

6 空調システム

(実車全) 変更項目のみ記載，記載なき項目は，既刊の
 新型車解説書・整備解説書を参照下さい。

6-1 ヒーター&ベンチレーション

■ 概要6-2

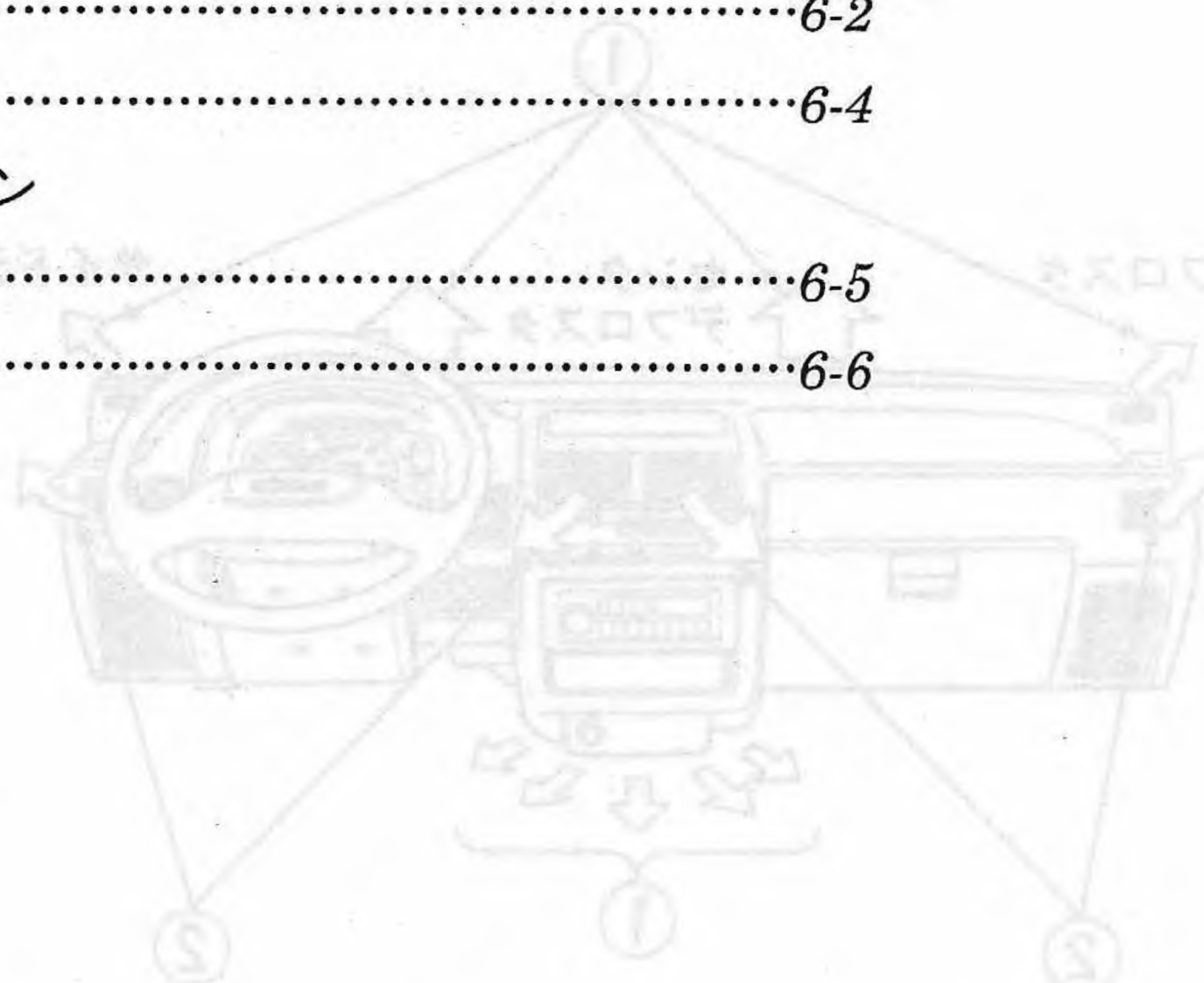
■ 整備要領6-4

6-2 マニュアルエアコン

■ 概要6-5

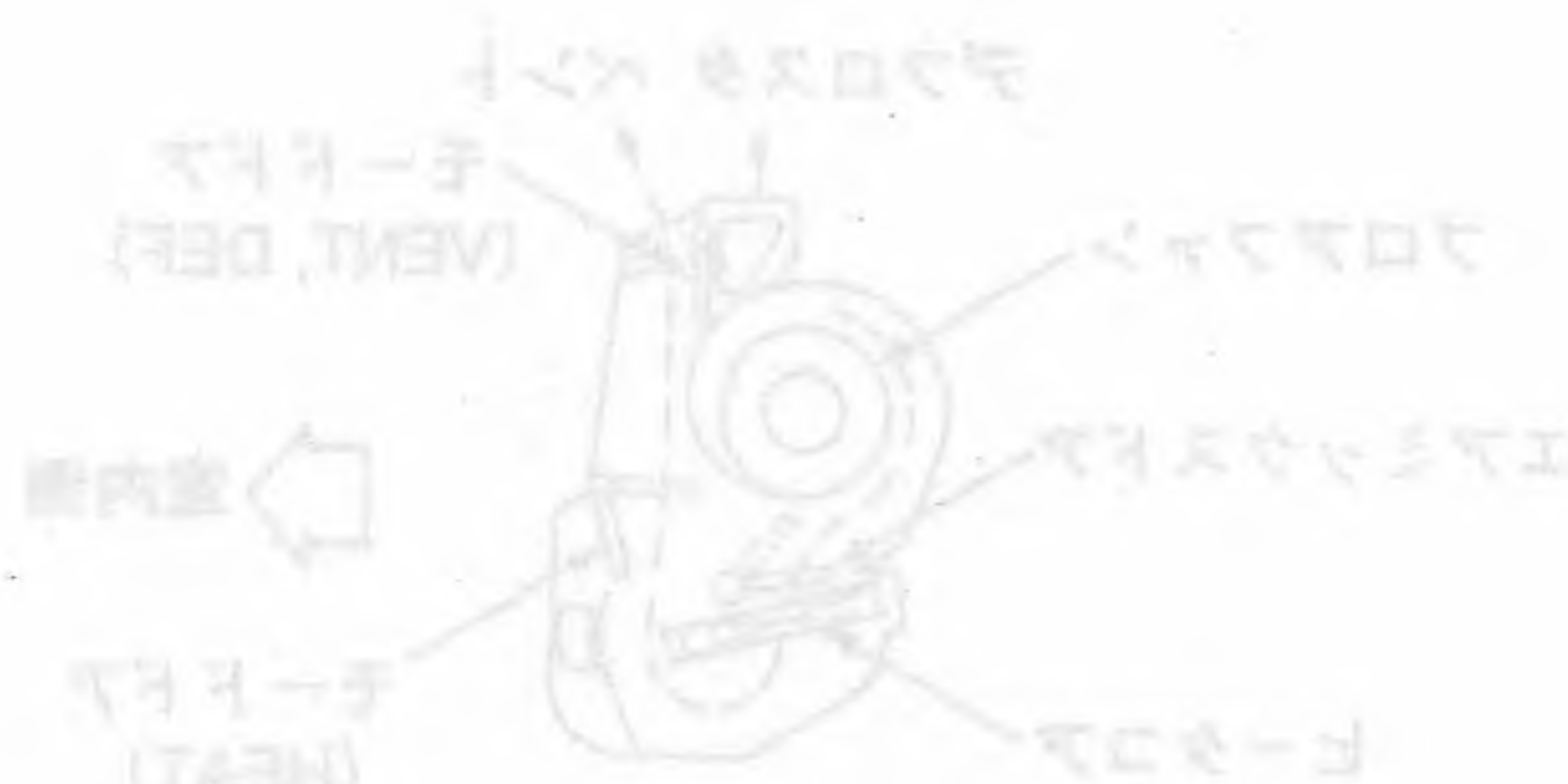
■ 仕様6-6

