

ボデー

5—1 ボデー

〔1〕 ボデーシェル

■概要..... 2

■構造

構成部品..... 3

遮音・防振構造..... 6

ボデーシーリング..... 6

アンダコート塗布個所..... 7

〔2〕 フロントフード 8

〔3〕 リヤゲート 8

〔4〕 ドア 9

〔5〕 ウィンドウシールド 11

〔6〕 パワーウィンドウ 12

〔7〕 サンルーフ 14

■概要..... 14

■構造・作動

チルトアップ機構..... 14

〔8〕 塗 装..... 16

5—2 ボデー外装

〔1〕 バンパ

フロントバンパ..... 17

リヤバンパ..... 18

〔2〕 アウタミラー 19

〔3〕 エアロパーツ..... 20

6—3 ボデー内装

〔1〕 インストルメントパネル 21

〔2〕 シートバリエーション

■仕様

3ドアセダン..... 22

5ドアセダン, 3ドアバン..... 23

〔3〕 フロントシート 24

〔4〕 シートベルト 25

〔5〕 エアバック

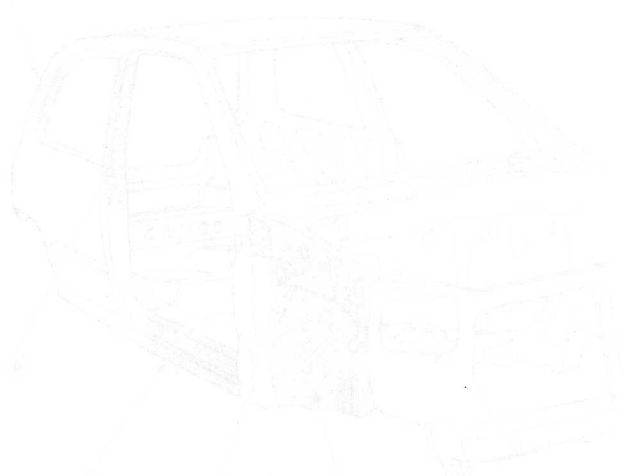
■概要..... 27

■構造・作動

エアバックセンサ..... 28

インフレーター&バッグ..... 31

〔6〕 トリム類..... 32



〔1〕 ボデーシェル ■ 概要

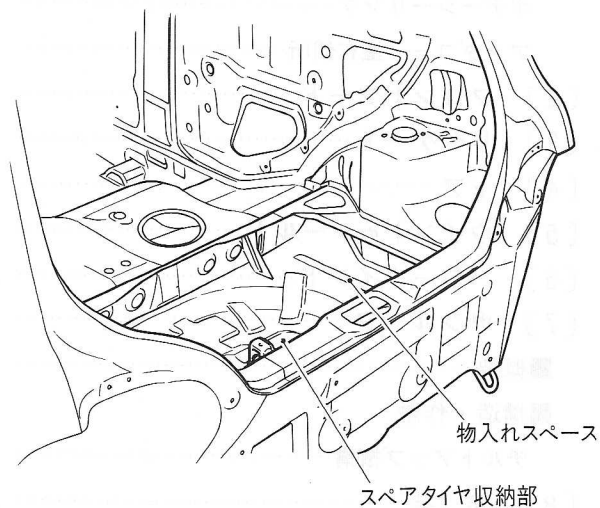
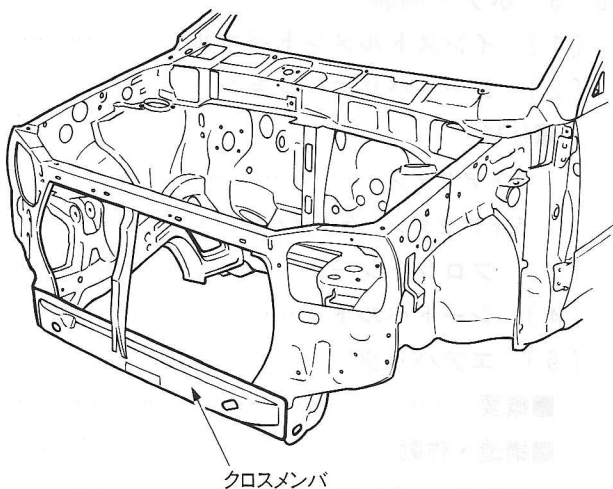
1. 基本構造

(1) FWD車と4WD車の共用化

トーボード、フロントフロアパン、リヤフロアパン、リヤホイールエプロン、フレーム&クロスメンバの主要パネルをすべて共通部品としている。

(2) フロントエンドにクロスメンバを設けている。

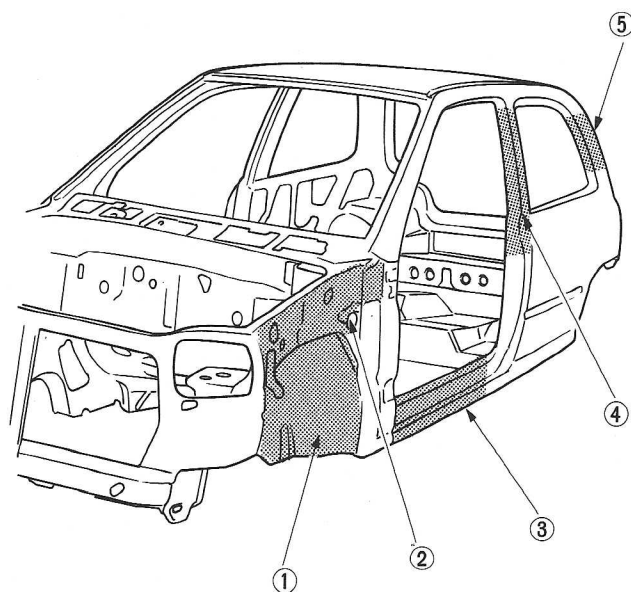
(3) スペアタイヤ収納部に物入れスペースを設けている。(三角表示板収納可)



2. 安全対応

(1) 衝突安全対応

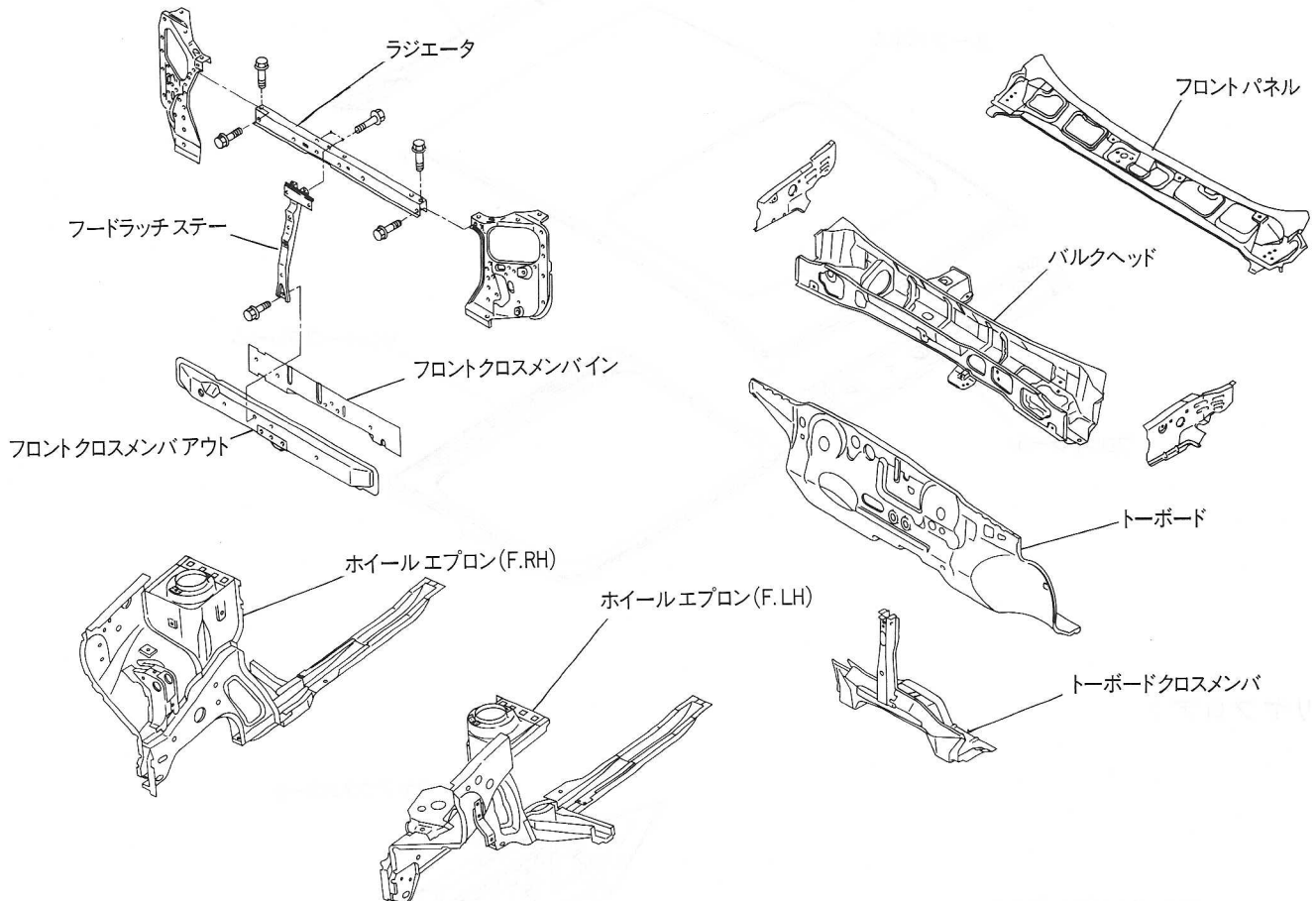
- ① フロント ホイールエプロン&フレーム
- ② フロント ピラー窓肩部
- ③ サイドシル部
- ④ センタピラー部 (シートベルトアンカ部強度向上)
- ⑤ リヤピラー部 (シートベルトアンカ設定)



