

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	5-10
	防錆	5-17
	構成部品	5-22
	塗装	5-24
5・2	ボデー外装	5-26
	ボデー外装部品	5-26
	機能部品	5-38
5・3	ボデー内装	5-68
	運転席パネル	5-68
	シート	5-71
	トリム & ガーニッシュ	5-76
5・4	その他のボデー部品	5-82
	ミラー	5-82
	キー & キーシリンダー	5-84

5・1	ボデー本体
-----	-------

■概要

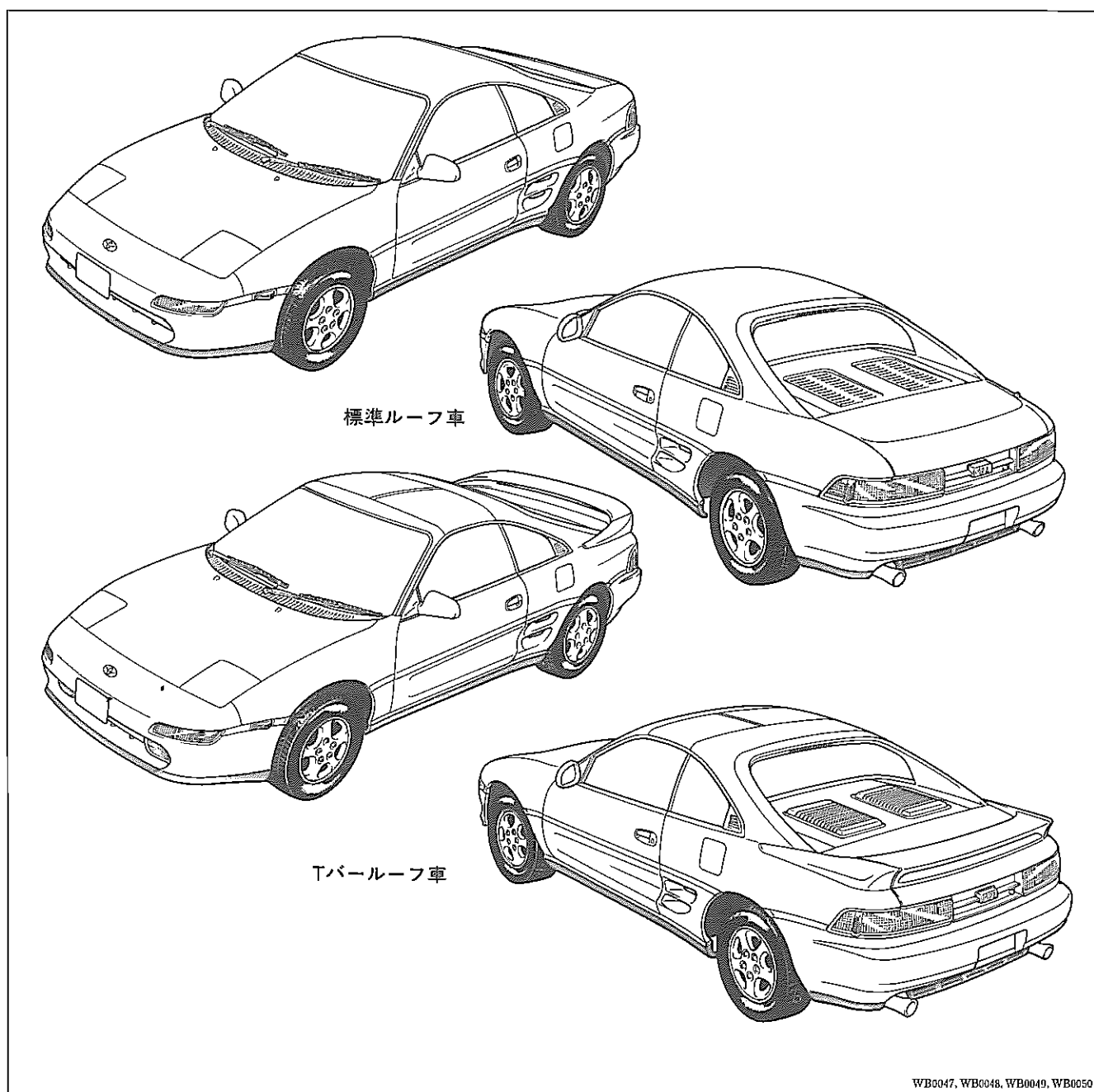
ボデー本体の剛性を向上させるとともに、ボデー表面をフラッシュサーフェイス化・床下をフラット化して空気抵抗の少ない車としました。防錆鋼板の大幅採用、防錆ワックスの実施などにより錆に対しても優れたボデーとしました。

■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。



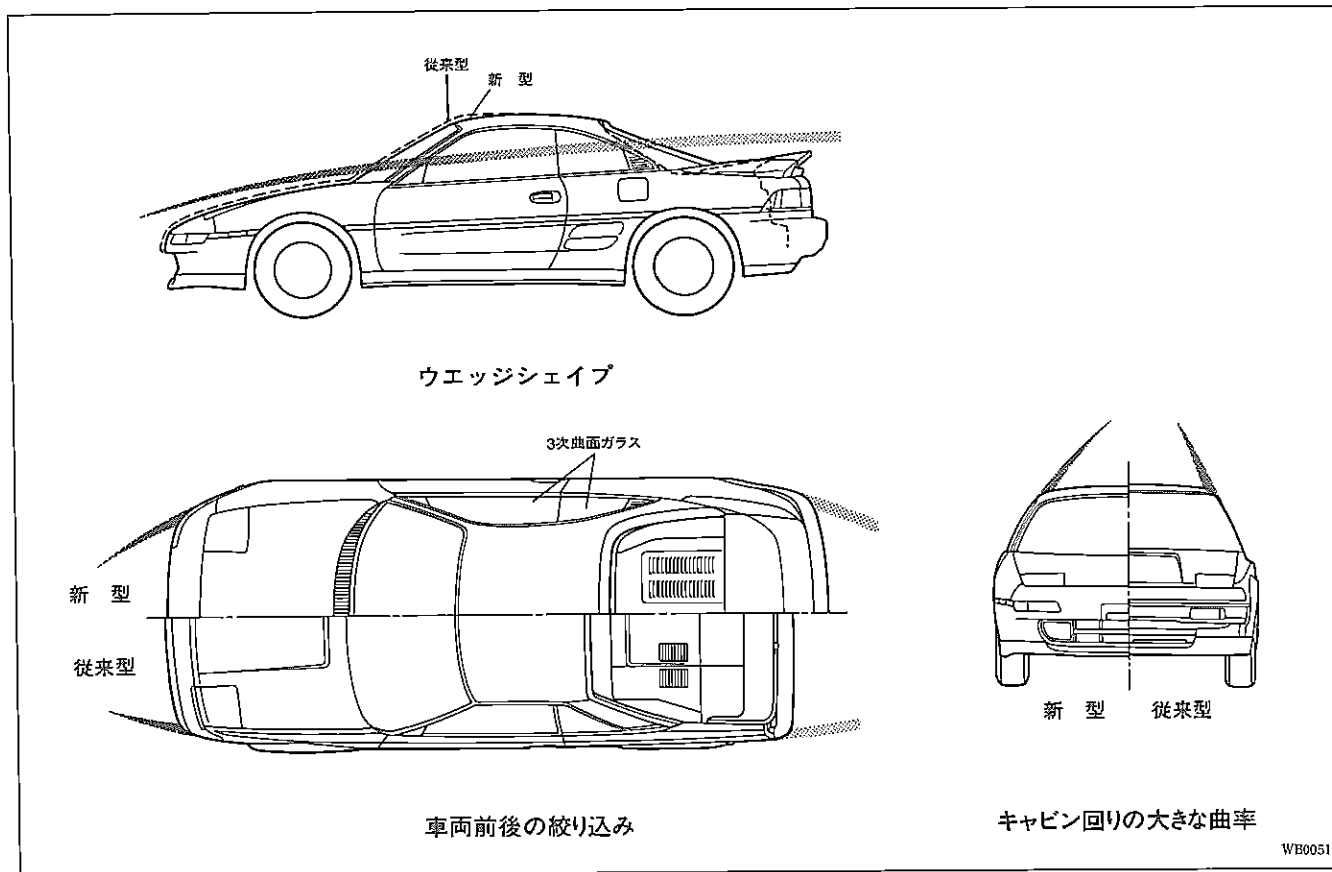
*ウエッジ (Wedge) : くさび

▶構造と作動

【1】空力への配慮

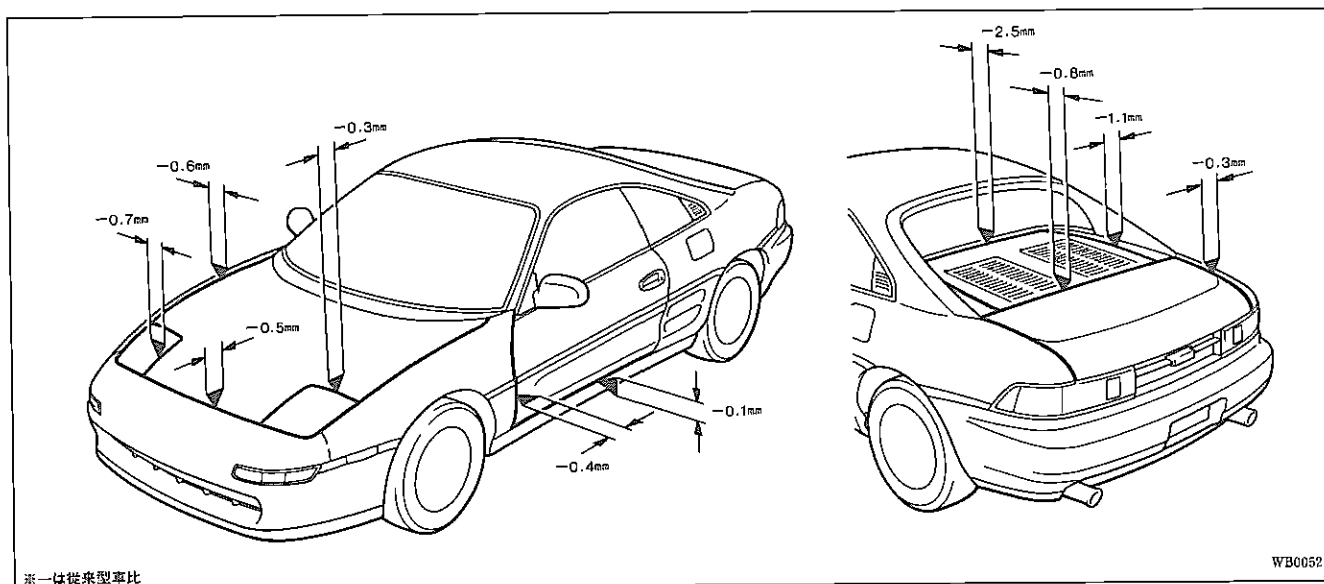
〔1〕空力的フォルム

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、従来とほぼ同じ前面投影面積ながら空気抵抗の少ないボデーとしました。



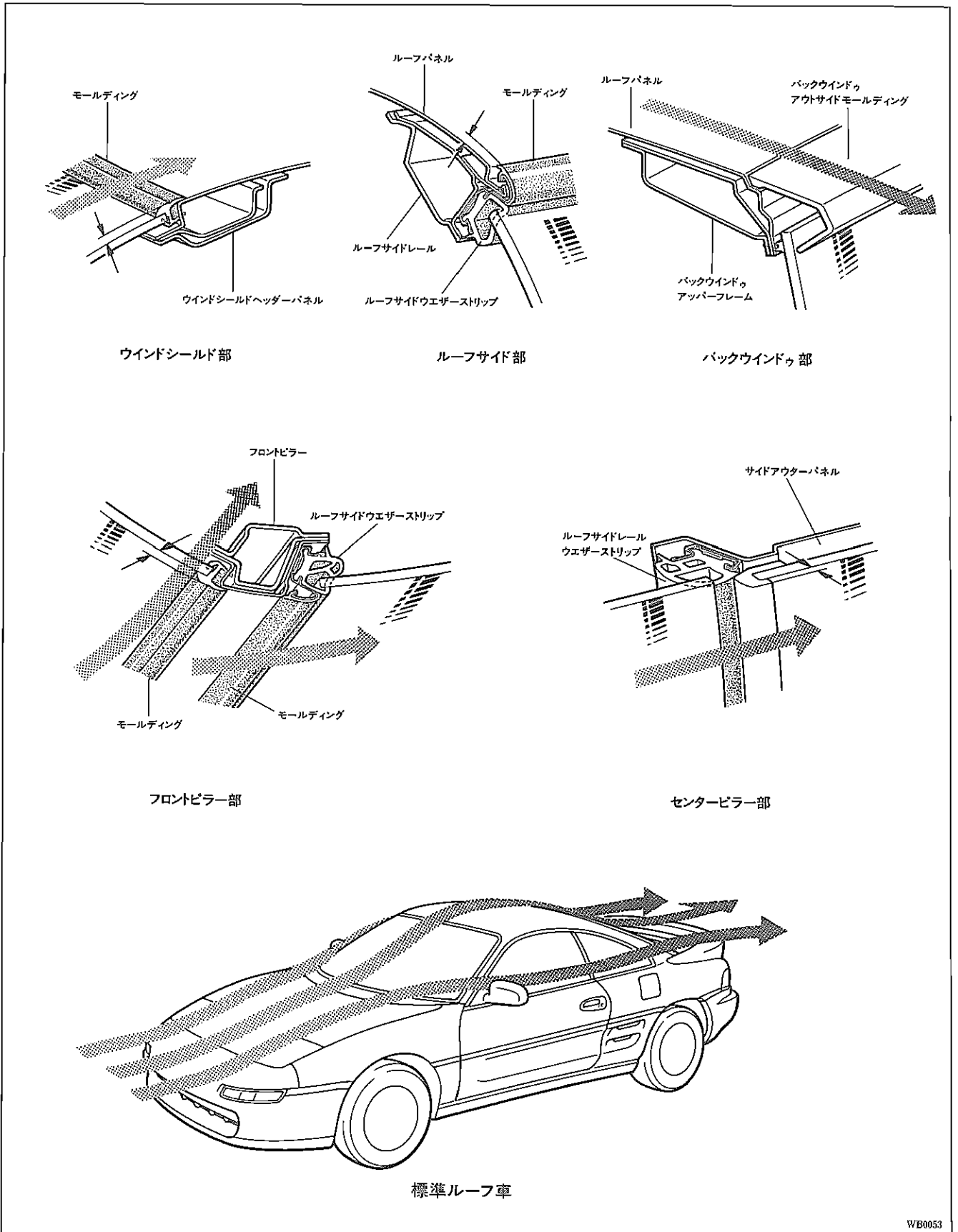
〔2〕フード・ドア類の見切り幅縮小

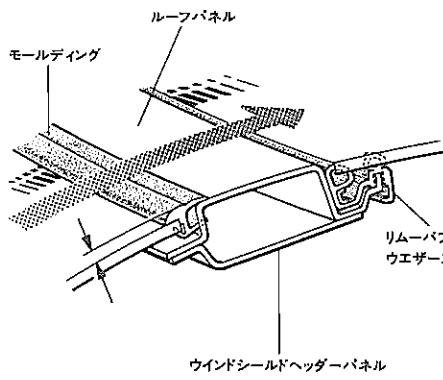
フードおよびドアなどボデー各部の蓋物部品とボデー本体の見切り幅を極力少なくして、空力性能の向上をはかるとともに見切り部への風の巻き込みを減少させ、騒音の低減をはかりました。



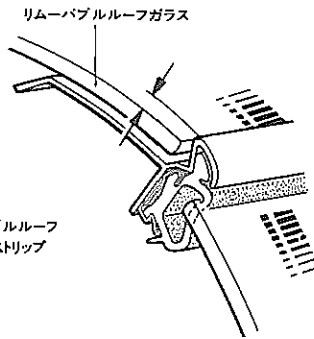
〔3〕フラッシュサーフェイス化

薄型ウインドゥ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。

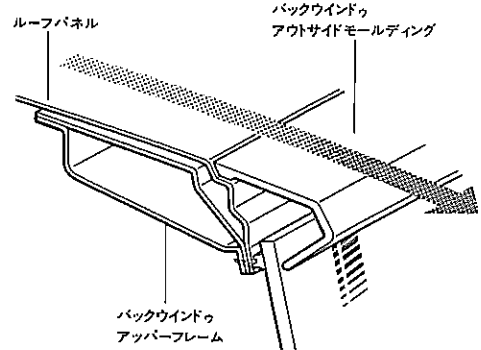




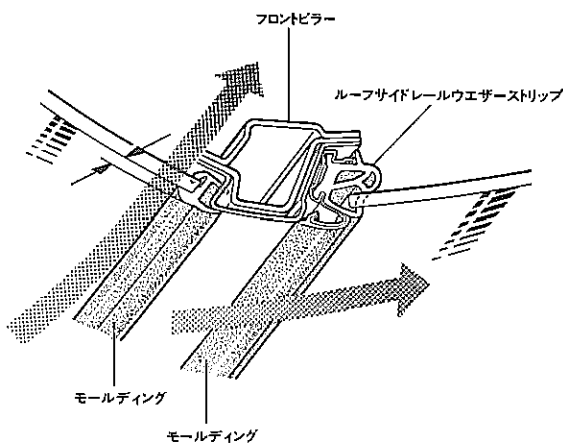
ウインドシールド部



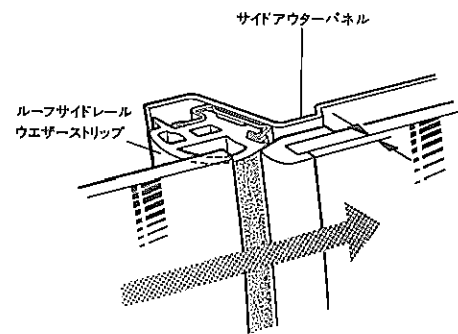
ルーフサイド部



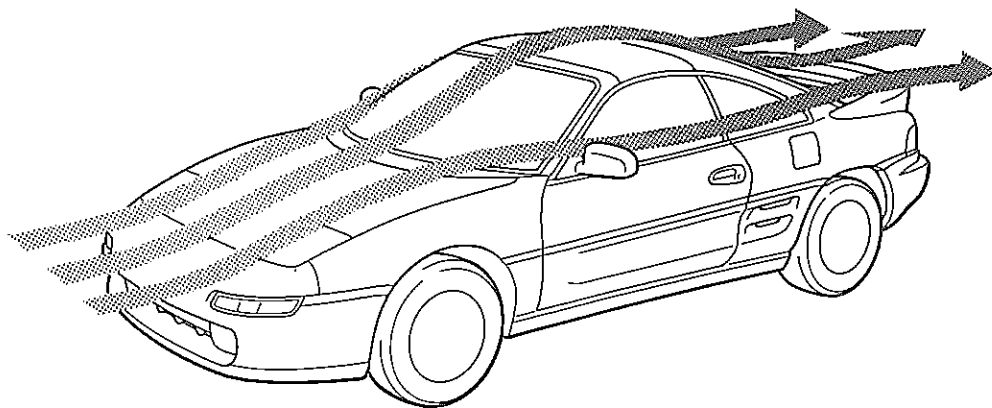
バックウィンドウ部



フロントピラー部



センターピラー部

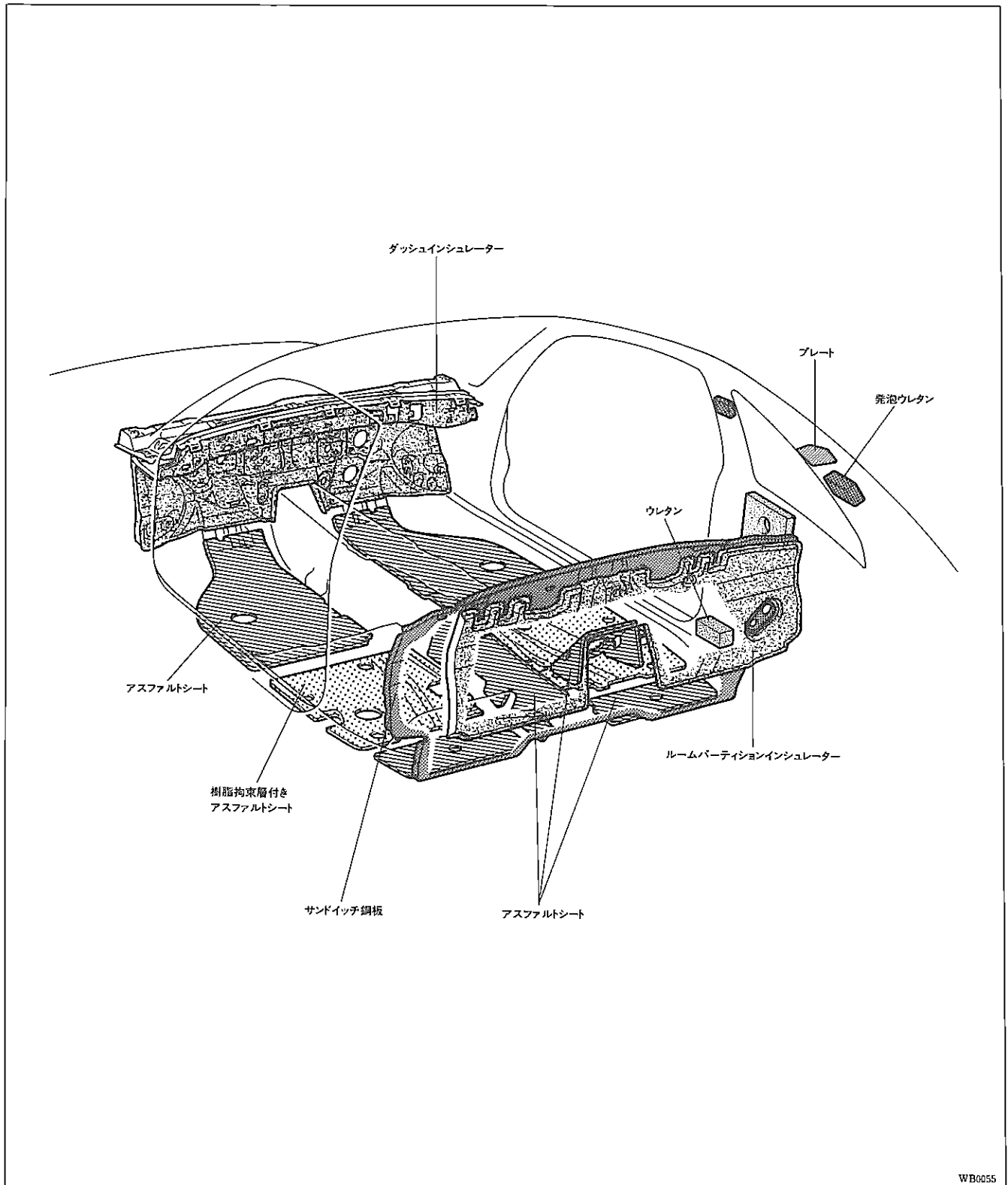


Tバールーフ車

5

2. 遮音性

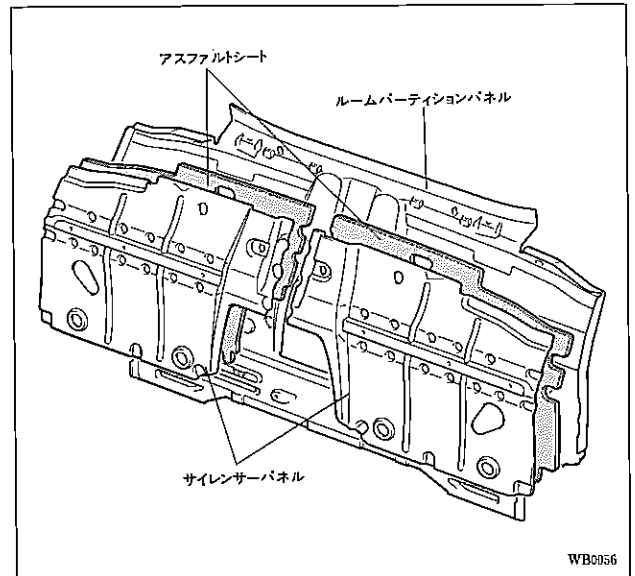
- ルームパーティションパネルにサンドイッチ制振パネルを取り付け、パーティション部のインシュレーター、フロアのアスファルトシートと相まってエンジン・タイヤなどからの透過音を低減しました。
- ダッシュ部にインシュレーターを取り付け、透過音の低減をはかりました。
- センターピラーおよびルーフ回りに発泡ウレタンの挿入およびシール材を取り付け、騒音の室内侵入を防止しました。
- フロアには、樹脂拘束層付きアスファルトシートを貼り付け、振動・騒音の低減をはかりました。



▶構造と作動

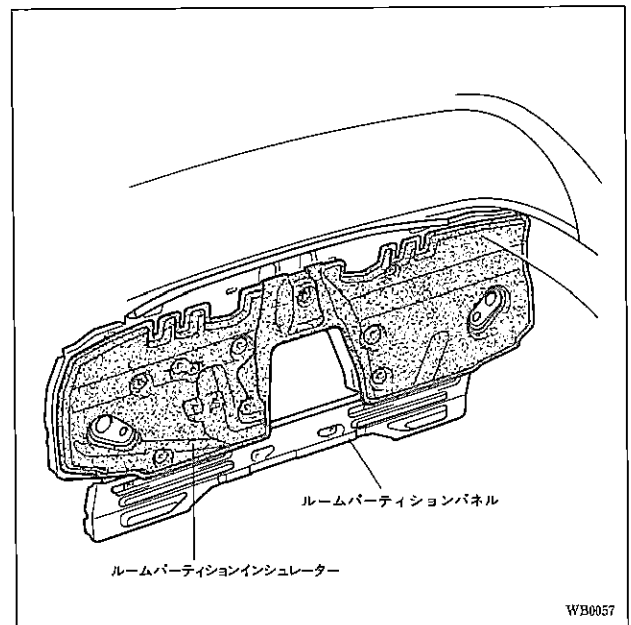
【1】サイドイッチ制振パネル

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。



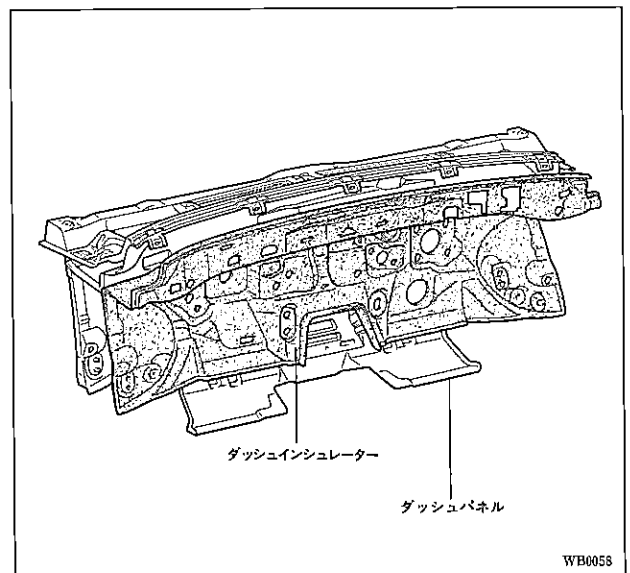
【2】ルームパーティションインシュレーター

全車ルームパーティションパネルのエンジンルーム側に、フェノール樹脂をグラスファイバーに含浸させ、両面に不織布を貼ったインシュレーターを取り付け、エンジン音の室内への漏れを低減しました。



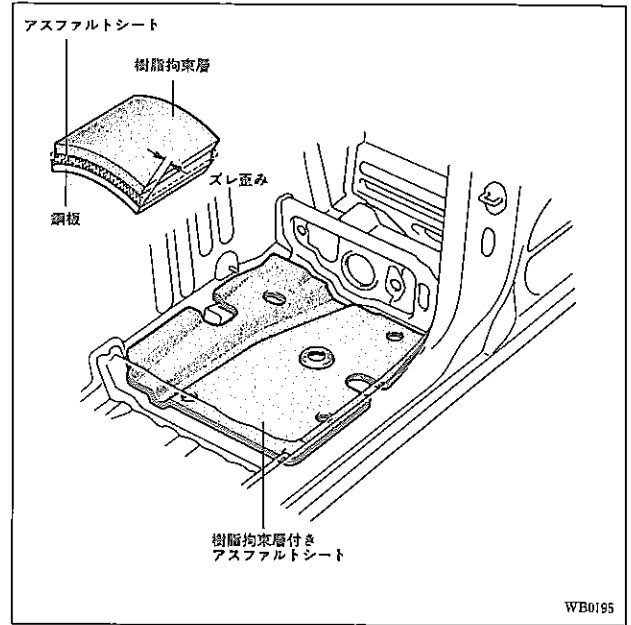
【3】ダッシュインシュレーター

ダッシュパネルの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。



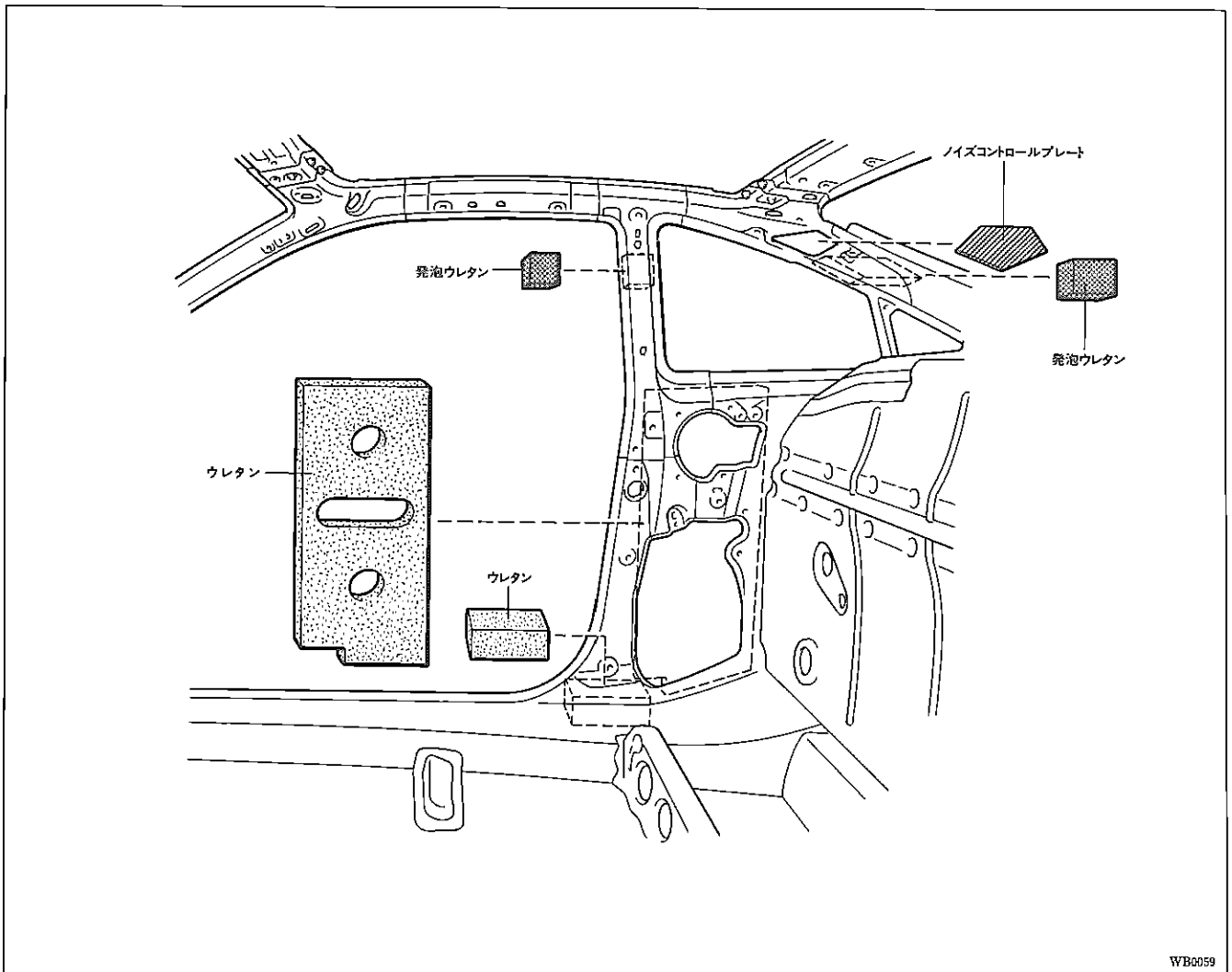
【4】樹脂拘束層付きアスファルトシート

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。



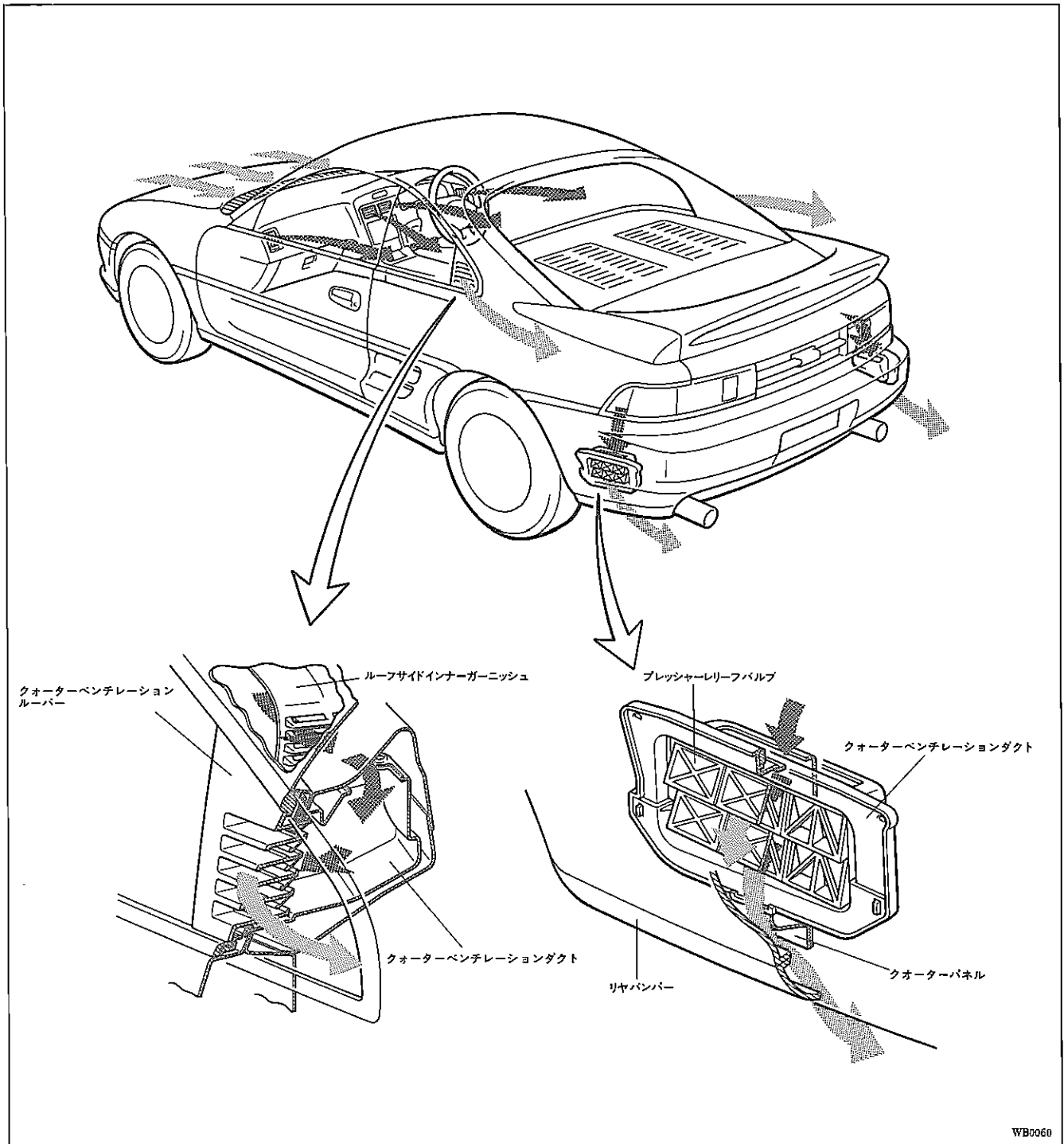
【5】その他のインシュレーター

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、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。



3. ベンチレーション

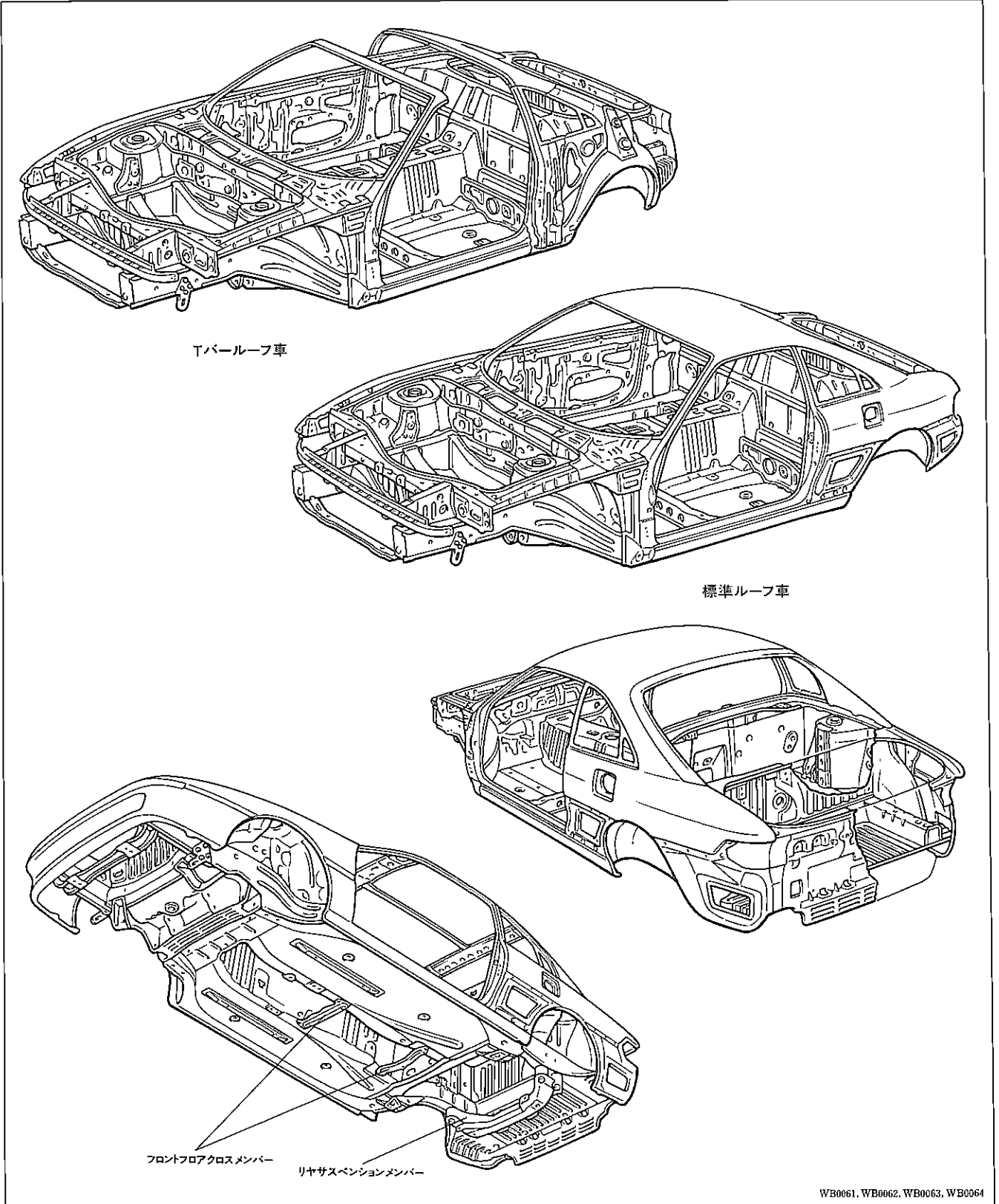
- フレッシュエアは、カウル上面のインレット部から導入し、空調システムを通りインストルメントパネルの吹き出し口より室内に入ります。カウル通風面積は従来型より約80%拡大し、動圧換気量を増加させました。
- 室内気の排出は、走行風による負圧の発生が大きいクォーターピラー部およびリヤバンパー裏側部に設定し、十分な換気性能を確保しました。



□メインボデー

1. ボデーシェル

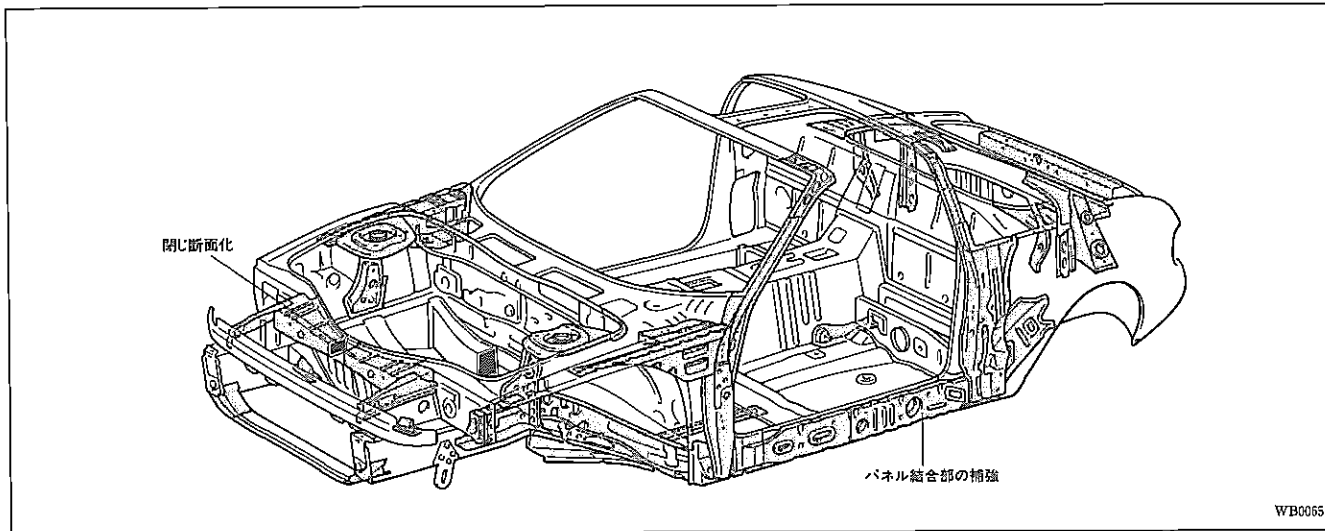
- モノコック構造を基本として結合部にリインフォースメントを配し、サスペンションのメンバー支持構造と相まって操縦安定性が高く、振動・騒音の低い高剛性のボデーとしました。
- 種々の防錆方法により錆に強いボデーとしました。



▶構造と作動

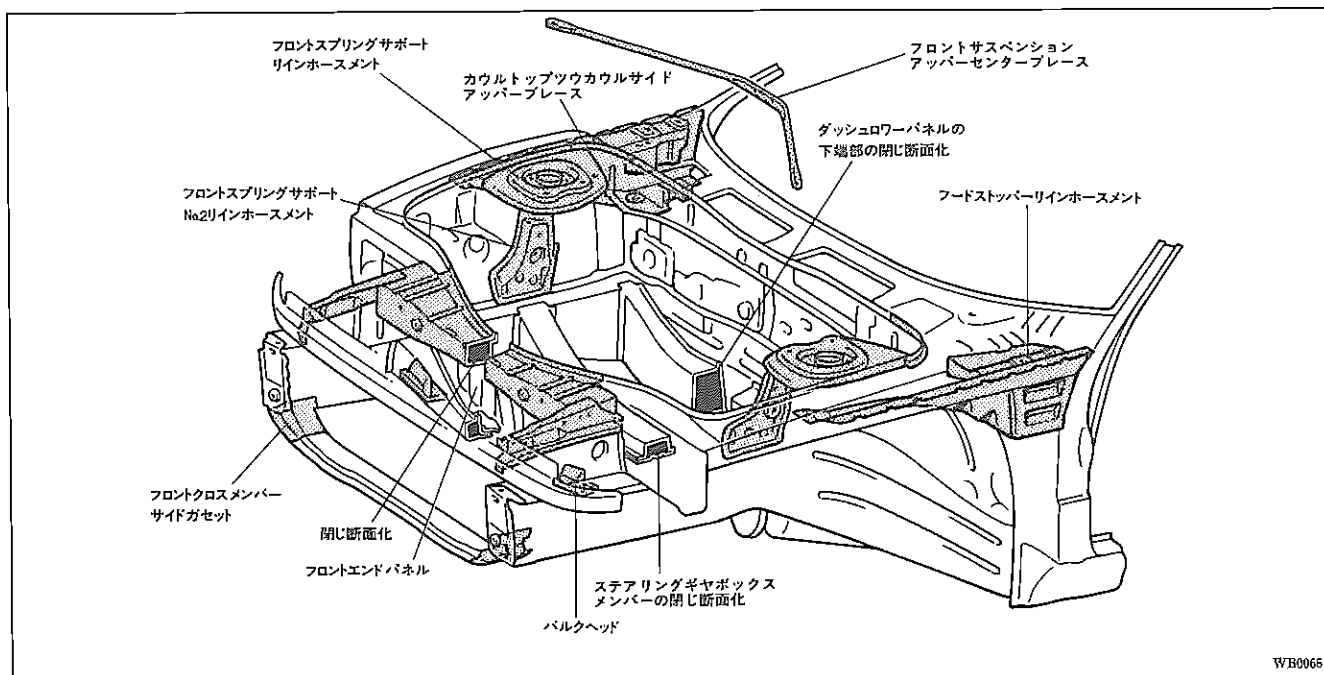
【1】剛性の向上

各ビ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。



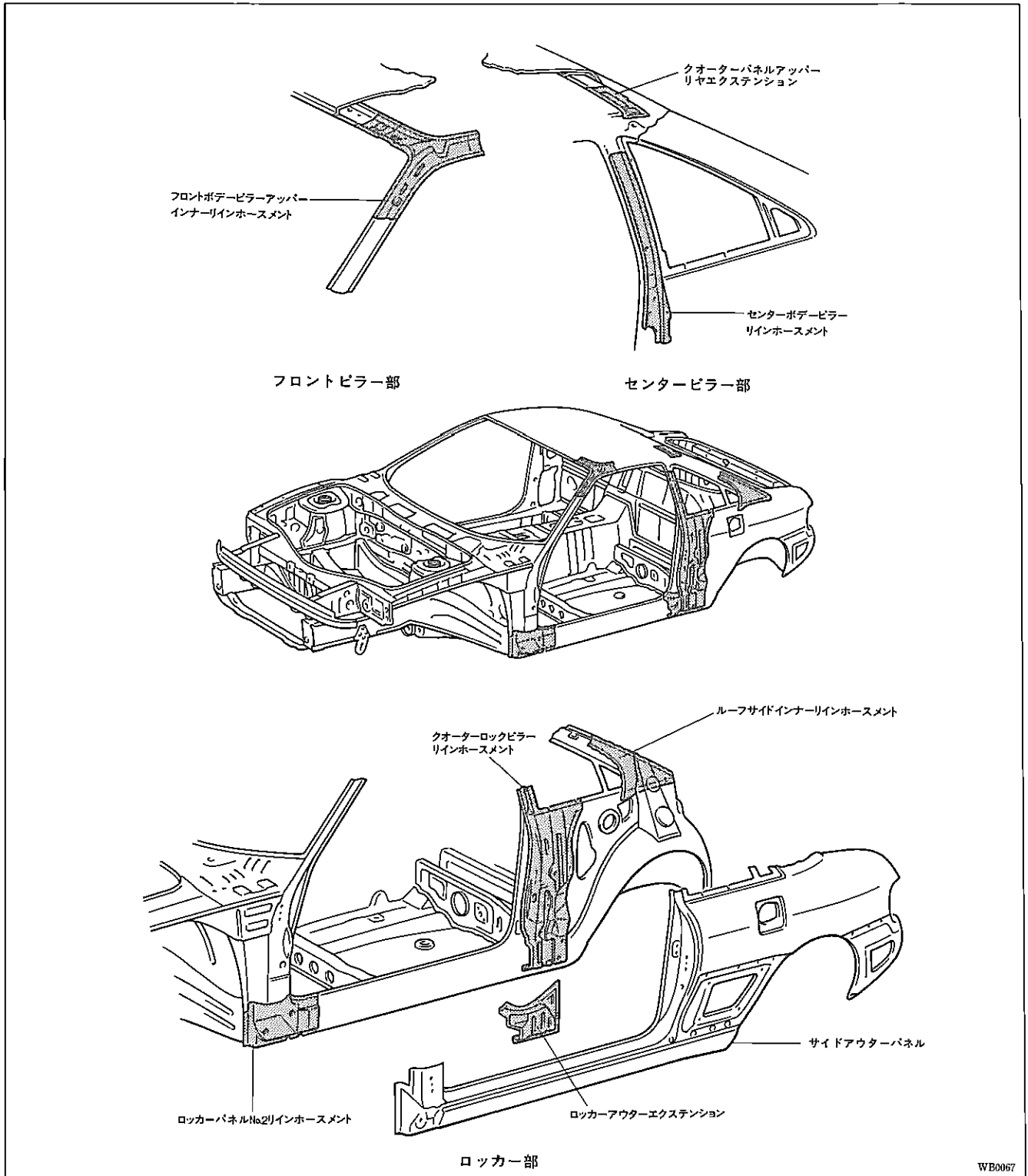
〔1〕フロント回り

- ・スプリングサポート部にリインホースメントを配し、支持剛性を強固なものとした。
- ・フロントエンドパネル上下端部を閉じ断面構造とし、サイドメンバー、ラジエーターサポートと結合して、横剛性の向上をはかりました。さらに、フロントラグゲーシクロスメンバーに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。
- ・フロントクロスメンバーとサイドメンバーとの結合部にガセットを設定して、結合剛性を向上しました。
- ・ステアリングギヤボックスメンバーを閉じ断面構造とし、フロントサイドメンバーとの結合部にガセットを配して、結合剛性を強靱なものとした。
- ・ダッシュローパネル下端部を閉じ断面構造として結合し、横剛性の向上をはかりました。



