3 ボデー

3・1 ボデー本体……3－2
ボデースタイル……3－2
メインボデー……3－3
構成部品……3－6
塗装……3－6
3・2 ボデー外装……3－7
外装塗装……3－7
機能部品……3－8
3・3 ボデー内装 & その他のボデー部品……3－17
シート……3－17
トリム & ガーニッシュ……3－19
その他のボデー部品……3－20

無断複製禁止

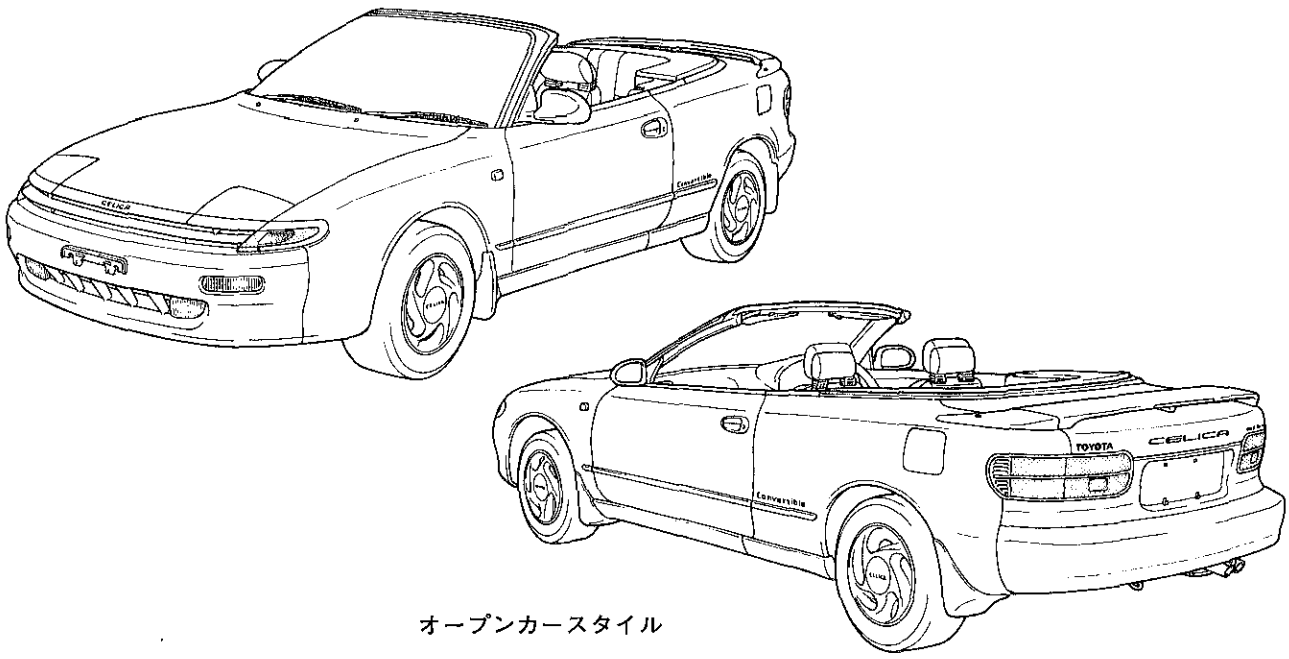
3・1	ボ デ ー 本 体

■機構説明

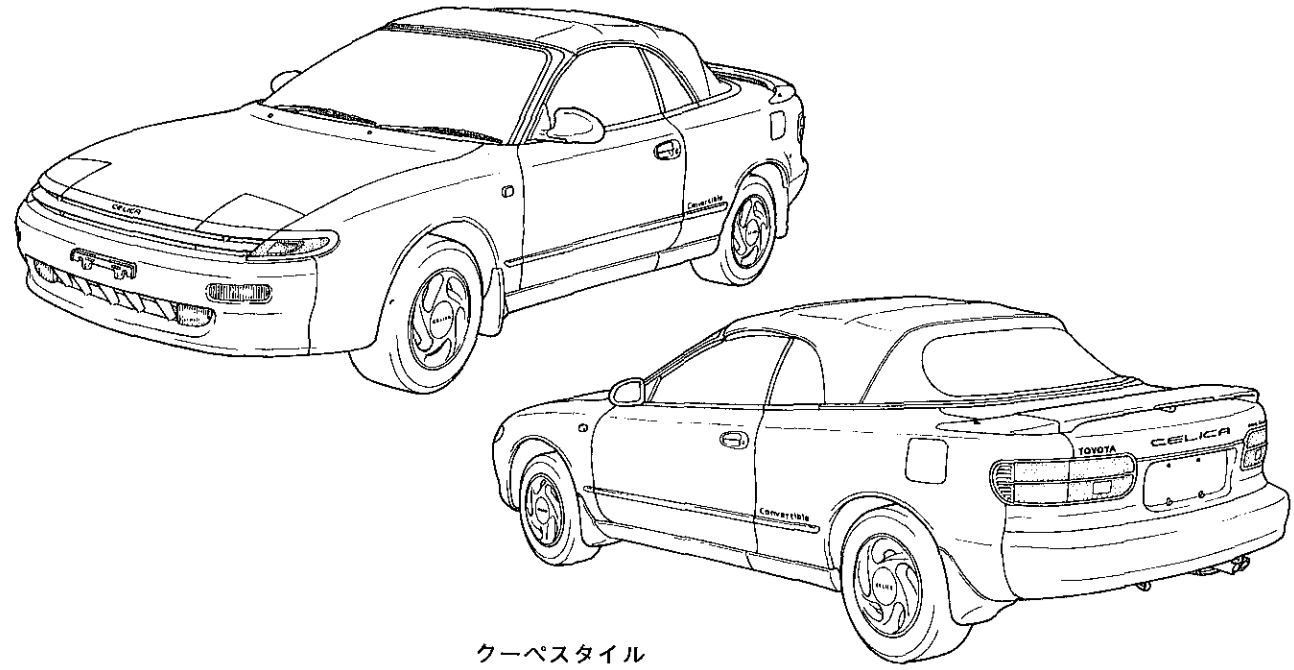
□ボデースタイル

1．ボデー外観

●電動で開閉できるトップ（幌）を装備し，開放感を味わえるオープンカースタイルと実用性のあるクーペスタイルの２通りを楽しめるボデー形状としました。



オープンカースタイル



クーペスタイル

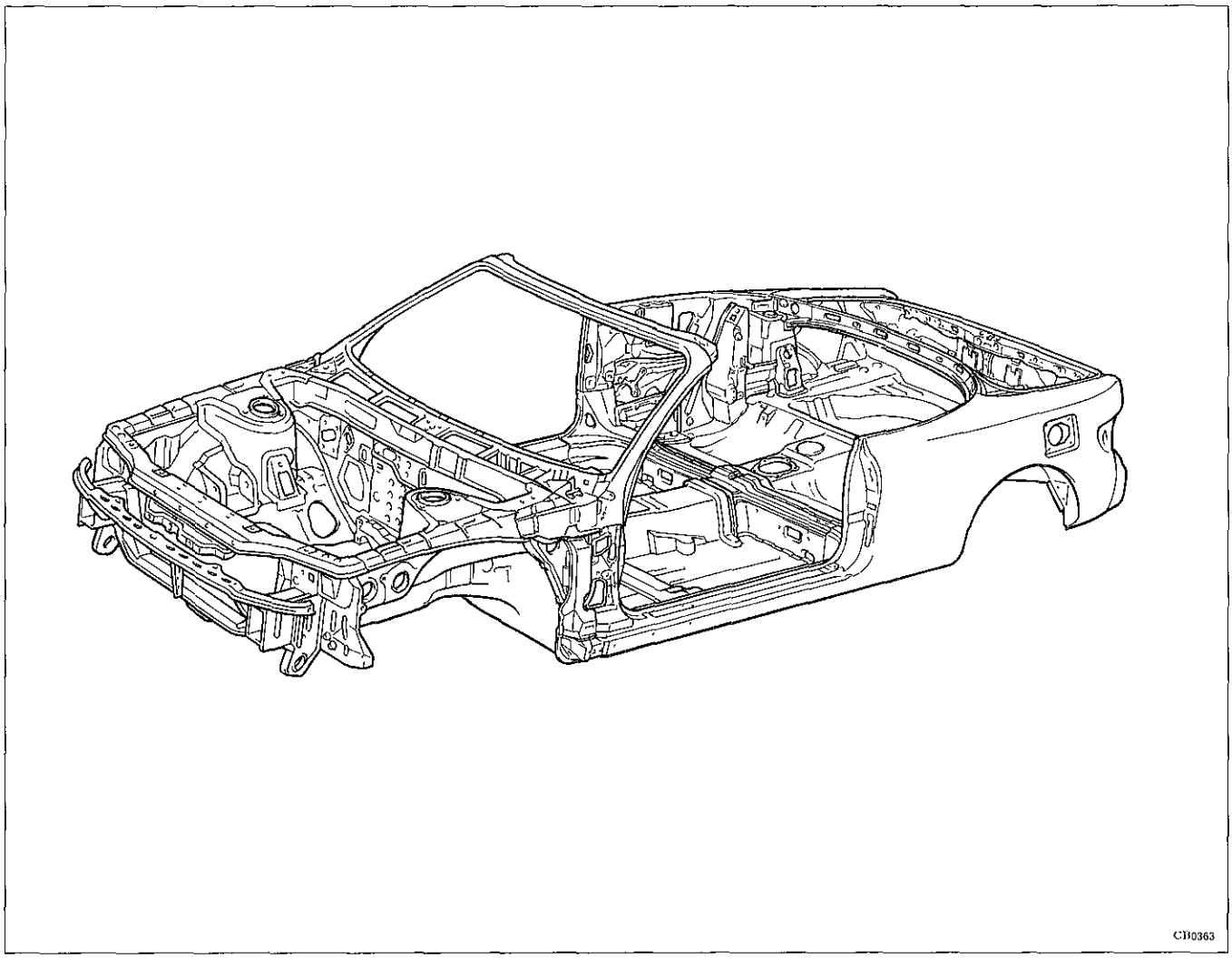
CB0359, CB0360, CB0361, CB0362

無断複製禁止

□メインボデー

1．ボデーシェル

●リフトバック車同様，剛性の高いモノコック構造を採用するとともに，リヤボデーはクーペ形状として，随所にリインホースメントを効果的に配置した剛性の高いボデー構造としました。