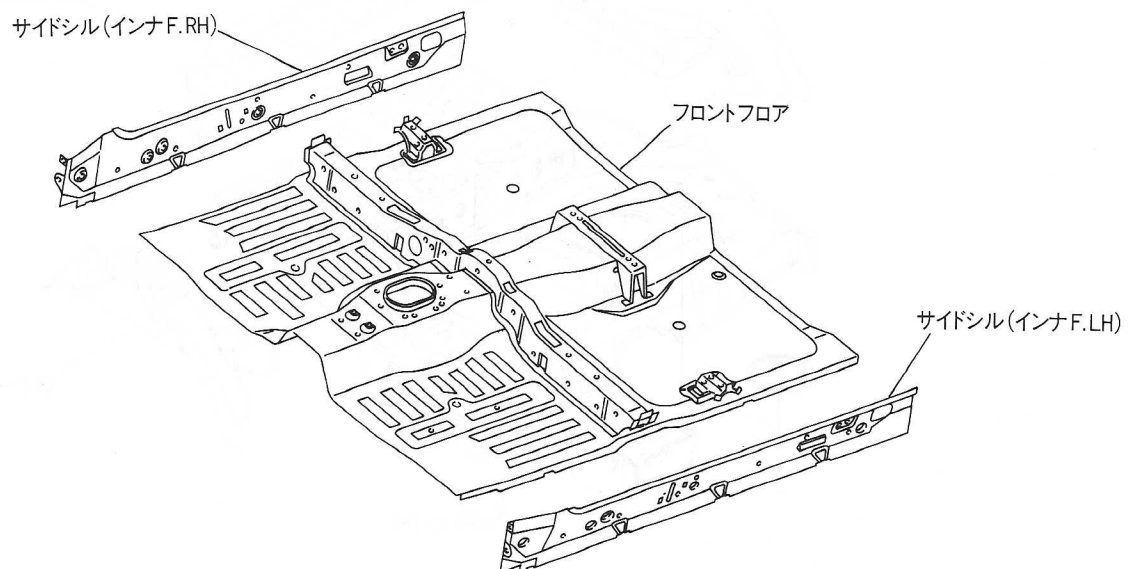
■ 構造

構成部品

〈フロント ストラクチャ〉

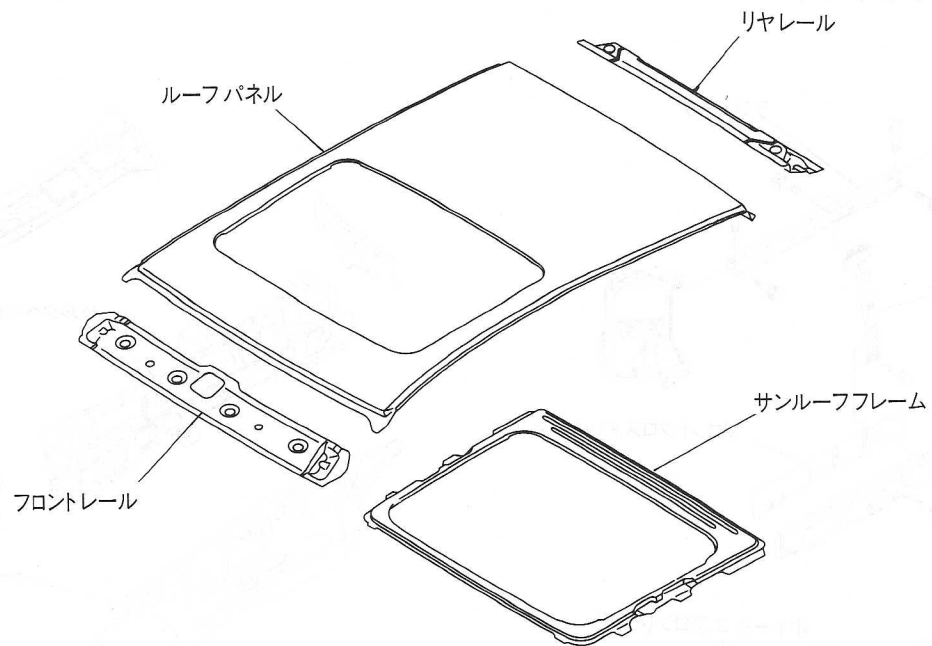


〈フロント フロア〉

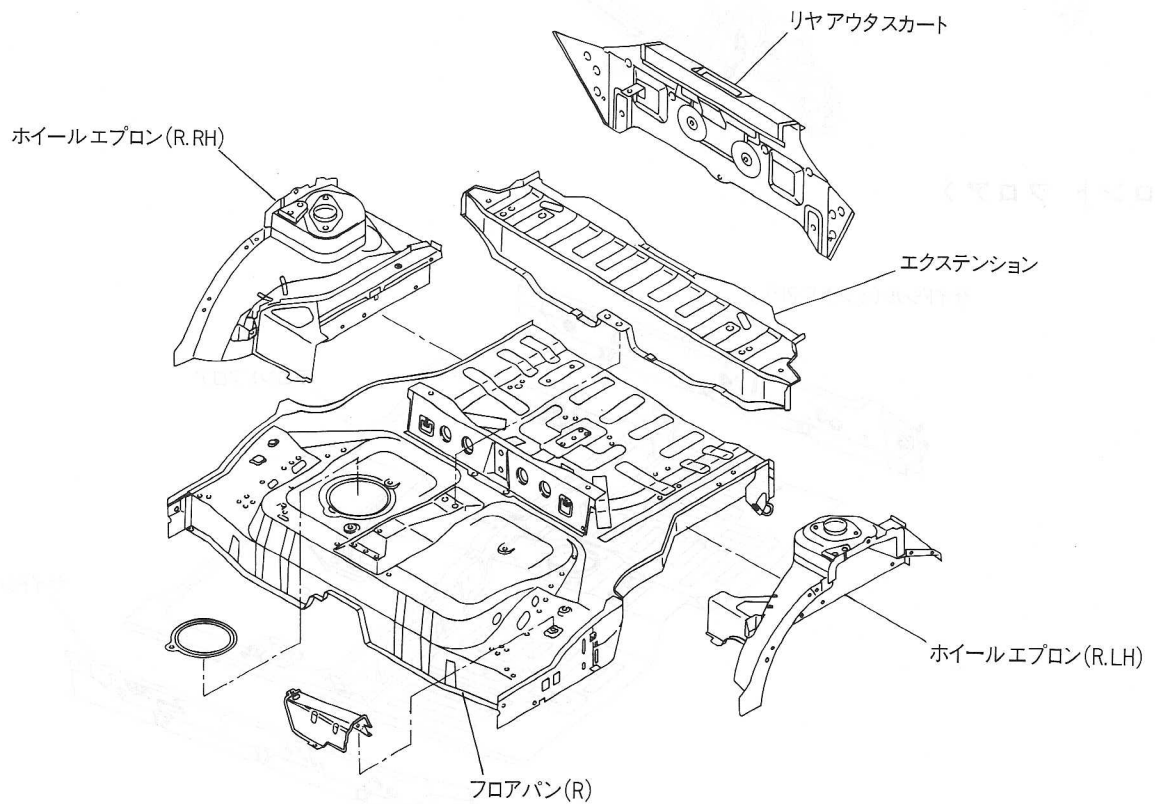


構成部品

〈 ルーフ 〉

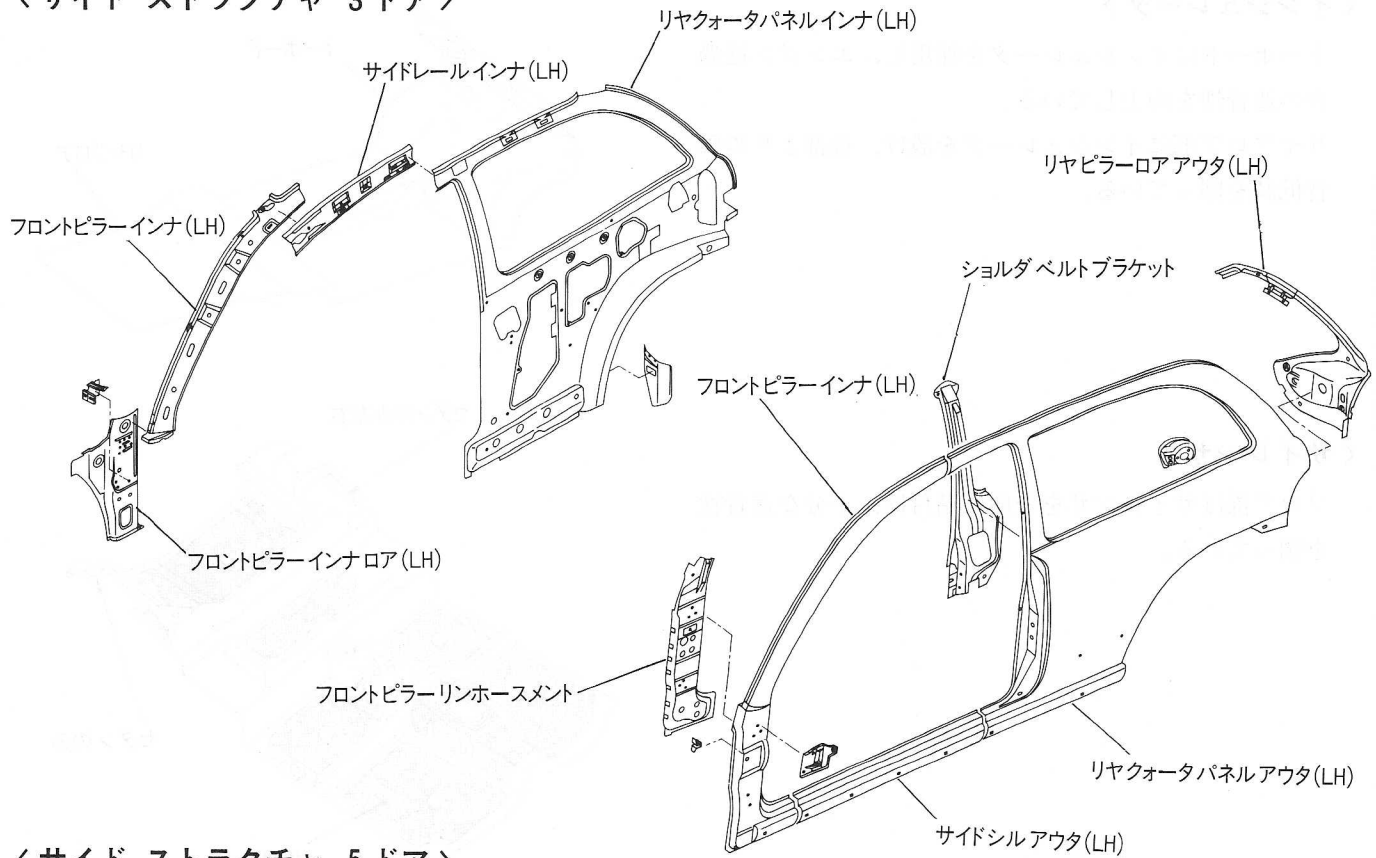


〈 リヤフロア 〉

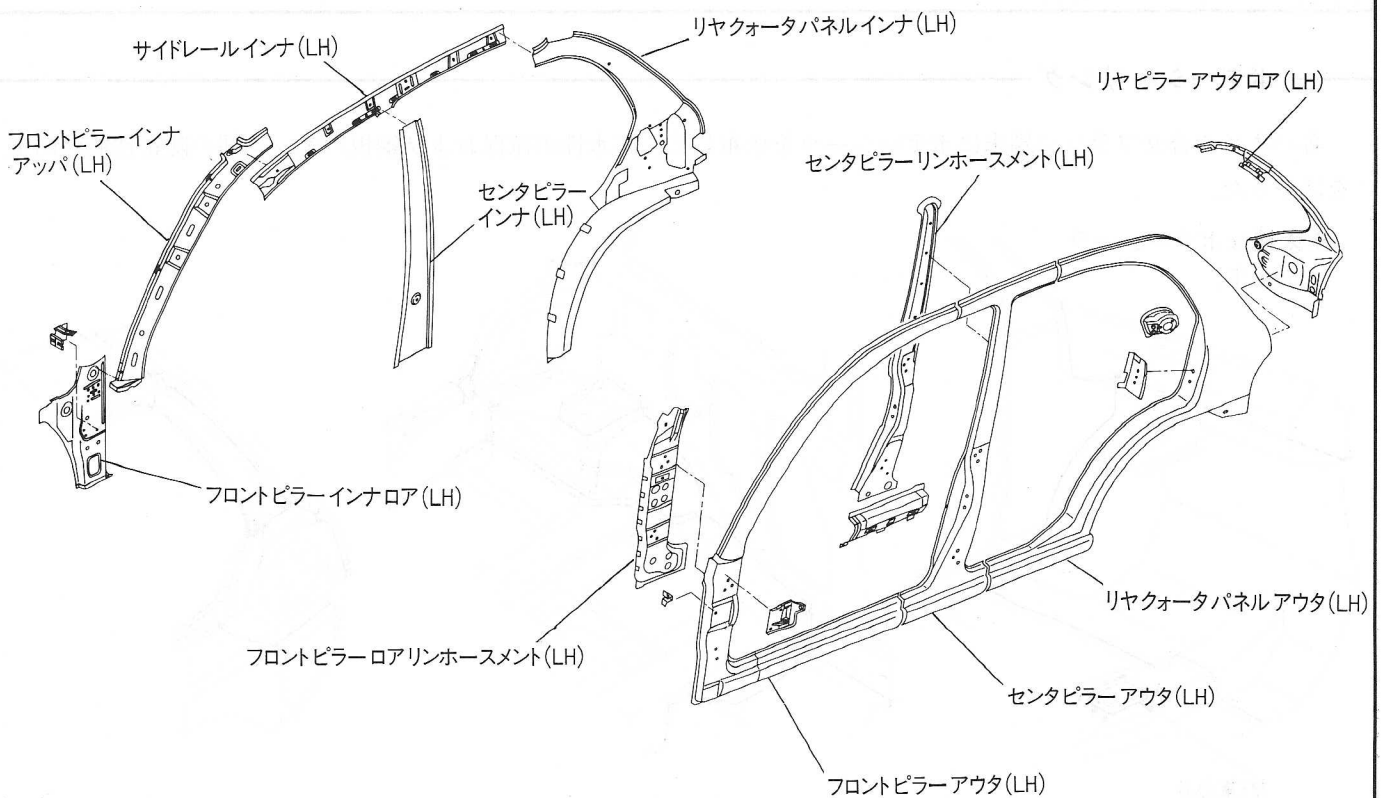


構成部品

＜サイド ストラクチャ 3 ドア＞



＜サイド ストラクチャ 5 ドア＞

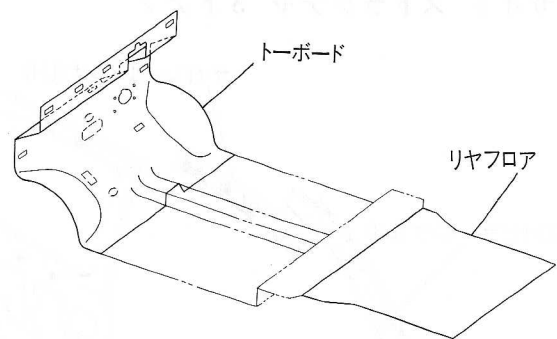


遮音・防振構造

＜インシュレータ＞

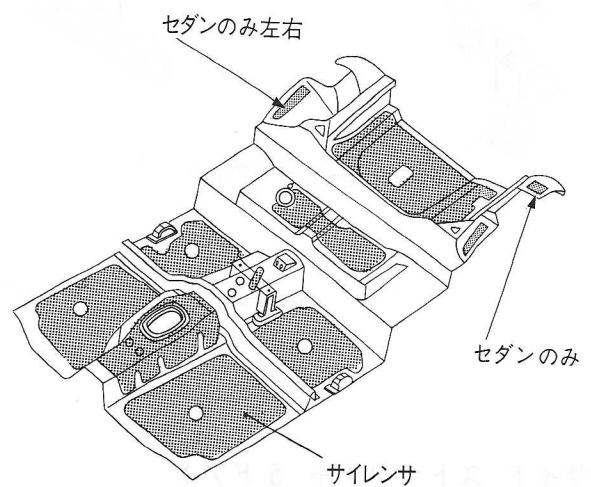
トーボードにインシュレータを採用し、エンジン透過音の遮音性を向上している。

リヤフロア部にインシュレータを設け、後部よりの騒音低減を図っている。



＜サイレンサ＞

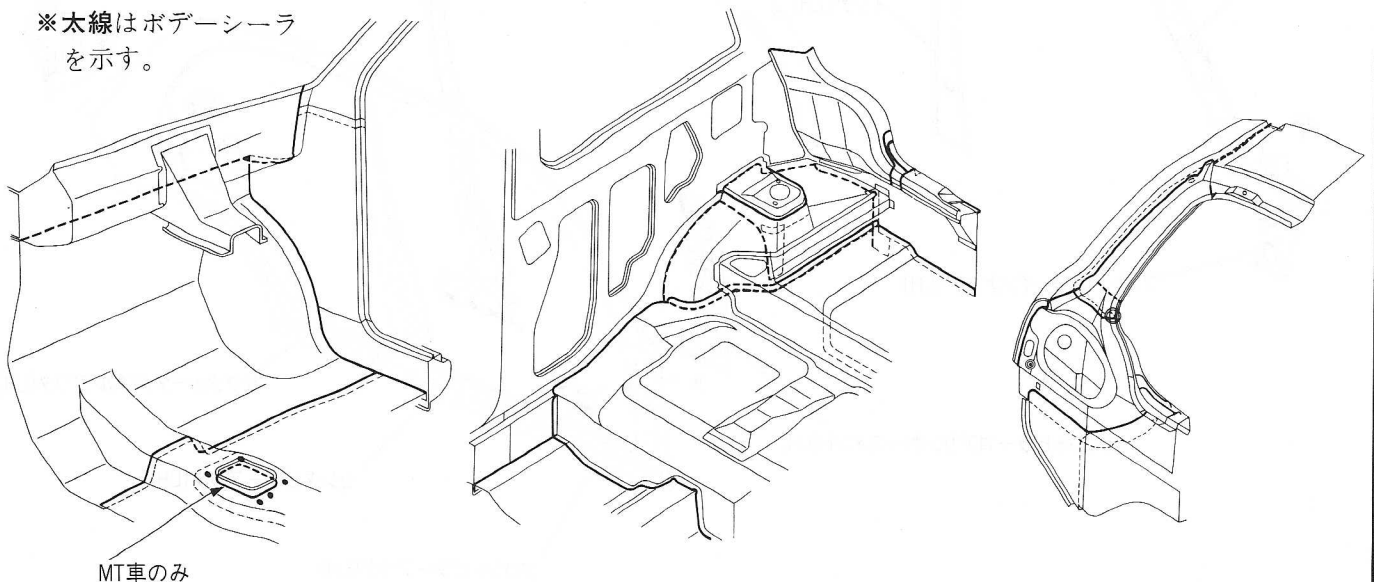
フロア部はサイレンサを全面に貼付け、十分な遮音性を図っている。



ボデーシーリング

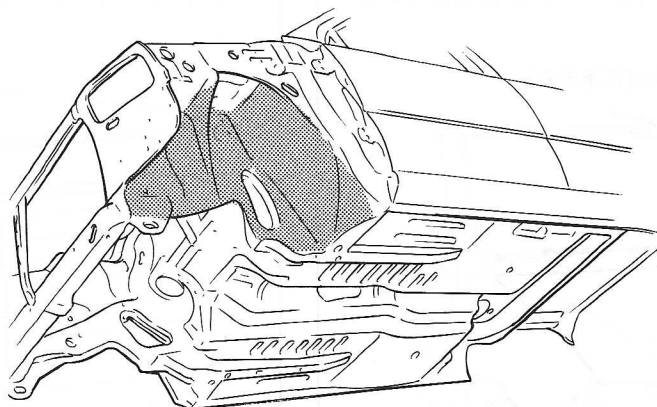
各パネルの合せフランジ端末にボデーシーラを塗布して、防水性の確保および鋼板のエッジ部の防錆性能の向上をはかった。