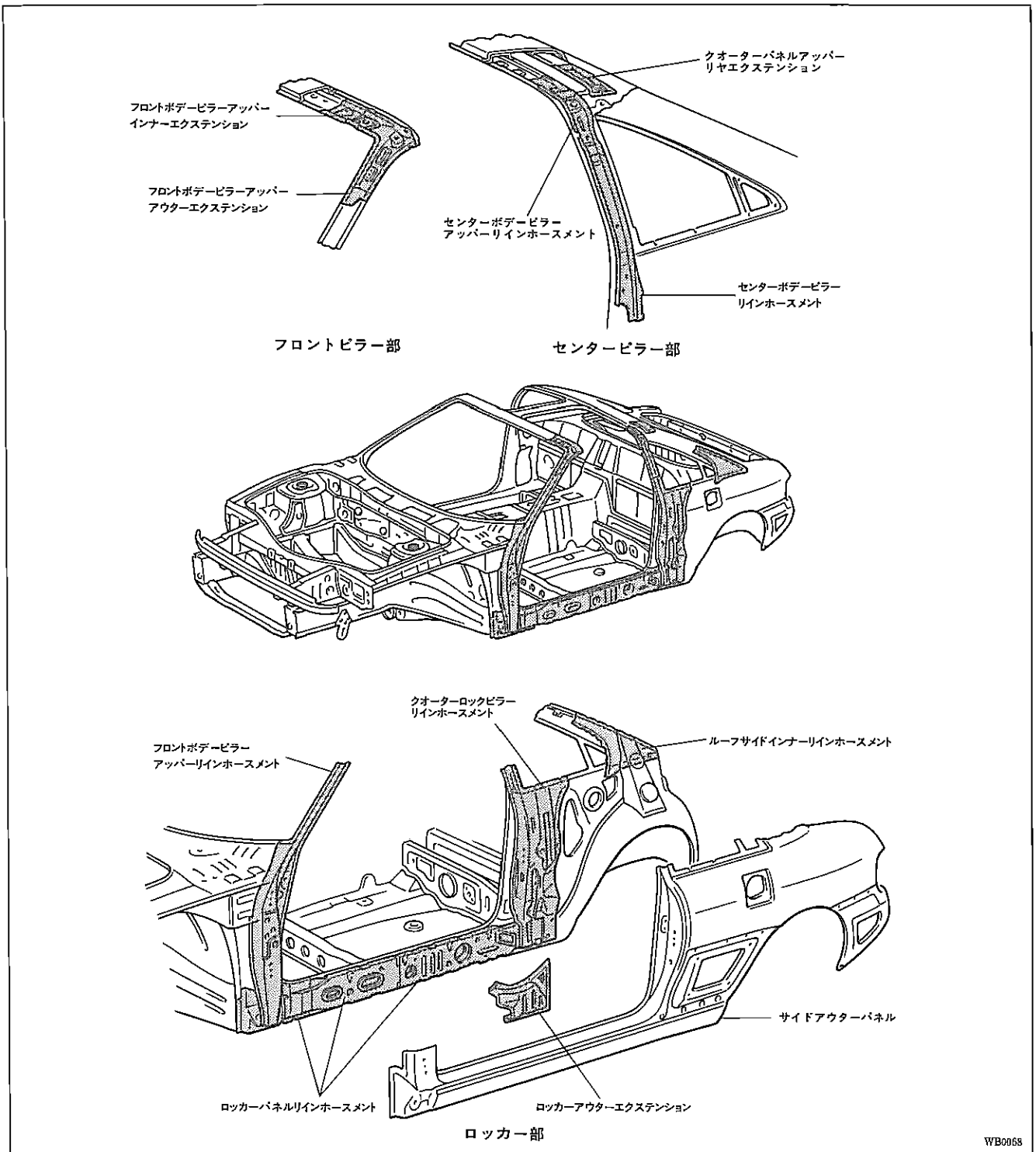
〔2〕サイド回り（標準ルーフ車）

- ・ アッパー側は、フロントピラーとルーフサイドレールおよびヘッダー部との結合部にリインホースメントを配し、クォーター部は、ルーフサイドレールとバックウィンドフレームとの結合部にエクステンションを配し、さらにクォーターピラー部にリインホースメントを配して、結合剛性を強靱なものとした。
- ・ ロワー側は、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を配し、センターピラー、クォーターホイールハウスおよびロッカー部との結合部にエクステンションを配し、さらに大型のリインホースメントをロッカー部まで貫通するようにして結合剛性を強靱なものとした。



〔3〕 サイド回り (Tバールーフ車)

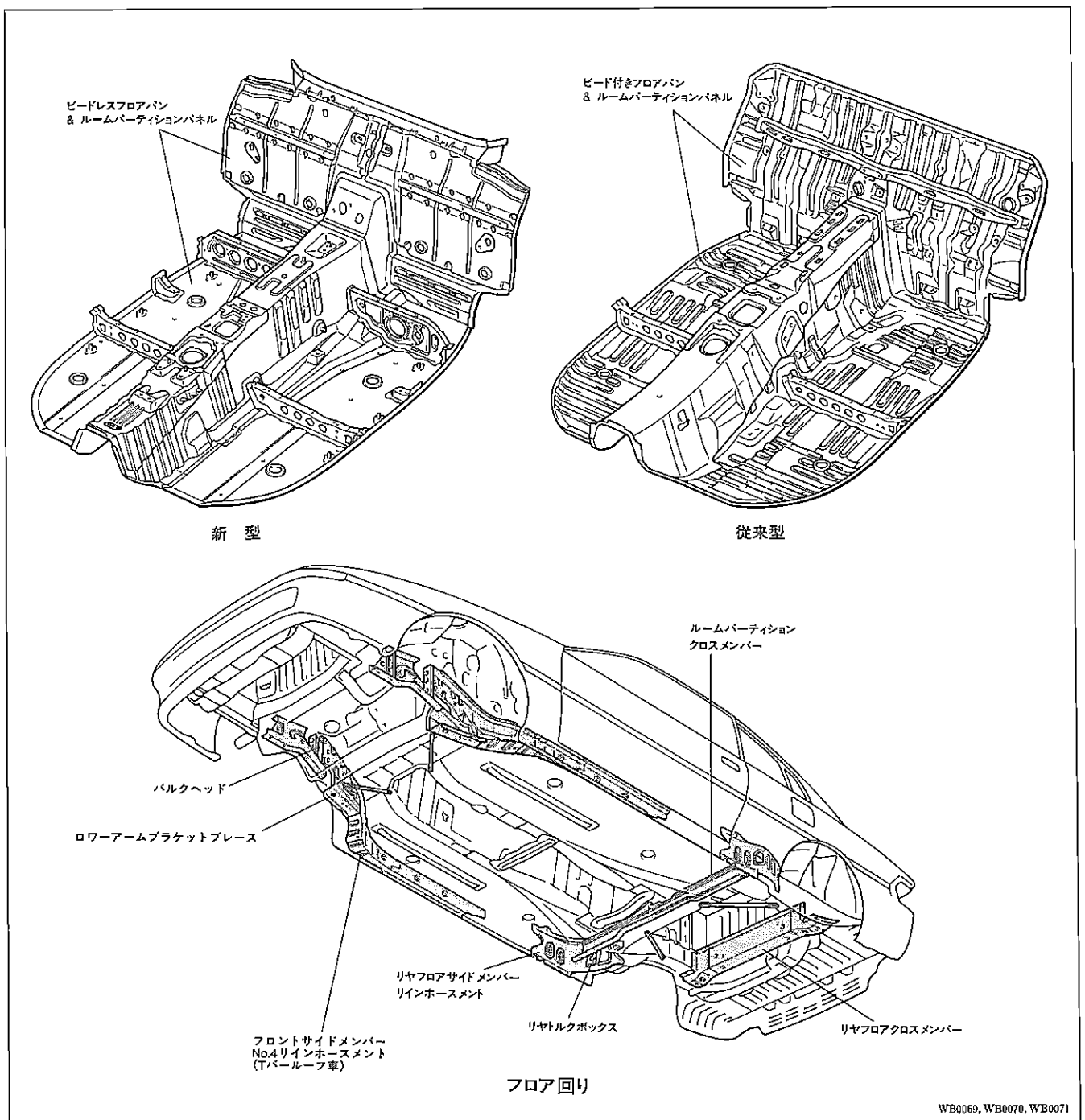
- ・ アッパー側は、フロントピラーとヘッダー部との結合部にエクステンションを配し、センターピラー部は、ルーフとの結合部にエクステンションを配し、リインホースメントの延長・追加をしました。またクォーター部はルーフサイドとバックウィンドウフレームとの結合部にエクステンションを配し、クォーターピラー部にリインホースメントを配して、結合剛性を強靱なものとなりました。
- ・ ロワー側は、フロントピラーとロッカー部との結合部にリインホースメントを、さらにロッカー部まで貫通した大型リインホースメントを配しました。ロッカー部には大型のリインホースメントを配し、センターピラー部の大型リインホースメントと結合してロワー部を強固なものとなりました。



WB0068

〔4〕フロア回り

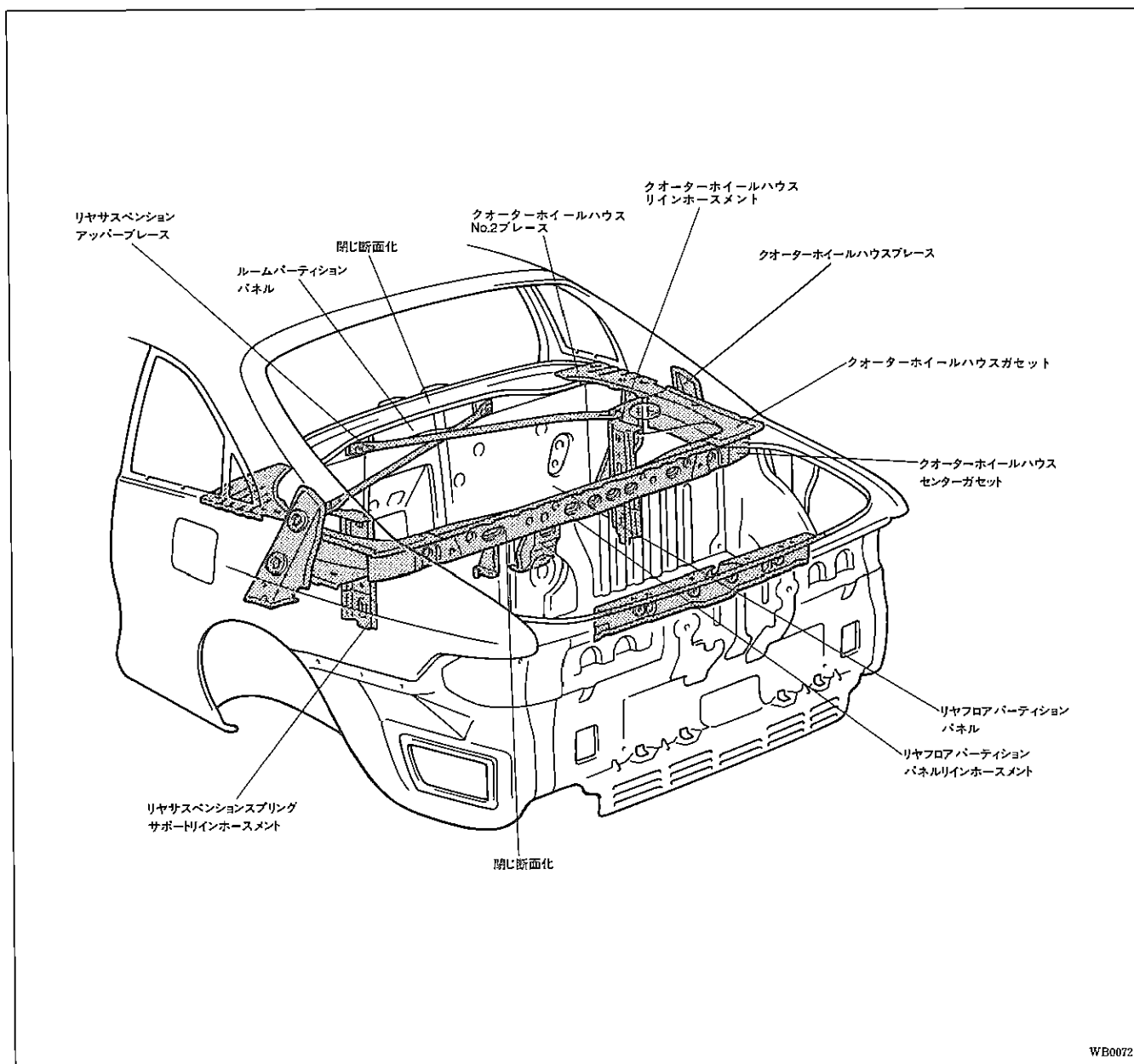
- ・フロントフロアおよびルームパーティションパネルは、従来型車のように主としてビード本数を多くし、剛性を上げて振動・騒音を低減する方法から、ビード本数は適度な面剛性を得られる程度とし、アスファルトシートなどダンピング材で効率よく振動・騒音を低減するようにしました。
- ・フロントサイドメンバーに大型のリインホースメントを配して、ローア部を強固なものとするとともに、各クロスメンバーとの結合部にバルクヘッドを設定して、メンバーから受ける応力を拡散するようにし、クロスメンバーの剛性を向上させました。
- ・リアサイドメンバーは、各パーティションパネルとの結合部にクロスメンバーを配して閉じ断面化し、剛性を向上させるとともに、さらにリインホースメントを配して強固なものとし、またバルクヘッドを設定してメンバーから受ける応力を拡散するようにしました。



WB0069, WB0070, WB0071

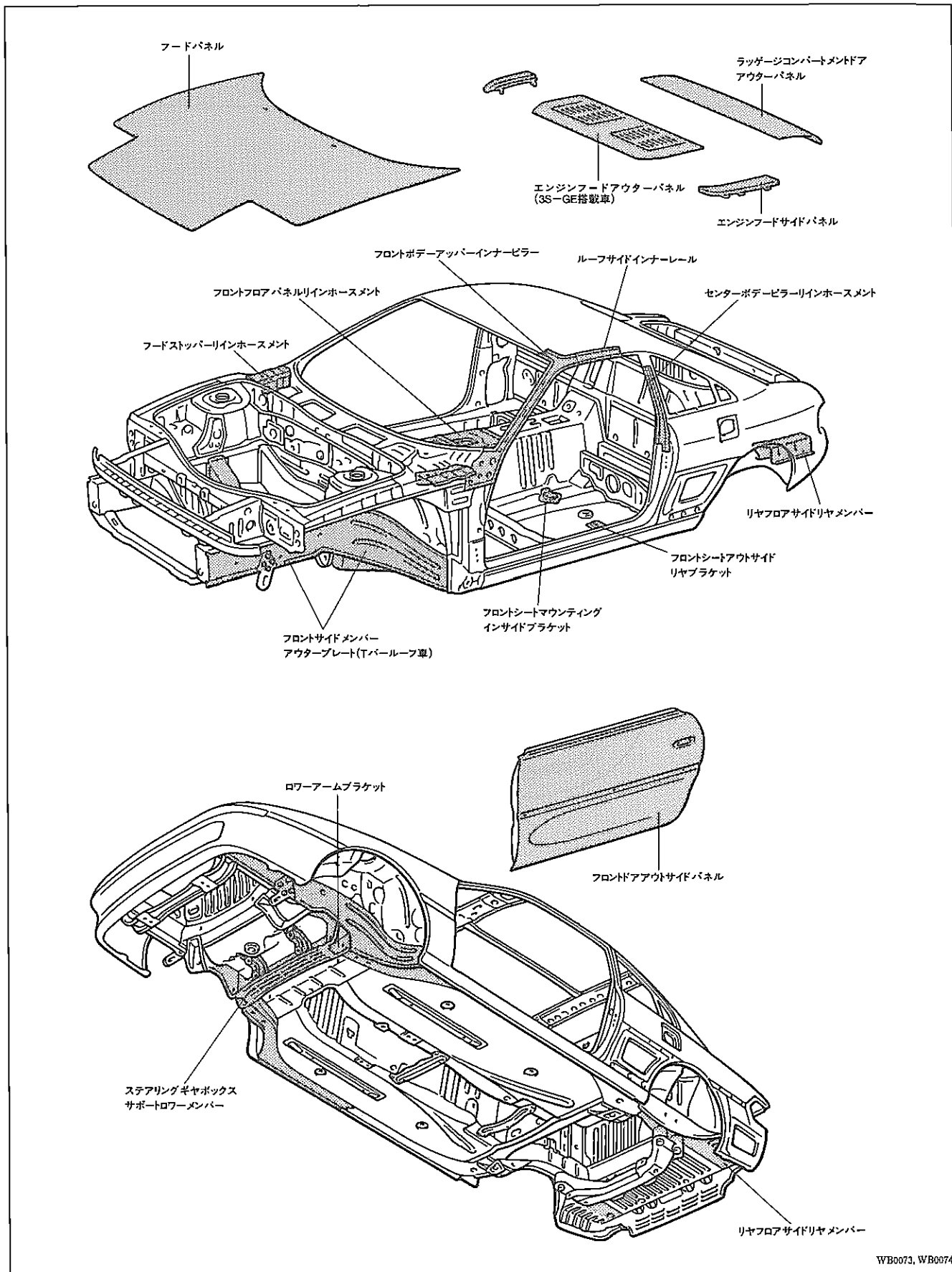
〔5〕リヤ回り

- ・スプリングサポート部にサイドメンバーを貫通するリインホースメントを配し、上部にはガセットを配して支持剛性を強靱なものとなりました。
- ・ルームパーティションパネルの上部を閉じ断面構造としてブレースで結合し、ホイールハウスの剛性を向上しました。
- ・リヤフロアパーティションパネル上部を閉じ断面構造としてガセットで結合し、ホイールハウスの剛性を向上しました。



〔6〕高張力鋼板

ボデー各部に高張力鋼板を採用して、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。

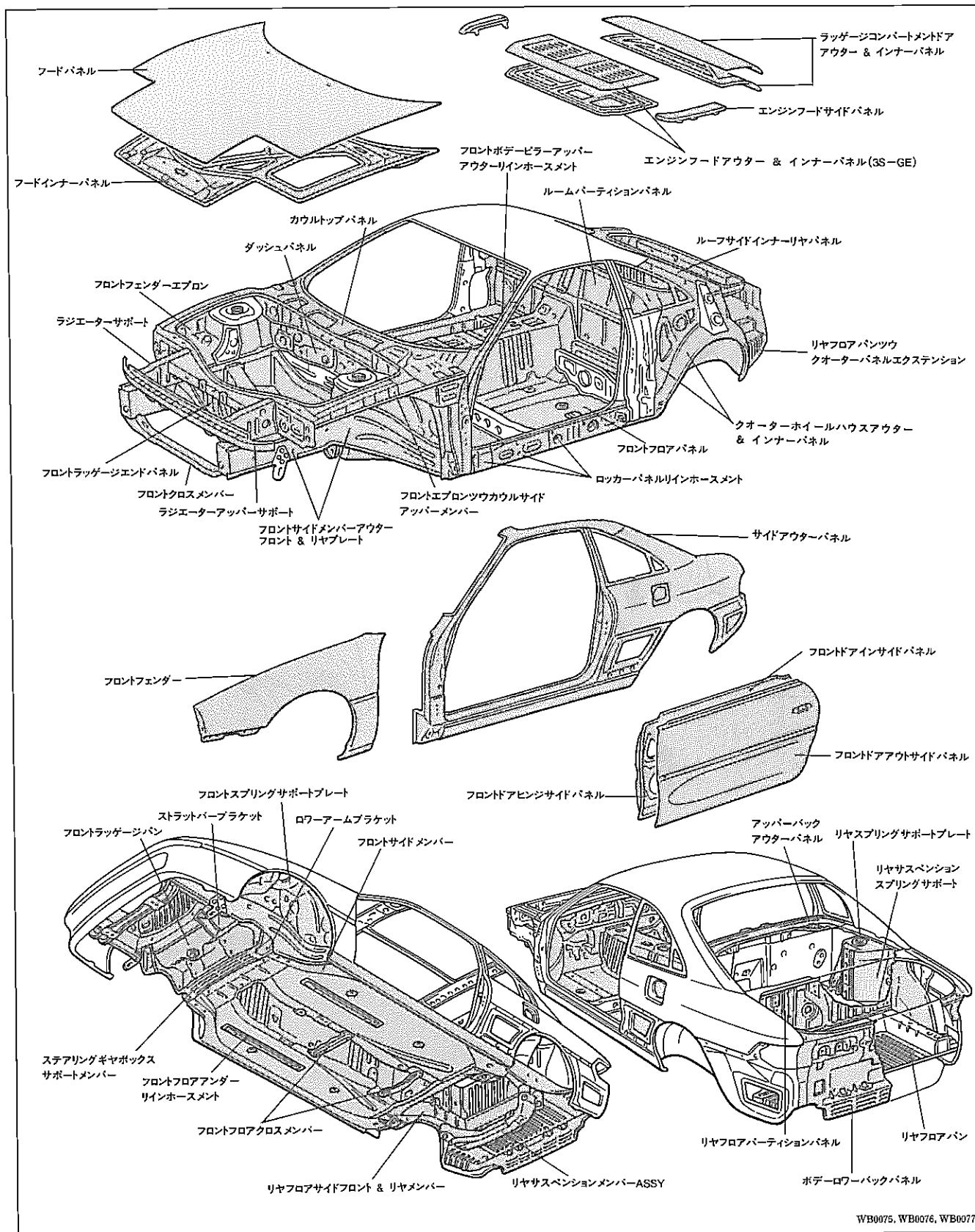


WB0073, WB0074

防錆

1. 防錆鋼板

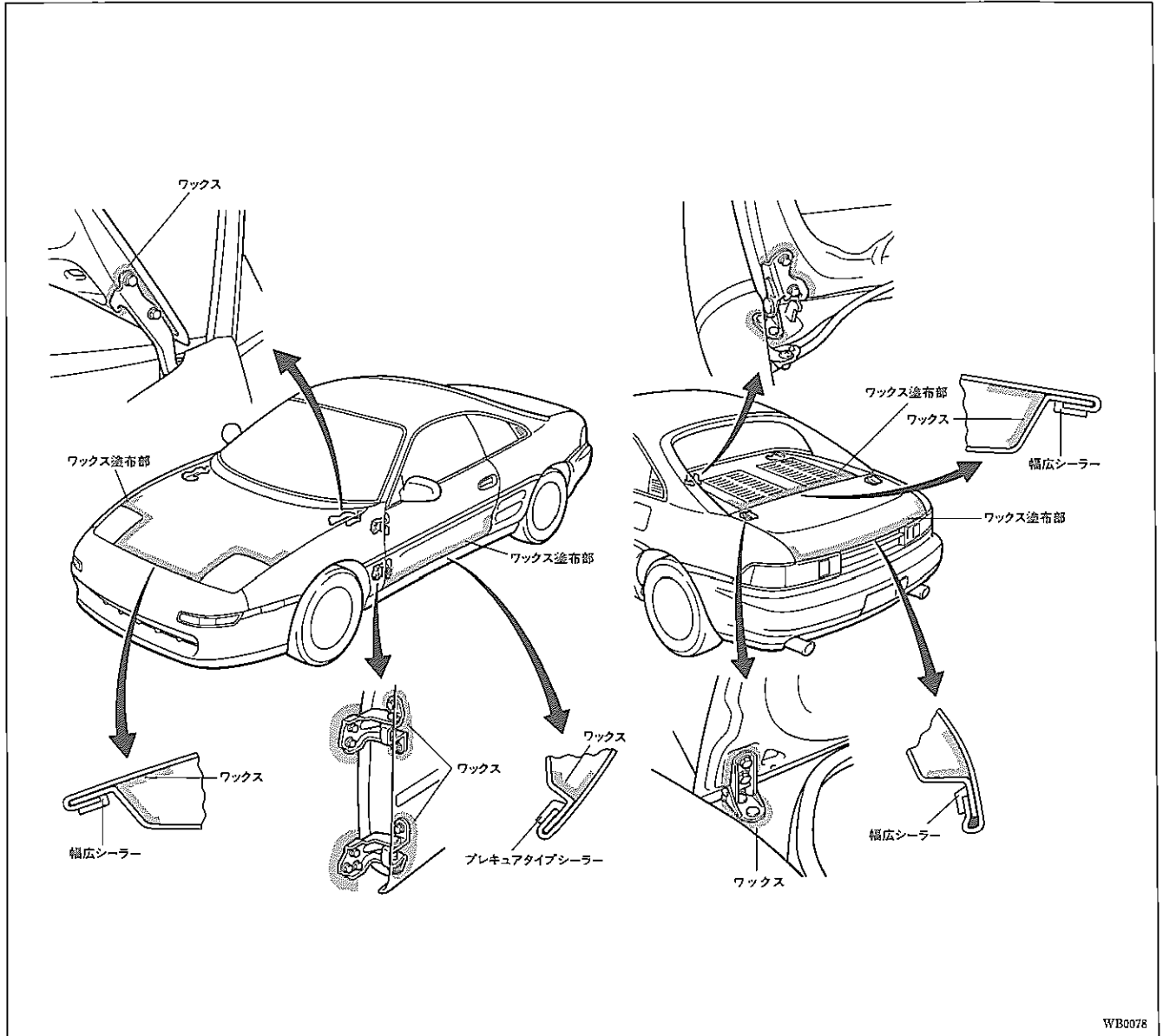
● 発錆条件の厳しい部位に防錆鋼板を大幅に採用しました。防錆鋼板は、すべて両面亜鉛メッキ鋼板としてより錆に強くしました。



WB0075, WB0076, WB0077

2. 防錆ワックス & ヘミングシーラー

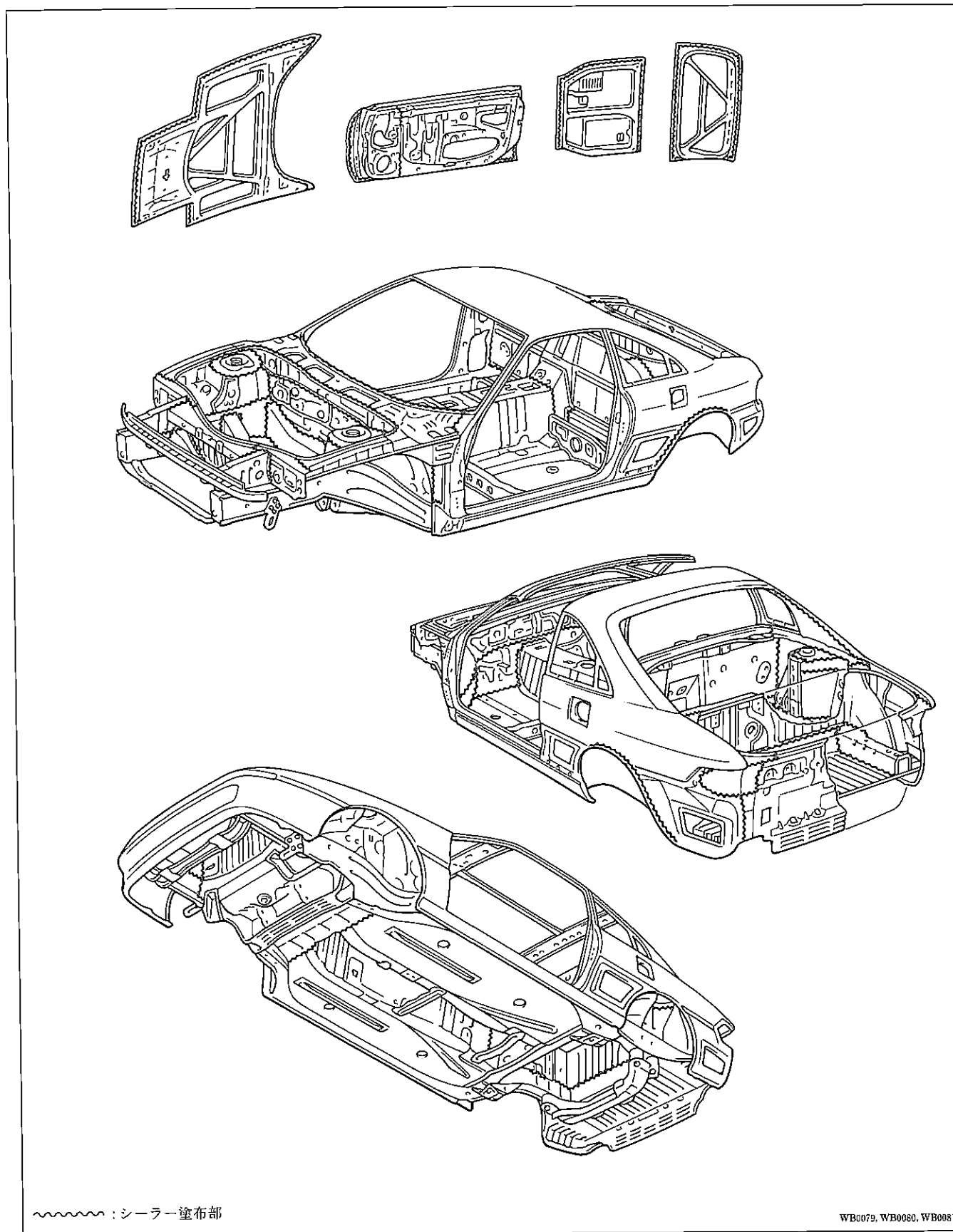
- フード・ドアなどヘミング部裏側の湿気が帯びやすい部位およびヒンジ回りに油性ワックスを塗布して、アドヘシブのピンホールなどによる水の浸入を防止し、防錆性能の向上をはかりました。またヘミング部シーラーに幅広タイプのもを使用してエッジを完全に覆うようにしました。ドア部は、特に新タイプのプレキュアタイプ* としてヘミング部裏側も完全にシールできるようにしました。



* 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硬化させるタイプ。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。

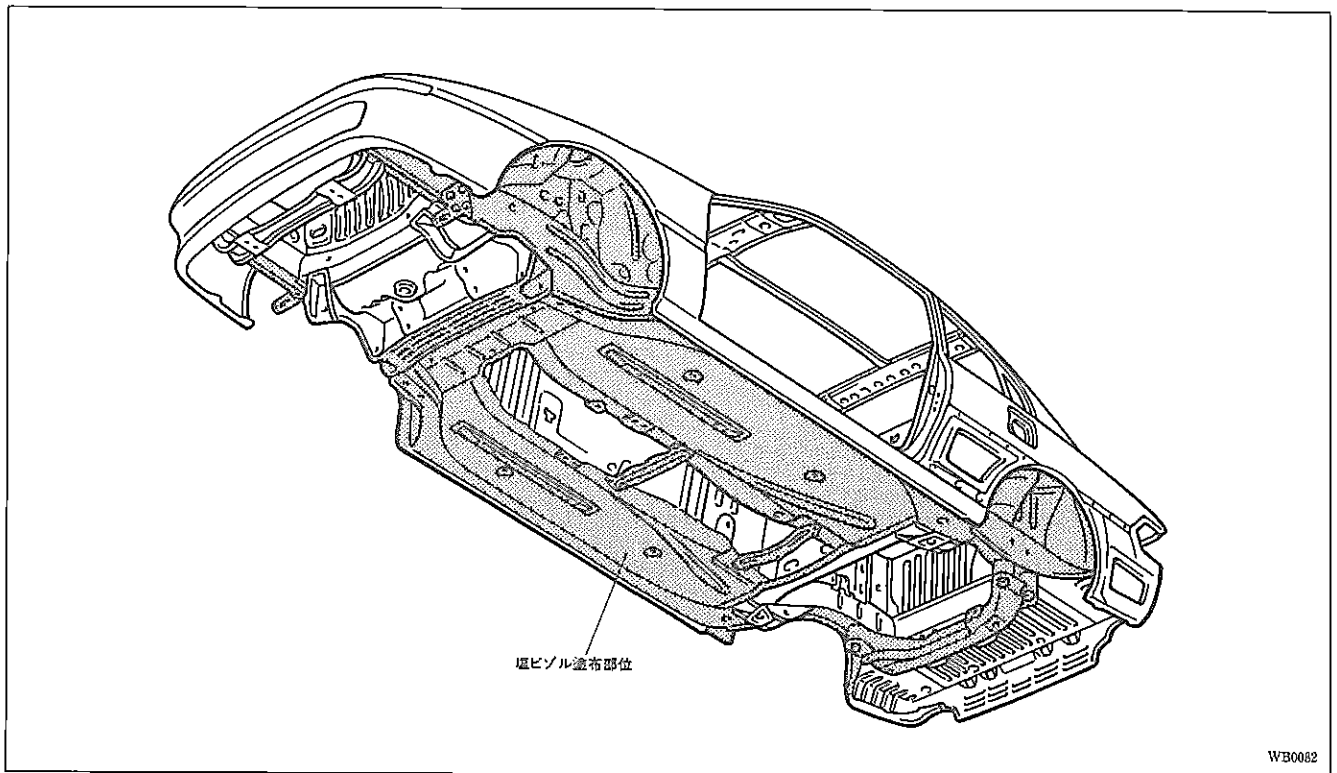
3. ボデーシーリング

- 各パネルの合わせフランジ末端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。



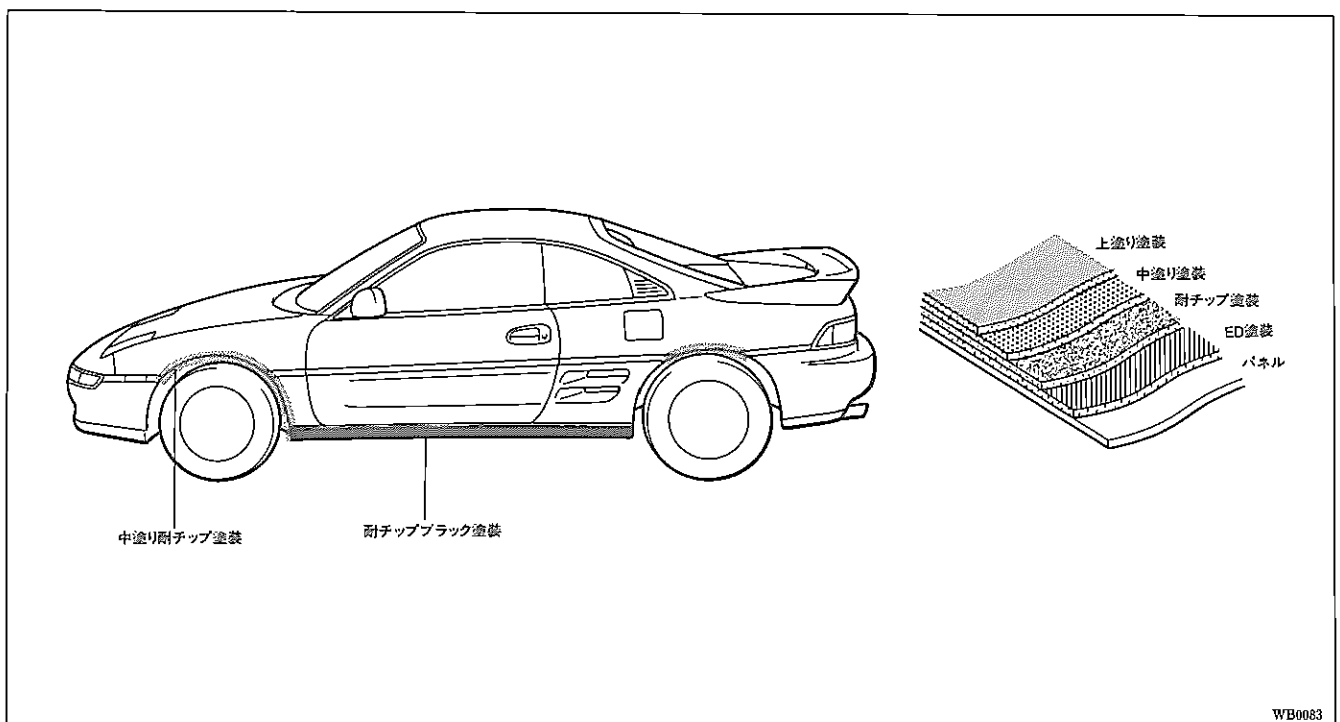
4. アンダーコーティング

- 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。



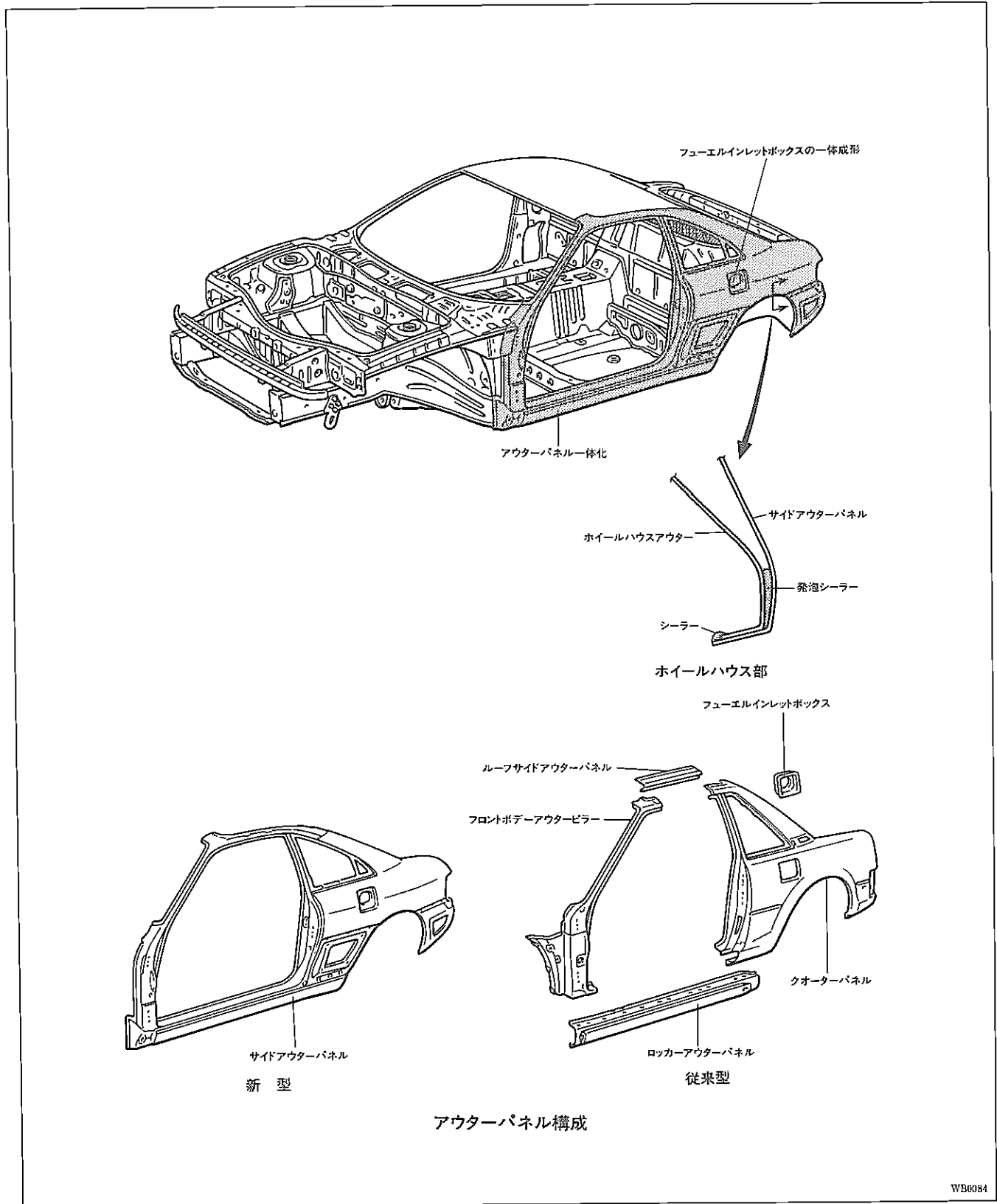
5. 耐チップ塗装

- 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。



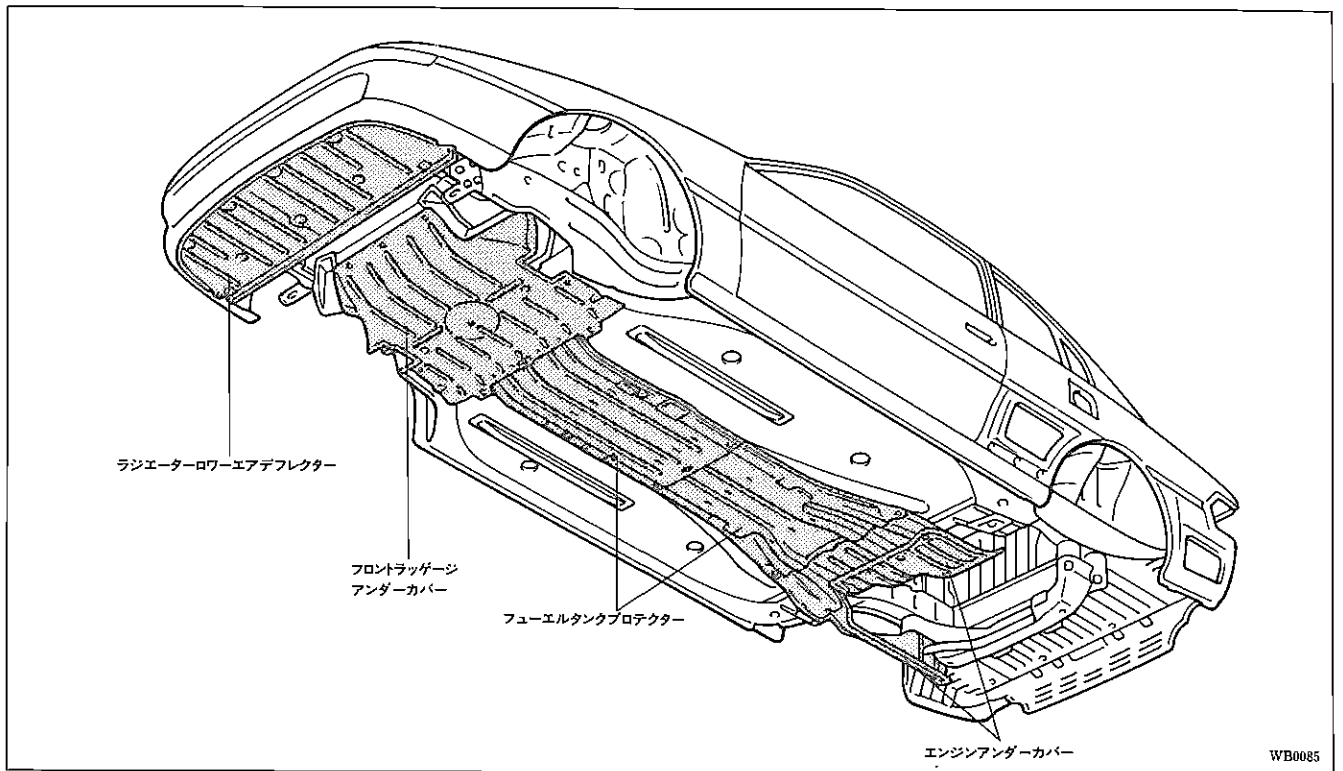
6. その他の防錆対応

- フロントピラー、ロッカー、ルーフサイドレールおよびクォーターパネルのアウトーパー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の接合フランジ末端部にシーラーを塗布しました。



WB0094

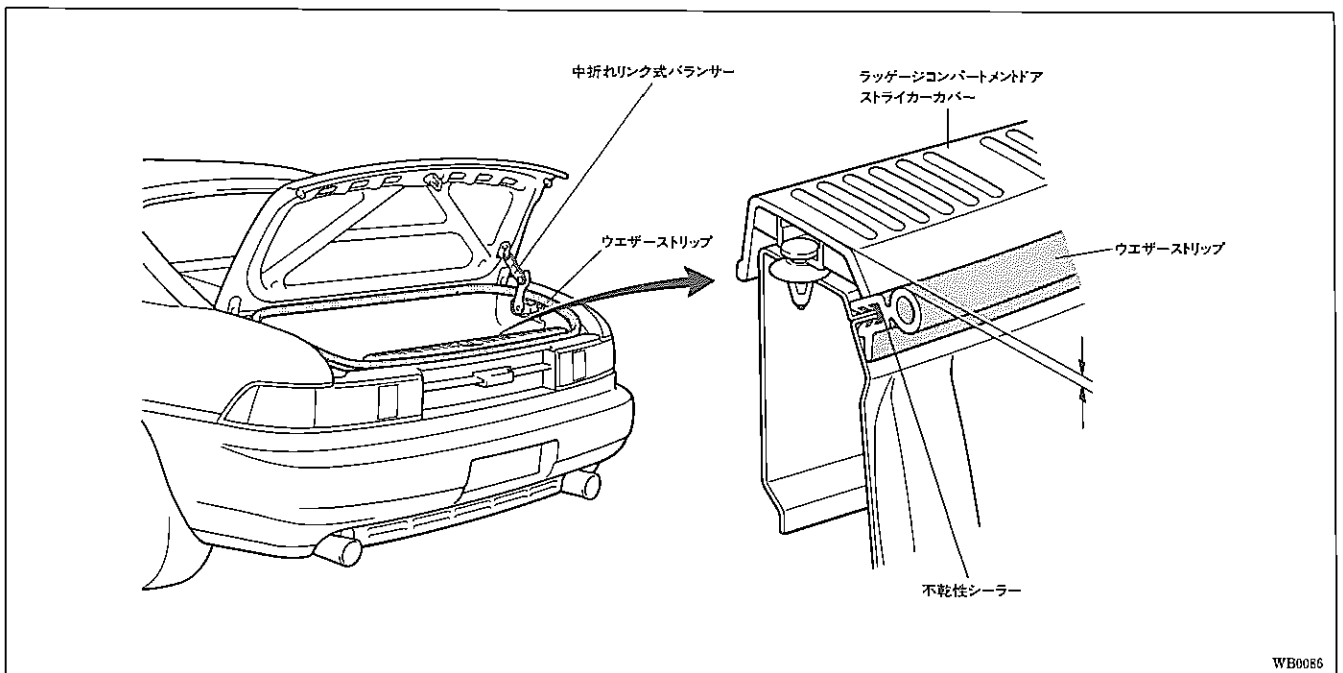
- フロア回りに、アンダーカバーおよびプロテクターを取り付けて、チッピングによるパネルの傷つけ防止・錆防止をはかりました。



□構成部品

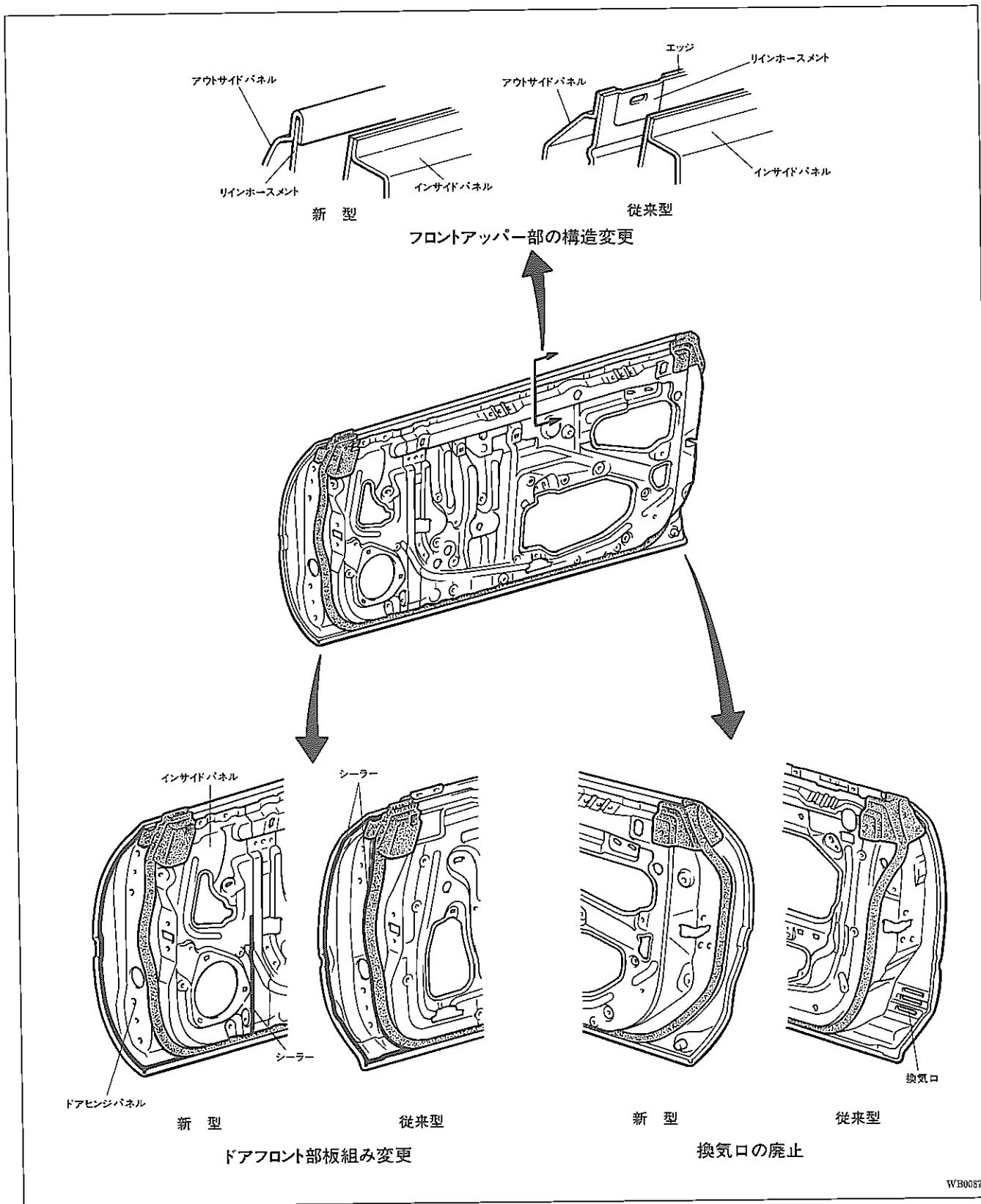
1. ラゲージコンパートメントドア

- ドアヒンジには、ヒンジ+中折れリンク式バランスー方式を踏襲しました。
- ラ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、ラゲージコンパートメントドアストライカー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防止をはかりました。
- ウエザーストリップに不乾性シーラーを充填し、パネルのエッジ錆を防止しました。

