

安全・品質上の注意	2
・SRS エアバッグ・プリテンショナーシート	
ベルトに関する注意	2
・一般的な注意	2
・無線装置取付けに関する注意	4
本書の見方	5
・概要	5
・用語の定義	5
・単位の定義	5
・記載の内容	5
・構成部品図	6
・故障診断	7
・略語表	10
一般整備情報	11

・電気系統の点検	11
・コネクター端子の点検	11
・故障原因シミュレーションテスト	14
・回路点検	16
・コントロールユニット及び電子部品	21
・テストランプによる点検	22
・4WD 車の点検整備上の注意	23
・CONSULT - II	25
・ジャッキ・リフトアップ支持位置	26
・けん引	28
・標準ボルトの締め付けトルク	29
・パワーツール使用に関する注意	29
車両識別情報	30
・車台番号打刻位置及びモデルナンバーブ	
レートなど	30

B

C

D

E

F

G

H

I

J

K

L

安全・品質上の注意

PFP:00030

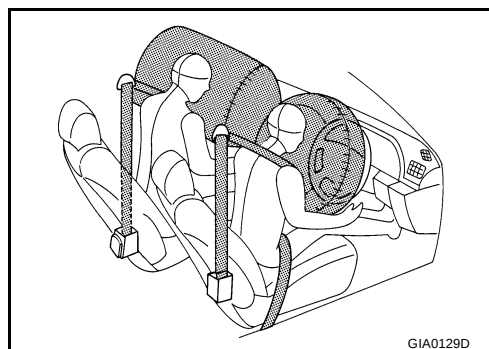
SRS エアバッグ・プリテンショナーシートベルトに関する注意

JAS001GL

両席（運転席及び助手席）SRS エアバッグ及びプリテンショナーシートベルトシステムは、併用することにより前面衝突時の運転席及び助手席乗員の頭部への衝撃を緩和させる。

前席 SRS サイドエアバッグシステムは、シートベルト、高強度車体及びエネルギー吸収ドアとの併用により、側面衝突時の前席乗員への頭部及び胸部への衝撃を緩和させる。

SRS エアバッグ及びプリテンショナーシートベルトシステムは、エアバッグモジュール（ステアリングホイール、インストルメントパネル助手席側、フロントシート側面）、プリテンショナーシートベルト、エアバッグセンサーユニット、スパイラルケーブル、サテライトセンサー、警告灯から構成されている。



GIA0129D

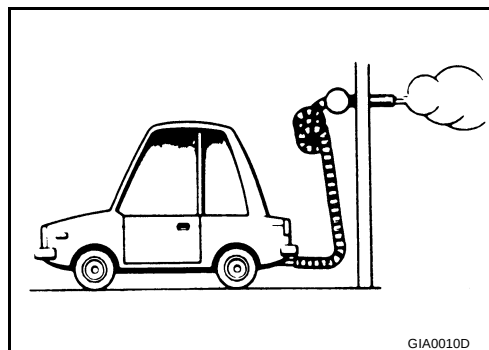
- 警告：**
- SRS エアバッグ及びプリテンショナーシートベルトシステム関連の構成部品脱着及びハーネス脱着は、キースイッチ OFF で、バッテリーマイナス端子を外してから 3 分以上放置後行うこと。（エアバッグセンサーユニット内の補助電源回路に蓄えられた電気を放電させるため。）
 - 構成部品の脱着に、エアツール及び電動ツール等は使用しないこと。
 - SRS エアバッグ及びプリテンショナーシートベルトシステム用のハーネスは、はんだ等による修理はしないこと。また、ハーネスの噛み込み及び他部品との干渉に十分注意すること。
 - SRS エアバッグ及びプリテンショナーシートベルト回路及び単品状態での点検をするときはサーキットテスター等の電気テスターを使用しないこと。（テスターの微電流による作動防止）
 - エアバッグモジュール及びプリテンショナーシートベルトのコネクターに、ドライバー等の異物の差し込みはしないこと。（静電気による作動防止）
 - SRS エアバッグ及びプリテンショナーシートベルトには、識別として黄色のハーネスコネクターを使用し、他のハーネスとの区別をしている。
 - 安全に整備作業を行うため、「SB シートベルト」及び「SRS SRS エアバッグ」を参照すること。

一般的な注意

JAS000CI

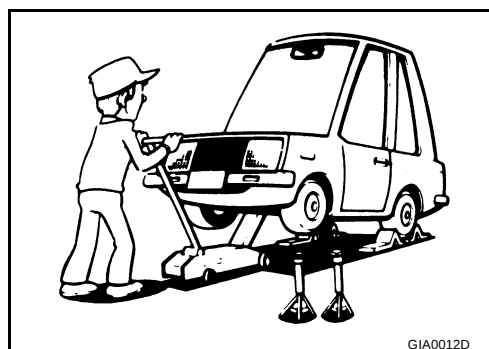
安全な作業

- 排気ダクトのない換気状態の悪い作業場では長時間エンジンを運転しない。
- 作業場は換気を良くし、可燃物を置かない。ガソリンなどの可燃物や危険物を取り扱うときは特に注意する。
- オイル交換後の廃油、部品洗浄油等は、法令、条例などで定められた方法により処理すること。
- 高温となる箇所、回転部、しゅう動部を作業する場合はやけどや怪我に注意する。



GIA0010D

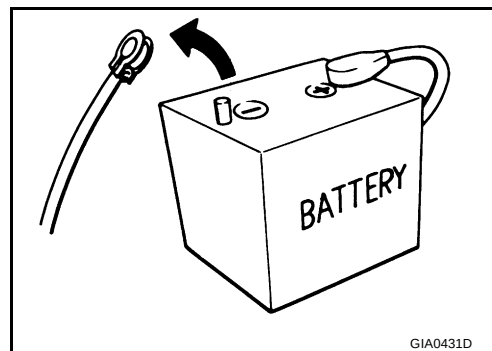
- 車両をジャッキアップした状態で作業せず、所定の位置をリジッドラックで支えてから作業する。
- リフトアップするときは、所定の位置で支え、安全装置をかける。
- エンジン、サスペンション等の重量物を取り外すときは、車両を含めバランスを失って落とさないように注意する。



GIA0012D

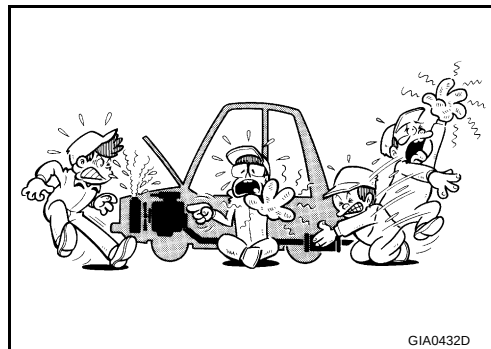
- ・ バッテリー電源を必要としない修理作業を行う時は、作業を始める前にキースイッチを OFF にし、バッテリーのマイナス端子を外す。

注意： バッテリー端子を外すと、ラジオ及び各コントロールユニット等で記憶しているメモリーが消える場合がある。



GIA0431D

- ・ エンジン停止直後はやけどをするので、高温になった金属部品に触れない様注意する。また、エンジンが高温の時は、ラジエターキャップなど冷却水系の部品を外さないこと。
- ・ 安全で効率の良い修理作業を行うため、指定されている場合は適切な汎用工具または特殊工具を使用する。
- ・ 燃料タンクが一杯になり、給油ノズルの自動弁が閉じた時は、無理に燃料の充填を続けないこと。燃料が溢れて飛び散り、火災の原因となる。



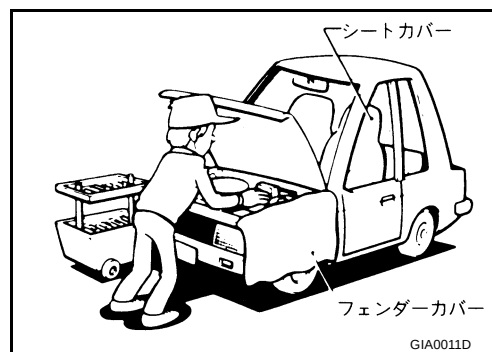
GIA0432D

正確な作業

- ・ 故障現象を十分把握した上で診断し、効率的な作業を行う。
- ・ 取り外し、分解をする場合、あらかじめ正規の組付状態を確認しておく。必要に応じて機能に影響のない所に合いマークを付ける。
- ・ オイルシール、ガスケット、パッキン、O リング、ロックワッシャー、コッターピン、セルフロックナットなどを外した場合、その項の指示（再使用不可部品）に従い、新品に交換する。
- ・ テーパーローラーベアリング、ニードルベアリングはインナーレースとアウターレースをセットで交換する。
- ・ 取り外した部品は混同しないよう順序よく整理しておく。
- ・ 分解した部品は、点検や組み付ける前に清掃、洗浄作業をする。
- ・ 部品を交換する場合は、日産純正部品を使用する。
- ・ 給油脂及びシーリング剤等は指定のものを使用する。
- ・ 圧力のかかっている配管、ホース類を取り外すときは、圧力を除去する。
- ・ 燃料、オイル、冷却水、排気、バキューム、エアコン系統を修理したときは、漏れ点検を確実にを行う。

車両の保護

- ・ 車を汚したり傷つけないようフェンダーカバー、シートカバー、ハンドルカバー、紙マット等を使用する。



GIA0011D

無線装置取付けに関する注意

JAS000CJ

業務用及びアマチュア無線又は移動電話を取り付けるとき、取付位置により電子制御システムに影響を及ぼす可能性があるため下記を確認する。

- アンテナは ECCS コントロールユニットから出来るだけ遠くにする。
- アンテナフィーダー線はコントロールユニットハーネスから 20cm 以上離す。
- 電波障害をなくすためにアンテナ及びフィーダー線を調整する。
- 車のラジオのアースを確かめること。

本書の見方

概要

PFP:00008

JAS000CK

本編は「脱着、分解、組み付け、点検、調整」及び「故障診断」についての読み取り方を説明したものである。

用語の定義

JAS00116

- 警告： 守らないと生命の危険、又は重大な障害につながる恐れのある事項及び作業要領
- 注意： 守らないと障害や事故、又は車両や構成部品の損傷につながる恐れのある事項及び作業要領で、特に注意すべき事項
- 参考： 作業を容易にするための補足説明
- 基準値： 点検、調整時の許容範囲
- 限度値： 点検、調整時に超えてはならない最高値、又は最低値

単位の定義

JAS00117

本書で使用している締付トルク、圧力等の数値は最初に「SI 単位（国際単位）」で記載し、次の { } 内に「メートル単位」を併記してある。

例) 締付トルク： 59 ～ 78 N・m {6.0 ～ 8.0 kg・m}
SI 単位 {メートル単位}

主な切り替え単位

量	SI 単位	従来単位	SI への切換係数
加速度	m/s ²	G	9.80665
トルク、モーメント	N・m	kgf・m	9.80665
力	N	kgf	9.80665
圧力	MPa	kgf/cm ²	0.0980665
	kPa	mmHg	0.133322
仕事率・動力効率	kW	PS	0.735499
	W	kcal/h	1.16279
体積	cm ³	cc	1
バネ定数	N/mm	kgf/mm	9.80665
燃料消費率	※ g/kW・h	g/PS・h	1.3596

※従来単位を SI でも使用して良いもの

記載の内容

JAS00118

- 注意事項 各編の最初にその編独自の注意事項について記載する。
- 準備品 各編の最初と故障診断項目の最初に、作業前に準備すべき特殊工具、計器類について記載している。ただし、整備工場に常備されていると思われる一般の工具については省略してある。
- 説明文 適切な作業を行うための作業方法、留意点、特殊工具、各種整備情報について記載してある。