スウェッチャーエミタ	スウェッチャーエミタ	
風量-風速	風量-風速	①
風速	風量-風速	②



■ 主要変更点

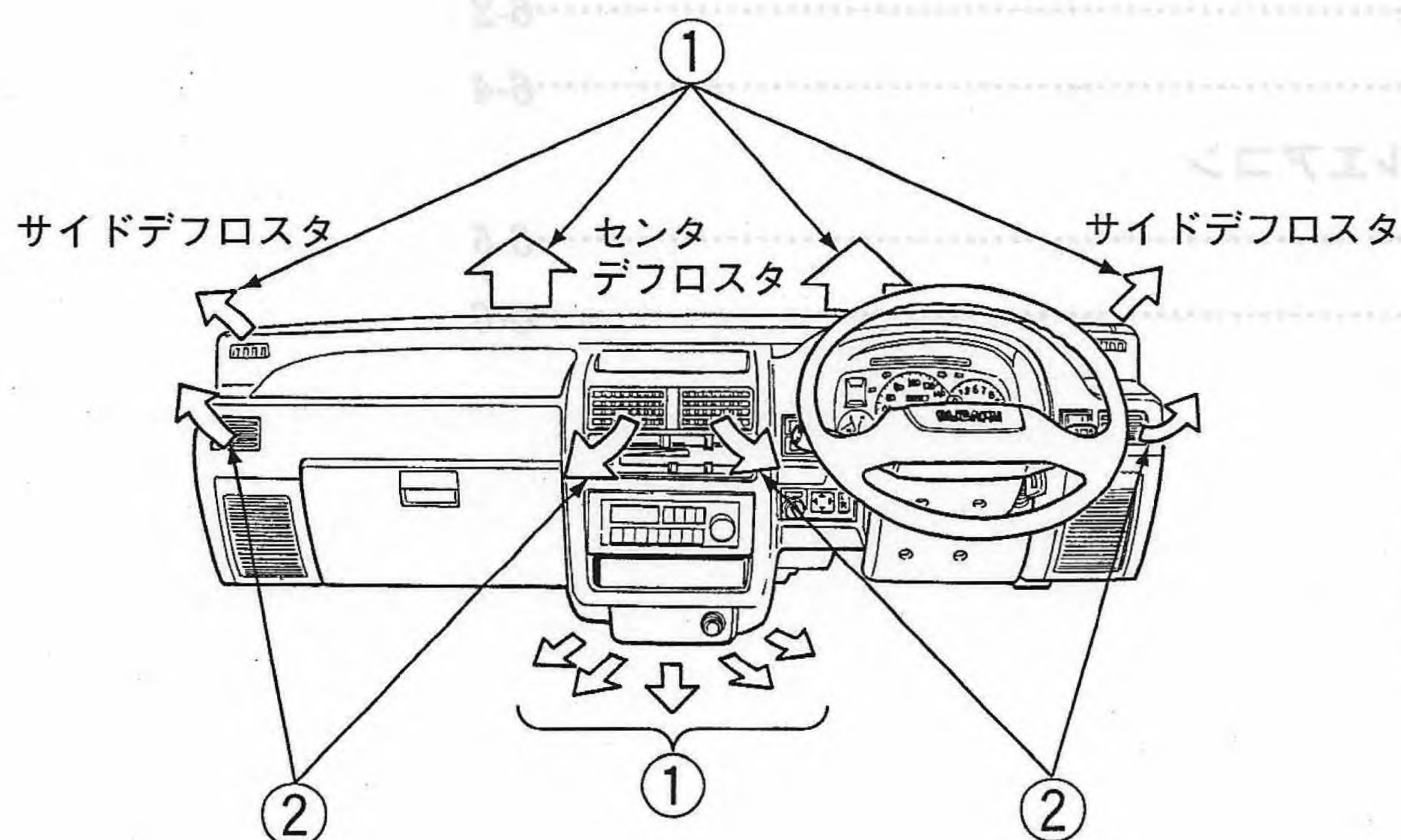
- 全車共ヒーターのフルエアミックスタイプを採用した。
- コンプレッサ容量を小型化した。(70cc)
- エアコン高圧系配管結合部の軸シール化により信頼性を向上した。



■ 概要

1) ヒーターのフルエアミックス化を採用した。(全車共)

