

ボデー

5-1 ボデー	186	[2] マッドガード	222
[1] ボデー	186	[3] アンダガード	222
■概要	186	[4] マーク類	223
■構造	188	[5] アウタミラー	226
シャシフレーム	188	[6] アウタハンドルプロテクタ(トライ)	227
ボデーシェル	189	[7] スペアタイヤキャリア	228
ボデーマウント	197	[8] 乗降用ステップ(トライXV)	229
高剛性車体構造	200		
遮音・防振構造	201	5-3 ボデー内装	230
防錆鋼板採用部位	202	[1] インストルメントパネル	230
ボデーシーリング	203	■概要	230
アンダコーティング	205	■構造	231
[2] ドア	206	[2] シートバリエーション	232
■概要	206	■概要	232
■構造・作動	208	■仕様	233
[3] 集中ドアロック(トライ)	209	[3] フロントシート	234
■概要	209	■概要	234
■構造・作動	210	■構造・作動	235
[4] リヤゲート	211	[4] リヤシート	236
[5] ウィンドガラス	212	[5] シートベルト	237
[6] ウェザストリップ	213	[6] デッキ&ガードバー	238
[7] サンサンルーフ(トライ)	214	[7] トリム類	239
■概要	214	■概要	239
■構造・作動	215	ドアトリム&クォータトリム	239
[8] ボデーリペアラビリティ	218	リヤゲートトリム(バン、トライ)	240
■ボデー寸法基準点	218	ルーフトリム	240
[9] サービスホール	219	[8] フロアマット	241
[10] 塗装	220	[9] インテリアアタッチメント	242
■仕様	220	[10] ジャッキ&ジャッキハンドル	243
5-2 ボデー外装	221		
[1] バンパ	221		

〔1〕 ボーデー ■ 概要

ボーデー形式はシャシフレーム付のキャブオーバ型でトラック、ルートバン、及びトラック車体に荷箱を載せたパネルバンがある。

シャシフレームは箱型断面のサイドメンバと円形断面のクロスメンバを溶接した梯子形であり、万一の前面衝突、追突時には、端部より衝突エネルギーを吸収、変形して車室を防御する構造となっている。

ボーデーの曲げ、捩り剛性は、フロントパネル、バックパネル、床、側構、ルーフ及び梯子形フレームからなる構造により支えられている。

また、ボーデーとシャシフレームの結合部には静粛性を良くするためフローティングラバーを使用している。

ボーデー構造上大きな特徴として、全車ともガラス面積を広くとり、センタピラー及びルーフアンテナを内蔵、広い視界の窓まわりには、各ピラー及びレールに必要な断面特性を与えた他、各部にリンホースメントを使用、大型化と共に要所に補強材を設けて十分な強度剛性を確保している。また、エアフロー穴を設定しドア閉まり性を良くしていること、シートベルトリトラクタ格納用の穴を設定し、リトラクタをセンタピラー内に収めるなど、良い外観と使い勝手になっている。

< トラック >

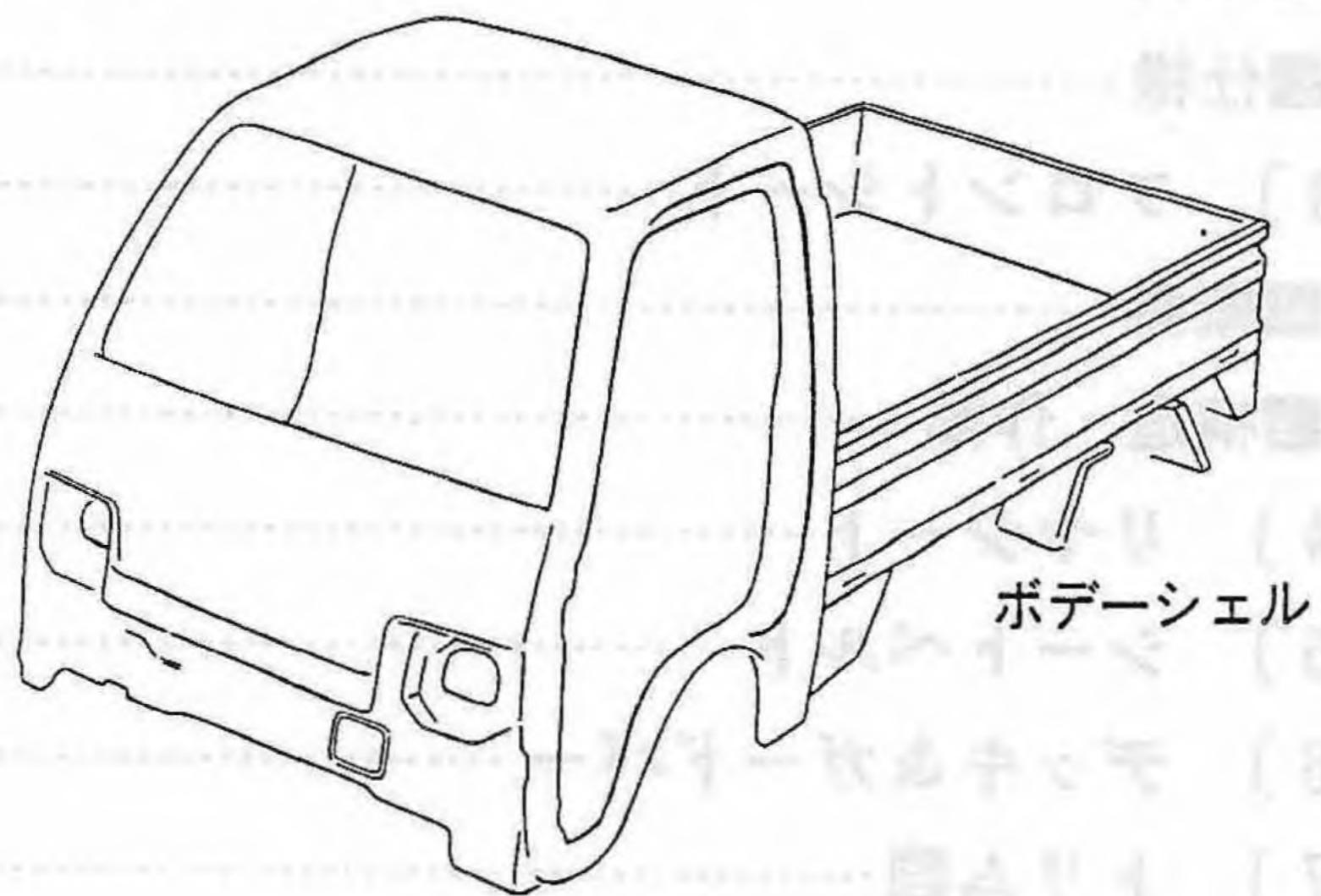


Fig. 1

S 5-001

- ・ルーフドリップレールの内蔵、ボーデー各部の段差縮小
- ・ロールフォーミング製の一体型荷台ゲート
- ・フロント&リヤウインド、及びドアガラス面積を大きくし、視認性、開放感にあふれる。

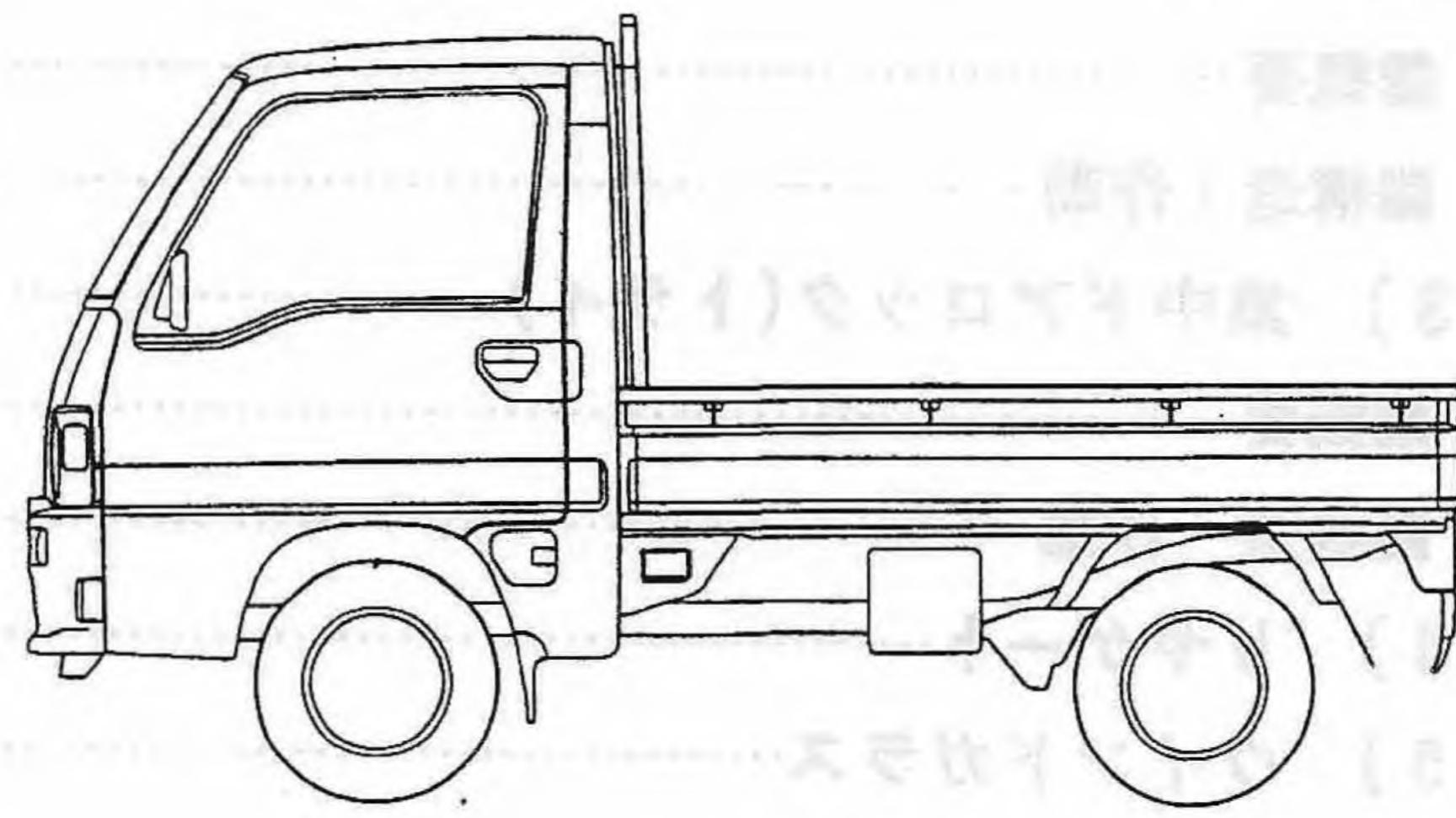


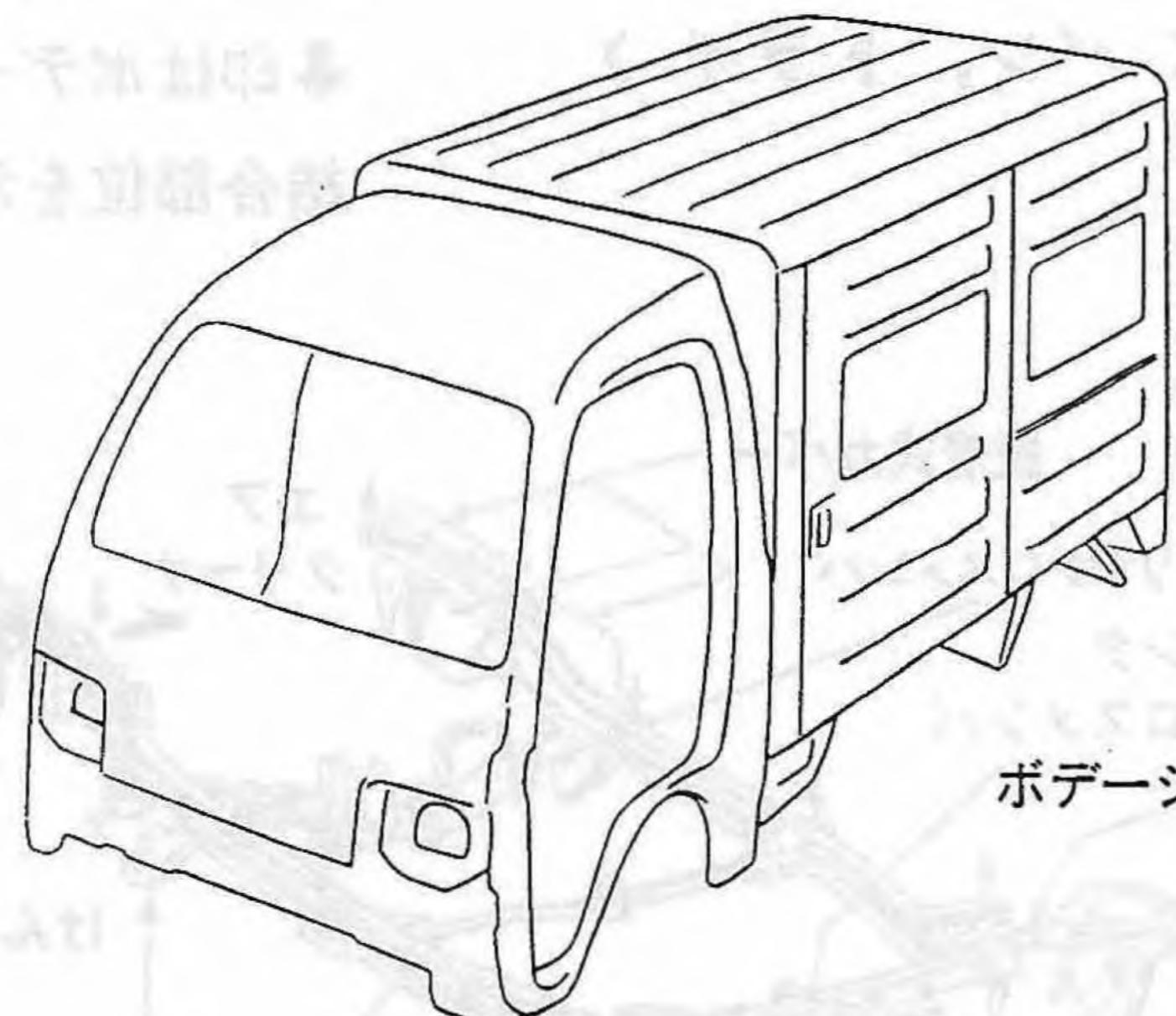
Fig. 2

S 5-002

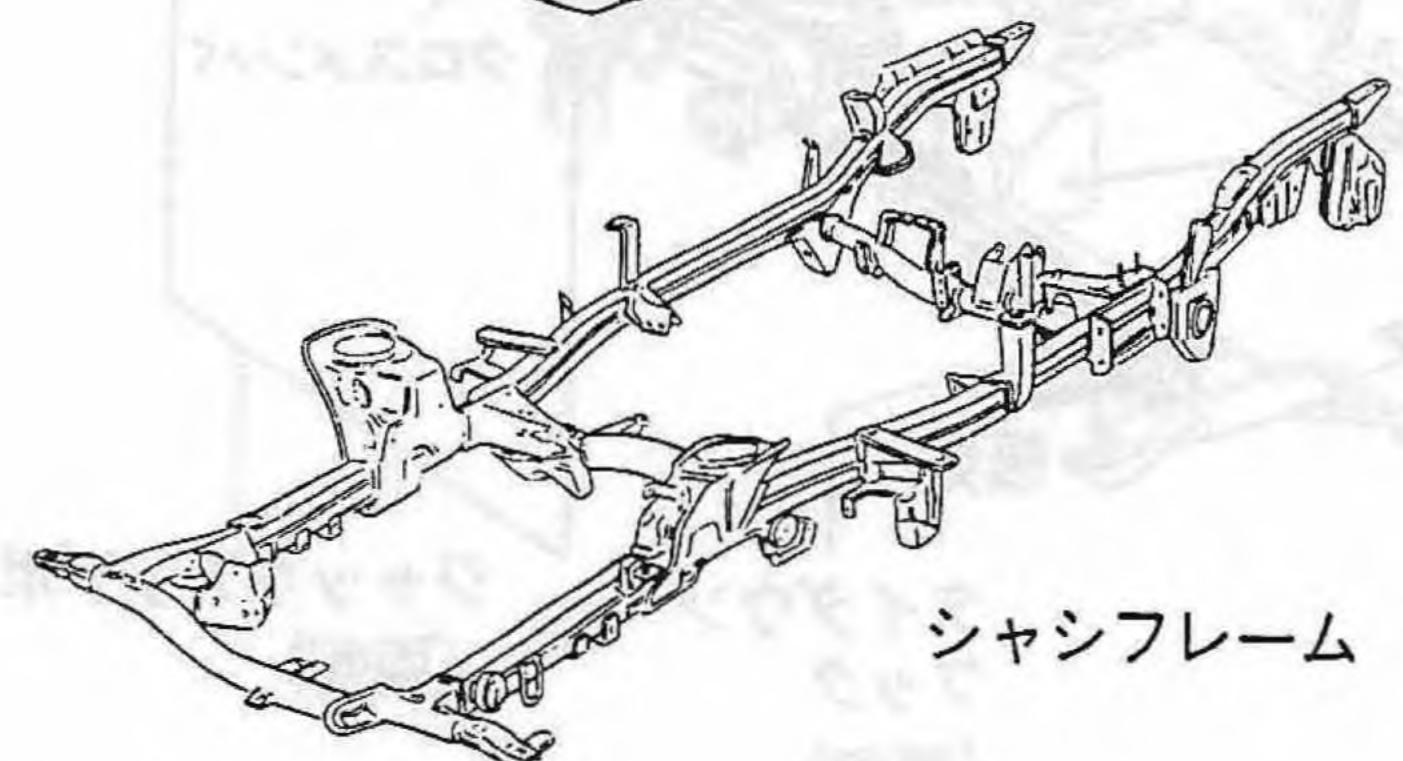
荷台の特長

- (1) 剛性、外観、荷役性を考慮し、フロアを一体成形している。
- (2) 防錆力強化を図り、ゲート回りにシーリングを塗布している。
- (3) 便益性を考慮し、ロープフックを丸棒化している。
- (4) ゲートロックは防錆力を強化、外観の良い使いやすい形状にしている。
- (5) 幌やシートの引掛けの利便を図り、リヤフックを設けている。

〈パネルバン〉



ボデーシェル

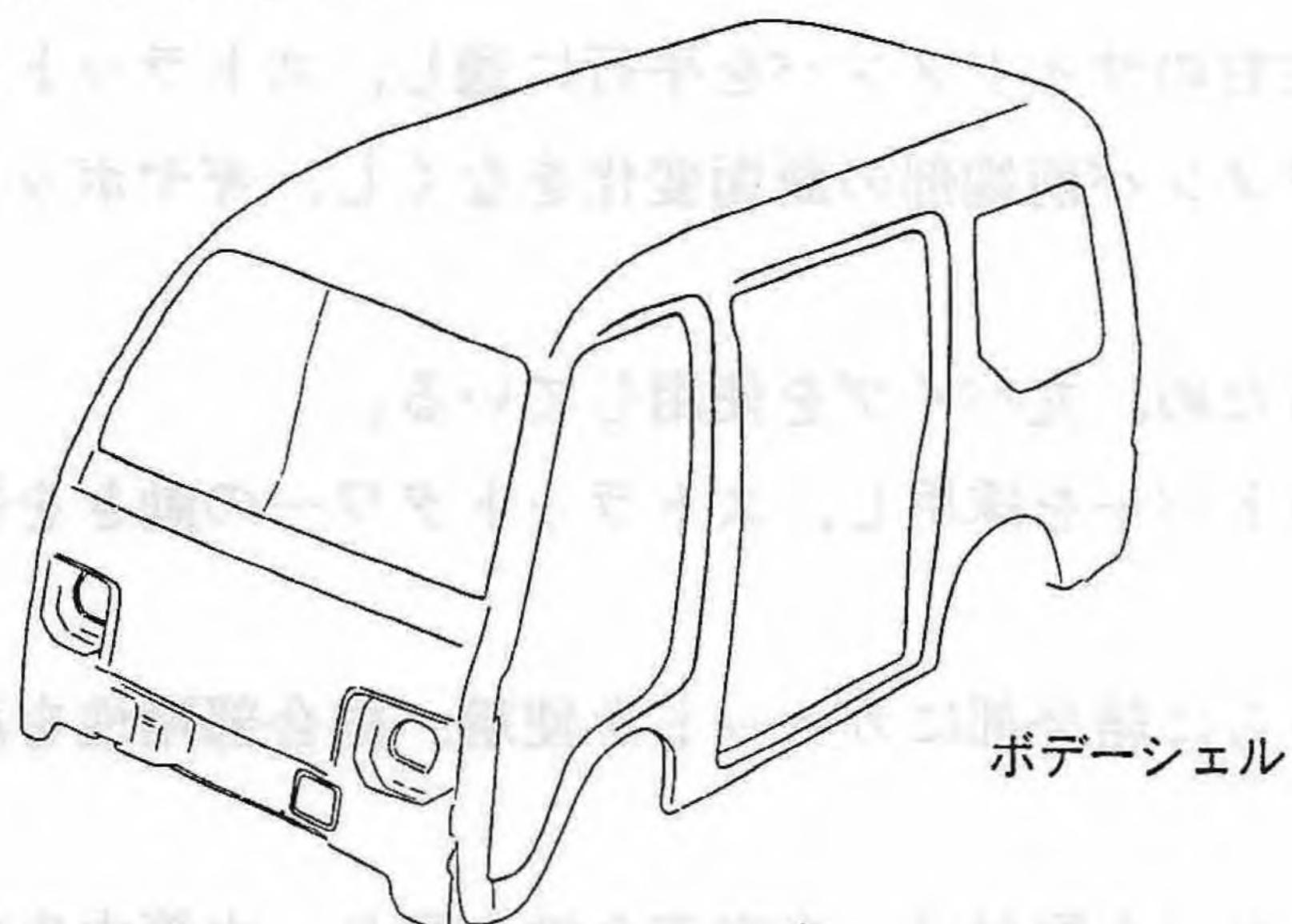


シャシフレーム

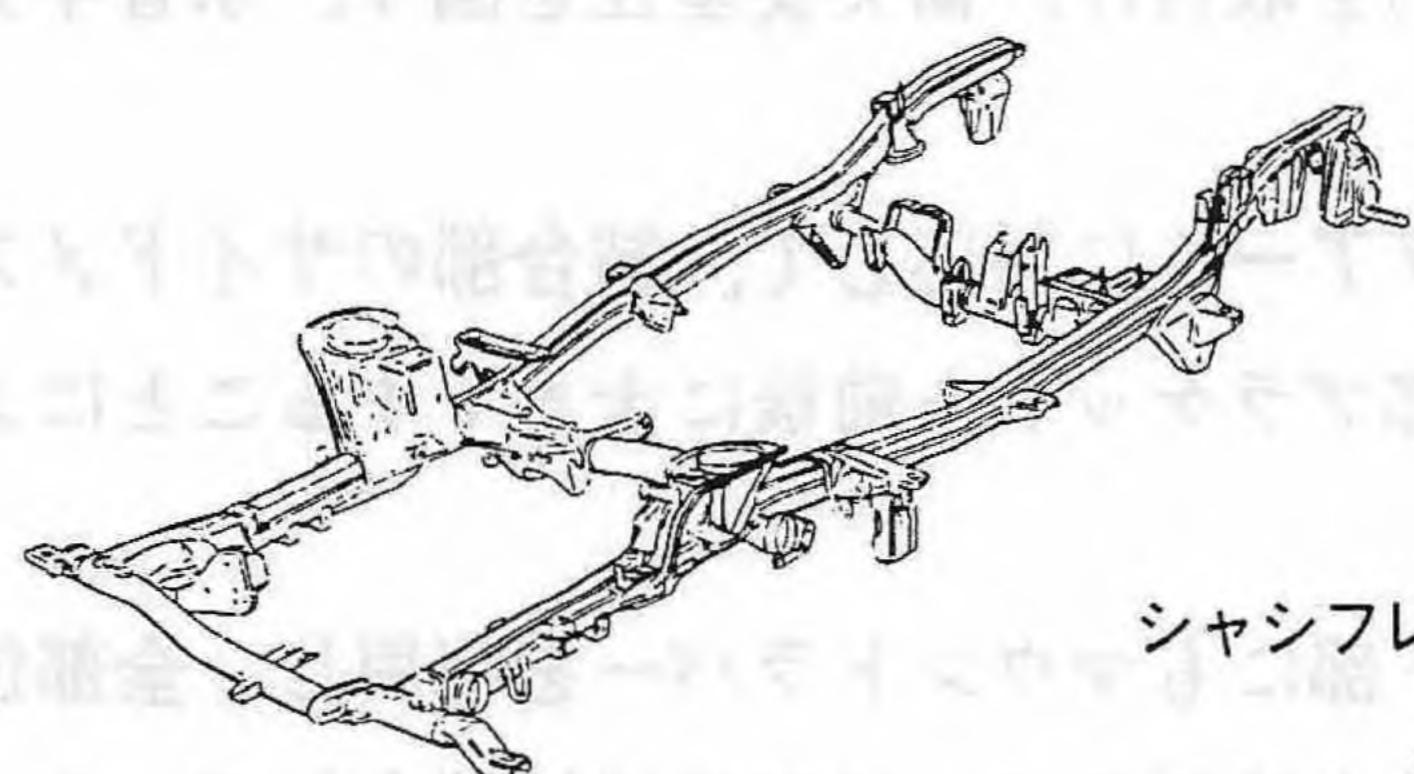
Fig. 3

S5-003

〈バン、トライ〉



ボデーシェル



シャシフレーム

Fig. 5

S5-005

- ・ルーフドリップレールの内蔵、ボデー各部の段差縮小
- ・ルートバンの中央部フロアは2段構造で収納スペースを確保すると共に、可動式デッキにより積荷に応じて多用途に使用できる。

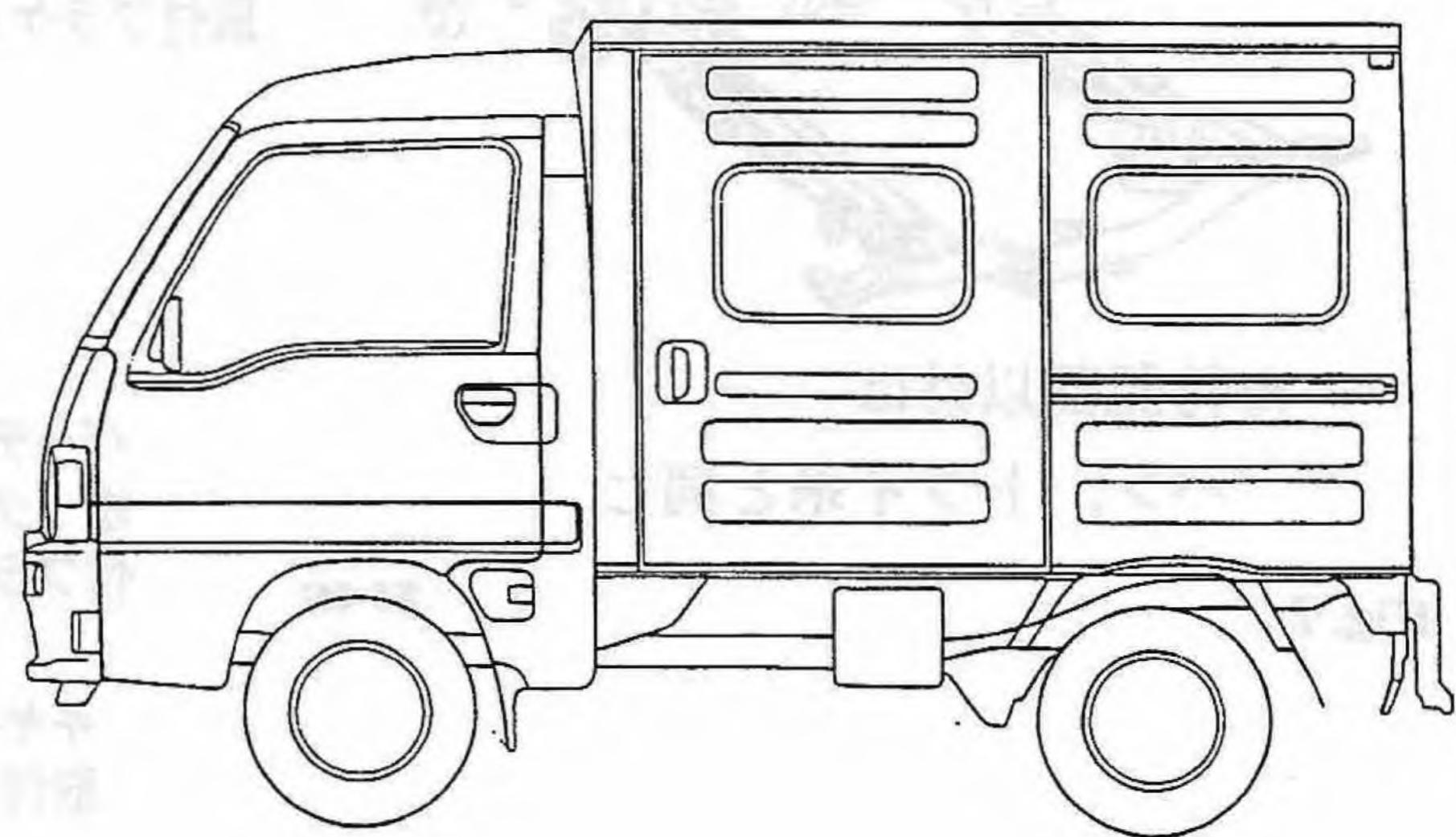


Fig. 4

S5-004

- 5**
- ・フロントウインド及び各ドアガラス面積を大きくとり、視認性、開放感にあふれる。
 - ・バンのセンタピラーを細く（内蔵）してプレス1体型ドアとしている。
 - ・ドリップレールを内蔵し、ボデー側にルーフキャリア取付用穴を設定している。
 - ・サイドシルをボックス型としている。
 - ・ガラス製大型サンルーフの採用

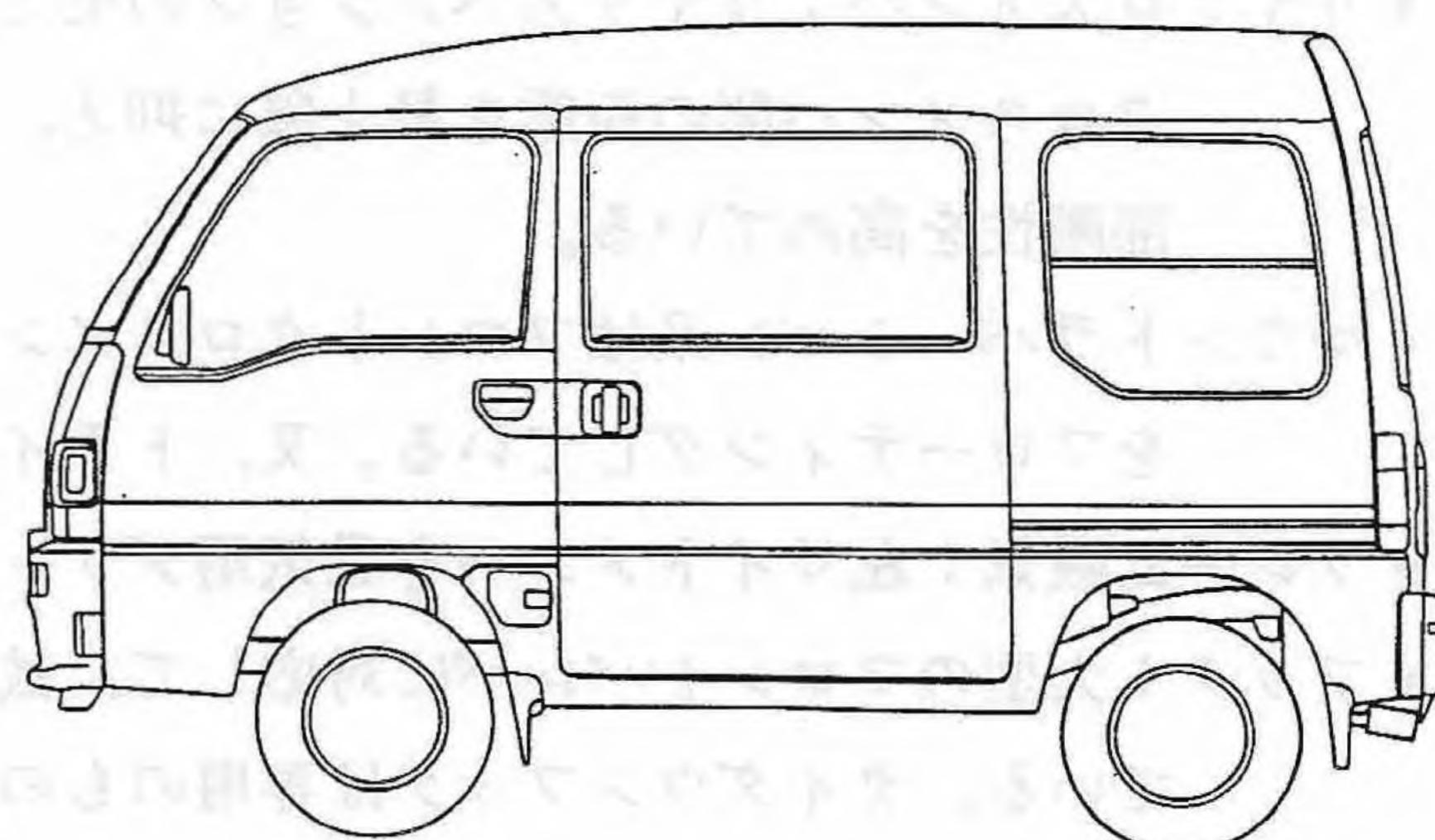


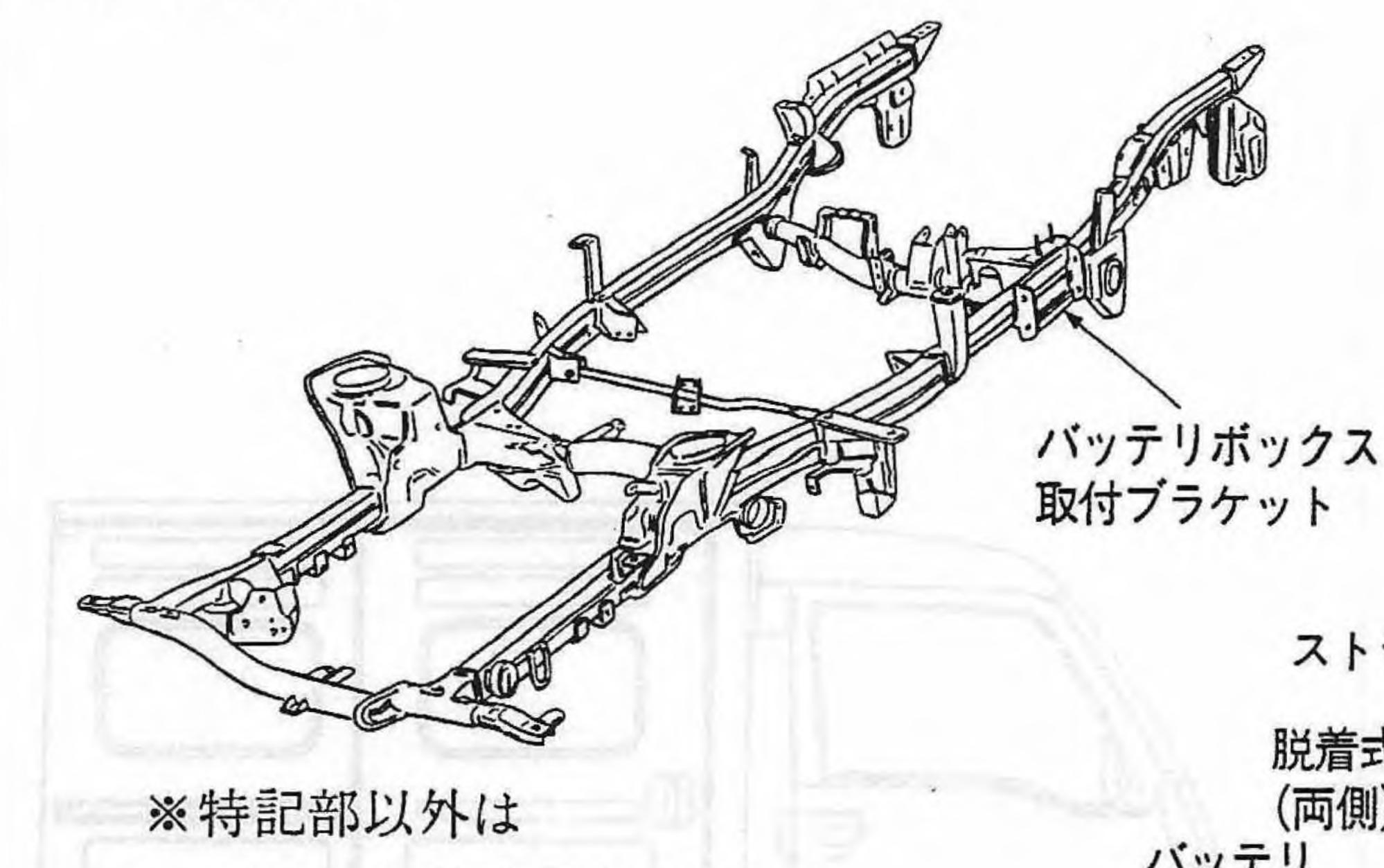
Fig. 6

S5-006

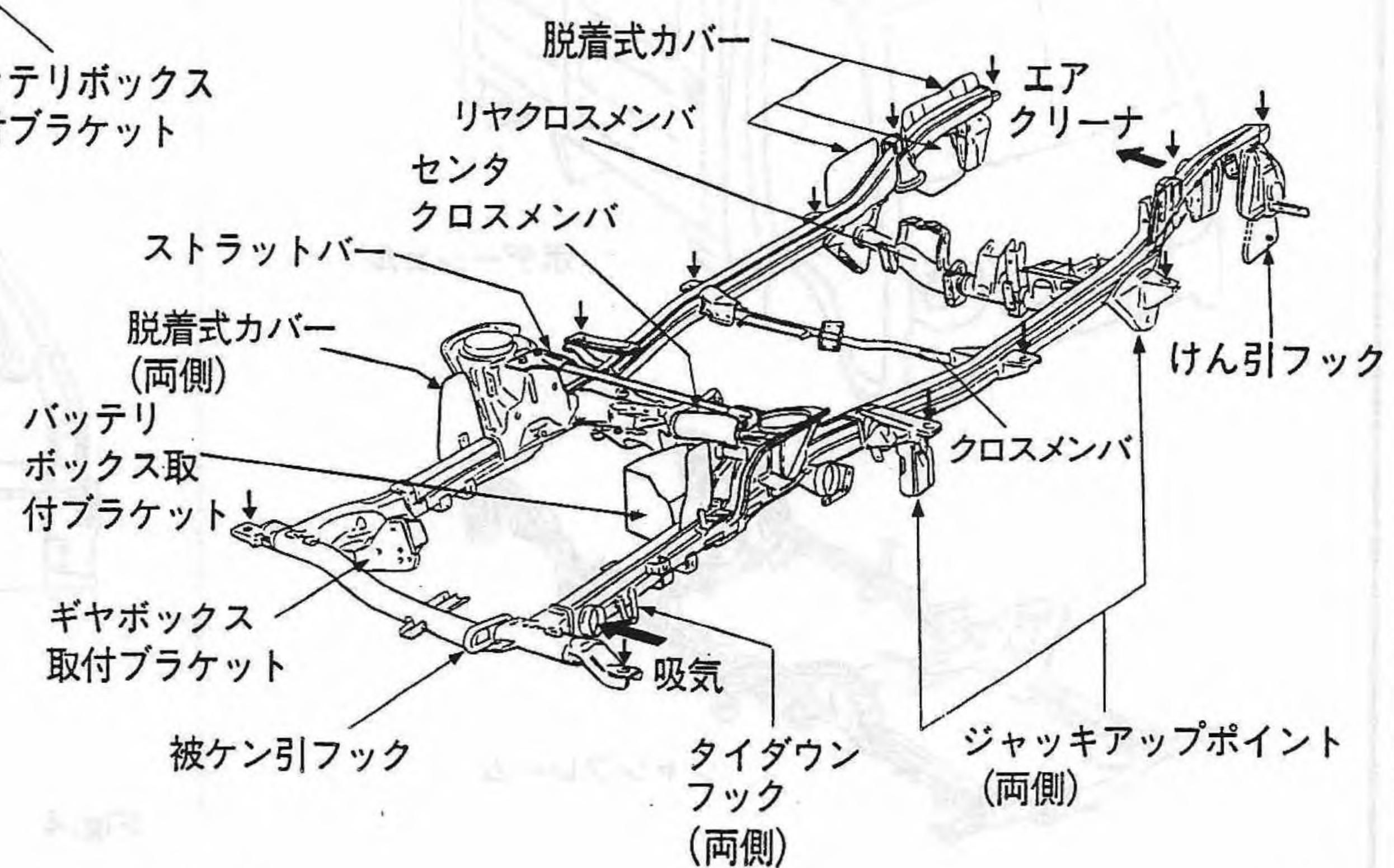
■ 構造

—シャシ フレーム—

< トラック >



< バン、トライ >

↓印はボデーとの
結合部位を示す。

- ・サイドメンバ：十分な床下スペースを確保するために左右のサイドメンバを平行に通し、ストラットタワー後方で外側にオフセットさせている。又、右サイドメンバ前端部の断面変化をなくし、ギヤボックス取付部は衝突安全性の高い構造としている。
- ・フロントクロスメンバ：フレームの捩り剛性を良くするため、丸パイプを使用している。
- ・ストラットバー：左右のストラットタワー間にストラットバーを採用し、ストラットタワーの動きを抑え、操作安定性の高い構造としている。
- ・センタクロスメンバ：サイドメンバ変曲部に配置し、さらに結合部にガセットを使用、結合部剛性を高め、フレームの捩り剛性を良くしている。
- ・(スペアタイヤ用)クロスメンバ：スペアタイヤホルダ(バン)を取付け、衝突安全性を図り、水管中央部を固定できるよう配置している。
- ・リヤクロスメンバ：リヤサスペンションのセミトレーリングアームに対応して、結合部のサイドメンバとリヤクロスメンバ間の距離を最小限に抑え、さらに結合部ブラケットを前後に大きくすることにより、結合部剛性を高めている。
- ・マウントラバー：バン系はフロントクロスメンバのマウント部にもマウントラバーを使用し、全部位でボデーをフローティングしている。又、トライではバネ定数を低下させ、騒音軽減対策をしている。
- ・フレーム吸気：左サイドメンバを吸気用ダクトとして活用させている。
- ・フック：大型のフロントバンパに対応して、被牽引フックをフロントクロスメンバに設け、使い勝手を良くしている。タイダウンフックは専用のものを設定している。
- ・ジャッキアップポイント：フロントはキャブサポートブラケットの下側に専用ブラケットを設定、リヤはリヤクロスメンバ下面を受面としている。

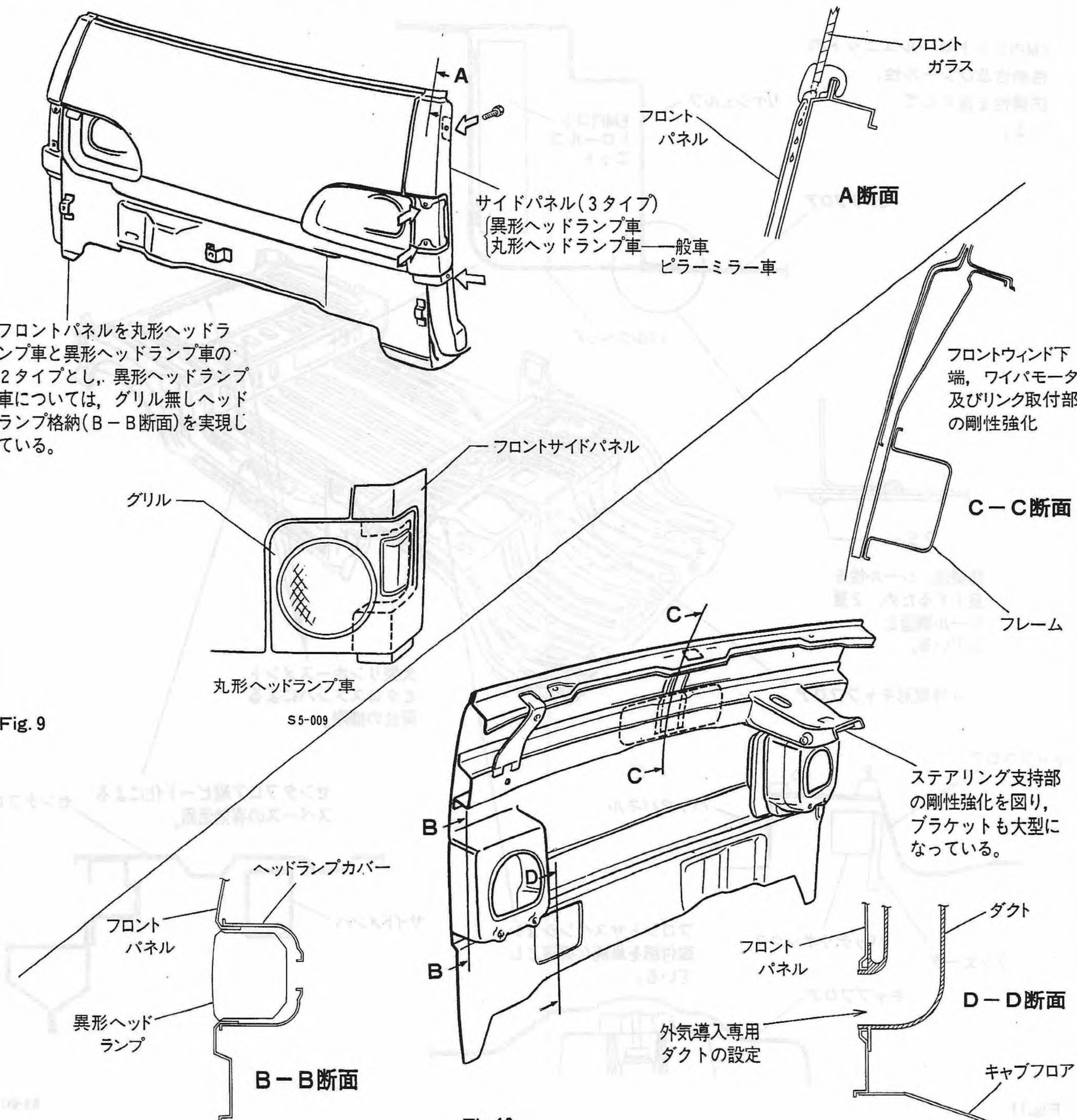
ボデーシェル

バン系(バン & トライ)

<フロントパネル>(トラックも共通)

丸型ヘッドライト車及び異形ヘッドライト車それぞれ専用にフロントパネルを設定している。異形ヘッドライト車はグリル無しでランプを格納、さらにフロントサイドパネルを縦長の形状とし、シンプルなフロントマスクのデザインを実現している。又、フレーム骨格を強化することにより、衝突時の安全性や、ステアリング、ワイパー等の支持剛性を高めている。

フロントウインド下部の水抜き構造



ボデーシェル

< フロアパネル > (キャブ部は トラックも共通)

リヤマウントエンジンの特徴をフルに活かし、居住性、荷役性を重視したフロアとなっている。キャブフロアは、ラジエータやバッテリをシート下に納めシュラウドなしの1体成形物としている。これにより足元のスペースが広くとれ、良い操作系レイアウトとなっており、防錆力も維持強化される。

後部フロアは、マルチフラットデッキに対応し、各部スペースを有効に活用、高さを低く抑えた2段フロアとなっている。また、大型のリンホースメントとクロスメンバをフロア下に配置し、荷台としての剛性を高めている。また、エンジン型式に対応して、後部フロアの整備・点検孔が大型になっている。

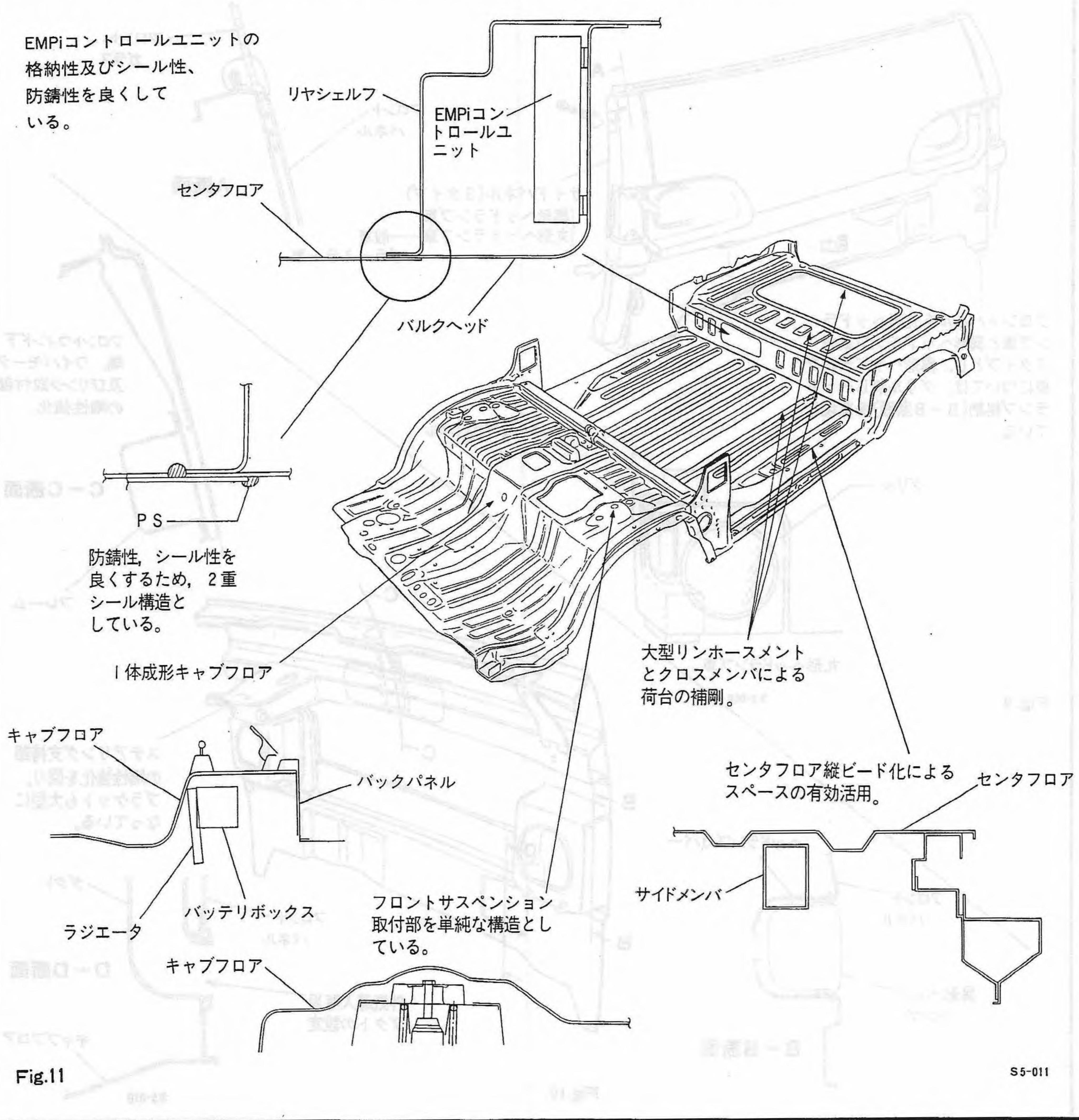


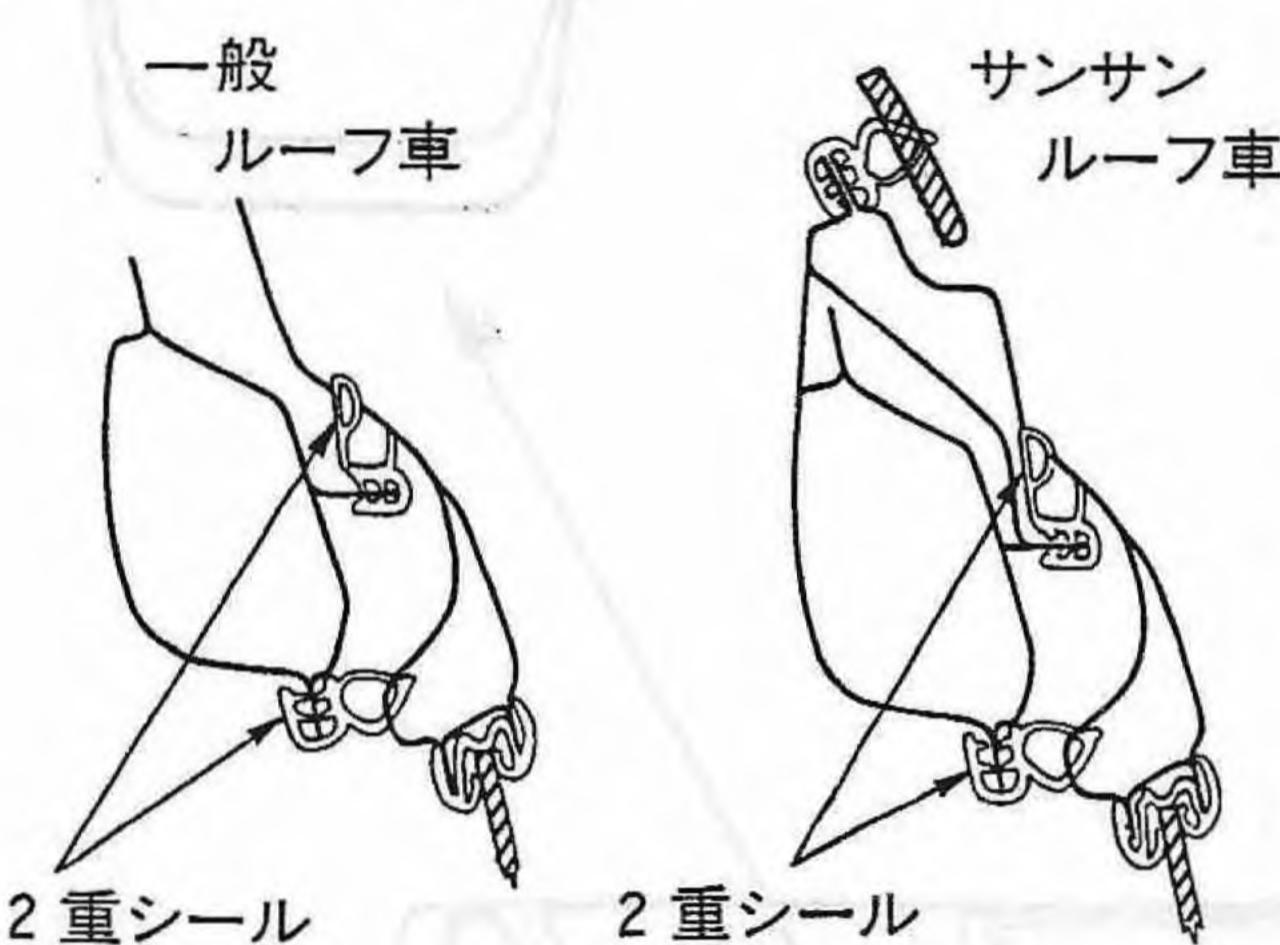
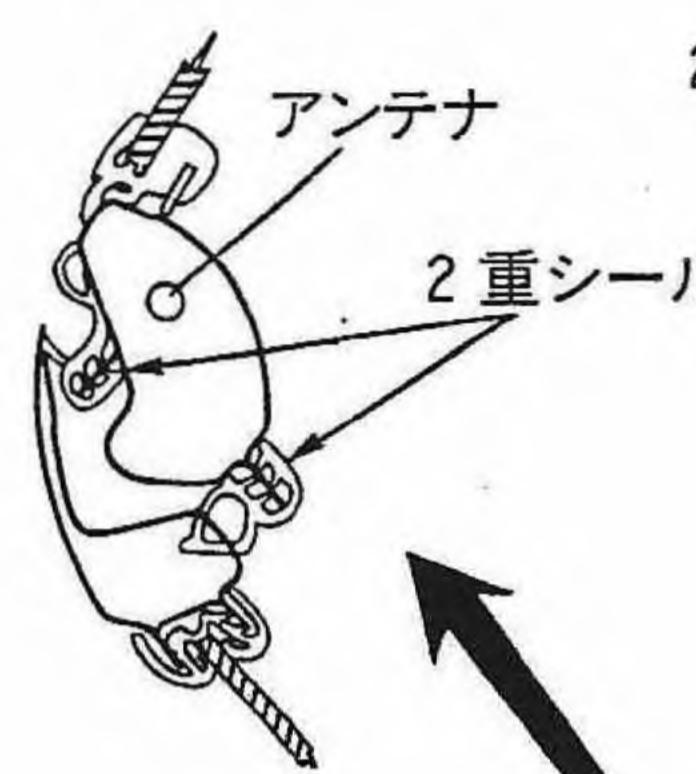
Fig.11

S5-011

ボデーシェル**〈サイドパネル〉**

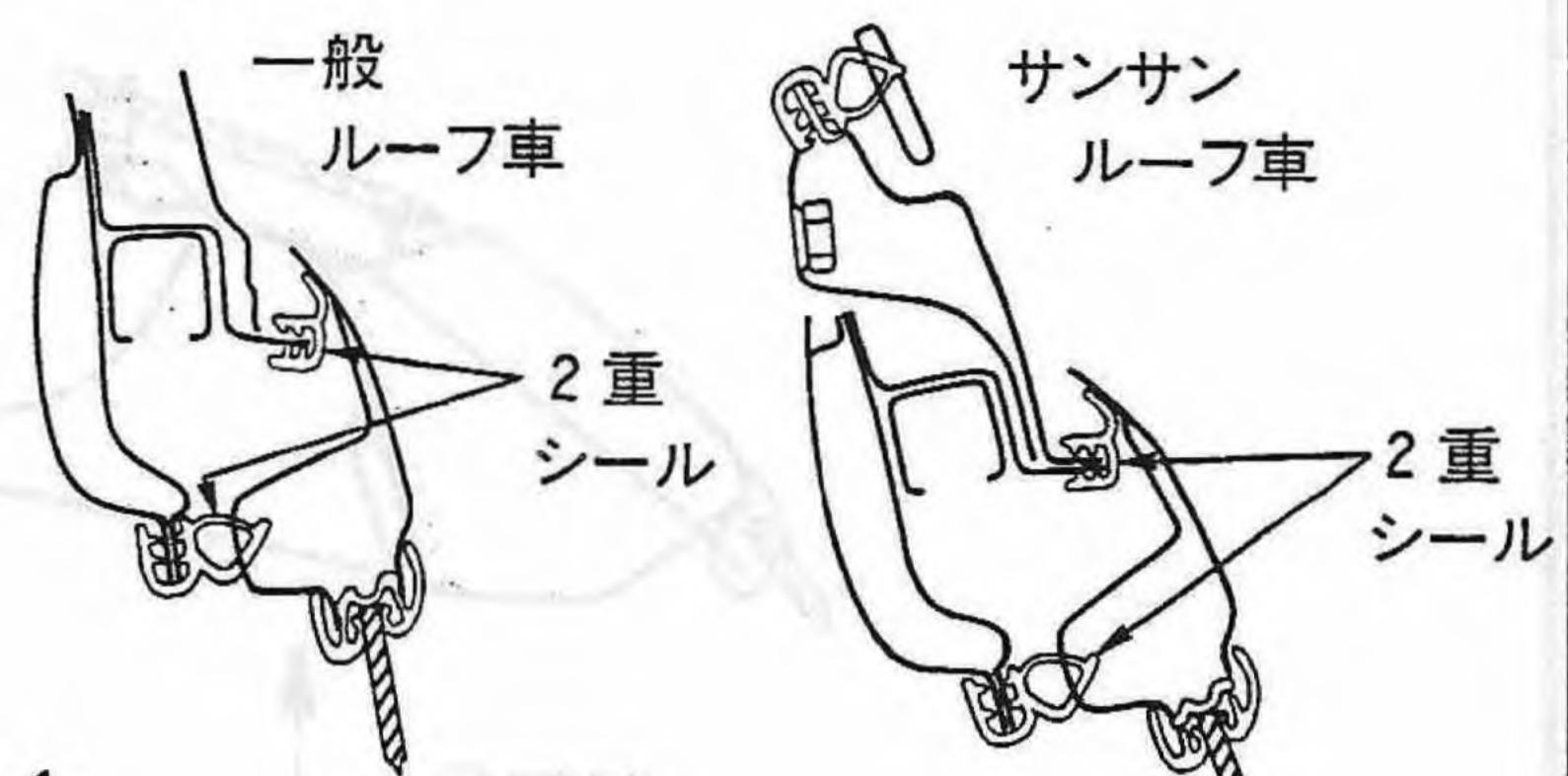
サイドパネルの主な特徴として、ルーフドリップレールを内蔵していること、前席ELR（緊急ロック式巻取装置）を下方に設置し、圧迫感を軽減、又、キャブドアとスライドドアをドアtoドア（隣接構造）としていることがあげられる。