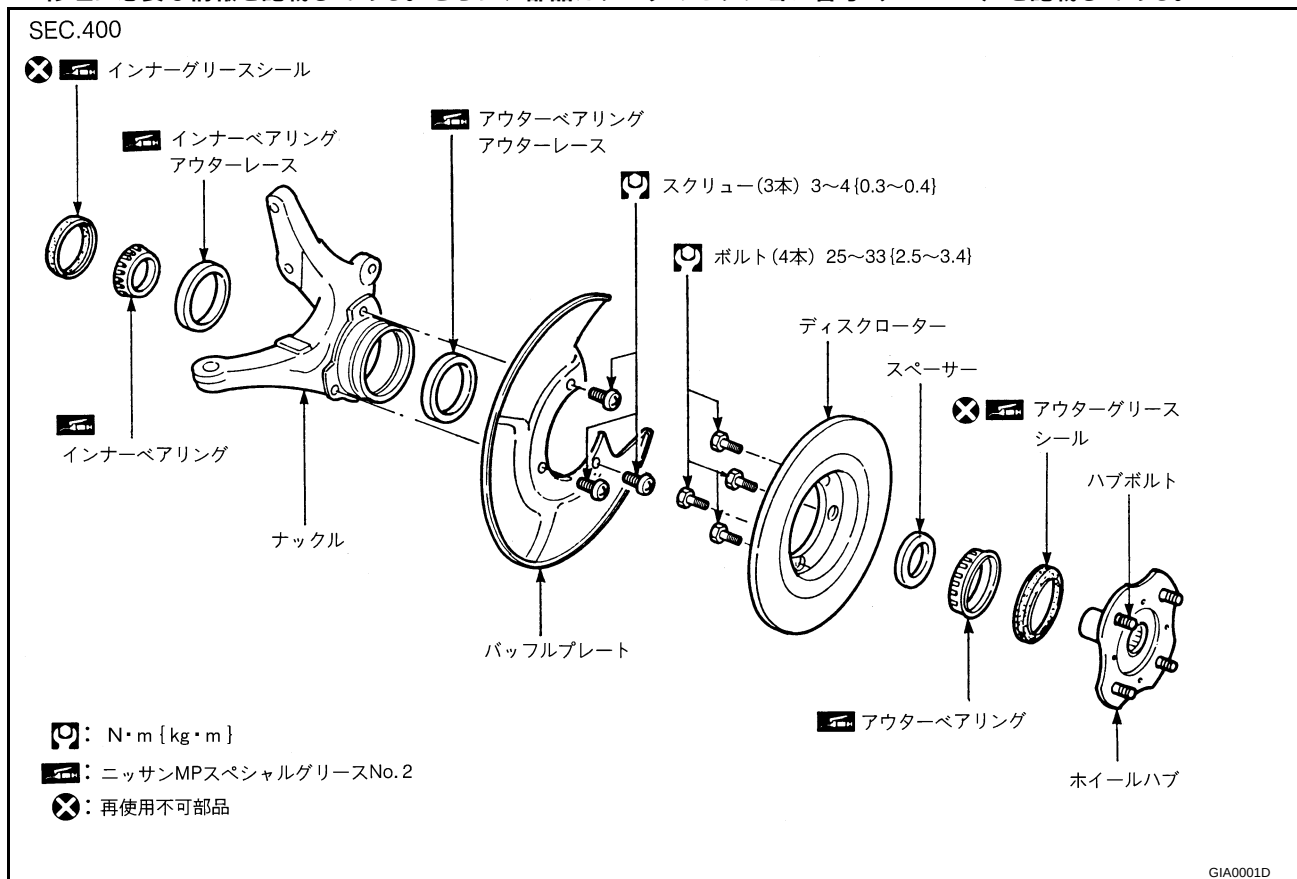
注意： 目視点検及び取外部品の清掃、洗浄は原則として記載を省略してあるが、実作業においては実施すること。

本書の見方

構成部品図

JAS000CO

構成部品図（図を参照）には脱着、分解、組立作業において必要な締付トルク、給油脂箇所、再使用不可部品、及び修理に必要な情報を記載してある。さらに、部品カタログのセクション番号（SEC.000）を記載してある。



構成部品図内で使用されている記号一覧

記 号	意 味	記 号	意 味
	トルク管理が必要な部位と規定トルク △~△N・m (○~○kg・m) の場合、 基準トルクは中央値		再使用不可部品
	油脂の塗布を必要とする部位と指定油脂		ワセリンの塗布を必要とする部位
	潤滑剤の塗布を必要とする部位		選択して使用する部品
	シーリング剤の塗布を必要とする部位		調整して使用する部品
	目視点検を必要とする部位		

GIA0433D

故障診断

JAS000CP

注意：故障診断手順は故障原因を効率よく発見する手順を示している。診断を実施する時は、下記内容に留意すること。

- 故障診断を実施する前に、“基本点検”、“現象別故障診断早見表”、“診断フロー”を読むこと。
- 修理後、不具合が完全になくなったか確認する。
- 部品やハーネスコネクタの位置については、各セクションの“構成部品取付位置”を参照する。
- 簡易点検には回路図を活用する。回路の導通をサブハーネスを含めて詳細に点検する時は、配線図集を見てコネクタを識別し、ハーネスのレイアウトを確認すること。
- 回路の導通を点検する時はキースイッチを必ず OFF にすること。
- コネクタで電圧を点検する時は、バッテリー電圧を事前に測定しておくこと。
- 診断や点検を終了した後、ハーネスコネクタをすべて元どおり接続したか確認すること。

GI

B

C

D

E

F

G

H

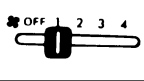
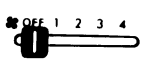
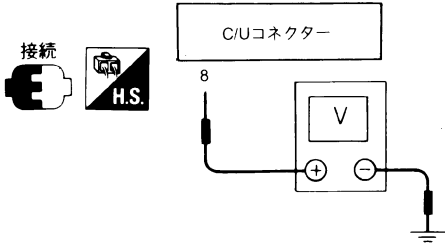
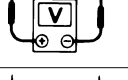
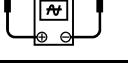
I

J

K

L

本書の見方

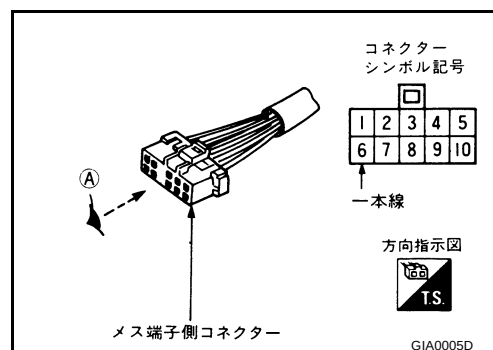
記 号	説 明	記 号	説 明
 非接続	ハーネスコネクタを分離後に点検	 電流レンジで点検	
 接続	ハーネスコネクタを接続後に点検	 CONSULT-IIを使った手順	
	キー SW にキーを差し込む	 CONSULT-IIを使わない手順	
	キー SW からキーを抜く	 A/C SW を ON にする	
	キー SW を OFF にする	 A/C SW を OFF にする	
	キー SW を ON にする	 ファン SW を ON にする	
	キー SW を START にする	 ファン SW を OFF にする	
	キー SW を OFF から ACC にする	 バッテリー電源に直結する	
	キー SW を ACC から OFF にする	 運転状態	
	キー SW を OFF から ON にする	 バッテリー○端子を外す	
	キー SW を ON から OFF にする	 ブレーキペダルを踏む	
	エンジン始動禁止、又はエンジン停止状態 で点検	 ブレーキペダルを離す	
	エンジン始動、又はエンジン回転状態で 点検	 アクセルペダルを踏む	
	パーキングブレーキを効かせる	 アクセルペダルを離す	
	パーキングブレーキを解除する	ECCS C/U 等の端子数の多いコネクタ 端子を示す。 	
	エンジンを十分に暖機後、点検		
	電圧レンジで点検		
	抵抗レンジで点検		
	オシロスコープで点検		

PFI A0446J

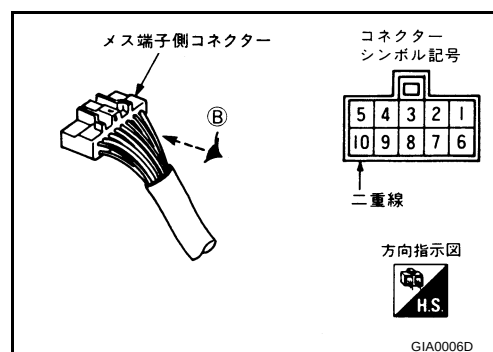
ハーネスコネクタの記号

メス端子側コネクタの場合

- A 方向（端子側）からハーネスコネクタを見た場合は、コネクタ記号の外枠を 1 本線で表してある。さらに、方向指示記号として白抜き文字で TS（ターミナルサイド）と表示してある。

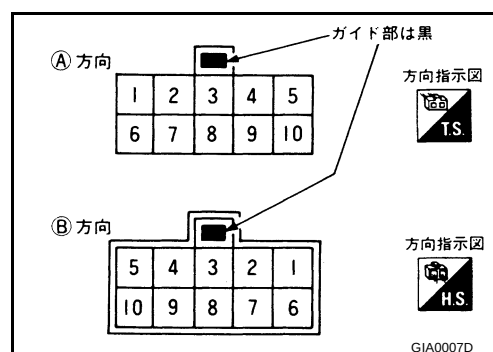


- B 方向（ハーネス側）からハーネスコネクタを見た場合は、コネクタ記号の外枠を二重線で表してある。さらに、方向指示記号として白抜き文字で HS（ハーネスサイド）と表示してある。
- A 方向、又は B 方向から見たコネクタ記号の端子配列は、見た方向をそのまま表示しており、A 方向と B 方向では逆になる。



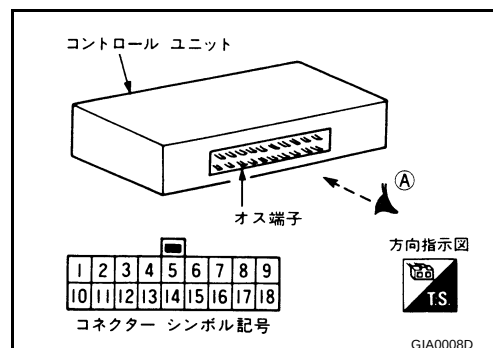
オス端子側コネクタの場合

メス端子側コネクタの表示と同じであるが、メス端子と区別するためオス端子コネクタガイド部を黒く塗りつぶしてある。



コントロールユニット等のユニット単体の場合

コントロールユニット単体の場合は、A 方向のみとなるため図の様に表示する。



本書の見方

略語表

JAS000CQ

略語	説明	略語	説明
A/C	エアコンディショナー	ILL	イルミネーション
A/T	オートマチックトランスミッション	INT	インテーク
ABS	アンチロックブレーキシステム	L/B	リーンバーン
ACC	アクセサリー	LH	左
ADS	アクティブダンパーサスペンション	L.S.V	ロードセンシングバルブ
ALT	オルタネーター	L/U	ロックアップ
ASCD	オートスピードコントロールデバイス	LED	発光ダイオード
ASSY	アッセンブリー	LLC	ロングライフクーラント
AV	オーディオビジュアル	LSD	リミテッドスリップデフ
BAT	バッテリー	M/T	マニュアルトランスミッション
BC バルブ	ブーストコントロールバルブ	NAVI	ナビゲーション
BPT バルブ	バックプレッシャートランスデューサー (排圧コントロール)	O/D	オーバードライブ
C/B	サーキットブレーカー	OHC	オーバーヘッドカムシャフト
C/P	クランクプーリー	OHV	オーバーヘッドバルブ
C/U	コントロールユニット	OS	オーバーサイズ
CD	コンパクトディスク	P/S	パワーステアリング
Cyl	シリンダー	P/W	パワーウィンドー
DOHC	ダブルオーバーヘッドカムシャフト	PBR	ポテンショバランスレジスター
DSP	デジタルシグナルプロセッサ	PTC	ポテンショテンプコントロール
EGR	エキゾーストガスリサーキュレーション	PTO	パワーテイクオフ
ELR	エマージェンシーロックングリトラクター	RH	右
ENG	エンジン	RR	後
EXH	エキゾースト	S/V	ソレノイドバルブ
F/L	フュージブルリンク	SAS	スローアジャストスクリュー
FICD	ファーストアイドルコントロールデバイス	SMJ	スーパーマルチジャンクション
FPCM	フューエルポンプコントロールモジュール	SRS	サプリメンタルレストレイントシステム
FR	前	TAS	スロットルアジャストスクリュー
GPS	グローバルポジショニングシステム	TCS	トラクションコントロールシステム
H/B	ハッチバック	TCU	タイムコントロールユニット
H/T	ハードトップ	Tr	トランジスター
HEC	ハイブリッドエレクトリックコントロール ユニット	TV バルブ	サーマルバキュームバルブ
I/P	アイドルプーリー	US	アンダーサイズ
IAA	アイドルオーギジアリーエアユニット	VDC	ビークルダイナミクスコントロール
IAS	アイドルアジャストスクリュー	VENT	ベンチレーション
IGN	イグニッション	VTC	バルブタイミングコントロール
		VVT バルブ	ベンチュリーバキュームトランス ジューサーバルブ