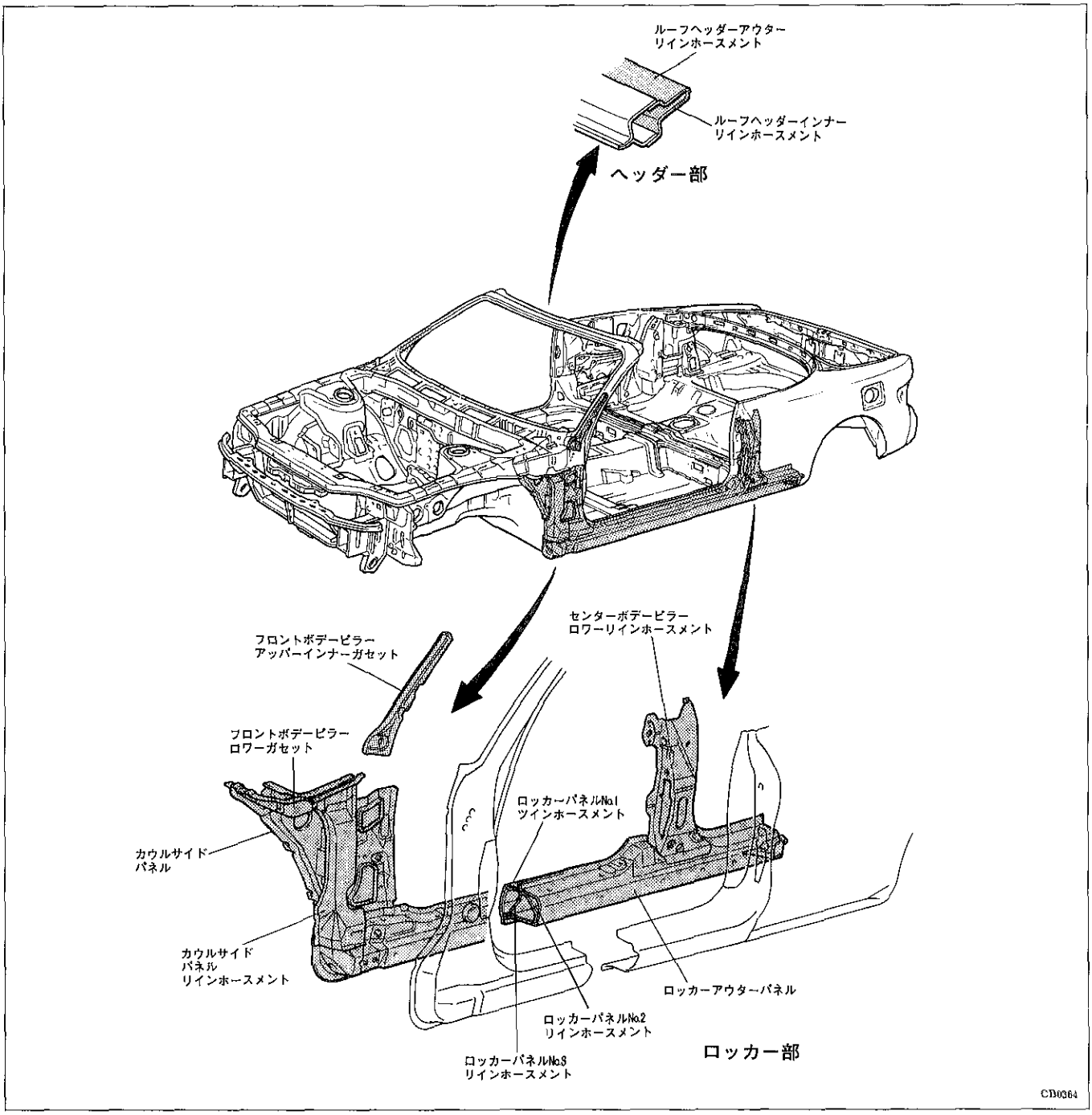


無断複製禁止

▶構造と作動

【1】剛性の向上（サイド部）

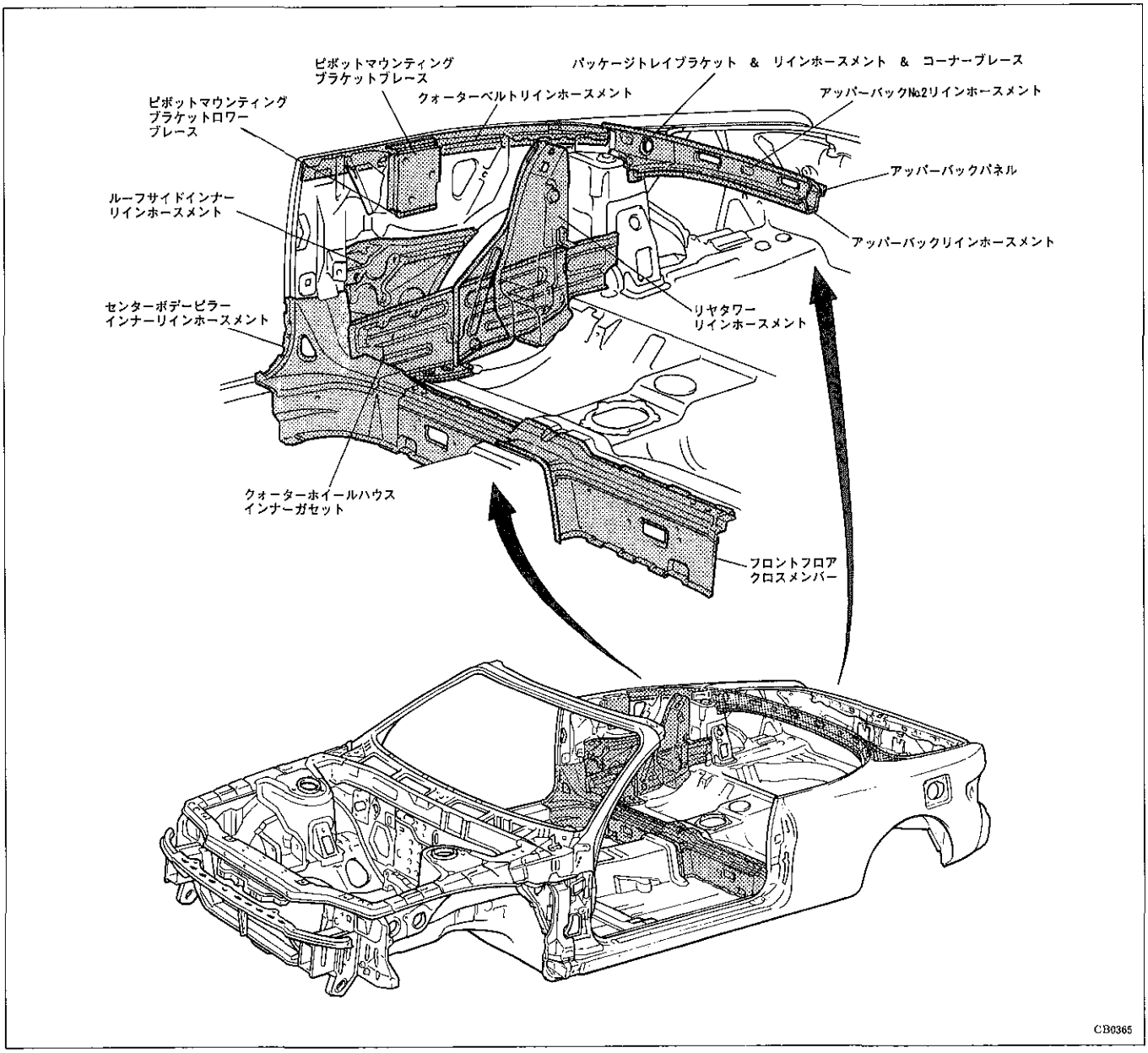
- フロントピラー内にガセットを追加して，剛性の向上をはかりました。
- 専用カウルサイドパネルを設定するとともに，フロントピラーとロッカー部との結合部にリインホースメント・ガセットを追加して，ロワー部の結合剛性を強靱なものとしました。
- ロッカーパネルは，断面形状を大型化するとともにロッカーパネル内にリインホースメントを配して，ボデーの捩り・曲げ剛性の向上をはかりました。
- ロッカー部とクォーター部との結合部に大型なリインホースメントを配して，ロワー部の結合剛性を強靱なものとしました。
- ルーフヘッダー部は，閉じ断面構造のリインホースメントを設定して，剛性の向上をはかりました。



無断複製禁止

【2】剛性の向上(フロア部，リヤ部)

- センターフロア部にクロスメンバーを設定して剛性の向上をはかるとともに，フロアとロッカー部の結合部にリインホースメントを追加してフロアとロッカー部の結合剛性の向上をはかりました。
- クォーター部にリインホースメント・ブレースを設定して，剛性の向上をはかりました。
- リヤホイールハウス間に閉じ断面構造のリインホースメントを設定して，横剛性の向上をはかりました。

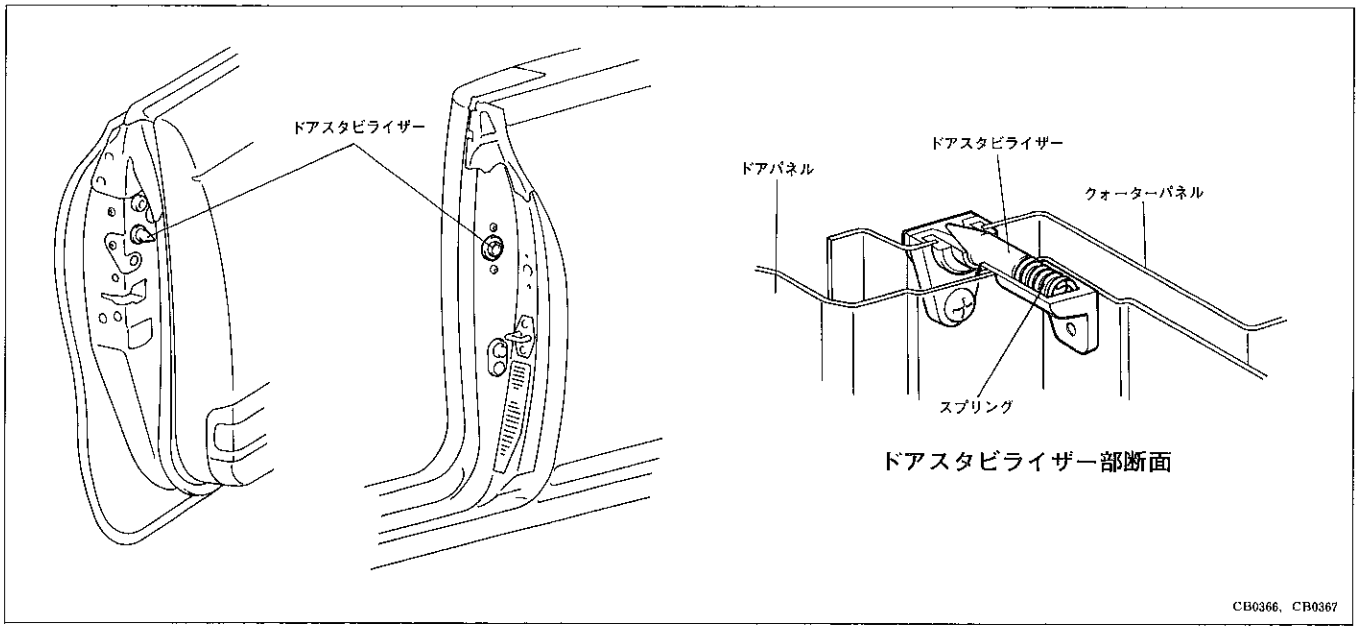


無断複製禁止

□構成部品

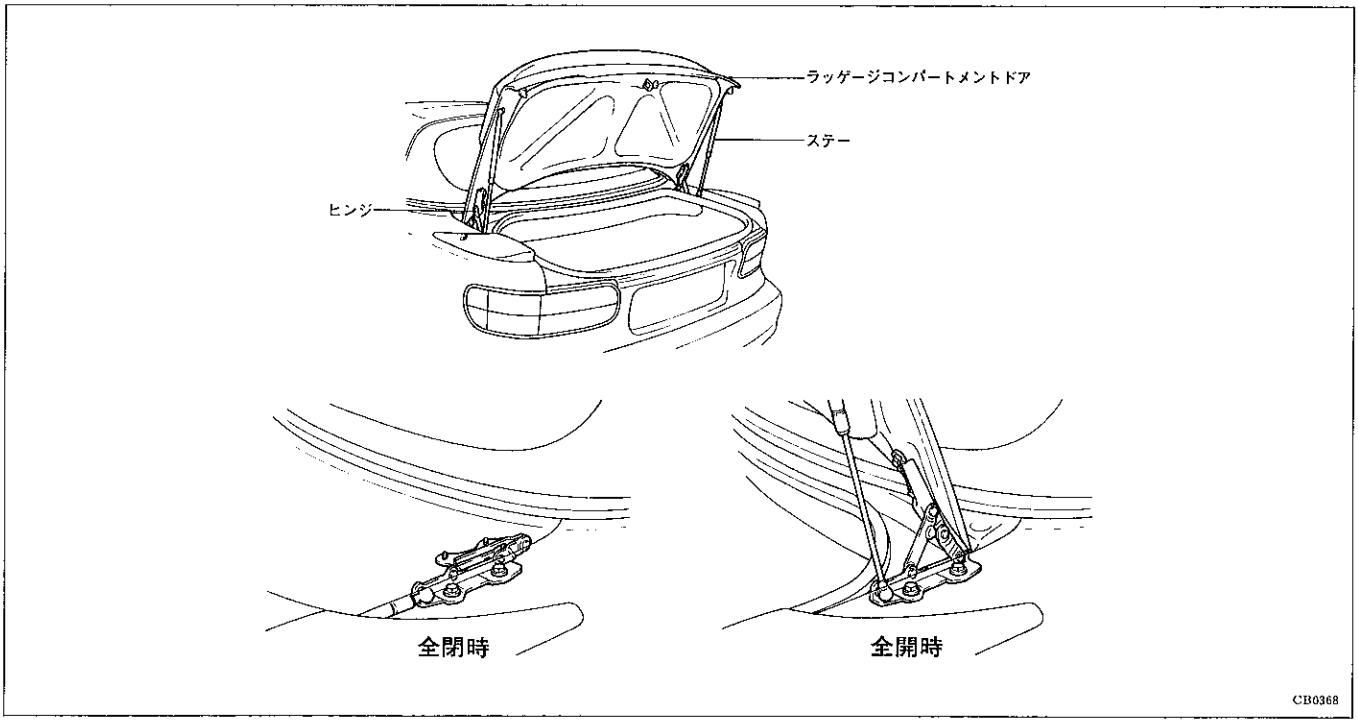
1．フロントドア

●ドアパネル後端およびクォーター部前端にドアスタビライザーを設定して，ドア閉時のボデー剛性の向上をはかりました。



2．ラッゲージコンパートメントドア

●ドア開閉システムをラッ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，ラッゲージルーム内にヒンジが飛び出さずラッゲージルームを広く利用できる４リンク＋ダンパーステー方式を採用しました。