次に主要断面を示す。

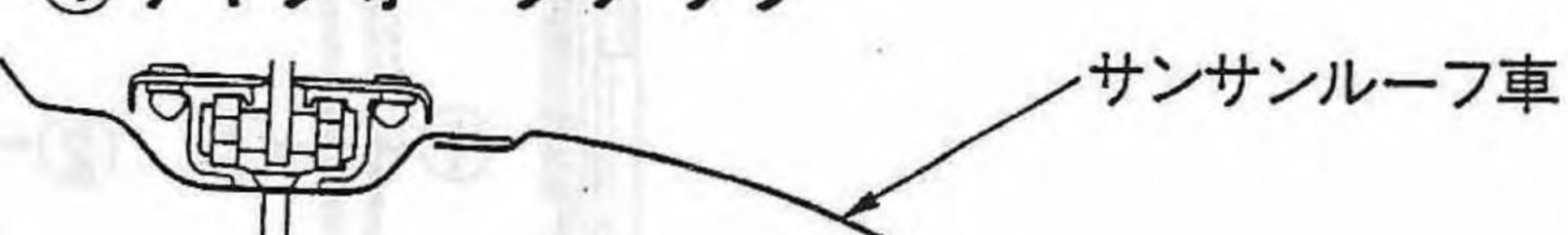
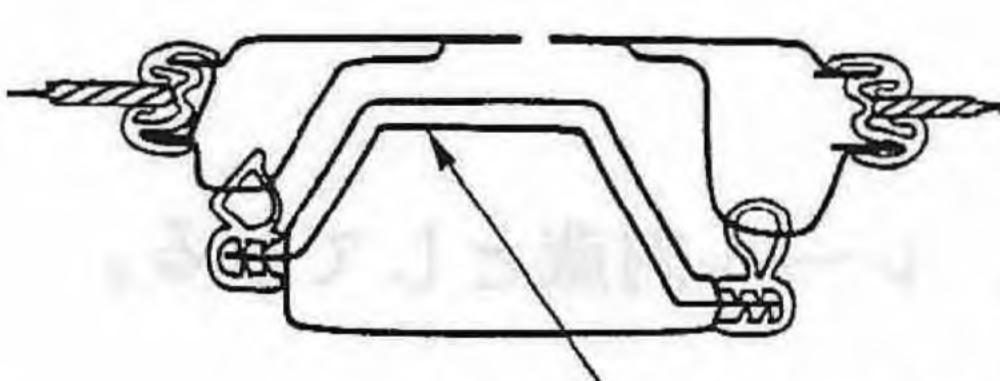
②サイドレールアップ**①フロントピラー**

- ドリップレールの内蔵
- 車体剛性を高めるため、サイドレールをボックス型としている。

- ドリップレール内蔵
- フロントピラーアウタは1体成形
- 風切り音低減の為、ドア分割塞ぎ、2重シール及びルーフアンテナ内蔵

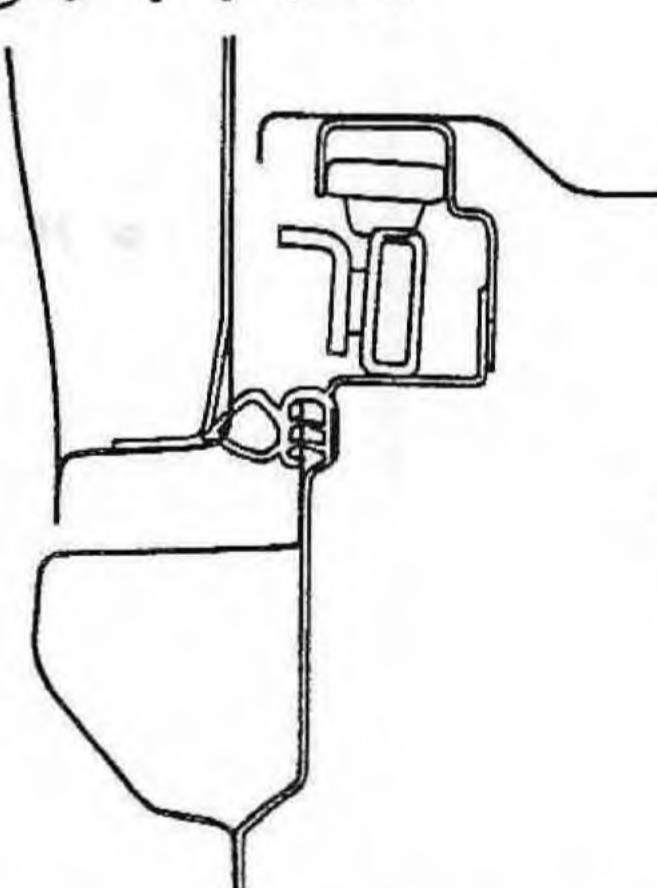
③スライドレールアップ

- ドリップレールの内蔵
- ドア開閉精度を高めるため、スライドドア用プレートを用いている。

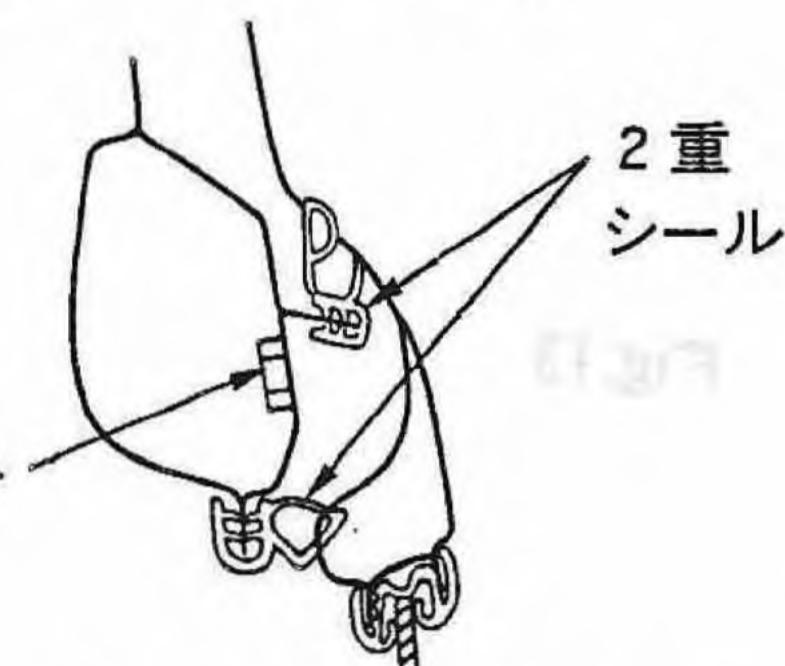
④リヤクォータアウタ**⑤センタピラー**

- キャブドアとスライドドアの隣接によるピラーの内蔵
- 車体剛性を高めるため、大型リーンホースメントを用いている。

- 車体剛性の向上及びドア凍結防止強化のためサイドシルをボックス型としている。

⑥サイドシル**キャリア取付用ナット**

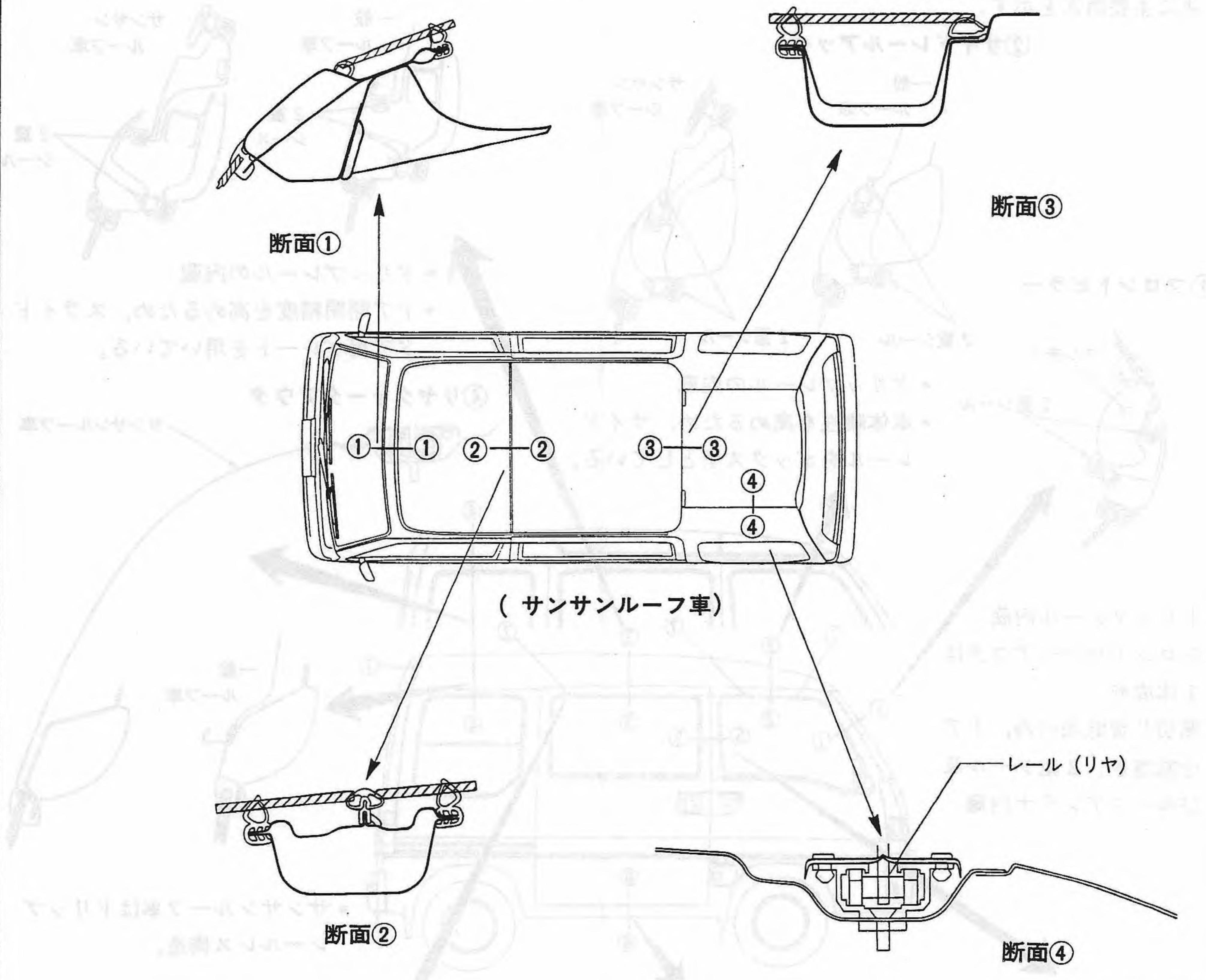
- ドリップレールを内蔵、ルーフキャリア取付用穴を設定（サイドレールにウェルディングナットを設定）。

⑦ルーフキャリア

S5-012

ボデーシェル**〈ルーフ構造〉**

各部リンホースメントの配設やピラー結合部の強化と相まってルーフブレースを使用し、車体剛性を高めている。特にサンサンルーフ車では、ガラス製大型サンルーフを採用、全周にフレームを通して剛性の確保を図っている。次にサンサンルーフ車の断面を示す。



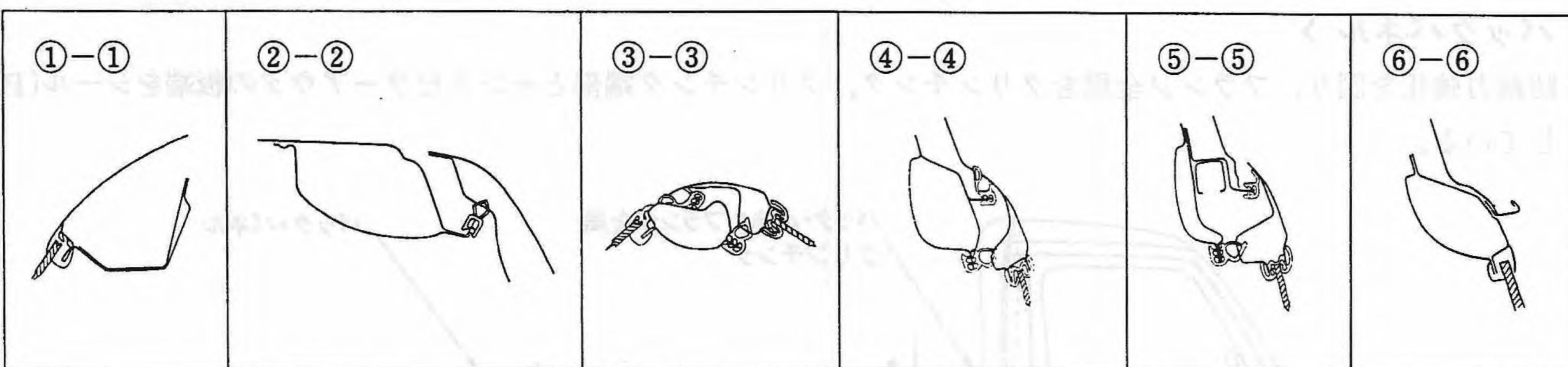
- ルーフに溝を設け、レール内蔵としている。

Fig.13

S5-013

ボデーシェル

〈各部の断面構造〉



(一般バン)

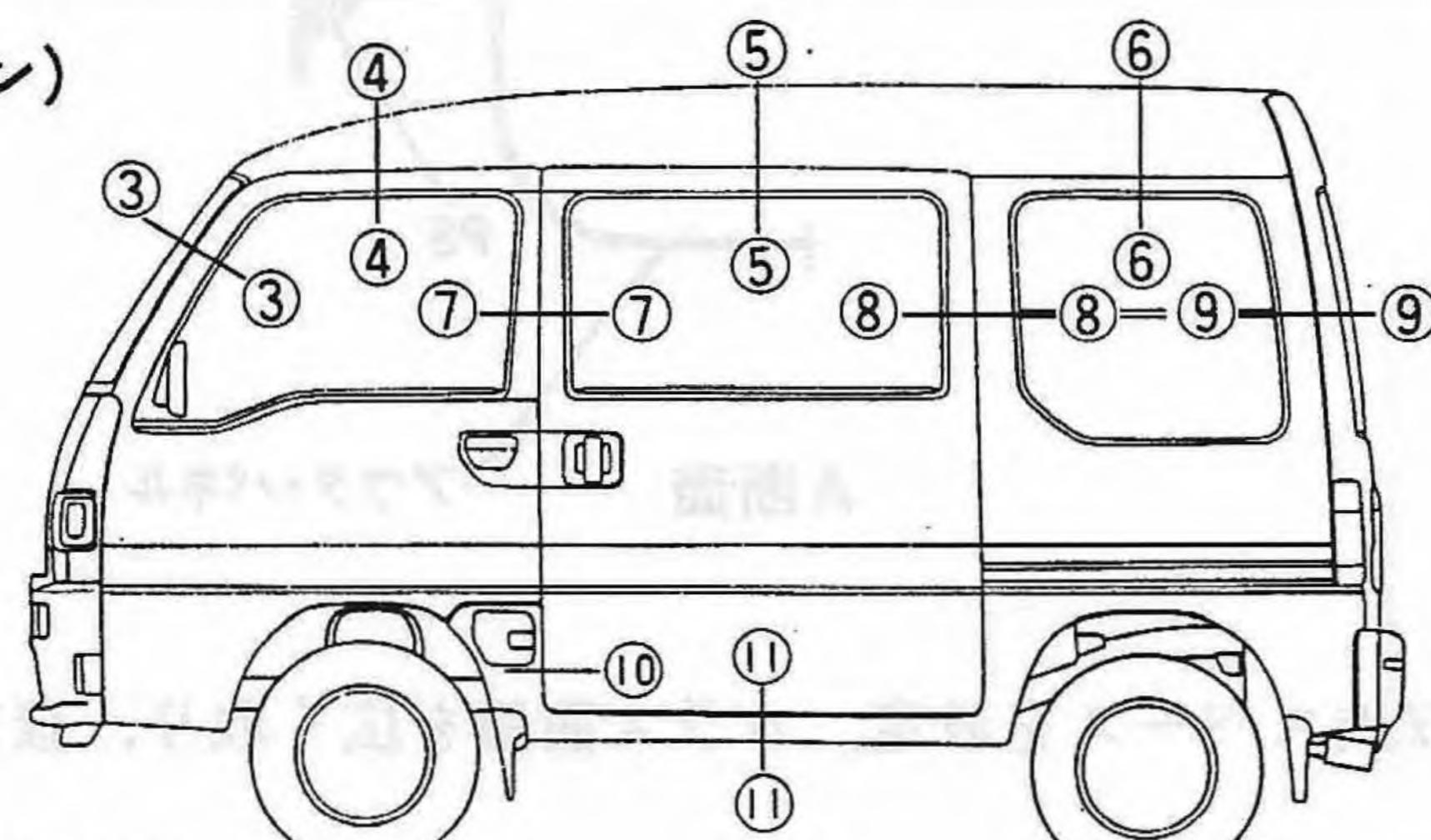


Fig.14

S5-014

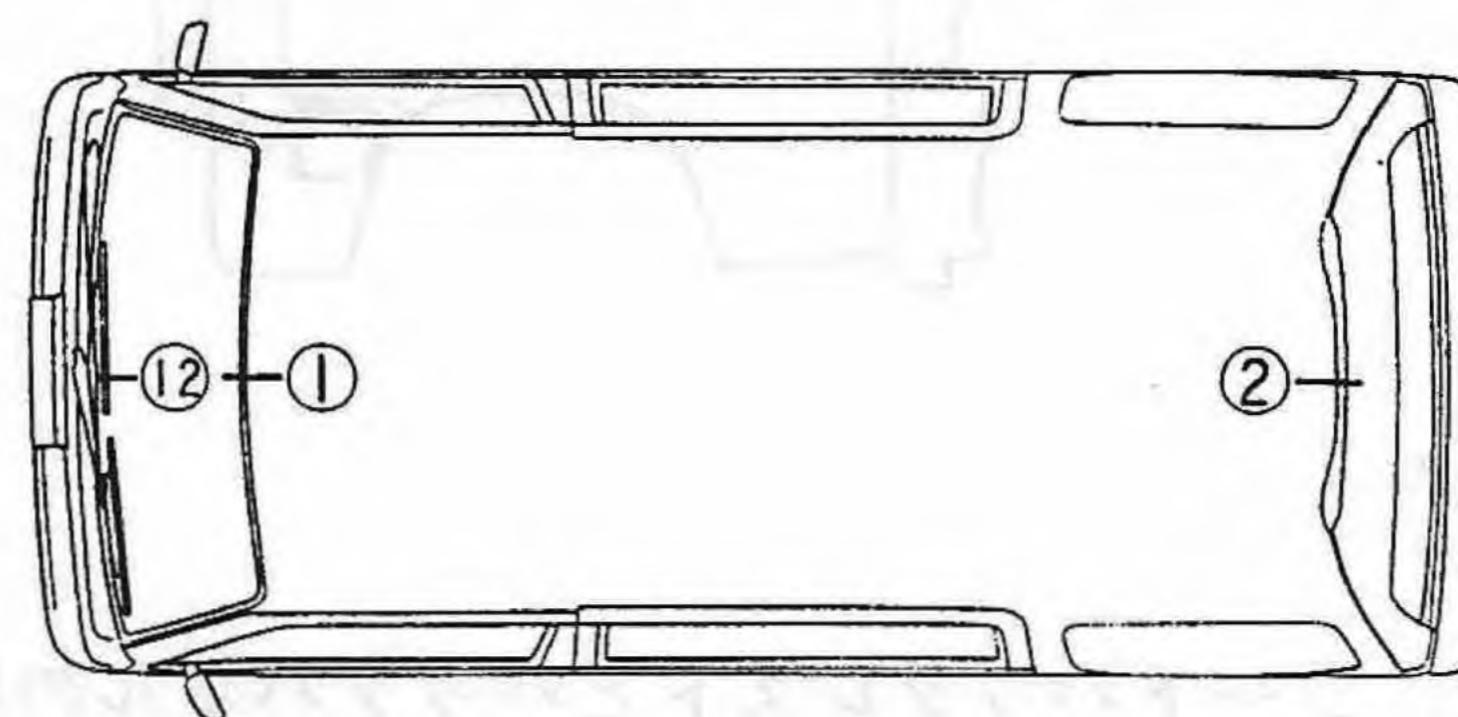
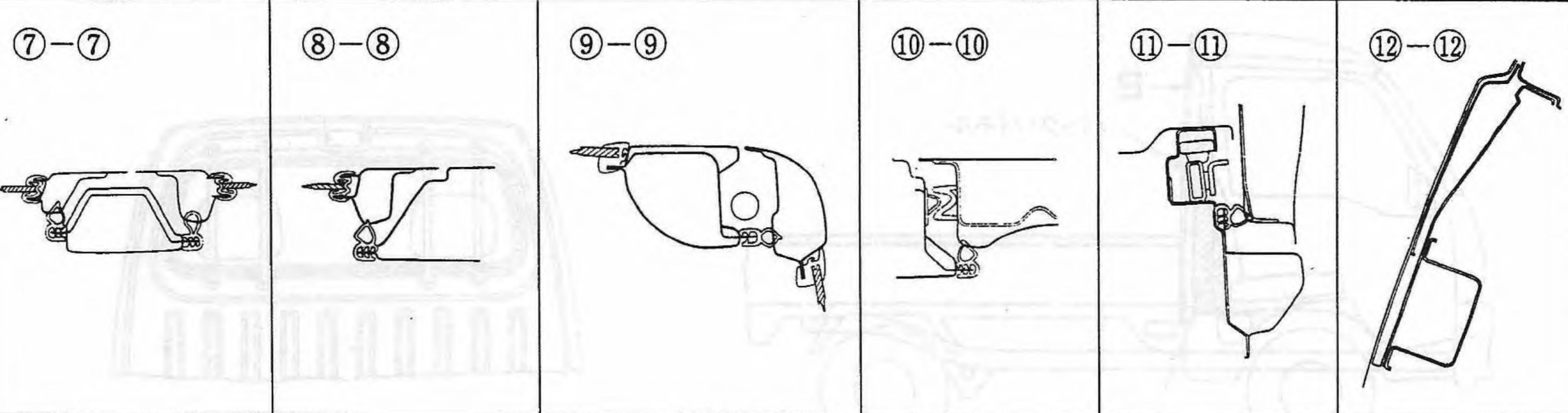


Fig.15

S5-015



(サンサンルーフ車)

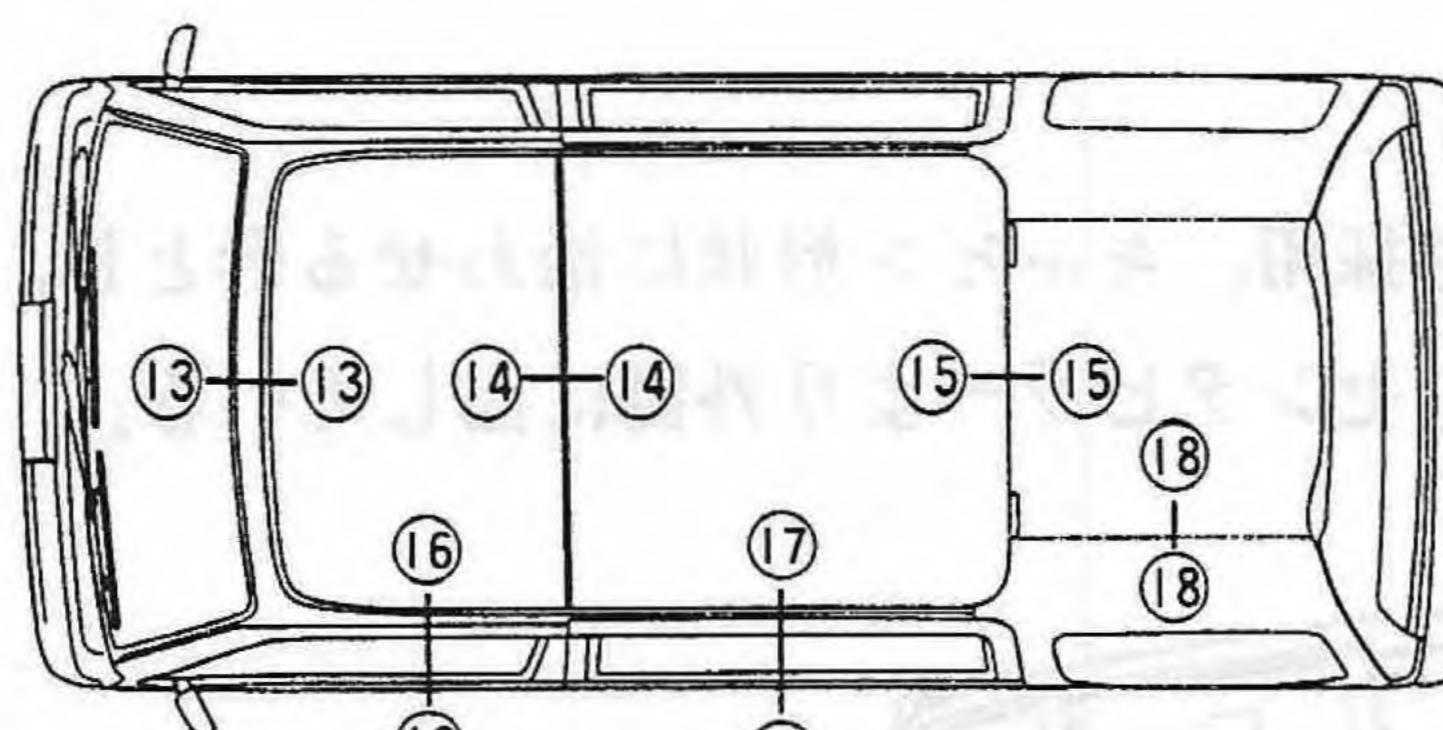
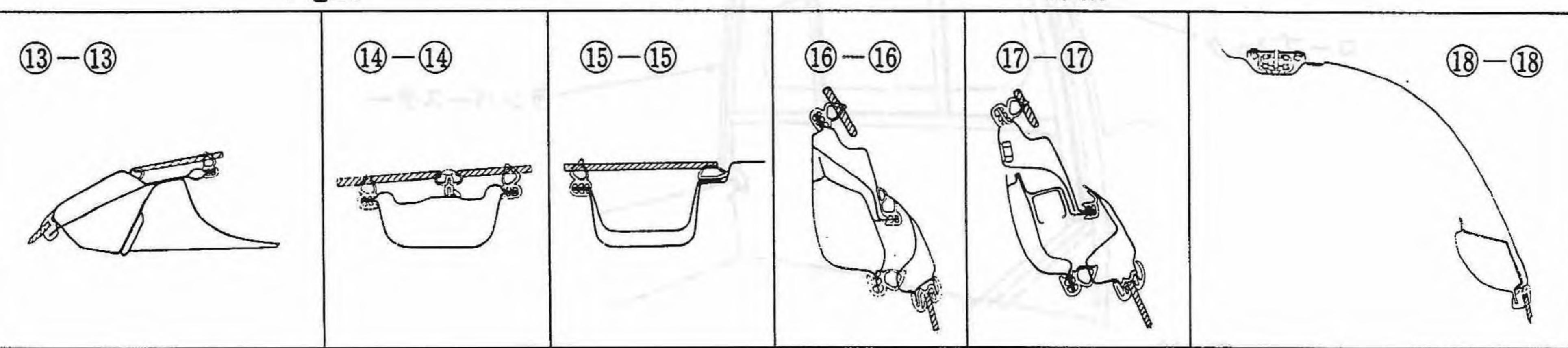


Fig.16

S5-016



ボデーシェル

トラック

< バックパネル >

防錆力強化を図り、フランジ全周をクリンチング、クリンチング端部とセンタピラーアウタの板端をシール(PS)している。



Fig.17

S5-017

また、シートバックレストとバックパネルの間に収納スペースを設定、ガラス面積を広く取り、後方視界を良くしている。

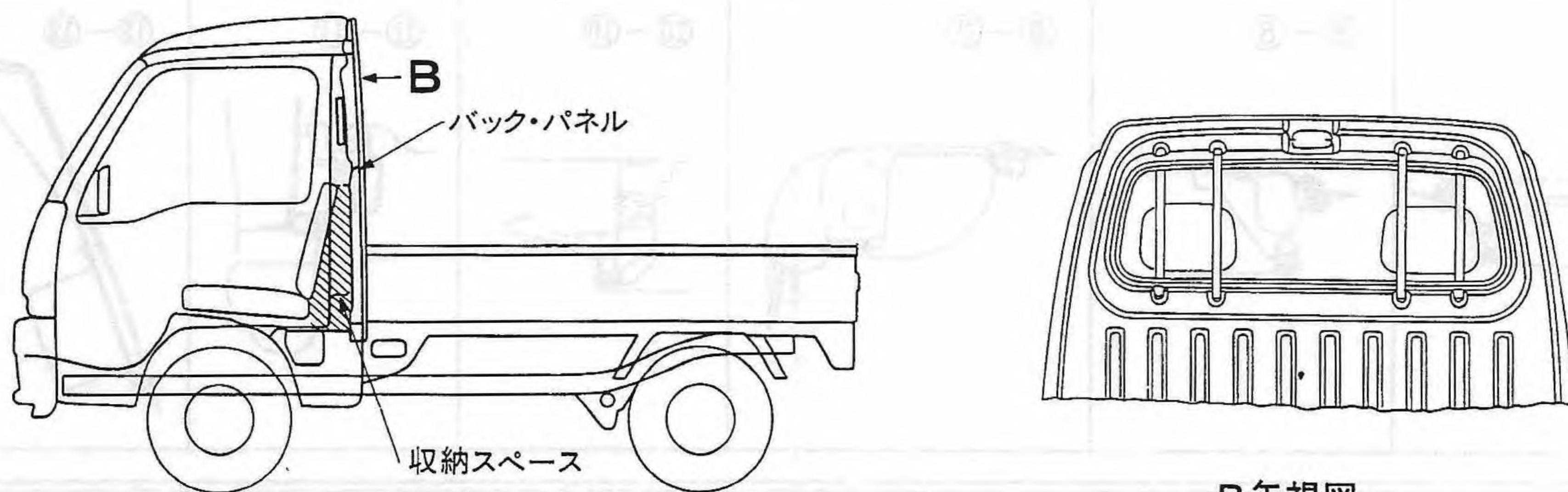


Fig.18

S5-018

< ランバーステー >

剛性及び防錆性の強化を図り、角パイプを採用、キャビン形状に沿わせる形とし、エッジ部を少なくしている。また、使い勝手も考慮し、ロープフックをセンタピラーより外側に出している。

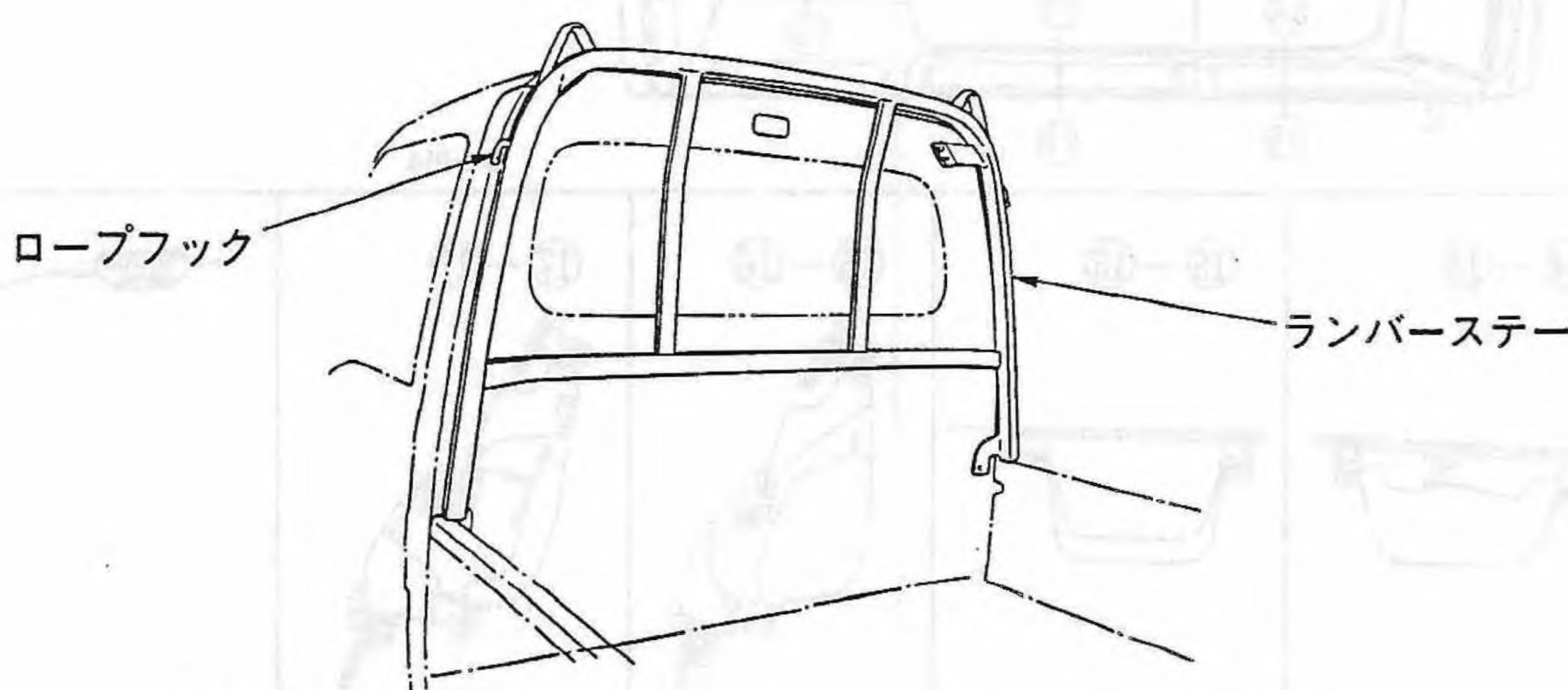


Fig.19

S5-019

—ボデーシェル—

〈リヤ・フロア〉

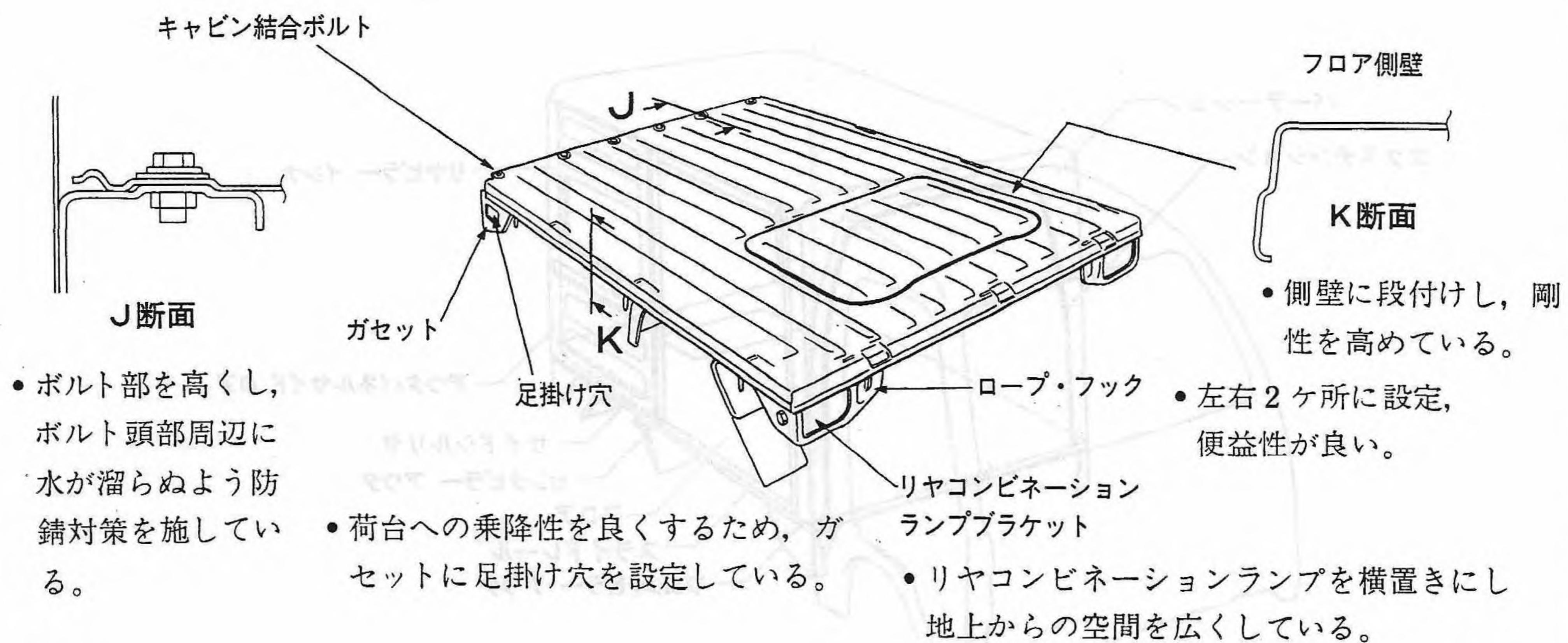
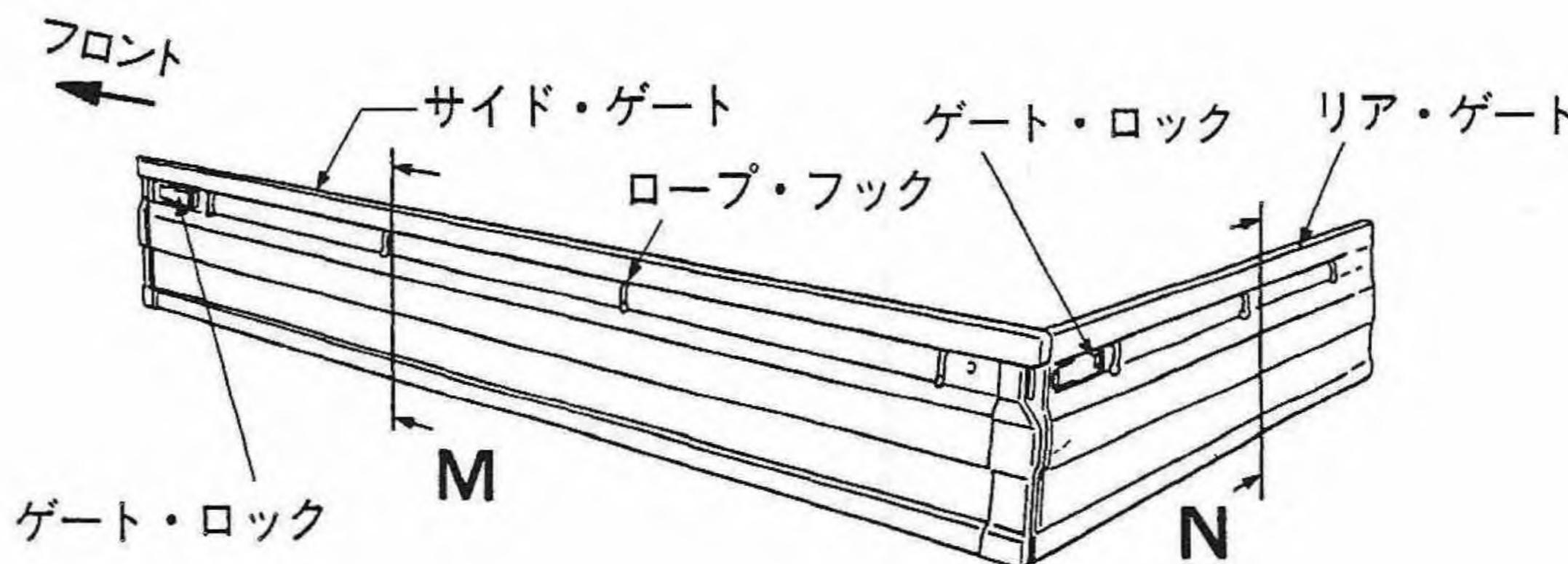


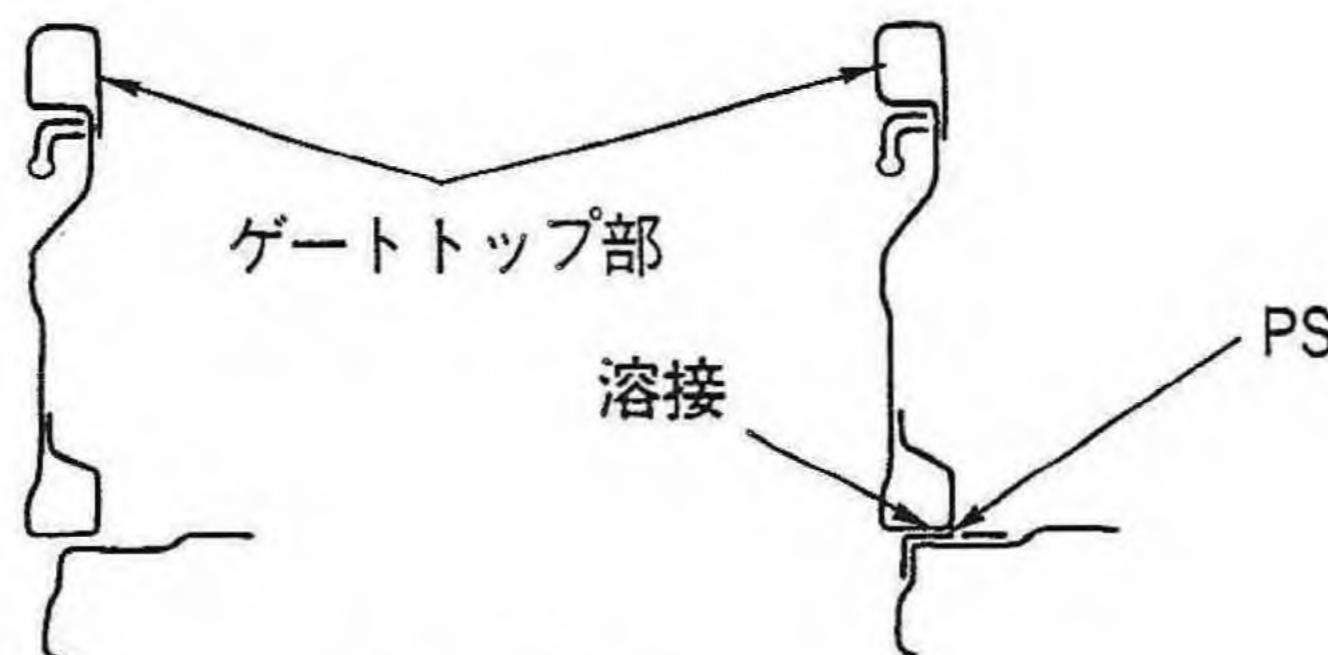
Fig.20

S5-020

〈ゲートまわり〉



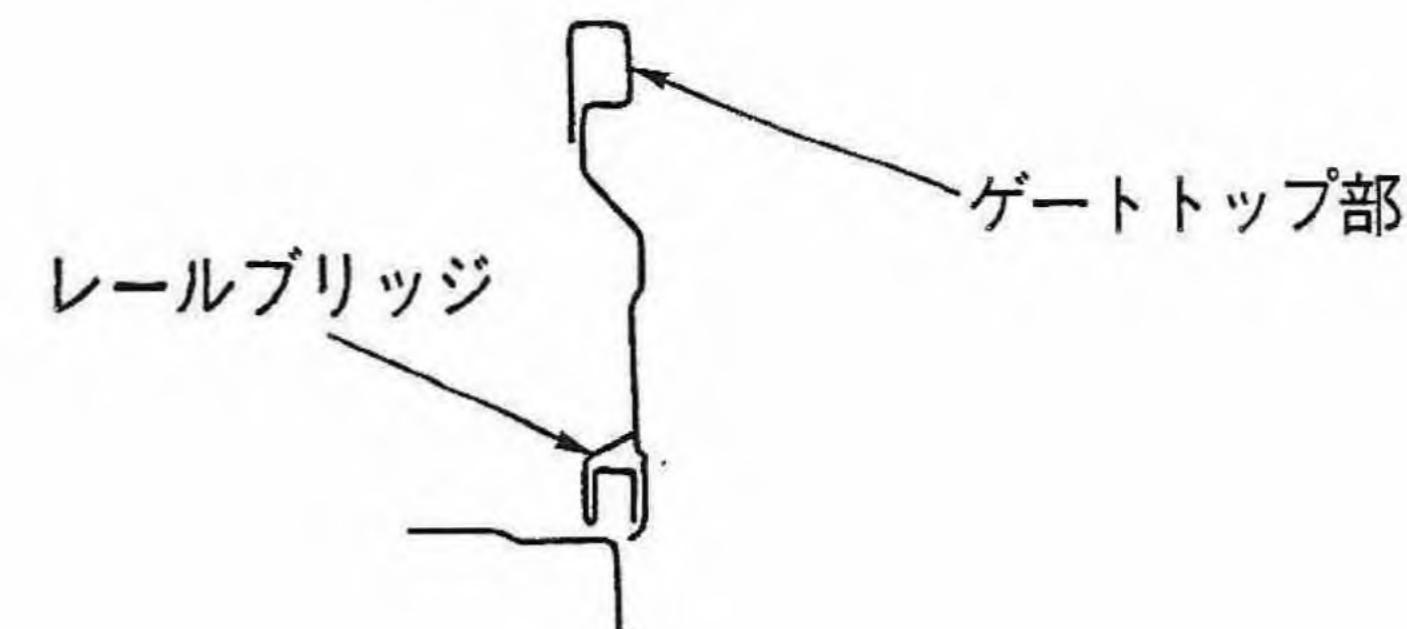
3方開ゲート



M断面

1方開ゲート

営農車



N断面

Fig.21

S5-022

- サイド及びリヤゲート共に剛性強化、及び分割部端部の防錆強化を図り、アップ、ロア1体のロールフォーミング成形にしている。
- 歩み板対応とするため、営農車リヤゲート下部にレールブリッジを設定している。
- ゲートロックを使いやさしい形状にし、防錆及び外観を良くするため、メッキ鋼板電着塗装を施している。

ボデーシェル

パネルバン

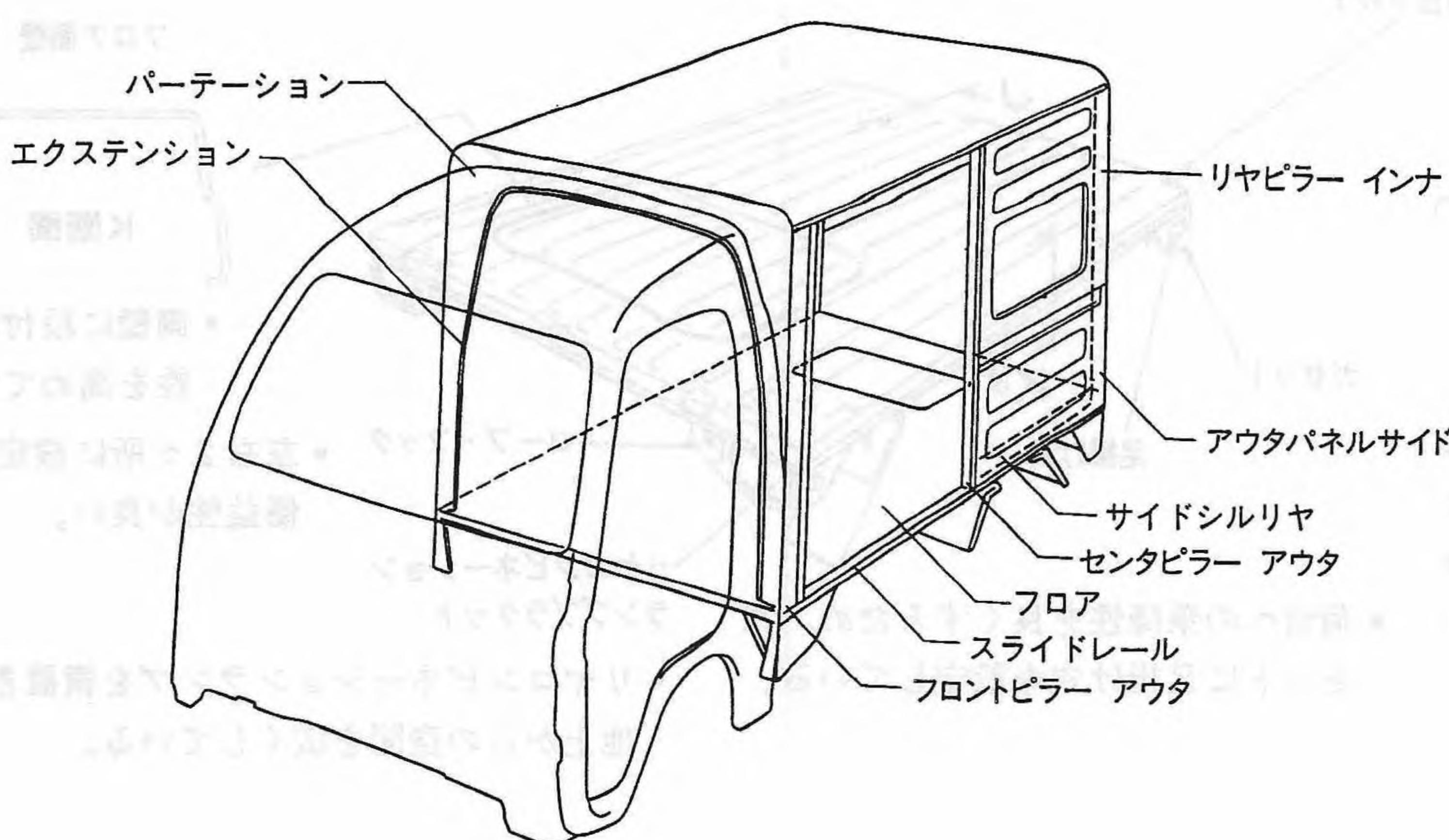


Fig.22

S5-024



車両台

ドア開閉

ドア開閉



前 駆



後 駆

ミッドドアを内側に下すことで、ドアの開閉時に荷物の落込み防止を目的とした構造である。ドアの開閉によって車内空間が広がる。また、ドアの開閉によって車内空間が広がる。また、ドアの開閉によって車内空間が広がる。

ボデーマウント

トラック

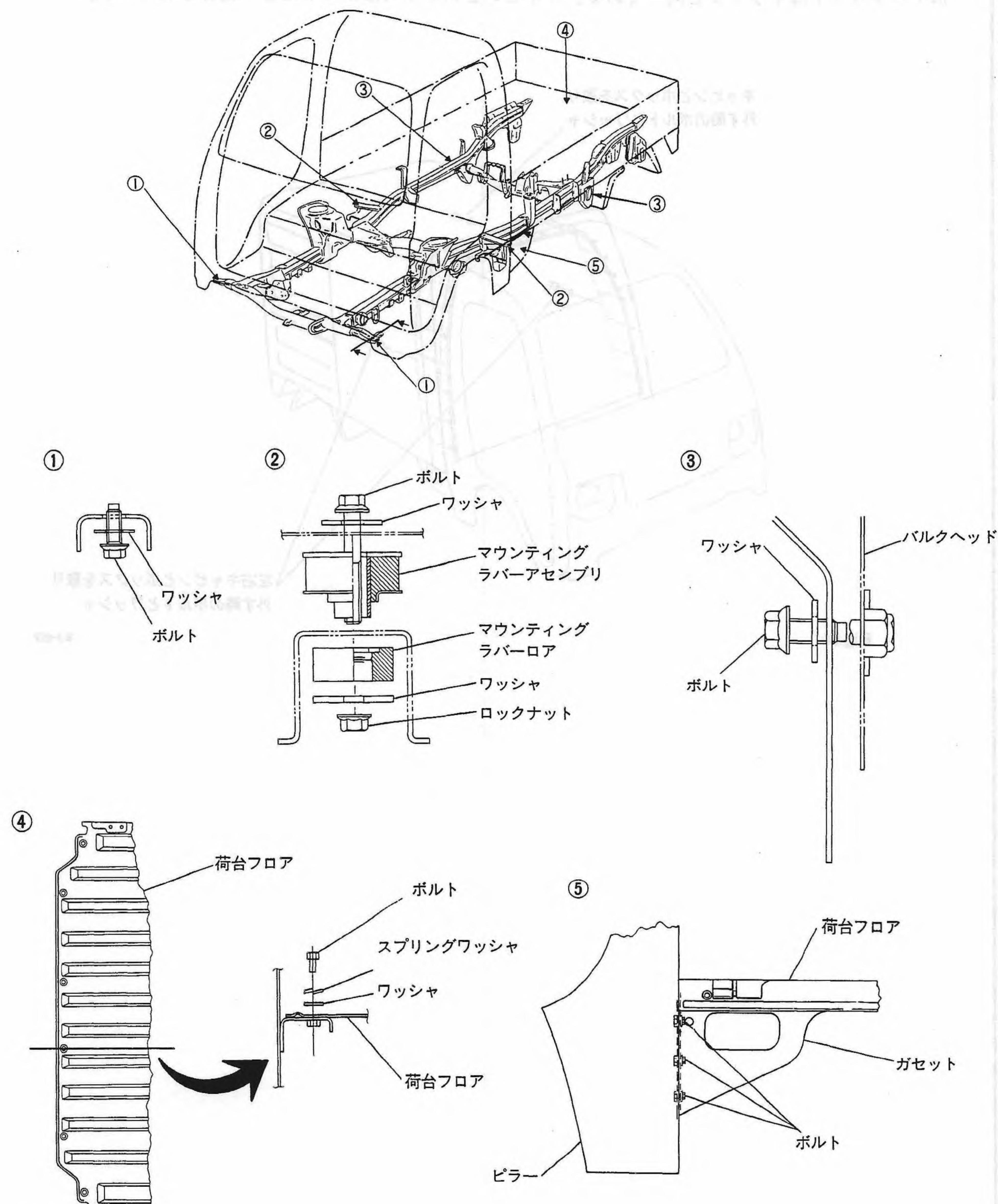


Fig.23

S5-025

ボデーマウント

パネルバン

ボデーマウントはトラックと同一である。キャビンとボックスはボルトにより結合されている。

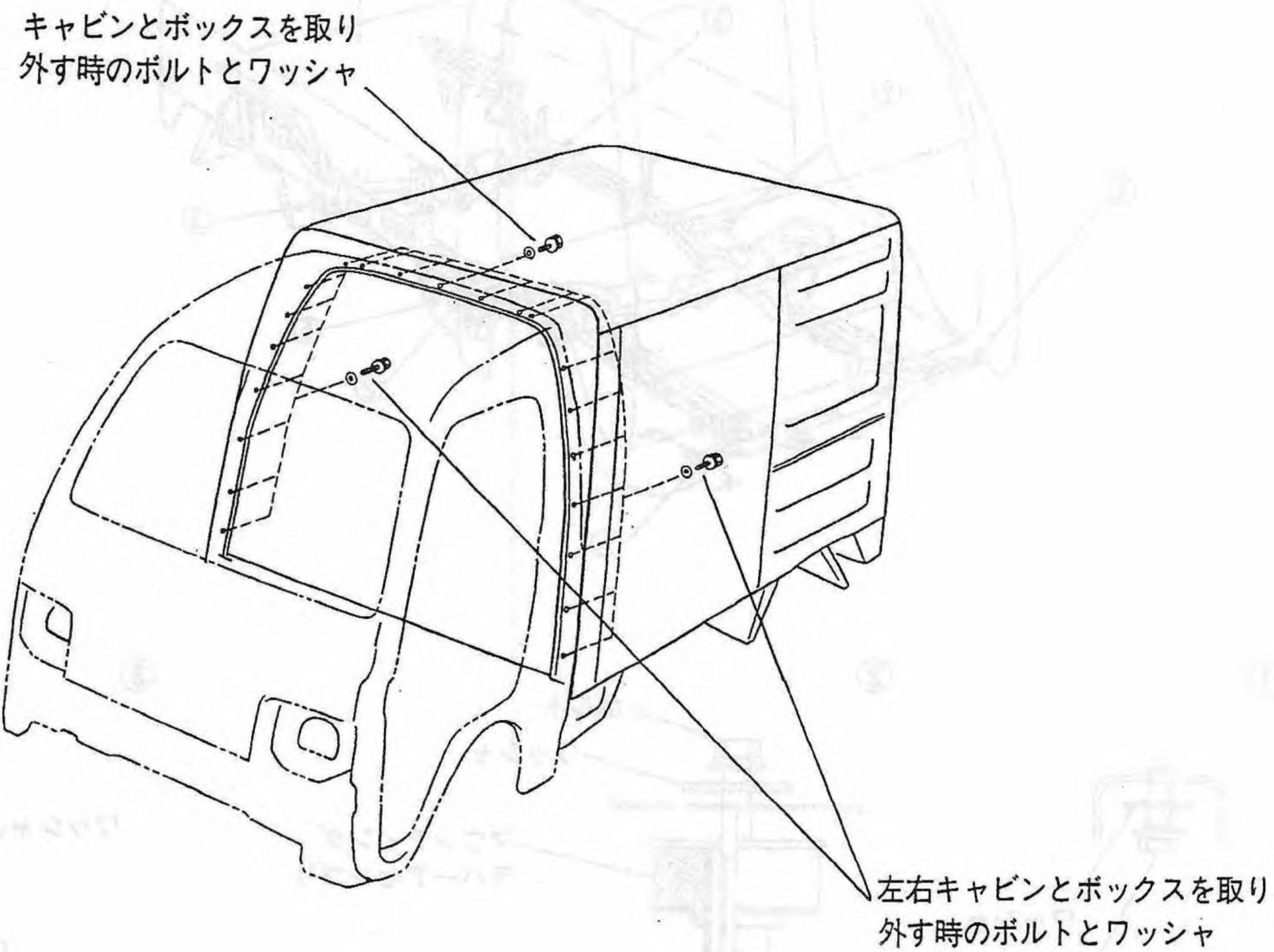


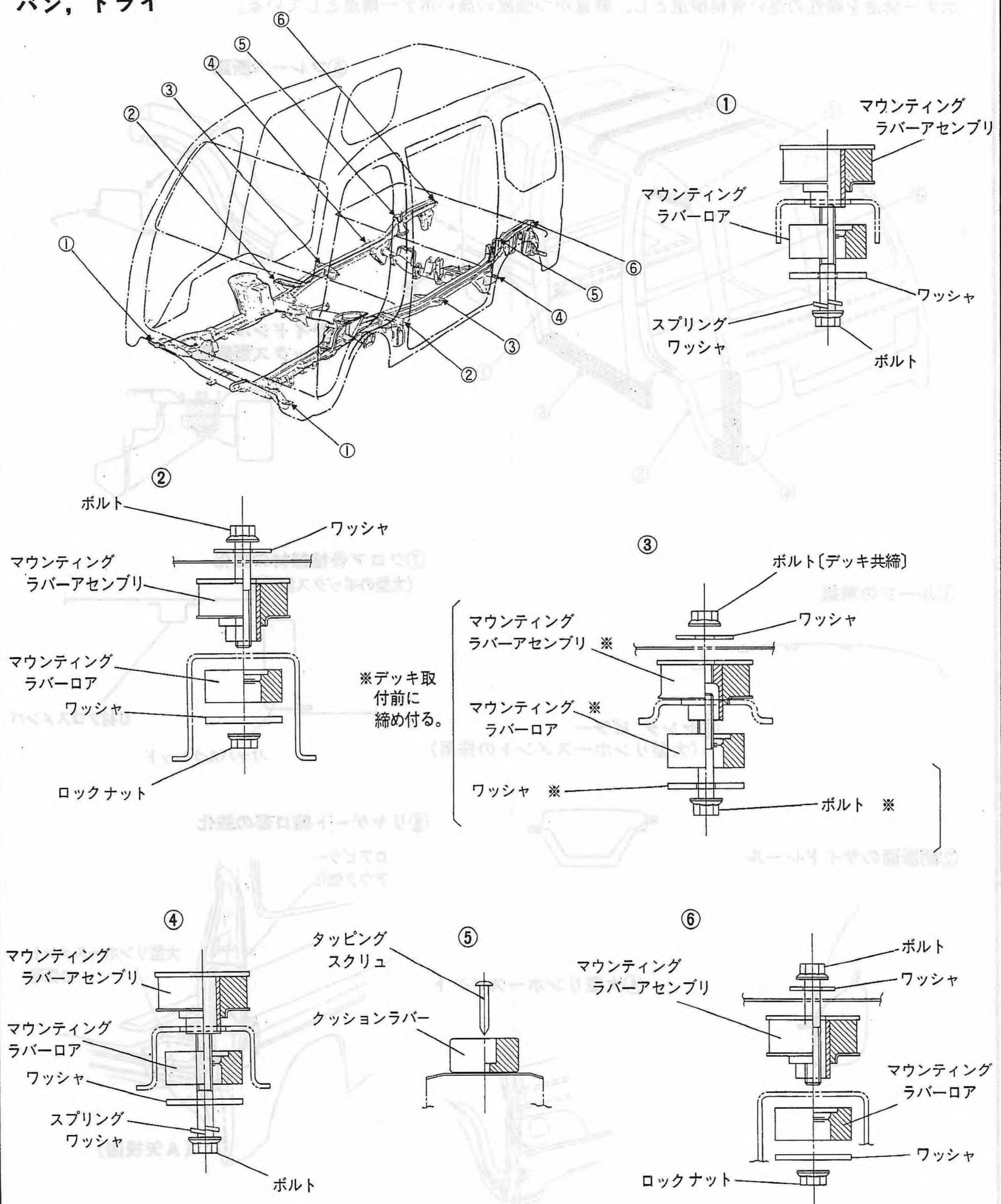
Fig.24

S5-027



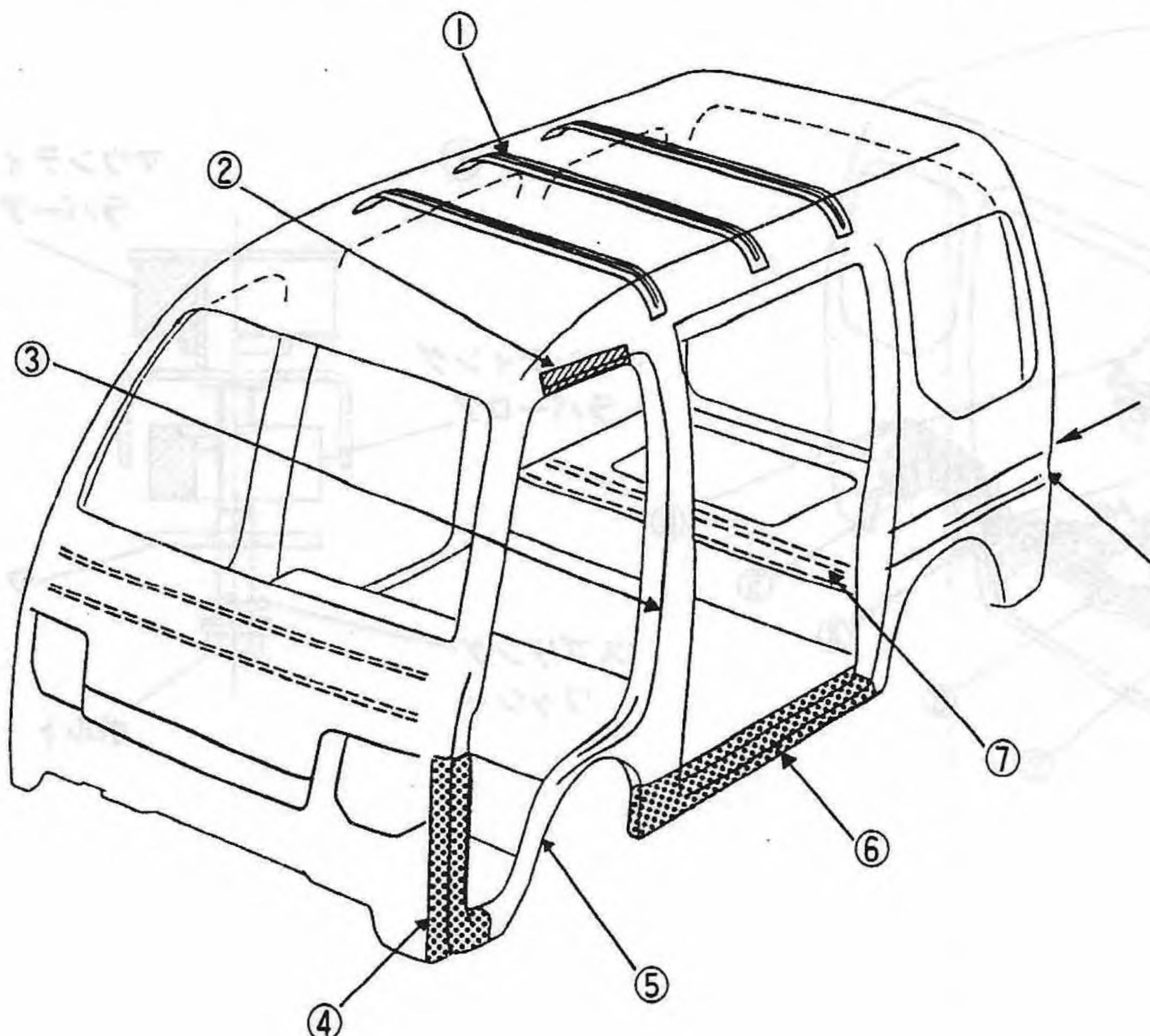
ボデーマウント

バン、トライ

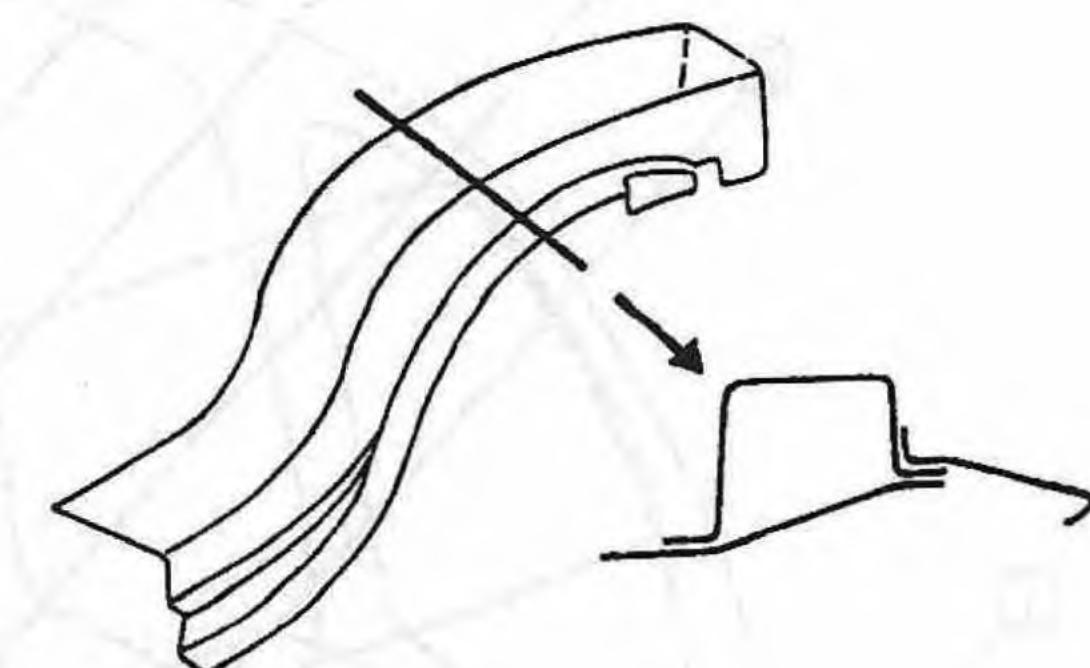


高剛性車体構造

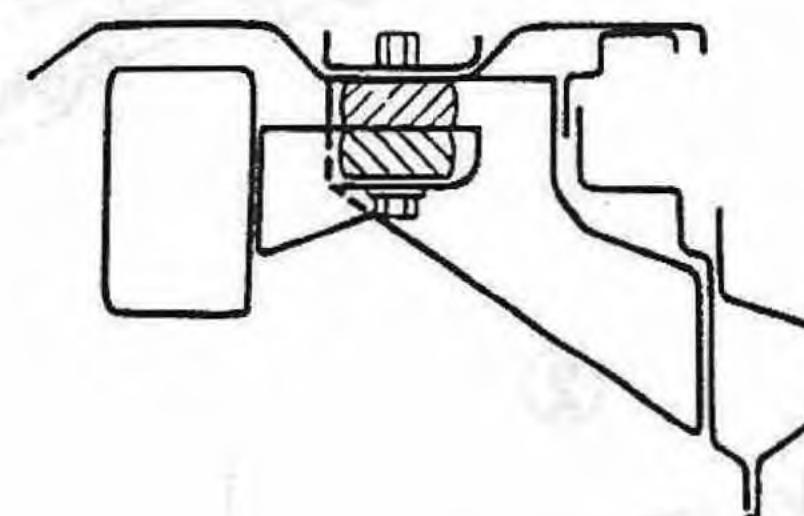
ボディー構造を剛性の高い骨格構造とし、軽量かつ強度の高いボディー構造としている。