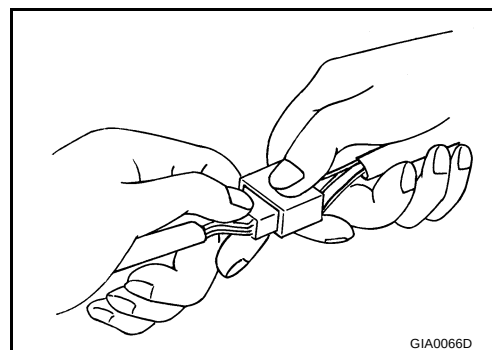
一般整備情報 電気系統の点検

PFP:00009

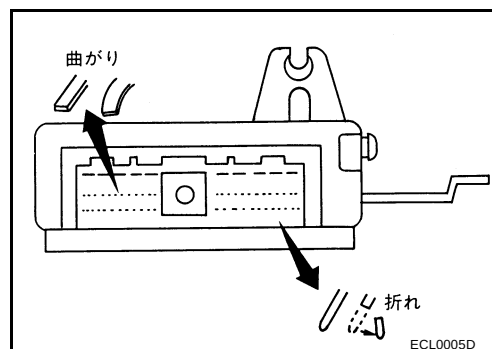
JAS000CS

概要

- 故障現象が明らかに電気系統に起因すると推察される場合は、ヒューズ及びヒューズブルリンクの溶断、コネクタ付近の断線、端子抜け、かん合不良などを点検し、故障診断を行うこと。
- ヒューズ及びヒューズブルリンクが溶断した場合は、溶断した原因を調べ修復後、必ず指定容量のヒューズ及びヒューズブルリンクに交換すること。
- コネクタの取り外しは、コネクタ本体をつかんでまっすぐ引っ張ること。こじったり無理な力を加えないこと。
- ハーネスは引っ張らないこと。
- ロックタイプの取り外しは、コネクタのロック部を外して、コネクタ本体をつかんで取り外すこと。



- コネクタの取り付けは、端子の曲がり及び破損がないことを確認して、確実に接続すること。
- ロックタイプの取り付けは、コネクタが確実にロックするまで差し込むこと。
- 部品取り付けの際、ハーネスの突っ張り、かみ込みがないように取り付けること。



コネクタ端子の点検

JAS001GM

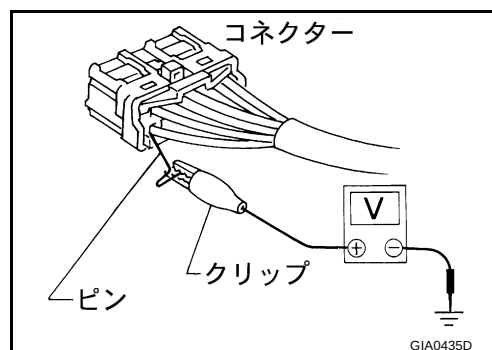
コネクタの点検要領

回路点検時に不適切にコネクタの点検を行うとコネクタの損傷や接続不良をおこす。電圧計などのプローブでは、コネクタに正確に差し込むことができないおそれがあるため、下記の要領に従いワニ口クリップと“T”ピンを使って正しく点検する。

ハーネスサイドからの点検

防水タイプでない標準のコネクタの場合は、“T”ピンを使ってハーネスサイドから差し込んで点検する。

- 注意：**
- ECCS C/U のようなカバーのあるコネクタの場合は、点検の前にカバーを外すこと。
 - 防水タイプのコネクタの場合は、シールを傷める恐れがあるのでハーネスサイドからの点検は行わないこと。

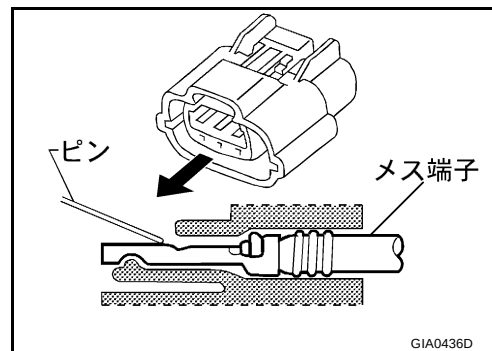


ターミナルサイドからの点検

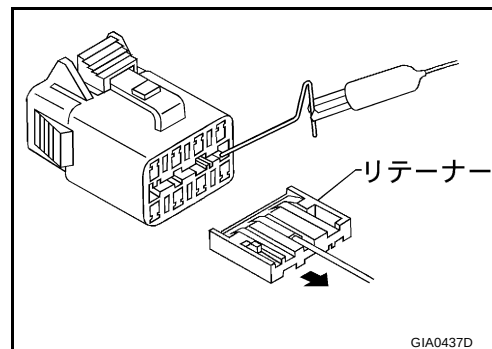
メス端子

- 各メス端子には、中に小さな切欠きがあるので、その切欠きに沿って“ T ”ピンを差し込んで点検する。

注意：メス端子には同じタイプのオス端子以外のものは差し込まないこと。



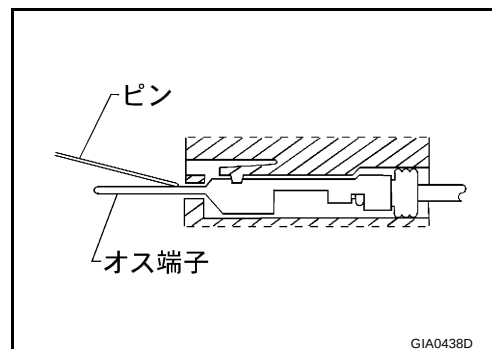
- 切欠きがないメス端子の場合は、リテーナーを外してから点検する。



オス端子

各オス端子表面に“ T ”ピンを当てて点検する。

注意：端子を曲げないこと。

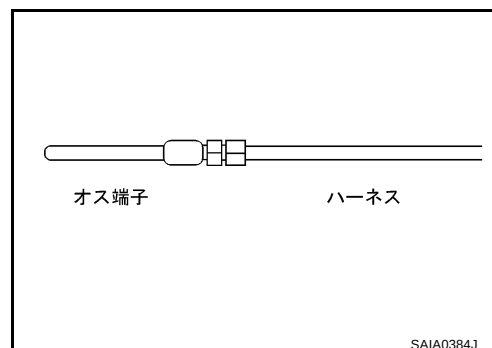


端子の接触圧確認方法

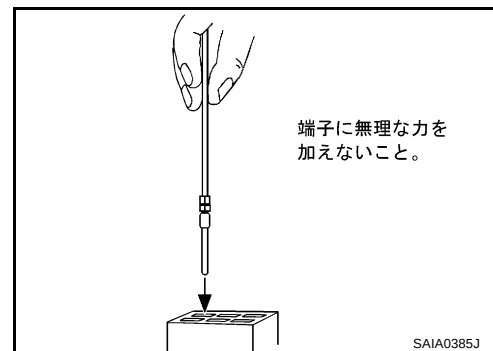
端子間の接触がゆるい場合は、回路内で間欠的な断線状態が発生することがある。

このような場合、以下の手順にしたがって、メス端子の接触圧を点検する。

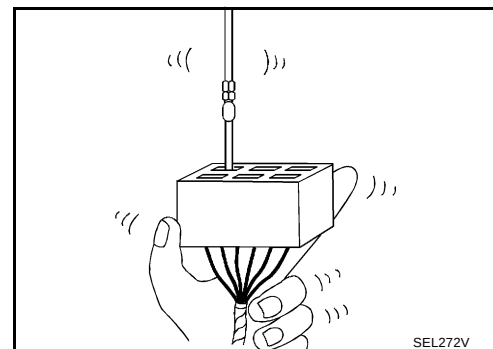
- オス端子と約 10 cm (3.9 in) のハーネスを組み付ける。
メス端子と適合したオス端子を使用する。別冊「コネクター一覧」を参照する。
- 点検対象のメス端子側コネクターを外し、端子側を上にして保持する。



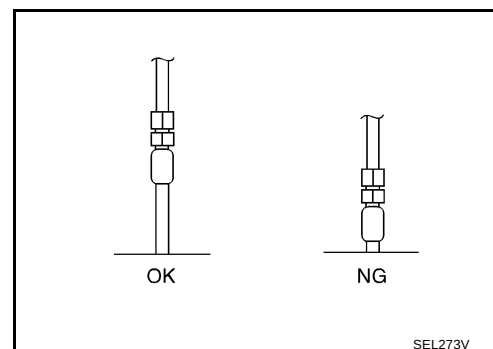
3. オス端子のハーネスを持って、オス端子をメス端子に挿入する。手でオス端子を持ってメス端子に無理に押し込まない。



4. コネクタを動かしながら、オス端子の挿入が容易にできるか否かを点検する。



- オス端子がメス端子に容易に挿入できる場合は、メス端子を交換する。



故障原因シミュレーションテスト

JAS001GN

概要

車両が整備に持ち込まれた際、異常現象が発生しない場合がある。可能であれば、異常が発生した状態を再現する。そうすることにより、未検出故障を避けることができる。以下の項目は、お客さまが電氣的な故障を体験した際の状況／環境をシミュレーションする方法を説明している。

項目は以下の 6 項に分けられる。

- 車両振動
- 感熱性
- 氷結
- 浸水
- 電気負荷
- 冷間／温間始動

お客様から“現象発生”時の状況を詳しく伺うことが、故障の状態を再現するのに大切である。

車両振動

電氣的な間欠故障は悪路走行時又はエンジン振動（A/C ON でのアイドリングなど）時に発生し、悪化する。このような場合は、状況に関連した振動を再現し点検する。以下の説明を参照する。

コネクタ及びハーネス

点検する電気系統に影響を与えるコネクタおよびハーネスを特定する。現象を再現させるためにシステムをモニタしながら、各コネクタ、ハーネスを軽く揺する。このテストは電氣的な接触不良を見出すものである。

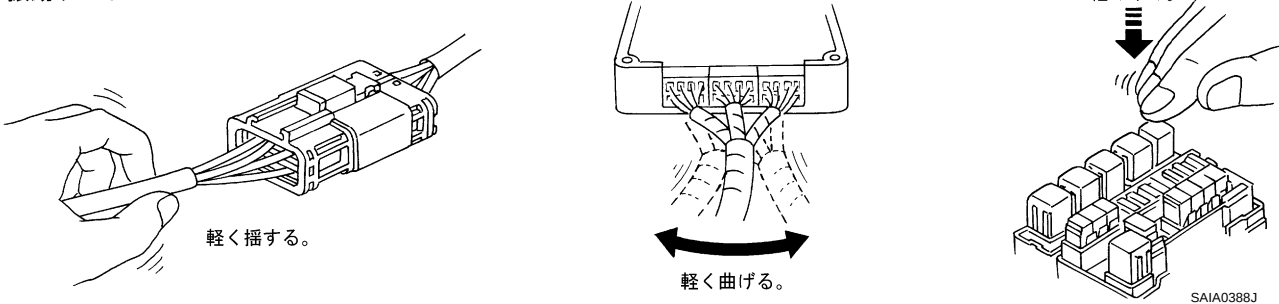
ヒント

コネクタが水気にさらされている場合に、薄い膜状のさびが端子に発生することがある。コネクタを外さずに、目視点検でこれを発見することはできない。異常が断続的に発生する場合は、さびが原因となっていることが多いため、システム内の関連したコネクタで端子を取り外し、点検、清掃することは良い方法である。