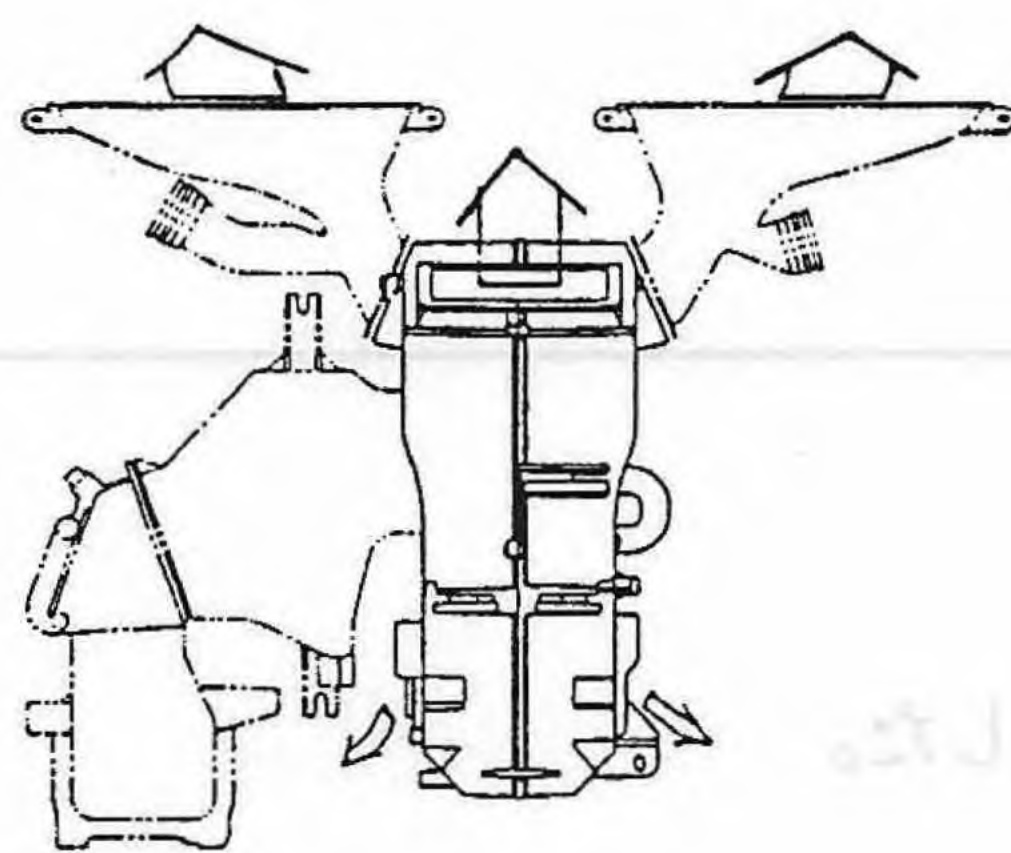
従来は足元吹出風及びデフロスタ吹出風の温度調整は可能であったが、ベント吹出風は温度調整が不可であった。フルエアミックス化により全ての吹口風温の調整が可能となった。