□塗装

1．外板色

●外板色は，スーパーホワイトⅡ（040），ブラック（202），スーパーレッドⅡ（3E5）の３色を設定しました。

無断複製禁止

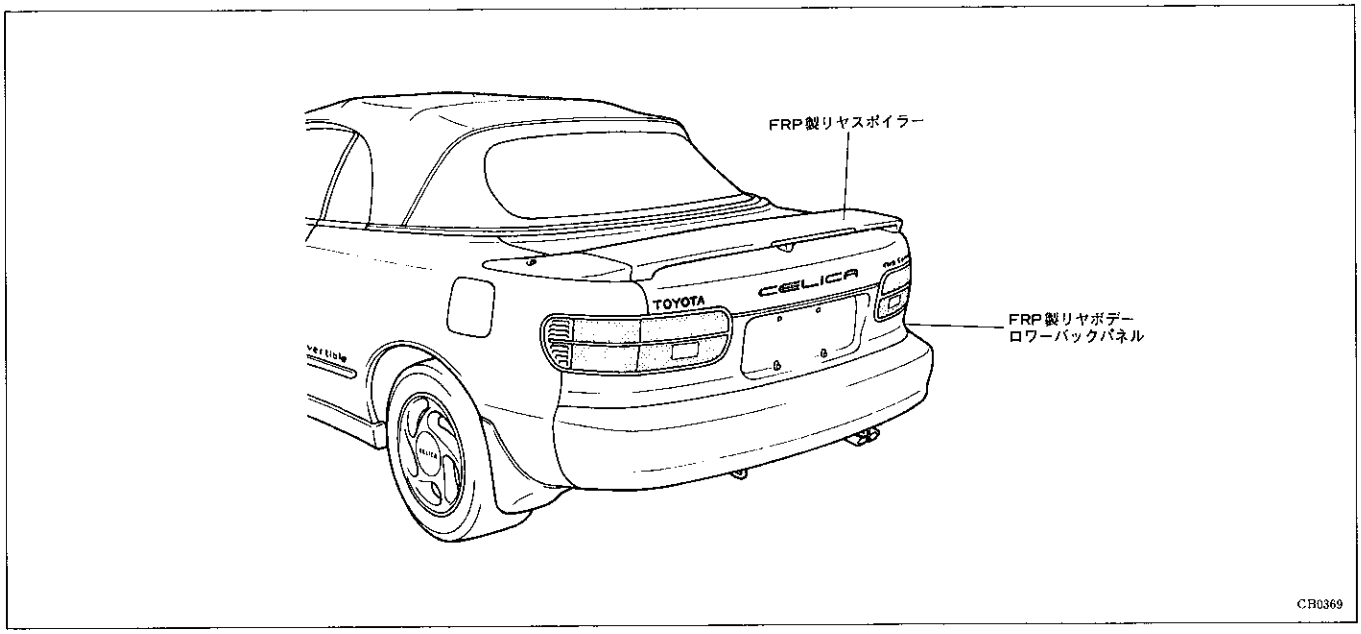
3・2　ボ デ ー 外 装

■機構説明

□外装部品

1．リヤ回り

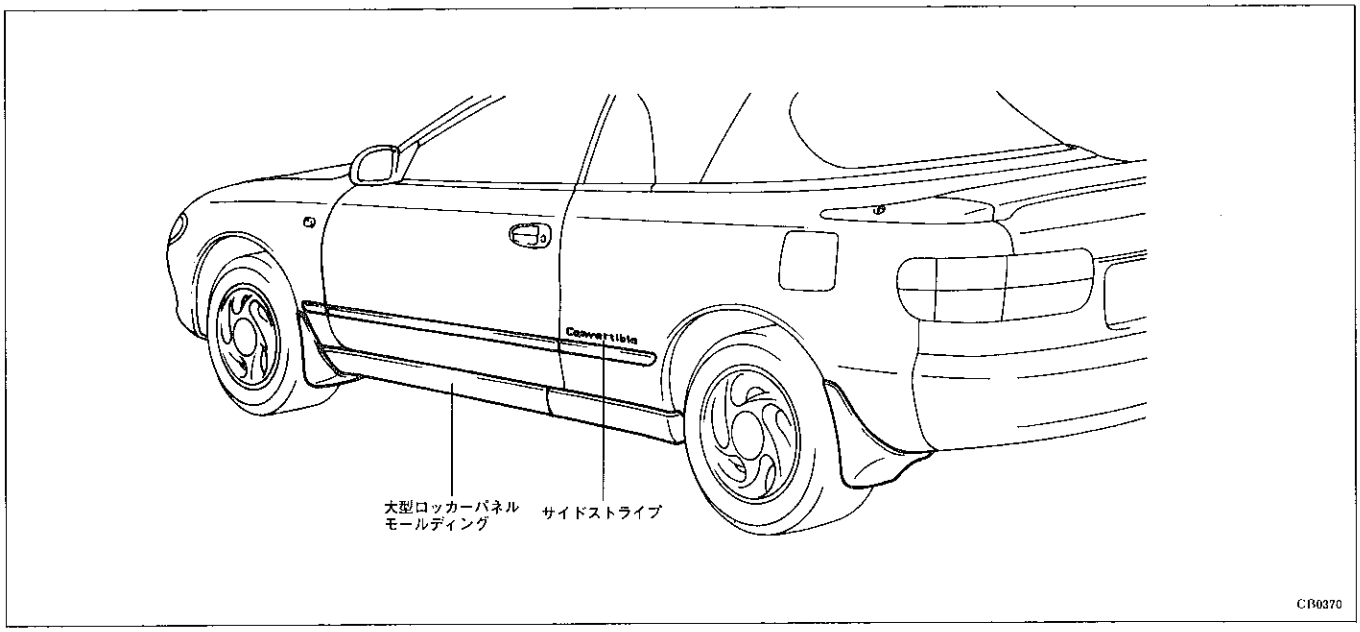
●外板色と共色のFRP製リヤボデーロワーバックパネルを設定しました。また，専用のFRP製リヤスポイラーを設定して，スポーティーなリヤビューとしました。



2．サイド回り

●樹脂製の大型ロッカーパネルモールディングを採用して，タイヤからの飛び石などによるパネル面の汚れ，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。

●クォーターパネルに専用サイドストライプを設定しました。

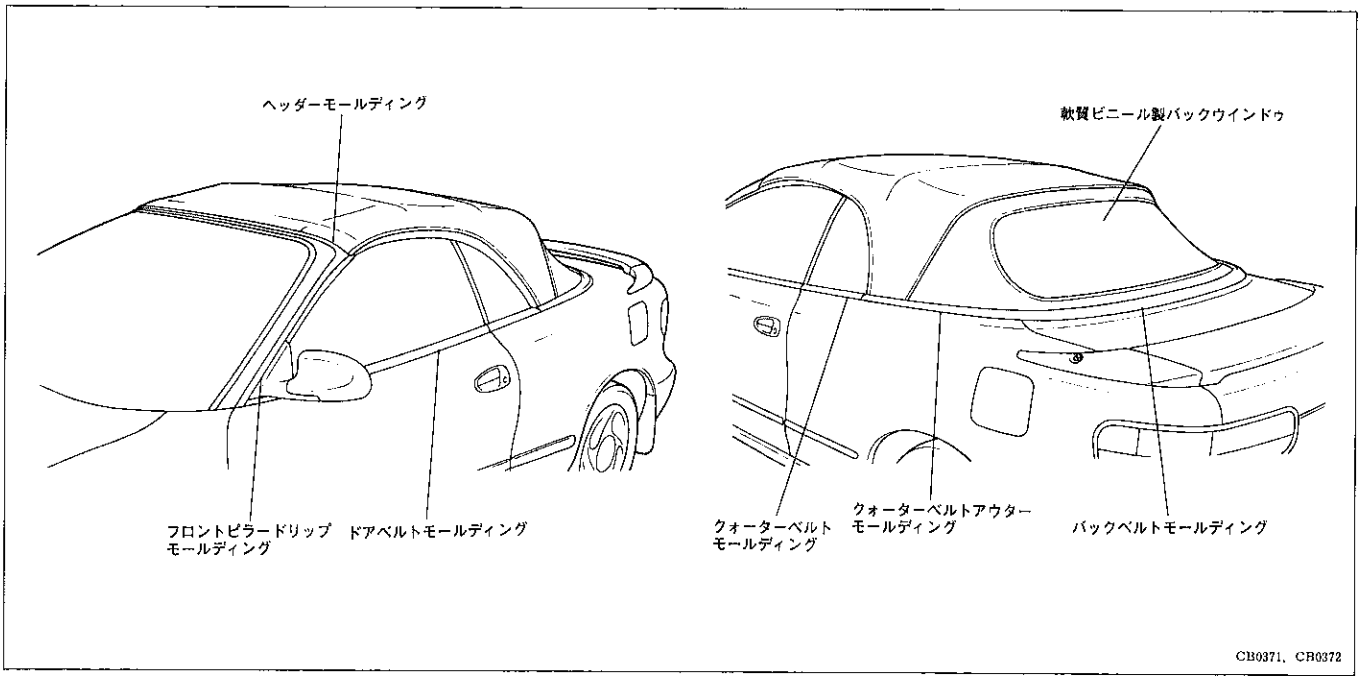


無断複製禁止

3．ルーフ回り

●フロントピラードリップモールディングと連続したヘッダーモールディングを採用するとともに，ドアベルトモールディングと連続したクォーターベルトモールディングおよびバックウインドゥモールディングを採用しました。

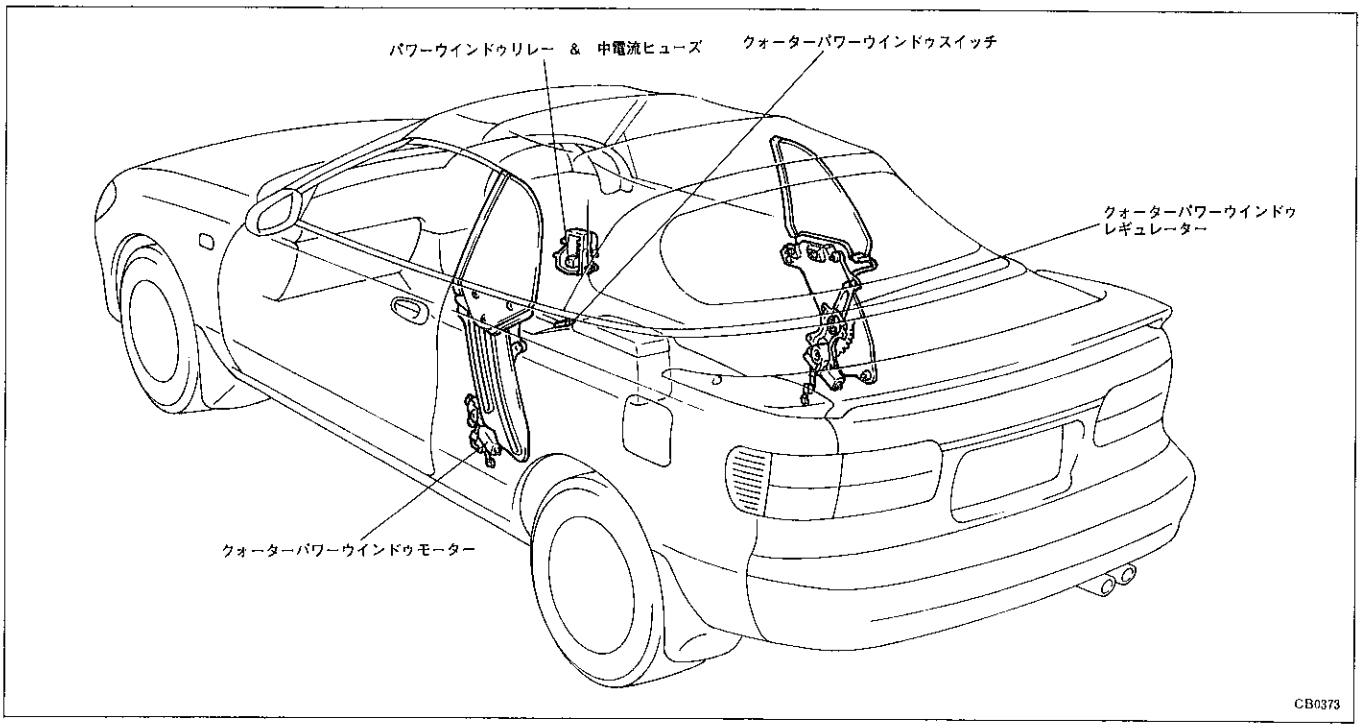
●バックウインドゥは，ウインドゥ面積を拡大して，後方の視認性の向上をはかりました。また，材質は従来同様，軟質ビニール製（厚さ1mm）としました。



□機能部品

1．クォーターパワーウインドゥ

●クォーターウインドゥは，ウインドゥガイドを設けたシングルアーム式ウインドゥレギュレーターを採用するとともに運転席から開閉操作が行えるパワーウインドゥとしました。