※太線はボデーシーラを示す。

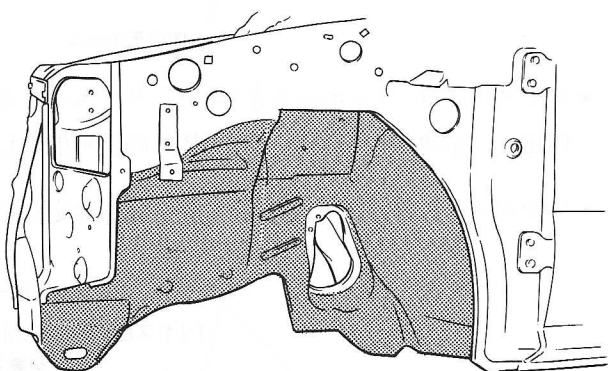


— アンダコート塗布箇所 —

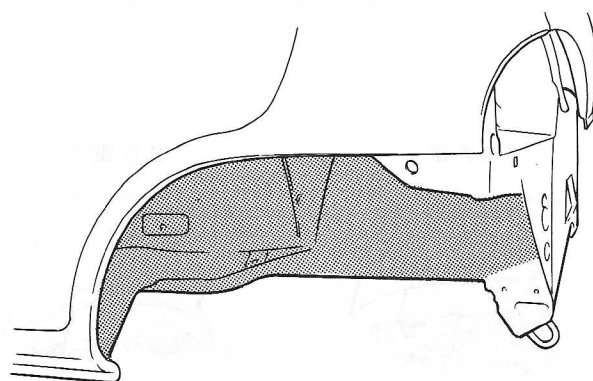
- 床下はアンダコート塗布なし。



車体下面



フロント ホイール エプロン

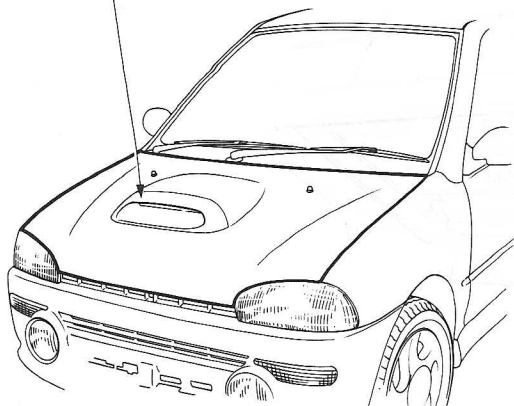


リヤ ホイール エプロン

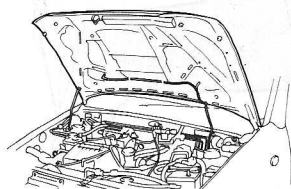
〔2〕 フロント フード

NA, SC系2種類で構成され、差別化を図ている。
SC車には、グリルエアインテークを装着している。

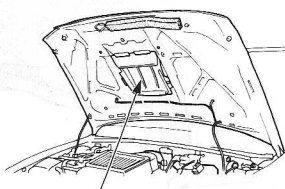
エアインテークグリル(SC車のみ)



〈NA車〉



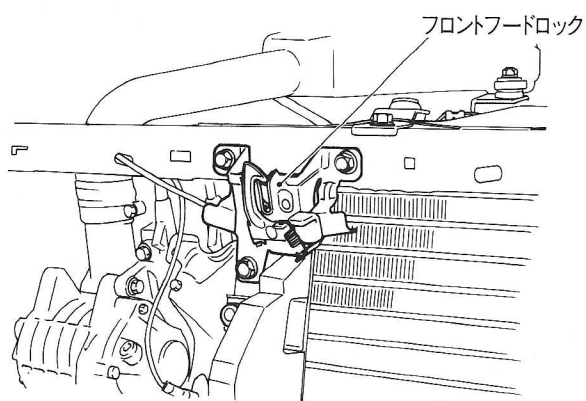
〈SC車〉



エアインテークダクト

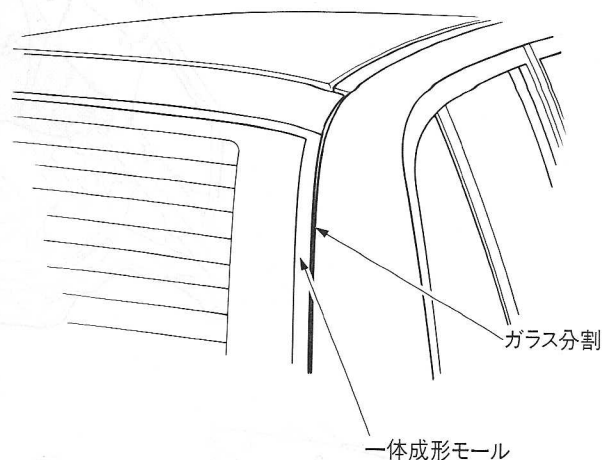
〈フロント フード ロック〉

グリルー体化バンパの採用により、ブラケットおよびセフティレバーの形状を新製している。

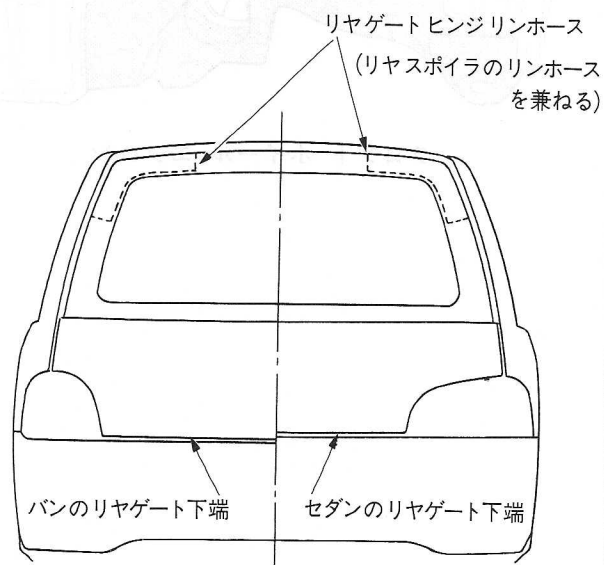


〔3〕 リヤ ゲート

- リヤ ゲートのガラス分割化
- リヤ ゲート ガラスに樹脂一体成形モールを採用した。



- リヤスポイラ リンホースとヒンジ リンホースを一体化し、全車リヤスポイラのOP対応を可能とした。
- リヤゲート形状はセダンとバンの2種類設定した。



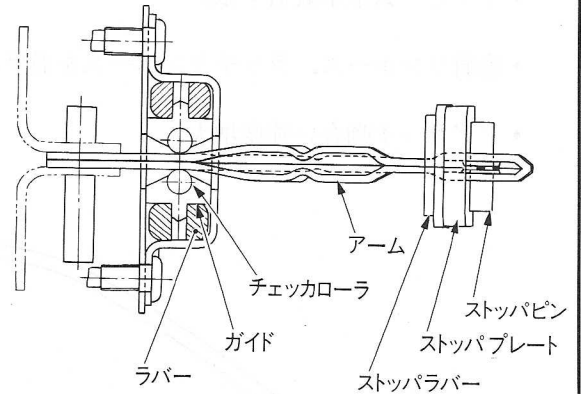
〔4〕 ドア

(1) 窓 廻 り

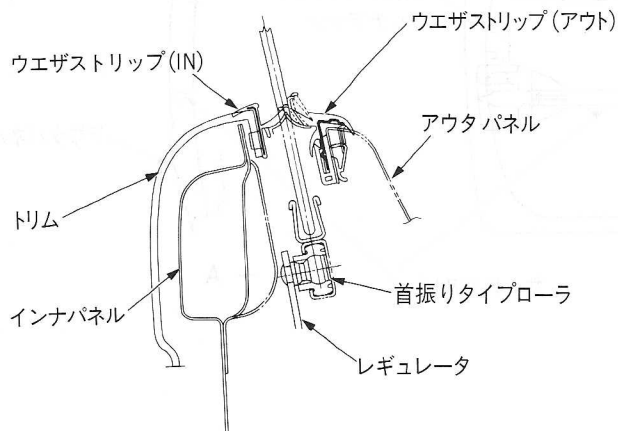
- サイドドアガラスに3次曲面ガラスを採用している。
- 窓廻りのフラッシュサーフェス化（ガラスの段差縮小）
- 分割すき間の縮小

(2) ドア機能（開閉操作性および操作感）

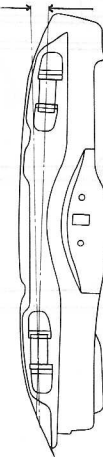
- ローラタイプチェッカを採用している。
（フロント ドアのみ）



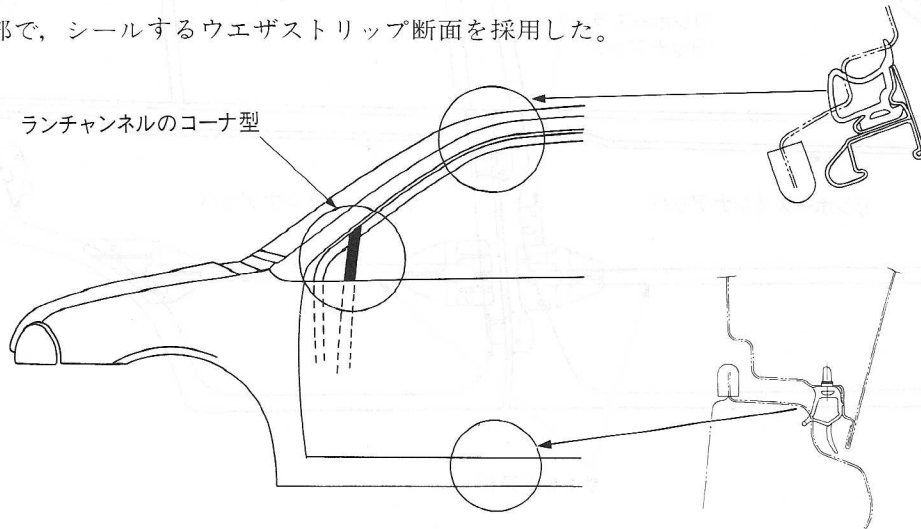
- ドアレギュレータにピボットローラを採用
- フロントドア ヒンジ センタの内傾化



2° ヒンジセンタ傾き



- フロントピラー シール部風切り音低減
戸当りウエザストリップの中空断面化，ランチャンネルのコーナ部を型成形にて接続した。
- サイドシル部のシール性の向上。
リップ部で，シールするウエザストリップ断面を採用した。

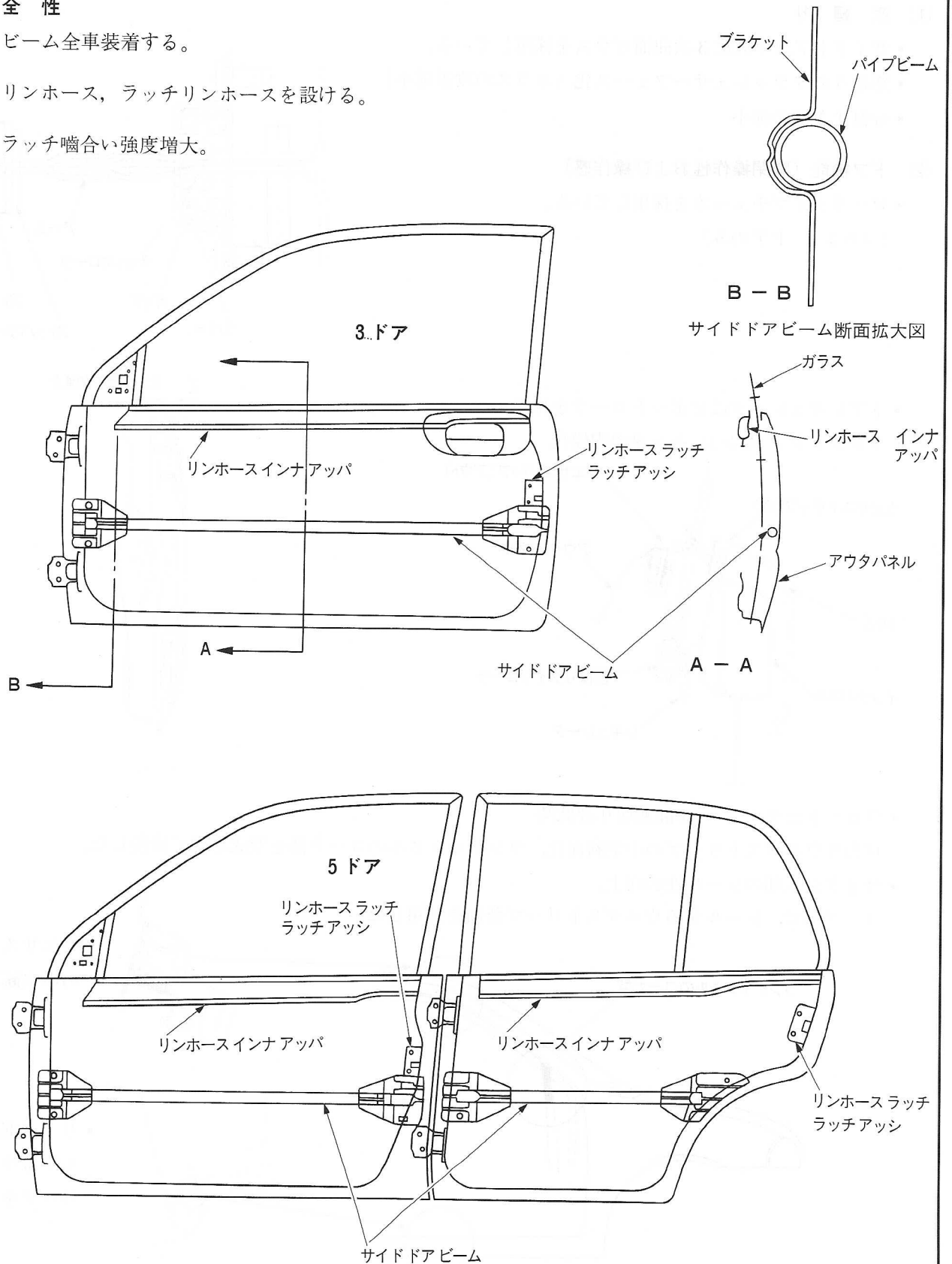


- ウエザストリップの中空断面化

- リップ部にてシールするウエザストリップを採用

(3) 安 全 性

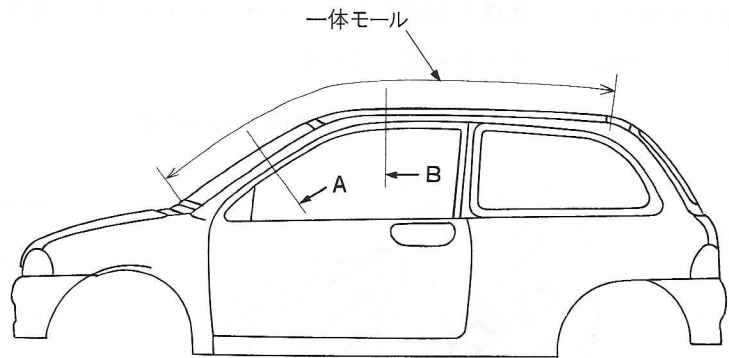
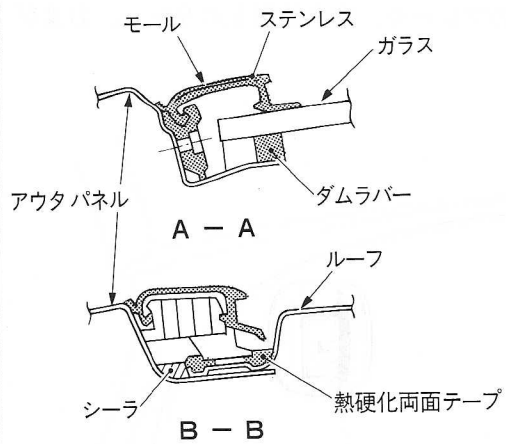
- ドアビーム全車装着する。
- 窓肩リンホース、ラッチリンホースを設ける。
- ドアラッチ噛合い強度増大。