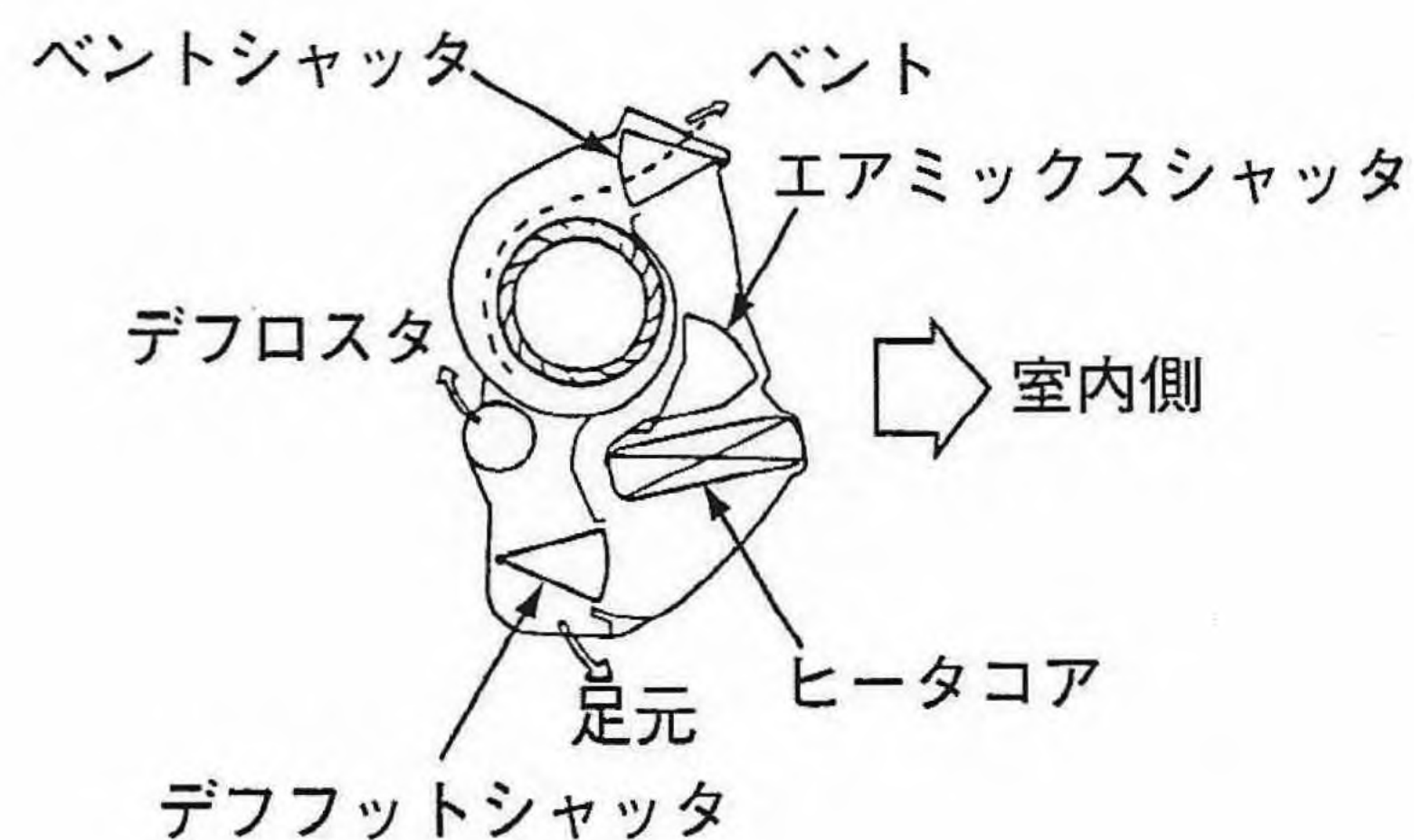
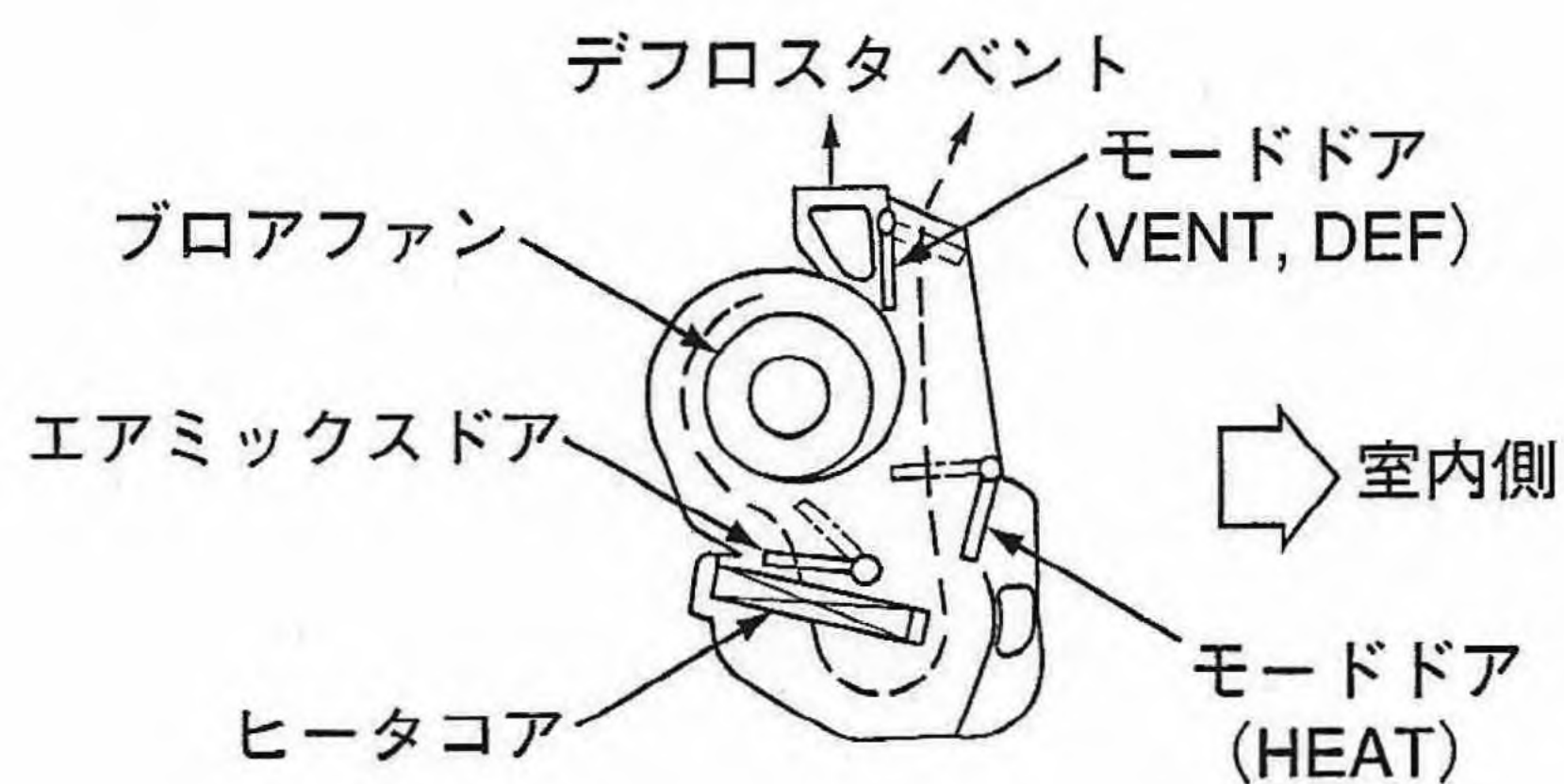
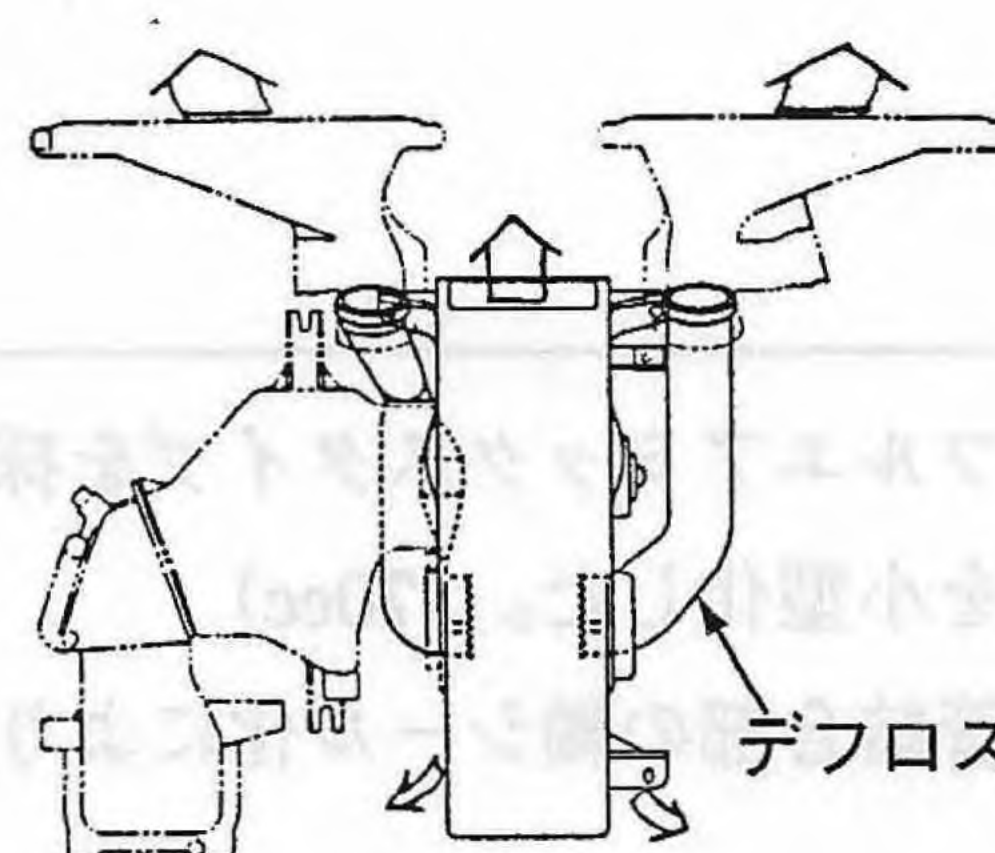
〈温風-冷風の吹出し状態〉

	フルエアミックス	セミアミックス
①	温風-冷風	温風-冷風
②	温風-冷風	冷風

(フルエアミックス)