無断複製禁止

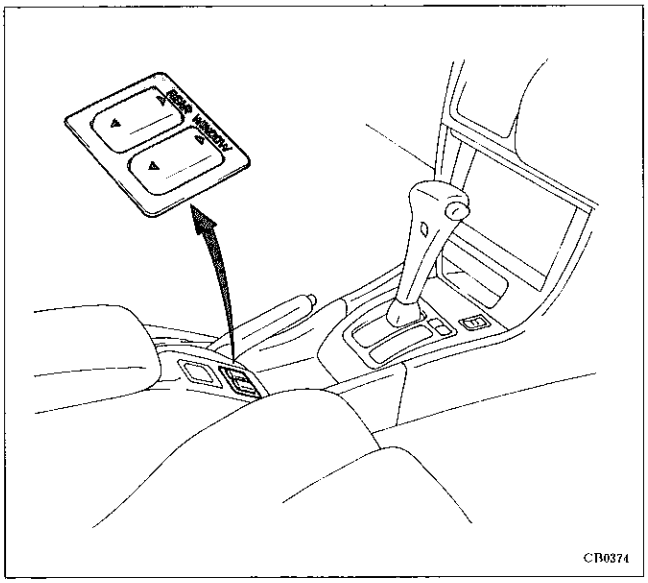
▶構造と作動

【1】クォーターパワーウインドゥスイッチ

センターコンソール部にシーソー式スイッチを設定しました。

【2】クォーターパワーウインドゥモーター

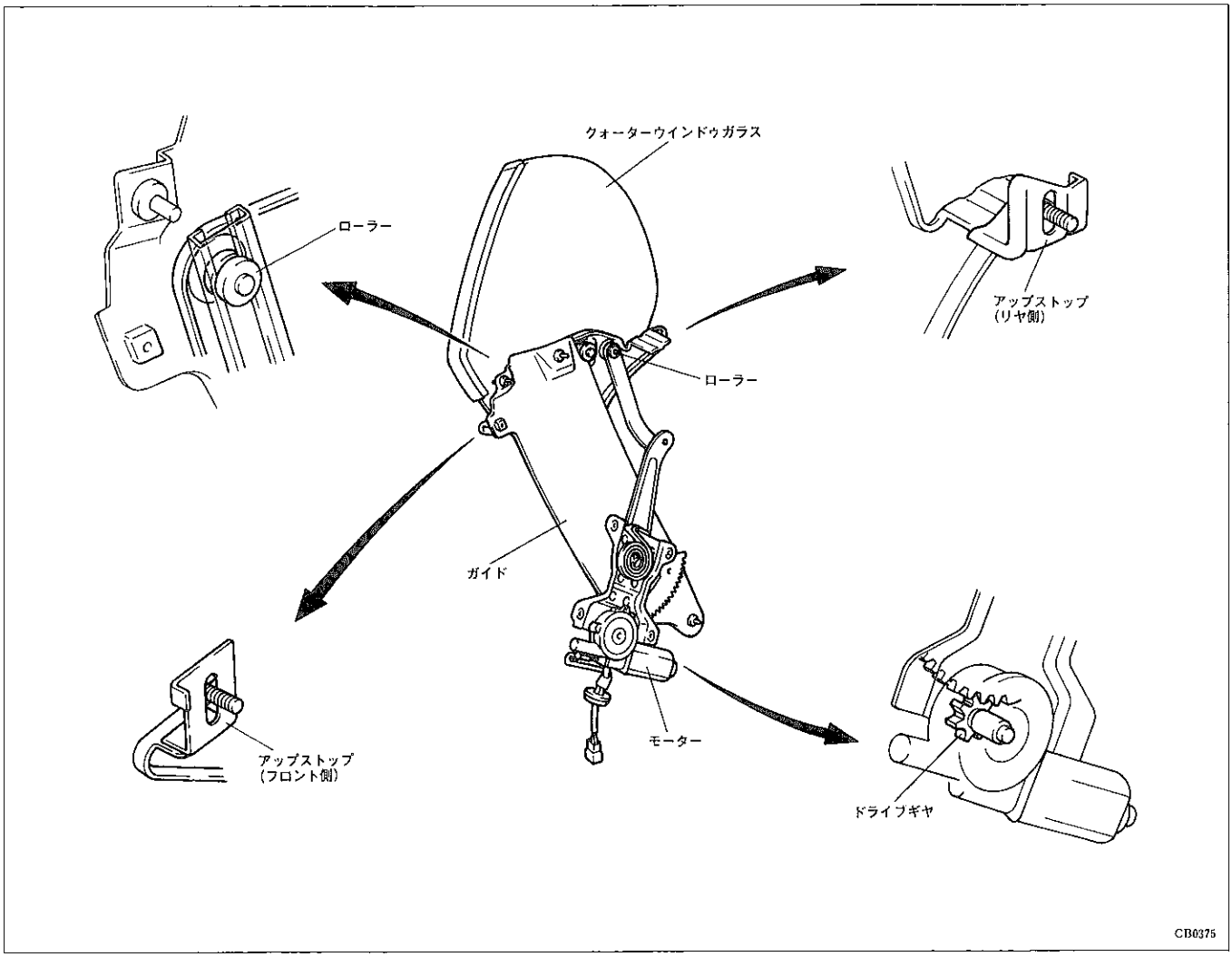
ドア用パワーウインドゥモーター同様，サーキットブレーカー内蔵タイプとしました。



【3】クォーターウインドゥ開閉機構

スイッチ操作によりモーターが回転するとアームが回転してガラスと一体のブラケットを動かします。ブラケットは，ローラー3個によりボデーに固定されたガイドのレールに沿って上下に移動します。

なお，前後にアップストップを設けて上昇位置を規制する構造となっています。



無断複製禁止

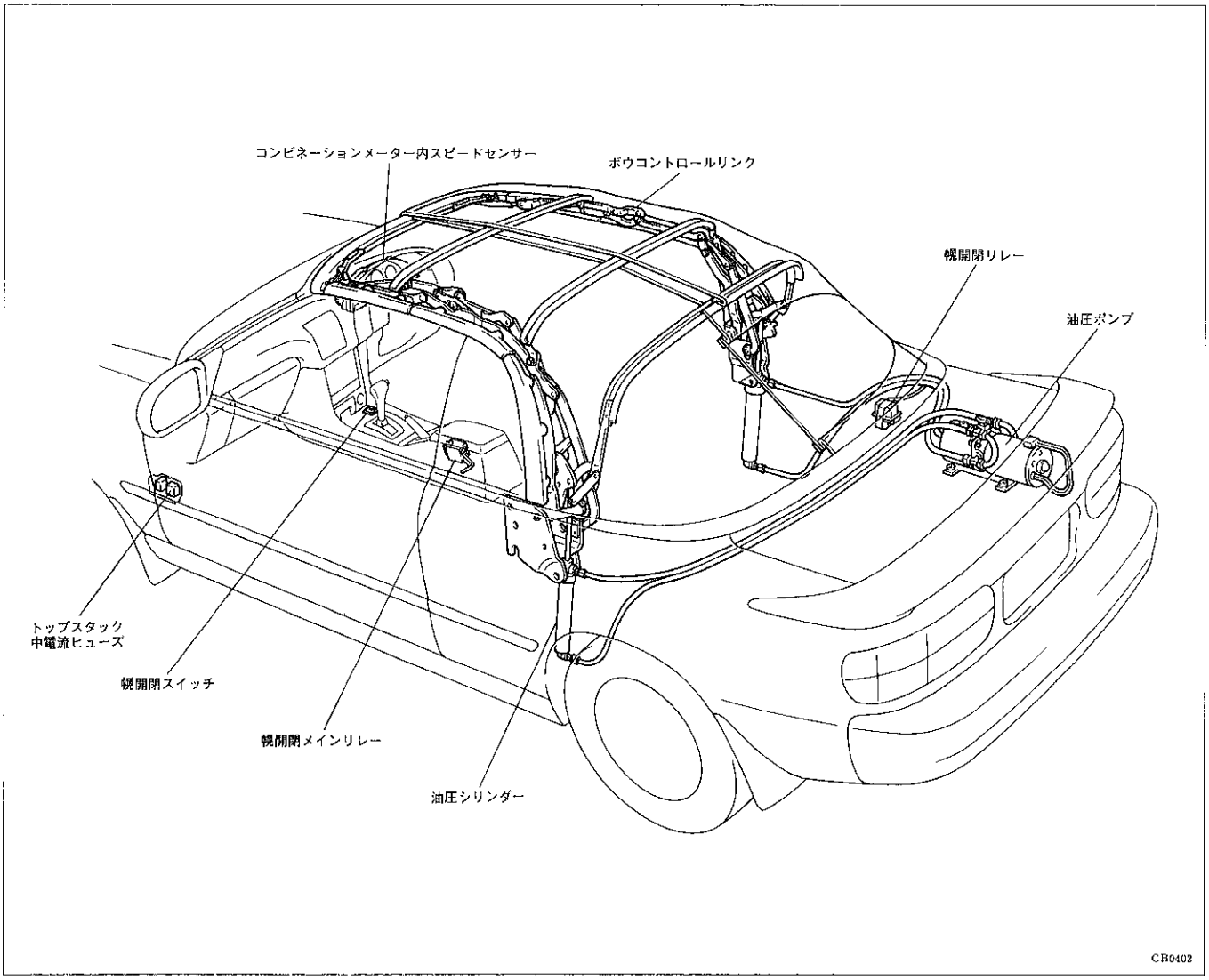
2．パワートップ

●スイッチ操作により電動で幌の開閉が行える機構としました。

●開閉機構は，コンバーチブルコントロールスイッチを操作すると油圧ポンプが作動して油圧シリンダーを動かし，油圧シリンダーはリンク機構を作用させて幌の開閉を行います。なお，走行時には幌の開閉が出来ない電気回路を採用しています。