〔5〕 ウィンドウ シールド

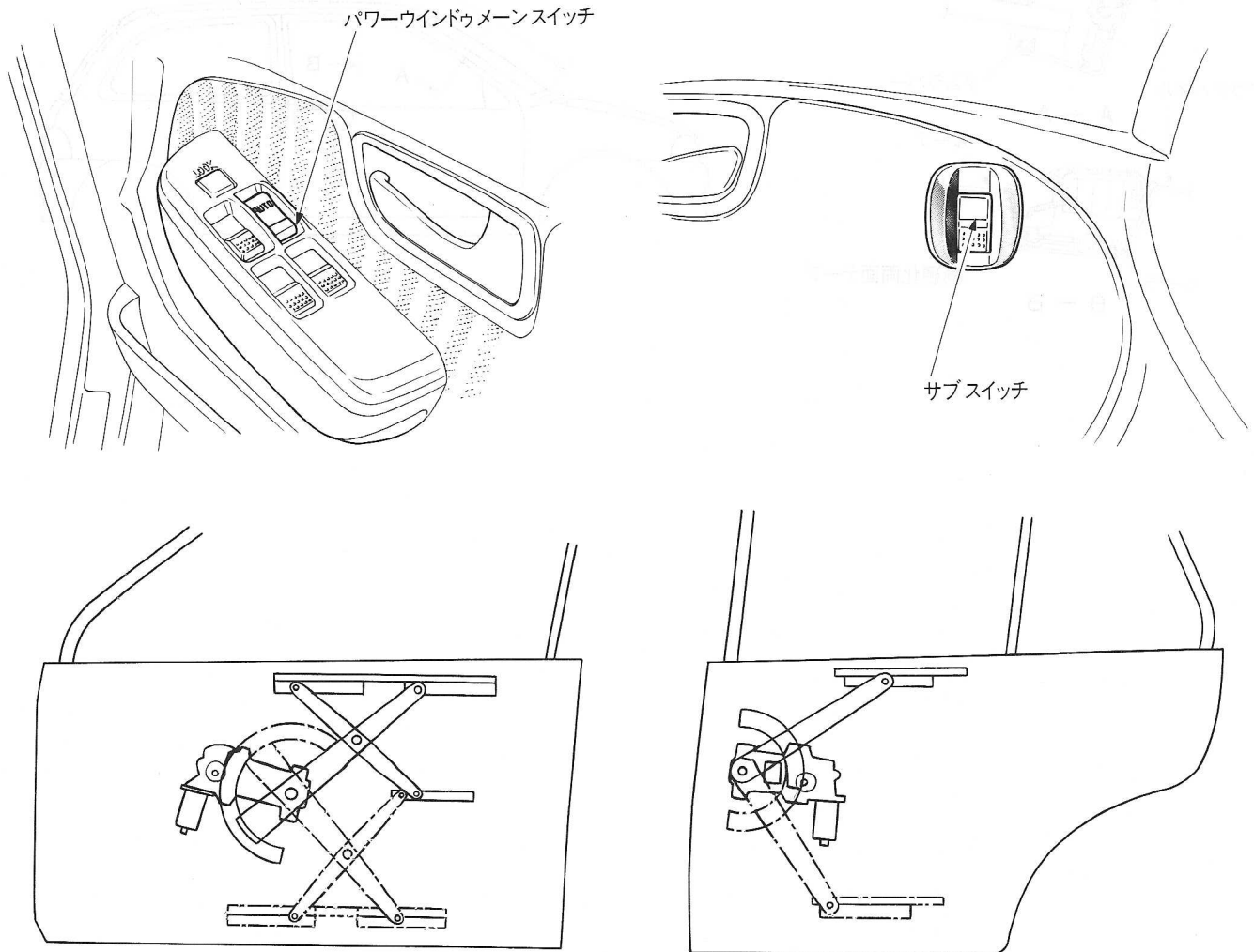
— フロント ウィンドウ シールド —

- 全車接着ガラスを採用して、外観を向上している。
- フロントピラーよりルーフ後端までのびる一体モールを採用している。



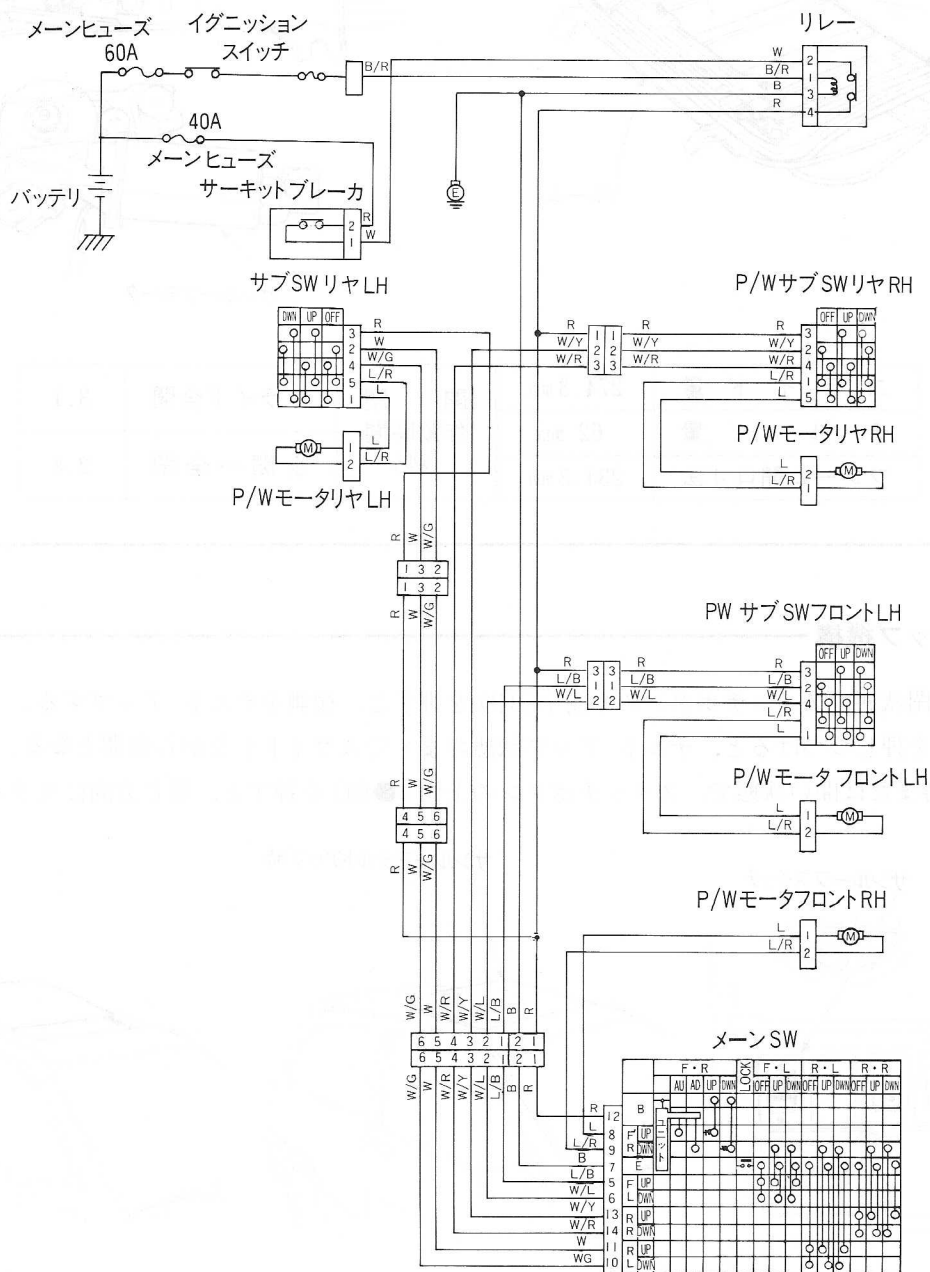
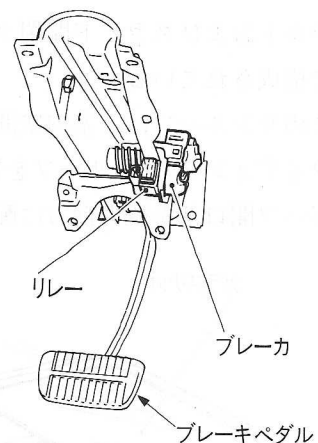
〔6〕 パワーウィンドウ

- スイッチ操作で自由に窓が開閉できるパワーウィンドウを一部車種にメーカーOPとして設定し、3ドアおよび5ドアのフロントドアはXアーム方式、リヤドアは1本アーム方式のものを採用した。
- システムの構成は動力源としてのレギュレータモータ、モータを作動させてガラスの上昇、下降を行うスイッチ、運転席側のオート機構を制御するコントロールユニット、焼損防止用のブレーカ、安全確保上のリレー、およびそれらを結ぶハーネスから成っている。



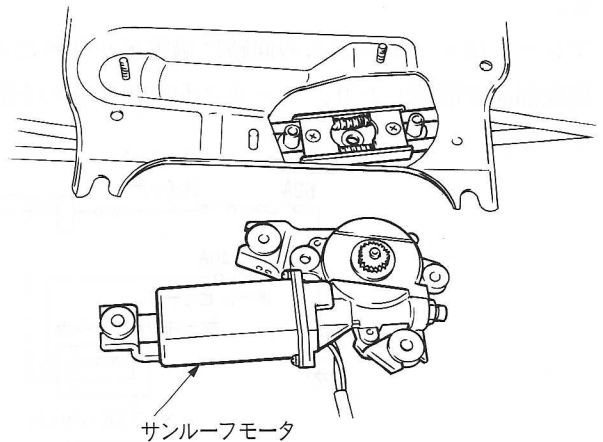
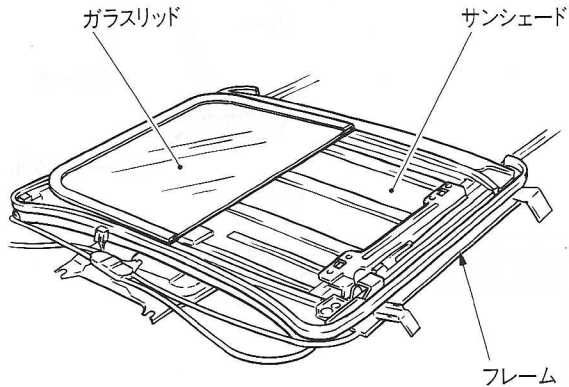
- パワーウィンドウサブスイッチは各ドアトリムに取付け、運転席メインスイッチにはロックスイッチを設け、スイッチをONにすると運転席以外のウィンドウが作動しない構造となっている。
 - オートスイッチのオート機能は運転席ドアの窓にのみ働き、1段でマニュアル、さらに2段目まで操作すると、オートアップ、ダウンする。
- オート作動の途中で止めたいときは逆の方向へ1段操作し放すとその時点で停止する。スイッチはマニュアル機構とワンタッチ機構を1つに組み込んだ構造でUP、DOWN用の接点およびオート接点が組みこまれている。

- オートコントロールユニットは運転席メインスイッチに内蔵されている。オートコントロールユニットはオートスイッチの操作により運転席側ガラスの昇降を自動的に行うものである。
- リレーは安全確保のためにキースイッチがONの状態でのみガラスの昇降が可能となるようにしたものである。
- ブレーカはカーシステムの回路に過電流が流れたとき、構成部品が故障したり、ハーネスが焼損するのを防いでいる。



〔 7 〕 サンルーフ ■ 概要

- チルトおよびスライド開閉タイプの電動サンルーフでフレーム、モータ、ガラスリッド、サンシェード等の部品で構成されている。
- このサンルーフは、室内空間を圧迫せずに、チルトアップ機能とスライド機能を両立できる薄型構造のアウタスライディング サンルーフを採用している。
- ルーフ開口部を極力前方に配置し、乗員への開放感をもたせている。



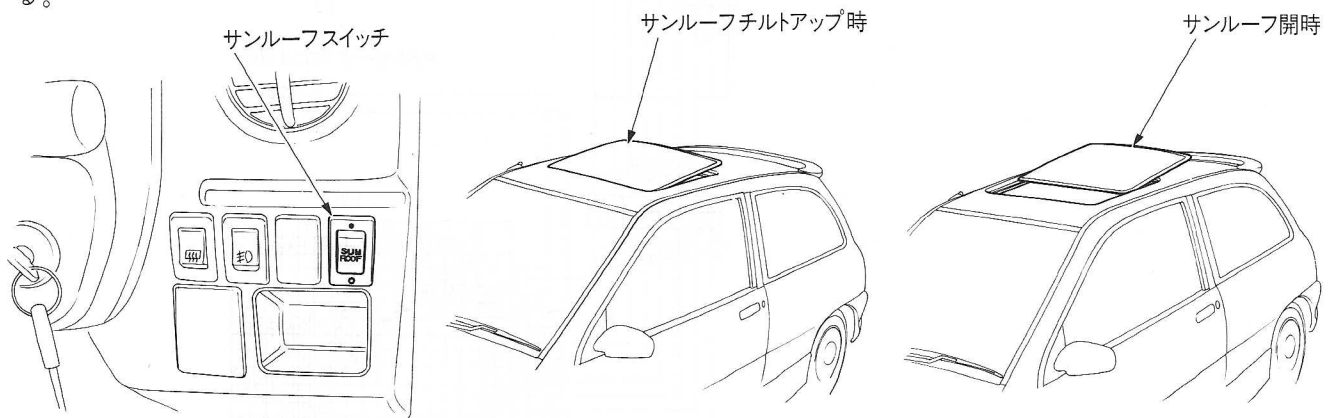
＜ 仕 様 ＞

ス ラ イ ド 量	274.3mm	開 閉 作動時間 (秒)	スライド全開	3.1
チ ル ト 量	62 mm		全開 → 全閉	2.8
フレーム開口寸法	234.3mm			

■ 構造・作動

— チルト アップ機構 —

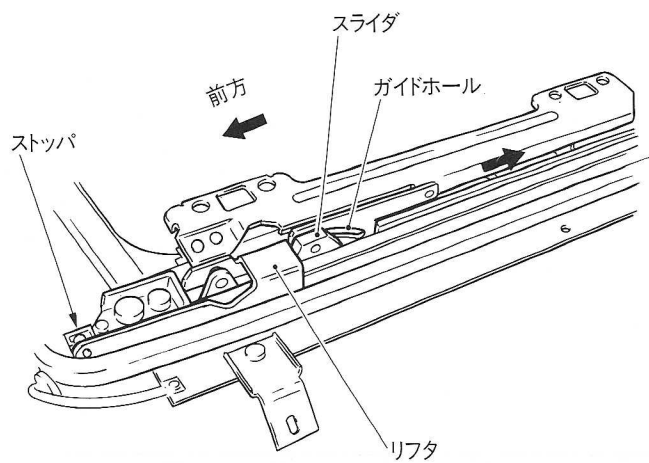
- サンルーフは全閉状態でスイッチボタンの下側（○印）を押すと、後側をチルト アップする。
- スイッチボタンを押しつづけると、チルト アップ状態のままでスライドしながら全開となる。
- チルト アップ時または開き状態で、スイッチボタンの上側（●印）を押すと、閉じ方向にスライドし、全閉となる。