⑤フレーム断面



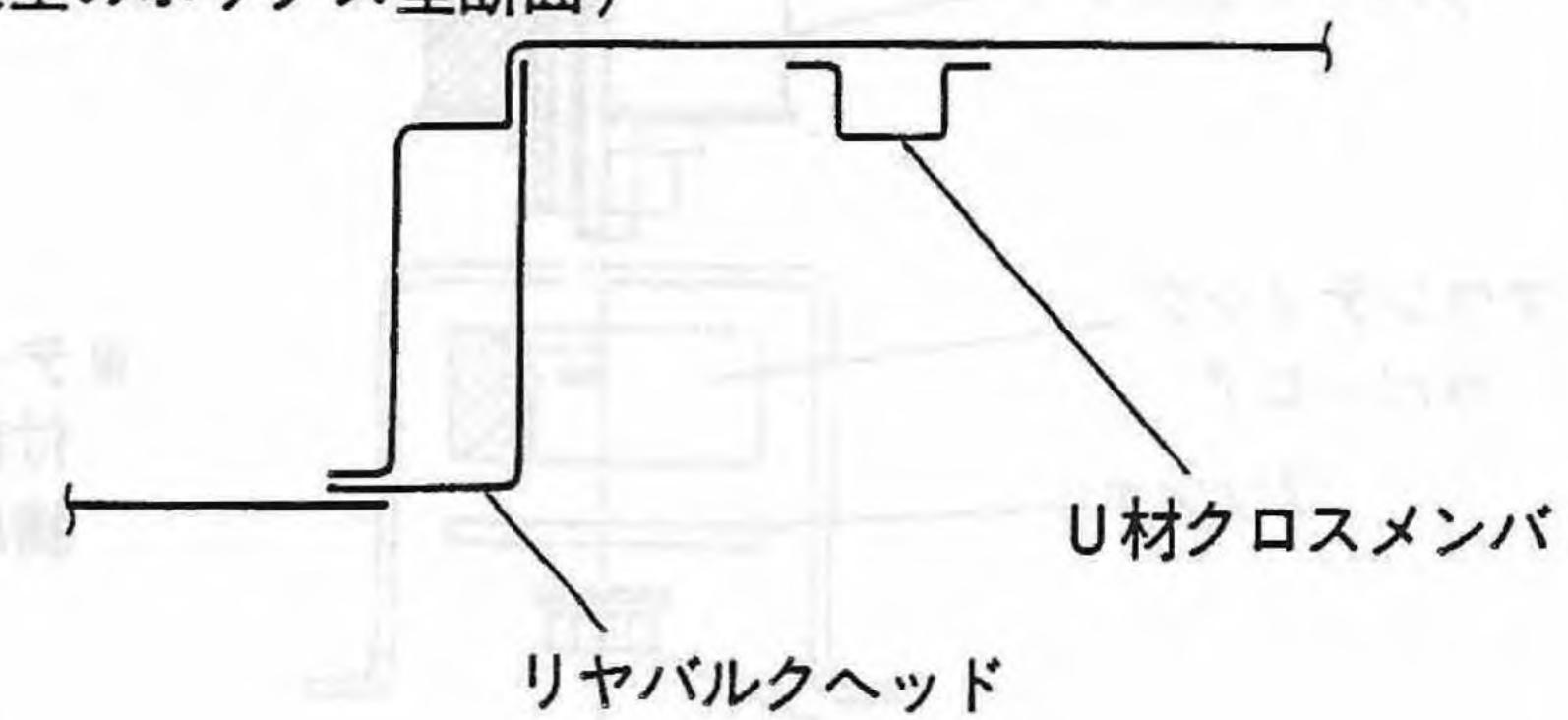
⑥サイドシル
ボックス型断面



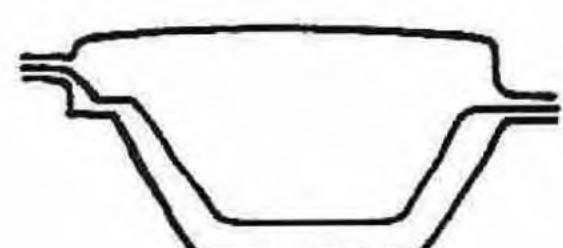
①ルーフの制振



⑦フロア骨格部材の強化
(大型のボックス型断面)



③センターピラー
(大型リンホースメントの採用)



②閉断面のサイドレール

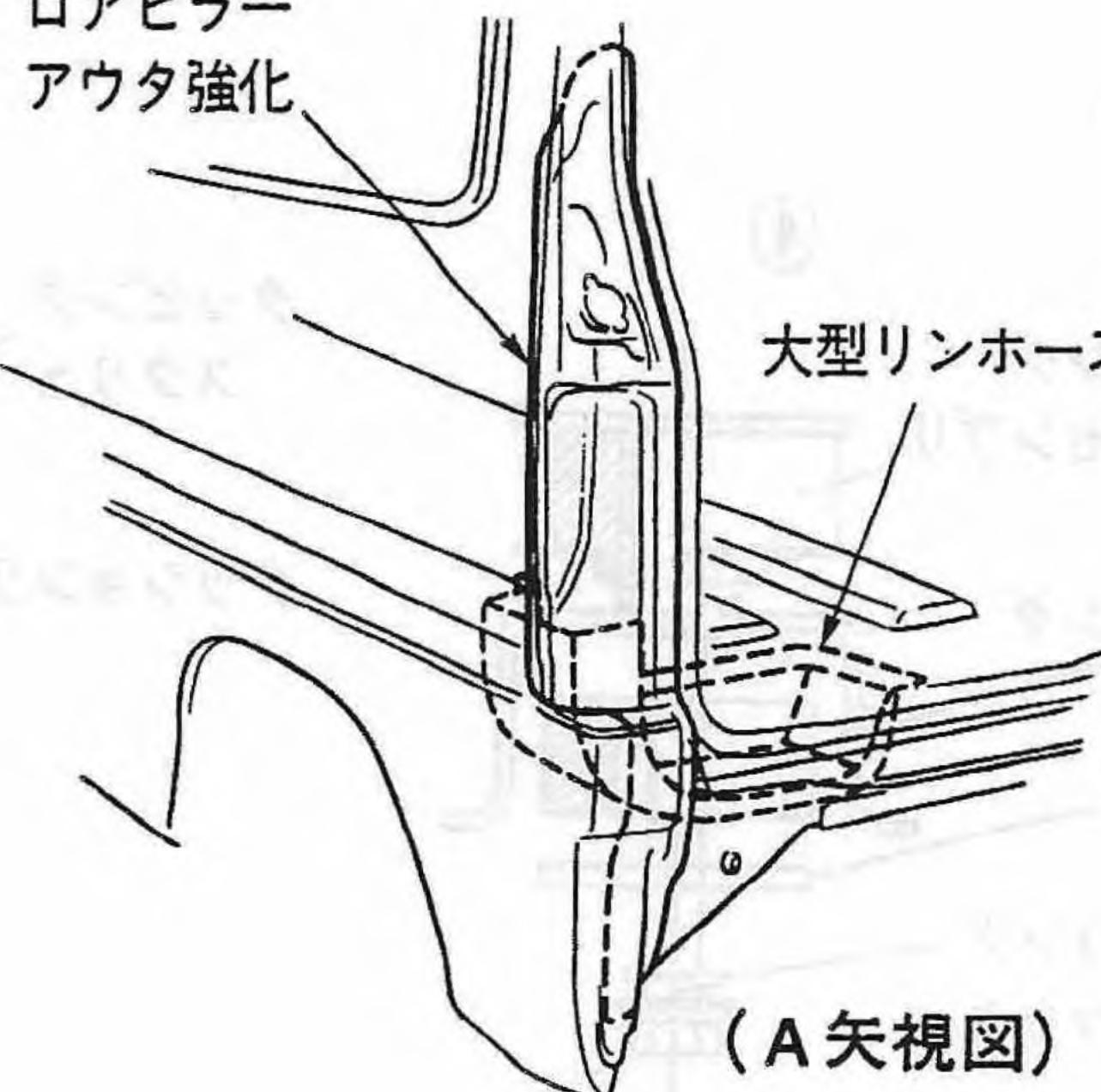
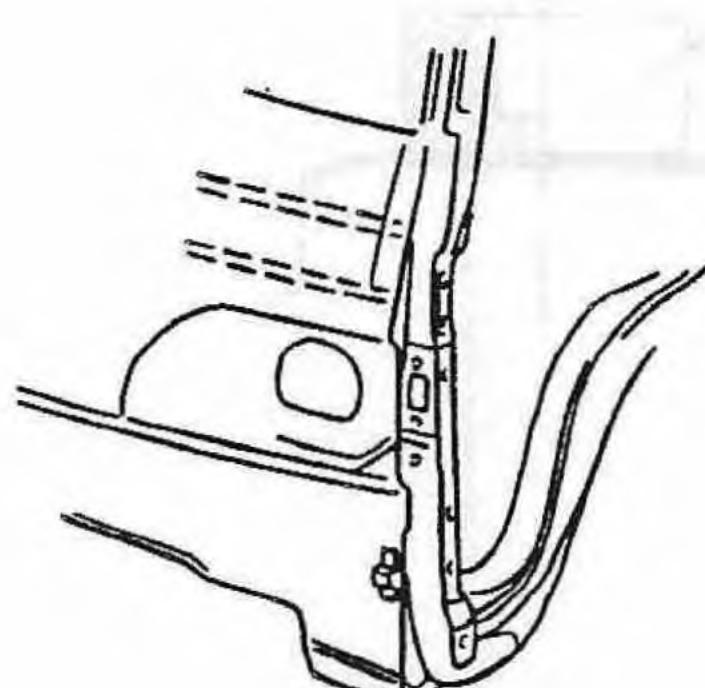


⑧リヤゲート開口部の強化

ロアピラー
アウタ強化

大型リンホースメント
の採用

④大型リンホースメント

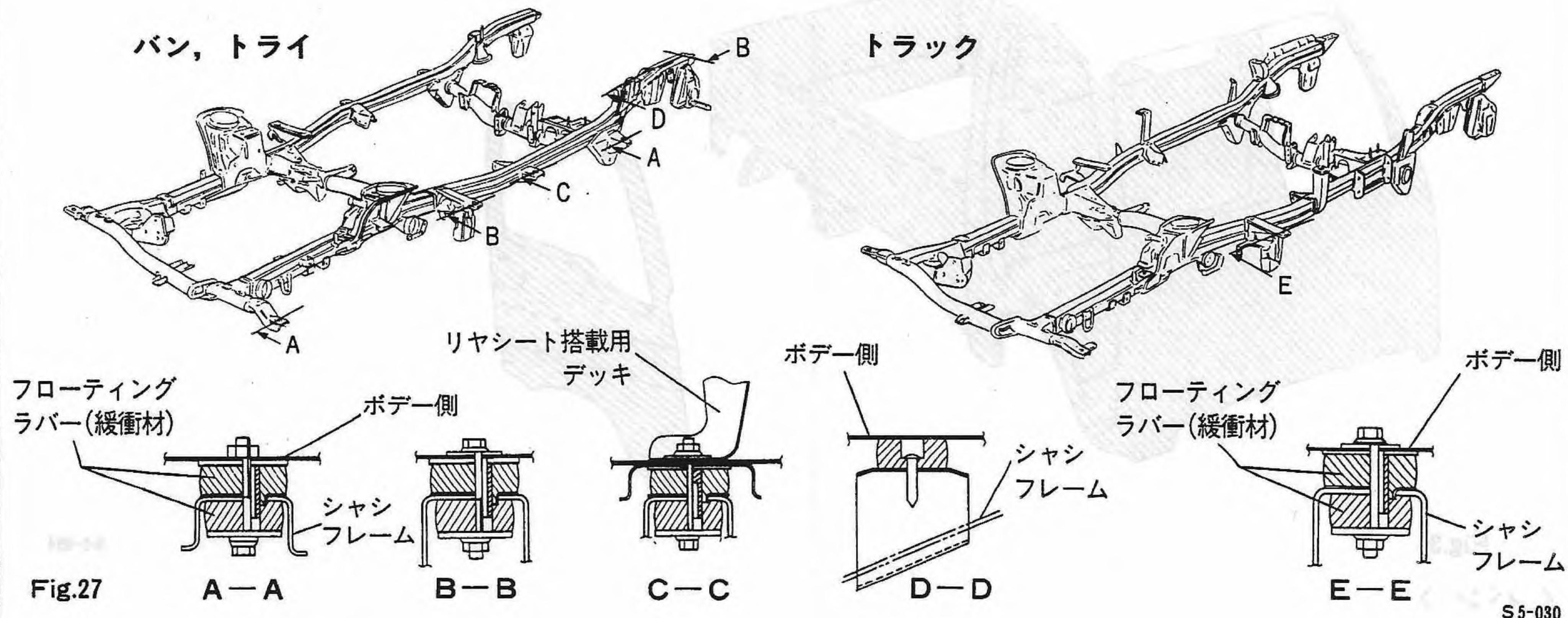


遮音・防振構造

ボディーとシャシフレームの結合部にフローティングラバーを使用、静粛性を良くし、フロア部にサイレンサを融着し、防音性を高めている。

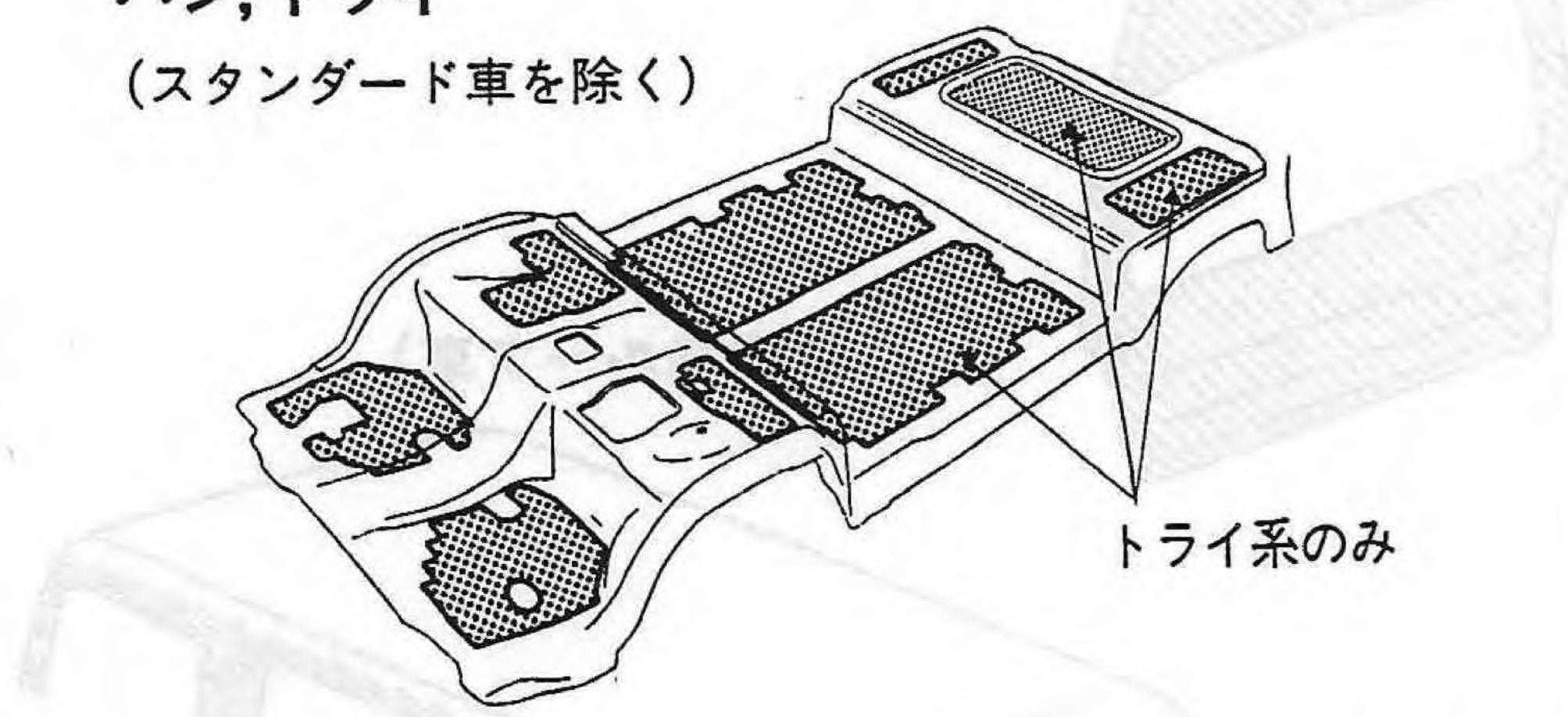
トライ系車種には、エンジン透過音の遮音性、防振性を高めるため、大型インシュレータを採用している。

〈フローティングラバー取付位置〉



〈サイレンサ貼付位置〉

バン、トライ
(スタンダード車を除く)



トランク
(スタンダード車を除く)

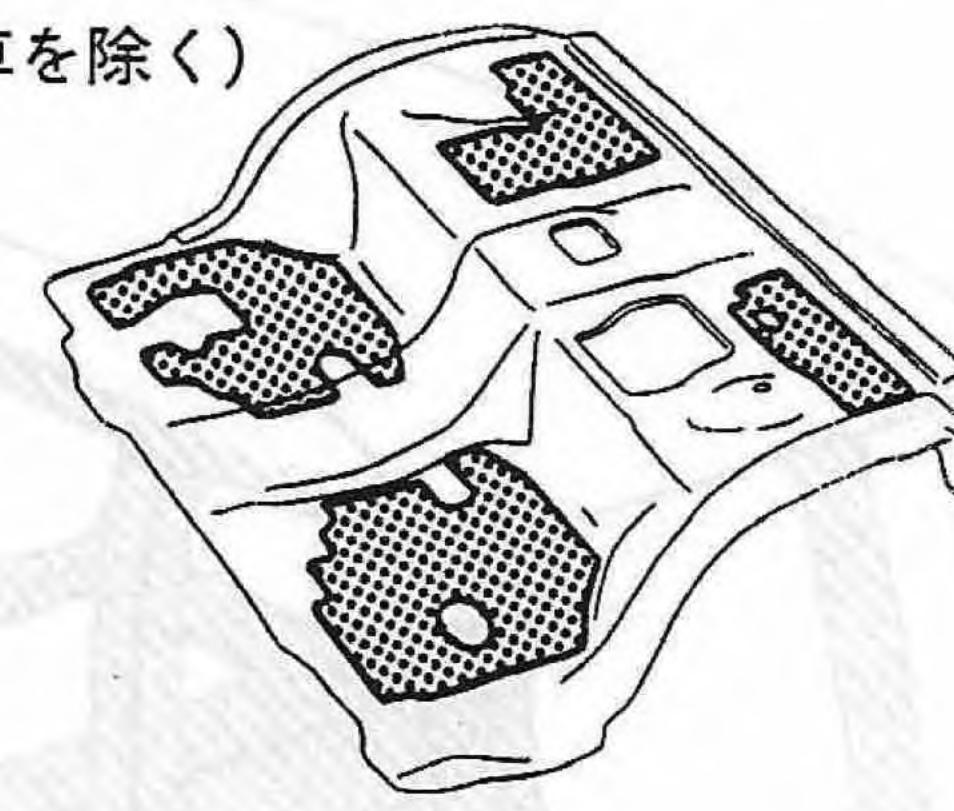


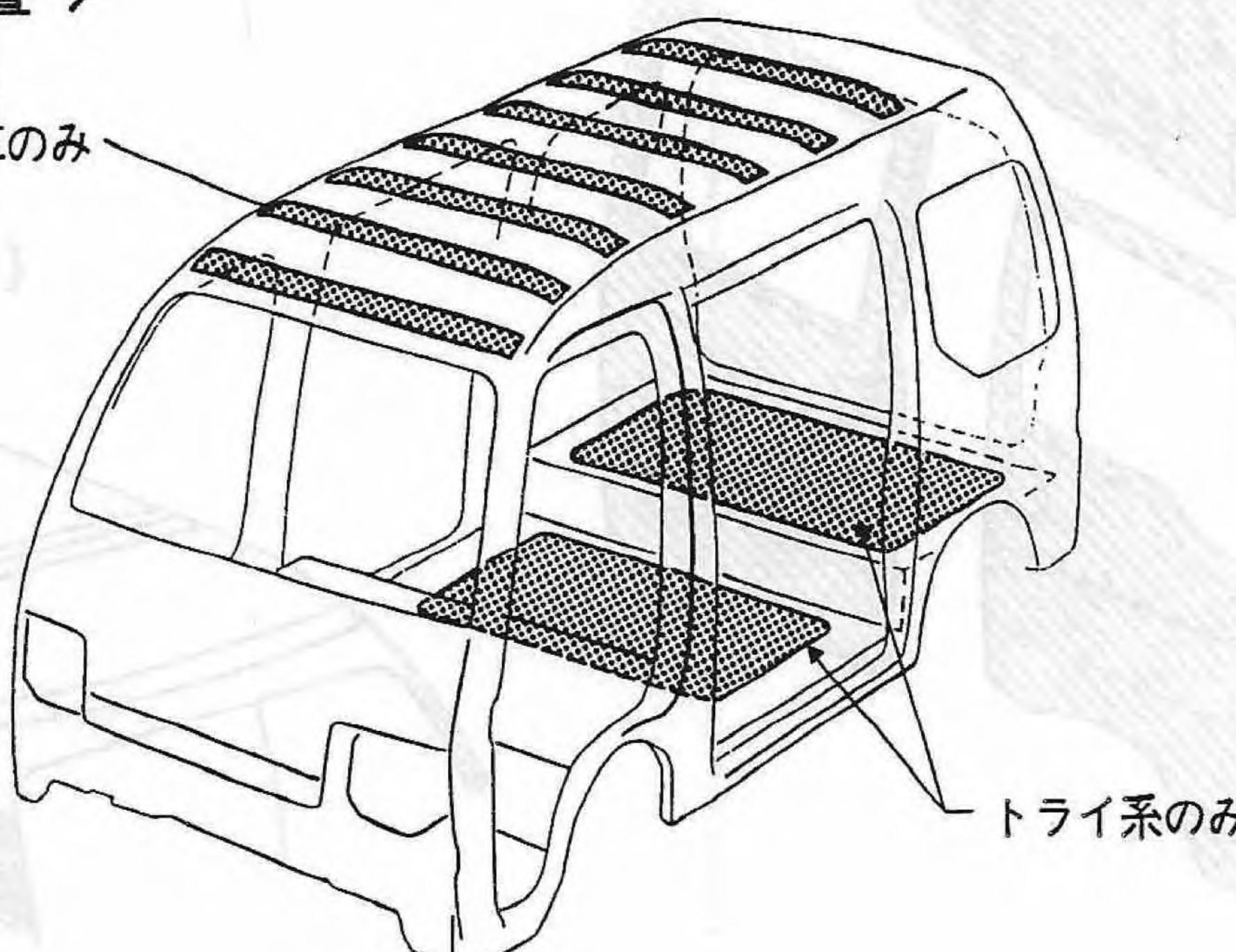
Fig.28

Fig.29

S5-032

〈インシュレータ取付位置〉

ハイルーフ車のみ



トライ系のみ

防錆鋼板採用部位

電気亜鉛ニッケル合金メッキ鋼板、合金化溶融亜鉛メッキ鋼板等の表面処理鋼板を大幅に採用し、防錆力の高いボディーとしている。

＜ トラック ＞

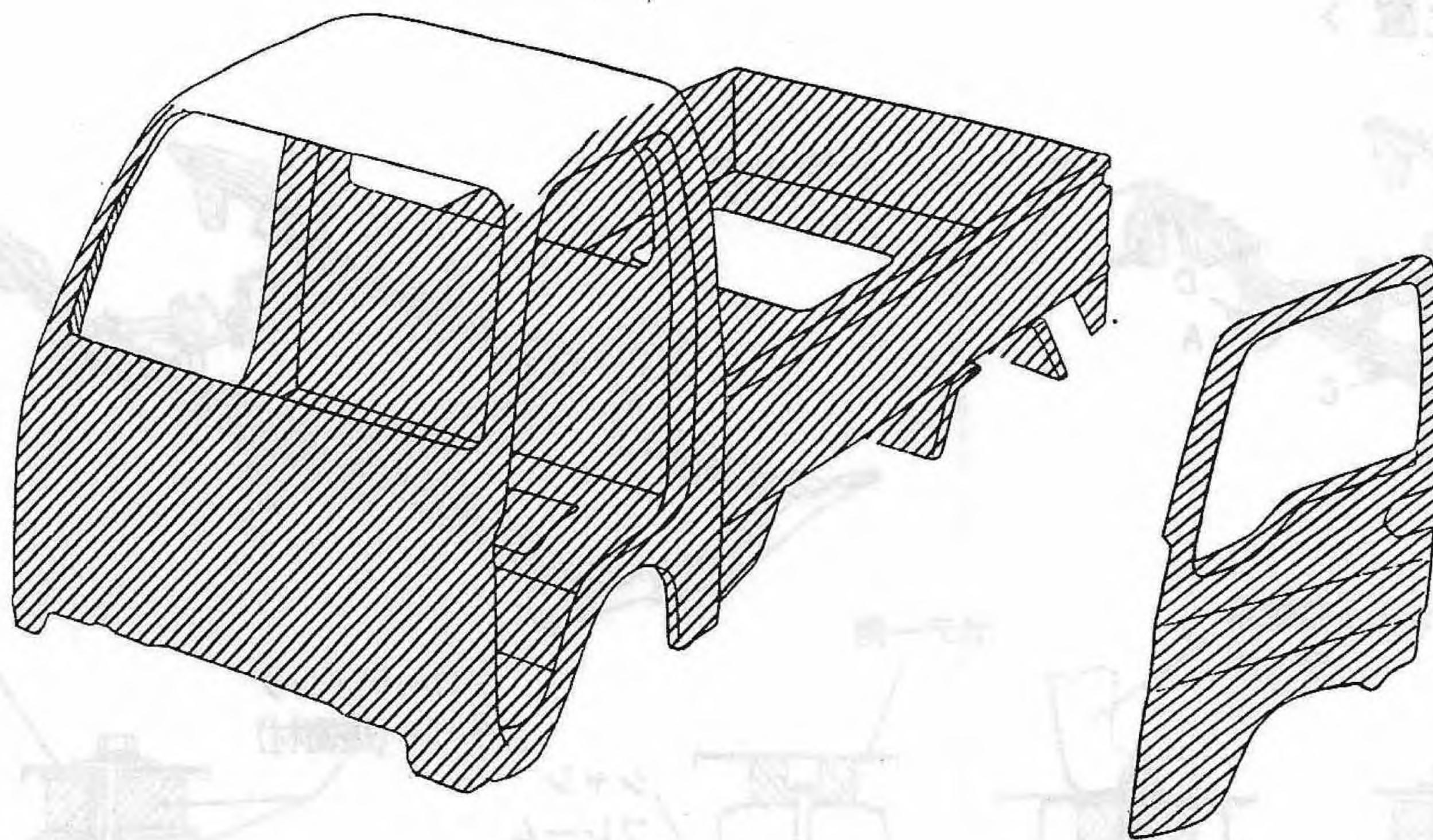


Fig.31

S 5-034

＜ バン ＞

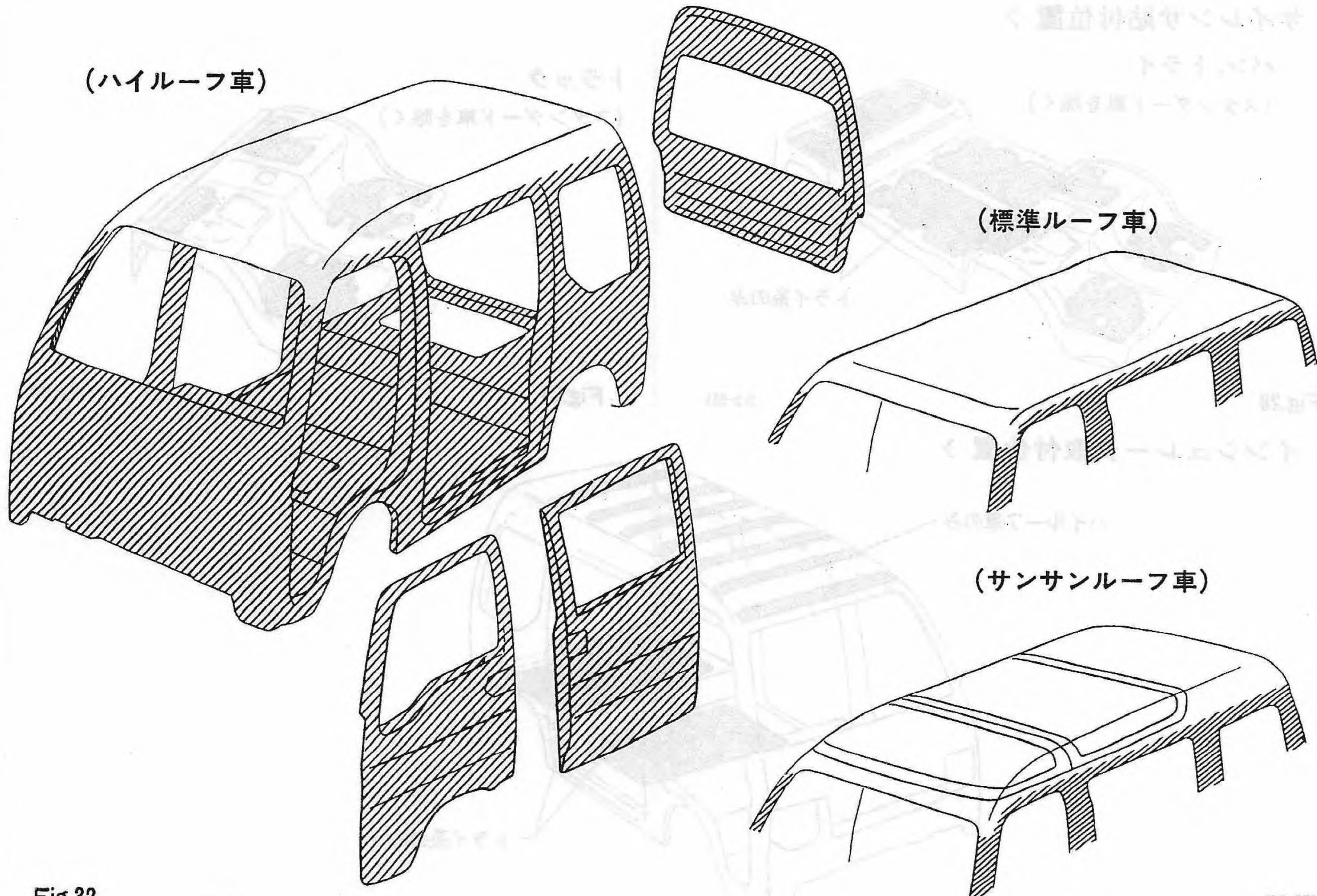


Fig.32

S 5-035

—ボデーシーリング—

防水性の確保及び鋼板のエッジ部の防錆性能強化を図り、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いる。

〈 トラック 〉(太線がシーリング部)

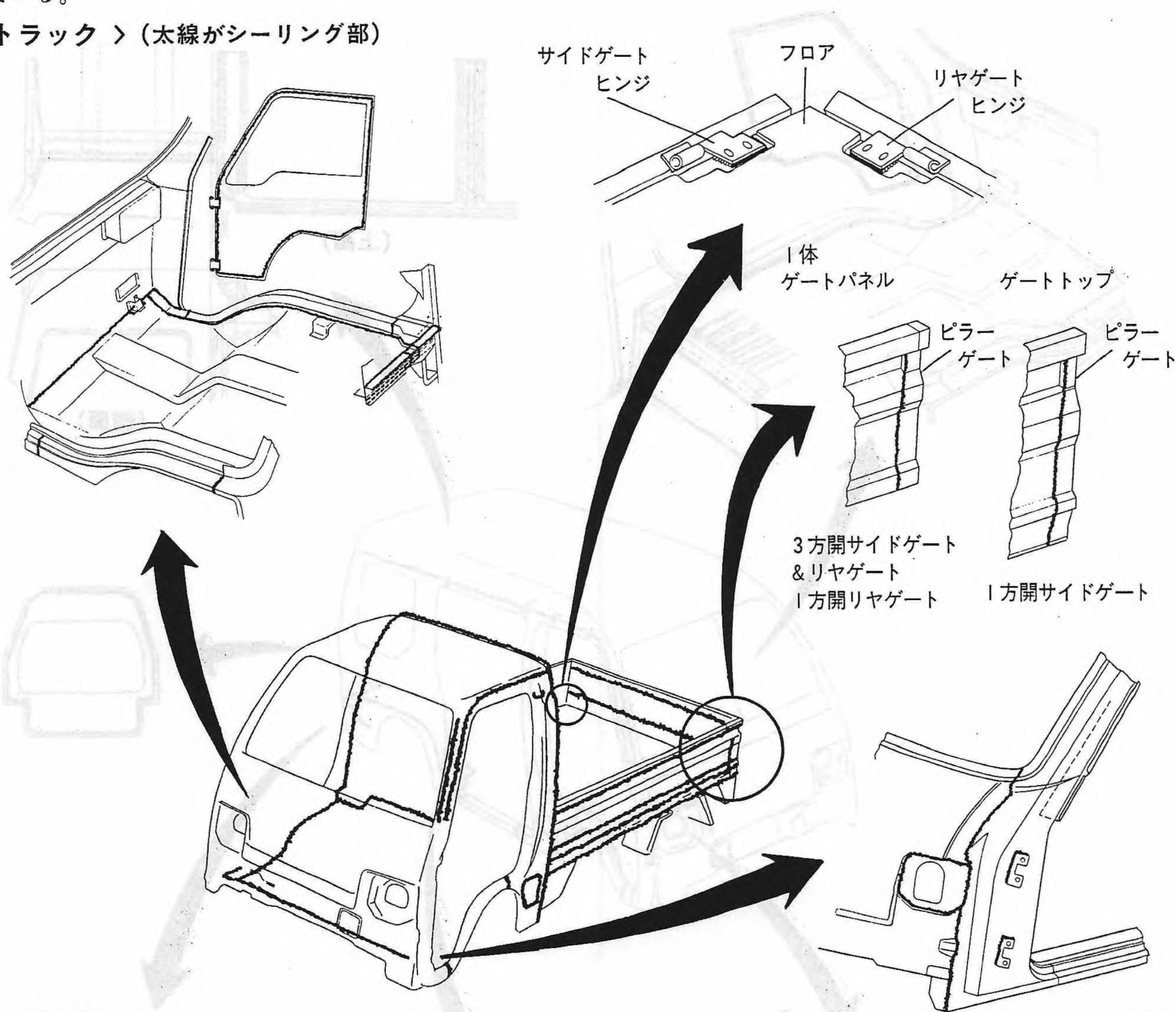


Fig.33

S5-036

〈 パネルバン 〉

(キャブ部は
トラックと同じ)

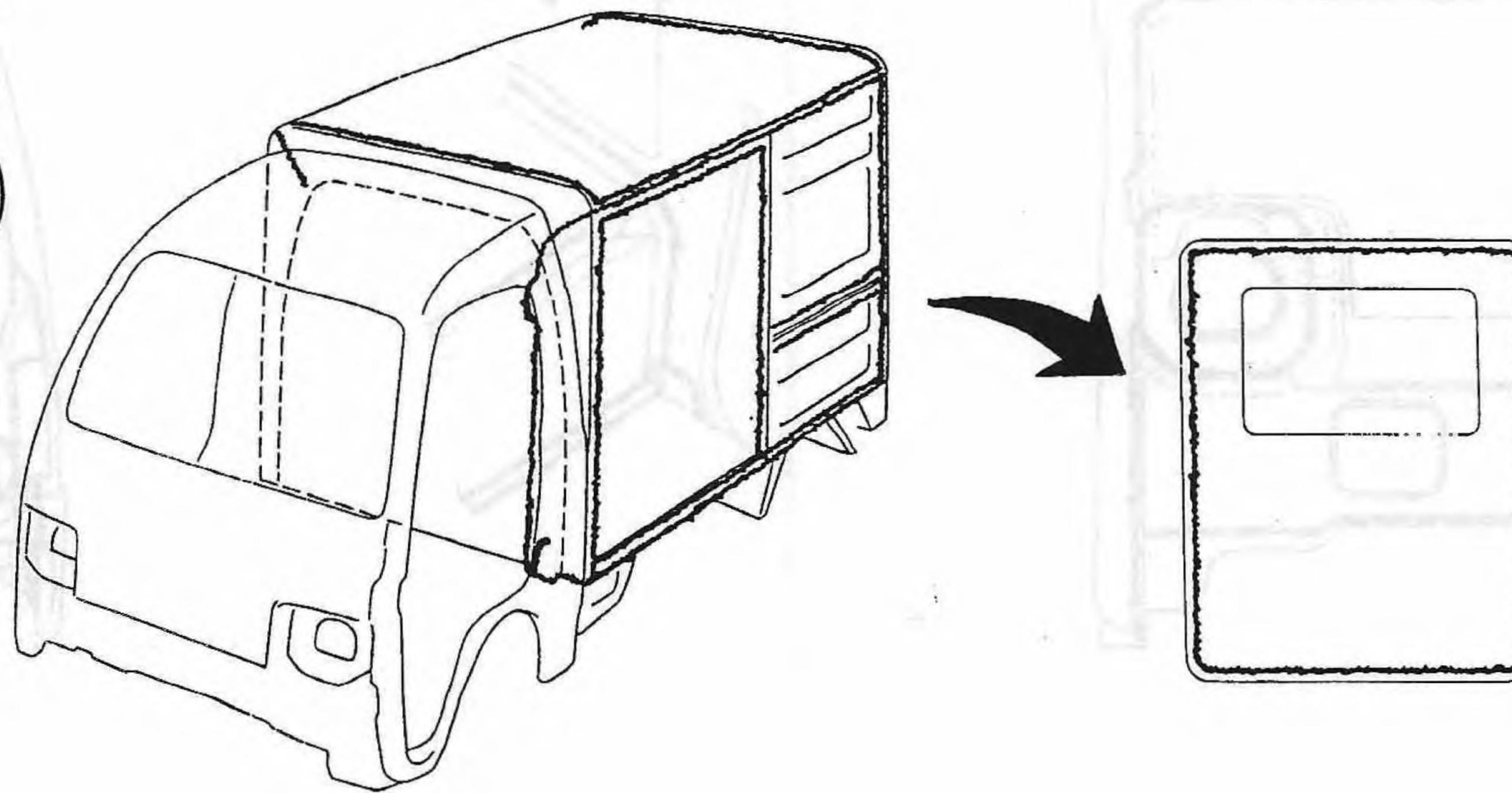


Fig.34

S5-037

ボデーシーリング

〈バン&トライ〉(太線がシーリング部)

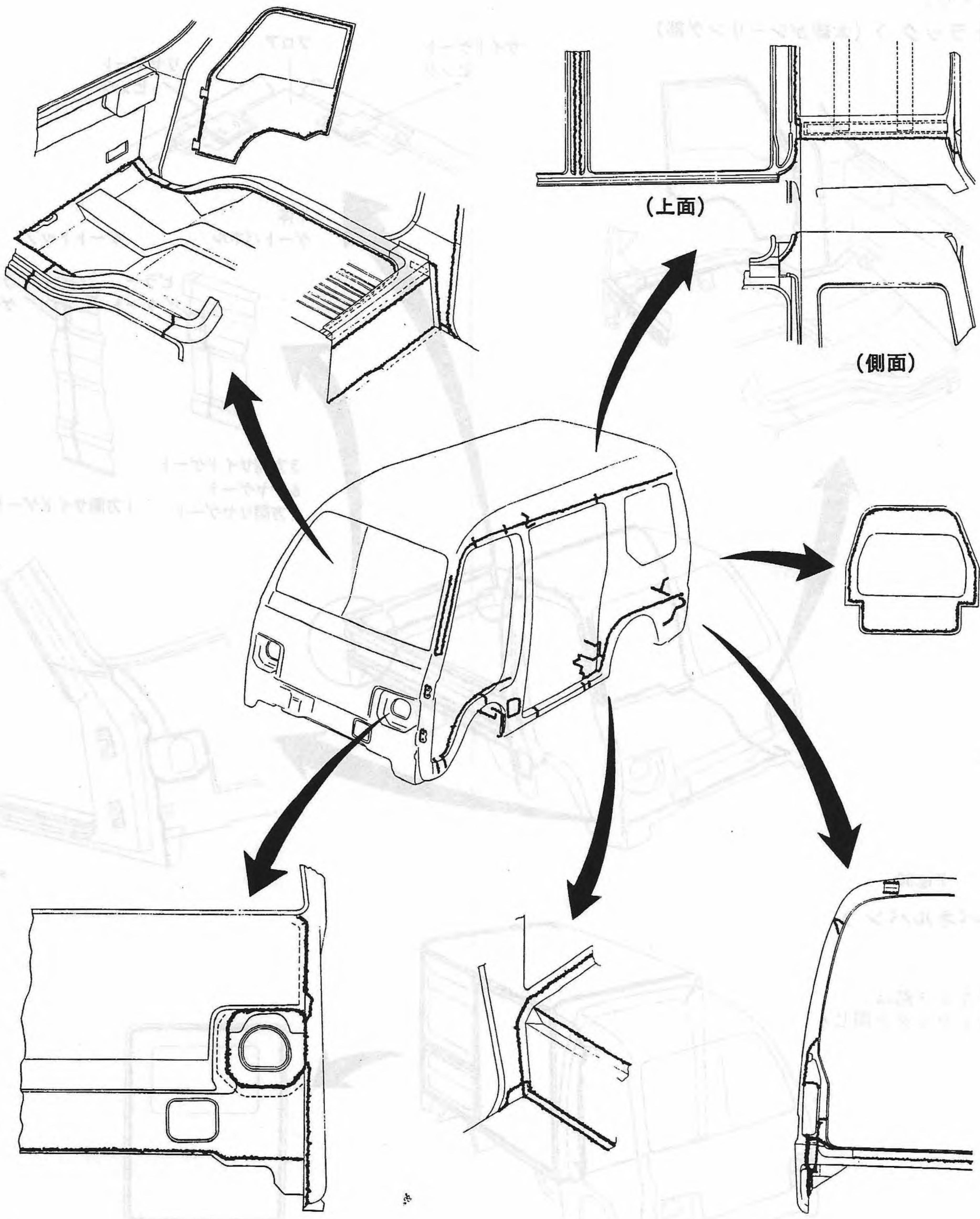


Fig.35

S5-038

アンダーコーティング

床下にPVCアンダーコートを塗布し、耐チッピング性を高めている。
※

画面表示・操作

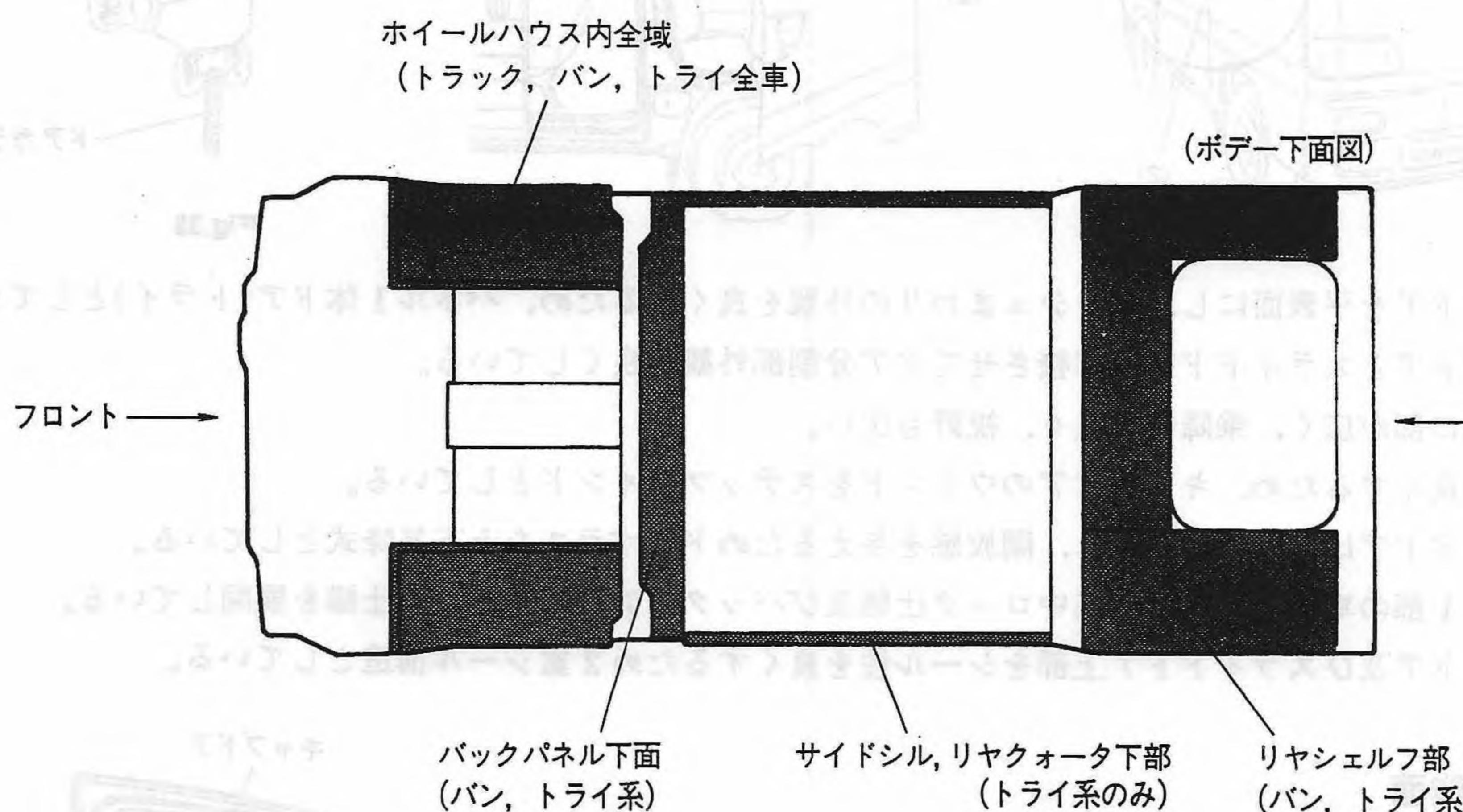
＜アンダーコート塗布部位＞

Fig.36

S 5-036

※チッピング：走行中に路面の砂利などを跳ね上げ、それらがボディに当たり塗膜が欠損すること。



〔2〕ドア ■ 概要

1. 外観・機能面

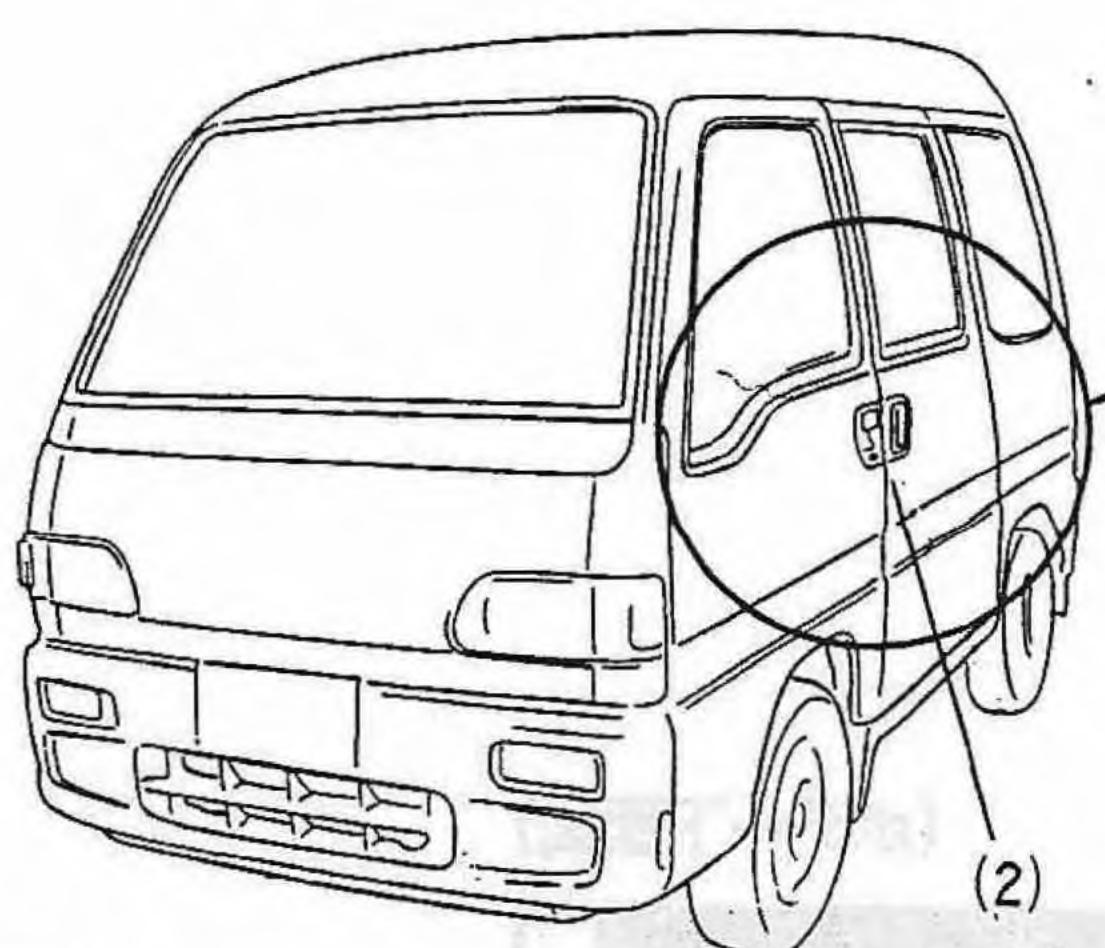
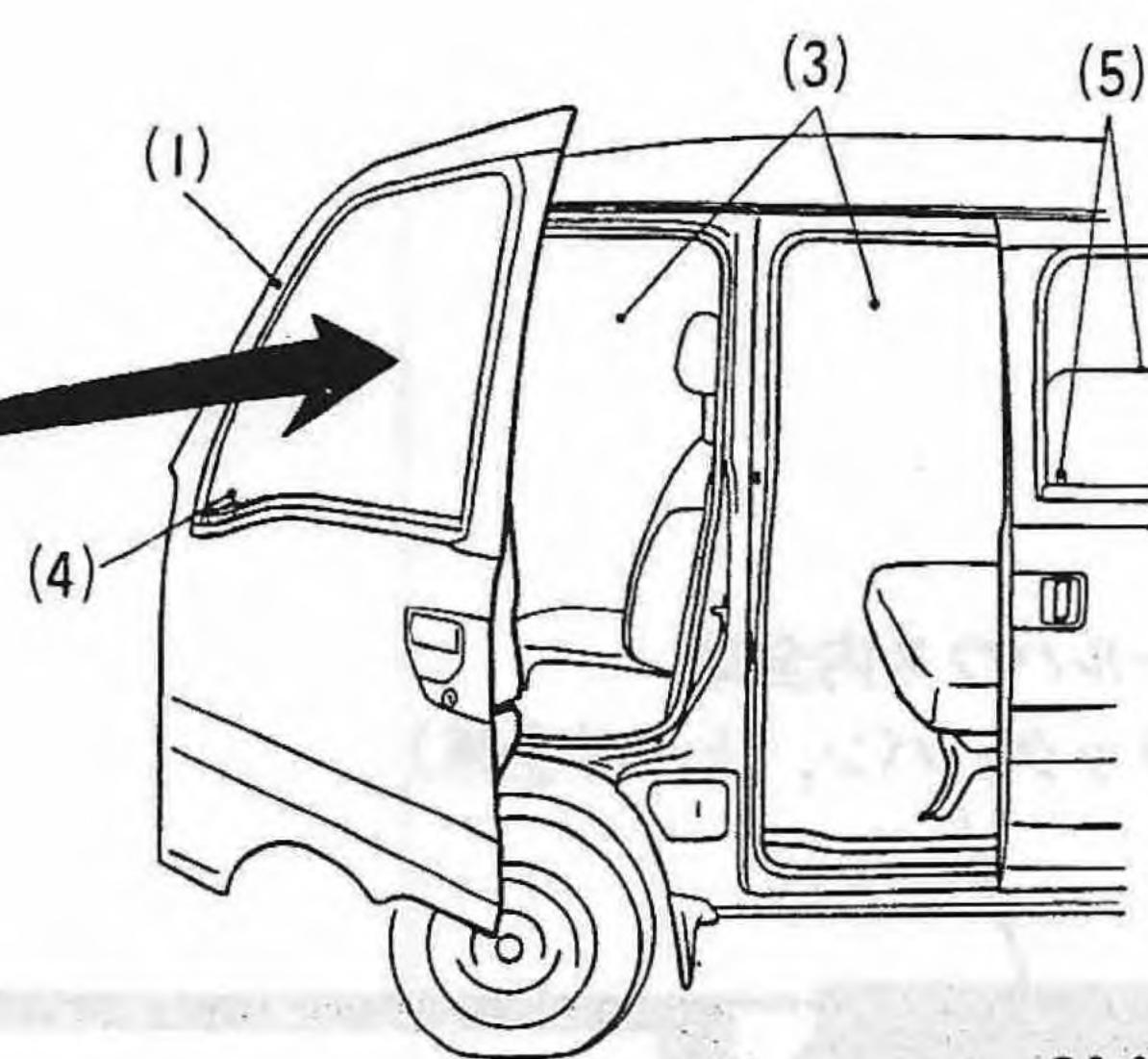


