

2 商品説明

1-5

要約

2-1 エンジン2-2

[1] 動弁機構2-2

[2] エンジンクーリングシステム2-3

[3] エアインテークシステム2-4

[4] フューエルシステム2-4

[5] エンジンエレクトリカル2-4

2-2 シャシ2-5

[1] ペダル&ケーブルシステム2-5

2-3 ボディ2-6

[1] ボディ外装・本体2-6

[2] ボディ内装2-10

2-4 SRSエアバッグシステム &シートベルト2-11

[1] SRSエアバッグシステム2-11

[2] シートベルト2-11

2-5 ボディエレクトリカル2-12

2



概要

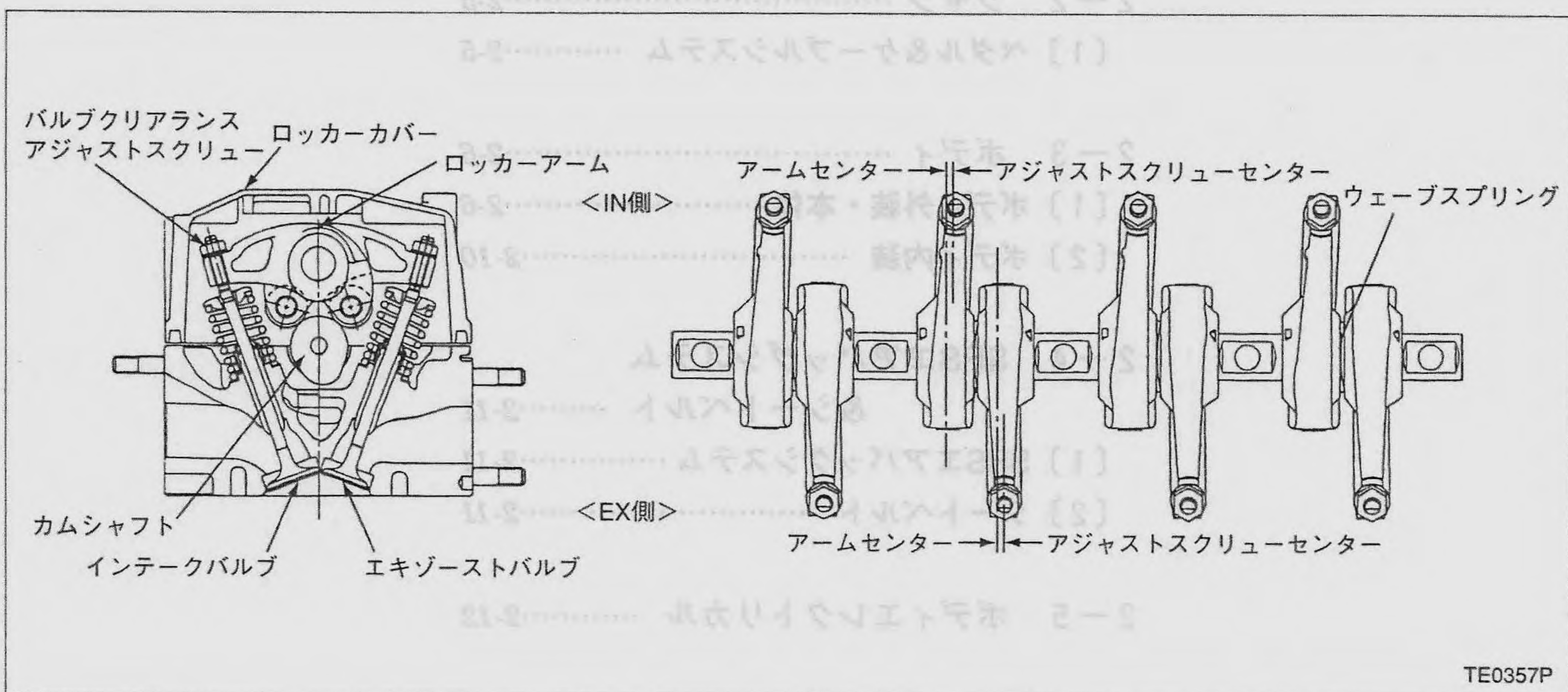
1. エンジン内部のフリクションを低減し、燃費の向上を図るために、以下の変更をしました。
 - ピストンのスカート部に二硫化モリブデンコート処理を採用。(全車)
 - ローラー式バルブロッカーの採用。(スーパーチャージャー3AT車)
2. エンジンエアベント配管を廃止し、リザーブタンクの容量を増やしました。(NA, MSC-5MT車)
3. インテークマニホールドの材質を樹脂に変更しました。(NA, LPG車)

構造・作動

〔1〕 動弁機構

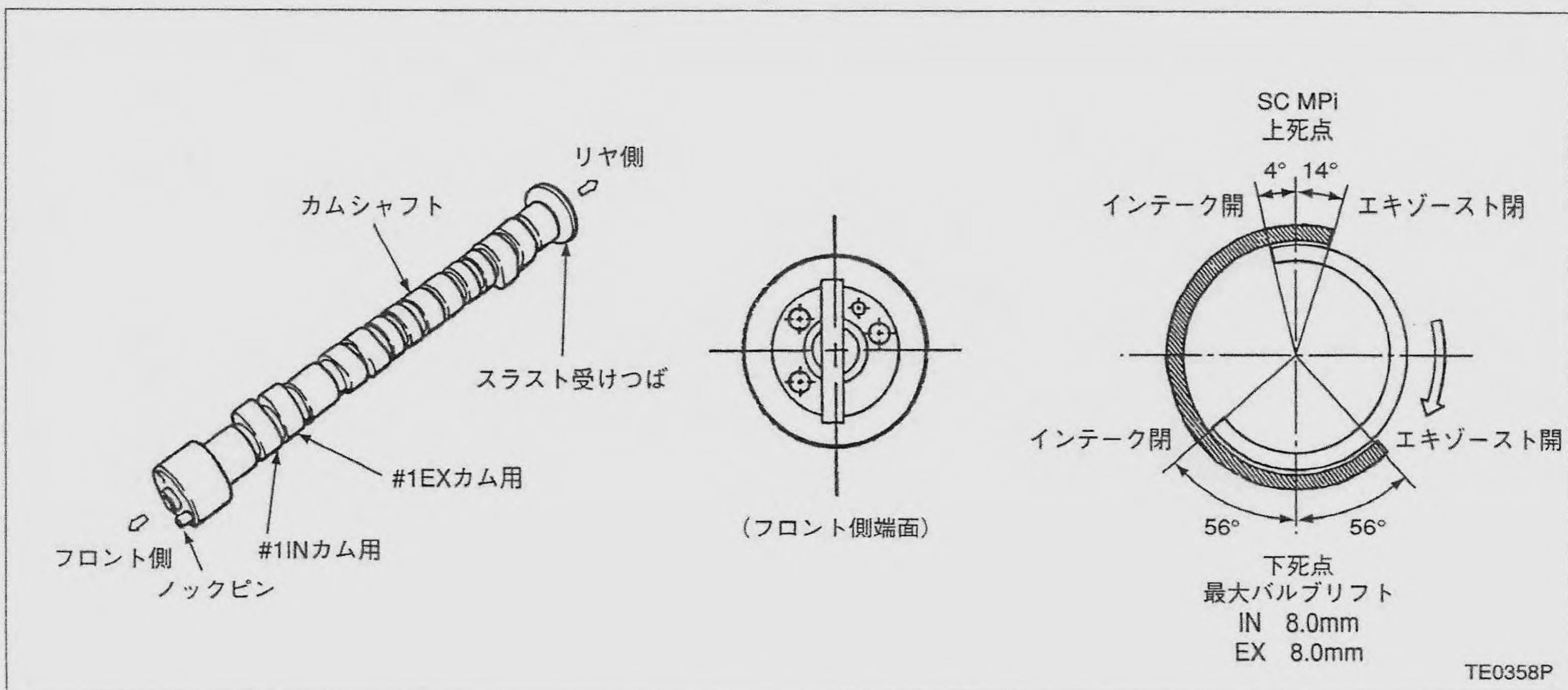
(1) バルブロッカー

カムシャフトとの当り面にローラーを用いたバルブロッカーを採用し、フリクションの低減を図りました。



(2) カムシャフト

カムプロファイル、タイミングを変更しました。(スーパーチャージャー3AT車)

