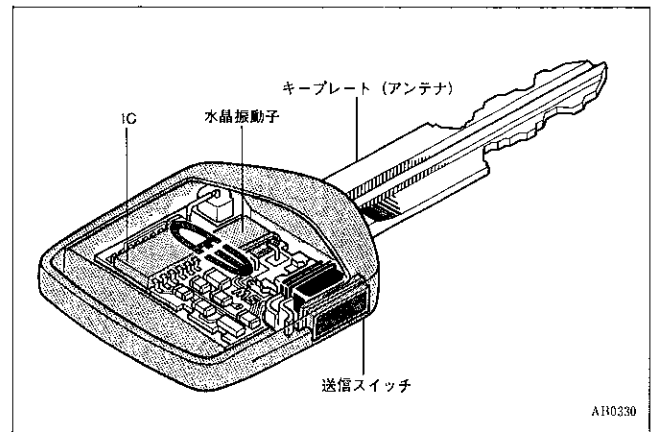
ワイヤレスドアロックリモートコントロールは、マスターキーに内蔵したトランスミッタ（送信機）から微弱電波（専用コード）を送信し、ラジオアンテナを経てレシーバーにて受信して、遠隔操作するものです。



## 〔4〕構造

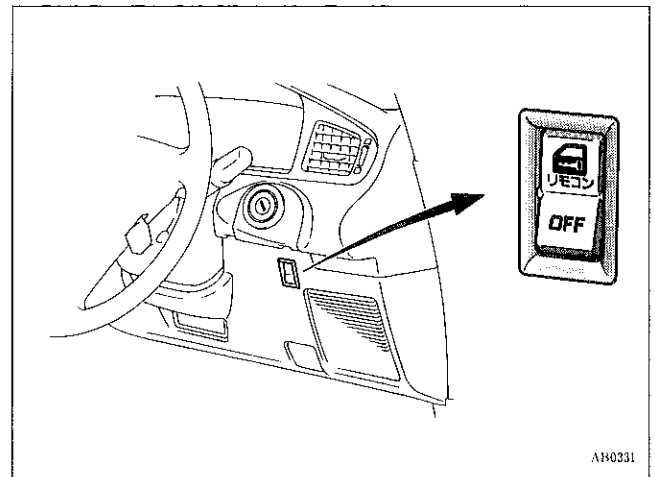
## (1) トランスミッタ (送信機)

- ・トランスミッタは、マスターキーのグリップ部に内蔵され送信スイッチ操作により微弱電波による専用コードをキープレート（アンテナ）として送信します。
- ・送信スイッチは、誤操作のしづらいものを採用しました。
- ・内部に内蔵しているリチウム電池（BR1216）は、20回／日の使用状態で約1年の電池寿命があります。



## (2) メインスイッチ

シーソータイプのスイッチを採用し、長期にわたって車を放置する場合やトランスミッタを紛失した場合など、ワイヤレスドアロックリモートコントロールを作動させない時はスイッチをOFFにしてください。



## (3) アンテナ・分配器

リヤウインドウのラジオ用アンテナにて電波を受け、アンテナアンプに内蔵した分配器により、システムで使用する周波数帯をレシーバーへ、他の周波数帯をラジオチューナーへ電波を送ります。

## (4) ドアコントロールレシーバー (受信機)

レシーバーは、ラゲージルーム内に取り付けられており、トランスミッタからの電波（専用コード）を受信、処理してロック、アンロック信号をドアコントロールリレーに出力します。（ドアコントロールリレーおよびドアロックモーターの作動は、電気式ドアロックの作動と同様です。）

## (5) キーポジションスイッチ (送信スイッチ誤操作防止用)

（電気式ドアロックの作動と同様です。）

## (6) カーテシスイッチ

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

## 〔5〕作動

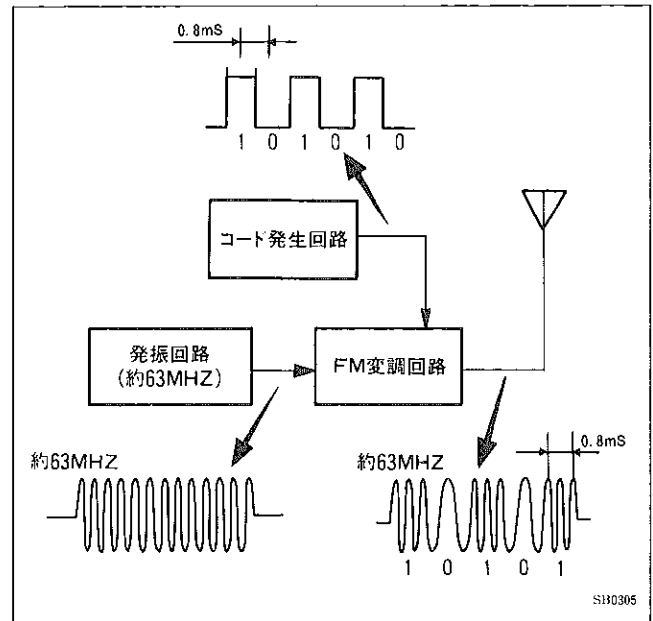
## (1) 送信・受信

## ① 専用コード

コードは、0と1の組み合わせにより構成されており、100万種類以上の中から車両ごとに異なったコードをトランスミッタのコード発生回路とレシーバーのコード比較回路に設定しています。また、ドアロック時とアンロック時のコードは同一です。

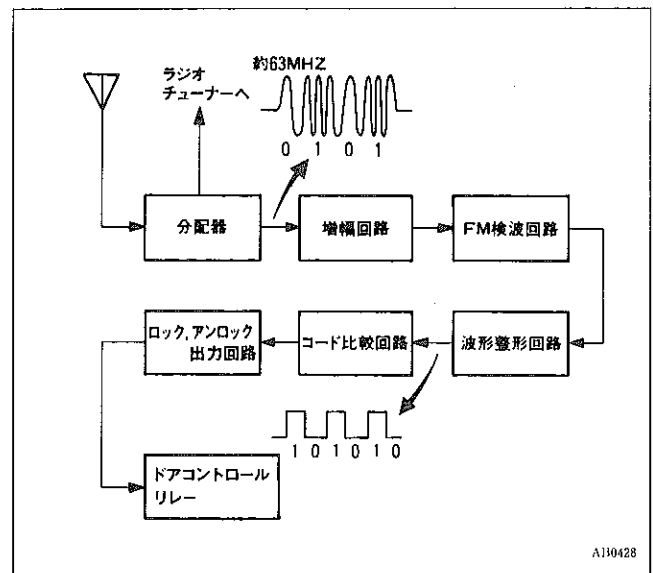
## ② 送信作動

発信回路は、水晶振動子により約63MHzの安定した搬送波（高周波）を作り出します。一方、コード発生回路より専用コードが発生し、これをFM変調回路にて搬送波とFM変調して、キープレートより送信します。



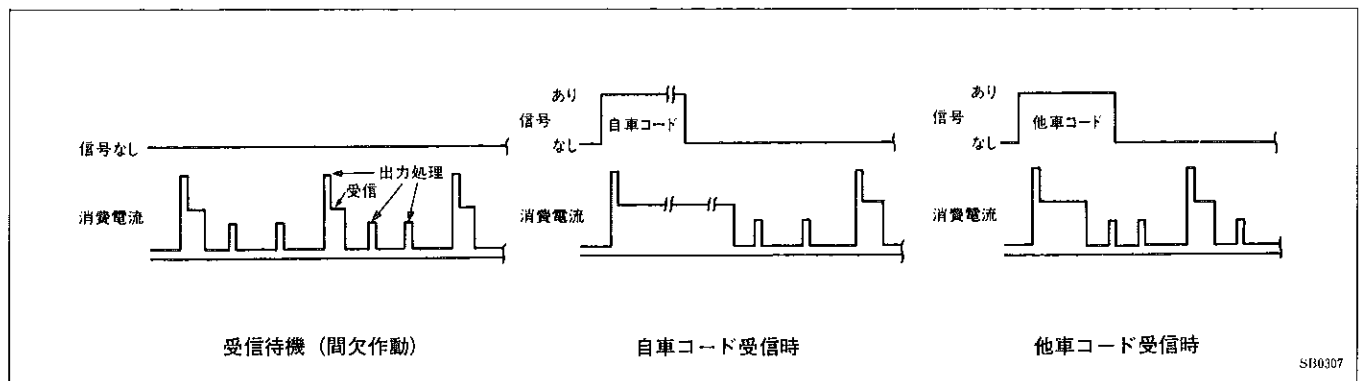
## ③ 受信作動

アンテナで受けた電波は、増幅→FM検波→波形整形してコード比較回路へ入力され、コード比較回路の専用コードと比較し、同一であればロック、アンロック出力回路へ信号を送ります。



## ⑤ 受信待機

メインスイッチをONにすると受信待機を間欠的に行い、バッテリーの消費を防止します。自車の専用コード受信後は、0.5秒間受信回路を作動させ、受信待機（間欠）に戻ります。また、他車の専用コード受信時は、他車の専用コードと判断するまで受信回路を作動させ、判断後受信待機（間欠）に戻ります。



## (2) 機能

## ① 通常作動

送信スイッチを操作することにより、全ドアのロック、アンロックを行います。

## ② オートロック機構

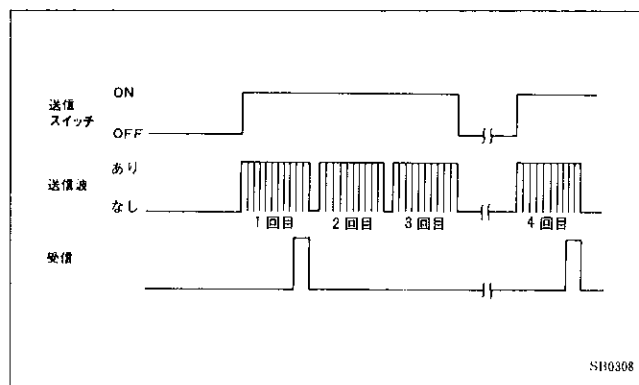
送信スイッチを操作して、全ドアのアンロックを行った後30秒以内にドアを開かなければ自動的に全ドアをロックします。

## ③ 送信スイッチ誤操作防止機構

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、送信スイッチによるロックまたはアンロック作動を停止します。

## ④ チャタリング防止機構

レシーバーに最初に送られてきた専用コードを受信すると、引き続き送られてくる専用コードには作動せず、その後0.5秒以上の送信ブランクがあるまで受信を停止し、チャタリングを防止します。右図の例では、1回目と4回目の送信波を受信し、2回目と3回目の送信波を受け付けません。



## ⑤ セキュリティー機構

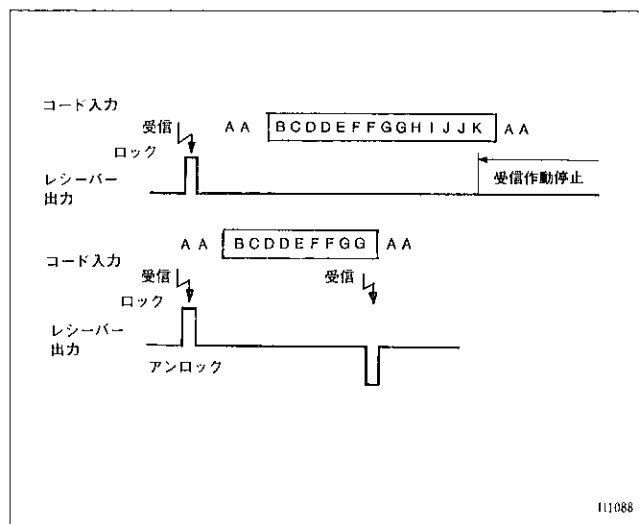
レシーバーは、自車の専用コード以外のコードを10分間に10種類以上受けると受信作動を停止し、自車の専用コードを含めすべての送信を受け付けなくなります。右図で自車の専用コードをAとし、他車の専用コードをB～KとするとKのコード（10種類目）を受けるとそれ以降の受信作動を停止します。また、10種類以下（右図ではB～Gの6種類）で自車の専用コードを受信するとそれまでのコードのカウントをクリアし、引き続き受信作動をします。

なお、受信作動禁止後は、以下の操作により受信を再開します。

- マニュアル操作によるアンロック
- ドアの開閉
- イグニッションキーシリンダーへのキーの差し込み
- メインスイッチのOFF→ON作動

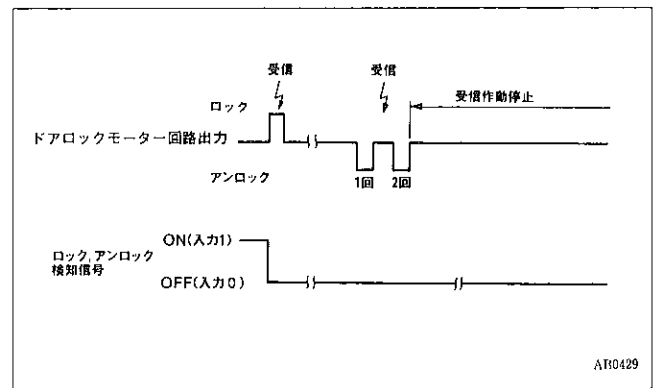
## ⑥ ドア開時の受信停止機構

ドアが開けられている場合は、受信作動を停止します。



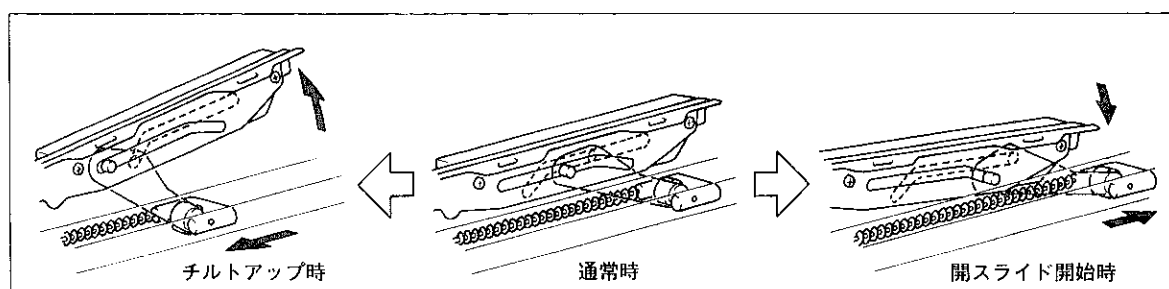
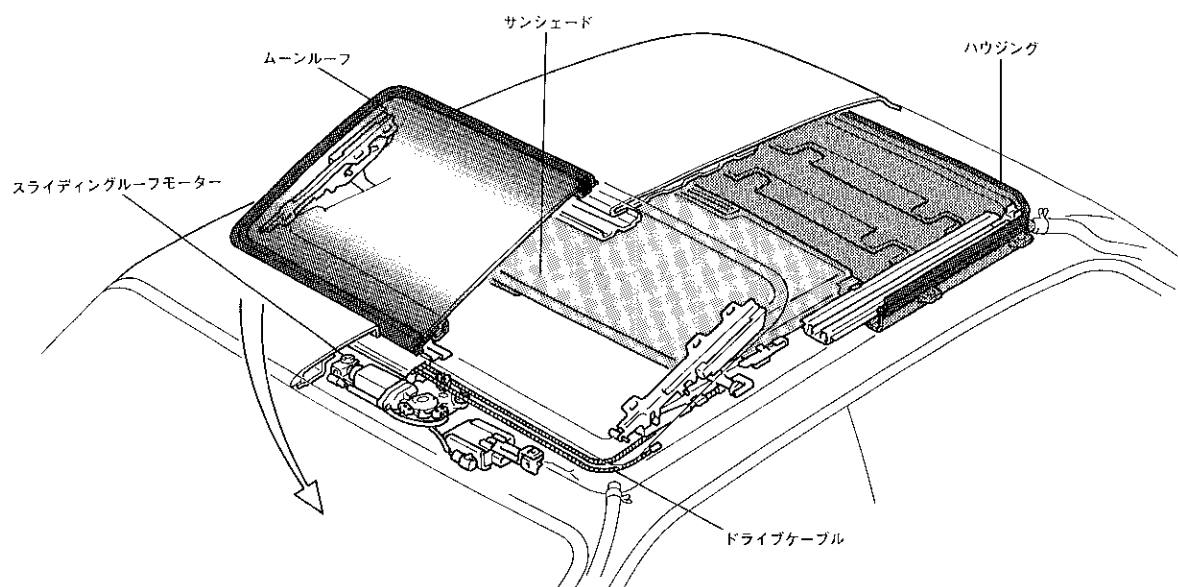
## ⑦ ドアロックモーター保護機能

レシーバーは、ロックまたはアンロック信号を出力後、ドアのアンロックまたはロック状態が変化のない場合は、最大2回までロックまたはアンロック信号を2秒間隔で繰り返し出力します。



### 3. ムーンルーフ

- スライドパネルが全閉状態でもサンシェードを開けることにより十分な採光と開放感が味わえるとともに、チルトアップすることで十分な換気が行えるチルト & スライド電動ムーンルーフを全車にオプション設定しました。
- スライディングガラスは、熱線反射のブロンズガラスまたはグレーガラスとしました。
- チルトアップ時には、サンシェードがスライドパネルとともに上がらないため、サンシェードを開ける必要があります。
- スライディングルーフハウジングを樹脂性として、防錆性能に配慮しました。
- チルトアップした状態でイグニッションキーをACCまたはOFFにするとチルトアップ状態であることを知らせるブザーが作動するチルトダウン忘れ防止機構を採用しました。



ドライブケーブルの状態

AB0332

## ▶構造と作動

## 【1】チルト &amp; スライド電動ムーンスルーフ

## 〔1〕構造

## (1) スライディングルーフモーター

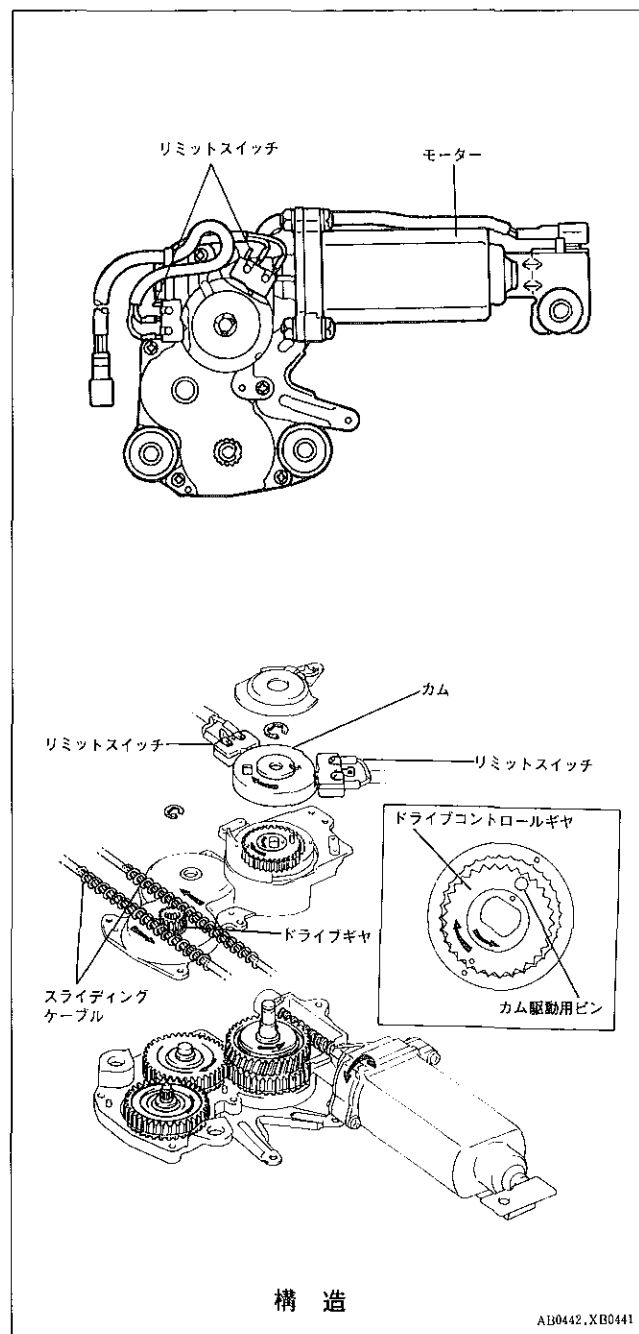
スライディングルーフモーターは、モーター本体、ドライブギヤ部、カム部およびリミットスイッチにより構成されています。

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

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

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

また、ムーンスルーフコントロールリレーには、チルトアップした状態でイグニッションスイッチをACCまたはOFFしたとき、ブザーが断続的に8回吹鳴する機構を内蔵しました。



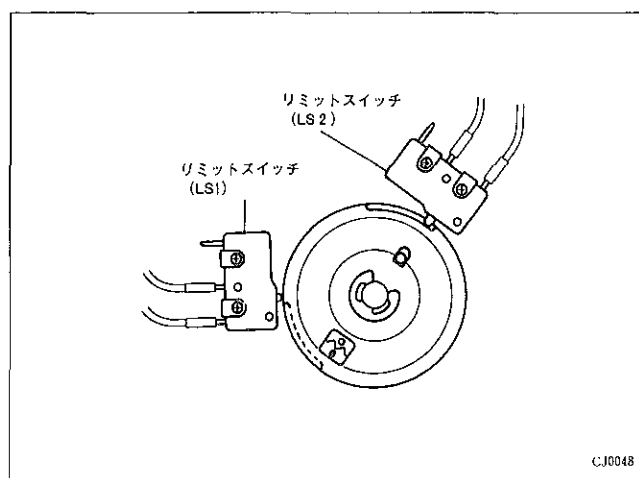
AB0442, XB0441

## ① リミットスイッチ

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

リミットスイッチ1は、スライディングパネル全閉から100mm手前の自動停止、チルトダウン時の全閉を検出します。

また、リミットスイッチ2は、スライド閉時の全閉を検出します。



CJ0048

スライディンググループパネルとリミットスイッチ

○：操作有効 ×：操作無効

| スライディング<br>グループパネル位置 |       | アップ   | 全<br>ダ<br>ウ<br>ン | 全<br>閉 | 白<br>動<br>止 | 停<br>止 | 全<br>開 |
|----------------------|-------|-------|------------------|--------|-------------|--------|--------|
| 機能                   |       | チルト区間 |                  | スライド区間 |             | スライド区間 |        |
|                      |       |       |                  | アイドル区間 |             | アイドル区間 |        |
| リミット                 | ON    |       |                  |        |             |        |        |
| スイッチ 1               | OFF   |       |                  |        |             |        |        |
| リミット                 | ON    |       |                  |        |             |        |        |
| スイッチ 2               | OFF   |       |                  |        |             |        |        |
| 操作<br>スイ<br>ッチ       | OPEN  | ×     | ○                | ○      | ○           | ○      |        |
|                      | CLOSE | ×     | ×                | ○      | ○           | ○      |        |
|                      | UP    | ○     | ○                | ×      | ×           | ×      |        |
|                      | DOWN  | ○     | ×                | ×      | ×           | ×      |        |

(2) ムーンルフスイッチ

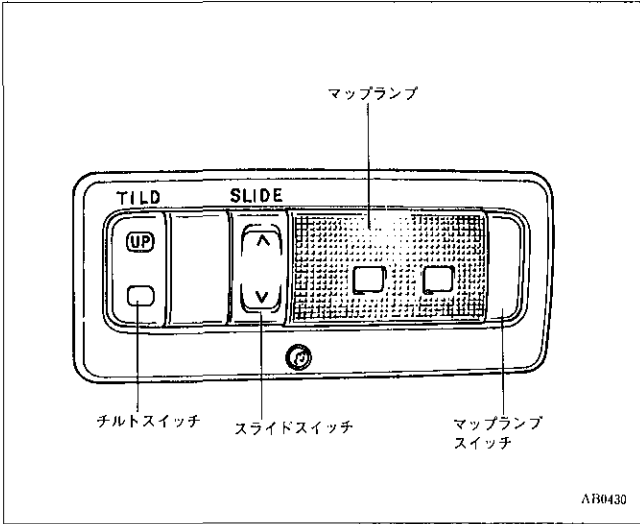
ムーンルフスイッチは、チルトスイッチ、スライドスイッチおよびマップランプから構成されており、チルト作動、スライド開閉作動の信号をリレーに伝えます。