Fig.37



S5-049

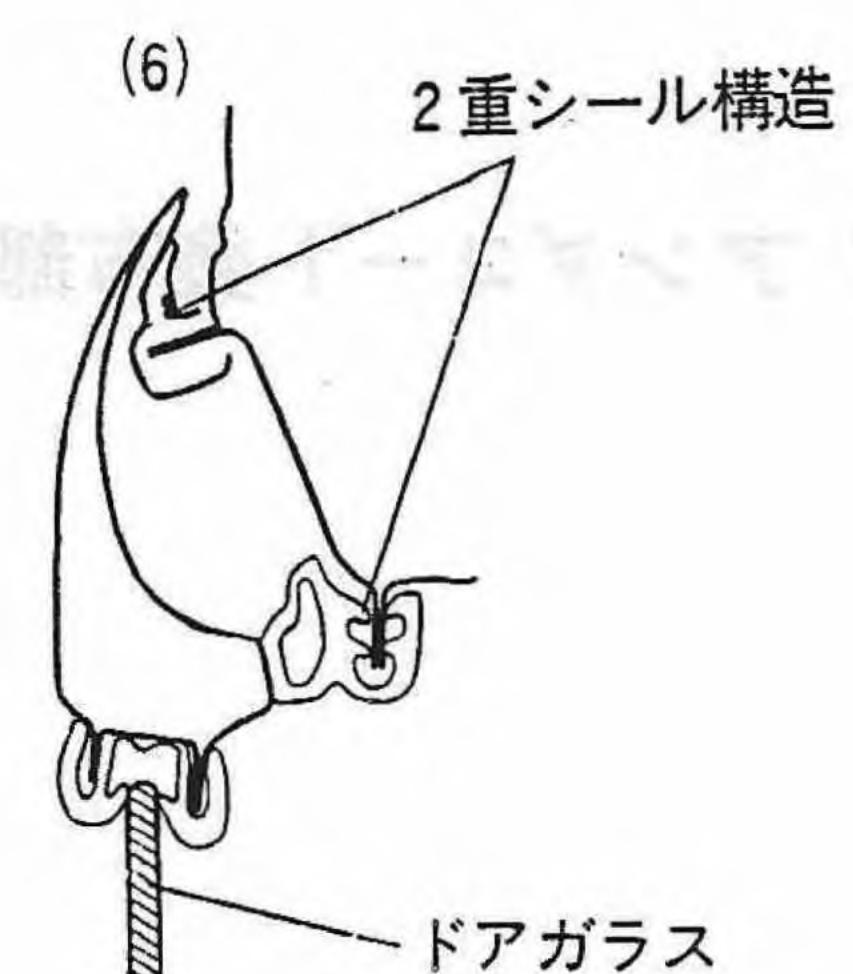


Fig.38

S5-050

- (1) キャブドアを平表面にし、サッシュまわりの外観を良くするため、パネル1体ドア(トライ)としている。
- (2) キャブドアとスライドドアを隣接させてドア分割部外観を良くしている。
- (3) ドア開口部が広く、乗降性が良く、視野も広い。
- (4) 視界を良くするため、キャブドアのウインドをステップウインドとしている。
- (5) スライドドアは、外観を良くし、開放感を与えるためドアガラスを上下昇降式としている。
また、1部の車種には全ドア集中ロック仕様及びバックドア電動式ロック仕様を展開している。
- (6) キャブドア及びスライドドア上部をシール性を良くするため2重シール構造としている。

2. 防錆性能面

- (1) アウターパネル、インナーパネルともメッキが厚く、防錆力が強化されている。
- (2) キャブドアサイドシル部にプロテクタを設定、チッピングによる錆の防止を図っている。
- (3) スライドドア下部にはサイドシルを設け、凍結を防止すると共にチッピングによる錆の防止を図っている。
- (4) ドア外周クリンチング部には接着方式を採用、防錆力の向上を図っている。

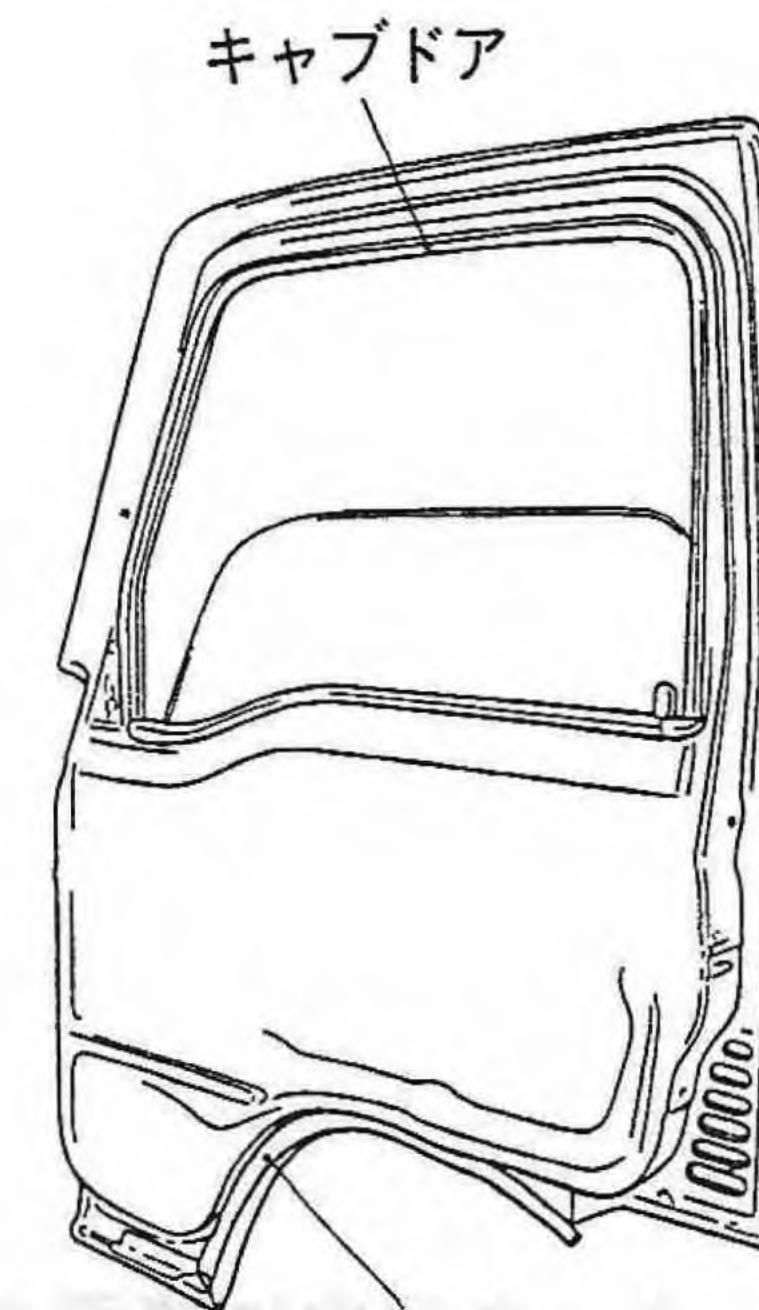


Fig.39

S5-051

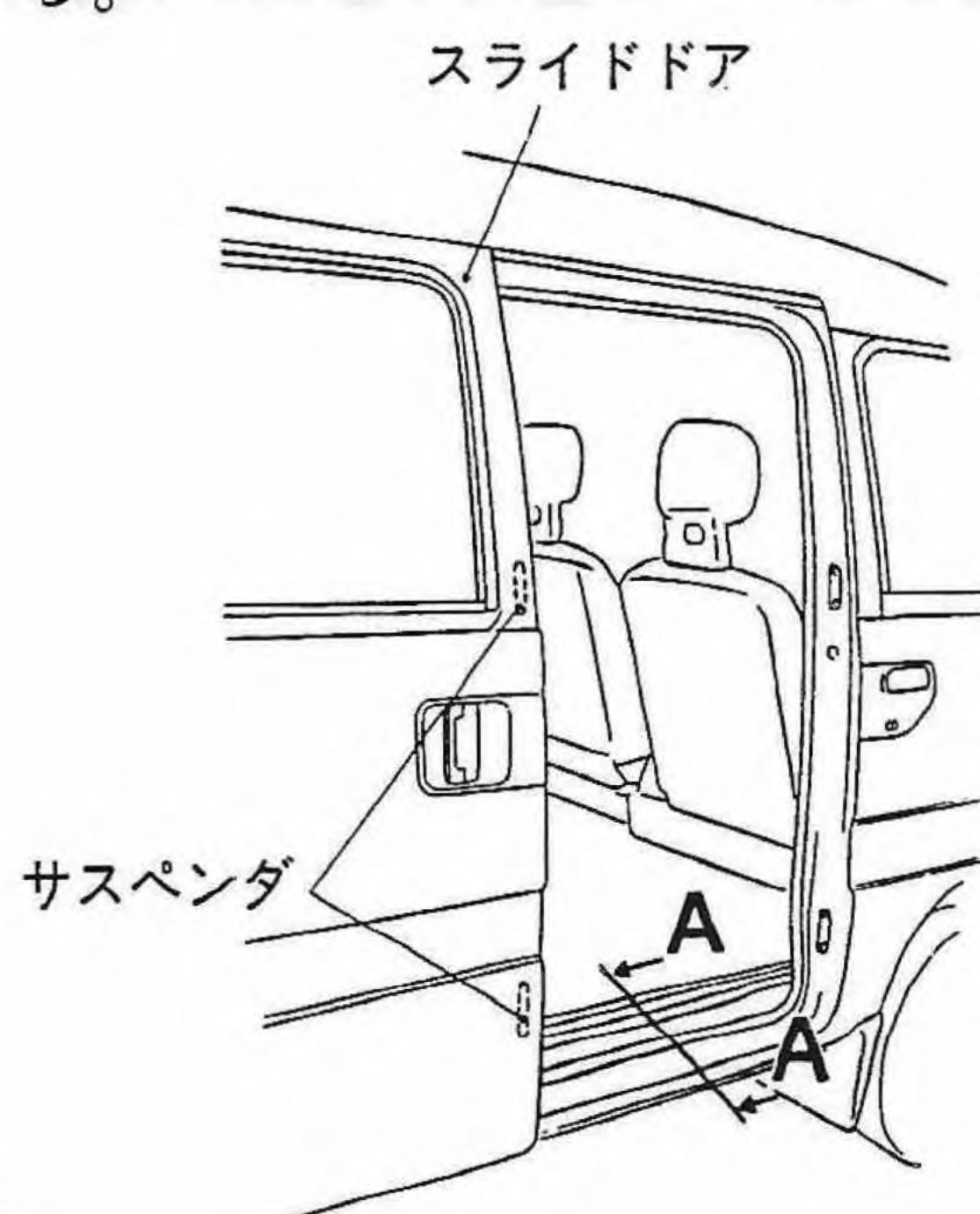
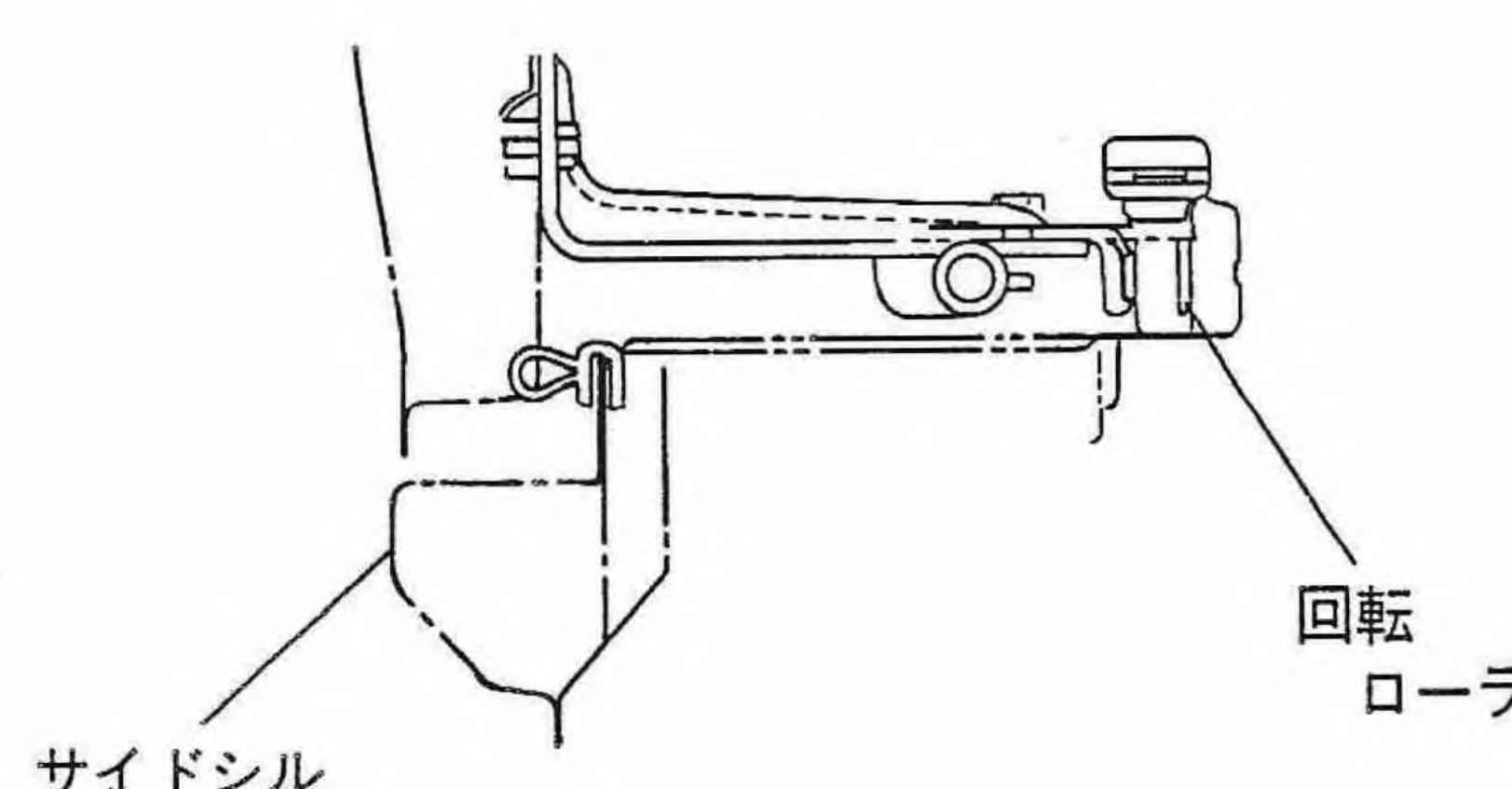


Fig.40



A-A断面

S5-052

3. ドア開り性

ドア開り性を良くするため、トラックは助手席シート下に大型ベンチレーションを採用している。

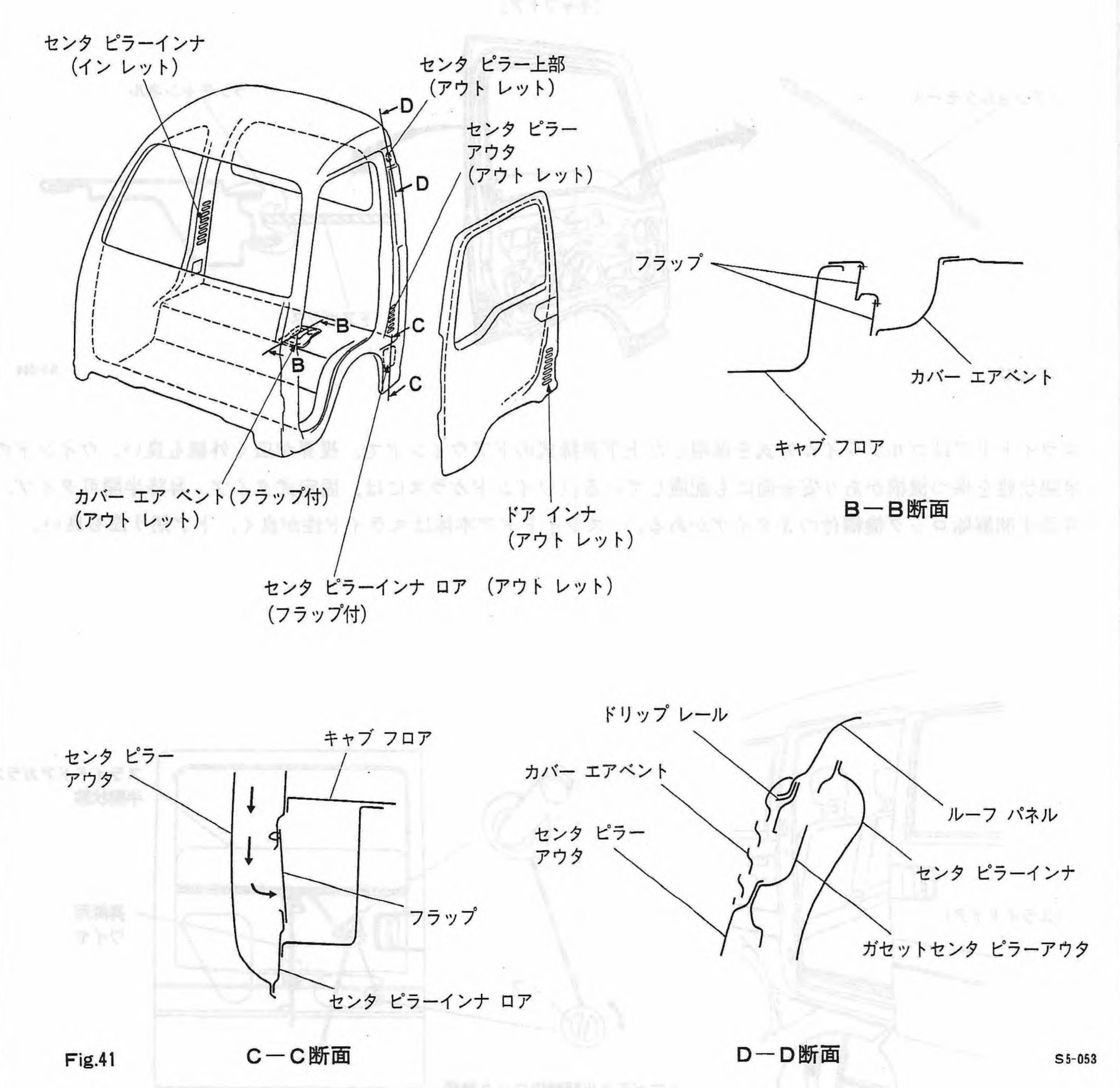


Fig.41

C-C断面

D-D断面

SS-053

■ 構造・作動

キャブドアはXアーム方式を採用、ガラス保持力が良く、ガラス振れも少い。ランチャンネルによってガラス昇降がスムースに行なわれ、更にドアショルダモールによってガラス振れが少なく、操作感の向上と安定が図られている。

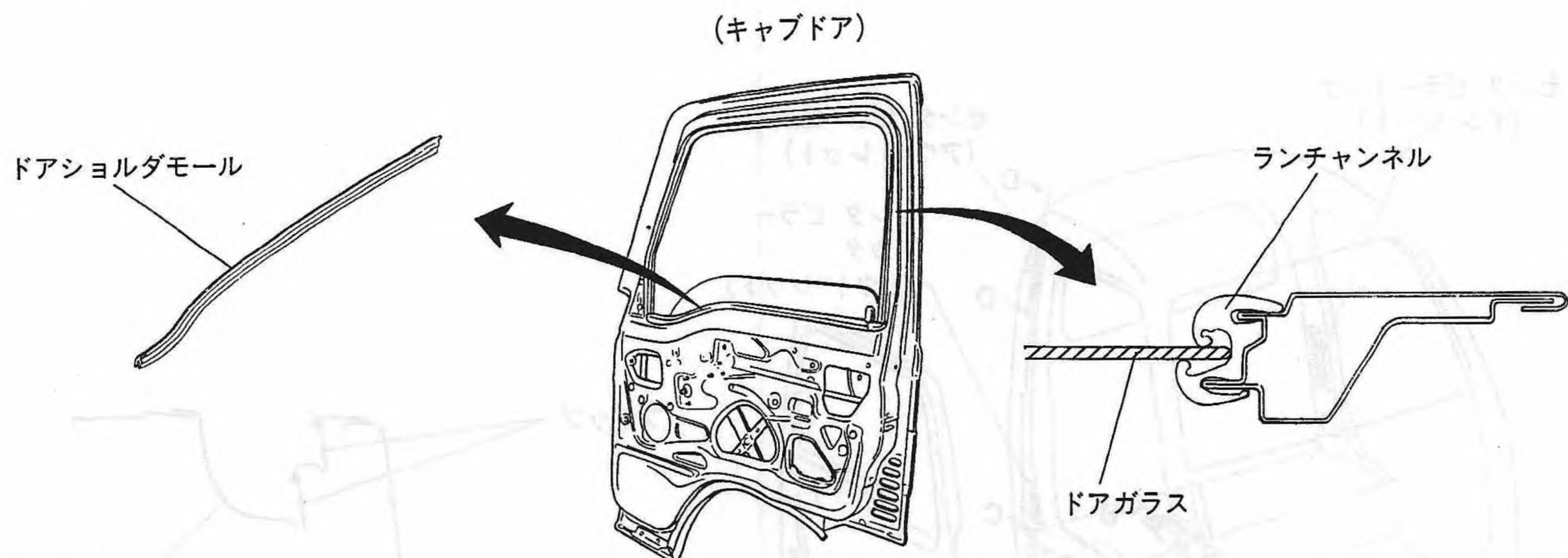


Fig.42

S5-054

スライドドアはゴルデワイヤ方式を採用した上下昇降式のドアウインドで、視界が広く外観も良い。ウインドの半開状態を保つ機構があり安全面にも配慮している。(ウインドガラスには、固定式タイプ、昇降半開可タイプ、昇降半開解除ロック機構付の3タイプがある。) スライドドア本体はスライド性が良く、ドア閉り性も良い。

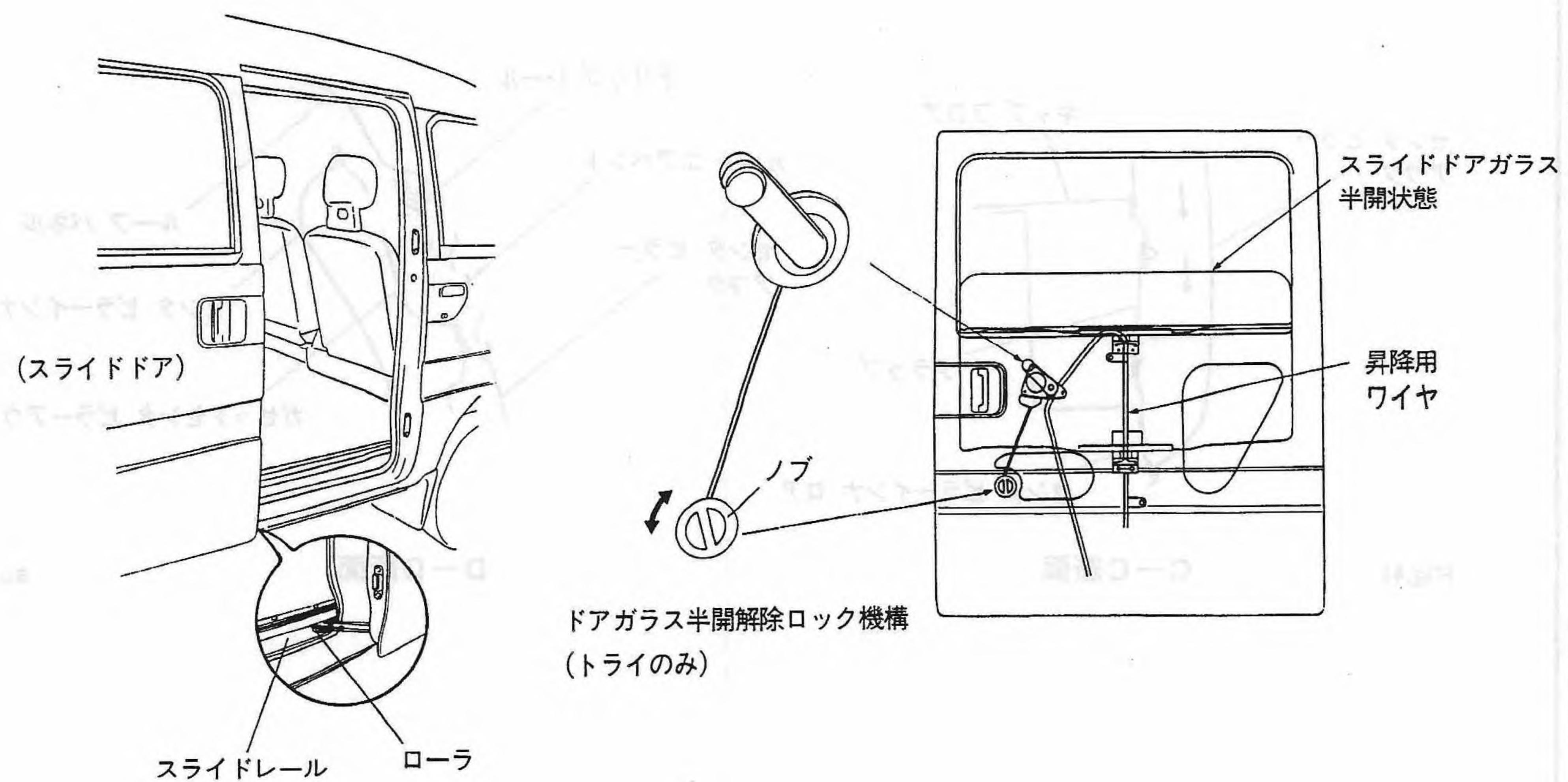


Fig.43

S5-055

〔3〕 集中ドアロック(トライ) ■ 概要

運転席連動機構を採用し、運転席のドアロックノブの操作によって、全ドアを同時にロックまたはアンロックできる電動式ドアロックである。

<構成>

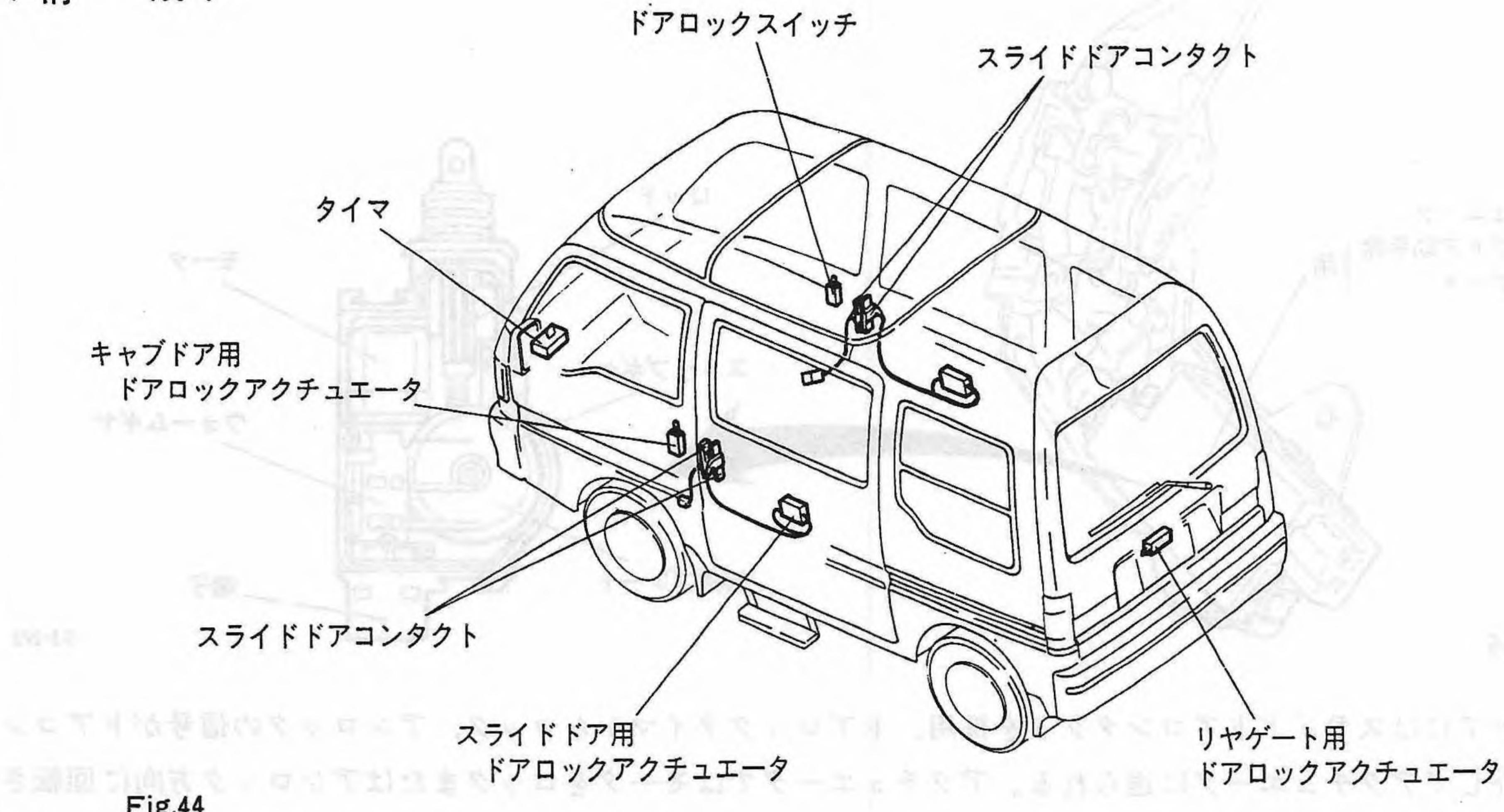


Fig.44

S5-135

<回路図>

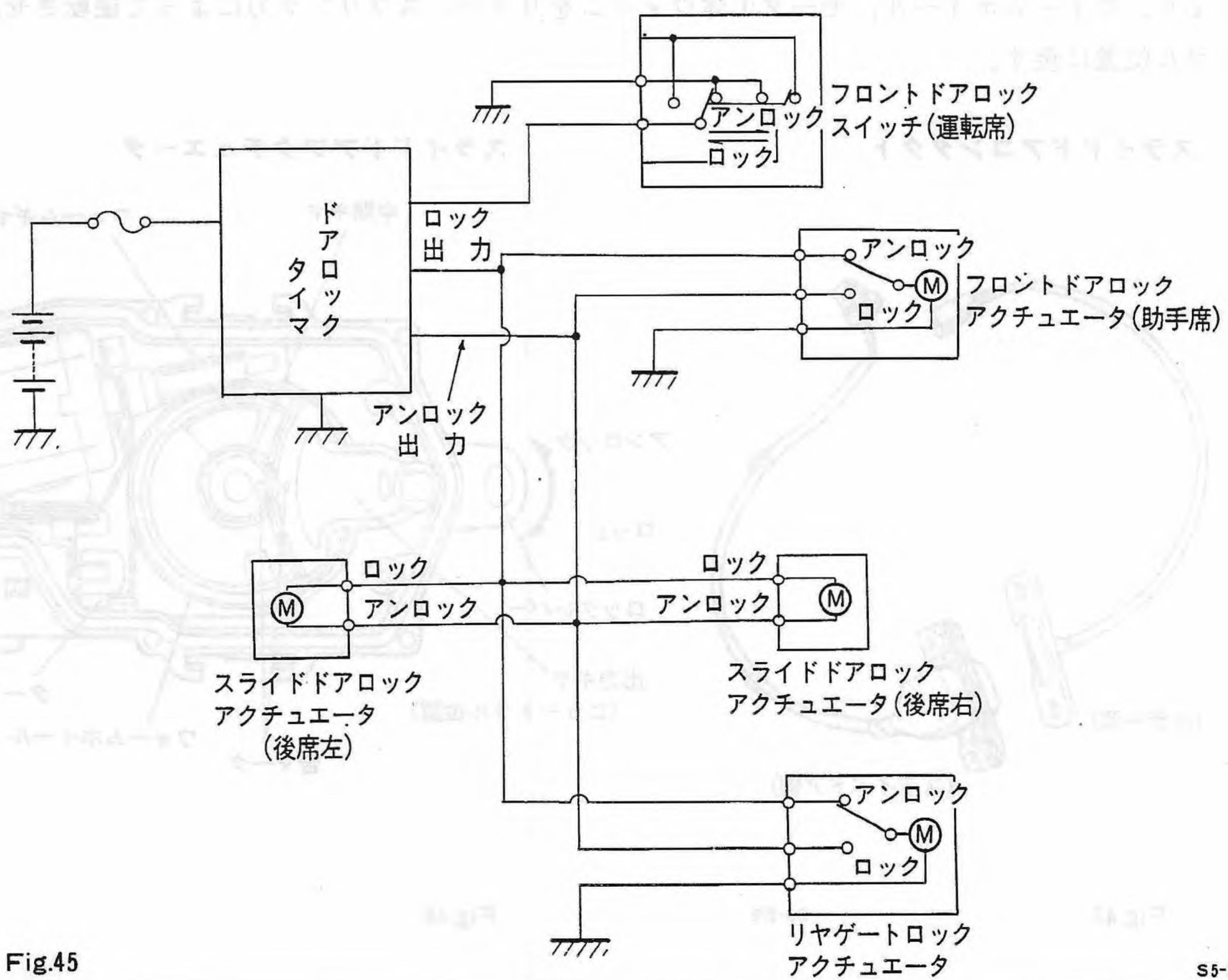


Fig.45

S5-279

■ 構造・作動

—集中ドアロック—

ドアラッチに取付けられているアクチュエータのロッドの動きにより、ロッドに結合されているリンク機構を通してドアロックまたはアンチロックされる。

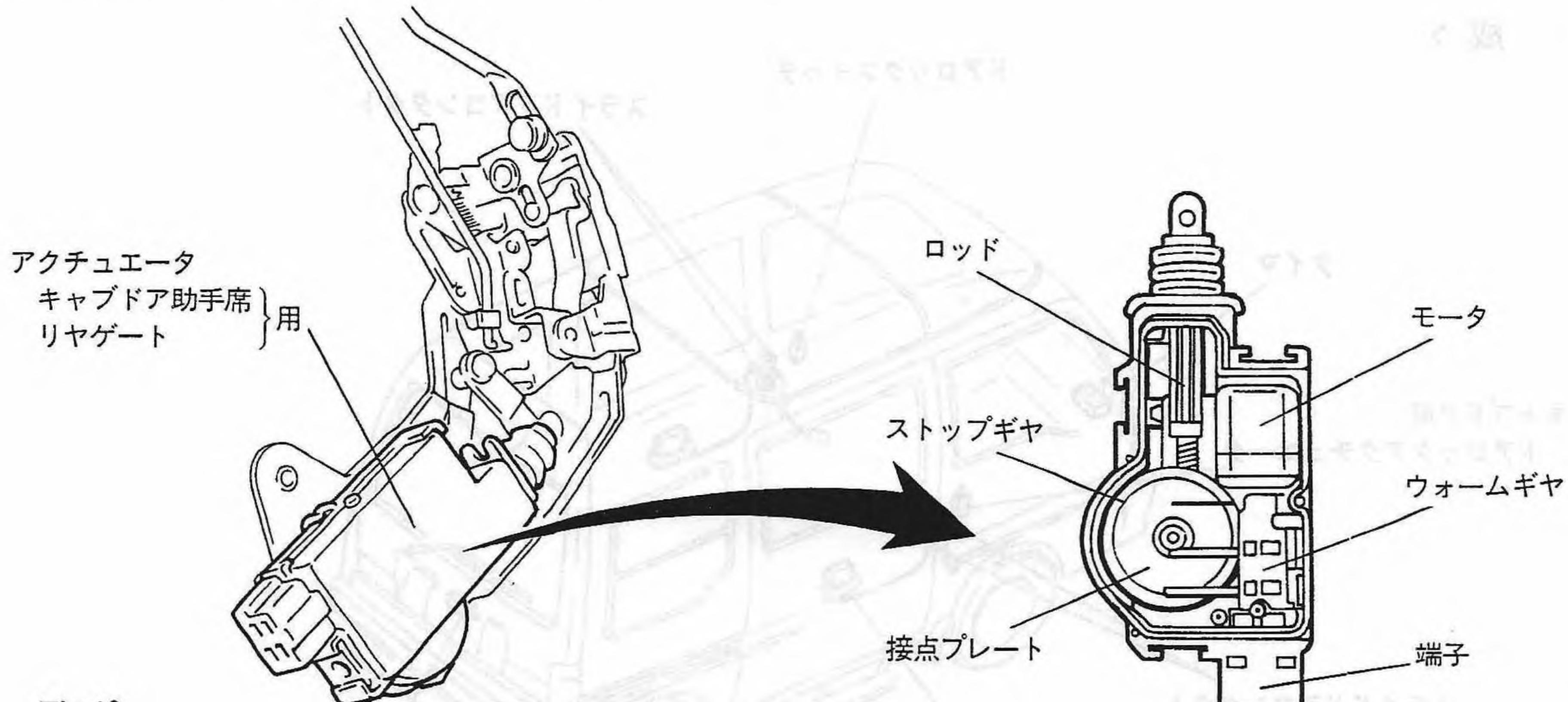


Fig.46

S5-272

スライドドアにはスライドドアコンタクトを採用、ドアロックタイマからロック、アンロックの信号がドアコンタクトを介してアクチュエータに送られる。アクチュエータではモータをロックまたはアンロック方向に回転させ、モータの回転力をウォームホイールから出力ギヤに伝えてロックレバーを作動させる。作動後、空振り機構により、ウォームホイール、モータ1体ウォームをリターンスプリング力によって逆転させ、出力ギヤをニュートラル位置に戻す。

スライドドアコンタクト

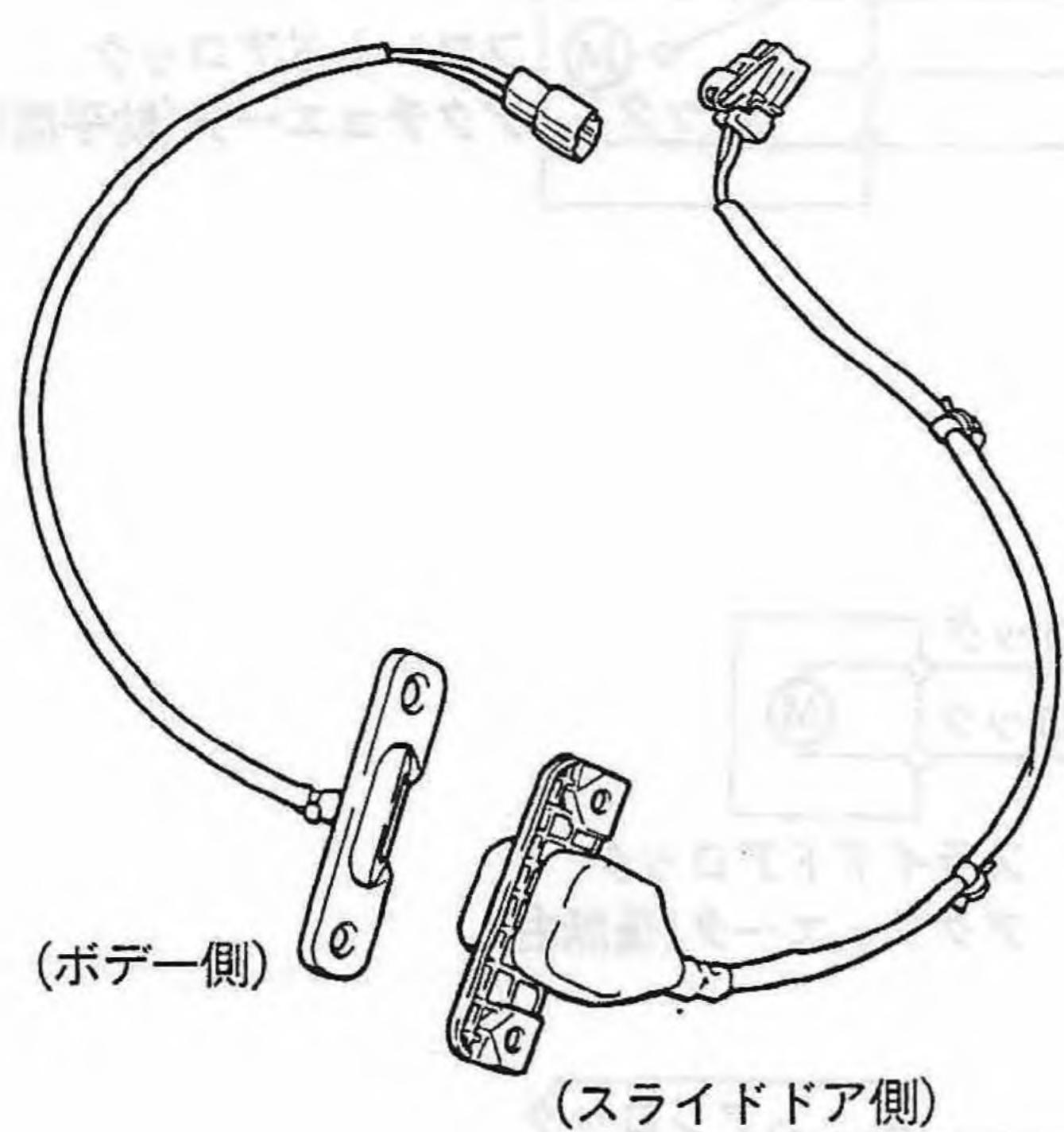


Fig.47

S5-273

スライドドアアクチュエータ

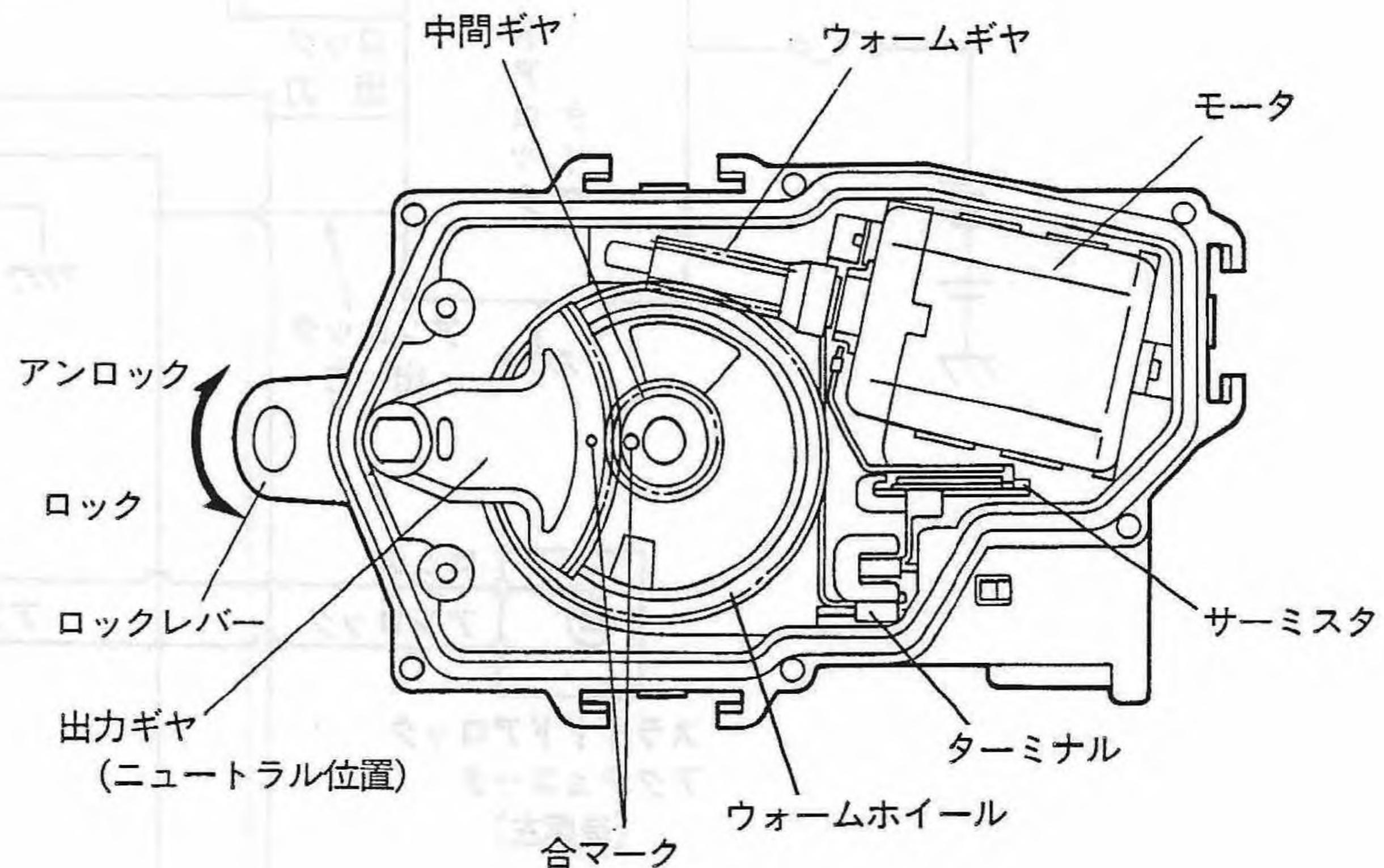


Fig.48

S5-274

〔4〕 リヤゲート

バン、トライ



Fig.49

標準ルーフ車

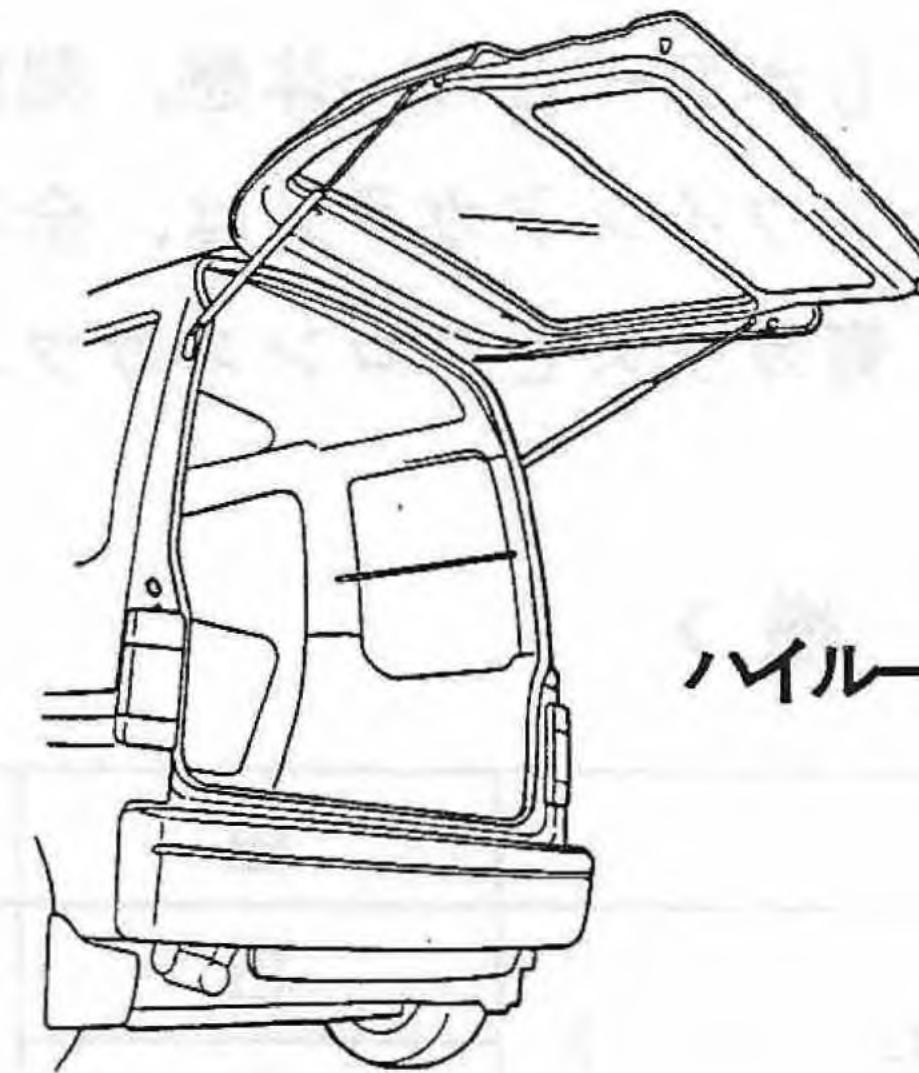


Fig.50

ハイルーフ車

S5-059

リヤゲートは標準ルーフ車、ハイルーフ車とも開口部を大きくとっており、特にハイルーフ車は荷役性と外観並びに視界を良くするため、上方まで大きく開くスーパーハッチを採用している。

- (1) ヒンジはリヤレール内格納式、ガスステーはリヤクォータドリップ内格納式とし、開口部突起物をなくしている。
- (2) ウィンドガラスは空気抵抗、風切り音の低減及び後方視界を広くするため、大型の曲面ガラスを採用している。
- (3) ウェザストリップは、シール性、耐久性及び外観向上のため、三重一体押し出しのガーニッシュタイプを全周に引き回している。
- (4) ハーネス類は外観を考慮しリヤゲート内を引き回し、リヤゲートを閉めた状態では室内に露出しない構造としている。
- (5) リヤゲートステーは、建付精度及びドア閉り性向上のため、ハイルーフ車、ロールーフ車とも2本としている。
- (6) ドアパネルの全部品を亜鉛メッキ綱板にし、防錆力を強化している。
- (7) アウターハンドルを操作性の良いハンドル方式としている。
 - 戸当りウェザストリップは、コーナーパッチを一体成形品に変え、漏水の防止を図っている。

パネルバン

- ゲートパネルインナは荷物の損傷防止と安全性、耐久性の向上を図り、アッパ、ロア共に一体プレス品にしてサービスホールを少くしている。

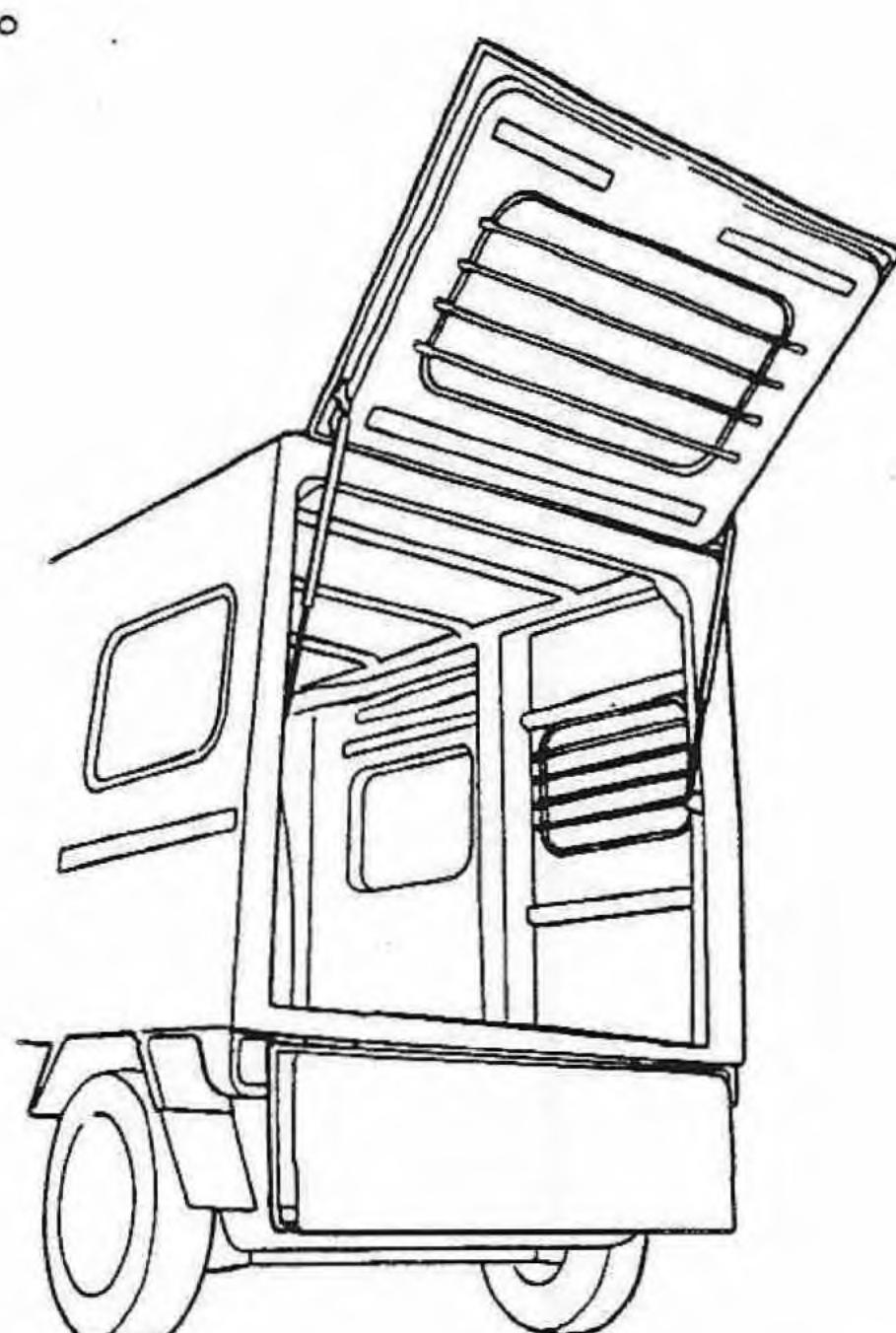


Fig.51

S5-060

〔5〕 ウィンドガラス

全車ともボディとの一体感、開放感を強調、ウェザストリップの小型薄肉化、ガラス面積の拡大を図っている。フロントウィンドガラスは、全車、合せガラスを使用、内外装色のカラーコーディネートをねらって、一部車種では、青ガラスとブロンズガラスを外装色に応じて使い分けている。

<仕様>

	色	厚さ	種類	適用車種
フロント ガラス	白	4.7mm	合せ ガラス	トラック、バン
	青			トライ
	ブロンズ			メーカOP.
リヤゲート ガラス	白	3.5mm	強化 ガラス	トラック、バン
	青			トライ
	ブロンズ			メーカOP.
ドアガラス (キャブドア) (スライドドア)	白	3.5mm	強化 ガラス	トラック、バン
	青			トライ
	ブロンズ			メーカOP.
リヤクォータ ガラス	白	3.5mm	強化 ガラス	トラック、バン
	青			トライ
	ブロンズ			メーカOP.
サンルーフ ガラス	青	5mm	強化 ガラス	トライ
	ブロンズ			メーカOP.