センサー及びリレー

点検しているシステム内のセンサーおよびリレーに軽く微細な振動を加える。このテストはセンサーまたはリレーのゆるみ、取り付け不良を見出すものである。

振動テスト



エンジンルーム内

車両／エンジン振動が電氣的な不具合の原因となるにはいくつかの理由がある。点検すべき項目のいくつかは以下の通りである。

- コネクタが十分に固定されていない。
- ハーネスの長さが十分でない、およびエンジン振動又は揺動のためにねじれている。
- ハーネスがブラケット又は可動部品をまたいで配線されている。
- アースのゆるみ、汚れ、腐食。
- ハーネスの配線が高温部品に近すぎる。

エンジンルーム内の部品を点検するために、まずアースコネクタの状態が完全であることを確認する。（「[アース点検](#)」(GI-18 ページ) を参照。）最初にシステムが適切にアースされているかを点検する。次に、前述したように配線又は部品を軽く揺することによって接触不良がないかを点検する。配線図を使用して配線の導通を点検する。

インストルメントパネル裏側

ハーネスのとりまわし又は固定が不完全だと、電装品の取り付け時にかみ込みが発生する。車両振動により、ブラケット周囲又はスクリュー付近に配線されたハーネスが損傷する。

シート下

ハーネスの固定不良又はゆるみは、車両振動時のシート構成部品（スライドガイド等）による配線かみ込みの原因となる。シートの下に配線がしてある場合は、配線損傷又はかみ込みの恐れがないか点検する。

感熱性

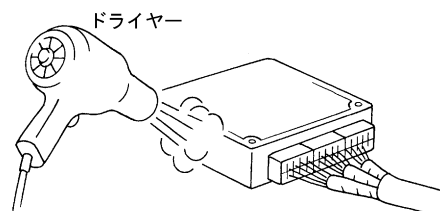
温間時又は車両が短時間停車した後に、お客様が異常現象を感じた場合は、感熱性状態を点検する。

電装品が熱に敏感か点検するために、ドライヤーなどで部品を熱する。

注意： 60℃ (140°F) 以上熱しないこと。

ユニット加熱中に故障が発生した場合、部品を交換又は適切に断熱する。

加熱テスト



60℃ (140°F) 以上加熱しないこと。

SAIA0389J

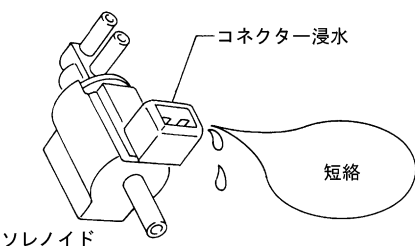
氷結

車両暖機後（冬）、不具合が解消したとお客様が話される場合は、配線／電装品システムのどこかで水が氷結していたことが、原因と考えられる。

これを点検するには2つの方法がある。

- 車両を一晩外（0℃以下）に駐車しておく。朝になり次第、関連する電装品の手早い完全な診断を実施する。
- 該当する部品を水が完全に凍りつくまで冷凍庫に入れる。その部品を車両に再び取り付け、故障の再現を確認する。もし故障が発生したら、部品を修理又は交換する。

氷結テスト



SAIA0390J

浸水

この不具合は洗車時、高温時又は雨天／降雪時にのみ発生する。このような場合は、電装品への浸水が故障の原因と考えられる。これは水を車両にかけたり、又は車両を洗車機にかけることによって再現できる。

注意： 電装品に水を直接かけないこと。

浸水テスト

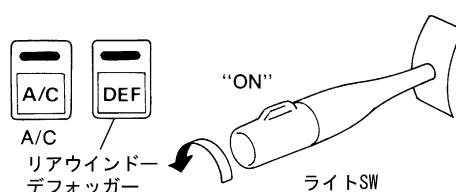


SAIA0391J

電気負荷

この故障は大きな電気負荷によるものである。すべての電装品（A/C、リアウインドーデフォグガー、ラジオ、フォグランプを含む）を ON にして、診断を行う。

電気負荷テスト



SAIA0392J

冷間／温間始動

特殊なケースでは、電氣的な故障が冷間始動時、又は温間時の車両 OFF 直後の再始動時にのみ発生する。

このような場合は、適切な診断を行うために、車両を一晩放置しなければならない。

回路点検

JAS001GO

概要

一般的に、論理的かつ効果的な方法で行えば、電気回路の点検は容易な作業である。事前に点検するシステムに有効な情報をすべて把握しておくことが大切である。また、システム作動への完全な理解も必要となる。そうすれば、適切な装置を使用し、正しい点検手順に従うことができる。

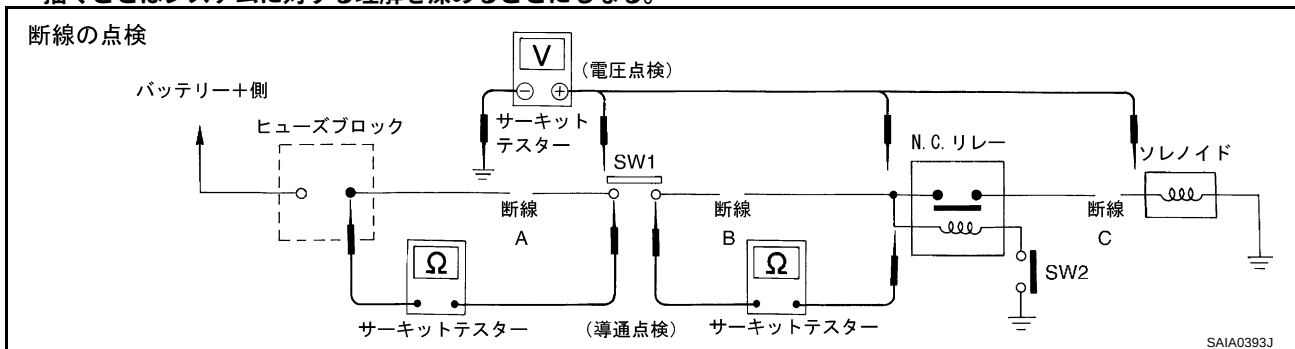
電装品を点検する際には、車両振動を再現しなければならない。このために、ハーネス又は電装品を軽く揺する。

断線	回路の一部で導通がない場合、回路は断線している。
短絡	短絡には 2 種類ある。 - 回路短絡 : 回路が他の回路と接触している時および正常な抵抗を変化させた時 - アースへの短絡 : 回路がアースの根元に接触している時および回路にアースしている時

参考：端子点検については、「[コネクタ端子の点検](#)」(GI-11 ページ)を参照。

回路の「断線」点検

システムの診断および点検を開始する前に、システムの概略図を描くと良い。これで論理的な診断が行える。略図を描くことはシステムに対する理解を深めることになる。



導通点検方法

導通点検は回路の断線を発見するものである。

断線の診断を理解するために、上の略図を参照する。

- ・バッテリーのマイナス端子を取り外す。
- ・回路の一端から開始して、もう一端に向かって作業を進める。（例としてはヒューズブロックから）
- ・サーキットテスターのプロブの一方を下流側のヒューズブロック端子と接続する。
- ・もう一方のプロブを SW1 の上流側に接続する。回路が正常な箇所では、抵抗値はほとんど又はまったく表示されない。回路に断線がある場合は、サーキットテスターは限界以上、又は抵抗値無限大を表示する。（ポイント A）
- ・プロブを SW1 とリレー間に接続する。回路が正常な箇所では、抵抗値はほとんど又はまったく表示されない。回路の断線がある場合は、サーキットテスターは限界以上、又は抵抗値無限大を表示する。（ポイント B）
- ・プロブをリレーとソレノイド間に接続する。回路が正常な箇所では、抵抗値はほとんど又はまったく表示されない。回路の断線がある場合は、サーキットテスターは限界以上、又は抵抗値無限大を表示する。（ポイント C）

以上の方法を使用すると、すべての回路が診断できる。

電圧点検方法

断線の診断を理解するために、略図（「[回路の「断線」点検](#)」(GI-16 ページ)）を参照する。

回路と電源が通じていれば、電圧の有無を体系的に点検することによって断線が検出できる。

- ・サーキットテスターの一方のプロブを異常がないアースに接続する。
- ・回路の一端で探針を開始して、もう一端に向かって作業を進める。

- SW1 を開き、電圧を点検するために SW1 の上流で探針する。

電圧あり : SW1 よりも下流の回路で断線している。

電圧なし : ヒューズブロックと SW1 の間 (ポイント A) で断線している。

- SW1 を閉じ、リレーの上流で探針する。

電圧あり : リレーよりも下流の回路で断線している。

電圧なし : SW1 が“開”, 又は SW1 とリレーの間 (ポイント B) で断線している。

- リレーを閉じ、ソレノイドの上流で探針する。

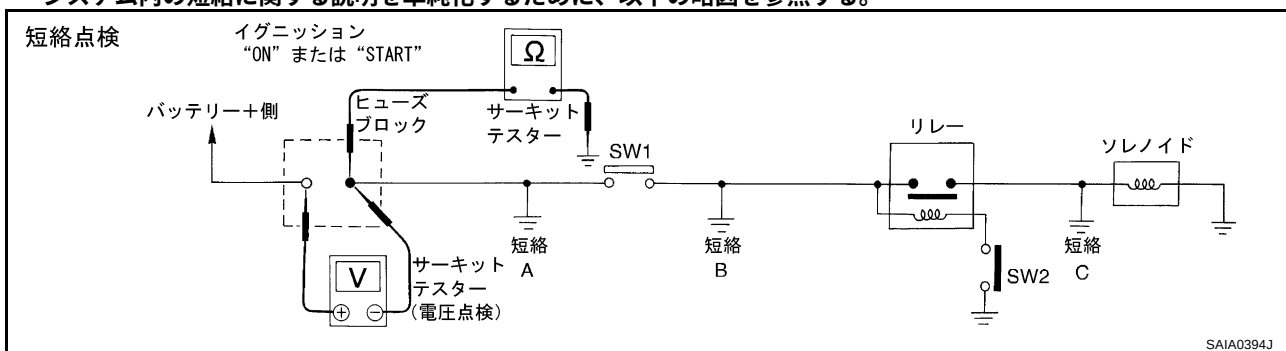
電圧あり : ソレノイドよりも下流の回路で断線している。

電圧なし : リレーが“開”, 又はリレーとソレノイドの間 (ポイント C) で断線している。

以上の方法を使用すると、すべての電源回路が診断できる。

回路の「短絡」点検

システム内の短絡に関する説明を単純化するために、以下の略図を参照する。



抵抗点検方法

- バッテリーのマイナス端子を外し、溶断したヒューズを取り外す。
- ヒューズを通して供給されるすべての負荷 (SW1 開放、リレーおよびソレノイドを外す) をなくす。
- サーキットテスターのプロブの一方をヒューズ端子の下流側に接続する。もう一方のプロブを異常がないアースに接続する。
- SW1 を開き、導通を点検する。

導通あり : ヒューズ端子と SW1 の間 (ポイント A) で短絡している。(SW1 が確実に“開”のとき)