●幌の表皮には耐候性・耐水性に優れたスティファスト地を採用しました。

●幌開時に簡単に装着できるブーツを設定しました。

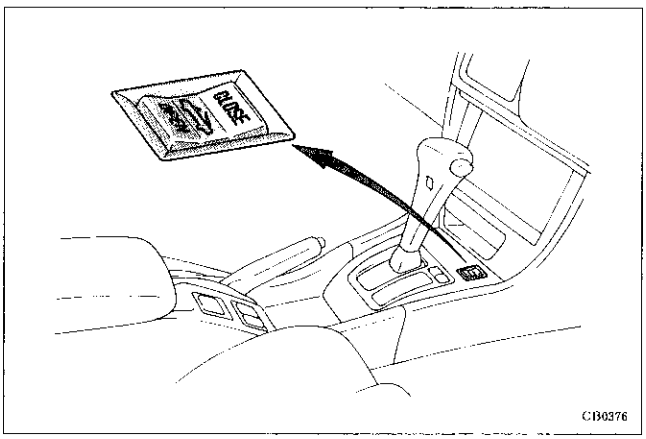


▶構造と作動

【1】構造

〔1〕幌開閉スイッチ

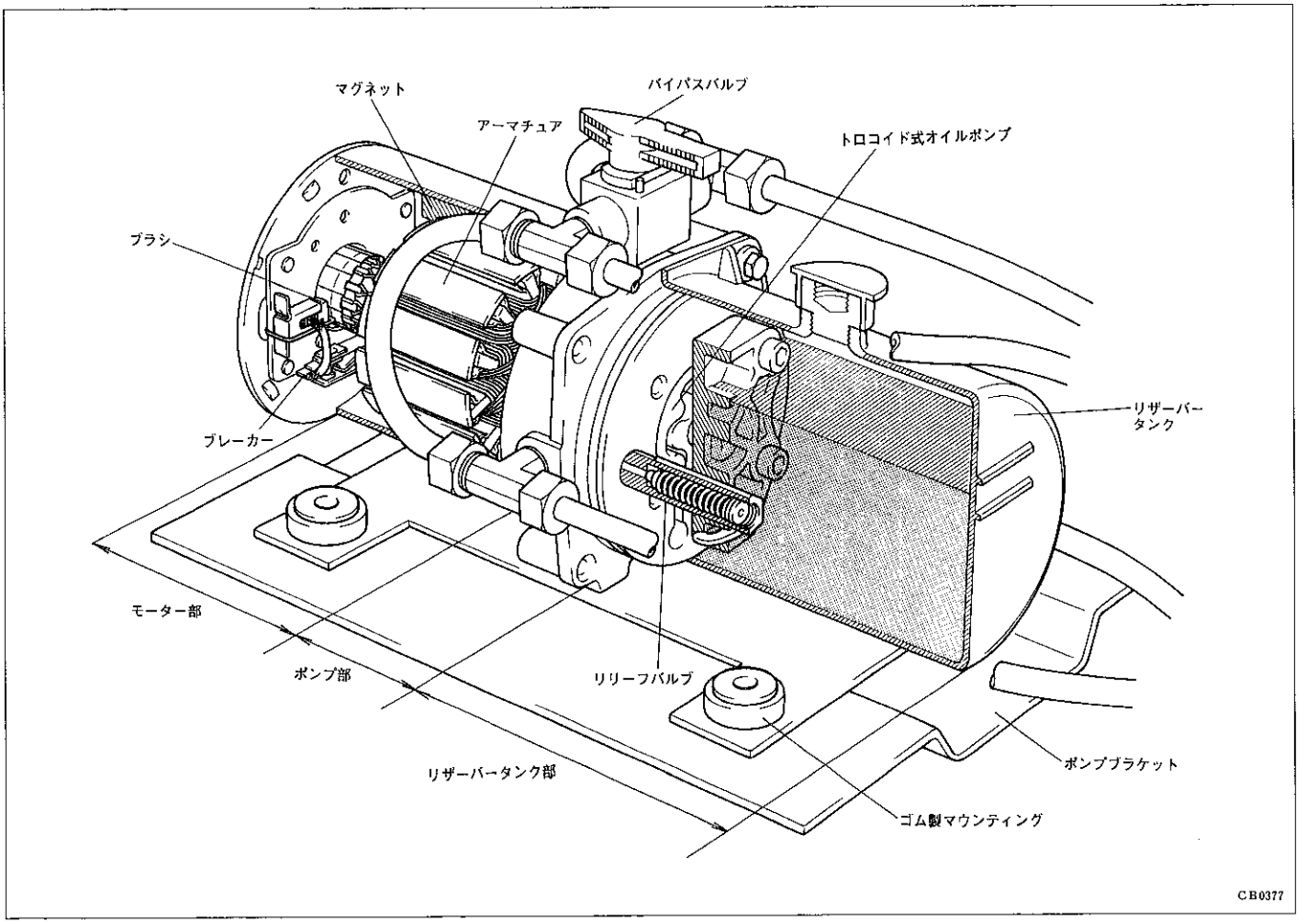
センターコンソール部にシーソー式スイッチを設定しました。



無断複製禁止

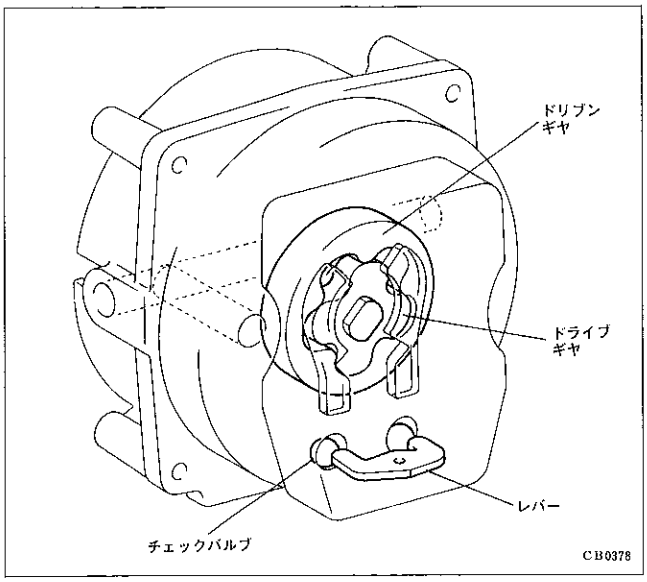
〔2〕油圧ポンプ

- ラッゲージルーム右側のポンプブラケットにゴム製マウンティングを介して取り付けられており，モーター部・オイルポンプ部・リザーバータンク部により構成されています。
- スイッチを操作するとモーターのシャフトに直結されたドライブギヤが回転して油圧シリンダーにオイルを圧送します。なお，油圧シリンダー縮み側にはリリーフバルブを設定して，ポンプ上部にはバイパスバルブを設定しています。
- オイルポンプの内接ギヤの歯形をサイクロイド式から圧送効率に優れたトロコイド式に変更しました。



（1）オイルポンプ部

- ポンプ機構は，ドライブギヤ・ドリブンギヤ・チェックバルブにより構成されています。

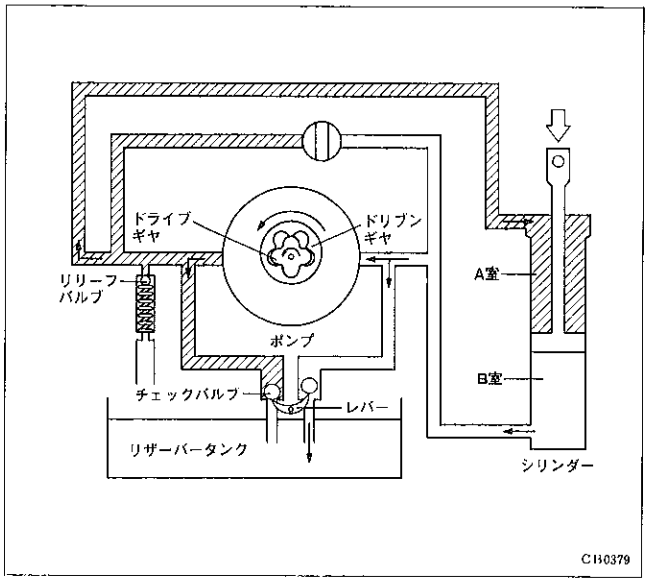


無断複製禁止

• 幌開時のポンプ作動は，モーターが左回転するとシャフトと直結しているドライブギヤが左回転し，ドライブギヤとかみ合っているドリブンギヤも左回転します。このときに生じる体積変化によりオイルをシリンダーのA室に圧送します。

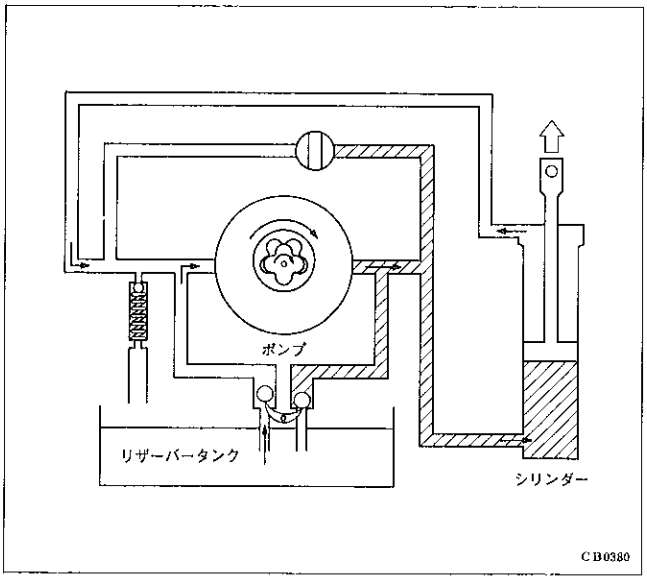
また，ポンプの両側にチェックバルブが設けてあり左側のチェックバルブが吐出圧により閉じると右側のチェックバルブがレバーにより開き不要なオイルをリザーバータンクへ戻します。（A室の体積＜B室の体積のため）

なお，A室側にはリリーフバルブが設けてあり吐出圧の上昇を規制しています。(リリーフバルブ開弁圧：28.1kg/cm)



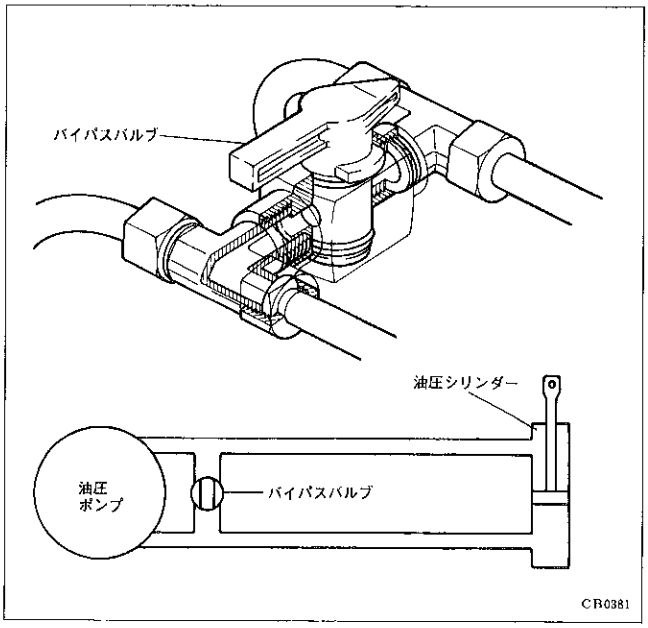
• 幌閉時のポンプの作動は，モーターが右回転して幌開時と同様にオイルをシリンダーのB室に圧送します。

また，右側のチェックバルブが閉じて左側のチェックバルブが開き，オイルの不足分をリザーバータンクより補います。(B室の体積＞A室の体積のため)



（2）バイパスバルブ

ポンプ上部に取り付けられており，バルブを開くとポンプをバイパスして油圧シリンダーのピストン両側を接続します。このため，バルブを開くことにより手動による幌の開閉を可能としています。

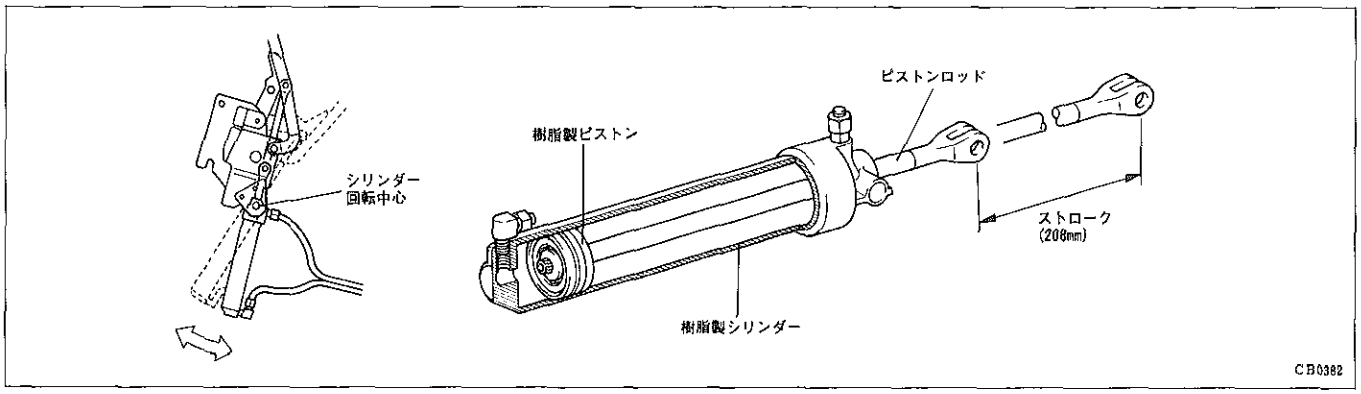


無断複製禁止

〔3〕油圧シリンダー

左右クォーター部に取り付けられており，油圧ポンプの圧力によりピストンを動かしピストンロッドが伸縮するとともにリンクの動きに従ってスイング可能な構造となっています。

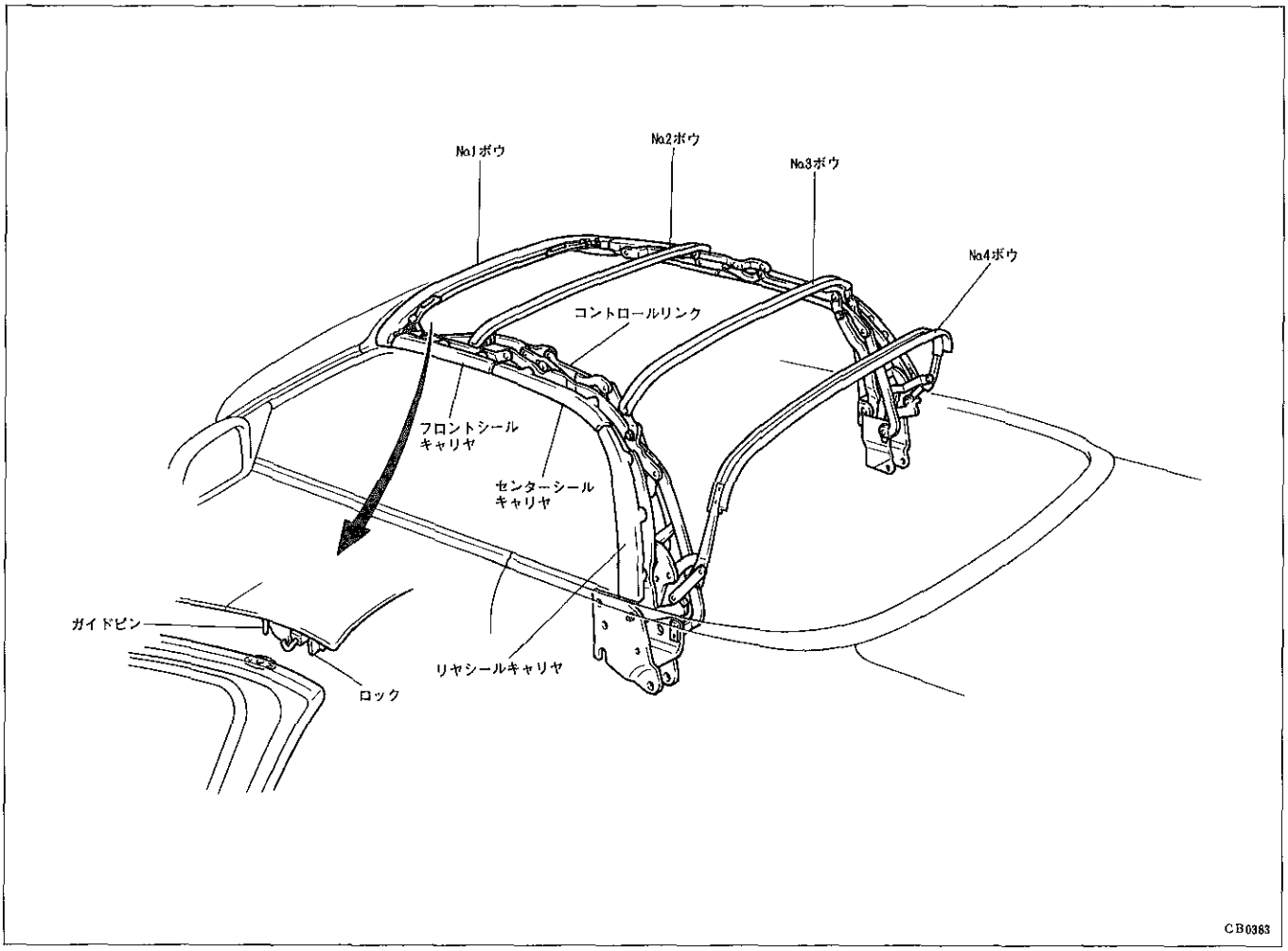
なお，従来同様，樹脂製シリンダーおよび樹脂製ピストンを採用した軽量タイプとしました。