〔6〕 ウェザストリップ

選別

(トヨタ) ハードウェザーストリップ

フロントパネル、リヤクォータパネル、バックパネルのウェザストリップについては小型薄肉化を図り、ボデーとの一体感を良くし、調和のとれた外観にしている。

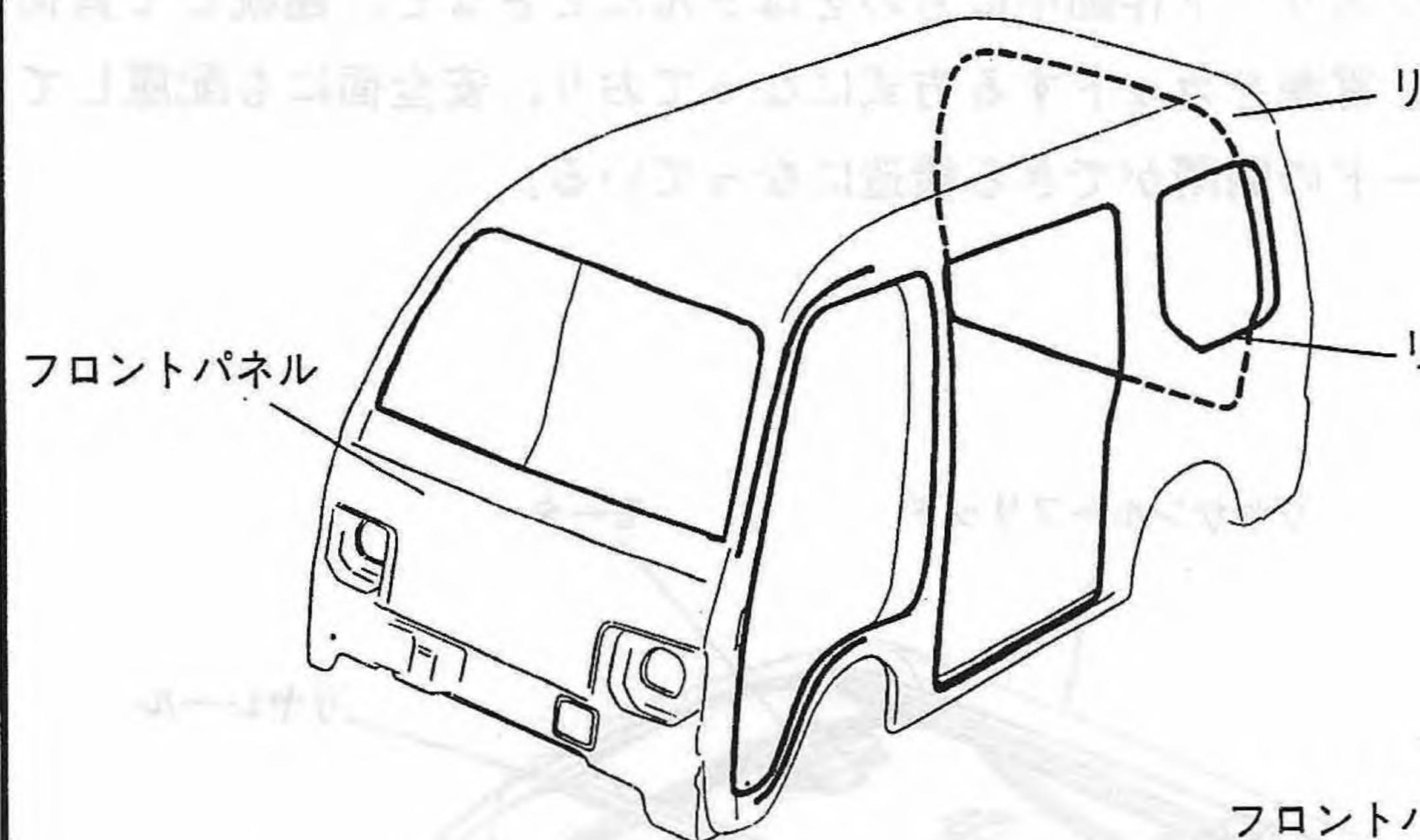


Fig.52

S 5-062

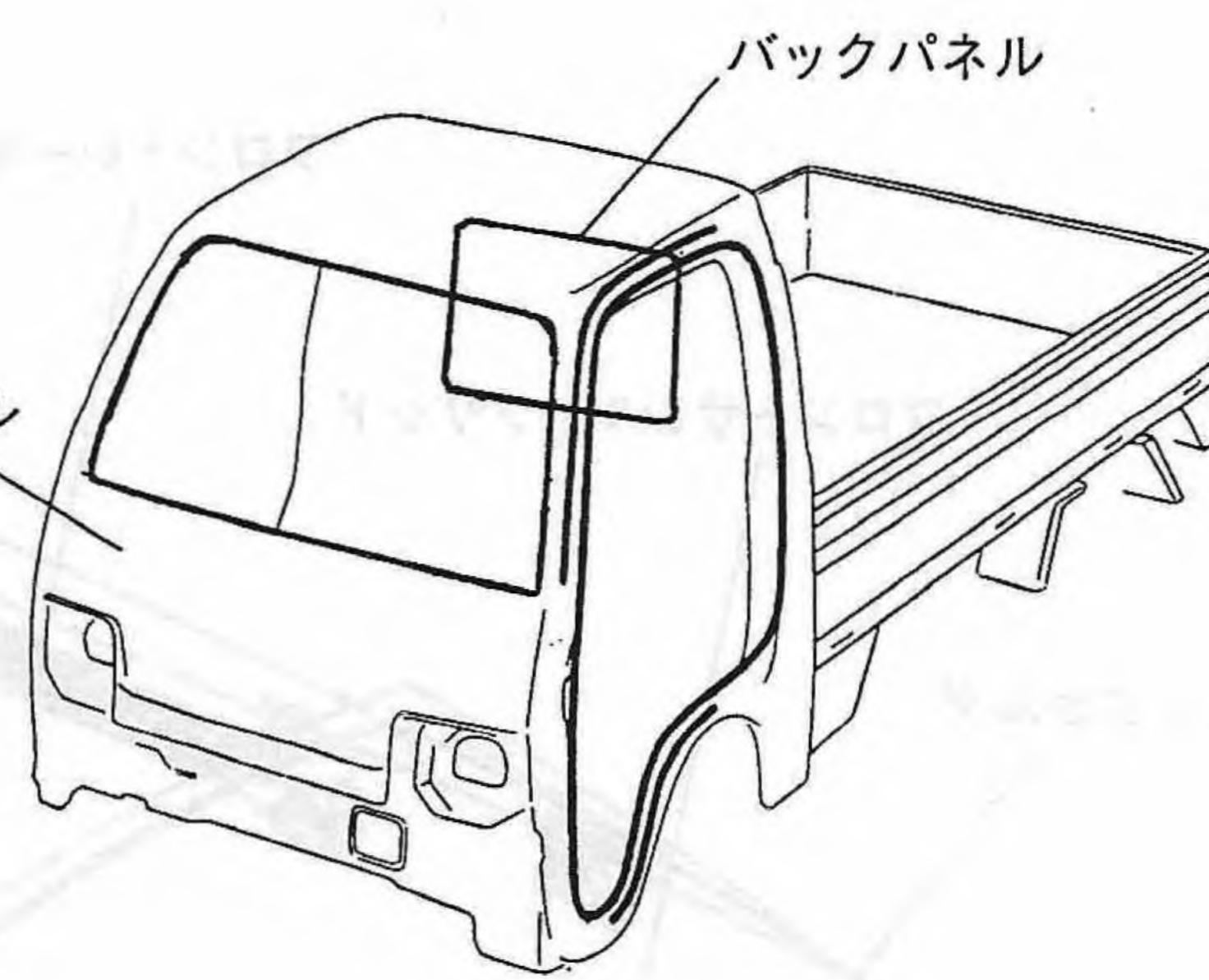


Fig.53

S 5-063

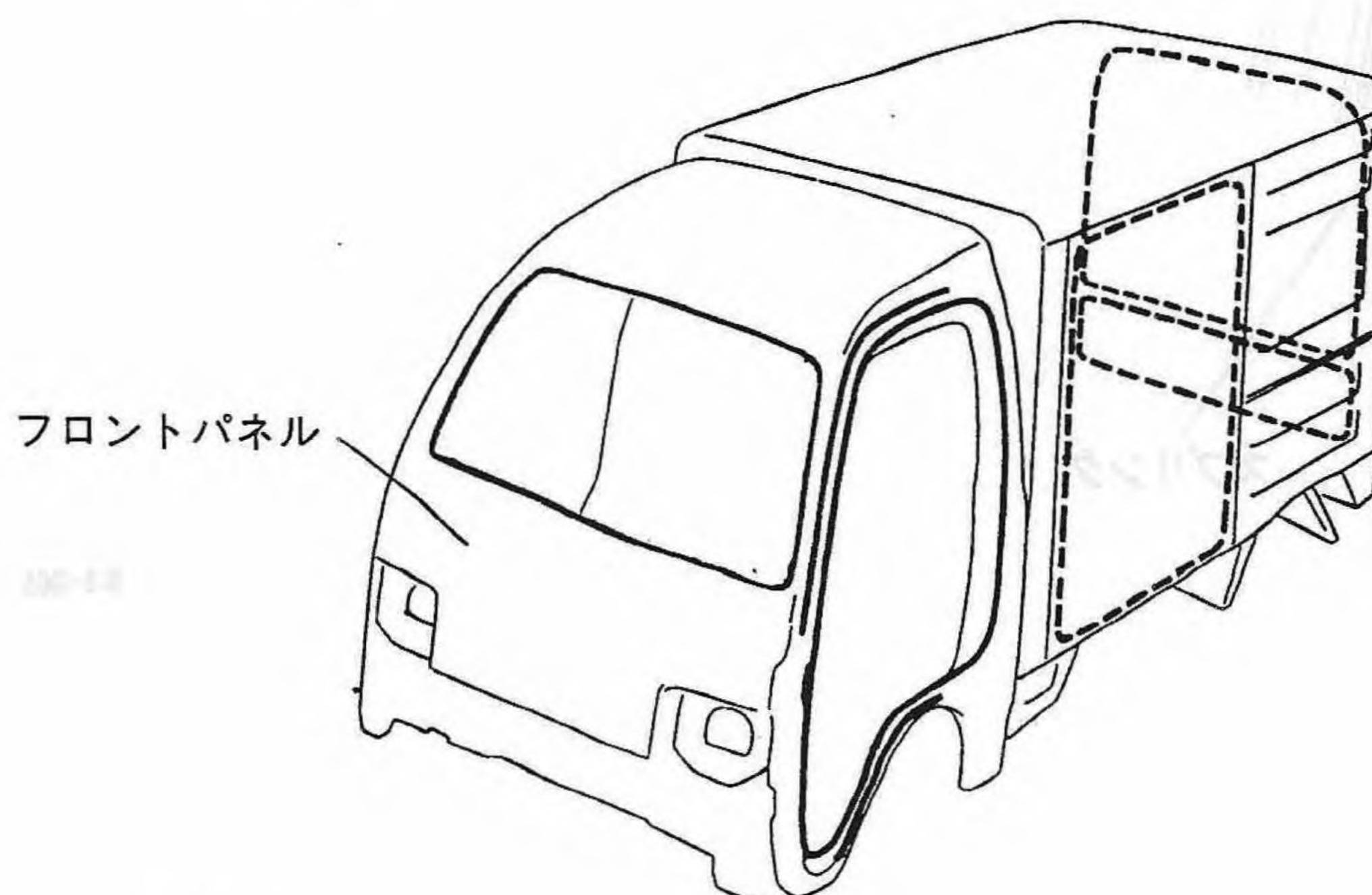


Fig.54

S 5-064

〔7〕 サンサンルーフ(トライ)

■ 概要

サンサンルーフは手動チルトアップ式のフロントサンルーフと電動式のリヤサンルーフからなっている。フロントサンルーフはガラスリッドを押し開くことによって換気性が良くなるばかりでなく、遮光しながらの換気ができる。また、リヤサンシェードはガラスリッドと連動して開閉できる構造になっている。フロント、リヤともガラスリッドには強化ガラスを採用している。リヤ電動式サンルーフは、ガイドレール、モータ、ガラスリッド、サンシェード等の部品からなり、電動アウタースライド開閉タイプ(スライド量707mm)である。ガラスリッド作動中にものをはさんだときなど、連続して負荷状態となった場合には、モータ内のブレーカが作動し電源をカットする方式になっており、安全面にも配慮している。また、ガラスリッド閉時には手動でサンシェードの開閉ができる構造になっている。

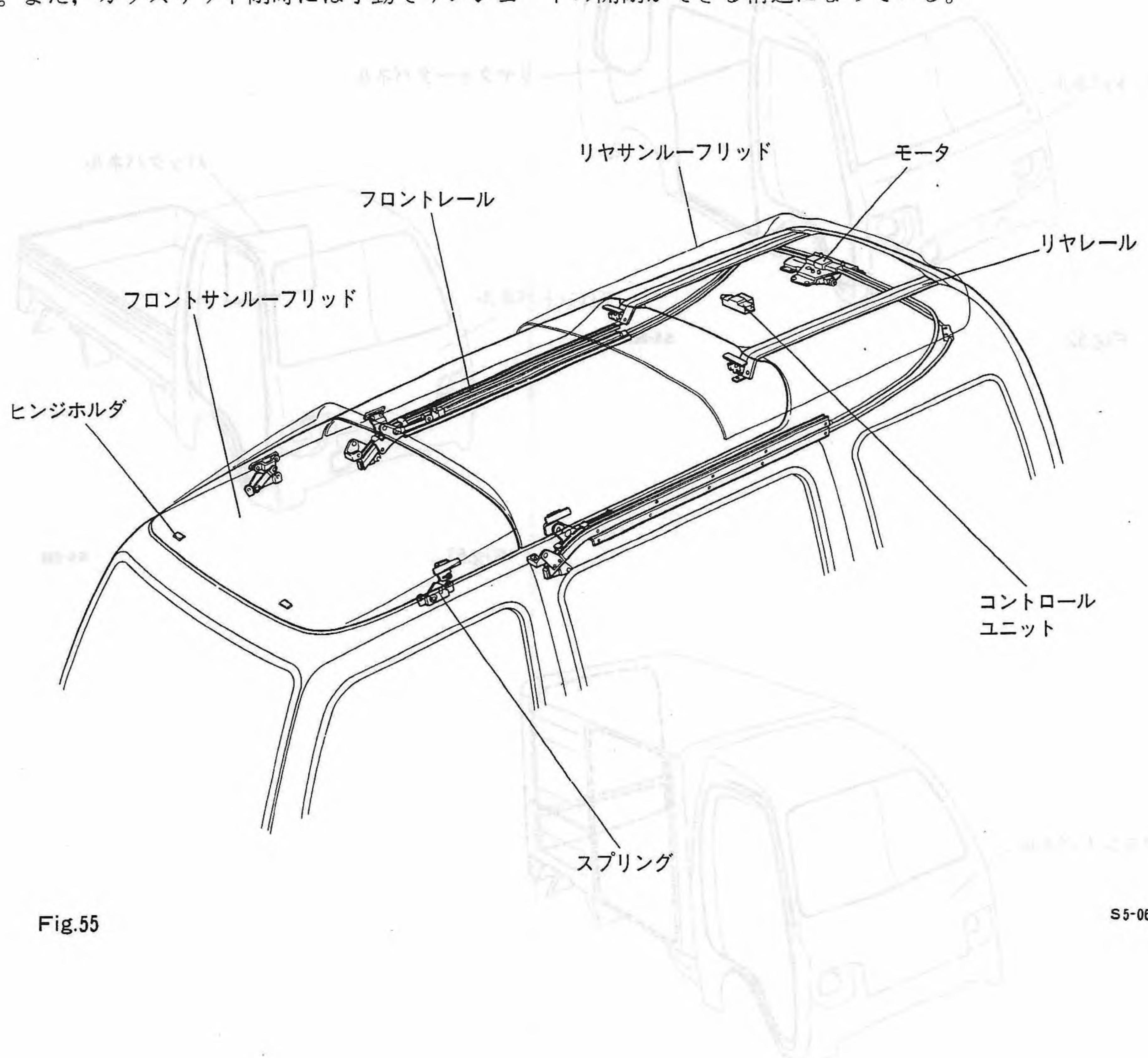


Fig.55

S5-065

■ 構造・作動

構 造

< フロント サンルーフ >

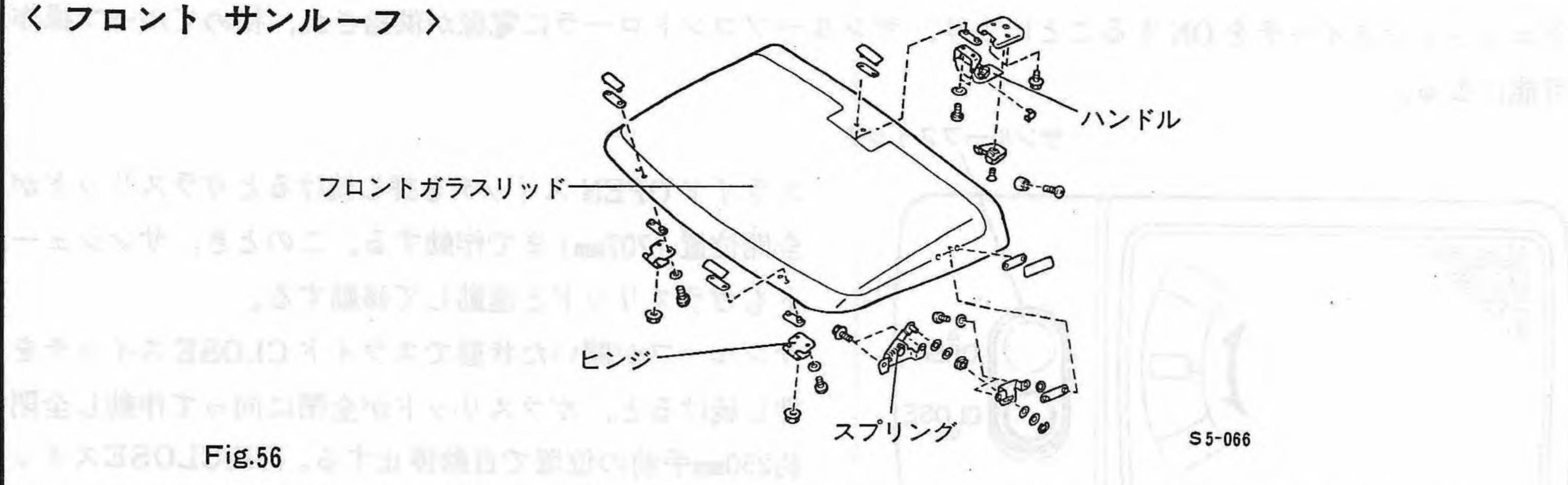


Fig.56

ハンドルを押し上げ、または引き下げてガラスリッドを開閉する。サンシェードの開閉も手動ができる。

< リヤ サンルーフ >

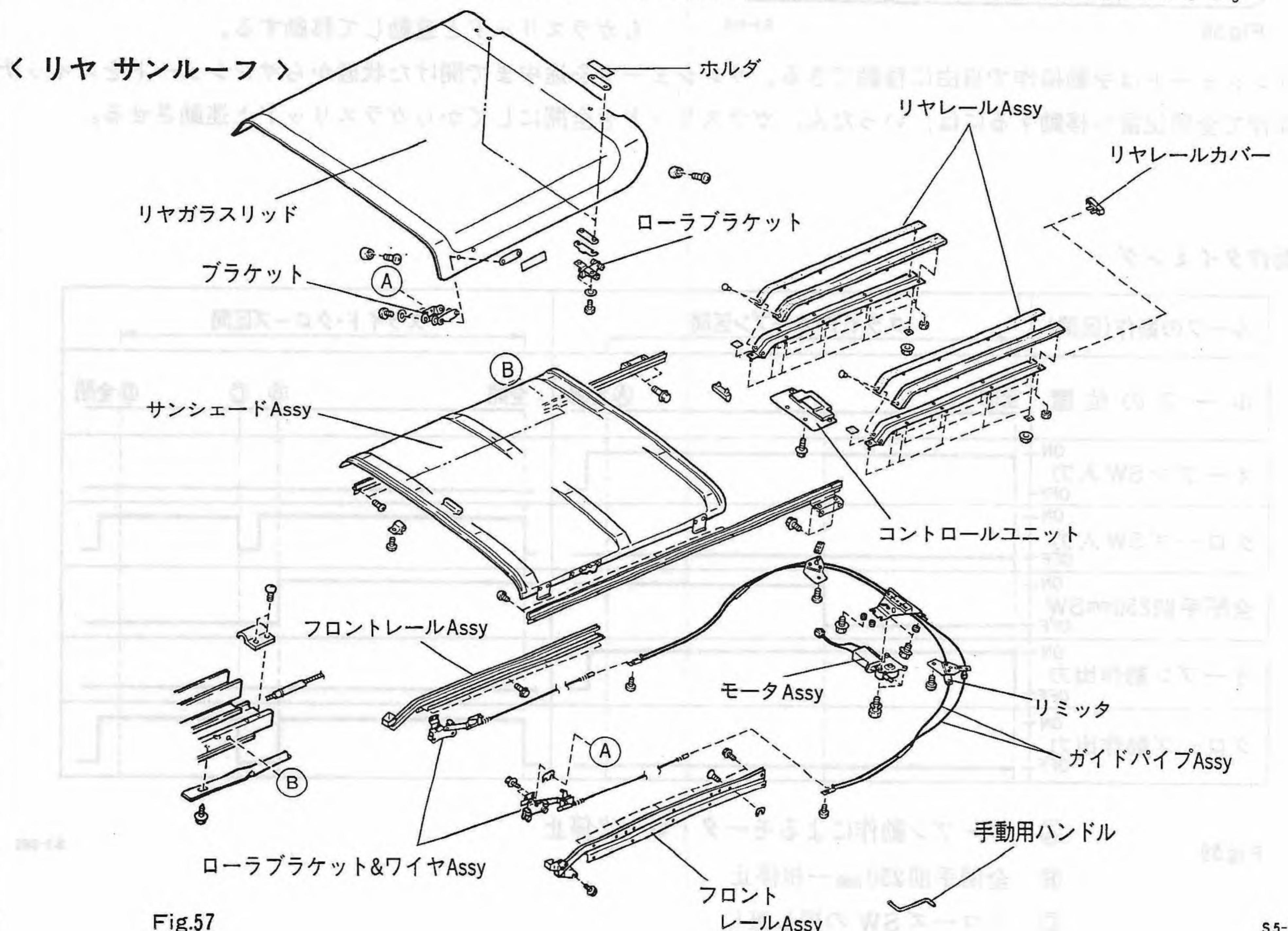


Fig.57

S5-067

• サンルーフモータ

イグニッションスイッチを「ON」にし、「OPEN」「CLOSE」ボタンを押すとモータが回転し、ガラスリッドが開閉する。

スライディングルーフモータは、モータ部とドライブギヤ部で構成されている。モータの回転は、ギヤ部のウォームギヤにより減速し、ドライブギヤに伝えられスライディングケーブルを摺動させる。

作動

イグニッションスイッチをONすることにより、サンルーフコントローラに電源が供給され、初めてルーフ操作が可能になる。

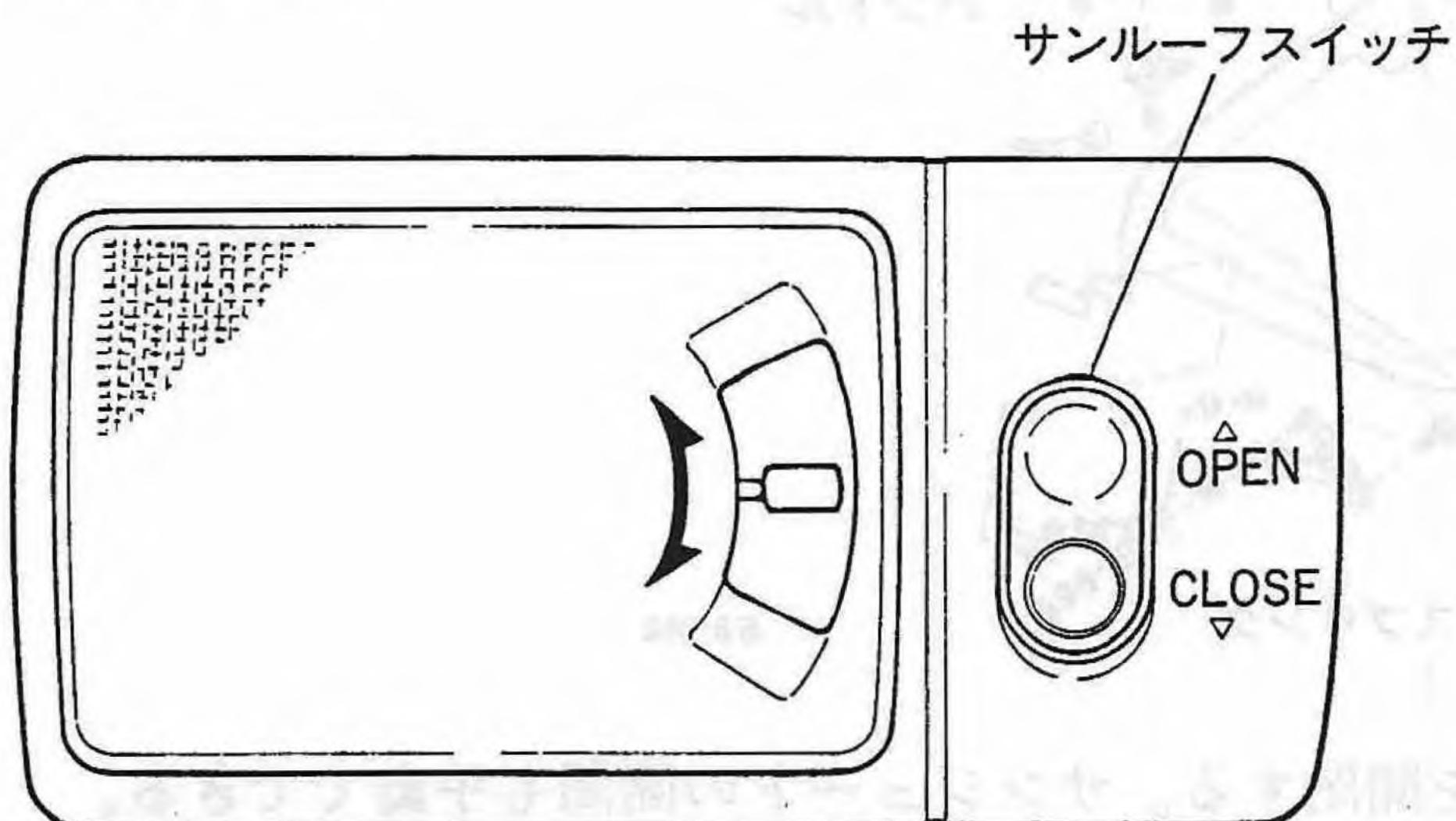


Fig.58

S5-068

スライドOPENスイッチを押し続けるとガラスリッドが全開位置(707mm)まで作動する。このとき、サンシェードもガラスリッドと連動して移動する。

サンルーフが開いた状態でスライドCLOSEスイッチを押し続けると、ガラスリッドが全閉に向って作動し全閉約250mm手前の位置で自動停止する。再度CLOSEスイッチを押すことにより全閉する。このとき、サンシェードもガラスリッドと連動して移動する。

サンシェードは手動操作で自由に移動できる。サンシェードを途中まで開けた状態からサンシェードをスイッチ操作で全閉位置へ移動するには、いったん、ガラスリッドを全開にしてからガラスリッドと連動させる。

動作タイミング

ルーフの動作(区間)	スライド・オープン区間		スライド・クローズ区間		
ルーフの位置	全閉	Ⓐ全開	全開	Ⓑ Ⓣ	Ⓓ全閉
オープンSW入力	ON				
	OFF				
クローズSW入力	ON				
	OFF				
全閉手前250mmSW	ON				
	OFF				
オープン動作出力	ON				
	OFF				
クローズ動作出力	ON				
	OFF				

Fig.59

S5-069

- Ⓐ オープン動作によるモータ・ロック停止
- Ⓑ 全閉手前250mm一担停止
- Ⓒ クローズSWの押し直し
- Ⓓ クローズ動作によるモータ・ロック停止

作動

サンルーフ コントローラ全体図

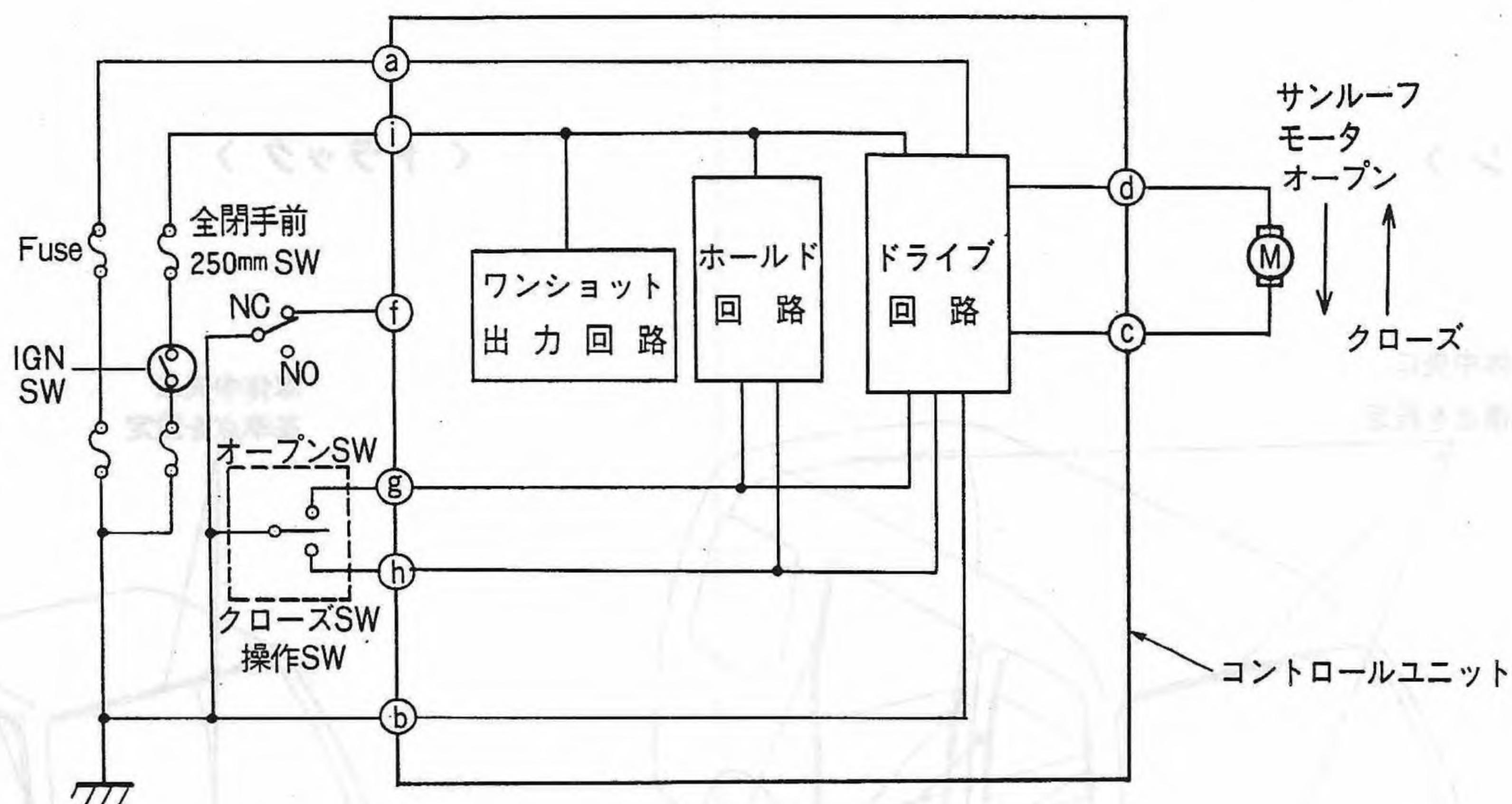


Fig.60

(各々のスイッチは)
（全閉状態を表す。）NO: ノーマルオープン
NC: ノーマルクローズ

S5-070

<スライドオープン動作>

OPENスイッチをONすると、オープン側のドライブ回路がONし、d端子からc端子に電流が流れ、ルーフモータはスライドオープン方向へ回転する。

OPENスイッチをOFFすることにより、ルーフモータは止まる。

<スライドクローズ動作>

1. 全開から全閉手前 250mm 迄のクローズ動作

CLOSEスイッチをONすると、クローズ側のドライブ回路がONし、c端子からd端子に電流が流れ、ルーフモータはスライドクローズ方向へ回転する。

CLOSEスイッチをOFFすることにより、ルーフモータは止まる。

2. 全閉手前 250mm 自動停止動作

CLOSEスイッチをONし続け、ルーフが全閉手前 250mm の位置まで来ると、250mmリミットスイッチがNOからNCに変化する。するとワンショット出力回路より信号が出力され、ホールド回路が働き、ドライブ回路をOFFし、ルーフモータはスライドクローズ動作を停止する。

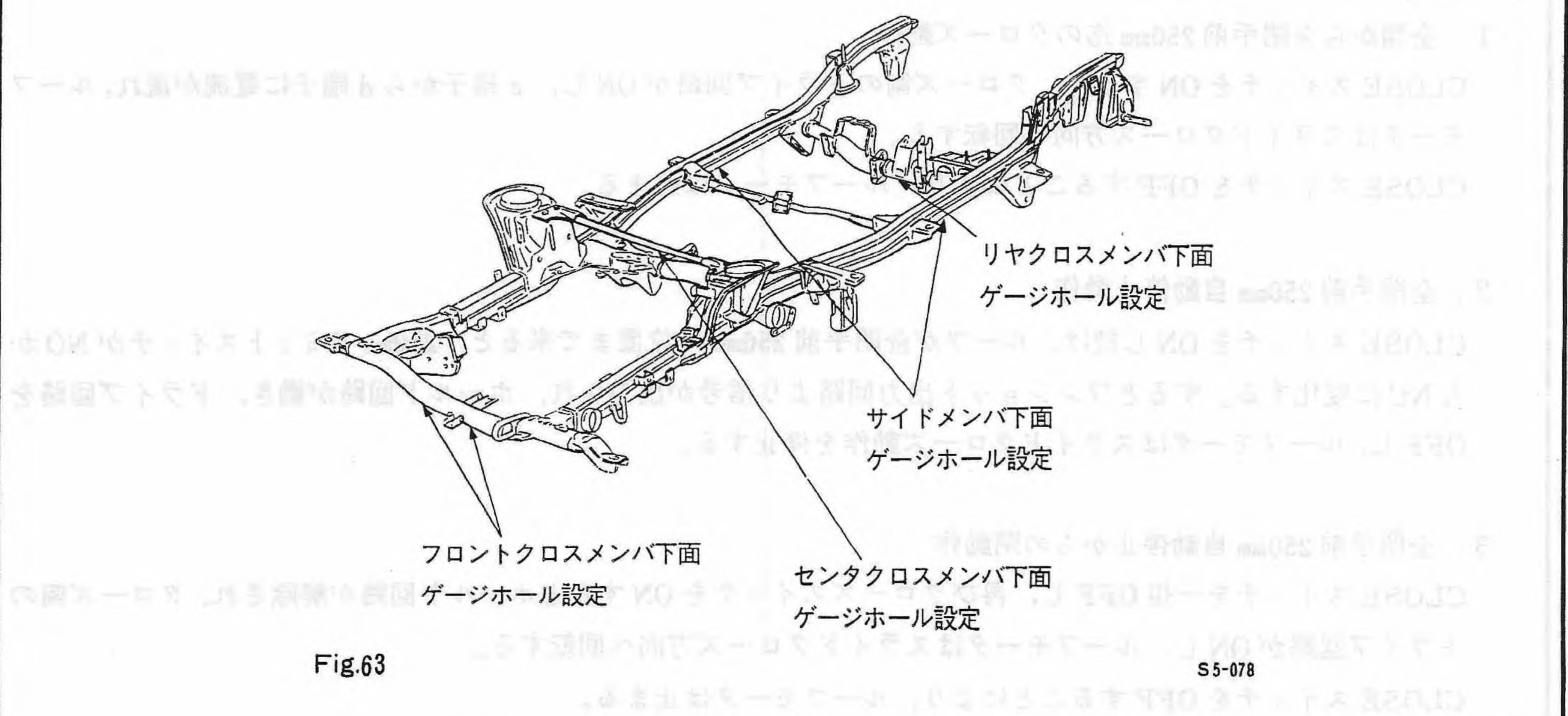
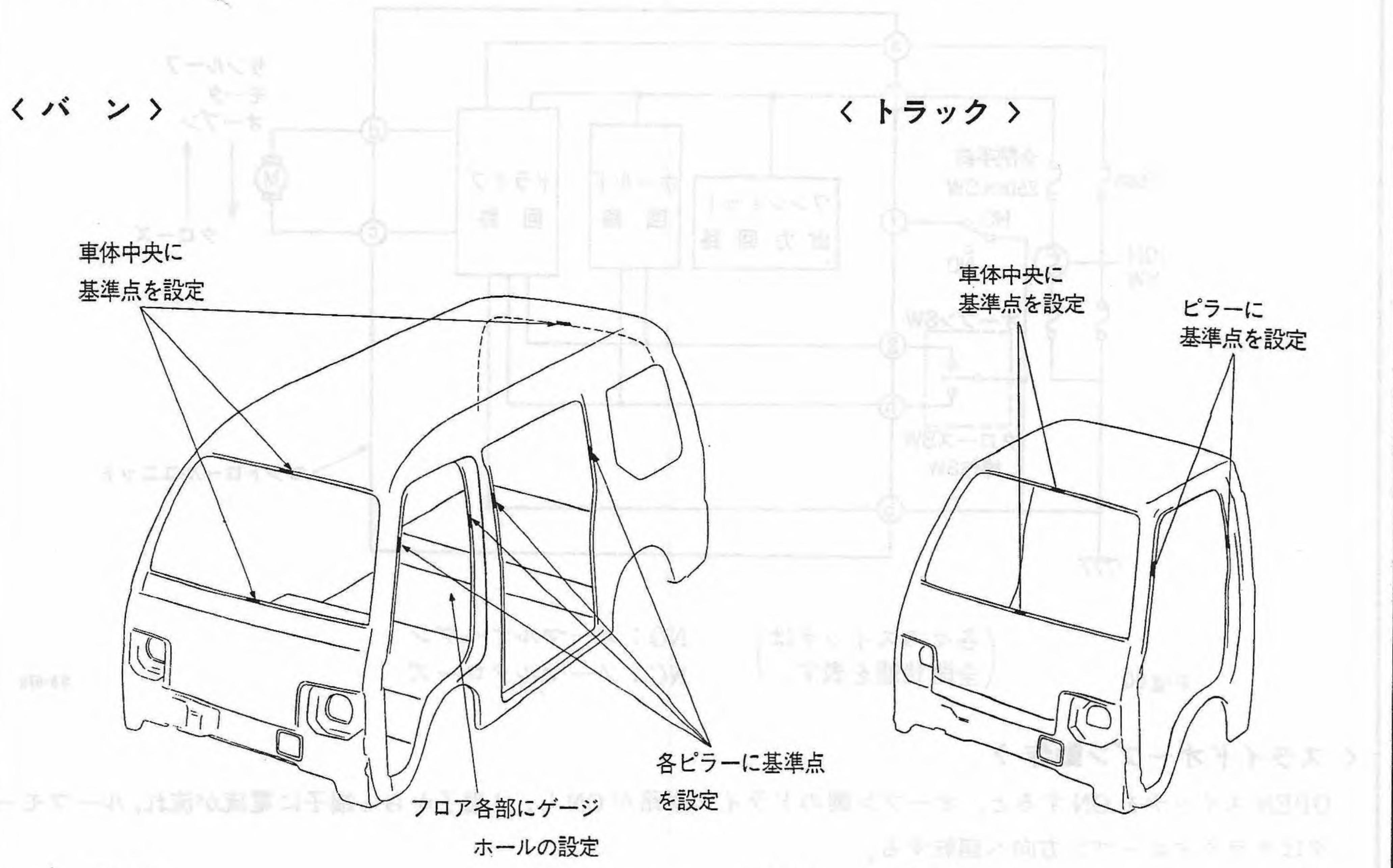
3. 全閉手前 250mm 自動停止からの閉動作

CLOSEスイッチを一撃OFFし、再びクローズスイッチをONするとホールド回路が解除され、クローズ側のドライブ回路がONし、ルーフモータはスライドクローズ方向へ回転する。

CLOSEスイッチをOFFすることにより、ルーフモータは止まる。

(8) ボデーリペアラビリティ ■ボディ寸法基準点

損傷車体修理時に車体の基準点となる車体中心基準点(マスタリペアロケーション)を設けている。また、パネル交換時に作業性向上、精度向上を図るため、適切な位置に基準穴を設けている。



〔9〕 サービスホール

時計 標準 (0)

エンジン房内整備性に関しては、サービスホールを大きくとり、整備性を良くしている。

<バン>

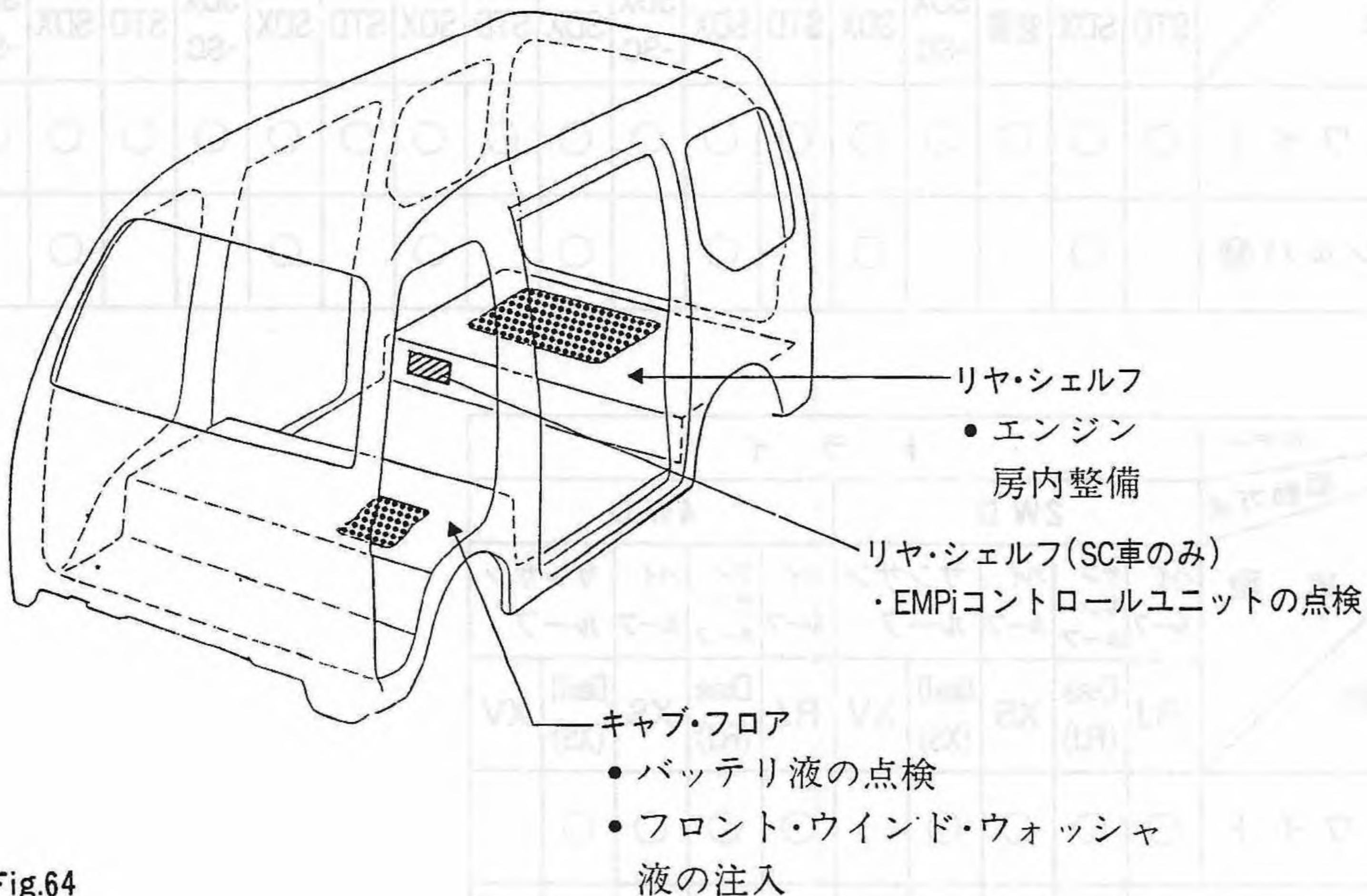


Fig.64

S5-079

<トラック>

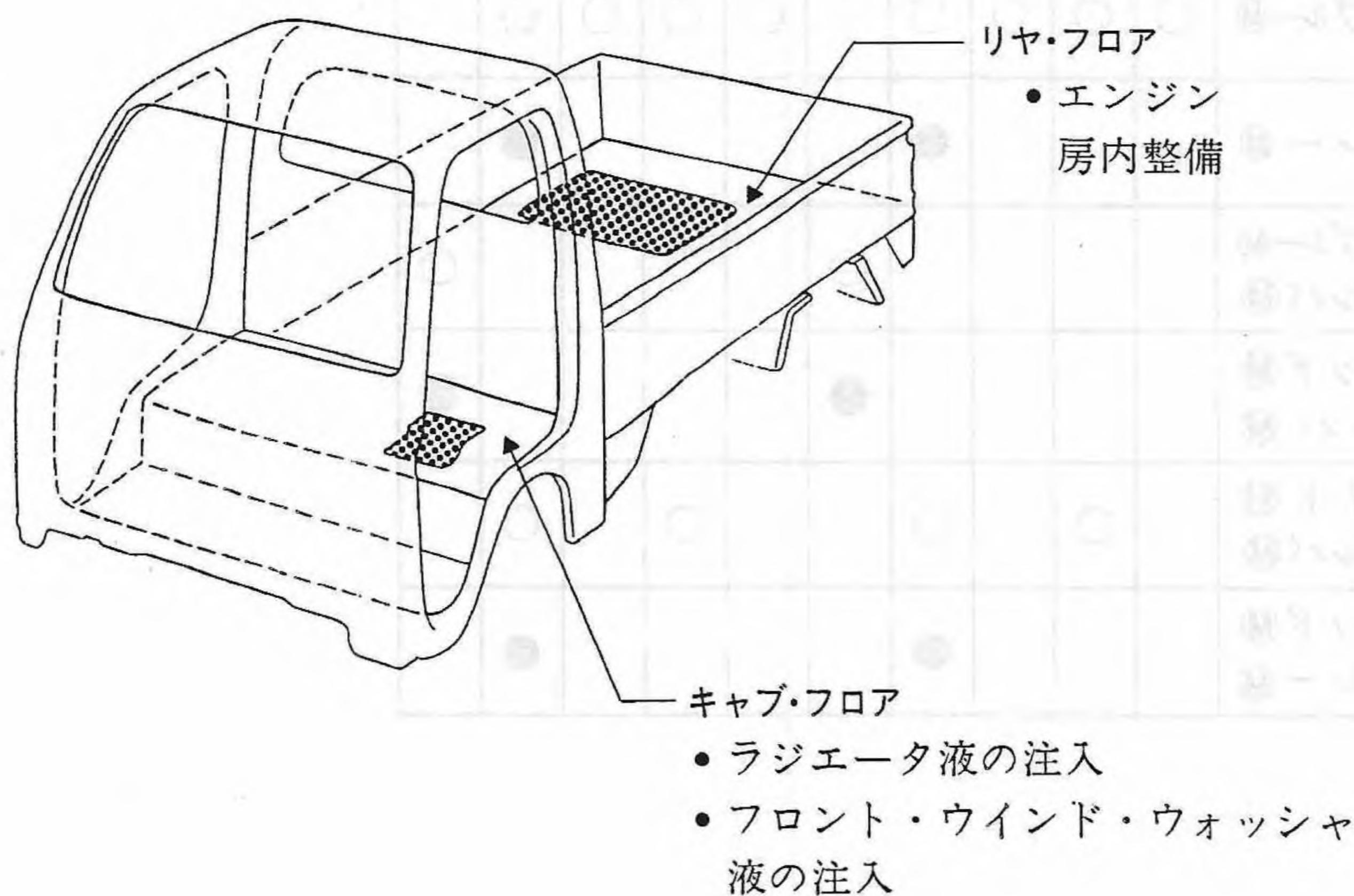


Fig.65

S5-080

(10) 塗装 ■ 仕様

色コード	外 装 色	ボデー 駆動方式 車 型	トラック								バン								パネル バン	
			2WD				4WD				2WD				4WD				2 WD	4 WD
			標準ルーフ			ハイ ルーフ	標準ルーフ			ハイ ルーフ	標準ルーフ			ハイ ルーフ	標準ルーフ			ハイ ルーフ	標準 ルーフ	ハイ ルーフ
			STD	SDX	営農	SDX -SC	SDX	STD	SDX	SDX -SC	SDX	STD	SDX	SDX -SC	STD	SDX	SDX -SC	STD	SDX	STD
54	ポーラホワイト		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
21	クォーツシルバ(M)			○			○		○		○		○		○		○			

色コード	外 装 色	ボデー 駆動方式 車 型	トライ									
			2WD				4WD					
			ハイ ルーフ	サン サン ルーフ	ハイ ルーフ	サンサン ルーフ	ハイ ルーフ	サン サン ルーフ	ハイ ルーフ	サンサン ルーフ		
			RJ	Dias (RJ)	XS	DiasII (XS)	XV	RJ	Dias (RJ)	XS	DiasII (XS)	XV
54	ポーラホワイト		○	○	○	○		○	○	○	○	
21	クォーツシルバ(M)		○					○				
94	ミスティブルー(M)			○					○			
95	アトランティックブルー(M)		○	○	○	○		○	○	○	○	
98	キャストグレー(M)				●					●		
07 (95&21)	アトランティックブルー(M) & クォーツシルバ(M)					○					○	
14 (45&09)	ガーネットレッド(M) & レイシルバ(M)				●						●	
31 (54&21)	ポーラホワイト(M) & クウォーツシルバ(M)		○	○			○		○			
61 (45&98)	ガーネットレッド(M) & キャストグレー(M)			●					●			

○：グレー内装

●：ベージュ内装

〔1〕バンパ

<フロントバンパ>

フロントバンパには外観及び整備性を良くするため、大型樹脂性エアバンパを採用している。また、空力性能及び泥ハネ防止を強化するため、一部上級車にはエアスルー構造を設けている。

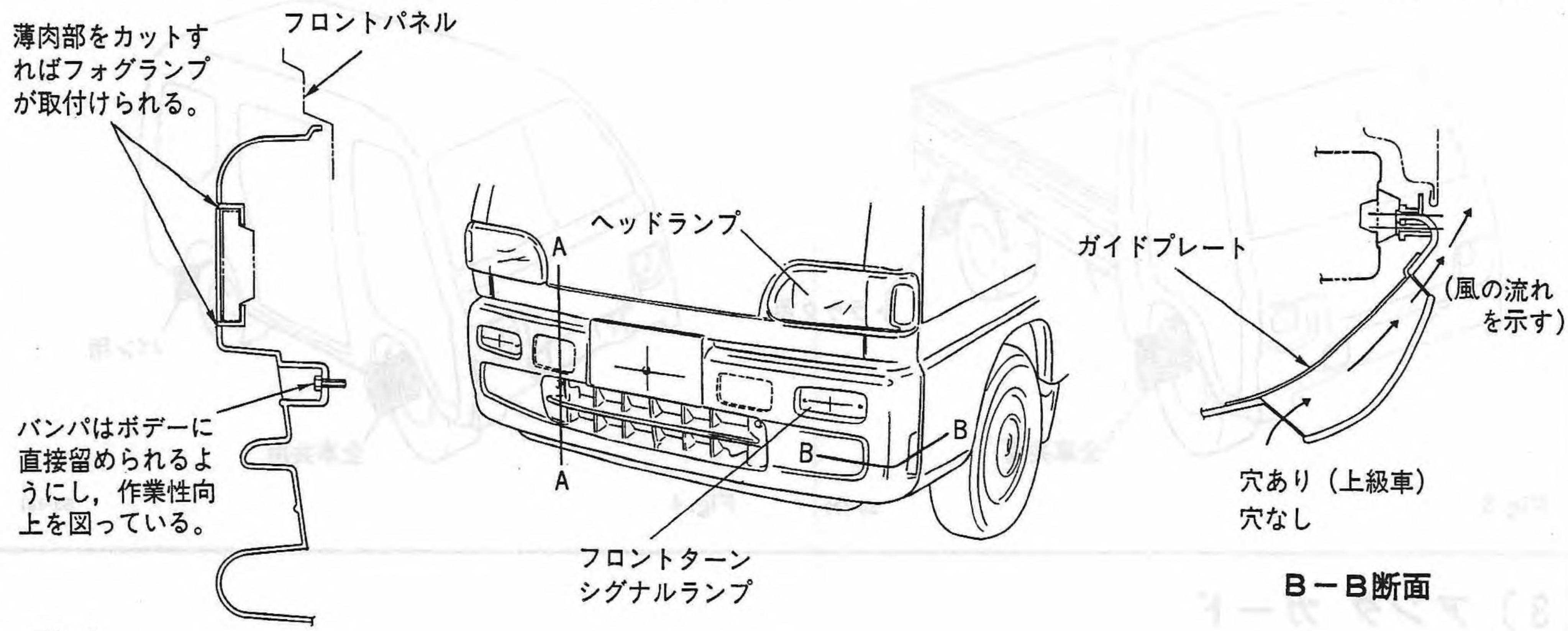


Fig. 1

A-A断面

S5-178

<リヤバンパ(バン, トライ), エンジンフード(トラック, パネルバン)>

リヤバンパには外観を考慮してスチールバンパを採用している。また、整備性を考慮して、大型ヒンジを設けている。

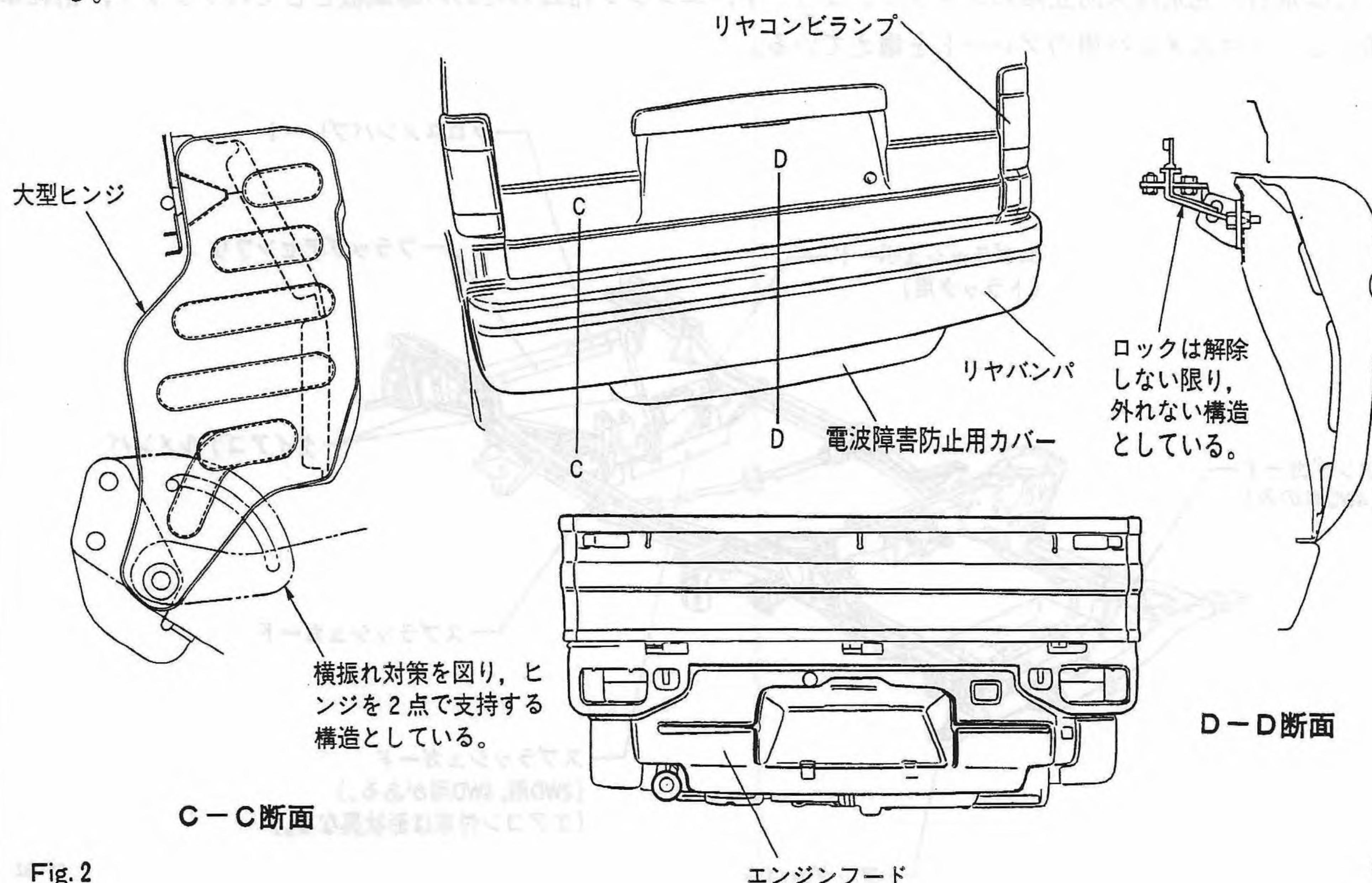


Fig. 2

S5-179

〔2〕マッドガード

前後ともアーチに沿わせると共に、アーチの上方、側方へ拡がり、乗用車なみのムードある造形とし、石はねによる損傷を防止する構造としている。

<トラック>



Fig. 3

S5-180

<バン>

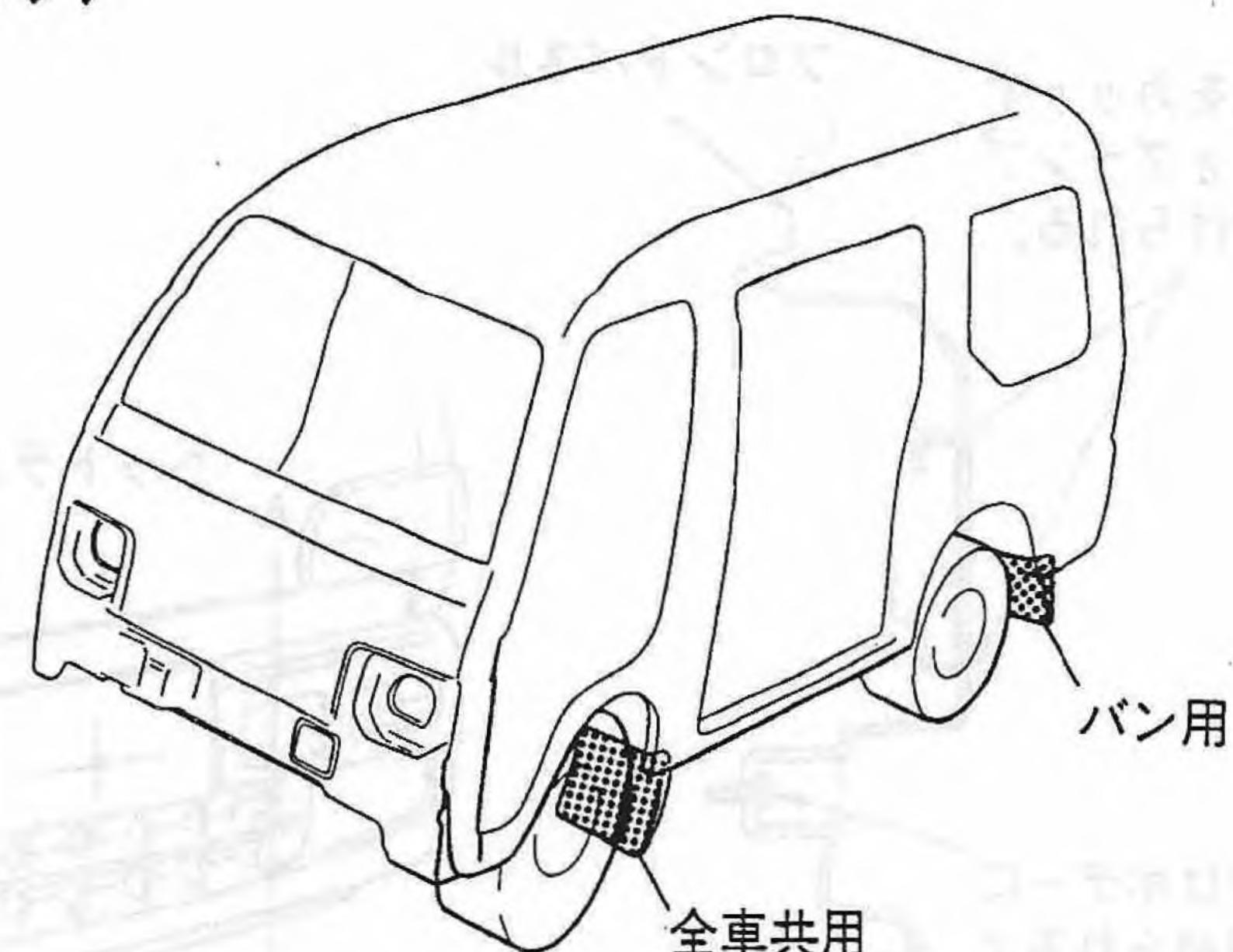


Fig. 4

S5-181

〔3〕アンダ ガード

フロントには大型のアンダカバーを備え、保護機能の向上と共に、デザイン的にも堅牢感をアピールできる形状としている。4WD車には、さらにアンダ ガードを備え保護機能を強化している。

リヤには飛石、泥水侵入防止用のスプラッシュガード、エンジン冷却のための導風板としてのフラップ、枯れ草対策としてクロスメンバ用のプレートを備えている。

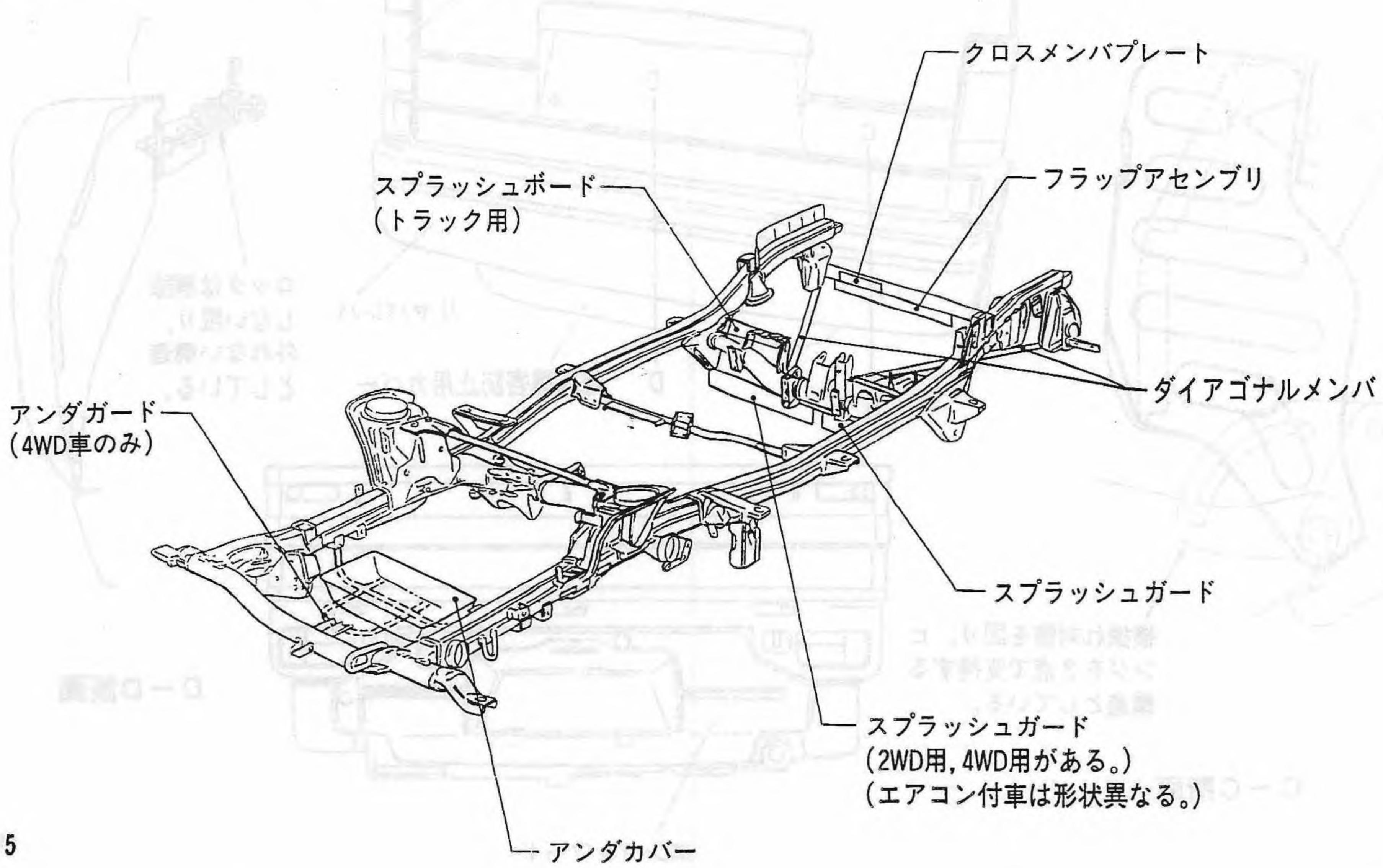


Fig. 5

S5-182

〔4〕マーク類

< トラック >

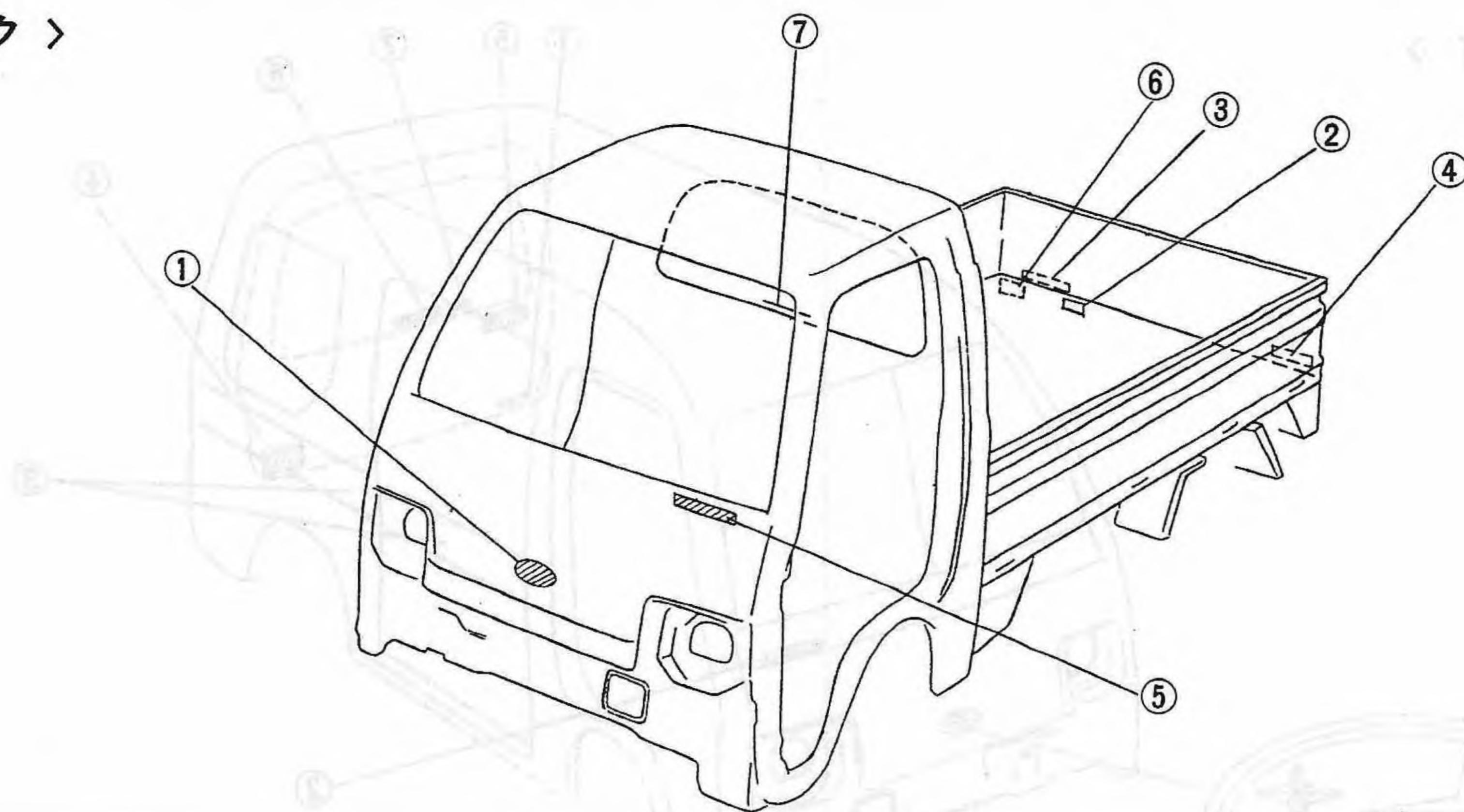


Fig. 6

S5-183

①			<i>SUPER CHARGER</i>
②	最大積載量 350 kg		ECVT SUPER CHARGER
③	SUBARU SAMBAR SUPER DELUXE	④	AWD SUPER CHARGER
⑤	FULL TIME AWD		FULL TIME AWD ECVT SUPER CHARGER
⑥	AWD		AWD
⑦	特別防錆車		FOUR CYLINDER 660