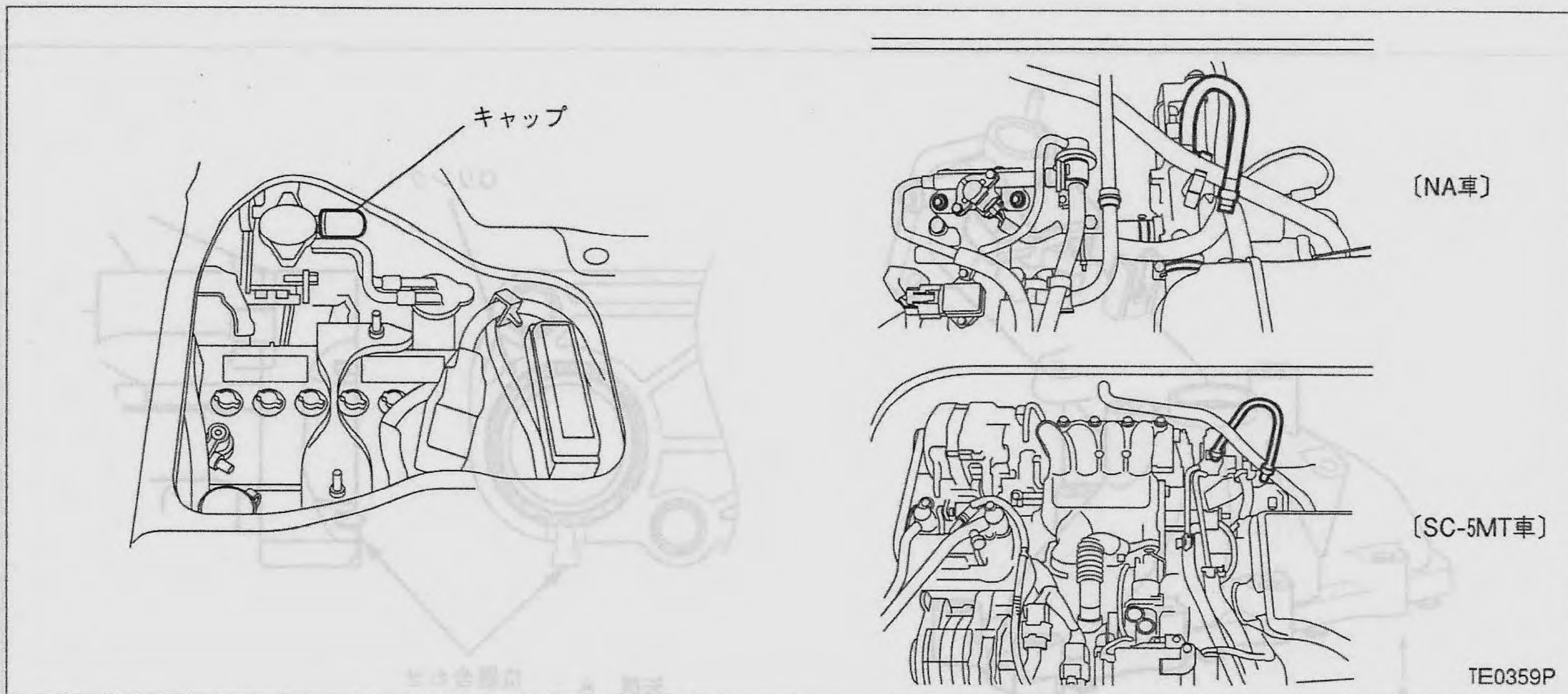


エンジン

[2] エンジンクーリングシステム

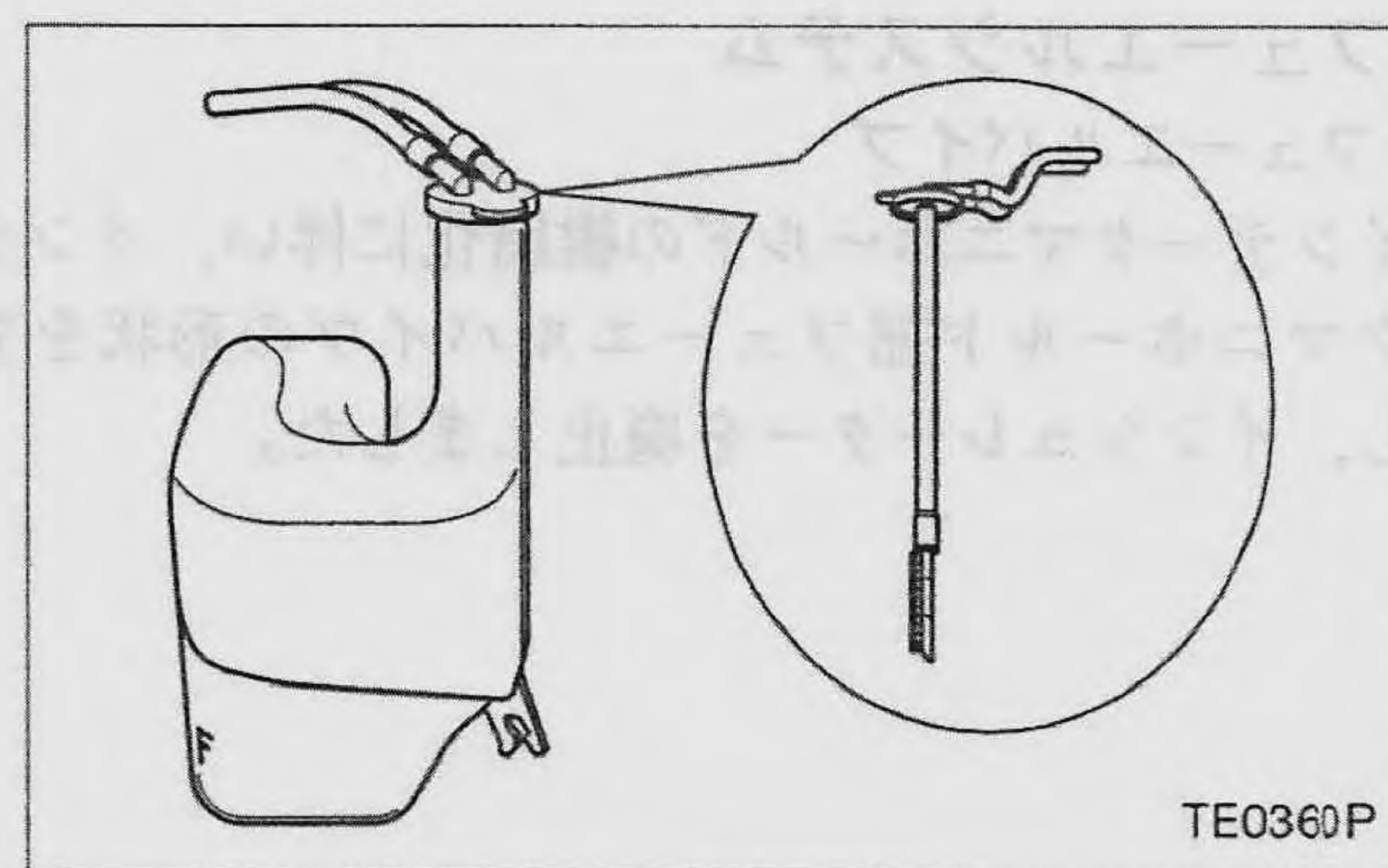
(1) エアベント配管

エアベント配管を廃止しました。(ラジエーター部にはゴムキャップを装着) 併せてエンジン側のエア抜きホースの引廻しを変更しました。(MSC-3AT車除く)



(2) リザーブタンク

1. エアベント配管廃止に伴い、リザーブタンクを大きくし、空気溜りの容量を増大しました。(全車)
2. 視認性向上のため、レベルゲージを追加しました。(バン・ワゴン系)



(3) 冷却水

エアベント配管廃止に伴い、冷却水の全容量を変更しました。

■...変更箇所

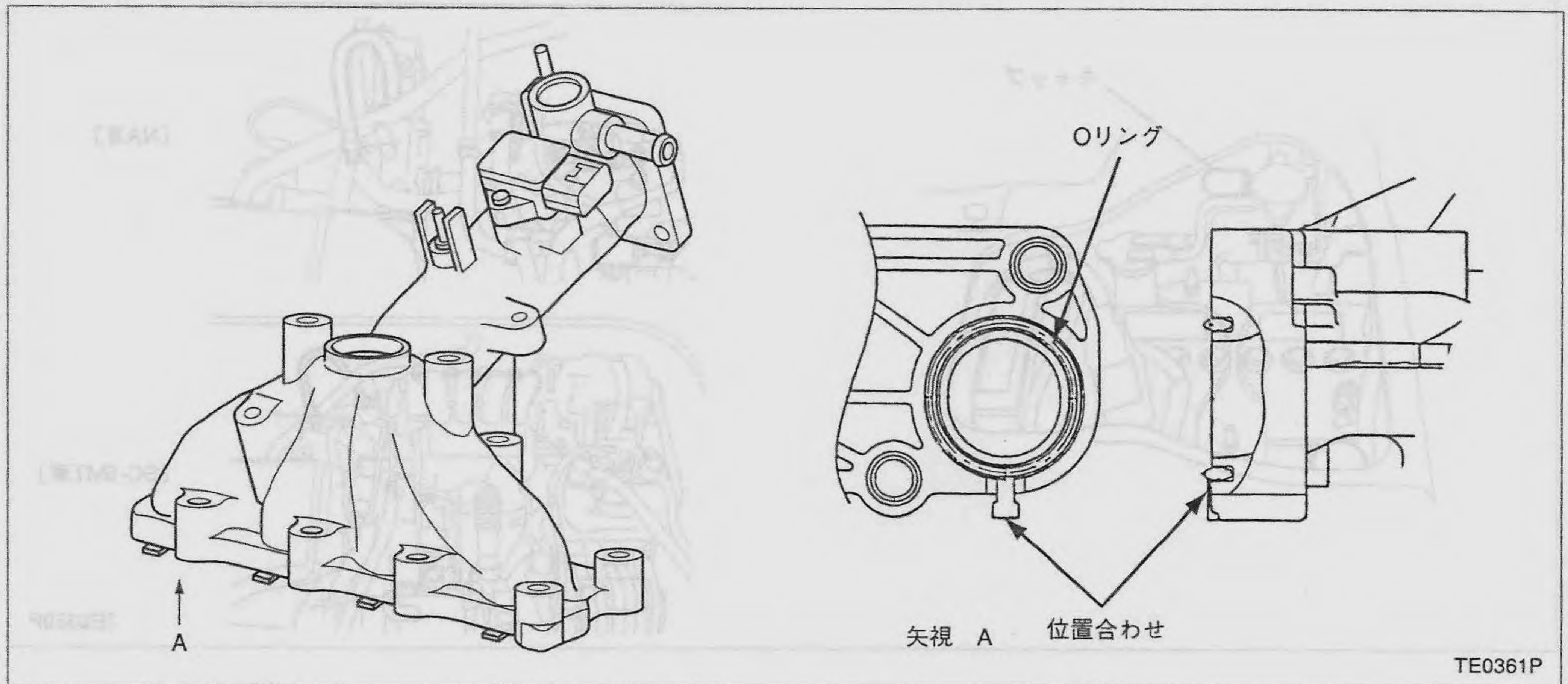
仕 様	エンジン区分	EN07V				EN07Y			
	ミッション区分	MT		AT		MT		AT	
	リヤヒーター有無	有	無	有	無	有	無	有	無
冷却水	銘 柄	スバルクーラント							
	全容量 (L) リザーブタンク含	5.4	5.1	6.3	6.0	6.3	6.0	6.4	6.1