〔4〕ボウ　&　ボウコントロールリンク

屋根部の表皮を支える3本のボウ（No.2ボウ，No.3ボウ，No.4ボウ）と，ボウの動きをコントロールするとともに屋根部の剛性を確保するNo.1ボウ，フロントシールキャリヤ，センターシールキャリヤ，リヤシールキャリヤ，コントロールリンクにより構成されています。

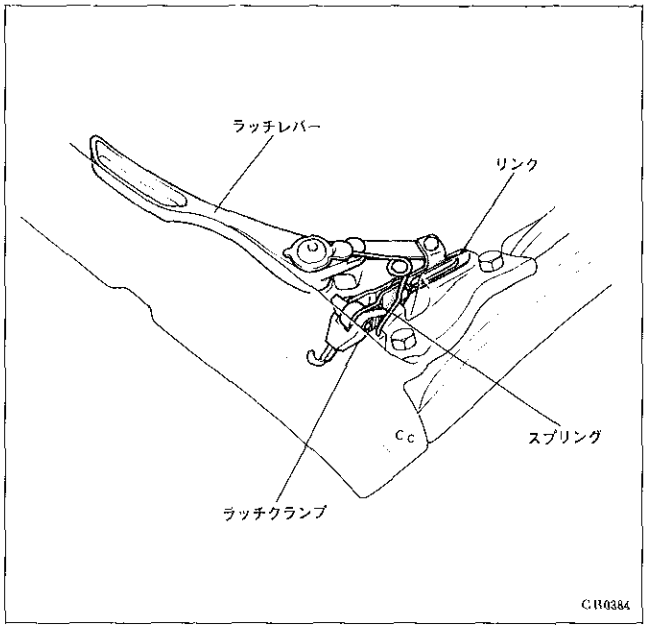
また，No.1ボウにロックおよびガイドピンを設けて，No.1ボウとヘッダー部を結合します。



無断複製禁止

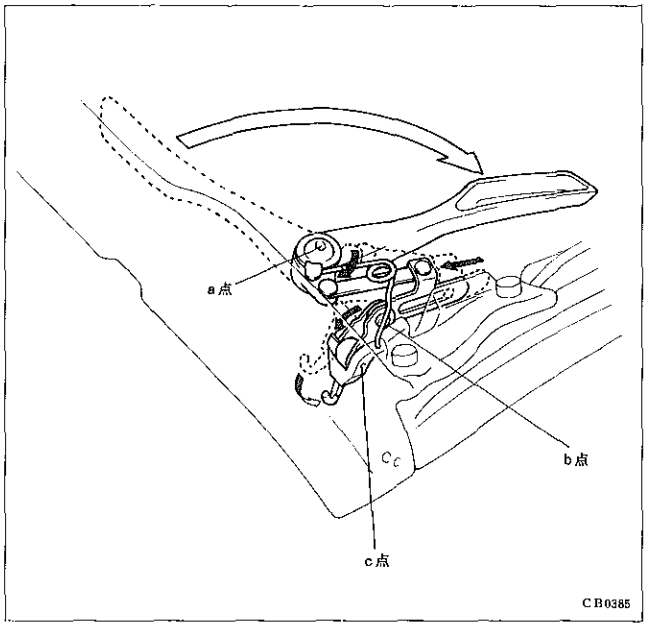
（1）ロック

・フロントヘッダー部とかん合するラッチクランプ，ロックアンロック操作を行うラッチレバー，ラッチレバーに節度感を持たすスプリング，ラッチレバーの動きをラッチクランプに伝えるリンクにより構成されています。



・ロック解除作動は，ロック状態からラッチレバーを引くと，ラッチレバーはａ点を中心に回転してリンクを押します。これにより，リンクはスライドしてラッチクランプのｂ点を押しｃ点を中心に回転してラッチクランプをアンロックします。

・ロック作動は，ロック解除作動と逆の作動となり，ラッチレバーを押すことでラッチクランプはフロントヘッダー部にかみ合ってロックします。



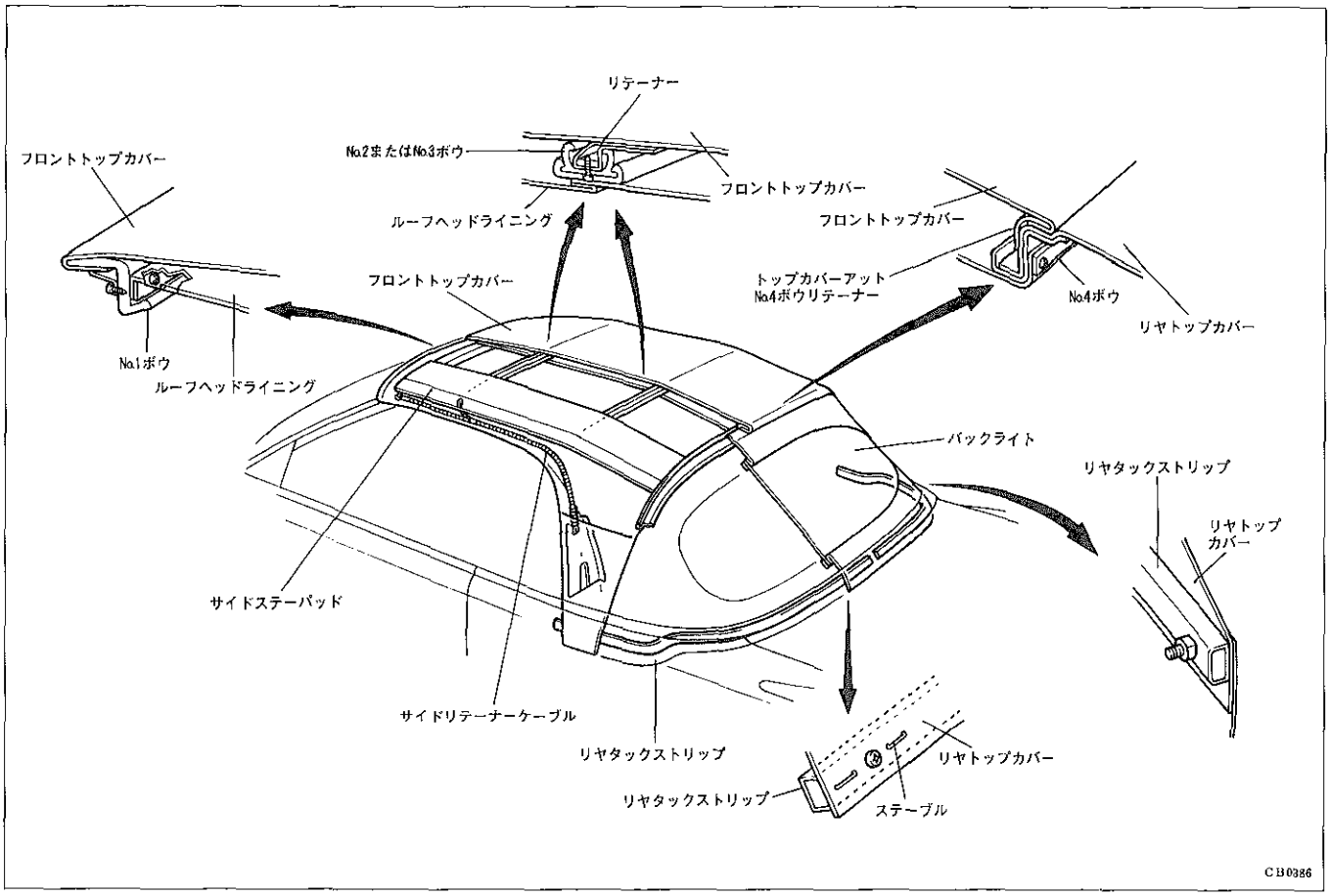
無断複製禁止

〔5〕幌　&　ルーフヘッドライニング

幌は，フロントトップカバーとリヤトップカバーに２分割されており，フロントヘッダー部（No.1ボウ）からリヤアッパーバック部（リヤタックストリップ）にかけて，３本のボウを介して取り付けられています。

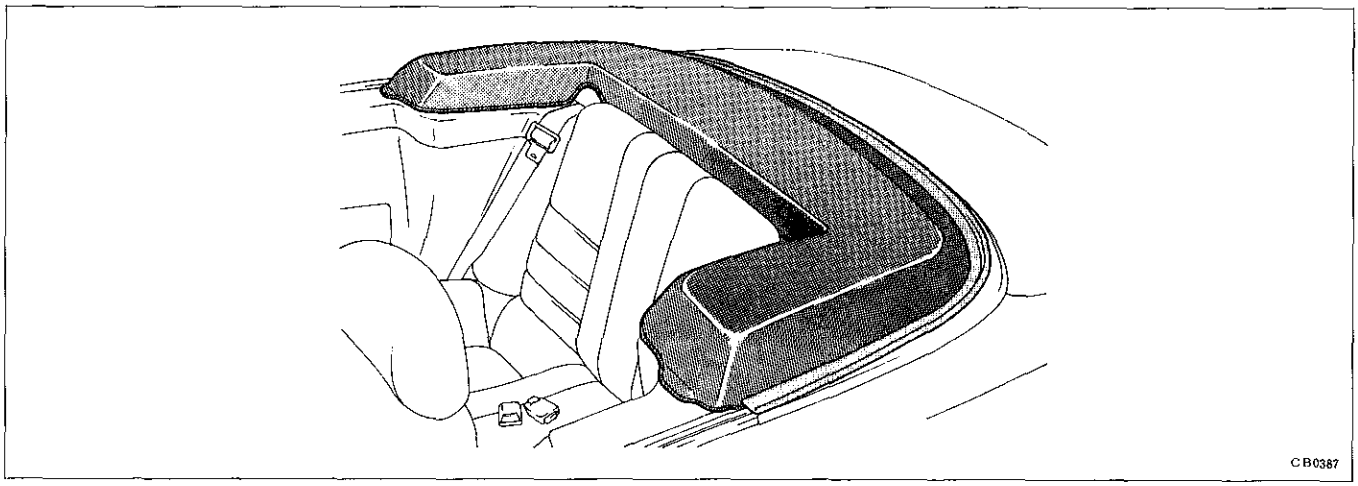
両サイド部は，ボウとボウを連結するサイドステーパッドおよび幌サイド部に張りを持たせるサイドリテーナーケーブルを設けました。