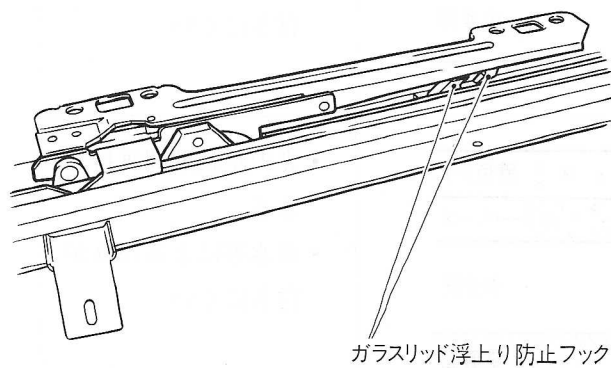
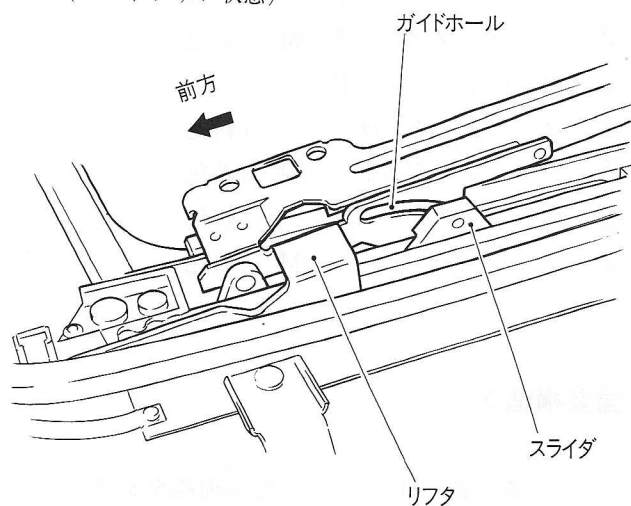
ロアパネルは、リフタに固定され、ガラスリッドが取付けられている。

- ① 先づ、スイッチボタンの開側を押すと、モータの作動によりスライダが後方に引張られる。
- ② スライダのガイドピンは、リフタのガイドホール内をスライドしてリフタの後方をチルトアップさせる。
- ③ スwitchボタンを押しつづけると、スライダのガイドピンはリフタのガイドホール後端に位置しているのでリフタはスライダといっしょに後方へ移動して、サンルーフを開く。

(全閉状態)



(チルトアップ状態)



〔8〕 塗 装

塗装は、合成樹脂のアクリルメラミンを用い、ホワイト、レッドは着色クリア、グリーン、イエローは透明クリアでコーティングして光沢と平滑性を向上し、仕上りの良い商品質感を持たせている。

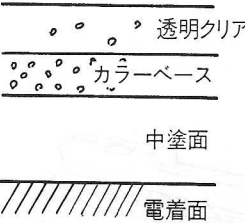
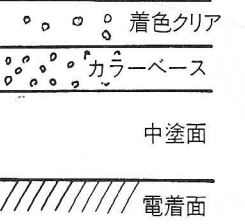
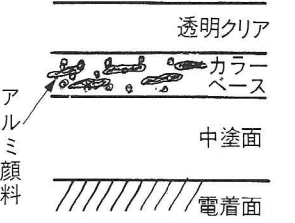
また、塗装面は、長期間に亘りその輝きを維持する特性を備えている。

ホワイトは、白系特有の雨水による汚れも少なく、洗車で容易に光沢が得られる。

外装色は、以下の7色である。

- ① フェザーホワイト (新色)
- ② ピュアブラック (M) (新色)
- ③ ヴィヴィアンレッド
- ④ ジューシイエロー (新色)
- ⑤ ラベンダーミスト (M) (新色)
- ⑥ ピーコックグリーン (新色)
- ⑦ ブルースティール (M) (新色)

〈 塗装構造 〉

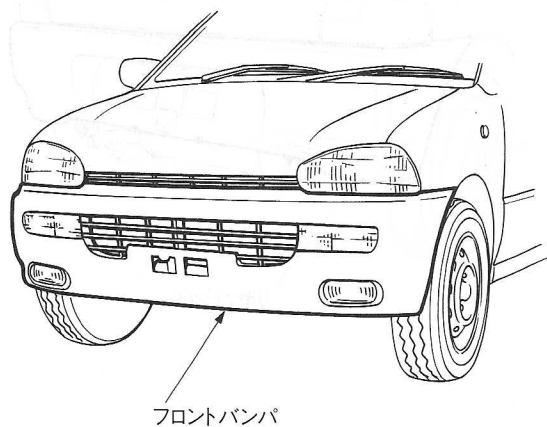
色 名 称	合成樹脂タイプ	塗 装 構 成	特 徴
フェザーホワイト ヴィヴィアンレッド	アクリルメラミン		• 光沢が長期間維持できる。 • 雨水等による汚れが付きにくい。
ピーコックグリーン ジューシイエロー	アクリルメラミン		• 光沢が長期間維持できる。 • 雨水等による汚れが付きにくい。
ピュアブラック (M) ラベンダーミスト (M) ブルースティール (M)	アクリルメラミン		• 光沢が長期間維持できる。 • 雨水等による汚れが付きにくい。

〔1〕 バンパ

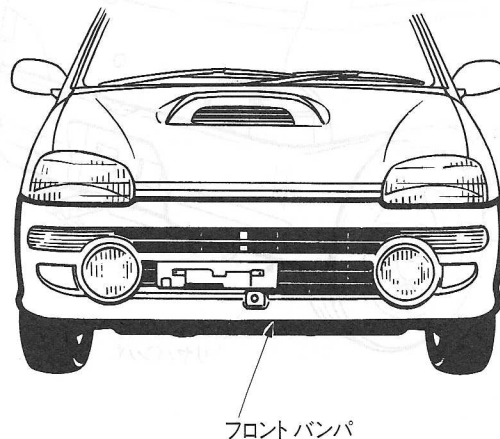
— フロント バンパ —

- フロント バンパは、グリルまで一体とした大型バンパで、冷却性能および外観の向上を図っている。
- 標準車、SC系の2種類がある。

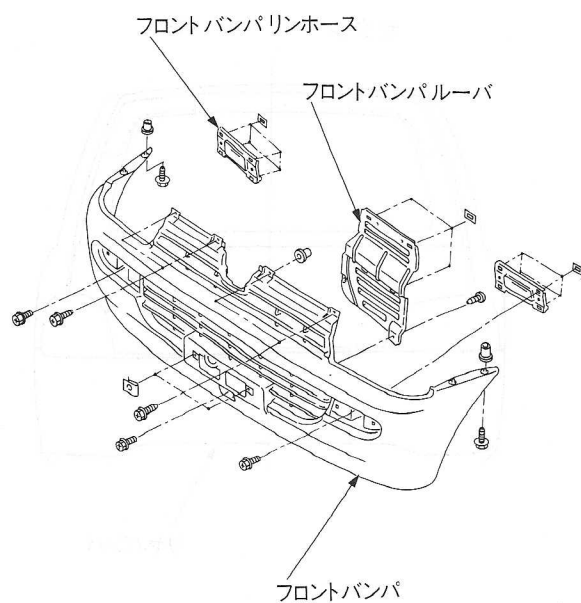
〈標準車〉



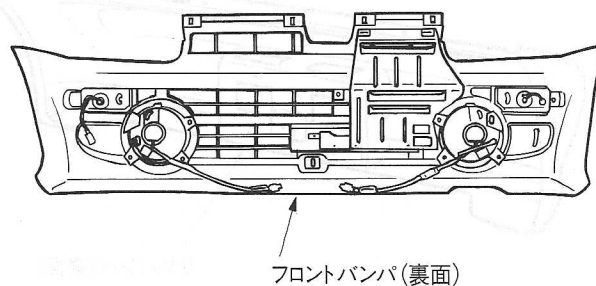
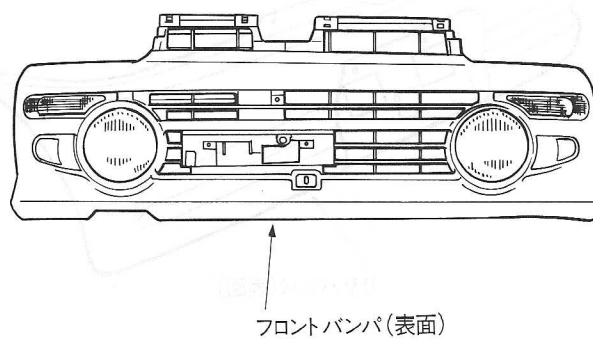
〈SC系〉



〈標準車〉



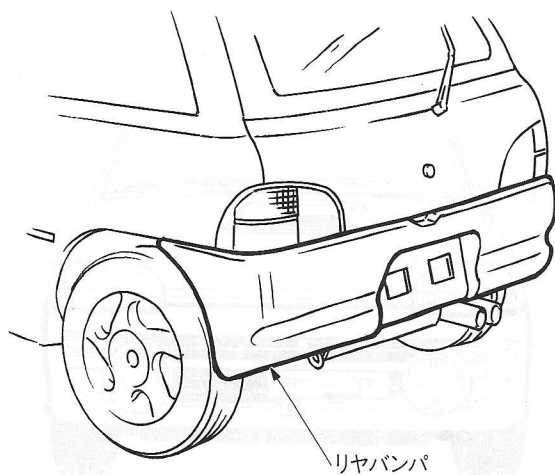
〈SC車〉



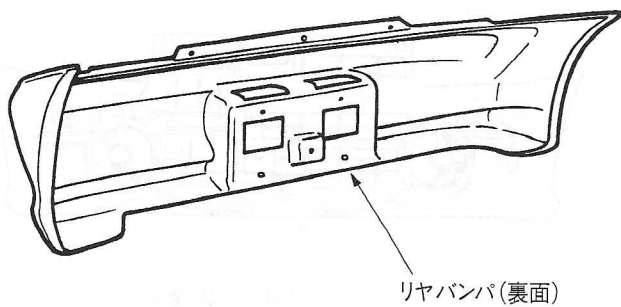
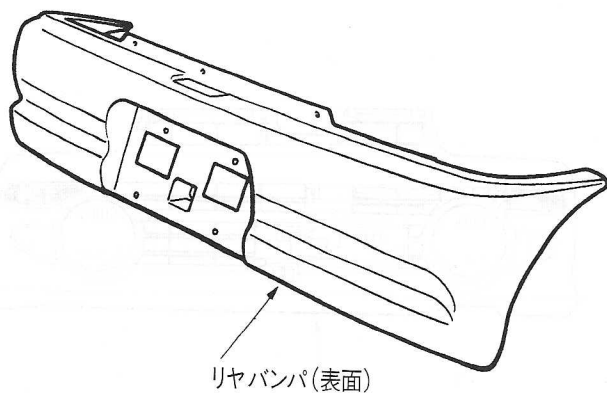
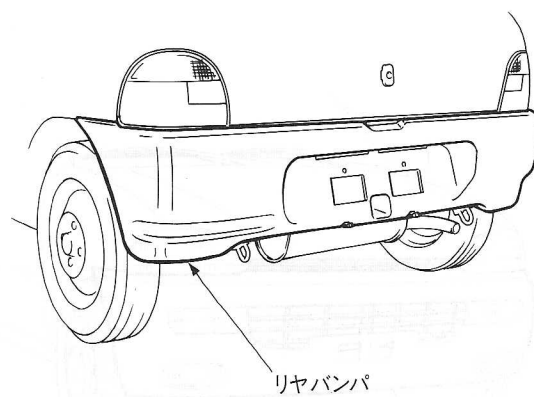
リヤ バンパ

リヤコンビランプ、リヤゲート形状に合わせて、セダン、バン系の2種類がある。

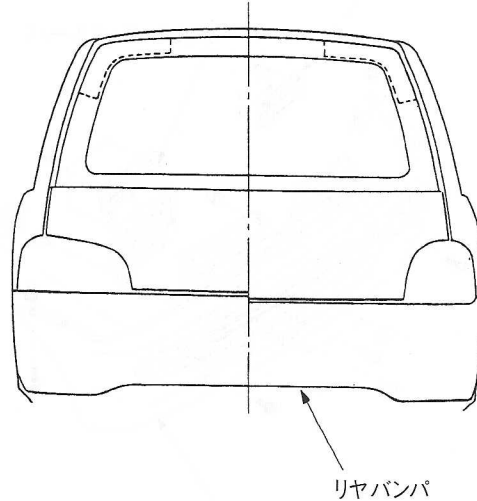
<セダン>



<バ ン>



セダン バン

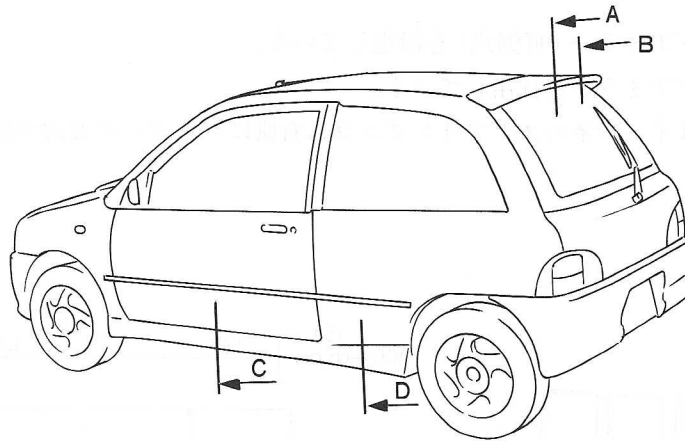


- 一部車種に電動リモコンドアミラー（可倒式）を設定している。
- 全車にカラータイプのドアミラーを採用している。
- リモコンミラースイッチはインパネのステアリングコラム右側にワンタッチ方式で取付けられている。