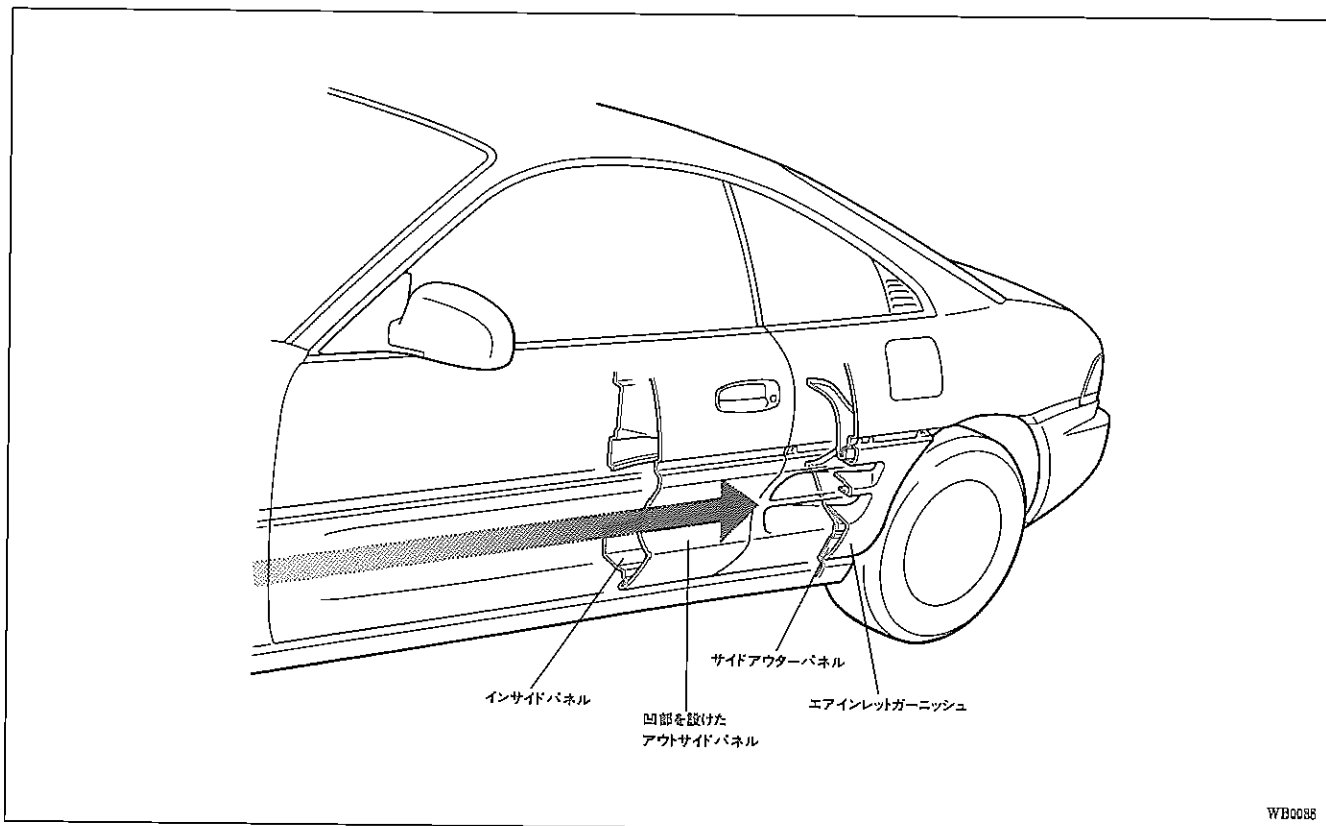


2. ドア

- 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リ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。



- ドアアウトサイドパネルに凹部を設定して、エアの吸入性の向上をはかりました。さらにエアインレットガーニッシュと面一化して品質感の向上をはかりました。



□ 塗装

1. 外板色

- エlegantでエキサイティングなスタイルに対応するために、質感が高く存在感のあるカラー6色を設定しました。
- マイカ塗装として、クリスタルパールマイカⅡ (047), ダークターコイズマイカ (742) の2色を設定しました。クリスタルパールマイカⅡは、ブルーを発色する干渉マイカとし、2色性としました。
- スーパーカラーとして、スーパーホワイトⅢ (043), スーパーレッドⅢ (3J6), スーパーブライトイエロー (567) の3色を設定しました。
- 全色上塗り塗料の顔料を変更して、滑らかな塗膜を得ることにより平滑性の向上をし、さらにつや感の向上をはかりました。

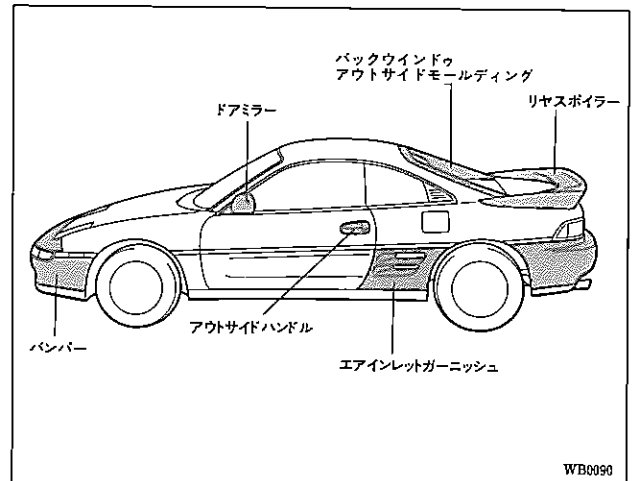
仕様

●: 標準 ○: オプション

カラーネーム	カラーNo.	グレード		GT	備考
		G	Gリミテッド		
スーパーホワイトⅢ	043	●	●	●	
クリスタルパールマイカⅡ	047	○	○	○	干渉マイカ
ブラック	202	●	●	●	
スーパーレッドⅢ	3J6	●	●	●	
スーパーブライトイエロー	567	●	●	●	
ダークターコイズマイカ	742	●	●	●	着色マイカ

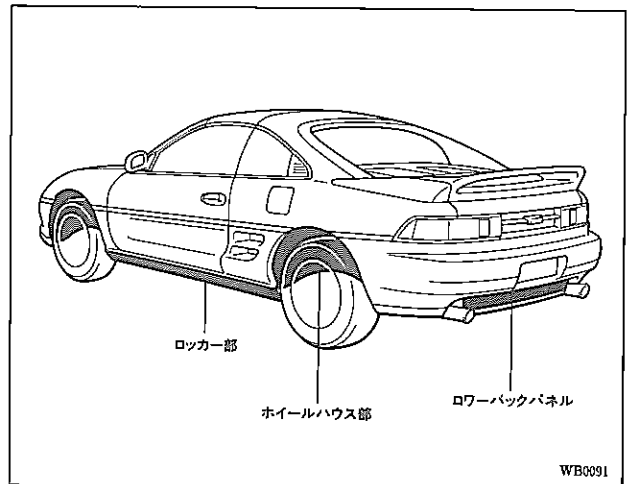
2. 外板色共色外装部品

- バンパー，ドアミラー，アウトサイドハンドル，バックウインドゥアウトサイドモールディング，エアインレットガーニッシュおよびリヤスポイラー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，ロッカー部およびローバックパネル下部をブラックアウト化し，サイドビュー引き締まったものとなりました。



5・2

ボデー - 外装

■概要

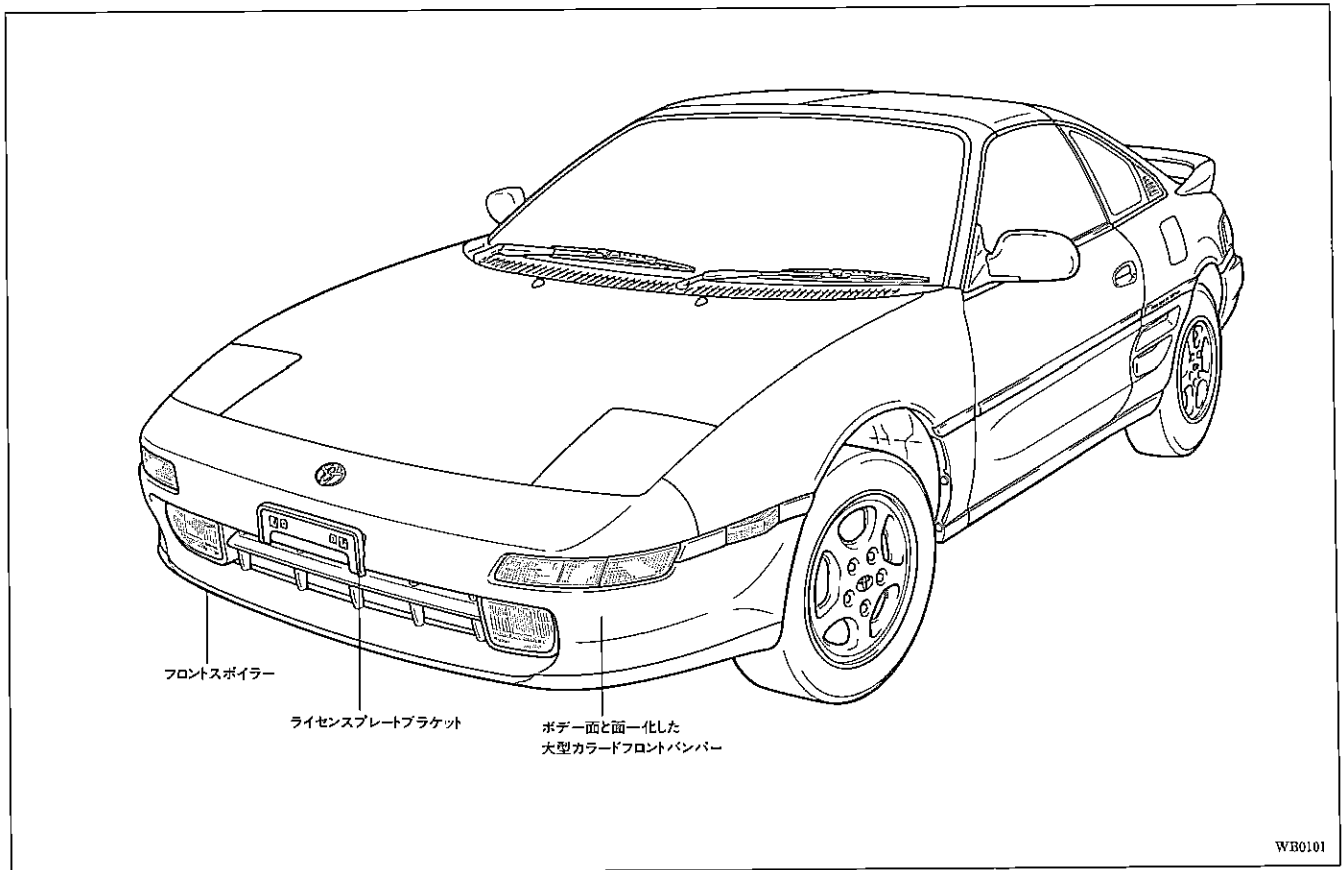
パワーウィンドゥ、電気式ドアロック、Tバールーフなどを採用して、使用性、便利性の向上をはかりました。

■機構説明

□ボデー外装部品

1. フロント回り

- ボデー外板色と共色のウレタン製大型フロントバンパーを全車に標準設定して、フロントマスクの意匠向上をはかりました。
- 黒色のPP製フロントスポイラーを全車に標準設定して、空力特性の向上をはかりました。
- 専用のライセンスプレートブラケットを全車に設定しました。

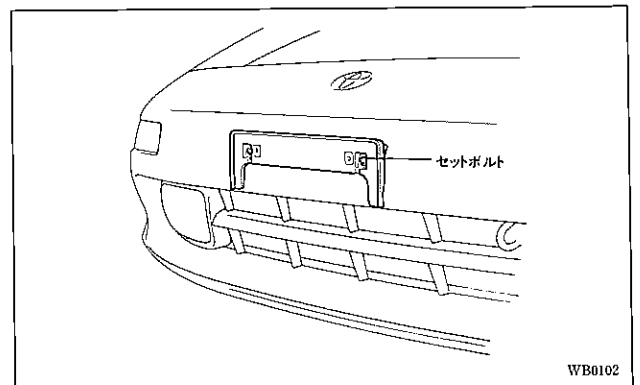


WB0101

▶構造と作動

【1】ライセンスプレートブラケット

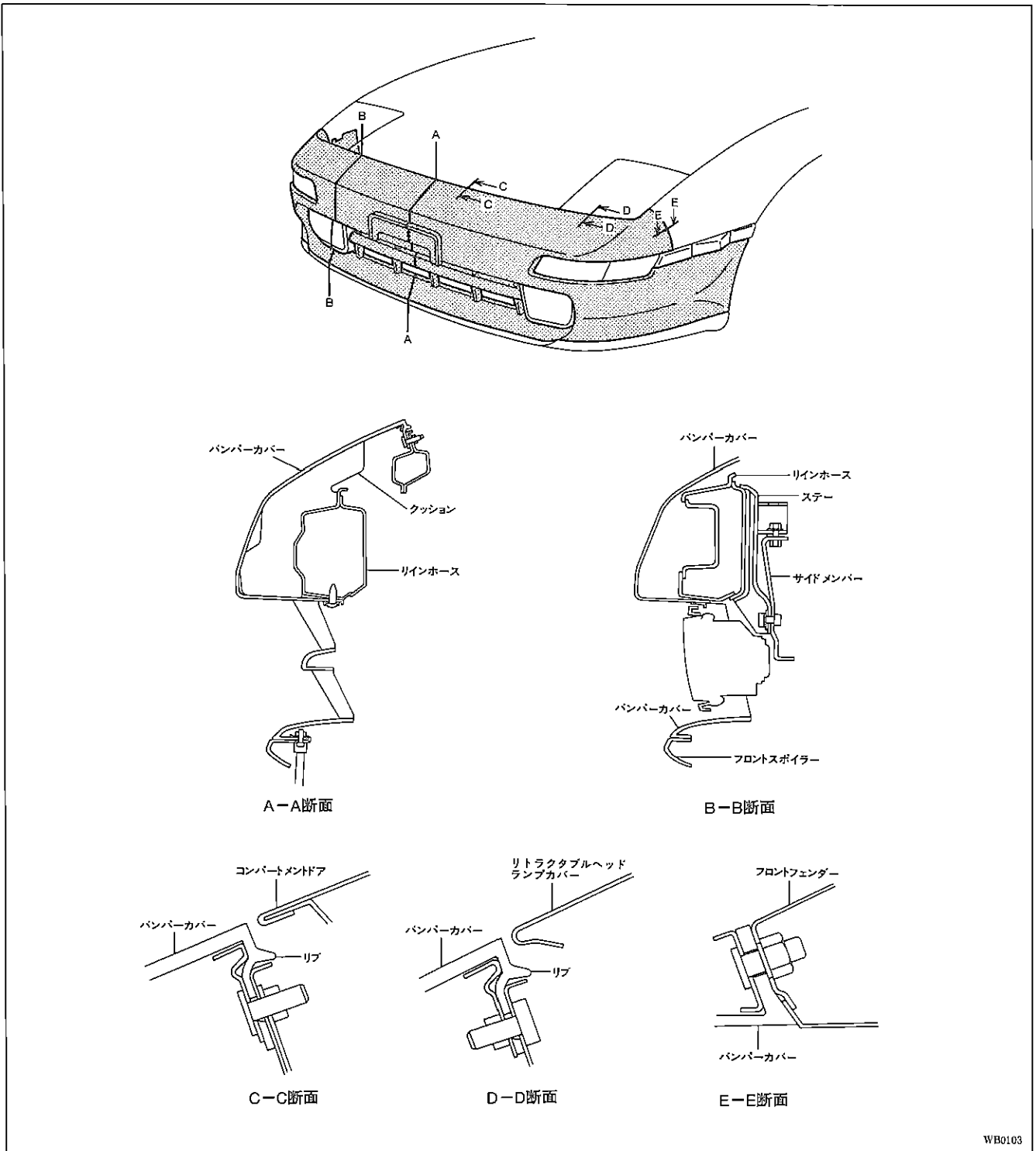
ライセンスプレートブラケットは、黒色でPP製の専用品としました。



WB0102

【2】フロントバンパー

- ・フロントカラーバンパーは、6色（スーパーホワイトⅢ、クリスタルパールマイカⅡ、ブラック、スーパーレッドⅢ、スーパーブライイトイエロー、ダークターコイズマイカ）とし、中央下部に通気性の良い空気取り入れ口を設けた形状としました。
- ・フロントラゲージコンパートメントドアとバンパーカバー間の見切り部より内部部品が見えないようバンパーカバー上部（C-C断面部）にリップを設定しました。

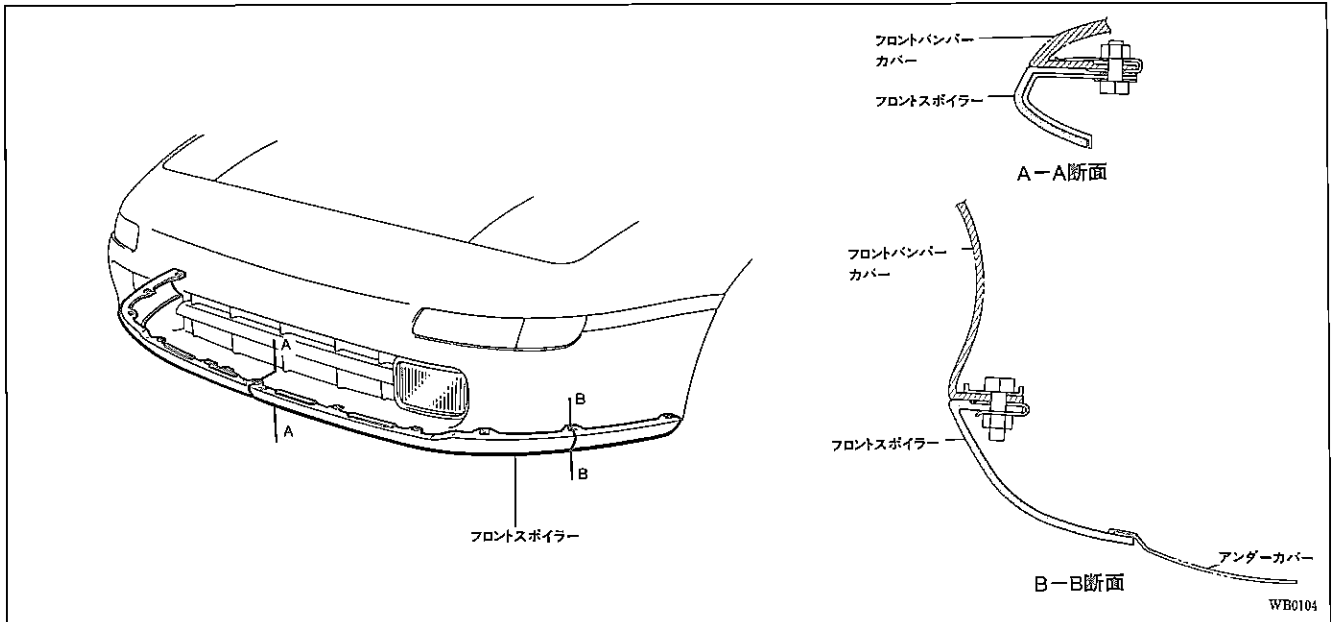


WB0103

【3】 フロントスポイラー

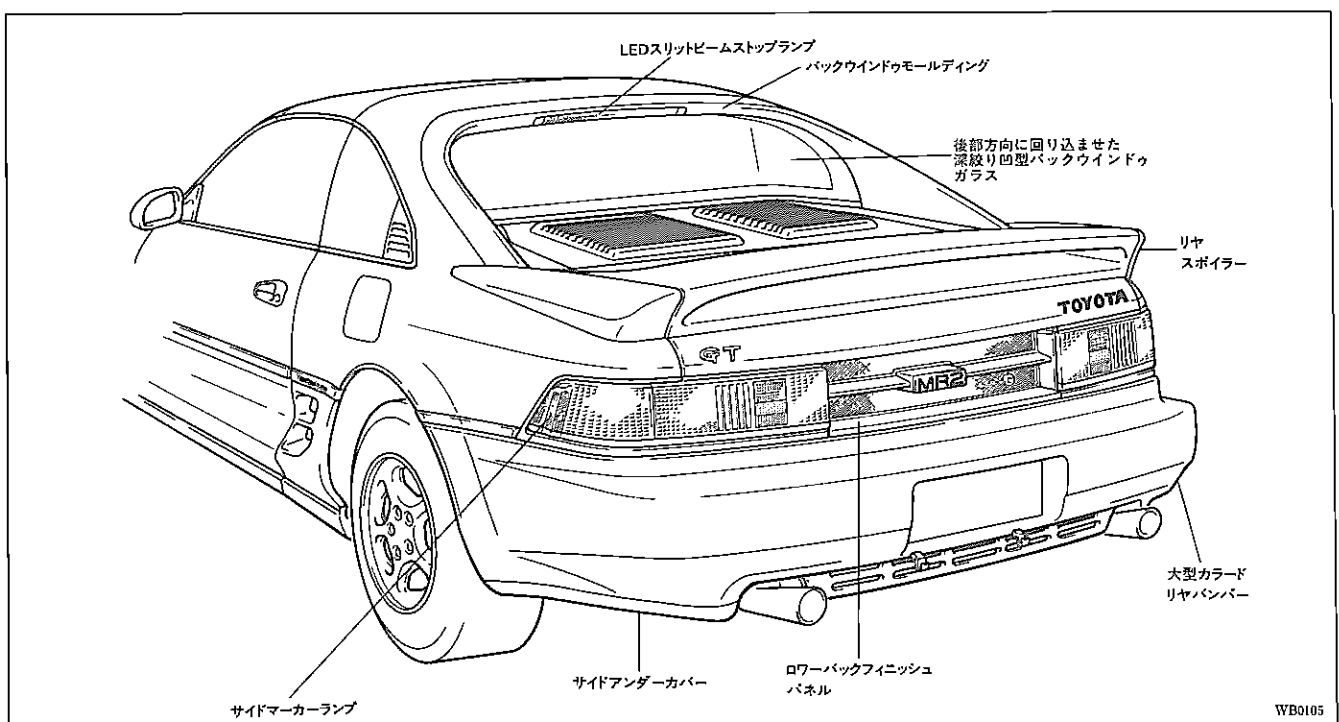
PP製2分割タイプのフロントスポイラーを、フロントバンパー下部に設定しました。

フロントスポイラーの取り付けは、フロントバンパーカバーにボルトにて取り付けられています。



2. リヤ回り

- ボデー外板色と共色のウレタン製大型リヤバンパーを全車に標準設定しました。
- バックウィンドウガラス上部にボデー外板色と共色のLEDスリットビームストップランプ内蔵のバックウィンドウモールディングを全車に標準設定しました。
- ボデー外板色と共色のFRP製リヤスポイラーを全車に標準設定して、空力特性の向上をはかりました。(除くGグレード)
- トヨタマーク、グレードマーク、MR2マークをボデー外板色と共色化(外板色ブラック、ダークターコイズマイカのMR2マークはメッキ文字)して設定しました。

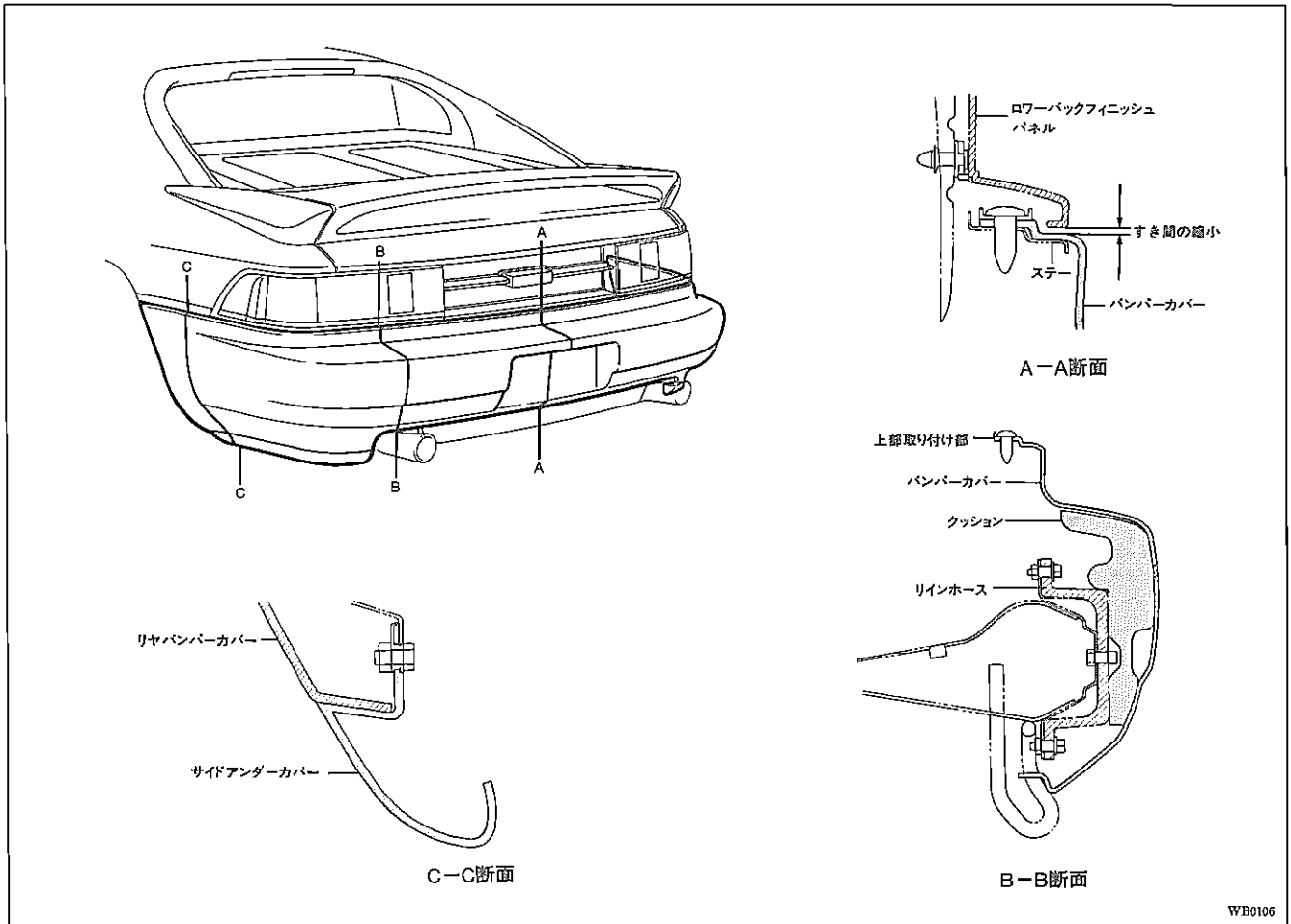


▶構造と作動

【1】リヤバンパー & サイドアンダーカバー

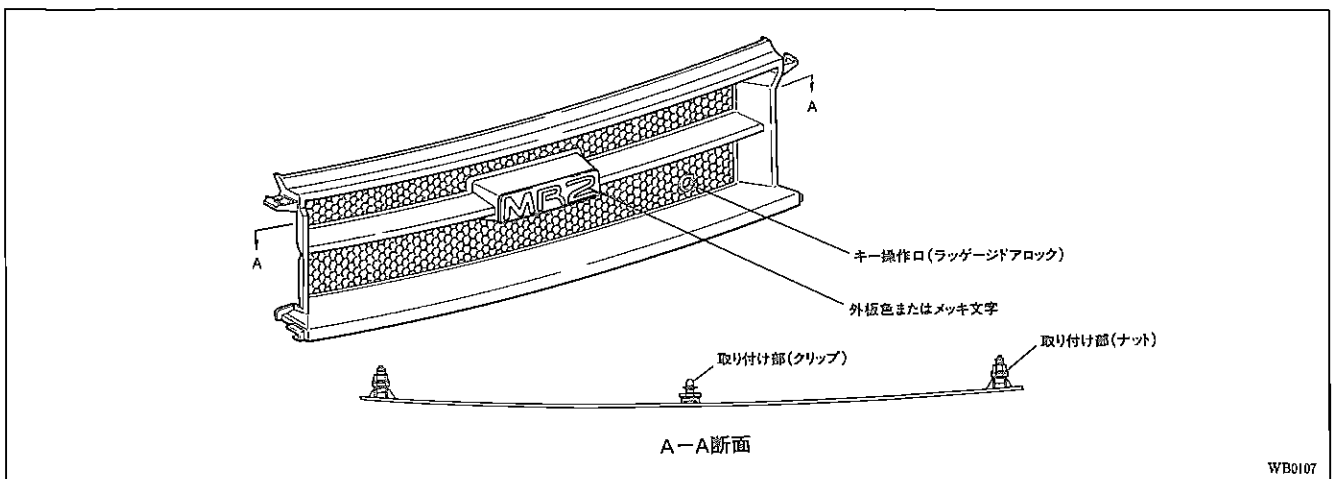
リヤカロードバンパーは、フロント同様ボデー外板色と共色化し左右のコーナー部には下回り部品を見えにくくするためのアンダーカバーを設けました。

取り付けは、バンパーカバー上部をボデー取り付けのステーに、下部はボデーに直接取り付けてローバックフィニッシュパネルおよびリヤコンビネーションランプとの見切り幅の縮小（A-A断面）をはかって見栄えの向上をはかりました。



【2】ローバックフィニッシュパネル

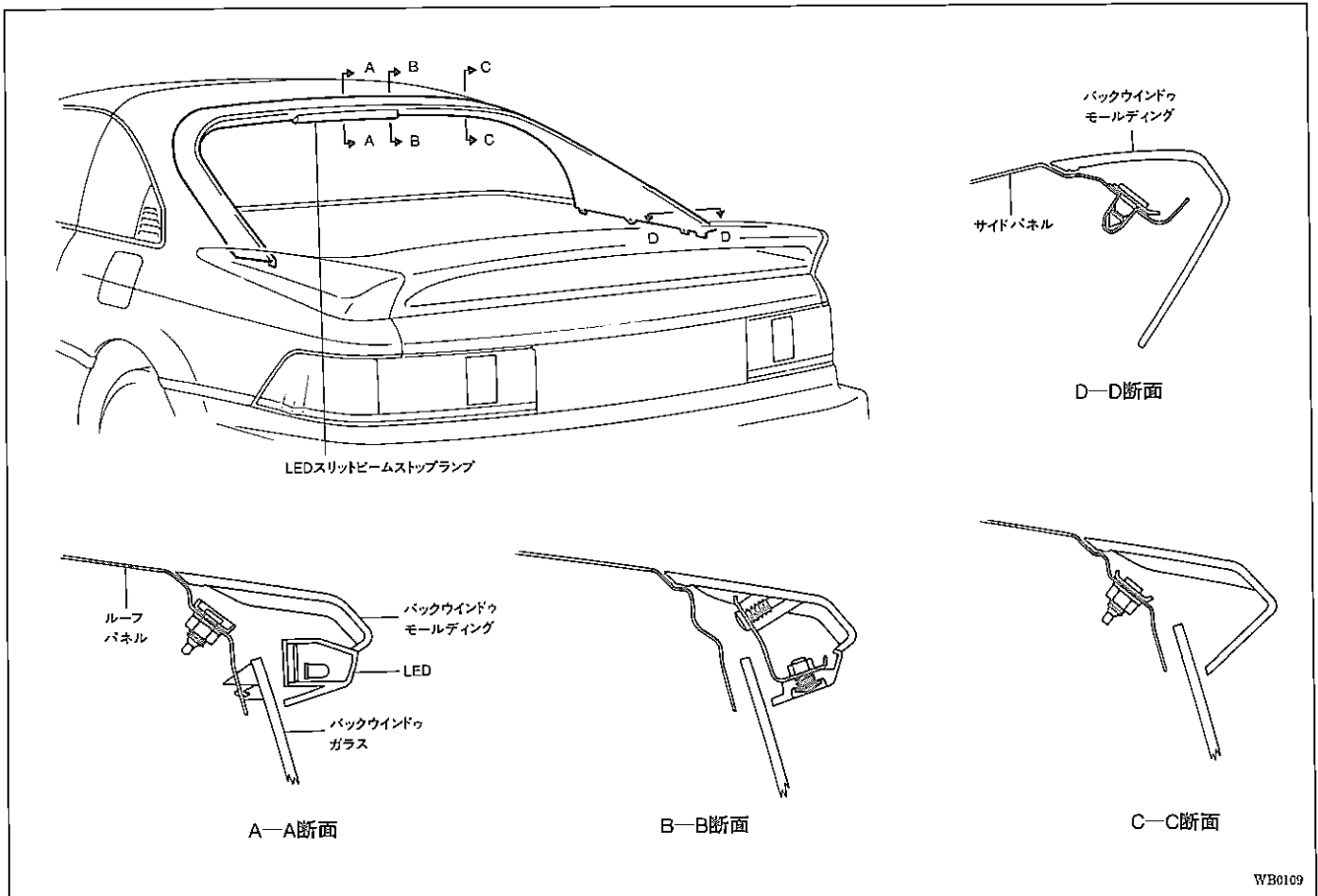
中央部にMR2マークを入れた黒色のハニカムタイプで立体感のあるものを採用しました。



【3】バックウィンドウモールディング

バックウィンドウガラスを包み込む形状でSMC* 製のバックウィンドウモールディングは、モール中央上部にLEDスリットビームストップランプを組み込み、ボデー外板色と共色化してボデーと一体感を持たせ見栄えの向上をはかったものとなりました。

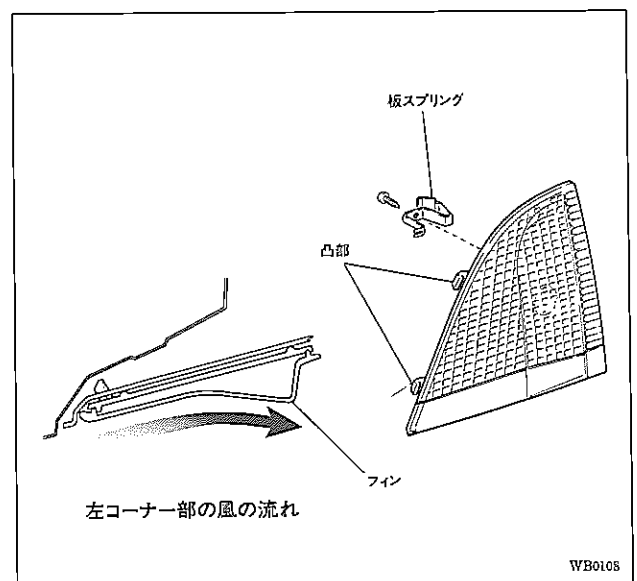
取り付けは、左右を樹脂クリップ、中央部を室内側よりナットにて締め付け取り付けられています。



【4】サイドマーカーランプ

空力特性を向上させるフィン付きサイドマーカーランプをリヤコンビネーションランプ外側に設定しました。

取り付けはサイドマーカーランプ外側に凸部を設けてリヤコンビネーションランプボデーに差し込み、内側に取り付けられた板スプリングのスプリング力によって取り付けられています。

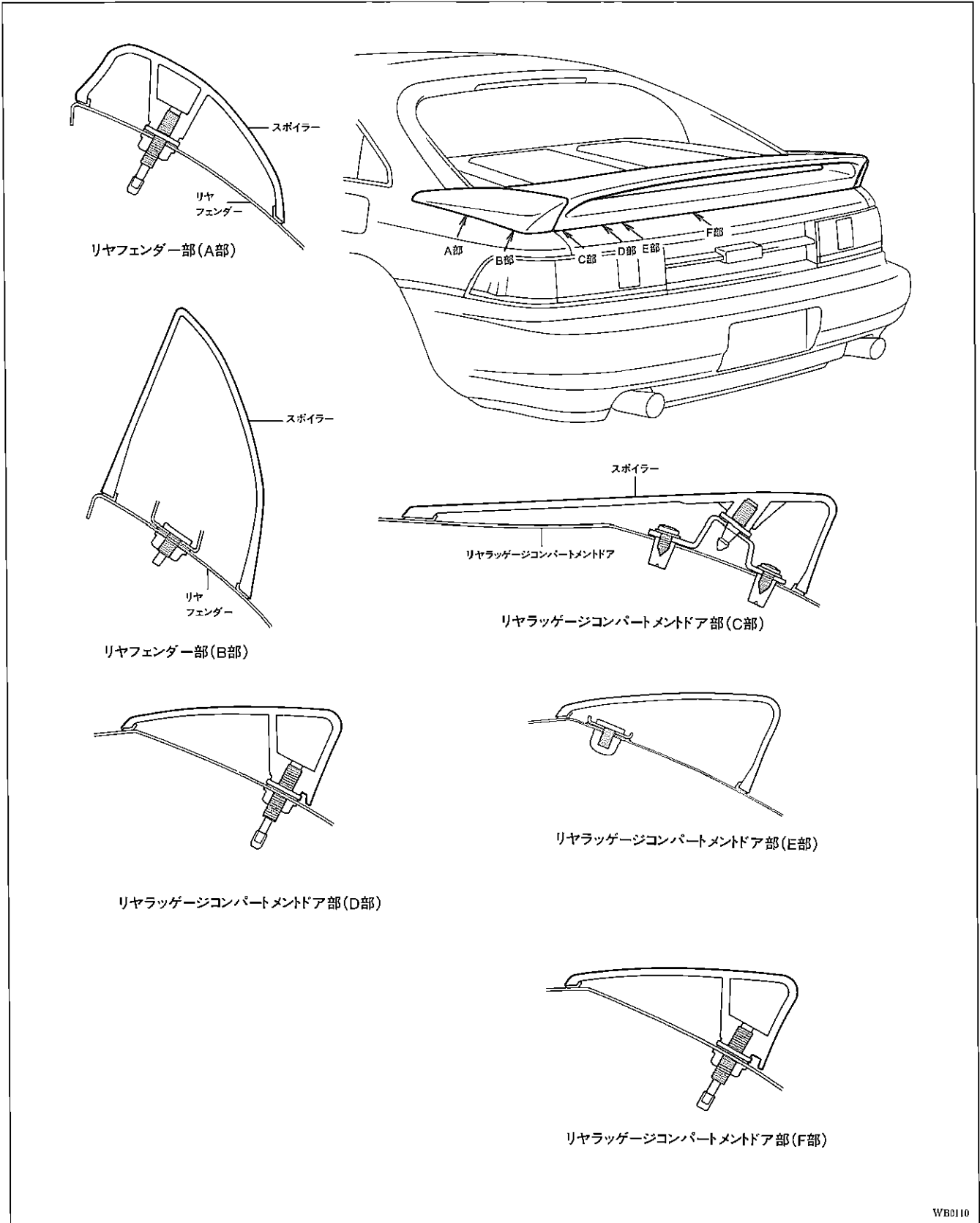


* SMC：シートモールディングコンパウンド (Sheet Molding Compound)

熱硬化性樹脂（不飽和ポリエステル）、フィラー、ガラス繊維などからなるシート状の成形品を切断後、金型上で熱と圧力を加えて成形したもの

【5】リヤスポイラー

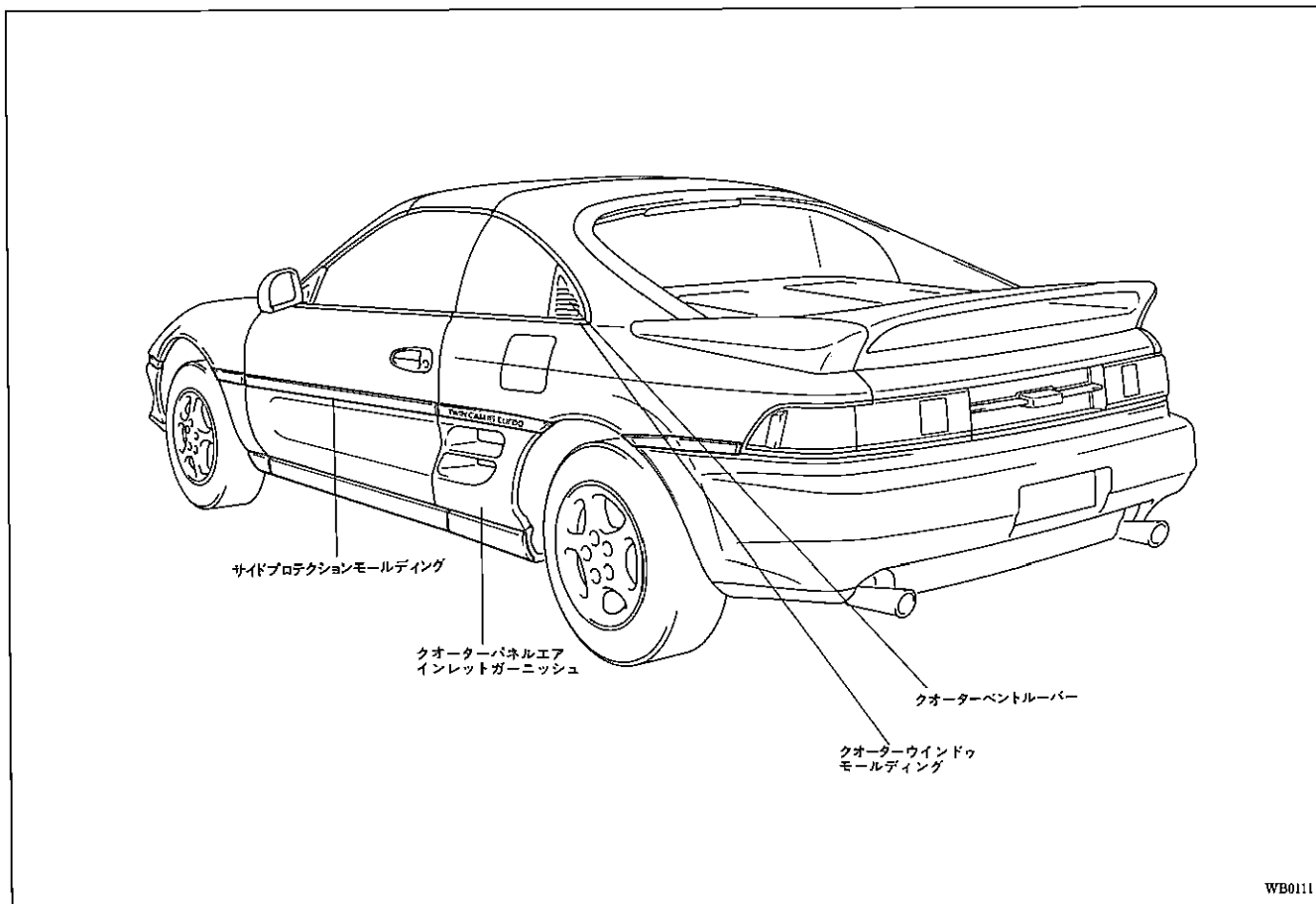
リヤラッゲージコンパートメントドア後端にボデー外板色の共色を塗色した2段式リヤスポイラーを装着し、高速走行時の走行安定性の向上をはかりました。また、スタイリング的にもスポーティーで精悍なリヤビューとしました。取り付けは、ボルトおよびナットにてリヤラッゲージルーム内より取り付けられています。



WB0110

3. サイド回り

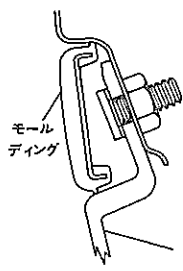
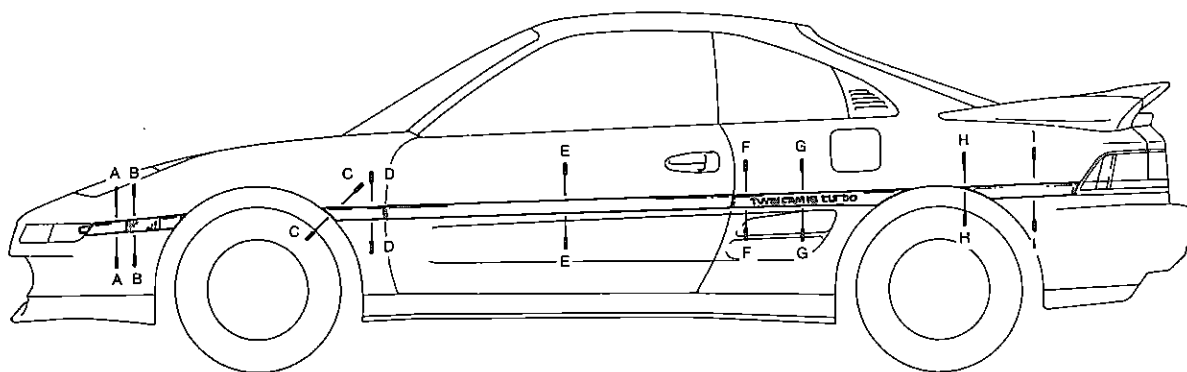
- ダイナミックなスポーツ感を表現するウエッジ姿勢のサイドプロテクションモールディングを全車に標準設定して外観意匠の向上をはかりました。(TWIN CAM16turboマークはGT車のみ)
- リヤクォーターサイドパネルの最適な位置に、ボデー外板色と共色のクォーターパネルエアインレットガーニッシュを設定しました。
- クォーターウィンドゥモールディングはクォーターウィンドゥガラスと一体成形し段差の少ないものを設定しました。
- マッドガードは、全車販売店オプションとしました。



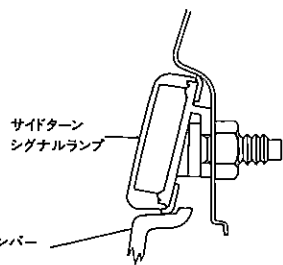
▶ 構造と作動

【1】サイドプロテクションモールディング

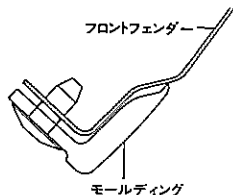
サイドプロテクションモールディングは黒色のポリ塩化ビニール製で、フロントバンパーからリヤコンビネーションランプまで連ねたウエッジ型で、リヤクォーター部にTWIN CAM16turbo (GT車のみ)のマーク入りを採用しました。サイドプロテクションモールディングの取り付けは、ナット、樹脂クリップおよび両面テープで固定されています。



A-A



B-B



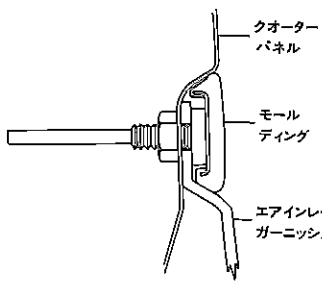
C-C



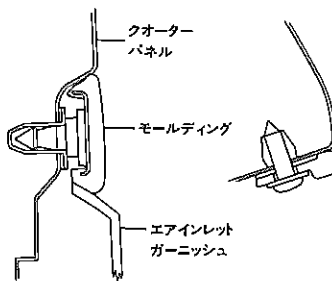
D-D



E-E



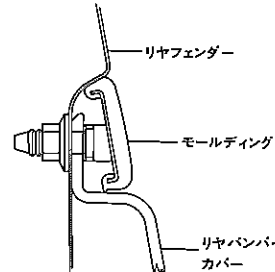
F-F



G-G



H-H



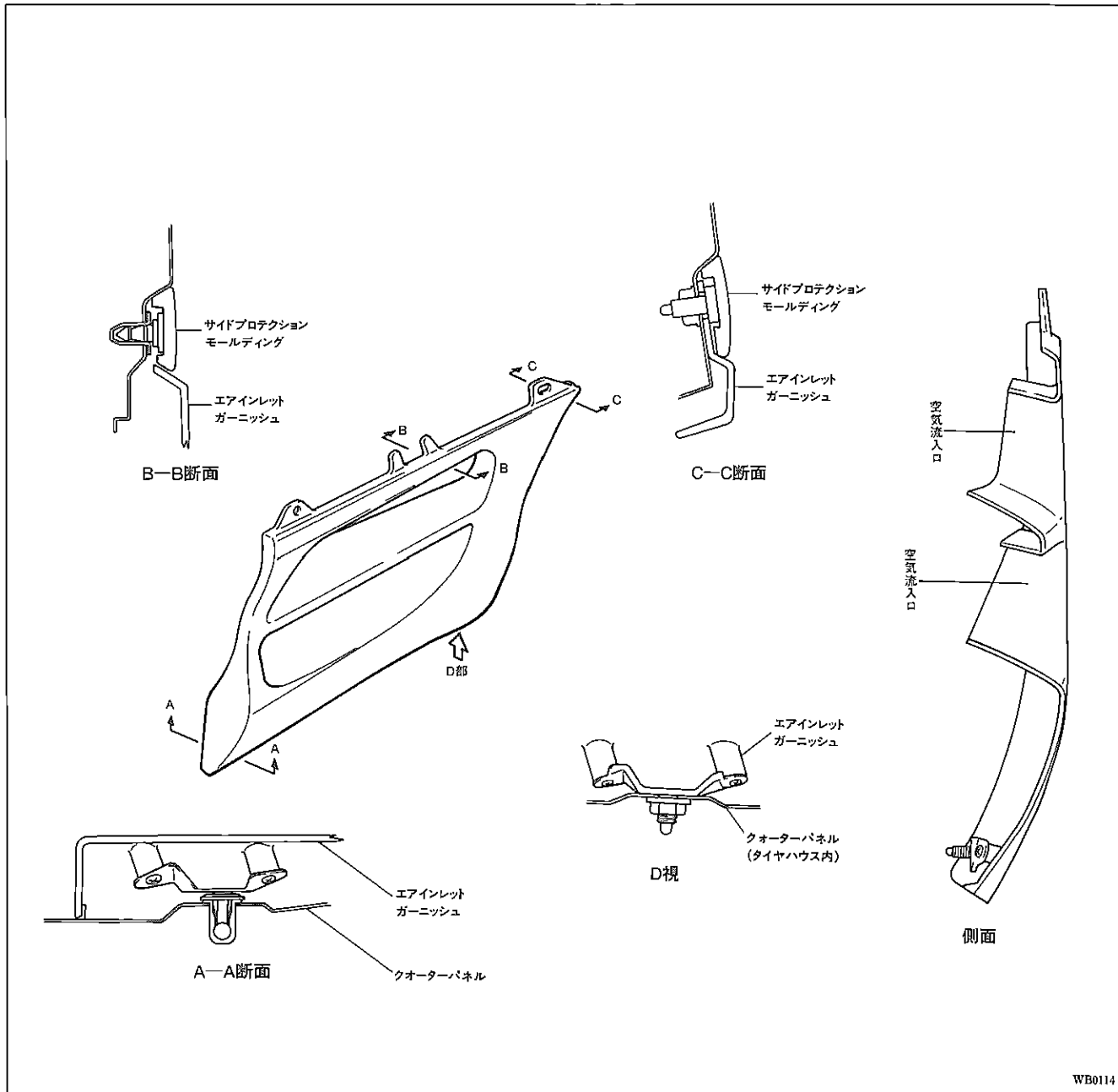
I-I

主要部断面

【2】クォーターパネルエアインレットガーニッシュ

軽量化および防錆性に優れボデー外板色と共色のSMC製エアインレットガーニッシュは、風の流れを十分に考慮し、さらに、ボデー外板の一部に同化した形状として見栄えの向上をはかりました。