〈バン、トライ〉

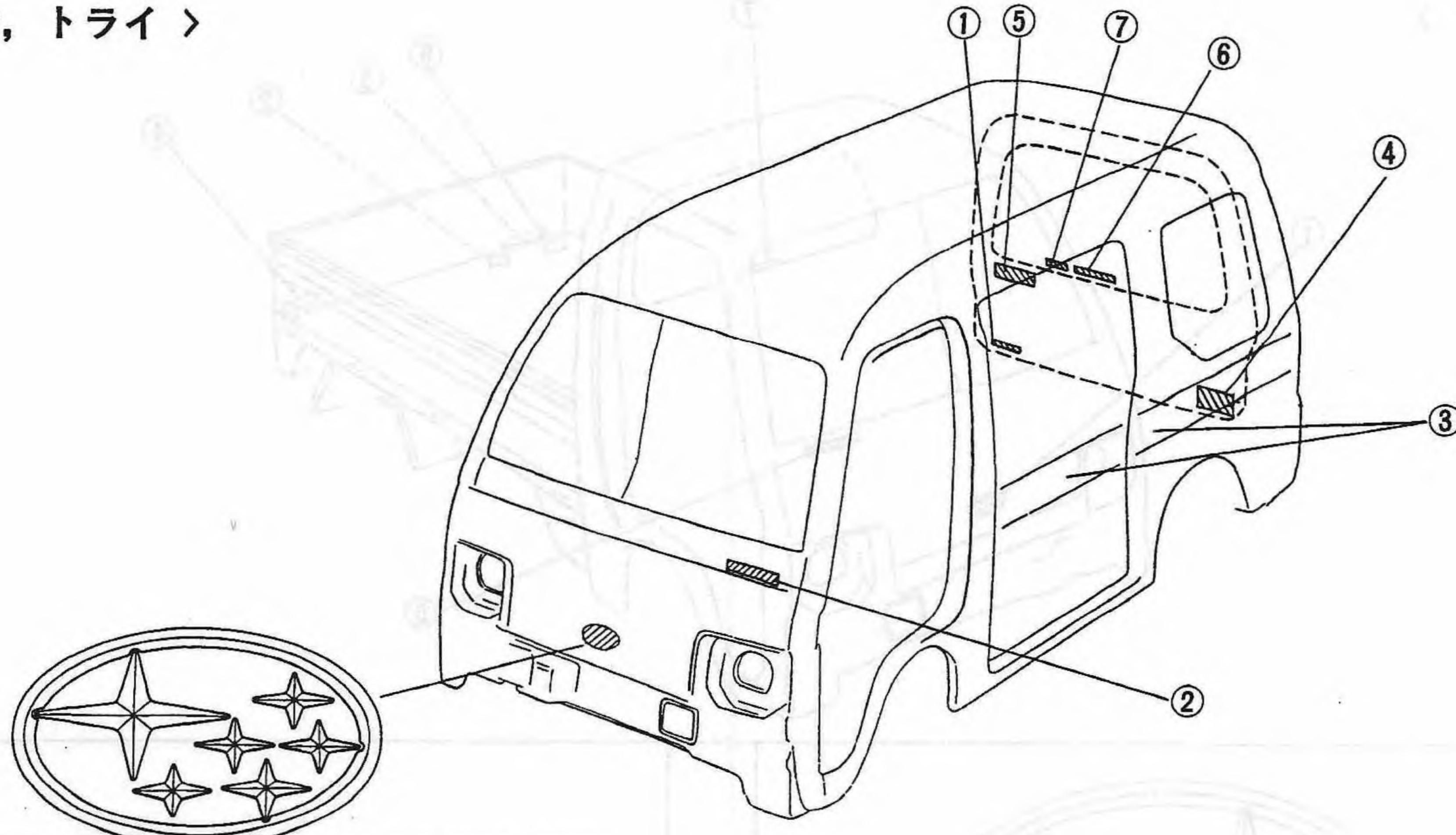


Fig. 7

S5-184

① 最大積載量 350kg
最大積載量 200kg

② FULL TIME **4WD**
4WD

SUPER CHARGER

SUPER CHARGER

ECVT

ELECTRO
CONTINUOUSLY
VARIABLE
TRANSMISSION

SUPER CHARGER

FULL TIME

4WD

SUPER CHARGER

4WD

FULL TIME **4WD**
SUPER CHARGER

ECVT

ELECTRO
CONTINUOUSLY
VARIABLE
TRANSMISSION

4WD

一覧表

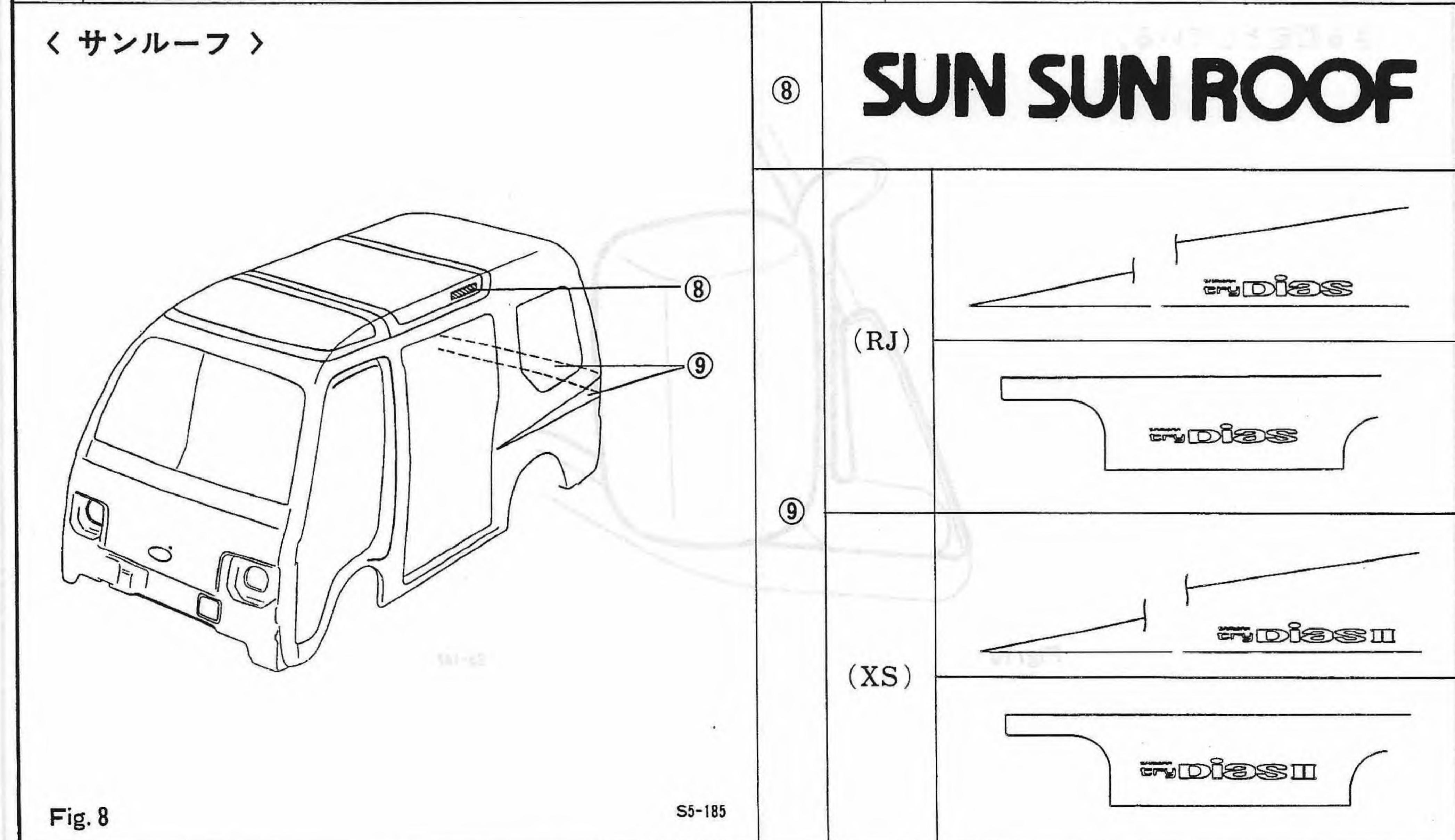
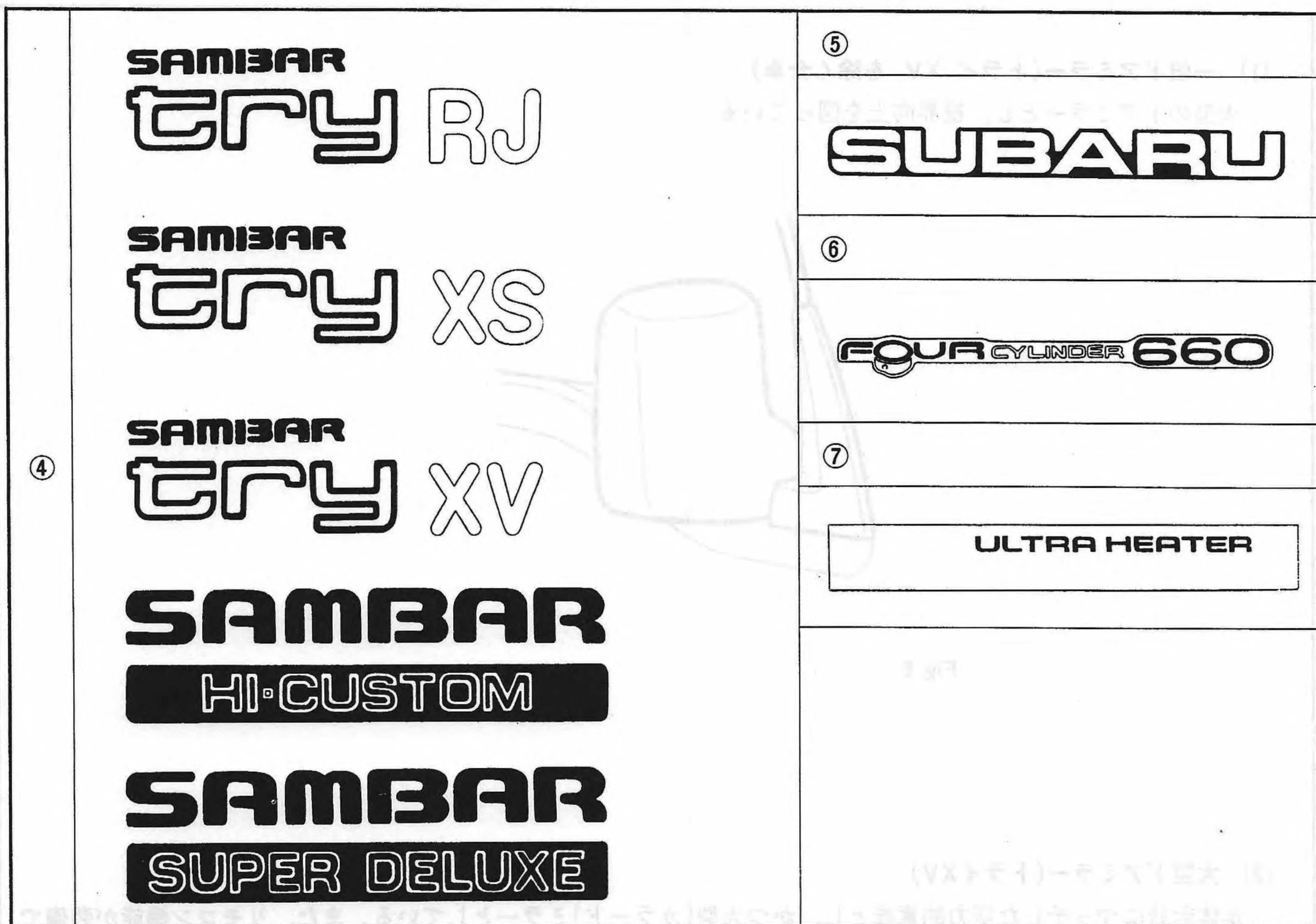


Fig. 8

[5] アウタミラー

(1) 一般ドアミラー(トライXVを除く全車)

大型のドアミラーとし、視界向上を図っている。

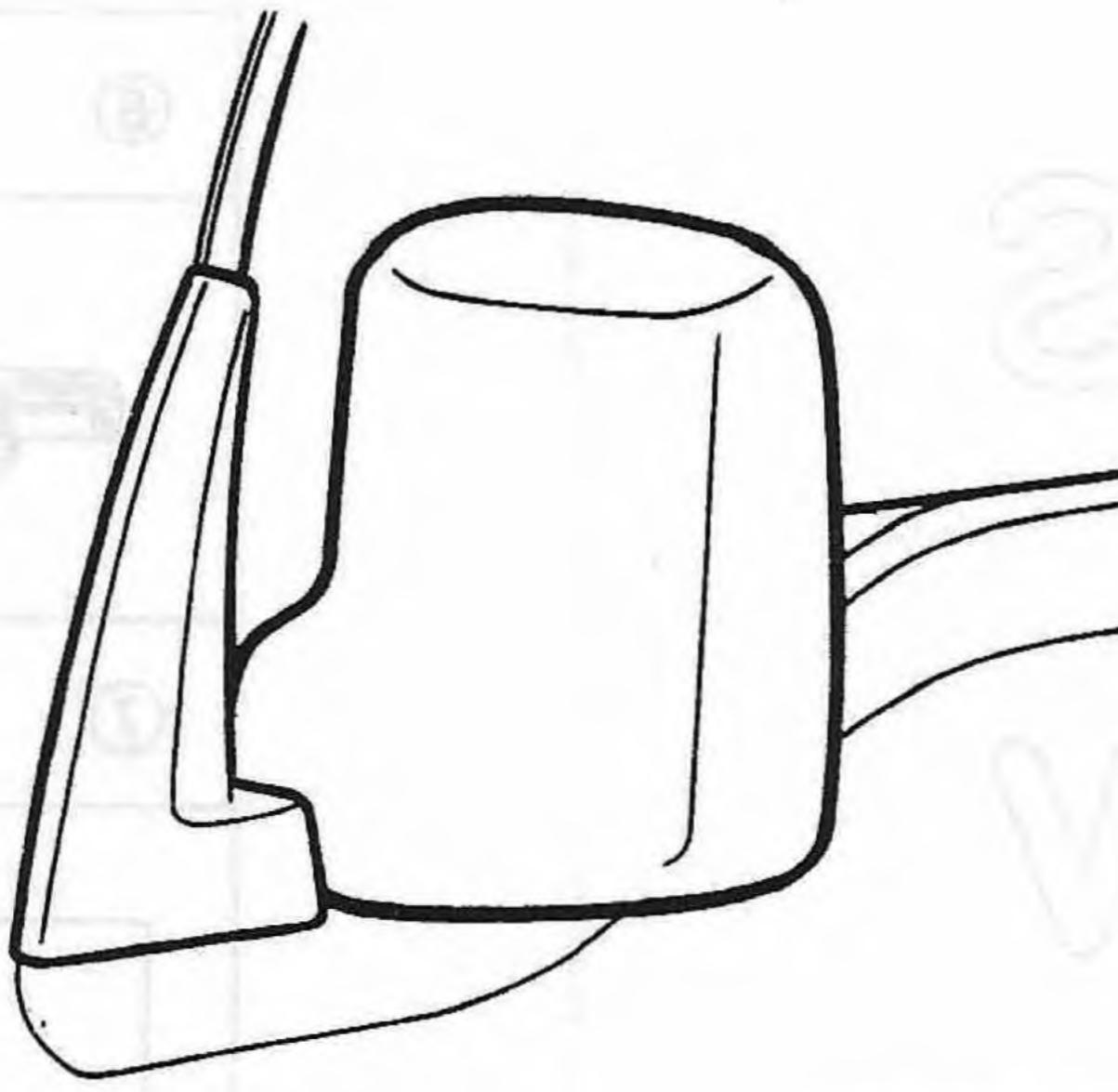


Fig. 9

S5-186

(2) 大型ドアミラー(トライXV)

車体形状にマッチした空力的意匠とし、かつ大型(カラード)ミラーとしている。また、リモコン機能が装備できる設定としている。

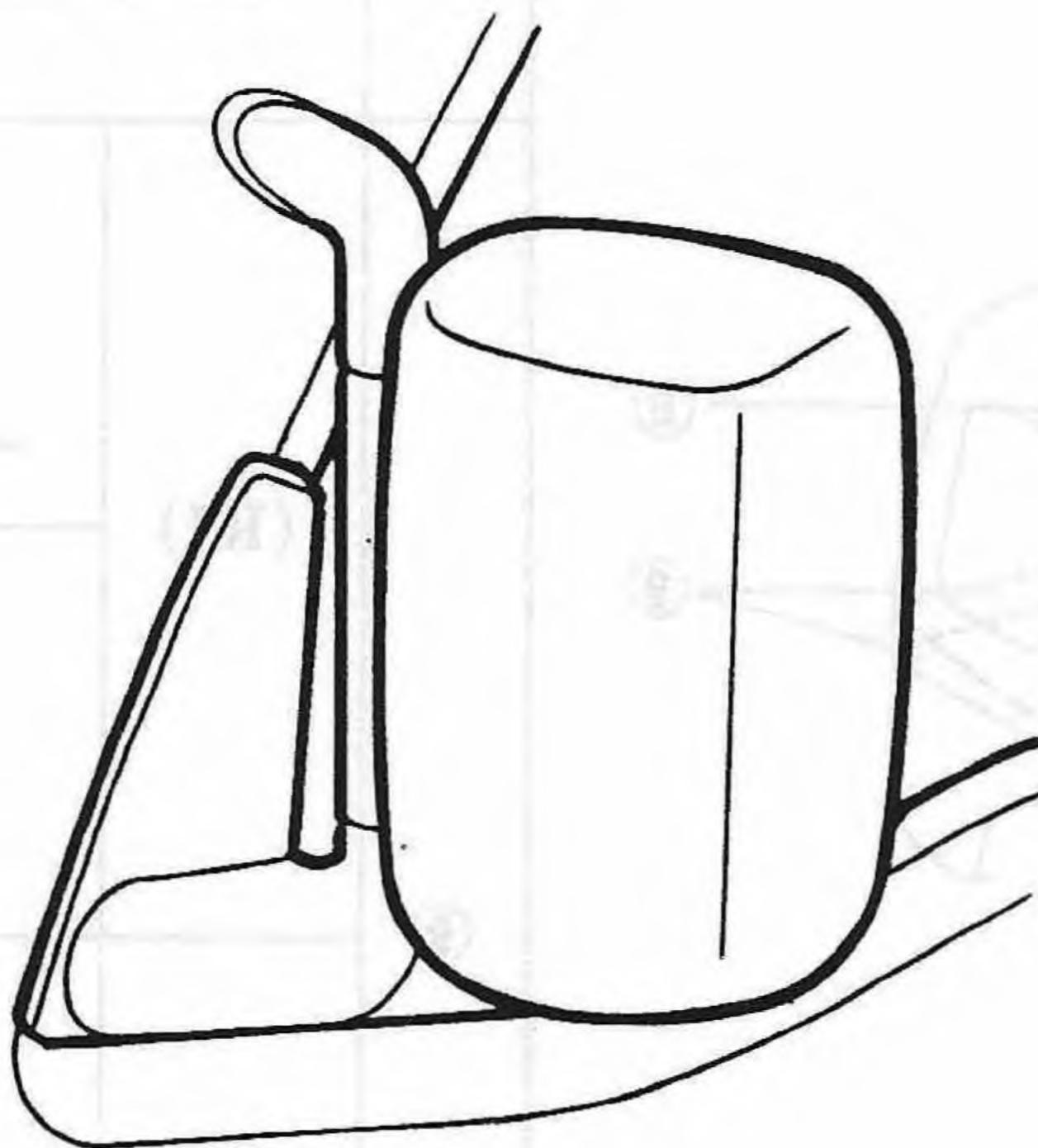


Fig. 10

S5-187

〔6〕アウターハンドル プロテクタ(トライのみ)

トライにはドアハンドル部にプロテクタを備え、ハンドル操作時の爪による傷つきを防止すると共に高級感あふれるデザインとしている。

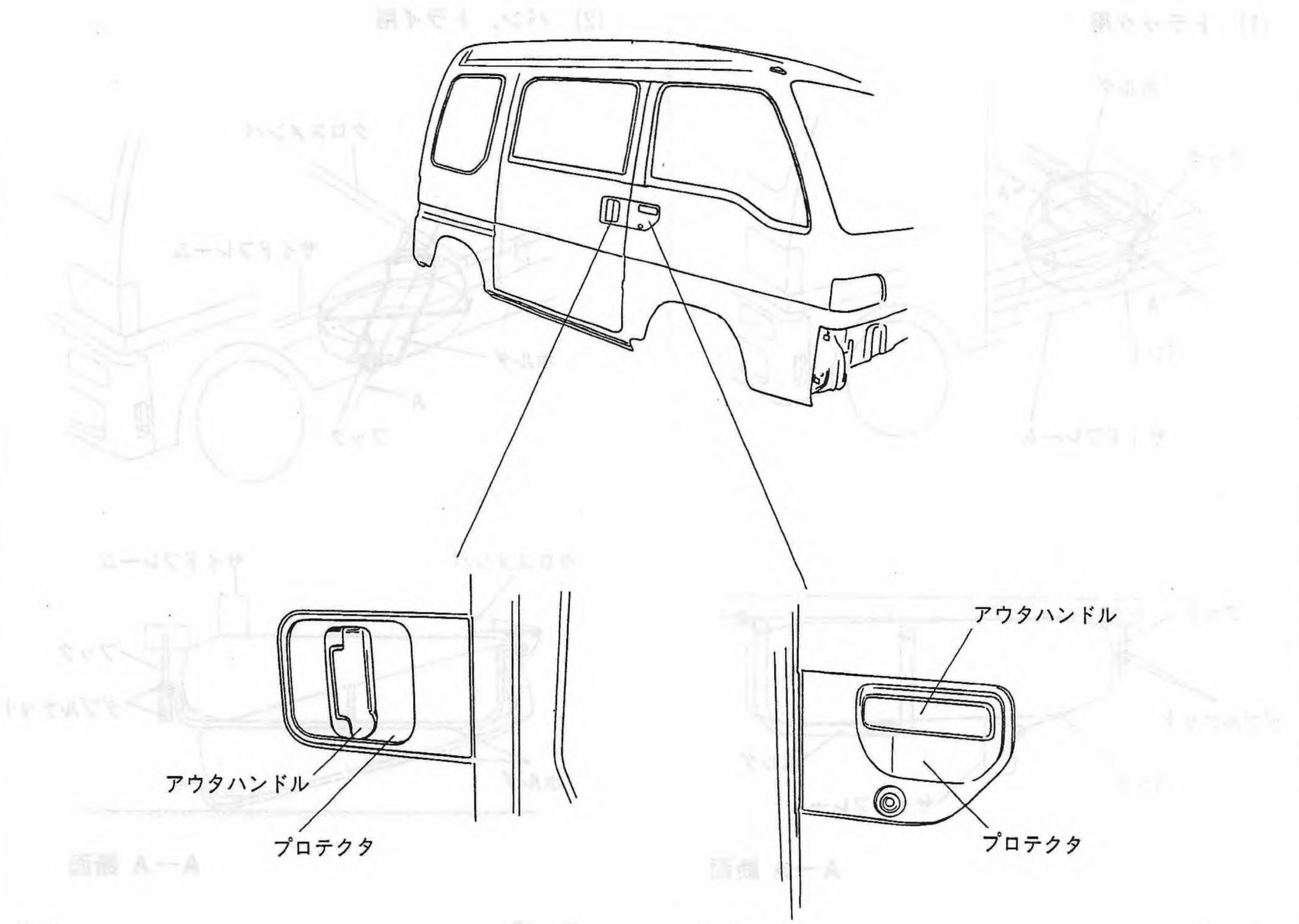


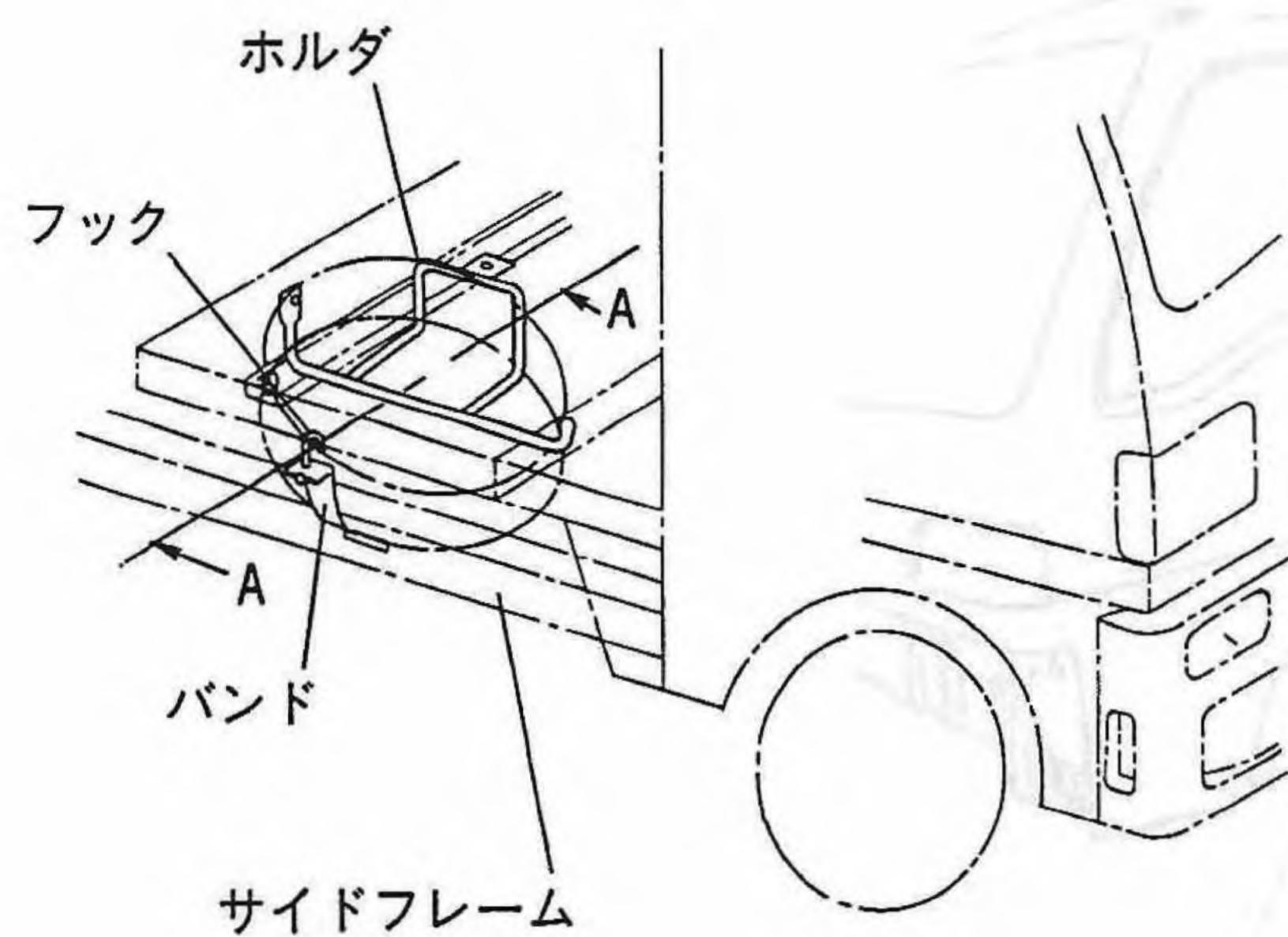
Fig. 11

S5-188

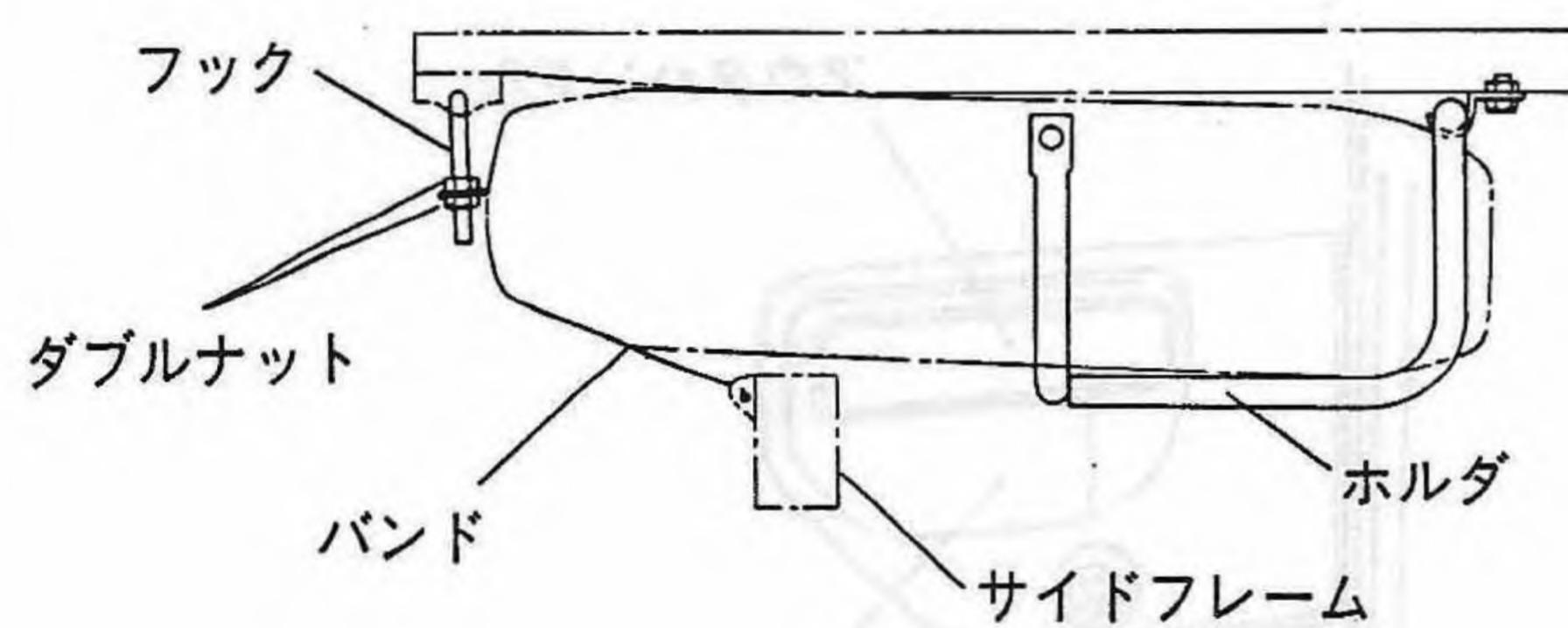
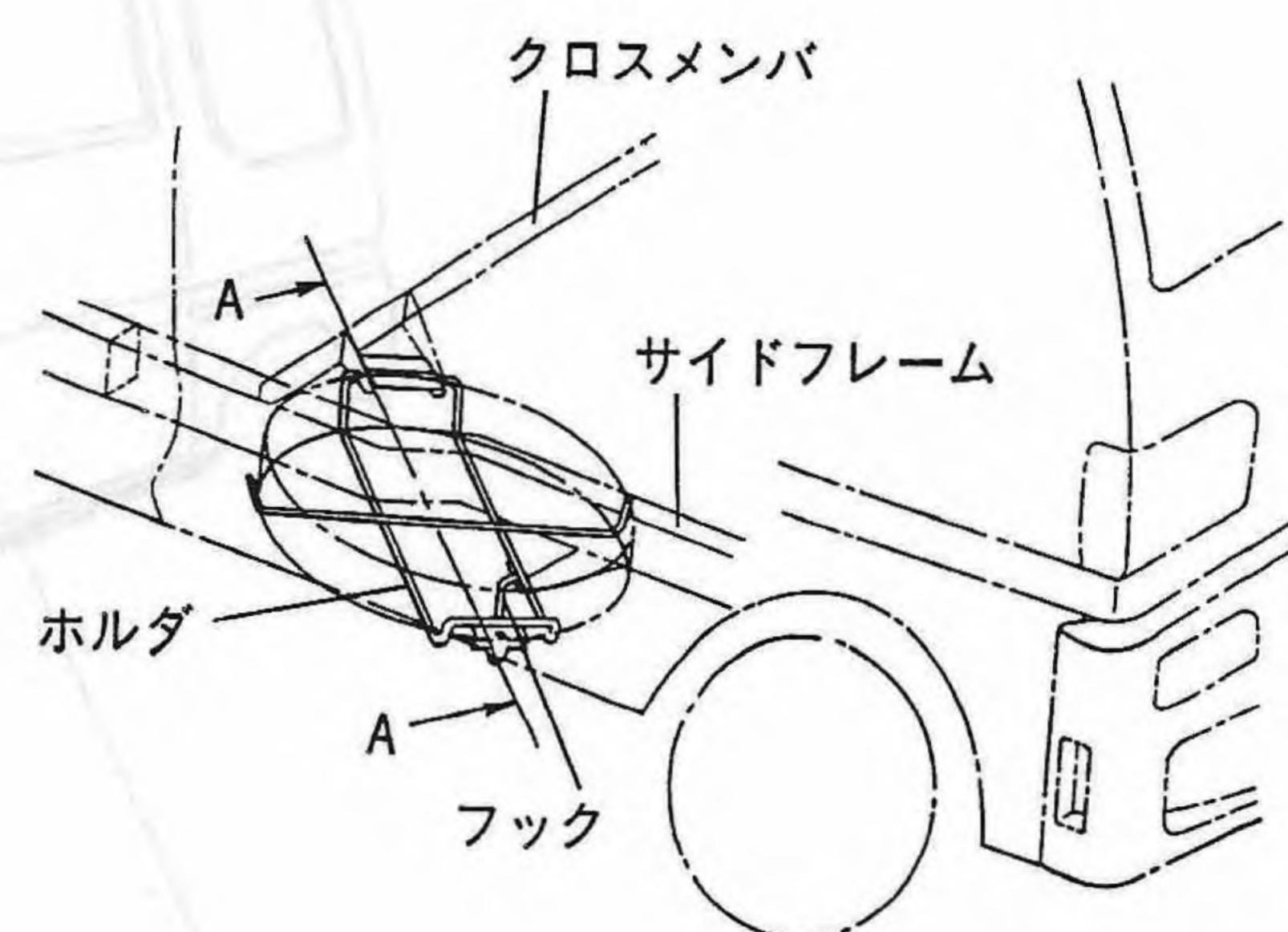
〔7〕スペア タイヤ キャリア

車体右側の床下にタイヤ収納部を設けている。トラックはバンドで締め込み固定する方式を、バン、トライはクランプ方式をそれぞれ採用している。締付け部は安全上、ダブルナットを使用し脱落しない構造としている。

(1) トラック用



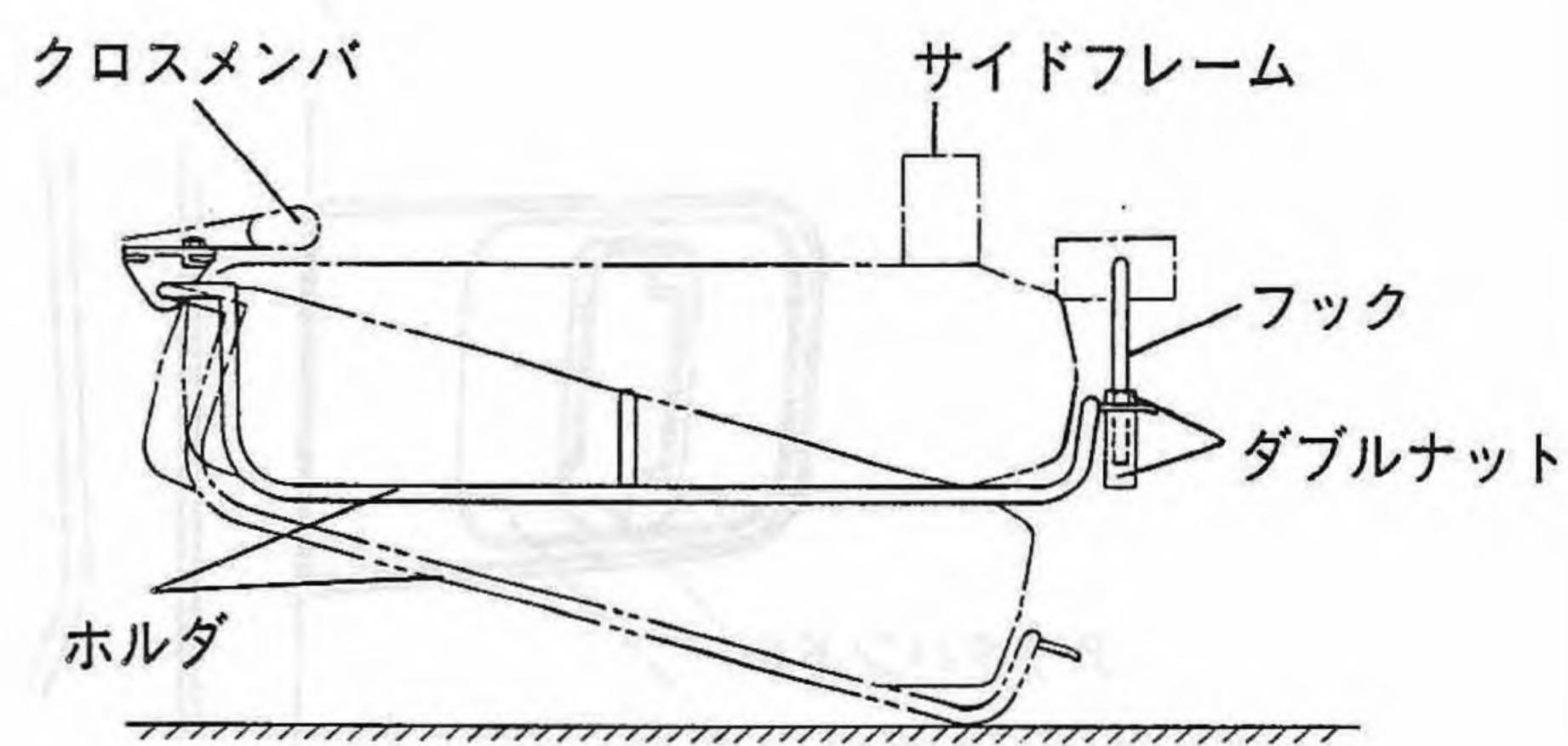
(2) バン、トライ用



A-A 断面

Fig. 12

S5-190



A-A 断面

S5-191

〔8〕乗降用ステップ（トライXVのみ）

乗降の便を図り、左側スライドドア下方に乗降用ステップを設けている。ステップはステップ取付専用のブラケットで固定している。

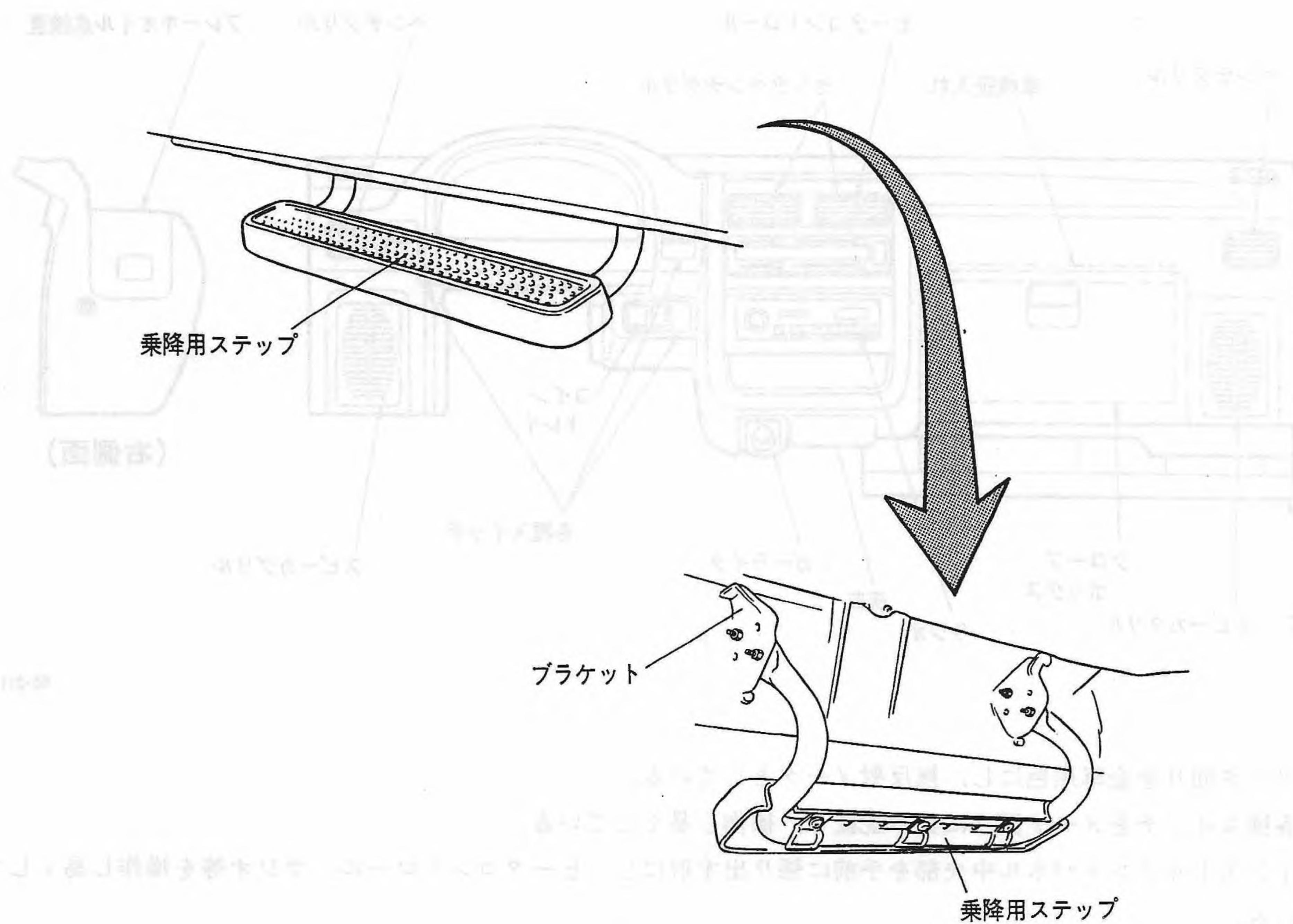


Fig. 14

S5-192

(1) インストルメントパネル

■ 概要

大別して運転席部、中央部、助手席部の3つのゾーンで構成され、全体的に機能的な棚型のインストルメントパネルとしている。側面はドアトリムと造形を連続させて広々感を演出している。

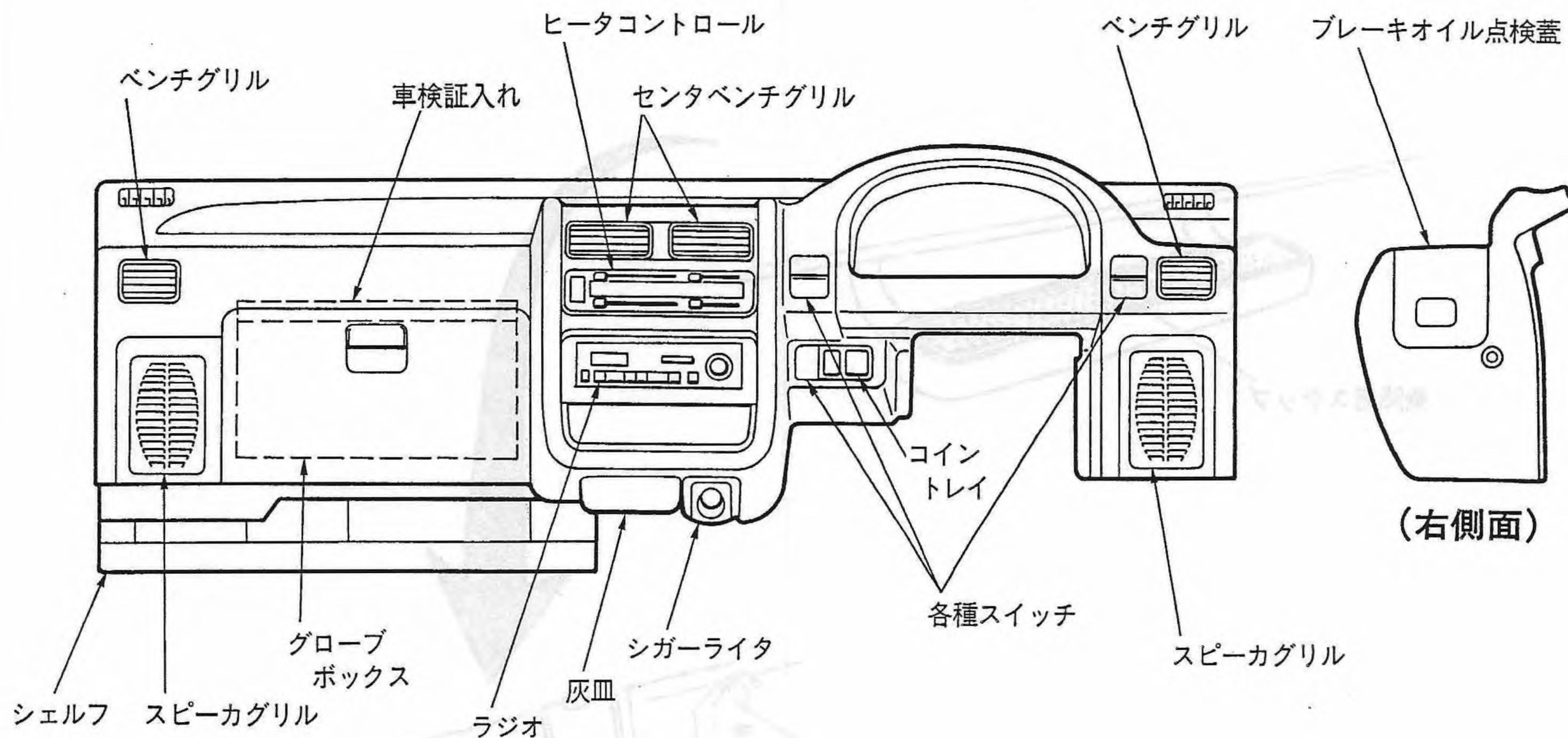


Fig.1

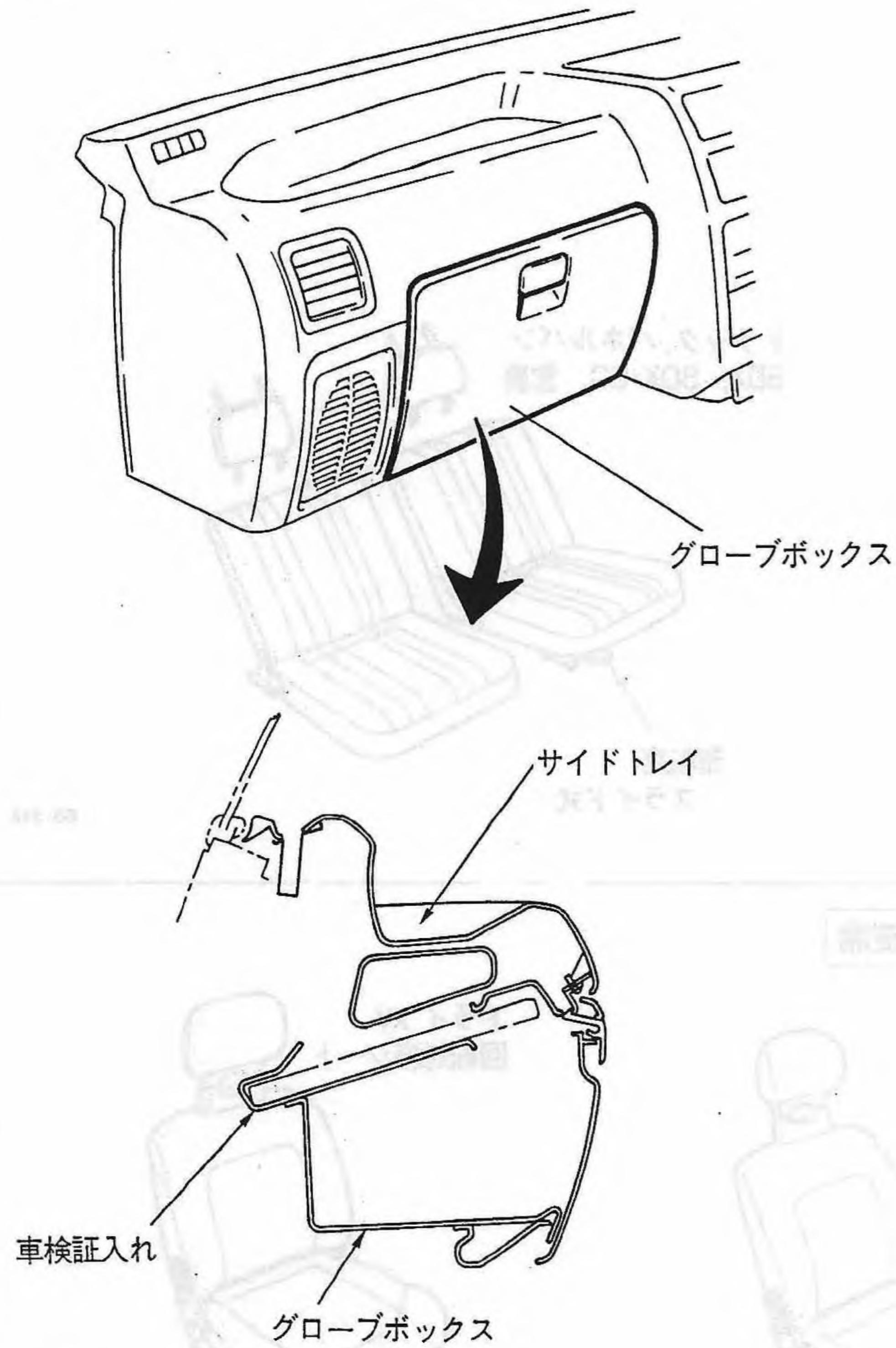
S5-211

- (1) メータ回りを全車黒色にし、無反射メータとしている。
- (2) 各種スイッチをメータ回りに集中配置し、操作し易くしている。
- (3) インストルメントパネル中央部を手前に張り出す形にし、ヒータコントロール、ラジオ等を操作し易くしている。
- (4) ラジオの下にカセットデッキ、CDプレーヤ等を取付けられるようにオプション用オーディオスペースを設けている。これに伴い、インストルメントパネル左右にスピーカ取付部も設けている。
(トライ上級車は2スピーカを標準装備)
- (5) 小荷物収納性を考慮し、独立した車検証入れ、コイントレイを設け、グローブボックスを手回り品専用としている。又、インストルメントパネル上面にセンタトレイ及びサイドトレイを、中央部下側にポケットを設けている。
- (6) ベンチレーションは4方吹出しとして快適な通風としている。
(但し、トラックは中央の2方吹出し、バンは中央と運転席の3方吹出し。)
- (7) ベンチグリルはバレルタイプを採用、上下左右に風向調整できるようにしている。
- (8) シェルフは大型で折りたたみ傘を収納できる。
- (9) オプションオーディオ機器取付を容易にする為、スピーカグリルは手前から取外せるよう別体にし、インストルメントパネル本体の開口部は大型のラジオカバーで覆っている。

■ 構造

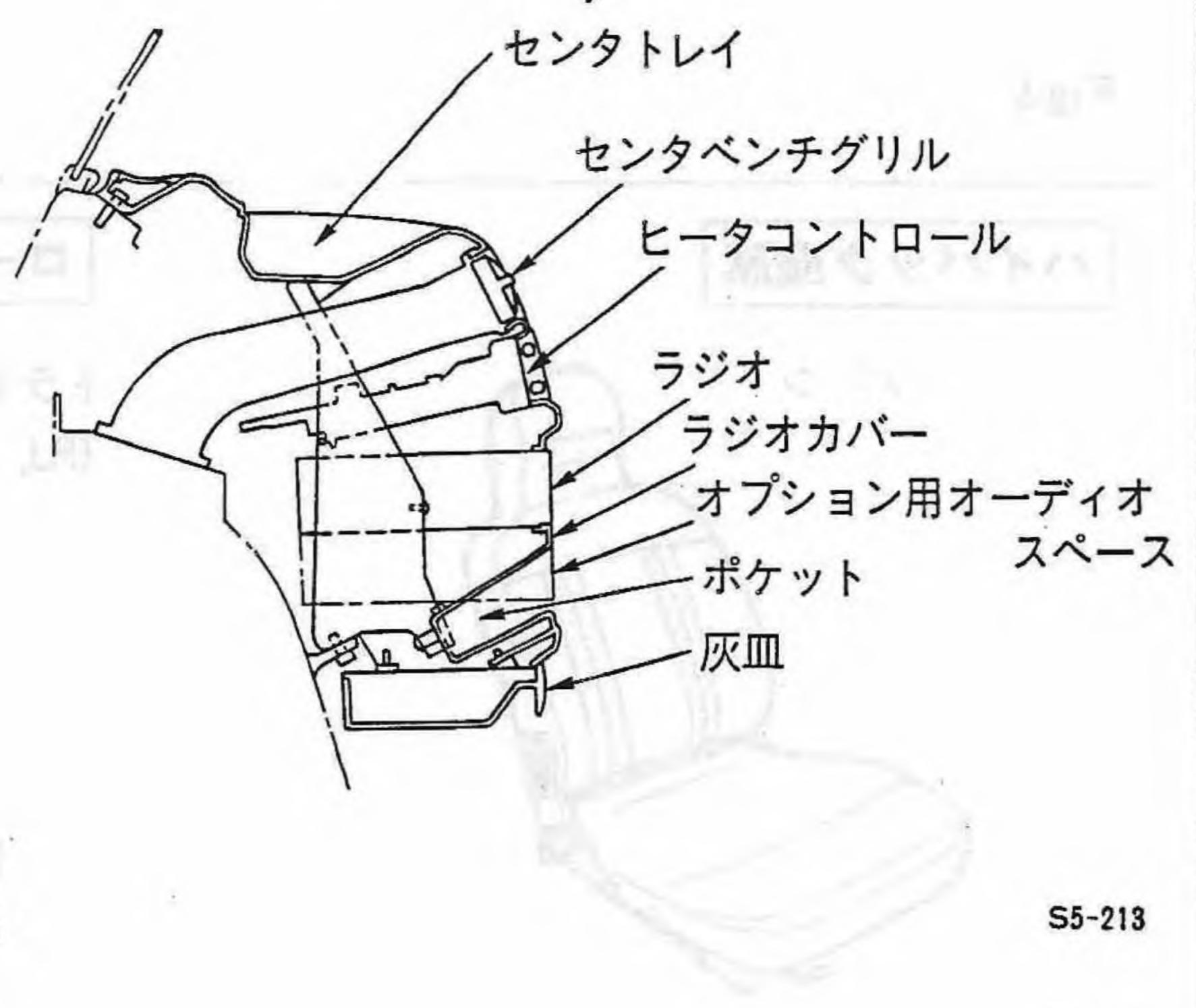
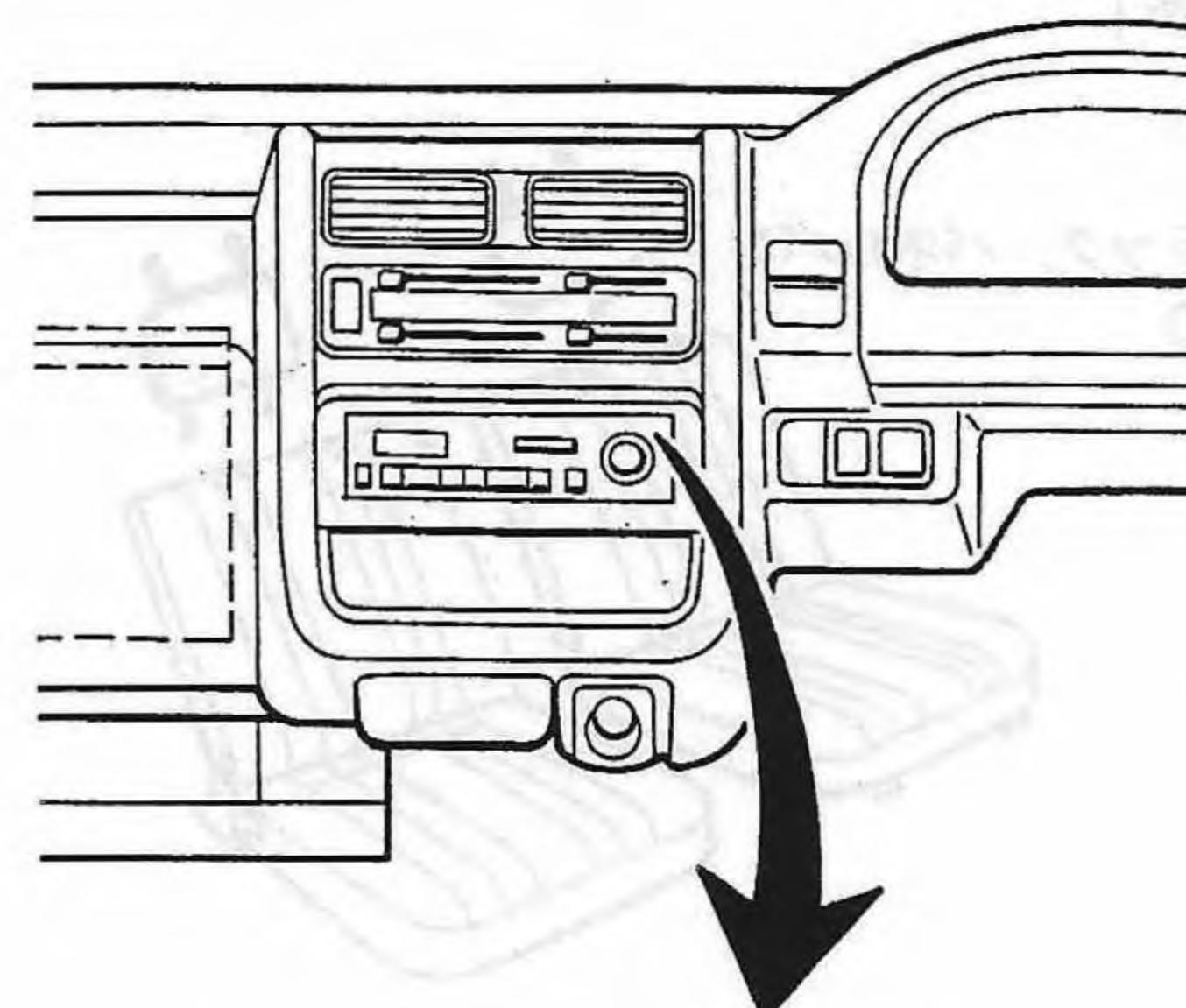
〈グローブボックス〉