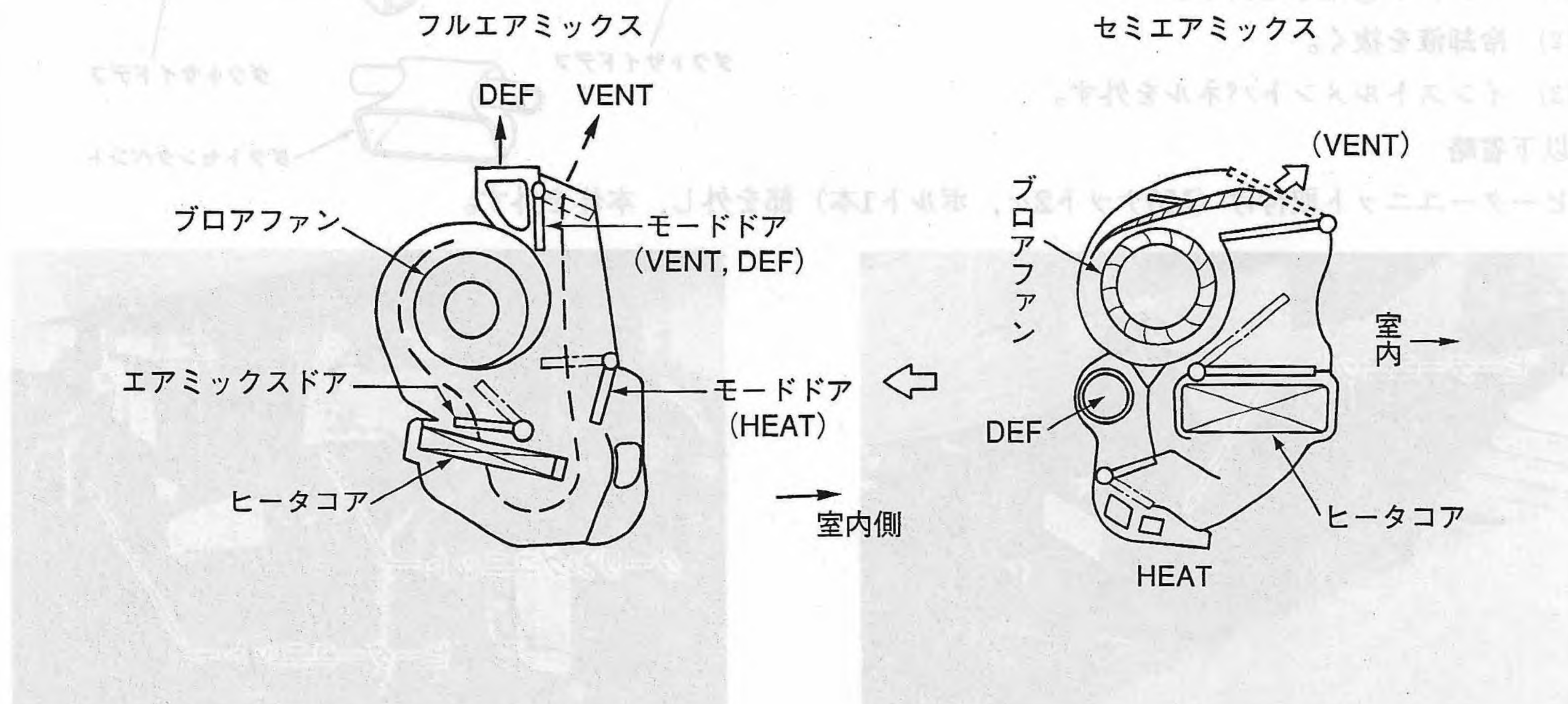
(セミアミックス)



2) フルエアミックス化に伴い下記項目の変更をした。

(1) フロントヒーターユニット変更

- フルエアミックス用に変更した。



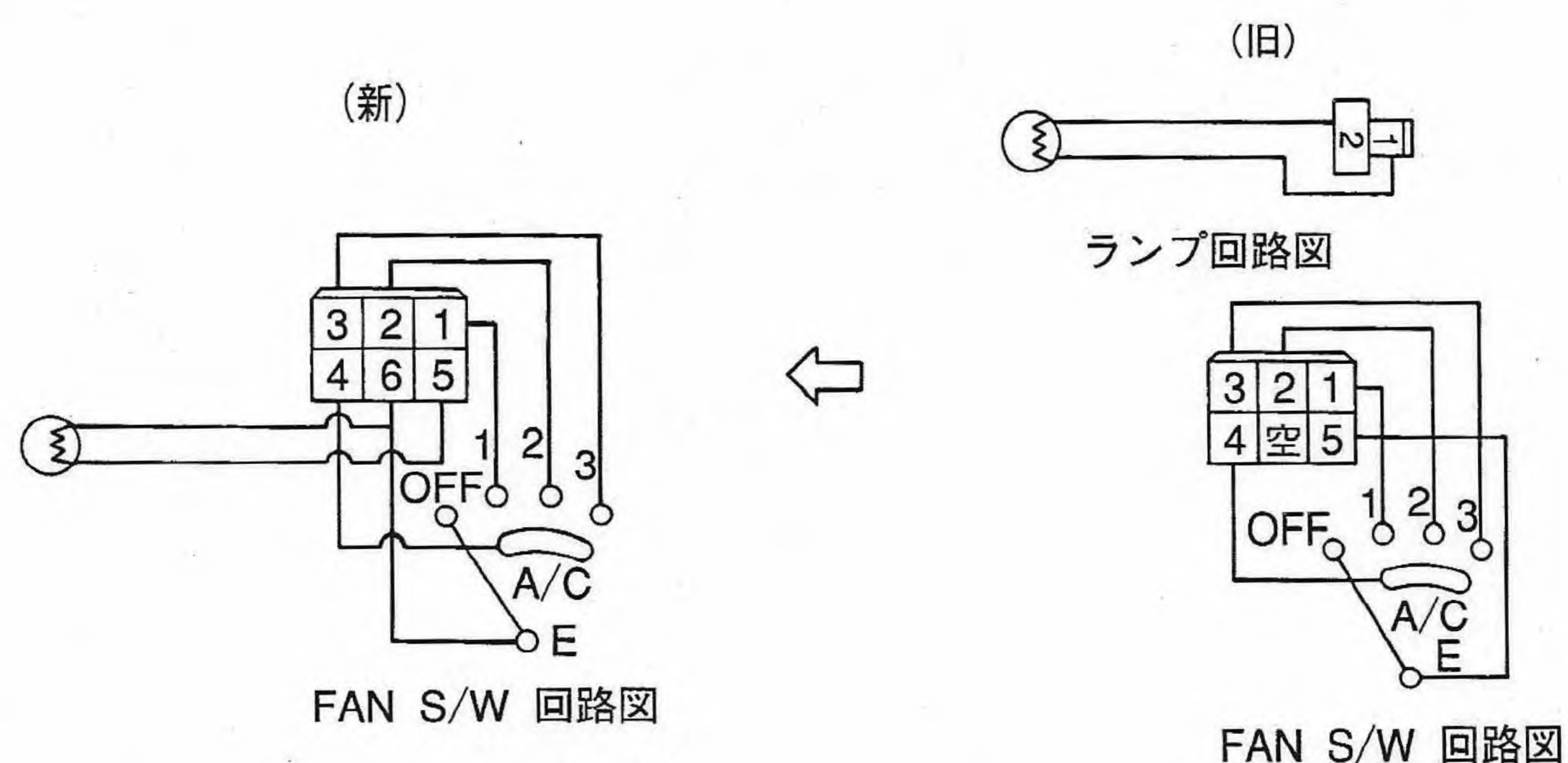
(2) エアコンコントロールユニットの簡素化

- エアコンレジスタ (クーラ・温調装置) 回路廃止

キャブ A/C 車	コントロールユニット内部回路簡素化
NA-MPi&SC車	コントロールユニット削除 (リレー, BRKTは残存)
共 通	エバポレータ ASSY 変更 (サーモセンサ ⊕ サーマンプ)