取り付けは、ナットおよび樹脂クリップで取り付けられ、上部はサイドプロテクションモールディングと共締めされています。

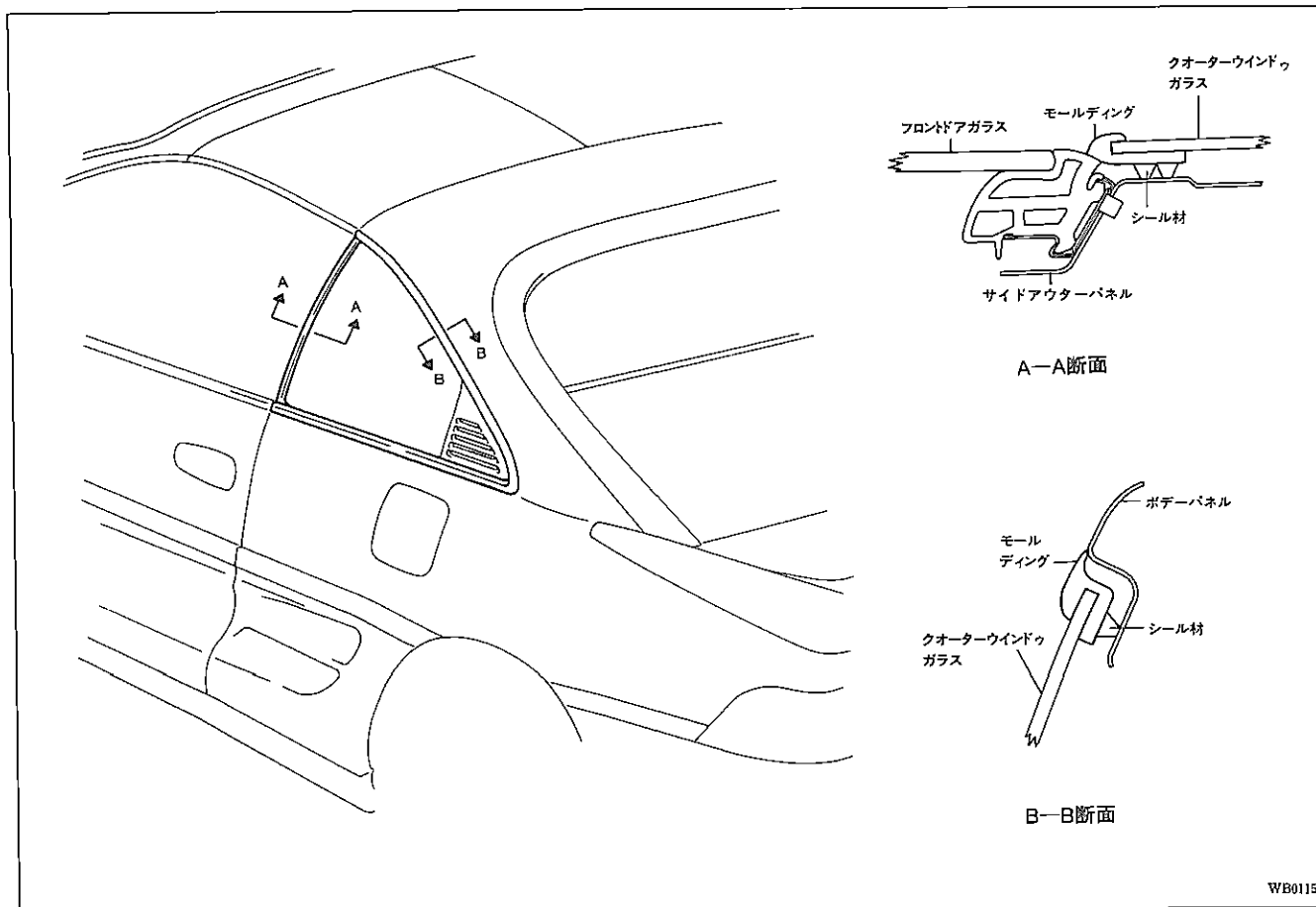


WB0114

【3】クォーターウィンドゥモールディング

クォーターウィンドゥモールディングは、クォーターウィンドゥガラスとモールディングを一体成形して、ガラスとモールディングとの段差を少なくして見栄えの向上をはかりました。

取り付けは、前部を室内側よりナットで、後部はベントルーバー部で室外よりスクリューにて締め付け、ガラス全周にシール材を充填し取り付けられています。

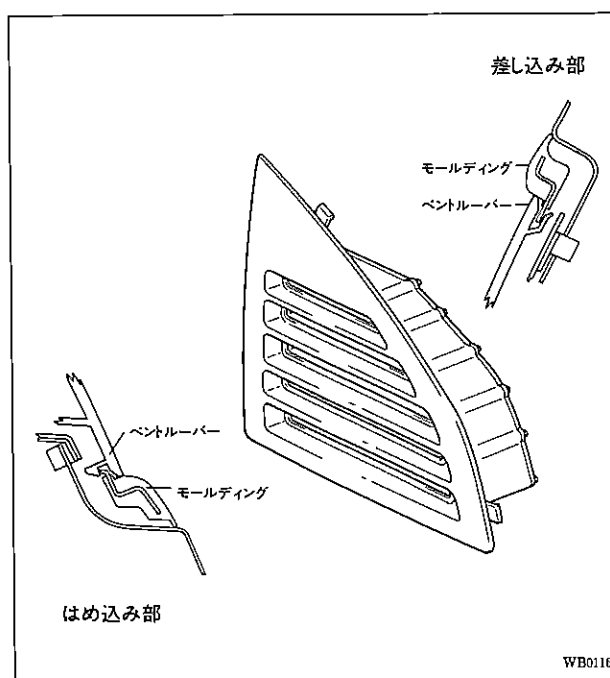


WB0115

【4】クォーターベントルーバー

クォーターウィンドゥ後部に、黒色つや塗装を施した専用部品を設定しました。

取り付けは、クォーターピラー側はモールに差し込み、クォーターウィンドゥガラス側はモールにはめ込み取り付けられています。

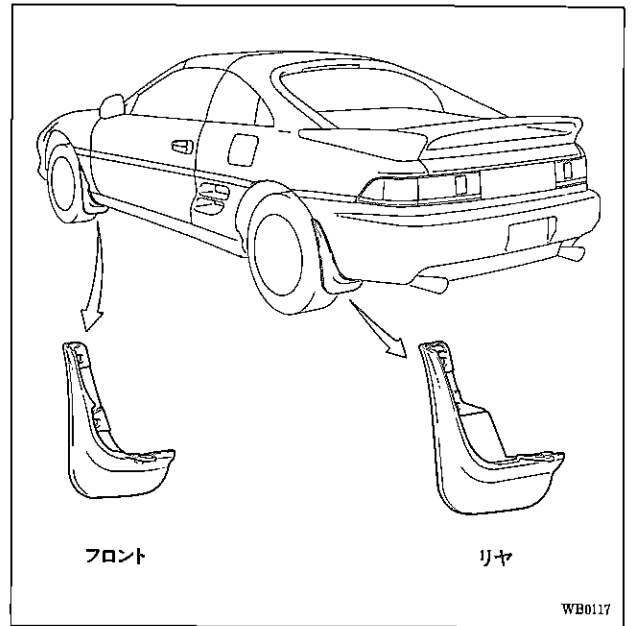


WB0116

【5】マッドガード

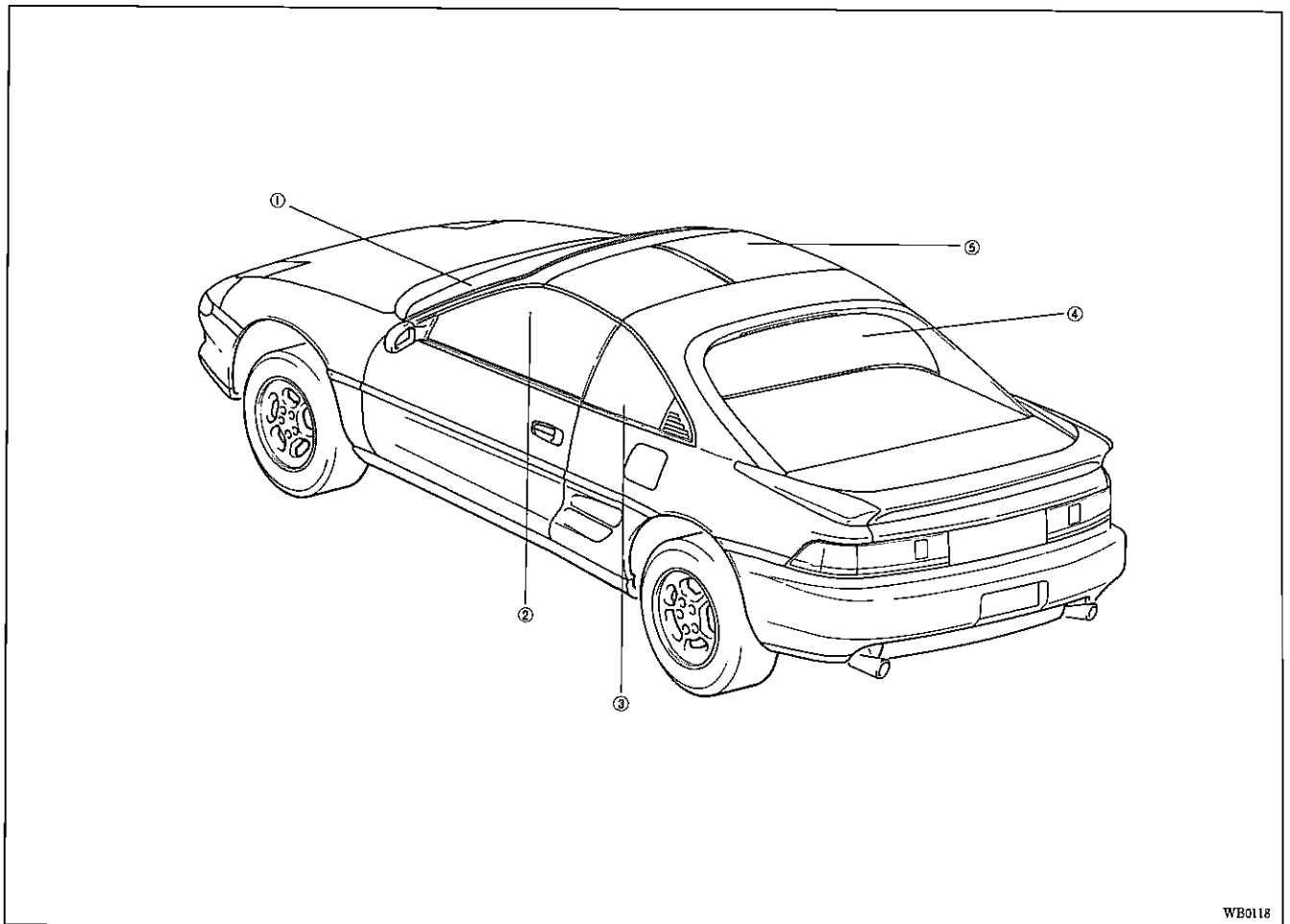
マッドガードは、成形タイプ黒色としました。

取り付けは、フロントフェンダーおよびリアバンパーカバーにスクリーにて取り付けられています。



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GT車、Gリミテッド車にブルーまたはブロンズティントドガラスを標準設定しました。
- バックウィンドウガラス、ドアガラス、ガラスルーフは、ブルーまたはブロンズガラスを設定しました。



ガラス仕様

記号	部位	仕様	グレード	板厚 (mm)
①	フロントウィンドウガラス	熱線吸収ブルーガラス	G	5.3
		熱線吸収ブロンズガラス		
		ブルーティンテッドガラス	Gリミテッド	
		ブロンズティンテッドガラス	GT Gリミテッド	
②	フロントドアガラス	熱線吸収強化ブルーガラス	G Gリミテッド	5.0
		熱線吸収強化ブロンズガラス	GT G系	
③	クォーターウィンドウガラス	↑		3.1
④	バックウィンドウガラス	↑		3.5
⑤	Tバーレーフガラス	↑		4.0

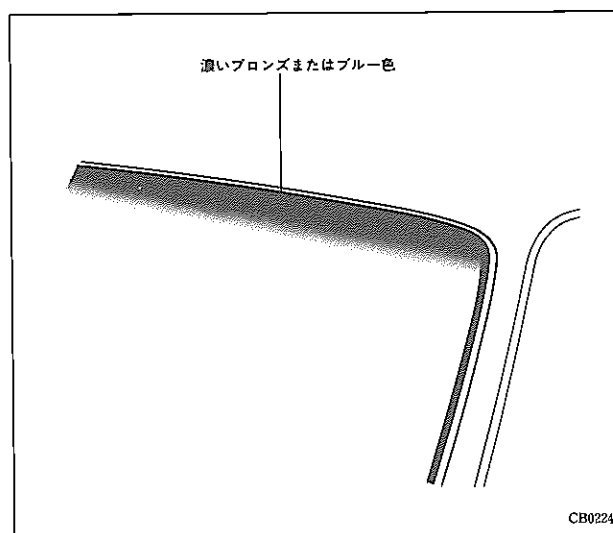
ガラスと室内色との組み合わせ

室内色	グレード	G	Gリミテッド	GT
ダークブルー		ブルーガラス	←	
ブラック		ブロンズガラス	←	←

▶構造と作動

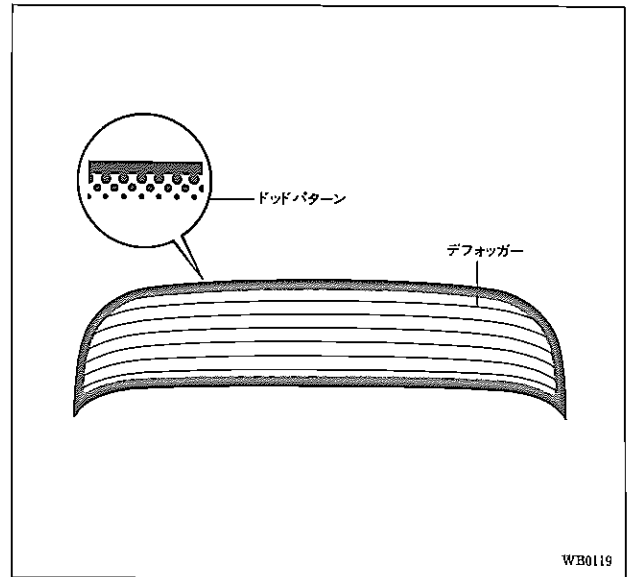
【1】フロントウィンドウガラス

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、ブルー色として遮光とともに車格感の向上をはかりました。



【2】バックウィンドウガラス

左右の両端を大きく車両後方に深絞り凹型にし、ポデーパネルに接着し取り付けられています。

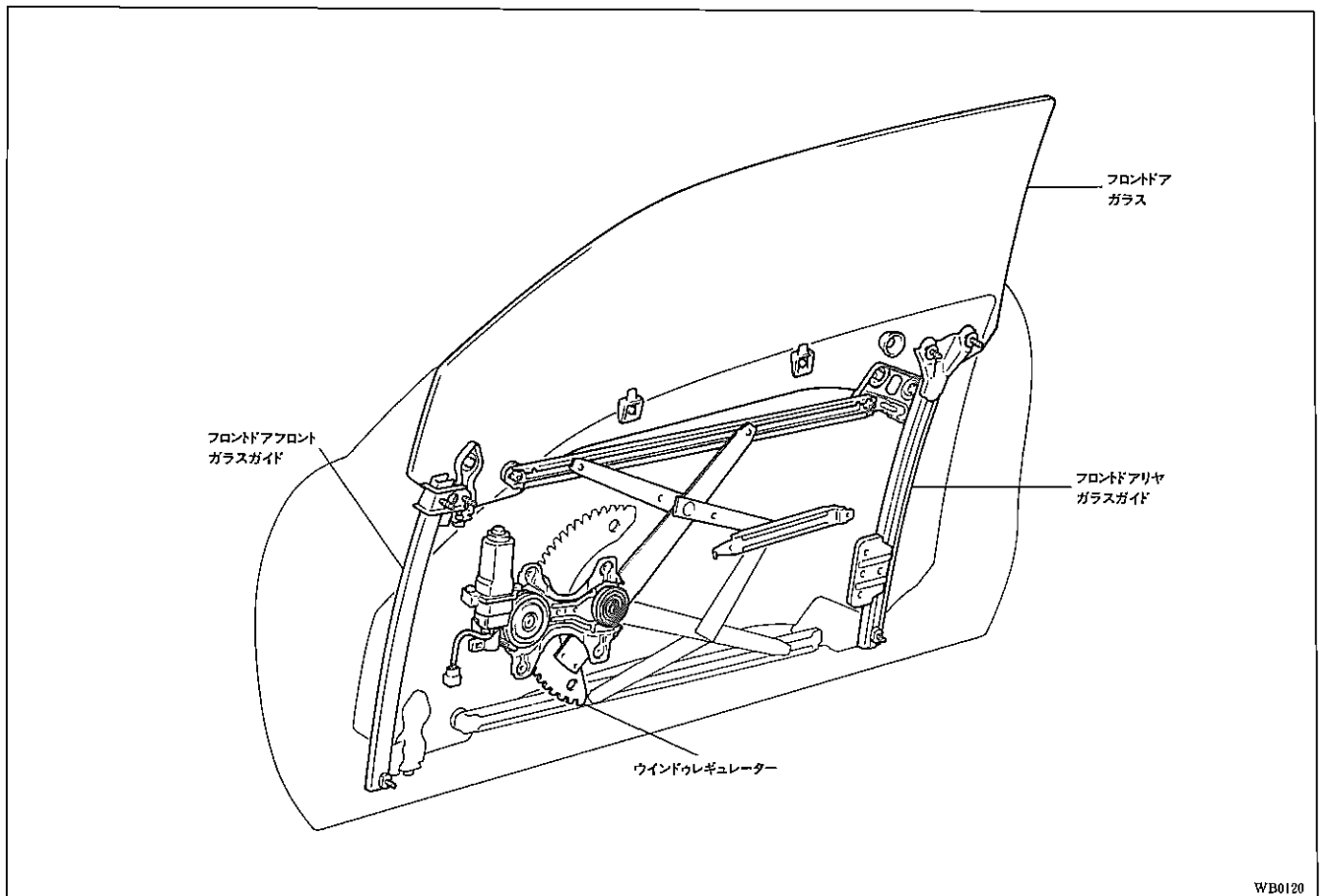


□機能部品

1. ウィンドウレギュレーター

- ドアウィンドウレギュレーターは、ワイヤ式から2本ガイドのXアーム式ウィンドウレギュレーターに変更しました。
- 操作性の優れたワンタッチ式パワーウィンドウをGTおよびGリミテッドに標準設定して、使用性、便利性の向上をはかりました。(Gグレードはオプション設定となります)

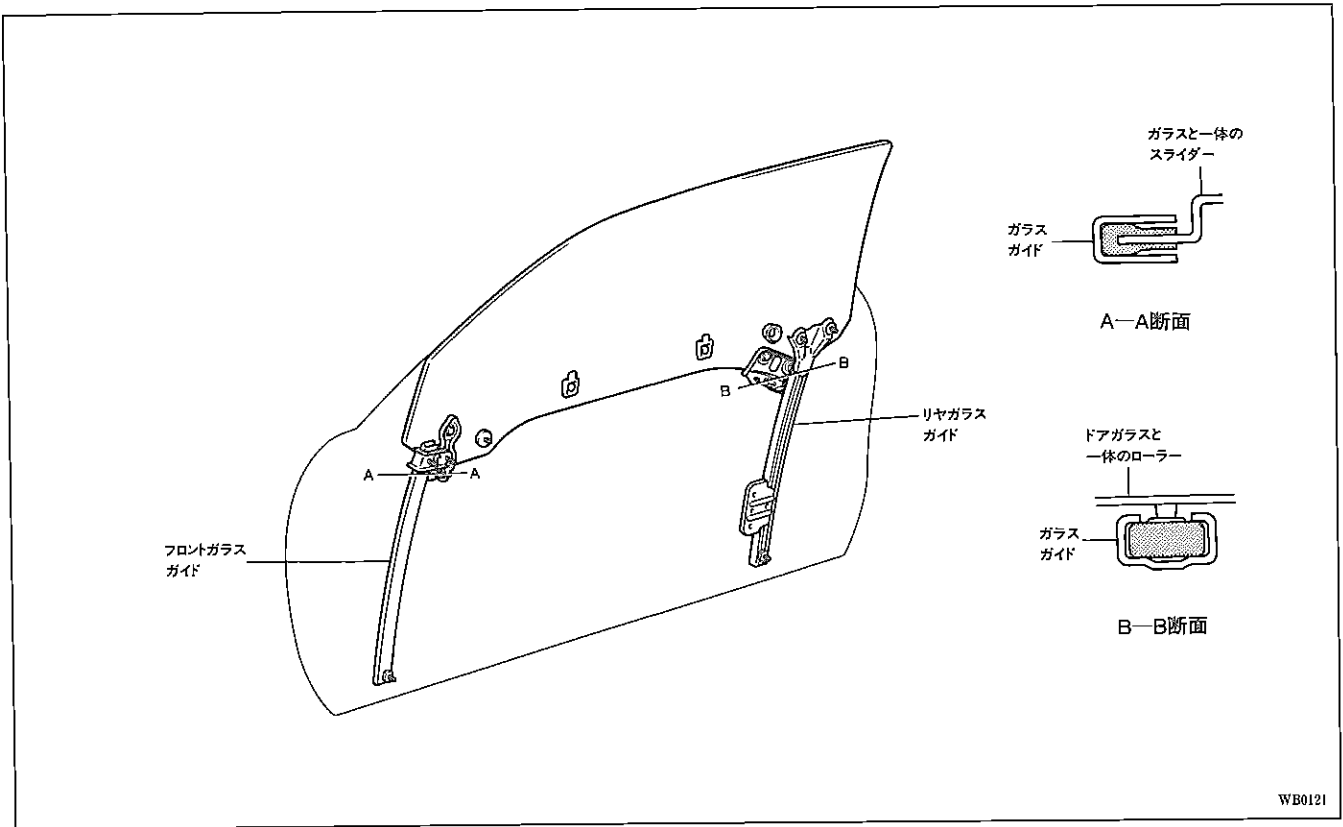
また、イグニッションスイッチがOFFの状態でもパワーウィンドウ機構を作動させることができるキーオフ機構を設定しました。



▶構造と作動

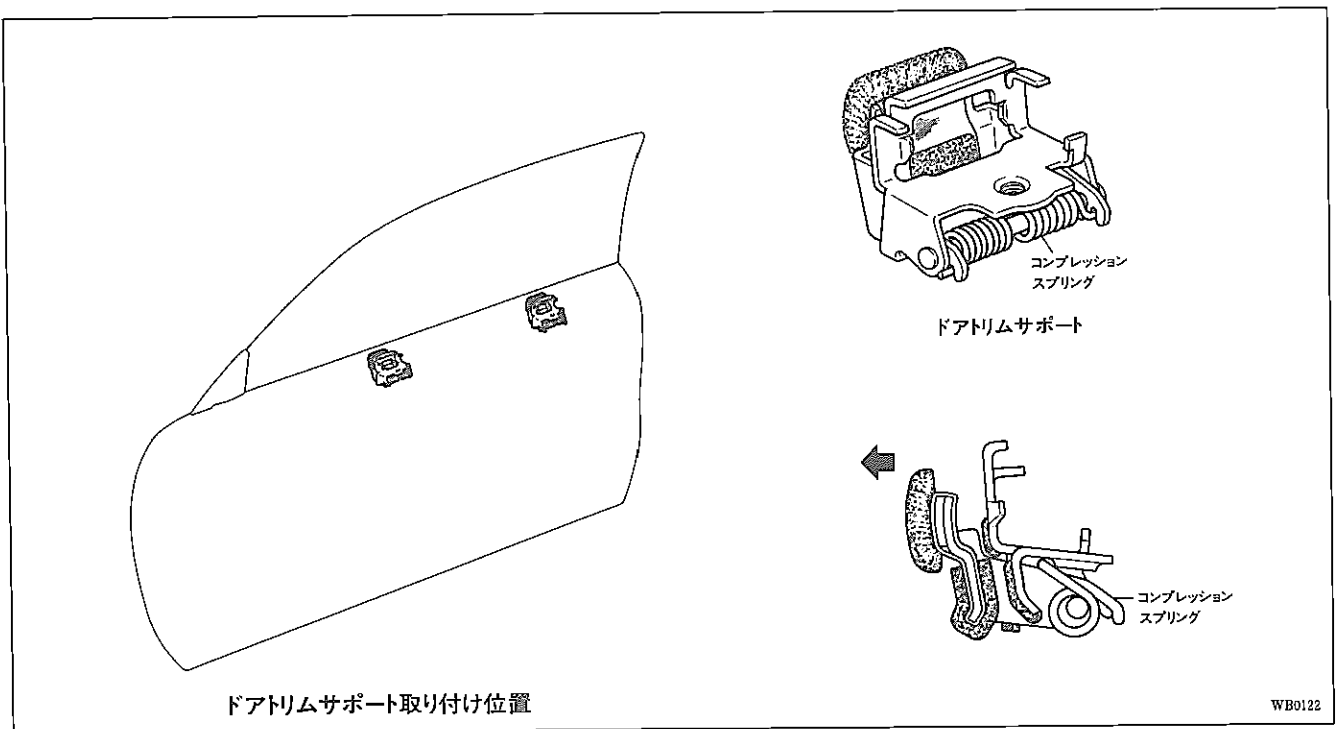
【1】フロントドアガラスガイド

ガラスガイドをフロントウィンドウガラス前後に配置して、ガラスの支持剛性をさらに向上させました。



【2】ドアトリムサポート

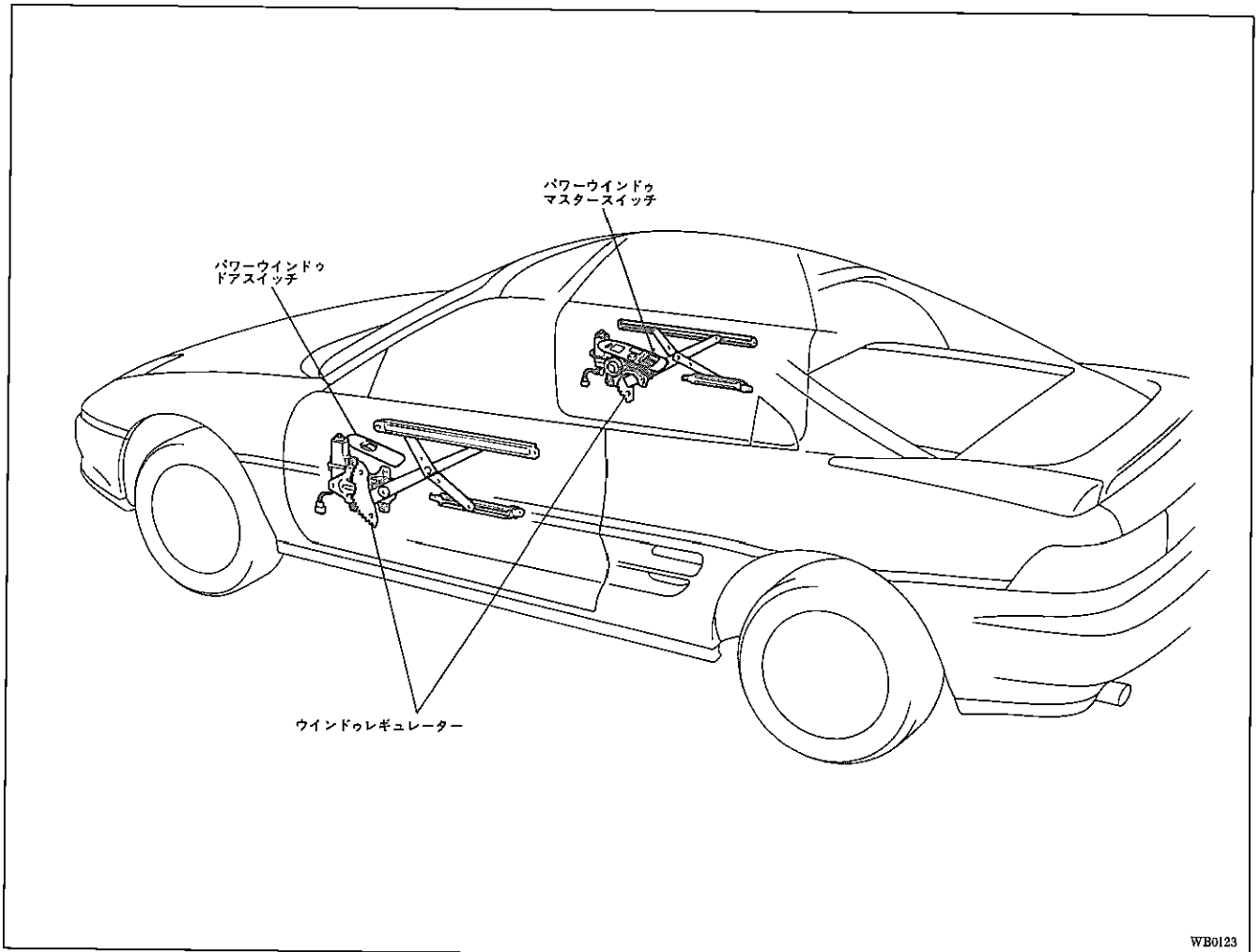
トリムサポートに組み込まれたスプリング力で、ドアウィンドウガラスを車外側（矢印方向）へ押しドアウィンドウガラス半開時のベルトライン部支持を増加させ、ガラスのバタツキを低減しました。



【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を閉作動中の場合は、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。

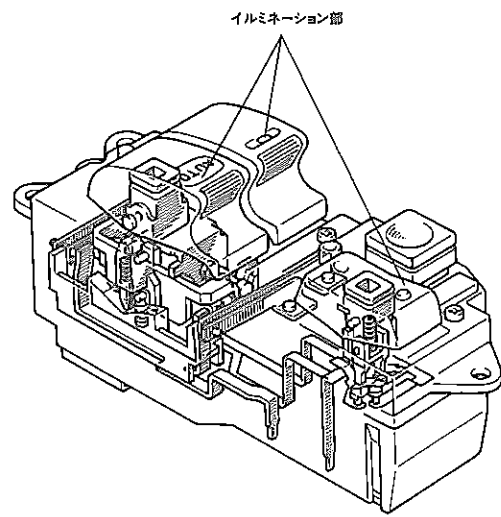
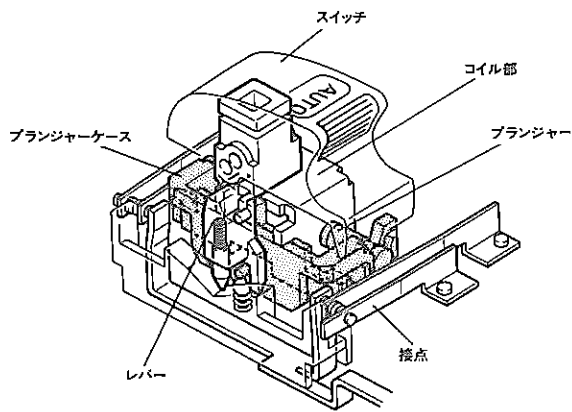
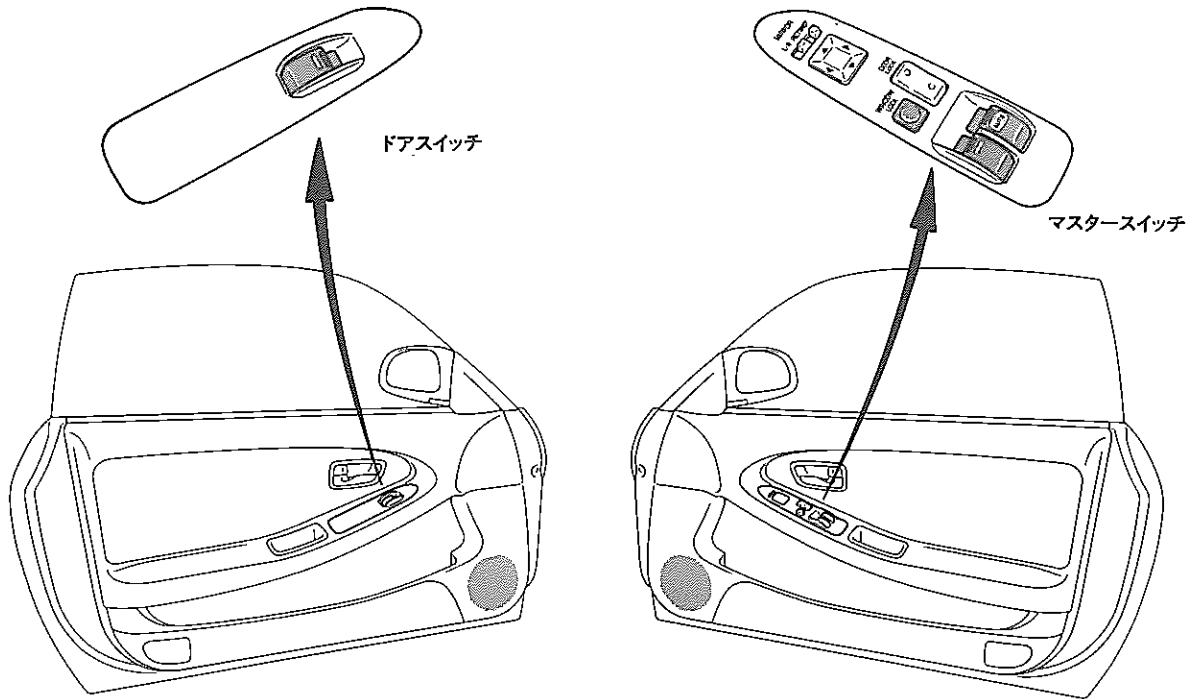


WB0123

〔2〕構造

(1) パワーウィンドウスイッチ

- ・フロントドア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。
- ・フロント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段操作することにより、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。

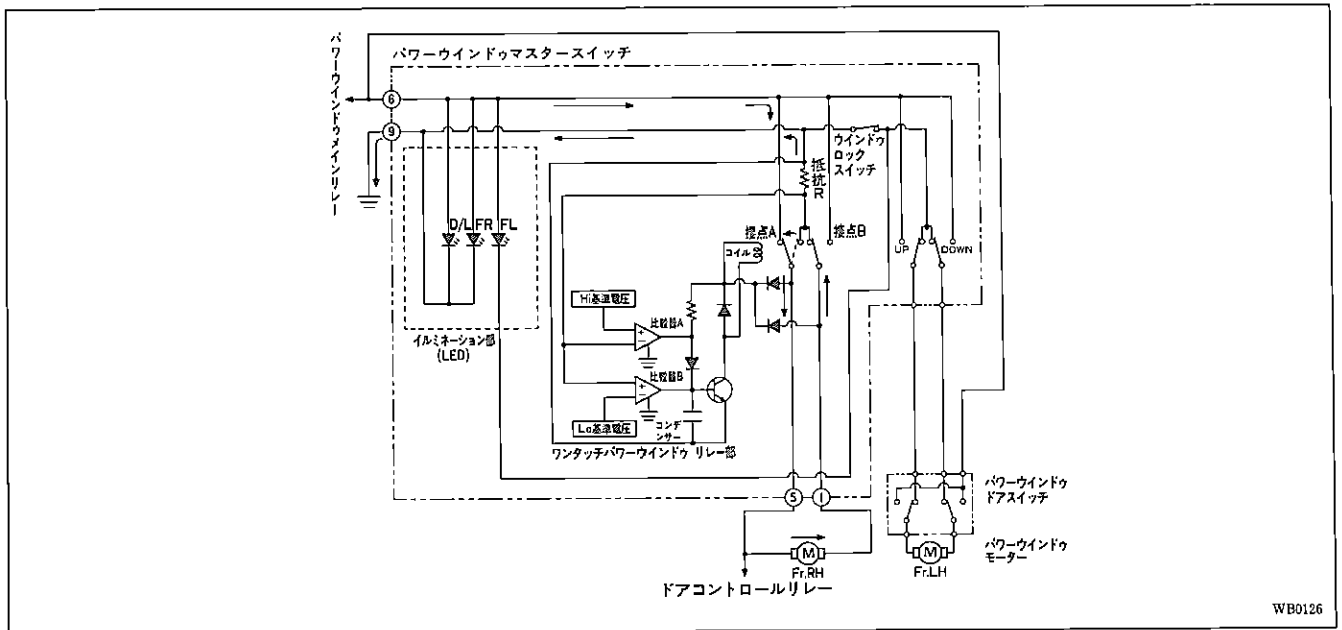
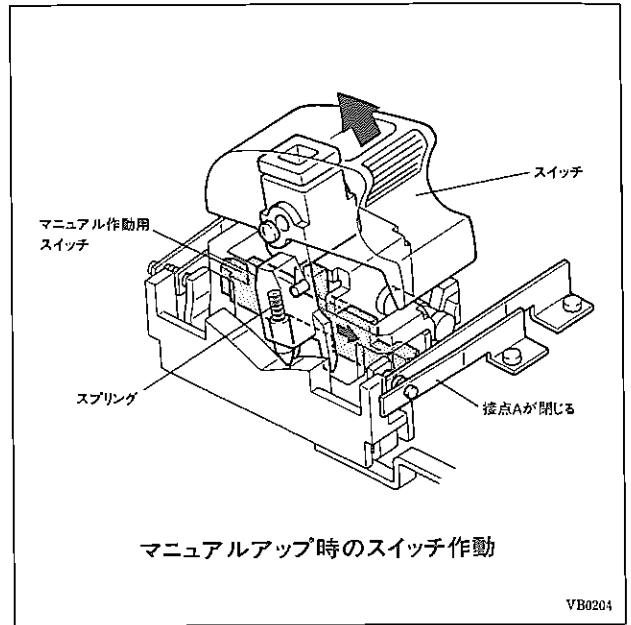


〔3〕 作動

(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⑥→接点A→⑤→モーター→①→接点B→抵抗R→⑨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が開いてモーターは停止します。



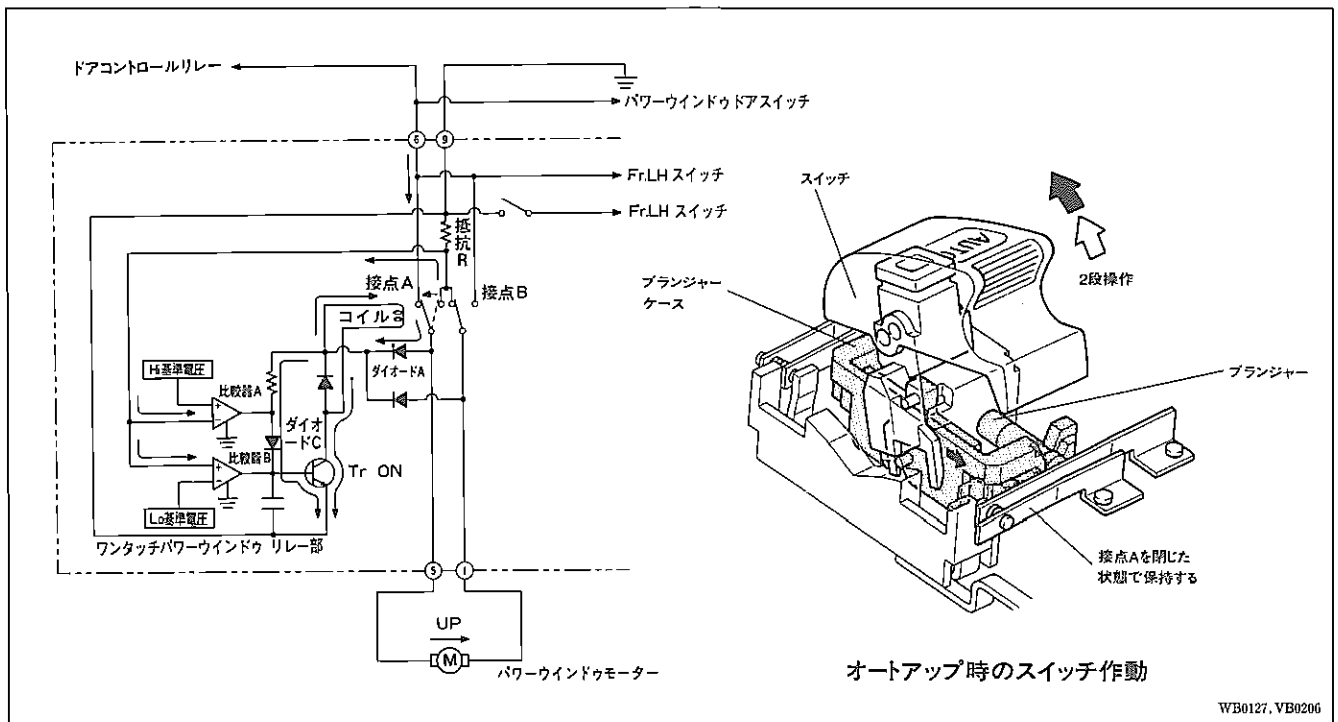
② マニュアルダウン作動

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⑥→接点B→①→モーター⑤→接点A→抵抗R→⑨と流れ、モーターはダウン方向へ回転し、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。

(2) ワンタッチ作動機構

① オートアップ作動

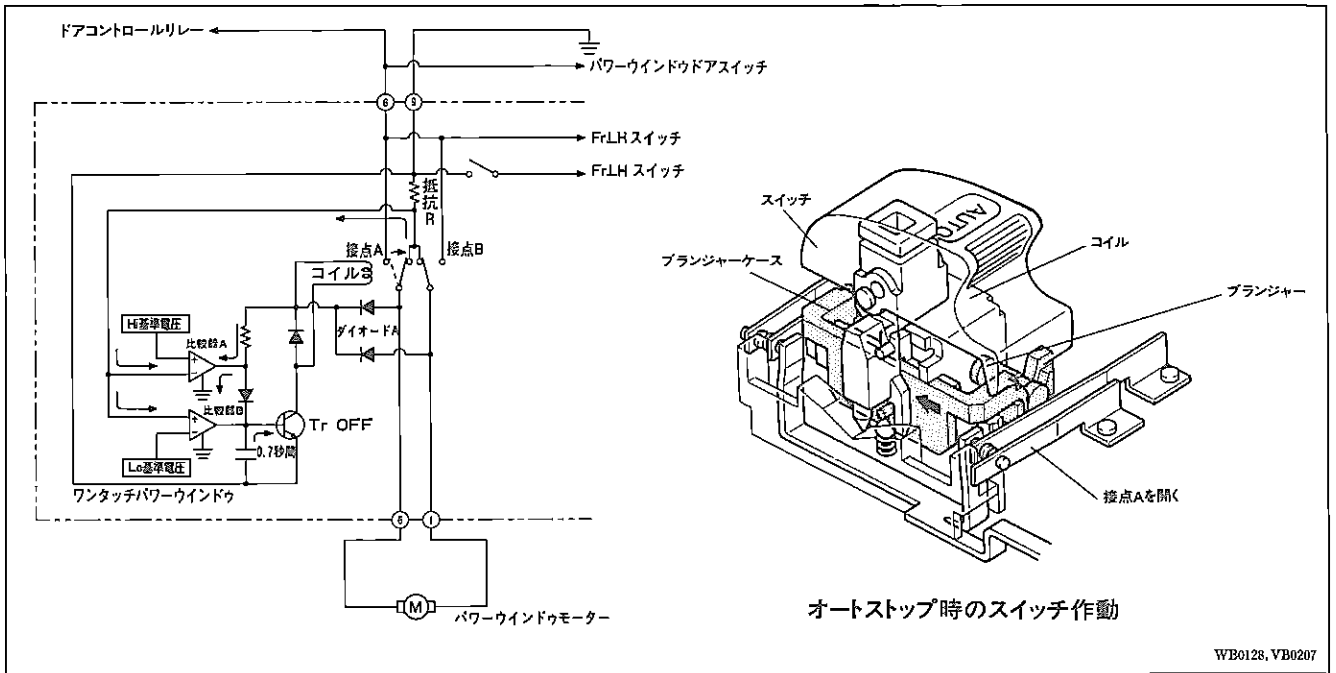
スイッチをアップ側に2段操作するとマニュアルアップ作動同様マニュアル作動用スイッチにより接点Aが閉じて電流が流れ、モーターはアップ方向に回転します。このとき、電流はダイオードA→ダイオードC→Trと流れTrをONします。これにより電流は⑥→スイッチA→コイル→Tr→⑨と流れ、2段操作によりアップ側に動かされたプランジャー（プランジャーケース）をコイルで吸引して保持します。これにより、スイッチから手を離してマニュアル作動用スイッチが中立位置に戻ってもプランジャーケースにより接点Aを閉じた状態で継続してオートアップ作動を行います。



② オートストップ作動（オートアップ時）

ガラスが上昇が終わるとモーターにロック電流が流れ、抵抗Rに流れる電流が増加します。これを電圧に置き換えて比較器AでHi基準電圧と比較し、基準電圧の方が低いため比較器Aの出力側がアースされグランド状態となります。同様に比較器BではLo基準電圧と比較し、基準電圧の方が低いため比較器Bはオープン状態となります。このため、電流はダイオードA→比較器A（アース）と流れTrへの通電を遮断しますが、コンデンサーの作用により0.7秒間遅れてTrをOFFします。これにより、ガラスが上昇が終わる以前にウエザーストリップなどに当たり、モーターにロック電流が流れてもモーターはすぐに停止せず、約0.7秒間回転が継続され、ガラスの上昇を確実に行います。

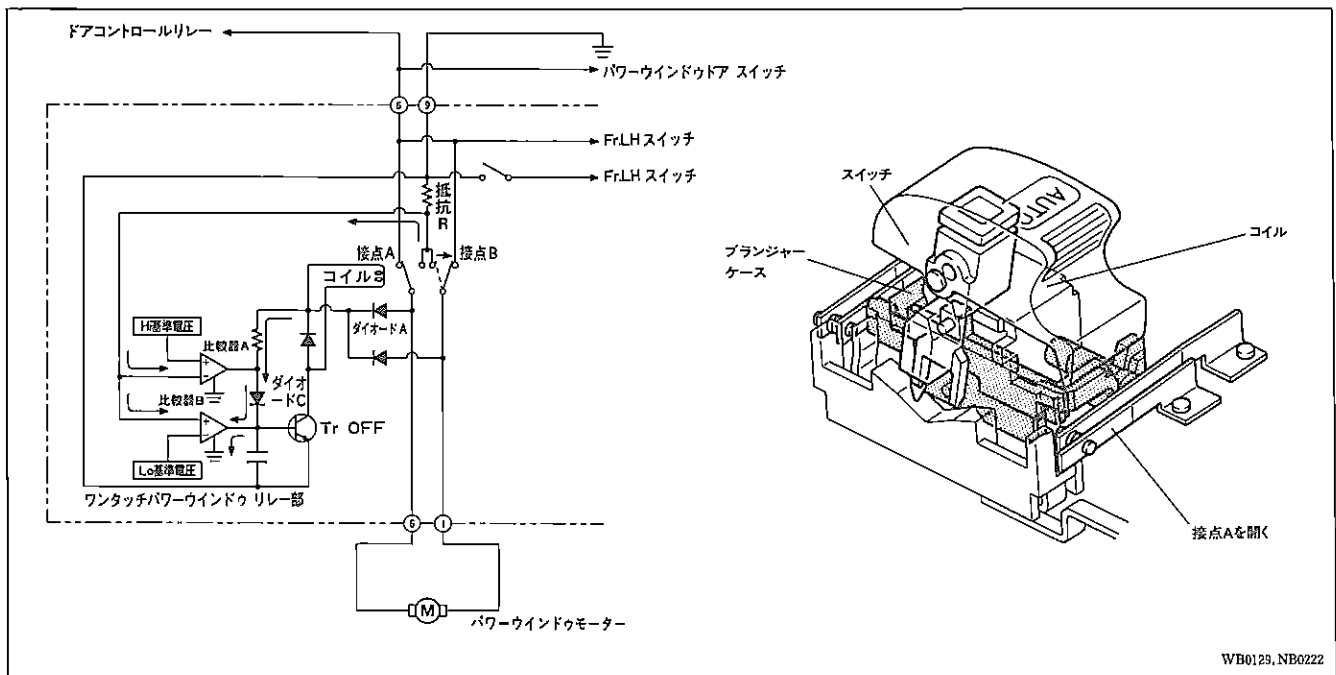
従ってコイルの通電が遮断されることによりボールとスプリングの作用でプランジャーケースが中立位置に戻り、接点Aを開いてモーターを停止します。