スライドスイッチのOPEN側を押せばスライディンググループパネルが開スライドし、CLOSE側を押せば閉スライドします。

また、危険防止のためCLOSE側を押し続けても全閉の約100mm手前で自動停止します。この場合一度スイッチから手を離し再度CLOSE側を押すことにより全閉します。

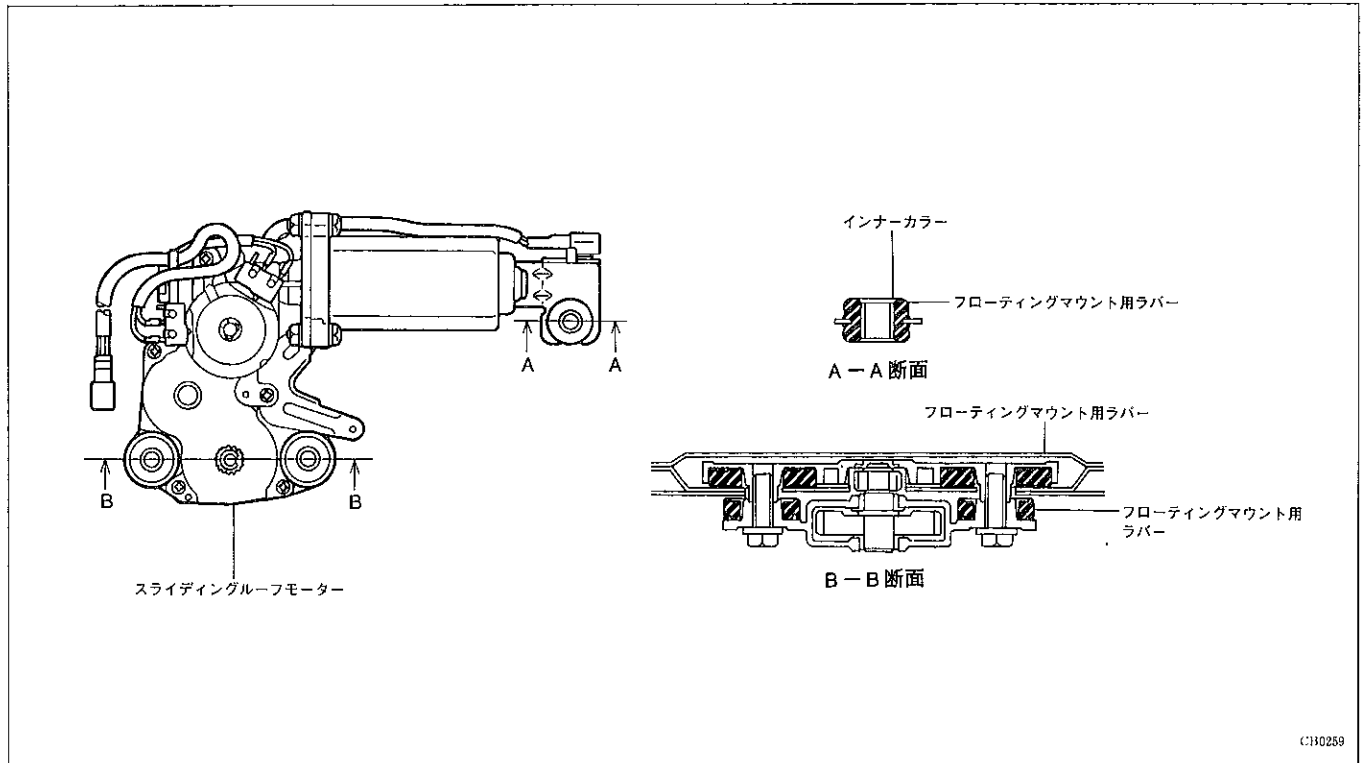
なお、スライディンググループパネルがスライド領域にあるときは、UP、DOWNスイッチを操作してもチルト作動はしません。

チルトスイッチのUP側を押せばスライディングムーンルフがチルトアップし、DOWN側を押せばチルトダウンします。なお、スライディングムーンルフがチルトアップ領域にあるときはOPEN、CLOSEの操作をしてもスライド作動はしません。



## (3) スライディングケーブルケーシング &amp; ハウジング

スライディンググループモーターをフローティングマウントする構造としました。



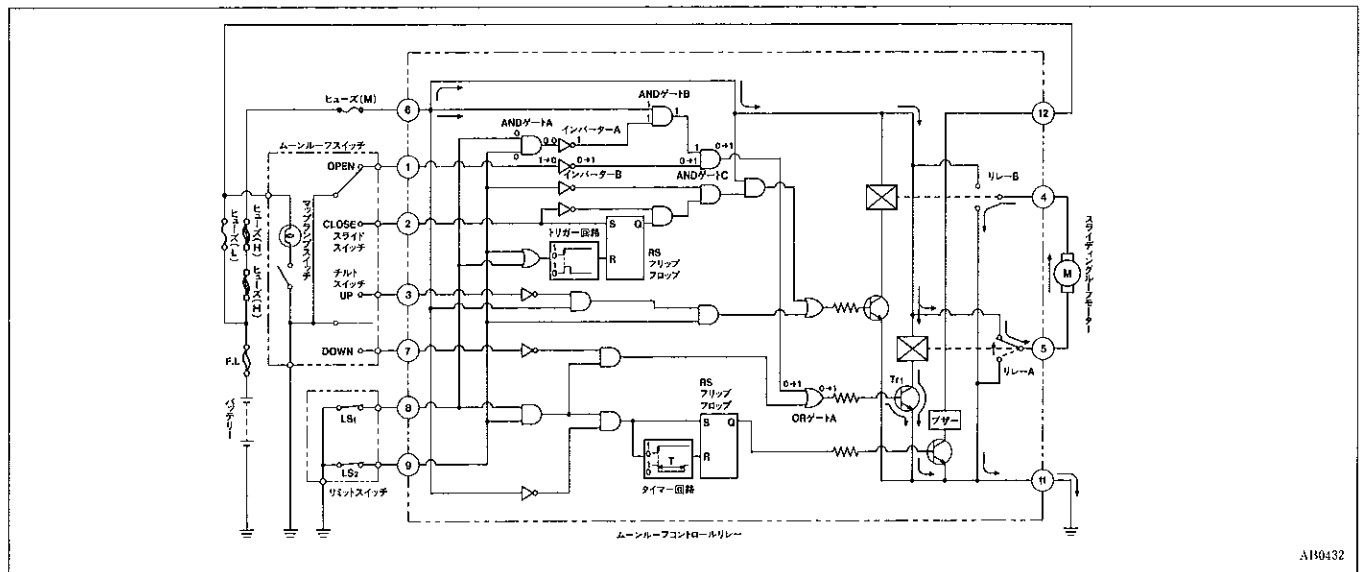
C130259

## (2) 作動

## (1) スライドオープン作動

イグニッションスイッチをONにすることにより、ムーンルーフコントロールリレーに電源が供給されます。この状態ではLS<sub>1</sub>、LS<sub>2</sub>がON状態であるため、ANDゲートA出力は0となりインバーターA出力は1になります。

このため、ANDゲートB出力は0から1となります。このときにスライドスイッチのOPEN側をONにするとインバーターBは0から1となり、ANDゲートC出力は0から1となります。これによりORゲートA出力は0から1となり、トランジスタTr<sub>1</sub>がONし、リレーAがONしてスライディンググループモーターはスライド開方向へ回転します。

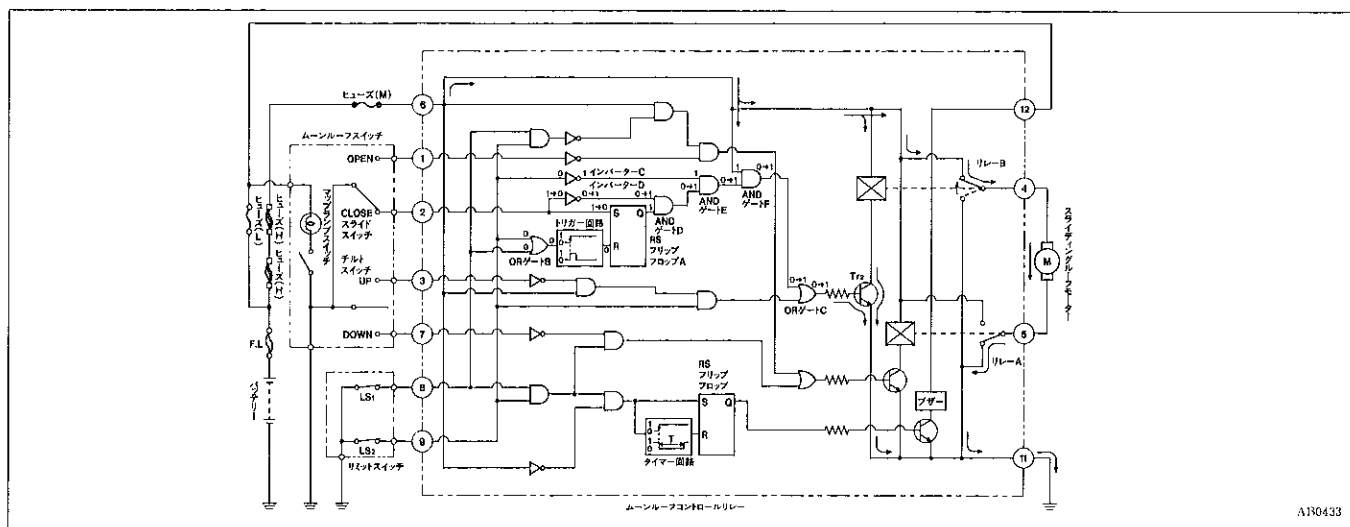


A130432

## (2) スライドクローズ作動

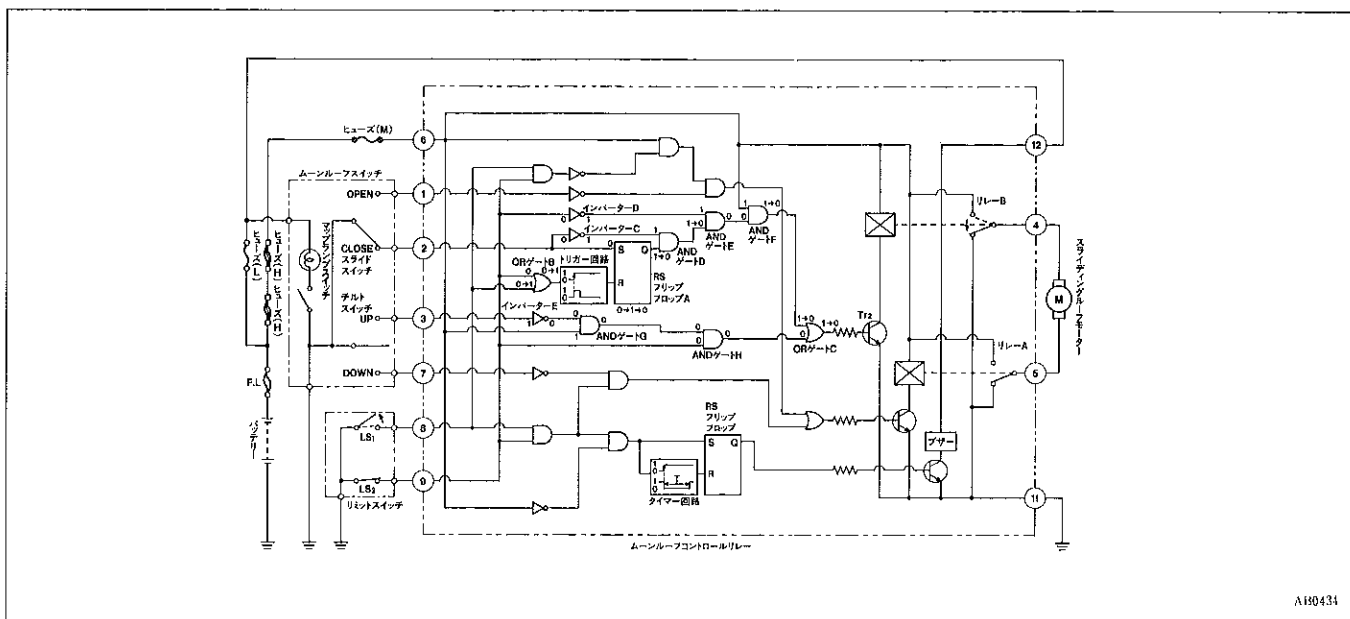
## ① 全閉の100mm手前および全閉時を除く閉作動

LS<sub>1</sub>, LS<sub>2</sub>は、ON状態であるためORゲートB出力は0となっており、トリガ回路出力は0となります。このときにスライドスイッチのCLOSE側をONにすると、フリップフロップAのS端子入力1は1から0となり、出力Qは1に反転します。また、インバーターD出力は0から1となり、ANDゲートD出力は0から1となります。このとき、インバーターCの出力は1となっており、ANDゲートE出力は0から1となります。このため、ANDゲートF出力は0から1となります。これにより、ORゲートC出力は0から1となり、トランジスタTr<sub>2</sub>をONしリレーBがONして、スライディンググループモーターはスライド閉方向へ回転します。



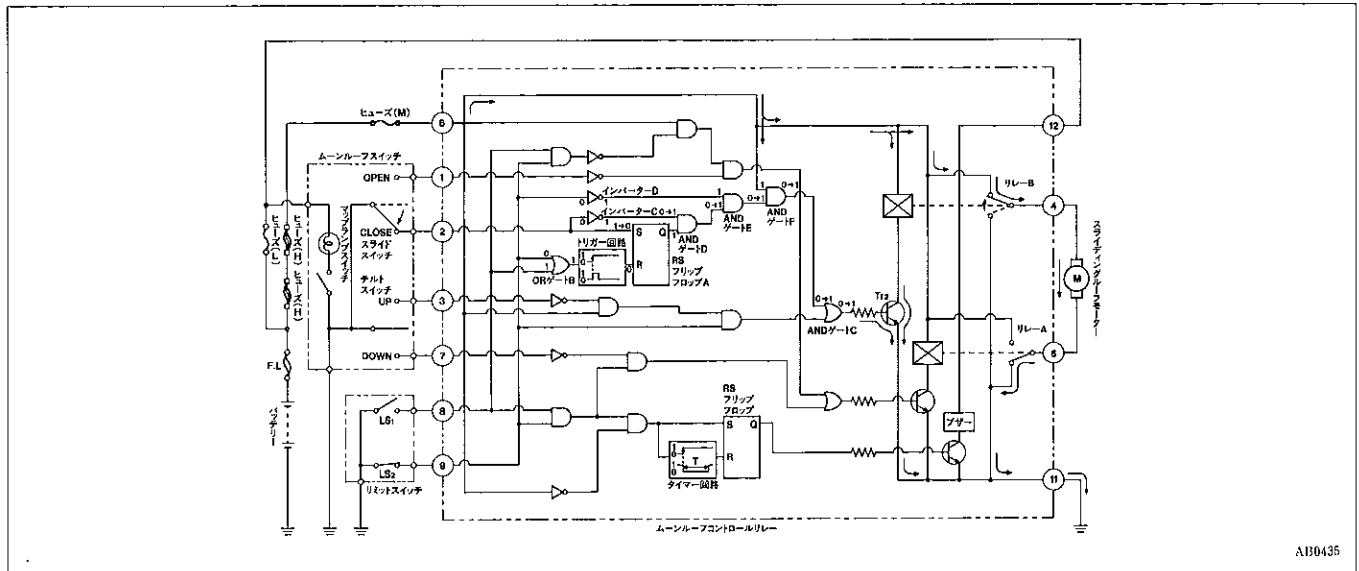
## ② 全閉の100mm手前付近の閉作動 (100mm手前の自動停止)

スライドスイッチのCLOSE側をONし続けて100mm手前になった場合、LS<sub>1</sub>が、ONからOFFになるため、ORゲートB出力は0から1となりトリガ回路へ入力され、フリップフロップAのR端子入力は一瞬1から0に戻り、出力Qは1から0になります。このため、ANDゲートD出力は1から0となり、ANDゲートE出力は1から0となります。このため、ANDゲートF出力は1から0となります。これにより、ORゲートC出力は1から0となり、トランジスタTr<sub>2</sub>をOFFしリレーBがOFFして、スライディンググループモーターはスライド閉作動を停止します。



## ③ 全閉の100mm手前自動停止からの閉作動

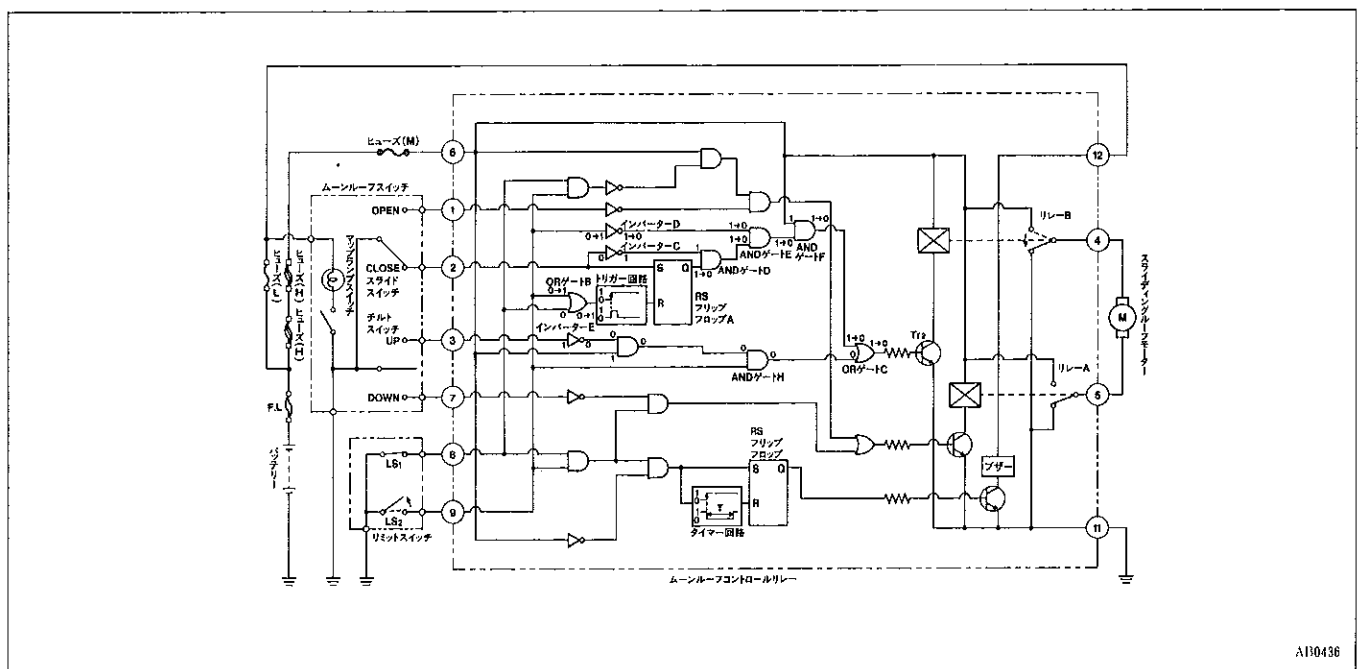
スライドスイッチから手を離し再度CLOSE側をONにすると、フリップフロップAのS端子入力は1から0となり出力Qは1を保持し、インバーターC出力は1となりANDゲートD出力は0から1となります。このとき、インバーターD出力は0から1となり、ANDゲートE出力は0から1となります。このため、ANDゲートF出力は0から1となります。これにより、ORゲートC出力は0から1となり、トランジスタ $Tr_2$ をONしリレーBがONして、スライディンググループモーターはスライド閉方向へ回転します。



AB0435

## ④ 全閉付近の閉作動（全閉位置の停止）

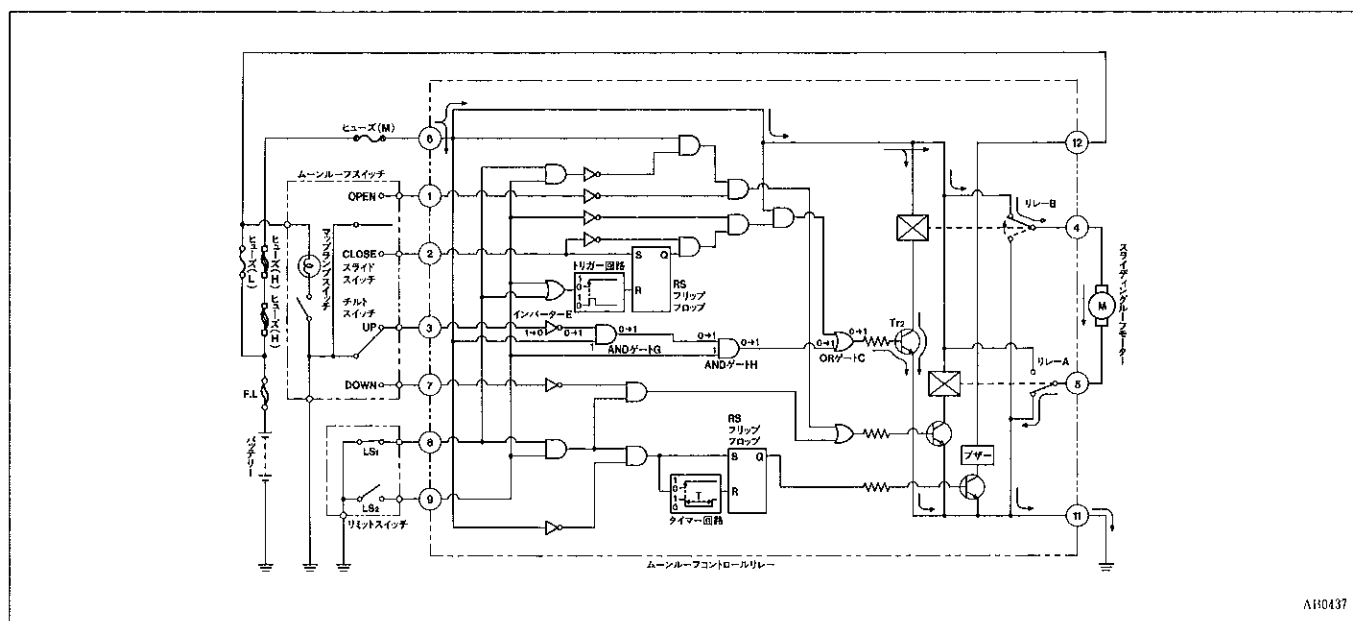
スライドスイッチのCLOSE側をONし続けて全閉位置となった場合LS2が、ONからOFFになるため、ORゲートB出力は0から1となりトリガ回路へ入力され、フリップフロップAのR端子入力は一瞬1から0に戻り、出力Qは0になります。このため、ANDゲートD出力は1から0となり、ANDゲートE出力は1から0となります。このため、ANDゲートF出力は1から0となります。これにより、ORゲートC出力は1から0となり、トランジスタ $Tr_2$ をOFFしリレーBがOFFして、スライディンググループモーターはスライド閉作動を停止します。