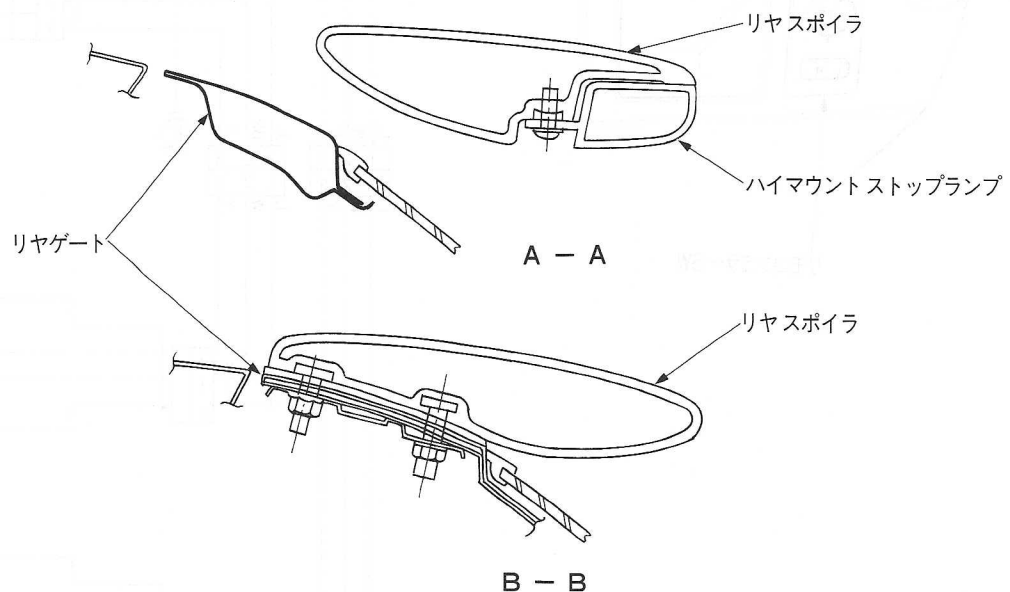


〔 3 〕 エアロパーツ

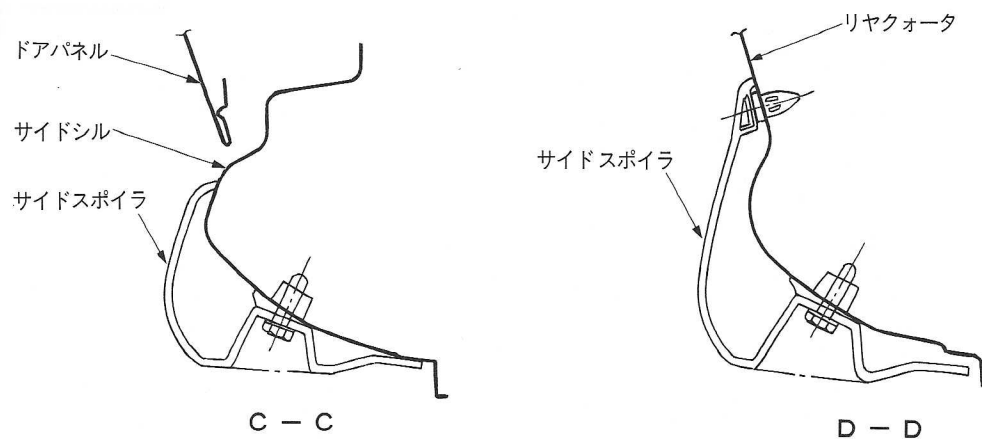
- 3 ドア系一部車種にサイドスポイラとリヤスポイラ（ハイマウントストップランプ内蔵）をそれぞれ設定した。



〈 リヤ スポイラ 〉

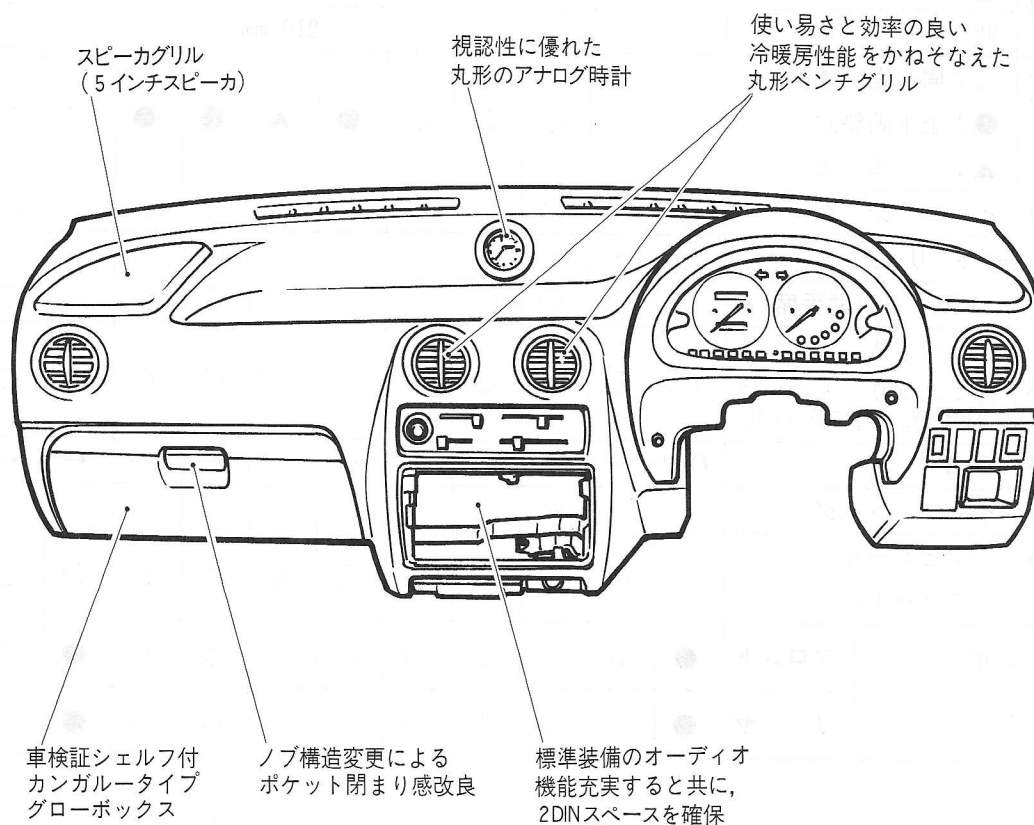


〈 サイド スポイラ 〉



〔1〕 インストルメント パネル

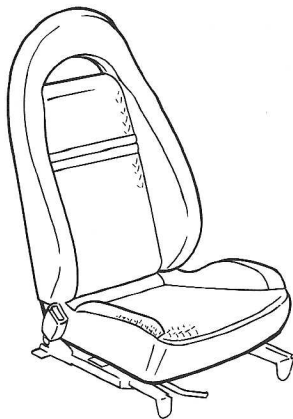
インストルメントパネルの外観は人にやさしいフレンドリーインターフェイスを目標に、丸さを基調とした広々感と連続感を表現した空間づくりで、従来の軽自動車のもつイメージを一新した。



〔2〕 シートバリエーション ■ 仕様

3ドア セダン

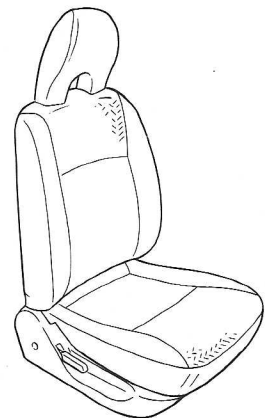
項 目			車 種		F W D							4 W D				
					ef	el	em	em S/R	em -p	ex	RX -R	GX	GX S/R	ef	em	RX -R
フ ロ ン ト シ ー ト	形 状	○：ローバック ☆：バケットタイプA (DOHC 専用) ★：バケットタイプB	○	○	○	○	○	★	☆	★	★	○	○	☆	★	
	スライド量	運 転 席	210 mm													
		助 手 席	210 mm													
	ヘ ッ ド レ ス ト	○：固 定 式 ●：上下調整式 ▲：一 体 式	○	○	○	○	○	●	▲	●	●	○	○	▲	●	
	リ ク ラ イ ニ ン グ		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	運 席 シ ー ト リ フ タ		—	—	—	○	—	—	—	○	○	—	—	—	○	
	ウォークイン スライド (助手席)		—	○	○	○	○	○	○	○	○	○	—	○	○	
リ ヤ シ ー ト	形 状	○：一 体 式 ◎：スプリットバック (前倒時、荷室フラット化)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	ピ ロ ー	O.P	O.P	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	
	リ ク ラ イ ニ ン グ		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	シートバック 背面マット	○：ビニール ◎：ニードル	○	○	○	○	○	○	◎	◎	◎	○	○	◎	◎	
表 皮 材	●プリントレザー		フロント	●	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	●	◎	◎	◎
	◎フルクロス		リ ヤ	●	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	●	◎	◎	◎



ヘッドレスト一体式
スポーツバケットシート



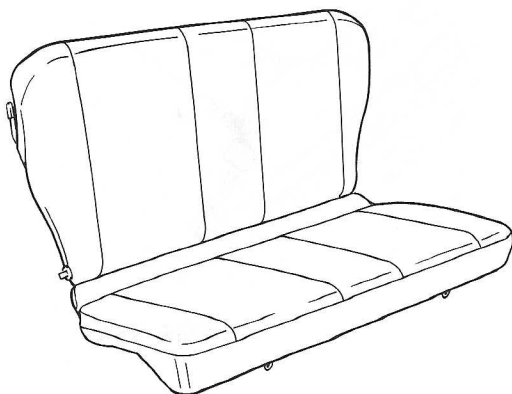
ヘッドレスト上下調整式
ハイグレードバケットシート



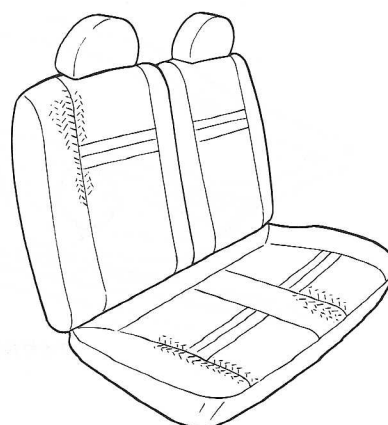
ヘッドレスト固定式
ローバックシート

5 ドア セダン, 3 ドア バン

5 ドア セダン, 3 ドア バン														
項 目			車 種	5 ドア セダン						3 ドア バン				
				F W D					4 W D		F W D			4WD
				ef	eℓ	em	es	GX	ef	em	2シート	e	ef	ef
フ ロ ン ト シ ー ト	形 状	○：ローバック ☆：バケットタイプA (DOHC専用) ★：バケットタイプB	○	○	○	★	★	○	○	○	○	○	○	
	スライド量	運 転 席	210 mm						165 mm					
		助 手 席	210 mm						120 mm					
	ヘ ッ ド レ ス ト	○：固 定 式 ●：上下調整式 ▲：一 体 式	○	○	○	●	●	○	○	○	○	○	○	
	リ ク ラ イ ニ ン グ		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	運 席 シ ー ト リ フ タ		—	—	—	○	○	—	—	—	—	—	—	
ウォークインスライド (助手席)			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
リ ヤ シ ー ト	形 状	○：一 体 式 ◎：スプリットバック (前倒時, 荷室フラット化)	○	○	○	◎	○	○	○	○	○	○		
	ピ ロ ー		0.P	←	←	○	○	0.P	←	—	—	—	—	
	リ ク ラ イ ニ ン グ		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	シートバック 背面マット	○：ビニール ◎：ニードル	○	○	○	◎	◎	○	○	○	○	○	○	
表 皮 材	●：プリントレザー		フロント	●	◎	◎	◎	◎	●	◎	●	●	●	●
	◎：フルクロス		リ ヤ	●	◎	◎	◎	◎	●	◎	●	●	●	●



一 体 式



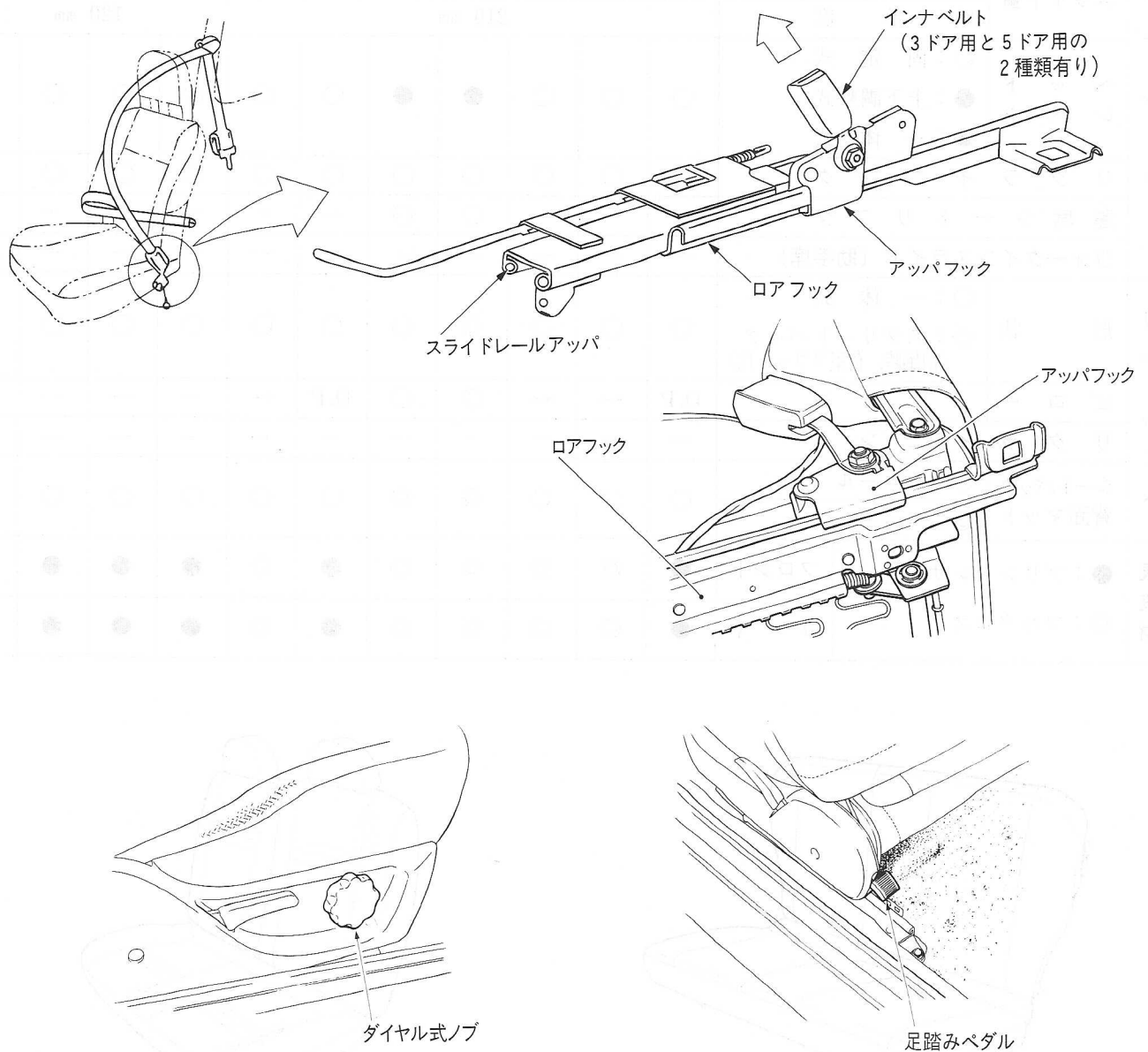
二 分 割 式

〔 3 〕 フロント シート

- ベルトインシートを採用し、シートベルトの装着性を向上している。
- リフタ付シートの操作方式にダイヤル式を採用し、操作性、外観を向上している。
- 助手席のバックレスト前倒しレバーに、足踏みペダル式を採用し、操作性、外観を向上している。

〈 ベルトイン シート 〉

インナベルトのバックルがシートと一体で動くもので、着座位置に関係なく、常に乗員との関係を一定にしている。衝突時、乗員にかかる負荷により、インナベルトに力が加わると、アッパフックが矢印の方向に移動し、ロアフックと噛合い、荷重を車体に伝える。