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用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はオープン状態になり、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。

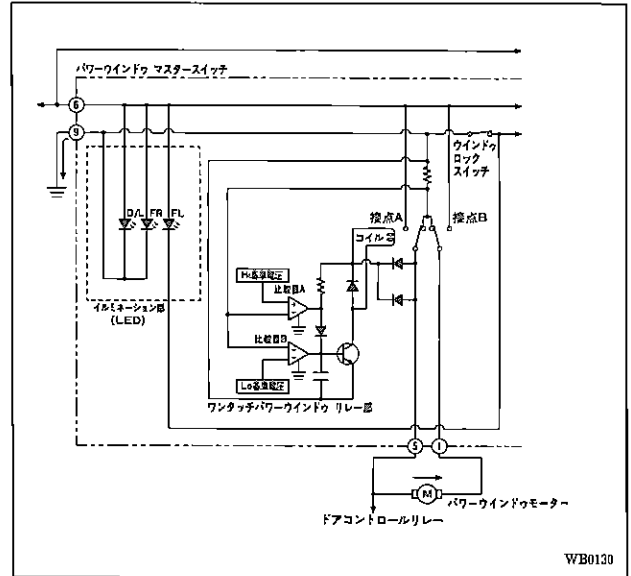


④ オートダウン作動

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⑥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。



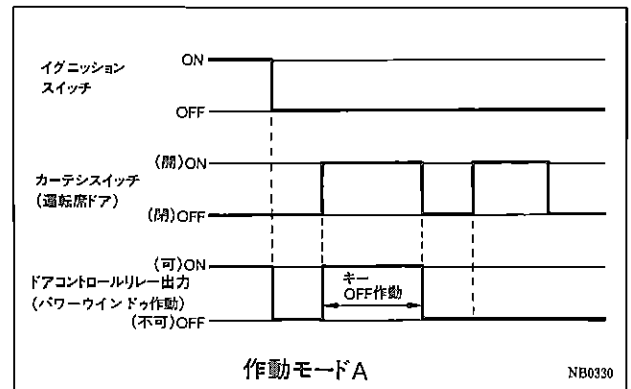
WB0130

(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) した後は作動はしなくなります。

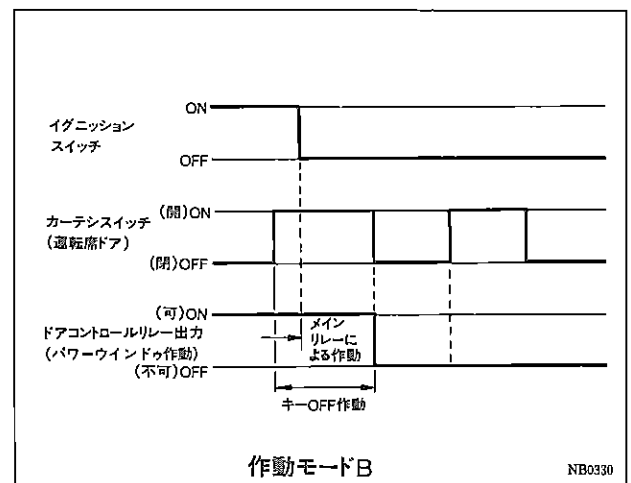


作動モードA

NB0330

- 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にしても、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。



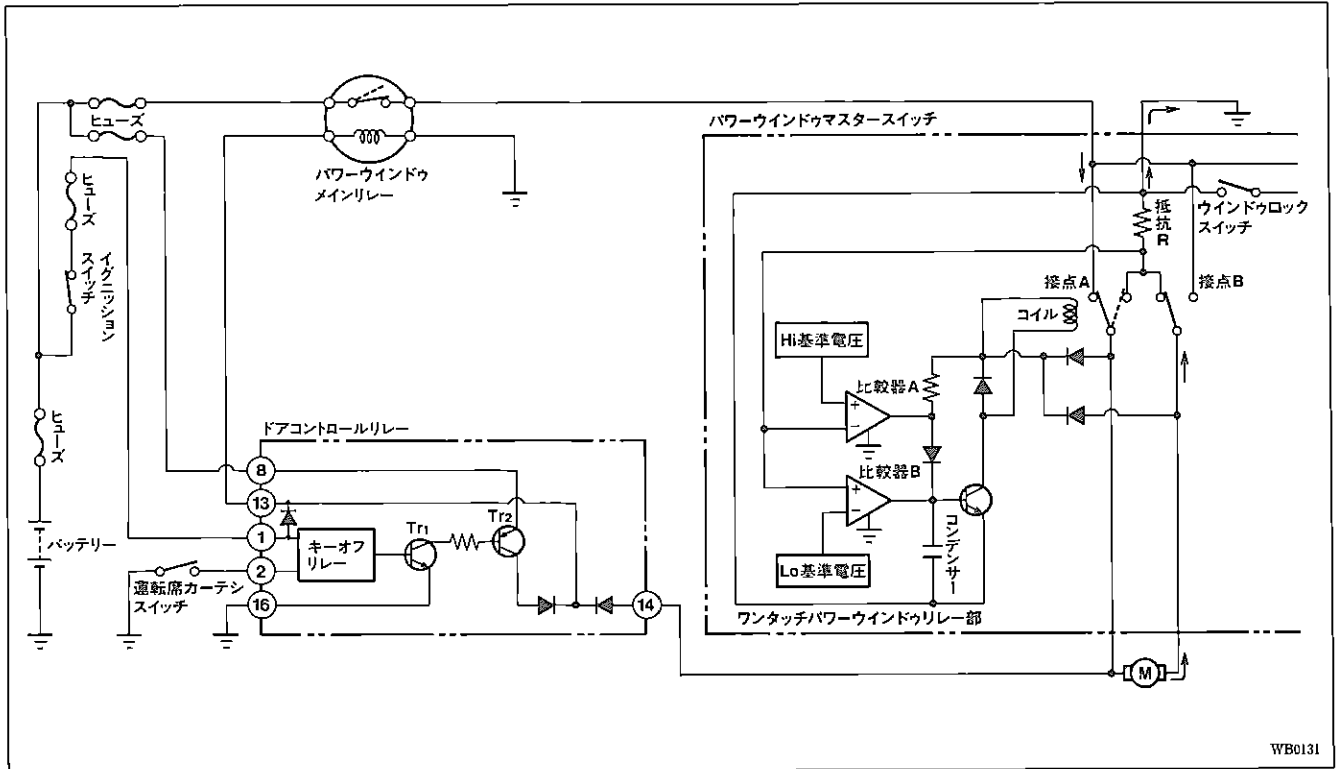
作動モードB

NB0330

② 作動説明

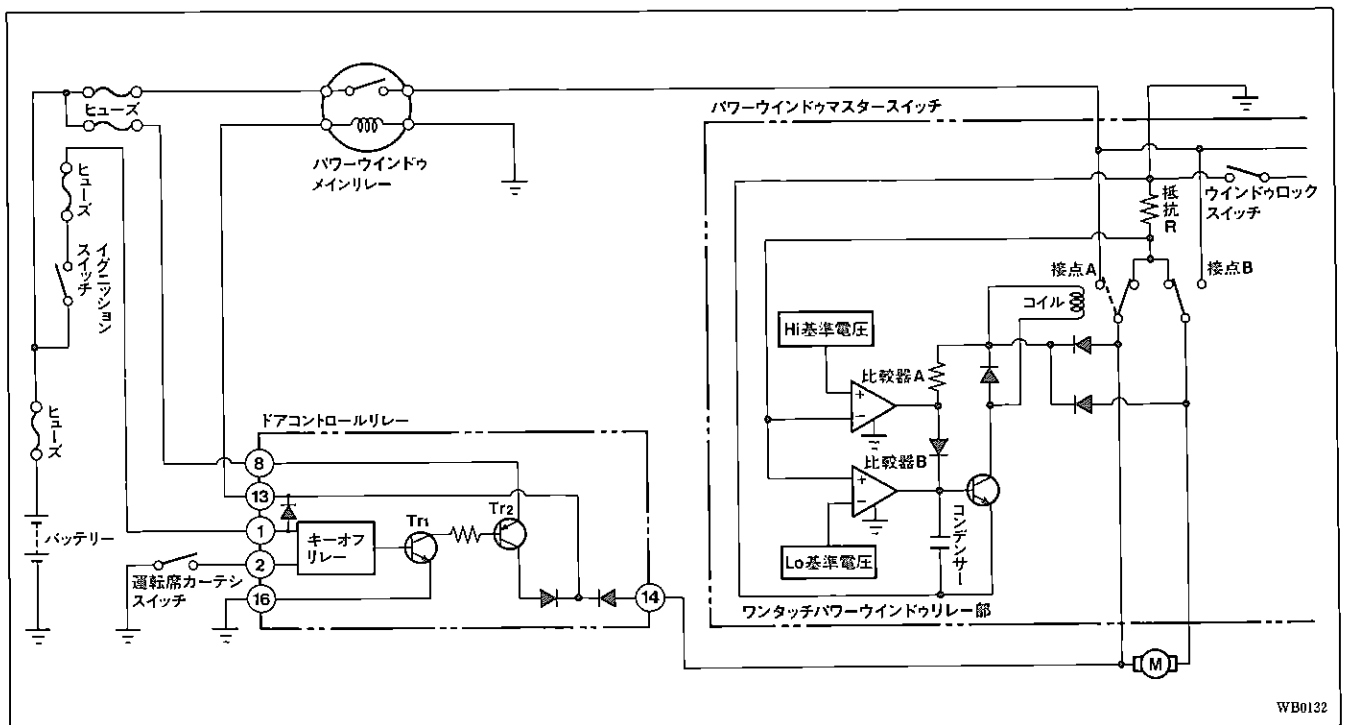
・イグニッションスイッチ ON時 (通常作動)

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。



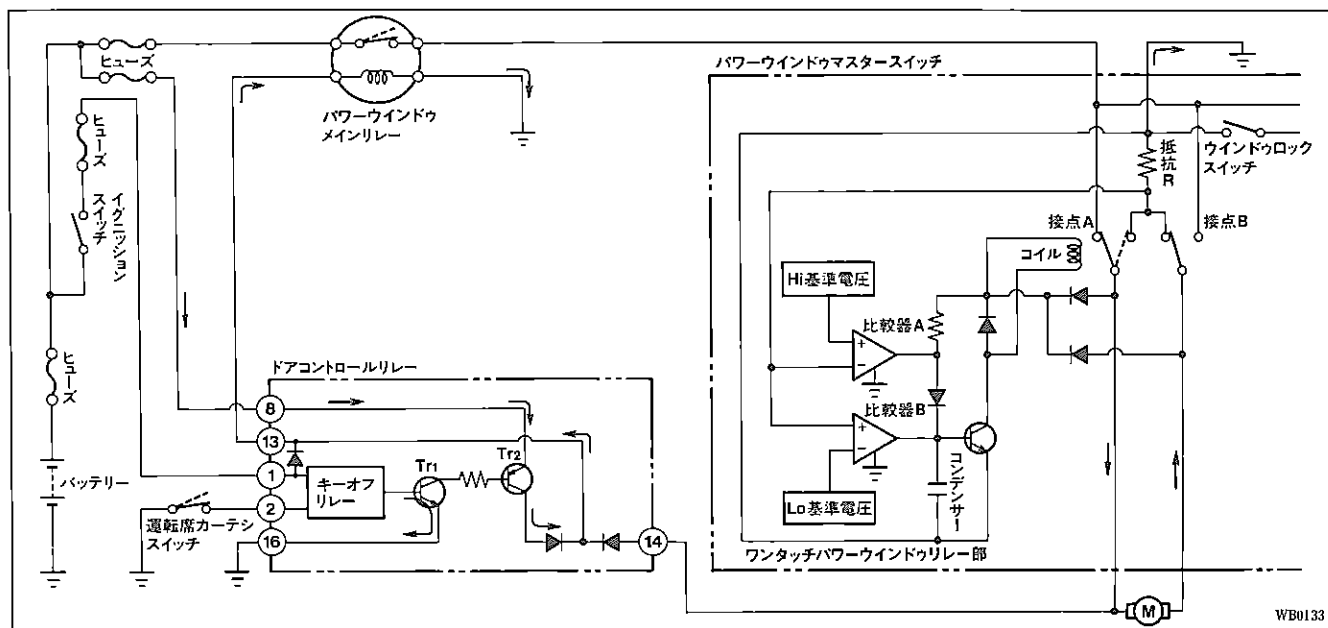
・イグニッションスイッチ OFF時

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。



・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の状態では運転席ドアを開き、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ーTr₁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ーTr₁、Tr₂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ーTr₂→ダイオード→パワーウィンドゥメインリレーと流れメインリレーをONし、パワーウィンドゥ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ーTr₁に対しベース電流が出力され、パワーウィンドゥコントロールシステムに電源を供給します。

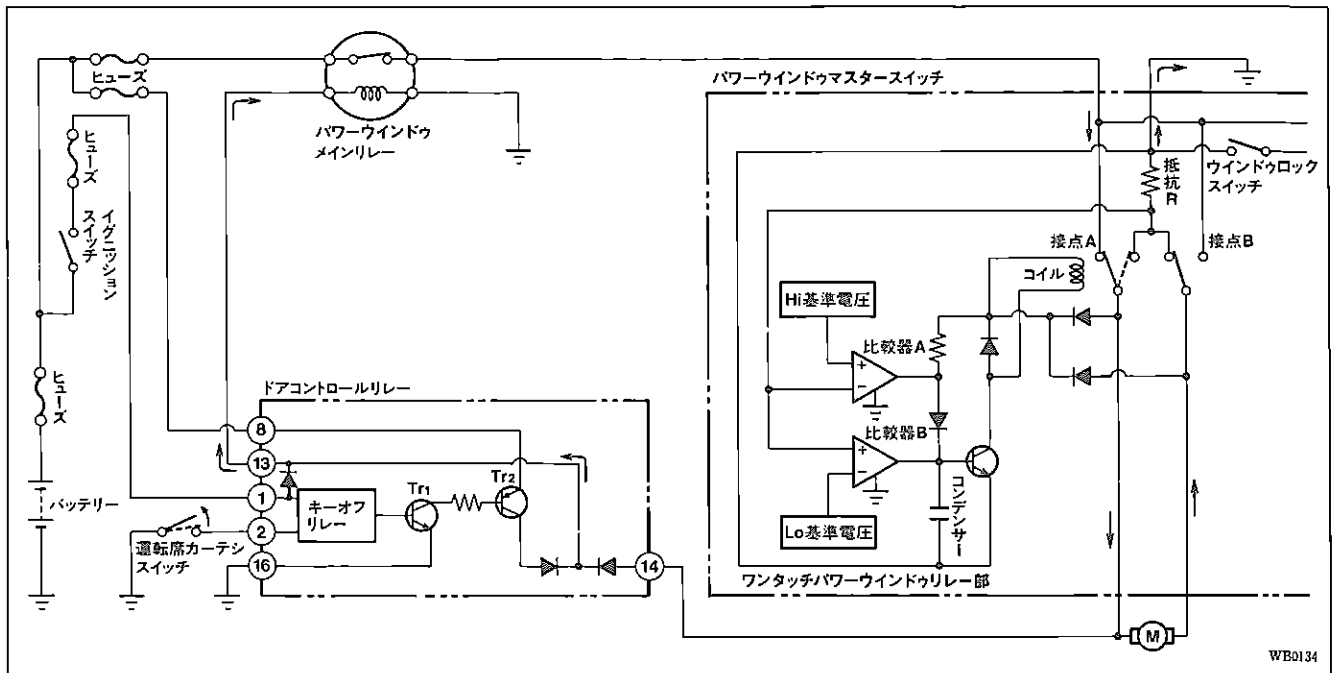


WB0133

・運転席ドア開から閉（カーテシスイッチ ONからOFF）

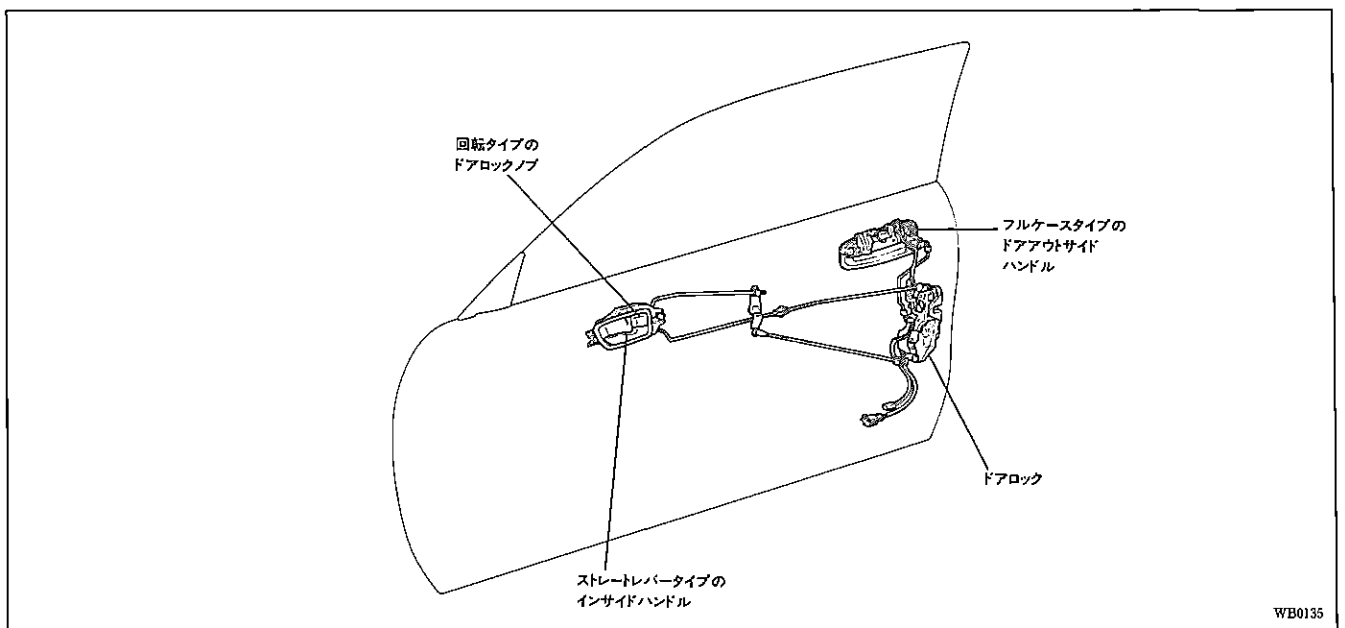
運転席を閉じるとカーテシスイッチはOFFとなりキーオフリレーからトランジスターにベース電流が出力されなくなり、トランジスターはOFFとなります。しかし、パワーウィンドゥ上昇中の場合は、パワーウィンドゥモーター駆動用電源がドアコントロールリレーの⑭端子に入力され、この電源が⑭端子→ダイオード→⑬端子→パワーウィンドゥメインリレーと流れ、パワーウィンドゥメインリレーのON状態を継続しパワーウィンドゥコントロールシステムに電源を供給し続けます。ただし、パワーウィンドゥが下降時は、ドアコントロールリレーの⑭端子にかかる電圧がモーターの負荷を通った後でアースレベルに低下しているため、パワーウィンドゥリレ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

なお、パワーウィンドゥモーター停止後は、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、パワーウィンドゥは作動しません。



2. ドアロック

- ドアアウトサイドハンドルは、ボデー外板色と共色のフルケースタイプを採用しました。
- ドアインサイドハンドルは、ストレートレバータイプを採用しました。
- ドアロックノブは、回転式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。
- ドアキー連動全ドアロック & 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GTおよびGリミテッドに標準設定しました。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で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、ドアロックがアンロック作動しないセキュリティ機構を設定しました。
- ドアロックは、ソレノイド駆動からモーター駆動に変更しました。
- 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、ドアの閉り音の向上をはかりました。
- ワイヤレスドアロックリモートコントロールを全車にオプション設定しました。(除くGグレード)



▶構造と作動

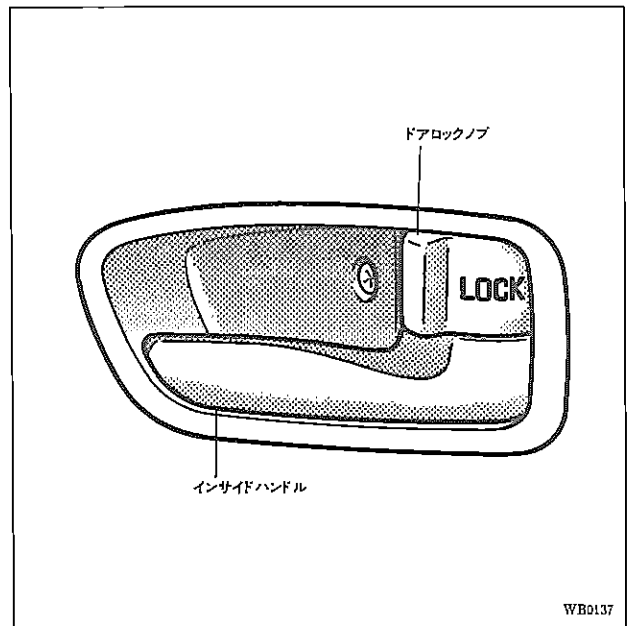
【1】ドアインサイドハンドル & ドアロックノブ

ストレートタイプのインサイドハンドルおよび回転タイプのドアロックノブをインサイドハンドルベセル内に設定しました。

ロックノブ表示

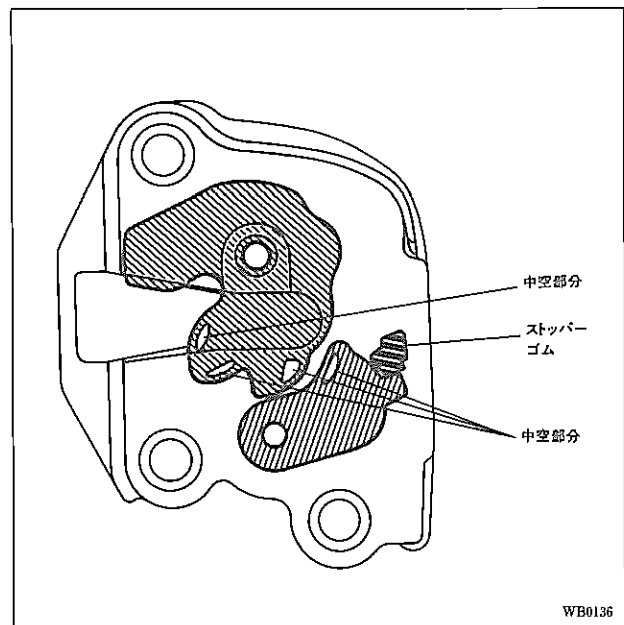
ロック時……LOCK

アンロック時……赤色マーク



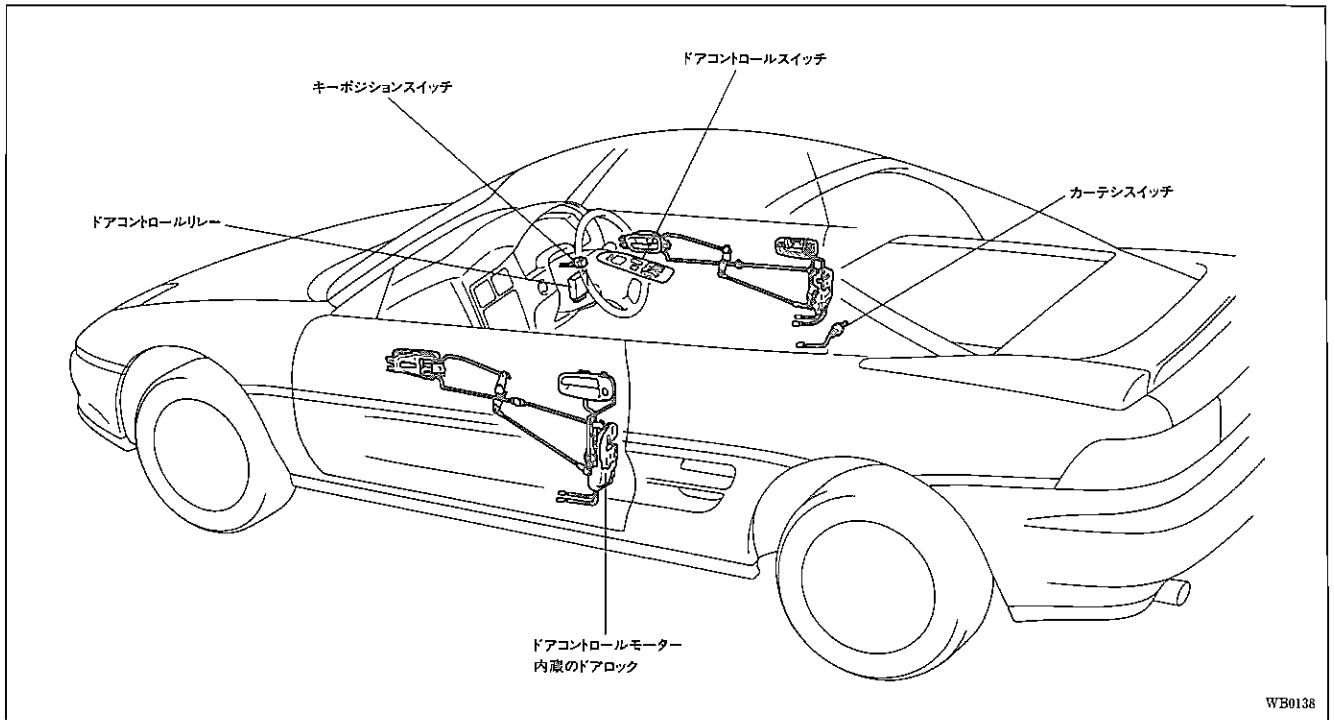
【2】ドアロック

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。



【3】電気式ドアロック

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。

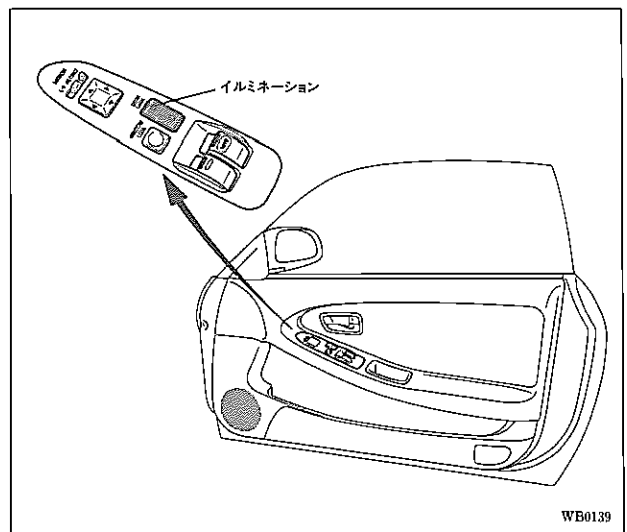


WB0138

〔1〕 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。



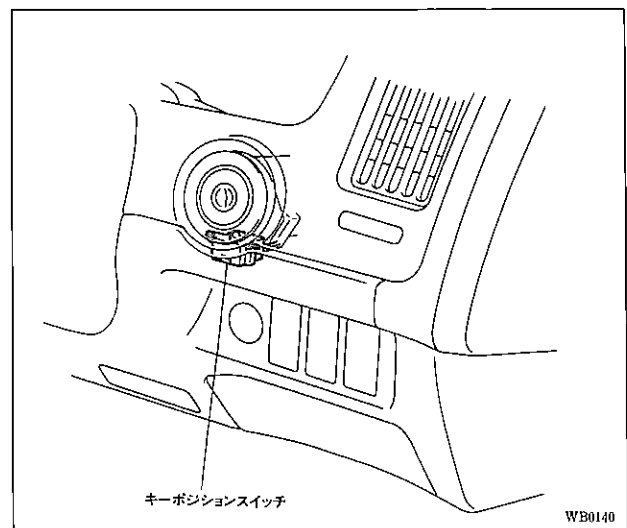
WB0139

(2) キーポジションスイッチ (キーとじ込み防止用)

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、キーが差し込んである時ON、抜いてある時OFFとなります。

(3) 運転席カーテシスイッチ (キーとじ込み防止用)

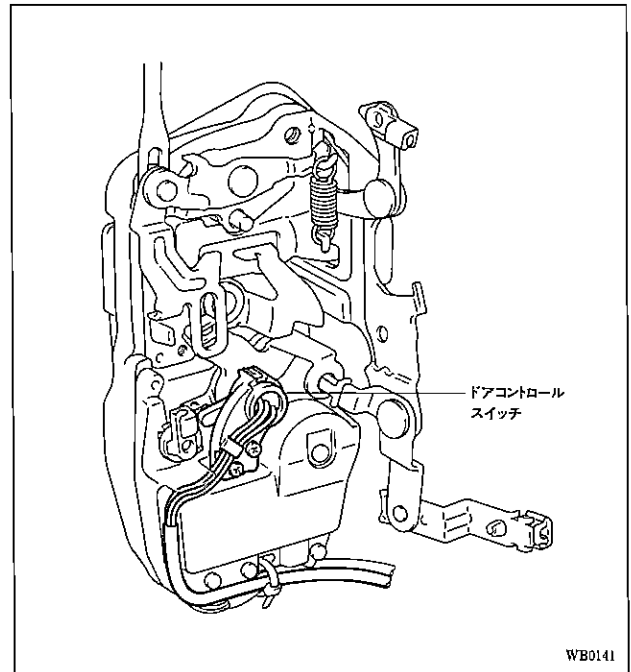
運転席ドアが開いていることを検出するスイッチで、ドアが開いている時ON、閉じている時OFFとなります。



WB0140

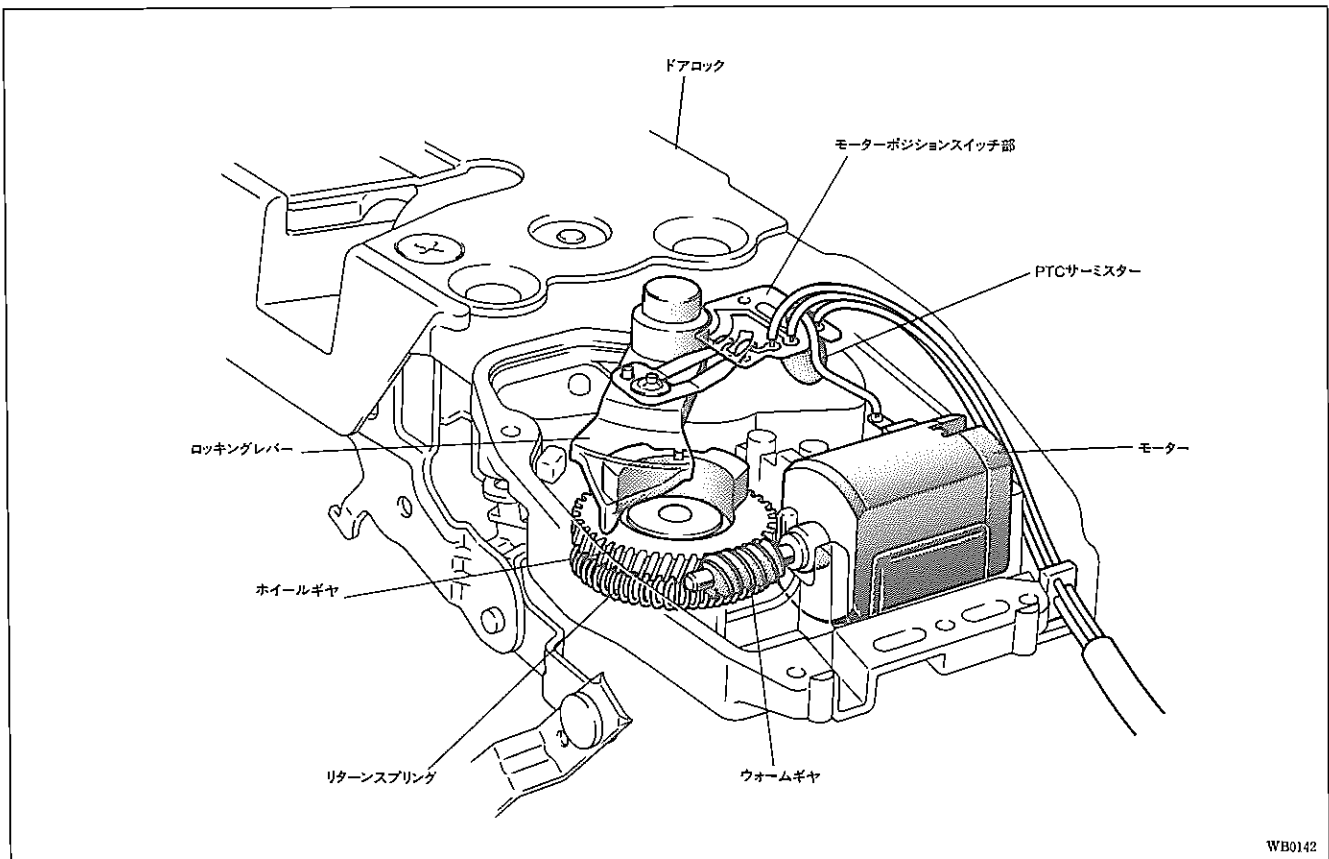
(4) ドアコントロールスイッチ (キー連動用)

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



(5) ドアコントロールモーター

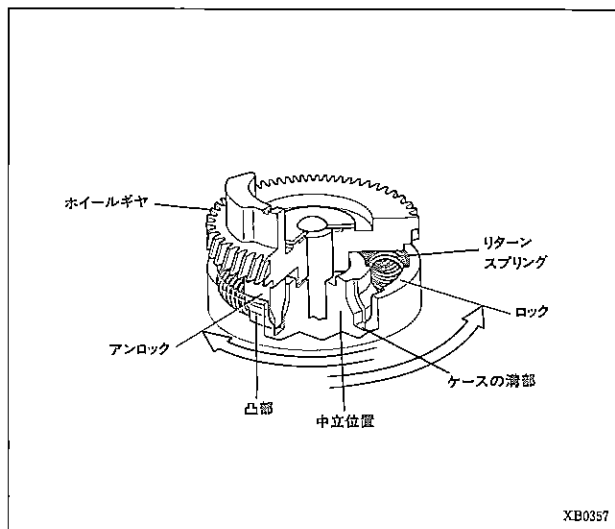
ドアコントロールモーターは、モーター本体、ホイールギヤ、モーターポジションスイッチ、PTCサーミスターなどにより構成されており、ドアロックに内蔵されています。ドアコントロールモーターの回転は、ウォームギヤによりホイールギヤを回転させロックングレバーを押してロック側またはアンロック側へ作動させます。また、ホイールギヤはリターン springsにより中立位置に戻して、ドアロックノブ操作時にモーターを回転させないロストモーション機構を採用しました。PTCサーミスターは、異常電流からドアコントロールモーターを保護するものです。



WB0142

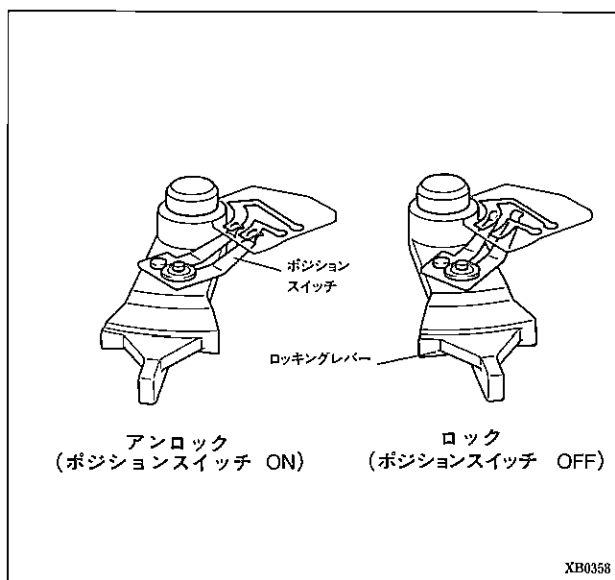
① ロストモーション機構

ホイールギヤ、リターン springs、ケースの溝部により構成されており、ケース溝部のストッパーとホイールギヤの凸部により圧縮されたリターン springsによって、モーター通電時を除きホイールギヤは中立位置に戻ります。



② ポジションスイッチ

ロックレバーに取り付いたブラシとスイッチベースにより構成されており、ロックレバーがロック側にある時OFF、アンロック側にある時ONとなります。

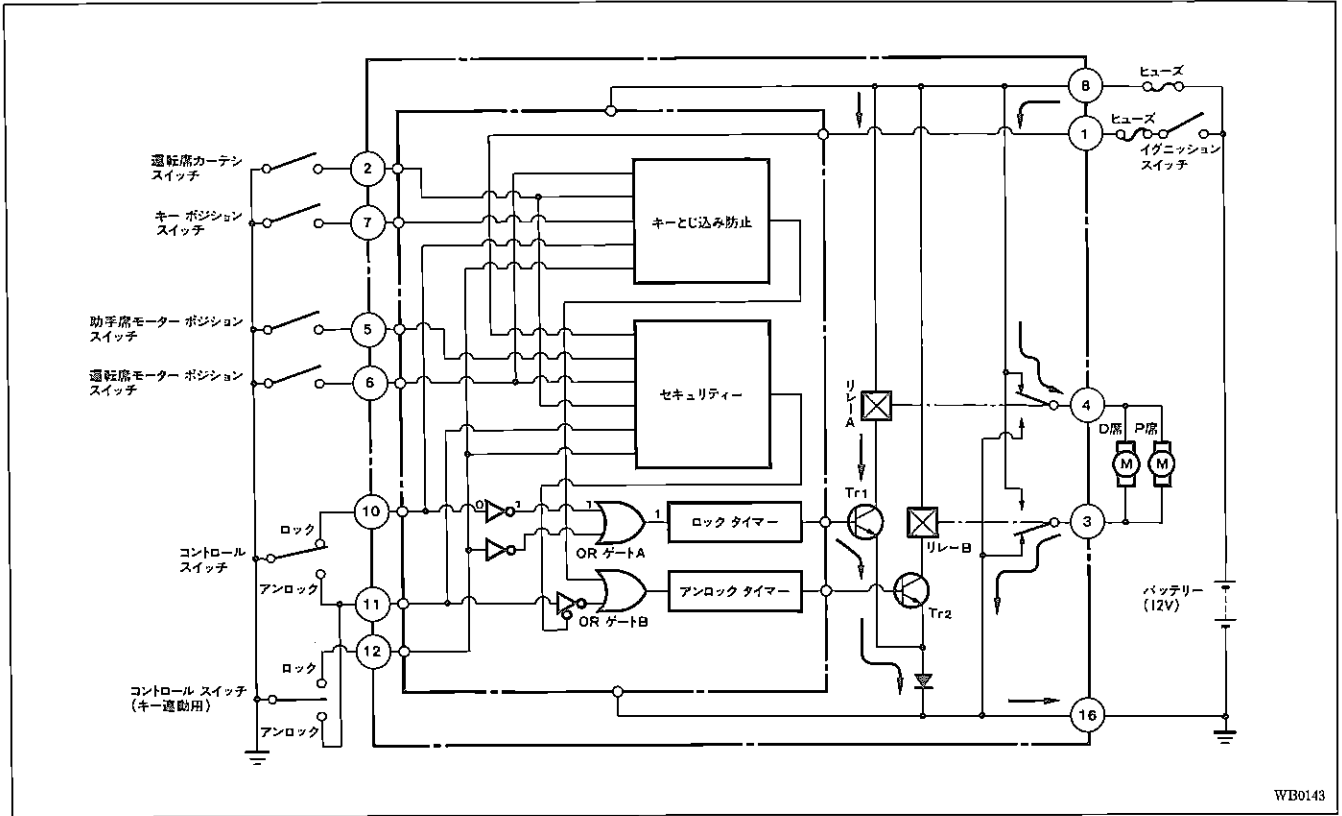


〔2〕作動

(1) マニュアルロック、アンロック機構

① マニュアルロック作動

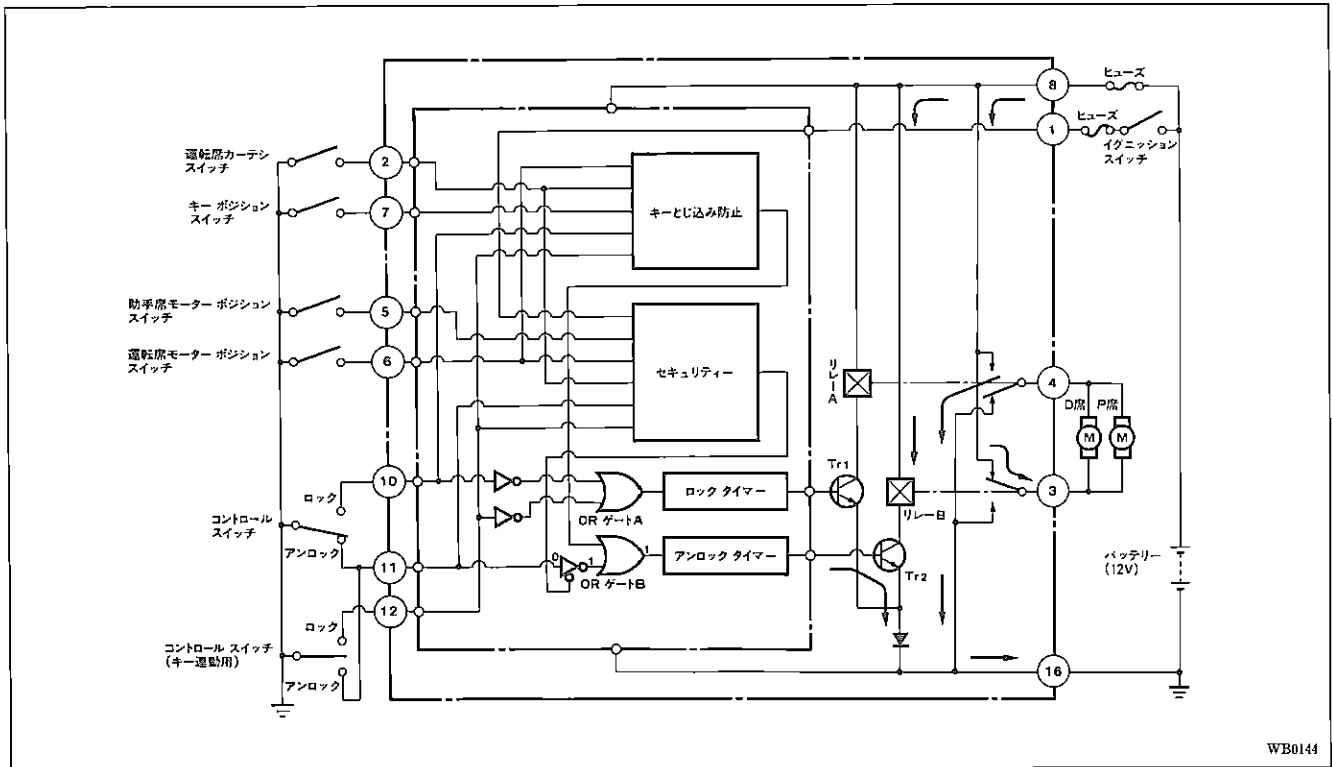
運転席ドアのドアコントロールスイッチをロック側にするとドアコントロールリレーの⑩端子がアースされ、インバーター出力は0から1となりORゲートA出力は0から1となります。これにより、ロックタイマーは0.2秒間トランジスターTriをONし、リレーAをONします。これにより、⑧→④→モーター→③→⑥と電流が流れ、全ドアのモーターがロックします。



WB0143

② マニュアルアンロック作動

運転席ドアのドアコントロールスイッチをアンロック側にするるとドアコントロールリレーの⑩端子がアースされ、インバーター出力は0から1となりORゲートB出力は0から1となります。これにより、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→モーター→④→⑩と電流が流れ、全ドアのモーターがアンロックします。

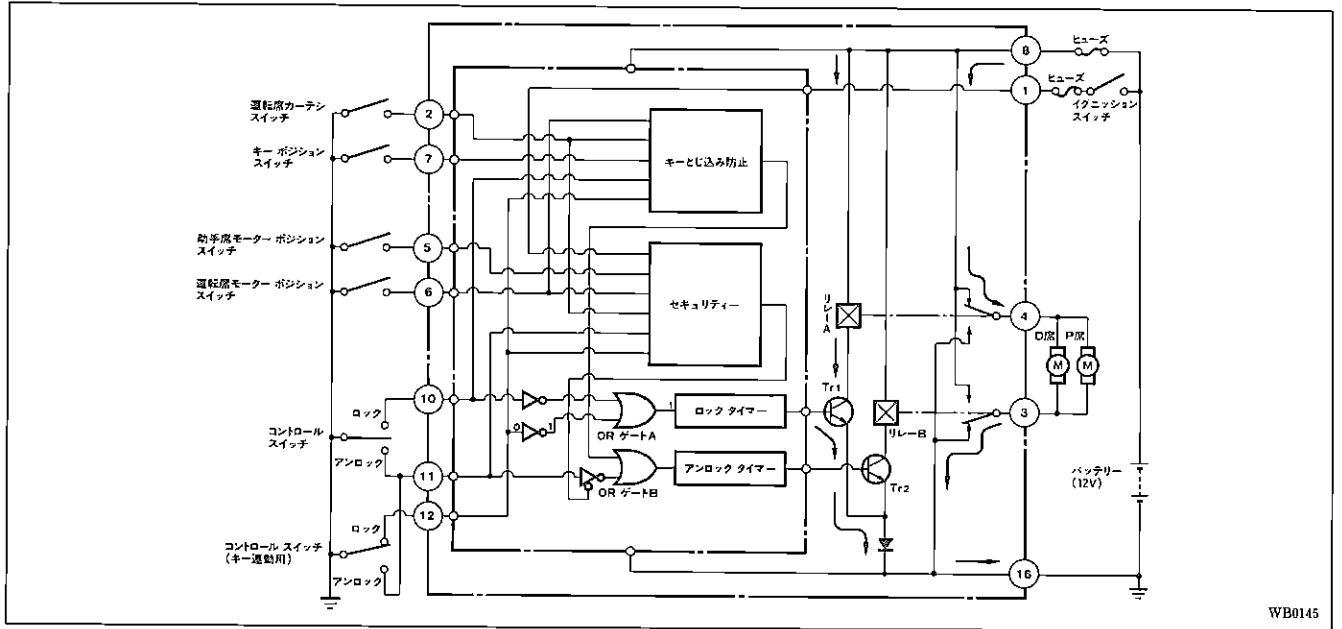


WB0144

(2) キー連動ドアロック & アンロック機構

① キー連動ドアロック作動

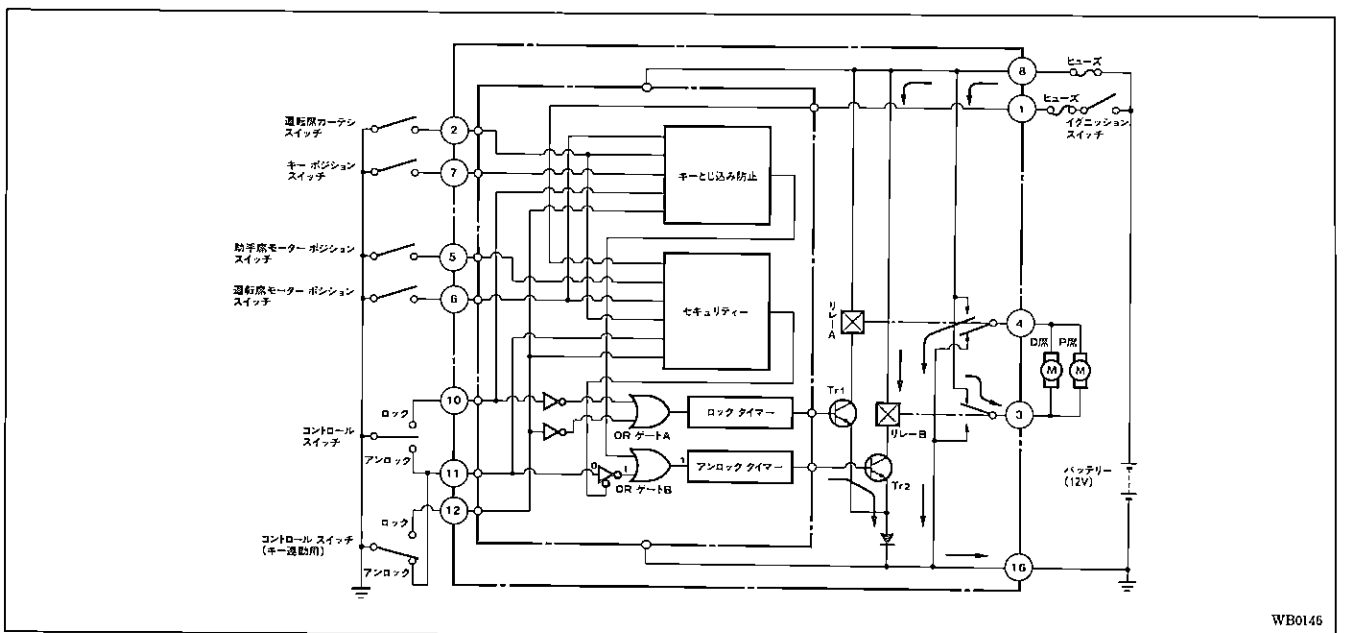
運転席ドアをキー操作により車外からロックすると、ドアコントロールスイッチ（キー連動用）がロック側にONし、ドアコントロールリレー⑫端子がアースされ、インバーター出力は0から1となりORゲートA出力は0から1となります。これにより、ロックタイマーは0.2秒間トランジスターTr₁をONし、リレーAをONして全ドアのモーターがロックします。



WB0145

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、ドアコントロールスイッチ（キー連動用）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、インバーター出力は0から1となりORゲートB出力は0から1となります。これにより、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して全ドアのモーターがアンロックします。