導通なし : SW1 よりも下流の回路で短絡している。

- SW1 を閉じ、リレーを外す。ヒューズ端子の下流側と異常がないアースにそれぞれプロブを当て、導通を点検する。

導通あり : SW1 とリレーの間 (ポイント B) で短絡している。

導通なし : リレーよりも下流の回路で短絡している。

- SW1 を閉じ、ジャンパーワイヤでリレー接続部を飛び越す。ヒューズ端子の下流側と異常がないアースにそれぞれプロブを当て、導通を点検する。

導通あり : リレーとソレノイドの間 (ポイント C) で短絡している。

導通なし : ソレノイドを点検し、手順を始めからくり返す。

電圧点検方法

- 溶断したヒューズを取り外し、ヒューズを通して供給されるすべての負荷をなくす。
- イグニッションキーを ON 又は START 位置に回す。ヒューズ端子のバッテリー + 側 (一方をヒューズブロックのバッテリー + 端子側に、もう一方を異常がないアースにそれぞれ接続する。) で電源電圧を点検する。
- SW1 を開き、サーキットテスターをヒューズ端子の両側に接続して、電圧を点検する。

電圧あり : ヒューズブロックと SW1 の間 (ポイント A) で短絡している。

電圧なし : SW1 よりも下流の回路で短絡している。

- SW1 を閉じ、リレーおよびソレノイドを外し、サーキットテスターをヒューズ端子の両側に接続して、電圧を点検する。

電圧あり : SW1 とリレーの間 (ポイント B) で短絡している。

電圧なし : リレーよりも下流の回路で短絡している。

- SW1 を閉じ、ジャンパーワイヤでリレー接続部を飛び越し、サーキットテスターをヒューズ端子の両側に接続して、電圧を点検する。

電圧あり : リレーよりも下流の回路で短絡している、又はリレーと外したソレノイド間 (ポイント C) で短絡している。

電圧なし : ステップを戻り、ヒューズブロックの電源を点検する。

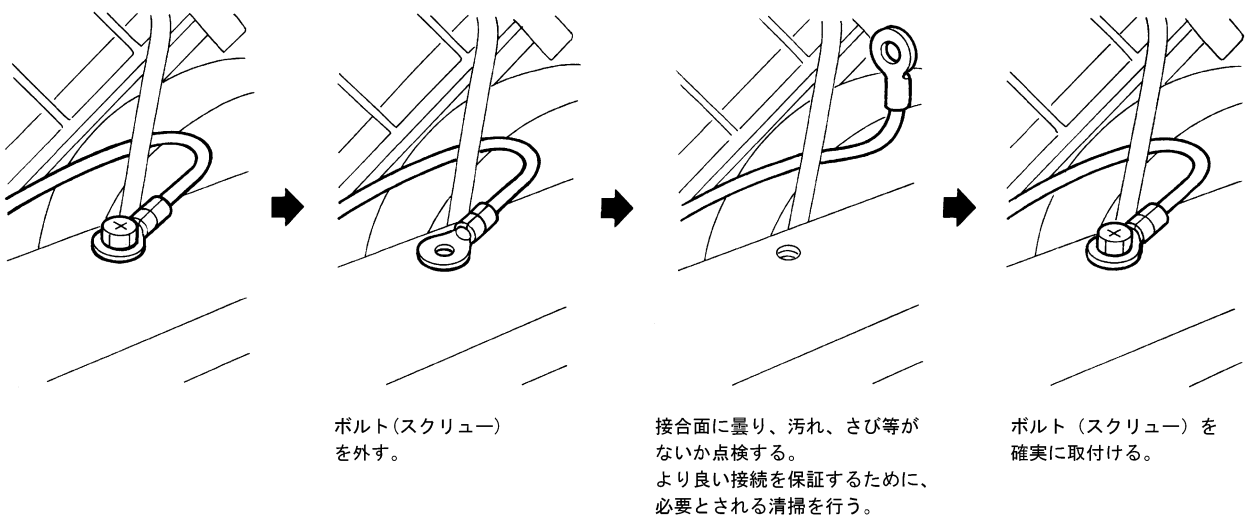
アース点検

アース接続部は電気 / 電子回路の正常な作動に非常に重要である。アース接続部は水気や汚れなど、腐食性要素にさらされているため、腐食 (さび) が抵抗の原因となる場合がある。この抵抗は回路作動を変えてしまう。

以下のルールに従ってアース接続部を点検する。

- アースボルト又はスクリューを取り外す。
- すべての接合面に曇り、汚れ、さび等がないか点検する。
- よりよい接続を保証するために、必要とされる清掃を行う。
- ボルト又はスクリューを確実に取り付ける。
- あと付け品がアース回路に干渉していないか点検する。
- 数本のワイヤが 1ヶ所のアース接続部にカシメられている場合は、適切にカシメられているか点検する。ワイヤはすべて清潔な状態にし、しっかりと締め付ける。複数のワイヤが 1ヶ所でアースされている場合は、余分なワイヤ絶縁材のついたアースワイヤがないようにする。

アース点検



SAIA0395J

電圧降下テスト

電圧降下テストは過剰な抵抗を持つ構成部品、又は回路を発見するために使用される場合がある。回路作動中の回路内での電圧降下は抵抗が原因となっている。

図中のハーネスを点検する。サーキットテスターでの抵抗測定時、1 本のハーネス (‘より線’ 1 本) が接続していると 0 オームになり、回路が正常であることを示しているが、回路作動時は、1 本のハーネス (‘より線’ 1 本) では電流を送ることはできない。1 本の ‘より線’ でつながっている場合、抵抗が増加するため、わずかに電圧が降下する。

以下のさまざまな状況で意図しない抵抗が発生する。

- 細い配線（例：1本の“より線”でつながっている場合）
- スイッチ接続部のさび
- ハーネス接続部又は継手のゆるみ

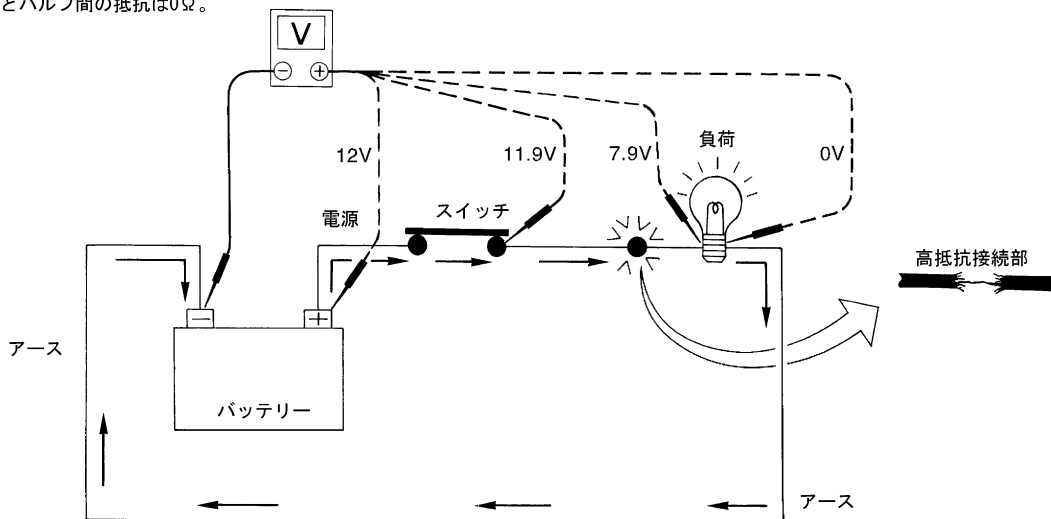
交換が必要な場合は、必ず同じ太さ又はより太いハーネスを使用する。

電圧降下測定－累積法

- サークキットテスターを点検したい回路のコネクター又は部品に接続する。サーキットテスターのプラス線は電源のできるだけ近くに、マイナス線はアースのできるだけ近くに接続する。
- 回路を作動させる。
- サークキットテスターは回路部品間で何ボルトの電圧降下があるかを表示する。

図は、バッテリーとバルブ間で 4.1V の電圧降下が発生していることを示している。

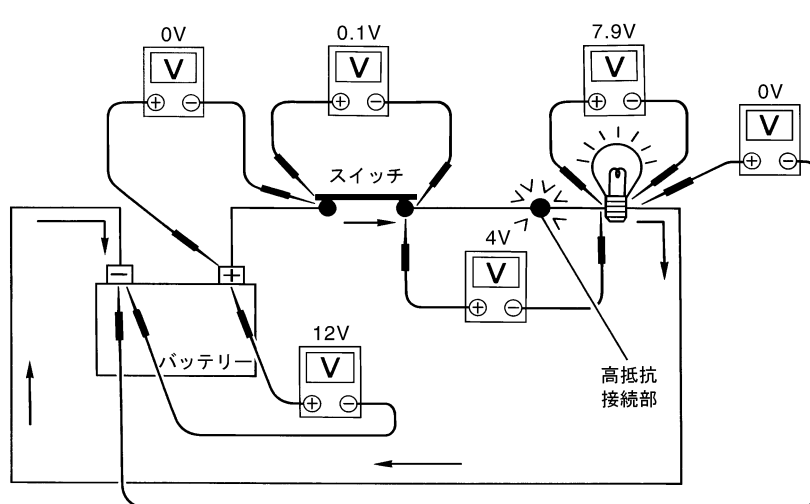
現象：バルブが薄暗い、または点灯しない。
スイッチとバルブ間の抵抗は0Ω。



SAIA0396J

電圧降下測定－段階法

- 段階法は（「コンピューター制御システム」のような）低電圧システム内の過剰な電圧降下を検出するのにもっとも有効な方法である。
- 「コンピューター制御システム」内の回路は非常に低電流で作動しているのでシステム内の抵抗の変化に悪影響を受けやすい。そのような抵抗の変化は接続不良、取り付け不完全、ハーネスサイズ間違い、又はさびによって発生する。
- 段階的電圧降下テストは抵抗が過剰な構成部品又はハーネスを明らかにできる。



1. サークキットテスターを図のように接続し、又バッテリーをつなぎ、回路の周囲で作業を進める。
2. 異常に大きな電圧降下のため交換を要する構成部品又はハーネスを示す。図に見られるように、接続不良によって4Vの降下が発生している。下記は最大許容電圧降下を示している。それぞれの値はガイドラインとして示されているため、それぞれの部品に適した数値は異なってくる。