エンジン

〔3〕 エアインテークシステム

（1） エアインテークマニホールド

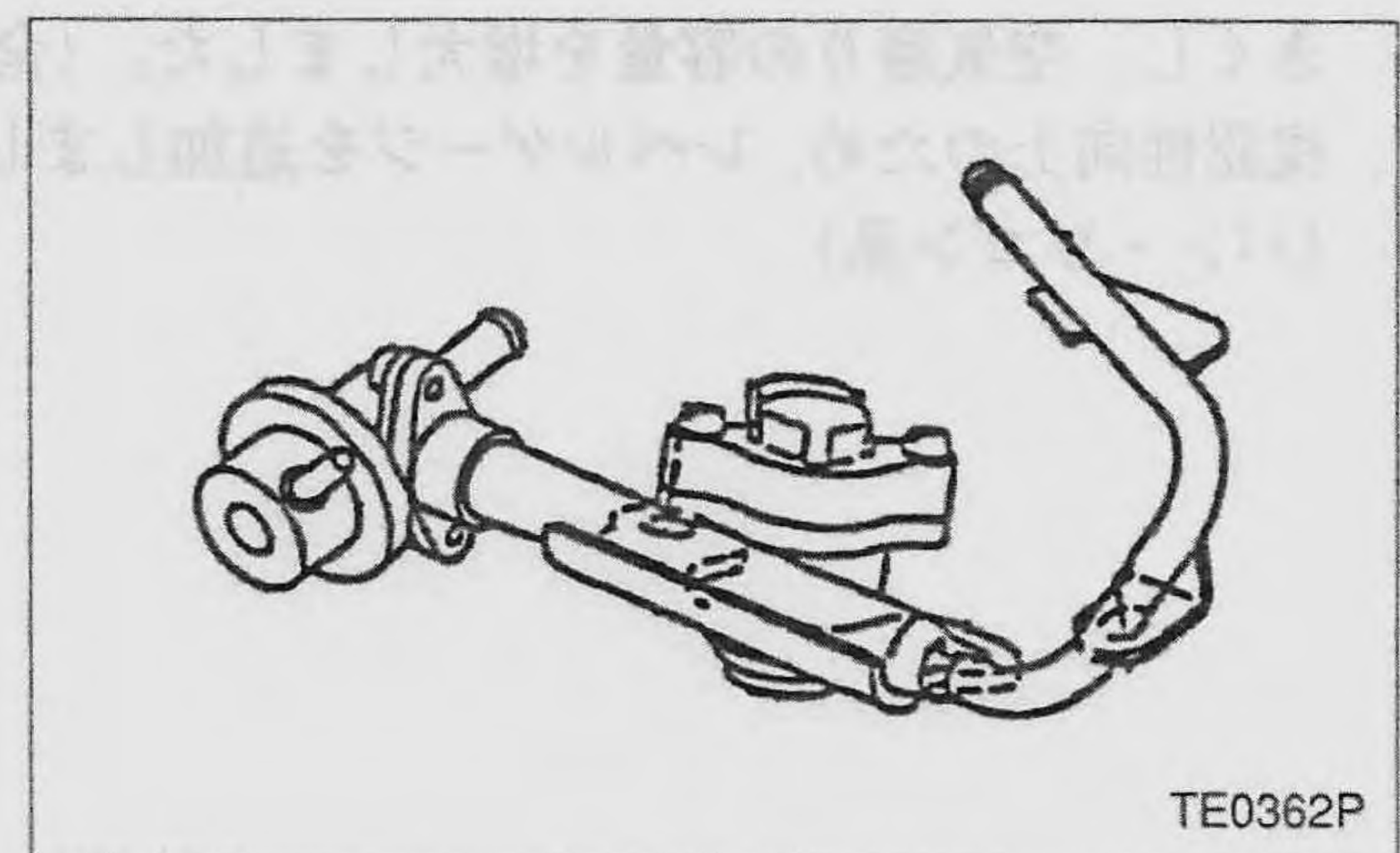
1. NA仕様、及びLPG車に樹脂製インテークマニホールドを採用し、軽量化を図りました。
2. インテークマニホールドの樹脂化に伴い、インテークマニホールドガasketをOリングタイプに変更し、併せてスロットルボディガasketを鉄板+発泡ゴムタイプに変更しました。



〔4〕 フューエルシステム

（1） フューエルパイプ

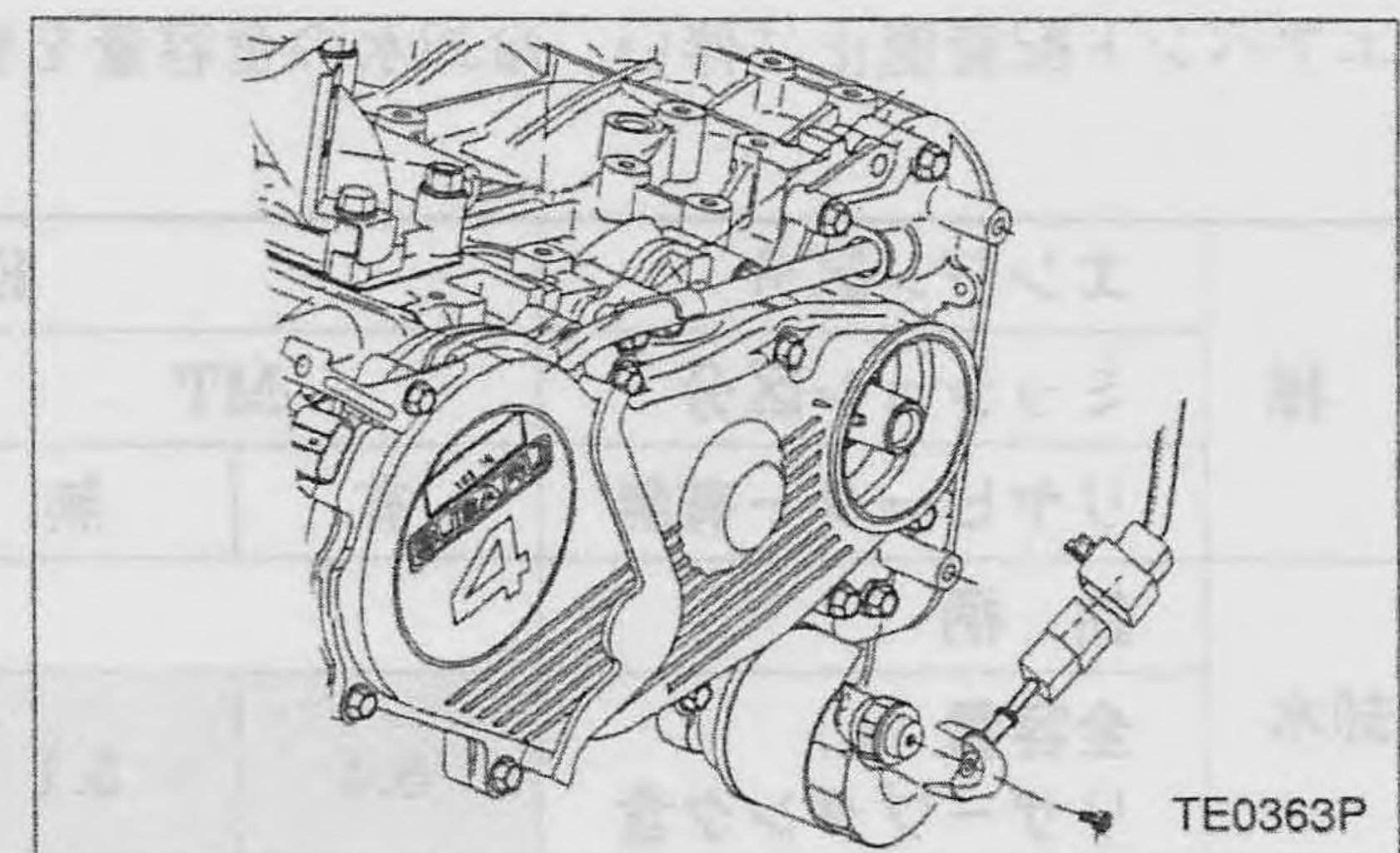
インテークマニホールドの樹脂化に伴い、インテークマニホールド部フューエルパイプの形状を変更し、インシュレーターを廃止しました。