(3) ヒーターコントロール照明回路変更

- イルミ回路専用コネクタを廃止し、ブローファン用コネクタ内へ統合した。



■ 整備要領 ・ フロントヒーターユニット

脱 着

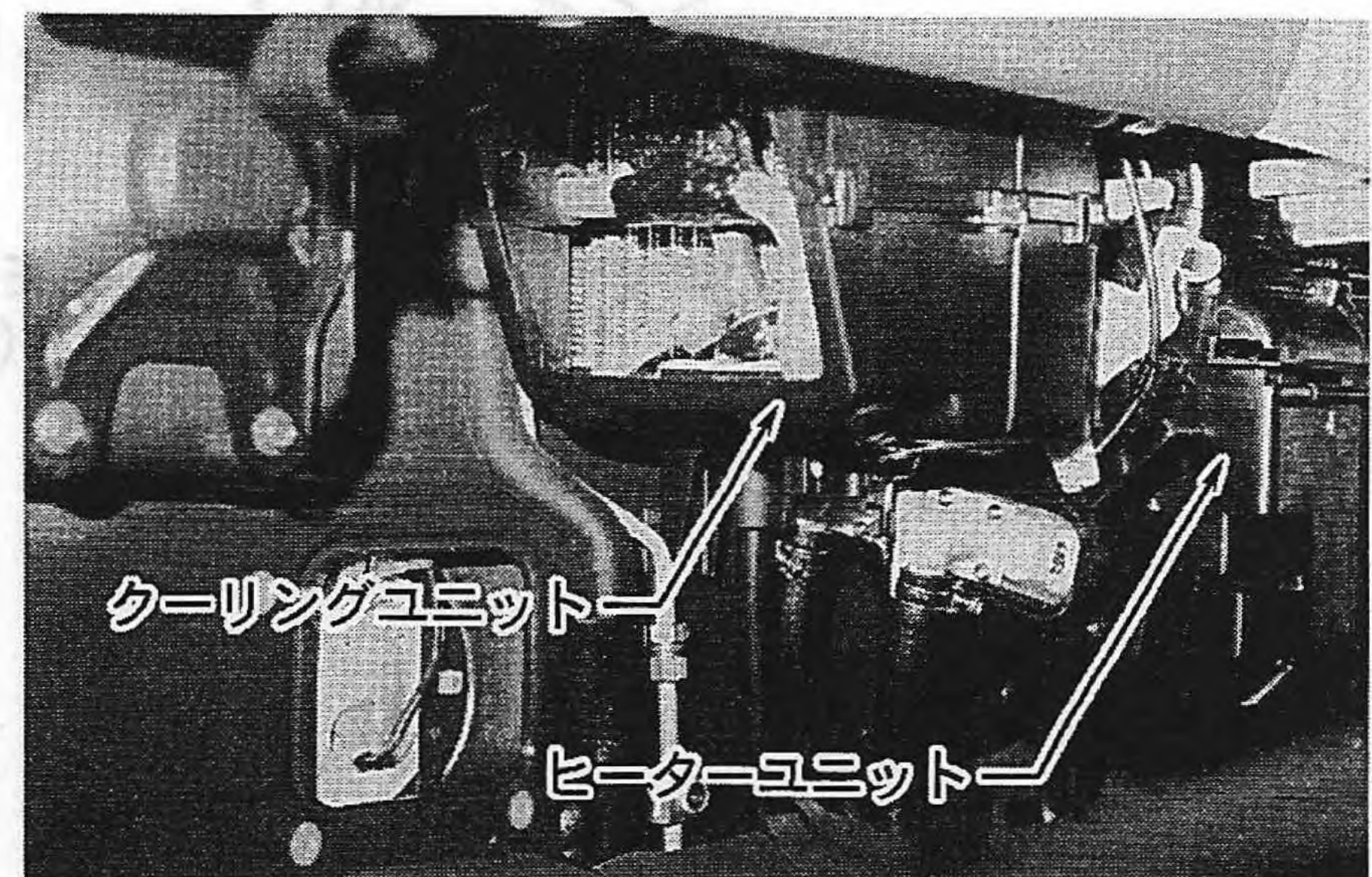