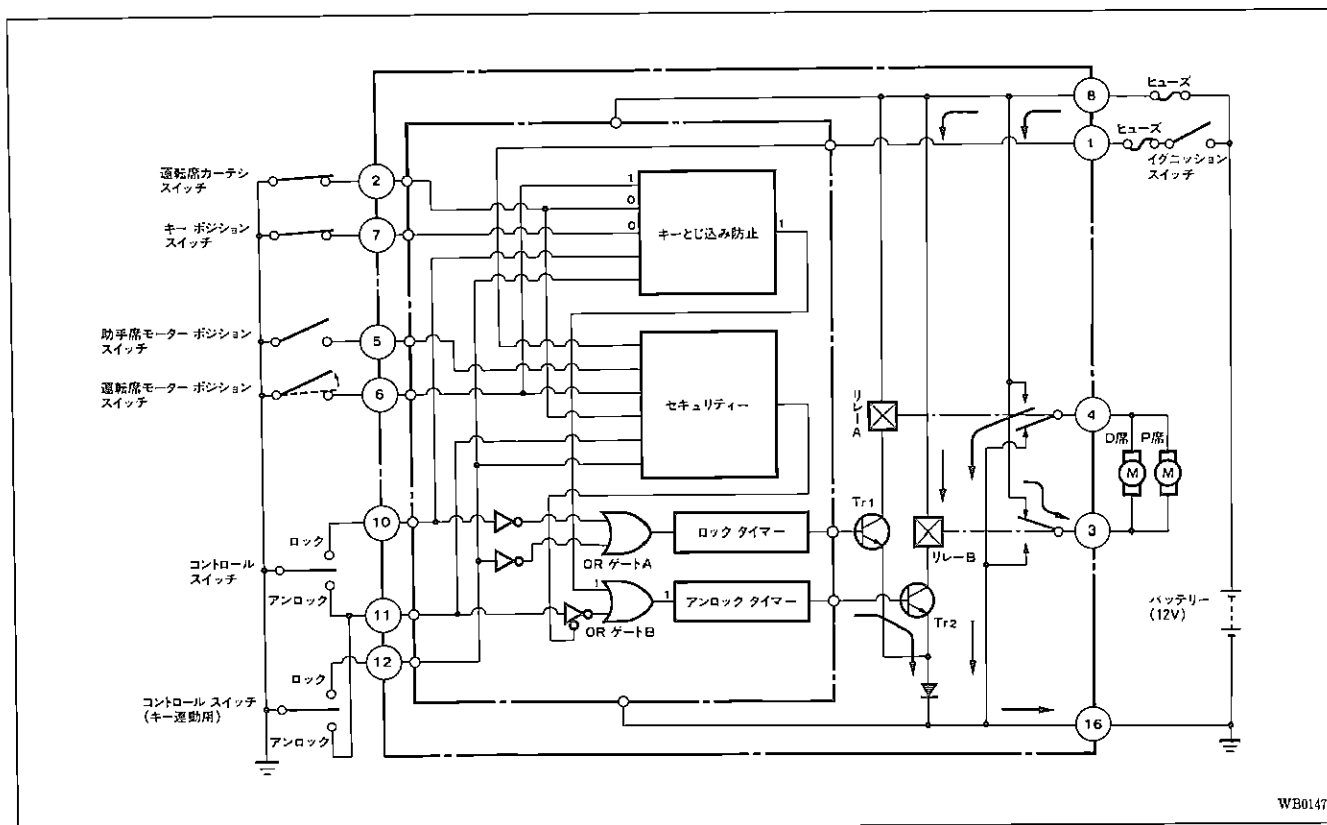


WB0145

(3) キーとじ込み防止

① ドアロックノブ操作

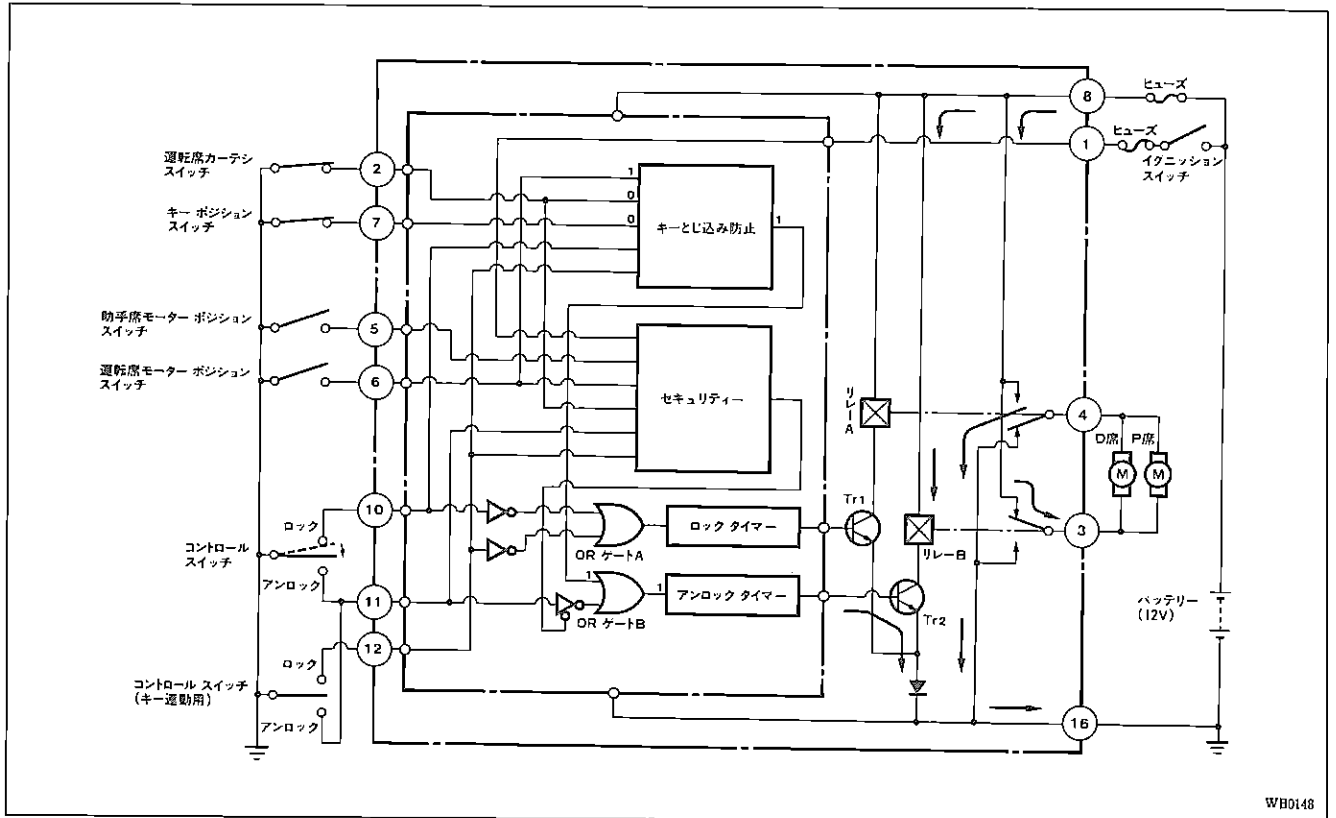
キーがイグニッションスイッチに差し込んであり（キーポジションスイッチ ON）、運転席が開いている状態（運転席カーテシスイッチ ON）では、ドアコントロールリレーの⑦、②端子がアースされているため、キーとじ込み防止回路にそれぞれ0が入力されています。この状態で運転席ドアのドアロックノブをロックするといったんドアがロックし運転席ドアモーターポジションスイッチがOFFしてキーとじ込み防止回路に1が入力され、出力は0から1となります。これにより、アンロックタイマーは0.2秒間トランジスターTr₂をONし、リレー-BをONして全ドアのモーターがアンロックします。



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⑦、②端子がアースされているため、キーとじ込み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の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してキーとじ込み防止回路に1が入力され、出力は0から1となります。

これにより、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して全ドアのモーターがアンロックします。

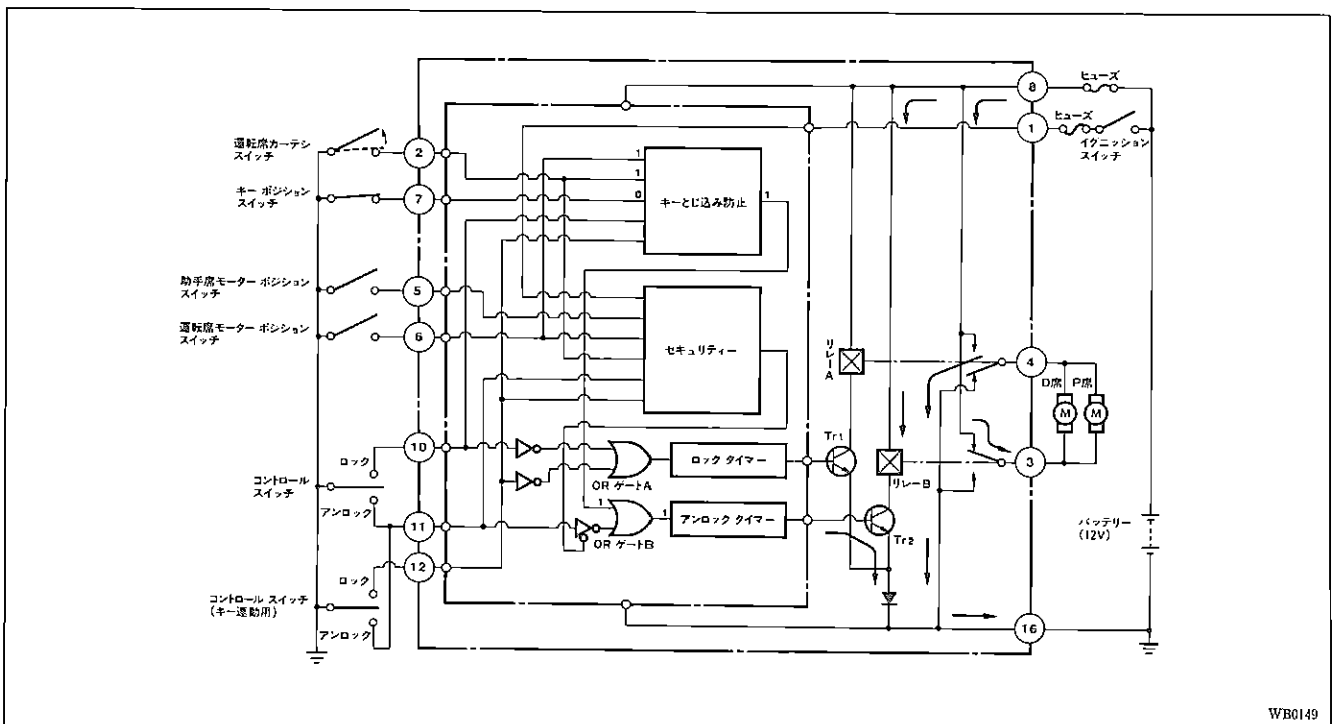


WB0148

③ キーレスロック時

キーをイグニッションスイッチに差し込んだ状態で (キーポジションスイッチ ON), アウトサイドハンドルを引き、ロックノブをロックにして、キーレスロック操作で運転席ドアを閉めると、運転席カーテシスイッチがOFFしキーとじ込み防止回路に1が入力されるため、キーとじ込み防止回路は約0.8秒後に出力は0から1となります。

これにより、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して全ドアのモーターはアンロックします。

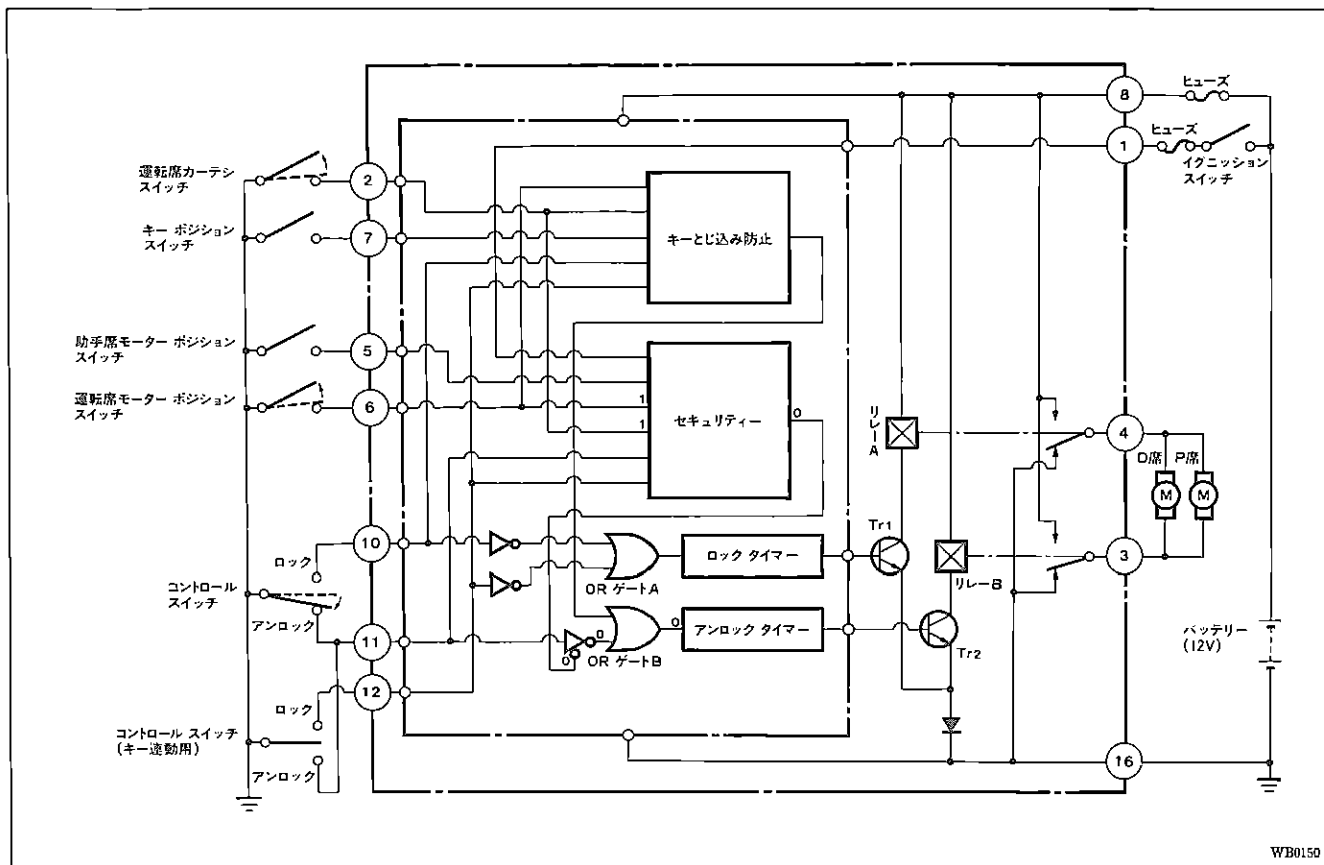


WB0149

(4) セキュリティー機構

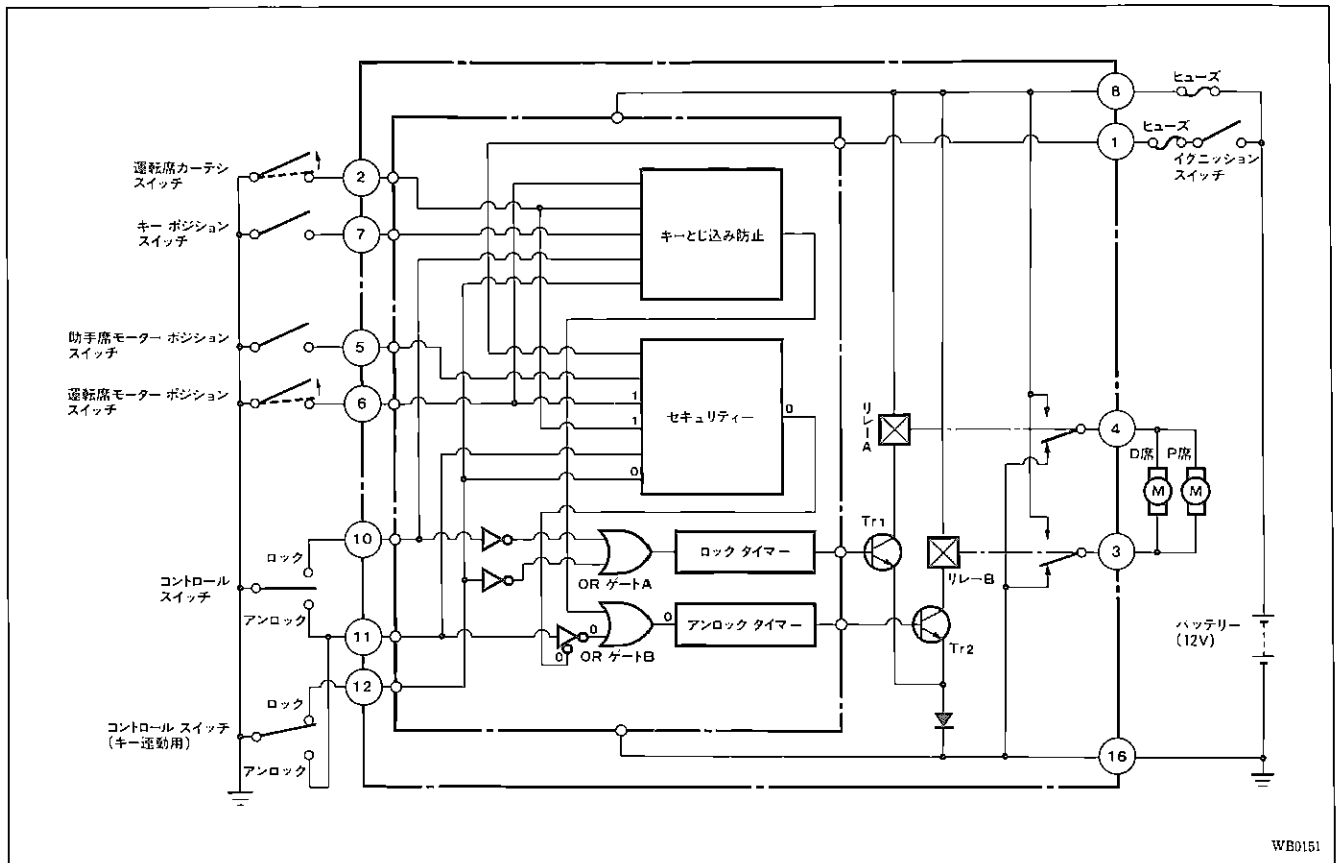
① キーレスロックでセキュリティー機構セット状態

イグニッションスイッチよりキーを抜き、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（運転席モーター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②、⑥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、ORゲートB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ORゲートB出力は0を継続しドアロック状態を継続します。



② キー連動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よりキーを抜き、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（ドアコントロールスイッチ（キー連動用）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、ORゲートB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、ORゲートB出力は0を継続しドアロック状態を継続します。



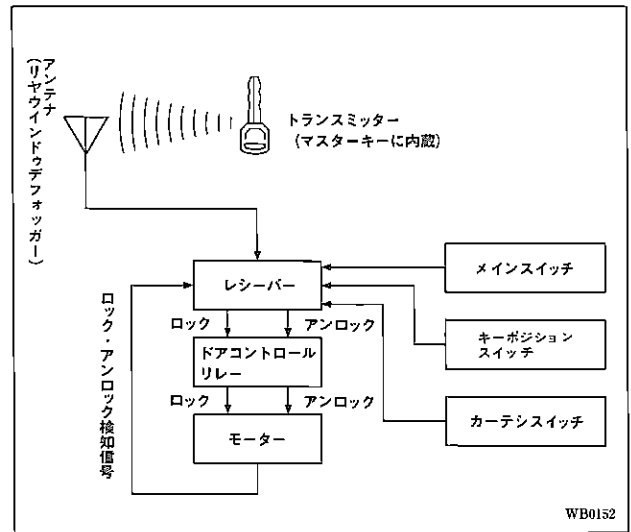
③ セキュリティー機構解除

- ・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。

【4】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。

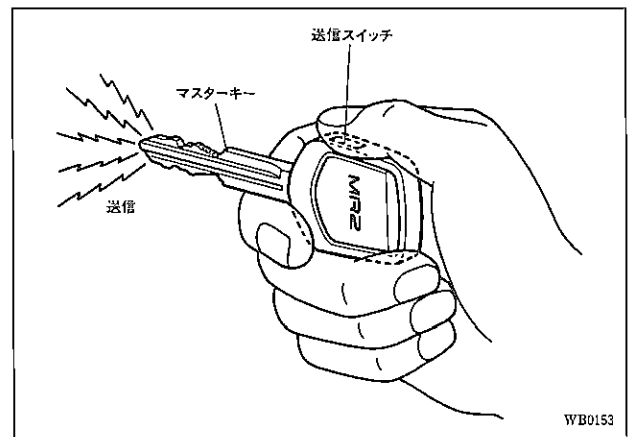


〔2〕操作方法

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。

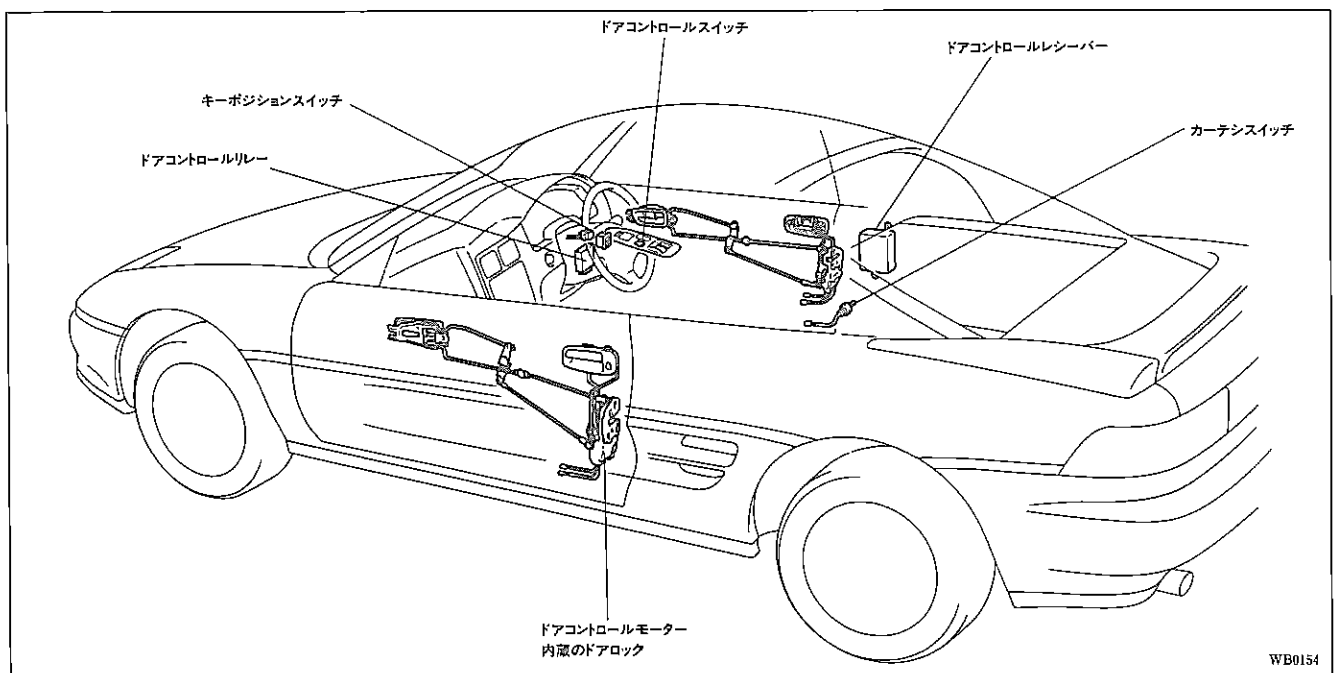
* 取り扱い上の注意事項

- ・ 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

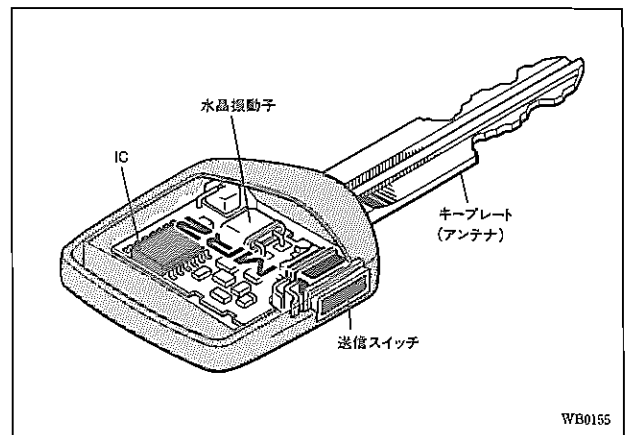
ワイヤレスドアロックリモートコントロールは、マスターキーに内蔵したトランスミッター（送信機）から微弱電波（専用コード）を送信し、リアウインドウのデフォッガーアンテナを経てレシーバーにて受信して、遠隔操作するものです。



〔4〕構造

(1) トランスミッター (送信機)

- ・トランスミッターは、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。



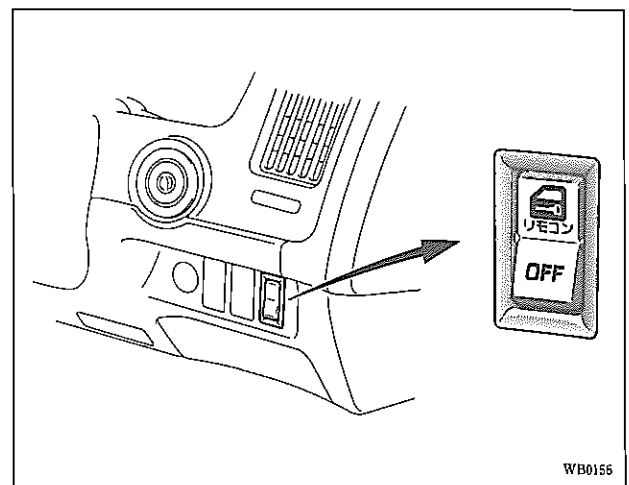
WB0155

(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ー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

リヤウインドウのデフォグガーアンテナにて電波を受け、レシーバーへ送ります。



WB0155

(4) ドアコントロールレシーバー (受信機)

レシーバーは、右側のクォーターパネルに取り付けられており、トランスミッターからの電波（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

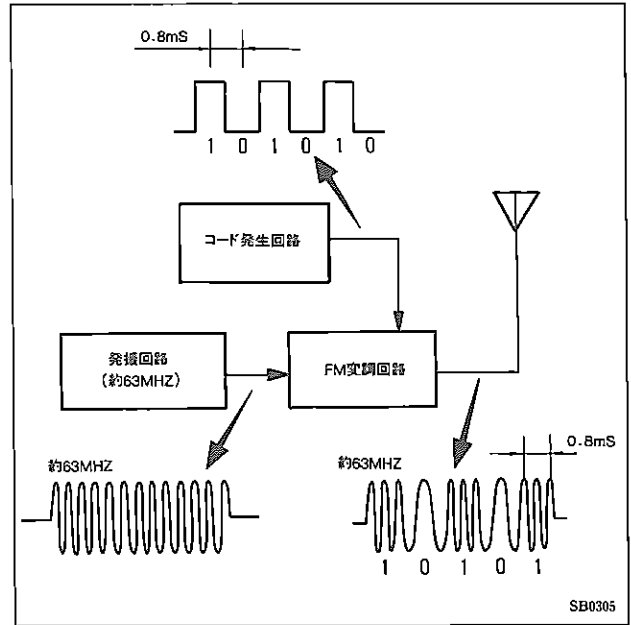
(1) 送信・受信

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るコードをトランスミッター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。

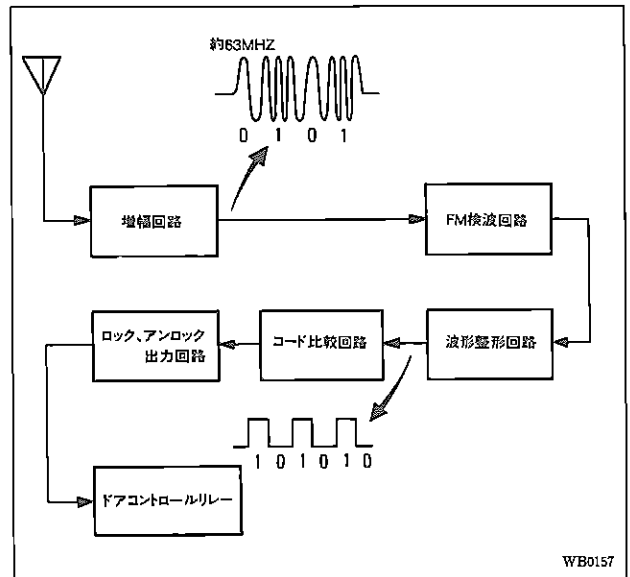
② 送信作動

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。

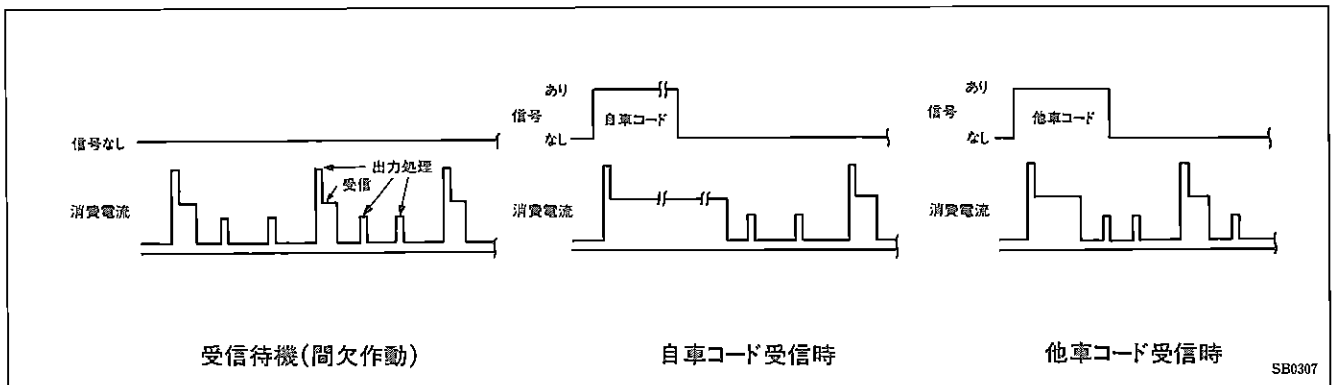


④ 作動範囲

フロントドアアウトサイドハンドルを中心に約1m以内で作動を行います。微弱電波を使用しているため周囲の状況により作動範囲は多少変化します。

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。



SB0307

(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。

運転席ドアがロックの場合はアンロックに、アンロックの場合はロックを行います。

② オートロック機構

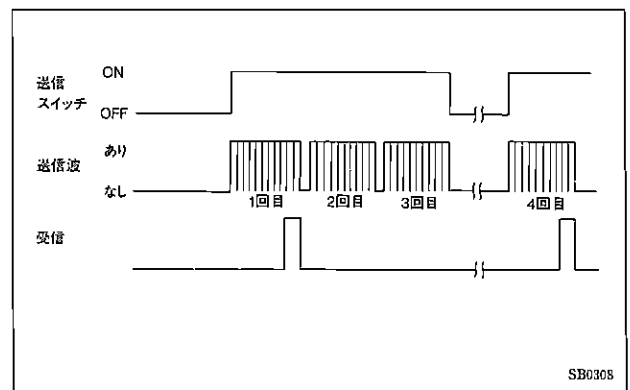
送信スイッチを操作して、全ドアのアンロックを行った後30秒以内にドアを開かなければ自動的に全ドアをロックします。

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秒後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。



SB0305

⑤ セキュリティー機構

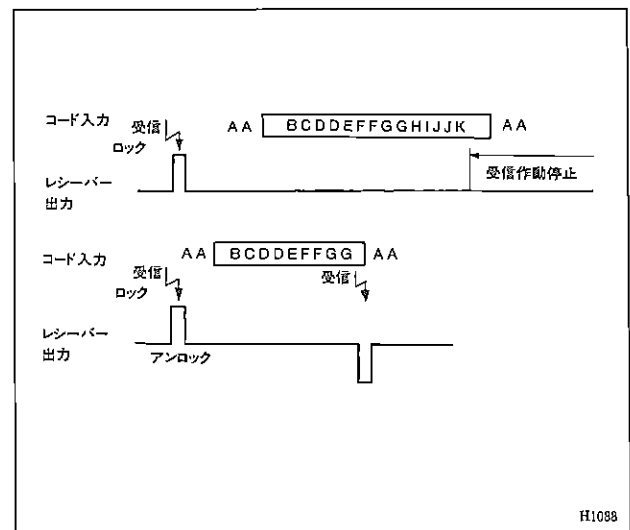
レシーバーは、自車の専用コード以外のコードを10分間に10種類以上受けると受信作動を停止し、自車の専用コードを含めすべての送信を受け付けなくなります。右図で自車の専用コードをAとし、他車の専用コードをB~KとするとKのコード（10種類目）を受けるとそれ以降の受信作動を停止します。また、10種類以下（右図ではB~Gの6種類）で自車の専用コードを受信するとそれまでのコードのカウンタをクリアし、引き続き受信作動をします。

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

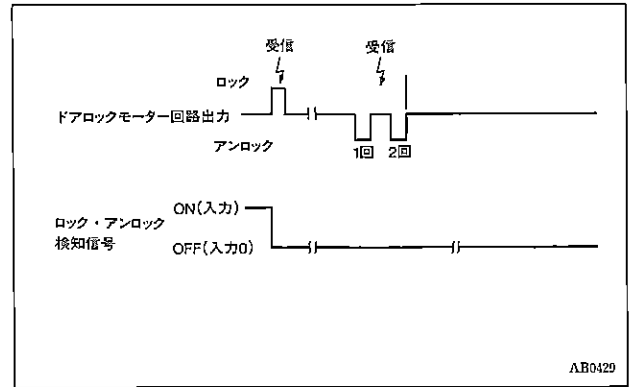
ドアが開けられている場合は、受信作動を停止します。



H1088

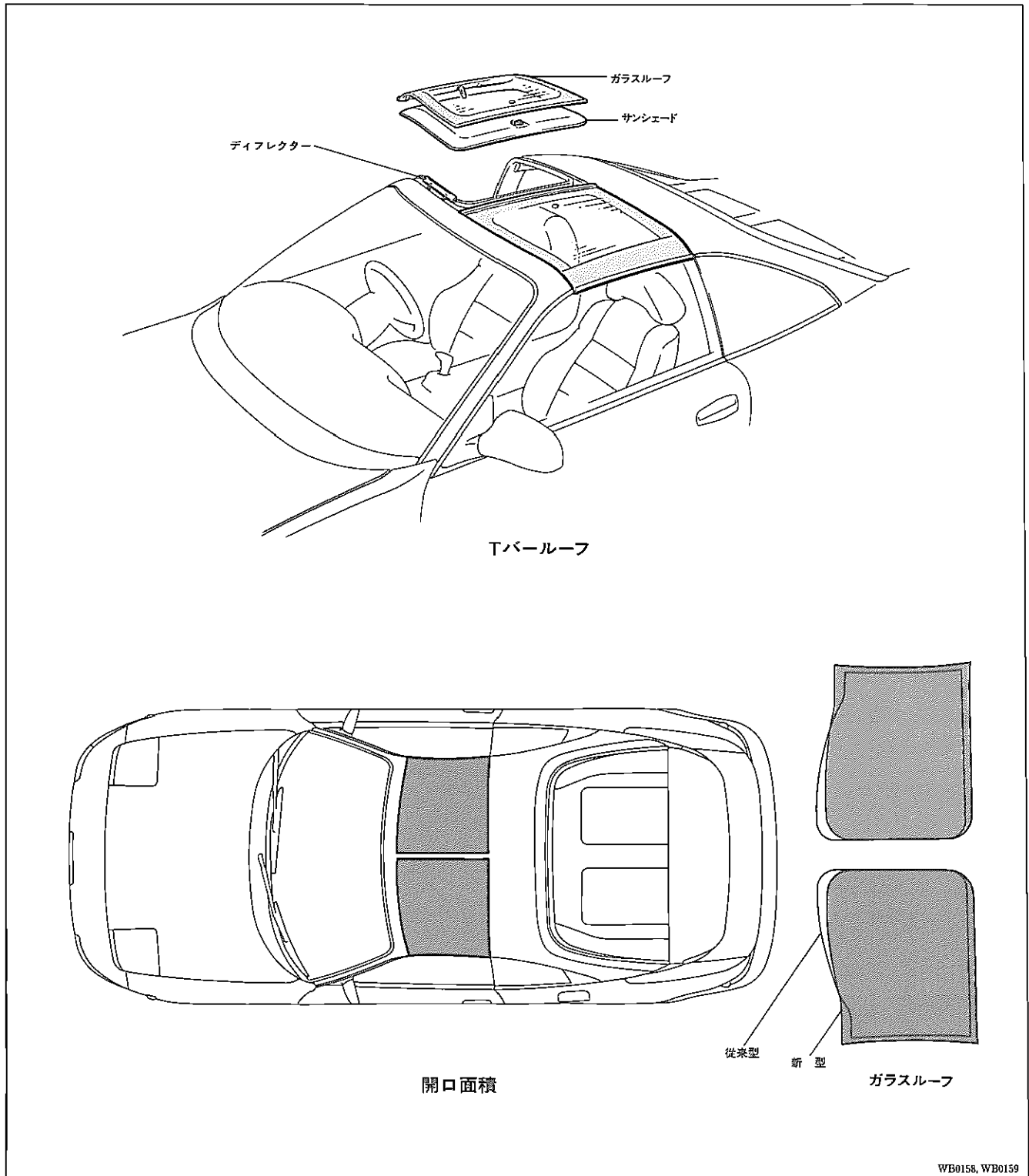
⑦ モーター保護機能

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. Tバールーフ

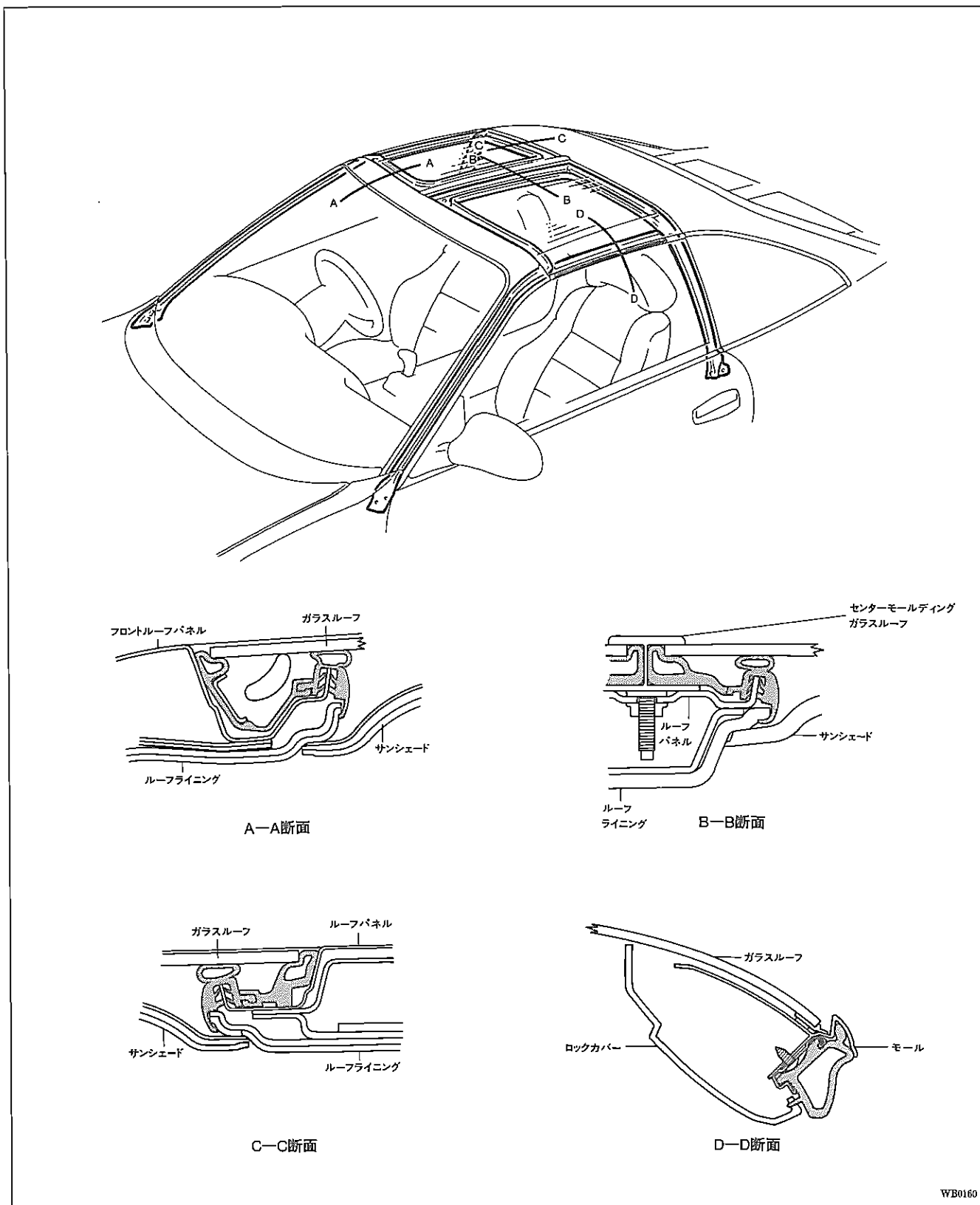
- Tバールーフは、頭上のガラスルーフを分割して脱着できるようにし、従来のルーフ以上に大きな開口面積を持たせ、開放感のあるものとし、全車にオプション設定しました。
- ガラスルーフは、日照時のガラスルーフ透過光を遮断するため、脱着可能なサンシェードを設定しました。
- ガラスルーフは、装着時でもサンシェードを取りはずすことにより、十分な採光と開放感が味わえるものとなりました。
- ガラスルーフ色は、GTグレードにブロンズ色を、G系グレードにブロンズ色、ブルー色の2色を設定しました。
- ガラスルーフの格納は、従来通り格納用バックに入れシート後方で格納用ベルトで固定するようになりました。



▶ 構造と作動

【1】 ウェザーストリップ

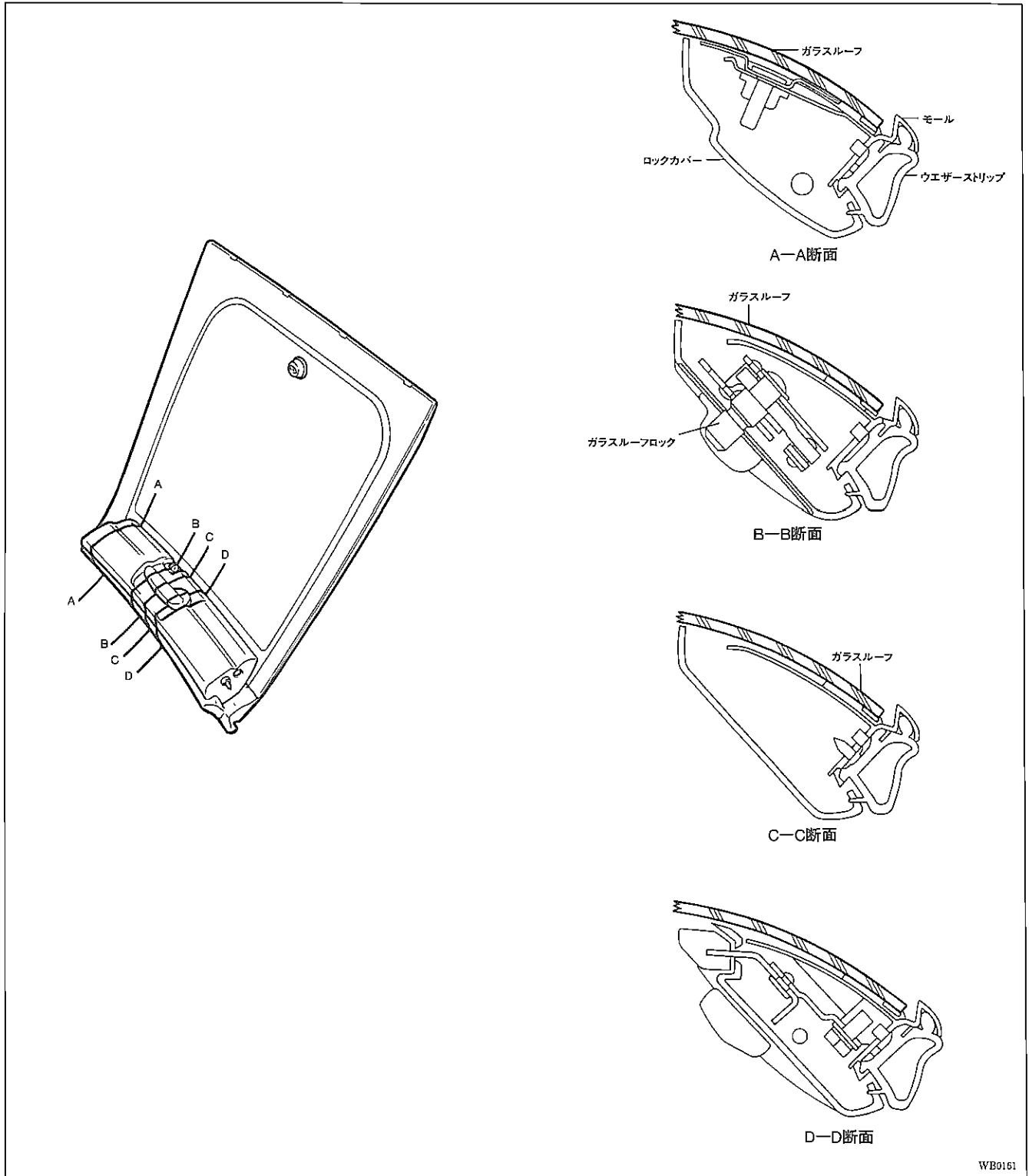
ウェザーストリップは、ガラスルーフ装着時、ルーフ部との段差を極力少なくして面一化がはかれるようにするとともに、風切り音の低減および防水性をも十分に考慮した形状としました。また、ボデーとガラスルーフ間に浸入した水はドレーンホースをピラー内部に追加して効果的に排水する構造としました。



WB0160

【2】ガラスルーフ

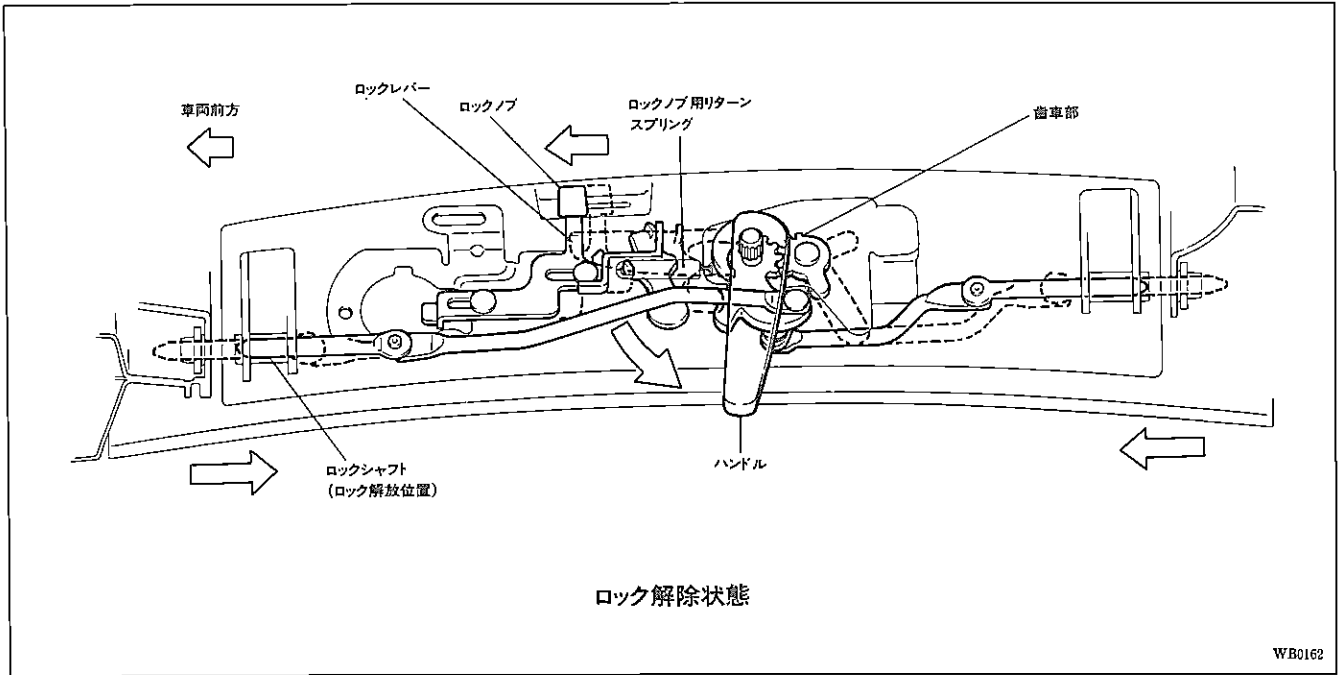
- ・ガラスルーフは、操作性に優れたルーフロック機構を採用しました。
- ・ガラスルーフの取りはずしは、ロックボタンを車両前方へ押しながら、ハンドル操作して行います。
- ・ガラスルーフの取り付けは、ガラスルーフをセンターモールディング下部に差し込み、車外側を下へ押しながらハンドル操作して行います。