〔5〕 エンジンエレクトリカル

（1） エンジンハーネス

オイルプレッシャーハーネスを分割し、作業性の向上を図りました。



〔1〕ペダル&ケーブルシステム

(1) クラッチスタートシステム

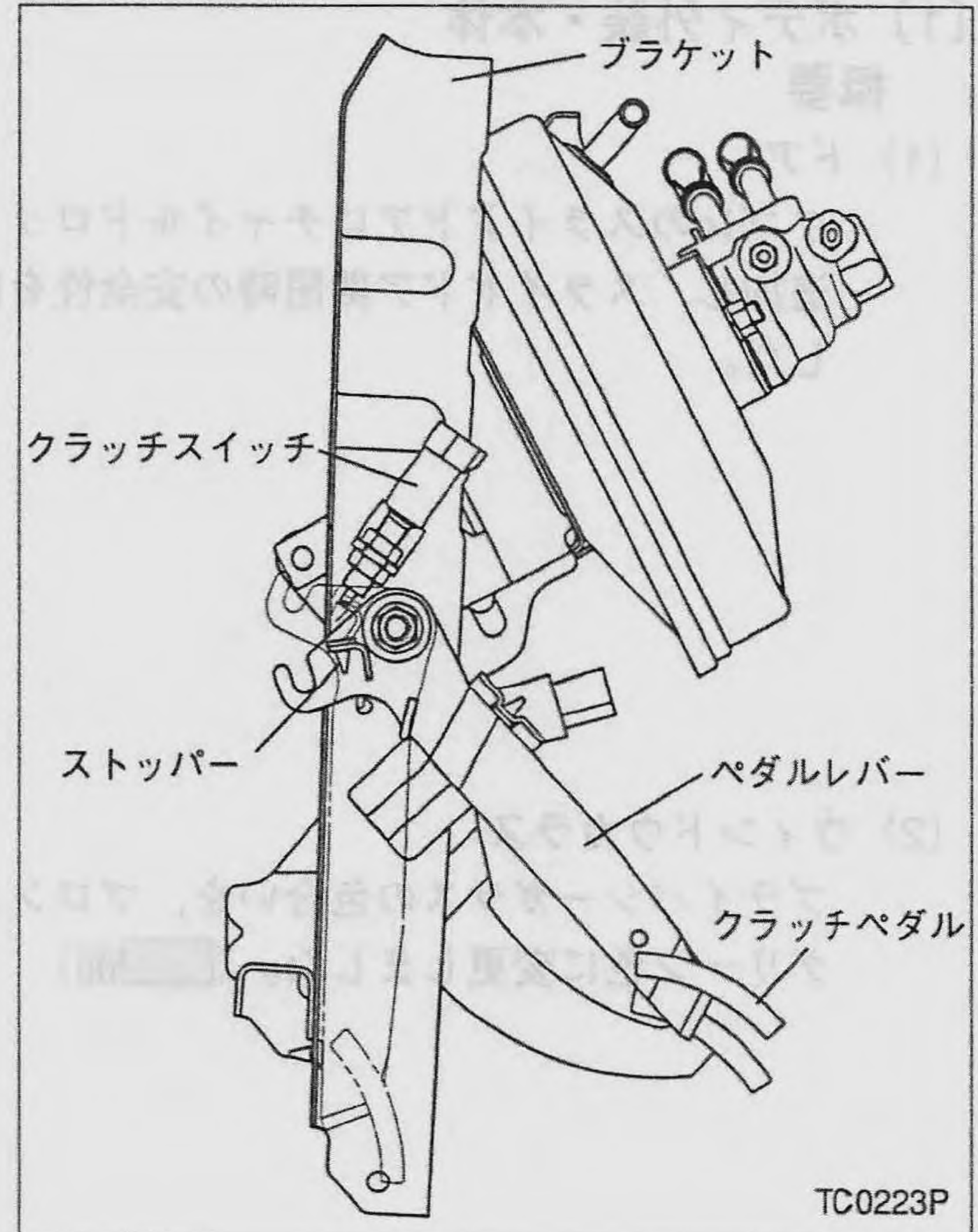
変更概要

MT全車にエンジン始動時、クラッチペダルを踏み込まないとエンジンを始動できないクラッチスタートシステムを採用しました。

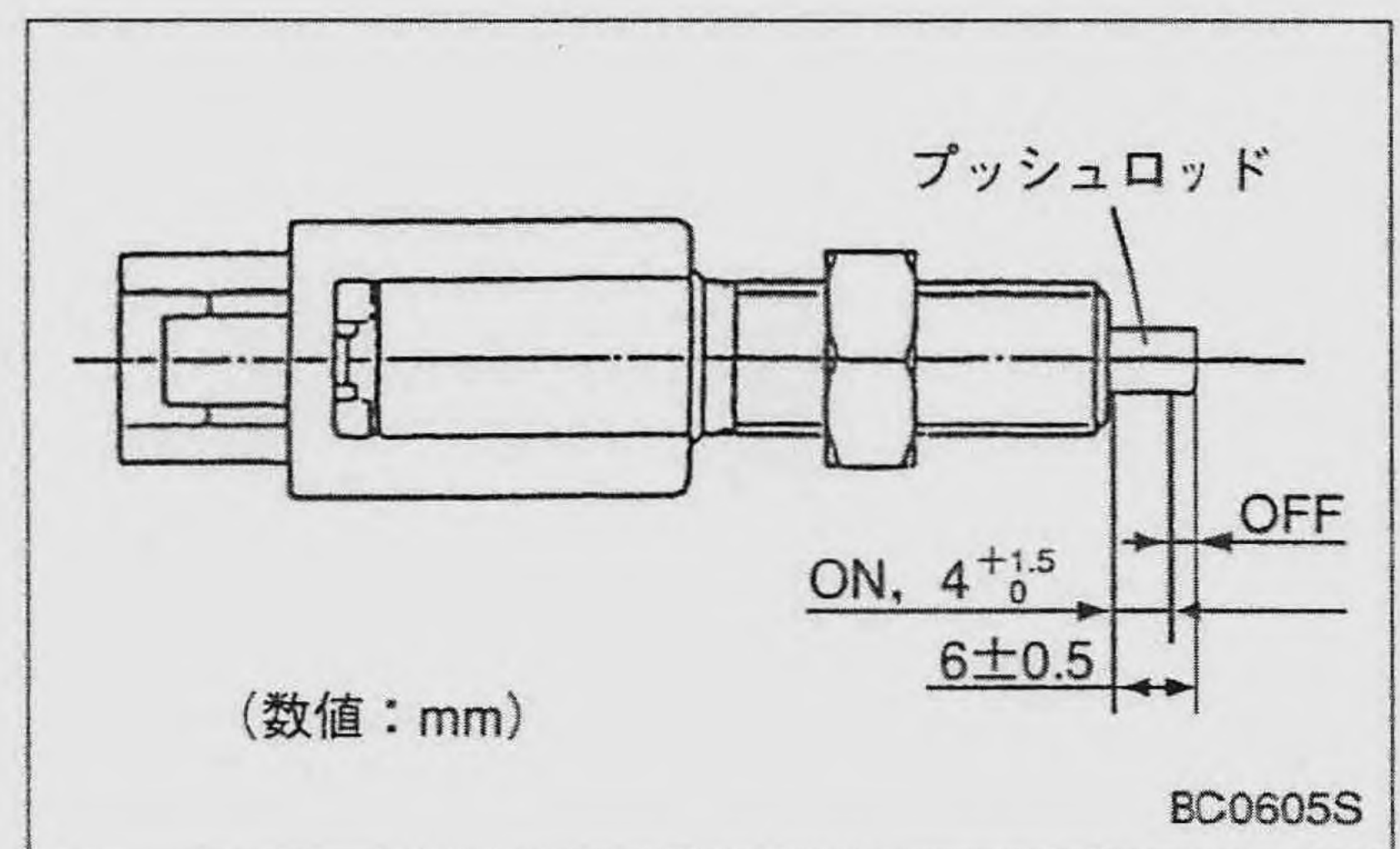
構造・作動

1. クラッチペダルASSYのブラケット側に取り付けたクラッチスイッチとペダルレバー側のストッパーで構成しています。
2. クラッチスイッチは、ON-OFFタイプのスイッチで、プッシュロッドを押し込むとONになります。
3. クラッチペダルをいっばいに踏むと、ペダルレバー側のストッパーでクラッチスイッチのプッシュロッドが押し込められ、その状態でIGスイッチをONにすると、スターターインターロックリレーが作動してスターターに電力が供給され、エンジンが始動します。