AB0436

## (3) チルトアップ作動

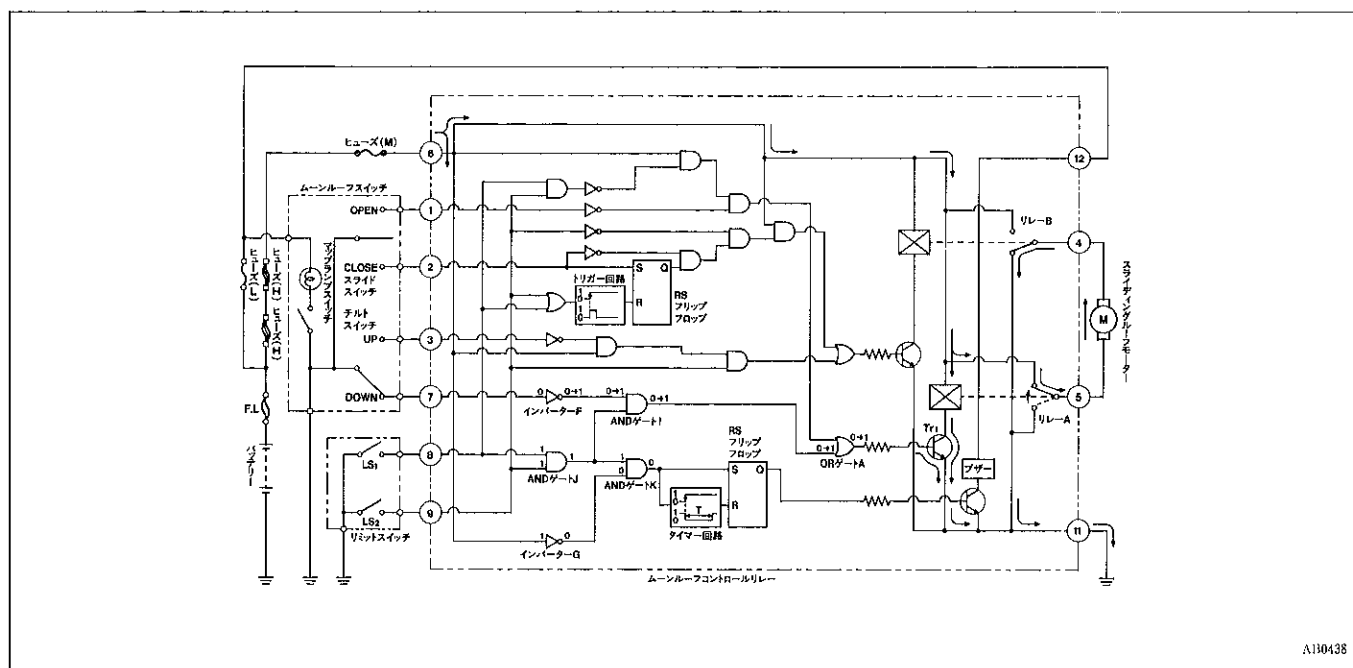
チルトスイッチのUP側をONすると、インバーターE出力は0から1となり、ANDゲートG出力は0から1となります。このとき、LS<sub>2</sub>はOFF状態であるため、ANDゲートH出力は0から1になります。これにより、ORゲートC出力は0から1となり、トランジスタTr<sub>2</sub>がONしリレーBがONして、スライディンググループモーターはチルトアップ方向へ回転します。



## (4) チルトダウン作動

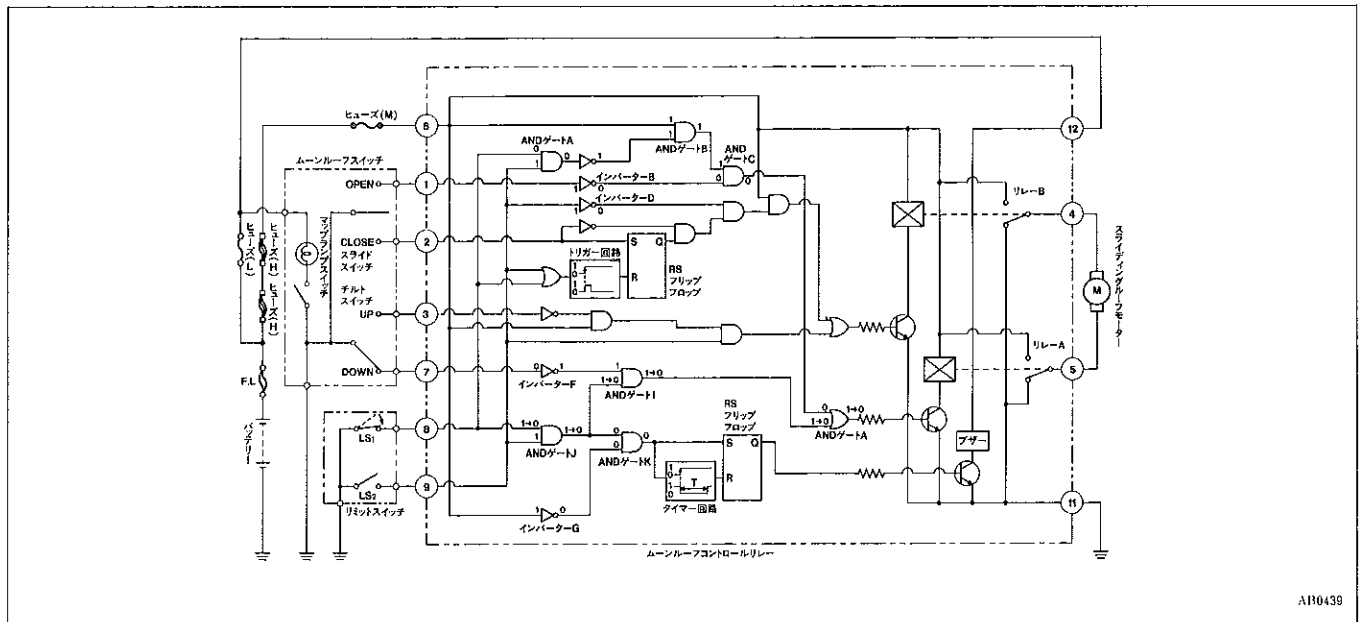
## ① チルトダウン完了時を除くダウン時

LS<sub>1</sub>, LS<sub>2</sub>は、OFF状態であるため、ANDゲートJ出力は1となっております。このとき、チルトスイッチのDOWN側をONすると、インバーターF出力は0から1となりANDゲートI出力は0から1となります。これにより、ORゲートA出力は0から1となり、トランジスタTr<sub>1</sub>がONしリレーAがONして、スライディンググループモーターはチルトダウン方向へ回転します。



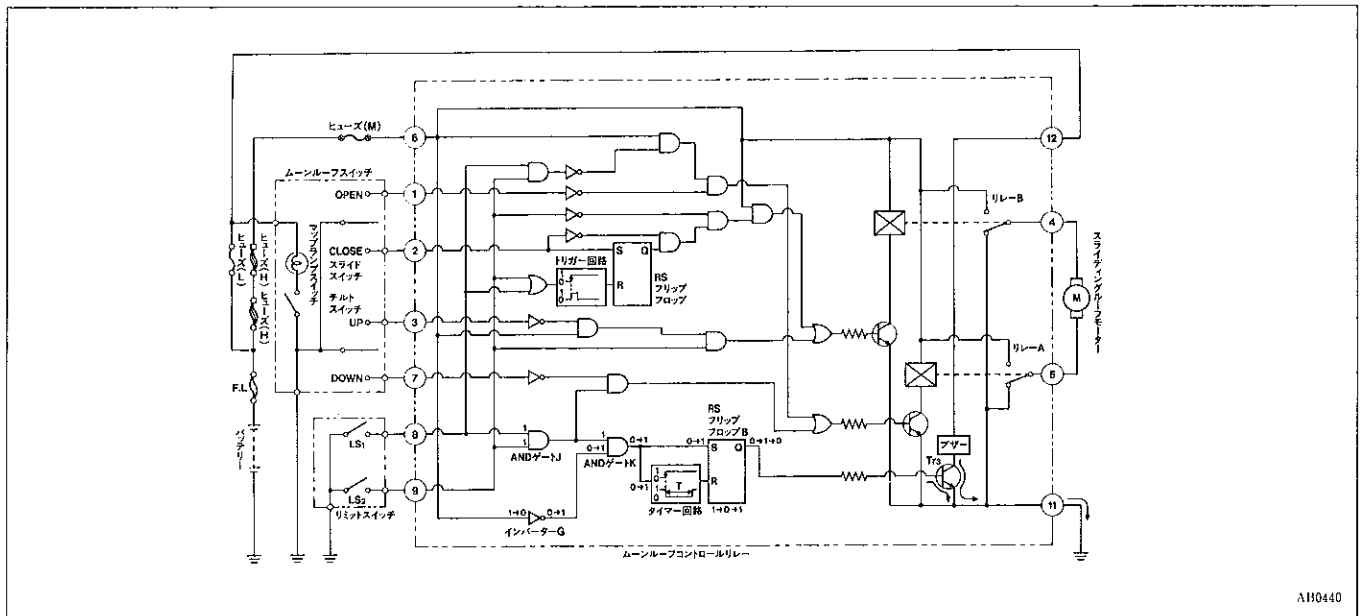
## ② チルトダウン完了時付近のダウン作動 (チルトダウン完了時の停止)

チルトスイッチのDOWN側をONし続けて、チルトダウン完了位置になった場合、LS<sub>1</sub>がOFFからONになるためANDゲートJ出力は1から0となり、ANDゲートI出力は1から0になります。これによりORゲートA出力は1から0となり、トランジスタTr<sub>1</sub>がOFFしリレーAがOFFして、スライディングルーフモーターはチルトダウン作動を停止します。



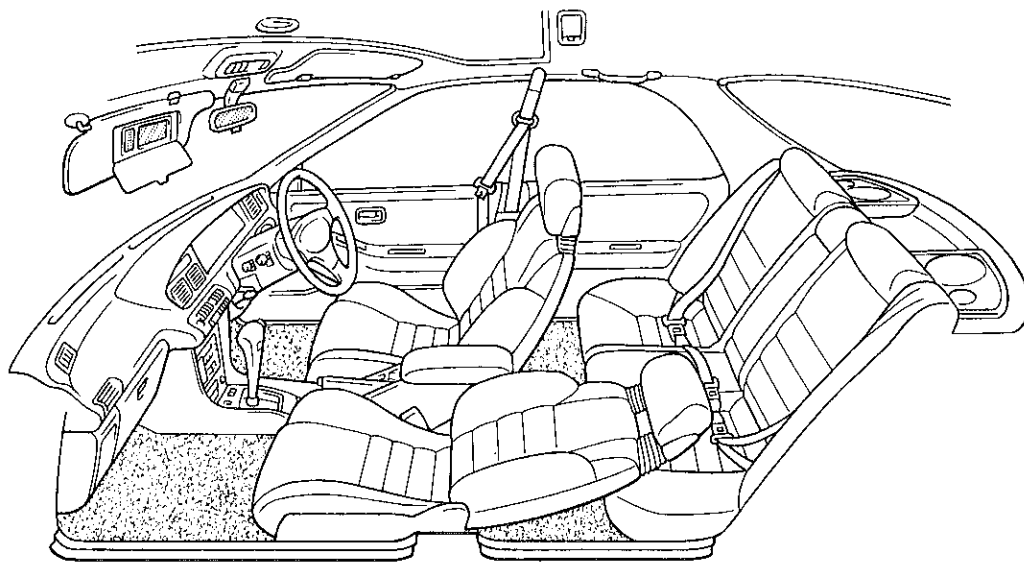
## (5) チルトダウン忘れ防止機構

チルトアップ状態ではLS<sub>1</sub>、LS<sub>2</sub>がOFF状態となっており、ANDゲートJ出力は1となっております。このとき、イグニッションスイッチをACCまたはOFFにするとインバーターG出力は0から1となり、ANDゲートK出力は1となります。このとき、フリップフロップBのS端子入力は0から1となり、R端子入力はタイマー回路により1から0となり、出力Qは1となります。これによりトランジスタTr<sub>3</sub>がONしてブザーを作動させます。フリップフロップBのR端子入力はタイマー回路により、8秒後に0から1となり出力Qを0に戻し、トランジスタTr<sub>3</sub>をOFFしてブザーの作動を停止します。

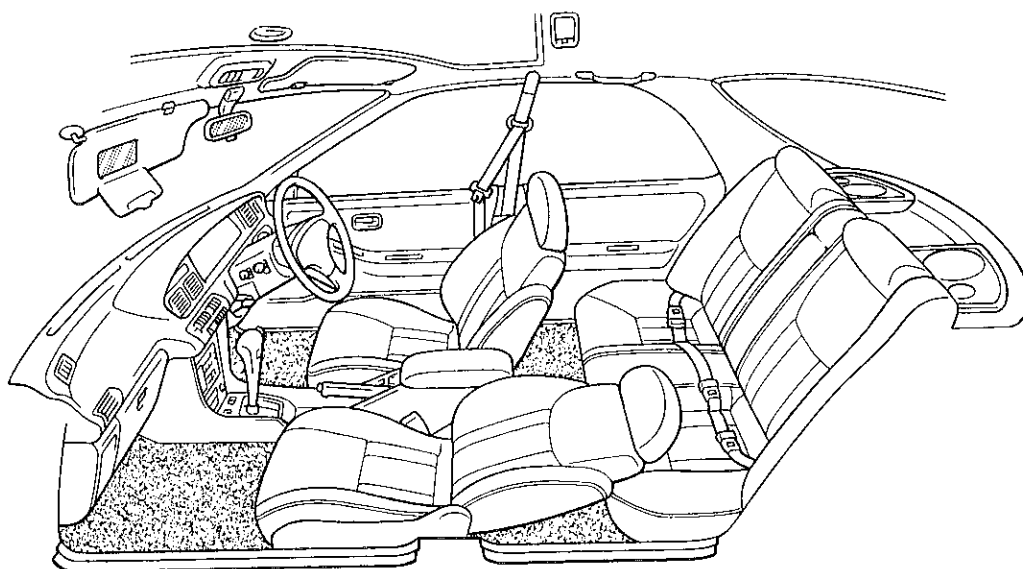


## ■概要

インストルメントパネルからコンソール、ドアトリムへとつながる一体感のあるフォルムにより、乗る人を柔らかに包み込む、優雅さとスポーティ感のある室内空間としました。またインストルメントパネル回りの機能部品の使用性および操作性の向上をはかりました。



G-Limited



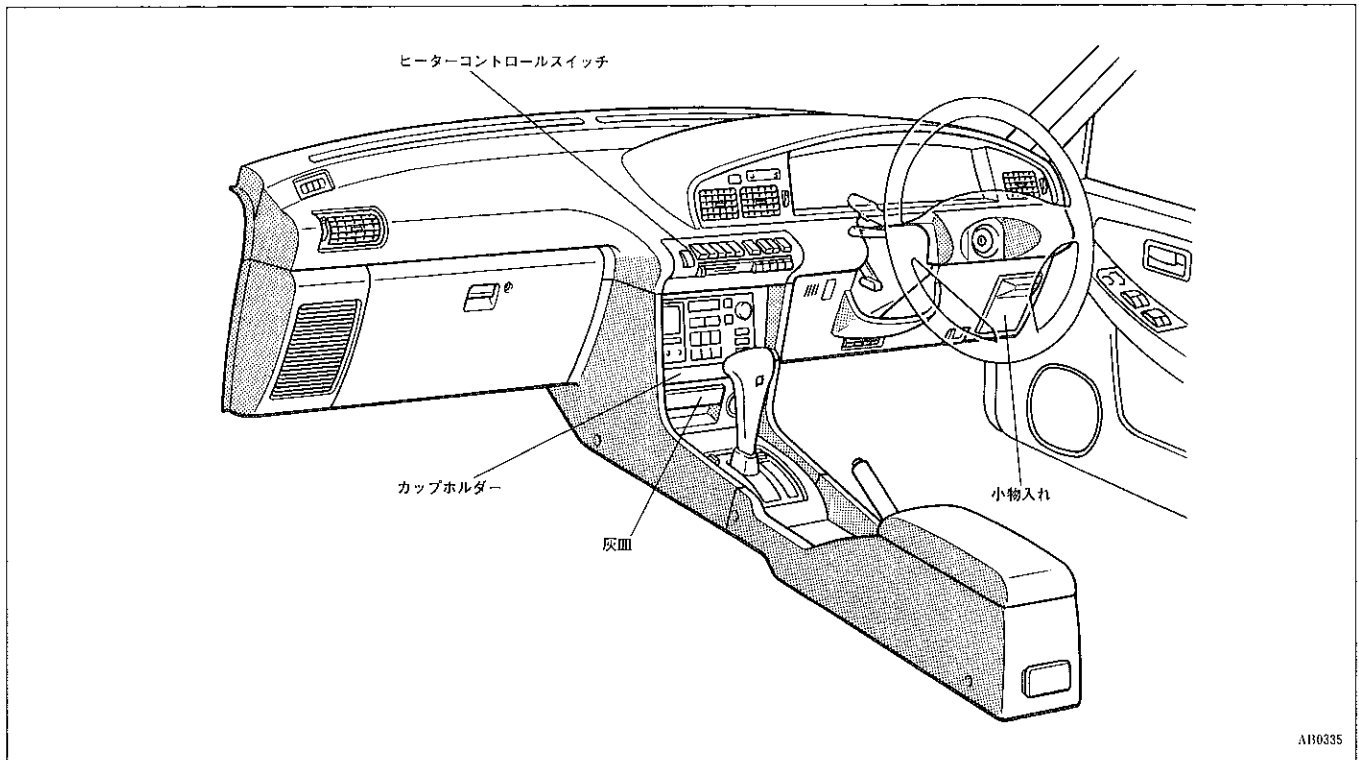
X

## ■機構説明

### □運転席パネル

#### 1. インストルメントパネル回り

- コンソールボックスをインストルメントパネルより連続させ、さらにヒーターコントロールスイッチをセーフティパッドの形状に合わせて埋め込みました。
- ヒーターコントロールスイッチ等機能部品の適正配置により、使用性および操作性の向上をはかりました。
- プッシュオープン式の灰皿、カップホルダーを採用し、使用性の向上をはかりました。(ST180, 181系, Xグレード, ST182, 183系全車)
- 運転席側ロワーパネルに小物入れを設けました。(6スピーカー装着車)

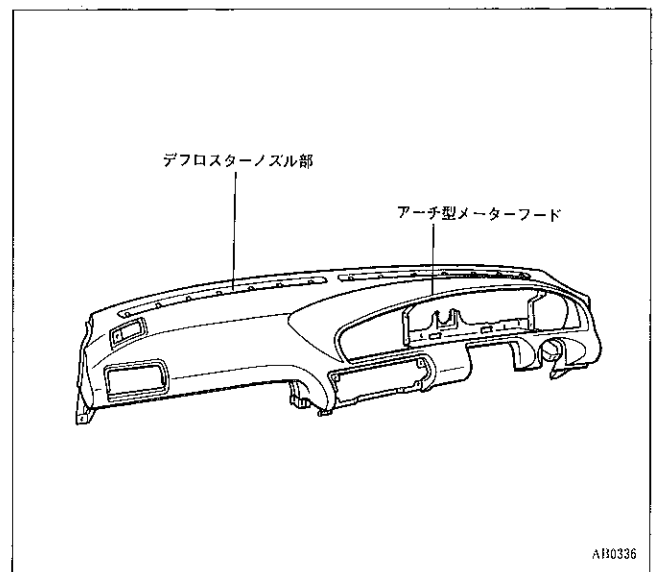


\*コックピット (cockpit) : 操縦室

#### ▶構造と作動

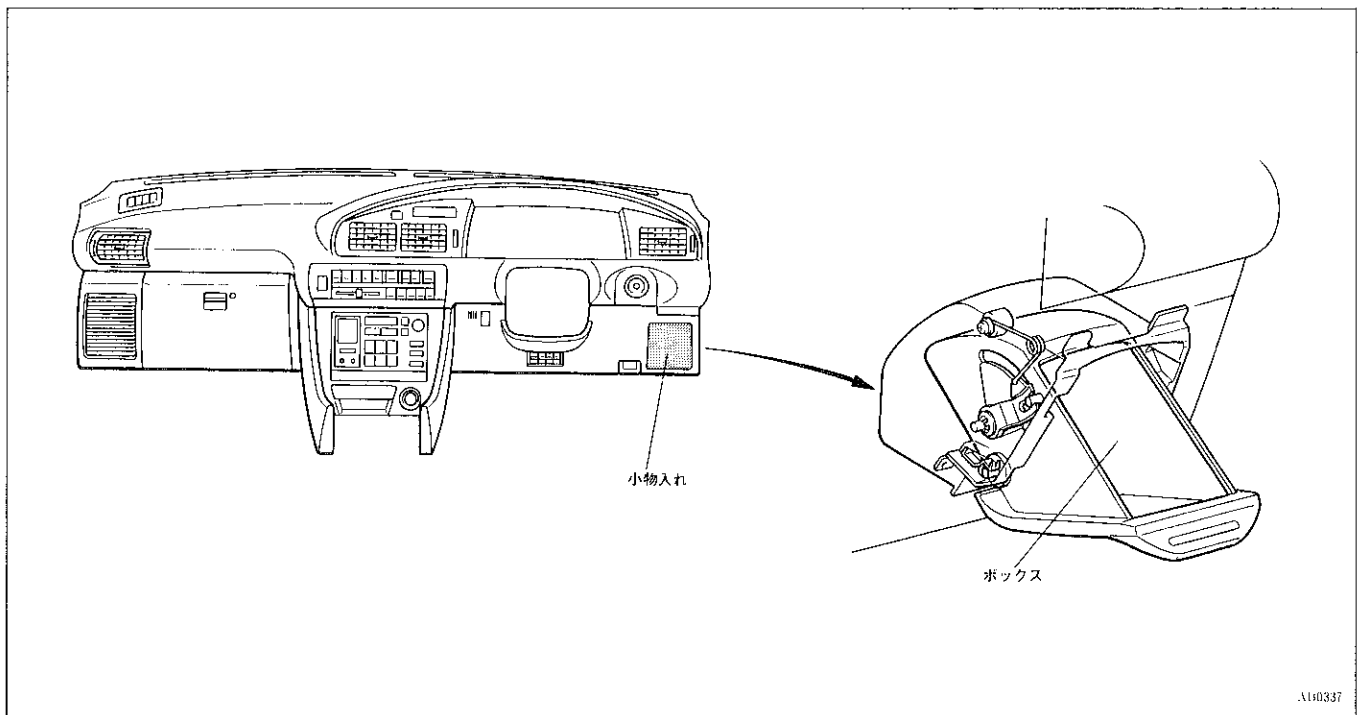
##### 【1】セーフティパッド

- ・アーチ型のメーターフードを採用しました。
- ・従来同様セーフティパッド上面をデフロスターノズル部まで大型化してインストルメントパネル上面をフルパッド化し、外観品質の向上をはかりました。