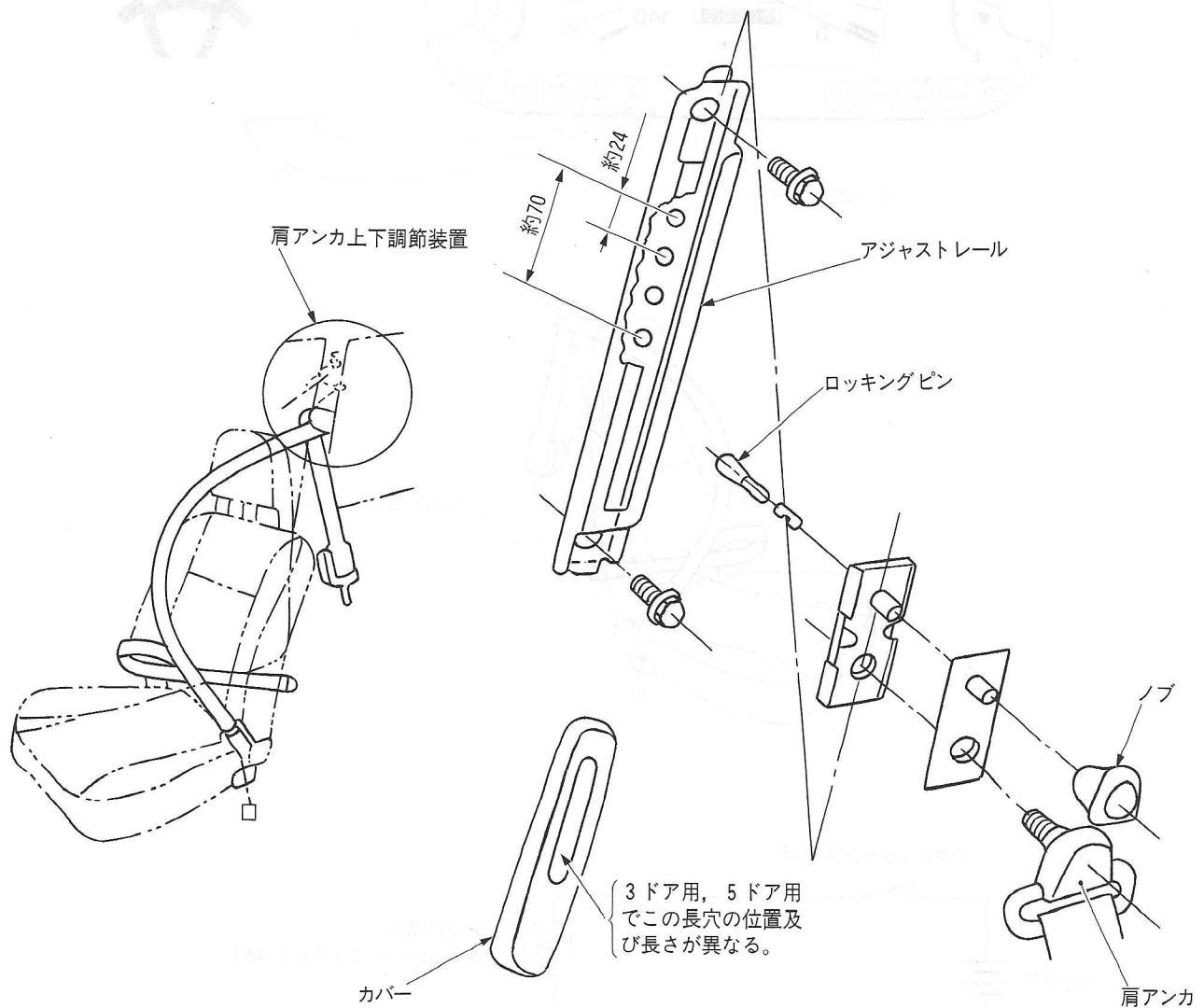


〔4〕 シート ベルト

- 運席側に出口クランプ付ELRを装着している。
- シートベルトの最適位置を選択出来るアジャスタブル ショルダアンカを装着している。
- リヤシートベルトにELR付3点式シートベルトを装着している。

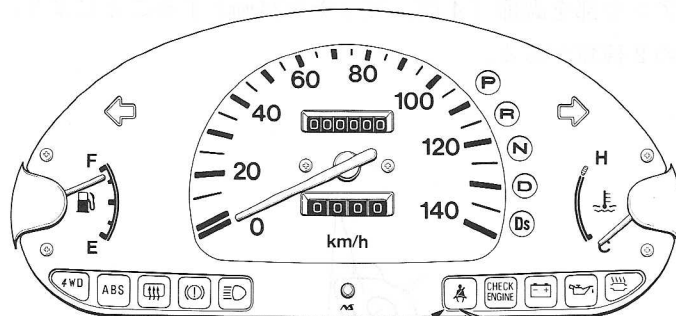
〈アジャスタブル ショルダ アンカ〉

- 乗員が自分の体格に合わせて任意に、肩アンカ部を調節（4段、ピッチ≒24mm）することにより、最適位置を選択出来る。種類は3ドア用と5ドア用の2種類がある。

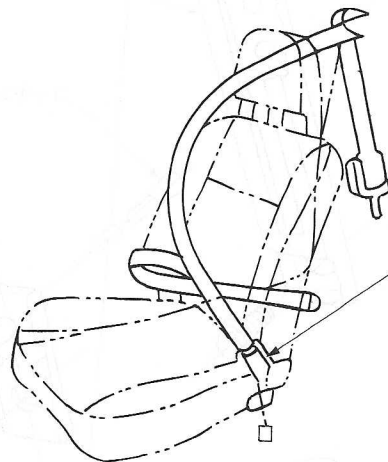


＜シートベルト ウォーニング＞

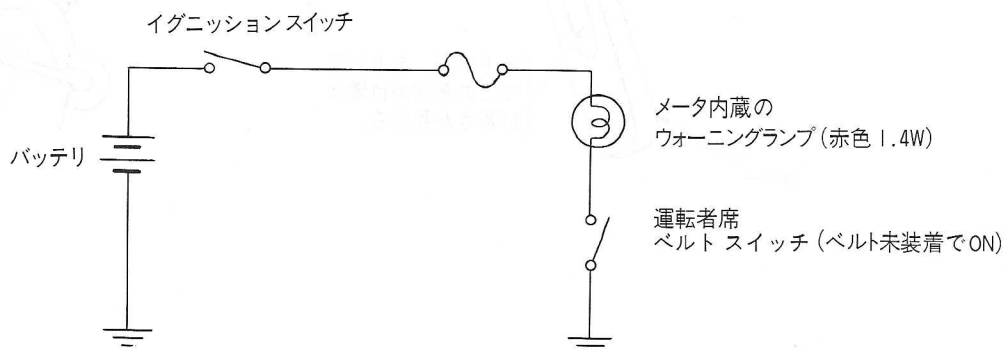
- バックル内のスイッチにより、シートベルトの着用、非着用を感知して、インパネ内のメータに設けられたベルト ウォーニングのインジケータが非着用の場合、点灯する。
- ベルト未装着時の信号持続時間は、ベルト装着までの連続である。



シンボルマーク



ベルト スイッチ 内蔵



〔5〕 エアバッグ ■ 概要

SRS エアバッグは、シートベルトの乗員保護機能に加えて、車両の前方からの衝突時に作動し、ドライバへの主に顔面への衝撃を緩和する効果をもっている。機械着火式のエアバッグである。

前方向からの衝突による衝撃が一定レベル以上に達するとセンサがONし、ステアリングホイールのパッドASSYに内蔵されたバッグが展開し、ドライバへの衝撃を緩和する。なお膨らんだエアバッグはすぐにしぼみ、視界を妨げない。

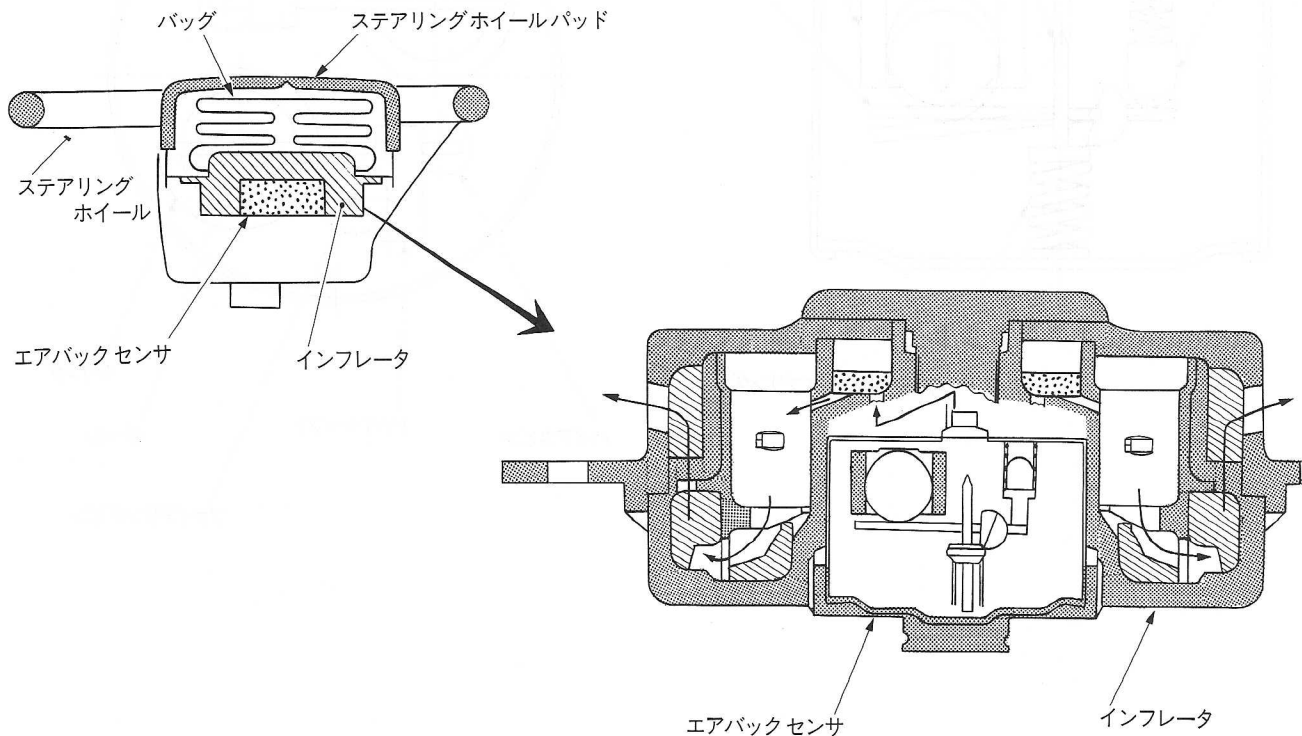
★SRS：Supplemental Restraint System の略で補助拘束装置

〈 主要構成部品 〉

構 成 部 品	機 能
エアバッグセンサ	衝突時の減速度 (G) を検出し、インフレータを作動させる。
インフレータ	バッグを展開するための窒素ガス (N_2) を瞬時に発生する。
バ ッ グ	インフレータからの窒素ガスにより、瞬時に膨らみ、バッグ背面に設けた排出孔により、ドライバへの衝撃を緩和する。

以上の構成部品はすべてステアリングホイールパッドASSYに内蔵されている。

★ステアリングホイールパッドASSYは分解しないこと。また、そのまゝ廃却しないこと。



■ 構造・作動

— エアバッグ センサ —

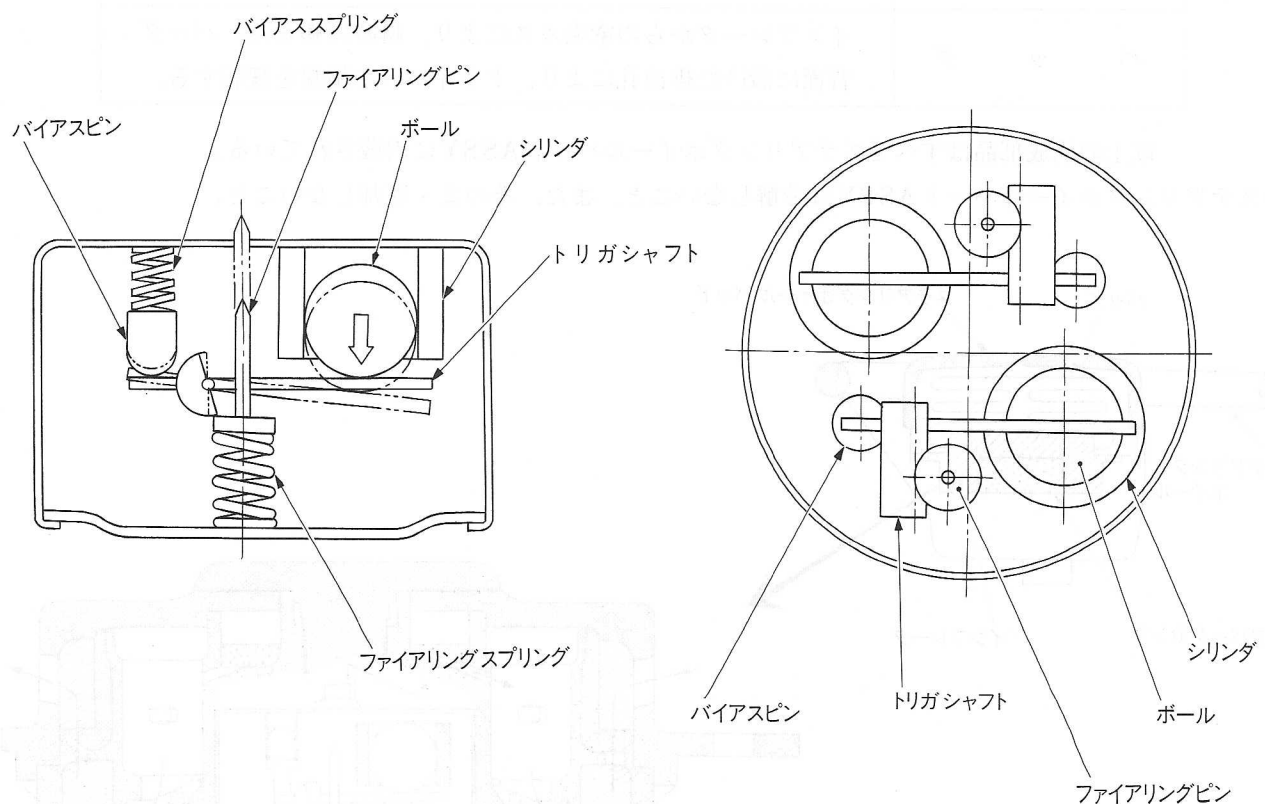
ステアリングホイールパッドASSYに内蔵されており、非分解となっている。

車両衝突時の減速度をGセンサである浮遊ボールが感知してトリガシャフトを押し、トリガシャフトと連動したファイアリングピンが発射され、インフレータの点火剤を燃焼させるメカニカルのセンサである。

センサユニットは2組の感知機能を持っている。

＜ 構 造 ＞

センサユニットはインフレータ内に収納されており、ボール、シリンダ、トリガシャフト、バイアスピン、バイアススプリング、ファイアリングスプリングおよびファイアリングピンなどで構成されている。なお、内部はシールされ完全密封構造となっている。また安全装置を設定し、ステアリングホイールパッドASSY単体では作動しない構造となっている。