なお、クラッチペダルを踏まない場合は、スイッチがOFFのため、エンジン（スターター）は始動しません。

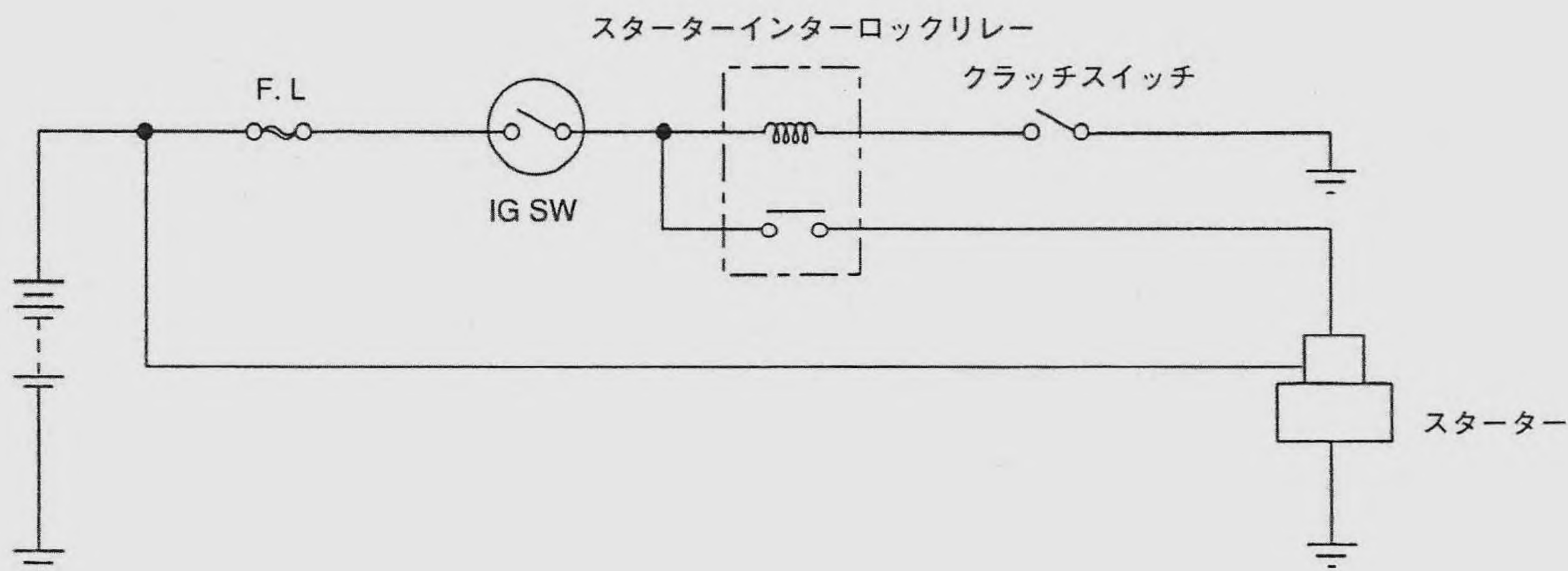


TC0223P



(数値: mm)