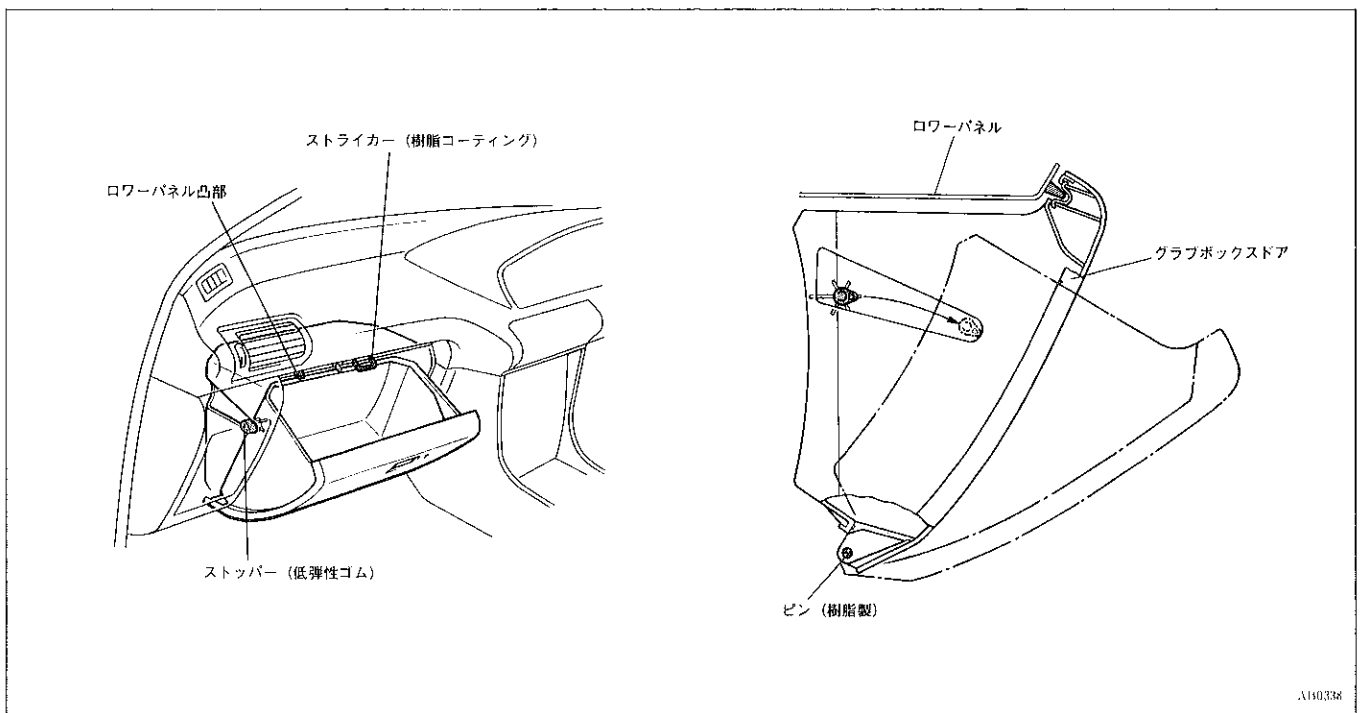
## 【2】ロワーパネル

- ・ロワーパネルの大型一体化により、継ぎ目を少なくするとともに建付けを良くし、質感の向上をはかりました。
- ・ドライバー席右側に脱着可能な小物入れを設け、ドライバーの使用性向上をはかりました。（6スピーカー装着車）



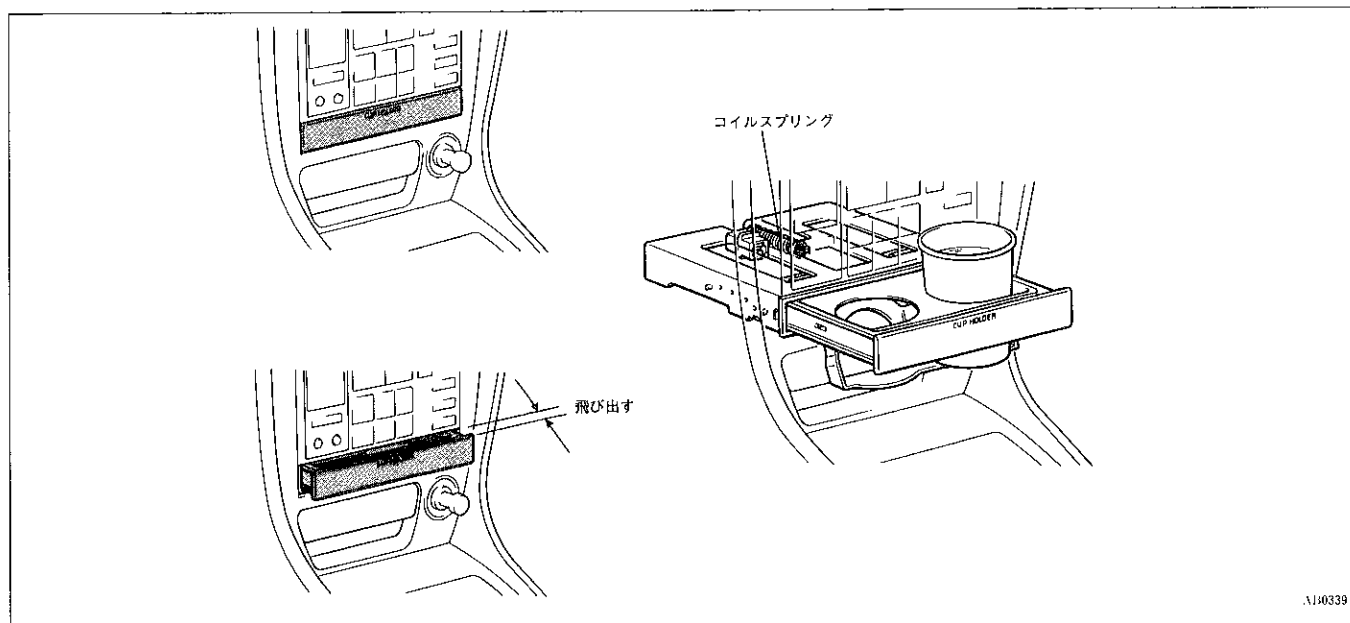
## 【3】クラブボックス

- ・ストライカー部の樹脂コーティングやストッパー部の低弾性ゴムの採用により、開閉操作時の音を低減しました。
- ・助手席ロワーパネルの凸起とクラブボックスドアの凹部により閉時の建付けアライメントを強制的に修正するタイプを採用しました。
- ・クラブボックスは、樹脂製のピンでロワーパネルに結合するタイプとしました。



## 【4】カップホルダー

センタークラスター下部に収納式カップホルダーを設定しました。使用時はホルダー表示部を押すとコイルスプリングの作用により30mm程度飛び出し、その後いっぱいまで引き出すと使用できます。収納はクラスター面いっぱいまで押し込むことにより行えます。(S T 180, 181系…Xグレード, S T 182, 183系全車)

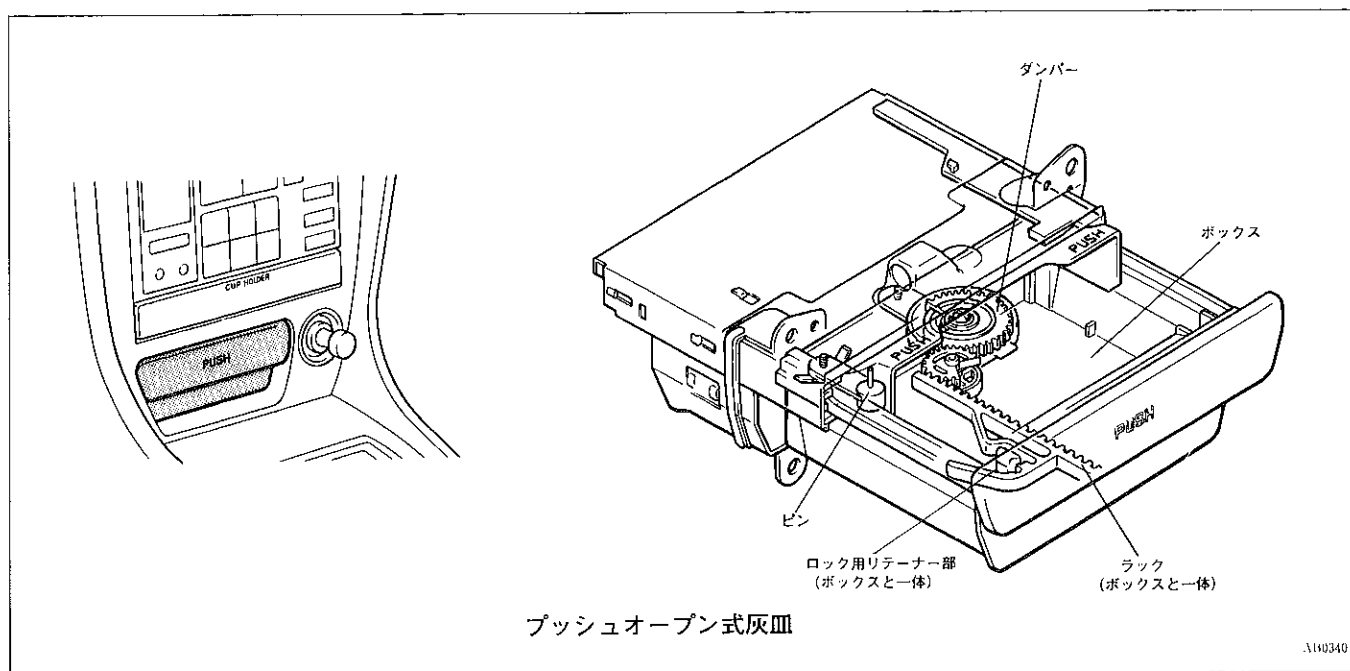


## 【5】灰皿

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

(S T 180, 181系…Xグレード, S T 182, 183系…全車)

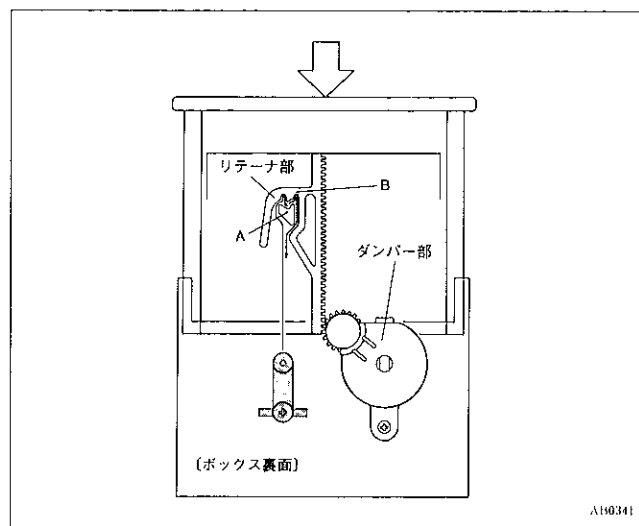
・プッシュオープン式灰皿は、ボックス部、ダンパー部、リテーナ部から構成されており、ボックス部裏側にはラックおよびロック用リテーナーが設けられています。またダンパー部はラックと噛み合うギヤ、リターンスプリングおよびダンパーを内蔵し、リテーナー部は、ロック用ピンおよび成型のスライド用レールから成っており、灰皿内部には夜間照明を設けました。



A180340

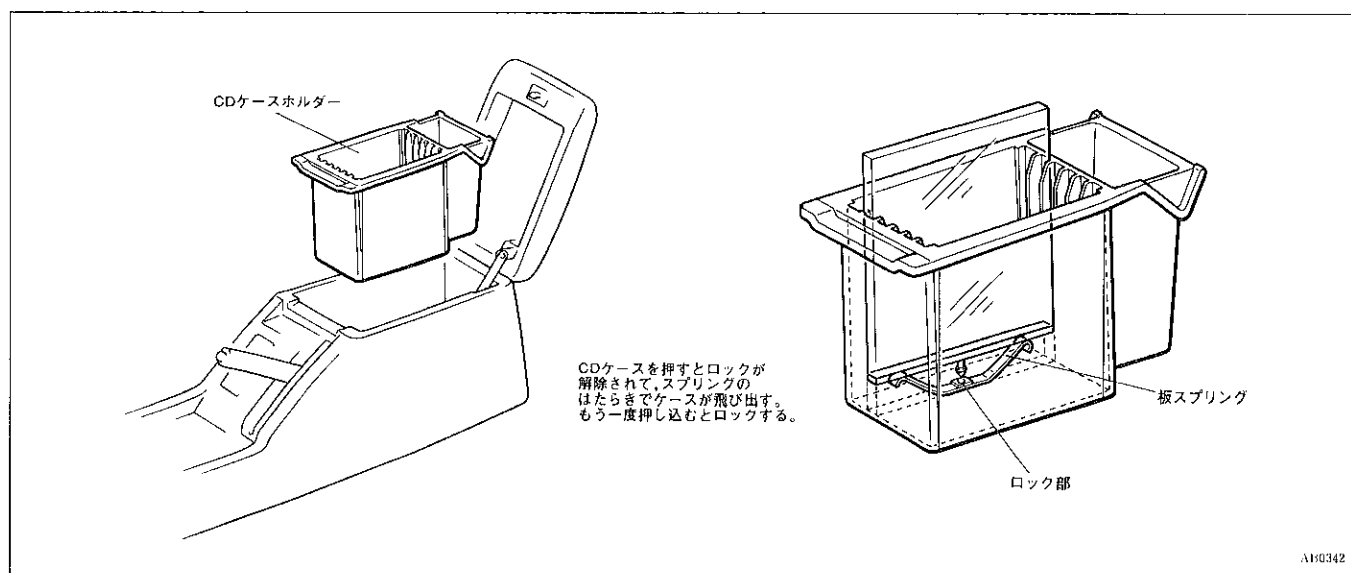
### 【1】 プッシュオープン作動

灰皿を手で押し込むことによりピンが灰皿底部のリテーナー(A)部に達り固定されます。もう一度灰皿を押すとピンはリテーナー(B)部に移動し、この状態で灰皿より手を放すとダンパーにより弱められたリターンズプリング力により徐々に開きます。



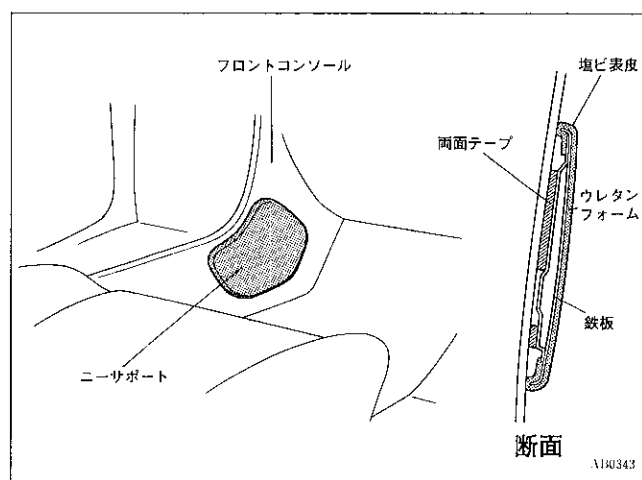
### 【6】 コンソールボックス

- ・インストルメントパネルからコンソールへと継がる一体感のあるフルコンソールボックスを全車に設定しました。
- また、リヤコンソールボックス内部に、個々に取り出し可能なカセットケースホルダー（ケース5本）又はCDケースホルダー（CDケース6枚）を設定し、使用性の向上をはかりました。（カセットケースはST182, 183系Xグレード車に標準）（CDケースは全車にオプション）



### 【7】 ニーサポート

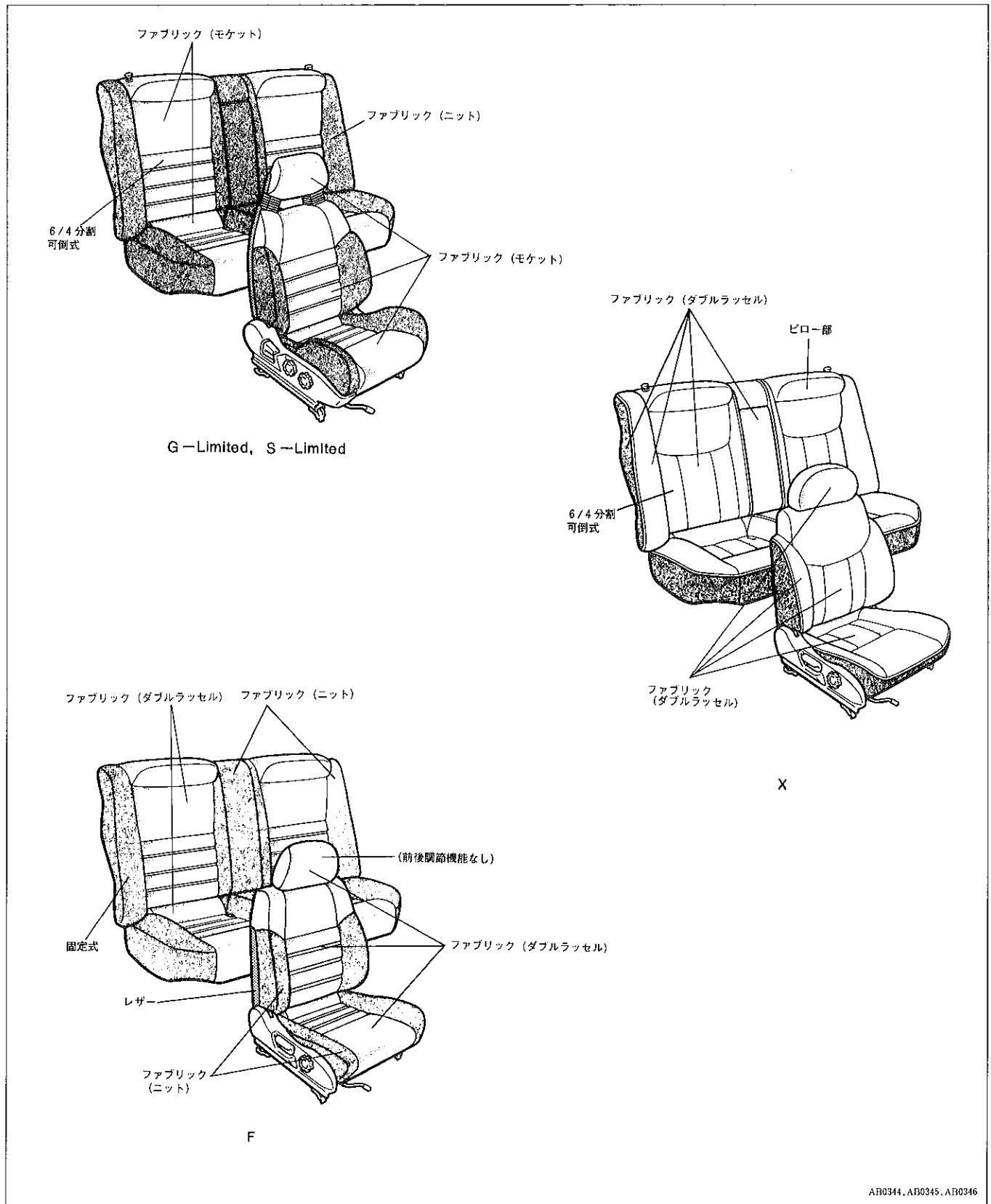
コーナリング時に左ヒザをサポートするニーサポートを全車にディーラーオプション設定しました。



## □シート

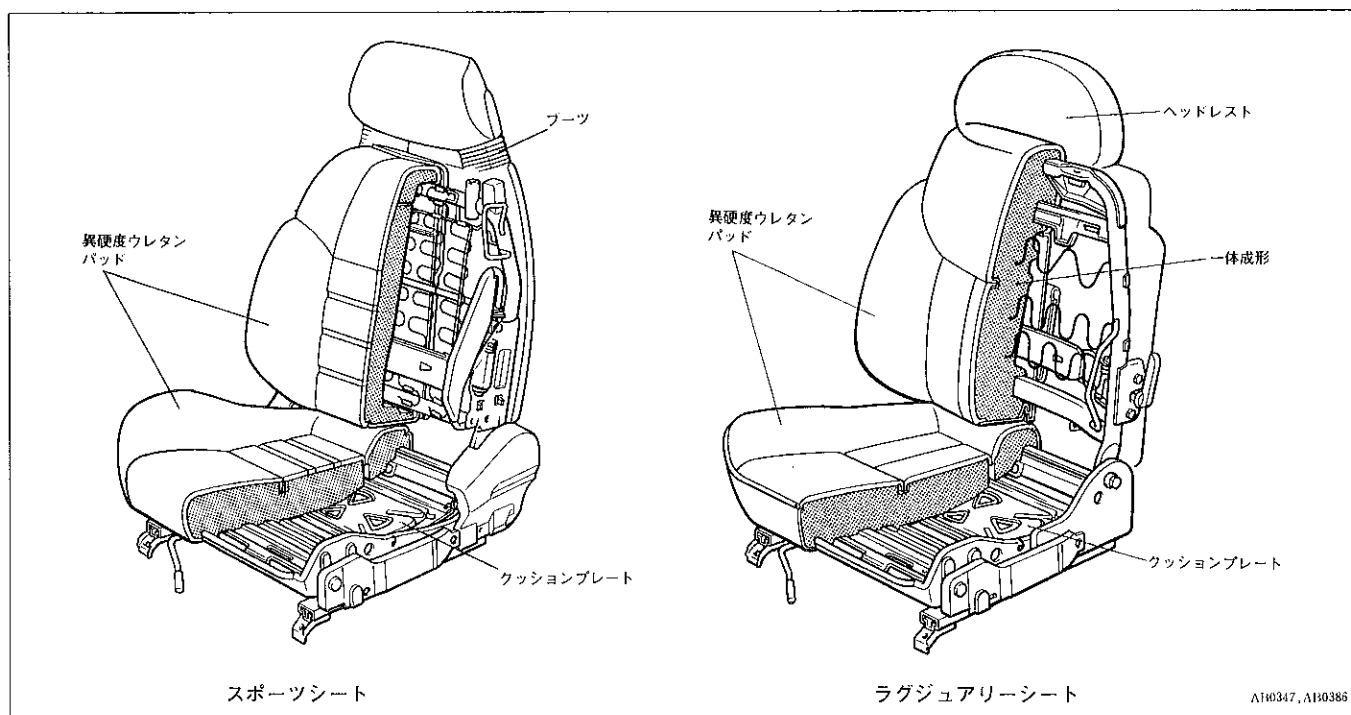
## 1. シートバリエーション

- フロントシートは、スポーツシート、ラグジュアリーシート、ノーマルシートの3種類を設定し、リヤシートバックには固定式と6/4分割可倒式でセンターアームレスト付きを採用しました。



## 2. フロントシート

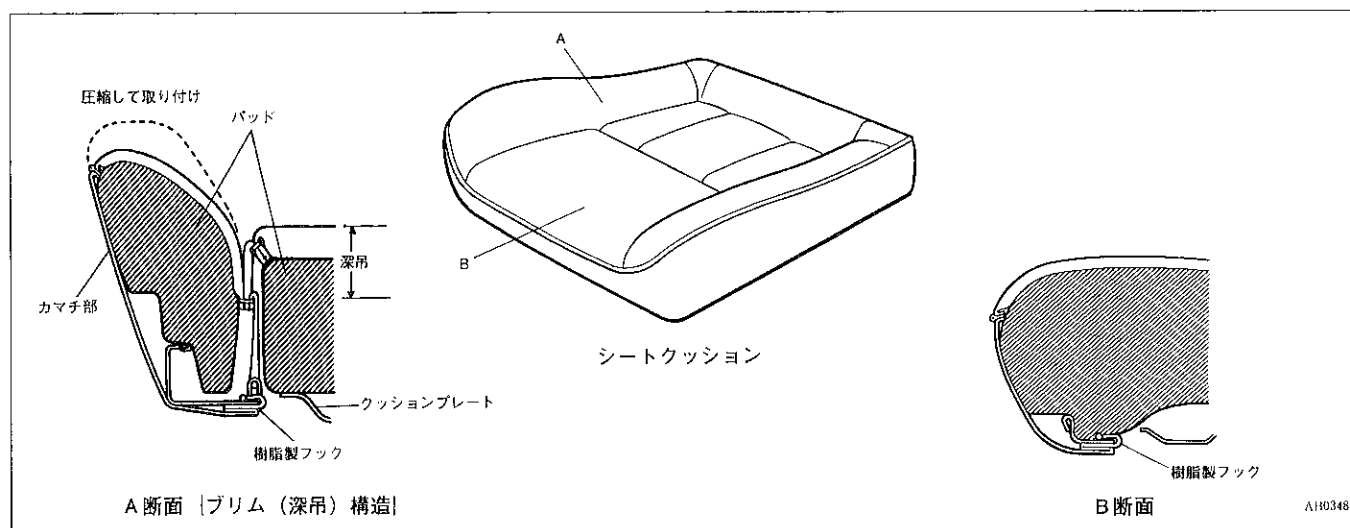
- シートクッションおよびシートバックサイド部のウレタンパッドの硬さをアップして、仕上りを向上するとともにホールド性を良くしました。
- シートバックのパッドとフレームを一体成形して品質感の向上をはかりました。(ラグジュアリー & ノーマルシート)
- シートクッションスプリングはプレートを4本のコイルスプリングで吊る構造にし、さらにプリム（深吊）構造のクッションカバーを採用してクッションのたわみや座り心地の向上をはかりました。
- シートアジャスター部にインサイドシールドを追加して、鉄板部品の露出をなくし外観品質を良くしました。
- スポーツシートには電動のランバーサポートおよびサイドサポートを採用しました。