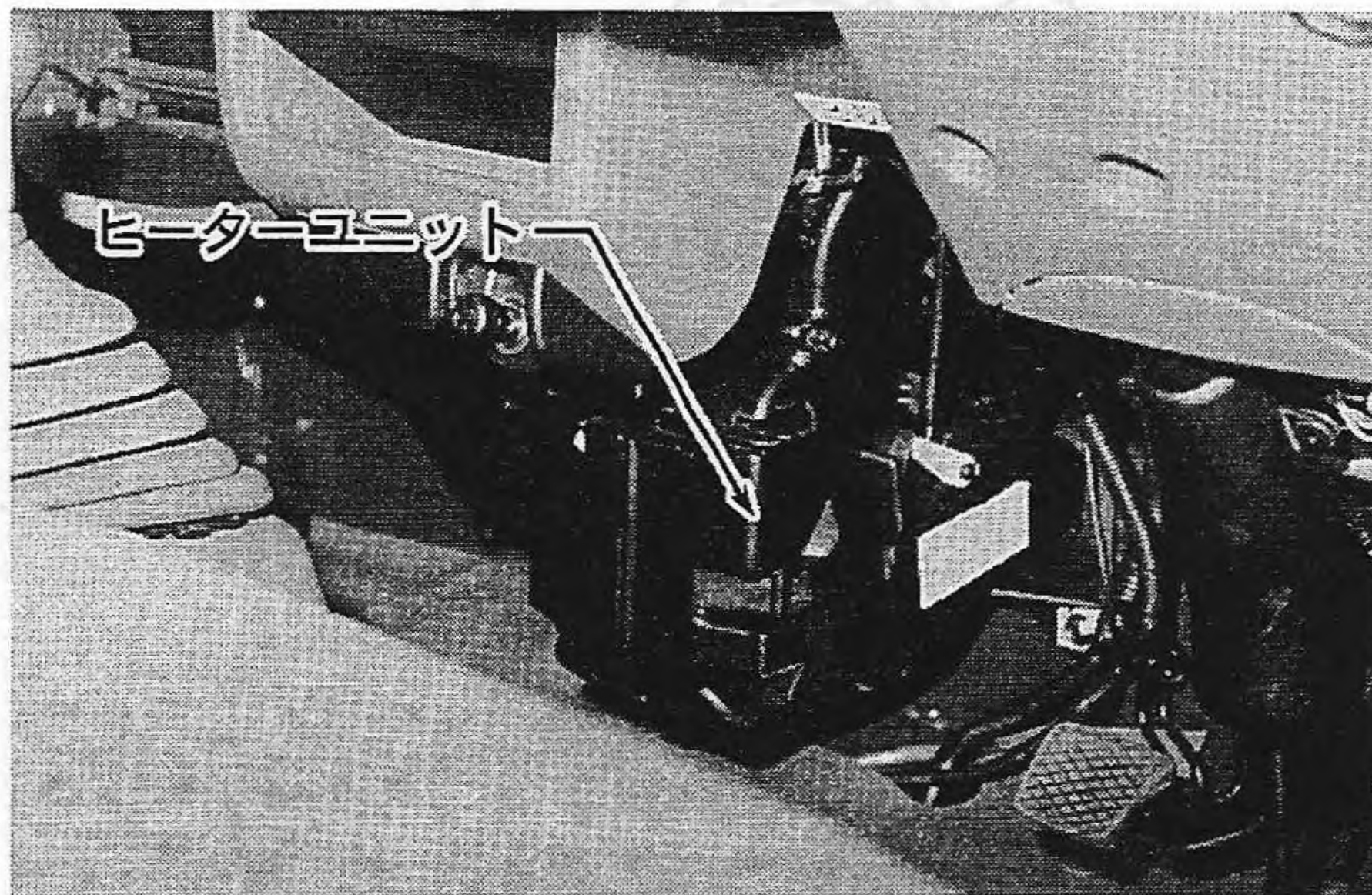
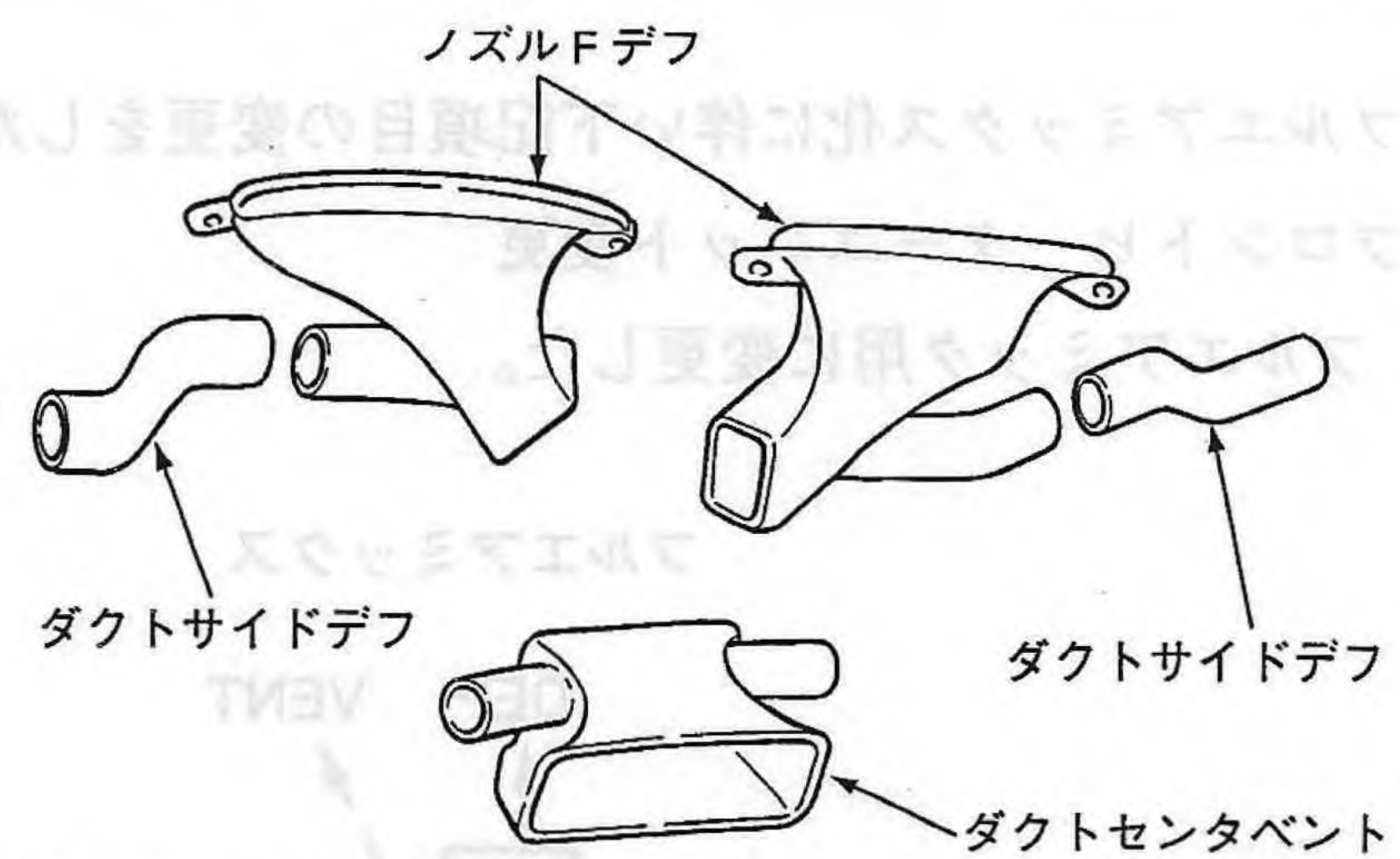
作業手順については、ダクト系が変更されているのみで従来車と同じである。