BC0605S



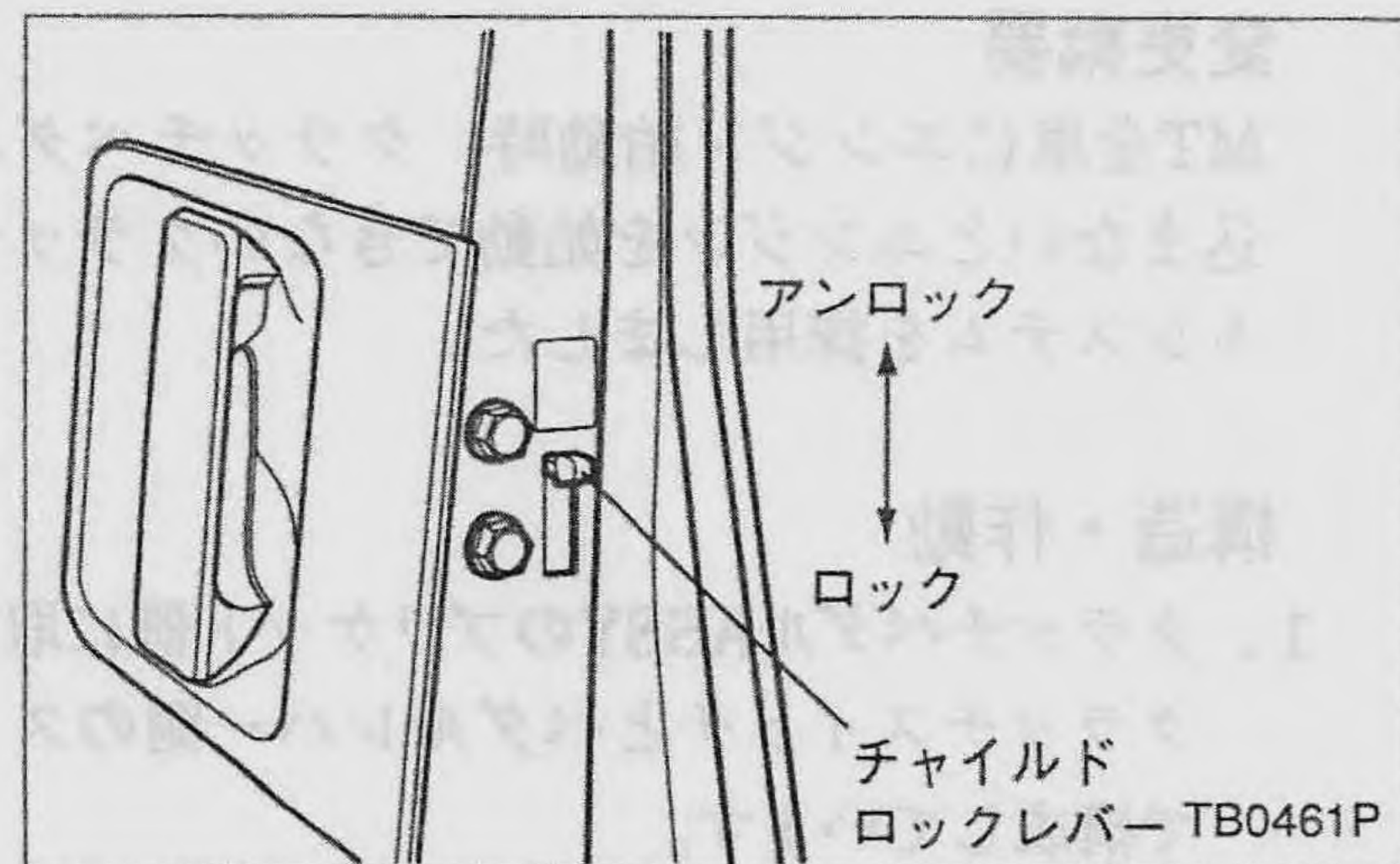
BB0602S

〔1〕 ボディ外装・本体

概要

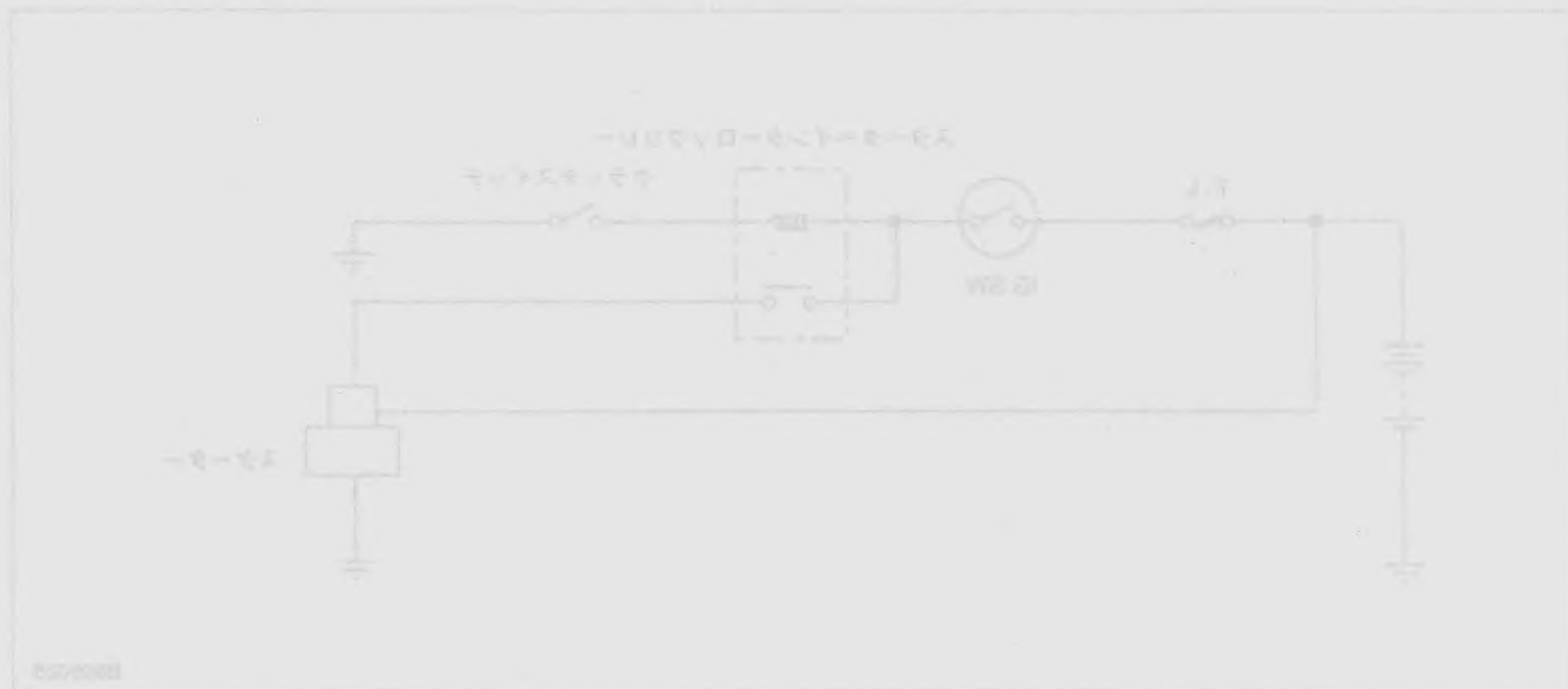
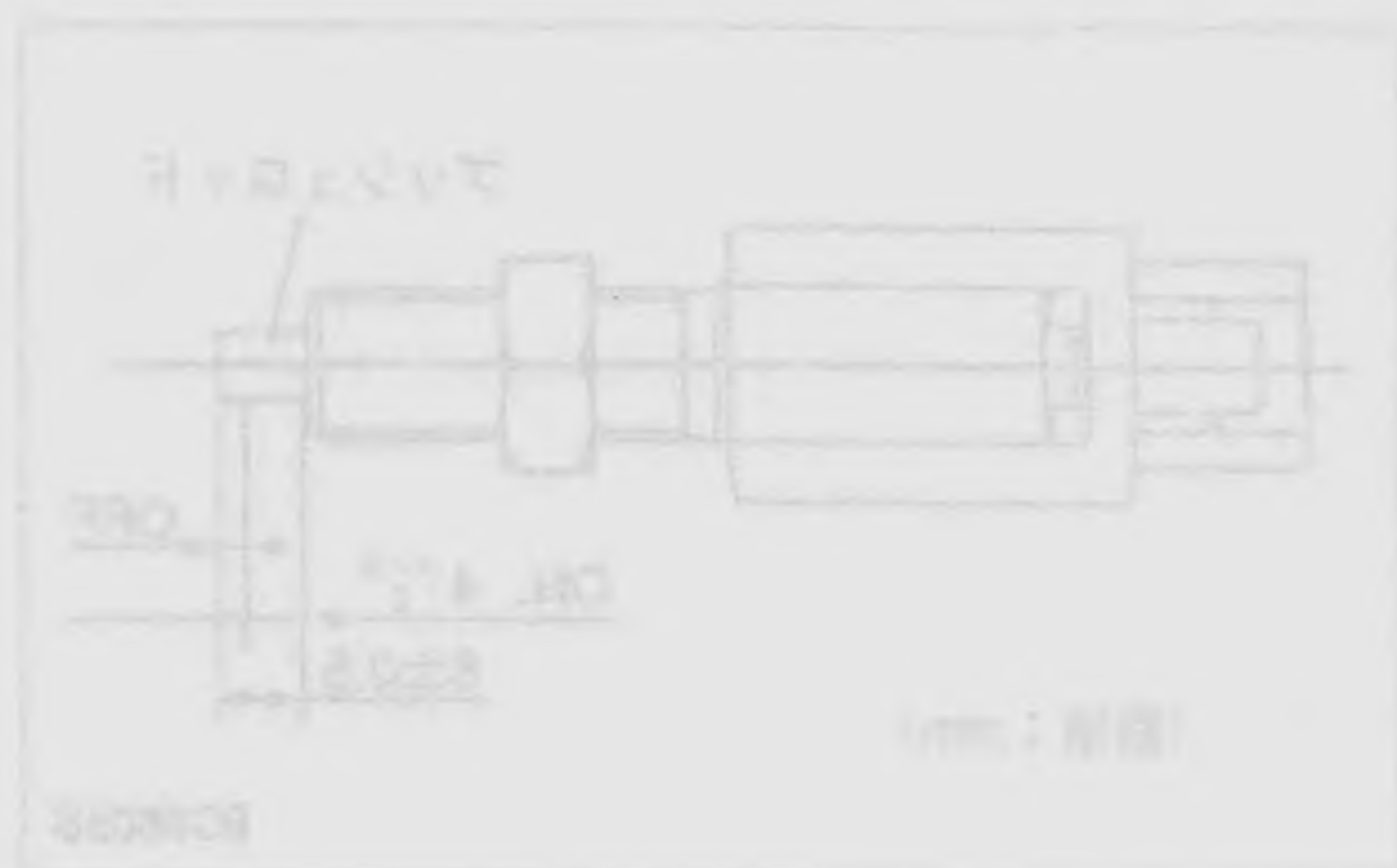
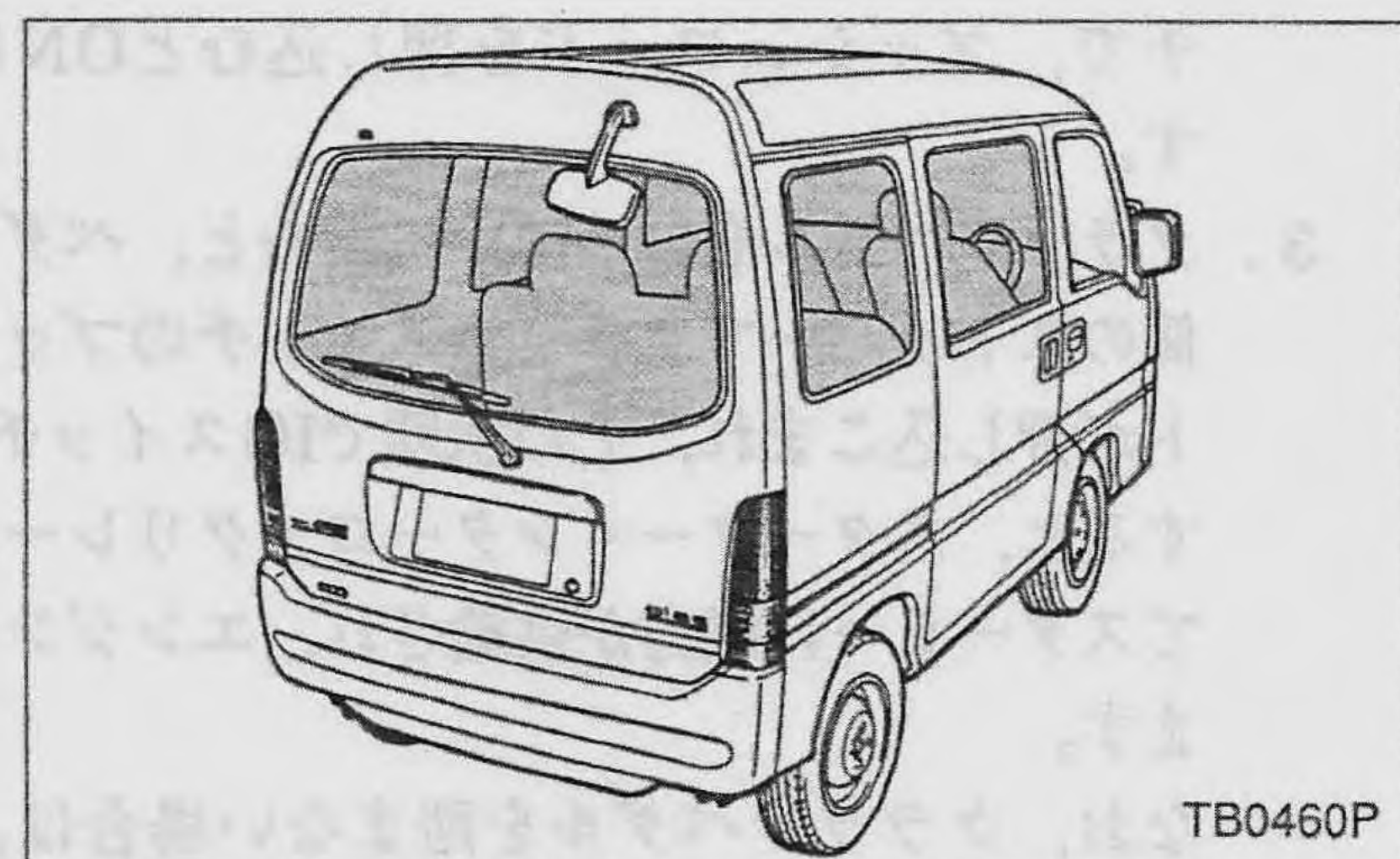
(1) ドア