また，幌の室内側はファブリック製のルーフヘッドライニングを設定しました。



〔6〕ブーツ

幌開時にホック，リテーナー，ファスナーで簡単に取り付けられるものとしました。また，使用しない時は，折りたたんで収納袋に入れてラッゲージルーム内に格納します。



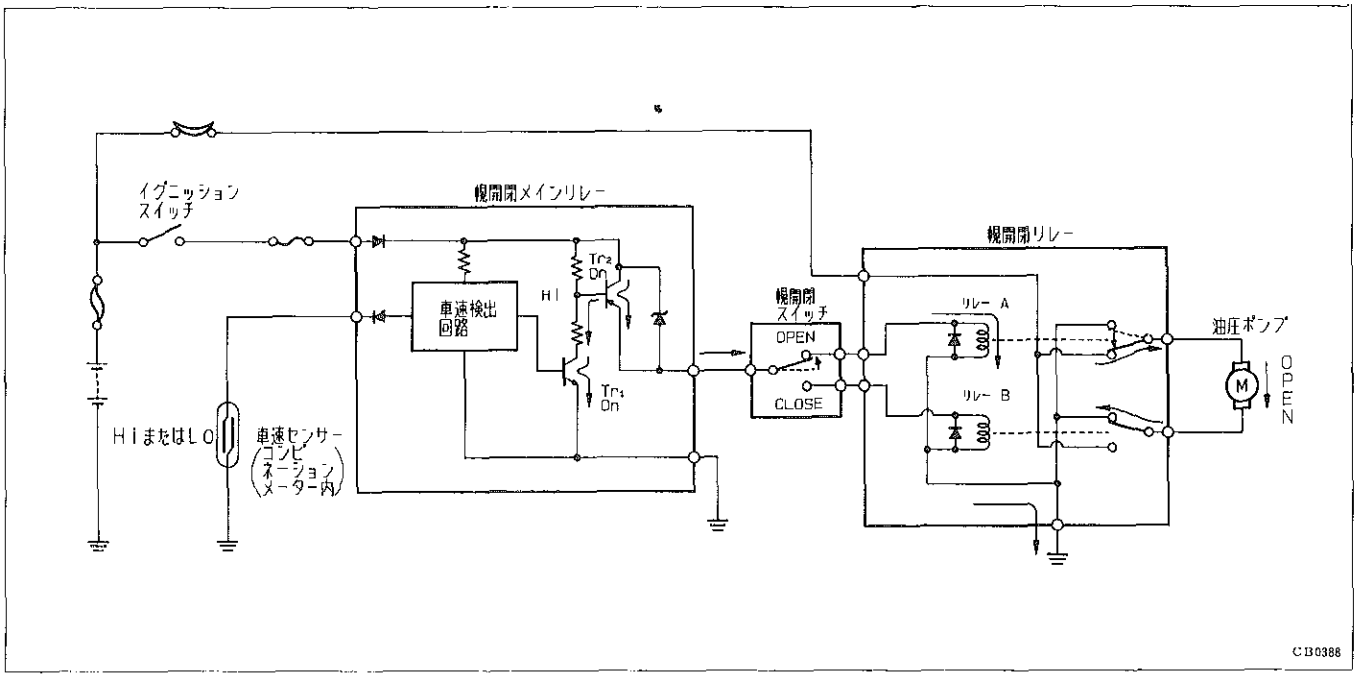
無断複製禁止

【2】作動

〔1〕油圧ポンプ制御作動

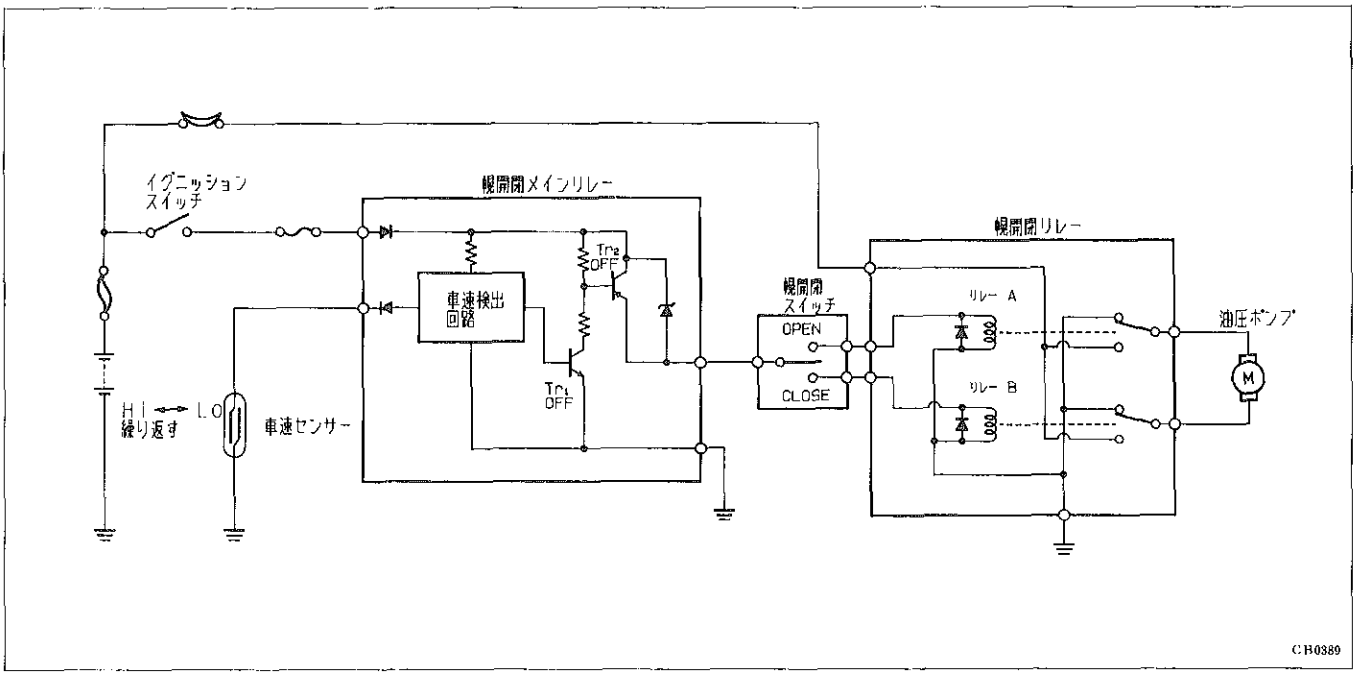
（1）停車時

車両停車時は，コンビネーションメーター内車速センサー出力がHiまたはLoで一定のため，幌開閉メインリレー内の車速検出回路はHiを出力し，Tr_1，Tr_2をONして幌開閉スイッチへ出力します。このため，幌開閉スイッチをOPEN側へ操作するとリレーAがONして油圧ポンプのモーターを回転させて幌開作動を行います。また，CLOSE側へ操作するとリレーBがONして幌閉作動を行います。



（2）走行時

車両走行時は車速センサー出力がHi，Loと変化するため，車速検出回路がLoとなります。このため，Tr_1，Tr_2はOFFとなり幌開閉スイッチを操作してもリレーAまたはリレーBはONせず，油圧ポンプのモーターは回転しません。