〈取外し〉・・・抜粋

- (1) バッテリ⊖端子を外す。
- (2) 冷却液を抜く。
- (3) インストルメントパネルを外す。

以下省略

ヒーターユニット取付け (M6ナット2ヶ, ボルト1本) 部を外し, 本体を外す。



■ 概要

下記項目を変更した。

(1) エアコンコンプレッサ容量の変更

- 70cc (VIVIO共用) とした (従来110cc)
- コンプレッサ小型化によりコンプBRKT形状及びベルト長さ変更。
- 更にコンプレッサブラケットにカバー (E/Gルーム) を追加した。
(NA-キャブ, NA-MPiのみ)

(2) エンジン房内のエアコン部品のレイアウトを変更した。

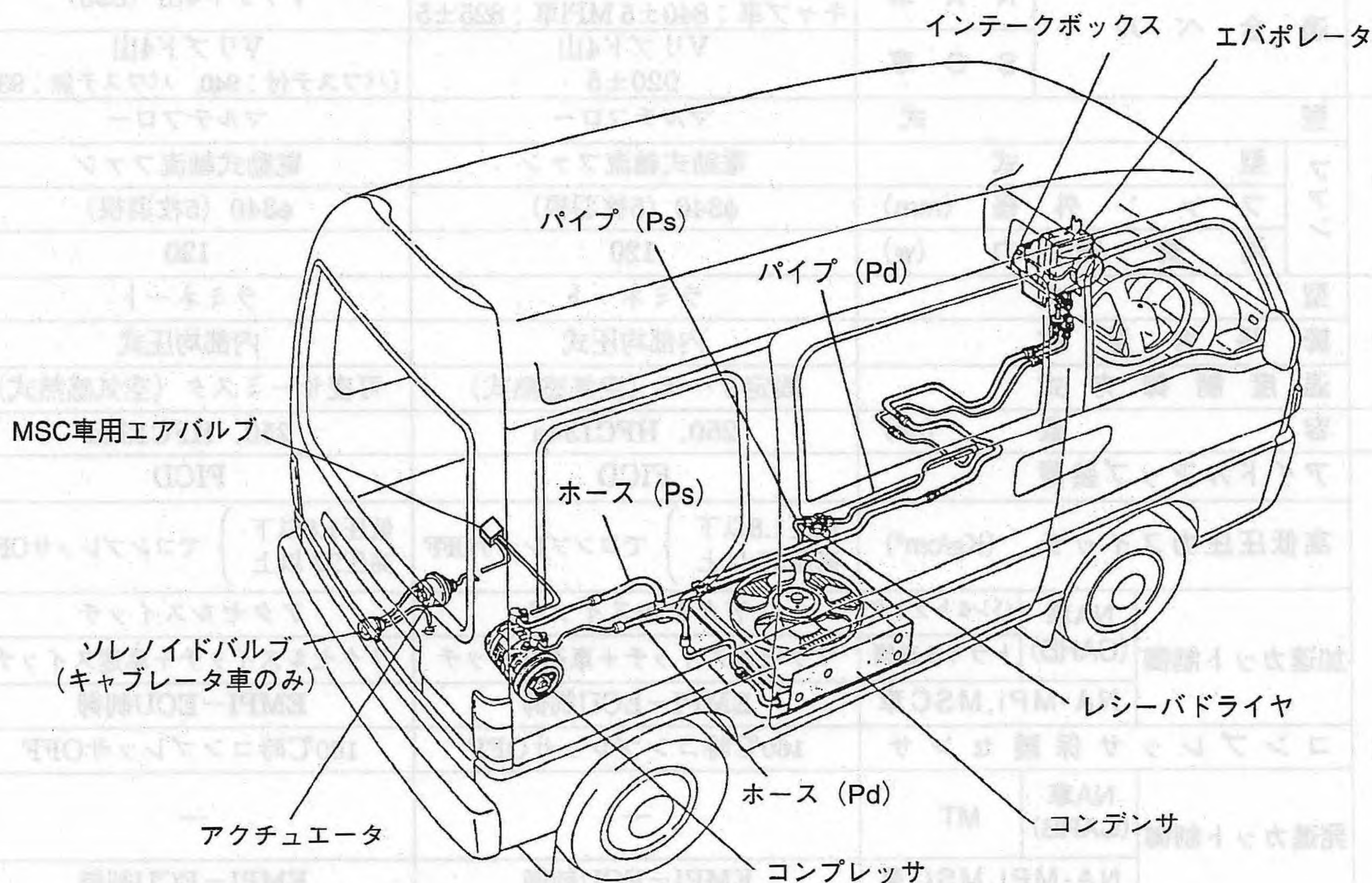
- エアコンBRKT変更
- 高低圧フレキシブルホース形状変更
- NA-MPi車のテンショナプーリ廃止
(オルタネータテンションによるベルト調整)

(3) エアコン高圧系配管結合部軸シール化し、信頼性を向上させた。

- パイプ継手部のOリングシール構造の変更
(Oリング突きあてシール→軸シール (円筒シール))

(4) クーリングユニットは固定サーモセンサへ変更し、本体にサーモアンプを追加した。

(これによりエアコンコントロールユニット内のサーモアンプ回路廃止し簡素化)



■ 仕様

〈参考〉

メーカ				(株)ゼクセル製HFC134a仕様	(株)ゼクセル製HFC134a仕様
項目					
エアコン型式				フルエアミックス	セミエアミックス
冷房性能	冷房能力 (JIS) (Kcal/h)			2800 (不変)	2800
	風量 (m³/h)			300	300
冷媒 (封入量g)				HFC134a (500±50g)	HFC134a (500±50g)
コンプレッサ	型式			ベーンロータリ型 (5枚ベーン) DKV-07F	ベーンロータリ型 (5枚ベーン) DKV-11D
	容量 (cc/rev)			70	110
	許容回転数 (rpm)			7,000 (瞬間8,400)	7,000
	潤滑油 (封入量cc)			ZXL-200PG [全車:120]	ZXL-200PG (NA車:170 SC車:200)
マグネットクラッチ	型式			乾式単板	乾式単板
	消費電力 (w)			36 (25℃)	44以下
	プーリ有効径 (mm)			φ104	φ135
	プーリ比 (クランクプーリ径)	NA車		0.89 (φ93)	0.69 (φ93)
		NA-MPi車 MSC		0.95 (φ99)	0.73 (φ99)
	適合ベルト	NA車		Vリブド4山 キャブ車:840±5 MPi車:825±5	Vリブド4山 (895)
SC車		Vリブド4山 920±5	Vリブド4山 (パワステ付:940, パワステ無:930)		
コンデンサ	型式			マルチフロー	マルチフロー
	ファン	型式		電動式軸流ファン	電動式軸流ファン
		ファン外径 (mm)		φ340 (5枚羽根)	φ340 (5枚羽根)
		消費電力 (w)		120	120
エバポレータ	型式			ラミネート	ラミネート
	膨張弁型式			内部均圧式	内部均圧式
	温度制御方式			固定サーモ (空気感熱式)	可変サーミスタ (空気感熱式)
レシーバドライヤ	容量 (cc)			250, HFC134a	250, HFC134a
制御装置	アイドルアップ装置			FICD	FICD
	高低圧圧力スイッチ (Kg/cm²)			低圧1.8以下 高圧27以上 } でコンプレッサOFF	低圧1.8以下 高圧27以上 } でコンプレッサOFF
	加速カット制御	NA車 (CARB)	バン&トラック	アクセルスイッチ	アクセルスイッチ
			トライ&赤帽	アクセルスイッチ+車速スイッチ	アクセルスイッチ+車速スイッチ
		NA-MPi, MSC車		EMPI-ECU制御	EMPI-ECU制御
	コンプレッサ保護センサ			160℃時コンプレッサOFF	160℃時コンプレッサOFF
	発進カット制御	NA車 (CARB)	MT	—	—
			NA-MPi, MSC車	EMPI-ECU制御	EMPI-ECU制御
	水温カット制御	NA車 (CARB)		—	—
		NA-MPi, MSC車		EMPI-ECU制御	EMPI-ECU制御
	A/C ON時アイドル回転数			全車1100rpm	全車1100rpm