部品	電圧降下
ハーネス	0.001V以下は無視して良い。
アース接続部	約0.1V
スイッチ接続部	約0.3V

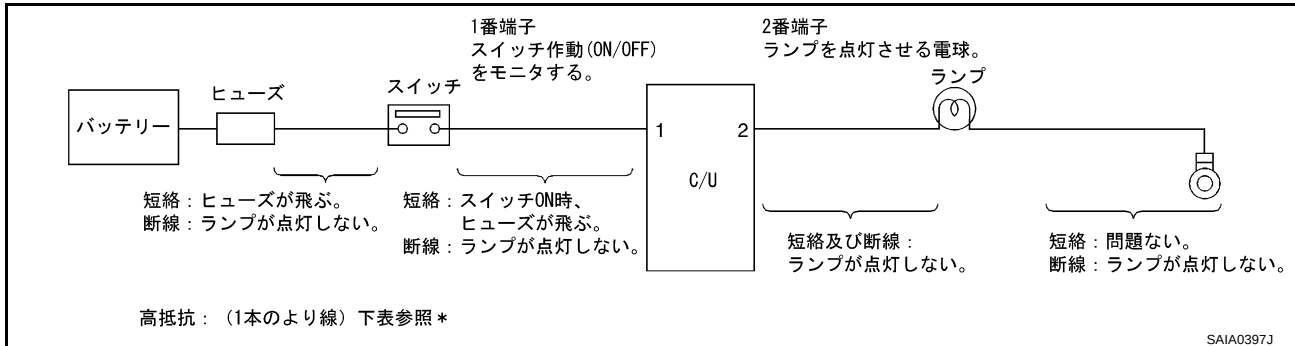
SAIA0258J

一般整備情報

コントロールユニット回路テスト

システム概要：スイッチ ON 時、コントロールユニットのランプが点灯する。

ケース 1



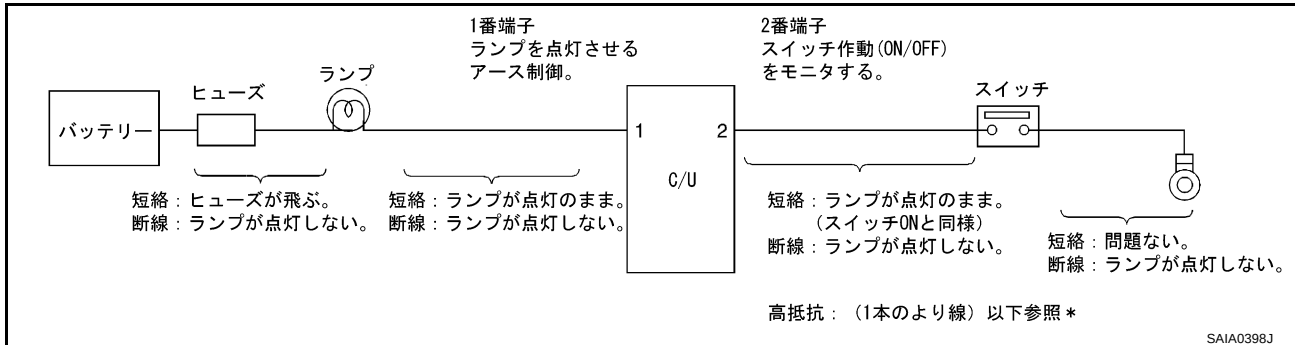
入／出力電圧表

端子番号	項目	条件	電圧値 (V)	1本の“より線”でつながっているような高抵抗値の場合 (V) *
1	スイッチ	SW: ON	電源電圧	電源電圧以下 約 8V (例)
		SW: OFF	約 0	約 0
2	ランプ	SW: ON	電源電圧	約 0 (ランプが点灯しない)
		SW: OFF	約 0	約 0

電圧値はアースに基づいている。

*: スイッチ側回路に高抵抗（1本の“より線”でつながっている）がある場合、1番端子は電源電圧を検知しない。コントロールユニットはスイッチがONでないときでさえ、スイッチONを検知しない。よって、コントロールユニットはランプを点灯させるための電力を供給しない。

ケース 2



端子番号	項目	条件	電圧値 (V)	1本の“より線”でつながっているような高抵抗値の場合 (V) *
1	ランプ	SW: ON	約 0	電源電圧 (ランプが点灯しない)
		SW: OFF	電源電圧	電源電圧
2	スイッチ	SW: ON	約 0	0V 以上 約 4V (例)
		SW: OFF	約 5V	約 5V

電圧値はアースに基づいている。

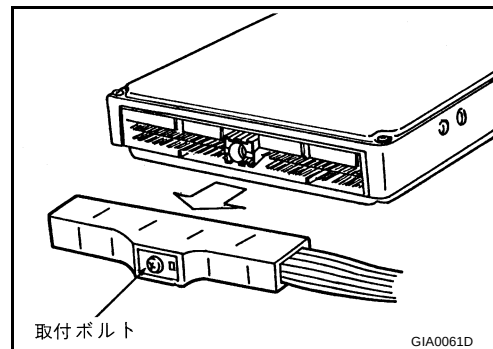
*: スイッチ側回路に高抵抗（1本の“より線”でつながっている）がある場合、2番端子は約 0V を検知しない。コントロールユニットはスイッチがONでないときでさえ、スイッチONを検知しない。よって、コントロールユニットはランプを点灯させるためのアースを制御しない。

コントロールユニット及び電子部品

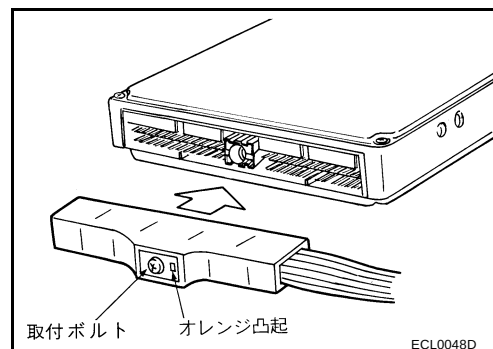
JAS000CT

取り扱い上の注意

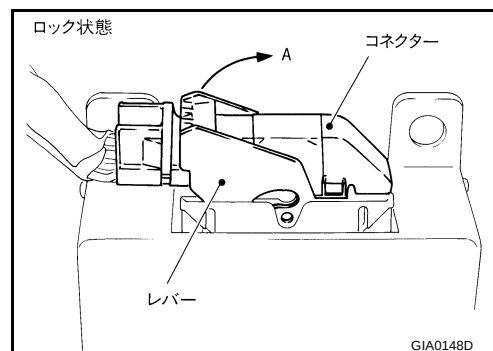
- バッテリーの逆接続は、絶対に行わないこと。
- 車両により指定された部品以外は装着してはならない。
- コントロールユニットを交換する前にコントロールユニットの入出力点検と構成部品の機能点検を確認すること。
- コネクターの取り外しは、こじったり無理な力を加えない。
- ボルトでの締付タイプの取り外しは、コネクターの取付ビスを緩めてコネクタ本体をつかんで取り外す。



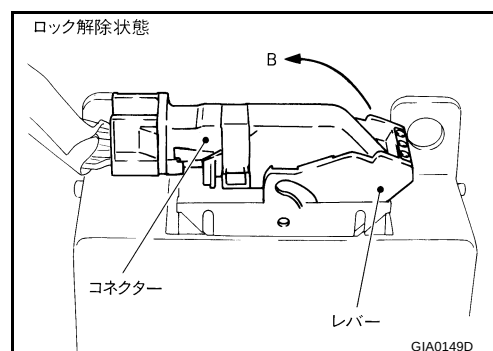
- コネクターの取り付けは、端子の曲がり及び破損がないことを確認して、確実に接続する。ボルトでの締付タイプの取り付けは、コネクターの着色突起が面一になるまで取付ビスを回して確実に固定する。



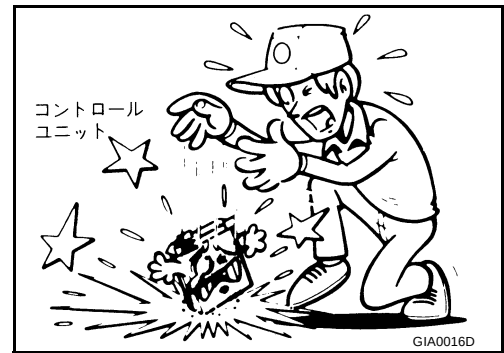
- レバー式ロックタイプの取り外しは、レバーを図矢印 A 方向に起し、コネクタを取り外す。



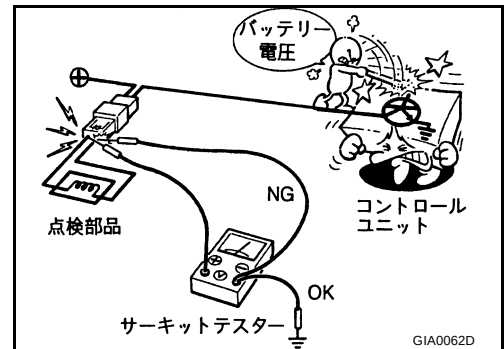
- レバー式ロックタイプの取り付けは、レバーを図矢印 B 方向に倒し、カチッと音がするまで押して取り付ける。



- 落下させたり、叩いたり強い衝撃を与えない。
- コントロールユニットは、急激な温度変化による水滴の付着や雨滴、水はねなどが掛からないように注意する。もし、水滴が付着した場合、十分乾燥してから車両に装着する。
- 油分がコントロールユニットコネクタに付着しないように注意する。
- 揮発油によるコントロールユニット洗浄は避ける。
- コントロールユニットは、上下のカバーなど分解はしない。



- サーキットテスターで測定するときのテスト棒の位置は、近接して行くとテスト棒同士が接触しやすく、接触すると回路がショートし、バッテリー電圧がコントロールユニットにかかりコントロールユニット内のパワートランジスタが損傷することがあるため、テスト棒間を極力離れた測定方法を取る。
- コントロールユニットの入出力信号点検時には指定のチェックアダプターを使用する。

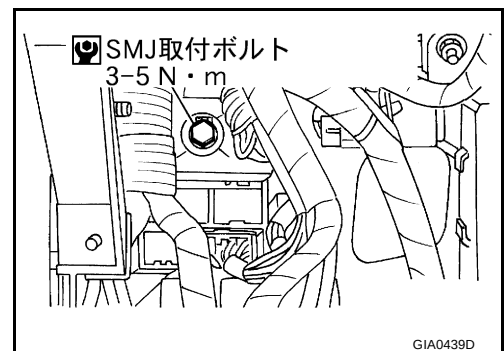


SMJ の取り付け

SMJ はオレンジ色の印が現れるまで取り付けボルトを締め付け、その後規定トルクで締め付ける。

締め付けトルク : 3 ~ 5 N・m {0.3 ~ 0.5 kg・m }

注意: SMJ が損傷するため、取り付けボルトを締め付け過ぎないこと。



テストランプによる点検

JAS00115

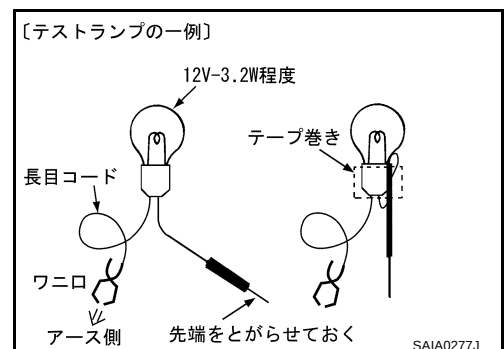
電気系統の故障診断は、通常テスターによる電圧及び抵抗（導通）点検、コネクタ部の断線・端子抜け・かん合状態などの目視点検を行う。

テストランプによる点検は、コントロールユニットの低電圧系（センサー信号線など）・断線寸前の配線・端子の接触不良など、テスター又は目視では発見しにくい部位の探究に効果がある。

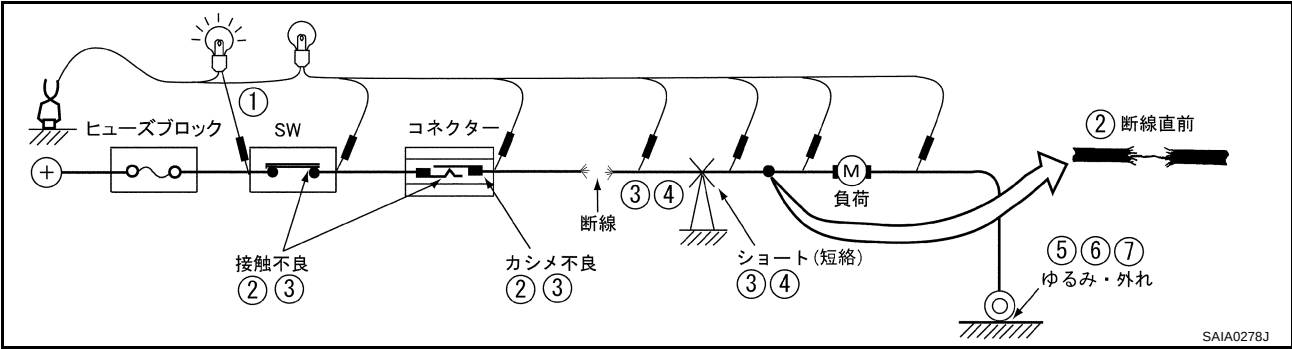
特に、故障診断結果に異常が発見されない場合は、テストランプ点検法を推奨する。

点検要領

- テストランプの一端をボディーアースし、他端を診断経路にあてる。
- ハーネス及びコネクタに軽い振動や引っ張りを与えた時のランプの点灯状態を見る。（消灯状態、明るさの変化など）