無断複製禁止

3・3　ボデー内装　&　その他のボデー部品

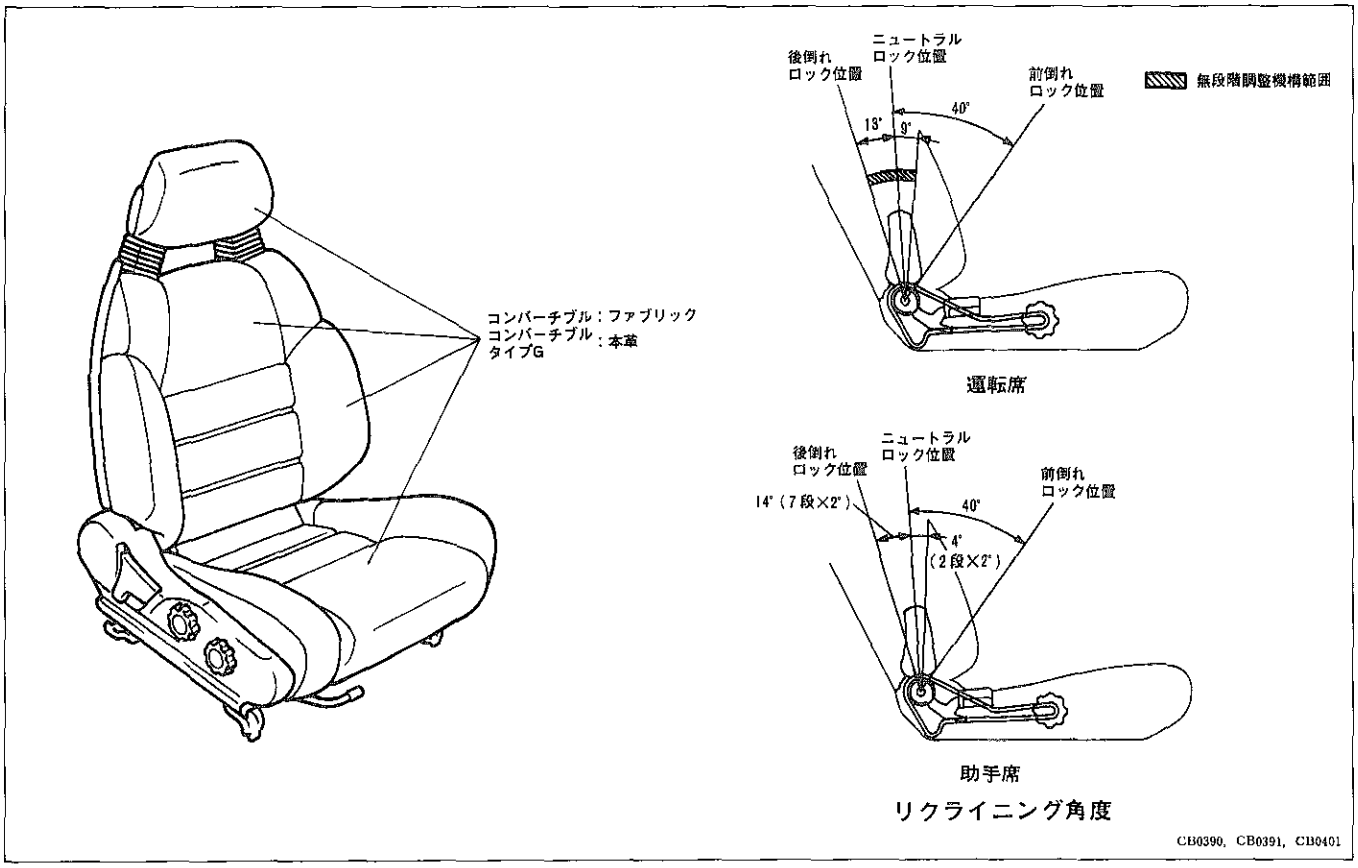
■機構説明

□シート

1．フロントシート

●シートメイン部の表皮は，コンバーチブルにファブリックを，コンバーチブルタイプGに本革を採用しました。

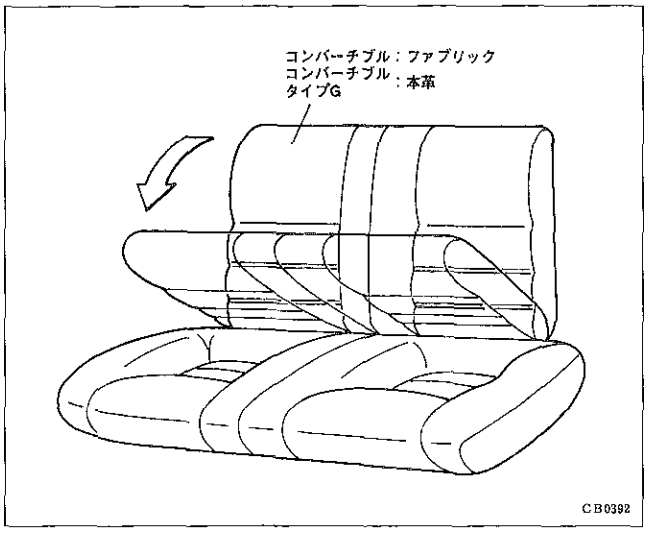
●リフトバック車に比べ，リクライニング角度を変更しました。



2．リヤシート

●コンバーチブル車専用のシートバック一体可倒式を採用しました。

●シートメイン部の表皮は，コンバーチブルにファブリックを，コンバーチブルタイプGに本革を採用しました。

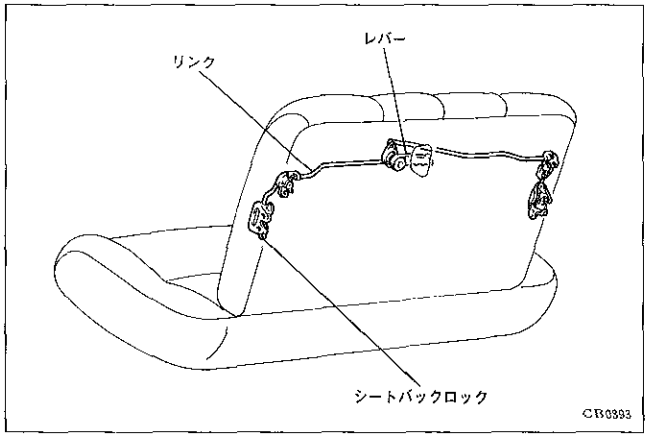


無断複製禁止

▶構造と作動

【1】シートバックロック

シートバック中央部裏側にレバーを設け，レバーを引くことによりリンクを介して左右のロックを解除する構造としました。

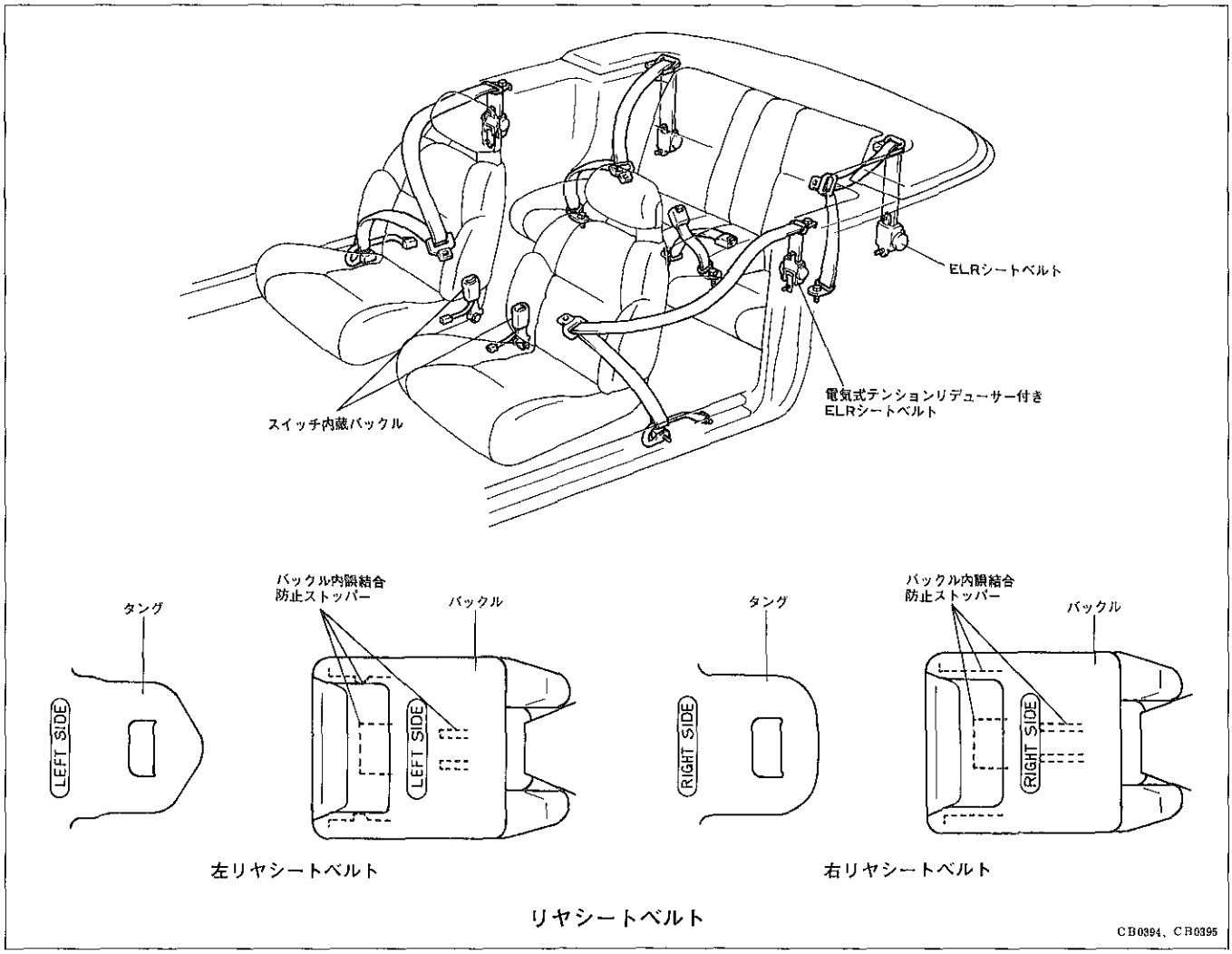


3．シートベルト

●従来同様，フロントシートベルトに電気式テンションリデューサー付きELRシートベルトを採用し，装着時の圧迫感の軽減をはかりました。

●リヤシートベルトに3点式ELRシートベルトを採用して，操作性および装着性の向上をはかりました。

●リヤシートベルトのバックルおよびタングには右側席，左側席との誤結合防止対策を施しています。



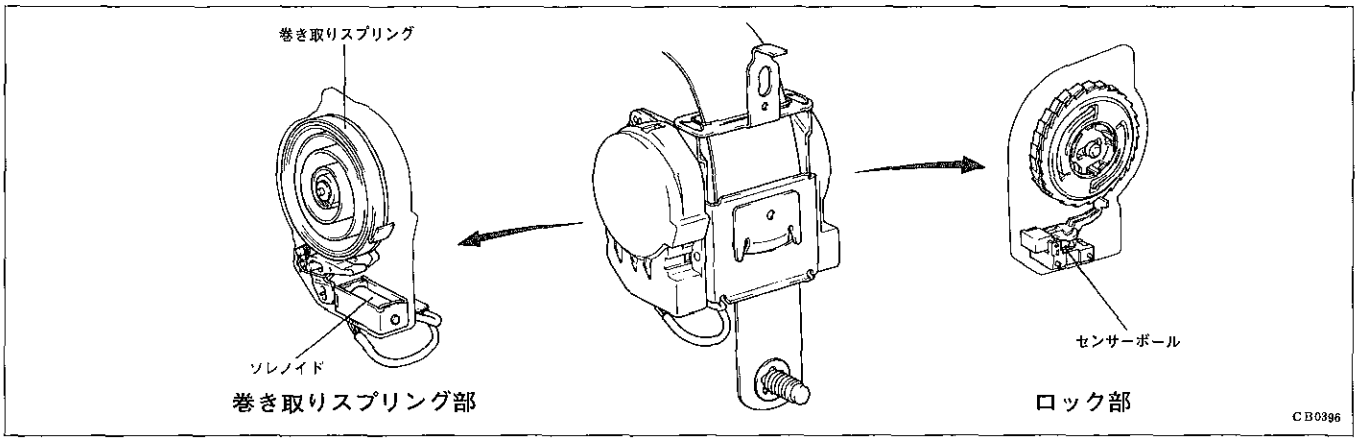
無断複製禁止

▶構造と作動

【1】シートベルトリトラクター

〔1〕フロントシートベルトリトラクター

電気式テンションリデューサーは，バックルスイッチにより作動するソレノイドにより巻き取りスプリングの張力を切り替えます。なお，ロック部および巻き取りスプリング部の構造と作動はリフトバック車と同様です。



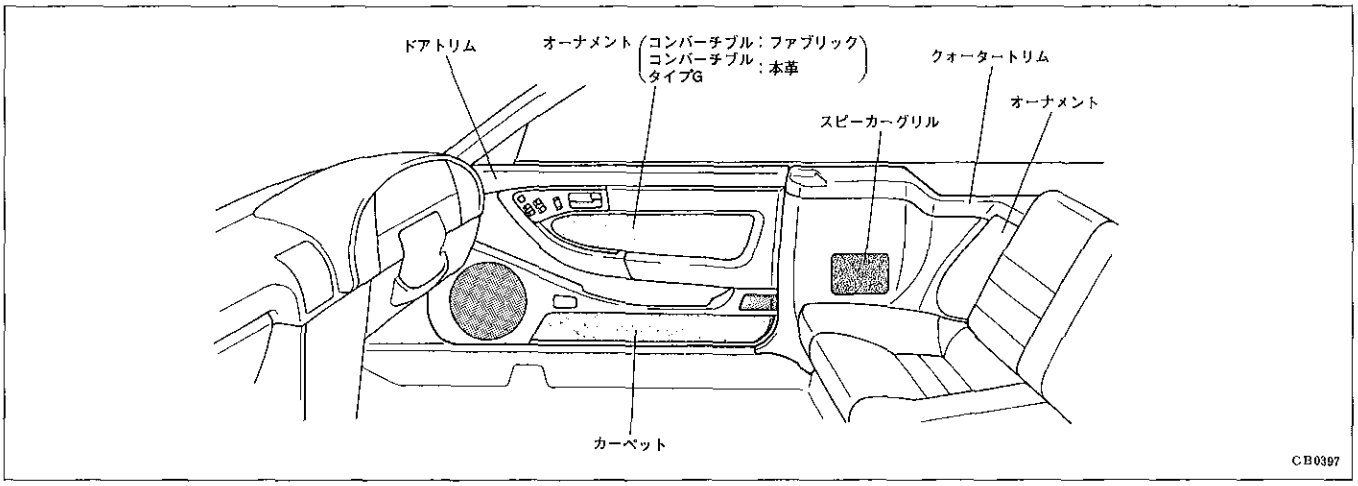
□トリム　&　ガーニッシュ

1．サイド回り

●ドアトリムにコンバーチブル車専用のネームプレートを採用しました。

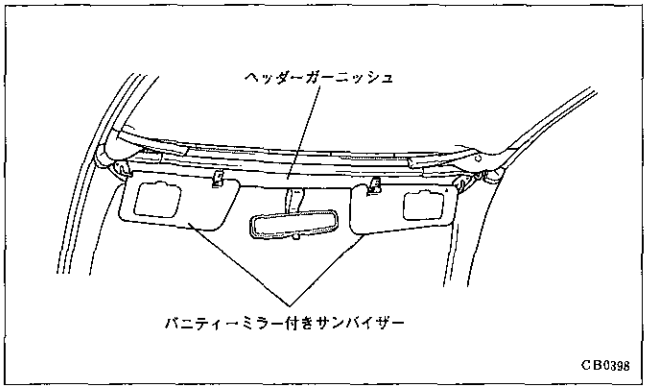
●クォータートリムは，ドアトリムからリヤシートバック部まで一体の大型トリムを採用しました。

●クォータートリムにリヤシートバックに連続したオーナメントを設定しました。



2．ルーフ回り

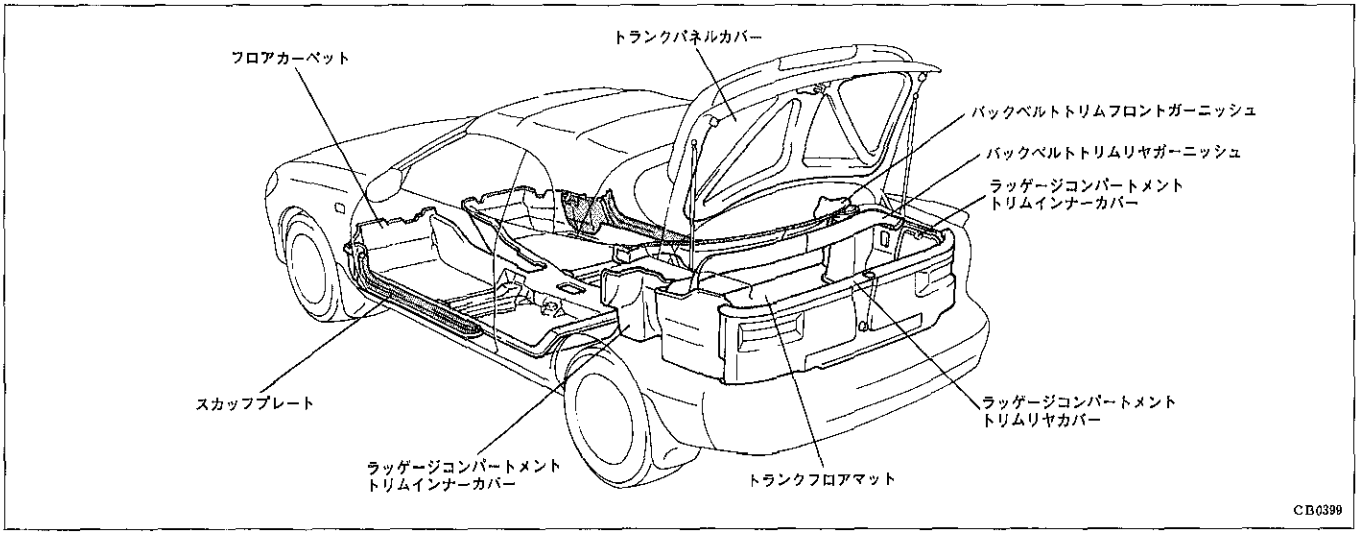
●フロントヘッダー部にヘッダーガーニッシュを設定するとともに専用形状のサンバイザーを設定しました。なおサンバイザーは左右ともバニティーミラー付きとしました。



無断複製禁止

3．フロア & ラッゲージ回り

●ラッゲージ内をフルトリム化し，品質感の優れたものとしました。

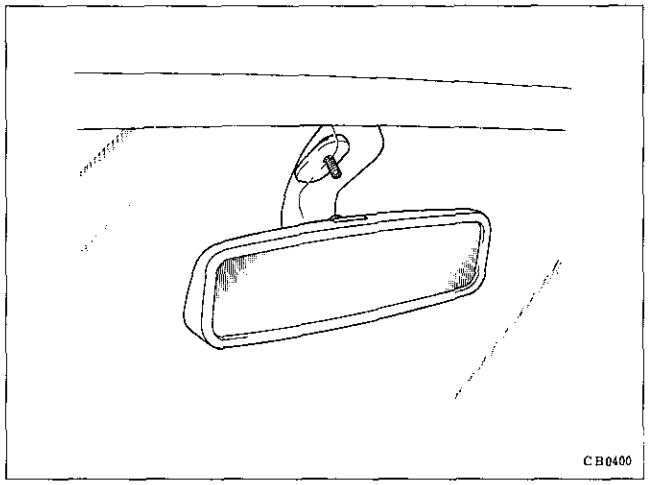


□その他のボデー部品

1．インナーミラー

●ウインドシールドガラスにベースを接着してミラーを取り付けるタイプを採用しました。

●インナーミラー下部にルームランプを取り付けました。



無断複製禁止