〔1〕 ガラスルーフロック

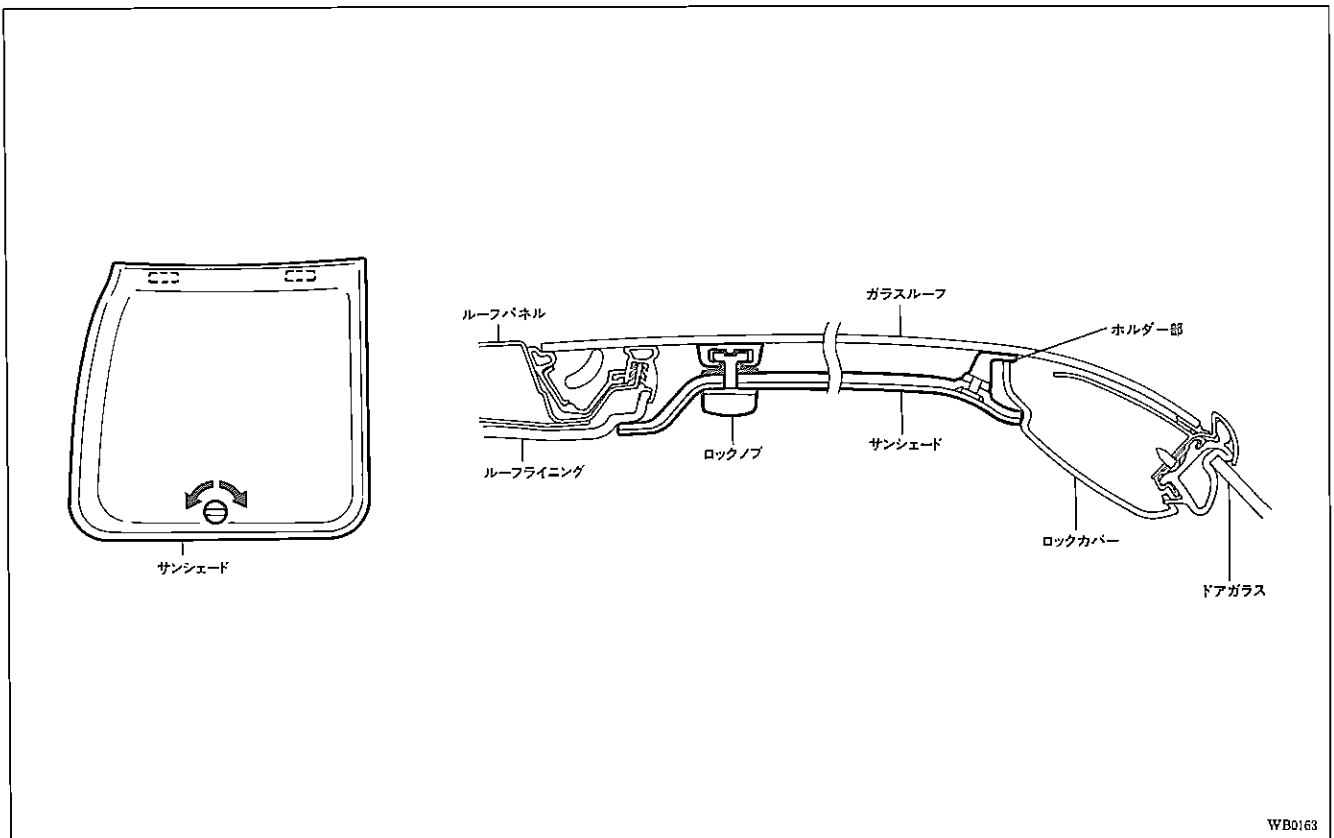
ガラスルーフロックは、ハンドル、歯車部、ロックシャフトなどにより構成され、ガラスルーフロックに内蔵されています。ガラスルーフの解除は、ロックノブを車両の前方方向に動かすと歯車部のロックが解放されます。

このとき、ハンドルを矢印方向（↙）に操作することによりロックシャフトが引かれガラスルーフはフリー状態となります。



〔3〕 サンシェード

サンシェードは、ロックノブを回転させることにより、ワンタッチで脱着できるようにしました。



5・3

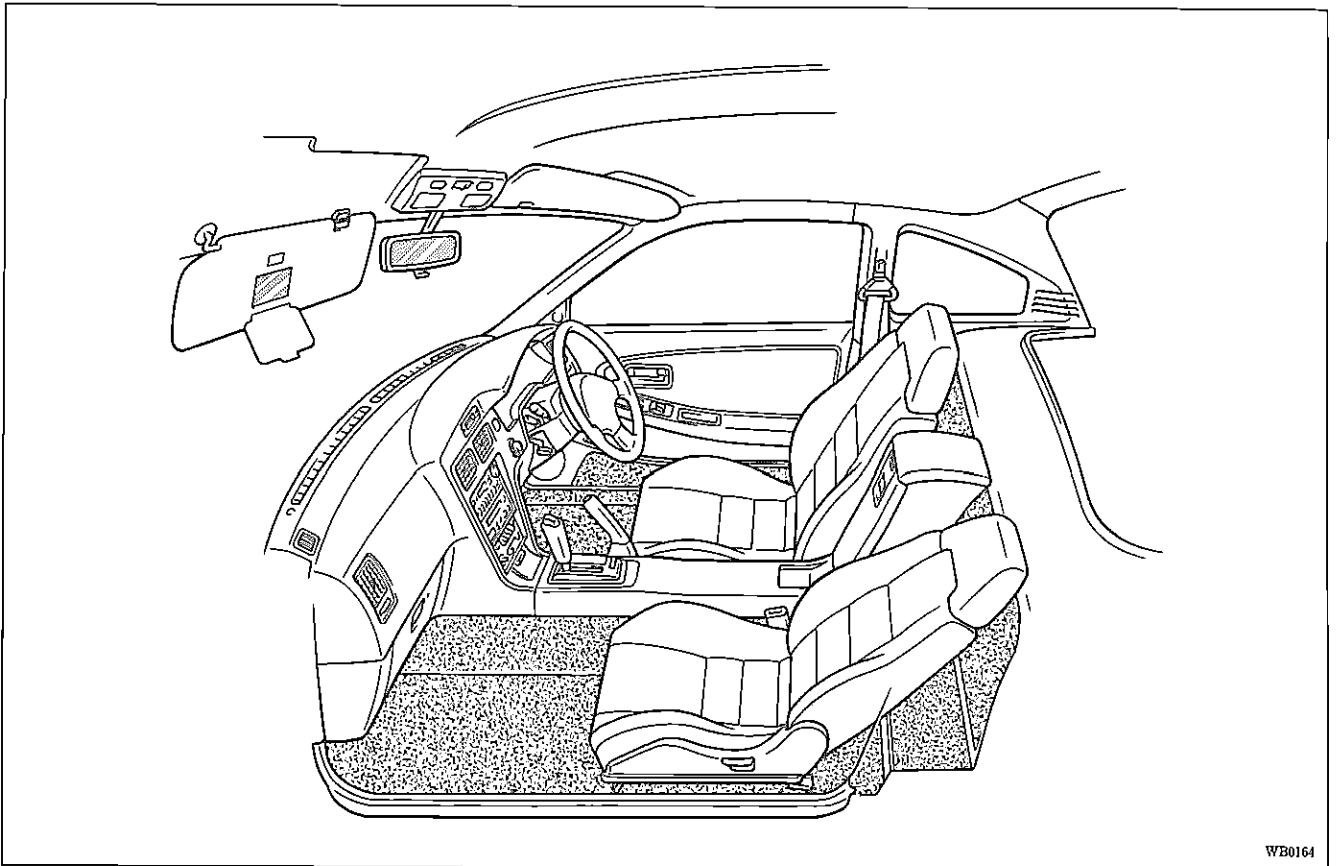
ボデー内装

■概要

スポーティーなインストルメントパネルからコンソールへ、さらにドアトリムへとなめらかにつながる一体感のある室内空間としました。

シートは、スポーツカーらしいスリムなデザインとし、機能的にも十分に配慮した形状としました。さらにセンタークラスターやドアトリムのスイッチベースをドライバー側へ向けて、視認性、操作性の向上をはかりました。

また、シート後方にラゲージスペースを設け、ストレージボックス* やスピーカーボックスとして活用できるようにしました。



WB0164

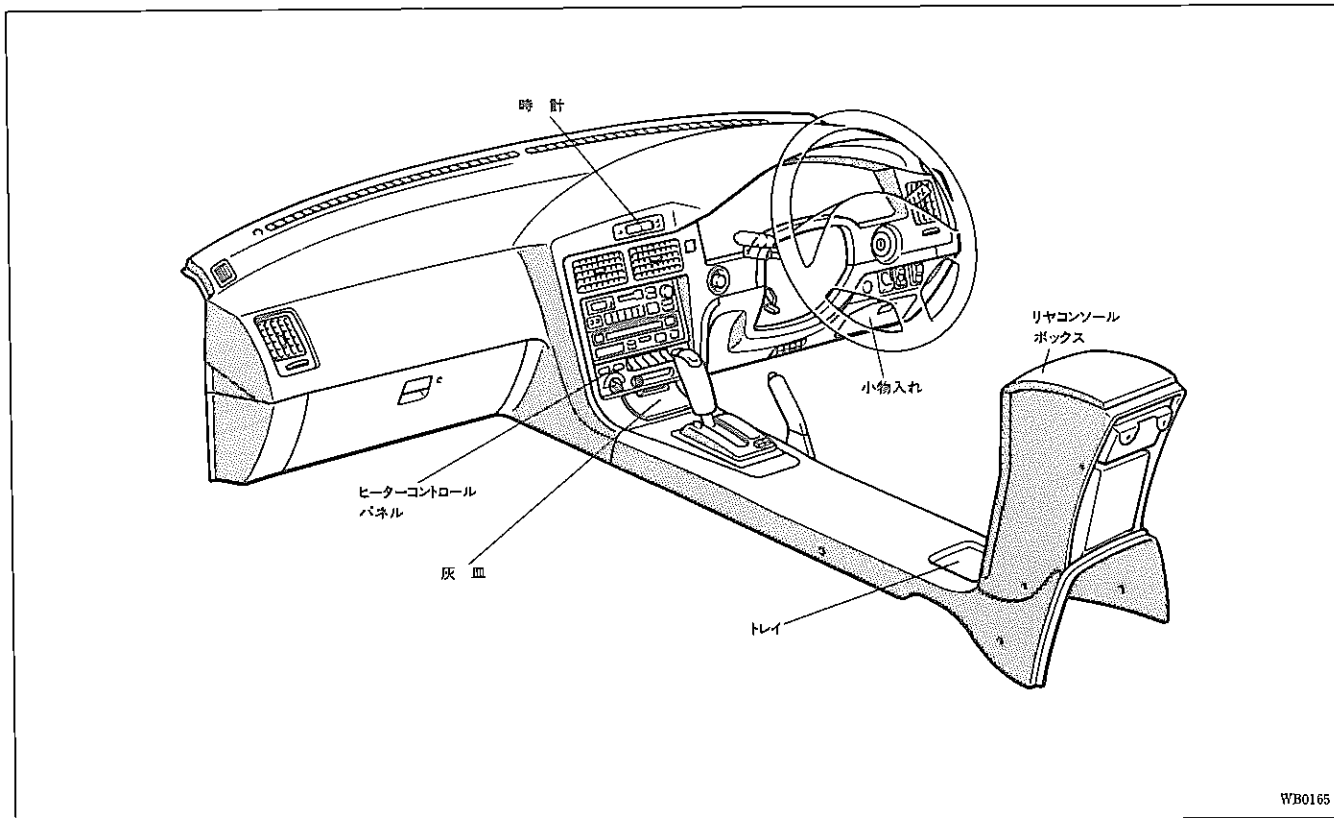
* ストレージボックス (Storage box) : 保管箱, 物入れ

■機構説明

□運転席パネル

1. インストルメントパネル回り

- センタークラスターをインストルメントパネルと連続させ、さらにドライバー側へ向けてオーディオや空調部品の視認性や操作性の向上をはかりました。
- インストルメントパネルからつながるリヤコンソールに、ドア付き大型コンソールボックスを設定しました。
- グラブボックスドアに強制アライメントを採用し、建付け品質の向上をはかりました。

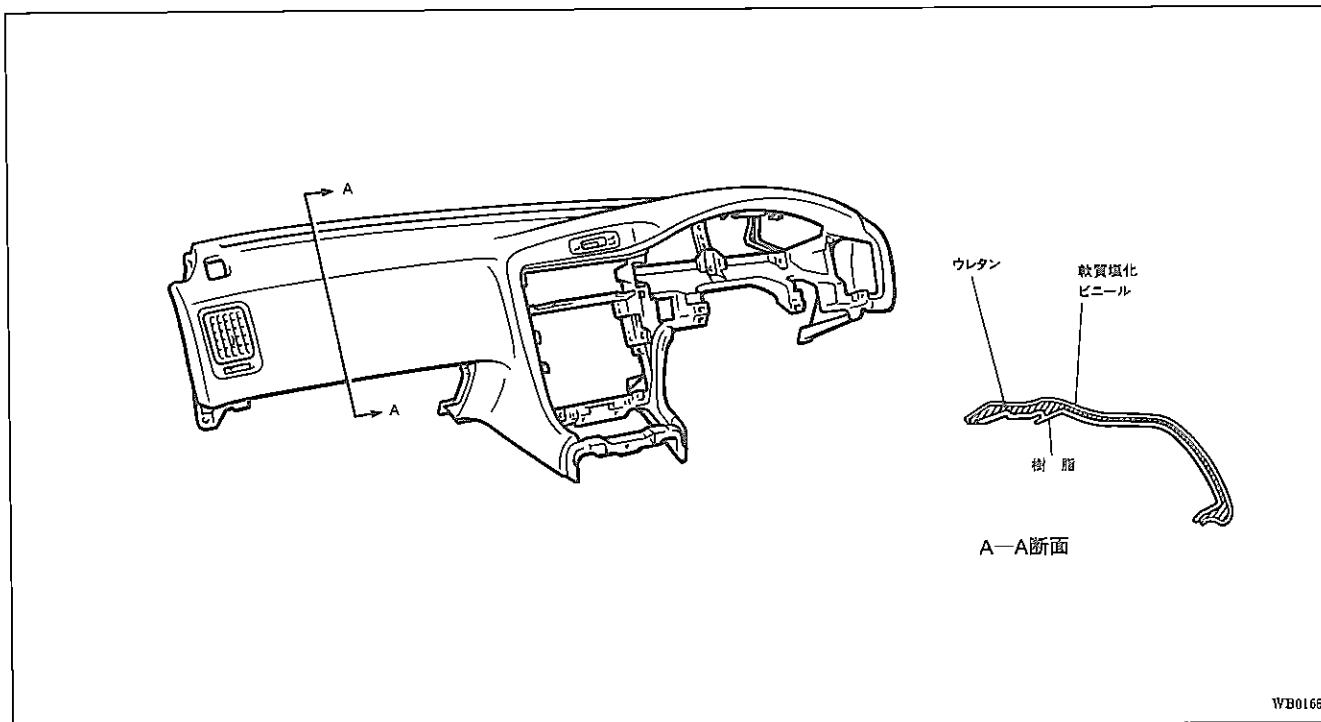


WB0165

▶構造と作動

【1】セーフティーパッド

パウダースラッシュ* 表皮一体成形のセーフティーパッドを採用し、質感の向上をはかりました。

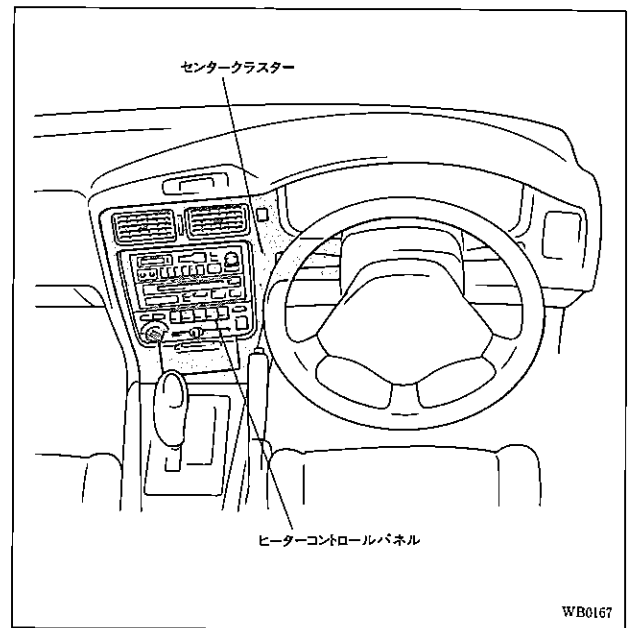


WB0166

* パウダースラッシュ (Powder slush) : パウダー状のプラスチック混合物を加熱し、ゲル状にさせてその後冷やしてできる軟質塩化ビニールのことで、デザインの自由度が大きくソフトなフィーリングが得られます。

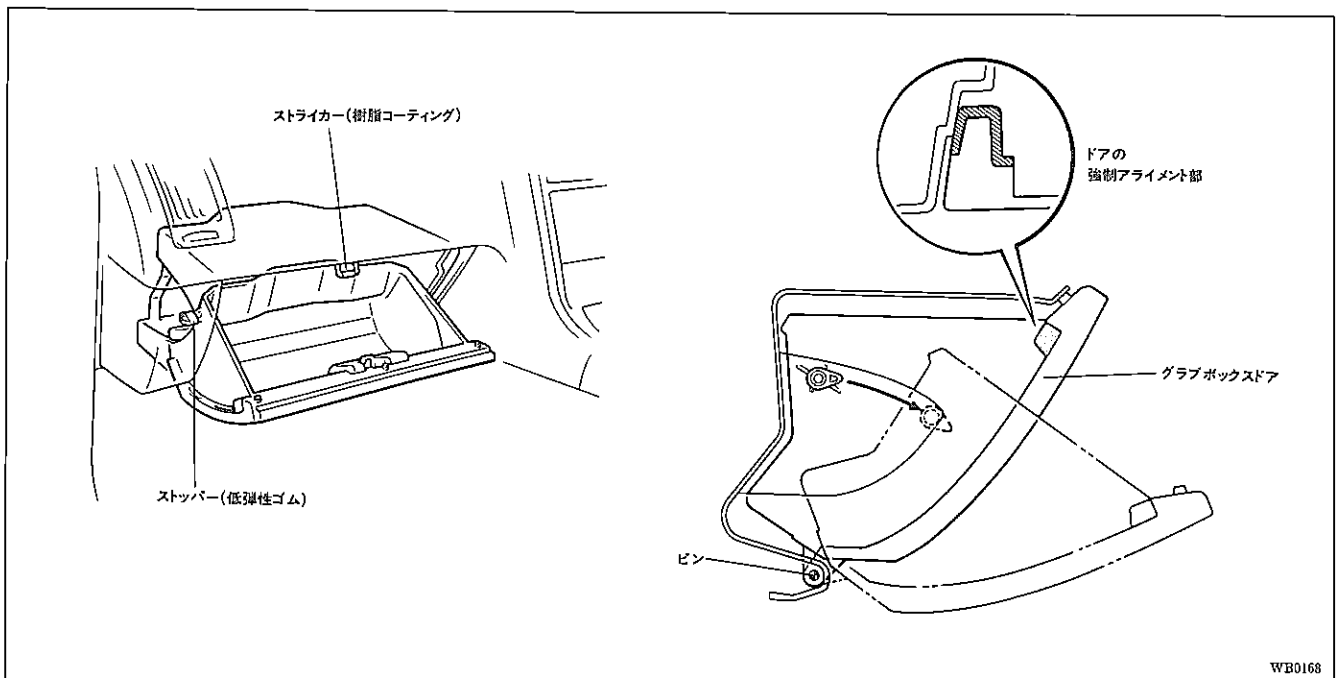
【2】センタークラスター

センタークラスターをドライバー側へ向けるとともに、オーディオ関係を上側に、そしてヒーターコントロール関係を下側へ配置し、さらにノブの位置や形状により操作性の向上をはかりました。



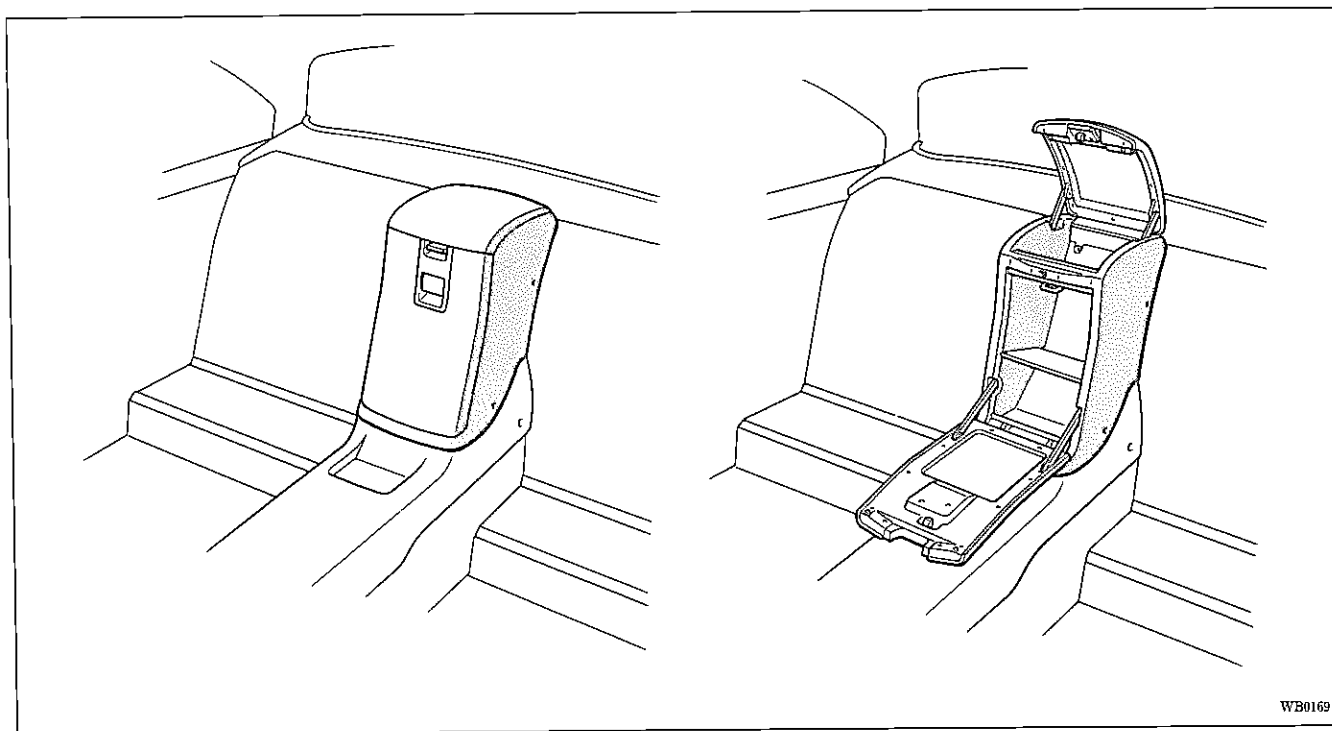
【3】グラブボックス

- ・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、開閉時の音を低減しました。
- ・グラブボックスドアに強制アライメントを採用し、ドアの建付け品質の向上をはかりました。



【4】コンソールボックス

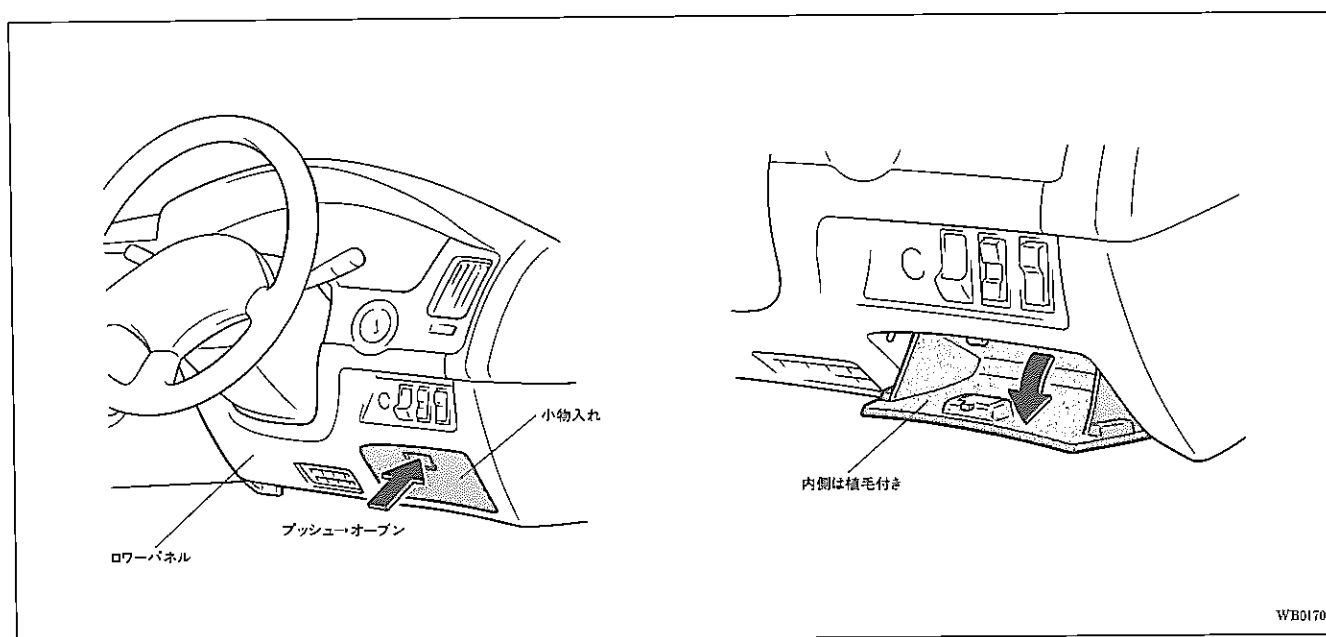
- ・インストルメントパネルのセーフティパッドと同様に、パウダースラッシュ一体成形表皮を採用し、質感の向上をはかりました。またリヤコンソールボックスは、上下2段に分けてそれぞれのドアにロックを設けました。
- ・大型リヤコンソールボックスには、カセットケースでは21枚、CDケースなら16枚が収納可能です。



WB0169

【5】小物入れ

ドライバー側ローパネルにプッシュオープン式の小物入れを設けました。

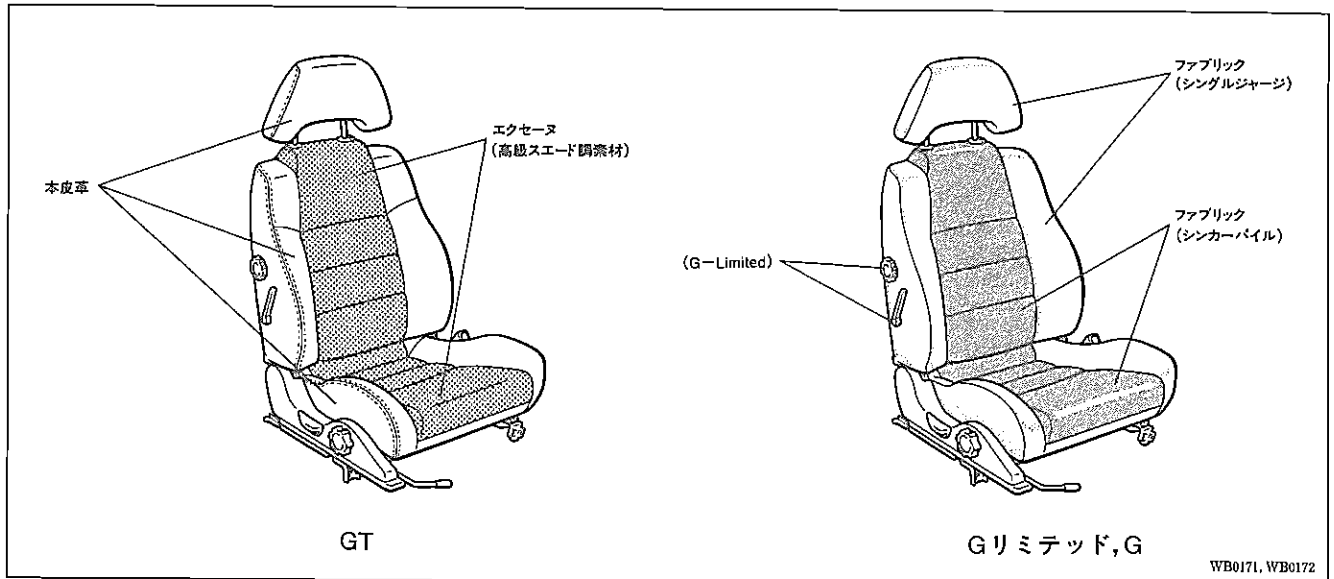


WB0170

□シート

1. シートバリエーション

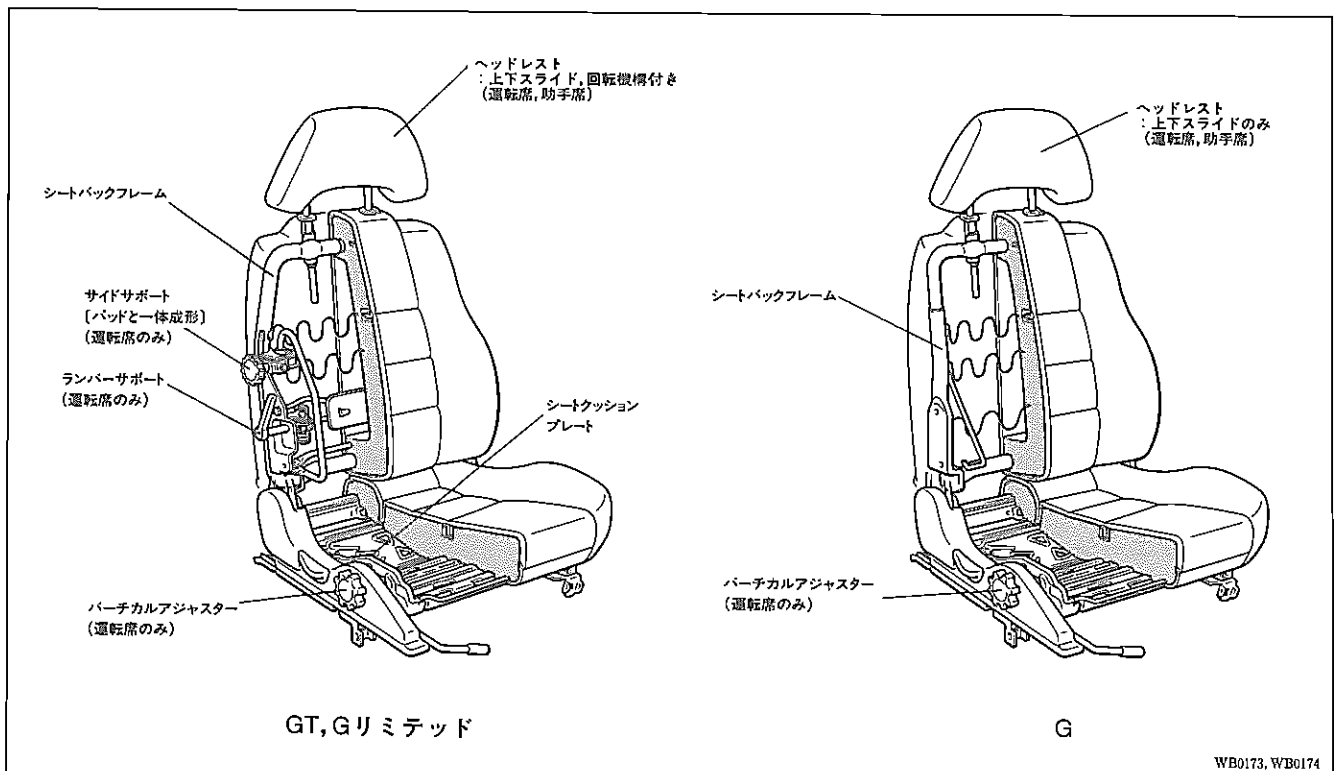
- シートはすべて同一形状とし、グレードにより各部の調整機能を持たせました。
- シートは、下半身のホールドを良くするとともに、上半身の開放感を考慮したシート形状としました。
- シート表皮は、ファブリックと部分本皮革の2種類を設定しました。



WB0171, WB0172

2. フロントシート

- シートクッションは、クッションプレートを4本のコイルスプリングでつる構造とし、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。
- シートバックの構造は、シートバックフレームをパッドで包み込む一体成形タイプとしました。
- シートクッションおよびシートバックのウレタンパッドの硬さを部分的にアップして、型くずれを防止するとともにホールド性を良くしました。
- シートバックサイド部のフレームを前方へ出し、ホールド性を確保しました。
(GT, Gリミテッドグレード車の助手席, Gグレード車の運転席, 助手席に採用)
- サイドサポート, ランバーサポートを, GT, Gリミテッドグレード車の運転席に設定しました。なお構造作動については従来と同じです。

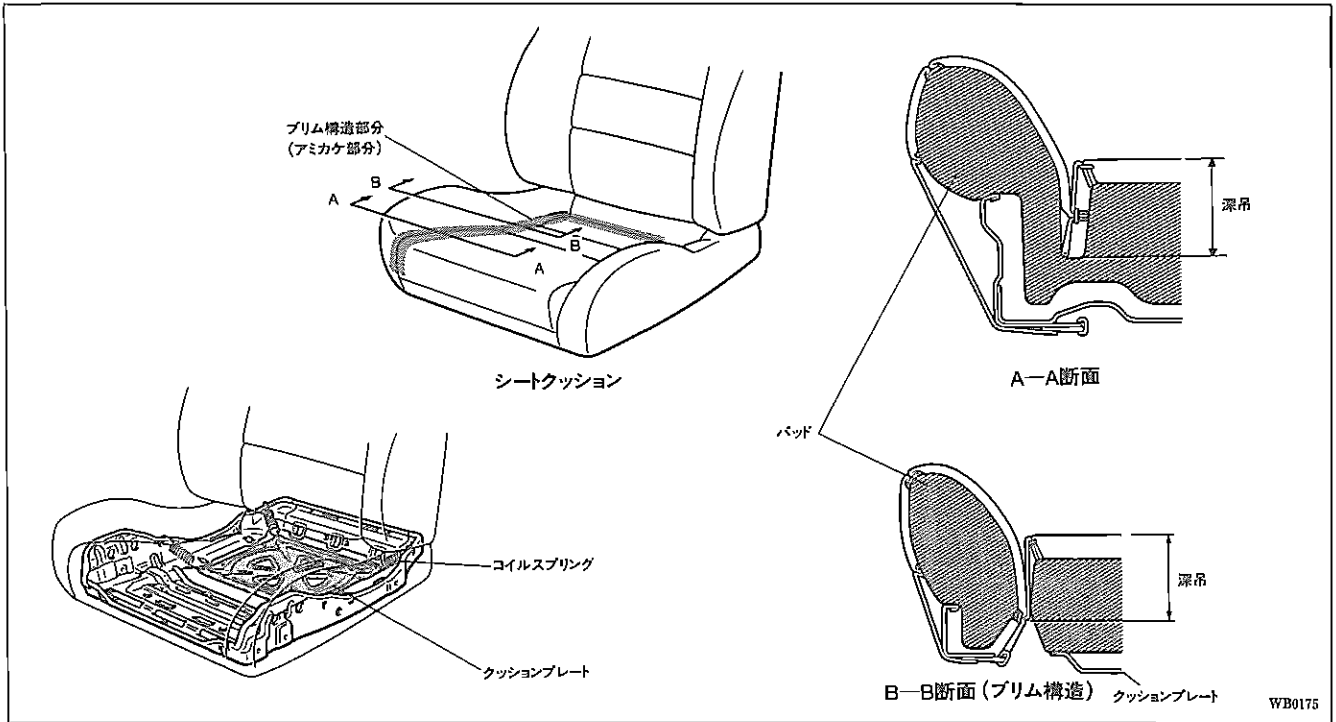


WB0173, WB0174

▶構造と作動

【1】クッションスプリング

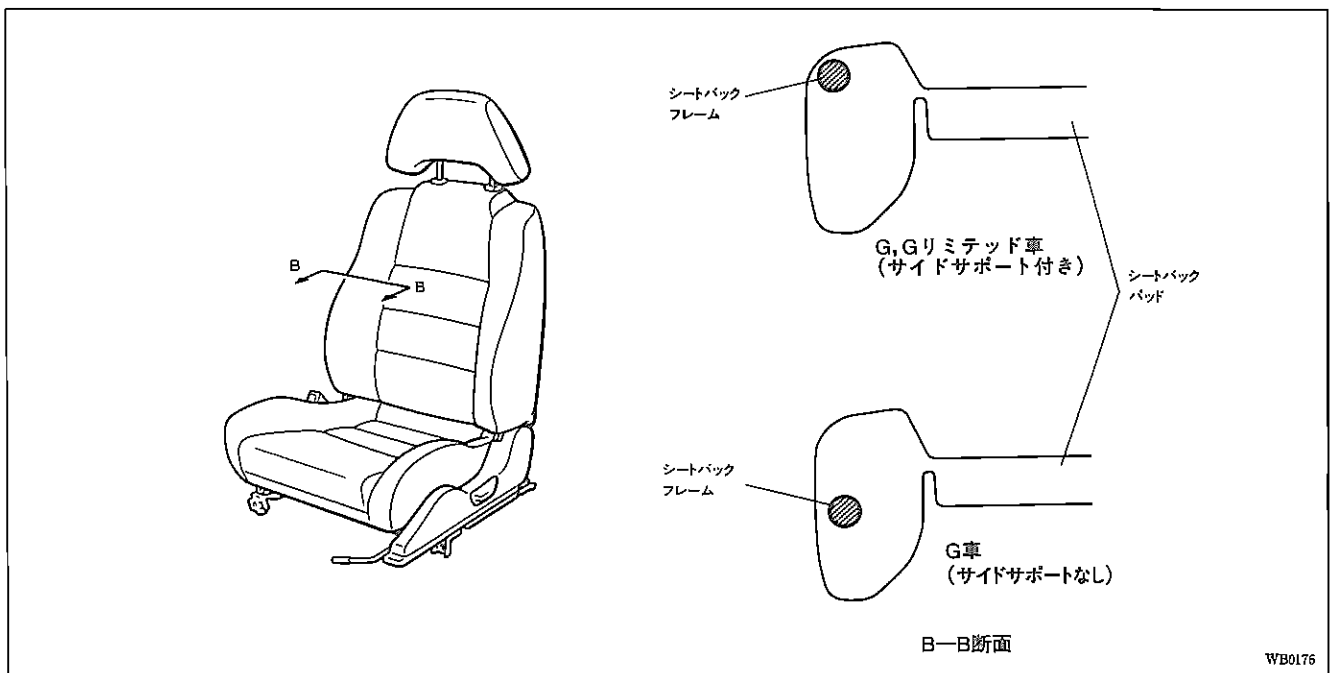
シート後部のクッションプレートのコーナーを4本のコイルスプリングで吊方式を採用し、さらにシートクッションカバーのプリム構造の採用により、クッションをたわみやすくして座り心地の向上をはかりました。



【2】シートバックフレーム

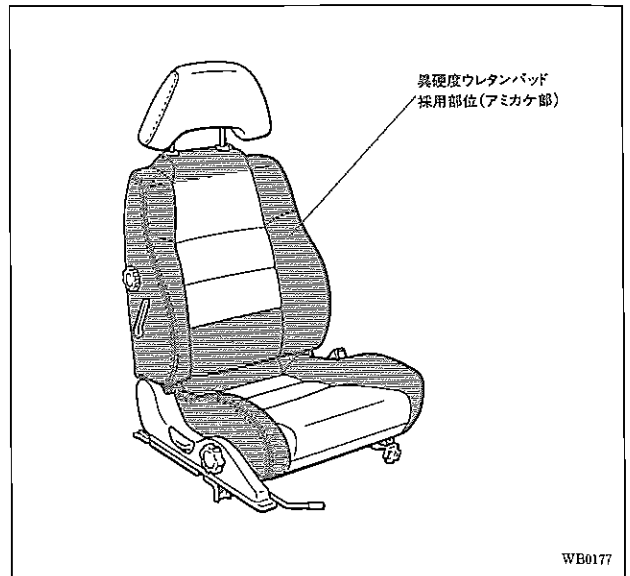
シートバックサイド部のフレームを前出しするとともに、パッドの形状により十分なホールド性を確保しました。

(GT, Gリミテッドグレード車の助手席, Gグレード車の運転席, 助手席に採用)



【3】異硬度ウレタンパッド

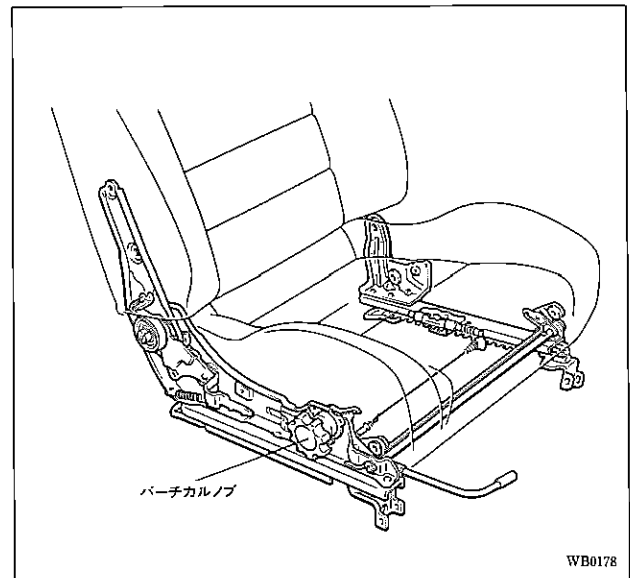
シートクッションおよびシートバックのウレタンパッドの硬さをアップして、型くずれを防止するとともに、ホールド性を良くしました。



【4】バーチカルアジャスター

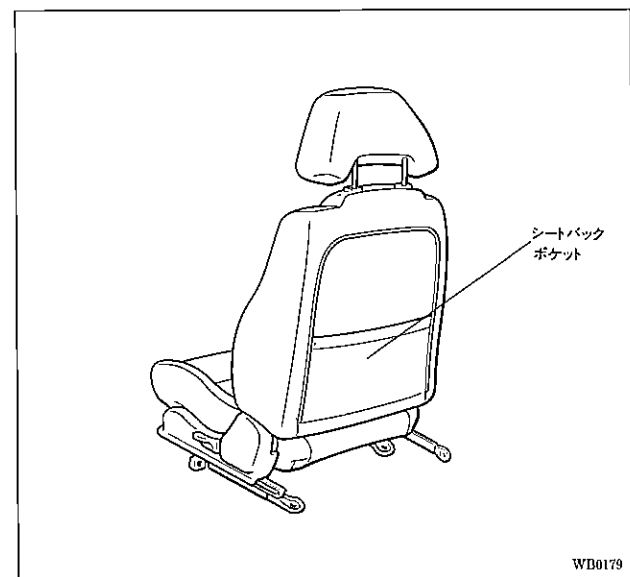
〔1〕構造

- ・全車のドライバー側シートに設定しました。
- ・バーチカルノブを回すと、シートクッション前端が上下に約20mm無段階に動く機構で、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。



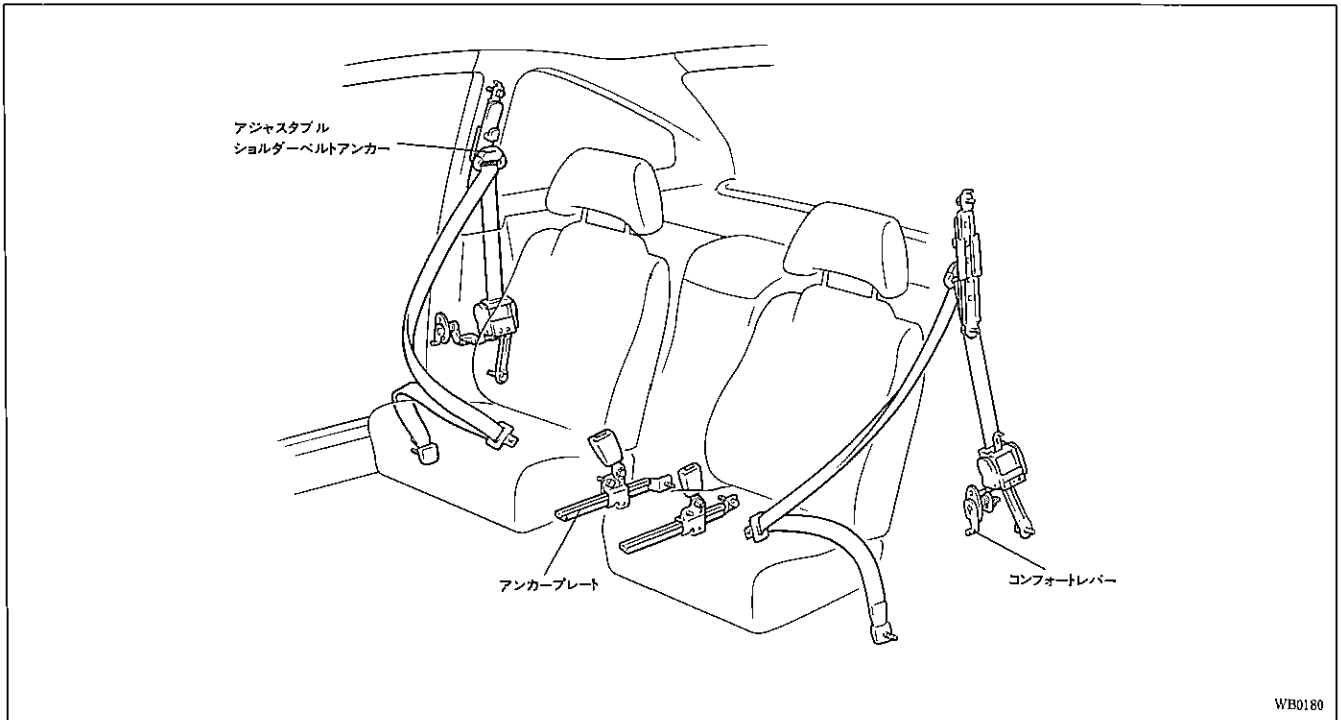
【5】シートバックポケット

GT, Gリミテッド車の助手席シートバックにポケットを設定しました。なお, G車および運転席シートバックの設定はありません。



3. シートベルト

- ベルト装着時の圧迫感を軽減させるため、ドア閉時にコンフォートレバーによりリトラクターのベルトの巻き取り力を弱める、ドア運動のテンションリデューサー付き3点式ELRシートベルトを採用しました。
- 乗員の体格に合わせてショルダーベルトアンカーの位置を5段階に調整できる、アジャスタブルショルダーベルトアンカーを採用しました。



▶ 構造と作動

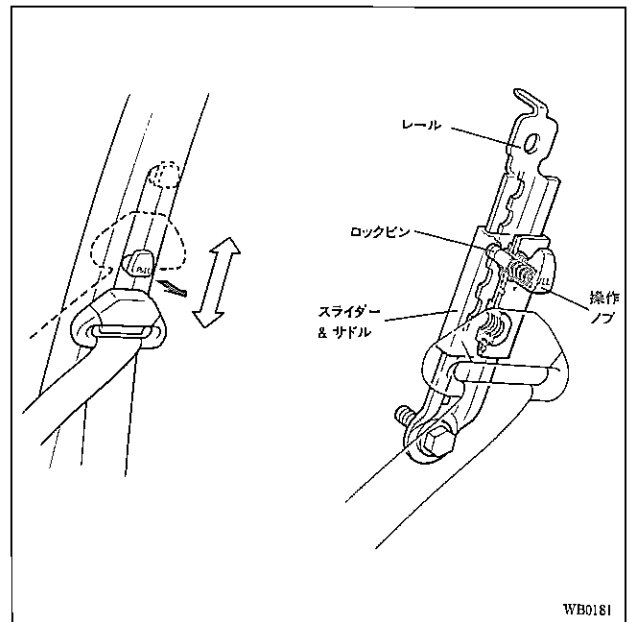
【1】アジャスタブルショルダーベルトアンカー

アジャスタブルアンカー機構は右図のような部品で構成され、レールにはロックピンがかん合するよう5箇所穴が明けられています。

スライダー & サドルには、操作ノブとベルトアンカーが取り付けられており、レール上を上下にスライドするようになっています。

操作ノブは先端がロックピンになっており、スプリングによりたえずロックピンをレール側に押し付けています。

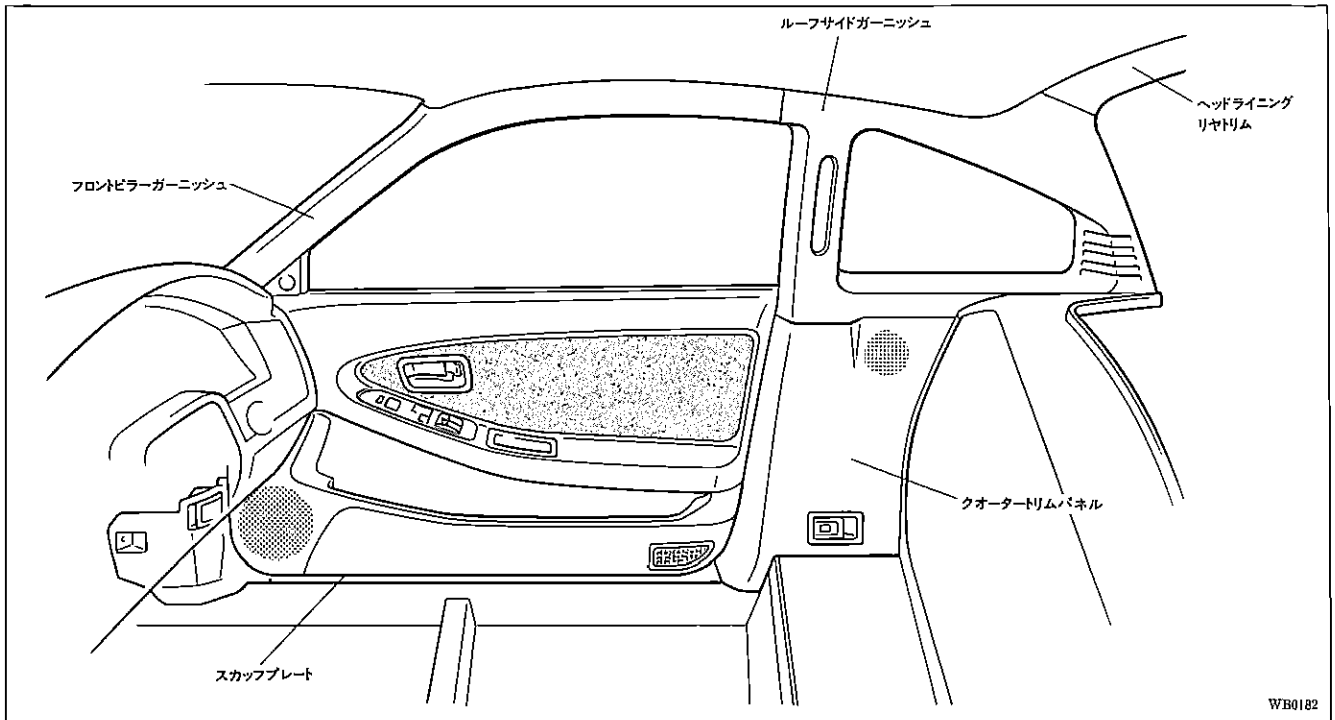
調整は、操作ノブを引いてからスライダーを上下させ、ノブを離すことによりレールとピンがかん合し、セットされます。