上部に車検証入れを設け、十分な収納力を持たせている。



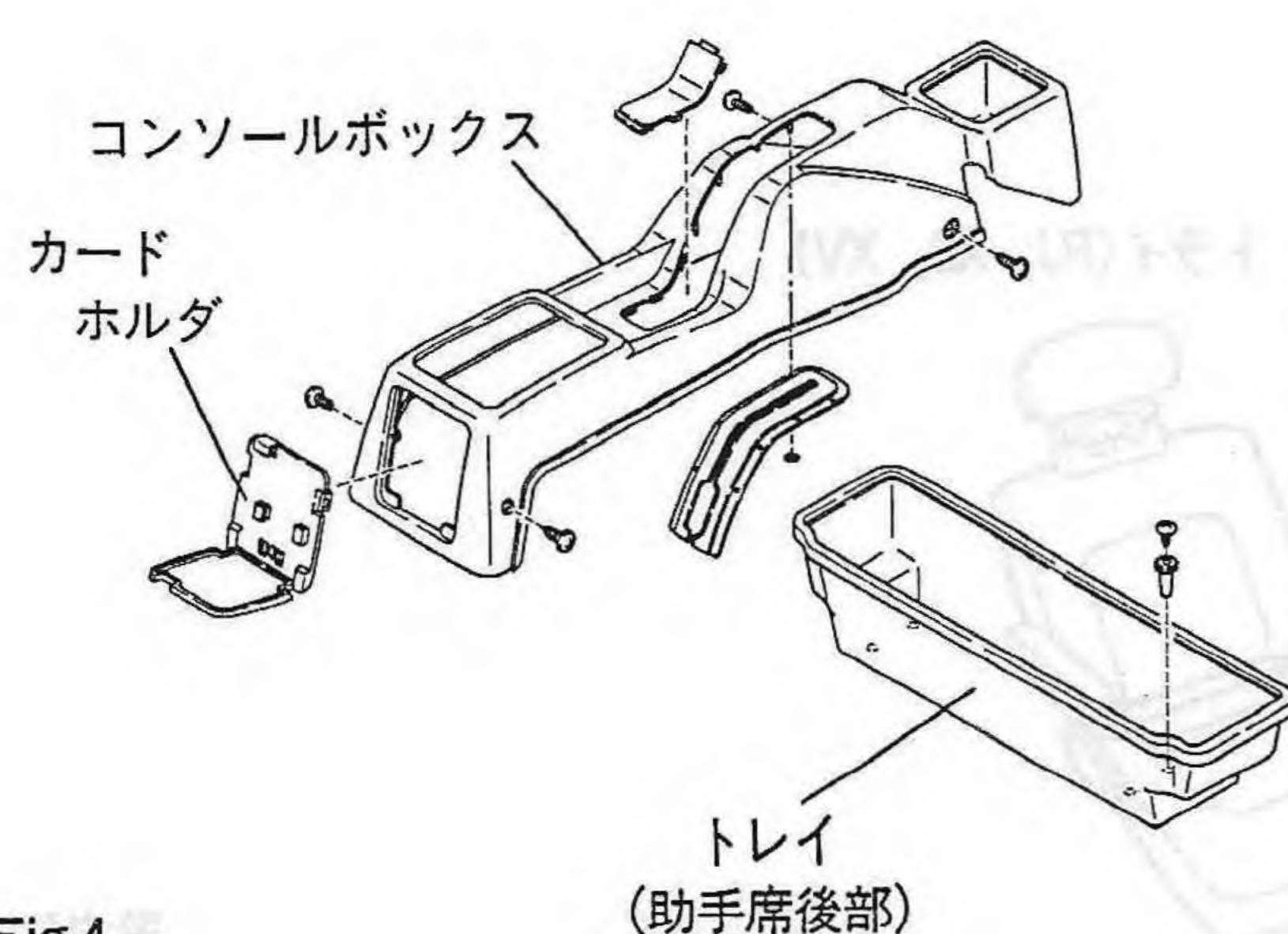
〈センタパネル〉

センタパネル部には2Din サイズ (180×100×165mm) のスペースを確保し、オーディオのシステムアップに対応できるよう配慮すると共に、標準状態では常装されるラジオの下の空スペースにポケットを設置している。

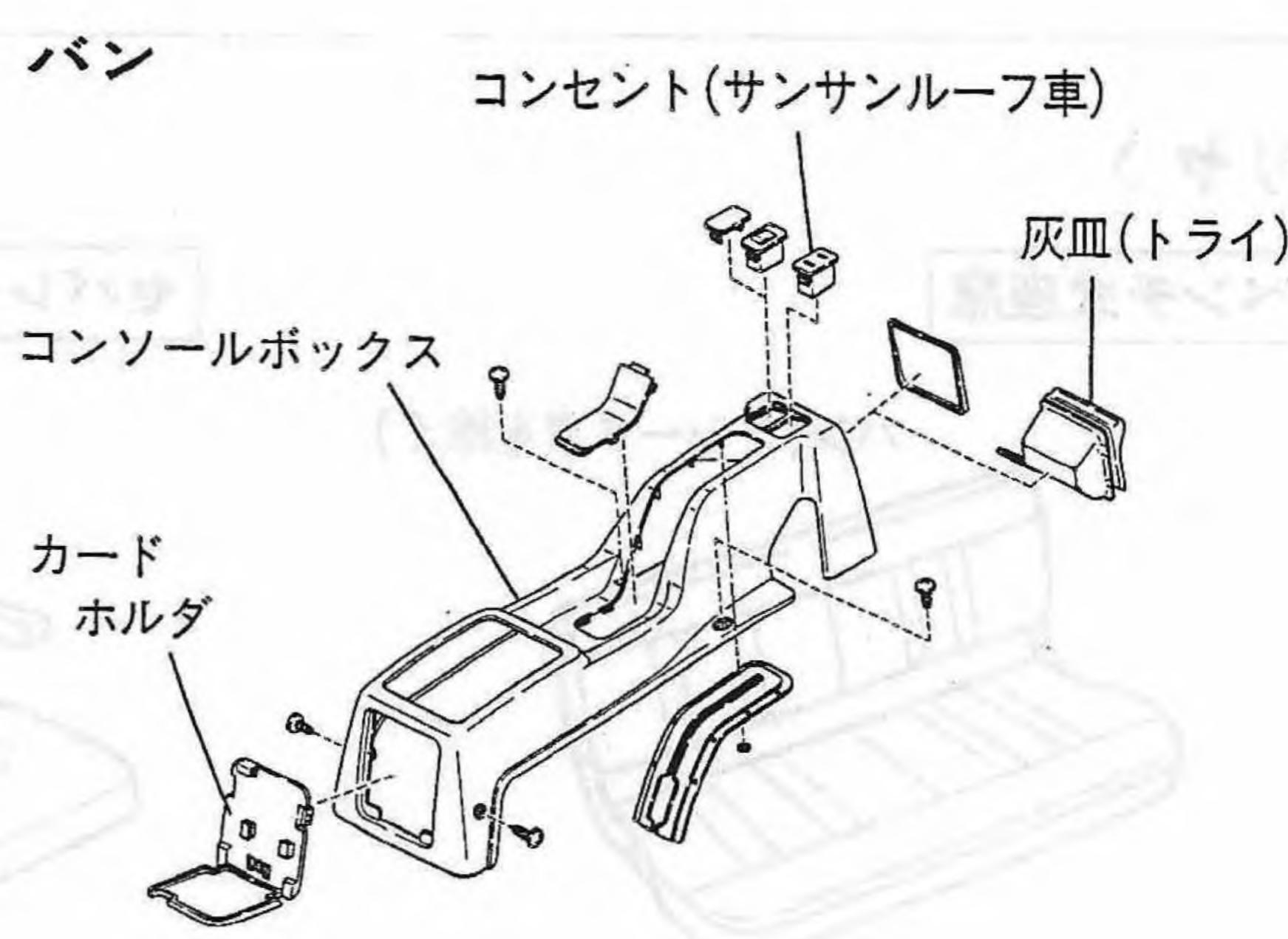


〈コンソールボックス〉

トラック



バン



〔2〕 シートバリエーション ■ 概要

車体の大きさ、形状、構造を十分考慮し、居住性、乗心地、便益性を図り、各グレードにマッチした展開としている。

フロントシートは、シフトレバー及びハンドブレーキの設置と関連して全車セパレート式にしている。又、オプション仕様として回転対座シートを採用している。

< フロント >

一般座席

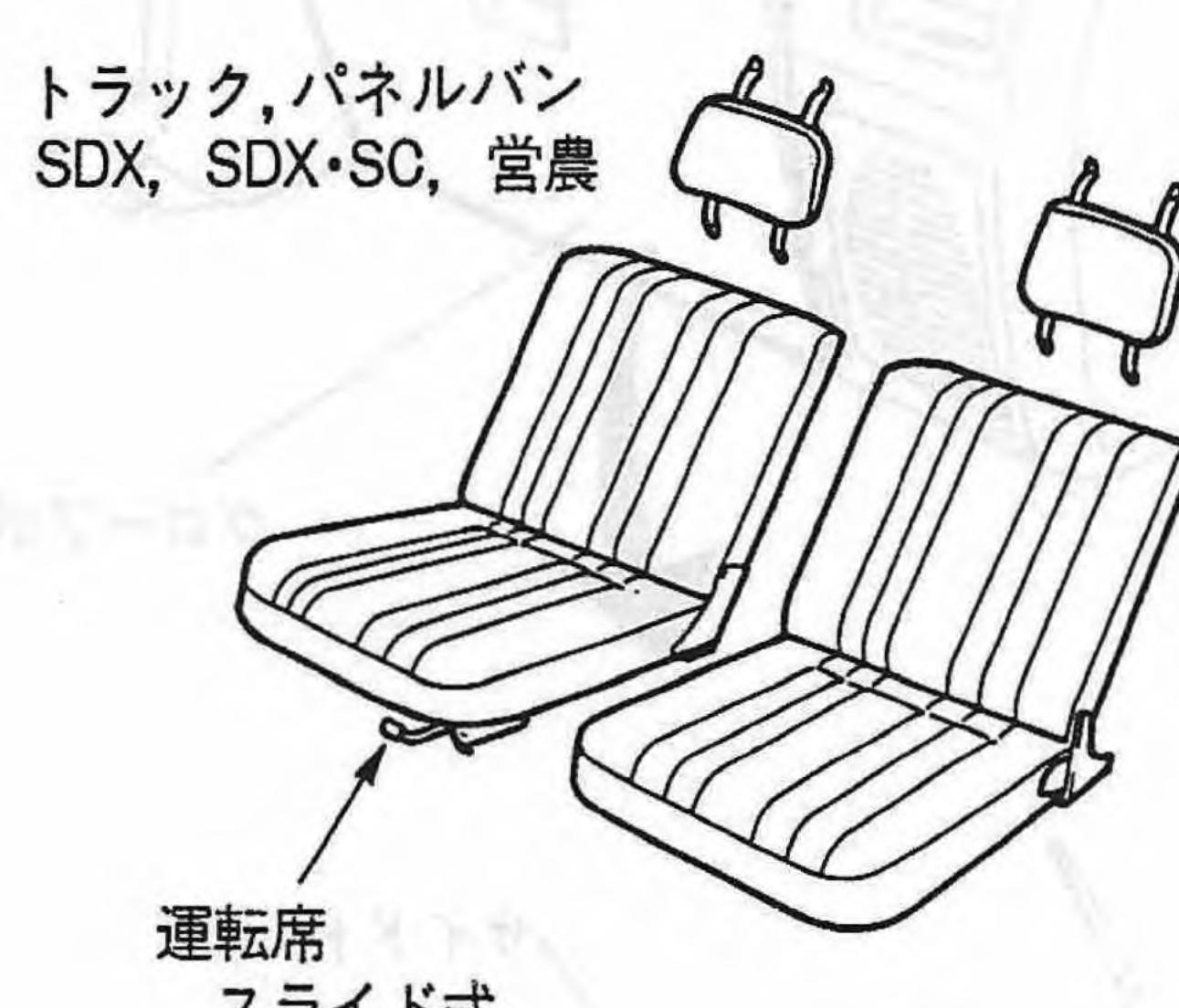
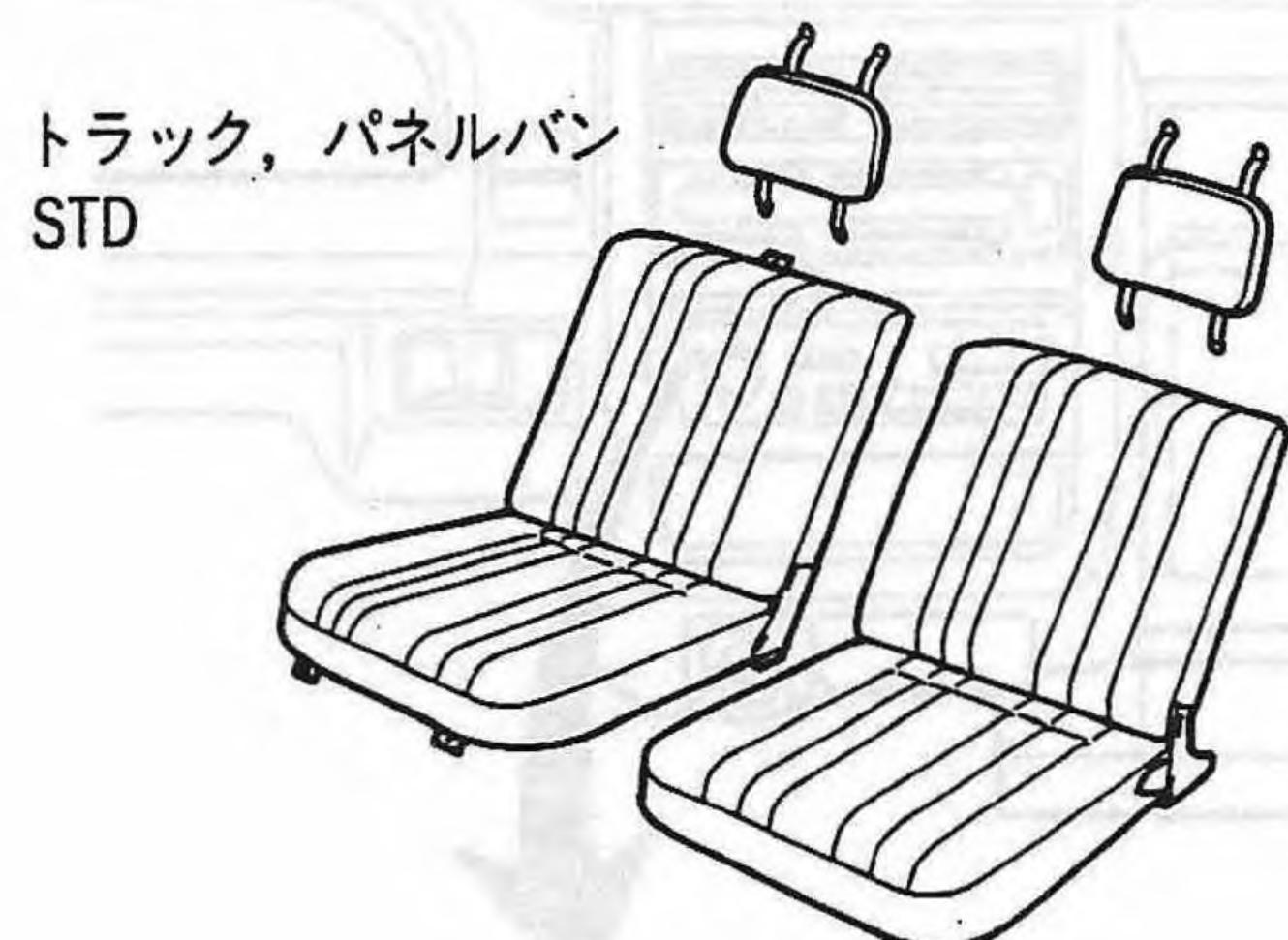


Fig.5

S5-215

ハイバック座席



ローバック座席

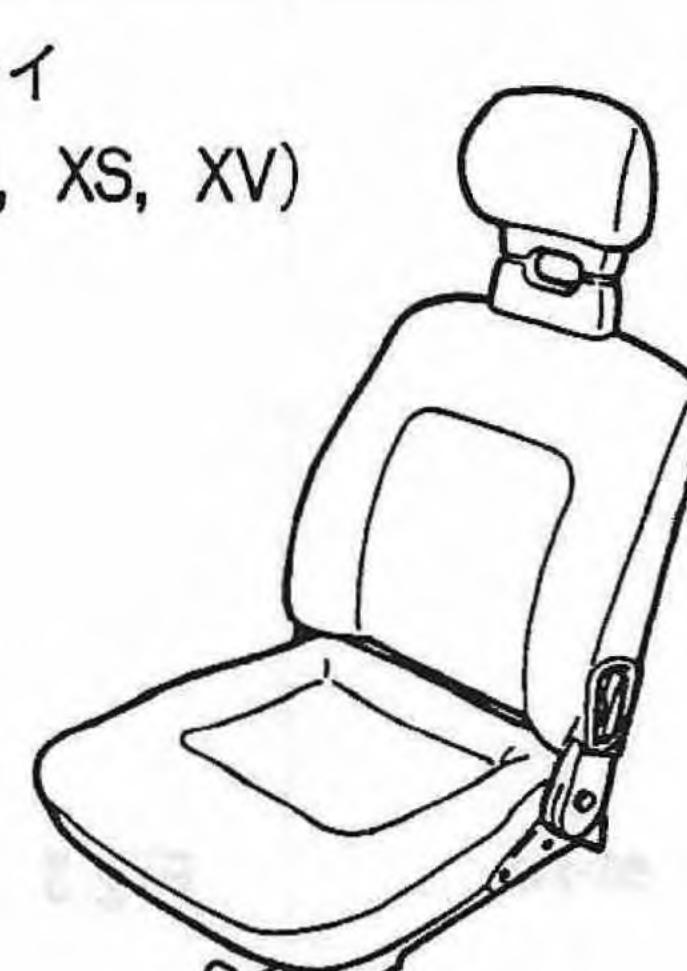


Fig.6

S5-216

< リヤ >

ベンチ式座席



セパレート式座席

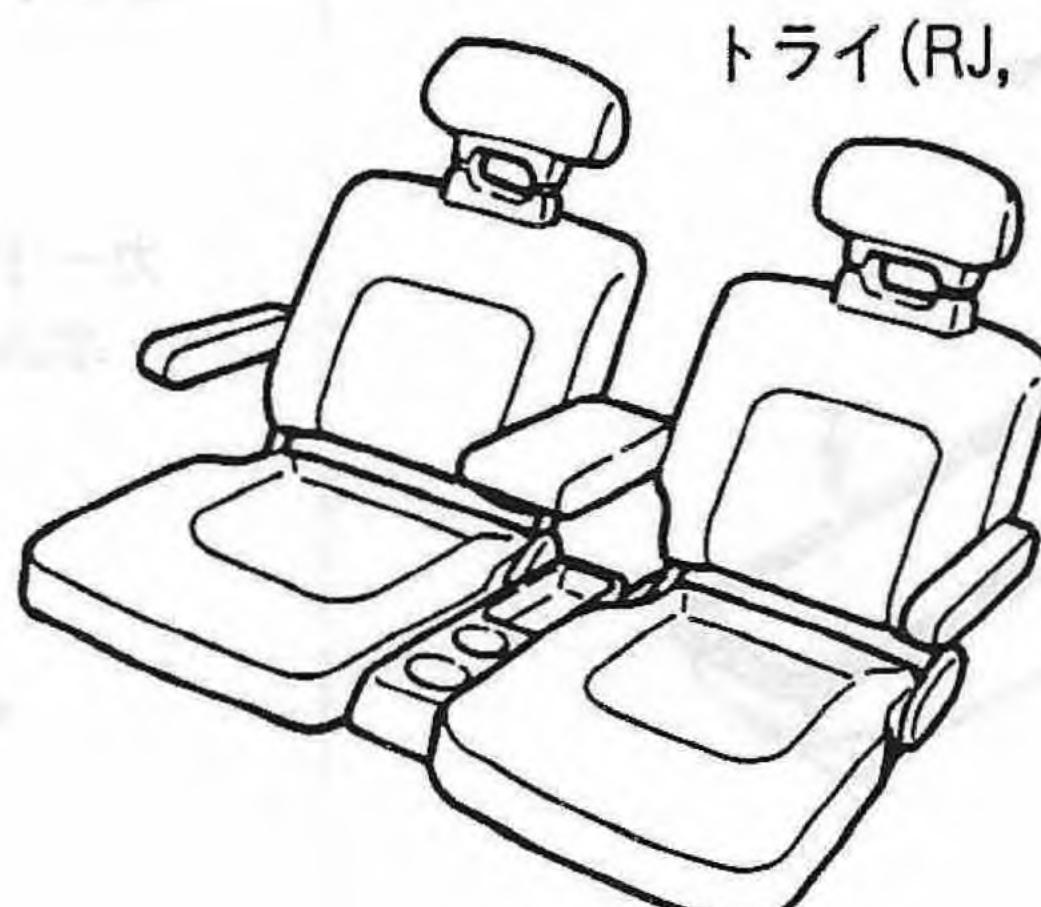


Fig.7

S5-217

ボデー内装—シートバリエーション

■ 仕様

要項 ■ ボディ内装—シートバリエーション [8]

(←印は左欄に同じ)

項目	車種	トラック						バン						トライ			
		標準ルーフ			ハイルーフ		パネルバン	標準ルーフ			ハイルーフ		2シータ	ハイルーフ			
		STD	SDX	SDX SC	SDX	SDX 以外	STD	STD 以外	STD	SDX	STD SDX 以外	SDX	SDX SC	STD	RJ	XS	XV
フロントシート	シート形状	セパレートシート	←	←	←	←	←	←	ハイバックシート	←	←	←	←	←	ローバックシート	←	←
	ヘッドレスト	車体に取付	←	←	←	←	←	←	シートバック一体式	←	←	←	←	←	シートバック差込式	←	←
	回転対座																オプション
	シートスライド	運転席		○	○	○	○		○		○	○	○		○	○	○
		助手席													○	○	○
	リクライニング	運転席								○	○	○	○		○	○	○
		助手席													○	○	○
	助手席シートバックポケット														○	○	○
リヤシート	シート形状							ベンチシート	←	←	←	←		セパレートシート	←	←	

〔3〕 フロントシート

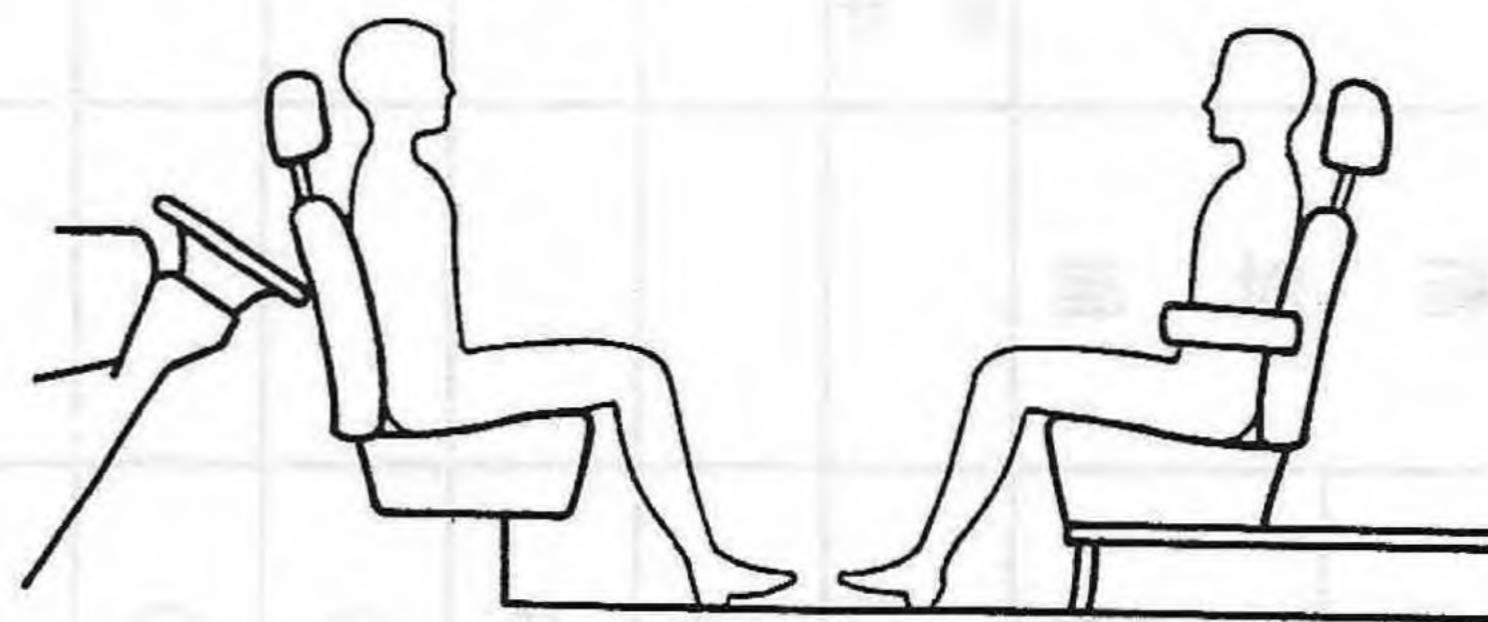
■ 概要

フロントシートは全車セパレートシートを採用している。乗心地、乗降性においてはフロントクッションパッドを、全車モールドにし、シートの奥行を全車450mmとしている。又、リクライニングヒンジ位置を車体中心側に設定し、乗降性を良くしている。スライドレールにはローラを入れ、前後スライド力を軽減、レバー位置をクッション前方にすることによって操作性を良くしている。スライドピッチは全車13.5mmに設定、 トラックではスライド量を81mmにし後方へのスライド量を多くすることによって居住性を良くしている。さらにトラックでは助手席後部に物入れ(トレイ)を設け、バックレストを前倒し可能にし、作業性や使い勝手を考慮した構造としている。

トライ(XV)では、フロントシートが回転して後席と対座できる回転対座機構を採用している。



回転シート



(対座場面)

Fig.8

S5-218

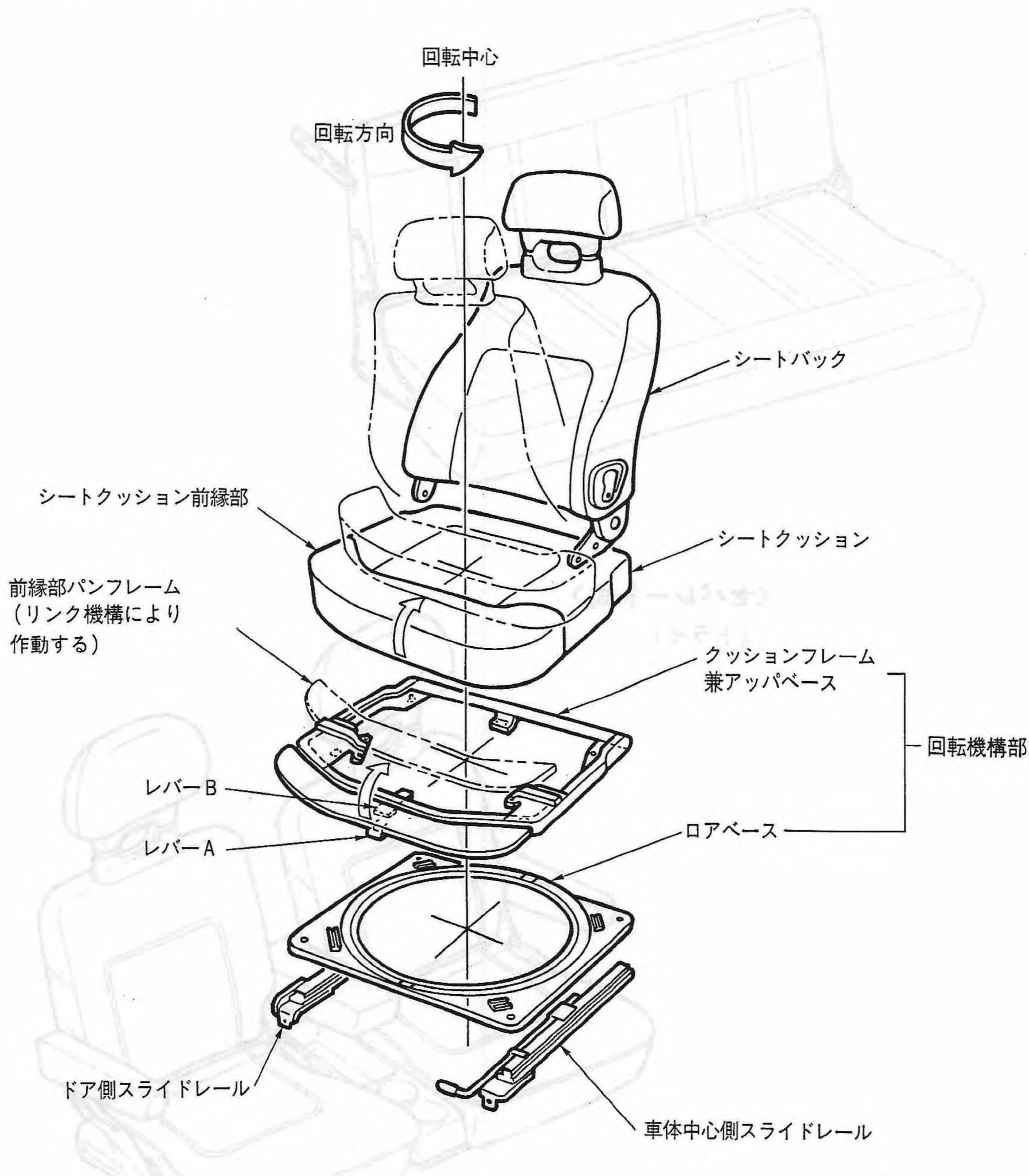
■ 構造・作動

—回転対座シート—

運転席、助手席共に、後部座席と対応できるように、座席の下部にワイヤで連結した回転機構を設けている。

回転して対座させるときは、運転席を先に回転させ固定した後に助手席を回転するようにしており、復元するときは助手席を先に操作する構造としている。

回転操作は、シートバックの前倒しを行い、クッション前側のレバーAを押し下げて、クッション前縁部を斜め後方に持ち上げ、レバーBを押し下げて回転部のロックを解除し回転させる。次にクッション前縁部を斜め前方に押し下げ、シートバックを起こすと着座可能となる。

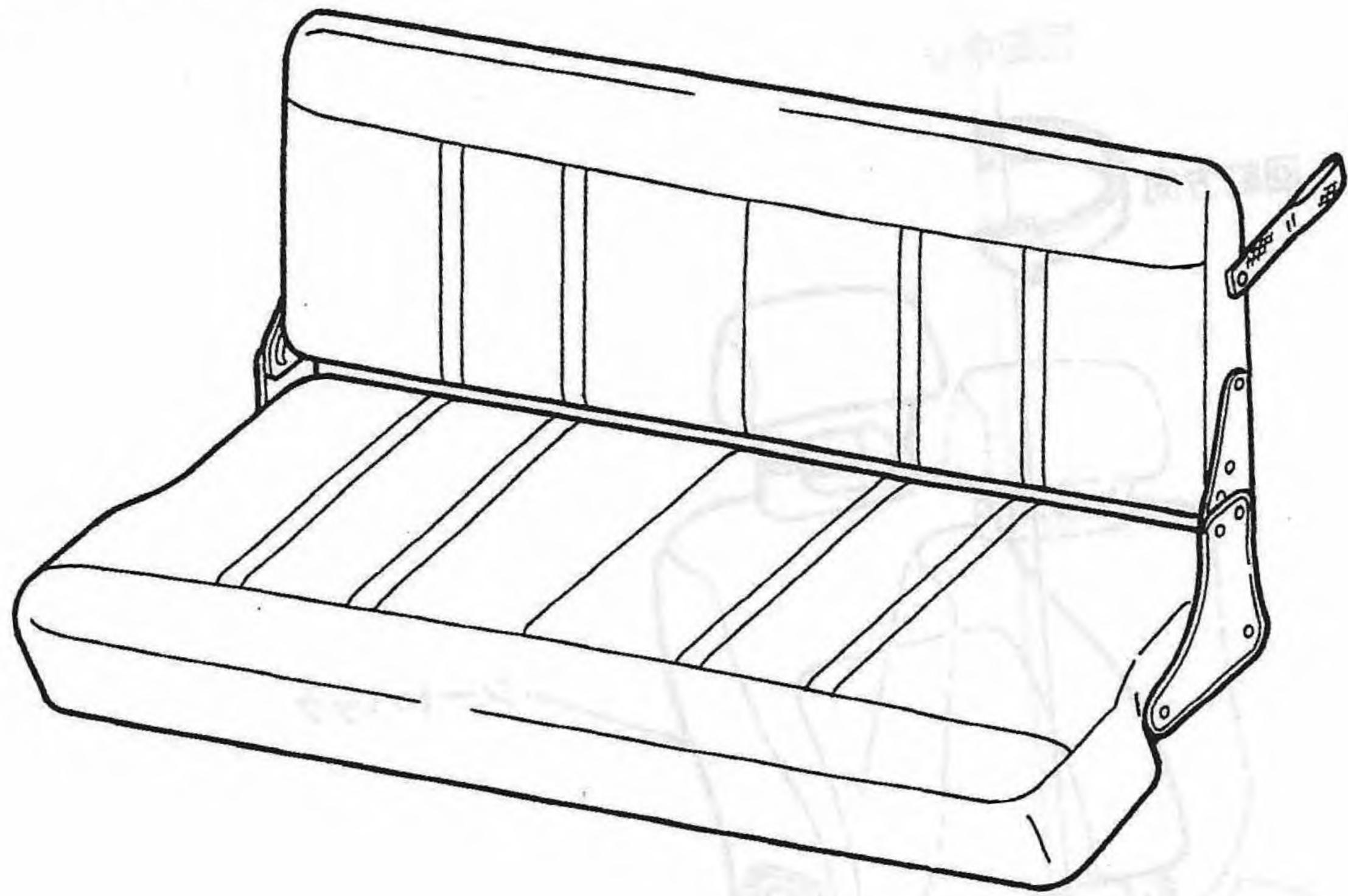


運転席(助手席はスライドレール以外、本図に対称)

[4] リヤシート

ベンチ式シートは、多用途性を考慮したレイアウトとしている。セパレート式シートは、奥行きを420mmに、バックアングルを25度とし、乗心地、居住性を考慮したものとしている。また、バックレスト高が一層座り心地を良くしている。さらに、便益性も考慮した小物入れや折りたたみ式アームレストを備えている。

〈ベンチ式〉
(バン2シータ車を除く)



〈セパレート式〉
(トライ)



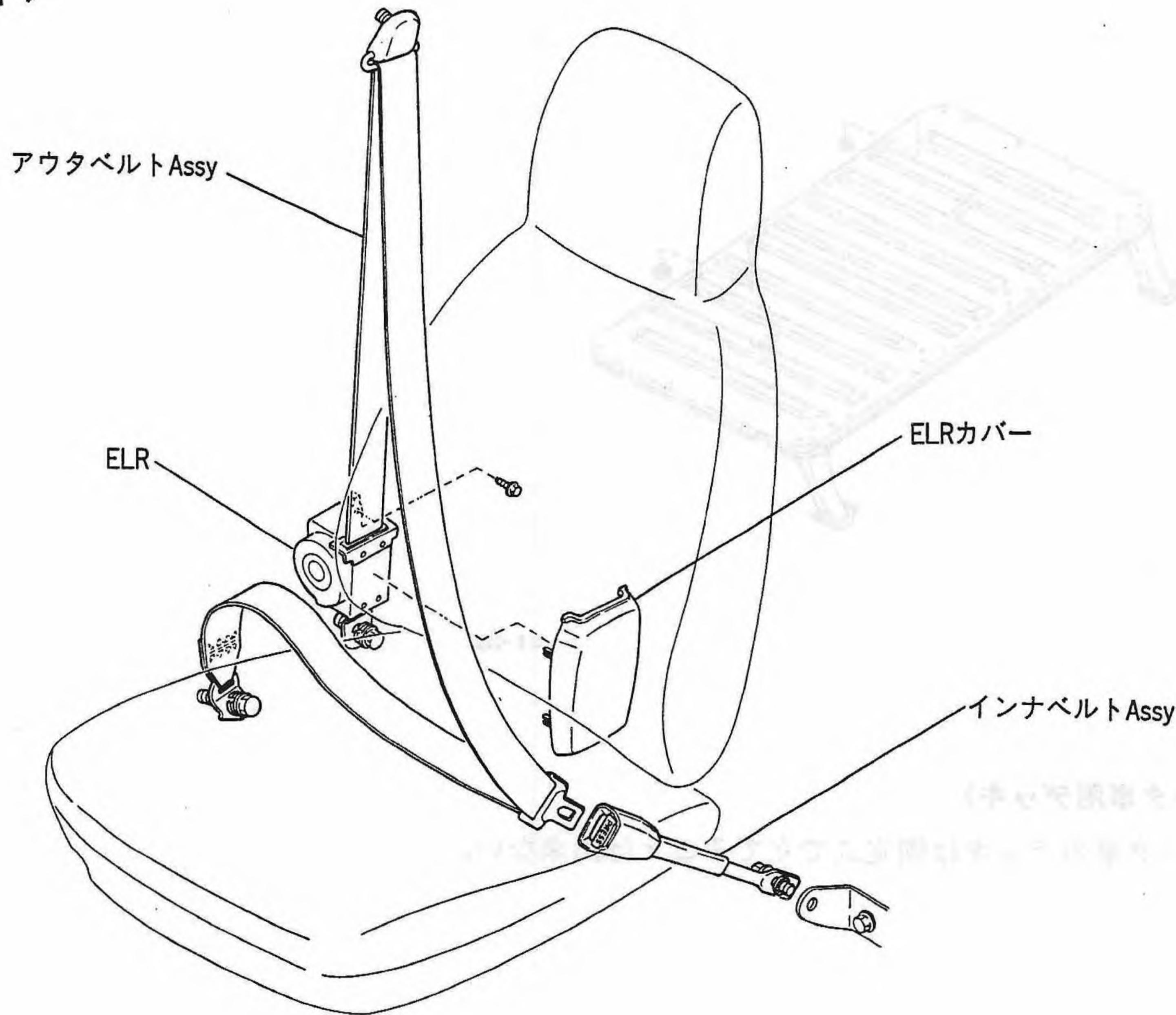
Fig.10

55-220

〔5〕 シートベルト

ELR(緊急ロック式巻取装置)付シートベルトで安全性を高めるとともに、ELRのシャフト径を大きくし、圧迫感を抑えている。また、バンのELR取付位置を下げ、走行中の早期ロック及びGセンサーの雑音を少なくしている。

<シートベルト図>



<ELR格納位置>

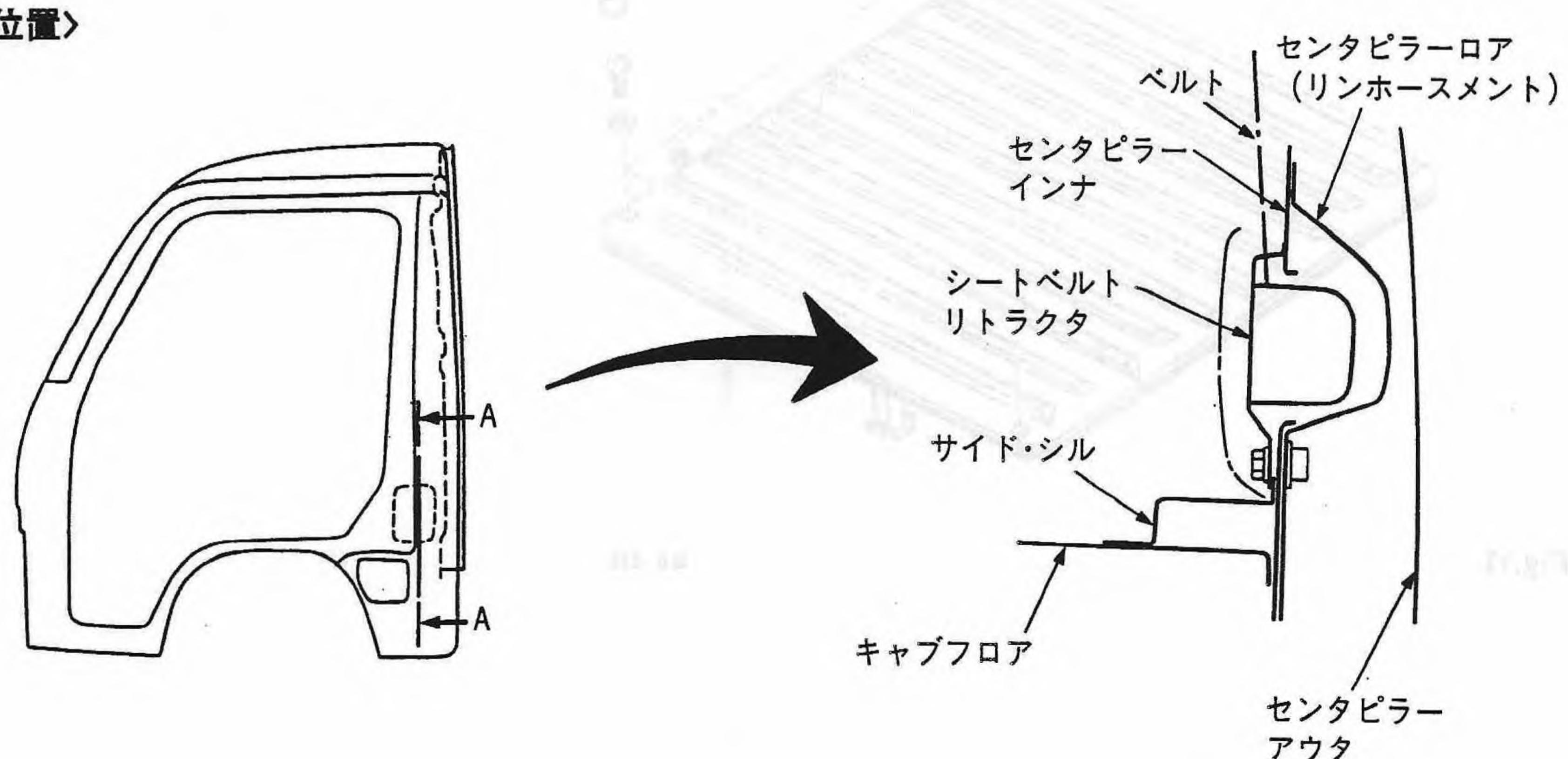


Fig.11

A-A断面

S5-211

〔6〕 デッキ & ガードバー

多用途性、便益性を考慮し、後席居住性と荷室面積及び荷台長の調和を図っている。

ベンチ式とセパレート式を基本的には同様のものとしている。

〈マルチフラット用デッキ〉

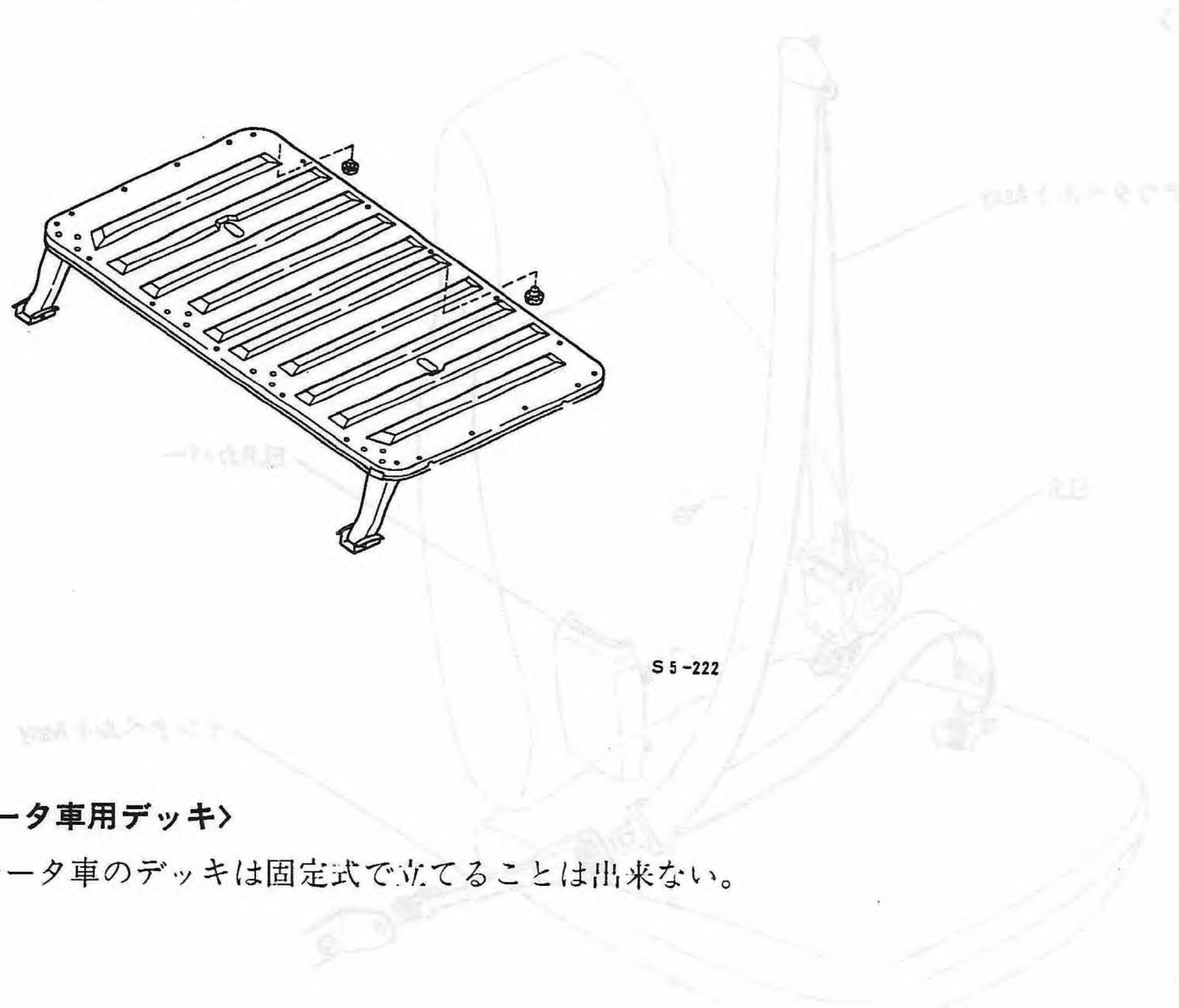


Fig.12

S 5-222

〈2シータ車用デッキ〉

2シータ車のデッキは固定式で立てるることは出来ない。

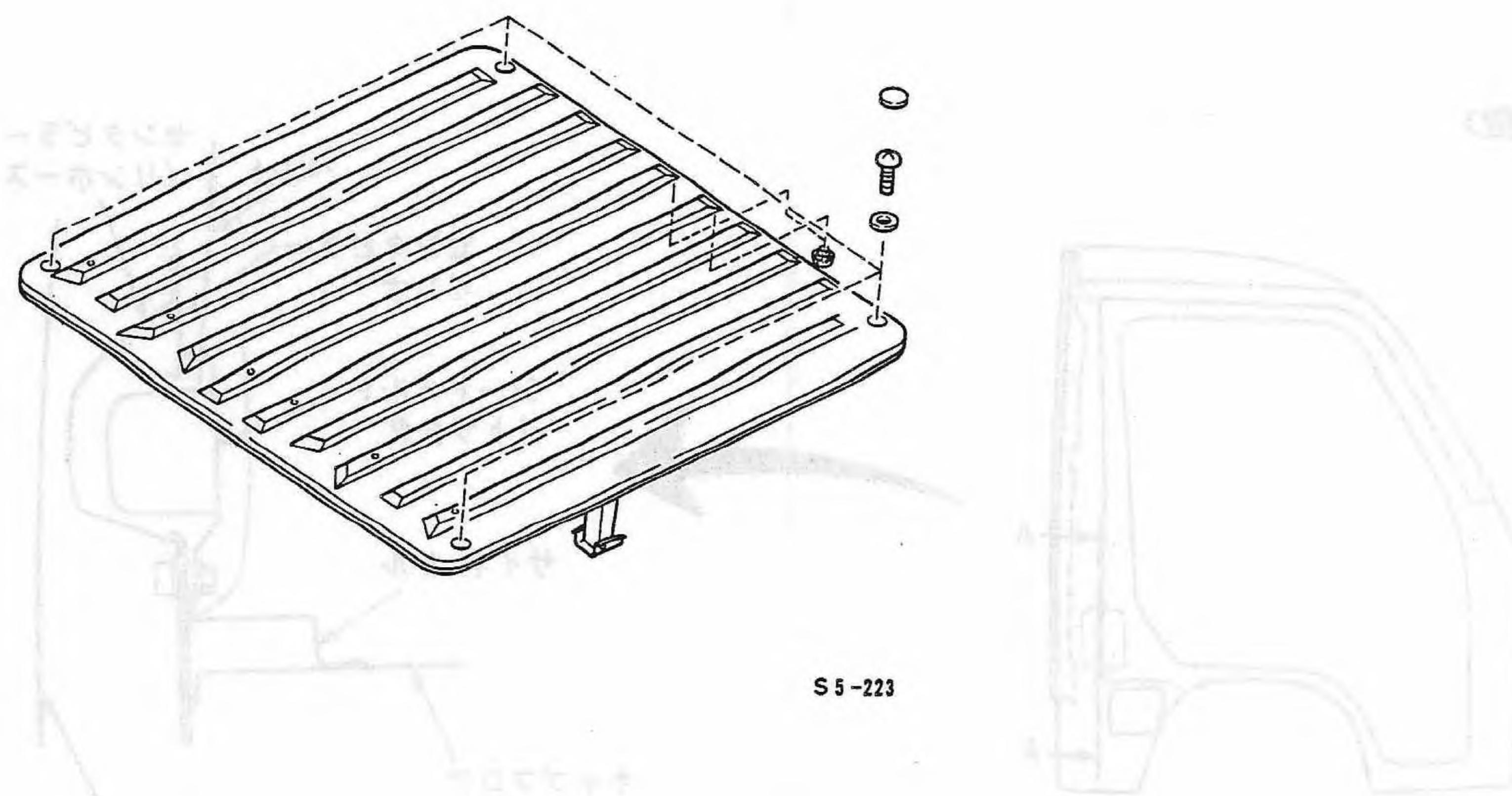


Fig.13

S 5-223

〔7〕 トリム類 ■ 概要

—ドアトリム & クォータトリム—

トリム部品の大部分は塩化ビニールを素材にした成形品からなり、グレードや使用部位に応じて、ハードボード芯材を使い、塩化ビニールシートでカバーリングしたものにアクセントをつけ、感触の良さや外観向上を図っている。さらに、収納性及び高級感の向上を図りインストルメントパネルとマッチした造形とし、上級車にはトリムと一体感のあるポケットを設置している。

<トラック>

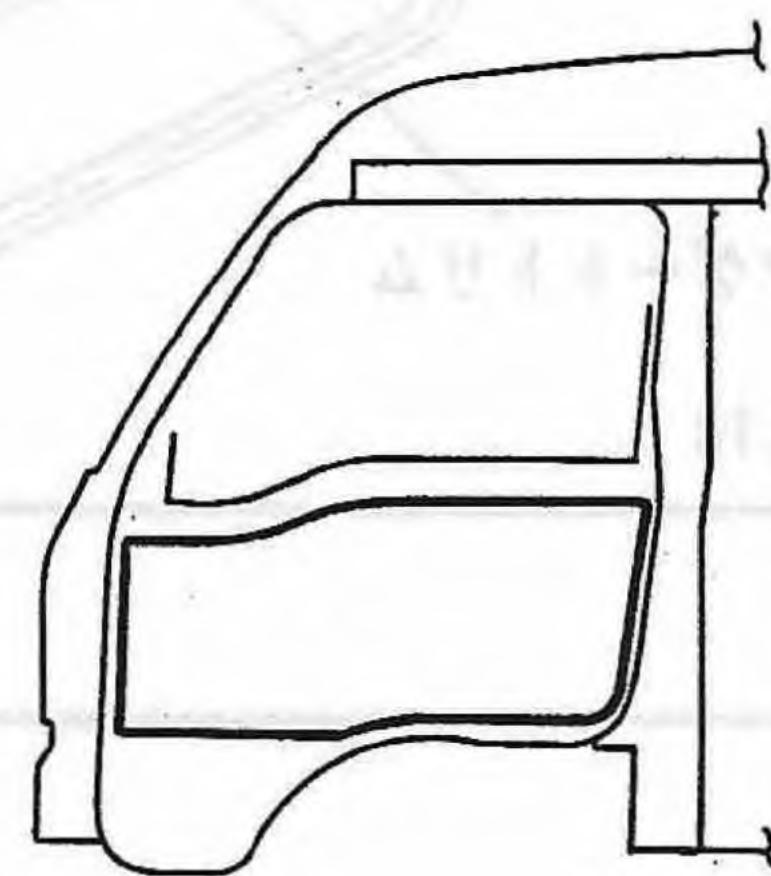


Fig.14

<トライ(XS, XV)>

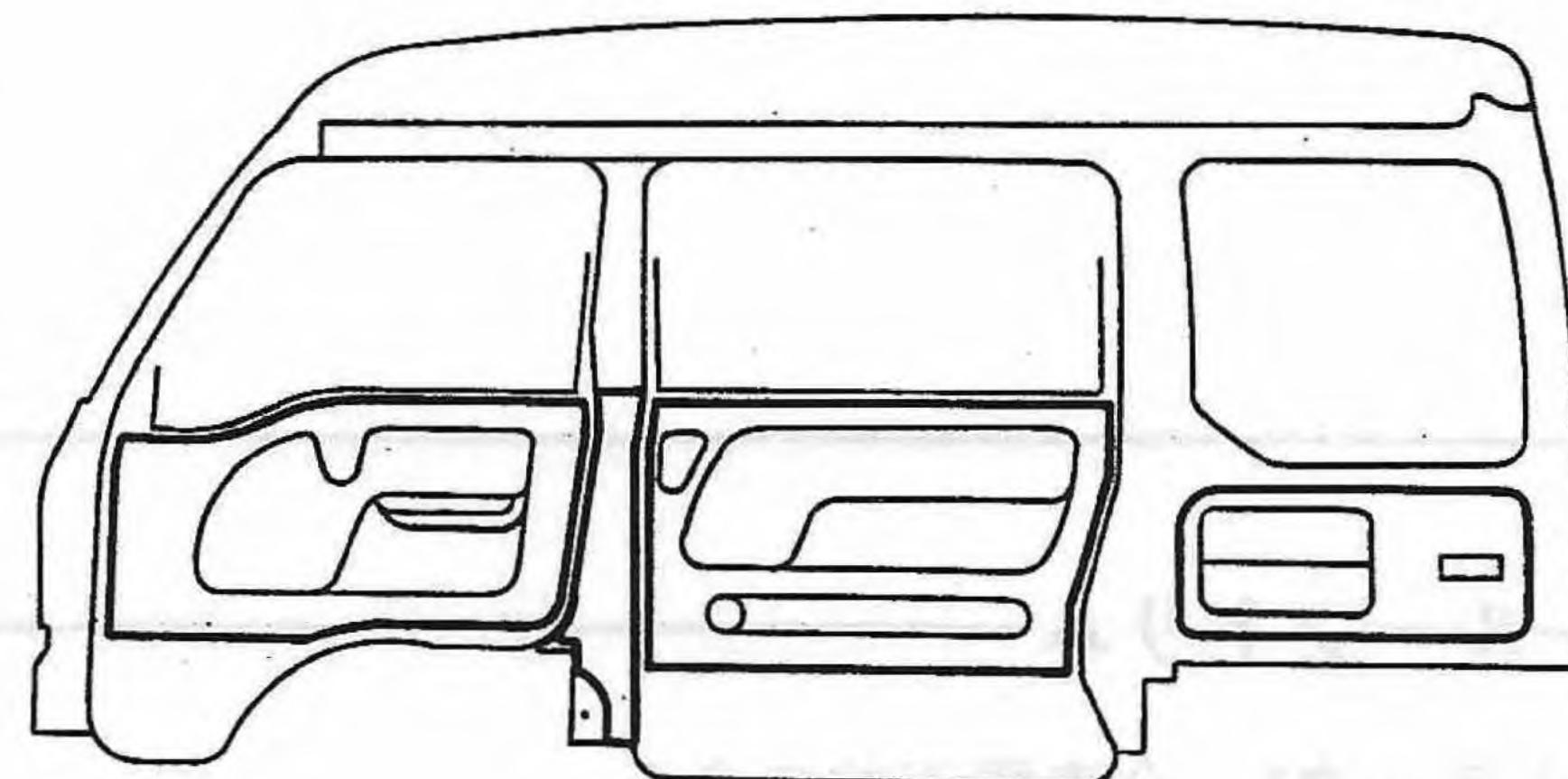


Fig.16

S5-226

<バン>

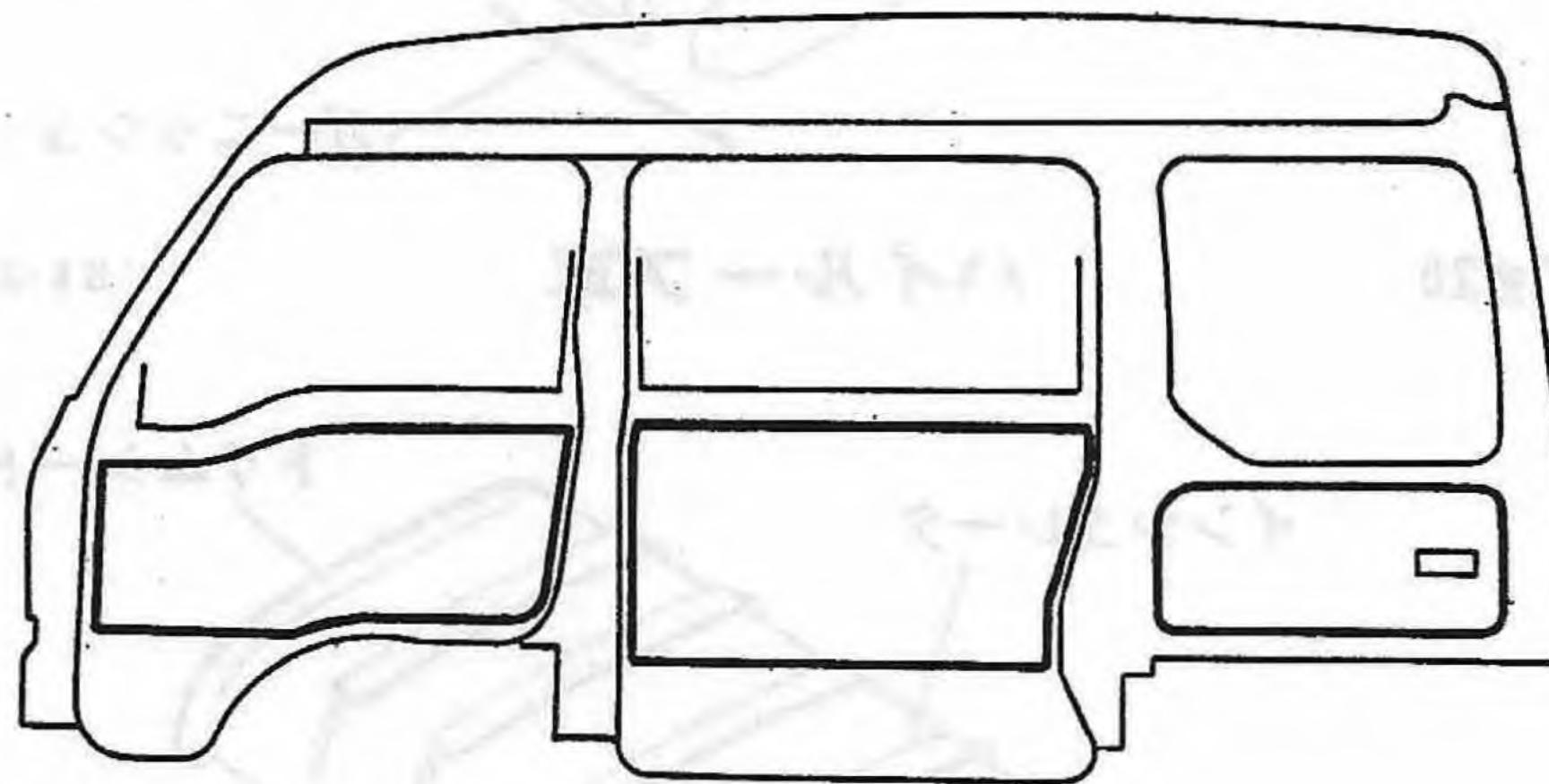


Fig.15

S5-225

<トライ(RJ)>

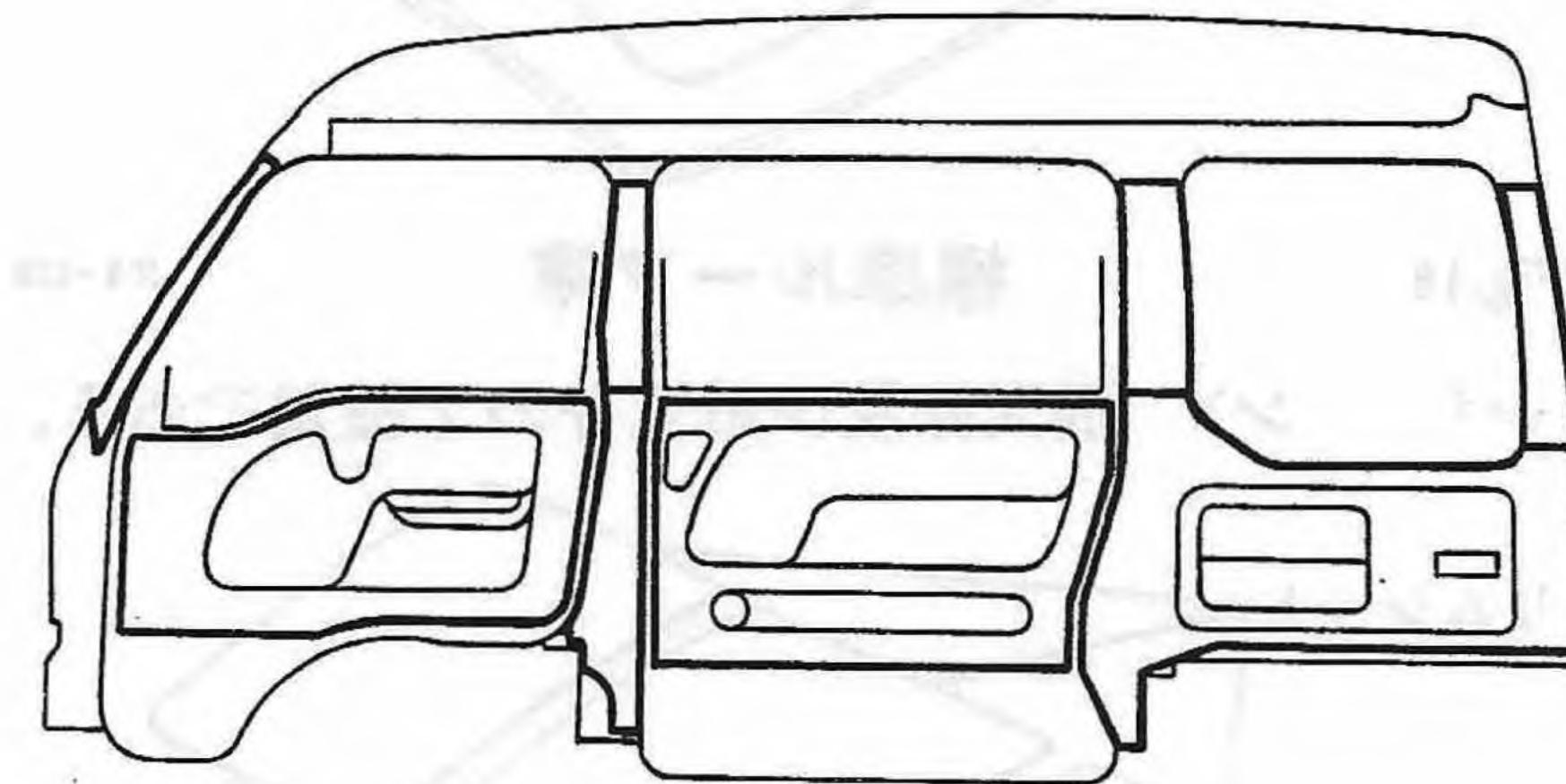


Fig.17

S5-227

<仕様>

項目	車種	トラック パネルバン	バン	トライ		
				R J	X S	X V
キャブ ドア & スライド ドア	ハードボード+塩ビ	○	○			
	窓肩一体成形			○		
	窓肩一体成形+PVC				○	
	窓肩一体成形+シート生地アクセント付					○
クォータ トリム	ハードボード+塩ビ	—	○	○		
	一体成形	—			(塩ビ袋ポケット付)	(一体成形ポケット付)