診断部位	テストランプの点灯	判定	図例
電源系、低電圧系 (光量半減)	明るく点灯し続ける	正常 又は 短絡 (消灯しない)	1
	光量が少なく点灯する	経路の抵抗大 (断線寸前、経路中のスイッチ類の接触抵抗大、経路に抵抗部品あり)	2
	点滅又は光量に変化する	接触不良、断線又はボディーアースに短絡	3
	消灯のまま	断線又は短絡 (ボディーアースに落ちている)	4
アース系	明るく点灯し続ける	アース不良 (接点の浮き、断線)	5
	光量が少なく点灯する	アース不良 (アース経路の抵抗大)	6
	点滅又は変化する	アース不良 (アース経路の接触不良)	7
	消灯のまま	正常	8



4WD 車の点検整備上の注意

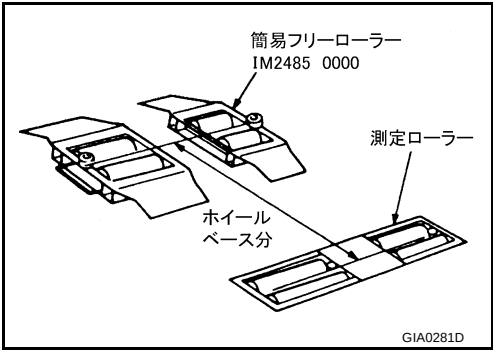
JAS000CU

スピードメーター測定要領

スピードメーターの測定要領は以下の 2 方法で行う。

簡易フリーローラーを使用する測定

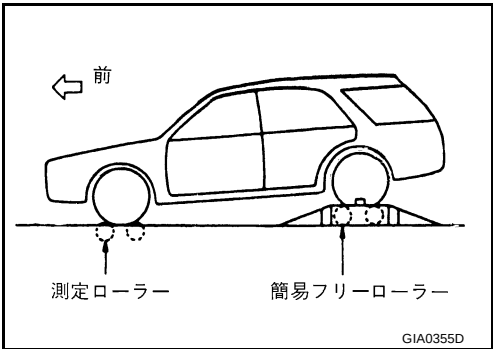
- 図の通り、簡易フリーローラーを測定ローラー中心からホイールベース (2625mm) 分、後にセットする。



- 駆動モード切替スイッチを AUTO にする。
- 後輪を簡易ローラーに乗り上げると共に、前輪を測定ローラーに乗り入れる。
- ロックチェーン等を使って車両を固定する。
- M/T 車は 2 速にて低回転で、緩やかにクラッチを継ぎ、A/T 車はセレクタレバーを 2 レンジにして徐々にスピードを上げる。

注意：・急激なアクセル、ブレーキ及びステアリング操作は、車体の横振れを誘発するため絶対に行わないこと。

- ・測定は、車速 50km/h 以下で 1 分以内に終了させること。
- ・測定終了後は、緩やかなブレーキ操作で徐々に減速し停止すること。



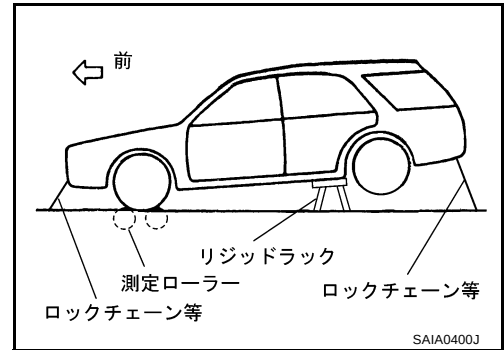
簡易フリーローラーを使用しない測定

- ・ 駆動モード切替スイッチを AUTO にする。
- ・ 前輪を測定ローラーに載せ、後輪をリジッドラックでフリーにする。
- ・ ロックチェーン等を使って車両を固定する。
- ・ M/T 車は 2 速にて低回転で、緩やかにクラッチを継ぎ、A/T 車はセレクトレバーを 2 レンジにして徐々にスピードを上げる。

注意：・ 急激なアクセル、ブレーキ及びステアリング操作は、車体の横振れを誘発するため絶対に行わないこと。

- ・ 測定は、車速 50km/h 以下で 1 分以内に終了させること。

- ・ 測定終了後は、緩やかなブレーキ操作で徐々に減速し停止すること。



制動力測定要領

低速型テスター測定

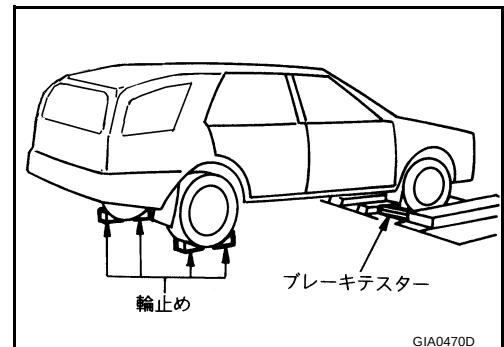
注意：・ 低速型テスター以外は使用しないこと。

- ・ 測定は、1 分以内に終了させること。

- ・ ブレーキペダルを踏み制動力を測定するときテスター値が OK ゾーンに入るか、また、OK ランプが点灯したと同時にブレーキを戻す。
- ・ ブレーキの引き摺り測定時、引き摺り力が軸重の 10%を越える場合は、リフトアップして車輪の回転状況を点検し、異常がなければ、引き摺り力はカップリングの引き摺りトルクによるもので、ブレーキの異常ではない。

前輪制動力測定

- ・ 前輪をテスターに乗せる。
- ・ パーキングブレーキレバーを引き、後輪に輪止めをする。
- ・ シフト又はセレクトレンジをニュートラル位置にする。
- ・ 駆動モード切替スイッチを 2WD (2WD モードの設定がない場合は、AUTO) にする。
- ・ フットブレーキの制動力を測定する。



後輪制動力測定

- ・ 後輪をテスターに乗せる。
- ・ 前輪に輪止めをする。
- ・ シフト又はセレクトレンジをニュートラル位置にする。
- ・ 駆動モード切替スイッチを 2WD (2WD モードの設定がない場合は、AUTO) にする。
- ・ フットブレーキ及びパーキングブレーキの制動力を測定する。

シャシーダイナモ使用上の注意

- ・ 4 輪シャシーダイナモ使用時は、前後フリーローラーを機械的に直結状態で走行すること。前後ローラーの回転速度制御及び前後フリー走行は行わないこと。
- ・ 2 輪シャシーダイナモは、使用しないこと。

CONSULT - II

JAS000CV

概要

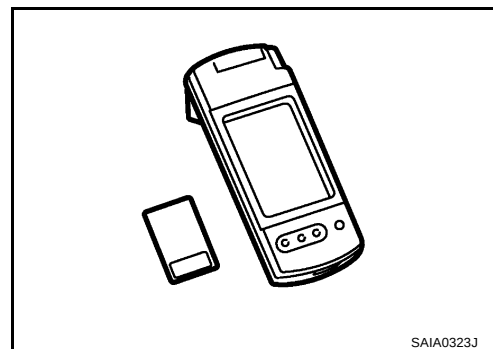
- CONSULT - II は、ハンドヘルドタイプの小型軽量電子システム診断テスターであり、車両側に設けた診断コネクタに接続することにより、車載のコントロールユニットと通信し、各種診断が行える。
- 詳細は別冊「CONSULT - II 取扱説明書（共通）、（追補版 1）、（追補版 2）、（追補版 3）」、「CONSULT - II 取り扱い説明書（ファンクションテスト）」及び「CONSULT - II CONVERTER 取り扱い説明書」を参照。
- 本車両の CONSULT - II による診断には、以下の準備が必要である。

1) CONSULT - II（電子システム診断テスター）

: EG1187 0001

2) 診断用プログラムカード

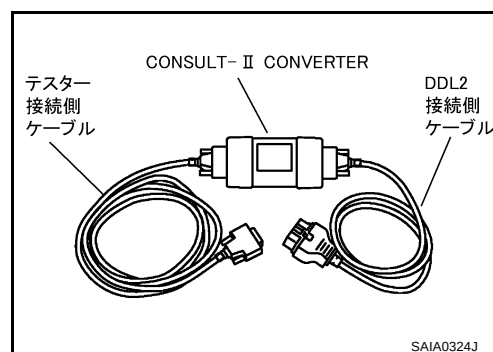
: EG1187 0100（バージョン JJD03A-1）



3) CONSULT - II CONVERTER

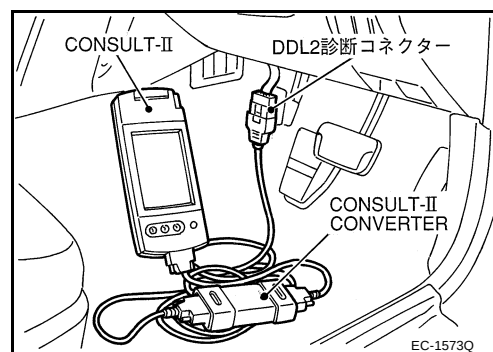
（DDL2 診断コネクタ用アダプター）

: EG1190 0000

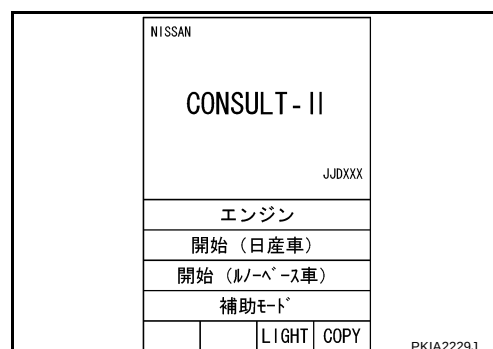


操作要領

- キースイッチを OFF にする。
- 車両側の DDL2 診断コネクタに CONSULT - II CONVERTER 及び CONSULT - II を接続する。



- キースイッチを ON にする。
- “開始（日産車）”を押す。



一般整備情報

機能と適用システム

項目	機能
作業サポート	C/U に命令を送って点検、整備に適した状態を設定する。
ファンクションテスト	ECCS の基本点検として各系統を診断する。
自己診断結果	C/U の自己診断を受取り、不具合系統、不具合回数を表示する。
自己診断結果 [記憶]	C/U が記憶している診断結果を表示する。
データモニタ	C/U の入出力信号を受取り、表示・記録して不具合原因の発見を容易にする。
データモニタ [参考値]	
機能チェックサポート	表示されるが使用しないこと。
アクティブテスト	C/U に指令を送り、出力信号を任意に変化させて出力系の作動点検を行う。
故障履歴表示	過去の「記憶消去」実行前の C/U が記憶していた故障結果を表示する。
C/U 部品番号	C/U の部品番号を表示する。
C/U 識別番号	C/U の識別番号を表示する。

診断システム	エンジン	A/T	4WD システム	ABS		エアバッグ
				ABS	VDC/TCS/ ABS	
ファンクションテスト	○	○		○	○	○
作業サポート	○	△			○	
自己診断結果	○	○	○	○	○	○
自己診断結果 [記憶]						○
データモニタ	○	○	○	○	○	
データモニタ [参考値]	○					
機能チェックサポート		△				
アクティブテスト	○		○	○	○	
故障履歴表示						○
C/U 部品番号	○	○	○	○	○	
C/U 識別番号						○

△：表示されるが使用しないこと。

ジャッキ・リフトアップ支持位置

JAS000CW

注意：・リフトアップは必ず空車状態で行うこと。

- ・フロント部の主要部品（エンジン、トランスアクスル、サスペンションなど）取り外し時、車両の重心位置が変わるので、リヤ側のガレージジャッキのジャッキアップポイントをミッションジャッキなどで支えること。
- ・リヤ側の主要部品（リヤアクスル、サスペンションなど）取り外し時、車両の重心位置が変わるのでフロント側のガレージジャッキのジャッキアップポイントをミッションジャッキなどで支えること。
- ・パイピング類をつぶしたり、干渉したりしないように注意すること。