### ▶構造と作動

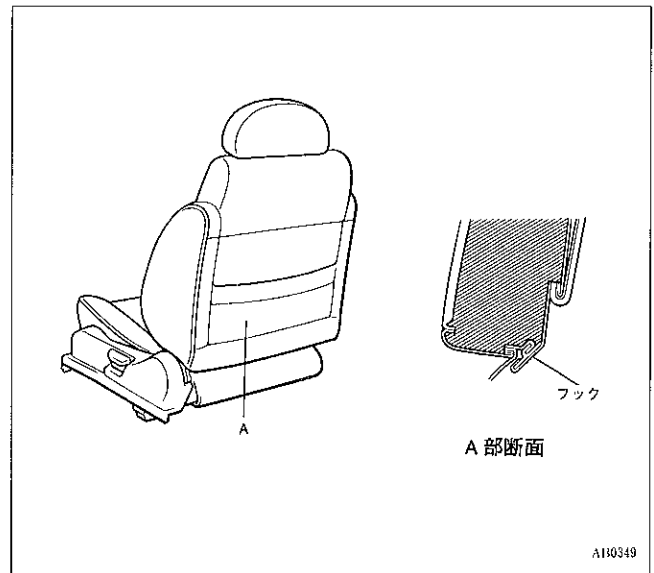
#### 【1】フックタイプシートクッションカバー

シートクッションカバーのフロントとサイドの下端部を樹脂製のフックで止める方式を採用しました。またサイド部は、パッドを圧縮して取り付けのようにしてカマチ部に張りを持たせ、外観品質の向上をはかりました。



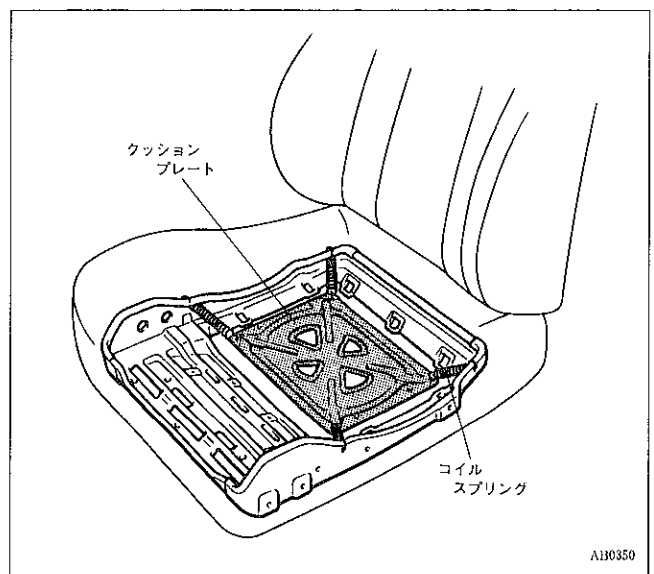
## 【2】フックタイプ、シートバックカバー

カバー端末フロント側に樹脂製ハンガー、リヤ側に樹脂製フックが取り付けられており、ハンガーにフックを引っ掛けることによりカバー下部を接合する構造になっています。  
(ラグジュアリー & ノーマルシート)



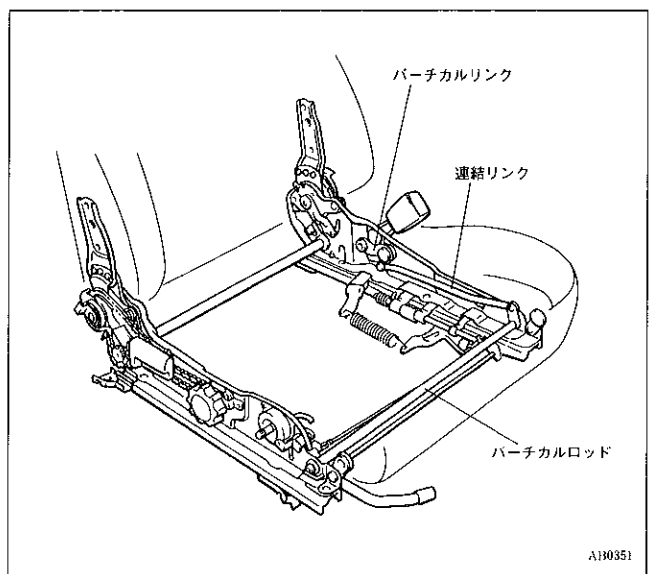
## 【3】クッションスプリング

シート後部のクッションプレートのコーナーを4本のコイルスプリングで吊る方式を採用し、さらにシートクッションカバーのプリム構造の採用によりクッションをたわみやすくして、座り心地の向上をはかりました。



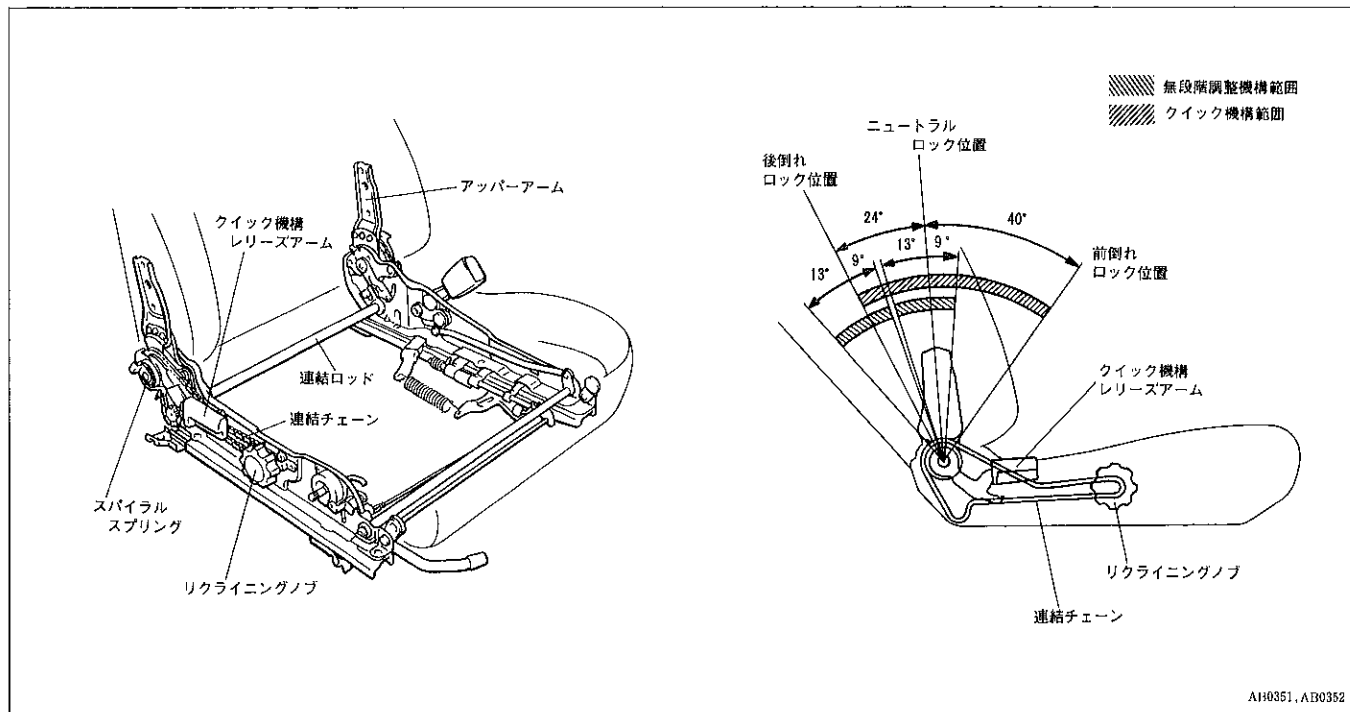
## 【4】リヤ2ウェイバーチカルアジャスター

- ・ドライバーシートに設定しました。(全車)
- ・バーチカルノブを回すことによりシートクッション前部を中心に後部を無段階に上下させる機構で、シートトラックと一体構造になっています。なお作動については従来型と同様です。



## 【5】ワンタッチメモリー付きステップレスリクライニング

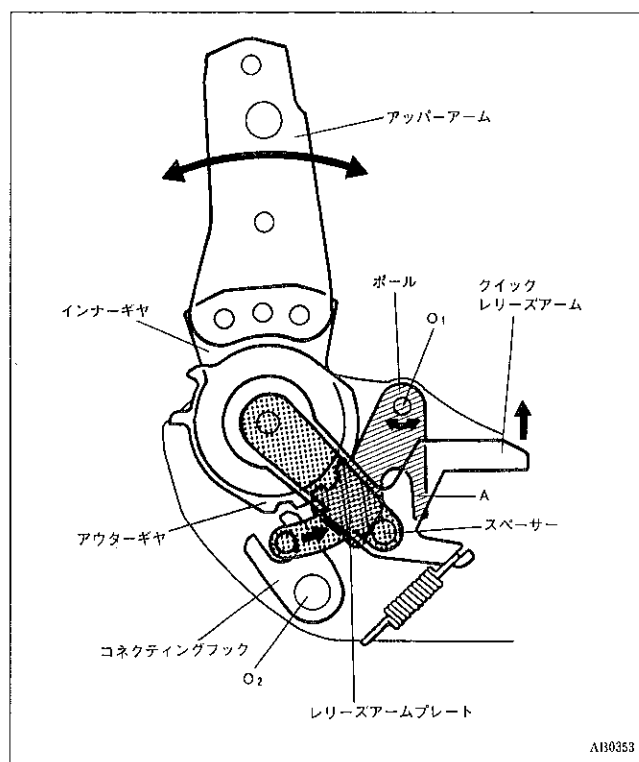
スポーツシートには従来同様、シートバックの傾斜角を無段階に調整できる機構と、アジャスターレバーによりワンタッチで前倒れ、後倒れを行うことのできるクイック機構の2つのリクライニング機構を合わせもっています。またシートバック角度が倒す前の角度と同じになるメモリー機構も有し、無段階調整範囲を22度に設定して最適なポジションが得られるようにしました。（スポーツシートのドライバー側に標準）なお、リクライニングノブによる無段階調整機構の作動については従来型と同様です。



### 〔1〕クイックリクライニングアジャスター

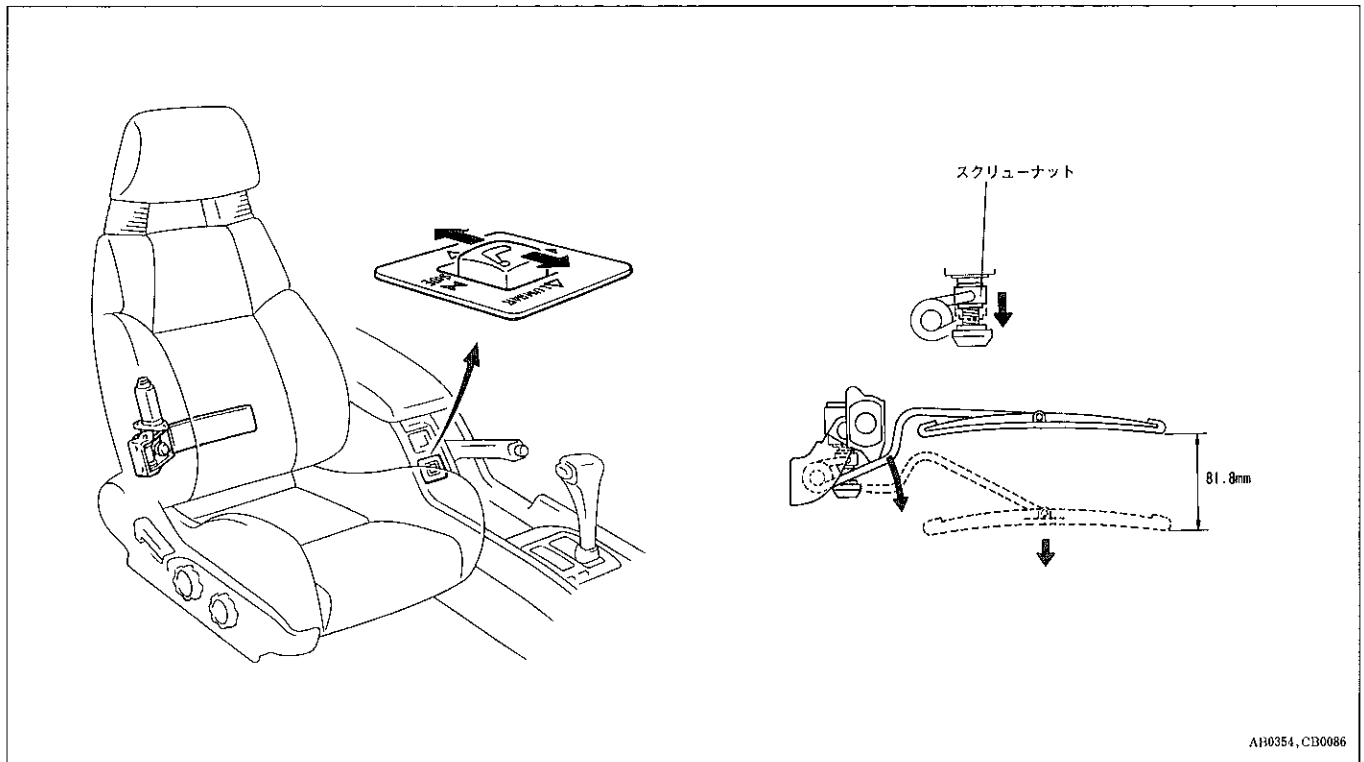
クイックリリースアームを上方へ引くと、スパーサーもこれにともなって上方へ移動し、ボールのA部を押します。これによりボールがO<sub>1</sub>を中心に左回転し、ボールとアウターギヤとのラッチの噛み合いがはずれ、アッパーアームがスプリングにより右へ倒れます。

またこの時、リリースアームプレートによりコネクティングフックをO<sub>2</sub>を中心に右回転させ、連結ロッドによりインナー側のアジャスターに伝えます。



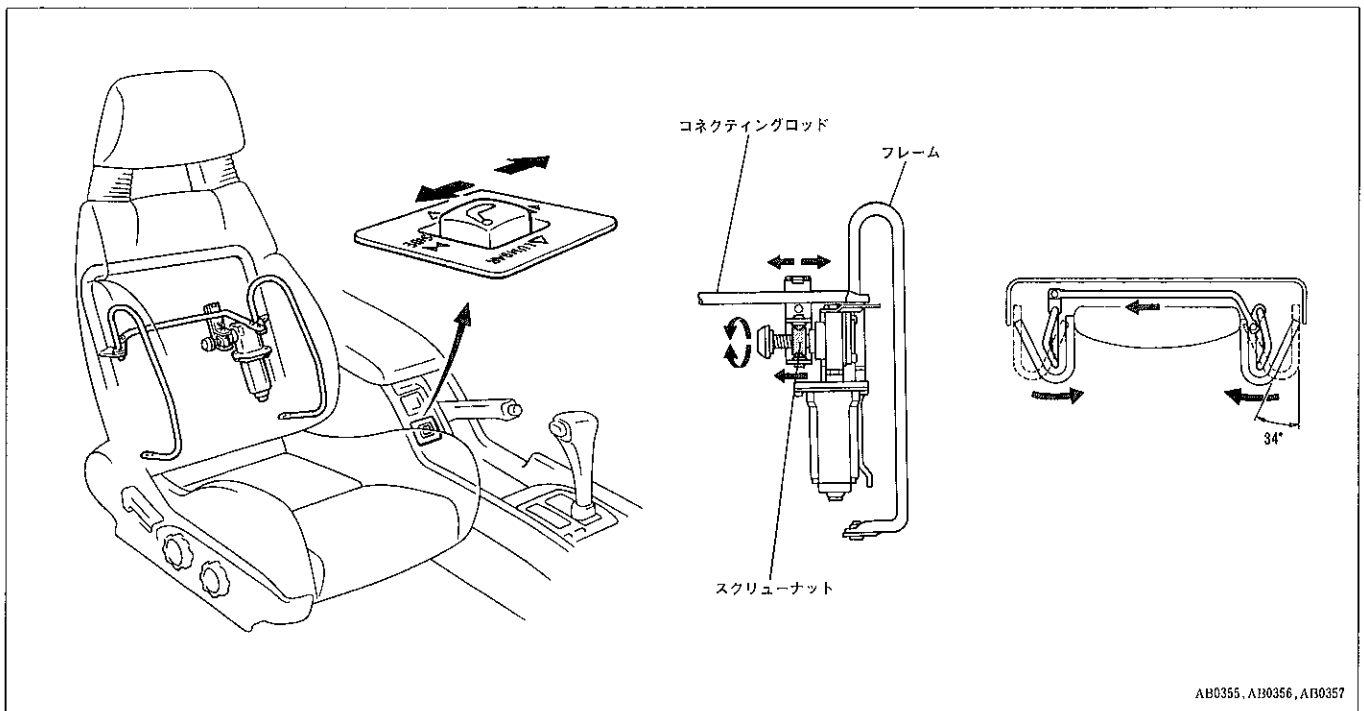
## 【6】電動ランバーサポート

・ランバーサポートモーターの回転によってスクリーナットを前後に移動させ、これにともなって押板部が無段階に前後してシートバックの支持力を得るもので、押板部のストロークは81.8mmです。(G-Limitedグレード車に標準)



## 【7】電動サイドサポート

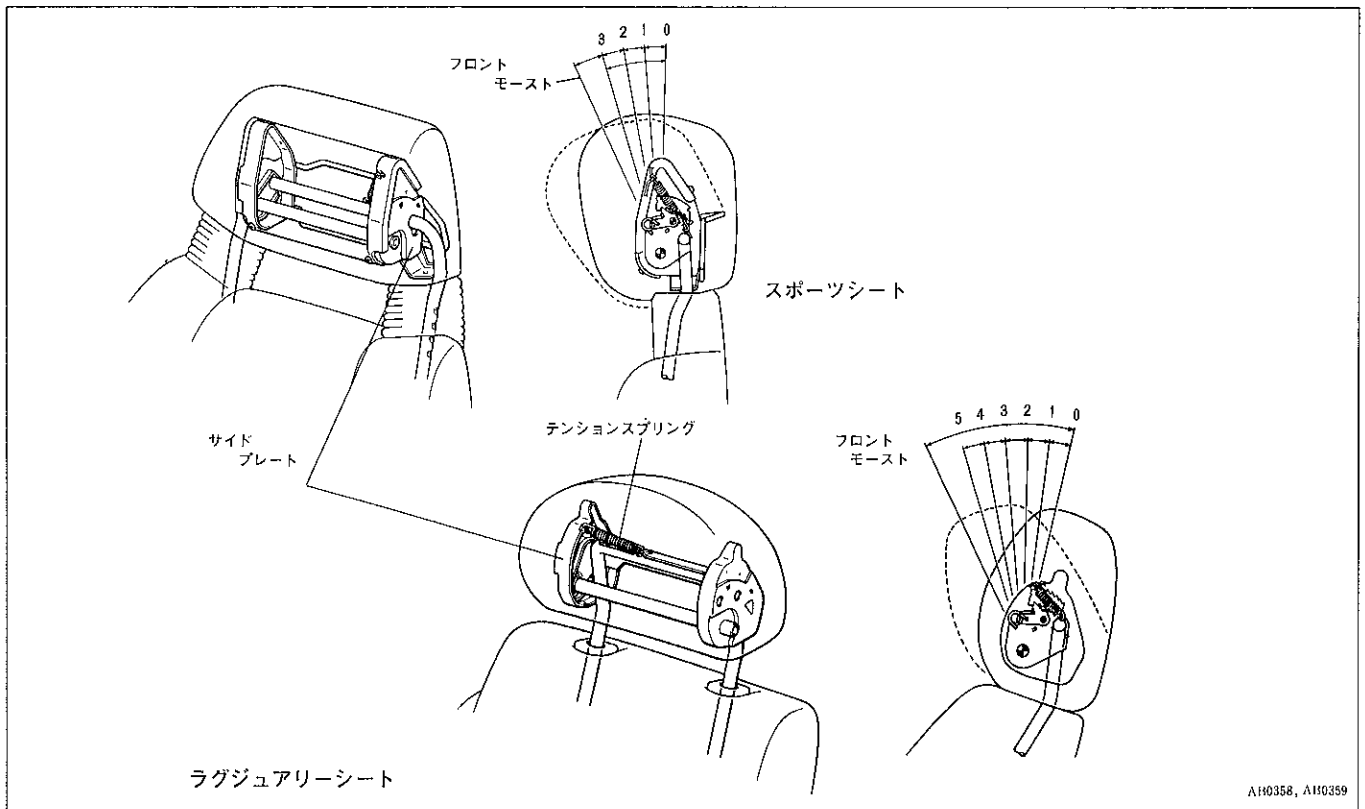
サイドサポートモーターの回転によってスクリーナットを左右に移動させ、これに連結されたコネクティングロッドによりサイドサポートフレームを内側に動かしてシートバックサイドの支持力を得るものです。(G-Limitedグレード車に標準)