—リヤゲートトリム(バン、トライ)—

ハードボードを芯材とし、塩化ビニールシートでカバーリングしている。また外観意匠の向上のためクリップ内蔵タイプのトリムとしている。

項目	車種	バン	トライ
ハードボード+塩ビ		○	○

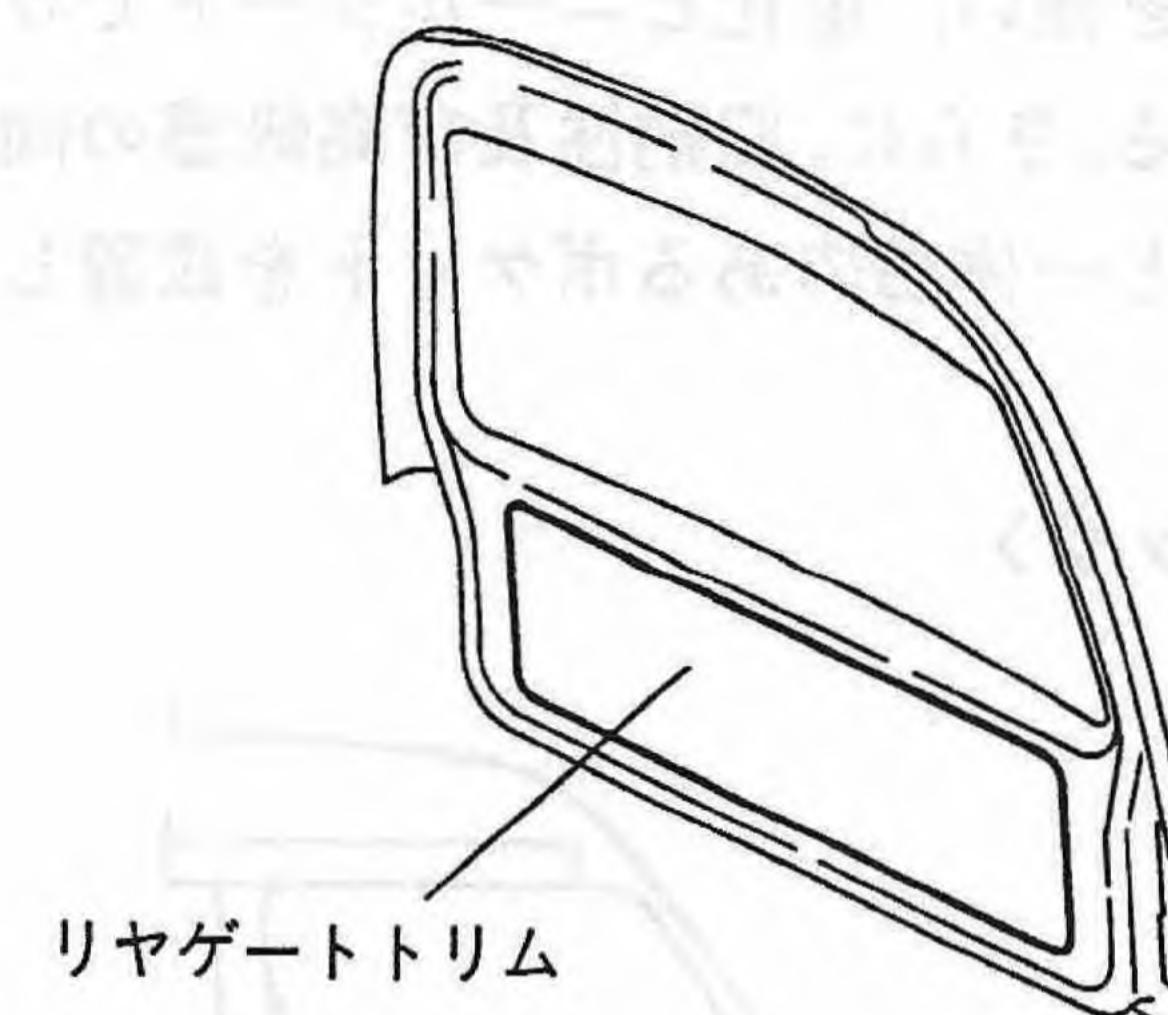


Fig.18

S 5-228

—ルーフトリム—

〈トラック〉 全車張天井である。

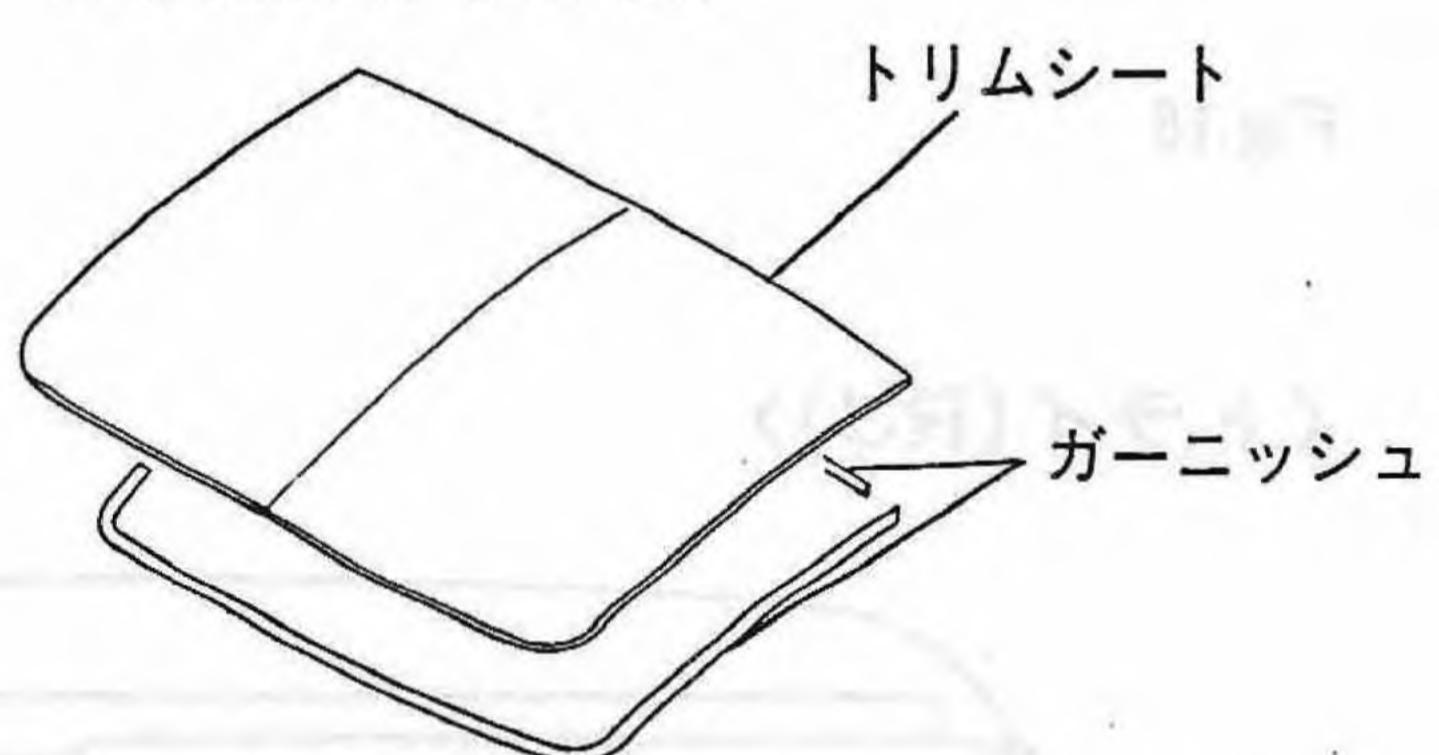


Fig.19

標準ルーフ車

S 5-229

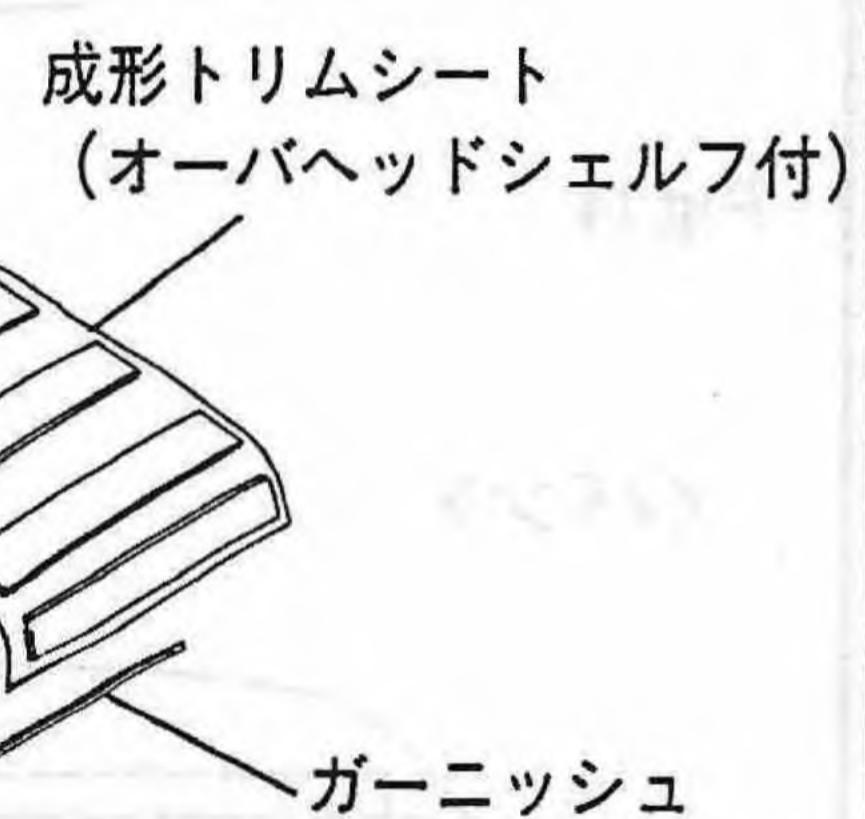


Fig.20

ハイルーフ車

S 5-230

〈バン〉 張天井及び吊天井の2種類である。

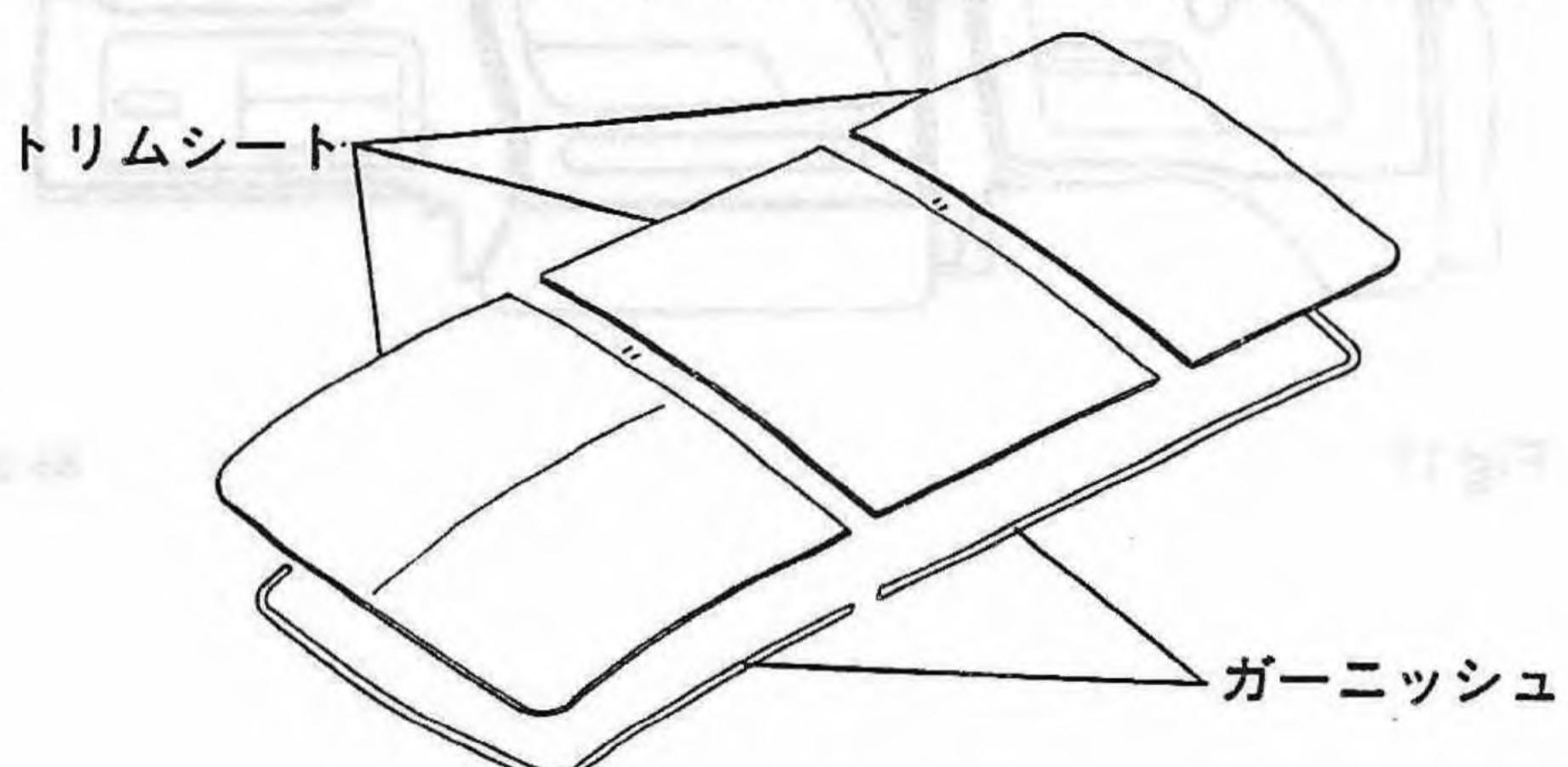


Fig.21

標準ルーフ車

S 5-231

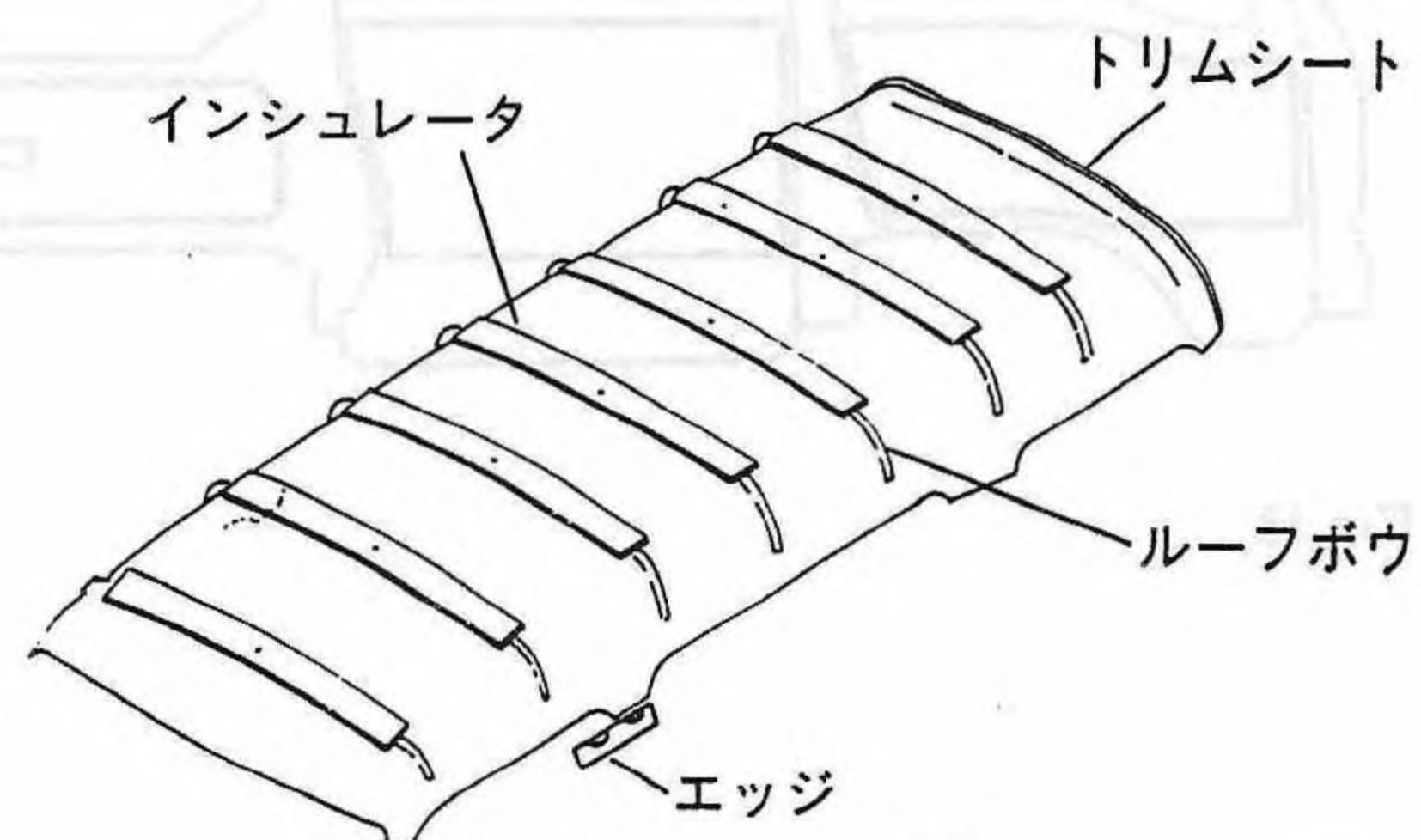


Fig.22

ハイルーフ車

S 5-232

〈トライ〉 バンと同じ吊天井である。なお、サンサンルーフ車は成形天井を使用している。

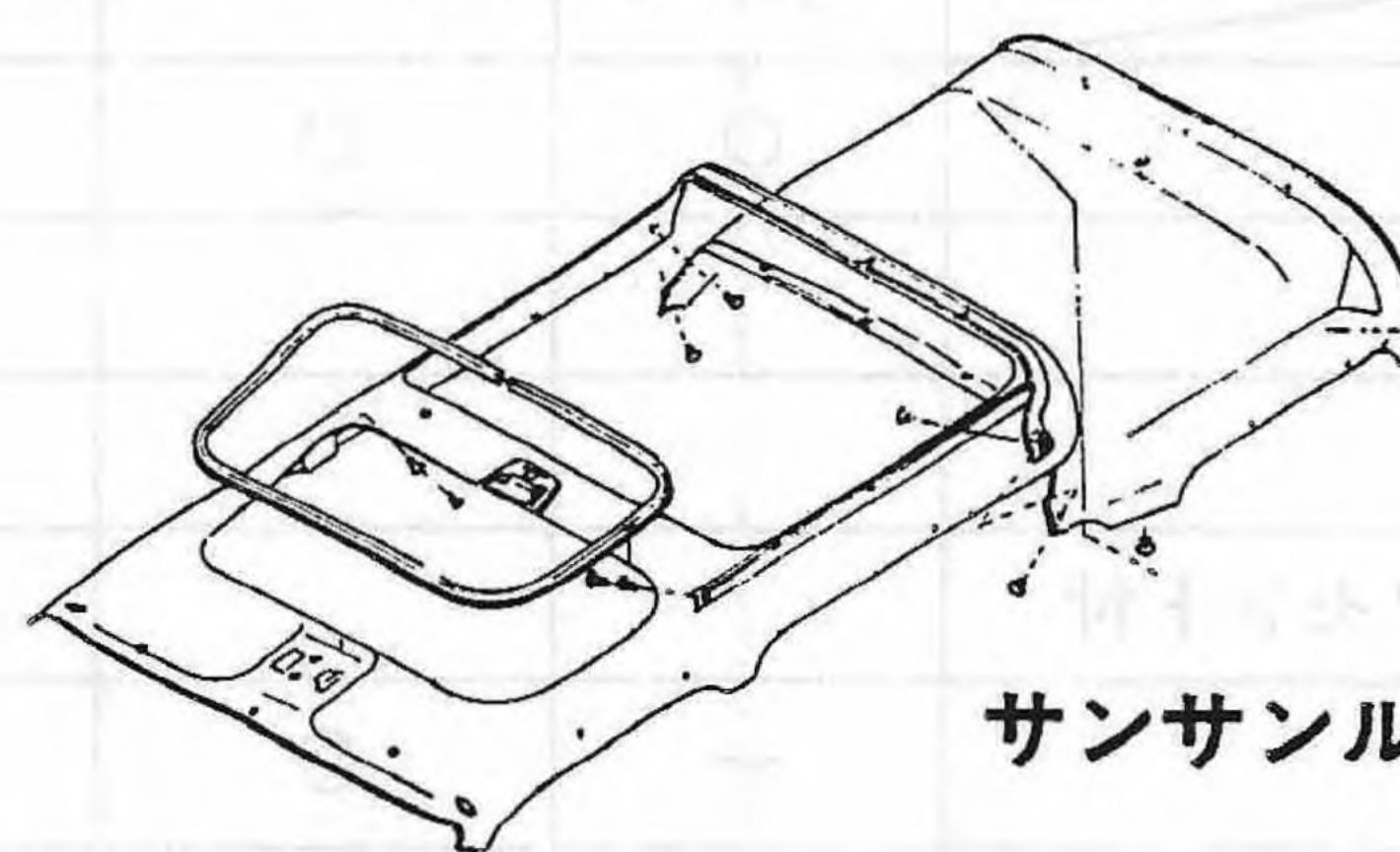


Fig.23

サンサンルーフ車

S 5-233

(8) フロアマット

フロアマットは塩ビまたはニードルカーペットマットを採用している。バンハイカスタム及びトライ全車はインシュレータ裏うち付のニードルカーペットマットとし、キャブフロア、センタフロア、デッキのマットはサイド部をエッジで留め、端末のまくれ、ズレを防止し仕上がりの向上を図っている。

< トラック、パネルバン >

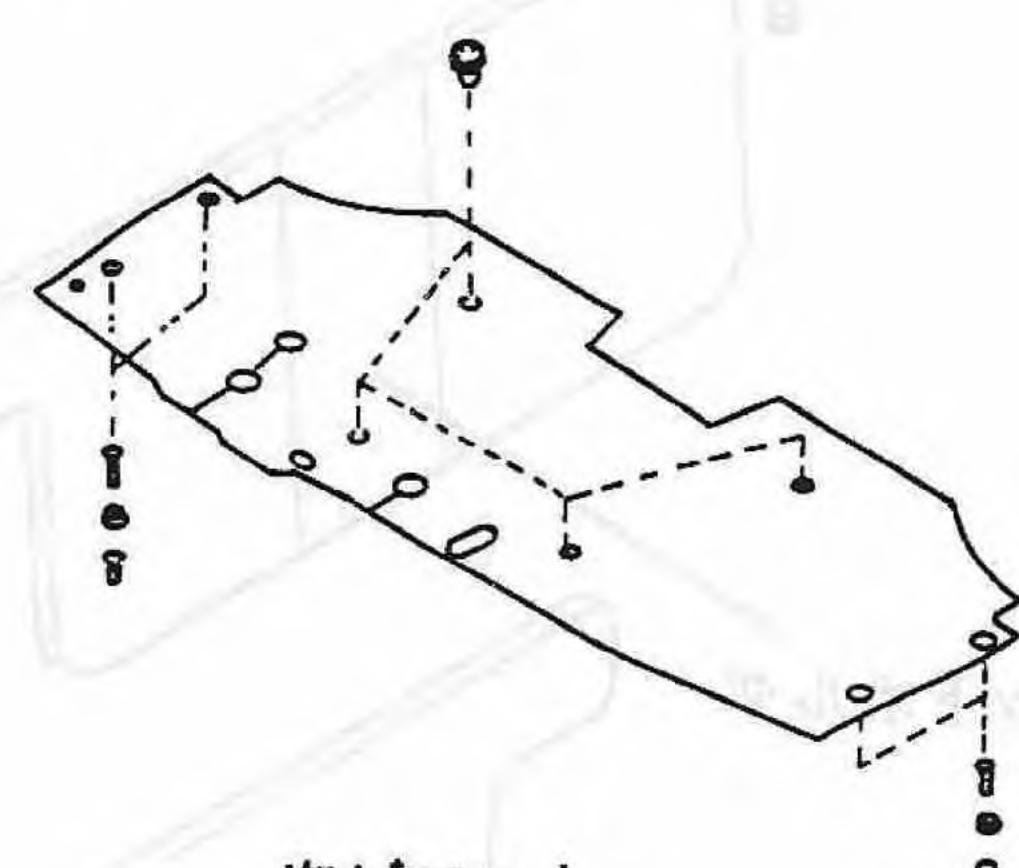


Fig.24

S5-234

< バン >

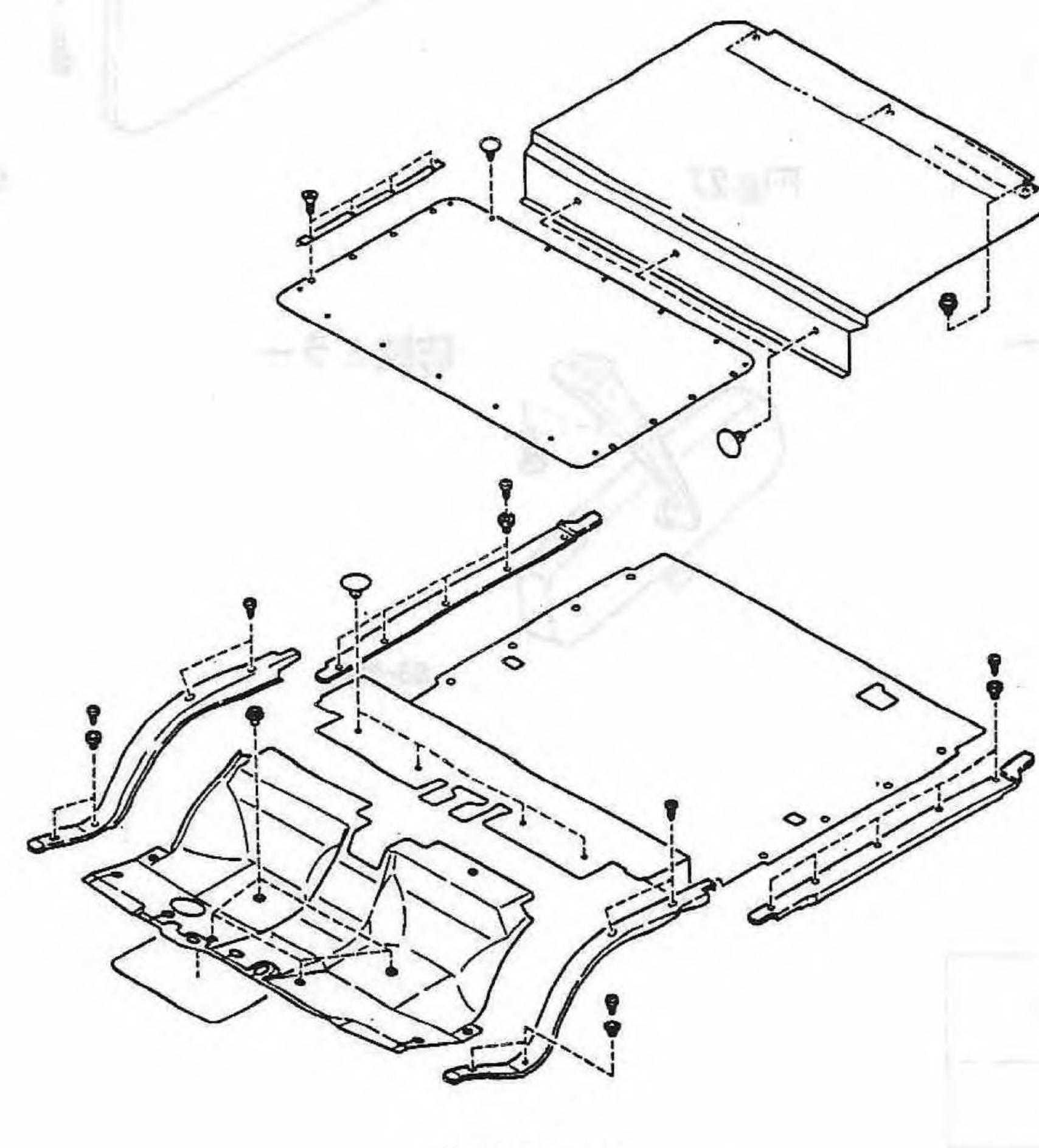
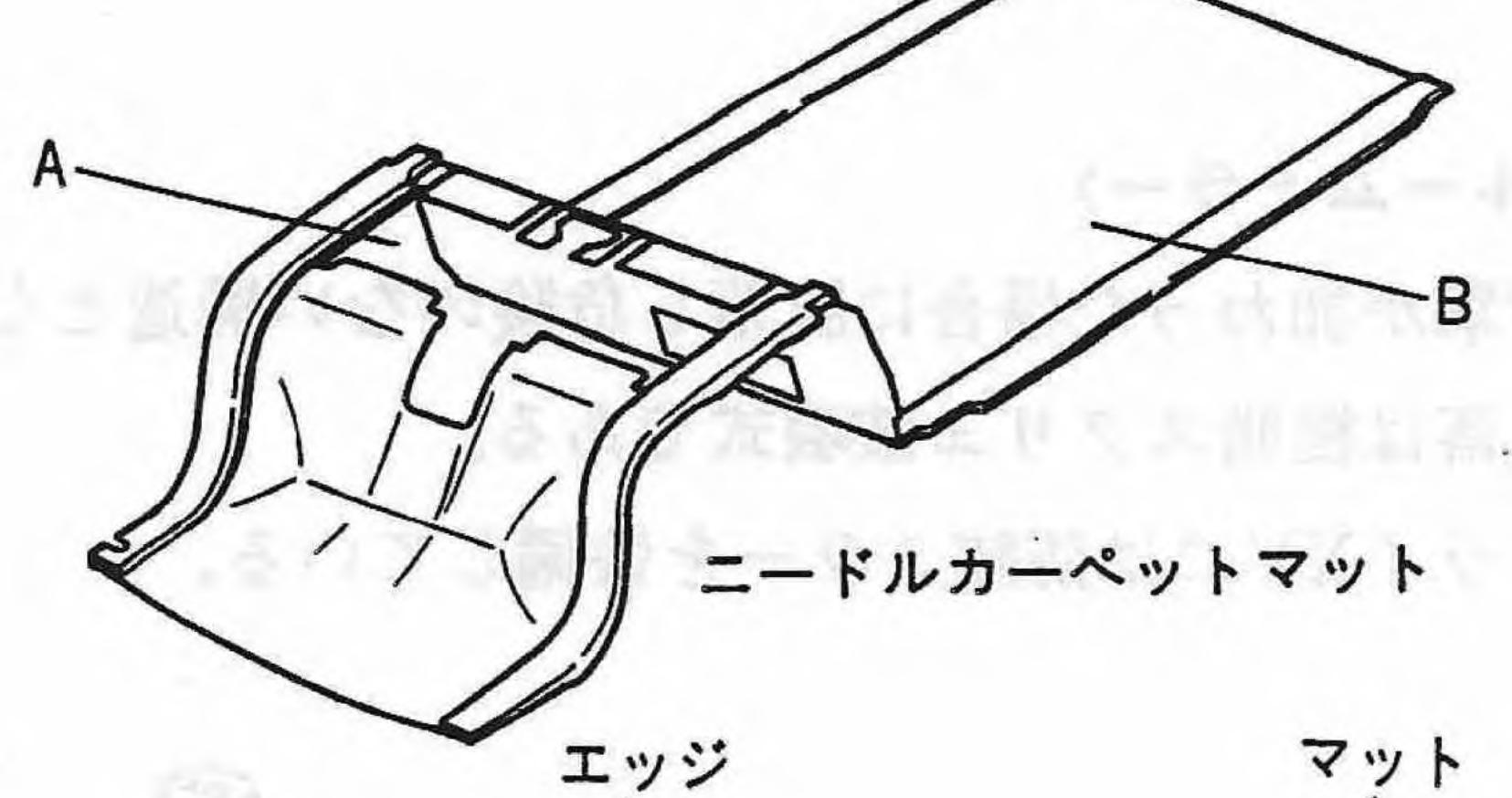
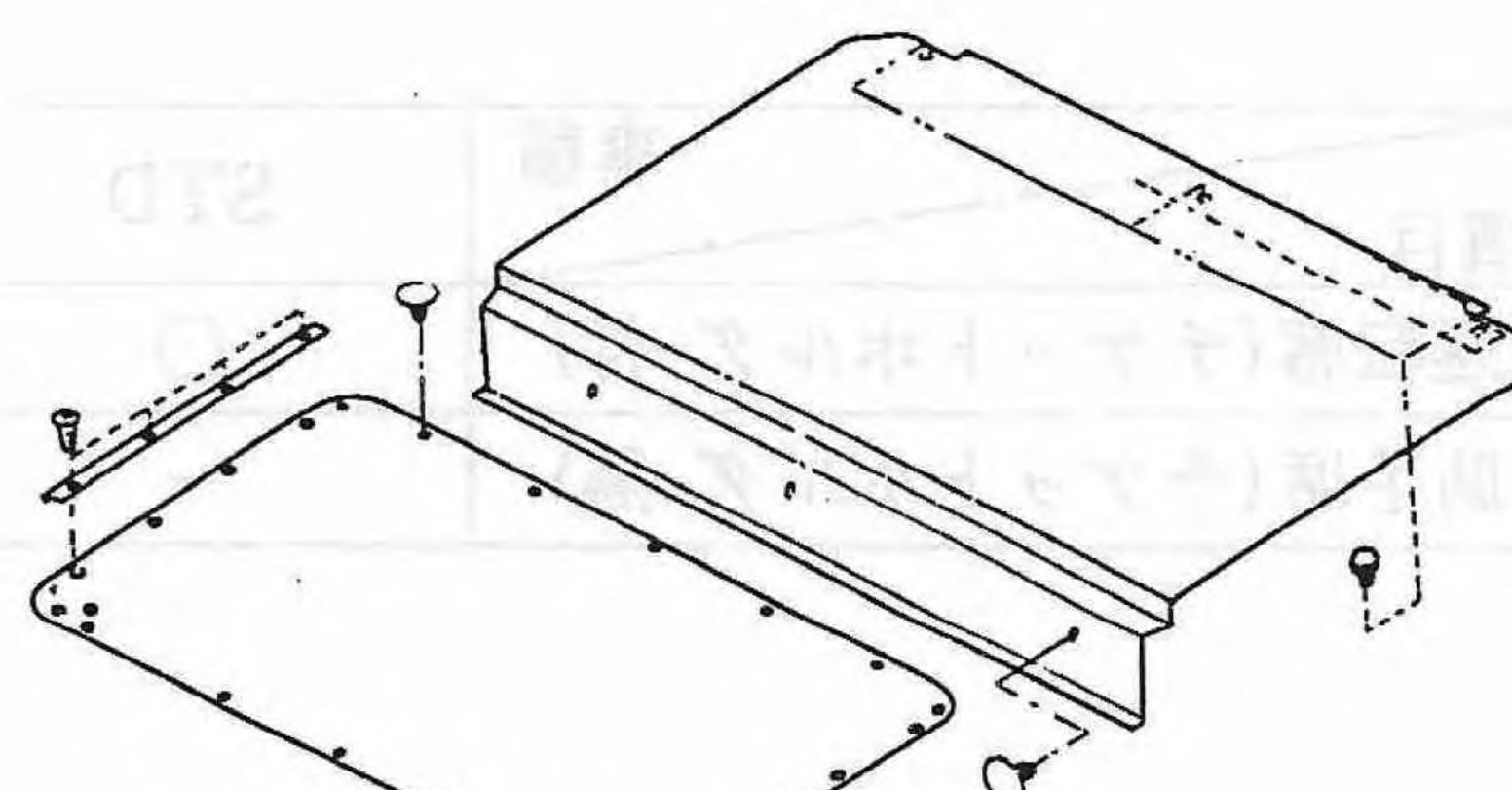


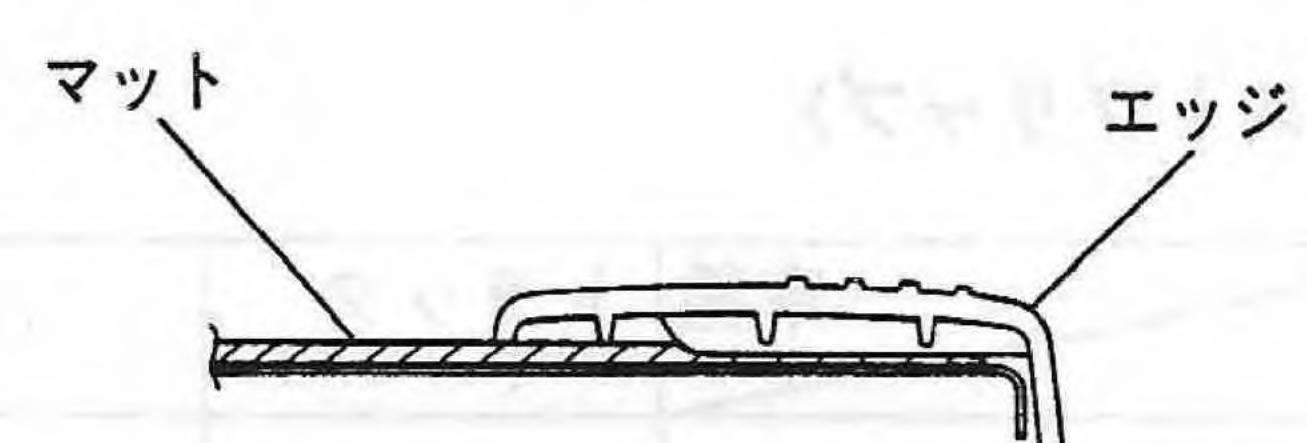
Fig.25

S5-235

< トライ >



(A断面)



(B断面)

S5-236

< 仕様 >

(↑印は上記に同じ)

内 容	車 型	トラック パネルバン	バ ン	ト ライ
キャブ フロア	塩ビ	塩ビ	塩ビ	ニードル マット
センタ フロア		↑		↑
バック パネル		—		↑
リヤ シェルフ		塩ビ		↑
エッジ プレートの有無		なし		あり

〔9〕 インテリア・アタッチメント

サンバイザ、アシストグリップ等の付属品を次のように装着している。

〈サンバイザ〉

サンバイザ、サイドバイザ兼用タイプである。大型のタイプを採用、遮光性の向上を図るとともに取付部を樹脂製とし安全性の向上も図っている。

項目	車種	STD	左記以外
運転席(チケットホルダ付)	○	○	
助手席(チケットホルダ無)	—	○	

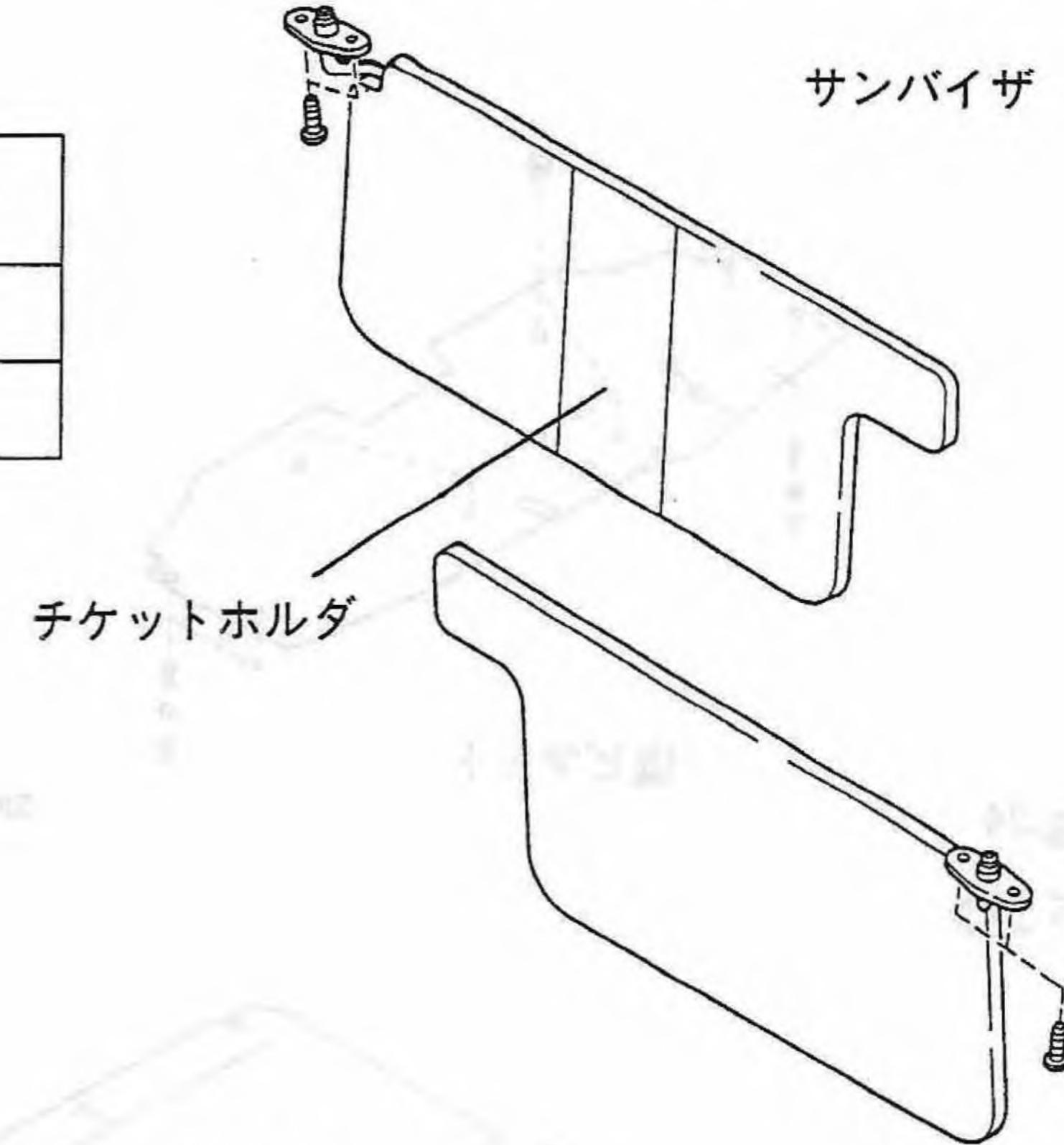


Fig.27

S5-237

〈ルームミラー〉

衝撃が加わった場合に脱落し危険のない構造となっている。

脱落は樹脂スクリュ破壊式である。

トライXVには防眩ミラーを装備している。

ルームミラー

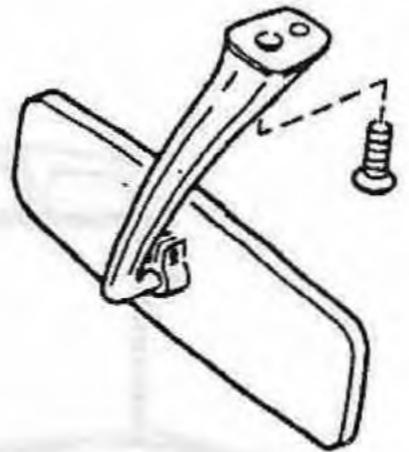
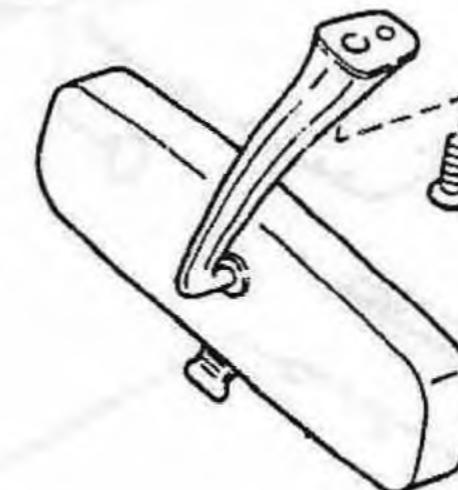


Fig.28

防眩ミラー



S5-238

〈アシストグリップ〉

項目	車種	トラック パネルバン	バン	トライ
助手席	○	○	○	
後 席	—	—		○



Fig.29

S5-239

[10] ジャッキ & ジャッキハンドル

〈トラック〉

ジャッキ及びジャッキハンドルはフロントシートとバックパネルの間のスペースに格納されている。

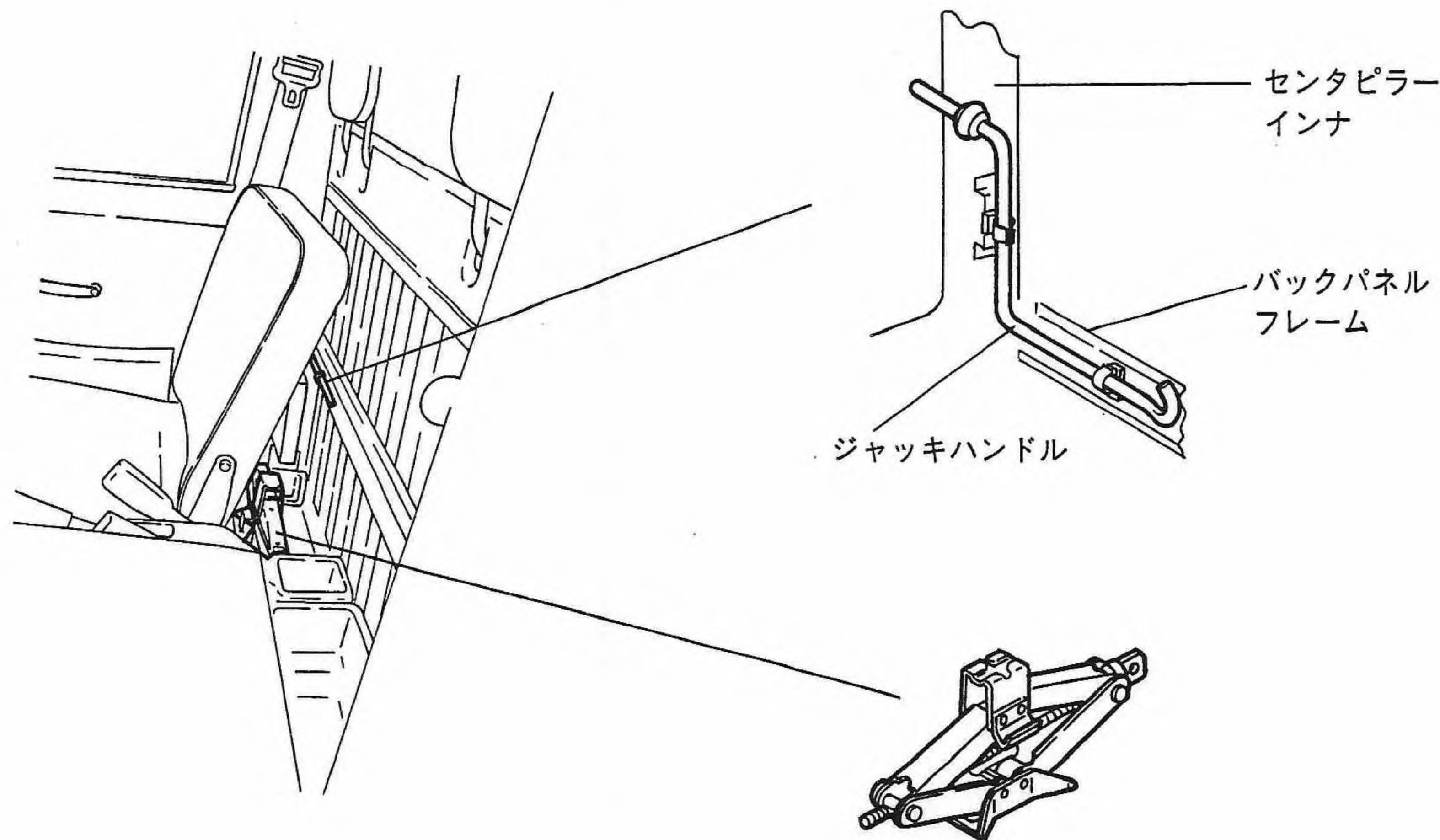


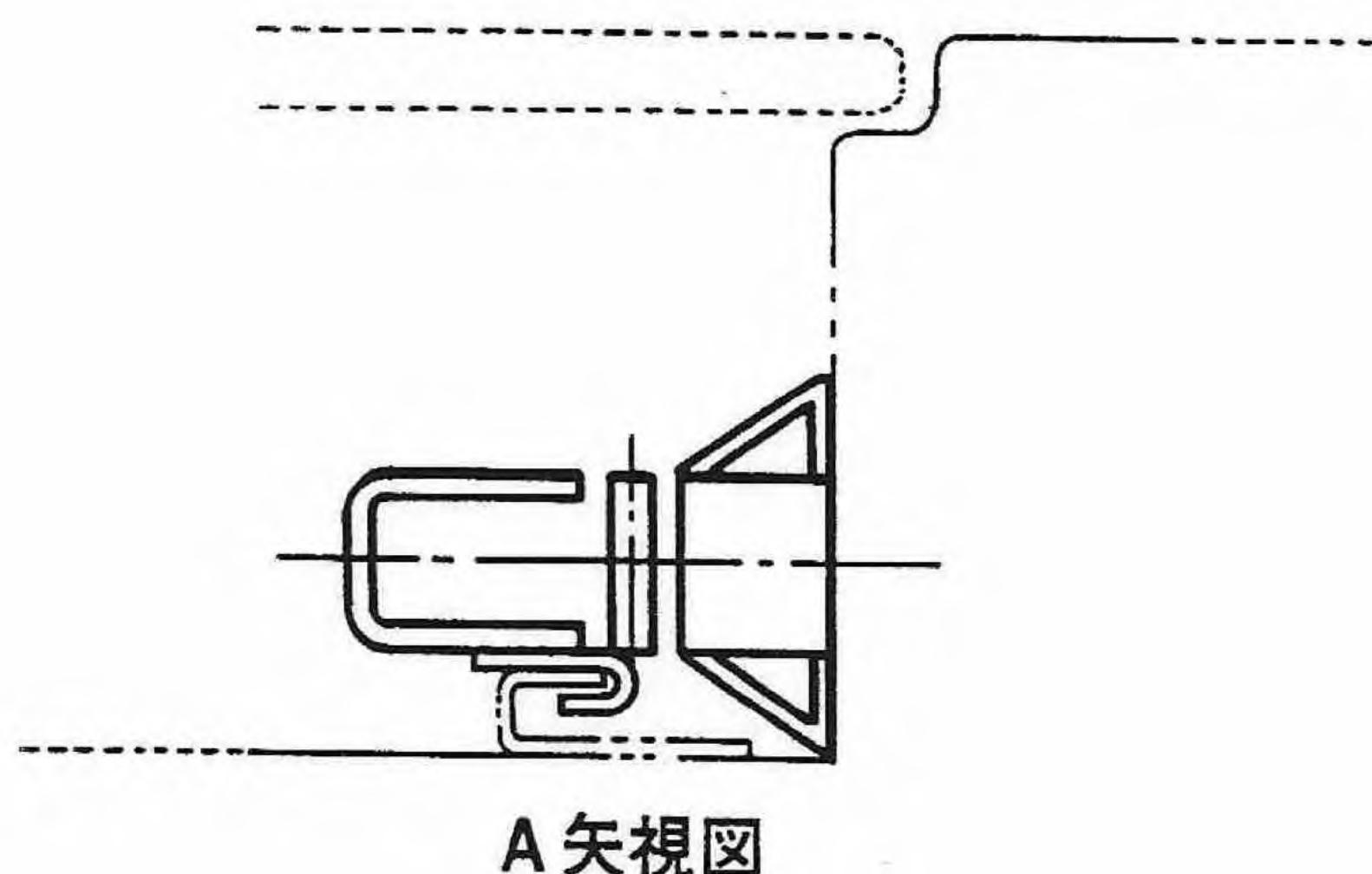
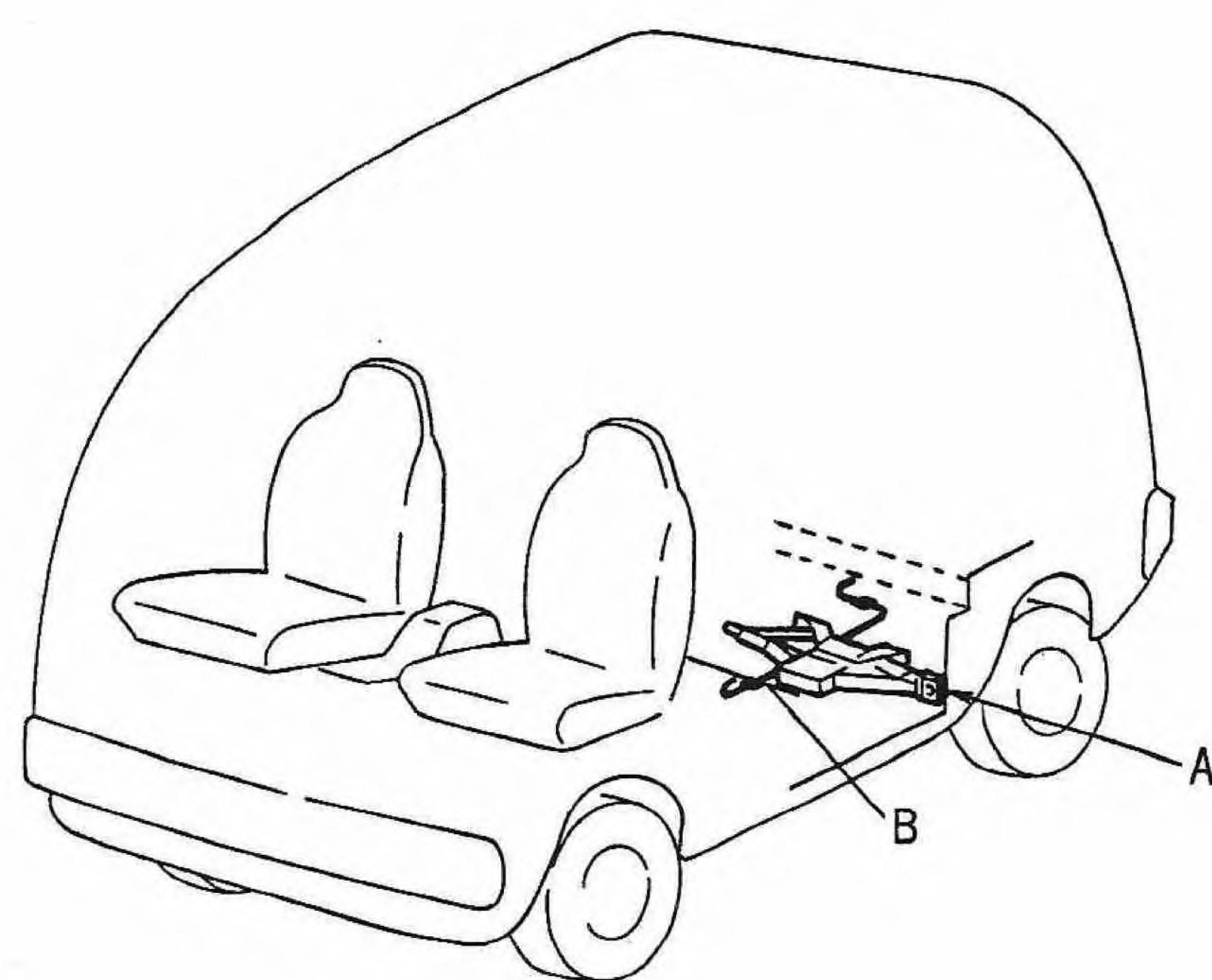
Fig.30

ジャッキ

S5-240

〈バン、トライ〉

ジャッキ及びジャッキハンドルはデッキとセンタフロアの間のスペースに格納されている。



A 矢視図



B 断面

Fig.31

S5-241