ワゴンのスライドドアにチャイルドロック機構を追加し、スライドドア開閉時の安全性を向上しました。



(2) ウィンドウガラス

プライバシーガラスの色合いを、ブロンズ色からグリーン色に変更しました。(■部)



構造・作動

(1) スライドドアチャイルドロック

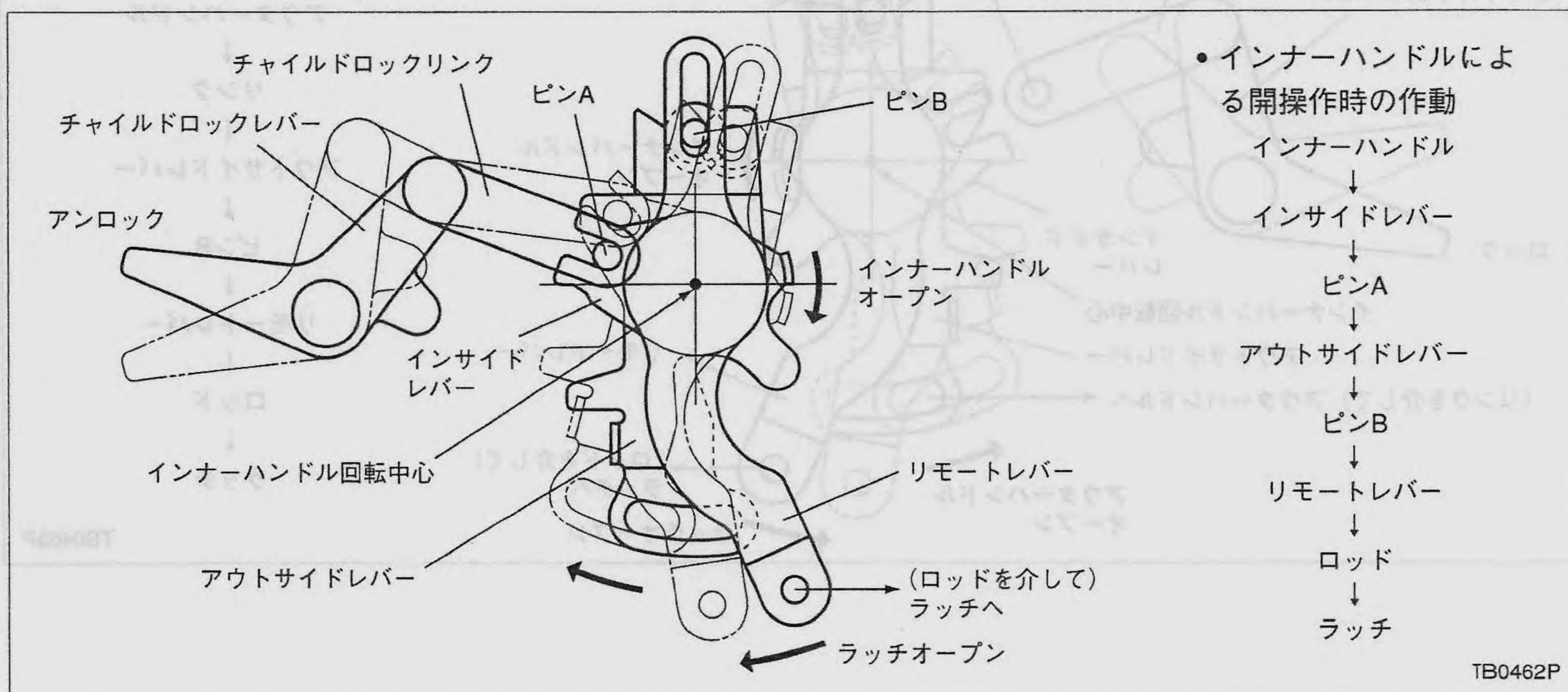
1. 通常の状態

(インナーハンドルによりスライドドアの開閉が可能な状態)

- チャイルドロックレバー：アンロック側
- セーフティノブ：アンロック側

<作動>

- インナーハンドルはインサイドレバーと一体で回転します。チャイルドロックレバーがアンロック状態では、チャイルドロックレバーと連結のチャイルドロックリンクのピンAとインサイドレバーがかみ合っています。
- 一方、ラッチを開閉するリモートレバーはピンBを介してアウトサイドレバーに連結しています。
- インナーハンドルをオープン方向に動かすと、インサイドレバーにかみ合っているピンAはベースプレートの長穴に沿って回転し、アウトサイドレバーを動かし、ピンBを介してリモートレバーをラッチオープン側へ回転させるので、ラッチが開きます。



TB0462P

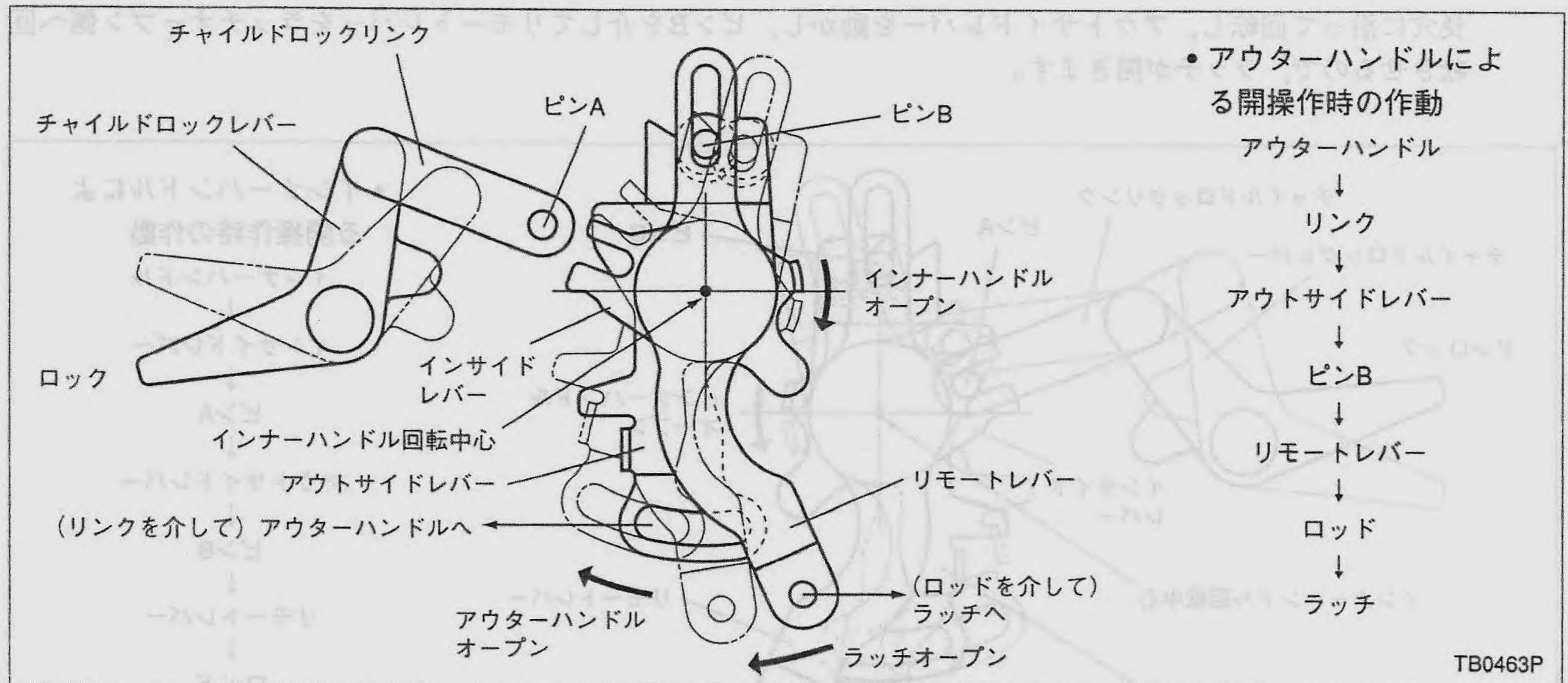
2. チャイルドロックの状態

(チャイルドロックによりスライドドアが開かない状態)

- チャイルドロックレバー：ロック側
- セーフティノブ：アンロック側

<作動>

- チャイルドロックレバーをロック側にすると、ピンAはベースプレートの長穴に沿って移動し、インサイドレバーの凹部から外れるため、インサイドレバーの動きがアウトサイドレバーに作用しないので、インナーハンドルを操作してもラッチを開けることが出来ません。
- チャイルドロックの状態でも、アウターハンドルをオープン方向に動かすとリンクを介してアウトサイドレバーを回転し、ピンBを介しリモートレバーをラッチオープン方向へ回転させるので、ラッチが開きます。