## 【8】前後調整式ヘッドレスト

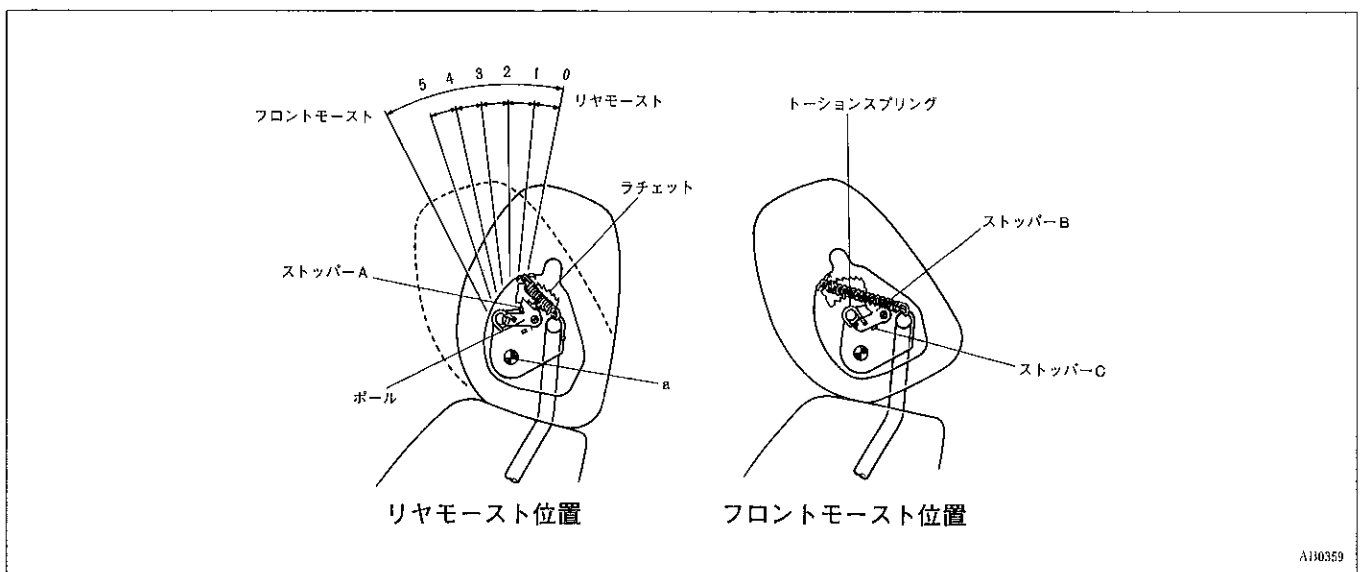
### 〔1〕構造

サイドプレートに取り付けられたラチェットのツメと、ヘッドレストステー側に取り付けられたボールのツメの噛み合う位置によりヘッドレストの位置が決まります。



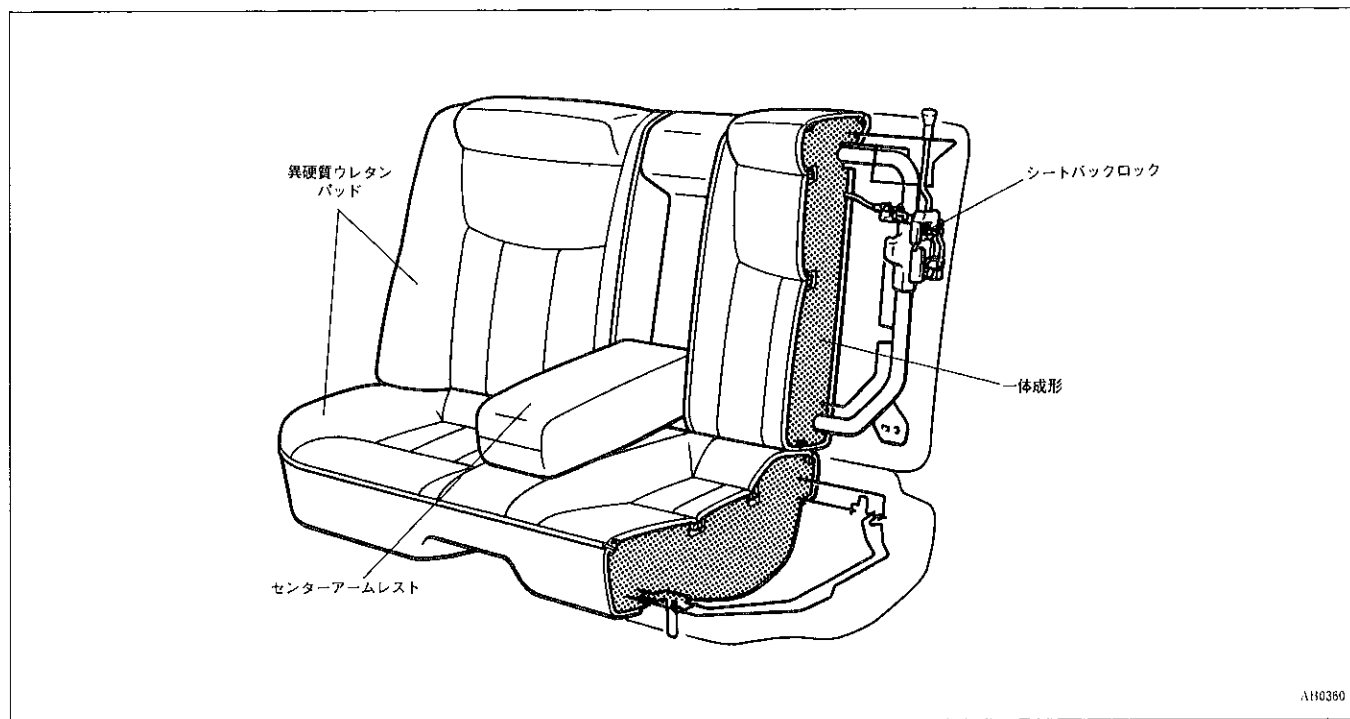
### 〔2〕作動

ヘッドレスト本体上部を前方へ動かすと、ラチェットがaを中心に回転し、ボールとの噛み合いがずれてヘッドレストが移動します。そしてフロントモースト位置まで移動させるとボールはストッパーBに当たります。さらに前方へ動かすとボールがストッパーCに当たると同時にトーションスプリングが反転し、ボールとラチェットの噛み合いが解除されます。この状態でヘッドレストはテンションスプリングによりリヤモースト位置まで戻り、ボールはストッパーAに当たって押し上げられると同時にトーションスプリングによってボールが再びラチェットと噛み合います。



### 3. リヤシート

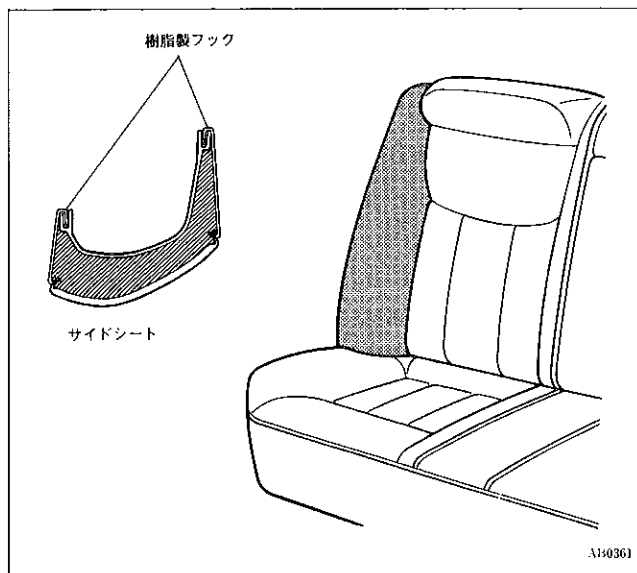
- 全車ピロー（シート一体ヘッドレスト）付きシートバックを採用しました。
- シートバック構造にバックフレームをパッドで一体成形する方式を採用し、品質の向上をはかりました。（Fグレード車以外）
- クッションパッドおよびバックパッドサイド部のウレタンパッドの硬さをアップし、形くずれ防止およびホールド性の向上をはかりました。
- シートバックはFグレード車は固定式で、Fグレード車以外は6／4分割可倒式を採用するとともにセキュリティロック機構およびセンターアームレスト付きを採用しました。



#### ▶構造と作動

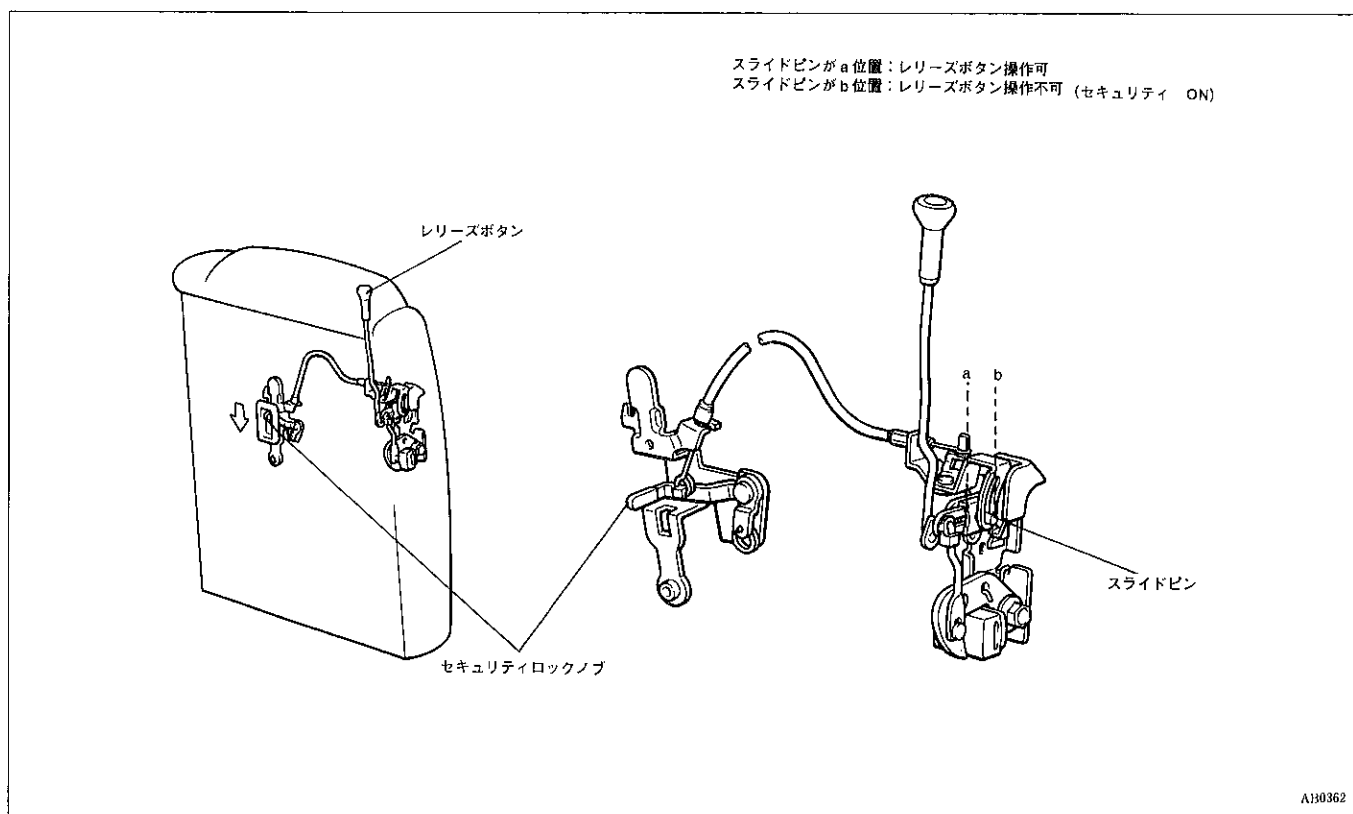
##### 【1】サイドシート

サイドシート表皮端末部に樹脂製フックを採用し、表皮に均一な張りを持たせることで外観品質の向上をはかりました。



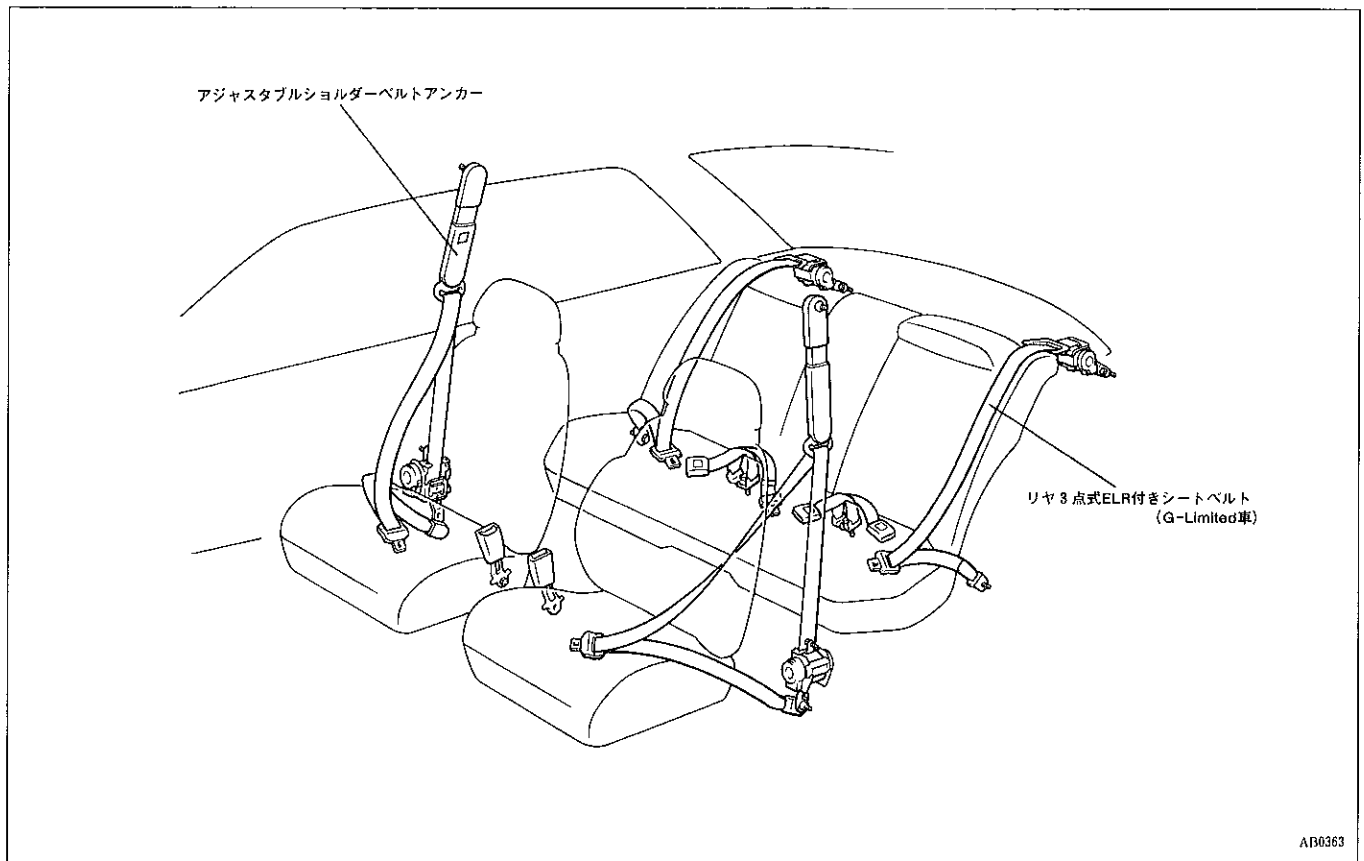
## 【2】セキュリティロック機構

- ・リヤシートバックのラゲージ側にロックレバーを設置し、このレバーをロック側にしておくとシートサイドのリリースボタンを操作しても、リヤシートロックは解除されない構造となっています。



## 4. シートベルト

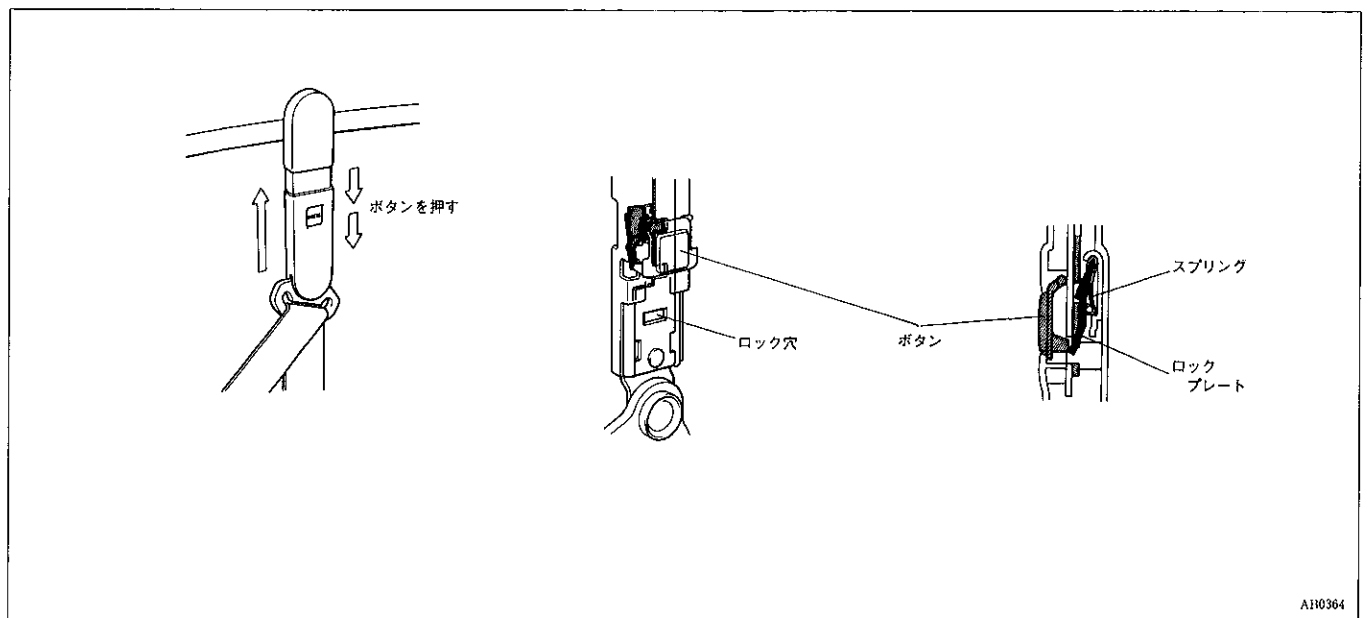
- フロントにアジャスタブルショルダーベルトアンカー付き3点式ELRシートベルトを設定し、ベルト装着感の向上をはかりました。
- フロントシートベルトに回転数感知式テンションリデューサを採用し、装着時の圧迫感の軽減をはかりました。  
(S T180, 181系のXグレード, S T182, 183系全車)
- フロントシートベルトにシートアジャスター直付けのインナバックルを採用し、操作性の向上をはかりました。
- 3点式リヤシートベルトのリトラクターをパッケージトレイ下部に内蔵したスリップジョイントレスタイプを採用し、使用性、外観品質の向上をはかりました。(G-Limitedグレード車)
- フロント、リヤの3点式シートベルトにソフトエッジウエビング（ベルト両側の凹凸を減したもの）を採用し、装着感の向上をはかりました。



### ▶構造と作動

#### 【1】アジャスタブルショルダーベルトアンカー

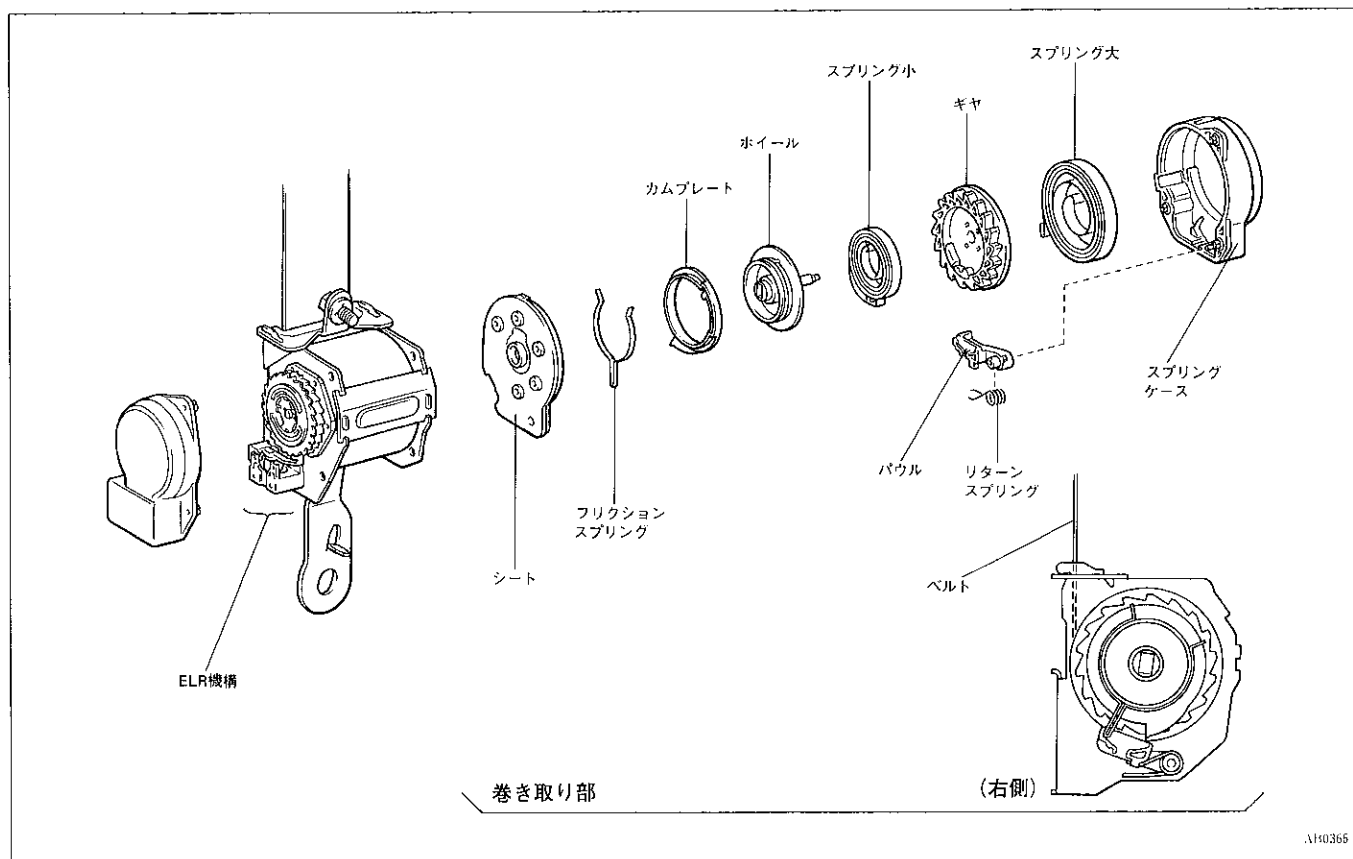
- ・ショルダーアンカーの位置を上下3段階にスライドさせ、乗員の体格に合わせて調整できるようにしました。
- ・ボタンを押すことによりロックレバーがレールのロック穴からはずれて上下にスライド可能になります。また上方へスライドさせたい場合は、ボタンを押さなくても本体を持って押し上げればスライド可能です。



## 【2】回転数感知テンションリデューサ

## 〔1〕構造

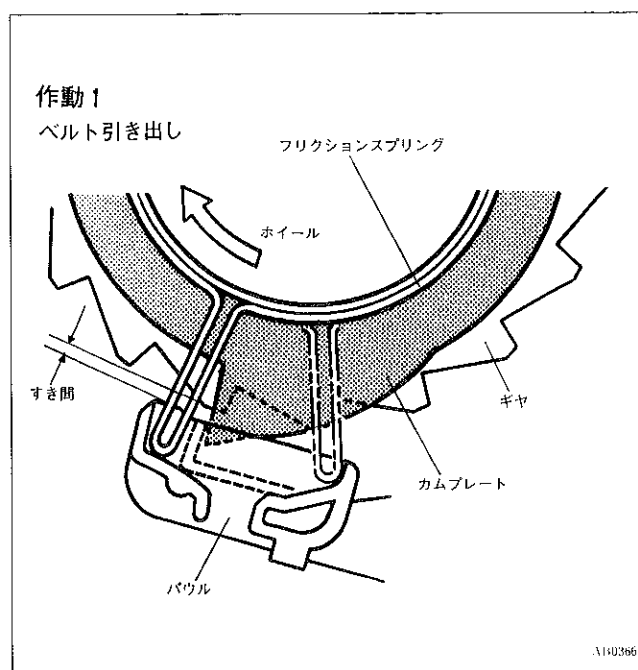
従来のELR機構のベルト巻き取りスプリング部に強さの異なる大小2つのスプリング、およびリデュース作動時に働くギヤ、パウル、フリクションスプリングなどを内蔵し、スプリング大はスプリングケースとギヤ、スプリング小はギヤとホイールに結合しています。またフリクションスプリングは、そのバネ力でカムプレート外周に取り付けられています。



## 〔2〕作動

## 〔1〕ベルト引き出し

ベルト引き出し時には、ホイール（カムプレート）とギヤの矢印方向の回転にともなってフリクションスプリングがパウルのツメの左側へ移動してパウルを押し下げするため、パウルとギヤは噛み合いません。このためスプリング小（弱い）はギヤと一体となるため作用せず、スプリング大（強い）の張力が直接ベルトの巻き取りシャフトに作用します。



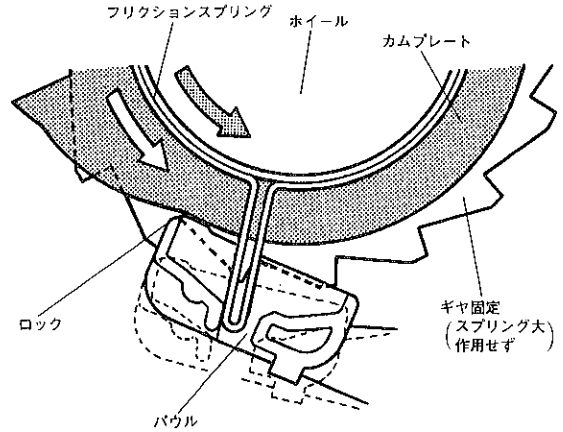
## (2) ベルト装着

ベルト装着後の巻き取りによりホイールとカムは一体で矢印方向へ回転し、これによりフリクションスプリングがパウルのツメの中央部へ移動するためパウルが上昇し、パウルのツメとギヤが噛み合います。(リデュース“ON”)