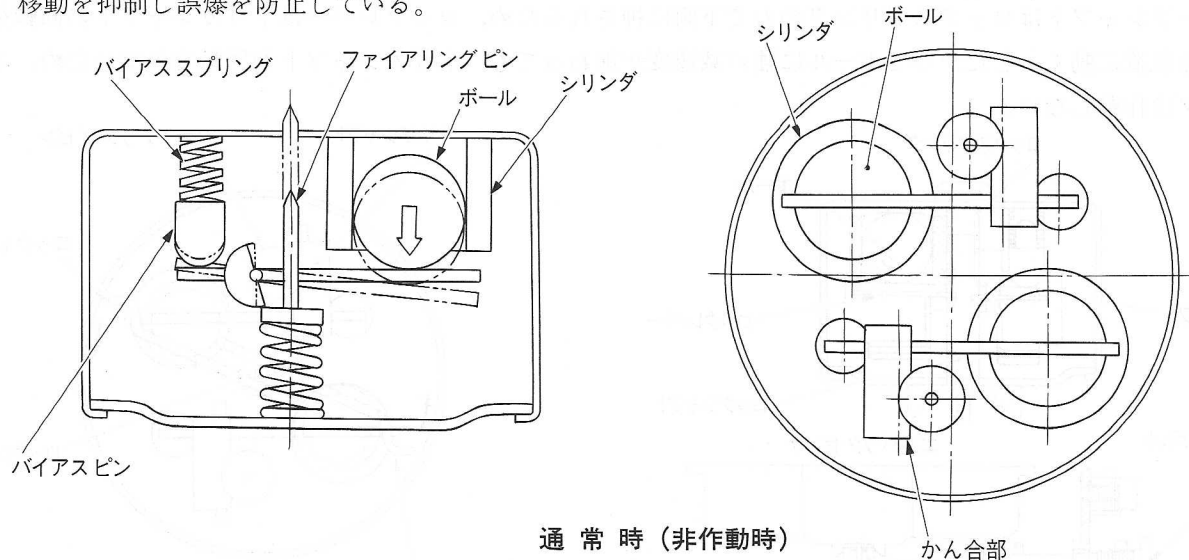


＜ 作 動 ＞

(1) 通常時（非作動時）

トリガシャフトとファイアリングピンがかん合しているため、ファイアリングピンは射出されない。

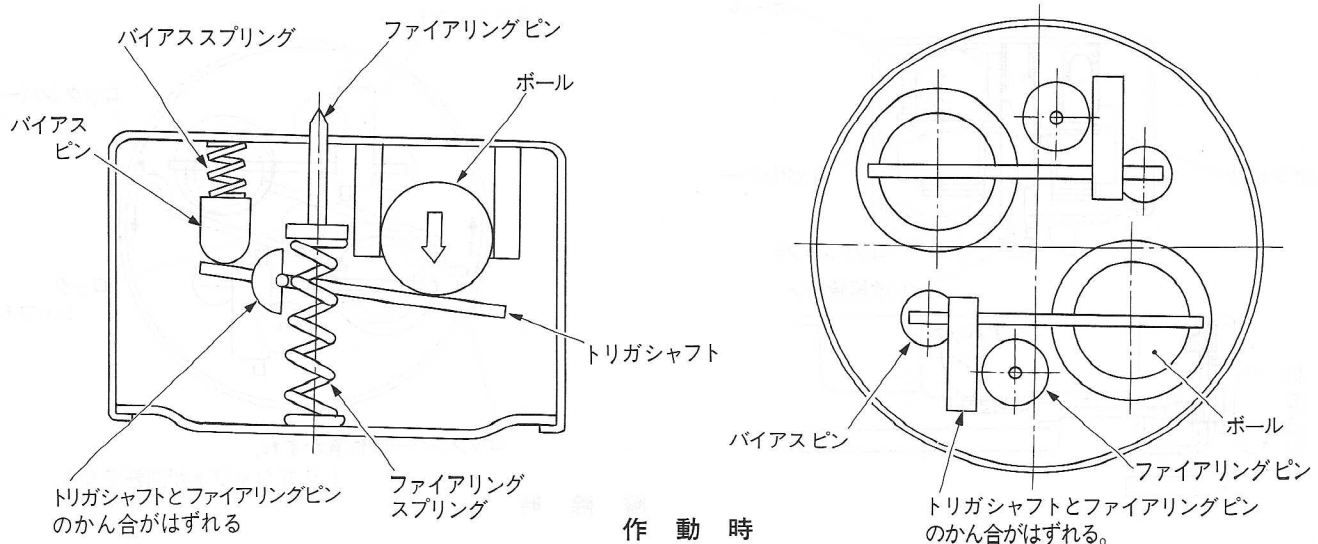
悪路走行，路面突起乗り越し時などの外乱に対しては，バイアススプリングのスプリング力およびボールとシリンダ間のわずかな隙間に生ずる空気の流れによるダンピング効果（以降ダンピング抵抗）により，ボールの移動を抑制し誤爆を防止している。



(2) 作 動 時

衝突による減速度がバイアススプリングのスプリング力および，ダンピング抵抗以上となるとボールが移動を始め，なおも高い減速度が持続するとボールがトリガシャフトを押し回転させ，ファイアリングピンとのかん合をはずす。

かん合がはずれるとファイアリングピンはファイアリングスプリングのスプリング力により発射され，インフレーター内の点火剤を着火させる。ただしトリガシャフトの回転途中で減速度が低くなると，バイアススプリングのスプリング力によりトリガシャフトは通常の状態に戻る。

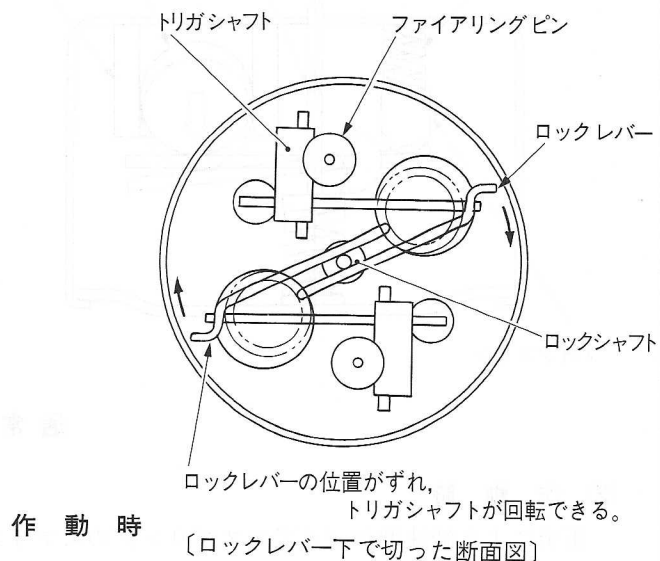
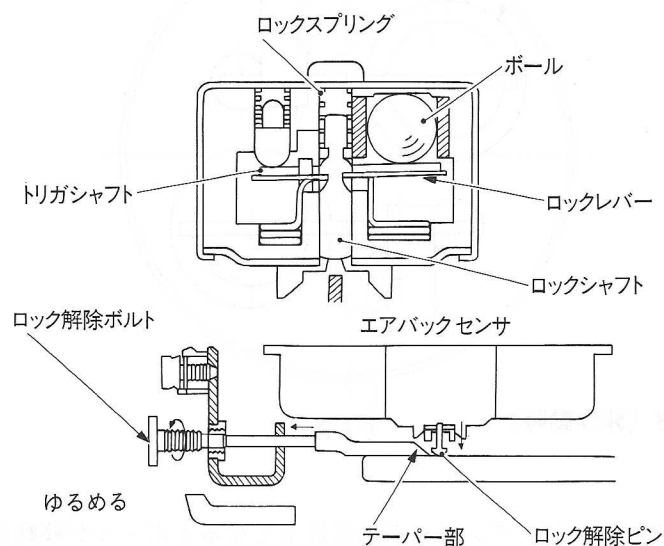


(3) 安全装置

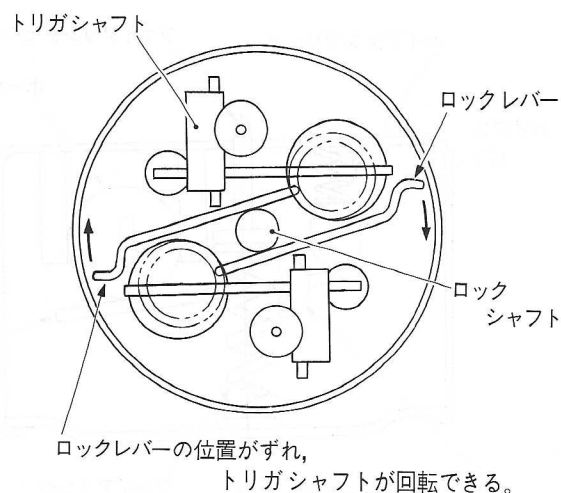
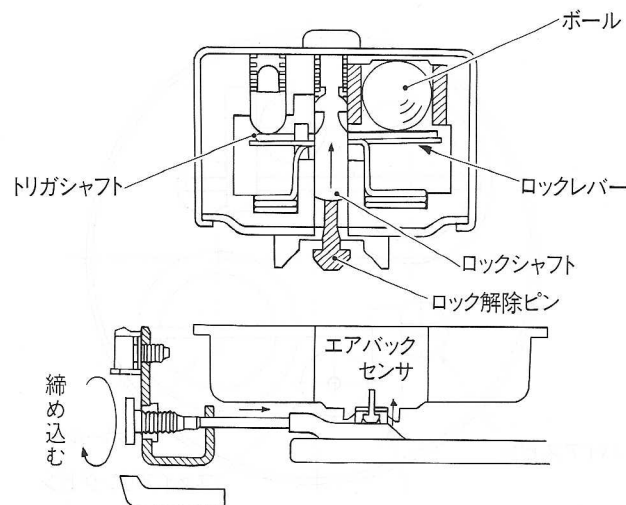
ステアリングホイールとパッドの脱着作業時、必ずセンサロック解除ボルトをゆるめ安全装置を作動させないと作業できない構造となっている。組付後安全装置のロックを解除し、センサの作動を可能にする。

① 作 動 時

センサロック解除ボルトをゆるめると、ロック解除ピンはテーパ部に沿って下降する。これにより、センサ内のロックシャフトはロックスプリングの力で下側に押されるため、ロックレバーはトリガシャフトの回転を抑制する位置に動く。したがってボールに強い減速度が加わっても、トリガシャフトが回転できないため、エアバッグは作動しない。

**② 解 除 時**

センサロック解除ボルトを締め込むと、ロック解除ピンはテーパ部に沿って上昇する。これによりロックシャフトは上側に押されロックレバーの位置をずらし、トリガシャフトの回転運動の抑制を解除する。したがってボールは移動可能となり、通常状態となる。



解 除 時

インフレーター & バッグ

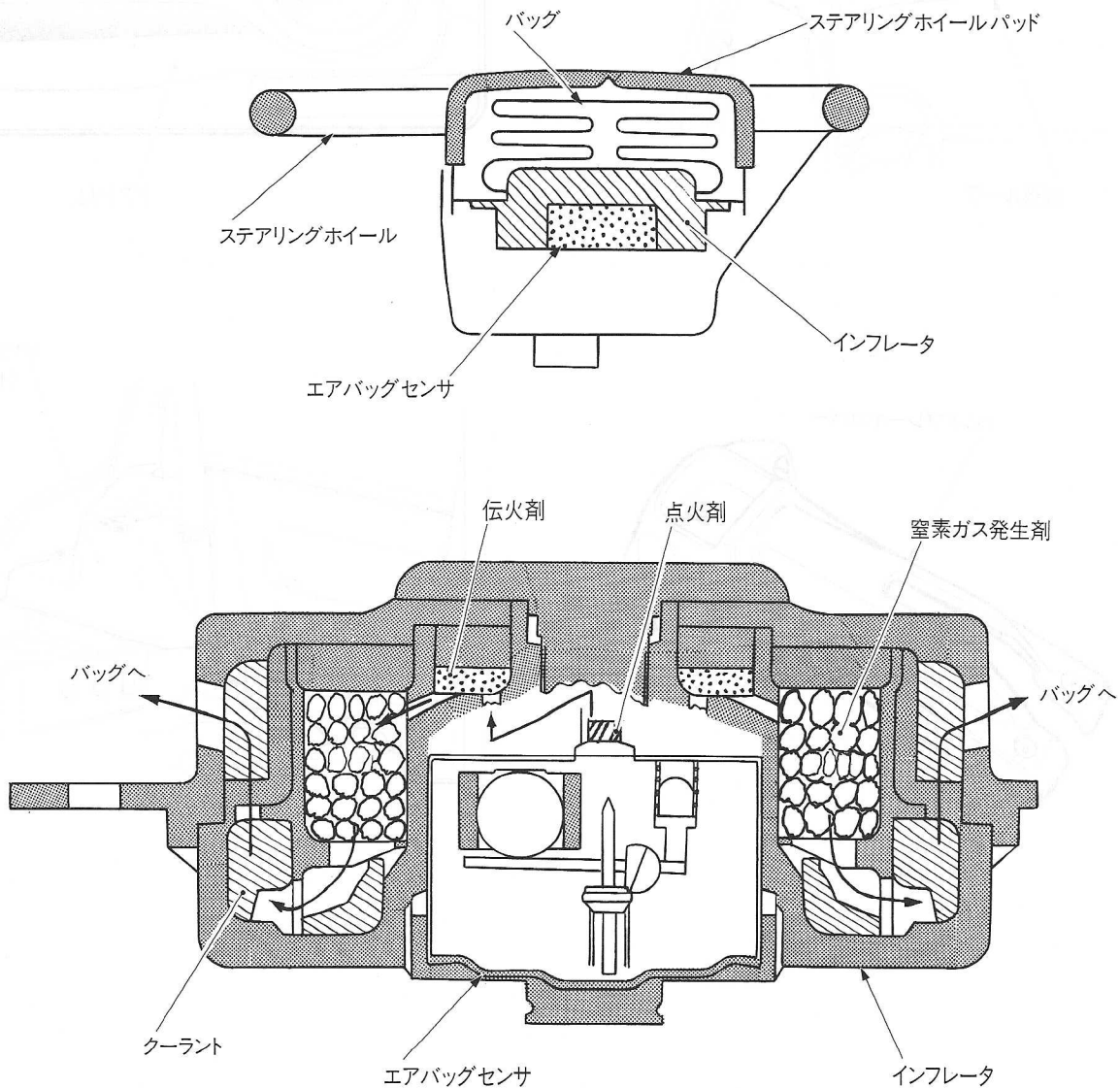
エアバッグセンサと同様インフレーターとバッグもステアリングホイールパッド A S S Y の中に収納され、非分解となっている。

〈構造・作動〉

インフレーターは、点火剤、伝火剤(ボロン+硝酸ナトリウム)、ガス発生剤(窒化ナトリウム)で構成され、完全密封構造となっている。

バッグはナイロン製で内側はゴムコーティング処理されている。展開後、効率よく窒素ガスを排出するため、バッグ背面に排出孔を設けている。

衝突による減速度によりエアバッグセンサが作動し、インフレーター内の点火剤に着火する。その後、伝火剤、ガス発生剤へと極めて短時間に火炎が伝播し、ガス発生剤から多量の窒素ガスが発生する。このガスはクーラントおよびスクリーンを通過して、冷却および燃えカスの除去が行われてバッグ内に充満する。次いで、バッグはステアリングホイールパッド表皮の溝部を押し破って膨張し、ドライバへの衝撃を緩和する。



〔6〕 トリム類

- 全車に成形ルーフトリムを採用している。
- アームレスト一体成形のフルドアトリムを採用している。
- ハンドブレーキにカバーを採用している。(全車)
- リヤクォータトリムにポケットを採用している。