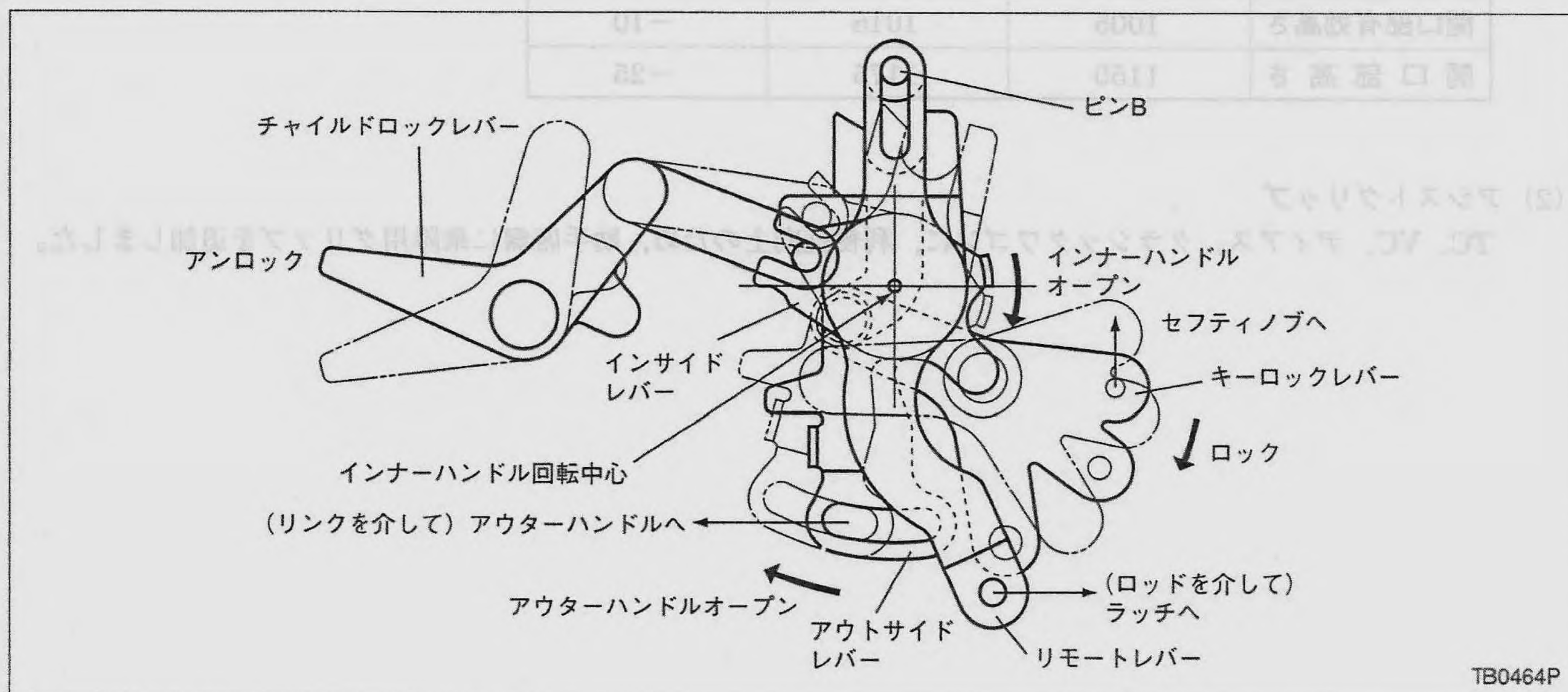
TB0463P

3. キーおよびセフティノブのロック状態

(アウターハンドルでもインナーハンドルでもドアが開かない状態) { •チャイルドロックレバー：アンロック側
•セフティノブ：ロック側

<作動>

キーロックレバーをロック側にすると、ピンBがベースプレートの長穴に沿って上方へ移動し、アウトサイドレバーの凹部から外れるため、アウトサイドレバーの動きがリモートレバーに伝えられません。このため、インナーハンドルオープン方向の動きがラッチに伝えられず、インナーハンドルでラッチを開けることが出来ません。また同様に、アウターハンドルオープン方向の動きもラッチに伝えられず、アウターハンドルでもラッチを開けることが出来ません。



TB0464P

ボディ

〔2〕ボディ内装

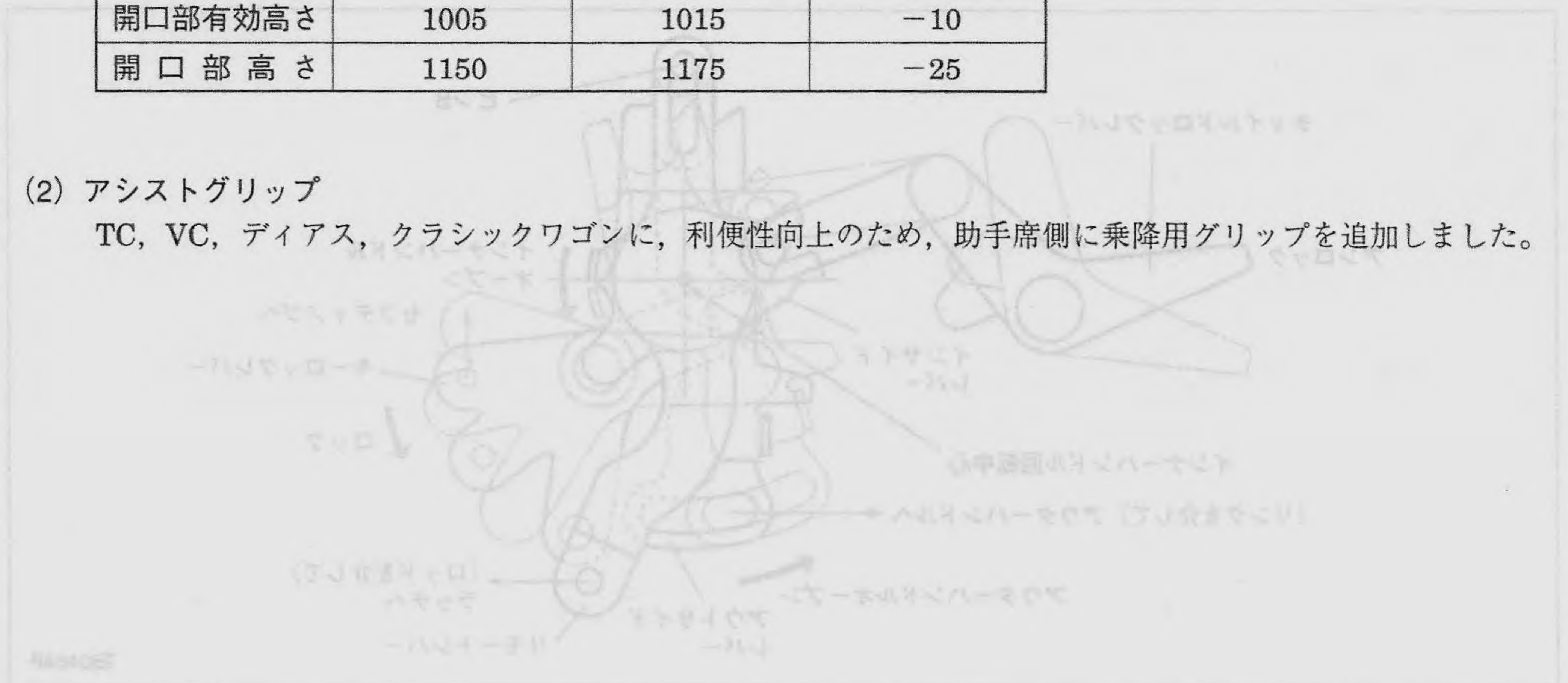
(1) マット

- 静粛性向上のため、4シーターVBに荷室マットを追加し、VCに荷室インシュレーターを追加しました。
- 上記により、4シーターVB、VCは、荷室寸法・開口部寸法が変更となりました。

	寸法	変更前寸法	差
荷 室 高 さ	1200	1225	-25
開口部有効高さ	1015	1025	-10
開 口 部 長 さ	1155	1180	-25
開口部有効高さ	1005	1015	-10
開 口 部 高 さ	1150	1175	-25

(2) アシストグリップ

TC, VC, ディアス, クラシックワゴンに、利便性向上のため、助手席側に乗降用グリップを追加しました。



〔1〕 SRSエアバッグシステム

フロントサブセンサー3個のうち中央の1個を廃止しました。

〔2〕 シートベルト

- 4シーターバンにリヤシートベルトを追加し、チャイルドシートを固定するのに便利なALR機構を持つA/ELRを採用しました。
- ディアスのリヤシートベルトをELRからA/ELRに変更しました。

〔1〕 コンビネーションスイッチ

コンビネーションスイッチアダプターコードとフロントハーネスのコネクターを統合しました。

10極×2個→ 16極×1個 (トラック)

〃 → 24極×1個 (バン, ワゴン)

〔2〕 ボディアース

ボディアース回路の取りまわしを一部変更しました。