さらに巻き取りが行われるとホイールとカムプレートは共に左方向に回転し、カムプレートは図の位置で止まり、この後はホイールのみの回転となります。つまりスプリング大の張力は巻き取りシャフトに作用せず、スプリング小の弱い張力によりベルトの巻き取りが行われることになり、シートベルトによる圧迫感が軽減されます。

## 作動2

## 巻き込み始め (リデュース ON)



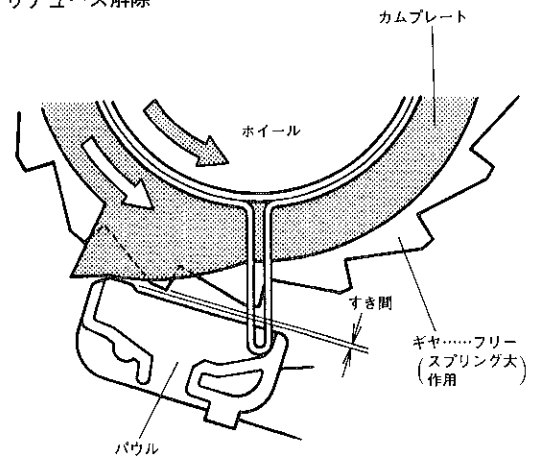
A150367

## (3) リデュース解除

カムプレートは作動図2の位置で停止しているため、ホイールのみがテンションリデュースの範囲内(作動図4のA～B)で作動図3の矢印方向に回転します。そしてカムプレートのアームがB位置(作動図4)になるとホイールとカムプレートは一体となって矢印の方向へ回転するため、カムがパウルを強制的に押し下げてパウルとギヤの噛み合いがはずれ、スプリング大の張力が巻き取りシャフトに働きます。またこの時、フリクションスプリングはパウルのツメの右側へ移動します。

## 作動3

## リデュース解除

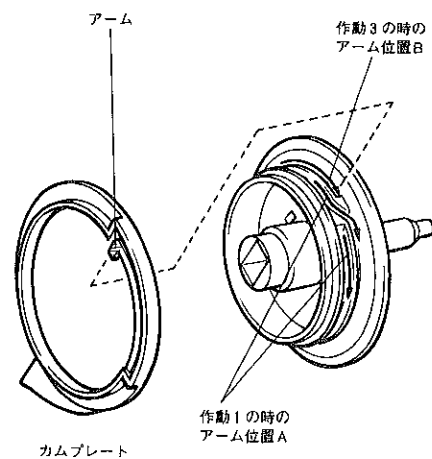


## 作動4

## (4) 回転数の検出

回転数の検出は、ホイール外周にある溝とカムプレートのアームの位置関係により行われます。

その検出は、AからBまでの溝の範囲で行われ、テンションリデュースの作動範囲はホイールの回転で2～3、ベルトの長さにして20～30cmくらいです。

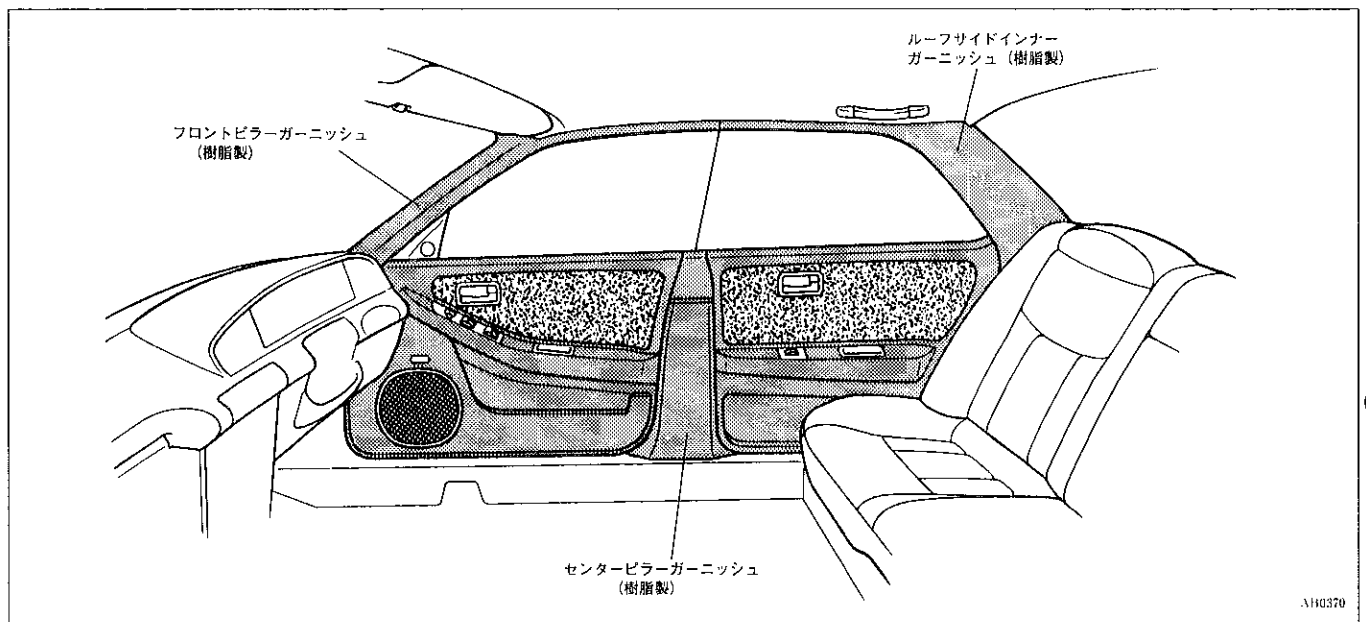


A150368, A150369

## □ トリム &amp; ガーニッシュ

## 1. サイド回り

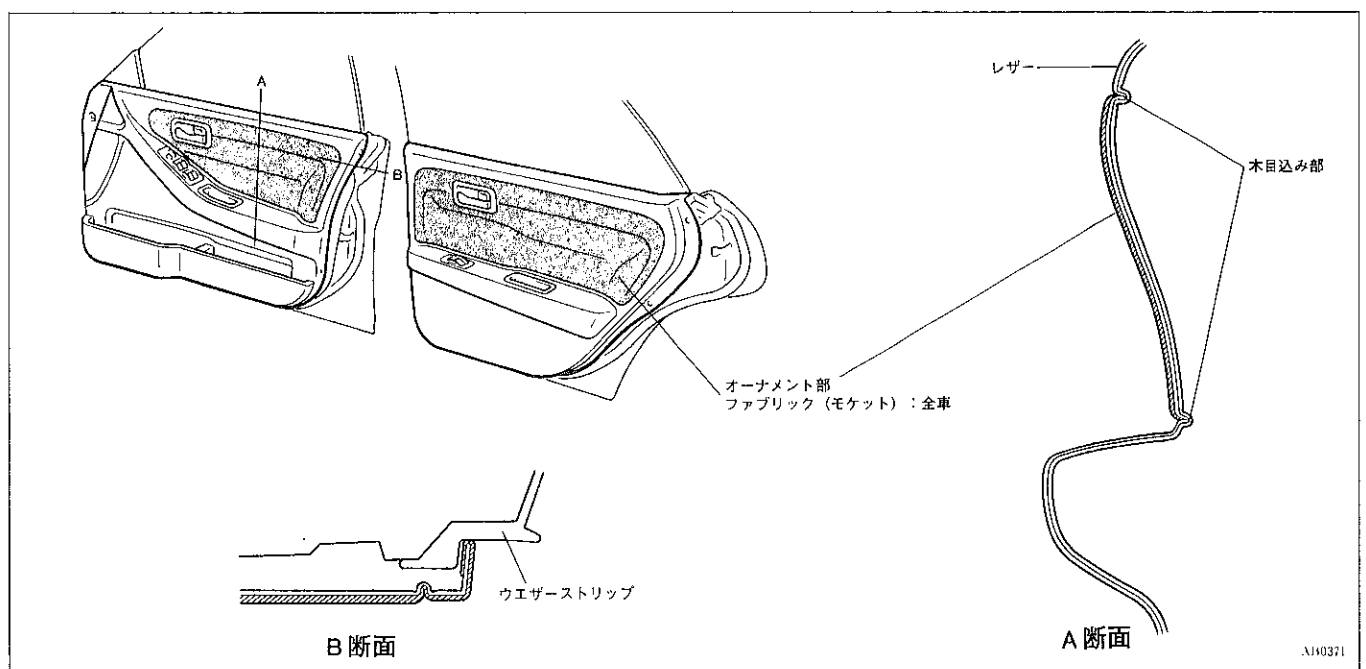
- ドアトリムは、インストルメントパネルと連続感を持たせるとともに、ファブリック部分の面積を大きくして外観品質の向上をはかりました。
- ガーニッシュの大型一体化により、接続部の減少と品質感の向上をはかりました。

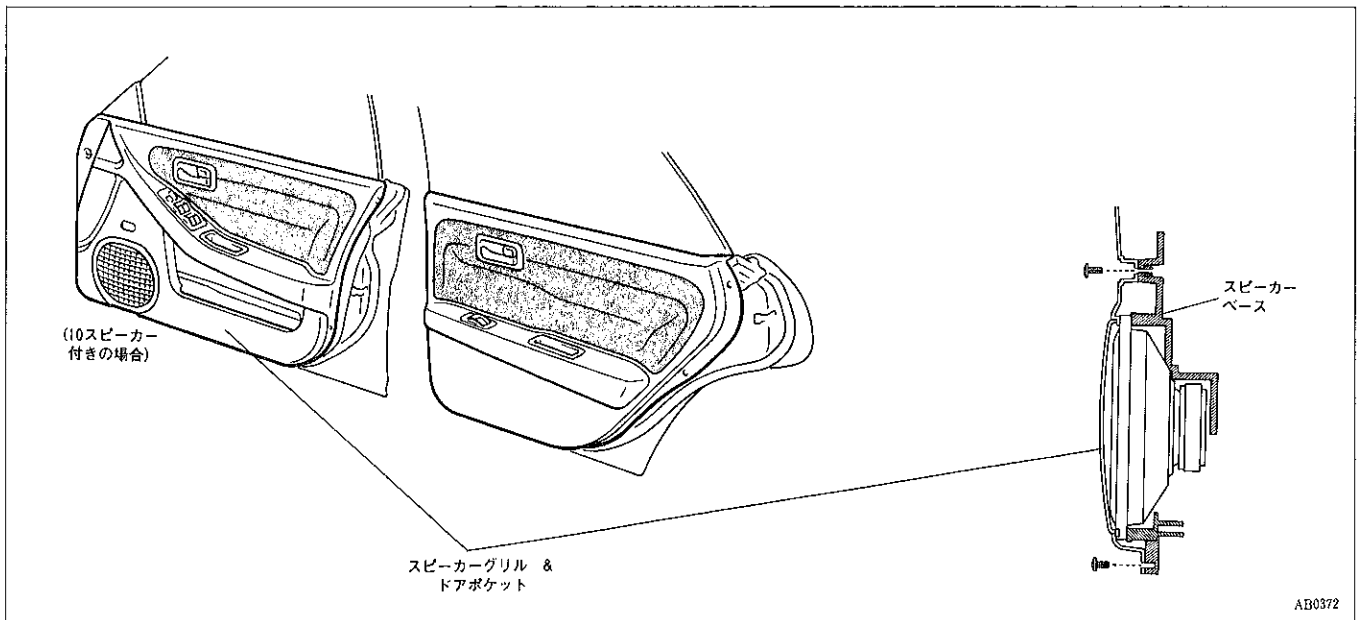


## ▶ 構造と作動

## 【1】 ドアトリム

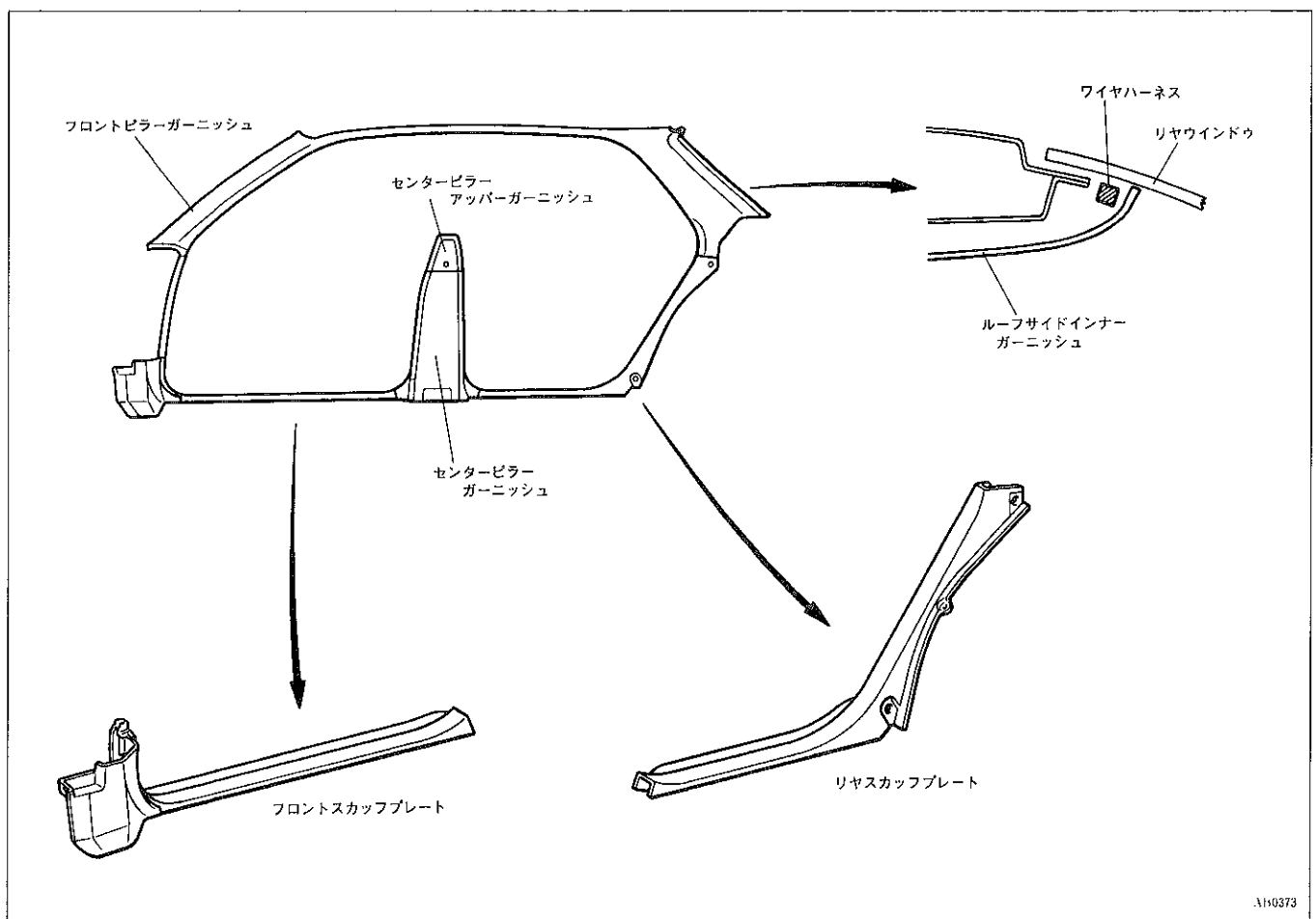
- ・ 全車成形ドアトリムを採用し、アームレスト部分にパワーウインドウスイッチを設定しました。
- ・ オーナメントのファブリック部分は、全面接着固定としてその端末部を木目込み構造にすることで外観品質の向上をはかりました。
- ・ トリムの外周をドアインナパネルに沿わせて剛性を向上させるとともに、外観品質の向上をはかりました。





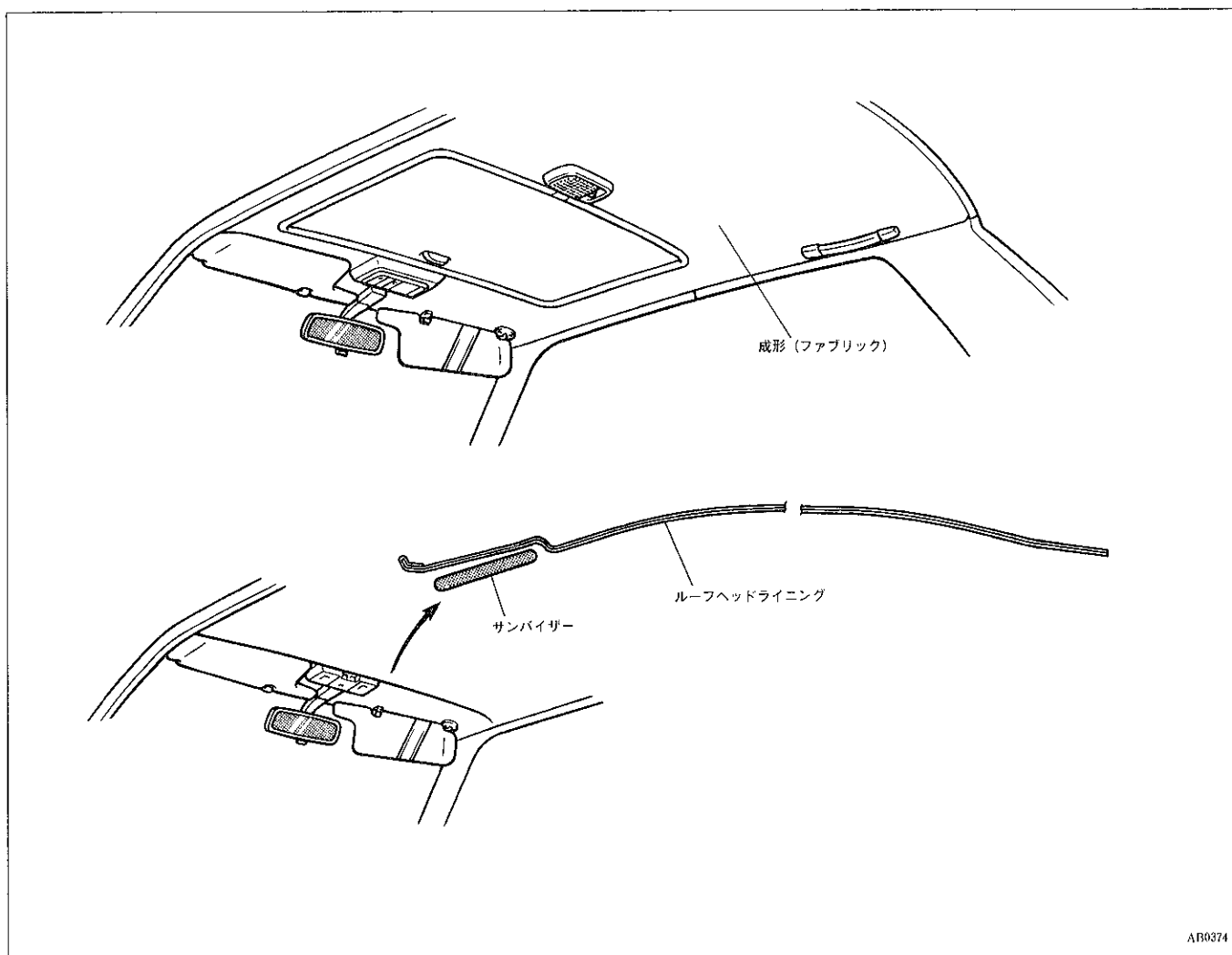
## 【2】サイドガーニッシュ

- ・スカッフプレートを大型化するとともに、フロントスカッフプレートをカウルサイドトリムと一体化、およびリヤスカッフプレートをシートサイドガーニッシュと一体化し、外観品質の向上をはかりました。
- ・リヤウインドウサイド部のワイヤハーネスをルーフサイドインナーガーニッシュでおおい、外観品質を良くしました。
- ・ドアオープニングトリムをなくし、ガーニッシュでこれを構成するようにしました。



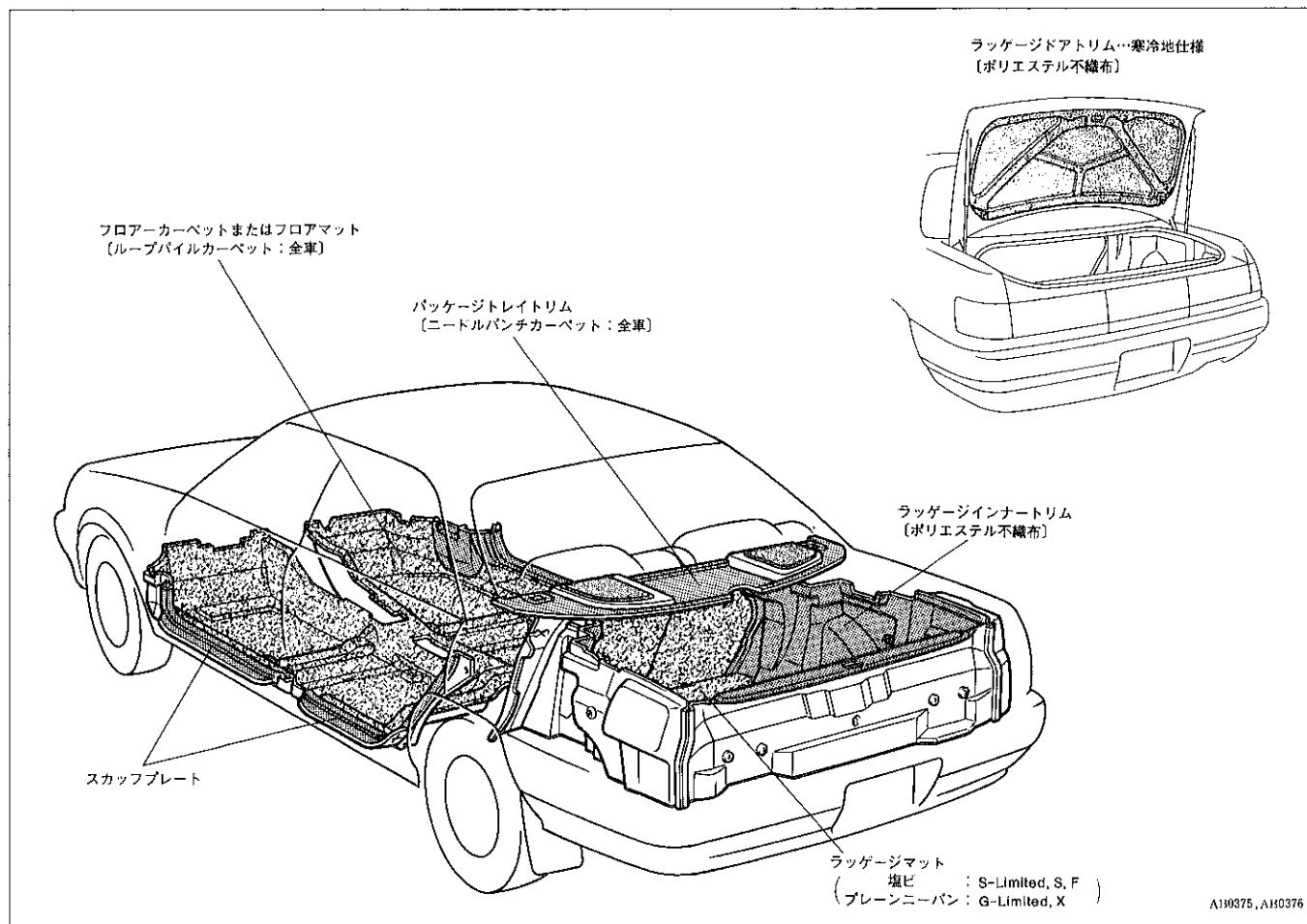
## 2. ルーフ回り

- ルーフヘッドライニングにサンバイザー格納部を設けて、サンバイザー格納時の面一化をはかりました。(ムーンルーフなし車)
- 伸縮式アシストグリップを全車に採用しました。