□ トリム & ガーニッシュ

1. サイド回り

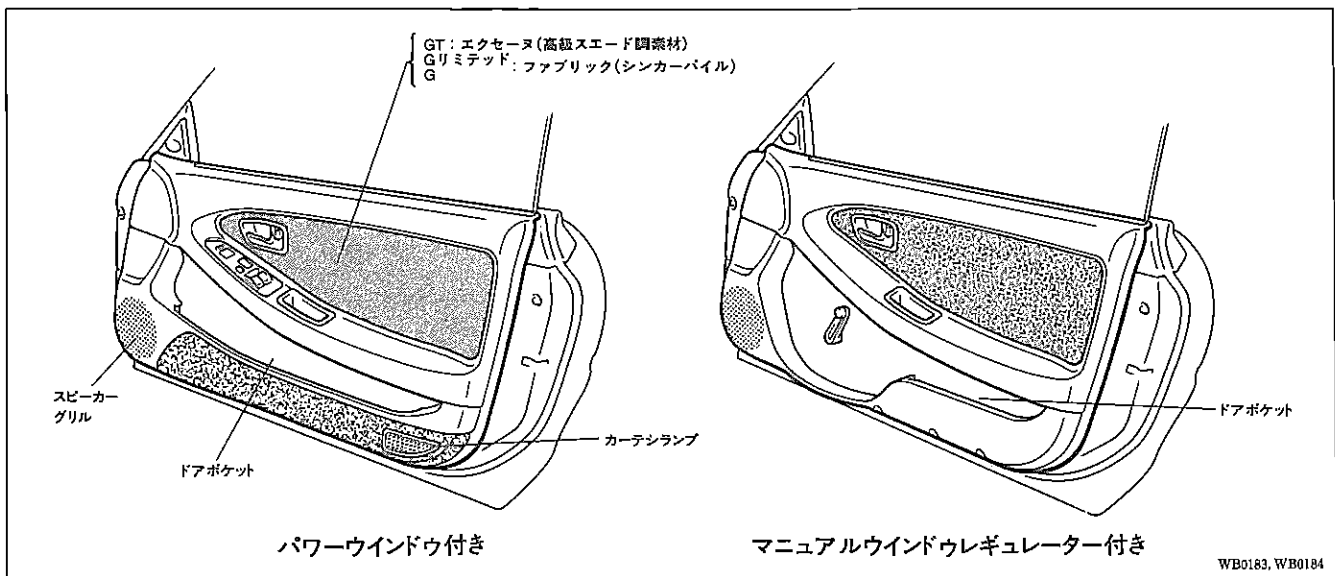
- インstrumentパネルと連続感のある成形のドアトリムを採用し、質感の向上をはかりました。
- ドア回りのボデーフランジ部のオープニングトリムにかわって、ガーニッシュで覆うことにより外観品質の向上をはかりました。
- サイドガーニッシュの大型一体化をはかり、継ぎ目を減らして連続性、面一化をはかりました。またビスやクリップを表面からなくし、外観品質の向上をはかりました。



▶ 構造と作動

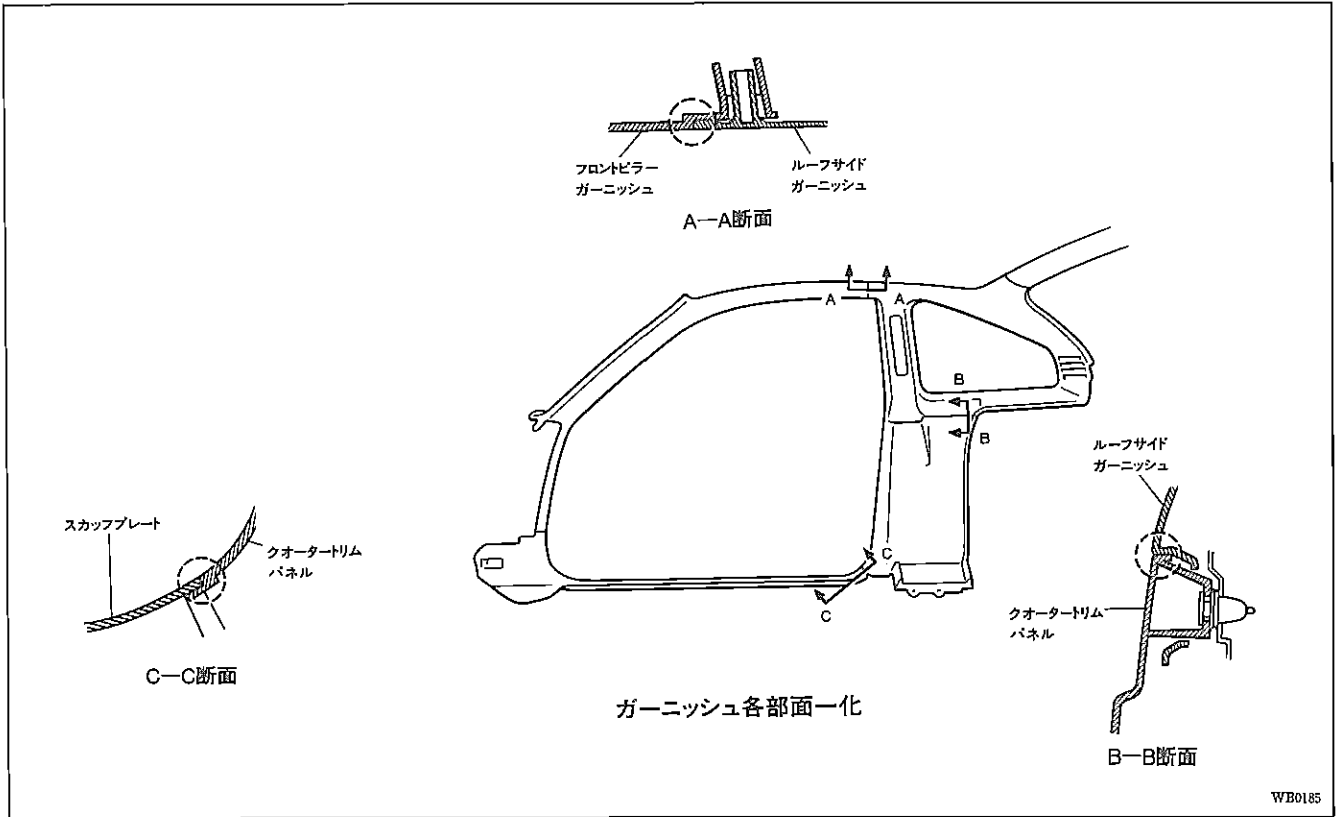
【1】 ドアトリム

- ・ スイッチベース、プルハンドル、インサイドハンドルベゼルとドアトリムとの面一化をはかりました。
- ・ ドアスピーカーの設定に伴い、スピーカーグリルとドアポケットを一体化しました。
- ・ プルハンドルはビスレス化を行い、外観品質の向上をはかりました。



【2】サイドガーニッシュ

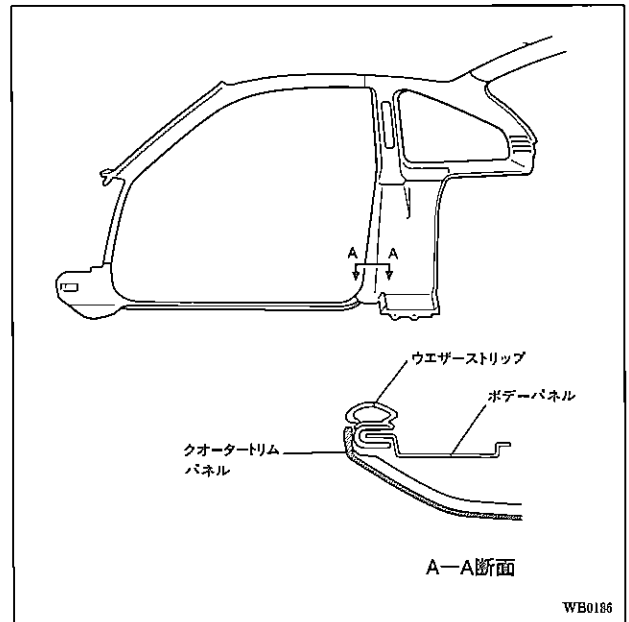
- ・部品の大型一体化により継ぎ目を減らすとともに面一化をはかり，外観品質の向上をはかりました。
- ・サイドガーニッシュのビスレスおよびアウトークリップレス化をはかり，表面からビスやクリップを見えなくしました。



WB0185

【3】クォータートリムパネル

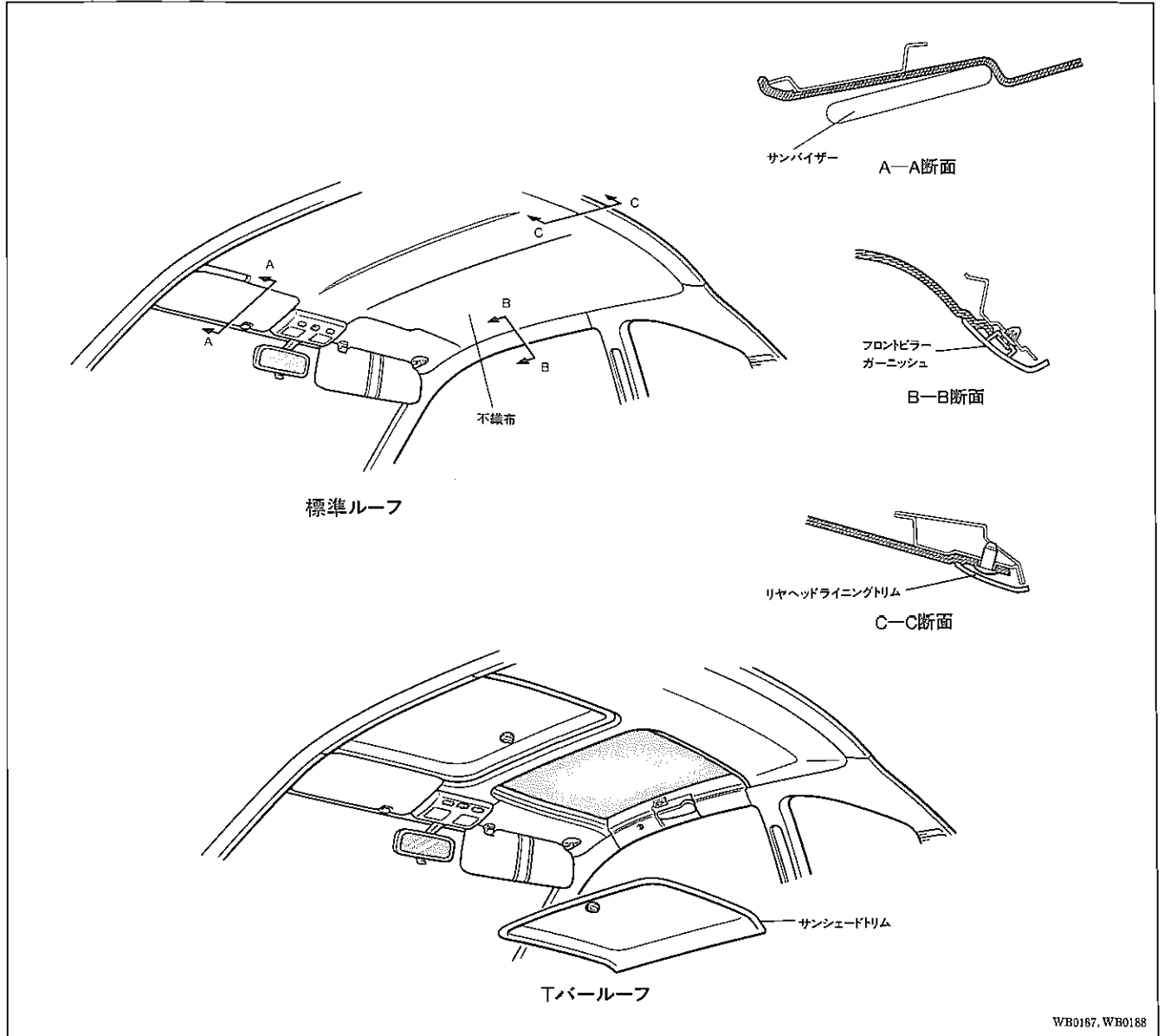
ドア回りのボデーフランジ部のオープニングトリムモールにかわって，ガーニッシュで覆うことにより外観品質の向上をはかりました。



WB0186

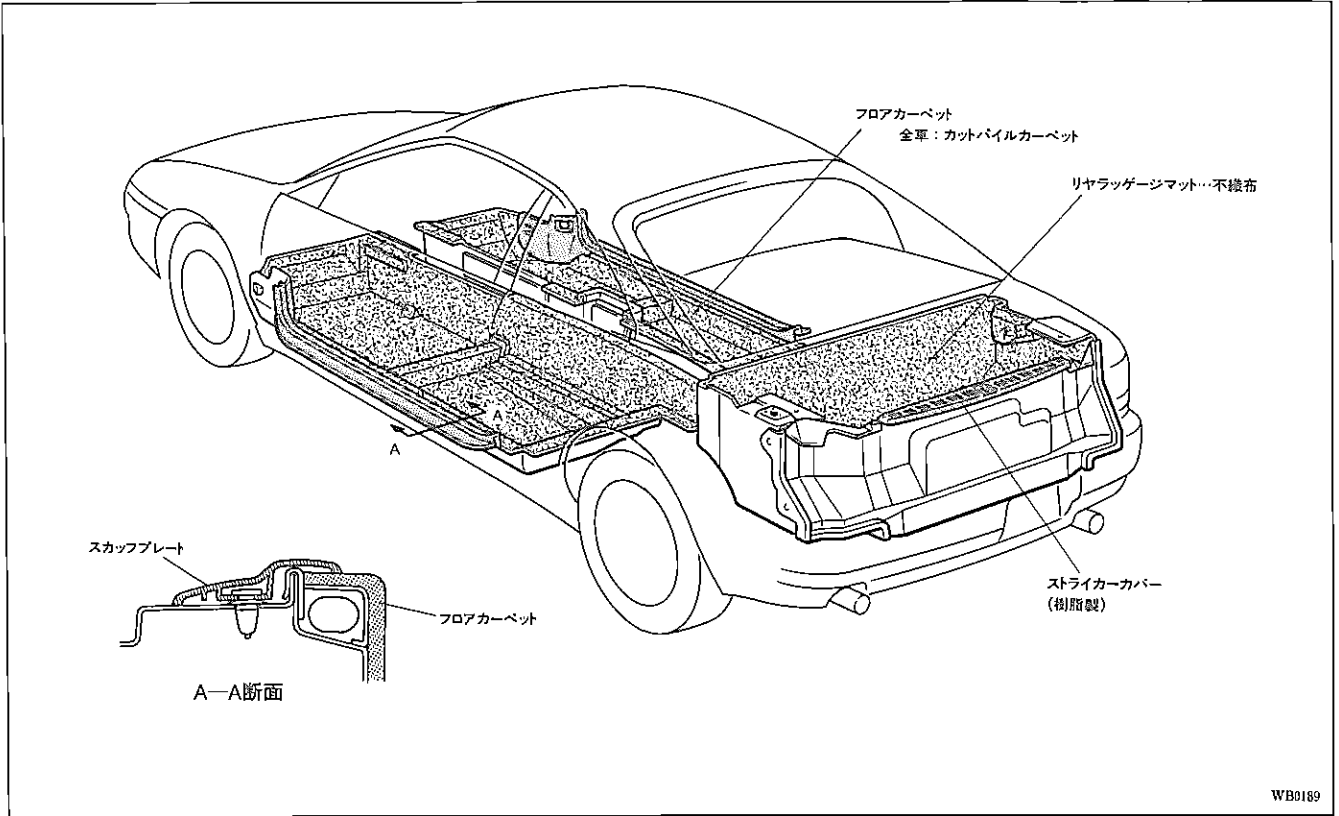
2. ルーフ回り

- 全車に成形ヘッドライニングを採用しました。
- サンバイザー格納時、ルーフヘッドライニングとの面一化をはかりました。
- ルーフヘッドライニングとガーニッシュとの面一化をはかり、外観品質の向上をはかりました。



3. ラグゲージトリム & カーペット

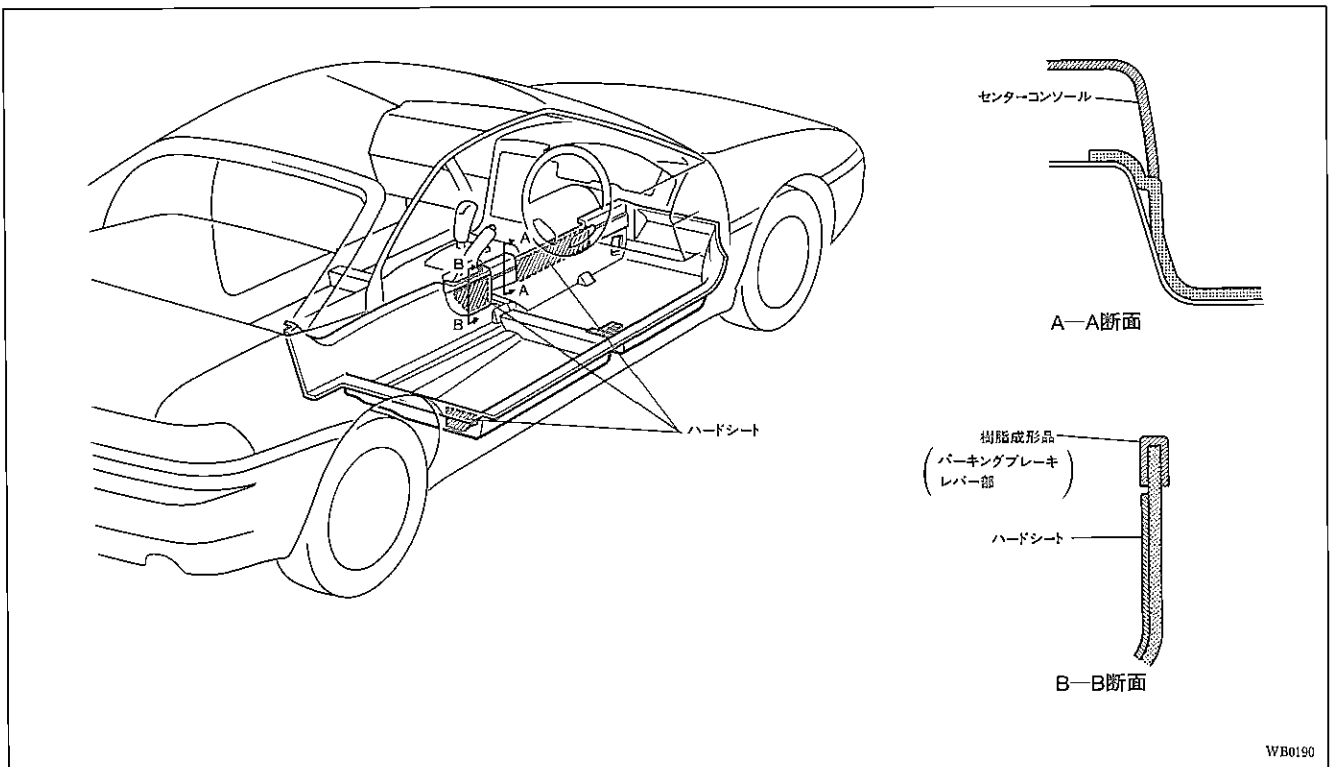
- 全車にカットパイルのフロアカーペットを採用しました。
- フロアカーペットとセンターコンソールとの段差を少なくして、外観品質をよくしました。
- フロア足元のボデーのビード（凹凸）をなくし、カーペットのフラット化をはかりました。
- オープナーレバー部にガーニッシュを設け、外観品質の向上をはかりました。
- シート後部右側にはキー付きのストレージボックス、左側にはスピーカーボックスを設けました。
- ラグゲージマットを一体成形し、外観品質の向上をはかりました。



▶構造と作動

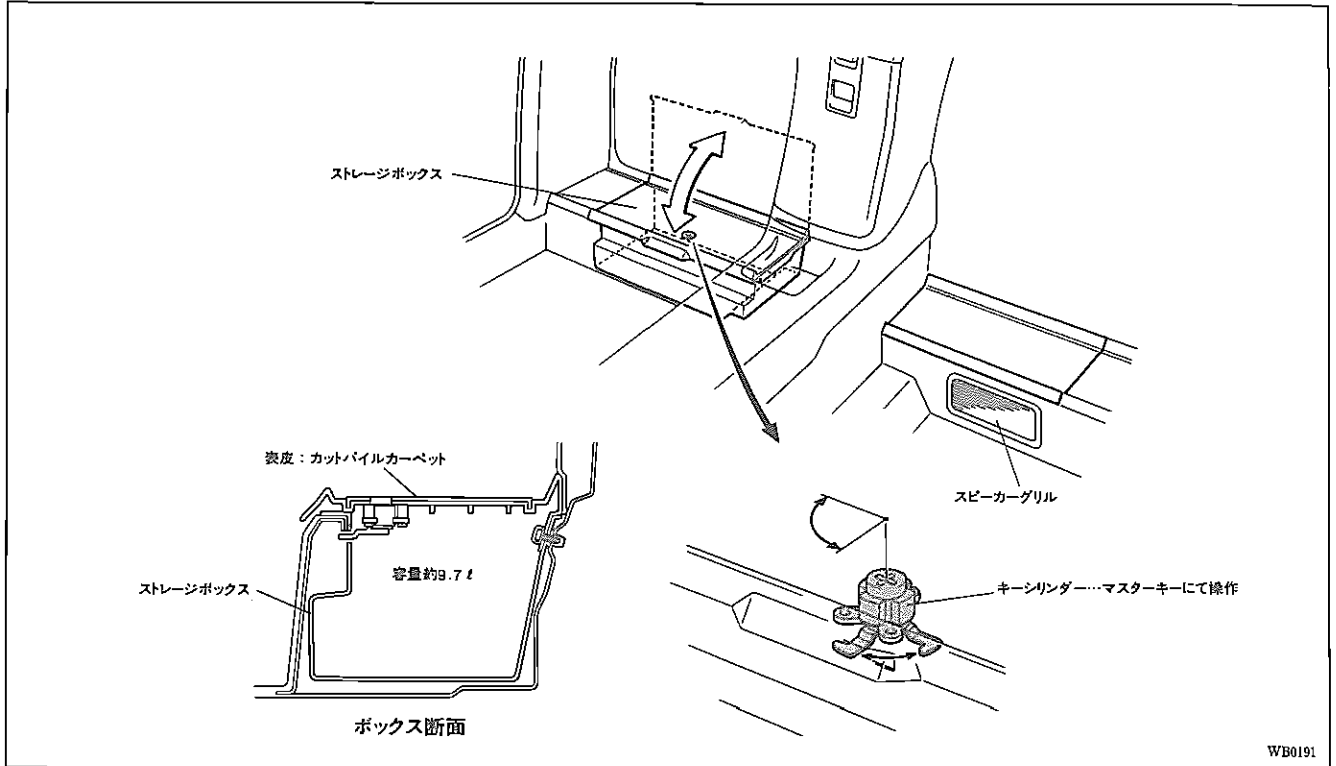
【1】フロアカーペット

- ・フロア足元のボデーのビード（凹凸）をなくし、カーペットのフラット化をはかりました。
- ・パーキングブレーキレバー部のカーペットを成形し、さらに樹脂の縁取りをして外観品質の向上をはかりました。
- ・カーペット裏面にハードシートを追加し、剛性の向上をはかるとともにセンターコンソールとの段差を少なくしました。



【2】ストレージボックス

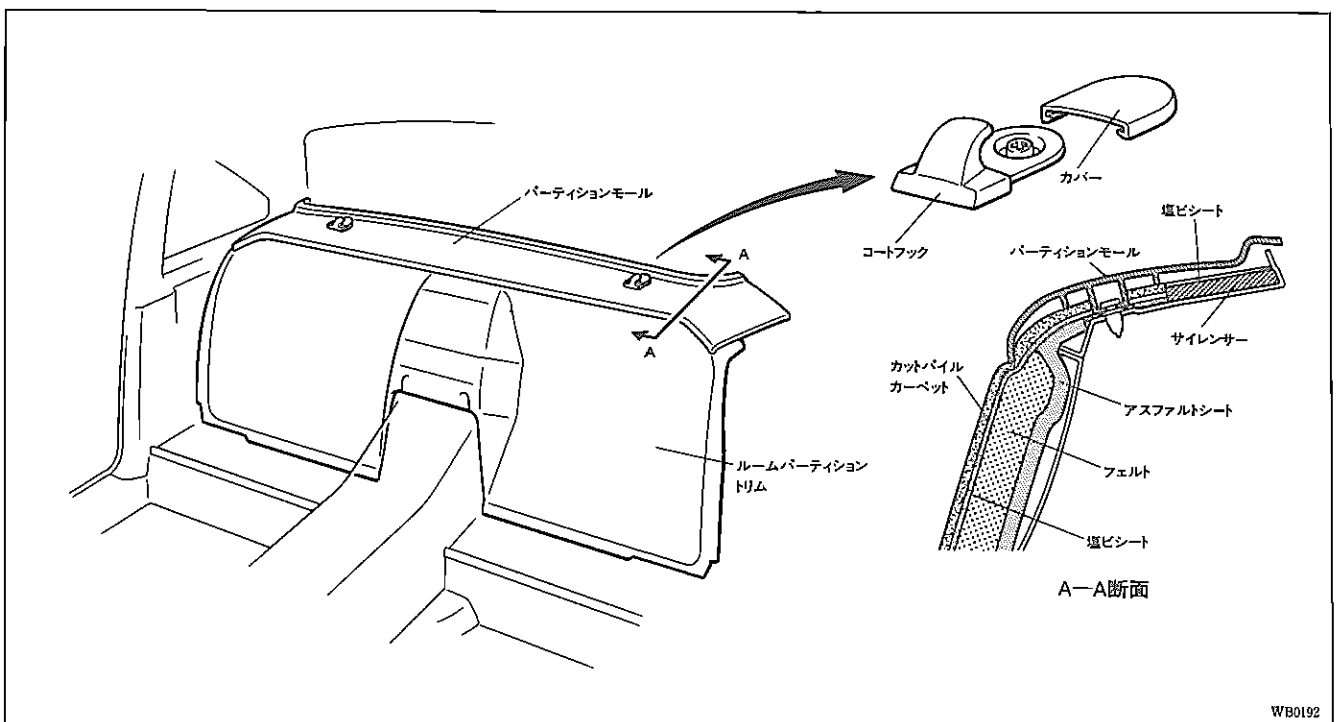
シート後部にキー付きのストレージボックスを設けました。このボックスには、カメラ、救急箱、靴などの収納ができ、リッド上部にはTバールーフが置けるようになっています。なお左側のスペースは、スピーカーボックスとして利用できます。



WB0191

【3】ルームパーティショントリム

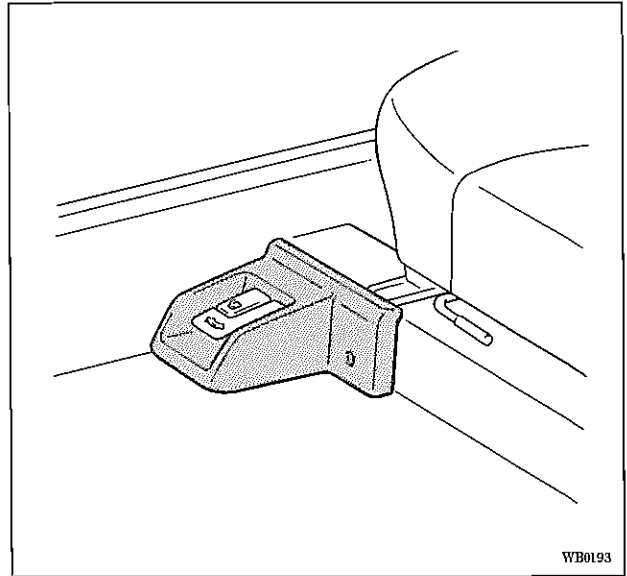
ルームパーティショントリムは、フェルト、塩ビシート、カットパイルカーペットの3層構造とし、遮音性にすぐれたものとした。



WB0192

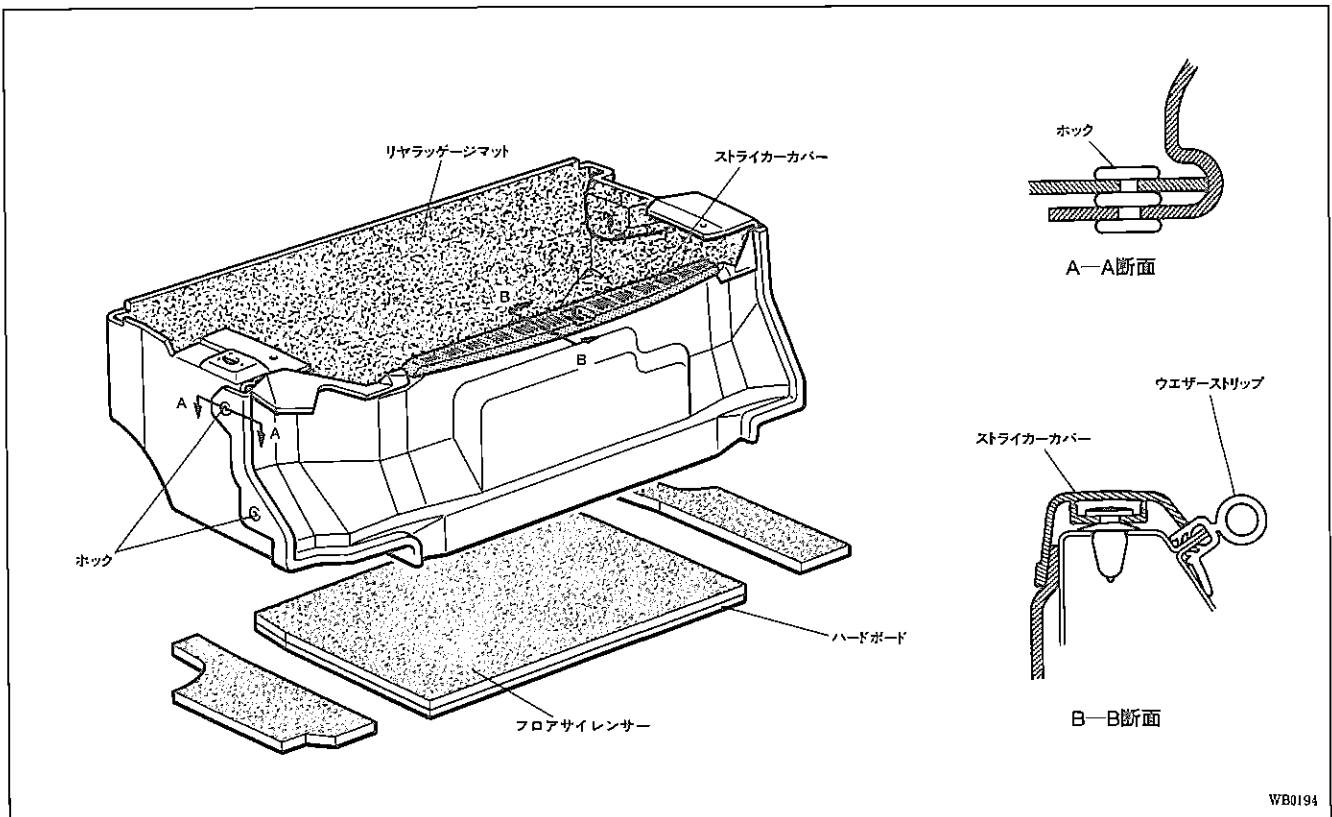
【4】 オープナーレバーガーニッシュ

バックドアオープナーレバー、フューエルリッドオープナーレバー部に樹脂製カバーガーニッシュを設定し、カーペット開口部の外観を良くしました。また取り付け部は右側シートレール取り付け部のカバーとしました。



【5】 ラグゲージマット

- ・ラグゲージマットは、一体成形品で左右をホックで止めて箱型を形づくり、仕上がり品質を良くしました。
- ・フロアサイレンサーは2層構造とし、断熱効果の向上をはかりました。
- ・ストライカーカバーを設定し、荷物の出し入れ時のウエザーストリップの保護と外観品質の向上をはかりました。



5・4 その他のボデー部品

■機構説明

□ミラー

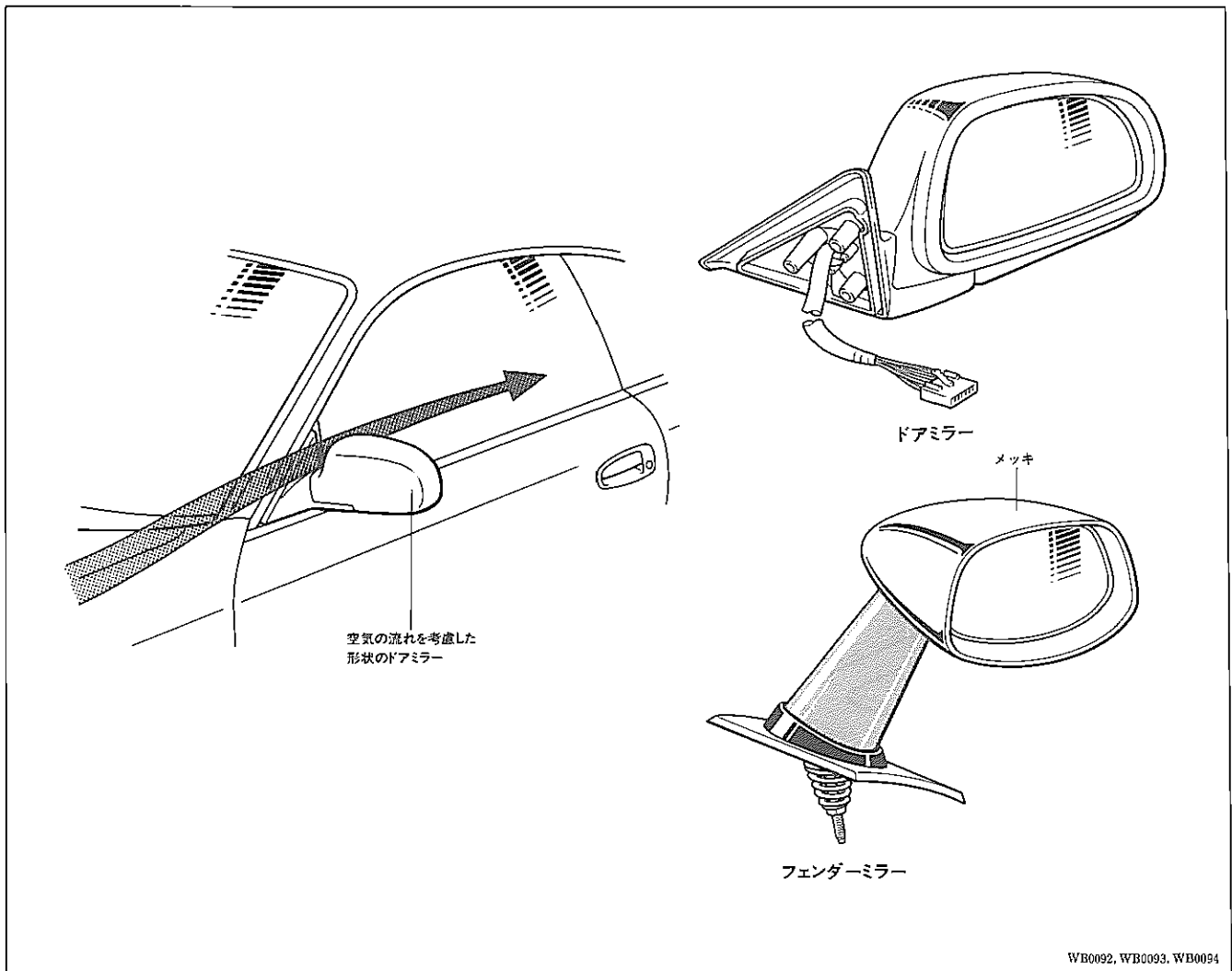
1. アウターリヤビューミラー

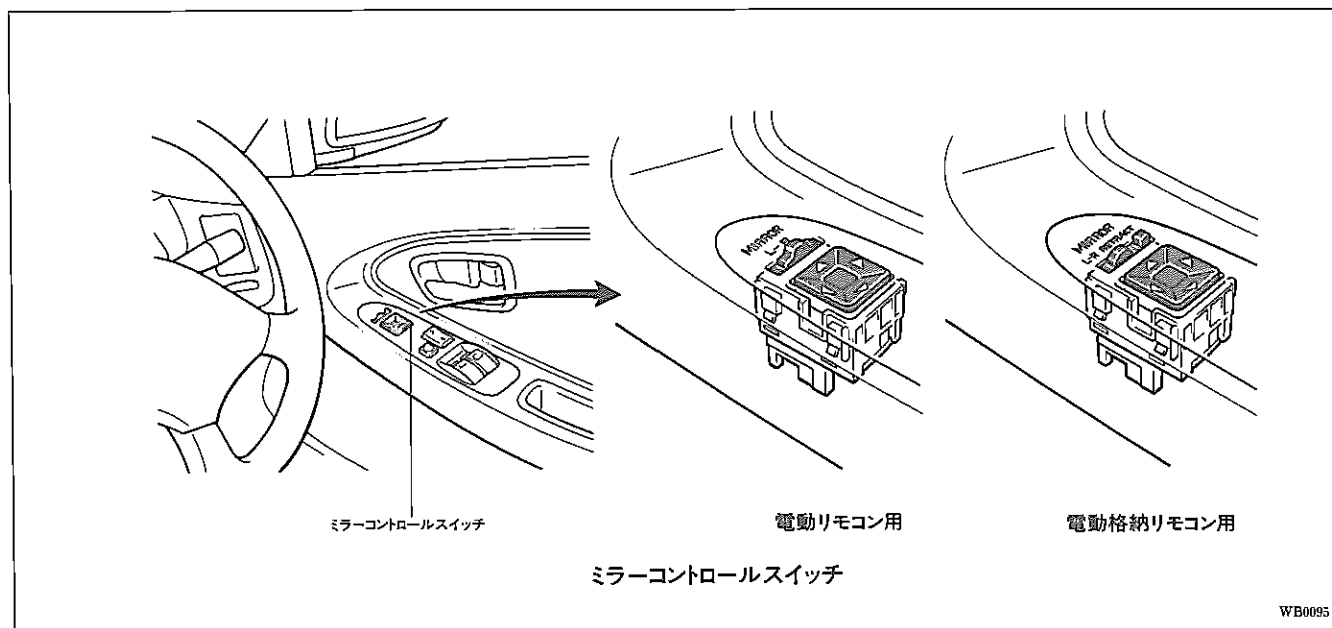
- ドアミラーは、従来同様空気の流れを考慮した形状としました。
- 電動格納ドアミラーをGリミテッド, GTに標準, Gにオプション設定しました。電動格納ドアミラーは、従来と同様一軸回転式による可倒式としてスイッチによるワンタッチ操作で格納と復帰が行えます。
- カラードアミラーを設定して、外板色とコーディネート化をはかりました。
- 電動リモコンミラーおよび電動格納リモコンミラーの作動は、基本的に従来と同様です。

仕様

●: 標準 ○: オプション

種類	機能	グレード	G	Gリミテッド	GT
ドアミラー	カラード電動リモコン式		●		
	カラード電動格納リモコン式		○	●	●
フェンダーミラー			○	○	○

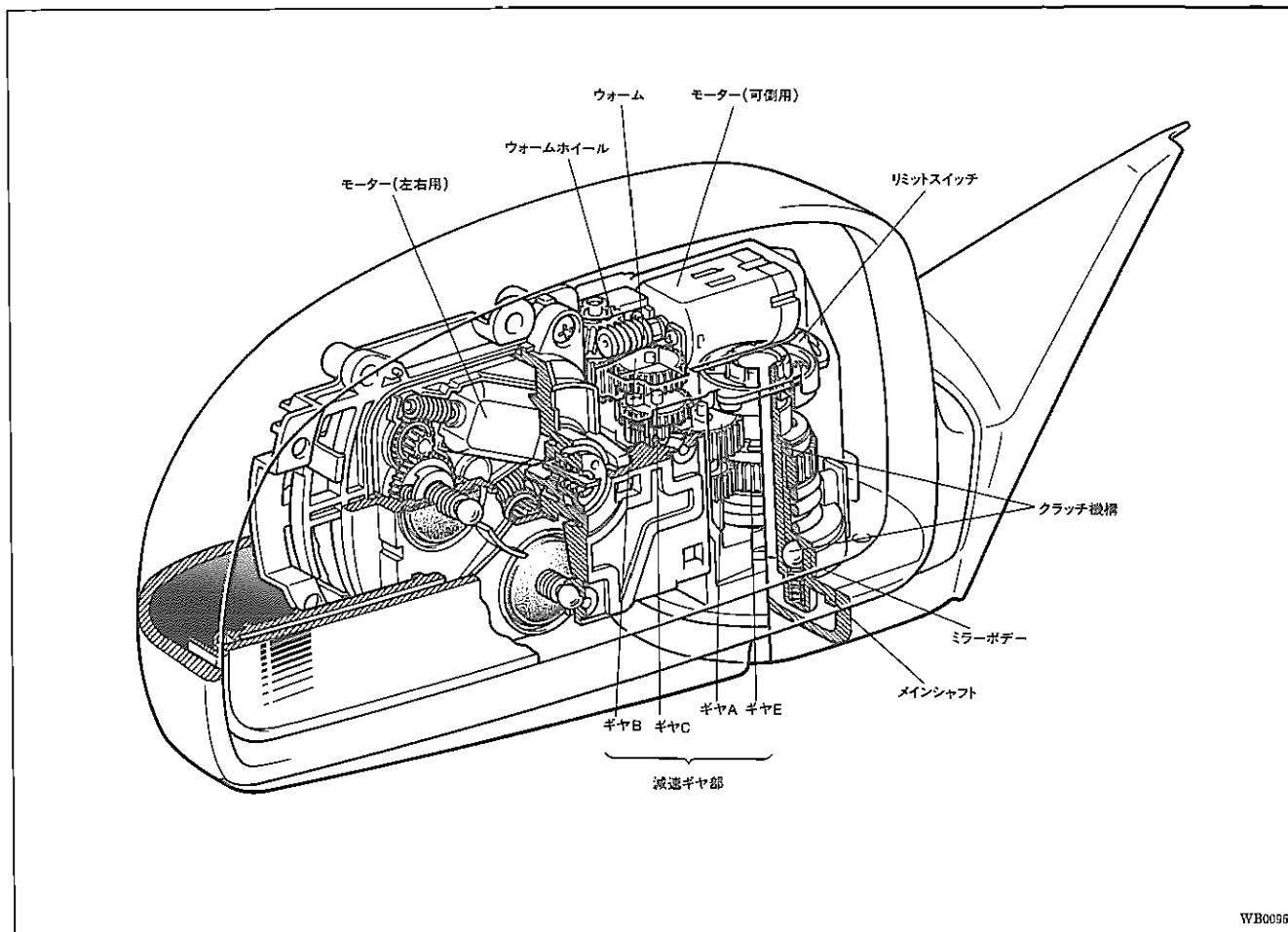




▼構造と作動

【1】電動格納ドアミラー

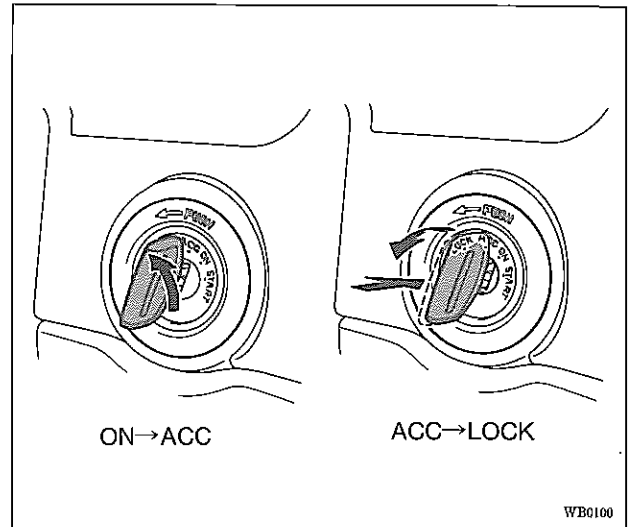
ミラー本体は、モーターの回転を多数のギヤを使用して減速し、車両本体に固定されているメインシャフトのギヤと組み合わせてメインシャフトの回りを回転する駆動部および駆動停止用のリミットスイッチと、ミラーボデー下部にミラー固定および可倒時の節度感を持たせるクラッチ機構があります。



□キー & キーシリンダー

1. イグニッションスイッチキー & シリンダー

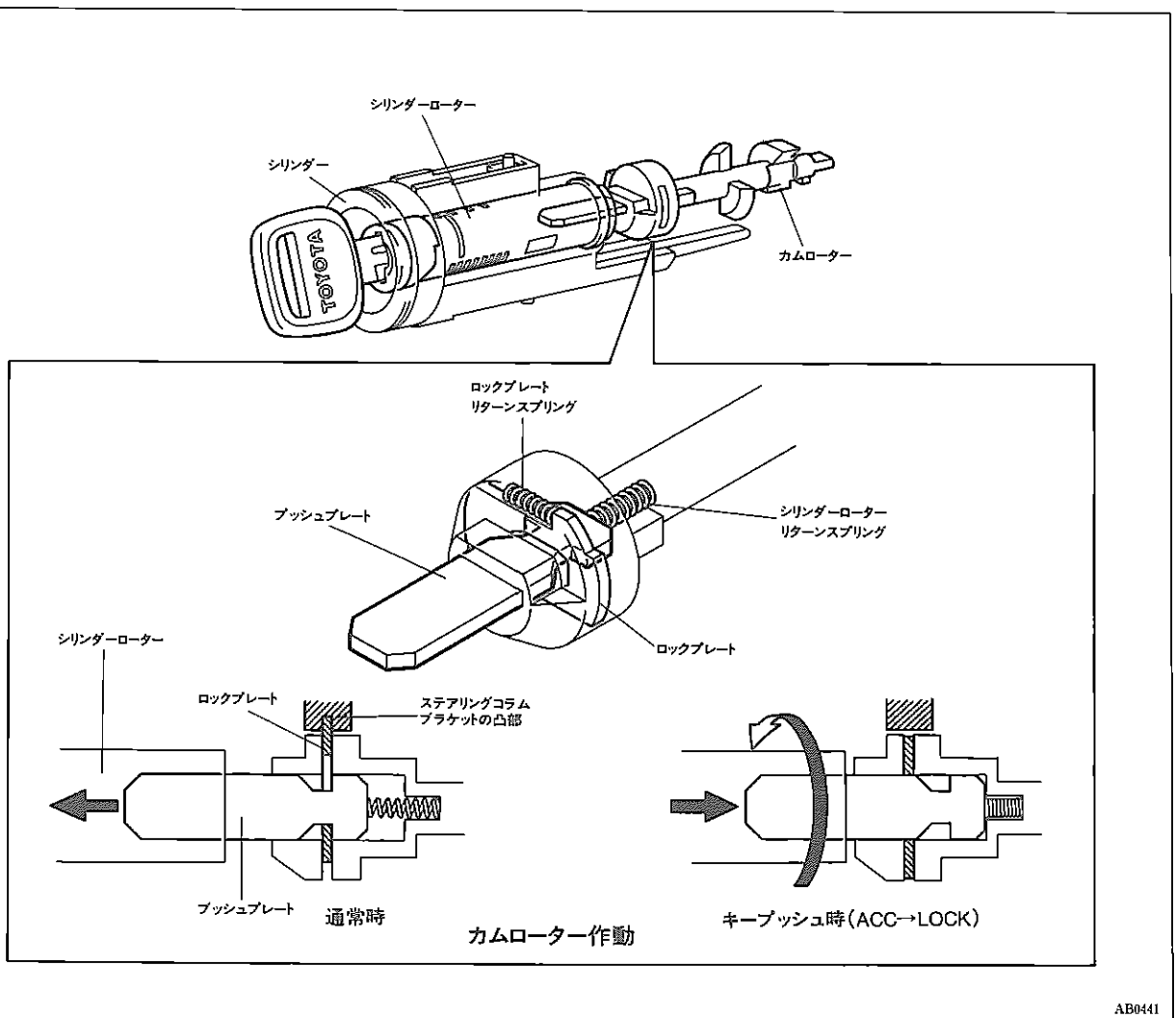
- イグニッションキーシリンダーは、プッシュ式を採用し、従来のプッシュボタン式に比べ、操作性に優れたものとなりました。
- シリンダー表面を従来のダイカスト色（灰色）に黒色メッキを施すとともに、文字を白色とし品質感の向上をはかりました。
- マスターキーは、従来同様プロテクター付きのものを1枚設定するとともに、キー穴を大きくして装着性の向上をはかり、またグリップ部を大きくして、より使用性の向上をはかりました。



▶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