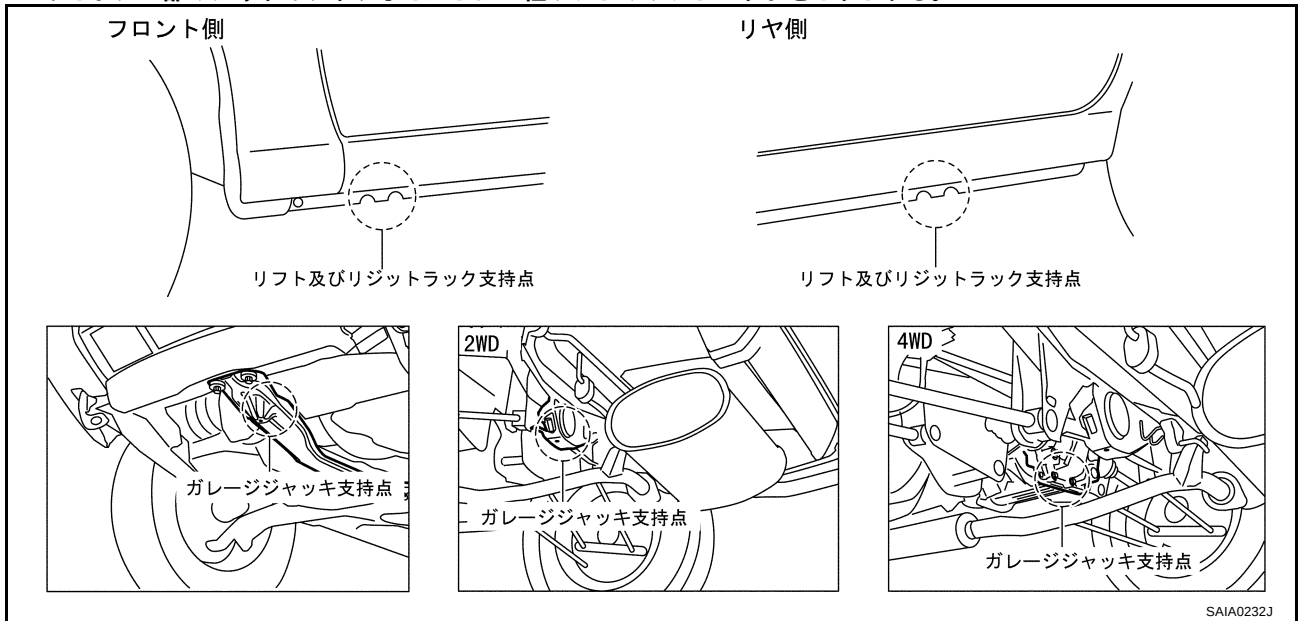
ガレージジャッキ、リジッドラック支持位置

注意：・ガレージジャッキを掛ける場合は平坦な場所で作業すること。

- ・フロント側（リヤ側）をジャッキアップするときは後輪後側（前輪前側）に輪止めをし、リジッドラックで支持したあと後輪（前輪）両側に輪止めをしないこと。
- ・ジャッキで支持しただけで作業をしない。作業をするときはリジッドラックで支持すること。
- ・リジッドラックには必ずアダプター（LM4519-0000）をセットし、車両のジャッキアップポイントに当てがうこと。
- ・アンダーフロア部のサイドメンバー部及びフロア面には、絶対にリジッドラックを掛けないこと。

2柱リフト支持位置

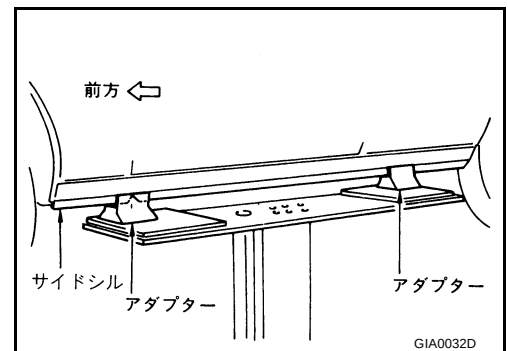
サイドシル部のジャッキアップポイントに2柱リフトのリフトパッドをセットする。



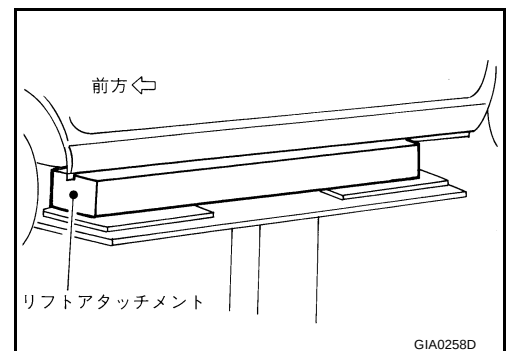
ボードオンリフト支持位置

ボードオンリフト用アダプター (LM0486-0200) を使用の場合は、サイドシル部のジャッキアップポイントにアダプターをセットする。

注意： 前後のジャッキアップポイントにセットできないボードオンリフトの場合は、下記のリフトアタッチメント方式にて行うこと。



・リフトアタッチメント (LM4086-0400) を使用の場合は、中央にサイドシルが当たるようにセットする。



けん引

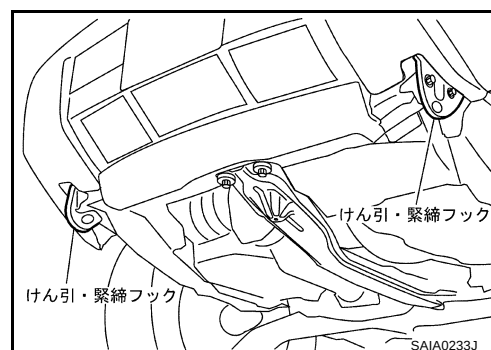
JAS000CX

けん引フック位置

フロント

フロントサイドメンバーに付いているフックにロープを掛ける。

注意：ロープがバンパーに直接当たると、塗装面に傷を付ける恐れがあるため、ロープは布などで必ず被覆すること。



リヤ

リヤサイドメンバー左側に付いているフックにロープを掛ける。

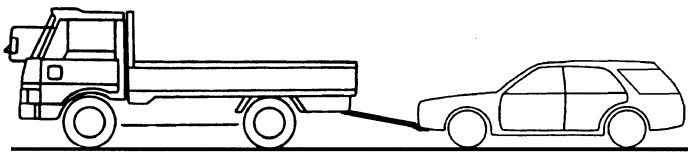
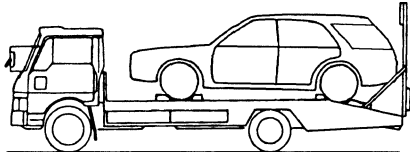
注意：ロープがバンパーに直接当たると、塗装面に傷を付ける恐れがあるため、ロープは布などで必ず被覆すること。



けん引方法

注意：・オートマチックトランスミッション車のけん引は 30km/h 以下の速度で 30km 以内の距離とすること。

・4WD 車は、レッカー等による 2 輪状態でのけん引は行わないこと。

けん引（移動）方法	鍵の有無	けん引（移動）のため
4輪接地 	有り	・パーキングブレーキを解除する。 ・シフトレバー又はセレクトレバーをニュートラルにする。
	無し	×
車 載 	—	・車両を確実に固定する。

GIA0469D

標準ボルトの締め付けトルク

JAS000CY

種別	呼び径	ネジの直径	ピッチ	標準締め付けトルク（潤滑なし）			
				標準ボルト		フランジ付き	
				N・m	kg・m	N・m	kg・m
4T	M6	6.0	1.0	5.1	0.52	6.1	0.62
	M8	8.0	1.25	13	1.3	15	1.5
			1.0	13	1.3	16	1.6
	M10	10.0	1.5	25	2.5	29	3.0
			1.25	25	2.6	30	3.1
	M12	12.0	1.75	42	4.3	51	5.2
			1.25	46	4.7	56	5.7
7T	M14	14.0	1.5	74	7.5	88	9.0
	M6	6.0	1.0	8.4	0.86	10	1.0
	M8	8.0	1.25	21	2.1	25	2.5
			1.0	22	2.2	26	2.7
	M10	10.0	1.5	41	4.2	48	4.9
			1.25	43	4.4	51	5.2
9T	M12	12.0	1.75	71	7.2	84	8.6
			1.25	77	7.9	92	9.4
	M14	14.0	1.5	127	13.0	147	15.0
	M6	6.0	1.0	12	1.2	15	1.5
	M8	8.0	1.25	29	3.0	35	3.6
			1.0	31	3.2	37	3.8
9T	M10	10.0	1.5	59	6.0	70	7.1
			1.25	62	6.3	74	7.5
	M12	12.0	1.75	98	10.0	118	12.0
			1.25	108	11.0	137	14.0
	M14	14.0	1.5	177	18.0	206	21.0

- 注意：**・特殊部品は除く。
 ・本表を使用出来るボルトは頭部に下記の数字が浮き出しになっている。
 種別 数字
 4T … 4 又は記号無し
 7T … 7
 9T … 9

パワーツール使用に関する注意

JAS0016T

パワーツール（エアーラチェット・インパクトレンチ等）の使用はボルト・ナットを緩める時のみとし、締め付け時には使用しないこと。また熱履歴を受ける部位（触媒・マフラー等の排気系部品）・タッピングスクリュー等は緩める時にも破損する可能性があるため、緩める場合もパワーツールを使用しないこと。

車両識別情報

車両識別情報

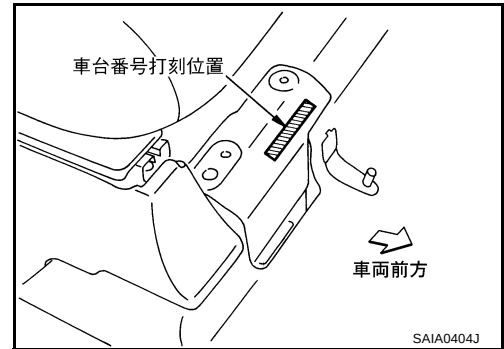
PPF:00010

車台番号打刻位置及びモデルナンバープレートなど

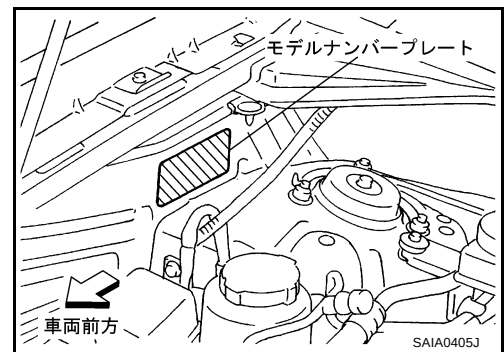
JAS000CZ

- ・ 車台番号の打刻位置は、運転席下クロスメンバー上面である。
- ・ 生産工場：九州工場

車種型式	車体打刻実施始番号
UA - T30 型車	T30 - 020001 ~
UA - NT30 型車	NT30 - 100001 ~
GH - PNT30 型車	PNT30 - 007001 ~



- ・ モデルナンバープレート取付位置は、フードリッジインナーパネル右側面である。



- ・ モデルナンバープレート

NISSAN MOTOR CO,LTD.JAPAN

型 式	TYPE TIPO	△1							
CHASSIS NO									
NO DE CHASSIS									
MODEL									
MODELO									
カラー COLOR TRIM									
トリム COLOR GUARNICION									
エンジン ENGINE									
ジン MOTOR									
ミッション TRANS AXLE									
アクスル TRANS EJE									
工場				PLANT		PLANTA			
日 産 自 動 車 株 式 会 社				MADE IN JAPAN					

- △1 型式
- △2 車台番号
- △3 車種記号
- △4 車体色
- △5 内装色
- △6 エンジン型式
- △7 エンジン排気量
- △8 トランスミッション型式
- △9 アクスル型式

GIA0018D