## 3. ラグゲージトリム & カーペット

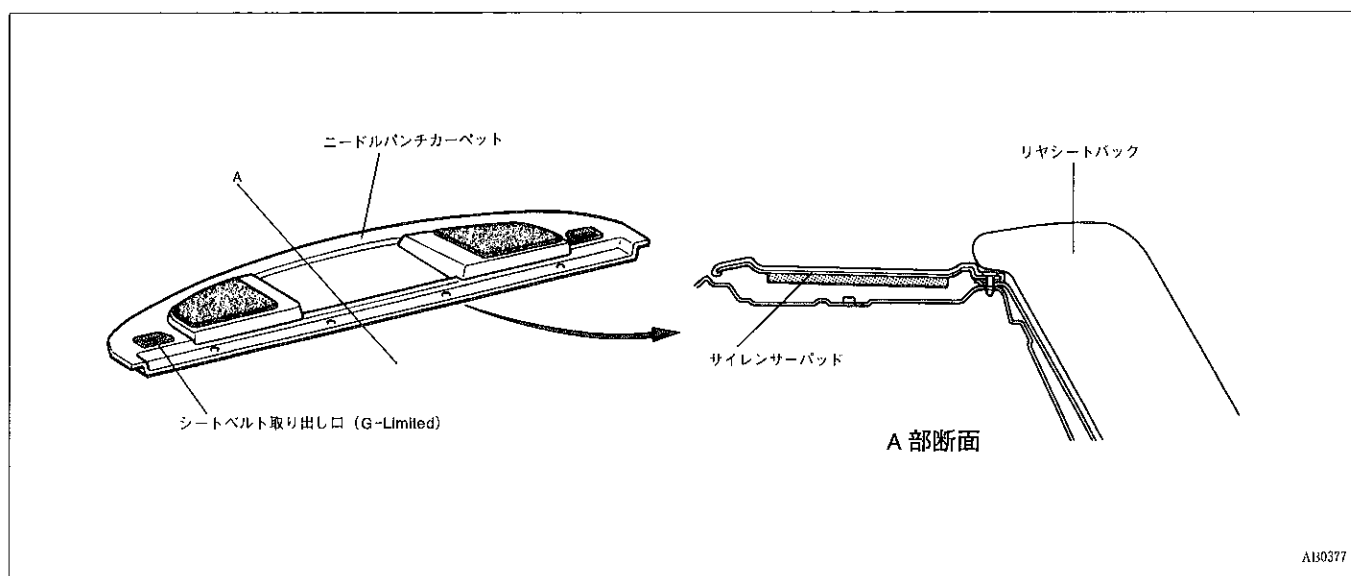
- フロアカーペット裏面に成形パッドや高密度フェルトを装着して剛性をアップするとともに、コンソール部ではコンソールボックスと連続感を持たせて外観品質の向上をはかりました。
- パッケージトレイは全車に成形ボードにカーペットを施したトレイを採用し、さらに上面に凹部を設けて使用性の向上をはかりました。
- ラグゲージトリムは全車硬質基材にカーペットを施して、剛性のアップと外観品質の向上をはかりました。
- ラグゲージドアの結露防止のため、寒冷地向けにラグゲージドアトリムをオプション設定しました。



## ▶ 構造と作動

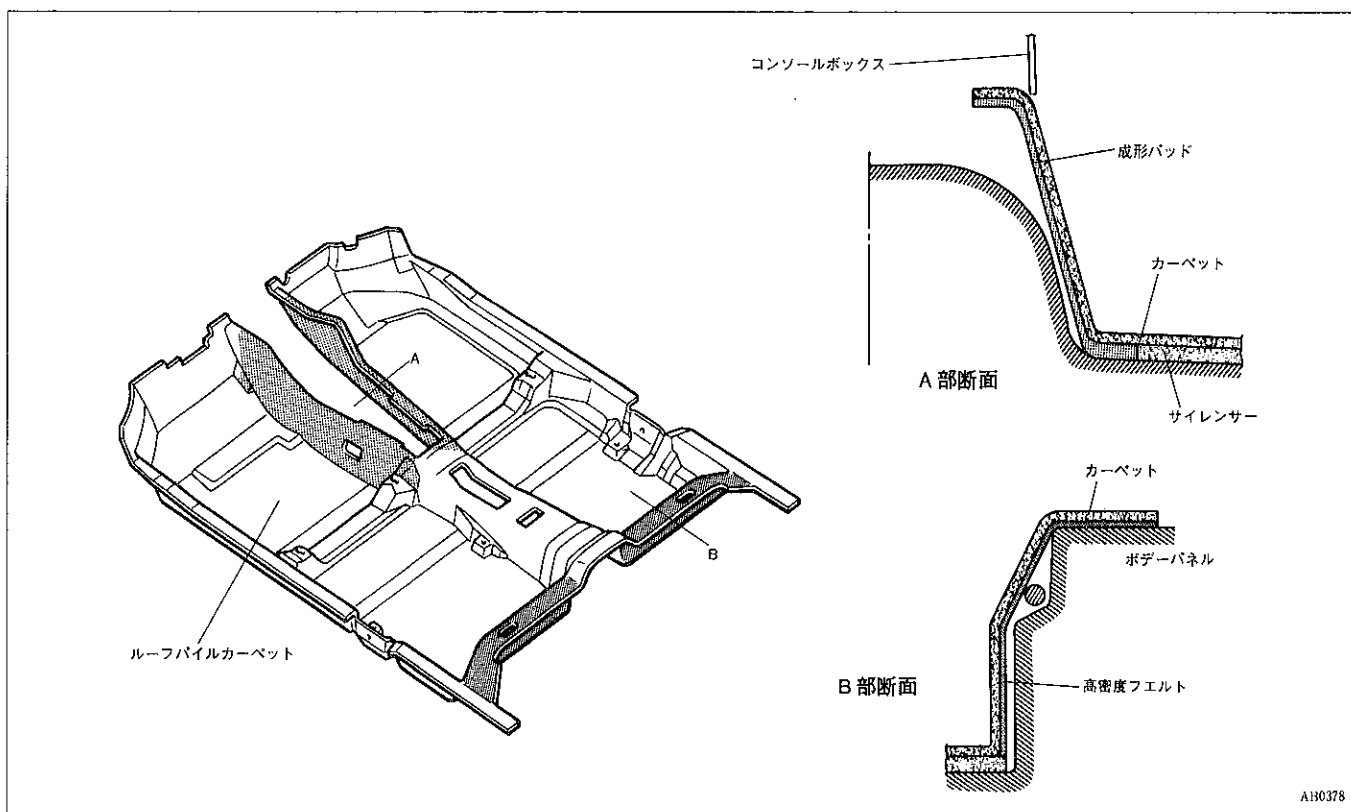
### 【1】 パッケージトレイ

- ・成形タイプを全グレードに採用しました。
- ・3点式ELR付リヤシートの引き出し口を設けました。（G-Limitedグレード車に標準）
- ・トレイ取り付けリテーナーには塩ビのコーティング品を使用し異音防止をはかるとともに、前側取り付け部のクリップはシートバックで見えないようにしました。



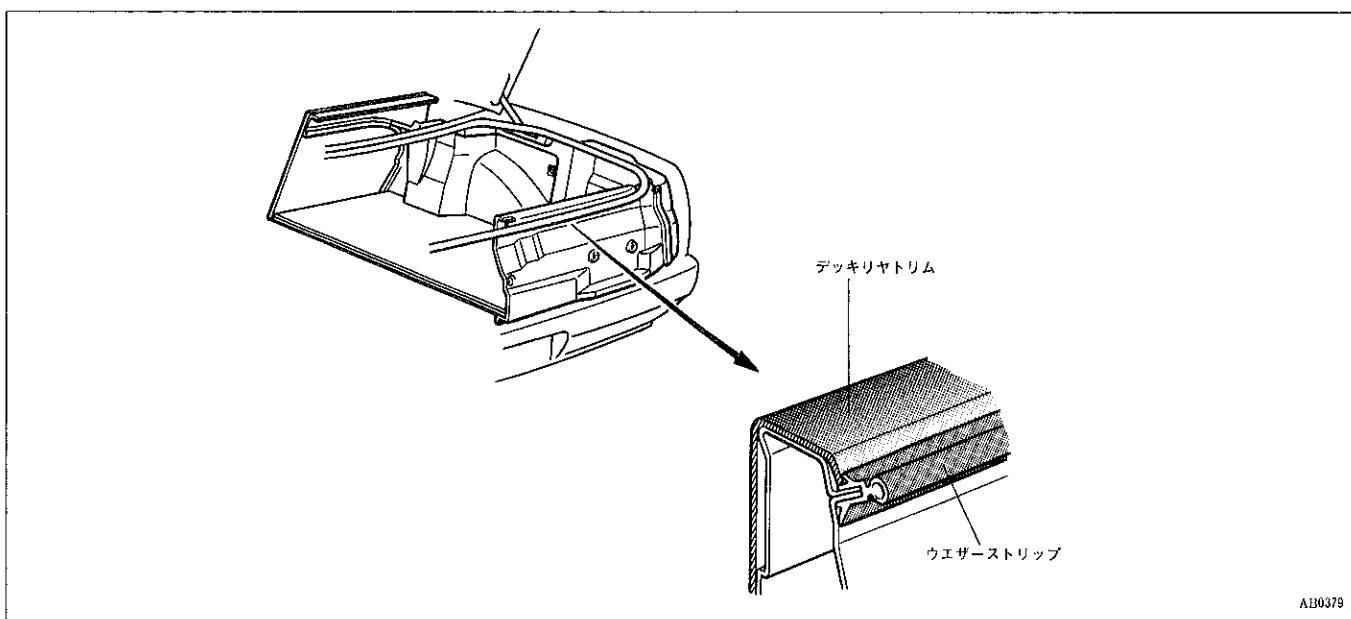
## 【2】フロアカーペット

トンネル部に成形パッド、リヤシートクッション下部に高密度フェルトを接着し、剛性を向上させました。



## 【3】ラゲージトリム

- ・リヤコンビネーションランプの外付けに伴い、バルブ交換用切り欠きをなくしました。またボデーへの取り付けをクリップにしました。
  - ・右側サイドトリムは一体とし、さらに上部よりボデーパネルが見えるのを極力少なくしました。
- 荷物の出し入れの際、ウエザーストリップで損傷防止のため、デッキリヤトリム上面よりウエザーストリップの位置を下げました。



## ■機構説明

## □ミラー

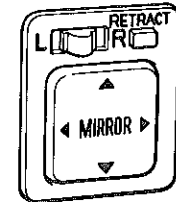
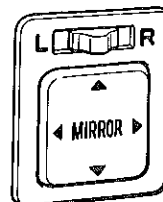
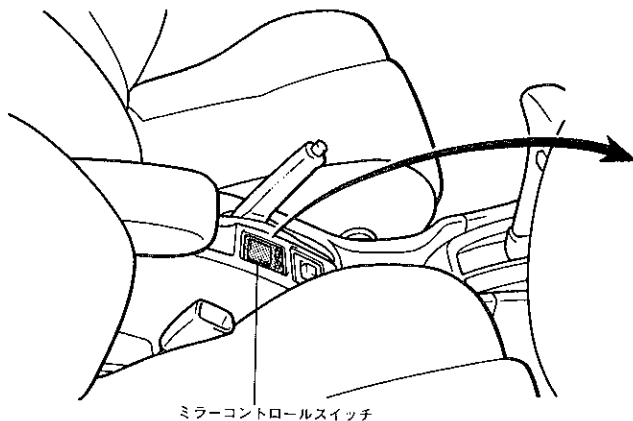
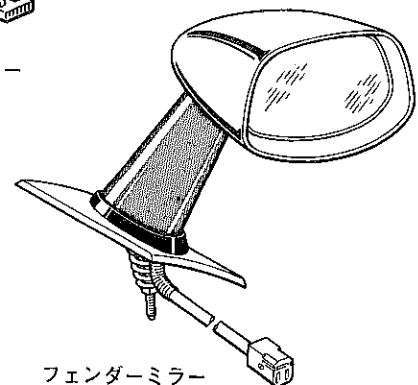
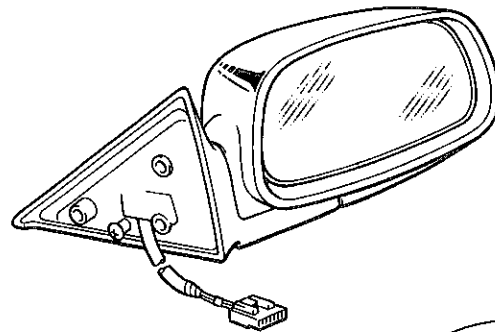
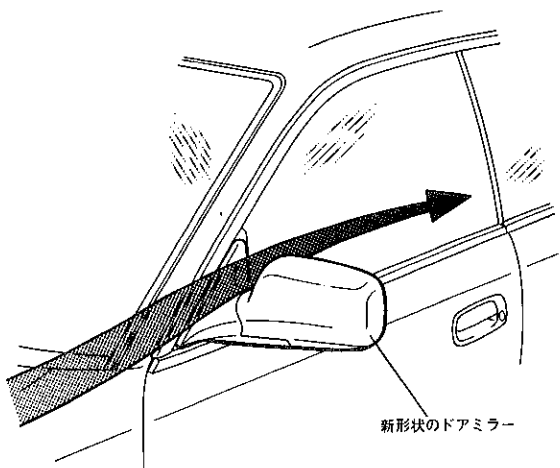
## 1. アウターリヤビューミラー

- 電動格納ドアミラーをX, Gリミテッドに標準, S, Sリミテッドにオプション設定しました。電動格納ドアミラーは、従来と同様一軸転式による可倒式としてスイッチによるワンタッチ操作で格納と復帰が行えます。
- ドアミラーは、空気の流れを考慮した新形状の意匠として、高速走行時におけるミラーからの風切り音を低減しました。
- カラードドアミラーを設定して、外板色とのコーディネートをはかりました。
- 電動リモコンミラーおよび電動格納リモコンミラーの作動は、基本的に従来と同様です。

## 仕様

●：標準 ○：オプション

| 項目       | 機能                | グレード | F | S | Sリミテッド | X | Gリミテッド |
|----------|-------------------|------|---|---|--------|---|--------|
| フェンダーミラー | 電動リモコン            |      | ○ | ○ | ○      | ○ | ○      |
| ドアミラー    | カラード<br>電動リモコン式   |      | ● | ● | ●      |   |        |
|          | カラード<br>電動格納リモコン式 |      |   | ○ | ○      | ● | ●      |



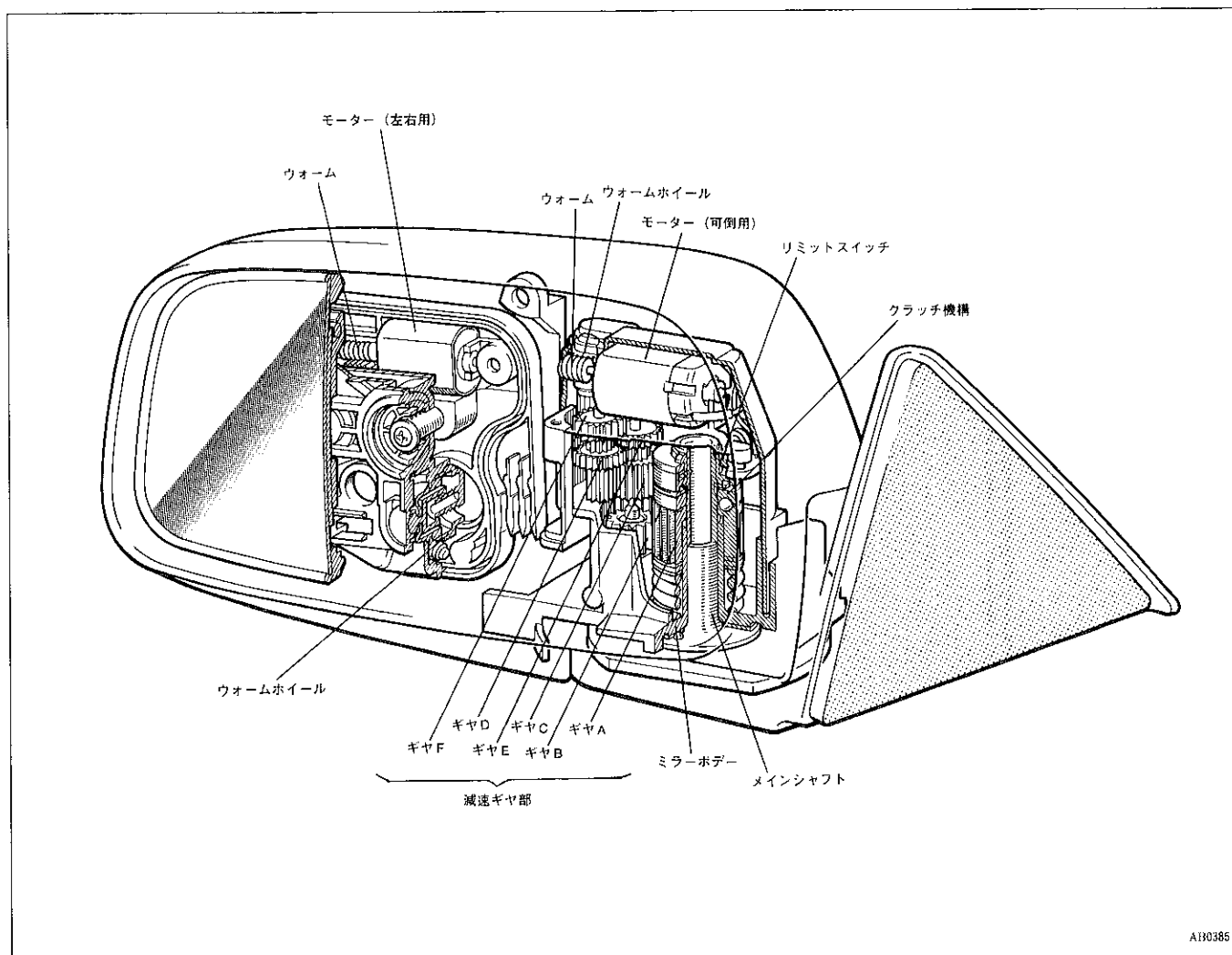
ミラーコントロールスイッチ

AB0380, AB0381, AB0382, AB0383

## ▶ 構造と作動

## 【1】 電動格納ドアミラー

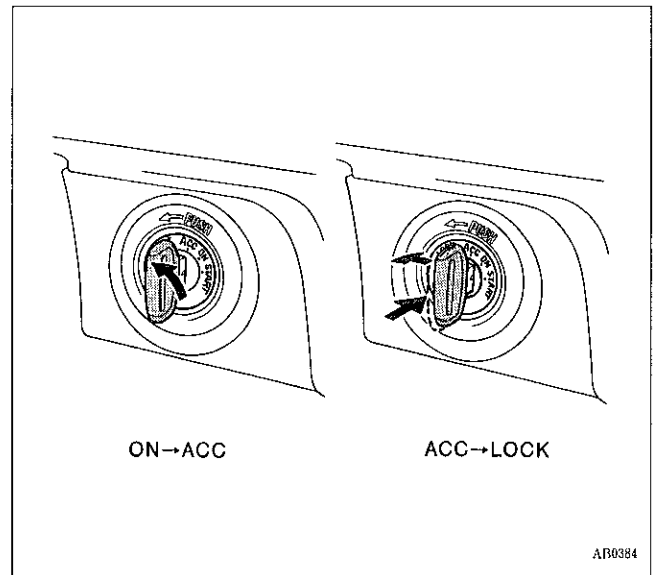
ミラー本体はモーターの回転を多数のギヤを使用して減速し、車両本体に固定されているメインシャフトのギヤと噛み合ってメインシャフトの回りを回転する駆動部および駆動停止用のリミットスイッチと、ミラーボデー下部にミラー固定および可倒時の節度感を持たせるクラッチ機構があります。



## □キーシリンダー &amp; キー

## 1. イグニッションスイッチキー &amp; シリンダー

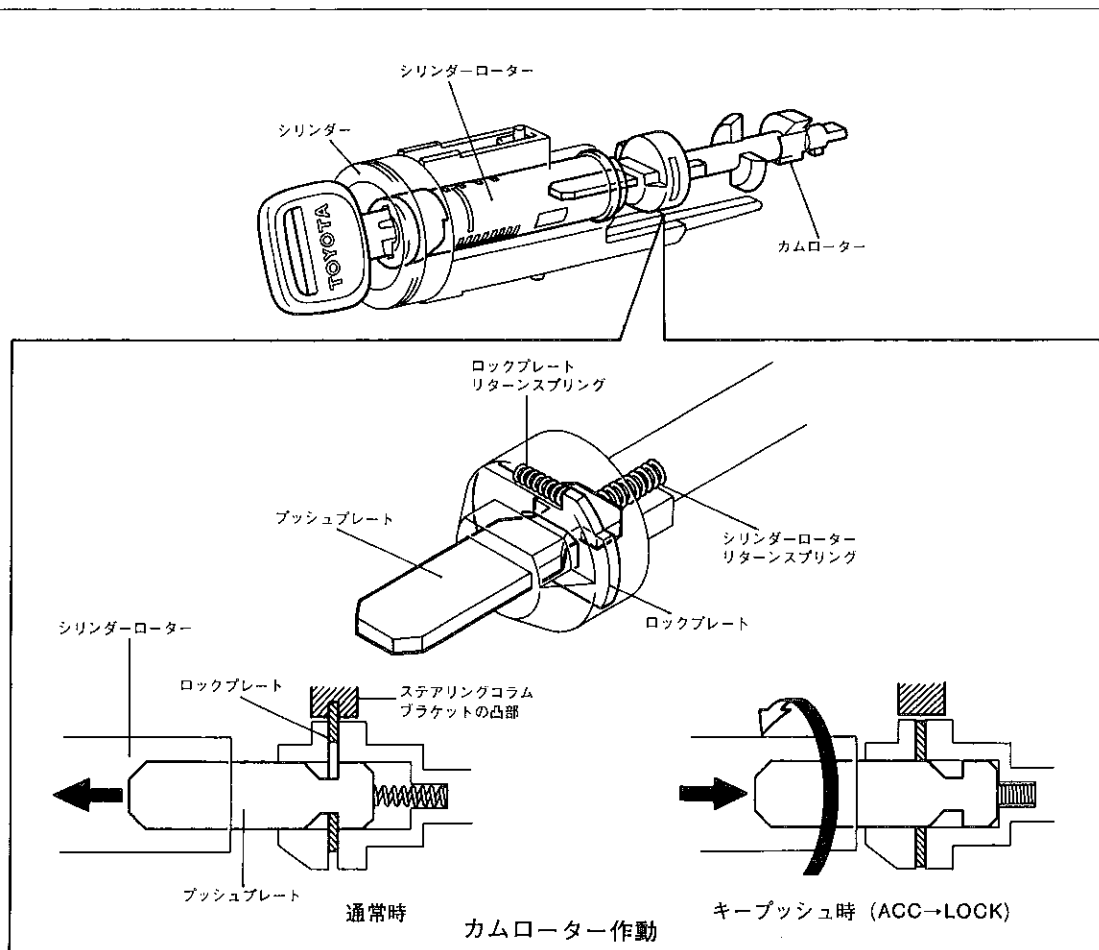
- イグニッションキーシリンダーは、プッシュ式を採用し、従来のプッシュボタン式に比べ、操作性に優れたものとなりました。
- シリンダー表面を従来のダイカスト色（灰色）に黒色メッキを施すとともに、文字を白色とし品質感の向上をはかりました。
- キーは、全車プロテクター付きのものを1枚設定し、使用性の向上をはかりました。



## ▶構造と作動

## 【1】プッシュ式イグニッションスイッチキーシリンダー機構

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



AB0441

